

# 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

조성철\*, 최경식\*, 권혜균\*\* <한국해양대, \*\*한국해양대 대학원>

## 1. 서론

우리 나라가 속해 있는 아시아는 풍부한 해양자원과 함께 오리엔트 문화를 대표하는 역사·문화적 관광매력을 보유하고 있어 증가하는 세계 크루즈 관광시장의 새로운 수요에 적극 부응할 수 있는 막대한 잠재력을 지니고 있다.

그럼에도 불구하고 아시아 지역에서의 크루즈 산업은 일부 동남아 지역을 제외하면 미진한 실정으로 우리 나라의 경우 정기적으로 기항하는 크루즈선은 현대의 금강호와 봉래호, 풍악호, 그리고 일본과 한국을 오가는 스타 크루즈(Star Cruise)사의 SuperStar Taurus호가 전부일 정도이다. 일본의 경우도 아시아에서는 크루즈 산업에 가장 먼저 발을 들여놓았지만 현재는 성장이 더딘 편이다.

현재 아시아 지역에서 가장 크고 빨리 성장하는 크루즈 선사는 말레이시아의 스타 크루즈사이다. 스타 크루즈의 1999년 제 3/4분기 동안만 수익이 1억900만 달러(US\$), 순 이익이 2,820만 달러에 달할 정도로 크루즈 산업은 매우 큰 시장 잠재력을 갖고 있다.<sup>1)</sup> 선대 규모에서도 스타 크루즈사는 최근 NCL(Norwegian Cruise Lines)을 인수함에 따라 세계에서 세 번째 규모의 크루즈 선사인 P&O/Princess와 같은 규모가 되었다. 2000년 3월 현재 18척의 선박과 21,000개의 기본침상(lower berths)<sup>2)</sup> 을, 향후 2004년까지 5척의 선박을 주문하여 23척의 선박과 34,000개의 기본침상을 확보할 계획을<sup>3)</sup> 갖고 있다.

1990년 이후 세계 선박 척수의 증가율은 3.8%인 반

면, 크루즈선 척수의 증가율은 7.4%를 기록하고 있다. 총톤수로만 생각하면 크루즈 선박은 1999년에서 2003년까지 매년 17% 정도 성장할 것으로 예측된다.

ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics)의 예측은 2002년에는 8,892천톤의 선박이 공급되어 약 1,230만명의 크루즈 관광수요가 발생할 것으로 전망하고 있다. 한편 ICCL (International Council of Cruise Line)<sup>4)</sup>의 집계에 의하면 1997년 미국의 경우 크루즈선 이용객의 직접비용이 66억 달러, 총비용이 116억 달러, 관련 창출 일자리 수가 176,433개 등 크루즈 산업이 미국 내 산업에 미치는 영향이 매우 큰 것을 보여주고 있다. 그리고 2002년 예측치로 각각 106억 달러, 183억 달러, 273,000개 정도로 성장할 것으로 보고 있다.

CLIA(Cruise Line International Association)<sup>5)</sup>에 따르면 크루즈 이용객은 2000년에 900만 명에 이를 것이며, 600-950억달러의 시장잠재력을 지니고 있는 것으로 평가하고 있다.

본 논문에서는 1980년대 이래로 세계 관광산업에서 가장 높은 성장을 기록한 크루즈 산업에 대한 동향과 전망에 대해 기술하고자 한다. 아직 이러한 종류의 학술문헌은 거의 없는 실정이다.

따라서 여기에 실린 내용은 최근의 인터넷 자료와, 크루즈 컨벤션 자료, 그 외에 시사성 있는 크루즈 관련 잡지에 실린 보고서들을 바탕으로 하고 있다. 가능하면 평이하고 간결한 서술을 통해 관심 있는 독자들에게 시사성 있는 자료와 크루즈 산업에 대한 개괄적 전망을 제시하고자 한다.

# 특집 | 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

## 2. 크루즈 시장의 성장과 동향

여객 수송보다는 관광 및 여행, 오락을 목적으로 하는 현대적 의미의 크루즈 시장의 본격적인 성장은 1980년대 이후부터라고 할 수 있다. 이후 크루즈 산업은 북미 및 유럽 국가들을 중심으로 시장규모를 확대하면서 현재 모든 관광산업 중 가장 빠른 성장을 보이고 있다. 1990년 이후에는 연평균 10%의 꾸준한 성장을 보이고 있는데 이는 다른 관광산업 성장 속도의 약 두 배에 이르는 것이다. 이러한 추세는 관광육구의 다양화에 따라 이용 계층이 고령층에서 다른 연령층으로 확대됨으로써 그 성장 가능성을 더욱 증가시키고 있다.

통상 불황이 없는 산업이라고 불리어지는 크루즈 산업은 세계 경제의 경기 변동과 큰 관계없이 성장하고 있는 것이 특징이다. 대체로 그 배경으로는 다음과 같은 주요 요인들이 있다.<sup>6)</sup>

- 새로운 상품개발에 의한 적극적인 고객 유치로 폭넓은 대중화 실현.
- 크루즈 여행일수의 다양화.
- 포괄적인 여행상품으로의 판매.
- 쾌적성, 안락성 향상을 도모한 선박 건조기술의 발달.
- 고객요구 만족도를 향상시키는 시설확대.
- 계절에 맞추어 세계 각국의 유명 관광지를 순항하는 부정기적인 유람선의 운영
- 특별한 목적이나 주제별 크루즈 여행상품의 형성.

위와 같은 요인들로 인해 현재 크루즈 산업은 빠른 속도로 성장을 하고 있으며, 현재 세계 크루즈 시장의 대부분을 차지하고 있는 3대 크루즈 선사들의 (Carnival, P&O/Princess, Royal Caribbean) 수입은 선사별로 차이는 보이고 있지만 Royal Caribbean Cruises의 경우 1999년 1/4분기 동안 당기 순이익이 9천2십만 달러에서 2000년 같은 기간 동안에는 각각 1억550만 달러로 증가하였다. 가장 규모가 큰 크루즈 선사인 Carnival

의 경우 1999년 1/4분기 동안 당기 순이익이 1억5780만 달러, 2000년 같은 기간 동안 1억7150만 달러를 기록하였다. 한편 크루즈선도 점점 대형화되어, 현재 건조 중인 크루즈 선박들은 대부분 7만 톤급 이상이다.

### 2.1 세계 크루즈 관광수요 현황

크루즈 관광수요는 여러 요인에 의해 결정된다고 할 수 있다. 크루즈 관광사업의 경영자 입장에서 특히 수요를 창출할 수 있는 다양한 경영 전략들을 개발할 수 있다는 점이 중요하다. 즉, 더 이상 수요는 외생적으로 주어지는 것이 아니라, 경영 전략에 의해 창출된다는 시야가 중요하다. 경제학자들에 의해 부인된 '공급이 수요를 창출한다'는 세이의 법칙은 현대 경영의 누적된 경험을 통해 재발견하게 되었다. 대체로 크루즈 관광수요의 결정요소는<sup>7)</sup> 다음과 같은데 이 중 일부는 외생적 요인이지만, 일부는 내생적 요인임을 주목할 만 하다.

- 전 세계적인 여행 소비 증가
- 선진국을 중심으로 형성된 크루즈 여행에 대한 긍정적 이미지
- 환경, 안전, 예술성 등을 강조하는 다양한 선박의 디자인
- 목표 시장별 가격 차별화 정책
- 시장 특성에 따라 차별화된 선박 구조
- 시장 특성에 따라 차별화된 운항 일정
- 신규 기항지 개발
- 환경친화적 크루즈 상품 개발
- 탐험적이면서도 안락한 오지로의 크루즈 상품 개발

<표 1>, <표 2> 와 <그림 1-4> 는 크루즈 관광수요에 대한 최근의 동향과 전망을 요약적으로 보여 주고 있다. 1996년과 비교해서 1997년도 이용객은 약 9.3% 증가하였고, 1997년과 비교해서 1998년도 이용객은 약 13.7% 증가하였다.

표 1. 지역별 크루즈 이용객 현황<sup>8)</sup>

구 분	1998년		
	인원 (명)	비율 (%)	
북미지역	5,400,000	75	
유럽지역	영국	630,000	8.8
	독일	300,000	4.2
	이탈리아	220,000	3.1
	프랑스	177,000	2.5
	스페인	45,000	0.6
	기타 (동유럽, 러시아)	34,000	0.5
	유럽 소계	1,419,000	19.7
아시아지역(일본)	100,000	1.4	
전 체	7,200,000	100	

표 2. 크루즈선의 기본침상수 비교 (침상수: 개, 선박: 척)

기본 침상수	~300	~600	~900	~1200	~1500	~1800	~2100	~2400	~2700	~3000
1997년도	80	60	40	26	25	6	16	4	1	0
1998년도	82	55	42	26	20	10	21	4	2	0

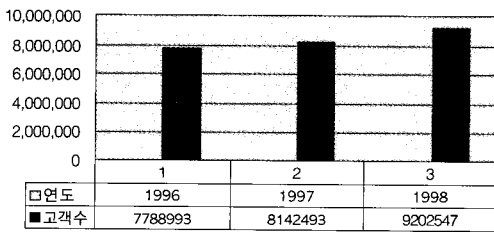


그림 1. 크루즈 총 이용객 (단위:명)

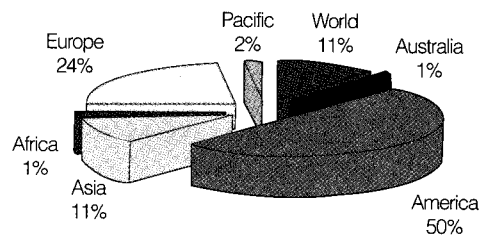


그림 3. 1997년 권역별 이용객 구성비율

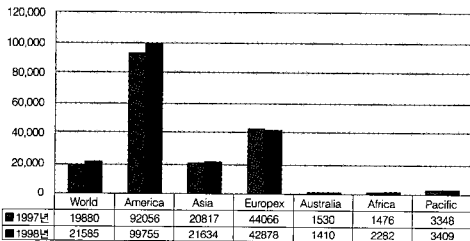


그림 2. 권역별 연간 기본침상수<sup>9)</sup>

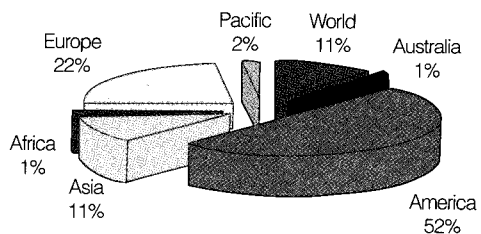


그림 4. 1998년 권역별 이용객 구성비율

## 특집 | 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

### 2.2 북미의 크루즈 산업

북미의 크루즈 산업은 1970년대부터 활성화되기 시작하였고, 1970년 이후 누적된 총 크루즈선 이용객은 6,700만 명 정도로 추산되고 있다. 미국의 경우 1980년 이후 연평균 8%의 매우 빠른 속도의 성장세를 보이고 있으며, 특히 1980년대 중반이후 지중해를 연결하는 항로의 증가로 급격한 성장세를 기록하였다. 다양한 휴가형태 중에서 크루즈 여행이 가장 만족스러운 여행이라는 조사결과가 나타날 만큼 인기가 있으며, 미국 전체의 관광 여가산업 중 약 5%의 시장점유율을 보이고 있다. 고객의 연령을 살펴보면 40세 이하 27%, 45-59세 45%, 60세 이상 28%이고, 전체 여행객의 46%는 남성 54%는 여성인 것으로 나타나 있다. 그리고 18세 이하의 자녀와 함께 여행하려는 경향이 다른 여행 형태보다 낮은 것이 특징이다. 여행기간은 7일 이하의 단기 크루즈가 확대되고 있으며, 크루즈 관광을 선호하는 이유로는 만족스러운 식사, 휴식, 다양한 관광지, 자유스러운 분위기, 여흥, 고급스러움, 다양한 여가활동, 새로운 사람과의 만남 등이다.

1980년 이후에 이용객은 확연히 증가하는 추세를 보여 주고 있으며, 2000년에는 650만 명에서 700만 명이 이용할 것으로 예상되는 등 최근 들어 그 증가율은 점차 커지고 있다. 북미 사람들은 크루즈에 많은 관심을 보이고 있는데, 1/3의 인구가 향후 5년 내에 크루즈 여행을 하려 하고, 11%가 과거에 크루즈를 이용한 경험이 있다. 북미에는 플로리다/카리브해 지역에 3개의 주요 항만이 있으며, 1997년을 기준으로 Miami, Port Canaveral, Fort Lauderdale, San Juan, Los Angeles, Vancouver 순서로 이용객이 많았다. 그 중 선두인 Miami는 약 160만 명이 이용하였다. 미국에서는 The Passenger Services Act (PSA)가 1886년부터 발효되었는데, 이는 여객선의 출발지와 도착지가 모두 미국의 항만인 경우 선박의 국적이 미국이고 미국에서 건조된 선박만을 이용하여야 한다는 내용을 담고 있다. 미국의 조선산업을 보호해 온 이 법의 효과는 점차 약해져서 그 유효성에 관한 논쟁이 자

주 제기되고 있지만 아직도 유효한 법이다.

북미의 크루즈 산업은 1980년 후반부터 줄곧 공급에 의해 주도되어 왔다. 즉, 공급이 수요를 창출하는 형태였다. 이러한 상황을 가정하면 PSA가 여전히 유효한 상황에서 향후 5년간 예상되는 총 수익은 540억 달러, 최대 970억 달러로 예상되고 있다. 크루즈 선박의 기용 능력은 침상일수(bed-days)를 기준으로 표현할 수 있는데, 1985년의 150억에서 1998년 450억으로 증가하였다. 이는 연간 8.8%의 증가율이며, 이는 연간 이용객 증가율 7.1%보다 큰 성장이다. 기본침상수는 1981년의 41,000개에서 1998년의 118,000개로 매년 5.5%씩 증가하였고, 2001년에는 158,600개의 능력을 갖출 것으로 예상된다.<sup>10)</sup>

북미의 크루즈 여행의 특징을 살펴보면 다음과 같다. 북미 크루즈의 평균 여행기간은 1990년 6.2일에서 1997년 6.5일로 증가하였다. 2-5일 기간의 크루즈가 9.5%로 가장 많은 증가율을 보이고 있고, 6-8일의 크루즈가 가장 많이 이용되고 있다. 1997년 2-5일의 크루즈는 전체의 35%, 6-8일의 크루즈는 60%, 9-17일의 크루즈는 12%의 점유율을 가지고 있다. 그리고, CLIA의 조사에 의하면 여행자는 자신이 예전에 크루즈 여행을 통하여 방문하였던 곳에 다시 방문하기를 희망한다고 하였다. 북미 지역에서는 40-59세의 여행객이 가장 많고, 자녀를 동행하지 않는 여행이 주로 이루어진다. 그러나 미래에는 25-39세의 연령층과 중산층의 크루즈 수요가 급증할 것으로 예상된다. 한 조사에 의하면 성인의 30%가 가족과 함께 하는 크루즈 여행을 선호한다고 하였다.

북미의 크루즈 산업은 소수의 대규모 선대에 (Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean, P&O/Princess) 의해 지배되고 있으며, 이들은 기업인수·합병 등을 통하여 규모를 더욱 확대하는 중이다. 따라서 이들의 지배적 위치는 장기간 지속될 전망이다. 1998년 위 3대 선사의 북미 시장 점유율은 약 40% 정도였으나, 신규 투자로 인한 선대의 증가와 기업 합병 등으로 인해 1999년에는 이 점유율이 71%로 급속히 증가하였다.<sup>11)</sup>

한편 크루즈 시장에서 경쟁이 심화되면서 새로운 형태의 크루즈가 출현하고 있는데, 예를 들어 단기간의 회사 연수를 위한 크루즈가 점차 인기를 얻고 있다. 최근에는 선박을 항만에 정박시키는 시간을 줄이고, 여행 스케줄을 좀 더 알차게 하는 방법으로 크루즈 선사의 수익을 증가시키고 있다.

북미 지역의 크루즈 산업은 세계 크루즈 산업의 중심지 역할을 수행하여 왔다. 앞으로도 이러한 추세는 한동안 계속될 전망이다. 상대적으로 유럽과 아시아의 비중이 커지고 있지만 아직 세계 크루즈 시장의 70%이상은 북미 지역에 집중되어 있다. 따라서 미국 크루즈 산업의 쇠퇴는 전 세계적 쇠퇴로 이어질 것이 분명하지만 현재 미국 경제의 건전성과 성장으로 보아 한동안 미국 중심의 크루즈 산업 성장은 지속될 전망이다. 현재 미국의 크루즈 산업은 크루즈 고객의 저변 확대와, 규모의 경제에 의한 신조선 투자, 다양한 크루즈 상품의 개발 및 적극적인 마케팅에 의해 연 평균 8%이상을 계속 달성하고 있다. 유럽이나 아시아 지역의 크루즈 산업의 성장도 일면 미국을 중심으로 활동하는 거대 크루즈 선사들의 새 상품 개발에 기인한 것이라고 볼 수 있다.

### 2.3 유럽의 크루즈 산업

유럽의 크루즈 시장은 1980년 이후 급성장을 기록하고 있으며, 1993년에 세계 크루즈 이용객의 20.3%에서 1998년 현재 26%<sup>12)</sup>를 유럽인이 차지하고 있는 것에서 알 수 있듯이 점차 시장 점유율을 높여 가고 있다. 이중 영국과 독일의 이용객이 50% 이상을 차지하고, 프랑스, 이태리, 네덜란드의 이용객이 다수를 차지하고 있다. 특히 Cunard사가 도입한 전세(charter) 방식의 마케팅 전략을 도입하는 등 미국 여행사를 통한 판매기법 도입과 배와 비행기를 연계한 Fly & Cruise 상품의 개발이 큰 영향을 미치고 있다.

현재 미국의 카리브해를 중심으로 운항하고 있는 주요 크루즈 선사들이 미국과 캐나다의 현 고객 수를 합한 것보다 더 많은 350백만 명의 유럽의 잠재고객을 대상으

로, 또 카리브해에 흥미를 잃은 미국의 고객들을 위해 지중해와 유럽의 새로운 기항지들을 개발하면서 유럽의 기존 크루즈 선사들과 제휴를 하고 있다. 이와 더불어 유럽에서의 새로운 크루즈 선사의 시장 진입과 노후선박의 개보수, 미국업체들의 마케팅활동 등이 유럽지역에 대한 크루즈 관광의 수요 증가의 원인으로 작용하고 있다. 여행기간도 2주 정도의 장기 승선을 선호하는 것이 북미 시장과 다른 특징이며, 1인당 소비액도 미국인 1인당 소비액인 1,430\$보다 높은 \$1,920로 나타나 있다.<sup>13)</sup>

현재 세계 크루즈 시장에서 유럽이 차지하고 있는 가장 큰 중요성은 역시 크루즈 선박의 건조와 개·보수의 현상이라는 점이다. 2000년 이후 2004년까지 새롭게 투입되는 크루즈선 47척 가운데 43척이 유럽에서 건조 중이며, 단지 네 척만 미국과 일본에서 만들고 있음은 이 점을 잘 예시해 주고 있다.

## 2.4 아시아의 크루즈 산업

### 2.4.1 아시아 크루즈 산업의 성장요인

아시아의 크루즈 시장은 아직은 세계 시장의 10% 미만의 저조한 점유율에 해당하지만 풍부한 해양 자원과 함께 독특한 역사·문화적 관광매력을 보유하고 있어 급속하게 성장하고 있다. 스타 크루즈사를 중심으로 한 아시아 지역 선사의 크루즈 관광산업 진출이 이 지역의 크루즈 관광 활성화의 견인차 역할을 하고 있다. 근접지역 출항에 따른 다양한 크루즈 상품의 도입과 Fly & Cruise 요금 절감에 따른 크루즈 문화의 대중화로 아시아 관광객들 사이에서도 새로운 관광 패턴인 크루즈 관광이 확산되고 있다.

이와는 별도로 북미와 유럽의 대형 크루즈 선사들도 아시아 지역의 관광 매력과 시장성숙도에 근거하여 아시아 지역으로의 진출을 모색하고 있다. 예를 들어 현재 Royal Caribbean Cruise사가 1995년 12월부터 아시아 시장에 714인승의 Sun Viking호를 배치하여 2년간 운항한 바 있다.<sup>14)</sup>

## 특집 | 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

이러한 흐름의 배경으로 크루즈 관광의 최대 목적지인 카리브해 지역이 관광 매력을 점차 상실해 가고 있다는 평가도 대두되고 있다. 즉, 기존의 북미 크루즈 관광객이 카리브해 지역을 반복적으로 방문하게 되면서 기존 크루즈 목적지에 대한 저항감이 생기고 있는 것이다. 일반적으로 크루즈 선사들이 첫 관광객보다는 재 경험자를 대상으로 한 판매에 주력하고 있기 때문에 이는 더욱 심각하게 받아들여지고 있다. 이런 상황에서 새로운 대체 목적지로서 고유한 문화적 매력을 지닌 아시아 지역에 대한 크루즈 상품화가 기존 북미나 유럽의 크루즈 고객을 대상으로도 유망한 상품 대안인 것이다.

크루즈 전용 터미널 건설 등 크루즈 산업에 대한 아시아 역내 국가의 관심이 증가하고 있다는 것도 이 지역의 크루즈 산업 성장에 좋은 요인이 되고 있다. 싱가포르가 1991년 국제 크루즈터미널을 준공한 것을 비롯하여, 말레이시아는 Klang항에 크루즈터미널을 건설 중이고, 일본은 요코하마에 2000년 완공 목표로 터미널을 건설 중이다.

극동 지역의 가장 큰 크루즈 산업 지역은 역시 일본이다. 현재까지 일본 크루즈 고객은 주로 일본 국적의 선박에 의한 크루즈 여행을 선호하여 왔으며, 이들은 대부분이 회사의 지원에 의한 세미나 크루즈 고객이었다는 것이 특징이다. 그리고 크루즈의 주요 고객은 중년 이상, 중산층 이상의 수입을 가진 일본인이며, 이들은 아이들을 동반하지 않고, 그룹여행을 좋아한다고 조사되어 있다.

### 2.4.2 일본의 크루즈 산업 현황

일본은 극동 아시아 지역에서 크루즈가 가장 먼저 시작된 나라이다. 2차 대전 이후 오사카상선이 주로 남미 지역으로 이민 수송을 위해 여객선을 운항한 것을 그 시초로 볼 수 있으며, 1972년부터 본격적인 크루즈 산업이 시작되었다. 크루즈 선사들은 단체 용선의 비수기에 일반 관광객을 대상으로 한 크루즈를 기획하여 운항했으며, 당시는 여건이 미성숙하여 채산성이 나빴다. 최근에

는 여행사가 크루즈선을 용선하여 관광객을 모집하는 형태의 크루즈 기획이 증가하는 추세이다. 1987년 미츠이(三井) 객선이 크루즈선 신조계획을 발표한 것이 계기가 되어 마스크에 대대적인 홍보가 되었다. 생활의 여유로 일본에서는 크루즈 여행이 점차 인기를 얻고 있으며, 관광 목적의 출국자 급증과 국민의 관광욕구 다양화에 편승되어 새로운 여행상품으로 각광받고 있으며, 연수 크루즈에서 일반 크루즈로 고급화되고 있다.

미국은 크루즈 여행에 사계절이 가능하지만 일본은 겨울철에 본국 발착이 어려우며, 봉급생활자의 경우 휴가 일 수가 적고, 타인들과의 교제의 경험이 적으며, 부모들의 여행 관습이 보편화되지 않았다는 단점이 있다. 그리고 미국은 크루즈 여행이 상대적으로 싸며 크루즈가 고소득층뿐만 아니라 중산층도 이용하는 대중화 시대에 접어들었지만 일본은 요금 선택범위의 다양성이 결여되어 있다. 그러나 크루즈에 대한 인식은 점차 변화하고 있으며, 일반인들의 레저나 여행에 대한 욕구는 더욱 다양화되고 있으며, 한번 크루즈를 이용하면 다시 이용하는 경향이 높아지고 있다. 또 형태도 장기화, 체재형으로 변화되어 크루즈 여행의 수요는 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.

### 2.4.3 기타 아시아 지역의 크루즈 산업

일본이 아닌 다른 아시아 국가들의 고객 유형은 대개 비슷하지만 기본적인 차이점도 있다. 기타 아시아 국가들의 고객이 공통적으로 원하는 것은 대체로 다음과 같다.<sup>15)</sup>

- 3일 정도 혹은 7일 보다 짧은 여행
- 가족과 함께 하는 여행
- 가격보다는 차별화 된 질적인 면을 선호
- 여러 지역을 이동하는 활동, 선사 공연활동과 육상 활동, 좋은 음식, 짧은 사전 예약기간, 충분한 항만에서의 쇼핑 등

이 지역의 또 다른 장점은 그들의 빠른 경제 성장에

다. 이 지역의 경제는 1965년에서 1990년까지 평균 5% 이상의 성장을 해 왔고, 크루즈 산업의 주요 고객인 45세 이상의 인구가 높은 비율을 차지하고 있다. 또한 짧고 활동적인 크루즈에 잠재 고객인 15-44세의 인구비율에 관심을 가질 필요도 있다. 이들을 겨냥한 저가의 단기간 상품으로 차별화 된 크루즈 상품을 통해서 이들을 흡수하는 전략을 시도해 볼 만하다. 특히 이 경우 대표적 잠재 시장으로 중국을 생각할 수 있는데, 중국은 막대한 인구와, 최근의 경제 성장을 통한 중산층의 증가, 개방 정책으로 인한 정부의 관광 억제 완화로 매우 큰 크루즈 관광시장의 잠재력을 갖고 있기 때문이다. 아직은 유명 강을 관광하는 중심으로 하는 소규모 하천 크루즈만이 있는 실정이지만 향후 가장 큰 성장 가능성을 갖고 있는 나라로 지목할 수 있다.

#### 2.4.4 한국의 크루즈 산업

우리 나라는 삼면이 바다로 싸여 있는 아름다운 해안 경관을 보유하고 있으며 수많은 섬과 기암괴석, 해수욕장, 해안과 인접한 동굴 등 다양하고 우수한 관광자원이 연안에 분포해 있다. 그리고 지속적인 경제성장을 통하여 소득과 여가시간이 증대하였고, 다양한 형태의 관광을 경험할 수 있는 기회가 증가하였다. 크루즈는 관광객들의 성향이 관광형 관광에서 참여형 관광, 경유형 관광으로 변화하고 있는 이러한 욕구충족의 적절한 수단이 될 수 있다.

한편 해외 관광수요의 확대라는 면에서 살펴보면 우리나라는 지정학적인 제한으로 대륙을 통한 해외여행은 현실적으로 불가능한 상태이다. 따라서 해외여행의 유일한 수단으로 현재 항공 여행만이 존재하는 셈이다. 이러한 유일 관광 형태에 대한 대체수단으로 크루즈 관광이 도입될 수 있으며, 이는 항공 여행의 성수시기에 적절한 관광수요 배분을 통한 효과를 일차적으로 기대할 수 있다.

이와 같은 여건을 충분히 활용하여 국내 크루즈 관광 시장에 진입하기 위해서는 아직까지 경험이 충분하지 않은 크루즈 관광에 대한 효과적인 운영능력 및 사업에 관

한 새로운 지식이 잠재적 경영자에게 필요하다. 또한 크루즈에 대한 인식이 상대적으로 부족한 한국의 관광객에게 강한 인식을 심어줄 수 있는 대고객전략도 개발해야 한다. 한편 세계적인 조선기술과 건조능력을 보유한 조선회사들이 존재하는 우리나라는 현재 선박수주량은 세계 제일이지만 고부가가치 산업인 크루즈선 건조실적은 전무한 형편이다. 기존의 선박 건조 능력과 우수한 기술을 충분히 활용한 크루즈선 건조를 시도하는 것을 미래의 조선 산업을 위한 대안으로 제시할 만하다.

#### (1) 국내 크루즈 시장의 현황

현대상선이 금강산 관광을 위해 Star Cruises 에서 4년간 용선한 1만8천톤 규모의 SuperStar Sagittarius호와 SuperStar Capricorn호의 두 배를 배치하여 동해항과 북한의 장전항을 기항지로 운항하고 있다. 이런 점에서 SuperStar Capricorn(현대 금강호)와 SuperStar Sagittarius(현대 봉래호)는 한국을 출발점으로 하는 첫 번째 크루즈인 것이다. 그리고 Star Cruise사의 SuperStar Taurus호<sup>16)</sup>가 2000년 3월 10일부터 부산, 코베, 후쿠오카를 기항하는 정기적인 크루즈 항로를 개설하였고 3월에서 6월에는 3박 4일에서 4박 5일 단위로, 6월에서 8월까지 7박 8일 단위로 운항을 할 예정이다. 최근에는 부산, 코베, 후쿠오카 항로에 제주도를 포함하는 새로운 크루즈 여행으로 새로운 배를 한 척 더 투입할 것으로 알려졌다.

크루즈선이 기항하기 위해서는 편리한 부두시설이 있어야하고, 화물 운송이 용이하도록 트럭이 대기할 수 있는 지역과 하역시설, 병목 없는 승객의 흐름과 입출국 수속 서비스가 이루어져야 한다. 그리고 원활한 선용품, 연료, 식량공급과 폐기물처리 서비스가 이루어져야하고 승객을 위한 오락시설과 방문, 쇼핑, 숙박시설이 필요하다. 그러나 금강산 크루즈에서 동해항은 이런 기능을 갖추고 있지 않다. 첫 고객들은 대개 실행민으로 오로지 금강산의 방문에만 관심이 집중되어 크루즈 운영자가 제공하는 여러 서비스와 제반 여건에 관해 무감각할 수 있다. 그

## 특집 | 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

러나 크루즈 관광의 지속적 품질 유지라는 관점에서 현 상태로의 동해항은 크루즈 기항지로서 생존력이 우려된다. 반면 풍악호와 SuperStar Taurus호가 기항하는 부산항은 일본, 중국, 동남아시아 등지의 항공 네트워크를 이용해 크루즈선까지 쉽게 도달할 수가 있다는 점과 부산 시내가 가깝다는 점에서 동해항보다는 좋은 조건을 갖고 있다.<sup>17)</sup>

아직은 미약하지만 본격적인 크루즈 활동을 위해 국내외 크루즈 선사들이 잇따라 터미널 신축 의사를 밝히고 있으며, 선박을 추가로 투입키로 하는 등 크루즈 사업이 활기를 띠고 있다. 특히 해상관광수요가 늘어날 것에 대비해 부산을 중심 기항지로 한 유람선 운항을 확대할 계획으로 현대상선이 최근 부산시 영도구 동삼동 매립지에 국제 여객터미널 신축의사를 밝힌 데 이어 말레이시아 스타 크루즈사도 같은 곳에 터미널 신축사업 참여 의향서를 제출하였다. 현재 현대상선과 스타 크루즈사 측은 지난 3월부터 부산 다대포항에 임시 여객터미널을 만들어 놓고 주 2회씩 금강산과 일본으로 출항하고 있으며, 승객이 큰 폭으로 늘고 있어 터미널 시설확충이 시급한 실정이다.

### (2) 국내 크루즈 산업의 발전 방안

먼저 국내 크루즈 시장을 주로 내국인을 대상으로 개발하는 방법을 생각할 수 있다. 삼면이 수려한 바다인 점을 활용하여 전국 해안을 대상으로 크루즈 관광코스를 개발하는 것, 예를 들어 주요 해안과 남해안의 다도해, 한려수도를 연결하는 크루즈 상품을 개발할 수 있을 것이다.

두 번째로, 주변 국가의 항구를 포함하는 크루즈 상품을 개발하는 것이다. 국내의 해외 관광수요는 현재 운송수단의 공급 능력 이상으로 증가하고 있다. 따라서 내국인의 해외여행에 대한 욕구를 충족시키는 관광 상품의 대체적 상품으로 크루즈 관광을 개발할 수 있다. 예를 들어 유구한 역사성과 문화성이 연계되어 있는 한·중·일을 중심으로 구성하는 크루즈 관광 상품을 개발할 수 있다. 기존의 아시아 지역 크루즈 상품이 주로 동남아 지

역의 다양한 문화와 자연자원을 중심으로 구성되어 있다는 점에 비추어볼 때 이러한 크루즈 상품은 아시아 지역을 목적지로 하는 차별화 된 크루즈 상품으로서의 경쟁력을 갖게 될 가능성이 높다.

세 번째 방안으로서, 해외 크루즈 선사들에게 국내 항구를 일정에 포함시키도록 추진하거나, 국내 기업의 해외 크루즈 사업 진입을 들 수 있다. 이를 위해서는 크루즈 항만 등 제반 여건에 관한 투자가 중요하다. 현재 부산에 크루즈 터미널의 건립이 논의되고 있지만, 부산 외에도 크루즈의 기항지로서의 가능성이 있는 정박항을 개발하고 해외 크루즈 선사들의 국내 취항을 위해서 각 입항 항구의 특성에 적합한 시설을 건설하는 한편 배후 지역의 품물 및 관광자원을 개발해야 할 것이다. 크루즈선 전용부두와 터미널 시설을 확장, 개선하고 기항지 내의 순회관광코스를 개발, 다양한 관광 프로그램이 제공되도록 할 필요가 있다. 그리고 선상 프로그램과 선외 프로그램을 각 고객 계층 요구를 충분히 반영하는 방법으로 개발시켜야 할 것이다.

마지막으로, 국가 차원의 크루즈 산업 육성책의 준비를 들 수 있겠다. 다른 관광산업 분야와 마찬가지로, 국내에서 크루즈 사업을 하기 위한 법적/행정적 여건이 미비한 상황이다. 사업 추진에 따른 법적 절차의 단순화가 요구되어지며, 정부의 실질적인 제도 지원이 뒷받침되어야만 국내 크루즈 산업의 발전 및 크루즈 관광의 저변 확대가 함께 이루어질 수 있을 것이다. 항만, 전용 터미널과 같은 크루즈 기반시설은 사회간접자본 시설로서 장기간의 대규모 투자가 요구되기 때문에 민간 투자에는 한계가 있으므로, 이를 극복하기 위해서는 국가 차원의 지원이 반드시 뒤따라야 할 것이다. 크루즈 사업에 참여하게 될 기업은 많은 투자에 따른 위험부담을 안게 되고 불투명한 사업성을 감수할 수밖에 없는 실정이므로 금융·세계·행정지원 방안 등이 강구되어야 한다. 그리고 크루즈 산업은 관광객의 직접소비 이외에도 외화획득효과, 조세수입효과, 고용증대효과, 무역증진효과 등을 기대할 수 있을 것이므로 국가적 차원의 정책 개발 및 추진이 필요



하다.

(3) 국내 조선산업과 크루즈선 건조

1999년 한 해 동안 우리 나라 조선업계는 227척, 1,272만 톤을 수주하여 조선 수주량 세계 1위를 차지하였다. 2000년에도 이런 추세는 계속 이어질 것으로 보인다. 1993년에 일본의 수주량을 제치고 세계 1위를 차지한 이래 6년만에 정상을 차지한 셈이다. 하지만 저가 수주 정책은 국내 조선업계간의 과다 경쟁을 가져왔다는 지적도 받고 있다. 현재 한국의 조선소들이 1999년 전반기에 수주 받은 선박은 총 786만 CGT(compensated gross ton)로 세계의 총 건조능력인 2천만 CGT의 약 40%에 해당하는 물량이다. 한국의 정확한 건조능력을 제시한 보고서는 없으나 현재 한국의 전체 건조능력은 약 460만 CGT로 예상하고 있으며, 이러한 건조시설을 모두 활용하기 이용하기 위해 저가정책을 쓰고 있는 것으로 평가되고 있다.<sup>18)</sup>

2000년 현재 한국의 조선업 상황은 수주량 증가 수치와는 다른 이중적인 면을 보이고 있다. 한국은 선가 하락, 업체간 과당경쟁, 공급능력 초과라는 세 가지 문제점을 가지고 있다. 미국과 유럽의 인식으로는 만약 한국이 저가 수주정책을 계속 유지하면 세계 조선업이 심각한 위

기에 직면할 것으로 보고 있고 이미 OECD와 WTO를 통해 조선업에 대한 정부보조금 문제를 해결하겠다는 의사를 밝힌바 있다.

이러한 문제점들을 해결하기 위해 이미 비대해진 우리의 선박 건조능력을 최대의 생산성으로 활용하는 전략이 개발되어야 한다. 예를 들어 부가가치가 높은 LNG선이나 크루즈선의 건조를 장기적으로 확보하는 대안을 생각해 볼 수 있다. 이러한 맥락에서 최근 국내 조선업계에서도 여객선 사업을 핵심사업의 하나로 추진하면서 해외에서 크루즈선을 수주하였다고 하지만 아직은 현대적인 크루즈선과는 거리가 있는 여객선의 개념에 가깝다고 할 수 있다. 반면 최근 일본의 크루즈 선박조선업은 주목할 만한 조짐을 보이고 있는데, 현재 Princess사의 주문을 받아 10만 GRT(Gross Registered Tonnage) 이상의 크루즈 선박<sup>19)</sup>을 두 척이나 건조하고 있다.

3. 세계 크루즈 선박의 건조 동향

최근 크루즈선 건조에 있어서 가장 두드러진 특징은 선박 규모의 대형화이다. 이는 대형화함으로써 규모의 경제를 확보하자는 대형 크루즈 선사들의 입장을 반영한 것

표 3. 국내 조선소의 신조선 수주가격과 예상가격 (단위 US\$ MILLION)<sup>20)</sup>

	수주가격	예상가격	차이(%)
Cable Layer(현대)	37.3	45.4	17.84
3,400TEU 컨테이너선(삼성)	36	56.4	36.17
RO/RO 페리(삼성)	69.5	90.9	23.54
6,800TEU(현대)	73.5	86.9	15.42
3,500TEU(한라)	38	52.3	27.34
Panamax 벌크선(한라)	18.9	31.8	40.56
Panamax 벌크선(대동)	18.5	24.9	25.7
Product Carrier(대동)	21.5	24.9	13.65
VLCC(대우)	68.5	84.3	18.74

# 특집 | 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

표 4. 신조선 가격 변화 (단위 US\$ MILLION)<sup>21)</sup>

	1997	1998	March 1999
Panamax 컨테이너선	53	42	37.5
1,100TEU 컨테이너선	20	18	17
VLCC	83	72.5	69.5
Capesize 벌크선	40.5	33	31.5
Panamax 벌크선	27	20	18.5
Twindecker, 15,000DWT	16.5	14	13.5

표 5. 최근 3년간 자료와 미래 예상치와의 비교<sup>22)</sup>

		선박의 총톤수 (GRT)	선박의 기본 침상수	선박 평균 총톤수	선박 평균 기본 침상수	총톤수 증가치	신조 선박의 평균 총톤수	기본 침상수 증가치	신조 선박의 평균 기본침상수
기존자료	1997	4,761,648	202,025	18,456	783				
	1998	5,134,838	217,783	19,599	831				
예상치	1999	6,012,238	238,969	21,627	860	877,300	54,831	21,186	1,324
	2000	6,836,283	259,757	23,655	899	824,000	74,909	20,758	1,887
	2001	7,825,238	282,899	25,911	937	989,000	76,077	23,172	1,782
	2002	8,661,238	302,619	27,850	973	836,000	92,889	19,720	2,191
	2003	9,584,238	323,619	29,951	1,011	923,000	102,556	20,808	2,312

이다. 이러한 대형화는 상당 기간 지속될 전망이다. 이러한 대형 선박의 선가는 대략 4-5억 달러 이상이다. 대형화 경향 이외에 최근에는 승객의 안전문제, 환경문제, 사고방지를 위한 설계 등이 크루즈선 설계의 핵심 주제로 떠오르고 있다.

<표 5>에 따르면 세계 크루즈 선박의 선복량은 2003년까지 매년 평균적으로 약 17% 정도의 성장을 하면서 2003년에는 958만 톤 규모가 될 것임을 알 수 있다. 아울러 크루즈 선박의 기본침상수는 2003년까지 매년 평균적으로 약 10% 정도의 성장을 하면서 2003년에는 323,619 개 규모로 성장할 것이다. 1998년도 크루즈선의 평균 총톤수는 약 6.1% 증가하였고, 이러한 추세는 1999년도 10%, 2000년도 9.3%, 2001년도 9.5%, 2002

년도 7.5%, 2003년도 7.5%로 증가추세를 보일 전망이다. 이러한 사실은 선박의 대형화가 빠른 속도로 이루어지고 있다는 것을 보여주고 있다.

<표 6>에 따르면 1999년도 16척, 2000년도 11척, 2001년도 13척, 2002년도 9척, 2003년도 9척의 새로운 선박이 도입될 예정이다. 1998년도 선박의 평균 기본침상수는 약 6.1% 증가하였고, 이러한 추세는 1999년도 3.5%, 2000년도 4.5%, 2001년도 4.2%, 2002년도 3.8%, 2003년도 3.9% 증가세를 보이고 있다. 비록 성장을 하고는 있지만, 이것을 선박의 평균 총톤수(GRT) 추세와 비교하면 평균 기본침상수의 증가가 평균 총톤수의 성장에 미치지 못한다는 것을 알 수 있다. 그 이유는, 선박의 대형화와 함께 개인 베란다나, 발코

표 6. 현재 건조중인 크루즈선

	인도예정일	Cruise Line	Ship Name	Size	Cabins	Passengers	Builder
2000	2. 19, 2000	Princess	Ocean Princess	GRT: 77,000		1950	Fincantieri - Italy
	4. 2000	P&O	Aurora	GRT: 76,000		1800	Meyer Werft - Germany
	5. 6, 2000	Holland America	Zaandam	GRT: 65,000	700		Fincantieri - Italy
	6. 17, 2000	Celebrity	Millennium	GRT: 91,000	850	1950	Chantiers - France
	6. 24, 2000	Royal Olympic	Olympic Voyager	GRT: 25,000		850	Blohm & Voss - Germany
	6. 2, 2000	Costa	Costa Atlantica	GRT: 84,000	1056	2680	Kvaerner Masa - Finland
	8. 31, 2000	Carnival	Carnival Victory	GRT: 102,000		2758	Fincantieri - Italy
	여름, 2000	Norwegian	unnamed	GRT: 76,000		2000	Meyer Werft - Germany
	9, 2000	Silversea	Silver Shadow	GRT: 25,000		390	Mariotti - Italy
	10, 28, 2000	Royal Caribbean	Explorer of the Seas	GRT: 142,000		3600	Kvaerner Masa - Finland
	가을, 2000	Holland America	Amsterdam	GRT: 61,000	690		Fincantieri - Italy
2001	2. 3, 2001	Celebrity	Infinity	GRT: 91,000	850	1900	Chantiers - France
	6, 2001	Royal Caribbean	Radiance of the Seas	GRT: 88,000		2100	Meyer Werft - Germany
	2, 2001	Radisson Seven Seas	unnamed	GRT: 46,000	360		Chantiers - France
	4, 2001	Princess	unnamed	GRT: 109,000		2500	Fincantieri - Italy
	2001년 초기	Carnival	Carnival Spirit	GRT: 82,000		2100	Kvaerner Masa - Finland
	2001년 초	Silversea	Silver Mirage	GRT: 25,000		390	Mariotti - Italy
	6, 2001	Festival/First European	unnamed	GRT: 48,000	750		Chantiers - France
	6. 1, 2001	Norwegian	unnamed	GRT: 78,000	1000		Meyer Werft - Germany
	8, 2001	Celebrity	unnamed	GRT: 91,000	850	1900	Chantiers - France
	2001년 여름	Royal Olympic	Olympic Explorer	GRT: 25,000		850	Blohm & Voss - Germany
	9. 1, 2001	Norwegian	unnamed	GRT: 80,000	1000		Meyer Werft - Germany
	2001년 가을	Royal Caribbean	Adventure of the Seas	GRT: 142,000		3100	Kvaerner Masa - Finland
	2001년 말	Carnival	Carnival Pride	GRT: 84,000		2112	Kvaerner Masa - Finland
2002	1, 2002	Princess	unnamed	GRT: 109,000		2500	Fincantieri - Italy
	3, 2002	Festival/First European	unnamed	GRT: 48,000	750		Chantiers - France

## 특집 | 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

표 6. 현재 건조중인 크루즈선 (계속)

	인도예정일	Cruise Line	Ship Name	Size	Cabins	Passengers	Builder
	4, 2002	Celebrity	unnamed	GRT: 91,000	850	1900	Chantiers - France
	4, 2002	Royal Caribbean	Brilliance of the Seas	GRT: 88,000		2100	Meyer Werft - Germany
	2002년 여름	Carnival	Carnival Legend	GRT: 84,000		2112	Kvaerner Masa - Finland
	10, 2002	Princess	unnamed	GRT: 88,000		1950	Chantiers - France
	2002년 가을	Carnival	Carnival Conquest	GRT 102,000		2758	Fincantieri - Italy
	2002 가을	Holland America	unnamed	GRT: 84,000		1800	Fincantieri - Italy
	2002년 가을	Royal Caribbean	unnamed	GRT 142,000		3100	Kvaerner Masa - Finland
2003	6, 2003	Princess	unnamed	GRT: 88,000		1950	Chantiers - France
	7, 2003	Princess	unnamed	GRT: 113,000		2600	Mitsubishi - Japan
	6, 2003	Royal Caribbean	unnamed	GRT: 88,000		2100	Meyer Werft - Germany
	2003년 여름	Carnival	Carnival Glory	GRT: 102,000		2758	Fincantieri - Italy
	2003년 여름	Holland America	unnamed	GRT: 84,000		1800	Fincantieri - Italy
	2003년 가을	Royal Caribbean	unnamed	GRT: 142,000		3100	Kvaerner Masa - Finland
	2003년 늦가을	Cunard	Queen Mary 2	GRT: 150,000		2800	Chantiers de L' Atlantique - France
	2003	American Hawaii	unnamed	GRT: 72,000	950		Ingalls - USA
	2003년 말	Holland America	unnamed	GRT: 84,000		1800	Fincantieri - Italy
2004	6, 2004	Royal Caribbean	unnamed	GRT: 88,000		2100	Meyer-Werft - Germany
	5, 2004	Princess	unnamed	GRT: 110,000		2600	Mitsubishi - Japan
	2004년 봄	P&O	unnamed	GRT: 101,000		2600	Fincantieri - Italy
	2004	American Hawaii	unnamed	GRT: 72,000		950	Ingalls - USA
	2004	Holland America	unnamed	GRT: 84,000		1800	Fincantieri - Italy

니 등 선실의 면적이 기존의 선박에 비해 늘어나고 있기 때문이다. 또한 비록 선박의 크기는 늘어났지만 크루즈 시장의 특성상 파나마 운하를 통과할 수 있도록 선체를 길게 설계하여 선박의 가용면적의 증가는 크게 나타나고 있지 않다. 북미 지역에서 운항하는 선박은 파나마 운하를 지날 수 있게 설계되는 경우가 많아 선체의 길이가 길어진다. 각 객실의 70~80%가 바깥쪽을 향

고 있으며, 이 중 약 80% 정도가 개인 베란다를 가지고 있어 선실의 수는 총톤수에 비해 적게 된다. 또 이용객에 따라 고급층을 대상으로 하는 선박의 경우 아주 호화롭고 쾌적하게 설계되어 역시 객실수가 줄어든다. 그리고 조선기술 향상으로 선박의 공간 효율성이 늘어났고는 하지만, 승객의 편의와 즐거움을 위해 크루즈선에 큰 공간을 차지하는 위락시설을 많이 설치하고 있기 때

문이다.

#### 4. 결 론

지금까지의 설명 및 논의로부터 크루즈 산업의 현황 및 전망에 대해 몇 가지 결론을 요약하여 보면 아래와 같다.

첫째로, 크루즈 산업은 현대의 관광 및 여가 산업 중 가장 성장률이 빠른 산업이라는 점이다. 이는 대체로 매년 7-10%정도라고 할 수 있는데 다른 관광 산업 성장의 두 배 수준이라고 할 수 있다. 이와 같은 추세는 앞으로 한동안 계속될 전망이다. 이는 크루즈 산업 경영자들의 한결 같은 전망이다. 경영 자문회사인 G. P. Wild<sup>23)</sup>는 1998년에 세계적으로 740만 명이 크루즈를 이용하였고, 이는 1997년에 비해 8.65%의 증가율이라고 발표하였다. 기본침상 이용률은 현재 1990년의 94.7%, 피크였던 1993년의 95.77%에 비해 81.76%로 떨어졌다. 이것은 지속적으로 대규모의 새로운 선박이 도입됨에 따라 수요가 공급을 따라가지 못함에 따라 이용률이 떨어진 것으로 보고 있다.<sup>24)</sup> 그러나 이것이 크루즈 산업의 성장둔화를 나타내지는 않는다. 특히, 서비스 산업의 특징은 항상 여유능력을 보유하는 것이라는 점에서 이는 양질의 크루즈 서비스 제공을 위한 필연적 준비라고도 볼 수 있다.

둘째로, 크루즈 산업은 불황과 무관하게 성장하여 왔으며 이러한 추세는 앞으로도 한동안 지속될 전망이다. 이는 크루즈 산업의 전망을 긍정적으로 갖게 하는 매우 중요한 요인이다. 이는 크루즈가 북미와 유럽의 선진국 중심의 산업이라는 데 그 이유가 있기보다는, 일반적으로 크루즈 관광이 비교적 축적된 재산이 많은 고소득 계층을 주고객으로 하고 있기 때문이다. 또한 크루즈 인구의 저변이 넓어지고 있다는 점도 이러한 특징을 더욱 확신시켜주고 있는 요인이다.

셋째로, 아직은 세계 크루즈 시장 전체에서의 점유율은 낮은 편이지만 아시아 지역이 상대적으로 가장 큰 크루즈 성장 잠재력을 갖고 있다는 것이다. 특히 극동 지

역의 잠재적 관광 가치와 함께 우리 나라의 경우도 매우 큰 잠재 요인을 갖고 있음을 설명하였다. 극동 지역을 포함한 아시아 지역은 자체 경제 성장을 통한 잠재 고객이라는 내적 요인과, 천혜의 해양 자연 환경, 크루즈 선진국의 새 상품 개척이라는 세 가지 기회가 어우러진 크루즈 시장의 뉴 프론티어인 것이다.

마지막으로, 우리 나라의 조선산업의 미래를 위한 전략적 대안으로 크루즈선을 생각해 볼 수 있음을 설명하였다. 크루즈선의 첫 건조는 대단히 위험부담이 있는 투자이다. 그러나 우리 나라 조선산업의 축적된 기술력과 막대한 건조능력이, 건축 기술 등의 인접 기술력과 연계하여 시도할 수 있는 새로운 미래의 대안으로서 가치가 있다. 가격 경쟁 중심의 기존의 건조 방식에서 탈피하는 것이 우리 조선산업이 직면한 시급한 과제임을 주목해야 한다. 이때의 크루즈선 건조능력이란 크루즈선 내부의 시설과 연계된 타 산업의 기술력을 의미하고, 또한 이를 기존의 조선 기술력과 통합하는 경영상의 기술을 의미할 것이다. 최근 크루즈선 내에 설치되기 시작한 인터넷 부분 이외에도, 선용품, 실내장식, 인테리어, 무선설비, 안전용품, 서비스 부분 등 엄청난 부가가치를 창출할 수 있는 관련 기술과의 통합이 핵심 사안이다.

#### 참 고 문 헌

- [1] 1999. 11 Asian Shipping
- [2] 크루즈선의 수용능력을 말하는 일반적인 단위이다. 보통의 크루즈선의 경우 한 객실 당 두 개의 기본 침상 (lower berth) 가지며 두 명의 이용객이 사용할 수 있다. 보조 침상의 (upper berth) 수까지 포함하여 표현하기도 한다.
- [3] <http://www.starcruires.com>
- [4] IMO(International Maritime Organization)의 자문기구이며, 주요 크루즈 선사인 Carnival Cruise 와 Royal Caribbean을 포함하여 17개의 선사를 회원으로 하고 있다.

## 특집 | 세계 크루즈선 산업의 동향과 시장 전망

- [5] Carnival사와 Royal Caribbean사 등 24개의 선사들이 회원으로 있으며, 선박과 목적지에 대해 상세한 정보를 제공한다.
- [6] 김천중 “크루즈 사업론”, p11-p12
- [7] 장철순 “세계 크루즈시장과 동북아에서 크루즈사업의 가능성” 해양한국 2000.3. p40-41
- [8] Ocean Shipping Consultant. ‘Cruise Shipping Industry Prospects To 2010’
- [9] ShipPax Statistics 99, p146~p182, ShipPax Statistics 98, p144~p148의 선박별 Berths수를 합하여 구한 수치이며, 두 군데 이상의 권역을 운항하는 선박들에 대해 (lower Berths/운항하는 권역 수)로 계산하여 권역별로 균등하게 배분하였음
- [10] Section 4 of ERA Project No. 12861, Overview of the North American Cruise Ship Industry, Port of San Diego-Cruise Terminal Study, 1998
- [11] Royal Caribbean Cruise Ltd., Modern Cruising-Primarily an American Industry with Global Potential, Papers from Norwegian Technical Seminar on Norwegian Technology for Cruise and Ro-Pax vessels in Pusan, October, 1999.
- [12] ShipPax Statistics 99, p152
- [13] 박기홍, 이강욱 “한·중·일 연계 오리엔트 크루즈 사업의 기본추진 방안”, p17
- [14] 1972년에 건조된 선박, 1997년에는 스타크루즈사가 인수하여 SuperStar Sagittarius로 개명하였다. 현재 이 배는 현대가 용선하여 금강산 크루즈에 투입한 봉래호이다.
- [15] A. Coggins Jr., Session 3 in Cruise+Ferry Conference Papers, 1995
- [16] 25,000GT 규모의 이 크루즈선은 길이 150m, 넓이 25m이며, 승객 960명이 탑승할 수 있다. 10개의 deck와 480개의 cabin, 세 개의 주요 레스토랑과 510 좌석의 연례실, 실내·야외 수영장, 사우나실, 농구장 그리고 어린이 놀이시설 등을 갖추고 있다.
- [17] Lloyd' s list 1998.9 크루즈의 밝은 전망
- [18] MARINE LOG January 2000 “Korea' s newbuilding price policies” p11-p13
- [19] 일본 Mitsubishi 중공업에서 건조중인 Princess사의 선박이며, 인도예정일이 2003년 7월인 이 선박은 113,000GRT 규모이며, 2600명의 승객이 승선할 수 있다. 70%의 객실이 바깥쪽으로 있으며, 이중 75%가 개일 발코니를 가지고 있다. Princess사의 Grand Class선박은 “당신이 원하면, 언제든지 할 수 있다”는 컨셉으로, 4개의 풀장, 세 개의 레스토랑, 24시간 식당, 세 개의 공연장을 갖고 있다. 이 선박이 아시아에서 건조되는 첫 번째 100,000GRT 이상의 크루즈선박이다.
- [20] Clarksons World Shipyard Monitor cited in European Commission COM(1999)
- [21] European Commission COM
- [22] 1997년, 1998년 선박은 ShipPax Statistics 99, p146~p182, ShipPax Statistics 98, p144~p148, 1999년, 2000년, 2001년, 2002년, 2003년 선박은 Marine Log (97.7. 98.2. 99.2), Maritime Report and Engineering News(99.2), <http://www.reply.net/clients/cruise/newships.html> 홈페이지와 <http://www.seaview.co.uk/default.html> 홈페이지를 이용한 자료
- [23] 영국에 본사를 두고 있는 컨설팅 회사. [G.P. Wild International Ltd]
- [24] 박기홍, 이강욱 “한·중·일 연계 오리엔트 크루즈 사업의 기본추진 방안”, p15-p21  
박태원 “한국에도 크루즈 산업의 꿈이 익는다” 현대해양 1997.4.  
한철완 “아시아 크루즈 시장의 성장잠재력 및 시사점” 한국해양수산원, 1998  
Andrew Coggins “Asian Cruise Market - a candidate for multi-tier development?”



## 조 성 철

---

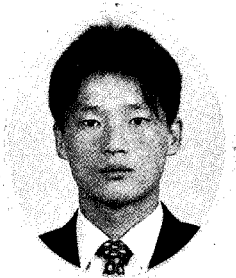
- 1959년 9월 6일생
- 1989년 KAIST 경영과학과 박사
- 한국해양대학교 해운경영학부
- 관심분야: 최적화 이론 및 해법, 선박운항 일정 계획 등 수리계획 모형의 응용
- 전 화: 051-410-4386
- E-mail: cho@hanara.kmaritime.ac.kr
- Web site: <http://hanara.kmaritime.ac.kr/~cho>



## 최 경 식

---

- 1957년 5월 21일생
- 1989년 미국 MIT 박사
- 현재 한국해양대학교 해양개발공학부
- 관심분야: 선박 및 해양구조물 설계
- 전 화: 051-410-4324
- E-mail: kchoi@hanara.kmaritime.kr



## 권 해 규

---

- 1973년 3월 2일생
- 1998년 한국해양대 해운경영학과 졸업
- 현재 한국해양대학교 해운경영학과 대학원 석사 과정 3학기 재학중
- 전 화: 016-558-0378
- E-mail: khk9104@shinbiro.com