

## 2. 국내 및 아시아 크루즈 항만 현황과 시사점

항만수요예측센터 최상균 연구원

### 1) 개요

- ▶ '14년 국내 크루즈 여객 실적은 106만 명으로 '10년 17만 명에 비해 연평균 56.9% 높은 성장률을 나타냄
  - ◎ '14년 국내 크루즈 관광객의 국적비중은 중국이 87.8% 가장 높았으며 일본 3.1%, 미국 1.9%, 한국 1.2%로 집계됨
  - ◎ 같은 기간 국내 크루즈선 입항회수는 모두 461회(제주, 부산, 인천 등)를 기록하였으며, 대부분 기항(Port Call)<sup>32)</sup>함
  - ◎ 즉, 국내 크루즈 여객수요는 관광객의 입국(Inbound)에 의존하고 있으며, 출국(Outbound)수요는 미미함
  - ◎ 세계 크루즈 시장에서 아시아 지역은 신흥국으로 평가되며 관련 수요는 빠르게 증가할 것으로 전망됨
    - ↳ '10년 기준 아시아의 크루즈 여객은 101만 명에서 '20년 270만 명으로 연평균 10.3% 증가가 예상됨<sup>33)</sup>
    - ↳ 다만, 국내 크루즈 관련 시설(전용선석, 터미널 등)은 아시아의 주요 크루즈 항만에 비해 다소 미흡한 것으로 판단됨
    - ↳ 크루즈 산업은 대표적인 고부가가치 산업으로 지속적인 증가가 예상되는 입국 수요 및 신규 국내 수요에 대해 선제적인 시설확보 등이 필요함
  - ◎ 본 고에서는 국내 크루즈 관련 실적 및 시설 현황을 살펴보고, 아시아 주요국(중국, 홍콩, 싱가포르)과의 비교를 통해 국내 크루즈 산업 활성화에 대한 시사점을 도출하도록 함

32) 관광, 보급 등의 목적으로 입항하는 것으로 약 12시간정도 정박 후 차항지로 이동

33) OSC(Ocean Shipping Consultants), 2013

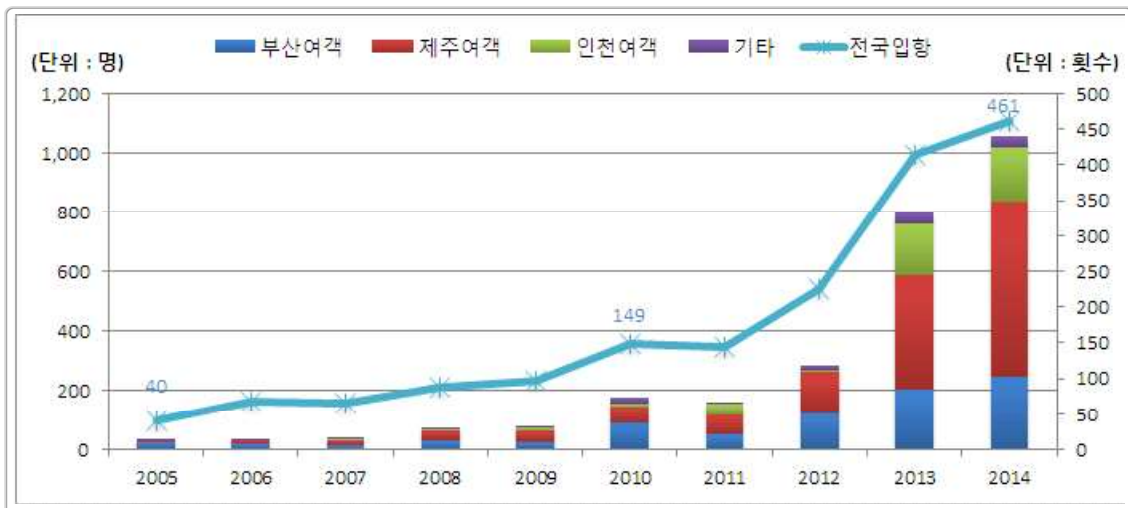


## 2) 국내 크루즈 실적

▶ '05년 국내 크루즈선 입항은 40회, 여객은 3만 명을 기록한 반면, '14년은 크루즈선 입항 461회, 여객은 106만 명으로 확대됨

- ◎ 여객 실적의 경우 '05년 ~ '14년 연평균 증가율은 48.7%인 반면, '10년 ~ '14년의 연평균 증가율은 56.9%로 최근 들어 높은 증가세를 나타냄
- ◎ 이는 중국의 급격한 경제 성장에 따라 다소 비용이 높은 크루즈 여행 수요가 증가한 것과 미주, 유럽 등지의 경제 악화에 따른 크루즈선 공급 초과로 유희선박이 아시아로 이전된 결과로 분석됨

<그림 Ⅲ-5> 국내 크루즈 입항 및 여객 실적



자료 : 해양수산부

- ◎ 국내 크루즈 관광객은 대부분 입국(Inbound)여객으로 출국(Outbound) 여객 실적은 미미함
  - ⊖ 즉, 국내 크루즈 항만을 통해 출국하는 여객의 실적은 제한적임
  - ⊖ 국내 크루즈 항만은 대부분 기항지(Port of Call)로 역할을 하기 위해 모항(Home Port)을 통한 승객의 승선이 이루어지는 크루즈 여행의 특성 상 국내 수요는 미약함

- ⊕ 국내 크루즈 경험자는 0.6%에 불과한 것에 비해 크루즈에 대한 인식률은 88.8%로 향후 국내 수요가 확대될 수 있는 잠재력은 내포하고 있음
- ⊕ 크루즈 산업에서 발생하는 부가가치의 경우 기항지 보다 모항이 높은 것으로 나타남
  - ⊕ '12년 미국 기준 기항지에서 고객이 사용한 금액은 평균 123.6달러인 반면, 모항에서는 256.2달러로 약 2배가량 높은 것으로 나타남
  - ⊕ 이는 모항의 경우 고객이 출항 하루 전에 도착, 숙박을 한 후 크루즈선에 승선하는 비율이 높기 때문임
- ⊕ 국내 크루즈 항만이 향후 모항(Home Port) 또는 준모항(Semi-Home Port)의 역할을 하기위해 관련 국내 수요와 함께 다양한 시설의 확충이 필요할 것으로 판단됨
  - ⊕ 크루즈선의 모항을 선택하는데 있어 선사의 역할은 절대적이며, 선사는 크루즈 수요와 함께 선박 접안시설 능력, 터미널 등 여객지원 시설, 선용품 등의 공급가능 여부, 배후지역의 숙박시설, 공항 등을 다각도로 고려함

### 3) 국내 크루즈 시설 현황 및 개발계획

➤ 현재 국내 크루즈 전용부두는 부산, 여수, 제주 등 4개 선석이 운영중

- ⊕ 향후 계획에 따르면 '20년까지 9개 항만에 크루즈 전용부두 10개 선석, 겸용부두 3개 선석 등 모두 13개 선석 확보를 추진 중에 있음

<표 III-4> 국내 크루즈 전용부두 시설 현황

항만		접안능력	시설규모	비고
부산항	북항	10만 톤급 1선석	안벽 360m	-
	동삼동	8만 톤급 1선석	안벽 360m	22만 톤급으로 확장계획
제주항		8만 톤급 1선석	안벽 360m	외항 서방과제 임시사용
여수항		15만 톤급 1선석	안벽 400m	'14년 12월 증축 완료

자료 : 여수광양항만공사



㉠ 부산항 크루즈부두 개발사업(북항)

- ㉠ 부산항 북항 크루즈부두 관련 개발사업은 모두 3,452억 원의 예산으로 국제 여객터미널 등 건물신축 6동과 여객부두 13선석, 크루즈 부두 1선석 등을 개발하는 사업으로 '15년 하반기에 운영이 시작될 전망이다

<그림 III-6> 부산항 북항 크루즈부두 개발사업 조감도



자료 : 부산광역시청

㉠ 부산항 크루즈부두 확장사업(동삼동)

- ㉠ 최근 입항하는 크루즈선의 대형화 및 북항대교의 높이제한으로 북항에 14만 톤급 이상의 선박 입항이 제한됨에 따라 동삼동 크루즈부두의 시설을 확장하여 대형 크루즈선박에 대응함
- ㉠ 지난 '06년 완공된 동삼동 크루즈 부두는 8만 톤급으로 향후 약 400억 원의 예산을 투입, 22만 톤급으로 확장될 예정임
- ㉠ 추진현황
  - '06년 11월 : 크루즈 터미널 완공(8만 톤급)
  - '14년 9월 : 확장공사에 대한 기본 및 실시설계 용역비 예산 심의 통과
  - '16년 : 확장공사 착공(계획)

- '17년 : 확장공사 완공(계획)

<그림 III-7> 동삼동 크루즈부두 전경



자료 : 월간 해양한국

### ㉠ 제주항 크루즈여객 터미널 개발사업

- ㉠ 현재 제주항에는 크루즈 전용 부두가 1선석이 운영 중이며 더불어, 외항 서방과제를 임시로 활용하고 있음
- ㉠ 다만, 여객 관련 시설이 부족하여 서비스 제고를 위해 여객 터미널을 신축, 사업비는 402억 원이 투입될 예정으로 '15년 7월 완공될 계획임

#### ㉠ 추진현황

- '11년 8월 : 제주항 크루즈부두 완공
- '12년 1월 : 크루즈 여객터미널 실시설계 용역 준공
- '13년 11월 : 크루즈 여객터미널 착공
- '15년 7월 : 크루즈 여객터미널 완공(계획)

### ㉠ 서귀포항(강정항) 크루즈부두 개발사업





㉠ 강정항을 민·군 복합항으로 개발, 방파제에 15만 톤급 크루즈부두 2선석을 개발하는 사업으로 크루즈 관련시설에 대한 사업비는 모두 534억 원이 투입될 계획임

㉠ 추진현황

- '10년 4월 : 해군기지 사업 착공(크루즈 접안시설 포함)
- '14년 6월 : 크루즈 터미널 착공(코오롱 글로벌)
- '16년 6월 : 크루즈 터미널 완공(계획)

㉠ 인천항 크루즈부두 개발사업

㉠ 인천항 국제여객부두의 이원화 운영으로 인한 이용객 불편해소 및 항만비용을 절감하기위해 크루즈부두 1선석과 더불어 여객부두 7선석, 터미널 1동 등을 개발함

㉠ 지난 '12년부터 시작되어 '17년까지 총 사업비는 5,805억 원이 투입될 전망

㉠ 추진현황

- '12년 8월 : 1단계 사업 착공
- '13년 8월 : 2단계 실시설계
- '15년 6월 : 국제여객부두 복합지원시설 부지조성공사 착공(계획)
- '17년 5월 : 전체사업 준공(계획)

<그림 Ⅲ-8> 인천 크루즈 부두 조감도



자료 : 인천항만공사

## 4) 아시아 주요국의 크루즈 실적 및 시설 현황

### ▶ 홍콩

- ◎ 홍콩의 크루즈 여객 실적은 '14년 기준 162만 명으로 '08년부터 연평균 7.1%의 감소세를 나타냄
- ◎ 이러한 감소는 홍콩 크루즈 여객 중 높은 비중을 차지하는 기타크루즈(카지노 크루즈 등)에서 발생하고 있음
- ◎ '14년 기준 홍콩의 기타크루즈 실적은 125만 명으로 전체 크루즈 여객 대비 77.3%에 달함

<표 III-5> 홍콩 크루즈 여객 실적

(단위 : 천 명, %)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	증가율
기항여객	54	87	95	80	78	45	68	4.1
모항여객	368	100	150	134	122	146	299	-3.4
기타크루즈	2,094	1,630	1,212	1,349	1,183	1,311	1,252	-8.2
합계	2,516	1,817	1,457	1,563	1,382	1,502	1,619	-7.1

주 : 기타크루즈는 카지노 크루즈 등을 뜻함

자료 : 홍콩 관광청

- ◎ 기존 홍콩의 크루즈 부두는 Ocean Terminal로 빅토리아만 중심에 위치, 선석 길이는 381m, 수심은 11m로 최대 290m의 크루즈선의 접안이 가능함
- ◎ 다만, 기존의 크루즈 시설은 대형선박의 접안에 제한이 있어 지난 '09년 약 9억 달러의 예산을 투입, 신규 크루즈 터미널을 개발함
- ◎ 신규 크루즈 터미널(Kai Tak Cruise Terminal)은 과거 카이탁 공항 부지로 책



락콕 공항이 개항하며 유희부지를 개발함

- ⊕ 지난 '14년 22만 톤급 크루즈선 2척이 동시 접안이 가능한 시설로 완공되어 운영중에 있으며, 여객 터미널은 터미널의 기능과 더불어 상업시설, 회의장 등 복합 문화시설로 개발됨
- ⊕ 현재 홍콩을 모항으로 하는 크루즈선은 11개 선사의 17척이 운항 중에 있음

<그림 Ⅲ-9> 홍콩 카이탁 크루즈 터미널 전경



자료 : 홍콩 관광청

## ▶ 중국

- ⊕ 중국의 크루즈 여객 실적은 '14년 기준 172만 명으로 '12년부터 연평균 61.6% 증가함
- ⊕ 이에 따른 크루즈선의 입출항은 '14년 466회로 집계됨
- ⊕ 다만, 같은 기간 증가율은 27.9%로 여객에 비해 낮은 것은 최근 들어 크루즈 선사에서 대형 크루즈선을 중국으로 투입, 1척당 수용인원이 증가함에 따름
- ⊕ 중국의 크루즈항 중 상하이항이 가장 많은 여객 실적을 나타냈으며, '13년 기준 75만 9천 명으로 전체대비 65.0%의 비중을 나타냄
- ⊕ 국내 크루즈 실적과 달리 중국은 모항의 비중이 높으며, '14년 모항 크루즈 실적은 366회로 전체대비 78.5%의 비중을 차지함



<표 III-6> 중국 크루즈 관련 실적

(단위 : 회, 천 명, %)

구분	2012	2013	2014	증가율
여객	660	1,168	1,723	61.6
크루즈선 입출항	285	377	466	27.9

주 : 상하이항, 텐진항, 쑤야항 등의 실적을 합한 중국 전체 실적

자료 : CCYIA(중국 크루즈, 요트 산업 협회)

- ◎ 중국의 대표적인 크루즈 항만인 상하이 국제 크루즈 터미널은 상하이 시 중심지 황푸강에 위치하며, 17만m<sup>2</sup>의 규모로 '08년 완공됨
  - ⊙ 다만, 연간 여객 처리능력이 7만 2천명에 불과하며, 접안시설의 경우 7만 톤급으로 급증하는 크루즈 수요에 대응하기 부족하여 신규 터미널을 건설함
- ◎ 상하이의 신규 크루즈 터미널(상하이 바오산 국제 크루즈 터미널)은 상하이시 북쪽의 황푸강 초입에 건설됨
  - ⊙ 현재 1단계 공사가 완료되어 22만 톤급 2선석이 운영 중에 있으며 수요에 따라 2단계(추가 2선석) 공사를 통해 확장할 계획임
  - ⊙ 다만, 크루즈 터미널은 시내 중심가와 약 39km 거리에 위치, 접근성이 떨어지는 한계가 있음
- ◎ 현재 상하이항을 모항으로 하는 크루즈선은 3개 선사의 5척이 운항 중에 있음

<그림 III-10> 상하이 바오산 국제 크루즈 터미널 조감도



자료 : 중국 장수 국제 그룹



▷ 싱가포르

- ◎ 싱가포르의 크루즈 여객 실적은 '13년 기준 103만 명으로 '07년부터 연평균 1.7%의 증가세를 나타냄
- ◎ 다만, 기항횟수의 경우 '07년 717회에서 '14년 391회로 연평균 9.6% 감소함
- ↳ 기항횟수는 감소한 반면 여객 실적의 증가는 선박의 대형화에 따라 1회 탑승 인원이 증가한 것에 따름

<표 III-7> 싱가포르 크루즈 여객 실적

(단위 : 천 명, %)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	증가율
기항횟수	717	1,022	928	640	394	334	391	-9.6
여객	943	920	1,139	1,014	942	913	1,030	1.5

자료 : 싱가포르 크루즈 센터

- ◎ 싱가포르의 크루즈 터미널(Singapore Cruise Centre)은 '91년에 개장, 모두 2선석으로 각 선석은 270m, 310m에 달함
- ↳ '90년대 말 수요 증가에 따라 크루즈 터미널의 부족이 발생, 모두 5천만 싱가포르 달러를 투입하여 터미널 시설을 증축함
- ◎ 하지만 선박 대형화에 따라 선회장의 협소, 더불어 케이블카로 인한 높이 제한 등으로 신규 터미널의 개발이 요구됨
- ↳ 신규 크루즈 터미널(Marina Bay Cruise Terminal) 개발 계획은 '08년에 승인 '12년에 완공됨
- ↳ 기존 크루즈 터미널에서 동쪽으로 약 4.5km 지점에 건설, 모두 2선석(360m)으로 최대 22만 톤급의 선박의 접안이 가능함
- ◎ 현재 싱가포르를 모항으로 하는 크루즈선은 13개 선사의 19척이 운항

중에 있음

<그림 Ⅲ-11> 싱가포르 크루즈 터미널(마리나 베이) 전경



자료 : 마리나 베이 크루즈 터미널

## 5) 소결 및 시사점

- ▶ '14년 국내 크루즈 여객 실적은 106만 명으로 최근 5년간 연평균 56.9%의 높은 증가세를 나타냄
  - ◎ 다만, 현재 운영중인 국내 크루즈 전용부두는 부산, 여수, 제주 등 3선 석에 불과함
  - ◎ 급증하는 수요에 대응하기 위해 부산, 인천, 강정 등의 크루즈 전용부두가 '15년에 완공, 개장 예정임
- ▶ 현재 국내 크루즈선의 입항은 대부분 기항 실적으로 국내 항만을 통한 출국 수요는 제한적임
  - ◎ '14년 기준 국내 크루즈 관광객 중 중국인의 비중은 89.0%로 대부분을 차지함
  - ◎ 향후 아시아 지역의 크루즈 수요는 지속적으로 확대될 것으로 전망,



국내 항만을 크루즈 모항으로 유치할 경우 현재보다 더 높은 부가가치가 발생할 것으로 예상

- 아시아의 주요 크루즈 항만은 상하이, 텐진, 홍콩, 싱가포르 등으로 수요 증가 및 선박 대형화에 따라 신규 부두를 건설, 계획 중에 있음
  - ◎ 상하이항의 기존 크루즈 부두는 시내 중심지에 위치, 수심 등의 제약 사항으로 신규 터미널(바오산 국제 크루즈 터미널)을 건설
  - ◎ 홍콩항의 경우 여객 증가 및 선박 대형화에 대응하기 위해 과거 공항 부지(카이탁 공항)를 활용, 최대 22만 톤급의 선박 2척이 동시 접안 할 수 있는 신규 부두가 '14년에 완공
  - ◎ 싱가포르항은 기존 크루즈 부두의 선회장 협소 및 케이블카에 의한 높이 제한으로 최대 22만 톤급 2선석이 신규로 개발됨('12년 완공)
- 국내 크루즈 부두 개발 시 선박 대형화, 터미널 활용성, 서비스 수준, 지원 시설 등의 사항을 다각도로 고려하는 것이 필요
  - ◎ 홍콩의 카이탁 크루즈 터미널의 경우 여객 처리 기능과 함께 상업시설, 회의장 등 복합 문화시설로 활용성을 높임
  - ◎ 상하이의 바오산 국제 크루즈 터미널의 경우 시내 중심지와 약 39km 거리에 위치, 접근성이 떨어지기에 교통 연계 방안 등이 요구됨
  - ◎ 향후 국내 크루즈 부두가 모항으로 역할 할 경우 선용품 공급 등 지원 시설이 요구되기에 관련 부지의 확보가 필요함

## 6)첨부자료

<표 III-8> 국내 크루즈 전용부두 현황 및 계획

구분	접안능력	시설규모	현황
인천 남항	15만 톤급 1선석	안벽 360m	·'12.8월 국제여객부두사업 착공 (민자 4,405억 원, 정부 1,400억 원)
여수 신항	15만 톤급 1선석	안벽 400m	·'14년 12월 완공
제주 외항	8만 톤급 1선석 10만 톤급 1선석	안벽 740m	·8만 톤급 운영 중 ·'13.11월 크루즈터미널 착공 (정부 402억 원)
강정항	15만 톤급 2선석	해군기지 방파제	·부두시설 공사 중 (국방부 5,029억 원) ·크루즈터미널 공사중 (정부 534억 원)
부산항	북항	10만 톤급 1선석	·'12.10월 국제여객터미널 착공 (BPA 2,638억 원) ·'11.8월 국제여객부두 착공 (정부 814억 원)
	동삼동	8만 톤급 1선석	·8만 톤급 운영 중 ·22만 톤급으로 확장 계획