



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

박사학위논문

# 크루즈 모항선택요인에 관한 연구

:한·중·일 주요항만 비교연구를 중심으로

제주대학교 대학원

행정학과

양정철

2015년 08월



A Study on Cruise Homeport Selection Factor  
– Focusing on Comparative Study of Major Ports  
of Korea, China and Japan

Yang, Jeong-cheol  
(Directed by professor Hwang, Kyung-Soo)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement  
for the degree of Doctor of Public Administration

2015. 8.

This thesis has been examined and approved.

Department of Public Administration  
GRADUATE SCHOOL  
JEJU NATIONAL UNIVERSITY



# 크루즈 모항선택요인에 관한 연구

- 한·중·일 주요항만 비교연구를 중심으로

지도교수 황 경 수

양 정 철

이 논문을 행정학 박사학위 논문으로 제출함

2015년 6월

양정철의 행정학 박사학위 논문을 인준함

심사위원장 \_\_\_\_\_(인)

위 원 \_\_\_\_\_(인)

위 원 \_\_\_\_\_(인)

위 원 \_\_\_\_\_(인)

위 원 \_\_\_\_\_(인)

제주대학교 대학원

2015년 6월



# 목 차

제1장 서론 .....	1
제1절 문제제기 및 연구의 목적 .....	1
1. 문제의 제기와 모항의 필요성 .....	1
2. 연구의 목적 .....	6
제2절 연구의 범위 및 방법 .....	7
1. 연구의 범위 .....	7
2. 연구방법 .....	9
제2장 이론적 배경 .....	11
제1절 크루즈 관련이론 .....	11
1. 크루즈 관광의 개념 .....	11
2. 크루즈 관광의 정의 .....	12
3. 크루즈의 일반적 특성 .....	17
4. 크루즈 항만의 분류 .....	21
5. 크루즈 산업과 경제적 효과 .....	24
제2절 크루즈 모항 선택요인에 따른 선행연구 .....	28
1. 모항선택요인 선행연구 .....	28
2. 선행연구를 통한 모항선택요인 도출 .....	42
제3절 크루즈 관광의 실태분석 .....	46
1. 국내 크루즈관광 실태 분석 .....	46
2. 중국 크루즈 관광실태분석 .....	53
3. 일본 크루즈 관광의 실태분석 .....	57
제3장 연구 설계 및 분석틀 .....	59



제1절 분석방법 .....	59
1. AHP 계층적 의사결정방법 .....	59
2. 사회 네트워크 분석이론 .....	63
3. Cruise Network 프로그램 .....	69
제2절 연구모형(분석틀)의 설정 .....	87
제3절 조사범위와 대상 및 분석절차 .....	89
1. 제주도·상하이·요코하마 비교대상지역 현황 .....	90
2. 변수의 개념적 정의 및 분석절차 .....	101
제4장 크루즈 모항선택 요인분석 .....	103
제1절 AHP 분석을 통한 크루즈 모항 선택의 중요요인 도출 .....	103
1. 실증분석 결과 .....	105
제2절 크루즈 모항 선택요인을 활용한 한·중·일 비교 평가 .....	116
1. 제주도·상하이·요코하마 지리적 위상 현황 .....	117
2. 한·중·일 모항 비교평가 결과 .....	124
3. 소결론 .....	134
제3절 네트워크 분석을 통한 운항노선 분석 .....	135
1. 네트워크 분석 조사대상 구성 .....	135
2. 한·중·일 기항지별 네트워크 분석 .....	147
3. 구조적 특징 분석 .....	157
4. 소결론 .....	166
제4절 Cruise Network 분석을 활용한 제주도의 모항가능성 평가 .....	167
1. 제주도·상하이·요코하마 비교 제원 .....	167
2. Cruise Network 프로그램 대안별 평가 .....	168
3. 소결론 .....	174

제5장 정책제언 및 결론 .....	177
제1절 크루즈 모항관련 정책제언 .....	177
1. Fly and Cruise 활성화 .....	177
2. 크루즈 관련 법률 및 제도 개선 .....	179
3. 항만관제권 및 관리권 이양 .....	181
4. 민간 합동의 제3섹터 방식의 국적선사 도입 .....	182
제2절 기타 크루즈 관련 정책제언 .....	183
1. 크루즈 관광객 맞춤형 관광 프로그램개발 .....	183
2. 국제 크루즈 네트워크 강화를 위한 전담조직 구성 .....	184
3. 카지노 허가 .....	185
4. 크루즈 전담여행사 육성 .....	186
5. 크루즈 특구 지정(면세지역 지역) .....	187
6. 크루즈 관광통합형 네트워크 및 결제시스템 개선 .....	188
제3절 요약 및 결론 .....	192
제4절 한계 및 후속 연구제안 .....	194
【 참고문헌 】 .....	195
【 Abstract 】 .....	205
□ 부록 : 세계시장분석 및 한·중·일 기항지 현황 .....	207
□ 부록 : Cruise Network 분석 프로그램 .....	227
□ 부록 : 설문지 .....	246

## 표 목차

<표2-1> 크루즈 관광의 선행연구 .....	13
<표2-2> 해상여객 운송사업법 정의 .....	14
<표2-3> 편의시설 설치규정 .....	15
<표2-4> 크루즈 법적 용어 정리 .....	16
<표2-5> 크루즈선 입항시 산업군 .....	25
<표2-6> 크루즈 산업의 경제적 효과 .....	26
<표2-7> 크루즈 항만평가 및 배후지평가 요인 .....	30
<표2-8> 크루즈 터미널 및 배후지관광 평가요인 .....	37
<표2-9> 크루즈 제도에 관한 평가요인 .....	39
<표2-10> 크루즈 환경적 영향 평가요인 .....	41
<표2-11> 크루즈 모항평가 요인 .....	44
<표2-12> 금강산 크루즈의 선박 현황 .....	46
<표2-13> 중앙정부의 주요 크루즈 육성 정책 추이 .....	50
<표2-14> 정부 4대 추진전략 및 세부과제 .....	51
<표2-15> 중국의 크루즈 주요정책 .....	55
<표2-16> 일본 크루즈관광산업 진흥대책 .....	57
<표2-17> 일본 크루즈 이용객 동향 .....	58
<표3-1> 평가 점수기준 .....	60
<표3-2> 제주 모항조건 .....	70
<표3-3> 상하이 모항조건 .....	71
<표3-4> 요코하마 모항조건 .....	72
<표3-5> 모항결정 변수 .....	73
<표3-6> 가변비용 변수 .....	73
<표3-7> 조사대상 .....	90
<표3-8> 제주도 크루즈 활성화 정책 .....	92
<표3-9> 제주도에 입항 연도별 크루즈 현황 .....	93
<표3-10> 제주항 크루즈 전용부두 현황 .....	94
<표3-11> 상하이 항 크루즈 선박 증가 추이 .....	96

<표3-12> 상하이 크루즈 전용부두 현황 .....	97
<표3-13> 요코하마 항 크루즈 선박 증가 추이 .....	99
<표3-14> 요코하마 크루즈 전용부두 현황 .....	100
<표4-1> 크루즈 모항 선택의 중요요인 평가 영역 및 평가요소 .....	103
<표4-2> 평가요인 .....	104
<표4-3> AHP 설문수집 결과 .....	105
<표4-4> 표본의 특성 .....	106
<표4-5> 크루즈 모항선택요인 .....	107
<표4-6> 평가영역별 우선순위 .....	108
<표4-7> 해상 및 육상입지측면 우선순위 .....	108
<표4-8> 법·제도역량측면 우선순위 .....	109
<표4-9> 크루즈 터미널 편의시설측면 우선순위 .....	110
<표4-10> 항만시설측면 우선순위 .....	111
<표4-11> 유관시설측면 우선순위 .....	112
<표4-12> 배후시설측면 우선순위 .....	113
<표4-13> 크루즈 모항 선택시 중요요인에 대한 우선순위 .....	115
<표4-14> 각 국가별 검토 대상지 종합 .....	117
<표4-15> 제주도를 모항으로 할 때 기항지별 운항시간 .....	120
<표4-16> 상하이를 모항으로 할 때 기항지별 운항시간 .....	121
<표4-17> 요코하마를 모항으로 할 때 기항지별 운항시간 .....	122
<표4-18> 크루즈 항만 평가기준표 .....	125
<표4-19> 비교 항만분석 종합평가표(30개 항목비교) .....	132
<표4-20> 선사별 운항 횟수 .....	136
<표4-21> Costa crociere 운항노선 현황 .....	137
<표4-22> Royal Caribbean International 운항노선 현황 .....	139
<표4-23> Bohai cruise 운항노선 현황 .....	141
<표4-24> Princess cruises 운항노선 현황 .....	142
<표4-25> 기타 운항노선 현황 .....	144
<표4-26> 크루즈 기항지별 기항 횟수 .....	148
<표4-27> 제주도기점 크루즈 입·출항 현황 분석 .....	152

<표4-28> 상하이기점 크루즈 입·출항 현황 분석 .....	154
<표4-29> 요코하마기점 크루즈 입·출항 현황 분석 .....	156
<표4-30> 출항 연결정도 중심성 분석 .....	158
<표4-31> 출항 네트워크 속성현황 .....	159
<표4-32> 입항 연결정도 중심성 분석 .....	160
<표4-33> 입항 네트워크 속성현황 .....	162
<표4-34> 전체 네트워크 사이 중심성 측정 .....	163
<표4-35> 네트워크 사이중심성(Betweenness centrality) .....	165
<표4-36> 비교대상지 비교현황 .....	167
<표4-37> 현재 현황 비교평가 .....	170
<표4-38> 대안1 제주도 크루즈 선석 추가 평가 .....	171
<표4-39> 대안2+ 24시간 국제공항추가 평가 .....	172
<표4-40> 대안3+ 소스마켓 추가 평가 .....	173

## 그림 목차

<그림1-1> 연구 분석틀 .....	10
<그림2-1> 크루즈 선박의 구조 와 기능 .....	18
<그림2-2> 크루즈 운항의 이해 .....	23
<그림2-3> 크루즈 입항 및 입국객 수 .....	48
<그림2-4> 2013년 중국 크루즈 기항 현황 .....	54
<그림3-1> 인터넷 공간의 서로 다른 네트워크의 연결과정 .....	64
<그림3-2> 연구모형 .....	88
<그림4-1> 동북아시아 크루즈 잠재시장 규모 .....	118
<그림4-2> Fly and Cruise 의 각항구별 위치 .....	123
<그림4-3> Costa crociere 제주경유 운항노선 .....	138
<그림4-4> RCI 제주경유 운항 노선 .....	140
<그림4-5> Bohai cruise 제주 경유 운항 노선 .....	141
<그림4-6> Princess cruises 제주 경유 운항노선 .....	143
<그림4-7> 기타선사 운항노선 .....	145
<그림4-8> 동북아시아 기항지 네트워크 패턴과 정박빈도 .....	150
<그림4-9> 제주도를 중심으로 한 기항지 직접연결 현황 .....	153
<그림4-10> 상하이를 중심으로 한 기항지 직접연결 현황 .....	155
<그림4-11> 요코하마를 중심으로 한 기항지 직접연결 현황 .....	156
<그림5-1> 크루즈 통합예약시스템 .....	189

## 국 문 초 록

아시아 크루즈 시장은 한·중·일 노선을 중심으로 가파른 성장세를 보이고 있다. 이에 각국은 글로벌 크루즈 선사를 유치하고 모항으로 가기 위해 부단한 노력을 하고 있다. 우리나라의 경우 매년 크루즈 입항 편수가 증가하여 2014년에는 462회 입항하였으며, 제주도인 경우 50%가 넘는 242회 입항으로 아시아 최고의 크루즈 기항지가 되었다. 이와 같이 아시아에서 최고의 기항지로 손꼽히고 있는 제주도는 크루즈 인프라 시설이 부족하고, 소스마켓이 활성화 되지 않아 모항으로 가기에 한계가 있는 것은 사실이다.

그리하여 본 연구에서는 제주도가 모항으로 선택되기 위한 요인들은 어떠한 것들이 있는지 도출하고 세부 평가항목을 만들어 크루즈 모항인 중국의 상하이, 일본의 요코하마와 제주도의 제주항을 비교해 봄으로서 보다 정확한 제주도의 실정을 알 수 있을 것으로 판단하였다.

크루즈 모항선택요인 기준은 1차 전문가조사와 2차 전문가조사를 통하여 크루즈 운영 및 운항의 전문가뿐만 아니라 해상교통전문가의 의견도 반영하여 평가항목을 구체화하였다. 어떤 요인들이 선사로 하여금 크루즈 모항을 선택하는 중요한 기준이 되는지에 대한 지표를 찾아보고자 하였다. 그리고 연구목적을 달성하기 위하여 문헌연구와 전문가조사(AHP)를 병행하였다. 문헌연구에서는 관련서적, 학술논문, 사업보고서 및 간행물을 활용하여 크루즈 모항이 선택되는 중요한 요인과 동기 등을 알아보았고, 모항을 평가할 수 있는 이론을 체계화 하는 작업을 하였다.

전문가 조사는 크루즈 모항을 체계적으로 연구하기 위하여 2014년 09월 ~ 동년 12월말까지 4개월에 걸쳐 2차례 심층면접조사를 진행 하였다. 1차 전문가 면담조사에서는 이론적 검토에서 찾아낸 모항선택요인을 심층면접조사와 비교하여 세부항목의 적정성을 평가하는데 중점을 두었다. 2차 전문가 조사에서는 크루즈 모항선택요인에 대한 평가지표의 적합성을 확보할 수 있었다. 이를 위해서 폐쇄형 설문이 아닌 심층면접조사 형식을 통하여 의견을 청취하고 정리하였다.

이를 통해 확보된 모항선택요인을 2015년 04월 1일 ~ 19일까지 AHP 전문가 조사를 실시하였다. 평가항목은 해상 및 육상입지, 법·제도개선, 크루즈 터미널 편의시설, 항만시설, 유관시설, 배후시설 등의 상위요인을 포함한 36개 항목이다. 크

루즈 모항 선택요인 중 상위요인을 평가한 결과는 해상 및 육상입지(0.313), 항만 시설(0.233), 크루즈 터미널 시설(0.138), 유관시설(0.134), 배후시설(0.095), 법·제도개선(0.088) 순으로 중요하게 생각하고 있었다.

또한 제주도가 과연 크루즈 모항이 될 수 있는 조건을 갖추고 있는지를 알아보기 위하여 한·중·일 대표적인 크루즈 항구인 중국 상하이 우송커우 항, 일본 요코하마 오산바시 항과 제주도의 제주항을 비교 분석하여 제주도가 향후 크루즈 모항이 되기 위한 중요 요인들을 찾아보고자 하였다.

그리고 UCINET 네트워크 프로그램을 통해 제주도의 지정학적 위치와 각 크루즈 노선간의 연결정도 중심성을 분석하였다. 이를 토대로 사이중심성(매개중심성)을 분석하여 제주도가 동북아시아 크루즈 노선에 미치는 영향을 알아보았다. 또한 Cruise Network 프로그램을 만들어 전문가 조사에 찾아낸 선사들의 모항선택요인 항목 및 각 기항지간 거리(시간)를 도출하여 비교대상지를 평가하였다. 이를 토대로 각각 상황에 맞는 3가지 대안을 구성하여 제주도를 가상 모항으로 하여 변수를 추가하는 방법으로 제주도를 평가해보았다. 이는 향후 크루즈 정책을 추진하는데 중요한 요인으로 작용할 것으로 기대한다.

크루즈 모항선택요인 분석을 통하여 제주도가 가지는 장점 및 단점을 알 수 있었다. 전문가조사(AHP)를 통한 모항선택요인의 중요도나 네트워크 프로그램을 통한 분석에서도 제일 중요한 요소는 크루즈 관광객을 확보하는 소스마켓과 국제공항이며 이를 위해 세부적인 행정지원을 해야 함을 알 수 있었다.

제주도는 관광인프라 시설이 우수한 편이다. 제주국제공항을 향후 24시간 공항으로 활용하고 항공기 운항여건 개선과 국제노선확대 등의 크루즈 인프라 시설로 개선한다면 크루즈 모항으로 선택되는데 충분한 여건을 가지고 있음을 알 수 있었다.

**주제어 : 크루즈, 모항선택요인, 네트워크 분석**





# 제1장 서론

## 제1절 문제제기 및 연구목적

### 1. 문제의 제기와 모항의 필요성

#### 1) 연구의 배경 및 문제의 제기

아시아 크루즈 시장은 한·중·일 노선을 중심으로 가파른 성장세를 보이고 있다. 이에 각국은 글로벌 크루즈 선사를 유치하고 크루즈 모항으로 가기 위해 부단한 노력을 하고 있다. 최근 크루즈 산업은 중국의 경제성장으로 폭발적인 성장을 거듭하고 있다. 우리나라인 경우 2014년 한 해 크루즈 선은 462회 입항으로 매년 가파른 성장세를 보이고 있으며, 2015년에는 크루즈 선이 629회 입항을 할 것이라고 예상으로 하고 있다.<sup>1)</sup>

이와 같이 크루즈선의 입항은 늘어나고 있음에도 불구하고 크루즈 인프라 시설 부족과 소스마켓이 아직 활성화 되지 않아 우리나라에는 아직까지 글로벌 크루즈 선사가 모항으로 선택한 지역은 없다. 크루즈 선박의 모항으로 선택이 된다는 것은 지역 경제에 또 다른 성장 동력이 생긴다는 것을 의미한다.

크루즈 산업은 관광과 산업이 연결된 융·복합 산업으로 호텔업에서부터 선식납품 및 조선수리 산업까지 폭넓은 영역에서 서로 연결성을 가지는 사업이다. 이는 지역 경제에 복합적인 상호작용으로 인하여 지역산업경제 전반에 영향을 주며, 지역 일자리 창출에도 많은 기여를 하게 된다.

이는 크루즈 기항지에서 크루즈 관광객이 소비하는 패턴만으로도 모항에 효과는 알 수 있다. 크루즈 기항지에서는 관광객이 기념품을 구매하고 체험형 관광 상품을 이용하는 일반적인 서비스업에 주로 소비하지만, 크루즈 모항에서는 숙박시설 및 쇼핑시설 이용하며, 시내관광 및 지역문화 관광을 하고, 교통 및 식음료비용을 지불함으로써 인하여 지역 경제 활성화에 많은 도움으로 준다.

1) 해양수산부 해운정책과 2015년 보도자료 및 내부자료 종합.

2007년 세계크루즈선사협회(CLIA)에 따르면 크루즈 관광객은 모항에서 사용하는 금액은 모항에서 1인당 평균 지출액은 모항에서는 258달러이고, 기항지에서는 126달러로 2배 이상으로 소비하는 것으로 조사되고 있다(관계부처합동회의,2013:4). 또한 크루즈 모항이 되면 정부 및 민간 크루즈 관련 사업체에서는 크루즈 인프라 시설 확충, 글로벌 크루즈 선사 대리점 입점, 항구주변 친수 공간 확충, 지역 농·수·축산물 구매, 크루즈 조선 산업 활성화로 인하여 수많은 일자리 창출이 가능하다.<sup>2)</sup> 이는 2013년 관계부처 합동회의 정부 부처 간 조사에서도 3만 톤급 국적크루즈 선사를 육성할 경우 902억 원이 경제적인 효과와 968명이 고용 효과가 있을 것으로 보고하고 있다.

이처럼 크루즈 모항의 경제적인 효과 및 고용효과를 감안하여 세계 각국은 글로벌 크루즈 선사를 유치하기 위해 크루즈 인프라를 정비하고 세금을 감면해주는 정책으로 크루즈 선사를 유치하고 있다. 그러나 아쉽게도 아직 우리나라에는 크루즈 모항이 없다. 이는 무엇보다도 국내 크루즈 소스마켓이 충분하지 못하고, 크루즈산업을 육성하기 위한 법·제도의 정비가 미비하여 국적 크루즈선사가 출범하지 못할 뿐만 아니라 해외 선사의 국내 모항진출도 어려운 실정이다. 또한 크루즈 인프라 시설이 미비하고 크루즈 전문 인력을 확보할 수 있는 양성기관이 부족하기 때문이다. 그리고 크루즈에 대한 인식 부족으로 인하여 크루즈 관광산업이 활성화가 아직 안되었기 때문이다. 이에 글로벌 선사들이 크루즈 모항을 선택하는 요인은 어떠한 것들이 있는지 한·중·일 크루즈 항만비교를 통하여 알아볼 필요성이 있다.

항만 비교를 하기 위하여 우리나라에 2014년 한해 크루즈가 입항한 세 개 지역을 비교해보면, 제주도는 242회, 부산은 110회, 인천 94회로 제주도가 가장 많은 기항율을 기록하고 있다.<sup>3)</sup> 제주도인 경우는 아시아지역에서 최고로 많은 기항빈도를 보이고 있다. 2015년에도 제주도로 기항할 크루즈 346회로 계획되어 있다. 이처럼 제주도는 기항지로서 충분한 여건이 되어있다고 할 수 있다. 제주도를 크루즈의 관광지, 혹은 크루즈 허브로 발전시키려면 단순히 기항지에 그치는 것이 아니라 상하이로 접근하여 크루즈를 이용하는 중국의 소스마켓을 제주도를 모항으로 하여 유치하는 전략이 필요한 때라는 문제의식을 가지고 연구를 시작하게 되었다.

2) KCTV 특별대담 2014년 09월 제주크루즈 포럼의 성과와 과제 중 발췌.

3) 제주특별자치도 해양산업과 내부자료, 부산항만공사, 인천항만공사 자료 종합.

## 2) 모항의 필요성

제주항이 모항으로 발전시켜야 할 이유, 즉 왜 제주항이 모항으로 가야할 필요성이 있는지를 살펴보았다. 이 모항으로 가야할 필요성이 본 연구의 전체적인 문제제기이며, 지향하고자하는 맥락이라 할 수 있다.

### (1) 입지적 우위성

첫째는 동북아 최고의 기항지로 이미 자리를 굳혀서 크루즈 모항으로서도 발전가능성이 있다는 점이다. 2014년 기준으로 동북아시아 기항지 가운데 비교대상지인 상하이 217회, 요코하마 152회 보다 많은 242회 기항으로 하고 있는 동북아시아 최고의 기항지이다.

둘째는 제주도는 국제 관광도시로 연간 1,300만 명이 방문하는 아시아 최고의 관광도시 가운데 하나이다. 이는 모항으로서 개발할 때 크루즈를 이용할 관광객들이 제주에 와서 1박을 하게하는 관광지로서 매력이 있다는 것을 의미하며, 이 또한 모항으로 개발하는 여건 중에 중요한 요소이다.

셋째는 세계유네스코 자연과학분야 3관왕 달성으로 세계인이 찾고 싶어 하는, 세계인에게 인지되어 있는 관광도시이다. 제주가 모항으로 하여 모객을 할 때, 기위 알려진 인지도와 세계유네스코 3관왕이라는 이미지가 모항을 성공시키는 데에 중요한 역할을 할 것으로 사료된다.

넷째는 국제관광도시에 맞는 면세점 쇼핑인프라 시설이 우리나라의 다른 지역에 비해 우수한 시설을 갖추고 있다. 중국인 크루즈 관광객의 경우는 일본관광객의 경우와 달리 지금까지는 면세점 쇼핑을 육상관광에서 최고로 생각하는 경향이 있다.<sup>4)</sup>

다섯째는 제주도는 외국인에게 섬과 대한민국의 전통과 독특함을 줄 수 있는 지역이며 매력을 가지고 있는 지역이다. 제주도는 제주만의 독특한 음식과 제주만의 신화와 역사, 그리고 예술성을 지니고 있다. 수많은 노동요, 끝이 없는 신화와 전설, 다양한 야간 공연, 문화예술 산책거리, 올레길 등 외국인들이 좋아할 수 있는 즐길

4) 한국관광공사, 2012년 외래크루즈 관광객 실태조사 중 크루즈 상품 구매 특성과 여행 행동특성 등을 종합하여 인용함(pp125-137).

거리, 불거리, 먹을거리를 지니고 있다. 이 또한 모항으로서 갖추어야 할 여건이 되며, 그 내용이 세계적이어서 모항으로써 손색이 없다고 할 수 있다.

여섯째, 제주를 모항으로 했을 때 중국선사들도 이용하고 일본선사들도 이용하게 되어 동북아의 크루즈 활성화에 기여하며, 제주가 그 중심에 위치할 수 있게 될 것이다. 예를 들어 인천항을 모항으로 하였을 때는 중국과 제주를 포용할 수 있으나 일본까지는 어렵게 된다. 부산을 모항으로 했을 때도 일본은 포용할 수 있으나 중국, 그리고 혹은 북한 등은 포용하기가 어렵게 된다. 제주를 모항으로 하면, 중국, 일본, 북한, 러시아 블라디보스토크까지를 포용하는 경제적이고 효율적인 노선을 계획할 수 있는 장점이 있다.

## (2) 지역경제의 기여

첫째, 크루즈 입항과 관광객의 제주에서의 소비는 제주지역 경제에 년 3천 8십억 원의 수입을 가져오고 있다. 관광객소비액은 3천 5십억이며, 기타 항만수입과 민간 수입은 30여억에 이르고 있다.<sup>5)</sup> 이외에도 개인별 소비들이 다양하게 이루어지고 있으며, 모항으로 발전할 경우 제주에서 1박을 하게 되는 경우가 많아짐으로서 지역경제의 기여는 더욱 더 많아질 것으로 판단된다.

둘째, 크루즈산업 관련 인력 양성과 채용이 확대될 것이다. 청년이 없어지는 제주에서 청년이 들어오는 제주로 기여할 것이다. 크루즈 부대시설까지 인력이 필요한 바, 모항으로서 공급해야 하는 인력이 규모가 확대되면서 제주지역의 고용구조에 큰 변화를 가져오게 될 것이다.

셋째는 모항이 갖추어야 할 여건 중 식자재공급이 중요한 바, 모항으로의 발전은 제주도의 1차 산업과 6차 산업에 큰 기여를 하게 될 것이다. 제주도는 청정지역으로 질 좋은 농·수·축산물을 공급할 수 있어서 크루즈 선박에 선식공급이 가능한 지역이다. 이는 제주지역경제에 모항이 기여하는 바가 클 것이라는 것을 의미하며, 특히 농수축산 분야에 기여하는 시스템으로 자리매김함으로써 1차 산업 발전에게 크게 기여할 것이다.

5) 제주특별자치도 해양산업과 내부자료, 2015.02.

### (3) 특별자치도로서의 제도적 유연성과 수용능력 확대 가능성

첫째는 제주특별자치도는 국방, 외교, 사법권을 제외한 모든 권한을 도지사가 유연하게 행사할 수 있다. 모항으로서 성공하기 위한 여건들을 제주지방정부가 주도적으로 만들어낼 수 있어 다른 지역과 달리 제도적인 여건이 구비되어 있다. 예를 들어 크루즈 관련 산업에 대한 지원, 크루즈 관련한 도시와 수용능력의 구비 등은 제주도가 유연하게 대응할 수 있는 최적의 지역일 수 있다.

둘째는 제주도는 모항으로 갖추어야 할 국제공항이 위치해 있으며, 국제적인 수준이 숙박시설이 산재해 있다. 다만 추후에 신공항 혹은 제2의 공항, 현 공항의 확장 등 다양한 방법을 통해 24시간 이착륙이 가능한 공항으로 확대 가능성이 있어서 모항으로써 개발과 그 준비가 의미있다 하겠다.

셋째는 제주도의 경우 현재 제주항에는 크루즈 전용선석으로 2015년 초 기준 1.5석을 확보하고 있으며(14만톤 1석과 보조석 있음), 향후 민군복합항인 강정에 15만톤급 2석을 포함하면 3.5석으로 확보가능한 지역이다. 크루즈 전용터미널이 제주외항과 민군복합항에 각각1개소씩 2개가 확보되어 다른 지역에 비해 크루즈 관광객이 편리성이 확보된 지역이다.

넷째, 제주도는 통일에 크루즈가 기여할 수 있도록 다양한 정책을 펼 수 있다. 민선 6기 도정에서도 북한에 크루즈를 연결시켜서 남북화해의 분위기를 만드는 데에 기여하겠다는 발표를 하였다.<sup>6)</sup> 다른 지역을 모항으로 하는 경우보다는 제주를 모항으로 할 경우 가능한 일 중의 하나라 할 수 있다. 기존의 남북화합을 위해 감귤보내기 등 제주가 기여한 바가 있으며, 그와 같은 맥락에서 크루즈를 활용하면 통일의 단초를 제공하는 데에도 기여할 수 있을 것이다.

6) 2014년 8월 제주도에서 개최한 제주국제크루즈 포럼에서 원희룡 도지사의 언급내용이다.

## 2. 연구의 목적

본 연구의 목적은 크루즈 모항으로 선택되기 위하여 어떠한 요인들이 있는지 알아보고자 하는 것이다. 이를 위해 우리나라의 제주도, 중국의 상하이, 일본의 요코하마항을 비교하여 제주항이 모항으로서 발전가능성이 있는지 알아보고자 한다.

이를 통해 크루즈 항구가 가지는 최적의 여건은 어떠한 것들이 있는지 알아보고, 모항의 가지는 선택적 요인들이 어떠한 것들이 있는지 알아보자 하였다. 그리고 네트워크 분석을 통해서 제주항이 모항으로서 경쟁력과 가능성이 있는지 분석하는 것에 목적이 있다.

이에 본 연구에서는 네 가지 사항을 중점적으로 다루고자 한다.

첫 번째는 전문가 조사를 통하여 크루즈 모항으로 가기위한 선택 요인들은 어떠한 것이 있는지 알아보고자 한다.

두 번째는 한·중·일 노선에서 제주도, 상하이, 요코하마의 지리적인 위상과 항구를 비교 평가하여, 제주도가 현재 가지고 있는 위상을 알아보고자 한다.

세 번째는 한·중·일 크루즈 시장에서 제주도가 중심성을 가지고 있는지 네트워크 분석을 통하여 크루즈의 기항빈도 속에서 각 기항지에 연결정도 중앙성과 매개 중심성을 알아보고자 한다.

네 번째는 Cruise Network 프로그램을 활용하여 상황에 맞는 변수를 적용하여 제주항을 모항으로 하는 우위성을 분석하고, 제주도가 향후 정책에 반영해야 할 요소들이 어떠한 것들이 있는지 알아보고자 한다.

본 연구를 통해서 모항의 위치로서 제주도가 가지는 지리적인 여건이 어떠한지, 제주도를 모항으로 하였을 때 각 기항지별 연관성은 어느 정도 있는지, 제주항은 모항으로서 어떤 요소들을 갖추어야 하는지 파악하게 된다.

## 제2절 연구의 범위 및 방법

### 1. 연구의 범위

#### 1) 내용적 범위

본 연구는 크루즈 모항의 선택요인을 도출하기 위해서 크루즈에 대한 개념과 크루즈 관광산업이 가지는 중요 요인에 대한 이론적 검토를 실시하였다. 또한 크루즈 모항으로 갖추어야 할 모항 선택요인을 분석한 후 평가항목에 대한 전문가 의견을 수립하였다. 이를 통해 모항 선택요인을 도출하여 정책을 제언하는 내용으로 하고 있다. 이 연구에 구체적인 내용은 다음과 같다.

첫 번째는 우선 우리나라의 크루즈 산업에 대한 정책방향을 개관하고, 제주도 지역의 크루즈 산업에 대한 정책의 전개과정을 탐구한다. 이를 통하여 제주도가 크루즈 모항으로 발전가능성이 있는지에 대한 연구로 범위를 한정한다. 크루즈 모항의 선택요인에 대한 이론적인 내용이 필요한 경우 CLIA 협회 및 문헌자료를 필요한 부분만 단편적으로 원용한다.

두 번째는 제주도가 크루즈 모항으로 발전가능성이 있는지 알아보기 위하여 모항이 필요조건인 법·제도 개선, 크루즈 터미널 편의시설, 항만시설, 행정시설, 유관시설, 비행장 시설 및 기타시설, 배후지 시설 등을 비롯한 하위 요인을 분석한다. 이를 다시 세밀한 분석을 통한 30개의 항목으로 범주화 하여 비교대상 항만을 평가해 봄으로서 크루즈 모항이 가져야 할 최고의 조건이 어떠한 것인지를 깊이 있게 알아볼 수 것이다.

#### 2) 공간적 범위

본 연구에서는 동북아시아에서 운항하는 크루즈 노선 중에서 한·중·일을 기항하는 노선을 중심으로 한정하였다. 크루즈 노선을 한·중·일로 한정하여 비교하는 이유는 2006년 중국을 모항으로 글로벌 크루즈 선사가 24회 운항을 시작으로 하



여 동북아시아 크루즈 시장이 급속히 성장하고 있기 때문이다.(Zheng Wei-hang, 2014:28). 그리고 2015년 세계크루즈협회(CLIA)에서 발표에서도 향후 크루즈 시장은 동북아시아 한·중·일 노선이 급속한 성장을 예상하고 있기 때문이다.

또한 비교대상지 역시 우리나라의 제주도, 중국이 상하이, 일본의 요코하마로 대상을 한정하였다. 비교대상지 중에서 상하이와 요코하마는 크루즈 모항이고, 제주도는 크루즈 기항지이다. 제주도를 선정한 이유는 제주도가 아시아 기항지 중에서 제일 많은 기항 빈도를 보이기 때문이다.

### 3) 시간적 범위

본 연구에서 네트워크 분석을 위한 시간적인 범위는 2014년 08월 01일 ~ 2014년 12월 31일까지로 한정하여 연구를 진행하였다. 이 기간을 한정한 이유는 크루즈에 대한 노선별 자료 데이터가 정확하지 못하여 통계정보로 활용하는 것에는 문제가 있었다. 한·중·일 운항 노선은 각 기항지별로 전 출발지와 후 기항지만 표시되어 있어 노선별로 분석을 하는 부분에서는 한계성을 가지고 있었다. 그리하여 2014년 08월부터 동년 12월 이 기간에 한국관광공사에서 정리한 노선별 자료를 바탕으로 한·중·일을 운항하는 노선을 분석하였다.

## 2. 연구방법

본 연구에서는 기존의 항만평가요소와 크루즈 항만이 갖추어야 할 요소들의 자료를 수집·분석하였다. 현재 크루즈 기항지 관광이나 관광활성화 방안은 많은 연구가 되었지만 크루즈 모항으로 가기 위한 종합적인 연구가 부족한 실정이었다. 그리하여 일반인을 대상으로 하는 조사보다는 항만 및 크루즈에 대한 전문가를 대상으로 하는 AHP분석을 하는 것이 본 연구를 진행함에 있어 타당한 것으로 보았다.

또한 우리나라가 과연 크루즈 모항으로 타당성을 가지고 있는가를 알아보기 위하여 네트워크 분석을 통한 노선이 중요도 및 각 기항지 연결성을 알아보고 Cruise Network 프로그램을 토대로 연구대상지를 비교해보는 것이 본 연구에 중요한 요소로 판단을 하였다.

이를 위해 문헌연구와 실증연구를 병행하여 연구를 진행하였으며, 그 방법은 다음과 같다.

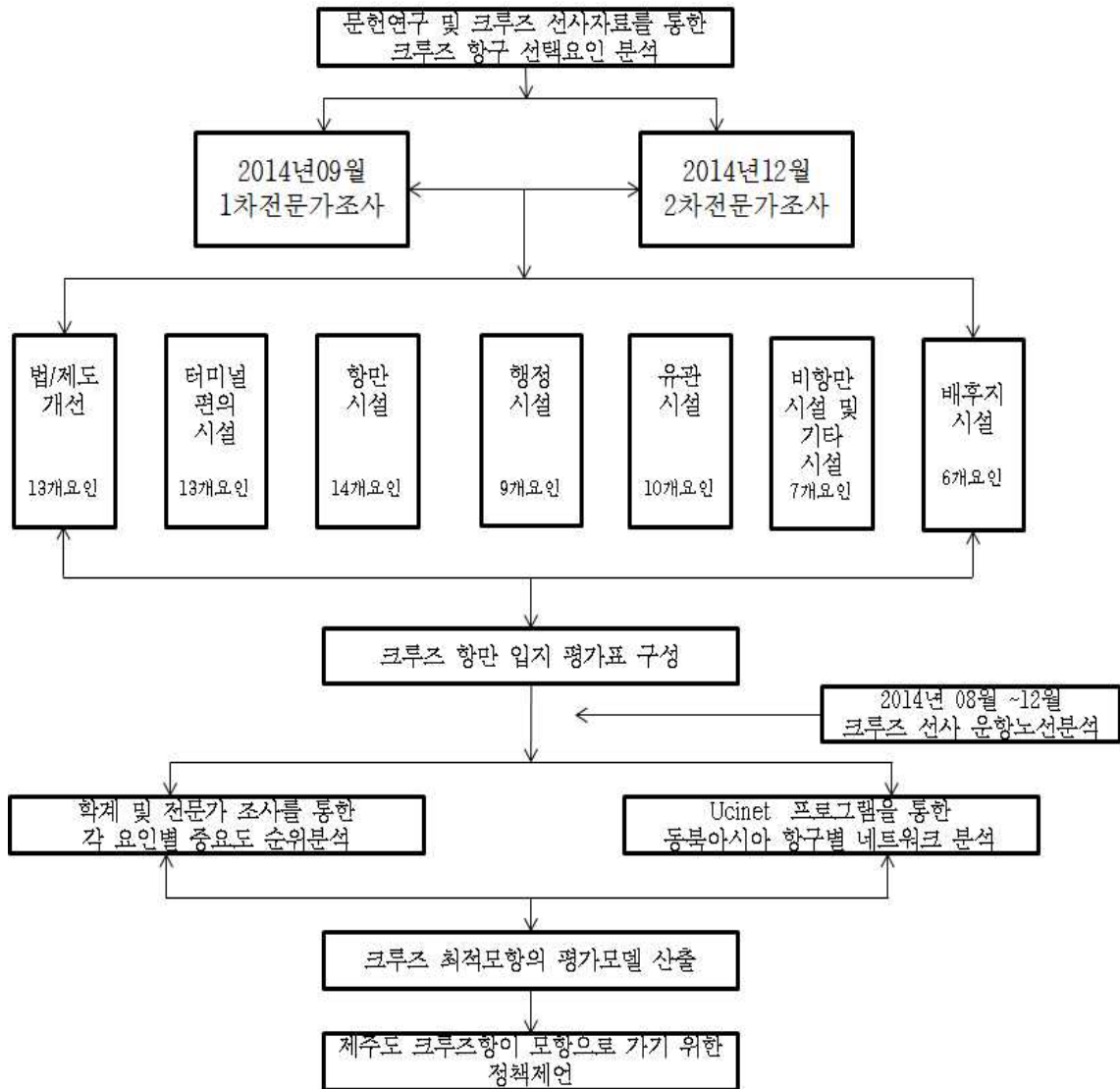
첫 번째는 기존의 항만연구자들의 중심으로 크루즈 항만이 가져야할 요소가 어떠한 것들이 있는지 자료를 수집하였으며, 크루즈 산업에 대한 연구가 부족하여 문헌자료 수집을 위해 각 선사 및 협회의 보도자료 및 사업보고서 중심으로 자료를 수집하였다.

두 번째는 2014년 09월 1차 전문가 면담조사, 12월 2차 전문가 면담 조사를 통하여 크루즈 모항으로 선택되기 위하여 어떠한 요소들을 충족시키면 되는지 요인을 도출하여 연구의 분석틀을 구성하였다.

세 번째는 2014년 08월 ~ 12월 한국관광공사의 크루즈 선사별 운항 노선을 분석하여 부산항, 인천항, 제주항을 기항하는 선사별 노선에서 Ucinet를 활용한 네트워크 분석을 통하여 제주도가 가지는 특성을 알아보았다.

네 번째는 Cruise Network 프로그램을 통하여 제주도·상하이·요코하마 현재의 상태와 각 상황에 맞는 데이터를 추가시켜 가중치를 비교분석 실시하였다.

다섯 번째는 수집된 원자료(raw date)는 Expert Choice 2000를 이용하여 AHP 분석을 실시하였다. 이 연구 분석틀은 다음 <그림1-1>과 같다.



<그림1-1> 연구 분석틀

## 제2장 이론적 배경

### 제1절 크루즈 관련 이론

#### 1. 크루즈 관광의 개념

학자들의 정의에 의하면 크루즈 관광의 개념은 일반적인 운송의 개념을 이야기하는 페리(ferry)여객선과는 차별화가 된다. 국내와 국외를 순항하며 호텔 및 리조트형 선박에서 순수 관광목적으로 숙박·음식·위락 등을 제공받으며 여행하는 것이라고 할 수 있다. 따라서 크루즈관광은 한 번의 여행으로 여러 가지 상품을 즐길 수 있는 매력적인 관광 상품이다. 크루즈는 낮에 주로 이동하는 기차나 자동차와 달리 밤에는 해상을 이동하고 낮에는 기항지에서 관광을 할 수 있는 상품으로 구성이 되어있다. 이와 같이 복합적인 상품이 구성된 크루즈 관광 상품은 다음 아래와 같은 중요한 요소를 포함하고 있다

첫째 숙박을 할 수 있는 호텔의 개념을 포함하고 있다. 이는 숙박할 수 있는 시설이 있고 호텔에 준하는 수준 높은 서비스가 제공되기 때문이다.

둘째는 리조트의 개념을 포함하고 있다. 크루즈 선박은 수영장 및 골프연습장, 농구장, 체육관, 오페라 공연장, 영화관, 카지노 등을 포함하고 있는 복합문화공간으로서 관광객들에게 수준 높은 서비스를 제공하고 있다.

세 번째는 크루즈 관광이다. 이는 탑승하는 자체만으로도 관광<sup>7)</sup>의 되는 특별한 상품이다. 이는 크루즈가 운항하는 동안에는 크루즈 안에서 각종 문화시설 및 휴양시설을 이용하면서 즐기면 된다. 크루즈가 기항하는 기항지에서는 체험형 관광 및 문화체험, 역사체험 그 지역명소의 관광을 즐기는 복합 상품으로 구성이 되어 있다.

네 번째는 운송이 개념이다. 이는 크루즈 관광이 특성상 크루즈 선은 야간에 운항을 하고 주간에는 기항지 항구에 기항하여 관광하는 상품으로 항해와 기항을 반복하며 다음 목적지로 이동하는 개념을 가진다.

7) 김의근, 2014, kctv 제주크루즈 포럼의 성과와 과제에서 발췌.

## 2. 크루즈 관광의 정의

크루즈<sup>8)</sup> 관광의 정의는 넓은 의미로는 해상관광과 육상관광의 병합된 형태로 2개의 기항지 이상을 운행하거나 2개의 국가를 운행하는 등의 휴양 및 체험형 관광상품으로 정의 하고자 한다.

학자들의 연구를 통한 크루즈 관광의 정의를 정리해보면 목적형 관광과 비목적 관광의 혼합된 형태의 관광 형태로 나눌 수가 있다.

첫째 목적형 관광은 기항지에 대한 매력요소나 테마 크루즈를 활용한 남극탐험, 아마존 탐험 등의 자연 체험 및 문화체험적인 요소와 경매, 미술 감상 등의 목적형 크루즈가 있다.

둘째로 비 목적형 크루즈는 탑승하는 자체가 하나의 휴양과 휴식이 되는 상품으로 편안하고 일상에서 지친 삶을 여유로운 선상활동을 통해 심적 여유를 찾는 관광이다.

### 1) 크루즈 관광에 대한 학자들의 정의

학자들의 연구를 통하여 개념을 정리하여보면 해상관광과 육상관광을 복합적으로 즐길 수 있는 관광을 말한다. 크루즈 관광은 해상에서 크루즈가 이동 중 일 때는 선실에 마련된 위락시설인 카지노, 수영장, 공연장, 만찬장, 카페 등을 이용하는 호텔 및 리조트 형 관광을 말한다.

기항지에서 즐기는 육상관광은 기항지별로 각 상품구성을 달리하여 체험을 주로 하는 모험형 관광, 지역명소를 찾아다니며 역사와 문화를 배우는 관광, 자연경관을 감상하는 관광, 쇼핑을 하는 관광을 구분된다. 이론적 검토를 통하여 크루즈관광의 개념을 정리한 학자 및 문헌을 살펴보면 다음 <표2-1> 와 같이 정리 될 수 있다.

---

8) 크루즈(cruise)의 어원은 라틴어 'Cruc-' 와 'Crux' 로서 네덜란드의 항해사들의 횡단하다 또는 건너다의 의미로 사용한 크루젠(kruisen)으로 사용되다가 영어식 표현인 'Cruise' 로 바뀌게 되었다. 영어에서 크루즈의 표현은 유람선 여행, 유람선을 타고 다니다, 순항하다 뜻으로 사용된다.

<표2-1> 크루즈 관광의 선행연구

구 분	내 용
사전적 정의	유람선 여행으로 바다 위를 순항하거나 여러 나라의 항구를 기항하는 등의 숙박과 여행을 한꺼번에 할 수 있는 여행을 말한다.
서태양 (1989)	선박회사 및 여행업자가 패키지로금으로 관광객을 모집하여 정기노선이 아닌 크루즈 선박을 운항하는 것으로 편안한 해양관광을 추구하는 관광객을 대상으로 다수의 매력적인 기항지를 방문하는 항해여행.
Hal Gold(1990)	운송형태의 관광이 아니라 출발항과 귀항 항이 동일한 위락형태의 관광이며, 거점항에 정박할 수 있는 편도선박여행도 가능한 관광이다.
박기홍 외(1999)	숙박 등 각종 위락시설이 모두 갖춘 크루즈 선에서 수준 높은 서비스를 제공받으면서 휴양지 자연경관이 뛰어난 기항지를 기항하는 선박관광을 의미함.
한국관광공사(1999)	크루즈 관광은 크루즈 투어, 크루즈 여행 줄여서 크루즈라고 표현을 하는데 크루즈의 사전적 정의에서 일반적으로 출발항과 귀항 항이 동일한 것으로 운송보다는 위락을 위한 여행을 의미함.
김창수 (2002)	여행일정 동안 선상에서 최고급 호텔 수준의 숙박을 즐길 수 있고, 시간의 제약의 없이 위락을 즐길 수 있으며, 육상관광을 아울러 즐길 수 있다는 특징을 가지고 있다.
이재곤 (2003)	단순한 운송이 아닌 위락을 위한 선박여행으로 숙박을 포함한 모든 위락시설을 갖추고 승무원들의 수준 높은 서비스를 받으며 순항하는 관광의 형태.
산은경제연구소 (2007)	호텔의 기능을 갖춘 여객선으로 여가를 즐기기 위하여 이용하는 선박이며 선박이 내부(객실등급) 및 승무원의 서비스에 있어 정기여객선과는 구분되는 특징을 가진다.
A.B. Ба б к и н, 2008	여러 가지 관광 상품의 결합하여 항만도시 뿐 아니라 강과 해상에서 다양한 엔터테인먼트를 즐기면서 여행하는 것.
Maria B. Lekakou(2010)	100인 이상이 승선할 수 있는 선박에서 1박이상의 여행일정으로 여가를 즐기는 것.
김천중 (2012)	숙박이 가능한 선박을 이용하여 비교적 장거리 항해를 하면서 때때로 경치가 수려한 기항지를 하선하여 관광하는 것.
이경모 (2013)	운송보다는 순수관광목적의 여행으로 국내외항을 정기, 또는 부정기적으로 운항하는 선박에서 다양한 등급의 숙박·음식 및 식당시설, 다양한 위락활동 등에 필요한 시설을 갖추고, 수준 높은 관광 서비스를 제공하면서 기항지를 안전하게 순항하는 여행.
김의근 (2014)	크루즈 선을 탑승하는 순간부터 관광이 시작되는 형태의 관광이며, 두 개 이상이 도시 및 기항지를 관광하는 상품이라고 하고 있다.

## 2) 크루즈 관광의 법적 정의

### (1) “해운법”

우리나라 “해운법” 제2조의 정의에 의하면 “해상여객운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 여객선 또는 『선박법』 제1조의 2제 1항 제1호에 다른 수면비행선박(이하 “여객선등”이라 한다)으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업으로 『항만운송사업법』 제2조제4항에 다른 항만운송관련산업 외의 것이라고 정의하고 있다.

“해운법”에 정의된 해상여객 운송사업을 살펴보면 여섯 가지로 사업으로 나누어 볼 수 있으며 이는 다음 <표2-2>와 같다.

<표2-2> 해상여객 운송사업법 정의

구분	내용
내항 정기 여객운송사업	국내 항[해상이나 해상에 접하여 있는 내륙수로에 있는 장소로서 상시(常時) 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다]과 국내 항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업
내항 부정기 여객운송사업	국내 항과 국내 항 사이를 일정한 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업
외항 정기 여객운송사업	국내 항과 외국 항 사이 또는 외국 항과 외국 항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업
외항 부정기 여객운송사업	국내 항과 외국 항 사이 또는 외국 항과 외국 항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업
순항 여객운송사업	해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다)하는 해상여객운송사업
복합 해상 여객운송사업	제1호부터 제4호까지의 규정 중 어느 하나의 사업과 제5호의 사업을 함께 수행하는 해상여객운송사업

자료 : 해운법(시행2014.11.19.), (법률12844호, 2014.11.19. 타법개정)

(2) “관광진흥법 시행령” 의한 정의

“관광진흥법 시행령” 제2조 3항 관광객 이용시설업의 종류 중 관광유람선업에  
는 두 가지 분류가 있다.

첫째는 일반관광 유람선 업으로 「해운법」에 따른 해상여객운송사업의 면허를  
받은 자나 「유선 및 도선사업법」에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가  
선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업을 말한다.

둘째는 크루즈 업으로 「해운법」에 따른 순항(順航) 여객운송사업이나 복합 해상  
여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설  
을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업을 말하고 있다.  
이와 같이 법적인 분류를 통하여 일반유람선업 및 크루즈업 설치 규정을 살펴보면  
다음 <표2-3> 과 같다.

<표2-3> 편의시설 설치규정

구 분	내 용
일반유람선업	
구조	『선박안전법』에 따른 구조 및 설비를 갖춘 선박일 것
선상시설	이용객의 숙박 또는 휴식에 적합한 시설을 갖추고 있을 것
위생시설	수세식화장실과 냉·난방 설비를 갖추고 있을 것
편의시설	식당·매점·휴게실을 갖추고 있을 것
수질오염방지 시설	수질오염을 방지하기 위한 오수 저장·처리시설과 폐기물처 리시설을 갖추고 있을 것
크루즈업	
관광유람선 기준가출것	일반관광유람선업에서 규정하고 있는 관광사업의 등록기준을 충족할 것
욕실	욕실이나 샤워시설을 갖춘 객실을 20실 이상 갖추고 있을 것
체육시설	체육시설, 미용시설, 오락시설, 쇼핑시설 중 두 종류 이상의 시설을 갖추고 있을 것

자료 : 관광진흥법 시행령 (시행 2015.2.3.).



(3) “크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률”에 의한 정의

크루즈란 순항 여객운송사업 『해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 일정규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다.)하는 해상여객 운송사업을 말한다.』에 사용되는 선박을 말하는 것으로 정의하고 있다. 이법에서 사용하고 있는 용어의 뜻은 다음 <표2-4> 와 같다.

<표2-4> 크루즈 법적 용어 정리

구 분	내 용
크루즈 (cruise)	「해운법」 제3조제5호에 따른 순항(巡航) 여객운송사업에 사용되는 선박을 말한다.
국적 크루즈	「해운법」 제3조제5호에 따른 순항 여객운송사업을 영위하기 위하여 같은 법 제4조에 따라 해양수산부장관으로부터 면허를 받은 자가 당해 사업에 사용하는 선박을 말한다.
외국적 크루즈	크루즈에 상응하는 선박으로 다른 나라에서 관련 사업의 승인이거나 면허 등을 받은 자가 당해 사업에 사용하는 선박을 말한다.
연안순항 크루즈	국적 크루즈 중 주로 국내 연안을 운항하는 크루즈를 말한다.
국제순항 크루즈	국적 크루즈 중 주로 국내 항과 외국 항 사이 또는 외국 항과 외국 항 사이를 운항하는 크루즈를 말한다.
크루즈 산업	크루즈 건조(建造)와 크루즈와 관련된 재화와 서비스를 통하여 부가가치를 창출하는 산업을 말한다.
크루즈 시설	크루즈 접안(接岸)과 크루즈 여객의 이용에 필요한 「항만법」 제2조 제5호에 따른 항만시설을 말한다.
모항 (母港)	국적 크루즈 또는 외국적 크루즈가 출발하고 종착하는 항만으로 여객과 승무원이 가장 많이 타고 내리며 급유(給油)나 식자재 등 선용품(船用品) 공급 등의 근거지가 되는 주된 항만을 말한다.
기항 (寄港)	국적 크루즈 또는 외국적 크루즈가 관광 등의 목적으로 특정 항만에 잠시 들르는 것을 말한다.

자료 : 법률 제13192호, 2015.2.3제정(시행 2015.8.4.).

### 3. 크루즈의 일반적 특성

크루즈 여행은 일반적인 관광 상품을 구매하여 이용하는 것과는 차별화된 상품으로 인식 받고 있다. 이는 일반적인 해상 관광 상품인 유람선을 탑승하여 이동하는 관광과는 차별화된 성격을 갖는데 이는 크루즈 관광이 가지는 독특한 성격 때문이다. 크루즈 관광은 선상에서 휴식을 즐기고 밤에는 항해를 하면서 선박여행을 하고 낮에는 기항지 관광을 한다. 국내 및 국외 관광을 한꺼번에 즐길 수도 있으며, 호텔 및 리조트 급의 문화시설 서비스를 한꺼번에 이용할 수 있는 관광이기 때문이다. 이러한 이유로 선박여행을 즐기는 일부계층만의 관심을 갖는 것으로 인식되어 지기도 한다.

크루즈 선은 탑승하는 순간부터 관광이 시작되는 산업으로 크루즈 선 자체가 호텔 & 리조트가 되는 산업이다. 일반 상선과는 건조 단계에서부터 구조와 기능이 다르게 제작되어 진다. 크루즈 선의 규모는 일반특급호텔 동일한 시설을 갖추고 리조트가 가지는 위락시설을 구비하고 있다. 크루즈 선내에는 복합문화시설인 쇼핑몰, 아이스링크, 암벽등반시설, 조깅트랙, 수영장, 서핑시설, 체육관, 카지노, 영화관, 도서관, 공연장, 등 각종 문화시설을 구비하여 크루즈 자체만으로도 하나의 관광 상품이 되기도 한다(윤주, 2014:13).

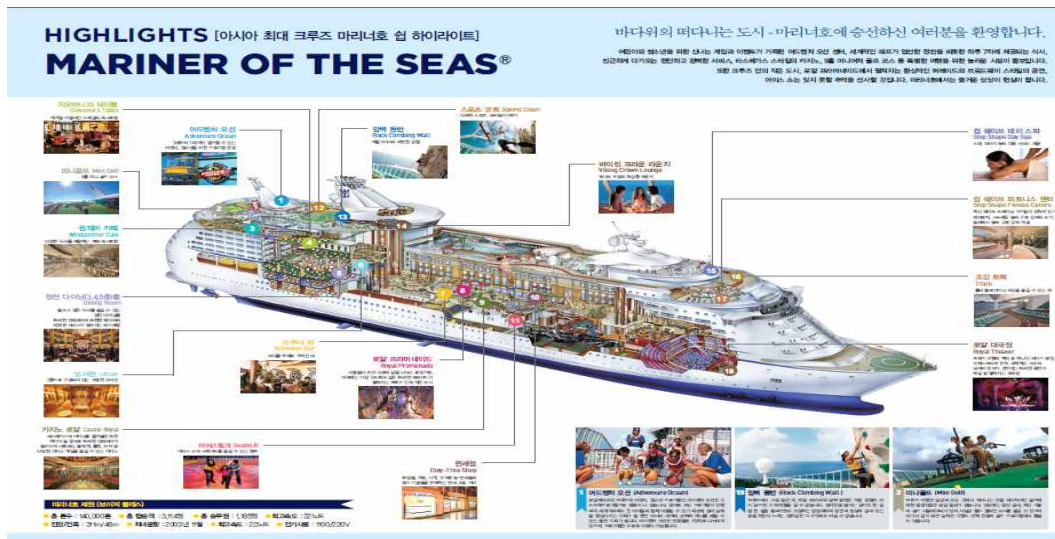
#### 1) 크루즈 선의 분류

##### (1) 크루즈선의 구조

크루즈 선의 구조를 살펴보면 3만 톤급 크루즈인 경우에는 좌·우 측면에는 객실이 배치되어 있다. 이는 380객실에 900명을 수용하고 전체 크루즈 비율에 35%를 차지한다. 다음은 승무원시설로 120실에 300명 정도의 승무원이 생활하는 시설로 전체 크루즈 선박에 10%에 해당한다. 그리고 서비스시설은 중앙 통로를 따라 전·후부에 있다. 그리고 고급식당을 비롯하여 카지노, 여가를 즐길 수 있는 극장시설인 엔터테인먼트 시설이 전체 크루즈 선박에 25%를 차지하고 있다. 마지막 부대시설로는 선상에서 운동을 할 수 있는 피트니스센터, 조깅트랙을 포함한 해상스포츠 시

설 등이 약 5%를 차지하고 있다.

다음은 선박에서 가장 중요한 선박기능을 살펴보면 운항 선원시설은 선장을 포함한 순수 운항에 필요한 승무원 생활 시설이 50실에 90명 기준으로 전체 크루즈 선박에 3%를 차지한다. 그리고 제일 중요한 선박이 운항을 담당하는 선교<sup>9)</sup>를 포함하여 항해 기관시설이 전체 크루즈선박에 22%를 차지하며 이는 다음 <그림2-1>과 같다.



자료: www.royalcaribbean.co.kr/ upload\_img

		공간비율(%)	
호텔기능 (75%)	승객시설 (380실/900명)	35%	
	승무원시설 (120실/300명)	10%	
	서비스시설	F&B	25%
		엔터테인먼트	
		카지노	
부대시설	피트니스	5%	
	텐더보드		
선박기능 (25%)	운항선원시설 (50실/90명)	3%	
	항해기관시설	22%	

<그림2-1> 크루즈 선박의 구조 와 기능

자료: 『제주도 크루즈 산업의 발전방향』, (2013:25).

9) 선교 또는 브릿지는 하나의 선박 안에서 전체 선박을 지휘할 수 있는 공간을 말한다. 크루즈 선박의 선교는 선박 주변의 360도에 개방된 시야를 가지고 있다.

## (2) 크루즈 항해 지역별 분류

크루즈는 주요항해지역을 따라 해양크루즈, 연안크루즈, 하천(river) 크루즈로 구분된다. 첫째는 해양 크루즈는 일반적인 크루즈로 대양으로 항해하거나 국가 간을 이동하는 개념의 크루즈를 말한다. 둘째는 연안 크루즈는 한 지역의 해안을 따라 항해하는 크루즈를 말한다. 세 번째는 하천(river) 크루즈는 각 국가 간의 강을 따라 여행하는 상품으로 구분되어진다(김천중, 2012:29).

## (3) 크루즈선 크기에 따른 분류

크루즈 선은 크기에 따라 첫째는 소형급 크루즈 선박으로 GT 5,000급 이하 규모의 선박으로 500명 이하의 승객이 탑승을 한다. 둘째는 중형급 선박으로 구분하는 GT 25,000~70,000급 규모의 선박은 승객을 500~1000명을 수용할 수 있다. 세 번째는 대형 선박으로 분류되는 GT 70,000 ~ 100,000급은 탑승객을 1000명이상을 수용할 수 있다. 네 번째는 초대형 선박은 GT100,000급 이상으로 2,500명 이상이 승객이 탑승할 수 있는 선박을 말한다(김천중, 2009:29).

현재 세계 최대의 크루즈 선은 로얄 캐리비언 라인에서는 225,000톤급 오아시스호를 운항하고 있다. 총 탑승객은 6,318명으로 2009년 12월에 처녀운항을 시작하였다(로얄캐리비안라인, [www.rccl.kr](http://www.rccl.kr)).

## (4) 크루즈 유형에 따른 분류

학자들의 정의를 종합하여 보면 크게 일반크루즈시장, 고급형 크루즈시장, 호화형 크루즈 시장, 특선형 크루즈 시장으로 나눌 수가 있었다.

첫째 일반크루즈 시장의 3일 ~ 1주일 코스의 단기 일정이 정해지는 크루즈를 말한다. 짧은 코스를 운항하며 일반호텔 서비스를 제공받는 것이며, 하루에 100 ~ 150달러까지의 범위 내에서 운영하는 시장을 말한다. 이 일반크루즈시장은 전 세계 시장의 60% 이상을 차지하며 주요 운항지역은 유럽과 카리브 해에서 폭 넓은 시장을 형성하고 있고, 아시아 시장에서는 동북아시아의 한·중·일을 운항하는 크루즈

시장도 일반크루즈 시장으로 분류할 수 있다.

둘째는 고급형 크루즈 시장으로 1주일에서 3개월 일정으로 장기항해를 한다. 승객 편의시설이 넓으며 리조트 급의 위락시설과 카지노, 수영장, 피트니스센터, 레스토랑, 엔터테인먼트시설, 극장 등을 갖추고 있다. 5성급 호텔의 수준 높은 서비스와 품격 있는 식사 서비스를 제공받는다. 이 시장은 승객1인당 1일요금은 150달러에서 ~ 400달러 내외로 형성된 시장을 말할 수 있다.

셋째는 호화형 크루즈 시장으로 개인특성에 맞는 서비스와 안락한 환경을 갖추고 있는 크루즈 시장을 말한다. 세계 최고 수준의 호텔에서 경험할 수 있는 서비스를 제공받을 수 있고 호화스러운 실내인테리어 그리고 각종 품격 있는 공연들이 마련되어 있다. 이 시장을 이용하는 관광객들은 이국적인 분위기에서 여러 기항지들을 관광할 수 있는 프로그램을 원한다. 대표적인 호화형 크루즈는 씨번 크루즈라인(Seabourn Cruise Line)에 속해 있는 선박들이다. 이 크루즈는 보통 200명에서 ~ 300명 사이의 승객을 대상으로 운항을 하고 있다. 그리고 1,000명이상을 수용할 수 있는 중형 요트시장까지 전 영역에 걸쳐 세분화된 시장으로 형성되어 있고 승객1인당 1일요금은 400달러 ~ 1000달러 이상으로 금액이 형성되어 있다.

넷째는 특선형 크루즈 시장으로 특정시장을 한정하여 운항하는 특선 크루즈로 분류될 수 있다. 아마존 크루즈, 남극탐험 크루즈, 알래스카 크루즈, 북유럽을 운항하는 코스로 분류가 될 수 있으며, 이 상품은 활동적이고 모험적인 승객을 대상으로 판매하고 있다. 각 기항지에 전통적인 음식을 체험 및 전통생활 방식을 체험하기도 한다. 크루즈 탑승 후 기항지에 관한 세미나, 문화체험 등의 전문가 강의를 비롯하여 기항지에 관한 자료들 습득할 수 있는 시간을 가지는 등의 편의를 승객들에게 제공한다. 승객1인당 1일 요금은 200달러 ~ 400달러로 형성되어 있다.

이와 별개로 운영되는 크루즈는 일본과 아시아 중국시장에서 흔히 볼 수 있는 기업의 인센티브 관광 및 연수 등의 목적으로 전세를 내어 사용하는 크루즈가 있으며, 세미나를 목적으로 사회단체에서 전세를 하는 경우도 있다. 유럽 및 영미권을 중심으로 하는 크루즈 상품 중에는 오페라, 판촉, 상품발표회 등의 특별한 주제로 운영되는 테마 크루즈도 있다(이경모,2013:44-47).

#### 4. 크루즈 항만의 분류

크루즈 항만의 유형은 모항, 거점 항, 기항 항으로 구분되어 있다. 크루즈 모항은 승객이 탑승하고 하선하는 항이 동일한 경우를 말한다. 거점항인 경우는 출발항과 최종 하선 항이 동일하지 않은 노선의 경우 크루즈선박이 정박하는 항을 의미한다. 기항항인 경우 국적 크루즈 또는 외국적 크루즈가 관광 등의 목적으로 특정 항만에 잠시 정박하는 항을 의미한다.

##### 1) 크루즈 모항

모항인 경우 소스마켓이 확보된 지역에 국적 크루즈 또는 외국적 크루즈가 출발하고 종착하는 항만으로서 승객과 승무원이 가장 많이 타고 내리는 항구를 말한다.

모항에는 첫째 크루즈 전용 항만시설로 2개 이상이 크루즈 전용선석과 수심 11m이상이 되어한다.

둘째는 크루즈 터미널 시설을 갖추어야 한다. 이 시설에는 승객편의시설인 무선 인터넷 시설, 출입국관리시설, 약국, 국제우편취급소, 환전소, 응급진료시설, 수화물 보관함 등을 갖추어야 하고, 화물을 처리할 수 있는 컨베이어 벨트, 도크시설, 갠웨이, 승객대기시설 등 종합적인 시설이 갖추어져야 한다.

셋째는 항만편의시설로 급유시설, 담수화(청수) 공급시설, 소방시설, 오폐수 처리 시설을 기본적으로 갖추어져 있어야 한다.

넷째는 선박이 행정을 담당할 수 있는 크루즈 전담부서 및 항만시설, 경찰 시설, 응급진료시설, 모항 주변 관광을 위한 편리한 대중교통 수단 등을 갖추고 있어야 한다.

다섯째는 신선한 식자재 및 선식을 공급할 수 있는 유통시설을 갖추고 있어야 한다. 또한 편리한 숙박시설과 아름다운 경관을 감상할 수 있는 관광시설과 쇼핑을 할 수 있는 면세점 및 복합쇼핑몰이 위치해 있어야 한다.

마지막 여섯째는 크루즈 모항으로서 가장 중요한 크루즈 지원정책과 크루즈 인원을 확보할 수 있는 전담여행사 및 소스마켓, 그리고 승객을 운송할 수 있는 24시간 비행기 운항이 가능한 국제공항이 위치하고 있어야 한다.

## 2) 크루즈 거점항

거점항인 경우는 출발항과 최종 하선 항이 동일하지 않은 노선의 경우 크루즈선박이 정박하는 항을 의미한다. 크루즈 거점항으로 갖추어야 할 요소들을 살펴보면 첫째 거점 항이 되기 위해서는 크루즈 선박에 승선하거나 하선하는 많은 승객들에게 숙박시설을 제공할 수 있는 숙박수용능력이 있어야 한다.

둘째 승객이 공항에 도착해서 항만에 접근하거나 크루즈 선박에서 하선하여 공항으로 이동할 수 있는 경로가 쉬워야 하며 또한 24시간 비행기 운항이 가능한 국제공항이 위치해 있어야 한다.

셋째 크루즈선박이 안전하게 접안할 수 있는 2개 이상이 크루즈 전용선석과 수심 11m 이상이 되어한다.

넷째는 크루즈 터미널 시설을 갖추어야 한다. 이 시설에는 승객편의시설인 무선인터넷 시설, 출입국관리시설, 약국, 국제우편취급소, 환전소, 응급진료시설, 수화물보관함 등을 갖추어야 하고, 화물을 처리할 수 있는 컨베이어 벨트, 도크시설, 갠웨이, 승객대기시설 등 종합적인 시설이 갖추어져야 한다.

다섯째는 선박이 행정을 담당할 수 있는 크루즈 전담부서 및 항만시설, 경찰 시설, 응급시설, 모항 주변 관광을 위한 편리한 대중교통 수단 등을 갖추고 있어야 한다.

## 3) 크루즈 기항항

크루즈 기항항인 경우 국적 크루즈 또는 외국적 크루즈가 관광 등의 목적으로 특정 항만에 잠시 정박하는 항을 의미한다. 기항항은 보통 6시간에서 10시간 내·외의 서비스를 하는 항만으로서 갖추어야 할 요소는 살펴보면 첫째는 크루즈 기항지의 명성이 있어야 한다. 크루즈 관광객이 관광을 할 수 있는 뛰어난 자연환경과 체험형 관광시설 및 역사적인 문화관광 상품이 있어야 한다.

둘째는 면세쇼핑시설 및 다양한 토산품을 구매할 수 있는 구매시설이 있어야 한다.

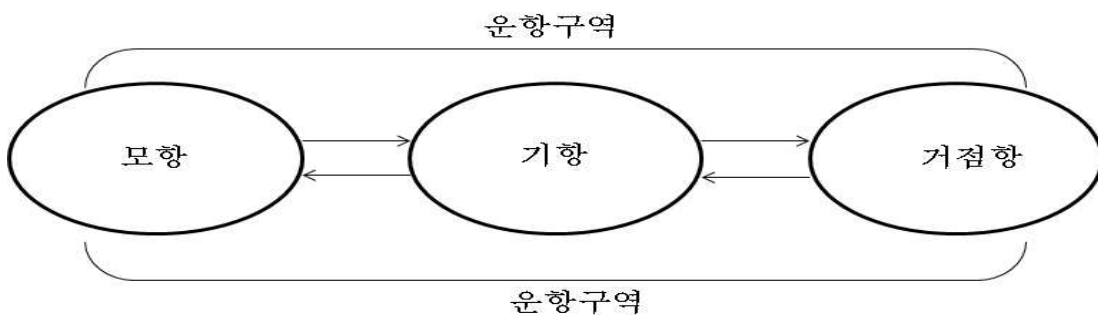
셋째는 편리한 교통시설 및 관광객을 위한 부대시설인 다양한 현지음식점, 레스

토랑, 바 등이 위치해 있어야 한다.

넷째는 기항지와 기항지간의 인접성과 항만서비스시설 및 크루즈 선이 지속적인 항해를 위한 청수, 선박연료, 음식물(선식) 등의 제반 필수품을 제공하는 휴게소 같은 역할을 할 수 있어야 한다.

다섯째는 크루즈가 접안할 수 있는 항만시설과 적정수심이 확보되어야 한다. 만약 수심이나 선석이 확보되지 못할 경우에는 텐더보트<sup>10)</sup>를 이용하여 크루즈 선박과 기항지간을 정기적으로 운항하는 론치서비스를 실시하기도 한다. 이는 크루즈 기항지에 대한 명성이 있어야만 가능하다. 일반 기항지인 경우는 선석이 확보가 불가능한 경우에는 다른 기항지를 택하는 경우가 있다.

텐더보트를 사용하는 지역을 예를 들어본다면 싱가포르에서 출발하여 동남아시아를 여행하는 노선에서는 태국에 푸켓이 텐더보트를 이용하는 지역으로 이 지역은 수심이 낮고 항만시설이 부족하기 때문이다. 유럽에서는 동부지중해에 위치한 산토리노 관광을 위해서도 텐더보트를 이용하여 관광을 한다. 이처럼 크루즈 기항지는 단순한 기항이 목적이 아니라 크루즈 승객이 관광을 목적으로 하고 있음을 알 수 있다. 그래서 크루즈 기항지는 인접한 기항지를 연결하는 것도 중요하지만 크루즈 기항지에 대한 명성도 중요하다. 크루즈 항만의 운항이 어떻게 되는지 살펴보면 다음 <그림2-2>와 같다.



<그림2-2> 크루즈 운항의 이해

10) 텐더보트는 크루즈선박에 부속선으로 구명정으로 사용되는 보트를 말한다.



## 5. 크루즈 산업과 경제적 효과

크루즈 산업은 하나의 융·복합 산업으로 크루즈 선에 유류를 제공하는 정유산업, 조선 건조 및 수리업, 호텔업 및 리조트서비스업, 건축업, IT산업, 신재생에너지 산업, 농·수·축산산물 산업 등 전 산업에 걸쳐 광범위한 영역을 형성하며 다양한 경제적 파급효과를 가진다.

### 1) 크루즈 산업과 연계된 산업

크루즈 산업은 크게 세 가지로 구분을 할 수 있는데 첫째는 크루즈 건조 산업으로 조선, 조선기자재, 호텔·리조트 위락시설을 공사하는 인테리어 건축 산업이 있다.

둘째는 크루즈선 운항 및 서비스를 책임지는 파트로 호텔·리조트·위락시설, 내부행사, MICE등을 운영하는 운영사업과 해운운항사업이 포함된 산업이다.

세 번째는 정박지산업으로 크루즈 선사와 관련된 산업은 해운도선 및 예선, 하역과 선박수리, 급유, 오·폐수 처리, 선식 공급, 선사 대리점등 크루즈 산업과 연결된 산업이다. 특히 크루즈가가 여러 기항지에 지속적으로 기항함에 따라 승객 및 승무원이 지출로 파생되는 산업을 살펴보면 기항지 및 모항지 관광산업, 식음료 산업, 각종 토산품 산업, 현지 물품을 구매하는 쇼핑산업, 교통시설을 이용하는 이용료 등 지역에 속해 있는 각종 산업이 활성화 된다. 이를 정리하면 다음과 같은 <표2-5>로 정리 할 수 있다.

<표2-5> 크루즈선 입항시 산업군

구 분	항 목	내 용
핵심 분야	승객/ 승무원지출	식사, 상품구매, 지역교통, 지역문화 체험, 지역관광, 숙박, 공연 등
	항만서비스	터그보트, 예선, 도선, 하역, 입출항비용, 크루즈 터미널 이용료 등
	운송서비스	크루즈 판매 대리점, 여행사 등
	본사/지사운영	크루즈 선사 관련 사무실 운영 관련
기타 분야	선사물품공급	선식구매, 선박유지관리 및 수리, 정유용품, 인테리어, 문화관광, 인력고용 및 각종보험 서비스 등

자료 : 『크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성방안』 (2013:15)연구를 토대로 연구자 재작성.

## 2) 크루즈의 경제적 효과

크루즈 산업은 크루즈와 관련된 재화서비스를 통하여 부가가치를 창출하는 융·복합 산업으로, 지역경제발전, 고용창출 효과와 함께 해운, 조선, 문화, 예술 등 여러 산업에 대한 파급효과 큰 산업이다.

이를 살펴보면 크루즈 선박은 화물선과 달리 운항선원을 비롯하여 서비스 및 부대시설을 담당할 승무원을 포함하기 때문이다. 크루즈 선박은 선상 승무원 수요가 많은데 일반적으로 승객의 최소1/3에서 1/2정도에 달한다. 또한 국적 크루즈선 3만 톤급 1회 투입시 경제적인 효과는 902억 원과 968명의 신규일자리가 생긴다. 그리고 14만 톤급 크루즈선 1척 건조시 아파트 1,200세대에 충당할 건설기자재가 소요된다고 보고 있다. 예를 들어본다면 2012년 국내 기항관광객 28만 명이 직접 지출한 금액은 1,500억 원 이상수준이며 인당 평균소비는 512달러로 일반관광객이 두 배 이상으로 소비하는 것으로 조사되고 있다(관계부처합동회의, 2013:1-2).

크루즈 선박은 수천 명이 승객과 승무원이 국제관광지를 대상으로 이동하고 크루즈 관광객 및 승무원이 소비효과는 지역 항구도시에 상당한 영향력을 미친다. 경제적인 부가가치 요소는 기항지 관광을 위한 소비 및 쇼핑관광을 통하여 지역경제에 도움을 준다. 또한 크루즈 승객의 부가가치 효과는 컨테이너선박 컨테이너 1개와 같다고 할 수 있다. 그리고 크루즈 선박은 기항 및 정박시 항만사용료인 입항료(접안료, 정박료 등), 청수료 등을 지급한다.

크루즈 산업의 발전은 기항지 인접지역의 관광개발효과로 친수 공간 및 주변관광지를 활성화 하는 효과를 가진다. 다음은 크루즈 기항이 반복하고 인프라가 구성되면 크루즈 수요가 늘어나 Fly and Cruise 효과가 나타나 모항으로 갈 수 있는 여건이 조성된다. 이처럼 크루즈는 사회 전반적인 경제적인 효과를 가져다주는 융·복합 산업이며 이는 다음 <표2-6>과 같이 확인 할 수 있다.

<표2-6> 크루즈 산업의 경제적 효과

구분		주요내용
직접적인 경제적 효과	경제적 부가가치와 영향요소	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 예상수입(각 항목별 총합)</li> <li>- 기항지에서 쇼핑, 관광 등의 관광소비, 환전수입</li> <li>- 선박 입출항, 접안료등의 항비 수입</li> <li>- 선박 운영관련 서비스, 연료, 물품, 식자재 구매</li> <li>· 기타효과 : 고용창출</li> </ul>
	크루즈 승객당 부가가치 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 컨테이너 1개의 부가가치와 크루즈 승객 한 명당 발생하는 부가가치와 같음(한국해양수산개발원)</li> <li>- 5,000TEU<sup>11)</sup>급(컨테이너5천개)컨테이너선 입항시 발생하는 부가가치는 약10억 원(컨테이너 1개당 약 20만원)</li> <li>- 2,500명이 승선한 10만 톤급 크루즈선이 입항시 모항에서 약5억 원의 부가가치발생(승객 한명당 20만원)</li> </ul>
간접적인 경제적 효과	기항지 인접지역의 관광지 개발 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 전용터미널 건설, 주변 친수공간의 조성 등 낙후되어 있는 항만 주변지역을 개발하는 효과</li> <li>· 시민들의 휴식공간 제공 등 지역 생활여건 개선</li> </ul>
	모항유치 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 모항 유치시 내국인 대상 아웃바운드 수요와 Fly - Cruise 등 다양한 형태의 인 바운드 수요 창출 가능</li> </ul>

자료 : 『크루즈 관광 활성화 방안』, (2010:4)

크루즈 선이 정박하는 미국 지역에 경제적 효과를 보면 2000년부터 2004년 사이에 94억 달러에 56% 증가한 147억 달러로 성장세를 보이고 있었다. 2004년에 직·간접적으로 관련 종사자들에게 124억 달러의 급여를 지급하였다. 다음은 승무원과 승객이 지출의 포함된 Bar Harbor 크루즈 산업인 경우 전체 경제에 미치는

11) TEU란 : twenty-foot equivalent unit 20피트 길이의 컨테이너 크기를 부르는 단위임.

영향은 2005년 동안 매출액은 1370만 달러이고, 풀타임 파트타임 174개의 일자리가 창출 되었고, 이들에게 370만 달러의 임금을 지급하였다. 기항하는 항구에 정박하여 관광객 및 승무원이 지역에 전체적인 영향을 살펴보면 지역 소매점과 호텔, 레스토랑 및 바(Bar) 등에서 소비를 함으로 인하여 지역 경제발전에 기여를 하고 있다(Todd Gabe and Thomas Allen, 2006:1-4).

크루즈 산업의 경제적 효과는 직접 효과와 간접 효과로 나누어 볼 수 있다.

크루즈 산업의 직접효과로는 첫째로 실제 크루즈 승객 및 승무원이 지출효과이다. 이는 항구에 정박하여 관광지에서 지출하는 비용 및 호텔, 및 바(카페,식당)등에서 지출하는 비용을 말하는 것이다. 이는 기항지에 매력정도에 따라 하선율이 달라지기 때문에 소비의 패턴도 달라질 수 있다.

둘째로는 크루즈 선사에서 지출하는 선박 입·출항료, 접안료 등 선박 정박세금이 있다. 그리고 민간에서 발생할 수 있는 수입은 예선료, 대리점 이용료, 선식 공급과 같은 경제적 효과가 나타난다<sup>12)</sup>.

실제로 제주에 기항하는 크루즈 선박의 관광객 소비 패턴을 살펴보면 중국관광객인 경우 화장품 및 향수제품을 선호하며, 일본인 경우는 식료품을 선호하는 것으로 파악되고 있다.<sup>13)</sup> 크루즈 탑승객 우리나라에서 1인당 소비수준은 512달러<sup>14)</sup>이고, 미국에서는 1인당 100달러의 소비수준을 보이고 있다.

크루즈선박이 간접효과는 항구 인접지역의 관광개발효과, 친수공간 개발효과, 크루즈 전담여행사들의 여행상품을 이용하는 등의 중·장기적인 효과를 얻을 수도 있다. 이처럼 크루즈 산업은 융·복합 산업으로 모든 산업의 연결성을 가진다.

또한 크루즈 모항과 기항지를 살펴보면 모항에서는 관광 및 쇼핑산업의 성장하고 숙박시설인 리조트와 호텔업이 발전한다. 기항지인 경우 숙박을 하는 경우가 거의 없어 크루즈 전담여행사를 통한 크루즈와 지역관광의 연결되는 프로그램을 만들 수 있을 것이며, 관광객들의 쇼핑을 통한 수익을 창출할 수 있을 것이다. 또한 장기적으로 인프라 시설이 갖추어지고 편리성이 증대되면 중요노선에 기항지는 모항으로서 역할을 할 수 있는 Fly and Cruise가 형성되어 각 교통 시설의 복합적인 영향으로 지역의 교통체계가 향상되는 정책이 추진되기도 한다.

12) 제주도 해양산업과, 2014년 국제크루즈선 제주기항 경제적 효과, p.1

13) 제주관광공사, 2013년, 세분시장별 대응전략 수립을 위한 크루즈관광객 행태 조사연구 pp. 123~142

14) 한국관광공사, 2012년, 외래크루즈 관광객 실태조사, P.134

## 제2절 크루즈 모항 선택요인에 따른 선행연구

### 1. 모항선택요인 선행연구

#### 1) 크루즈 항만편의시설 요인에 대한 선행연구

크루즈 항만과 관련한 국내 및 국외 선행연구에서는 크루즈 항만시설이 가져야 될 조건이 어떠한 것들이 있는지 알아보았다. 항만학회를 중심으로 연구가 활발히 진행이 되어있었다. 일반적인 부두에 갖추어야 할 필요 설비들은 크루즈 선박과 같은 대형 여객선이 접안시 필요한 안전요소들을 찾아내어 크루즈 항만에 적용하고자 하였다. 항만시설 요인들을 주장한 학자를 살펴보면 다음 아래와 같다.

willingale.M.C.(1982)는 선사들의 항구를 선택하는 논문에서 유럽지역에 선사들이 항구를 결정하는 선택기준은 무엇인지 조사하였다. 이 조사를 통하여 배가 회전을 할 수 있고 안전한 접안을 할 수 있는 항구내의 거리를 중요하게 보았다. 그리고 항구와 인접한 지역에 물류를 공급할 시장이 형성되어 있는지, 전용선석 및 터미널은 사용하기에 편리한지, 기존항로 폐턴에 문제는 없는지를 보았다. 또한 항만 배후지지역에 접근성, 항로의 접근성, 터미널 운영상의 문제점은 없는지, 항만시설은 효율적인지가 항만을 선택하는 중요 요인들로 보고 있었다.

CWDT(1995)는 국제 크루즈 선박의 전략에서는 수역시설은 항로, 박지, 계류장, 선회장등이 있다. 외곽시설은 방파제, 방사제, 방제제, 갑문도류제가 있었다. 계류시설은 안벽, 물양장, 잔교, 부잔교, 계선부표, 계선이 중요하게 생각되고 있었다.

임항교통시설은 도로, 철도, 교량, 운하가 있으며, 항해보조시설로는 항로표지, 항무통신, 조명시설 등을 항만에 갖추어야 할 기본시설로 보고 있다.

기능시설에서는 화물처리시설은 하역기, 창고, 야적장이 필요하고, 보관시설은 저탄장, 저유시설, 위험물 저장소가 필요하다고 보고 있다.

종합여객시설은 대합시설, 숙박시설, 위락시설, 편의시설필요하고, 선박보급시설에서는 선박에 필요한 급수시설, 급유시설, 급빙시설, 항만후생시설이 있어야 된다고 하고 있다. 기타시설로는 선박수리시설, 항만운영시설이 비항만시설로는 교통 및

숙박시설, 관광안내시설, 항만에 관광자원이 중요한 요인으로 보고 있다.

Song, D.W. ,and Yeo K. T(2004)는 계층 분석법을 사용하여 중국의 컨테이너 항만의 경쟁력 분석을 통하여 선사가 항만을 결정하는 요인들은 어떠한 것들이 있는지 알아보려고 하였다. 항만 경제적인 위치에 있는지, 항만비용이 다른 항만에 비해 저렴한지, 배후에 경제권역이 형성되어 있는지, 항만시설 및 운영능력이 탁월한지, 이를 통하여 항만의 경쟁력을 평가하고자 하였다.

백인흠(2005)은 항만개발우선순위결정에 관한 연구에서 항만의 평가기준은 물류를 하역시 다른 항만보다 경제적인 기능이 있는지를 알아보려고 하였다. 도시적 기능을 통해서도 교통 및 운송능력을 가지고 있는지, 터미널 기능이 있어 연계 수송이 가능하고 항만물동량을 소화할 수 있는지를 알아보았다. 그리고 항만배후지 시설 있는지, 항만서비스, 항만시설이 확보가 가능한 지역이 입지요인으로서 우선순위를 가진다고 보고 있다.

조삼현·이광배(2006)는 부산항과 상하이항의 물류중심항만 경쟁력 비교에 관한 연구에서 항만은 항만입지, 하역능력, 항만시설, 항만비용, 환적비용, 노선 수, 기항빈도, 공항이 인접선호도, 물류인프라, 정보통신, 관광, 금융, 정치적 안정, 항만노무, 투자환경, 항만운영체계 등을 비교분석하여 항만의 능력을 평가하였다.

채예(2008)는 중국주요항만의 효율성 및 SWOT분석을 통한 경쟁력 강화방안 연구에서는 선석의 수, 선석이 길이, 수심, 항 면적, 항만화물이용료, 항만의 효율성, 내륙이 접근성이 주항만 경쟁력에서 중요하게 판단하는 요인들이었다.

장동준(2013)는 정기선사의 항만 네트워크 지수가 항만 경쟁력에 미치는 영향에서는 대형선박이 접안할 수 있는 인프라를 구축 하였는지 와 수심이 중요하고, 대형 선사를 유도하기 위한 인센티브, 비용절감을 위한 입항료 감면 및 전용터미널 등 중요한 요인들을 찾을 수 있었다.

경성립(2014)은 한·중 항만배후지의 효율성과 경쟁요인 비교분석에 관한 연구에서는 항만배후단지 경쟁력 요인들은 총 5개로 첫째 운영요인은 사후관리시스템, 항만시스템, 다양한 행정지원, 항만운영인력의 전문성 및 숙련도, 항만노동자의 안정성이라고 하고 있었다. 둘째 서비스요인은 자유무역지대의 규모 및 활용수준, 국제항만의 접근성, 배후도시와의 접근성, 세관의 효율성이라고 하고 있다. 셋째 비용요인으로는 조세혜택, 임대료, 인센티브, 내륙수송 운임으로 보고 있었다. 넷째 항만인프라는 항만면적, 항만안벽길이, 항만물동량, 항만노선 수를 중요한 요인으로 보

고 있었다. 다섯째 배후지여건요인은 경제규모, 입주기업 수, 배후 인프라 시설을 중요한 요인으로 보고 있었다. 이와 같이 항만에 요소를 주장한 학자들은 항만에 기능 및 배후지 여건 화물량 운송수단이 연결되는 기능 등을 중요하게 보고 있었다. 이를 구분하여 정리하면 다음 <표2-7>과 같이 정리할 수 있다.

<표2-7> 크루즈 항만평가 및 배후지평가 요인

구 분	요 인 도 출
항만정박요인	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 전용터미널</li> <li>2. 전용선석(선석이 길이)</li> <li>3. 항만의 수심</li> <li>4. 항만의 면적</li> <li>5. 항만의 노선 수</li> <li>6. 항내크기(배를 접안하고 정박하는 능력)</li> <li>7. 야간정박시설</li> <li>8. 다른 노선의 기항빈도</li> </ol>
교통의 연계성	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 육상교통의 연계성</li> <li>2. 공항과 항만의 연계성</li> <li>3. 임항 교통시설</li> </ol>
항만시설요인	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 항만의 운영능력</li> <li>2. 전용터미널 시설의 편리성</li> <li>3. 정보통신 능력</li> <li>4. 수화물 보관시설</li> <li>5. 항로표시</li> <li>6. 급수시설 및 급유시설</li> <li>7. 급빙시설 및 항만후생시설</li> <li>8. 저유시설 및 위험물 저장시설</li> </ol>
배후시설	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 도심지 접근의 용이성</li> <li>2. 교통의 편리성</li> <li>3. 관광의 편리성</li> <li>4. 금융의 편리성</li> <li>5. 항만배후시설 인프라(쇼핑, 숙박, 위락시설등)</li> <li>6. 선박수리시설</li> </ol>

## 2) 크루즈 터미널 및 배후지관광 요인에 대한 선행연구

크루즈 터미널 및 배후지 관광에 대한 연구에서는 국·내외 연구학자들의 문헌을 찾아볼 수 있었다. 그러나 아직까지 문헌연구 및 실증연구가 부족하여 크루즈산업에 대한 전반적인 연구가 필요하다. 선행연구를 통하여 크루즈 기항지가 아닌 모항 선택 요인은 무엇이 있으며, 크루즈 관광산업을 활성화시키기 위한 내용들은 어떠한 것들이 있는지 알아보았다.

김천중(2000)은 한반도 중심 크루즈 산업의 발전방안에 관한 연구에서는 크루즈 전용터미널에서는 자유로운 출입국 시스템을 갖추어야 한다고 하고 있다. 기항지에서는 관광지 및 쇼핑시설, 통신시설과 함께 관광에 대한 다양한 정보를 제공할 수 있어야 한다. 정박지에서 각종서비스 관련 및 출국서비스를 해야 한다. 크루즈 선박에 급유업무를 할 수 있는 시설과 승무원의 교체할 수 있는 승하선 서비스(출입국 서비스), 터미널에는 회의실 및 다목적창고, 물품보관함, 수화물 컨테이너설비 등이 필요하고 보고 있다.

하인수(2001)는 국내크루즈산업의 개발방안 연구에서 크루즈 선사를 유치하고 기항지로 가기위해서 크게 항만시설과, 비 항만시설 두 가지로 나누어서 보고 있다. 첫째 항만시설에서는 급유시설, 급수시설, 승객 승하선시설, 크루즈 관광객을 위한 편의시설, 주차시설, CIQ시설, 전용선석이 중요한 요인으로 보고 있었다. 둘째 비 항만시설에서는 공항의 접근성, 육상교통의연계성, 관광자원, 쇼핑시설, 숙박시설이 중요한 요인이라고 보고 있다.

Robert E. Wood(2002)는 동쪽이 카리브 해라는 글로벌 시장과 아시아 크루즈 산업의 연결 연구에서는 크루즈 모항이 되기 위해서는 전용터미널, 전용선석, 선사들에 대한 세금감면혜택, 호텔 및 리조트 배후시설 확충, 신선한 식자재를 공급할 수 있는 여건이 필요하고, 체험을 할 수 있는 관광인프라 시설, 쇼핑시설이 있어야 한다고 보고 있다.

Todd Gabe and Thomas Allen(2006)는 메인주에 크루즈 선박의 경제적 영향에서 크루즈 전용터미널에 크루즈 선이 정박하고 크루즈 관광 상품의 활성화됨으로 인하여 승객 및 승무원이 지출을 통하여 경제적 효과 및 고용창출효과가 증대 된다고 하고 있다.



홍진희·홍장원·김은수(2006)의 크루즈 관광산업 발전기반 조성방안에서는 크루즈 관광객을 수용할 수 있는 도시여건, 관광자원과 문화, 숙박 시설이 중요하다고 보고 있었다. 그리고 다양한 레저시설, 항만 및 공항, 철도 및 도로 등의 교통망 구축 승객의 안전을 담보할 수 있는 보안시스템을 갖추는 것이 중요한 요인으로 보고 있다. 대형 크루즈 선박이 입항 할 수 있는 터미널 시설과 서비스 마인드, 그리고 관광과 쇼핑을 위한 대규모 쇼핑센터, 고급레스토랑 등도 갖추어야 한다. 또한 공항 시설도 중요한 요건이다. 크루즈 모항이 되면 세계각지의 여행객이 항공기를 이용하여 항만으로 집결하는데 이와 같은 Fly and Cruise를 이용하기 위해서는 가까운 위치에 훌륭한 국제공항이 있어야 한다고 하고 있다. 항만과 공항 도심을 연결하는 교통망이 잘 연계되어야 한다고 하고 있다.

박경희(2007)는 동북아 크루즈 산업의 현황과 발전방안에서 기항 항으로 가기위한 조건에서는 크루즈 전용선석, 출입국 편의시설, 크루즈 전용터미널, 동북아 크루즈 협의체, 크루즈 관련법 제도개선 및 민간 크루즈 기업에 대한 재정적 지원, 출입국절차 간소화, 기항지 관광 상품 개발 및 홍보를 중요한 요인으로 보고 있다.

황진희(2008)는 우리나라 해양크루즈 산업 육성방안연구에서 크루즈 선사를 유치하고 관광객을 모집하여 기항지 및 모항으로 가기위해서는 첫째 도시기능에서는 관광자원, 문화시설 및 행사, 레저시설, 고급 숙박시설, 관광객의 안전관리시스템, 편의시설이 중요하다고 보고 있다. 둘째 항만시설에서는 접안시설, 출입국서비스, 전용터미널 및 부대시설을 중요하게 보고 있었다. 셋째 공항시설에서는 대규모 승객을 수용할 수 있는 능력, 입출국 서비스, 다양한 국제선 취항 등이 중요한 요소로 보고 있었다. 이외에도 도심을 연결할 수 있는 철도 및 고속도로가 인접해 있어야 된다고 보고 있다.

김경희(2008)는 한국크루즈 산업의 발전방안에 관한 연구에서 크루즈 기항전용부두에 대한 입·출항료 인하와 크루즈 승객에 대한 통과여객(TWOV)제도 확대를 해야 한다고 하고 있다. 그리고 크루즈 선상홍보를 강화하여 크루즈 기항지에 대한 인식을 높여 하선율을 높여야 된다고 보고 있다. 이와 별개로 기항지는 쇼핑시설확충 및 숙박, 식음료, 여행서비스 강화를 위해 체계적인 프로그램을 개발하고 통역요원 확충과 교통편의시설을 확충하여 기항지 관광 매력도를 높여야 한다고 하고 있다.

김의근(2008)은 제주지역 크루즈 관광 발전방안에서는 크루즈 기항지로 가기 위해서는 크루즈 전용항만시설 및 전용선석, 복합기능의 크루즈 전용터미널건설(승객 편의시설, 갠웨이, CIQ시설, 수화물처리시설, 수화물 수취 공간 등)을 갖추고 있어야 한다. 그리고 출입국제도개선 및 선사들이 항만을 이용 시에 이용료 감면, 기항지 쇼핑시설확충으로 관광객을 유도하고 체험형 관광 상품을 개발하여 관광에 질을 높여야 한다고 하고 있다.

MIN Dequan, FU Jie(2008)는 청도항 크루즈 산업이 지역경제에 미치는 영향에서 크루즈 기항지는 승객접안시설과 항구정보시스템, 인터넷 정보시스템, 선박수리능력, 배후관광시설, 숙박 및 식음료시설이 기항을 높이는 중요한 요인으로 보고 있다.

막시모바안나(2009)는 러시아국제 크루즈 관광산업의 문제점 및 개선방안에 관한 연구에서는 크루즈 관광객 및 선사의 기항 율을 높이기 위해서는 크루즈 접안시설 및 전용터미널을 확충하고, 매력적인 기항지에 관광자원이 중요하다고 보고 있다.

Cruise Lines International Association(2009) 크루즈 협회에서는 2008년 미국경제에 북미 크루즈 산업의 기여도에서 크루즈 모항은 편리한 예약시스템과 항공기가 연계된 국제공항이 있어야 한다. 그리고 도심과 연결되는 교통의 편리성, 쇼핑과 면세품을 살 수 있으며, 숙박시설이 용이한 지역, 배후지의 관광지원이 있어야 된다고 하고 있다.

이경모(2010)는 크루즈관광산업의 발전방향에서 크루즈 선사를 유치하고 승객이 관광을 효율적으로 유치하기 위하여 크루즈 상품판매전문 여행업을 육성하여 선사들의 기항 율을 높여야 한다고 보고 있다.

Haya(2010)는 크루즈 관광현황과 동향에서는 각항구의 관광명성과 크루즈 전용터미널 및 전용선석 확충하고 크루즈에 대한 인프라 시설, 보안, 세제혜택, 쇼핑, 기항지 관광이 중요한 입항 요인으로 보고 있다.

장준호·허범영·정익준(2011)는 한국 크루즈 관광의 현황과 미래전략에서 크루즈선 기항을 위한 전용부두확충을 하고 크루즈항의 선박입항료 및 항만시설 사용료도 감면해야 한다고 하고 있다. 그리고 출입국 심사 간소화, 선상 홍보활동 강화, 관광통역안내요원배치, 기항지맞춤형 관광 상품을 개발해야 한다고 보고 있다.

Cruise BC(2011)에서는 브리티시컬럼비아 주에 2011년의 크루즈 산업의 경제·환경·사회 공헌에 관한 연구에서 크루즈 선의 기항 율을 높이기 위해서는 크루

즈 항구의 접안능력, 전용선석, 배후지 관광지, 크루즈 터미널에 활동공간이 기항지 선택에 중요 요인으로 보고 있다.

김현지·손수민(2012)는 국제크루즈선 일본인관광객의 부산관광에 대한 중요도-만족도 분석에서 크루즈 선박이 기항하고 승객이 하선하여 중요하게 생각하는 요인에는 기항지 관광 상품이 차별화되고 쇼핑시설이 확충되어 있어야 된다고 하고 있다. 그리고 통역이 가능한 관광안내 가이드와 다른 기항지와는 차별화된 콘텐츠 개발이 중요하다고 하고 있다.

Philip Gibson(2012)는 크루즈 여행 및 크루즈 운영관리 연구에서 크루즈 선사들이 기항 율을 높이기 위해서는 크루즈 항구는 낮은 조석에 평균수심 10.75미터 이상이 되어야 한다. 그리고 항만의 경관이 매력적이며, 쇼핑을 할 수 있는 면세점과 크루즈승객을 위한 전용터미널이 있어야 한다고 보고 있다. 대형크루즈선이 접안하기 위해 갠웨이, 안전한 터미널, 수화물처리시설, 물품보관소가 필수로 있어야 하며, 관광을 위한 교통의 편리성이 기항지에서 모항으로 가는 중요한 요인으로 보고 있다.

lieberman(2012)는 크루즈 산업의 상품가격결정에서 모항으로서 역할을 하기 위해서는 국제공항을 갖춘 지역 편리한 Fly and cruise 윈스탑 시스템을 구축하고 있어야 하며, 온라인예약시스템을 간편하게 이용할 수 있어야 된다고 하고 있다.

정동현(2013)는 여수 및 광양항 크루즈 관광개발 활성화 방안에서 크루즈 선사들의 기항 율을 높이기 위해서는 크루즈 전용부두를 건설해야 하며, 크루즈 선박에 대한 입출항 절차를 간소화해야 한다고 하고 있다. 그리고 관광지와 연계된 교통망과 도심과 연결된 대중교통, 무선인터넷망, 쇼핑시설, 위락시설, 크루즈부두에 출입이 가능한 셔틀버스, 콜택시, 관광을 안내할 수 있는 통역요원과 여행홍보자료를 배치하는 것이 기항율을 높이는 중요요인으로 보고 있다.

이충배·이종구·노진호(2013)는 크루즈 항만의 성공요인에 관한 연구에서 크루즈 선사들의 기항율을 높이기 위해서는 첫째 항만 및 부대시설은 크루즈 터미널유무 및 승객편의시설, 항만수심 및 해류, 크루즈 전용선석을 확충해야 한다. 둘째는 교통연계성은 육상교통연계성, Fly-cruise가 연계된 공항과의 접근성 및 국제노선 취항여부가 중요하다. 셋째는 기항지관광에서는 기항지안전성, 쇼핑센터, 고급숙박시설, 역사적 유적지가 포함된 관광 상품을 개발해야 한다고 보고 있다.

홍장원·정병욱(2013)은 크루즈관광산업 활성화를 위한 관광경쟁력 제고방안연구에서 크루즈 기항지에 선사들의 기항율을 높이기 위해서는 기항지에 차별화된 관광지, 쇼핑시설, 편리한 교통시설, 특색 있는 식음료, 출입국절차의 간소화가 중요한 요인으로 보고 있다.

윤주(2013)는 크루즈 기항지 관광활성화 및 프로그램육성방안연구에서 크루즈 선사들의 기항율을 높이기 위해서는 첫째는 출입국 간소화와 CIQ 시설 설치하여 승객의 편리성을 확보해야 한다. 둘째는 크루즈 전용터미널에 편의시설로 관공안내소, 쇼핑센터 및 특산물판매장터, 환전소, 면세품인도장, 환영행사 무대 등을 갖추어야 한다. 셋째는 지원서비스로 도심지연결 무료셔틀, 관광안내 지원해야 한다. 넷째는 크루즈활성화정책으로 인센티브관광객유치, 전담여행사지정, 체험형관광서비스를 제공하는 것이 중요한 요인으로 보고 있다.

정승훈(2013)은 제주도크루즈관광 활성화 전략에서 크루즈 선사들의 기항율을 높이기 위해서는 기항지에 특색 있는 관광 상품의 활성화, 크루즈전용터미널, 쇼핑시설, 법제도 개선 및 인센티브지원, 크루즈 전용항만 건설, 크루즈 국제행사를 유치하는 것이 중요한 요인으로 보고 있다.

오정규(2013)는 신 해양산업 크루즈를 잡아라. 에서 크루즈 기항율을 높이기 위해서는 부두인근 편리한 교통서비스, 국제공항과 호텔이 가까운 곳, 그리고 여행객과 언어소통, 크루즈 소요물품 제공의 인프라기능, 화물운송인력/안내인력, 문화와 쇼핑, 가격경쟁력, 맞춤형투어상품, 비자업무가 용이한 것이 기항에 중요한 요인으로 보고 있다.

Prepared by Inter VISTAS Consulting Inc.(2013)컨설팅 자료의 2012 포트매트로 밴쿠버 경제적 영향 연구에서 크루즈 선박이 모항에 정착하기 위해 필요한 요소로는 크루즈 터미널과 전용선석, 부대편의시설, 도크레일시설화물운송, 연료보충시설, 선박유지보수시설, 화물보관 서비스, 식자재 제공서비스 등이 중요한 요인으로 보고 있다.

김의근(2014)은 매일경제신문과 인터뷰에서 제주도에 항공과 크루즈를 연계한 상품을 개발해야 하며 Fly and cruise를 연계한 국제공항 서비스 및 관광 상품을 개발해야 하는 것이 중요한 요인으로 보고 있었다.

노선희·권태일(2014)는 크루즈관광객의 형태 및 파급효과 추정에 관한 연구에서 크루즈 기항율을 높이기 위해서는 쇼핑시설 및 관광프로그램 활성화와 항만과

연결될 수 있는 택시와 대중교통이 편리성이 중요한 요인으로 보고 있다.

김기태(2014)는 우리나라 크루즈 항별 발전방향에 대한 탐색적 연구에서 크루즈 선사들의 기항율을 높이기 위해서는 크루즈 전용항만과 기항지 관광매력요소를 높이고, 쇼핑 및 위락시설을 확충해야 한다고 하고 있다.

전기정(2014)는 크루즈 사업육성방안에서 크루즈 선사들의 기항율을 높이기 위해서는 크루즈 승객에 대한 출입국 절차간소화, 배후지관광(체험관광), 외국인 승무원비자발급 조건완화를 중요한 요인으로 보고 있다.

Katsuya Hihare(2014)는 크루즈관광육성을 통한 경제 활성화에서 크루즈 관광객의 편의성 및 선사들의 편의성을 높이기 위해서는 다국어 표지판, 무선존, CIQ 원스탑 시스템을 제공하는 것이 중요한 요인이라고 보고 있다.

정승훈(2014)는 제주지역 크루즈관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안에서는 크루즈 터미널 건립, 관광안내 정보제공, 환전소, 각종 이벤트 행사를 진행할 수 있는 시스템, 출입국 관리개선, 기항지 관광 프로그램 활성화, 크루즈전문가이드육성, 대중교통체계구축 구축해야 한다고 보고 있다.

Vago(2014)는 유럽 크루즈 산업에서 유럽의 크루즈 모항은 조선 및 수리시설 서비스 연료보급, 유람선인력서비스, 크루즈 관광상품판매, 크루즈 마케팅서비스제공이 중요한 요소로 보고 있다.

CAI Erbing, SHI Jianyong, DING Hongjuan(2014)는 중국의 크루즈 관광산업 연구에서 크루즈 관광시장 배후 관광지에 대한 개발, 크루즈 모항건설, 쇼핑, 숙박 시설, 출입국절차 간소화, 크루즈 터미널 실용성 있는 개발 승객편의시설위주로 해야 한다고 하고 있다.

이와 같이 크루즈가 기항하기 위한 조건들을 위한 선행연구를 종합하면 다음 <표 2-8>과 같다.

<표2-8> 크루즈 터미널 및 배후지관광 평가요인

구 분	요 인 도 출
크루즈 터미널 편의시설	1. 출발 - 도착 출입국시설 2. 선박터미널간 통신시설 3. 간의진료소 및 약국 4. 승선전 대기장소 5. 선사대스크 6. 환영 / 환승데스크 7. 회의실 및 흡연실 8. 환전소 및 우체국시설 9. 무선인터넷 및 비즈니스 홀 10. 물품보관소 11. 면세점 및 쇼핑시설 12. 관광안내소
행정시설	1. 출입국관리사무소(CIQ 시설) 2. 크루즈 전담행정처리 부서 3. 항만청 및 경찰 서비스
항만시설	1. 선박 - 터미널 연결브릿지 2. 선석 및 돌핀, 펜더 3. 갱웨이 4. 야간정박시설 5. 오폐수 및 쓰레기 처리시설 6. 접안 및 예인시설
유관시설	1. 복합쇼핑센터 2. 도선업체 3. 여행사 데스크 4. 국제공항(Fly cruise 서비스) 5. 식자재 공급업체
배후시설 /관광시설	1. 도심지 접근의 용이성 2. 교통의 편리성(버스 및 택시 환승장) 3. 관광의 편리성 4. 체험형 관광시설 5. 생태관광시설 6. 자연경관 감상

### 3) 크루즈 법·제도 관련 요인에 대한 선행 연구

크루즈 법·제도에 대한 선행연구에서는 국내·외 연구 자료를 통하여 크루즈 기항율을 높이기 위해 어떤 제도적 개선을 해야 하는지 알아보았다.

김홍섭(2008)은 크루즈 산업의 활성화를 위한 마케팅 전략에 관한 연구에서 크루즈 선사를 유치해서 기항 항으로 역할을 하기 위해서는 정부의 금융적인 지원 및 행정적인 지원이 필요하다고 하고 있다.

노홍승·박창호·장소영(2008)는 세계크루즈 시장의 변화와 한국형 크루즈 산업의 발전전략에서 크루즈 산업에 대한 사회간접 시설확충과, 출입국편의시설, 전용선석, 전용터미널을 갖추어야 한다. 그리고 크루즈 관련법을 개선하여 승객에 대한 출입국업무를 간소화 하여 선사의 편의성을 제공하는 동시에 국제공항과 연계된 Fly - cruise 상품개발이 기항지에서 모항으로 갈수 있는 중요한 요인으로 보고 있다.

최도석(2010)은 부산항크루즈 관광산업의 현실과 과제에서 크루즈 기항율을 높이기 위해서는 정부의 정책지원(크루즈 사업초기 금융, 세제, 행정지원), 해양관광 활성화를 위한제도개선, 크루즈 관련법 개선을 통한 산업을 육성발전 시켜야 한다. 그리고 크루즈 모항을 가진 선진국처럼 국제적인 기준에 따라 크루즈 안전기준을 확립하여 크루즈 터미널을 확충한다면 선사들의 기항에 중요한 요인으로 작용할 것이라고 하고 있다.

홍장원(2012년)은 국내크루즈 항만 이용활성화를 위한 정책적 개선방안에서는 크루즈 선사의 기항율을 높이기 위해서는 기항지 크루즈 관광법률을 만들어야 하며, 기항지 터미널과 선석 등 여건을 개선하고, 국적 선사를 육성하려는 정부의 노력이 필요한 것으로 보고 있다. 그리고 항구의 기반시설을 정비할 필요가 있고, 국제 홍보를 위한 네트워크 체계구축하며 크루즈 입항 객을 위한 환대 서비스를 확대하는 것이 중요한 요인으로 보고 있다.

최창호·임영태(2013)는 중소해양도시 크루즈 관광여건 및 활성화 방안에서는 크루즈 선사들의 기항율을 높이기 위해서는 기항지 교통환경개선, 관광여건개선 및 활성화, 입·출항료, 접안료, 정박료감면, 크루즈승선권소지자에 대한 통과여객제도(무사증통과), 출입국규제간소화, 위탁시설, 쇼핑시설, 도심접근성강화를 중요한 요인으로 보고 있다.

김근영(2014)은 광양만권크루즈 관광활성화를 위한연구에서는 크루즈항 접안시설 확대 및 전용선석 확대, 쇼핑시설 확충, 정부의 법 규제완화를 통한 지원의지를 높여야 한다고 하고 있다.

CLIA(2014)는 2014기자회견에서 크루즈 선사들이 기항지에 기항율을 높이기 위해서는 매력적인 기항지 옵션 (세금감면, 법·제도지원등), 기항지 관광활동, 개인화된 서비스, 지역주민과의 협력이 중요한 요인으로 보고 있다. 이를 종합하면 다음 <표2-9>와 같다.

<표2-9> 크루즈 제도에 관한 평가요인

구 분	요 인 도 출
정부지원 의지 및 법제도 개선	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 선사 국내 항 모항 선택시 세금감면 혜택</li> <li>2. 기항횟수별 인센티브지급</li> <li>3. 국적 승무원 채용시 인건비 보조</li> <li>4. 국적 선사유치 홍보전담부서 조직</li> <li>5. 크루즈 관련법 정비 및 신설</li> <li>6. CIQ 간소화 서비스</li> <li>7. 통관여객(TWOV) 제도 운영</li> <li>8. 크루즈 선박 강제도선에 대한 규정완화</li> <li>9. 접안료 및 입항료 혜택</li> <li>10. 크루즈 산업에대한 관광기금지원</li> <li>11. 승무원에 대한 통관절차 간소화</li> <li>12. 크루즈선내 카지노업 허가 기준 개선</li> <li>13. 크루즈 사업자 법인세 감면</li> <li>14. 크루즈 전문인력 양성</li> </ol>



#### 4) 크루즈 환경 요인에 대한 선행연구

크루즈 환경에 대한 선행연구에서는 크루즈가 입항함으로 생길 수 있는 환경 문제가 어떠한 것들이 있는지 국내외 연구 자료를 가지고 알아보았다. 환경관련 연구를 한 학자들을 살펴보면 다음 아래와 같다.

Jason Benis(2000)는 크루즈 산업의 환경효과에서는 미국국적의 크루즈 선박은 법률 규제를 통하여 환경을 보호하고, 미국에 입항하는 크루즈 선박에 대해서는 환경세를 도입하여 승객당 합리적인 금액이 세금을 제시하였다. 미국국적(모항)의 선박은 유지보수 및 수리는 미국조선소에서 수리한다는 법률을 정하여 크루즈 산업의 부가적인 기능을 창출하기도 하였다.

California(2003)는 캘리포니아 대형여객선 규제연구에서 해상 환경 및 매연에 대한 위험성을 인식하고 선박에 대한 배출 수 검사 및 매연을 모니터링 하여 환경을 위해 새로운 환경저감 엔진을 사용하거나, 청정연료를 사용하는 등 오염규제 장치를 적극적으로 사용하는 선사에 대해서는 항구에 입항시 선석우선배치 및 차등요금제를 적용하여 운영하는 등 해상환경을 지키는 것이 중요한 요인으로 보고 있다.

By Ross A. Klein(2003)는 크루즈 산업 환경 및 노동자의 연구에서 지역에 크루즈 산업을 활성화되기 위해서 쇼핑시설의 확충되고, 크루즈 관광자원이 활성화되어 일자리가 늘어나는 반면 관광객들로 인하여 새로운 환경문제가 발생할 수 있다고 보고 있다.

Maggi(2008)는 카리브 해 크루즈 산업의 이해에서 플로리다 연안 섬들 중 키웨스트의 크루즈 관광객을 대상으로 연구를 진행하였고 여기서 크루즈 전용항구 및 도심과 연결되는 교통편이 중요하다고 보고 있다.

그 지역에서 체험형 관광 상품을 개발하여 크루즈 관광객을 유치하는 것이 지역 주민의 삶에 도움이 된다고 하고 있다. 그러나 크루즈 관광객이 들어보면서 부작용도 나타난다고 보고 있다. 부작용은 원주민들의 주거지역에서 밀려나고, 자연환경이 훼손됨으로 인하여 환경에 대한 크루즈 관광객의 교육 및 환경세를 추진하는 것도 좋은 방법이라고 보고 있다.

두현욱(2012)은 크루즈선기인 오염물질 규제에 관한 국제법 검토와 우리나라 법제 개선방안에서 크루즈 선의 입항 시에 필요한 요소 중에 오염물질에 배출에 대해

육상처리시설을 제공하고 선사와 함께 환경보호를 위한 협력체계를 구축해야 한다고 하고 있다. 이를 종합하면 다음 <표2-10> 과 같다.

<표2-10> 크루즈 환경적 영향 평가요인

구 분	요 인 도 출
법제도 개선	1. 환경세도입 2. 친환경 선박 인센티브 지급 3. 국적선박 유지보수 법적 제도 마련
항만시설	1. 쓰레기 및 오폐수 육상처리시설
유관시설	1. 항만에 선박 유지보수 업체

## 2. 선행연구를 통한 모항선택요인 도출

한·중·일 주요 기항지평가 요인을 찾아내기 위하여 선행연구를 통하여 50여개의 중요 요인을 찾아내었다. 이를 토대로 동북아시아 크루즈 전문가 및 학계 1차면담을 통하여 65가지의 중요 요인을 찾아내었다. 그리고 관련기관 및 공무원 면담을 통한 2차 전문가 조사를 통하여 7개의 상위요인 및 72개의 하위요인을 도출할 수 있었다.

크루즈 기항지 중요평가 요소인 상위요인인 경우 총 7가지의 요인을 찾아 낼 수 있었다. 첫째 요인은 크루즈 산업이 정착하고 크루즈가 원활한 기항을 할 수 있는 여건인 법률 및 제도개선이 있었다. 둘째 요인은 크루즈 승객이 안전하게 승·하선할 수 있으며, 환전업무 및 응급진료시설이 갖추어진 크루즈 터미널 편의시설 이었다. 셋째 요인은 크루즈가 기항함에 있어서 가장 중요한 요인 중에 하나인 항만시설로 이는 선박을 접안할 수 있는 선석과 수심 같은 시설을 의미하는 것이었다. 넷째 중요하게 생각하는 요인으로는 크루즈가 기항지에 접안하고 승객이 하선하였을 시 필요한 행정시설을 중요한 요인으로 보고 있었다. 다섯째는 크루즈 선사와 관련된 업체 유관시설을 중요한 요인으로 보고 있었다. 여섯째는 선박 수리 및 도심을 연결하는 교통편인 비행만시설과 기타시설을 중요한 요인으로 보고 있었다. 마지막으로 크루즈 승객이 관광할 수 있는 배후지 관광지를 중요한 요인으로 보고 있었다.

다음은 72개 하위요인으로 구분할 수 있었다. 첫 번째 법·제도 개선에서는 크루즈 전문 인력양성, 선사 국내 항 모항 선택시 세금감면, 기항횟수별 인센티브지급, 국적 승무원 채용 시 인건비 보조, 국적 선사유치 홍보전담부서 조직, 크루즈 관련 법 정비 및 신설 과 CIQ 간소화 서비스, 통과여객<sup>15)</sup>(TWOV: Transit Without Visa) 제도 운영, 크루즈 선박 강제도선에 대한 규정완화, 접안료 및 입항료 혜택, 크루즈 산업에 대한 관광기금지원, 승무원에 대한 통관절차 간소화, 크루즈선내 카지노업 허가 기준 개선, 크루즈 사업자 법인세 감면과 같은 13개 최적의 크루즈 모항선택 요인을 찾아내었다.

15) 통과여객이란 항공에서는 출발지에서 출발하여 목적지까지 가는 동안에 중간 경유지를 거치긴 하지만 그곳에서 입국은 하지 않고 다음 목적지로 가는 것을 뜻한다. 크루즈 탑승객이 통과여객은 무사증통과승객으로 무비자 체류(Visa-free Transit)를 말하는 것이다.

크루즈 터미널 편의시설에서는 출발-도착 출입국시설, 선박터미널간 간의전화시설, 간의진료소 및 약국, 승선전대기장소, 선사데스크, 승객대기시설, 환영/환승데스크, 회의실, 환전소, 은행 및 우체국시설, 무선인터넷 시설, 물품보관소, 면세점과 같은 13개 최적의 크루즈 모항선택 요인을 찾아내었다.

항만시설에서는 터미널 선박연결브릿지, 수화물컨베이어벨트, 담수공급라인, 에어핀린터(선박옆환영장소), 돌핀(닷줄메는 것), 펜더(완충장치), 이동형 펜더, 갱웨이, 야간정박시설(조명), 수심(8m~14m), 선석(배대는부두), 지게차, 쓰레기 및 오·폐수 처리시설, 항만 폭(접안 / 예인)과 같은 14개 최적의 크루즈 모항선택 요인을 찾아내었다.

행정시설에서는 항만청, 해양경찰 및 해상구조대, 육상경찰, 통역서비스센터, 크루즈 전담부서, 감염 및 안전을 위한 검역소, 세관, 소방서, 종합병원 같은 9개 최적의 크루즈 모항선택 요인을 찾아내었다.

유관기관에서는 특급호텔, 복합쇼핑센터, 도선업체, 여행사데스크, 선박대리점, 국제공항(Fly-cruise), 특색 있는 음식점, 선박유류 주유소, 렌터카 / 관광버스업체, 식자재 공급업체와 같은 10개 최적의 크루즈 모항입지 평가 요인을 찾아내었다.

비항만 시설 및 기타시설에서는 선박수리시설, 항만운영시설, 주차시설, 버스환승시설, 택시환승시설, 승무원 무료 시티투어버스, 관광객 무료 셔틀버스와 같은 7개 최적의 크루즈 모항선택 요인을 찾아내었다.

마지막으로 배후지 관광에서는 생태관광, 지역명소관광, 역사·문화관광, 독특한 지역문화, 식도락·모험 등 체험형관광, 자연경관 감상관광과 같은 6개 최적의 크루즈 모항선택 요인을 찾아내어 총72개의 하위요인을 찾아내었다 이는 다음 <표 2-11>과 같다.

<표2-11> 크루즈 모항평가 요인

상위 요인	하위요인	평가기준
법 / 제도 개선	크루즈 전문인력 양성	산·학 협력이 가능한가? 크루즈 교육기관이 있는가?
	선사 국내 항 모항 선택시 세금감면 혜택	각종 세금 감면 혜택
	기항횟수별 인센티브지급	항만사용료 감면
	국적 승무원 채용 시 인건비 보조	인건비 보조금(모항시적용)
	국적 선사유치 홍보전담부서 조직	크루즈 관련 전담부서
	크루즈 관련법 정비 및 신설	(ONE - STOP)시스템 구축되어 있는가?(출입국 관리포함)
	CIQ 간소화 서비스	
	통과여객(TWVOV) 제도 운영	크루즈 관광객에 대한 통과여객 인정
	크루즈 선박 강제도선에 대한 규정완화	크루즈 선박 기항시 강제도선 완화 및 면제가능한가
	접안료 및 입항료 혜택	감면요건이 있는가?
	크루즈 산업에 대한 관광기금지원	법적 개선 검토 관광유람선업법
	승무원에 대한 통과절차 간소화	자유로운 출입이 가능한가?
	크루즈선내 카지노업 허가 기준 개선	카지노 설치 운영이 가능한가?
	크루즈 사업자 법인세 감면	국적 선박 유치시 가능한가?
크루즈 터미널 편의 시설	출발-도착 출입국시설	승객 편의시설이 있는가?
	선박터미널간 간의전화시설	선박 편의시설이 있는가?
	간의진료소 및 약국	응급 상황시 진료가 가능한가?
	승선전대기장소	크루즈 탑승전 대기 장소가 있는가?
	선사데스크	선사 데스크를 운영하는가?
	승객대기시설	승객이 편의 설수 있는 공간?
	환영/환승데스크	환승데스크가 있는가?
	회의실	간단한 비즈니스룸이 있는가?
	환전소	하선후 환전이 가능한가?
	은행 및 우체국시설	은행업무 및 국제우편업무가 가능?
	무선인터넷 시설	Wi-Fi존이 설치되어 있는가?
	물품보관소	간단한 물품이 보관가능한가?
	면세점	쇼핑이 가능한가?
항만 시설	터미널 선박연결브릿지	터미널과 선박이 연결가능한가?
	수화물컨베이어벨트	화물을 옮길 수 있는가?
	담수공급라인	청수를 공급받을 수 있는가?
	에어핀린터(선박옆환영장소)	장소는 충분한가?
	돌핀(닷줄메는 것)	안전장치는 충분한가?
	펜더(완충장치)	안전장치는 충분한가?
	이동형 펜더	선박이 보호 될 수 있는가?
	갱웨이	승객이 원활한 이동이 가능한가?
	야간정박시설(조명)	조명 및 유도장치 시설이 원활한가?
	수심(8m~14m)	7만 톤~22만 톤까지 접안능력?
선석(배대는부두)	300m ~400m을 갖추고 있는가?	

	지게차	원활한 물품운반이 가능한가?
	쓰레기 및 오·폐수 처리시설	원활한 처리를 할 수 있는가?
	항만 폭(접안 / 예인)	배를 접안 능력이 양호한가?
행정 시설	항만청	선사 편의시설은 양호한가?
	해양경찰 및 해상 구조대	해상구조 및 해상치안확보
	일반경찰	치안확보 능력은 양호한가?
	통역서비스센터	원활한 의사소통 가능한가?
	크루즈 전담부서	윈스탑 지원 부서가 있는가?
	세관부서	물품검색 및 검사 빠른가?
	감염 및 안전한 여행을 위한 검역소	승객 검역이 손쉬운가?
	소방서	화재 및 기타 응급상황 대비
	대학병원(종합진료)	종합 진료가 가능한 지역인가?
	유관 시설	특급호텔,
복합쇼핑센터		근거리에 위치해 있는가?5km내외
도선업체		정박 시 이용할 수 있는가?
여행사데스크		전담여행사
선박대리점		크루즈 국내 사무소
국제공항(Fly and cruise)		24시간 공항운영이 가능한 지역
특색있는 음식점		독특한 지역음식 및 레스토랑
선박유류 주유소		선박에 유류보충이 가능한가?
렌터카 / 관광버스업체		개별 및 단체관광의 용이한가?
식자재 공급업체(선식)		신선한 식재료 공급이 가능한가?
비항 만 시설 및 기타 시설	선박수리시설	응급수리시설이 있는가?
	항만운영시설	항만하역 및 운반시설이 양호한가?
	주차시설	100여대 이상 주차가 가능한가?
	버스환승시설	도심연결교통 상태가 양호한가?
	택시환승시설	택시 운행은 양호한가?
	승무원 무료시티투어버스	승무원 도심관광서비스가 있는가?
배후 지 관광 지	관광객 무료 셔틀버스	승객 도심관광서비스가 있는가?
	생태관광	자연친화적인 공간인가?
	지역명소관광	지역의 랜드 마크가 있는가?
	역사/문화관광	역사 문화적인 관광지인가?
	독특한 지역문화 관광	지역만의 독특한 문화가 있는가?
	식도락·모험등 체험형관광	체험형 관광 상품이 있는가?
자연경관 감상관광	수려한 자연경관인가?	

자료: 문헌조사 및 1차,2차 전문가 조사를 토대로 연구자가 작성함

### 제3절 크루즈 관광의 실태분석

#### 1. 국내 크루즈관광 실태 분석

##### 1) 국내 크루즈 역사

우리나라의 국적 크루즈 선박은 현대그룹에서 금강산 관광을 목적으로 운항한 선박이 최초의 크루즈 사업이다. 금강산 관광은 현대그룹 정주영 회장이 북한을 1989년 1월에 방북하여 금강산 관광개발 의정서' 를 체결하면서 시작되었다. 이후 9년만인 1998년 11월 현대금강호가 강원도 동해항을 출발해 북한 장전항에 다다른 것이 우리나라 최초의 해상크루즈관광으로 본다(한겨레, 2013).

금강산 관광을 위해 해외에서 임대한 금강호, 봉래호, 풍악호 3척의 크루즈 선박을 시작으로 2000년에는 설봉호<sup>16)</sup>를 임대하여 사용하여 총 4척이 동해 ~ 장전을 운항하게 된다. 운항횟수 1999년에 총 289항차 이며 이용객수도 15만 명이상이 이용하였다(한국관광연구원, 1999:36-37). 금강산 관광에 이용했던 크루즈 중에는 영국 프린세스 크루즈선사 소유인 풍악호가 있다. 이 크루즈는 2만톤급의 유람선으로 1980년대 미국 및 한국에서도 방영된 사랑의 유람선(Love Boat)의 촬영장소가 되었던 크루즈선이다. 금강산 관광에 사용된 배는 다음 <표2-12> 와 같다.

<표2-12> 금강산 크루즈의 선박 현황

선박명	총톤수	길이 (m)	폭 (m)	평균시속 (노트)	최대승객 (명)	총객실수 (개)	운항개 시일
금강호	28,388	205.5	25.2	18.9	1,305	405	98.11
봉래호	18,455	171.6	24.0	21	894	364	98.11
풍악호	20,186	168.7	24.9	18	1,000	330	99.5
설봉호	9,258	114.5	20	17.8	780	89	00.10

자료 : 『한·중·일 연계 크루즈 관광사업 추진 방안』 (1999:37), 자료를 토대로 재작성함.

16) 2000년 08월 25일 설봉호를 동양고속훼리에서 현대상선이 임대받아 사용하다 2003년 금강산 육로관광이 생김에 따라 2004년1월에 운항을 중단하고 동양고속훼리로 돌아간다. 이후 2004년 02월14일부터 부산과 제주를 운항하고 있다. 이후 2011년에 09월 06일 0시40분 여수시 삼산면 북동쪽 13km 해상에서 화재로 운항을 중단하였다.

금강산 크루즈 산업은 법적·제도적 기반이 미흡하여 활성화 되지 못했다. 금강산 크루즈 관광은 출발항인 동해 여객선 터미널에 4시간 전에 도착하여 신원을 확인하고 탑승하면 되었다. 신원확인을 위해 많은 시간이 소비 되었다. 이후 남북관계의 악화로 인하여 금강산 유람선 사업은 2001년 4월 봉래호 출항 중단으로 시작하여 2001년 05월 풍악호 출항 중단, 2001년 6월 금강호 출항중단, 2001. 7월 설봉호가 마지막으로 운항을 중단하면서 국내 크루즈산업은 중단된다(박병진, 2001:9).

이후 스타크루즈사에서 부산 일본 노선에 크루즈 선박을 투입시켜 2000년 부산에서 일본을 취항하고 2001년에는 경영 악화로 부산항 기항 항을 포기하였다. 2002년에는 한·중·일 노선을 운항하였으나 2003년에 최종적으로 크루즈 운항을 중단하였다. 그리고 2004년과 2009년까지 팬스타호의 연안크루즈 운항이 있었다(홍장원, 2010:13).

## 2) 국내 크루즈 입항 현황

국내 크루즈 관광은 1980년대부터 국제크루즈선이 한국을 기항지로 선택을 하면서부터 시작되었다. 이후 1998년에 국제크루즈선 총8척이 17회 기항을 하면서 부터로 추정을 하고 있다. 이들 상품을 살펴보면 한·중·일 3개국 노선에 북경, 오사카, 싱가포르, 홍콩 등에서 출발을 했다(한국관광연구원, 1999:40).

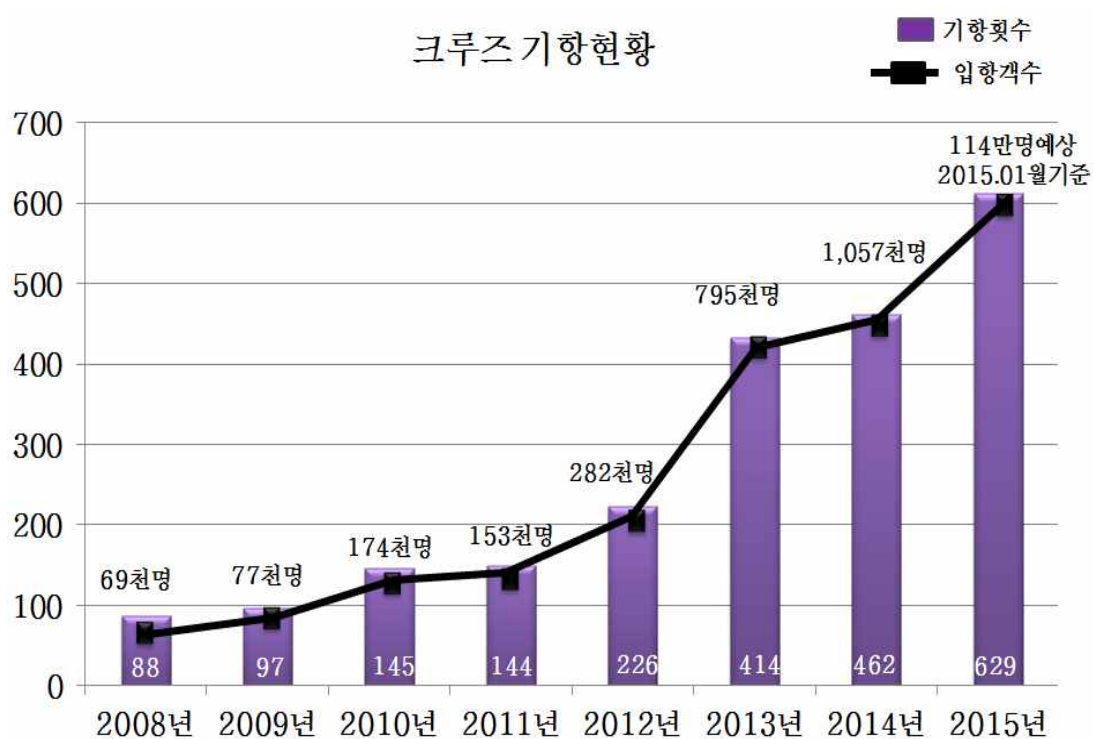
국내 크루즈 시장은 중국의 경제 성장으로 인하여 한·중·일 노선이 확대되고, 일본이 크루즈 경기 활성화 정책으로 인하여 2008년부터 시작으로 우리나라에 크루즈 선박 기항이 늘어나게 된다.

국제 크루즈선의 입항실적을 살펴보면 2008년 88회 69천명, 2009년에는 97회 기항하고 77천명의 관광객이 우리나라를 방문하였다. 2010년에 드디어 100회를 넘어 145회 기항으로 전년대비 10만 명이 늘어난 177천명이 우리나라를 방문하였다. 그리고 2011년에는 144회 기항하고 크루즈 관광객은 153천명으로 소폭 감소하였으나, 2012년부터 크루즈선박의 기항을 확대함에 따라 223회 기항에 278천명의 관광객이 방문하였다.

2013년부터는 중국 기업의 인센티브 관광으로 동북아시아 크루즈 시장이 활성화 됨에 따라 414회 기항에 795천명이 관광객이 방문하였다. 2014년에는 462회 기



향으로 1,057천명으로 백만명이 넘는 관광객이 우리나라를 찾고 있다. 이는 전년 대비 기항 횟수는 48회 늘어나고 크루즈 관광객은 26만명이 늘어났다. 그리고 해양수산부 해운정책과에서는 2015년 크루즈 기항 횟을 629회로 늘어날 것이고, 크루즈 관광객은 114만명이 넘을 것으로 예상하고 있다. 이는 다음 <그림 2-3> 과 같이 나타난다.



<그림2-3> 크루즈 입항 및 입국객 수

자료: 해양수산부, 해운정책과, 2015년 보도자료 및 2013년 관계부처합동 회의 자료를 종합하여 연구자가 작성함.

이처럼 우리나라의 기항지들이 입항실적이 지속적으로 증가하는 것은 글로벌 선사들이 급성장한 중국 크루즈 관광객 수요를 잡기 위해서 경쟁을 가속화 하면서 지경학적으로 중심에 위치한 우리나라를 기항지로 선택하기 때문이다.

그리고 최근 한류관광 수요가 지속되는 가운데 중국을 모항으로 출발하는 코스타 크루즈사 및 로얄캐리비안 크루즈 등이 중·일 관계 악화에 따라 일본 기항을 기피

하면서 제주항 및 부산항, 인천항 등을 택한 것과 스타크루즈 및 HNA 크루즈와 같은 신규 크루즈선박의 입항한 것이 주요 원인으로 판단하고 있다. 입항 실적이 증가함에 따라 우리나라 기항지에서의 소비도 늘어나고 있다. 이를 살펴보면 한국관광공사가 2014년(07월~11월)에 2,063명을 대상으로 실시한 설문조사에서는 한국 크루즈여행 경비(쇼핑)로 평균적으로 1,068달러를 지출한 것으로 조사되었다(한국관광공사, 2015:93-117). 또한 2014년 크루즈 관광객이 국내에서 소비한 금액은 1조1,200여억 원으로 조사가 되고 있다.

그리고 크루즈 선사에 공급하는 생수 및 선박용품과 구매, 선박 유류비, 항만시설 사용료, 관광과 관련한 비용까지 감안 한다면 크루즈 산업을 통한 경제적 효과는 더욱 늘어날 것이 것이라고 보고 있다. 또한 지난해에 크루즈선 입항이 급증한 것은 중국의 경제성장으로 인하여 크루즈 관광 수요가 급증하였기 때문으로 파악되고 있다(해양수산부, 2015:1-3).

### 3) 중앙정부의 크루즈 육성정책

우리나라 크루즈 관광육성정책은 1990년대 후반 동북아시아 크루즈 구상에 대한 검토와 금강산 크루즈가 시작되면서 관련 정책들이 제시되었다. 초기 크루즈 관광 산업은 크루즈 기항지 관광프로그램 부족으로 활성화되지 못하였다. 이에 정부는 해양수산부를 중심으로 2013년에 관계부처 합동회의를 통하여 크루즈 산업을 활성화 하고자 하였다.

2015년에는 크루즈사업 활성화를 위해 제도적 기반이 될 “크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률” 의 국회를 통과 하여 크루즈 산업을 체계적으로 육성할 근거를 마련하였다. 정부의 과정을 정리하면 다음 <표2-13> 과 같이 정리할 수 있다(관계부처협동회의2013,국회관보2015).

<표2-13> 중앙정부의 주요 크루즈 육성 정책 추이

연도	주요내용	비고
2000년대	동·서·남해안 관광벨트, 관광 진흥계획과 연계하여 ‘동북아 크루즈 구상’ 발표	문화관광부
2005년	해양관광 활성화를 위한 업무협력합의서 체결	문화관광부 해양수산부
2007년	· 해양크루즈 관광산업 활성화 방안발표 · 동삼동 국제 크루즈터미널 개장 · 국내 첫 국제 크루즈터미널 조성, 제주, 여수, 인천 등 크루즈터미널 전용 터미널 추가 조성	문화관광부 해양수산부
2009년	· 제3차 관광 진흥5개년 계획서(2009-2013): 크루즈 산업 발전기반 구축 및 홍보 활성화 방안	문화체육관광부
2010년	· 2010 크루즈 관광 활성화 방안 발표 · 관광·레저산업 육성방안 발표 · 크루즈 전용부두개발 : 6개항만 개발	문화체육관광부
2011년	· 제3차 관광개발 기본계획 : 크루즈 관광 육성포함 · 해양관광·레저 활성화 방안 발표 : 크루즈관광 육성 등	문화체육관광부 관계부처 합동
2012년	· 크루즈 관광객에 대한 입국 편의 제공, 관광객 유치 확대를 통한 관광산업 활성화를 위해 ‘관광 상륙허가제’ 시행	법무부
2013년	· 해양 新산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈 산업 활성화 대책 마련 · 제1차 관광진흥 확대회의시 크루즈 관광 활성화 대책 발표 · 새로운 블루오션, 크루즈산업의 활성화를 위한 입법 공청회	관계부처 합동
2014년	· 제2차 관광 진흥확대 회의시 크루즈 관광 편의성 및 접근성 제고 위한 인프라 개선 발표 · 크루즈 산업 육성을 위한 법률 제정과 크루즈산업 육성 기본계획 수립 추진	관계부처합동 해양수산부
2015년	크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률 국회통과	해양수산부

자료: 『제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안』, (2014:15)의 내용을 토대로 추가하여 작성함.

2013년에 정부에서 발표한 해양 新산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈 산업 활성화 대책마련에서는, 세계적인 크루즈 허브 국가로 도약하기 위하여 복합관광서비스 인프라 구축을 통한 도시경쟁력 강화하고 국적 크루즈선 육성 기반을 마련하기 위해 4개 추진 전략 및 14대 세부 추진과제를 수립하였다. 이는 다음 <표 2-14> 와 같다,

<표2-14> 정부 4대 추진전략 및 세부과제

추진전략	세부추진과제
외국 크루즈 유치 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 크루즈 전용부두 등 시설 확충</li> <li>· 외국 크루즈 유치를 위한 마케팅확대</li> <li>· 기항지 관광 프로그램 다양화</li> <li>· 출입국 절차 간소화와 서비스 질제고</li> </ul>
배후 복합관광인프라 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 선택과 집중을 통한 크루즈 모항육성</li> <li>· 크루즈 중심 복합해양관광서비스 제공</li> <li>· 선용품 공급 등을 위한 배후 지원체계 구축</li> </ul>
국적 크루즈 선사 육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 승무원·시설기준 등 규제 완화</li> <li>· 톤세제 적용 등 선사 경영여건 개선</li> <li>· 내국인의 크루즈 이용 저변 확대</li> </ul>
크루즈 산업역량 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 승무원·가이드 등 전문인력 양성</li> <li>· 크루즈선 건조기술 개발 지원</li> <li>· 크루즈선의 안전운항 확보</li> <li>· 크루즈 통계 및 정보시스템 구축</li> </ul>

자료 : 『해양 新산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈 산업 활성화 대책 마련』 (2013:5-17).

그리고 ‘제1차 관광 진흥확대회의’에서는 해양크루즈 관광 활성화를 위해서 해양수산부를 중심으로 각 부처가 협조하여 크루즈 관광객 유치를 위해 노력하기로 하였다. 확대회의 내용을 살펴보면 크루즈 관광 육성을 위해 논의된 내용은 크루즈 선박의 화물부두에 정박함에 따라 크루즈 인프라 확충을 위해 크루즈 전용부두를 ‘15년 7석, 20년까지 12석’으로 확대하기로 하였다. 또한 크루즈 관광객의 편의 증대를 위해 각 항만별로 관광종합 안내센터를 순차적으로 확대해 나가기로 하였으

며, 국적 크루즈 선박에 외국인 출입이 가능한 카지노 도입을 추진하고 입국자 사전검색을 통한 관광 상륙허가제를 활성화하기로 하였다(해양수산부, 2013:4).

그리고 제2차 해양관광 진흥기본계획에서는 크루즈 선박이 국내 기항 유치에 위한 기반 마련과 국적 크루즈선박 육성하기로 하였다. 그리고 동북아시아 크루즈 허브국가로 도약하기 위해 국제적인 네트워크를 강화하고, 국민 크루즈 여행 대중화를 위해 노력하기로 하였다(해양수산부, 2014:60-62).

## 2. 중국 크루즈 관광실태분석

중국은 최근 cntour2에서 발표된 2014년 중국 크루즈 관광 의향조사에 의하면 2014년은 중국내 크루즈 관광객의 급격히 증가 할 것으로 전망을 하고 있다. 중국은 부모와 자녀들로 구성된 가족여행이 80%를 차지하고 있으며, 크루즈의 쾌적한 환경은 노년층에게도 인기가 있어 60대 이상의 여행객이 20%를 차지하고 있다. 크루즈 관광객들의 선호하는 여행일정은 5일-7일간의 단기여행으로 한국과 일본, 베트남, 태국, 지중해가 제일 선호하는 목적지이다(제주관광공사 vol 3, 2014:41).

중국 온라인 여행사에서 조사한 2013크루즈 관광시장 조사보고에 따르면 한국이 중국 소비자들에게 가장 환영받는 하계 크루즈시장이다. 조사대상 중 44%가 크루즈 탑승기간은 7월-9월로 여름휴가 기간을 이용해서 한국을 다녀왔다고 하고 있었다. 여행기간은 48%가 6일-7일 일정이라고 하고 있다. 크루즈 탑승해서 선상에서 즐기는 행동들 중에서 81%가 미식탐험이었다. 다음은 바다위에서 공연보기, 걷기, 골프 등 운동프로그램을 즐기는 것으로 나타났다. 또한 선상에서 면세품을 구매하는 것이 좋다고 답하기도 했다(제주관광공사 vol 8, 2014:35-36).

중국의 크루즈 시장을 살펴보면 2006년에 중국내 모항에서 24회 출발하였고, 2007년에는 53회 출항하였다. 2009년에는 80회 출항하였으며, 2010년에는 95회 점차 수요가 늘기 시작하였다. 2011년에는 크루즈 산업이 본격적으로 성장하고 중국내 크루즈 관광인원이 늘어남에 따라 142회 출항 하였다.

2012년에는 중국기업의 인센티브 크루즈 관광활성화 및 중국정부의 크루즈 활성화 방안에 일환으로 크루즈 관광객이 폭발적으로 증가하였다. 중국은 자국내 5대 모항을 중심으로 285회 출항하여 전년대비 거의 2배가 늘어난 증가세를 보이고 있다. 2013년에는 100회 늘어난 380회 출항으로 중국 국적선사와 글로벌 선사들 간에 중국 시장을 선점하기 위해 노력하고 있다.

중국내 모항을 기준으로 2013년 크루즈 기항 및 인원을 살펴보면 중국내 최남단인 하이난 섬에 위치한 썬야는 86회 기항에 10만 명이 크루즈 관광객이 방문하였다. 중국내 남동부에 있는 특별행정구역인 홍콩은 영국령 시절부터 세계적인 무역 대국이었다. 수출입항으로 세계에서 가장 복잡하고 바쁜 컨테이너 항구 중 하나이고, 국제 화물 및 국제승객이 빈번한 첩락 콕 공항이 위치해 있다.

또한 2006년은 뉴욕증권시장으로 제치고 영국의 런던 다음으로 큰 국제 금융시장이자이다. 홍콩 빅토리아 항에 기항한 크루즈선박은 2013년에 89회에 19만 명이 방문하였다.

그리고 푸젠성에 위치한 샤먼 크루즈 항은 7회 기항에 15천명이 방문하였으며, 중국 최대의 국제 금융센터가 밀집된 상하이 직할시는 86회 기항에 30만명이 방문하였다. 다음은 중국의 수도인 베이징과 가까운 톈진 직할시는 24회로 47천명이 방문하였으며 이는 다음 <그림2-4>와 같이 나타낼 수 있다(Zheng Wei-hang, 2014:28-29).



<그림2-4> 2013년 중국 크루즈 기항 현황

자료 : 『중국 크루즈산업 전망』 2014년 제2회 제주 국제 크루즈 포럼 자료를 토대로 연구자가 재작성.

중국의 크루즈 시장은 북쪽에 톈진, 남쪽의 상하이로 중심으로 발전하고 있다. 상하이에서는 2014년 외국인 관광객에게 쇼핑을 활성화하기 위해 두 개의 크루즈 터미널(바오산, 홍콩우 소재)도착지에 면세점을 오픈할 예정이다.

현재도 해남도 에서는 외국인 관광객이 121달러 이상 구매에 대해서는 11%의 면세 제도를 시행하고 있다. 또한 상하이로 경유하는 크루즈 여행객을 대상으로 72시간 비자면제 정책을 도입 검토 중에 있다. 상하이 크루즈시장은 발전이 가속화되

고 있으며, 2015년까지 중국 상하이를 모항으로 출입하는 크루즈는 200척 100만 명이상 될 것이라고 밝히고 있다(한국관광공사 글로벌 관광정보 클리핑 서비스 2014).

중국 정부의 크루즈 육성계획을 살펴보면 2012년 12월에 중국 『국무원 서비스 산업 ‘12.5’ 계획』을 발표하였고 여기에서는 해양관광 및 크루즈관광과 연계된 경제발전을 제시하였고 이는 다음 <표2-15>와 같다.

<표2-15> 중국의 크루즈 주요정책

지역	정책	관련주요내용
광동성	광동성 해변관광업 발전실시방안 2012.08.	- 크루즈, 마리나 신항 고급관광산업 관련 8개 프로젝트에 522.2억 투자계획. - 선전 타이즈완, 광저우 난샤항 크루즈 모항건설 및 다양한 코스를 구비한 경쟁력 있는 크루즈 관광노선개발 등
	광동성 ‘12.5’ 연해항만 발전의견 2012.11.	- 주장하구지역 항만 군을 중점으로 한 크루즈 관광 발전제시. - 연해 각 항만들이 해상관광 및 마리나 시설 등 레저 관광산업 인프라 건설 장려
충칭시	장강 크루즈경제발전 가속화에 관한 의견 2012.08.	- 장강 삼협 관광을 연계한 장강크루즈상품개발 - ‘장강 크루즈기업 동업자조합’ 및 ‘장강삼협 관광지협회’ 설립 - 크루즈·관광지·여행사가 ‘3위1체’ 된 공동 시장개발 및 성과공유 협력 메커니즘 구축 등
푸젠성	샤먼동남국제항운 중심건설10대조치에 관한통지 2012.10.	- 세계일류의 크루즈모항건설 : 글로벌 크루즈회사유치 및 전문 크루즈여행사 설립 장려, 다양한 크루즈 상품개발 - 푸젠 - 타이완간 크루즈노선개발 등
하이난성	싼샤관광개발 관리규정 2012.12.	- 하이난도의 해양관광발전 가속화 - 시샤관광, 크루즈·요트관광등을 통한 명품해양관광 상품을 구축 - 싘야시에 이은 싘야지역의 남해 해상크루즈 센터개발 계획등
	싼야시 크루즈관광발전전문프로젝트계획 2012-2022, 2012.12.	- 글로벌 수준의 크루즈모항, 국제적으로 유명한 크루즈 관광목적지, 중국 크루즈관광발전 실험지구, 구축을 목표로 한 단기·중기·장기 발전로드맵 제시 - 싘야시크루즈산업 발전 포지셔닝 및 목표설정, 크루즈 모항 건설, 크루즈 상품 및 노선기획, 크루즈시장개발, 크루즈산업 체계 등 7개 방면 계획제시등

자료: 『中国邮轮产业发展现状及“十二五”展望』, (2013:2-3).



2014년 중국 교통운수부는 「중국 크루즈산업 발전 지도의견」(이하 「의견」)을 발표했다. 「의견」에 따르면, 향후 중국의 크루즈산업은 2020년까지 동북아시아, 동남아시아, 시장에서 크루즈 항로 및 크루즈 운항을 확대할 것이라고 하고 있다. 그리고 연해주 지역의 크루즈시장 기반을 구축하여 크루즈 관광객을 2013년 대비 연평균 33% 증가한 450만 명까지 늘려 아태지역에서 가장 활기차고 규모가 큰 크루즈시장 구축하는 것을 목표로 하고 있다.

또한 중국내 크루즈 항만들을 합리적으로 분포시키고, 시설 개선을 통해 선석 2~3개의 역량을 갖춘 크루즈 모항 구축을 제시했다. 여객 서비스 기능을 강화하고, 물류 배송시스템 개선하여 크루즈 서비스 수준을 국제적인 수준으로 향상시킬 것을 목표로 하였다. 이를 통해 크루즈 산업 육성을 통해 경제규모를 확대해 나갈 것이라고 하고 있다(중국연구센터, 2014).

2014년 중국의 크루즈 여행사업이 빠르게 성장하고 있다. “2014년 중국 여행산업 발전보고(中国 邮轮产业发展报告)”에 따르면 올해 크루즈 여행객은 2013년 보다 크게 증가한 가운데 상해에서 출발하는 크루즈만 220척을 넘어섰고 여행객이 약 120만 명에 육박할 것이라고 하고 있다. 최근 8년간 크루즈 여행사업의 평균 성장속도가 34%에 달하면서 막대한 성장 가능성을 가져왔으며 향후 약 3천억 홍콩달러(약 41조 3천억 원) 규모의 경제적 효과를 보일 것이라고 전망하고 있다(China Window, 2014).

현재 마련 중인 “중국 크루즈 여행 발전계획(中國郵輪旅遊發展總體規劃)”에 따르면 향후 중국에 크루즈 산업은 북부지역, 중부지역, 남부지역 세 지역을 중심으로 크루즈 산업을 발전시킬 계획이다. 이를 살펴보면 다음과 같다. 북부지역인 텐진항은 한국, 일본과 시베리아 동해안 크루즈 노선을 담당할 계획이다. 중부지역에 위치한 상하이항은 한국, 일본, 대만, 홍콩 및 마카오 크루즈 노선을 담당할 계획이다. 남부지역은 하문과 삼아를 중심으로 동남아 및 중국과 대만 크루즈 노선을 운항할 계획인 것으로 알려졌다. 또한 크루즈 업계 관계자는 중국내 소득수준 높아짐에 따라 보는 관광에서 즐기고 쉬는 휴양형 관광으로 변화하고 있다고 보고 있다. 이는 중국이 보유한 13억 인구라는 거대한 관광시장을 중심으로 크루즈 관광 산업의 무한한 발전 가능성이 있음을 의미하기도 한다(왕염정, 2014:7-8).

### 3. 일본 크루즈 관광의 실태분석

일본은 1980년부터 국적크루즈 선사의 육성을 기반으로 크루즈 관광산업을 발전시켰다. 일본정부는 1989년 운수성에 외항여객선소위원회를 설치하고 크루즈 육성 정책을 추진하였다. 1997년에는 “크루즈 캠페인 97” 과 더불어 크루즈 인구 100만 명 유치를 목표로 크루즈사업 진흥간담회를 발족시켜 크루즈 활성화를 위해 노력하였다. 1998년 05월에 발표한 진흥대책 간담회의 종합보고서에서는 다음 <표 2-16>과 같은 대책을 제시 했다.

<표2-16> 일본 크루즈관광산업 진흥대책

구분	주요내용
크루즈 진흥대책	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 태풍을 고려한 크루즈 상품개발하고 운항스케줄 다양화</li> <li>- 크루즈 활성화 간담회 조직의 확대를 통하여 여행사, 항공사, 각 지방공공단체와 제휴를 적극적으로 해야 한다.</li> <li>- 다른 해양레저와는 차별화된 경쟁력 있는 관광 상품의 개발을 통한 신규고객을 개척한다.</li> <li>- 크루즈 관광에 대한 긍정적 이미지 확산 및 부담 없는 가격을 크루즈 관광을 즐길 수 있다는 분위기 유도로 대중화 실시</li> </ul>

자료: 『크루즈 관광산업 발전기반조성방안』, (2006:57-58).

이후 일본정부는 ‘일본전역에 크루즈 유치 및 육성’, ‘일반적 문제 해결’ 을 위한 조치 시행으로 “일본크루즈항협회” 는 2012년 11월에 항구관리조직 등 102개 기관이 포함된 협회를 지원하기로 결정하였다. 그리고 외국 크루즈 선사 편의 증대를 위해 일본 항구 국에 설치된 “크루즈 연락창구” 를 홍보(2014년06월)하고 있다.

이와 별도로 크루즈 선사를 대상으로 한 육성 활동 지원에서는 일본 기항지 근교의 관광명소의 정보를 제공하는 “일본크루즈항구안내” 웹사이트를 2014년 03월 개설하였다. 또한 방문하는 크루즈 선사 및 관광객의 불편을 해소하고자 크루즈 선박이 대형화에 따른 항구정비 실시 및 항구주변에 다국어 표지판을 설치하여 방문

객의 편의를 도모하고 있다.

일본은 정부와 민간협력으로 크루즈 산업 육성방안을 발전시키고 있다. 일본의 국토교통성(MLIT Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism)은 “지역 크루즈육성협회”, “크루즈 어드바이저 인증프로그램” 일본 여객선협회의 “올해의 크루즈 상”을 통해 자국의 크루즈 산업을 육성하고 있다.

지역크루즈홍보협회는 크루즈 상품의 판매확대를 통해 크루즈 선박을 유치하고자 5개 지역에 설립된 단체이며, 주로 관광객 환영행사 및 크루즈 체험 프로그램을 운영하여 크루즈 저변확대에 힘을 쓰고 있다.

“크루즈 어드바이저 인증프로그램”은 크루즈 관광을 전문으로 하는 여행사 영업직원을 양성하기 위해서 2003년에 설립하였다. 이 프로그램을 통하여 현재까지 크루즈관광에 전문지식을 보유한 48명의 “크루즈 마스터”, 4700명이 “크루즈 컨설턴트”들이 활동하고 있다. 그리고 선사들의 편의 및 크루즈 관광활성화를 위하여 크루즈 육성을 위한 윈스탑데스크를 만들어 중앙정부와, 크루즈 선사, 항만 관리국이 연결되는 시스템을 만들어 활용하고 있다(Katsuya Hihare, 2014:36-38).

2012년에는 일본의 크루즈 관광객 규모는 국제크루즈와 연안크루즈를 합하여 21만여 명 이었다. 국제 금융위기이후 크루즈 관광객은 점차 수요가 감소하였으나, 2010년을 기점으로 점차 회복세를 보이면서 크루즈 관광객 시장의 소비가 증가하고 있다. 이는 다음 <표2-17>과 같다.

<표2-17> 일본 크루즈 이용객 동향

구분	국제크루즈			연안크루즈			합계	
	일본 선사	외국 선사	소계	외항 크루즈	내항 패리	소계	이용객	증감률
2000	21,100	109,400	130,500	83,400	2,000	85,400	215,900	27.5%
2005	16,700	61,200	77,900	73,900	4,400	78,300	156,200	-2.4%
2010	15,300	86,900	102,200	84,500	1,700	86,200	188,400	12.8%
2011	16,200	87,400	103,600	80,500	2,400	82,900	186,500	-1.0%
2012	19,300	101,000	120,300	93,600	2,800	96,400	216,700	16.2%

자료 : 『크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안연구』, (2014:24)

## 제3장 연구 설계 및 분석틀

### 제1절 분석방법

본 연구는 크루즈 모항으로 선택되기 위한 요인들은 어떠한 것들이 있는지 평가를 위한 것으로, 평가지표를 도출해야 된다고 본다. 이에 AHP분석을 위해서 선행 연구를 통한 모항선택요인에 대한 1차 지표를 구성하여 전문가와 1차와 2차 심층 면접을 통하여 지표를 수정하고 채택하는 과정을 걸쳤다.

#### 1. AHP 계층적 의사결정방법<sup>17)</sup>

##### 1) AHP 기본개념

계층적 의사결정방법인 AHP(Analytic Hierarchy Process)는 어원에서도 볼 수 있듯이 어떠한 구성요소를 필요한 만큼의 작은 구성으로 나누고 그 요소들의 중요도 및 상호관계에 따라 계층구조로 정리하여 어떤 결과를 가져오는 일련의 행동과 변화 기능들을 의미한다. 1970년대 초반에 미국 펜실베니아 대학의 Thomas L. saaty 교수에 의하여 처음으로 개발이 되었다. 미국무부의 무기통제 및 군비축소국의 세계적인 경제학 및 게임이론 전문가 들이 협력하여 작업을 할 때 비능률적으로 진행되는 상황을 극복하기 위하여 개발하였으며 미·러간 핵무기 감축 협상과 관련하여 최초로 사용하였다.

이 이론은 의사결정의 계층구조를 구성하고 있는 요소간의 쌍대비교(pairwise comparison)에 의한 판단을 통하여 평가자의 지식, 경험 및 직관을 포착하고자 하는 하나의 새로운 의사결정방법론이다.

##### 2) AHP 상대측정

###### (1) 의사결정 문제의 계층화

17) 조근태 외 앞서가는 리더들의 계층분석적 의사결정, (2005:3-12)

계층설정 영역에서 중요한 세 가지는 계층의 완전성과 비완정성, 계층의 수와 비교항목의 수, 계층의 구성방법이다.

완전한 계층은 모든 하위계층의 요소가 직계 상위계층의 모든 항목과 관련될 때를 말하고 그렇지 않을 때는 비완전한 계층이라고 할 수 있다. 계층의 완전성과 비완전성은 상관없이 의사결정계층을 설정하는데 있어서 계층의 수는 문제의 복잡성 문제를 해결하는 데는 정밀성의 정도에 따라 달라진다. 계층은 먼저 계층내의 요소들을 규정하고, 그것에 대한 질문을 만들어 질문한다. 문제가 발생하면 수정하고 그 요소를 가지고 다시 의사결정자에게 질문하여 문제가 발생하지 않을 때 까지 계속하는 것이다.

## (2) 판단자료

이 단계에서는 상위계층에 있는 요소들의 목표달성에 공헌하는 직계 하위계층에 있는 요소들을 쌍대 비교하여 행렬을 작성하는데 이는 다음 <표3-1>과 같다.

<표3-1> 평가 점수기준

중요도	정의	설명
1	비슷함 (Equal importance)	어떤 기준에 대하여 두 활동이 비슷한 공헌도를 가진다고 판단됨
3	약간 중요함 (Moderate importance)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 약간 선호됨
5	중요함 (strong importance)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 강하게 선호됨
7	매우 중요함 (Very strong importance)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 매우 강하게 선호됨
9	극히 중요함 (Extreme importance)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 극히 선호됨
2,4,6,8,	위 값들의 중간 값	경험과 판단에 의하여 비교값이 위 값들의 중간값에 해당한다고 판단될 경우 사용함
역수값	활동 <i>i</i> 가 활동 <i>j</i> 에 대하여 위의 특정 값을 갖는다고 할 때, 활동 <i>j</i> 는 활동 <i>i</i> 에 대하여 그 특정 값의 역수 값을 갖는다.	
1.1~1.9	동등한 활동 (For tied activities)	비교요소가 매우 비슷하여 거의 구분할 수 없을 때 사용하는 값으로서: 약간 동등은 1.3, 약간 차이가 나는 경우는 1.9를 사용함

작성된 쌍대비교행렬은 A는 다음과 같이 행렬의 대각을 중심으로 역수의 형태를 취하게 된다.

$$A = \begin{bmatrix} 1 & a_{12} & a_{13} & \cdots & a_{1n} \\ a_{21} & 1 & a_{23} & \cdots & a_{2n} \\ a_{31} & a_{32} & 1 & \cdots & a_{3n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \cdots & \vdots \\ a_{n1} & a_{n2} & a_{n3} & \cdots & 1 \end{bmatrix}$$

여기서,  $a_{ij} = 1/a_{ji}$ ,  $a_{ii} = 1, \forall i$

### (3) 의사결정요소들의 상대적인 가중치

한 계층 내에서 대상이 되는  $n$ 개 요소의 상대적인 중요도를  $w_i (i, j = 1, \dots, n)$ 로 추정할 수 있다. 즉,  $a_{ij}$ 와  $w_i$  사이에는 다음 식이 성립한다.

$$a_{ij} = w_i / w_j \quad (i, j = 1, \dots, n)$$

여기서, 행렬의 모든 요소를 나타내면 다음 식과 같다.

$$\sum_j^n a_{ij} \cdot w_j \cdot \frac{1}{w_i} = n \quad (i, j = 1, \dots, n)$$

이는 곧 다음 식과 같이 나타낼 수 있고,

$$\sum_j^n a_{ij} \cdot w_j = n \cdot w_i \quad (i, j = 1, \dots, n)$$

위 식은 선형대수론 에서의 고유치 문제와 같다.

즉, 요소  $a_{ij}$ 로 구성되는 행렬A는 다음과 같이 나타낼 때,

$$A = \begin{bmatrix} w_1/w_1 & w_1/w_2 & w_1/w_3 & \cdots & w_1/w_n \\ w_2/w_1 & w_2/w_2 & w_2/w_3 & \cdots & w_2/w_n \\ \vdots & \vdots & \vdots & \cdots & \vdots \\ w_n/w_1 & w_n/w_2 & w_n/w_3 & \cdots & w_n/w_n \end{bmatrix}$$

고유치방법에 의하여

$$A \cdot w = n \cdot w$$

여기서,  $w = [w_1, w_2, w_3, \dots, w_n]$ : 행렬 A의 우측 고유벡터  $n$ : 행렬 A의 고유치에서 의  $w$ 를 구할 수 있는 것이다.

(4) 평가대상이 되는 여러 대안들에 대한 종합순위를 얻기 위하여 의사결정 요소들의 상대적인 가중치를 종합화 한다.

이 단계에서는 계층의 최상위에 있는 의사결정의 목적을 달성하기 위하여 최하위에 있는 대안들의 우선순위를 결정하는 종합중요도벡터를 산출하는데, 이는<단계 3>에서 구한 각 계층에서의 가중치를 종합함으로써 가능하다. 구체적으로, 최상위 계층에 대하여 k번째 하위계층에 있는 대안들의 종합중요도는 다음 식을 통하여 구할 수 있다.

$$C[1, k] = \prod_{i=2}^k B_i$$

여기서,  $C[1, k]$ : 첫 번째 계층에 대한 k번째 계층요소의 종합가중치

$B_i$ : 추정된 w 벡터를 구성하는 행을 포함하는  $n_{i-1} \cdot n_i$  행렬

$n_i$ : i 번째 계층의 요소 수

만약, 전체 계층의 세 개의 계층레벨로 구성되었다면, 최상위 계층에 대하여 최하위 계층에 있는 대안들의 종합중요도는  $C[1, 3]$ 으로 표시하고, 이는 두 번째 계층을 기준으로 한 세 번째 계층의 항목 간 가중치행렬 B3와 첫 번째 계층을 기준으로 두 번째 계층의 항목 간 가중치행렬 B2를 곱하여 구한다. 이렇게 구한 종합중요도는 궁극적으로 평가대상이 되는 대안들의 점수를 나타내며, 이를 통하여 대안의 우선순위를 결정하게 된다.

## 2. 사회 네트워크 분석이론

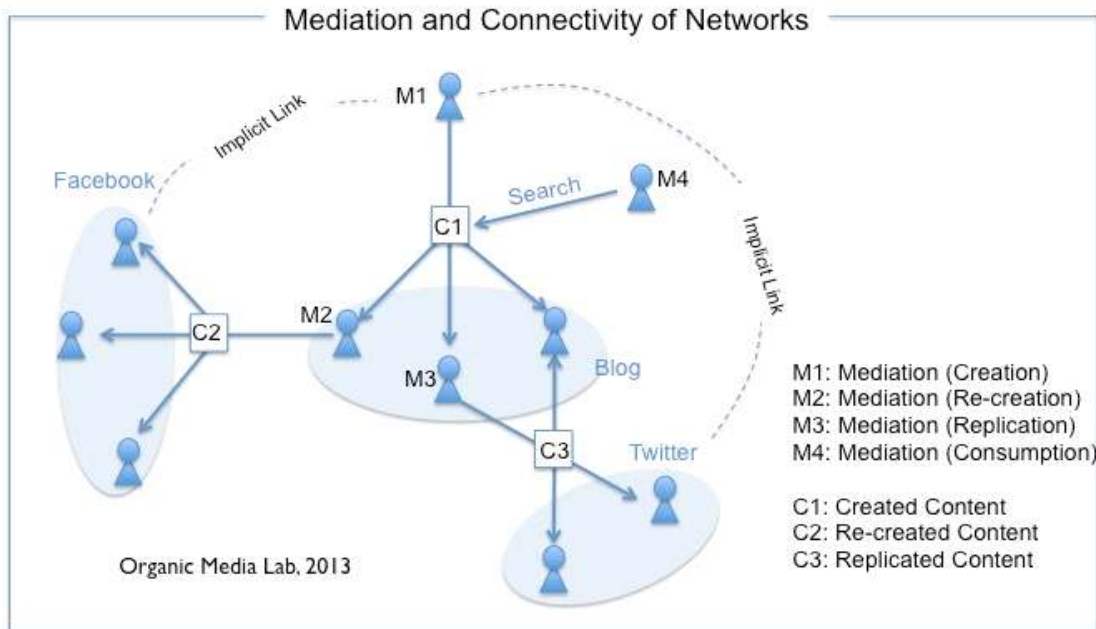
네트워크는 Net와 Work가 합쳐진 단어이다. 우리말에서는 망으로 표현되기도 하며 사회과학적으로는 연고, 인맥등도 네트워크의 한 형태이다. 네트워크란 말은 사회에서 무엇을 연결하고 그 연결에서 연결고리를 가지는 것에 따라 교통과 교통을 연결하는 교통네트워크, 사람과 사람으로 연결하는 소셜네트워크, 컴퓨터와 전 세계를 연결하는 컴퓨터 네트워크인 www. 까지 다양하게 존재한다.

현대사회는 모든 상황 속에서 서로 연결된 집단에 연결대상인 행위자 노드(node)와 노드 간을 서로 연결하는 링크(link)로 관심이 대상 등 관계를 나타내어 구분되어 진다(이수상, 2012:39).

네트워크의 개념은 노드와 노드를 연결하는 것이라고 할 수 있다. 연결이 없다면 네트워크는 존재할 수가 없다. 네트워크는 연결이 수단이고 목적이기 때문이다. 이는 물리적으로 떨어진 것을 연결하고 가깝게 만드는 것이며, 지금의 네트워크가 가지는 기능적 의미는 연결(link)과 인접성(proximity)의 개념은 바로 여기에 근원을 두고 있다.

페이스북의 주커버그는 인터넷 연결에 국한하여 연결을 인간의 권리라고 주장하였다. 공유하고 댓글을 달며 상호작용을 하는 것 페이스북에서 친구의 개념 가상의 공간 안에서 각각의 친구는 누군가의 친구이며 이는 또 다른 누군가의 친구로 연결되어진다. 이렇게 네트워크는 노드들이 연결된 관계(link)를 모두 포함하는 개념이 된다. 연결은 하나의 네트워크에 국한되지 않는다. 네트워크는 열려있다. 다른 종류의 네트워크들이 쉽게 결합하기도 하고 다른 종류의 노드들이 하나의 네트워크를 구성할 수도 있다. 네트워크는 고정된 시작점이나 끝점이 없다. 특히 사람들의 참여가 노드와 링크를 구성하는 네트워크에서는 사람들이 움직이는 대로 여러 종류의 네트워크가 쉽게 연결되고 영향력을 확대할 수 있다.(윤지영,2013) 이는 다음 <그림3-1>과 같다.





<그림3-1> 인터넷 공간의 서로 다른 네트워크의 연결과정

자료 : 네트워크의 4가지 속성, 2013, <http://organicmedialab.com/>.

이 그림은 서로 다른 종류의 네트워크들이 사용간의 활동에 따라 서로 연결되고 확장되는 모습을 보여주고 있다. 사용자 M1이 만든 콘텐츠 C1은 M2의 블로그에 인용되고 그것은 다시 페이스북 사용들에게 공유되어 M3를 통해 트위터로 보내질 수 있다. 사용자동선(활동)은 블로그, 페이스북, 트위터 등 다른 종류의 네트워크를 쉽게 접목시킨다(윤지영, 2013).

노드와 연결 관계를 통해 형성된 네트워크는 일반적으로 네트워크의 집중도(전체 네트워크 중심성, network centralization), 밀도(density), 중심성(centrality)과 같은 지표 등에 의해서 설명될 수 있다.

네트워크 집중도는 네트워크 전체가 특정 행위주체에 연계가 집중되는 정도를 의미하는 것으로, 특정 행위주체를 중심으로 집중적인 연계가 형성되면 그 네트워크는 집중도가 높고, 반대로 다양한 행위주체들 간에 연계가 형성되면 집중도가 낮다고 보는 것이다.

중심성은 다시 연결 중심성(degree centrality), 매개 중심성(betweenness centrality), 근접 중심성(closeness centrality)등으로 세분화 할 수 있다.

연결 중심성은 특정 행위주체가 다른 행위주체와 연결되는 정도를 나타내며, 매개 중심성은 특정 행위주체가 네트워크를 구성하는데 있어서 다른 행위자들간의 관

계에서 중계자 혹은 다리 역할을 수행하느냐의 측정지표이다.

마지막으로 근접 중심성은 특정 행위주체가 다른 행위주체에 얼마나 근접해 있는가를 의미하는 지표이다. 따라서 이러한 측정 지표들은 네트워크를 구성하는 행위주체들 간의 연계관계를 어떻게 해석하는가에 따라서 달라질 수 있다(황용수 외, 2011:110-111).

## 1) 사회네트워크 분석 개념

사회네트워크 분석의 목적은 구조나 연결망 형태의 특징을 도출하고, 관계성으로 체계의 특성을 설명하거나 체계를 구성하는 단위를 설명하는 것이다. 분석방법은 연결망을 구성하는  $n$ 개 의점(개체 혹은 사람이 될 수 있음) 사이의 연결망을 분석하기 위해서는  $(n \times n)$ 형태의 전체 네트워크를 행렬로 구성하고 이들 간의 관계를 행렬안의 각 셀에 표현하여 관계성을 분석하는 것이다.

### (1) 연결정도와 밀도

네트워크의 구조적 특성 하에서 전체 네트워크의 내부구조, 하위그룹에 대한 정보를 제공하는 특성을 파악하기도 하며 개념적으로 다른 2가지 구조 분석을 할 필요가 있다. 첫째 유형은 네트워크에서 행위자의 연결정도에 근거하고 있으며, 여기에는 중심성(centrality), 명성(prestige)등이 개념에 속한다. 둘째 유형의 구조분석은 행위자의 지속적인 관계 프로필을 조사하여 유사한 내부관계는 결속집단(clique), 구조적 등위성, 블록 등을 통하여 파악한다.

우선적으로 네트워크의 기술에 대한 기본적인 측면을 단순화시켜 세 가지로 요약하면 첫째 수준에서는 행위자를 묘사하는 것에 중점을 두며, 둘째는 쌍(pair)간의 관계를 기술하는데 있다. 셋째는 전체 네트워크와 관련이 있다.

행위자의 연계는 연결정도(degree)로 나타내며, 이것은 점과 연결된 선의 수를 의미한다. 상당이 많이 연계된 행위자는 활동 정도가 매우 많음을 나타내고 있으며, 적게 연결된 경우 주변부 지위를 가지게 된다. 방향이 있는 그래프에서는 in-degree 와 out-degree를 구분해서 중심성과 같은 복잡한 계산을 한다.

길(way)이나 경로(path)는 행위자 연계의 종류를 묘사하는데, 하나의 길은 많은

행위자간의 하나의 연결이며, 여기서는 많은 선과 행위자들이 여러 번 연계될 수 있다. 경로의 경우는 행위자가 단지 한번만 접촉할 수 있으며, 선도 한번만 연결될 수 있다. 경로의 길이는 행위자가 자신의 정보 및 자원 네트워크에서 지역의 자원을 이용하거나 혹은 멀리 떨어진 지역에 도달할 수 있는지를 측정한다. 따라서 경로의 존재가 주요 관심사가 아니며, 경로의 길이(path distance)가 주요 관심사이다.

두 행위자들 간의 최단거리경로(geodesic)가 짧으면 짧을수록 관계가 단절될 위험성이 적으며, 자원의 교환에 있어서 교환거래비용이 적게 들어간다. 도달가능성 매트릭스는 한 행위자가 얼마나 많은 길을 통하여 다른 행위자에게 도달하였는가를 파악하는 것이다.

전체 네트워크의 연계 정도는 밀도(density)를 통하여 파악되며, 밀도는 가능한 총 관계수 중에서 실제로 맺어진 관계 수의 비율, 즉  $\frac{1}{n(n-1)/2}$ 로 정의된다. 일반적으로 관찰된 밀도는 집단의 크기에 반비례 한다(김용학, 2014:64).

일반식으로 표현하면  $k$  연결망의 밀도

$$G_k = \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n (Z_{ijk} + Z_{jik})}{N(N-1)/2}$$

밀도는 전혀 연계되지 않은 네트워크의 경우 0, 완전히 연계된 경우는 1로하고, 그래프에서 밀도는 행위자들 간의 상호작용의 평균빈도수를 나타낸다. 방향이 없는 정책 네트워크의 밀도가 0.5 이상이면 행위자들이 자주 상호작용이 있으며, 정보가 쉽게 전달되는 것으로 간주한다(오재환 외, 2011:21-22).

## (2) 중앙성

중앙성은 권력과 영향력이라는 개념과 연결되어 가장 많이 쓰이는 지표 가운데 하나이다. 연결망 중앙성 지표를 개발하는데 가장 공헌을 많이 한 프리만

(Freeman, 1979)은 중앙성을 지역 중앙성(local centrality)과 전체 중앙성(global centrality)으로 구분한다. 한 결점은 그 주위의 다른 점들과 직접 연결된 정도가 높을수록 그 결점의 지역 중앙성은 높아진다. 반면에 한 결점의 연결망 전체의 연결 구조에서 전략적으로 중요한 자리를 차지할수록 중앙성은 높아진다.

### 가. 연결 정도 중앙성(Degree centralization)

연결된 결점 수를 의미하는 연결정도(degree)는 국지적인 지역 중앙성(local centrality)을 측정하는 좋은 지표이다. 방향이 있는 그래프에서 그 결점으로 오는 방향의 연결들에 대해서는 내향 중앙성(indegree centrality)이라고 부르며, 그 점에서 밖으로 나가는 방향의 연결은 외향 중앙성(outdegree centrality)이라고 부른다.

따라서 지역 중앙성은 같은 크기를 가진 연결망들 사이에서 비교하는 것이 적절하다. 비대칭인 경우, 외향 연결 정도  $outdegree_{ik} = \sum_{j=1}^N Z_{ijk} = Z_{ik}$ 는 행위자  $i$ 로부터 다른 모든 행위자들  $j$ 에게 가는 관계의 수이다(여기에서  $Z_{ik}$ 는  $k$ 연결망에서  $i$ 행위자로부터  $j$ 행위자로 향하는 관계의 수를 의미한다).

또 내향 연결 정도  $indegree_{ik} = \sum_{j=1}^N Z_{ijk} = Z_{ik}$ 는  $k$ 연결망에서 행위자  $j$ 가 다른 모든 행위자들  $i$ 로부터 받는 관계의 수이다. 연결정도 중앙성(degree centrality)은 전체 연결 수에서 각 행위자의 내향 연결 정도와 외향 연결 정도의 비율로 측정된다.

연결 정도의 중앙성  $C_i = \frac{\sum_{j=1}^n (Z_{ij} + Z_{ji})}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n (Z_{ij})}$  단,  $0 \leq C_i \leq 1$

### 나. 사이 중앙성(Betweenness centrality)

한 결점의 연결망 내의 다른 점들 ‘사이에’ 위치하는 정도를 측정한다. 한 결점이 다른 결점들 상이의 최단거리를 연결하는 선, 즉 최단 경로(geodesic)위에 위치

하면 할수록 그 결점의 사이 중앙성은 높아진다. 즉, 사이 중앙성은 다른 결점들 사이에서 브로커 역할을 하는 정도를 측정한다.

$$\text{표준화된 사이 중앙성 } C'_B(pm) = \frac{\sum_i^N \sum_j^N \frac{g_{imj}}{g_{ij}}}{(N^2 - 3N + 2)/2} \quad \text{단 } i < j, i \neq j$$

연결망 내에서 한 쌍을 연결시키는 가장 짧은 경로인 최단 경로는 대체로 여러 개가 존재한다.  $\sum_i^N \sum_j^N g_{ij}$  는 결점  $i, j$  를 연결하는 경로의 수이고,  $\sum_i^N \sum_j^N g_{imj}$  는 결점  $m$  이  $i, j$  사이의 최단 경로 위에 위치하는 경우의 수이다(김용학, 2014:65-69).

### 3. Cruise Network 프로그램

Cruise Network 프로그램은 C++<sup>18)</sup> 언어로 만들어진 프로그램으로 본 연구를 위해 제작한 프로그램이다. 이 프로그램을 구성하기 위하여 세 개의 비교대상지 제주도·상하이·요코하마 항을 비교평가 한다. 자료는 8개의 요인으로 선석(2개이상)5점, 시내접근성(거리10km이내) 5점, 쇼핑(면세점 및 쇼핑센터)5점, 관광(명성 및 편리성)5점, 비용(모항으로 접근비용)5점, 국제공항(24시간 운항하여 승객이 자유로운 출·입국)5점, 소스마켓 (배후시장여건)5점, 적정휴식(기항지와 기항지 사이의 거리 12시간 ~ 14시간)5점, 만점 40점으로 진행을 하였다. Cruise Network 프로그램을 운영하고 분석하기 위하여 다목적 가변비용 요인 분석틀을 활용하여 크루즈 모항이 가지는 중심성 분석 및 가변(상대)비용 요인을 알아보고 동북아시아 노선별 운항시간 및 비용 등을 활용하여 평가하고자 하였다.

#### 1) 다목적 가변비용 요인 분석틀을 위한 중심성 분석

다목적 가변비용 요인 분석틀을 위한 중심성 분석에서는 비교 대상지별 크루즈 항구 여건을 평가 분석틀에 맞추어 구성한다.

#### (1) 현황

##### 가. 제주항의 크루즈 항으로서의 여건

제주도인 경우 크루즈 접안 능력은 제주항을 기준으로 14만톤 1척이 접안이 가능하며 보조선석에 8만톤 1척 총2척 접안이 가능하다. 차후 민군 복합항이 되면 15만톤급 2척이 접안능력이 생겨 총 14만톤급 1척, 15만톤급 2척, 8만톤급 1척을 포함하여 총 3.5척 크루즈선이 접안이 가능하다. 전용 터미널은 2015년 07월에 완공예정이며, 이는 크루즈 모항선택요인에 아주 큰 중요한 요인으로 작용한다.

18) AT&T 벨 연구소의 비야네 스트롭스트롭이 1983년 발표하여 발전한 프로그래밍 언어이다. C 언어의 문법을 대부분 사용할 수 있으며, 객체 지향성이 더해진 C 언어의 확장형이라고 생각할 수도 있다. 원래 이름은 C with Classes였으나, 증가 연산자를 도입하면서 1984년에 c++로 이름이 변경되었다.

제주는 한정적인 비행노선으로 인하여 모항으로 가는 소스마켓 측면에서 비교대상지인 상하이나 요코하마와는 차별성을 가지고 접근을 해야 한다. 제주는 일단 국제공항으로서 기능은 하고 있으나 24시간 운항 공항이 아니어서 노선의 한계성을 가진다. 이는 차후 신공항이 건설되면 새로운 모항 선택요인이 될 것으로 사료된다.

그러나 제주는 지정학적인 측면에서는 동북아시아 중심시장으로 최적의 노선을 개발할 수 있는 여건을 가지고 있다. 각 기항지를 연결할 수 있는 시간적인 여건이 14시간미만으로 각 기항지를 저녁에 출발하여 아침에 기항하는 코스의 관광 상품을 구성할 수 있는 최적의 노선 설계가 가능한 지역이며 한·중·일 동북아시아 삼국이 중앙에 위치해 있어 향후 동북아시아 허브 항으로 거듭날 수 있는 여건이 충분하다. 다음 <표3-2>와 같다.

<표3-2> 제주 모항조건

구 분	내 용
전용선석	14만톤급 1척, 보조선석 8만톤1척, 해군기지 : 15만톤 2척
전용터미널 공항	공사중(2015.07월완공), 제주국제공항(24시간 운항공항아님)
국제페리	없음(비용절감 없음)
인구현황 500km	한국 : 5000만명, 규슈1323만명, <b>총6,323만명</b>
인구현황 1,000km	푸젠성:3720만명,안후이성5968만명,저장성5463만명,장 쑤성7899만명,산둥성9637만명,랴오닝성4383만명,시코쿠 412만명,츄코큐746만명,간사이2000만명,도간토4300만 명, 호쿠리쿠지방 100만명, <b>총44,628만명</b>
인구현황 1,500km	광둥성10,500만명,허난성9388,후베이성5758,장시정 4488,,산시3593,허베이7241,헤이룽장성3834,도호쿠250 만명,홋카이도547만명 <b>총45,599만명</b>

## 나. 상하이항의 여건

상하이는 전용선석이 1200m 로 10만톤급 크루즈 3척이 동시접안이 가능한 시설이며 우송커우 터미널과 연결되어 있어 모항 선택요인은 제주보다 훨씬 앞서고 있다. 또한 국제공항도 2개소가 위치해 있으며, 일본을 연결하는 국제페리도 있어 모항으로 여건은 동북아시아 최고의 평가를 받고 있다. 이는 동북아시아 시장에서 소스마켓을 전제로 하는 크루즈 선사들의 원칙을 적용하여 향후 막대한 크루즈 인원이 탑승할 것으로 예상된다. 중국 본토에 있어 동북아시아에서 일본시장과 환동해권 시장을 연결하는 것에는 한계성을 가진다. 다음 <표3-3>과 같다.

<표3-3> 상하이 모항조건

구 분	내 용
전용선석	1,200m 10만톤급 3척입항가능
전용터미널	우송커우 터미널
공항	푸둥국제공항, 홍차이국제공항
국제페리	일본, 한국 15만원
인구현황 500km	저장성:5463만명,안후이성:5968만명,장쑤성:7899만명, 제주도: 60만명 <b>총19,390만명</b>
인구현황 1,000km	푸젠성:3720만명, 후난성6596만명, 후베이성5758만명,허난성 9388만명, 산둥성9637만명, 한국4960만명, 규슈1323만명, 시코쿠200만명, 추코큐200만명, <b>총39,062만명</b>
인구현황 1,500km	랴오닝성4383,허베이성7241,산시성3593,구이저우성3469,광둥성10,500억명,시코쿠212만명, 추코큐 546만명, 간사이 2000만명, <b>총31,921만명</b>



#### 다. 요코하마항의 여건

요코하마항은 전용선석이 4개소 위치해 있으며, 10톤급 크루즈가 동시에 4척이 접안이 가능한 구조로 되어 있다 이는 20년 전부터 일본이 크루즈 활성화 정책으로 인하여 동경과 가까운 요코하마항에 크루즈 접안 능력을 키운데 있다. 그리고 자국선사를 육성하여 크루즈 활성화에 노력하고 있다. 요코하마항은 국제페리도 연결되어 있어 한국과 중국을 연결하는 여객선도 운항하고 있다. 국제공항으로는 하네다와 나리타에서 24시간 고객을 유치할 수 있는 구조로 되어 있으며, 동경과 인접하여 있어 소스마켓시장도 확보한 것으로 판단하고 있다. 이는 다음 <표3-4>와 같다.

<표3-4> 요코하마 모항조건

구 분	내 용
전용선석	4척 접안 가능
전용터미널	오산바시 터미널
공항	하네다국제공항, 나리타 국제공항
국제페리	한국, 중국 15만원선
인구현황 500km	간사이2천만명, 도간토4300만명, 호쿠리쿠지방 100만명, <b>총6400만명</b>
인구현황 1,000km	,도호쿠250만명, 홋카이도547만명 ,시코쿠412만명,츄코큐746만명 <b>총1955만명</b>
인구현황 1,500km	<b>한국 및 중국북부(랴오닝성,지린)를 포함 5000만명</b>

## 2) 다목적 가변(상대)비용 요인 분석틀

다목적 가변비용 요인 분석 모형을 구축해서 요인의 변화에 따른 네트워크에서 제주도의 모항지로서 가능성을 평가한다.

### (1) 모항결정의 변수

이는 모항으로 접근 비용이 작으면 유리한 변수이며 거리는 각 노드간에 12시간에서 14시간으로 적합한 운항노선인지 보는 것이다. 이는 다음 <표3-5>와 같다.

<표3-5> 모항결정 변수

모항결정의 중요 변수	적용 기준
비 용	1) 모항으로의 접근 비용(작을수록 유리) 2) 노선의 총 여행비용(작을수록 유리)
거 리	1) 노드간 12시간- 14시간 기준에 적합한지의 여부(상대적으로 너무 작거나 너무 크거나하지 않고 12-14시간의 범위에 들어오면 바람직)

### (2) 가변비용 변수

각 기항지에 24시간 운영하는 국제공항 유·무와 국제여객선 유·무 그리고 가장 중요한 다른 기항지 대비 선석규모가 우위에 있는가를 변수로 사용한다. 이는 다음<표3-6>과 같다.

<표3-6> 가변비용 변수

가변비용 변수	적용 기준
24시간 공항	1) 완성 2) 없을 때의 상황
국제선 페리	1) 완성 2) 없을 때의 상황
선석	1) 다른 모항기준 대비 우위 2) 다른 모항기준 대비 열위

### 3) 동북아 크루즈 노선의 대표적 네트워크 유형 분류

※ 평균운항 속도 18knot ~ 20knot = (33.3km - 37km) (1knot = 1.85km)

#### (1) A(상해모항)와 A-1(제주모항) 네트워크 유형

##### 가. 네트워크 유형 : 상해를 모항으로 했을 때

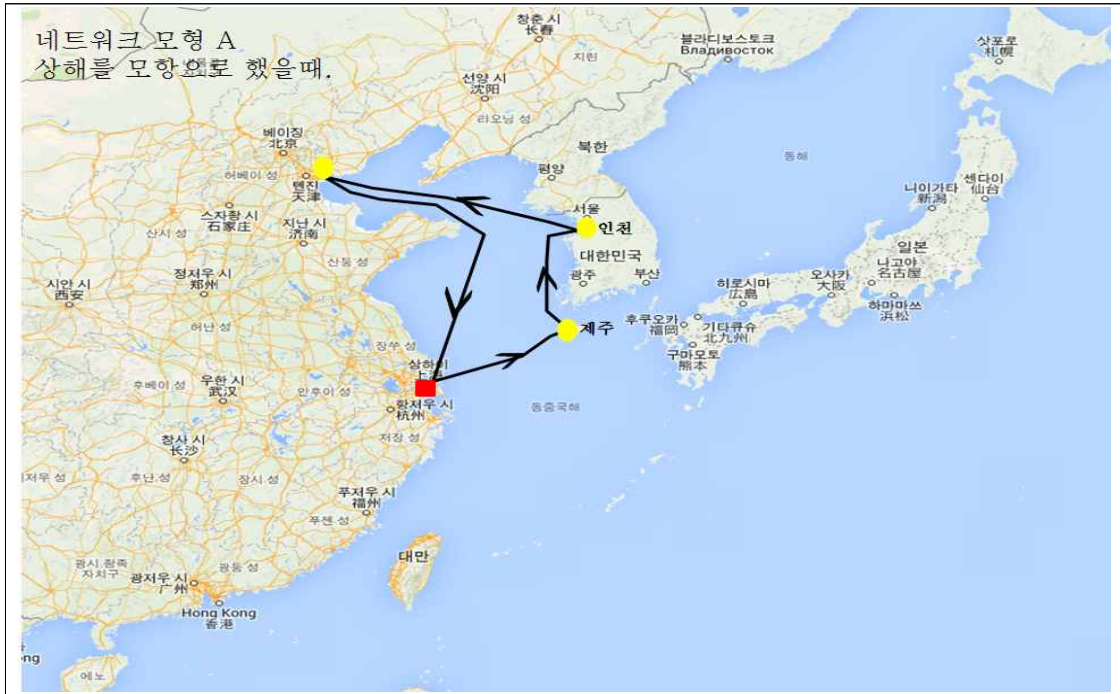
A 네트워크 유형은 상해를 모항으로 하는 것을 전제로한 중국과 제주를 연결하는 네트워크이다. 중국 상해에서 출발하여 제주를 거쳐 인천과 텐진 상해로 돌아가는 노선이다.

A 네트워크 유형의 노선 경유지  
상해 - 제주 - 인천 - 텐진 - 상해 노선

○ 경로 : 상해 - 제주 - 인천 - 텐진 - 상해

상해모항	상해-제주	제주-인천	인천-텐진	텐진-상해
시간	14.5~16.2시간	13.5~15시간	22.4~24.9시간	36.5~40.1시간
거리	540km	500km	830km	1,352km
모항으로의 접근비용	중국내 육로 기차 10만원 항공기 국내 500km: 10만원, 1,000km : 20만원, 1,500km : 30만원 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원			

○ 운항노선



나. A-1 네트워크 유형 : 제주를 모항으로 했을 때

A-1 네트워크 유형은 제주를 모항으로 하는 것을 전제로한 중국과 제주를 연결하는 네트워크이다. 제주에서 출발해서 상해, 텐진을 거쳐 인천을 경유하고 제주로 돌아오는 노선이다.

□ A-1 네트워크 유형의 노선 경유지  
제주 - 상해 - 텐진 - 인천 - 제주

○ 경로 : 제주 - 상해 - 텐진 - 인천 - 제주

제주모항	제주-상해	상해-텐진	텐진-인천	인천-제주
시간	14.5~16.2시간	36.5~40.1시간	22.4~24.9시간	13.5~15시간
거리	540km	1,352km	830km	500km
제주모항으로의 접근비용	비행장24시간 운항이전 외국이용객 제주공항 접근시 국내선: 10만원, (경유 비용) 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원			
	비행장 24시간 운항 가능 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원			

○ 운항노선



(2) B(상해모항)과 B-1(제주모항) 네트워크 유형

가. 상해를 모항으로 했을 때

B네트워크 유형은 상해를 출발해서 제주를 거쳐 일본과 연결하는 노선의 유형이다. 상해에서 출발하고 제주를 거쳐 바로 일본으로 건너갔다가 다시 상해로 돌아가는 유형이다.

B네트워크 유형의 노선 경유지  
 상해 - 제주 - 후쿠오카 - 가고시마 - 오사카 - 상해

○ 경로 : 상해 - 제주 - 후쿠오카 - 가고시마 - 오사카 - 상해

상해모항	상해-제주	제주-후쿠오카	후쿠오카-가고시마	가고시마-오사카	오사카-상해
시간	14.5~16.2	9.0 ~ 10.0	12.3~13.7	20~22.3	40.5~45.1
거리	540km	335km	458km	743km	1,502km
상해모항접근비용	중국내 육로 기차 10만원 항공기 국내 500km: 10만원, 1,000km : 20만원, 1,500km : 30만원 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원				

○ 운항노선



나. 제주를 모항으로 했을 때

B-1 네트워크 유형은 제주를 모항으로 하여 출발하고 일본으로 갔다가 상해를 경유해서 다시 제주로 돌아오는 노선이다.

□ B-1네트워크 유형의 노선 경유지

제주 - 후쿠오카 - 가고시마 - 오사카 - 상해 - 제주

○ 경로 : 제주 - 후쿠오카 - 가고시마 - 오사카 - 상해 - 제주

제주모항	제주-후쿠오카	후쿠오카-가고시마	가고시마-오사카	오사카-상해	상해-제주
시간	9.0 ~ 10.0	12.3~13.7	20~22.3	40.5~45.1	14.5~16.2
거리	335km	458km	743km	1,502km	540km
제주모항 접근비용	비행장24시간 운항이전 외국이용객 제주공항 접근시 국내선: 10만원, (경유 비용) 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원				
	비행장 24시간 운항 가능 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원				

○ 운항노선





(3) C(요코하마 모항)과 C-1(제주 모항) 네트워크 유형

가. 요코하마를 모항으로 했을 때

C네트워크 유형은 일본 요코하마를 모항으로 하여 일본을 경유하고 제주로 왔다가 다시 일본으로 돌아가는 노선이다. 이 크루즈노선은 중국을 경유하지 않는 것을 특징으로 한다.

□ C네트워크 유형의 노선 경유지  
 요코하마-고베(오사카)-나가사키-후쿠오카-부산-제주-요코하마

○ 경로 : 요코하마-고베(오사카)-나가사키-후쿠오카-부산-제주-요코하마

요코하마 모항	요코하마-오사카	오사카-나가사키	나가사키-후쿠오카	후쿠오카-부산	부산-제주	제주-요코하마
시간	23.8~26.4	23.4~26	6.4~7.1	6.8~7.5	8.1~9.0	33.5~37.2
거리	882km	866km	238km	252km	302km	1240km
요코하마 모항 접근 비용	국내항공기 500km 10만원, 1000km 20만원 신간선 열차 10만원 국제선 500km 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원					

○ 운항노선



나. 제주를 모항으로 했을 때

C-1네트워크 유형은 제주를 모항으로 하여 일본을 대상으로 하는 크루즈 노선이다. 제주를 모항으로 하여 부산을 경유하고 일본지역을 여행하는 코스이다. 중국관광객이 제주에 와서 우리나라와 일본지역을 크루즈로 여행하는 상품의 유형이다.

□ C-1네트워크 유형의 노선 경유지  
제주-부산-후쿠오카-나가사키-오사카-요코하마- 제주

○ 경로 : 제주-부산-후쿠오카-나가사키-오사카-요코하마-제주

제주 모항	제주- 부산	부산- 후쿠오카	후쿠오카- 나가사키	나가사키 -오사카	오사카- 요코하마	요코하마- 제주
시간	8.1~9.0	6.8~7.5	6.4~7.1	23.4~26	23.8~26.4	33.5~37.2
거리	302km	252km	238km	866km	882km	1240km
제주 모항 접근 비용	비행장24시간 운항이전 외국이용객 제주공항 접근시 국내선: 10만원, (경유 비용) 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원					
	비행장 24시간 운항 가능 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원					

○ 운항노선



(4) D(요코하마 모항)과 D-1(제주모항) 네트워크 유형

가. 요코하마를 모항으로 했을 때

D네트워크 유형은 요코하마를 모항으로 하여 부산과 제주를 거쳐 중국을 여행하고 다시 일본으로 돌아가는 유형이다. 이 노선은 일본관광객들을 대상으로 하는 노선이라 할 수 있다.

D네트워크 유형의 노선 경유지  
요코하마-후쿠오카-부산-제주-상해-오키나와-요코하마

○ 경로 : 요코하마-후쿠오카-부산-제주-상해-오키나와-요코하마

요코하마 모항	요코하마- 후쿠오카	후쿠오카- 부산	부산- 제주	제주- 상해	상해- 오카나와	오키나와 - 요코하마
시간	40.2~44.6	6.8~7.5	8.1~9.0	14.5~16.2	21.8~24.2	42~46.6
거리	1488km	252km	302km	540km	807km	1555km
요코하마 모항접근 비용	신간센열차 10만원 항공기 국내선500km 10만원, 1000km 20만원, 1,500km 30만원					

○ 운항노선



나. 제주를 모항으로 했을 때

D-1 네트워크 유형은 제주를 모항으로 하여 상해로 갔다가 다시 일본을 구경하고 제주로 돌아오는 노선이다. 이 노선 또한 일본관광객을 주 대상으로 하는 노선이지만 중국관광객들도 포함할 수 있는 노선이다. 제주로 모항을 했을 때의 장점이기도 하다.

□ D네트워크 유형의 노선 경유지  
제주-상해-오키나와-요코하마-후쿠오카-부산-제주

○ 경로 : 제주-상해-오키나와-요코하마-후쿠오카-부산-제주

제주 모항	제주- 상해	상해- 오키나와	오키나와- 요코하마	요코하마- 후쿠오카	후쿠오카- 부산	부산- 제주
시간	14.5~16.2	21.8~24.2	42~46.6	40.2~44.6	6.8~7.5	8.1~9.0
거리	540km	807km	1555km	1488km	252km	302km
제주 모항 접근 비용	비행장24시간 운항이전 외국이용객 제주공항 접근시 국내선: 10만원, (경유 비용) 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원					
	비행장 24시간 운항 가능 국제 항공기 500km : 30만원, 1,000km : 45만원, 1,500km : 60만원					

○ 운항노선



이 분석들을 기초로 하여 현재 중국 상하이를 모항으로 하는 크루즈 노선과 일본 요코하마를 모항으로 하는 노선을 대상으로 각 구간에 대한 시간과 요인을 평가하여 점수화 하였다. 그리고 마지막으로 제주도를 가상 크루즈 모항으로 했을 때 각 요인을 평가하여 점수화 하여 각 항구에 대한 비교를 실시하였다.

이는 일반적인 선사가 모항을 선정하는 최소의 기준을 가지고 제주가 모항일 때를 가정하여 첫 번째는 현재의 상황에서의 점수를 산출하였다. 두 번째는 민군복합항에 선석공사가 완료 되었을 때, 세 번째는 선석+국제공항이 (24시간 신공항) 이 때는 제주는 경유비용이 사라진다. 네 번째는 선석+국제공항+소스마켓이 되었을 때를 가정하여 Cruise Network 프로그램으로 값을 산출 하였다.<sup>19)</sup>

---

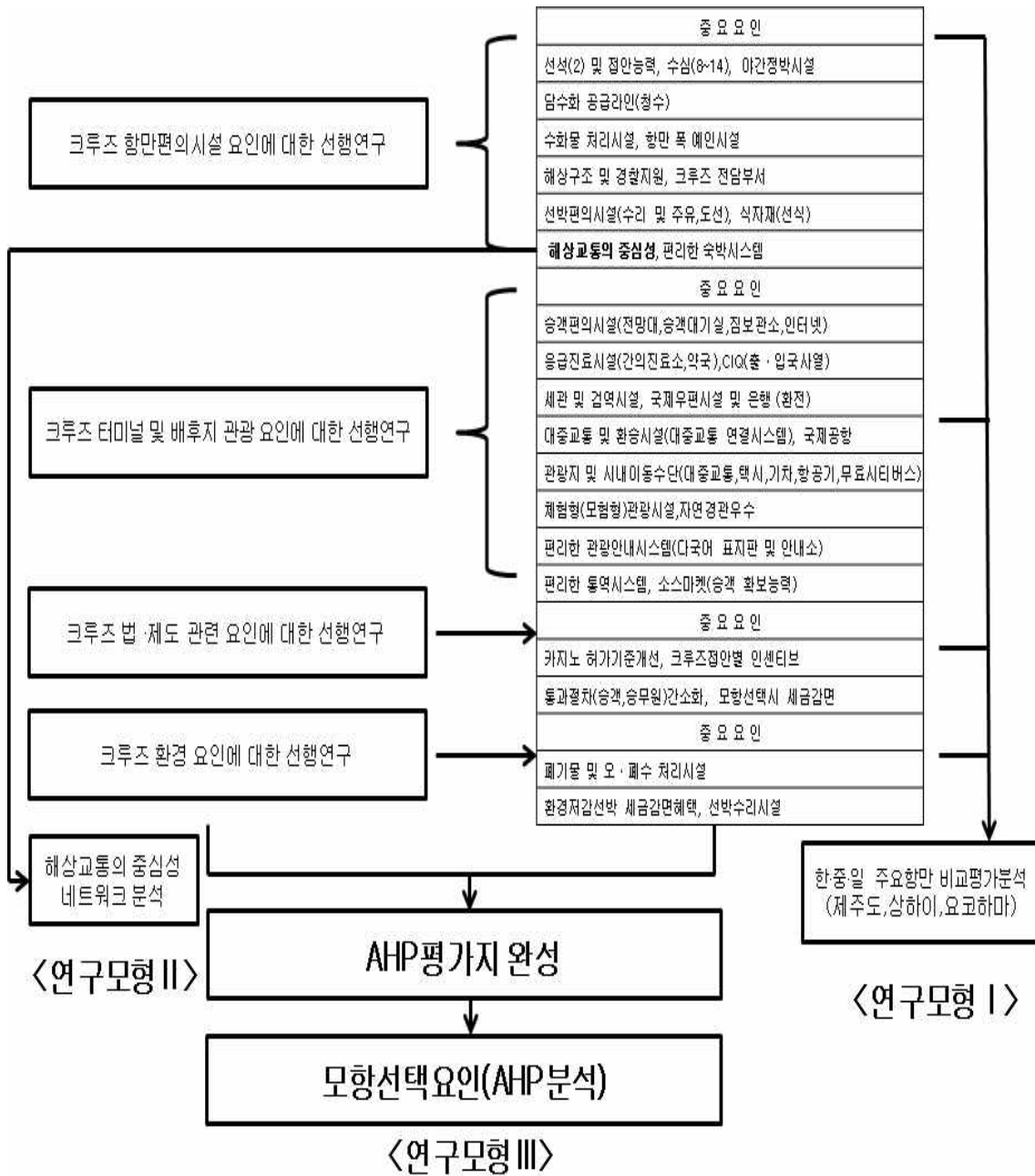
19) 이번 평가에서는 국제 페리는 평가기준에서 제외하였다. 이는 항공노선이 다양화 되어 있어 국제페리를 타고 접근하는 크루즈 관광객은 없기 때문이다.

## 제2절 연구모형(분석틀)의 설정

크루즈 모항의 선택요인에 대한 내용은 선행연구에서도 확인되는 것처럼 항만편의시설 및 배후지 요인 관련 선행연구에서는 크루즈 접안에 필요한 시설 및 항만시설을 갖추는 것이 중요하게 보고 있었다. 크루즈 터미널 요인 관련 선행연구는 크루즈를 탑승한 승객이 편의시설 및 CIQ(출·입국)시설 등이 중요한 요인으로 보고 있었다. 법·제도관련 요인 선행연구에서 크루즈 선사가 모항을 선택하기 위한 세금감면 요소들이 중요한 요인으로 보고 있었다. 환경과 관련한 요인으로는 쓰레기처리 시설 및 환경 점검을 중요한 요인으로 보고 있었다.

크루즈 모항으로 선택되기 위해서는 법·제도 개선부터 시작하여 항구주변 친수 공간 정비, 관광지 개발 등 사회 전반적인 개선이 필요하다. 크루즈 관광객은 다른 관광객과 차별화된 특성을 가지고 있다. 전체의 관광객이 60%이상이 재방문 고객으로 크루즈에 대한 충성도가 높다. 이는 크루즈가 가지는 특수성이기도 하다. 탑승하는 순간부터 관광이 시작되는 것이다. 운송이 개념을 가지고 있으나, 호텔 및 리조트에서 즐길 수 있는 놀이에 개념도 내포하고 있는 크루즈 모항으로 선택되기 위하여 신중하게 정책을 수립할 필요가 있다. 본 연구의 연구모형 다음 <그림3-2>와 같다.





<그림3-2> 연구모형

### 제3절 조사범위와 대상 및 분석절차

본 연구는 2014년 08월 ~ 12월 한국관광공사에서 작성한 크루즈입항 자료를 토대로 네트워크 분석을 통하여 제주도가 동북아시아 크루즈 모항으로서 가능성 있는지를 알아보기 위하여 연구를 진행하였다.

또한 학계 및 관련단체, 기관의 전문가 집단을 대상으로 심층 면접조사를 통하여 크루즈 모항으로 필요한 요인을 찾아내었다. 전문가 집단을 만나 심층 면접을 하기 위해 크루즈 관련도서 및 연구자료, CLIA자료, CCYIA자료, 일본국토교통성자료를 통하여 크루즈 법적 제도적 문제, 크루즈 편의시설, 항만시설, 유관시설, 편의시설, 비행만 시설 및 기타시설, 배후지 관광지 등을 종합적으로 확인하여 각 요인별로 범주화 하였다.

크루즈 모항으로 가는 중요한 요인인 50개의 항목을 범주화 하여 1차, 2차 전문가 면담조사를 실시하여 첫째로는 크루즈 정박 및 터미널에 대한 견해와 크루즈의 해양입지의 중요성, 국제공항을 통한 접근성 등을 크루즈 접근성으로 높이기 위한 방법들을 알아보았다. 둘째로는 크루즈가 입항하였을 때 편의시설 및 배후시설에 관한 중요한 요인들을 도출하였다.

이를 통하여 상위 7개요인 및 하위 72개 중요한 항목을 도출하고, 여기에서 다시 36개의 항목으로 범주화 하여 크루즈 관련 학자, 크루즈 관련단체, 관련공무원, 크루즈 글로벌 선사들을 대상으로 AHP분석을 통하여 전문가들이 중요하게 생각하는 요인들의 우선순위를 조사함으로써 모항이 가지는 요소들이 어떤 것들이 있는지 알 수 있을 것이다.

그리고 크루즈 전문가를 선정하기 위하여 크루즈 관련 연구실적 및 소속단체의 위치 및 전문성을 기준으로 선정으로 하였다. 1차 전문가 조사에서는 크루즈 관련 학자 와 크루즈관련 단체 전문가 2명으로 대상으로 2014년 09월에 심층면접을 실시하였다. 2차 전문가 조사는 2014년 12월에 관련 공무원 3명과 관련학자 3명, 관련단체 1명을 대상으로 심층면접을 실시하여 최종 크루즈 모항으로서 갖추어야 할 최종 요인을 도출하였다.

그리고 크루즈에 전문성이 통용될 수 있는 범주를 파악하여 <표3-7>에서 보는 바와 같이 학계5명, 공무원 4명, 관련단체 3명 크루즈 선사3명을 대상으로 전문가 설문조사 (AHP)를 실시하였다.

<표3-7> 조사대상

구분	조사	분야	조사대상
2014년09월	1차심층 면접조사	크루즈 관련단체 및 학계	2명
2014년12월	2차심층 면접조사	관련단체, 공무원, 학계	7명
2015년 04월	AHP 전문가조사	관련단체, 학계, 공무원, 크루즈 선사	15명

## 1. 제주도 · 상하이 · 요코하마 비교대상지역 현황

본 연구는 한·중·일 크루즈 기항지 중에서 각 나라를 대표할 수 있는 기항지를 평가해보는 것이다. 이에 우리나라의 제주도와 중국의 상하이, 일본의 요코하마를 대상으로 크루즈 운항 여건 및 현황을 비교분석하였다. 이를 토대로 제주도가 향후 동북아시아 크루즈 허브 항으로 발전할 수 있는 조건들을 알아보는 것이다. 이에 따라 비교대상지의 각 현황은 다음과 같다.

### 1) 제주도 현황분석

제주도는 아시아 최고의 기항지 중 하나이다. 한·중·일 노선이 확대됨에 따라 상하이를 모항으로 출발하는 노선은 제주를 기항하여 일본과 중국으로 돌아가는 코스를 선택하고 있다. 이에 제주도의 현황을 살펴보면 다음 아래와 같다

제주는 2012년 08월 24일 크루즈 관광의 수용태세를 획기적으로 개선키 위한 6

대 중점과제 계획을 수립하고 본격 추진에 나서기로 했다. 이는 제주도 해양담당부서 및 제주시 시장 활성화구역 상인회와 협의를 걸쳐 확정하였다. 우선 크루즈 관광객을 맞이하기 위한 관광안내관, 포토존, 환영아치, 지역특산물, 전통시장 홍보·판매 부스를 설치하여 관광객의 소비욕구를 충족시키고자 하였다(제주도정뉴스, 2012.).

그리고 제주도와 코스타 크루즈 및 롯데관광개발은 2012년11월23일 제주도청에서 3자간 협약을 통하여 제주지역에 우수한 인재를 고용하고 제주에서 생산한 농축산물 및 삼다수 등을 구매하기로 하였다. 이에 제주도는 코스타 크루즈에 선석 우선배정 및 행정적인 지원을 하기로 하였다.

2012년 12월에는 제주국제 크루즈 협의회를, 2013년 10월에는 아시아 크루즈 관광 발전을 위해 제1회 제주국제크루즈포럼을 개최하여 크루즈 산업에 대한 다국적인 논의의 장을 조성하고 국내·외 기항지 홍보의 장을 마련하였다.

2014년 01월에 싱가포르에 있는 아시아 크루즈 터미널 협회(ACTA)사무국에 회원 가입을 신청한 결과 04월 23일 정식회원으로 가입되었다. 이 단체는 아시아 크루즈 관련 국제행사 공동으로 참여하고 크루즈 터미널 전문 인력을 훈련 교환 프로그램을 운영한다. 그리고 주요자료를 공유하고 기항지를 홍보하고 아시아 터미널 간 상호협력 및 공동의 발전 방안을 논의하기 위해 설립된 단체이다(제주일보, 2014).

동년 08.27일에는 제2회 제주국제크루즈포럼을 개최하였고 아시아 크루즈 네트워크 발족 및 연차회의를 실시하였다. 이 회의에서 아시아 크루즈 터미널 협회 정기회의 등을 개최하고, 최신 크루즈 사업 트렌드 및 정책 동향을 교환하였다. 또한 제주는 아시아 네트워크 의장국의 지위를 부여받아 최초로 국제 조직의 본부를 제주에 두는 성과를 거두었다. 여기에는 아시아 8개 국가 및 48개 기관이 가입되어 있다(제주의 소리,2014). 이는 다음 <표3-8>과 같다.

<표3-8> 제주도 크루즈 활성화 정책

구분	주요내용
수용태세 강화계획 (2012.08)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 크루즈 관광에 특화된 관광프로그램의 개발</li> <li>- 쇼핑환경의 개선 및 쇼핑장소의 확대(동문시장 등 시장 활성화 구역 인접 상권과의 연계 등)</li> <li>- 개별관광객에 대한 각종 정보(관광, 쇼핑, 교통 등)제공</li> <li>- 공공교통수단의 강화</li> <li>- 환영이벤트의 다양화 및 질적 향상</li> <li>- 제주 청정 농축산물 등의 크루즈선식 공급 추진</li> </ul>
코스타 크루즈와 업무협약체결 (2012.11)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 제주기항 크루즈 관광 활성화를 위해 제주특별자치도, 코스타 크루즈, 롯데관광, 3자간 업무협약체결</li> <li>- 크루즈선석배정 등 행정적인 지원</li> <li>- 코스타 크루즈와 롯데관광개발은 제주에 기항하는 크루즈 선에 제주산 농축산물·삼다수를 구매하고 지역인재 고용방안 모색</li> </ul>
협의회 구성 (2012.12)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 제주특별자치도 제주국제크루즈협의회를 2012년12월에 구성</li> </ul>
제1회 제주국제크루즈 포럼개최 (2013.10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 아시아 크루즈관광 발전을 위해 다국적인 논의의 장을 조성하고 국내·외 기항지 홍보</li> </ul>
아시아크루즈 터미널협회 가입 (2014.04)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 아시아크루즈터미널 회원가입 중국 상해, 일본 고베·사카이·카나자와, 대만이 지룽, 말레이시아 켈랑, 싱가포르, 필리핀 수빅 등 아시아 6개국 8개 지역 크루즈터미널 항만관리국 가입</li> </ul>
제2회 제주국제크루즈 포럼 (2014.08)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 아시아 크루즈 네트워크 발족 및 연차회의, 아시아 크루즈 터미널 협회 정기회의 등 최신 크루즈 사업 트렌드 및 정책 동향을 교환하고 아시아 네트워크 의장국의 지위를 부여받아 제주 최초로 국제 조직의 본부를 제주에 두는 성과를 거둬. 또한 여기에는 아시아 8개 국가 및 48개 기관이 가입되어 있다.</li> </ul>

자료: 『제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안』(2014:37)을 토대로 신문자료 종합하여 재작성.

제주도청 내부 자료에 의하면 2004년 입항실적은 2회에 753명이 관광객이 방문하였고, 2005년에는 6회 기항으로 3,205명의 관광객이 제주를 방문하였다. 2006년에는 크루즈 선박이 23회 기항을 하고 11,265명의 관광객이 방문하였다.

2007년에는 크루즈 선박이 24회 기항으로 하였고, 관광객은 17,265명이 방문하였다. 2008년에는 크루즈선박은 39회 입항 하였고, 관광객은 30,523명이 방문하였다. 2009년에는 크루즈 선박이 37회 입항에 38,147명으로 늘어났다. 2010년에는 크루즈가 49회 입항 하고 관광객은 55,243명이 방문하였다. 그리고 2011년에는 69회 크루즈선이 입항하여 64,995명이 관광객이 방문하였고, 2012년에는 크루즈 선은 80회 입항하여 140,670명이 방문하였다.

2013년에는 중국 기업의 인센티브관광을 실시하여 제주에 기항하는 크루즈는 전년 대비 100회 이상 증가한 184회에 386,139명이 방문하였으며, 2014년에는 242회에 590,400명이 제주를 방문하여 매년 가파른 성장세를 거듭하고 있다. 그리고 해양수산부에서 조사한 자료에 의하면 2015년에는 한국을 찾을 크루즈 선박은 629회에 1,139,847명이 방문할 예정이며 제주도는 346회 기항에 601,577명의 관광객이 제주를 찾을 것으로 예상하고 있다(해양수산부, 2015:2). 이는 다음 <표 3-9>와 같다.

<표3-9> 제주도에 입항 연도별 크루즈 현황

구분	입항선박	입항실적(회)	관광객(명)
2004	2	2	753
2005	5	6	3,205
2006	4	23	11,265
2007	6	24	17,285
2008	7	39	30,523
2009	9	37	38,147
2010	9	49	55,243
2011	8	69	64,995
2012	15	80	140,670
2013	13	184	386,139
2014	16	242	590,400

자료 : 제주특별자치도 해양산업과 내부자료, 2015.

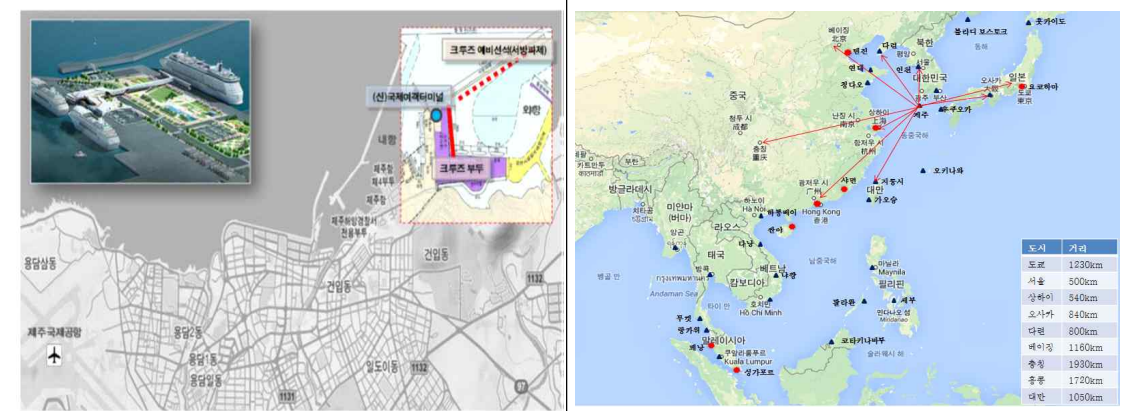
제주도는 크루즈 기항 율을 높이기 위해 크루즈 인프라 확보에 박차를 가하고 있다. 크루즈 전용선석을 만들어 14만 톤급 크루즈 접안이 가능해졌다. 그리고 2013년 07월 02일에는 제주외항에 4만7천 톤급 중국 국적 크루즈선인 헤나호가 성공

적으로 접안하면서 크루즈선박 2대가 동시에 접안할 수 있는 시대를 열었다. 이와 더불어 강정 민군복합항이 완성되면 15만 톤급 크루즈 2척이 더 접안 할 수 있어 명실상부 동북아시아 크루즈 허브 항으로 거듭날 것이다.

이에 따라 제주가 가지는 지리적인 위치 및 세계자연유산인 제주를 객관적으로 평가해볼 필요가 있다. 제주를 대상으로 평가를 진행한 결과 동북아 최대 크루즈 기항지로 제주를 기점으로 상하이는 540km, 요코하마는 1240km 떨어져 있으며, 지정학적으로 동북아시아 한·중·일 중심에 위치해 있다. 제주항 크루즈 선석 수심은 12m이고 올해 완공예정인 크루즈 터미널 규모는 9,885㎡이다. 제주국제공항과의 거리는 10km, 도심과의 인접거리는 4km로 크루즈가 정박하여 움직이는 최적의 교통여건을 갖추고 있다. 이는 다음 <표3-10>와 같이 나타나고 있다.

<표3-10> 제주항 크루즈 전용부두 현황

항 목	기항지 입지분석
위 치	대한민국 제주도
수 심	12m
선 석 규 모	14만 톤 1척 접안가능, 8만 톤1척
터 미 널 면 적	9,885㎡(공사중)
국 제 공 항 거 리 및 요 금 (한정노선 및 착륙시간제한)	10km (택시7천원, 버스1200원)
도심 연결교통편	택시 및 버스 (택시기본요금, 버스1200원)
도심과 인접거리	4km(전통시장 걸어서5분)
주요호텔	라마다 호텔의 10개
인접관광지	한림공원 외 7종
연결도로	임항로 및 동문로
항 구	주요도시와의 거리



자료: 세계크루즈 터미널 현황, htl.gwangju.ac.

## 2) 상하이 우송커우 터미널 현황분석

중국의 최대 경제 무역의 중심지인 상하이는 인구 1,435만 명의 도시이며, 로알 캐리비언 라인의 퀴텀호, 코스타 크루즈 라인이 세레나호, 프린세스 사파이어호가 모항으로 선택한 동북아시아 최대의 크루즈 모항이다(Zinan Lin, 2014:12).

상하이는 중국 국가차원에 중장기 전략으로 상하이를 국제항운 중심의 도시로 육성하기 위하여 중앙정부 및 지방정부의 지속적인 관심과 크루즈 산업 정책 지원에 따라 전폭적인 지원을 하고 있다. 첫 번째는 상하이 국제 항운중심건설 『11.5』 기간 동안 크루즈 산업은 지속적인 성장으로 거듭하였다. 2010년에는 108회의 크루즈가 정박(모항60회, 기항48회)여객인원 266,865명(모항170,240명, 기항항 96,625명)의 관광객이 방문하였다.

두 번째는 「12.5」기간 상하이 국제항운 중심건설, 항운서비스업 발전 강조에서 2020년까지 글로벌 항운자원 배치 능력을 갖춘 국제항운 중심 기반 구축을 종합목표로 하고 있으며 7대 발전목표를 명시하였다. 이중에 크루즈 산업은 상하이를 모항으로 하는 국제 선사 및 국내 선사 크루즈선 5-8척이 될 것이며, 상하이를 방문하는 크루즈 선박 척수 및 여객 인원은 각 500척과 450만 명 될 것이다. 제9회 중국 크루즈EXPO에서 해외 전문가들은 2021년에는 세계시장에서 아시아 크루즈 관광산업은 38% 규모가 될 것이라고 하고 있다(신승광, 2014:1-4).

또한 12.5기간 동안 상하이 지방정부는 장강 중·하류개발, 중국연해 크루즈시장 개발, 상하이 현지 크루즈 기업 1-2개 육성과 크루즈 전문 여행사를 육성을 할 것으로 지시하였다. 이어서 여객 출입국 서비스 능력 및 효율을 제고하기 위하여 상하이 국제여객선센터와 우송커우 터미널을 중심으로 경쟁력 있는 모항을 건설하기로 하였다(김세원,김은수 2012:1-6).

상하이 바오산의 우송커우 국제 크루즈 항은 지난 2011년 완공되어 정식운영에 돌입했다. 이 국제 크루즈 항은 바오산구 정부와 상하이 창장 크루즈 공사가 공동으로 12억6000만 위안(2천210억원)을 출자해 건설했다. 상하이시 정부 관계자에 따르면 바오산구 정부는 올해 “중국 크루즈 관광발전 실험구”와 상하이 국제 크루즈 산업 발원 종합개혁 시범구를 조성해 크루즈 항구 서비스, 해양관광, 문화레저, 쇼핑센터, 5성급 호텔 등 크루즈관광과 관련 파생산업을 육성할 계획이다(조운



선,2013:1-3).

CCYIA<sup>20)</sup>에서 발표한 상하이항 크루즈선 연도별 정박을 살펴보면 2008년에는 23회 입항하였고 2009년에는 33회를 입항했다. 2010년에는 전년대비 2배정도 성장한 61회 입항하였고, 2011년에는 75회를 입항하였다. 2012년에는 81회 입항하였으며, 중국 기업의 인센티브관광을 크루즈로 시작하면서 2013년에는 169회로 성장하고 2012년에는 243회로 성장을 거듭하고 있다(신정은,2014:1). 이는 다음 <표3-11>과 같이 나타낼 수 있다.

<표3-11> 상하이 항 크루즈 선박 증가 추이

구분	크루즈 입항 현황
2008	23
2009	33
2010	61
2011	75
2012	81
2013	169
2014	243(크루즈 관광객 57만명)

자료 : 『중국 크루즈 시장 급성장 승객 100만 명 시대 눈앞』, 이데일리 기사를 토대로 재작성.

또한 관광객의 편의 증대를 위해 상하이 정부는 2014년 04월 22일 세관, 자유무역구 감독관리 서비스 혁신 14항 발효 하여 상하이 외고교보세구 밖에 위치한 “선란상두”에서는 이미 보세 전시교역을 진행하고 있다. 기업과 소비자들은 자유무역구내에 들어갈 필요 없이 110여개의 수입 브랜드 상품들을 시내보다 30% 저렴한 가격으로 구매할 수 있다. 이런 편의와 혜택은 “보세전시교역” 제도의 확대에서 기인한다. “선란상두” 왕하이송 책임에 따르면, 기업은 세금을 사전에 납부할 필요 없고, 실질적인 교역이 발생한 후 정기적으로 세관에서 모아서 납부하기 때문에 자금유동성을 확보할 수 있다. 원가 역시 감소함에 따라 소비자 가격도 자연적

20) CCYIA(China Cruise & Yacht Industry Association) 2006년에 설립된 중국요트산업협회 중국 구가발전 개혁위원회 산하기관으로 관련기업 및 관련단체로 구성되었다.

으로 하락하게 된다(중국연구센터, 2014).

상하이에는 중국 경제, 문화, 예술의 수도 이면 중국 최첨단의 도시이다. 일찍부터 서양 문물을 받아들인 흔적이 곳곳에 남아 있어 동양에 유럽이라 불리는 곳이며 복합 쇼핑단지 및 박물관 등 중국 특유의 남방문화를 즐길 수 있는 곳이다.

상하이 우송커우 항의 수심은 9m~13m로 확인되며, 선석은 10만 톤 1개소와 20만톤 1개소로 되어있다. 또한 크루즈 터미널 면적은 편의시설을 포함하여 50,000 m<sup>2</sup>로 되어 있으며, 푸둥국제공항과 거리는 50km 도심과의 거리는 23km로 되어 있다. 이는 다음 <표3-12>와 같다.

<표3-12> 상하이 크루즈 전용부두 현황

항 목	기항지 입지분석
위 치	중국 상하이 대륙
수 심	9m~13m
선 석 규 모	10만 톤 1석, 20만 톤 1석
터 미 널 면 적	50,000m <sup>2</sup>
국 제 공 항 거 리 및 요 금	푸둥50km, 홍차이36km (택시 : 180위안, 140위안)
도심 연결교통편	지하철3호선(6km당 3위안), 택시
도심과 인접거리	(인만광장) 24km
주요호텔	양쯔 부티크 호텔 외15개 호텔
인접관광지	와이탄·예원 외 7곳
연결도로	Baoyany로드,S322,G1502
항 구	주요도시와의 거리



자료: 터미널 전경사진 <http://www.mccchina.com>

### 3) 일본 요코하마 오산바시 터미널 현황분석

일본의 크루즈 모항인 요코하마 항은 1859년에 개장을 한 일본 최고의 무역항이자 국제 크루즈 항이기도 하다. 도쿄에서는 30km 떨어진 가나가와 현에 속해 있다. 요코하마의 시민소득은 일본에서 제2위이며, 총생산은 도쿄, 오사카 다음으로 많다. 요코하마는 일본 최초의 서양식 호텔 및 레스토랑이 있었으며, 사회 기간시설이 균형 있게 갖추어진 국제도시이다.

도시접근 및 해상에서 접근능력이 우수하고 인프라가 잘 갖추어진 요코하마 시는 국제교류와 고도정보사회의 거점으로서 자연과 역사를 살린 도시를 구현하고자 대규모 프로젝트를 기획하게 되었다.

그래서 세계로 열린 인간성 풍부한 도시를 건설하기 위한 목표로 ‘요코하마21 세계화’를 구상하게 되었고, 이를 실천하기 위해 미나토미라이21사업을 중점적으로 추진하였다. 미나토미라이21은 도쿄의 시가지와 하네다공항, 나리타공항 등을 연결될 수 있는 광역교통망을 정비하고 요코하마를 전체적으로 개발하는데 목적으로 하였다.

미나토미라이21은 요코하마의 자립성을 강화, 항만 기능의 질적 전환을 통하여 국제교류기능 및 항만관련 중추기능 등 새로운 세대의 항만으로서 질적인 변화를 도모하는 것에 있다. 또한 수변공간을 정비하고 녹지를 조성하여 시민 및 관광객 편의증대를 도모하는 것이다(일본 요코하마, <https://www.gg.go.kr>, :1-5).

오산바시 크루즈 터미널에 접안한 크루즈 선을 살펴보면 2000년에 56회를 접안하였다. 그리고 2001년에는 53회 입항으로 소폭 감소를 보였으나, 2002년에는 75회 전년대비 22회 증가폭을 보이고 있다. 그리고 2003년에는 91회 입항으로 지속적인 성장세를 보이고 있다. 2004년에는 114번 크루즈가 입항하여 명실상부 일본 최고의 기항 항으로 성장하였으며, 2005년 크루즈는 145회 입항으로 동북아시아에서 최고의 기항지로 성장 하였다. 이후 중국 및 한국의 크루즈에 대한 정책들을 발표하면서 하락하기 시작하였다. 2006년부터 143회로 하락하기 시작하여 2011년에는 119회까지 하락하면서 침체기가 있었으나, 2012년부터 142회로 다시 증가하기 시작하였다. 그리고 2013년에는 152회, 2014년에는 151회로 동북아시아 시장에서 크루즈 중심항구로 거듭나고 있다.

글로벌 크루즈선사들이 일본을 경유하는 횡수가 늘어나고 중국의 성장세로 중국 크루즈 관광객이 늘었기 때문이다. 그리고 자국 내의 크루즈 관광객들이 증가함에 따라 자국의 경제성장에 힘입어 크루즈 관광객이 매년 증가하고 있다. 이는 다음 <표3-13>와 같다.

<표3-13> 요코하마 항 크루즈 선박 증가 추이

구분	크루즈 입항현황
2000	56
2001	53
2002	75
2003	91
2004	114
2005	145
2006	143
2007	123
2008	120
2009	126
2010	122
2011	119
2012	142
2013	152
2014	151

자료 : 일본 요코하마 오산바시 크루즈 터미널, <http://www.city.yokohama.lg.jp>.

오산바시 크루즈 터미널은 2002년에 건립되어 크루즈 선박이 효율적으로 입항하고 관광객이 즐거운 여행을 할 수 있도록 행정편의시설을 제공하는 곳이다. 고속 지하철역 과 전철역인 오도리역 까지는 보도로는 약5분 거리에 있다. 그리고 동경까지는 버스 및 기차로 약 40분이 소요된다.

또한 국제공항인 하네다는 버스로 30분이 소요되며, 나리타공항까지는 90분이 소요가 된다. 역사가 150년이 되는 일본의 최대 미항인 요코하마 오산바시 크루즈 터미널은 미나토미라이21로 주변에 친수공간의 확보되어 있어 많은 관광객이 찾고 있다. 또한 크루즈가 도착하면 다양한 환영행사를 통하여 일본 문화를 소개하고 항구주변에 다양한 관광명소가 위치해 있다. 이는 다음 <표3-14>와 같다.

<표3-14> 요코하마 크루즈 전용부두 현황

항 목	기항지 입지분석
위 치	일본 요코하마
수 심	10m~12m
선 석 규 모	10만 톤 4척
터 미 널 면 적	44000m <sup>2</sup>
국 제 공 항 거 리 및 요 금	하네다17km, 나리타75km (5,000엔, 20,000엔)
도심 연결교통편	고속철도, 리무진 (1000엔~3000엔)
도심과 인접거리	30km
주요호텔	요코하마 로열파크외 10개
인접관광지	오다이바외10개
연결도로	수도고속도로 카나가와3호선
항구	주요도시와의 거리



자료 : 오산바시 크루즈 터미널 사진, <http://travel.rakuten.co.kr/>

## 2. 변수의 개념적 정의 및 분석절차

본 연구에서 크루즈 모항의 선택적 요인을 추출하기 위하여 선행연구와 각 선사별 보고서 CLIA 보고서를 탐색하였다. 여기서 찾아낸 요인들을 가지고 전문가 집단에게 자문 및 회의를 걸쳐 종합적인 수정작업을 실시하여 72개 요인을 36개 요인으로 범주화 하여 확정하였다.

설문의 구성 타당성은 다음과 같다.

표출된 표본의 개요에 개인적인 인구통계학적 사항에 대한 질문으로 크루즈 관광에 대한 전문가 집단이란 것으로 보여줄 수 있는 항목들인 성별과 크루즈 관련단체와 관련기관 공무원, 학계, 그리고 가장 크루즈 선사들 그리고 크루즈 관련업무 종사경력 등을 변인으로 구성하였다.

설문의 측정도구의 설명은 다음과 같다.

첫 번째는 크루즈 모항의 선택요인으로 상위요인인 해상 및 육상입지, 법·제도 역량, 크루즈터미널 편의시설, 항만시설, 유관시설, 배후시설 등의 6개 항목으로 구성을 하였다.

두 번째는 해상 및 육상입지의 중요도를 알아보기 위하여 질문지를 구성하였다. 이 문항은 모항선택요인에서 기항지와 기항지 사이의 발생하는 요소들인 해상교통의 중심성이 중요한지, 소스마켓(승객확보능력)이 더 중요한지를 물어보기 위하여 2개의 항목으로 구성을 하였다.

세 번째는 상위요인인 법·제도 역량 평가 항목 중에서 하위요인이 중요도를 알아보기 위한 것으로 크루즈에 카지노 허가 기준 완화와 크루즈 접안별 인센티브 혜택, 통과절차(승객 및 승무원)간소화, 모항 선택시 세금감면혜택 등의 요인들 중 어떠한 것이 더 중요한지를 물어보는 4개의 항목으로 구성하였다.

네 번째는 상위요인인 크루즈 터미널 편의시설 중 하위요인이 중요도를 물어보는 항목으로 승객편의시설(전망대, 승객대기시설, 짐보관소, 인터넷 등), 응급진료시설(간의진료소, 약국), CIQ(출·입국)시설, 세관 및 검역시설, 국제우편시설 및 은행(환전업무포함) 등 각 항목별 중요도를 파악하기 위하여 5개요인으로 구성을 하였다.

다섯 번째는 상위요인인 항만시설 요인에서 각 항목별 중요도를 알아보기 위하여 하위요인인 선석확보(2개 이상)능력 및 접안(400m이상), 수심(8m~14m), 야간정

박시설, 폐기물 및 오·폐수 처리시설, 담수화 공급라인, 수화물 처리시설, 항만 측 및 예인시설 등 7개 요인으로 구성하였다.

여섯 번째는 상위요인이 유관시설요인에서 각 하위요인이 중요도를 알아보기 위하여 해상구조 및 경찰지원, 크루즈전담부서, 선박편의시설(수리 및 주유, 도선 등), 국제공항(Fly and Cruise)인접, 식자재(선식)공급, 편리한 숙박시스템 등 6개의 항목으로 구성하였다.

일곱 번째는 상위요인인 배후시설에 대한 하위요인을 중요도를 알아보기 위하여 대중교통 및 환승시설(대중교통연결시스템), 관광지 및 시내이동수단 다변화(대중교통, 택시, 기차, 항공기, 무료시티투어버스 등), 체험형(모험형)관광시설, 자연경관 우수한 지역, 편리한 관광안내시스템(다국어 표지판 및 안내소), 편리한 통역시스템 등의 6개 항목으로 구성하였다.

연구자는 이 설문을 구성하기 전에 미리 크루즈 모항선택요인 어떠한 것들이 있는지 선행연구를 통하여 조사를 하고 체크리스트를 만들어 2014년 09월 1차 전문가 면담에서 선택요인을 추가하고 2014년 12월 2차 전문가 면담에서 최종적으로 의견을 통일 시켰다.

여기에 사용된 분석방법은 AHP 분석기법을 활용하여 전문가들이 생각하고 있는 중요요인을 쌍대비교를 통하여 각 항목의 중요도를 평가하고 모항으로서 필요한 중요 요소들이 어떠한 것들이 있는지를 알아보았다.

## 제4장 크루즈 모항선택 요인분석

### 제1절 AHP 분석을 통한 크루즈 모항 선택의 중요요인 도출

크루즈 모항선택의 중요요인은 해상 및 육상입지 와 배후시설까지 총 6개의 항목으로 구성하였다. 각 항목별 세부항목에서는 30가지 요인으로 구성하였다. 36가지 요인은 다음 <표4-1>과 같다.

<표4-1> 크루즈 모항 선택의 중요요인 평가 영역 및 평가요소

구분	세부내용 및 설명
해상 및 육상 입지	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 해상교통의 중심성 있는가(기항지와 기항지간의 인접성)</li> <li>· 크루즈 승객 확보능력이 있는가? (소스마켓 중요도)</li> </ul>
법·제도역량	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 카지노 허가 기준 완화가 가능한가?</li> <li>· 크루즈 접안별 인센티브 혜택이 있는가?</li> <li>· 통관절차 (승객 및 승무원)간소화가 가능한가?</li> <li>· 모항 선택시 세금감면혜택이 가능한가?</li> </ul>
크루즈터미널 편의시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 승객편의시설이 있는가?(전망대, 승객대기실, 짐보관소, 인터넷등)</li> <li>· 응급진료소시설이 있는가?(간의진료소, 약국)</li> <li>· CIQ (출·입국사열)시설이 있는가?</li> <li>· 세관 및 검역시설은 양호한가?</li> <li>· 국제우편시설 및 은행(환전포함)시설이 있는가?</li> </ul>
항만시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 선석확보(2개이상)능력 및 접안(400m이상)능력은 양호한가?</li> <li>· 수심은 (8M ~ 14M)양호한가?</li> <li>· 야간정박시설은 양호한가?</li> <li>· 폐기물 및 오·폐수 처리시설은 양호한가?</li> <li>· 담수화 공급라인은 양호한가?</li> <li>· 수화물 처리시설은 양호한가?</li> <li>· 항만 폭 및 예인시설은 양호한가?</li> </ul>
유관시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 해상구조 및 경찰 지원이 용이한가?</li> <li>· 크루즈 전담(ONE-STOP) 부서가 있는가?</li> <li>· 선박편의시설이 갖추어져 있는가?(수리 및 주유, 도선등)</li> <li>· 국제공항(Fly and Cruise)이 인접해 있는가?</li> <li>· 식자재(선식) 공급이 가능한가?</li> <li>· 편리한 숙박시스템이 갖추어져 있는가?</li> </ul>
배후시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대중교통 및 환승시설이 용이한가?(대중교통 연결시스템)</li> <li>· 관광지 및 시내이동수단이 다변화되어 있는가? (대중교통, 택시, 기차, 항공기, 무료 시티투어버스 등)</li> <li>· 체험형(모험형) 관광시설이 위치해 있는가?</li> <li>· 자연경관의 우수한 지역인가?</li> <li>· 편리한 관광안내시스템이 있는가?(다국어 표지판 및 안내소)</li> <li>· 언어사용에 불편함이 없는가? (편리한 통역서비스)</li> </ul>



위의 설명에 대한 평가 요인은 다음 <표4-2>와 같다.

<표4-2> 평가요인

구분	평가영역 및 평가요소
평가 목표	크루즈 모항 선택시 상대적 중요도와 우선순위 측정
평가영역	해상 및 육상입지, 법·제도역량, 크루즈 터미널 편의시설, 항만시설, 유관시설, 배후시설
해상 및 육상 입지	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 해상 및 육상입지</li> <li>· 승객확보능력(소스마켓)</li> </ul>
법·제도역량	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 카지노 허가 기준 개선</li> <li>· 크루즈 접안별 인센티브</li> <li>· 통과절차 간소화</li> <li>· 모항 선택 시 세금감면</li> </ul>
크루즈터미널 편의시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 승객편의시설</li> <li>· 진료소시설</li> <li>· CIQ (출입국사열)시설</li> <li>· 세관 및 검역시설</li> <li>· 국제우편시설 및 은행시설</li> </ul>
항만시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 선석확보(2개 이상)능력 및 접안(400m이상)</li> <li>· 수심은 (8M ~ 14M)</li> <li>· 야간정박시설</li> <li>· 폐기물 및 오·폐수 처리시설</li> <li>· 담수화 공급라인(청수)</li> <li>· 수화물 처리시설</li> <li>· 항만 폭 및 예인시설</li> </ul>
유관시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 해상구조 및 경찰지원</li> <li>· 크루즈 전담부서</li> <li>· 선박편의시설</li> <li>· 국제공항</li> <li>· 식자재공급(선식)</li> <li>· 편리한 숙박시스템</li> </ul>
배후시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대중교통 및 환승시설</li> <li>· 이동수단 다양화</li> <li>· 체험형관광시설</li> <li>· 자연경관의 우수</li> <li>· 편리한 관광안내시스템</li> <li>· 편리한 통역서비스</li> </ul>

## 1. 실증분석 결과

### 1) 자료 분석과 전문가 조사

#### (1) AHP 분석의 자료수집 결과

AHP 분석을 위해 크루즈 관련 전문가들에게 총 30부의 설문을 발송하였다. 1차로 공무원 및 학계를 대상으로 전화 통화 후 이메일 발송을 하였다. 2차로 전화통화 후 직접방문을 실시하여 설문지를 수집하였다.

전체 30부 설문지중 회수된 설문지는 25부이며 이중 크루즈 선사는 1개, 공무원 10부, 관련단체 7부, 학계 7부를 회수하였다. 이 중 일관성 비율<sup>21)</sup>이 0.20보다 높은 것은 제외한 설문지 15부를 분석에 사용하였다. 크루즈 선사는 1부를 회수하여 분석에 사용하였다. 크루즈 관련 공무원인 경우 총 10부 중 일관성 비율이 없는 6부를 제외하고 4부만 채택을 하였다. 크루즈 관련단체는 일관성 비율이 없는 1부를 제외하고 6부를 채택하였다. 크루즈 관련학계는 일관성 비율이 없는 3부를 제외하고 4부를 채택하였다. 전체 설문지수는 15부로 국내 크루즈 전문가가 부족한 점을 감안한다면 충분한 대표성을 가지고 있다고 판단할 수 있다.

AHP설문지의 상위요인을 비교하는 문항이 6문항, 세부요인을 비교하는 30문항으로 총36개의 문항을 비교한 결과 각 문항별 일관성 비율은 0.01로 나타나 설문전체의 일관성은 높은 수준이었다. 이는 다음 <표4-3>와 같다.

<표4-3> AHP 설문수집 결과

구분	설문대상자수	응답자수	채택자수	설문 비율
크루즈 선사	3	1	1	33.3
관련기관공무원	10	10	4	100
크루즈관련단체	8	7	6	87.5
크루즈관련학계	9	7	4	77.7

21) Saaty는 일관성 비율이 0.1이하로 나오면 쌍대비교가 합리적인 일관성을 갖고 있는 것으로 판단하였고, 0.2 이하이면 용납할 수 있는 수준이며, 0.2를 초과하는 경우는 일관성이 없는 것으로 보았다.

## (2) 표본의 개요

본 연구에서 표집된 표본들은 다음 <표4-4>와 같다. 각 응답자들의 인구학적 통계는 남자가 12명(80%), 여자가 3명(20%)이며, 연령대는 29세 이하 1명(7%), 30세에서 39세이하 4명(27%), 40세에서 49세이하 5명(33%), 50세에서 59세이하 5명(33%)차지하고 있다. 관련분야는 선사 1명(7%), 관련단체 6명 (40%), 공무원 4명 (26.5%), 학계 4명(26.5%),으로 나타났다. 관련 분야에 종사경력은 1~5년 5명(33%), 5년에서 10년 3명(20%), 10년에서 15년이 4명(27%), 15년에서 20년 3명(20%)이다.

<표4-4> 표본의 특성

변수	구분	빈도	퍼센트
성별	남성	12	80%
	여성	3	20%
연령	20~29세이하	1	7%
	30~39세이하	4	27%
	40~49세이하	5	33%
	50~59세이하	5	33%
관련기관	크루즈선사	1	7%
	크루즈단체	6	40%
	공무원	4	26.5%
	학계	3	26.5%
경력	1~5년	5	33%
	5~10년	3	20%
	10~15년	4	27%
	15~20년	3	20%

## 2) 분석의 신뢰성

신뢰성 분석은 일관성 비율(Consistency Rate)을 통하여 구할 수 있다. 10%(0.1)이하일 때 일관성을 갖는다고 규정하고 있다.

본 연구인 크루즈 모항 선택요인 도출에서 평가한 각 계층의 평가영역 및 평가요소의 일관성비율(Consistency Rate)은 10%인 0.1 미만으로 나타나 일관성이 확보되는 것으로 파악할 수 있었다. 분석결과 크루즈 모항선택요인 전체의 일관성비율 값은 0.01로 나타났다. 이 값은 0.1이하이므로 본 연구에서 분석한 크루즈 모항 선택요인 전체의 신뢰 일관성은 확보되는 것으로 나타났다고 할 수 있다. 그 중 해상 및 육상입지 0.00, 법·제도역량 0.00, 크루즈 터미널 편의시설 0.01, 항만시설 0.01, 유관시설 0.01, 배후시설 0.00으로 나타나 각 항목에서도 일관성이 확보되었다. 이는 다음<표4-5>와 같다.

<표4-5> 크루즈 모항선택요인

구분	해상 및 육상입지	법·제도역량	크루즈터미널 편의시설	항만 시설	유관 시설	배후 시설
일관성 비율	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.00

### 3) 분석결과

크루즈 모항 선택 시 중요요인 대한 평가 영역 중 상위요인 6개 항목에 대한 중요도 평가는 해상 및 육상입지(.313) → 항만시설(.233) → 크루즈 터미널 편의시설(.138) → 유관시설(.134) → 배후시설(.095) → 법·제도역량(.088)의 순으로 분석되었다. 크루즈 전문가들은 크루즈가 모항으로 선택되기 위해서는 해상 및 육상입지와 크루즈 선박이 안전하게 접안할 수 있는 항만시설을 중요하게 평가하는 것으로 나타나고 있다. 다음은 크루즈 터미널 편의시설로 승객 및 선사의 편의가 제공되는 시설을 중요하게 평가하고 있다. 크루즈를 활성화 시키는 법률 및 제도 개선에서 대해서는 크루즈 선박안전하게 정박하고 일반적인 크루즈 편의시설이 정비되고 난 후 법·제도 역량이 중요할 것이라는 평가를 하고 있다. 이는 다음 <표4-6>과 같이 나타나고 있다.

<표4-6> 평가영역별 우선순위

평가영역	해상 및 육상입지	법·제도 역량	크루즈 터미널 편의시설	항만 시설	유관 시설	배후 시설
상대적 중요도	.313	.088	.138	.233	.134	.095
우선순위	1순위	6순위	3순위	2순위	4순위	5순위

#### 4) 각 부문별 모항 선택요인의 우선순위 및 가중치

##### (1) 해상 및 육상입지측면

크루즈 모항 선택시 중요요인 중 해상 및 육상입지측면에서는 승객확보능력(소스마켓)이(.738) → 해상교통의 중심성(.262)의 순으로 모항이 되기 위해서는 크루즈 선박이 출항 할 수 있는 관광객을 확보할 수 있는 지역이 모항이 될 수 있다고 평가하고 있다. 이는 다음 <표4-7>과 같다.

<표4-7> 해상 및 육상입지측면 우선순위

평가요인	단계별 가중치	평가영역별 우선순위
해상교통의 중심성	.262	2순위
승객확보능력(소스마켓)	.738	1순위

## (2) 법·제도역량측면

크루즈 모항 선택시 중요요인 중 법·제도역량 측면에서는 모항 선택시 세금감면 (.375) → 통과절차 간소화 (.289) → 카지노 허가기준개선(.217) → 크루즈 접안별 인센티브(.120)의 순으로 나타났다. 이는 크루즈 선사가 모항을 선택할 시 크루즈 선사의 법인세 감면 등 각종 세금감면이 있어야 된다고 보고 있고, 승객 및 승무원이 통과여객 절차가 간소화되어 관광의 편리성이 증대되어야 한다고 보고 있다. 카지노 허가기준 개선은 글로벌 선사들은 각 크루즈 선박에 이미 카지노 시설이 완비되어 있어 국적선사가 취향할 시 필요한 사항이다. 마지막으로 크루즈 접안별 인센티브는 각 요인에 비해 상대적 중요도가 낮은 것을 볼 수 있다. 이는 다음 <표4-8>과 같다.

<표4-8> 법·제도역량측면 우선순위

평가요인	단계별 가중치	평가영역별 우선순위
카지노 허가기준개선	.217	3순위
크루즈 접안별 인센티브	.120	4순위
통과절차 간소화	.289	2순위
모항 선택시 세금감면	.375	1순위

## (3) 크루즈 터미널 편의시설 측면

크루즈 모항 선택시 중요요인 중 크루즈 터미널 편의시설 측면에서는 CIQ 시설(.351) → 세관 및 검역시설(.281) → 승객편의시설(.160) → 국제우편 및 은행시설(.115) → 진료시설(.092)의 순으로 나타났다. 이는 크루즈 터미널 편의시설에서 가장 중요한 것은 CIQ (출입국사열)시설로 출·입국관리 업무 및 세관 처리 업무가 얼마나 효율적으로 이루어지는 가를 중요한 요소로 평가하고 있다.

이는 승객의 얼마나 편리하게 터미널을 이용하는지 국제우편을 붙이고 환전을 할 수 있는 은행시설이 위치하는 것이 다음으로 중요하게 평가하고 있다. 마지막으로 진료시설로 이는 크루즈 선박에도 응급진료시설을 갖추고 있어 크루즈 입항지역

에 대형병원이 위치해 있으며 크게 문제가 되지 않는다고 평가하고 있다. 이는 다음 <표4-9>와 같다.

<표4-9> 크루즈 터미널 편의시설측면 우선순위

평가요인	단계별 가중치	평가영역별 우선순위
승객편의시설	.160	3순위
진료시설	.092	5순위
CIQ 시설	.351	1순위
세관 및 검역시설	.281	2순위
국제우편 및 은행시설	.115	4순위

#### (4) 항만시설 측면

크루즈 모항 선택시 중요요인 중 항만시설 측면에서는 선석(2)접안능력(400m)가(.216) → 항만 폭 예인시설(.211) → 수심(8m-14m)이(.154) → 수화물 처리시설(.117) → 야간정박시설(.102) → 담수화 공급라인(.101) → 폐기물 및 오폐수 처리시설(.100)의 순으로 나타났다.

이는 항만시설측면에서는 선석(2)접안능력(400m)을 확보하는 것이 가장 중요한 것으로 평가되고 있다. 두 번째로는 크루즈 선박이 들어오고 나가는 항만 폭 및 예인시설을 중요하게 평가하는 것으로 나타나고 있다. 세 번째로는 수심(8m ~ 14m)가 되는지를 중요하게 평가하는 것으로 나타났다. 네 번째로는 수화물 처리시설이 중요하게 평가되었다. 다섯 번째는 야간정박시설이 중요하게 평가되었다. 여섯 번째는 담수화 공급라인 그리고 마지막으로 폐기물 및 오·폐수 처리시설이 중요한 순서로 평가되었다. 이처럼 항만시설에서는 크루즈 선박이 안전하게 접안을 할 수 있느냐에 대한 문제를 가장 중요하게 평가하는 것으로 알 수 있다. 이는 다음 <표 4-10>과 같다.

<표4-10> 항만시설측면 우선순위

평가요인	단계별 가중치	평가영역별 우선순위
선석(2)접안능력(400m)	.216	1순위
수심(8m~14m)	.154	3순위
야간정박시설	.102	5순위
폐기물 및 오·폐수처리시설	.100	7순위
담수화 공급라인(청수)	.101	6순위
수화물 처리시설	.117	4순위
항만 폭 및 예인시설	.211	2순위

(5) 유관시설 측면

크루즈 모항 선택시 중요요인 중 유관시설 측면에서는 국제공항(.258) → 식자재 공급(.247) → 크루즈 전담부서(.163) → 선박편의시설(.139) → 편리한 숙박시스템(.131) → 해상구조 및 경찰지원(.063)의 순으로 나타났다.

크루즈 모항 선택 시에 유관시설에서는 크루즈 승객이 들어오고 나가는 국제공항 유·무를 가장 중요한 요소로 평가하는 것으로 나타났다. 두 번째는 크루즈 선박에 음식물을 공급할 수 있는 식자재 공급요소를 중요하게 평가하는 것으로 나타나고 있다. 세 번째는 크루즈 선사가 얼마나 편리하게 업무를 볼 수 있도록 크루즈 전담 부서가 설치되어 있는지는 중요하게 평가하는 것으로 나타나고 있다. 네 번째는 선박을 정비하고 급유를 할 수 있는 편이시설이 중요한 것으로 나타나고 있다. 다섯 번째는 크루즈 승객이 편리하게 이용할 수 있는 숙박시설이 중요한 요소로 평가되고 있고, 마지막으로 해상구조 및 경찰 지원을 중요한 요소로 보고 있다. 이는 다음 <표4-11>과 같다.



<표4-11> 유관시설측면 우선순위

평가요인	단계별 가중치	평가영역별 우선순위
해상구조 및 경찰지원	.063	6순위
크루즈 전담부서	.163	3순위
선박편의시설	.139	4순위
국제공항	.258	1순위
식자재공급	.247	2순위
편리한 숙박시스템	.131	5순위

(6) 배후시설 측면

크루즈 모항 선택시 중요요인 중 배후시설 측면에서는 대중교통 및 환승시설 (.234) → 편리한 통역서비스(.215) → 편리한 관광시스템(.203) → 이동수단 다양화(.140) → 자연경관우수(.125) → 체험형 관광시설(.083)의 순으로 나타났다.

크루즈 모항 선택시 배후시설에서는 크루즈 관광객이 편리한 이동을 위하여 대중교통 및 환승시설을 가장 중요한 요소로 평가하는 것으로 나타났다. 두 번째는 크루즈 관광객이 자유로운 관광이 가능하도록 편리한 통역서비스가 중요한 요소로 평가하는 것으로 나타났다. 세 번째는 크루즈 관광객이 자유로운 관광이 가능한 편리한 관광시스템이 중요한 요소로 평가하는 것으로 나타나고 있다. 네 번째는 크루즈 승객이 자유롭게 대중교통을 이용할 수 있는 이동수단이 다양화를 중요한 요인으로 보고 있다. 다섯 번째는 자연경관이 우수하기를 중요한 요소로 보고 있으며, 마지막으로 체험형 관광시설이 중요한 순으로 나타나고 있다. 이는 다음 <표4-12>와 같다.

<표4-12> 배후시설측면 우선순위

평가요인	단계별 가중치	평가영역별 우선순위
대중교통 및 환승시설	.234	1순위
이동수단 다양화	.140	4순위
체험형 관광시설	.083	6순위
자연경관우수	.125	5순위
편리한 관광시스템	.203	3순위
편리한 통역서비스	.215	2순위

## (7) 복합 가중치 및 종합 우선순위

크루즈 모항 선택 시 중요요인으로 전체에 대한 상대적 중요도(복합 가중치)와 우선순위를 분석한 결과는 승객확보능력(소스마켓)이(0.230) → 해상교통 중심성(0.082) → 선석(2)접안능력(400m)이(0.050) → 항만 폭 및 예인시설(0.049) → CIQ시설(0.048) → 수심(8m-14m)이(0.035) → 국제공항(0.034) → 모항 선택시 세금감면, 식자재공급(0.033) → 세관 및 검역시설(0.030) → 수화물 처리 시설(0.027) → 통과절차간소화(0.025) → 야간정박시설, 폐기물 및 오·폐수처리 시설, 담수화 공급라인(0.023) → 승객편의시설, 대중교통 및 환승시설(0.022) → 크루즈전담부서(0.021) → 편리한 통역서비스(0.020) → 카지노허가기준개선, 편리한 관광 시스템(0.019) → 선박편의시설(0.018) → 편리한 숙박시설(0.017) → 국제우편 및 은행시설(0.015) → 이동수단 다양화(0.013) → 진료시설(0.012) → 자연경관우수(0.011) → 크루즈 접안별 인센티브(0.010) → 해상구조 및 경찰지원(0.008) → 체험형 관광시설(0.007)의 순으로 평가되었다.

크루즈 모항으로서 가장 중요하게 생각하는 것은 승객을 확보할 수 있는 능력이 가장 중요한 것으로 나타나고 있다. 두 번째는 기항지와 기항지를 연결할 수 있는 해상교통의 중심성이 중요한 요인으로 평가되고 있다. 세 번째 크루즈 선석 및 접안능력이 중요한 요인으로 평가되고 있다. 네 번째는 항만 폭 및 예인시설이 중요한 요인으로 평가되는 것을 알 수 있었다. 다음은 출입국 시설 및 수심, 국제공항등이 중요한 순으로 평가되고 있다. 다음 <표4-13>과 같다.

<표4-13> 크루즈 모항 선택시 중요요인에 대한 우선순위

단계	평가요인	단계별 가중치	복합 가중치	전체 우선순위
해상 및 육상입지 (.313) 1순위	해상교통 중심성	.262	0.082	2순위
	승객확보능력 (소스마켓)	.738	0.230	1순위
법·제도역량 (.088) 6순위	카지노허가기준개선	.217	0.019	20순위
	크루즈 접안별 인센티브	.120	0.010	28순위
	통과절차간소화	.289	0.025	12순위
	모항 선택시 세금감면	.375	0.033	8순위
크루즈 터미널 편의시설 (.138) 3순위	승객편의시설	.160	0.022	16순위
	진료시설	.092	0.012	26순위
	CIQ시설	.351	0.048	5순위
	세관 및 검역시설	.281	0.030	10순위
	국제우편 및 은행시설	.115	0.015	24순위
항만시설 (.233) 2순위	선석(2) 접안능력(400m)	.216	0.050	3순위
	수심(8m-14m)	.154	0.035	6순위
	야간정박시설	.102	0.023	13순위
	폐기물 및 오·폐수처리시설	.100	0.023	13순위
	담수화 공급라인	.101	0.023	13순위
	수화물 처리시설	.117	0.027	11순위
	항만 폭 및 예인시설	.211	0.049	4순위
유관시설 (.134) 4순위	해상구조 및 경찰지원	.063	0.008	29순위
	크루즈전담부서	.163	0.021	18순위
	선박편의시설	.139	0.018	22순위
	국제공항	.258	0.034	7순위
	식자재공급	.247	0.033	8순위
	편리한 숙박시설	.131	0.017	23순위
배후시설 (.095) 5순위	대중교통 및 환승시설	.234	0.022	16순위
	이동수단 다양화	.140	0.013	25순위
	체험형 관광시설	.083	0.007	30순위
	자연경관우수	.125	0.011	27순위
	편리한 관광 시스템	.203	0.019	20순위
	편리한 통역서비스	.215	0.020	19순위

## 제2절 크루즈 모항 선택요인을 활용한 한·중·일 비교 평가

본 연구에서 기항지는 우리나라의 제주도와 중국의 상하이, 일본의 요코하마를 기준으로 세 항구를 비교 평가하고자 하는 것이다. 위에서 말한 세 항구 중에는 글로벌 선사들이 선호하는 모항은 중국의 상하이와 일본의 요코하마가 있다. 그리고 아시아 최고의 기항지는 동북아시아 중심항로에 위치해 있으며 2014년 242회 기항을 기록하고 있는 우리나라의 제주도가 있다.

중국의 상하이인 경우 중국이라는 13억 거대 배후시장이 자리 잡고 있는 지역이며 중국내 홍콩자치구의 모항보다 큰 규모를 자랑하고 있는 지역이다. 일본의 요코하마항인 경우는 대표적인 무역항이며 아시아 관광미항으로 분류가 되는 지역이다. 1억2천만 배후시장과 동경이라는 거대시장을 가지고 있는 일본이 대표적인 크루즈 항구이다. 제주는 1년에 1300만 명이 관광객이 방문하는 국제 관광도시로서 글로벌 크루즈 선사들이 동북아시아 크루즈 시장에서 가장 선호하는 기항지이다.

세 개의 항구를 비교를 해봄으로서 제주도가 가지는 한계성을 정확히 파악하고 이를 극복하는 방향이 어떠한 것이 있는지 알아볼 필요성이 있다. 또한 세계적인 선사들이 모항을 선택하는 요인은 무엇인지 파악할 수 있을 것이다. 이를 위해 크루즈 관광활성화를 위해 노력하고 있는 우리나라의 제주도와 거대한 중국시장의 상징인 상하이 우송커우 터미널과 20년 전부터 아시아에서 자국 크루즈가 활성화된 일본의 요코하마항인 오산바시 터미널을 대상으로 비교를 해볼 필요성이 있다.

이에 한·중·일 크루즈 항구를 비교하면 각 항구에 대한 기본 현황은 다음 <표 4-14>와 같이 나타나고 있다.

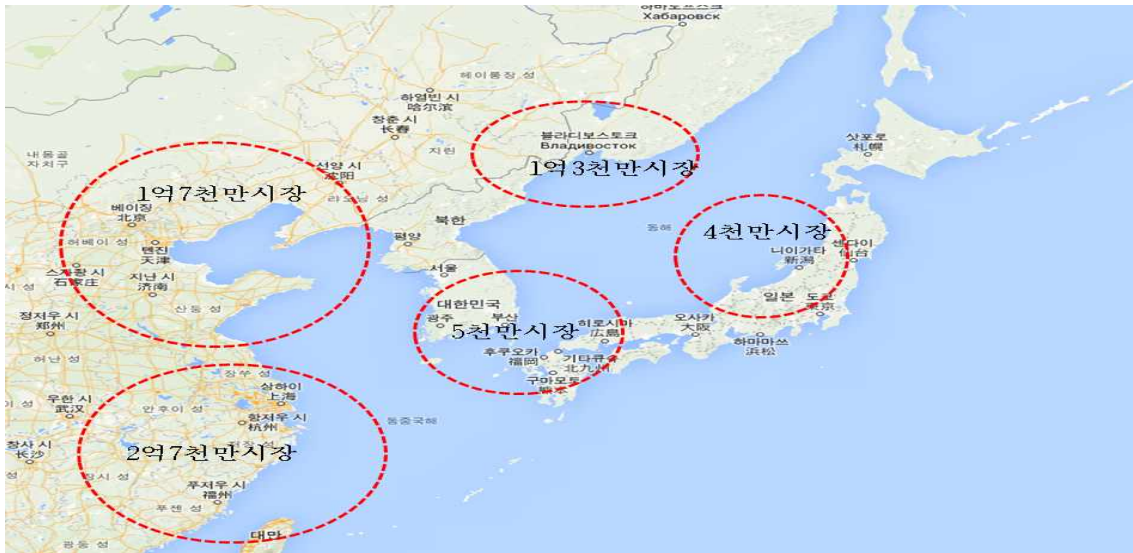
<표4-14> 각 국가별 검토 대상지 종합

구 분	한국 제주도	중국 상하이	일본 요코하마
위 치	제주항	우송커우 항	오산바시
수 심	12m	9m~13m	10m~12m
선석규모	14만 톤1척가능 예비 8만 톤1척	10만 톤 1척 20만 톤 1척	10톤급4척
터미널 총면적	9,885㎡(공사중)	50,000㎡	4,4000㎡
국제공항거리	10km	50km	19km
도심지 접근성	2km	23km	2km
교통현황	버스, 택시	버스, 택시, 지하철	버스, 택시, 철도
관광연계성	보통	우수	우수
쇼핑연계성	보통	우수	우수
숙박시설	우수	우수	우수
지 형	섬	본토	본토
항구특징	화물/크루즈 복합항	크루즈 항	크루즈 항
해상교통특징	양호	양호	양호

### 1. 제주도·상하이·요코하마 지리적 위상 현황<sup>22)</sup>

동북아시아 시장은 한·중·일 노선을 중심으로 6억 6천만 명이 시장으로 형성되어 있다. 첫 번째는 산둥성 및 허베이성, 라오닝 성을 중심으로 크루즈 잠재 고객은 1억7천만시장이 형성되어 있다. 두 번째는 상하이를 중심으로 안후이성, 푸젠성, 광둥성, 대만 등 2억7천만 시장이 형성되어 있다. 세 번째는 한국과 일본남부인 후쿠오카, 히로시마, 기타큐슈 등을 중심으로 5천만 시장이 형성되어 있다. 다섯 번째는 일본 중부 및 북부를 중심을 4천만 명이 시장이 형성되어 있다. 다음은 블라디보스토크의 극동아시아 시장의 잠재고객이 1억3천만 명으로 파악되고 있다. 이는 크루즈 도입기에 있는 동북아시아 시장이 향후 세계 크루즈 시장에서 중요한 자료로 활용될 것이다. 이는 다음 <그림4-1>과 같다.

22) 이 논문에 표시한 운항거리는 지도상에서 직선거리를 기준으로 하여 거리를 측정하고 계산함.



<그림4-1> 동북아시아 크루즈 잠재시장 규모

자료 : 『제주도 크루즈산업의 발전방향』, (2013:22)

동북아시아 크루즈 시장의 중심에 제주도가 위치해 있다 이는 『그림5-1』 과 같다. 이는 향후 동북아시아 허브 항이 될 수 있는 지리적 여건이 갖추어 있음을 의미한다. 먼저 크루즈 운항 노선을 선택하는 지리적인 여건이 중요시 되는 건 각 기항지 사이에 거리이다 이는 위에 그림에서 보면서도 알 수 있듯이 상하이에서 후쿠오카를 가기 위해서는 900km를 운항하기 위해서는 27시간 정도의 시간이 소요가 된다.

크루즈 운항이 최적의 노선이 저녁에 출항하여 저녁에 기항지를 도착하는 것에 초점을 맞추는 것을 보면 직항으로 가기에는 거리가 있어 제주를 기항해야 한다. 그리고 요코하마에서 상하이를 가기 위해서는 직항 1,850km를 54시간에 운항하기에는 문제가 있다. 우리나라의 제주도인 경우는 상하이를 운항하고 일본을 운항하는데 중심항로에 위치해 있어 기항지간 거리가 짧아 크루즈 운항에 필요한 최적의 노선을 설계할 수 있는 여건이 갖추어져 있음에도 불구하고 글로벌 선사로부터 외면 받는 게 무엇인지 찾아보아야 할 것이다.

기항지 지리적 여건을 알아보기 위하여 크루즈 선박의 평균운항 속도를 로얄 캐리비안라인 기준으로 크루즈 선박운항속도를 계산하였다. 평균운항속도는 18knot ~ 20knot로 이는 km로 다시 환산하면 33.3km - 37km 된다. 이는 1knot = 1,85km가 되기 때문이다. 로얄 캐리비안 라인이 운항 속도기준 최대 운항속도를

살펴보면 7만 톤 24knot , 8만 톤 18knot , 9만 톤 25knot , 14만톤 22knot , 15만톤 22knot , 16만 톤 21knot , 17만 톤 22knot 이다. 이에 크루즈 평균운항 속도인 18knot ~ 20knot를 가지고 각 항구별 운항 여건을 분석하였다.

### 1) 제주를 모항으로 하는 운항여건

제주를 모항으로 하여 소스마켓이 전제된 상황에 모항 선택요건을 살펴보면 다음과 같다. 제주를 기점으로 항로를 계산해볼 필요성이 있다. 크루즈는 해상으로 이동하는 항로인 만큼 항로에 대한 중심성이 중요하다.

제주인 경우 상하이와 제주는 540km거리에 위치해 크루즈 운항속도로 14.5시간 안에 도달할 수 있는 거리이며, 일본이 후쿠오카는 335km 크루즈 운항속도로 9시간 안에 도달할 수 있는 거리이다. 이는 제주를 기점으로 환동해권 항로를 구성할 수 있고, 일본과 중국을 연결하는 항로에서 벗어나 아시아와 태평양 항로를 연결할 수 있는 시장을 구성할 수 있다.

제주에서 블라디보스토크는 1,150km 떨어져 있어 동해 항로를 구성하여 제주를 모항으로 부산-속초항-블라디보스토크-홋카이도-돗토리- 후쿠오카-제주를 연결하는 극동아시아 항로를 개척할 수 있다. 그리고 북한이 나진항과 장진 항이 개방되면 북한항로를 포함하게 된다.

다음으로는 제주에서 출발하여 인천-텐진-칭다오-상하이- 제주를 돌아오는 신규노선을 만들 수 있으며 제주 - 상하이 - 지룽 - 오키나와 - 제주 구간 등 각 항로의 장점 및 운항의 연결성이 증대될 수 있다. 또한 아시아 기업들이 휴가 기간이 1주일 미만이란 점은 제주가 크루즈 관련시설을 정비하면 충분한 경쟁력을 가질 수 있을 것이다.

러시아 항로를 연결할 수 있다는 의미는 크루즈를 타고 제주와 일본을 기항하고 러시아 블라디보스토크에 하선하여 시베리아를 횡단하는 대륙간 횡단열차를 탑승하여 유럽까지 갈 수 있음을 의미한다. 이는 비행기를 타고 제주에 도착하여 크루즈를 탑승하고 한·중·일 삼국을 관광하고 러시아 블라디보스토크에서 시베리아를 걸쳐 유럽으로 연결되는 기차를 타고 돌아가는 전혀 새로운 형태의 크루즈 관광 산업을 만들어낼 수 있음을 의미한다. 이에 기항지별 거리와 시간을 살펴보면 다음 <표4-15>과 같다.



<표4-15> 제주도를 모항으로 할 때 기항지별 운항시간

출발도시	거리 (km)	목적지	운항시간	비고
인천	500	제주	13.5 ~ 15.0	
부산	302		8.1 ~ 9.0	
상하이	540		14.5 ~ 16.2	
텐진	1,150		31 ~ 34.5	
칭다오	634		17.1 ~ 19	
홍콩	1,740		47.0 ~ 52.2	
대련	741		20.0 ~ 22.2	
연태	702		18.9 ~ 21.0	
푸저우	1,080		29.1 ~ 32.4	
타이베이	1,050		31.5 ~ 28.3	
후쿠오카	335		9.0 ~ 10.0	
요코하마	1,240		33.5 ~ 37.2	
오사카	840		22.7 ~ 25.2	
오카나와	817		22.0 ~ 24.5	
나가사키	325		8.7 ~ 9.7	
홋카이도	1,673		45.2 ~ 50.2	

## 2) 상하이 모항 운항여건

상하이는 중국이라는 거대한 시장이 형성되어 있는 중국 제1의 경제도시이다. 상하이는 모항으로서 활발하게 글로벌 선사들이 운항을 하고 있는 지역이다. 하지만 상하이에서 동북아시아 중심항로를 만들기 위해서는 부족한 면이 있다.

이는 상하이인 경우 상하이에서 러시아 블라디보스토크까지의 거리가 직선거리로는 1,600km지만 기장지를 돌아서 가는 경우는 2,000km이상이 소요가 되어 상하이에서 환동해권 항로를 설계하기는 어려운 것이 사실이다. 이는 항로의 중심성이 떨어지기 때문이다. 또한 일본의 홋카이도나 한·중·일 복합노선을 선정할 때 다소 어려운 점이 있다. 기항하여 돌아가는 노선이 길어 일본 전체를 대상으로 항로를 구성하는 것은 어렵다. 이는 다음<표4-16>과 같이 나타날 수 있다.

<표4-16> 상하이를 모항으로 할 때 기항지별 운항시간

출발도시	거리(km)	목적지	운항시간	비고
제주	540	상하이	14.5 ~ 16.2	
인천	907		24.3 ~ 27.2	
부산	880		23.7 ~ 26.4	
텐진	1,311		35.4 ~ 39.3	
칭다오	556		15.0 ~ 16.6	
홍콩	1,574		42.5 ~ 47.2	
대련	1,011		27.3 ~ 30.6	
연태	951		25.7 ~ 28.5	
푸저우	723		19.5 ~ 21.7	
타이베이	675		18.2 ~ 20.2	
후쿠오카	911		24.6 ~ 27.3	
요코하마	1,825		49.3 ~ 54.8	
오사카	1,504		40.6 ~ 45.1	
오카나와	833		22.5 ~ 25.0	
나가사키	853		23.0 ~ 25.6	
홋카이도	2,238		60.4 ~ 67.2	

### 3) 요코하마 모항 운항여건

일본은 20년 전부터 한·중·일 삼국 중에 제일 먼저 자국 크루즈 산업을 발전 시킨 나라이며 요코하마는 세계적인 미항으로 많은 관광객이 방문하고 있는 곳이다. 요코하마는 동북아시아 시장에서 오른쪽 태평양 쪽으로 위치해 있어 중심항로 운영되는 것에는 한계성을 가진다. 중국을 방문할 경우 대부분 지역이 2,000km로 동북아시아 운항노선을 구성하는 것에 대한 한계성을 가진다. 이는 요코하마가 동북아시아 노선에서 크루즈 관광의 가지는 한계이다.

아시아 크루즈 관광객이 관광일수가 3~4일 인점은 요코하마에서 한·중·일을 관광하기란 사실상 어려운 점이 있다. 또한 아시아 기업들이 휴가기간은 영미권의 15일보다 짧은 7일 인점을 감안 한다면 동북아시아 크루즈 중심항로로는 부족한 점이 있다. 이러한 점이 일본이 크루즈 산업이 자국 내를 중심으로 활성화된 점이다. 기항지별 거리와 운항 시간은 다음 <표4-17>과 같다.

<표4-17> 요코하마를 모항으로 할 때 기항지별 운항시간

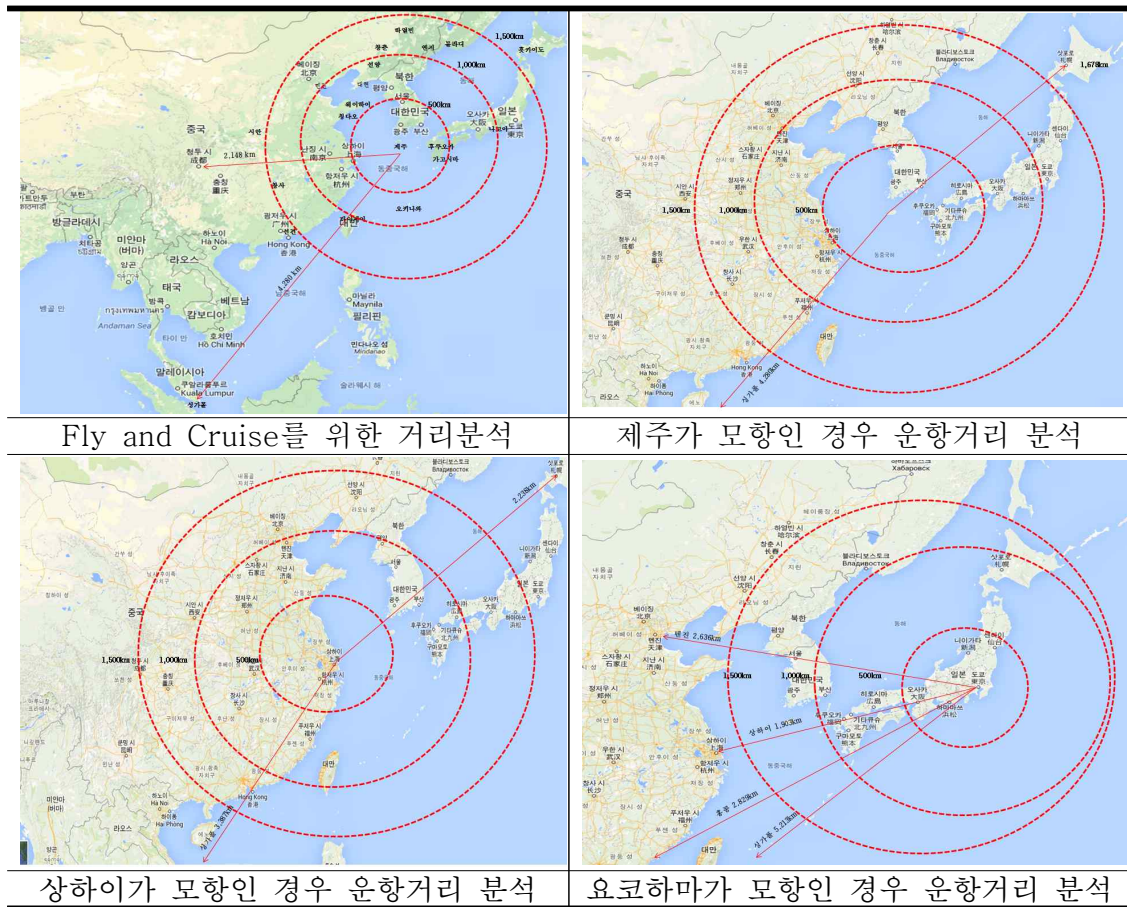
출발도시	거리(km)	목적지	운항시간	비고
상하이	1,852	요코하마	49.3 ~ 54.8	
톈진	2,615		70.6 ~ 78.5	
칭다오	2,178		58.8 ~ 65.4	
홍콩	3,148		85 ~ 94.5	
대련	2,313		62.5 ~ 69.4	
연태	2,315		62.5 ~ 69.5	
푸저우	2,212		59.7 ~ 66.4	
타이베이	2,093		56.5 ~ 62.8	
후쿠오카	1,418		38.3 ~ 42.5	
오카나와	1,545		41.7 ~ 46.3	
나가사키	1,271		34.3 ~ 38.1	
홋카이도	1,088		29.4 ~ 32.6	
오사카	889		24.0 ~ 26.6	
제주	1,488		40.2 ~ 44.6	
인천	2,133		57.6 ~ 64.0	
부산	1,542		41.6 ~ 46.3	

#### 4) Fly and cruise 모항으로써 제주의 위치분석

동북아시아 지역에서 크루즈 모항으로서 제주의 지리적 여건 분석을 위해서는 <그림 4-2>에서처럼 Fly and cruise 여건분석이 우선되어야 할 것으로 전제하였다. 제주를 중심으로 동북아시아 대도시를 분석하였다.

각 지역별로 3시간이내의 거리에 동북아시아 북경, 상해, 톈진, 샤먼, 하얼빈 등

6억 명이 시장을 선점할 수 있는 여건이 마련되어 있음을 알 수 있었다. 제일 가까운 상하이인 경우 비행시간은 50분으로 제주가 모항으로 형성될 때 가장 큰 중심축이 될 것으로 예상되고 있다. 24시간 공항의 부재라는 제약은 크루즈 모항으로 가기에는 부족한 최대 약점으로 평가된다. 만약 현재의 상황에서 크루즈 모항을 할 경우에는 크루즈 탑승객이 50%는 1일-2일전에 도착하여 모항에서 관광을 즐긴 후 크루즈를 탑승하고, 탑승객의 50% 크루즈관광 당일날 들어와서 크루즈 관광을 하도록 하면 가능할 것으로 분석되어지고 있다. 크루즈 관광 후에 출발하는 경우에도 마찬가지로 제주에서 1일 체류하여 50%인원이 관광을 하고, 출발 전에 관광을 한 50%는 당일 외국으로 출발하는 형태를 이용하면 기존 공항으로도 모항의 역할을 담당할 수 있을 것으로 판단된다.



<그림4-2> Fly and Cruise 의 각항구별 위치

## 2. 한·중·일 모항 비교평가 결과

### 1) 한·중·일 모항 비교평가

한·중·일 모항을 비교 평가하기 위해서 5점을 만점으로 하는 평가 기준표를 작성하였다. 각 항목마다, 1점에서 5점까지의 점수를 부여하기 위해 각 점수에 맞는 기준을 작성한 것이다. 그 내용은 <표4-18> 크루즈 항만 평가 기준표에 제시되어 있다.

<표4-18> 크루즈 항만 평가기준표

구분	평가기준	점수
해상교통의 중심성 (평균시속 18노트 ~ 22노트)	주요기항지 12시간이하	5
	주요기항지 13시간이하	4
	주요기항지 14시간이하	3
	주요기항지 15시간이하	2
	주요기항지 16시간이상	1
크루즈 승객확보능력 (소스마켓)	상주인구 500만 ~ 1000만	5
	상주인구 500만 ~ 300만	4
	상주인구 300만 ~ 200만	3
	상주인구 200만 ~ 100만	2
	상주인구 100만 ~ 50만	1
카지노 허가기준완화	국적 크루즈 선 도입	5
	크루즈선 허가 법률명시	4
	카지노 법률 국회 계류	3
	카지노 법률 제정 논의	2
	없음	1
항만시설 사용료 <sup>23)</sup>	항만시설사용료없음	5
	항만시설사용료50%감면	4
	항만시설사용료40%감면	3
	항만시설사용료30%감면	2
	항만시설사용료20%감면	1
통과여객 간소화	관광객 무사증 입국 가능	5
	통과시간 30분 이내	4
	통과시간 1시간 이내	3
	통과시간 2시간 이내	2
	통과시간 3시간 이상	1
모항 선택시 세금감면	선박세금 50%이상	5
	선박세금 40%이상	4
	선박세금 30%이상	3
	선박세금 20%이상	2
	없음	1
승객편의시설 (전망대, 대기실, 인터넷)	크루즈 터미널 시설 완비	5
	대기실 및 무선인터넷	4
	무선인터넷	3
	대기실	2
	편의시설 없음	1
응급진료시설 (간의진료소, 약국)	크루즈 터미널 시설 완비	5
	간의진료소	4
	약국	3
	약국 및 진료소 도보 5분이내거리	2
	약국 및 진료소 도보 30분이상	1

구분	평가기준	점수
CIQ시설(출입국 사열) (2000명기준)	크루즈 터미널 시설 완비	5
	크루즈 선사 전산 사열 및 탑승사열	4
	1시간 이내	3
	2시간 이내	2
	3시간 이내	1
세관 및 검역시설 (물품신고 및 검역)	크루즈 터미널 시설 완비	5
	물품 신고 1시간이내	4
	물품 신고 2시간이내	3
	물품 신고 3시간이내	2
	세관 및 검역시설 없음	1
국제우편 및 환전시설	크루즈 터미널 시설 완비	5
	국제우편 및 환전시설 5분이내	4
	국제우편 및 환전시설 30분이내	3
	국제우편 및 환전시설 1시간이내	2
	국제우편 및 환전시설 2시간이상	1
선석확보 및 길이 (2개,400M)	10만톤급 크루즈 3대이상	5
	10만톤급 크루즈 2대이상	4
	10만톤급 크루즈 1대, 5만톤 1대	3
	10만톤급 크루즈 1대	2
	5만톤급 크루즈 1대	1
수심 (8M~14M)	14M	5
	13M	4
	12M	3
	11M	2
	10M	1
야간정박시설	야간정박 가능	5
	예인선야간식별출,정박조명탑,등대	4
	정박조명등, 등대	3
	등대	2
	야간정박 불가능	1
폐기물 및 오·폐수처리시설	폐기물 및 오·폐수처리시설	5
	오·폐수처리시설 가능	4
	폐기물 처리가능	3
	폐수처리시설 가능	2
	오수처리시설 가능	1
담수화 공급라인 <sup>24)</sup> (청수공급)	담수화 공급 2시간 30분이내	5
	담수화 공급 3시간 30분이내	4
	담수화 공급 4시간 30분이내	3
	담수화 공급 5시간이내	2
	담수화 공급 시설 없음	1

23) 우리나라를 기준으로 해양수산부 고시 2012호 무역항 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정에서 선박 입출항료는 1톤당 133원, 접안료(10톤·12시간당)352원, 정박료184원임. 국가별 할인율을 봄.

24) 선박설비기준29조 6항 식수용청수 최대승선인원기준으로 1인1일 20리터로 하여 계산한다. 라는 가정은 적용 승선인원 5,000명기준 1일100t 식수용청수를 사용함. 크루즈 선박에 청수공급시 편평마력40마력기준으로

구분	평가기준	점수
수화물 처리시설(BHS)	크루즈 터미널 시설완비	5
	일반수화물 대형 수화물 처리가능	4
	대형수화물 처리가능	3
	일반수화물 처리가능	2
	수화물 처리공간 없음	1
항만 폭 및 예인시설	전용항만시설 있음	5
	선회장 690m	4
	선회장 520m	3
	선회장 480m	2
	선회장 270m	1
해상구조 및 경찰지원	5분이내	5
	30분이내	4
	1시간이내	3
	1시간30분이내	2
	2시간이상	1
크루즈 전담부서	전담부서가 있음	5
	항구에 항만청 위치함	4
	항만청 5분이내	3
	항만청 10분이내	2
	전담부서가 없음	1
선박편의시설 (수리 및 도선)	선박 수리 및 도선 가능	5
	선박 수리 가능	4
	선박 도선가능	3
	도선 불가	2
	수리 불가	1
국제공항 (Fly and Cruise)	24시간 운영가능	5
	주변기항지 운항 가능	4
	저녁12시까지 운항가능	3
	저녁11시까지 운항가능	2
	저녁10시까지 운항가능	1
식자재(선식)공급가능	신선한 식재료 공급가능	5
	선박용품 및 선식 공급가능	4
	선식 공급가능	3
	선박용품 공급가능	2
	식수 공급가능	1
편리한 숙박시스템	20,000객실 이상	5
	15,000객실 이상	4
	10,000객실 이상	3
	5,000객실 이상	2
	5,000객실 미만	1

100m청수관 시간당 400t ~ 450t , 50m 청수관기준 시간당 250t ~ 300t 가능 1000t 기준으로 2시간30분 소요 ~ 5시간 소요



구분	평가기준	점수
대중교통연결시스템 (환승시설)	통합 환승시설 있음	5
	연결노선 다양화	4
	국제공항 10분 이내 접근 가능	3
	도심연결 가능	2
	환승없음	1
도심 및 관광지 이동수단 다변화 (대중교통, 택시, 전철등)	버스, 택시, 전철 노선다양화	5
	전철 이용가능	4
	버스 이용가능	3
	택시 이용가능	2
	도보이용	1
체험형(모험형) 관광지 (지역문화관광)	항구 주변 30분 이내	5
	항구 주변 1시간 30분 이내	4
	항구 주변 2시간 이내	3
	항구 주변 2시간 30분 이내	2
	항구 주변 3시간 이내	1
자연경관이 우수	청정환경지역	5
	다양한 볼거리	4
	육상환경 우수	3
	해상환경 우수	2
	보통 환경	1
편리한 관광시스템 (다국어 표지판)	다국어 표지판(3개국어)	5
	다국어 표지판(2개국어)	4
	다국어 표지판(1개국어)	3
	국내표지판	2
	표지판 없음	1
편리한 통역서비스	크루즈 터미널 내 위치	5
	3개국어(영어, 일어, 중국어)	4
	2개국어(영어, 일어&중국어)	3
	1개국어(영어)	2
	통역요원 없음	1

## 2) 한·중·일 모항 비교평가 결과

우리나라의 제주도와 중국의 상하이, 일본의 요코하마 항구의 전반적인 사항을 72개 요인을 범주화 하여 30개 항목으로 압축하여 평가를 진행하였다. 질적 연구를 통하여 중요한 요인을 찾아낸 것을 양적 연구 속성으로 바꾸기 위하여 평균적으로 사용하고 있는 평정척도<sup>25)</sup>를 사용하여 5점 척도로 구성하였다. 중요한 30개의 요인을 살펴보면 평가 요인은 해상교통의 중심성은 제주에 가장 높은 점수를 부여하였다. 이는 동북아시아 한·중·일을 비교하여 본다면 지정학적 위치에서 가장 높은 평가를 받고 있기 때문이다. 상하이인 경우 중국 본토에 있어 제주보다는 중심성이 떨어진다. 요코하마인 경우도 동북아시아노선에서 중심성이 떨어진다.

소스마켓 확보능력 은 중국 상하이는 13억 중국시장을 배후에 두고 있어 경쟁력이 충분하다. 일본이 요코하마는 20년 전부터 활발히 움직이고 있는 자국 내 크루즈 산업이라는 배후시장을 가지고 있다. 카지노 허가기준 제주인 경우 외국인 카지노는 허가가 되어 카지노를 즐길 수 있으나, 크루즈에 대해서는 엄격한 기준을 적용하고 있다. 2015년 국회를 통과한 “크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률”안을 토대로 시행되는 08월 이후에는 카지노 허가 기준이 개선될 것으로 사료된다.

일본이 경우 카지노 규제에서 탈피해 관광산업으로 본격적인 육성을 하고 있다. 또한 이미 자국 내 크루즈 선박에 대해 카지노 설립이 허가가 되어 있다. 중국인 경우 마카오는 합법으로 하고 있으나 국내 카지노는 불법이다. 단 크루즈 선을 타고 공해 상에서 카지노를 할 수 있도록 홍콩에서는 운항중이다.

제주도인 경우 소스마켓이 아주 부족한 현실이다. 접안별 인센티브는 한·중·일 동일하게 접안 횟수에 따라 세금감면혜택이 있다. 한국인 경우 08월부터 “크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률”안을 토대로 제18조 크루즈산업을 위한 세제 및 자금 지원 등을 통하여 국세 및 지방세 감면이 가능하여 08월 이후 크루즈 산업의 확대가 예상된다.

통과여객 간소화는 제주를 출입국관리국 직원이 탑승하여 하고 있고 무사증 입국이 가능하다. 중국은 하선하여 운영함으로 인한 다소 시간적인 차이가 난다고 할 수 있다. 일본이 요코하마는 체계적인 출입국관리 시설을 효율적으로 적용하고 있

25) 평가자가 측정대상(주어진 현상, 인물 또는 사물)의 속성이 연속선상의 한 점에 위치한다는 전제에서 일정한 기준에 따라 대상을 평가하고 그 속성을 구별하는 척도를 말한다.

어 소요시간이 2000명을 기준으로 30분이 소요가 된다.

우리나라 법인세인 경우 27%로 되어 있지만 조세특례제한법상의 외국인 투자에 대한 법인세 감면대상으로 지정하여 감면하고 있다. “크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률” 제8조에 의거 산업에 보조금을 지원할 수 있는 법이 08월에 시행 될 예정이다. 중국인 경우 15%이 법인세 외국인 투자기업 대부분이 조세감면혜택을 받고 있다. 2015년 08월부터 “크루즈 산업 육성 및 지원에 관한 법률” 안 이 시행되면 제주가 가지는 크루즈 산업의 효과는 더욱더 확대 될 것으로 사료된다.

일본은 34.62%(도쿄 도는 35.64%)이며 2015년부터 2% 낮은 세율을 적용하고 5년간 5% 낮출 것이다(연합뉴스, 2014). 이와 별개로 소득확대촉진세제 및 고용 촉진세제를 도입하여 법인세를 감면할 수 있도록 하고 있다(Trada Brief, 2014:1-4).

승객편이시설, 응급의료시설, CIQ(출입국사열)시설, 세관 및 검역시설은 중국과 일본은 크루즈 터미널이 있어 대부분 우수한 점수를 받았지만 제주도인 경우 아직 크루즈 터미널이 설치가 되질 않아 불편한 점이 있다. 국제우편 및 환전시설은 제주는 보통이고 상하이와 일본은 우수한 편이다. 선석은 중국과 일본은 양호한 접안이 가능하나 제주도인 경우는 10만 톤급 2개의 선박이 접안이 불가능하다 하지만 민군복합항이 완성되면 접안 능력이 15만 톤 2척을 추가 할 수 있다.

야간 정박시설, 담수화 공급라인, 폐기물 및 오·폐수처리 시설은 중국 및 일본은 항만이 크루즈 전용 항으로 크루즈 편의시설을 갖추고 있으나, 제주도인 경우 복합 항으로 운영되어 불편한 요소가 있다. 수화물 처리시설은 제주도인 경우 크루즈 터미널이 없어 처리가 미흡하며 중국과 일본은 크루즈 터미널에서 수화물 처리가 양호하다. 항만 폭 및 예인시설인 경우 일본은 접안시 편리한 접안 구조로 되어 있으나, 제주도인 경우 배를 접안 하는 시간이 많이 소요된다. 상하이 우송커우 크루즈 터미널인 경우 예인하여 크루즈가 본격적인 운항을 하기까지 3시간이 소요된다.

해상구조 및 경찰지원은 평가 대상지 모두 우수하며 크루즈 전담부서는 중국 및 일본은 우수하나 제주도인 경우 크루즈 부서가 이원화 되어 있다. 선박편의시설은 일본 및 중국은 크루즈가 일상적인 수리도 가능하나 제주도인 경우는 불가능한 하다. 국제공항은 중국과 일본인 경우는 2개의 공항이 서로 유기적으로 수송이 가능하지만 제주도인 경우 한정노선에 한정된 시간을 운항함으로 인하여 불편하다.

식자재 공급은 일본과 제주도인 경우는 청정 농산물 및 공산품 제공이 가능하다.

하지만 중국인 경우 다소 미흡한 점이 있다. 편리한 숙박시스템 상하이, 요코하마, 제주도가 서로 완벽한 숙박 시스템을 갖추고 있다. 대중교통 연결시스템, 도심 및 관광지 이동수단 다변화 일본인 경우 지하철을 이용한 연결이 가능하고 각종 대중교통노선이 양호하게 정비되어 있다. 중국인 경우도 터미널과 연결된 주 도로망을 이용한 대중교통 시스템이 양호하다. 제주도인 경우는 대중교통이 불편하고 도심을 연결하는 연결시스템이 부족하다.

체험형(모험형)관광지는 일본인 경우 미나토미라이21 주변에 관광지가 형성되어 있고 신간센을 이용한 내륙관광이 가능하다. 중국 상하이인 경우 푸둥에 불거리 상하이 도시에 관광지가 산재해 있다. 제주도인 경우 관광지가 다소 빈약한 점이 있다. 자연경관은 세 곳 기항지 모두 우수한 편이다 이는 세 곳 모두 국제적인 관광지이기 때문이다.

편리한 관광시스템 요코하마는 우수한 편에 속하나 제주와 상하이인 경우 도심으로 연결되는 관광시스템이 다소 불편한 편이다. 편리한 통역서비스는 요코하마는 양호한 편이나 상하이는 불편한 점이 있다. 제주는 스마트 폰 앱을 활용하여 통역 서비스에 대한 공백을 최소화 하고 있으나 다소 불편한 점이 있다. 각 요인에 대해 어떠한 장·단점을 가지고 있는지를 다음<표4-19>를 가지고 분석하였다.

<표4-19> 비교 항만분석 종합평가표(30개 항목비교)

구 분	제 주	상 하 이 (우송커우)	요코하마 (오산바시)	평가항목
해상교통의 중심성	◎	●	△	기항지간 거리
	5	3	2	
크루즈승객 확보능력 (소스마켓)	▽	◎	◎	주변배후 여건
	1	5	5	
카지노 허가기준완화	●	◎	◎	법적여건
	3	5	5	
접안별 인센티브	○	○	○	크루즈선박
	4	4	4	
통과여객 간소화	○	●	○	무사증입국및 시간간소화
	4	3	4	
모항 선택시 세금감면	▽	○	○	크루즈선박
	1	4	4	
승객편의시설 (전망대, 대기실, 인터넷)	▽	◎	◎	크루즈 터미널
	1	5	5	
응급진료시설 (간의진료소, 약국)	△	◎	◎	크루즈 터미널
	2	5	5	
CIQ시설(출입국사열)	○	●	◎	출입국사열
	4	3	5	
세관 및 검역시설	▽	◎	◎	출입국시설
	1	5	5	
국제우편 및 환전시설	●	◎	◎	터미널
	3	5	5	
선석확보 및 길이 (2개, 400m)	●	◎	◎	정박용이성
	3	5	5	
수심은 양호 (8m~14m)	●	○	●	정박용이성
	3	4	3	
야간정박시설	●	◎	◎	정박용이성
	3	5	5	
폐기물 및 오·폐수처리	●	◎	◎	선박 편의시설
	3	5	5	
담수화 공급라인 (청수공급)	●	◎	◎	선박 편의시설
	3	5	5	
수화물 처리시설	▽	◎	◎	승객 편의시설
	1	5	5	

항만 폭 및 예인시설	●	◎	◎	선박 편의시설
	3	5	5	
해상구조 및 경찰지원	○	◎	◎	구조 및 치안능력
	4	5	5	
크루즈 전담부서	△	◎	◎	시스템
	2	5	5	
선박편의시설 (수리 및 도선)	●	◎	◎	선박 편의시설
	3	5	5	
국제공항 (Fly and Cruise)	△	◎	◎	모항선택 가능성
	1	5	5	
식자재(선식) 공급가능	●	○	○	모항선택 가능성(청정)
	3	4	4	
편리한 숙박시스템	◎	◎	◎	모항선택 가능성
	5	5	5	
대중교통연결시스템 (환승시설)	●	◎	◎	편리성
	3	5	5	
도심 및 관광지 이동수단 다변화 (대중교통, 택시, 전철등)	●	◎	◎	편리성
	3	5	5	
체험형(모험형) 관광지	●	○	◎	관광객 편리성
	3	4	5	
자연경관이 우수	◎	○	○	관광 우수성
	5	4	4	
편리한 관광시스템 (다국어 표지판)	◎	●	◎	관광객 편이성
	3	3	5	
편리한 통역서비스	●	●	◎	관광객 편리성
	3	3	5	
총점	86	134	141	

주) ◎: 우수 5점, ○: 양호4점, ●: 보통3점, △: 약함 2점, ▽: 매우 약함(1점)

이후 제주도는 크루즈 전용터미널이 완공되고 친수공간을 개발 및 정비한 후 “크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률”이 발효가 되는 시점에 다시 한 번 평가해볼 필요성이 있다. 이는 제주에 지리적인 여건이 2시간 비행거리에 천만도시가 5개가 존재하고 500만 이상도시가 13개가 존재하기 때문에 크루즈 관광에 대한 지원이 다 갖추어진 상태에서 평가항목을 재구성하여 평가해볼 필요성이 있다.

### 3. 소결론

제주도·상하이·요코하마를 비교하여 분석한 결과 제주는 모든 면에서 평가대상 모항지에 비해 여건이 낙후되어 있다. 허나 앞에서도 알 수 있듯이 제주도는 동북아시아 최고의 기항지이다. 이는 낙후된 환경에서도 이를 감수하여 글로벌 선사들이 기항을 택하는 이유는 한가지이다. 동북아시아 항로에서 중심성을 가지고 있기 때문이다. 이는 앞으로 제주도가 정책을 추진함에 있어 많은 이점으로 작용할 것이다.

또한 『그림4-20』에서도 알 수 있듯이 제주도는 동북아시아 Fly and Cruise에서도 최적의 위치를 가지고 있으며, 국제공항이 24시간 운영이 된다면 노선확대로 이어져 크루즈 관광객을 유치할 수 있는 최적의 조건을 갖출 것이다. 이외에도 제주도는 국제자유도시이며, 국제관광휴양지로도 세계인에 주목을 받는 지역이다. 이는 모항으로 가져야 될 최적의 조건 중 하나이다. 제주도는 편리한 숙박시설이 제공되어 크루즈 관광객이 쾌적한 환경에서 관광을 할 수 있는 인프라를 구성할 수 있다. 이는 이미 연간 1300만 명이 이상이 관광객이 제주를 찾아오는 것으로 어느 정도 검증되었다고 말할 수 있다.

제주도는 향후 중앙정부에서 정책적인 지원(신공항 추진)과 제주도 지방정부차원에서의 조례 안 계정으로 크루즈 산업 활성화 방안을 연구하고, 크루즈 특구를 지정하여 쇼핑에 대한 소비자의 편의성을 증대한다면 최고의 크루즈 모항으로 거듭날 것이다. 이는 결과적으로 지역경제 활성화 및 우리나라 경제 활성화로 이어져 제주도의 인구 유입 및 국제자유도시의 면모를 갖출 수 있을 것으로 판단된다.

### 제3절 네트워크 분석을 통한 운항노선 분석

본 연구에서 분석대상이 되는 한·중·일 크루즈 선박 운항한 자료는 2014년 08월 ~ 12월을 운항한 자료로 한국관광공사 내부자료를 토대로 하여 운항 빈도 분석 및 노선을 분석하였으며, 이를 근거로 네트워크 연결성 및 중심성 분석을 통하여 한·중·일 노선이 가지는 연결성을 확인할 수 있었다. 이는 다음 아래와 같다.

#### 1. 네트워크 분석 조사대상 구성

##### 1) 한·중·일 크루즈 운항 선사별 자료

동북아시아를 운항한 크루즈 선사 중 우리나라를 기항해서 중국 및 일본을 돌아가는 선사를 확인해보면 Costa crociere선사는 87회 후반기에 가장 많은 운항을 하였다. Royal Caribbean International 선사는 47회로 두 번째 많이 기항한 선사이다. 세 번째 Bohai cruise 선사는 29회로 이 세 개의 크루즈 선박회사가 80% 이상을 차지하고 있다. 네 번째는 Princess cruises 선사로 17회 기항을 하였다. 다음 Peace Boat 선사는 5회 기항하였으며, Celebrity Cruises 선사는 4회 기항하였다. 그리고 Residences at Sea 선사 및 Japan Cruise Line 선사는 각각 3회 기항하였다. 마지막으로 Holland America Line 선사 및 Star Cruises 선사는 각각 2회로 한·중·일 크루즈 운항노선에 총 10개의 선사가 199회를 운항하였다.

이처럼 동북아시아 시장에서 상하이와 중국을 모항으로 하는 선사인 Costa crociere, Royal Caribbean International 와 연태를 모항으로 하는 Bohai cruise 3개의 선사들이 동북아시아 크루즈 시장에서 차지하는 비중은 매우 크다. 이는 동북아시아 크루즈 시장에서 중국이 얼마나 중요한지 알 수 있다. 각 선사별 운항 현황은 다음 <표4-20>과 같다.



<표4-20> 선사별 운항 횟수

구 분	운항횟수
Costa crociere	87
Royal Caribbean International	47
Bohai cruise	29
Princess cruises	17
Peace Boat	5
Celebrity Cruises	4
Residences at Sea	3
Japan Cruise Line	3
Holland America Line	2
Star Cruises	2
총 10개 선사	199회 운항

자료 : 한국관광공사 크루즈 교통팀 2014년08월~12월 자료를 토대로 작성함.

## 2) 한·중·일 선사별 세부 운항 노선자료

동북아시아 크루즈 시장에서 한국, 중국, 일본 노선을 중심으로 운항하는 노선은 다음 아래와 같이 세부적으로 확인할 수 있다.

### (1) Costa crociere 운항 노선현황

다음은 한·중·일 크루즈 노선에 Costa crociere는 2014년 08월 ~12월까지 상해를 모항으로 하여 두 대의 크루즈 선박을 이용하여 총 87회 운항하였다. Costa Atlantica 호는 총 55회 운항을 하였으며, Costa Victoria호인 경우는 32회

운항하였다. Costa crociere는 총 87회 운항에서 제주를 경유하는 횟수는 82회로 90%로 이상이 배가 제주를 기항하는 것을 알 수 있다. 이는 Costa crociere의 15개 동북아시아 운항노선 상품 중에서 10개 상품이 제주를 경유하는 것을 할 수 있다. 이는 다음 <표4-21>과 같다.

<표4-21> Costa crociere 운항노선 현황

구분	운항노선	운항횟수	선사대리점
1	부산 - 상하이	1	동방선박
2	상하이- 인천- 상하이	1	
3	텐진-인천-상해	1	
4	텐진-제주-텐진	1	
5	텐진-부산-오타루-텐진	1	
6	상하이-부산- 요코하마-부산	1	
7	상하이-제주-가고시마-상하이	1	
8	상하이-인천-제주-상하이	2	
9	상하이-후쿠오카-제주-인천-상하이	2	
10	상하이-제주-인천-텐지	2	
11	상하이-제주-상하이	4	
12	상하이-후쿠오카-제주-상하이	6	
13	상하이-제주-부산-상하이	10	
14	상하이-제주-후쿠오카-상하이	12	
15	상하이-제주-인천-상하이	42	
총계	총 운항 횟수	87	

자료 : 한국관광공사 크루즈 교통팀 2014년08월~12월 자료를 토대로 작성함.

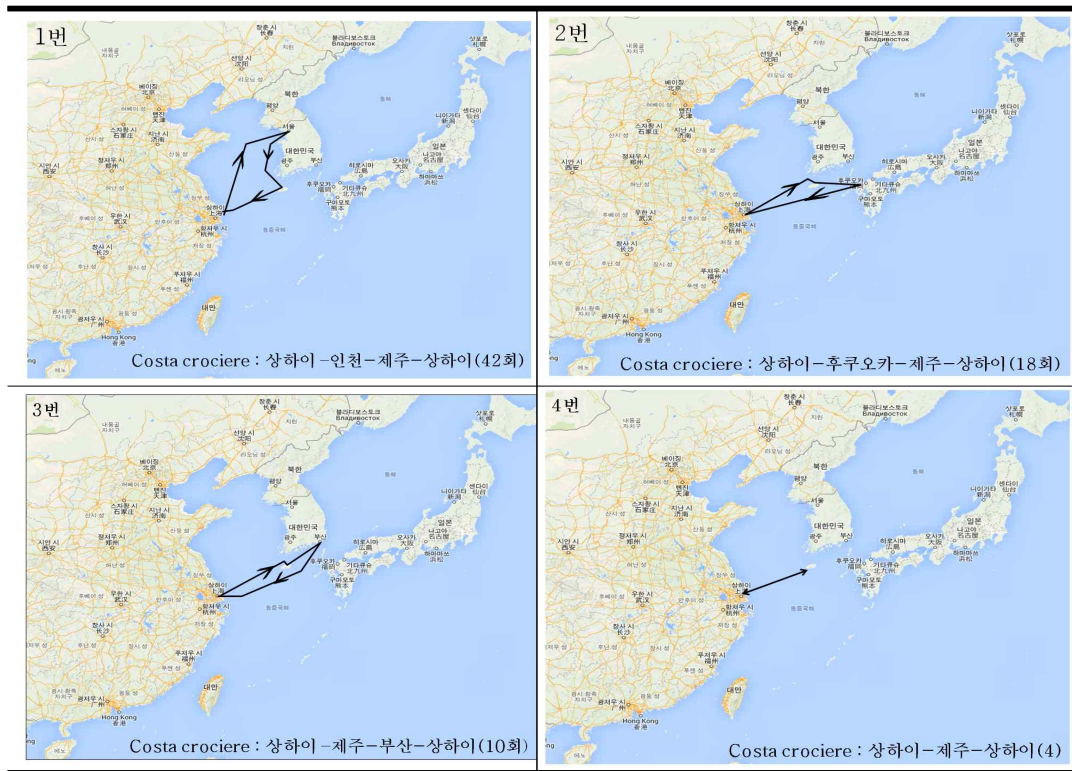
다음은 Costa crociere선사의 빈번하게 운항되었던 동북아시아 코스를 살펴보면 첫째 코스는 상해와 한국의 인천과 제주 그리고 모항인 상하이로 돌아가는 코스가 41회로 가장 많은 운항 빈도를 보이고 있다.

둘째로는 상하이를 모항으로 하여 일본의 후쿠오카와 제주를 경유하여 중국 상하이로 들어가는 코스가 18회 운항 하였다.

셋째 노선은 중국 상하이를 모항으로 하여 제주를 경유하고 부산을 걸쳐 다시 상

하이로 돌아가는 코스가 9회 운항 하였다.

넷째는 상하이를 모항으로 하여 제주를 경유하고 다시 상하이로 돌아가 코스가 4회 운항 하였다. 이들 운항노선은 다음 <그림4-3>과 같다.



<그림4-3> Costa crociere 제주경유 운항노선

자료 : 2014년 하반기 크루즈노선자료를 토대로 연구자 작성.

## (2) Royal Caribbean International 운항노선 현황

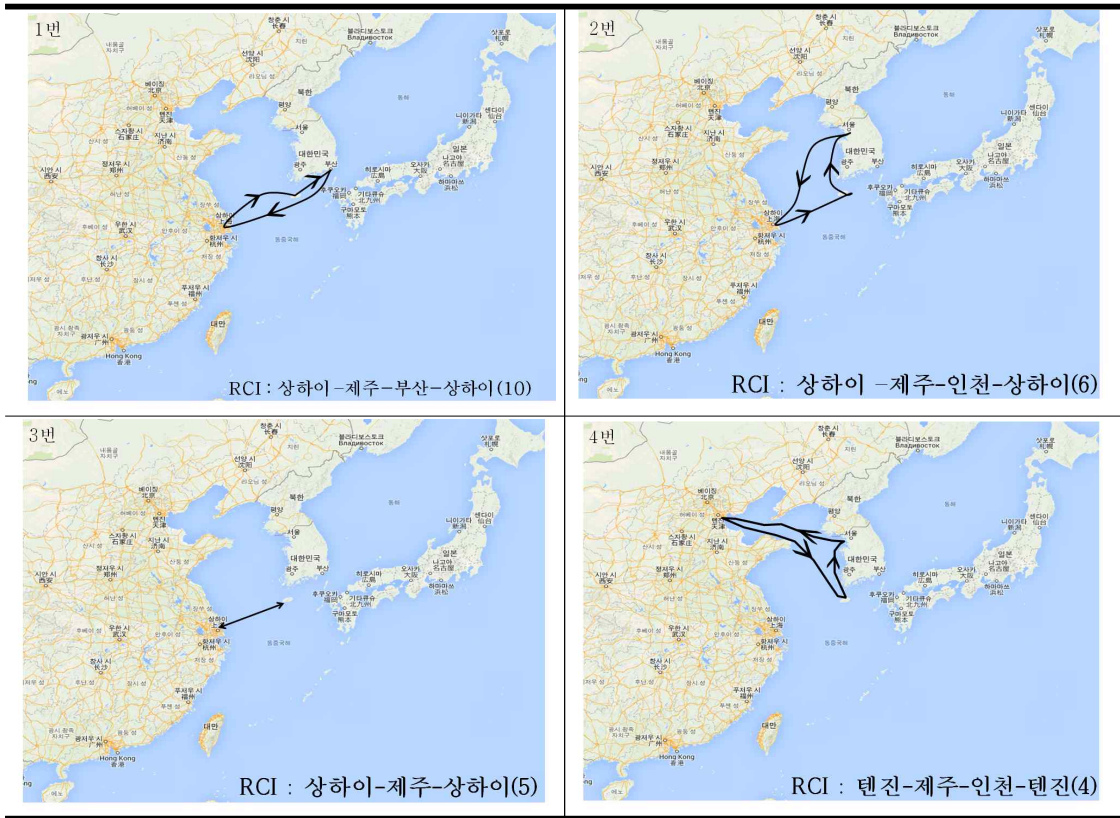
다음은 한·중·일 크루즈 노선에 RCL는 2014년 08월 ~12월까지 중국의 텐진과 상하이로 모항으로 하여 두 대의 크루즈 선박을 이용하여 총 47회 운항하였다. Mariner of the Seas 호는 총 32회 운항을 하였으며, Voyager of the Seas호인 경우는 15회 운항하였다. RCL는 총 47회 운항에서 제주를 경유하는 19개의 운항상품 중 16개가 제주를 경유하고 있다. 이들의 총 제주를 경유하는 횟수는 43회로 90%이상이 제주를 경유하는 것을 알 수 있다. 이는 다음 <표4-22>와 같다.

<표4-22> Royal Caribbean International 운항노선 현황

구분	운항노선	운항횟수	선사대리점
1	텐진-인천-텐진	1	유니프로스해운
2	상하이-부산-부산	1	
3	부산-오кина와-상하이-부산	1	
4	텐진-나가사키-후쿠오카-제주-텐진	1	
5	상하이-제주-후쿠오카-상하이	1	
6	상하이-제주-후쿠오카-나가사키-상하이	1	
7	홍콩-샤먼-제주-오카나와-홍콩	1	
8	텐진-부산-나가사키-오кина와-홍콩	1	
9	상하이-돛토리현-후쿠오카-나가사키-제주	1	
10	텐진-부산-제주-텐진	2	
11	텐진-제주-텐진	2	
12	상하이-부산-제주-상하이	2	
13	상하이-제주-후쿠오카-부산-상하이	2	
14	상하이-제주-후쿠오카-인천-상하이	2	
15	텐진-인천-제주-부산-텐진	3	
16	텐진-제주-인천-텐진	4	
17	상하이-제주-상하이	5	
18	상하이-제주-인천-상하이	6	
19	상하이-제주-부산-상하이	10	
총계	총 운항 횟수	47	

자료 : 한국관광공사 크루즈 교통팀 2014년08월~12월 자료를 토대로 작성함.

RCL의 가장 빈번하게 운항하는 노선을 살펴보면 첫째는 상하이, 제주, 부산을 경유하여 상하이로 들어가는 노선이 총 10회 운항 하였다. 둘째는 상하이에서 제주를 걸쳐 인천을 경유하고 상하이로 돌아가는 노선이 총6회 운항 하였다. 세 번째로는 상하에서 제주를 기항하고 다시 상하이로 돌아가는 노선이 총5회 운항 하였다. 다음은 텐진에서 제주와 인천을 기항하고 텐진으로 돌아가는 코스가 총4회 운항 하였다. 이는 다음 <그림4-4>에서 확인 할 수 있다.



<그림4-4> RCI 제주경유 운항 노선

자료 : 2014년 하반기 크루즈노선자료를 토대로 연구자 작성.

### (3) Bohai cruise 운항노선 현황

다음은 한·중·일 크루즈 노선에 Bohai cruise는 연태를 모항으로 하여 2014년 08월 ~ 12월까지 Chinese Taishan 크루즈 선박으로 이용하여 총29회 운항하였다. Bohai cruise는 3개의 운항 상품 중 2개의 상품이 제주를 경유하고 있는 것을 알 수 있다. 이는 다음 <표4-23>과 같다.

<표4-23> Bohai cruise 운항노선 현황

구분	운항노선	운항횟수	선사대리점
1	연태-제주-상하이-연태	1	웰햄슨협운서비스
2	연태-인천-연태	4	
3	연태-인천-제주-연태	24	
총계	총 운항횟수	29	

자료 : 한국관광공사 크루즈 교통팀 2014년08월~12월 자료를 토대로 작성함.

연태를 모항으로 하여 연태에서 인천과 제주를 기항하고 다시 연태로 돌아오는 크루즈 운항노선은 총 24회 운항을 하였다 그리고 다음으로는 연태에서 출발하여 인천을 기항하여 연태로 돌아오는 운항노선은 총 4회 운항하였다. 운항노선은 다음 <그림4-5>와 같다.



<그림4-5> Bohai cruise 제주 경유 운항 노선

자료 : 2014년 하반기 크루즈노선자료를 토대로 연구자 작성.

(4) Princess cruises 운항노선 현황

다음은 한·중·일 크루즈 노선에 Princess cruises는 중국의 상하이와 텐진을 모항으로 하고 일본에 요코하마도 함께 모항으로 사용하고 있다. 2014년 08월 ~ 12월까지 Sapphire Princess 크루즈 선박은 총 13회 운항을 하였고, Diamond Princess 크루즈 선박은 총3회 운항을 하였다. 그리고 마지막으로 Sun

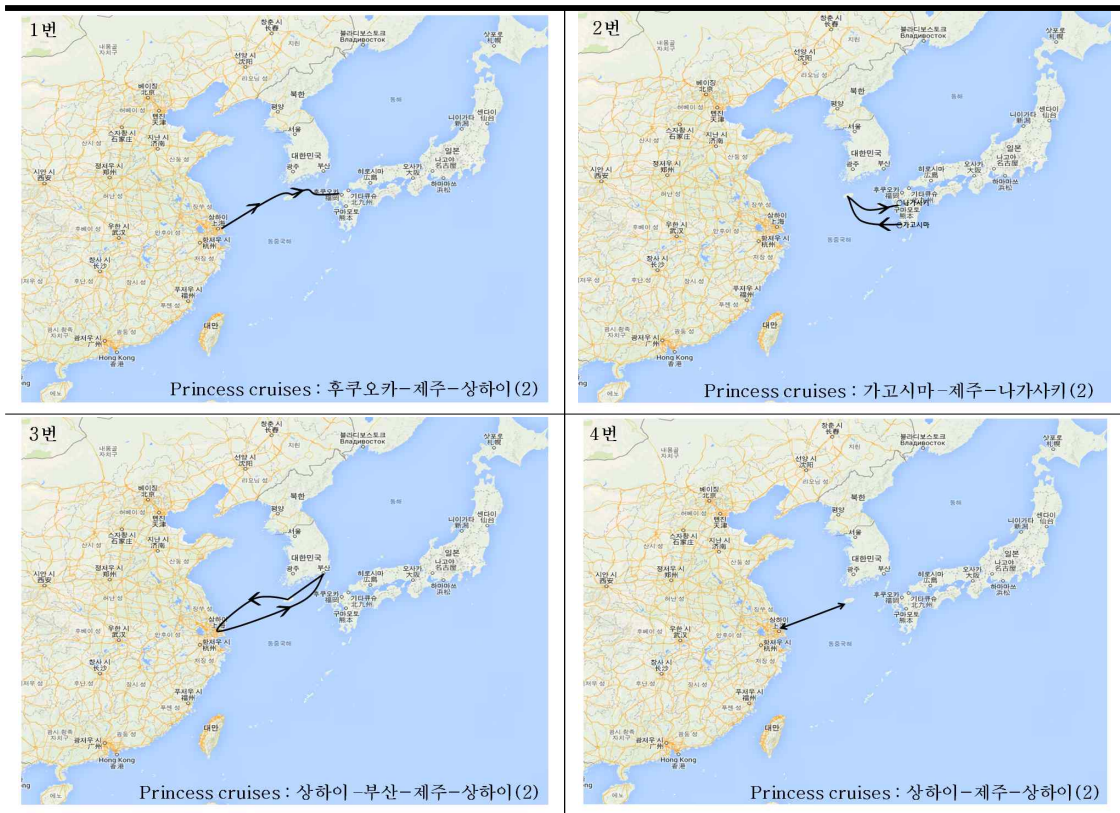
Princessms 오타루(홋카이도)를 출발하여 부산을 기항하고 다시 오사카로 돌아가는 노선을 1회 운항하여 Princess cruises 는 3척이 크루즈 선박을 이용하여 총 17회 운항하였다. Princess cruises의 17개 운항 상품 중 10개의 운항 상품이 제주를 기항 항으로 선택하고 있다. 이는 다음 <표4-24>와 같다.

<표4-24> Princess cruises 운항노선 현황

구분	운항노선	운항횟수	선사대리점
1	나가사키-부산-텐진	1	협성해운
2	나가사키-제주-상하이	1	
3	돗토리현-부산-나가사키	1	
4	상하이-나가사키-부산-길류	1	
5	상하이-나가사키-부산-텐진	1	
6	상하이-제주-인천-상하이	1	
7	오타루(홋카이도)-부산-고배	1	
8	텐진-부산-나가사키-상하이	1	
9	텐진-상하이-부산-나가사키	1	
10	후쿠오카-제주-상하이	2	
11	가고시마-제주-나가사키	2	
12	상하이-부산-제주-상하이	2	
13	상하이-제주-상하이	2	
총계	총 운항횟수	17	

자료 : 한국관광공사 크루즈 교통팀 2014년08월~12월 자료를 토대로 작성함.

Princess cruises가 항·중·일 노선에서 가장 빈번하게 운항한 노선을 살펴보면 첫째는 후쿠오카를 기점으로 하여 제주를 기항하여 상하이로 가는 코스가 총 2회 운항하였다. 두 번째는 가고시마에 출발하여 제주를 기항하고 나가사키로 돌아오는 코스가 총 2회 운항하였다. 세 번째는 상하이에서 출발하여 부산과 제주를 기항하고 다시 상하이로 돌아가는 코스를 총 2회 운항하였다. 네 번째는 상하이에서 출발하여 제주를 기항하고 다시 상하이로 돌아가는 코스를 총 2회 운항하였다. 이 노선 코스는 다음 <그림4-6>과 같다.



<그림4-6> Princess cruises 제주 경유 운항노선

자료 : 2014년 하반기 크루즈노선자료를 토대로 연구자 작성.

### (5) 기타선사 운항노선 현황

2014년 08월 ~ 12월 까지 우리나라에 기항한 6개 선사의 현황을 살펴보면 Peace Boat 선사가 Ocean Dream 크루즈 선을 이용하여 후쿠오카를 모항으로 하여 부산과 제주를 기항하여 지룽으로 돌아가는 노선을 총5회 운항하였다.

Celebrity Cruises 선사의 Celebrity Millennium 크루즈 선박을 이용하여 요코하마 및 상하이로 모항으로 하여 총 4회 운항하였다. 이를 살펴보면 요코하마를 출발하여 자국내 쉬미즈(시즈오카)와 오사카를 기항하고 우리나라는 제주와 인천을 기항하고, 중국은 텐진을 기항하고 상하이로 돌아가는 코스를 총 2회 운항하였다, 그리고 상해를 모항으로 텐진을 걸쳐 인천을 기항하고 제주와 오사카를 기항하여 쉬미즈(시즈오카)를 돌아 요코하마로 총 2회 운항하였다.

Residences at Sea 선사는 The World 크루즈 선박을 이용하여 히로시마를 모



항으로 하여 우리나라는 제주, 부산, 인천 순으로 기항하고 대련으로 하는 운항 노선을 총 3회 운항하였다.

Japan Cruise Line 선사는 Pacific Venus 크루즈 선박으로 이용하여 오사카를 모항으로 하여 총 3회 운항하였다. 운항노선을 살펴보면 오사카를 출발하여 부산을 기항하고 러시아의 블라디보스토크를 가는 노선에 1회 운항하였다. 다음은 오사카를 출발하여 부산을 기항하고 오사카로 돌아오는 노선을 2회 운항하였다.

Holland America Line 선사는 Amsterdam 크루즈 선박을 이용하여 요코하마를 모항으로 하여 나가사키와 우리나라의 제주와 인천을 기항하고 텐진으로 운항하는 노선을 총 2회 운항하였다. 마지막으로 Star Cruises 선사는 Superstar 크루즈를 이용하여 중국 텐진 및 상하이를 걸쳐 제주를 기항하고 동남아로 돌아가는 노선으로 총 2회 운항을 실시하였다. 이는 다음 <표4-25>와 같다.

<표4-25> 기타 운항노선 현황

구분	운항노선	운항횟수	선사대리점
Peace Boat			
1	후쿠오카-부산-제주-지룽	5	해리해운
Celebrity Cruises			
1	요코하마-쉬미즈(시즈오카)-오사카-제주-인천-텐진-상하이	2	유니푸로스해운
2	상하이-텐진-인천-제주-오사카-시즈오카-요코하마	2	
Residences at Sea			
1	히로시마-제주-부산-인천-대련	3회	동방선박
Japan Cruise Line			
1	오사카-부산-블라디보스토크	1	협성해운
2	오사카-부산-오사카	2	
Holland America Line			
1	요코하마-나가사키-제주-인천-텐진	2	동방선박
Star Cruises			
1	동남아 노선	2	웰웁스협운서비스
총계	6개 선사 총 운항횟수	19	

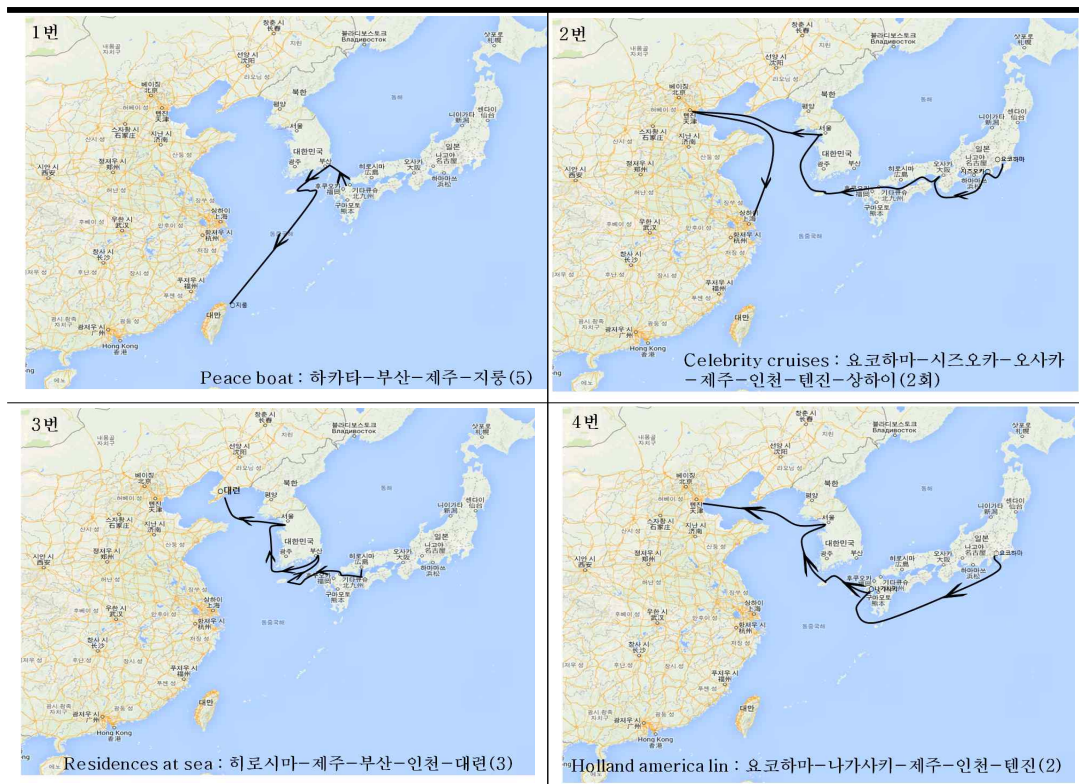
자료 : 한국관광공사 크루즈 교통팀 2014년08월~12월 자료를 토대로 작성함.

Peace Boat 선사의 노선을 살펴보면 1번의 그림에서처럼 후쿠오카에서 출발하여 부산과 제주를 기항하여 대만 지룽항으로 가는 운항 노선을 선택하고 있다.

Celebrity Cruises 선사는 요코하마에서 출발하여 일본에서는 슈미즈(시즈오카) 및 오사카를 기항하여 관광하고 우리나라에서는 제주 및 인천을 기항하여 관광을 한 후 중국 텐진을 기항하고 상하이로 들어가는 형태의 운항노선을 선택하고 있다.

Residences at Sea 선사는 히로시마를 출발하여 우리나라는 제주를 먼저 기항하고 부산과 인천을 기항하는 순서로 운항하고 있으며 중국은 대련항으로 들어가는 운항노선을 선택하고 있다.

Holland America Line 선사는 요코하마에서 출발하여 나가사키를 기항하고 우리나라는 제주와 인천을 기항한 후 중국의 텐진으로 들어가는 운항노선을 선택하고 있다. 이는 다음 <그림4-7>과 같다.



<그림4-7> 기타선사 운항노선

자료 : 2014년 하반기 크루즈노선자료를 토대로 연구자 작성.

2014년 08월 ~ 12월 까지 총 10개 선사가 우리나라에 199회 입항하였다. 그 중 우리나라에 가장 많은 입항 빈도는 보이고 있는 선사는Costa crociere, Royal Caribbean International, Bohai cruise, Princess cruises 4개의 크루즈 가 180회 입항으로 90.4%의 점유율을 보이고 있으며, 나머지 6개 선사가 19회 입항으로 9.6%의 점유율을 보이고 있다.

## 2. 한·중·일 기항지별 네트워크 분석

기항지 네트워크 연결을 알아보기 위하여 각 크루즈 별 기항지와 모항지가 연결되는 요소들을 알아보았다. 각 노드(크루즈선)를 연결하는 링크(기항지)가 한·중·일 노선에서 어떻게 서로 어떤 연결성 갖는지를 볼 수 있었다.

2014년 08월~12월 크루즈 운항노선 자료를 바탕으로 UCINET 프로그램을 활용하여 분석하였다. 각 항구에 대한 정박빈도를 분석하고 각 항구별로 중심성이 있는지를 분석하였다. 전체적인 동북아시아 크루즈 노선간의 기항지 연결성은 출항이 584회 입항이 587회 분석되고 있다. 이는 글로벌 선사들이 노선별 출항과 입항을 달리 진행을 하기 때문이다.

대표적인 예를 살펴보면 히로시마-제주-부산-인천-대련 구간이 입·출항이 다른 구간이다. 입항을 기준으로 1순위, 2순위, 3순위를 분석을 해본다면 제주의 경우는 174회의 입항으로 전체적인 운항노선에 29%의 연결성으로 가지고 있다. 두 번째인 상하이인 경우는 127회 입항으로 전체적인 운항노선에 21%의 연결성을 가지고 있다. 세 번째인 인천인 경우는 총104회 입항으로 전체적인 운항노선에 17%의 연결성으로 가지고 있다. 전체적인 운항노선에 대한 자료를 보면 다음 <표 4-26>과 같다.

<표4-26> 크루즈 기항지별 기항 횟수

↓ in-degree

→ out-degree

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	합계	
1	제주	0	28	61	26	6	18	24	2	2	0	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	174
2	상하이	101	0	3	8	2	8	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	126
3	인천	31	55	0	0	11	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	104	
4	부산	11	23	3	0	5	0	0	4	3	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	54
5	텐진	7	3	7	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
6	후쿠오카	11	13	2	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
7	연태	1	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
8	나가사키	4	3	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
9	오사카	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7
10	블라디	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	지룽	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	가고시마	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
13	오키나와	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
14	홍콩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
15	홋카이도	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16	돗토리현	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17	샤먼	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
18	요코하마	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	5
19	쉬미즈	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4
20	대련	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	히로시마	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	합계	174	127	104	54	25	28	29	13	7	1	6	1	3	2	1	1	1	3	4	3	0		

한·중·일 운항노선은 각 기항지에서 기항지를 연결하는 구간이 12시간~14시간 내외를 가장 선호하는 것을 알 수 있다. 이는 상하이를 기점으로 하는 운항노선에서도 쉽게 파악할 수 있다. 상하이 노선은 총 126회 출항하여 제주를 101번 기항하고 있다.

다음은 부산, 후쿠오카를 8회 기항하고 텐진, 나가사키는 각각 2회를 기항하고 있다. 그리고 연태, 돗토리현을 각각 1회씩 기항하고 있다. 이는 직접 기항을 말한다. 제주와 상하이간 노선이 빈번한 이유는 상하이에서 출항한 크루즈 선박이 제주에 기항하기까지 12시간 ~ 14시간 정도로 동북아시아 항로에서 가장 인접해 있기 때문이다.

다음은 일본의 요코하마를 출항하는 크루즈 선박을 살펴보면 총5회를 직접 출항하였다. 요코하마에서 7시간이 소요되는 쉬미즈(시즈오카)를 2회 기항하였다. 기항

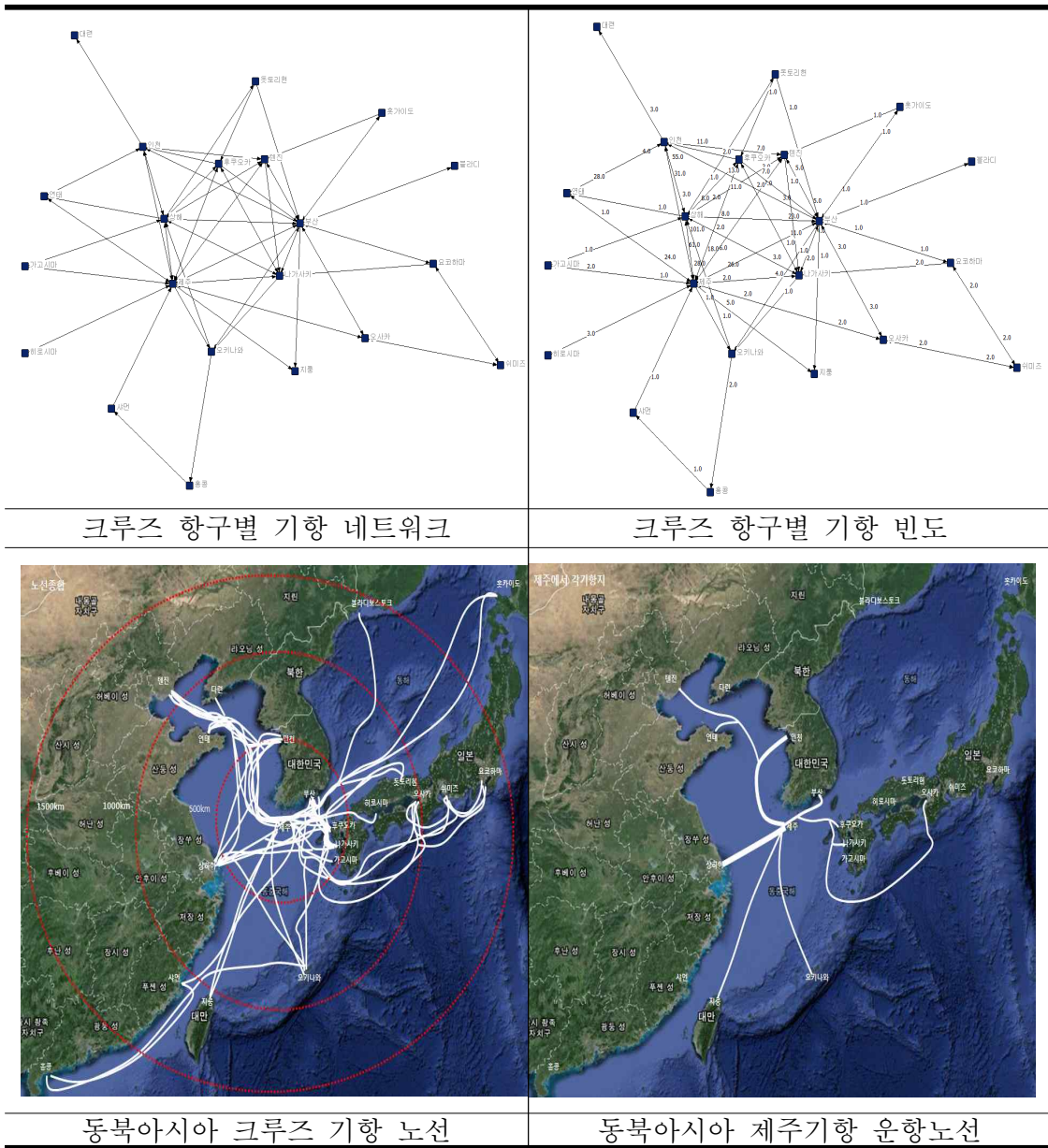
후 오사카, 제주, 등을 기항하여 중국넨 모항인 상하이로 들어가는 노선이 있다.

그리고 나가사키를 직접 2회 기항하였고 우리나라의 부산을 1회 직접기항 하였다. 요코하마에서 한·중·일 노선을 운영하는데 무리가 있다. 크루즈 선박이 출항하고 자국 내 기항지를 3회 이상 걸쳐 우리나라 및 중국을 갈 수 있는 구조여서 시간적인 여유가 없는 크루즈 관광객의 선호대상에서 제외 된다.

이는 운항 편수에서도 나타난다. 조사기간 동안 요코하마를 운항한 크루즈 선박이 편수는 총 8회이다. 제주도를 살펴보면 동북아시아에서 가장 많은 기항을 하는 것을 볼 수 있다.

제주에서 다른 지역을 직접 기항한 경우는 174회로 조사대상 기항지 중에 최고의 기항지이다. 운항지역을 살펴보면 상하이 28회, 인천61회, 부산26회, 연태24회, 후쿠오카 18회 순으로 직접 기항하고 있다. 제주는 동북아시아 최고의 기항지이긴 하지만 모항이 아니라서 제주를 기항하여 제주에서 다른 지역으로 출항한 노선의 합을 말한다.

한·중·일 노선 중에 기항지와 가장 많은 노선을 연결하는 기항지는 부산과 제주도 이다. 제주는 12개 지역, 부산은 11개 지역의 기항지와 연결성을 가지고 있다. 제주인 경우 동북아시아 중요 항로의 기항지들과 빈번한 연결성을 가지고 있다. 부산인 경우 환동해권 지역인 일본의 홋카이도와 러시아의 블라디보스토크와 연결성을 가지고 있다. 부산에서 러시아를 연결하는 크루즈 선박은 Japan Cruise Line의 오사카-부산-블라디보스토크 구간이다. 제주도인 경우는 조사대상 기간 동안 대만의 지룽과 총5회의 연결성을 가지고 있었다. 이는 일본 후쿠오카에서 출항한 노선이 이는 부산-제주를 걸쳐 지룽으로 기항하는 노선이다. 다음 <그림4-8>과 같이 나타낼 수 있다.



<그림4-8> 동북아시아 기항지 네트워크 패턴과 정박빈도

그림에서 보듯이 동북아시아 운항 노선 패턴을 살펴보면 중국에서 출항하여 일본을 경유하는 항로나 중국에서 우리나라를 오는 항로에서도 제주를 기항하고 돌아감을 확인 할 수 있다. 이처럼 제주도는 동북아시아 크루즈 운항 노선의 중심성을 가지고 있다.

이는 싱가포르의 동남아시아 크루즈 허브 항 조건이 제주도에도 조건만 갖추어지고 항공여건이 개선되어 소스마켓이 확보된다면 거점 항과 모항을 지나 동북아시아

크루즈 허브 항으로 거듭날 수 있음을 알 수 있다. 또한 제주를 경유하는 상하이 노선으로 앞으로도 지속적인 확대가 기대가 된다. 중국에서 동해를 걸쳐 블라디보스토크와 홋카이도를 여행하는 크루즈 상품역시 제주를 기항하는 상품으로 구성될 것이다. 이는 상품의 중요성과 함께 기항지 관광의 중요성도 소비자에 욕구에 맞게 변화하기 때문이다.

### 1) 제주도를 기점으로 한 네트워크 분석

제주도는 총 12개 기항지 및 모항과 연결성을 가지고 있다. 조사기간 동안 제주를 입항한 크루즈 선박의 수는 174회이다. 우리나라에서 기항한 경우는 인천, 부산이 각각 31회, 11회 기항하였다. 이는 연태 및 텐진에서 출항하는 중국노선과 상하이와 일본에서 출항하는 노선들이다.

중국에서 직접 기항한 경우는 상하이가 101회, 텐진7회, 연태, 샤먼 각각1회 이다. 이를 살펴보면 상하이에 대표적인 노선은 상하이-제주-인천-상하이, 상하이-제주-부산-상하이, 상하이-제주-후쿠오카-상하이 이 3개의 노선이 가장 빈번하게 운항 하는 노선들이다. 텐진에서 출항해서 제주를 경유하는 노선을 살펴보면 텐진-제주-인천-텐진 구간과 텐진-제주-텐진 구간이 있다. 연태는 주로 인천을 기항하고 제주로 들어오는 노선이나 이 구간은 상하이를 걸쳐 다시 연태로 돌아가는 구간이다. 샤먼은 홍콩에서 출항하여 다시 홍콩으로 돌아가는 노선으로 홍콩-샤먼-제주-오키나와-홍콩 구간이다.

일본에서 직접 기항한 경우는 후쿠오카11회, 나가사키4회, 히로시마 3회, 오사카, 가고시마 각각2회 이다. 이를 살펴보면 후쿠오카에서 대표적인 노선은 상하이-후쿠오카-제주-상하이를 연결하는 구간이 가장 빈번하게 운항하는 노선이다. 나가사키 노선은 요코하마-나가사키-제주-인천-텐진을 운항하는 노선이 대표적인 노선이다. 히로시마 노선은 히로시마-제주-부산-인천-대련을 운항하는 노선이 대표적인 노선이다. 제주도인 경우 제주에서 다른 지역으로 출항한 횟수도 174회로 같다.

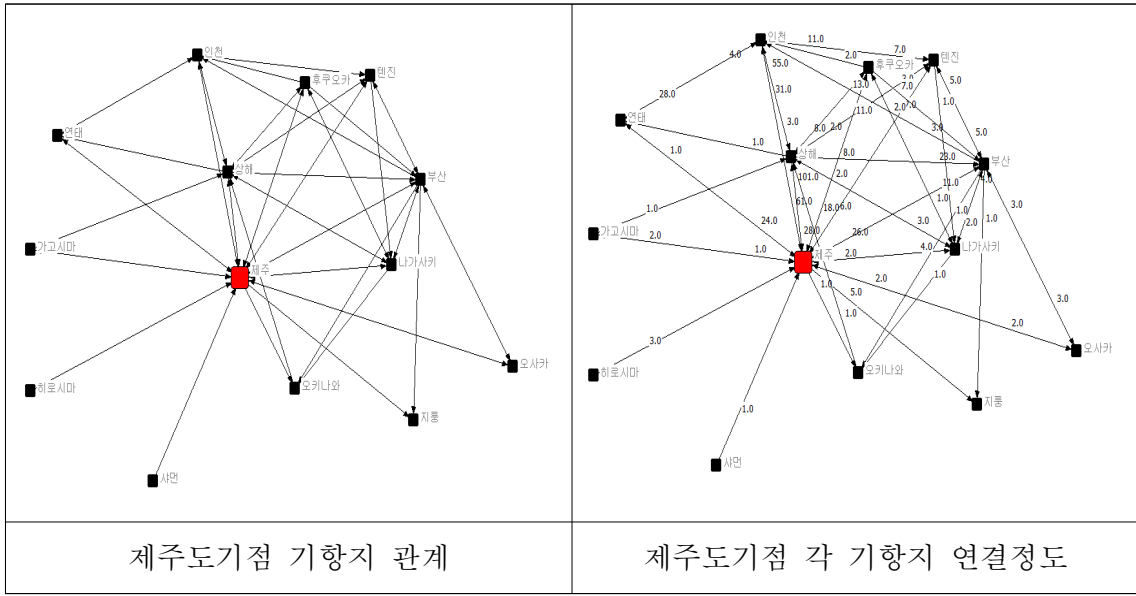
이는 제주는 아직까지 거점 항이나 모항이 아니기 때문에 글로벌 선사들이나 여행사가 상품을 구성할 때 최종 하선지를 중국이나 일본으로 한다. 제주는 크루즈를 정박할 수 있는 시설이 부족하고 글로벌 선사들이 모항으로 선택할 수 있는 요소들이 적기 때문이다. 제주도와 연결된 운항지역은 다음 <표4-27>과 같다.



<표4-27> 제주도기점 크루즈 입·출항 현황 분석

순위	제주도입항(in bound)		순위	제주도출항(out bound)	
1	상하이 → 제주도	101회	1	제주도→ 인천	61회
2	인천 → 제주도	31회	2	제주도 → 상하이	28회
3	부산 → 제주도	11회	3	제주도 → 부산	26회
4	후쿠오카 → 제주도	11회	4	제주도 → 연태	24회
5	텐진 → 제주도	7회	5	제주도 → 후쿠오카	18회
6	나가사키 → 제주도	4회	6	제주도 → 텐진	6회
7	히로시마 → 제주도	3회	7	제주도 → 지룽	5회
8	오사카 → 제주도	2회	8	제주도 → 나가사키	2회
9	가고시마 → 제주도	2회	9	제주도 → 오사카	2회
10	샤먼 → 제주도	1회	10	제주도 → 오키나와	1회
11	연태 → 제주도	1회	11	제주도 → 가고시마	1회
합계	174회 입항		합계	174회 출항	

다음 네트워크 분석에서 운항 지역 간의 연결성을 살펴보면 제주도를 연결하는 노선들이 상하이와 밀접한 관계를 가지고 있다. 그리고 제주도와 일본을 연결하는 노선들도 부산과 밀접한 관계를 가지고 있는 것을 볼 수 있다. 인천인 경우는 제주를 연결하는 연태와 텐진 노선과 밀접한 관계를 가지고 있음을 보여주고 있다. 각 기항지들은 서로 연결되는 기항지가 다시 연결되는 패턴을 보이고 있다. 이들이 연결성을 살펴보면 다음 <그림4-9>와 같다



<그림4-9> 제주도를 중심으로 한 기항지 직접연결 현황

## 2) 상하이를 기점으로 한 네트워크 분석

상하이는 총 9개의 기항지와 연결성을 가지고 있다. 조사기간 동안 상하이를 입항한 크루즈 선박의 수는 127회 이며 출항한 선박이 수는 126회이다. 차이가 나는 이유는 상하이를 출발하여 일본에 정박하는 경우와 텐진 및 연태에서 정박하는 경우도 있기 때문이다.

우리나라에서 상하이를 기항하는 노선을 살펴보면 인천을 기준으로 텐진-인천-상하이 노선과 상하이-제주-후쿠오카-인천-상하이 노선이 있다. 이는 앞에서 제주도의 사례에서 설명한 빈번한 운항노선을 제외한 설명이다.

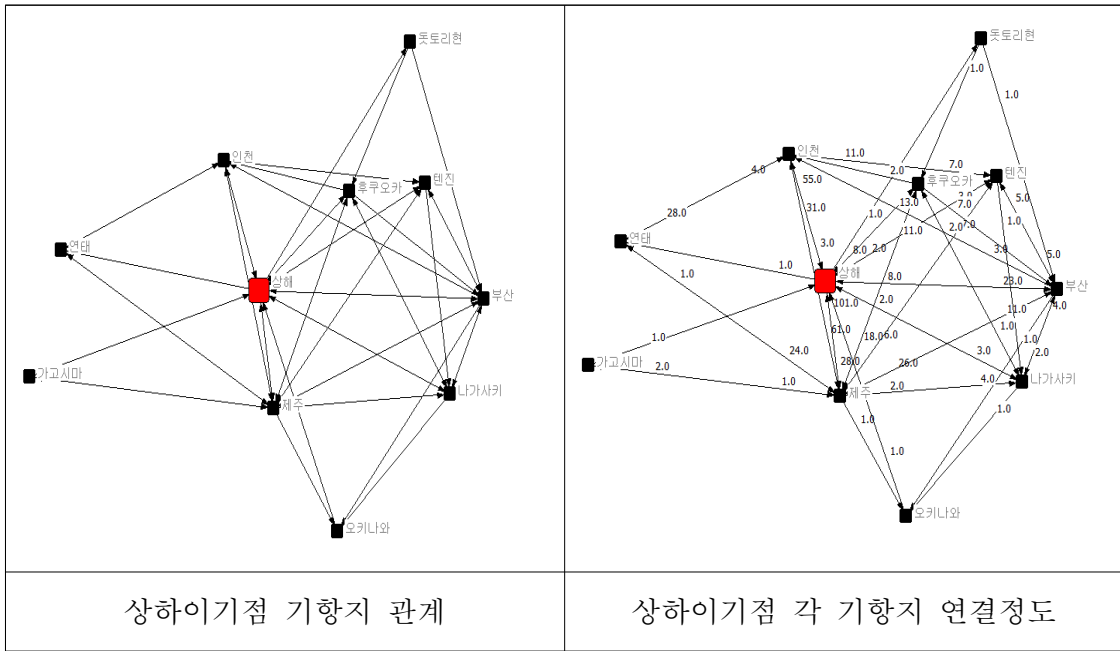
상하이, 부산 구간과 상하이, 후쿠오카 운항노선은 제주도에서 설명한 노선과 같다. 상하이 텐진 운항노선은 일본 모항인 요코하마로 들어가는 구간이다. 이 구간은 상하이-텐진-인천-제주-오사카-쉬미즈(시즈오카)-요코하마로 연결되는 운항노선이다.

상하이에서 출항하여 나가사키로 가는 운항노선은 상하이-나가사키-부산-지롱 운항노선과 상하이-나가사키-부산-텐진 운항노선이다. 이 노선들에서 확인 할 수 있는 사항들은 출항 지역과 입항지역이 다른 노선들이다. 상하이와 연결된 운항지역은 다음 <표4-28>과 같다.

<표4-28> 상하이기점 크루즈 입·출항 현황 분석

순위	상하이입항(in bound)		순위	상하이출항(out bound)	
1	인천 → 상하이	55회	1	상하이 → 제주	101회
2	제주 → 상하이	28회	2	상하이 → 부산	8회
3	부산 → 상하이	23회	3	상하이 → 후쿠오카	8회
4	후쿠오카 → 상하이	13회	4	상하이 → 인천	3회
5	텐진 → 상하이	3회	5	상하이 → 텐진	2회
6	나가사키 → 상하이	3회	6	상하이 → 나가사키	2회
7	가고시마 → 상하이	1회	7	상하이 → 연태	1회
8	오кина와 → 상하이	1회	8	상하이 → 돗토리현	1회
합계	124회 입항		합계	126회 출항	

다음 네트워크 분석에서 운항 지역 간의 연결성을 살펴보면 상하이를 중심으로 각 기항지들이 서로 복잡한 연결성을 가지고 있다. 이 기항지들의 패턴을 보면 상하이와 제주를 중심으로 연결되어 있다. 상하이에서 출항하는 크루즈 선박이 제주를 기항하고 제주에서 다시 각 기항지로 연결되는 빈번한 패턴을 보이고 있다. 상하이와 연결된 기항지와 모항들이 결국은 제주도와 연결되는 형태를 보이고 있다. 이는 제주가 동북아시아 중심항로에 위치하고 있음을 보여주는 것이다. 이들이 연결성을 살펴보면 다음 <그림4-10>과 같다



<그림4-10> 상하이를 중심으로 한 기항지 직접연결 현황

### 3) 요코하마를 기점으로 한 네트워크 분석

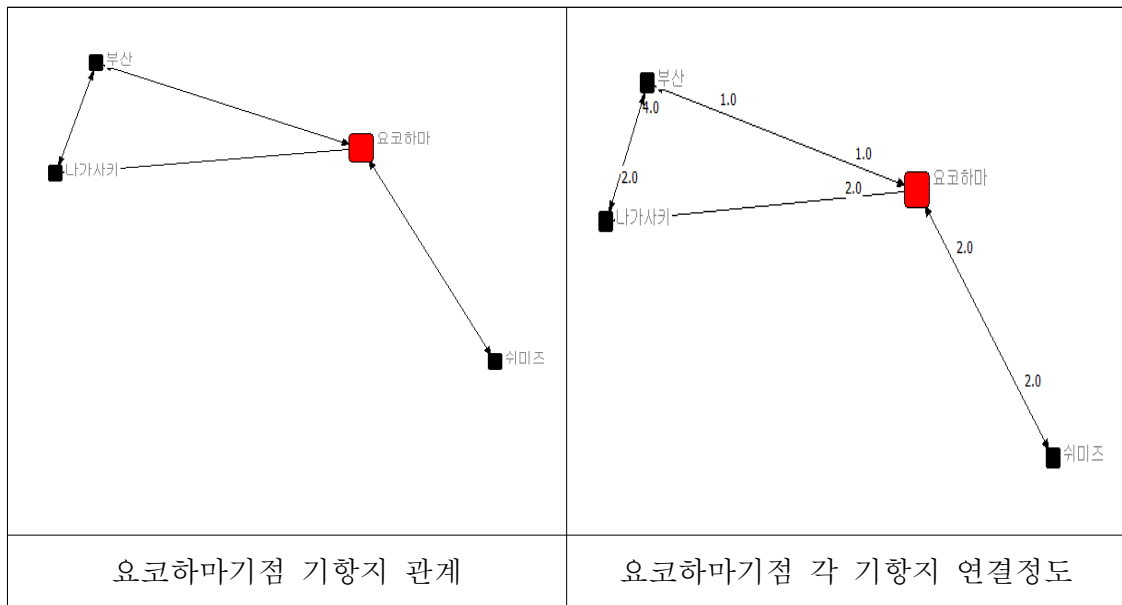
요코하마는 총 3개 기항지와 연결성을 가지고 있다. 조사기간 동안 요코하마를 입항한 크루즈 선박의 수는 3회이며 출항한 선박이 수는 5회이다. 차이가 나는 이유는 요코하마를 출발하여 상하이에 정박하는 경우도 있기 때문이다.

요코하마를 운항하는 노선을 살펴보면 요코하마-취미즈-오사카-제주-인천-텐진-상하이를 운항하는 노선과 요코하마-사가사키-제주-인천-텐진을 운항하는 노선들이 대표적인 운항노선 들이다. 요코하마 역시 입항과 출항이 차이가 나는 이유는 상하이 및 텐진을 모항으로 기항하는 운항노선이 있기 때문이다. 이들이 연결성을 살펴보면 다음 <표4-29>와 같다

<표4-29> 요코하마기점 크루즈 입·출항 현황 분석

순위	요코하마입항(in bound)		순위	요코하마출항(out bound)	
1	쉬미즈 → 요코하마	2회	1	요코하마 → 쉬미즈	2회
			2	요코하마 → 나가사키	2회
2	부산 → 요코하마	1회	3	요코하마 → 부산	1회
				합계	3회 입항

다음 네트워크 분석에서 운항 지역 간의 연결성을 살펴보면 요코하마를 중심으로 각 기항지들이 연결성을 가지고 있다. 이 기항지들의 패턴을 보면 나가사키, 부산은 요코하마를 중심으로 연결되어 있다. 요코하마와 쉬미즈는 서로 왕복운항 노선으로 연결되어 있음을 보여준다. 이들이 연결성을 살펴보면 다음 <그림4-11>과 같다.



<그림4-11> 요코하마를 중심으로 한 기항지 직접연결 현황

### 3. 구조적 특징 분석

각 기항지별로 크루즈가 운항하는 한·중·일 노선에 대한 중심성과 노드의 관계를 분석해볼 필요성이 있다. 크루즈 운항노선에 대한 중심성은 네트워크에서 분석에서 영향력을 의미하고 선사들이 노선을 선택할 때 얼마나 중요하게 판단하는지를 알 수 있는 자료가 된다. 또한 중심성을 어느 초점에서 보는지에 따라 연결정도 중심성, 사이 중심성(매개 중심성)으로 구분할 수 있다.

#### 1) 한·중·일 크루즈 기항지 연결정도 중심성

##### (1) 출항 중심성 분석(OutDegree)

크루즈가 기항지를 연결성정도 중심성에서는 각 기항지들의 구성을 수치로 구성을 하여보았다 이를 위해 UCINET를 사용한 통계수치는 다음과 같이 나타난다. Out Degree(각 기항지에서 다른 기항지로 연결된 것) 이 크루즈 기항지간 전체 네트워크 평균을 계산하여 본다면 평균은 Mean : 27.952, 표준편차 Std Dev : 46,965, 전체 네트워크 값의 합 Sum : 587회, 분산은 Variance : 2205.664, 최소값(Minimum): 0, 최대값은 (Maximum) : 174.000, 전체노드갯수(N of Obs) 21.000 으로 분석되고 있다.

그리고 네트워크 집중도는 Network Centralization (Outdegree) = 7.592% 이다. 네트워크 집중도는 네트워크 전체가 특정 행위 주체에 연계가 집중되는 정도를 의미한다. 특정한 행위주체를 중심으로 형성이 되면 집중도가 높은 것이다. 그러나 반대의 경우로 다양한 행위주체들 간의 연계가 있다면 집중도가 낮다고 보는 것이다. 크루즈 기항지들인 경우 각 행위 주체들 간이 밀접한 연결로 인하여 집중도가 낮다고 볼 수 있다. 이는 다음 <표4-30>과 같다.

<표4-30> 출항 연결정도 중심성 분석

대상값	수치값
Mean	27.952
Std Dev	46.965
Sum	587.000
Variance	2205.664
Minimum	0.000
Maximum	174.000
N of Obs	21.000

Out Degree 크루즈 기항지 간의 연결을 살펴보면 상위권에서 제일 높은 연결성 정도 중심성을 가지는 것이 제일 높은 것은 제주로 174회 출항하여 각 기항지로 연결하였다. 기항지 중에는 최고로 높은 수치를 가지고 있다.

두 번째로 높고 모항 중에서 최고로 높은 지역은 상하이로 126회 출항하였다. 이는 동북아시아 모항 중에서도 최고의 연결성을 가지고 있다.

기항지 중에 2순위는 인천이 104회, 3순위 부산이 54회로 기항지 상위권에는 1위 ~3위가 전부 우리나라를 경유하는 노선들이다.

모항지에서는 2순위는 연태 29회, 3순위는 텐진 23회로 조사되고 있다. 이는 중국내 모항지에서 출발한 횡수를 말하는 것이다. 기항지 중에서 일본의 후쿠오카는 35회 출항으로 기항지 중에서는 35회의 연결성을 가지고 있으며 일본 내에서는 최고로 높다.

크루즈 선박의 연결성이 높은 지역 순으로 본다면 제주도 - 상하이 - 인천- 부산 - 후쿠오카 - 연태 - 텐진 순으로 조사되고 있다.

Out Degree의 연결성이 중위권은 20회 ~ 5회의 연결성으로 보았다. 이 구간에서는 일본의 기항지2곳과 모항1곳이 있었다. 이 구간을 살펴보면 나가사키 11회, 오사카 7회의 연결성을 가지고 다른 기항지와 연결되어 있었다. 일본 내 모항인 요코하마는 5회의 연결성을 보이고 있다.

Out Degree 연결성이 하위권은 4회 ~ 1회의 연결성을 보였다. 이곳은 일본이 기항지가 6개를 차지하고 있었다. 이는 쉬미즈 4회, 가고시마 3회, 히로시마 3회, 오키나와 3회, 홋카이도 2회, 돗토리현 2회 로 조사가 되고 있다. 중국은 2개의 모항지가 연결성 하위권에 있다. 이는 중국에서도 동남아시아에 균형이 무게를 더 주는 지역이다. 이 곳은 샤먼 1회, 홍콩 1회의 기항지 연결성을 보이고 있다.

고립군은 Out Degree 연결성이 없는 지역으로 동북아시아로 분류가 되어있는 러시아의 블라디보스토크가 있고, 중국은 대련, 대만은 지룽이 고립군 이었다. 이는 다음 <표4-31>과 같다.

<표4-31> 출항 네트워크 속성현황

OutDegree	크루즈 기항지	기항지로 연결	항구구분	국적구분
연결성상위권 100 이상 ~20회 미만	제주	174.000	기항지	한국
	상하이	126.000	모항	중국
	인천	104.000	기항지	한국
	부산	54.000	기항지	
	후쿠오카	35.000	기항지	일본
	연태	29.000	모항	중국
	톈진	23.000	모항	
연결중위권 20회 ~ 5회이상	나가사키	11.000	기항지	일본
	오사카	7.000	기항지	
	요코하마	5.000	모항	
연결성하위권 5회 ~ 1회	쉬미즈	4.000	기항지	일본
	가고시마	3.000	기항지	
	히로시마	3.000	기항지	
	오키나와	3.000	기항지	
	홋카이도	2.000	기항지	
	돗토리현	2.000	기항지	
	샤먼	1.000	모항	중국
	홍콩	1.000	모항	
고립군(0)	블라디	0.000	기항지	러시아
	대련	0.000	기항지	중국
	지룽	0.000	기항지	대만



## (2)입향 중심성 분석( in Degree)

크루즈 선박이 기항지로 들어온 연결성정도중심성에서는 각 기항지들의 in Degree 연결정도 중심성을 살펴보면 크루즈가 기항지를 연결정도 중심성에서는 각 기항지들의 구성을 수치로 구성을 하여보았다 이를 위해 UCINET를 사용한 통계수치는 다음과 같이 나타난다. in Degree(모항과 기항지에서 들어오는것) 이 크루즈 기항지간 전체 네트워크 평균을 계산하여 본다면 평균은 Mean : 27.952, 표준편차 Std Dev : 46,947, 전체 네트워크 값의 합 Sum : 587회, 분산은 Variance : 2204.045, 최소값(Minimum): 0, 최대값은 (Maximum) : 174.000, 전체노드갯수(N of Obs) 21.000 으로 분석되고 있다. 그리고 네트워크 집중도는 Network Centralization (Outdegree) = 7.592% 이다. 네트워크 집중도는 네트워크 전체가 특정 행위 주체에 연계가 집중되는 정도를 의미한다. 특정한 행위주체를 중심으로 형성이 되면 집중도가 높은 것이다. 그러나 반대의 경우로 다양한 행위주체들 간의 연계가 있다면 집중도가 낮다고 보는 것이다. 크루즈 기항지들인 경우 각 행위 주체들 간의 밀접한 연결로 인하여 집중도가 낮다고 볼 수 있다. 이는 다음 <표 4-32>와 같다.

<표4-32> 입향 연결정도 중심성 분석

대상값	수치값
Mean	27.952
Std Dev	46.947
Sum	587.000
Variance	2204.045
Minimum	0.000
Maximum	174.000
N of Obs	21.000

in Degree 기항지로 들어온 연결성은 out Degree 와 마찬가지로 연결성 상위권 100 이상 ~ 20미만의 순위에서 크루즈 입항 횟수의 차이 만 있을 뿐 out Degree와는 차이가 없다. 이를 살펴보면 제주 127회, 상하이 127회, 인천 104회 부산 54회, 연태 29회, 후쿠오카 28회, 텐진 25회 순이다.

연결성 중위권 20회 ~ 5회 이상인 기항지를 살펴보면 나가사키 13회, 오사카 7회, 지룽 6회이다. 대만의 지룽은 out Degree에서는 고립 군이었으나 in Degree에서는 변화의 모습을 보여주고 있다.

연결성 하위권은 5회 ~ 1회로 선정하였다. 이를 살펴보면 쉬미즈 4회, 요코하마, 오키나와, 대련은 각각3회, 홍콩은 2회, 가고시마, 홋카이도, 돛토리현, 샤먼, 블라디는 각각 1회로 조사되고 있다.

그리고 히로시마는 출항은 하였지만 입항이 없어 고립 군으로 분류가 되었다. 여기서 고립 군으로 분류된 히로시마 노선은 글로벌 선사예 정기노선이 아닌 부정기 노선으로 선정하여 운항한 것이다. 이는 다음 <표4-33>과 같다.

<표4-33> 입항 네트워크 속성현황

in Degree	크루즈 기항지	기항지로 연결	항구구분	국적구분
연결성상위권 100 이상 ~20회 미만	제주	174.000	기항지	한국
	상하이	127.000	모항	중국
	인천	104.000	기항지	한국
	부산	54.000	기항지	
	연태	29.000	기항지	일본
	후쿠오카	28.000	모항	중국
	텐진	25.000	모항	
연결중위권 20회 ~ 5회이상	나가사키	13.000	기항지	일본
	오사카	7.000	기항지	
	지룽	6.000	기항지	대만
연결성하위권 5회 ~ 1회	슈미즈	4.000	기항지	일본
	요코하마	3.000	모항	
	오키나와	3.000	기항지	
	대련	3.000	모항	중국
	홍콩	2.000	모항	
	가고시마	1.000	기항지	일본
	홋카이도	1.000	기항지	
	돗토리현	1.000	기항지	
	샤먼	1.000	기항지	중국
	블라디	1.000	기항지	러시아
고립군(0)	히로시마	0.000	기항지	일본

## 2) 한·중·일 크루즈 기항지 사이중심성<sup>26)</sup>

한·중·일 노선의 기항지간 소통구조에서 연결성이 높은 도시가 사이 중심성(Betweenness centrality)이 높다고 말할 수 있다. 전체 연결망에서 기항지와 기항지 사이를 잘 이어 주는지를 알아보는 것이다. 노선에 대한 사이중앙값을 측정해보면 전체네트워크는 Mean (평균) 19.381, Std Dev(표준편차) 32.545, 전체합(Sum) 407이다. 분산 (Variance) 1059.150, 최소값(Minimum)은 0, 최대값(Maximum)은 125.067, 전체조사대상은 21.000이다. 네트워크 집중도(Network Centralization Index) 29.20% 이다.

이 분석은 서로 연결되는 행위주체간의 각 교류를 연결시켜주는 매개(다리)역할을 하는 정도를 나타내는 것이다. 이 역할은 매우 중요한 것이다. 네트워크를 유지하기도 하고 해체하기도 하기 때문이다. 이는 다음 <표4-34>와 같다.

<표4-34> 전체 네트워크 사이 중심성 측정

대상값	수치값
Mean	19.381
Std Dev	32.545
Sum	407.000
Variance	1059.150
Minimum	0.000
Maximum	125.067
N of Obs	21.000

크루즈 네트워크를 통한 사이중심성(매개중심성)을 모항 및 기항지별로 분류하고 정리해본다면 먼저 모항은 상하이-샤먼-홍콩-요코하마-텐진 순으로 높게 나타나고 있다. 다음은 기항지를 비교해본다면 제주-부산-오키나와-오사카-인천 순으로

26) 사이중심성은 중간에 다리를 놓아주는 역할을 하는 것이다. 각 기항지간의 소통구조에서 기항지간의 연결성이 높은 도시가 사이 중앙성(Betweenness centrality)이 높다고 말할 수 있다. 전체 연결망에서 기항지와 기항지 사이를 잘 이어 주는지를 알아보는 것이다.

높게 나타나고 있다.

먼저 네트워크 분석에서 매개의 역할을 잘하는 상위권은 100이상 ~ 20미만으로 선정하였다 이를 살펴보면 제주 125.067, 부산 99.683, 상하이 42.817, 오키나와 31.000, 오사카 22.000, 인천 20.617 순으로 나타나고 있다.

매개성이 중위권은 20 ~ 5로 선정하였다. 이를 살펴보면 샤먼 18.000, 홍콩 16.000, 나가사키 10.650, 요코하마 10.000, 텐진 6.167 로 나타나고 있다.

매개성이 하위권은 5 ~ 1로 선정을 하였다. 이를 살펴보면 후쿠오카 4.000, 쉬미즈 1.000 으로 나타나고 있다.

고립군(0)으로 분류하였다. 이를 살펴보면 지룽, 가고시마, 홋카이도, 돗토리현, 연태, 대련, 히로시마가 고립 군으로 나타나고 있다. 이들은 매개의 역할을 해주지 못하기 때문이다.

매개성은 각 기항지 사이를 얼마나 원활하게 연결하는지를 말해주는 것이다. 이 분석에서는 제주도가 125.067로 가장 높은 점수를 받고 있다. 이는 제주도가 다른 지역과 매개성이 뛰어난 것이라고 말할 수 있으며, 동북아시아 크루즈 중심항로 역할을 수행할 수 있다는 것을 말할 수 있다.

부산인 경우는 99.683으로 두 번째로 높은 점수를 받고 있다. 부산의 경우는 앞서도 나타나듯이 블라디보스토크 및 홋카이도와 연결성이 중요한 역할을 한 것으로 판단해볼 수 있다.

상하이인 경우는 42.817로 모항지에서는 사이중앙값이 제일 높은 것으로 조사되고 있다. 각 기항지와 매개성 역할을 하기 때문이다. 또한 비교대상지인 제주도, 상하이, 요코하마를 비교해 볼 때도 매개중심성은 제주도는 125.067, 상하이는 42.817, 요코하마는 10.000 순으로 나타나고 있다. 요코하마인 경우 매개성이 부족한 것은 각 기항지와 연결 빈도가 약하기 때문이다.

크루즈 모항 중에서 가장 높은 사이중앙값을 갖고 있는 지역은 상하이로 42.817이다. 다음은 샤먼으로 18.000의 사이중앙값을 가지고 있다. 일본이 요코하마 모항인 경우는 10.000%으로 제주에 1/12정도에 불과한 사이중앙값을 보이고 있다. 이는 다른 주요 기항지들과 비교해도 낮은 수치이다.

사이중앙값을 분석하여 본 결과를 살펴보면 제주도와 부산이 가장 중요한 항로적인 의미를 가지고 있다. 이는 차후 기항지를 넘어 거점 항과 모항이 될 수 있음을 의미하는 것이다. 각 구간에 대한 매개로 연결을 원활히 할 수 있는 여건이 뛰어나

기 때문이다. 반면 인천인 경우는 연결성은 우수하지만 매개중심성에서는 다른 기항지보다 중심성에서 벗어나는 것을 볼 수 있다.

상하이는 크루즈 모항으로서 동북아시아에서 중요한 위치를 차지하고 있는 지역이다. 이는 강력한 소스마켓을 형성하고 있기 때문이다. 그러나 네트워크 사이중앙값분석은 42.818로 제주도의 1/3수준이며, 부산에 1/2 수준이다. 이는 상하이가 모항의 기능을 수행하기 때문에 나타난 결과이고 지정학적 분석으로만 판단한다면 사이중앙값은 낮을 수밖에 없다. 이는 다음 <표4-35>와 같다.

<표4-35> 네트워크 사이중심성(Betweenness centrality)

Betweenness	크루즈 기항지	사이중앙값	항구구분	국적구분
연결성상위권 100 이상 ~20 미만	제주	125.067	기항지	한국
	부산	99.683	기항지	
	상하이	42.817	모항	중국
	오키나와	31.000	기항지	일본
	오사카	22.000	기항지	
	인천	20.617	기항지	한국
연결중위권 20회 ~ 5회이상	샤먼	18.000	모항	중국
	홍콩	16.000	모항	
	나가사키	10.650	기항지	일본
	요코하마	10.000	모항	
	톈진	6.167	모항	중국
연결성하위권 5회 ~ 1회	후쿠오카	4.000	기항지	일본
	슈미즈	1.000	기항지	
고립군(0)	블라디	0.000	기항지	러시아
	지룽	0.000	기항지	대만
	가고시마	0.000	기항지	일본
	홋카이도	0.000	기항지	
	돗토리현	0.000	기항지	
	연태	0.000	모항	중국
	대련	0.000	기항지	
	히로시마	0.000	기항지	일본

#### 4. 소결론

제주도는 한·중·일 노선에서도 가장 많은 연결성을 가지는 기항지이다. 서로를 연결하는 매개 중심성에서도 각 기항지 중에서 가장 많은 125.067을 받을 정도로 높다. 이는 동북아시아 크루즈 시장에서 중심성을 가진다는 것을 의미하는 것이다. 상하이는 제주에 1/3수준이고 요코하마는 1/12정도의 수준이다. 이는 제주도가 크루즈에 대한 인프라를 구성해 준다면 모항으로서 가능성이 있음을 의미하는 것이다. 제주도가 크루즈 모항으로도 최적이 위치임을 Ucinet 네트워크 프로그램을 통해서 정확히 알 수 있었다.

제주도는 네트워크 분석을 통해서 항로의 중앙에 위치해서 각 기항지와 연결되는 매개성은 뛰어나지만 소스마켓이 부족하여 크루즈 모항으로 성장하기가 어렵다. 이는 제주도는 섬 지역이라는 특수성으로 인구의 밀집효과가 다른 지역보다는 떨어진다. 이를 위해 24시간 공항(신공항)이 되지 않는다면 소스마켓을 기대하기는 어렵다는 것을 의미하기도 한다.

제4절 Cruise Network 분석을 통한 제주도의 모항가능성 평가

1. 제주도 · 상하이 · 요코하마 비교 제원

제주도를 평가하기 위하여 선석, 시내접근거리, 소스마켓(인원확보능력), 쇼핑, 관광, 접근비용, 운항시간(12~14시간적정시간), 국제공항 8개 항목을 비교하여 대상지를 평가하였다. 이는 아래 <표4-36>과 같다.

<표4-36> 비교대상지 비교현황

기항지별 비교항목							
구분	선석	시내접근거리	소스마켓	쇼핑/관광	비용 / 항공	시간	선사선택(비교항목)
제주	14만톤:1석 8만톤:1석	1~4km	60만	면세점4곳 향후 : 크루즈 특구지정예정	국제선 동일 (경유비용발생)	기항지별 운항 시간	선석 시내접근거리 소스마켓
상하이	20만톤:1석 10톤:1석 (15만톤2가능)	24~30km	2700만	시내면세점 / 쇼핑센터	국제선 동일		쇼핑 관광
요코하마	10만톤:4석 (15만톤 2가능)	2~5km	3700만	쇼핑아울렛 면세점 및 쇼핑몰3곳	국제선 동일		접근비용 국제공항 기항지 시간
크루즈 기항지별 운항시간							
구분	내용						
상하이							
노선	상하이	제주	인천	상하이			
시간	0	15	13	28			
노선	상하이	제주	부산	상하이			
시간	0	15	8	23			
노선	상하이	제주	후쿠오카	인천	상하이		
시간	0	15	9	21	28		
요코하마							
노선	요코하마	취미즈 (시즈오카)	오사카	제주	인천	텐진	상하이
시간	0	7	17	22	13	23	39
제주(가상모항) / 일본을 포함한 복합노선 선정가능							
노선	제주	후쿠오카	오키나와	상하이	제주		
시간	0	9	20	21	15		
노선	제주	상하이	칭다오	인천	제주		
시간	0	15	16	16	13		
노선	제주	후쿠오카	나가사키	오키나와	상하이	제주	
시간	0	9	6	12	22	15	
노선	제주	후쿠오카	히로시마	오사카	나가사키	제주	
시간	0	9	6	7	19	8	
노선	제주	후쿠오카	부산	홋카이도	블라디	돗토리현	제주
시간	0	9	6	35	20	23	19

※평적척도(rating scales)를 이용하여 5점 척도로 프로그램입력 관계없으면 0으로 표시



## 2. Cruise Network 프로그램 대안별 평가

### 1) 현재 제원으로 평가

상하이와 요코하마는 전체적인 노선이 지금 운항하고 있는 주요노선을 정리하였고 제주도는 가상으로 모항이었을 때를 가정하여 각 항목별 비교하였다. 항목은 총 8가지는 가지고 비교하였다. 선석, 시내접근 능력, 쇼핑, 관광, 비용(모항까지의 접근비용), 소스마켓(모집능력), 적정휴식(운항시간을 고려하여 12-14시간을 운항피로도가 가장 낮은 시간), 을 선정하여 각 항에 출항하는 크루즈의 전체적인 여건을 파악하고 점수화 하였다.

상하이는 세 개의 노선이 가장 활발하게 움직이는 노선이다. 이 노선을 평가해본 결과 상하이 - 제주 - 인천 - 상하이 구간은 총점 24.3으로 나타나고 있다. 이 값은 네트워크 프로그램을 통해 산출한 내용이다. 이는 시내 접근능력이 24~30km로 다소 멀고, 쇼핑능력은 전체적인 점수에서 2점을 차이하고 있다. 관광 면에서도 거리에 차이를 두고 있어 평가를 하였다. 하지만 상하이로 들어오는 비용이 좋고 국제공항이 푸동공항이 50km, 홍차이 공항이 36km 2개소가 위치하고 있어 접근성이 뛰어난 것으로 파악되고 이다. 그리고 소스마켓이 뛰어나 승객확보능력이 우수한 것이 장점이다. 크루즈를 탑승하고 느끼는 적정 피로도에 대한 점수도 3.3으로 높게 나타나고 있다. 이는 전반적으로 상하이 - 제주 - 부산 - 상하이 노선도 23.7, 상하이 - 제주 - 후쿠오카 - 인천 - 상하이 노선은 23.3을 기록하고 있다.

요코하마 인 경우 요코하마 - 쉬미즈(시즈오카) - 오사카 - 제주 - 인천 - 텐진 - 상하이 크루즈 운항 구간에 대한 평가는 총점 30.2로 나타나고 있다. 이는 선석 여건은 10만 톤급 크루즈 4척이 정박할 수 있다. 또한 시내 접근 미나토 미나이21까지의 접근거리가 가깝다는 장점이 포함되었다.

관광은 미항으로 지정되어 있어 미나토 미나이21을 주변으로 즐길 수 있는 도심 관광을 평가하는 것으로 3점을 부여 하였다. 이는 동경과의 접근성은 30km로 다소 멀리 있는 점을 감안한 것이다. 역시 요코하마도 수도권인 동경이 영향으로 인하여 하네다 공항 17km, 나리타 공항 75km로 2개소가 위치해 있다. 이는 접근성이 뛰

어나 소스마켓 능력이 확보됨을 의미하는 것이다. 하지만 적정휴식에서는 각 기항지별 운항거리가 멀어 크루즈에 생활하는 시간이 다른 노선에 비해서는 많은 제약을 받을 것으로 사료된다.

제주도인 경우 가상으로 모항일 경우를 평가하였다. 이는 실질적인 평가를 통한 현재의 제주의 상황을 알아보기 위함이다. 제주가 모항일 경우 5가지 노선을 한정하여 현재의 상황으로 평가를 진행하였다. 제주 - 후쿠오카 - 나가사키 - 오키나와 - 상하이 - 제주 구간은 22점으로 평가되고 있다. 이를 분석해보면 다음과 같다. 선석은 현재 1.5개로 평가를 하고 있다. 그리고 시내 접근성은 아주 우수한 평가를 하였다. 그리고 쇼핑에 대한 평가도 시내 면세점 및 각 면세점 등을 평가하여 높은 평가를 하였다.

관광에서도 1년에 1300만 명 이상 방문하는 국제관광도시여서 높은 평가를 하였다. 비용은 전체적인 면에서 제주를 방문하기 위해서는 직항노선이 부족으로 인하여 경유하는 노선의 비용이 있을 것으로 판단하였다. 소스마켓은 거의 1로 발생빈도가 가장 약할 것으로 보고 있다. 또한 제주는 기항지와 기항지 거리가 가까운 관계로 운항 피로도가 낮은 것으로 나타나고 있다. 현재는 제주가 크루즈 산업에 대한 활성화 부족으로 중국보다도 늦어 경쟁력이 없다. 크루즈에 대한 홍보 부족으로 인한 영향도 감안하였다.

하지만 제주를 모항으로 하여 노선을 선정하는 것은 아주 우수하다. 이는 한·중·일 복합 노선을 택할 수가 있기 때문이다. 이를 살펴보면 제주 - 후쿠오카 - 오키나와 - 상하이 - 제주, 제주 - 후쿠오카 - 부산 - 홋카이도 - 블라디보스토크 - 돗토리현 - 제주, 제주 - 칭다오 - 인천 - 제주, 제주 - 후쿠오카 - 히로시마 - 오사카 - 제주 노선 등을 선정할 수 있다. 이는 노선을 설계함에 있어 지리적인 이점이 비교대상지에 비해 우수한 편이다. 이는 아래 표와 같이 적정 휴식에서 높은 평가가 나타나기 때문이다. 이는 다음 <표4-37>과 같다.

<표4-37> 현재 현황 비교평가

지역	구분	총점	선석	시내 접근	쇼핑	관광	비용	공항	소스마켓	적정 휴식
상하이	상하이-제주-인천-상하이	24.3	5	2	2	2	5	5	5	3.3
	상하이-제주-부산-상하이	23.7	5	2	2	2	5	5	5	2.7
	상하이-제주-후쿠오카-인천-상하이	23.3	5	2	2	2	5	5	5	2.3
요코하마	요코하마-쉬미즈-오사카-제주-인천-텐진-상하이	30.2	5	5	5	3	5	5	3	2.2
제주 가상모항	제주-후쿠오카-나가사키-오키나와-상하이-제주	22.0	2	5	5	5	2	0	1	3
	제주-후쿠오카-오키나와-상하이-제주	21.5	2	5	5	5	2	0	1	2.5
	제주-후쿠오카-부산-홋카이도-블라디보스토크-돗토리현-제주	20.8	2	5	5	5	2	0	1	1.8
	제주-상하이-칭다오-인천-제주	23.3	2	5	5	5	2	0	1	4.3
	제주-후쿠오카-히로시마-오사카-나가사키-제주	22.0	2	5	5	5	2	0	1	3

2) 대안 1. 제주도에 선석이 2개추가 평가

민군복합항의 선석 2석이 확보되면 표면적인 평가에서는 상하이를 앞서나가기 시작한다. 이는 선석에 대한 능력이 향상되어 상시 접안 능력을 갖추기 때문이다. 현재 2014년 기준으로 242회의 입항실적으로 보이고 있다. 이는 1.5개의 선석으로 가지는 효과성이다. 허나 선석이 3.5개의 기준이 생기면 최소 600회 이상 운항실적이 증가할 것으로 예상하고 있다. 이는 강정 항이 자유로운 무역항 지정으로 항만관제권이 해군이 소유가 아니라 제주도지사의 소유일 때를 가정하여 크루즈선박이 자유로운 출입이 가능하기에 얻을 수 있는 능력이다. 해군이 소유가 되었을 때는 7일전에 미리 알려주고 허가를 득하는 복잡한 상황이 연출 된다면 크루즈 모항으로서의 장점은 저감되기 때문이다.

대안 1평가는 제주가 선석을 2개 추가하였을 때 나타나는 현상을 설명하고 있다. 비교대상지는 증감율을 제로로 보고 제주도의 경우만을 추가하여 프로그램을 구성

하였다. 이 상황에서는 1번 구간이 제주 - 후쿠오카 - 나가사키 - 오키나와 - 상하이 - 제주 구간이 25.0으로 현재 운항되는 상하이에 모든 노선보다 점수가 앞서길 시작한다. 다음 2번의 상황도 제주 - 후쿠오카 - 오키나와 - 상하이 - 제주 구간은 24.5 , 3번 구간은 제주 - 후쿠오카 - 부산 - 홋카이도 - 블라디보스토크 - 돗토리현 - 제주 23.8 , 4번 구간은 제주 - 상하이 - 칭다오 - 인천 - 제주 구간 26.3 , 5번 구간은 제주 - 후쿠오카 - 히로시마 - 오사카 - 나가사키 - 제주 25.0, 이와 같이 상하이를 모든 구간에서 앞서고 있음을 알 수 있다. 이는 선석이 증감을 대상으로 하는 분석에서 앞서는 것을 의미한다.

이는 노선이 다양화됨에 따라 노선이 피로도가 저하되고 이를 선석이라는 새로운 환경이 추가되면서 접안능력이 확보되어 전체적인 여건이 좋아지기 때문이다. 이는 중요한 의미를 가지고 있다. 선석이라는 하나의 여건이 좋아지는 것만으로 전체적인 점수에서 상하이보다 좋은 여건을 의미하는 것으로 제주가 얼마나 좋은 지리적인 위치를 가지고 있는가를 의미하는 것이기 때문이다. 이는 다음 <표4-38>과 같다.

<표4-38> 대안1 제주도 크루즈 선석 추가 평가

지역	구분	총점	선석	시내 접근	쇼핑	관광	비용	공항	소스마켓	적정 휴식
상하이	상하이-제주-인천-상하이	24.3	5	2	2	2	5	5	5	3.3
	상하이-제주-부산-상하이	23.7	5	2	2	2	5	5	5	2.7
	상하이-제주-후쿠오카-인천-상하이	23.3	5	2	2	2	5	5	5	2.3
요코하마	요코하마-쉬미즈-오사카-제주-인천-텐진-상하이	30.2	5	5	5	3	5	5	3	2.2
제주 가상모항	제주-후쿠오카-나가사키-오키나와-상하이-제주	25.0	5	5	5	5	2	0	1	3
	제주-후쿠오카-오키나와-상하이-제주	24.5	5	5	5	5	2	0	1	2.5
	제주-후쿠오카-부산-홋카이도-블라디보스토크-돗토리현-제주	23.8	5	5	5	5	2	0	1	1.8
	제주-상하이-칭다오-인천-제주	26.3	5	5	5	5	2	0	1	4.3
	제주-후쿠오카-히로시마-오사카-나가사키-제주	25.0	5	5	5	5	2	0	1	3

### 3) 대안 2. 선석 + 24시간 국제공항 추가하여 평가

24시간 공항이 되었을 때 이 때부터는 요코하마를 앞서기 시작하여 전체적인 상황에서 동북아시아 최고의 크루즈 항만지역으로 자리를 잡게 된다. 이는 국제공항이 생김으로 인하여 경유비용이라는 문제가 해결되기 때문이다.

이는 공항이 능력이 향상되어 동북아시아 항공 및 해상 교통의 중심지가 되기 때문이다. 반경 1000km 거리에는 천만 명 이상도시가 3개, 500만이상도시가 10개가 위치하게 되며, 1500km 거리에 6억 명이상이 크루즈 잠재고객을 흡수 할 수 있는 여건을 의미하는 것이다. 공항이 해결됨으로 인하여 제주도는 크루즈 허브항 조건을 충족한다고 할 수 있다. 이는 제주도가 동북아시아에서 가장 많은 관광객이 찾는 지역이기 때문이다. 또한 관광객에 대한 의미는 Fly and Cruise 가 이루어질 수 있는 환경을 쉽게 만들 수 있는 여건을 제공하기 때문이다. 크루즈의 특성상 공급이 수요를 만들어내는 상품이기에 때문에 제주도에 대한 메리트는 증가할 것이기 때문이다. 이는 다음 <표4-39>와 같다.

<표4-39> 대안2+ 24시간 국제공항추가 평가

지역	구분	총점	선석	시내 접근	쇼핑	관광	비용	공항	소스마켓	적정 휴식
상하이	상하이-제주-인천-상하이	24.3	5	2	2	2	5	5	5	3.3
	상하이-제주-부산-상하이	23.7	5	2	2	2	5	5	5	2.7
	상하이-제주-후쿠오카-인천-상하이	23.3	5	2	2	2	5	5	5	2.3
요코하마	요코하마-쉬미즈-오사카-제주-인천-토크-상하이	30.2	5	5	5	3	5	5	3	2.2
제주 가상모항	제주-후쿠오카-나가사키-오키나와-상하이-제주	34.0	5	5	5	5	5	5	1	3
	제주-후쿠오카-오키나와-상하이-제주	33.5	5	5	5	5	5	5	1	2.5
	제주-후쿠오카-부산-홋카이도-블라디보스토크-돛토리현-제주	32.8	5	5	5	5	5	5	1	1.8
	제주-상하이-칭다오-인천-제주	35.3	5	5	5	5	5	5	1	4.3
	제주-후쿠오카-히로시마-오사카-나가사키-제주	34.0	5	5	5	5	5	5	1	3

※ 24시간 국제공항이 추진되면 경유비용 감소로 비용절감효과

#### 4) 대안3 선석+국제공항+소스마켓 추가하여 평가

제주도가 지속적인 정책을 시행하여 소스마켓까지 확보된 상황에서는 비교대상 지역과는 10점 이상이 차이가 나는 것을 확인할 수 있다. 이는 정책적인 요소를 통하여 선석 및 공항이 확보되어 크루즈 모항의 입지여건을 올려주고 지속적인 홍보를 통한 소스마켓이 기능을 추가시킨다면 글로벌 선사들이 모항이 될 것이다. 모항은 자국 국민들의 소득수준이 향상이 되어 크루즈 소비수준으로 진입할 수 있는 3만불 이상이 소득 수준이 되어야 한다.

그러나 24시간 공항이 완성되면 Fly and Cruise 기능이 활성화로 자국 국민이 대상이 아니라도 지리적인 여건으로 인하여 Fly and Cruise 상품이 출시되어 자연적인 소스마켓 확보능력이 생길 것이다. 소스마켓은 항상 유동적이어서 전체인구대비를 판단하여 절대 값에서 중간이 3점을 기준으로 프로그램을 하였다.

우리나라의 전담여행사 육성으로 소스마켓까지 전제가 된 상황에서는 글로벌 선사들은 제주도를 선점하기 위하여 경쟁을 펼칠 것이다. 분명한 것은 동북아시아 크루즈 시장에서 절대적인 영향력을 발휘 할 것이다. 이는 다음 <표4-40>과 같다.

<표4-40> 대안3+ 소스마켓 추가 평가

지역	구분	총점	선석	시내 접근	쇼핑	관광	비용	공항	소스마켓	적정 휴식
상하이	상하이-제주-인천-상하이	24.3	5	2	2	2	5	5	5	3.3
	상하이-제주-부산-상하이	23.7	5	2	2	2	5	5	5	2.7
	상하이-제주-후쿠오카-인천-상하이	23.3	5	2	2	2	5	5	5	2.3
요코하마	요코하마-취미즈-오사카-제주-인천-텐진-상하이	30.2	5	5	5	3	5	5	3	2.2
제주 가상 모항	제주-후쿠오카-나가사키-오키나와-상하이-제주	36.0	5	5	5	5	5	5	3	3
	제주-후쿠오카-오키나와-상하이-제주	35.5	5	5	5	5	5	5	3	2.5
	제주-후쿠오카-부산-홋카이도-블라디보스토크-돛토리현-제주	34.8	5	5	5	5	5	5	3	1.8
	제주-상하이-칭다오-인천-제주	37.3	5	5	5	5	5	5	3	4.3
	제주-후쿠오카-히로시마-오사카-나가사키-제주	36.0	5	5	5	5	5	5	3	3

### 3. 소결론

제주는 Cruise Network 프로그램을 통하여 다른 변수를 대입하여 측정해본 결과 제주는 지리적인 이점을 충분히 활용하는 정책을 구상하여 적용한다면 모항으로서 가능성은 충분하다. 제주도를 기준으로 상품을 구성하였을 때는 적정 휴식 시간이 확보되어 크루즈 여행에 대한 피로도감소와 기항지 관광으로 인한 흥미도가 증가할 것으로 평가되고 있다.

제주는 강정 항이 선석을 확보하는 것만으로도 상하이보다 우위를 점하게 된다. 그리고 24시간 공항을 기준으로 측정하였을 때는 비교대상지 중에서 최고의 평가를 받는 것으로 측정되고 있다. 이는 동등한 조건이 갖추어진다면 제주도는 동북아시아에 허브 항으로 거듭날 수 있다는 것을 의미하는 것이기 때문이다.

이는 24시간 비행기가 운항할 수 있는 국제공항으로 모항의 여건을 맞추어 주지만 한다면 충분한 경쟁력을 발휘할 것으로 기대된다. 동남아시아 크루즈 승객이 싱가포르로 모이는 것이나, 세계 크루즈 관광객이 플로리다로 모이는 것처럼 제주도는 이미 홍보 효과에서도 동북아시아 최고의 휴양관광지로 평가를 받는 곳이기 때문이다. 향후 크루즈 허브 항으로 평가 받을 수 있는 지리적인 여건이 다른 지역보다 더 우수하고 경제적인 측면까지 가지고 있다. 신 공항 추진으로 제주의 지리적인 여건을 최대한 이용한다면 동북아시아 최고의 크루즈 허브 항으로 거듭날 것이다.

중앙 정부는 신 공항 추진을 위해 제주도와 동남권 신공항 두 군데로 압축하여 국토교통부에서 심의를 진행하고 있다. 정부가 추진하고 있는 크루즈 관광활성화에서도 밝히고 있듯이 크루즈 산업은 향후 지역 경제에 많은 영향을 미칠 것으로 판단 되어 진다고 보고 있다. 이는 크루즈 산업의 특징에서 볼 수 있듯이 전 산업의 영역에 걸쳐 서로 복합적인 작용을 하기 때문이다. 이 Cruise Network 프로그램에서 분석한 결과와 같이 전체적인 평가항목에서 객관성을 유지하기 위해서 각 변수의 항목을 측정하여 수식화 하였다. 분명한 것은 향후 동북아시아 크루즈 산업의 주도권을 우리나라가 가져오기 위해서라도 정부에서 신공항 추진은 경제적인 논리로 접근할 필요성이 있다. 이미 부산 김해공항이 가지는 능력으로도 영남권은 충분하다. 제주도에 신공항이 추진되어 크루즈 항만 시설과 연계한 시설이 들어온다면

크루즈 관광객을 포함하여 일반관광객은 폭발적인 증가를 할 것이다. 제주를 찾아 오는 관광객은 연평균 1300만 명이다. 동북아시아 크루즈 허브 항이 생기면 크루즈 관광객 증가폭이 플로리다 수준의 1000만 이상이 크루즈 관광객 증가할 것으로 예상된다.

이는 경제적인 가치로 따지면 미국인 경우 2014년 CLIA에서 발표와 같이 400억 달러(43조원) 이상이 경제적인 이익과 크루즈 산업과 관련한 70만 명 이상이 일자리가 창출되어 향후 우리나라의 기간산업으로 자리 메김 할 것이기 때문이다. 또한 우리나라의 농·수·축산물이 선식으로 납품되어 각 산업이 유기적인 협력체계를 구축하여 향후 세계최고의 크루즈 허브 항으로 거듭날 수 있는 여건을 만들어 낼 수 있을 것이다.





## 제5장 정책제언 및 결론

### 제1절 크루즈 모항관련 정책제언

#### 1. Fly and Cruise 활성화

제주도는 국제공항이 인접하여 크루즈 관광객이 접근이 용이한 지역이다. 지정학적으로도 해상교통의 중심으로 그 기능을 다 할 수 있다. 크루즈 모항 선택시 제일 중요한 요소는 소스마켓(승객확보능력)이 .738 로 가장 높게 나타나고 있다. 이는 배후에 얼마만큼이 승객확보능력이 있는가를 중요하게 판단하는 것으로 볼 수 있다. 제주도인 경우 인구 60만 명과 일반관광객 1300만 명이 들어오는 국제관광지이다. 제주국제공항을 활성화 시킨다면 충분한 경쟁력을 가질 수 있음을 의미한다.

##### 1) 현재 기준에서 제주의 공항여건

크루즈 선사에서 모항을 선정하였을 때 지금 여건에서 선사의 선택요인을 갖추었다고 말할 수 없다. 제주는 항공여건이 상하이, 요코하마와 비교했을 때 열악한 환경을 가지고 있다. 한정적인 노선과 한정적인 운항시간으로 제주를 방문하는 것이 제한되어 있다. 크루즈 모항으로 가기 위한 여건 중 가장 중요한 여건 항공기를 통해 입국의 불편함이 없어야 한다.

제주는 1시간에서 3시간 거리에 6억 명 이상이 크루즈 잠재 고객이 있는 지역이다. 크루즈 상품에 대한 다른 접근이 필요하다. 현재 제한적인 항공노선으로 대규모의 크루즈 관광객을 받을 수는 없다. 크루즈 탑승인원이 1,000명~4,000명인 점을 감안한다면 보다 다른 방식이 접근이 필요하다.

지금의 공항상황에 맞추어 본다면 크루즈 관광객이 50%는 출발전날 제주에 도착하여 관광을 하고 50%는 배가 출발하는 당일에 들어와서 관광객을 분산할 수 있는 크루즈 정책이 필요하다. 크루즈 관광 후 다시 돌아갈 때는 출발전날 들어온 50%의 관광객이 먼저 돌아가 50%관광객은 제주를 관광 후 다시 돌아가는 상품을 구성

하여 관광객을 분산시킬 필요성이 있다. 이는 노선이 확보가 되고 공항 여건이 좋아졌을 때 가능한 것이다.

## 2) 제주신공항 추진

제주신공항 추진에서 보여 주었던 대안 - 4의 모델을 복합적으로 이용할 필요성이 있다. 해안이 아닌 인공 섬을 조성하여 매립하는 부지조성(제주레저신문,2012)을 말하는 것인데 여기에 크루즈부두를 접목시켜 공항과 크루즈 항을 동시에 사용할 수 있는 구조로 만들어 낸다면 향후 제주도가 동북아시아 최고의 크루즈 모항으로서 최적의 입지 조건이 될 것이다.

지금의 제주공항에서 해상으로 나가서 해상에 활주로를 만들고 해안 주변에 크루즈 항구를 연결하여 도두와 이호를 친수공간으로 만들 수 있다. 그리고 해안도 및 구도심을 연결하는 크루즈 특구를 조성한다면 구도심과 함께 동반성장할 수 있는 관광벨트를 형성할 수 있다.

이는 짧은 이동거리와 공항이 인접해 있어 크루즈 관광객 이동이 편리하고 공항을 주변으로 새로운 상권과 새로운 관광자원 생기는 것을 말한다. 그럼 크루즈 관광 상품의 기능에 따라서 관광객이 분산될 수 있는 효과성을 가질 수 있을 것이다. 이는 무역항인 제주 외항 수역과 인접해 있어 해양관광 상품으로서 또 하나의 랜드마크로 거듭날 것이다.

한편, 중앙정부와 제주에서 추진하고 제주 신공항 프로젝트가 완성되어 24시간 이착륙이 가능하면 어떠한 형태의 신공이라고 하더라도<sup>27)</sup> 모항으로서 제주항은 동북아시아에서 가장 큰 설득력을 가지게 될 것이다. 따라서 모항과 공항이 연계가 필요하며, 연계가 가능할 때 Fly and cruise 는 가능하게 될 것이다.

---

27) 정석비행장을 전세비행장으로 활용하는 방안도 하나의 대안으로 고려할 수 있음을 제안한다.

## 2. 크루즈 관련 법률 및 제도 개선

크루즈 산업은 초기 투자비용이 다른 사업에 비해 현저히 많은 비용을 지불하는 사업이다. 크루즈 선은 고가의 장비 및 호텔업이라는 특수성이 더해지면서 선박 건조 비용도 그만큼 높아지는 경향이 있다. 이는 크루즈선이 가지는 특성을 보면 알 수 있다. 크루즈 선은 25%는 일반선박이 가지는 기능을 하지만 75%는 호텔업 및 리조트 업이 가지는 기능을 한다. 이는 선박을 건조하는 단계에서부터 각각에 기능에 맞는 인·허가 요소 및 다국적 관광객이 이용하는 만큼 다양한 국적이 승무원이 필요하다.

### 1) 크루즈 인·허가 간소화

크루즈 산업은 각종 인·허가 가 필요한 사업이다. 바다위에 떠있는 호텔과 리조트로 표현될 만큼 수많은 인허가가 필요하다. 이는 진입장벽을 어렵게 만드는 요인이기도 하다. 이를 위해 각종 인·허가를 일괄 처리할 수 있는 부서를 설치하여 인허가 처리를 해줌으로 인하여 진입장벽을 낮추어 주는 것이 필요하다. 이는 새로 진입하게 되는 국적선사 뿐만 아니라 글로벌 외국 선사들이 실정법을 효율적으로 이해하고 원활한 의사소통을 위해서 매우 필요하다. 이는 제주도에서 투자자들 대상했던 일괄처리과 방식을 적용하는 것이 가장 좋을 듯하다.

### 2) 금융지원 및 세금감면 혜택

크루즈 선은 초기제작비용이 승객정원이 2000명이고 선박규모가 10만 톤인 경우 10억달러 이상으로 많은 비용이 소요되는 사업이기 때문에 국적 선사에 대한 정책적인 지원이 절대적으로 필요하다. 크루즈선 도입 및 건조비용지원(해운법) 제 45조 선박확보등의 지원에 의거 개보수 자금 용자비 선박투자회사 펀드 지원 할 수 있는 정책을 만들 필요성이 있다. 또한 관광진흥법의 관광유람선업 선박화보 자금지원 해당하는 경우 관광진흥자금 확대 적용하여 국제 순항 크루즈에 적용이 될 수 있는 근거를 마련해야 한다. 또한 관광진흥개발기금융자 대상에 크루즈를 포함 시켜 지원하는 방법도 고려해야 한다.

또한 선상면세점 설치로 인하여 관광객의 편의 증대 및 선사의 수입을 확보할 수 있는 시스템을 마련해 주고, 은행 용자 및 금융권 혜택이 이루어 질 수 있도록 해주어야 한다. 크루즈 선박사업체에 대한 법인세 감면 및 등·취득세 감면, 크루즈 선박 입항실적에 따라 항만사용료 감면 등 각종 행정지원을 해주어야 한다. 현재 관광사업체 중에는 조세특례법 시행령 제5조 제9항에 의한 관광숙박업, 전문휴양업, 종합휴양업, 국제회의업, 유원시설에 대한 만 법인세 감면 대상에 크루즈 산업을 포함시켜 지원할 필요성이 있다. 이는 크루즈 산업을 하나의 사업으로 보는 것이 아니라 융·복합적인 산업으로 바라보는 시선이 필요하다.

### 3) 고용확대 및 전문인력 확보

크루즈 산업 중 승무원 취업에 관한 현행 규정은 합작투자 외항여객선에 한해서만 외국인 선원을 고용 가능 하도록 하고 있어 선사들의 진입장벽이 높다고 할 수 있다. 항내 크루즈 선박에도 포괄적으로 외국인 선원을 고용하는 정책이 필요하며, 이는 다양한 언어의 승객이 탑승하는 크루즈 선인 경우 다양한 국적이 승무원을 확보하여 언어의 소통을 원활히 할 수 있는 법적 제도적 장치가 필요하다. 이는 승무원을 선원으로 보는 실정법을 개선할 필요성이 있다. 크루즈에 탑승하는 승무원은 항해업무 및 기관업무를 제외하고는 선원법적용 배제가 필요하다.

또한 크루즈 관광활성화를 위해 전담여행사 및 해양크루즈 전문 인력양성에 산·학 협력체계를 구축하여 크루즈 선사에 필요한 인력 및 크루즈를 연구할 전문 인력 확보 하여 크루즈 기항 율을 높이고 글로벌 크루즈 선사의 모항이 될 수 있는 연구를 해야 한다.

### 4) 크루즈 전문인력 양성과정 개설 및 지원

외국선사 및 크루즈 전문가 과정 학과를 지원하고 양성할 필요성이 있다. 크루즈는 10만 톤급일 경우 승무원 2천명이 필요하고 모항으로서 선박을 수리하고, 크루즈 관광 상품을 구성하고 판매하는 직군까지 포함할 경우 10톤급 1척당 5천명이 일자리가 창출되고 부가가적인 상품 구성까지 포함한다면 신규일자리 창출은 엄청날 것으로 예상되기 때문이다.

크루즈 승무원은 호텔 및 리조트 종사원과 동일한 교육을 필요로 한 직업군을 원하는 경우가 많다. 크루즈의 특성상 75%가 호텔 및 리조트 기능을 담당하기 때문이다. 대경대학교의 관광크루즈승무원과를 살펴보면 호텔이 기능이 얼마나 중요한 역할을 하는지 알 수 있다. 먼저 크루즈에 필요한 승무원은 식음료, 바(BAR), 크루즈 선상활동 및 기항지 관광을 책임질 수 있는 스텝, 호텔, 엔터테인먼트 등으로 나누어 볼 수 있다. 크루즈의 전반적인 업무가 서비스업이기 때문이다.

이를 위해 전체적인 면에서 통합된 과정을 개설하여 지원할 필요가 있다. 제주도는 우수한 관광 인프라와 관광정책이 타 시도에 비해 월등히 우수하고 관광분야에 서는 수준 높은 커리큘럼을 담당할 수 있는 여건이 충분하기 때문이다.

2012년11월 제주는 롯데관광과 코스타 크루즈사와 협약을 체결하여 지역인재 채용할 수 있는 길을 열었다. 제주도 차원에서 제주지역 대학에 크루즈 관련학과에 대한 지원을 하고 대학, 선사, 제주도가 협약을 통해 크루즈 전문 인력을 양성한다면 제주지역 특성에 맞는 학과가 탄생할 것이며, 이 학과는 철저히 선사를 위한 맞춤형 교육으로 인한 고용효과가 증대될 것이기 때문이다.

### 5) 크루즈 정보 공유 및 제공

크루즈에 대한 정보 공유를 할 수 있는 통합 운영체계가 필요하다. 현재의 크루즈 집계 및 여행의 개념과 항만에 접안하는 선박이 개념이 공중하고 있어 문화체육관광부, 한국관광사, 해양수산부, 등 이원화된 체계를 하나로 통일 시킬 필요가 있다. 일본의 경우 원스탑 시스템 구축하여 크루즈 관광정보 및 기항정보를 통합하여 줌으로 인하여 선사의 선택이 자유롭고 편리성을 증대하여 크루즈 관광이 활성화 될 수 있는 토대를 마련하고 있다.

## 3. 항만관제권 및 관리권 이양

제주도는 2011년 5월 23일 개정 공포된 제주특별법 제155조 2에 ‘민군복합형 관광미항은 해군기지 및 크루즈 항 부대시설을 말한다’ 크루즈항에 대한 근거를 만들어 놓았다. 정부는 2012년 6월 29일 민·군복합형 관광미항 내에 수역을 무역항으로 지정하여 항만법 시행령 개정안을 국무회의 심의를 거쳐 통과 시켰다.

서귀포시 강정 항은 무역항으로 지정이 되어 크루즈 선박 등이 통제구역에 드나들 수 있는 근거가 마련되었지만 항만관제권은 군이 갖고 있어 출입절차가 까다로운 것은 사실이다. 출입허가 신청을 받은 관할 부대장 등은 24시간 이내에 허가 여부를 결정해 직접 또는 제주도지사를 걸쳐 신청인에게 통지하도록 하고 있다. 또 출입 허가 신청을 하려는 승무원과 승객은 입항 예정일 7일 전까지 선박의 운항 일정을 관할 부대장 등에게 통보하도록 했다.

이는 정부에서 약속한 크루즈 선박이 자유로운 입·출항 절차가 어렵게 되었다. 또한 항만관제권 2011년 11월 국회가 크루즈선박은 국토부가 군함은 국방부가 갖도록 하고 협의를 12년 2분기 까지 마칠 것을 권고하였다. 이는 개항 질서법 제28조에 의거 선박이 무역항에서 출입과 이동시 국토부장관의 관제에 따라야 한다고 규정돼 있다 이는 제주도 특별법에 의거해 국토부 장관에서 제주도시사로 권한이 이양될 수 있음을 의미할 수도 있다.

항만관제권이 권한 이양은 특별한 의미를 갖는다. 15만 톤 크루즈 선박이 항구에 원활한 접안을 할 수 있는 근거를 마련할 수 있다. 해군의 통제로 7일 이전에 통보하여 해군이 허가를 받는다면 부정기선인 크루즈의 특성상 제주를 기항하는 크루즈선의 접안능력은 다소 약화 될 수밖에 없을 것이기 때문이다. 강정 항이 선석을 확보하고 원활한 크루즈 선박의 정박 및 동북아시아 중심 허브 항으로 거듭나기 위해서는 항만관제권은 반드시 제주도로 이양이 되어야 한다.

#### 4. 민간 합동의 제3섹터 방식의 국적선사 도입

지방공기업법 제77조 의 3에 의하면 관광 진흥법에 의한 관광공사 및 지방정부가 출자할 수 있는 여건을 만들어 진입장벽을 낮출 필요성이 있다. 항만공사를 만들어 크루즈 사업을 육성할 필요성이 있으며, 아니면 관광공사를 활용하여 그 기능을 확대할 필요성이 있다. (제주항공 사례 및 컨벤션, 제주관광공사 면세점 등)

- 예) 스카이버스 협동조합

협동조합을 결성하여 지방정부가 출자하는 방식으로 크루즈 선사를 육성 지원하는 것도 하나이 방법이라고 판단된다.

## 제2절 기타 크루즈 관련 정책제언

### 1. 크루즈 관광객 맞춤형 관광 프로그램개발

한·중·일 크루즈 관광시장은 기항지 프로그램 자체가 짧은 체류시간으로 인하여 관광의 효율성이 저하되는 단점을 가지고 있다. 이는 크루즈 선석이 부족 및 기항지 여건상 기항시간이 4시간 ~8시간을 짧은 기항시간에 관광을 하기에는 부족하다. 짧은 시간을 활용하기 위해 크루즈 전담여행사를 육성하여 맞춤형 관광이 필요하다. 이는 한·중·일 크루즈 운항노선에 다양한 특성이 관광객이 존재하기 때문이다. 이들의 기호에 맞는 특성화된 관광 상품이 필요하며, 도심 관광지 안내표지판을 정비하고 크루즈 항 주변 볼거리, 체험요소, 먹을거리를 확충해야 한다.

첫째는 중국인 관광객인 경우 그 비율은 운항이 늘어날수록 점차 확대되고 있는 추세이다. 중국 크루즈 관광시장은 매년 가파른 성장세를 거듭할 것으로 예상된다. 각 기업들의 인센티브관광을 통한 크루즈 관광을 접하고 있다. 중국인들의 특성은 단체관광을 선호하는 만큼 전담여행사를 이용한 맞춤형 패키지 상품을 만들어 활용을 해야 한다. 해안 경관 및 도심관광 문화체험 위주의 관광 상품을 구성하여 만족도를 높여야 된다.

둘째는 일본인 및 영미권 크루즈 관광객인 경우 개별관광 및 가족단위 소규모 여행을 선호하는 경향이 있다. 이들을 위해서는 개별관광을 원활하게 통역이 가능한 택시를 배치하고 시티투어가 가능한 특화된 시티투어버스를 크루즈가 들어오는 시간과 연계한 상품을 구성해야 한다.

또한 이들은 그 지역의 문화체험 관광 및 지역의 특색 있는 식음료 관광을 즐기는 만큼 크루즈 항구주변에 전통시장 및 특색 있는 먹거리 문화를 육성 지원할 필요가 있다. 또한 관광안내소는 도심 안내지도를 배치하고 렌터카 임대제도를 시간별로 세분화 하여 크루즈 관광객을 대상으로 저렴한 요금체계를 구성하여 도심 관광의 불편요소를 제거해야 한다.

이를 위해서 제주도에서는 다른 관점에서의 크루즈 관광객을 살펴볼 필요성이 있다. 크루즈 관광객을 민간에 맡겨 일률적인 관광을 진행하고 저가 관광에서 볼 수



있는 쇼핑위주의 상품을 구성하기 때문에 실질적인 지역 주민들은 크루즈 관광객이 들어와도 체감을 못하는 것이다. 이는 행정에서 바로 잡을 필요성이 있다. 관광 상품 개발을 통해 충분히 구도심권을 살리고 지역 경기를 활성화 할 수 있다. 일반적인 대규모 투자가 아니라 발상에 전환으로도 충분히 가능하다.

문화 상품을 판매해야 한다. 제주의 독특한 자연환경과 독특한 문화 섬이라는 특수성을 연관한 상품을 스토리텔링 기법을 이용하여 이야기를 만들어내고 상품을 구성해야 한다.

탐동 해변 공연장을 활용하여 상설 공연을 함으로서 크루즈 관광객이 자연스러운 제주문화와 접촉할 수 있는 프로그램을 구성할 필요가 있다. 이를 홍보하고 선사를 접촉하여 크루즈 관광객 및 일반관광객 도민을 대상으로 공연함으로서 새로운 제주의 랜드 마크가 될 것이다. 이는 새로운 관광인프라가 될 것이다. 새로운 볼거리 및 문화의 거리 탄생으로 칠성통 및 동문시장 활성화를 기여함으로 인하여 주민들의 소득이 향상될 것이다. 탐동상설 공연장에서 문화공연을 관람하고 칠성통 및 동문시장을 경유하여 제주의 문화를 체험할 수 있다. 그리고 오현단의 제주문화와 이도 이동 문화의 거리를 보고 삼성혈로 연결하여 중앙로를 돌아오는 코스를 구성한다면 구도심 활성화를 기대할 수 있다.

## 2. 국제 크루즈 네트워크 강화를 위한 전담조직 구성

제주는 2013년에 제1회 제주국제 크루즈 포럼을 개최하여 글로벌 크루즈 선사들과 네트워크 체계를 확립하기 위해 노력하고 있으며, 아시아 크루즈 리더 네트워크를 발족하여 크루즈 모항과 기항지에 정보와 의사소통을 강화하기 위하여 노력하고 있다.

부산인 경우 All Asia Cruise Convention을 2014년에 유치하여 국제 크루즈 시장에서 인지도를 높여가고 있다. 글로벌 선사들과 함께하는 국제 크루즈 포럼과 박람회는 선사들과의 비즈니스관계를 강화하고, 국내 크루즈 시장 활성화에 많은 도움이 될 것으로 판단이 되고 있다. 이를 위해 국가적으로 크루즈 산업의 중요성을 인식하여 크루즈 네트워크가 지속적인 연결성을 가질 수 있는 전담조직이 필요하다.

크루즈 전담조직을 통하여 한·중·일 협력을 강화할 수 있는 프로그램을 개발하고 학술적인 교류를 활발히 하여 각 국가별 크루즈 항구와 교류해 나간다면 향후

선사들의 모항 선정에 큰 역할을 할 것이다. 이를 위해 국내 지방자치단체 및 해양수산부, 한국관광공사, 문화체육관광부가 서로 정보를 교환할 수 있는 통합 센터를 구성할 필요성이 있다.

그리고 “크루즈 산업육성 및 지원에 관한 법률”을 토대로 크루즈 전담 조직을 구성하고 각 항구별 지방자치단체별 일원화된 통합 창구를 구성할 필요성이 있다. 이는 크루즈 선박에 대한 관리 기준이 이원화 되어 있기 때문이다. 해양수산부인 경우는 공해 상에서 우리나라 항만을 들어오는 선박에 대해서 관리 책임이 있다. 그리고 국내 관광을 위해 항만을 벗어나면 문화관광체육부 관리 책임 하에 있다고 할 수 있다.

이 기능을 제주도는 자체적으로 통합 시켜줄 필요성이 있다. 크루즈 업무에 대한 해양산업과, 제주관광공사, 관광협회에서도 서로 중복되는 관련 업무를 진행하고 있어 예산 및 인력낭비가 초래되고 있다. 제주도인 경우 해양업무를 전담으로 하는 조직을 구성하여 관련 업무를 이관하고 강화 할 필요가 있다. 본 연구에서는 (가칭) 제주형 “통합관광청”을 제안한다.

크루즈 관광활성화를 일원화된 추진을 위한 정책적 요소들이 필요하다. 정책의 통합운영으로 인한 경제적인 효과 및 비용절감 효과를 거둘 수 있다.

각 부서별로 크루즈 관련업무도 중복업무가 많아 통합운영이 필요하다. 전체적으로 본다면 관광공사와 협회의 기능을 통합하고, 제주도의 관광의 기능은 하드웨어적인 기능을 담당하여 소프트웨어적인 기능은 공사와 협회가 통합된 곳으로 이관하는 것이 바람직하다. 크루즈 산업은 융·복합산업이다. 경제 전반적인 산업에 영향을 주고 있는 관광산업으로 각 기능적인 요소를 통합하여 관리할 필요성이 있다.

### 3. 카지노 허가

크루즈 선박은 건조비가 10억불이상 들어가는 사업으로 민간 사업자가 크루즈 수익률을 높이기 위해서 선박에 카지노 설치를 완화 필요성이 있다. 현재 문화관광체육부에서 허가권이 선박에 관련해서는 해양수산부 산하로 이관하려고 하고 있으나 내국인 출입을 허용하는 것이 문화관광체육부 입장은 부적절하다는 입장을 해양수산부에 전달하고 있다. 하지만 이명박 정부에서는 문화관광체육부가 카지노 활성화를 위해 내국인 출입을 허용을 검토하겠다는 뜻을 밝힌 바 있었다. 박근혜 대통

령이 대선공약이자 주요 정책과제가 크루즈 산업을 포함한 관광 레저 산업 육성이라는 공약을 발표하였다. 이를 위해서라도 크루즈 선사의 수익성 확보를 위하여 내국인 출입허용이 용이 할 수 있는 여건을 만들어야 하며, 사업자의 수익성 확보를 해줄 필요성이 있다.

#### 4. 크루즈 전담여행사 육성

크루즈 전문여행사를 육성하기 위해서 이제까지의 방식과는 조금은 다른 방식으로 접근할 필요성이 있다. 지금까지 제주 관광시장은 민간에 영역에 초점을 맞추어 진행되어 왔다. 이는 상당한 부작용을 양성하고 있다. 민간에 영역에서 여행사 난립으로 인한 여행 상품에 대한 질이 떨어지고 관광객은 외면하고 이러한 악순환이 반복되면서 상황은 더욱 악화되었다.

제주시장의 관광악화는 견잡을 수 없는 정도의 영역까지 왔다. 이는 지방정부에서 너무 아늑한 행정정책으로 인한 문제가 아닌가 싶다. 현재의 제주관광은 중국단체여행객이 쇼핑위주의 관광, 식사는 2000원~3000원 정도의 식사를 하고 관광을 한다. 중국 정부여행사 관계자의 말에 따르면 제주여행객 관광만족도 조사에서 너무 배고프다. 다시는 가고 싶지 않은 관광지다. 너무 불친절하다. 등의 내용을 전달하고 있었다.<sup>28)</sup>

이제는 민간에 영역에 있었던 여행의 형태를 관에서 통제할 필요성이 있다. 이는 자유시장 경제체제에 의해 제주도 여행사들이 경쟁력을 갖고 서울과 다른 지방이 대규모 여행사들과 민간 차원에서 경쟁을 할 수 있도록 지켜보는 것에는 한계성이 있다. 사실상 경쟁을 할 수 없는 구조이다 자본금 규모가 영세하고 서로 협력보다는 덤핑을 통한 입찰방식으로 여행의 질은 떨어지고 최저가 입찰을 통한 손해는 쇼핑관광과 저가관광을 통하여 만회하고 있다. 이는 관광객의 관광만족도를 하락시키는 원인이 되며 이런 악순환이 계속되는 한 제주도 관광의 미래는 없다.

이를 바로잡기 위해서 실질적인 경쟁력이 생길 수 있도록 지방정부의 역할이 필요하다. 지방정부는 실질적인 여행상품을 홍보하고 투자를 유도할 수 있는 여건을 만들어주고, 지역 여행사가 바로설수 있도록 정책적인 지원을 해주어야 한다. 이를 통하여 경쟁력이 있는 여행사를 선별하여 크루즈 전담여행사를 지정해 줌으로 인하

28) 중국 중경시 중국여행사 대표단 면담조사결과 (2014.12)

여 질 높은 관광서비스를 제공할 수 있는 여건을 만들어 주어야 한다. 또한 제주관광공사를 활용하여 문화 콘텐츠를 개발하고 제주만의 상품을 만들어 전담여행사를 통해 판매할 수 있는 여건을 만들어 주어야 한다.

또한 영세여행사를 통합하고 제주관광형 협동조합을 만들어 경쟁력이 있는 여행사를 육성해야 한다. 저가 관광을 일삼는 여행사를 과감히 퇴출시키고 관광환경 개선을 시행한 후 관광진흥개발기금을 이용하여 경쟁력이 있는 여행사와 콘텐츠가 우수한 여행사에 우선 융자하여 경쟁력이 생길 수 있는 여건을 만들어 주어야 한다. 그리고 그 경쟁력이 있는 여행사에 크루즈 전담여행사 지정을 하는 것이 바람직 할 것이다. 그렇지 않고서는 크루즈 관광 또한 저가 관광으로 제주도의 이미지가 훼손 될 것이기 때문이다.

## 5. 크루즈 특구 지정(면세지역 지역)

크루즈 지원에 관한 법률에 의거 제주특별자치도 조례 안을 만들어 크루즈 특구를 지정하고 거기에 판매되는 물품에 한해서 면세 지역을 지정한다면 보다 높은 수익을 올릴 수 있다.

면세제도에는 두 가지 측면이 있는데 첫째 면세제도는 거래 자체에 과세를 하는 것이 아니라서 세액은 면제되며 매입세액은 매입원가 등에 가산 후 최종소비자에게 전가되는 불완전면세를 말한다.

둘째 영세율제도는 영세율은 과세표준을 '0' 으로 적용하여 매입세액을 환급하여 주는 완전면세 형태의 제도를 말한다.

크루즈 특구를 지정할 면세 지역으로 지정하는 것은 선택적인 관광에서는 활성화시킬 수 있다. 또한 크루즈 관광객들의 지역 소비를 우선할 수 있어 테마관광을 집중 육성할 수 있는 장점이 있을 수 있다.

크루즈 특구의 면세지역은 제주 외항을 중심으로 한 구도심을 지정할 필요성이 있다. 이는 기존에 상권을 살려주고 구도심을 활성화 시켜 탐동 - 칠성동 - 오현단 - 상삼혈 - 중앙로 등을 벨트로 연결시킬 수 있기 때문이다. 구도심을 살리고 시청과 서사라 상권을 하나로 묶을 수 있는 2차 벨트를 형성함으로써 인하여 지역 경기 활성화에 도움이 될 것이다.

제주도는 영세율 제도를 중앙정부에 건의할 필요성이 있다. 근거는 부가가치세

법 시행령 제26조 제1항에 의거 외화를 획득하는 재화 또는 용역의 법적으로 충족하는 경우 영세율 적용대상이라고 하고 있다. 제주도는 관광도시이다. 이는 외화를 획득하는 도시이며 우리나라 최고의 관광도시이다.

이를 중앙정부에 건의하여 제주도가 역외지역으로 선정되는데 전력을 다할 필요성이 있다. 이를 넓은 의미에서 본다면 제주 전 지역을 대상으로 면세를 하는 것이어서 관광의 특수성과 소비의 특수성을 기대할 수 있다. 이는 내국인 및 외국인 수요 급등으로 이어져 제주도가 재정자립도가 늘어날 것이다.

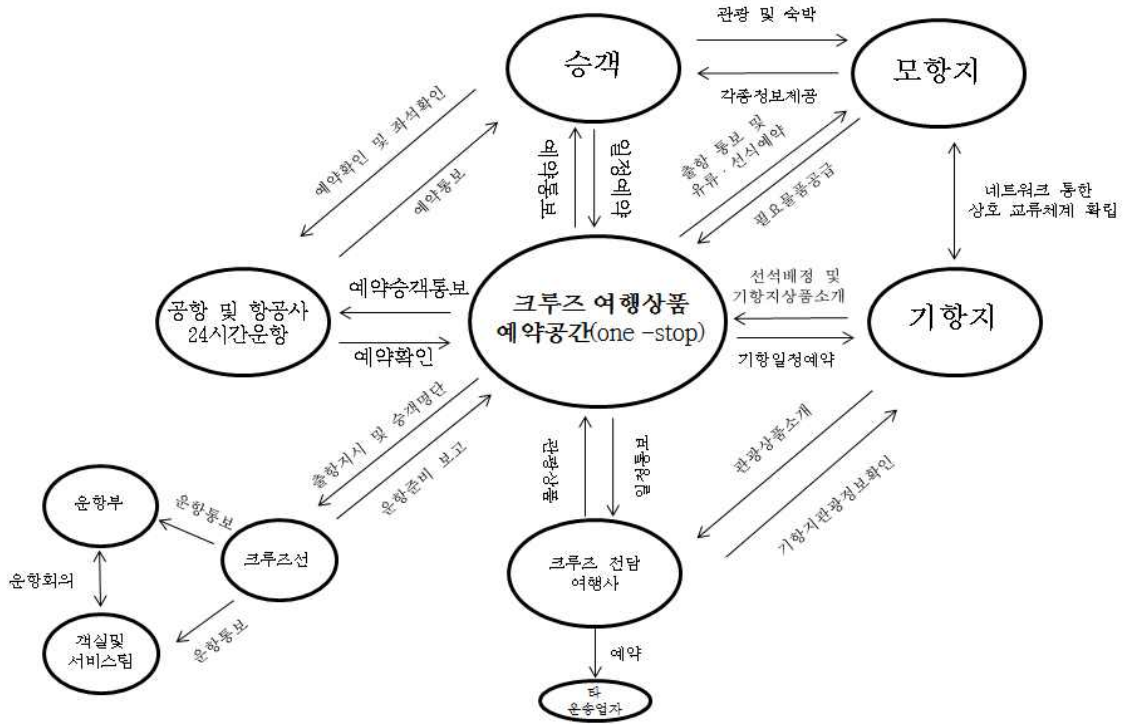
제주도의 현재 재정자립도는 29.9%로 전국지방자치단체 평균 44.8%보다 낮은 결과 나타나고 있다. 또한 도민 1인당 채무는 116만원으로 전국 평균에 두배로 조사되고 있다. 재정자립 및 관광활성화를 위해서라도 조례안을 만들어 크루즈 특구를 지정할 필요성이 있다. 면세지역은 해외 자본 유출을 방지할 수 있을 뿐만 아니라 금융 산업 등과 같은 부가산업을 유치하는 등의 사업효과를 가져올 수 있다. 이는 동북아시아 크루즈 시장을 선점하는 것과 함께 관광허브, 금융허브로 거듭날 수 있음을 의미한다. 제주도가 목표로 한 자본과 사람이 자유로운 출입이 가능한 국제자유도시가 될 수 있도록 만드는 것이다.

## 6. 크루즈 관광통합형 네트워크 및 결제시스템 개선

크루즈 기항 항에서 거점 항을 걸쳐 모항으로 가기 위해서는 교통체계를 효율적으로 정리할 필요가 있다. 크루즈 입항과 동시에 연결되는 육상교통노선(공영버스노선, 택시)와 시티 투어 버스 등을 이용하여 승객의 불편함을 최소화 시키고 관광객이 이동 동선을 파악하여 집중노선배치 및 짧은 시간에 관광객이 원하는 목적지까지 이동할 수 있는 다양한 노선이 대중교통망을 확립시킬 필요가 있다.

일련이 과정을 정리해보면 크루즈 모항인 경우 항공편 - 버스 및 택시 - 호텔 - 도보를 이용한 시내관광(교통안내표지판 정비) - 버스 및 택시 - 항구 - 크루즈 선 - 해상여행 - 기항지항구 - 버스 및 택시 - 도보 - 관광지 - 기항지항구 - 해상여행 - 모항 - 버스 및 택시 - 공항으로 가는 시스템을 통합적으로 관리할 필요가 있다.

크루즈를 예약 하는 단계부터 마지막 돌아가는 교통까지 예약을 동시에 할 수 있는 원스탑 시스템을 구축할 필요가 있다.



<그림5-1> 크루즈 통합예약시스템

위의 통합예약시스템은 고객이 예약실과 인터넷을 통하여 중앙 메인서버에 접속을 하여 크루즈 관광 상품을 예약하면 이와 동시에 이루어지는 과정들이다. 이는 관광객이 휴가일정을 고려하여 크루즈를 상품을 선정하고 이와 동시에 시간대별 및 일자별 예약시스템을 통한 항공권 발권이 이루어지고, 이와 동시에 공항에서 이동할 수 있는 수단을 선택해서 예약하고, 목적지인 호텔 및 항구로 이동을 하고, 기항지 관광 상품 선택 및 이동수단 선택 등을 통한 관광을 하고, 다시 모항지로 돌아와서 여행을 마치는 일련의 과정을 <그림5-1>과 같이 표현하였다.

1) 제주도 통합형 제주관광카드 (교통카드 및 관광카드, 네트워크, 환승, IT 통합 시스템 활용)

제주가 크루즈 관광객이 소비를 촉진시키기 위하여 통합대중교통 서비스 및 환승 정보 제공을 통한 지능형 교통시스템(ITS) 및 버스정보시스템(BIS)를 활용하여 크

루즈 관광객의 연결교통의 편의성을 증대할 필요가 있다. 중국인 관광객은 단체관광을 선호하지만 그 외 영미권과 일본인 관광객은 가족과 이동하거나 단독으로 이동하는 여행을 선호하고 있다. 이를 위해 단독으로 이동할 수 있는 편리성을 증대시킬 필요성이 있다. 이를 위해 통합형 카드발급이 필요하다. 교통이 기능에 관광상품을 구매할 수 있는 기능을 포함시켜 제주도 전 지역에서 불편함 없이 사용할 수 있는 카드를 만들 필요가 있다.

카드 발급은 크루즈 출발 전 미리 카드 구매신청으로 하고 제주에 도착하면 받는 형식의 후불형 또는 선불형 카드로 제주 전 지역 전 상품 교통을 포함한 상품을 구매하고 출국할 때 결제를 하는 방식의 카드를 만들고, 다음에 제주를 방문하면 기존의 카드를 재사용할 수 있는 카드를 제작할 필요가 있다. 이 카드는 마일리지가 정립하여 소비를 촉진 시키는 동시에 카드 정보 활용으로 인적사항이 기재가 되면 향후 관광마케팅자료로도 사용을 할 수 있어 많은 효과를 누릴 수가 있다. 이를 위해서 IT 강국인 우리나라의 우수한 서비스 시스템을 구축할 필요가 있다.

이 카드를 도입하게 되면 크루즈 관광객 재탑승율이 60%인 점을 감안한다면, 제주관광홍보 효과는 엄청날 것으로 예상으로 하고 있다. 제주 방문인원을 2014년 기준 60만 명으로 가정을 하면 2015년에는 기존에 방문했던 크루즈 탑승객 36만 명이 재방문 하는 것을 의미한다. 제주를 방문하는 구성원들에 제주 후불형 또는 선불형 카드를 만들어 줌으로 인한 관광홍보효과 및 재방문효과를 거둘 수가 있으며, 인터넷 홍보 및 우편 홍보 관광 홍보 책자를 발송할 수 있는 인적 네트워크가 형성 될 수 있을 것이다.

그리고 이와 별도로 핀테크를 이용한 결제 시스템을 도입하여 소액결제까지 가능하도록 하면 제주도에서 소비하는 기준이 달라질 것이다. 환전을 걸치지 않고 휴대폰을 이용하는 결제 시스템을 만들 수 있다. 이는 스웨덴에서 이미 시행을 하고 효과를 거두고 있다. 제주도에서 핀테크를 선점할 수 있도록 기업을 지원 육성한다면 크루즈관광객 및 관광의 소비패턴의 문화가 변할 것이다. 이는 지역 세수 증대에도 도움이 될 것이다.

## 2) 지능형 결제 시스템 도입

크루즈 모항에 맞는 지능형 결제 시스템은 결제 단계에서부터 외국인에 한해서 부가세를 제외한 금액을 결제하는 방식의 시스템을 도입할 필요성이 있다. 크루즈 터미널이 설치되어 세관이 물건을 검사하고 부가세 환급하는 과정이 복잡하고 어려워 경제적인 효과가 떨어질 것으로 사료된다. 이에 일본에서 시행하고 있는 부가세 환급과정을 도입할 필요가 있다. 이는 시내에서 물건을 구매하는 외국인에 한해서 부가세를 제외하고 결제하여 여권 뒷면에 영수증을 붙이고 크루즈 터미널에서 세관에 제출하는 것으로 간소화 시켜야 한다.



### 제3절 요약 및 결론

본 연구는 크루즈 모항의 선택요인을 알아보고 네트워크 분석을 통하여 글로벌 선사들의 동북아시아 노선에서 제주도가 차지하는 위상을 알아보았다.

연구 목적을 효율적으로 달성하기 위해서 문헌연구와 전문가 면담조사를 통하여 크루즈 모항이 되기 위한 선택요인들이 어떠한 것들이 있는지 알아보았다. 그리하여 해상 및 육상교통의 중심성을 포함하여 7개요인을 찾아내었고 소스마켓을 포함한 72개의 하위요인을 찾아내었다. 이를 AHP 전문가 분석 자료로 만들기 위하여 총 36개 요인으로 범주화하여 사용하였다.

또한 제주도가 과연 크루즈 모항이 될 수 있는 조건을 갖추고 있는지를 알아보기 위하여 네트워크 분석을 통하여 지정학적 위치와 각 크루즈 노선간의 연결정도 중심성을 분석하였다. 이를 토대로 사이중심성(매개중심성)을 분석하여 제주도가 동북아시아 크루즈 노선에 미치는 영향을 알아보았다.

본 연구에서는 한·중·일 대표적인 크루즈 항인 중국 상하이에 우송커우 항, 일본의 요코하마 오산바시 항, 제주도의 제주항을 중심으로 비교 분석하여 제주도가 향후 크루즈 모항이 되기 위한 중요 요인들을 찾고자 하였다.

이를 위해 본 연구에서는 UCINET 프로그램을 이용하여 네트워크 분석을 실시하여 크루즈 노선들의 연결성을 알아보았다. 그리고 AHP 전문가 조사를 통하여 향후 제주도가 정책을 결정하고 연구하는데 필요한 중요요인을 찾아내었다.

그리고 Cruise Network 프로그램을 C++ 프로그램을 통해 만들어 선사에서 모항으로 가기 위해 필요한 항목들을 도출하여 비교대상지를 대상으로 제주도에 변수를 추가하는 방법으로 제주도가 향후 정책을 구성하는데 필요한 요소들을 점수로 환산하여 분석하였다.

실증분석을 위해 크루즈 담당 공무원, 크루즈 관련단체, 크루즈 선사, 학계를 대상으로 구조화된 설문지를 통하여 면담조사를 실시하였고 실증분석을 통하여 다음과 같은 사항을 도출하였다.

크루즈 모항 선택요인 중 상위요인 6개를 평가한 결과 해상 및 육상입지(.313) - 항만시설(.233) - 크루즈 터미널 시설(.138) - 유관시설(.134) - 배후시설

(.095) - 법·제도역량(.088) 순으로 중요하게 생각하고 있었다. 해상 및 육상입지를 통하여 크루즈 승객이 확보될 수 있는 소스마켓과 선박이 접근할 수 있는 해상 접근능력을 가장 중요한 요인으로 평가를 하고 있다. 그리고 크루즈선박을 정박할 수 있는 항만여건이 잘 갖추어야 되는지를 중요하게 보고 있다. 또한 승객이 편하게 이동할 수 있는 크루즈 터미널 시설을 갖추는 것이 모항으로 갈 수 있는 중요한 요인으로 보고 있었다.

21세기 최고의 관광 상품인 크루즈 산업을 활성화시키기 위하여 제주도에서는 크루즈 산업을 융·복합 산업으로 인식하여 산업의 연결성을 확보해줄 필요성이 있다. 크루즈 모항으로 가기위해 신 공항 건설하여 접근성을 높인다면 글로벌 선사들은 제주도를 모항으로 선정할 것이다.

제주도는 천혜의 자연 조건과 106개의 항만시설이 존재하는 곳이다. 제주도는 크루즈 모항으로 가기위해서 체계적인 준비를 할 필요성이 있다. 먼저 첫 번째는 항만을 정비하여 크루즈의 접근성을 높일 필요가 있다. 두 번째는 크루즈 터미널을 완공하여 출·입국 시설을 개선할 필요성이 있다. 세 번째는 공항을 확장하여 소스마켓을 확보할 필요성이 있다. 마지막으로 “크루즈 육성 및 지원에 관한 법”이 2015년 08월에 시행이 되면 크루즈 조례 안을 지정하여 쇼핑이 원활한 크루즈 특구지정이나 제주도 전 지역을 면세지역으로 선정할 필요성이 있다.

#### 제4절 한계 및 후속 연구제안

본 연구는 한·중·일 크루즈 모항 선택시 어떠한 요인 중요하게 판단하고 이들의 조건을 분석하는데 있다. 그러나 다음과 같은 한계를 가진다.

첫째, 크루즈 전문가 및 학계전문가를 통하여 크루즈 모항선택요인에 대하여 의견을 종합하고 요인을 찾아내었지만, 선행연구가 폭넓게 진행되었다고 말할 수는 없다. 다양한 관점에서 학문적으로 바라볼 수 있는 역량이 부족했을 수도 있다.

둘째 AHP는 설문 전문가 설문을 통하여 연구를 진행하는 것이다. 일관성이 부족한 설문은 재설문을 실시하는 것을 권고하고 있다. 그러나 이 연구에서는 재설문 없이 일관성 있는 설문지만을 채택하고 사용하여 다양한 의견수렴을 할 기회를 찾지 못했을 수 있다.

셋째, 크루즈 모항을 선택하는 요인을 72개를 도출하여 AHP 분석에 맞게 36가지로 범주화 하고 설문을 실시하였다. 평가항목에 대해서 철저한 검증을 못했을 수도 있다. AHP 설문을 통하여 응답자들의 일관성 확보하였으나, 중요하지 않게 나온 문항에 대해서는 검증을 해볼 필요성이 있다.

넷째 크루즈가 정박하고 운영하는 현장에 초점을 맞추어 연구를 진행하여 전체적인 면에서 학문적인 요소가 부족할 수 있다.

위와 같은 연구적 한계에도 불구하고 크루즈 모항 선택요인 36개를 가지고 제주도, 상하이, 요코하마를 비교해본 점, 네트워크 분석을 통해서 제주도가 동북아시아 중심노선임을 확인해 본점, AHP 분석을 위해 선사, 학계, 공무원의 심도 있는 의견을 나누어 본점은 이 연구가 다른 연구들과 차별화된 점이라고 말할 수 있다.

이 연구는 선사들의 의견을 수렴해보았다는 점에서 큰 의미를 가지고 있다. 학문적인 소양이 아무리 뛰어나 제도를 개선하고 크루즈 항만을 정비하였더라도 크루즈 모항을 결정하고 선택하는 것은 선사들이기 때문이다. 향후 연구는 크루즈 관광의 융·복합 산업인 점을 인지하여 제도적인 개선 및 경제적인 시너지 효과 등을 연결할 수 있는 정책이 어떠한 것들이 있는 연구할 필요성이 있을 것이다. 그리고 Cruise Network 프로그램을 통하여 모항지를 비교해본 것은 이 연구에 필요성을 있었음을 의미한다. 향후 프로그램에 변수를 추가하여 다시 분석해볼 필요가 있다.

## 참고문헌

### 1. 국내문헌

- 국 회(2015), 제18443호 크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률, 관보.
- 관광 진흥법 시행령,(시행 2015.2.3.).
- 김기태(2014), 우리나라 크루즈 항별 발전방향에 대한 탐색적 연구, 한국항만경제학회지.
- 김근영(2014), 광양만권 크루즈 관광활성화를 위한연구, 전남대학교 대학원.
- 김경희(2008), 한국크루즈산업의 발전방안에 관한연구, 한국호텔경영학회.
- 김성진(2007), 크루즈선 건조시장현황 및 국내 조선업계의 진출과제, 산은경제연구소.
- 김세원, 김은수(2011), 중국 10대 항만기업, 상하이 국제 운항 중심 (12.5)발전 전망.vol.12 no.10, 07월12일, 중국물류 리포트.
- 김의근(2008), 제주지역 크루즈 관광 발전방안, 제주관광학회 학술대회.
- \_\_\_\_\_ (2014), 제주도에 항공/크루즈 연계하고 첨단IT 유치해야한다, mk.co.kr .
- 김용학(2014), 『사회연결망 분석』, 박영사.
- 김현지·손수민(2012), 국제크루즈선 일본인관광객의 부산관광에 대한 중요도-만족도 분석, 일본근대학회.
- 김천중(2008), 『크루즈관광의 이해』, 백산출판사.
- \_\_\_\_\_ (2012), 『해양관광과 크루즈산업』, 백산출판사.
- 경성립(2014), 한·중 항만배후지의 효율성과 경쟁요인 비교분석에 관한 연구, 전남대학교 지역개발학과 박사학위논문.
- 경향신문(2010), 물과 역사와 음식의 도시 중국 장쑤성 양저우, 10월26일, p.25면.
- 노선희·권태일(2014), 크루즈관광객의 형태 및 파급효과 추정에 관한 연구, 호텔리조트연구.
- 노홍승·박창호·장소영(2008), 세계크루즈시장의 변화와 한국형 크루즈 산업의 발전전략, 한국항해항만학회 학술대회 논문집.
- 뉴스핌(2013), 중국 ‘크루즈 경제’ 2020년 한화 9조원. 08월 29일.

- 두현욱(2012), 크루즈선기인 오염물질 규제에 관한 국제법 검토와 우리나라 법제 개선방안, 한국해사사법학회.
- 류기환(2012), 『크루즈 여행』, 북샘터.
- \_\_\_\_\_ (2013), 『크루즈 여행실무론』, 백산출판사
- 민경갑(2013), 개성공단-금강산재개(?)현대아산 ‘숨통’ 트의나, 컨슈머타임스 06월10일.
- 막시모바안나(2009), 러시아 국제크루즈관광 산업의 문제점 및 개선 방안에 관한 연구, 한국관광학회.
- 문화관광부(2013), ‘제1차 관광진흥확대회의’의 배경과 주요내용 p.4, 융합연구실 정책통보센터,07월30일, 관광지식정보시스템.<http://know.tour.go.kr/>.
- \_\_\_\_\_ (2014), ‘제2차 관광진흥 확대회의, 개최 및 주요내용, 연구기획조정실 정책정보통계센터,02월18일, <http://know.tour.go.kr/>.
- 백인흠(2005), 항만개발 우선순위 결정에 관한 연구, 한국해양 대학교, 박사학위논문.
- 박기홍·김대관·김희수(1999), 한·중·일 연계 크루즈 관광사업 추진방안, 한국관광연구원.
- 박병진(2001), 금강산 관광산업의 문제점과 과제, 통일경제.
- 박태욱(2013), 한국크루즈 관광활성화 세미나 : 우리나라 크루즈 산업의 발전방향.
- 서태양(1989), 한국의 Cruise Industry에 관한 연구, 한국관광협회.
- 쉬퍼스 저널(2014), 전세계가 주목한 제9회 중국 크루즈 EXPO, 10월24일.
- 송성수(2008), 상업용 증기선의 개발 , 로버트 풀턴(pp. 29~32) 기계저널 제48권 제10호. 대한기계학회.
- 전기정(2014), 크루즈사업육성방안, 제2회 제주국제크루즈포럼.
- 정동현(2013), 여수 및 광양항 크루즈 관광개발 활성화 방안, 한국전자통신학회 제7권 제2호.
- 장동준(2013), 정기선사의 항만 네트워크 지수가 항만 경쟁력에 미치는 영향에 관한 변수, 중앙대학교 무역학과 박사학위논문.
- 정승훈(2013), 제주도 크루즈 관광 활성화 전략, 2013년 제주국제 크루즈 포럼.
- \_\_\_\_\_ (2014), 제주지역 크루즈관광육성을 통한 지역경제 활성화 방안, 제주발전연구원.

장준호·허범영·정익준(2011), 한국 크루즈 관광의 현황 과 미래전략, 한국항만경제학회.

조삼현·이광배(2006), 부산항과 상하이항의 물류 중심항만 경쟁력 비교에 관한 고찰, 한국산업경제, 산업경제연구제19권제5호.

조선일보(2009), 금강산관광 설봉호는 왜 부산항에?, 03월30일.

조태근·조현곤·강현수(2005), 『앞서가는 리더들의 계층분석적 의사결정』, 동현출판사.

주혜영(2007), 선사의 항만 고객충성도 결정요인에 관한 실증연구, 목원대학교 무역학과 박사학위논문.

제주도정뉴스(2012), 크루즈 관광객 특수 “제대로 누리보자” 수용태세 개선 6대 중점과제 마련 본격 추진. 08월24일, <http://news.jeju.go.kr> .

\_\_\_\_\_ (2012), 동북아 크루즈관광 메카를 향한 ‘힘찬출항’ ,11월23일,<http://news.jeju.go.kr> .

제주일보(2014), 제주, 아시아 크루즈터미널 협회 가입, 04월23일.

\_\_\_\_\_ (2014), 제주국제크루즈포럼폐막 ... 세계로 ‘힘찬 출항’ ,09월01일.

제주의 소리(201203.14),만35년 제주 - 부산 뱃길 6월부터 끊긴다.

제주특별자치도 해양산업과 크루즈 담당.

제주관광공사(2014), 제주관광시장동향 분석, 2014년 03월 제주관광공사 부설연구소.

\_\_\_\_\_ (2014), 제주관광시장동향 분석, 2014년 8월 제주관광공사 부설연구소.

제주레저신문(2012), 제주 신공항 개발 구상연구(항공수요분석, 공항 건설구산의 대안) 03월26일.

중국연구센터(2014), 해운·항만 교통운수부, 중국크루즈산업 발전 지도의견 발표, 03월27일,<http://www.kmishanghai.org/>.

\_\_\_\_\_ (2014), [경제·정책]상하이세관, 자유무역구 감독관리 서비스 혁신 14항 발표, 05월09일, <http://www.kmishanghai.org/> .

최도석(2010), 부산항 크루즈 관광 산업의 현실과 과제, 한국해양수산개발원.

최창호·임영태(2013), 중소해양도시 크루즈 관광여건 및 활성화 방안, 한국항만경제학회지.

채예(2008), 중국주요항만의 효율성 및 SWOT분석을 통한 경쟁력 강화방안에 관한 연구, 조선대학교 박사학위논문.

채정우·정진홍(2013), 산업보안 관리요소의 우선순위 결정에 대한 연구, 보안공학 연구논문지 제10권 제2호 4월호.

이데일리 뉴스(2014), 중국 크루즈 시장 급성장...승객 100만명 시대 눈앞, 12월 27일.

이수상(2012), 『네트워크 분석 방법론』, 논형.

이경모(2010), 크루즈관광산업의 발전방향, 한국해양수산개발원.

\_\_\_\_\_ (2013), 『크루즈 산업의 이해』, 대왕사.

이재곤(2003), 국내 크루즈 관광상품 개발방향에 관한연구, 관광경영학연구 제7권 제2호(통권 제18호), pp.113-133, 관광경영학회.

이종구·노진호(2013), 크루즈 항만의 성공요인에 관한 연구. 한국항만경제학회지.

이주연(2012), 크루즈100배 즐기기, 알에이치코리아.

임재목(2007), 크루즈선 시장의 동향과 국내 조선업계의 대응 전략, 산은경제연구소 산업분석1팀.

오정규(2013), 신 해양산업 크루즈를 잡아라, 제74회 한국 관광학회 국제학술 발표대회.

오재환·이지훈·이창현(2011), 허부지수 개발과 활용방안 연구, 정책 연구 2010-21, 부산발전연구원.

왕염정(2014), ECONOMIC & INDUSTRY NEWS, ChinaWindow Daily , 中, 크루즈 여행사업 급성장에 테마주 수혜 예상,11월28일.

윤지영(2013), 네트워크의 4가지 속성 (4 Characteristics of Network)  
<http://organicmedialab.com/>.

윤주(2013), 크루즈 기항지 관광활성화 및 프로그램육성방안연구, 한국문화관광연구원.

연합뉴스(2014), "일본, 내년 법인세율 2%p 인하...5년간 5%p↓"<요미우리>7월 31일.

크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률(시행 2015.8.4.),법률 제13192호,2015.2.3. 제정.

한겨레신문(2013), 금강산 관광도 재개될까? , 06월 06일.

한겨레 21 (1998), 제214호 금강산! 통일조국의 노뚝돌, 07월 02일.

한국국학진흥원, 스토리텔리 파크, (<http://story.ugyo.net/>).

한국관광공사(1999), 동북아 4개국 연계 크루즈 관광상품개발.

\_\_\_\_\_, 크루즈 마케팅팀 내부자료, <http://kto.visitkorea.or.kr/>.

\_\_\_\_\_, 2014년 외래 크루즈 관광객 실태조사 보고서.

\_\_\_\_\_, 글로벌 관광정보 클리핑 서비스 중화권, <http://kto.visitkorea.or.kr/>

한국무역협회 국제무역연구원(2014), Trada Brief, 03월06일, 보도자료.

한일재단 일본지식정보센터, 불꽃놀이와 도쿠가와 이에야스, ([www.kjc.or.kr](http://www.kjc.or.kr))

홍장원(2010), 우리나라 크루즈 관광정책의 주요 이슈와 개선방안, 해양크루즈 관광 기획특집, 해양국토 21.

\_\_\_\_\_ (2012), 국내크루즈 항만 이용활성화를 위한 정책적 개선방안, 한국항해항만학회.

홍장원·정병욱(2013), 크루즈관광산업 활성화를 위한 관광경쟁력 제고방안연구, 항만학회지.

황용수 외 (2011). 과학기술혁신정책의 증거기반 평가의 접근방법과 적용 정책연구 2011-27. 과학기술정책연구원.

해운법, 2014.11.19., 법률제12844호, 2014.11.19. 타법개정.

해양수산부(2013), 해양신산업육성과 일자리 창출을 위한 크루즈 산업 활성화 대책, 관계부처 합동.

\_\_\_\_\_ (2014), 제2차 해양관광진흥 기본계획, 해양정책실, 03월.

\_\_\_\_\_ (2015), 지난해 국내 입국한 크루즈 관광객 ‘105만 7천명’에 달해, 01월13일 보도자료, 해운정책과.

\_\_\_\_\_ (2015), 지난해 크루즈 관광객 105만명 방문. 01월 13일. 해운정책과.

China Window(2014), 中 크루즈 여행산업 급성장에 테마주 수혜 예상, 11월 27일.

kctv 제주크루즈포럼의 성과와 과제 특별대담, 2014년 9월.(토론참석자, 제주특별자치도의회 박원철의원, 제주특별자치도청 해양산업국 강태석과장, 제주국제크루즈포럼 조직위원장 & 제주국제대학교 김의근 교수.

Philip Gibson저, 성은희·오수진 옮김(2012), 크루즈 운영관리론, 한울출판사.



## 2. 국외문헌

A Med Cruise Report(2014), Cruise Activities in Med Cruise Ports :  
Statistics 2013, Med Cruise.

CAI Erbing, SHI Jianyong, DING Hongjuan(2014), Review of Research  
on Cruise Tourism of China in Recent Five Years,  
International Business and Management Vol. 8, No. 1,  
2014, pp. 67-71.

Capitln Haya(2010), Cruise Tourism Current Situation and Trends,  
2010 World Tourism Organization, Calle Capitln Haya.

CLIA(2006), The 2006 Overview.

\_\_\_\_(2010), 2010 CLIA Cruise Market Overview.

\_\_\_\_(2011), FIVE YEAR CRUISE INDUSTRY CAPACITY OUTLOOK.

\_\_\_\_(2014), ANNUAL STATE OF THE INDUSTRY PRESS CONFERENCE  
& MEDIA MARKETPLACE, Press Conference Presentation.

\_\_\_\_(2014),Asia Cruise Trends, 2014 Analysis, Assessment, Appreciation,  
CHART Management Consultants.

CLIA Europe(2014), THE CRUISE INDUSTRY, (Contribution of Cruise  
Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition).

Consuit DC(2013), Cruise Feasibility Report for Hvide Sande, Vi investerer  
I din fremtid.

Cruise BC(2011), Celebrating the 2011 cruise industry' s economic,  
environmental and social contributions to British Columbia.  
[www.cruisebc.ca](http://www.cruisebc.ca) .

Cruise Lines International Association(2009), The Contribution of the  
North American Cruise Industry to the U.S. Economy in  
2008.

Cruise Insight Autumn, (2013), (Cruise Insight world' s top cruise ports,  
PP.50-55.

- CWDT(1995), National Cruise Shipping Strategic [www.cruise.or.kr](http://www.cruise.or.kr) .
- Erbing -Cai · Jianyong -Shi · Hongjuan-Ding (2013). Quantitative Comparative Analysis of the Cruise Homeport Competitive Situation in China - Taking Shanghai, Xiamen, Tianjin and Sanya for Example, International Journal of Business and Social Science Vol. 4 No. 12 [Special Issue -September 2013].
- European Commission, DG MARE(2012), Blue Growth - Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts, Maritime Sub-Function Profile Report Cruise tourism (4.3).
- Evangelia Stefanidaki / Maria Lekakou(2012), Liberalization assessment: The Greek cruise market, TOURISM Review Evangelia Stefanidaki / Maria Lekakou Vol. 60/ No. 1/ 2012/ 91-105.
- "Fulton's First Steamboat Voyage(2004), 1807", EyeWitness to History, [www.eyewitnesstohistory.com](http://www.eyewitnesstohistory.com) .
- Florida' s Cruise Industry: A Statewide Perspective, 2013.
- G. S. Kim(2008), A Study on the Identification of Main Role Players in Enhancing Port Competitiveness by AHP Method - the Case of Busan Port -, Ocean Policy Research, Vol.23, No.1, pp.123-140.
- Hal Gold(1990), The Cruise Book, New York: Delmar Publishers Inc.
- John Tercek(2010), Cruise Port Criteria and Design Sea Trade Europe 2010. Royal Caribbean Cruises, Ltd.
- \_\_\_\_\_ (2013), Cruise Industry Trends 2014 & Deployment Drivers, CLIA- Miami.
- Katsuya Hihare(2014), 크루즈관광육성을 통한 경제활성화과제, pp35-39 The 2nd Jeju International Cruise Forum.
- Michael Goh(2014), Trends of Cruise industry & Port Cooperation.
- Philip Gibson(2012), chap.5 planning the itinerary cruise, Cruise Operations Management.
- P.R.China, MIN Dequan, FU Jie(2008), Research on Qingdao Cruise Economic 9. Development and Its Contribution to Regional

- Economy, Transportation Management Collage, Dalian Maritime University, [www.seiofbluemountain.com](http://www.seiofbluemountain.com) .
- Prepared by InterVISTAS Consulting Inc.(2013), 2012 Port Metro Vancouver Economic Impact Study.
- Report of an International Symposium (2013), HARBORING TOURISM Cruise Ships in Historic Port Communities, held in Charleston, South Carolina, USA.
- Shanghai(2012), YO! SHANGHAI, Shanghai Municipal Tounsm Administration.
- Song, D.,W. ,and Yeo K. T(2004), “A Competitive Analysis of Chinese Container Ports Using the Analytic Hierarchy Process” , Maritime Economics & LOGISTICS, Vol. 12(4),pp34–52.
- SPi. warren h. lieberman(2012), pricing in the cruise line industry. OUP UNCORRECTED PROOF - FIRST PROOF, 11/1/2012, SPi.warren h. lieberman.
- STRONG CRUISE DEMAND AHEAD,DYNAMIC PROSPECTS FOR PORTS, <http://www.maritime-rh.com/maritime-royal-haskoning-news.html> PP. 1–7.
- Steven Young(2015), Cruise Tourism in the Atlantic Ocean, the North Sea and the Artic, Carnival UK Understanding the Caribbean Cruise Industry “The case of the Century cruise ship” , 2008. [www.mt.usi.ch/caribbean-cruise-industry-123435](http://www.mt.usi.ch/caribbean-cruise-industry-123435)
- UNWTO(2010), Cruise Tourism -Current Situation and Trends, 2010 World Tourism Organization.
- \_\_\_\_\_ (2012), World Tourism Organization, Asia-Pacific Newsletter 2012, Issue 25, 문화체육관광부.
- \_\_\_\_\_ (2015), Over 1.1 billion tourists travelled abroad in 2014,<http://www2.unwto.org/> .
- Willingale. M.C(1982), Port-routeing decision making (Doctoral dissertation, Southampton Univ).

- Tourism western australian(2012), Cruise Shipping Strategic Plan.
- Zinan Liu(2014), 아시아 크루즈관광의 새물결, The 2nd Jeju International Cruise Forum, session 1, pp.7-14.
- Zheng Wei-hang(2014), 중국 크루즈산업 전망, The 2nd Jeju International Cruise Forum, session 1, pp25-33.
- \_\_\_\_\_ (2015), CRUISE UPDATE, 2015년, Upbeat Chinese cruise industry, pp. 26-29.
- А.В. Б а б к и н(2008), С п е ц и а л ь н ы е в и д ы т у р и з м а у ч е б н о е п о с о б и е , Р о с т о в - н а - Д о н у .
- 程爵浩(2013), 中国邮轮产业发展现状及“十二五”展望, 第13-3号, 2013年 3月 19日, 중국 물류 리포트.

### 3. 웹사이트

- 동양고속훼리 기업정보자료, ([www.dvferrv.com](http://www.dvferrv.com)).
- 로열캐리비안 크루즈 한국지사, ([www.rccl.kr](http://www.rccl.kr)).
- 부산항만공사, (<http://www.busanpa.com/>).
- 싱가포르 크루즈센터, ([www.singaporecruise.com](http://www.singaporecruise.com)).
- 싱가포르관광청 공식 웹사이트, ([www.yoursingapore.com](http://www.yoursingapore.com)).
- 싱가포르 마리나 베이 크루즈 센터, ([mbccs.com.sg](http://mbccs.com.sg)).
- 스타 크루즈, ([www.starcruses.com](http://www.starcruses.com)).
- 상하이 우송커 항구 뉴스, (<http://www.cruisewser.com/shanghai-port/>).
- 상하이 우송커 크루즈 터미널 사진, (<http://www.mccchina.com/>).
- 상하이 우송커 크루즈 터미널 주요 교통,  
([http://www.tour-beijing.com/shanghai\\_travel\\_guide/wusongkou\\_international\\_cruise\\_terminal/](http://www.tour-beijing.com/shanghai_travel_guide/wusongkou_international_cruise_terminal/)).
- 상하이 항구관리 운영, (<http://www.portshanghai.com.cn/>).
- 세계관광기구, ([www2.unwto.org](http://www2.unwto.org)).
- 세계크루즈 터미널 현황, ([htl.gwangju.ac.kr](http://htl.gwangju.ac.kr)).
- 세계크루즈협회, ([www.cruising.org/](http://www.cruising.org/)).

요코하마 오산바시 크루즈 터미널, (<http://www.city.yokohama.lg.jp/>).

일본 크루즈항만협회, ([www.wave.or.jp](http://www.wave.or.jp)).

일본 국토교통성, ([www.mlit.go.jp](http://www.mlit.go.jp)).

일본 요코하마 미나토 미라이21,  
([https://www.gg.go.kr/download.php?attach...post\\_id=1479932](https://www.gg.go.kr/download.php?attach...post_id=1479932)).

인천항만공사, (<http://www.icpa.or.kr/>).

아시아 크루즈 터미널 협회, (<http://www.asiacruiseterminal.org>).

제주문화예술재단, (<http://www.jcaf.or.kr/>).

프린세스 크루즈, ([www.princess.com](http://www.princess.com)).

크루즈세계시장동향 분석기관, ([www.cruisemarketwatch.com](http://www.cruisemarketwatch.com)).

코스타 크루즈, ([www.costacruise.com](http://www.costacruise.com)).

한국관광공사 크루즈외래객통계, ([kto.visitkorea.or.kr](http://kto.visitkorea.or.kr)).

[Abstract]

**A Study on Cruise Homeport Selection Factor**  
**– Focusing on Comparative Study of Major Ports of Korea, China**  
**and Japan**

The Asian cruise market shows a steep growth with the routes in Korea, China and Japan. Each country makes every effort to attract global cruise forwarders and to be homeports of them. In Korea, the port entry of cruise was 462 times in 2014. Jeju-do had 242 times of port entry which is more than 50% becoming the best cruise port of call in Asia. Despite, Jeju has lack of cruise infrastructure and source market is not vitalized to be homeport.

Accordingly, this study attempted to figure out factors to be homeport for Jeju, and created specific evaluation items to compare Jeju Port with Shanghai Port of China and Yokohama Port of Japan in order to figure out real status of Jeju more accurately.

The selection criteria of cruise homeport were embodied through 1st expert survey and 2nd expert survey reflecting cruise operation and forwarding experts and marine transport experts' opinions. In doing so, the study attempted to figure out scale for important criteria of cruise homeport selection. To achieve the research purpose, literary survey and expert investigation (AHP) were accompanied. In the literary survey, books, articles, project reports and publications were used to check important factors and motivation for selection of cruise homeport to systematize theories to assess homeport.

Expert investigation was performed in 2 times of in-depth interview for 4 months from September 2014 to December 2014 to study cruise homeport systematically. In the 1st expert interview survey, homeport selection factors that are found in theoretical review were compared with in-depth interview to evaluate suitability of specific items. In the 2nd expert investigation, suitability of assessment index of cruise homeport selection factors could be secured. For this purpose, instead of closed questionnaire, in-depth interview was performed to collect and sort out opinions.

With secured homeport selection factors, AHP expert survey was carried out from April 1 ~ 19, 2015. Evaluation items are 36 including high ranked factors such as marine and land location, legal and institutional improvement, cruise terminal amenities, port facilities, associate facilities and hinterland facilities. When these high rank factors are evaluated, marine and land location (0.313) is the most important factor followed by port facility (0.233), cruise terminal facilities (0.138), associate facilities (0.134), hinterland facilities (0.095) and legal and institutional improvement (0.088).

To examine if Jeju can be a cruise homeport, the study compared Jeju Port of Korea, Yokohama Osanbashi Port of Japan and Shanghai Usongkuo Port of China to find important factors for Jeju to be a cruise homeport.

Through UCINET network program, the study analyzed geopolitical location and connection centrality between cruise routes. On this bases, the study analyzed betweenness centrality index to figure out the impact of Northeast Asia cruise route. And, the study made Cruise Network program to find out homeport selection factor items of forwarders which were found from expert investigation and distance (time) between ports of call. Based on it, the study generated 3 alternatives per situation and assessed Jeju by adding variables with Jeju as virtual homeport. It is expected that it plays an important factor in promoting cruise policy.

By analyzing cruise homeport selection factor, the study could examine advantages and disadvantages of Jeju. The most important element in homeport selection factor importance from expert investigation (AHP) and from network program analysis is source market and international airport to ensure cruise tourists. For this purpose, it is found that specific administrative support is required.

Jeju has excellent tourism infrastructure. If Jeju international airport is used as 24-hours operated airport, and if airport operation condition improvement and cruise infrastructure facility is improved by expanding international routes, it is sufficient to be selected as cruise homeport.

**Key words: cruise, homeport selection factor, network analysis**

## □ 부록 : 세계 시장 분석 및 한·중·일 기항지 현황

### 제1절 세계 크루즈 관광산업의 현황

크루즈 산업은 선박 건조술의 발달로 인하여 2005년을 기준으로 대형화 추세가 가속화되고 있으며 15만 톤급 선박에 3,000여명을 탑승시킬 수 있는 대형크루즈가 등장하고 있다. 이는 규모의 경제를 통한 저렴한 크루즈 상품의 출시를 비롯해 선박에 더 많은 오락시설, 레크레이션 시설, 스포츠 시설을 이용할 수 있는 계기를 마련하여 승선자의 만족도를 높일 수 있게 되었다. 그리고 크루즈 선박에서 보다 많은 비용을 지출하게 함으로서, 크루즈 선사들은 크루즈 선박이 크면 클수록 보다 많은 이익을 창출할 수 있다는 인식을 가지고 투자를 하고 있다.

세계 크루즈 선사들의 투자규모를 살펴보면 2013년에 건조한 크루즈 선박은 13대이며 선실은 14,000객실 규모이다. 2014년에는 16대를 건조해서 20,000객실을 만들어 2년 사이에 총 29대의 선박과 34,000개의 객실을 만들어 크루즈 관광객 편의증대에 힘을 쓰고 있다. 이는 2014년의 건조한 선박을 포함하여 세계적 선사들의 크루즈 선박 보유율은 총410척으로 선상객실 수는 467,629객실이 된다. 또한 2015년부터 2018년까지 신규선박 건조는 20척이 계약되어 있으며, 선실규모는 52,000객실이다. 이는 팬텀급(15만 톤) 선박이 건조가 활발하기 때문이다.

CLIA 보고서에 따르면 크루즈 시장의 경우 알래스카, 캐나다, 하와이, 미국, 브라질, 스페인, 오스트레일리아, 아시아, 스페인, 이탈리아, 영국, 프랑스, 독일, 벨기에 등 글로벌 시장에서 3대선사가 보유한 63개의 대표적인 크루즈 라인들의 95%의 시장점유를 하고 있다.

그리고 각 지역의 크루즈모항에서 크루즈 관광객을 유치하기 위하여 활동하는 13,500개의 여행사와 50,000명이상이 에이전트들이 다양한 홍보활동을 전개하고 있고 각 정부 및 협회 등을 포함한 205개의 행정파트너와 함께 소스 마켓에서 지속적인 인원모집 활동을 하고 있다.

크루즈 관광 소비자의 관심은 CLIA 2014년의 설문조사에 의해 매력적인 목적지 옵션(관광, 식음료, 기항지에 다양한 볼거리), 아름다운 경치, 문화 및 해안활동, 테마 여행, 개인화된 서비스, 현지인과 접촉할 수 있는 프로그램과 선상에서 즐길 수



있는 차별화된 프로그램을 원하고 있다.

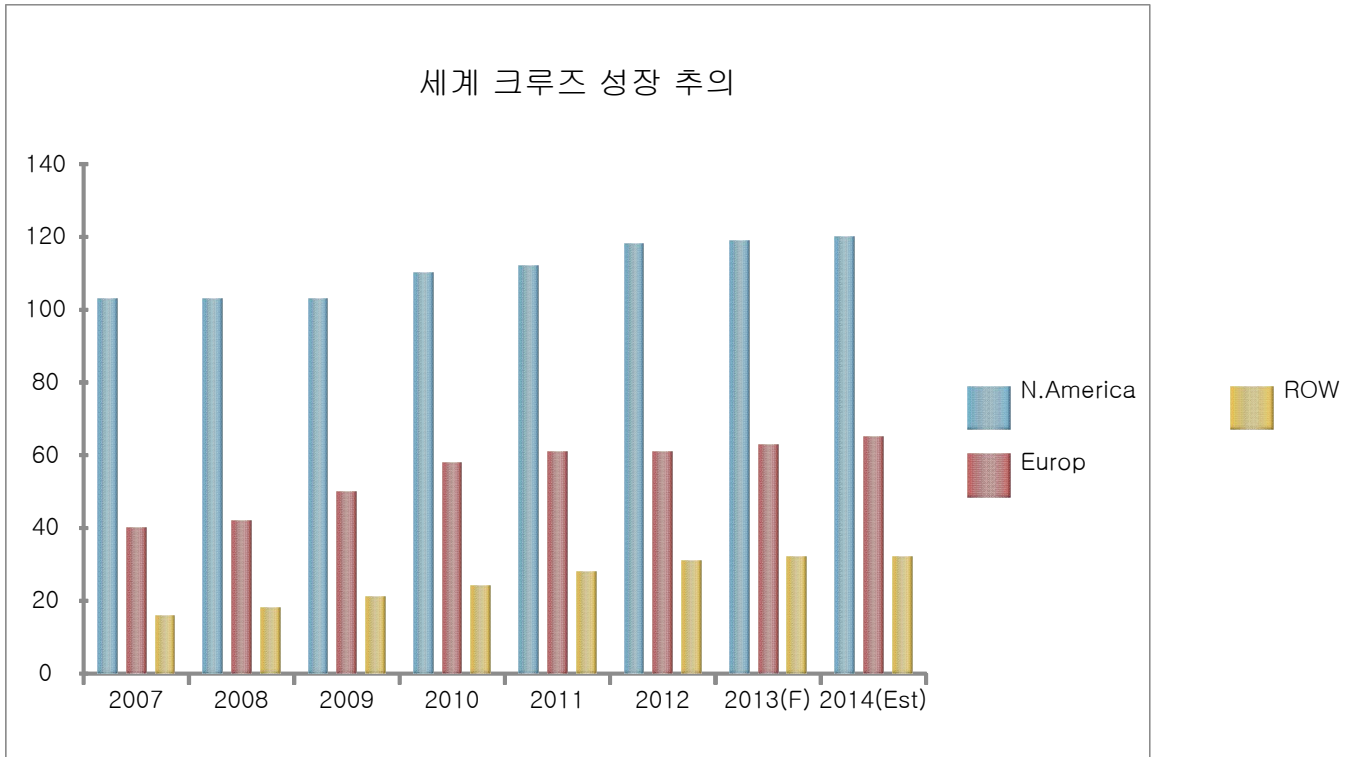
세계 크루즈 시장은 카리브 해를 중심으로 발전하기 시작하여 시장에 40%이상은 카리브 해를 찾는 관광객이다. 이를 위해 카리브 해에 속한 각국 정부는 아름다운 경관유지를 위해 환경보호 정책을 통하여 자연경관의 훼손을 최소화 하고 있다.

그리고 고객의 중심이 될 수 있는 해양문화 활동정책을 통하여 지역에 수입이 극대화 할 수 있는 여건을 조성하고 있다. 또한 크루즈 관광객의 성향을 파악하여 해양레저사업을 중점적으로 유치함으로써 인하여 지역주민 수입 증대 및 삶의 질 향상에 힘을 쓰고 있다.

세계 크루즈 시장은 카리브 해를 중심으로 1980년대 미국 tv 프로그램인 러브 보트 방영을 시작으로 노년층에서 이용하는 크루즈란 인식을 과감히 탈피하고 중장년층 및 젊은 층까지 수요를 확대하는 계기가 되었다. 미국이 카리브 해인 경우 2007년부터 1020만 여명을 넘기 시작하였다. 2014년에는 1170만 여명으로 카리브 해의 중요한 경제구조의 한축으로 성장하였다.

유럽의 경우 지중해 중심으로 2007년 400만 명을 넘기 시작하여 2014년에는 600만 명에 육박하는 등 50%의 가까운 성장 추의를 보이고 있다. 아시아를 포함한 그 외의 지역은 2007년 150만을 시작하여 2014년에는 300만 명 놀라운 성장세를 거듭하고 있다. 이는 다음 <그림 부록-1>과 같이 나타나고 있다.

(단위 : 백만)



<그림 부록 -1> 세계 크루즈 시장 성장 추의

자료 : 2014년 CLIA 크루즈 산업 기자회견 자료, (2015:11)

2013년에 2130만 명이었던 크루즈 관광객은 2014년에는 2170만 명으로 꾸준히 증가하고 있다. 영국에 기반을 둔 글로벌 크루즈 센터에서 발표한 “World Cruise Ports and Shipping”에서는 전 세계 크루즈 시장은 2025년까지 역동적인 성장을 거듭할 것으로 예상을 하고 있다. 2012년은 2090만 명과 2015년에는 2400만 명으로 증가를 예상하고 있다. 그리고 2020년에는 2970만 명이 늘어나고 2025년에는 3670만 명이상으로 크루즈 관광객은 늘어날 것으로 예상을 하고 있다 ( STRONG CRUISE DEMAND AHEAD, DYNAMIC PROSPECTS FOR PORTS:1-7).

이는 세계 크루즈 시장에서 유럽과 아시아 시장이 성장세를 거듭하고 있기 때문이다. 아시아 시장은 아직 도입기에 있는 신흥시장으로 전담여행사를 통한 상품의 구성을 홍보하고 지속적인 관심을 가진다면 충분한 성장이 가능한 지역이다.

세계 크루즈 시장은 미국을 중심으로 꾸준히 증가하여 성장을 거듭하고 있으며

전체 크루즈 시장의 2014년에는 51.7%를 차지하고 있다. 유럽에서는 영국8.1%를 중심으로 독일, 이탈리아가 각각 4.0%, 오스트레일리아 및 뉴질랜드가3.6%이다. 그 외에 브라질, 캐나다, 스페인, 스칸디나비아 반도와 핀란드가 세계 크루즈 10대 소스마켓 시장으로 형성되어 시장을 선도하고 있다. 이는 다음 <표 부록-1>과 같다.

<표 부록-1> 세계 10대 소스마켓 시장의 크루즈 산업

국 가	2014년 시장점유율	5년사의 승객증가폭
미국	51.7%	15.1%
영국 및 아일랜드	8.1%	16.4%
독일	4.0%	80.5%
이탈리아	4.0%	26.1%
오스트레일리아 및 뉴질랜드	3.6%	130.3%
브라질	3.4%	1.3%
캐나다	3.4%	84.8%
스페인	2.8%	20.7%
프랑스	2.4%	67.7%
스칸디나비아 및 핀란드	1.6%	184.6%

자료 : 2014년 CLIA 크루즈 산업 기자회견 자료, (2015:12)

크루즈 산업의 세계 경제에 미치는 영향은 경제적으로는 세계 경제에 1,000억 달러 이상의 영향을 미치고 있으며, 크루즈 산업에 종사하고 있는 종사자를 기준으로 분류할 때 330억 달러의 고용임금을 지급하고 있다.

전 세계적으로 775,000명에게 일자리를 제공하고 있고, 미국경제를 기준으로 420억 달러의 경제적 효과를 내고 있다. 그리고 미국 내의 365,000명 고용자에게 지급되는 임금은 174억 달러로 집계되고 있다. 이는 크루즈 산업에 직·간접적으로 연관된 사업에 종사자에게 지급된 금액을 말한다. 이들의 직업을 살펴보면 크루즈 승무원, 크루즈 수리업, 크루즈 여행업, 일반관광업, 레스토랑, 바(카페 등), 기념품 샵 등 각 분야에 다양하게 직업군이 분포해 있다.

전 세계 적으로 크루즈 시장의 점유율 확인해 본다면 카리브 해는 2013년에는 34.4%의 점유율에서 2014년에는 37.3%로 2.9%로가 증가하였다. 지중해지역은

21.7%에서 18.9%로 2.8%가 감소하였다.

이는 지중해시장에서 경기침체로 인하여 다소 성장이 둔화된 경향을 보였으나, 고급 크루즈 관광은 성장세를 거듭하고 있다. 또한 유럽시장의 크루즈는 2013년에 10.9%에서 2014년에는 11.1%로 0.2%로의 소폭 상승을 보이고 있다. 이는 영국, 독일 선진국을 중심으로 크루즈 관광의 활성화되었기 때문이다.

호주시장에서는 자연경관 및 해양레저 활성화로 인하여 2013년 5%에서 2014년 5.9%로 상승세를 이어가고 있다. 도입기에 있는 아시아시장은 2013년에는 3.4%에서 2014년에는 4.4%로 1.1% 성장을 보이고 있다.

이는 중국이 경제성장으로 인하여 크루즈 인센티브 관광을 포함한 세계적인 선사들이 크루즈 시장에서 한·중·일 크루즈 시장을 육성하기 위하여 소스 마켓이 확보된 중국의 상해 및 텐진을 모항으로 하여 글로벌 마케팅을 펼치고 있기 때문이다. 이를 종합하여 본다면 다음 <표 부록-2>와 같다.

<표 부록-2> 전 세계 크루즈 산업 시장점유율

구분	2013년	2014년
카리브 해	34.4%	37.3%
지중해	21.7%	18.9%
유럽	10.9%	11.1%
호주	5%	5.9%
알래스카	4.8%	4.5%
남아메리카	3.9%	3.3%
아시아	3.4%	4.4%
기타시장	15.8%	14.5%

자료 : 2014년 CLIA 크루즈 산업 기자회견 자료, (2015:14)

세계 크루즈 선사들은 즐거움을 증가시키기 위해 숙박시설 및 편의시설을 강화하고 있다. 그리고 모험적인 여행 및 활동적인 여가를 추구하는 소비자를 유치하기 위해 노력하고 있다. 2014년 크루즈 산업에서 최고의 중요한 동향은 편안하고 여유로운 환경에서 이국적인 여행을 하는 상품을 만드는 것이었다. 세계크루즈협회(CLIA)의 가장 이국적인 목적지는 태평양일대를 돌아보는 크루즈와 세계일주 크루즈가 그 대상들이다. 다음은 미국의 강을 따라 여행하는 상품, 남미와 아마존을 여

행하는 상품, 남극을 여행하는 상품, 중동지역을 여행하는 상품, 캐나다와 뉴잉글랜드를 여행하는 상품, 아프리카를 여행하는 상품, 마지막으로 이국적인 강을 여행하는 상품을 말하고 있다.

2014년 CLIA 보고서에 따르면 크루즈 소비자의 크루즈 선택 동기는 가격, 여행사, 새로운 문화의 사람들과의 교류, 예약의 용이성, 가족, 친구, 해외여행의 편리성, 특별한 경험, 선박의 시설, 흥미로운 기항지를 확인하는 것으로 조사되고 있다.

## 1. 세계크루즈 항구별 기항현황 분석

세계적인 크루즈 기항지를 순위별로 50위로 분석하여 조사한 현황을 국가별로 살펴보면 세계 최대의 크루즈 시장인 카리브 해를 중심으로 한 미국은 미국령인 버진아일랜드를 포함하여 산후안, 주노, 키웨스트, 케치칸, 스케크웨이, 총 6개의 기항지지가 포함되었다.

지중해를 중심으로 한 그리스는 피레우스를 포함하여 올림피아, 미코노스, 코루푸, 로도스 총5개의 기항지가 포함되었다. 이탈리아는 치비타베키아를 비롯하여 나폴리, 르노, 산토리니 등 총4개의 기항지가 포함되었다. 스페인은 팔마 마요르카를 포함하여 말라가, 발렌시아 총3개의 기항지가 포함되었다. 터키는 쿠사다시를 포함하여 이스탄불, 이즈미르 총3개의 기항지가 포함되었다.

국가별 2개의 기항지가 선택된 국가 및 기항지는 바하마는 나소, 프리포트이며, 포르투갈은 푼살 및 리스본이다. 카나리아 제도는 산타크루즈 데 테네리페와 라스팔마스가 있고, 프랑스는 세인트 마틴과 마르세유를 포함한다. 영국은 영국령인 그랜드 케이먼과 그랜드가 포함되었다.

다음은 국가별 1개의 기항지가 선택된 국가들이다. 멕시코는 코주멘, 에스토니아는 탈린, 노르웨이는 베르겐, 스웨덴은 스톡홀름, 캐나다는 빅토리아 브리티시, 튀니지는 라굴레트, 크로아티아는 두브로브니크, 자메이카는 펠머스, 온두라스는 로이탄, 몰타는 발레타, 아이티는 라바디, 벨라즈는 벨라즈, 세인트키츠 네이스, 네덜란드는 아루바, 세인트 루시아는 엔티카바부다, 바베이도는 바베이도스 마지막으로 러시아는 상트페테르부르크가 세계적인 기항지 중 크루즈 관광객이 가장 많이 방문하는 기항지 50위로 선정이 되었다.

기항지별로 2011년과 2012년을 비교 분석해보면 가장 많은 관광객이 방문한 곳

은 바하마는 나소가 3,412천명이 방문하였고, 가장 순위가 낮은 곳은 에스토니아의 탈린이 441천명 방문하였다.

그리고 2012년에 가장 많은 성장을 보인 10개의 기항지는 베르겐은 전년대비 28%성장을 하였다. 다음은 스페인에 발렌시아는 전년대비 27%성장을 하였고, 자메이카의 팰머스는 전년대비 26%성장하였다. 바하마의 프리포트는 24%대 성장으로 총 4개의 기항지에서 20%이상 성장하였다.

다음은 10%대 성장한 기항지로 영국령의 그랜드는 17%성장하였고 캐나다의 빅토리아 브리시티는 15%성장을 하였다. 다음은 프랑스의 마르세유는 15%성장을 하였고 바하마의 나소도 15%성장을 하였다. 그리고 그리스의 코루푸와 몰타의 발레타는 각각 10% 성장을 하였고 이는 다음 <표 부록-3>과 같이 나타낼 수 있다.

<표 부록-3> 전 세계 크루즈 기항지 TOP50위 순위

(단위:천명)

2012 순위	기항지 명	2012 현황	2011 현황	2011 순위	승객 변화(%)	성장 순위
1	나소	3,412	3,077	1	+11	8
2	코주멘	2,740	2,871	2	-5	32
3	치비타베키아	2,190	2,590	3	-15	43
4	피레우스	2,067	2,515	4	-18	47
5	버진아일랜드	1,904	2,009	5	-5	34
6	세인트 마틴	1,753	1,656	6	+6	19
7	그랜드케이먼	1,507	1,401	8	+8	16
8	나폴리	1,190	1,290	9	-8	37
9	산후안	1,052	1,124	10	-6	36
10	프리포트	1,050	846	15	+24	4
11	르노	1,038	963	12	+6	15
12	팔마데 마요르카	985	1420	7	-31	49
13	두브로브니크	951	986	11	-4	31
14	마르세유	930	809	20	+15	7
15	산타크루즈데테네리페	886	828	16	+7	17
16	주노	884	827	17	+7	18
17	산토리니	839	962	13	-13	42
18	케치칸	839	794	21	+6	20
19	라스팔마스	833	761	23	+10	13
20	키 웨스트	808	815	19	-1	29
21	올림피아	750	820	18	-9	38
22	그랜드	750	639	28	+17	5
23	스케그웨이	718	663	26	+8	14
24	미코노스	658	782	22	-16	44

25	코루푸	656	594	37	+10	9
26	말라가	652	639	28	+2	26
27	벨리즈	641	725	25	-12	41
28	로이탄	629	928	14	-32	50
29	세인트 키츠	629	601	34	+5	22
30	쿠사다시	624	662	27	-6	35
31	발레타	623	566	41	+10	10
32	바리	619	587	39	+5	21
33	라바디	610	597	36	+2	25
34	이스탄불	596	628	31	-5	33
35	폰살	593	540	43	+10	11
36	라굴레트	583	740	24	-21	48
37	아루바	582	600	35	-3	30
38	펠머스	581	460	50	+26	3
39	세인트 루시아	572	630	30	-9	40
40	이즈미르	553	505	44	+10	12
41	앤티	551	606	33	-9	39
42	리스본	523	503	45	+4	23
43	바베이도스	517	619	32	-17	45
44	빅토리아, 브리티시	506	440	0	+15	6
45	로도스	490	588	38	-17	46
46	발렌시아	480	378	0	+27	2
47	스톡홀름	467	452	47	+3	24
48	상트페테르부르크	452	455	46	+0.7	27
49	베르겐	447	350	0	+28	1
50	탈린	441	443	49	+0.5	28

자료: Cruise Insight Autumn, 2013, (Cruise Insight world's top cruise ports, PP.50-51).

다음은 전년 대비 2012년에 크루즈 관광객이 하락한 10개 기항지를 정리해보면 30%대의 하락을 보인 지역은 온두라스의 로이탄이 32%, 스페인에 팔마데마요르카는 31% 하락하였다. 튀니지의 라굴레트는 21% 하락하였고, 바베이도스역시 17% 하락하였다. 그리스의 기항지는 피레우스가 18%, 라도스가 17%, 미코노스가 16%를 하락하였다. 이탈리아는 치비타베키아가 15%, 산토리니가 13%하락하였으며 베리지는 12%하락하였다.

## 2. 세계 TOP 20모항 관광객 현황

세계 크루즈 모항 TOP 20위권에 미국이 차지하는 모항은 과반수가 넘는 11개로 2012년 이들 모항에서 이동한 크루즈 관광객 현황은 17,885천명으로 확인되고

있다. 이탈리아는 총3개의 모항이 선정되어 3,382천명이 크루즈 관광객이 이탈리아 베니스, 사보나, 제노바 모항을 이용했다. 스페인 바르셀로나 모항의 관광객 이용은 3,690천명, 영국은 1,529천명이 사우샘프턴 모항을 이용하여 크루즈 관광을 하였다. 아시아에서는 싱가포르가 913천명으로 13번째로 많이 이용한 모항이었다. 덴마크의 코펜하겐은 840천명으로 14위를 기록했다. 마지막으로 남미에 모항인 브라질의 산토스항은 805천명이 크루즈 관광객 탑승하였다. 이는 다음 <표 부록-4>와 같다.

<표 부록-4> 세계크루즈 TOP 20모항 순위

(단위 : 천명)

2012 순위	기항지명	2012승객	2011승객	2011순위	성장률 (%)
1	마이애미	3,774	4,100	1	-8
2	포트커내버럴	3,761	3,130	3	+20
3	포트에버글레이즈	3,690	3,664	2	+1
4	바르셀로나	2,409	2,642	4	-9
5	베니스	1,775	1,786	5	-1
6	사우샘프턴	1,529	1,455	6	+5
7	길버스턴	1,208	924	11	+31
8	뉴욕	1,172	1,243	7	-6
9	뉴올리언스	976	737	17	+32
10	탐파	974	876	13	+11
11	시애틀	934	886	12	+5
12	롱비치	914	816	15	+12
13	싱가포르	913	942	10	-3
14	코펜하겐	840	820	14	+2
15	사보나	810	948	9	-15
16	산토스	805	993	8	-19
17	제노바	797	799	16	-
18	밴쿠버	667	663	18	-
19	볼티모어	482	504	20	-5
20	케이프리버티	476	440	○	+8

자료: Cruise Insight Autumn, 2013, (Cruise Insight world's top cruise ports, P.55).

세계 크루즈 모항 중 전년대비 가장 높은 성장률을 보인 지역은 미국의 뉴올리언스로 32%가 성장하였다.



크루즈 모항 중 가장 많은 마이너스 성장을 보인 지역은 중남미 지역에 브라질 산토스가 -19% 이는 2012년 브라질의 경제 성장률이 1.0%로 경기가 둔화되면서 크루즈 이용객이 줄었기 때문이다.

### 3. 유럽의 TOP 20위 기항지 관광객 현황

유럽 크루즈 시장의 기항 율을 살펴보면 2013년 지중해에서는 166척의 크루즈가 운항을 하였고 총 386만 명의 승객이 크루즈를 이용하였다. 상위 10개의 항구의 승객 현황을 살펴보면 첫 번째로는 스페인의 바르셀로나 항구를 이용한 관광객은 2,599천명으로 제일 많은 크루즈 관광객이 이용하였다. 그리고 이탈리아의 치비타 베키아 크루즈 관광객은 2,538천명으로 확인 되었다. 그리고 마지막으로 이탈리아의 사보나는 939천명으로 10위를 차지하였다.

이를 지중해와 북유럽 국가별로 살펴보면 지중해에서 10위권 이내에 기항지가 가장 많은 국가는 이탈리아로 치 비타 베키아, 베니스, 나폴리, 제노바, 사보나로 5개의 항구가 10위권 이내 이다. 다음은 스페인에 바르셀로나와 팔마 마요르가 2개의 항구가 있었다. 그리고 그리스의 필레아스와 프랑스의 마르세유, 크로아티아의 두브로브니크 가 10위권 이내의 항구들이다.

다음은 북유럽은 108척의 크루즈 선이 2013년도에 활동하였다. 크루즈 10개의 주요항구 크루즈 관광객 이용현황을 살펴보면 제일 많은 관광객이 찾은 기항지는 사우샘프턴으로 총 1,646천명이 관광객이 이용 하였다. 그리고 마지막으로 헬싱키가 420천명으로 10위권에 들었다. 주요 국가 별로 살펴보면, 노르웨이는 스톡홀름과 베르겐 2곳으로 제일 많았다. 다음은 영국은 사우샘프턴, 덴마크는 코펜하겐, 독일 함부르크, 러시아의 상트페테르부르크, 에스토니아, 탈린, 스페인 카디스, 핀란드 헬싱키가 각각 1개의 항구가 10위권에 진입하였고 이는 다음 <표 부록-5>와 같고 할 수 있다,

<표 부록-5> 유럽 주요 크루즈 항구 탑승객현황

(단위:천명)

크루즈 항구	2013년 승객현황			
	출발	하선	기항	합계
지중해 10개의 주요항구 크루즈 관광객 현황				
바르셀로나	754	752	1,093	2,599
치 비타 베키아	496	494	1,548	2,538
베니스	752	761	303	1,815
피레아스	149	160	994	1,303
팔마 마요르가	245	246	755	1,246
마르세유	191	191	807	1,188
나폴리	58	52	1064	1,175
두브로브니크	12	12	1112	1,137
제노바	327	324	401	1,051
사보나	337	333	269	939
북유럽 10개의 주요항구 크루즈 관광객 현황				
사우 샘프 턴	796	796	54	1,646
코펜하겐	225	224	352	800
리스본	24	26	507	558
함부르크	261	259	32	552
상트페테르부르크	0	0	524	524
탈린	8	8	503	519
카디즈	2	2	487	491
스톡홀름	32	32	421	486
베르킨	0	0	453	453
헬싱키	*	*	419	420

\* 문자는 500명 미만 탑승객임

자료 : CLIA Europe(2014), THE CRUISE INDUSTRY, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition. pp.9-10

1) 유럽의 주요모항 연도별 관광객 방문현황

유럽의 모항은 지중해에 8개 모항과 북유럽에 6개 모항을 합쳐 14개 모항에서 연간500만 명의 크루즈 관광객을 맞이하고 있다.

지중해의 8개 모항을 살펴보면 크루즈 모항기준으로 제일 많은 관광객이 방문한 국가는 이탈리아로 치 비타 베키아 와 물의도시 베니스, 사노바 등 총3개의 모항을 이용한 이용객은 2013년 동안 5,293,120명으로 집계되고 있다. 스페인은 바르셀

로나와 팔마 마요르가, 제노바 총 3개의 모항이 있는데 이 세 개의 모항을 이용한 관광객은 2013년 동안 총 4,838,278명이 크루즈 관광객이 이용을 하였다.

다음은 그리스의 피레아스는 2013년 한 해 동안 1,302,581명이 크루즈 관광객이 방문하였다. 마지막으로 프랑스의 마르세유는 2013년 한 해 동안 1,188,031명이 방문하였다. 지중해 모항에서는 바르셀로나가 2,599,232로 가장 많은 크루즈 관광객이 방문하였다.

북유럽의 모항은 총6개로 국적별 모항 및 2013년 크루즈 관광객을 살펴보면 영국은 사우 샘프 턴과 도버 2개의 모항을 가지고 있고 크루즈 관광객은 1,901,137명이 방문하였다. 독일은 킬 및 함부르크가 모항으로 2013년 한해에 총 915,835명이 방문하였다. 덴마크의 코펜하겐은 2013년 한 해 동안 800,500명이 크루즈 관광의 방문하였다. 네덜란드의 암스테르담은 2013년 한 해 동안 276,912명이 크루즈 관광객 방문하였다. 이는 다음 <표 부록-6>과 같이 나타낼 수 있다.

<표 부록-6> 유럽의 크루즈 주요모항 관광객 방문현황

(단위:명)

모항	국가	2011	2012	2013
지중해				
바르셀로나	스페인	2,642,493	2,408,960	2,599,232
치 비타 베키아	이탈리아	2,577,438	2,394,423	2,538,259
베니스	이탈리아	1,786,416	1,739,501	1,815,823
피레아스	그리스	1,566,500	1,290,300	1,302,581
팔마 마요르가	스페인	1,419,502	984,785	1,245,856
마르세유	프랑스	826,000	890,124	1,188,031
제노바	스페인	798,521	797,239	1,051,015
사보나	이탈리아	948,459	810,097	939,038
북유럽				
사우 샘프 턴	영국	1,455,245	1,577,790	1,646,000
코펜하겐	덴마크	820,222	840,000	800,500
함부르크	독일	314,494	430,329	552,359
킬	독일	377,205	348,180	363,476
암스테르담	네덜란드	258,576	289,757	276,912
도버	영국	223,825	207,820	255,137

자료 : CLIA Europe(2014), THE CRUISE INDUSTRY, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition, p.10.

유럽크루즈 산업은 크게 지중해와 북유럽으로 나누어져 있으며 많은 매력적인 항구가 포함되어 있다. 크루즈 산업이 성장할 수 있는 중요한 요인은 주요허브 공항들이 산재해 있으며 EU 통합으로 인한 편리한 수속과 유로레일이라는 편리한 교통편으로 원하는 목적지 연결이 빠르기 때문이다.

## 2) 유럽 기항지 현황

유럽의 주요 기항지를 살펴보면 지중해 지역인 프랑스 마르세유인 경우는 2011년 862천명에서 2012년 890,124명, 2013년 1,188,031명으로 매년 증가하였다. 이는 지중해 16개 주요 기항지중 매년 증가폭을 보이는 기항지이다. 2012년 보다 크루즈 관광객이 증가한 곳은 크로아티아의 두브로브니크와 그리스의 코르푸 그리고 이탈리아의 메시나, 팔레스모, 프랑스의 툴롱/생뜨호빠가 있다.

2011년부터 매년 성장한 북유럽의 항구를 살펴보면 포르투갈의 리스본, 에스토니아의 탈린, 스웨덴의 스톡홀름, 독일의 로스토크 바르네뮐데, 노르웨이에 베르겐, 스타방게르, 게이방게르, 플램이고, 프랑스의 아브르, 벨기에의 제브뤼헤가 있다.

그리고 2012년 보다 성장한 곳은 러시아의 상트페테르부르크, 스페인에 카디스, 핀란드의 헬싱키가 있으며, 노르웨이에 오슬로는 2011년부터 매년하락하고 있다. 이는 다음 <표 부록-7>과 같다.

<표 부록-7> 2011-2013 유럽의 주요 기항지 현황

(단위:명)

주요기항지	국적	2011	2012	2013
지중해				
마르세유	프랑스	826,000	890,124	1,188,031
나폴리	이탈리아	1,297,236	1,228,651	1,175,018
두브로브니크	크로아티아	985,398	950,791	1,136,663
산토리노	그리스	962,000	838,899	750,000
코르푸	그리스	453,000	655,764	744,651
리보르노	이탈리아	982,928	1,037,849	736,516
코트다쥐르	프랑스	666,082	702,080	613,218
바리	이탈리아	586,848	618,882	604,781

미코노스	그리스	684,000	657,511	520,000
튀니스	튀니지	313,267	582,601	511,065
메시나	이탈리아	500,636	438,379	501,316
발레타	몰타	566,042	611,757	477,759
발렌시아	스페인	378,463	480,233	473,114
팔레르모	이탈리아	567,049	354,399	410,999
말라가	스페인	638,845	651,517	397,064
틀롱/생뜨호빠	프랑스	265,000	311,072	385,971
북유럽				
리스본	포르투갈	502,644	522,604	558,040
상트페테르부르크	러시아	455,476	452,000	523,525
탈린	에스토니아	437,517	440,504	519,319
카디스	스페인	376,000	334,266	491,112
스톡홀름	스웨덴	452,000	467,000	485,858
로스토크 바르네뮐데	독일	257,300	382,000	483,000
베르겐	노르웨이	350,248	446,906	453,015
헬싱키	핀란드	385,000	368,000	420,000
스타방게르	노르웨이	215,026	277,000	343,500
게이랑게르	노르웨이	229,220	312,136	314,867
오슬로	노르웨이	312,859	303,386	298,403
플람	노르웨이	156,907	199,875	248,945
아브르	프랑스	185,194	212,825	242,000
제브뤼헤	벨기에	142,444	151,930	224,000

자료 : CLIA Europe(2014), THE CRUISE INDUSTRY, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition, p.11.

#### 4. 아시아 주요 기항지 현황

아시아 시장은 크게 두 가지로 분류를 한다. 동남아시아의 최대 시장은 싱가포르 모항으로 여기서 2013년 한해에 390회 입·출항 및 기항에 390회로 승객 규모는 103만 명으로 확인되고 있다.

중국인 경우 텐진에서 24회, 상하이 86회, 샤먼 7회, 홍콩 89회, 쑤야 86회 로 총5개 항구에서 입출항 한 횟수는 268회로 크루즈 관광객은 총 605천명으로 중국

경제가 급성장함에 따라 동북아시아 최대의 크루즈 시장으로 형성되고 있다.

다음은 일본 요코하마 크루즈 모항으로 152회 기항에 크루즈 승객은 300천명으로 크루즈 내수시장의 활성화됨에 따라 기항 횟수가 늘어나고 있다.

제주도인 경우 동북아시아에서 기항지로는 최고인 184회로 크루즈 관광객은 386,139명이다. 내수기반인 소스마켓이 약한 상황에서 기항율을 높일 수 있던 원인은 동북아시아 중심노선에 제주도가 위치하고 있기 때문이다. 대만이 지룽인 경우 대만 최고의 기항지로 89회 기항에 130천명이 방문하였다. 이는 다음 <표 부록-8>과 같이 나타낼 수 있다.

<표 부록-8> 2013년 아시아 크루즈 주요 항구 현황

국적	구분		기항횟수	승객규모 (명)
	항구	유형		
싱가포르	싱가포르	모항	390	1,030,000
중국	텐진	모항	24	47,000
	상하이	모항	86	300,000
	샤먼	모항	7	15,000
	홍콩	모항	89	190,000
	싼야	모항	86	100,000
일본	요코하마	모항	152	300,000
한국	제주도	기항 항	184	386,139
대만	지룽	기항 항	89	130,000

자료 : 2014년 제2회 제주 국제 크루즈 포럼 자료를 바탕으로 선행연구를 통하여 연구자가 작성함.

아시아 크루즈 시장은 크게 동북남아시아 코스와 동북아시아로 나눌 수가 있다. 동남아시아에는 싱가포르 크루즈 항과 말레이시아의 페낭이 크루즈 모항이다. 동북아시아 지역은 중국의 하이난 성에 싘야, 홍콩, 샤먼, 상하이, 텐진 등 5개 모항이 있고 일본은 요코하마가 모항이다. 중국의 홍콩과 싘야는 동남아시아로 구분을 하

기도 한다.

현재 아시아 시장에서 가장 활발한 코스는 첫째 동북아시아 코스로 중국의 상하이와 톈진을 모항으로 하여 한·중·일 삼국을 포함하는 지역을 말한다. 둘째 동남아시아 코스는 싱가포르와 말레이시아를 모항으로 태국을 기항하는 코스와 홍콩에서 베트남을 기항하고 돌아오는 코스가 대표적인 코스이다.

동남아시아의 대표적인 크루즈 기항지는 미얀마의 양곤과 태국의 방콕, 푸켓과 말레이시아의 랑카위와 코타키나바루가 있다. 그리고 베트남은 호치민 나짱, 다낭, 하롱베이가 있으며, 필리핀에는 팔라완과 세부, 마닐라가 대표적인 동남아시아 기항지 들이다.

다음은 동북아시아 기항지들은 대만에 가오슝과 지룽이 있으며 중국에는 칭다오와 연태, 다롄이 있다. 일본에는 오키나와 후쿠오카, 오사카, 홋카이도가 있으며, 한국에는 제주, 부산, 인천이 있다. 마지막으로 동북아시아에서 러시아의 극동아시아 시장을 형성하고 있는 블라디보스토크도 동북아시아 기항지 중 하나이다. 아시아는 다양한 인종이 분포되어 있는 지역을 각 아시아 국가마다 서로 다양한 문화를 가지고 서로 공존하고 있는 지역이다. 아시아 특성상 휴가 일수가 짧아 단기 크루즈 상품이 많아지고 있다. 아시아 주요 기항지는 다음 <그림 부록-2>와 같다.



<그림 부록-2> 아시아 주요 기항지와 모항지

그리고 아시아 시장은 아직 개발되지 않은 기항지가 많이 있다. 이는 모험과 체험을 즐기려는 세계 크루즈 승객의 동향과 맞아 떨어져 아시아 크루즈 시장의 성장 가능성은 매우 높게 평가되고 있다. 그중에서도 한·중·일 노선은 매우 빠른 성장세를 보이고 있는 지역이다.

## 5. 한·중·일 각 기항지 항구별 크루즈 기항 현황분석

2014년 동북아시아 한·중·일 크루즈 운항노선에 대한 주요기항지 현황을 살펴보면 우리나라를 살펴보면 제주도인 경우 동북아시아 12개 기항지중 242회로 1위를 차지하고 있다. 이는 동북아시아 중심 운항노선에 위치하고 있기 때문이다.

인천은 92회로 텐진 및 연태에서 출발하는 노선인 경우 인천을 경유하는 경우가 대부분이며 서해안 중심항구로 운영되기 때문이다. 부산은 110회로 중국에서 일본을 걸쳐 다시 중국으로 돌아가는 노선에서 가장 많은 기항율을 보이고 있다. 이는 부산이 일본과 지리적으로 인접해 있어 후쿠오카를 경유하는 선박에서는 부산을 기항하는 경우가 많았다. 그리고 러시아의 블라디보스토크로 기항하기 위해서 걸치는 항구이기도 하다.

중국인 경우 동북아시아 12개 기항지에서 모항을 가장 많이 보유하고 있는 지역이다. 모항은 상해, 홍콩, 텐진, 샤먼, 쑤야 로 글로벌 선사들이 많은 노선을 투입하고 있다. 이는 중국이 급속한 경제성장으로 소스마켓이 확보되기 때문이다.

홍콩인 경우 첵락 콕 국제공항을 중심으로 동북아시아 최대의 금융경제 및 아시아 글로벌 시장을 선점하기 위해 다국적 기업에 아시아 사무소들이 밀집해 있는 지역이다. 인구규모는 718만 명으로 크루즈 선박의 기항율은 89회로 12개항 중 7위를 보이고 있으나 크루즈 관광객이 소비하는 규모는 일반관광객이 3배로 알려져 있다.

상하이인 중국의 급속한 경제성장을 반영하는 경제 수도로 인구는 2500만 명이다. 국제 크루즈 항의 터미널은 2개이며, 선석은 총 4개가 있다. 항공편은 푸둥 국제공항을 중심으로 항공편이 형성되어 있다.

텐진은 중국내 모항으로 24회의 기항율을 보이고 있으며, 인구는 1,413만 명으로 수도 베이징과 가까운 지리적 여건으로 인하여 많은 관광인원을 확보할 수 있는



지역이다. 마지막으로 중국의 가장 남쪽 하이난성에 위치한 썬야는 중국 최남단의 휴양지이며 크루즈 모항이 있다 2014년 총86회로 중 기항 율을 보이고 있다.

일본인 경우 1980년대부터 크루즈 활성화 정책으로 자국 내 충분한 크루즈 관광 인원 확보하고 한·중·일 시장에서 가장 활발한 크루즈 정책을 펼치고 있는 지역이다. 현대식 크루즈 터미널 시설로 글로벌 선사의 모항으로 유치하고 있다.

2012년인 경우 요코하마인 경우는 142회 기항으로 일본이 모항인 동시에 동북아12개 기항지에서 2위를 차지할 만큼 선사들의 관심을 받고 있는 지역이다. 그리고 신간선을 이용한 관광 상품은 관광객 편의 증대 및 고속열차를 탑승하는 것 또한 하나의 관광 상품으로 활용하고 있다.

일본 내 다른 기항지를 살펴보면 후쿠오카는 112회, 고베는110회 ,나가사키는73회, 오사카는33회로 기항 율이 빈번한 이유는 자국선사의 크루즈 운영하기 때문이다. 이는 자국내 크루즈 관광인원을 유치하고 민관협의체인 “크루즈 진흥 간담회”를 발족하여 크루즈 관광객 유치에 전력을 다하고 있기 때문이다. 다음 <표 부록-9>와 같이 나타나고 있다.

<표 부록-9> 한·중·일 주요 크루즈기항지 항구별 입항 실적

구분	항만	횟수	도시인구	순위	비고
한국 (2014)	<b>제주도</b>	<b>242</b>	<b>60만명</b>	<b>1</b>	<b>기항</b>
	인천	92	284만명	6	기항
	부산	110	353만명	3	기항
중국 (2014)	상해	86	2,500만명	8	모항
	톈진	24	1,413만명	12	모항
	<b>홍콩</b>	<b>89</b>	<b>718만명</b>	<b>7</b>	<b>모항</b>
	샤먼	7	361만명	13	모항
	썬야	86	877만명	8	모항
일본 (2012)	<b>요코하마</b>	<b>142</b>	<b>3,712만명</b>	<b>2</b>	<b>모항</b>
	후쿠오카	112	504만명	4	기항
	고베	110	154만명	5	기항
	나가사키	73	44만명	10	기항
	오사카	33	886만명	11	기항

자료 : 일본국토교통성, 제2회 제주국제크루즈 포럼, 중국관광청 자료를 바탕으로 연구자 작성

## 7. 동북아시아 크루즈 제주를 경유하는 기항 노선

동북아시아 크루즈 시장에서 우리나라를 경유하는 크루즈 노선을 살펴보면 Azamara club cruises에서는 중국의 상하이를 모항 항으로 하여, 칭다오, 인천, 제주를 걸쳐 홍콩모항으로 돌아가는 노선이 있다. 문헌조사에서 RCL는 일본의 요코하마를 모항으로 하여 제주를 경유하고 부산을 경유하여 한·일만 운항하는 노선이 있다.

The yachts of sea boum에서는 일본의 고베에서 출발하여 가고시마, 나가사키, 한국의 부산, 제주, 목포 중국의 칭도, 강음을 걸쳐 상하이로 귀항하는 노선을 운행하고 있다. 그리고 The yachts of sea boum는 동남아시아 및 동북아시아 두지역 모두를 관광할 수 있는 상품을 만들어 판매하고 있다. 이를 살펴보면 동남아시아인 방콕을 기점으로 태국 코깃, 베트남 호치민, 다낭, 중국의 홍콩, 샤먼, 상하이, 강음, 칭도, 한국의 목포, 제주와 부산을 걸쳐, 일본의 나가사키, 가고시마를 기항하여 오사카로 돌아가는 상품으로 구성하고 있다.

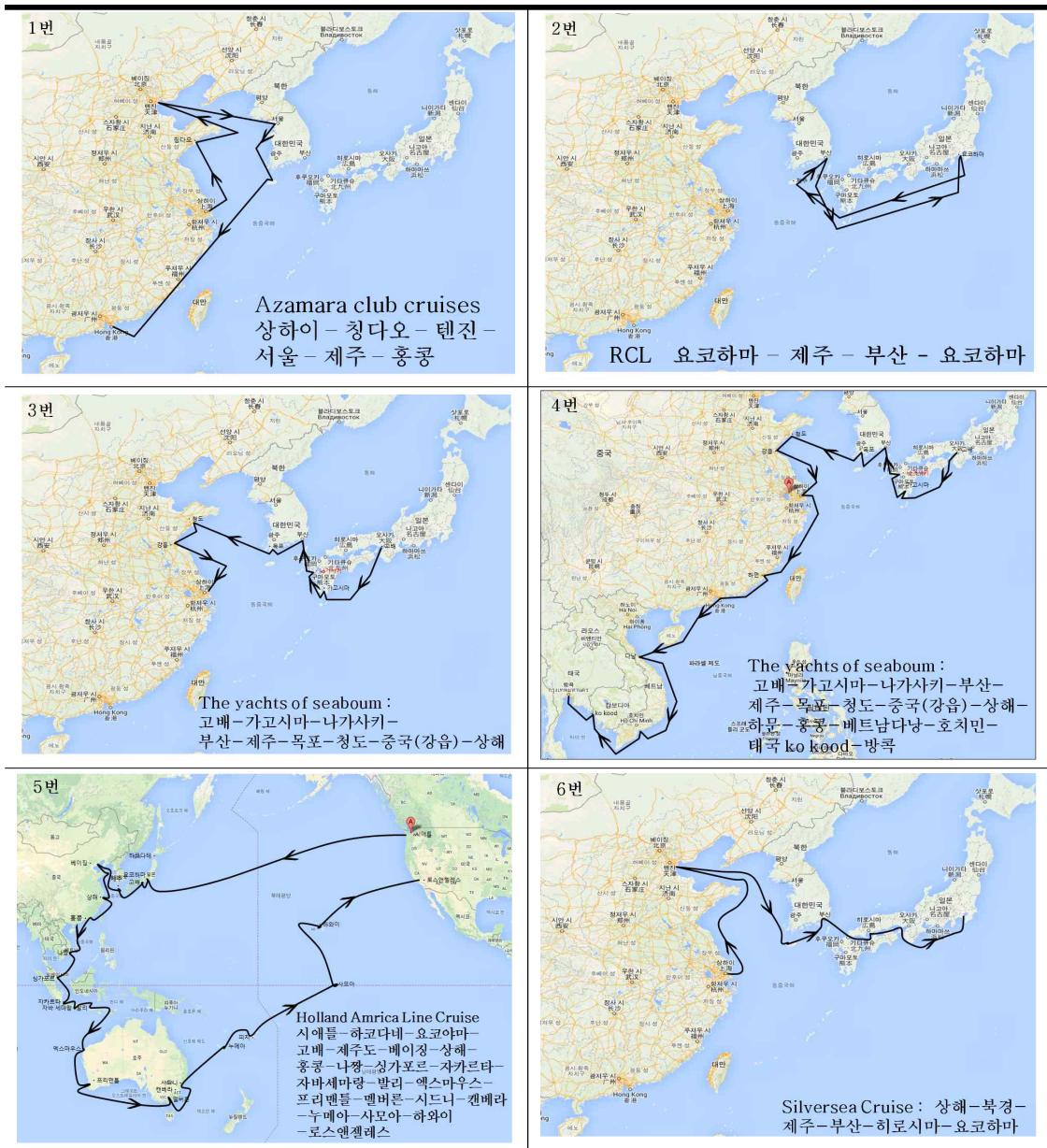
Holland Amrica Line Cruise인 경우 미국 시애틀에서 출발하여 일본을 걸쳐 한국, 중국, 베트남, 싱가포르, 인도네시아, 호주, 피지, 사모아, 하와이를 걸쳐 다시 로스앤젤레스로 돌아가는 노선을 운항하고 있었다.

Silversea Cruise인 경우 상하이를 모항으로 하여 북경을 걸쳐 한국에서는 제주와 부산을 경유하여 일본이 히로시마를 걸쳐 요코하마로 돌아가는 노선들이 있다. 이들 노선은 상화에 따라 변화할 수 있으며 국제정세 및 기항지 정치적인 상황에 따라서 노선이 변경되기도 한다.

대표적인 노선들 대부분이 제주를 기항지로 선택하고 있음을 볼 수 있다. 이는 동북아시아 중심노선에서 제주가 가지는 상징성을 말해주는 것이다. 제주는 동북아시아 크루즈 운항 노선이 중심 성을 가진다. 상하이는 540km이고, 인천은500km 후쿠오카는 330km로 일본과 중국을 가기위해서는 제주를 기항하고 돌아가는 노선을 잡을 수밖에 없다. 이는 크루즈 거점항 및 동북아시아 중심 항으로 충분한 가능성이 있다는 것을 의미하기도 한다.

각 선사들의 제주를 기항지로 선택하는 이유는 한·중·일 중심에 자리를 잡고 있어 크루즈 관광객이 크루즈 여행에서 느낄 수 있는 기항지 관광의 최적화 할 수

있기 때문이다. 상하이 같은 경우는 제주를 기항할 경우 크루즈 평균시속이 18노트에서 20노트 인 점을 감안한다면 14시간 ~ 16시간이 소요가 된다. 저녁에 상하이에서 출발하면 아침에는 제주를 기항하여 관광을 하고 야간에 다시 배를 이용하여 일본으로 가는 코스를 만들 수 있기 때문에 아주 중요한 지리적인 이점을 가지고 있다. 이는 일본에서 출발하는 크루즈 노선에서도 같은 결과를 얻을 수 있다. 이는 다음 <그림 부록-3> 에서 확인 할 수 있다.



<그림 부록-3> 크루즈 모항에서 제주경유 기항지 운항현황

자료 : 문헌연구를 통한 크루즈노선자료를 토대로 연구자 작성.

## □ 부록 : Cruise Network 분석 프로그램

```
#pragma once
#include "resource.h"
#pragma warning(disable: 4786)
#pragma warning(disable: 4996)
#pragma warning(disable: 4018)
#pragma warning(disable: 4267)
using namespace std;
```

// 프로그램에 필요한 include 헤더 선언을 한다. 이는 리스트나 랩을 하려면 함수가 포함된 헤더 파일을 불러야 하기 때문이다.

include 헤더 선언

```
#include "resource.h"
#include <time.h>
#include <vector>
#include <list>
#include <map>
#include <algorithm>
#include <functional>
#include <string>
#include <iostream>
#include <fstream>
#include <iomanip>
#include <cstdlib>
#include <queue>
#include <afx.h>
#include <wchar.h>
#include <afxstr.h>
```

// 프로그램 안에서 쓰는 구조체를 선언하여 준다.

구조체 선언 start

```

struct  CNode;
struct  CLink;
struct  CTurn;
struct  CRoute;
struct  CDemand;
struct  CCruiseNet;

// 구조체 선언 end

다음은 프로그램에 들어갈 변수를 선언하여 준다.

// 변수 선언 start

typedef map<CString,int> MAPLinkIDToLink;
typedef map<int,CString> MAPLinkToLinkID;
typedef map<CString,int> MAPStaNameToNode;
typedef map<int,CString> MAPNodeToStaName;

typedef map<int,int> MAPAxisNumToNode;

typedef pair<CString,CString> strPAIRstr;
typedef pair<int,CString> intPAIRstr;
typedef pair<int,int> intPAIRint;
typedef pair<CString,int> strPAIRint;

typedef vector<CNode*> CNODE;
typedef vector<CLink*> CLINK;
typedef vector<CCruiseNet*> CCruzeNET;

typedef list<CLink*> CLINKLIST;
typedef vector<CRoute*> CKROUTE;

typedef map<int,int> MAPNumToNode;
typedef map<CString,int> MAPNumStrToNode;

//변수 선언 end

```

이상으로 변수 선언을 마무리 해주면 다음은 구조체를 선언 해주어야 한다. 이는 위에 표에서 비교할 수 있는 노드 안에 소스마켓, 선석, 국제공항, 쇼핑, 관광, 기항지 시간, 시내접근 7개의 비용을 변수에 묶을 수 있는 설정을 해주어야 한다.

```
//구조체 선언 start
```

```
struct CNode {
    int          Node; //노드번호
    CString     StaName;
    char        staName[100];
    CLINK       begin;
    CLINK       end;
    double      LC;
    CLink*      LB;
};

struct CLink {
    int          iNode,jNode;
    double      Dist;
    double      Cost;
    double      TravelTime;
    CLink*      LB;
};

struct CRoute {
    double      Dist;
    double      TTime;
    CLINKLIST   PATH;
};

struct CCruiseNet {
    CString City;
    char city[50];
    vector<CString> StaNameList;
    vector<char*> staNameList;
    vector<int> nodeList;
    double Dist;
```

```

double Cost;
double TravelTime;
double TTAvg;
double TTPoint;
double Berth;
double AccessKmUrban;
double Shopping;
double Tour;
double IntAirport;
double TotPoint;
double sourceMarket;
};
//구조체 선언 end

```

```

//클래스 선언 start

```

출력할 수 있는 비교를 통한 변수를 입력할 수 있는 작업을 함 현재를 비교하고 제주가 향후 갖추어야 할 선석을 추가시켜 1번안을 만들어낸다. 두 번째는 선석 및 국제공항을 추가시켜 비교대상지를 분석한다. 국제공항 변수가 성립되면 비용은 자연적으로 절감 된다. 세 번째는 선석, 국제공항, 소스마켓(중간레벨 - 3)으로 설정 국제공항이 되어 소스마켓이 가정이 우월해 질수는 있으나 절대값인 5로 산정을 하기에는 조건이 부족하여 소스마켓이 설정 되었을 때를 3으로 설정하였다.

```

class ProcessData {

```

```

//전역함수

```

```

public: 프로그램전체의 함수

```

```

void updateCruiseNet(int Alt);
void updateNodeInfo();
void updateLinkInfo();
void outPut(int Alt);
void outPutAlt1(); //선석
void outPutAlt2(); //선석+국제공항(비용)
void outPutAlt3(); //선석+국제공항(비용)+소스마켓(중간레벨-3)
void deleteMem();

```

```

int      NumToNode(int Num) const;
char*    CStringToChar(CString str);

bool     BuildPath(int r,int s,CRoute* newPath);
bool     BuildPath(FILE* out,int r,int s,CRoute* newPath);
void     printPath(FILE* out,CKROUTE KROUTE);
void     printLink(FILE* out);
int      StaNameToNode(CString StaName);
CString  NodeToStaName(int Node);

//지역함수

private:
    MAPLinkIDToLink      mapLinkIDToLink;
    MAPNumToNode mapNumToNode;
    CNODE                NODE;
    CLINK                LINK;
    int                  NodeSize;
    int                  LinkSize;
    CCruiseNET          CruiseNET;
    MAPStaNameToNode    mapStaNameToNode;
    MAPNodeToStaName    mapNodeToStaName;
};

//클래스 선언 end

//ProcessData클래스의 updateCruiseNet 전역함수

void  ProcessData::updateCruiseNet(int Alt)
{
    FILE* net;

    //디렉토리 생성
    CString Directory=_T("D:\\나\\2015년\\양정철박사논문(Prg)\\네트워크\\");

```



```

//파일 데이터 초기화
CString File[3];
File[0]=_T("상하이");
File[1]=_T("요코하마");
if(Alt==0) File[2]=_T("제주");
if(Alt==1) File[2]=_T("제주대안1");
if(Alt==2) File[2]=_T("제주대안2");
if(Alt==3) File[2]=_T("제주대안3");

//파일생성(현황과 각 데이터들에 대한 값이 산출이 될 수 있는 파일 생성을 해준다.)

for(int f=0;f<3;f++) {
    char buffer[300];

    CString InFile=Directory+File[f]+_T(".txt");
    char* inFile=CStringToChar(InFile);
    if((net=fopen(inFile,"r"))==NULL) {printf("%s file error\n",inFile);exit(0);
}

delete inFile;
int node=0;

//파일안에 내용쓰기

while(!feof(net)) {
    strcpy(buffer,"");
    fgets(buffer,299,net);
    CString Temp=(CString)buffer;
    Temp.TrimLeft(); Temp.TrimRight();
    if(Temp.GetLength()==0 || Temp.Find(_T("*"))>-1) {
        continue;
    }
}

```

제주의 가상모항에 변수가 될 수 있는 7개요소를 넣어준 파일이 생성된다.

```
//제주 (가상모항) : 선석 시내접근거리 쇼핑 관광 비용 국제공항 소스마켓
```

```

//제주 - 후쿠오카 - 나가사키 - 오키나와 - 상하이 - 제주
: 2      5      5      5      2      0      1
Temp.Replace(_T("-"),_T(" "));
int pp=Temp.Find(_T(":"));
CString Temp2=Temp.Mid(pp+1); Temp2.Trim();
Temp=Temp.Left(pp); Temp.Trim();

CCruzeNet* pCruzeNet = new CCruzeNet();
CString DepartSta,ArriveSta;
int iN,jN;
bool isStart=true;
double travelTime=0;
double count=0;
double ttPointSum=0;

while(Temp.GetLength()>0) {
    int p=Temp.Find(_T(" "));
    if(isStart==true) { // p>-1
        DepartSta=Temp.Left(p);
        iN=StaNameToNode(DepartSta);
        pCruzeNet->nodeList.push_back(iN);
        pCruzeNet->StaNameList.push_back(DepartSta);
        isStart=false;
        Temp=Temp.Mid(p+1); Temp.Trim();
        continue;
    } else {
        if(p>-1) {
            ArriveSta=Temp.Left(p);
            Temp=Temp.Mid(p+1);Temp.Trim();
        } else {
            ArriveSta=Temp;
            Temp=_T("");
        }
    }
}

```

```

jN=StaNameToNode(ArriveSta);
pCruiseNet->nodeList.push_back(jN);
pCruiseNet->StaNameList.push_back(ArriveSta);

CNode* piN=NODE[iN];
for(int l=0;l<piN->begin.size();l++) {
    CLink* pLink=piN->begin[l];
    if(pLink->jNode==jN) {
        travelTime+=pLink->TravelTime;
        double tt=pLink->TravelTime;
        double ttPoint;
        double AAlower=12; double AAupper=14;
        double Alower=10; double Aupper=16;
        double Blower=8; double Bupper=18;
        double Clower=6; double Cupper=20;
        if(tt>=AAlower&&tt<=AAupper) {
            ttPoint=5;
        }
        else
        if((tt>=Alower&&tt<AAlower)|| (tt>AAupper&&tt<=Aupper)) {
            ttPoint=4;
        } else
        if((tt>=Blower&&tt<Alower)|| (tt>Aupper&&tt<=Bupper)) {
            ttPoint=3;
        } else
        if((tt>=Clower&&tt<Blower)|| (tt>Bupper&&tt<=Cupper)) {
            ttPoint=2;
        } else {
            ttPoint=1;
        }
        ttPointSum+=ttPoint;
        count+=1.0;
        //fprintf(out,"%0lf ",pLink->TravelTime);
        break;
    }
}
}
}

```

```

        DepartSta=ArriveSta;
        iN=jN;
    }
    double totPoint=0;
    double berth,accKm,shopping,tour,cost,intAirport,sourceMarket;
    char* temp2=CStringToChar(Temp2);

sscanf(temp2,"%lf%lf%lf%lf%lf%lf",&berth,&accKm,&shopping,&tour,&cost,&intAirport,&so
urceMarket);delete temp2;

    pCruiseNet->TravelTime=travelTime;
    pCruiseNet->Berth=berth; totPoint+=berth;
    pCruiseNet->AccessKmUrban=accKm; totPoint+=accKm;
    pCruiseNet->Cost=cost; totPoint+=cost;
    pCruiseNet->Shopping=shopping; totPoint+=shopping;
    pCruiseNet->Tour=tour; totPoint+=tour;
    pCruiseNet->IntAirport=intAirport; totPoint+=intAirport;
    pCruiseNet->TTPoint=ttPointSum/count; totPoint+=pCruiseNet->TTPoint;
    pCruiseNet->TTAvg=travelTime/count;
    pCruiseNet->TotPoint=totPoint;
    pCruiseNet->sourceMarket=sourceMarket;
    CruiseNET.push_back(pCruiseNet);

    //fprintf(
out,"%s : (총 %.0lf-시간) (평균 %.1lf-시간) (쾌적 %.1lf-점)
\n",temp,pCruiseNet->TravelTime,pCruiseNet->TravelTime/count,ttPointSum/count);
    }
    fclose(net);
    }
}

```

//ProcessData클래스의 updateNodeInfo

전역함수에 링크시간을 출발시간에서 도착시간을 명령어로 넣어 추출하는 과정을  
결친다.(적정휴식 마지막 8번째 변수를 지정해 준다)

```
void ProcessData::updateNodeInfo()
```

```

{
    FILE* net;

    CString Directory=_T("D:\\나\\2015년\\양정철박사논문(Prg)\\네트워크\\");
    CString InFile=Directory+_T("링크시간.prn");
    char* inFile=CStringToChar(InFile);
    if((net=fopen(inFile,"r"))==NULL) {printf("%s file error\n",inFile);exit(0);} delete
inFile;

    char buffer[300];
    int node=0;
    while(!feof(net)) {
        strcpy(buffer,"");
        fgets(buffer,299,net);
        CString Temp=(CString)buffer; Temp.TrimLeft(); Temp.TrimRight();
        if(Temp.GetLength()==0 || Temp.Find(_T("출발"))>-1) {
            continue;
        }
    }
}

```

아래와 같은 시간을 산출 할 수 있다.

//출발	도착	시간
//나가사키	제주	8

```

double travelTime;
char departSta[100],arriveSta[100];
sscanf(buffer,"%s%s%lf",departSta,arriveSta,&travelTime);

CString DepartSta=(CString)departSta;
int n1=StaNameToNode(DepartSta);
if(n1== -1) {
    mapStaNameToNode.insert(strPAIRint(DepartSta,node));
    CNode* pN=new CNode();
    pN->StaName=DepartSta;
    strcpy(pN->staName,departSta);
    pN->Node=node;
    NODE.push_back(pN);
    node++;
}

```

```

    }

    CString ArriveSta=(CString) arriveSta;
    int n2=StaNameToNode(ArriveSta);
    if(n2==-1) {
        mapStaNameToNode.insert(strPAIRint(ArriveSta,node));
        CNode* pN=new CNode();
        pN->StaName=ArriveSta;
        strcpy(pN->staName,arriveSta);
        pN->Node=node;
        NODE.push_back(pN);
        node++;
    }
}
fclose(net);
}

```

//ProcessData클래스의 updateLinkInfo 전역함수

```

void ProcessData::updateLinkInfo()
{
    FILE* net;

    CString Directory=_T("D:\\나\\2015년\\양정철박사논문(Prg)\\네트워크\\");
    CString InFile=Directory+_T("링크시간.prn");
    char* inFile=CStringToChar(InFile);
    if((net=fopen(inFile,"r"))==NULL) {printf("%s file error\n",inFile);exit(0);} delete
inFile;

    char buffer[300];
    int link=0;
    while(!feof(net)) {
        strcpy(buffer,"");
        fgets(buffer,299,net);
        CString Temp=(CString)buffer; Temp.TrimLeft(); Temp.TrimRight();
        if(Temp.GetLength()==0 || Temp.Find(_T("출발"))>-1) {

```

```

        continue;
    }
    char* temp=CStringToChar(Temp);
    strcpy(buffer,temp); delete temp;

    //출발            도착            시간
    //나가사키        제주            8

    double travelTime;
    char departSta[100],arriveSta[100];
    sscanf(buffer,"%s%s%lf",departSta,arriveSta,&travelTime);

    CLink* pLink=new CLink();
    pLink->TravelTime=travelTime;
    CString DepartSta=(CString)departSta;
    CString ArriveSta=(CString)arriveSta;
    pLink->iNode=StaNameToNode(DepartSta);
    pLink->jNode=StaNameToNode(ArriveSta);
    LINK.push_back(pLink);

    CNode* pNi=NODE[pLink->iNode];
    pNi->begin.push_back(pLink);
    CNode* pNj=NODE[pLink->jNode];
    pNj->end.push_back(pLink);
}
fclose(net);
}

```

//ProcessData클래스의 outPut 전역함수 여기에 적정휴식은 크루즈 운항  
피로도를 고려하여 12~15 시간을 부여했다.

```

void ProcessData::outPut(int Alt)
{
    FILE* out;

    CString OutFile;
    //파일쓰기

```

```

        if(Alt==0) OutFile=_T("D:\\나\\2015년\\양정철박사논문(Prg)\\네트워크\\제주현황.out");
        if(Alt==1)
OutFile=_T("D:\\나\\2015년\\양정철박사논문(Prg)\\네트워크\\제주대안1.out");
        if(Alt==2)
OutFile=_T("D:\\나\\2015년\\양정철박사논문(Prg)\\네트워크\\제주대안2.out");
        if(Alt==3)
OutFile=_T("D:\\나\\2015년\\양정철박사논문(Prg)\\네트워크\\제주대안3.out");

        char* outFile=CStringToChar(OutFile);
        if((out=fopen(outFile,"w"))==NULL) {printf("%s file error\n",outFile);exit(0);}
delete outFile;

        for(int c=0;c<CruiseNET.size();c++) {
                CCruiseNet* pCruiseNet=CruiseNET[c];
                for(int s=0;s<pCruiseNet->StaNameList.size();s++) {
                        CString StaName=pCruiseNet->StaNameList[s];
                        char* staName=CStringToChar(StaName);
                        fprintf(out,"%s ",staName); delete staName;
                }
                fprintf(out,": %.1lf(총점) %.1lf(선석) %.1lf(시내 접근) %.1lf(쇼핑) %.1lf(관광)
%.1lf(비용) %.1lf(공항) %.1lf(소스마켓) %.1lf(적정휴식)\n",

pCruiseNet->TotPoint,pCruiseNet->Berth,pCruiseNet->AccessKmUrban,pCruiseNet->Shoppi
ng,pCruiseNet->Tour,pCruiseNet->Cost,pCruiseNet->IntAirport,pCruiseNet->sourceMarket,p
CruiseNet->TTPoint);
        }
        fclose(out);
}

//ProcessData클래스의 deleteMem 전역함수
//MEM을 지움
void ProcessData::deleteMem()
{
        for(int c=0;c<CruiseNET.size();c++) {
                CCruiseNet* pCruiseNet=CruiseNET[c];
                delete pCruiseNet;
        } CruiseNET.clear();
}

```



```
}
```

```
//노드의 숫자 반환
```

```
int ProcessData::NumToNode(int Num) const
{
    MAPNumToNode::const_iterator m1_RcIter;
    m1_RcIter=mapNumToNode.find(Num);
    if(m1_RcIter==mapNumToNode.end()) {
        return -1;
    }
    return m1_RcIter->second;
}
```

```
//문자열을 문자로 변환
```

```
char* ProcessData::CStringToChar(CString str)
{
    int strLen=str.GetLength();
    char* ch=new char[strLen*2+1];
    WideCharToMultiByte(CP_ACP,0,str,-1,ch,strLen*2+1,NULL,NULL);
    return ch;
}
```

```
char*
    CStringToChar(CString Str)
{
    int strLen=Str.GetLength();
    char* ch=new char[strLen*2+1];
    WideCharToMultiByte(CP_ACP,0,Str,-1,ch,strLen*2+1,NULL,NULL);
    return ch;
}
```

```
//문자열을 인자로 받아서 출력
```

```
void
    CStringPrint(CString Str)
{
```

```

        char* str=CStringToChar(Str);
        printf("%s\n",str);
        delete str;
    }

int                                     ProcessData::StaNameToNode(CString StaName)
{
    MAPStaNameToNode::const_iterator m1_RcIter;
    m1_RcIter=mapStaNameToNode.find(StaName);
    if(m1_RcIter==mapStaNameToNode.end()) {
        //          printf("no element with a key of Node [%d] in
StaNumToStaName function",StaNum);
        return -1;
    }
    return m1_RcIter->second;
}

CString                                 ProcessData::NodeToStaName(int Node)
{
    MAPNodeToStaName::const_iterator m1_RcIter;
    m1_RcIter=mapNodeToStaName.find(Node);
    if(m1_RcIter==mapNodeToStaName.end()) {
        //printf("no element with a key of Node [%d] in StaNumToStaName
function",StaNum);
        return _T("");
    }
    return m1_RcIter->second;
}

//ProcessData클래스의 deleteMem 전역함수

//MEM을 지움

void ProcessData::deleteMem()
{
    for(int c=0;c<CruiseNET.size();c++) {
        CCruiseNet* pCruzeNet=CruiseNET[c];
        delete pCruiseNet;
    }
}

```

```

        } CruiseNET.clear();
    }

```

//노드의 숫자 반환

```

int ProcessData::NumToNode(int Num) const
{
    MAPNumToNode::const_iterator m1_RcIter;
    m1_RcIter=mapNumToNode.find(Num);
    if(m1_RcIter==mapNumToNode.end()) {
        return -1;
    }
    return m1_RcIter->second;
}

```

//문자열을 문자로 변환

```

char* ProcessData::CStringToChar(CString str)
{
    int strLen=str.GetLength();
    char* ch=new char[strLen*2+1];
    WideCharToMultiByte(CP_ACP,0,str,-1,ch,strLen*2+1,NULL,NULL);
    return ch;
}

```

```

char*          CStringToChar(CString Str)
{
    int strLen=Str.GetLength();
    char* ch=new char[strLen*2+1];
    WideCharToMultiByte(CP_ACP,0,Str,-1,ch,strLen*2+1,NULL,NULL);
    return ch;
}

```

//문자열을 인자로 받아서 출력

```

void          CStringPrint(CString Str)

```

```

{
    char* str=CStringToChar(Str);
    printf("%s\n",str);
    delete str;
}

int                                ProcessData::StaNameToNode(CString StaName)
{
    MAPStaNameToNode::const_iterator m1_RcIter;
    m1_RcIter=mapStaNameToNode.find(StaName);
    if(m1_RcIter==mapStaNameToNode.end()) {
        //                printf("no element with a key of Node [%d] in
StaNumToStaName function",StaNum);
        return -1;
    }
    return m1_RcIter->second;
}

CString                            ProcessData::NodeToStaName(int Node)
{
    MAPNodeToStaName::const_iterator m1_RcIter;
    m1_RcIter=mapNodeToStaName.find(Node);
    if(m1_RcIter==mapNodeToStaName.end()) {
        //printf("no element with a key of Node [%d] in StaNumToStaName
function",StaNum);
        return _T("");
    }
    return m1_RcIter->second;
}

```

// CruiseNetwork.cpp : 콘솔 응용 프로그램에 대한 진입점을 정의합니다.

```

#include "stdafx.h"
#include "CruiseNetwork.h"

#ifdef _DEBUG
#define new DEBUG_NEW

```

```
#endif
```

```
// 유일한 응용 프로그램 개체입니다.
```

```
CWinApp theApp;
```

```
using namespace std;
```

```
int _tmain(int argc, TCHAR* argv[], TCHAR* envp[])
```

```
{
```

```
    int nRetCode = 0;
```

```
    HMODULE hModule = ::GetModuleHandle(NULL);
```

```
    if (hModule != NULL)
```

```
    {
```

```
        // MFC를 초기화합니다. 초기화하지 못한 경우 오류를 인쇄합니다.
```

```
        if (!AfxWinInit(hModule, NULL, ::GetCommandLine(), 0))
```

```
        {
```

```
            // TODO: 오류 코드를 필요에 따라 수정합니다.
```

```
            _tprintf(_T("심각한 오류: MFC를 초기화하지 못했습니다.\n"));
```

```
            nRetCode = 1;
```

```
        }
```

```
    else
```

```
    {
```

```
        // TODO: 응용 프로그램의 동작은 여기에서 코딩합니다.
```

```
        printf("∞①②③④⑤=무한대\n");
```

```
        ProcessData* pData=new ProcessData();
```

```
        pData->updateNodeInfo();
```

```
        pData->updateLinkInfo();
```

```
        for(int Alt=0;Alt<=3;Alt++) {
```

```
            pData->updateCruzeNet(Alt);
```

```
            pData->outPut(Alt);
```

```
            pData->deleteMem();
```

```
        }
```

```
    }
```

```

    }
    else
    {
        // TODO: 오류 코드를 필요에 따라 수정합니다.

        _tprintf(_T("심각한 오류: GetModuleHandle 실패\n"));
        nRetCode = 1;
    }

    return nRetCode;
}

```

이 프로그램은 순수하게 제주도·상하이·요코하마를 8가지 변수를 넣어 비교할 수 있는 네트워크 프로그램으로 작성하였다. C++ 프로그램을 통한 작성으로 기타 네트워크 프로그램에서 할 수 없는 자료를 추출하였다.

□ 부록 : 설문지

【 】 설문지

ID

--	--

## 크루즈 전문가를 위한 전문가 조사

안녕하십니까?

저는 제주대학교 대학원 행정학과에 재학중인 양정철입니다.

본 연구는 제주도가 **크루즈 모항으로 가기 위한 입지 평가를 위한 연구**로서 전반적인 크루즈 담당업무 및 크루즈 기항 관련 업무를 일선에서 담당하시는 선생님들의 의견을 듣고자 설문을 실시하고 있습니다.

선생님께서 응답하신 내용은 통계분석 자료로만 활용되고, 학술목적 이외의 다른 용도로는 절대 사용되지 않습니다. 또한, 응답하신 내용은 통계법 제33조 (비밀의 보호)에 의거 비밀이 절대 보장될 것입니다.

본 질문에 대한 정답은 없으며 여러분의 의견 하나하나가 의미 있는 자료로 활용될 것입니다. 다소 바쁘시더라도 끝까지 응답하여 주시기를 부탁드립니다.

귀중한 시간을 내주셔서 진심으로 감사드립니다.

2015년 4월

지도교수 : 황 경 수(제주대학교 행정학과 교수)

연구자 : 양 정 철(제주대학교 대학원 박사과정)

※ 본 설문지에 대하여 의문사항이 있으시면 아래로 연락해 주십시오.

연구자 연락처 HP: 010 - 9441 - 1579 E-mail: yjfe1579@hanmail.net

■ 본 설문에서 언급하고 있는 크루즈 모항은 항구의 기능, 터미널의 역할, 항구 주변 관광 등과 같은 크루즈 산업(인위적 평가)을 모두 포괄합니다.

☞ 다음은 크루즈 모항 입지 역량과 관련한 상대적 중요도에 대한 설문의 작성 요령입니다. 설명을 숙지하신 후 응답바랍니다.

### < 작 성 요 령 >

■ 각 질문에 대한 응답척도에 대한 설명입니다.

중요도	정의	설명
1	비슷함	어떤 기준에 대하여 두 지표가 비슷한 공헌도를 가진다고 판단됨
3	약간 중요함	경험과 판단에 의하여 한 지표가 다른 지표보다 약간 선호됨
5	중요함	경험과 판단에 의하여 한 지표가 다른 지표보다 강하게 선호됨
7	매우 중요함	경험과 판단에 의하여 한 지표가 다른 지표보다 매우 강하게 선호됨
9	극히 중요함	경험과 판단에 의하여 한 지표가 다른 지표보다 극히 강하게 선호됨

■ 상대적 중요도 응답방법에 대한 설명입니다.

귀하께서는 모항결정요인 단계 중 「해상입지」, 「크루즈터미널」, 「항만편의시설」, 「법제도개선」 항목 중 더 중요하다고 생각하는 지표에 ✓ 표시 하여 주십시오.

예를 들어 크루즈 모항선택 단계 중 「해상입지」 과 「크루즈터미널」 를 비교하여 중요도가 동일하다고 생각하시면 1번, 「해상입지」 이 「크루즈터미널」 보다 더 중요하다고 생각하시면 좌측 5번에 ✓를 하시고, 「해상입지」 이 「터미널크루즈」 보다 극히 중요하다고 생각하시면 좌측 9번에 ✓를 하시면 됩니다.

※ 상대적 중요도 설문의 예시

A	←A가 상당히 중요← 동등 →B가 상당히 중요→									B
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
해상입지					✓					크루즈터미널
해상입지			✓							크루즈터미널
해상입지	✓									크루즈터미널



■ 다음은 크루즈 모항 선택요인에 대한 평가에 대한 설명입니다. 잘 숙지하시고 다음의 질문에 응답하여 주십시오.

영역	항목
해상 및 육상 입지	· 해상교통의 중심성 있는가(기항지와 기항지간의 인접성)
	· 크루즈 승객 확보능력이 있는가? (소스마켓 중요도)
법·제도역량	· 카지노 허가 기준 완화가 가능한가 ?
	· 크루즈 접안별 인센티브 혜택이 있는가?
	· 통과절차 (승객 및 승무원)간소화가 가능한가?
	· 모항 선택시 세금감면혜택이 가능한가?
크루즈터미널 편의시설	· 승객편의시설이 있는가?(전망대, 승객대기실, 짐보관소, 인터넷등)
	· 응급진료소시설이 있는가?(간의진료소, 약국)
	· CIQ (출·입국사열)시설이 있는가?
	· 세관 및 검역시설은 양호한가?
	· 국제우편시설 및 은행(환전포함)시설이 있는가?
항만시설	· 선석확보(2개이상)능력 및 접안(400m이상)능력은 양호한가?
	· 수심은 (8M ~ 14M)양호한가?
	· 야간정박시설은 양호한가?
	· 폐기물 및 오·폐수 처리시설은 양호한가?
	· 담수화 공급라인은 양호한가?
	· 수화물 처리시설은 양호한가?
	· 항만 폭 및 예인시설은 양호한가?
유관시설	· 해상구조 및 경찰 지원이 용이한가?
	· 크루즈 전담(ONE-STOP) 부서가 있는가?
	· 선박편의시설이 갖추어져 있는가?(수리 및 주유, 도선등)
	· 국제공항(Fly and Cruise)이 인접해 있는가?
	· 식자재(선식) 공급이 가능한가?
	· 편리한 숙박시스템이 갖춰져 있는가?
배후시설	· 대중교통 및 환승시설이 용이한가?(대중교통 연결시스템)
	· 관광지 및 시내이동수단이 다변화 되었는가? (대중교통, 택시, 기차, 항공기, 무료 시티투어버스 등)
	· 체험형(모험형) 관광시설이 위치해 있는가?
	· 자연경관의 우수한 지역인가?
	· 편리한 관광안내시스템이 있는가?(다국어 표지판 및 안내소)
	· 언어사용에 불편함이 없는가? (편리한 통역서비스)

■ 다음은 크루즈 모항 선택요인에 대한 평가에 대한 질문입니다.

□ 1단계 평가 : 상위 6개 요인에 중요도 평가기준

1. 크루즈 모항 선택요인 영역에 대해 상위요인 우선순위를 묻고자 합니다. 귀하께서는 크루즈 모항선택 결정시 효율적으로 이루어지기 위해 다음의 크루즈 모항선택 평가 지표 중 어떠한 영역을 얼마나 더 중요하게 고려해야 한다고 생각하십니까?

지표	중요<----- 동등 ----->중요									지표
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
해상 및 육상입지										법·제도역량
해상 및 육상입지										크루즈터미널 편의시설
해상 및 육상입지										항만시설
해상 및 육상입지										유관시설
해상 및 육상입지										배후시설
법·제도역량										크루즈터미널 편의시설
법·제도역량										항만시설
법·제도역량										유관시설
법·제도역량										배후시설
크루즈터미널 편의시설										항만시설
크루즈터미널 편의시설										유관시설
크루즈터미널 편의시설										배후시설
항만시설										유관시설
항만시설										배후시설
유관시설										배후시설

□ 2-1 단계 평가 : 해상 및 육상입지 평가기준

2. 크루즈 모항 선택요인 평가 영역 중 해상 및 육상입지에 대한 우선순위를 묻고자 합니다. 크루즈 모항선택 결정시 효율적으로 이루어지기 위해 다음의 크루즈 모항선택 평가 지표 중 어떠한 영역을 얼마나 더 중요하게 고려해야 한다고 생각하십니까?

지표	중요<----- 동등 ----->중요									지표	
	9	7	5	3	1	3	5	7	9		
해상교통 중심성											승객확보능력 (소스마켓)

□ 2-2 단계 평가 : 법·제도역량에 대한 평가기준

3. 크루즈 모항 선택요인 평가 영역 중 법·제도역량에 대한 우선순위를 묻고자 합니다. 크루즈 모항선택 결정시 효율적으로 이루어지기 위해 다음의 크루즈 모항선택 평가 지표 중 어떠한 영역을 얼마나 더 중요하게 고려해야 한다고 생각하십니까?

지표	중요<----- 동등 ----->중요									지표	
	9	7	5	3	1	3	5	7	9		
카지노 허가기준개선											크루즈 접안별 인센티브
카지노 허가기준개선											통관절차간소화
카지노 허가기준개선											모항선택시 세금감면
크루즈 접안별 인센티브											통관절차간소화
크루즈 접안별 인센티브											모항선택시 세금감면
통관절차간소화											모항선택시 세금감면

□ 2-3 단계 평가 : 크루즈 터미널 편의시설 평가기준

4. 크루즈 모항 선택요인 평가 영역 중 크루즈터미널 편의시설 대한 우선순위를 묻고자 합니다. 크루즈 모항선택 결정시 효율적으로 이루어지기 위해 다음의 크루즈 모항선택 평가 지표 중 어떠한 영역을 얼마나 더 중요하게 고려해야 한다고 생각하십니까?

지표	중요<----- 동등 ----->중요									지표
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
승객편의시설										진료시설
승객편의시설										CIQ시설
승객편의시설										세관 및 검역시설
승객편의시설										국제우편 및 은행시설
진료시설										CIQ시설
진료시설										세관 및 검역시설
진료시설										국제우편 및 은행시설
CIQ시설										세관 및 검역시설
CIQ시설										국제우편 및 은행시설
세관 및 검역시설										국제우편 및 은행시설

□ 2-4단계 평가 : 항만시설 평가기준

5. 크루즈 모항 선택요인 평가 영역 중 항만시설에 대한 우선순위를 묻고자 합니다. 크루즈 모항선택 결정시 효율적으로 이루어지기 위해 다음의 크루즈 모항선택 평가 지표 중 어떠한 영역을 얼마나 더 중요하게 고려해야 한다고 생각하십니까?

지표	중요<----- 동등 ----->중요									지표
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
선석(2) 및 접안능력(400m)										수십(8m-14m)
선석(2) 및 접안능력(400m)										야간장박시설
선석(2) 및 접안능력(400m)										폐기물 및 오·폐수처리시설
선석(2) 및 접안능력(400m)										담수화 공급라인
선석(2) 및 접안능력(400m)										수화물 처리시설
선석(2) 및 접안능력(400m)										항만 폭 및 예인시설
수십(8m-14m)										야간장박시설
수십(8m-14m)										폐기물 및 오·폐수처리시설
수십(8m-14m)										담수화 공급라인
수십(8m-14m)										수화물 처리시설
수십(8m-14m)										항만 폭 및 예인시설
야간장박시설										폐기물 및 오·폐수처리시설
야간장박시설										담수화 공급라인
야간장박시설										수화물 처리시설
야간장박시설										항만 폭 및 예인시설
폐기물 및 오·폐수처리시설										담수화 공급라인
폐기물 및 오·폐수처리시설										수화물 처리시설
폐기물 및 오·폐수처리시설										항만 폭 및 예인시설
담수화 공급라인										수화물 처리시설
담수화 공급라인										항만 폭 및 예인시설
수화물 처리시설										항만 폭 및 예인시설

□ 2-5단계 평가 : 유관시설 평가기준

6. 크루즈 모항 선택요인 평가 영역 중 유관시설에 대한 우선순위를 묻고자 합니다. 크루즈 모항선택 결정시 효율적으로 이루어지기 위해 다음의 크루즈 모항선택 평가 지표 중 어떠한 영역을 얼마나 더 중요하게 고려해야 한다고 생각하십니까?

지표	중요<----- 동등 ----->중요									지표
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
해상구조 및 경찰지원										크루즈전담부서
해상구조 및 경찰지원										선박편의시설
해상구조 및 경찰지원										국제공항
해상구조 및 경찰지원										식자재공급(선식)
해상구조 및 경찰지원										편리한 숙박시스템
크루즈 전담부서										선박편의시설
크루즈 전담부서										국제공항
크루즈 전담부서										식자재공급(선식)
크루즈 전담부서										편리한 숙박시스템
선박편의시설										국제공항
선박편의시설										식자재공급(선식)
선박편의시설										편리한 숙박시스템
국제공항										식자재공급(선식)
국제공항										편리한 숙박시스템
식자재공급(선식)										편리한 숙박시스템

□ 2-6단계 평가 : 배후시설 평가기준

7. 크루즈 모항 선택요인 평가 영역 중 배후시설에 대한 우선순위를 묻고자 합니다. 크루즈 모항선택 결정시 효율적으로 이루어지기 위해 다음의 크루즈 모항선택 평가 지표 중 어떠한 영역을 얼마나 더 중요하게 고려해야 한다고 생각하십니까?

지표	중요<----- 동등 ----->중요									지표
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
대중교통 및 환승시설										이동수단 다양화
대중교통 및 환승시설										체험형 관광시설
대중교통 및 환승시설										자연경관우수
대중교통 및 환승시설										편리한 관광시스템
대중교통 및 환승시설										편리한 통역서비스
이동수단 다양화										체험형 관광시설
이동수단 다양화										자연경관우수
이동수단 다양화										편리한 관광시스템
이동수단 다양화										편리한 통역서비스
체험형 관광시설										자연경관우수
체험형 관광시설										편리한 관광시스템
체험형 관광시설										편리한 통역서비스
자연경관 우수										편리한 관광시스템
자연경관 우수										편리한 통역서비스
편리한 관광시스템										편리한 통역서비스

■ 이제까지 설문한 크루즈 모항입지평가에서 추가해야할 중요한 요인이 있으면 말씀해주시길 부탁드립니다.

- 다음은 제주도가 크루즈 모항으로 가기 위해 개선하고 보완해야할 점이 있다면 자유로운 답변 부탁드립니다.

- 다음은 중국 상하이와 일본 요코하마가 크루즈 모항으로 선택될 수 있었던 요인들은 어떠한 것들이 있었는지 자유로운 답변 부탁드립니다.

-상하이

-요코하마



☞ 다음은 귀하의 일반적인 특성에 관한 사항입니다.

1. 귀하의 성별은 어떻게 되십니까? ① 남성 ② 여성

2. 귀하의 소속은 어떻게 되십니까?

① 크루즈 선사 ② 크루즈 관련 단체 ③ 공무원 ④ 학계

2. 귀하의 연령은 어떻게 되십니까?

① 29세 이하 ② 30 ~ 39세 ③ 40 ~ 49세

④ 50 ~ 59세 ⑤ 60세 이상

3. 귀하의 크루즈관련 업무 담당 및 종사 경력은 모두해서 어떻게 되십니까?

(            년 )

☺ 끝까지 설문에 응해주셔서 감사합니다. ☺

【 】 Questionnaire

ID

--	--

## Expert Survey for Cruise Experts

Hello?

I am Yang Jeong-cheol, currently enrolled in PhD program in graduate school of Jeju National University.

This study is for evaluating the location conditions of Jeju-do as cruise homeport. This survey is intended to gather opinions from experts who have handled overall cruise-related works and cruise port of call.

The information that you provide will be used only for the purpose of statistical analysis and will not be used for any purpose other academic purpose. Moreover, all answers that you provide will be strictly kept confidential pursuant to Article 33(Confidentiality) of Statistics Act.

Please note that each question in this survey does not have correct or incorrect answers. Your answers to each question will be used as meaningful data.

You are kindly requested to answer every question contained in this questionnaire, even if you may be busy.

We express sincere gratitude to you for taking your time to complete this survey.

2015 year 4 month

Advising Professor: Hwang Kyeong-Soo(Professor of Public Administration, Jeju National University) / Researcher: Yang Jeong-Cheol(PhD student, graduate school of Jeju National University)

※ If you have any question about this questionnaire, please feel free to contact us as indicated below

Contact information of researcher HP: 010 - 9441 - 1579 E-mail: yjfe1579@hanmail.net

■ Cruise homeport mentioned in this questionnaire encompasses the cruise industry (artificial evaluation) such as functions of port, role of terminal, tourism around the port, etc.

☞ The followings describe the method for filling out the questionnaire in relation to relative importance associated with cruise homeport location capabilities. Please make sure that you fully understand the explanation before proceeding with filling out the questionnaire.

<Method for filling out the \_\_\_\_\_>

questionnaire>

■ The followings describe the answering criteria for each question.

Level of importance	Definition	Description
1	Similar	Both indicators are considered to be contributing to a similar extent for certain criteria
3	Moderately Important	One indicator is preferred slightly more than the other indicator based on experience and judgment
5	Important	One indicator is preferred apparently more than the other indicator based on experience and judgment
7	Very Important	One indicator is preferred very apparently than the other indicator based on experience and judgment
9	Extremely Important	One indicator is preferred extremely apparently than the other indicator based on experience and judgment.

■ The following describes the method for making response to relative importance.

Please put a check mark(✓) on the indicator that you think are important among 「offshore location」, 「cruise terminal」, 「port amenities」, and 「improvement of legal system」 in relation to homeport determination factors.

For example, put a check mark(✓) on No. 1 if you think that both "offshore location" and "cruise terminal" have similar level of importance.

Put a check mark(✓) on No. 5 on the left side if you think that "offshore location" is more important than "cruise terminal",

Put a check mark(✓) on No. 9 on the left side if you think that "offshore location" is far more important than "cruise terminal",

※ Example of questionnaire on relative importance

A	←"A" is considerably important ← Equally important →"B" is considerably important→									B
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
offshore location					✓					cruise terminal
offshore location			✓							cruise terminal
offshore location	✓									cruise terminal

- The followings describe the evaluation of cruise homeport selection factors. Keep this in mind and answer the following questions.

Area	Items
Offshore and Onshore Location Conditions	• Is there centrality of marine transportation(proximity between the ports of call)
	• Has the cruise passenger attraction capability been secured?(importance of source market)
Legal and Institutional Capabilities	• Can the casino license standards be eased(improved)?
	• Are there incentive benefits available for each berthing of cruise?
	• Can the customs clearance procedures(passengers and crews) be simplified?
	• Are tax reduction benefits available if selected as homeport?
Cruise Terminal Amenities	• Are there any passenger amenities(observatory, passenger waiting room, luggage depository, internet, etc)?
	• Are there emergency medical facilities?(simple clinic, pharmacy)
	• Are there CIQ(emigration/immigration) facilities?
	• Are the customhouse and quarantine facilities in good condition?
	• Are there international mailing facilities and banks(including the currency exchange facilities)?
Port Facilities	• Are the berth placement capability(more than 2) and berthing(over 400m) capabilities are good enough?
	• Is the water depth(8-14m) adequate enough?
	• Are nighttime anchorage facilities in good condition?
	• Are the waste disposal facilities and sewage/wastewater treatment facilities in good condition?
	• Are the desalination supply lines in good condition?
	• Are the luggage processing facilities in good condition?
	• Are the port width and towing facilities in good condition?
Related Facilities	• Are the offshore rescue and police support easily available?
	• Is there any department dedicated to cruise?
	• Are there any ship amenities(repair, refueling, pilotage, etc)?
	• Is any international airport(Fly and Cruise) in the adjacent area?
	• Can the food (food on board ship) be supplied?
	• Are there any convenient accommodation facilities?
Hinterland Facilities	• Can the public transportation system and transfer facilities be used conveniently? (public transport linkage system)
	• Is the transportation system for tourist spots and cities diversified? (Public transportation, taxi, train, airplane, free city tour bus, etc)
	• Are there any experiential(adventure type) tour facilities?
	• Does the region have excellent natural scenery?
	• Is there any convenient tourist information system?(multilingual signs and information center)
	• Is there any difficulty in communication(convenient interpretation service)?

■ The followings questions the evaluation of cruise homeport selection factors.

□ 1st Phase Evaluation: Criteria for evaluating the importance of top-ranking 6 factors

1. This question relates to the priority that you would give to the top-ranking factors for cruise homeport selection. What area do you think should be given higher priority among the following evaluation indicators of cruise homeport selection in order to ensure efficiency in the selection and determination of cruise homeport? Priority for cruise terminal amenities

index of evaluation	importance<- concurrence ->importance									index of evaluation
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
Offshore and Onshore Location Conditions										Legal and Institutional Capabilities
Offshore and Onshore Location Conditions										Cruise Terminal Amenities
Offshore and Onshore Location Conditions										Port Facilities
Offshore and Onshore Location Conditions										Related Facilities
Offshore and Onshore Location Conditions										Hinterland Facilities
Legal and Institutional Capabilities										Cruise Terminal Amenities
Legal and Institutional Capabilities										Port Facilities
Legal and Institutional Capabilities										Related Facilities
Legal and Institutional Capabilities										Hinterland Facilities
Cruise Terminal Amenities										Port Facilities
Cruise Terminal Amenities										Related Facilities
Cruise Terminal Amenities										Hinterland Facilities
Port Facilities										Related Facilities
Port Facilities										Hinterland Facilities
Related Facilities										Hinterland Facilities

□ 2-1st Phase Evaluation : Criteria for evaluating the importance Offshore and Onshore Location Conditions

2. This question relates to the priority that you would give to the Offshore and Onshore Location Conditions factors for cruise homeport selection. What area do you think should be given higher priority among the following evaluation indicators of cruise homeport selection in order to ensure efficiency in the selection and determination of cruise homeport?

index of evaluation	importance<---concurrency--->importance									index of evaluation
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
centrality of marine transportation										cruise passenger attraction capability (source market)

□ 2-2st Phase Evaluation: Criteria for evaluating the importance Legal and Institutional Capabilities

3. This question relates to the priority that you would give to the Legal and Institutional Capabilities factors for cruise homeport selection. What area do you think should be given higher priority among the following evaluation indicators of cruise homeport selection in order to ensure efficiency in the selection and determination of cruise homeport?

index of evaluation	importance<---concurrency--->importance									index of evaluation
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
casino license standards eased(improved)										incentive benefits of cruise
casino license standards eased(improved)										customs clearance procedures(passengers and crews) simplified
casino license standards eased(improved)										tax reduction benefits available if selected as home port
incentive benefits of cruise										customs clearance procedures(passengers and crews) simplified
incentive benefits of cruise										tax reduction benefits available if selected as home port
customs clearance procedures(passengers and crews) simplified										tax reduction benefits available if selected as home port

□ 2–3st Phase Evaluation: Criteria for evaluating the importance Cruise Terminal Amenities

4. This question relates to the priority that you would give to the Cruise Terminal Amenities factors for cruise homeport selection. What area do you think should be given higher priority among the following evaluation indicators of cruise homeport selection in order to ensure efficiency in the selection and determination of cruise homeport?

index of evaluation	importance<--concurrency-->importance									index of evaluation
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
passenger amenities										emergency medical facilities
passenger amenities										CIQ(emigration/immigration) facilities
passenger amenities										customhouse and quarantine facilities
passenger amenities										international mailing facilities and banks
emergency medical facilities										CIQ(emigration/immigration) facilities
emergency medical facilities										customhouse and quarantine facilities
emergency medical facilities										international mailing facilities and banks
CIQ(emigration/immigration) facilities										customhouse and quarantine facilities
CIQ(emigration/immigration) facilities										international mailing facilities and banks
customhouse and quarantine facilities										international mailing facilities and banks

□ 2–4st Phase Evaluation: Criteria for evaluating the importance Port Facilities

5. This question relates to the priority that you would give to the Port Facilities factors for cruise homeport selection. What area do you think should be given higher priority among the following evaluation indicators of cruise homeport selection in order to ensure efficiency in the selection and determination of cruise homeport?

index of evaluation	importance<--concurrence-->importance									index of evaluation
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
dock(more than 2) and docking facility(over 400m)										water depth(8–14m)
dock(more than 2) and docking facility(over 400m)										nighttime anchorage facilities
dock(more than 2) and docking facility(over 400m)										waste disposal facilities and sewage/wastewater treatment facilities
dock(more than 2) and docking facility(over 400m)										desalination supply lines
dock(more than 2) and docking facility(over 400m)										luggage processing facilities
dock(more than 2) and docking facility(over 400m)										port width and towing facilities
water depth(8–14m)										nighttime anchorage facilities
water depth(8–14m)										waste disposal facilities and sewage/wastewater treatment facilities
water depth(8–14m)										desalination supply lines
water depth(8–14m)										luggage processing facilities
water depth(8–14m)										port width and towing facilities
nighttime anchorage facilities										waste disposal facilities and sewage/wastewater treatment facilities
nighttime anchorage facilities										desalination supply lines
nighttime anchorage facilities										luggage processing facilities
nighttime anchorage facilities										port width and towing facilities
waste disposal facilities and sewage/wastewater treatment facilities										desalination supply lines
waste disposal facilities and sewage/wastewater treatment facilities										luggage processing facilities
waste disposal facilities and sewage/wastewater treatment facilities										port width and towing facilities
desalination supply lines										luggage processing facilities
desalination supply lines										port width and towing facilities
luggage processing facilities										port width and towing facilities



□ 2-5st Phase Evaluation: Criteria for evaluating the importance Related Facilities

6. This question relates to the priority that you would give to the related facilities factors for cruise homeport selection. What area do you think should be given higher priority among the following evaluation indicators of cruise homeport selection in order to ensure efficiency in the selection and determination of cruise homeport?

index of evaluation	importance<-- concurrence -->importance									index of evaluation
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
offshore rescue and police support										department dedicated to cruise
offshore rescue and police support										any ship amenities
offshore rescue and police support										international airport
offshore rescue and police support										food (food on board ship) be supplied
offshore rescue and police support										any convenient accommodation facilities
department dedicated to cruise										any ship amenities
department dedicated to cruise										international airport
department dedicated to cruise										food (food on board ship) be supplied
department dedicated to cruise										any convenient accommodation facilities
any ship amenities										international airport
any ship amenities										food (food on board ship) be supplied
any ship amenities										any convenient accommodation facilities
international airport										food (food on board ship) be supplied
international airport										any convenient accommodation facilities
food (food on board ship) be supplied										any convenient accommodation facilities

□ 2-6st Phase Evaluation: Criteria for evaluating the importance Hinterland Facilities

7. This question relates to the priority that you would give to the Hinterland Facilities factors for cruise homeport selection. What area do you think should be given higher priority among the following evaluation indicators of cruise homeport selection in order to ensure efficiency in the selection and determination of cruise homeport?

index of evaluation	importance<--concurrence-->importance									index of evaluation
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
public transportation and transfer facilities										various transportation
public transportation and transfer facilities										experiential(adventure type) tour facilities
public transportation and transfer facilities										excellent natural scenery
public transportation and transfer facilities										convenient tourist information system
public transportation and transfer facilities										convenient interpretation service
various transportation										experiential(adventure type) tour facilities
various transportation										excellent natural scenery
various transportation										convenient tourist information system
various transportation										convenient interpretation service
experiential(adventure type) tour facilities										excellent natural scenery
experiential(adventure type) tour facilities										convenient tourist information system
experiential(adventure type) tour facilities										convenient interpretation service
excellent natural scenery										convenient tourist information system
excellent natural scenery										convenient interpretation service
convenient tourist information system										convenient interpretation service

■ Please specify any additional factors that you think should be considered in the cruise homeport location condition evaluation, besides the factors covered in this survey.

- Please specify freely what you think should be improved to make Jeju-do transformed into cruise homeport.

- Please specify freely the factors that you think contributed to the selection of China's Shanghai and Japan's Yokohama as cruise homeport.

— Shanghai

— Yokohama

☞ The following relates to general characteristics of respondents.

1. What is your gender?    ① Man                      ② Woman

2. Where do you work(occupation)?

① Cruise shipping company    ② Cruise-related organization    ③ Public servant  
④ Scholar

2. How old are you?

① Under 29 years    ② 30 ~ 39 years    ③ 40 ~ 49 years  
④ 50 ~ 59years    ⑤ More than 60 years

3. Please give short description of your work and career related to cruise?

(                      year )

☺ Thank you very much for your participation in this survey. ☺

【 】 アンケート

ID

--	--

## クルーズ専門家のための専門家の調査

こんにちは

私は済州大学 大学院行政学科に在学中のヤン ジョンチョルです。

本研究は済州道がクルーズ母港になる立地評価のための研究で全般的なクルーズの担当業務及びクルーズ寄港関連業務を担当される方々のご意見を伺おうを実施しています。

皆様が回答していただく内容は統計分析資料としてだけ活用させていただき、学術目的以外の使用は決してありません。

また、回答して下さった内容は統計法 第33条(秘密保護)に基づき、必ず保障されます。

本質問に対する正答はなく皆様のご意見一つ一つが意味ある資料として活用されます。

大変お忙しいところお手数ですが、最後まで回答して下さいますようお願い申し上げます。

貴重なお時間を割いてくださり心から御礼申し上げます。

2015年4月

指導教授：ファン ギョンス(済州大学 行政学科 教授)

研究者：ヤン ジョンチョル(済州大学 大学院 博士課程) ごふめいなて

本アンケートに対してご不明な点がございましたら下記までご連絡ください。

研究者連絡先 HP : 010-9441-1579 E-mail: yife1579@hanmail.net

- 本質問から言及しているクルーズ母港は港の機能「ターミナルの役割」「港周辺観光」などのようなクルーズ産業(人為的評価)を全て含みます。

☞ 次はクルーズ母港立地の力量と関連した相対的重要度に対する質問の作成要領です。説明を熟知された後回答願います。

＜ 作成要領 ＞

■ 各質問に対する回答尺度の説明です。

重要度	定義	説明
1	近い	ある基準に対して二つの指標が近い貢献度を備えていると判断する
3	少し重要だ	経験と判断に対した指標が他の指標より良い
5	重要だ	経験と判断に対した指標が他の指標より、より良い
7	とても重要だ	経験と判断に対した指標が他の指標より更に良い
9	極めて重要だ	経験と判断に対した指標が他の指標より最も良い

■ 相対的重要度 回答方法に対する説明です。

貴方様は母港決定要因 段階中、「海上立地」、「クルーズターミナル」、「港のアメニティ施設」、「法律制度改善」項目中重要だと思ふ指標に**V**表示を入れてください。

例えばクルーズ母港選択段階の中で「海上立地」と「クルーズターミナル」を比較して重要度が同等だと思われたら1番「海上立地」が「クルーズターミナル」より更に重要だと思われたら左側の5番に**V**をされて、「海上立地」が「ターミナルクルーズ」よりとても重要だと思われたら左側の9番に**V**を入れて下さい。

※ 相対的重要度アンケートの例示

A	←Aがとても重要だ←同等→Bがとても重要だ→									B
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
海上立地					✓					クルーズターミナル
海上立地			✓							クルーズターミナル
海上立地	✓									クルーズターミナル

■ 次はクルーズ母港の選択要因に対する評価における説明です。良く熟知の上、次の質問にお答え下さい。

領域	項目
海上及び陸上立地	・ 海上交通の中心性があるか(寄港地と寄港時間の隣接性)
	・ クルーズ乗客確保能力があるか(ソースマーケット重要度)
法・制度力量	・ カジノ許可基準の緩和が可能か
	・ クルーズの接岸別によるインセンティブがあるか
	・ 通関手続(乗客及び乗務員)簡素化が可能か
	・ 母港選択時の税金減税が可能か
クルーズターミナル 利便施設	・ 乗客の利便施設があるか(展望台、乗客待機室、荷物置き場、インターネット等)
	・ 応急診療所施設があるか(簡易診療所、薬局)
	・ C I Q(出・入国)施設があるか
	・ 税関及び検疫施設は優れているか
	・ 国際郵便施設及び銀行(両替を含む)施設があるか
港湾 施設	・ 船籍確保(2個以上)能力及び接岸(400m以上)能力は優れているか
	・ 水深は(8M～14M)優れているか
	・ 夜間停泊施設は優れているか
	・ 廃棄物及び汚・廃水処理施設は優れているか
	・ 淡水化公給ラインは優れているか
	・ 手荷物処理施設は優れているか
	・ 港湾の幅及び曳航施設は優れているか
関連施設	海上救助及び警察支援が容易か
	クルーズ専門担当(ONE - STOP)部署があるか
	船舶利便施設が取り揃えてあるか(修理及び注油、導船等)
	国際空港(Fly and Cruise)が隣接してあるか
	食材(船内食)供給が可能か
	便利な宿泊システムが取り揃っているか
背後施設 (付加施設)	公共交通及び乗り換え施設が容易か(公共交通連結システム)
	観光地及び市内移動手段が多角化されているか(公共交通、タクシー、汽車、航空機、無料ツアーバス等)
	体験型(冒険型)観光施設が位置しているか
	自然景観の優れた地域か
	便利な観光案内システムがあるか(多ヶ国語表示案内及び案内所)
	言語使用に不便さがないか(便利な通訳サービス)

■ 次はクルーズ母港の選択要因に対する評価における説明です。

□ 1段階 評価 : 上位6個要因の 重要度 評価基準

1. クルーズ母港の選択要因に対する上位要因 `優先順位`を伺います。貴方様はクルーズ母港 選択を決める際 `効率的に行う為`に次のクルーズ母港選択評価 指標中 `どんな箇所をどのくらい更に重要に考慮すべきだと考えられますか？

指標	重要<----- 同等 ----->重要									指標
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
海上及び陸上立地										法・制度力量
海上及び陸上立地										クルーズターミナル 利便施設
海上及び陸上立地										港湾 施設
海上及び陸上立地										関連施設
海上及び陸上立地										背後施設
法・制度力量										クルーズターミナル 利便施設
法・制度力量										港湾 施設
法・制度力量										関連施設
法・制度力量										背後施設
クルーズターミナル利 便施設										港湾 施設
クルーズターミナル利 便施設										関連施設
クルーズターミナル利 便施設										背後施設
港湾 施設										関連施設
港湾 施設										背後施設
関連施設										背後施設



□ 2-1 段階評価：海上及び陸上立地評価基準

2. クルーズ母港選択時 `水準評価箇所の中で海上及び陸上立地に対する優先順位を伺います。クルーズ母港選択決定時 `効率的に行うために次のクルーズ母港選択評価指標中 `どんな箇所をどのくらい更に重要に考慮すべきだと考えられますか？

指標	重要<----- 同等 ----->重要									指標	
	9	7	5	3	1	3	5	7	9		
海上交通 中心性											乗客確保能力 (ソースマーケット)

□ 2-2 段階評価：法律・制度力量に対する評価基準

3. クルーズ母港選択要因評価箇所の中で `法律・制度力量に対する優先順位を伺います。クルーズ母港選択決定時 `効率的に行うために次のクルーズ母港選択評価指標中 `どんな箇所をどのくらい更に重要に考慮すべきだと考えられますか？

指標	重要<----- 同等 ----->重要									指標	
	9	7	5	3	1	3	5	7	9		
カジノ許可基準改善											クルーズ接岸別インセンティブ
カジノ許可基準改善											通関手続き簡素化
カジノ許可基準改善											母港選択時税金減税
クルーズ接岸別インセンティブ											通関手続き簡素化
クルーズ接岸別インセンティブ											母港選択時税金減税
通関手続き簡素化											母港選択時税金減税

□ 2-3 段階評価：クルーズターミナル利便施設評価基準

4. クルーズ母港選択要因評価箇所の中で「クルーズターミナル利便施設に対する優先順位を伺います。クルーズ母港選択決定時「効率的に行うために次のクルーズ母港選択評価指標中「どんな箇所をどのくらい更に重要に考慮すべきだ」と考えられますか？

指標	重要<----- 同等 ----->重要									指標
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
乗客利便施設										診療施設
乗客利便施設										C I Q 施設
乗客利便施設										税関及び検疫施設
乗客利便施設										国際郵便及び銀行施設
診療施設										C I Q 施設
診療施設										税関及び検疫施設
診療施設										国際郵便及び銀行施設
C I Q 施設										税関及び検疫施設
C I Q 施設										国際郵便及び銀行施設
税関及び検疫施設										国際郵便及び銀行施設

□ 2-4段階評価：港湾施設評価基準

5. クルーズ母港選択水準評価箇所の中で「港湾施設に対する優先順位を伺います。クルーズ母港選択決定時「効率的に行うために次のクルーズ母港選択評価指標中「どんな箇所をどのくらい更に重要に考慮すべきだと考えられますか？

指標	重要<----- 同等 ----->重要									指標
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
船つき場 (2) 接岸能力 (400m)										水深 (8m ~ 14m)
船つき場 (2) 接岸能力 (400m)										夜間停泊施設
船つき場 (2) 接岸能力 (400m)										廃棄物及び汚・廃水処理施設
船つき場 (2) 接岸能力 (400m)										淡水化公給ライン
船つき場 (2) 接岸能力 (400m)										手荷物処理施設
船つき場 (2) 接岸能力 (400m)										港湾幅及び 曳航施設
水深 (8m ~ 14m)										夜間停泊施設
水深 (8m ~ 14m)										廃棄物及び汚・廃水処理施設
水深 (8m ~ 14m)										淡水化公給ライン
水深 (8m ~ 14m)										手荷物処理施設
水深 (8m ~ 14m)										港湾幅及び 曳航施設
夜間停泊施設										廃棄物及び汚・廃水処理施設
夜間停泊施設										淡水化公給ライン
夜間停泊施設										手荷物処理施設
夜間停泊施設										港湾幅及び 曳航施設
廃棄物及び汚・廃水処理施設										淡水化公給ライン
廃棄物及び汚・廃水処理施設										手荷物処理施設
廃棄物及び汚・廃水処理施設										港湾幅及び 曳航施設
淡水化公給ライン										手荷物処理施設
淡水化公給ライン										港湾幅及び 曳航施設
手荷物処理施設										港湾幅及び 曳航施設

□ 2-5段階評価：関連施設評価基準

6. クルーズ母港選択水準評価箇所の中で「関連施設に対する優先順位を伺います。クルーズ母港選択決定時「効率的に行うために次のクルーズ母港選択評価指標中「どんな箇所をどのくらい更に重要に考慮すべきだと考えられますか？」

指標	重要<----- 同等 ----->重要									指標
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
海上救助及び警察支援										クルーズ専属部署
海上救助及び警察支援										船舶利便施設
海上救助及び警察支援										国際空港
海上救助及び警察支援										食材供給（船内食）
海上救助及び警察支援										便利な宿泊システム
クルーズ専属部署										船舶利便施設
クルーズ専属部署										国際空港
クルーズ専属部署										食材供給（船内食）
クルーズ専属部署										便利な宿泊システム
船舶利便施設										国際空港
船舶利便施設										食材供給（船内食）
船舶利便施設										便利な宿泊システム
国際空港										食材供給（船内食）
国際空港										便利な宿泊システム
食材供給（船内食）										便利な宿泊システム

□ 2-6段階評価：背後施設（付加施設）評価基準

7. クルーズ母港選択水準評価箇所の中で、背後施設（付加施設）に対する優先順位を伺います。クルーズ母港選択決定時、効率的に行うために次のクルーズ母港選択評価指標中、どんな箇所をどのくらい更に重要に考慮すべきだと考えられますか？

指標	重要<----- 同等 ----->重要									指標
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
公共交通及び乗り換え施設										移動手段多様化
公共交通及び乗り換え施設										体験型観光施設
公共交通及び乗り換え施設										自然景観優秀
公共交通及び乗り換え施設										便利な観光システム
公共交通及び乗り換え施設										便利な通訳サービス
移動手段多様化										体験型観光施設
移動手段多様化										自然景観優秀
移動手段多様化										便利な観光システム
移動手段多様化										便利な通訳サービス
体験型観光施設										自然景観優秀
体験型観光施設										便利な観光システム
体験型観光施設										便利な通訳サービス
自然景観優秀										便利な観光システム
自然景観優秀										便利な通訳サービス
便利な観光システム										便利な通訳サービス

■ ここまで質問したクルーズ母港立地評価から追加すべき重要な要因がありましたらご記入くださいますようお願いいたします。

- 次は濟州島がクルーズ母港でやっていくために改善して補完すべき点がありましたら自由にご回答ください。

- 次は中国の上海と日本の横浜がクルーズ母港に選ばれた要因はどんな事があったか自由にご回答ください。

ー上海

ー横浜

☞ 次は貴方様に関して何う項目です °

1. 貴方様の性別は何でいらっしゃいますか？ ①男性 ②女性

2. 貴方様の所属は何でいらっしゃいますか？

①クルーズ会社 ②クルーズ関連団体 ③公務員 ④学者

2. 貴方様のご年齢はおいくつでいらっしゃいますか？

① 29歳以下 ② 30 ~ 39歳 ③ 40 ~ 49歳

④ 50 ~ 59歳 ⑤ 60歳以上

3. 貴方様のクルーズ関連業務担当及び従事経歴は合わせて何年ほどになりますか？

( 年 )

☺ 最後まで質問にお答えくださりありがとうございました ☺

【 】 问卷

ID 

--	--

邮轮(Cruise)专家调查

您好？

我是在 济州 大学研究生院就读的研究生 梁正哲。

本研究是**对济州岛成为邮轮母港进行选址评估的研究**，为了听取负责邮轮的整体业务及邮轮停靠业务的一线工作人员的意见进行本次问卷调查。

您的回答内容只用于统计分析资料，除了学术研究以外不会用于其他任何用途。并且，依照统计法第33条(保护秘密)的规定，您的回答内容将严格给予保密。

本问卷没有正确答案，您的意见将成为宝贵的研究资料，希望您在百忙之中抽出一点时间给予回答。

感谢您对我们的研究给予支持。

2015년 4월

指导教师：黄京洙(济州大学行政系教授)

研究人：梁正哲(济州大学研究生院博士课程)

※ 若对本问卷存在疑问事项，则请通过下面的联络处联系我们。

研究人联络处 HP: 010 - 9441 - 1579. E-mail: yjfe1579@hanmail.net



■ 在本问卷中提及的邮路母港是指，包括港口功能、码头作用、港口周围的旅游等一切邮轮产业(人为评估)。

☞ 本调查是有关邮轮母港选址之相对重要性的问卷调查，下面是问卷的填写指南，请仔细阅读说明后再回答。

■ 下面是关于选择邮轮母港的因素评估的说明，请仔细阅读后回答下面的提问。

领域	项目
海上和陆地 选址	· 是否位于海上交通中心？(停靠地之间的邻近性)
	· 是否可以确保邮轮乘客？(客源市场的重要性)
法律制度	· 是否可以放宽(改善)娱乐场许可标准？
	· 对邮轮停靠是否有优惠奖励制度？
	· 是否可以简化通关手续(乘客及乘务员)？
	· 选为母港时是否可以提供减免税款的优惠政策？
邮轮码头 便利设施	· 是否有乘客便利设施？(观景台、候船室、行李寄存处、互联网等)
	· 是否有急救诊疗设施？(临时诊所、药店)
	· 是否有CIQ(出入境)设施？
	· 海关和检疫设施是否良好？
	· 是否有国际邮政设施和银行(包括货币兑换)设施？
港口设施	· 泊位(两个以上)及靠泊(400米以上)能力是否良好？
	· 水深是否(8米~14米)良好？
	· 夜间停泊设施是否良好？
	· 垃圾和污水处理设施是否良好？
	· 淡水供应设施是否良好？
	· 行李处理设施是否良好？
配套设施	· 港口幅度及拖船设施是否良好？
	· 海上救援和警察救助是否容易？
	· 是否有专门负责邮轮的部门？
	· 是否具备船舶便利设施？(修理、加油及引航等)
	· 是否与国际机场(Fly and Cruise)相邻？
	· 是否可以供应食材(船内餐饮)？
腹地设施	· 是否具备方便的住宿系统？
	· 公共交通和换乘设施是否方便？(与公共交通的连接性)
	· 到旅游地及市内的交通手段是否多样？ (公共交通、出租车、火车、飞机、免费城市旅游巴士等)
	· 是否有体验式(冒险试)旅游设施？
	· 自然景观是否秀丽？
	· 是否具备便利的导游系统？(多语言标志牌及旅游咨询服务中心)
	· 用外语沟通是否存在不便？(便利的翻译服务)

■ 下面是关于选择邮轮母港的因素评估的问题。

□ 第一阶段评估：上述六个因素的重要性评估标准。

1. 对选择邮轮母港的因素想了解优先顺序。在选择邮轮母港时，为了高效做出决定  
您认为在下列邮轮母港选择评估指标中应该更重视哪一个领域？

指标	重要<----- 同等 ----->重要									指标
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
海上和陆地 选址										法律制度
海上和陆地 选址										邮轮码头 便利设施
海上和陆地 选址										港口设施
海上和陆地 选址										配套设施
海上和陆地 选址										腹地设施
法律制度										邮轮码头 便利设施
法律制度										港口设施
法律制度										配套设施
法律制度										腹地设施
邮轮码头 便利设施										港口设施
邮轮码头 便利设施										配套设施
邮轮码头 便利设施										腹地设施
港口设施										配套设施
港口设施										腹地设施
配套设施										腹地设施

2比1 阶段评价：海上和陆地 选址 评估标准

2. 对选择邮轮母港的因素想了解 海上和陆地选址。在选择邮轮母港时，为了高效做出决定您认为在下列邮轮母港选择评估指标中应该更重视哪一个领域？

指标	重要<----- 同等 ----->重要									指标
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
是否位于海上交通中心										是否可以确保邮轮乘客 (客源市场的重要性)

2比2 阶段评价：法律制度 评估标准

3. 对选择邮轮母港的因素想了解 法律制度。在选择邮轮母港时，为了高效做出决定您认为在下列邮轮母港选择评估指标中应该更重视哪一个领域？

指标	重要<---- 同等 ---->重要									指标
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
放宽(改善)娱乐场许可标准										对邮轮停靠是否有优惠奖励制度
放宽(改善)娱乐场许可标准										简化通关手续(乘客及乘务员)
放宽(改善)娱乐场许可标准										选为母港时是否可以提供减免税款的优惠政策
对邮轮停靠是否有优惠奖励制度										简化通关手续(乘客及乘务员)
对邮轮停靠是否有优惠奖励制度										选为母港时是否可以提供减免税款的优惠政策
简化通关手续(乘客及乘务员)										选为母港时是否可以提供减免税款的优惠政策

□ 2比3 阶段评价：邮轮码头 便利设施 评估标准

4. 对选择邮轮母港的因素想了解 对邮轮码头便利设施的优先顺序 在选择邮轮母港时，为了高效做出决定您认为在下列邮轮母港选择评估指标中应该更重视哪一个领域？

指标	重要<----- 同等 ----->重要									指标
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
是否有乘客便利设施										是否有急救诊疗设施
是否有乘客便利设施										是否有CIQ(出入境)设施
是否有乘客便利设施										海关和检疫设施是否良好
是否有乘客便利设施										国际邮政设施和银行
是否有急救诊疗设施										是否有CIQ(出入境)设施
是否有急救诊疗设施										海关和检疫设施是否良好
是否有急救诊疗设施										国际邮政设施和银行
是否有CIQ(出入境)设施										海关和检疫设施是否良好
是否有CIQ(出入境)设施										国际邮政设施和银行
海关和检疫设施是否良好										国际邮政设施和银行

□ 2比4 阶段评价：港口设施 评估标准

5. 对选择邮轮母港的因素想了解 港口设施. 在选择邮轮母港时, 为了高效做出决定  
您认为在下列邮轮母港选择评估指标中应该更重视哪一个领域?

指标	重要<-----同等 ----->重要									指标
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
泊位(两个以上) 及靠泊(400米以上)										水深(8米~14米)
泊位(两个以上) 及靠泊(400米以上)										夜间停泊设施
泊位(两个以上) 及靠泊(400米以上)										垃圾和污水处理设施
泊位(两个以上) 及靠泊(400米以上)										淡水供应设施
泊位(两个以上) 及靠泊(400米以上)										行李处理设施
泊位(两个以上) 及靠泊(400米以上)										港口幅度及拖船设施
水深(8米~14米)										夜间停泊设施
水深(8米~14米)										垃圾和污水处理设施
水深(8米~14米)										淡水供应设施
水深(8米~14米)										行李处理设施
水深(8米~14米)										港口幅度及拖船设施
夜间停泊设施										垃圾和污水处理设施
夜间停泊设施										淡水供应设施
夜间停泊设施										行李处理设施
夜间停泊设施										港口幅度及拖船设施
垃圾和污水处理设施										淡水供应设施
垃圾和污水处理设施										行李处理设施
垃圾和污水处理设施										港口幅度及拖船设施
淡水供应设施										行李处理设施
淡水供应设施										港口幅度及拖船设施
行李处理设施										港口幅度及拖船设施

2比5 阶段评价：配套设施 评估标准

6. 对选择邮轮母港的因素想了解 配套设施. 在选择邮轮母港时, 为了高效做出决定  
您认为在下列邮轮母港选择评估指标中应该更重视哪一个领域?

指标	重要<-----同等----->重要									指标
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
海上救援和警察援助										专门负责邮轮的部门
海上救援和警察援助										是否具备船舶便利设施 (修理、加油及引航等)
海上救援和警察援助										国际机场
海上救援和警察援助										食物供应(船内餐饮)
海上救援和警察援助										是否具备方便的住宿系统
专门负责邮轮的部门										是否具备船舶便利设施 (修理、加油及引航等)
专门负责邮轮的部门										国际机场
专门负责邮轮的部门										食物供应(船内餐饮)
专门负责邮轮的部门										是否具备方便的住宿系统
是否具备船舶便利设施 (修理、加油及引航等)										国际机场
是否具备船舶便利设施 (修理、加油及引航等)										食物供应(船内餐饮)
是否具备船舶便利设施 (修理、加油及引航等)										是否具备方便的住宿系统
国际机场										食物供应(船内餐饮)
国际机场										是否具备方便的住宿系统
食物供应(船内餐饮)										是否具备方便的住宿系统

□ 2比6 阶段评价：腹地设施 评估标准

7. 对选择邮轮母港的因素想了解 腹地设施. 在选择邮轮母港时, 为了高效做出决定 您认为在下列邮轮母港选择评估指标中应该更重视哪一个领域?

指标	重要<----- 同等 ----->重要									指标
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
公共交通和换乘设施 (与公共交通的连接性)										到旅游地及市内的交通手 段是否多样
公共交通和换乘设施 (与公共交通的连接性)										体验式(冒险试)旅游设施
公共交通和换乘设施 (与公共交通的连接性)										自然景观是否秀丽
公共交通和换乘设施 (与公共交通的连接性)										是否具备便利的导游系统
公共交通和换乘设施 (与公共交通的连接性)										用外语沟通是否存在不便
到旅游地及市内的交通手 段是否多样										体验式(冒险试)旅游设施
到旅游地及市内的交通手 段是否多样										自然景观是否秀丽
到旅游地及市内的交通手 段是否多样										是否具备便利的导游系统
到旅游地及市内的交通手 段是否多样										用外语沟通是否存在不便
体验式(冒险试)旅游设施										自然景观是否秀丽
体验式(冒险试)旅游设施										是否具备便利的导游系统
体验式(冒险试)旅游设施										用外语沟通是否存在不便
自然景观是否秀丽										是否具备便利的导游系统
自然景观是否秀丽										用外语沟通是否存在不便
是否具备便利的导游系统										用外语沟通是否存在不便

■ 在上面的 邮轮 母港 选址评估中若还有应该添加的重要因素, 请写在下面。

■ 若对 济州 岛成为 邮轮 母港 有新颖的建议或需要改善的地方, 请写在下面。

■ 您认为中国 上海和 日本 横滨 成为 邮轮母港的因素都有哪些, 请写在下面。

— 上海和

— 横滨



☞ 下面是关于您个人的提问。

1. 您的性别是？

- ① 男性            ② 女性

2. 您的工作单位是？

- ① 邮轮公司    ② 有关邮轮的组织    ③ 公务员    ④ 学者

3. 您的年龄是？

- ① 29岁以下            ② 30 ~ 39岁            ③ 40 ~ 39岁  
④ 50 ~ 39岁            ⑤ 60岁以上

4. 您负责或从事与邮轮相关的业务加起来共有多少年？

(        年)

☺ 感谢您的回答。 ☺