

우리나라 항만 크루즈 기항지 경쟁력 제고 전략 연구: 부산항을 중심으로[†]

A Study on Strategies to Improve Cruise Port of Call Competitiveness: Focusing on Busan Port

박정인*·김상열**·김세원***

Jung-In Park · Sang-youll Kim · Se-won Kim

목 차

- I. 서 론
- II. 이론적 배경
- III. 연구 방법 및 설계
- IV. 실증 분석 및 전략 제언
- V. 결 론

<Abstract>

The cruise tourism is a one of the fastest growing industry with a great ripple effect in economic aspects. Thus, many Korean ports regard cruise as new growth engines, Busan port(the largest port in Korea) is also taking actions to attract more cruise tourists. As a cruise port of call, Busan has superior geographical advantages and port infrastructure, therefore, the cruise industry is expected to grow.

This study suggests methods to improve Busan cruise port's competitiveness as a port of call using the SWOT/AHP analysis methods. Through analysis of preceding research and discussion with related specialists from shipping industry and academia, SWOT factors of Busan cruise port as

[†] 이 논문은 박정인의 석사학위 논문 중 일부를 발췌·수정한 것입니다.

* 제1저자, 부산항만공사 대리, jipark@busanpa.com

** 공동저자, 부산대학교 국제전문대학원 교수, ksy@pusan.ac.kr

*** 교신저자, 한국해양수산개발원 전문연구원, ksw@kmi.re.kr

a port of call were selected. Then, using surveys with experts, the relative degrees of importance of SWOT groups and detailed evaluation factors were analyzed. The factors with the highest importance were selected and S/O, W/O, S/T, W/T strategic tasks were drawn.

Key words: Cruise, Port of call for Cruise, Busan Port, SWOT/AHP

I. 서 론

세계적으로 크루즈관광이 확대됨에 따라 크루즈산업은 관광과 해운산업이 결합된 새로운 고부가가치 산업으로 각광받고 있다. 한국관광공사(2017)에 따르면, 크루즈 관광객 1명이 기항지에서 소비하는 비용은 평균 944달러로 추정되며 크루즈 한 척이 기항할 때 약 5,933억 원에 달하는 효과가 발생한다고 보고 있다.¹⁾ 이러한 크루즈의 경제적 파급효과에 따라 우리나라 정부에서도 크루즈산업 육성을 위해 2015년 2월, 「크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률」을 제정하여 크루즈산업 육성의 제도적 기반을 마련하였다.

특히 동북아시아 크루즈시장도 빠르게 성장함에 따라, 우리나라의 주요 항만들도 크루즈를 새로운 성장동력으로 주목하고 크루즈 관련 인프라 확충 및 마케팅 강화에 노력하고 있다. 비록 한·중 간의 싸드(THAAD) 갈등으로 인해 2017년 3월부터 중국발 한국 경유 크루즈 노선이 금지되면서 우리나라의 크루즈 관광객은 크게 줄어든 상황이지만, 기항 금지 조치 전인 2016년 우리나라의 입항 크루즈 관광객은 200만 명에 근접하는 등 가파른 성장세를 보여왔다.²⁾ 국제 정치적인 요인으로 인해 우리나라의 입항 크루즈는 일시적으로 많이 감소했지만, 우리나라 항만들은 지리적으로 동북아시아 크루즈 항로의 중간선상에 있

1) 한국관광공사(2017), p.56.

2) 우리나라의 크루즈 관광객 입항 현황은 2007년에 3만 6,890명에서 2016년 195만 3,777명으로 10년간 50배 이상 증가했으나, 2017년에는 39만 4,153명으로 크게 감소했다. 해양수산부(2018).

으며, 높은 수준의 항만운영 능력을 갖추고 있어 크루즈 기항지로서 큰 발전 잠재력을 지니고 있다.

그중에서 부산항은 2018년 컨테이너물동량 기준으로 세계 6위의 컨테이너 항만이지만 그동안 화물 운송기능을 중심으로 발전해온 관계로 크루즈 관련 인프라는 싱가포르, 상하이 등 아시아의 주요 크루즈항에 비해 뒤처져 있는 상황이다. 이에 따라 우리나라 최대의 항만인 부산항을 아시아의 주요 크루즈항으로 육성시키기 위한 전략 모색이 요구된다. 따라서 본 연구의 목적은 크루즈 기항지로서의 부산항의 강점, 약점, 위협, 기회요인을 도출한 후 SWOT/AHP 분석을 통해 경쟁력을 향상시킬 수 있는 전략을 제시하는 데 있다. 또한 이러한 전략은 비단 부산항만 뿐만 아니라, 인천항, 여수·광양항 등 유사한 환경을 갖춘 국내 다른 항만에도 적용될 수 있을 것으로 판단된다.

본 연구는 다음과 같이 전개된다. 제Ⅱ장 이론적 배경에서는 부산항의 크루즈 인프라 현황에 대해 살펴보고, 크루즈 기항지 경쟁력 관련 선행연구들을 검토한다. 제Ⅲ장에서는 SWOT/AHP 방법론 및 연구절차를 소개한다. 또한 선행연구 분석과 전문가 인터뷰를 통해 부산항의 SWOT 요인을 선정하고, SWOT/AHP 분석 구조모형을 구축한다. 제Ⅳ장에서는 설문조사를 토대로 실증분석을 진행하여 부산 크루즈항의 SWOT 요인간의 중요도를 평가한다. 나아가 분석 결과에 따라 부산항의 크루즈 기항지 경쟁력 제고를 위한 S/O, W/O, S/T, W/T 전략을 도출·제언한다. 마지막 V장에서는 종합적인 결론을 제시한다.

Ⅱ. 이론적 배경

1. 우리나라 항만의 크루즈 관광객 입항 현황

아래 <표 1>과 같이 우리나라의 크루즈 기항 횟수는 2013년 414회에서 2016년 791회로 크게 증가하다가 2017년 중국발 크루즈 기항 취소 여파로 인

해 236회로 급감했다. 2018년의 기항 횟수는 이보다 더욱 감소한 131회에 불과하다. 크루즈 관광객 입항 현황도 역대 최고였던 2016년 195만 3,777명에서 2018년 20만 1,589명으로 89.7% 감소했다.

중국발 크루즈의 기항 금지조치 전인 2016년까지의 국내 항만별 크루즈 관광객 입항 현황을 살펴보면 줄곧 제주도가 가장 많았으나, 2018년에는 부산에 입항한 관광객이 14만 2,819명으로 가장 많았고, 이는 전국 입항 실적의 70.8%에 해당한다. 2018년 제주도의 입항 크루즈 관광객은 2만 1,703명에 불과해 2016년 대비 무려 98.2% 감소했고, 부산항의 크루즈 관광객 역시 2016년 대비 75.1%가 줄었으나, 제주나 인천의 감소율보다는 낮아 부산항에서 중국 크루즈 관광객이 차지하는 비중이 다른 항만에 비해서는 다소 낮은 편임을 알 수 있다.

표-1. 국내 항만별 크루즈 관광객 방문 현황

(단위: 명)

연도	구분	계	제주	부산	인천	여수	속초	기타
2013	항차	414	185	109	95	17	1	7
	관광객	795,603	390,589	200,949	173,121	29,691	298	955
2014	항차	461	242	110	92	13	-	4
	관광객	1,057,872	590,400	244,935	183,909	37,879	-	749
2015	항차	415	285	71	53	1	-	5
	관광객	875,004	622,683	162,967	88,061	799	-	494
2016	항차	791	507	209	62	1	1	11
	관광객	1,953,777	1,209,327	572,550	165,088	3,319	1,847	1,646
2017	항차	236	98	100	17	2	9	10
	관광객	394,153	189,732	165,557	29,906	889	6,819	1,250
2018	항차	131	20	84	10	3	3	11
	관광객	201,589	21,703	142,819	22,150	6,785	6,688	1,444

자료: 해양수산부(2019).

2. 크루즈 기항지로서 부산항의 여건

1) 부산항의 크루즈 인프라 현황

지정학적인 측면에서 부산항은 환동해 경제권과 환황해 경제권의 중심지에 위치하여 동북아시아를 운항하는 크루즈 노선을 설계할 시 고려할 수 있는 최고의 중간 기항지 중 하나이다. 또한 부산에서 비행거리로 2시간 이내에 중국, 일본, 대만, 러시아 등이 있는 등 항공과 연계한 크루즈 모항(Home Port)으로도 잠재 수요가 높은 편이다.³⁾ 또한 방한 크루즈 관광객의 증가에 따라, 부산항의 크루즈 시설도 지속 개선되고 있다. 현재 부산항에서 운영 중인 크루즈 전용 터미널의 시설 현황은 아래 <표 2>과 같다.

표-2. 부산항 크루즈 전용 터미널 시설 현황

구분	국제크루즈터미널	국제여객터미널
위치	부산 영도구 동삼동	부산 동구 초량동
개장 시기	2007.4.	2015.8.
길이(m)	440	234-480
선석 수	1개	2개(#1, #2)
접안능력(GT)	220,000	20,000~140,000
너비(m)	45	30
수심(m)	11.5	9~12

주: 국제여객터미널의 선석 수는 총 14개이며 그중 1번과 2번(예비선석) 선석이 크루즈용임.

부산항의 관리 주체인 부산항만공사는 부산 초량동에 약 2,343억 원을 투자하여 17만 톤급 크루즈선이 접안할 수 있는 부산항 국제여객터미널을 건설하고 2015년 8월부터 운영 중이다. 또한 2007년 부터 부산 영도구에 국제크루즈터미널을 운영 중이며, 크루즈의 대형화 추세에 발맞추어 2018년 기준 부두 길이 360m, 폭 30m에서 길이 440m, 폭 45m로 확장하여 22만 톤급의 초대형 크루즈선이 접안 가능하게 했으며, 현재 부두 확장에 따른 승객 수용시설 및 부대시

3) 김성국(2005), pp. 130-149.

설 확장공사 중에 있다. 그리고 대형 크루즈의 부산항 대교 통항 높이 문제 및 영도의 국제크루즈터미널 확장공사로 인해 초대형 크루즈선의 경우에는 감만 컨테이너터미널을 임시 활용하여 접안하고 있다.

또한 크루즈는 체류시간의 문제로 관광객의 출입국 편의가 매우 중요한데 부산항은 크루즈 관광객의 이용 편의를 위해 출입국 심사 인원과 장비를 보충하여 출입국 시간 단축에 노력하고 있다.

2) 부산항의 배후지 관광여건

관광자원의 측면에서 볼 때, 부산은 아름다운 해안 관광지들을 보유하고 있으나,⁴⁾ 일본 등 국외 크루즈 기항지들과 비교했을 때 부산만의 차별점이 뚜렷하지 않다는 평가도 존재한다.⁵⁾ 부산의 크루즈 육상관광은 크게 자갈치시장, 국제시장, 용두산공원, 해운대, 누리마루 APEC하우스, 용궁사, 범어사 등을 관광하는 시내 관광코스가 일반적이나,⁶⁾ 도로 및 KTX를 통해 역사 관광지인 경주 등 주변 도시까지 접근하기 쉽다. 하지만 부산 기항 크루즈선의 약 70%가 체류시간이 12시간 이내인 것으로 나타나,⁷⁾ 체류시간을 늘리지 않는 이상 장거리 관광에는 애로가 따른다.⁸⁾

항만과 도심 및 주변 관광지와의 연계 편리성은 크루즈 기항지의 중요한 경쟁력 중 하나이다. 부산에는 김해 국제공항이 소재해 있어 국내 주요 공항과의 노선이 잘 발달하여 있으며, 크루즈 터미널과 부산역과의 접근성도 좋아 KTX를 통해 국내 주요 관광지로 이동하기도 편리하다.⁹⁾ 또한 크루즈 터미널에서 주요 도심지역까지는 셔틀버스, 시내버스, 택시 등을 편리하게 이용할 수 있어 연계성이 우수하다.

4) 최도석(2016), pp. 44-51.

5) 류동근·김울성(2016).

6) 부산항에 기항하는 주요 크루즈선들은 약 4~7시간의 시내 관광 프로그램을 운영하고 있다.

7) 장준호·하범영·정익준(2011), pp. 109-127.

8) 윤주(2013), p. 88.

9) 최도석(2010), pp. 124-158.

3. 크루즈항만 경쟁력 관련 선행연구 분석

최근 세계적으로 크루즈관광이 활성화되면서 국내외에서 크루즈항만의 경쟁력 결정요인 및 경쟁력 강화 방안에 관한 연구가 다양하게 진행되고 있다.

중국의 Ying Wang(2014)은 Fuzzy-AHP 방법으로 동아시아 항만을 중심으로 크루즈항만 선택 결정 문제를 연구했으며, 결정요인으로 크루즈 터미널 시설, 배후지의 자연환경, 관광 매력도, 연계의 편리성을 제시했다.¹⁰⁾ Cruise BC(2011)에서는 2011년의 크루즈산업이 캐나다 브리티시 컬럼비아주의 경제 및 사회에 미친 영향을 연구했는데, 항만의 접안능력, 크루즈 전용선석, 터미널의 활동공간, 관광지 등을 크루즈 기항지 선택의 중점 요인으로 제시했다.¹¹⁾ Inter VISTAS(2013)는 2012년 메트로 밴쿠버 항의 경제 영향 연구에서 모항으로 크루즈선을 유치하기 위한 요인으로서는 크루즈 터미널과 전용선석, 부대편의 시설, 연료보충 시설, 선박유지 보수시설, 화물보관 서비스, 선용품 및 식자재 공급 서비스 등을 갖추는 것이 중요하다고 보고 있다.¹²⁾

최정규(2015)는 IPA 분석방법으로 부산에 대한 기대치와 만족도를 통하여 새로운 전략을 모색했다. 분석에서 사용된 크루즈항만의 경쟁력 평가요인으로서는 인위적 인프라, 자연적 인프라, 연계성, 편리성, 안전성을 제시했다.¹³⁾ 최도석(2004)은 HFP(Hierarchical Fuzzy Process) 분석방법을 활용하여 부산항 내 크루즈터미널 최적 입지와 운항코스를 추출하였다. 항만 내 크루즈터미널 입지 선정에 필요한 평가요소로는 터미널 배후지 관광여건, 터미널 전면 해상여건, 터미널 해륙 가용성 정도, 터미널 배후 교통여건, 터미널 배후 지역적 이익 및 개발 용이성 5가지를 선정하였다.¹⁴⁾

양정철(2015)은 크루즈모항 선택의 중요 요인으로 육상·해상 입지, 법제도 역량, 크루즈 터미널 편의시설, 항만시설, 유관시설, 배후시설의 6가지 주요 요

10) Wang Ying·Jung Kyung-Ae·Yeo Gi-Tae and Chou Chien-Chang(2014), pp. 262-270.

11) Cruise BC(2011).

12) Inter VISTAS(2015).

13) 최정규(2015), pp. 227-240.

14) 최도석·이상화(2005), pp. 56-65.

인 및 30가지 세부 요인들을 꼽았다.¹⁵⁾ 하인수(2001)는 크루즈 기항지의 경쟁력 요인을 항만시설, 비행만시설로 구분했는데, 항만시설로는 급유·급수시설, 관광객의 승하선시설, 관광객 편의시설, 주차시설, CIQ시설, 전용선석 등을 중요한 요인으로 보았다. 또한 비행만시설로는 공항과의 연계성, 육상교통의 연계성 및 관광자원, 쇼핑·숙박시설 등을 중요 요인으로 제시했다.¹⁶⁾

김희수(2006)는 우리나라 크루즈산업 육성을 위한 관광진흥계획 수립을 위해 시장 분석, 경쟁 분석, 소비자 분석, SWOT 분석을 통해 기본방향 및 세부 추진방안을 제시했다.¹⁷⁾ 야오웨이(2015)는 한국과 중국의 크루즈산업 현황 및 크루즈 인프라시설 분석을 진행했으며, 한국 크루즈산업 SWOT 분석을 통해 향후 발전 전략을 제시했다.¹⁸⁾ 이밖에 김경희(2007), 윤주(2013), 이경모(2015) 등이 우리나라 크루즈항만의 경쟁력 요인을 분석했으며, 본 연구에서 부산항의 SWOT 요인을 도출하는 데 활용하였다.

본 연구에서는 기존의 선행연구와 차별화하여 그동안 사용하지 않았던 SWOT/AHP 분석기법을 통해 도출된 우선순위를 토대로 하여 부산항에 적용 가능한 크루즈 기항지 경쟁력 제고 전략들을 제시하고자 한다.

Ⅲ. 연구 방법 및 설계

1. SWOT/AHP 분석방법

미국 펜실베이니아 대학의 Thomas Saaty 교수가 개발한 AHP(Analytic Hierarchy Process) 분석방법은 의사결정에 관련된 여러 요인의 상대적인 중요도를 계층화하고 요인간의 쌍대비교를 통해 도출된 가중치를 바탕으로 체계적

15) 양정철(2015).

16) 하인수(2001).

17) 김희수·오수진·한현정(2006).

18) 야오웨이(2015).

이고 합리적인 의사결정에 도움을 주고 있다.¹⁹⁾ SWOT 분석은 경영전략 수립에 있어서 보편적으로 사용되는 분석방법이나 정성적인 평가 결과만을 얻을 수 있어 의사결정과 관련된 각 요인 상호 간의 중요도나 전체에서의 중요도를 도출하기 어렵다는 단점이 있다.

따라서 본 연구에서는 여러 요인의 중요도를 비교할 수 있는 AHP 분석과 정성적인 분석을 진행할 수 있는 SWOT 분석을 결합한 SWOT/AHP 분석방법을 사용하여 SWOT 그룹 및 세부 요인간 상대적인 중요도와 우선순위를 정량적으로 측정하고자 하였다. 나아가, 크루즈 기항지로서의 부산항의 강점, 약점, 기회 및 위협요인에 대한 각 중요도를 분석하고 중요도 결과에 따라 4개 유형별 전략의 우선순위를 도출하고자 한다.

2. 부산항의 SWOT 요인 도출

본 연구는 김희수(2006), 김경희(2007), 윤주(2013), 이경모(2015), 양정철(2015), 최정규(2015), 야오웨이(2015) 등의 선행연구를 참조하여 크루즈 기항지로서의 부산항의 SWOT 요인들을 도출하였다. 또한 부산항만의 SWOT 요인만을 고려할 경우 요인의 수가 많지 않은 관계로 부산항을 포함한 한국 크루즈 항만의 SWOT 요인들도 함께 반영하였다.

부산항이 크루즈 기항지로서 가지는 내부 요인(강점·약점 요인)으로는 중국과 일본의 기항지 중간에 위치한 지리적 이점, 다양한 관광자원, 크루즈 전용시설 및 운영기관 보유 등이 강점으로 나타났다. 반면 약점으로는 국외 항만도시와의 차별성 부족, 관광 수요의 미성숙, 기항지에서의 짧은 체류시간 등이 지적되었다. 선행연구 분석을 통해 정리된 38개의 강점·약점 요인과 참고한 선행연구는 <표 3>와 같다.

19) Saaty(1983), pp. 140-155.

■ 표-3. 크루즈 기항지로서의 부산항의 강점·약점요인 ■

주요인		세부 평가요인	연구
부 산 항		경상권 배후 수요 풍부	이경모(2015)
		중국과 일본의 중간에 위치하는 지리적 이점	김희수(2006), 이경모(2015), 양정철(2015), 최정규(2015)
		독특하고 다양한 관광자원	김희수(2006), 이경모(2015)
		우리나라 고속국도, 철도의 기종점으로서 내륙 도시권과의 접근성 양호	윤주(2013), 이경모(2015)
강 점		지역 내 활동 중인 베테랑 가이드 보유	이경모(2015)
		외국인 관광객의 방문이 많은 편으로 관광 인프라 및 관광 수용태세가 양호	윤주(2013), 이경모(2015)
		의료관광과 크루즈관광을 결합한 상품 개발 가능	윤주(2013)
		크루즈 전용시설과 운영기관 보유(크루즈 전용부두, 국제여객선터미널, CIQ, 항만운영기관 등)	이경모(2015)
		크루즈 전용 터미널 건설 등 정책적 의지	김희수(2006)
	한 국	한국을 대표하는 해양도시이자 세계적인 항구 도시 브랜드 보유	윤주(2013)
		한국 관광지의 매력 (한국의 역사와 문화 독특성, 자연적 경관의 우수성)	김경희(2007), 야오웨이(2015)
		투어가이드 전문성	김경희(2007)
		기항지 볼거리 엔터테인먼트(문화행사, 이벤트)	김경희(2007)
		기항지의 친절성, 청결성	김경희(2007)
		한국인의 이미지	김경희(2007)
		관광지 교통 접근성	김경희(2007)
		크루즈관광에 대한 개방 정책	야오웨이(2015)
	약 점	도시 자체의 관광지로서 매력도 낮음	이경모(2015)
		해외 항만 도시와의 차별성 낮음	윤주(2013), 이경모(2015)
		부산항대교 통과가 어려운 대형 크루즈는 컨테이너부두(감만부두 등)에 대신 접안	이경모(2015)
		도시 내 관광명소(용두산, 태종대, 용궁사 등)의 버스주차장에서 관광지까지 도보 이동 불편	이경모(2015)
		수요 등 사업여건의 미성숙	김희수(2006)
		항만 기반시설 미비	김희수(2006)
		크루즈에 대한 인식 부족	김희수(2006)
		미국 등 주요 크루즈시장과의 거리	김희수(2006)

주요인	세부 평가요인	연구
한 국	크루즈관광의 한국 인지도 부족	김희수(2006)
	외국어 관광가이드 수급 어려움 및 가이드 비용 증가	윤주(2013)
	크루즈 전문 여행사 부족	윤주(2013)
	기항지에서 짧은 체류시간	최정규(2015)
	단순 관광 프로그램 제공	최정규(2015)
	외국어 의사소통의 문제	김경희(2007), 야오웨이(2015)
	기항 시 짧은 체류시간	김경희(2007), 야오웨이(2015)
	크루즈 입항수속 대기시간	김경희(2007)
	크루즈 접안시설 미비	김경희(2007), 야오웨이(2015)
	기항지 도심 교통 혼잡	김경희(2007)
	항공, 육상연계 교통 미비	김경희(2007)
	크루즈에 대한 비교적 낮은 인식도	야오웨이(2015)
	카지노 제한	야오웨이(2015)

부산항의 기회요인으로는 한-일 혹은 한-러 크루즈 노선 개발 시 출발항으로 적합, 크루즈선 접안 선석 등 항만 인프라 양호, 국민 소득 및 여가시간의 증가 등이 꼽혔다. 하지만 북미·유럽 중심의 크루즈시장 지배 구조, 글로벌 BIG3 크루즈선사의 압도적인 시장 장악력, 주변 국가들과의 경쟁 심화, 한·일 관계악화 등이 위기로 분류되었다. 선행연구 분석을 통해 정리된 18개의 기회·위기요인과 참조한 연구는 <표 4>과 같다.

표-4. 크루즈 기항지로서의 부산항의 기회·위험요인

주요인	세부 평가요인	연구
기 회 위 험	한-일 혹은 한-러 루트 개발 시 출발항으로 적합	이경모(2015)
	국제크루즈터미널(영도), 국제여객터미널, 감만부두 등 크루즈 정박 선석 및 항만 인프라 양호	이경모(2015)
	지자체, 항만공사가 크루즈산업 육성에 적극적	이경모(2015)
	동북아 지역에 관한 관심 고조	김희수(2006)
	중국의 해외여행 증가	김희수(2006)
	국민소득의 증가 및 여가시간의 확대	김희수(2006)

주요인		세부 평가요인	연구
		북항 재개발사업으로 배후 복합관광 인프라 구축 계획	윤주(2013)
		Asia Cruise Convention 개최에 따른 크루즈시장에서의 입지 구축	윤주(2013), 양정철(2015)
		타 기항지와 비해 다양한 부산 입국 외래 관광객의 국적	윤주(2013)
	한국	크루즈시장의 주요 고객인 중국인	야오웨이(2015)
위협 (T)	부산 항 협	크루즈선사 입장에서는 반드시 부산을 기항지에 포함하지 않아도 되는 무난함	이경모(2015)
		북미, 유럽 중심의 시장지배	김희수(2006)
		BIG3 선사의 압도적 시장장악	김희수(2006)
		주변 국가들과의 경쟁 심화	김희수(2006), 이경모(2015)
		신항국가의 크루즈 관심 고조	김희수(2006)
		기반 인프라 및 서비스 구축에도 불구하고 낮은 크루즈 관광객 성장률	윤주(2013)
		한·일 관계악화 등으로 기존 일본 크루즈 관광객 축소	윤주(2013)
	한국	대 일본 독도영유권, 엔저 문제 등 발생 리스크	야오웨이(2015)

본 연구에서는 관련 선행연구를 통해 도출한 SWOT 요인들의 객관성을 확보하기 위해 부산항만공사, 지자체 및 관련 연구소 전문가들과 브레인스토밍(Brain Storming) 과정을 거쳐 중복되거나 주관적인 요인들을 제거하였고 크루즈 기항지로서 부산항의 강점(S), 약점(W), 기회(O), 위협(T) 각 그룹별 3개 요인씩 모두 12개의 요인을 최종적으로 선정하였으며, 아래 <표 5>과 같다.

표-5. SWOT 그룹별 평가요인

강점 (S)	S1 : 중국과 일본의 중간에 위치하여 기항지로서 지리적 강점 보유 S2 : 크루즈 전용부두 구축 및 글로벌 수준의 터미널 운영 S3 : 크루즈 터미널과 도심 간 뛰어난 접근성 및 연계성
약점 (W)	W1 : 기항지에서 짧은 체류시간, 관광지로서 매력도 미흡 W2 : 크루즈 전문인력 및 리딩조직 부재 W3 : 급유, 급수, 선용품 공급 등 항만서비스 미흡
기회 (O)	O1 : 동북아 지역의 크루즈 관심 확대, 중국인의 해외여행 증가 O2 : 정부의 크루즈산업 육성 적극성(법률·제도 수립, 적극적 마케팅 등) O3 : 2016 Seatrade-cruise Asia 개최 및 지속적인 홍보에 따른 크루즈시장에서의 입지구축
위협 (T)	T1 : 동북아 정세에 민감한 크루즈 관광산업(싸드, 메르스 등) T2 : 국내외 크루즈항만들의 지속적 항만개발 및 모선유치 경쟁 심화 T3 : 기반 인프라 구축에도 불구하고, 낮은 국내 크루즈 관광객 성장률

IV. 실증 분석 및 전략 제언

1. 설문 수집 및 신뢰도 검사

크루즈 기항지로서의 부산항의 경쟁력 제고 방안을 평가하기 위해서는 객관적인 검증이 필요하다. 하지만 우리나라의 크루즈 역사가 비교적 짧아 실상을 파악할 수 있는 관련 통계자료가 미비하며, 조사 대상인 부산 크루즈항의 경쟁력과 관련 선행연구도 많지 않다. 따라서 본 연구에서는 우리나라 크루즈산업과 밀접한 관련이 있는 크루즈 및 해운·항만분야 전문가들을 대상으로 설문을 진행했다. 설문지는 SWOT 그룹 간의 쌍대비교, SWOT 그룹별 세부요인에 대한 쌍대비교, 응답자의 정보 파악 문항으로 이루어졌다. 본 연구에서는 <표 6>과 같이 설문조사를 통해 총 55부의 설문지를 회수했으며, 일관성에 문제가 있는 설문지 2부를 제외하고 53부를 이용하여 분석을 진행하였다

■ 표-6. 설문대상 및 결과 ■

설문 그룹	배포 수량	회수 수량	유효응답	무효응답
정부, 지자체, 공기업	20	18	18	0
연구원 및 교수	22	18	17	1
여행사, 선사, 대리점	119	19	18	1
전체	161	55	53	2

AHP 분석에서는 설문 응답자들의 응답 일관성이 신뢰도를 좌우하기 때문에 일관성(Consistency) 검증이 반드시 필요하다. 일반적으로 일관성 지수(Consistency index, C.I)와 임의지수(Random index, R.I)를 통해 구한 일관성 비율(Consistency Ratio, C.R)의 값이 0.2 미만까지는 허용할 수 있는 범위라고 판단한다. 하지만 C.R값이 0.2 이상이면 일관성에 문제가 있는 것으로 간주한다.²⁰⁾ 본 연구에서는 실증 분석에 앞서 설문의 일관성 검사를 진행한 결과, 모든 항목의 일관성 비율은 모두 <표 7>과 같이 0.2 미만으로 나타났다.

표-7. 일관성 검증결과

구분	일관성 지수(C.I)	임의 지수(R.I)	일관성 비율(C.R)
SWOT	0.1418	0.9	0.1576
S	0.0731	0.58	0.1260
W	0.0517	0.58	0.0892
O	0.1138	0.58	0.1962
T	0.0468	0.58	0.0807

2. 분석 결과

1) SWOT 그룹별 중요도 분석 결과

전문가 설문 분석 결과, SWOT 그룹별로는 강점(0.484), 약점(0.295), 기회(0.135), 위협(0.085)요인 순으로 중요도가 높게 나타났다. 이를 통해 부산항의 약점요인에 비해 강점요인의 중요도가 높아 경쟁우위 확보에 유리하다고 볼 수 있다. 또한 위협요인보다 기회요인의 중요도가 높게 나와 중장기적으로 부산항이 크루즈 기항지로서 발전 잠재력이 있다고 판단된다.

2) SWOT 세부요인 분석 결과

강점요인(Strength Factor)의 세부요인 간 상대적 중요도는 ‘중국과 일본의 중간에 위치하여 기항지로서 지리적 강점 보유(0.621)’, ‘크루즈 전용부두 구축 및 글로벌 수준의 터미널 운영(0.247)’, ‘크루즈 터미널과 도심 간 뛰어난 접근성 및 연계성(0.132)’의 순으로 나타났다. 크루즈는 짧은 일정동안 다양한 국가 및 관광지를 유람할 수 있는 장점이 있는데, 부산은 중국과 일본 중간지역에 위치함에 따라 낮에는 기항지 육상 관광, 밤에는 해상 운항이라는 효율적인 일정을 수립할 수 있게 되어 기항지로서 높은 경쟁력을 가진다.

약점요인(Weakness Factor)에서 세부요인 간 중요도는 ‘기항지에서 짧은 체류시간, 관광지로서 매력도 미흡(0.727)’, ‘크루즈 전문인력 및 리딩조직 부재

20) Saaty(1983), pp. 140-155.

(0.188)', '급유, 급수, 선용품 공급 등 항만서비스 미흡(0.086)'의 순으로 나타났다. 부산의 기항지 관광프로그램은 짧은 정박 시간으로 인해 쇼핑관광과 단순 관람 위주의 프로그램만으로 운영되고 있다. 또한 부산 현지의 여행사보다는 수도권 소재 여행사에 의해 프로그램이 운영되고 있는 경우가 많아 지역 특성을 담은 관광상품을 운용하기 어려우며 이는 부산의 관광 매력도 감소와 직결된다.

기회요인(Opportunity Factor)의 세부요인 간 상대적 중요도는 '동북아 지역의 크루즈 관심 확대, 중국인의 해외여행 증가(0.677)', '정부의 크루즈산업 육성 적극성(법률·제도 수립, 적극적 마케팅 등)(0.244)', '2016 Seatrade-cruise Asia 개최 및 지속적인 홍보에 따른 크루즈시장에서의 입지구축(0.079)'의 순이었다. 특히 주요 관광객 공급시장인 중국과 인접한 점이 부산항의 가장 큰 기회요인으로 작용하며 우리나라 정부의 크루즈산업 육성에 대한 적극적인 태도도 높게 평가받았다.

위협요인(Threat Factor)에서 세부요인 간 중요도는 '동북아 정세에 민감한 크루즈 관광산업(0.616)', '국내외 크루즈항만들의 지속적 항만개발 및 모선유치 경쟁 심화(0.210)', '기반 인프라 구축에도 불구하고, 낮은 국내 크루즈 관광객 성장률(0.174)'의 순으로 나타나 국외 정세에 민감한 크루즈 관광산업의 리스크를 여실히 보여주고 있다. 이를 방증하듯 최근 한·중 간의 싸드 갈등으로 인해 우리나라 크루즈시장은 큰 타격을 받았다. 그밖에 제주 및 인천항도 크루즈 유치에 적극적인 관계로 국내외 크루즈항만들 간의 경쟁도 부산항의 위협요인으로 지목되었다.

3) 세부요인의 최종 우선순위

평가대상이 되는 각 그룹별 세부요인들의 우선순위를 매기기 위해 아래 <표 8>과 같이 SWOT 그룹별 중요도와 각 세부 평가요인들의 중요도를 곱해 과 종합 순위를 도출했다.

표-8. 세부요인별 최종 중요도 및 순위

SWOT 그룹			SWOT 세부 평가요인			
그룹 요인	그룹 중요도	순위	세부 평가요인	요인별 중요도	종합 중요도	종합 순위
강점 (S)	0.484	1	중국과 일본의 중간에 위치하여 기항지로서 지리적 강점 보유(S1)	0.621	0.301	1
			크루즈 전용부두 구축 및 글로벌 수준의 터미널 운영(S2)	0.247	0.120	3
			크루즈 터미널과 도심 간 뛰어난 접근성 및 연계성(S3)	0.132	0.064	5
약점 (W)	0.295	2	기항지에서 짧은 체류시간, 관광지로서 매력도 미흡(W1)	0.727	0.215	2
			크루즈 전문인력 및 리딩조직 부재(W2)	0.188	0.056	6
			급유, 급수, 선용품 공급 등 항만서비스 미흡(W3)	0.086	0.025	9
기회 (O)	0.135	3	동북아 지역의 크루즈 관심 확대, 중국인의 해외여행 증가(O1)	0.677	0.092	4
			정부의 크루즈산업 육성 적극성(법률·제도 수립, 적극적 마케팅 등)(O2)	0.244	0.033	8
			Seatrade-cruise Asia 개최 및 지속적인 홍보에 따른 크루즈시장에서의 입지구축(O3)	0.079	0.011	12
위협 (T)	0.085	4	동북아 정세에 민감한 크루즈 관광산업(싸드, 메르스 등)(T1)	0.616	0.053	7
			국내외 크루즈항만들의 지속적 항만개발 및 모선유치 경쟁 심화(T2)	0.210	0.018	10
			기반 인프라 구축에도 불구하고, 낮은 국내 크루즈 관광객 성장률(T3)	0.174	0.015	11

SWOT 그룹 세부요인들의 우선순위에서는 ‘중국과 일본의 중간에 위치하여 기항지로서 지리적 강점 보유(S1)’가 가장 높았으며, ‘기항지에서 짧은 체류시간, 관광지로서 매력도 미흡(W1)’, ‘크루즈 전용부두 구축 및 글로벌 수준의 터미널 운영(S2)’, ‘동북아 지역의 크루즈 관심 확대, 중국인의 해외여행 증가(O1)’, ‘크루즈 터미널과 도심 간 뛰어난 접근성 및 연계성(S3)’ 등의 순으로 1~5위를 차지했다. 전체 순위를 보면 강점요인이 상대적으로 높은 순위에 있었다. 이에 따라 부산항의 내부 환경과 역량이 우수한 상황이므로 강점과 기회요

인을 잘 활용해야 하며, 중요도가 상대적으로 낮은 약점과 위협요인은 지속해서 보완해야 할 것이다.

또한 앞선 분석 결과에 따라, SWOT 그룹별 가장 중요도가 높은 세부요인 간 서로 곱해 보면, S/O전략의 중요도($S1 \times O1$, 0.028)가 가장 높았으며, 다음으로 W/O전략($W1 \times O1$, 0.020), S/T전략($S1 \times T1$, 0.016), W/T전략($W1 \times T1$, 0.011)의 순으로 나타났다. 이에 따라, 크루즈 기항지로서 부산항의 경쟁력을 높이기 위해서는 S/O → W/O → S/T → W/T전략의 순으로 고려해볼 수 있다.

3. 부산항의 경쟁력 제고 전략

본 연구에서는 앞선 SWOT/AHP 분석 결과를 바탕으로 부산항의 크루즈 기항지 경쟁력 제고 전략으로 먼저 강점을 이용하고 기회를 활용하는 S/O전략, 다음으로 약점을 개선하고 기회를 활용하는 W/O전략, 강점을 이용하고 위협을 해소·극복하는 S/T전략, 약점을 개선하고 위협을 회피·극복하는 W/T전략의 순서로 구분하여 제시하고자 한다.

1) S/O전략

본 연구에서는 S/O전략의 중요도가 가장 높은 것으로 나타나 부산항은 S/O 전략에 더욱 집중할 필요가 있다. 강점요인 중에서는 중요도가 가장 높은 요인은 ‘중국과 일본의 중간에 위치한 지리적 강점의 보유’였으며, 기회요인 중에서는 ‘동북아 지역의 크루즈 관심 확대, 중국인의 해외여행 증가’이다.

2016년 기준 부산항 크루즈 관광객의 79%가 중국 관광객임을 본다면 여전히 부산의 크루즈 마케팅 전략은 중국 시장에 초점을 두는 것이 바람직하다. 현재 싸드 문제로 인한 중국의 방한 크루즈 금지조치가 향후 해제된다는 전제 하에서 중국 관광객들은 여전히 우리나라 크루즈시장의 주요한 잠재적 고객이다. 따라서 중국 관광객을 유치하기 위한 전략수립이 우선적으로 요구된다.

먼저, 다양한 중국 항만과의 전략적 제휴가 필요하다. 현재 중국발 부산행

크루즈 노선은 상하이항 출발이 대부분인데, 부산항은 다롄(大連), 텐진(天津), 칭다오(靑島), 샤먼(廈門) 등 보다 다양한 중국의 크루즈 모항들과 협력하여 크루즈 항로를 유치하는 방안을 고려해야 한다.

둘째, 중국 크루즈 관광객 비자 정책을 완화해야 한다. 2018년 부터 법무부는 지정 크루즈를 탑승한 중국 관광객들에게 무비자 관광상륙을 허가한다고 발표했다. 과거 단체 관광객들에게만 적용하던 것을 현재 지정 크루즈에 탑승한 개인 관광객까지 확대한 것이다.²¹⁾ 하지만 중국인 관광객 유치 확대를 위해서는 크루즈 관광객 무비자 입국 대상과 체류 기간을 더욱 확대할 필요가 있다.

셋째, 중국 내 마케팅 방법 및 지역을 더욱 다양화해야 한다. 2017년 절정에 달했던 한·중 간 싸드 갈등은 현재 다소 완화된 상황이다. 이러한 시점에 부산시는 중국 현지의 언론, 여행사, 정부 관계자들의 부산 팸투어 등을 실시하고 중국 내 1~2선 대도시뿐만 아니라 3~4선 중소도시까지 크루즈관광 홍보를 확대해야 할 것이다.

2) W/O전략

부산항의 약점 중 중요도가 가장 높은 요인은 ‘기항지에서 짧은 체류시간, 관광지로서 매력도 미흡’이며, 가장 중요도가 높은 기회요인은 ‘동북아 지역의 크루즈 관심 확대, 중국인의 해외여행 증가’이다. 따라서 우선하여 가장 큰 약점인 관광지 매력도 제고에 노력해야 할 것이다.

첫째, 단순한 관광지 방문에서 탈피하여 관광객 맞춤형 상품을 개발해야 한다. 부산에서의 크루즈 육상관광은 체류시간이 짧고 관광일정이 단조롭다는 지적이 많다. 단순 쇼핑 및 관광지 방문 프로그램에서 탈피하여 해안 드라이브, 맛집 투어, 쇼핑, 의료·미용 관광, 카지노 등의 다양한 상품을 개발해야 한다.

둘째, 현지 크루즈 전문 여행사 및 가이드 육성이 필요하다. 현재 우리나라의 크루즈 관광시장은 쇼핑 알선 수수료를 주수익으로 하는 경우가 많다. 또한 관광객이 많은 성수기에는 전문 가이드의 부족으로 인해 무자격증 가이드들이

21) 관계부처합동(2017).

동원되고 있는데, 이러한 가이드들은 전문지식 부족하고 쇼핑에만 치중하여 관광의 질을 낮추고 있다. 따라서 부산시는 단체 관광객 유치와 관광상품 구성 역할을 갖춘 전문 여행사를 선별하고 재정적인 지원을 통해 크루즈 전문 여행사를 육성해야 할 것이다.

셋째, 관광객의 출입국 시간을 단축하는 데 노력해야 한다. 복잡한 출입국 절차는 항만대기 시간의 증가로 인해 관광객들의 기항지 하선율 저하 및 기항지 선택에 있어서 탈락 요인이 될 수 있다. 그러므로 크루즈선사, 여행사, 항만간의 협력체계를 구축하여 모항이 아닌 중간 기항지에서는 입국 규제자 등을 사전에 확인하고 승객 이탈방지를 더욱 강화하여 출입국 심사를 생략하거나 선상심사로 대체하도록 해야한다.

3) S/T전략

부산항의 강점요인 중에서 중요도가 가장 높은 요인은 ‘중국과 일본의 중간에 위치하여 기항지로서 지리적 강점 보유’이며, 위기요인 중에서는 ‘동북아 정세에 민감한 크루즈 관광산업’이다. 실제로 싸드 갈등으로 인한 중국발 크루즈 기항취소는 부산항과 부산지역 관광산업에 경제적 타격을 가져왔다.

이러한 구조를 개선하기 위해서는 먼저 크루즈 유치 국가를 다변화해야 한다. 부산항은 중국과 일본 외에도 중간 기항지 역할을 할 수 있는 대만, 홍콩, 극동 러시아 등의 관광객 유치에 더욱 노력해야 할 것이다.

둘째, 부산항 크루즈 홍보 마케팅을 강화해야 할 것이다. 부산항의 강점들을 다양한 국가의 주체들에게 홍보가 필요하다. 기존의 대형 여행사 중심의 마케팅에서 탈피하여 선사 및 개인 고객 등으로 확대해야 한다. 그밖에 각 항공사, 공항과의 협력, 해외 언론 홍보 등 다각적인 접근이 필요하다.

4) W/T전략

W/T전략은 방어적인 전략으로 장기적으로 접근해야 하는 경우가 많으며 끈기 있는 추진이 요구된다.²²⁾ 부산항의 약점요인 중에서 중요도가 가장 높은

요인은 ‘기항지에서 짧은 체류시간, 관광지로서 매력도 미흡’이며, 위협요인 중에서는 ‘동북아 정세에 민감한 크루즈 관광산업(싸드, 메르스 등)’이다.

짧은 기항지 체류시간을 보완하면서 국제 정세에 민감한 크루즈산업의 위협을 피하기 위해서는 먼저 부산항을 크루즈 모항 혹은 준모항으로 육성해야 한다. 모항은 기항항에 비해 관광객이 체류하는 시간이 긴 관계로 다양한 관광 프로그램 운용이 가능하다. 물론 국내 시장수요가 크지 않아 모항 전략 추진은 어려움이 따르나 장기적인 목표를 가지고 견지해나갈 필요가 있다.

둘째, 우리나라 국적 크루즈선사 육성을 위한 정책지원이 필요하다. 크루즈 선박은 고가이며 수익성이 불안정해서 투자 리스크가 높다. 따라서 선박펀드 등을 통해 크루즈선 건조 시 저금리 혜택을 제공하고 법인세, 취·등록세 등 다양한 세금 감면제도를 크루즈선박에 제공해야 할 것이다. 또한 항만시설 사용료에 대한 지원, 기항 인센티브 제공 등 다양한 우대 정책들을 검토해야 한다.

셋째, 장기적으로 부산항을 크루즈 모항으로 육성하기 위해서는 각 관련 기관을 조율하고 정책을 주도할 수 있는 컨트롤 타워가 필요하다. 크루즈는 관광, 해운, 항만, 조선, 세관 등 부문이 모두 연관되며 각 기관의 역할에 대한 혼선 및 부재도 발생하고 있는 관계로 크루즈산업의 발전을 위해서는 관련 부처 및 기관, 산업체 간의 긴밀한 협력이 기반이 되어야 할 것이다.

V. 결 론

세계적으로 크루즈관광에 대한 수요가 증가하고 있는 시점에서 우리나라 항만들도 크루즈를 신 성장동력으로 삼기 위해 많은 힘을 쏟고 있다. 그중에서도 부산항은 우리나라를 대표하는 최대 항만으로 글로벌 수준의 항만 시설을 갖추고 있으며, 중국 및 일본에 지리적으로 가까워 크루즈의 중간 기항지로서 발전 가능성이 높다.

22) 이재영·이철원·민지영(2017), p. 113.

따라서 본 연구에서는 크루즈 기항지로서 부산항의 SWOT 요인이 무엇인지 알아보고 크루즈 관련 전문가들의 설문조사를 통해 도출된 각 요인들의 우선순위를 측정하기 위해 SWOT/AHP 분석을 시행하였다. 각 그룹별 도출된 우선순위를 바탕으로 현재 부산항에 적용할 수 있는 다양한 경쟁력 제고 전략들을 제언 하는 것을 목적으로 하였다. 본 연구의 분석결과, S/O전략의 중요도($S1 \times O1$, 0.028)가 가장 높은 것으로 나타났고, W/O전략($W1 \times O1$, 0.020), S/T전략($S1 \times T1$, 0.016), W/T전략($W1 \times T1$, 0.011)의 순으로 나타나고 있다. 따라서 부산항은 크루즈 기항지로서 가지는 특화된 강점을 최대한 고려하고 기회를 활용하는 S/O전략에서부터 고려하는 것이 바람직해 보인다.

먼저 S/O전략으로는 다양한 중국 항만과 전략적 제휴를 통한 크루즈 유치, 대 중국 관광객 대상 비자 정책 완화, 대 중국 마케팅 방법 및 지역 다양화 등을 제시할 수 있다. 다음 W/O전략으로는 관광 프로그램의 다양화 및 관광객 유형별 맞춤형 상품 개발, 부산지역 크루즈 전문 여행사 및 가이드 육성, 크루즈 관광객 출입국 시간 단축 등을 고려해볼 수 있다. S/T전략으로는 크루즈 유치 국가 다변화, 부산항의 강점 홍보 및 크루즈 마케팅 강화를 제시할 수 있다. 마지막 W/T전략으로는 장기적으로 모항 및 준모항으로 육성, 국적 크루즈선사 설립을 위한 정책지원 강화, 장기 정책 추진을 위한 정책 컨트롤 타워 조직을 모색해 볼 수 있을 것이다. 본 분석 결과는 비단 부산항만 뿐만 아니라, 유사한 여건을 보유하고 있는 국내 다른 항만에도 적용될 수 있을 것으로 판단된다.

본 연구에서는 국내 항만 중에서 부산항의 SWOT 요인만을 도출하였으나 만약 제주, 인천항 등 국내 기타 크루즈항만들의 SWOT 요인들도 함께 도출하여 상호 비교한다면 각 항만별로 차별화된 전략을 제시할 수 있을 것이다.

투고일	2019. 04. 20
1차 심사일	2019. 05. 29
게재확정일	2019. 06. 17

■ ■ 참고문헌

1. 관계부처합동. 2017. 「방한 관광시장 활성화 방안 자료」. (11월 3일)
2. 김경희. 2007. 「해양 크루즈 관광산업 진흥에 관한 연구 - 인천·부산항을 중심으로」. 『2007 인천 국제관광 학술대회 자료집』, 한국관광학회.
3. 김성국. 2005. 「우리나라 연안 크루즈의 SWOT 분석 : 부산항을 중심으로」. 『해양비즈니스』, 제5권 한국해양비즈니스학회.
4. 김희수·오수진·한현정. 2006. 『크루즈산업 육성을 위한 관광 진흥 계획』, 문화관광부.
5. 류동근·김울성. 2016. 『부산 크루즈산업 종합육성계획수립용역』, 부산광역시 외.
6. 야오웨이. 2015. 『한국 크루즈산업의 발전전략에 관한 연구 : 중국 크루즈산업과의 비교분석을 통해』, 충남대학교
7. 양정철. 2015. 『크루즈 모항 선택요인에 관한 연구 : 한중일 주요항만 비교연구를 중심으로』, 제주대학교
8. 윤주. 2013. 『크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구』, 한국문화관광연구원
9. 이경모. 2015. 『크루즈관광 중장기 사업전략』, 문화체육관광부·한국관광공사.
10. 이재영·이철원·민지영. 2017. 『유라시아경제연합의 투자환경과 한국의 진출전략』, 대외경제정책연구원.
11. 장준호·허범영·정익준. 2011. 「한국 크루즈관광의 현황과 미래전략」. 『한국항만경제학회지』, 제27권 제4호 한국항만경제학회.
12. 최도석. 2010. 「부산항 크루즈 관광산업의 현실과 과제」. 『해양국토 21』, 제7호 한국해양수산개발원.
13. _____. 2016. 「부산관광 활성화 해법, 해양관광에서 찾아야 해양관광 중심의 해양경제 공간으로 바뀌 고용 창출과 부산경제 활성화에 활용해야」. 『부산발전포럼』, 제161권 부산발전연구원.
14. 최도석·이상화. 2005. 「계층퍼지분석법(HFP)을 이용한 크루즈 터미널 입지 선정에 관한 연구」. 『한국해양공학회지』, 제19권 4호 한국해양공학회.

15. 최정규. 2015. 「부산의 크루즈 중심지로 발전 가능성에 대한 연구」. 『한국항만 경제학회지』, 제31 권 제4 호, 한국항만경제학회.
16. 하인수. 2001. 『국내 크루즈산업의 개발방안에 관한 연구』, 세종대학교
17. 한국관광공사. 2017. 『2016년 외래 크루즈 관광객 실태조사 보고서』. 한국관광공사.
18. 해양수산부. 2019. 「2017년 기항지 크루즈 관광객 입항현황」. (3월 20일)
29. Cruise BC. 2011. Celebrating the 2011 cruise industry's economic, environmental and social contributions to British Columbia, http://www.cruisebc.ca/assets/uploads/258_cruisebc_fall2011_web_859.pdf
20. Inter VISTAS. 2015. 2012 Port Metro Vancouver Economic Impact Study, <http://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2015/03/2012-port-metro-vancouver-economic-impact-study3.pdf>
21. Saaty, T. L. 1983. "Priority Setting in Complex Problems.", IEEE Transactions on Engineering Management, 30(3), Institute of Electrical and Electronics Engineers.
22. Wang Ying, Jung Kyung-Ae, Yeo Gi-Tae and Chou Chien-Chang. 2014. "Selecting a cruise port of call location using the fuzzy-AHP method: A case study in East Asia." Tourism Management, 42(42), Elsevier.