

Introduction of Cruise

세계 크루즈 산업과 한국의 크루즈산업 현황

크루즈의 개념

크루즈의 사전적인 의미를 찾아보자면 '천천히, 특히 즐거움을 위해 항해하는 것(to sail along slowly, especially for pleasure)'을 의미한다. 세계크루즈협회(CLIA)에서는 떠다니는 리조트로 크루즈를 설명하고 있고, 한국관광공사에서는 '운송보다는 순수관광 목적의 선박여행으로 숙박, 음식, 위락 등 관광객을 위한 시설을 갖추고 수준 높은 관광상품을 제공하면서 수려한 관광지를 안전하게 항해하는 여행'으로 정의하고 있다.

이 모든 것을 종합해보면 크루즈는 이동을 위한 운송수단의 기능과 숙박과 식사를 위한 호텔의 기능 또한 레저, 스포츠 활동, 쇼핑, 관광 등의 위락 목적의 리조트 기능, 여행목적지로서의 현지관광 등 여러 가지의 기능들을 복합적으로 수행하고 있다.

크루즈의 역사

크루즈의 효시를 찾아본다면 1830년대부터 유럽국가에서 대서양을 횡단하기 위한 목적으로 시작됐다. 1914년 타이타닉호의 침몰로 국제크루즈선의 안전에 대한 기준이 강화됐고, 이후 1차 세계 대전이 군수품과 병력을 이동하기 위한 수단으로 활용되면서 선박의 성능과 용적률이 향상됐다.

1920년대 세계대공황의 시기에 미국에서 주류의 제조, 판매가 금지되면서 육지의 법적인 규제에서 벗어난 연안 또는 공해의 선상에서 주류 판매와 위락시설의 제공이 이뤄지면서 유람선업이 발달했다.

2차 세계대전 이후 항공기술의 급속한 발달로 대형 제트여객기가 대서양 횡단의 주요 이동수단으로 자리 잡게 됐다. 반면 크루즈여행은 레이더 장비의

발달로 선박운항의 정확성과 안전성이 높아지고 호화로운 선내시설과 다양한 선상활동 등의 장점을 내세웠음에도 상대적으로 많은 시간이 소요되는 선박여행은 쇠퇴하기 시작했다. 또한, 1950년대 이후 급속한 경제의 발달로 인해 현대인들의 여가시간이 제한됨에 따라 그 때까지 성행했던 80일 이상의 호화로운 고가의 장기 크루즈상품은 소비자의 구매결정에 있어서 현실성이 많이 떨어지게 됐다. 이로 인해 1970년대까지는 선박여행의 수요가 점차 감소됐고 많은 선사들이 도산하거나 사업을 철수했다.

아이러니하게도 대형 제트여객기의 출현과 같이 항공산업의 발전으로 크루즈 산업이 위축했다면 1980년부터는 항공산업의 지속적인 성장으로 인해 크루즈상품 시장이 확산되는 계기가 마련됐다는 점이다.

크루즈선사에서는 'Fly-cruise program'이라는 항공사 간의 업무협약을 통해 '항공-승선-항공' 또는 '항공-숙박-승선-숙박-항공' 등을 포함하는 크루즈 패키지 프로그램을 운영하면서 새로운 크루즈산업의 전성기를 맞이하게 됐다.

전 세계 크루즈 수요는 1980년부터 2003년까지 연평균 8.1%씩 성장했고 1990년대 크루즈의 수요가 약 500만 명 수준에서 2000년대에는 980만 명으로 연평균 성장률이 10.3%로 급격한 증가를 보이고 있다. 이는 같은 기간 관광산업의 평균 성장률인 4% 대비해 2배 이상의 성장을 보여준다.

크루즈의 이용계층도 실버계층이 주를 이루다가 베이비 붐 세대 이후부터는 점차 젊은 연령대에서도 크루즈상품에 관심이 높은 것으로 나타났으며 크루즈 관광의 기간도 2~5일의 단 기간의 크루즈 관광상품들이 지속적으로 증가하는 추세를 나타내고 있다.





세계의 크루즈산업 현황

크루즈관광산업의 시장규모는 2012년 2014만 명, 2015년에는 2200만 명으로 증가해 직접 소비액은 362억불에 이르렀다. 세계크루즈협회는 크루즈관광객은 2020년 2667만 명까지 증가할 것으로 예상하고 있다.

현재 전 세계에서 운항하고 있는 크루즈선사의 현황을 보면 바다에서 운항하고 있는 국제 크루즈선은 300척이고 강에서 운항하는 리버크루즈는 133척으로 집계되고 있다. 300척의 국제크루즈선의 승객탑승인원을 환산해 본다면 지금 이 순간에도 약 50만 명의 전세계관광객이 바다 위 선상에서 크루즈 여행을 하고 있는 것이다.

이미 선진국에서는 크루즈산업이 관련 산업의 고용창출과 연계발달의 측면에서 경제적 효과가 높은 산업으로 분류돼 크루즈산업의 육성을 위해 노력하고 있다.

크루즈산업의 지역별 시장 점유율은 미국지역이 55%, 유럽지역이 33%로 세계 크루즈 시장을 주도하고 있으며 아시아가 8%, 기타지역이 4%를 차지하고 있다.

2013년에서 2015년 성장비율을 조사해 보면 유럽과 지중해, 아프리카, 알래스카의 크루 시장의 성장률은 유지되거나 다소 감소한 반면 아시아와 오세아니아, 캐리비안지역의 크루즈 시장은 지속적인 성장을 하고 있는 것으로 나타난다.

아시아와 태평양의 크루즈 시장에서는 52척의 크루즈 선이 운항하고 있으며 2013년 861개의 운항스케줄로 150만 명이 크루즈를 이용했다. 2015년에는 1065개의 운항스케줄로 217만 명이 크루즈를 탈 것으로 예상하고 있다. 아시아의 크루즈상품은 장거리, 장기간의 관광상품 보다는 2일에서 6일까지의 단기상품이 주종을 이루고 있고 크루즈선의 운항노선도 아시아권내에서만 운항하는 스케줄이 대부분인 특성을 가지고 있다. 국제 크루즈선사들은 아시아 시장의 진출을 확대하고 각 국가별 연계 상품을 개발하기 위한 노력을 하고 있다.

아시아지역에서의 크루즈시장을 나누어 본다면 한국, 중국, 대만, 일본으로 구성된 동아시아와 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 태국, 필리핀을 포함하는 동남아시아, 인도, 스리랑카가 속해있는 남아시아로 구분할 수 있다. 아시아는 세계 육지 면적의 30%를 차지하고 있고 65억 명의 세계인구 중 60%인 39억 명의 인구를 가지고 있는 크루즈산업이 지속적으로 성장할 수 있는 거대한 잠재력을 가지고 있다.

아시아에서 운항을 하는 주요 선사는 코스타크루즈, 로열캐리비언, 스타크루즈가 전체의 80%를 점유하고 있다. 2014년을 기준으로 아시아의 주요 3대 기항국가는 일본, 말레이시아, 한국이며 아시아의 3대 크루즈 기항지로는 싱가포르, 상하이, 제주도를 동아시아와 동남아시아 지역을 중심으로 1131회 기항을 해 아시아의 주요 크루즈 운항목적지로 부상하고 있다.

중국에서는 HNA크루즈(해남항공그룹), 보하이크루즈, 스카이스크루즈의

3개 선사가 3척의 크루즈를 운항하고 있고 일본에서는 크리스탈크루즈, 일본유선회사크루즈, 상선미츠이객선, 일본크루즈 등 4개의 선사가 5척의 크루즈선을 가지고 크루즈 사업을 시행하고 있다.

한국의 크루즈산업 현황

우리나라의 크루즈산업 발전의 역사를 찾아보려면 1998년 11월 현대상선에서 운영했던 금강산 크루즈가 그 시초라고 할 수 있다. 정통 크루즈의 기능은 미흡하지만 3대의 유람선(금강호, 봉래호, 풍악호)을 스타크루즈에서 운영해 북한 금강산 크루즈관광을 시작했으나 관광객 수가 예상에 못 미쳐서 경영난의 심화로 금강산 관광의 주체인 현대아산으로 인계했고 이후 사업을 철수했다.

2003년 2월부터 초대형 벌크선전문 해운기업인 플라시스윙사에서 하모니 크루즈를 설립해 국제크루즈 사업을 시작했다. 선박의 명칭은 '클럽 하모니', 총중량은 2만 6000톤, 승객 정원 1000명, 승무원 365명, 부대시설로는 레스토랑, 야외수영장과, 자쿠지, 피트니스센터 등의 시설을 갖추고 부산을 모항으로 해 일본 후쿠오카와 벵푸, 나가사키를 경유하고 돌아오는 노선으로 12월 말까지 61회 차 운항을 마지막으로 사업 운영을 중단했다. 운항 중지의 근본적인 원인은 크루즈 이용객의 실적 미달인데 61회 운항 기간 탑승 인원은 3만 1327명으로 집계돼 이는 1회 평균 513명의 승객이 승선했다는 것을 의미한다. 하모니크루즈는 200억 원의 영업적자로 누적적자가 400억 원에 이르는 것으로 전해졌다.

하모니크루즈의 외국인 이용비율은 전체탑승객의 5.5%로 외국인 크루즈이용객을 확보하지 못한 점이 영업부진의 주요 요인이 됐는데 외국인 이용객 실적이 부진한 원인 중의 하나로 선상 카지노가 운영되지 않은 점을 들고 있다.

하지만 하모니크루즈의 출범으로 국내에 크루즈관광에 대한 인식 확산과 크루즈 관련 법률 제정에 기여했다는 점에서는 국내 크루즈산업 발전에 충분히 기여했다고 할 수 있다.

2004년부터 팬스타에서 2만 1688톤 급의 팬스타드림호를 준비해 주중에는 한국-일본 간 카페리로서 운항하고 주말에는 부산에서 원나잇크루즈를 운영하고 있다. 팬스타드림호의 제원은 중량은 2만 1688톤(국제톤수), 길이 160m, 폭 25m, 승객 정원 681명으로 스위트룸에서부터 스탠다드룸, 단체실까지의 객실과 카페, 레스토랑, 편의점, 사우나, 노래방, 공연장, 비즈니스센터, 기념품점, 면세점 등을 갖추어 탑승객의 편의를 제공하고 있다.

2015년 1월에는 세계 크루즈산업의 지속적인 성장세와 중국을 중심으로 동아시아 시장의 급격한 성장세에 발맞춰 정부에서 '크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률'을 통과시키고 국적 크루즈선사 출범을 위해 해양수산부에서 주도적으로 정책적인 지원을 하고 있다.

해양수산부는 2015년 5월 경제 관계 장관회의에서 '크루즈산업 활성화 대책'을 보고하고, 문화체육관광부, 법무부, 산업통상자원부 등 관계부처와의

협업을 통해 크루즈 관광 거점을 구축하기로 합의, 한국이 아시아에서 크루즈 관광 중심으로 도약할 수 있는 기반을 구축했다.

한국 크루즈산업 육성 방안

정부에서는 한국을 방문하는 크루즈 관광객의 1인당 소비액이 평균 1000달러(약 113만 원)에 달하는 것으로 분석하고, 정부추산 지난 한 해 동안 방문한 105만 명의 크루즈 관광객이 총 1조 1550억 원을 소비한 것으로 추정하고 있다. 또한 한국은 지정학적으로 상해, 천진, 칭도 등 중국의 주요 기항지에서 20시간 이내에 도착이 가능하고 한국, 중국, 일본의 크루즈 항로의 중심에 위치하고 있기 때문에 크루즈 거점으로 발전할 가능성이 높다.

이러한 장점들을 활용해 정부에서는 크루즈산업을 육성하기 위한 다양한 대책을 논의하고 있다. 주요 논의되고 있는 내용으로는 방한 크루즈 외국인 관광객 유치 확대 방안과 국제크루즈 선사 육성 방안, 크루즈 연관 산업의 육성을 통한 국내경제의 활성화 방안 등이 있다.

첫 번째로 방한크루즈 외국인관광객의 유치를 확대하기 위해 우선 항만 인프라의 확충과 여객터미널의 CIQ(세관, 출입국관리, 검역) 편의성 확보, 다양한 기항지 관광상품의 개발, 그리고 한국을 관광 목적지로 불러들이는 관광 마케팅 활동이 이뤄져야 한다.

국내의 항만 인프라에 있어서는 해외 초대형 크루즈선박의 접안이 용이하도록 부산, 제주, 인천, 속초, 여수, 동해에서 크루즈선 전용 부두 선석 확충 작업과 기존 부두의 접안 능력을 확대하기 위한 항만 인프라를 개선하는 사업을 시행 중에 있다.

크루즈선이 정박하면 2000명에서 3000명의 크루즈관광객이 동시에 터미널을 통해 기항지관광을 시작하게 되는데 이 때 국제터미널에서 CIQ의 신속하고 원활한 출입국 관리가 필수적이다. 출입국 통과 절차가 까다롭거나 많은 시간이 소요될 경우 불편함을 경험한 크루즈관광객들에게는 다시 방문하고 싶지 않는 크루즈 기항지로 낙인찍힐 우려가 있기 때문이다.

또한 국제여객터미널은 복합기능의 터미널로 개발돼 편의성과 쾌적성을 갖춘 출입국의 창구 역할 뿐만 아니라 터미널 자체가 볼거리, 먹을거리, 쇼핑, 위락 요소와 편의시설, 비즈니스 업무시설 등을 갖춘 또 하나의 관광 목적지로서의 역할을 수행해야 한다.

기항지 관광상품은 통상적으로 6~7시간 정도의 시간적, 공간적인 제약을 가지고 있기 때문에 상품의 구성과 운영에 있어서 보다 전략적인 접근이 필요하다. 현재 제주, 부산, 인천, 강원, 전라의 각 지역의 지방 자치 단체와 여행사에서 다양한 기항지 관광상품을 개발하고 운영을 시도하고 있지만 아직은 쇼핑에 비중을 둔 시작단계라고 볼 수 있다.

지역별 기항지관광의 콘셉트를 구분해 본다면, 제주는 청정한 자연의 이미지를 부각하면서 뷰티와 헬스케어 등의 상품을 특성화하고 있고 부산은 영화 도시로서의 강점과 다양한 먹거리 문화를, 인천에서는 차이나타운과 한국의 최대도시인 서울을 연계하는 기항지 관광 프로그램을, 전라 지역에서는 풍부한 음식문화를 바탕으로 한 건강이미지의 관광을, 강원 지역에서는 수려한 자연자원을 활용한 기항지 관광상품들을 지속적으로 개발 중에 있다.

관광 목적지로서의 기항지의 경쟁력 강화를 위해서는 기항지 관광프로그램의 운영과 개발에 국제크루즈의 시스템을 이해하고 있는 전문 인력이 필요하다. 2014년도 국내 항만 크루즈선 입항 횟수는 441회로 집계됐고, 해양수산부가 산출한 크루즈 관광객의 국내 소비액은 4400억 원 이상으로 분석됐다. 단순히 계산해보면 크루즈 선박 한 척이 들어오면 크루즈에 타고 있던 관광객들이 해당 기항지에서 평균 10억 원을 소비한다고 볼 수 있는 것이다.

한국이 동아시아의 주요 크루즈관광기항지로 인식되기 위해서는 제한적인 시간과 공간에서 진행돼야 하는 관광프로그램의 한계를 극복하고 더욱 입체적인 기항지 관광상품이 개발돼야 할 것이다. 요즘 확산되고 있는 스토리텔링형의 콘텐츠의 접목이나 한국적인 문화체험 등의 특성화된 기항지 관광상품의 연구와 개발에 많은 투자가 요구되는 이유다.

두 번째로 국적 크루즈선사 육성 방안으로서 해양수산부에서는 2015년 3월 기준 해양수산부장관이 취임 이후 본격적으로 국적크루즈선사 출범을 목표로 여러 가지 정책을 추진 중에 있다. 국적 크루즈선사를 출범할 시 선박 인수 자금과 초기 운영 자금까지 금융지원을 하겠다는 크루즈 산업 육성을 위한 정책적 지원 의지를 적극적으로 표명하고 있다.

민간기업의 국적크루즈 취항은 막대한 투자비용과 새로운 시장의 개척과 함께 경영상의 리스크를 안고 가야하는 만큼 정부에서는 한국의 크루즈선사가 경쟁력을 갖출 수 있을 때까지는 크루즈산업 육성을 위한 인큐베이터로서의 역할 수행이 필요하다. 이에 따라 국적 크루즈선사의 면허 취득과 허가 신청 시에 정부에서 합동 TF를 구성·운영해 국적 크루즈선이 취항할 때까지 적극적인 행정적, 제도적 지원을 제공할 계획이다. TF는 해양수산부가 주체가 돼 문화체육관광부에서는 카지노 허가와 관광진흥개발기금의 지원, 금융위원회에서는 선박금융에 대한 지원, 각 지방자치단체에서는 관광계 이용시설업과 크루즈상품 활성화를 위한 인센티브의 제공, 지역 항만 공사에서는 대형 크루즈선의 자유로운 입출항을 위한 선석제공 등으로 구성된다는 것이 해양수산부의 입장이다.

또한 국적 크루즈선이 취항하게 되면 국적선사의 사업운영에 제한이 될 수 있는 여러 가지 법률이나 규제들을 개선해 선사의 재산성을 확보하도록 지원을 준비 중에 있다. 예를 들면 관광특구제와 같이 크루즈선사의 운항특구를

▼ 프린세스크루즈



▼ 스타크루즈



▼ 지난 9월 15일 제주에 입항한 Mariner of the Seas 관광객 모습





▲ 아세아크루즈인재양성센터

조성해 크루즈선박의 운항스케줄에 제한이 되는 규제를 철폐하고 크루즈산업의 전반을 지원할 수 있는 크루즈산업 발전위원회를 구성한다던지 크루즈 관련 행정 업무를 전담할 수 있는 전담 부서를 운영하는 계획 등을 수립하고 있다. 국적크루즈선사가 취항하게 되면 국내의 기항지 중에서 한 곳을 모항으로 선정해 활용할 수 있는 장점이 있다. 모항이란 크루즈관광이 시작되는, 즉 크루즈선의 출발지가 되는 항만으로 외국관광객이 모항이 있는 도시에 항공편으로 입국해 항만주변을 관광과 쇼핑활동을 한 후에 크루즈선에 승선해 크루즈관광을 시작하는 개념이다.

성공적인 모항 운영의 사례를 찾아보려면 미국의 마이애미를 들 수 있는데 카나발, 로알캐리비언, NCL 등의 선사들을 크루즈 모항으로 유치, 연간 433만 명이 크루즈 승선을 위해 마이애미를 방문하고 있으며, 이를 통해 17만 개의 일자리가 창출됐고 경제적 효과로 환산하면 약 20조 원에 이르는 것으로 추정된다.

국적크루즈선사의 취항과 관계없이 국내의 기항지를 외국적 크루즈선사들의 모항으로 유치하기 위한 노력을 하고 있지만 크루즈모항이 가지고 있는 경제적 효과들로 인해 모항이 쉽지 않은 실정이다. 외국적 선사의 모항 유치를 위해서는 정부와 지방자치단체, 그리고 크루즈 관련 기업들의 긴밀한 협력 하에 장기적인 계획과 전략이 필요하다.

세 번째는 크루즈 연관 산업의 육성을 통한 국내경제의 활성화를 위한 과제로 우선적으로 는 크루즈 전문 인력 양성과 교육체계의 구축, 크루즈선박 건조 기반 구축, 크루즈 선용품업의 경쟁력 제고, 국제적 수준의 크루즈관련 전시박람회 개최 등이 있다.

크루즈승무원의 경우 13만 8000톤 급 크루즈선박을 기준으로 탑승 승객 수는 3114명, 승무원 1181명이고, 전체 승무원 중 75%인 886명이 여객 서비스(호텔 및 엔터테인먼트) 부분을 전담하며, 나머지 인원이 항해 및 기관부를 담당하게 된다. 크루즈 내에서의 여객서비스 업무는 다시 호텔부서, 선상활동 프로그램을 운영하는 크루즈 스탭 & 엔터테인먼트부서, 식음료와 바, 조리 부서로 나눠 거대한 종합 리조트의 서비스를 제공할 수 있도록 운영된다. 한국에서 국적 크루즈선사가 출범하게 되면 동급의 크루즈 승선 경험이 있는 경력자들의 대량 투입이 요구되지만 현재 국내에서는 국제 크루즈선사 근무 유경험자가 극소수인 실정이다.

이에 해양수산부에서는 크루즈 전문 인력을 체계적으로 양성해 국내 크루즈산업 저변을 확대하기 위한 중장기 크루즈인력양성 계획의 일환으로 크루즈 전문 인력 양성 사업을 주관할 기관을 공모해 2014년도에 아세아항공직업전문학교(서울, 경기지역), 대경대학교(경북지역), 제주국제대학교(제주지역)의 3개 교육기관을 선정했고 2015년도부터 10월부터 크루즈 전문 인력 양성 사업을 진행하고 있다. 크루즈 전문 인력 양성은 2015년에 90명을 시작으로 크루즈산업의 성장세와 인력수요에 발맞추어 해마다 지속적으로 증가시킬 예정이다.

아세아항공직업전문학교는 교육부인가 2년제 학점은행제 교육기관으로 2008년부터 크루즈승무원전공과정을 개설해 교육하고 다수의 졸업생을 배출해 이들은 현재 국내외 해외의 크루즈선사에서 크루즈승무원으로 근무하고 있다. 교내 부설기관인 아세아크루즈인재양성센터(www.aseacruise.com)에서는 해양수산부의 크루즈 전문 인력 양성 사업을 주로 수행하고 있으며 교육 프로그램은 크루즈 선사 실무경력이 있는 강사진으로 구성해 3개월간의 국내 교육과 2개월간 해외 크루즈 실무 연수 국비 교육과정으로 운영하고 있다. 훈련비는 전액 무료로 제공되며 이 과정을 이수한 훈련생은 해외 크루즈선사의 크루즈 승무원으로 근무하게 된다. 크루즈 인재 양성 센터는 크게 교육, 대외협력, 연구개발의 세 가지 영역으로 구분돼 교육에서는 크루즈 승무원 양성을 위한 객실서비스, 식음료서비스, 크루즈업무지원과 영어 및 제2 외국어 등의 실무교육을 진행하고 대외 협력부서는 크루즈선사와의 산학 협력 진행으로 국내외 크루즈선사에서의 현장실습과 채용기회를 확대한다. 연구 개발에 있어서는 크루즈 전문 교육 프로그램 개발에 대한 연구, 크루즈 선진국에 대한 연구, 크루즈산업에 대한 연구 활동 등을 수행하고 있다.

〈호텔 & 레스토랑〉, '한국 크루즈산업의 발전을 위한 제언' 좌담회 개최

2016년 분기별 1회, 연 4회 개최 예정

〈호텔 & 레스토랑〉에서는 2016년부터 분기별 4회에 걸쳐 '한국 크루즈산업의 발전을 위한 제언'이라는 주제로 크루즈산업 분야의 전문가들을 초빙해 좌담회 형식으로 국내 크루즈산업 발전을 위한 자유롭고 창의적인 의견들을 나눌 예정이며, 각 회차별 좌담의 주제는 다음과 같다.

1회, 한국 국적크루즈의 필요성과 효과

:세계적 추세와 국내 수요 및 경제적 효과, 진행사항

2회, 한국의 크루즈관광상품 현황과 발전안

:국내기항지관광의 현황과 발전 방안, 내국인의 크루즈 여행

3회, 한국의 크루즈산업 인프라 확충안

:항만, 여객터미널, 크루즈 전문 인력 양성

4회, 한국의 크루즈산업 역량강화를 위해 나아갈 방향

:크루즈 정책 및 제도 지원안, 마리나 등 해양관광 연계 발전안

유재홍

아세아항공전문학교 크루즈승무원과 교수

유재홍 교수는 현재 아세아항공전문학교 호텔관광학과 크루즈분야를 교육하고 있으며 해양수산부 크루즈전문인력양성사업의 책임연구원으로 크루즈승무원을 육성하고 있다. 주요 경력으로는 (주)한진 국제지점 근무, 해양관광학회 이사이며 한국식음료외식조리협회 심사위원, 국외여행인솔자, 물류관리사 자격을 가지고 있다.

