

# 기항지로서의 제주도 크루즈 산업정책 추진 방향에 관한 연구

양진규\*

## 목 차

- I. 서론
- II. 크루즈 산업의 이론적 고찰
- III. 크루즈 산업의 현황
- IV. 제주도 크루즈 산업정책의 추진 방향
- V. 결론

## I. 서론

### 1. 문제의 제기

제주에 있어서 바다는 치열한 삶의 공간이다. 하지만 최근의 제주 바다는 휴식의 공간이자 수익 창출의 블루오션의 역할을 하고 있다.

제주의 면적은 1,848.5km<sup>2</sup>에 불과하지만 제주를 둘러싸고 있는 사면의 바다는 실로 엄청난 면적을 가지고 있다<sup>2)</sup>.

과거에는 수산업을 중심으로 하여 바다를 이용하였으나, 최근에는 그 이용 범위가 확대되어 관광산업으로까지 바다를 이용하고 있다. 그 대표적인 것이 바다의 호텔,

---

\* 세계 섬학회 연구원

1) 제주도 2009년 주요행정총람

2) 우리나라(남한) 육지의 면적은 9만9천km<sup>2</sup>이지만, 관할하는 바다의 크기는 육지 크기의 4.5배인 44만7천km<sup>2</sup>나 된다(국토해양부 홈페이지).

바다의 항공이라고 할 수 있는 크루즈산업이다. 특히, 제주에서는 최근 제주해군기지의 갈등에 대한 대안으로 제시된 바가 있다<sup>3)</sup>.

본 연구에서는 해군기지와는 별도로 새로운 관광산업정책으로서 크루즈산업의 향후 방향에 대하여 논의하고자 한다.

크루즈산업은 국제관광 중에서도 가장 급성장하고 있는 부문 중 하나이다(Cruise Lines International Association, 2006; 김경희, 2008:199).

세계관광기구(WTO)는 21세기의 여행자는 소득의 증가에도 불구하고 여가시간이 감소함에 따라 최단시간에 다양한 경험을 즐길 수 있는 크루즈 여행을 최고의 관광상품으로 선호할 것으로 전망하고 있다(김범중외, 2000).

크루즈관광은 바다를 끼고 있는 지역이 아니면 쉽게 업무를 내지 못할 관광산업이다. 그만큼 제주도는 지리적 조건으로 타시·도에 비하여 우월하다는 것이다.

지난 2007년 4월 2일 해양수산부의 해양크루즈 관광산업 활성화 방안에 대한 정례 브리핑 자료를 보면 크루즈산업은 해운, 관광, 조선, 항공, 인테리어 등 다양한 분야의 산업발전에 연쇄적인 영향을 미치는 고부가가치 산업으로 인식하고 있으나, 국내 크루즈 시장은 외국선사의 기항이나, 항공연계 크루즈 상품 판매 위주이며, 국내를 모항으로 하는 국제 크루즈선은 아직 없다고 하였다. 그러면서 해양수산부와 문화관광부가 공동으로 “해양크루즈 관광산업활성화 방안”을 수립하여 부산 국제크루즈전용터미널 개장식과 맞추어 발표하였다.

부산항 국제크루즈터미널은 부산항만공사와 부산지방해양수산청은 부산 영도구 동삼동 매립지내 부지에 각각 53억원과 825억원을 투입해 국제크루즈 터미널이 지상 2층 연면적 669평 규모에 세관과 출입국 관리, 검역 시설, 대합실 등을 갖추어졌으며, 전용부두는 해안에 안벽길이 360m, 전면 수심 11.5m로 이미 완공되었다.

더욱이 부산항만공사는 부산시 등 관련기관들과 크루즈산업 활성화 추진위원회를 구성해 스타크루즈사, 프린세스크루즈사 등 세계 유명 크루즈 선사와 일본 선사들을 상대로 유치활동을 벌이고 있다. 이처럼 부산은 이미 크루즈산업의 활성화를 위하여 다각도의 네트워크가 이루어지고 있다. 반면 관광산업을 주력 산업으로 하고 있는 제주는 크루즈 산업에 대한 준비가 매우 부족하다고 할 수 있다.

3) 민군복합항 타당성 용역과 관련하여 중국 등 주변국의 긴장을 유발할 대규모 해군기지가 아니라 세계적인 휴양관광지에 걸맞는 크루즈항 중심의 국제적인 민간항을 건설하고 일부 시설을 해군이 이용할 수 있게 한다면 제주도민과 해군이 ‘윈-윈’ 하는 방안으로 가치가 충분하다(채민일보, 2007.12.16)는 주장도 있었으나, 제주해군기지는 2014년까지 9538억원을 들여 건설되며, 해군 함정 20여척과 최대 15만t급 크루즈 선박 2척이 동시에 접안할 수 있는(조선일보, 2009. 9. 16) 항만시설을 정부에서는 계획하고 있다.

## 2. 연구의 목적 및 방법

이 연구는 크루즈산업에 대해서 이론적인 내용과 실증적인 내용을 토대로 기항지로서의 제주도 크루즈 산업정책의 추진방향을 설정하는데 있다. 이 연구에서 기항지로서의 제주도 크루즈 산업정책으로 국한한 것은 크루즈선은 한 척 가격이 보통 5억~10억 달러에 달하는 고부가가치 선박이다. 드릴십(석유시추선) 등 모든 종류의 대형 선박을 만들어 세계시장을 주름잡는 국내 조선사들이 유일하게 손대지 못한 분야로(중앙일보, 2008.7.15) 막대한 자본이 소요되는 크루즈 선박운영에 따른 정책추진은 지방자치단체가 단기간 시행하기에 너무나 어렵다. 또한 하인수(2003: 248)는 국내 크루즈상품전략에 관한 연구에서 전문가를 대상으로 인기 있는 해안지역 코스에 대하여 설문조사를 하였으며 교차분석 결과, 제주/부산/금강산 코스를 가장 인기 있는 상품으로 인식하고 있다는 것을 확인하였으며 이를 통해 기항지의 관광자원이 중요한 결정요소로 작용한 것으로 사료된다고 주장하였다.

이인애(2007)는 기항지로서 한국을 매력화 하라고 하면서 항만인프라와 내륙관광 프로그램 개발이 시급하다고 하였다(이인애, 2007: 77). 따라서 본 연구에서는 외부의 대규모 크루즈 선박이 입항할 수 있는 기항지로서의 역할에 초점을 맞추었다.

세부적인 연구의 목적을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 이론적 고찰을 통해 크루즈 산업의 개념에 대해서 파악을 하고,

둘째, 현재의 크루즈 산업 활성화 과정을 살펴본 후,

셋째, 향후 기항지로서의 제주의 크루즈 산업정책의 추진방향을 설정해보고자 한다.

이러한 연구의 목적을 달성하기 위해 문헌연구와 자료분석, 그리고 SWOT분석을 실시하였다. 문헌연구는 크루즈 산업 관련 기관의 문헌과 학회지의 논문을 참고하였으며, 자료분석은 신문, 잡지, 정부 및 자치단체의 보도자료, 내부자료 등을 통하여 조사하였다.

## Ⅱ. 크루즈 산업의 이론적 고찰

### 1. 크루즈 산업의 개념

크루즈란 유람선을 이용한 관광여행으로, 여행자에게 여러 곳의 매력적인 항구를 방문하여 타 문화를 체험케 하고, 선내에서는 다양한 위락과 편의시설을 제공하는 운송의 개념과 호텔의 개념을 합한 해상 항해여행을 말한다(김천중·서재명, 2000).

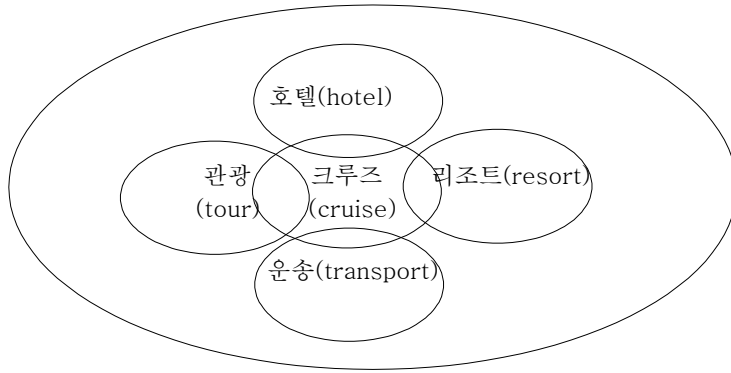
사전적인 의미에서의 크루즈란 선박을 이용한 유람·관광을 뜻하는 말로 제1차 세계대전이 끝나고 평화가 정착되던 시기에 대서양의 정기항로에 운항되던 대형여객선을 겨울철 비수기에 아열대 해역을 항해함으로써 선박의 운항효율을 높이려는 목적으로 시작되었다(이경모외, 1998). 켄델(Kendel, 1983)은 위락 추구 여행자에게 다수의 매력적인 항구를 방문하도록 하는 해안항해라고 정의하고 있다(김천중·서재명, 2000; 김현례, 2007).

이인애(2007)는 크루즈가 호텔급 수준의 배를 타고 유람하면서 여러 기항지에서 이색문화를 체험할 수 있는 관광산업이라고 하였다(이인애, 2007: 77). 이러한 개념을 종합해보면 크루즈 산업은 크루즈를 이용하여 관광과 휴양을 할 수 있도록 하여 부가가치를 유발하는 산업이라고 정의할 수 있다.

우리나라에서는 현대그룹이 지난 1998년부터 금강산관광을 위하여 크루즈 산업을 최초로 시작하였다.

### 2. 크루즈 산업의 특징

앞서 크루즈가 관광과 여가활동을 할 수 있도록 하여 부가가치를 생산한다고 개념 정의를 하였으나 크루즈 개념을 설명할 수 있는 중요한 요소는 호텔·관광·운송·리조트 등이며, 이러한 요소들은 크루즈에 내재되어 있는 것으로 일반적인 선박 여행의 개념으로부터 크루즈의 개념을 명확히 구분 지을 수 있는 좋은 척도이기도 하다(이경모, 2004; 김현례, 2007).



<그림 II-1> 크루즈개념

※자료 : 이경모(2004), 크루즈산업의 이해, 서울:대왕사

이와 같이 크루즈와 일반적인 선박여행의 개념은 다소 차이가 있다. 크루즈는 대규모의 선박 내에서 각종 시설을 장기간 이용하고 비교적 짧은 시간 내 기항지내의 지역에서 관람 및 쇼핑 등을 할 수 있는 반면, 일반적인 선박여행은 그 규모가 크루즈에 비하여 훨씬 작으며, 여행기간도 짧다고 할 수 있다. 또한 해양크루즈 관광산업은 국제 경제의 경기변동에 큰 영향을 받지 않고 성장하는 특성을 보이고 있다 (김경희, 2007: 42).

크루즈 산업의 특징을 살펴보면 첫째, 크루즈는 관광을 그 중심으로 하는 운항을 하는 것이다. 일반적인 선박은 규모가 작은 관광 또는 여객, 화물 운송을 그 목적으로 하고 있다. 둘째, 여행기간이 일반적으로 길다는 것이다. 크루즈는 그 규모가 매우 크므로 관광객이 모집되면 일반적으로 비정기적인 운항을 하며 여행기간이 관광 상품에 따라 단기간도 있으나, 몇 주, 몇 개월에 이르기도 한다. 셋째, 출입국 관리 대상이 된다. 국내용 크루즈인 경우에는 예외이지만 외국에서 왕래하는 크루즈인 경우에는 입출국에 따른 행정절차 대상이 된다.

그리고 크루즈 상품유형을 통해 향후 크루즈 산업정책의 추진방향에 대해서 논의를 해볼 수 있다.

이애주·하인수(2000)는 세계의 크루즈선사에서 제공하고 있는 크루즈 상품의 유형을 크게 6가지로 분류하고 있다. 목적지 중심의 상품, 자연역사/생태관광상품, 선상활동 중심의 여정(테마상품), 해변 이벤트 중심의 상품, 크루즈 전후 여행 패키지, 미스터리 상품 등이다(하인수, 2003: 239).

&lt;표 II-1&gt; 크루즈 상품 개발유형

유형	내용
목적지 중심의 여정	· 선상활동 및 목적지에서의 숙박이 포함되는 유형으로서 중남미, 극동, 유럽, 발틱, 노르웨이 연안, 지중해 등의 성지나 유적지 방문의 형태로 주요 기항지에서는 숙박이 포함되는 상품
자연역사 /에코투어리즘	· 고래관찰, 순록관찰, 사파리 등 다양한 야생탐험이나 산림 하이킹, 기타 연성적 모험을 포함하는 것으로서 주로 선상에서 자연주의자, 지질학자 등의 강연이 수반되며 즉석에서 담소를 나누기도 하는 상품
선상활동중심의 여정	· 선상세미나/강의-재무, 컴퓨터, 역사, 예술, 건축, 해양학, 사 진학, 문학, 음악, 요리, 와인 식별, 골프 등과 같은 주제에 관해 전문가 강연이나 토론이 있는 상품 · 특별선상프로그램-브릿지 둘러보거나 승무원의 가무 및 만찬 초대, 교육목적의 학습센터, 토속 음식의 제공 등의 상품 · 특별 공연-예술가, 클래식 음악가의 공연, 예술품의 전시를 포함 하는 상품
크루즈 전후의 호텔/여행패키지	· 크루즈 전후의 여행을 통해 그 지역의 문화에 몰입할 수 있도록 하는 상품
해변이벤트	· 승객과 지역주민의 접촉과 개인적 경험, 박물관, 오페라 하우스, 콘서트 홀, 기타 역사적 유적지를 방문하게 하는 프로그램
미스터리	· 여정에 대해 알리지 않고 고객이 승선한 후 그날 그날의 일정을 알려주는 상품

자료 : 하인수(2003), 국내 크루즈상품전략에 관한 연구, 호텔관광연구

위 <표 II-1>를 보면 크루즈 관광객은 크루즈 선상에서의 휴양의 의미도 중요하게 생각하고 있지만 목적지 중심의 여정, 크루즈 전후의 호텔/여행패키지, 해변이벤트와 같이 기항지를 중심으로 새로운 것을 관광하고자 하는 욕구가 더 크다고 할 수 있다

### 3. 크루즈 항의 유형

크루즈항을 출항항이나 목적항 중의 하나가 되게 하는 주요 요인은 관광객을 유치할 수 있는 관광지 근처에 위치하거나 통상적인 크루즈 항로상에 있어야 한다(이태우, 2002: 143).

크루즈항은 세가지로 구분 할 수 있는데 첫째, 출항항이다. 출항항은 크루즈 관광객들이 승하선시 불편함이 없도록 시설이 되어야 하며, 항공 등의 다른 수송수단과 연계가 편리하도록 하여야 한다. 또한 출항에 따른 관광객의 수하물이 빠른 시간 내에 처리가 되어야 하는 시스템이 있어야 하고 관광객들이 편히 쉴 수 있는 위락시설 등이 갖추어져 있어야 한다. 둘째 기항항이다. 기항항은 크루즈 항로 선상에 위치하고 있기 때문에 손쉽게 필요한 물품이 조달 될 수 있는 시스템이 갖추어져 있어야 하며, 일시 정박을 하는 곳이므로 휴게시설이 완비되어야 한다. 또한 일시 하선한 관광객들이 짧은 시간 내에 자유로운 관광과 쇼핑이 될 수 있도록 제반 인프라가 구축되어야 하며, 아울러 관광객의 신변안전을 위한 장치도 마련되어야 한다. 그리고 관광할 수 있는 천혜의 자연과 관광시설, 문화적 가치가 있는 지역이라면 더욱 매력적일 것이다. 출입국 관리, 세관, 검역 행정지원이 원활하여야 한다. 셋째, 다목적항을 들 수 있는데 다목적항은 출항항과 기항항의 혼합형으로 출항항보다는 설비면에서 규모가 덜 크지만 기항항보다는 더 나은 편리함과 쾌적함을 제공한다(이태우, 2002: 145).

### Ⅲ. 크루즈 산업의 현황 및 문제점

#### 1. 세계의 크루즈 산업 현황

크루즈 산업은 여가의 확대, 경제적 여유 등에 의해 1990년대 이후부터 기존의 고소득층, 고연령층의 수요자 중심에서 다양한 수요자 층으로 시장이 점차 확대되어 가고 있는 추세이며, 중저가 크루즈 관광상품의 개발과 판매로 크루즈 관광객 증가 예측이 되고 있다. 전 세계 크루즈 관광인구는 2006년 기준 약 1,700만명으로, 2001년 크루즈관광객 1,000만명시대 개막이후 연평균 10%의 급속한 증가로, 세계 관광객의 연평균 증가율 3.9%보다 2배 이상 빠른 증가 추세를 보이고 있다.

<표 III-1>과 같이 세계크루즈관광객 현황과 전망에 대해서 해양수산부(현 국토해양부)의 자료를 살펴보면 2005년 기준으로 크루즈 관광객이 전세계적으로 1,329만명으로 추정되며, 2010년에는 2005년 대비 151%가 증가한 1,777만명으로 전망된다고 하고 있다. 이처럼 크루즈관광객이 지속적으로 증가될 것으로 전망하고 있으며, 2020년에는 2005년 대비 198%가 증가한 2,632만명으로 전망하고 있다.

&lt;표 III-1&gt; 세계크루즈관광객 현황과 전망

(단위: 만명)

구 분	2005	2010	2015	2020
북 미	925	1,200	1,450	1,720
유 럽	320	450	590	710
아 시 아	84	127	170	202
총 계	1,329	1,777	2,210	2,632

자료 : 해양수산부, 2007

2010년 추정기준으로 크루즈 관광객 점유율을 보면 미국 포함 북미지역 약 68% 점유로 1,200만명, 유럽지역 약 25% 점유로 450만명, 아시아지역 약 7% 점유로 127만명을 예상하고 있다. 특히, 아시아지역의 크루즈관광객은 2005년 84만명에서 2010년 127만명으로 151% 성장 전망을 보이고 있다.

아시아의 대표적 크루즈 시장으로는 싱가포르를 들 수 있는데 싱가포르는 리조트 부대시설이 잘 정비되어 있으며, 주변에 푸켓, 발리섬 등 매력적인 관광자원이 풍부하다. 또한 세계적인 크루즈선사인 스타크루즈사가 싱가포르를 거점으로 크루즈사업을 급성장시키면서 세계 4대 크루즈선사로 부상하였다. 그 이외에 홍콩, 인도네시아(발리), 태국(방콕), 베트남(호지민), 말레이시아(쿠알라룸푸르), 중국(상해, 북경, 대련), 일본(나가사키), 한국(제주, 부산, 인천)이 있다.

경제적 측면에서의 크루즈 산업을 보면 크루즈 산업은 관광산업 중 항공산업, 해운산업, 식음료 서비스산업 등의 유관 산업에 미치는 경제적 효과가 가장 큰 산업이며, 크루즈산업 발전의 1차 목표인 기항지로서의 크루즈산업은 외화획득, 고용증대, 각종 서비스산업의 발전을 가져 올 수 있다. 또한 크루즈산업 발전의 최종 목표인 모항지로서의 크루즈산업은 기항지로서의 크루즈산업에 조선산업, 철강산업 등의 발전으로 경제적 부가가치가 매우 높다고 할 수 있다.

## 2. 타시·도의 크루즈 산업 현황

기존의 크루즈 여행은 부호들이 즐기는 호화로운 관광이라고 인식을 하였다. 하지만 생활수준의 향상, 여가의 확대로 인하여 요즘에는 크루즈 여행은 낭만적이며 매력이 있는 관광으로 여겨지고 있다. 국내의 크루즈 관광 인바운드 현황을 살펴보면 <표 III-2>와 같다.



&lt;표 III-2&gt; 한국 크루즈관광 인바운드 현황

구분	부산		제주		인천		평택		기타항구		합계	
	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객
2002	28	13,237	8	2,760	2	515	39	7,016	-	-	77	23,528
2003	18	6,396	4	1,445	2	1,279	55	14,321	-	-	79	23,441
2004	22	9,930	2	753	-	-	-	-	-	-	24	10,683
2005	29	24,582	6	3,205	3	432	-	-	5	1,451	43	29,670
2006	36	20,928	21	10,477	3	1,652	-	-	7	936	67	33,993

자료 : 김경희(2008), 한국 크루즈산업의 발전방안에 관한 연구, 한국호텔경영학회, 호텔경영학연구, p204.

정부(해양수산부와 문화관광부 공동)에서는 지난 2007년 4월 「해양크루즈 관광 산업 활성화 방안」을 발표하였다.

해양수산부는 크루즈 기항여건 및 수용태세 개선을 위해 경쟁국인 싱가포르, 홍콩, 일본 보다 크게 부족한 전용부두를 확충하기 위해 부산, 제주항 등 6개 무역항에 2020년까지 약 3136억원을 투입해 크루즈부두 8개 선석을 건설할 계획이라고 한다(해양수산부, 2007).

부산은 2007년 4월에 이미 국제크루즈 터미널과 전용부두를 완공하였고 부산항만공사가 부산시 등 관련기관들과 크루즈산업 활성화 추진위원회를 구성해 스타크루즈사, 프린세스크루즈사 등 세계 유명 크루즈 선사와 일본 선사들을 상대로 유치 활동을 벌이고 있다.

이러한 결과로 인하여 2008년 상반기에 부산항을 찾은 크루즈는 14척(2만7412명)으로 지난해 같은 기간 8척(4468명)보다 크게 늘었다. 또한 '미국의 세계 2위 크루즈선사인 RCI는 2009년 11월 부산을 모항으로 7만5,000톤급 호화 크루즈선 '레전드 오브 더 시'를 아시아 투어에 연중 정기 배치한다고 한다(서울경제신문, 2008).

인천시와 인천항만공사 그리고 인천관광공사는 2007년 2월 크루즈 산업 활성화를 위해 공동 협력하기로 협정을 맺었다. 그 시발점으로 2007년 3월 21일부터는 7박8일간 유럽에서 크루즈선 유치를 위한 포트세일즈(항만 홍보활동)를 벌였다. 세계 크루즈 시장의 본고장 격인 북미지역에서의 포트세일즈도 검토 중이라고 한다(현대사회문화연구소, 2007: 60). 그리고 미국의 대형 크루즈사인 레지덴시사 일

행이 2008년 7월 19일 인천항을 방문, 2009년 10월 인천항 기항을 목표로 가능성을 타진하고 돌아갔다고 한다(서울경제신문, 2008). 하지만 부산항을 바라보고 있노라면 인천항의 현실은 암담하다. 크루즈선 유치를 위해 네덜란드 로테르담과 독일 함부르크 등 유럽내 주요 크루즈 기항 항만을 둘러보고 온 포트세일즈단 관계자의 표현을 빌리면, 인천항은 이제 걸음마를 배우려는 수준이라고 한다(현대사회문화연구소, 2007: 61).

전라남도는 제3차 전라남도 종합계획 수정계획 공고를 통해 동북아 관광 중심지 육성을 위하여 다도해 해양크루즈사업 계획을 선보인 바 있다. 여기에서는 육지면적의 2.2배에 이를 정도의 리아스식 해안, 얇은 수심, 넓은 갯벌, 1,965개의 수 많은 연안도서를 활용하여 아름다운 서남해안의 다양한 자연, 역사, 해양자원을 바탕으로 하는 주요관광지를 순항하는 크루즈 운항이 필요하다고 하고 있다.

전라남도는 처음부터 기항지 보다는 크루즈사업을 자체적으로 추진하려고 하고 있다. 그래서 구체적으로 단계별로 사업을 추진한다는 구상인데 제1단계로 목포항과 여수항을 출항지로 기타 전남의 주요 도서를 기항지로 전남 다도해를 대상범역(홍도·흑산도~거문도·백도)으로 하고, 제2단계로 전국의 서해안, 남해안, 동해안의 국내해양 전역을 대상범역(인천~목포~제주~거제~부산~울릉도·독도)으로, 제3단계로 목포, 인천, 부산항을 기점으로 일본, 중국, 동남아해역과 연계를 할 계획을 가지고 있다.

각 지방자치단체에서는 크루즈 관련 세미나 및 크루즈 선박 유치를 위한 해외홍보 활동을 적극적으로 전개하고 있으나, 국내 크루즈 시장은 외국선사의 기항이나, 항공연계 크루즈 상품 판매 위주이며, 국내를 모항으로 하는 국제 크루즈선은 아직 없다<sup>4)</sup>. 또한 해양과 인접해 있는 반도국가인 한국과 도서국가인 일본, 아시아 전역에 걸쳐있는 중국 등 동북아 지역의 국가들은 매력적인 동양의 역사문화 유산과 함께 크루즈 관광상품으로 개발 잠재력을 가지고 있음에도 불구하고 아직 적극적 활용을 하지 못하고 있다.

동북아 국가인 한·중·일 3국은 크루즈 산업의 전초기지가 될 수 있는 지리적 조건, 크루즈 선박의 태평양 횡단의 중간 기착지점, 다소 유사하지만 색다른 동양문화권(언어, 풍습 등)의 매력으로 인해 동북아 크루즈 벨트의 가능성이 있으므로 이

4) 부산을 모항으로 하는 크루즈가 운항되고 있으나, 이는 남해안 관광을 중심으로 하고 있다. 또한 말레이시아의 스타크루즈사가 평택항을 모항으로 하여 중국, 일본, 제주도를 오가는 사업신청서를 해양수산부에 제출한 적이 있다.

는 크루즈 관광산업의 블루오션(Blue Ocean)이 될 수 있다. 향후 중국 관광객의 증가에 힘입어 세계 주요 크루즈 선사의 극동아시아 지역 노선 증가가 뒤따를 것으로 예상된다.

한국관광공사는 세계 3대 선사 중 하나인 로얄캐러비안크루즈사를 비롯해 마이애미를 본거지로 한 크루즈 선사를 대상으로 적극적인 세일즈 마케팅 활동을 펼칠 계획이며, 이를 통해 인천, 부산, 제주 등 최근 크루즈선 기항 증가의 급물살을 타고 있는 주요 국내 기항지의 매력을 알려 향후 크루즈 모항으로써 선사를 유치할 전략이다.

### 3. 제주도의 크루즈 산업 현황

제주도와 제주지방해양수산청에 따르면 제주 국제 크루즈 관광은 지난 1983년 일본 크루즈 관광객 141명이 처음 유치되면서 시작됐다(제민일보, 2006.3.20). 또한 제주는 지난 2002년 우근민지사가 새천년민주당 도지사 후보로 나왔을 때 이미 중국 관광시장 집중 공략을 위하여 한·중·일 크루즈관광 추진 공약을 한 바가 있고, 국제자유도시 핵심 프로젝트인 서귀포 관광미항 개발을 공약하였다.

서귀포관광미항은 제주국제자유도시개발센터(JDC)가 2007년 12월 7일 기공식을 하였으며, 2013년을 목표로 하여 공공부문 660억원, 민자 770억이 투자되고 있다. 또한 제주특별자치도 항만개발과의 행정자료실의 자료를 살펴보면 제주의 크루즈 전용부두를 만들기 위해 제주의외항 건설사업을 1999년도부터 1, 2단계 구분되어 시행하고 있으며 현재 1단계 사업 80%, 2단계사업 20%의 공정율을 보이고 있으며 2011년까지 모든 사업을 완료할 계획이다.

2011년 사업이 완공되면 대형크루즈(최대11만톤급)이 접안할 수 있는 부두 1선석과 2만톤급 화물선이 접안할 수 있는 부두 2선석이 확보되어 명실상부한 국제자유도시 제주특별자치도의 관문항으로서 면모를 갖추게 될 것이다. 또한, 제주특별자치도에서는 크루즈선의 증가추세에 대응하기 위하여 대형크루즈선이 원활히 접안할 수 있는 부두시설을 우선 조기 완공하는 방안을 검토 중이라고 한다. 이처럼 크루즈 산업의 활성화를 위하여 이미 기반시설을 구축하고 있다. 하지만 도지사 공약과 같이 크루즈 관광을 활성화 하겠다고 하였으나 6년이 지난 지금도 제주특별자치도에는 크루즈 산업을 전담할 부서가 제 역할을 하지 못하고 있다.<sup>5)</sup> 그리고 크루즈 산

5) 물론 해군기지건설과 맞물려 있기 때문에 전담부서가 제대로 역할을 하지 못하는 측면도 있다.

업의 기반시설이 항만시설만을 의미하는 것이다. 크루즈 투어를 통하여 승객들의 다양한 체험과 쇼핑 등을 할 수 있는 기회를 부여하는 것이야말로 실질적인 크루즈 산업의 활성화라고 할 수 있다.

이러한 크루즈 산업 활성화 악조건에도 불구하고 2008년 7월 17일 현재 국제 크루즈 관광객이 11회에 걸쳐 13,995명이 제주를 방문하여 전년동기 5회 3,028명을 훨씬 상회한 것으로 나타나고 있다. 제주도는 국제 크루즈관광객 급증의 이유로 중국CCTV를 통한 CF 광고, 버스레핑광고 등 다양한 매체를 통한 홍보마케팅과 더불어 입출항에 따른 관광객 환영행사 실시로 이미지 제고와 함께 각종 편의지원 뿐만 아니라 크루즈관련 여행사 순회관측 및 로열캐리비언 등 대형크루즈선사 대상 팸투어, 해외 제주관광홍보사무소를 통한 지속적인 홍보 등 적극적인 마케팅활동을 전개한 결과라고 자평하고 있으며, 앞으로도 시간과 경제적 여유층인 크루즈관광객들을 대상으로 제주특별자치도관광협회와 공동으로 환영행사를 지속적으로 개최하여 첫 관문에서부터 따뜻하고 친절한 제주도민의 마음을 전하는 한편, 해외 주요매체를 통한 제주관광 이미지광고를 확대해 나가고, 크루즈관련 잡지를 통한 제주의 매력을 집중적으로 홍보함은 물론 주요 여행사와 크루즈상품 공동개발 추진 등 마케팅활동을 더욱 강화해 나갈 계획이라고 한다(제주특별자치도, 2008). 하지만 자치단체의 관광정책부서에서는 이러한 감성적 접근법보다는 실질적 관광지원책을 강구해야 할 필요성이 있다. 이처럼 크루즈 관광산업의 활성화를 위한 기반시설이 구축되지 못한 상황에서도 제주도를 방문하는 크루즈 관광객을 날로 증가하고 있다. 최근 제주항을 경유하였던 국제 크루즈선 입항실적을 살펴보면 <표 III-3>과 같다.

<표 III-3> 제주항 국제 크루즈선 입항실적(5년간)

년도	선 명	항 로	국 적	총톤수 (G/T)	입항 횟수	관광객 (명)
'03년	Pacific Venus	일본 - 제주 - 일본	일 본	26,518	2회	500
	Amsterdam	세계일주	네덜란드	60,874	1회	576
	Nippon Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	21,903	1회	369
	계				4회	1,445
'04년	Fuji Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	23,235	1회	452
	Nippon Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	21,903	1회	301
	계				2회	753

'05년	Pacific Venus	일본 - 제주 - 일본	일 본	26,518	2회	685
	Nippon Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	21,903	1회	402
	Fuji Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	23,235	1회	380
	Asuka	일본 - 제주 - 일본	일 본	26,856	1회	458
	Amsterdam	세계일주	네델란드	60,874	1회	1,280
	계				6회	3,205
'06년	The World	세계일주	바하마	43,188	1회	126
	Fuji Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	23,235	1회	370
	Costa Allegra	중국 - 일본 - 제주	이태리	28,610	20회	10,480
	Nippon Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	21,903	1회	289
	계				23회	11,265
'07년	AMADEA	세계일주	바하마	28,856	1회	336
	Fuji Maru	일본 - 제주 - 일본	일 본	23,235	1회	337
	Costa Allegra	중국 - 일본 - 제주	이태리	28,610	19회	14,991
	Nippon Maru	일본 - 제주 - 일본	일본	21,903	1회	293
	Amsterdam	세계일주	네델란드	60,874	1회	1,225
	Sprit of Oceanus	일본 - 제주 - 중국	바하마	4,200	1회	103
	계				24회	17,285

※자료 : 제주특별자치도 해양수산국 항만개발과 알림마당 자료, 2007. 11. 21

위 표를 보면 대부분의 크루즈 투어가 일본-제주-일본을 경유하는 관광객이 주를 이루는 것을 알 수 있다. 그리고 간간히 세계일주를 하는 관광객도 증가하고 있음을 알 수 있다.

다양한 관광객들이 제주를 방문하고 있으나, 현실적으로 제주도는 준비가 부족한 실정이다.

#### 4. 크루즈 산업의 문제점

위와 같이 자치단체별로 다양한 방법으로 부가가치가 매우 큰 크루즈 산업의 활성화를 위하여 정책을 추진하고 있으나 몇 가지 문제점이 있다.

첫째, 지방자치시대에 걸맞게 자치단체별로 특색 사업을 마련하는 것은 좋지만 크루즈 산업이 투입비용이 매우 큰 분야임을 감안한다면 자치단체간 공동 정책추진을

모색해보아야 한다는 점이다.

크루즈 산업이라는 것이 크루즈만 정박한다고 해서 해결되는 것이 아니다. 물론 반드시 기항지가 있어야 하며, 다양한 볼거리와 즐길거리가 제공되어야 한다면 타시도자치단체간 투어 프로그램 공유 및 조성이 필요하다.

일부자치단체에서 관광상품에 대해서 협약을 맺고는 있으나, 단일 자치단체만의 사업으로는 크루즈산업의 규모가 크므로 행·재정적 측면에서 부담을 해소하기 위한 자치단체간의 공동의 자구노력은 여전히 부족한 현실이다.

둘째, 막대한 예산을 운용하는 중앙정부의 입김이 여전히 너무 강하다는 것이다. 앞서 언급된 것처럼 해양수산부가 해양크루즈 관광산업 활성화 방안을 마련하여 직접 추진한다는 것은 사실상 지방자치단체의 역할을 무시하는 처사라 할 수 있다. 중앙정부의 역할은 크루즈 산업의 활성화를 위한 예산지원 및 법적·제도적 장치 마련 또는 간소화, 국제협력의 근간 마련이 주가 되어야 한다.

셋째, 크루즈 산업의 기반시설에만 집중되어 있다는 것이다. 현재의 우리나라의 자치단체가 추진하는 크루즈산업은 그 규모가 매우 크므로 모항개발 보다는 기항지 개발에 치중해야 한다. 그러기 위해서는 집안시설도 중요하지만 관광객들이 어려움이 없도록 기항지내에 의료지원시설 등 각종 지원시설이 갖추어져 있어야 한다. 하지만 여전히 그런 것 보다는 크루즈 터미널 건설 등에 치중하다보니 지원시설 및 부대시설을 마련하려면 장기적인 계획을 세워야 하는 것이다.

넷째, 크루즈 산업을 지원할 자치단체의 조직이 구체화 되지 못하였다는 것이다.

크루즈 산업은 관광산업임에도 불구하고 <표 III-4>와 같이 자치단체의 크루즈산업 지원부서를 보면 항만시설을 관장하는 곳에서 하고 있다는 것이다.

<표 III-4> 자치단체의 크루즈산업 관련 조직 현황

자치단체	국명	과명	업무명	비고
인천광역시	항만공항 물류국	항만공항 지원과	크루즈산업유치 추진 관련 업무	
전라남도	해양수산 환경국	해양항만과	국제 여객선 관련 업무	
부산광역시	해양농 수산국	해양항만과	해양관광산업(크루즈, 수상레저, 해양 레포츠 등) 계획업무	
제주특별 자치도	해양수산국	항만개발과	항만물류산업의 육성·지원에 관한 사항	

※ 각 자치단체의 홈페이지를 이용하여 작성

이러한 크루즈산업 관련 조직의 문제로 인하여 관광연계사업 추진 및 부서간 업무 협조도 원활하지 못하다는 것이다.

지난 2007년 4월 「해양크루즈 관광산업 활성화 방안」을 해양수산부와 문화관광부가 공동으로 발표하였다.

다섯째, 크루즈 관광객의 입·출국 수속의 불편함을 들 수 있다. 크루즈 유치를 주요 관광 정책으로 삼고 있는 대부분의 국가에서는 입·출국 수속에 있어 많은 편의를 제공해 주고 있다(용인대학교 산업경영연구소, 2000).

대다수 크루즈 관광객은 기항시간이 짧아 충분한 쇼핑 등을 하기가 어려운 실정이다. 그런데 입·출국수속 시간에 쫓겨 그나마 짧은 기항시간을 충분히 활용하지 못하는 경우가 많다.

### 5. 제주의 크루즈 산업에 대한 SWOT분석

SWOT분석은 외부환경 분석에서 파악된 기회·위협요인과 내부역량분석에서 인 지된 강점·약점 요인을 연계시킴으로써 각 상황에서 전략적 과제를 도출하고 대응 전술을 제시하기 위한 분석방식이다(김천권, 2008: 59). 결국 SWOT분석을 통해 내·외부의 환경을 살펴보고 그것을 토대로 강점을 부각시키고, 약점을 보완하며, 기회는 도입하고, 위협은 제거하여 바람직한 방향으로 정책을 추진할 수 있다.

본 연구에서는 SWOT 분석방법을 이용하여 기항지로서의 제주도 크루즈 산업의 전망을 해보고자 한다. 여기에서는 크루즈 산업에 관한 선행연구를 토대로 SWOT 분석을 하였다.

<표 III-5> 크루즈 산업에 대한 SWOT분석

강점(Strength)	약점(Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 천혜의 자연환경을 가진 관광지</li> <li>• 지리적 조건</li> <li>• 새로운 문화체험에 대한 욕구 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 크루즈 관광 관련 개발 인식 부족</li> <li>• 해안 경관조성 열악</li> <li>• 관광인프라 부족</li> </ul>
기회(Opportunity)	위협(Threat)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계자연유산 등재</li> <li>• 국제자유도시 개발</li> <li>• 제주~목포 해저고속철 필요성 제기</li> <li>• 정부 주도의 크루즈 항 개발</li> <li>• 항공교통의 다변화</li> <li>• 크루즈관광의 부각</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 크루즈 산업 지원정책 부족</li> <li>• 크루즈 산업 지원 조직의 부재 ,</li> <li>• 도내(道內) 관광 중심의 관광정책</li> <li>• 해양관광 상품의 부재</li> </ul>

## 1) 강점 요인

제주도는 사계절이 분명하고, 평균기온이 16.2℃로서 전국에서 가장 온화한 날씨로 관광활동에 이상적인 기후이며, 대륙(러시아, 중국)과 해양(일본, 동남아)을 연결하는 요충지이며 천혜의 자연경관이 수려한 세계적인 휴양 관광지이다. 이는 무엇보다도 크루즈 이용객들의 관심을 끌기에 충분하다는 것이다.

최근 부각되고 있는 올레도 이러한 자연환경을 활용하여 관심이 모아지고 있다. 전 세계적으로 슬로우(Slow) 열풍이 일고 있다는 점에서 제주의 자연환경을 활용한 프로그램을 투입한다면 크루즈 관광객 유인효과가 나타날 것이다.

제주도는 사면이 바다로 어디에서나 해안경관을 둘러 볼 수 있는 유리한 조건을 갖고 있으며 해양과 산악여건이 혼합된 독특한 지리적 조건을 가지고 있다. 그리고 최근 관광환경이 새로운 문화체험에 대한 욕구 증가로 변화하고 있음에 따라 독특한 언어, 생활풍습, 유배지, 신화, 전설 등의 섬 문화를 가지고 있는 제주는 관광객 유인에 강점을 가지고 있다고 할 수 있다.

## 2) 약점 요인

그간 내륙 중심의 관광개발로 인하여 크루즈 관광 관련 개발 인식이 부족하다고 할 수 있다.

부산, 전라남도 등 타 지역은 이미 크루즈 관광의 필요성을 가지고 추진하고 있다. 하지만 지난 50여 년간 내륙 중심의 관광개발로 인하여 해양관광개발에는 소홀했다. 또한 해안 경관조성이 제대로 되지 않고 있다.

크루즈는 해상을 통해 진입하게 되는데 섬의 내륙 중심 관광환경 조성에 집중하다보니 해안선 정비는 많이 부족하다고 할 수 있다. 그리고 크루즈 관광유인에 대비한 관광인프라가 부족하다. 크루즈 관광객들을 맞이할 부두의 시설은 열악하며, 쇼팽상가는 내국인 관광객 중심으로 구성되어있다. 또한 편의시설도 부족한 실정이고 볼거리 및 즐길거리도 부족한 상황이다.



### 3) 기회 요인

제주는 지난 2007년에 세계자연유산에 등재되었으며, 이를 활용한 관광프로그램이 개발되고 있다. 또한 제주는 국제자유도시로 개발되고 있다. 이는 충분한 방문요건이 될 수 있다. 그리고 전라남도 지사의 제안으로 제주~목포 해저고속철 필요성이 제기되고 있으며, 정부에서도 관심을 보이고 있다.

최근 정부 주도의 크루즈 항 개발이 시작되었다. 크루즈 항 개발은 막대한 자본을 필요로 한다. 정부는 부산, 제주 등에 크루즈 항만시설을 개발하고 있다. 이는 크루즈 산업 활성화를 위한 절호의 기회로 절대 놓쳐서는 안될 것이다. 또한 항공교통의 다변화도 기회요건이 된다. 거대자본을 중심으로 한 항공교통 체제가 점차 소형 항공기 중심으로 재편되고 있다. 이를 통해 국내인들이 제주를 관광한 후 크루즈에 승선한다거나 외국인들이 크루즈 선을 타고 제주에 입도하여 관광 후 내륙 관광을 할 수 있는 방안이 만들어 진 것이다. 다만, 충실한 프로그램 및 홍보를 통해 잠재 관광객들을 유인해야 할 것이다. 마지막 기회로 크루즈 관광이 부각되고 있다는 것이다. 1990년대 초반 세계 크루즈 이용자는 500만명 안팎이었으나 200년 이후 1,000만 명을 상회하는 등 연평균 8.1%의 성장률을 기록하였다(양승훈·김민철, 2008: 494). 이는 세계적으로 크루즈 관광이 성장하고 있다는 것을 보여주고 있다.

### 4) 위협 요인

크루즈 관광산업에 대한 정부의 지원정책 개발이 필요하다. 크루즈 관광산업에 대한 최근의 관심과 산업의중요성에 비해 정부의 지원정책과 수단은 거의 전무한 실정이다(양승훈·김민철, 2008: 504) 그리고 크루즈 산업 지원 조직의 부재를 들 수 있다. 현재 제주도에에는 크루즈 관광을 전담할 조직을 구성하지 못하고 있다. 향후 크루즈 관광의 잠재성에 비추어 보았을 때 이는 조속히 개선되어야 할 부분이다. 그리고 도내(道內) 관광 중심의 관광정책의 변화가 시급하다. 제주는 몇십년간 모든 관광시스템이 도내(道內) 중심으로 이루어지므로 해서 보여지는 것에 대한 관행적 관광프로그램에 익숙해왔었다고 할 수 있다. 따라서 국제적으로 내보여도 손색이 없을 프로그램 개발정책의 다변화가 필요하다.

제주는 다양한 문화컨텐츠 개발이 가능한 많은 자원을 가지고 있다. 지나치게 전통만을 고집하지 않고 융복합화 할 수 있는 문화컨텐츠 개발에 심혈을 기울여야 한

다. 마지막으로 해양관광 상품의 부재를 지적할 수 있다.

제주는 자연적 조건이 매우 뛰어나다고 할 수 있으나, 괄, 사이판 등 아열대 조건에는 매우 미흡하다고 할 수 있다. 하지만 사계절이 뚜렷하고 사면이 바다, 제주의 랜드마크인 한라산을 중심으로 한 오름군락 등을 활용한 내륙과 해양을 넘나드는 해양중심의 관광상품 개발이 필요하다.

## IV. 제주도 크루즈 산업정책의 추진 방향

### 1. 대규모 정책사업의 협력적 관계 조성

이연택(2001)은 제5회 제주 섬관광정책포럼에서 21세기 한국의 관광정책이란 주제로 특별강연을 한바 있는데, 여기에서 지방정부의 과제로 협력적 리더십을 갖추어야 하며, 관광개발에는 다양한 이해관계자의 참여가 필연적으로 다가선다며 중앙부처, 관련 지방자치단체, 지역주민, 민간사업자 그리고 시민단체 등과의 협력적 관계를 구성할 수 있는 리더십이 요구되고 있다고 역설하였다(제주도, 2001: 45).

정책은 중앙부처, 자치단체, 지역주민, 민간사업자, 시민단체, 그 어느 하나의 조직만으로는 추진하기가 어렵다.

크루즈 산업은 소요예산이 막대한 사업으로 일개 자치단체에서 사업을 추진하기란 사실상 어렵다. 그렇다고 중앙부처에만 의존한다는 것도 지방자치에 맞지 않으며, 자칫 중앙부처의 획일적인 사업추진이 될 수 있다. 예를 들어 부산과 제주가 협력적 관계를 맺는다면 공동 관광상품을 만들어, 각자의 관광시장을 확대할 수 있다. 그리고 자치단체의 홍보를 공동으로 함으로써 홍보예산을 줄일 수 있다. 또한 제주를 거쳐 부산을 입항한다면 제주에서의 출·입국관리 자료를 공유화하는 것이다. 이러한 사업추진을 위해서 자치단체간 협력적 관계도 필수이고, 중앙부처와 자치단체간 협력적 관계가 그 어느 때보다 필요할 때이다.

아울러 크루즈 산업의 전초기지가 될 수 있는 지리적 조건, 크루즈 선박의 태평양 횡단의 중간 기착지점, 다소 유사하지만 색다른 동양문화권(언어, 풍습 등)의 매력이 있는 한·중·일 3국은 동북아 크루즈 벨트 조성을 통한 협력적 연계상품을 개발한다면, 크루즈 산업은 더욱 활성화 될 것으로 보여 진다.

실제 하명신·박경희(2007)는 현재 크루즈관광산업이 북미와 선진국위주로 진행되고 있으나, 동북아시아의 성장잠재력에 비추어 한·중·일을 중심으로 한 연계상품개발과 3국간의 협력 체제를 잘 운용한다면 구주, 미주 관광시장의 회화수입을 확대하고 동북아 경제발전의 경제적 효과를 달성 할 수 있을 것(하명신·박경희, 2007:146)이라고 전망하고 있다.

## 2. 크루즈 산업의 인프라 환경 구축

제주는 크루즈 관광객을 위한 인프라 및 프로그램이 절대적으로 열악한 실정이다. 현재 공항내 운영 중인 면세점 규모에 비하여 부두에서 운영 중인 면세점은 규모는 너무나 작은 실정이다.<sup>6)</sup> 또한 쇼핑할 수 있는 곳이 부족하다. 신제주에 외국인, 특히, 일본인, 중국인을 대상으로 한 상가들이 밀집해 있으나 향후 크루즈 산업 활성화를 위해서는 너무나 빈약한 상황이다

부두의 시설도 문제이지만 제주국제공항과는 너무나 차별된 경관설비가 문제이다. 그리고 입항 관광객들을 위한 문화관광거리가 없다는 것이다. 크루즈 관광객은 때에 따라서는 입항 후 몇 시간이 안 되어 출항해야 하는 경우가 많기 때문이다. 하지만 아직까지도 행정력은 시설적 지원의 한계를 벗어나지 못하고 있다. 크루즈 기항으로서 역할은 크루즈가 접안 할 수 있는 시설적 측면은 기본이고 입항에 따른 관광객의 욕구 충족을 위한 각종 인프라가 구축되어야 한다. 물론 대규모의 크루즈선에는 이러한 기본적인 환경이 갖추어져 있지만, 입항시에는 관광객들이 새로운 장소에서 느끼는 감정을 충분히 발산할 수 있도록 지원해야 한다. 그래서 크루즈 기항지에는 쇼핑물 또는 쇼핑거리, 물품 보관소, 의료지원시설, 면세점, 문화관광거리, 회의장, 카지노 등이 필요하다. 여기에서 착안할 점은 기항지를 만든다고 해서 크루즈 산업의 인프라를 새로운 조성하는 것 보다는 기존의 유사한 환경을 흡수하는 것이 경제적으로나 시간적으로 훨씬 유리하다고 할 수 있다. 가령 쇼핑물 또는 쇼핑거리는 제주의 칠성로, 중앙로 지하상가, 오일시장을 크루즈선 입항에 맞춰 통역관을 배치하고 각종 환영 현수막 등을 준비하면 가능할 것이고, 금융기관의 협조를 통하여 외국환 환전 지원, 카드결제 등을 가능하도록 하면 될 것이다. 그리고 물품 보관소는 공

<sup>6)</sup> 공항과 부두에는 제주국제자유도시개발센터에서 운영 중인 면세점이 있다. 부두는 약 20여평 규모이며, 물품종류도 약 10여종으로 면세점으로서의 면모가 갖추어지지 않은 실정이다(2009. 01. 30. 제주관광공사 관계자와 전화인터뷰)

신력을 위해 경찰서를 활용하는 방안을 모색해볼 수 있다. 회의장, 카지노 등은 기항지 인근 호텔을 벨트화하여 지원 할 수 있다.

제주의 문화적 볼거리 제공도 매우 중요하다고 할 수 있다. 제주의 독특한 문화소재를 이용한 볼거리 제공으로 관광객의 체류시간을 확대할 수 있을 것이다. 이를 위해서는 시기가 분산되어 있는 축제를 크루즈 입항에 맞추어 조정하는 방안을 검토할 필요성이 있다. 하지만 이러한 다양한 인프라를 모두 경험하도록 하려면 사전에 크루즈 선상에 충분한 홍보를 통하여 입항 후 충분한 관람이 될 수 있도록 하여야 할 것이다.

### 3. 자치단체의 크루즈 산업의 전담 조직 마련

자치단체의 역할은 규제를 완화하고 제도를 정비하며 기본적인 인프라 환경이 구축 될 수 있도록 하는 것이다. 하지만 앞서 언급한 바와 같이 현행 크루즈 산업의 주관 부서는 항만시설을 관장하는 부서이다. 이렇다보니 관광의 흐름을 제때 읽지 못하여 적극적 정책 추진이 어려운 것이다. 예를 들면 관광진흥법상 사업의 종류를 보면 여행업, 관광숙박업, 관광객이용시설업, 국제회의업, 카지노업, 유원시설업, 관광편의시설업을 들 수 있는데, 크루즈 산업이 관광진흥에 기여하고 있음에도 관광진흥법상에 관광사업에 포함이 되지 않고 있는 실정이다. 이는 관광부서의 제역할을 하지 못하고 있음에 따른 문제점이라고 할 수 있다. 이처럼 크루즈 전담조직의 구체화를 통하여 법적, 제도적 정비를 통하여 예산을 확보하고, 이를 통하여 크루즈 산업의 활성화를 도모 할 수 있다.

### 4. 크루즈 관광객 출입국 관리의 간소화

해외여행을 하다보면 제일 힘이 드는 부분이 입·출국 수속일 것이다. 이러한 입·출국 장소는 그 나라의 관문이자 얼굴이다. 이러한 곳에서 힘이 들게 하는 것은 아무리 훌륭한 관광지이지만 차후 재방문을 꺼리게 하는 요인임에 틀림이 없다.

김경희(2008)는 크루즈 외국인 관광객의 입항시 입국심사는 중간기항지의 입국심사를 면제하는 통과여객제도(TMOV) 등 입국절차를 간소화하는 방안을 도입해야 할 것(김경희, 2008:213)이라고 제시하고 있다

대다수 크루즈 관광객은 기항시간이 짧기 때문에 충분한 관광 및 쇼핑이 어려운

실정이며, 동시에 출·입국 수속을 마치고도 힘이 든다. 이러한 출입국 관리시스템을 혁신적으로 개선 및 앞서 대규모 정책사업의 협력적 관계 조성에서 언급한 바와 같이 다음 기항지 또는 이전 기항지와의 출입국 자료의 공유화를 통하여 간소화하여 관광객의 편의를 도모하여야 한다.

## V. 결 론

김경희(2008)에 따르면 크루즈 기항지로서 한국의 장점의 조사 분석결과는 전문 조사에서 한국 관광지의 관광자원 매력, 한국의 역사와 문화의 독특성, 기항 도시의 친절성이 순위별로 분석되었으며, 크루즈 외국인 관광객의 해양수산물 조사도 기항 도시의 친절성과 한국 관광지의 관광자원 매력, 한국의 역사와 문화의 독특성이 높은 비율을 보이고 있으므로 이 3개의 항목의 특성을 지닌 관광상품 개발을 도모하여야(김경희, 2008:213)한다고 하는데, 우리 제주도는 이러한 3가지 항목의 특성이 모두 배어 들 수 있는 관광상품을 개발하는데 유리한 지역이라 할 수 있다.

크루즈 산업은 고부가가치를 가지고 있어 자치단체마다 추진을 하려고 하는 대단위 정책사업이다. 제주도도 이미 서귀포 관광미항이니 제주항개발이니 하면서 사업을 추진하고 있으나, 부산, 인천에 비하면 너무나 늦은 행보를 보이고 있으며, 특히, 전라남도도를 보면 단계별 추진전략이 너무나 구체적이다. 크루즈 산업이 충분히 발전 할 가능성을 가진 지역임에도 불구하고, 지나치게 중앙정부에 의존하는 자치단체와 전담조직의 불균형, 크루즈 산업에 대한 가치성에 대해서 너무나 무관심한 모습 등을 보았을 때 향후 제주의 관광에 대해서 고민을 하지 않을 수 없다.

제주를 모항으로 하는 크루즈 선사를 제주특별자치도에서 직접 운영하여야 한다는 학계의 의견이 있지만, 크루즈 선박 한 척 가격이 보통 5억~10억 달러에 달하는 대규모의 산업임을 감안한다면 제주도 차원에서 추진하는 것은 아직은 시기상조라고 보여 지고, 또한 이러한 크루즈 산업의 활성화를 위한 준비가 미흡하여 우선 기항지로서의 역할을 하면서 모항으로서의 가능성을 타진하여 크루즈 선사를 운영할 필요성이 있다고 보여 진다. 이러한 맥락에서 크루즈 산업이 관광산업으로 자리매김하고 기항지로서의 제주도 크루즈 산업이 정착화 되기 위해서는 다음 같은 정책 추진 방향이 설정되어야 한다.

첫째, 대규모 정책사업의 협력적 관계 조성이 있어야 한다. 자치단체간 공동협약

을 통하여 정책사업 프로그램을 개발하고 이를 중앙부처에서 심사를 통하여 예산을 지원한다면 자치단체의 각개식 크루즈산업 활성화에 대한 정책을 선별하여 채택하고 지원할 수 있을 것이다.

둘째, 크루즈 산업의 인프라 환경 구축이다. 기항지에서 관광객은 짧은 시간에 최대한 많은 것을 보고 느끼고 구입하려고 한다. 이러한 짧은 시간에 매력적인 인프라가 구축된다면 관광객은 만족하게 될 것이고, 쇼핑한 후 물품을 구입할 것이며, 차후 재방문 의사를 결정하게 될 것이다.

셋째, 자치단체의 크루즈 산업의 전담 조직 마련이다. 정부실패이론에 의하면 정부가 시장 고유의 영역을 침범하여 시장의 기능의 역할을 다하지 못하게 한다고는 하지만 여전히 관광시장의 열악함으로 인하여 크루즈 산업의 인프라 환경을 위해서는 정부가 나서야 한다. 대규모 예산지원이 이루어져야 하며, 관계기관과의 유기적 협력관계를 이어나가려면 어느 정도의 정부의 조정과 통제, 지원이 필수 불가결한 것이다.

넷째, 크루즈 관광객 출입국 관리의 간소화이다. 크루즈 관광객은 짧은 시간 내에 많은 볼거리, 먹거리, 즐길거리를 한꺼번에 섭렵하려고 할 것이다. 하지만 출입국 관리라는 행정절차에 의하여 그러한 부분에 부족함을 느낀다면 정부의 크루즈 산업지원 인식은 요원하다고 할 것이다. 이러한 출입국 관리시스템의 간소화를 통하여 편안한 크루즈 투어가 가능하도록 정책적 배려를 하는 것이 정부의 역할이기도 한 것이다.

기항지로서의 제주의 크루즈 산업정책 추진 방향을 위와 같이 네 가지 정책적 제안으로 구상하여 보았다. 정책은 수혜당사자의 입장에서 만들어져야 비로소 정책의 역할을 할 수 있다고 본다. 이러한 준비를 통하여 제주가 모항으로서의 크루즈 선사를 운항하고 나아가 제주의 크루즈선이 세계를 누비는 해양관광대국의 침병이 될 수 있다고 할 수 있다.

## 참고문헌

국토해양부 홈페이지

김경희(2007), 해양크루즈 관광산업 진흥에 관한 연구-인천·부산항을 중심으로-, 한국관광학회, 한국관광학회 학술발표 논문집

\_\_\_\_\_ (2008), 한국그루즈산업의 발전방안에 관한 연구, 한국호텔경영학회, 호텔경영학 연구

김범중외(2000), 동북아 크루즈산업의 발전방안, 해양수산개발원

김성순(2004), 크루즈여행상품 선택속성, 경기대학교 대학원 관광경영학과석사논문

김천권(2008), 인천송도 경제자유구역의 초국적 도시조성을 위한 SWOT분석, 한국도시지리학회, 한국도시지리학회지.

부산광역시청 홈페이지

서울경제신문, 2008.7.22일자

양승훈·김민철(2008), 한국형 크루즈관광 활성화를 위한 제언-부산지역 연안크루즈를 중심으로-, 2008 부산 국제관광학술대회

용인대학교 산업경영연구소(2000), 한반도 중심의 크루즈사업의 발전방안에 관한 연구, 산업경영논총.

이경모외(1998), 한반도중심의 크루즈개발에 관한 연구, 문화관광연구회.

이인애(2007), 기항지로서 한국을 매력화 하라, 한국해사문제연구소, 해양한국.

이태우(2002), 크루즈 전용터미널의 개발 방향에 관한 연구, 한국해운물류학회 해운물류: 이론과 실천.

인천광역시청 홈페이지

전라남도(2008), 제3차 전라남도 종합계획 수정계획

전라남도청 홈페이지

제민일보, 2006.3.20일자.

제민일보, 2007.12.16일자.

제주도 2009년 주요행정 총람

제주도(2001), 해양관광과 섬 번영의 기회 제5회 제주 섬관광정책포럼. 2001:45

제주특별자치도(2007. 11. 21), 해양수산국 항만개발과 알림마당 자료

제주특별자치도(2008. 7. 17), 관광정책과 해외마케팅담당부서 보도자료

제주특별자치도청 홈페이지

중앙일보, 2008.7.15일자.

하명신·박경희(2007), 동북아크루즈산업의 현황과 발전방안, 한국항만경제학회지

하인수(2003), 국내크루즈상품전략에 관한 연구, 호텔관광연구

해양수산부(2007.4.2), 해양크루즈 관광산업 활성화 방안에 대한 정례 브리핑 자료

현대사회문화연구소(2007), 뜨는 크루즈선 시장