

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로†

최창호* · 임영태**

The Current State and Promotional Strategies for Ocean Cruise Tourism in Small and Medium-sized Ocean Cities, - Focused on Yeosu -

Changho Choi · Youngtae Lim

Abstract : The recent rapid increase of international ocean cruises calling at Korea has prompted the interests of central and local governments in promotion of cruise ship tour. Korea's cruise tour policies and facility improvement plans tend to be focused only on main ports of cities with high calls at cruise port, such as Busan, Incheon, and Jeju. However, small and medium-sized ocean cities which represent the coastal areas are also seeking to activate cruise ship tour and attract investment, and therefore they merit governmental support as well. This study looks at the current conditions of cruise tourism in small and medium-sized ocean cities and searches for the means to activate cruise tours. It suggests improvement policies for port services, transport accessibility, urban facilities and tour activity support, as well as expected roles of public and private sector. As a case study of Yeosu in Jeollanam-do, it analyzes the present state and discusses possible future activation programs, comparing small and medium-sized cities with cities with main ports. In order to be a port of call, steady exertions for improvement are required in all areas regarding cruise tourism whether it's main or local. Especially, since local ports in small and medium-sized ocean cities are relatively unlikely to be developed into home ports, policies and tourism programs should be established to support them in being chosen as ports of call.

Key Words : International Ocean Cruise, Small and Medium-sized Ocean Cities, Cruise Ship Tour, Activate Program, Yeosu-city

▷ 논문접수: 2013.05.10 ▷ 심사완료: 2013.06.20 ▷ 게재확정: 2013.06.25

† 이 논문은 2010년도 전남대학교 학술연구비 지원에 의하여 연구되었음.

* 전남대학교 경상학부 부교수, jc1214@jnu.ac.kr, 061)659-7344, 대표집필, 교신저자

** 국토연구원 국토인프라연구본부 연구위원 ytlim@krihs.re.kr, 031)380-0364, 공동저자

I. 서론

문화관광부·해양수산부(2007)는 부산항, 인천항, 평택·당진항, 여수항, 목포항, 제주항 등 6개 항에 16선석의 국제크루즈(이하 '크루즈'로 표기) 전용부두를 건설하는 내용을 담은 『해양크루즈 관광산업 활성화 방안』을 발표하였다. 1998년 현대 금강산 크루즈로부터 본격화되기 시작한 우리나라 해양크루즈(국제크루즈와 더불어 '크루즈'로 표기) 산업은 2001년 스타크루즈 운항을 계기로 관심이 증대되었고 이후 부산항과 제주항 등을 중심으로 크루즈 활성화 움직임이 강화된바 있다. 이후 6년여가 지난 현재 해양수산부(2013)는 크루즈 활성화 정책으로 전용부두 확보, 통관·상업시설 등이 포함된 국제여객터미널 확충을 통해 부산·인천·제주항을 거점항만으로 육성하는 계획을 발표했다. 더불어 국적크루즈 육성을 위한 기본계획 수립하고 효율적 운항을 지원할 수 있도록 '크루즈 육성 특별법(가칭)' 제정도 추진할 계획이다.

이와 같이 크루즈와 관련한 정부 정책이 강화되고 있는 원인은 무엇보다도 우리나라에 기항하는 크루즈의 회수가 급증하기 때문이다. 2001년에 36회에 불과했던 크루즈 기항척수가 2012년에는 246회로 증가하였다. 또한 기항 관광객 수도 크루즈선의 대형화 추세에 따라 큰 폭으로 증가하고 있으며 이에 따라 부산항, 인천항, 제주항 등은 당초 8만G/T급 크루즈 전용부두 건설 계획을 15만G/T급으로 변경 추진하고 있다.

하지만 우리나라의 크루즈 정책과 시설확충 계획을 면밀히 살펴보면 부산항, 인천항, 제주항 등 크루즈 기항실적이 많은 항만(이하 '거점항'으로 표기) 중심으로 움직이는 경향을 알 수 있다. 이 같은 움직임은 배후에 대도시를 두고 국제적 인지도를 지닌 거점 무역항(부산항, 인천항)과 국제적 관광도시를 지향하는 도시의 배후 항만(제주항) 등의 특성을 감안하면 이해가 된다. 그렇지만 우리나라 중소해양도시의 항만(여수항, 평택·당진항, 목포항, 속초항 등으로 이하 '지역항'으로 표기)도 크루즈 유치를 위해 노력 중이므로 이들 도시의 크루즈 활성화를 위한 방안도 강구되어야 할 것이다.

본 연구는 우리나라 중소해양도시의 크루즈관광 여건을 살펴보고 크루즈관광 활성화 방안을 모색하고자 한다. 그리고 이를 토대로 항만 서비스, 교통 접근성과 도시 편의성, 관광활동 지원 등의 개선방안과 이를 위한 각 분야별 역할을 제시한다. 아울러 중소해양도시의 대표 사례로 전라남도 여수시(여수항)를 선정하여 크루즈관광 여건과 활성화 방안을 구체적으로 모색토록 한다. 여수시를 선정한 배경은 2012 여수세계박람회가 개최되었고 8만G/T급 크루즈전용부두, 크루즈전용터미널, 1.5만G/T급 국제여객선부두, 국제여객선터미널 등 크루즈의 기항에 필요한 지원시설을 모두 확보한 우리나라의 대표적 중소해양도시이기 때문이다. 또한 한국관광공사(2010, 2012)의 외래크루즈 관광객 실태조사에 포함되어 거점항과 비교가 가능하기 때문이다.

본 연구에서 다루는 크루즈의 범위는 국가 간을 운항하는 국제크루즈 및 해양을 운항하는 해양크루즈로 한정한다. 따라서 국내 도시 간을 운항하는 연안크루즈나 내륙수로크루즈는 연구 대상에서 제외토록 한다.

II. 중소해양도시 크루즈 관련 정책 및 연구사례 조사

1. 우리나라 크루즈 정책 동향과 중소해양도시 연관성 분석

크루즈관광은 Cruise Ship Tour, Cruise Ship Travel, 혹은 Cruise로 줄여서 표현하는데 일반적으로 출발항과 도착항이 동일한 것으로 위락을 위한 여행을 의미한다. 또한 일반적으로 크루즈가 정박하는 항구를 크게 모항, 기항항, 준모항 등으로 분류한다. 모항은 크루즈선박(이하 '크루즈'로 표기)의 출발지와 도착지이며, 기항항은 여정 중 잠시 정박하는 항, 그리고 준모항은 기항항이 모항이 되는 경우로 중간 기항지에서 승객을 탑승시키는 경우이다(한국관광공사, 2012a).

우리나라에서 크루즈와 관련된 법률은 해운법, 관광진흥법, 출입국관리법 등이 있다. 해운법은 크루즈 사업을 국내항과 외국항간을 정기 또는 부정지적으로 운항하는 해상 여객운송사업으로 규정하여 다루며, 2006년 4월 일부개정을 통해 크루즈산업의 근거를 마련하였다. 관광진흥법도 2009년 5월 일부개정을 통해 크루즈를 관광객이용시설업 중 관광유람선업으로 분류하여 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광업을 할 수 있도록 하고 있다. 그리고 출입국관리법은 3개 국가 이상을 기항하는 2만 톤급 이상의 크루즈를 관광상륙 허가 대상 선박으로 분류하여 출입국을 관리토록 하고 있다(한국관광공사, 2012a). 크루즈를 지원하는 시설은 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널이 대표적이다. 또한 국제여객부두와 국제여객터미널을 이용할 수 있기 때문에 이들도 크루즈 연관시설로 분류된다. 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널 시설은 크루즈 선사가 모항 또는 기항항을 선택하는 중요한 요소가 된다.

우리나라의 크루즈 진흥 정책은 문화관광부·해양수산부(2005)가 『해양관광 활성화를 위한 업무 협력』을 체결하면서 시작되었고 2007년에 두 부서가 공동으로 『해양크루즈 관광산업 활성화 방안』을 발표하면서 본격화되었다. 이어 문화체육관광부(2009)에서 『제3차 관광진흥 5개년 계획(2009~2013)』에 크루즈산업 발전기반 구축 및 홍보 활성화 방안을 포함시켰고 2010년 3월에는 『2010 크루즈 활성화 방안』 발표를 통해 2013년 크루즈 200편, 크루즈 관광객 30만 명 유치계획을 제시하였으며 같은 해 10월 『관광·레저산업 육성방안』을 발표하여 6개 항만에 크루즈전용부두를 건설하는 등 산

업육성 방안을 구체화하였다.

한편, 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널 등 크루즈 지원시설은 항만기본계획을 중심으로 추진되고 있다. 해양수산부(2006)의 『제2차 전국항만기본계획 수정계획(2006~2011년)』부터 크루즈산업의 장래 성장 가능성을 인식하여 전용시설 확충계획이 포함되었고 국토해양부(2011)의 『제3차 전국항만기본계획(2011~2020년)』에 크루즈산업 활성화 지원계획이 포함되어 전용시설과 연관시설의 확충이 대폭 추진되는 계기가 되었다.

<표 1> 항만별 국제크루즈 전용시설 구축 현황 및 확충 계획

항만	크루즈 관련시설 확충 현황(보유:○, 비보유:×)				추가 시설확충 계획 (2013~2020년)
	크루즈 전용부두	크루즈 전용터미널	국제 여객부두	국제 여객터미널	
부산	○ (8만G/T ×1선석, 2007년)	○ (2007년)	○	○	- 북항재개발 크루즈전용부두 (15만G/T×1선석) 건설 추진 - 국제여객터미널 확충
인천	×	×	○	○ (1,2터미널)	- 인천 남항 크루즈전용부두 (15만G/T×1선석) 건설 - 국제여객터미널 신축
제주	○ (8만G/T ×1선석, 2011년)	×	○	○	- 제주 강정항 크루즈전용부두 (15만G/T×2선석) 건설 - 크루즈터미널 건설
여수	○ (8만G/T ×1선석, 2011년)	○ (2011년)	○	○	
속초	×	×	관광선 부두	○	- 크루즈전용부두(3만G/T×1선석) - 여객부두(3만G/T×1선석) - 국제여객터미널 신축
목포	×	×	×	○	- 위그선 겸용 크루즈부두 (3만G/T×1선석) 건설
포항	×	×	×	×	- 위그선 겸용 크루즈부두 (5만G/T×1선석) 건설 - 국제여객터미널 신축
평택· 당진	×	×	○	○	- 위그선 겸용 국제여객크루즈 부두(3만G/T, 여객 3선석, 크루즈전용 1선석) 건설 - 국제여객터미널 신축
군산	×	×	×	○	
대산	×	×	×	×	- 국제여객터미널 신축

자료 : 한국관광공사(2012a), p.42~50 및 언론보도 내용들을 조사하여 본 연구에서 작성.

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로

2012년 말 현재 우리나라는 부산항과 여수항에 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널을 갖추고 있으며 기타 항만은 공사 중이거나 추진 중에 있다. 국토해양부(2011)에 따르면 2020년까지 7개 항만에 총 9선석의 크루즈전용부두를 건설하고 7개 항만에는 국제여객터미널을 확충할 계획이다.

이상의 크루즈 관련 정책과 시설확충 계획을 살펴보면 크루즈 기항수요가 많은 거점항만과 기항수요가 상대적으로 적은 중소항만으로 구분하여 운영하려는 정책방향이 보인다. 즉 배후도시가 크고 관광자원이 풍부한 부산, 인천, 제주항은 거점항만으로 육성하고 나머지 중소해양도시의 항만은 해당지역의 크루즈 수요를 처리하는 지역항만으로 육성할 계획인 것으로 평가된다.

전남 여수항의 경우 크루즈 수요가 적음에도 불구하고 8만G/T급의 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널을 확보한 것은 2012 여수세계박람회를 지원하려는 목적과 연계되었기 때문이다.

2. 중소해양도시에 초점을 둔 크루즈관광 활성화 연구사례 조사

우리나라에서 크루즈관광 활성화를 위한 연구는 다수가 이루어졌다. 가장 많은 비중을 차지하는 사례는 특정 지역이나 항만을 대상으로 하기보다는 전국적 차원에서 크루즈 활성화를 위한 정책개발이나 활성화 방안을 제시하고 있다.

문화관광부(2006)의 『크루즈산업 육성을 위한 진흥계획』, 황진희 외(2006)의 『크루즈 관광산업 발전기반 조성방안』, 한국문화관광연구원(2006)의 『크루즈산업 육성을 위한 관광진흥계획』, 한국관광공사(2006)의 『외래관광객 유치증진을 위한 크루즈전략 보고서』 및 문화관광부·해양수산부(2007)의 『해양크루즈 관광산업 활성화방안』, 문화체육관광부(2010)의 『2010 크루즈 관광 활성화 방안』 등이 정부정책의 방향을 읽을 수 있는 대표적 연구보고서이다. 그리고 크루즈 관광객의 행태를 파악하기 위해 한국관광공사에서 2008부터 시행하는 『외래크루즈 관광객 실태조사』도 크루즈 관광객의 특성을 파악하는데 도움이 된다.

이와 같은 정책관련 보고서 외에 크루즈가 기항하는 항만과 배후도시의 특성을 반영한 연구사례를 정리하면 <표 2>와 같다. 항만 또는 배후도시와 연계시켜 살펴보면 부산, 인천, 제주 등 거점항은 다수의 연구사례가 있는 반면에 중소해양도시나 배후 지역항만은 연구사례가 매우 부족함을 알 수 있다. 앞서 정부의 정책방향을 주도하는 연구보고서 역시 대부분 거점항에 초점을 두고 있음을 볼 때 중소해양도시의 크루즈관광 활성화를 위한 연구가 보다 증가되어야 할 필요성이 있다.

<표 2> 크루즈관광 활성화 연구사례의 항만 규모별 분류

구분	연구자(연도)	주요 내용		
거점항	부산	부산광역시(2009)	부산항의 크루즈 활성화 방안을 연구 제시	
		강해상(2009)	부산의 크루즈산업 현황과 활성화 전략 제시	
		이중훈(2009)	부산항 크루즈 활성화 방안 연구 제시	
		최도석(2010)	부산항 크루즈 관광산업의 현실과 과제를 정리	
		김현지(2012)	부산방문 일본인 크루즈 관광객을 대상으로 부산항 방문 전 후 이미지 변화가 관광수요에 미치는 영향을 분석	
	인천	김홍섭(2008)	인천항을 사례로 크루즈산업 활성화를 위한 마케팅 전략에 관한 연구를 수행	
		황진희(2008)	인천지역을 중심으로 우리나라 해양크루즈 산업의 육성방안을 연구	
		김병일·김홍섭(2012)	인천지역을 중심으로 크루즈 관광에서 기존 대비 잠재 고객 간의 행동의도 결정요인 차이에 관한 연구를 수행	
	제주	심기섭(2008)	제주외항 크루즈터미널 건설의 타당성을 조사	
		최창호·김형태·진장원(2008)	제주지역 크루즈 기항수요 예측 방법론을 제시	
		정승훈(2009)	제주지역 크루즈관광 실태 및 활성화 방안을 연구	
		강숙영(2010)	크루즈 관광을 대상으로 제주지역 외래 관광객 유치 증대 전략을 연구 제시	
		정승훈·양성수·박승영(2010)	제주지역 방문 중국인 관광객을 대상으로 크루즈 관광의 기항지 관광활동에 대하여 조사 제시	
		이행철·양수현(2012)	제주외항 크루즈터미널 건립방향 및 제주의 크루즈관광 산업 활성화 방안 제시	
	공통	김경희(2007)	인천항과 부산항을 대상으로 해양크루즈 관광산업의 진흥 방안을 강구 제시	
		곽대영(2009)	부산, 인천, 제주항에 입항하는 크루즈선 승객을 대상으로 외래 크루즈선 승객의 기항지 만족도를 조사 분석	
	지역항	여수	이덕순(2005)	여수와 일본 코베시 간 크루즈 관광객의 시장특성을 중심으로 크루즈관광 개발을 필요조건을 제시
		속초/동해	이봉희(2009)	강원도의 속초항과 동해항의 크루즈관광 활성화 방안을 제시
조미혜·이봉희(2010)			강원도의 크루즈와 페리 기항지의 관광지 역할 증대방안 제시	

자료 : 본 연구에서 조사하여 정리.

3. 연구사례 종합 및 크루즈 활성화 방안의 중소해양도시 수용 수준 평가

<표 3>은 본 연구에서 문화관광부(2006), 황진희 외(2006), 한국문화관광연구(2006), 한국관광공사(2006), 문화관광부·해양수산부(2007), 문화체육관광부(2010), 한국관광공사(2012,b) 및 <표 2>에 정리한 연구결과와 더불어 하인수(2005), 하명신·박경희(2007), 김경희(2008), 최용훈(2008), 김홍섭(2008), 박영기(2010), 장준호 외(2012), 황진희(2012) 등의 연구결과를 종합하여 거점항의 크루즈 활성화를 위해 필요한 방안들을 정리한 것이다. 그리고 이를 중소해양도시 지역항의 크루즈 활성화를 위해서 반영되어야 할 관련성으로 평가하였다.

결과는 <표 3>과 같이 크루즈 선사의 유치나 모항·준모항 유치 등 소수 방안을 제외하면 거점항의 크루즈 활성화 방안이 지역항에도 필요함을 알 수 있다.

법/제도와 인프라는 중앙정부 차원에서 주도해야 할 사항이고 행정, 조직, 국제협력 등은 중앙정부 및 타 지방자치단체와 협력해야 할 사항이며 여행사/인력은 민간의 지원체계가 중요한 분야이다. 하지만 관광 상품이나 마케팅, 내륙관광 지원 분야는 중소해양도시에서 주도적으로 할 수 있는 사항들이다. 따라서 <표 3>으로부터 중소해양도시의 크루즈관광 활성화 정책은 중앙정부와 지방자치단체 및 민간분야의 협조를 바탕으로 도시 자체의 역량까지 결집시키는 종합적 차원에서 접근해야 할 것으로 평가된다.

Ⅲ. 중소해양도시 크루즈관광 여건 조사

1. 중소해양도시 크루즈 입항 실적

우리나라에서 크루즈가 기항하는 항구는 부산·인천·제주항 등 국제적 인지도가 높은 3대 항만을 비롯하여 동해안의 속초·동해·울산·포항항, 서해안의 군산 및 평택·당진항, 남해안의 여수·마산·통영·목포항 등으로 중소해양도시에 속한 항만이다.

본 연구에서 집계한 크루즈 입항 실적은 대부분 부산·인천·제주항 등 3대 거점항에 집중되며(85.7%) 기타 중소해양도시의 지역항에 기항하는 비중은 높지 않다. 제주의 화순항은 제주항에 포함시켜 집계하였다. 최근 12년간의 항만별 크루즈 입항실적을 살펴보면 거점항의 비중이 85.7%로 편중도가 심하게 나타났다.

<표 3> 거점항 크루즈 활성화 방안의 지역항 활성화 정책에 반영 필요성 평가

분야	거점항의 크루즈 활성화 방안	지역항 반영 필요성
법/제도	크루즈사업(관광선박업) 진입근거 법제 정비	×
	크루즈선내 부대시설 인허가 절차 간소화	×
	크루즈선내 카지노 허가기준 개선	△
	크루즈 관광객 입국절차 간소화(통관절차 신속·간소화 포함)	○
행정	국내·외 크루즈 관련기관 협력체계 구축	○
	국내·외 크루즈 기항도시와의 협력체계 구축 및 공동 마케팅	○
	준모항·모항 개발 및 지원(크루즈 기항지 다변화 및 연계방안 포함)	×
	입항 우선순위 및 선석 우선 배정	○
	항만비용 통일/항만사용료 감면 또는 면제	○
	국내 크루즈선사 육성/크루즈 관련 관광사업자 세제혜택	△
	크루즈 수용태세 개선과 지원	○
조직	크루즈여행 안전지대 화 추진(동북아 한·중·일 지역)	△
	정부(관련기관) 협의체 구성(중앙정부, 지자체, 유관기관 등)	△
	도시행정조직 내 전담조직(T/F 등) 구성 운용	○
인프라	정부(관련기관)와 민간이 참여하는 협의체 운영	△
	크루즈전용부두 건설	○
	크루즈전용터미널 건설	○
	전용부두 미확보 지역 기존부두 크루즈 접안시설 확충	○
	전용터미널 미확보 지역 국제터미널 기능(간이크루즈터미널) 확보	○
	크루즈 기항지 주변 수용시설(숙식, 관광정보, 편의시설 등) 정비	○
여행사/인력	연계교통망(도로, 철도, 항공 등) 확충	○
	크루즈 전문여행사 육성 및 세제 감면	×
	크루즈 승무원 양성	×
	크루즈관광 전문 통역가이드/관광가이드 양성	△
국제협력	문화체험 전문가육성	○
	동북아(한·중·일) 기항도시 연계 협력구축 및 프로그램 개발	○
	민관 협력 동북아 크루즈 협의체 구성	△
관광상품	다양한 일정(1박2일~12박13일) 프로그램/기항지 개발	○
	기항지 도시내 다양한 관광코스/프로그램 개발	○
	기항지 주변지역과의 연계관광프로그램 개발	○
	쇼핑관광 활성화 유도(쇼핑코스/쇼핑품목 개발, 면세점, 시장 등)	○
	선진 기술 특화상품(의료시설, 웰스케어 등) 개발	○
	지역특화 관광상품(템플스테이, 전통문화체험) 개발	○
마케팅	지역특화축제 개발 및 크루즈관광 연계	○
	크루즈관광 프로그램의 해외홍보/기항지 인지도 제고	○
	크루즈 선상세미나 개최 및 기항지 인지도 홍보(안내책자, 홍보물)	○
	하선 유도 및 육상관광상품 홍보	○
	크루즈선사 코디네이터에 대한 팸투어 및 홍보 강화	○
	크루즈 총판과 전문여행회사와의 협력 강화	○
	YouTube 등 SNS를 활용한 홍보	○
	크루즈 전문잡지 홍보	○
내륙관광지원	크루즈관광에 대한 소비자 인식(고가상품) 전환 유도	△
	인터넷 판매·예약시스템 구축	○
	내륙연계교통 지원(셔틀버스 무료 운행, 콜택시 등)	○
내륙관광지원	크루즈 터미널 통합 관광안내소 설치	○
	관광 가이드 맵 제공	○

주: ○는 거점항 크루즈 활성화 방안의 지역항 정책에 반영할 필요성이 높음을, △는 보통을, ×는 낮음을 의미함.

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로

지역항에서 큰 비중을 차지하는 2002년과 2003년 실적은 평택항이 스타크루즈 운항 노선의 기항지에 포함되었다가 중단된 사례이고 여기에 더해 2012 여수세계박람회와 관련된 여수항 실적까지 제외할 경우 거점항의 비중은 95.46%에 달해 지역항의 비중은 4.54%에 불과하다.

이처럼 지역항의 크루즈 기항수요는 크루즈 선사의 정규운항노선의 기항지에 포함되는지 여부와 국제규모의 메가 이벤트 개최에 따라 영향을 받는다. 실제로 2013 순천만 국제정원박람회 개최와 연계하여 2013년에 여수항에 기항 예정인 크루즈는 16회이다 (국민일보, 2013).

<표 4> 항만별 크루즈 입항실적 비교

(단위 : 회)

연도	거점항				지역항						합계
	부산	인천	제주	소계	여수	속초	목포	포항	기타	소계	
2001	7	1	28	36							36
2002	14	2	56	72					39	39	111
2003	18	2	4	24					55	55	79
2004	26		2	28	1					1	29
2005	26	3	6	35		2	1		2	5	40
2006	40	3	23	66					7	7	73
2007	25	2	24	51	1	1	1		8	11	62
2008	29	5	39	73	2	1		1	2	6	79
2009	33	14	37	84		1		1	5	7	91
2010	77	13	49	139	5		4	1	3	8	147
2011	42	31	69	142							142
2012	135	8	80	223	23					23	246
합계	472	84	417	973	28	5	6	3	121	163	1,136
비중 (%)	41.6	7.4	36.7	85.7	2.5	0.4	0.5	0.3	10.7	14.3	100.0

자료 : 부산항만공사, 인천항만공사, 제주특별자치도, 여수광양항만공사 내부자료 및 언론보도자료 등을 토대로 본 연구에서 재정리.

주 : 제주항에는 화순항, 여수항에는 광양항이 포함되며, 기타 항에는 평택·당진항, 동해항, 군산항 등이 포함됨.

2. 중소해양도시 크루즈관광자원 분석

중소해양도시에 크루즈 기항 실적이 적은 이유는 중소해양도시가 지닌 국제적 인지도와 배후 관광자원 부족이 가장 큰 원인으로 해석된다. 동북아시아의 주요 크루즈 기항지와 국내에 기항하는 크루즈 노선을 보면 대부분 배후에 관광지를 다수 보유한 지명도가 있는 도시이기 때문이다. 부산을 기항하는 텐진-고베 노선에서 여수를 중간 기항지로 선정하는 경우처럼 중소해양도시는 주요 기항지 사이에서 간혹 포함되는 경우

가 대부분이다.

<표 5>에 정리한 크루즈 운항노선은 선사별 운항실적에서 주요한 경로만을 정리한 것으로 실재는 이보다 몇 배 많은 경로를 운항한다. 따라서 중소해양도시의 관광매력도가 증가하면 크루즈 운항노선이 변경되고 중소해양도시 기항 회수가 증가하게 된다.

<표 5> 동북아 크루즈관광의 주요 운항노선 및 국내 기항지

국가	주요 기항지	주요 운항노선
한국	부산, 인천 제주	<ul style="list-style-type: none"> • 상하이-규슈-부산-상하이 • 상하이-규슈-부산-텐진 • 상하이-규슈-고베-부산-상하이 • 상하이-제주-후쿠오카 • 텐진-인천-상해-오키나와-지룽-홍콩 • 텐진-다렌-인천-여수-부산-규슈-고베 • 홍콩-지룽-상해-청도-인천-여수-부산-나가사키-코베 • 부산-상해-나가사키-후쿠오카-부산 • 부산-텐진-제주-후쿠오카-부산 • 요코하마-상해-제주-부산-요코하마 • 텐진-인천-상하이-규슈-오키나와-대만-홍콩 • 오사카-나가사키-인천-다렌-텐진-상하이 • 다렌-인천-여수-부산-나가사키-가고시마-고베 • 요코하마-하코다테-오타루-블라디보스토크-상하이 • 홍콩-지룽-나가사키-인천-텐진-상해
중국	상하이, 텐진 홍콩, 다렌	
일본	하코다테 요코하마 도쿄, 코베 오사카 가고시마 나가사키 후쿠오카 오키나와	
타이완	지룽	

자료 : 정승훈(2009), p.18 및 이윤정(2010), p.64 <표 1>, p.73 <표 8>의 내용을 재정리.

<표 6> 거점항 배후도시와 지역항 배후 중소해양도시 크루즈관광 여건 비교

구분	도시	옵션관광 상품		주요 관광지
		도시 내	도시 배후지역	
거점항	부산	15종	7종 (경주5, 김해1, 양산1)	범어사, 자갈치시장, 국제시장, 용두산공원, 불국사, 석굴암, 보문관광단지, 통도사 등
	인천	1종	5종 (서울3, 경기2)	월미도, 고궁, 동대문·남대문시장, 명동, 수원화성, 에버랜드 등
	제주	2종	9종 (중문3, 동부지역2, 서부지역2, 공연2)	중문관광단지(쇼핑포함), 한라산, 한림공원, 성산일출봉, 성읍민속마을, 천지연폭포, 용머리해안, 여미지식물원, 산굼부리, 제주자연사조각공원, 오설록, 매직월드쇼, 난타공연 등
지역항	여수	1종	2종 (순천1, 보성1)	수산시장, 향일암, 오동도, 순천만, 낙안읍성, 보성차밭 등
	속초 / 동해	각1종	5종 (강릉1, 춘천1, 고성1, 용평1, 태백1)	설악산, 낙산사, 정동진, 오죽헌, 용평리조트, 고성DMZ, 동해시내, 춘천명동, 남이섬 등

자료 : 이봉희(2009), 정승훈(2009), 이윤정(2010)의 연구보고서 및 언론보도기사를 이용하여 본 연구에서 재정리.

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로

<표 6>은 중소해양도시에 크루즈 기항 실적이 적은 이유로 지적된 배후 관광자원 부족을 구체적으로 파악하고자 크루즈 관광객의 내륙 옵션관광 상품의 종류와 주요 관광지를 정리한 것이다. 거점항이 지역항보다 옵션관광 상품의 종류가 많고 배후에 지명도가 높은 관광지를 지니고 있음을 알 수 있다.

3. 중소해양도시 크루즈관광 만족도 분석

한국관광공사에서 2008년부터 우리나라를 방문하는 국제크루즈 관광객을 대상으로 『외래크루즈 관광객 실태 조사』를 하고 있다. 본 연구에서는 조사 자료를 이용하여 <표 7>과 같이 거점항과 중소해양도시 지역항과의 만족도 차이를 비교하였다. 실태조사에 포함된 거점항은 부산·인천·제주항이며 중소해양도시의 지역항은 2010년에는 여수항과 목포항, 2012년에는 여수항이 유일하다.

한국관광공사(2012,b) 설문에서 방문 도시별로 느낀 만족도를 ‘매우 만족함(5점)’, ‘만족함(4점)’, ‘보통(3점)’, ‘별로 만족하지 않음(2점)’, ‘전혀 만족하지 않음(1점)’ 등 5점 척도로 설문하였고(보고서는 100%로 환산하여 제시), 본 연구는 이 중에서 ‘매우 만족함’과 ‘만족함’으로 대답한 비중만을 재정리하였다.

<표 7> 항만별 크루즈 관광객의 만족도(‘매우만족’, ‘만족’ 비율 기준) 비교
(단위 : %)

구분	부산		인천		제주		여수		
	2010년	2012년	2010년	2012년	2010년	2012년	2010년	2012년	
종합 만족도	관광 만족도	79.1	88.3	90.2	87.3	81.0	84.7	87.0	77.3
	재방문 의향	53.7	62.5	42.9	46.6	54.4	66.0	50.0	64.3
	타인추천 의향	82.9	83.0	84.9	82.0	85.2	79.4	84.8	75.7
	이미지 개선	84.6	82.7	82.8	86.0	84.1	80.3	88.9	73.6
	평균	75.1	79.1	75.2	75.5	76.2	77.6	77.7	72.7
지표별 만족도	관광지		73.0		78.7		72.5		70.4
	경비		72.9		71.3		65.0		57.1
	음식		69.9		58.6		59.4		59.1
	쇼핑		70.8		55.3		60.6		52.4
	교통		76.2		68.0		67.9		59.6
	가이드		76.9		68.0		67.0		48.8
	비자/출입국절차		80.9		62.0		66.9		67.0
평균		74.4		66.0		65.6		59.2	

자료 : 한국관광공사(2010, 2012b), 『2010, 2012 외래 크루즈 관광객 실태 조사』의 만족도 평가 수치를 이용하여 본 연구에서 정리함.

주 : 관광 만족도는 ‘매우 만족’과 ‘만족’, 재방문 의향은 ‘반드시 방문’과 ‘방문’, 타인추천 의향은 ‘반드시 추천’과 ‘아마도 추천’, 그리고 이미지 개선은 ‘매우 긍정적’과 ‘어느 정도 긍정적’을 대상으로 하며 ‘보통’은 제외함.

종합 만족도를 비교하면 항만별 차이가 크지 않으나 세부 지표별 만족도를 보면 차이가 있다. 우선 크루즈 기항건수가 가장 많은 부산항의 경우 7개 세부지표 중에서 관광지를 제외하고 6개에서 가장 높게 평가받았다.

반면에 여수항의 경우는 7개 지표 중 5개 지표에서 최하위로 나타났고 나머지 두 개 지표 역시 둘째와 셋째를 차지하여 평균 순위에서도 가장 낮은 평가를 받았다. 인천항은 배후도시 서울의 후광을 받았고 제주항은 쇼핑과 자체 관광자원으로 인해 일정수준 만족도를 유지하는 것으로 평가된다.

<표 7>의 만족도 지표를 볼 때 항만별 크루즈관광 경쟁력은 종합 만족도보다는 지표별 만족도로 평가하는 것이 적합하다고 판단된다. 이를 볼 때 부산항은 74.4%의 만족도로 높은 수준의 경쟁력을 확보하고 있고 인천항과 제주항 역시 각각 66.0%와 65.6%로 부산항보다는 낮으나 일정수준 경쟁력을 확보하고 있다. 그렇지만 여수항은 59.2%로 거점항보다 낮은 경쟁력을 지니고 있다.

4. 장래 중소해양도시 크루즈 기항 가능성 분석

세계 크루즈 관광객은 2000년부터 2010년까지 연평균 6.9%씩 증가하여 왔으며, 동기간 아시아 크루즈 관광객은 188.0%가 증가하여 2010년에 225만 명에 이르고 있다. 크루즈 전문가들은 국민소득이 3만 달러 수준에 이르러야 크루즈관광이 활성화 된다고 하는데 아직 한국은 그 수준에 이르지 못하였으므로 여전히 해외여행객에 의존하는 인바운드 중심적인 상황에 있다.

Peisley(2006)가 예측한 세계 크루즈시장의 수급 전망은 2006년의 객실 수 350천개에서 2015년까지 588천개로 연평균 5.9% 증가를 예상하고 있으며, 동 기간 관광수요도 15,000천명에서 24,924천명으로 연평균 5.6%의 증가를 예상하였다. 제주특별자치도(2009)는 국제크루즈관광 수요가 2011년의 121.7천명에서 2020년 237.2천명으로 연평균 7.7%의 증가를 예상하고 있다(황진희, 2012).

이같이 장래 크루즈 수요는 꾸준히 증가할 것으로 예상되지만 이 수요가 중소해양도시의 크루즈 방문수요와 비례한다고 단정할 수 없는 상황이다. <표 4>를 보면 2010년 이후 거점항의 크루즈 기항수요는 큰 폭으로 증가하였지만 중소항의 크루즈 기항 수요는 여수세계박람회와 같은 메가 이벤트의 영향을 배제한다면 증가하였다고 볼 수 없기 때문이다.

따라서 중소해양도시의 지역항은 특화된 관광 상품 개발 등 독자적인 경쟁력 제고방안을 마련하여 대처할 필요가 있다.

IV. 중소해양도시 크루즈관광 활성화 방안

1. 크루즈관광 저해요인의 파악과 대처 필요

한국관광공사(2012b)에 따르면 크루즈 관광객의 상품 구입 시 중요 고려요소로는 출항지(24.6%), 기항지(13.8%), 기항지 관광프로그램(11.6%), 선상 서비스 및 프로그램(11.3%), 크루즈선사 브랜드(8.0%), 크루즈상품 가격(8.6%), 출입국 편리성(10.2%), 크루즈 여행기간(4.2%) 등의 순서로 나타났다. 크루즈 선사와 관련된 요소의 비중이 기항지 관련 요소보다 상대적으로 작다.

<표 8>은 크루즈 기항지가 되기 위한 선결 요건을 분야별로 정리한 것이다. 크루즈 기항지가 되기 위해서는 크루즈에 적합한 항만 서비스가 구비되어야 하고 교통 접근성과 도시 편의성이 확보되어야 한다. 그리고 관광활동 지원도 이루어져야 한다.

<표 8> 크루즈 기항지의 선결 요건 및 중소해양도시의 문제점 제기

구분	크루즈 기항지 선결 요건	중소해양도시 문제점 제기
항만 서비스	• 부두, 터미널 등 접안시설 완비	• 크루즈 기반시설(전용시설 또는 접안시설) 미흡
	• 지원 서비스 가능 (선박수리, 선용품 공급 등)	• 지원서비스 제공능력 미확보
	• 크루즈 전문인력 확보(교대)	• 크루즈 전문인력 미확보
	• 출입국서비스 간소화	• 복잡한 출입국절차와 대기시간 과다
교통 접근성 및 도시 편의성	• 육상운송 연계	• 육상관광(시내, 주변지역) 연계교통수단 미흡
	• 국제교통망 연계 (특히 모항지의 경우)	• 국제교통망 미흡
	• 고급호텔 수용력·접근성 (특히 모항지의 경우)	• 고급호텔, 음식점 부족
관광 활동	• 관광 프로그램	• 고가 크루즈관광 상품에 상응하는 프로그램(투어코스) 부족 • 육상 크루즈관광 코스 부족 및 관광지 매력도 저하/ 하선률 저조 • 전문가이드, 투어회사 등 안내체계 미흡
	• 지역문화·특화상품	• 구매 기념품의 질 저하 및 지역특산품 부족
	• 기항지내 쇼핑장소, 휴게시설, 위락시설	• 공공기관/시민들의 크루즈관광 중요성에 대한 인식 미흡 • 쇼핑장소, 휴게시설, 위락시설 부족

자료 : 황진희(2012), p.47의 기항지 선결요건 및 선행연구를 토대로 본 연구에서 중소해양도시 문제점을 정리.

항만 서비스 중에서 우선적으로 이루어져야 할 것은 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널 등 기반시설이 충족되어야 하며, 출입국 업무가 이루어지도록 세관(CIQ)이 상주되어야 한다. 교통 접근성은 크루즈가 기항하는 부두와 도시 내부간의 교통 편리성이 확보되어야 하고 주변 관광지와의 연계교통이 확보되어야 한다. 또한 도시 편의성은 숙박, 식사 등이 지원될 수 있는 시설이 구비되어야 한다. 항공과 연계될 수 있다면 더욱 좋은 여건이 된다. 관광 활동은 크루즈 기항지로서의 매력을 확보하는 것이 급선무이며, 지역과 연계된 관광프로그램을 개발하여 체류시간을 연장하고 하선률을 증가시키는 방안이 강구되어야 한다. 또한 전문가이드 등 안내체계를 확충하여야 하며 쇼핑장소, 위락시설 등도 구비하여야 한다.

중소해양도시의 경우 도시별로 환경이 다르기 때문에 <표 8>의 문제점 역시 도시별로 다르다. 여수시의 경우 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널 등 기반시설이 충족되어 있고 국내·외 연계교통망도 확충되어 있어 다른 중소해양도시에 비해 여건이 우수하다. 또한 2012 여수세계박람회를 통해 도시의 편의시설이 확충되었고 관광지원시설도 상당부분 구비되었다. 그리고 시민들의 관광에 대한 인식도 개선되었다. 하지만 연소득 3만 달러 수준의 크루즈관광객을 충족시키기에는 아직 많은 보완이 필요하다.

<표 8>에서 중소해양도시의 지역향이 지닌 문제점은 거점항의 그것과 크게 다르지 않다. 이는 <표 3>에 정리한 바와 같이 거점항 대상 크루즈관광 활성화 방안의 대부분이 지역향 활성화 방안과 관련이 있는 것과 마찬가지다. 따라서 중소해양도시의 크루즈관광 저해요인의 파악은 우선적으로 항만서비스의 확충과 더불어 교통 접근성 및 도시 편의성을 확보하는 것이 필요하며, 이를 토대로 다양한 관광활동 지원 체계가 구비되어야 할 것이다. 특히 관광활동 분야는 크루즈 기항 수요에 절대적인 영향을 미치므로 중소해양도시별로 차별화된 프로그램을 개발하는 것이 중요하다.

중소해양도시의 지역향이 거점항 대비 경쟁력을 확보하는 길은 차별화, 특성화 전략이라고 판단된다. 즉, 거점항에서 제공하는 서비스보다 해당 지역만의 특화성이 가미된 한층 수준 높은 대안이 제시되어야 한다. 이후 절에서는 중소해양도시의 크루즈관광 활성화 방안을 여수시 사례를 반영하여 논하고자 한다.

2. 항만서비스 개선 방안

전 세계에 운항중인 크루즈는 2012년 3월 현재 344척으로 크루즈 선복량은 매년 6.1%, 수용능력은 5.6%씩 증가하는 추세이다. 특히 최근 대형크루즈선이 급증하는 것이 특징이다. 2,000 Berth 이상을 확보한 대형 크루즈선은 97척으로 전체의 58.8%를 차지하며, 1,000~2,000 Berth 규모의 중형 크루즈선은 77척으로 27.2%를 차지하고 있다. 나머지 14.0%는 1,000 Berth 미만의 소형 크루즈선이다(황진희, 2012).

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로

2011년부터 2014년 사이에 인도되는 크루즈선 23척의 Berth와 G/T를 비교하면, 1,000 Berth 미만의 경우 평균 12,539G/T(4척), 1000~2,500 Berth의 경우 평균 69,333G/T(3척), 2,500~3,500 Berth의 경우 평균 120,214G/T(7척), 3,500 Berth 이상의 경우 평균 140,655G/T(9척)로 크루즈선의 대형화 추세가 빠르게 진행됨을 알 수 있다. 이와 <표 1>에 정리한 항만별 국제크루즈 전용시설 구축 여건을 비교하면 지역항의 크루즈 시설로는 대형 크루즈선의 기항이 어렵게 되어 정규 항로에 포함될 가능성이 낮게 될 문제가 제기된다. 세계적인 추세는 2,500 Berth 이상의 대형 크루즈선이 증가하고 이를 수용하기 위해서는 8만G/T를 초과하는 전용부두가 필요한데 여수를 포함한 지역항 모두에서 이 조건을 충족시키기 어렵기 때문이다.

따라서 중소항만도시의 지역항이 크루즈선의 대형화 추세에 부응하고 정규항로의 기항지가 되기 위해서는 부두의 접안능력을 확대해야 한다. 여수항의 경우 현재의 접안능력이 8만G/T이므로 이를 12만~15만G/T 정도로 확대해야 하며, 기타항 역시 8만G/T 이상으로 확대를 추진해야 한다. 다만, 항로수심이 확보되지 않는 지역항은 접안능력의 조정에 한계가 있으므로 이 경우는 인접지역의 지역항에 크루즈관광 기능을 통합하는 방안도 강구되어야 할 것이다.

다음으로 선박수리와 선용품 공급 등 크루즈지원 서비스가 가능하고 크루즈에 승선할 전문인력이 확보되어야 하는데 중소해양도시의 여건상 이것은 어려운 조건이다. 다만, 현재 크루즈 기항지로 조성되는 중소항만도시 지역항의 대부분은 무역항으로 지정되어 출입국에 필요한 출입국관리사무소나 세관이 소재해 있으므로 출입국서비스 간소화나 출입국 대기시간을 줄여 육상관광을 활성화시키는 개선방안이 가능하다.

3. 교통 접근성 및 도시 편의성 증진 방안

크루즈 기항지로 조성되는 중소항만도시의 교통여건은 차이가 큰데 이는 도시별로 철도와 항공 이용 여건이 다르기 때문이다. <표 1>의 지역항 배후도시에서 현재 KTX가 운행하는 도시는 여수, 목포에 불과하며 정규항공노선을 운항하는 도시는 여수와 포항이 유일하다. 특히 모항이나 준모항이 되기 위해서는 국제선이 취항하는 공항을 보유해야 유리한데 지역항 모두 이점에서는 불리한 여건이다. 또한 고급호텔, 음식점 등 도시의 기반시설 역시 대부분 미흡한 실정이다.

중소해양도시 중에서 교통 접근성과 도시 편의성을 일정 수준 확보한 곳은 여수가 대표적이다. 이는 2012년에 여수세계박람회를 개최를 계기로 괄목할 만한 준비가 되었기 때문이다. 여수는 고속화도로와 철도, 공항, 항만을 보유하여 모든 교통수단을 이용할 수 있다. 자동차를 이용할 경우 4개의 고속도로와 연결된 여수-순천간 자동차전용도로를 경유 크루즈전용부두까지 직결되며, 전라선 철도를 이용하면 여수엑스포역 전방

에 크루즈전용부두가 있다. 여수공항에서는 셔틀버스와 택시로 30분 이내에 크루즈전용부두 접근이 가능하다. 또한 크루즈전용부두와 접한 국제여객선부두와 국제여객선터미널을 이용하면 남해 서상항을 운항하는 여객선을 이용할 수 있으며 추가 항로 개설로 제주항이나 광양 마동항으로 연계가 가능하다. 고속버스와 시외버스 역시 인근 여수터미널에서 이용할 수 있는 여건이다. 또한 크루즈전용터미널에서 시내버스와 택시를 이용하여 여수시내까지 신속하게 접근이 가능하다.

<그림 1> 여수시 크루즈전용시설의 광역교통 접근 환경



자료 : 최창호(2013), p.103.

이처럼 여수항의 교통 접근성은 크루즈 기항지로서의 조건을 충족하고 있다. 하지만 이것은 앞서 설명한 바와 같이 여수세계박람회 개최에 따라 구비된 것으로 다른 중소해양도시와는 여건이 다르다. 따라서 여수시 이외의 중소해양도시가 크루즈 기항항이 되기 위해서는 지역간 및 도시내 교통체계에 대한 정비가 필요하다. 즉, 크루즈 정박지로부터 주변 관광지로 신속하게 이동할 수 있는 교통체계의 구축과 더불어 도시의 매력 포인트에 편리하게 접근할 수 있도록 연계교통을 구축해야 한다. 아울러 고급호텔, 음식점 등 도시의 기반시설 확충에도 노력을 기울여야 할 것이다.

4. 홍보 및 관광활동 지원 방안

한국관광공사(2010, 2012,b)에서 크루즈 관광객의 여행상품 구입 정보원을 조사한 결과 거점항과 지역항 사이에 두드러진 차이를 보이지 않았다. 조사 회수가 2010년과 2012년 두 번에 불과한 것도 원인이 되겠으며, 여수의 경우 여수세계박람회의 영향도

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로

있겠다. 하지만 <표 9>에서 주목할 사항은 평균 55.5%의 관광객이 가족/친구의 권유나 여행사 추천을 통해 상품을 구매했다는 점이다. 또한 선사 웹사이트를 통해서 13.6%, 인터넷을 통해서 10.3% 등 평균 23.9%가 인터넷에서 정보를 습득하였고, 여행 관련 잡지나 TV/라디오 광고는 상대적으로 비중이 낮았다. 특히 최근에는 지역항일수록 가족/친구의 권유나 여행사 추천 비중이 높는데 이는 상품에 대한 확신이 부족하기 때문으로 해석된다. 방문 항만별 만족도나 재방문 의향은 2010년과 2012년을 비교할 때 순위에 변화가 심하며 점수(5점 척도) 역시 차이가 작아 아직 평가하기가 어렵다. 따라서 기항지 매력도를 증대시키려면 크루즈 관광객에 대한 관리와 다각적인 홍보 노력이 필요할 것으로 판단된다.

<표 9> 항만별 크루즈 관광객의 여행상품(기항지) 구매 정보원

구분	거점항						지역항		
	부산		인천		제주		여수		목포
	2010년	2012년	2010년	2012년	2010년	2012년	2010년	2012년	2010년
가족/친구 권유	37.5	26.5	29.3	20.6	42.6	29.8	26.1	34.3	30.1
여행사 추천	22.1	23.6	27.9	18.5	26.7	20.1	32.7	26.0	25.0
선사 웹사이트	6.9	14.7	12.9	20.6	4.3	16.3	22.0	8.5	16.2
여행 잡지	7.3	11.5	4.3	13.6	3.8	8.5	5.0	7.4	2.9
인터넷	15.1	7.9	12.9	7.6	9.7	6.9	9.9	4.7	17.6
TV/라디오	4.2	7.0	0.7	5.8	2.7	5.0	0.7	8.5	0.7
기타/무응답	6.9	8.8	12.0	13.3	10.2	13.3	3.6	10.5	7.5
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 한국관광공사(2010, 2012b).

중소해양도시에 크루즈 기항이 저조한 원인 중에 커다란 비중을 차지하는 것이 고가 크루즈관광 상품에 상응하는 프로그램(투어코스)이 부족하다는 것이다. 관광프로그램의 부족은 도시의 매력도를 저하시키고 하선률 저조로 이어지고 있다. 크루즈 기항 수요가 가장 많은 부산항의 경우 체류시간은 대부분 하루 미만으로 짧게는 3시간 길게는 13시간 정도이며 전체의 70% 정도가 12시간미만 머무는 것으로 조사되고 있다(장준호 외, 2012).

인천항 기항은 12시간 정도에 불과하며 관광객 중 60%는 서울·경기 지역에서 관광을 하고 인천을 떠나는 것으로 조사됐다(중앙일보, 2012). 부산항과 인천항, 제주항은 70~80% 정도의 하선률을 보이고 있다. 다만, 최근에 부산항의 경우는 하선률이 90% 이상인 경우가 많아 부산이 선박유와 보급품 보충에 그치는 단순 기항지에서 주요 관광거점으로 점차 변화하고 있다는 기대를 모으고 있다(중앙일보·경인일보·제주일보, 2012). 따라서 중소해양도시에 기항비율을 높이기 위해서는 짧은 체류시간에도 불구하고 높은 하선률을 유도할 수 있는 관광 상품과 관심을 끌 테마 개발이 중요하다.

<표 10>은 2012년에 한국을 방문한 크루즈 관광객의 관심 테마를 조사한 결과를 순위로 나타낸 것이다. 특이한 점은 부산항의 경우는 전체 성향과 매우 유사하며 인천항과 제주항 역시 선순위와 후순위 그룹의 변동이 심하지 않다. 하지만 여수항의 경우는 전체적인 성향과 다르게 나타났다.

<표 10> 항만별 크루즈 관광객의 관심 테마 비교

관심 테마	전체	거점항			지역항
		부산	인천	제주	여수
전통/역사유적(고궁, Temple life, 한옥마을 등)	1	1	1	1	2
백화점/면세점 쇼핑	2	2	4	3	1
박물관/미술관 방문	3	4	2	2	7
재래시장 등에서 한국토산품/특산품 쇼핑	4	3	3	5	6
식도락 기행	5	5	5	4	3
테마파크/아쿠아리움	6	7	7	6	4
유람선 다도해 투어, 경비행기·항공기 투어	7	6	6	7	5
드라마/영화 촬영장 방문	8	8	9	8	8
산업관광(자동차, 막걸리, 공장견학 등)	9	8	8	10	10
야외스포츠(골프, 승마 등)	10	9	10	9	9

자료 : 한국관광공사(2012b).

주 : 설문응답자는 부산 794명, 인천 150명, 제주 680명, 여수 737명 등으로 전체 2,361명임.

여수항의 경우 전통/역사유적 방문이나 백화점/면세점 쇼핑 등은 거점항과 차이가 적은 반면에 거점항에서 관심이 높게 나타난 박물관/미술관 방문, 재래시장 등에서 한국토산품/특산품 쇼핑 등에 대한 선호도는 낮다. 반면에 식도락 기행, 테마파크/아쿠아리움, 유람선 다도해 투어, 경비행기·항공기 투어 등은 거점항보다 선호도가 높다. 여수가 지닌 고유의 음식문화, 여수세계박람회장과 아쿠아리움, 그리고 해양활동이 가능한 환경 등에서 관심을 끌었다고 볼 수 있다.

이로부터 크루즈 승객들의 하선률을 높이고 관광활동을 증진시키기 위해서는 지역의 독창적인 문화와 특화상품을 연계시킨 체류형 관광 콘텐츠의 개발이 시급하다는 것을 알 수 있다. 단기 템플스테이, 다도체험, 전통요리 체험 등 한국 전통 문화 콘텐츠와 연계한 고부가가치형 크루즈 전용 관광 상품을 개발해야 한다. 여수의 경우 배후에 송광사, 선암사 등 대규모 템플 스테이 선사가 있고 보성녹차, 순천 한정식, 여수 회정식 등 다양한 먹거리와 즐길거리가 있다. 이를 위해서는 전문가이드, 투어회사 등에 협력해 관광상품의 개발과 안내체계를 구축해야 하며 이를 선상의 기항지 홍보 프로그램과 연계시켜야 한다. 또한 지역의 특산품을 기념품으로 개발하는 노력도 기울여야 한다.

다음으로 기항지내 쇼핑장소와 위락시설의 확충도 중요하다. 제주는 쇼핑과 숙박, 음식 등 연관 산업과의 연계로 크루즈 관광객의 하선률을 높이고 1박 이상의 체류 기간

확대를 유도하기 위해 크루즈 전용 터미널 내 또는 도보 관광이 가능한 거리에 내·외국인 모두가 이용할 수 있는 면세점 설치를 추진할 계획이다(제주일보, 2013). 중소해양도시의 크루즈 활성화에 큰 도움이 되는 것이 메가 이벤트이다. 여수의 사례를 보면 2012년에 세계박람회를 통해 23회, 2013년 순천만국제정원박람회를 통해 16회의 크루즈가 입항하고 있다. 또한 메가 이벤트 부지는 사후활용을 통해 관리되므로 지속적인 크루즈 관광 상품이 될 수 있다.

한편, 공공기관과 시민들의 크루즈관광의 중요성에 대한 인식도 제고되어야 한다. 전통시장의 정비와 외국어 지원, 시민들의 친절도 향상 등이 중요한 요소이다. 여수의 경우는 2012년에 '국제화 교육특구'로 지정되어 시민들의 외국어 교육과 국제시민으로서의 자질을 키워나갈 계획이다. 이러한 사업은 결국 크루즈관광의 활성화에 도움이 될 수 있다.

V. 결론

2013년에 거점항에 기항 예정인 크루즈는 부산항 102회, 인천항 118회, 제주항 170회 등으로 유사 이래 최대가 될 전망이다. 이와 맥을 같이해 해당 자치단체에서는 국제크루즈 모항 유치에 적극 추진하고 있다. 제주의 경우 크루즈산업 진흥특구 지정을 추진하면서 선박 입·출항료와 접안료 및 정박료의 100% 감면, 크루즈 승선권 소지자에 대한 통과여객제도(무사증 통과) 적용, 선내 라운지에서 직접 대면 없이 CIQ 일괄 수속, 특구 내 본사(지사) 설립 및 이전 크루즈 선사에 대한 국제수준의 법인세 감면 혜택 제공 등의 내용을 제주특별법에 담을 계획이다.

하지만 여수를 비롯한 중소해양도시의 크루즈 산업의 활성화와 다소 거리가 있다. 올해 여수에 기항하는 크루즈는 순천만국제정원박람회의 후광을 입어 추진되고 있으며 목포, 속초, 평택·당진 등 지역항 역시 크루즈 기항을 이끌만한 유인책이 없는 실정이다.

본 연구는 여수와 같은 중소해양도시의 크루즈관광 활성화 방안을 모색하였고 다음과 같은 분야별 실천과제를 도출하였다. 첫째, 크루즈전용부두와 크루즈전용터미널 등을 포함한 항만서비스 개선이 필요하며, 크루즈선의 대형화 추세에 부응하고 정규항로의 기항항이 되기 위해서는 크루즈전용부두의 접안능력을 확대해야 한다. 둘째, 교통 접근성 증진을 위해 크루즈전용부두와 도시 내 및 지역 간과의 연계교통체계 정비가 필요하며, 도시의 편의성 확보를 위해 고급호텔, 음식점 등 기반시설 확충도 요구된다. 셋째, 크루즈 관광객의 관심 테마에 부응하도록 지역의 독창적인 문화와 특화상품을 연

계시킨 관광 콘텐츠의 개발이 필요하며, 기항지내에 쇼핑장소와 위락시설도 확보되어야 한다. 무엇보다도 짧은 체류시간에도 불구하고 높은 하선률을 유도할 수 있는 관광 상품과 관심을 끌 테마 개발이 중요하다. 그리고 공공기관과 시민들의 크루즈관광에 대한 인식도 제고되어야 할 것이다.

이처럼 지방중소도시의 지역향이 크루즈 기항지가 되기 위해서는 다각적인 대책 수립과 실천 노력이 이루어져야 한다. 특히 지역향은 모항으로 성장할 가능성이 낮기 때문에 기항항으로 선정되는데 초점을 둔 정책과 관광 프로그램 개발이 추진되어야 한다.

본 연구는 중소해양도시의 크루즈 기항 여건을 토대로 연구를 수행했지만 관련 선행 연구 및 기초자료가 부족하여 여수시를 중심으로 하였고, 이 또한 분석에 한계를 보였다. 향후 중소해양도시의 크루즈관광 관련 자료가 구축되어 보다 다양한 활성화 방안이 제시되기를 기대한다.

참고문헌

- 강숙영, "제주지역 외래관광객 유치 증대 전략에 관 연구-크루즈관광을 중심으로-", 『관광경영연구』, 제45권(단일호), 2010.
- 강해상, "부산의 크루즈산업 현황과 활성화전략", 『지역과사회』, 통권 제60호, 2009, 128-133.
- 곽대영, "외래 크루즈선 승객의 기항지 만족도-부산, 인천, 제주항 입항 크루즈선 승객을 중심으로-", 『한국콘텐츠학회논문지』, 제9권 10호, 2009, 389-397.
- 국토해양부, 『제3차 전국항만기본계획(2011~2020)』, 2011.
- 김경희, "해양크루즈 관광산업 진흥에 관한 연구-인천항·부산항을 중심으로", 『인천국제관광 학술대회자료집』, 2007, 41-57.
- 김경희, "한국 크루즈산업의 발전방향에 관한 연구", 『호텔경영학연구』, 제17집 제1호, 2008, 200-202.
- 김병일·김홍섭, "크루즈관광에서 기존-잠재 고객간 행동의도 결정요인 차이에 관한 연구-인천지역을 중심으로-", 『한국항만경제학회지』, 제28권 4호, 2012, 39-57.
- 김현지, "방문전후 이미지 변화가 관광만족, 재방문의도, 추천의도에 미치는 영향: 부산방문 일본인 크루즈이용 관광객을 중심으로", 『호텔경영학연구』, 제21권 4호, 2012, 284-301.
- 김홍섭, "크루즈산업 활성화를 위한 마케팅 전략에 관한 연구-인천항의 경우", 『한국항만경제학회지』, 제24권 제4호, 2008, 408-440.
- 문화관광부, 『크루즈산업 육성을 위한 진흥계획』, 2006.
- 문화관광부·해양수산부, 『해양관광 활성화를 위한 업무 협약』, 2005.
- 문화관광부·해양수산부, 『해양크루즈 관광산업 활성화 방안』, 2007.
- 문화체육관광부, 『제3차 관광진흥5개년계획(2009~2013)』, 2009.
- 문화체육관광부, 『2010 크루즈관광 활성화 방안』, 2010.
- 문화체육관광부, 『관광레저산업 육성 방안』, 2010.
- 박영기, "크루즈관광 상품속성이 관광만족에 미치는 영향-일본방문 한국인 관광객을 중심으로-", 『관광연구』, 제25집 제1호, 2010, 439-459.
- 부산광역시, 『부산항 크루즈 활성화방안』, 2009.
- 심기섭, 『제주외항 크루즈터미널 타당성조사』, 해양수산개발원, 2008.
- 이덕순, "크루즈 관광개발에 관한 사례연구-여수·코베간 크루즈관광객의 시장특성을 중심으로", 『제58차 경기국제관광학술대회 자료집』, 2005, 323-332.
- 이봉희, 『강원도 크루즈관광 활성화 방안』, 2009.
- 이윤정, "동북아 크루즈시장의 성장과 우리의 과제", 『해양국토 21』, 59-83, 2010.

한국항만경제학회지 2013 제29권 제2호, 113-136.

- 이종훈, 『부산항 크루즈 활성화방안』, 해양수산개발원, 2009.
- 이행철·양수현, "제주외항 크루즈터미널 건립방향 및 제주의 크루즈관광산업 활성화방안", 『대한건축학회지』, 제14권 제3호, 2012, 1-10.
- 장준호·허영범·정익준, "한국 크루즈관광의 현황과 미래전략", 『한국항만경제학회지』, 제27권 제4호, 2012, 109-127.
- 정승훈, 『제주지역 크루즈관광 실태 및 활성화방안』, 제주발전연구원 기본연구보고서, 2009.
- 정승훈·양성수·박승영, "크루즈관광의 기항지 관광활동에 관한 연구: 제주지역 중국인 관광객을 대상으로", 『관광경영연구』, 제14권 제3호, 2010, 183-203.
- 제주특별자치도, 『국제크루즈 유치확대 시장조사 및 전략수립』, 2009.
- 조미혜·이봉희, "강원도 크루즈/페리 기항지의 관광지 역할", 『관광학연구』, 제34권 제2호, 2010, 77-100.
- 최도석, "부산항 크루즈 관광산업의 현실과 과제", 『해양국토21』, 제7권, 2010, 124-158.
- 최용훈, "크루즈 관광산업 활성화 방안 연구", 『여행학연구』, 제29호, 2008, 107-126.
- 최창호·김형태·진장원, "해양크루즈 관광수요 예측방법의 개선방향 연구" 『교통연구』, 제15권 제2호, 2008, 85-100.
- 최창호, "2012 여수세계박람회 준비의 실효성 평가: 교통대책을 중심으로", 『한국항만경제학회지』, 제29권 제1호, 2013, 99-122.
- 하명신·박경희, "동북아 크루즈산업의 현황과 발전방안", 『한국항만경제학회지』, 제23집 제3호, 2007, 127-148.
- 하인수, "국내크루즈산업 장애요인", 『관광연구저널』, 제19집 제3호, 2005, 497-508.
- 한국관광공사, 『외래관광객 유치증진을 위한 크루즈전략 보고서』, 2006.
- 한국관광공사, 『2010년 외래크루즈 관광객 실태조사』, 2010.
- 한국관광공사(a), 『크루즈 통계의 정형화·표준화 방안 연구』, 2012.
- 한국관광공사(b), 『2012년 외래크루즈 관광객 실태조사』, 2012.
- 한국문화관광연구원, 『크루즈산업 육성을 위한 관광진흥계획』, 문화체육관광부, 2006.
- 황진희·홍장원·김은수, 『크루즈 관광산업 발전기반 조성방안』, 한국해양수산개발원, 2006.
- 황진희, "우리나라 해양크루즈산업 육성방안 연구: 인천지역을 중심으로", 『해양수산』, 통권 291호, 2008, 23-48.
- 황진희, "세계 크루즈 산업 동향과 발전과제", 한국해운물류학회, 『제53회 정기학술대회 발표자료』, 2012.
- 해양수산부, 『제2차 전국항만기본계획 수정계획(2006~2011)』, 2006.
- 해양수산부, 『2013년 업무계획 보고』, 2013.
- Peisley, T., 『The Future of Cruise Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015』, Seatrade Communication Ltd., 109-210, 2006.
- 경인일보 홈페이지(www.kyeongin.com)
- 국민일보 홈페이지(www.kukinews.com)

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로

제주일보 홈페이지(www.jejunews.com)

중앙일보 홈페이지(www Joins.com)

국문요약

중소해양도시 크루즈관광 여건 및 활성화 방안: 여수시를 중심으로

최창호 · 임영태

최근 우리나라에 기항하는 국제해양크루즈가 급증하면서 크루즈관광 활성화에 대한 정부와 지자체의 관심이 고조되고 있으나, 우리나라의 크루즈관광 정책과 시설확충 계획은 부산, 인천, 제주 등 크루즈 기항실적이 많은 도시의 거점항 위주로 이루어지는 경향이 있다. 하지만 연근해를 대표하는 중소해양도시의 지역항도 크루즈관광 매력을 갖추고 크루즈 유치에 노력하고 있으므로 이들 도시의 크루즈관광 활성화를 위한 지원도 필요하다. 본 연구는 우리나라 중소해양도시의 크루즈관광 여건을 살펴보고 중소해양도시의 크루즈관광 활성화 방안을 모색하였다. 그리고 이를 토대로 항만 서비스, 교통 접근성과 도시 편의성, 관광활동 지원 분야에 대한 개선방안과 이를 위한 공공과 민간 등의 역할을 제시하였다. 사례연구 지역으로 전라남도 여수시를 선정하여 중소해양도시의 여건과 개선방안, 그리고 거점항과의 차이를 분석하였다. 크루즈 기항항이 되기 위해서는 거점항과 지역항의 차이가 없이 크루즈관광과 관련된 전 분야에서 많은 개선 노력이 이루어져야 한다. 특히 중소해양도시에 속한 지역항은 모항으로 성장할 가능성이 낮기 때문에 기항항으로 선정되는데 초점을 둔 정책과 관광 프로그램 개발이 추진되어야 한다.

핵심 주제어 : 국제해양크루즈, 중소해양도시, 크루즈관광, 활성화 프로그램, 여수시