

현안연구 2017-30

크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제

A Study on the Job Creation of the Cruise
Industry and Policy Direction

2017. 10.

황진회·안영균·김주현

보고서 집필 내역

<연구책임자>

황진회 : 제1장, 제5장, 제6장

<연구진>

안영균 : 제2장, 제5장

김주현 : 제3장, 제4장

산·학·연·정 연구자문위원

최재형 (팬스타크루즈 이사)

김종남 (대경대학교 교수)

윤주 (한국문화관광연구원 연구위원)

정규삼 (부산광역시 과장)

* 순서는 산·학·연·정 순임

연구감리자

김범중 (한국해양수산개발원 해운해사연구본부장)

크루즈는 선원 고용뿐만 아니라 관련 산업에 연쇄효과를 미치는 고부가가치 산업으로 고용 창출 효과가 높다. 크루즈산업은 일자리 창출 효과가 높은 것으로 알려지고 있으나, 우리나라는 아직 크루즈산업 발전이 미흡하여 고용창출이 제대로 이루어지지 않고 있다. 이와 더불어 크루즈산업의 발달에 따른 고용 창출 규모도 정확히 파악되지 않아 정책 개발도 지연되고 있다.

정부에서 특정산업을 육성·발전시키기 위해서는 해당 산업이 국민경제적으로 어떤 기여가 있는지를 명시하고 국민들을 설득할 수 있어야 한다. 특히 해당 산업의 고용창출 효과가 어느 정도인지를 제시할 근거가 있어야 한다.

우리 연구원에서 『크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제』를 <현안연구>로 선정한 것도 이와 같은 이유이다. 크루즈산업은 성장 가능성이 높고 지역경제 발전효과와 고용창출 효과가 크다고 알려지고 있지만, 이에 대한 구체적인 연구가 없어 크루즈산업의 육성 정책이 기대에 못 미치고 있다는 판단에서 이다.

한편 신정부는 일자리 창출을 중점과제 1호로 선정하였으며, 대통령 직속 “일자리위원회”를 설치해 범정부적 국가일자리정책을 집중 관리하고 있다. 이에 따라 해양·수산분야에서도 일자리 창출을 위한 정책 개발이 필요한 실정이다. 이것이 「크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제」 연구를 수행하는 두 번째 이유이다.

해운법에 따르면 해운산업은 크게 여객, 화물운송, 연관산업(중개업, 대리점업, 선박대여업, 선박관리업 등)의 3가지로 분류가 가능하다. 해운산업 내 ‘일자리 창출’ 가능성이 높은 분야는 여객운송이며 화물운송 등은 이미 고용자 수가 많다. 해운산업에서 화물운송 분야는 이미 발전정도가 높고 많은 기업이 참가하고 있어 신규 일자리 창출이 용이하지 않다. 반면, 여객 분야의 고용은 아직 미흡한 수준이다. 운수업조사보고서(2015)에 따르면 화물은 업체 수 417개, 전체고용자 수 23,478명이나 여객은 업체 수 96개, 전체고용자 수 2,353명에 불과하고 대부분 내항여객에 집중되어 있다. 연계산업의 경우 해양수산부에 등록된 업체 수가 중개업 898개, 대리점 979개, 선박대여업 874개, 선박관리업 636개로 상당 수준 활성화된 상태이다.

따라서 본 연구는 해운산업 중에서 향후 일자리 창출이 대규모로 발생할 수

있는 '크루즈산업' 분야를 선정하여 산업 내 일자리 규모를 파악하고 전망을 제시했다. 크루즈산업은 향후에도 성장률이 높고 아시아 시장에서 발전가능성이 높은 것으로 평가되고 있다.

본 연구는 우리 연구원의 황진희 해운산업연구실장, 그리고 안영균 전문연구원, 김주현 연구원이 참가하였다. 연구과정에서는 한국문화관광연구원의 윤주 박사, 대경대학교 김종남 교수, 부산광역시청 정규삼 과장, 팬스타크루즈 이사 최재형 이사 등 많은 분들이 도움을 주었다. 이 분들의 노고를 이 자리를 빌어 감사드린다.

끝으로 이 연구가 우리나라 크루즈산업 발전과 고용 확대에 기여할 수 있길 기대한다.

2017년 10월
한국해양수산개발원
원 장 양 창 호



요 약 · i

제1장

서 론 · 1

제1절 연구 배경 및 필요성	1
제2절 연구 목적	4
제3절 연구 내용 및 방법	6
제4절 선행연구	10

제2장

중국·대만 크루즈산업의 현황과 일자리 창출 규모 · 13

제1절 크루즈 관련 정책	13
제2절 산업현황	16
제3절 경제적 효과	18
제4절 일자리 창출 효과(규모)	23
제5절 대만 크루즈산업의 일자리 창출 효과(규모)	25

제3장

일본 크루즈산업의 현황과 일자리 창출 규모 · 27

제1절 크루즈 관련 정책	27
제2절 산업현황	31
제3절 경제적 효과	34
제4절 일자리 창출 효과(규모)	38

제4장

한국 크루즈산업의 현황과 일자리 창출 규모 · 47

제1절 크루즈 관련 정책	47
제2절 산업현황	50
제3절 경제적 효과	52
제4절 일자리 창출 효과(규모)	58

제5장

크루즈산업의 일자리 창출을 위한 정책과제 · 67

제1절 주요국의 크루즈산업 고용실태와 시사점	67
제2절 크루즈산업의 일자리 창출 규모 추정	72
제3절 크루즈산업의 일자리 창출 확대를 위한 정책 추진과제	76
제4절 정부 주도의 크루즈 진흥 정책 수립 필요	79

제6장

결론 및 정책 제언 · 82

제1절 요약 및 결론 82

제2절 정책 제언 84



참고문헌 · 90

» 표목차

〈표 1-1〉 새 정부 공약집 중 ‘일자리 창출’	2
〈표 2-1〉 중국 크루즈 방문객의 1인당 평균 지출규모(2016)	19
〈표 2-2〉 중국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 직접적인 경제적 효과(2016)	21
〈표 2-3〉 중국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 총 경제적 효과(2016)	22
〈표 2-4〉 중국 크루즈산업의 일자리 창출 규모	23
〈표 2-5〉 크루즈산업 분야 중국인 고용 현황	24
〈표 2-6〉 대만 크루즈산업의 일자리 창출 규모	26
〈표 3-1〉 국제크루즈 거점 형성 항만 정책	29
〈표 3-2〉 일본 외래 관광객 입항 추이	33
〈표 3-3〉 일본 크루즈 방문객 지출실태	34
〈표 3-4〉 일본 크루즈 기항 직접 일자리 창출 효과	38
〈표 3-5〉 크루즈 기항 직접+간접 일자리 창출 효과	39
〈표 3-6〉 크루즈 기항 일자리 창출 효과	40
〈표 3-7〉 NYK 일자리 창출 실적(추정)	41
〈표 3-8〉 상선미초이객선(주) 일자리 창출 실적(추정)	41
〈표 3-9〉 일본 크루즈객선(주) 일자리 창출 실적(추정)	42
〈표 3-10〉 크루즈 선박 선형별 일자리 창출 규모(추정)	43
〈표 3-11〉 일본 주요 크루즈 터미널 고용실적	44
〈표 3-12〉 일본 크루즈산업의 고용규모(종합)	46
〈표 4-1〉 크루즈 관련 고용정책과 인력양성과정	49
〈표 4-2〉 제주도 크루즈산업의 경제적 효과(2006)	55
〈표 4-3〉 한국 항만 방문객의 1인당 평균 지출규모(2016)	56
〈표 4-4〉 한국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 직접적인 경제적 효과(2016)	58
〈표 4-5〉 한국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 총 경제적 효과(2016)	59
〈표 4-6〉 한국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 총 경제적 효과(2016)	60
〈표 4-7〉 디비에스크루즈훼리(주) 고용현황	61
〈표 4-8〉 위동항운(주) 고용현황	63
〈표 4-9〉 팬스타라인닷컴 고용현황	64
〈표 4-10〉 주요 카페리선사의 고용규모	65

〈표 5-1〉 세계 크루즈산업 고용 규모	67
〈표 5-2〉 유럽 주요국의 크루즈 소스 마켓, 승선자, 기항 관광객 및 고용비교	69
〈표 5-3〉 크루즈산업의 한중일 주요 경제효과	70
〈표 5-4〉 크루즈산업을 통한 한중일 일자리 창출 효과(2016)	71
〈표 5-5〉 크루즈 선사의 고용 규모 추정	73
〈표 5-6〉 크루즈 터미널 고용 규모 추정	73
〈표 5-7〉 크루즈 기항지 고용 규모 추정	74
〈표 5-8〉 크루즈산업의 직접고용과 총고용 비교	74
〈표 5-9〉 크루즈산업의 총고용 추정	75
〈표 5-10〉 한·중·일 간 지출 패턴 분석	76
〈표 5-11〉 미국-EU 간 크루즈산업의 고용규모 비교	78
〈표 5-12〉 크루즈산업에 대한 한중일 주요 정책	81

» 그림목차

〈그림 1-1〉 해운산업에서 크루즈산업의 위치	3
〈그림 1-2〉 연구 목적 및 기대효과	5
〈그림 1-3〉 연구방법론	9
〈그림 2-1〉 중국 항만을 방문한 크루즈 선박 척수(2016)	16
〈그림 2-2〉 중국 크루즈 방문객 수(2016)	17
〈그림 2-3〉 중국 크루즈산업을 통해 발생하는 직접적인 경제효과(2016)	18
〈그림 2-4〉 크루즈 선사의 지출분야 및 경제적 효과(2016)	20
〈그림 3-1〉 일본 크루즈 기항횟수의 추이	31
〈그림 3-2〉 일본 입항 크루즈 직접 소비 효과	35
〈그림 3-3〉 일본 입항 크루즈 선사측면 경제적 효과	36
〈그림 3-4〉 상선미츠이객선(주) 운항선대	42
〈그림 4-1〉 크루즈 전문인력(승무원) 양성사업 개요(2017)	48
〈그림 4-2〉 한국 항만을 방문한 크루즈 선박 척수(2016)	50
〈그림 4-3〉 한국 크루즈 방문객 수(2016)	51
〈그림 4-4〉 크루즈산업의 직접적 경제적 효과(2016)	53
〈그림 4-5〉 크루즈 선사를 통해 발생하는 직접적인 경제효과(2016)	56
〈그림 4-6〉 한국 크루즈산업을 통해 발생하는 직접적인 경제효과(2016)	57
〈그림 4-7〉 디비에스크루즈훼리(주) 육상직 고용현황	61
〈그림 4-8〉 위동향운 육상직 고용현황	62
〈그림 4-9〉 팬스타라인닷컴 오사카 정기크루즈 항로	63
〈그림 4-10〉 팬스타라인닷컴 육상직 고용현황	64
〈그림 4-11〉 롯데관광개발(주) 고용현황	66
〈그림 5-1〉 유럽에서 크루즈산업의 고용 분야	68

요약

크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제

크루즈산업은 고용 창출 효과가 높은 고부가가치 산업임에도 불구하고 우리나라는 아직 크루즈산업의 발전이 미흡하여 고용창출이 제대로 이루어지지 않고 있다. 이와 더불어 크루즈산업의 발달에 따른 고용 창출 규모도 정확히 파악되지 않아 정책 개발이 지연되고 있는 실정이다.

크루즈 산업은 해운, 관광, 항만, 호텔, 요식업, 조선 및 기자재, 공연 및 전시, 레저 등 여러분야가 결합된 융복합 산업이다. 이에 따라 크루즈 산업의 발달로 관련분야에서 고용 창출이 가능하다. 일례로 해운산업의 여러 분야, 즉 여객, 화물운송, 연관산업(중개업, 대리점업, 선박대여업, 선박관리업 등)에서 일자리 창출 가능성이 높은 분야는 크루즈를 포함한 여객운송분야이다. 해운산업 중 화물운송 분야는 이미 발전정도가 높고 많은 기업이 참가하고 있어 신규 고용 창출이 용이하지 않다. 반면 크루즈를 포함한 여객서비스 분야는 발전 수준이 낮아 고용창출 여지가 많다.

또한 크루즈는 관광 서비스 중에서 이용자 만족도가 높아 향후에도 지속적인 성장이 가능하고 고용도 계속 창출될 수 있는 분야이다. 특히 아시아 지역의 크루즈 관광은 최근 속도가 빠르고 관광객도 급증하고 있다.

반면 우리나라는 크루즈에 대한 관심은 증가하고 있으나 크루즈의 경제적 효과, 특히 고용창출 가능성과 규모에 대한 연구가 부족하고, 일자리와 연계한 정책도 미흡하여 정책연구가 시급한 실정이다.

본 연구는 해운산업 중에서 향후 일자리 창출이 대규모로 일어날 수 있는 크루즈산업 분야를 선정하여 일자리 규모를 파악하고 전망을 제시했으며 정책과제를 도출하였다.

본 연구는 먼저 크루즈 기항횟수, 관광객 수, 고용실태 등을 포함한 국내의 크루즈산업의 현황을 파악하고 크루즈산업 고용규모에 대한 해외사례를 검토하였으며 크루즈산업의 고용에 영향을 미치는 관련 고용정책과 크루즈산업 진흥정책을 함께 조사하였다.

고용규모는 직접고용효과와 더불어 연관산업에 발생하는 간접고용효과를 함께 파악함으로써 크루즈산업을 통해 발생하는 일자리 창출 효과를 보다 포괄적인 범위에서 살펴보았다. 뿐만 아니라 크루즈산업을 통해 농업, 제조업, 도소매업, 교통물류업, 금융파이낸스 산업 등 연관 산업에서 발생하는 일자리 파생 효과까지 종합적으로 검토하였다.

검토 결과, 크루즈산업의 고용 규모는 모항지와 기항지, 크루즈 연관 산업 발달 정도에 따라 달리 나타나고 있었으며, 크루즈산업의 고용이 많이 발생하는 분야는 크루즈 선사, 조선소, 금융으로 나타났다. 뿐만 아니라, 크루즈산업 분야의 고용은 선상 인력을 포함하여 육상의 다양한 분야에서 발생하고 있어 크루즈산업의 고용확대를 위해서는 크루즈 선사와 크루즈 조선의 육성, 그리고 금융 분야의 발달과 더불어 다양한 연관 산업이 함께 발전될 필요가 있다.

국내외 크루즈 산업의 현황과 고용규모 파악을 통해 우리나라 크루즈 산업의 일자리 창출을 위한 정책방안을 다음과 같이 도출하였다. 첫째, 국적 크루즈 선사의 설립 지원이 필요하다. 둘째, 모항 이용 확대를 위한 홍보 판촉 강화가 필요하다. 셋째, 해양수산부와 문화체육관광부 등 정책 당국이 해외 크루즈 유치 중점 지역 선정 및 마케팅 지원을 수행할 필요가 있다. 넷째, 크루즈 전문인력 양성과정 개설이 요구된다. 다섯째, 크루즈산업에 대한 필요통계 부족, 통계 객관성 및 체계적 관리 미흡, 통계 전문인력 부족 등의 문제점 개선이 필요하다. 이와 더불어 크루즈산업 통계 전문인력 양성을 위한 시스템 구축이 필요하다.

한국 크루즈산업의 일자리 창출을 위한 정부 주도의 크루즈 진흥정책 수립 필요, “크루즈 모항기능 강화와 크루즈 연관 산업 발전 정책 추진”

- 국내 크루즈산업은 모항기능 강화와 연관 산업 발전으로 일자리 창출 확대 추진 필요
 - 기항지 중심의 한국 대비 고용창출 효과가 큰 모항지 중심의 중국 크루즈 산업
 - 모항지로서의 역할이 계속적으로 확대되고 있는 중국은 1항차당 일자리 창출이 31.9명으로 일본(9.7명), 한국(4.2명)에 비해 동일한 1회 기항횟수에도 훨씬 더 많은 일자리를 창출하고 있음
 - 우리나라와 일본은 주로 기항지 역할에 그치고 있으나, 최근 들어 일본은 모항지 비중이 확대하면서 지출과 고용이 확대되고 있음
 - 이에 따라 한국 역시 크루즈 모항 기능을 강화하는 정책의 추진이 필요함

〈크루즈산업을 통한 한중일 일자리 창출 효과(2016)〉

(단위: 명)

한국 (1,041회 기항 대상 분석)		중국 (745회 기항 대상 분석)		일본 (1,526회 기항 대상 분석)	
기항 1항차 당 고용인원	신규일자리 1인당 연평균 급여	기항 1항차 당 고용인원	피고용인 보상	기항 1항차 당 고용인원	신규일자리 1인당 연평균 급여
4.2	2억 6백만 원	31.9	7백 2십만 원	9.7명	5천 5백만 원

자료: CLIA, “The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016”의 내용을 바탕으로
저자 작성

- 크루즈산업의 고용은 연관산업이 발달된 지역에서 더욱 증가
 - 크루즈 전문 조선소가 발달된 유럽은 미국보다 아웃바운드 수요는 적으나 크루즈산업의 직접 고용 이외의 간접 고용을 통해 높은 고용비중을 유지하고 있음
 - 뿐만 아니라, 크루즈 모항을 통해 크루즈 선용품, 선박관리산업, 관광지 개발, 관광가이드 육성 등 다양한 연계산업이 발전한 곳에서 고용창출의 효과가 큰 것으로 확인됨

- 한국은 크루즈산업의 최인접 연계산업인 조선산업과 다양한 연계산업의 동반 성장을 도모함으로써 일자리 창출을 추진해야 함

〈미국-EU간 크루즈산업의 고용규모 비교〉

(단위: 명, %)

	관광객 (Sourced market)	고용규모	비율 (%)
미국	11,500,000	389,432	3.4%
유럽	3,590,000	360,571	5.5%

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p 11.

크루즈 산업이 발달한 해외 각국의 사례를 분석한 결과, 크루즈 산업의 고용은 선사, 조선소, 관련 서비스 분야에서 집중적으로 발생

- 크루즈 산업의 고용은 크루즈 모항지역과 관련 산업이 발달한 지역에서 대규모로 창출되고 있다. 반면 크루즈의 단순 기항지에서는 크루즈 산업에 따른 고용창출 효과가 미흡하다. 대표적인 사례가 그리스이다
 - 그리스의 경우 소스 마켓이 거의 없고 크루즈 선사와 조선 등 관련 산업이 없어 고용이 거의 창출되지 않고 있다.
- 크루즈 고용은 크루즈 선사, 조선소, 금융에서 대규모로 발생한다.
 - 크루즈 선사는 승무원을 직접 고용하고, 육상에서도 많은 인력을 필요로 한다. 크루즈 조선소는 전통적으로 대규모 인력을 필요로 하는 분야이다. 특이한 점은 크루즈 관련 금융 및 비즈니스 서비스에서 고용이 대규모 고용이 일어난다는 점이다. 크루즈 선박 1척(10만 톤)의 신조가격이 1조 원¹⁾에 달하는 만큼 수많은 계약서와 검토 의견서, 조선기술의견소 등을 검토하는 데 많은 인력이 필요한 상황이다.

¹⁾ Clarkson Research 2017.

- 크루즈산업 분야의 고용은 매우 다양한 분야에서 발생한다. 크루즈 전문인력 사업은 크루즈 승무원 외 다양한 분야로 확대해야 한다.
 - 우리나라는 크루즈산업 전문인력 양성을 선상 인력 위주로 양성하고 있으나, 크루즈 선사의 해상직 외에도 육상의 기획 및 지원인력, 선용품 공급 등 무역 분야, 금속 및 선박 등 수송 장비 제조, 교통운송 분야, 금융 및 비즈니스 서비스 분야 등 매우 다양하다.

우리나라 크루즈산업이 초기 도입기(성장 초기)를 지나 성장기에 접어들 경우 고용은 약 2만 명으로 늘어날 전망

- 국적 크루즈 선박 5척, 크루즈 터미널 5개, 기항지 관광객이 500만 명에 도달하는 크루즈 산업의 성장기에 접어들 경우 크루즈 산업 분야 일자리는 약 2만 개로 늘어날 전망이다

〈크루즈 산업의 일장치 창출 규모 추정〉

(단위: 명)

구분		발전수준	성장초기	성장기
직접고용	크루즈선사	2척~5척	2,200	5,440
	크루즈 터미널	2개~5개	300	750
	크루즈 기항지	200만~500만 명	1,000	2,500
	소계		3,500	8,690
총고용			7,700	19,118

제1장

서론 <<

제1절 연구 배경 및 필요성

이 연구는 크루즈산업을 통해 일자리가 어느 정도 창출되는지를 파악하기 위해 시작되었다. 또한 본 연구는 우리 KMI의 <현안연구>¹⁾로 문재인 정부 출범 후 일자리 창출이 주요 국정과제가 된 것과 직접적 관련이 있다.

크루즈는 승무원 고용뿐만 아니라 연관산업 발전에 많은 영향을 미치는 고부가가치 산업으로 고용 창출 효과가 높다. 크루즈산업은 일자리 창출이 높은 것으로 알려지고 있으나 우리나라는 아직 크루즈산업 발전이 미흡하여 고용창출이 제대로 이루어지지 않고 있다. 이와 더불어 크루즈산업의 발달에 따른 고용 창출 규모도 정확히 파악되지 않아 정책 개발도 지연되고 있다.

정부에서 특정산업을 육성·발전시키기 위해서는 해당 산업이 국민경제적으로 어떤 기여가 있는지를 명시하고 국민들을 설득할 수 있어야 한다. 특히 해당 산업의 고용창출 효과가 어느 정도인지를 명확히 제시해야 한다.

우리 연구원에서 『크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제』를 <현안연구>로 선정한 것도 이와 같은 이유이다. 크루즈산업의 성장 가능성이 높고 지역경제 발전효과와 고용창출 효과가 크다고 알려지고 있지만, 이에 대한 구체적인 연구가 없어 크루즈산업의 육성 정책이 기대에 못 미치고 있다는 판단하에 수행하게 되었다.

한편 신정부는 일자리 창출을 중점과제 1호로 선정하였으며, 대통령 직속 “일자리위원회”를 설치해 범정부적 국가일자리정책을 집중 관리하고 있다. 이에 따라 해양·수산분야에서도 일자리 창출을 위한 정책 개발이 필요하다. 이것이 『크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제』 연구를 수행하는 두 번째 이유이다.

1) 한국해양수산개발원의 「현안연구」는 해양수산관련 현안이 되는 이슈를 긴급하게 진단하는 연구로 통상 3개월의 기간으로 진행하고 연구비는 300만 원 수준임.

〈표 1-1〉 새 정부 공약집 중 '일자리 창출'

▶ 새정부 정책공약집

- 대통령 직속 "일자리위원회" 설치해 범정부적 국가일자리정책을 집중 관리
- 청와대에 일자리 상황실 설치
- 대통령 집무실에 일자리 현황판을 붙여 놓고 대통령이 직접 일자리 정책 총괄

자료: 더불어민주당, 『더불어민주당 대통령 선거 공약집』, 2017.

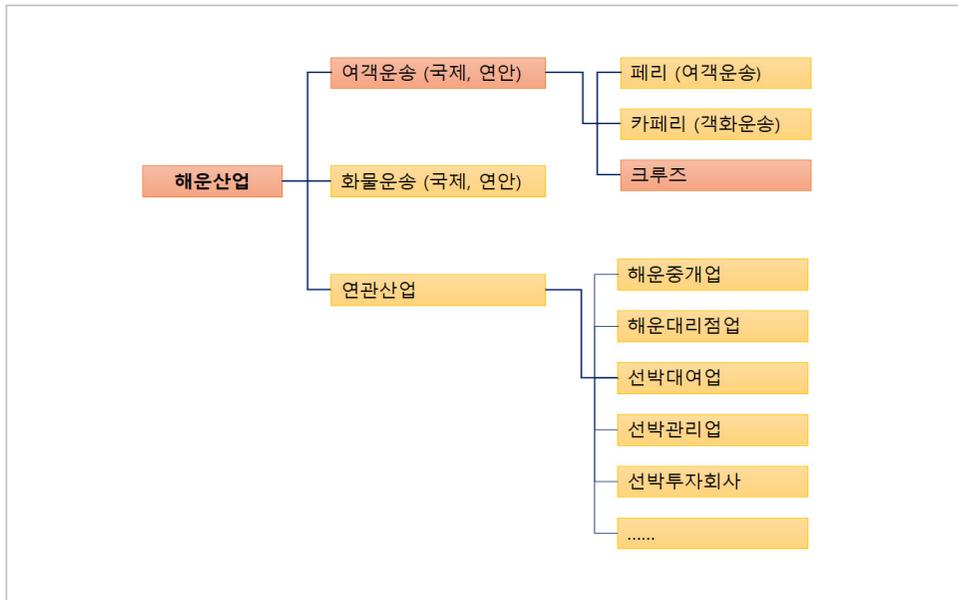
해운법에 따르면 해운산업²⁾은 크게 여객, 화물운송, 연관산업(중개업, 대리점업, 선박대여업, 선박관리업 등)의 3가지로 분류가 가능하다. 해운산업 내 「일자리 창출」 가능성이 높은 분야는 여객운송이며 화물운송 등은 이미 고용자 수가 많다. 해운산업에서 화물운송 분야는 이미 발전정도가 높고 많은 기업이 참가하고 있어 신규 창출이 용이하지 않다. 반면, 여객 분야의 고용은 미흡한 수준이다. 운수업조사보고서(2015)에 따르면 화물은 업체 수 417개, 전체고용자 수 23,478명이나 여객은 업체 수 96개, 전체고용자 수 2,353명에 불과하고 대부분 내항 여객에 집중되어 있다. 연계산업의 경우 해양수산부에 등록된 업체 수가 중개업 898개, 대리점 979개, 선박대여업 874개, 선박관리업 636개로 상당 수준 활성화된 상태이다.

따라서 본 연구는 해운산업 중에서 향후 일자리 창출이 대규모로 일어날 수 있는 크루즈산업 분야를 선정하여 일자리 규모를 파악하고 전망을 제시했다. 크루즈산업은 향후에도 성장률이 높고 아시아 시장에서 발전가능성이 높은 것으로 평가되고 있다.³⁾

2) 해운법 제1장 제2조에서는 “해운업이란 여객운송사업, 화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 말한다”라고 규정하고 있다.

3) 세계관광기구(UN WTO)에서는 21세기 가장 성장 가능성이 높은 산업을 크루즈산업으로 지목했고, CLIA(세계크루즈해운협회)에서는 세계 크루즈 시장에서 아시아 지역의 성장 가능성이 가장 높을 것으로 예상했음. CLIA, 2017 Cruise Industry Outlook, 2016.

〈그림 1-1〉 해운산업에서 크루즈산업의 위치



자료: 저자 작성

제2절 연구 목적

본 연구의 목적은 크루즈산업의 일자리 창출규모를 파악하고 정책과제를 제시하는 데 목적이 있다. 구체적인 목적은 다음과 같다.

첫째, 크루즈산업에서 이루어지는 고용의 형태와 내용을 분석하는 것이다. 크루즈산업의 고용을 크루즈 선박 내의 승무원 위주로 파악하는 경향이 있는데, 크루즈 선진국에서는 승무원 외에 다양한 분야에서 고용이 이루어지고 있어 이를 분석하고 크루즈 인력 양성정책 등에 활용하고자 한다. 즉 크루즈와 관련된 분야 중 어떤 곳에서 고용이 이루어지는지를 살펴본다. 이를 위해 아시아 주요 크루즈산업 선진국인 중국, 대만, 일본과 한국의 실태를 비교·분석하고 실제 크루즈산업이 얼마만큼 고용을 발생시키는가를 파악했다.

둘째, 크루즈산업의 고용창출 효과를 1차적(직접적) 효과와 2차적(간접적) 효과를 나누어 살펴보고 크루즈산업 정책 방향을 설정하는 데 활용하고자 한다. 크루즈는 1차적으로 선사, 터미널, 크루즈여행사, 크루즈조선소 등에서 고용이 있을 것으로 추정되고, 2차적인 산업에서도 고용이 발생할 것으로 예상된다. 따라서 본 연구에서는 크루즈와 관련된 고용이 직간접적으로 이루어지는 규모를 살펴볼 계획이다. 크루즈는 직접 고용뿐만 아니라 간접 고용을 통해 관련 산업에 연쇄효과를 가져오기 때문에, 고용 창출 효과가 높은 크루즈산업의 일자리 창출 현황을 파악하고 크루즈산업 일자리 확대를 위한 정책과제를 제시한다.

셋째, 크루즈산업의 일자리 확대를 위한 정책방향을 제시한다. 그 동안 우리나라 크루즈 정책은 외국적 크루즈 선박 유치에 집중하였다. 그러나 미국, 유럽 등의 사례를 보면, 크루즈 선박의 기항지보다 모항지에서 고용창출효과가 높고, 크루즈 조선, 크루즈 선박관리 등의 분야가 부가가치도 높고 고용창출도 매우 높은 것으로 나타났다. 따라서 향후 우리나라 크루즈산업 정책도 이를 고려하여 전환이 필요하다는 점을 강조하고자 한다.

이를 통해 신정부에서 추진하는 일자리 창출에 기여할 수 있는 크루즈산업의 일자리 창출방안을 제시하고자 한다.

〈그림 1-2〉 연구 목적 및 기대효과



자료: 저자 작성

제3절 연구 내용 및 방법

1. 연구 내용

본 연구는 크루즈산업의 일자리 창출규모 파악과 일자리 창출 정책개발을 목적으로 한다. 크루즈산업으로 발생하는 지역경제 효과와 지역경제 성장으로 인한 고용창출 규모 등을 분석한다.

첫째, 국내 크루즈산업 현황을 검토한다. 이를 위해 거시적으로 우리나라 전체의 크루즈 기항횟수, 크루즈 관광객 수 등을 조사·분석하고, 주요 크루즈 운영사별 고용실태 및 여건을 검토한다.

둘째, 크루즈산업의 고용규모 해외사례 검토를 수행한다. 특히 최근 부상하고 있는 아시아 크루즈 시장의 확대를 배경으로 인접 중국, 대만, 일본 등의 사례를 중심으로 하여 해당 국가의 크루즈산업 고용 창출 현황을 조사한다. 이들 국가들은 최근 크루즈 관광객 증가와 관련 산업 발달로 크루즈산업 고용이 증가하는 것으로 파악된다. 해당 국가들의 크루즈산업에 대한 고용정책 또는 크루즈산업 진흥을 위한 최신 정책들을 조사·소개한다.

또한 크루즈 기항으로 인한 직접고용효과 뿐만 아니라 연관산업에서 발생하는 간접고용효과를 연구 범위로 상정하여 보다 포괄적인 범위에서의 일자리 창출 효과를 조사하고자 하였다. 크루즈산업 이외에도 농업, 제조업, 도소매업, 교통물류업, 금융파이낸스 산업 등 연관 산업에 대한 일자리 파생 효과를 검토하였다.

셋째, 크루즈산업의 일자리 확대를 위한 정책방향을 제시한다. 해외 사례 분석을 통해 도출된 결과를 통해 향후 우리나라가 지향해야 할 크루즈산업의 고용 창출 방안을 구체적으로 제시한다.

2. 연구 방법

본 연구는 크루즈산업 분야의 고용 실태를 파악하고, 우리나라에서 크루즈산

업이 발달할 경우 고용 가능한 규모를 추계하는 데 목적이 있다. 이를 위해 가장 중요한 작업은 크루즈산업의 고용 규모 파악에 있다.

사실 크루즈 관련 고용통계를 확보하고 한·중·일 3국을 비교하는 작업이 용이하지 않았다. 국가별로 상이한 산업연관분석표와 체계에 따라 직접적인 고용자 수를 비교하는 데 어려움이 있었다. 뿐만 아니라 국가별로 크루즈 고용자수 관련 통계와 자료를 생성하지 않거나 대외공표하지 않는 경우가 대다수였기 때문에 대외 공신력을 지닌 정확한 자료를 획득하는 데도 애로사항이 많았다. 이러한 한계를 극복하기 위해 국가별 크루즈 관련 고용자 수는 국가별 선사, 여행사 및 크루즈 터미널 홈페이지 등에 공시된 자료와 전문가 자문을 통해 획득한 자료를 바탕으로 고용 규모를 추계하는 방법을 이용하였다.

본 연구에서 크루즈 관련 고용규모 파악에 상당한 시간과 노력을 투자하였고 다음과 같은 방법을 활용하였다.

첫째, 한·중·일 3국의 크루즈 관련 고용 통계는 국제크루즈선사협회(CLIA) 통계를 활용하여 분석하고 비교했다. CLIA에서는 매년 주요국별로 크루즈산업의 경제적 효과를 분석하고 발간하는데, 이 중 고용통계가 중요한 내용이다. CLIA 통계는 여러 국가를 동일한 기준으로 비교하는 데는 상당히 유익하지만, 개별 국가의 구체적인 상황 파악을 하는 데는 어려움이 있고, 분석 대상에서 제외된 국가는 정보를 확보할 수 없다는 단점이 있다.

둘째, CLIA 통계가 갖는 한계를 보완하기 위해 본 연구에서는 한·중·일 3국의 크루즈 관련 통계와 크루즈 관련 기업의 공시 자료, 홈페이지 등을 찾아 분석했다. 이 방법은 개별 기업의 자료를 파악하는 데 유용했다.

셋째, 우리나라 크루즈 일자리 규모는 전체 일자리 규모와 더불어 크루즈산업의 대표 유형인 크루즈 선사와 여행업체로 구분하여 사례분석을 실시하였다. 우리나라는 아직 국적 크루즈 선사가 설립 및 운영되지 않고 있기에 근거리 크루즈 상품과 여객상품을 취급하는 디비에스크루즈훼리(주), 위동항운, 팬스타라인 닷컴 3개 선사를 선정하여 육상직과 해상직의 인원을 추계하였다. 각 기업의 웹사이트와 홈페이지에서 확인가능한 정보가 제한적이므로 각 선사와 여행사의 육상직 고용인원은 나이스(NICE) 평가정보와 기업보고서에서 제공하는 자료를 바탕으로 하여 제한적으로 추계하였다. 이와 더불어 한국선원복지고용센터의 자

료를 통해 각 선사에서 운영하는 선박의 해상직 승선인원 수를 추가적으로 파악하였다.

넷째, 크루즈 고용관련 공식 통계가 없는 경우 현지 전문가 또는 관련기관에 직접 문의를 하여 자료를 확보했다. 특히 대만의 크루즈 일자리 규모는 국립 대만해양대학교의 부총장(이선사李選士 박사)의 서면 자문을 통해 대만의 5개 크루즈항만 터미널 종사인력, 항만당국과 항만공사 내 크루즈 관련 인력 및 크루즈 상품을 취급하는 60여 개의 여행업체에 종사하는 인력 수를 바탕으로 직접 고용인원 규모를 파악하였다.

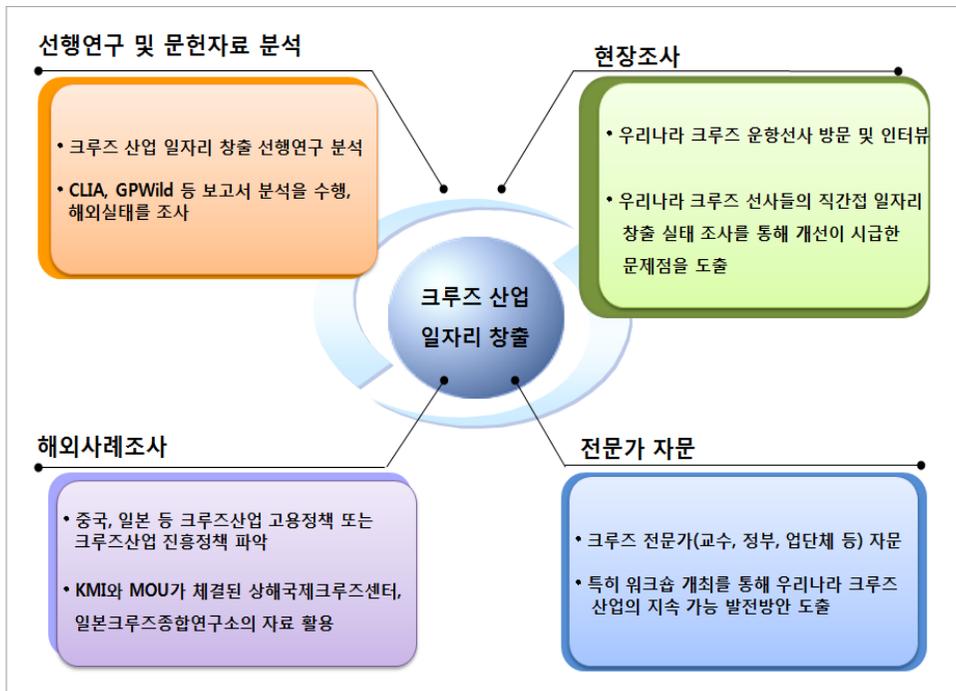
본 연구에서 고용규모 분석 외에 다른 연구내용은 다음과 같은 방법을 활용하였다. 첫째, 본 연구는 문헌조사를 수행하였다. 본 연구의 목적을 달성하기 위해서는 무엇보다 실제로 크루즈산업이 각지에서 얼마만큼 일자리 창출을 발생시키고 있는지 파악이 중요하다. 따라서 본 연구는 국내외 기사 및 보고서, 세계 크루즈선사협회(CLIA: Cruise Lines International Association) 보고서, GPWild 등 전문 문헌자료조사를 통해 크루즈산업이 발생시키는 최신 고용 실태를 조사하였다.

둘째, 본 연구를 수행하는 한국해양수산개발원과 MOU가 체결되어 있는 중국 상해국제경제크루즈센터와 일본 크루즈종합연구소와의 자료 제공 협조를 통해 해당 국가들의 최신 크루즈산업 고용 실태 정보를 확인하였다. 해외 주요 기관들과의 협력을 통해 각국 국내 크루즈 관련 산업 고용자 파악 및 정부 정책 등을 파악하였다. 물론 각국 국내 크루즈 관련 산업체의 고용자 파악 및 향후 추가 고용창출분야도 파악하였다.

셋째, 본 연구는 설문조사를 실시하여 크루즈 관광객의 이용실태를 조사·분석하였다. 이를 위해 2017년 7월 27일에서 7월 31일까지 운행되었던 코스타 크루즈의 “Costa Victoria”호에서 선상 워크숍을 개최하고 164명의 유효표본을 바탕으로 설문조사를 진행하였다. 일반적으로 신규 소비 창출은 해당 지역의 고용창출로 이어지는데, 동 설문조사를 통해 선내 및 기항지에서의 소비 지출액을 조사하였다. 또한 동 설문조사의 결과를 기존 한국관광공사와 중국 대형 관광업체인 Tongcheng Travel사가 수행한 설문조사 결과와 비교·분석하여 시사점을 도출하였다.

넷째, 우리나라 크루즈산업의 고용 실태 및 일자리 창출 방안 도출을 위해서는 크루즈산업 및 일자리 관련 전문가(교수, 정부, 업·단체 등) 간 수시 워크숍을 개최하였다. 워크숍 참가자는 한국문화관광연구원, 팬스타크루즈, 아세아직업학교, 대경대학교, 코스타크루즈 한국지사 등 크루즈산업을 구성하는 각계각층의 전문가들로 구성했다. 이를 통해 우리나라 크루즈산업의 진흥 방안을 모색할 수 있었다.

〈그림 1-3〉 연구방법론



제4절 선행연구⁴⁾

1. 크루즈산업 활성화 고용영향평가 연구⁵⁾

이 연구는 2014년부터 해양수산부에서 고용률 70% 로드맵을 갖고 추진한 크루즈산업 활성화 사업에 대한 고용영향 평가를 실시한 용역연구이다. 이 보고서는 사업 초기 단계에서 해당 사업이 고용 창출에 얼마나 기여할 것인지 정량적·정성적 방법론을 동원하여 엄밀하게 평가하고, 평가 결과에 따라 사업 내역 보완 및 예산편성 변경 등 고용 창출력 극대화에 필요한 세부조치를 제안하는 것을 목적으로 한다. 평가결과, 해양수산부 크루즈산업 활성화 사업⁶⁾은 투자설명회, 크루즈포럼, 팸 투어 개최 등을 통한 대외 마케팅 사업과 크루즈산업 육성 기본계획 수립 및 교육기관 선정을 통한 인력양성 사업으로 구성되어 있다.

2014년도 해양수산부 크루즈산업 활성화 예산 중 절반이 지원되는 대외 마케팅 활동을 통해 외국 크루즈 선사의 국내 기항이 늘어나 기항지 관광객 수가 증가하면, 해당 지역 인근의 유통업체에서 실시하는 소비지출이 다양한 품목에서 늘어나 국내 여러 산업부문에 파급효과를 갖고, 이를 통해 고용이 창출된다.

크루즈산업 활성화의 거시적 고용효과에 대한 핵심 분석 결과(크루즈 가이드 대상 설문조사 기준)에 따르면, 재정지출 및 관광객의 소비지출 증대를 통해 피용자 기준으로 연간 700명 이상, 취업자 기준으로 연간 1,300명 이상의 일자리가 창출될 것으로 추정된다. 해양수산부의 자체 고용효과 추정치(연간 258명)는 방법론의 차이로 말미암아 상당히 과소 평가된 수치인 것으로 파악된다.

실태조사 및 현장방문 인터뷰 결과는 다음과 같이 요약할 수 있다. 크루즈 관련 고용의 양과 질을 높이기 위해 필요한 정책 및 제도와 관련하여 ‘지자체와 공사’는 크루즈산업 육성에 관한 법률 제정 등 제도적 기반 구축, ‘여행사’는 해외 개최 투자설명회 지원, ‘크루즈 관광가이드’는 전문인력 양성 및 공급 지원,

4) 이 부분은 선행연구 요약 내용의 일부를 정리하여 재작성하였다.

5) 김세움윤 주, 『크루즈산업 활성화 사업 고용영향평가 연구』, 한국노동연구원, 2014.

6) 2014년도 예산 12억 원 투입.

그리고 ‘유통업체’는 국내 개최 국제행사 지원이 가장 중요하다고 응답했다.

고용효과 제고를 위한 정책 권고안은 크루즈 분야에서의 내국인 고용효과 극대화를 위해서는 내국인의 크루즈 관광 수요를 획기적으로 제고하여 국내 크루즈 항만이 단순 기항지가 아닌 모항으로 성장하는 동시에 크루즈 관광산업이 진정한 내수 서비스업으로 도약할 수 있어야 한다. 국내에 단기간 기항하는 외국 국적 선사 소유 크루즈 선박의 경우, 승객 대부분이 중국인 등 외국인이므로 내국인 승무원 채용 유인이 낮을 수밖에 없다. 결국 정부부처 사업 혹은 민간 자체 노력을 통해 양성된 전문 승무원 인력의 안정적인 고용을 위해서는 내국인 승무원에 대한 수요가 높을 수밖에 없는 내국인 크루즈 관광객의 획기적인 증가가 선행되어야 한다. 이는 해외 국적 항공사가 운항하는 노선이라도 한국인 탑승 비율이 높은 노선의 경우 한국인 승무원이 필히 동승하는 것과 유사하다. 중국의 경우, 상해를 모항으로 운항하는 외국 크루즈 선사의 승무원 대부분이 중국인으로 채용되고 있으며, 지속적인 자국의 크루즈 전문 승무원 인력양성 사업을 추진하고 있는 것도 같은 맥락으로 볼 수 있다.

2. 크루즈관광산업의 인적자원 육성을 위한 기초연구⁷⁾

이 연구는 크루즈산업의 특성과 구조분석을 통하여 크루즈 관광산업의 개념적 정의 및 시장 환경을 분석하는 데 목적이 있다. 크루즈산업의 구조 및 특성 등을 분석하여 크루즈 관광산업의 범위를 규정하고, 세계크루즈 시장과 아시아 크루즈 시장의 환경변화와 국내 크루즈 정책 및 여건 등에 대한 분석을 통해 향후 국내 크루즈 관광산업의 발전에 따른 인적자원의 확대와 전문 인력 육성의 당위성을 도출하는 것이다. 이 연구에서는 크루즈 관광산업 인적자원 육성방향으로 첫째, 크루즈 관광산업 성장단계에 맞춘 인적자원 육성을 제시했다. 크루즈 관광시장은 시장형태에 따라 경제적 파급력과 인력수요가 다르게 나타나며, 특히 협소한 국내 크루즈 관광시장의 확대를 위한 내수확보 차원의 인적자원 육성이 요구되기 때문이다. 그리고 글로벌 크루즈 시장 진출을 위한 경쟁력 있는

⁷⁾윤 주, 『크루즈관광산업의 인적자원 육성을 위한 기초연구』, 한국문화관광연구원, 2016.

인력 육성도 정책방향으로 제시했다. 현재 국내 크루즈 시장은 도입기 수준으로 인력수요 및 수용 역량의 규모가 부족한 실정이며, 주요 글로벌 선사들이 주도하는 시장 특성을 감안할 때 글로벌 크루즈 시장 진출에 포커스를 두어야 한다는 것이다.

제2장 중국·대만 크루즈산업의 현황과 일자리 창출 규모 <<

제1절 크루즈 관련 정책

중국은 크루즈산업을 시작한 2006년부터 크루즈산업을 미래 성장산업으로 삼아 중국교통운수협회 산하에 크루즈·유람선협회(China Cruise & Yacht Industry Association: CCYIA)라는 크루즈산업 전문기관을 설립하였다.⁸⁾ 뿐만 아니라, 2016년 10월에는 중국 국무원이 중국 연안에 위치한 5대 크루즈 관광도시를 개발하여 관광경제권을 구축하는 오군일대(五群一帶) 전략을 발표하였다.⁹⁾ 국무원은 뒤이어 2017년 5월에 중국크루즈산업의 지속가능한 발전을 위한 중장기의 행동강령을 발표하였으며 정부주도의 강력한 정책을 바탕으로 크루즈산업의 발전을 추진하고 있다.¹⁰⁾

한편, 크루즈산업 부문의 고용 및 인력양성과 관련하여 중국정부는 해외 주요 크루즈 기업들과의 협약을 통해 크루즈 인력양성센터를 설립하고 관리자급을 위한 교육과정을 운영하고 있다.¹¹⁾

1. 아시아 크루즈 아카데미(Asia Cruise Academy, ACA)

중국의 상해 국제항무그룹(上海国际港务股份有限公司)과 상해해사대학 및 영국의 Seatrade 그룹이 크루즈 전문인력 양성을 위해 아시아 크루즈 아카데미를 2012년 4월 18일에 설립하였다. 동 아카데미는 학위과정으로 MBA(경영학 석

8) China Cruise & Yacht Industry Association(<http://www.ccyia.com/en/>)(검색일: 2017. 11. 05.)

9) 일본 마리나비 해사신문, <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/91072> (2017. 10. 7. 검색)

10) 일본 마리나비 해사신문, <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/92005> (2017. 11. 2. 검색)

11) 윤주, 「크루즈 관광 전문인력 육성 방안」, 『크루즈산업 일자리 창출규모 파악 및 정책과제 모색 워크숍(2017. 09.15.) 자료』, 2017, p15.

사과정, Master of Business Administration)와 EMBA(高级管理人员工商管理硕士, Executive Master Of Business Administration)를 운영하고 있다. 주요 과목은 크루즈선박건조, 선박거래, 크루즈선사 운영관리, 크루즈 선박 운항 관리, 크루즈 호텔관리, 크루즈상품 마케팅, 기항지관광 확대 및 관리, 크루즈 항만관리, 크루즈 금융 및 보험 등으로 구성되어 있다.¹²⁾

2. 중국 여유국, 관광업 인재 1만 명 계획(万名旅游英才计划) 실시방안

크루즈 관광업을 비롯한 중국 관광업의 전반을 관장하고 있는 중화인민공화국 국가여유국(国家旅游局)은 2015년부터 관광산업의 인재양성과 기존 종사자의 경쟁력 향상을 위해 “관광업 인재 1만 명 계획(万名旅游英才计划)”을 발표하고 2015년부터 2017년까지 3년간 관광관련 교사, 학생 및 관련기업 종사자와 고위관리급 및 관련 기술기능 인재 1만 명에 대해 교육, 훈련비용을 지원하는 사업을 실시하고 있다.¹³⁾

1만 명 인재 양성의 주요 사업 대상과 내용은 연구형 인재, 창업형 인재, 실천 서비스형 인재, 교사자격과 직업자격을 모두 갖춘 인재, 여행사 및 관광관련 기업의 주요관리급형 인재, 기술기능형 인재의 6가지 유형으로 나누어진다. 먼저 연구형 인재는 관련 주제로 연구하는 대학원생 1인당 5,000위안(한화 82만원)의 연구지원금을 1회 지원한다. 다음으로 창업형 인재는 창업능력을 제고 시키고 교육시키기 위한 목적으로 학생들이 모여 설립한 교내 창업준비단체에 10,000위안(한화 165만 원)의 사업경비를 지원하며 1개 단체는 4인 이상으로 구성한다. 실천 서비스형 인재는 실제 업계에서 필요로 하는 서비스능력교육과 실습을 강화하기 위한 것으로 창업형 인재와 마찬가지로 교내의 학생 6명 이상이 하나의 팀을 이루어 1회성으로 10,000위안의 운영경비를 지원받는다.

교내 학생 외에도 동 계획은 실질적인 직업자격을 갖추고 있거나 업계에 종사

¹²⁾ 아시아 크루즈 아카데미 홈페이지(aca.shmtu.edu.cn) 상의 내용 정리하여 작성하였다.(검색일: 2017. 10. 11.)

¹³⁾ 중국 국가여유국 홈페이지, 国家旅游局办公室, 国家旅游局办公室关于印发“万名旅游英才计划”实施方案的通知, <http://www.cnta.gov.cn/zwgk/tzggnew/gztz/201507/t20150702720041.shtml>, 검색일: 2017. 10. 08.)

하고 있는 현직자를 대상으로 한 지원도 포함하고 있다. 먼저 교사자격과 회계사, 엔지니어 등의 직업자격을 모두 갖춘 인재가 산학협력, 학연사업, 실습교육 등의 방면에서 연구를 하거나 교육과정을 개발하거나 저술활동을 진행할 경우 1인당 10,000위안의 보조금을 지급한다. 뿐만 아니라, 여행사 및 관광기업의 경영관리능력을 향상시키기 위하여 해당기업의 주요 관리급 인재가 기업경영관리 부문의 고급연수와 교육을 실시할 경우 보조금을 지급한다. 마지막으로 기술 및 기능 분야의 사업화와 상업화를 촉진시키고 산학 협력을 촉진시키기 위한 목적으로 기술·기능형 인재가 작업실을 설립하여 사업화 및 상업화를 추진하거나 산학협력을 실시하는 경우 1인당 10,000위안의 보조금을 지급한다.

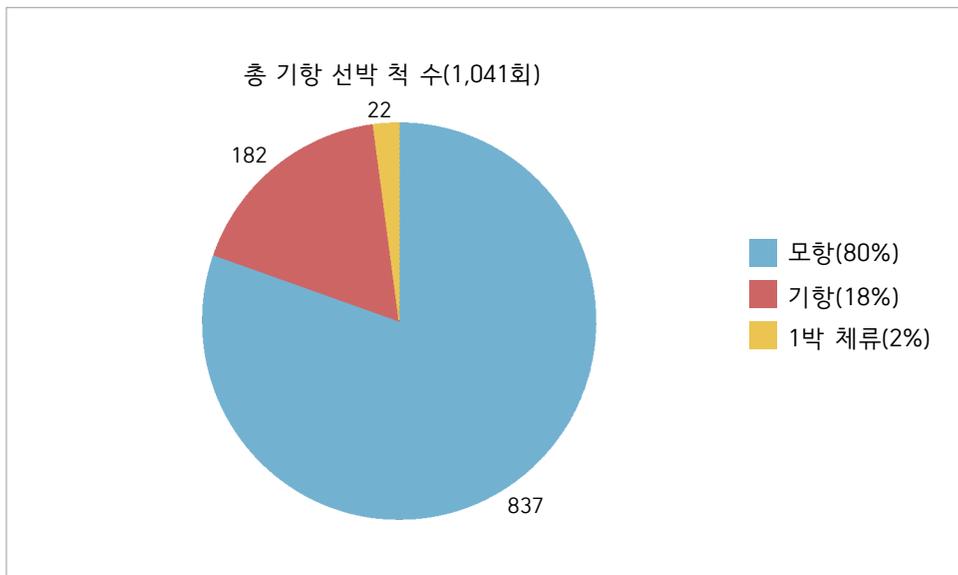
기술·기능형 인재를 통해서도 각 지방정부의 행정부문에 속한 여행관광 통계 업무 전담 기술직 인력과 우수 가이드 인력도 포함되어 있으며 크루즈 분야의 인력 또한 이 과정을 통해 양성될 수 있다.

제2절 산업현황

1. 중국 항만을 방문한 크루즈 선박 척수

중국 크루즈 터미널을 방문하는 크루즈 선박의 대부분은 중국 항만을 기점으로 출항하는 모항(turnaround)의 형태로 전체 기항횟수의 80%를 차지한다. 2016년 동안 중국 항만을 방문한 크루즈 선박의 척 수는 1,041회로 상해와 홍콩의 항만을 방문한 선박이 60%를 차지하고 있다. 이중 모항은 837회를 기록하였으며, 단순기항(transit)은 182회로 18%를 차지하고 1박 체류(overnight)는 22회로 2%를 기록했다.

〈그림 2-1〉 중국 항만을 방문한 크루즈 선박 척수(2016)

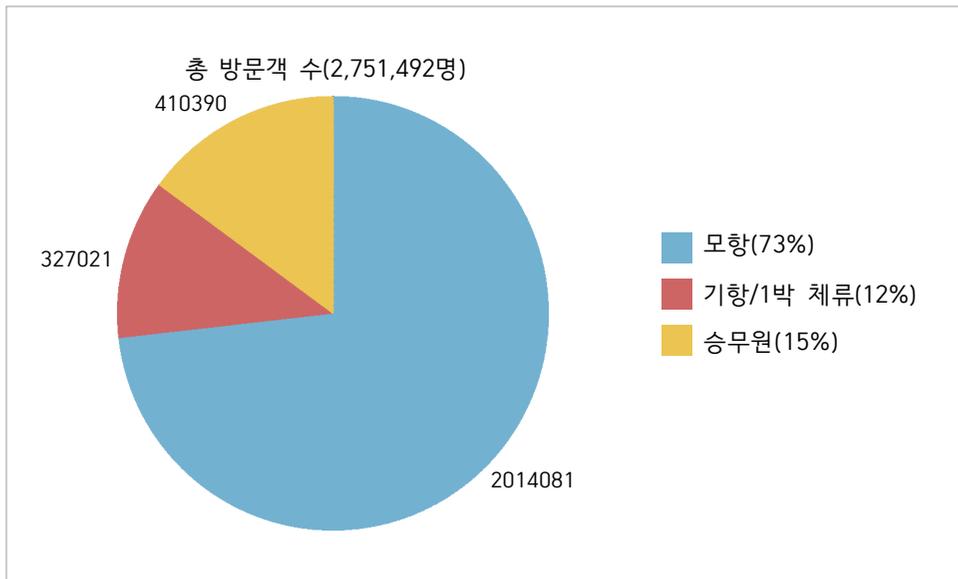


자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.13.

2. 항만 방문객(관광객, 승무원) 규모

2016년 한 해 동안 크루즈 선박을 이용하여 중국의 항만을 방문한 방문객 수는 2,751,492명으로 이중 순수 크루즈 관광객은 85%로 나머지 15%의 방문객은 크루즈 선박 내에 근무하는 승무원(crew)이다. 앞서 살펴본 기항횟수 유형과 동일하게 크루즈 관광객의 대부분은 모항형태의 크루즈에 승선하였으며 약 201만 명으로 전체 방문객의 73%를 차지하였다. 나머지 12%는 단순기항과 1박체류 형태의 크루즈 관광객으로 나타났다.

〈그림 2-2〉 중국 크루즈 방문객 수(2016)



자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.13.

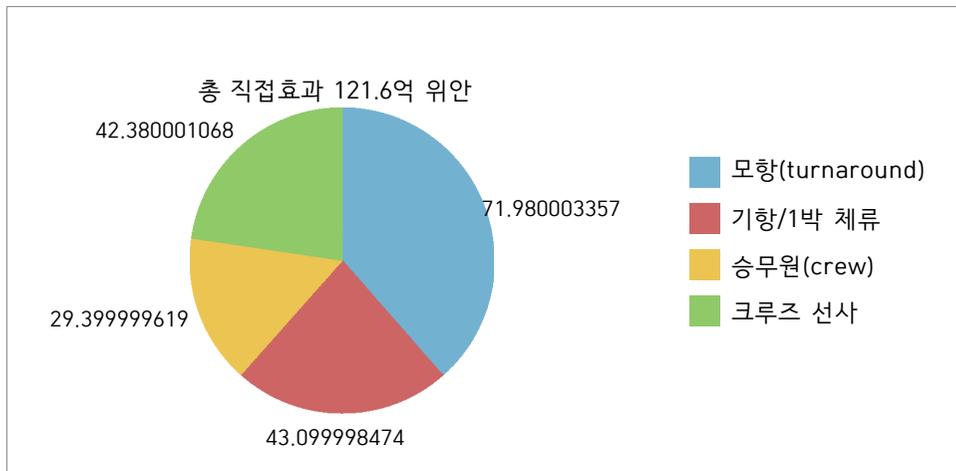
제3절 경제적 효과

1. 직접효과

2016년 한 해 동안 중국은 크루즈 선박의 기항을 통해 총 121.61억 위안(18.3억 달러, 한화 2.3조 원)의 직접적인 경제적 효과가 발생하였으며 이는 2016년 동북아시아 지역 크루즈 관광산업의 총 지출액 중 57%를 차지한다. 유형별로 살펴보면, 중국 모항의 크루즈 선박에 승선한 관광객의 지출이 71.98억 위안(한화 1.19조 원)으로 중국에서 크루즈 관광으로 발생한 직접적인 경제적 효과의 59%를 차지한다.

반면 단순기항과 1박 체류형 크루즈 관광객과 승무원은 각각 43.1억 위안(4%)과 29.4억 위안(2%)의 직접적 경제적 효과를 발생시켰다. 이로써 크루즈 관광객과 승무원을 통해 중국 연안에서 발생한 직접적인 경제적 효과는 전체의 65%를 차지하는 것으로 분석되었으며, 입출항료 등의 항비와 기자재 및 연료공급 등 크루즈 선사를 통해 발생하는 직접적인 경제적인 효과는 42.38억 위안(한화 6,981억 원)으로 전체의 35%로 나타났다.

〈그림 2-3〉 중국 크루즈산업을 통해 발생하는 직접적인 경제효과(2016)



자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.13.

1) 크루즈 관광객·승무원 지출

중국 상해, 천진, 홍콩, 대만 가오슝을 방문한 크루즈 관광객과 승무원을 대상으로 선내 설문조사를 실시한 결과 2016년에 중국 항만을 방문한 방문객의 평균 지출규모는 관광객의 경우 1인당 7,629위안(한화 126만 원)으로 나타났고 승무원의 경우 1인당 294위안(한화 5만 원)을 지출한 것으로 나타났다.

항목별로 살펴보면 관광객이 지출한 금액의 60%는 숙박, 교통 및 쇼핑에 집중되어 있었으며 승무원 지출의 58%는 식음료와 쇼핑에 소요된 것으로 나타났다.

〈표 2-1〉 중국 크루즈 방문객의 1인당 평균 지출규모(2016)

(단위: 위안)

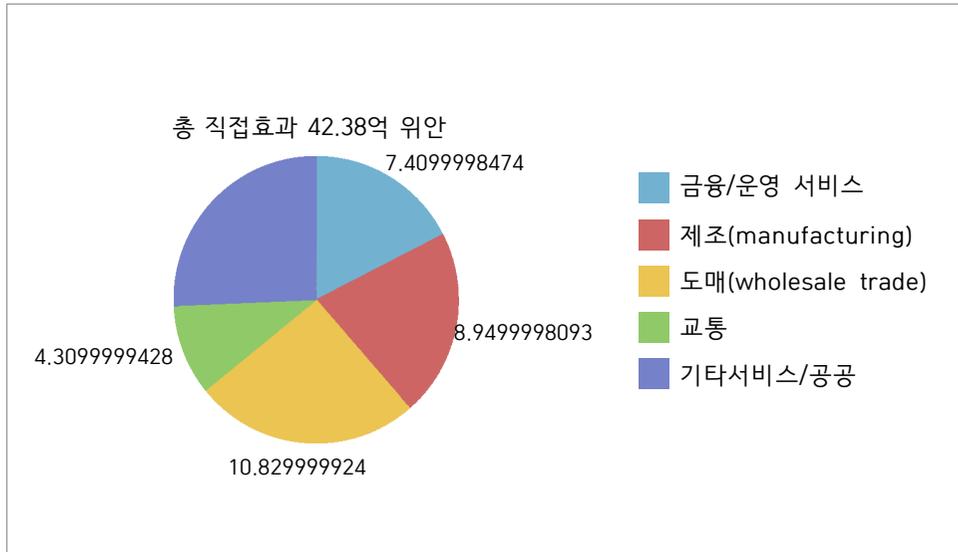
구분	숙박	교통	쇼핑	기항지 관광	식음료	오락	기타	합계
관광객	2,204.3	1,308.6	1,030.8	881.1	752.2	151.3	1,300.8	7,629.2
승무원	0	12.9	113.7	4.4	45.8	5.2	111.6	293.6
합계	2,204.3	1,321.5	1,144.5	885.5	798.0	156.5	1,412.4	7,922.8

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.13.

2) 선사지출

크루즈 선사를 통해 발생하는 중국 크루즈 관광산업의 직접적인 경제효과는 앞서 살펴본 바와 같이 42.38억 위안(한화 6,981억 원)으로 총 효과의 35%를 차지한다. 크루즈 선사의 직접적인 지출금액은 도매(10.83억 위안)가 26%, 기타 서비스 및 공공부문 지출(10.88억 위안)이 26%, 제조(8.95억 위안)가 20%, 금융/운영 서비스(7.41억 위안)가 17%, 교통(4.31억 위안)이 10%로 골고루 지출이 발생하고 있다.

〈그림 2-4〉 크루즈 선사의 지출분야 및 경제적 효과(2016)



자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p. 14.

2. 총 경제적 효과(직접+간접/유발)

CLIA(Cruise Lines International Association)가 1,041회 크루즈 기항을 대상으로 분석한 결과, 총 121.61억 원(18.3억 달러, 한화 2.3조 원)의 직접적인 지출로 13.2만 명의 고용이 발생하고 이 인력에 대해 14.8억 원의 임금을 비롯한 피고용인 보상이 발생하였으며 부가가치는 50.8억 원(한화 8,368억 원)이 발생하였다. 다음 〈표 2-2〉에서 확인할 수 있다시피, 크루즈산업의 직접적인 경제적 효과가 가장 크게 발생하는 산업은 도소매업과 기타 서비스 및 공공부문으로 전체 직접적인 경제적 효과에서 51%를 차지한다. 이 두 부문의 큰 경제적 효과는 크루즈 방문객의 숙박, 교통, 쇼핑 등의 소비와 크루즈 선사의 항비 지출에 기인한다. 이외에 금융 및 운영서비스 부문의 직접적인 경제적 효과가 22%로 높은 비중을 차지하였다.

〈표 2-2〉 중국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 직접적인 경제적 효과(2016)

(단위: 명, 백만 위안)

구분	총생산	부가가치	피고용인 임금 등	고용인원
농업	0	0	0	0
제조업	1,461.7	294.6	103	935
건설업	0	0	0	0
도소매	3,073.2	1,955.2	512.6	4,266
교통	1,752.3	816.2	203.6	1,485
금융/운영 서비스	2,714.7	758.6	315.5	2,262
기타서비스/공공	3,158.9	1,254.3	345.1	4,245
합계	12,160.8	5,078.8	1,479.7	13,193

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p. 14.

CLIA(Cruise Lines International Association)가 1,041회의 크루즈 기항을 대상으로 분석한 결과, 총 경제적 효과는 직접적으로 발생하는 효과와 간접 및 유발효과를 모두 고려하여 총 309.88억 위안(46.7억 달러, 한화 5.1조 원)이 발생하였다.

부가가치는 124.93억 위안(한화 2.6조 원), 총 고용인원은 정규직과 시간제 일자리를 포함하여 3.4만 개, 그리고 고용에 따른 임금 등은 41.79억 위안(한화 6,884억 원)이 발생하였다. 산업별로 총 경제적 효과는 제조업 분야가 35%로 가장 크게 나타났고 그 뒤를 이어 금융 및 운영서비스 부문이 18%로 두 부문이 전체의 53%를 차지하는 것으로 나타났다.

요컨대 33,770명의 일자리가 창출되어 기항 1회 당 31.9명의 신규 일자리가 만들어졌으며, 동 33,770명에 대해 총 14.8억 위안(한화 약 2,400억 원)의 급여가 지급되어 1인당 연평균 급여 소득은 약 720만 원으로 계측되었다.

〈표 2-3〉 중국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 총 경제적 효과(2016)

(단위: 명, 백만 달러)

구분	총생산	부가가치	피고용인 보상	고용인원
농업	3,370.6	1,298.1	584.3	6,602
제조업	10,737.4	2,667.3	867.2	6,994
건설업	73.1	37.2	18.9	172
도소매	3,841	2,171.6	569.4	4,212
교통	2,532.7	1,007.9	251.4	1,630
금융/운영 서비스	5,690.6	2,786.9	1,045.3	6,237
기타서비스/공공	4,742.7	2,523.5	842.4	7,923
합계	30,988.2	12,492.5	4,178.8	33,770

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.14.

제4절 일자리 창출 효과(규모)

1. 중국 국내

전 세계 크루즈 시장에서 중요한 크루즈 관광객 공급시장이자 행위자로 떠오르고 있는 중국은 2006년부터 본격적으로 크루즈산업을 발전시켜왔으며 10여년이라는 단기간 내에 동 산업에서 눈부신 성과를 이루어냈다.¹⁴⁾ 구체적으로 경제적 효과에 한정시켜 살펴보면, 2016년에 총 생산은 직접효과 18.3억 달러와 간접효과 및 직접효과에 따른 유발효과 28.35억 달러를 합한 총 46.7억 달러가 발생하였다. 뿐만 아니라 크루즈 사업을 통해 발생한 고용인원은 정규직과 시간제 근로자를 포함한 약 3.4만 명으로, 고용인력에 대한 임금과 복리후생 서비스로 발생한 피고용인 보상(Employee Compensation)의 규모는 6.3억 달러로 나타났다.

〈표 2-4〉 중국 크루즈산업의 일자리 창출 규모

(단위: 명, 백만 달러)

구분	총생산	부가가치	피고용인 보상	고용인원
직접효과	1,831.5	764.9	222.8	13,193
간접 및 유발효과	2,835.4	1,116.5	406.5	20,577
총 효과	4,666.9	1,881.4	629.3	33,770

주: 피고용인 보상(Employee Compensation)은 회계기간 동안 수행된 노동의 대가로 임금을 비롯하여 복리후생 혜택을 포함하는 개념임.

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.4

2. 종합

앞서 집계된 3.4만 명의 중국 내 크루즈 인력과 별도로 세계크루즈선사협회(CLIA)에 소속된 세계 크루즈 선사에 종사하고 있는 2016년의 중국 인력은 총

¹⁴⁾ 중국 크루즈 시장의 급속한 성장은 크루즈업계에서도 경이로운 기록으로 평가하고 있음. CLIA, Asia Cruise Trends 2016 Edition, 2017.

19,000여 명으로 집계되었다. 크루즈 선사에 소속된 19,000여 명의 인력은 직접 승선하는 해상 인력 외에 육상직에서 근무하는 인력까지 포함한 수치로 해외 크루즈 선사 근무인력까지 포함할 경우 크루즈산업에 종사하고 있는 중국 인력은 52,744명으로 고용인원 수가 증가하고 총 피고용인 보상은 60.73억 위안(한화 1.34조 원)으로 증가한다.

〈표 2-5〉 크루즈산업 분야 중국인 고용 현황

(단위: 명, 백만 위안)

중국 국내 고용		해외 크루즈선사의 중국인 고용		합계	
고용인원	피고용인 보상	고용인원	피고용인 보상	고용인원	피고용인 보상
33,770	4,178.8	18,974	1,893.9	52,744	6,072.8

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p14.

제5절 대만 크루즈산업의 일자리 창출 효과(규모)¹⁵⁾

대만의 경우 고용인력이 중국에 비해 적은 것으로 나타났으며 정부차원의 공식적인 크루즈 인력 고용통계도 발표되지 않고 있다. 따라서 본 연구에서는 대만의 크루즈산업 고용현황을 5개 크루즈항만 터미널에 종사하는 인력과 크루즈 상품을 취급하는 60여 개의 여행사에 종사하는 인력을 바탕으로 크루즈산업 고용자 수를 추계하였다. 그 결과 간접효과와 유발효과를 제외한 직접 고용인원은 1,436명으로 나타났다.

1. 선박대리업무 및 항만여객서비스 부문 종사인원: 216명

각 항만에서 크루즈 선박대리업무에 종사하는 인원은 16명으로 각 항마다 평균적으로 3~4명을 고용하고 있으며, 항만여객서비스 부문 담당자는 약 200여명으로 각 항마다 평균 40명을 고용하고 있다. 상기 2개 부문에서 종사하는 관련 인력은 약 216명으로 추산된다.

2. 크루즈 터미널 내 근무인력: 160명

대만의 크루즈 터미널 내에서 급유, 급수, 도선 업무, 닻줄을 풀고 매는 출잡이원, 예인업 종사자 등은 총 160명으로 추산된다. 항목별로 자세히 살펴보면 급유관련 종사자는 30명(항만 당 평균 5~6명), 급수관련 종사자는 20명(항만 당 평균 3~4명), 도선관련 업무 종사자는 20명(항만당 평균 4명), 출잡이 업무에 종사하는 인원은 50명(항만 당 평균 10명), 예인업무 종사자는 40명(항만 당 평균 8명)으로 집계되었다.

¹⁵⁾ 한국해양수산개발원의 요청으로 국립대만해양대학교 이선사(李選士) 부총장이 서면으로 제공한 자료를 번역 및 정리하여 작성하였다.

3. 항만당국 및 항만공사 내 크루즈 관련 인원: 60명

크루즈 선박 입출항 및 승무원과 같은 해상인력 외에도 항만당국과 항만공사 내에 근무하는 크루즈 종사자는 60명으로 나타났다.

4. 여행사 종사자: 1,000명

2017년 현재 대만에서 크루즈 관광상품을 취급하는 여행사는 60여 곳으로 그 중 대만국제크루즈여행협회에 소속된 여행사는 35곳으로 나타났다. 제한된 정보로 추산한 결과 60개 여행사의 크루즈 상품판매원은 400명, 크루즈 단체관광 가이드는 약 600명으로 크루즈 관광업에 종사하는 여행사 관련 인원은 1,000명으로 추산된다.

〈표 2-6〉 대만 크루즈산업의 일자리 창출 규모

(단위: 백만 위안, 명)

구분	고용인원	비고
선박대리업무 및 항만여객서비스	216명	크루즈 선박대리업무 + 항만여객서비스 업무
크루즈 터미널	160명	급유, 급수, 도선, 고박, 예인업 등
항만당국 및 PA	60명	
여행사 종사자	1,000명	크루즈 관광상품 취급 여행사 대만 내 60개사
합계	1,436명	

자료: 이선사, “국립대만해양대학교 부총장 서면 인터뷰 자료”, 2017.

제3장 일본 크루즈산업의 현황과 일자리 창출 규모 <<

제1절 크루즈 관련 정책

“나무를 키우는데 10년, 사람을 키우는데 100년”이라는 말이 있다. 실제로 일본 국토교통성은 크루즈 인력 육성을 “인재 육성 백년대계”로 규정하고 장기적 관점에서 인재 육성을 추진하고 있다. 크루즈 전문인력 육성을 지속적으로 추진하여, 국제 크루즈 시장의 제일선에서 활약할 수 있는 하이엔드 인재의 육성을 도모한다는 계획이다. 일본의 크루즈 전문 인력 양성 정책을 포함한 일본의 최신 크루즈 관련 정책을 검토하였다.

1. 크루즈 전문 인력 양성 정책

국토교통성 관계자의 우려 사항 중 하나가 크루즈 인력의 부족이다. 지금 추세로 크루즈 시장이 성장을 계속하면 일본은 2020년까지 10만 명이 넘는 크루즈 인력 수요가 예상된다. 반면 2020년까지 크루즈 인력으로 공급되는 일본인 인력은 최대 3만 명이 안 될 전망이어서 몇 년 후에는 심각한 인력 수급 격차가 발생할 것으로 전망된다.

이런 상황 때문에 일본의 주요 대학 등에서는 대학 내 연구소 등이 민간기업과 제휴하여 인재 육성에 매진하고 있다. 예를 들어 요코하마 국립대학은 2015년 일본에서 최초로 크루즈 경제를 전공하는 학부를 설치하고 2017년 4월에는 ‘일본크루즈종합연구소’ 설립에 있어서 공동 발기인으로 참여하여 크루즈 인재 육성을 지원하고 있다.

또한 도쿄해양대학은 2016년 산하에 ‘아시아 크루즈 학원’을 설립, 크루즈에 관한 경영 관리, 인재 육성, 선박금융의 관리급 인재 육성을 추진하는 동시에 2017

년 올해 들어서는 국제 크루즈 시장의 제일선에서 활약할 수 있는 하이엔드 인재의 육성을 진행하고 있다.

또한 고베해운직업학원은 2014년 설립되어 상선 및 크루즈 분야에 대해서 인재 육성을 추진하고 있다. 크루즈 분야 인재 육성 파트에 참여하고 있는 수강생 수는 설립 당초 20명에 미달했지만 해마다 증가하여 2016년 기준 약 100여 명까지 증가하고 있다. 고베해운직업학원의 경우 2014년부터 국토교통성과 연계하여 우수 성적자는 로열 캐리비언, 카니발 크루즈 등 글로벌 주요 크루즈 선사에 연수를 하는 기회를 제공하고 있다. 연수는 실무와 이론의 훈련으로 이루어지며, 우수성적자는 해당 선사의 정규직으로 취업이 가능하다.

2. 국제크루즈 거점 형성 항만 정책

국토교통성은 2017년 1월 31일 민관 제휴로 일본 내 국제 크루즈 거점을 형성하는 정책인 「국제크루즈 거점 형성 항만 정책」시행을 공표하고, 요코하마항(카나가와현)·시미즈항(시즈오카현)·사세보항(나가사키현)·야쓰시로항(쿠마모토현)·모토항(오кина와현)·히라라항(미야코지마시)의 6개 항만을 선정하였다.

각 지자체에서 대형 크루즈 선사와 공동으로 제출한 계획서를 국토교통성에서 검토·평가한 결과를 바탕으로 총점이 높은 6개항을 「국제크루즈 거점 형성 항만」으로 선정한 것이다. 「국제크루즈 거점 형성 항만」정책의 특징은 기존 국토교통성 정책들이 국토교통성이 중심이 되어 추진해 온 것들이라면 이번 정책은 국토교통성뿐만 아니라 항만 관리자, 크루즈 선사 등 민간 크루즈 관계자들의 협업을 통해 진행된다는 점이다.

「국제 크루즈 거점 형성 항만」정책은 2020년까지 일본 방문 크루즈 여객 수 500만 명이라는 구체적인 수치 목표를 설정하였으며, 2016년 10월 7일부터 12월 20일까지 전국 항만 관리자로부터 계획서를 공모 받았다. 그리고 2016년 1월 중순 개최된 국토교통성 산하 ‘관민(官民) 제휴에 의한 크루즈 거점 형성 검토 위원회’에서 응모자 측의 프레젠테이션을 듣고 계획서의 내용을 평가하고 선정하였다.

전술하였듯이 국제크루즈 거점 형성 항만 정책에서 주목해야 할 것은 ‘관민제

휴'라고 판단된다. 크루즈 터미널 개발에 크루즈 선사가 자금제공자로 참여하
되, 선석 공용 개시 후 우선 사용권을 선사에게 부여하는 것 등이 기존 정책에
서는 찾아보기 힘든 파격적인 부분이다.

요코하마항, 사세보항, 히라라항의 3개항과 사업을 추진할 선사는 크루즈 업계
최대이자 구미 권역 항만에서 우수한 사업 실적을 보유하고 있는 미국 Carnival
Corp. & PLC(본사 마이애미) 이다. 또한 업계 2위의 미국 Royal Caribbean
Ltd.(본사 마이애미)는 야쓰시로항과의 협업이 확정되었다. 크루즈 업계 3위이자
아시아 최대 선사인 Genting Hong Kong Ltd.는 시미즈항·모토항의 2개항과
협업이 결정되었다. 한편 일본 선사는 '아스카 II'호를 운항 중인 NYK 크루즈가
유일하게 참여하며, 요코하마항의 거점 형성에 참가하게 된다.

각 항이 제출한 계획서에 따르면 공용 개시 후 사업에 참여한 선사의 우선적
인 안벽 사용권은 최소 15년에서 20년까지의 장기간으로 투자 대상 시설의 관
리 운영 기간과 같다. 15~20년이 경과한 이후에는 우선권이 소멸되어 다른 선
사들의 관리운영권 취득이 가능해 진다.

〈표 3-1〉 국제크루즈 거점 형성 항만 정책

항만	연계선사	정책 주요 추진 계획
요코하마항	카니발, NYK	- 요코하마항 신항 지구에 신규 크루즈 터미널 신규 건설 - 구 크루즈 터미널 지붕 설치(약천우 대비) - 구 크루즈 터미널 대기 라운지 확대·정비 - 2020년까지 연중 300회 이상 기항 추진
시미즈항	Genting	- 히노데 지구 4-5호 부두에 세계 최대 선형 크루즈 기항 가능한 선석 재개발(25만 톤급 크루즈) - 히노데 지구 1-3호 부두는 7.5만 톤급 크루즈 기항
사세보항	카니발	- 우라가시라 지구 지역도산품 판매소 개발 - 14만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 개발
야쓰시로항	로열 캐리비안	- 외항 지구 내 CIQ 및 상업시설 등 포함 신규 여객터미널 건설 - 22만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 재개발
모토항	Genting	- 모토 지구 내 CIQ 및 관광안내소 등을 포함하는 신규 여객터미널 건설 - 20만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 재개발
히라라항	카니발	- 치카사야 지구 내 CIQ 포함 신규터미널 개발 - 14만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 재개발

자료: 마린나비 일본해사신문, 2017. 2.

3. 관광청, 통합형 리조트 정비 추진법

2016년 12월 15일 일본 관광청에서 제안하고 카지노를 포함하는 통합형 리조트 정비 추진법이 일본 중의원에서 통과되었다. 관광청 등 정부는 1년 이내에 카지노 허가 구역 및 운영 사업자 선정 등 제도설계를 위한 ‘실시 법안’ 마련에 착수할 계획이며 2017년 12월 중 실시 법안 초안이 수립될 것으로 예상되고 있다.

실시 법안 마련 이후 실제 카지노 개업까지는 수년이 걸릴 것으로 예상되지만, 벌써부터 항만 임해부를 후보지로 검토하는 지방자치단체도 등장한 가운데, 크루즈 선박의 일본 기항 급증을 배경으로 추진된 동 법률의 의회 통과를 향후 일본 크루즈산업 발전을 한층 더 가속화시키는 원동력으로 평가되고 있다.

일본 지방자치단체 관계자들은 “컨테이너 화물 등의 취급에 향후 큰 성장을 기대할 수 없는 일본 해운의 현 실정에서 이미 조성되어 있는 임해부를 효과적으로 활용하여 그로부터 상당한 수익 등을 얻을 수 있는 실로 흥미로운 전략이 될 것이다.”라고 이번 통합형 리조트 정비 추진법을 평가하고 있다.

또한 미국계 크루즈 선사 임원은 “당사가 운항하고 있는 크루즈 선박은 물론 현재에도 선내 카지노 시설이 있다. 다만, 법적인 제한으로 현재 일본인 탑승객의 이용은 그리 많지 않지만 분명한 것은 기분전환 차원 또는 문화 강좌로 카지노 교실을 개설할 경우 관광사업 측면에서 인기가 있을 것이다”라고 기대감을 표명하고 있다.

현재 통합 리조트 유치에 적극적 또는 긍정적인 입장을 가지고 있는 지자체로는 홋카이도(토마코마이시, 쿠시로시), MM21(미나토미라이21)로 유명한 요코하마시, 오사카시, 나가사키시, 사세보시 등이 있다. 이러한 지자체들 대부분은 이미 항만 건설이 완료되었으며, 대형리조트를 건설하는 데 충분히 대응할 수 있는 면적의 임해부를 가지고 있다. 또한 요코하마 등 이미 대형 리조트 시설을 운영하는 지자체도 있다.

이번 통합 리조트 법안 통과는 크루즈선 기항을 유치하는 데 도움이 될 것으로 평가되며, 일본 주요 도시들에는 이미 대형크루즈선의 기항이 가능한 안벽 등이 구비 되어 있으므로 큰 개발 예산 없이도 동 법안의 실천이 가능하다.

제2절 산업현황

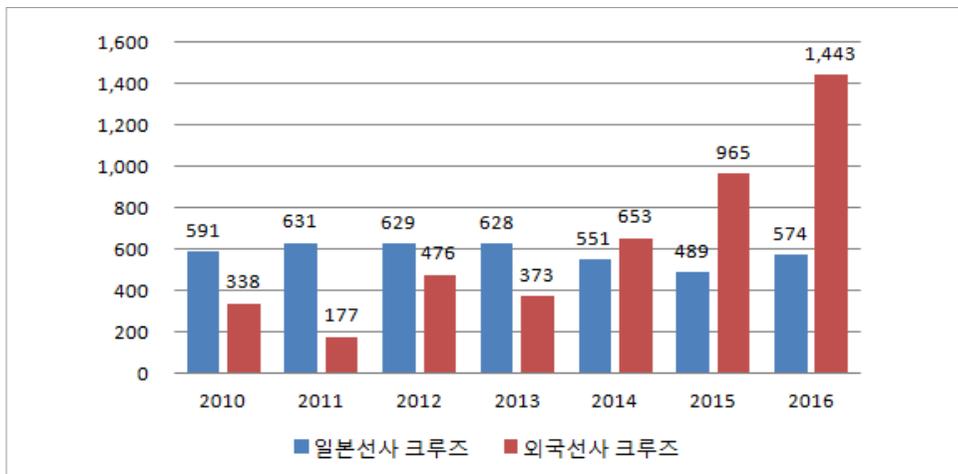
1. 선박의 기항 척수

일본 크루즈 터미널을 방문하는 크루즈 선박의 대부분은 일본 항만을 경유하는 기항의 형태로 크루즈 선박 입출항의 핵심 역할을 담당하는 모항의 비중은 낮다. 일본의 2016년 크루즈 기항 척수는 2,017회로 일본선사가 운영하는 크루즈 기항 척수 574회와 외국선사가 운영하는 크루즈 기항 척수 1,443회로 구성되어 있다. 2,017회 중에서 모항은 42회, 2.1%에 불과하며, 1박 체류(overnight)는 46회로 2.3%를 차지한다.

2010년 총 929회의 기항 척수 중에서 국적선사 크루즈 기항 척수는 63.6%에 달했으나 최근 들어 외국선사 크루즈 기항 척수가 늘어나면서 2016년 기준 총 기항 척수 2,017회 중 국적선사 크루즈 비중은 574회, 28%에 그친다.

국토교통성 항만국이 2017년 11월 발표한 1-9월 누계 기항 실적은 일본선사 크루즈 501회, 외국선사 크루즈 1,389회, 총 기항 척수 1,890회로 2016년 2,017회를 상회하는 실적을 달성할 것이 확실시 되고 있다.

〈그림 3-1〉 일본 크루즈 기항횟수의 추이



자료: 일본크루즈종합연구소, 2017. 11.

2. 일본 방문 외국인 크루즈 관광객

2016년 한 해 동안 크루즈 선박을 이용하여 일본의 항만을 방문한 방문객 수는 2,503,954명으로 이중 순수 크루즈 관광객은 85%인 1,999,214명이고 나머지 15%의 방문객은 크루즈 선박 내에 근무하는 승무원(crew)이다. 앞서 살펴본 기항 횟수 유형과 마찬가지로 일본 입출항 크루즈는 모항 형태가 아니다 보니 크루즈 관광객 대부분 기항(transit) 형태 크루즈에 승선하였다.

국토교통성 항만국은 일본을 방문한 크루즈 관광객 수를 매월 발표하고 있다. 2017년 11월 7일 발표한 실적에 따르면 동년 1~9월 누계는 192만 5천 명으로 이는 전년 동기 대비 26% 늘어난 것이다. 올해 남은 기간에도 동일한 추세로 방일 크루즈 관광객 수가 발생할 경우 과거 최다였던 2016년 실적(방일 총 크루즈 관광객 수 199만 2천 명)을 돌파할 가능성이 높다. 국토교통성은 구미 대형 크루즈 선사의 중국 발착 동북아 크루즈가 한-중 간 외교적 갈등으로 인해 일본 기항으로 대체되면서 상대적으로 2017년에 일본 기항이 급증한 것이라고 분석하고 있다.

국토교통성은 2016년 7월부터 일본 전국 각지의 항만을 직접 내방하여 크루즈 선박의 기항 횟수와 외국인 크루즈 관광객 수 등 크루즈 관련 통계를 「재팬 크루즈 리포트」라는 제목으로 매월 발행하고 있다. 매달 실적을 공개함과 동시에 다양한 월별 토픽들을 항만별로 소개하고 있다. 월별 방일 크루즈 관광객 수 추정 방법은 법무성 입국관리국(入国管理局)의 협조를 통해 크루즈 외국인 입국자 수를 집계하고 있다.

2016년 크루즈 관광객 수인 199만 2천 명은 크루즈에 승선하고 있는 승무원 인원을 제외한 실적으로 2014년 방일 크루즈 관광객 수인 41만 6천 명 대비하여 4.8배 증가한 것이다. 국토교통성 「재팬 크루즈 리포트」에서 예측하고 있는 2017년 크루즈 관광객 249만 5천 명은 1~9월 누계 192만 5천 명에 시계열 분석을 통해 남은 3개월 추정치를 더한 것으로 일본 크루즈산업의 역대 최고 높은 실적이다.

〈표 3-2〉 일본 외래 관광객 입항 추이

(단위: 명)

구분	2014년	2015년	2016년	2017년(f)
외국인 방일 크루즈 실적	416,000	1,116,000	1,992,140	2,495,900

자료: 일본 국토교통성, "재팬 크루즈 리포트", 2017. 11.

제3절 경제적 효과

1. 직접효과

CLIA(Cruise Lines International Association)는 2017년 3월 발간한 보고서에서 일본 내 주요 크루즈 기항 항만인 아오모리, 하코다테, 나가사키, 오키나와, 도쿄, 요코하마, 하네다 등에 기항하는 크루즈 선박을 대상으로 일본 항만 방문객의 지출실태를 분석·발표하고 있다. CLIA 분석에 따르면 승객들은 기항 항만 당(1항차) 약 83,384엔(한화 약 83만 원)을 소비하고 있으며, 반면 일반 승객들에 비해 항만 입출항이 빈번한 크루즈 승무원의 경우 기항 항만 당 약 5,500엔(한화 약 5만 5천 원)을 소비하고 있는 것으로 나타났다.

크루즈 관광객 평균 지출액인 83,384엔 중 쇼핑(21,600엔)과 관광지에서의 지출(16,394엔)이 약 46%를 차지하고 있다. 한편, 크루즈 승무원 평균 지출액 5,500엔 중에서 높은 비중을 차지하고 있는 항목은 식음료 비용 1,597엔과 쇼핑 1,570엔의 항목이다. 이처럼 항만 입출항이 상대적으로 빈번한 승무원의 경우 지출금액이 적으며, 쇼핑이나 관광지에서의 지출보다는 일상에서 소요되는 식음료 소비 비중이 높은 것으로 조사되었다.

〈표 3-3〉 일본 크루즈 방문객 지출실태

(단위: 엔)

항목	평균 소비금액	
	승객(JPY)	승무원(JPY)
쇼핑	21,599.9	1,570.4
관광지 지출	16,394.1	201.2
식음료대	13,601.4	1,596.5
교통비	8,421.6	186.0
숙박비	4,270.6	-
오락/여가 지출	1,160.4	14.1
기타 비용	17,936.1	1,919.4
합계	83,384.1	5,487.5

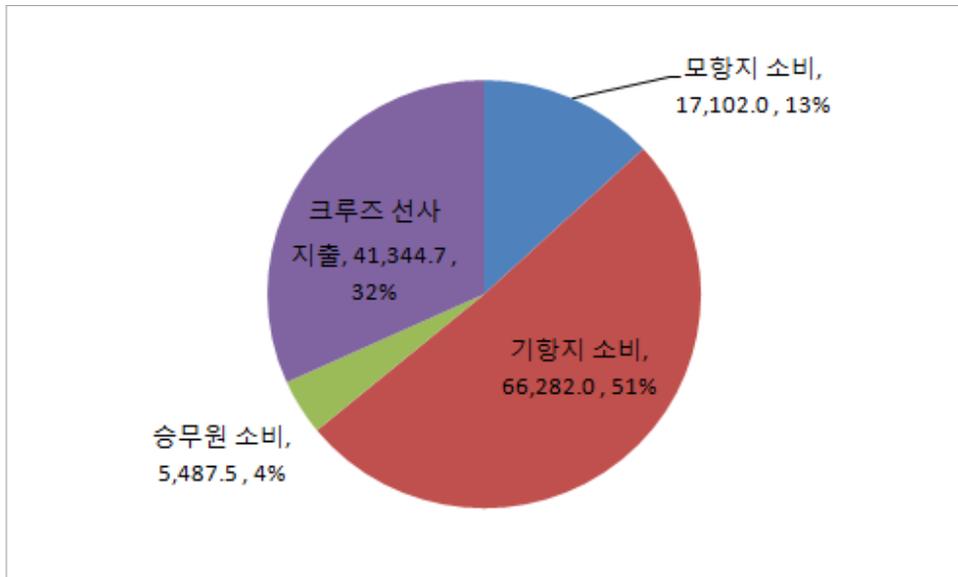
자료: CLIA, "The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016", 2017. 3. p.11.

1) 크루즈 관광객·승무원 지출

1,526회 크루즈 기항을 통해 발생한 총 직접 소비 효과 1천 3백억 엔(한화 약 1조 3천억 원)을 구성하는 세부 항목으로는 모항지 크루즈 관광객 소비 171억 엔(한화 약 1천 7백억 원), 기항지 크루즈 관광객 소비 663억 엔(한화 약 6,630억 원), 크루즈 승무원 소비 55억 엔(한화 약 550억 원), 크루즈 선사 지출 413억 엔(한화 약 4,130억 원)으로 구성되어 있다. 기항지 크루즈 관광객 소비 663억 엔(한화 약 6,630억 원)은 일본의 전체 직접 소비 효과 1천 3백억 엔(한화 약 1조 3천억 원) 중에서 51% 비중을 차지하고 있다. 한편, 일본 항만들은 모항이 상대적으로 덜 발달되어 있는 반면 기항지 중심으로 크루즈 선박 유치에 이루어지고 있다 보니 모항지로서의 소비 지출 금액은 171억 엔(한화 약 1,710억 원)으로 13%에 불과한 실정이다.

〈그림 3-2〉 일본 입항 크루즈 직접 소비 효과

(단위: 백만 엔)



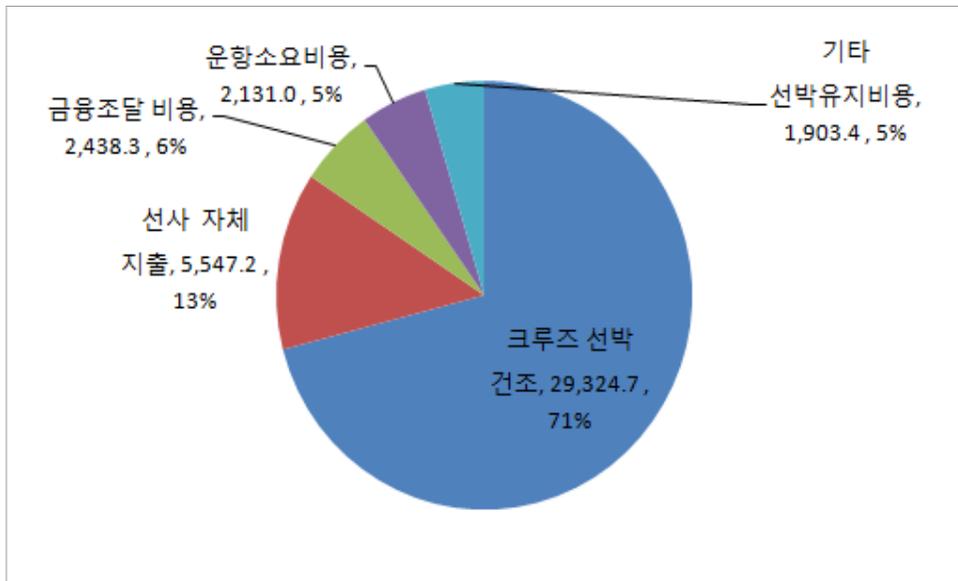
자료: CLIA, "The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016", 2017. 3., p.11.

2) 선사지출

전술한 1,526회 크루즈 기항에 대한 크루즈 선사의 지출 413억 엔(한화 약 4,130억 원)을 세부항목별로 검토하면 크루즈 선박 건조에 평균 283억 엔(한화 약 2,830억 원)이 소요되어 크루즈 선사 전체 지출액 413억 엔(한화 약 4,130억 원)에서 71%에 달하는 비중을 차지하고 있다. 이외 크루즈 선박 연료유 등을 포함하는 크루즈 선사 자체 지출액이 55억 엔(한화 약 550억 원), 금융조달 비용이 24억 엔(한화 약 240억 원), 항만사용료 등 운항소요비용이 21억 엔(한화 약 210억 원), 기타 선박유지비용이 19억 엔(한화 약 190억 원) 각각 발생하였다.

〈그림 3-3〉 일본 입항 크루즈 선사측면 경제적 효과

(단위: 백만 엔)



자료: CLIA, "The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016", 2017. 3. p.12.

2. 총 경제적 효과(직접+간접)

CLIA(Cruise Lines International Association)가 1,526회 크루즈 기항을 대상으로 분석한 일본 내 크루즈 직접 소비 효과는 1천 7백억 엔(한화 약 1조 7천억 원)으로 이는 중국, 한국, 대만 등을 포함하는 동북아시아 내 크루즈로 발생한 총 직접 소비 효과 중에서 37%의 비중을 차지하고 있다. 1항차당 일본 내 발생하는 크루즈 직접 소비 효과는 8천 5백만 엔(한화 약 8억 5천만 원)으로 예측되는데, 이는 크루즈 선박 1척이 일본 항만에 기항했을 때 해당 지역에서 소비되는 금액이 8억 5천만 원에 달함을 의미한다. 일반적으로 소비활성화는 해당 지역 경제를 활성화시켜 고용창출을 유발하므로 크루즈 선박의 인바운드 기항 유치는 일자리 창출에 긍정적인 영향을 미치고 있음을 확인할 수 있다.

제4절 일자리 창출 효과(규모)

1. 총괄(개요)

1,526회 크루즈 기항으로 발생한 일본 내 크루즈 직접 소비 효과 1천 3백억 엔(한화 약 1조 3천억 원)은 소비 지출 효과를 통해 고용 창출 등 일본경제에 긍정적인 효과를 발생시키고 있다.

구체적으로 1천 3백억 엔의 직접 소비는 약 8,669명의 정규직 및 비정규직의 고용창출을 발생시키고 있으며, 동 고용자들에게 지급되는 급여는 495억 엔(한화 약 4,950억 원)에 달한다. 크루즈산업에 연계되어 고용된 고용자들은 다시 일본 경제 내에서 소비활동을 수행하므로 이는 승수효과를 발생시켜 다시 일본 경제를 부흥시키는 선순환 구조가 이루어진다.

한편 8,669명의 고용자수에는 일본에 거주하는 크루즈 선사 고용자수는 포함되어 있지 않으며, 또한 급여 총액 495억 엔(한화 약 4,950억 원)에도 일본 거주 크루즈 선사 임직원 급여가 포함되어 있지 않다.

이와 더불어 8,669명의 고용자들이 생산한 재화나 서비스를 통해 창출된 부가가치 금액이 699억 엔(한화 약 6,990억 원)에 달해 크루즈 선박의 기항은 고용창출과 지역경제 성장에 미치는 파급력이 높은 것으로 계측되었다.

〈표 3-4〉 일본 크루즈 기항 직접 일자리 창출 효과

(단위: 백만 엔)

분야	직접 소비 총액	부가가치 창출액	일자리 창출 개수	신규 고용자 지급 급여
농업	0.0	0.0	0	0.0
제조업	32,865.1	11,768.0	1,220	7,921.1
건설	0.0	0.0	0	0.0
도소매업	45,032.7	28,683.9	4,108	20,784.5
교통물류	10,511.0	6,077.9	750	4,225.7
금융파이낸스	21,164.6	14,083.3	541	10,137.8
기타 서비스 및 정부 부문	20,642.9	9,282.9	2,050	6,444.4
합계	130,216.3	69,896.1	8,669	49,521.5

자료: CLIA, "The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016", 2017. 3. p.12.

CLIA(Cruise Lines International Association)가 1,526회 크루즈 기항을 대상으로 분석한 결과에 따르면 크루즈 기항으로 인한 간접적인 소비 지출은 총 1천 45억 엔(한화 약 1조 450억 원)에 달한다. 이는 1,526회 크루즈 기항으로 발생한 일본 내 크루즈 직접 소비 효과 1천 3백억 엔(한화 약 1조 3천억 원)과 거의 유사한 규모의 지출액이다.

또한 CLIA(Cruise Lines International Association) 분석결과에 따르면 직접 소비 효과뿐만 아니라 크루즈 기항으로 인한 간접적인 소비 지출이 창출하는 고용자수는 14,724명이며, 이로 인한 급여지급액은 808억 엔(한화 8천 8십억 원)에 달하는 것으로 분석되었다.

한편 직접·간접을 망라한 14,724명의 고용자들이 생산한 재화나 서비스를 통해 창출된 부가가치 금액은 1,242억 엔(한화 약 1조 2천억 원)으로 계측되었다.

〈표 3-5〉 크루즈 기항 직접+간접 일자리 창출 효과

(단위: 백만 엔)

분야	직접 소비 총액	부가가치 창출액	일자리 창출 개수	신규 고용자 지급 급여
농업	84,61.8	3,641.6	472	977.4
제조업	73,606.4	24,850.5	2,551	14,854.10
건설	1,338.1	655.4	110	492.8
도소매업	59,458.5	38,086.6	5,454	27,597.60
교통물류	16,069.0	9,413.8	1,162	6,545.00
금융파이낸스	45,794.6	30,483.9	1,472	18,892.70
기타 서비스 및 정부 부문	30,034.5	17,115.0	3,503	11,414.80
합계	234,763.0	124,246.8	14,724	80,774.40

자료: CLIA, "The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016", 2017. 3. p.12.

CLIA(Cruise Lines International Association)가 1,526회 크루즈 기항을 대상으로 분석한 결과 종합은 다음과 같다. 요컨대 14,724명의 일자리가 창출되어 기항 1회 당 9.6명의 신규 일자리가 만들어졌으며, 동 14,724명에 대해

총 807억 엔(한화 약 8천 7십억 원)의 급여가 지급되어 1인당 연평균 급여 소득은 약 5천 5백만 원으로 계측되었다.

한편 일본에 거주하는 크루즈 선사 승무원은 275명으로 동 인원까지 포함되면 일자리 창출 개수는 14,999명으로 증가하고, 14,999명에 대한 총 급여액은 821억 엔으로 추정되었다.

〈표 3-6〉 크루즈 기항 일자리 창출 효과

(단위: 명, 백만 엔)

구분	실적
총 고용자 수(신규 일자리)	14,724명
총 보수액(14,724명)	80,774.4
일본 거주 크루즈 선사 승무원	275명
총 보수액(275명)	1,375.0
합계 고용자 수(신규 일자리)	14,999명
합계 보수액(14,999명)	82,149.5

자료: CLIA, "The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016", 2017. 3. p.12.

2. 크루즈 관련 업종별·업체별 고용실태 분석

1) 선사

가. NYK

2017년 연초 발간된 「NYK 크루즈 리포트 2017」에 따르면 NYK 크루즈에 근무하는 고용자 수는 육상직 85명, 승무원 470명이며, 승무원은 NYK 크루즈가 보유하는 국적 크루즈인 아스카II호에 승선하고 있다. 아스카II의 선박 제원은 50,142톤으로 국토교통성 분석에 따르면 일반적으로 25,000톤 전후 크루즈 신조 시 약 200명 정도의 신규 고용이 발생하며, 실제로 아스카II의 경우 두 배 수준인 470명이 승선하고 있는 것이다. 또한 전술한 것처럼 85명의 육상직 일자리가 창출되어 크루즈 상품의 기획·마케팅·PR을 담당하거나 상품판매를 위한 영업, 그리고 회계·재무파트 등 경영지원 업무를 수행하고 있다.

〈표 3-7〉 NYK 일자리 창출 실적(추정)

운항크루즈	총톤수	육상직	해상직	합계
아스카II	50,142	85	470	555

자료: 일본 전자공시시스템 EDINET(<http://info.edinet-fsa.go.jp/>, 검색일: 2016. 12. 31.)

나. MOL

일본의 크루즈산업은 크루즈 선박 건조 및 크루즈 운항 회사의 설립을 통해 시작되었다. 1980년대 후반의 호경기를 배경으로 일본의 외항 해운회사들은 당시 구미 지역을 중심으로 성장하고 있는 크루즈 사업에 주목하고 크루즈산업 진출을 검토했는데, 가장 먼저 크루즈 선박의 운항을 개시한 선사가 MOL이다.

MOL은 1989년 취항하여 2007년까지 운항한 후지마루와 1990년 운항을 시작하여 현재에도 국적크루즈로 운항을 계속하고 있는 니혼마루까지 다수의 크루즈 운항 경력을 가지고 있다.

후지마루, 니혼마루 모두 25,000톤 전후의 중소형 선형으로 럭셔리 크루즈급 서비스 제공을 모토로 운영되었으며, 실제로 고소득 중장년층을 대상으로 활발한 영업이 이루어졌다.

2017년 1월 기준 니혼마루를 운항하는 MOL의 자회사 상선미츠이객선(株)의 일자리는 총 235명이며, 이중 육상직은 29명, 12.3%, 해상직은 206명, 87.7%를 차지하고 있다.

〈표 3-8〉 상선미츠이객선(株) 일자리 창출 실적(추정)

운항크루즈	총톤수	육상직	해상직	합계
니혼마루	22,472	29	206	235

자료: 일본 전자공시시스템 EDINET(<http://info.edinet-fsa.go.jp/>, 검색일: 2016. 12. 31.)

〈그림 3-4〉 상선미츠이객선(주) 운항선대



자료: 해당 선사 홈페이지(검색일: 2017. 11. 01.)

다. 일본 크루즈객선(주)

일본 크루즈객선(주)은 크루즈를 포함한 선박 선주업과 운항 관리 업무를 취급하는 기업이며, 일본 전역을 대상으로 숙박업을 전개하는 호텔사업도 함께 전개하고 있다. 일본이 도서로 구성된 섬나라이다 보니 낙도 지역을 탐방하는 소형 탐험선(Expedition ship)으로 분류되는 퍼시픽비너스호를 중고선으로 매입하고 1998년부터 서비스를 개시하였다.

퍼시픽비너스호의 주요 승객은 대부분 50대 이상의 연령으로 자금이 여력이 있는 중장년층 거주 비중이 높은 오사카항을 모항으로 하고 있다.

일본 전자공시시스템 EDINET에 따르면 퍼시픽비너스호를 운항하는 일본 크루즈객선(주)의 고용자수는 284명이며, 이는 육상직 74명과 해상직 210명으로 각각 구성되어 있다.

〈표 3-9〉 일본 크루즈객선(주) 일자리 창출 실적(추정)

운항크루즈	총톤수	육상직	해상직	합계
퍼시픽비너스	26,594	74	210	284

자료: 일본 전자공시시스템 EDINET(<http://info.edinet-fsa.go.jp/>, 검색일: 2016. 12. 31.)

라. 국토교통성 추정

일본 국토교통성 추정¹⁶⁾에 따르면 5만 톤급 국적 크루즈 선박의 운항을 통한 신규 일자리 수는 일반적으로 500명에 달할 것으로 분석된다. 국토교통성은 1980년대 후반부터 시작되었던 주요 선사(NYK, MOL, K-Line)들의 국적크루즈 선박을 대상으로 분석을 수행하여 크루즈 선형과 일자리 개수와의 상관관계를 추정하였다.

〈표 3-10〉 크루즈 선박 선형별 일자리 창출 규모(추정)

구분	상정 총톤수	육상직	해상직	합계
크루즈 선형별 창출 일자리수	100,000	150	900~1,000	1,050~1,150
	50,000	100	400	500
	25,000	50	200	250

자료: 일본 국토교통성, “크루즈 진흥을 위한 방책”, pp 21-22, 2016.

2) 크루즈터미널

가. 요코하마 국제크루즈터미널

1859년에 개항한 요코하마항은 일본 항만들 중에서 가장 역사가 오래된 항만이다. 1964년의 도쿄 올림픽 개최를 계기로 외항 크루즈에 대응하는 여객선 터미널의 개발 필요성이 제기되면서 기존 항만들의 본격적인 재개발이 실시되었다. 그런데 이처럼 1차 재개발이 이루어졌음에도 불구하고 노후화가 진행되다 보니 부상하는 크루즈 시대에 대응하기 위해 재개발 공사를 다시 실시하고, 2002년 한일 FIFA 월드컵 대회 직전 재개발된 「요코하마항 요코하마 오산바시 국제크루즈터미널」을 오픈하였다. 오산바시국제크루즈터미널의 운영은 현재 요코하마시 항만국 내 지정 관리자가 관리·운영하고 있다.

요코하마 국제크루즈터미널의 종사자 수는 2017년 기준 육상직 47명, 터미널 인근에 소재하는 도선사, 하역업체, 줄잡이·고박업체, 급유업체 등 해상직 종사자수는 89명이다.¹⁷⁾

¹⁶⁾ 일본 국토교통성, “크루즈 진흥을 위한 방책”, 2016.

나. 후쿠오카시 하카타항 국제터미널

하카타항 국제터미널은 1999년 오픈하여 365일, 24시간 크루즈의 입출항 및 승하선이 가능하고, 북미, 유럽 항로의 크루즈 선박 등이 주로 기항하는 외국적 크루즈 선박의 입출 중심항이다. 또한 후쿠오카 공항이나 고속도로가 인근에 소재하여 승객 이동에 편리성이 높다. 그 밖에도 터미널 인근에 〈후쿠오카 국제센터〉, 〈마린 메시지 후쿠오카〉, 〈후쿠오카 국제회의장〉 등의 컨벤션 시설이 있고, 〈후쿠오카 돐〉이나 〈후쿠오카 타워〉 등 관광 시설들도 하카타만 연안에 집중되어 있어 승객들의 관광이 용이하다.

연간 처리되는 화물량은 미흡하지만 일본 최대의 크루즈 여객항으로서 한국이나 중국과도 지리적으로 가까운 하카타항은 부산 국제여객터미널과 고속페리를 운항하는 등 크루즈 기항횟수로 일본 항만들 중 가장 높은 실적을 달성하고 있다. 실제로 2016년 일본 크루즈 총 입항횟수 2,017회 중 하카타항에 314회의 입항이 발생해 15.6%의 높은 비중을 점유하고 있다.

하카타항 국제터미널의 종사자수는 2017년 기준 육상직 104명, 터미널 인근에 소재하는 기타 항만부대업 종사자수는 312명이다.¹⁸⁾

〈표 3-11〉 일본 주요 크루즈 터미널 고용실적

운항크루즈	육상직	해상직	합계
요코하마 국제크루즈터미널	47	89	136
후쿠오카시 하카타항 국제터미널	104	312	416
합계	151	401	552

자료: 요코하마시 항만국, 후쿠오카시 하카타항 국제터미널, 2017.

17) 요코하마시 항만국(<http://translate-ko.city.yokohama.lg.jp/kowan/>, 검색일: 2017. 11.) 검색 및 유선 문 의사항을 정리하여 작성하였다.

18) 후쿠오카시 하카타항 국제터미널(<http://www.hakataport.com/home.html>, 2017. 11.) 검색 및 유선 문의사항을 정리하여 작성하였다.

3) 관광업체

2016년 5월 일본경제신문에서 조사·발표한 자료에 따르면 대학 졸업 예정자들 중 취직희망기업 1위(문과계열)는 JTB 여행사로 나타났다. JTB는 연간 매출이 1조 3천억 엔이 넘는 일본 관광여행사이다. JTB는 크루즈 상품을 취급하고 있으며, 전술한 일본 국적 외항 크루즈선을 운항하고 있는 「NYK 크루즈」, 「상선미츠이객선(株)」, 「일본크루즈객선(株)」의 3개 선사가 운영하는 국적크루즈 상품의 판매나 일본 주요 항만에 기항하는 로열 캐리비안이나 코스타 크루즈와 같은 세계 유수의 크루즈 선사들이 운항하는 크루즈 상품의 고객을 담당하고 있다.

일본경제신문의 설문조사 결과 3위를 차지한 IHS 여행사 등 일본 내 다수의 관광업체들이 크루즈 상품의 고객을 담당하고 있다. 다만, 한국과 마찬가지로 직접 크루즈 선박을 운항하는 경우는 없어 크루즈 관련 일자리는 고객을 위한 영업활동, 상품 PR직군 등에 한정되어 있다.

일본 전자공시시스템 EDINET에 따르면 JTB의 2016년 매출액은 총 1조 1천 5백억 엔(한화 약 11조 5천억 원)으로 이중 크루즈 부문 매출은 31억 엔(한화 약 310억 원)에 달한다. JTB가 공시하고 있는 연간보고서에 따르면 JTB의 국내외 고용자수는 2만 4천 명에 달하며, 크루즈 분야를 담당하는 고용자수를 단순 매출 비중으로 계측하면 2만 4천 명 중 0.2%에 해당하는 65명이 근무하고 있는 것으로 추정된다. 100명이 안 되는 일자리 개수이지만 크루즈 상품을 취급하는 관광업체의 수가 다수이기 때문에 크루즈산업 진흥을 통한 간접적인 일자리 창출의 가능성은 높다고 판단된다.

국토교통성 자료에 의하면 2017년 기준 일본 내 크루즈 상품을 취급하는 여행사수는 약 5~7개로 관광업체 내 크루즈 관련 고용자수는 약 300명으로 추정되고 있다.

4) 크루즈 관련 업체의 직접고용 실태 파악 시사점

일본 크루즈 관련업체의 직접 고용자 수를 파악한 결과 고용자 수는 약 2천 명에 달하는 것으로 파악되었다. 그러나 이는 앞에서 분석한 CLIA 자료에 비교 시 많은 차이가 나타남을 알 수 있다. 이와 같은 차이의 원인은 우리 연구진이

조사한 업체는 일본 크루즈 업체의 일부에 한정되기 때문이다. 크루즈산업에 직접 종사하는 업체는 크루즈 선사와 터미널, 여행사 외에도 선용품 공급업체, 크루즈 선사 대리점, CIQ 관련 기관, 육상의 버스업체, 가이드 등 다양한 업체가 있다.

다만 본 연구에서 크루즈 관련 업체의 고용을 직접 파악하여 알 수 있는 사실은 크루즈산업 분야는 선사의 해상직 외에도 육상직에 다양한 일자리가 있다는 점이다.

크루즈 관련 일자리는 육상직과 해상직으로 대별할 수 있다. 특히 크루즈 선사의 해상직인 승무원을 제외하고도 육상직이나 터미널, 관광업체 등 간접고용 형태로 근무하고 있는 고용자수도 50%를 상회하여 크루즈산업의 간접적인 일자리 창출 비중이 높은 것으로 나타났다.

〈표 3-12〉 일본 크루즈산업의 고용규모(종합)

(단위: 명)

구분	CLIA 자료	업체별 조사결과				비고
		선사 (3개사)	육상직	해상직	소계	
직접고용	8,669		188	886	1,074	경영지원 + 승무원
		크루즈 터미널 (2개사)	151	401	552	도선사, 하역업체, 줄잡이·고박업체, 금유업체
		관광업체 (5~7개사)	300		300	여행사 종사자
		조사업체 소계	1,926		1,926	
		조사제외 업체*			6,743*	추정
간접고용	6,055			6,055*		
합계	14,724			14,724*		

주 1) 업체별 조사결과는 한국해양수산개발원에서 조사한 내용으로 크루즈 관련 업체 중 일부에 한정됨

2) 조사결과 중 * 표시는 CLIA 통계를 인용한 숫자임

자료 1) CLIA

2) 연구진 조사결과(국도교통성 자료, 각 업체 홈페이지, 자문 등)를 바탕으로 작성

제4장 한국 크루즈산업의 현황과 일자리 창출 규모 <<

제1절 크루즈 관련 정책

1. 중앙정부 지원 크루즈 전문 인력 양성사업

한국은 2015년 8월에 크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률이 시행되면서 해양수산부 주관으로 크루즈 전문 인력양성과정이 개설되었다. 동 과정은 2016년부터 국가기간전략사업으로 전환되어 고용노동부와 부처별 통합사업인 크루즈 전문 인력 양성사업으로 운영되고 있다.

동 사업은 청년 일자리 창출과 크루즈 시장 급성장에 대비하여 크루즈 승무원 전문인력을 양성하고 국내외의 크루즈 선사에 취업을 알선하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 주요 인력 양성분야는 선내 데스크, 식음료 및 객실 프론트 오피스, 엔터테인먼트 등 서비스 분야 중간 관리자로 2020년까지 2천 명을 양성하는 것을 목표로 하고 있다. 해양수산부는 기관지정과 사업계획 승인 및관리를 전담하고 고용노동부는 ‘국가기간·전략산업직종 훈련사업’ 지정과 기금 지원을 전담한다.

2014년 12월에 대경대학교, 아세아항공직업전문학교, 제주도 창의연구소 등 3개 기관이 승무원 전문인력 양성기관으로 선정되어 2015년부터 2017년까지 크루즈 전문 인력 양성과정을 운영하도록 되어있다. 대경대와 아세아항공직업전문학교는 2017년 하반기까지 총 5회를 운영하였고 제주 창의연구소는 총 4회를 운영 중에 있다. 3개 기관을 통해 양성된 인력의 취업률은 65% 내외로 나타났다. 주로 크루즈 선내 호텔부 승무원과 카지노 부문 슬롯직원 및 식음료 부문의 웨이터, 프론트 데스크의 GSO(General Staff Officer, 일반 직원) 형태로 고용되는 것으로 분석되었다.¹⁹⁾

〈그림 4-1〉 크루즈 전문인력(승무원) 양성사업 개요(2017)

□ 사업개요

- (배경) 청년 일자리 창출과 크루즈 시장 급성장에 대비 크루즈 승무원 전문인력을 양성하여 국내외 크루즈 선사에 취업 알선
- (양성분야·목표) 선내 데스크, 식음료 및 객실 프론트 오피스, 엔터테인먼트 등 서비스분야 중간 관리자 '20년까지 2천명 양성
- (사업추진) 해양수산부는 기관지정과 사업계획 승인·관리, 고용부는 '국가기간·전략산업직종 훈련사업' 지정과 고보기금 지원

* '14년 12월 승무원 전문인력 양성기관 3개소 선정('15~17년까지 수행, '17년 하반기 재선정 예정)

크루즈 전문인력(승무원) 양성사업 개요				
□ 사업개요				
◇ (배경) 청년 일자리 창출과 크루즈 시장 급성장에 대비 크루즈 승무원 전문인력을 양성하여 국내외 크루즈 선사에 취업 알선				
◇ (양성분야·목표) 선내 데스크, 식음료 및 객실 프론트 오피스, 엔터테인먼트 등 서비스분야 중간 관리자 '20년까지 2천명 양성				
◇ (사업추진) 우리부는 기관지정과 사업계획 승인·관리, 고용부는 '국가기간·전략산업직종 훈련사업' 지정과 고보기금 지원				
* '14.12월 승무원 전문인력 양성기관 3개소 선정('15~17년까지 수행, '17년 하반기 재선정 예정)				
합 계	아세아직업전문학교	대경대학교	(사)창의연구소, 제주국제대 공릉	
소재지	서울 용산구	경북 경산시	제주특별자치도	
연락처	유재홍 교수 (02-714-9709)	손지영 교수 (053-850-1076)	오상운 박사 (064-752-0246)	
□ '17년(4~5기, 180명) 사업계획				
◇ (양성규모) 3개 양성기관에서 기수마다 30명 내외로 2기수 180명 선발을 위해 사업계획 승인(해수부) 및 모집공고				
(단위 명)				
구 분	합 계	아세아직업전문학교	대경대학교	(사)창의연구소, 제주국제대 공릉
합 계	180	60	60	60
1기(4~7월)	90	30	30	30
2기(10~1월)	90	30	30	30
◇ (선발 및 교육) 토익 500점 이상 응시자를 대상 면접시험(해외선사, 교수 등 구성)을 통해 교육생 선발, 이론교육 및 해외연수(4개월)				
◇ (취업알선) 스타크루즈, 카니발, 로얄, 코스타, 프린세스 등 해외 크루즈 선사에 면접기회 제공				

자료: 해양수산부 해운정책과, 『2017년 국비지원 크루즈 전문인력 양성계획』, 2017. 1. 2.

2. 지방자치단체 자체 운영 프로그램

중앙정부 차원의 국가기간전략사업 외에도 크루즈산업을 중요시하는 각 지자체별로 크루즈 전문인력 양성교육을 자체 예산을 투입하여 실시하고 있다. 대표적으로 부산광역시와 강원도가 크루즈 플래너, 크루즈 통역안내사, 크루즈 승무원양성 등의 단기교육과정을 개설하여 운영한 적이 있다.

19) 김종남, 「크루즈 관광 전문인력 육성 방안」, 『크루즈산업 일자리 창출규모 파악 및 정책과제 모색 워크숍(2017. 09.15.) 자료』, 2017, pp.32~37.

〈표 4-1〉 크루즈 관련 고용정책과 인력양성과정

주관	명칭	개설시기	대상자	분야
해양수산부	크루즈 전문인력 양성사업	2015년	크루즈 승무원 희망자	크루즈 승무원
부산	관광통역안내사 양성 교육과정	2013년	해당언어 이주민 및 내국인	크루즈 통역안내사
인천	해양레저인력양성	2014년	해양레저인력분야 관심 인천거주민	해양관광 및 크루즈 관광
강원	크루즈 전문인력 양성교육	2015년	도내 청년취업대상자	승무 및 관련분야
제주	제주크루즈인력 양성사업단	2016년	크루즈 승무원 희망자	승무원
관광공사	프리미엄 관광통역안내사	2015년	관광통역안내사 자격증 소지자	관광통역안내

자료: 한국해양수산개발원, 「크루즈산업 일자리 창출규모 파악 및 정책과제 모색 워크숍(2017.09.15.)자료」를 바탕으로 저자 재작성

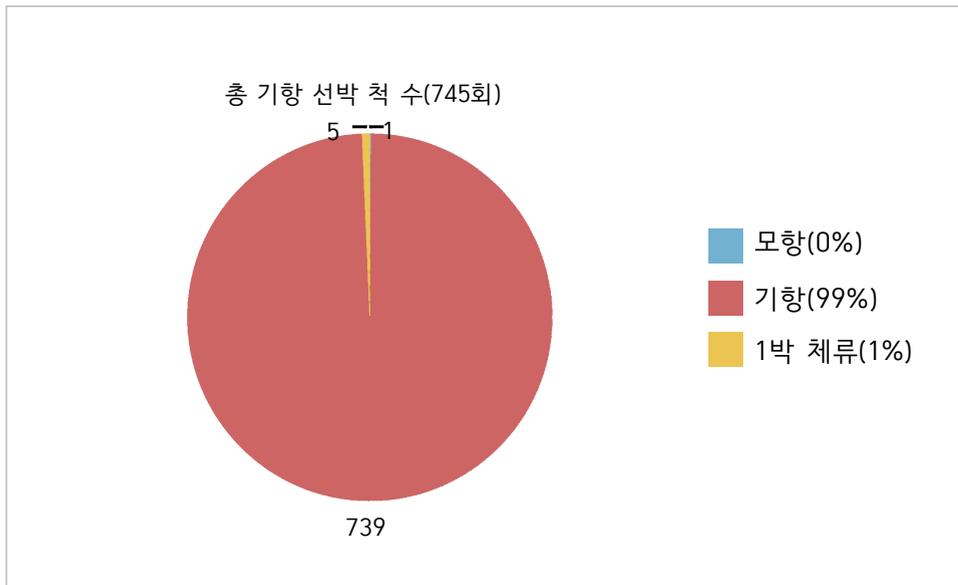
한국은 크루즈 인력과 관련하여 국가직무능력표준(NCS)에 기반한 크루즈 운영관리사 과정을 개발하여 운영하고 있으나 학습모듈이 4~5 수준으로 이미 3~4년의 경력을 갖춘 실무자에 초점이 맞추어져 활용에 다소 한계가 있다. 따라서 전문인력의 고용과 양성의 수준이 부합하는 단계에서 양자 간의 정책 수립과 추진이 필요하다.

제2절 산업현황

1. 한국 항만을 방문한 크루즈 선박 척수

한국 크루즈 터미널을 방문하는 크루즈 선박의 절대다수는 한국 항만을 단순 기항(transit)하는 형태로 전체 기항횟수의 99%를 차지한다. 2016년 동안 한국 항만 총 기항(Port call)횟수는 745회로 단순기항이 739회(99%), 모항은 1회를 기록하였으며, 1박 체류(overnight)는 5회로 1%를 기록했다.

〈그림 4-2〉 한국 항만을 방문한 크루즈 선박 척 수(2016)



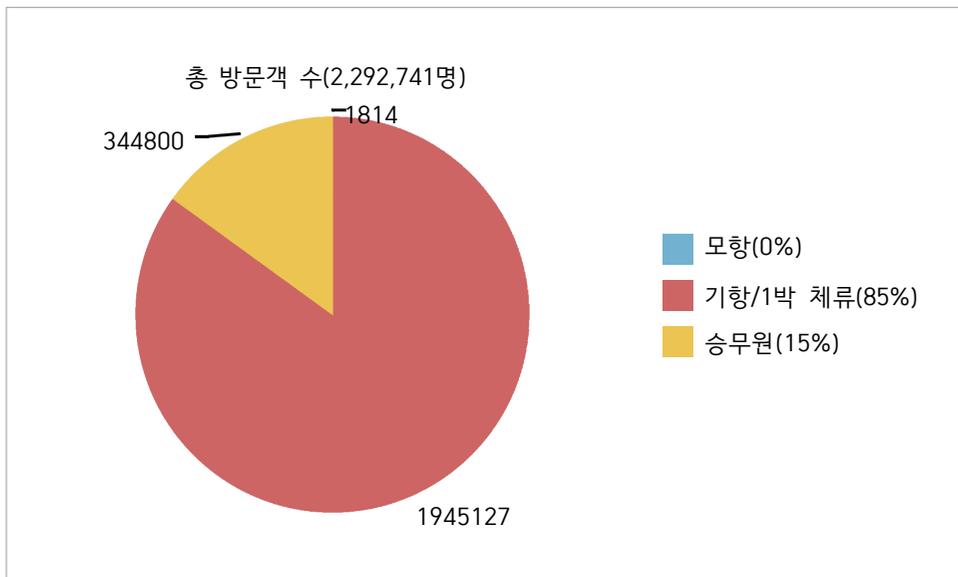
자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.15.

2. 한국 크루즈 방문객 수

2016년 한 해 동안 크루즈 선박을 이용하여 한국의 항만을 방문한 방문객 수는 2,292,741명으로 이중 순수 크루즈 관광객은 85%이고 나머지 15%의 방문

객은 크루즈 선박 내에 근무하는 승무원(crew)이다. 크루즈 관광객의 대부분은 단순기항과 1박 체류의 형태로 한국의 항만을 방문하였으며, 그 수는 약 194만 명으로 전체 방문객의 85%를 차지하였다. 반면 한국 모항의 크루즈 선박의 승선을 위해 방문한 관광객은 1,814명으로 매우 적은 것으로 나타났다. 승무원은 344,800명으로 나타났다.

〈그림 4-3〉 한국 크루즈 방문객 수(2016)



자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.15.

제3절 경제적 효과

우리나라에서 크루즈산업을 통한 경제적 효과는 그간 해양수산부와 지자체 등에서 발표를 했다. 그리고 세계크루즈선사협회(CLIA)에서도 크루즈산업의 경제적 효과를 중국, 일본과 함께 비교하고 분석하는 보고서²⁰⁾를 발표했다. 이 절에서는 우리나라에서 크루즈산업을 통한 경제적 효과를 CLIA 보고서와 그간 우리나라에서 발표된 내용을 살펴보고 비교한다.

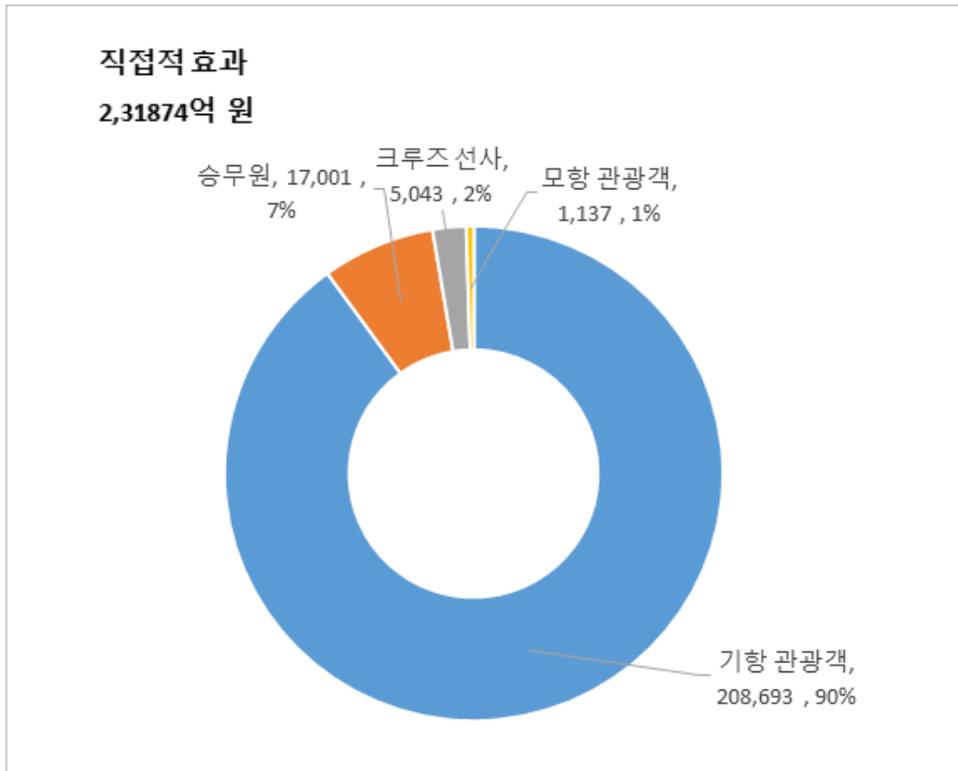
1. 직접효과

① 직접효과 전체

CLIA 보고서는 우리나라에서 크루즈산업을 통해 직접적으로 발생하는 경제적 효과는 2,318억 원으로 추정했다. 크루즈산업의 경제적 효과 중 대부분은 기항 관광객에 의해 발생하고 있다. 즉 경제적 효과의 90%에 해당하는 2,087억 원은 기항지 관광객에 의해 발생한다. 그리고 승무원의 지출은 170억 원으로 7%에 해당하고, 크루즈 선사의 지출은 5,042만 원으로 2%에 불과하다. 그러나 이 통계는 우리나라 중앙부처와 지자체에서 발표하는 통계와 많은 차이가 있다.

²⁰⁾ CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017.

〈그림 4-4〉 크루즈산업의 직접적 경제적 효과(2016)



자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.15.

한편 우리나라에서 크루즈산업의 경제적 효과는 기초통계²¹⁾ 부재로 산정이 쉽지 않지만, 정부에서 관광객 소비지출액, 생산유발계수, 고용유발계수 등을 이용하여 발표하고 있다.

2016년 크루즈산업의 경제적 효과는 크루즈 관광객 195만 명 입항으로 기항지에 2조 465억 원 소비지출과 생산유발효과 3조 4,000억 원, 고용유발 2만4천 명으로 발표되었다.²²⁾ 세부 내역은 다음과 같다.

21) 크루즈산업의 경제적 효과를 도출하기 위해서는 크루즈 관광객 숫자 외에 크루즈 관광객의 지출, 크루즈 선사의 지출(구매 내역) 등 1차적인 통계도 필요하고, 2차적인 통계, 즉 농수산물을 공급하는 업체가 이를 생산하기 위해 구매하는 비용, 크루즈 여행사가 관광객을 유치하기 위해 투입하는 비용 등 간접적인 통계도 필요하다. 그러나 현재 우리나라는 부산, 제주 등에서 지역단위의 통계를 잡고 경제적 효과를 도출하고 있으나 전국적인 통계는 없다. 그리고 크루즈 관광객의 지출금액도 관광객 설문조사 결과에 의존하고 있어 한계가 있다.

- 기항지에 연간 40인승 관광버스 52,000대, 관광 가이드 52,000명 투입
- 소비지출 2조 465억 원
(관광·쇼핑 2조165억 원 + 항만수입 197억 원, 선용품 103억 원)
- 생산유발 3조 4,463억 원(소비지출 2조 465억 원 × 생산유발승수 1.6840)
- 고용유발 24,763명(소비지출 2조 465억 원 × 고용유발승수 0.0121)

부산의 경우 크루즈산업 경제적 효과는 1조 4,000억 원으로 발표되었다.²³⁾ 세부내역은 다음과 같다. 2016년 부산항 입항 크루즈 관광객은 57만 명, 209항차로 2015년 16만 명에 비해 256% 증가했고, 2014년 24만 5,000명에 비해 132% 증가했다. 이에 따른 크루즈 관광에 따른 경제적 효과는 부산지역 소비 5,700억 원, 생산 유발 9,000억 원, 총 1조 4,700억 원의 경제적 효과 발생, 고용 효과는 9,000명으로 파악된다. 주요 내역은 다음과 같다.

- 40인승 관광버스 2만 대 이용
- 관광객 1인당 102만 원 지출
- 입항 크루즈 승무원 21만 명, 관광수입을 유발하는 승무원은 총정원의 20% 내외로 42,000명으로 추정된다.
- 크루즈 선사의 소비지출은 선내 식자재, 객실 용품, 면세품 등으로 총 40억 원에 달한다.

제주특별자치도에서도 크루즈산업의 경제적 효과를 발표했다. 제주특별자치도도의 경제적 효과는 6,500억 원으로 집계했다. 부산에 비해 크루즈 선박의 기항이 많은 제주도가 부산보다 경제적 효과를 낮게 집계된 이유는 2가지 이유이다. 제주에는 선용품 수입이 거의 없다는 점과 크루즈 관광객의 1인당 소비액을 51만 원으로 집계하여 부산보다 낮게 잡았다는 점이다.

22) 해양수산부, 보도자료 “2016년 크루즈 관광객 195만 명 달성”, 2017년 1월 6일.

23) 해양수산부 자료.

〈표 4-2〉 제주도 크루즈산업의 경제적 효과(2006)

구분		금액(백만 원)	비고
총 수입		650,211	
관광객소비액		620,400	1인당 517,000원(470\$)
항만수입	소계	8,119	
	입출항료	3,371	
	접안료	1,121	
	터미널이용료	3,627	2015. 10. 23부터 징수
민간수입	소계	21,692	
	전세버스	8,280	총 30,000대, 1대당 28만원
	관광통역안내원	6,624	3만명×200,000원
	줄잡이	235	
	예선료	1,665	
	도선료	1,433	
	대리점이용료	735	
	청수료	1,095	
	선식공급	1,625	

주: 2016. 12. 31일 기준 제주 입항횟수 507회, 관광객 120만 명.

자료: 제주특별자치도.

② 크루즈 관광객·승무원 지출

CLIA는 크루즈산업의 직접적 효과 중 우선 관광객과 승무원의 지출을 집계했다. 우리나라 부산, 제주, 인천(서울)을 방문한 크루즈 관광객과 승무원을 대상으로 선내 설문조사를 실시한 결과 2016년에 한국 항만을 방문한 방문객의 1인당 지출규모는 관광객의 경우 1인당 209,830원으로 나타났고 승무원의 경우 1인당 17,001원을 지출한 것으로 나타났다. 항목별로 살펴보면 관광객이 지출한 금액의 41%는 기항지관광에 집중되어 있었으며 승무원 지출의 48%는 쇼핑에 소요되고 35%는 식음료에 지출된 것으로 나타났다.

〈표 4-3〉 한국 항만 방문객의 1인당 평균 지출규모(2016)

(단위: 원)

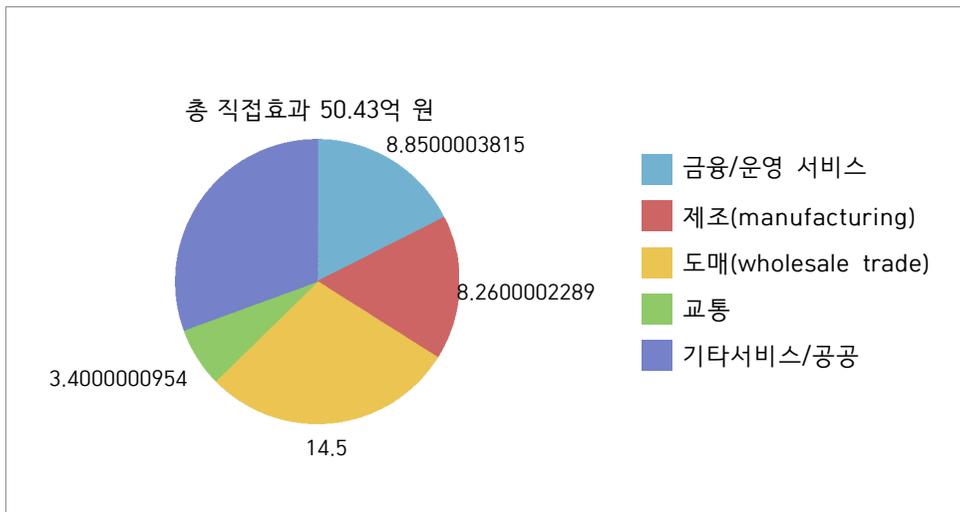
구분	숙박	교통	쇼핑	기항지 관광	식음료	오락	기타	합계
관광객	348.15	9,388.45	54,381.03	85,760.95	25,298.9	1,264.95	33,387.59	209,830
승무원	0	394.57	8,077.08	0	5,999.79	0	2,529.89	17,001.3

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.15

③ 선사 지출

크루즈 선사를 통해 발생하는 한국 크루즈 관광산업의 직접적인 경제효과는 앞서 살펴본 바와 같이 50.43억 원으로 총 효과의 2%를 차지한다. 크루즈 선사의 직접적인 지출금액은 도매(14.5억 원)가 29%, 기타 서비스 및 공공부문 지출(15.4억 원)이 30%로 대부분을 차지하고, 제조(8.26억 원)가 16%, 금융/운영 서비스(8.85억 원)가 18%, 교통(3.41억 원)이 7%로 지출이 발생하였다.

〈그림 4-5〉 크루즈 선사를 통해 발생하는 직접적인 경제효과(2016)

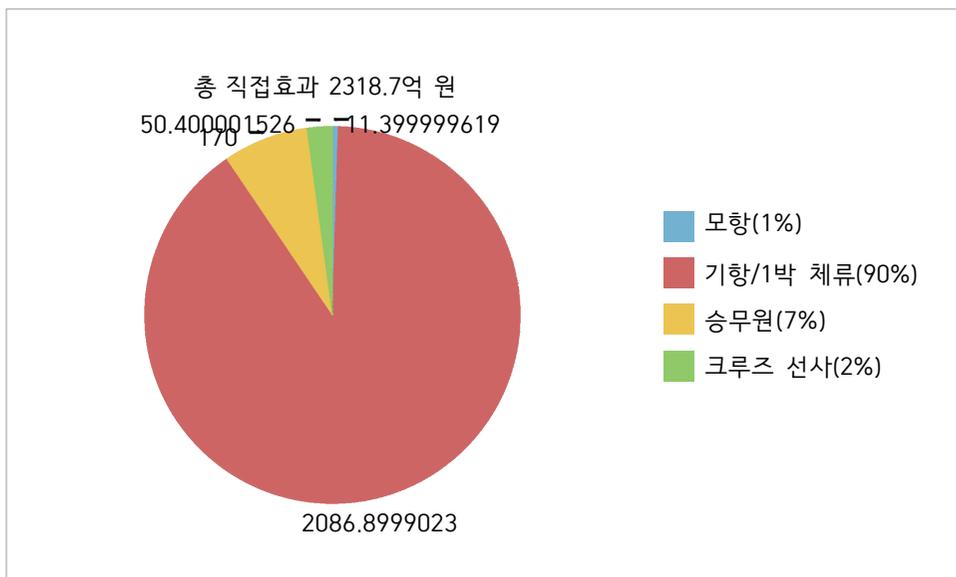


자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.16.

2. 총 경제적 효과(직접+간접/유발)

2016년 한 해 동안 한국은 크루즈 선박의 기항을 통해 총 2318.7억 원(1.998억 달러)의 직접적인 경제적 효과가 발생하였으며 이는 2016년 동북아시아 지역 크루즈 관광산업의 총 지출액 중 5%를 차지한다. 유형별로 살펴보면, 단순 기항과 1박 체류의 형태로 한국항만을 방문한 크루즈 관광객의 지출이 2086.7억 원으로 크루즈 관광으로 발생한 직접적인 경제적 효과의 90%를 차지한다. 반면 한국 모항 크루즈에 승선한 관광객과 승무원은 각각 11.37억 원(1%)과 170억 원(7%)의 직접적 경제적 효과를 발생시켰다. 크루즈 관광객과 승무원을 통해 한국 연안에서 발생한 직접적인 경제적 효과는 전체의 98%로 나타났다. 입·출항료 등의 항비와 기자재 및 연료공급 등 크루즈 선사를 통해 발생하는 직접적인 경제적 효과는 50.43억 원으로 전체의 2%를 차지했다.

〈그림 4-6〉 한국 크루즈산업을 통해 발생하는 직접적인 경제효과(2016)



자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.16.

제4절 일자리 창출 효과(규모)

1. 총괄(개요)

CLIA(Cruise Lines International Association)가 한국으로 기항하는 크루즈 기항을 대상으로 분석한 결과, 총 2318.7억 원(1.998억 달러)의 직접적인 지출로 1,835명의 고용이 발생하고 이 인력에 대해 884.7억 원의 임금을 비롯한 피고용인 보상이 발생하였으며 부가가치는 1230억 원이 발생하였다. <표 4-4>에서 나타난 바와 같이, 크루즈산업의 직접적인 경제적 효과가 가장 크게 발생하는 산업은 금융 및 운영서비스 부문으로 전체 직접적인 경제적 효과에서 81%를 차지한다. 이 두 부문의 큰 경제적 효과는 크루즈 방문객의 쇼핑, 기항지관광, 식음료 등의 소비와 크루즈 선사의 항비 지출에 기인한다.

<표 4-4> 한국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 직접적인 경제적 효과(2016)

(단위: 백만 원, 명)

구분	총생산	부가가치	피고용인 보상	고용인원
농업	0	0	0	0
제조업	1,581.3	254	140.5	1
건설업	0	0	0	0
도소매	99,069.9	53,425.4	38,712.2	941
교통	10,124.4	3,387.5	2,355.2	54
금융/운영 서비스	88,186.6	55,035.1	39,701.8	452
기타서비스/공공	32,911.8	10,900.9	7,567.7	387
합계	231,874	123,003	88,477.4	1,835

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.16.

CLIA에 따르면, 우리나라에서 크루즈산업을 통해 얻는 총 경제적 효과는 직접적으로 발생하는 효과와 간접 및 유발효과를 모두 고려하여 총 4,468.7억 원(3.85억 달러)으로 집계하였다. 부가가치는 2,402.2억 원, 총 고용인원은 정규

직과 시간제 일자리를 포함하여 3,137개, 그리고 고용에 따른 피고용인 보상은 1,531.7억 원이 발생하였다. 산업별로 총 경제적 효과는 금융 및 운영서비스 부문과 도소매업에서 가장 크게 나타났고 이 두 분의 합계가 전체의 57%를 차지하며 동시에 고용인원의 58%를 차지하는 것으로 분석되었다.

〈표 4-5〉 한국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 총 경제적 효과(2016)

(단위: 백만 원, 명)

구분	총생산	부가가치	피고용인 보상	고용인원
농업	16,441	7,604.8	1,752.6	116
제조업	76,068.4	21,421.8	11,524.4	118
건설업	1,634.8	592	445.1	8
도소매	110,795.2	60,631.4	43,933.7	1,068
교통	26,390	9,711	6,751.6	154
금융/운영 서비스	146,037.8	91,380	55,510.1	742
기타서비스/공공	69,506.4	48,876.2	33,249	931
합계	446,873.6	240,217.3	153,166.5	3,137

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.16.

한편 우리나라 사람들은 크루즈산업 분야의 일자리를 해외에서도 마련하고 있다. 세계크루즈선사협회(CLIA)에 소속된 세계 크루즈 선사에 종사하고 있는 2016년의 한국 인력은 총 55명으로 집계되었다. 크루즈 선사에 소속된 55명의 인력은 직접 승선하는 해상 인력 외에 육상직에서 근무하는 인력까지 포함한 수치로 해외 크루즈 선사 근무인력까지 포함할 경우 크루즈산업에 종사하고 있는 한국 인력은 3,192명으로 고용인원 수가 증가하고 총 피고용인 보상은 1,547.3억 원으로 증가한다.

〈표 4-6〉 한국 크루즈산업을 통한 전체 산업별 총 경제적 효과(2016)

(단위: 명, 백만 원)

국내 취업 (한국 국내 고용)		해외 취업 (해외크루즈선사 고용)		합계	
고용인원	피고용인 보상	고용인원	피고용인 보상	고용인원	피고용인 보상
3,137	15,316.6	55	155.9	3,192	15,472.6

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p.16.

2. 국내 유사업체 조사결과

우리나라에는 아직 국적 크루즈 선사가 없어 크루즈 분야의 고용을 집계하는데 한계가 있다. 따라서 본 연구에서는 크루즈와 부분적으로 유사한 카페리선사, 그리고 크루즈를 전문적으로 취급하는 여행사를 대상으로 고용규모를 파악했다. 이는 CLIA 조사 보고서를 검증하는 데도 목적이 있다.

1) 선사(팬스타페리, DBS, 위동훼리: 육상직/해상직-해상직은 승무원)

국적 크루즈선사를 지니고 있지 않은 한국은 외항화물 및 여객업에 종사하는 카페리 선사들이 관광객을 수송하고, 또 선내 공연 등 크루즈와 조금 유사한 서비스를 제공하고 있다. 본 연구에서는 카페리 선사 중에서 크루즈 성격을 부분적으로 갖는 선사 3개사, 디비에스크루즈훼리(주), 위동항운, 팬스타라인닷컴 등을 선정하여 채용규모를 파악했다. 그러나 이들 3개 선사는 일반 여객과 크루즈 전담인력 및 업무가 뚜렷이 구분되어 있지 않고 각 사의 웹사이트 및 홈페이지에서도 관련 고용현황과 인력에 관한 정보는 접근이 제한되어 있다. 따라서 이 연구에서는 나이스(NICE) 평가정보와 기업보고서에서 제공하는 자료, 그리고 한국선원복지고용센터의 선원통계를 바탕으로 크루즈산업 관련 선사의 고용현황을 제한적으로 추계하였다.

(가) 디비에스크루즈훼리(주)

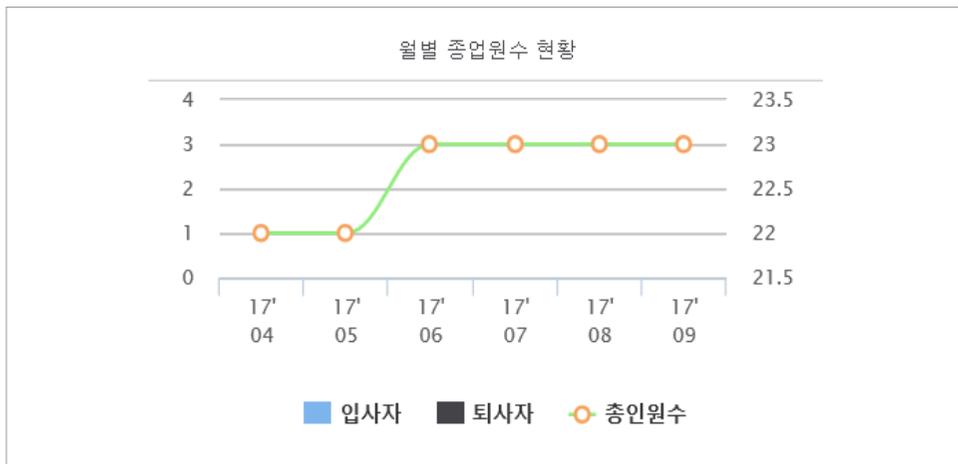
디비에스크루즈훼리(주)는 2007년 12월에 설립되어 2009년 6월 29일 첫 정

기출항을 시작으로 한국, 일본, 러시아의 환동해권 항로를 따라 여객과 화물운송 사업을 실시하고 있다. 2008년 2월에 정식으로 한/러 및 한/일 3국간 외항 정기여객운송사업 면허를 취득하고 일본의 사카이미나토와 러시아 블라디보스톡으로 취항하고 있다.²⁴⁾

2016년 연말 기준으로 작성된 기업보고서에는 육상직 종업원 수가 20~40명으로 표기되어 있으며 가장 최근의 월별 종업원 수 현황을 살펴보면 2017년 6월부터 9월까지 23명의 수준을 유지하고 있다.

한편 디비에스크루즈훼리(주)는 ‘Eastern Dream’호를 운항하고 있으며, 동선박의 승선 인원은 35명이다.

〈그림 4-7〉 디비에스크루즈훼리(주) 육상직 고용현황



자료: NICE 평가정보(<https://www.kisreport.com/>), 2017.10.20.검색.

〈표 4-7〉 디비에스크루즈훼리(주) 고용현황

(단위: 명)

선사	육상직	해상직	합계
디비에스크루즈훼리	23	35	58

자료: 디비에스크루즈훼리 홈페이지, NICE 평가정보, 한국선원복지고용센터, 2017.

²⁴⁾ 디비에스크루즈훼리 홈페이지(http://www.dbsferry.com/06_company/company01_03.asp, 검색일: 2017. 10. 20.

(나) 위동항운(WEIDONG FERRY)

위동항운은 1990년 7월에 한·중 합작선사로 설립되어 한·중 카페리사업을 추진해왔으며 인천-위해, 인천-청도 항로를 운영하고 있다. 현재 위동항운이 운영 중인 페리선박은 뉴골든브릿지II와 뉴골든브릿지V호 등 두 척의 선박을 활용한 한-중 간 여행상품을 자체 판매하고 있다.²⁵⁾

2016년 연말 기준으로 작성된 기업보고서에는 육상직 종업원 수가 40~70명으로 표기되어 있으며 가장 최근의 월별 종업원 수 현황을 살펴보면 2017년 초에 퇴사자가 급등하여 종업원 수가 0명으로 표시되어 있으나 2016년 말~2017년 초까지 53명이 근무하고 있었으며 추후 입사 및 퇴사 관련 정보 부재로 정확한 인원 파악에는 한계가 있다.

한편 위동항운은 ‘New Golden Bridge 2’, ‘New Golden Bridge 5’호를 운항하고 있으며, 동 선박의 승선 인원은 각각 27명과 25명으로 해상직 합계는 52명이다.

〈그림 4-8〉 위동항운 육상직 고용현황



자료: NICE 평가정보(<https://www.kisreport.com/>), 검색일: 2017. 10. 20.

²⁵⁾ 위동항운 홈페이지(<https://www.weidong.com/>), 2017. 10. 22. 검색.

〈표 4-8〉 위동항운(주) 고용현황

(단위: 명)

선사	육상직	해상직	합계
위동항운	53	52	105

자료: 위동항운 홈페이지, NICE 평가정보, 한국선원복지고용센터, 2017.

(다) 팬스타라인닷컴

팬스타그룹의 계열사 중에서 여객업무와 크루즈 업무를 취급하는 팬스타라인닷컴은 1991년 1월 1일에 설립되어 여객운송과 화물중개대리 등의 사업에 종사하고 있는 외항여객 운송업체이다. 팬스타라인닷컴은 부산과 오사카를 정기적으로 운항하는 오사카 정기 크루즈 상품과 부산항, 현해탄 일대의 원나잇 크루즈 상품을 취급하고 있다.

오사카 정기 크루즈 상품은 부산에서 매주 일, 화, 목 3차례 출항하며 오사카에서 부산으로는 매주 월, 수, 금 출항하는 정기적인 운항일정에 따라 운영되고 있다.²⁶⁾

〈그림 4-9〉 팬스타라인닷컴 오사카 정기크루즈 항로



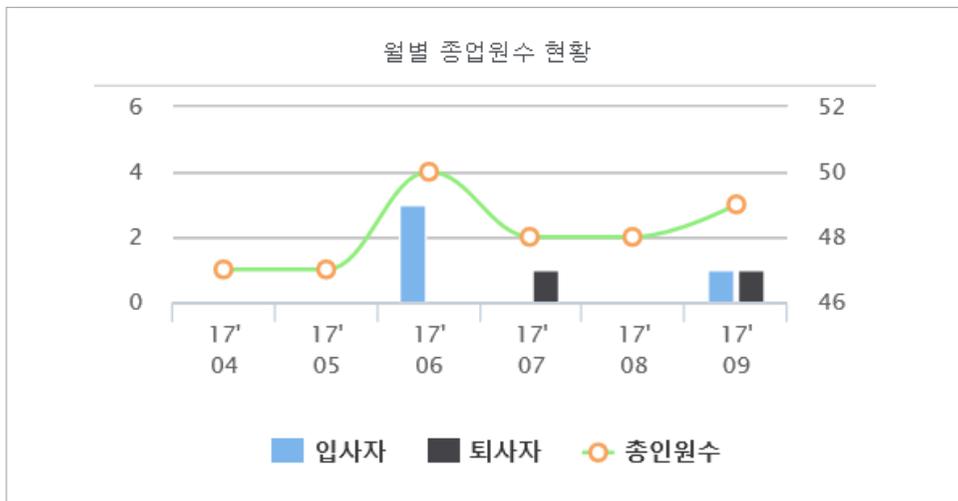
자료: 팬스타라인 홈페이지(<https://www.panstarline.com/main/main.php>), 검색일: 2017. 10. 20.

²⁶⁾ 팬스타라인닷컴 홈페이지(<https://www.panstarline.com/main/main.php>)내용 정리.

2016년 12월 기준으로 육상직 41명이 근무하고 있으며, 2017년의 경우 상기 2개 회사와 달리 입사자와 퇴사자 수의 변동으로 약 50명이 근무하고 있는 것으로 나타났다.

한편 팬스타라인은 팬스타 드림호를 운항하고 있으며, 동 선박의 해상직 승선 인원은 23명이다.

〈그림 4-10〉 팬스타라인닷컴 육상직 고용현황



자료: NICE 평가정보(<https://www.kisreport.com/>), 검색일: 2017. 10. 20.

〈표 4-9〉 팬스타라인닷컴 고용현황

(단위: 명)

선사	육상직	해상직	합계
팬스타라인닷컴	41	23	64

자료: 팬스타라인 홈페이지, NICE 평가정보, 한국선원복지고용센터, 2017.

〈표 4-10〉 주요 카페리선사의 고용규모

(단위: 명)

구분	고용인원		비고
	육상직	해상직	
선사			경영지원 + 승무원
디비에스크루즈훼리	23	35	
위동항운	53	52	
팬스타라인	41	23	
합계	117	110	
	227명		

자료: 각사 홈페이지, NICE 평가정보, 한국선원복지고용센터, 2017.

2) 관련 여행사

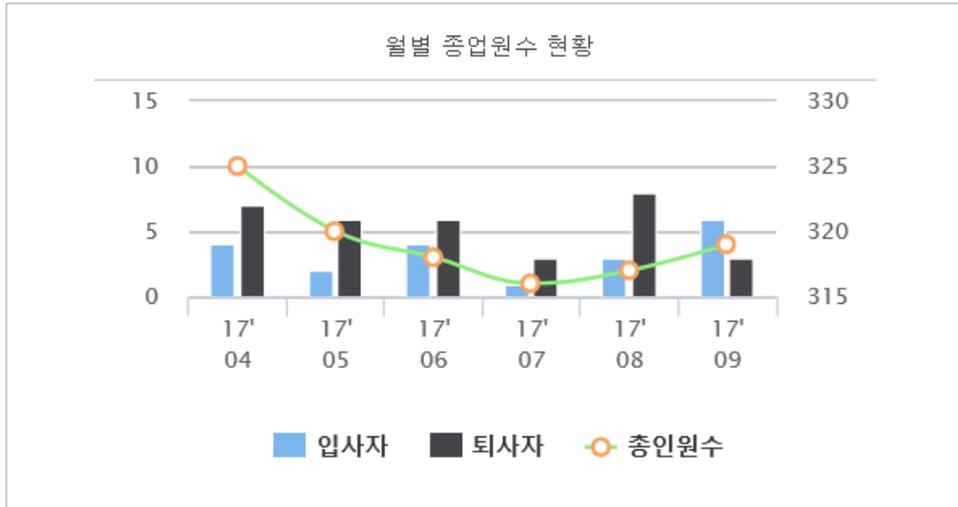
국내에서 크루즈 관광상품을 취급하는 대표적인 여행사와 기업은 롯데관광개발(주)과 현대아산(주)이 있다. 현대아산(주)은 2017년에 코스타 빅토리아호를 용선하여 부산-일본 사카이미나토-마이즈루-가나자와항을 운항하는 크루즈상품과 부산항-도쿄항 Fly-Cruise 상품을 판매하였다.

롯데관광개발(주)은 아시아(한중일/동남아), 유럽(지중해/러시아/북유럽), 아메리카(북미/남미/하와이), 세계일주 크루즈, 오세아니아(남태평양/타히티) 등지의 다양한 크루즈 관광상품을 홈페이지를 통해 판매하고 있다. 뿐만 아니라 내년 2018년 5월에는 코스타 세레나호를 용선하여 전세선의 형태로 6박 7일 동안 인천-오키나와-이시가키-타이페이-인천을 운항하는 일정을 계획하고 있다.²⁷⁾

롯데관광개발(주)의 고용인원은 크루즈 전담 인력만을 구분하여 따로 분류하기에는 어려움이 있으며 동 기업의 상품을 판매하는 관광상품 판매대행사, 기항지 관광가이드, 단체 크루즈 관광객 전세버스 운전기사 등을 모두 고려하면 아래의 그래프에 나와 있는 인원보다 더 많은 인원이 크루즈 관광산업에 종사하고 있을 것이라 추측된다. 크루즈 관광사업 시작단계인 현대아산(주) 역시 크루즈 전담 인력만을 따로 추계하는 데에는 한계가 있어 본 연구에서는 포함시키지 않았다.

²⁷⁾ 롯데관광 홈페이지(<http://www.lottetour.com/prdlist/cruise/>, 검색일: 2017. 10. 20.)내용 정리하여 작성하였다.

〈그림 4-11〉 롯데관광개발(주) 고용현황



자료: NICE 평가정보(<https://www.kisreport.com/>), 검색일: 2017. 10. 20.

제5장 크루즈산업의 일자리 창출을 위한 정책과제 <<

제1절 주요국의 크루즈산업 고용실태와 시사점

세계 크루즈산업의 고용 규모는 102만 명에 달한다(2016년 기준). 이 중 북미 지역의 크루즈산업 고용은 49만 명, EU 지역은 38만 명에 달한다. 북미와 유럽을 제외한 지역에서 15만 명이 고용되어 있고, 한·중·일 3개국의 고용은 5만 2천 명으로 파악된다.²⁸⁾

크루즈산업의 고용자 수는 지속적으로 증가하고 있다. 세계 크루즈산업 고용은 2012년 930,247명에서 2016년 1,021,681명으로 연평균 2.4% 증가했다. 북미지역 크루즈산업 고용은 2012년 356,311명에서 2015년 370,930명으로 연평균 1.3% 증가했다. EU는 크루즈산업 고용은 2012년 337,249명에서 2015년 360,571명으로 연평균 2.3% 증가했다.

〈표 5-1〉 세계 크루즈산업 고용 규모

(단위: 명)

연도	2012	2013	2014	2015	2016
세계	930,247	943,181	949,240	956,597	1,021,681
미국	356,311	363,133	366,789	370,930	389,432
Europe (EU+3)	337,249	352,124	354,982	360,571	381,426
기타					151,697
(한·중·일)					(51,631)

자료: CLIA, "The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2016" (2017. 12.)의 내용을 바탕으로 저자 정리

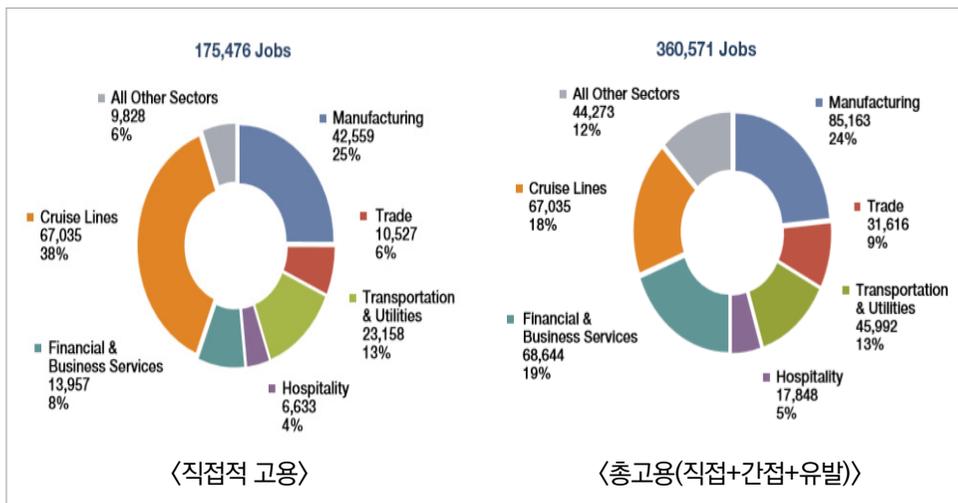
²⁸⁾ CLIA, "The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2016". 2017. 12. KMI 분석.

한편 크루즈산업의 고용효과가 높다고 알려지고 있으나, 국가별로 고용효과는 상당히 다른 양상을 보이고 있다. 크루즈산업의 고용 규모는 모항지와 기항지, 크루즈 연관 산업 발달 정도에 따라 달리 나타나고 있다. 이러한 현상은 유럽 지역에서 분명히 나타나고 있다. 유럽의 경우 크루즈 모항지와 기항지, 그리고 관련 산업이 다양하게 발달하여 크루즈산업의 발달 형태와 고용규모를 비교하는 데 용이하다.

유럽에서 크루즈산업의 고용이 많이 발생하는 분야는 크루즈 선사와 제조(조선) 분야가 단연 많은 비중을 차지한다. 직접 고용의 경우, 크루즈 선사의 고용은 전체의 38%를 차지하고, 제조(조선) 분야는 25%를 차지한다. 직접 고용, 간접고용 그리고 유발고용이 포함된 총고용의 경우, 크루즈 선사의 고용은 전체의 18%를 차지하고, 제조(조선) 분야는 24%를 차지하고, 특이하게 금융 및 비즈니스 서비스 분야가 19%를 차지한다.

따라서 크루즈산업에서 고용을 확대하기 위해서는 크루즈 선사와 크루즈 조선의 육성, 그리고 금융 분야의 발달이 필요하다는 것을 알 수 있다.

〈그림 5-1〉 유럽에서 크루즈산업의 고용 분야



자료: CLIA, "The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2016"(2017. 12.)의 내용을 바탕으로 저자 작성

다음 <표 5-2>는 크루즈 관광객의 규모와 고용규모를 비교한 것이다. 유럽에서 크루즈산업의 고용이 가장 많은 국가는 이탈리아로 10만 명을 고용하고 있다. 이탈리아의 경우 소스 마켓, 기항지 관광, 출발 관광객(승선)이 다른 나라에 비해 많기도 하지만, 크루즈 선사(Costa)와 조선소(Fincantieri)를 가진 대표적인 국가이다. 다음으로 크루즈 고용이 많은 영국으로 7만 3,000명으로 고용하고 있다. 영국은 대규모의 크루즈 소스 마켓을 갖고 있고, 크루즈 선사(P&O UK)를 갖고 있다. 독일의 크루즈 고용 인력은 46,000명 수준이고, 대규모의 크루즈 소스 마켓이 있고, 크루즈 조선소(Meyer Werft)를 갖고 있다. 핀란드는 크루즈 조선소 아커 야즈를 갖고 있다. 반면 유럽에서 크루즈 기항 관광객이 3번째로 많은 그리스의 경우 고용은 1만 명을 하회한다. 그리스는 크루즈 소스 마켓도 파악되지 않을 정도로 규모가 적고, 또 크루즈 선사와 조선소를 갖지 못한 나라이다.

<표 5-2> 유럽 주요국의 크루즈 소스 마켓, 승선자, 기항 관광객 및 고용비교

구분	source market	Destination	Embarkation	고용규모	비고
이탈리아	810,000	6,800,000	2,000,000	103,010	선사, 조선소
영국	1,789,000	1,017,000	1,060,000	73,919	선사
독일	1,813,000	332,000	584,800	45,673	조선소
스페인	466,000	5,932,000	1,200,000	28,576	
프랑스	615,000	2,390,000	309,600	16,555	조선소
핀란드	n.a.	449,500	n.a.	9,441	조선소
노르웨이	208,800	2,508,000	24,900	14,743	선사
그리스	n.a.	4,176,500	201,200	9,983	-

본 연구는 아시아 크루즈 시장이 계속적으로 확대되고 있는 현재 인근 국가이자 크루즈산업의 성장 속도가 최근 들어 가속화되고 있는 중국과 일본의 사례 분석을 통해 크루즈 선박이 한번 기항할 때 얼마만큼 지출이 발생하고, 고용과 부가가치가 창출이 되는지를 검토하였다.

그 결과 가장 지출금액이 높은 국가는 한·중·일 3개국 중 중국으로 나타났으며, 이는 최근 들어 상해발 크루즈 등 중국 내 주요 항만을 경유하는 크루즈 상품의 개발이 확대되고 있는 중국 크루즈산업의 빠른 성장세를 여실히 보여주는 결과이다. 지출금액이 높다 보니 항차당 고용창출 및 부가가치 창출규모도 한국과 일본을 압도하는 실적을 기록하고 있다.

〈표 5-3〉 크루즈산업의 한중일 주요 경제효과

(단위: 명, 원/항차당)

구분	크루즈 관광객·승무원 지출실태		선사지출	고용창출 규모	부가가치 창출 규모
중국	관광객	126만 원	6.6억 원	31.9명	26억 원
	승무원	5만 원			
일본	관광객	89만 원	2.7억 원	9.6명	8.2억 원
	승무원	3.6만 원			
한국	관광객	21만 원	6천7백만 원	4.2명	1.7억 원
	승무원	1.7만 원			

자료: CLIA(2017) 등 참조하여 KMI 작성.

주요국의 크루즈 고용규모 분석을 통해 찾을 수 있는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 크루즈 기항 관광객은 크루즈 고용에 크게 영향을 주지 못한다는 점이다. 대표적인 사례가 그리스이다. 그리스의 경우 소스 마켓이 거의 없고 크루즈 선사와 조선 등 관련 산업이 없어 고용이 창출되지 않은 사례로 볼 수 있다.

둘째, 크루즈 고용은 크루즈 선사, 조선소, 금융에서 대규모로 발생한다. 크루즈 선사는 승무원을 직접 고용하고, 육상에서도 많은 인력을 필요로 한다. 크루즈 조선소는 전통적으로 대규모 인력을 필요로 하는 분야이다. 특이한 점은 크루즈 관련 금융 및 비즈니스 서비스에서 고용이 대규모 고용이 일어난다는 점이다. 크루즈 선박 1척(10만 톤)의 신조가격이 1조 원²⁹⁾에 달하는 만큼 수많은 계약서와 검토 의견서, 조선기술의견소 등을 검토하는 데 많은 인력이 필요한 상황이다.

²⁹⁾ Clarkson Research 2017.

셋째, 크루즈산업 분야의 고용은 매우 다양한 분야에서 발생한다는 점이다. 우리나라는 크루즈산업 전문인력 양성을 선상 인력 위주로 양성하고 있으나, 크루즈 선사의 해상직 외에도 육상의 기획 및 지원인력, 선용품 공급 등 무역 분야, 금속 및 선박 등 수송 장비 제조, 교통운송 분야, 금융 및 비즈니스 서비스 분야 등 매우 다양하다.

넷째, 한·중·일 3국의 크루즈 관련 고용규모와 급여 통계를 통해 도출할 수 있는 시사점은 다음과 같다. 국가별 비교 시 기항 1회당 신규 일자리 창출 개수는 중국, 일본, 한국 등의 순으로 높은 것으로 나타났다. 반면 신규 일자리 1인당 연평균 급여는 한국, 일본, 중국 등의 순으로 나타나 우리나라는 크루즈산업이 창출하는 일자리 개수는 상대적으로 적은 반면 특정 일자리에 급여소득이 집중되어 있어 크루즈산업 자체의 근본적인 체질 개선이 필요한 것으로 분석되었다.

〈표 5-4〉 크루즈산업을 통한 한중일 일자리 창출 효과(2016)

(단위: 명)

한국 (1,041회 기항 대상 분석)		중국 (745회 기항 대상 분석)		일본 (1,526회 기항 대상 분석)	
기항 1항차 당 고용인원	신규일자리 1인당 연평균 급여	기항 1항차 당 고용인원	피고용인 보상	기항 1항차 당 고용인원	신규일자리 1인당 연평균 급여
4.2	2억 6백만 원	31.9	7백 2십만 원	9.7명	5천 5백만 원

자료: CLIA, “The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016”의 내용을 바탕으로 저자 작성

제2절 크루즈산업의 일자리 창출 규모 추정

1. 분석방법

크루즈산업의 일자리는 크루즈 선사의 육상 및 해상직, 크루즈 터미널, 크루즈 조선소, 여행사 등에서 창출되고 있으며, 농업, 수산업, 제조업, 교통운수업 등에서도 많은 고용이 이루어지고 있다. 그러나 우리나라에는 크루즈산업의 핵심이라 할 수 있는 크루즈 선사와 조선소가 없어 크루즈산업 고용창출 규모를 파악하는 데 몇 가지 전제를 두고 진행한다.

첫째, 크루즈산업 각 부분별 고용은 다른 나라의 사례를 활용한다. 본 연구에서는 일본의 사례를 활용하여 크루즈 선사 및 크루즈 터미널의 고용규모를 추정한다.

둘째, 크루즈산업 관련 간접·유발 고용은 유럽의 사례를 참조하여 추정한다. 유럽은 크루즈 관련 선사, 조선소, 여행과 관광 등이 다양하게 발달하고 있으며, 간접·유발 고용 통계를 발표하고 있어 활용이 용이하다.

2. 크루즈산업 고용규모 산출

① 크루즈 선사의 고용창출

크루즈 선사의 고용규모는 크루즈 운항 선박의 규모와 척수에 따라 결정된다. 일본 국토교통성은 10만 톤급 크루즈 선박 1척을 운항할 경우 약 1,150명의 인력이 필요하다고 분석했다.³⁰⁾ 물론 25,000톤이나 50,000톤일 경우 인력소요는 줄어든다.

우리나라에서 크루즈 선사가 출범할 경우 초기 선박을 1척 운항할 경우 고용규모는 1,150명 수준이고, 중장기적으로 5척으로 증가할 경우 5,440명에 달할 것으로 추정된다.

³⁰⁾ 일본 국토교통성, “크루즈 진흥을 위한 대책”, 2016.

〈표 5-5〉 크루즈 선사의 고용 규모 추정

(단위: 명)

구 분		육상직	해상직	소계
10만 톤	1척	150	1,000	1,150
	2척	200	2,000	2,200
	3척	260	3,000	3,260
	4척	340	4,000	4,340
	5척	440	5,000	5,440

자료: 일본 국토교통성 자료 등을 활용하여 필자 추정.

② 크루즈 터미널의 고용창출

크루즈 터미널의 고용규모는 시설 규모, 크루즈 선박 입출항 빈도, 서비스 내용 등에 따라 결정된다. 따라서 크루즈 터미널의 고용규모를 도출하기 위한 원단위는 매우 다양하게 나타난다. 일본 요코하마 국제여객터미널의 경우 약 136명이 고용되어 있고, 후쿠오카 하카다항 국제여객터미널의 고용인력은 416명에 달한다.

본 연구에서는 해외 크루즈 터미널의 고용규모를 참조하여 크루즈 터미널 고용규모를 다음과 같이 추정한다.

〈표 5-6〉 크루즈 터미널 고용 규모 추정

(단위: 명)

구 분		육상직	해상직	소계
크루즈 터미널	1개	50	100	150
	2개	100	200	300
	3개	150	300	450
	4개	200	400	600
	5개	250	500	750

주: 크루즈 터미널이 각기 다른 장소에서 운영되는 것을 의미함.

자료: 국토교통성 자료 등을 활용하여 필자 추정.

③ 크루즈 기항지 고용창출

크루즈 기항지의 경우 크루즈 관광객 증가로 가이드와 버스 기사가 가장 많이 필요로 한다. 예를 들어 크루즈 관광객이 연간 200만 명이 입항할 경우 가이드와 버스 기사는 각각 1,000명이 필요하다.

〈표 5-7〉 크루즈 기항지 고용 규모 추정

(단위: 명)

크루즈 관광객 (입항객)	주당 방문객	버스기사 소요	가이드 소요	비고
200만 명	40,000	1,000	1,000	버스 정원 40명
300만 명	60,000	1,500	1,500	"

④ 크루즈산업 간접고용 추정

크루즈산업의 고용은 직접고용과 간접고용으로 대별한다. 크루즈산업의 간접고용은 해당 지역이 모항지일 경우, 그리고 출발 관광객이 많을 경우, 관련 산업이 많을 경우 더욱 더 늘어난다. 일반적으로 크루즈산업의 총고용은 직접고용의 2.2배 정도가 된다.³¹⁾

〈표 5-8〉 크루즈산업의 직접고용과 총고용 비교

(단위: 명)

구분	직접고용	총고용	비율(배수)
세계	491,061	1,021,681	2.80558
북미	158,226	389,432	2.461239
유럽	175,476	360,571	2.054817
평균			2.198871

³¹⁾ CLIA, "The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2016", 2017. 12, p8.

3. 종합

크루즈산업이 초기 도입기(성장 초기)를 지나 성장기에 접어들 경우 고용은 약 2만 명으로 늘어날 전망이다. 이는 크루즈 선사의 선박이 5척, 크루즈 터미널이 5개, 기항지 관광객이 500만 명이 도달했을 경우를 전제한다.

〈표 5-9〉 크루즈산업의 총고용 추정

(단위: 명)

구분		발전수준	성장초기	성장기
직접고용	크루즈선사	2척~5척	2,200	5,440
	크루즈 터미널	2개~5개	300	750
	크루즈 기항지	200만~500만 명	1,000	2,500
	소계		3,500	8,690
총고용			7,700	19,118

제3절 크루즈산업의 일자리 창출 확대를 위한 정책 추진과제

1. 크루즈 모항(home port) 기능 강화 정책 개요

2016년 세계 크루즈산업 고용자 수는 956,597명으로 이중 북미 크루즈산업의 고용자수는 37만 명, EU 크루즈산업의 고용자수는 36만 명에 달한다. 이처럼 압도적인 고용비중을 차지하고 있는 북미와 EU의 크루즈산업 특징은 크루즈 선박의 입출항 시 주요 항만들이 모항 기능을 하고 있다는 것이다.

단순히 중간 기항지로서의 역할을 하지 않고 해당 크루즈 선박의 출발지와 도착지로서의 중추적인 역할을 지원하는 모항의 경우 실제로 관광객 및 선사의 지출이 훨씬 많다. 지출이 더욱 발생하는 모항의 경우 고용창출의 효과도 더 높을 것이며, 따라서 기항지로서의 역할에 한정되어 있을 경우 일자리 창출에는 어느 수준 한계가 있다고 분석된다.

앞에서 살펴본 CLIA 분석에 따르면, 1항차당 일자리 창출은 중국이 31.9명, 일본이 9.7명, 한국이 4.2명이다. 한편 중국은 모항지로서의 역할이 계속적으로 확대되고 있는 반면에 우리나라와 일본은 주로 기항지 역할에 그치고 있으므로, 실례로도 모항지 중심의 중국이 동일한 1회 기항횟수에도 훨씬 더 많은 일자리를 창출하고 있음을 확인할 수 있다. 최근 들어서는 일본의 경우도 모항지 비중이 확대되면서 모항지로서의 지출 비중이 확대되고 있다.

〈표 5-10〉 한·중·일 간 지출 패턴 분석

(단위: 백만 달러)

구분	기항 횟수	전체 지출액	모항 지출액	기항 지출액
한국	745	180.8	1.0 (0.6%)	179.8 (99.4%)
일본	1,526	766.8	157.3 (20.5%)	609.5 (79.5%)
중국	1,041	1,149.0	1,084.1 (94.4%)	64.9 (5.6%)

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017의 내용을 바탕으로 저자 작성

2. 크루즈 연관 산업 발전 정책 추진 개요

크루즈산업의 고용창출 규모는 크루즈산업의 발달 형태와 조건에 따라 다르게 나타나고 있다. 앞에서 살펴본 바와 같이 유럽의 경우, 크루즈 선사와 조선소가 있는 국가(이탈리아)에서 크루즈 고용이 많았고, 크루즈 기항객이 많은 곳보다 크루즈 모항 관광객과 관련 산업이 있는 국가가 크루즈 관련 산업 고용이 많았다. 따라서 크루즈산업을 통한 고용을 확대하기 위해서는 크루즈 관련 산업의 확대 발전이 반드시 필요하다.

인바운드 크루즈 유치는 해당 지역경제를 부흥시키고 이는 다시 해당 지역의 일자리 창출로 이어져 고용자수는 증가한다. CLIA 분석에 따르면 1항차 당 일자리 창출은 중국이 31.9명, 일본이 9.7명, 한국이 4.2명이다.

동일 기항 횟수당 창출되는 일자리 수가 한국이 가장 적는데, 본 연구는 이러한 현상의 원인을 크루즈 연관산업의 발전 수준이 우리나라가 가장 낮기 때문이라 본다. 특히 자국 조선소에서 크루즈 선박을 건조해 본 경험이 있는 중국이나 일본에 비하여 한국은 크루즈 선박을 건조해 본 조선소가 없다.

실제로 중국 국유기업인 중국선박공업집단공사(CSSC·中國船舶工業集團公司)는 2017년 2월 이탈리아 조선업체 핀칸티에리와 협력해 2023년까지 15억 달러(약 1조7천억 원)에 크루즈선 2척을 제작, 크루즈선사 Carnival에 납품하기로 했다고 밝혔다. CSSC는 향후 추가로 4척을 납품할 수 있는 선택권도 계약하였다.

Carnival은 코스타(Costa), 쿠나르드(Cunard), P&O라는 브랜드의 크루즈선을 운영한다. Carnival사는 CSSC가 납품하는 크루즈선을 새로운 중국 브랜드를 내걸고 운영하기로 했다.

중국 국무원은 중국 조선업체가 신규 선박에 대한 글로벌 수요 급감으로 고전하고 있는 가운데 크루즈선은 중국 조선업체들이 아직 제조할 능력이 없는 몇 안 되는 선박 종류라고 여겨지는 편견을 해소하는 계약이라고 자평하였다. CSSC와 핀칸티에리는 60%대 40%의 지분으로 합작회사를 차려 크루즈선을 제조하게 된다. 핀칸티에리의 주제페 보노 최고경영자(CEO)는 이번 수주로 중국이 지속적으로 크루즈 건조 능력을 확대할 수 있을 것으로 전망하였다.

일본의 경우 중국보다도 크루즈 건조 경험에서 앞서 있는데, 일본은 한국과 중국에게 빼앗긴 조선시장 주도권을 되찾기 위해 크루즈 건조 사업을 시작했으며 미쯔비시 중공업은 2004년에 Carnival사로 2척, 2015~2016년에 AIDA Cruise로 2척, 총 4척의 크루즈선을 인도한 바 있다. 이외 일본 해사신문에 따르면 2017년 들어서도 이마바리 해운 클러스터를 중심으로 Royal Caribbean 사 등의 신조 발주를 수주한 일본 계열 조선사들이 있는 것으로 분석되고 있다.

실례로 크루즈산업의 고용은 연관산업이 발달된 지역에서 더욱 증가하는 경향이 있다. 유럽은 미국보다 아웃바운드 수요 자체는 훨씬 적는데 반면 고용비중은 더 높은 편이다. 이는 유럽에는 이탈리아 핀칸티에리 조선소 등 크루즈 전문 조선소들이 발달되어 있어 크루즈로 인한 직접 고용 이외의 간접 고용 측면에서 상당히 많은 일자리가 창출되고 있기 때문이다. 크루즈 조선산업이 성숙되어 있는 이탈리아, 영국, 독일, 스페인 등에서의 고용이 많다.

〈표 5-11〉 미국-EU 간 크루즈산업의 고용규모 비교

(단위: 명, %)

	관광객 (Sourced market)	고용규모	비율 (%)
미국	11,500,000	389,432	3.4%
유럽	3,590,000	360,571	5.5%

자료: CLIA, "The economic contribution of cruise tourism to the north asia region in 2016", 2017, p 11.

우리나라도 중국, 일본과 마찬가지로 크루즈 전문 조선업체 등을 육성하여 단순히 크루즈 기항 자체로부터 발생하는 직접적인 고용 창출 효과 이외에도 타산업을 통해 간접적으로 발생하는 일자리를 늘려야 한다.

CLIA의 분석에서도 확인할 수 있는 것처럼 크루즈산업의 직접 고용효과와 간접 고용효과 간의 비중은 거의 동일한 수준으로, 간접 고용효과 비중이 높으므로 크루즈산업의 최인접 연계산업인 조선산업과 이외에도 크루즈 선용품, 선박관리산업, 관광지 개발, 관광가이드 육성 등 다양한 연계산업의 동반 성장도 포함이 필요하다.

제4절 정부 주도의 크루즈 진흥 정책 수립 필요

중국은 크루즈산업을 본격적으로 시작한 2006년부터 크루즈산업을 미래 성장산업으로 삼아 중국교통운수협회 산하에 크루즈·유람선협회(China Cruise & Yacht Industry Association: CCYIA)라는 크루즈산업 전문기관을 설립하였다.³²⁾ 이는 한국의 해양수산부가 크루즈를 전문적으로 취급하는 전문 소관분서를 신설한 격으로 본격 중으로 크루즈산업의 진흥을 추진하겠다는 국가적 차원의 의지의 발로이다.

뿐만 아니라, 2016년 10월에는 중국 국무원이 중국 연안에 위치한 5대 크루즈 관광도시를 개발하여 관광경제권을 구축하는 오군일대(五群一帶) 전략을 발표하였다.³³⁾ 이는 시진핑 정부 들어 본격적으로 추진 중인 ‘일대일로’ 전략과 궤를 같이하여 크루즈산업을 지역별로 발전시키고 이를 다시 세계 주요 항만과 연계시켜 중국 크루즈산업 파이 자체를 성장시킨다는 계획이다. 국무원은 뒤이어 2017년 5월에 중국 크루즈산업의 지속가능한 발전을 위한 중장기의 행동강령을 발표하였으며 정부주도의 강력한 정책을 바탕으로 크루즈산업의 발전을 추진하고 있다.

일본 사례에서는 국토교통성, 관광청 등 크루즈산업을 소관하는 주요 정부 부처들 주도의 산업 발전 전략이 시행되고 있다.

국토교통성은 「국제크루즈 거점 형성 항만 정책」 시행을 공표하고 글로벌 주요 크루즈 선사들에게 장기간의 안벽 사용권을 지급하는 등 인바운드 유치에 공격적으로 실시하고 있다. 국제 크루즈 거점 형성 항만 정책은 2020년까지 크루즈 여객 수 500만 명이라는 구체적인 목표를 설정하고 있는데, 크루즈 터미널 개발에 선사가 자금제공자로 참여하되 선석 공용 개시 후 우선 사용권을 선사에게 부여하여 해당 항만에 크루즈 선사들이 입항할 유인을 제공하는 것이다.

또한 일본 관광청에서 제안하고 카지노를 포함하는 「통합형 리조트 정비 추진법」이 2016년 12월 일본 중의원에서 통과되어 일본 주요 항만 인근의 임해

³²⁾ China Cruise & Yacht Industry Association 홈페이지(<http://www.ccyia.com/en/>, 검색일: 2017. 10. 30)

³³⁾ World Tourism Cities Federation, “China Cruise Tourism Development Report,” 2017.

부에 카지노 등 리조트 시설이 개발될 것으로 전망된다. 분명한 것은 카지노가 크루즈 기항 여부에 매우 중요한 요인으로 작용하기 때문에 이번 통합 리조트 법안 통과가 크루즈선 기항을 유치하는 데 큰 도움이 된다는 것이다.

이처럼 일본은 크루즈 관련 정책을 담당하는 주요 정부 부처들의 크루즈산업 진흥을 위한 적극적인 전략 수립과 이행이 이루어지고 있으며, 이러한 전략들의 수립·이행 목적 중 하나는 「신규 일자리 창출」로 평가된다. 실례로 일본 오사카 항만 임해부 항만관리자는 「국제크루즈 거점 형성 항만 정책」이나 「통합형 리조트 정비 추진법」은 지역경제를 활성화 시키고 이는 다시 신규 고용창출로 이어져 일본 경제에 장시간 만연되어 있는 고용난 문제를 일거에 해소하는데 기여할 수 있을 것이라고 전망하고 있다.

우리나라의 경우 해양수산부와 부산, 인천 등 주요 지자체별로 관광산업 또는 크루즈산업에 대한 인력 양성 프로그램을 운영 중에 있다. 그러나 승무원 등 인력 양성이 이루어진 취업준비생이 실제로 취업을 할 수 있는 크루즈 선사 등 관계 기관 자체가 부족하여, 교육을 이수한 이수생의 고용으로 이어지는 실효적인 정책까지는 이어지지 못하고 있다.

교육 프로그램을 이수한 수료생과 같이 소프트웨어 측면에서는 구비가 이루어지더라도 승선이 가능한 선박이라던가 구직 체계 자체가 미흡하여 고용이 이루어지지 못하고 있는 실태로 우리나라 국적 크루즈의 개발 등 실질적으로 고용 확대가 이루어질 수 있는 방안 마련이 시급하다.

〈표 5-12〉 크루즈산업에 대한 한중일 주요 정책

국가	수행기관	정책	주요 정책 내용
중국	중국교통 운수협회	크루즈 전문 정책수행기관 설립	- 크루즈·유람선협회(China Cruise & Yacht Industry Association: CCYIA)라는 크루즈산업 전문기관을 설립
	국무원	오군일대(五群一代) 산업발전 전략	- 일대일로 전략과 연계하여 주요 지역별, 항만별 크루즈산업의 진흥도모
일본	국토교통성	국제크루즈 거점 형성 항만 정책	- 크루즈 터미널 개발에 선사가 자금제공자로 참여 - 크루즈 선사들에게 장기간의 안벽사용권을 지급하는 등 인바운드 유치 강화
	관광청	통합형 리조트 정비 추진법	- 일본 주요 항만 인근의 임해부에 카지노 등 리조트 시설 개발 및 입항 크루즈 선박과 연계
한국	해양수산부	크루즈 전문 인력 양성 과정 개설	- 크루즈 승무원 전문인력을 양성하고 국내외의 크루즈 선사에 취업을 알선
	지자체	지자체별 크루즈 연계 인력 양성 과정	- 부산, 인천, 강원, 제주 등 지자체별 크루즈 및 관광산업 관련 고용 창출 프로그램 운영

자료: 저자 작성

제6장

결론 및 정책 제언 <<

제1절 요약 및 결론

크루즈는 승무원 고용을 비롯하여 연관산업의 고용창출에 미치는 효과가 크다. 크루즈 선박이 기항하는 지역에는 관광객과 승무원의 소비 지출이 발생하며, 또한 선사가 선용품을 구입하거나 급유 등의 활동을 수행하면서 선사지출도 발생하게 된다.

크루즈 상품의 다양화, 크루즈 항로의 다각화와 더불어 아시아 크루즈 시장은 지속적으로 성장하고 있다. 한편 크루즈산업은 관광·레저 산업에 영향을 끼칠 뿐만 아니라 해운·항공·조선·유통 등 다양한 관련 산업에 연쇄효과를 미치는 고부가가치 산업이다. Cruise Lines International Association(CLIA)자료³⁴⁾에 따르면 크루즈 선박 1척 기항 시, 해당 지역 경제에 발생하는 소비 효과와 일자리 창출은 각각 12억 원과 17명으로 추정된다. 연간 100척이 기항하게 되면 단순 계산 시 120억 원의 신규 소비와 170명의 일자리가 만들어질 수 있다.

또한 크루즈산업의 고용창출 효과는 1차적(직접적) 효과와 2차적(간접적) 효과로 나눌 수 있다. 크루즈는 1차적으로 선사, 터미널, 크루즈여행사, 크루즈조선소 등에서 고용이 발생하며, 2차적인 부가 산업에서도 고용이 발생한다. 이처럼 크루즈산업은 직접 고용뿐만 아니라 간접 고용을 통해 관련 산업에 연쇄효과를 가져오며 고용 창출 효과가 높기 때문에 크루즈산업의 진흥은 신규 일자리 창출에 긍정적인 효과를 미친다.

이처럼 다양한 측면에서의 지출행위가 발생하면서 이러한 경제행위를 수행할 신규 일자리가 창출되며, 이와 동시에 경제 행위로 인한 부가가치가 창출된다. 즉, 크루즈산업은 신규 일자리와 부가가치를 창출하는 고부가가치형 산업이자

³⁴⁾ CLIA, "Cruise Market Watch", Cruise Lines International Association(CLIA), 2017.

크루즈산업 자체뿐만 아니라 연계된 다양한 전방위 산업에 일자리 창출을 가져오는 고용창출형 산업으로 평가되고 있다.

본 연구는 아시아 크루즈 시장이 계속적으로 확대되고 있는 현재 인근 국가이자 크루즈산업의 성장 속도가 최근 들어 가속화 되고 있는 중국, 대만, 일본, 우리나라의 사례 분석을 통해 크루즈 선박이 한번 기항할 때 얼마큼 지출이 발생하고, 고용과 부가가치가 창출이 되는지를 검토하였다.

그 결과 가장 지출금액이 높은 국가는 한·중·일 3개국 중 중국으로 나타났으며 이는 최근 들어 상해발 크루즈 등 중국 내 주요 항만을 경유하는 크루즈 상품의 개발이 확대되고 있는 중국 크루즈산업의 빠른 성장세를 여실히 보여주는 결과이다. 지출금액이 높다 보니 항차당 고용창출 및 부가가치 창출규모도 한국과 일본을 압도하는 실적을 기록하고 있다. 또한 3개국 중에서 중국의 고용창출 및 부가가치 창출규모가 가장 높게 나온 이유는 중국은 단순 기항지로서의 역할 이외에도 모항지로서의 역할을 수행하면서 보다 높은 경제 부흥 효과를 만들고 있기 때문이다.

다만 본 연구에서 확인할 수 있었던 아쉬운 점은 우리나라의 부가가치 창출 규모와 고용창출 규모가 이웃 일본에 비해서도 훨씬 적은 것으로 나타난 것이다. 특히 고용창출 규모의 경우 일본에 비해 절반 수준에 그쳐 우리나라 크루즈 산업이 창출하는 신규 일자리 규모는 상대적으로 저조한 수준으로 분석되었다.

우리나라는 크루즈를 건조하는 조선소가 없으며, 반면 중국과 일본은 이미 크루즈 조선소의 성장이 자국 조선산업의 장기간 계속되는 시황불황을 해소할 수 있는 타개책이 될 수 있을 것으로 판단하고 우리나라 보다 앞서 크루즈 조선소를 개발·운영하고 있다. 또한 중국과 일본은 상대적으로 선용품 공급 제조업체나, 크루즈 선박관리회사 등 크루즈 연관산업도 우리나라보다 훨씬 발전해 있어 크루즈산업을 통해 파생하는 고용창출 규모가 더 높다.

따라서 본 연구는 외국선사의 국내 입항 유치에만 지나치게 치중하는 등 연계 산업과의 시너지 효과 도모도 없이 크루즈산업 성장에만 몰입하는 정책으로는 고용창출 효과가 둔화될 수 있으며, 크루즈산업과 연계 산업과의 동반 성장을 통한 고용 가능 외연의 확대가 시급함을 제시하고자 한다.

제2절 정책 제언

첫째, 크루즈산업의 일자리 창출을 위해 무엇보다 필요한 것은 바로 크루즈 선사의 설립 지원이다. 손익분기점 이상의 건실한 재무구조를 가지고 자리를 잡은 회사에는 일정 규모의 일거리가 만들어지고 이를 통해 일자리 창출이 발생한다. 특히 크루즈산업은 연계산업으로의 파생효과가 높으므로 선사설립, 특히 선박 확보에 필요한 자금을 장기 저리로 공여할 수 있어야 한다. 국가 차원에서 설립초기의 신조 금융, 시설, 운영비 등을 저리 용자하여 선사 일자리 창출을 유도할 필요가 있다.

CLIA(Cruise Lines International Association, Inc)가 2017년 분석한 결과³⁵⁾에 따르면 크루즈산업은 해운·항공·조선·유통 등 관련 산업에 연쇄효과를 미치는 고부가가치 산업으로서, 크루즈 선복량 약 30만 톤을 보유한 국적선사 1개사 설립 시 경제부흥효과 약 9천억 원, 직접 일자리 창출 효과 9,700명에 달한다. 또한 관련 산업으로의 간접 일자리 창출 효과도 27,000명으로 이처럼 크루즈산업은 높은 일자리 창출 효과를 가지고 있다.

실제로 북미와 EU에서 크루즈산업이 빠른 발전을 달성하고 크루즈 관련 다양한 일자리 창출을 달성할 수 있었던 주요 이유도 정부 주도의 지원을 통한 크루즈 선사 설립 지원이라는 분석이 중론이다. 본 보고서에서 전술한 바와 같이 북미지역 크루즈산업 고용은 2012년 356,311명에서 2015년 370,930명으로 연평균 1.3% 증가하였으며, EU도 크루즈산업 고용은 2012년 337,249명에서 2015년 360,571명으로 연평균 2.3% 지속적으로 증가하고 있다.

이처럼 크루즈산업 종사자수가 지속적으로 증가할 수 있는 이유는 정부 당국이 경제성장이 둔화되어 있는 현 시점에서 크루즈산업을 새로운 경제 부양의 축으로 활용한다는 목표를 수립하였기 때문이다. 특히 북미와 EU 당국은 인바운드 & 아웃바운드 크루즈 촉진을 위해 선사 양성을 최우선 기치로 내세우고, 크루즈 신조 시 금융지원, 고속상각을 통한 법인세 감면, 시설 공동투자 등 다양한 인센티브를 제공하면서 국적 크루즈 선사의 설립을 지원해 오고 있다.

³⁵⁾ CLIA, "Cruise Market Prediction", Cruise Lines International Association(CLIA), 2016.

일자리 창출을 위해 가장 선결되어야 하는 요인은 바로 인력이 근무할 수 있는 일자리이기 때문에 우리나라 크루즈산업의 일자리 창출을 위해 가장 시급한 것은 무엇보다 ‘국적 크루즈 선사’의 설립이라고 할 수 있다.

둘째, 모항 이용 확대를 위한 홍보 관측 강화가 필요하다. 최근 우리나라를 모항으로 하여 크루즈 선박이 입출항한 사례는 거의 찾아보기 힘들고 대부분이 중간 경유지 형태로 기항이 이루어졌다. 단순 중간 경유지 형태는 고용창출 효과가 미흡하므로, 모항지로서의 한국 관광 매력을 차별화할 수 있는 관광프로그램을 개발하여 유치 가능성이 있는 모항지를 대상으로 적극적인 홍보를 추진할 필요가 있다.

단순 기항지에서 탈피하여 모항으로 도약하기 위해서는 마케팅 등의 소프트웨어적 측면뿐만 아니라 항만 개발 등의 지속적인 하드웨어 정비가 필요하다. 모항이 발달한 중국의 경우 크루즈 항만을 기점으로 하는 배후 크루즈 항만 도시를 개발하고 이를 통해 관광 경제권을 구축하고 그것을 일대(一帶)의 차원으로 도시 간 제휴시켜 흡사 띠 형태로 연결하여 광활한 국제 크루즈 관광 시장을 구축하고 있다.

한편 중국은 국내 항만들 간의 무질서한 크루즈 유치 경쟁을 피하기 위해 모항과 기항 항만을 공식적으로 지정하고 특히 가장 중점적으로 개발을 실시할 4개 주요 모항을 선정하는 등 집중적으로 개발이 이루어져야 하는 모항을 분명히 밝히고 있다. 이로써 해외선사 등 크루즈 관계자가 안심하고 투자할 여건이 조성되었으며, 이를 통해 주요 모항에는 터미널, 안벽 등의 상시 개발이 이루어지고 모항 주변에도 유수의 관광단지 개발이 이루어졌다.

현재 중국 4개 모항 모두 안벽 연장이 1,000미터, 1km가 넘어 대형 크루즈선이 여러 척 동시에 접안할 수 있는 개발이 추진되고 있다. 반면 크루즈선이 지속적으로 대형화되고 있는 상황에서 우리나라는 안벽 연장이 이에 충분히 대응하지 못해 대형 크루즈선의 원활한 입출항이 불가능한 실정이다. 더 가까운 장래에 22만 총톤이 넘는 세계 최대급 크루즈선의 우리나라 배선이 현실화 될 가능성이 높아 모항으로 도약할 수 있는 수준에 걸맞은 하드웨어 정비가 수반될 필요가 있다.

요컨대 본 연구는 우수한 항만시설과, 유수의 배후관광단지, 그리고 모항 확

대를 위한 마케팅 강화의 3가지 요소를 지속적으로 발전시켜 우리나라 주요 항만도 단순 기항지에서 탈피하여 모항지로 도약해야 함을 제언한다. 2016년 발표된 로이드(Lloyds) 분석 결과에 따르면 모항 육성에 따른 일자리 창출 효과는 기항 대비 약 3.3배에 달한다.

셋째, 해양수산부 등 정책 당국이 해외 크루즈 유치 중점 지역 선정 및 마케팅 지원을 수행할 필요가 있다. 중국과 일본은 수백·수천 개의 항만들 중 배후에 우수한 관광지를 보유하고 있으며, 크루즈 선박의 안정적인 접이안이 가능한 안벽을 보유한 항만들을 선별하여 중점 지역으로 선정하고 동 항만에 크루즈 선박이 기항할 수 있도록 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 우리나라도 외래관광객 유치 경험, 우수선석 확보 여부, 지방자치단체의 크루즈 유치 의지 등을 고려하여 해외 크루즈 유치 중점 지역을 선정할 필요가 있다.

실례로 본 연구는 크루즈 정책을 실험하기 위한 특구(test-bed)의 설치를 제안한다. 예컨대 중국 국가관광국은 2012년 9월 상하이에 ‘중국 크루즈 관광 발전 시험구’를 설치하고 2013년 4월에는 톈진에 2016년 5월에는 선전과 칭다오에 실험 특구를 설치했다. 동 4개의 시험구 설치는 해당 지역경제 발전과 동시에 크루즈산업의 건전하고 지속적인 성장을 촉진하는 것을 목표로 하고 있다.

동 실험구들은 ‘3년 육성+3년 성숙+3년 발전’의 기치 아래 국가관광국 등 정책 당국의 지원을 바탕으로 크루즈산업 성장을 위한 다양한 국가 정책이 추진되고 있다. 제1단계(3년 육성)에서는 중국 크루즈 기항 항만의 경쟁력을 강화하고 기항 관광지를 개척하는 등 기본적인 크루즈 발전 체계를 확립한다. 제2단계(3년 성숙)에서는 정책 당국의 주도로 주요 기항 항만의 안벽을 개수하여 보다 원활한 크루즈 선박의 입출항을 도모한다. 제3단계(3년 발전)에서는 크루즈의 설계 및 건조를 통해 자국 조선소에서 직접 크루즈 선박을 건조하고 동 크루즈 선박을 중국 국적선사가 운영하도록 하는 것이다.

‘중국 크루즈 관광 발전 시험구’는 이름 그대로 크루즈에 관한 몇 가지 정책을 정부 주도로 해당 지역에 집중적으로 시행하는 특구이다. 이를 통해 지속 가능한 크루즈산업의 육성을 도모하며, 크루즈산업 발전 수준이 선진국 대비 아직 낮은 아시아 국가에서 단기간 내 산업의 빠른 성장을 도모하는 것이 가능하다. 정책당국 주도의 테스트 베드 설정이나 중점 지역 선정은 우리나라에서는 아직

수행되지 않은 정책인데, 우리나라도 ‘해외 크루즈 유치 중점 지역’ 설치를 통해 근시안적 정책에서 탈피하여 해당 지역에 보다 집중적으로 정책을 수행할 필요가 있다.

중점 지역 선정은 해외 크루즈 선박 기항 유치를 한층 가속화시킬 수 있으며, 기항 횟수 증가는 크루즈 관광객과 승무원들의 소비 지출을 증가시켜 지역경제를 활성화 시키고 이는 다시 해당 지역 내 신규 일자리 창출로 이어질 것이다.

넷째, 본 연구는 크루즈산업의 일자리 창출을 위해 크루즈 전문인력 양성과정 개설을 제안한다. 크루즈 상품 및 시장에 대한 이해를 높이고 크루즈 서비스에 대한 세부 전문지식을 배울 수 있는 우수 교육 프로그램을 개발하여 동 프로그램의 우수 수료자에 대한 채용활동을 지원할 필요가 있다.

예컨대 현재 중국 크루즈 관계자의 우려 사항 중 하나가 크루즈 인력의 부족이다. 지금 추이로 크루즈 시장이 성장하면 중국에서는 2020년까지 30만 명이 넘는 크루즈 인력 수요가 발생할 것으로 예상된다. 반면 2020년까지 크루즈 인력으로 공급되는 인력은 최대 3만 명이 안 될 전망이어서 몇 년 후에는 심각한 인력 수급 격차가 발생할 것으로 전망된다.

이러한 수급불균형을 해소하기 위해 중국, 일본의 주요 대학 등은 인재 육성에 매진하고 있다. 예를 들어 상하이 공정 기술 대학은 중국에서 최초로 ‘크루즈 경제’를 전공하는 학부를 설치하고 2009년에는 “상하이 국제 크루즈 경제 연구 센터(SICBI)”를 설립하였으며 크루즈산업과 인재 육성에 관한 정책 연구를 수행하고 있다. 일본 요코하마 대학은 2012년 영국의 시트레이드, 일본 국토교통성과 함께 “아시아 크루즈 학원”을 설립하고 크루즈 선박 금융에 대한 관리급 인재 육성을 추진하고 있으며, 2014년에는 세계 최초로 크루즈 관리에 대한 EMBA(Executive MBA) 프로그램을 시작하여 국제 크루즈 시장의 제일선에서 활약할 수 있는 하이엔드 인재의 육성을 진행하고 있다.

최근 들어 우리나라에 입출항하는 코스타 크루즈, 카니발 등 세계 유수의 외국적 크루즈 선사들이 운항하는 크루즈 선박이 늘어남에 따라 글로벌 선사들의 구인 수요도 확대되고 있다. 그런데 현실은 우리나라 다수의 국민들은 크루즈에 대한 기본적인 개념도 이해하지 못하는 실태로, 체계적인 전문인력 양성을 통해 증가하고 있는 구인 수요에 대응하고 이를 통해 신규 일자리를 창출할 필요가 있다.

크루즈 인력 육성에 있어 크루즈 관계자들이 지금 부족하다고 느끼는 인제는 단순 노무직 선원이라기보다는 크루즈 상품을 관리·운영하는 미들 클래스에서 하이엔드의 인재들이다. “나무를 키우는데 10년, 사람을 키우는데 100년”이라는 말이 있다. 크루즈 선진국인 구미 주요 관계자들은 크루즈 인력 육성에 있어 “인재 육성 백년대계”의 방침 하에 장기적인 관점에서 대처를 진행하고 있지만 크루즈 역사가 짧은 우리나라는 아무래도 크루즈에 정통한 인재가 부족할 수밖에 없다. 무엇보다 크루즈 인력 양성을 위한 교육기관이 활성화되어야 하며, 중장기적으로는 우리나라 조선소에서 직접 크루즈 선박을 건조하고 크루즈 지식과 기술의 해기전승까지 가능한 하이엔드 크루즈 인재의 육성이 조속히 추진될 필요가 있다.

다섯째, 크루즈산업에 대한 필요통계 부족, 통계 객관성 및 체계적 관리 미흡, 통계 전문인력 부족 등의 문제점 개선이 긴급하다. 우리나라 크루즈 관련 기관에서 정기적으로 발행하는 통계는 사실상 없으며, 현재 우리나라 크루즈 관계자들은 크루즈 통계를 해외 크루즈 전문기관에서 발행하는 DB를 가공하여 사용하고 있다.

산업통계는 산업 내 다양한 성과와 산업 발전과정을 객관적으로 나타내는 기본지표이므로 국가정책의 수립과 시행 시 객관적 판단을 위한 근거로 활용된다. 즉 통계는 사회간접자본(Social Overhead Capital: SOC) 중에 하나로, 산업통계 미흡은 정책수립 시 통계 활용성을 저하시켜 국가경쟁력 제고에 제약요인으로 작용한다.

크루즈산업 통계는 무엇보다 일자리 창출과 고용안정을 위한 정책개발에 활용이 가능하다. 크루즈산업은 연관 산업 일자리 창출에 높은 영향을 미치는 부가가치 창출형 산업이다. 따라서 크루즈산업 고용통계는 인력수급동향 파악을 통해 일자리 창출 및 고용안정에 도움을 줄 수 있으며, 이외 해운산업 구조조정, 기업퇴출 등에 따른 실업대책 수립을 위해서도 유용한 정보를 제공한다. 크루즈산업에 장기간 시황불황이 있는데도 통계가 부재할 경우 대응정책 수립에 애로가 발생할 것이다.

그밖에도 우리나라 크루즈산업의 부가가치와 고용창출 등 국민경제 기여도를

객관적으로 나타낼 수 있는 부가가치 창출액, 고용지표, 외화가득액, 부대산업 관련 지표 등의 통계가 구축되지 않아 대책 마련이 필요하다.

마지막으로 크루즈산업 통계 전문인력 양성을 위한 시스템 구축이 필요하다. 전문인력이 부족하면 정확한 통계 확보가 이루어질 수 없으며 또한 신속하고 다각도의 통계 개발이 불가능하다. 본 연구는 크루즈산업의 통계를 전문적으로 취급하는 전문인력의 양성도 제언하고자 한다.

참고문헌 <<

<국내 문헌>

- 김세움·윤 주, 『크루즈산업 활성화 사업 고용영향평가 연구』, 한국노동연구원, 2014.
- 김종남, 「크루즈 관광 전문인력 육성 방안」, 『크루즈산업 일자리 창출규모 파악 및 정책과제 모색 워크숍(2017.09.15.) 자료』, 2017.
- 더불어민주당, 『더불어민주당 대통령 공약집』, 2017.
- 윤 주, 『크루즈관광산업의 인적자원 육성을 위한 기초연구』, 한국문화관광연구원, 2016.
- 한국해양수산개발원, 『아시아 크루즈 시장 동향과 우리나라 크루즈산업 정책방향』, 크루즈 전문가 선상 워크숍 자료, 2017. 7.
- 한국해양수산개발원, 『환동해 크루즈 발전과 협력을 위한 국제 세미나』 자료집, 2017. 11.
- 한국해양수산개발원·한국문화관광연구원, 『크루즈산업 중장기 발전전략 수립 연구』, 2015. 11.
- 해양수산부 해운정책과 공개자료, 2017년 국비지원 크루즈 전문인력 양성계획 (2017.01.02.)
- 황진회, 「크루즈 산업의 지역경제 효과 제고방안」, 『해양관광 국제세미나』 자료집, 2017. 8. 24.
- 황진회, 「크루즈 산업의 경제발전 효과와 발전전략」, 『환동해 크루즈 발전과 협력을 위한 국제 세미나』 자료집, 2017. 11.

<국외 문헌>

- 중국 국가여유국(国家旅游局办公室), 国家旅游局办公室关于印发“万名旅游英才计划”实施方案的通知, 2015. 6. 30

- 일본 국토교통성(国土交通省), “クルーズ振興のための方策(크루즈 진흥을 위한 방책),”
2016-6, 2016.
- 일본 국토교통성(国土交通省), “ジャパングルーズレポート(재팬 크루즈 리포트),”
Report Vol. 2017-11, 2017.
- NYK 크루즈, “NYK Cruise レポート2017 - 日本郵船(NYK 크루즈 리포트),”
2017-1, 2017.
- China Cruise & Yacht Industry Association, “General Plan of China Cruise
Tourism Development”, The 12th China Cruise Shipping Conference
and International Cruise Expo, 2017.
- Cruise Lines International Association, “The Economic Contribution of
Cruise Tourism to the North Asia Region in 2016”, 2017.
- World Tourism Cities Federation, “China Cruise Tourism Development
Report”, 2017.
- 국립대만해양대학교 이선사(李選士) 부총장 서면인터뷰 자료(2017. 11. 1.)

〈인터넷 자료〉

- 국토교통성 국제 크루즈 거점 형성 항만정책 관련 마리나비해사신문,
<https://secure.marinavi.com/news/file/FileName/88493>
- 관광청 카지노 포함 통합형 리조트 정비 추진법 관련 마리나비해사신문,
<https://secure.marinavi.com/news/file/FileName/87691>
- 나이스(NICE)평가정보, <https://www.kisreport.com>
- 디비에스크루즈훼리, <http://www.dbsferry.com>
- 아시아 크루즈 아카데미, aca.shmtu.edu.cn
- 요코하마시 항만국, <http://translate-ko.city.yokohama.lg.jp/kowan/>
- 일본전자공시시스템 EDINET, <http://info.edinet-fsa.go.jp/>
- 위동항운, <https://www.weidong.com>
- 중국 국가여유국, <http://www.cnta.gov.cn/>

중국 크루즈 및 요트산업 협회(China Cruise & Yacht Industry Association),

<http://www.ccyia.com/en/>

팬스타라인닷컴, <https://www.panstarline.com>

후쿠오카시 하카타항 국제터미널, <http://www.hakataport.com/home.html>

크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제

• 인 쇄	2017년 10월 23일 인쇄
• 발 행	2017년 10월 25일 발행
• 발 행 인	양 창 호
• 발 행 처	한국해양수산개발원 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
• 연 락 처	051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
• 등 록	1984년 8월 6일 제313-1984-1호
• 조판·인쇄	크리커뮤니케이션 02-2273-1775

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337

정가 15,000원

