



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](#)

경영학석사 학위논문

부산항 크루즈 승객 국적 다양화를 통한  
활성화 방안에 관한 연구

A Study on the Promotion Plan of the Busan Port Cruise  
through Diversification of Passenger' s Nationality

지도교수 류 동 근

2019년 8월

한국해양대학교 글로벌물류대학원

해운항만물류학과

민성빈

본 논문을 민성빈의 경영학석사 학위논문으로  
인준함

위원장 : 조 성 철 (인)

위 원 : 안 기 명 (인)

위 원 : 류 동 근 (인)

2019년 7월

한국해양대학교 글로벌물류대학원

# 목 차

목 차 .....	i
표 목 차 .....	iii
표 목 차 .....	v
A b s t r a c t .....	vi
<b>1. 서 론</b>	
1.1 연구 배경 및 목적 .....	1
1.2 연구 범위 및 방법 .....	2
<b>2. 이론적 배경과 선행연구 고찰</b>	
2.1 크루즈의 개념 .....	4
2.2 크루즈의 분류 .....	5
2.2.1 크루즈선의 유형 .....	5
2.2.2 크루즈항의 유형 .....	8
2.3 부산항 크루즈 시설 현황 .....	10
2.4 부산항 크루즈 선행연구 고찰 .....	15
<b>3. 부산항 크루즈 관광객 실태 분석</b>	
3.1 부산항 크루즈 입항 현황 .....	20
3.2 부산항 중국인 크루즈 관광객 현황 .....	23
3.2.1 연도별 중국인 크루즈 관광객 입국 추이 .....	23
3.2.2 입국 증감 요인 분석 .....	24
3.3 크루즈 관광객 중국의존도 문제점 분석 .....	25

<b>4. AHP를 활용한 부산항 크루즈 발전 전략</b>	
4.1 AHP 기법의 정의와 특징 .....	27
4.1.1 AHP 기법의 정의 .....	27
4.1.2 AHP 기법의 특징 .....	31
4.1.3 AHP의 분석 과정 .....	32
4.2 AHP 기법을 활용한 계층분석 .....	34
4.2.1 세부 평가 항목 도출 .....	34
4.2.2 대표 속성 규정 .....	38
4.2.3 설문조사 대상자 선정 및 응답 결과 .....	39
4.3 응답자 의사결정 분석 .....	41
4.3.1 대표속성 중요도 산출 .....	41
4.3.2 세부속성 중요도 산출 .....	43
4.3.3 전문가 집단별 중요도 산출 .....	47
4.3.4 종합 중요도 산출 .....	57
<b>5. 결론</b>	
5.1 연구결과 요약 .....	67
5.2 연구의 시사점과 한계점 .....	69
감사의 글 .....	73
부록(설문지) .....	75
참고문헌 .....	84

## 〈표 목 차〉

〈표 2-1〉 선행연구에 나타난 크루즈의 정의 .....	4
〈표 2-2〉 크루즈 선박과 정기 여객선의 차이 .....	6
〈표 2-3〉 크루즈항의 특징 .....	9
〈표 2-4〉 아시아 크루즈 관광객 추이 및 전망 .....	10
〈표 2-5〉 부산항 크루즈 부두 시설 현황 .....	11
〈표 2-6〉 부산항 크루즈 터미널 내 시설 현황 .....	12
〈표 2-7〉 부산항 국제여객터미널 부두 현황 .....	13
〈표 3-1〉 부산항 연도별 크루즈 입항횟수 .....	21
〈표 3-2〉 부산항 연도별 크루즈 관광객 수 .....	21
〈표 3-3〉 부산항 크루즈 성별 관광객(2016) .....	22
〈표 3-4〉 부산항 크루즈 연령별 관광객(2016) .....	22
〈표 3-5〉 정박시간별 부산항 크루즈 방문객(2016) .....	22
〈표 3-6〉 중국인 크루즈 관광객 연도별 입국추이 .....	23
〈표 3-7〉 부산항 크루즈 국적별 관광객(2016) .....	24
〈표 3-8〉 크루즈 국내선용품 현황 .....	25
〈표 4-1〉 쌍대비교 행렬의 역수 관계 .....	28
〈표 4-2〉 쌍대비교의 척도 .....	33
〈표 4-3〉 부산항 크루즈 승객 국적 다양화를 위한 개선 요인 .....	36
〈표 4-4〉 응답자 특성 및 비율 .....	40
〈표 4-5〉 대표속성요소 중요도 .....	42
〈표 4-6〉 크루즈 관련 법·제도 개선 요소의 중요도 .....	43
〈표 4-7〉 크루즈 관련 관광 인프라 확충 요소의 중요도 .....	44
〈표 4-8〉 크루즈 관광상품 개발 요소의 중요도 .....	45
〈표 4-9〉 해외 현지 홍보활동 강화 요소의 중요도 .....	46
〈표 4-10〉 정부기관 종사자의 대표속성 중요도 .....	47
〈표 4-11〉 정부기관 종사자의 세부속성 중요도 .....	48

<표 4-12> 학계 전문가의 대표속성 중요도 .....	49
<표 4-13> 학계 전문가의 세부속성 중요도 .....	50
<표 4-14> 연구기관 종사자의 대표속성 중요도 .....	51
<표 4-15> 연구기관 종사자의 세부속성 중요도 .....	52
<표 4-16> 업계 종사자의 대표속성 중요도 .....	53
<표 4-17> 업계 종사자의 세부속성 중요도 .....	54
<표 4-18> 언론 종사자의 대표속성 중요도 .....	55
<표 4-19> 언론 종사자의 세부속성 중요도 .....	56
<표 4-20> 전체 응답자 종합 중요도 순위 .....	58
<표 4-21> 정부기관 종사자 종합 중요도 순위 .....	60
<표 4-22> 학계 전문가 종합 중요도 순위 .....	61
<표 4-23> 연구기관 종사자 종합 중요도 순위 .....	62
<표 4-24> 업계 종사자 종합 중요도 순위 .....	63
<표 4-25> 언론 종사자 종합 중요도 순위 .....	64
<표 4-26> 전문가 집단별 대표속성 중요도 순위 비교 .....	65
<표 4-27> 전문가 집단별 세부속성 종합 중요도 순위 비교 .....	66

## 〈그 립 목 차〉

〈그림 4-1〉 AHP 의사 결정 문제해결 과정 .....	30
〈그림 4-2〉 AHP의 표준계층 .....	32
〈그림 4-3〉 평가속성 분석의 연구 흐름도 .....	34
〈그림 4-4〉 계층분석 구조 .....	37
〈그림 4-5〉 대표속성요소 중요도 .....	42
〈그림 4-6〉 크루즈 관련 법·제도 개선 요소의 중요도 .....	43
〈그림 4-7〉 크루즈 관광 인프라 확충 요소의 중요도 .....	44
〈그림 4-8〉 크루즈 관광상품 개발 요소의 중요도 .....	45
〈그림 4-9〉 해외 현지 홍보활동 강화 요소의 중요도 .....	46
〈그림 4-10〉 정부기관 종사자의 대표속성 중요도 .....	47
〈그림 4-11〉 학계 전문가의 대표속성 중요도 .....	49
〈그림 4-12〉 연구기관 종사자의 대표속성 중요도 .....	51
〈그림 4-13〉 업계 종사자의 대표속성 중요도 .....	53
〈그림 4-14〉 언론 종사자의 대표속성 중요도 .....	55
〈그림 4-15〉 전체 응답자 종합 중요도 순위 .....	59



# A Study on the Promotion Plan of Busan Port Cruise through Diversification of Passenger' s Nationality

Min, Seong bin

*Department of Global Logistics  
Graduate School of  
Korea Maritime and Ocean University*

## Abstract

The port of Busan has been the center of Korea's logistics as the country's largest container port. In addition, Busan Port faithfully served as the starting point for major international routes to and from Japan even when diplomatic relations with North Korea and China were severed, and has kept its historic high value as an important base for connecting various island areas in Korea. However, as demand for international passengers has expanded around Incheon and Jeju since the establishment of diplomatic ties with China and the growth of low-cost airlines, Busan Port has lost its function in terms of passenger transportation due to the closure of domestic passenger routes and the suspension of coastal passenger terminals. The related industries and their workers around the port are facing a major crisis.

In particular, Busan, a tourist city, has become more interested in revitalizing passengers as it has many connected industries such as accommodation, dining, duty-free and sales as well as the shipping and

transportation industries related to passenger ships, and the need to promote the development of related industries by securing stable routes and passenger demand is steadily growing. Due to the recent Korean wave and the growing income of Chinese tourists, Busan is now facing a situation where attracting Chinese cruise tourists will emerge as a key task in creating demand for Busan port as demand for Korean-Chinese-Japanese cruise ships has increased due to the upward trend in the number of tourists staying in Incheon and Jeju.

In recent years, however, the number of Chinese cruise tourists has plummeted due to the Middle East Respiratory Syndrome outbreak and the Chinese government's Prohibition on group tours to South Korea following the deployment of THAAD, leading to the situation where the entire Korean cruise industry as well as the port of Busan is on the verge of being scrapped. This is because the domestic cruise industry has relied too much on Chinese cruise passengers, and since Busan port is comprised of about 80 percent of all cruise passengers, it has proved that it has a structural problem that will inevitably face a crisis whenever political and diplomatic conflicts arise between Seoul and Beijing. In fact, the Busan port cruise industry is on the decline, with various tourism sectors that have been rebounding in response to Chinese cruise passengers suffering from worsening profits and infrastructure such as the newly refurbished International cruise terminal being closed.

Therefore, the need to create demand for cruise tours in more diverse countries and find cruise tourists in Korea through the launch of the cruise to the port of Busan is very important. Based on the context described above, this study critically analyzed how much the cruise industry in Busan depended on a particular country called China and explored the development strategy of the Busan port cruise industry in terms of sustainable development.

# 제 1 장 서 론

## 1.1 연구 배경 및 목적

부산항은 국내 최대의 컨테이너항만으로서 대한민국 물류의 중심으로 자리 잡아 왔다. 뿐만 아니라 여객 수송 분야에서도 부산항은 한국이 북한, 중국과 국교가 단절된 상황에서도 일본을 오가는 주요 국제 항로의 출발점 역할을 충실히 수행했고 국내 각 도서 지역을 연결하는 중요 기점으로 역사적으로 높은 가치를 지켜왔다. 하지만 중국과의 수교 이후 국제 여객 수요가 인천과 제주를 중심으로 확대되고 국내 도로망 개선과 저비용 항공사의 성장으로 부산항은 국내 여객 항로 폐쇄와 연안여객터미널 운영 중단 등으로 더 이상 여객 수송 측면에서는 그 기능을 현저히 상실해 감에 따라 항만 주변의 관련 산업과 그 종사자들은 큰 위기를 맞게 됐다.

특히 부산은 국내 대표적인 관광도시로서 여객 선박과 관련한 선용품, 여행 중개업 뿐 아니라 숙박, 요식업, 면세점, 판매업 등 연계 산업이 많은 만큼 여객 활성화에 대한 관심이 높아졌고, 그에 따라 일시적인 여객 수요 증대가 아니라 안정적인 항로와 여객 수요 확보를 통한 관련 산업 발전을 도모하고자 하는 필요성 또한 지속적으로 커지고 있다. 때문에 최근 한류 열풍과 중국인들의 소득 증대 분위기에 맞춰 중국발 크루즈 여행객의 증가로 인천과 제주를 중심으로 성장하던 단순 이동형 한중 해상 여객 수요를 넘어 한-중-일 항로의 장기 체류형 관광객 증가로 부산도 기항지로서의 역할이 커지면서 중국 크루즈 관광객 유치에 부산항 여객 수요 창출의 핵심 과제로 떠오르는 국면을 맞게 됐다.

하지만 최근 몇 년 사이 중동호흡기증후군 사태와 사드 배치 이후 중국 정부의 한국 단체관광 금지 조치 등을 겪으면서 중국인 크루즈 관광객이 급감해 부산항은 물론 한국 크루즈 산업 전체가 존폐 위기에 몰리는 상황에 이르게 됐다. 그동안 국내 크루즈 산업이 지나치게 중국 크루즈 승객에 의존했기 때문인데 부산항 역시 전체 크루즈 승객 가운데 80% 안팎이 중국인으로 구성된 탓에 한중 양국의 정치적 외교적 갈등이 불거질 때마다 위기 상황을 맞게 되는 구조적인 문제를 안고 있음이 증명됐다. 실제로 중국인 크루즈 승객을 맞으며 반등

하던 부산지역의 다양한 관광 업종의 수익은 크게 악화되었고 막대한 예산을 투입해 새롭게 단장한 국제여객 크루즈터미널과 부산항 국제여객터미널과 같은 기반 시설도 활용도가 크게 낮아지는 등 부산항 크루즈 산업은 침체 일로를 걷게 되었다.

때문에 보다 다양한 국가의 크루즈 관광 수요를 창출하고 부산항을 모항으로 하는 크루즈 출범을 통해 국내 크루즈 관광객을 발굴해야 하는 필요성 등이 꾸준히 제기되고 있는 상황이다. 본 연구에서는 상기 설명한 상황적 배경에 입각해 부산항의 크루즈 산업이 중국이라는 특정 국가에 얼마나 의존하고 있었는가를 비판적으로 분석하고 지속가능한 발전이라는 측면에서 부산항 크루즈 산업의 발전 전략을 모색하였다.

## 1.2 연구 범위 및 방법

본 연구는 부산항의 크루즈 산업이 얼마나 중국에 의존하고 있는지를 살피고 대안을 모색하기 위해 문헌적 연구방법과 함께 실증적 연구방법을 병행해 진행하였다.

우선 본 연구는 국내외 관련 논문은 물론 각종 통계자료와 언론 보도 내용, 유관기관 홈페이지 등을 통해 크루즈 산업과 관련된 다양한 자료들을 찾아 부산항 크루즈 산업과 중국 의존도의 상관관계를 면밀히 고찰하고 선행연구를 살피며 그 문제점을 분석하였다.

본 연구는 5개의 장으로 구성되어 있다. 제 1장인 서론에서는 본 연구의 배경과 목적, 그리고 연구 범위와 방법 등을 소개한다.

2장 이론적 배경과 선행연구 고찰에서는 크루즈 산업과 주요 연구대상인 부산항 크루즈 인프라 현황, 부산항을 둘러싼 크루즈 시장 상황과 부산지역 크루즈 관련 산업, 중국인 크루즈 승객 실태에 대해 자세히 살펴보고 선행연구에 대한 검토를 진행한다.

3장 부산항 크루즈 중국 의존도 분석에서는 다양한 통계자료를 활용하여 현재 부산항 크루즈 산업의 문제점을 보다 심층적으로 분석하고 대중국 의존도의 심각성을 실증적으로 검증한다.

4장 AHP를 활용한 부산항 크루즈 발전 전략에서는 계층적 의사결정 방법으로 전문가 집단 대상 설문조사를 실시해 부산항 크루즈 산업의 대중국 의존도를 낮추기 위해 승객들의 국적을 보다 다양화하는 방안을 모색한다. 보다 다양한 크루즈 관광객 유치에 정부기관의 대책과 학계 및 연구기관들의 이론적 근거, 실행 기관과 업체의 필요가 모두 정책적으로 맞아 떨어지야 하는 만큼 우선순위를 정할 때 해당 집단 관련자들의 견해 수렴을 통한 보다 전문적이고 세밀한 의견 도출이 요구된다. 크루즈 이용객과 시민 입장에서의 생각은 오랫동안 관련 취재활동을 지속해온 부산지역 해양수산 분야 출입기자들을 통해 의견을 수렴했다. 이러한 전문가들의 다양한 의견에서 보다 정밀한 우선순위 도출을 위해 다양한 정책방안을 선행연구와 전문가 집단 인터뷰 등을 통해 엄선했고, 그 대표 속성과 세부 속성을 주관적 판단과 시스템적 접근을 효율적으로 섞어 결과를 도출할 수 있는 AHP기법을 이용해 분석을 시도하였다. 조사 대상의 범위를 불특정 다수로 넓히기보다 관련 분야에 대한 깊이 있는 지식과 관심을 보이고 있는 전문가 집단으로 한정해 보다 책임 있는 답변과 정책을 도출하고자 하였다. 전문가 집단별 특징도 보다 세부적으로 분석하기 위해 정부기관과 학계, 연구기관과 관련 산업계, 언론계 등 5개 업종을 대상으로 설문을 실시하였고 응답 결과의 일관성이 낮은 설문지를 제외하고 대표속성과 세부속성, 전문가집단별 속성의 중요도를 측정해 부산항 크루즈 산업 발전의 중요 요소의 우선순위를 도출하였다.

끝으로 5장 결론에서는 본 연구에서 진행된 이론적 고찰과 부산항의 중국 의존도 문제점 분석, 대안과 한계점 등을 정리해 정부와 부산항만공사가 실제로 수립하고 추진할 수 있는 정책모델을 제시하고자 하였다.

## 제 2 장 이론적 배경과 선행연구 고찰

### 2.1 크루즈의 개념

크루즈라는 말은 네덜란드의 뱃사람들이 ‘건너다’ 또는 ‘횡단하다’ 라는 의미로 사용하던 ‘Kruisen’ 에서 유래되었다. 이후 영어식으로 ‘Cruise’ 와 ‘Cruise ship’ 등으로 인용된 것으로 파악된다.

크루즈 관광이라는 말의 사전적인 개념을 정리하면 유람선 여행을 뜻하며, 바다 위를 순항하거나 각국 항구를 기항하는 등 숙박과 여행을 동시에 할 수 있는 여행을 의미한다. Kendall L(1986)에 따르면 크루즈 관광은 위락을 추구하는 여행자들이 한 차례 여행으로 여러 곳의 항구도시를 방문할 수 있는 체험형 관광 상품이라고 정의된다. 박진우(2010)는 왕복여행을 하는 항해로 바다 위의 관광과 여가를 즐기는 한편 즐거움을 위해 여러 곳의 항구를 유람한 뒤 다시 출발했던 항만으로 돌아오는 형태라고 정의한다. 윤주(2013)는 크루즈 관광에 대한 매력을 설명하면서 해상 이동시 배 위에서 숙박과 편의시설 이용은 물론 다양한 서비스가 제공되며, 지상에서 여러 나라의 매력적 관광지들을 관람할 수 있다고 설명하고 있다. 그 외에도 수많은 크루즈 선행연구를 바탕으로 하여 크루즈 관광의 정의 및 개념 등을 정리하면 다음 <표 2-1>과 같다.

<표 2-1> 선행연구에 나타난 크루즈의 정의

연구자(연도)	정 의
Kendall, L.(1986)	위락을 추구하는 탑승객과 여행자에게 다채로운 매력적 항구를 방문하도록 하는 해안 항해.
Gold, H.(1990)	크루즈는 출발하는 항만과 귀환하는 항만이 같은 왕복여행, 거점항 정박 선박 여행도 가능한 관광.
서태양(1991)	정기노선의 여객선이 아닌 여행업자와 선박회사가 패키지 요금으로 승객을 모집하여 운항, 즐거움을 추구하는 여행자 대상 여러 곳의 매력적 항구를 방문토록 하고 있는 해안 항해여행.

장철순(2000)	유람선을 이용하는 독특한 관광여행, 정기노선 객선이 아니라 여행업자나 선박회사가 포괄적 요금으로 승객을 모집해 운항하는 여행. 승객에게 다양한 매력적 항구를 방문하게 해 다른 문화를 체험하도록 하고 배 안에서 다양한 즐거움과 편의시설을 제공, 운송 개념과 호텔 개념을 함께 합친 해상 항해여행.
Wild & Dearing(2000)	100명 이상 승선할 수 있는 대형 선박에서 1박 이상 일정을 갖고 여가를 즐기는 것.
이경모(2004)	운송보다 순수 관광에 목적을 둔 여행. 배 위에서 다양한 등급의 요식, 숙박, 위락 등 시설을 구비하고, 고차원의 관광 서비스를 제공하면서 안전하게 기항지를 순항하는 해상 여행.
김경희(2008)	크루즈 사업은 위락여행 추구 여행자를 대상으로 크루즈 선박에 숙박시설과 식음료, 오락, 공연 및 스포츠시설 등을 구비하여 고수준의 서비스를 제공하며 안전하게 크루즈 노선을 따라 다양한 목적지 항만으로 항해하는 사업.
박진우(2010)	한 곳 이상의 지역 방문을 목적으로 선박을 이용하는 여행으로 기존 바다 여객수송과 같이 공간적 격리 해소가 목적이 아니라, 해상 관광은 물론 여가를 즐기고 즐거움 추구를 위해 여러 곳의 항구를 돌아보고 다시 출발점으로 돌아오는 목적을 지님.

상기 선행 연구에서 정의한 개념들을 종합하면 기본적으로 크루즈는 ·출발항으로 돌아오는 해상 관광 ·선상에서 1박 이상의 유락 및 생활 ·복수의 기항지에서 현지 관광 ·다수의 승객과 장거리 항해, 라는 특징으로 요약된다. 본 연구에서는 크루즈의 개념을 ‘다수의 승객을 태우고 1박 이상 선상 유락과 기항지에서 현지 관광을 즐기며 생활한 뒤 출발항으로 돌아오는 해상 관광’ 이라고 정의하고자 한다.

## 2.2 크루즈의 분류

### 2.2.1 크루즈선의 유형

크루즈 선박은 여객선 등 일반적인 선박처럼 항해를 위한 부양성과 적재성, 이동면에서의 편리성을 구비하고, 선박 안에서의 휴식과 여가 활동을 하기 위해 특별히 건조된 선박이다. 일반적인 상업적 선박들과는 달리 만들어지는 단

계부터 구조 및 기능이 호텔 또는 리조트 형태로 구성돼 ‘움직이는 해상 호텔, 떠다니는 리조트’ 라는 이름 등으로 불린다. 윤주(2013)의 연구에 의하면, 일반적인 크루즈 선박을 실제로 그 규모가 엇비슷한 호텔과 비교해볼 때 크루즈는 전체적으로 호텔과 같은 호화로움을 만끽할 수 있는 수준 높은 시설을 갖추고 있는 동시에 리조트 규모의 위락시설들을 갖추고 있어 탑승객에게 상당히 높은 만족감을 주고 있다. 최근엔 크루즈 선박 안에 카지노나 아이스링크, 공연장, 수영장 등 다양한 오락시설 및 부대시설이 증가하고 있어 크루즈 선박 안에서 즐기는 활동 자체가 하나의 인기 관광 상품으로 발전하고 있다.

크루즈 선박은 일반적인 정기 여객선이나 유람선 등과 비교해 운항 정기성과 다양한 객실등급, 그리고 선박시설이나 예약관리 등에 있어서 아래 <표 2-2>에서 보이는 차이점을 지니고 있다.

<표 2-2> 정기 여객선과 크루즈 선박의 차이

구분	크루즈	정기 여객선
운항 정기성	부정기 운항	정기 운항
객실등급	다양한 등급	적은 등급
선박시설	호텔이나 리조트 수준인 다양한 편의시설	최소한의 숙박 및 식사 시설 중심
예약관리	복잡하고 장기적 예약관리	비교적 단순한 예약관리
승무원 서비스	승객 활동 중심의 다양한 서비스 지향	승객안전 및 운송 등 기본적 서비스

자료 : 이경모(2004) 「크루즈 관광산업의 이해」, 대왕사, p.41.

크루즈는 일반적으로 선박의 규모와 항해하는 장소, 운항의 유형에 따라 구분된다. 우선 선박 규모에 따라서는 총톤수 2만 5천t 이하, 승선원 500명 이하의 소형 크루즈, 총톤수 2만 5천에서 7만t, 승선인원 500명에서 1,700명 이하까지 수용 가능한 대형크루즈, 총톤수 10만t 이상에 승선원 2,500명 이상의 초대형크루즈로 분류가 가능하다.<sup>1)</sup> 하지만 근래에는 크루즈 선박이 대형화 되면서

1) 최윤석(2017). “크루즈 모항의 경쟁력 결정요인 분석 : 아시아 주요 항만을 대상으로”, 부산대학



로열캐리비안에서 운항하는 오아시스호와 같이 2,500명 이상이 승선할 수 있는 초대형 크루즈도 운항되는 상황이다.

다음으로 항해 장소에 따라서는 해양 크루즈(Ocean Cruises)와 연안 크루즈(Coastal Cruises), 그리고 하천 크루즈(River Cruises)로 구분할 수 있다. 해양크루즈는 세계 여러 나라를 돌아다니거나 대양을 항해하는 가장 일반인 형태의 크루즈 여행 관광을 뜻한다. 한국-중국-일본 세 나라를 연계하는 동북아크루즈와 동남아크루즈, 세계를 일주하는 크루즈 등이 그 범주에 속한다. 연안크루즈는 한 국가 또는 한 지역 내 해안을 따라서 운항하는 크루즈로, 주로 지중해 지역에서 많이 운항되고 있다. 하천크루즈의 경우 미국과 유럽, 러시아 등에서 넓고 길게 뻗은 강을 순항하는 크루즈를 의미한다. 운항 유형에 따라서도 관광 크루즈(Pleasure Cruises)와 세미나 크루즈(Seminar Cruises), 또 테마 크루즈(Theme Cruises) 등으로 구분이 가능하다. 향후 국가별, 그리고 문화별 특성을 반영해 보다 다양한 형태의 상품으로 진화할 것으로 판단된다.<sup>2)</sup>

크루즈의 개념은 목표시장에 따른 분류도 가능하다. 일반 대중시장과 고급시장, 호화시장, 그리고 특수 크루즈시장으로도 구분된다. 일반 대중시장의 경우 7일 이하인 짧은 코스로 운항되며, 하루 평균비용이 300달러보다 낮은 제일 인기가 있고 최근 들어 유행하는 시장 형태다. 고급시장은 승객을 위한 편의시설과 서비스의 질이 상대적으로 높으며 신규 건조된 중대형 선박이 많은 편이다.

호화 크루즈 시장의 경우엔 승객별 맞춤형 최고의 서비스가 가능하며, 높은 수준의 공연과 호화롭고 다양한 선내 시설 이용이 가능하다. 특수 크루즈 시장은 특정한 지역을 한정 운항하며, 대서양 횡단과 세계일주 등 상당히 활동적이며 모험적인 관광을 제공하고 있다. 전통적인 크루즈 관광은 값비싸고 호화스럽고 고급스럽다는 이미지가 강했지만, 최근 들어 소득증대와 함께 해외여행 자체에 대한 인식의 변화, 대형 크루즈 선박 공급 등에 따라 크루즈 관광의 대중화 경향이 점차 뚜렷해지는 추세이다. 개별 크루즈 선사들은 승객들의 요구에 대응해 개인별 맞춤형 서비스 제공에 나서고 있으며, 크루즈 탑승객들은 상

---

교 박사학위 논문

2) 최상철(2016). 부두별 크루즈선 접안능력 산정연구보고서, 해양수산부.

품의 가격과 또한 개인별 취향에 따라서 크루즈 관광을 선택하고 있다.

## 2.2.2 크루즈항의 유형

우리나라 항만법에서 규정하는 항만은 “선박 출입, 사람의 승·하선, 화물 하역·보관과 처리, 해양친수활동 등을 위한 시설과 화물의 조립·가공·포장·제조 등 부가가치 창출을 위한 시설이 갖춰진 곳”으로 정의된다. 2015년 들어 새롭게 제정된 크루즈 산업의 육성 및 지원에 관한 법률에 따르면 크루즈 시설은 크루즈 선박의 접안은 물론 승객 편의를 위한, 항만법 제 2조 제 5호에 의거한 항만시설을 뜻한다고 정의하고 있다. 이상으로 국내 항만법과 2015년 제정된 크루즈 산업 육성 및 지원법을 종합해 보면, 크루즈 항만은 크루즈 선박의 접안과 승객 이용에 필요한 기본시설과 기능시설은 물론 지원시설과 항만 친수시설, 그 밖의 항만 배후단지 등이 갖춰진 곳으로 정의가 가능하다.

근래 항만 개발은 친환경적인 요소들이 강조되고 있고, 항만 내 친수 공간 조성 및 개발이 반드시 검토되는 추세다. 항만은 이제 물류, 산업, 관광, 문화 등 기능들이 함께 고도로 발휘되고 있는 복합 물류 공간으로 그 역할을 수행하고 있다. 현재까지의 논의에서 크루즈 항만은 항만 서비스와 육상연계, 그리고 관광활동의 3가지 요소를 갖출 필요가 있다.<sup>3)</sup>

항만 서비스의 경우 항해와 예인 등 선박과 관련한 기본적인 서비스는 물론 행정지원, 연료 및 선용품 공급, 환영행사 등의 서비스를 함께 제공하는 것이 포함된다. 또 육상연계 요건은 승객들이 배에서 내려 관광지를 쉽게 둘러볼 수 있도록 하는 교통망 연계가 핵심이다. 다른 지역에서 크루즈를 타기 위해 항공을 이용해 접근하는 경우도 많기 때문에 공항과의 접근성이 특히 중요하다.

마지막으로 관광활동 요소에 있어 크루즈 승객들이 도심에 쉽게 접근해 해당 지역의 특성에 맞는 관광 프로그램과 식문화 등의 체험이 가능한 식당이 있어야 하며, 쇼핑시설도 단시간 내 접근성이 편리해야 한다.

항만은 선박의 입항과 출항, 승객의 승선과 하선, 화물의 하역과 보관을 위한 시설이 구비된 곳이다. 크루즈 항만을 종류별로 나누면 아래 <표 2-3> 과 같이

3) 나길수(2017), “크루즈 터미널의 공간구성 및 동선에 관한 연구”, 홍익대학교 석사학위논문

모항(home port)과 기항항(secondary port), 그리고 거점항(base port)으로 구분이 가능하다. 선사 대부분은 모항을 운영하고 있고, 특정 선사가 크루즈 터미널로부터 우선 사용권을 얻는 방법으로 크루즈 모항을 운영하기도 한다.

〈표 2-3〉 크루즈항의 특징

종류	특 징
모항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 크루즈 선박이 출항하는 항구(승객 승·하선 및 수하물 적하 시설 구비)</li> <li>- 항공 등 다른 교통수단과 편리한 연계 (공항 근접 지역에 위치)</li> <li>- 한꺼번에 많은 승객과 수하물을 취급할 수 있는 능력 필요</li> <li>- 관광객들이 편안하게 설 수 있는 위락시설 제공</li> </ul>
기항항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 크루즈 항로선상에 위치함</li> <li>- 크루즈선의 지속적인 항해를 위한 선용품 제공(고속도로 휴게소 역할)</li> <li>- 크루즈 선박이 필요로 하는 서비스의 신속한 제공</li> <li>- CIQ 수속에서 선박이 자유롭게 입·출항할 수 있는 항구</li> <li>- 이색적인 문화 소재지 또는 관광지와의 인접함</li> <li>- 시내로부터 가깝고 교통수단이 잘 발달됨</li> </ul>
거점항 or 다목적항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 모항과 기항항, 두 가지 유형이 혼합된 형태</li> <li>- 항해 선박에 다양한 서비스를 제공, 여객들의 출발항 또는 도착항이 되기도 함.</li> <li>- 기항지에 숙박 수용력 필요</li> <li>- 공항과 크루즈항 사이를 연계하는 리무진 또는 대중교통 필요</li> </ul>

자료 : 나길수(2017), “크루즈 터미널의 공간구성 및 동선에 관한 연구”. 홍익대 석사학위 논문

선박은 비행기, 기차, 버스 등 다른 교통수단과는 달리 이동에 있어 신속성이 낮기 때문에 일단 운항을 시작하면 운항권역을 자주 변경할 수 없다. 때문에 일정기간 운항한 이후에 다른 운항구역으로 옮겨지는 경우가 많다. 현재 아시아 권역의 크루즈 운항 증가 추세도 기존의 크루즈 운항권역에서 공급이 과잉되면서 새로운 시장 개척이 필요한 시점과 맞물려 노선이 증대되고 있다.

크루즈는 일반 여객선과는 다르게 정기 및 부정기적으로 운항권역을 돌면서 관광을 목적으로 숙박, 식당, 위락시설 등을 구비하고 높은 수준의 서비스를 제공한다. 다른 대부분의 교통수단은 이동 자체가 목적이지만 크루즈는 이동은

물론 숙박과 관광 등을 함께 서비스하는 종합 관광산업이다. <표 2-4>에 나타나는 것처럼 아시아 지역 크루즈 산업은 중국을 중심으로 급성장하고 있다. 2000년 일본의 절반도 되지 않았던 중국인 크루즈 관광객은 2015년에는 5배 이상으로 증가했고 그에 맞춰 아시아 전체 크루즈 관광객 수도 함께 늘었다. 타 지역에서 엇비슷하거나 더딘 성장을 보이는 크루즈 수요는 중국에서만 15년 사이 18배나 증가했고 계속해서 가파른 우상향 곡선을 유지하고 있다. 국내 항만을 운항하는 크루즈선도 대부분 중국인들의 관광이 목적인 해안크루즈에 집중돼 있고, 입항 크루즈선 역시 7만t급 이상 대형선 입항이 늘고 있다.

<표 2-4> 아시아 크루즈 관광객 추이 및 전망

(단위 만명)

구분	2000년	2005년	2010년	2015년	2020년
기타	51	46	53	82	108
일본	21	16	16	18	24
중국	6	14	22	109	400~460
아시아	78	76	91	209	532~592

자료 : CLIA Southeast Asia 2014년 통계, CLIA, 한국해양수산개발원 예측.

## 2.3 부산항 크루즈 시설 현황

부산항은 수심이 5에서 15m, 조수간만의 차는 1.2m 가량이다. 왼쪽으로는 신선대와 오륙도, 가운데는 영도와 조도, 뒤편에는 여러 산과 섬이 병풍 역할을 하고 있어 강풍과 안개 등으로부터 안정성과 정시성이 확보가 수월해 연간 365일 쉬지 않고 항만을 운영할 수 있는 좋은 자연조건을 갖추고 있다.

지정학적으로는 볼 때 부산항은 부산-니가타-블라디보스토크를 잇는 환동해 경제권과 칭다오-상하이-서울-부산-후쿠오카를 잇는 환황해 경제권의 교차점에 위치하고 있어 크루즈 선사들이 동북아 3개국을 운항하는 크루즈 상품을 만들 때 제주와 함께 기항을 고려하는 주요 거점 항만으로 꼽힌다. 또한 부산은 주변에 100만 명 이상의 인구가 밀집해 살고 있는 각국 60여 개의 도시들과

연결돼 있고, 비행거리로 2시간 반경 내에 중국, 러시아, 일본 등이 위치해 있기 때문에 부산항을 찾는 크루즈 관광객의 잠재 수요는 무척 높은 편이라고 할 수 있다.

〈표 2-5〉 부산항 크루즈 부두 시설현황

구분	부산항 국제여객터미널	영도 국제크루즈터미널	감만 컨테이너터미널
위치	부산 동구 초량동	부산 영도구 동삼동	부산 남구 감만동
개장	2015년	2007년	1998년
길이(m)	234~480	360(→440)	450
선석 수	4개(#1,#2,#13,#14)	1개	1개(#3)
접안능력 (GT)	20,000~140,000	80,000	200,000
너비(m)	30	30(→45)	30
수심(m)	9~12	11.5	15
부두~터미널 거리(m)	300~900	1000, 도보 2분	-

자료 : 박정인(2018), “SOT/AHP 분석을 통한 크루즈 기항지로서 부산항 경쟁력 제고방안 연구”. 부산대 석사학위 논문.

부산항만공사는 크루즈 수요 증가에 따라 부산항 북항에 국제여객터미널을 만들고 2,343억 원의 건설비용을 투입해 17만t급 크루즈까지 접안이 가능한 선석길이 360m의 크루즈 전용부두를 건설하여 2015년 8월부터 운영하고 있다. 또한 영도에는 크루즈 선박 대형화 추세를 감안해 확장공사가 진행된 끝에 선석길이 440m, 20만t급 이상 크루즈가 접안할 수 있는 시설을 갖추었다.

도심에서 10km 떨어진 영도구 동삼동에 위치한 영도 국제크루즈터미널은 연면적 2,212.28㎡로 CIQ 시설과 여객 출입국 심사 장비를 갖추고 2007년 4월 개장했지만 다국적 관광객들의 수준에 맞는 식당이나 관광 안내 시설 등이 상당히 부족한 편이다. 수변공원을 조성해 관광지로 만들기에는 주변 시설이 빈약해 외국 관광객을 맞이하기에는 적합하지 않은 것으로 지적된다. 또 승선 선박까지 연결된 갠웨이 시설은 물론 수하물 보관 시설 등도 부족한 상태다.

부산항 국제여객터미널은 연면적 92.945㎡에 지상 5층으로 조성돼 있으며, 입·출국장 및 검역기관, 면세점, 세관, 면세점, 통관장, 편의시설 등 각종 부대 시설이 설치돼 있어 국제공항과 같은 수준의 서비스 제공이 가능하다. 선박 접안 기능은 물론 식사와 쇼핑, 회의 등 다양한 활동이 가능한 편의시설이 있어 크루즈 승객들의 만족도와 부산항의 이미지를 함께 높이고 있다.

<표 2-6> 부산항 크루즈 터미널 내 시설현황

위치	구분	주요시설
영도 국제크루즈터미널	1층	CIQ(엑스레이 검색대 2개, 출입국 심사좌석 5개, 문형 2개)
	2층	대합실, 업무용 사무실 등
부산항 국제여객터미널	1층	주차장
	2층	입국장 : 세관 검색대 3개, 검역용 카메라 2대, 출입국 심사좌석 18개
	3층	출국장 : 엑스레이 검색대 6대, 출입국 심사좌석 18개, 문형 6대
	4~5층	종합상황실, 이벤트 홀, 컨벤션센터, 홍보관, 회의실

자료 : 부산항만공사 홈페이지 ; 해수부(2019), 크루즈 기항지 홍보 리플렛.

<표 2-7> 부산항 국제여객터미널 부두 현황



선석	항로	운항형태	선사	선명
1	크루즈 전용 선석			
2	크루즈 및 카페리 예비선석			
3	부산-대마도	부정기	쓰시마고속훼리	블루쓰시마
4				
5	부산-대마도	매일	한일고속해운	오로라
7	부산-대마도	주4회	대아고속해운	오션플라워
8	부산-대마도	주6회	미래고속	니나호
9	부산-대마도	매일	미래고속 JR큐슈고속선	코비5 비틀1,2,3
10	부산-대마도/후쿠오카			
11	부산-시모노세키	매일	부관훼리	성희호/하마유
12	부산-오사카	주3회	팬스타라인닷컴	팬스타드림
	부산-대마도	매일	고려훼리	뉴카멜리아호
13	카페리 예비선석			
14				

자료 : 부산항만공사 홈페이지

국제여객터미널 대부분 선석은 부산과 일본을 오가는 정기선들이 입출항을 하고 있는데 대부분은 대마도의 히타카츠와 이즈하라항을 오가는 배편들이다. 가장 많은 배가 입출항하는 9번과 10번 선석에는 원래 미래고속에서 부산과 후쿠오카를 매일 오가는 정기선을 운항하였지만 대마도까지만 운항하는 노선으로 전환해 현재는 대부분의 정기선이 부산과 대마도 노선에 집중되어 있는 상황이다. 부산항을 출발하는 후쿠오카와 오사카 노선의 경우 최근 저비용 항공사들이 늘어나면서 상대적으로 승객이 줄고 있지만 대마도는 국내에서 직항으로 연결되는 항공편이 없기 때문에 많은 승객들이 낚시, 쇼핑, 등산 등의 취미활동을 위해 방문하면서 반드시 부산항 국제여객터미널을 이용할 수밖에 없어 출입국장이 매일 붐비고 있다. 때문에 크루즈 승객들을 편의를 위한 별도의 입출국장을 설치할 필요성이 꾸준히 제기되기도 했다.

더욱이 부산항 국제여객터미널은 크루즈 전용 선석인 1번 선석과 크루즈 예비선석인 2번 선석이 국제여객터미널 CIQ와 1km 가량 이격되어 있어 크루즈 승객들이 걸어서 10분 넘게 짐을 들고 이동을 해야 하는 단점이 있는 관계로 한 때는 가까운 카페리 예비선석인 13번이나 14번 선석으로 크루즈 선박이 입항을 하기도 했다. 크루즈 승객들의 불편에 대한 문제가 계속 제기되면서 부산항만공사와 세관은 2017년 하반기 1번 선석에서 바로 외부 주차장으로 빠져나올 수 있는 새로운 입출국장을 만들어 크루즈 승객들이 입국할 때마다 가동할 수 있도록 준비를 마쳤다. 부산세관도 크루즈 승객들을 전담하는 별도의 팀을 운영하기로 해 크루즈 승객들의 입출국 수속 시간이 대폭 줄어들게 됐다.

부산항국제여객터미널은 또 선박이 부산항대교라는 현수교를 지나야만 접안할 수 있는데 당초 부산항대교를 지을 때 선박 초대형화를 예측하지 못하고 통과 높이를 60m정도까지로 설정을 해둔 탓에 15만t급 이상의 초대형 크루즈들이 시설과 시내 접근성이 우수한 부산항 국제여객터미널로 입항하지 못하고 부산항대교 바깥에 컨테이너 선박들이 접안하는 감만 부두로 접안하는 경우가 많았다. 감만 부두는 하선하면 여객들을 위한 편의시설이 전무한 컨테이너 야적장을 통과해야 해 크루즈 승객들에게 부산이라는 도시의 첫인상이 황량한 화물 부두에서 시작되는 점이 적절치 못하다는 지적을 받아왔다. 그러다 2017년 4월



부터 부산항만공사가 부산항대교 아래 선박 통과 높이를 63m로 상향 조정하면서 16만 8천t급의 초대형 크루즈 선박까지 부산항 국제여객터미널로 입항이 가능하게 돼 사실상 대부분의 크루즈선이 보다 편리한 시설이 있는 크루즈 전용 부두와 항만으로 접안할 수 있게 되었다.

부산지역의 크루즈 입항 선박은 부산항을 기항지 삼아 하루나 길게는 이틀 정도 머물다 가는 경우가 대부분이다. 부산항을 모항으로 하여 새로운 승객을 태우거나 출발항으로 활용하는 경우도 있으나 전체 크루즈 항차에서 차지하는 비중이 매우 적을 뿐 더러 외국인 관광객이 부산에서 내려 속초 등 다른 기항지까지 육상 이동을 하는 동안에 국내 관광객을 태우고 국내 연안을 잠시 이동을 하는 준모항의 형태를 띠는 경우가 많아 부산항이 아직까지 크루즈 모항으로서의 역할을 충실하게 하고 있다고 평가하기는 어렵다. 세계 2대 또는 3대 컨테이너 환적항만이라 불리는 인프라를 갖추고 있지만 여객 수송 분야, 특히 크루즈 관광에 있어서만큼은 여전히 모항이나 거점항의 위상을 갖추지 못한 채 기항지 정도의 역할수행에 그치고 있는 상황이다.

## 2.4 부산항 크루즈 선행연구 고찰

박정인(2018)은 SWOT/AHP 기법을 이용한 조사를 통해 부산항이 중국과 일본의 중간에 있다는 지리적 이점을 가진 가운데 동북아 환경 변화에 민감한 위협요인을 최소화하기 위해서는 크루즈 노선을 확대해 관광객 국적을 다변화해야 한다고 분석했다. 장기적인 관점에서 부산항의 크루즈 관광 저변 확대를 위한 동북아 크루즈 모항으로 육성의 필요성도 제기했다.<sup>4)</sup>

황진희 · 홍장원 · 김수미(2013)는 부산항 기항횟수가 외부요인에 영향을 많이 받고 있는데, 현재까지 부산항이 모항보다는 기항지로서 성격이 크기 때문이라고 봤다. 부산항은 한국 2위 도시이며 항만도시로서의 매력을 보여 주는 주요 관광지이긴 하지만, 극동지역에서 한국을 방문하고자 하는 수요를 위해 기항하는 중간 기항지로서의 성격이 높다고 설명했다.<sup>5)</sup>

---

4) 박정인, “SWOT/AHP 분석을 통한 크루즈 기항지로서 부산항 경쟁력 제고방안 연구”, 학위논문(석사), 부산대학교 대학원, 2018, p.61-62

최정규(2015)는 우리나라가 3면이 바다로 둘러싸여 있어 육지교통이 제한된 상황에서 특히 부산의 경우 국제적인 크루즈 모항지로 거듭나기 위해서는 국제공항의 활성화와 다양한 항공 노선확장이 절대적으로 필요하다고 제언했다. 항공과 크루즈를 연계한 Fly & Cruise 연계상품의 개발에 주력할 필요성도 함께 제기했다. 또한 부산 시내 교통수단을 보다 활성화하여 관광지와 크루즈 터미널간의 연계성을 높일 필요성도 있다고 분석했다. 더불어 지속적인 관광상품 개발과 다양한 투어 옵션, 북항 재개발 사업의 조속한 추진을 통한 친수공간과 문화 공간 확장을 부산항 크루즈 활성화 방안으로 선정했다. 6)

최도석(2010)은 부산항 크루즈 활성화가 부산항 해상공간의 경제적인 활용에 대한 인식을 높이고 연안지역 이용의 효율성을 높일 수 있는 지리적 이점을 갖고 있다며 중요성을 역설하였다. 크루즈 터미널을 중심으로 해당지역과 인접지역에 대한 각종 도시기반시설 확보와 주변상권의 활성화, 임해지역 도시환경 개선은 물론 각종 친수성 도시개발 사업의 조속한 추진이 대표적인 파급효과가 된다는 점을 강조했다. 7)

김기태(2014)는 동북아 크루즈선 기항노선의 전형이 중국 텐진과 상하이 등을 출발한 선박이 부산항을 거쳐 일본까지 다녀오는 3각 노선으로, 일본선적 선박들은 일본의 항만을 출발해 부산을 거쳐 다시 일본으로 향하는 경우가 많은데 부산항에서 머무는 시간은 대부분 하루 미만, 짧게는 3시간 길어야 13시간 정도인 문제점을 제기하고 있다. 특히 크루즈 산업이 대부분 해외여행객에 의존하는 인 바운드 중심인 상황도 한계점으로 분석하였다. 크루즈 산업 활성화를 위해 지자체가 제공하는 우수한 관광 요소들이 무엇보다 중요하다고 제언한 뒤 크루즈 관련 전문 인력 양성과 크루즈 모항 육성도 국내 크루즈 산업 활성화를 위한 시급한 과제로 꼽았다. 8)

---

5) 황진화·홍장원·김수미, “크루즈 선박 운항관련 법·제도 발전 방안 연구”, 한국해양수산개발원, 기본연구 2013-01, 2013, p.66

6) 최정규, “부산의 크루즈 중심지로 발전 가능성에 관한 연구”, 한국항만경제학회지, 제 31집 4호, 2015, p.235-238

7) 최도석, “부산항 크루즈 관광산업의 현실과 과제”. 해양국토 7호, 2010, p.131

8) 김기태, “우리나라 크루즈항별 발전방향에 대한 탐색적 연구”, 한국항만경제학회지, 제 30집 2호, 2014, p.56-72

홍장원·윤인주·최일선·이정아(2017)는 국내 크루즈 시장에서 중국인 관광객이 차지하는 비중이 92.2%라고 꼬집고, 중국의 여행제한조치로 2017년 우리나라 크루즈 입항이 목표 대비 39.2% 가량 취소되는 피해가 발생했다고 지적했다. 또 국내 크루즈시장의 지출구조에서 쇼핑비중이 90% 이상이며 그 가운데 특히 중국인 관광객의 비중이 99%나 된다고 짚고 크루즈 관광이 지역에 미치는 경제적 파급효과가 면세점에서 발생하는 매출 이외에는 제한적이라고 평가했다. 또 중국인 일변도인 관광객 구조와 쇼핑 중심의 관광객 유치방식에 대해서도 문제를 제기한 뒤 크루즈 시장의 양적 성장에 가려져 있던 앞서 제기된 문제들을 지금부터라도 우리나라 업체가 주도하는 크루즈시장 확대를 통해 극복해야 된다고 지적했다.<sup>9)</sup>

김민형·장준호·정호균·황영현(2013)은 크루즈관광객의 관광동기에 대한 연구를 통해 크루즈관광을 유인하는 가장 큰 동기는 ‘새로움’으로 나타났다고 기술한다. 때문에 크루즈관광을 홍보하는 데 있어 지금까지는 경험하지 못한 새로운 형태의 관광이라는 점을 가장 중요한 메시지로 부각해야 할 필요가 있다고 강조한다. 또 특정 목표시장을 유도하기 위해서 성별, 연령별로 나타나는 동기의 차이점을 반영한 홍보방안을 개발하고 그에 맞는 새로운 경유지를 개발할 필요성을 제기하고 있다. 특히 크루즈 관광이 처음인 경우에는 오락욕구가 높은 점을 감안해 크루즈 선상에서 즐길 수 있는 다양한 소규모 공연과 이벤트 등을 개최할 필요성이 있다고 덧붙였다.<sup>10)</sup>

송세관(2017)은 THAAD 배치와 한중관계 발전방향에 관한 연구에서 2015년 기준으로 한국을 방문한 중국인은 800만 명 안팎으로 한국을 방문한 외국인의 절반을 차지하고 있지만 중국을 찾은 한국인은 440만 명으로 외국인 중국 방문객의 17%에 그친다고 전제하고 이런 불균형은 우리나라가 중국보다 좀 더 상대국에 대해 의존적인 상황이 발생하는 만큼 중국이 THAAD 배치에 대한 보복

9) 홍장원·윤인주·최일선·이정아, “국내 크루즈시장 체질개선 시급”, 한국해양수산개발원, KMI 동향 분석 27호, 2017, p.1~2

10) 김민형·장준호·정호균·황영현, “크루즈관광객의 관광동기:국제 크루즈관광에 참여하는 한국인 관광객 사례연구”, 한국관광레저학회, 관광레저연구 제 25권 제 4호(통권 제 75호), 2013, p.411~425

으로 경제제제에 보다 쉽게 나설 수 있는 요인이 된다고 분석했다.<sup>11)</sup>

한철환·김현석(2015)은 크루즈 기항횟수에 가장 큰 영향을 미치는 것으로 항공연계성과 호텔을 꼽았다. 아시아 지역의 경우 지리적 특성상 항공운송을 통해서 이동하는 크루즈 관광객들이 많은데 해당 항만에 크루즈 선사들이 기항하기를 선호한다는 점, 그리고 배후지의 관광매력이 높은 지역을 기항지로 선호한다는 점 등과 관련이 깊다고 설명했다. 때문에 크루즈 모항으로 발전하기 위해 다양한 국제선 항공망 구축이 필요하며 특히 저비용항공사의 적극적인 유치가 중요하다고 결론지었다. 또 크루즈 관광은 해상운송과 관광이 결합된 것인 만큼 배후지의 관광매력도를 높이는 노력도 중요한 정책과제라고 기술했다.<sup>12)</sup>

김홍석(2008)은 지방화 시대를 맞이하여 크루즈 사업의 구체적이고 실천적 사안에 대해 중앙에 집중된 권한 및 인허가 관련 사안들을 대폭적으로 지방정부에 이양할 필요가 있다고 봤다. 지방의 경제와 사회, 문화관광 여건을 고려한 지방정부의 신속한 정책결정과 지방 밀착형 경영, 정책입안이 중요한 관건이라고 강조했다.<sup>13)</sup>

김주현·안영균(2018)은 우리나라가 중국과 비교해 크루즈산업의 발전을 위한 체계적 정책의 수행이 부족하다고 평가했다. 그동안 우리나라의 크루즈 정책은 터미널 개발과 같은 하드웨어 중심이었고 인력이나 재정, 마케팅과 같은 소프트웨어적인 측면을 뒷받침 하는 산업정책은 추진 수준이 미약하다고 봤다. 또 크루즈 산업의 지속가능한 성장을 위한 구체적인 실천 전략 수립이 안 된 상태라고 꼬집으면서 중국의 경우 우수한 관광자원 개발을 비롯해 충분한 전면 수심과 안벽길이를 보유한 항만을 시험항만으로 선정해 크루즈 산업 발전을 위한 갖가지 정책 수행에 나서고 있다고 지적했다.<sup>14)</sup>

---

11) 송세관, “THAAD 배치와 한중관계 발전 방향”, 한국전략문제연구소, 전략연구 통권 제 7호, 2017, p.87-114

12) 한철환, 김현석, “아시아 크루즈 기항지 선정요인에 관한 실증연구”, 해양정책연구 제 32권 제 2호, 2015, p.103-127

13) 김홍섭, “크루즈(Cruise)산업의 활성화를 위한 마케팅 전략에 관한 연구:인천항의 경우”, 한국항만경제학회지 제 24권 제 4호, 2008, p.407-441

14) 김주현·안영균, “한국 크루즈 산업의 발전을 위한 사례 분석 : 중국 크루즈 산업 동향을 중심으로”, 한국관광레저학회, 관광레저연구 제 30권 제 3호 (통권 127호), 2018, p.465-484

이경모(2006)는 부가가치가 높은 크루즈 산업 활성화를 위해 체험 가능한 기항지 관광자원 개발, 쇼핑환경 조성, 지역 축제 연계상품 개발, 관광객 만족도 조사 등에 나서야 한다고 제언했다. 또한 크루즈 유치에 대해 외국적 주요 크루즈 선사에 대해 기항지 한국에 대한 인식을 높이는 한편, 항만공사와 지자체, 관광공사와 우리국적 항공사, 여행업체 등이 함께 적극적으로 판촉 활동에 나서야 한다고 지적했다. 여행업체에 크루즈 유치에 따른 인센티브를 제공하는 방안도 검토가 필요하다고 제안했다.<sup>15)</sup>

---

15) 이경모, “크루즈 관광 시장변화와 활성화 방안”, 한국관광정책 2006년 겨울호, p.56-64

## 제 3 장 부산항 크루즈 관광객 실태 분석

### 3.1 부산항 크루즈 입항 현황

2010년대 들어 중국 크루즈 시장이 성장함에 따라 동북아 크루즈 관광시장에 세계적 크루즈 선사들이 만든 중국-한국-일본 지역을 연계하는 크루즈 상품이 크게 증가했다. 이에 따라 부산항도 인천, 제주 등 국내 다른 주요 크루즈 항만들과 더불어 크루즈 관광객이 급증했다. 2011년 부산항의 크루즈 입항횟수는 40차례로 관광객이 7만 명을 조금 넘는 수준이었지만 이듬해인 2012년 116항차 17만여 명으로 2배 이상 늘어났다. 이후 매년 계속해서 100차례 이상 크루즈가 입항했고 입항하는 크루즈선의 대형화 추세 속에 관광객 수는 2014년 34만 7천 명까지 증가했다. 그러나 2015년 중동호흡기증후군(MERS)이 국내에 유행하면서 외국인들의 한국 관광 자체가 줄어들어 크루즈 입항횟수와 관광객 수도 71항차, 16만 명으로 주춤하게 된다. 그러다 2016년 다시 회복세를 보이고 한류 바람까지 타면서 부산항 크루즈 입항은 모두 209항차, 관광객 57만 8천여 명으로 전년 대비 3배 정도의 증가세를 보이면서 다시 호황기를 누리게 됐다. 지속적인 크루즈 관광객의 증가에 부산항만공사가 대형 크루즈선의 부산국제여객터미널 입항 유도를 위해 부산항대교 통과 높이를 63m로 상향 조정했고, 영도에 있는 국제크루즈터미널도 대형선박의 접안을 위한 확장공사를 진행하게 됐다.

하지만 부산항 크루즈의 최대 호황기는 2017년 들어 갑자기 멈추게 된다. 한국 내 THAAD 배치에 따라 중국 정부가 자국민의 한국 단체 관광을 금지하면서 부산을 찾는 크루즈의 입항횟수와 관광객 수가 함께 급락하게 된다. 2017년 부산항 크루즈 입항은 108차례로 2016년과 비교해 절반 수준으로 푹 떨어졌다. 2018년에는 84항차까지 줄어들면서 부산항 크루즈 산업 전반에 위기감이 확산됐다. 특히 15만 이상 초대형 크루즈의 경우 51항차에서 4항차로 급감했고 2018년에는 아예 한 척도 입항하지 않게 되었다. 크루즈 관광객 수는 더욱 심각해 2017년 17만 명으로 줄어든 데 이어 2018년 14만 명으로 더욱 감소하면서 부산항 크루즈 정책과 관련해 전반적인 보완의 필요성이 제기되었다.

<표 3-1> 부산항 연도별 크루즈 입항횟수

(단위:항차)

	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
전체 크루즈	40	116	109	110	71	209	108	84
15만t 이상	-	-	-	-	-	51	4	0

자료 : 부산광역시 · 부산항만공사 · 동남지방통계청

<표 3-2> 부산항 연도별 크루즈 관광객 수

(단위:명)

2015년	2016년	2017년	2018년
163,069	572,559	173,165	143,000

자료 : 부산광역시 · 부산항만공사 · 동남지방통계청

부산항에 입항한 크루즈가 역대 최다였던 2016년을 기준으로 부산항을 찾은 크루즈 관광객 572,559명 가운데 여자가 344,016명으로 60%를 차지했고, 남자는 228,543명으로 40%였다. 연령별로는 60대가 24.3%로 가장 많았고, 50대가 16.3%, 70대 이상이 15.9%를 차지해 50대 이상 관광객 비중이 절반을 넘었다. 또 정박 시간별로는 8시간에서 12시간 사이가 80%로 압도적인 비율을 보였다. 다음으로는 8시간 미만인 9.4%, 12시간에서 24시간이 9%였고, 하루 이상 머물다 가는 경우는 1.2%에 그쳤다. 종합해보면 부산항을 찾는 크루즈 관광객들은 남성보다는 여성이 다소 많고 대부분이 50대 이상이며 주로 반나절 정도만 머

물다 가는 것으로 집계되고 있다.

〈표 3-3〉 부산항 크루즈 성별 관광객(2016년)

전체	남성		여성	
572,559명	228,543명	40%	344,016명	60%

자료 : 부산광역시 · 부산항만공사 · 동남지방통계청

〈표 3-4〉 부산항 크루즈 연령별 관광객(2016년)

(단위:명)

전체	~19세	20대	30대	40대	50대	60대	70세~
572,559	66,092	29,490	76,013	75,864	93,823	140,119	91,158
	11.5%	5.2%	13.3%	13.2%	16.3%	23.4%	15.9%

자료 : 부산광역시 · 부산항만공사 · 동남지방통계청

〈표 3-5〉 정박시간별 부산항 크루즈 방문객<관광객+승무원>(2016년)

전체	8시간 미만	8~12시간	12~24시간	24시간 이상
788,562명	74,024명	633,440명	71,286명	9,812명
	9.4%	80%	9%	1.2%

자료 : 부산광역시 · 부산항만공사 · 동남지방통계청



### 3.2 부산항 중국인 크루즈 관광객 현황

#### 3.2.1 연도별 중국인 크루즈 관광객 입국 추이

2015년 부산항에 입국한 크루즈 관광객 163,069명을 국적별로 살펴보면 중국인이 107,026명으로 65.6%의 최다 비중을 차지했다. 중국인 다음으로 많은 관광객이 일본인인데 18,786명으로 11.5%에 그쳤다. 부산항에 입항한 크루즈 관광객 국적 1, 2위의 차이가 5배 이상이었다. 크루즈 관광객이 매우 크게 증가해 역대 최대치를 기록한 2016년은 전체 572,559명의 크루즈 관광객 중 중국인이 452,296명으로 79%를 차지해 중국인의 비중이 더욱 커졌다. 부산항을 방문하는 크루즈 관광객 10명 가운데 8명은 중국인으로 집계된 셈이다. 다음으로 많은 관광객은 일본으로 39,418명, 입항 승객 수는 2만 명 이상 늘었지만 비중은 6.9%로 오히려 4.6%p 감소했다. 중국 승객들과의 차이는 11배까지 벌어졌다.

2017년에는 1분기까지만 해도 59,362명이던 중국인 관광객은 THAAD 보복 조치가 본격화된 2분기 들어 87명으로 급격히 줄어들었다. 196,522명의 중국인이 크루즈를 타고 부산항을 방문했던 2016년 3분기와 비교하면 중국인 관광객 수는 사실상 사라지다시피 한 상태가 되었다.

〈표 3-6〉 중국인 크루즈 관광객 연도별 입국 추이

(단위:명)

2015년	2016년				2017년	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기
107,026	51,379	91,408	196,522	112,987	59,362	87

자료 : 부산광역시 · 부산항만공사 · 동남지방통계청

### 3.2.2 입국 증감요인 분석

2015년 16만여 명이던 부산항 크루즈 관광객이 2017년 57만 명 이상으로 급증한 것은 사실상 중국인 관광객들의 역할이 컸다. 2015년 중동호흡기증후군의 영향으로 부산항 크루즈 관광객이 국적을 가리지 않고 다 함께 줄어든 이후 2016년 크루즈 관광객이 다시 회복되면서 40만 명이나 급증했는데 이는 중국인 관광객이 35만 명 증가한 것과 궤를 같이했다고 볼 수 있다. 하지만 질병 등 보건의 요인이 아닌 정치적 요인으로 인한 크루즈 입항 감소 현상을 보였던 2017년, 중국인 크루즈 관광객의 감소는 그대로 부산항 전체 관광객 감소로 이어졌다. 부산항 크루즈 산업은 중국인 관광객 증감에 따라 전체 관광객 집계도 똑같은 형태로 증가하거나 감소하는 추세를 보이고 있다. 2016년 부산항의 중국인 관광객 비중이 79%였는데 2017년 2분기 중국인 관광객이 87명으로 거의 사라지면서 부산항에 입항할 것으로 기대했던 전체 관광객의 70% 이상이 그대로 함께 증발하였다.

〈표 3-7〉 부산항 크루즈 국적별 관광객(2016년)

국적	관광객수(명)	비율
중국	452,296	79%
일본	39,418	6.9%
미국	15,316	2.7%
오스트레일리아	12,574	2.2%
한국	11,972	2.1%
영국	7,756	1.4%
대만	6,262	1.1%
홍콩	5,816	1%
캐나다	4,432	0.8%

자료 : 부산광역시 · 부산항만공사 · 동남지방통계청

중국의 경제 성장에 힘입어 중국인들이 다양한 형태로 해외 관광에 나서고 있는 상황에서 그동안 중국인들의 발길과 시선을 붙잡기 위해 노력해 온 부산의 크루즈 산업이 이제 역으로 중국의 외면을 받자마자 위기에 몰리는 상황이 찾아 온 것이다.

### 3.3 크루즈 관광객 중국인 의존도 문제점 분석

중국인 관광객 감소에 따른 부산항 크루즈 입항횟수와 전체 승객 감소는 단순히 관광객 입국이 줄어드는 것에 그치지 않고 지역 경제에도 여러 가지 좋지 않은 영향을 미쳤다. 중국인 크루즈 관광객 입항이 가장 많았던 2016년 3분기와 중국인 입항이 사실상 사라지다시피한 2017년 2분기를 비교해 봤을 때 크루즈 국내선용품 매출은 207억 원에서 57억여 원으로 급격하게 줄었다. 특히 크루즈 입항횟수 자체가 줄어들면서 크루즈 선용품 가운데 가장 큰 비중을 차지하는 유류 매출이 173억여 원에서 38억여 원으로 급감했다.

〈표 3-8〉 크루즈 국내선용품 현황

(단위:천원)

	2016년 3분기	2017년 2분기
합계	20,695,786	5,745,226
유류	17,386,673	3,885,465

단위 : 부산광역시·부산항만공사·동남지방통계청

2016년부터 확장공사에 들어가 2018년 9월 완공한 영도 국제크루즈터미널의 경우도 크루즈 입항 감소와 특히 중국발 초대형 크루즈 선박들이 입항하지 않게 되면서 400억 원의 예산을 투입해 제단장한 시설이 6개월 이상 사용하지 못하고 개점휴업 상태로 방치되기도 했다. 중국인 크루즈 여행객 감소로 인해 막대한 예산을 들인 시설을 제대로 써보지도 못한 채 시간만 흘려보낸 셈이다.

정확한 집계를 내기는 쉽지 않지만 크루즈 관광객들이 부산에서 만나절동안 머무르는 주요 관광지 상가와 특히 중국인들이 잘 찾는 시내 면세점의 매출도 큰 타격이 불가피했다. 특정 국가의 관광객에 의존해 성장 전략을 짜온 부산항 크루즈 산업은 또 향후 언제든 발생할 수 있는 정치적, 외교적 사안을 이유로 골목이 불가피한 상황임이 확인된 만큼 자국민을 포함한 보다 다양한 국적의 크루즈 관광객을 유치해 급변하고 다변화하는 국제 정세 속에서 보다 안정적으로 산업 규모를 키우고 지역 경제에도 보탬이 되는 지속가능한 성장 모델을 만들어야 할 필요성이 강하게 제기되고 있다.

물론 지리적인 이유와 경제 발전 상황을 따져봤을 때 중국인 관광객들이 부산항을 포함한 한국 전체 크루즈 산업에 미치는 영향은 앞으로도 당분간 절대적인 수준을 유지할 가능성이 높다. 본 연구는 중국인 크루즈 관광객 수요를 무시하거나 배제하고 그 빈자리를 다른 국적의 승객들로 채우자는 의도가 아니다. 다만 정치 외교적 변수가 많은 한중 관계에 따라 상승과 하강의 변동이 극심한 대중국 의존적 크루즈 산업 구조를 개선하기 위해 보다 다양한 국적의 크루즈 승객을 유치해 그 충격을 최소화해야 할 필요가 있다는 점을 강조한다. 향후 계속해서 크루즈 수요가 증가하고 있는 중국인 승객은 중국인 승객대로 적극적으로 유치하면서 경제적 효과를 누려야 하겠지만 크루즈 산업의 저변을 더욱 넓히고 이번 사드 배치와 관련된 중국인 관광객 급감 사태와 같은 문제가 재발되는 것을 예방하기 위해서는 반드시 보다 다양한 국적의 승객 유치라는 과제 해결이 중국인 승객 유치와 함께 두 트랙으로 진행되어야 할 것이다. 국제크루즈터미널 개점휴업 등의 사태를 막고 크루즈 인프라를 유지하며 계속 확충하기 위해서도 반드시 다국적 승객 유치 전략 수립이 필요한 것으로 판단된다.

## 제 4 장 AHP를 활용한 부산항 크루즈 발전 전략

### 4.1 AHP기법의 정의와 특징

#### 4.1.1 AHP기법의 정의

AHP는 Analytic Hierarchy Process의 약자로 우리말로로는 계층 분석적 의사결정 방법으로 번역된다. 1970년대 미국 펜실베니아대학 Thomas Saaty 교수가 고안한 연구방법으로, 문제를 분석할 때 주관적인 판단과 시스템적 접근을 함께 잘 섞음으로써 불확실한 상황 또는 다양한 평가기준이 필요한 곳에 사용이 가능한 문제 해결형 의사결정방법이다.

의사결정의 문제를 유형적 요소뿐만 아니라 무형적인 요소까지 함께 동일한 구조적 틀에 포함시켜 고려할 수 있도록 해준다.

AHP모형은 여러 가지 대안에 대해 다면적 평가 기준과 여러 주체에 의한 의사결정 과정이 요구되는 경우를 위해 만들어진 정량적 평가방법으로 의사결정에 있어 계층구조를 구성하는 요소간의 상대비교를 통한 판단에 의하여 평가자의 직관적이고 합리적이거나 또는 비합리적인 판단을 함께 고려하면서 포괄적인 문제의 틀까지 제공한다. 이 모형은 이론의 단순성, 적용의 간편성, 명확성, 대상의 범용성 등의 특징으로 다양한 의사결정분야에 폭넓게 적용되고 있고, 이론구조 자체에 관한 연구도 활발하게 진행되고 있다.<sup>16)</sup>

AHP가 유용한 것은 무엇보다 계량적 의사결정변수뿐만이 아니라 계량화하기 쉽지 않은 질적 혹은 무형적인 의사결정변수에 의해 비율척도로써 그 측정이 가능하게 해준다는 점이 주요하다. 또한 막연하고 복잡한 문제를 세부적이고 구체적인 요소로 분화해 비교적 단순한 이원비교를 통한 판단으로 의사결정문제의 해결가능성을 높여준다는 점 역시 유용하다. 이러한 기법이 유용성을 가지려면 아래와 같은 4가지의 공리(Axiom)를 만족해야만 한다.<sup>17)</sup>

16) F. Zahedi, "The Analytic Hierarchy Process - A Survey of the Method and Its Applications", Interfaces, Vol.16, No.4, 1986, p.96-108.

17) L. G. Vargas, "An Overview of the Analytic Hierarchy Process and Its Applications", European Journal of Operational Research, Vol.48, 1990.

우선 쌍대비교의 결과는 반드시 역수관계가 성립돼야 한다. 의사결정자는 두 대상에 대한 쌍대비교가 가능해야만 하고, 그 중용성이 나타내는 정도는 역조건을 반드시 만족시켜야 한다. 예를 들어 A가 B보다 X배 중요하다고 할 때, B는 A보다 1/X배 중요시돼야 한다<표Ⅲ-1>.

<표 4-1> 쌍대비교 행렬의 역수 관계

구분	A	B
A	1	X
B	1/X	1

\* A가 B보다 X배 중요하면, B는 A보다 1/X배 중요함.

다음으로 비교척도의 동질성이 갖춰져야 한다. 중요도는 한정된 범위 안에서 일정한 척도를 통해서 표현돼야 한다. 만약 특정 계층에 포함되거나 구성된 문제들이 이질적일 경우 정해진 척도만으로 그 값을 표현하는 것이 상당히 어렵거나 사실상 불가능하기 때문이다.

셋째로 상대적인 중요도 평가 요인이나 기준들은 서로 독립적이어야 한다. 요인이나 기준이 되는 속성들은 서로 간에 관련성이 없어야 한다. 만약 평가 요인들 간에 독립성이 확보되지 않는다면 평가를 도출되는 결과가 중복된 정보를 내포한 것으로 판명되어 그 중요도의 객관성과 신뢰성이 상실된다.

넷째로 기대성에 대한 만족이 필요하다. 각 계층구조가 의사결정을 하는데 필요한 모든 사항들을 완전히 포함하고 있는 것으로 가정한 상태로 분석에 나서야 한다는 것이다. 다시 말해 본질적인 문제해결을 위해서는 최하위계층부터 최상위계층간에 의사결정과 관련한 다양한 모든 정보를 반영하도록 해야 한다.

이러한 공리 사항들을 충족하지 못할 경우 의사결정 결과에 중대한 문제가 발생할 수 있기 때문에 AHP기법의 한계점 역시 명확하게 인식하는 것이 무척 중요하다. 일반적으로 잘 알려진 문제점은 계층을 구성하는 요인 또는 기준의 독립성을 제대로 검증하기 어려운 경우가 많다는 점, 지나치게 많은 수의 쌍대비교를 행하는 경우 비교판단과 관련한 적정성의 문제, 일관되지 못한 결과를 수정해야 하는 문제점과 쌍대비교에 사용되는 척도의 제약 등이다.

AHP를 이용해 의사결정 문제를 해결하려고 할 경우 일반적으로 다음과 같은 4단계의 절차를 거치며 진행된다.<sup>18)</sup>

첫째, 의사결정의 문제를 상호 연관된 의사결정 사항들로 각 계층을 분류해 의사결정의 계층을 설정하게 된다. 계층 구조의 최상위에는 가장 포괄적인 의사결정의 목적이 놓이게 되며, 다음의 계층들은 의사결정 목적에 영향을 미치게 되는 다양한 속성들로 구성된다. 이 속성들은 비교적 낮은 계층에 존재하는 것일수록 구체적인 모습을 띄게 된다. 동일 계층 안의 요소들은 서로가 비교 가능해야 하고, 가장 아래에 놓인 계층은 선택의 대상인 여러 의사결정의 대안들로서 구성된다. Saaty에 의하면 계층에 포함된 속성의 수가 많아질수록 쌍대 비교 횟수도 많아지게 되므로 가능한 한 계층 내에 평가기준이 9개를 넘지 않는 것이 좋다.<sup>19)</sup> 속성의 수가 너무 많으면 통계적 요인분석을 이용해 계층별 중요 요인들을 선정할 수 있다.

둘째, 의사결정 요소들끼리 쌍대비교를 통해 AHP 행렬을 구하게 된다. 이 단계는 의사결정자의 평가기준들에 대한 선호정도를 일정 척도에 의해 계량화하는 과정이며 상위계층의 목표를 달성하도록 공헌하는 직계 하위계층 내 요소들의 쌍대비교를 통해 행렬을 작성한다. Saaty는 쌍대비교를 통해 상위계층 항목에 기여하는 정도를 9점 척도 형식으로 중요도를 부여하고 있으나 인간의 주관적 평가가 대상이 되는 만큼 논란의 여지 역시 남아 있다.

셋째, 의사결정 요소간의 상대적 가중치를 추정하고, 비일관성 비율을 고려해 추출된 지식의 신뢰성에 대한 검증을 하게 된다. 쌍대비교를 통해 얻은 행렬을 이용해 각 계층의 비교대상 평가기준들이 가지는 상대적인 가중치를 추정하는 과정이다. 그 가중치를 추정하는 방법으로는 100여 가지가 있으나, 일반적으로는 Saaty의 고유벡터를 이용해 중요도를 산출하는 경우가 많다. 하지만 특별하게 큰 행렬( $n$ 이 3이상)을 내포하는 일반적인 문제에서 고유치를 산출하는 과정은 다수의 계산적으로 난제가 있어 본 연구에선 근사적 방법에 의해 가중치를 계산하기로 한다.

---

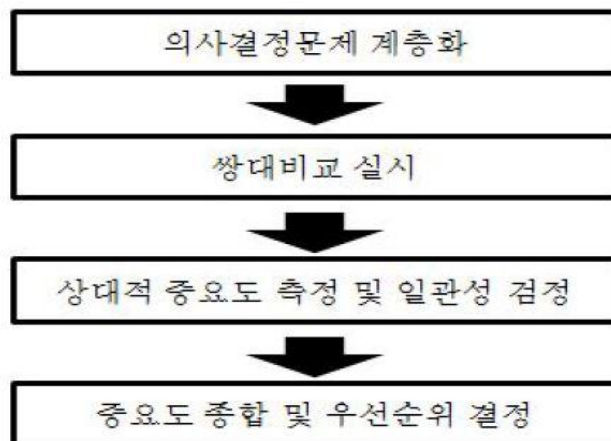
18) F. Zahedi, "The Analytic Hierarchy Process - A Survey of the Method and Its Applications", Interfaces, Vol.16, No.4, 1986, p.96-108

19) T. L. Saaty, The Analytic Hierarchy Process, Mcgraw-Hill, 1980.

또한 Saaty는 AHP모형 설계 시 사용된 전문가 지식의 신뢰도에 대한 지수를 제시하였는데, 이를 일관성 비율(Consistency Ratio : CR)이라고 한다. 일관성이 완벽하다면 CR값은 0이 될 것이고, 반대로 판단의 일관성이 나빠지게 되면 CR값은 0보다 큰 값을 갖게 된다. 하지만 CR값이 너무 크다면 판단의 일관성이 무척 나쁘다고 봐야 하며, 그러한 판단에서 산출되는 가중치를 의사결정에 적용하기 어렵다. 때문에 CR값이 0.1이하의 경우에만 판단의 일관성이 인정되고 그 이상인 경우 판단을 재고하거나 수정의 필요성이 있다고 지적한다. 그러나 최근 들어 Saaty의 일관성 비율(CR) 범위 규정이 상당히 모호하다는 비판과 함께 탄력적인 적용을 시도하거나 연구하는 활동이 활발하게 진행되고 있다.<sup>20)</sup>

넷째, 최적의 대안을 얻기 위해 각 계층에서 도출된 가중치를 종합하는 과정으로 마무리된다. 최상위의 목표를 달성하기 위해 최하위 속성들이 어느 정도 영향을 미치는지와 어느 만큼의 중요성을 갖는지를 판단하기 위해 각 속성의 종합가중치를 구하게 된다. 이전 단계에서 구한 각 계층의 가중치를 종합하는 과정을 통해 도출된다. 이를 통해 평가대상의 우선순위를 결정할 수 있고 대안 선택과 자원배분의 기초를 제공할 수 있게 된다.

<그림 4-1> AHP 의사 결정 문제해결 과정



20) 김기석·김진수·김현우, “BPR 대상 프로세스 선정을 위한 AHP 적용”, 경영경제연구, Vol.16, 1997, p.32-38.



#### 4.1.2 AHP기법의 특징

첫째, AHP는 복잡다단한 의사결정의 문제를 계층적으로 표현할 수 있다. 의사결정상의 문제를 구성하는 요소들을 모두 나열해, 서로 다른 여러 단계로 분류한 뒤 각 단계에 존치된 유사 요소들끼리 묶어가면서 문제의 구조화 및 체계화를 시도하게 된다. 그 과정을 통해 의사결정 문제에 대한 보다 명확한 파악과 이해가 수반된다.

둘째, AHP는 정성적인 측정이 가능한 척도와 우선순위 설정을 위한 방법을 제공해 줄 수 있다. 평가자가 가진 직관적이고 합리적인 판단을 근거로 하여 정량적인 요소뿐 아니라 정성적 요소까지도 함께 고려하는 포괄적인 틀을 제공해 문제 내의 정량적 요소와 정성적 요소 2가지 모두를 동시에 고려한 의사결정이 가능하도록 하는 방법이다.

셋째, AHP는 평가를 내린 사람들의 판단에 대해 논리적 일관성의 검증이 가능한 장치가 마련돼 있어 그 결과의 신뢰성을 높일 수 있다.

넷째, AHP 기법은 의사결정문제와 관련한 정보와 상황의 변화에 따르는 민감도를 잘 분석할 수 있도록 해준다. 평가기준의 가중치를 변화시켜 나가면서 그 대안의 우선순위가 변화하는 과정을 검토할 수 있다. AHP의 솔루션 가운데 하나인 엑셀 프로그램을 사용할 경우 변화에 따른 결과의 민감도를 보다 편리하게 조사할 수 있다.

다섯째, AHP는 지속적으로 수정이 가능하며 환경변화에 대한 적응성이 강한 기법이다. 의사결정문제의 계층에 존재하는 요소들을 추가하거나 삭제할 수 있고, 계층 내 요소들 간의 선호도에 대한 판단도 변경이 가능하다. AHP 과정을 반복하는 일은 가설을 설정하고 검증하는 과정과 동일하다. 가설을 계속적으로 수정하면서 시스템을 더욱 더 효율적으로 이해할 수 있다.

여섯째, AHP는 평가자 다수의 다양한 판단과 의견을 취합해 합의나 수치적 통합을 통하여 각 대안의 종합적이고 최종적인 우선순위의 도출이 가능하도록 수 도와준다.<sup>21)</sup>

---

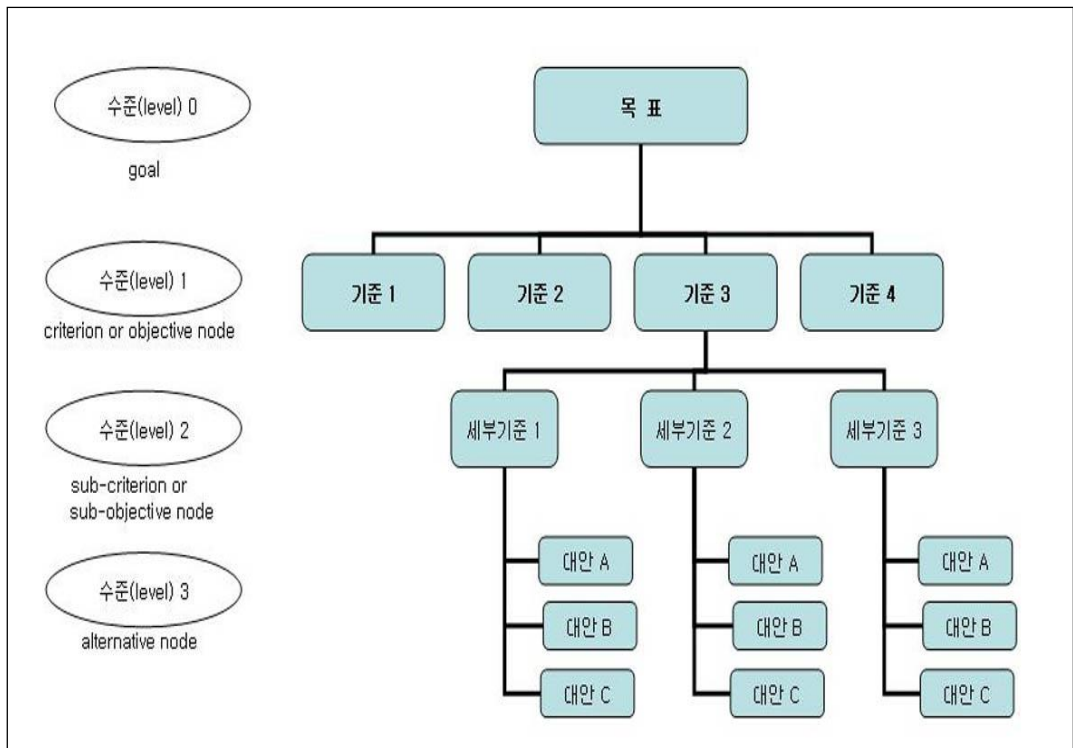
21) 조근태·조용곤·강현수(2005), 「앞서가는 리더들의 계층분석적 의사결정」, 동현출판사, p.60.

### 4.1.3 AHP의 분석과정

의사결정과 관련된 문제 해결을 위해서 AHP를 사용하는 경우에 대체로 아래와 같은 네 가지 단계의 작업이 동반된다.

첫 단계에서는 의사결정 문제를 상호 연관된 의사결정 사항의 계층으로 분류해 의사결정 계층을 설정한다.

<그림 4-2> AHP의 표준계층



두 번째 단계에서는 의사결정문제 해결을 위해 각 평가항목 간의 쌍대비교를 통해 판단자료를 수집한다. 상위 목표를 달성하기 위해 존재하는 하위계층 요인들을 쌍대 비교하면서 행렬을 작성한다.

〈표 4-2〉 쌍대비교의 척도

중요도	정 의	설 명
1	비슷함 (Equal importance)	어떤 기준에 대해 두 활동이 비슷한 공헌도를 지닌다고 판단됨
3	약간 중요함 (Moderate importance)	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 약간 선호됨
5	중요함 (Strong importance)	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 강하게 선호됨
7	매우 중요함 (Very strong importance)	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 매우 강하게 선호됨
9	극히 중요함 (Extreme importance)	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 극히 선호됨
2,4,6,8	위 값들의 중간값	경험과 판단에 의해 비교값이 위 값들의 중간값에 해당한다고 판단될 경우 사용함
역수값	활동 I가 활동 j에 대해 위의 특정값을 갖는다고 할 때, 활동 j는 활동 I에 대해 그 특정값의 역수값을 갖는다.	
1.1 ~ 1.9	동등한 활동 (For tied activities)	비교 요소가 매우 비슷해 거의 구분할 수 없을 때 사용하는 값으로; 약간 동등은 1.3, 약간차이가 나는 경우는 1.9를 사용함

세 번째 단계는 의사결정 요소 사이의 상대적 가중치를 판단하기 위해서 고유치 방법을 사용해 평가항목들의 상대적 가중치를 추정하는 과정이다. 이때 가중치는 우선순위벡터를 지칭하는데, 이는 요소들의 상대적 중요도나 선호도가 된다. 동일한 계층 안에서 비교 대상이 되는 n개 요소의 상대적 중요도를  $\omega_i$  ( $i = 1, \dots, n$ )라고 하면 쌍대비교행렬에서  $a_{ij}$ 는  $\omega_i / \omega_j$  ( $i, j = 1, \dots, n$ )라고 추정이 가능하며, 행렬의 모든 요소를 나타낸 식은 다음과 같다.

$$\sum a_{ij} \omega_j = n \omega_i \quad (i, j = 1, \dots, n)$$

마지막 네 번째 단계는 평가대상인 여러 대안들의 종합순위를 얻기 위해 평가항목들 간의 상대적인 가중치를 종합화하는 과정이다. 이 단계에서는 바로

전 단계에서 구한 각 계층의 가중치를 종합하게 되는데, 하위계층에 존재하는 대안들의 종합중요도는 아래의 식을 통해 구할 수 있다.

$$C[1, k] = \prod B_i$$

$C[1, k]$  : 첫 번째 계층에 대한 k번째 계층요소의 종합 가중치

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

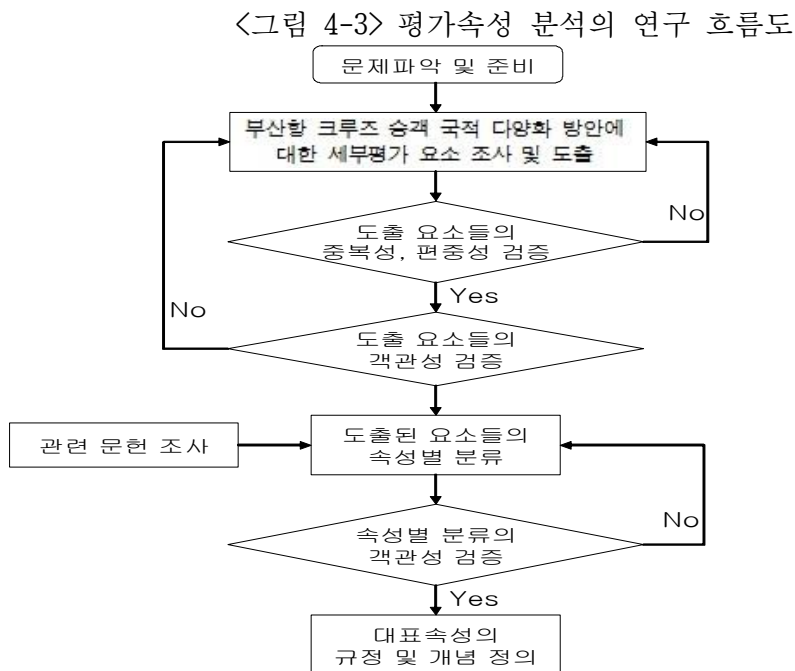
$n_i$  : i번째 계층의 요소 수

위의 네 단계를 거쳐 결정된 가중치를 활용해 각 평가항목의 상대적 중요도를 도출하고 의사결정에 있어 여러 대안 사이의 우선순위를 결정한다.

## 4.2 AHP기법을 활용한 계층분석

### 4.2.1 세부평가 항목 도출

부산항 크루즈 승객 국적 다양화의 활성화요인을 위한 실증분석에 앞서 <그림 4-3>과 같이 평가 속성을 도출해 계층분석을 위한 구조를 구축하였다.



1) 1단계 : 세부 평가 속성의 파악과 설정을 위한 기초조사

본 연구의 평가 요소를 효율적으로 도출하기 위해 크루즈 관광산업과 관련된 전문자료 수집 및 선행연구자 문헌조사, 해운·항만 분야의 전문 자료 조사 등을 진행해 기초적인 세부속성 30가지를 도출하게 되었다.

2) 2단계 : 세부 평가 속성 중복성과 편중성에 대한 검증

앞의 1단계에서 도출된 세부 속성 30가지의 중복성과 편중성을 고려해 평가 속성을 20개로 좀 더 압축하였다.

평가요인	출처
승객 출입국 심사 간소화	김경희(2008)
입항 크루즈 인센티브 강화	이충기·권영현·김혜선(2015)
세금 감면	L. Dwyer, P. Forsyth(1998)
승무원 시설기준 규제 완화	황진희·홍장원·김은수(2006)
선상카지노 규제 완화	김종남(2016)
승객 및 승무원 편의시설 확충	박진우·한능호(2014)
면세 판매시설 확충	이인수(2007)
CIQ 시설 개선	황진희·홍장원·김은수(2006)
국적 크루즈 선사 육성	한국해사문제연구소(2017)
배후 지원 물류센터 설치	조동영(2018)
크루즈 연계 시내 관광 강화	FCCA(2018)
크루즈 승객 전용 관광상품 개발	CLIA(2019)
국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발	한철환·김현석(2015)
통역/교통 등 여행 편의성 확충	Frida Bahja (2017)
면세절차 간소화	양정철(2015)
현지 여행사를 통한 홍보 강화	Frida Bahja(2006)
부산 관광 홍보센터 설치	이경모(2006)
자치단체 차원의 교류협력 강화	김홍석(2008)
국가별 전문 관광가이드 양성	김기태(2014)

3) 3단계 : 세부 속성들의 객관성 확보

전 단계를 통해 도출된 20개의 속성에 대해 보다 진보된 객관성 확보를 위하여 크루즈 관광산업에 직·간접으로 연관이 있는 관련단체 부서장급 및 공공기관 담당자 및 전문가 집단의 자문 등을 거쳐 최종적으로 16개의 속성을 확정했다.

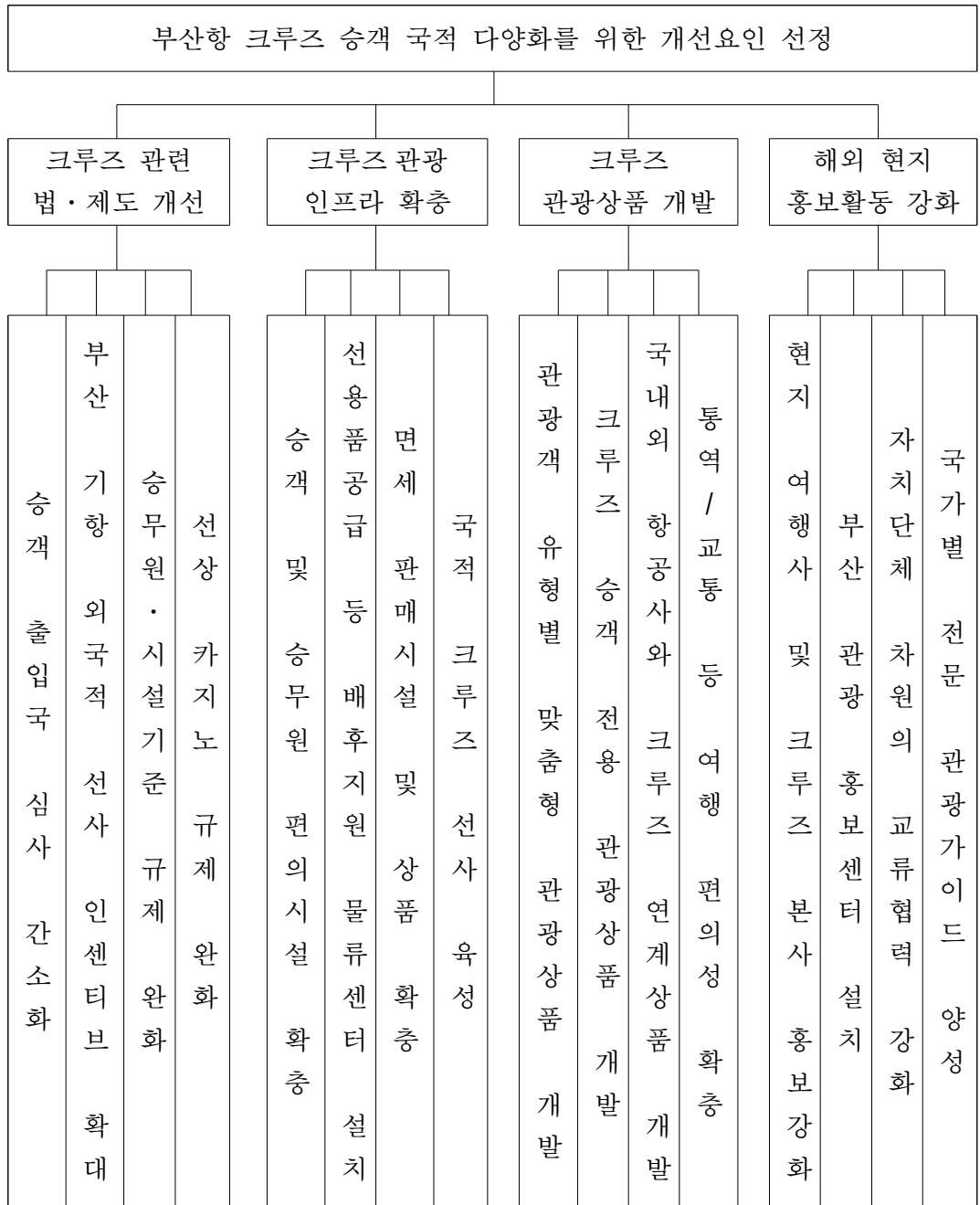
4) 4단계 : 주요 속성 도출 및 설문조사

최종 확정된 16개의 세부속성을 서로 연관된 항목별로 묶어 <표 4-4>와 같이 크루즈 관련 법·제도 개선, 크루즈 관광 인프라 확충, 크루즈 관광상품 개발, 해외 현지 홍보활동 강화 등 총 4가지의 주요 평가 속성으로 도출했다.

<표 4-3> 부산항 크루즈 승객 국적 다양화를 위한 개선 요인

주 항목		세부 항목
1	크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화
		부산 기항 외국적 선사 인센티브 강화
		승무원·시설기준 규제 완화
		선상 카지노 규제 완화
2	크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충
		선용품 공급 등 배후 지원 물류센터 설치
		면세 판매시설 및 상품 확충
		국적 크루즈 선사 육성
3	크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발
		크루즈 승객 전용 관광상품 개발
		국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발
		통역/교통 등 여행 편의성 확충
4	해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화
		부산 관광 홍보센터 설치
		자치단체 차원의 교류협력 강화
		국가별 전문 관광가이드 양성

〈그림 4-4〉 계층분석 구조



## 4.2.2 대표속성 규정

### 1) 크루즈 관련 법·제도 개선

모든 산업은 해당 국가의 법령에 따라 규정된다. 크루즈 산업도 마찬가지로 대한민국이라는 나라가 정한 법과 규정에 맞게 운영되어야 한다. 크루즈와 같은 선박 관련 산업들은 다양한 국가를 오가게 되는 만큼 나라마다 다른 법의 영향 아래 놓이면서 때로는 산업 규모를 키우기도 하고 때로는 산업이 위축되기도 하는 상황을 맞게 된다. 한국도 지난 2015년 크루즈 산업의 육성 및 지원에 관한 법률이 국회를 통과함으로써 크루즈 산업의 경쟁력을 키우기 위한 제도적 장치 마련에 성공했다. 하지만 여전히 다른 나라와 비교해 미흡한 점이 많다는 지적도 있다. 때문에 본 연구에서는 크루즈 관련 법, 그리고 제도를 좀 더 개선해야 할 필요성이 있는가에 대한 근본적인 질문을 던지며 세부항목으로 승객 출입국 심사 간소화, 부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대, 승무원 및 시설기준 규제 완화, 선상 카지노 규제 완화라는 4가지 세부항목을 제시했다. 특히 업계에서는 크루즈 내 카지노 이용과 관련해 현재 외국인만 가능하고 내국인은 출입제한인 상황이어서 크루즈 운항수입의 30% 가량을 차지하는 카지노 수입 없이 국적 크루즈 사업이 쉽지 않다며 규제 완화를 강력히 요구하는 목소리가 커지고 있다.<sup>22)</sup>

### 2) 크루즈 관광 인프라 확충

부산항의 크루즈 산업 발전과 관련한 하드웨어 측면에서 개선 방안을 찾기 위한 주요 항목이다. 시설과 설비가 투자되어야 하는 사안들을 인프라 확충 항목에 담았다. 세부항목으로는 승객 및 승무원 편의시설 확충, 선용품 공급 등 배후 지원 물류센터 설치, 면세 판매시설 및 상품 확충, 국적 크루즈 선사 육성 등 4가지를 포함했다. 크루즈 관광객들이 지갑을 열고 구입할 수 있는 보다 다양한 상품 개발과 관련해서는 해당 상품을 주로 판매하는 면세 판매시설 항목에 포함해 다루었다.

---

22) 세부항목 설정을 위한 크루즈업계 인터뷰 당시 관련 항목에 대한 드림크루즈해운 남인희 회장의 부연설명 게재함.



### 3) 크루즈 관광상품 개발

크루즈 관광 인프라 확충이 하드웨어 개선과 관련한 사안이라면 크루즈 관광상품 개발은 크루즈 산업 활성화를 위한 소프트웨어 개발을 아우르는 주요 항목이다. 세부항목으로는 관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발, 크루즈 승객 전용 관광상품 개발, 국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발, 통역 및 교통 등 여행 편의성 확충을 서로 비교하려 했다. 크루즈 승객 전용 관광상품 개발은 크루즈 축제나 환영행사, 공연과 같이 크루즈를 타고 와야만 즐길 수 있는 기항지 관광상품에 대한 항목이며 통역 및 교통 등 여행 편의성 확충의 경우 크루즈 관광객들이 단체 관광이 아닌 개별 관광에 나설 경우 얼마나 편리하게 관광을 즐길 수 있는지에 대해 묻고자 하였다.

### 4) 해외 현지 홍보활동 강화

크루즈와 같은 관광산업은 홍보활동이 상당히 큰 비중을 차지하게 된다. 때문에 크게 이번 설문은 제도-하드웨어-소프트웨어-홍보라는 4가지 틀에서 효율성을 따져 우위를 가리는 방식으로 진행되었다. 특히 보다 다양한 국적의 승객을 유치하기 위해 국내보다는 해외 현지에서의 홍보활동의 다양한 방안에 대해 물었다. 세부항목은 현지여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화, 부산 관광 홍보센터 설치, 자치단체 차원의 교류협력 강화, 국가별 전문 관광가이드 양성이 포함됐다.

## 4.2.3 설문조사 대상자의 선정과 응답결과

집단 의사결정 지원수단(Group Decision Support System)으로써 AHP는 다수 집단 전문가들의 의견을 종합해 최종적으로 의사결정을 도와주게 된다. 때문에 AHP 조사 대상은 해당분야에서 충분한 경험과 지식을 가진 전문가들로 구성되어야 함이 마땅하다.

본 연구에서는 5개 전문 집단을 설정해 집단별 의견을 차이를 비교 분석하려 하였다. 우선 학계는 크루즈와 관련한 교육과 연구를 병행하는 대학교 교수와

대학원생들을 대상으로 설문이 진행됐다. 다음으로 연구기관은 국책연구를 수행하는 전문 기관인 한국해양수산개발원과 한국해양과학기술원 등의 연구원들을 대상으로 하였다. 언론의 경우 부산에서 해양수산 분야를 출입한 전·현직 기자들을 대상으로 하였고 업계에서는 크루즈 산업계 관련한 해운, 물류, 선용품, 터미널 등 해당 산업군은 물론 해당 기업들을 측면에서 지원하는 부산상공회의소 임직원들이 설문조사에 응해주었다. 끝으로 정부기관은 현재 크루즈 관련 정책을 수립하고 집행하는 해양수산부와 부산항만공사, 부산시 해양수산국 간부와 부산항시설관리센터 등 관계자들에게 설문지를 발송했다.

총 전문집단별로 10에서 20부 사이의 설문지 70부를 발송해 총 60부를 회수하였다. 설문조사는 직접 대면조사가 20%였고 이메일, 전화, 팩스를 통한 회신이 80%였다. 최종 회수한 60부의 설문지 가운데 일관성 비율의 임계치가 0.15 이상인 15부를 제외하고 총 45부를 분석대상으로 삼았다. 참고로 연구기관과 학계, 언론의 경우 회수된 설문지 대부분 일관성이 높은 것으로 나타났고 정부기관과 업계의 경우 절반 정도만 분석대상으로 채택되었다.

〈표 4-4〉 응답자 특성 및 비율

전문 분야	빈도수	구성 비율
학계	10	22.2%
연구기관	9	20%
언론	7	15.6%
업계	9	20%
정부기관	10	22.2%

### 4.3 응답자 의사결정 분석

계층분석과정에 의한 평가의 경우 평가집단들 간의 토의를 통해 각각의 쌍대 비교 항목에 대해 합의를 도출한 뒤 이용하는 방법과 또한 개별 평가자들 각각의 평가 실시 후 도출되는 결과를 기하평균을 이용해 종합하는 2가지의 방법이 존재한다. 본 연구에서는 설문지를 이용해 평가를 한 뒤에 다시 종합하는 방식의 후자의 기하평균방법을 선택했으며, 이러한 방법을 이용한 가장 핵심적인 이유는 기하평균방법이 쌍대비교가 가진 역수 성질을 만족할 수 있는 유일한 방법이기 때문이다. 때문에 모든 의견을 종합해 쌍대비교행렬에서 각각의 행렬 값을 SATTY의 1,3,5,7,9 척도를 적용해 가중치를 측정했으며 AHP프로그램을 사용했다.

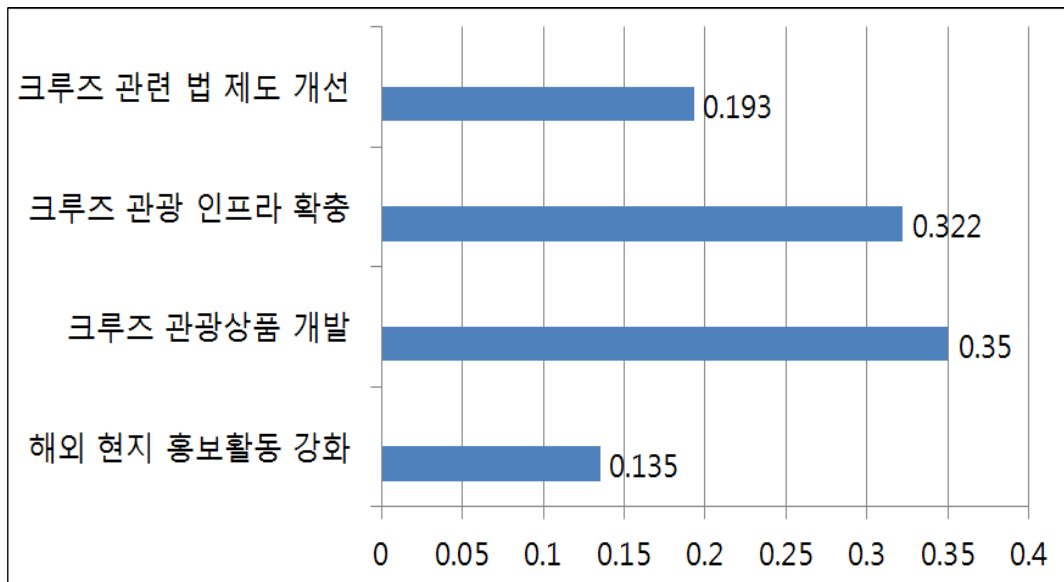
#### 4.3.1 대표속성 중요도 산출

부산항 크루즈 관광객의 국적을 보다 다양화해 대중국 의존도를 낮추고 크루즈 산업의 경쟁력을 키우고 지속가능한 발전이 가능하도록 하는 개선방안을 도출하기 위해 의사결정 속성들을 쌍대비교 방식으로 행렬을 작성하였고, 고유치 방법을 사용해 상대적인 중요도를 산출했다. 부산항 크루즈 산업과 관련이 깊은 5개 업종의 전문가 집단 모두를 대상으로 설문조사한 내용을 종합 분석한 결과, <표 4-6>에 나타나는 것과 같이 보다 다양한 국적의 크루즈 승객을 유치하기 위한 대표속성의 중요도는 크루즈 관광상품 개발(0.350)이 가장 높게 나타났다, 다음으로 크루즈 관광 인프라 확충(0.322), 크루즈 관련 법·제도 개선(0.193), 해외 현지 홍보활동 강화(0.135) 등의 순으로 도출되었다.

〈표 4-5〉 대표속성요소 중요도

대표속성요소	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관련 법·제도 개선	0.0016	0.193
크루즈 관광 인프라 확충		0.322
크루즈 관광상품 개발		0.350
해외 현지 홍보활동 강화		0.135

〈그림 4-5〉 대표속성요소 중요도



### 4.3.2 세부속성 중요도 산출

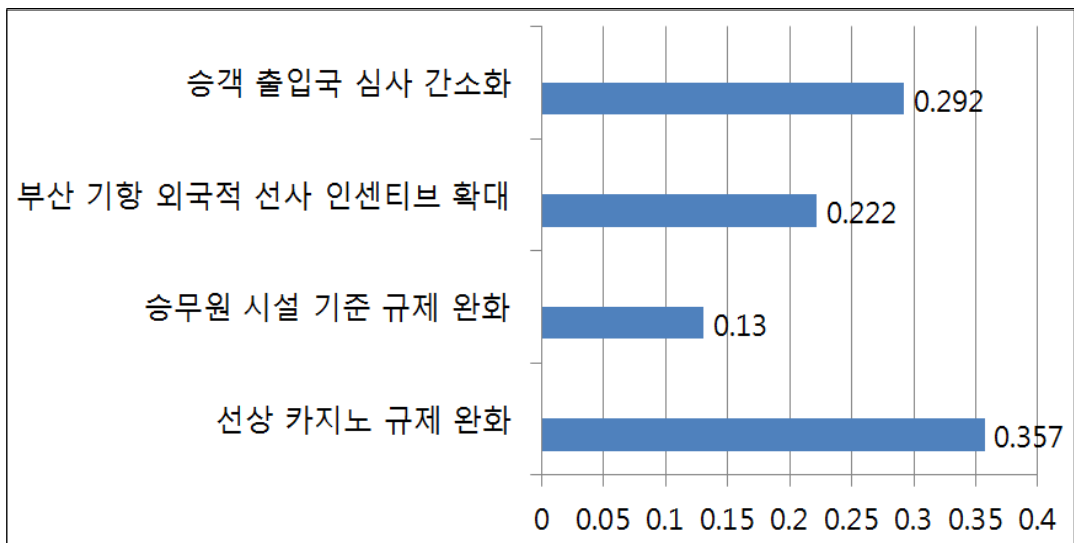
#### 1) 크루즈 관련 법·제도 개선 요소

크루즈 관련 법·제도 개선 요소의 중요도 평가 결과 선상 카지노 규제 완화(0.357)가 가장 큰 비중을 차지했고, 승객 출입국 심사 간소화(0.292), 부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대(0.222), 승무원·시설 기준 규제 완화(0.130) 등의 순으로 나타났다.

<표 4-6> 크루즈 관련 법·제도 개선 요소의 중요도

대표속성	우선순위	세부평가 속성	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관련 법·제도 개선	0.193	승객 출입국 심사 간소화	0.0018	0.292
		부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대		0.222
		승무원·시설 기준 규제 완화		0.130
		선상 카지노 규제 완화		0.357

<그림 4-6> 크루즈 관련 법·제도 개선 요소의 중요도



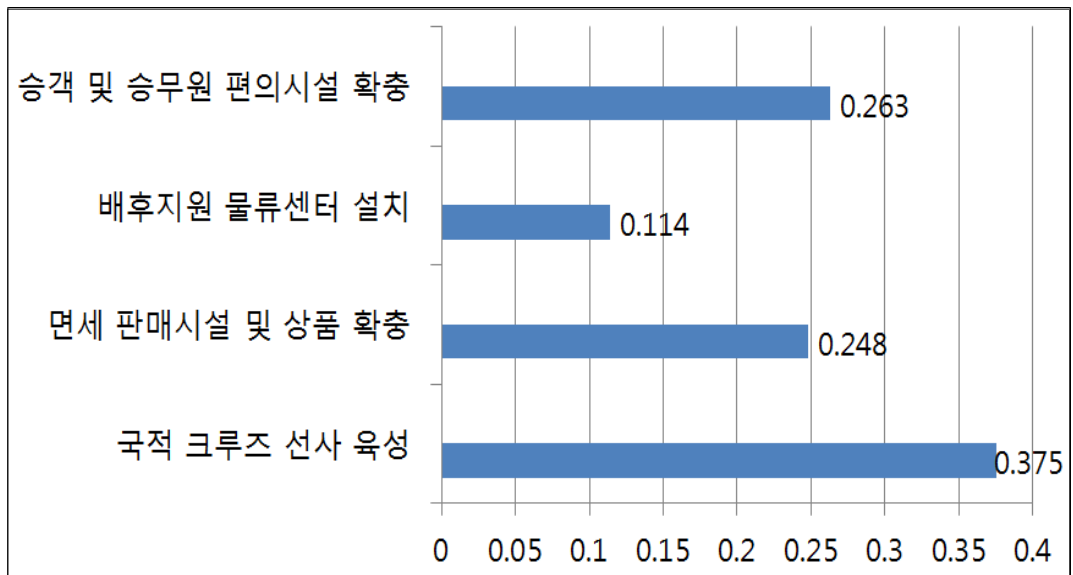
2) 크루즈 관광 인프라 확충 요소

크루즈 관광 인프라 확충 요소의 중요도에서는 국적 크루즈 선사 육성(0.375), 승객 및 승무원 편의시설 확충(0.263), 면세 판매시설 및 상품 확충(0.248), 선용품 공급 등 배후지원 물류센터 설치(0.114) 등의 순으로 항목별 중요도가 산출되었다.

<표 4-7> 크루즈 관광 인프라 확충 요소의 중요도

대표속성	우선순위	세부평가 속성	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관광 인프라 확충	0.322	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.0025	0.263
		선용품 공급 등 배후지원 물류센터 설치		0.114
		면세 판매시설 및 상품 확충		0.248
		국적 크루즈 선사 육성		0.375

<그림 4-7> 크루즈 관광 인프라 확충 요소의 중요도



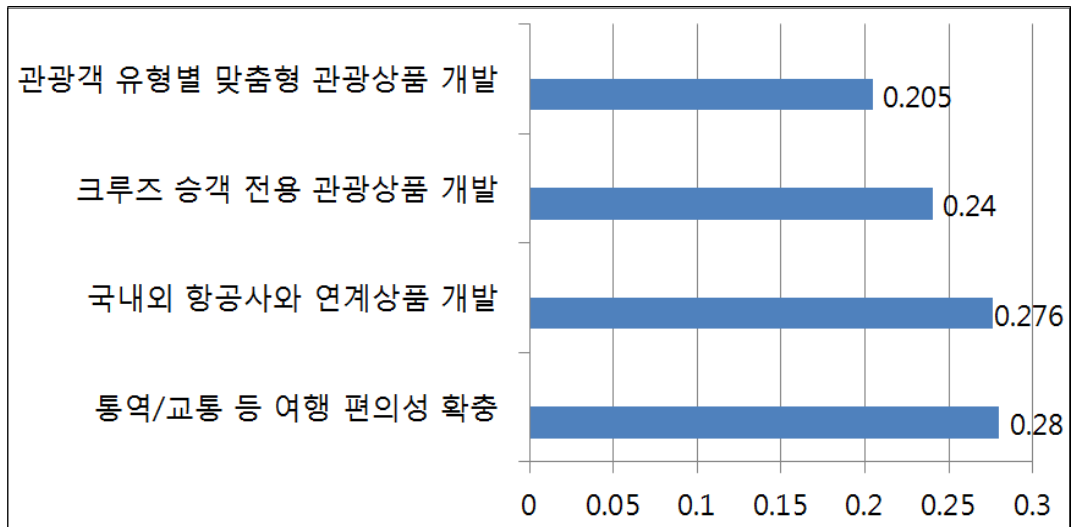
### 3) 크루즈 관광상품 개발 요소

대표속성 중요도 산출에서 가장 큰 비율이 나왔던 크루즈 관광상품 개발 요소에서는 통역/교통 등 여행 편의성 확충(0.280) 항목이 가장 큰 값을 차지했고 국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발(0.276), 크루즈 승객 전용 관광상품 개발(0.240), 관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발(0.205) 등의 순으로 나타났다. 크루즈 관광상품 개발의 하위 4가지 요소는 모두가 2할대의 중요도를 끌고루 차지해 편차가 적은 특징을 보였다.

<표 4-8> 크루즈 관광상품 개발 요소의 중요도

대표속성	우선순위	세부평가 속성	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관광상품 개발	0.350	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.0021	0.205
		크루즈 승객 전용 관광상품 개발		0.240
		국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발		0.276
		통역/교통 등 여행 편의성 확충		0.280

<그림 4-8> 크루즈 관광상품 개발 요소의 중요도



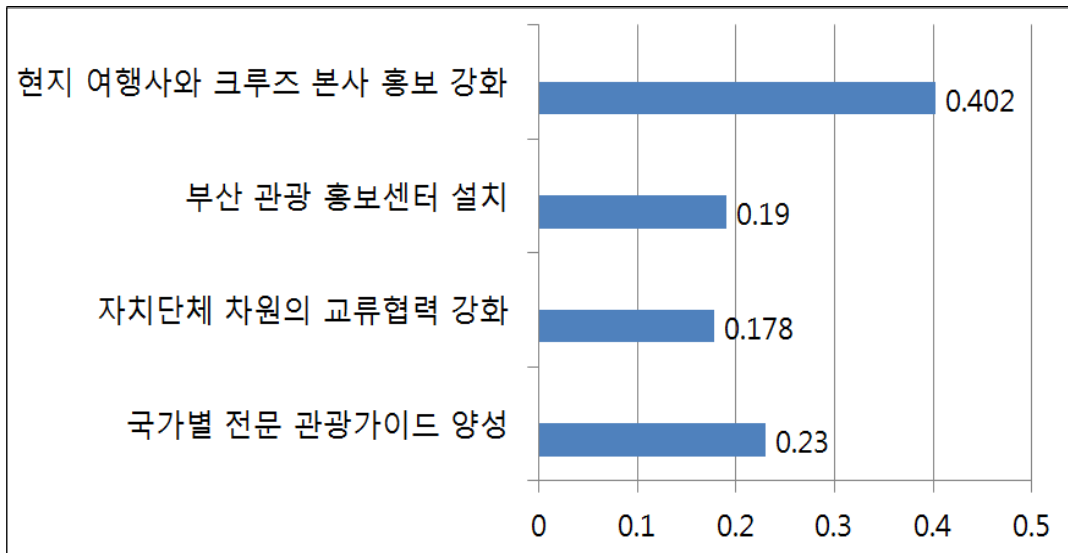
4) 해외 현지 홍보활동 강화 요소

대표속성 가운데 가장 작은 비중을 차지했던 해외 현지 홍보활동 강화 요소의 중요도에서는 현지 여행사와 크루즈 본사 홍보 강화(0.402) 항목이 가장 크게 도출됐고, 다음으로 국가별 전문 관광가이드 양성(0.230), 부산 관광 홍보센터 설치(0.190), 자치단체 차원의 교류협력 강화(0.178) 등의 순으로 나타났다.

<표 4-9> 해외 현지 홍보활동 강화 요소의 중요도

대표속성	우선순위	세부평가 속성	일관성 비율	요소의 우선순위
해외 현지 홍보활동 강화	0.135	현지 여행사와 크루즈 본사 홍보 강화	0.0002	0.402
		부산 관광 홍보센터 설치		0.190
		자치단체 차원의 교류협력 강화		0.178
		국가별 전문 관광가이드 양성		0.230

<그림 4-9> 해외 현지 홍보활동 강화 요소의 중요도





### 4.3.3. 전문가 집단별 중요도 산출

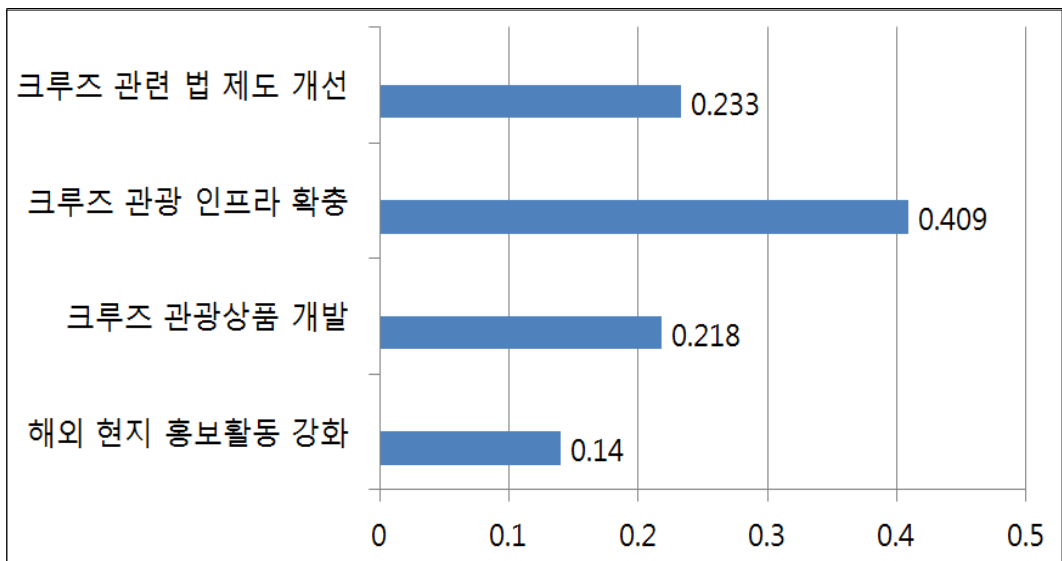
#### 1) 정부기관 종사자

부산항 크루즈 정책을 입안하고 집행하는 해양수산부와 부산항만공사 등 정부기관 종사자들을 대상으로 한 설문은 모두 10부가 분석대상이었다. 정부기관 종사자들은 전체 설문 결과와는 다르게 크루즈 관광 인프라 확충(0.409)를 가장 중요하게 판단하였고, 전체에서 가장 큰 비중을 차지한 크루즈 관광상품 개발(0.218)보다도 크루즈 관련 법·제도 개선(0.233)이 우선이라고 응답했다.

〈표 4-10〉 정부기관 종사자의 대표속성 중요도

대표속성요소	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관련 법·제도 개선	0.0038	0.233
크루즈 관광 인프라 확충		0.409
크루즈 관광상품 개발		0.218
해외 현지 홍보활동 강화		0.140

〈그림 4-10〉 정부기관 종사자의 대표속성 중요도



〈표 4-11〉 정부기관 종사자의 세부속성 중요도(대표속성 가중치 없음)

대표속성		세부속성	
항목	중요도	항목	중요도 (세부속성 내)
크루즈 관련 법·제도 개선	0.233	승객 출입국 심사 간소화	0.431
		부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대	0.116
		승무원·시설 기준 규제 완화	0.087
		선상 카지노 규제 완화	0.367
크루즈 관광 인프라 확충	0.409	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.333
		선용품 공급 등 배후지원 물류센터 설치	0.162
		면세 판매시설 및 상품 확충	0.247
		국적 크루즈 선사 육성	0.258
크루즈 관광상품 개발	0.218	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.318
		크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.201
		국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발	0.211
		통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.270
해외 현지 홍보활동 강화	0.140	현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화	0.390
		부산 관광 홍보센터 설치	0.161
		자치단체 차원의 교류협력 강화	0.153
		국가별 전문 관광가이드 양성	0.296

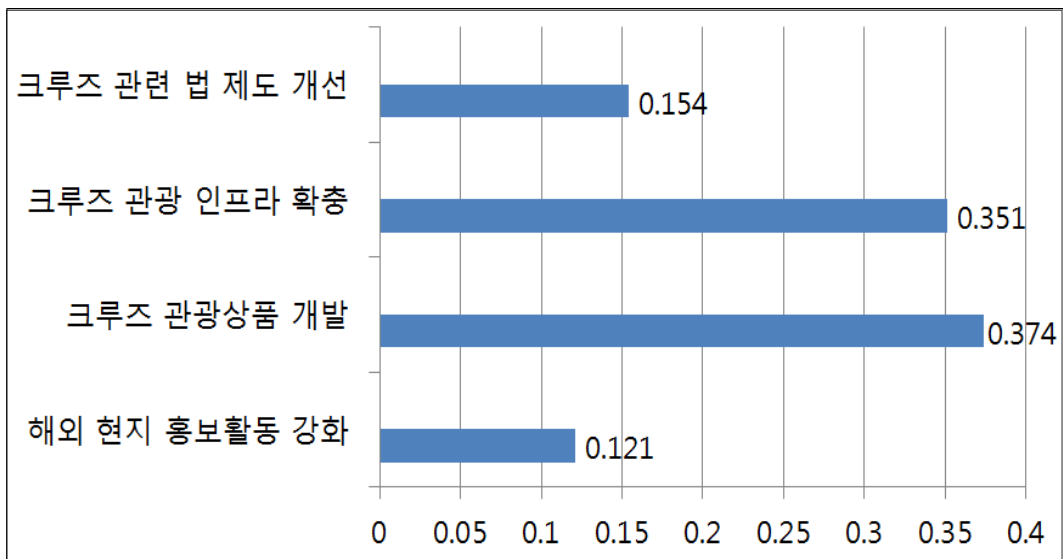
2) 학계 전문가

대학 교수와 대학원생들을 대상으로 한 설문조사에서는 10명이 최종 응답자로 일관성 비율을 유지했다. 대표속성 중요도에서는 크루즈 관광상품 개발(0.374), 크루즈 관광 인프라 확충(0.351), 크루즈 관련 법·제도 개선(0.154), 해외 현지 홍보활동 강화(0.121) 순의 응답 비중이 전체 응답 결과와 같은 순서로 도출되었다.

<표 4-12> 학계 전문가의 대표속성 중요도

대표속성요소	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관련 법·제도 개선	0.0120	0.154
크루즈 관광 인프라 확충		0.351
크루즈 관광상품 개발		0.374
해외 현지 홍보활동 강화		0.121

<그림 4-11> 학계 전문가의 대표속성 중요도



〈표 4-13〉 학계 전문가의 세부속성 중요도(대표속성 가중치 없음)

대표속성		세부속성	
항목	중요도	항목	중요도 (세부속성 내)
크루즈 관련 법·제도 개선	0.154	승객 출입국 심사 간소화	0.388
		부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대	0.257
		승무원·시설 기준 규제 완화	0.105
		선상 카지노 규제 완화	0.250
크루즈 관광 인프라 확충	0.351	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.227
		선용품 공급 등 배후지원 물류센터 설치	0.112
		면세 판매시설 및 상품 확충	0.298
		국적 크루즈 선사 육성	0.363
크루즈 관광상품 개발	0.374	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.176
		크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.225
		국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발	0.329
		통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.273
해외 현지 홍보활동 강화	0.121	현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화	0.308
		부산 관광 홍보센터 설치	0.265
		자치단체 차원의 교류협력 강화	0.224
		국가별 전문 관광가이드 양성	0.203

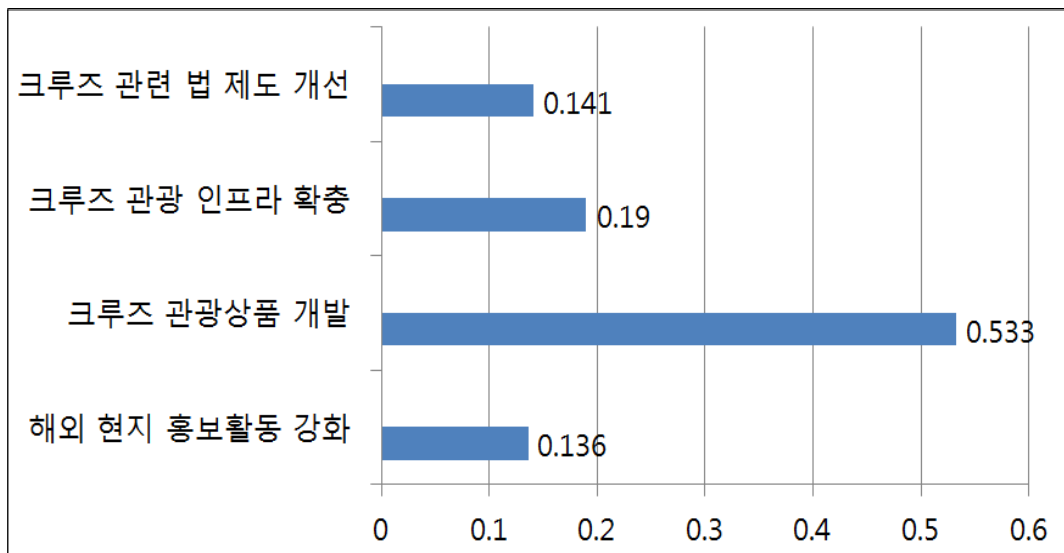
### 3) 연구기관 종사자

해양과 항만, 크루즈 분야의 연구를 평소 전문으로 수행하는 연구기관의 연구원들을 대상으로 한 설문은 최종 9명이 분석대상으로 추려졌다. 중요도 분석 결과 크루즈 관광상품 개발(0.533)이 절반을 넘는 큰 비중을 차지했고, 나머지 크루즈 관광 인프라 확충(0.190)과 크루즈 관련 법·제도 개선(0.141), 해외 현지 홍보활동 강화(0.136)은 모두 1할대로 비슷한 비중의 상대적으로 낮은 중요도를 가져갔다.

〈표 4-14〉 연구기관 종사자의 대표속성 중요도

대표속성요소	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관련 법·제도 개선	0.0128	0.141
크루즈 관광 인프라 확충		0.190
크루즈 관광상품 개발		0.533
해외 현지 홍보활동 강화		0.136

〈그림 4-12〉 연구기관 종사자의 대표속성 중요도



〈표 4-15〉 연구기관 종사자의 세부속성 중요도(대표속성 가중치 없음)

대표속성		세부속성	
항목	중요도	항목	중요도 (세부속성 내)
크루즈 관련 법·제도 개선	0.141	승객 출입국 심사 간소화	0.250
		부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대	0.341
		승무원·시설 기준 규제 완화	0.184
		선상 카지노 규제 완화	0.226
크루즈 관광 인프라 확충	0.190	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.294
		선용품 공급 등 배후지원 물류센터 설치	0.091
		면세 판매시설 및 상품 확충	0.197
		국적 크루즈 선사 육성	0.418
크루즈 관광상품 개발	0.533	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.236
		크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.236
		국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발	0.199
		통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.329
해외 현지 홍보활동 강화	0.136	현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화	0.484
		부산 관광 홍보센터 설치	0.131
		자치단체 차원의 교류협력 강화	0.181
		국가별 전문 관광가이드 양성	0.203

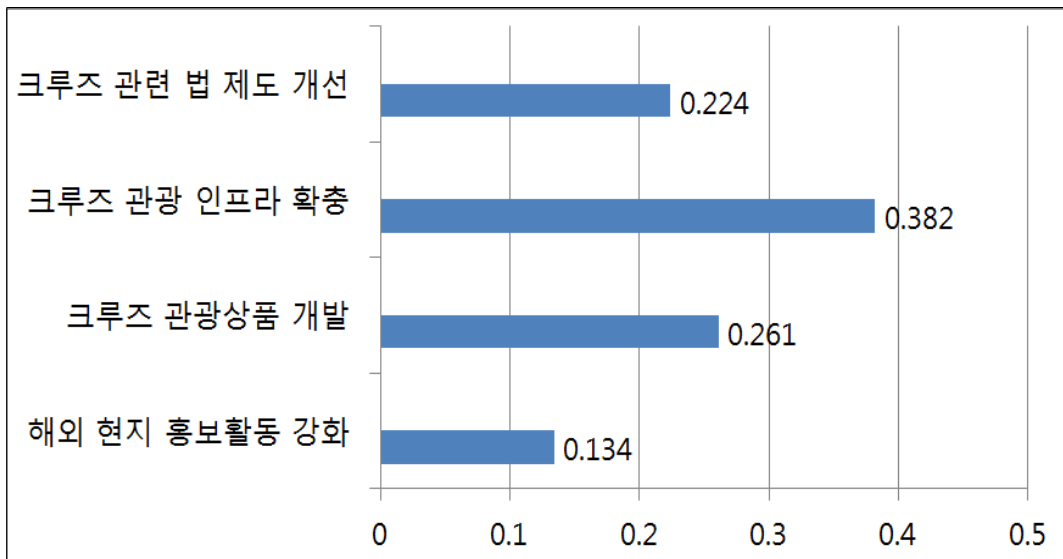
#### 4) 업계 종사자

크루즈 선사와 선용품 공급업체, 항만 터미널 등 부산항에서 크루즈와 직간접적으로 관련된 업체에 종사하는 임직원들을 대상으로 한 조사는 모두 9명이 일관성을 확보한 대답을 내놓았다. 대표속성별 중요도는 크루즈 관광 인프라 확충(0.382)이 가장 커 정부기관 종사자들과 비슷한 결과가 도출되었고, 다음으로는 크루즈 관광상품 개발(0.261), 크루즈 관련 법·제도 개선(0.224), 해외 현지 홍보활동 강화(0.134) 등의 순으로 나타났다.

〈표 4-16〉 업계 종사자의 대표속성 중요도

대표속성요소	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관련 법·제도 개선	0.0077	0.224
크루즈 관광 인프라 확충		0.382
크루즈 관광상품 개발		0.261
해외 현지 홍보활동 강화		0.134

〈그림 4-13〉 업계 종사자의 대표속성 중요도



<표 4-17> 업계 종사자의 세부속성 중요도(대표속성 가중치 없음)

대표속성		세부속성	
항목	중요도	항목	중요도 (세부속성 내)
크루즈 관련 법·제도 개선	0.224	승객 출입국 심사 간소화	0.109
		부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대	0.190
		승무원·시설 기준 규제 완화	0.130
		선상 카지노 규제 완화	0.571
크루즈 관광 인프라 확충	0.382	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.253
		선용품 공급 등 배후지원 물류센터 설치	0.108
		면세 판매시설 및 상품 확충	0.212
		국적 크루즈 선사 육성	0.427
크루즈 관광상품 개발	0.261	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.119
		크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.299
		국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발	0.317
		통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.265
해외 현지 홍보활동 강화	0.134	현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화	0.433
		부산 관광 홍보센터 설치	0.228
		자치단체 차원의 교류협력 강화	0.191
		국가별 전문 관광가이드 양성	0.149



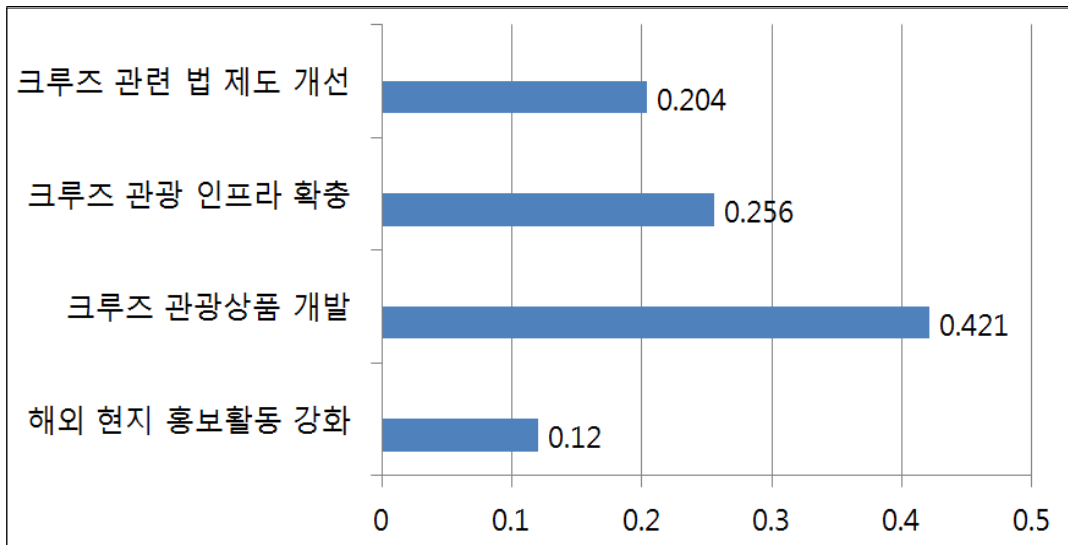
5) 언론 종사자

전국 유수의 언론과 다르게 부산지역은 국내 최대의 해양도시라는 특수성을 끼고 해양수산 출입을 전담하는 기자들이 각 언론사별로 활약하고 있다. MBC와 KBS, KNN, CBS 등 방송사와 부산일보, 국제신문 등 신문사를 비롯해 연합뉴스 기자 등이 해양수산 기관들을 상대로 취재활동을 벌이고 있으며 본 연구에서는 해당 언론사의 전·현직 해양수산 출입기자들을 대상으로 설문을 진행하여 일관성이 확보된 7부의 설문지를 분석했다. 언론 종사자들은 크루즈 관광상품 개발(0.421)을 가장 중요하게 보았다.

<표 4-18> 언론 종사자의 대표속성 중요도

대표속성요소	일관성 비율	요소의 우선순위
크루즈 관련 법·제도 개선	0.0015	0.204
크루즈 관광 인프라 확충		0.256
크루즈 관광상품 개발		0.421
해외 현지 홍보활동 강화		0.120

<그림 4-14> 언론 종사자의 대표속성 중요도



〈표 4-19〉 언론 종사자의 세부속성 중요도(대표속성 가중치 없음)

대표속성		세부속성	
항목	중요도	항목	중요도 (세부속성 내)
크루즈 관련 법·제도 개선	0.204	승객 출입국 심사 간소화	0.311
		부산 기항 외국적 선사 인센티브 확대	0.203
		승무원·시설 기준 규제 완화	0.127
		선상 카지노 규제 완화	0.359
크루즈 관광 인프라 확충	0.256	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.187
		선용품 공급 등 배후지원 물류센터 설치	0.088
		면세 판매시설 및 상품 확충	0.281
		국적 크루즈 선사 육성	0.444
크루즈 관광상품 개발	0.421	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.200
		크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.225
		국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발	0.347
		통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.228
해외 현지 홍보활동 강화	0.120	현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화	0.376
		부산 관광 홍보센터 설치	0.161
		자치단체 차원의 교류협력 강화	0.123
		국가별 전문 관광가이드 양성	0.340

#### 4.3.4. 종합 중요도 산출

전체 응답자를 대상으로 한 설문 결과의 대표속성에서 나타난 비중을 가중치로 부여한 16가지 세부속성의 종합 중요도를 도출하였다. 대표속성 가운데 중요도가 가장 높게 나타난 크루즈 관광상품 개발의 경우 하위 속성들이 골고루 중요도를 부여받으면서 대표속성 중 2번째로 중요도가 높았던 크루즈 관광 인프라 부분 내 중요도 쏠림 현상이 컸던 국적 크루즈 선사 육성(0.121)이 전체 세부항목들 가운데 가장 높은 비중을 차지했다. 그리고 통역/교통 등 여행 편의성 확충(0.098)과 국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발(0.097)이 서로 엇비슷한 비율을 기록하며 뒤를 이었고, 승객 및 승무원 편의시설 확충(0.085)과 크루즈 승객 전용 관광상품 개발(0.084), 면세 판매시설 및 상품 확충(0.080)도 8포인트 이상의 비교적 높은 비중을 차지하며 상위권에 올랐다.

또 관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발(0.072)과 선상카지노 규제 완화(0.069)도 백분율로 따졌을 때 16개 항목의 평균비율인 6.25%를 넘는 수준을 유지했다. 하지만 승객 출입국 심사 간소화(0.056), 현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화(0.054), 외국적 선사 인센티브 확대(0.043), 배후지원 물류센터 설치(0.037), 국가별 전문 관광가이드 양성(0.031) 등은 평균 이하의 비중을 차지하며 부산항 크루즈 승객의 국적 다양화를 위한 효율성이 비교적 낮은 것으로 판단되었다.

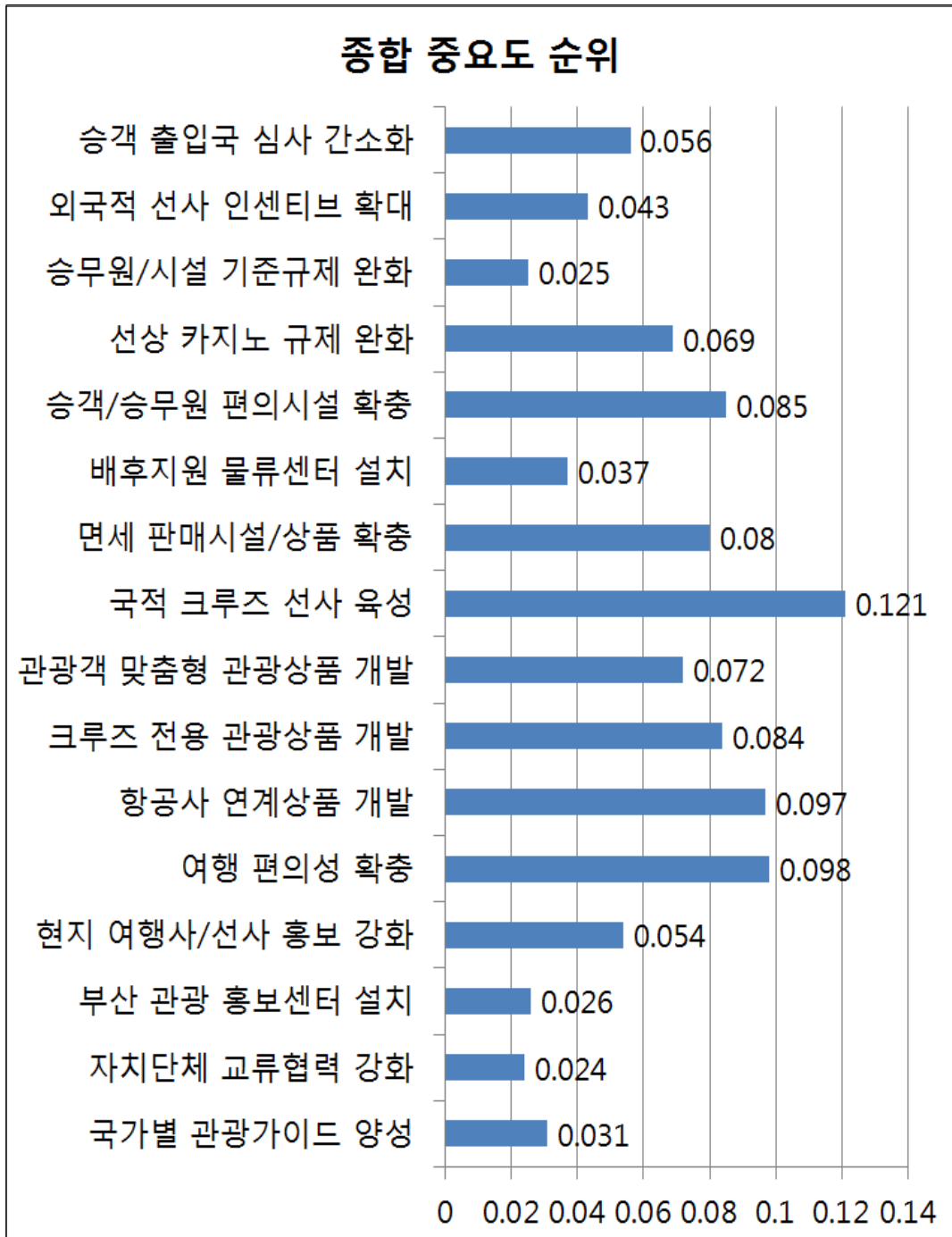
마지막 하위 3개 항목은 부산 관광 홍보센터 설치(0.026), 승무원·시설 기준 규제 완화(0.025), 자치단체 차원의 교류협력 강화(0.024)로 크루즈 승객 유치 효과가 상당히 낮다고 인식되는 것으로 나타났다.

업종별로는 정부기관 종사자들의 경우 승객 및 승무원 편의시설 확충(0.136)으로 가장 높은 비중을 차지했고, 학계 전문가들은 국적 크루즈 선사 육성(0.127), 연구기관 종사자는 통역/교통 등 여행 편의성 확충(0.175), 업계 종사자는 국적 크루즈 선사 육성(0.163), 언론 종사자들은 국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발(0.146)을 가장 중요한 과제로 꼽아 학계와 업계 종사자만 일치할 뿐 항목별 중요도를 보는 시각이 업종별로 대부분 다름을 확인할 수 있었다.

〈표 4-20〉 전체 응답자 종합 중요도 순위

대표속성	세부속성	종합 중요도	종합 순위
크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화	0.056	9
	외국적 선사 인센티브 확대	0.043	11
	승무원·시설 기준 규제 완화	0.025	15
	선상 카지노 규제 완화	0.069	8
크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.085	4
	배후지원 물류센터 설치	0.037	12
	면세 판매시설 및 상품 확충	0.080	6
	국적 크루즈 선사 육성	0.121	1
크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.072	7
	크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.084	5
	국내외 항공사와 연계상품 개발	0.097	3
	통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.098	2
해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사/크루즈 본사 홍보 강화	0.054	10
	부산 관광 홍보센터 설치	0.026	14
	자치단체 차원의 교류협력 강화	0.024	16
	국가별 전문 관광가이드 양성	0.031	13

<그림 4-15> 전체 응답자 종합 중요도 순위



<표 4-21> 정부기관 종사자 종합 중요도 순위

대표속성	세부속성	종합 중요도	종합 순위
크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화	0.100	4
	외국적 선사 인센티브 확대	0.027	13
	승무원·시설 기준 규제 완화	0.020	16
	선상 카지노 규제 완화	0.085	5
크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.136	1
	배후지원 물류센터 설치	0.066	7
	면세 판매시설 및 상품 확충	0.101	3
	국적 크루즈 선사 육성	0.105	2
크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.069	6
	크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.044	11
	국내외 항공사와 연계상품 개발	0.046	10
	통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.059	8
해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사/크루즈 본사 홍보 강화	0.055	9
	부산 관광 홍보센터 설치	0.023	14
	자치단체 차원의 교류협력 강화	0.021	15
	국가별 전문 관광가이드 양성	0.041	12

〈표 4-22〉 학계 전문가 종합 중요도 순위

대표속성	세부속성	종합 중요도	종합 순위
크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화	0.060	8
	외국적 선사 인센티브 확대	0.040	9
	승무원·시설 기준 규제 완화	0.016	16
	선상 카지노 규제 완화	0.038	11
크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.080	6
	배후지원 물류센터 설치	0.039	10
	면세 판매시설 및 상품 확충	0.105	3
	국적 크루즈 선사 육성	0.127	1
크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.065	7
	크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.084	5
	국내외 항공사와 연계상품 개발	0.123	2
	통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.102	4
해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사/크루즈 본사 홍보 강화	0.037	12
	부산 관광 홍보센터 설치	0.032	13
	자치단체 차원의 교류협력 강화	0.027	14
	국가별 전문 관광가이드 양성	0.025	15

<표 4-23> 연구기관 종사자 종합 중요도 순위

대표속성	세부속성	종합 중요도	종합 순위
크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화	0.035	10
	외국적 선사 인센티브 확대	0.048	8
	승무원·시설 기준 규제 완화	0.026	13
	선상 카지노 규제 완화	0.032	11
크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.056	7
	배후지원 물류센터 설치	0.017	16
	면세 판매시설 및 상품 확충	0.037	9
	국적 크루즈 선사 육성	0.079	5
크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.126	2
	크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.126	2
	국내외 항공사와 연계상품 개발	0.106	4
	통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.175	1
해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사/크루즈 본사 홍보 강화	0.066	6
	부산 관광 홍보센터 설치	0.018	15
	자치단체 차원의 교류협력 강화	0.025	14
	국가별 전문 관광가이드 양성	0.028	12



〈표 4-24〉 업계 종사자 종합 중요도 순위

대표속성	세부속성	종합 중요도	종합 순위
크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화	0.024	15
	외국적 선사 인센티브 확대	0.043	9
	승무원·시설 기준 규제 완화	0.029	13
	선상 카지노 규제 완화	0.128	2
크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.097	3
	배후지원 물류센터 설치	0.041	10
	면세 판매시설 및 상품 확충	0.081	5
	국적 크루즈 선사 육성	0.163	1
크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.031	11
	크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.078	6
	국내외 항공사와 연계상품 개발	0.083	4
	통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.069	7
해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사/크루즈 본사 홍보 강화	0.058	8
	부산 관광 홍보센터 설치	0.030	12
	자치단체 차원의 교류협력 강화	0.026	14
	국가별 전문 관광가이드 양성	0.020	16

〈표 4-25〉 언론 종사자 종합 중요도 순위

대표속성	세부속성	종합 중요도	종합 순위
크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화	0.063	8
	외국적 선사 인센티브 확대	0.041	11
	승무원·시설 기준 규제 완화	0.026	13
	선상 카지노 규제 완화	0.073	6
크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충	0.048	9
	배후지원 물류센터 설치	0.022	14
	면세 판매시설 및 상품 확충	0.072	7
	국적 크루즈 선사 육성	0.114	2
크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	0.084	5
	크루즈 승객 전용 관광상품 개발	0.095	4
	국내외 항공사와 연계상품 개발	0.146	1
	통역/교통 등 여행 편의성 확충	0.096	3
해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사/크루즈 본사 홍보 강화	0.045	10
	부산 관광 홍보센터 설치	0.019	15
	자치단체 차원의 교류협력 강화	0.015	16
	국가별 전문 관광가이드 양성	0.041	11

〈표 4-26〉 전문가 집단별 대표속성 중요도 순위 비교

대표속성요소	전체	정부 기관	학계	연구 기관	업계	언론
크루즈 관련 법·제도 개선	3	2	3	3	3	3
크루즈 관광 인프라 확충	2	1	2	2	1	2
크루즈 관광상품 개발	1	3	1	1	2	1
해외 현지 홍보활동 강화	4	4	4	4	4	4

〈표 4-27〉 전문가 집단별 세부속성 종합 중요도 순위 비교

세부속성	전체	정부 기관	학계	연구 기관	업계	언론
승객 출입국 심사 간소화	9	4	8	10	15	8
외국적 선사 인센티브 확대	11	13	9	8	9	11
승무원·시설 기준 규제 완화	15	16	16	13	13	13
선상 카지노 규제 완화	8	5	11	11	2	6
승객 및 승무원 편의시설 확충	4	1	6	7	3	9
배후지원 물류센터 설치	12	7	10	16	10	14
면세 판매시설 및 상품 확충	6	3	3	9	5	7
국적 크루즈 선사 육성	1	2	1	5	1	2
관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발	7	6	7	2	11	5
크루즈 승객 전용 관광상품 개발	5	11	5	2	6	4
국내외 항공사와 연계상품 개발	3	10	2	4	4	1
통역/교통 등 여행 편의성 확충	2	8	4	1	7	3
현지 여행사/크루즈 본사 홍보 강화	10	9	12	6	8	10
부산 관광 홍보센터 설치	14	14	13	15	12	15
자치단체 차원의 교류협력 강화	16	15	14	14	14	16
국가별 전문 관광가이드 양성	13	12	15	12	16	11

## 제 5 장 결 론

### 5.1 연구결과 요약

본 연구에서는 부산항 크루즈 산업의 지속가능한 발전과 경쟁력 강화를 위해 특정국가 특히 중국인들에 편중된 승객비율을 낮추어야 한다고 판단하고 보다 다양한 국적의 승객을 유치하기 위한 방안을 모색하기 위해 다양한 전문가 집단을 대상으로 AHP설문을 진행하였다. 그 결과 크루즈 관광상품 개발(0.350), 크루즈 관광 인프라 확충(0.322), 크루즈 관련 법·제도 개선(0.193), 해외 현지 홍보활동 강화(0.135) 순으로 중요도가 도출되었다.

또한 각 대표속성 내에서의 중요도는 크루즈 관광상품 개발의 경우 통역/교통 등 여행 편의성 확충(0.280)이 가장 높게 나타났고, 크루즈 관광 인프라 확충에서는 국적 크루즈 선사 육성(0.375), 크루즈 관련 법·제도 개선에선 선상 카지노 규제 완화(0.357), 해외 현지 홍보활동 강화 항목에서는 현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화(0.402)가 각각 최상위로 꼽혔다.

그리고 16개 세부요인 전체를 모아놓고 대표속성의 중요도에 따라 가중치를 부여해 순위를 매긴 결과는 크루즈 관광 인프라 확충 부문의 세부요인인 국적 크루즈 선사 육성(0.121)의 비중이 가장 컸고, 통역/교통 등 여행 편의성 확충(0.098), 국내외 항공사와 연계상품 개발(0.097), 승객 및 승무원 편의시설 확충(0.085), 크루즈 승객 전용 관광상품 개발(0.084) 등의 순으로 중요도가 나타났다. 반면 부산 관광 홍보센터 설치(0.026), 승무원·시설 기준 규제 완화(0.025), 자치단체 차원의 교류협력 강화(0.024) 등은 중요도가 상대적으로 가장 낮게 인식되었다.

특히 전문가 집단의 업종별로도 엇갈린 평가가 도출되었는데 대표속성 4가지를 놓고 학계 전문가와 연구기관 종사자, 언론 종사자는 크루즈 승객 국적 다양화를 위한 소프트웨어에 해당하는 크루즈 관광상품 개발을 가장 중요한 요소로 꼽았고, 정부기관 종사자와 업계 종사자는 하드웨어에 해당하는 크루즈 관광 인프라 확충이 더 중요하다고 인식하는 것으로 조사되었다. 세부요인에서는

더욱 다양한 의견이 나왔는데 정부기관 종사자는 승객 및 승무원 편의시설 확충을 가장 중요하다고 봤고, 학계 전문가들과 업계 종사자는 국적 크루즈 선사 육성, 연구기관 종사자는 통역/교통 등 여행 편의성 확충, 언론 종사자들은 국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발을 가장 중요한 해결과제로 보았다.

이런 분석결과를 바탕으로 하여 보다 다양한 국적의 크루즈 승객을 유치하기 위한 요인을 제시하면 다음과 같다.

우선, 현재 부산항에 입항하는 크루즈선의 대다수를 차지하는 외국 선사들은 전 세계에서 인구가 가장 많은 중국을 대상으로 한 마케팅에 집중할 수밖에 없다. 때문에 우선 우리 국민을 중심으로 크루즈 사업을 확대하고 일본과 대만, 러시아는 물론 멀리 유럽과 미주, 호주 등까지 영업영역을 넓혀가면서도 부산을 기항지로 활용하기 위해서는 우리 국적 크루즈의 육성이 가장 시급한 과제라고 할 수 있다. 지속적으로 국내 연안 크루즈와 국적 선사에 대한 육성 방침이 제시되고 있지만 민간 사업영역에 대한 단편적인 지원이 아닌 국가가 직접 전략적으로 선사를 육성해 산업규모를 키우는 정책 마련이 필요한 것으로 분석된다.

둘째, 상당수의 크루즈 관광객이 관광버스를 타고 나가 면세쇼핑을 즐기는 정도의 일정으로, 반나절 정도면 기항이 끝나는 점을 개선하기 위해 크루즈 승객들이 부산에서도 스스로 관광에 나설 수 있는 통역과 교통 등의 관광 인프라가 확충될 필요성도 제기된다. 현재의 반나절 패키지 관광 형태는 엇비슷한 일정이 되풀이 되는 탓에 부산을 다시 찾고 싶은 관광지로 만드는데 한계가 있다. 때문에 크루즈 승객들이 스스로 부산의 다양한 매력을 느끼고 부산을 방문할 때마다 새로운 즐거움과 볼거리를 찾아 나설 수 있는 관광 요소 개발이 필요하다. 때문에 보다 다양한 국적의 관광객들을 위한 통역, 관광 등 소프트웨어 확충의 필요성이 제기된다.

셋째, 현재 부산을 포함한 한국의 크루즈 산업은 중국 관광객들이 현지에서 크루즈 선박을 타고 출발해 한국과 일본을 돌아본 뒤 귀국하는 단조로운 형태에 치우쳐 중국인에 대한 의존도가 높을 수밖에 없다. 중국 또는 일본 이외에는 부산항의 거리가 멀기 때문에 현지에서 출발한 크루즈가 부산까지 왕복하는 코스들이 만들어지기 쉽지 않은 실정이다. 때문에 대만, 태국, 호주, 미주, 유럽

등 다양한 국가에서 항공편을 이용해 부산이나 인근 크루즈 모항지로 이동해 크루즈를 이용할 수 있는 연계상품 개발이 활성화 될 경우 보다 다양한 국적의 크루즈 승객 유치에 가능해 질 것으로 판단된다.

넷째, 승객과 승무원들이 이용할 수 있는 크루즈 여객터미널 내 편의시설 확충도 추진할 필요가 있다. 크루즈 터미널은 관광객들이 부산으로 들어오는 관문이다. 부산이라는 도시의 첫인상을 결정하는 가장 중요한 요소가 된다. 특히 승객들이 CIQ 통과에 오랜 시간이 소요될 경우 기항지 내 체류시간이 줄어 관광 효과도 떨어질 뿐 더러 불편함을 느껴 재방문을 꺼리는 요인이 될 가능성도 크다. 그리고 부산항을 자주 찾는 승무원들의 경우도 부산항에 머무는 시간동안 불편함이 없다면, 크루즈 관광지로서의 부산의 우수성을 알리는 홍보대사 역할을 충실히 수행할 수 있을 것으로 기대된다. 또 크루즈 여객터미널 인근에도 승객들이 보다 편리하게 이용할 수 있는 다양한 시설들이 확충될 경우 크루즈 기항지 또는 모항지로서의 부산항의 매력이 배가 될 것이다.

다섯째, 크루즈 승객들만을 위한 전용 관광 상품 개발도 중요하다. 크루즈 관광은 일반적인 관광과는 다르게 고가의 상품인데다 승객들도 경제적으로 여유가 있는 편이다. 때문에 크루즈 관광객들만이 즐길 수 있는 볼거리와 판매상품 등을 만들어 일반 관광에 비해 고가의 비용을 지불하면서도 부산을 찾는 이유를 제공해야 한다. 크루즈 관광객들을 위한 축제나 관련 기념품, 크루즈 관광객들을 위한 각종 관광지 입장료 할인 등을 통해 부산을 찾는 크루즈 관광객들이 자신들이 지불한 비용이 합당하며 다시 찾고 싶어지는 관광지라는 인식을 심어줄 필요가 있다. 상대적으로 넉넉한 경제력을 지닌 크루즈 관광객들이 부산에 머무는 시간이 늘고 재방문을 거듭할수록 부산지역 경제가 얻는 부가가치도 더 많아질 것임은 분명하다.

## 5.1 연구의 시사점과 한계점

본 연구의 AHP 설문조사 분석을 통해 부산항에 보다 다양한 국적의 승객을 유치하기 위해서는 관련 관광상품 개발이 가장 중요하다는 결과가 산출되었다. 비슷한 비중으로 관광 인프라의 확충도 중요한 것으로 집계됐지만 무엇보다 부

산에서만 체험할 수 있고 부산에서만 즐길 수 있기 때문에 반드시 부산을 방문하고 재방문하게 만드는 소프트웨어 개발이 핵심 정책이어야 한다는 결론이 도출되었다. 소프트웨어가 제대로 개발되면 그에 맞는 인프라가 구축되면서 해당 관광 상품을 더욱 활용할 수 있는 시너지 효과 발휘가 가능하다. 그런 다음 해당 소프트웨어와 하드웨어가 제대로 맞물려 돌아가게 하는 법과 제도가 뒤따라 개선되고 지속적으로 정비되어야 한다는 것이 전문가들의 의견으로 분석된다. 일반적으로 관광 활성화에서 가장 중요한 축으로 여겨지는 해외 현지 홍보는 소프트웨어와 하드웨어의 확충, 법제도의 개선보다는 덜 중요하게 여겨진 것도 눈여겨 볼 점이라 하겠다. 홍보라는 것은 방식보다 내용이 더 중요한 만큼 홍보활동을 통해 알려나갈 핵심 요소에 해당하는 부산항 크루즈 산업의 소프트웨어와 하드웨어가 제대로 갖춰지고 우수성이 먼저 전제되었을 때 그 효과가 극대화된다는 점에서 대표속성 우선순위의 가장 뒤로 밀려난 것으로 분석된다. 본 연구의 설문조사에서 보다 다양한 국적의 관광객 유치에 위한 방법을 전문가 집단에게 물긴 했지만 여기서 도출된 결론은 결국 중국인 관광객 유치를 포함한 부산항 크루즈 산업 전반의 발전방안 수립과 같은 방향성을 갖고 있다고 해도 무방할 것이다.

본 연구가 진행되는 도중 대만 관광객 2천명을 태운 대만 스타크루즈사의 슈퍼스타 아쿠아리우스호가 5월과 7월 2차례에 걸쳐 부산항에 입항했다는 소식이 전해졌다. 대만基隆항을 출발해 부산을 거쳐 일본 큐슈지방을 오가는 ‘동북아 다모항 크루즈’의 시작을 알리는 의미 있는 뉴스였다. 2019년에만 총 10항차 시범운항에 나서 2만 명 이상의 부산항 방문이 기대되는데다 향후 매년 수만 명의 대만과 일본 관광객 수요가 창출되는 새로운 크루즈 노선이 출범할 가능성이 높기 때문이다. 부산항을 모항으로 부산에서도 한국인 승객 탑승이 추진돼 국내 크루즈 산업 활성화에도 도움이 될 전망이다. 2018년 상반기 3,216명에 그쳤던 부산항 대만 크루즈 방문객은 올해 10,032명으로 3배 이상 증가하면서 아시아 2위 크루즈 시장인 대만의 영향력을 잘 보여주었다. 대만 시장만으로는 워낙 규모가 큰 중국인 크루즈 승객 유치의 대안이 되기는 힘들겠지만 한창 성장세를 걷는 대만 크루즈 승객 수요를 부산항이 우선적으로 흡수하면서 크루즈 산업의 외연과 내실을 더욱 다지는 의미가 있다고 할 수 있다. 이번 대



만-부산-일본 크루즈 노선 시범운항은 부산항만공사와 대만 국제크루즈협회 간 양해각서 체결에 따른 것으로 부산시와 대만 타이베이시의 크루즈 관광 활성화 및 다모항 크루즈 라인 확대를 위한 양해각서 체결도 큰 역할을 했다는 평가를 받고 있다. 우리 항만당국의 지속적인 인프라 구축과 관광 상품 개발, 지자체간의 유기적인 협력과 적극적인 홍보활동 등이 함께 빚어낸 성과로 볼 수 있다. 본 연구에서 진행한 대표속성들이 하나로 잘 어우러져 이뤄진 결과로 풀이된다. 다만 본 연구에서는 그 가운데서도 좀 더 세부적으로 정책 추진에 있어 시간 및 자본의 투입에 선택과 집중이 필요할 때 어떤 요소를 우선적으로 고려해야 하는가를 더 깊이 다루려 하였다.

하지만 본 연구가 가지는 한계점도 분명히 존재한다. 당초 중국 의존적 부산항 크루즈 산업을 극복하기 위한 대안으로 다국적 관광객 유치에 필요하다는 문제의식에서 본 연구가 시작된 만큼, 우리 크루즈 산업을 보다 근본적으로 육성시킬 수 있는 국내 크루즈 수요 창출에 대한 부분은 설문조사와 분석에서 다소 소외된 것도 사실이다. 부산항 뿐 아니라 어느 항만의 크루즈 산업이라도 지속가능한 발전을 위해서는 국내 수요가 바탕이 되어야 한다. 때문에 현재 계절적 한계와 크루즈 관광에 대한 인식 부족 등으로 아직은 상당히 미미한 수준인 한국인 크루즈 승객 수요를 넓히는 방안도 계속해서 정책적으로 심도 깊게 다루어질 필요가 있다. 한국인 크루즈 관광객이 증가하고 우리 크루즈 산업에서 중요한 비중을 차지하면 할수록 우리 크루즈 산업의 인프라와 소프트웨어도 자연스럽게 발전하고 개발이 촉진되기 마련이기 때문이다. 특히 우리나라의 관광객의 증가는 부산항이 크루즈 모항으로 성장하는 가장 핵심적인 요인이 된다. 크루즈 모항은 일반 기항지보다 선용품과 선원 공급, 선사 육성 등에서 비교할 수 없을 만큼 큰 부가가치를 창출할 수 있다. 때문에 한국인 승객 증가와 부산항 크루즈 모항 발전, 관련 산업의 부가가치 증대와 항만기능 강화는 그 선순환 구조가 상당한 규모의 경제적 효과를 창출할 수 있을 것으로 기대된다. 그렇게 되면 부산항이 컨테이너 물동량 기준 세계 6위를 자랑하는 대표적인 화물처리 항만의 위상을 넘어 여객부문에서도 세계적인 경쟁력을 갖춘 항만으로 자리 잡을 수 있을 것이다. 또 이미 상당한 수준의 발전을 이룬 유럽과 미국의 크루즈 선사들이 우리 항만에 직접 투자해 부산항 기항횟수를 늘리고 크루즈

산업의 선진요소를 이식할 수 있도록 유도하는 방안도 제고해 볼 만하다.

본 연구는 크루즈 산업 전반에 대한 문제해결과 발전방안에 대해 정책 제언을 하기보다 부산항 크루즈 산업의 가장 큰 약점으로 대두된 특정 국가의 관광객에 대한 의존 현상을 해소하고 그에 대한 대안을 찾기 위해 진행되었다. 때문에 본 연구에서 도출된 결과가 크루즈 산업 발전을 위한 모든 정책적 부분에 대입될 수는 없겠지만 적어도 다국적 승객 유치를 통한 부산항 크루즈 산업의 체질 개선에는 도움이 될 것으로 기대된다. 또한 이를 바탕으로 부산항 크루즈 산업이 조금이라도 더 성장할 수 있는 토대를 마련하는 계기가 되기를 기원한다.

## 感謝의 글

어느덧 불혹을 넘은 나이에 만학의 길을 다짐했을 때 선인들의 주경야독을 얼마간은 다소 낮잡아 본 것이 아니었는지... 새삼 지난 2년의 지난한 석사 과정은 그 연속된 뼈저린 반성으로 점철되었습니다. 사람은 죽을 때까지도 배운다고 하지만 학문을 전문적으로 연마한다는 것이, 때때로 삶의 지혜를 깨닫고 사람들 사이에서 경륜을 쌓아나가는 것과는 과연 전혀 다른 차원의 일임을 절실히 깨닫게 되었습니다. 선구자들이 펼쳐놓은 은하수 같은 지식의 지평을 따라 비록 부족하고 초라한 지혜와 시간이나마 쥐어짜가며 걸어 나가다 보니 어느덧 생애 첫 논문이라는 소중한 결실을 맺을 수 있었음이 마냥 기쁘기도 하고 한편으로는 무척 민망하기도 합니다.

이 결과는 누구보다 바쁜 시간 중에 지도교수로서 선뜻 아낌없는 지도와 격려를 내어주신 류동근 교수님의 덕이 아닐 수 없습니다. 대학을 졸업한 지도 20년이 다 되어 가는 시기에 다시 한 번 학업의 꿈을 꿀 수 있게 석사과정을 권해주신 것도 류 교수님이셨던 만큼 더욱 송구하고 또 감사할 뿐입니다. 논문 지도과정을 통해 줄고자 세상에 부끄럽지 않도록 빛을 보게 만들어 주신 조성철 교수님과 안기명 교수님께도 감사의 뜻을 전합니다. 더불어 옆에서 항상 따뜻한 말과 날카로운 지적으로 만학도의 학업에 진정성을 불어넣어 주신 김윤성 교수님과 신영란 교수님, 또 학자의 길을 숭선수범으로 보여주신 남기찬 교수님과 김환성 교수님, 수업 시간을 통해 많은 가르침을 주신 신재영 교수님과 유성진 교수님 및 한국해양대 글로벌 물류대학원 해운항만물류학과의 모든 교수님들께 응당 감사의 인사를 드리고 싶습니다. 또한 학사일정을 꼼꼼히 챙겨 주신 박수현 조교님을 비롯해 해운항만물류학과 동문 선후배분들께도 커다란 고마움을 느낍니다.

그리고 새롭게 모교가 된 한국해양대에서 20년 만에 경험하는 캠퍼스 생활을 즐거운 기억으로 추억하게 해 준 해운항만물류학과의 황선우, 윤성기, 김희경, 송상훈, 임상조, 이상조, 송경희, 정기영, 김성대, 김정욱, 강상현, 정재운, 고효진, 송창한, 이선하, 이충우, 진희현 25기 동기들 모두에게 진정한 고마움을 보

냅니다. 17인의 이름을 하나하나 기록한 것은 이들 모두 각자의 방식으로 중년이 되어 다시 맞은 학창시절에 잊지 못할 낭만과 추억을 새겨주었기 때문입니다. 특히 난생 처음 숫자와 수식, 조사기법 등속에 둘러싸여 허둥대고 있을 때 논문의 버리를 잡아주고 자기 일처럼 언제나 아낌없는 조언을 건네 준 광서 형에게 마음속으로부터 우러나는 뜨거운 감사를 보냅니다. 또한 직업과 학업, 어느 하나 쉽지 않은 두 가지의 업을 병행할 수 있도록 지켜봐주고, 학업에 충실할 수 있도록 직업적 부담을 십시일반 덜어 준 부산MBC의 선후배 동료들, 그리고 동기에게도 고마움을 표합니다. 갑작스런 부탁에 흔쾌히 짬을 내어 설문에 응해 준 정부기관과 학계, 연구기관, 업계, 언론기관 관계자 분들께도 일일이 호명하지만 못하지만 감사의 마음만큼은 넉넉히 전하고 싶습니다.

마지막으로 야간 수업과 주말 학업을 이어가는 동안 가장 가까운 곳에서 한결 같은 따뜻한 응원으로 가장 큰 힘이 되어 준 사랑하는 아내 미옥과 삶의 고단함이 나를 짓누를 때마다 존재 자체만으로 생의 모든 의미를 부여해 준 소중한 딸 채원에게 눈물어린 감사를 고백할 수밖에 없겠습니다. 또한 아낌없는 넉넉함을 베풀어주시는데도 한 번도 제대로 사랑한다 말씀드리지 못한 양가의 부모님을 비롯해 여동생과 처형의 식구들에게도 이 지면을 빌어 수줍은 고마움을 전합니다.

감사의 대상을 나열하고 보니 이 한 편의 논문이 갈무리되는 데까지 정말 많은 사람들의 은혜를 입었음을 새삼 실감하게 됩니다. 부족함이 많은 졸고이지만 부디 해운항만물류학과의 후배기수들에게 다소나마 용기와 길잡이가 될 수 있고, 혹시라도 본 연구에 포함된 무엇 하나라도 누군가 연구를 진행하거나 정책을 세우는 데 조금이라도 보탬이 되거나 작은 고려가 된다면 그것만으로도 세계는 분에 넘치는 다행일 것입니다.

2019년 여름 한 자락에서

민성빈 올림

[부록 1]



주 소 : 49112, 부산광역시 영도구 태종로 727 (동삼동)  
한국해양대학교 글로벌물류대학원 류동근 교수연구실  
연락처 : 연구실 Tel) 051-410-4381 Cell) 010-3885-5184  
E-mail : st-narziss@hanmail.net

=====

**<AHP 설문지>**

**부산항 크루즈 승객 국적 다양화를 통한 발전방안에 관한 연구**

안녕하십니까?

한국해양대 글로벌물류대학원 해운항만물류학과 석사과정 민성빈입니다.

중국 경제의 급성장으로 중국인들의 해외 관광이 급증하는 가운데 부산항을 찾는 크루즈 관광수요도 폭발적으로 증가하고 있습니다. 하지만 2015년 중동호흡기증후군 사태로 부산항 크루즈 입항이 크게 줄었고, 2017년 사드 배치에 대한 중국 정부의 한국 단체관광 금지로 중국인 승객에 사실상 의존해 온 부산항 크루즈 산업은 커다란 위기에 직면했습니다.

본 설문은 계층적 의사결정기법을 사용하여 전문가 그룹의 의견을 수집하고 분석해 보다 효율적으로 다양한 국적의 승객을 확보하는 방안과 부산항 크루즈 산업 활성화를 위한 결론을 도출해 내고자 합니다. 귀하의 응답내용은 석사학위 청구 연구논문 외에는 어떠한 목적으로 사용되지 않음을 약속드리며, 바쁘고 번거로우시겠지만 연구의 신뢰성을 높이는데 보탬이 될 수 있도록 부디 성의 있는 답변을 부탁드립니다.

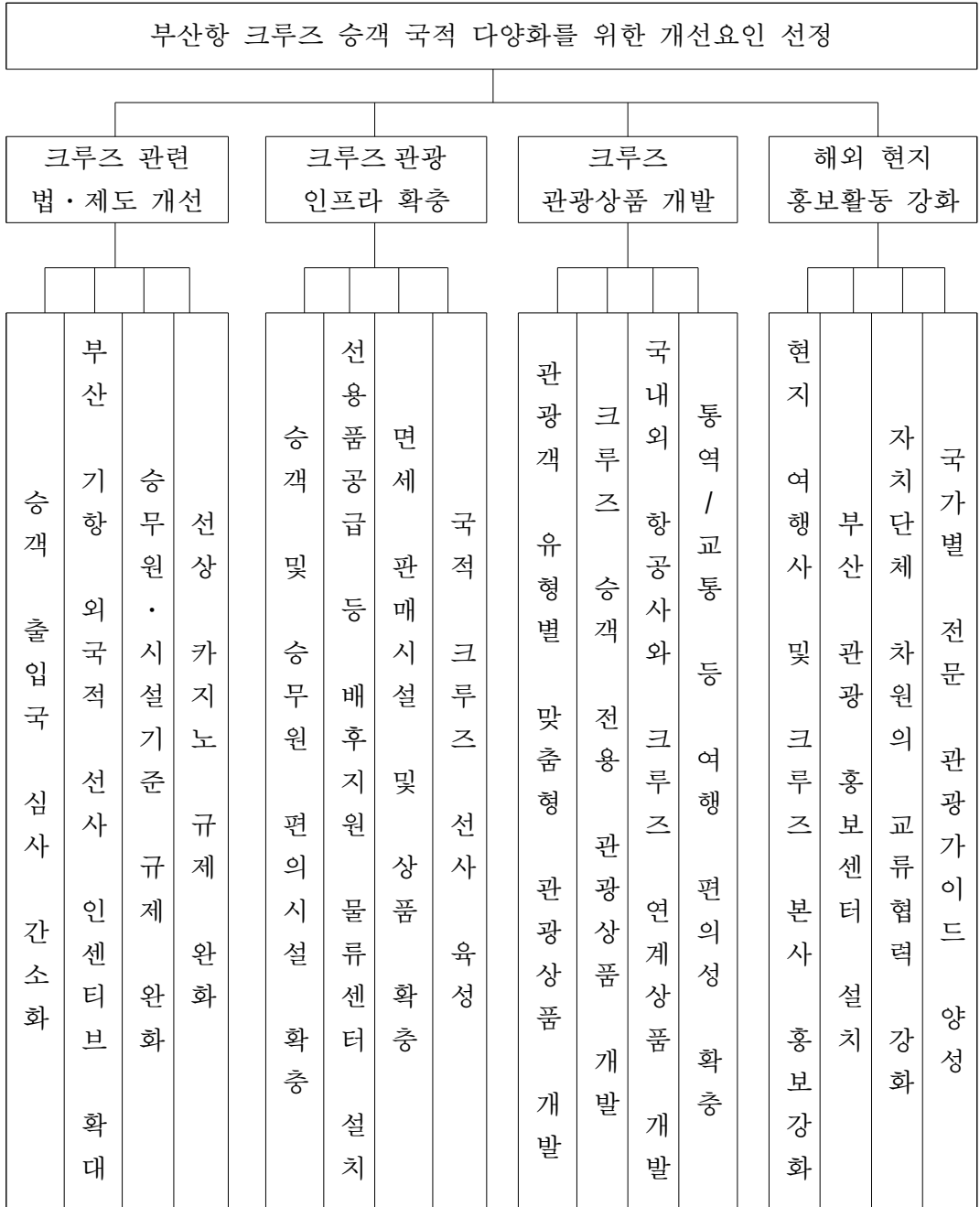
언제나 부산항의 보다 나은 미래를 위해 힘쓰시는 귀하의 무궁한 발전과 건강을 기원합니다. 감사합니다.

2019년 5월

지도교수 : 류 동 근

석사과정 : 민 성 빈

▷ 부산항 크루즈 승객 국적 다양화를 위한 개선요인 선정



### ▷ 평가항목에 대한 설명

부산항 크루즈 승객 국적 다양화를 위한 개선요인 선정과 관련해 도출된 평가항목은 아래와 같습니다. 4개의 주 항목에 각기 4개의 세부항목이 포함돼 총 16개의 세부항목으로 구성돼 있습니다.

주 항목	세부 항목
크루즈 관련 법·제도 개선	승객 출입국 심사 간소화
	부산 기항 외국적 선사 인센티브 강화
	승무원·시설기준 규제 완화
	선상 카지노 규제 완화
크루즈 관광 인프라 확충	승객 및 승무원 편의시설 확충
	선용품 공급 등 배후 지원 물류센터 설치
	면세 판매시설 및 상품 확충
	국적 크루즈 선사 육성
크루즈 관광상품 개발	관광객 유형별 맞춤형 관광상품 개발
	크루즈 승객 전용 관광상품 개발
	국내외 항공사와 크루즈 연계상품 개발
	통역/교통 등 여행 편의성 확충
해외 현지 홍보활동 강화	현지 여행사 및 크루즈 본사 홍보 강화
	부산 관광 홍보센터 설치
	자치단체 차원의 교류협력 강화
	국가별 전문 관광가이드 양성

### ▷ 설문작성의 예

본 연구와 설문은 부산항 크루즈 승객 국적의 다양화를 위한 개선요인 선정 시 어느 방안을 먼저 고려해 정책적으로 구현해야 하는지에 대해 의견을 얻기 위한 절차입니다. 평가 항목은 모두 쌍방 비교 형식을 취하고 있으며 두 항목 가운데 비교우위에 있는 쪽을 그 정도에 맞게 표시하여주시면 됩니다. 예를 들어 「크루즈 관련 법·제도」 항목이 「기항지 관광 인프라」 항목과 비교해 더 중요하다고 판단되면 아래와 같이 표시해 주시면 감사하겠습니다.

평가항목	절대중요		매우중요		중요		약간중요		대중		약간대중		매우대중		절대대중		평가항목	
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8		9
	크루즈 관련 법제도 개선					✓												

### ▷ 중요도 기준

중요도를 판단하는 기준은 아래와 같습니다.

중요도	정 의	설 명
1	비슷함	어떤 기준에 대해 두 활동이 비슷한 공헌도를 가진다고 판단됨
3	약간 중요함	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 약간 선호됨
5	중요함	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 확실하게 선호됨
7	매우 중요함	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 강하게 선호됨
9	극히 중요함	경험과 판단에 의해 한 활동이 다른 활동보다 극히 선호됨
2,4,6,8	위 값들의 중간값	경험과 판단에 의한 비교값이 위 값들의 중간에 해당한다고 판단될 경우에 사용함



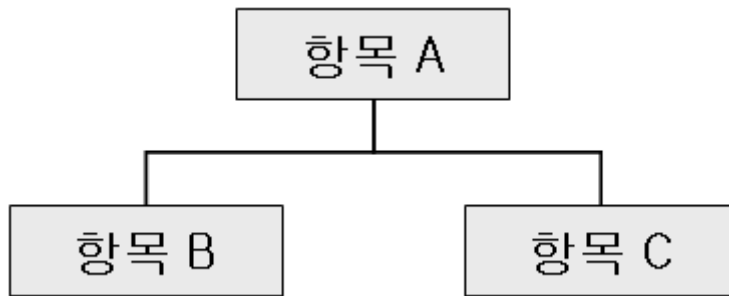
▷ AHP 설문 응답 시 유의사항

1. 응답 예

예) 항목 A에서 평가기준 판단 시 항목 B가 항목 C에 비해 매우 중요하다고 생각되면 아래와 같이 기입하시면 됩니다.

평가항목	절대중요	매우중요	중요	약간중요	대등	약간중요	중요	매우중요	절대중요	평가항목									
	9	8	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7	8	9	
항목 B			✓																항목 C

[그림 2] 평가 예



2. 응답 일관도

AHP 분석에서는 분석 과정의 부산물로 비일관도 지수가 생성됩니다. 비일관도 지수가 0.15이상일 경우 응답결과를 신뢰할 수 없다고 판단돼 다시 설문을 실시하게 됩니다. 비일관도 지수가 높게 나오는 원인은 크게 다음과 같은 두 가지 경우로 풀이됩니다.

예) 1.  $A > B$  : A가 B보다 2배 중요하다고 응답  
 2.  $A > C$  : A가 C보다 4배 중요하다고 응답  
 →  $B > C$ 라고 응답해야 함.

[원인 1] 서수적 일관성 결여 :  $A > B > C$ 의 순위가 바뀌게 응답

[원인 2] 기수적 일관성 결여 : 위 예에서 B가 C보다 9배 중요하다고 응답할 경우

▷ 주 항목 설문

평가항목	절대		매우		중요		약간		대응		약간		중요		매우		절대	평가항목
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8		
크루즈 관련 법·제도 개선																		크루즈 관광 인프라 확충
크루즈 관련 법·제도 개선																		크루즈 관광상품 개발
크루즈 관련 법·제도 개선																		해외 현지 홍보활동 강화
크루즈 관광 인프라 확충																		크루즈 관광상품 개발
크루즈 관광 인프라 확충																		해외 현지 홍보활동 강화
크루즈 관광상품 개발																		해외 현지 홍보활동 강화

## ▷ 세부항목 설문

### 1. 크루즈 관련 법·제도 개선

평가항목	절대중요		매우중요			중요			약간중요			대응		약간중요			중요			매우중요			절대중요		평가항목
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9								
출입국 심사 간소화																								기항 선사 인센티브 강화	
출입국 심사 간소화																								승무원·시설 규제 완화	
출입국 심사 간소화																								선상 카지노 규제 완화	
기항 선사 인센티브 강화																								승무원·시설 규제 완화	
기항 선사 인센티브 강화																								선상 카지노 규제 완화	
승무원/시설 규제 완화																								선상 카지노 규제 완화	

### 2. 크루즈 관광 인프라 확충

평가항목	절대중요		매우중요			중요			약간중요			대응		약간중요			중요			매우중요			절대중요		평가항목
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9								
승객/승무원 편의시설 확충																								배후지원 물류센터 설치	
승객/승무원 편의시설 확충																								면세 판매시설 /상품 확충	
승객/승무원 편의시설 확충																								국적 크루즈 선사 육성	
배후지원 물류센터 설치																								면세 판매시설 /상품 확충	
배후지원 물류센터 설치																								국적 크루즈 선사 육성	
면세 판매시설 /상품 확충																								국적 크루즈 선사 육성	

3. 크루즈 관광상품 개발

평가항목	절대중요		매우중요				중요				약간중요		대응		약간중요				매우중요		절대중요	평가항목		
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9							
승객 유형별 관광상품 개발																							크루즈 전용 관광상품 개발	
승객 유형별 관광상품 개발																								항공사-크루즈 연계상품 개발
승객 유형별 관광상품 개발																								여행 편의성 확충
크루즈 전용 관광상품 개발																								항공사-크루즈 연계상품 개발
크루즈 전용 관광상품 개발																								여행 편의성 확충
항공사-크루즈 연계상품 개발																								여행 편의성 확충

4. 해외 현지 홍보활동 강화

평가항목	절대중요		매우중요				중요				약간중요		대응		약간중요				매우중요		절대중요	평가항목			
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9								
여행사/크루즈 본사 홍보강화																								부산 관광 홍보센터 설치	
여행사/크루즈 본사 홍보강화																									자치단체 차원 교류협력 강화
여행사/크루즈 본사 홍보강화																									국가별 전문 가이드 육성
부산 관광 홍보센터 설치																									자치단체 차원 교류협력 강화
부산 관광 홍보센터 설치																									국가별 전문 가이드 육성
자치단체 차원 교류협력 강화																									국가별 전문 가이드 육성

▷ 응답자 특성 조사

회 사 명	
성 별	① 남성 ② 여성
연 령	① 20대 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상
직 급	① 사원~대리 ② 과장 ③ 차장 ④ 부장 ⑤ 국장급 이상 ⑥ 임원 ⑦ 기타
근무연수	① 5년 미만 ② 5~10년 ③ 10~15년 ④ 15~20년 ⑤ 20년 이상

지금까지 설문에 응해주셔서 감사합니다.

## <참 고 문 헌>

### 1. 국내문헌

- 강철화, 2009, *AHP를 활용한 한국 크루즈 관광산업의 활성화요인 분석에 관한 연구*, 학위논문(석사), 한국해양대학교.
- 관계부처합동, 2013, *해양新산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈산업 활성화 대책*.
- 김정희, 2008, *한국 크루즈 산업의 발전방안에 관한 연구 - 크루즈선 기항여건 및 수용태세를 중심으로*, 「한국호텔외식관광경영학회 호텔경영연구」, 제 17권, 제 1호, p.199~216.
- 김기석·김진수·김현우, 1997, *BPR 대상 프로세스 선정을 위한 AHP 적용*, 「경영경제연구」, Vol.16, p.32~38.
- 김기태, 2014, *우리나라 크루즈항별 발전방향에 대한 탐색적 연구*, 「한국항만경제학지」, 제 30집, 2호, p.56~72.
- 김민형·장준호·정호균·황영현, 2013, *크루즈관광객의 관광동기 : 국제 크루즈 관광에 참여하는 한국인 관광객 사례연구*, 「관광레저연구」, 제 25권, 4호.
- 김종남, 2016, *국내 기항 메이저 해외 크루즈선박의 선상 카지노 운영현황에 관한 연구*, 「해양관광연구」, 제 9권, 2호, p.27-42.
- 김주현·안영균, 2018, *한국크루즈 산업의 발전을 위한 사례분석 : 중국 크루즈 산업 동향을 중심으로*, 「관광레저연구」, 제 30권, 3호, p.456~484.
- 김홍섭, 2008, *크루즈 산업의 활성화를 위한 마케팅 전략에 관한 연구 : 인천항의 경우*, 「한국항만경제학지」, 제 24권, 4호, p.407~441.
- 나길수, 2017, *크루즈 터미널의 공간구성 및 동선에 관한 연구*, 학위논문(석사), 홍익대학교.
- 박정인, 2018, *SWOT/AHP 분석을 통한 크루즈 기항지로서 부산항 경쟁력 제고방안 연구*, 학위논문(석사), 부산대학교.
- 박진우, 2010, *크루즈 터미널의 개발과 성공전략에 관한 연구 : 부산항만과 제주항만을 중심으로*, 학위논문(석사), 성균관대학교.
- 박진우·한능호, 2014, *크루즈 터미널 개발과 경쟁력 제고 방안에 관한 연구*, 「해양비즈니스」, 제 27호, p.27~53.

- 부산광역시 · 동남지방통계청, 2017, 부산크루즈 통계개발 보고서.
- 부산광역시 · 동남지방통계청 · 부산항만공사, 2018, 상반기 부산 크루즈 행정통계.
- 부산광역시 · 동남지방통계청 · 부산항만공사, 2018, 최근 3년간 국내크루즈 실태분석.
- 서태양, 1991, 한국의 크루즈 관광에 관한 고찰, 「동국대학교 지역개발대학원」, 제 1호, p.117~148.
- 송세관, 2017, THAAD 배치와 한중관계 발전 방향, 「전략연구」, 통권 제 7호, p.87~114.
- 양정철, 2015, 크루즈 모항선택요인에 관한 연구 : 한 · 중 · 일 주요항만 비교연구를 중심으로, 학위논문(박사), 제주대학교.
- 윤종철, 2017, AHP를 활용한 우리나라 크루즈 산업에 관한 연구, 학위논문(석사), 한국해양대학교.
- 윤주, 2013, 크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구, 한국문화관광연구원.
- 이경모, 2004, 크루즈 관광산업의 이해, 대왕사, p.41.
- 이경모, 2006, 크루즈 관광 시장변화와 활성화 방안, 「한국관광정책」, 겨울호, p.56~64.
- 이인수, 2007, 해양크루즈 관광산업 활성화 방안, 해양수산부.
- 이충기 · 권영현 · 김혜선, 2015, 지역산업연관모델을 이용한 크루즈관광의 경제적 파급효과 분석 : 중국 인센티브 크루즈관광객을 사례로, 「관광학연구」, 제 39권, 1호, p.133~145.
- 장철순, 2000, 세계 크루즈 시장과 동북아에서 크루즈 사업의 가능성, 「해양한국」, 2000권, 3호, p.37~49.
- 조근태 · 조용곤 · 강현수, 2005, 앞서가는 리더들의 계층분석적 의사결정, 동현출판사, p.60.
- 조동영, 2018, 우리나라 크루즈 산업 활성화 방안에 관한 연구 : 환동해 크루즈를 중심으로, 학위논문(석사), 한국해양대학교.
- 최도석, 2010, 부산항 크루즈 관광산업의 현실과 과제, 「해양국토」, 7호, p.131
- 최상철, 2016, 부두별 크루즈선 접안능력 산정연구보고서, 해양수산부.

- 최윤석, 2017, *크루즈 모항의 경쟁력 결정요인 분석 : 아시아 주요항만을 대상으로*, 학위논문(박사), 부산대학교.
- 최정규, 2015, *부산의 크루즈 중심지로 발전 가능성에 관한 연구*, 「한국항만경제학지」, 제 31집, 4호, p.235~238.
- 한국관광공사, 2017, *외래 크루즈 관광객 실태조사*.
- 한국해사문제연구소, 2017, *국내 크루즈 수요 확보 및 국적 크루즈선사 육성해야*, 「해양한국」, 2017권 6호, p.72-73.
- 황진희 · 홍장원 · 김수미, 2013, *크루즈 선박 운항관련 법·제도 발전 방안 연구*, 「한국해양수산개발원 기본연구」, 2013-1, p.66.
- 황진희 · 홍장원 · 김은수, 2006, *크루즈 관광산업 발전기반 조성방안*, 「한국해양수산개발원 기본연구」, 2006-1.
- 홍장원 · 윤인주 · 최일선 · 이정아, 2017, *국내 크루즈시장 체질개선 시급*, 「KMI동향분석」, 27호, 해양수산개발원.



## 2. 외국문헌

CLIA, 2014, *Asia Cruise Trends*.

CLIA, 2019, *Cruise Trend & Industry Outlook*.

FCCA, 2018, *Cruise Industry Overview*.

Frida Bahja, 2017, *Evaluating the Relative Importance of Influencing Factors on Cruise Vacations : A Conjoint Analysis*, Graduate These and Dissertations, University of South Florida.

F. Zahedi, 1986, *The Analytic Hierarchy Process - A Survey of the Method and Its Applications*, Interfaces, Vol.16, No.4, p.96~108.

Gold, H. 1990, *The Cruise Book*, New York Delmar Publishers Inc.

Kendall, L. 1986, *The Business of Shipping*, Cornell Maritime Press, Centreville, MD.

L. Dwyer · P.Forsyth, 1998, *Economic Significance of Cruise Tourism*, Annals of Tourism Research, Vol.25, No.2, p.393~415.

L. G. Vargas, 1990, *An Overview of the Analytic Hierarchy Process and Its Applications*, European Journal of Operational Research, Vol.48.

T. L. Saaty, 1980, *The Analytic Hierarchy Process*, Mcgraw-Hill.

Wild, P. & Dearing, J. 2000, *Development of and prospects for cruising in Europe*, Maritime Policy & Management, 27(4).

## 3. 웹사이트

국제크루즈선사협회 CLIA : [www.cruising.org](http://www.cruising.org)

동남지방통계청 : [www.kostat.go.kr/office/dnro](http://www.kostat.go.kr/office/dnro)

부산광역시 : [www.busan.go.kr](http://www.busan.go.kr)

부산항만공사 : [www.busanpa.com](http://www.busanpa.com)

플로리다-카리브해 크루즈 협회 FCCA : [www.f-cca.com](http://www.f-cca.com)

한국관광공사 : [www.visitkorea.or.kr](http://www.visitkorea.or.kr)

해양수산부 : [www.mof.go.kr](http://www.mof.go.kr)