

02

[마리나 등 해양레저시설 조성과 충남 해양관광 발전전략]

“해양관광의 새로운 트렌드 그리고 국내외 사례 ”

이 종 훈

한국해양수산개발원 해양연구본부 부연구위원

해양관광의 새로운 트렌드 그리고 국내외 사례

2015년 2월 5일 (목) 14:30~18:00

충남발전연구원

한국해양수산개발원

해양연구본부

이종훈 부연구위원

발표순서

1 관광... 그리고 해양관광...

2 해양관광 관련 주요 정책 및 시책

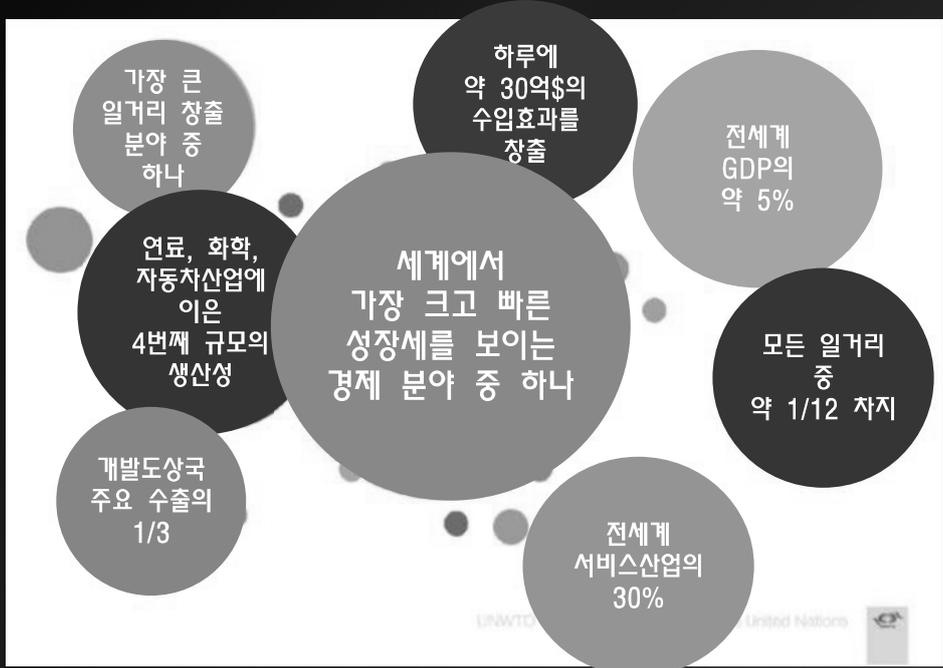
3 해양관광의 새로운 트렌드

4 해양관광활성화를 위한 시사점 및 제언

참고자료 - 1 : 일본의 해양관광 및 해양레저 관련
2 : 국내외 마리나 시설
3 : 크루즈 관련 자료
4 : 충청남도 마리나항만 종합계획 - 요약

1. 관광... 그리고 해양관광...

왜? 관광산업이 주목받는가??



Sustainable Marine Tourism, *Expert Group Meeting on Oceans, Seas and Sustainable Development: Implementation and follow-up to Rio+20*, 18~19 April 2013. UN Headquarters, NY, UNWTO

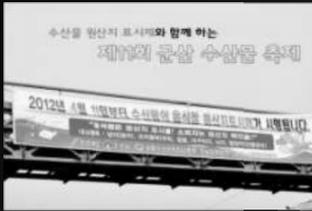
1. 관광... 그리고 해양관광...

관광을 바라 보는 시각차



1. 관광... 그리고 해양관광...

관광활동의 문제점...



차별성 부족



1. 관광... 그리고 해양관광...

관광이 지역에 끼치는 영향

소득 증진



환경 훼손



지역 홍보



관광



전통양식 파괴, 안전사고 등



빈부차 심화

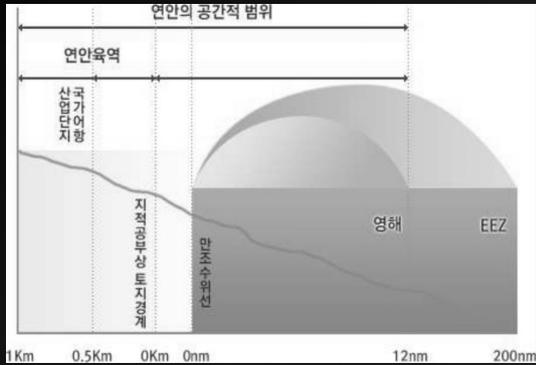


오염물/쓰레기 발생

1. 관광... 그리고 해양관광...

해양관광

● 해양공간의 이해



▶ 연안공간에는 수 많은 이해당사자가 존재 : 관광개발에 따른 검토요소가 내륙 보다 다양할 수 있음



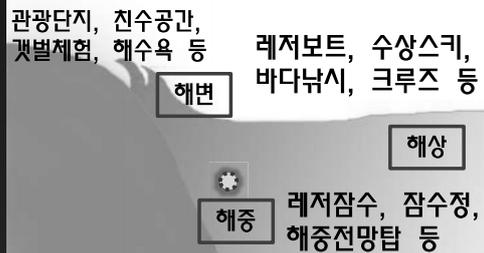
1. 관광... 그리고 해양관광...

해양관광

● 해양관광의 범위

해양관광의 일반적 정의

- 목적 : 일상생활을 벗어나 새로운 변화를 추구하기 위한 움직임
- 공간 : 해역과 연안이라는 양쪽을 바탕으로 단위 지역사회에서 발생
- 활동 : 직간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관된 정적 또는 동적 활동



해양관광의 유형



1. 관광... 그리고 해양관광...

해양관광

● 해양관광 관련 Issues

- ✓ 모든 관광객의 약 50%가 연안을 방문
- ✓ 해양관광 : 기후 변화에 특히 취약함
- ✓ 정부 : 연안역 보호에 대한 중요성 인식이 높아짐
- ✓ 관광객 : 보다 지속가능한 관광상품을 요구함
- ✓ 관련 업계 : 지속가능한 연안 개발로 접근하고자 함
- ✓ 연안통합관리
(ICZM, Integrated Coastal Zone Management)
: 수 많은 관광 관련 사업자와 의사결정자들이
그 필요성을 인식

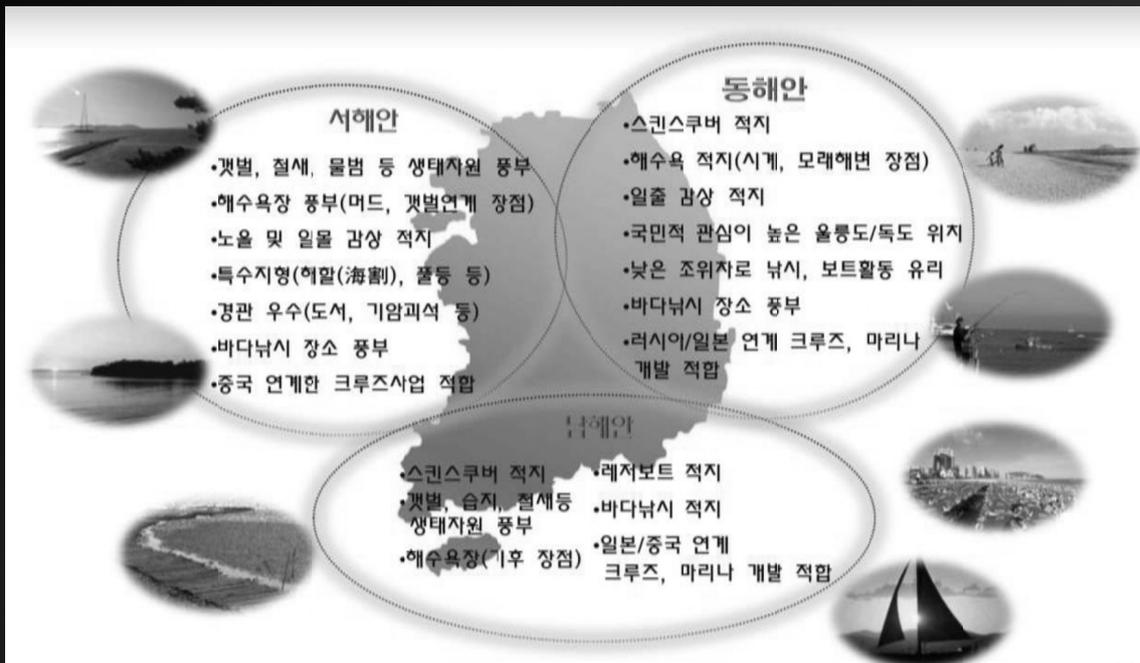


Sustainable Marine Tourism, Expert Group Meeting on Oceans, Seas and Sustainable Development: Implementation and follow-up to Rio+20, 18~19 April 2013. UN Headquarters, NY, UNWTO

1. 관광... 그리고 해양관광...

해양관광

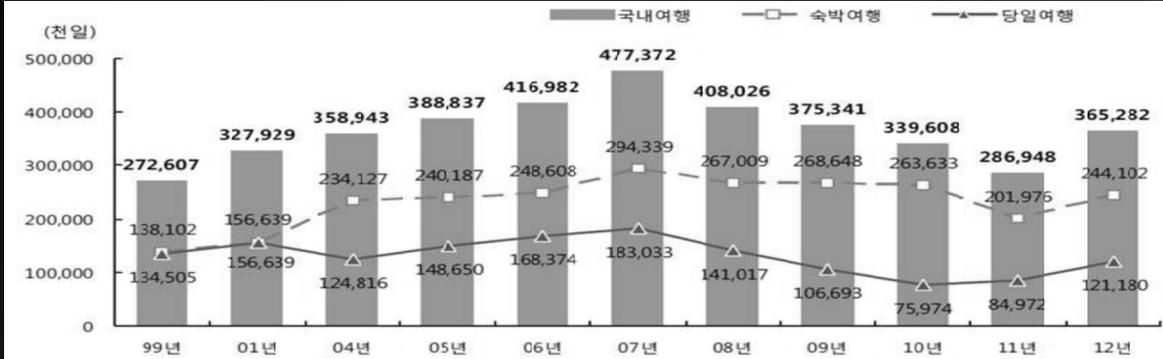
● 우리나라의 해역별 해양관광 여건



1. 관광... 그리고 해양관광...

해양관광

● 국내여행 이동총량 및 해양관광 비중 추정치



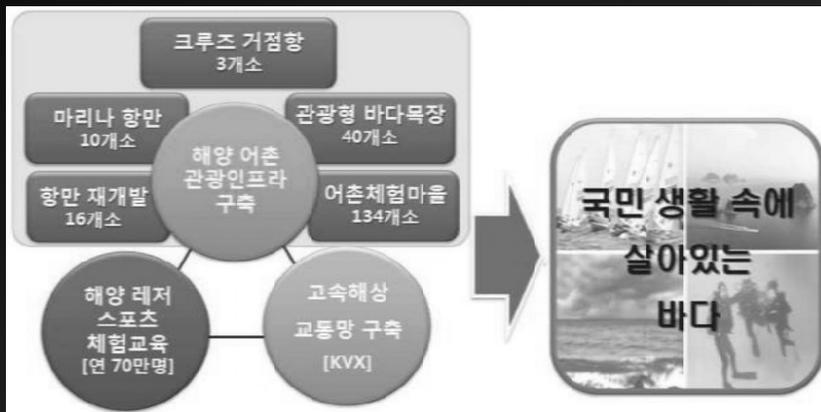
| 구분 | 2010년 | 2015년 | 2020년 | 2023년 |
|----------|--------|--------|--------|--------|
| 국내여행이동총량 | 339백만일 | 554백만일 | 675백만일 | 765백만일 |
| 해양관광분야 | 169백만일 | 305백만일 | 406백만일 | 497백만일 |
| 비중 | 50% | 55% | 60% | 65% |

* 한국해양수산개발원(KMI) 국민여행실태조사 및 해양관광실태조사('13) 인용, 추정

2. 해양관광 관련 주요 정책 및 시책

2013년 7대 중점 추진과제 중 : 해양수산부

● 국민 힐링 해양공간 및 쾌적한 어촌 조성



주요 성과

- 거점형 마린아 6개소 기본설계 : 2014년 12월 용역 준공
- 마린아 관리운영 등을 위한 표준매뉴얼 및 업무처리지침 마련
- 국제크루즈 전용부두 및 터미널 건설 중 : 부산, 인천, 제주
- 크루즈 그리고 마린아 관련 특별법 제정안 국회 제출
- 해양레포츠 체험교육의 지속적인 실시 등

2. 해양관광 관련 주요 정책 및 시책

2014년 “국민 행복을 위한 7가지 약속” 중 : 해양수산부

● 주요 추진과제 및 방안

가. 크루즈 및 마리나 산업에 대한 선제적 투자

- 2020년까지 부산 북항 1선석을 포함한 8개 국제크루즈 전용선석을 확충
- 거점형 마리나항만 사업시행자 확정 및 실시설계 추진 등
- 마리나산업의 민간 투자 촉진과 투자 활성화를 위한 제도 개선



나. 지역경제의 싹틔줄이 되는 해양레저관광 육성

- 인프라 확충과 함께 지역 고유 자원을 활용한 콘텐츠 개발 병행
- 해양레저 활동 저변 확대 및 지역 특색이 있는 관광상품 개발 (해양테마마을, 어촌체험마을-양양 수산항 등)



다. 국민 참여형 해양문화·교육 기반 조성

- 해양교육 시범학교 운영(20개), 교재 개발 및 동아리 활동 지원
- 유인등대를 활용한 해양문화공간 조성으로 대국민 해양의식 고취



13

2. 해양관광 관련 주요 정책 및 시책

제2차 어촌어항발전기본계획(2014~2018년)

: 어항을 지역경제 중심으로 육성 - 지역 특성에 맞는 특화어항의 개발

● 다기능어항개발사업, 어항 이용고도화 사업, 미항 개발사업, 어촌의 역 조성사업 등



복합형 다기능어항



자원조성합형 다기능어항



거진항 이용고도화사업



피서리나형 다기능어항



뉴시관광조성합형 다기능어항



소규모 요트 접안시설 : 총 20개소

14

2. 해양관광 관련 주요 정책 및 시책

제2차 어촌어항발전기본계획(2014~2018년)

: 소득창출로 부유한 어촌 조성 - 어촌관광 활성화 추진

- 어촌체험마을(주거), 해중레저거점마을, 문화어촌, 아름다운 어촌 등



15

3. 해양관광의 새로운 트렌드

레저보트 그리고 마리나

요트, 보트, 크루저, 고무보트

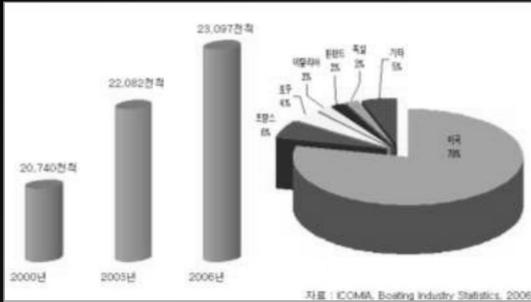


16

3. 해양관광의 새로운 트렌드

레저보트 그리고 마리나

- 신규 시장의 개척 : 해양관광수요 대비, 중대형 조선산업에서 탈피하여 고부가가치 지향



- ▶ 세계적으로 매년 약 100만척의 신규 수요 발생
- ▶ 미국이 전체 레저보트 시장의 79%를 차지
 - 연간 거래규모 375억 달러, 신규 판매량 84만척
 - 연간 5천 9백만명이 레저보트활동 참여, 211억달러 지출(약 33만개의 직간접 일자리 창출)

- 마리나와 레저보트활동

- ▶ 마리나 : 해양관광활동의 기반시설 역할 담당
- ▶ 해양레저보트 활동 : 해양관광활동의 중심 매개체 기능 담당, 요트+바다낚시+스킨스쿠버+도서관광
- ▶ 전후방 산업연관 효과가 매우 높음
 - 조선기술의 발달과 함께 관련 기자재산업, 해양레저장비산업, 서비스/금융/보험산업에 높은 파급효과

3. 해양관광의 새로운 트렌드

레저보트 그리고 마리나

국내 마리나 현황

- 2010년 제1차 마리나항만 기본계획 고시
 - 최초 43개소 (추가 : 덕적도, 김포, 신양)
- 2014년 거점형 마리나항만 13개소 지정
 - 우선지원대상지 개소당 300억원 내 국비지원

우선지원(6개소)

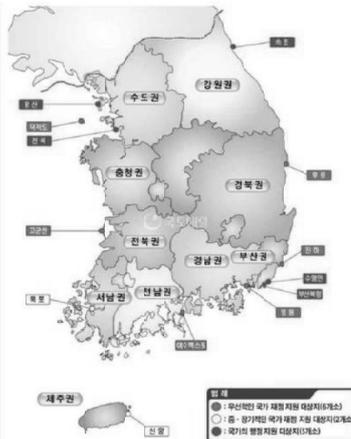
- ✓ 덕적도
- ✓ 고군산
- ✓ 여수역스포
- ✓ 명동
- ✓ 진하
- ✓ 후포

중·장기지원(2개소)

- ✓ 목포
- ✓ 신양

국가행정지원(5개소)

- ✓ 양산
- ✓ 전국
- ✓ 부산북항
- ✓ 수영만
- ✓ 속초



제1차 마리나항만 기본계획 (46개소)

전국 마리나항만



3. 해양관광의 새로운 트렌드

레저보트 그리고 마리나

국내 마리나 현황

| 마리나명 | 개발 | 운영주체 | 개발 년도 | 시설규모(척) | |
|------|-----------|--------------|----------|---------|-----|
| | | | | 해상 | 육상 |
| 수영만 | (주)대우 | 부산시 체육시설관리공단 | '86 | 293 | 155 |
| 전곡 | 화성시 | 화성도시공사 | '09, '11 | 138 | 53 |
| 충무 | 금호 | 금호 | '97 | 30 | 40 |
| 삼천포 | (주)삼천포 | (주)삼천포 | '06 | 22 | 20 |
| 수산 | 양양군 | 강원도요트협회 | '09 | 60 | - |
| 소호 | 여수시 | 전남요트협회 | '07 | - | 36 |
| 목포 | 목포시 | 세한대 산학협력단 | '09 | 32 | 25 |
| 도두 | 제주한라대학 | 제주한라대학 | '09 | 15 | - |
| 김녕 | (주)에니스제주도 | (주)에니스제주도 | '07, '10 | 19 | - |
| 중문 | 퍼시픽랜드 | (주)씨푸드상그릴라 | '91~'10 | 10 | 10 |
| 양포 | 국가(농림부) | 포항시 | ('11) | 36 | - |
| 강릉 | (주)시마스터 | (주)시마스터 | '11 | 40 | - |
| 서울 | (주)서울마리나 | (주)서울마리나 | '10 | 60 | 30 |
| 아라 | 수.공 | 워터웨이플러스 | '11 | 136 | 58 |
| 왕산 | (주)왕산레저개발 | (주)왕산레저개발 | '14 | 266 | 34 |



3. 해양관광의 새로운 트렌드

레저보트 그리고 마리나

● 국내 레저보트활동 공간



▶ 레저보트 이용자

- 레저보트 구매와 등록 : 기반시설 부족으로 활동상의 제약, 등록에 따른 세금 등
- 공간이용 : 지역주민과의 갈등으로 어항공간 활용이 어려움, 어항공간/항만공간 진입의 물리적 어려움

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

크루즈?... 유람선??... 호텔/리조트???

▶ Allure of the Seas (예시)

- 길이 : 360m, 폭 47m, 총 높이 72m
- 최대탑승 8,680명(225,000GT, 19,800DWT)
- 건조비 : 12억 달러(2006년), 약 1조 2천억원



3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

크루즈산업이 세계 경제에 미치는 영향

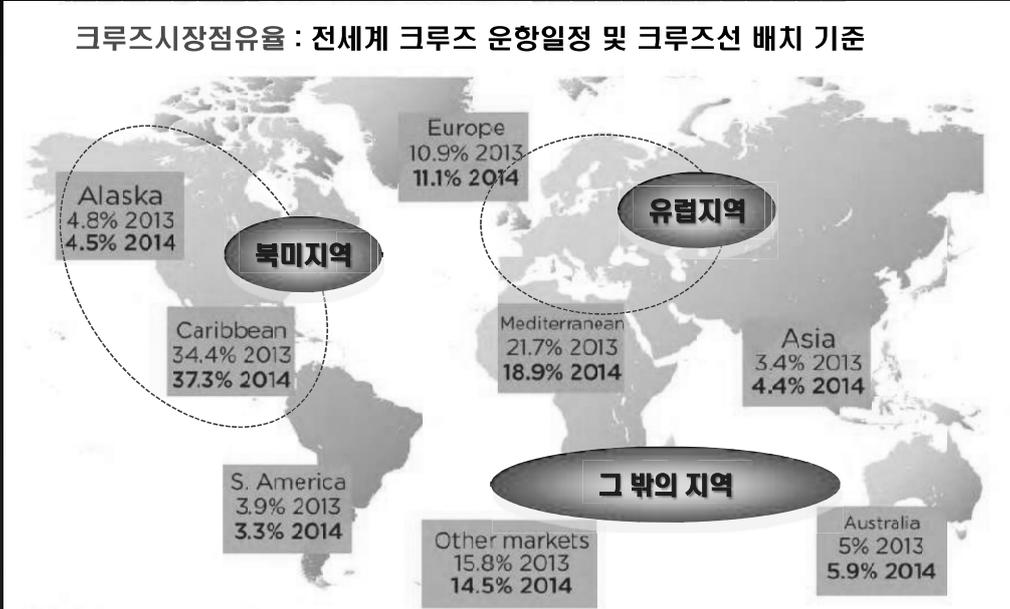


3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

해외 크루즈 현황

크루즈시장점유율 : 전세계 크루즈 운항일정 및 크루즈선 배치 기준

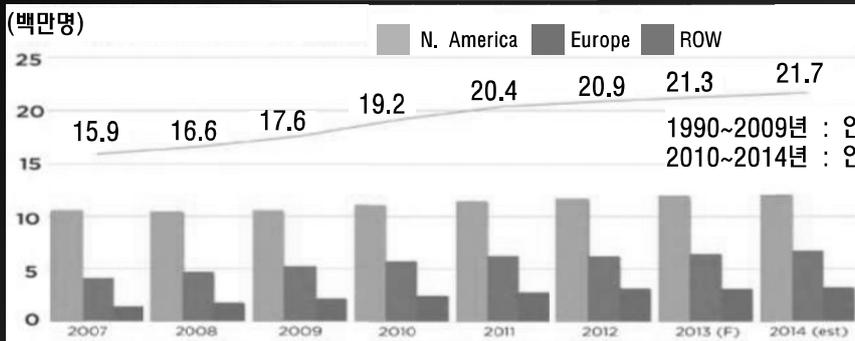


3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

해외 크루즈 현황

세계 크루즈관광객 추이



1990~2009년 : 연평균 약 7% 증가
2010~2014년 : 연평균 3.1% 증가

크루즈노선 선택의 주요 동기



3. 해양관광의 새로운 트렌드



3. 해양관광의 새로운 트렌드



3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

아시아 : 중국 - 본토, 상하이

- Shanghai Port International Cruise Terminal
 - 총톤수 7만 톤급 크루즈 접안 가능
 - 장점 : 상해 도심지와 바로 연결 가능
 - 단점 : 황포강 설치 교량의 형하고(Clearance) 문제로 인하여 대형선박 접안 불가
- Shanghai Wosungkou International Cruise Terminal
 - 1단계 : 총톤수 10만 톤급과 20만 톤급 크루즈 동시 접안 가능 - 안벽 800m
 - 2단계 : 크루즈 수요 등을 고려하여 추후 추진
 - 총사업비 : 8.5억 위안 (약 1,360억원) / 터미널 공사비 4.6억 위안 (약 736억원)
 - 2010년 7월 터미널 준공, 부지면적 약 50,000㎡

27

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

아시아 : 중국 - 본토, 톈진

- Tianjin International Cruise Terminal : 2010. 6. 26 공식 운영 시작
 - 총톤수 14만 톤급 크루즈 2척 동시 접안 가능 / 최대 22만 GT급 1선석
 - 터미널 총면적 약 60,000㎡, 안벽길이 625m, 수심 11.5m
 - 장점 : 특급열차로 베이징 연계 (특급열차 1시간 이내, 터미널~베이징 시내 : 180km)



28

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

아시아 : 중국 - 홍콩

Kai Tak 크루즈터미널



- 2013년 8월 18일 개장 : 옛 홍콩공항 활주로를 활용하여 재개발
 - 전면수심 13m, 최대 총톤수 22만톤급 크루즈선 처리 가능
 - 총공사비 : 24억 홍콩달러 (약 3,210억원)



3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

아시아 : 일본

- 일본 크루즈 관련 정책의 중심에는
 - 국토교통성 관광청, 해사국, 항만국(진흥과)
 - 국제관광진흥기구, 일본여행협회, 일본항만협회, 일본외항객선협회 등이 참여
- 크루즈 활성화를 위한 구체적 요구사항 - 크루즈정책검토위원회
 - 카지노 등 선상 사행성 오락산업의 허가 : 미해결
 - 갑부를 위한 “초호화” 여행이라는 이미지 개선 노력 : 다소 개선
 - 기항지 항만에서 발착지 항만으로 발돋움하기 위한 지방항만의 적극적 참여 : 미흡
 - 정기상품, 단기상품 그리고 저가상품 등 다양한 사업모델 개발, 실시 : 미흡
 - 크루즈 내 외국인 승무원의 직종 완화 및 상륙허가기간 연장 등 : 미해결
- 일본의 국제크루즈 관련 산업 또한
 - 대부분이 모항지가 아니기 때문에 크게 발달하지는 못한 실정임

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

아시아 : 일본

일본 국적 크루즈 일람

(2014년 말 현재)

| 선 명 | 후지마루 | 아쓰카프 | 니뽀마루 | 퍼시픽 비너스 |
|---------|------------|-----------|------------|------------|
| 운항회사 | 일본차터크루즈(주) | 유우센크루즈(주) | 상선미츠이객선(주) | 일본크루즈객선(주) |
| 총톤수(GT) | 23,235 | 50,142 | 22,472 | 26,594 |
| 승객정원(명) | 600 | 872 | 524 | 644 |
| 승무원(명) | 145 | 470 | 230 | 220 |

주) 일본차터크루즈(주)는 상선미츠이객선(주)과 일본크루즈객선(주)이 공동 출자한 회사임

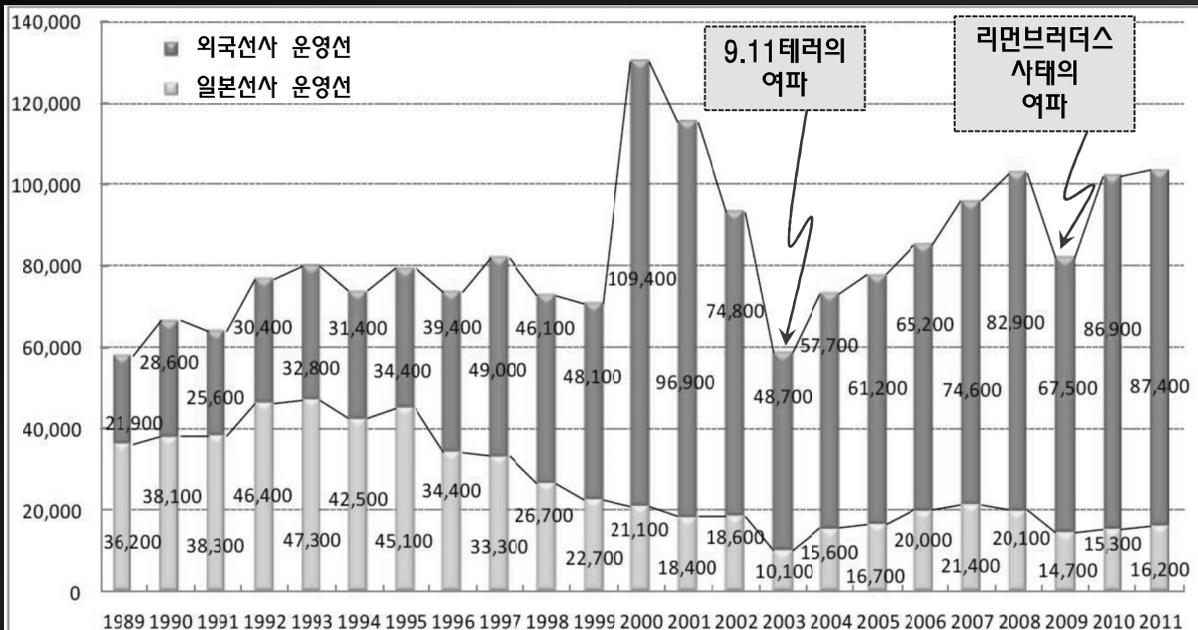
| 선 명 | 크리스탈 심포니 | 크리스탈 세레니티 |
|---------|----------------|-----------|
| 운항회사/선적 | 크리스탈 크루즈 / 바하마 | |
| 총톤수(GT) | 51,044 | 68,870 |
| 승객정원(명) | 1,019 | 1,236 |
| 승무원(명) | 566 | 655 |

크리스탈 크루즈는
일본 유우센(郵船) 크루즈(주)에서
전액 출자한 미국 자회사

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

아시아 : 일본



3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

아시아 : 일본

Osanbashi Yokohama International Passenger Terminal



- 전철역에서 도보로 20분 거리에 입지
- 하네다, 나리타까지 30분~1시간 30분 소요
- 호텔 등 숙박시설 도보로 10분 소요
- 크루즈터미널
 - 1층 - 주차장, 2층 - 객선터미널
 - 터미널 내부는 슬로프와 엘리베이터를 통하여 이동
 - 옥상부 24시간 산책 및 크루즈 선박의 입출항 전망
- 기본시설
 - 다목적공간(강연회, 전시회) 오오산바시 Hall
 - CIQ, 여객대기공간 및 레스토랑, 기념품점, 카페 등
 - 안내센터 및 발권소
 - 택시 및 버스승강장이 있는 교토광장
- 기반시설
 - 선석 A, B : L=450m, D=20m, 향로 12m
 - 선석 C, D : L=450m, D=20m, 향로 10m~11m

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

● 아시아 크루즈 관광시장 환경

- ▶ 국제크루즈선사협회는 아시아 크루즈관광시장을 신흥시장으로 여기고, 최신형/초대형 크루즈 투입 (2015. 7월, 16만GT급 한중일 노선 투입 확정)
- 아시아 크루즈시장은 중국과 일본을 중심으로 한 동북아시아장과 홍콩, 싱가포르, 말레이시아를 연계한 동남아시아장으로 구분
- 동북아 크루즈의 관문에 있는 우리나라는 중국과 일본을 연계하는 동북아 크루즈 선박의 중간기착지 역할 담당

<동북아 주요 노선>



3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

● 크루즈 관광 관련 국내 여건

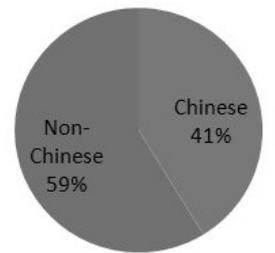
국내 기항횟수와 방문객 규모



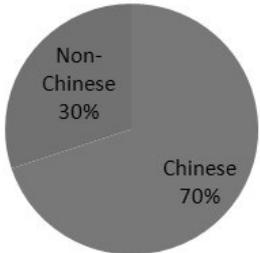
중국 크루즈 관광객의 급증

하지만 대부분의 경우가 소속회사에서 제공하는 “인센티브 성격의 대규모 관광객”

[Jan. ~ Mar. - 2013]



[Jan. Mar. - 2014]



한편 우리나라 국민은 연간 4만~7만 명 정도가 크루즈 여행에 나서고 있는 것으로 추정됨

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

● 중앙정부의 노력

대형 크루즈 선사의 적극적 유치



🏠 국제 수준의 크루즈부두, 터미널 건설

↔ 마케팅, 홍보 지원

📅 기항지 관광자원의 다양화 지원

📄 세관, 출입국, 검역 프로세스 개선



3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

● 중앙정부의 노력

국내 크루즈 관련 산업 활성화를 위한 지원



크루즈 선박 건조를 위한 R & D 지원



크루즈 관련 인력의 양성
: 승무원, 관광회사 및 가이드, 크루즈 선용품 부문 등



중장기 마스터플랜 수립
: 장래 모항(母港)을 목표로



배후지원시스템 구축
: 선용품 공급회사-창고, 물류센터 등 포함

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

● 우리나라의 국제크루즈 SWOT

장 점

- 동북아에서 기항할 수 밖에 없는 결절점
- 연계관광지 풍부(남해권, 동남해권, 서해권)
- 선박 관련 각종 인프라/지원시설

단 점

- 연계 Network 미성숙 (관광프로그램 등)
- 계절적 한계성 (동북아 각국 공통의 문제)
- 크루즈 터미널 연계시설/편의시설 부족
- 전문서비스 인력 부족 (통역, 가이드)

기 회

- 아시아권 크루즈시장 잠재 수요 급증
- 크루즈 활성화 관련 정부 정책/관심 증대
- 해양관광 수요 증대 (고급관광 Needs)

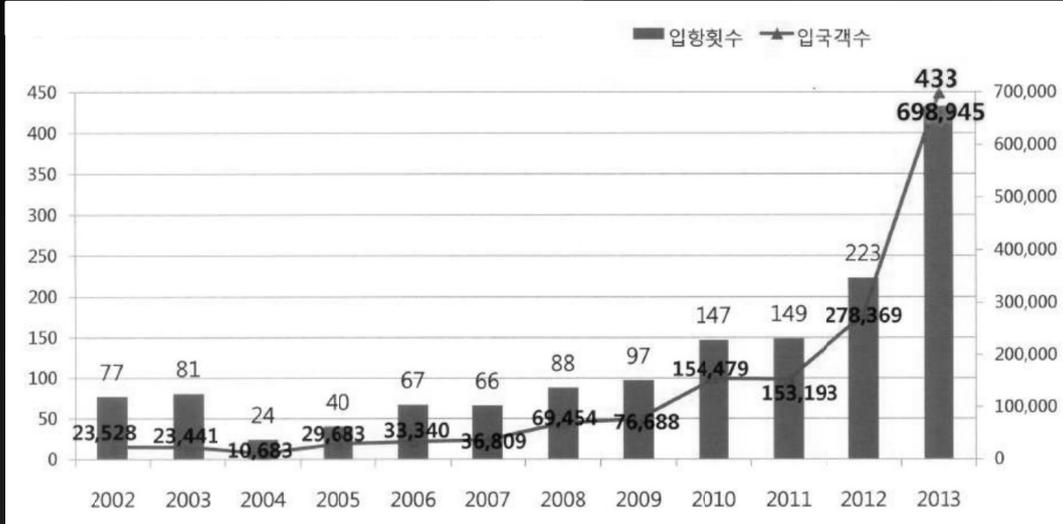
위 협

- 인접 국가간 크루즈 시장 육성/선점 정책
- 크루즈 인프라 구축을 위한 국내 과잉 경쟁
- 시장여건을 고려하지 못한 인프라의 구축

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

● 국내 국제크루즈 입항 실적 : 전국



✓ 2002~2012년까지 10년 동안 입항횟수 2.9배, 관광객 11.8배 급증

- 입항횟수 : 연평균 11% 증가, 관광객 : 연평균 28% 증가 --- 선박 대형화 추세

3. 해양관광의 새로운 트렌드

크루즈

● 국제크루즈 기항에 따른 파급효과(가정치) - 1인당 직접 관광비용 기준(2013년 기준)

- ✓ 우리나라 기항 실적이 가장 많은 8만톤급 크루즈선 기준
- ✓ 승객정원 약 2,400명, 실태승율 82% 적용 [한국관광공사 내부자료]
- ✓ 8만톤급 국제크루즈 입항 : 총 지출액은 약 13.2억원으로 예상 [1,050원/\$ 적용]

| 국적 | 비중(%) (가정치) | 승객정원 (명) | 탑승객 (명) | 1인당 평균 지출액 (\$) | 관광 지출액(\$) |
|----------------|----------------|-------------|------------|-----------------------|---------------|
| 중 국 | 60 | 1,440 | 1,180 | 910 | 1,073,800 |
| 일 본 | 10 | 240 | 200 | 370 | 74,000 |
| 영어권 및 기타 국가 | 30 | 720 | 590 | 185 | 109,150 |
| 계 | 100 | 2,400 | 1,970 | | 1,256,950 |

4. 해양관광활성화를 위한 시사점 및 제언

기존 시설물의 적극적인 활용방안 강구

- ▣ 기존 시설의 적극적인 활용으로 해양레저 인프라 구축을 조속히 실현
 - 빠른 시간 내에 인프라 구축 가능, 비교적 적은 개발사업비 : 예) 어항다기능사업
 - 침체된 연안지역에 새로운 활력을 일으키는 계기
 - 어항 그리고 항만 내 어항구역 : 어선의 지속적인 감소 추세
 - : 증가하는 유휴공간에 대한 활용방안 필요
 - 해양수산부, 국토교통부, 기획재정부 등 유관 부처의 협력 필요
 - : 예) 일본 - 국토교통성 그리고 농림수산성 등이 긴밀하게 협력



4. 해양관광활성화를 위한 시사점 및 제언

지역주민(어업인)과 해양관광객의 상생모델 수립

- ▣ 지역주민~해양관광객 간 갈등구조 완화 또는 해소방안 마련
 - 해양관광활동과 어업활동의 근본적인 상충 관계
 - 이해당사자 간 오랜 논의를 거친 상생의 비즈니스 모델 구축 시급
 - 연안관리(어업인)에 따른 이용자(관광객) 부담금 지불 차원에서 접근
 - 예) 해중입수료, 주차장이용료 징수 등
- ▣ 안전한 해양활동을 위한 대응방안 마련
 - 예기치 못한 사고에 대한 응급재난대책시스템 구축 : 해경~소방소~지역병원 등
 - 명문화, 체계화된 재난대책 매뉴얼 작성 및 홍보, 숙지
 - 해양레저활동에 대비한 다양한 보험상품 개발

4. 해양관광활성화를 위한 시사점 및 제언

해양레저스포츠 및 해양관광 전담조직의 구축

▣ 기초자치단체별 전담조직 정비, 운영

- 전국 대부분 연안 시, 군의 課別 주요 업무는 다음과 같이 이원화
 - 해양수산과 : 수산업, 어업, 해양관광, 연안관리 등
 - 문화관광과 : (일반)내륙관광, 이벤트, 마케팅, 해수욕장 등
- 빠른 기간 내에 해양관광과 해양레저스포츠 관련 여건을 정비하는 한편 중앙정부의 정책기조에 부응하기 위해서는 전담조직의 정비, 운영이 긴급
 - 해양수산과 내에 “해양관광진흥” 담당을 신설하는 것이 바람직 하지만,
 - 다양하고 많은 민원을 다루는 해양수산과의 특성을 고려한다면 관광문화체육과 내에 신설하여 운용하는 것도 대안
 - 국내외 해양관광 흐름의 파악 그리고 이에 따른 중앙정부의 정책변화에 대한 선제적 대응 필요

[참고자료-1]

일본의 해양관광 및 해양레저 관련

[참고자료]

일본의 해양레저 관련 기반 시설

▣ 일본은 해양레저 기반시설 관련 사업으로 크게 2가지 사업으로 접근

1. 海の驛(바다의 역) : 국토교통성 해사국 - 2000년부터 시작

- 2012년 현재 일본 전역에 134개소를 지정, 운영 - 여항 또는 항만 공간 활용
- 주 목적 : 연안 지역의 관광 거점화
- 필수시설 : Visitor berth, 화장실, 해양레저정보제공 기능
- 선택적 도입시설 : 호텔, 레스토랑 등을 병행하여 운영
(지역 특산물 판매, 렌탈보트 운영을 통한 연안 크루징, 해양이벤트 개최, 지역민 소유 유어선을 활용한 어업체험 등)



[참고자료]

일본의 해양레저 관련 기반 시설

▣ 일본은 해양레저 기반시설 관련 사업으로 크게 2가지 사업으로 접근

2. Minato Oasis (항포구 오아시스) : 국토교통성, 地方整備局 해사국

- 2011년 12월 현재 53개소 등록/운영 중이며, 10개소가 假登録
- 주 목적 : 지역주민의 교류 촉진, 관광 진흥 ⇒ 지역 활성화에 이바지
- 형태 : 여객선터미널 형태, 친수 해변 형태 그리고 마리나 형태
- 기본시설 : 휴식 공간, 화장실, 주차장, 각종 정보제공 시설 등
- 주요 지원 시책 : 국토교통성, 지방정비국 등 홈페이지를 통한 광고, 도로 지도에 게재, 도로 상에 안내판 설치 지원, 심볼 사용권 등



[참고자료]

일본의 어항기능 재정비 - 관광활성화를 목적으로 : Fisharina 형태로 추진

- 일본도 우리나라와 마찬가지로 인근해 어선에 대한 지속적인 감척이 진행 중
- 어촌인구의 고령화와 이농이어(離農離漁)현상이 심화
- 어항 및 항만의 어항구역 내 어선이 감소
- 기능재정비와 어선과 레저선박의 통항 분리를 통하여 안전사고에 미연에 대비



47

[참고자료]

일본의 지역특산품 판매장, 해산물 레스토랑, 숙박시설 등 : 시즈오카 아타미市 初島

- 기존 어항 지역을 찾는 해양레저인구와 일반 관광객을 흡인
- 지역주민 입장에서는 어촌정주복지 고취와 어업 외 소득 증진
- 궁극적으로는 귀농귀어(歸農歸漁)를 유도



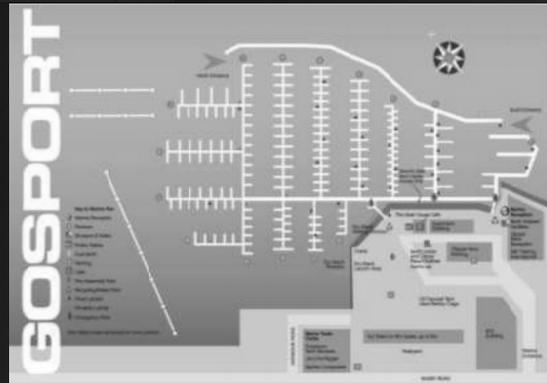
48

[참고자료-2]

국내외 마리나 시설

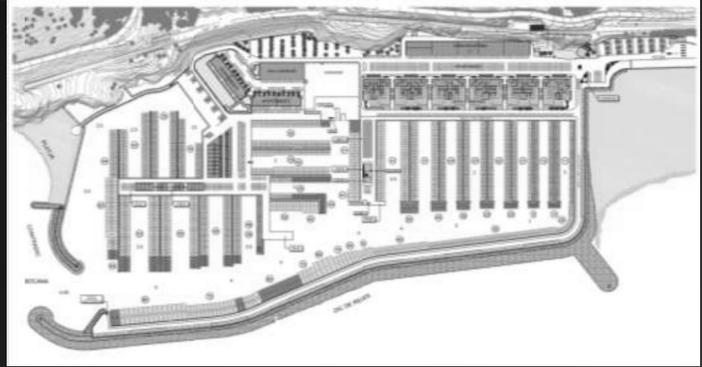
[참고자료]

각국의 마리나 – 영국 Gosport 마리나



[참고자료]

각국의 마리나 - 스페인 바르셀로나 Ginesta 마리나



[참고자료]

각국의 마리나 - 호주 Marina Mirage & Versace



[참고자료]

김포 아라 마리나



[참고자료]

부산 수영만 요트경기장 그리고 화성시 전곡 마리나

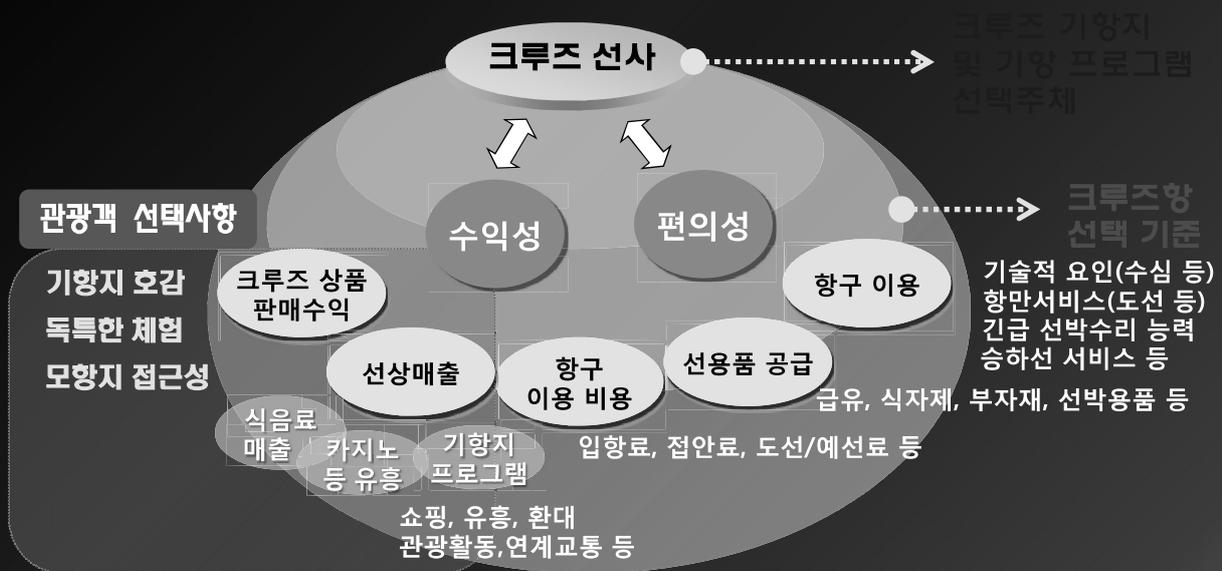


[참고자료-3]

크루즈 관련 자료

[참고자료]

국제크루즈 기항지 선택 기준



[참고자료]

국제크루즈 기항지 선택 기준

항만 서비스

기술적인 요인 -수심(수용 선박 규모), 형하고, 동시 접안능력

항만이용 비용 -선박입출항료, 접안료, 예선료, 도선료, 즐잡이 등

지원서비스 기반 -항만서비스, 승하선 서비스 및 시설(터미널 부대편의시설), 여행사/해운대리점 등 관련 업체, 선용품 공급업체

기항지 매력도

환대 : 승환영 -환영행사, 사회적 분위기

기항지 프로그램 -기항지 프로그램의 매력도, 다양성

기항지 호감도 -국제적 인지도, 지리적 위치, 경관 등

관광시설 여건 -쇼핑 및 편의시설, 차별화된 관광지 유무 및 접근성

중간 승선객 규모 -항만 접근성, 배후시장

59

[참고자료]

크루즈관광 관련 산업 구조

크루즈 산업

크루즈선사

해운대리점

항만운영자

항만 서비스업체

여행사

선용품 공급업체

보험 금융업체

항공업체

유관 기관

크루즈 상품 개발 및 운영

선용품 공급, 사전수속 진행, 각종 정보제공 및 유관기관 협조 등

항만이용권 부여

예선, 도선, 터미널 이용, 하역 및 창고 관련 서비스 제공

소비자에게 크루즈상품 판매
크루즈 관광객의 기항지 서비스 제공

식수, 식음료, 유류 공급 등

크루즈 보험 판매, 각종 금융업무

거주지에서 모항지까지 이동

<우리나라 크루즈 관련 업체>

해익크루즈선사에서 직접 다름
협성해운, 범주해운, 바월협운
등 10여 개 업체

항만공사

관련 민간협회

투어마케팅코리아, 크루즈홀리
데이코리아, 크루즈인터내셔널
(주)아주인센터브, 크루즈갤러리

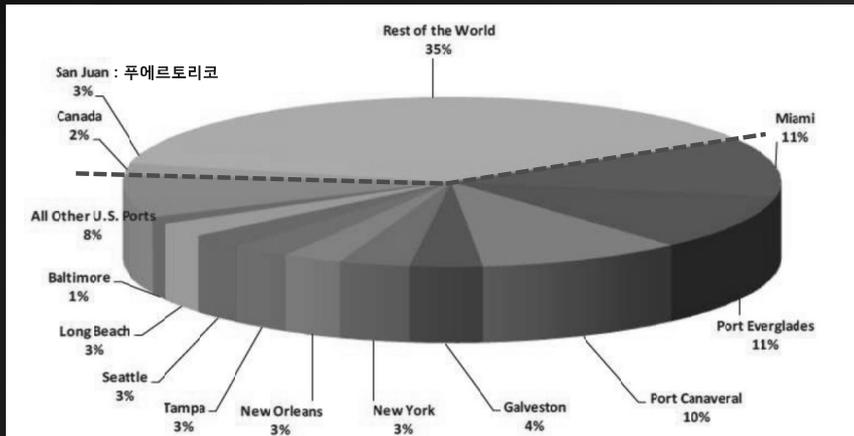
지방해양항만청, (해양)경찰청, 관세청,
법무부(출입국관리소) 등

60

[참고자료]

북미지역

- 2012년 기준, 북미 크루즈 관광객(미국 60%, 캐나다 2%)은 전세계의 약 62%를 차지
 - 전세계 크루즈항구를 대상으로 한 승선지 기준
 - 특히 플로리다주 3개 항구(마이애미, 에버글레이즈, 커내버럴)가 전세계의 약 32% 기록
- 약 1천만명 이상의 관광객이 CLIA North American cruise line member 선사를 이용

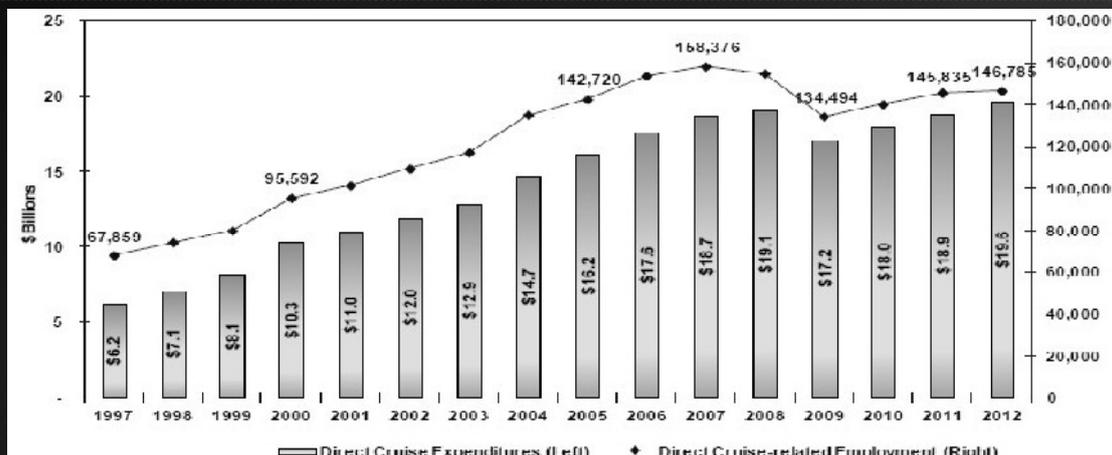


61

[참고자료]

북미지역

- 북미 크루즈산업은 미국 내에만 423억 US\$(약 44조원)의 총생산을 산출
- 미국 내에서만 약 356,300명의 일거리 창출, 약 174억 US\$(약 18조원)의 연간 급여 지급
 - 직접 크루즈 지출 : 약 196억 US\$(약 21조원)을 미국 내 상품/서비스에 지출 (선사와 관광객)
 - 직접 크루즈 관련 고용 : 약 147,000명
 - 2009년 이후 : 2008. 9. 15 리먼 브러더즈 사태 영향으로 급감 후, 꾸준한 회복세

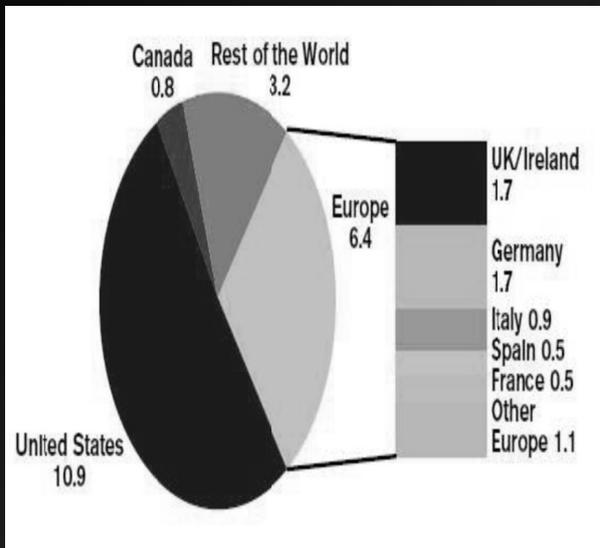


62

[참고자료]

유럽지역

• 2013년 기준, 유럽 크루즈 관광객은 약 640만명으로 전세계(약 2,130만명)의 30%를 점유



| Country | Passengers | Share of Total |
|---------------|------------------|----------------|
| UK/ Ireland ① | 1,726,000 | 27.2% |
| Germany | 1,667,000 | 26.5% |
| Italy | 869,000 | 13.7% |
| France | 522,000 | 8.2% |
| Spain | 475,000 | 7.5% |
| Switzerland | 152,000 | 2.4% |
| Norway | 141,000 | 2.2% |
| Austria | 126,000 | 2.0% |
| Netherlands | 114,000 | 1.8% |
| Sweden | 85,000 | 1.3% |
| Belgium | 69,000 | 1.1% |
| Denmark | 38,000 | 0.6% |
| Finland | 24,000 | 0.4% |
| Other Europe | 329,000 | 5.1% |
| Total | 6,357,000 | 100.0% |

63

[참고자료]

유럽지역

• 유럽 내 크루즈산업으로 인한 총 경제적 효과는 다음과 같음

- 직접 총 지출 : 약 €162억(약 22.7조원), 상시고용 : 약 339,400명

- ① €40.3억(약 5.64조원) - 크루즈선 신건조, 유지보수 등 25%
- ② €69.1억(약 9.67조원) - 크루즈선 운영에 따른 상품/서비스 43%
- ③ €38.0억(약 5.32조원) - 관광객과 승무원의 지출비용 23%
- ④ €14.5억(약 2.03조원) - 크루즈 관련 임금 및 복지비용 9%



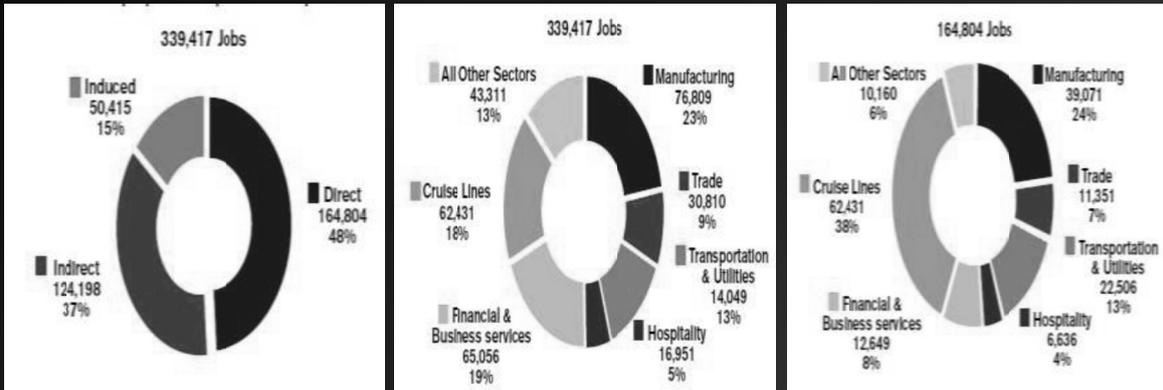
• 유럽 각국의 크루즈산업을 국가별 직접 총 지출액 기준으로 보면, 이탈리아(28.3%), 영국(19.3%) 그리고 독일(18.8%)이 Lead 국가임 : 3개국 이 유럽 전체의 약 66.4%를 차지

64

[참고자료]

유럽지역

- 2013년 기준, 유럽 내 339,417명의 일거리 창출 : 업종별 세부내역 有
- 직접 고용 : 164,804명 - 간접 고용 : 124,198명 - 유발 고용 : 50,415명

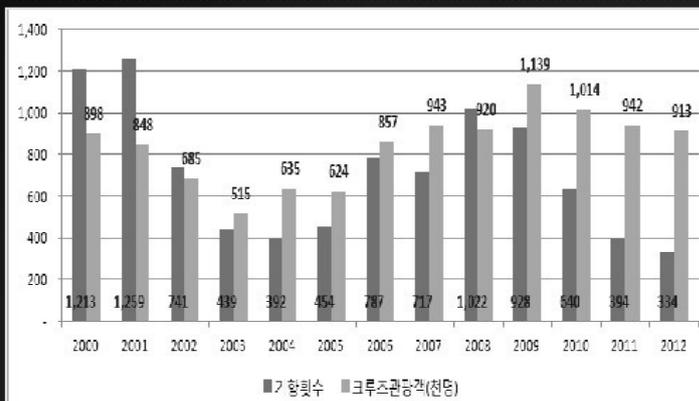


65

[참고자료]

아시아 : 싱가포르

- 동남아크루즈의 중심지로 카지노 크루즈상품이 있기에 기항횟수가 빈번함
- 관광객 규모에서 2003~2009년 사이 큰 변동없이 증가하다가 2010년 부터 감소추세에 있음
 - 2010년 개장한 "Integrated Resort" 로 카지노 고객층이 이동한 것이 주 원인임
 - 2012년 5월 Marina Bay에 싱가포르 국제크루즈터미널(MBCCS)이 완공되었음
 - 카지노 고객을 중심으로 하는 크루즈관광객의 꾸준한 증가를 예상하고 있음



66

[참고자료]

아시아 : 중국 - 본토

- 2006년 크루즈요트산업협회(CCYIA, China Cruise & Yacht Industry Association) 설립
- 중국 크루즈산업 육성정책 - 국가발전개혁위원회에서 담당하며, 4대 목표는
 - 국제크루즈선박 기항유치
 - 크루즈 국제네트워크 구축
 - 크루즈선박 제조능력 육성
 - 크루즈시장 육성 시스템 구축
- 본토 내 여러 항구의 입항실적과 모항지로서의 출항횟수는 다음과 같음
 - 입항실적 : 2004년 49회, 2006년 115회, 2012년 285회
 - 모항지로서의 출항실적 : 2006년 25회, 2012년 170회
- 중국 본토 내 주요 크루즈 항구 : 상해, 샤먼, 산야, 톈진 등

67

[참고자료]

시사점

1) 열악한 국내 인프라 확충/보완이 시급

- ✓ 세계 유수의 크루즈선사 그룹에서는 아시아권의 발전가능성에 주목
- ✓ 크루즈의 추가 투입, 보다 대형선박으로의 교체 투입이 진행 중
- ✓ 이에 부응하는 인프라 구축과 기항지 Program 마련이 시급

2) 모항지 또는 준모항지로서의 발전이 시급

- ✓ 모항지가 아닌 경우의 경제적 효과는 항만이용료, 기항지 관광수입 정도에 국한
- ✓ 모항지(국적선 투입이 전제) 또는 최소한 준모항지로 발전하기 위한 정책 전개 긴급

3) 지역별 전문서비스인력 양성, 확보가 관건

- ✓ 다수의 통역/가이드 양성 필요 : 500명 하선시 약 25명 - 특히 중국어 능통자 필요
- ✓ 현재는 지역 구분없이 서울에서 조달하므로 지역 여행업체에 큰 부담으로 작용

68

[참고자료]

시사점

4) 특화된 기항지 Program 구축이 필수

✓ **선사의 지속적인 Port Call을 확보하기 위해서는 차별화된 Program 구축이 필수**

- 각 항만에서의 기항시간은 보통 9~11시간 전후로 비교적 짧음
- 따라서 기항지 관광프로그램은 승하선 및 출항대기시간 (최소 1.5시간) 과 이동소요시간 (목적지에 따라 상이하지만 왕복 1.5~2.5시간)을 제외한 관광활동은 평균 6~7시간 정도로 구성되어 있음
- 승하선 및 출항대기시간 : 최소 1.5 시간
- 관광목적지까지 왕복이동시간 : 1.5~2.5 시간
- 따라서 기항지 관광 Program 참여시간은 약 6 ~ 7 시간 내에서 이루어짐 (매표, 해산/집합 등을 고려하면 순수참여시간은 보통 5시간 전후)

69

[참고자료]

시사점

4) 특화된 기항지 Program 구축이 필수 : 예시



- ✓ 도심관광, 쇼핑관광 중심 : 상하이, 톈진~베이징, 홍콩, 칭다오 등 서부 연안 신도시
- ✓ 역사, 문화, 유적 중심 : 초고속열차를 이용한 내륙관광

70

[참고자료]

시사점

4) 특화된 기항지 Program 구축이 필수 : 예시



- ✓ 세계문화유산, 유적지 중심
- ✓ 신칸센, 급행열차 등 발달된 교통 인프라를 활용하여 도시간 연계방문 활성화

71

[참고자료]

시사점

4) 특화된 기항지 Program 구축이 필수 : 예시



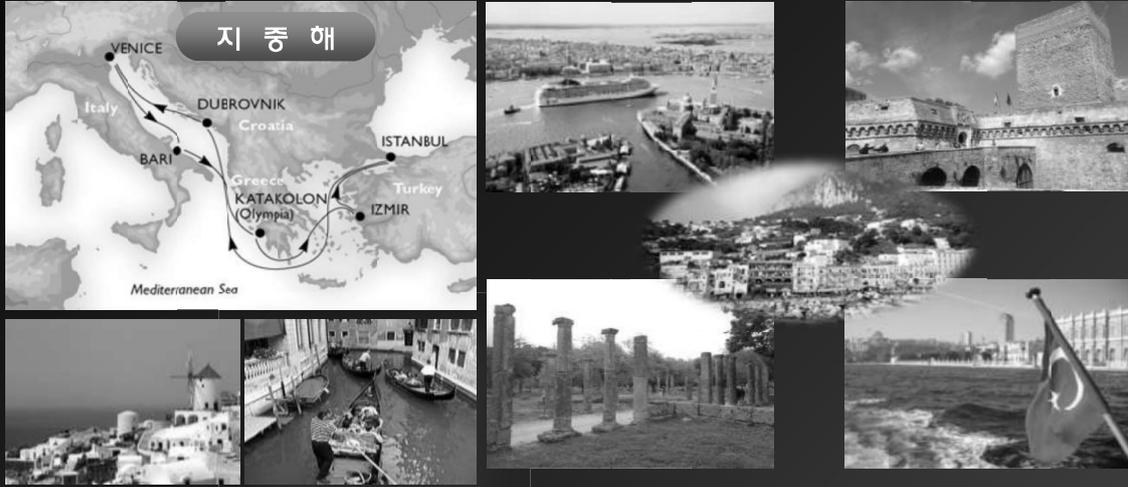
- ✓ 쇼핑 중심, 놀이공원(센토사, 주룽공원, 나이트사파리 등) 중심
- ✓ 문화체험 중심 : Little India 거리, 중국 전통사찰 등

72

[참고자료]

시사점

4) 특화된 기항지 Program 구축이 필수 : 예시



✓ 오랜 문화적 배경을 중심으로 스토리텔링과 테마 그리고 역사유적과 자연경관의 조화

73

[참고자료]

시사점

선결 조건 - 종합

- 주요 항만인프라 정비
 - : 안벽(부두), 크루즈터미널, 연결도교(Gangway), CIQ시설 및 인력 등
 - : 막대한 인프라 비용이 소요되므로 예산 확보에 주력
- 국제크루즈 관련 전문업체 및 인력 양성
 - : 해운서비스업체(대리점 등), 관광업체, 음식료업체, 통역가이드 인력 등
- 기항지 관광프로그램 운용을 위한 기초 정비
 - : 관광지에 대한 접근성 정비(케이블카 등), 관광지 정비, 연계프로그램 구축 등
- 대형/호화 백화점 유치 및 면세점 입주
 - : 쇼핑을 선호하는 중국인 비중이 가장 높고 지출액도 많다는 점을 고려
- 기항 가능성 제고를 위한 국제크루즈 선사 대상 홍보활동 전개
 - : 해외 크루즈 컨퍼런스에 참가하여 도시 홍보 및 각종 인센티브 조건 제시 등

74