

# 부산 북항 연안크루즈와 항구관광 활성화 방향

우 양 호\*

## | 목 차 |

- I. 머리말
- II. 연안크루즈의 의의 및 북항 재개발의 여건
- III. 국내 주요 연안크루즈 사례 분석
- IV. 부산 북항 연안크루즈와 항구관광 활성화 방향
- V. 맺음말

## | 국문초록 |

본 연구의 목적은 부산의 북항 재개발 지역을 사례로 하여, 새로운 연안크루즈 운영을 통한 항구관광의 활성화 방향을 시론적으로 제안하는 것이다. 이를 위해 기존 국내의 대표적인 연안크루즈 운영사례를 살펴보고, 그 특징과 성공요인을 검토하였다. 그리고 기존의 사례와 부산 북항 재개발의 상황을 비교하여, 해양관광의 거점이 되기 위한 전략적 방향과 프로그램을 제시하였다. 부산 북항은 그동안 일반인과 외래 관광객에게는 ‘폐쇄되고 단절된 공간’이었다. 국가항만으로서 수십 년의 세월 동안 거대한 컨테이너 선박과 무역선박만 다닐 수 있었다. 그러나 2019년부터 부산 북항 연안은 처음으로 유람선이 다닐 수 있게 되었으며, 시민과 지역 사회의 관심을 모으고 있다. 본 연구는 국내 연안크루즈의 주요 사례연구와 부산

\* 한국해양대학교 국제해양문제연구소 인문한국(HK) 교수 / woo8425@hanmail.net.

북항의 역사성, 장소성을 토대로 선상(船上)에서의 특화된 프로그램과 육상(陸上)에서의 특화된 프로그램을 다양하게 제안하였다. 또한 과거에 부산항의 가치가 ‘항만과 물류’였다면, 미래의 가치는 ‘사람과 관광’으로 새롭게 설정될 필요성을 제시하였다. 결론적으로 부산 북항 일대에서 향후 연안크루즈 취항과 운영의 차별화는 장기적으로 북항 재개발의 성공과 주변지역 및 부산의 관광시스템 혁신에도 기여할 것으로 기대된다.

주제어: 항구관광, 해양관광, 연안크루즈, 부산, 북항.

## I. 머리말

부산은 1876년에 처음 개항을 하였고, 1906년에 최초로 부두를 축조하여 항구의 역사가 100년이 훨씬 넘었다. 근대 이후 부산의 항구는 일제강점기와 6.25 전란을 겪으면서 계속 성장을 했고, 1960년대부터는 우리나라 수출·수입의 최대 창구였다. 그래서 우리나라를 대표하는 항구도시 부산은 현재 5개의 큰 항구를 가지고 있다. 원도심에 있는 ‘북항’과 ‘남항’을 비롯하여 ‘감천항’, ‘다대포항’, 최근에 개발된 ‘신항만’이 그것이다. 이 중에서 부산은 가장 오래된 ‘북항(北港)’ 지역을 장기간에 걸쳐서 국가 공공사업으로 전면 재개발 및 재생을 진행하고 있는 중이다. 공사기간만 20년이 넘는 북항 재개발 사업이 성공적으로 끝난다면, 이는 ‘국내 최초이자 최대 규모의 항구재개발’ 사업으로 역사에 기록될 것이 분명하다.<sup>1)</sup>

지난 2008년에 1단계 사업이 시작되면서, 북항 재개발의 거대한 구상과 계획은 현실화되었다. 북항은 현재 연안 및 국제여객부두, 제1부두,

1) 우양호, 『해항도시(海港都市) 부산의 도시성장 특성에 관한 연구』 『지방정부연구』 14-1, 2010, 135~157쪽.

제2부두, 제3부두, 제4부두, 중앙부두가 이미 재개발되었거나 재생이 진행되고 있다. 행정구역으로 보면 부산의 동구, 중구 일대의 재래식 항구와 연안에 걸친 약 153만㎡ 정도의 공간이다. 국가와 부산시는 이곳에 막대한 예산을 들여 상업지구, IT영상지구, 해양문화지구, 복합도심지구 등을 만든다. 2030년까지 2단계가 진행될 인근의 자성대부두, 용호부두까지 포함하면 그 전체 범위는 연안선을 따라 약 10km가 넘는다. 특히 시민과 관광객을 위한 해양공원과 해양문화지구, 마리나시설과 오피라하우스 등이 만들어지고, 기존 북항 제1부두와 부산세관, 국제여객터미널의 역사적 보존과 재생도 최근까지 원활히 진행되었다.

앞으로 국가와 부산시는 북항에 시민을 위한 친수공간을 완성하고, 외지인과 관광객을 위한 국내 최대의 해양관광의 거점으로 키우기 위한 혁신과 투자도 함께 진행시킨다. 그리고 그 중심에는 북항의 새로운 ‘연안크루즈’가 자리하고 있다. 즉 2020년 이후부터 시민에게 우선적으로 개방되는 북항 재개발 1단계 지역에 ‘새로운 개념의 연안크루즈’가 본격적으로 운영될 수 있을 것으로 보인다. 이미 해양수산부와 부산항만공사는 북항 재개발 1단계 실시협약에서 민간이 연안크루즈를 운영할 수 있도록 결정해 놓았다. 그리고 지역 기반의 민간선사에서 유람선을 신규로 건조하여, 북항 연안지역에 취항이 가능하도록 된 상황이다. 이로써 미래의 북항은 ‘물류’의 이미지 중심에서 ‘친수’와 ‘관광’으로 이미지를 탈바꿈한다는 의미가 강해졌다.<sup>2)</sup>

완전히 탈바꿈한 북항 일대의 친수공간을 근거지로 삼는 새로운 연안크루즈는 부산을 대표하는 해양관광의 가장 핵심적인 요소가 될 것이 분명하다. 이미 부산 해운대, 인천 월미도, 포항 영일만 등 국내의 유명 항구와 수변에서는 그 지역을 대표하는 유명 유람선들이 운영되고 있다. 해외에서도 싱가포르의 ‘마리나베이(Marina Bay)’와 ‘하버프론트

2) 부산항만공사, 『부산항(북항) 항만재개발 사업계획 변경(2018.10.)』, 2018.

(Harbour Front)', 호주의 '브리스번항(Port of Brisbane)', 유럽 독일의 '함부르크항(Hamburger Hafen)'과 네덜란드 '로테르담항(Haven van Rotterdam)' 등이 연안크루즈 운영으로 많은 효과를 보고 있다. 고급화 되고 차별화된 연안크루즈는 지역경제 활성화는 물론 도시와 항구의 이미지까지 좌우하고 있다.<sup>3)</sup> 그래서 북항의 연안크루즈는 개항 이후 항계 내에서 운항되는 최초의 유람선으로 중요한 의미가 있다.<sup>4)</sup>

차제에 본 연구는 부산 북항 재개발과 북항 연안을 사례로 하여, 새로운 연안크루즈 운영을 통한 항구관광 활성화 방향을 제안하고자 한다. 이를 위해 기존 국내의 대표적인 연안크루즈 운영사례를 살펴보고, 이들의 시행착오와 성공요인을 함께 검토해보고자 한다. 그리고 기존의 국내 연안크루즈 사례와 부산 북항 재개발의 상황을 비교하여, 해양관광의 거점이 되기 위한 전략적 방향과 프로그램을 제시해보고자 한다. 부산 북항 일대에서 향후 연안크루즈 취항과 운영의 차별화는 장기적으로 북항 재개발의 성공과 인근 원도심 관광시스템의 혁신에도 기여할 것으로 보인다.

## II. 연안크루즈의 의의 및 북항 재개발의 여건

### 1. 연안크루즈와 항구관광의 의의

일반적으로 '크루즈(cruise)'라는 용어는 “개인이나 단체가 상업적인 목적이 아니라, 휴식과 여가를 즐기기 위한 목적으로 배를 이용하여 길

3) Guinand, S., *Post-tourism on the Waterfront: Bringing Back Locals and Residents at the Seaport*. In *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises*. Routledge, 2017, pp.207-232.

4) 부산항만공사, 『부산항 북항 재개발사업 콘텐츠 개발 및 활용방안 수립 용역』, 2020.

게 혹은 짧게 여행을 하는 것”을 지칭한다.<sup>5)</sup> ‘크루즈(cruise)’는 기본적으로 배에서 식음료, 숙박, 유흥과 오락, 기타 위락서비스를 제공하고, 기항지를 방문해서 여가와 휴식을 즐기는 것이다.<sup>6)</sup> 크루즈 이용객들은 순수한 관광의 목적으로 배 안에 있는 식당, 객실, 라운지, 편의시설, 갑판과 마스트 등에서 서비스를 즐긴다. 기항지에는 주로 항구도시나 휴양지, 자연풍광이 뛰어난 곳에서 육상관광을 즐긴다.<sup>7)</sup>

‘항구관광(Port Tourism)’의 의미도 이러한 맥락인데, 항구가 가진 역사성, 장소성, 심미성, 자연환경을 시민과 관광객이 보고, 듣고, 즐기는 것이다. 물론 이러한 항구는 “역사문화, 인문지리 및 사회적 콘텐츠 자산을 가진 공간(space)”으로 정의된다. 항구관광은 크게 ‘해양관광(Blue Tourism)’에 속하며, 크루즈의 개념과 연결시켜 좁게는 ‘기항지(寄港地)’ 혹은 ‘기류지(Port of Call)’ 관광으로 볼 수도 있다. 크루즈 서비스는 크게 강이나 바다 위에서의 ‘선상(船上) 서비스’와 ‘육상(陸上) 서비스’로 구분되기 때문이다.<sup>8)</sup>

연안크루즈는 국내 연안에서 운영되는 일종의 ‘관광유람선’인데, 제도적으로 정확한 용어는 아니다. 연안크루즈의 제도적 정의는 현재 ‘관광진흥법시행령(대통령령 제30209호)’의 제2조(관광사업의 종류) 3항의 분류에 근거한다. 이 규정에 의하면, “관광유람선업은 일반관광유람선업과 크루즈업으로 나뉜다”라고 되어 있다(관광진흥법시행령 제2

5) 박정인·김상열·김세원, 「우리나라 항만 크루즈 기항지 경쟁력 제고 전략 연구: 부산항을 중심으로」, 『해양정책연구』 34-1, 2019, 317~339쪽.

6) 문보영·양승훈, 「연안 유람선 안전의 서비스 전략화」, 『관광학연구』 40-1, 2016, 185~198.

7) 김현경·최재형, 「국내 연안크루즈 관광의 전망과 활성화 방안」, 『해양 국토』 21, 2010, 100~123쪽.

8) Kim, Y. J. and Kim, S. G., Overview of Coastal and Marine Tourism in Korea. *Journal of Tourism Studies*, Vol.7, No.2, 1996, pp.46-53. 김윤경, 「해양관광 참가자의 체험요인, 체험만족 및 행동의도의 영향에 관한 연구」, 『관광레저연구』 31-1, 2019, 75~91쪽.

조 3항). 일반관광유람선업은 “해운법에 따른 해상여객운송사업의 면허를 받은 자나 유선 및 도선사업법에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업”을 말한다(동 시행령 제2조 3항). 크루즈업도 역시 “해운법에 따른 순항(順航) 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업”을 의미한다(동 시행령 제2조 3항).

현재 우리나라 해운법의 여객운송사업 면허발급에서는 유람선 선박의 허가기준 규모를 2,000톤 이상으로 정하고 있다. 그러나 실제적으로 우리나라 연안이나 항구에서 운항되고 있는 유람선의 약 90% 이상은 100톤 이하의 소형선박들이다. 이들은 관광진흥법시행령의 관광유람선업에 등록되지 않는 작고 영세한 선박들인 것이다. 현실세계에서 우리나라 연안 해양관광의 대부분은 소형유람선을 이용하여 해안의 절경이나 바다의 풍광 정도를 감상하는 수준이다.<sup>9)</sup> 하지만 본 연구에서 다루는 연안크루즈는 이보다 큰 배를 이용하여, 선내와 기항지에서 관광객들이 보다 다양한 서비스를 즐기는 것으로 이해할 수 있다.

우리나라 연안의 유람선이나 크루즈업의 소형화, 영세성은 곧 운영의 채산성 및 수익성과 밀접한 연관이 있다. 유람선의 규모가 커질수록 인건비, 유틸비, 운항비 등의 비용이 크게 증가하기 때문이다. 기존에 많은 연안크루즈나 유람선사들은 대형화와 서비스의 고급화를 시도하였으나, 오래 가지 못하는 경우가 많았다. 아직 우리나라에는 해양관광의 개념과 인식이 해외 선진국과 같이 정착되지 못했기 때문이다. 하지만 여러 선진국의 사례에서 보면, 연안크루즈가 주요 해항도시나 항구

9) 이태희·남현정, 『우리나라 크루즈 서비스산업의 권역별 비교 연구: 환황해, 환남해, 환동해권 중심으로』, 『서비스경영학회지』 17-2, 2016, 25-44쪽.

와 연안지역에 지역관광 활성화를 위한 중요한 자원으로 평가되는 것은 확실하다.<sup>10)</sup>

## 2. 북항 재개발과 유람선 운항 여건

최근 북항 재개발 1단계가 완료됨에 따라, 향후 북항에서 해양관광의 정착 및 안정화가 중요해 지고 있다. 기존에 부산 북항은 수십 년 동안 일반인과 외래관광객에게는 폐쇄된 공간이었다. 거대한 컨테이너 선박 등의 통행이 잦아 일반 어선이나 유람선 운항이 금지되어 있었다. 하지만 부산해양수산청이 북항 재개발에 맞춰 해양관광을 활성화하고자, 최근 2019년 5월에 유람선 운항을 전격적으로 허용하였다. 즉 부산 개항 140년 만에 처음으로 북항에 관광과 레저 목적의 선박을 띄울 수 있게 되었으며, 시민과 해운업계의 관심을 모으고 있다.<sup>11)</sup>

구체적으로 부산해양수산청은 ‘부산항 항법 등에 관한 규칙’에 대한 개정을 완료하고, 2019년 5월 21일부터 북항 연안 일대에 새 규칙을 적용하여 시행 중이다. ‘북항의 항법 등에 관한 규칙’의 개정으로 옛 연안 여객터미널, 즉 현재의 부산항만공사 사옥 옆 부지에서 부산항대교 방면으로 진출입하는 유람선 운항이 전면 허용되었다. 그리고 북항의 유람선이 쓸 선착장 기능은 옛 연안여객터미널이 담당하되, 진출입 통로를 제외한 남구 쪽 부두와 영도구 쪽 조선소, 조도 주변은 여전히 운항 금지 구역으로 묶였다. 하지만 북항 연안의 연안크루즈 운항에는 지장이 없을 만큼의 항로가 충분히 확보되어, 2020년 이후에 신규 취항이 결정되었다.<sup>12)</sup>

10) 이용수·양승훈·강형철·곽대영, 『크루즈의 포지셔닝과 상품화 방안에 관한 연구: 부산 연안크루즈를 중심으로』, 『관광연구저널』 24-2, 2010, 321~334쪽.

11) 부산해양수산청, 『부산항 항법 등에 관한 규칙(2019. 5. 전부개정)』, 2020.

12) 부산항만공사, 『부산항(북항) 항만재개발 사업 발표자료』, 2019. 『부산일보』, <http://www.busan.com>(2019.05.20.) 등을 참조.

현재 북항 재개발을 주관하는 부산항만공사와 관할 지방정부인 부산시는 최근 연안크루즈를 신조(新造)하고, 북항에 조기 취항시키는 쪽으로 정책방향을 설정했다. 그리하여 향후 시민을 위한 친수공간과 해양관광 명소로서 북항의 이점을 극대화시킬 전략을 쓸 것으로 예상된다. 이는 곧 지역 일자리 창출로도 연결되어, 부산의 미래 전략산업 및 지역경제 발전에도 기여한다는 논리로 귀결된다. 또한 신규 연안크루즈 투입을 통한 부산의 해양관광 정착 및 안정화를 도모하고, 관광산업의 미래지향적 프로그램 구현하려는 의도를 갖고 있다. 그래서 북항에 취항하는 신조된 연안 유람선은 기존 유람선과 차별화된 혁신적인 디자인, 신규 연안크루즈로서의 매력을 관광프로그램에 반영할 필요가 있을 것으로 보인다.

<그림 1> 부산항 항법 등에 관한 규칙의 개정 내용



\* 자료: 부산일보(2019-05-20).

시민들도 ‘해양수도 부산’의 위상에 걸맞게 정부와 기업이 합심해서 고품격 연안크루즈를 선보여 주고, 지역 관광거점으로서 북항의 높은 위상과 역할을 기대하고 있다. 이를 위해서 신조되는 북항의 연안크루즈는 기존 유람선 사업의 관행을 혁신하고 미래지향적 해양관광 프로그



램을 구현할 필요성이 생기게 되었다. 예를 들면, 북항 인근의 국제시장, 자갈치시장, 용두산공원 등 기존 부산의 원도심 명소들과 연안크루즈가 서로 해양관광벨트를 구축해 새로운 ‘항구관광(Port Tourism)’의 가치를 구현하는 것이다. 그리고 연안크루즈가 중심이 되는 새로운 해양관광, 항구관광 프로그램은 선박을 활용한 연안크루즈 선상 활동 및 육지 연계프로그램으로 다각화하여 구상될 필요가 있을 것이다.<sup>13)</sup>

### Ⅲ. 국내 주요 연안크루즈 사례 분석

앞으로 북항에 신규 취항하여 운영되는 연안크루즈는 부산에서의 첫 사례는 아니다. 현재 부산지역에는 이미 2개의 연안크루즈가 운영되고 있는데, ‘해운대 티파니 21’과 ‘남항 자갈치크루즈’가 그것이다. 그래서 북항의 연안크루즈는 기존 부산의 2개 연안크루즈 등과 중장기적으로 이용객 또는 고객층과 운항노선이 일부 겹치는 것이 불가피한 상황이다.

기본적으로 연안크루즈는 이용객의 대상, 속성, 취향을 깊이 이해해야 성과를 내는 서비스업이다. 따라서 북항의 연안크루즈가 성공하기 위해서는 이러한 기존 주요 사례들의 ‘공과(功過)’에 대한 검토가 필수적일 것이다. 또한 기존 부산의 연안크루즈 외에도 우리나라 서해안, 동해안 등에 대한 주요 유사사례에 대한 검토와 운영 프로그램, 문제점을 면밀히 분석하여 시사점을 도출할 필요가 있을 것이다.

그래서 본 연구의 연구방법은 2019년 8월부터 동년 12월까지 문헌연

13) 부산항만공사(2020)와 부산시(2017)에 따르면, 2021년까지 북항 재개발 1단계~2단계는 ‘유람선’ 위주의 운영을 하고, 2022년 이후 3단계~4단계는 ‘부정기여객선, 수상버스, 수상택시’ 형태로 발전된다.

구 외에 현장조사와 사례분석, 전문가 및 실무자 인터뷰 등의 방법이 사용되었고, 주로 질적 연구방식으로 진행되었다. 북항 재개발 관계자와 해양관광업계의 회의 및 면담을 포함하여, 전국의 주요 연안크루즈 선사인 부산 티파니 21, 부산 자갈치크루즈, 포항 영일만크루즈, 인천 뉴코스모스 선사 등에 대해서는 직접 방문조사가 이루어졌다. 그리고 추가적으로 각 사례들에 대한 전화 인터뷰와 이메일 인터뷰 방식으로 자료협조와 실태조사가 진행되었다.

## 1. 인천 월미도 ‘뉴코스모스 유람선’

인천 월미도 ‘뉴코스모스 유람선’은 2017년 7월에 취항한 신규 유람선으로 이전의 ‘(구)코스모스호’ 명칭을 승계하였다. 2017년 신조된 새 유람선으로 취항하여, 현재 우리나라 서해안의 대표적인 연안크루즈로 자리잡고 있다. 뉴코스모스호는 2016년부터 2017년 사이에 신조된 총 698톤 규모의 중형 유람선으로, 국내 연안유람선 중에서는 비교적 대규모 선박으로 평가되고 있다. 전장은 41미터, 선폭은 11미터의 크기를 가지고 있으며, 670명이 승선 정원이다. 뉴코스모스호 운영사는 인천 지역에서만 20년 넘게 유람선을 운행한 월미도해양관광 주식회사로 인천광역시 중구 월미문화로 21 (북성동1가) 2층에 위치하고 있다.<sup>14)</sup>

뉴코스모스 유람선은 인천 월미도에서 ‘정서진 아라뱃길’과 이어지는 서해 바다와 섬들, 영종대교와 인천항 인근 등을 포함하는 다양한 해양관광 상품과 서비스를 제공하고 있다. 현재 뉴코스모스 유람선은 가족단위 고객뿐 아니라 연인, 회사, 각종 단체모임을 통한 서비스로 현재 인천과 수도권 시민들에게 만족도가 높은 해상 관광유람선이다. 운항시

14) (주)월미도해양관광, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11.; (주)월미도해양관광, <http://www.wolmidocruise.com>(검색: 2019. 12.).

간은 평일과 주말에 5항차로 운영하며, 시간은 계절에 따라 유동적으로 운영하고 있다. 채산성을 높이기 위해 비수기에는 운항시간을 조절하고, 겨울철에는 1항차를 생략하여 운영하고 있다. 뉴코스모스 유람선의 상설 프로그램은 크세 3가지로 구분된다. 즉 공연크루즈, 불꽃 크루즈, 디너 크루즈 등의 3가지 방향으로 서비스를 운영 중이다. 구체적인 서비스 내용은 다음과 같이 조사되었다.

<그림 2> 인천 월미도의 뉴코스모스 유람선



\* 자료: (주)월미도해양관광(현지조사, 2019)

‘공연 크루즈’는 하계 성수기 평일과 주말에 선택적으로 운영하고 있다. 200인치 대형 스크린 영상쇼와 소규모 무대 공연 등을 하는데, 국내 라이브 가수 공연, 국악 공연, 마술쇼 등을 병행한다. ‘불꽃 크루즈’는 주말에 운영하는 서비스로, 선상 음악파티와 선상 나이트 프로모션, 레이저 조명쇼를 함께 운영하고 있다. 비용 대비 효율성 때문에 별도의 식사를 제공하지는 않으나, 매점 등을 운영하여 먹거리를 제공하고 있다. ‘디너 크루즈’는 예약제 및 패키지로만 운영하며, 주로 평일 예약시간과 주말 시간에 운영하는 프로그램이다. 인천지역의 유명호텔인 인천올림

포스호텔과 연계하여, 출장식 호텔연회인 아웃도어 케이터링 서비스로 운영하고 있다.

뉴코스모스 유람선의 비상설 프로그램은 ‘섬 여행 프로그램’, ‘사회적 약자 프로그램’ 등이 있다. ‘섬 여행 프로그램’은 계절별 패키지로 운영되는데, 비정기적으로 예약을 받는다. 원거리는 서해 5도인 백령도, 대청도, 소청도, 연평도, 우도 등지의 해역을 운행한다. 근거리는 인천 앞바다의 덕적도, 이작도, 승봉도, 자월도를 운행한다. 섬 여행 프로그램은 인천지역의 여행사인 ‘주식회사 섬투어’와 크루즈 선사가 제휴하고 있다. 그래서 상륙한 각 섬에서의 육상 관광은 여행사 가이드가 주관하고, 선사는 패키지의 수수료만 받는 것이 특징이다.

뉴코스모스 유람선의 ‘사회적 약자 프로그램’은 법정기부금 혹은 지정기부금 발행이 가능한 단체를 대상으로 운영하는 특화된 프로그램이다. 이는 장애인, 노인복지센터, 아동복지센터, 여성단체 등 사회적 약자 단체 및 기타 공익목적의 시설이나 시민단체(NGO) 등이 주요 대상이다. 이용단체는 현금 및 카드로 요금의 50%를 부담하고 기부금 영수증 발행으로 나머지 50%를 부담한다. 따라서 단체 이용객 가격의 총 50%를 선사가 부담하되, 선사가 기부금 영수증을 받아 해당 금액을 일부 보전하는 방식을 취하고 있다. 이는 해양관광업계의 지역사회 공헌과 공공성 측면에서 호응이 높은 것으로 보인다.

## 2. 포항 영일만 ‘영일만크루즈’

경상북도 포항시 영일만 일대에서 운영되는 ‘영일만크루즈’는 2018년 7월에 취항한 신조 유람선이다. 2015년 설립된 (주)영일만크루즈 선사가 운영 중이며, 우리나라 동해안의 대표적인 연안크루즈로 평가된다. 취항 초기에는 ‘12국동 크루즈’, ‘12 영일만크루즈’로 명칭하다가

2018년 7월부터 ‘영일만크루즈’로 공식 명명되었다. 크루즈의 소재지는 경북 포항시 남구 송도동 253-19번지이다.<sup>15)</sup> 2018년에 신조된 ‘영일만크루즈’는 (주)포항연안크루즈가 기존 2015년까지 포항 영일만 일대에서 운항한 ‘리브크루즈’의 약 3배 크기로 총 969톤급에 855명이 탑승 가능한 규모이다. 과거 2016년과 2017년에는 747톤급의 ‘12국동 크루즈’를 임차해서 운항하였다. 그러다가 2018년 7월부터 새로 신조된 969톤급, 전장 52미터, 승선 855명 규모의 선박이 취항하여 현재까지 운항 중이다.

<그림 3> 포항 영일만의 영일만크루즈



\* 자료: (주)포항영일만크루즈(현지조사, 2019)

국내에 있는 400여 척의 연안크루즈 중에서 가장 큰 대형 관광유람선인 ‘영일만크루즈’는 포항과 대구·경북 일대의 시민들을 대상으로 격조 높은 서비스를 제공한다. 현재 국내 유람선사가 운영하는 연안크루즈 중에서 상위 3위 이내의 큰 규모이며, 최대급에 걸맞는 초호화 관광유

15) (주)포항영일만크루즈, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11. ; (주)포항영일만크루즈, <http://pohangcruise.co.kr>(검색: 2019. 12.).

람선으로 입지를 갖고 있다. 또한 다양한 공연 프로그램 개발을 통해 동해안 및 포항지역 해양관광 활성화에 선도적 역할을 수행하고 있다. 이 크루즈는 포항 영일만 동빈 내항을 출발하여 영일대 해수욕장과 환호공원, 포스코 신항, 송도해수욕장 등의 연안선을 중심으로 1시간 30분에서 2시간 정도 순환하여 운항하고 있다.

포항 ‘영일만크루즈’의 상설 프로그램은 3가지 유형으로 운영된다. 일반 항차로 운영되는 ‘해상크루즈’는 매일 오전 11시 30분, 오후 2시와 4시 등 총 3차례 정도 운항한다. 둘째, ‘야경크루즈’는 토요일을 제외하고 오후 7시 30분 1차례 운항하며, 소요시간은 100분이다. 특히 주말에만 운영하는 ‘야경불꽃크루즈’는 토요일 오후에 운항한다. ‘선상디너크루즈’는 토요일 오후 7시 30분에 출항하지만, 미리 탑승해 디너만찬을 즐길 수 있다. 디너크루즈는 주말에 저녁 7시, 야경크루즈와 야경불꽃크루즈는 주말에 저녁 7시 30분 출항으로 모든 항차는 50명 이상 모객 후에 운영한다. 대부분은 현장 매표가 가능하나, 비싼 상품은 사전 예약 제만 운영을 한다.

‘영일만크루즈’는 주말과 저녁 프로그램을 특화한 것이 큰 강점으로 평가된다. 선내에서 펼쳐지는 외국인 선상공연과 오색찬란한 음악불꽃 등 다채로운 이벤트와 차별화된 서비스로 관광객들에게 포항여행의 즐거움을 제공하고 있다. 특히 ‘카페 앤 클럽 크루즈(Cafe & CLUB Cruise)’는 20~30대 젊은 층을 유인하기 위한 차별화된 서비스로 볼 수 있다. 이 서비스는 주말의 가족데이트, 젊은 연인의 이색데이트 장소로 특화가 되었다. 주간에는 바리스타가 운영하는 커피숍, 야간에는 클럽으로 변신하는 장소가 된다. 이 외에 대형선박의 특징을 살려 연회실 1, 2층 및 야외행사장 3층과 매점, 웨딩홀, 커피숍 등의 휴게시설이 있다.

‘영일만크루즈’는 포항지역의 연안크루즈임에도 불구하고 선박 대형화 조건을 가장 적극적으로 활용하고 있다. 총원 700명 규모의 기업연

수나 대형행사, 웨딩행사, 중형급 규모의 각종 공연행사가 충분히 가능하다. 600명을 수용하는 연회장 및 웨딩홀을 갖추어 최근 대형 불꽃놀이 행사, 5월 효도관광 행사, 노래자랑 행사 등을 유치하고 있다. 최근에는 포항 죽도시장, 포스코, 호미곶 등 지역의 특수성을 살린 인근의 육상 관광상품과 패키지로 연계를 하고, 연안크루즈 서비스 다변화를 도모하고 있는 것도 주목된다.<sup>16)</sup>

### 3. 부산 해운대 ‘티파니 21(TIFFANY 21)’

‘티파니 21(TIFFANY 21)’ 유람선은 부산 해운대 지역을 거점으로 운영되는 고급 연안유람선으로 (주)부산해상관광개발이 운영선사이다. 티파니 21은 지난 2005년 10월에 취항하여, 해운대를 거점으로 부산의 가장 대표적인 고급 연안크루즈 유람선으로 인정받고 있다. 원래 ‘티파니(TIFFANY)’라는 말은 ‘비단실’을 뜻하며 ‘21’이라는 숫자는 2004년 부산에서 개최된 APEC(아시아태평양 경제협력체) 회의 21개 참가국 숫자를 지칭한다.<sup>17)</sup>

‘티파니 21(TIFFANY 21)’은 지난 십 수년간 통기타 라이브 공연, 저녁식사 등을 이용하며 부산의 절경과 바다를 한눈에 감상하는 해상투어 유람선으로 자리를 잡았다. 현재 여러 곳의 인터넷 예약사이트를 운영하고 있으며, 실제 이용객의 90% 이상이 온라인 예약을 하고 있다. 현재 ‘티파니 21’은 연안크루즈 고급화를 유지하기 위해 호텔 패키지를 선보이고 있다. 즉 티파니 21 유람선 이용객에 대해 해운대 고급호텔의

16) 포항지진, 경주지진 발생으로 인하여 2017년 12월부터 2월까지 3개월 동안 휴항했다. 즉 영일만크루즈 취항 초기에는 개점휴업 상태를 겪었다. 2017년 말부터 2018년 초까지 6개월 정도 영업에 큰 타격을 입었으나, 2018년 4월부터 다시 재개하여 현재에 이르고 있다.

17) (주)티파니21, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11. ; (주)티파니21, <http://tiffany21.co.kr>(검색: 2019. 12.).

숙박을 묶어서 정상가의 50% 할인정책을 시행하고 있으며, 그 효과는 좋은 편이다.<sup>18)</sup>

<그림 4> 부산 해운대 ‘티파니 21(TIFFANY 21)’



\* 자료: (주)티파니21(현지조사, 2019)

‘티파니 21’은 오랫동안 부산에서 가장 고급화된 연안크루즈 이미지를 지향했으나, 최근 고급 상품과 서비스를 대부분 없애고, 한시적 판매 위주로 전환하였다. 즉 초기부터 운영해 온 고가의 행사프로그램보다는 일반요금 프로그램 위주로 전환한 것이 최근의 특징이다. 승선과 관광 프로그램은 처음에 다양하게 운영하였으나, 그 핵심이었던 런치와 디너 식사가 채산성이 낮아져 순차적으로 폐지하였다. 즉 ‘티파니 21’이 내세웠던 가장 큰 특색이었던 런치투어와 디너투어는 최근 수익성 문제 때문에 2018년 6월부터 폐지한 것으로 나타났다. 그리고 2018년 7월부터는 전 항차가 일반항차로 전환된 상태이다. 야간 디너투어 같은 경우 선상만찬과 라이브공연이 포함되어 있었으나, 역시 이용객 대비 채산성

18) (주)티파니21, <http://www.haeundaecruise.com>(검색: 2019. 12.).



이 매우 낮아서 선사에게는 만성적인 적자의 원인이 되었다.

최근에 ‘티파니 21’은 계절별로 운항횟수와 시간을 약간씩 조정하여 유지비와 비용 최소화 노력을 하고 있다. 부산의 여름 성수기와 바다축제 기간에 대비되어, 비수기와 동절기에는 이용객 편차가 큰 것으로 보기 때문이다. 게다가 ‘티파니 21’은 해운대 지역에 취항 15년 차가 넘어 감으로 인해, 선박 노후화 문제도 제기되고 있다. 현재 선박의 노후화로 이용객의 시설 만족도와 경쟁력은 저하되는 추세에 있는 것이 약점으로 지적된다.

#### 4. 부산 남항 ‘자갈치크루즈’

‘자갈치크루즈’는 부산의 대표 전통시장이자 관광지인 자갈치시장을 출발해 부산 남항 일대 및 부산 태종대와 송도 근해를 둘러볼 수 있는 관광유람선이다. 자갈치크루즈는 부산을 찾는 국내외 관광객들에게 전통시장의 활기차고 정겨운 정취와 함께 부산바다의 빼어난 경관을 보여주는 연안크루즈로 평가된다. 이 크루즈는 2018년 7월에 부산 중구 자갈치시장 남항 유람선 선착장에서 본격 취항하여, 운영 중이다. 최초 몇 달은 ‘남항관광유람선’으로 명명되었다가, 자갈치크루즈로 개명하였다. 부정기여객선 운영 선사인 주식회사 ‘신아비에스(신아BS)’가 소유 및 운영하고 있다.<sup>19)</sup>

자갈치크루즈의 취항은 2014년에 준비하여, 실제 운항 준비에 4년 정도가 소요되었다. 2014년까지 남항과 자갈치 앞바다 등은 부산항 북항 제2항로로 수출입 화물선 안전 운항을 위해 관광유람선 운행이 원천적으로 금지되어 있었다. 이에 2014년부터 부산시가 주도하여 항로개발

19) (주)신아BS-자갈치크루즈, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11. ; (주)신아BS-자갈치크루즈, <https://jagalchi-cruise.com>(검색: 2019. 12.).

에 나선 이후, 남항에 해상안전관리센터를 설치하고 자갈치 시장 쪽에 유람선 선착장 조성을 하였다. 부산시는 남항 관광유람선 취항을 위해 2014년부터 사업준비에 들어가 2015년 ‘남항해상안전관리센터’를 설치하고, 2017년 부산해양수산청과 협의해 유람선 운항을 위한 관련 규칙을 개정하였다.<sup>20)</sup>

<그림 5> 부산 남항 ‘자갈치크루즈’



\* 자료: (주)신아BS-자갈치크루즈(현지조사, 2019)

자갈치크루즈는 자갈치시장 남항 선착장을 출발해 암남공원과 태종대 인근 해상을 돌아오는 코스를 약 90분 동안 운항하고 있다. 현재 영도대교 비도개시 항로를 이용하며, 자갈치시장을 출발해서 송도 암남공원, 태종대, 자갈치시장을 경유하는 쉽고 간편한 항로를 운영하고 있다. 자갈치크루즈는 총 379톤 규모이며, 정원 303명을 태울 수 있는 3층 규모의 관광유람선으로 2017년에 신조되었다. 전장 37.6미터, 선폭 9미터의 3층 구조를 가진 중형급의 새 유람선이다.

20) 부산광역시시사내미부산, <http://www.busan.go.kr/news>(검색: 2019. 12.).

자갈치크루즈의 경우, 특화된 프로그램으로는 저녁시간 ‘노을크루즈’와 ‘일몰(sunset)’, ‘갈매기먹이주기 체험’, ‘불교행사’와 ‘물고기 방생기도’ 등을 비상시적으로 운영하고 있다. 매년 1월에는 대중대 선상 일출행사, 10월에는 부산불꽃축제 행사와 연계하여 특별한 서비스를 제공하고 있으며, 가격은 유동적이므로 사전 예약제로 운영한다. 특히 부산자갈치 축제, 영도다리 축제, 부산항 축제와 연계하여 특별상품을 판매하는 것도 특징적이다. 그래서 자갈치크루즈는 부산지역에서 원도심 남향 쪽의 거점 연안크루즈로 해운대 쪽의 ‘티파니 21’과 함께 부산 연안크루즈의 쌍두마차 역할을 담당해 왔다.

자갈치크루즈는 현재 자갈치 시장 쪽에서 유람선에 곧장 탑승하는 방식으로, 이용객의 ‘접근성’이 좋은 것이 가장 큰 장점이다. 부산역, 중앙동, 남포동, 자갈치, 국제시장의 외지 방문객을 흡수하고 있으며, 도시철도 자갈치역과 자갈치 시장 안에서 도보로 이동 중에 바로 탑승이 가능한 편리함이 있다. 또한 저렴한 승선 가격과 새 유람선의 깨끗한 서비스도 강점으로 평가된다. 이용객 입장에서는 별다른 예약이나 사전 계획이 없이, 현장 매표 후 2시간 단위 시간대 별로 탑승이 가능하다. 저렴한 가격정책으로 누구나 부담 없이 탈 수 있는 유람선으로 인기를 얻고 있다.

하지만 자갈치크루즈는 시작부터 가성비 위주의 운영을 해서 선착장 주변의 편의시설과 선상에서의 프로그램이 부족한 상황이다. 하루 4~5차례 운항되는 시간대에 비해 대기할 공간도 부족하여 여름과 겨울에는 대기시간이 덩거나 춥다는 불편사항이 있는 것으로 보인다. 이 외에 자갈치 시장 내에 탑승선착장이 위치해 있어, 전용 주차장이 없고 자가용 이용자는 인근 유료 주차장 이용하는 불편함도 있다. 전반적으로 자갈치크루즈는 저가정책을 견지하기 때문에, 편의성과 다양성이 부족한 것이 약점이다.

## IV. 부산 북항 연안크루즈와 항구관광 활성화 방향

### 1. 연안크루즈 운항의 기본 방향

부산에서 북항 재개발 1단계가 완료되면, 2021년 이후 항계 내에서는 연안크루즈가 운영된다. 그리고 연안크루즈 본격 운행과 함께 자체적인 수익을 창출해 나가야 하는 구조에 직면하게 된다. 또한 연안크루즈는 시민들과 외래 방문객을 위한 친수공간과 공공시설을 함께 활용하므로, 수익성과 공공성을 함께 추구해야 할 성격을 갖는다. 규범적으로도 향후 부산 북항 일대를 누빌 신규 연안크루즈는 운영의 ‘공공성’과 적절한 ‘수익성’을 조화시키는 운영을 요구받고 있다. 이는 부산지역의 경쟁 연안크루즈 선사 및 국내 주요 사례들을 비교, 검토한 결과를 토대로 최적의 운영방향과 프로그램이 마련될 필요성을 말해준다.

<표 1> 국내 연안크루즈 운영 사례분석 비교

항목	뉴코스모스 유람선	영일만 크루즈	티파니 21	자갈치 크루즈	부산북항 크루즈(안)
운항장소 (해역)	인천 월미도 (서해안)	포항 영일만 (동해안)	부산 해운대 (남해안)	부산 남항 (남해안)	부산 북항 (남해안)
취항시기	2017년 7월	2018년 7월	2005년 10월	2018년 7월	2021년
선명 (운행기간)	3년	3년	14년	2년	0년
승선인원 (승무원포함)	670명	855명	254명	303명	500명 이상
규모(톤수)	698톤	969톤	298톤	379톤	500톤 이상
크기(전장)	41미터	52미터	37미터	38미터	40미터 이상
운영사	(주)월미도해양관광	(주)포항영일만크루즈	(주)부산해상관광개발	(주)신아BS	(주)부산드림하버(잠정)
프로그램 (주요 특징)	일반 4항차 (소형공연, 불꽃쇼)	일반 3항차 (주말상설디너쇼, 웨딩)	일반 5항차 (호텔숙박 패키지)	일반 5항차 (접근성, 가성비)	일반 5항차 (프로그램 특화 필요)

앞서 국내 연안크루즈 운영 사례와 북항의 경우를 잠정적으로 비교한 결과는 <표 1>과 같다. 사례분석을 토대로 북항 연안크루즈 운영의 연착륙과 향후 성공을 위한 기본 방향과 컨셉을 다음과 같이 제시할 수 있다.

첫째, 북항의 연안크루즈는 초기부터 ‘부산과 북항’을 대표하는 항구 관광 크루즈로서 이미지를 갖추되, “지나친 고급화 방향”은 신중하게 검토해야 한다. 기본적으로 연안크루즈 사업은 적은 규모라도 투자 대비 수익성이 보장되어야 하는 사업이다. 그런데 기존 부산 인근, 인천, 포항 등 연안크루즈 사례에서 높은 수익을 내는 곳은 거의 없는 것으로 분석되었다. 기본적으로 고가의 선박 건조비용, 숙련된 승무원, 식·음료, 선내·외의 관광컨텐츠 등 고정비와 운항비를 감당할 수 있어야 한다. 부산 북항의 미래 연안크루즈는 지금의 ‘티파니 21’과 ‘자갈치크루즈’ 외에도 과거 ‘테즈락크루즈’, ‘팬스타 21’ 등의 실패사례도 참고해야 한다. 현재와 과거에 있었던 기존 부산 연안크루즈의 사례에 비추어 볼 때, 비용 대비 수익 채산성을 신중히 검토하는 것이 중요하다. 기존 부산의 사례로만 보면, 연안크루즈가 전용 레스토랑(런치, 디너) 유람선으로 운영되기에는 투자비용 대비 이용객의 지출 수준이나 환경적 여건이 미성숙한 것으로 판단된다.<sup>21)</sup>

둘째, 북항의 연안크루즈는 기존의 사례를 참고하여 선박의 크기와 현실성을 고려한 최적의 운영방침 설정되어야 한다. 부산의 북항에 취항하는 유람선의 크기는 해운대나 남항의 기존 크루즈 보다 월등하지는 않을 것이다. 다른 지역의 유람선인 인천 월미도 뉴코스모스호, 포항의

21) 특히 처음부터 ‘부산 최초의 파티 컨벤션 연안크루즈’를 자존감 높게 지향했던 ‘티파니 21’은 지난 10년 간 고질적인 채산성 문제 때문에 많은 어려움을 겪어 왔다. 결국에는 자존심을 접고 현재 일반항차만 운영하게 되었다. 인천과 포항의 경우도 고정적인 식사포함 상품은 기본적으로 높은 가격에 민감한 관광객들이 기피하고, 시간이 갈수록 채산성이 저하되는 경향을 보이고 있었다.

영일만크루즈와 비슷하거나 작은 크기로 예상된다. 기존 사례들 보다 크기가 월등하지 않은 상황에서, 상설 무대나 식당의 무리한 인테리어는 비용과 유지 부담이 발생된다. 이에 상설과 비상설의 탄력적인 운항 프로그램, 공연과 식사외의 외주 케이터링, 여행사와 연계한 육상 프로그램 등이 필요하다. 북항의 호텔숙박과 결합된 크루즈도 효과적인 것으로 판단된다.

셋째, 북항의 연안크루즈는 기본적인 선상 프로그램과 인근 “윈도심 중심의 육상관광 프로그램”에 집중할 필요성이 있다. 기존 사례는 기항지 육상관광 방식으로 여행업체와 제휴하여, 태워만 주고 수수료를 징수하는 방식이 주류였다. 이에 단기적으로는 여행사와 제휴하여, 육상관광 수수료를 징수하는 방식이 적절할 것으로 보인다. 장기적으로 선사가 연착륙한 이후에는 직접 육상 관광을 운영해서 수익극대화를 도모해야 한다. 그리고 향후 북항 인근의 수변공원과 갖가지 놀이시설이 완비되면, 북항의 연안크루즈는 이와 연계한 운항이 효과적일 것으로 판단된다. 예컨대 북항 일대의 도보 관광 엔터테인먼트와 리모델링하는 북항 컨벤션 시설 위주의 컨셉을 지향하고 테마, 브랜드, 미래가치에 대한 단계적 관광 스토리텔링이 기획될 필요가 있다.

넷째, 북항의 연안크루즈 이용과 지역 제휴할인의 다양화 전략이 필요하다. 여기에는 북항 연안 유람선 탑승이나 크루즈 패키지 이용 후 승선권에 대한 교통할인 등이 있다. 부산역 KTX와 SRT 열차할인, 부산항 국제여객터미널 여객선 할인, 부산시티투어버스 할인 등의 방안이 제안될 수 있다. 다른 사례와 마찬가지로 북항 인접의 쇼핑 및 시설이용 할인을 위한 쿠폰, 바우처 제공도 좋을 것이다. 북항 윈도심 전통시장과의 연계 할인, 인근 유료관광지 할인, 면세점 연계 할인정책도 북항 크루즈 활성화에 필요해 보인다.

다섯째, 북항 연안크루즈는 부산시민과 사회적 약자를 우대하는 정

책이 필요하다. 기존 인천이나 포항의 사례도 그러했다. 공공성을 위해 사회적 약자와 장애인, 군인과 경찰 등의 우대정책이 있어야 하며, 단체 관광을 하는 초·중·고생 대상 해양교육 강화 차원의 견학제도, 기업제휴 단체행사, 선상세미나 등의 특별운항 정책도 검토되어야 한다.

## 2. 연안크루즈 운영 방향과 프로그램

### 1) '선상(船上)'에서의 특화된 프로그램

앞에서는 북항 연안크루즈의 기본방향과 틀을 제안하였다. 여기서는 더 나아가 보다 구체적인 연안크루즈 운영 방향과 프로그램을 제시해 보고자 한다. 우선 연안크루즈 이용객의 서비스 만족도는 '승선 전' 대기시간에서부터 결정된다. 그래서 승선 이전부터 서비스 프로그램을 차별화하는 것은 이용객의 만족도를 높이는 데 중요하다. 예컨대, 승선 이전에 제공할 수 있는 서비스로는 “배경음악(Background Music) 연출 서비스”, “관광정보 및 안내 영상 서비스”, “사투리 이벤트 행사 서비스”, “대기시간 불편함 해소와 만족도 증가 서비스”, “계절별 이용객의 요구사항 및 대응성 증대 서비스” 등이 있다. 연안크루즈와 바다, 항구 관광의 설렘을 불러일으키는 배경음악, 친숙하고 흥을 돋우는 음악으로 승선을 통한 즐거움과 기대감을 증대시킬 수 있다. 바다와 해변에서 듣는 인기 대중가요, 여름휴가철 인기가요 등도 차별화될 수 있는 프로그램이다. 연안크루즈 관광에 대한 기본 이해, 부산의 유명관광지 소개, 육상과 연계된 유람선의 관광 프로그램을 집중 소개하는 것은 좋은 사전 서비스가 된다.

한편, 승선 이후에 '선상(船上)'에서는 전문 '케이atering(Catering) 서비스'의 차별화가 필요하다. 이는 아웃사이드 케이atering 제휴 방식을 통하여 선상에서의 이벤트 프로그램에 따라 다양한 식·음료서비스를 제공

하는 방식이다. 여기에는 여러 유형의 특화된 서비스가 제안될 수 있다. 예를 들면, 와인이나 음료 시음 프로그램은 ‘커피·다과 케이터링’으로 각종 행사 유치에 적합하다. 아웃사이드 케이터링 방식으로 비정기적 사전 예약 행사를 하되, 기업 신상품 런칭 행사나 감사마케팅 등에 활용될 수 있다.

국내의 기존 연안크루즈는 야간에 운행을 하지 않거나, 차별화 프로그램이 부족한 것으로 분석되었다. 그래서 야간에 서비스 차별화를 위해서는 ‘디지털 미디어 파사드(Digital Media Facade)’를 적극 활용할 필요가 있다. 이는 최신 발광다이오드(LED: Light-Emitting Diode)를 활용한 디지털 미디어를 배의 외관에 적용하여, 선체가 거대한 스크린 역할을 하는 것이다. 건물 외벽 등에 자주 활용되는 방식으로 실제 적은 비용과 유지비로 큰 홍보효과를 구현할 수 있다. 예컨대, “부산 밤바다 연안크루즈에 빛의 예술을 입히다”라는 주제로 지역의 바다와 역사, 시민의 요구를 소재로 삼은 영상광고나 스토리텔링에 기반한 독창적 영상 콘텐츠 제공 및 3D 영상쇼 등이 가능할 것이다.<sup>22)</sup>

한편, 연안크루즈는 체험학습크루즈 프로그램으로 차별화를 꾀할 수도 있다. 기존 국내 사례의 대부분은 오전과 제1항차 시간에 하루 이용객이 제일 적은 것으로 나타났다. 그래서 평일 오전에는 ‘체험학습 크루즈’ 방식으로 프로그램 운영을 검토해 볼 필요가 있다. 최근 자유학기제 시행에 따라 초·중·고교 단체 체험학습의 수요가 증가하고 있다. 이에 연안크루즈는 프리랜서 전문강사를 초빙하여 부산의 항구와 원도심의 역사·해양문화 해설을 진행할 필요가 있다. 지역 대학이나 지방정부가

22) ‘디지털 미디어 파사드(Digital Media Facade)’ 방식은 쉽게 말해 선박의 외벽과 실내 등에 LED를 설치하여 조명을 통한 미디어 기능을 구현하는 것이다. 선박 내부와 외부 전체를 시각적으로 아름답게 꾸미면서도, 동시에 정보도 적절히 전달하는 매개물이 되기 때문에 ‘디지털 사이니지(Digital Signage)’로서의 개념으로도 간주가 된다. 또한 디지털 미디어 파사드는 컴퓨터로 개별 조작해 영상이나 이미지를 상영하는 능동적 수단으로 활용되기도 한다.



양성해 놓은 다수의 기존 부산역사·문화해설사들과 연계하는 방식도 고려해야 한다.

이 외에도 연안크루즈는 ‘부정기 특별행사 유치’를 통해 서비스 차별화를 도모할 수 있다. 여기에는 여름 휴가철 성수기를 활용한 선상 바다 음악회, 선상 여름콘서트, 송년 콘서트 유치 등이 있다. 선상 위에서 특별한 분위기로 음악을 듣고 즐길 수 있는 이색적인 음악회는 한 여름밤의 낭만이나 밤바다와 좋은 연결상품이 될 수 있다. 봄이나 가을철에 ‘책 읽기 좋은 계절’을 활용한 선상문학행사, 북콘서트(Book Concert), 유명한 토크콘서트(Talk Concert), 유명작가 신간발표회를 여는 것도 고려할 수 있다. 기존 사례에서 효과가 입증된 전국구 유명 축제와 연동한 행사도 수익창출의 매개체가 될 수 있다. 선상에서 축제 야경 및 대형 불꽃쇼를 관람하고 고급화 전략을 쓴다면 채산성이 있을 것으로 보인다.

마지막으로 ‘사회적 약자 프로그램’도 공공성의 측면에서 차별화된 기획이 가능하다. 기존 사례의 특징적인 사회적 약자 프로그램을 참조하여, 장애인 단체 등을 대상으로 공익행사를 진행하면 북항과 크루즈의 이미지 차별화에 도움이 될 것이다. 즉 인지도 상승, 사회적 기부, 공공성 이미지 제고를 위해 장애인, 노인복지센터, 아동복지센터, 여성단체 등 사회적 약자 단체를 위한 프로그램이 기획되어야 할 것이다. 이것은 비용을 선사가 부담하되, 선사가 기부금 영수증을 받아서 해당 금액을 일부 보전하는 방식이다. 사회적 약자를 위한 서비스는 큰 비용을 들이지 않고 공공성을 구현할 수 있으며, 사회환원이나 공익목적 사업 등에서 효과적일 것으로 예상된다.

## 2) ‘육상(陸上)’에서의 특화된 프로그램

연안크루즈의 장기적인 성공을 위해서는 ‘육상(陸上)’에서의 특화된

프로그램이 중요하다. 기항지 관광프로그램이 최근 연안크루즈 선택의 핵심요소로 부상하고 있기 때문이다. 전 세계적으로 부정기적 기항지 선정과 사전 예약제 형식의 육상관광 패키지를 운영하는 것은 이제 ‘선택’이 아니라 ‘필수’가 되고 있다. 부산 북항 일대에서 연안크루즈의 육상 기항지 관광은 여러 형태의 특화된 프로그램으로 운영될 수 있으며, 그 세부적인 구상은 다음과 같다.<sup>23)</sup>

첫 번째 구상은 연안크루즈 원도심 도보관광 패키지로서 ‘부산항 근대 역사문화 스토리텔링’ 프로그램을 운영하는 것이다. 이는 적어도 연안크루즈 운영의 중·장기적 관점에서 고려될 수 있는 구상이다. 부산항 근대 역사문화 스토리텔링은 북항 항구 및 근거리 원도심 도보관광 프로그램으로 부산이 품은 근대 역사의 시간 속으로 걸어가는 것을 주제로 삼는 것이다.

이것은 문화해설사나 가이드로 구성되는 스토리텔러와 함께 발로 걷는 부산 원도심 스토리 투어로도 정의될 수 있다. 2시간 내외의 도보코스로 진행하되, 각 코스를 개발하고 이를 연계 운영하는 것이 효과적일 수 있다. 이 프로그램은 수학여행, 현장체험학습, 연수나 워크숍 등 단체방문객에 대해 효과적으로 운영될 수 있다. 부산항 근대 역사문화 자산을 활용한 연안크루즈 도보관광 프로그램은 <표 2>와 같은 아이টে็ม으로 구상될 수 있다.

육상관광의 두 번째 구상은 부산 북항 일대의 넓은 수변산책로를 연안크루즈가 적극적으로 활용하는 것이다. 시민에게 개방된 북항의 수변 공간은 연안크루즈의 육상관광 프로그램으로서 차별화 될 가능성을 충분히 갖고 있다.

23) Esichaikul, R., Chansawang, R. and Choksuvanich, W., *Problems and Obstacles of Developing Cruise Home Port in Andaman Tourism Cluster*. University of the Thai Chamber of Commerce Journal Humanities and Social Sciences, Vol.38, No.4, 2018, pp.81-106.

<표 2> 연안크루즈 도보관광: ‘부산항 근대 역사문화 스토리텔링’

도보관광	세부 프로그램 (안)
A코스 (북항1부두코스)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇부산(본부)세관 70년, 세월의 흔적을 기웃거리다</li> <li>◇북항 1부두(원형보존) 역사 공부하기 (부산항뮤지엄/아카이브/홍보관 등)</li> <li>◇연안여객터미널(복합라운지 리모델링) 돌아보기</li> <li>◇부산대교와 영도다리(도개행사) 구경하기</li> <li>◇롯데백화점(광복점) 휴식/쇼핑</li> </ul>
B코스 (중앙동코스)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇피란민의 애환, 중앙동 40계단을 오르다</li> <li>◇백산기념관, 백년어서원, 또따또가 예술골목 알아보기</li> <li>◇동광동 인쇄골목, 고갈비 골목 둘러보기</li> <li>◇용두산 전망대에서 부산을 내려다보다</li> <li>◇부산근대역사관, 미문화원(미영사관) 등 탐방하기</li> </ul>
C코스 (남포동코스)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇BIFF광장과 영화의 거리, 부산국제영화제의 발원지</li> <li>◇국제시장, 부산 최대의 전통시장 구경하기</li> <li>◇깡통시장(야시장), 역사와 사람 냄새 맡기</li> <li>◇자갈치시장, 오이소/보이소/사이소 전국 최대의 수산시장</li> </ul>
D코스 (부산역코스)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇초량애관, 근대의 시간을 뛰어넘다</li> <li>◇차이나타운, 중국 상해거리를 부산역에서 만나다</li> <li>◇화교(華僑) 학교, 아이들과 같이 구경하기</li> <li>◇텍사스 골목? 러시아 골목? 외국 나들이</li> </ul>
E코스 (초량코스)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇산복도로 입구, 골목투어 하기</li> <li>◇(초량)이바구길 소풍가기(이바구 할매, 이바구 할매 만나기)</li> <li>◇초량전통시장, 수정전통시장 맛보기</li> <li>◇초량 매죽지마을, 부산진역 등 탐방하기</li> </ul>

비고) 연구자 작성, 제안한 각 코스는 연안크루즈 도보 패키지로 운영 가능, 계절요인 및 방문객의 필요에 따라 2개~3개 코스를 선택적으로 연계 및 교차 가능.

현재 북항 재개발 1단계 지역에는 수변녹지와 함께 시민들에게 쾌적한 친수공간을 제공하기로 예정되어 있다. 북항 일대의 수변생태공원을 도보로 둘러보기 위해서는 북항 제1부두, 제2부두 일대의 수변공원 산책로 둘레길 전체를 활용해야 한다. 예컨대, 스토리텔러나 문화해설사가 함께 부산 북항의 역사와 1, 2부두 재개발 과정을 설명하면서 북항

일대 수변공원 내의 각종 기념물, 경관수로, 건축기념물을 둘러보는 것이다. 특히 가족 단위 방문객, 현장체험학습 등 단체방문객 위주로 연안 크루즈의 수변산책 서비스는 전망이 밝을 것으로 보인다.

<그림 6> 북항 해양문화지구와 친수공원의 수변산책로



\* 자료: 부산항만공사(2017), 『북항 재개발사업-토지이용계획도』

현재 북항 1부두 옆에는 해양문화지구와 친수공원, 생태공원 조성이 되어 있다. 또한 이 구역을 가로질러 ‘노면전차(Tram)’도 다닌다. 북항 재개발 계획에 따라 북항 지역 남북으로 총 2.2km, 폭 28m의 규모로 바닷물이 통과하는 경관수로도 만들어졌다. 북항 경관수로 내의 곤돌라 탑승이나 미니선박 운행이 시작되면, 도보관광의 흥미와 가치는 상승할 것으로 기대된다. 그리고 이 경관수로와 인접한 바다정원, 바람의 정원, 하버플라자, 피쉬마켓, 전망스트리트존 등도 연안크루즈가 활용해야 할 수변자원이 될 것이다.

육상관광의 세 번째 구상은 ‘오페라하우스’를 연안크루즈 관광패키지와 적극적으로 연계하여 부산항의 품격과 오페라 공연의 이미지를 알

리는 것이다. 현재 북항 재개발 부지 내에 ‘부산 오페라하우스(Busan Opera House)’는 건립이 확정되어 있다. 부산 오페라하우스는 부산항 북항 재개발사업의 핵심 랜드마크이며, 부산시민과 외지인의 관심이 높다. 2025년 이후에는 북항 오페라하우스 운영에 따른 공연관람과 연안 크루즈의 패키지 상품을 구성하는 방안이 좋은 아이디어로 제안될 수 있다. 국내 유일의 “오페라와 바다: 품격 예술 크루즈 패키지” 상품을 개발한다면 그 성과는 적지 않을 것이다. 가칭 ‘부산오페라축제’와 연동한 한정 특별상품도 개발될 필요가 있다.<sup>24)</sup>

육상관광의 마지막 구상은 국내 유일의 부산 ‘국립해양박물관’을 활용하여 연안크루즈 관광패키지로 만드는 것이다. 북항 인근 영도의 국립해양박물관과 아치섬 둘레길은 현재 수변공원의 성격으로 정비가 완료되어 있다. 연안크루즈는 영도 동삼혁신지구 국립해양박물관 체험 및 일대를 도보로 관광하는 상품과 서비스를 만들 필요가 있다. 부산 영도 동삼동 국립해양박물관 앞에는 연안 선착장이 완비되어 있으며, 기항지로 최적의 조건을 갖추고 있다.

## V. 맺음말

해항도시(海港都市), 항구도시(港口都市)에서 ‘항구’는 그 도시의 역사와 문화를 가장 많이 간직한 곳이다. 우리나라와 세계의 대부분 도시들이 그러하며, 부산도 결코 예외는 아니다.<sup>25)</sup> 하지만 우리나라는 ‘관

24) 참고로 대구 오페라하우스의 경우, 2003년 개관 이후 대구·경북지역 전체의 공연·예술·문화 핵심 랜드마크로 성공적인 정착을 보여주었으며, 외래관광객을 위한 축제행사 및 여행패키지 상품을 동시 판매 중이다. 북항 오페라 하우스는 대구보다 더 나은 상품성을 갖고 있을 것으로 보인다.

25) 위양호, 『항도 부산의 발전을 설명하는 두 가지 시각: 경제적 요인 대 정치적 요인』, 『항도부산』 36, 2018, 315~354쪽.

광'이란 개념 자체가 '육상관광'이나 '육지관광' 위주로 되어 있어, 연안크루즈와 '항구관광(Port Tourism)'의 개념은 다소 생소한 편이다. 유럽이나 미주의 유명 항구에 가보면, 적어도 연안에 다니고 있는 배의 종류가 우리나라보다 다양함을 볼 수 있다. 현대식 연안크루즈 외에도 전통을 살린 유람선, 요트와 레저선박, 소형 보트나 곤돌라에 이르기까지 다양한 배들이 같은 공간에 다니고 있고, 여러 목적의 사람들을 끌어들이고 있다. 해외 선진국에서는 유서 깊은 항구의 역사·문화 자산을 활용하여, 각종 항구관광 상품과 다양한 서비스를 개발하고 있는 것이다. 부산 북항의 경우, 1876년에 개항한 우리나라에서 가장 오래되고 큰 항구이다. 지금 전국 이례 최대 규모의 항구재개발이 국책사업으로 진행되고 있다. 1단계 사업 10년이 이제야 완료되었으며, 3단계까지 완전히 끝내려면 2030년까지는 계속 진행된다. 그 핵심목적의 하나는 북항 재개발을 통해 부산의 해양관광을 활성화하고, 항구와 수변공간을 시민들에게 다시 돌려주려는 것이다.

부산 북항이 오랫동안 산업과 무역항으로서만 기능한 관계로, 일반 국민이나 시민들과는 '단절된 공간'이었기 때문이다. 환연하면, 부산 북항의 과거 100년이 '항만'과 '물류'였다면, 미래 100년은 '사람'과 '관광'으로 가치가 새롭게 설정된 것이다. 그래서 지금 가장 중요한 것은 북항 재개발의 과정과 결과에 대한 국민적 호응과 시민의 관심이다. 본 연구는 이런 맥락에서 새롭게 바뀌는 부산의 북항을 시민과 외래관광객에게 가장 효과적으로 알릴 수 있는 방법이 '연안크루즈 운영을 통한 항구관광'이라고 보았다.

본 연구에서 제안한 여러 이슈와 방법은 항구재개발을 성공시키려는 목적이 아니라, 하나의 수단적 성격을 갖는다. 앞서 논의된 연안크루즈 운영을 통한 항구관광 활성화는 미래 부산 북항의 탈바꿈한 모습을 국내는 물론 전 세계에 알릴 수 있는 좋은 방법이 될 것이다. 물론 지금 부

산의 연안유람선 이용객 수준은 연간 약 60만 명 수준으로, 아직 연안크루즈 시장은 활성화가 이루어지지 않은 상황이다. 그래서 기존의 다른 사례에서도 연안크루즈 취항 초기에는 해당 지역민들의 관심과 협조가 크게 필요한 것으로 관찰되었다. 향후 북항 연안크루즈 이용객의 절반 이상은 부산시민과 지역주민을 표적고객으로 설정할 필요가 있다. 그리고 정부와 기업은 항구관광의 거점, 해양관광의 메카로 이들과 함께 북항의 미래를 가꿔나가야 한다.

끝으로 본 연구는 국내의 유사 사례와 현장조사를 통해 적어도 연안크루즈가 충분히 성공하기 위한 조건들을 만족시키는 곳이 ‘부산 북항 연안과 원도심’ 지역임을 분명히 확인하였다. 우리나라에서 가장 크고 오래된 항구가 가진 역사적 자산과 자연적 풍광, 시민의 관심과 외래관광객의 유입 등에서 많은 잠재력과 가능성도 엿보였다. 그리고 이를 토대로 삼은 항구관광의 세부방향과 활성화에 대해서 본 연구는 여러 가지 고민과 아이디어를 제안하였다. 따라서 향후에는 정부와 기업이 협력하여 부산 북항 연안크루즈 운영의 혁신과 서비스의 차별화를 도모하고, 이를 기반으로 부산이 우리나라를 대표하는 항구관광의 수도가 되기를 기대한다.

## | 참고문헌 |

### 1. 저서 및 논문

- 강희석·남태석, 「남해안의 해양관광 개발 정책방향을 위한 전략 연구」, 『관광레저연구』 29-11, 2017.
- 김윤경, 「해양관광 참가자의 체험요인, 체험만족 및 행동의도의 영향에 관한 연구」, 『관광레저연구』 31-1, 2019.
- 김현걸·최재형, 「국내 연안크루즈 관광의 전망과 활성화 방안」, 『해양국토』 21, 2010.

- 문보영 · 양승훈, 「연안 유람선 안전의 서비스 전략화」, 『관광학연구』 40-1, 2016.
- 박정인 · 김성열 · 김세원, 「우리나라 항만 크루즈 기항지 경쟁력 제고 전략 연구: 부산항을 중심으로」, 『해양정책연구』 34-1, 2019.
- 우양호, 「우리나라 항만도시의 성장 영향요인 분석」, 『한국행정논집』 21(3), 2009.
- \_\_\_\_\_, 「항만이 해항도시의 경제성장에 미치는 효과 :부산과 인천의 사례(1985-2007)」, 『지방정부연구』 13-3, 2009.
- \_\_\_\_\_, 「해항도시(海港都市) 부산의 도시성장 특성에 관한 연구」, 『지방정부연구』 14-1, 2010.
- \_\_\_\_\_, 「항도 부산의 발전을 설명하는 두 가지 시각: 경제적 요인 대 정치적 요인」, 『항도부산』 36, 2018.
- \_\_\_\_\_, 「동아시아 해항도시의 전쟁과 식민지 유산 : 싱가포르와 부산의 활용방식 비교」, 『인문사회과학연구』 21-1, 2020.
- 이용수 · 양승훈 · 강형철 · 곽대영, 「크루즈의 포지셔닝과 상품화 방안에 관한 연구: 부산 연안크루즈를 중심으로」, 『관광연구저널』 24-2, 2010.
- 이태희 · 남현정, 「우리나라 크루즈 서비스산업의 권역별 비교 연구: 환황해, 환남해, 환동해권 중심으로」, 『서비스경영학회지』 17-2, 2016.
- Esichaikul, R., Chansawang, R. and Choksuvanich, W., *Problems and Obstacles of Developing Cruise Home Port in Andaman Tourism Cluster*. University of the Thai Chamber of Commerce Journal Humanities and Social Sciences, Vol.38, No.4, 2018.
- Guinand, S., *Post-tourism on the Waterfront: Bringing Back Locals and Residents at the Seaport*. In *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises*. Routledge, 2017.
- Kim, Y. J. and Kim, S. G., Overview of Coastal and Marine Tourism in Korea. *Journal of Tourism Studies*, Vol.7, No.2, 1996.
- Mescon, T. S. and Vozikis, G. S., The Economic Impact of Tourism at the Port of Miami. *Annals of Tourism Research*, Vol.12, No.4, 1985.
- Tyrrell, T., Kim, S. G. and Chang, Y. T., Marine Tourism Resource Development in Korea. *Marine Resource Economics*, Vol.14, No.2, 1999.
- Yang, J. C., A Comparative Evaluation of Main Cruise Ports in Korea, China and Japan in Northeast Asia. *World Environment and Island Studies*, Vol.6,



No.1, 2016.

## 2. 기타

- 부산광역시, 『북항일원 그랜드 마스터 플랜(Grand Master Plan)』, 2016.
- 부산광역시, 『시민공원-북항 연계 도심재생 마스터플랜 수립 용역』, 2017.
- 부산항만공사, 『북항 재개발사업 역사문화 잠재자원 발굴 및 활용방안 수립 용역』, 2012.
- 부산항만공사, 『북항 재개발사업-토지이용계획도(공개용)』, 2017.
- 부산항만공사, 『부산항(북항) 항만재개발 사업계획 변경(2018.10)』, 2018.
- 부산항만공사, 『부산항(북항) 항만재개발 사업 발표자료』, 2019.
- 부산항만공사, 『부산항 북항 재개발사업 콘텐츠 개발 및 활용방안 수립 용역』, 2020.
- 부산해양수산청, 『부산항 항법 등에 관한 규칙(2019. 5. 전부개정)』, 2020.
- 부산일보, <http://www.busan.com>(2019-02-17; 2019-05-20)(검색: 2019. 12).
- (주)월미도해양관광, <http://www.wolmidocruise.com>(검색: 2019. 12).
- (주)월미도해양관광, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11.
- (주)포항영일만크루즈, <http://pohangcruise.co.kr>(검색: 2019. 12).
- (주)포항영일만크루즈, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11.
- (주)티파니21, <http://tiffany21.co.kr>(검색: 2019. 12).
- (주)티파니21, <http://www.haeundaecruise.com>(검색: 2019. 12).
- (주)티파니21, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11.
- (주)신아BS-자갈치크루즈, <https://jagalchi-cruise.com>(검색: 2019. 12).
- (주)신아BS-자갈치크루즈, 현지조사 및 인터뷰, 2019. 11.
- 부산광역시디자인대믹부산, <http://www.busan.go.kr/news>(검색: 2019. 12).

투고일 : 2020. 05. 21. 심사완료일 : 2020. 06. 24. 게재확정일 : 2020. 07. 08.

| Abstract |

A Study on the Promotion Plan of Port Tourism through  
Coastal Cruise in Northern Port Area of Busan

Woo, Yang-Ho

The purpose of this study was to propose a strategy to promote port tourism through the operation of a new coastal cruise ship in the northern port area of Busan. For this purpose, this study investigated the existing cases of major coastal cruise ships in Korea and analyzed the characteristics and success factors of each case. In addition, this study compared the cases of other regions and presented strategic directions and programs for Busan to become a hub of port tourism. The northern port of Busan has been a closed space for citizens and tourists. Since northern port area of Busan was a national port, only large container ships and trade vessels were allowed to operate for a long time. However, the coast of the northern port of Busan has been authorized by the policy to allow coastal cruise ships to travel from 2019. Therefore, Busan citizens and regions have high expectations for marine and port tourism. Based on the case study of coastal cruise ships and the historical and location of the northern port of Busan, this study presented a variety of specialized programs on shipboard, port and nearby area.

**Key Words:** Port Tourism, Marine Tourism, Coastal Cruise Ship, Busan, Northern Port Area.