

이 과제는 2014년 고용노동부의 「고용영향평가사업」에 관한
위탁사업에 의한 것임

크루즈산업 활성화 사업 고용영향평가 연구



본 보고서는 한국노동연구원 고용영향평가센터의 2014년 고용영향평가 사업으로 수행한 연구결과입니다.

연구주관 · 시행기관 : 한국노동연구원

연구진

연구책임자: 김세움 (한국노동연구원 연구위원)

참여연구자: 윤 주 (한국문화관광연구원 부연구위원)

목 차

요 약	i
제1장 서 론	1
제1절 평가 필요성과 목적	1
제2절 평가 대상 사업 소개	2
1. 사업 목적	2
2. 세부사업 내용	2
3. 예산과 추진체계	3
제3절 평가 범위와 방법	5
1. 평가 방향과 주요 내용	5
2. 평가 대상과 범위	5
3. 평가 방법(정량·정성)과 내용	6
4. 보고서 구성	7
제2장 사업 개요와 고용 연계성	8
제1절 사업환경 분석	8
1. 크루즈산업 현황	8
2. 국내·외 크루즈 시장의 특성과 최근 동향	16
제2절 크루즈산업 활성화 지원 사업	21
1. 국내 크루즈 정책	21
2. 해양수산부 크루즈산업 활성화 지원 사업	23
3. 문화체육관광부 크루즈산업 활성화 지원 사업	27
4. 지자체 크루즈산업 활성화 지원	31
제3절 고용 연계성 및 고용률 70% 달성과의 관계	39
제3장 양적 고용효과의 측정과 분석	43
제1절 거시-IO 통합모형을 통한 거시적 분석	43
1. 거시적 고용효과의 추정 방법	43

2. 분석 데이터	45
3. 거시적 고용효과 분석 결과	52
제2절 소 결	72
제4장 질적 고용효과 측정	74
제1절 실태조사를 통한 질적 고용효과 측정	74
1. 실태조사 개요	74
2. 크루즈산업 활성화 사업 실태조사 결과	76
3. 실태조사 결과 종합 분석	128
제2절 현장방문 인터뷰를 통한 질적 고용효과 측정	131
1. 인터뷰 개요	131
2. 인터뷰의 주요 결과	132
제3절 소 결	136
제5장 사업성과와 고용효과 제고를 위한 정책 제언	140
제1절 평가 결과 요약	140
제2절 고용효과 제고를 위한 정책 권고안	141
제3절 평가 결과 예산 반영 방안	150
참고문헌	153
[부록 1] 재정지출에 따른 고용효과 추정을 위한 거시계량-산업연관	
통합모형	155

표 목 차

〈표 3- 1〉 크루즈 가이드 대상 설문에 따른 전체 소비지출 증가액	47
〈표 3- 2〉 크루즈 가이드 대상 설문에 따른 품목별 국내생산 제품 소비 지출 증가액	47
〈표 3- 3〉 크루즈 여행사 대상 설문에 따른 전체 소비지출 증가액	48
〈표 3- 4〉 크루즈 여행사 대상 설문에 따른 품목별 국내생산 제품 소비 지출 증가액	48
〈표 3- 5〉 면세점 대상 설문에 따른 유통업체 소비지출 증가액	49
〈표 3- 6〉 면세점 대상 설문에 따른 품목별 국내생산 제품 소비지출 증가액	49
〈표 3- 7〉 해양수산부 사업비 예산 항목별 지출액 및 산업분류	50
〈표 3- 8〉 크루즈 가이드 대상 설문에 따른 품목별 소비지출 증가액 및 산업분류	50
〈표 3- 9〉 크루즈 여행사 대상 설문에 따른 품목별 소비지출 증가액 및 산업분류	51
〈표 3-10〉 면세점 대상 설문에 따른 품목별 소비지출 증가액 및 산업 분류	51
〈표 3-11〉 사업비 항목별 산업연관표 배분 및 고용창출효과 산출방식 ...	52
〈표 3-12〉 해수부 사업 예산 집행에 따른 고용창출 효과: 피용자 수 기준	53
〈표 3-13〉 해수부 사업 예산 집행에 따른 고용창출 효과: 취업자 수 기준	53
〈표 3-14〉 산업별 고용 파급규모: 피용자 수 기준	55
〈표 3-15〉 산업별 총산출액 파급규모	56
〈표 3-16〉 산업별 부가가치액 파급규모	57
〈표 3-17〉 고용 파급효과의 산업별 비중: 피용자 수 기준	58
〈표 3-18〉 총산출액 파급효과의 산업별 비중	59
〈표 3-19〉 부가가치액 파급효과의 산업별 비중	60
〈표 3-20〉 관광객 소비지출 증가에 따른 고용창출효과: 피용자 수 기준 ..	62

〈표 3-21〉 관광객 소비지출 증가에 따른 고용창출효과: 취업자 수 기준 ..	62
〈표 3-22〉 산업별 고용 파급규모: 피용자 수 기준	65
〈표 3-23〉 산업별 총산출액 파급규모	66
〈표 3-24〉 산업별 부가가치액 파급규모	67
〈표 3-25〉 고용 파급효과의 산업별 비중: 피용자 수 기준	68
〈표 3-26〉 총산출액 파급효과의 산업별 비중	69
〈표 3-27〉 부가가치액 파급효과의 산업별 비중	70
〈표 3-28〉 크루즈산업 활성화의 고용창출 효과	71
〈표 4- 1〉 세부 표본 내역	75
〈표 4- 2〉 실태조사 설계 개요	75
〈표 4- 3〉 응답자 특성표	76
〈표 4- 4〉 크루즈 사업 지원 분야별 예산 투입 현황	77
〈표 4- 5〉 크루즈 사업 지원 총 예산 규모	78
〈표 4- 6〉 크루즈 전문인력 양성 사업의 양성 규모 및 현장 투입 비율 ..	78
〈표 4- 7〉 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모	79
〈표 4- 8〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1순위)	79
〈표 4- 9〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1+2+3순위)	80
〈표 4-10〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래크루즈 증가에 미치는 영향 전망	80
〈표 4-11〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)	81
〈표 4-12〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)	81
〈표 4-13〉 응답자 특성표	82
〈표 4-14〉 크루즈 관광객 대상 매출 발생 시기	83
〈표 4-15〉 연간 평균 매출액 및 크루즈 관련 사업의 매출 비중	83
〈표 4-16〉 고용 규모	84
〈표 4-17〉 연도별 직접 투입된 고용인원 규모	84
〈표 4-18〉 크루즈 관광객 관련 신규 고용된 인원	85
〈표 4-19〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래크루즈 증가에 미치는 영향 전망	85
〈표 4-20〉 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모	86

〈표 4-21〉	크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목별 평균 지출 금액 비중	86
〈표 4-22〉	크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목별 국내의 브랜드 선호도	87
〈표 4-23〉	고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)	87
〈표 4-24〉	고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)	88
〈표 4-25〉	직접 투입 고용인원 중 내국인 비중	88
〈표 4-26〉	내국인 고용증대 의견	89
〈표 4-27〉	직접 투입 고용인원 중 미취업자 비중	89
〈표 4-28〉	미취업자 고용증대 의견	90
〈표 4-29〉	직접 투입 고용인원 중 청년층 비중	90
〈표 4-30〉	청년층 고용증대 의견	91
〈표 4-31〉	직접 투입 고용인원 중 여성 고용 비중	91
〈표 4-32〉	여성고용 고용증대 의견	92
〈표 4-33〉	직접 투입 고용인원 중 노령층 비중	92
〈표 4-34〉	노령층 고용증대 의견	92
〈표 4-35〉	평균 초과근로(주 40시간 이상 근로를 의미)	93
〈표 4-36〉	초과근로 발생원인	93
〈표 4-37〉	초과근로 축소와 고용 관련 현실	94
〈표 4-38〉	고용안정성 의견	94
〈표 4-39〉	임금수준 의견	95
〈표 4-40〉	투입 고용에 대한 교육 및 훈련 필요성 의견	95
〈표 4-41〉	근로안전의 수준	96
〈표 4-42〉	사업에 필요한 인력수급	96
〈표 4-43〉	일반적인 인력공급 수준	97
〈표 4-44〉	고용의 지속 가능성	98
〈표 4-45〉	정부 예산 지원의 효과와 향후 전망	98
〈표 4-46〉	품목별 연간 판매액 총액 및 크루즈 관광객 매출 비중	99
〈표 4-47〉	품목별 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모	100
〈표 4-48〉	크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목 중 선호 브랜드	100
〈표 4-49〉	크루즈 관광객의 증가에 따른 매장 매출 기여	101
〈표 4-50〉	크루즈 관광객 증가에 따른 품목별 매출 증가율(2014년 대비)	101
〈표 4-51〉	응답자 특성표	102

〈표 4-52〉	연간 평균 매출액 및 크루즈 관련 사업의 매출 비중	103
〈표 4-53〉	고용 규모	103
〈표 4-54〉	연도별 직접 투입된 고용인원 규모	104
〈표 4-55〉	신규 고용인원	104
〈표 4-56〉	해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래 크루즈 증가에 미치는 영향 전망	105
〈표 4-57〉	크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모	105
〈표 4-58〉	크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1순위)	106
〈표 4-59〉	크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1+2+3순위)	106
〈표 4-60〉	고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)	107
〈표 4-61〉	고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)	107
〈표 4-62〉	직접 투입 고용인원 중 내국인 비중	108
〈표 4-63〉	내국인 고용증대 의견	108
〈표 4-64〉	직접 투입 고용인원 중 미취업자 비중	109
〈표 4-65〉	미취업자 고용증대 의견	109
〈표 4-66〉	직접 투입 고용인원 중 청년층 비중	110
〈표 4-67〉	청년층 고용증대 의견	110
〈표 4-68〉	직접 투입 고용인원 중 여성고용 비중	111
〈표 4-69〉	여성고용 고용증대 의견	111
〈표 4-70〉	직접 투입 고용인원 중 노령층 비중	111
〈표 4-71〉	노령층 고용증대 의견	112
〈표 4-72〉	평균 초과근로(주 40시간 이상 근로를 의미)	112
〈표 4-73〉	초과근로 발생 원인	113
〈표 4-74〉	초과근로 축소와 고용 관련 현실	113
〈표 4-75〉	고용안정성 의견	114
〈표 4-76〉	임금수준 의견	114
〈표 4-77〉	투입 고용에 대한 교육 및 훈련의 필요성 의견	115
〈표 4-78〉	근로 안전의 수준	116
〈표 4-79〉	사업에 필요한 인력의 수급	116
〈표 4-80〉	일반적인 인력공급 수준	117
〈표 4-81〉	고용의 지속 가능성	118

〈표 4-82〉 정부 예산 지원의 효과와 향후 전망	118
〈표 4-83〉 응답자 특성표	119
〈표 4-84〉 2014년 크루즈 기항지 관광가이드 활동 증감률 전망	120
〈표 4-85〉 크루즈 전담 중국어 가이드 육성 관련 정부지원 중요 정책 ...	120
〈표 4-86〉 크루즈 가이드 활동 관련 애로사항 의견	121
〈표 4-87〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래크루즈 증가에 미치는 영향 전망	122
〈표 4-88〉 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모	123
〈표 4-89〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1순위)	123
〈표 4-90〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1+2+3순위)	123
〈표 4-91〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목 중 선호 브랜드(1+2+ 3순위)	124
〈표 4-92〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)	125
〈표 4-93〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)	125
〈표 4-94〉 응답자 특성표	126
〈표 4-95〉 크루즈 육성 사업으로 추진되는 다양한 정책지원 사업의 중요도	126
〈표 4-96〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래 크루즈 증가에 미치는 영향 전망	127
〈표 4-97〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)	127
〈표 4-98〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)	128

그림목차

[그림 2-1] 크루즈선의 구조와 내부 시설 기능	9
[그림 2-2] 크루즈산업의 범위	10
[그림 2-3] 2013년 아시아 지역별(지역 항구별) 기항 횟수	31
[그림 2-4] 크루즈산업 활성화 비전	40

요 약

1. 평가 결과 요약

- 해양수산부 크루즈산업 활성화 사업(2014년도 예산 12억 원 투입)은 투자설명회, 크루즈포럼, 팸투어 개최 등을 통한 대외 마케팅 사업과 크루즈산업 육성 기본계획 수립 및 교육기관 선정을 통한 인력양성 사업으로 구성됨.
- 해당 사업은 주로 정부의 대외 마케팅 지원 → 해외 크루즈선 국내 기항 횟수 및 관광객 수 증대 → 관광객 소비지출 증가의 경로를 통해 고용창출을 유발함.
- 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 품목에 대해 늘어나 국내 여러 산업부문에 대한 파급효과를 갖고, 이를 통해 고용이 창출됨.
- 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 추정됨(표 참조).
- 해양수산부의 자체 고용효과 추정치(연간 258명)는 방법론의 차이

로 말미암아 상당히 과소 평가된 수치인 것으로 파악됨.

- 고용에 대한 파급효과가 가장 큰 산업부문은 '도소매업'과 '식품제조업'인 것으로 나타남.

〈크루즈 가이드 대상 설문에 따른 전체 소비지출 증가액〉

관광객 증가 수 평균(명)	관광객 1인당 소비지출액 중앙값(원)	소비지출 증가액(십억 원) ¹⁾
318,478	300,000	95,543.4

주: 1) 국내 브랜드 제품과 해외 브랜드 제품 소비를 합산한 것임.

〈크루즈 가이드 대상 설문에 따른 품목별 국내생산 제품 소비지출 증가액〉

(단위: %, 백만 원)

품목	면세점에서 의 소비 비중	비면세점 에서의 소비 비중	평균 소비 비중 ¹⁾	총 소비지출 증가액	국산품 소비지출 증가액 ²⁾
화장품 및 향수	35	30.56	33.38	31,892.39	22,512.28
건강식품(인삼 등)	16.17	37.78	24.04	22,968.63	22,968.63
안경(선글라스)	3.5	1.39	2.73	2,608.33	0
의류	2	1.67	1.88	1,796.22	598.74
김치	0.83	2.50	1.44	1,375.82	1,375.82
액세서리(보석, 장신구)	12.5	9.45	11.39	10,882.39	6,925.16
전기/전자제품	7.17	1.38	5.06	4,834.50	4,351.05
가죽제품(가방, 벨트 등)	12.67	1.11	8.46	8,082.97	898.11
주류	2.5	1.11	1.99	1,901.31	422.51
기타 식품	3	8.05	4.84	4,624.30	4,624.30
신발류	0.83	0.28	0.63	601.92	171.98
완구류(장난감, 게임기)	1.17	0.28	0.85	812.12	348.05
목공예/민속공예품/칠기	2.67	4.44	3.31	3,162.49	3,162.49
전 체	100	100	100	95,543.4	68,359.12

주: 1) 크루즈 관광객의 유통업체 중 면세점 이용 비율이 63.6%(한국관광공사, 2013)임을 활용하여 계산.

2) 유통업체 대상 설문에서 도출된 국내 브랜드 선호 비율을 활용하여 계산.

〈크루즈 가이드 대상 설문에 따른 품목별 소비지출 증가액 및 산업분류〉

(단위: 백만 원)

소비지출 품목	산업연관표 배정	소비지출 증가액
인건비	인건비	-
건강식품, 김치, 기타 식품	식품품 제조업	28,969
주류	음료품 제조업	423
의류	섬유 및 의복 제조업	599
가죽제품(가방, 벨트 등), 신발류	가죽제품 제조업	1,070
목공예, 민속공예품, 칠기	목재 및 목제품 제조업	3,162
화장품 및 향수	기타 화학제품 제조업	22,512
액세서리(보석, 장신구)	금속제품 제조업	6,925
전기/전자제품	가정용 전기기기 제조업	4,351
안경(선글라스)	정밀기기 제조업	-
완구류(장난감, 게임기 등)	기타 제조업	348
총 소비비출 증가액		68,359

〈크루즈산업 활성화의 고용창출 효과〉

(단위: 명)

	크루즈 가이드 대상 설문 기준		크루즈 여행사 대상 설문 기준		면세점 대상 설문 기준	
	피용자 기준 효과	취업자 기준 효과	피용자 기준 효과	취업자 기준 효과	피용자 기준 효과	취업자 기준 효과
연간 고용효과	711	1,354	570	1,081	223	416

- 실태조사 및 현장방문 인터뷰 결과는 다음과 같이 요약할 수 있음.
- 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, 그리고 ‘유통업체’는 국내 개최 국제행사 지원이 가장 중요하다고 응답함.

〈고용 파급효과의 산업별 비중: 피용자 수 기준〉

(단위: %)

산업부문	비중	산업부문	비중
농림어업	4.6	정밀기기 제조업	0.3
석탄, 원유, 천연가스 채굴업	0.0	자동차 제조업	0.8
금속 및 비금속 광업	0.1	선박 제조업	0.3
식료품 제조업	13.4	기타 운송장비 제조업	0.1
음료품 제조업	0.3	기타 제조업	2.7
담배 제조업	0.0	전기업	0.3
섬유 및 의복 제조업	1.2	가스, 증기, 운수, 수도사업	0.2
가죽제품 제조업	1.0	건물건설 및 건축보수	1.0
목재 및 목제품 제조업	1.7	토목건설	1.5
펄프 및 종이제품 제조업	0.8	도소매업	14.2
인쇄 및 복제업	0.3	음식점 및 숙박업	2.9
석탄 및 석유제품 제조업	0.1	운수 및 보관업	4.6
기초화학물질 제조업	0.4	금융 및 보험업	3.7
합성수지 및 합성고무 제조업	0.2	주거서비스	0.0
화학섬유 제조업	0.0	부동산서비스	1.6
비료 및 농약 제조업	0.2	장비 및 용품 임대업	0.2
의약품 제조업	0.2	출판서비스	0.3
기타 화학제품 제조업	7.0	영화	0.1
고무, 플라스틱제품 제조업	1.6	방송업	0.2
유리 및 유리제품 제조업	0.1	통신업	0.8
기타 비금속광물제품 제조업	0.2	정보서비스	1.2
철강	0.4	사업전문서비스	3.7
비철금속	0.4	연구개발업	1.0
금속제품 제조업	3.7	사업지원서비스	5.0
일반목적용기계 제조업	0.7	공공행정 및 국방	2.1
특수목적용기계 제조업	0.7	교육서비스	2.9
가정용 전기기기 제조업	1.2	의료 및 보건업	1.6
방송, 통신기기 제조업	0.3	사회복지서비스	1.1
컴퓨터 및 주변기기 제조업	0.1	문화서비스	0.3
전기장비 제조업	0.6	스포츠 및 오락서비스	0.3
디스플레이	0.1	위생서비스	0.7
반도체	0.2	개인서비스	1.2
전자부품	0.2	사회단체	0.7
		전 산업	100

○ 크루즈산업과 관련된 민간 사업체의 인력 고용 현황을 보면 임시·일용직의 비중이 매우 높게 나타남(유통업체 75%, 여행사 96%).

- 크루즈 관련 업계에서 종사자의 전문성이 중요시되는 점을 감안하여 크루즈 전문인력 양성정책을 꾸준히 시행할 필요가 있으며, 특히 크루즈 관광객에 특화된 전문가이드의 공급이 부족한 것으로 보인다.
- 승무원 등 크루즈 승선 전문인력이 정부 사업에 의해 양성되더라도 얼마나 정식 직원으로 채용될지는 불명확함.
- 최근 단체 크루즈 관광객의 무비자 입항이 가능해지면서 관광상품의 질적 저하가 심각하여 국가 이미지에까지 타격을 주고 있음.
- 현재의 크루즈 기항지 관광 프로그램이 면세점 등 대형 유통업체 방문 위주여서 기항지 지역경제 활성화에 대한 기여도가 낮음.
- 해양수산부 사업과 지자체 사업의 유기적 연계가 필요하고, 대외 마케팅 행사에서도 중앙부처와 지자체 간 협력을 통한 효과 극대화가 중요함.

2. 고용효과 제고를 위한 정책 권고안

- 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 함.
- 국내에 단기간 기항하는 외국 국적 선사 소유 크루즈 선박의 경우, 승객 대부분이 중국인 등 외국인이므로 내국인 승무원 채용 유인이 낮을 수밖에 없음.
- 해양수산부의 전문인력 양성 사업을 통해 배출된 승무원을 인턴으로 채용하기로 외국 선사와 양해각서를 체결했다 하더라도, 과연 인턴 근무기간 종료 후 얼마나 정식 직원으로 채용될 수 있을지는

불확실함.

- 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 함.
 - 이는 해외 국적 항공사가 운항하는 노선이라도 한국인 탑승 비율이 높은 노선의 경우 한국인 승무원이 필히 동승하는 것과 유사함.
 - 중국의 경우, 상해를 모항으로 운행되는 외국 크루즈 선사의 승무원 대부분이 중국인으로 채용되고 있으며, 지속적인 자국의 크루즈 전문 승무원 인력양성 사업을 추진하고 있는 것도 같은 맥락으로 볼 수 있음.
- 2014년도 해양수산부 사업 내역을 보면, 우리 국민들을 대상으로 크루즈 관광에 대한 인식을 제고시키는 사업이 사실상 전무한데, 향후 사업 추진 과정에서는 이 부분에 대한 예산 투입 및 사업 내실화가 매우 중요함.
 - 현재 상당수 국민들의 경우, 크루즈 관광의 개념을 인지하고 있기는커녕 ‘크루즈’라는 용어 자체를 생소하게 느끼고 있는 것으로 보임(한국노동연구원 원내 행정업무 처리 과정에서 ‘클루즈’ 혹은 ‘크르주’로 표기하는 사례 발생).
- 비록 우리나라의 노인 빈곤율이 높다고 하더라도 경제적 양극화로 인해 노년층 중에서도 크루즈 관광을 즐길 만한 경제적 여력을 갖춘 인구 역시 충분히 많으므로, 이들을 대상으로 크루즈 관광 수요를 획기적으로 제고할 홍보 방안을 마련할 필요가 있음.
 - 노년층의 크루즈 관광 소비지출을 통해 크루즈 관련 업계에 종사하는 청년층의 고용이 늘어나게 되면 이것이야말로 진정한 낙수효과(trickle-down effect)의 실현이라 할 수 있을 것임.
- 더불어 은퇴 이전의 중년층 및 가족 단위 관광객들에 대해서도 기

존의 항공편을 이용한 해외여행과 더불어 크루즈 관광이 갖는 여행상품으로서의 매력을 널리 홍보해 나갈 필요가 있음.

- 일단은 기존의 중국, 싱가포르, 일본 등지에서 출발하는 여정을 활용하되, 향후 내국인 크루즈 관광 수요가 충분히 증가하고 국내 크루즈 항만 기반시설이 확충될 경우 자연스럽게 외국 국적 선사에서도 국내 항만을 모항으로 하는 아웃바운드 관광상품을 개발하여 판매하게 될 것임.
- 따라서 국내 크루즈 수요 확대 차원의 크루즈 관광 여행상품에 대한 홍보는 민간 여행사 및 선사 차원에서 다양하게 진행되어야 하고, 정부에서는 크루즈 관광에 대한 인식 개선과 국내 크루즈 수요 확대에 따른 고용증대(청년층 고용 확대)를 중심으로 관련 사업과 홍보를 추진해야 할 것임.
- 이러한 내국인 크루즈 관광 수요의 확충을 전제로, 국적 크루즈 선사 두세 곳을 육성하여 외국 국적 대형 크루즈 선사와의 건전한 경쟁을 통해 성장하도록 유도하여야 함.
- 위에 제시된 대로 외국 국적 선사가 운영하는 크루즈 관광 노선을 이용하는 내국인 수요가 충분히 늘어나면, 국적 크루즈 선사는 자연스럽게 외국 선사와 경쟁할 수 있는 수요 기반을 가진 상태에서 크루즈 사업을 시작할 수 있게 됨.
- 내국인 수요 기반 확충 및 국내 크루즈 항만의 모항으로의 도약이 이루어지지 않은 상황에서는 설령 정책적인 수단을 동원하여 국적 선사를 양성한다 하더라도 자립 가능성이 현저히 낮을 수밖에 없음.
- 국적 선사가 성장하게 되면, 동일하게 국내 크루즈 항만을 모항으로 하는 노선을 운영하더라도 내국인 승무원 활용 비중이 외국 선

사에 비해 확연히 높을 것임.

- 이는 내국인 탑승 비율이 유사한 노선이라 하더라도, 국적 항공기의 내국인 승무원 비율이 외국 국적 여객기에 비해 훨씬 높은 것과 유사함.
- 크루즈 승무원의 규모는 배의 크기별로, 또는 선사의 등급별로 차이가 나기는 하지만, 일반적으로 중급 크루즈를 기준으로 5만 톤급인 경우 500객실 기준으로 약 500명의 승무원이 필요하고, 이중 운항 관련 승무원 100~105명, 호텔 관련 부문(룸서비스, 식당, 엔터테인먼트 등등) 약 400~420명으로 운영되고 있어, 향후 내국인의 크루즈 수요가 증가할 경우 서비스 분야 내국인 승무원의 고용창출이 클 것으로 판단됨.

- 현재 급성장하고 있는 외국인 크루즈 승객의 국내 기항지 관광의 형태 및 주요 프로그램을 향후 변화하는 시대상과 부합하는 방향으로 발전시킴으로써 지속 가능성을 확보해야 함.
- 한·중 FTA가 가까운 미래에 발효되면, 지금처럼 중국인 크루즈 관광객들의 기항지 인근 면세점 등 대형 유통업체에서의 소비지출에 의존하는 관광 프로그램의 지속 가능성은 현저히 저하될 수밖에 없음.
- 실태조사에서 주요 소비지출 품목으로 나타난 화장품·향수, 건강식품, 전기/전자제품, 김치 등의 경우, 국산 브랜드에 대한 중국인 관광객들의 선호도가 높아 현재는 크루즈 관광의 고용효과를 제고하는 데 크게 이바지하고 있음.
- 그러나 향후 한·중 FTA가 발효되면 위의 제품들을 중국 내 거주지 인근 유통업체에서 관세가 거의 붙지 않은 가격에 구입할 수 있는 기회가 대폭 확대되므로, 굳이 우리나라에 크루즈 관광을 와

서 면세점 등 유통업체에서 소비지출을 행할 유인은 상당히 약화될 것임.

- 따라서 국내에서 제조된 상품의 대중국 판매는 일반적인 수출을 통한 경로에 맡기고, 대신 크루즈 관광객들로 하여금 우리나라를 직접 방문해야만 누릴 수 있는 관광 체험을 할 수 있도록 여건을 조성하고 관련 프로그램의 개발을 독려해야 할 것임.
- 즉 주요 기항지(제주, 부산, 인천) 인근의 주요 자연경관 및 문화 유적에 대한 관광이 증가 된 기항지 관광 프로그램의 이용도를 확실히 높여 관광객들의 이용에 불편함이 없도록 편의시설 확충 및 운영 인력(외국어 구사 가능 안내인력 등) 확보에 심혈을 기울여야 함.
- 최근 문제가 되고 있는 저가 덤핑 관광상품의 급증을 제어하여 국가 이미지를 높이기 위해서라도, 품격 있는 관광 프로그램이 개발되고 널리 이용될 수 있도록 정책적 노력을 경주함으로써 별도의 규제 없이도 자연스럽게 시장에서 저가 덤핑 관광상품이 도태될 수 있도록 유도해야 할 것임.
- 관광객 대상 상품 판매의 경우, 일반적인 무역 경로를 통해 판매하기 힘들거나 관광지에서 연계하여 판매하는 것이 나은 제품, 즉 목공예/민속공예품/칠기 등에 집중하고, 각 관광지에 대한 상징성을 갖는 기존 상품 판매를 늘리거나 새롭게 개발할 필요가 있음.
- 더불어 기항지 인근 전통시장 및 골목 상권 등 기존 대형 유통업체 위주의 크루즈 관광 프로그램에서 소외된 지역 상권에 혜택이 돌아갈 수 있는 관광 프로그램의 활용도를 높임으로써, 상당한 지방 재정이 투입되는 크루즈 활성화에 대한 지역 주민들의 자발적인 호응을 이끌어내야 할 것임.

○ 중국의 해외 관광 수요 급증에 따라 우리나라는 대중국 비자 완화

정책을 넘어 최근에는 비자 면제와 관련한 검토까지 추진되고 있어, 관광상륙허가제를 통해 단체비자로 입국하는 중국인 크루즈 관광객 대상 패키지 투어상품 위주의 구조에는 한계가 있음.

- 향후 중국 관광객 비자 면제 또는 현재보다 더 완화된 비자 정책이 추진될 것이므로 기존의 쇼핑 위주의 저가 패키지 상품 판매 시스템은 지속되기 어려울 것임.
- 제주도는 중국인 대상 무비자 입국으로 최근 크루즈 관광객의 자유여행이 꾸준히 증가하고 있어, 이는 지역 주민을 위한 실질적인 지역경제 활성화로 나타나고 있음.
- 따라서 크루즈 주요 기항지를 중심으로 자유여행이 가능한 투어 시스템을 구축하고, 다양한 체험 위주의 상품을 개발하여 변화하는 정책 환경에 대응하고, 지역 주민들에게 실질적인 기항지 지역경제 효과를 체감할 수 있도록 준비해야 함.

□ 크루즈산업 활성화 사업 및 정책의 주체인 해양수산부 및 기타 정부부처, 그리고 각 크루즈 항만 소재지의 지방자치단체와 지방공사 간의 분업 및 협업체계가 개선되어야 함.

- 해외 현지에서 개최하는 투자설명회의 경우, 해양수산부와 문화체육관광부가 경쟁적으로 유관기관과 함께 별도의 행사를 개최하는 것보다는 두 부처가 서로 협업하여 주최하고, 지방자치단체와 지방공사의 협조를 받아 각각 담당 분야에 대한 설명을 수행하는 것이 시너지효과 창출을 위해 바람직할 것임.
- 국내 주요 크루즈 항만 소재지에서 열리는 국제행사(제주 국제크루즈포럼 등), 외국 선사 등을 대상으로 시행하는 팸투어 등 대외 마케팅 행사에 있어서도 해양수산부와 문화체육관광부가 유기적인 협업을 실시하되, 프로그램 개발 및 초청 대상 섭외 등에 있어

각 지방자치단체와 지방공사가 주도적인 역할을 하고 중앙부처는 협력자 및 행사 개최를 위한 매칭펀드 제공자의 역할을 충실히 수행하는 것이 바람직할 것임.

- 해양수산부가 올해 시작한 사업에서 국제행사의 경우, 제주도에 50 대 50 매칭펀드 방식으로 지원하고 있으나, 팸투어 역시 자체적으로 민간 여행사에 위탁하는 것보다는 주요 기항지 지방자치단체와 사전 협의를 통하여 매칭펀드 방식으로 예산을 지원하는 것이 나을 것임.

□ 「크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률」 및 그 하위 법령 등 크루즈산업 활성화를 위한 제도적 기반 마련이 지연되고 있는바, 신속하게 처리하여 관련 업체 및 종사자들이 느끼는 불확실성을 해소할 필요성이 있음(연구자 주: 해당 법안은 2015년 1월 12일 국회 본회의를 통과하였음).

- 2014년도 상반기에 제정될 예정이던 크루즈산업 육성법은 세월호 사고의 여파로 2014년 10월 현재 여전히 국회 법사위에 계류 중인데, 크루즈 선박의 경우 일반적으로 국내 연안여객선 등과는 달리 해사 안전과 관련된 문제 발생 가능성이 매우 낮은 점을 고려하여, 외국 크루즈 선사 수준의 안전기준을 향후 국적 선사에도 동일하게 적용한다는 전제 하에 신속한 법안 처리가 필요함.
- 실태조사 결과에서도 주요 기항지의 지방자치단체와 지방공사 실무자들은 관련 법률 제정 및 제도적 기반 구축이 가장 중요한 정책적 과제임을 지적하고 있음.
- 더불어 여행사, 관광가이드, 유통업체 등 크루즈 관련 민간업체와 종사자들에게도 관련 법률 제정 및 제도적 기반 구축의 중요성이 충분히 인식되고 있는 것으로 나타남.

- 「크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률」은 선상 카지노 허가(영해 바깥에서의 운영으로 제한), 외국인 종사자에 대한 복수비자 발급, 각종 운항 관련 규제완화 등 최근 화두가 되고 있는 서비스산업 규제완화를 통한 일자리창출과 밀접한 관련을 갖는 각종 방안을 충분히 담고 있어, 크루즈와 관련된 새로운 규제완화 분야 탐색에 앞서 현재 국회에 계류 중인 해당 법률을 처리하여 발효시키는 것이 우선인 것으로 판단됨.
- 다만, 이러한 제도적 기반 마련만으로는 국적 선사 육성을 위한 필요조건이 충족되는 것은 아니며, 앞서 언급한 내국인 관광 수요 확충이 국적 선사의 자립 가능성 확보를 위한 필수 선행요건임을 다시 한 번 강조함.
- 크루즈 관련 전문인력 양성에 있어 선상 승무원이나 항만 관리 인력도 중요하지만, 중국어 등 외국어 구사가 가능한 내국인 가이드 전문인력을 양성하는 데도 정책적 관심이 요구됨.
- 향후 대형 유통업체로의 관광객 인솔 및 물품 구매 유도에 치중하기보다는 기항지 인근 자연경관과 문화유적 안내를 위한 배경 지식을 충분히 갖춘 전문가이드를 육성해야 할 것임.
- 더불어 향후 크루즈 관광객들의 자유여행이 늘어날 것에 대비해 주요 관광지별로 외국어 구사가 가능한 가이드 인력을 촘촘히 배치해 나가기 위한 중장기 가이드 인력양성 계획을 추진해야 할 것임.
- 이를 위해서는 기존의 내국인 관광통역가이드들이 적극적으로 현장에서 활동할 수 있도록 크루즈 기항지별 재교육(지역 자원 중심)이 이루어질 필요가 있음.
 - 실제로 관광통역가이드 자격증을 보유한 내국인의 수는 이미 총

분히 많은 것으로 알려져 있는데, 이들로 하여금 현장 경험을 쌓게 하여 크루즈 분야에서 활동하는 내국인 가이드의 비중을 높일 필요가 있음.

- 더불어 현재 무자격으로 활동하고 있는 가이드(대부분 화교)를 관광통역가이드로 양성하기 위해 이들로 하여금 현장 인턴십 개념으로 일정 기간 현장 경험을 쌓게 하고, 소양교육 이수를 의무화하여 이들이 관광통역가이드 자격을 단계적으로 취득하도록 하고, 이러한 과정을 거치지 않은 무자격 가이드는 점차 퇴출시켜 나갈 필요가 있음.
 - 이를 위해 정부부처와 지방자치단체 사이에 유기적인 협업체계 구축이 요구됨.
 - 정부부처에서는 관광통역가이드 자격증 발급 단계를 순차적으로 현장에서 적용할 수 있도록 제도적인 측면을 보완하고, 무자격자 보수교육 매뉴얼 개발 및 소양교육을 담당하는 것이 바람직
 - 한편, 지방자치단체에서는 내국인 자격증 소지자에 대한 지역별 재교육과 무자격자에 대한 현장 인턴십 프로그램을 주도적으로 운영하고, 이에 대해 자체 예산을 투입하는 것이 맞는 방향인 것으로 판단됨.
 - 현재 각 지방자치단체에서 자체 예산으로 수행하는 크루즈 전문인력양성 사업은 지원인력(간단한 관광객 안내 및 통역 등) 양성 수준으로 단발성 사업이 대부분인데, 이를 각 기항지에 특화된 크루즈 관광통역가이드 육성 프로그램으로 발전시킬 필요가 있음.
 - 이들 지원인력으로 투입되는 대학생들이 정식 자격증 취득을 통해 각 기항지에 특화된 크루즈 관광통역가이드로 성장할 수 있도록 지원하는 데 지자체 예산이 더 많이 투입될 필요가 있음.
- 크루즈산업 관련 업체 종사자 중 상용직보다 임시·일용직 비중이

높은 점과 4대 보험 적용이 미비한 부분 등에 대한 정책적 개입이 필요함.

- 여행사, 유통업체 등 크루즈와 관련된 민간업체에서 상용직보다는 임시·일용직의 고용 비중이 높은 것은 성수기와 비수기가 나뉘는 관광산업의 특성상 불가피한 부분임.
- 다만, 향후 내국인의 크루즈 관광 수요가 급증할 경우 해외 관광객에만 의존할 때보다는 관련 업체의 상용직 고용 비중이 높아질 것으로 기대되므로, 내국인 수요 확충은 고용의 양을 늘리는 것뿐만 아니라 고용의 질을 높이는 데도 이바지할 것임을 감안하여 이를 위한 정책적 노력을 경주해야 함.
- 더불어 크루즈 관광가이드의 경우 관광객 인솔 및 관광지 안내 등 크루즈 관광에서 매우 중요한 역할을 수행하고 있으므로, 현재 프리랜서 형태로 일하면서 소외되고 있는 4대 보험에 대한 가입 혜택 제공과 전반적인 근무여건 개선 유도 등 정책적 지원이 절실함.

3. 평가 결과 예산 반영 방안

- 해양수산부의 크루즈산업 활성화에 대한 고용영향평가 결과, 2014년도에 시작된 사업에 대해 당장 예산 총액을 변경하기보다는 향후 지출항목별 예산 배분을 조정하는 것이 급선무인 것으로 나타남.
- 본 평가연구 결과, 크루즈산업 활성화의 고용효과가 해양수산부 자체 추정치에 비해 훨씬 큰 것으로 분석되었고, 도소매업과 식료품 제조업 등에 대해 고용 측면의 파급효과가 큰 것으로 나타나기는 함.
- 그러나 이러한 일자리창출 효과는 주로 중국인 관광객들의 소비지출에 의해 나타나는 것으로, 향후 정책 환경 변화에 따른 급변 가능성이 있으므로 좀 더 시간을 갖고 지속적인 사업성과 모니터링

을 수행할 필요가 있음.

- 즉 당장 단기적인 장밋빛 전망에 경도되기보다는 쇼핑 유도 중심의 저가 패키지 단체관광 위주에서 벗어나 장기적으로 크루즈 관광산업의 체질을 개선하는 데 주력할 필요가 있음.
 - 한·중 FTA가 가까운 미래에 발효되면, 각종 인기 품목(건강식품, 화장품 등)을 중국 내에서 저렴한 가격에 구입할 수 있는 기회가 대폭 확대되므로 지금처럼 중국인 크루즈 관광객들의 대형 유통업체에서의 소비지출에 의존하는 관광 프로그램은 지속되기 어려움.
 - 아울러 중국인 관광객의 무비자 입국 확대로 자유여행이 늘어나는 추세에도 대비해야 할 것임.

- 따라서 해당 사업의 예산 총액(해양수산부 외 타 정부부처로 이관된 세부사업까지 포함)은 당분간 현행대로 유지하되, 외국 크루즈 관광객들이 우리나라를 직접 방문해야만 누릴 수 있는 관광 체험이 수월하게 이루어질 수 있는 여건을 조성하는 데 사업 예산을 집중적으로 투입하는 방향으로의 예산 배분 조정이 필요함.

- 향후 크루즈 주요 기항지에서 외국 관광객의 자유여행이 가능한 기반 시스템을 구축하고, 다양한 체험 위주의 관광상품 개발 및 이용도 제고를 장려하는 목적의 예산 투입이 이루어져야 하며, 이를 통해 지역 주민들이 실질적인 지역경제 활성화 효과를 체감할 수 있도록 해야 함.

- 더불어 기존의 대외 마케팅 사업(크루즈포럼, 웹투어 등)에서도 크루즈 항만 소재지 지방자치단체가 자신들의 지역적 특색을 분명히 드러내는 관광상품 홍보에 주도적으로 나서고, 중앙부처는 이에 협력자로 참여하면서 매칭펀드 방식으로 예산을 지원하는 방식으

로의 조정이 요구됨.

- 현재 제주 국제크루즈포럼이 해양수산부와 제주특별자치도 간 50대 50 매칭펀드 방식으로 개최되고 있는데, 이를 다른 유형의 대외 마케팅에도 적용하는 것이 향후 예상되는 크루즈 관광 패턴 변화에 비추어볼 때 바람직할 것임.
- 한편, 전문가이드 양성에 있어서도 각 지방자치단체가 중장기적 관점에서 기항지의 관광자원에 대한 전문 지식을 갖춘 가이드 양성에 주도적인 역할을 수행하면서 자체 예산을 투입하고, 중앙부처는 제도적 보완과 기본 소양교육을 담당하는 방식으로 협업체계를 구축할 필요가 있음.

- 이러한 외국 관광객들의 자유여행 확대 기반 조성과 더불어, 크루즈 관광에 대한 내국인 수요를 확충하여 크루즈 관광을 진정한 내수 서비스업으로 발전시키고 이를 통해 국적 선사의 성장을 유도하는 데에도 더 많은 사업 예산이 투입되어야 함.
- 양성된 내국인 전문 승무원 인력의 안정적인 고용을 위해서는 우선적으로 내국인 크루즈 관광객의 획기적 증가가 선행되어야 하는 바, 2014년도 해양수산부 사업 내역에는 대국민 크루즈 관광 인식 제고 사업이 사실상 전무하므로, 향후 이와 관련한 예산 투입이 이루어져야 할 것임.
- 다양한 연령층의 우리 국민들에게 크루즈 관광이 갖는 여행상품으로서의 매력을 널리 홍보하여 내국인 크루즈 관광 수요를 확충함으로써 우선 외국 국적 선사의 내국인 승무원 고용을 촉진시키고, 더 나아가 향후 국내 크루즈항이 단순 기항지가 아닌 모항으로 발돋움하는 계기를 제공할 수 있음.
- 따라서 크루즈 관광에 대한 인식 개선과 국내 크루즈 관광 수요

확대에 따른 고용증대 가능성을 중심으로 대국민 홍보 사업을 당
분간 지속적으로 추진해야 할 것임.

- 이를 통해 크루즈 관광에 대한 내국인 수요가 충분히 증가하면,
국적 크루즈 선사는 수요 기반을 가진 상태에서 크루즈 사업을 시
작할 수 있게 되고 자립 가능성 또한 크게 높아짐으로써 내국인
승무원 고용을 획기적으로 높이는 데 크게 이바지할 것임.
- 이러한 내국인 수요 확충 작업이 선행되지 않은 상태에서는, 아
무리 제도적 기반이 구축되고 각종 정부지원이 국적 선사 대상으
로 이루어지더라도 밑 빠진 독에 물붓기 식에 그치게 될 가능성이
높음.
- 과거 국적 선사인 하모니 크루즈가 불과 몇 년 만에 운항을 중단
하게 된 것도 기본적으로 내국인 크루즈 관광 수요가 미미한 여
건에서 외국 관광객이 굳이 국적 선사를 선택할 이유가 없었던
것이 주요 요인으로 판단되므로, 이로부터 교훈을 얻어 향후 국
적 선사 육성에 있어 우선순위를 내국인 수요 기반 제고에 두어
야 할 것임.

제1절 평가 필요성 및 목적

□ 사업과 관련한 현안 및 평가 필요성

- 크루즈산업은 해운·관광·조선·유통 등 관련 산업에 연쇄효과를 미치는 고부가가치 산업으로서 해당 산업을 활성화할 때 잠재적인 고용 효과가 작지 않을 것으로 기대됨.
 - 해양수산부는 3만 톤급 국적 크루즈선 1척 투입 시 경제효과가 902억 원, 고용창출 인원이 968명에 달하며, 2012년 국내 기항 관광객 28만 명의 직접 지출액만 1,300억 원에 달한다고 추산함(2013년 관계부처 합동 보고자료).
- 크루즈산업 활성화는 고용률 70% 로드맵 과제 중의 하나로서 해당 사업이 실제로 고용창출에 얼마나 이바지할 것인지 평가하고, 그 결과에 따라 사업 내역 보완 및 예산 편성 변경 등의 조치를 거쳐 일자리창출 능력을 극대화할 필요성이 제기됨.

□ 평가 목적

- 고용률 70% 로드맵 과제인 크루즈산업 활성화 사업이 2014년도부터 해양수산부에 의해 의욕적으로 추진되고 있음. 사업 초기 단계에서 해당

사업이 고용창출에 얼마나 이바지할 것인지 정량적·정성적 방법론을 동원하여 엄밀하게 평가하고자 함.

- 평가 결과에 따라 필요한 것으로 드러난 사업 내역 보완 및 예산편성 변경 등 고용창출력 극대화를 위한 세부 조치를 제안하고자 함.

제2절 평가 대상 사업 소개

1. 사업 목적

- 평가 대상 사업은 크루즈 인프라 구축, 국적 크루즈선의 운항 경쟁력 강화를 위한 규제 개선, 크루즈 전문인력 육성 지원, 외국적 크루즈 기항 확대 등을 위한 마케팅 지원 등을 통하여 크루즈산업을 활성화하는데 목적을 두고 2014년도부터 계속사업으로 추진되고 있음.

2. 세부사업 내용

- 기본 계획 수립: 크루즈 인프라 확충, 지역별 관광프로그램 강화, 전문인력 양성 등을 포함하는 크루즈산업 육성 기본계획 수립(2억 원)
- 전문인력 양성: 전문인력 교육기관 2개소를 선정(2014년 상반기)하여 100명의 전문인력(2014년은 승무원 위주) 양성 예정(3억 원)
- 크루즈 전문인력: 크루즈 업계에 종사하는 운항관리·마케팅 종사자 등 육상인력 및 승무원(공연, 객실, 식음료 분야 종사자, 조리사 등 선박 내 호텔 운영 인력)
- 투자설명회: 외국 주요 선사와 여행사, 업체 관계자, 정부 인사 등을 대

상으로 북미·유럽·중국 등 현지에서 항만공사 등 관계기관과 공동으로 투자설명회 개최(2억 원)

- 국제행사 지원 : 제주에서 개최되는 크루즈포럼 행사(2014. 8.)를 지원함으로써 국내 항만의 대외 인지도 제고 및 국제협력 확대(2억 원)
- 웹투어 : 외국 선사, 여행사, 정부부처 등의 관계자를 대상으로 국내 크루즈 항만 소개, 관광프로그램, 입출항 시스템 등을 홍보(1억 원)
- 제도적 기반 마련 : 크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률 제정(2014년 상반기)과 하위 법령 마련(2014년 말) 등 크루즈산업 활성화를 위한 제도적 기반 마련(비예산 항목)
- 크루즈산업 육성 기본계획 수립 근거 마련, 선상 카지노 허가 및 크루즈선의 외국인 종사자에 대한 복수비자 발급 등 운항 관련 규제완화

3. 예산과 추진체계

- 연도별 재정투입 현황 및 계획

〈표 1-1〉 연도별 재정투입 현황 및 계획

(단위:백만 원)

	· · ·	2012	2013	2014	2015	· · ·
전 체	-	-	-	1,200	1,200	-
국고보조	-	-	-	1,000	1,000	-
지방비	-	-	-	200	200	-
자부담	-	-	-	-	-	-

- 2014년 편성예산 세부내역

〈표 1-2〉 2014년 편성예산 세부내역

(단위 : 백만 원)

	2014년 예산안
□ 크루즈산업 활성화 지원	1,000
■ 중장기발전전략 수립 연구용역	200
■ 크루즈 마케팅 확대	500
투자설명회 개최	200 (책자 50+장소 임대 50+행사 진행 100)
인센티브 지급	-
국제행사 지원	200 (행사지원 200)
팸투어 실시	100 (50백만 원x4회)
■ 전문인력 양성	300
교육프로그램 지원	300 (대학 1개소×100명×3,000천 원)
인력양성 지원	-
■ 통합정보망 구축	-
□ 합 계	1,000
○ 일반수용비(210-01)	200
○ 국외여비(220-02)	-
○ 위탁사업비(210-15)	100
○ 연구개발비(260-00)	200
○ 민간 경상보조(320-01)	300
○ 자치단체 경상보조(330-01)	200

□ 추진체계 및 사업 시행절차

〈표 1-3〉 추진체계 및 사업 시행절차

세부내역사업	사업 시행방법	사업 시행주체	사업 시행절차
기본계획 수립	직접 수행	해양수산부 (연구기관 용역 의뢰)	상반기 공고 후 발주
인력양성	민간 보조 (100%)	교육기관	상반기 기관 선정·지원
투자설명회	직접 수행	해양수산부(항만공사 등 관계 기관 합동)	하반기
국제행사 지원	지자체 보조 (50%)	제주도	상반기 지자체 보조
팸투어	민간 위탁	여행사	상반기 선정·위탁

제3절 평가 범위와 방법

1. 평가 방향과 주요 내용

- 해양수산부는 크루즈 관광객 증가에 따른 직접 소비 등으로 크루즈산업 활성화를 통해 2014년 258명의 순고용창출을 예상하고 있으나, 상대적으로 불분명한 관광객 증가에 따른 고용창출과 지역경제 활성화 효과에 대한 명확한 분석을 요구함.
- 이러한 요구를 반영하여, 직접고용효과뿐만 아니라 간접고용과 유발고용효과를 포괄하는 거시고용효과 추정을 정량평가의 주요 내용으로 다룰 것임.
- 더불어, 관련업계 종사자(여행사, 지역 유통업체, 관광가이드 등) 및 크루즈 관련 공공기관 실무자, 지자체 공무원 등에 대한 실태조사와 FGI를 통해 해당 사업의 질적 고용효과를 파악하는 정성평가를 병행함.
- 정량 및 정성평가 결과를 종합하여, 고용효과 제고를 위해 필요한 사업 포트폴리오 재편 및 예산편성 변경 방안을 정책 제언으로 제시함.

2. 평가 대상과 범위

- 2014년도부터 연간 해양수산부 예산 10억 원과 지자체 예산 2억 원 등 총 12억 원의 정부 예산을 투입하여 시행되는 크루즈산업 활성화 사업을 평가 대상으로 함.
- 즉 기본계획 수립(2억 원), 전문인력 양성(3억 원), 투자설명회(2억 원), 국제행사 지원(2억 원), 팸투어(1억 원) 등에 소요된 예산이 크루즈 관

광객 유치 확대 등을 통해 갖는 고용에 대한 영향을 평가하고자 함.

- 한편, 인프라 구축 사업은 고용률 70% 로드맵 과제인 크루즈산업 활성화에 포함되어 있지 않은 관계로 평가 대상에서 제외됨.
- 즉 2014~15년 부산·인천·제주에 10만 톤급 이상 크루즈 전용부두 4선석 건설 등 2020년까지 9개 항만에 총 12선석을 확보하는 사업 관련 예산은 2014년 784억 원이 항만건설 사업에 별도 편성되어 있음.

3. 평가 방법(정량·정성)과 내용

- 정량적 분석(거시총량적 효과)
 - 연도별 12억 원의 정부 예산지출에 따른 고용창출효과(직·간접 및 유발고용효과 포괄)를 표준화된 거시-IO 통합모형을 통해 추정
 - 다만, 전문인력 양성 항목을 제외한 다른 예산 항목들은 대부분 대외 마케팅을 통해 국내 방문 크루즈 관광객 수를 늘리는 목적으로 지출됨. 따라서 이들 항목의 정부 예산지출이 관광객 수에 대해 미치는 영향을 파악하여, 관광 소비지출 증가를 정부 사업비와 더불어 거시모형의 초기 충격으로 함께 설정할 필요가 있음.
 - 해양수산부는 2014년도 사업 집행을 통해 연간 12만 명의 관광객이 늘어나고, 한국관광공사 조사 결과 관광객 1인당 평균 소비액이 73만 원이므로 총 876억 원의 소비 증가가 이뤄질 것으로 전망하고 있음. 이러한 전망, 특히 대외 마케팅 사업을 통한 관광객 증대 효과 추정치에 대해 기존 자료 검토 및 실태조사 결과를 바탕으로 검증할 필요
 - 소비 증가액에 대한 추정치가 나오면, 기존 자료 및 실태조사를 통해 파악된 크루즈 관광객들의 품목별 소비 비중을 거시모형에 초기 충격으로 산입하여 분석
 - 이처럼 정부 사업비 지출과 그에 따른 관광 소비지출을 망라하여 거시

고용효과를 추정하는 방법론은 관광 분야 고용영향평가 선행연구(조준모 외, 2012)에서 활용되었음.

- 정성적 분석(고용의 특성 및 질에 대한 효과)
 - 관련 업계 종사자(지역 유통업체, 여행사, 관광가이드 등) 및 크루즈 관련 공공기관 실무자, 지자체 공무원 등을 대상으로 실태조사 및 현장방문 인터뷰를 실시하여, 평가 대상 사업 추진을 통해 예상되는 고용창출의 특성(임금, 근로조건, 산업안전, 고용형태 등)을 파악함.
 - 더불어 고용증대에 있어 장애요인으로 인식되고 있는 문제점을 파악하고, 일자리창출 극대화를 위한 정책 지원방안에 대한 의견을 청취함.

- 정책 제언
 - 정량 및 정성 분석 결과를 토대로 고용친화적인 사업 개선방안을 최대한 구체적으로 도출함.
 - 특히 정부 예산편성에 직접 활용될 수 있는 수준의 정책 제언을 제시하는 데 초점을 두고, 고용효과를 높이기 위해 필요한 사업 포트폴리오 재편 및 예산편성 변경 방안을 도출함.

4. 보고서 구성

- 사업의 개요 및 고용 연계성
- 양적 고용효과의 측정 및 분석
- 질적 고용효과 측정
- 사업성과 및 고용효과 제고를 위한 정책 제언

제1절 사업환경 분석

1. 크루즈산업 현황

가. 크루즈산업과 타 산업의 연계성

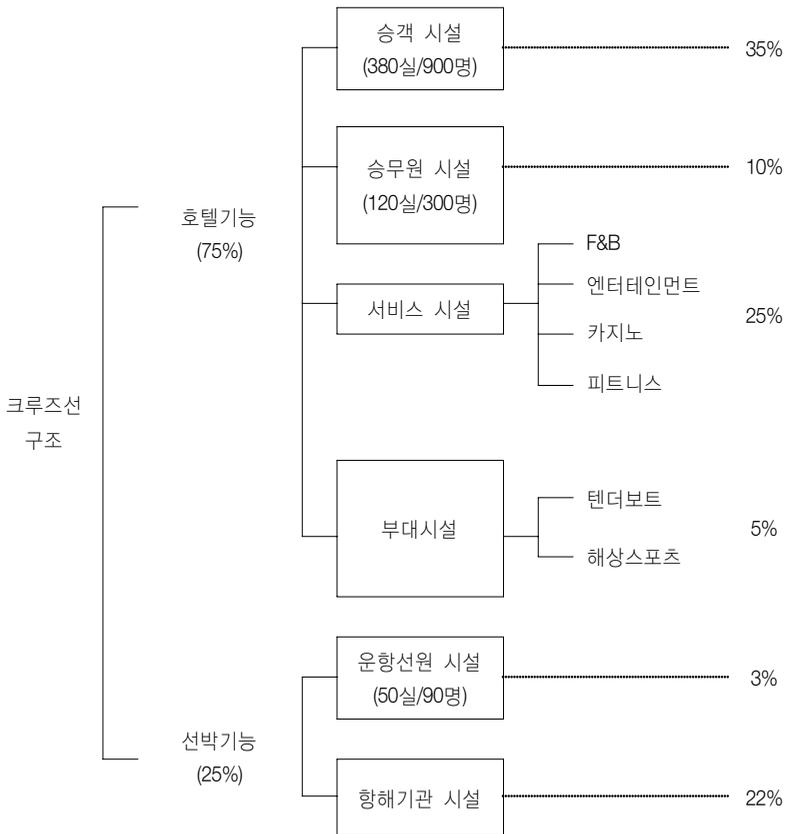
- 일반적으로 크루즈는 “운송보다 순수 관광 목적의 여행으로 국내의 항만을 정기 또는 부정기적으로 운항하는 선박에서 다양한 등급의 숙박·음식 및 식당, 다양한 위락 활동 등에 필요한 시설을 갖추고, 수준 높은 관광 서비스를 제공하면서 기항지를 안전하게 순항하는 여행”으로 정의됨.¹⁾
- 이러한 크루즈의 정의에는 운송 서비스를 제공하는 선박, 숙박·음식 서비스를 제공하는 호텔, 위락 활동을 제공하는 리조트 및 관광의 개념이 함께 포함되어 있음.
- 따라서 크루즈산업은 크루즈 선박이라는 기초시설 위에 건립된 복합 리조트라는 특수성 때문에 시설상 해운산업으로 분류되기도 하나, 일반적으로 크루즈산업은 해상교통 운송수단인 해운보다는 관광산업 측면에

1) 이경모(2004), 『크루즈 관광산업의 이해』, 대왕사.

서 이해하여야 함.

- 이러한 크루즈의 특징은 크루즈선의 구조에도 나타나는데 3만 톤급 중형 크루즈선을 기준으로 공간 비율을 살펴보면, 리조트 시설은 75% 이상을 차지하고 있는 반면, 선박 시설은 25% 이하로 운영원가도 서비스 부문의 원가가 전체의 45%, 연료비 26%, 기타 운항비 29%의 비율로 구성됨.²⁾

[그림 2-1] 크루즈선의 구조와 내부 시설 기능



2) 박태욱(2013), 「우리나라 크루즈 산업의 발전방향」, 『2013 한국 크루즈 관광 활성화 세미나(3)』, 한국관광공사.

[그림 2-2] 크루즈산업의 범위



자료:윤주(2013), 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구」, 한국문화관광연구원, p.15.

- 크루즈산업은 시점 또는 산업의 특성에 따라 크게 크루즈선의 건조 및 수리, 크루즈선의 운항, 크루즈의 기항 및 정박 시 연계되는 다양한 산업들로 나뉘게 되며, 각 산업 분야에 영향을 미치게 됨.³⁾
- 크루즈선의 건조 분야는 기술집약적 산업으로서 창의적인 설계 및 제반 기술의 응용 등 고도의 기술이 요구되며, 다양한 공정을 통해서 조립생산되기 때문에 타 산업과의 연계성이 높음.
- 예를 들면, 크루즈선은 일반 상선과는 달리 건조 단계에서부터 구조와 기능이 호텔 및 리조트, 위락시설의 형태로 구성되어 있어, 일반 상선이 가진 모든 부품을 갖춘 상태에서 진동 최소화 장비나 객실 인테리어, 주방·화장실·침실 용품 등 각종 시설을 구성하기 위한 부품들을 추가적으로 필요로 하기 때문에 몇 배 이상의 다양한 산업군과 연관이 되는 특수성을 가지게 되는 것임.

3) 윤주(2013), 『크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구』, 한국문화관광연구원.

- 크루즈의 운항 시에는 크루즈선 내에 조성된 쇼핑·문화·외식·엔터테인먼트 시설을 중심으로 각종 서비스산업 및 종합 엔터테인먼트산업이 연계가 되어 있으며, 대중의 요구에 따라 편의시설 및 위락시설이 더욱 다양한 형태로 증가하면서 관련 산업들 또한 증가함.
- 크루즈의 기항 및 정박 시에는 항만서비스산업, 운송서비스산업, 선사물품 공급과 관련된 각종 항만산업을 포함하여 크루즈선에 따라 최대 수천 명의 승객과 승무원이 기항지에 하선하여 관광 활동을 전개하면서 다양한 지역 산업 분야가 연계됨.
- 이외에도 크루즈 관광의 트렌드에 맞추어 등장한 크루즈와 항공을 잇는 플라잉-크루즈 패키지 상품(항공산업), 의료서비스를 접목한 의료크루즈 관광상품(의료산업) 등 독립적인 크루즈 관광상품이 개발되면서 타 산업과의 연계성은 더욱 증가되고 있음.
- 이렇게 다양한 산업군과 연계된 크루즈의 특성에 따라 크루즈산업은 해운, 항만, 기계산업, 관광, 조선, 항공, 인테리어 등 다양한 분야의 산업 발전에 연쇄적인 영향을 미치는 고부가가치산업으로 인식되고 있으며, 일자리창출 측면에서도 크루즈산업 활성화를 통하여 직접고용 증가 및 연관산업에 대한 상당한 간접고용 효과를 가질 수 있을 것으로 파악됨.

나. 크루즈산업의 부가가치 제고

- 크루즈산업은 크루즈와 관련된 재화와 서비스를 통하여 부가가치를 창출하는 융·복합 산업으로, 지역경제 발전, 고용창출 효과와 함께 해운, 조선, 문화예술 등 타 산업에 대한 파급효과가 큰 산업임.⁴⁾
- 크루즈산업은 관광산업, 항만부대산업, 선용품 및 선박 기자재산업 등

4) 윤주(2013), 『크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성방안 연구』, 한국문화관광연구원.

을 아우르며 매우 큰 시장을 형성하고 있으며, 항비·항만 부대비용, 관광 지출을 합쳐 산출되는 지역경제 창출효과도 매우 큰 것으로 나타남.⁵⁾

- 세계크루즈협회가 발표한 자료에 따르면, 3만 톤급 국적 크루즈선 취항 시 900여 명의 직·간접 고용 및 연간 약 900억 원의 직·간접 경제효과가 발생하는 것으로 나타남.⁶⁾
- 해양수산부는 2013년도 국내 입국한 크루즈 관광객(79.6만 명) 및 크루즈선 입항(414회)으로 크루즈 여행객의 국내 소비 5,800억 원(2013년 한국관광공사의 1인당 외래크루즈 관광객 소비액 평균 662달러) 및 크루즈선 입항에 따른 부대비용으로 약 250억 원(척당 6,000만 원)의 경제효과가 있다고 하였고, 한국해양수산개발원은 크루즈 승객 1명당 발생하는 부가가치는 컨테이너 1개와 같아 2,500명이 승선한 10만 톤급 크루즈선이 한국에 입항하면 하루 약 5억 원의 부가가치가 발생한다고 밝힌 바 있음.
- 부산항만공사(BPA)가 발표한 내용에 따르면, 부산항은 2012년 총 126회(국적 57회, 외국적 69회) 입항하였고, 국제크루즈 선박 부산항 입항에 따른 지역경제적 파급효과는 항비(부대비용 포함)와 관광비용을 합쳐 2012년 기준 연간 총 734억 원으로 추산됨.
 - 이 중 외국적 크루즈를 통해 총 69회 13만여 명의 크루즈 관광객이 입항하여 지역경제에 미친 파급효과는 항만 부대비용 25억 원, 관광지출 비용 580억 원, 입항비 2억 원 등 총 613억 원으로 집계되었는데, 이는 57회 입항한 국적 크루즈선이 121억 원의 파급효과를 낸 것과 비교하여 높은 효과를 보이는 것으로 나타남.
 - 이렇게 추산된 결과를 바탕으로 부산발전연구원⁷⁾은 부산에 입항한 국

5) 부산항만공사(2013), 「아시아 최대 크루즈 컨벤션 ‘AACC 2014’ 부산 유치」, 『2013년 BPA Magazine』, 제1호.

6) 정승훈(2014), 『제주지역 크루즈관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안』, 제주발전연구원.

제크루즈선 관광객 1명(중국인 사례 729달러/81만 원(KTO))이 부산 경제에 미치는 경제적 파급효과는 부산항에서 처리되는 컨테이너 6개 이상의 높은 파급효과(컨테이너 1TEU 처리 경제적 편익은 약 118,286 원/환적화물 기준(KMI, BPA))를 창출하는 것으로 파악함.

〈표 2-1〉 2012년 부산항 국제크루즈 선박 1척 입항에 따른 지역경제 파급효과 (단위: 천 원)

	경제효과	내 용
항비 (입항료, 접안료)	270,000 (BPA수입)	- 할인금액(항비 70% 감면): 620,000천 원
항만 부대비용	3,139,290	- 외국적: 7만톤 기준 적용, 1척당 37,550천 원 - 국적: 하모니 적용, 1척당 9,620천 원
관광지출 비용	69,984,000	- 729달러/중어권 1인 적용 - 2011년 KTO설문조사 결과 및 중어권 승객 적용 (입항승객 중 80% 96,000명 하선)
총 경제효과		73,393,290

주: 7만 톤 선박 1척당 부대비용: 줄잡이(450), 예선(4,500), 도선(1,800), Garbage(1,500), 청수(300), 선용품선적(4,000), 선원교대비용(12,000), 기타(13,000) = 총 37,550(천 원).
자료: 부산항만공사(BPA) 내부자료.

〈표 2-2〉 2013년 국제크루즈 선박 1척 입항에 따른 제주기항 경제효과 (단위: 백만 원)

	경제효과	내 용
항비 (입항료, 접안료)	703 (BPA수입)	- 입출항료: 624(70% 감면) - 접안료: 179(70% 감면)
항만부대비용	1,218	- 줄잡이: 90 - 예선료: 361 - 대리점 이용료: 271 - 청수료: 496
관광지출 비용	199,633	- 2013년 입국 관광객 386,139명 × 617,000원(470\$) =199,633백만 원
총 경제효과		201,554

자료: 제주특별자치도 해양개발과 내부자료.

7) 최도석(2013), 「부산의 크루즈관광 활성화 방안」, 『BDI 포커스』, 제199호, 부산발전연구원.

- 한편, 2013년 부산항에는 외국적 크루즈선이 99회, 크루즈 승객 19만 6,889명과 승무원 8만 6,000여 명 등 총 28만 2,000여 명이 입항하였고, 국제크루즈 선박 부산항 입항에 따른 지역경제적 파급효과는 항비, 항만 부대비용, 관광지출(1인당 580달러)을 합하여 총 1,684억여 원으로 추산⁸⁾됨.
- 국제크루즈 선박 부산항 입항에 따른 지역경제적 파급효과는 2012년 기준 연간 총 613억 원에서 2013년 기준 연간 총 1,684억 원으로 추산되면서 크루즈를 통한 경제적 파급효과가 급격히 증가한 것으로 나타남.
- 제주특별자치도 해양개발과는 2013년도 기준 크루즈 한 척이 제주항 입항에 따른 지역경제적 파급효과를 항비(부대비용 포함)와 관광 비용을 합하여 2013년 기준 연간 총 201,554백만 원 정도로 추산함.
- 인천항만공사(IPA)는 2013년도 기준 크루즈 한 척이 인천항 입항에 따른 지역경제적 파급효과를 8만여 명의 관광객이 인천항을 통해 유입되고, 추가로 기타 선용품과 부대서비스 등 직접 및 간접적인 부가가치 창출 효과가 있을 것을 감안하면 총 371억 원 정도의 경제적 효과를 창출할 것으로 예상함.
- 국내 주요 크루즈 기항지별로 경제적 효과를 추정할 자료 중 관광지출 관련 내용은 한국관광공사에서 매년 실시하고 있는 「외래크루즈 관광객 실태조사」 결과에 나타난 기항지별 크루즈 관광객의 쇼핑경비 내역을 기반으로 하고 있으나, 해석에 있어서 아래와 같은 내용을 고려하여 해석할 필요가 있음.
 - 한국관광공사에서 실시하고 있는 「외래크루즈 관광객 실태조사」는 각 항구별로 입항한 외국인 크루즈 관광객을 대상으로 쇼핑 비용을 기재하도록 하였음.
 - 응답자들은 항구별 쇼핑 금액이 아닌 크루즈 관광 활동 중 지불한 전체 쇼핑 금액을 기재하기 때문에 조사대상 크루즈선의 기항지 하선 순

8) 부산발전연구원(2014), 「국내동향 '부산'」, 『동아시아물류동향』, 제77호.

서에 따라 지역별 쇼핑 금액이 차이가 날 수 있음(예: 조사대상 크루즈선이 부산에서 1차 기항한 후 제주도로 온 경우, 설문조사에 응답하는 경우와 1차 기항지인 부산에 정박한 크루즈 관광객을 대상으로 조사하는 설문조사의 쇼핑 금액은 차이가 남).

- 또한, 우리나라에 입항하는 크루즈선은 선박의 종류 및 규모에 따라 입항하는 관광객의 소비 수준이 상이하기 때문에 이에 대한 고려도 필요함.

□ 해외 사례의 경우를 살펴보다라도 마이애미의 경우(연간 433만 명의 관광객이 방문하는 카리브해의 중심항) 시 경제의 근간으로 17만개 일자리와 20조 원의 경제효과를 창출⁹⁾하고 있고, 뉴욕시의 경우(우수한 시설과 서비스를 바탕으로 활성화된 항)에도 크루즈산업을 통한 경제적 효과가 약 6억 달러에 이르러, 약 3천 300여 개의 일자리창출 효과가 있는 것으로 분석한 바 있음.

□ 크루즈 관광산업과 관련해서는 관광객들의 물적·인적 서비스 수요가 발생하면 크루즈 항만 주변 유흥인력의 고용이 필요하게 되어 일자리창출을 유발하게 되며, 관광객의 직접소비 외에도 외화획득 효과, 조세수입 효과, 고용증대 효과, 무역증진 효과 및 지역경제 활성화 등을 기대할 수 있어서 국가적인 차원에서 크루즈 전용터미널과 같은 관련 부대시설 건설, 기항지 인접 지역의 관광지 개발 등을 추진 중에 있음.

□ 그러나 최근 산술적으로 측정되는 경제적 과급효과에 비해 실질적으로는 지역경제에 미치는 경제적 과급효과가 미미한 것으로 나타나, 인접 상권과의 연계방안, 지역 특산물의 선용품 공급 등, 경제적 과급효과를 극대화할 수 있는 다양한 방안 마련이 요구되고 있음.

9) 「크루즈산업 활성화대책」 발표 자료(2013. 7. 18.).

2. 국내·외 크루즈 시장의 특성과 최근 동향

가. 국외 크루즈 시장의 특성과 최근 동향

- 최근 10년간 세계 크루즈 시장은 연평균 10.3%씩 성장하여 2012년 크루즈 관광객 수는 2,014만 명에 이르렀고, 향후 크루즈 관광객은 연평균 4%를 지속 성장하여 2020년에는 2,667만 명으로 증가될 것으로 전망됨.
- 미주 및 유럽의 비중이 2000년 94%에서 2012년 82%로 감소한 반면, 아시아 및 오세아니아 등 기타 지역은 빠른 성장세를 기록함.¹⁰⁾
 - 특히 아시아 지역의 크루즈 인구 및 그 비중을 살펴보면, 2005년 80만 명(6.3%)에서 2010년 130만 명(6.9%)으로 증가하였으며, 2015년 170만 명(7.6%), 2020년에는 700만 명(25%)까지 증가할 것으로 예상
 - 아시아의 성장 요인은 중국의 경제성장에 따른 크루즈 수요 급증과 더불어 최근 세계 크루즈 시장의 특징인 선박의 대형화, 신규 기항지에 대한 욕구 증가, 단기 크루즈 상품 수요 증대 등의 변화에 아시아 시장의 특징인 다수의 미개발 기항지 보유, 기항지 간 짧은 이동거리 등이 맞물리면서 성장을 지속
 - 주요 크루즈 선사들은 동북아시아의 크루즈 잠재 시장규모를 전체 인구의 1.5%로 보고 한국 75만 명(5,000만 명), 중국 대도시 675만 명(4억 5,000만 명), 극동러시아 12만 명(800만 명), 일본 150만 명(1억 명), 대만 45만 명(3,000만 명)으로 추정하고 있음.¹¹⁾
- 세계 크루즈 선박은 총 377척(2013년 3월 기준)으로, 지속적으로 크루즈선의 대형화 추세가 이어지고 있으며, 지난 6년간 건조된 46척의 크

10) 해양수산부(2013), 「해양관광진흥기본계획(안)」.

11) 박태욱(2014), 「여수항 크루즈 관광산업 발전방안 토론회」.

루즈 선박의 크기는 평균 10만GT에 이르렀고, 총 객실 수용능력은 전체의 26%를 차지함.¹²⁾

□ 이러한 크루즈선의 대형화 추세는 승객에게는 더 많은 편의시설, 레크리에이션, 카지노, 스포츠시설 등의 이용 기회를 늘려주고, 크루즈 선사는 보다 많은 이익창출 기회와 규모의 경제를 확보함으로써 크루즈 상품의 가격 인하와 크루즈 이용의 대중화를 유도하고 있음.¹³⁾

□ 크루즈 선박의 공급 측면에서는 주요 3개 선사가 선박 수의 45.1%(174척), 수용능력의 86%를 점유하여 과점 체제를 형성함.¹⁴⁾

○ 주요 3개 선사의 시장점유율을 살펴보면, 카니발이 46.5%로 가장 높은 수용능력을 점유하고 있고, 로열캐러비언 23%, Norwegian Cruise Line 스타크루즈 8%, 기타 23%를 차지함.¹⁵⁾

〈표 2-3〉 세계 크루즈 선박의 대형화

age	ships	GT (000)	Ave. GT	Berths	Ave. Berths	% Berths Capacity
<6	46	4,518	98,159	114,110	2,481	26
6~10	52	3,881	74,631	97,333	1,872	22
11~15	69	4,331	62,764	103,697	1,503	23
16~20	41	1,936	47,217	51,113	1,247	11
21~25	51	1,295	25,397	36,127	708	8
>25	78	1,349	17,301	45,998	590	10
Total	337	17,307	51,356	448,378	1,330	100

자료 : Bill Ebersold(2013), "Presentation to International Maritime Statistics Forum 2013."

12) Bill Ebersold(2013), "2013 Presentation to International Maritime Statistics Forum."

13) 김경희(2008), 「크루즈산업의 발전방안에 관한 연구」, 『호텔경영학연구』 17 (1).

14) 해양수산부(2013), 「해양관광진흥기본계획(안)」

15) 제주시(2014), 『Asia Crusie Forum JEJU』.

- 서양 크루즈는 1960년대 실버 세대의 휴양문화로 시작하여 해양리조트 문화로 발전하는 데 40년이 걸렸다면, 동북아 크루즈는 2000년대 시작 부터 숙박을 겸한 윈-스톱 관광여행산업으로 시작하여 크루즈의 새로운 트렌드를 형성함.¹⁶⁾
- 동북아 시장은 크루즈가 본격적으로 시작된 최근 몇 년 만에 중국이라는 거대 시장의 요구에 따라 10만 톤급 이상의 대형 크루즈가 투입이 되어 중국-한국-일본 삼국을 중심으로 하는 단기 크루즈 상품을 운영하고 있으며, 향후에도 중국을 기반으로 지속적으로 성장할 것으로 보임.
- 로열캐러비언 선사의 신규 선박인 Quantum of the Sea는 16만 7천 톤급 규모로 탑승 가능한 승객 수만 4천 명이고, 승무원도 2천 명 규모로 이는 내년부터 주로 상해를 모항으로 우리나라를 비롯한 동남아 등을 운항할 것으로 계획되어 있음.
- 아시아 지역 내에서는 싱가포르가 1990년대부터 동남아 시장의 크루즈 허브로 기능해 왔으며, 최근 크루즈 터미널 인근에 2개의 복합리조트를 건설하여 숙박·관광·위락 등 복합관광 여건을 제공하여 연간 100만 명이 크루즈를 이용하고 있음.
- 동북아 크루즈 시장의 중심에 있는 중국은 홍콩·상해·텐진항 위주로 크루즈 이용객이 급증(2010년 223척, 46만 명)하고 있으며, 2013년 최초 국적 크루즈인 Henna호(5만 톤급)가 취항함. 일본은 NYK 등 5개 자국 선사가 크루즈선을 운항 중이며, 연간 20만 명이 크루즈를 이용하고 있음.¹⁷⁾
- 중국을 중심으로 성장하는 아시아 크루즈 시장은 2012년 약 134만 명 수준이었으나, 2020년에는 14.4% 성장한 약 394만 명으로 증가할 것으로

16) 박태욱(2013), “우리나라 크루즈 산업의 발전방향”, 「2013 한국 크루즈 관광 활성화 세미나(3)」, 한국관광공사.

17) 해양수산부(2013), 「해양관광진흥기본계획(안)」.

로 추정되며, 약 42.6%가 중국인, 20.2%가 홍콩인으로 중화권 수요 증가는 지속될 것으로 보고 있음.¹⁸⁾

나. 국내 크루즈 시장의 특성과 최근 동향

- 국내에는 부산, 인천, 제주를 포함하여 여수, 속초, 군산, 목포, 광양, 울산, 동해·목호, 평택·당진 등을 통하여 비정기적으로 외래 크루즈 선박이 입항하고 있음.
- 이 중 부산항, 인천항, 제주항을 중심으로 크루즈의 기항이 이루어지고 있으며, 나머지 지역의 크루즈 입항 실적은 저조한 편임.
- 국내 크루즈 선박의 입항 실적은 2008년 88회 6만 명 수준에서 2010년 147회 15만 명, 2012년 223회 27만 명으로 지속적으로 증가하다가 2013년에 433회 69만 명이 입항하면서 사상 가장 높은 크루즈 입항 실적을 기록함.
- 2014년에는 483회 92만 명의 입항이 예상되고, 2015년에는 약 500회 이상 입항이 예정되면서 100만 명을 훨씬 넘어설 것으로 보임.

〈표 2-4〉 연도별 크루즈 입국 현황

	입항 횟수(회)	입국 객수(명)
2008	88	69,454
2009	97	76,688
2010	147	154,479
2011	149	153,193
2012	223	278,369
2013	433	698,945
2014	483	925,945

주 : 2012년까지는 중복 기항 포함, 선원 제외 추정 통계치/2013년도부터 중복 기항 제외 선원 포함된 확정통계(통계표준화)/2014년도는 2014년 4월 23일 기준 추정치, 2013년도 탑승률 78% 일괄 적용.

자료 : 한국관광공사(2014), 「2014 크루즈 입항통계 정리」 내부자료.

18) 제주시(2014), 『Asia Crusie Forum JEJU』.

- 지역별로는 2013년 제주 185회 38만 명(54%), 부산 121회 19만 명(27%), 인천 95회 16만 명(23%), 여수 12회 1만 명(2%)이 입항함.
- 2012년에는 제주(14만 명, 50%), 부산(12만 명, 43%)이 대부분을 차지(93%)하였던 것에 비해 2013년에는 인천항의 기항이 크게 증가하였으며, 제주의 입항 실적은 급증하여 아시아에서 싱가포르에 이어 두 번째로 크루즈가 많이 기항하는 관광지로 자리매김했음.¹⁹⁾
- 한편, 2014년 국내로 입항하는 크루즈는 483회, 크루즈를 통해 입항하는 외래 관광객은 약 92만 명으로 예상되면서 이러한 외래 크루즈선의 입항은 지속될 것으로 파악됨.
- 크루즈를 통해 우리나라를 찾은 외래객 입국통계를 살펴보면, 2013년 기준 중국인이 43만여 명(61.8%)으로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 2014년에는 약 84%를 차지할 것으로 예상하고 있음.
- 중국인 크루즈 승객은 2012년 한·중 양해각서(MOU)에 따라 지정된 전담 여행사가 모집한 중국인 단체관광객은 비자 없이도 관광상륙허가 신청이 가능해지면서 크게 증가하였으며, 이러한 중국 수요에 대한 의존도는 앞으로도 심화될 것으로 보임.
- 국내 크루즈 관광의 형태 또한 크루즈 관광객의 대부분을 차지하는 중국인들의 관광 형태에 따라 단체관광이 다수를 차지하지만, 무비자 입국이 가능한 제주도를 중심으로 개별 관광객이 증가하고 있는 추세임.

〈표 2-5〉 2013년 크루즈 관광객 국적별 통계

전 체 (접유비)	중국	일본	미국	호주	대만	영국	기타
698,945(명)	431,659	35,247	15,151	10,530	10,087	8,470	187,801
100.0(%)	61.8	5.0	2.2	1.5	1.4	1.2	26.9

자료: 한국관광공사 크루즈 외래객 입국통계 검색 시스템(http://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/statis/profit/notice/inout/cruise_kto).

19) Asia Cruise Association(2013).

- 한편, 우리나라를 기항지로 삼아 입항하는 크루즈선과 크루즈 외래객은 매년 증가하고 있는 것에 비해 국내의 크루즈 수요는 미미함.
- 「2013 한국 크루즈 관광 활성화 세미나」에서 카니발 크루즈사의 포스키 사장에 따르면, 한국 소비자 중에서 ‘특별한 휴가상품을 구매할 계획이 있다고 답한 비율은 아시아·태평양 지역 소비자 가운데 상위권이지만 한국인 중 크루즈를 경험해 본 사람은 불과 0.08%로 저조함.²⁰⁾
- 그럼에도 불구하고 국외 선사들의 국내 크루즈 시장의 성장 가능성에 대한 기대를 반영, 세계 최대 크루즈 기업인 카니발 코퍼레이션은 최초로 국내에 지사를 설립해 활동하고 있으며, 다른 크루즈 회사들도 지사 설립 또는 최근 국내 회사들과의 GSA 계약을 체결하여 국내 홍보와 마케팅 강화를 진행하고 있음.

제2절 크루즈산업 활성화 지원 사업

1. 국내 크루즈 정책

- 우리나라의 크루즈 관광 육성정책은 1990년대 후반 ‘동북아 크루즈 구상’에 대한 검토와 금강산 크루즈가 시작되면서 관련 정책들이 제시됨.
- 초기 크루즈 관광산업은 크루즈 전용터미널이나 기항지 관광 프로그램의 미흡으로 크게 활성화되지 못하였고, 크루즈 관광 활성화 정책이 해양수산부, 문화체육관광부 이외에 법무부, 기획재정부 등 여러 부처가 연관됨에 따라 특정 부처의 정책 추진에는 한계가 드러남.²¹⁾

20) 피에르 루이지 포스키(2013), 「2013 한국 크루즈 관광 활성화 세미나(1)」, 한국관광공사.

〈표 2-6〉 우리나라 크루즈 관광산업 육성정책 변화 추이

	내 용	관련 부처
2000년대	동·서·남해안 관광벨트, 관광진흥과 연계하여 '동북아 크루즈 구상' 발표	문화관광부
2005년	(2005.10) 해양관광 활성화를 위한 업무협약합의서 체결	문화관광부, 해양수산부
2006년	(2006.12) 서비스산업 경쟁력 강화 종합대책 (미래 3대 고부가가치 관광산업 육성: 크루즈)	관계부처 합동
2007년	(2007.4) 해양크루즈 관광산업을 활성화하기 위한 공동 대책: 「해양크루즈 관광산업 활성화 방안」	해양수산부, 문화관광부, 법무부
2008년	(2008.3) 관광산업 선진화 전략(1단계 관광산업 감세 및 규제완화 대책)	문화체육관광부
	(2008.4) 성장동력 확충과 서비스 수지 개선을 위한 서비스산업 선진화 방안	관계부처 합동
2009년	(2009.10) 「제3차 관광진흥 5개년 계획서(2009-2013)」	문화체육관광부
	(2009.12) 동·서·남 해안권 초광역개발 기본구상	관계부처 합동
2010년	(2010.3) 「2010 크루즈관광 활성화 방안(2010-2013)」	문화체육관광부
	(2010.7) 「해양관광·레저 활성화 방안」	국토해양부
2011년	(2011.11) 제4차 위기관리대책회의: 「해양관광·레저 활성화 방안」	관계부처 합동 (문화부, 국토부)
	(2011.12) 제3차 관광개발 기본계획	문화체육관광부
2012년	(2012.5) 크루즈 관광객에 대한 입국 편의 제고, 관광객 유치 확대를 통한 관광산업 활성화를 위해 '관광상륙허가제' 시행	법무부
2013년	(2013.7) '크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률안' 국회 발의	해양수산부
	(2013.7) 제1차 관광진흥확대회의: '해양 新산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈산업 활성화 대책' 발표	관계부처 합동
	(2013.12) 제2차 해양관광진흥기본계획(안) (2014-2023년)	해양수산부
2014년	(2014.2) 제2차 관광진흥 확대회의	관계부처 합동
	(2014.3) 크루즈 관광통계 집계 추산 서비스 구축 및 통계청 승인 획득	법무부, 한국관광공사
	(2014.4) 2014년도 해양관광진흥 시행계획	해양수산부

자료: 기획재정부, 해양수산부, 문화체육관광부 등 각 부처별 보도 자료 인용 재작성, 각 연도.

□ 이에 따라 2005년 해양수산부와 문화관광부가 업무협약합의서를 체결하는 것을 시작으로 2007년 「해양크루즈 관광산업 활성화 방안」, 2011년 「해양관광·레저 활성화 방안」, 2013년 「해양 新산업 육성과 일자리

21) 황진희·홍장원·강수미(2013), 『크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구』, 한국해양수산개발원.

리창출을 위한 크루즈산업 활성화 대책」 등 관계부처가 합동으로 협력 방안을 모색하여 정책들을 제시함.

- 현재까지의 크루즈 관광 활성화를 위하여 발표된 정책들을 살펴보면, 대체로 크루즈 터미널 조성, 출입국 심사 간소화, 기항지 서비스 편의 제공 등 기반시설 조성이나 수용태세 개선에 초점이 맞추어져 왔으나²²⁾ 향후 정책들은 지역경제 활성화를 극대화하기 위한 기항지 관광별 세부 마케팅 전략 및 수요 활성화 전략이나 크루즈 관광객 유치를 위한 중앙정부나 지방자치단체의 역할 분담 등 거버넌스 구축 방안과 관련된 정책이 제시될 것으로 보임.

2. 해양수산부 크루즈산업 활성화 지원 사업

- 해양수산부는 동북아 중심의 크루즈 시장이 확대되고 있는 상황에서 외국 크루즈 기항 확대, 국적 크루즈 선사 육성 등을 통해 지역경제 활성화와 신규 고용창출을 지원하고자 ‘크루즈산업 활성화 지원 사업을 「2014년 해양관광진흥시행계획」의 주요 과제로 설정하고 적극적으로 추진하고 있음.
- 「제1차 해양관광진흥기본계획(2004~2013)」의 시효가 완료되고, 정부 조직법 개정으로 해양 레저스포츠 업무를 해양수산부가 관장하게 됨에 따라 해양관광 레저를 포괄하는 「제2차 해양관광진흥기본계획(2014~2023)」을 수립함.²³⁾
- 「제2차 해양관광진흥기본계획(2014~2023)」에서 제시된 해양관광 레저 정책 비전 및 세부 추진과제의 체계적 실행을 위해 1차년도 사업집행 계획인 「2014년 해양관광진흥시행계획」이 마련됨.

22) 홍장원·정병욱(2013), 「크루즈 관광산업 활성화를 위한 관광경쟁력 제고방안 연구: 방한 크루즈관광객의 어권별 관광 만족도의 차이를 중심으로」, 『한국항해항만학회지』 37 (2).

23) 해양수산부 해양정책실(2014), 「2014년도 해양관광진흥시행계획」.

- 「2014년 해양관광진흥시행계획」에 따르면 해양수산부의 크루즈산업 활성화 지원 사업은 <세계인이 찾아오는 글로벌 바다 관광>이라는 전략 과제 하에 크루즈 국내 기항 유치 기반 마련 및 크루즈산업 육성을 명목으로 크루즈 인프라 구축, 국적 크루즈선의 운항 경쟁력 강화를 위한 규제 개선, 크루즈 전문인력 육성 지원, 외국적 크루즈 기항 확대 등을 위한 마케팅 지원을 중심으로 추진할 계획임.
- 동시에 ‘크루즈산업의 발달에 따른 일자리창출 효과’와 관련해서는 고용률 70% 로드맵 핵심 과제로서 ‘크루즈산업 활성화 사업’에 대해 고용영향평가를 확대 실시하여 고용창출 효과를 극대화하는 방향으로 정책을 추진할 계획임.
- 해양수산부는 2020년까지 인천, 여수, 제주, 강정, 부산(동삼동, 북항), 속초, 목포 등 7개 항만에 크루즈 전용부두 9선석 확충(카페리 및 여객겸용 부두 3선석 확보)을 목표로 총 사업비 6,628억 원 중 2014년에는 784억 원을 항만건설 사업에 별도로 편성하여 인프라 확충을 추진할 계획임.
- 현재 국내에 운영 중인 크루즈 전용부두는 부산 동삼동 및 제주항, 여수항에 3선석이며, 인천(1선석), 강정(2선석), 부산 북항(1선석)은 공사가 진행 중임.
- 부산 북항 국제여객터미널 및 여객부두, 속초항 여객부두, 인천 신항 국제여객부두 1단계 사업이 2014년 하반기에 준공을 앞두고 있고, 2014년 4월 제주 강정항 크루즈터미널이 착공함.
- 또한, 인프라 확충 예산과는 별도로 「크루즈산업 활성화 대책」(2013. 7. VIP보고)에서 나왔던 크루즈 국내 수요창출 및 크루즈 인식 제고를 위한 홍보 사업 추진을 반영하여 ‘크루즈 활성화 사업’에 2014년 신규로 10억 원의 예산을 확보함.

- 크루즈에 대한 마케팅을 강화하여 제주도 크루즈박람회 개최(제주도와 공동 추진)를 비롯해 투자설명회와 웹투어 등을 통해 외국 크루즈선을 유치하고, 크루즈법 제정, 중장기 발전전략 수립 연구, 전문인력 양성 등 법·제도적 기반을 조성할 계획임.
- 기본계획 수립: 체계적이고 효율적인 크루즈산업 육성을 위하여 크루즈 산업 육성의 기본 방향, 크루즈산업 경쟁력 강화 방안, 배후복합관광 여건 조성, 전문인력 양성 방안, 국적 크루즈 선사 육성, 외국적 크루즈 기항 확대 방안 등의 내용을 포함하는 「제1차 크루즈산업 육성 기본계획」 수립
- 크루즈 전문인력 양성: 국내 크루즈산업 저변을 확대하고, 국내외 크루즈 업계 고용 지원을 목적으로 국정과제인 크루즈산업 활성화와 연계하여 3년간(2014~2016년) 추진
 - 크루즈 전문인력이란 크루즈 업계에 종사하는 운항관리·마케팅 종사자 등 육상인력 및 승무원(공연, 객실, 식음료 분야 종사자, 조리사 등 선박 내 호텔 운영 인력)을 지칭하며, 크루즈 전문인력 양성기관을 통해 2014년은 승무원 위주로 양성교육이 이루어질 예정
- 투자설명회 개최: 외국 주요 선사와 여행사, 업체 관계자, 정부 인사 등을 대상으로 북미·유럽·중국 등 현지에서 항만공사 등 관계 기관과 공동으로 투자설명회 개최
- 국제행사 지원: 제주에서 개최되는 크루즈포럼 행사를 지원하여 국내 항만의 대외 인지도 제고 및 국제협력 확대
- 크루즈 웹투어: 외국 선사, 여행사, 정부부처 등의 관계자를 대상으로 국내 크루즈 항만 소개, 관광프로그램, 입출항 시스템 등을 홍보하는 크루즈 웹투어를 통하여 국내 주요 크루즈 기항지의 인프라 및 관광자원을 적극 홍보하고 지속적인 크루즈선 유치를 위해 마케팅 활동 실시
- 제도적 기반 마련: 크루즈산업 육성 기본계획 수립 근거 마련, 선상 카지노 허가 및 크루즈선의 외국인 종사자에 대한 복수비자 발급 등 운항 관련 규제완화 등을 내용으로 하는 「크루즈산업 육성 및 지원에 관한

법률』 제정 및 하위법령 마련 등 크루즈산업 활성화를 위한 제도적 기반 마련

〈표 2-7〉 해양수산부 크루즈 활성화 사업 과제별 세부내용 및 예산 집행 규모

(단위: 백만 원)

	사업 세부내용	사업예산
기본계획 수립	<ul style="list-style-type: none"> • 사업시행방법: 직접수행 • 사업시행주체: 해양수산부(연구기관 용역 의뢰) • 사업내용: 크루즈 인프라 확충, 지역별 관광프로그램 강화, 전문인력 양성 등을 포함하는 크루즈산업 육성 기본계획 수립 	200
전문인력 양성	<ul style="list-style-type: none"> • 사업시행방법: 민간 보조(국고 지원 100%) • 사업시행주체: 교육기관 • 사업내용: 전문인력 교육기관 2개소를 선정(2014년 상)하여 100명의 전문인력(2014년은 승무원 위주) 양성 예정 	300
투자설명회	<ul style="list-style-type: none"> • 사업시행방법: 직접 수행 • 사업시행주체: 해양수산부(관계기관 합동) • 사업내용: 외국 주요 선사와 여행사, 업체 관계자, 정부 인사 등을 대상으로 북미·유럽·중국 등 현지에서 항만공사 등 관계기관과 공동으로 투자설명회 개최 - 책자 50+장소 임대 50+행사 진행 100 	200
국제행사 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 사업시행방법: 지자체 보조(50%) • 사업시행주체: 제주도 • 사업내용: 제주에서 개최되는 크루즈포럼 행사를 지원하여 국내 항만의 대외 인지도 제고 및 국제협력 확대(연1회) 	200
팬투어	<ul style="list-style-type: none"> • 사업시행방법: 민간 위탁 • 사업시행주체: 여행사 • 사업내용: 외국 선사, 여행사, 정부 부처 등의 관계자를 대상으로 국내 크루즈 항만 소개, 관광프로그램, 입출항 시스템 등을 홍보(연4회) 	100
제도적 기반 마련	<ul style="list-style-type: none"> • 「크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률」 제정(2014년 상반기) 및 하위법령 마련(2014년 말) • 크루즈산업 육성 기본계획 수립 근거 마련, 선상 카지노 허가 및 크루즈선의 외국인 종사자에 대한 복수비자 발급 등 운항관련 규제완화 등 	비예산 항목

자료: 해양수산부(2013), 「2014년도 예산안 및 기금운용계획(안)」 사업설명 자료.

3. 문화체육관광부 크루즈산업 활성화 지원 사업

- 문화체육관광부의 크루즈 관광 활성화 지원 사업은 「2010 크루즈 관광 활성화 방안(2010~2013)」, 「2013년 크루즈 관광 활성화 추진계획안」으로 이어져 오면서 ‘크루즈 유치 및 홍보 마케팅’, ‘크루즈 관광 수용태세 개선’, ‘관계기관 협력 네트워크 구축’을 전략으로 삼아 체계적으로 추진 중에 있음.
- 특히 2013년 크루즈 관광 활성화 추진계획안을 살펴보면, 단기적인 계획뿐만 아니라 중·장기적인 계획을 설정하고, 연도별로 본사 및 지사의 역할을 구분하여 구체적인 업무진행 체계를 갖춤.
- 2014년 추진되는 크루즈 관광 활성화 지원 사업들은 2013년부터 지속적으로 추진되는 사업들이 대부분으로, 순차적으로 대상 및 범위를 확대하여 사업을 추진하고 있음.

〈표 2-8〉 문화체육관광부 크루즈산업 활성화 지원 사업 추진방향

	「2010 크루즈 관광 활성화 방안」 (2010~2013)	「2013 크루즈 관광 활성화 추진계획안」
비전	고부가가치 크루즈 관광객 유치 증대	아시아 크루즈 관광산업의 허브 역할 수행
목표	2013년 크루즈 200회, 관광객 30만 명 유치	2018년 크루즈 800회, 100만 명 유치
핵심 추진과제	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 유치 및 홍보마케팅 <ul style="list-style-type: none"> - 해외 전문 선사 대상 유치홍보 - 크루즈 관련 언론 및 관계자 대상 홍보 	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 유치 및 홍보마케팅 <ul style="list-style-type: none"> - 신규 입항 크루즈 연계 홍보 활동 강화 - 2014 AACC 유치
	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 관광 수용태세 개선 <ul style="list-style-type: none"> - 기항지 관광프로그램 및 선상 홍보행사 지원 - 크루즈 전문인력 운영 지원 	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 관광 수용태세 개선 <ul style="list-style-type: none"> - 신규 기항지 프로그램 집중육성 - 크루즈 통계 표준화 시스템 구축 - 크루즈 육성 중장기 전략 도출
	<ul style="list-style-type: none"> • 관계기관 협력 네트워크 구축 <ul style="list-style-type: none"> - 크루즈 관련 기관 및 업계 대상 크루즈관광협의회 운영을 통한 공동 협력방안 모색 	<ul style="list-style-type: none"> • 관계기관 협력 네트워크 강화 <ul style="list-style-type: none"> - 크루즈관광협의회 공식 기구화

자료: 문화체육관광부(2010), 「2010 크루즈 관광 활성화 방안(2010~2013)」; 문화체육관광부·한국관광공사(2013), 「2013년 크루즈 관광 활성화 추진계획(안)」.

- 문화체육관광부는 2014년에 이르러서는 크루즈 관광산업의 활성화를 위하여 관광진흥기금을 통해 신규로 14억 원의 예산을 편성하여 크루즈 관광을 홍보하고, 관광객 편의시설 증진 및 구축 사업을 추진하고 있음.²⁴⁾
- 문화체육관광부의 크루즈 관광 활성화 사업은 관광산업과에서 추진하고 있으며, 사업 내용은 크게 크루즈 관광종합안내센터 구축 및 운영과 크루즈 관광객 유치 마케팅 지원으로 구분됨.

(표 2-9) 연도별 한국관광공사의 역할

	본 사	지 사(협력단)
단기 (2013)	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 사업 총괄 • 크루즈 중장기 전략 수립 • 외래 크루즈 관광객 실태조사 • 크루즈 관광 협의회 공식기구화 • 크루즈 선사 관계자 DB 구축 • 크루즈 통계관리 표준화 • 선사 초청 팸투어 • 크루즈 관광 홍보물 제작 • 크루즈관광종합안내 센터 운영(여수) 	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 관광 시장정보 리포트 • 크루즈 선사 관계자 네트워크 관리 • 외래 크루즈 관광객 실태조사 현장설문 • 크루즈 박람회 참가 • (중국, 일본)크루즈 관광 설명회 개최 • 현지 여행사 공동 판촉행사 • 대형 인센티브 크루즈 단체 유치 • (협력단)지역 크루즈 관광협의회 참가 • 크루즈 주요 언론 매체 홍보, 광고 게재 • 한일, 한중 정부 차원 협의 추진
중기 (2014~ 2016)	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 사업 전담 부서 신설 • 외래 크루즈 관광객 실태조사 • 크루즈관광협의회 운영 • 2014 AACCC in Busan 개최 • 선사 초청 팸투어 • 크루즈관광종합안내센터 운영(부산, 인천, 제주) • 한중일 크루즈관광협의체 구성 • 크루즈 전문가기대 양성교육 실시 • 아웃바운드 크루즈 육성 • 중국인 크루즈 관광객 입국 제도 개선 	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 관광 시장정보 리포트 • 크루즈 선사 관계자 네트워크 관리 • 외래 크루즈관광객 실태조사 현장설문 • 크루즈 박람회 참가 • 크루즈 관광 설명회 개최 • 현지 여행사 공동 판촉행사 • 대형 인센티브 크루즈 단체 유치 • (협력단)지역 크루즈 관광협의회 주최 • 주요 크루즈 국제행사 연사 참가 • 크루즈 주요 언론 매체 홍보, 광고 게재
장기 (2017~)	<ul style="list-style-type: none"> • 크루즈 터미널 운영 참가 	<ul style="list-style-type: none"> • 미정

자료 : 문화체육관광부 · 한국관광공사(2013), 「2013년 크루즈 관광 활성화 추진계획(안)」.

24) 문화체육관광부(2014), 「2014년도 문화체육관광부 예산 및 기금운용계획 개요」.

〈표 2-10〉 문화체육관광부 크루즈 관광 활성화 사업 내용 및 예산

(단위: 백만 원)

사업 세부내용	사업예산
• 문화체육관광부 크루즈관광 활성화 사업	1,432 (신규사업)
- 크루즈 관광종합안내센터 구축 및 운영	600
- 크루즈 관광객 유치 마케팅	832

자료: 문화체육관광부(2014), 「2014년도 문화체육관광부 예산 및 기금운용계획 개요」.

〈표 2-11〉 문화체육관광부 크루즈 관광 활성화 사업 과제별 세부내용 및 예산 규모

(단위: 백만 원)

	사업 세부내용	사업예산
Cruise Korea 캠페인 전개	• 현지 크루즈 설명회 - 북경, 상해, 선양, 도쿄/2014. 3~10월(4회) - 크루즈선사, 여행사, 언론인 초청 크루즈 유치 설명회	80
	• 주요 시장 캠페인 상품광고 - 지역: 중국, 일본/연중 8회 - 현지 여행사 공동 크루즈 기획상품 광고(일간지 등)	112
	• 크루즈선 내 체험 프로그램 운영 - Costa 등 4개 주요선사/연중 10회 - 한복, 한류 메이크업, K-pop 등 체험프로그램 지원	30
	• 언론인, 크루즈 선사, 여행사 초청 팸투어 - 30명/4월, 8월, 10월(3회) - 언론홍보, 선사 유치, 상품개발 추진을 위한 초청 지원	30
크루즈 관광 홍보 물 제작 및 광고	• 크루즈 홍보물 제작 - 브로슈어 영·중·일 3,000부	50
	• 크루즈 이미지 광고 및 세일즈 콜 실시 - 연중(2회) - 크루즈전문국제행사 연계 광고 실시 및 세일즈콜 실시	50
	• 2014 Cruise Shipping Miami 연계 쇼케이스 개최 - 3월/Miami - 부스 지자체 공동 참가(부산 등 4개 지자체), 유치상담, 상품개발, 회의참가 등	150
기항지 프로그램 개발 및 운영	• 신규 취항 크루즈 대상 크루즈 입항 환영행사 - 제주 등 3개 크루즈항/연중(4회) - 불꽃축포 이벤트, 사물놀이, 초롱이색동이 환영행사 등	20
	• 크루즈 관광객 실태조사 - 제주 등 주요 5개항/3~11월 / 표본 4,000명 대상 - 방문 동기, 만족도 등 주요 6개 항목 조사	55
	• 크루즈협의회 개최 및 운영 - 연중(2회)/5월, 12월/30개 기관 40여 명 참가 - 크루즈 주요 현안사항 점검 및 개선방안 협의	5
크루즈 국제 컨퍼 런스 개최	• 2014 부산 국제크루즈박람회 공동 개최 - 6월(부산) - 부산시 공동 국제컨퍼런스 개최(10개국 1,000명 참가, Seatrade 공동 국제세미나, 전시 부스 운영)	250

자료: 한국관광공사(2014), 「2014년 상반기 크루즈관광 협의회(제16차)」 자료 및 한국관광공사 내부 자료를 참고하여 연구자가 재구성.

- 크루즈 관광종합안내센터 구축·운영 사업은 2014년부터 관광정보, 환전 등의 편의 제공을 위한 크루즈 관광종합안내센터를 구축하는 사업으로 부산, 여수 등 주요 항만을 중심으로 진행되어 나갈 계획임.
- 크루즈 관광객 유치 마케팅 지원 사업은 한국관광공사를 통해 추진되고 있는 사업으로서 한국관광공사는 2014년 크루즈 관광 활성화 사업을 추진하기 위해 크루즈교통팀을 신설하고 Cruise Korea 캠페인 전개, 크루즈 관광 홍보물 제작 및 광고, 기항지 프로그램 개발 및 운영 등의 지원을 통해 크루즈 관광객 유치를 지속적으로 강화해 나가고 있음.
- 한국관광공사를 통해 추진되고 있는 크루즈 관광객 유치 마케팅 지원 사업은 2013년부터 지속되어 온 사업이 대부분으로 그 세부사업을 살펴보면 크게 4개 부문으로 나뉨.
 - Cruise Korea 캠페인 : 중국·일본의 주요 시장을 대상으로 크루즈선사, 여행사, 언론인을 초청하여 크루즈 유치 설명회 개최 및 현지여행사 공동 크루즈 기획 상품 광고를 진행하고, 주요 선사를 대상으로 크루즈 선내에서 한복·한류 메이크업, K-pop 등 체험행사 지원을 통해 Cruise Korea 캠페인을 전개
 - 크루즈 관광 홍보물 제작 및 광고 : 크루즈 관광객을 위한 브로셔를 제작하고, 2014 Cruise Shipping Miami 등 크루즈 전문 국제행사에 지자체와 공동으로 참가(부산 등 4개 지자체)하여 크루즈 유치상담, 상품개발, 회의 참가 등 이미지 광고 및 세일즈 콜을 실시함으로써 크루즈 관광 홍보물 제작 및 광고 사업 추진
 - 기항지 프로그램 개발 및 운영 : 크루즈 기항 주요 항에서 신규 취항 크루즈를 대상으로 불꽃축포 이벤트, 사물놀이, 초롱이색동이 환영행사 등 입항 환영행사를 지원하고, 크루즈 관광객의 방문 동기, 만족도 등 주요 6개 항목을 조사하는 크루즈 관광객 실태조사를 매년 실시하고 있으며, 크루즈 주요 현안 사항 점검 및 개선방안 협의를 위한 크루즈협의회 운영을 통해 기항지 프로그램 개발 및 운영 사업을 진행

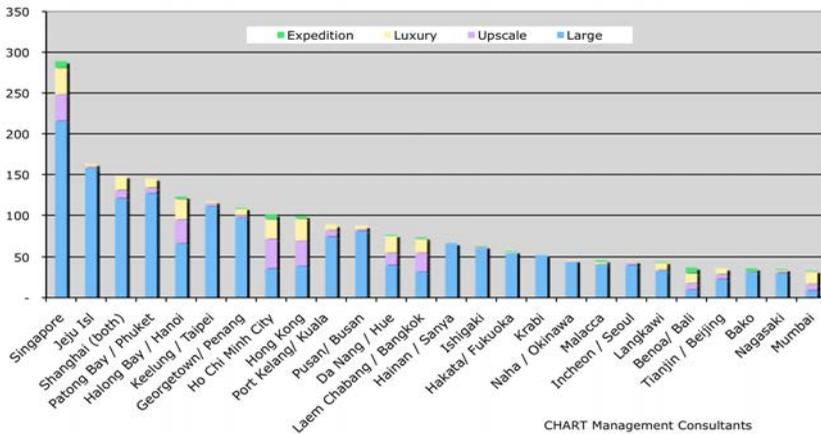
- 크루즈 국제컨퍼런스 개최: '2014 부산 국제 크루즈 박람회(Seatrade Cruise Korea, Busan)'는 올해 6월 부산시와 부산항만공사 공동으로 개최·지원할 계획이었으나 세월호 참사로 국내외 여론이 좋지 않아 행사를 내년으로 연기함.

4. 지자체 크루즈산업 활성화 지원

가. 제주

- 제주특별자치도는 크루즈를 통한 무비자 입국이 가능하여 출입국 제도가 간편하고, 세계자연유산으로 등재된 자연·생태환경 등 매력적인 관광자원을 다수 보유함으로써 국제적인 기항지로 급부상함.
- 2013년 184회 38만 6,000명의 크루즈 및 크루즈 관광객이 찾아오면서 아시아에서 싱가포르에 이어 두 번째로 크루즈가 많이 기항하는 관광지로 자리매김하였고, 2014년에는 250회 50만 명의 기항이 전망되면서 제주특별자치도의 크루즈 관광은 더욱 활성화될 것으로 예상됨.

[그림 2-3] 2013년 아시아 지역별(지역 항구별) 기항 횟수



자료: Ted Blamey(CHART Management Consultants), "Asia as a Destination~Deployment and Capacity," 2013 Cruise Shipping Asia-Pacific(2013.09.) 발표 자료.

〈표 2-12〉 2014년도 제주 크루즈산업 활성화 지원 사업

(단위 : 백만 원)

	사업 내용	예산
크루즈산업 연계 소득사업 발굴 및 육성 사업	• 크루즈 관광 테마거리 조성사업	5,640 (국비 2,440/민자 3,200)
	• 크루즈산업 전문인력 육성	40 (지방비)
	• 2014 제주국제크루즈포럼 개최	400 (국비 200/지방비 200)
	• 크루즈 관광객 수용태세 강화	70 (지방비)
크루즈 관광 활성화 사업	• 국내외 크루즈 거점지역 및 항구 비교분석	50 (제주관광진흥기금)
	• 국내외 크루즈 관련 네트워크 구축을 위한 세일즈 콜	30 (제주관광진흥기금)
	• 크루즈 이미지 제고를 위한 국내외 홍보	20 (제주관광진흥기금)
크루즈 관광객 유치 마케팅	• 크루즈박람회 참가	20 (지방비)
	• 제주 크루즈협의회 전문가 등 크루즈 박람회 참가 등	10 (지방비)
	• 국제크루즈박람회 및 크루즈 선사 외빈 초청	20 (지방비)
	• 크루즈 첫 입항 지원 행사	20 (지방비)
	• 국제 크루즈 관광 활성화 행사 운영	30 (지방비)
제주산 농수축산물 및 삼다수 크루즈 선식 공급 추진	• 제주산 농수축산물 및 삼다수 크루즈 선식 공급 추진	(비예산)

자료 : 제주특별자치도 해양개발과(2014), 「2014년도 주요업무계획」; 제주관광공사(2014), 「2014년도 주요업무보고」를 참고하여 연구자 재구성.

□ 이에 제주특별자치도는 2011년부터 제주 외항 8부두에 크루즈 전용부두(8만 톤급)를 조성하여 운영하고 있으며, 2013년에는 급격히 증가하는 크루즈선에 대비하여 1일 2척의 크루즈가 동시접안이 가능하도록 제주 외항 서방파제를 예비선석으로 조성하였음.

- 제주특별자치도는 이러한 항만 시설의 확충 및 확대조성 사업뿐만 아니라 2014년 크루즈 관광객 50만 명 유치 목표 달성, 크루즈 관광산업 발전 및 지역경제 활성화를 위한 다양한 크루즈산업 활성화 지원 사업들을 적극 추진 중임.
- 제주특별자치도의 크루즈 활성화 사업을 시행하고 있는 제주관광공사의 2014년도 주요업무계획 및 업무보고를 살펴보면, 제주특별자치도의 크루즈 활성화 사업은 크게 크루즈산업 연계소득 사업 발굴 및 육성 사업, 제주관광진흥기금으로 운용되는 크루즈 관광 활성화 사업, 크루즈 관광객 유치 마케팅 사업 등으로 나뉘어 추진되고 있음.
- ‘크루즈산업 연계소득 사업 발굴 및 육성 사업’은 제주를 찾는 크루즈 관광객들에게는 편의 및 관광서비스를 제공하고 지역민들에게는 지역 관광산업 활성화를 통한 주민소득 창출을 목표로 추진되고 있는 사업으로 총 4개 사업(크루즈 관광 테마거리 조성 사업, 크루즈산업 전문인력 육성, 2014 제주국제크루즈포럼 개최, 크루즈 관광객 수용태세 강화)으로 구성됨.
- 크루즈 관광 테마거리 조성 사업: 서귀포시 강정마을에서 강정항까지 550m 거리를 걷고 싶은 거리로 조성하고, 강정항 서쪽 지역 1만 6,000㎡를 특산물 판매장과 음식 테마거리, 야시장 등을 갖춘 쇼핑 스트리트를 조성하는 사업으로 국책 사업인 민·군 복합형 관광미항 건설사업과 연계하여 2014년부터 2016년까지 3개년 사업으로 추진될 예정
- 크루즈산업 전문인력 육성: 크루즈 관광 활성화를 위한 인적기반 구축 및 고용창출을 목적으로 크루즈 인턴제 운영, 해양수산부와 연계한 크루즈 아카데미 개설, 크루즈 승선 선상 승무원 실습 시책을 적극 추진하여 크루즈 허브 도시에 걸맞은 크루즈산업 전문인력을 육성
- 2014 제주국제크루즈포럼 개최: 2014 제주국제크루즈포럼의 성공적인 개최를 위해 제주를 기항하는 전 세계 크루즈 선사를 대상으로 홍보를 강화하고 국내외 크루즈 오피니언 리더들을 대상으로 한 참가 섭외로

아시아를 대표하는 최고의 크루즈 이벤트로 발전시켜 나갈 계획

- 크루즈 관광객 수용태세 강화: 크루즈 관광객 급증에 따른 관련 편의시설 확충과 지역 상권 연계, 제주 기항시간 연장 등을 위해 제주 외항의 부두 뜰에 다양한 관광객 편의시설을 조성하고, 관광안내소 운영 및 대학생 자원봉사단(이이크루) 운영을 체계적으로 재정비해 크루즈 관광객들에게 통역 지원을 제공하는 등 크루즈 관광객 수용태세 강화 사업을 추진

- 제주관광진흥기금으로 운용되는 ‘크루즈 관광 활성화 사업’은 아시아를 대표하는 크루즈 목적지로 도약하기 위하여 체계적이고 전문성 있는 크루즈 관광 활성화 방안 마련 및 대내외 홍보를 강화하기 위한 해외 마케팅 중심의 사업으로 국내외 크루즈 거점지역 및 항구 비교분석, 국내외 크루즈 관련 네트워크 구축을 위한 세일즈 콜, 크루즈 이미지 제고를 위한 국내외 홍보 사업으로 구성됨.²⁵⁾

- 이 밖에도 제주산 농수축산물과 삼다수 등을 크루즈 선식으로 본격적으로 공급하기 위해 농협, 제주개발공사, 선식 공급업체와의 업무협업 강화와 크루즈 선사를 대상으로 한 전략적 마케팅으로 선식 공급 품목과 물량을 지속적으로 확대하고, 크루즈 관광객 유입으로 인한 도민들의 실질적인 체감 효과를 한층 높여 나갈 방침임.²⁶⁾

나. 부산

- 부산항은 1876년 개항한 한국 최초 및 최대의 항만으로 우리나라 무역의 관문이자 항만 중 가장 먼저 크루즈 입항이 활성화되었음.

25) 제주특별자치도, 「2014 기금운용계획(안)」, 제주관광기금으로 운용되는 ‘크루즈 관광 활성화 사업’은 문화관광교통국 관광정책과 담당 사업으로 제주관광공사가 대행으로 사업 시행.

26) 제주산 농수축산물 및 삼다수 크루즈 선식 공급과 관련된 사업은 제주특별자치도 해양개발과 「2014년도 주요업무계획」 중 주요 당면 현안으로 제시됨.

- 2012년 120회 11만 명, 2013년 121회 19만 명 입항 실적을 기록하면서 꾸준히 높은 입항 횟수와 입국 객수를 유지하고 있으며, 2014년에는 131회 26만 명의 기항이 예정되어 있음.
- 2007년부터 부산 영도구에 우리나라 최초의 크루즈 전용부두(8만 톤급) 및 국제크루즈 전용터미널을 건립하여 운영하고 있으며, 2014년에는 부산 북항에 국제공항 수준의 국제여객터미널을 조성하고, 대형 크루즈의 접안을 위해 10만 톤급의 크루즈가 접안할 수 있는 크루즈 부두를 준공할 예정임.
- 최근 2014년 2월에는 ‘2014 부산관광진흥계획’을 마련하여 5대 전략 과제(부산만의 특색 있는 관광상품 개발, 크루즈 등 해양관광 활성화, 관광인프라 구축, 고품질 관광서비스 제공, 국내·외 관광객 유치 마케팅 강화) 및 총 63개 세부추진과제를 설정하고 추진 중에 있음.

〈표 2-13〉 2014 부산관광진흥계획 내 크루즈 관련 정책 및 사업

전략	세부계획
크루즈 등 해양관광 활성화	<ul style="list-style-type: none"> • 국제크루즈 유치 확대 • 국제크루즈 관광객 수용태세 개선 • 크루즈 중국어 관광통역안내사 양성 - 위탁기관 : (재)부산국제교류재단 • Seatrade Cruise Korea, Busan 개최 • 용호만 연안크루즈 활성화 사업 추진 • 낙동강 생태탐방선 운항 • 해양관광 활성화제도 개선
국내외 관광객 유치 마케팅 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 중국인 관광객 유치 증대 방안(중국 포상관광단 환영행사) • 일본인 관광객 급감에 따른 유치확대 방안(전세크루즈 유치) • 크루즈를 통한 부유층 외국인 의료관광객 유치(국내 최초 크루즈 특성에 맞는 선상 의료관광 설명회 개최) • 외국인 관광객 유치 인센티브 지원 • 국제크루즈 입항 및 기타 지역 여행업체 지원 • 부산관광협회와의 협력체계 강화(市 위탁사업 : 5개 사업) ① 관광안내소 운영, ② 국제크루즈 활성화(크루즈유람선 환영행사), ③남해안 크루즈 관광 활성화, ④ 부산·후쿠오카 「아시아게이트웨이」 사업, ⑤ 부산국제관광전

자료 : 부산광역시(2014), 「2014 관광진흥계획」.

- 이 중 크루즈산업 활성화 지원과 관련해서는 국제크루즈 및 연안크루즈 등 해양관광 활성화를 위해 국제크루즈 유치 증대, 크루즈 중국어 관광 통역안내사 양성, 부산크루즈국제회의(Seatrade Cruise Korea, Busan) 개최, 옹호만 연안크루즈 활성화 사업 추진, 낙동강 생태탐방선 운항 등의 7개 과제와 국내의 관광객 유치 마케팅 강화 측면에서 다양한 사업들을 진행하고 있음.
- 한편, 2014년 부산광역시에는 기존에 시행하던 크루즈 마케팅과 서비스 지원체계를 더욱 강화하여 크루즈 관광홍보물 제작, 크루즈 유치 설명회 개최, 크루즈 유치 설명회 홍보, 크루즈 박람회 참가, 크루즈 활성화 추진협의회 운영, 크루즈 환영행사, 크루즈 관광객 셔틀버스 운행, 크루즈 관광통역안내사 양성 지원 등을 내용으로 하는 크루즈 관광 활성화 지원계획을 추진할 예정임.
- 또한 2014년 다국적 판매회사인 중국 암웨이 인센티브 단체관광객(총 6차례에 걸쳐 14만 톤급의 대형 크루즈를 이용하여 1만 8,000여 명의 크루즈관광객 입국)이 부산을 방문할 것에 대비하여 부산 방문 특별 환영 행사를 통해 재방문을 적극 유도할 계획이며, 기존에 추진하고 있던 의료관광산업을 크루즈와 연계한 크루즈 의료관광 상품을 개발하여, 해외시장을 개척하는 등 부산만의 정책을 마련해 경쟁력을 확보해 나갈 예정임.

〈표 2-14〉 2014년 부산 크루즈 운영 활성화 지원계획

	사업내용	예산
크루즈 마케팅 적극 전개	크루즈 관광 홍보물 제작	30,000천 원(지방비)
	크루즈 유치 설명회 개최	30,000천 원
	크루즈 유치 설명회 홍보(홍보용품 구입)	6,000천 원
	크루즈 박람회 등 참가	15,000천 원
	크루즈 활성화 추진협의회 운영 (자문위원수당 70,000원*30명*1회)	2,100천 원
감동을 주는 서비스 지원	크루즈 환영행사	390,000천 원
	크루즈 관광객 셔틀버스 운행	217,000천 원
	크루즈 관광통역안내사(중국어 심화과정) 양성지원 (총 35명)	17,000천 원

자료: 부산광역시 문화체육관광국(2014), 「2014년 문화체육관광국 업무계획」; 「부산광역시 2014년 문화체육관광국 관광진흥과 세출예산 사업명세서」를 참고하여 연구자 재구성.

- 이 밖에도 부산항만공사(BPA)가 아시아 최대 크루즈협회, ACA(Asia Cruise Association)에 가입하여 각국의 크루즈 관련 규제완화와 크루즈산업 활성화 정책 제안 등 아시아 크루즈산업 진흥을 위한 다양한 활동에 적극적으로 동참할 계획에 있으며, 세계적 크루즈 선사와의 업무 협약을 통해 부산 모항화를 추진하고 있음.

다. 인천

- 인천항은 최대 배후 도시인 서울 및 경기권과의 접근성이 용이한 곳으로 2014년 인천아시안게임 개최를 계기로 스포츠 메가 이벤트와 연계한 크루즈 상품을 적극 홍보하고, 협약한 외국 선사들과 지속적인 홍보 프로모션을 통해 지역 브랜드를 강화해 나가고 있음.
- 인천광역시는 2012년 6회 2,000명 수준의 다소 저조한 크루즈 입항 실적을 기록했으나, 2013년 95회 16만 명의 입항 실적을 기록하면서 입항 횟수와 크루즈 관광객 수가 폭증하였고, 2014년에는 91회 18만 명의 기항이 예정되어 있음.
- 인천광역시는 2013년 크루즈를 통한 경제적 효과를 1,900억 원을 넘을 것으로 추정, 2014년에는 2,500억 원(2014년 105항차, 관광객 19만 명 상회 예상)의 경제적 효과 창출이 가능할 것으로 예상함.²⁷⁾
- 인천항은 국제크루즈 전용부두 및 크루즈터미널이 부재한 상태로 크루즈선이 입항하면 인천항의 내항1부두, 북항 동부부두 등 컨테이너부두 또는 잡화부두에 접안을 해오다가 2013년 인천항의 크루즈선 입항 증가에 따른 안정적 선석 확보를 위해 2014년 말 신항의 정식 개장 전까지 신항의 한진부두를 임시로 개장하여 활용할 예정임.
- 2016년 인천남항개발 사업의 일환으로 진행되고 있는 인천 남항에 국

27) SNN취평뉴스넷, [인터뷰] 김춘선 인천항만공사 사장, 2014.02.12.자.

제어객터미널 및 크루즈부두(15만 톤급), 배후부지 개발 사업이 완료 되면 동북아 크루즈에서 주요 기항지로 성장할 것으로 기대

- 인천항은 인천시, 인천도시공사, 인천항만공사 등의 크루즈 관계기관이 있으며, 각 기관은 지원체계 및 마케팅 업무를 협업을 통해 수행해 나가고 있음. 최근에는 크루즈 선박의 입항으로 지역경제 활성화와 연계시키기 위해 ‘인천항 유관기관 태스크포스(TF)’를 발족하여 급증하는 크루즈 입항에 대한 대응체계를 구축함.
- 인천시는 2013년 급증하는 크루즈 관광객들을 대상으로 인천관광 안내 데스크 운영, 통역서비스, 셔틀버스 운영, 환영 행사 개최 등 다양한 서비스를 제공하고, 크루즈를 인천으로 유치하기 위한 선사, 여행사 관계자 초청 팸투어, 국내외 설명회와 세일즈를 지속적으로 추진해 왔음.
- 또한, 크루즈 탑승인원의 30%가 넘는 승무원을 대상으로 프로모션을 실시하는 등 타 지역과는 차별화되는 크루즈 관광객 유치를 위한 적극적 홍보 마케팅을 진행하였으며, 인천시·인천도시공사의 주도로 송도 캠페인, 스마트시티에서 강화군 등 군·구 및 항만 주변 상권 관계자들 대상으로 인천 크루즈 관광 활성화를 위한 크루즈 관광 설명회를 개최하여 상호 협력체계를 구축함.
- 2014년에는 시·군·구 관계자가 협업하여 크루즈 길라잡이 사업 및 종합 크루즈 관광 가이드북 제작, F.I.T(개별 관광객) 유치 프로모션, 환대체계 개선 사업 등을 공동으로 추진해 승무원을 비롯한 1박 체류 관광객을 집중 공략할 예정이며, 기항지 관광상품의 구성에 있어서도 기존 반일 투어에서 강화군 및 인천 시내 일대 코스를 보강한 인천 최초 전일 투어 상품을 다수 개발하여 인천 기항지 관광상품을 선택하는 관광객들의 비중을 높이고, 인천 내 체류시간 증대를 유도할 계획임.²⁸⁾

28) 시민일보, “인천항 크루즈선 입항 급증”, 2013.11.13.자.

〈표 2-15〉 2014년 인천 크루즈산업 활성화 지원계획

	2014사업추진계획
지속적인 국제크루즈 유치 위한 마케팅 강화	- 세계크루즈박람회 참가 마케팅 및 국내외 홍보(연중) - 크루즈 선사 및 전문여행사 대상 인천지역 팸투어 실시(2회)
인천관광 및 지역경제 활성화를 위한 상품 개발	- Fly & Cruise코스(항공과 크루즈를 연결하는 상품) 개발 - 지역경제 활성화를 위한 재래시장 투어 확대(신포시장, 신기시장, 부평지하상가 등) - 개별 관광객 및 승무원을 위한 셔틀버스 운행 확대
크루즈 입항 인프라 구축	- 크루즈 이용 관광객을 위한 국제여객터미널 조기 개장(2014.08) - 관광객 편의도모를 위한 접안시설의 안정적 확보(내항: 6만 톤 이하, 북항: 6~8만 톤, 송도신항: 8만 톤 이상) - 관광객 하선용 갱웨이(Gangway) 확보 추진 - 선식 공급, 폐기물 처리, 선용품 등의 유통시스템 구축 지원
크루즈 선사 및 관광객 편의도모	- 인천 주변 관광지 및 홍보 팸플릿 제작(영어, 중국어, 일본어) - 첫 입항 및 대형 크루즈 환영행사 진행 확대 및 통역, 안내서비스 제공

자료: 인천광역시 항만공항정책과(2014), 「2014년도 주요 업무계획」.

제3절 고용 연계성 및 고용률 70% 달성과의 관계

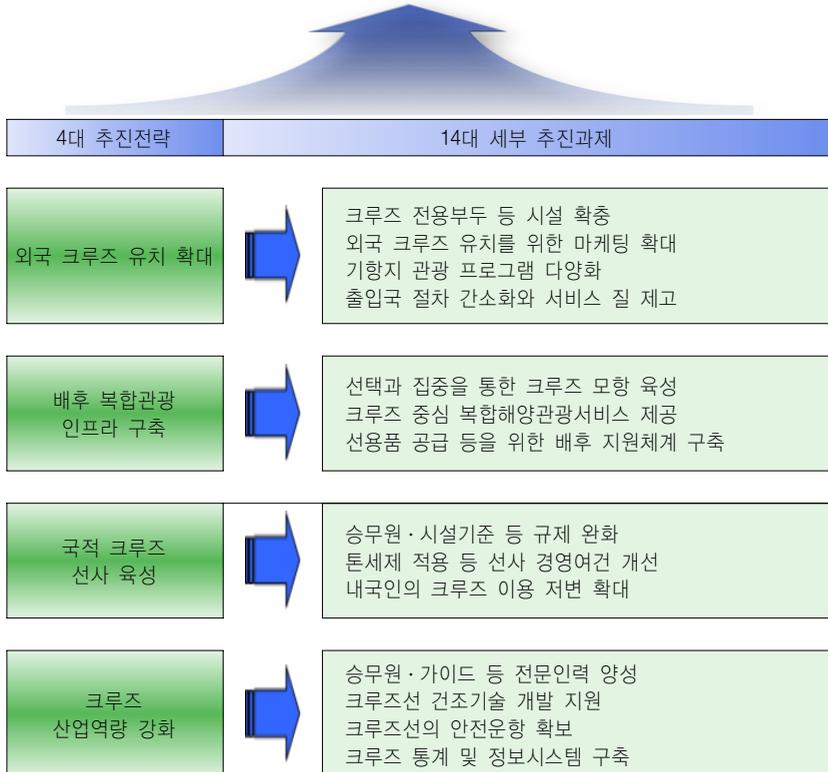
- 크루즈산업 활성화 사업의 비전은 ‘세계적 해양관광도시 창조를 통한 크루즈 허브국가 도약’이며, 주요 목표로서 ‘복합관광서비스 인프라 구축을 통한 도시경쟁력 강화’ 및 ‘인프라 구축과 국적크루즈 육성 등을 통한 도약 기반 마련’을 제시하고 있음(그림 2-4 참조).
- 4대 추진전략 중 ‘외국 크루즈 유치 확대’ 및 ‘배후 복합관광 인프라 구축’은 일반 관광객보다 평균 지출액이 높은 크루즈 관광객 유치를 통해 우리 관광산업의 질적 수준을 한 단계 높일 수 있고, 관광산업의 특성상 일자리창출에 있어서도 상당히 이바지할 가능성이 있음.
- 더불어 ‘국적 크루즈 선사 육성’과 ‘크루즈 산업역량 강화’ 전략은 국내 크루즈산업 종사자 수를 늘리는 효과와 더불어, 유통산업과 조선산업 등에 대해서도 산업연관을 통해 상당한 간접고용효과를 가질 수 있음.
- 크루즈산업 활성화는 고용률 70% 로드맵 과제로서 중국, 싱가포르, 일

본 등 타 동아시아 국가에 비해 뒤쳐진 크루즈산업의 고용 증가 및 연 관산업에 대한 고용증대 효과를 통해 청년층 등 취업 애로계층이 양질의 일자리에 취업할 기회를 확대함으로써 고용률 70% 달성에 이바지할 잠재력을 갖고 있음.

[그림 2-4] 크루즈산업 활성화 비전

비 전	세계적 해양관광도시 창조를 통한 크루즈 허브국가 도약
목 표	복합관광서비스 인프라 구축을 통한 도시경쟁력 강화 인프라 구축과 국적크루즈 육성 등을 통한 도약기반 마련

* '20년 연간 200만 명 크루즈 관광객 유치와 3만 명 이상 일자리창출



자료: 관계부처합동(2013. 7.), 『크루즈산업 활성화 대책』, p.5.

- 2014년도 해양수산부 사업 내역을 토대로 할 때, 주요 고용유발 경로는 정부의 대외 마케팅 지원 → 외국 크루즈선 국내 기항 횟수 및 관광객 수 증대 → 관광객 소비지출 증가의 경로로 이루어짐.
- 2014년도 해양수산부 크루즈산업 활성화 관련 예산 10억 원 중 절반인 5억 원이 투자설명회 개최, 국제행사 지원, 팸투어 실시 등 대외 마케팅 활동에 지원됨.
- 이를 통해 외국 크루즈 선사의 국내 기항이 늘어나고 기항지 관광객 수가 증가하면, 이들은 해당 지역 내 혹은 인근의 유통업체 등에서 소비 지출을 늘리게 됨.
- 이러한 외국 크루즈 관광객의 소비지출 증가는 화장품, 식품류, 전자제품 등 다양한 소비품목에 대한 지출을 통하여 국내 여러 산업부문에 대한 파급효과를 가져오고, 이 과정에서 다양한 부문에서의 고용이 창출 되게 됨.
- 그 외에 2014년도 해양수산부 관련 예산에 3억 원이 배정되어 100명의 승무원 중심 전문인력 양성을 목표로 하는 사업의 경우, 국내 기항 외국 크루즈 선사 등 수요처에서 배출된 전문인력을 얼마나 고용할지 불 확실함.
- 국내에서 양성된 승무원 등 전문인력의 고용이 확실히 이루어지려면, 외국 크루즈 선사의 인바운드 크루즈 기항보다는 내국인 수요기반 확 충을 통해 우리나라 크루즈항을 모항으로 삼아 해외로 나가는 아웃바운드 시장이 확대되는 것이 선결 과제임.
- 현재처럼 내국인의 크루즈 관광 수요가 지극히 미미하고, 우리나라 크루즈항이 모항이 아니라 기항지에 그치면서 사업 중인 국적 선사가 없 는 경우, 정부 사업을 통해 승무원 전문인력을 양성하더라도 외국 크루즈 선사가 얼마나 이들을 고용할지는 불확실함.
- 즉 장기적으로 내국인 수요 기반이 확충되고 국내 크루즈항 인프라가

확대되며 국적 선사가 육성되어 국내 크루즈항이 모항으로서의 기능을 함으로써 아웃바운드 시장이 확대되는 경우를 대비한다는 의미는 있으나, 당장 배출된 승무원 전문인력이 적재적소에 활용될지에 대해서는 의문의 여지가 큼.

- 대부분 주요 외국 크루즈 선사의 경우, 선장·기관장·총지배인 등 사관급과 매니저급 인력만 자국민을 고용하고, 대다수 일반 서비스 승무원으로는 필리핀, 말레이시아 등 동남아 출신 인력 고용을 선호하는 것으로 알려져 있음.

제1절 거시-IO 통합모형을 통한 거시적 분석

1. 거시적 고용효과의 추정 방법

가. 거시적 고용효과의 정의

- 본 연구는 표준화된 거시-IO 통합모형을 통해 거시적 고용효과를 추정함에 있어, 해양수산부 사업비 지출에 따른 고용창출효과(직·간접 및 유발고용효과 포괄)를 추정하되, 그보다 훨씬 규모가 클 것으로 예상되는 국내 기항지 방문 크루즈 관광객의 소비지출 증가에 따른 고용창출 효과를 파악하는 데 주력할 것임.
- 해양수산부 크루즈산업 활성화 사업 예산지출의 고용창출효과는 직접 인건비 투입을 통해 발생한 직접고용효과, 사업 집행 과정에서 이루어지는 재화와 서비스 구입을 통해 발생하는 간접고용효과, 그리고 임금 지급이 소비지출을 늘리는 경로를 통해 파급되는 유발고용효과의 합으로 이루어짐.
- 다만, 전문인력 양성 항목을 제외한 예산 항목들은 대부분 대외 마케팅을 통해 국내 크루즈 기항지 관광객 수를 늘리는 목적으로 지출되므로,

이들 항목의 정부 예산지출이 관광객 수에 미치는 영향을 파악하여 관광 소비지출 증가를 정부 사업비와 더불어 거시·IO 통합모형의 초기 충격으로 함께 설정해야 함.

나. 거시적 고용효과 추정

- 해양수산부의 2014년도 사업 집행을 통한 연간 관광객 수 증가치를 우선 추정한 후, 크루즈 관광객 1인당 평균 소비액 및 품목별 소비 비중 관련 데이터를 확보하여 거시·IO 통합모형에 초기 충격으로 산입함으로써 관광 소비지출 증가에 따른 거시적 고용효과를 추정함.
- 더불어 해양수산부 사업비 지출 중 인건비 액수를 산정하여 이를 해당 산업의 근로자 1인당 평균급여로 나누는 방식으로 재정지출의 직접고용효과를 산정함.
- 정부 사업비 지출을 통한 거시적 고용효과 중 간접고용효과와 유발고용효과는 예산 항목별 정부지출을 거시·IO 통합모형에 초기 충격으로 산입함으로써 추정함.
 - 간접고용효과는 특정 산업 분야에 속하는 재화 및 서비스 구입 명목으로 활용된 예산지출의 효과가 산업연관을 통해 경제 내 여러 산업부문에 파급되어 각 부문에 고용된 인원에 미친 영향을 추정한 것임.
 - 유발고용효과는 정부 사업의 예산 항목 중 인건비로 지급된 액수가 가구의 평균 소비성향에 따라 소비되어 각종 재화와 서비스 구매에 활용되면서 경제 내 각 산업 분야에 미치는 고용효과를 추정한 것임.
- 이처럼 정부 사업비 지출과 그에 따른 관광 소비지출 증가를 망라하여 거시적 고용효과를 추정하는 방법론은 관광 분야 고용영향평가 선행연구인 조준모 외(2012)에서 이미 활용된 바 있음.

2. 분석 데이터

가. 분석 데이터 수집 방법

- 해양수산부 사업 관련 상세 예산지출 내역서는 아직 확정되지 않았거나 확정되더라도 세부항목까지 상세한 지침이 주어지지 않은 경우가 있는데, 이 경우 해당 세부사업과 유사한 타 부처의 기존 유사 사업의 예산지출 내역을 참조하는 방식을 채택함.
- 정부 사업비 지출에 따른 고용효과보다 훨씬 클 것으로 예상되는 관광 소비지출 증가에 따른 고용효과를 추정하기 위해 다음과 같은 방식으로 필요 데이터를 수집함.
 - 해양수산부 사업집행을 통한 국내 입항 관광객 증가 전망치 및 관광객 1인당 평균 소비액에 대한 데이터는 크루즈 관광가이드 및 크루즈 여행사 담당자, 그리고 면세점 등 크루즈 기항지 인근 유통업체 담당자들을 대상으로 실시한 실태조사 결과를 통해 확보함.
 - 크루즈 관광객의 품목별 소비 비중 및 품목별 국내 브랜드 선호 비중에 대한 데이터는 크루즈항 인근 유통업체들을 대상으로 한 실태조사 결과를 기반으로 확보함.
 - 이 경우 크루즈 관광가이드, 크루즈 여행사, 유통업체 등 각 조사대상에 대응하는 추정치를 산출하는 방식으로 예상 고용창출효과 추정을 수행하되, 어떤 추정치가 본 연구의 핵심 결과인지를 분명히 밝히는 방식을 택함.

나. 분석 데이터 개요

- 2014년도부터 시작되는 해양수산부의 크루즈산업 활성화 사업의 다섯 가지 세부사업에 대한 총 12억 원의 예산지출 내역을 아래와 같은 방법으로 세부항목별로 배분함.

- 기본계획 수립(2억 원) : 해양수산부가 발주한 크루즈산업 중장기 발전 전략 수립 용역 제안서 상에는 예산 세부집행 내역이 포함되어 있지 않으므로, 유사한 국책 연구용역(예를 들어 고용영향평가사업)의 예산집행 구조를 그대로 적용하는 방식으로 2억 원의 재정지출을 세부내역별로 배분함.
 - 전문인력 양성(3억 원) : 해양수산부에서 전달받은 전문인력 양성 사업 집행계획 샘플을 활용하여 세부 예산지출 내역을 작성함.
 - 투자설명회(2억 원) : 크루즈 관련법 처리 지연으로 해양수산부의 예산 집행계획이 확정되지 않아, 한국관광공사가 진행하고 있는 ‘현지 크루즈 설명회 개최’의 예산집행 내역을 참조하여 2억 원의 재정지출을 세부항목별로 배분함.
 - 국제행사 지원(해수부 2억 원+제주특별자치도 2억 원=총 4억 원) : 제주특별자치도 국제크루즈포럼 행사 개최 담당자로부터 입수한 예산 자료를 참조하여 세부 예산지출 내역을 작성함.
 - 팸투어(1억 원) : 크루즈 관련법 처리 지연으로 해양수산부의 예산집행 계획이 확정되지 않았고, 더불어 문화체육관광부 및 한국관광공사의 ‘크루즈 관광 활성화 사업’ 계획서에도 팸투어의 세부 예산집행 내역은 제시되어 있지 않음. 민간 여행사에 위탁하여 외국 주요 크루즈 관계자들을 대상으로 항만시설 및 지역 관광지 답사 기회를 제공하는 것이 주요 프로그램인 점을 감안하여, 배정된 전체 1억 원의 예산을 모두 여행업 분야에 배분하는 방식을 택함.
- 크루즈 관광객의 소비지출에 따른 거시적 고용효과는 다음과 같이 분석 데이터 입수 경로별로 나누어 추정을 수행함.
- 분석 데이터 1 : 크루즈 가이드 대상 설문에서 도출된 연간 크루즈 관광객 증가 전망치 평균 및 관광객 1인당 소비지출액의 중앙값을 활용하여 추정함.
 - 크루즈 가이드 대상 설문 결과 일부 이상점(outlier)의 존재로 1인당 소

비지출액의 중앙값(30만 원)과 산술평균(62만 원) 간의 괴리가 큰 점을 감안

- 크루즈 가이드 대상 설문 결과에 따른 품목별 소비지출 증가액 산출과정은 <표 3-1>과 <표 3-2>에 제시됨.

○ 분석 데이터 2: 크루즈 여행사 대상 설문에서 도출된 연간 크루즈 관광객 증가 전망치 평균 및 관광객 1인당 소비지출액의 평균을 활용하여 추정함.

<표 3-1> 크루즈 가이드 대상 설문에 따른 전체 소비지출 증가액

관광객 증가 수 평균(명)	관광객 1인당 소비지출액 중앙값(원)	소비지출 증가액(십억 원) ¹⁾
318,478	300,000	95,543.4

주: 1) 국내 브랜드 제품과 해외 브랜드 제품 소비를 합산한 것임.

<표 3-2> 크루즈 가이드 대상 설문에 따른 품목별 국내생산 제품 소비지출 증가액

(단위: %, 백만 원)

품목	면세점에서 의 소비 비중	비면세점에 서의 소비 비중	평균소비 비중 ¹⁾	총 소비지출 증가액	국산품 소비지출 증가액 ²⁾
화장품 및 향수	35	30,56	33,38	31,892,39	22,512,28
건강식품(인삼 등)	16,17	37,78	24,04	22,968,63	22,968,63
안경(선글라스)	3,5	1,39	2,73	2,608,33	0
의류	2	1,67	1,88	1,796,22	598,74
김치	0,83	2,50	1,44	1,375,82	1,375,82
액세서리(보석, 장신구)	12,5	9,45	11,39	10,882,39	6,925,16
전기/전자제품	7,17	1,38	5,06	4,834,50	4,351,05
가죽제품(가방, 벨트 등)	12,67	1,11	8,46	8,082,97	898,11
주류	2,5	1,11	1,99	1,901,31	422,51
기타 식품	3	8,05	4,84	4,624,30	4,624,30
신발류	0,83	0,28	0,63	601,92	171,98
완구류(장난감, 게임기 등)	1,17	0,28	0,85	812,12	348,05
목공예/민속공예품/칠기	2,67	4,44	3,31	3,162,49	3,162,49
전 체	100	100	100	95,543,4	68,359,12

주: 1) 크루즈 관광객의 유통업체 중 면세점 이용 비율이 63,6%(한국관광공사, 2013)임을 활용하여 계산.

2) 유통업체 대상 설문에서 도출된 국내 브랜드 선호 비율을 활용하여 계산.

〈표 3-3〉 크루즈 여행사 대상 설문에 따른 전체 소비지출 증가액

관광객 증가 수 평균(명)	관광객 1인당 소비지출액 평균(원)	소비지출 증가액(십억 원) ¹⁾
260,850	291,071	75,925.9

주: 1) 국내 브랜드 제품과 해외 브랜드 제품 소비를 합산한 것임.

〈표 3-4〉 크루즈 여행사 대상 설문에 따른 품목별 국내생산 제품 소비지출 증가액
(단위: %, 백만 원)

품목	면세점에서 의 소비 비중	비면세점에 서의 소비 비중	평균 소비 비중 ¹⁾	총 소비지출 증가액	국산품 소비지출 증가액 ²⁾
화장품 및 향수	35	30.56	33.38	25,344.07	17,889.93
건강식품(인삼 등)	16.17	37.78	24.04	18,252.59	18,252.59
안경(선글라스)	3.5	1.39	2.73	2,072.78	0
의류	2	1.67	1.88	1,427.41	475.80
김치	0.83	2.50	1.44	1,093.33	1,093.33
액세서리(보석, 장신구)	12.5	9.45	11.39	8,647.96	5,503.25
전기/전자제품	7.17	1.38	5.06	3,841.85	3,457.67
가죽제품(가방, 벨트 등)	12.67	1.11	8.46	6,423.33	713.70
주류	2.5	1.11	1.99	1,510.93	335.76
기타 식품	3	8.05	4.84	3,674.81	3,674.81
신발류	0.83	0.28	0.63	478.33	136.67
완구류(장난감, 게임기 등)	1.17	0.28	0.85	645.37	276.59
목공예/민속공예품/칠기	2.67	4.44	3.31	2,513.15	2,513.15
전 체	100	100	100	75,925.9	54,323.25

주: 1) 크루즈 관광객의 유통업체 중 면세점 이용 비율이 63.6%(한국관광공사, 2013)임을 활용하여 계산.

2) 유통업체 대상 설문에서 도출된 국내 브랜드 선호 비율을 활용하여 계산.

- 크루즈 여행사 대상 설문 결과에 따른 품목별 소비지출 증가액 산출과정은 〈표 3-3〉과 〈표 3-4〉에 제시됨.

○ 분석 데이터 3: 면세점 대상 설문에서 도출된 연간 크루즈 관광객 증가 전망치 평균 및 관광객 1인당 소비지출액의 평균을 활용하여 추정함.

- 면세점 대상 설문 결과에 따른 품목별 소비지출 증가액 산출과정은 〈표 3-5〉와 〈표 3-6〉에 제시됨.

〈표 3-5〉 면세점 대상 설문에 따른 유통업체 소비지출 증가액

(단위 : 십억 원)

응답한 면세점의 소비지출 증가액 ¹⁾	크루즈 기항지 전체 면세점의 소비지출 증가액 추정치 ²⁾	모든 유통업체의 소비지출 증가액 추정치 ³⁾
9,0800	17,7170	27,8569

- 주 : 1) 국내 브랜드 제품과 해외 브랜드 제품 소비를 합산한 것임.
 2) 설문에 응답한 6곳의 면세점과 응답하지 않은 5곳의 2013년도 매출액 비중을 고려하여 추정.
 3) 크루즈 관광객의 유통업체 중 면세점 이용 비율이 63.6%(한국관광공사, 2013)임을 활용하여 계산.

〈표 3-6〉 면세점 대상 설문에 따른 품목별 국내생산 제품 소비지출 증가액

(단위 : %, 백만 원)

품목	면세점에서 의 소비 비중	비면세점에 서의 소비 비중	평균소비 비중 ¹⁾	총 소비지출 증가액	국산품 소비지출 증가액 ²⁾
화장품 및 향수	35	30.56	33.38	9,298.63	6,563.74
건강식품(인삼 등)	16.17	37.78	24.04	6,696.80	6,696.80
안경(선글라스)	3.5	1.39	2.73	760.49	0
의류	2	1.67	1.88	523.71	174.57
김치	0.83	2.50	1.44	401.14	401.14
액세서리(보석, 장신구)	12.5	9.45	11.39	3,172.90	2,019.12
전기/전자제품	7.17	1.38	5.06	1,409.56	1268.60
가죽제품(가방, 벨트 등)	12.67	1.11	8.46	2,356.69	261.85
주류	2.5	1.11	1.99	554.35	123.19
기타 식품	3	8.05	4.84	1,348.27	1,348.27
신발류	0.83	0.28	0.63	175.50	50.14
완구류(장난감, 게임기 등)	1.17	0.28	0.85	236.78	101.48
목공예/민속공예품/칠기	2.67	4.44	3.31	922.06	922.06
전 체	100	100	100	27,856.9	19,930.96

- 주 : 1) 크루즈 관광객의 유통업체 중 면세점 이용 비율이 63.6%(한국관광공사, 2013)임을 활용하여 계산.
 2) 유통업체 대상 설문에서 도출된 국내 브랜드 선호 비율을 활용하여 계산.

다. 최종 분석용 데이터

앞에서 기술된 방식으로 총 12억 원의 예산지출 내역을 세부항목별로 분류하여 산업연관표에 배분한 결과는 〈표 3-7〉에 제시되어 있음.

〈표 3-7〉 해양수산부 사업비 예산 항목별 지출액 및 산업분류

(단위 : 백만 원)

예산지출 항목	산업연관표 배정	2014년도 지출액
인건비	인건비	195
간식비	식품품 제조업	2
원료비(차량유류)	석탄 및 석유제품 제조업	1
비상약품 구입비	의약품 제조업	0
장비비(컴퓨터주변기기)	컴퓨터 및 주변기기 제조업	33
사무용품, 소모품 구입비	기타 제조업	20
숙박비, 식음료비	음식점 및 숙박업	148
여행업	운수 및 보관업	313
보험료	금융 및 보험업	1
임차료	부동산서비스	102
장비임대료	장비 및 용품 임대업	33
교재 구입비	출판서비스	38
광고홍보비	사업전문서비스	103
산업체 개발비	연구개발업	107
사업지원서비스(공연, 사진촬영)	사업지원서비스	62
교육비 및 인력양성	교육서비스	42
총 사업비		1,200

□ 위에서 설명된 방식으로 크루즈 관광객 증가에 따른 연간 품목별 소비 지출 증대액을 분석 데이터 입수 경로별로 나누어 산업연관표에 배분한 결과는 〈표 3-8〉~〈표 3-10〉에 제시되어 있음.

〈표 3-8〉 크루즈 가이드 대상 설문에 따른 품목별 소비지출 증가액 및 산업분류

(단위 : 백만 원)

소비지출 품목	산업연관표 배정	소비지출 증가액
인건비	인건비	-
건강식품, 김치, 기타 식품	식품품 제조업	28,969
주류	음료품 제조업	423
의류	섬유 및 의복 제조업	599
가죽제품(가방, 벨트 등), 신발류	가죽제품 제조업	1,070
목공예, 민속공예품, 칠기	목재 및 목제품 제조업	3,162
화장품 및 향수	기타 화학제품 제조업	22,512
액세서리(보석, 장신구)	금속제품 제조업	6,925
전기/전자제품	가정용 전기기기 제조업	4,351
안경(선글라스)	정밀기기 제조업	-
완구류(장난감, 게임기 등)	기타 제조업	348
총 소비비출 증가액		68,359

〈표 3-9〉 크루즈 여행사 대상 설문에 따른 품목별 소비지출 증가액 및 산업분류

(단위 : 백만 원)

소비지출 품목	산업연관표 배정	소비지출 증가액
인건비	인건비	-
건강식품, 김치, 기타 식품	식료품 제조업	23,021
주류	음료품 제조업	336
의류	섬유 및 의복 제조업	476
가죽제품(가방, 벨트 등), 신발류	가죽제품 제조업	850
목공예, 민속공예품, 칠기	목재 및 목제품 제조업	2,513
화장품 및 향수	기타 화학제품 제조업	17,890
액세서리(보석, 장신구)	금속제품 제조업	5,503
전기/전자제품	가정용 전기기기 제조업	3,458
안경(선글라스)	정밀기기 제조업	-
완구류(장난감, 게임기 등)	기타 제조업	277
총 소비지출 증가액		54,323

〈표 3-10〉 면세점 대상 설문에 따른 품목별 소비지출 증가액 및 산업분류

(단위 : 백만 원)

소비지출 품목	산업연관표 배정	소비지출 증가액
인건비	인건비	-
건강식품, 김치, 기타 식품	식료품 제조업	8,446
주류	음료품 제조업	123
의류	섬유 및 의복 제조업	175
가죽제품(가방, 벨트 등), 신발류	가죽제품 제조업	312
목공예, 민속공예품, 칠기	목재 및 목제품 제조업	922
화장품 및 향수	기타 화학제품 제조업	6,564
액세서리(보석, 장신구)	금속제품 제조업	2,019
전기/전자제품	가정용 전기기기 제조업	1,269
안경(선글라스)	정밀기기 제조업	-
완구류(장난감, 게임기 등)	기타 제조업	101
총 소비지출 증가액		19,931

3. 거시적 고용효과 분석 결과

가. 재정지출의 고용효과

□ 해양수산부 사업의 예산 항목별 지출 내역을 산업연관표에 배분한 후 고용창출효과를 추정하는 방식은 <표 3-11>에 요약되어 있음.

<표 3-11> 사업비 항목별 산업연관표 배분 및 고용창출효과 산출방식

예산지출 항목	산업연관표 배정	고용효과 산출
간식비	식료품 제조업	간접고용효과(B) 산출
원료비(차량유류)	석탄 및 석유제품 제조업	
비상약품 구입비	의약품 제조업	
장비비(컴퓨터주변기기)	컴퓨터 및 주변기기 제조업	
사무용품, 소모품 구입비	기타 제조업	
숙박비, 식음료비	음식점 및 숙박업	
여행업	운수 및 보관업	
보험료	금융 및 보험업	
임차료	부동산서비스	
장비임대료	장비 및 용품 임대업	
교재 구입비	출판서비스	
광고홍보비	사업전문서비스	
산업체 개발비	연구개발업	
사업지원서비스(공연, 사진촬영)	사업지원서비스	
교육비 및 인력양성	교육서비스	
인건비	총인건비/1인당 피용자보수	직접고용효과(A) 산출
인건비→가계지출	전 산업	유발고용효과(C) 산출

주 : 총고용효과 = 직접고용효과(A) + 간접고용효과(B) + 유발고용효과(C).

□ 우선 직접고용효과는 2014년도 사업비 중 인건비 총액을 당해 연도의 해당 산업 내 1인당 피용자보수로 나누는 방식으로 산출함.

○ 해양수산부 사업 예산 항목 중 연간 인건비 총액(1억 9천 5백만 원)을, 고용노동부의 고용형태별 근로실태조사 자료를 근거로 도출한 ‘사업시설 관리 및 사업지원서비스업’에 종사하는 근로자 1인의 연간 임금액

(월 199만 4천 원*12=2,392만 8천 원)으로 나누어 직접고용효과를 산출한 결과, 한 해 동안 총 8명의 직접고용이 창출되는 것으로 나타남.

- 이때 가용한 최근 연도 자료인 「2013년도 고용형태별 근로실태조사」 자료를 활용함.

□ 더불어 거시-IO 통합모형을 활용하여 해양수산부 사업비 지출의 간접 및 유발고용효과를 산출하고, 앞서 산정된 직접고용효과를 더함으로써 정부지출의 총고용효과를 분석할 수 있음.

○ 재정지출에 따른 이자율 상승으로 말미암아 민간지출이 감소하는 구축효과를 고려하여 일자리창출 효과를 분석한 결과는 <표 3-12>와 <표 3-13>에 제시됨.

- <표 3-12>는 피용자 수를 기준으로 한 고용창출효과를 보여줌.

- <표 3-13>은 피용자에 자영업자 및 무급가족종사자 수를 더한 취업자 수를 기준으로 한 일자리창출 효과를 나타냄.

□ 해양수산부 사업에 따른 재정지출의 고용효과를 분석한 결과, 총고용효과를 구성하는 세 가지 요소 중 간접고용효과 비중이 압도적으로 높은 것으로 나타남.

<표 3-12> 해수부 사업 예산 집행에 따른 고용창출 효과 : 피용자 수 기준

(단위 : 명)

	직접고용 효과	간접고용 효과	유발고용 효과	총고용 효과	2005년 불변가격 예산 10억 원당 고용효과
2014	8	14	1	23	20

<표 3-13> 해수부 사업 예산 집행에 따른 고용창출 효과 : 취업자 수 기준

(단위 : 명)

	직접고용 효과	간접고용 효과	유발고용 효과	총고용 효과	2005년 불변가격 예산 10억 원당 고용효과
2014	8	22	1	31	27

- 즉 전체 고용효과 중 간접고용효과의 비중이 60.9%(피용자 수 기준) 내지 71.0%(취업자 수 기준)에 달하는 것으로 분석됨.
 - 한편, 해수부 사업 예산 중 인건비 지출에 따른 직접고용효과가 전체 고용효과의 25.8%(취업자 수 기준) 내지 34.8%(피용자 수 기준)를 차지하는 것으로 나타남.
 - 반면 유발고용효과의 비중은 3.2%(취업자 수 기준) 내지 4.3%(피용자 수 기준)에 그치는 것으로 분석됨.
- 해양수산부 사업비 지출이 경제 내 각 산업별 고용, 산출 및 부가가치에 미치는 간접 파급효과의 규모를 분석한 결과는 <표 3-14>-<표 3-16>에, 파급효과의 산업별 비중을 분석한 결과는 <표 3-17>-<표 3-19>에 제시되어 있음.
- 고용 측면에서의 파급효과를 살펴보면, 총 66개 산업부문 중 '사업지원 서비스', '운수 및 보관업', '음식점 및 숙박업', '사업전문서비스' 등 4개 부문의 고용창출 비중이 전체의 50%에 육박하는 것으로 나타나, 해수부 사업비 지출의 최대 수혜 부문인 것으로 드러남.
 - 이들 네 부문에 고용 파급효과가 몰려 있는 것은, <표 3-7>에 제시된 예산 항목별 산업연관표 배정 및 지출액 내역으로부터 상당 부분 짐작할 수 있음.
 - 다음으로 총산출액에 대한 파급효과를 살펴보면, 17.2%의 비중을 나타낸 '운수 및 보관업'이 눈에 띄나 그 밖에 대부분의 산업부문의 비중은 모두 한 자리 수 퍼센티지를 나타내면서 비교적 고른 분포를 보임.
 - '사업지원서비스', '음식점 및 숙박업', '사업전문서비스' 등은 노동 및 인적 자본집약적 산업의 특성을 보이면서 총산출액에서 차지하는 비중에 비해 확연히 더 높은 고용 비중을 나타냄.
 - 마지막으로 부가가치액에 대한 파급효과의 경우 '운수 및 보관업'과 '부동산서비스' 두 부문의 비중이 전체의 1/4 정도를 차지하고, 나머지 산업부문의 비중은 대체로 고르게 나타남.

- 총산출액 비중에서와 마찬가지로, ‘사업지원서비스’, ‘음식점 및 숙박업’, ‘사업전문서비스’ 등 노동 및 인적 자본집약적 산업의 경우 부가가치액에서 차지하는 비중에 비해 고용창출에서의 비중이 더 높게 나타남.
- 반면 ‘부동산서비스’의 경우 자본집약적 산업으로서 부가가치액에서 차지하는 비중에 비해 확연히 낮은 고용 비중을 나타냄.

(표 3-14) 산업별 고용 파급규모: 피용자 수 기준

(단위: 명)

산업부문	2014	산업부문	2014
농림어업	0	정밀기기 제조업	0
석탄, 원유 및 천연가스 채굴업	0	자동차 제조업	0
금속 및 비금속 광업	0	선박 제조업	0
식료품 제조업	0	기타 운송장비 제조업	0
음료품 제조업	0	기타 제조업	0
담배 제조업	0	전기업	0
섬유 및 의복 제조업	0	가스, 증기, 운수업 및 수도사업	0
가죽제품 제조업	0	건물건설 및 건축보수	0
목재 및 목제품 제조업	0	토목건설	0
펄프 및 종이제품 제조업	0	도소매업	1
인쇄 및 복제업	0	음식점 및 숙박업	2
석탄 및 석유제품 제조업	0	운수 및 보관업	2
기초화학물질 제조업	0	금융 및 보험업	0
합성수지 및 합성고무 제조업	0	주거서비스	0
화학섬유 제조업	0	부동산서비스	1
비료 및 농약 제조업	0	장비 및 용품 임대업	0
의약품 제조업	0	출판서비스	0
기타 화학제품 제조업	0	영화	0
고무, 플라스틱제품	0	방송업	0
유리 및 유리제품 제조업	0	통신업	0
기타 비금속광물제품 제조업	0	정보서비스	0
철강	0	사업전문서비스	1
비철금속	0	연구개발업	1
금속제품 제조업	0	사업지원서비스	2
일반목적용기계 제조업	0	공공행정 및 국방	0
특수목적용기계 제조업	0	교육서비스	1
가정용 전기기기 제조업	0	의료 및 보건업	0
방송, 통신기기 제조업	0	사회복지서비스	0
컴퓨터 및 주변기기 제조업	0	문화서비스	0
전기장비 제조업	0	스포츠 및 오락서비스	0
디스플레이	0	위생서비스	0
반도체	0	개인서비스	0
전자부품	0	사회단체	0
		전 산업	14

〈표 3-15〉 산업별 총산출액 파급규모

(단위 : 백만 원)

산업부문	2014	산업부문	2014
농림어업	60	정밀기기 제조업	13
석탄, 원유 및 천연가스 채굴업	100	자동차 제조업	40
금속 및 비금속 광업	10	선박 제조업	10
식품품 제조업	80	기타 운송장비 제조업	15
음료품 제조업	8	기타 제조업	40
담배 제조업	0	전기업	30
섬유 및 의복 제조업	10	가스, 증기, 온수업 및 수도사업	21
가죽제품 제조업	3	건물건설 및 건축보수	0
목재 및 목제품 제조업	7	토목건설	0
펄프 및 종이제품 제조업	31	도소매업	110
인쇄 및 복제업	9	음식점 및 숙박업	190
석탄 및 석유제품 제조업	120	운수 및 보관업	430
기초화학물질 제조업	40	금융 및 보험업	90
합성수지 및 합성고무 제조업	10	주거서비스	0
화학섬유 제조업	0	부동산서비스	130
비료 및 농약 제조업	4	장비 및 용품 임대업	54
의약품 제조업	5	출판서비스	44
기타 화학제품 제조업	18	영화	4
고무, 플라스틱제품	20	방송업	12
유리 및 유리제품 제조업	5	통신업	25
기타 비금속광물제품 제조업	4	정보서비스	18
철강	70	사업전문서비스	130
비철금속	30	연구개발업	107
금속제품 제조업	40	사업지원서비스	96
일반목적용기계 제조업	20	공공행정 및 국방	0
특수목적용기계 제조업	0	교육서비스	40
가정용 전기기기 제조업	4	의료 및 보건업	10
방송, 통신기기 제조업	10	사회복지서비스	1
컴퓨터 및 주변기기 제조업	40	문화서비스	4
전기장비 제조업	20	스포츠 및 오락서비스	5
디스플레이	0	위생서비스	9
반도체	20	개인서비스	13
전자부품	11	사회단체	1
		전 산업	2,501

〈표 3-16〉 산업별 부가가치액 파급규모

(단위 : 백만 원)

산업부문	2014	산업부문	2014
농림어업	26	정밀기기 제조업	4
석탄, 원유 및 천연가스 채굴업	60	자동차 제조업	6
금속 및 비금속 광업	7	선박 제조업	3
식료품 제조업	9	기타 운송장비 제조업	3
음료품 제조업	2	기타 제조업	14
담배 제조업	0	전기업	9
섬유 및 의복 제조업	4	가스, 증기, 온수업 및 수도사업	5
건축제품 제조업	1	건물건설 및 건축보수	3
목재 및 목제품 제조업	2	토목건설	1
펄프 및 종이제품 제조업	8	도소매업	50
인쇄 및 복제업	3	음식점 및 숙박업	66
석탄 및 석유제품 제조업	4	운수 및 보관업	160
기초화학물질 제조업	7	금융 및 보험업	50
합성수지 및 합성고무 제조업	3	주거서비스	0
화학섬유 제조업	0	부동산서비스	103
비료 및 농약 제조업	1	장비 및 용품 임대업	28
의약품 제조업	1	출판서비스	15
기타 화학제품 제조업	6	영화	1
고무, 플라스틱제품	8	방송업	5
유리 및 유리제품 제조업	1	통신업	10
기타 비금속광물제품 제조업	2	정보서비스	9
철강	20	사업전문서비스	77
비철금속	4	연구개발업	61
금속제품 제조업	11	사업지원서비스	62
일반목적용기계 제조업	5	공공행정 및 국방	0
특수목적용기계 제조업	4	교육서비스	20
가정용 전기기기 제조업	1	의료 및 보건업	5
방송, 통신기기 제조업	2	사회복지서비스	2
컴퓨터 및 주변기기 제조업	18	문화서비스	3
전기장비 제조업	8	스포츠 및 오락서비스	4
디스플레이	3	위생서비스	4
반도체	8	개인서비스	7
전자부품	3	사회단체	1
		전 산업	1,034

〈표 3-17〉 고용 파급효과의 산업별 비중: 피용자 수 기준

(단위: %)

산업부문	2014	산업부문	2014
농림어업	0.7	정밀기기 제조업	0.3
석탄, 원유 및 천연가스 채굴업	0.0	자동차 제조업	0.4
금속 및 비금속 광업	0.0	선박 제조업	0.0
식품품 제조업	1.2	기타 운송장비 제조업	0.1
음료품 제조업	0.2	기타 제조업	1.7
담배 제조업	0.0	전기업	0.3
섬유 및 의복 제조업	0.6	가스, 증기, 온수업 및 수도사업	0.1
건축제품 제조업	0.2	건물건설 및 건축보수	0.4
목재 및 목제품 제조업	0.1	토목건설	1.9
펄프 및 종이제품 제조업	0.4	도소매업	5.2
인쇄 및 복제업	0.4	음식점 및 숙박업	11.6
석탄 및 석유제품 제조업	0.1	운수 및 보관업	12.9
기초화학물질 제조업	0.1	금융 및 보험업	3.5
합성수지 및 합성고무 제조업	0.0	주거서비스	0.0
화학섬유 제조업	0.0	부동산서비스	5.7
비료 및 농약 제조업	0.0	장비 및 용품 임대업	1.4
의약품 제조업	0.1	출판서비스	2.1
기타 화학제품 제조업	0.3	영화	0.1
고무, 플라스틱제품	0.5	방송업	0.3
유리 및 유리제품 제조업	0.1	통신업	0.7
기타 비금속광물제품 제조업	0.1	정보서비스	1.1
철강	0.1	사업전문서비스	10.4
비철금속	0.1	연구개발업	7.1
금속제품 제조업	0.5	사업지원서비스	14.6
일반목적용기계 제조업	0.4	공공행정 및 국방	1.4
특수목적용기계 제조업	0.1	교육서비스	4.8
가정용 전기기기 제조업	0.1	의료 및 보건업	0.2
방송, 통신기기 제조업	0.2	사회복지서비스	0.8
컴퓨터 및 주변기기 제조업	0.4	문화서비스	0.4
전기장비 제조업	0.4	스포츠 및 오락서비스	0.2
디스플레이	0.1	위생서비스	0.3
반도체	0.0	개인서비스	1.3
전자부품	0.2	사회단체	0.9
		전 산업	100

〈표 3-18〉 총산출액 파급효과의 산업별 비중

(단위 : %)

산업부문	2014	산업부문	2014
농림어업	2.4	정밀기기 제조업	0.5
석탄, 원유 및 천연가스 채굴업	4.0	자동차 제조업	1.6
금속 및 비금속 광업	0.4	선박 제조업	0.4
식품품 제조업	3.2	기타 운송장비 제조업	0.6
음료품 제조업	0.3	기타 제조업	1.6
담배 제조업	0.0	전기업	1.2
섬유 및 의복 제조업	0.4	가스, 증기, 온수업 및 수도사업	0.8
가죽제품 제조업	0.1	건물건설 및 건축보수	0.0
목재 및 목제품 제조업	0.3	토목건설	0.0
펄프 및 종이제품 제조업	1.2	도소매업	4.4
인쇄 및 복제업	0.4	음식점 및 숙박업	7.6
석탄 및 석유제품 제조업	4.8	운수 및 보관업	17.2
기초화학물질 제조업	1.6	금융 및 보험업	3.6
합성수지 및 합성고무 제조업	0.4	주거서비스	0.0
화학섬유 제조업	0.0	부동산서비스	5.2
비료 및 농약 제조업	0.2	장비 및 용품 임대업	2.2
의약품 제조업	0.2	출판서비스	1.8
기타 화학제품 제조업	0.7	영화	0.2
고무, 플라스틱제품	0.8	방송업	0.5
유리 및 유리제품 제조업	0.2	통신업	1.0
기타 비금속광물제품 제조업	0.2	정보서비스	0.7
철강	2.8	사업전문서비스	5.2
비철금속	1.2	연구개발업	4.3
금속제품 제조업	1.6	사업지원서비스	3.8
일반목적용기계 제조업	0.8	공공행정 및 국방	0.0
특수목적용기계 제조업	0.0	교육서비스	1.6
가정용 전기기기 제조업	0.2	의료 및 보건업	0.4
방송, 통신기기 제조업	0.4	사회복지서비스	0.0
컴퓨터 및 주변기기 제조업	1.6	문화서비스	0.2
전기장비 제조업	0.8	스포츠 및 오락서비스	0.2
디스플레이	0.0	위생서비스	0.4
반도체	0.8	개인서비스	0.5
전자부품	0.4	사회단체	0.0
		전 산업	100

〈표 3-19〉 부가가치액 파급효과와 산업별 비중

(단위 : %)

산업부문	2014	산업부문	2014
농림어업	2.5	정밀기기 제조업	0.4
석탄, 원유 및 천연가스 채굴업	5.8	자동차 제조업	0.6
금속 및 비금속 광업	0.7	선박 제조업	0.3
식품품 제조업	0.9	기타 운송장비 제조업	0.3
음료품 제조업	0.2	기타 제조업	1.4
담배 제조업	0.0	전기업	0.9
섬유 및 의복 제조업	0.4	가스, 증기, 온수업 및 수도사업	0.5
건축제품 제조업	0.1	건물건설 및 건축보수	0.3
목재 및 목제품 제조업	0.2	토목건설	0.1
펄프 및 종이제품 제조업	0.8	도소매업	4.8
인쇄 및 복제업	0.3	음식점 및 숙박업	6.4
석탄 및 석유제품 제조업	0.4	운수 및 보관업	15.5
기초화학물질 제조업	0.7	금융 및 보험업	4.8
합성수지 및 합성고무 제조업	0.3	주거서비스	0.0
화학섬유 제조업	0.0	부동산서비스	10.0
비료 및 농약 제조업	0.1	장비 및 용품 임대업	2.7
의약품 제조업	0.1	출판서비스	1.5
기타 화학제품 제조업	0.6	영화	0.1
고무, 플라스틱제품	0.8	방송업	0.5
유리 및 유리제품 제조업	0.1	통신업	1.0
기타 비금속광물제품 제조업	0.2	정보서비스	0.9
철강	1.9	사업전문서비스	7.4
비철금속	0.4	연구개발업	5.9
금속제품 제조업	1.1	사업지원서비스	6.0
일반목적용기계 제조업	0.5	공공행정 및 국방	0.0
특수목적용기계 제조업	0.4	교육서비스	1.9
가정용 전기기기 제조업	0.1	의료 및 보건업	0.5
방송, 통신기기 제조업	0.2	사회복지서비스	0.2
컴퓨터 및 주변기기 제조업	1.7	문화서비스	0.3
전기장비 제조업	0.8	스포츠 및 오락서비스	0.4
디스플레이	0.3	위생서비스	0.4
반도체	0.8	개인서비스	0.7
전자부품	0.3	사회단체	0.1
		전 산업	100

나. 소비지출의 고용효과

- 해양수산부 사업으로 인한 크루즈 관광객의 연간 품목별 소비지출 증가에 대한 세 가지 분석 데이터 입수 경로(표 3-8~표 3-10 참조)를 바탕으로, 거시-IO 통합모형을 활용하여 소비지출의 고용효과를 분석할 수 있음.
- 우선, 앞에서 살펴본 ‘크루즈 가이드 대상 설문’, ‘크루즈 여행사 대상 설문’ 및 ‘면세점 대상 설문’ 각각으로부터 얻어진 데이터를 거시-IO 통합모형에 투입하여 도출된 일자리창출 효과는 <표 3-20>과 <표 3-21>에 제시됨.
 - ‘크루즈 가이드 대상 설문’ 결과에 기반을 둔 고용효과 추정을 위해, 해당 설문에서 도출된 연간 크루즈 관광객 증가 전망치 평균 및 관광객 1인당 소비지출액의 중앙값을 활용하여 데이터를 산출함.
 - ‘크루즈 여행사 대상 설문’ 결과에 바탕을 둔 일자리창출 효과를 추정하기 위해, 해당 설문 결과 드러난 연간 크루즈 관광객 증가 전망치 평균 및 관광객 1인당 소비지출액의 평균을 활용하여 자료를 확보함.
 - ‘면세점 대상 설문’ 결과에 따른 고용효과의 추정은 해당 설문에서 도출된 연간 크루즈 관광객 증가 전망치 평균 및 관광객 1인당 소비지출액의 평균을 활용함으로써 수행함.
 - <표 3-20>은 피용자 수, <표 3-21>은 피용자에 자영업자 및 무급가족종사자 수를 더한 취업자 수를 기준으로 한 효과를 각 시나리오별로 보여줌.
- 본 평가연구에서는 유통업체에 크루즈 관광객들을 직접 인솔하면서 관광객의 소비지출액에 비례한 인센티브를 지급받는 관광 가이드들의 답변을 가장 신뢰할 만한 데이터로 간주하고, 해당 데이터를 활용하여 추정된 결과를 핵심 결과로서 제시함.
- 본 분석의 핵심 결과인 ‘크루즈 가이드 대상 설문’ 결과에 따른 추정치가 크루즈 관광객 소비지출 증가의 일자리창출 효과에 대해 가장 낙관

적인 전망(피용자 기준 연간 688명, 취업자 기준 연간 1,323명)을 보여주고 있으며, ‘면세점 대상 설문’ 결과로부터 상대적으로 가장 보수적인 추정치(피용자 기준 연간 200명, 취업자 기준 연간 385명)가 도출되었음.

- 어떤 분석 데이터를 활용하여 추정하던 예측했던 재정지출에 따른 고용효과보다는 소비지출 증가에 따른 일자리창출 효과가 압도적으로 큰 것으로 나타남.
- ‘크루즈 가이드 대상 설문’ 결과로부터 도출된 추정치에 따르면 재정지출 효과는 소비지출 효과의 3.3%(피용자 기준)에 불과하고, 가장 보수적인 ‘면세점 대상 설문’ 결과로부터 도출된 추정치에 대해서조차 재정지출을 통한 고용창출은 소비지출 증가에 의한 영향의 11.5%(피용자 기준)에 그침.

〈표 3-20〉 관광객 소비지출 증가에 따른 고용창출효과: 피용자 수 기준

(단위: 명)

	크루즈 가이드 설문 데이터 활용 시		크루즈 여행사 설문 데이터 활용 시		면세점 설문 데이터 활용 시	
	고용 효과	2005년 불변가격 소비지출 10억 원당 고용효과	고용 효과	2005년 불변가격 소비지출 10억 원당 고용효과	고용 효과	2005년 불변가격 소비지출 10억 원당 고용효과
연간	688	11	547	11	200	11

〈표 3-21〉 관광객 소비지출 증가에 따른 고용창출효과: 취업자 수 기준

(단위: 명)

	크루즈 가이드 설문 데이터 활용 시		크루즈 여행사 설문 데이터 활용 시		면세점 설문 데이터 활용 시	
	고용 효과	2005년 불변가격 소비지출 10억 원당 고용효과	고용 효과	2005년 불변가격 소비지출 10억 원당 고용효과	고용 효과	2005년 불변가격 소비지출 10억 원당 고용효과
연간	1,323	20	1,050	20	385	20

- ‘크루즈 가이드 대상 설문’과 ‘크루즈 여행사 대상 설문’ 결과에 따른 고용창출 예측치와 ‘면세점 대상 설문’ 결과에 따른 전망 사이에 큰 차이가 발생하는 원인은 다음과 같이 생각해 볼 수 있음.
 - 면세점 등에 단체관광객을 직접 인솔하고 다니면서 관광객들의 구매액수에 따른 인센티브 지급을 직접적으로 경험하는 관광가이드, 그리고 이들과 긴밀히 교류하는 크루즈 여행사와는 달리, 면세점 담당자의 경우 매장을 방문하는 고객 중 누가 크루즈 관광객인지 분별하는 데 어려움을 겪어 정확한 응답을 하지 못했을 가능성이 있음.
 - 크루즈 관광객의 소비지출 행태에 대해 이는 한도 내에서의 정확한 답변을 회피할 유인이 관광가이드와 크루즈 여행사의 경우 거의 없는 반면, 면세점의 경우에는 크루즈 관광객 수나 1인당 매출액에 대해 가급적 보수적인 답변을 하는 것이 유리하다고 느꼈을 가능성이 있음.
- 한편, 해양수산부가 크루즈산업 활성화에 대한 고용영향평가를 의뢰하면서 자체 추정치로 제시한 고용효과와 비교하면, 본 평가연구의 거시-IO 통합모형을 활용한 추정치와 최소한 거의 비슷하거나 오히려 상당히 과소 추정했던 것으로 드러남.
 - 해양수산부는 2014년도 사업 시행에 따른 연간 크루즈 관광객 증가를 12만 명, 관광객 1인당 소비지출액을 73만 원으로 보고, 화장품·의류산업 등 크루즈 관광객들이 선호하는 품목의 고용계수 평균을 2.4로 잡아 연간 총 210명의 고용이 관광객의 직접 소비에 의해 늘어날 것으로 자체 추정하였음.
 - 그러나 본 평가연구의 핵심 결과인 ‘크루즈 가이드 대상’ 설문 결과에 따른 고용효과 추정치는 피용자 수 기준으로 연간 688명에 달해, 해수부 자체 추정치의 세 배가 넘는 전망을 제시하고 있음.
 - 더불어 ‘크루즈 여행사 대상 설문’과 ‘면세점 대상 설문’ 결과에 따른 일자리창출 전망치(피용자 수 기준)도 각각 연간 547명과 200명으로서 해수부의 자체 고용창출 예측치가 상당히 보수적으로 산정되었음을 강하게 시사함.

- 이러한 차이의 원인으로는, 해수부 사업에 따른 크루즈 관광객 소비지출 증가액에 대한 전망은 전담 부처와 민간부문 종사자(특히 관광가이드와 크루즈 여행사) 간에 별다른 차이가 없긴 하나, 해수부가 고용계수 2.4를 단순히 곱하는 방식으로 단순 투입산출 모형을 활용한 추정과 유사한 형태의 일자리창출 전망을 시도한 반면, 본 평가연구에서는 거시-IO 통합모형을 활용하여 산업부문 간 거시적 순환과정을 명시적으로 고려했다는 점이 결정적으로 작용한 것으로 보임.

□ 해양수산부 사업을 통해 늘어난 크루즈 관광객의 소비지출이 경제 내 각 산업별 고용, 산출 및 부가가치에 미치는 파급효과의 규모를 분석한 결과는 <표 3-22>~<표 3-24>에, 파급효과의 산업별 비중을 분석한 결과는 <표 3-25>~<표 3-27>에 제시되어 있음.

○ 고용 측면에서의 파급효과를 살펴보면, 총 66개 산업부문 중 ‘도소매업’과 ‘식료품 제조업’의 고용창출 비중이 가장 높아, 크루즈 관광객 소비지출을 통한 일자리창출의 최대 수혜 부문으로 자리매김함.

- ‘식료품 제조업’의 고용창출 비중이 13.4%로 높은 것은 <표 3-8>~<표 3-10>에 제시된 소비품목별 산업연관표 배정 및 지출액 내역에서 건강식품, 김치, 기타 식품 등 식료품 제조업에 해당하는 품목의 소비지출액이 가장 높은 것에서 충분히 예측할 수 있음.

- 다만 고용창출 비중이 14.2%로 가장 높은 ‘도소매업’의 경우, 다양한 품목들의 소비지출이 이루어지는 유통 경로를 포괄한 부문이라는 점에서 일자리창출에서 차지하는 비중이 높게 나타난 것으로 해석됨.

○ 총산출액에 대한 파급효과의 경우, ‘식료품 제조업’과 ‘기타 화학제품 제조업’ 두 부문을 합친 비중이 전체의 1/4을 넘었고, 그 밖의 부문은 대체로 고른 비중을 나타냄.

- ‘기타 화학제품 제조업’의 경우, <표 3-8>~<표 3-10>에서 ‘화장품 및 향수’의 소비지출 비중이 두 번째로 높게 나타나는 것에서 총산출액 파급효과의 비중이 높을 것임을 짐작할 수 있으나, 자본집약적 산업의 특

성을 반영하여 고용에 대한 파급효과는 상대적으로 낮게 나타남.

- ‘도소매업’의 경우, 총산출액 파급효과에서 차지하는 비중은 높지 않으나, 노동집약적 산업의 특성으로 말미암아 고용 파급효과에서 차지하는 비중은 전체 산업부문 중 가장 높게 나타남.

〈표 3-22〉 산업별 고용 파급규모: 피용자 수 기준

(단위: 명)

산업부문	데이터	데이터	데이터	산업부문	데이터	데이터	데이터
	1	2	3		1	2	3
농림어업	32	25	9	정밀기기 제조업	2	2	1
석탄, 원유, 천연가스 채굴업	0	0	0	자동차 제조업	6	4	2
금속 및 비금속 광업	0	0	0	선박 제조업	2	1	1
식료품 제조업	92	73	27	기타 운송장비 제조업	0	0	0
음료품 제조업	2	2	1	기타 제조업	19	15	5
담배 제조업	0	0	0	전기업	2	2	1
섬유 및 의복 제조업	9	7	2	가스, 증기, 온수, 수도사업	1	1	0
가죽제품 제조업	7	6	2	건물건설 및 건축보수	7	5	2
목재 및 목제품 제조업	12	10	3	토목건설	11	8	3
펄프 및 종이제품 제조업	5	4	2	도소매업	98	78	28
인쇄 및 복제업	2	2	1	음식점 및 숙박업	20	16	6
석탄 및 석유제품 제조업	1	1	0	운수 및 보관업	32	25	9
기초화학물질 제조업	3	2	1	금융 및 보험업	26	20	7
합성수지 및 합성고무제조업	1	1	0	주거서비스	0	0	0
화학섬유 제조업	0	0	0	부동산서비스	11	9	3
비료 및 농약 제조업	2	1	0	장비 및 용품 임대업	1	1	0
의약품 제조업	1	1	0	출판서비스	2	1	1
기타 화학제품 제조업	48	38	14	영화	1	0	0
고무, 플라스틱제품	11	9	3	방송업	1	1	0
유리 및 유리제품 제조업	1	1	0	통신업	6	5	2
기타 비금속광물제품 제조업	1	1	0	정보서비스	8	6	2
철강	3	2	1	사업전문서비스	26	20	7
비철금속	3	2	1	연구개발업	7	5	2
금속제품 제조업	26	20	8	사업지원서비스	34	27	10
일반목적용기계 제조업	5	4	1	공공행정 및 국방	14	12	4
특수목적용기계 제조업	5	4	1	교육서비스	20	16	6
가정용 전기기기 제조업	8	7	2	의료 및 보건업	11	9	3
방송, 통신기기 제조업	2	1	1	사회복지서비스	7	6	2
컴퓨터 및 주변기기 제조업	0	0	0	문화서비스	2	2	1
전기장비 제조업	4	3	1	스포츠 및 오락서비스	2	2	1
디스플레이	1	1	0	위생서비스	5	4	1
반도체	1	1	0	개인서비스	9	7	2
전자부품	2	1	0	사회단체	5	4	1
				전 산업	688	547	200

〈표 3-23〉 산업별 총산출액 파급규모

(단위 : 백만 원)

산업부문	데이터 1	데이터 2	데이터 3	산업부문	데이터 1	데이터 2	데이터 3
농림어업	18,630	14,800	5,420	정밀기기 제조업	710	564	208
석탄/원유/천연가스채굴업	9,570	7,600	2,790	자동차 제조업	1,530	1,220	450
금속 및 비금속 광업	1,840	1,462	536	선박 제조업	480	360	130
식료품 제조업	39,450	31,350	11,500	기타 운송장비 제조업	602	479	177
음료품 제조업	660	525	193	기타 제조업	3,720	2,950	1,080
담배 제조업	16	13	5	전기업	2,510	2,000	720
섬유 및 의복 제조업	2,270	1,820	660	가스/증기/온수/수도사업	1,581	1,256	460
가죽제품 제조업	1,459	1,160	426	건물건설 및 건축보수	730	580	200
목재 및 목제품 제조업	4,706	3,740	1,373	토목건설	360	290	110
펄프 및 종이제품 제조업	2,947	2,342	860	도소매업	12,520	9,970	3,660
인쇄 및 복제업	430	342	126	음식점 및 숙박업	2,000	1,590	580
석탄 및 석유제품 제조업	10,480	8,310	3,050	운수 및 보관업	8,610	6,860	2,510
기초화학물질 제조업	14,440	11,480	4,220	금융 및 보험업	5,280	4,200	1,540
합성수지/합성고무제조업	3,199	2,547	937	주거서비스	380	300	100
화학섬유 제조업	131	104	38	부동산서비스	1,902	1,511	555
비료 및 농약 제조업	1,270	1,008	370	장비 및 용품 임대업	538	427	158
의약품 제조업	480	382	141	출판서비스	262	207	76
기타 화학제품 제조업	25,113	19,953	7,320	영화	88	70	25
고무, 플라스틱제품	4,740	3,760	1,380	방송업	332	265	98
유리 및 유리제품 제조업	840	668	245	통신업	1,564	1,241	455
기타비금속광물제품제조업	459	365	134	정보서비스	1,006	799	293
철강	9,350	7,440	2,740	사업전문서비스	3,010	2,400	870
비철금속	4,980	3,960	1,460	연구개발업	463	369	136
금속제품 제조업	11,450	9,090	3,340	사업지원서비스	1,986	1,580	578
일반목적용기계 제조업	2,310	1,840	680	공공행정 및 국방	530	430	150
특수목적용기계 제조업	1,310	1,030	370	교육서비스	540	430	150
가정용 전기기기 제조업	4,852	3,857	1,416	의료 및 보건업	650	530	200
방송, 통신기기 제조업	660	530	190	사회복지서비스	81	62	23
컴퓨터 및 주변기기 제조업	241	192	70	문화서비스	137	109	40
전기장비 제조업	2,200	1,750	650	스포츠 및 오락서비스	252	202	74
디스플레이	720	580	210	위생서비스	1,265	1,004	368
반도체	1,000	780	300	개인서비스	650	516	189
전자부품	557	443	163	사회단체	164	131	48
				전 산업	239,193	190,125	69,724

〈표 3-24〉 산업별 부가가치액 파급규모

(단위 : 백만 원)

산업부문	데이터 1	데이터 2	데이터 3	산업부문	데이터 1	데이터 2	데이터 3
농림어업	9,901	7,867	2,886	정밀기기 제조업	218	173	64
석탄/원유/천연가스채굴업	5,710	4,540	1,660	자동차 제조업	339	271	100
금속 및 비금속 광업	1,100	874	321	선박 제조업	137	110	41
식료품 제조업	5,272	4,189	1,537	기타 운송장비 제조업	123	98	36
음료품 제조업	195	155	57	기타 제조업	984	783	287
담배 제조업	7	5	2	전기업	742	590	216
섬유 및 의복 제조업	552	440	161	가스/증기/온수/수도사업	311	248	90
가죽제품 제조업	374	297	109	건물건설 및 건축보수	226	180	66
목재 및 목제품 제조업	1,112	884	324	토목건설	122	98	36
펄프 및 종이제품 제조업	709	563	207	도소매업	6,500	5,170	1,890
인쇄 및 복제업	156	124	46	음식점 및 숙박업	738	588	215
석탄 및 석유제품 제조업	680	542	197	운수 및 보관업	3,130	2,490	910
기초화학물질 제조업	2,260	1,796	659	금융 및 보험업	2,820	2,230	820
합성수지/합성고무제조업	546	433	158	주거서비스	310	250	100
화학섬유 제조업	22	17	6	부동산서비스	1,519	1,208	442
비료 및 농약 제조업	280	223	82	장비 및 용품 임대업	284	225	81
의약품 제조업	179	141	52	출판서비스	89	71	26
기타 화학제품 제조업	5,616	4,462	1,637	영화	32	26	10
고무, 플라스틱제품	1,173	933	343	방송업	147	117	43
유리 및 유리제품 제조업	369	292	106	통신업	624	495	183
기타비금속광물제품제조업	110	88	32	정보서비스	519	412	151
철강	2,130	1,680	610	사업전문서비스	1,670	1,327	487
비철금속	619	492	180	연구개발업	262	209	77
금속제품 제조업	3,266	2,595	951	사업지원서비스	1,313	1,044	383
일반목적용기계 제조업	586	466	171	공공행정 및 국방	350	280	90
특수목적용기계 제조업	417	331	121	교육서비스	370	290	90
가정용 전기기기 제조업	887	705	259	의료 및 보건업	342	272	99
방송, 통신기기 제조업	133	107	39	사회복지서비스	37	30	11
컴퓨터 및 주변기기 제조업	101	81	30	문화서비스	80	63	23
전기장비 제조업	557	443	162	스포츠 및 오락서비스	128	102	38
디스플레이	161	129	48	위생서비스	519	413	152
반도체	334	265	97	개인서비스	314	250	93
전자부품	137	109	41	사회단체	74	59	22
				전 산업	71,025	56,440	20,662

〈표 3-25〉 고용 파급효과의 산업별 비중: 피용자 수 기준

(단위: %)

산업부문	모든 데이터	산업부문	모든 데이터
농림어업	4.6	정밀기기 제조업	0.3
석탄, 원유, 천연가스 채굴업	0.0	자동차 제조업	0.8
금속 및 비금속 광업	0.1	선박 제조업	0.3
식료품 제조업	13.4	기타 운송장비 제조업	0.1
음료품 제조업	0.3	기타 제조업	2.7
담배 제조업	0.0	전기업	0.3
섬유 및 의복 제조업	1.2	가스, 증기, 운수, 수도사업	0.2
가죽제품 제조업	1.0	건물건설 및 건축보수	1.0
목재 및 목제품 제조업	1.7	토목건설	1.5
펄프 및 종이제품 제조업	0.8	도소매업	14.2
인쇄 및 복제업	0.3	음식점 및 숙박업	2.9
석탄 및 석유제품 제조업	0.1	운수 및 보관업	4.6
기초화학물질 제조업	0.4	금융 및 보험업	3.7
합성수지 및 합성고무제조업	0.2	주거서비스	0.0
화학섬유 제조업	0.0	부동산서비스	1.6
비료 및 농약 제조업	0.2	장비 및 용품 임대업	0.2
의약품 제조업	0.2	출판서비스	0.3
기타 화학제품 제조업	7.0	영화	0.1
고무, 플라스틱제품	1.6	방송업	0.2
유리 및 유리제품 제조업	0.1	통신업	0.8
기타 비금속광물제품 제조업	0.2	정보서비스	1.2
철강	0.4	사업전문서비스	3.7
비철금속	0.4	연구개발업	1.0
금속제품 제조업	3.7	사업지원서비스	5.0
일반목적용기계 제조업	0.7	공공행정 및 국방	2.1
특수목적용기계 제조업	0.7	교육서비스	2.9
가정용 전기기기 제조업	1.2	의료 및 보건업	1.6
방송, 통신기기 제조업	0.3	사회복지서비스	1.1
컴퓨터 및 주변기기 제조업	0.1	문화서비스	0.3
전기장비 제조업	0.6	스포츠 및 오락서비스	0.3
디스플레이	0.1	위생서비스	0.7
반도체	0.2	개인서비스	1.2
전자부품	0.2	사회단체	0.7
		전 산업	100

〈표 3-26〉 총산출액 파급효과의 산업별 비중

(단위: %)

산업부문	모든 데이터	산업부문	모든 데이터
농림어업	7.8	정밀기기 제조업	0.3
석탄, 원유, 천연가스 채굴업	4.0	자동차 제조업	0.6
금속 및 비금속 광업	0.8	선박 제조업	0.2
식품품 제조업	16.5	기타 운송장비 제조업	0.3
음료품 제조업	0.3	기타 제조업	1.6
담배 제조업	0.0	전기업	1.0
섬유 및 의복 제조업	0.9	가스, 증기, 운수, 수도사업	0.7
가죽제품 제조업	0.6	건물건설 및 건축보수	0.3
목재 및 목제품 제조업	2.0	토목건설	0.2
펄프 및 종이제품 제조업	1.2	도소매업	5.2
인쇄 및 복제업	0.2	음식점 및 숙박업	0.8
석탄 및 석유제품 제조업	4.4	운수 및 보관업	3.6
기초화학물질 제조업	6.0	금융 및 보험업	2.2
합성수지 및 합성고무제조업	1.3	주거서비스	0.2
화학섬유 제조업	0.1	부동산서비스	0.8
비료 및 농약 제조업	0.5	장비 및 용품 임대업	0.2
의약품 제조업	0.2	출판서비스	0.1
기타 화학제품 제조업	10.5	영화	0.0
고무, 플라스틱제품	2.0	방송업	0.1
유리 및 유리제품 제조업	0.4	통신업	0.7
기타 비금속광물제품 제조업	0.2	정보서비스	0.4
철강	3.9	사업전문서비스	1.3
비철금속	2.1	연구개발업	0.2
금속제품 제조업	4.8	사업지원서비스	0.8
일반목적용기계 제조업	1.0	공공행정 및 국방	0.2
특수목적용기계 제조업	0.5	교육서비스	0.2
가정용 전기기기 제조업	2.0	의료 및 보건업	0.3
방송, 통신기기 제조업	0.3	사회복지서비스	0.0
컴퓨터 및 주변기기 제조업	0.1	문화서비스	0.1
전기장비 제조업	0.9	스포츠 및 오락서비스	0.1
디스플레이	0.3	위생서비스	0.5
반도체	0.4	개인서비스	0.3
전자부품	0.2	사회단체	0.1
		전 산업	100

〈표 3-27〉 부가가치액 파급효과와 산업별 비중

(단위 : %)

산업부문	모든 데이터	산업부문	모든 데이터
농림어업	13.9	정밀기기 제조업	0.3
석탄, 원유, 천연가스 채굴업	8.0	자동차 제조업	0.5
금속 및 비금속 광업	1.5	선박 제조업	0.2
식료품 제조업	7.4	기타 운송장비 제조업	0.2
음료품 제조업	0.3	기타 제조업	1.4
담배 제조업	0.0	전기업	1.0
섬유 및 의복 제조업	0.8	가스, 증기, 운수, 수도사업	0.4
가죽제품 제조업	0.5	건물건설 및 건축보수	0.3
목재 및 목제품 제조업	1.6	토목건설	0.2
펄프 및 종이제품 제조업	1.0	도소매업	9.2
인쇄 및 복제업	0.2	음식점 및 숙박업	1.0
석탄 및 석유제품 제조업	1.0	운수 및 보관업	4.4
기초화학물질 제조업	3.2	금융 및 보험업	4.0
합성수지 및 합성고무제조업	0.8	주거서비스	0.4
화학섬유 제조업	0.0	부동산서비스	2.1
비료 및 농약 제조업	0.4	장비 및 용품 임대업	0.4
의약품 제조업	0.3	출판서비스	0.1
기타 화학제품 제조업	7.9	영화	0.0
고무, 플라스틱제품	1.7	방송업	0.2
유리 및 유리제품 제조업	0.5	통신업	0.9
기타 비금속광물제품 제조업	0.2	정보서비스	0.7
철강	3.0	사업전문서비스	2.4
비철금속	0.9	연구개발업	0.4
금속제품 제조업	4.6	사업지원서비스	1.8
일반목적용기계 제조업	0.8	공공행정 및 국방	0.5
특수목적용기계 제조업	0.6	교육서비스	0.5
가정용 전기기기 제조업	1.2	의료 및 보건업	0.5
방송, 통신기기 제조업	0.2	사회복지서비스	0.1
컴퓨터 및 주변기기 제조업	0.1	문화서비스	0.1
전기장비 제조업	0.8	스포츠 및 오락서비스	0.2
디스플레이	0.2	위생서비스	0.7
반도체	0.5	개인서비스	0.4
전자부품	0.2	사회단체	0.1
		전 산업	100

- 마지막으로 부가가치액에 대한 파급효과를 살펴보면, ‘농림어업’의 비중이 가장 높고, 다음으로 도소매업의 비중이 높게 나타남.
- ‘농림어업’의 비중이 13.9%로 가장 높게 나타난 것은 ‘식료품 제조업’에 공급되는 원료를 생산하는 부문이라는 점이 반영된 결과로 해석됨.
- 다만 ‘농림어업’ 부문 취업자 중 피용자의 비중이 작은 관계로, 피용자 수 기준으로 산출된 고용 파급효과에서 ‘농림어업’이 차지하는 비중은 크지 않게 나타남.

다. 재정지출과 소비지출을 망라한 총 고용효과

- 해양수산부의 사업비 예산 지출 자체의 고용효과와 해수부 사업을 통해 국내로 들어오는 크루즈 관광객이 늘어남으로써 증가한 소비지출을 통한 고용효과를 모두 합한 총 고용효과에 대해 세 가지 시나리오를 감안하여 추정된 결과가 <표 3-28>에 제시되어 있음.
- 가장 신뢰할 만한 결과라고 할 수 있는 ‘크루즈 가이드 대상 설문’ 결과에 대응하는 추정 결과에 따르면 해양수산부가 추진하는 크루즈산업 활성화 사업의 직접 재정지출 및 마케팅 효과를 통한 관광객의 소비지출 증대를 통해 피용자 기준으로 연간 711명, 취업자 기준으로 연간 1,354명의 일자리가 창출될 것으로 전망됨.

<표 3-28> 크루즈산업 활성화의 고용창출 효과

(단위: 명)

	크루즈 가이드 대상 설문 기준		크루즈 여행자 대상 설문 기준		면세점 대상 설문 기준	
	피용자 기준 효과	취업자 기준 효과	피용자 기준 효과	취업자 기준 효과	피용자 기준 효과	취업자 기준 효과
연간 고용 효과	711	1,354	570	1,081	223	416

- 해양수산부는 고용영향평가를 의뢰하면서 2014년도 사업을 통해 총 258명의 연간 고용창출을 예상하였으나, 소비지출의 고용창출효과 추정에서 앞서 지적한 괴리가 발생함으로써 인해 상당히 큰 폭으로 고용창출효과를 과소 추정된 것으로 판명됨.
- 민간부문의 전망을 바탕으로 도출된 가장 보수적인 추정 결과를 담고 있는 ‘면세점 대상 설문’ 기준 분석 결과에서조차 해수부의 자체 고용효과 전망과 큰 차이를 보이지 않고 있음.

제2절 소 결

- 본 장에서는 고용영향평가 대상인 해양수산부의 크루즈산업 활성화 사업이 올해 시작되어 사업 수혜 대상이 아직 없는 관계로 미시적 고용효과 분석 수행이 불가능한 점을 감안하여, 거시-IO 통합모형을 활용한 거시적 고용효과 분석에 초점을 맞추었음.
- 다만 크루즈 관광가이드, 크루즈 여행사, 기항지 유통업체 등 크루즈 관광객 소비지출 성향에 대한 일종의 빅데이터를 보유하고 있는 관련 민간업체 종사자를 대상으로 한 설문조사 결과를 바탕으로 크루즈 관광객의 품목별 소비지출액에 대한 신뢰할 만한 추정치를 확보하는 것으로 미시적 분석을 대체함.
- 크루즈 관련 민간업체 종사자로부터 확보한 자료 중 가장 신뢰할 만한 데이터를 활용한 핵심 분석 결과에 따르면, 해양수산부 크루즈산업 활성화 사업의 직접 재정지출 및 마케팅 효과를 통한 관광객의 소비지출 증대를 통해 피용자 기준으로 연간 700명 이상, 취업자 기준으로 연간 1,300명 이상의 일자리가 창출될 것으로 전망됨.

- 예측했던 대로, 총 고용효과의 대부분은 크루즈 관광객의 소비지출 증가에 따른 효과로부터 발생하는 것으로 나타남.
- 해양수산부가 고용영향평가를 의뢰하면서 제시한 고용효과 자체 추정치(연간 258명)는 본 평가연구에서 거시-IO 통합모형을 활용하여 도출한 추정치에 비해 상당히 과소 추정된 것으로 보임.
- 해양수산부는 단순 투입산출모형을 활용한 추정과 유사한 형태의 일자리 창출 전망을 시도한 반면, 본 평가연구에서는 거시-IO 통합모형을 활용하여 산업부문 간 거시적 순환 과정을 명시적으로 고려한 것이 이러한 큰 차이의 원인인 것으로 판단됨.
- 고용 측면에서 볼 때 크루즈산업 활성화의 최대 수혜 산업부문은 ‘도소매업’과 ‘식료품 제조업’인 것으로 나타남.
- ‘도소매업’의 고용 파급효과 비중이 높은 것은 다양한 품목의 소비지출이 이루어지는 유통 경로를 포괄한 부문이라는 점에 기인하고, ‘식료품 제조업’의 경우는 크루즈 관광객들이 건강식품, 김치, 기타 식품 등 품목의 소비지출을 많이 한 것이 원인으로 작용함.

제1절 실태조사를 통한 질적 고용효과 측정

1. 실태조사 개요

가. 조사 목적

- 본 실태조사는 2014년도부터 연간 해양수산부와 지자체 등에 정부예산을 투입하여 시행되는 크루즈산업 활성화 사업에 의한 고용효과, 그 중에서도 주로 질적 고용효과 분석(정성적 분석)을 중심으로 이루어짐.
- 크루즈산업 활성화 사업 추진을 통해 예상되는 고용창출의 특성(임금, 근로조건, 산업안전, 고용형태 등)과 고용증대에 있어 장애요인으로 인식되고 있는 문제점을 파악함으로써 일자리창출 극대화를 위한 정책 지원방안에 대한 의견을 도출하는 것을 목적으로 함.

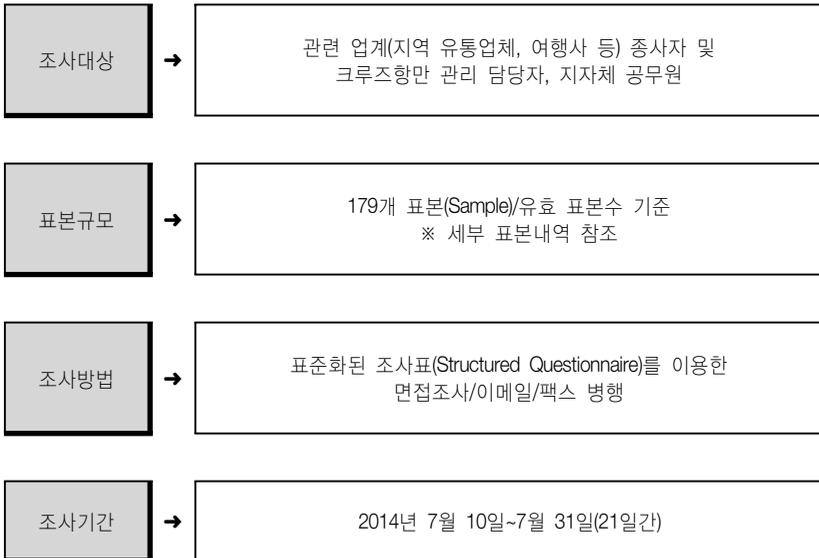
나. 조사대상 및 방법

- 크루즈산업 활성화 지원 사업 고용효과 분석을 위한 조사는 2014년 7월 10일부터 7월 31일까지 총 21일간 관련 업계 종사자와 크루즈항만 관리 담당자, 지자체 공무원 중 179개 표본을 추출하여 설문조사를 실시함.

〈표 4-1〉 세부 표본 내역

	표본 수	비고
1) 지자체/공사	17	현재 크루즈산업 관련 지자체 및 공공기관 담당자
2) 유통업체	24	크루즈 기항지 면세점, 기념품점, 전통시장 관계자
3) 유통업체(품목담당자)	82	품목별 상점 판매원
4) 여행사	30	크루즈 관련 여행사
5) 가이드	21	크루즈 관련 관광가이드
6) 신규 지자체	5	향후 크루즈산업 관련 신규 지자체
전 체	179	-

〈표 4-2〉 실태조사 설계 개요



- 설문조사는 표준화된 조사표(Structured Questionnaire)를 이용한 직접 대면조사(FGI)와 이메일 및 팩스를 이용한 조사를 병행하여 실시하였고, 조사된 조사표는 비불량 조사표에 한해 편집(editing)과 부호화(coding), 입력(punching) 과정을 거친 후, SPSS(Statistical Package for the Social Science)를 이용하여 통계분석을 실시함.

2. 크루즈산업 활성화 사업 실태조사 결과

가. 지자체와 공사

□ 일반 현황과 크루즈 사업 관련 주요 정책

- 본 실태조사에 참여한 지자체와 공사는 전체 17곳으로 크루즈선이 기항하는 지자체와 지역관광공사를 포함함.
- 지자체와 공사 2곳은 2000년 이전부터 크루즈선이 기항하기 시작했고, 8곳은 2001~2010년부터, 7곳은 2011~2014년부터 크루즈선이 기항을 시작함.

〈표 4-3〉 응답자 특성표

(단위: 개, %)

		사례 수	비율
전 체		17	100.0
설립 연도	2000년 이전	8	47.1
	2001~2010년	7	41.2
	2011~2014년	2	11.8
크루즈선 기항 시기	2000년 이전	2	11.8
	2001~2010년	8	47.1
	2011~2014년	7	41.2

- 지자체와 지역공사의 크루즈 사업 관련 주요 지원 사업의 현황을 살펴 보면, 총 17곳의 지자체와 지역공사 중 10곳에서 크루즈 사업 관련 지원 사업을 하고 있는 것으로 나타났으며, 주요 사업 중 ‘해외 크루즈 국제행사 참여’ 및 ‘크루즈 팸투어 실시’와 관련된 사업을 가장 많이 하고 있는 것으로 나타남.
- 크루즈 사업 관련 주요 지원 사업의 예산은 평균적으로 ‘투자설명회 개최 지원’에 1,500만 원, ‘해외 크루즈 국제행사 참여 지원’에 1,700만 원,

‘크루즈 국제행사/세미나 개최 지원’에 2억 2,500만 원, ‘크루즈 팸투어 실시 지원’에 900만 원, ‘기항지 관광프로그램 개발’에 900만 원, ‘크루즈 전문인력 양성’에 2,600만 원, ‘크루즈 홍보물 제작’에 900만 원, ‘기타 관련 사업(서틀버스 운행, 환영행사, 관광안내소 운영 등)’에 약 1,400만 원을 지원하고 있는 것으로 나타남.

- 크루즈 사업 관련 주요 지원 사업 중 가장 많은 예산이 투입되는 사업은 ‘크루즈 국제행사/세미나 개최’ 지원으로 나타났으며, ‘크루즈 전문인력 양성 사업’, ‘해외 크루즈 국제행사 참여’가 그 뒤를 이었음.
- 지자체와 지역공사의 크루즈산업 활성화를 위한 지원 예산은 평균 1억 3,800만 원으로 나타났고, 최저 500만 원부터 최고 5억 원 이상의 예산을 투입하는 곳이 있는 것으로 나타남.
- 지자체와 지역공사마다 크루즈 관련 예산의 범위가 크게 차이가 나는 것을 볼 수 있는데, 이는 지자체와 지역공사가 크루즈선의 기항 정도에 따라 예산 투입을 달리하기 때문이며, 크루즈선의 기항 정도가 많은 지자체와 지역공사일수록 크루즈 사업 관련 사업들을 적극적으로 추진하고 있음.

(표 4-4) 크루즈 사업 지원 분야별 예산 투입 현황

(단위: 개, 백만 원, %)

구분 (n=17)	사례 수	최저/최고 예산	평균 예산
투자설명회 개최	4	5~30	15.00(4.6)
해외 크루즈 국제행사 참여	8	8~30	17.25(5.3)
크루즈 국제행사/세미나 개최	5	5~400	225.80(69.2)
크루즈 팸투어 실시	8	2~20	9.00(2.8)
기항지 관광프로그램 개발	4	2~15	9.00(2.8)
크루즈 전문인력 양성	5	7~40	26.20(8.0)
크루즈 홍보물 제작	5	5~20	9.40(2.8)
기타	5	15~607	14.74(4.5)
총 예산 규모	17	0~664	138.34(100.0)

〈표 4-5〉 크루즈 사업 지원 총 예산 규모

(단위: %, 백만 원)

구분 (n=17)	1천만 원 미만	1천만 원 이상~ 1억 원 미만	1억 원 이상~ 5억 원 미만	5억 원 이상	해당사항 없음
비중	5.9	17.7	23.6	11.8	41.2
평균 예산	5	44	263	582	-

- 지자체와 지역공사의 ‘크루즈 전문인력 양성 사업’은 크루즈의 기항 횟수가 급격히 증가한 2013년부터 상대적으로 기항 횟수와 크루즈 관광객의 방문이 많은 지자체와 공사에서 중점적으로 추진되고 있는 것으로 나타남.
- 문항에 응답한 지자체는 6곳이었으나, 실질적으로 사업을 통해 양성되었다고 보기 어려운 곳을 제외하면 제주관광공사, 부산광역시, 인천도시공사 3곳에서 크루즈 인력양성 사업을 추진하고 있는 것으로 나타남.
- ‘크루즈 전문인력 양성 사업’을 통한 인력배출 현황을 살펴보면, 부산에서는 2011년부터 매년 30명의 크루즈 전문인력을 지속적으로 양성하면서 필요에 따라 현장에 인원을 추가 배치하는 양상을 보였고, 제주도는 2013년도에 403명, 2014년도에 179명의 크루즈 전문인력을 양성하여 모두 현장에 투입하였으며, 인천에서는 2014년 20명의 크루즈 전문인력을 양성하였고, 2015년에는 인력을 늘려 50명을 양성할 계획에 있음.

〈표 4-6〉 크루즈 전문인력 양성 사업의 양성 규모 및 현장 투입 비율

(단위: 명, %)

	2011	2012	2013	2014	2015
제주관광공사	-	-	403 (100%)	179 (100%)	미계획
부산광역시	30	30	30 (43%)	30 (233%)	30 (233%)
인천도시공사	-	-	-	20 (100%)	50 (100%)

〈표 4-7〉 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모

(단위: %, 원)

구분 (n=21)	10만 원 미만	10만 원 이상~ 50만 원 미만	50만 원 이상~ 70만 원 미만	70만 원 이상~ 100만 원 미만	100만 원 이상~	평균 지출액	중앙값
비중	29.4	11.8	17.7	35.3	5.9		
평균 소비 지출액	12,500	200,000	508,500	736,250	1,050,000	400,923	500,000

- 지자체와 지역공사에 따르면, 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모는 평균 400,923원으로, 70만 원 이상~100만 원 미만이 35.3%로 가장 높았고, 그 평균 소비지출액은 736,250원 정도로 나타났으며, 전체 중앙값은 500,000원임.
- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 내용을 세부적으로 살펴보면, 1순위에 가장 많이 꼽힌 품목은 ‘화장품/향수(64.7%)’로, 그 뒤로는 건강식품(11.8%), 기타 식품(5.9%)이 꼽혔음.
- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목에 대한 의견 중 1~3위로 응답한 의견을 모아 보면, 1순위로 지목된 품목과 마찬가지로, ‘화장품/향수(25.5)’가 가장 많이 차지하였고, ‘건강식품(17.7%)’, ‘액세서리(9.8%)’, ‘전기/전자제품(9.8%)’ 순으로 그 뒤를 따르고 있음.

〈표 4-8〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1순위)

(단위: %)

구분 (n=17)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	액세 서리	전기/전자 제품
비중	64.7	11.8	-	-	-	-	-
구분	가족 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	미응답
비중	-	-	5.9	-	-	-	17.6

〈표 4-9〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1+2+3순위)

(단위 : %)

구분 (n=17)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	악세 서리	전기/ 전자제품
비중	25.5	17.7	-	7.8	2.0	9.8	9.8
구분	가족 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/민 속공예품/ 칠기	미응답
비중	-	2.0	5.8	-	-	2.0	17.6

□ 크루즈 관련 정부지원 사업의 기여도 및 정책 우선순위

- 해양수산부의 크루즈 지원 사업이 외래크루즈 관광객 증가에 미치는 영향과 관련하여 지자체와 지역공사는 기존 외래크루즈 관광객 수에 비해 2015년에는 약 23.6%의 외래크루즈 관광객이 증가할 것으로 보았음.
- 지자체와 지역공사에서는 최저 10%에서 최고 100%의 외래크루즈 관광객이 증가할 것으로 전망하였는데, 대부분은 20~30% 정도의 외래크루즈 관광객이 증가할 것으로 예상하였음.
- 해양수산부의 크루즈 활성화 지원에 대해 대부분의 지자체들은 괄목할 만한 영향을 미치지 않을 것으로 판단하면서도 외래크루즈 관광객의 증가에는 어느 정도 낙관적인 영향을 미칠 것으로 전망하였음.
- 이는 통상적으로 증가하고 있는 외래크루즈 관광객의 증가추세를 반영한 결과이며, 예산 투입 대비 증가할 수 있는 외래크루즈 관광객의 한계를 파악한 지자체의 판단에 의한 것으로 볼 수 있음.
- 또한 해양수산부의 크루즈 지원 사업의 내용이 대부분 지자체가 추진하고 있는 크루즈 지원 사업과 내용이 연계가 되면서 예산적인 부분에서 도움이 될 것이라는 기대심리가 반영되었다고 할 수 있음.

〈표 4-10〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래크루즈 증가에 미치는 영향 전망

(단위 : %)

구분 (n=17)	20% 미만	20% 이상 ~50% 미만	50% 이상	미응답	전체 평균
비중	29.5	47.1	17.7	5.9	23.6

〈표 4-11〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)

(단위: %)

구분 (n=17)	해외개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외관계자 대상 팸투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	5.9	-	5.9	17.6	17.6	29.4
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련 지원	고용촉진 질적향상을 위한 세제 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈관광 에 대한 국민 인식제고· 홍보확대
비중	-	-	-	5.9	-	17.6

〈표 4-12〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)

(단위: %)

구분 (n=17)	해외개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외관계자 대상 팸투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	3.9	3.9	9.8	11.8	17.6	19.6
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련 지원	고용촉진 질적향상을 위한 세제 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈관광 에 대한 국민 인식제고· 홍보확대
비중	11.8	2.0	2.0	3.9	-	13.7

- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 의견으로 1순위는 ‘산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축’(29.4%)으로 나타남.
- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 1~3위로 응답한 의견을 모아 보면, 1순위에 가장 많이 지목된 정책 및 제도와 마찬가지로 ‘산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축’(19.6%)에 가장 많은 의견을 보였으며, 다음으로 ‘기항지 관광프로그램 확충 지원’(17.6), 전문인력 양성 및 공급 지원, 선사 및 관광객 유치 인센티브 지급이 각각 11.8%로 그 뒤를 잇고 있음.
- 지자체와 공사의 특성상 크루즈산업을 통한 직접고용을 요하는 대상이

아니기 때문에 고용과 관련된 고용촉진 질적 향상을 위한 세제 혜택이
나 기업 부담의 고용 관련 보험의 정부지원에 대한 필요성은 크지 않은
것으로 나타남.

나. 유통업체

□ 일반 현황

- 본 실태조사에 참여한 유통업체는 전체 24곳으로, 크루즈 관광객의 소비가 이루어지는 크루즈 기항지 면세점, 기념품점, 전통시장 관계자를 그 대상으로 설정하였으며, 크루즈 관광객의 소비행태를 분석하기 위한 품목별 상점 대상과는 구분됨.
- 유통업체의 크루즈 관광객 대상 매출 발생 시기는 2000년 이전 8.3%, 2001~2010년 25.0%, 2011~2014년 66.7%로 나타나 국내 크루즈 기항이 본격적으로 증가하는 시기와 맞물려서 매출이 발생
- 2000년 이전에는 10인 미만 또는 10~50인 미만의 유통업체만 매출이 발생되다가 2006~2010년간에는 평균 25.1%가 매출이 발생하고, 2011~2014년에 이르면 66.6%의 매출이 발생함.

〈표 4-13〉 응답자 특성표

(단위: 개, %)

		사례 수	비율
전 체		24	100.0
설립 연도	2000 이전	10	41.7
	2001~2010	5	20.8
	2011~2014	9	37.5
크루즈관광객 대상 매출 발생 시기	2000 이전	2	8.3
	2001~2010	6	25.0
	2011~2014	16	66.7
고용 규모	10인 미만	8	33.3
	10~50인 미만	12	50.0
	51인 이상	4	16.7

〈표 4-14〉 크루즈 관광객 대상 매출 발생 시기

(단위 : %)

구분(n=24)	2000 이전	2001~2005	2006~2010	2011~2014
10인 미만(8)	12,5	0	25,0	62,5
10~50인 미만(12)	8,3	0	8,3	83,4
51인 이상(4)	0	0	75,0	25,0
전체 평균	8,4	0	25,1	66,6

〈표 4-15〉 연간 평균 매출액 및 크루즈 관련 사업의 매출 비중

(단위:백만 원, %)

구분(n=24)	2011	2012	2013	2014 (목표액)
총 매출액	43,376	48,787	66,093	74,985
크루즈 관련사업의 매출 비중	7,07	9,33	14,63	19,27

- 연간 평균 매출액은 2011년 433억 7,600만 원, 2012년 487억 8,700만 원, 2013년 660억 9,300만 원, 2014년 749억 8,500만 원으로 지속적으로 증가하고 있고, 총 매출액과 비례하여 크루즈 관련 사업의 매출 비중 또한 2011년 7.07%, 2012년 9.33%, 2013년 14.63%, 2014년 19.27%로 지속적으로 증가하고 있는 추세임.

□ 인력 활용 현황

- 유통업체의 고용 유형에 따른 고용 규모를 살펴보면, 전체 평균으로 사무·관리직 상용직이 6.29명, 비사무직(판매직 등) 상용직이 19.21명, 임시·일용직이 38.04명으로 나타남.
- 고용 규모별로 나누어 보면, 평균 고용 규모가 10인 미만 유통업체의 경우 4.38명, 10~50인 미만 유통업체 23.67명, 51인 이상의 유통업체 301.50명으로 유통업체별 고용 규모의 차이가 크게 나타남.
- 10인 미만 또는 10~50인 미만의 유통업체는 상용직의 비중이 높은 반

면, 51인 이상의 규모가 큰 유통업체는 임시·일용직 위주로 고용이 이루어지고 있으며, 공통적으로는 사무·관리직보다는 비사무직(판매직)의 비중이 모두 높은 것으로 나타남.

- 유통업체 중 51인 이상의 비교적 규모가 큰 업체의 임시·일용직의 비율이 높은 것은 주말이나 성수기 때 판매직을 대상으로 임시·일용직을 고용하여 부족한 인력을 탄력적으로 운영하고 있는 것으로 판단됨.
- 크루즈 기항지 관광객의 증가에 따른 연도별 직접 투입된 평균 고용인원은 2011년 15.13명에서 2013년 66.38명으로 51.25명 증가함.
- 모든 고용형태에서 2011년도 이후 지속적으로 직접 투입 고용인원 규모가 증가하고 있는데, 특히 임시·일용직의 판매직이 2011년 대비 2013년 30.21명이 증가하면서 상대적으로 높게 기여한 것으로 보임.

〈표 4-16〉 고용 규모

(단위: 명)

고용 유형(n=24)	상용직		임시·일용직	전체 (총 고용)
	사무·관리직	판매직 (외국어능력보유자)		
10인 미만(8)	1.38	2.88	0.13	4.38
10~50인 미만(12)	2.67	20.42	0.58	23.67
51인 이상(4)	27.00	48.25	226.25	301.50
전체 평균	6.29	19.21	38.04	63.54

〈표 4-17〉 연도별 직접 투입된 고용인원 규모

(단위: 명)

투입 고용의 분류(n=24)		2011(A)	2012	2013(B)	B-A
상용직	사무·관리직	1.13	3.04	3.58	2.45
	판매직 (외국어능력 보유자)	13.54	27.04	29.79	16.25
임시·일용직	사무·관리직	0	2.42	2.33	2.33
	판매직 (외국어능력 보유자)	0.46	24.21	30.67	30.21
전 체		15.13	56.71	66.38	51.25

〈표 4-18〉 크루즈 관광객 관련 신규 고용된 인원

(단위: 명)

투입 고용의 분류 (n=24)		2011(A)	2012	2013(B)	B-A
상용직	사무·관리직	0,08	0,13	0,38	0,3
	판매직 (외국어능력 보유자)	0,04	0,42	0,54	0,5
임시·일용직	사무·관리직	0	0	0	0
	판매직 (외국어능력 보유자)	0,08	1,38	7,33	7,25
전 체		0,21	1,92	8,25	8,04

〈표 4-19〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래 크루즈 증가에 미치는 영향 전망

(단위: %)

구분 (n=24)	20% 미만	20% 이상 ~50% 미만	50% 이상	전체 평균
비중	79,3	20,8	-	9,71

- 크루즈 관광객 관련 신규 고용된 인원은 2011년 0.21명에서 2013년 8.25명으로 8.04명 증가함.
- 이러한 증가에는 주로 임시·일용직 판매직이 높은 기여를 하였으며, 임시·일용직 판매직은 2011년 0.08명에서 2013년 7.33명으로 같은 기간 동안 7.25명이 증가한 것으로 나타남.

□ 크루즈 관련 정부지원 사업의 기여도 및 정책 우선순위

- 해양수산부의 크루즈 지원 사업이 외래크루즈 관광객의 증가에 미치는 영향에 대해서 유통업체는 기존 외래크루즈 관광객의 수에 비해 2015년에는 평균적으로 9.71%의 외래크루즈 관광객이 증가할 것으로 전망했음.
- 유통업체가 판단하는 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모는 평균 108,750원으로, 10만 원 이상~50만 원 미만이 58.3%로 가장 높았으며, 그 평균 소비지출액은 187,500원으로 나타났고, 전체 중앙값은 100,000

〈표 4-20〉 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모

(단위: %, 원)

구분(n=24)	10만 원 미만	10만 원 이상~50만 원 미만	50만 원 이상~70만 원 미만	70만 원 이상~	평균 소비액	중앙값
비중	41.6	58.3	-	-	108,750	100,000
평균 소비지출액	27,500	187,500	-	-		

원으로 나타남.

- 조사대상 유통업체 중 고가의 명품과 선호도 높은 고가 화장품을 판매하는 면세점은 14% 정도이고, 나머지는 관광기념품(토산품) 판매점으로 면세점보다 비교적 낮은 쇼핑 제품을 판매하고 있어 관광가이드 또는 유통업 품목별 판매자를 대상으로 실시한 1인당 평균 소비지출액보다 낮게 조사된 것으로 판단됨.
- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 금액의 비중을 세부적으로 살펴보면, 건강식품(32.3%), 화장품/향수(31.7%), 액세서리(10.2%)가 비교적 지출 금액의 비중이 높음.
- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목 중 국내 브랜드를 선호하는 품목에는 화장품/향수(50.0%), 건강식품(66.7%), 김치(33.3%), 액세서리(29.2%), 전기/전자제품(37.5%), 기타식품(45.8%), 목공예/민속공예품/칠기(50.0%)가 있으며, 해외 브랜드를 선호하는 품목에는 안경/선글라스(41.7%), 의류(25.0%), 가죽제품(38.3%), 주류(29.2%), 신발류(20.8%), 완구류(16.7%) 등이 있음.

〈표 4-21〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목별 평균 지출 금액 비중

(단위: %)

구분 (n=24)	화장품/향수	건강식품	안경/선글라스	의류	김치	액세서리	전기/전자제품
비중	31.7	32.4	1.9	1.8	2.1	10.2	2.8
구분	가죽제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/민속공예품/칠기	-
비중	4.0	1.5	6.8	0.4	0.5	4.0	-

〈표 4-22〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목별 국내외 브랜드 선호도

(단위: %)

구분 (n=24)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	약세 서리	전기/ 전자제품
국산 브랜드	50.0	66.7	-	12.5	33.3	29.2	37.5
해외 브랜드	20.8	33.3	41.7	25.0	-	16.7	4.2
해당 사항 없음	29.2	-	58.3	62.5	66.7	54.2	58.3
구분	가족 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	-
국산브랜드	4.2	8.3	45.8	8.3	12.5	50.0	-
해외 브랜드	33.3	29.2	-	20.8	16.7	-	-
해당 사항 없음	62.5	62.5	54.2	70.8	70.8	50.0	-

- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 의견으로 1순위에 가장 많이 지목된 정책 및 제도는 국내 개최 국제행사 지원, 기항지 관광프로그램 확충 지원, 선사 및 관광객 유치 인센티브 지급, 고용촉진과 질적 향상을 위한 세계 혜택이 각각 12.5%로 나타남.
- 이는 국내 크루즈 관광 관련 유통업체이므로 ‘크루즈 관광관련 국제행사 지원 및 개최’, ‘기항지 관광프로그램 확충 지원’ 등으로 외래크루즈 관광객 증가가 크루즈 관련 분야(유통업체 포함) 고용촉진을 유발한다고 보고 있음.

〈표 4-23〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)

(단위: %)

구분 (n=24)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외관계자 대상 팸투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	4.2	12.5	8.3	8.3	12.5	8.3
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련 에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세계 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈관광 에 대한 국민 인식 제고 및 홍보확대
비중	12.5	12.2	8.3	12.5	-	-

- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 1~3위로 응답한 의견을 모아 보면, 국내 개최 국제행사 지원(15.3%)이 가장 많이 지목되었고, 그 다음으로는 해외 개최 투자설명회(12.5%), 해외 관계자 대상 웹투어, 기업 부담의 고용관련 보험의 정부지원(9.7%), 기항지 관광프로그램 확충 지원 등의 순임.

□ 크루즈선 기항으로 창출된 고용의 질 현황(품목별 상점 제외)

- 유통업체 대상 투입된 고용 중 내국인의 비중은 상용직 사무·관리직(69.92%), 상용직 비사무직(판매직)(53.88%), 임시·일용직 비사무직(판매직)(11.46%), 임시·일용직 사무·관리직(3.33%) 순으로 나타남.

〈표 4-24〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)

(단위: %)

구분 (n=24)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외관계자 대상 웹투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지 관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	12.5	15.3	9.7	6.9	8.3	6.9
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세제 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈관광에 대한 국민 인식 제고 및 홍보 확대
비중	8.3	5.6	5.6	6.9	9.7	4.2

〈표 4-25〉 직접 투입 고용인원 중 내국인 비중

(단위: %)

고용 유형(n=24)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 내국인 비중	69.92	53.88	3.33	11.46

- 내국인 고용증대를 위해서는 대체적으로 외국인의 고용이 거의 없어서 내국인 고용촉진에 대해서는 문제가 없다(62.5%)는 의견이 가장 많았음.
- 그 다음으로 외국인의 고용에 문제가 존재하며, 저임금과 작업 특성상 어떤 조치를 해도 내국인 고용의 제고가 매우 어렵다는 의견(12.5%)과 외국인 고용에 문제가 있으며, 근로환경 개선이 고용증대의 방안(8.35%) 의견, 체계적인 직업훈련이 고용증대 방안이라는 의견(8.35%), 고용 관련 보험 제공이 내국인 고용증대 방안이라는 의견(8.3%) 순임.
- 직접 투입된 고용인원 중 미취업자의 비중은 상용직이 5.42~5.83%, 임시·일용직이 0~4.17%로 임시·일용직의 비중이 낮은 것으로 나타남.
- 미취업자 고용증대 의견에 대해서는 전문자격증이나 충분한 경력 없이는 미취업자의 취업이 불가능하다(79.2%)는 의견이 가장 많았음.

〈표 4-26〉 내국인 고용증대 의견

(단위 : %)

구분(n=24)		외국인 고용문제 무(無)	외국인 고용문제 유(有)			
		외국인고용이 거의 없어서 내국인 고용촉진 문제없음	저임금·작업의 특성상 고용제고 힘들	근로환경 개선이 고용증대 방안	체계적인 직업 훈련이 고용증대 방안	고용관련 보험 제공이 고용증대 방안
상용직	사무·관리직	87.5	-	4.2	4.2	4.2
	비사무직	37.5	25.0	12.5	12.5	12.5
임시·일용직	사무·관리직	87.5	-	4.2	4.2	4.2
	비사무직	37.5	25.0	12.5	12.5	12.5
전 체		62.5	12.5	8.35	8.35	8.35

〈표 4-27〉 직접 투입 고용인원 중 미취업자 비중

(단위 : %)

고용 유형(n=24)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 미취업자 비중	5.42	5.83	0	4.17

- 외래관광객을 대상으로 운영하고 있는 유통업은 판매직이라고 하더라도 외국어 능력을 보유하고 있거나 어학 관련 자격증 소지자, 또는 유관분야 경력을 통한 외국어 보유자를 요구하고 있는 것으로 분석됨.
- 미취업자 고용증대 방안에 대해서는 기본 자격증이나 낮은 경력을 가지고 있다면 미취업자의 취업이 가능하다(8.6%)는 의견, 자격증이나 경력이 없어도 취업이 용이하면서 작업환경 적응이 쉽다(8.3%)는 의견, 자격증이나 경력이 없어도 취업이 용이하지만 작업환경 적응에 어렵다(4.2%)는 의견 순으로 나타남.
- 직접 투입된 고용인원 중 청년층의 비중은 상용직이 34.6~36.9%, 임시·일용직이 0~8.33%로 임시·일용직의 비중이 낮은 것으로 나타남.
- 청년층 고용증대 의견에 대해서는 전문자격증이나 충분한 경력 없이는 미취업자의 취업이 불가능하다(68.8%)는 의견이 가장 많았음.

〈표 4-28〉 미취업자 고용증대 의견

(단위: %)

구분(n= 24)		전문자격증· 충분한 경력 무(無), 미취업자의 취업 불가능	기본 자격증· 낮은 경력 유(有), 미취업자의 취업 가능	자격증·경력 없어도 취업 용이하면서 작업환경 적응 쉬움	자격증·경력 없어도 취업 용이하지만 작업환경 적응 어려움
상용직	사무·관리직	75.0	12.5	8.3	4.2
	비사무직	83.3	4.2	8.3	4.2
임시 일용직	사무·관리직	75.0	12.5	8.3	4.2
	비사무직	83.3	4.2	8.3	4.2
전 체		79.2	8.6	8.3	4.2

〈표 4-29〉 직접 투입 고용인원 중 청년층 비중

(단위: %)

고용 유형(n=24)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 청년층 비중	36.9	34.6	0	8.33

〈표 4-30〉 청년층 고용증대 의견

(단위 : %)

구분(n= 24)		전문자격증· 충분한 경력 무(無), 청년층의 취업 불가능	기본자격증· 낮은 경력 유(有), 청년층의 취업 가능	자격증이나 경력 없어도 취업용이하면 서 작업환경 적응 쉬움	자격증이나 경력없어도 취업용이지만 청년이 작업환경 비선호
상용직	사무·관리직	66,7	33,3	-	-
	비사무직	70,8	29,2	-	-
임시 일용직	사무·관리직	66,7	33,3	-	-
	비사무직	70,8	29,2	-	-
전 체		68,8	31,3	-	-

〈표 4-31〉 직접 투입 고용인원 중 여성 고용 비중

(단위 : %)

고용 유형(n=24)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 청년층 비중	59,7	67,0	0	8,3

- 청년층의 고용증대 방안에 대해서는 기본 자격증이나 낮은 경력을 가지고 있으면 청년층의 취업이 가능하다(31.3%)는 의견만 제시됨.
- 직접 투입된 고용인원 중 여성의 비중은 상용직이 59.67~67.0%, 임시·일용직이 0~8.3%로 임시·일용직의 비중이 낮은 것으로 나타남.
- 여성고용 고용증대 의견에 대해서는 일의 특성상 여성의 취업이 사실상 불가능하다(10.4%)는 의견이 다소 제시되었음.
- 여성고용 고용증대 방안에 대해서는 일의 특성이 여성의 취업을 거의 가로막지 않는다(81.3%)는 의견이 대다수이며, 일의 특성이 여성의 취업을 힘들게 하지만, 무겁지 않은 사전 교육 및 훈련이나 경험 축적으로 충분히 여성이 적응 가능하다(8.3%)는 의견 순으로 나타남.
- 직접 투입된 고용인원 중 노령층의 비중은 모든 고용 유형에서 0%로 조사됨.

〈표 4-32〉 여성고용 고용증대 의견

(단위 : %)

구분(n= 24)		일의 특성상 여성의 취업이 사실상 불가능함	일의 특성상 취업이 難, 무겁지 않은 사전교육·훈련·경험축적으로 충분히 여성이 적응 가능함	일의 특성은 여성 취업을 가로막지는 않지만, 사회적 통념상 회사 혹은 여성들이 취업 비선호	일의 특성이 여성의 취업을 거의 가로 막지 않음
상용직	사무·관리직	12.5	8.3	0	79.2
	비사무직	8.3	8.3	0	83.3
임시·일용직	사무·관리직	12.5	8.3	0	79.2
	비사무직	8.3	8.3	0	83.3
전 체		10.4	8.3	0	81.3

〈표 4-33〉 직접 투입 고용인원 중 노령층 비중

(단위 : %)

고용 유형(n=24)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 노령층 비중	0	0	0	0

〈표 4-34〉 노령층 고용증대 의견

(단위 : %)

구분(n= 24)		일의 특성상 노령층의 취업이 사실상 불가능함	일의 특성상 취업이 難, 무겁지 않은 사전교육·훈련·경험축적으로 충분히 노령층 적응 가능함	일의 특성은 노령층 취업을 가로막지는 않지만, 사회적 통념상 회사 혹은 노령층들이 취업 비선호	일의 특성이 노령층의 취업을 거의 가로 막지 않음
상용직	사무·관리직	100	-	-	-
	비사무직	100	-	-	-
임시·일용직	사무·관리직	100	-	-	-
	비사무직	100	-	-	-
전 체		100	-	-	-

○ 노령층 고용증대 의견에 대해서는 일의 특성상 노령층의 취업이 사실상 불가능하다(100%)는 의견만 제시되었음.

〈표 4-35〉 평균 초과근로(주 40시간 이상 근로를 의미)

(단위: %)

구분 (n=24)	10% 미만	10%~20% 미만	20%~30% 미만	30%~40% 미만	40% 이상
비중	79.2	16.7	0	4.2	0

〈표 4-36〉 초과근로 발생원인

(단위: %)

구분 (n=24)	심각한 초과근로가 발생하지 않았음	사업의 근본 특성상 불가피한 초과근로	정상적 근로를 저해하는 근로자 수급부족	정상적 근로에 비해 실제 사업비를 줄일 수 있음	사업 예산의 부족	기타	미응답
비중	41.6	45.8	4.2	-	4.2	4.2	-

- 초과근로(주 40시간 이상 근로를 의미함)에 대한 의견에 대해서, 초과근로가 10% 미만이라는 의견(79.2%)이 대다수를 차지하였고, 그 다음으로 10%~20% 미만(16.7%)과 30~40% 미만(4.2%)의 응답이 그 뒤를 차지함.
- 초과근로의 발생 원인으로는 사업의 근본 특성상 불가피하게 초과근로가 있다는 의견이 45.8%를 차지하였고, 심각한 초과근로가 발생하지 않았다는 의견이 41.6%, 정상적 근로를 저해하는 근로자 수급부족, 사업비 부족 등이 각각 4.2%를 차지함 .
- 초과근로 축소에 대한 의견으로는 초과근로를 줄일 수 있지만, 고용증대 효과는 크지 않을 것(75.0%)이라는 의견이 대다수를 차지함.
- 그 다음 의견으로는 사업의 근본 특성상 초과근로를 더 이상 줄이기 어렵다는 의견, 초과근로를 줄일 수 있고, 고용증대 효과가 있지만 사업비가 증가한다는 의견, 초과근로를 줄일 수 있고 고용증대 효과가 높지만 사업비 증가가 낮다는 의견이 각각 8.3%를 차지함.

〈표 4-37〉 초과근로 축소와 고용 관련 현실

(단위 : %)

구분 (n=24)	사업의 근본 특성상 초과 근로를 더 이상 줄이기 어려움	초과근로를 줄일 수 있지만, 고용증대 효과는 크지 않음	초과근로를 줄일 수 있고, 고용증대 효과高, 사업비 증가高	초과근로를 줄일 수 있고, 고용증대 효과高, 사업비 증가低	미응답
비중	8.3	75.0	8.3	8.3	0

〈표 4-38〉 고용안정성 의견

(단위 : %)

구분 (n=24)		사업의 특성상 고용상승은 어려움	고용 상승은 가능하지만, 인건비 부담 증가로 인해 매우 어려움	고용 상승은 가능하지만, 정부의 고용 촉진지원이 있으면 가능	고용 상승은 가능하지만, 대부분의 근로자들이 원하지 않음
임시 일용직	사무·관리직	37.5	45.8	8.3	8.3
	비사무직	25.0	66.7	8.3	0

- 임시직을 상용직, 혹은 일용직을 임시직/상용직으로 고용형태를 변경하는 고용안정성에 대한 의견에 대해서, 사업의 특성상 고용 상승은 어렵다는 의견이 사무·관리직의 경우 37.5%, 비사무직(판매직)의 경우 25.0%를 차지함.
- 일용직 사무·관리직, 비사무직(판매직)의 경우, 고용 상승은 가능하지만 인건비 부담 증가로 인하여 매우 어렵다는 의견이 각각 45.8%, 66.7%를 차지함.
- 임금수준에 대한 의견에 대해서, 유사기업과 임금수준의 차이가 거의 없다는 의견(64.6%)이 가장 많았음.
- 그 다음으로 근로강도/작업환경의 불리로 유사기업 대비 상당히 높은 임금을 지불하고 있다(22.0%)는 의견, 비슷한 근로환경이지만 사업환경 제약으로 민간 대비 낮은 임금을 지불한다(8.3%)는 의견, 근로강도/작업환경의 불리로 유사기업 대비 다소 높은 임금을 지불하고 있다

〈표 4-39〉 임금수준 의견

(단위 : %)

구분(n=24)		유사 기업과 임금수준차 이가 거의 없음	근로강도· 작업환경불 리, 유사 기업대비 상당히 높은 임금 지불 (10% 이상)	근로강도· 작업환경불 리, 유사 기업대비 다소 높은 임금 지불 (10% 미만)	근로강도· 작업환경유 리, 유사기업 대비 다소 낮은 임금 지불	비슷한 근로 환경, 사업 환경 제약 때문에 유사기업 대비 낮은 임금을 지불
상용직	사무·관리직	83,3	8,3	-	-	8,3
	비사무직	45,8	41,7	4,2	-	8,3
임시· 일용직	사무·관리직	83,3	8,3	-	-	8,3
	비사무직	45,8	41,7	4,2	-	8,3
전 체		64,6	22,0	3,7	-	8,3

〈표 4-40〉 투입 고용에 대한 교육 및 훈련 필요성 의견

(단위 : %)

구분(n=24)		사업 특수성에 의해 자체 교육/훈련 필요, 적절히 제공 중	사업 특수성에 의해 자체 교육/훈련 필요, 회사사정상 미제공	사업이 특수하지 않고, 필요한 수준의 인력을 고용하기 용이함	사업이 특수하지 않지만, 필요 인력확보가 어려워 교육/훈련 필요
상용직	사무·관리직	50,0	12,5	33,3	4,2
	비사무직	50,0	29,2	4,2	16,7
임시· 일용직	사무·관리직	50,0	12,5	33,3	4,2
	비사무직	50,0	29,2	4,2	16,7
전 체		50,0	20,9	18,8	10,5

(3.7%)는 의견 순임.

- 투입 고용에 대한 교육 및 훈련 필요성에 대한 의견으로, 사업특수성에 의해 자체 교육/훈련이 필요하고 적절히 제공 중(50.0%)이라는 의견이 가장 많았음.
- 그 다음으로 사업특수성에 의해, 자체 교육/훈련이 필요하지만 회사 사정상 미제공한다는 의견(20.9%)과 사업이 특수하지 않고, 필요한 수준의 인력확보가 용이하다는 의견(18.8%), 사업이 특수하지 않지만 필요 인력확보가 어려워 교육/훈련이 필요(18.1%)하다는 의견 순임.

〈표 4-41〉 근로안전의 수준

(단위: %)

구분 (n=24)	사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 충분히 확보	안전 확보에 필요한 기자재/ 설비비용 부족으로 근로자 안전 미확보	안전 확보를 위한 인력규모/교육 예산의 부족으로 근로자 안전 미확보	사업안전을 위한 제반예산의 전체적 부족으로 근로자 안전 미확보
비중	58.3	20.8	16.7	4.2

- 근로자 안전 수준에 대한 의견으로, 사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 충분히 확보된다는 의견(58.3%)이 대다수를 차지함.
- 그 다음으로 안전 확보에 필요한 기자재/설비비용 부족으로 근로자의 안전이 충분히 확보되지 않았다는 의견(20.8%), 안전 확보를 위한 인력 규모나 교육을 위한 예산이 부족하여 사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 확보되지 않았다는 의견(16.7%), 사업 안전을 위한 제반 예산이 전체적으로 부족하여 사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 충분히 확보되지 않았다는 의견(4.2%)이 차지하였음.

〈표 4-42〉 사업에 필요한 인력수급

(단위: %)

구분(n=24)		경기 상황에 관계없이 인력 수급에 문제없음	경기 상황이 좋지 않은 편이라 인력 수급에 애로가 없었음	경기 상황이 좋은 편이라 인력수급에 애로가 많았음
상용직	사무·관리직	75.0	4.2	4.2
	비사무직	20.8	16.7	12.5
임시· 일용직	사무·관리직	75.0	4.2	4.2
	비사무직	20.8	20.8	12.5
전 체		47.9	11.5	8.6
구분		유사한 사업이 많아 인력수급에 애로가 많았음	필요수준의 인력공급자체가 부족하여 인력수급에 애로가 많았음	급여조건, 고용계약 형태, 근로환경 등이 좋지 않아서 근본적으로 인력수급에 애로가 많았음
상용직	사무·관리직	4.2	8.3	4.2
	비사무직	20.8	20.8	8.3
임시· 일용직	사무·관리직	4.2	8.3	4.2
	비사무직	20.8	16.7	8.3
전 체		32.2	12.4	7.4

- 사업에 필요한 인력수급에 대한 의견으로, 경기 상황에 관계없이 인력 수급에 문제가 없다(47.9%)는 의견이 가장 많았음.
- 그 다음으로 유사한 사업이 많아 인력수급에 애로가 많다(32.2%), 필요 수준의 인력공급 자체가 부족하여 인력수급에 애로가 많았다(12.4%), 경기상황이 좋은 편이라 인력수급에 애로가 많았다(11.5%) 등의 의견이 차지함.
- 사무·관리직의 경우, 경기상황에 관계없이 인력수급에 문제가 없다는 의견이 상용직의 경우 95.8%, 임시·일용직의 경우도 95.8%를 차지함.
- 일반적인 인력공급 수준에 대한 의견으로 회사 자체 교육훈련 비용에 대한 정부의 지원이 중요하다(33.4%)는 가장 의견이 많았음.
- 그 다음으로는 적절한 능력의 인력이 항상 공급 가능하다고 판단된다는 의견과 정부 사업 차원의 전문적·체계적인 교육훈련이 중요하다는 의견이 각각 22.9%로 나타났고, 원활한 인력공급을 위한 고용 관련 보험 등 경제적 지원이 중요하다는 의견이 20.8%를 차지함.
- 고용의 지속 가능성에 대한 의견으로, 회사 잔류인원을 늘릴 수 없으므로 실업대책이 매우 절실하다(33.4%)는 의견과 정부의 경제적 지원으로 회사 잔류인원을 늘릴 수 있다(26.0%)는 의견이 대다수를 차지함.

〈표 4-43〉 일반적인 인력공급 수준

(단위: %)

구분(n=24)		적절한 능력의 인력이 항상 공급 가능하다고 판단됨	정부·산업 차원의 전문적/체계적인 교육·훈련이 가장 중요	회사자체 교육·훈련의 비용에 대한 정부지원이 가장 중요	원활한 인력공급을 위한 고용 관련 보험 등 경제적지원이 가장 중요
상용직	사무·관리직	45.8	8.3	25.0	20.8
	비사무직	-	37.5	41.7	20.8
임시·일용직	사무·관리직	45.8	8.3	25.0	20.8
	비사무직	-	37.5	41.7	20.8
전 체		22.9	22.9	33.4	20.8

- 그 다음으로 정부가 관련 분야에 대한 예산을 늘리는 것이 가장 좋은 방법(10.2%)이라는 의견, 사업특성상 근로자의 고용불안성은 필연적(12.5%)이라는 의견, 회사 잔류인원을 늘릴 수는 없지만, 타 실업대책으로 큰 문제 없다(10.4%)는 의견 순임.
- 정부 예산 지원의 효과와 향후 전망에 대한 평가로, 경쟁력 향상에 기여한다는 평가가 3.38점(5점 만점), 중장기 경쟁력 상승에 기여한다는 평가가 3.63점(5점 만점)으로 조사되었음.

〈표 4-44〉 고용의 지속 가능성

(단위: %)

구분(n=24)		정부의 경제적 지원으로 회사 잔류 인원을 늘릴 수 있음	회사 잔류 인원을 늘릴 수 없지만, 타 실업대책으로 큰 문제없음	회사 잔류 인원을 늘릴 수 없으므로 실업대책이 매우 절실함	정부가 관련분야에 대한 예산을 늘리는 것이 가장 좋은 방법임	관련분야 특성상 근로자의 고용불안정성은 필연적임
상용직	사무·관리직	45.8	12.5	25.0	8.3	8.3
	비사무직	8.3	8.3	41.7	25.0	16.7
임시·일용직	사무·관리직	45.8	12.5	25.0	12.5	4.2
	비사무직	4.2	8.3	41.7	25.0	20.8
전체		26.0	10.4	33.4	17.7	12.5

〈표 4-45〉 정부 예산 지원의 효과와 향후 전망

(단위: %, 점)

구분(n=24)	매우 부정적	부정적	보통	긍정적	매우 긍정적	평균(점)
경쟁력 상승에 기여	4.2	8.3	33.3	54.2	-	3.38
중장기적 경쟁력 상승에 기여	-	4.2	29.2	66.7	-	3.63

다. 유통업체(품목별 상점 판매원 대상)

□ 일반 현황

- 품목별 연간 평균 판매 총액은 34억 9,800만 원으로, 품목별로는 액세서리가 73억 7,200만 원으로 가장 높은 매출액을 기록했고, 의류는 52억 2,600만 원, 화장품/향수가 48억 3,000만 원, 건강식품이 37억 4,900만 원 등의 순으로 나타남.
- 품목별 연간 평균 판매 총액 34억 9,800만 원 중 크루즈 관광객 비중은 21.94%로 나타났고, 품목별 비중은 김치(40.00%)가 가장 비중이 높았으며, 그 뒤로 완구류(34.33%), 주류(28.75%) 등의 순으로 나타남.
- 품목별 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모는 평균 512,522원, 중앙값은 200,000원으로 나타남.
 - 이러한 금액별 차이는 세부 품목별 특성에 따른 소비지출 규모 간 차이로 볼 수 있는데, 액세서리의 경우 명품 시계 등이 포함되어 평균 2,442,222원으로 높은 소비지출 규모를 보였고, 그 다음으로는 명품 가방 등이 포함된 가죽제품(621,428원), 의류(512,000원), 신발류(287,500원) 등의 순으로 높은 소비지출 규모를 나타냄.

〈표 4-46〉 품목별 연간 판매액 총액 및 크루즈 관광객 매출 비중

(단위: 천만 원, %)

구분 (n=82)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	액세서리	전기/ 전자제품
매출액	483.00	374.98	112.00	522.60	16.50	737.22	138.67
비중	26.15	18.23	27.22	8.20	40.00	23.72	11.60
구분	가죽 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	전체 평균
매출액	336.67	167.25	117.50	131.25	69.00	112.47	349.89
비중	24.71	28.75	26.60	7.00	34.33	20.33	21.94

〈표 4-47〉 품목별 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모

(단위: 원)

구분 (n=82)	화장품 /향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	약세 서리	전기/ 전자제품
금액	154,612	204,000	261,368	512,000	60,000	2,442,222	471,428
구분	가족 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/민속공 예품/칠기	-
금액	621,428	300,000	48,000	287,500	40,000	210,000	-

〈표 4-48〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목 중 선호 브랜드

(단위: %)

구분(n=82)	선호 브랜드
화장품/향수	후(공진향수), 비오템(아쿠아 스투스 수분C), 숨(시크릿 프로그래밍 에센스), 포라리스(CC크림), 설화수(수올라인) 등
건강식품	정관장(액기스 240g, 홍삼정PLUS액기스, 뿌리삼), GNC(오메가3), 롯데헬스원(고려인삼차), 한국고려인삼(인삼) 등
안경/선글라스	구찌(GG 3660, GG3525/F/S), 빅터(70-0091), 라이벤(RB 2140F)
의류	막스마라(코트), 버버리(코트, 남자티셔츠)
김치	롯데호텔, 부광식품
약세서리	스와로브스키(백조목걸이), J에스티나(렌페를리니리언), 자수정, 가르띠에(발롱블루), 로렉스(시계)
전기/전자제품	쿠첸(밥솥), 캐논(카메라), 소니(카메라), 삼성(카메라)
가족제품	구찌(핸드백), MCM(가방), 지미추(샤샤), 마이클코어즈(셀마)
주류	발렌타인30년산, 조니워커 블루라벨, 로알샬루트 21년산
기타 식품	김, 초콜렛
신발류	캠퍼(camper20202), 레페토(마이클), 토즈(드라이빙슈즈)
완구류	S, J코비즈(뿌로로)
목공예/민속공예품/ 칠기	전통약세서리, 인형 책갈피, 보석함

- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목 중 선호하는 브랜드를 살펴보면, 화장품/향수는 후, 설화수, 더페이스샵 등 국내의 다양한 브랜드 선호, 건강식품 또한 정관장, 롯데헬스원 등에서 판매하는 인삼 또는 홍삼으로 국내 제품이고, 전기/전자제품은 쿠첸의 밥솥과 삼성, 소니, 캐논의 카메라 등 국내의 브랜드 모두를 다양하게 선호하는 것으로 나타남.

- 크루즈 관광객 증가에 따른 매장 매출 기여에 대한 의견과 관련하여 유통업체의 개별 품목 담당자의 체감 정도를 알아보기 위하여 다중응답 조사를 실시한 결과, 중국 관광객 비중은 지속적으로 증가할 것이다(64.9%)라는 의견이 가장 많은 것으로 나타남.
- 그 다음으로는 중국인 관광객 비중 증가로 우리 매장의 매출도 증가할 것이다(59.7%), 크루즈 관광객이 증가한 만큼 우리 매장의 매출도 증가할 것이다(57.1), 전년 대비 2014년 우리 매장을 방문하는 크루즈 관광객은 증가할 것이다(50.6%)라는 의견 순으로 나타남.
- 2014년 대비 2015년도의 크루즈 관광객 증가에 따른 품목별 매출 증가율은 가족제품(41.07%), 화장품/향수(19.08%) 등이 높게 나타났는데, 이는 쇼핑 위주의 중국인 크루즈 관광객 증가에 따른 명품 및 화장품 선호도가 반영된 것으로 보임.

〈표 4-49〉 크루즈 관광객의 증가에 따른 매장 매출 기여

(단위: %)

구분 (n=82)	전년 대비 2014년 우리 매장을 방문하는 크루즈 관광객 증가	크루즈 관광객이 증가한 만큼 우리 매장의 매출도 증가	중국인 관광객 비중은 지속적으로 증가할 것	중국인 관광객 비중의 증가로, 우리 매장의 매출도 증가할 것
비중	50.6	57.1	64.9	59.7

〈표 4-50〉 크루즈 관광객 증가에 따른 품목별 매출 증가율(2014년 대비)

(단위: %)

구분 (n=24)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	약세 서리	전기/ 전자제품
비중	19.08	15.73	15.10	12.50	30.00	8.33	10.36
구분	가족 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	-
비중	41.07	23.13	76.80	8.88	15.00	11.67	-

라. 여행사

□ 일반 현황

- 본 실태조사에 참여한 여행사는 전체 30곳으로 크루즈 관광객을 대상으로 크루즈 사업을 하는 여행사로 구성되어 있음.
- 여행사는 2000년 이전에 26.7%, 2001~2010년에 46.7%, 2011~2014년에 26.7%의 비중으로 설립되었고, 2001~2010년까지 50.0%, 2011~2014년 50.0%의 여행사가 크루즈 사업을 시작함.
- 연간 평균 매출액은 2011년 102억 5,600만 원, 2012년 115억 5,100만 원, 2013년 1,025억 6,100만 원, 2014년 1,100억 4,700만 원으로 지속적으로 증가하고 있고, 총 매출액과 비례하여 크루즈 관련 사업의 매출 비중 또한 2011년 14.49%, 2012년 16.73%, 2013년 25.04%, 2014년 30.54%로 지속적으로 증가하고 있는 추세임.
- 특히 2013년에는 총 매출액이 2012년 대비 급격히 증가하였으며, 2014년에는 2013년보다 총 매출액의 규모가 더 커질 것으로 예상됨.

〈표 4-51〉 응답자 특성표

(단위: 개, %)

		사례 수	비율
전 체		30	100
설립 연도	2000 이전	8	26.7
	2001~2010	14	46.7
	2011~2014	8	26.7
크루즈 사업 시작 시기	2001~2010	15	50.0
	2011~2014	15	50.0
고용 규모	10인 미만	17	56.7
	10~50명 미만	6	20.0
	51명 이상	7	23.3

〈표 4-52〉 연간 평균 매출액 및 크루즈 관련 사업의 매출 비중

(단위: 백만 원, %)

	2011	2012	2013	2014 (목표액)
총 매출액	10,256	11,551	102,561	110,047
크루즈 관련사업의 매출 비중	14.49	16.73	25.04	30.54

□ 인력 활용 현황

- 여행사의 고용 유형에 따른 고용 규모를 살펴보면, 전체 평균으로 사무·관리직 상용직이 3.8명, 비사무직 상용직이 2.6명, 임시·일용직이 51.5명으로 나타남.
- 고용 규모별로 나누어 보면, 평균 고용 규모가 10인 미만 유통업체의 경우 4.59명, 10~50인 미만 유통업체 21.67명, 51인 이상의 유통업체 218.57명으로 여행사별 고용 규모의 차이가 크게 나타나고 있음.
- 10인 미만 또는 10~50인 미만의 여행사 및 10~50인 미만의 여행사는 상용직의 비중과 임시·일용직의 비중이 크게 차이가 나지 않는 반면, 51인 이상의 규모가 큰 여행업체는 임시·일용직 위주로 고용이 이루어지고 있음.
- 크루즈 기항지 관광객의 증가에 따른 연도별 직접 투입된 평균 고용인원은 2011년 82.60명에서 2013년 109.37명으로 26.77명 증가함.

〈표 4-53〉 고용 규모

(단위: 명)

고용 유형(n=30)	상용직		임시·일용직	전체 (총 고용)
	사무·관리직	비사무직		
10인 미만(17)	2.41	1.18	1.00	4.59
10~50인 미만(6)	8.00	5.33	8.33	21.67
51인 이상(7)	3.57	3.86	211.14	218.57
전체 평균	3.8	2.6	51.5	57.9

〈표 4-54〉 연도별 직접 투입된 고용인원 규모

(단위: 명)

투입 고용의 분류(n=30)		2011(A)	2012	2013(B)	B-A
상용직	사무·관리직	1,23	1,70	3,03	1,8
	비사무직	0,37	0,83	2,17	1,8
임시·일용직	사무·관리직	0,17	0,27	0,27	0,1
	비사무직	80,83	97,37	103,90	23,07
전 체		82,60	100,17	109,37	26,77

- 모든 고용형태에서 2011년도 이후 지속적으로 직접 투입 고용인원 규모가 증가하고 있는데, 특히 임시·일용직 비사무직이 2011년 대비 2013년 23.07명이 증가하면서 상대적으로 높게 이바지함.
- 이는 외래크루즈 관광객이 지난 2012년 대비 약 150% 이상 증가한 2013년 우리나라 크루즈 관광 현황을 반영한 것으로, 여행사에서는 크루즈 관광객 급증에 대해 주로 임시·일용직 비사무직 인력 투입 증가로 대응한 것으로 분석할 수 있음.
- 크루즈 관광객 관련 신규 고용인원은 2011년 3.60명에서 2013년 18.27명으로 14.67명이 증가함.
- 이러한 증가에는 주로 임시·일용직 비사무직이 높은 기여를 하였으며, 임시·일용직 비사무직은 2011년 2.90명에서 2013년 15.63명으로 같은 기간 동안 12.73명이 증가한 것으로 나타나, 신규 고용창출에는 임시·일용직이 주로 이바지한 것으로 보임.

〈표 4-55〉 신규 고용인원

(단위: 명)

투입 고용의 분류(n=30)		2011(A)	2012	2013(B)	B-A
상용직	사무·관리직	0,50	0,57	1,53	1,03
	비사무직	0,03	0,03	0,80	0,77
임시·일용직	사무·관리직	0,17	0,27	0,30	0,13
	비사무직	2,90	8,10	15,63	12,73
전 체		3,60	8,97	18,27	14,67

□ 크루즈 관련 정부지원 사업의 기여도 및 정책 우선순위

- 해양수산부의 크루즈 지원 사업이 외래크루즈 관광객의 증가에 미치는 영향에 대해서 여행사는 기존 외래크루즈 관광객의 수에 비해 2015년에는 평균적으로 28.20%의 외래크루즈 관광객이 증가할 것으로 보았음.
- 여행사가 판단하는 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모는 평균 291,071원으로, 10만 원 이상~50만 원 미만이 73.4%로 가장 높았고, 평균 소비지출액은 224,091원 정도로 나타났으며, 전체 중앙값도 225,000원으로 나타남.
- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 내용을 세부적으로 살펴보면, 1순위에 가장 많이 꼽힌 품목은 화장품/향수(60.0%), 그 다음은 액세서리(20.0%), 건강식품(6.7%), 목공예/민속공예품/칠기(6.7%), 의류(3.3%), 기타 식품(3.3%) 순으로 나타남.

〈표 4-56〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래크루즈 증가에 미치는 영향 전망 (단위: %)

구분(n=30)	20% 미만	20% 이상~50% 미만	50% 이상	전체 평균
비중	29,9	56,5	13,2	28,20

〈표 4-57〉 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모 (단위: %, 원)

구분(n=30)	10만 원 미만	10만 원 이상~50만 원 미만	50만 원 이상~70만 원 미만	70만 원 이상~	모름	평균 소비액	중앙값
비중	6,7	73,4	6,6	6,7	6,7	291,071	225,000
평균 소비지출액	10,000	224,091	550,000	1,000,000	-		

〈표 4-58〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1순위)

(단위: %)

구분 (n=30)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	악세 서리	전기/ 전자제품
비중	60.0	6.7	-	3.3	-	20.0	-
구분	가죽 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	미응답
비중	-	-	3.3	-	-	6.7	-

〈표 4-59〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1+2+3순위)

(단위: %)

구분 (n=30)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	악세 서리	전기/ 전자제품
비중	30.0	24.4	-	4.4	1.1	12.2	5.6
구분	가죽 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	미응답
비중	10.0	2.2	5.6	-	-	2.2	2.2

- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목에 대한 의견 중 1~3위로 답한 의견을 모아보면, 1순위로 지목된 품목과 마찬가지로, 화장품/향수(30.0%)가 가장 많이 차지하였고, 건강식품(24.4%), 액세서리(12.2%), 가죽제품(10.0%), 전기/전자제품, 기타 제품(5.6%) 순으로 그 뒤를 잇고 있음.
- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 의견으로 1순위에 가장 많이 지목된 정책 및 제도는 해외 개최 투자설명회 지원, 선사 및 관광객 유치 인센티브 지급(20.0%)으로 나타났음.
- 이는 여행업과 관련하여 고용창출 부분에서는 외래크루즈 관광객 유치를 위한 선사 유치에 중점을 두고 있는 것으로 파악됨.
- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 1~3위로 답한 의견을 모아보면, 기항지 관광 프로그램 확충 지원(17.8%)에 가장 많은 의견을 보였으며, 다음으로 선사 및 관광객 유치 인센티브 지급(16.7%),

산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축(12.2%), 전문인력 양성 및 공급 지원(10.0%) 등의 순임.

- 여행사의 특성상 업무와 직접적인 관련이 있다고 여겨지는 ‘크루즈 관광프로그램의 확충 지원’ 정책 및 제도가 가장 많이 지목된 것으로 보임.

〈표 4-60〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)

(단위: %)

구분 (n=30)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외관계자 대상 팸투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	20.0	3.3	13.3	16.7	3.3	13.3
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련 에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세계 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈관광 에 대한 국민 인식제고 및 홍보확대
비중	20.0	-	-	3.3	6.7	-

〈표 4-61〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)

(단위: %)

구분 (n=30)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외 관계자 대상 팸투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지 관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급
비중	7.8	5.6	7.8	10.0	17.8	12.2	16.7
구분	통합정보 전산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈 련에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세계 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈 관광에 대한 국민 인식제고 및 홍보 확대	미응답	-
비중	-	2.2	8.9	5.6	4.5	1.1	-

□ 크루즈선 기항으로 창출된 고용의 질 평가

- 여행사 내 투입된 고용 중 내국인 비중은 상용직 사무·관리직(42.20%), 상용직 비사무직(24.83%), 임시·일용직 사무·관리직(14.43%), 임시·일용직 비사무직(44.73%) 순으로 나타남.
- 내국인 고용증대를 위해서는 대체적으로 외국인 고용이 거의 없어서 내국인 고용촉진에 대해서는 문제가 없다(43.3%)는 의견과 저임금/직업 특성상 고용 제고가 힘들다(31.6%)는 의견이 대다수를 차지함.
- 직접 투입된 고용인원 중 미취업자의 비중은 상용직이 15.77~19.93%, 임시·일용직이 8.07~29.70%로 임시·일용직의 경우 사무·관리직과 비사무직 간의 비중이 크게 차이나는 것으로 나타남.

〈표 4-62〉 직접 투입 고용인원 중 내국인 비중

(단위: %)

고용 유형(n=30)	상용직		임시 일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 내국인 비중	42.20	24.83	14.43	44.73

〈표 4-63〉 내국인 고용증대 의견

(단위: %)

구분(n=30)		외국인 고용문제 무(無),	외국인 고용문제 유(有)			
		외국인고용이 거의 없어서 내국인 고용촉진 문제없음	저임금·작업의 특성상 고용제고 힘들	근로환경 개선이 고용증대 방안	체계적인 직업 훈련이 고용증대 방안	고용관련 보험 제공이 고용증대 방안
상용직	사무·관리직	53.3	23.3	6.7	6.7	10.0
	비사무직	36.7	40.0	6.7	3.3	13.3
임시·일용직	사무·관리직	50.0	26.7	10.0	6.7	6.7
	비사무직	33.3	36.7	13.3	0.0	16.7
전 체		43.3	31.6	9.1	4.1	11.6

〈표 4-64〉 직접 투입 고용인원 중 미취업자 비중

(단위 : %)

고용 유형(n=30)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 미취업자 비중	19.93	15.77	8.07	29.70

〈표 4-65〉 미취업자 고용증대 의견

(단위 : %)

구분 (n= 30)		전문자격증· 충분한 경력 무(無), 미취업자의 취업 불가능	기본 자격증· 낮은 경력 유(有), 미취업자의 취업 가능	자격증·경력 없어도 취업 용이하면서 작업환경 적응 쉬움	자격증·경력 없어도 취업 용이하지만 작업환경 적응 어려움
상용직	사무·관리직	60.0	13.3	23.3	3.3
	비사무직	60.0	10.0	20.0	10.0
임시· 일용직	사무·관리직	56.7	13.3	23.3	6.7
	비사무직	60.0	10.0	20.0	10.0
전 체		59.1	11.6	21.6	7.5

- 미취업자 고용증대 의견에 대해서는 전문자격증이나 충분한 경력을 갖추지 못한 미취업자의 취업은 사실상 불가능하다(59.1%)는 의견이 가장 많고, 자격증이나 경력이 없어도 취업이 용이하면서 작업환경 적응이 쉽다(21.6%), 기본 자격증이나 낮은 경력이 있으면 취업이 가능하다(11.6%), 자격증이나 경력이 없어도 취업이 용이하지만, 작업환경 적응이 어렵다(7.5%) 등의 의견 순으로 나타남.
- 직접 투입된 고용인원 중 청년층의 비중은 상용직이 15.77~22.93%, 임시·일용직이 8.60~28.23%로 임시·일용직의 비사무직, 상용직의 사무·관리직에서 비중이 높은 것으로 나타남.
- 청년층 고용증대 의견에 대해서는 전문자격증이나 충분한 경력을 갖추지 못한 미취업자의 취업은 사실상 불가능하다(57.4%)는 의견과 기본

〈표 4-66〉 직접 투입 고용인원 중 청년층 비중

(단위 : %)

고용 유형(n=30)	상용직		임시 일용직	
	사무 · 관리직	비사무직	사무 · 관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 청년층 비중	22,93	15,77	8,60	28,23

〈표 4-67〉 청년층 고용증대 의견

(단위 : %)

구분(n= 30)		전문자격증 · 충분한 경력 무(無), 청년층의 취업 불가능	기본자격증 · 낮은 경력 유(有), 청년층의 취업 가능	자격증이나 경력 없어도 취업 용이하면서 작업환경 적응 쉬움	자격증이나 경력 없어도 취업 용이하지만, 청년이 작업환경 비선호
상용직	사무 · 관리직	50,0	26,7	16,7	6,7
	비사무직	63,3	26,7	3,3	6,7
임시 · 일용직	사무 · 관리직	53,3	26,7	13,3	6,7
	비사무직	63,3	26,7	3,3	6,7
전 체		57,4	26,7	9,1	6,7

자격증이나 낮은 경력이 있다면 청년층의 취업이 가능하다(26.7%)는 의견이 대다수이며, 자격증이나 경력이 없어도 취업이 용이하면서 작업 환경 적응이 쉽다(9.1%)는 의견, 자격증이나 경력이 없어도 취업이 용이하지만 청년이 작업환경을 비선호(6.7%)한다는 의견 순으로 나타남.

- 직접 투입된 고용인원 중 여성의 비중은 상용직이 23.17~37.67%, 임시 · 일용직이 9.73~40.57%로 임시 · 일용직의 비사무직, 상용직의 사무 · 관리직에서 비중이 높은 것으로 나타남.
- 여성고용 고용증대 의견에 대해서는 일의 특성이 여성의 취업을 거의 가로막지 않는다(75.8%)는 의견이 대다수이며, 일의 특성이 여성의 취업을 힘들게 하지만, 무겁지 않은 사전 교육 및 훈련이나 경험 축적으로 충분히 여성이 적응 가능하다(15.0%), 일의 특성상 여성의 취업이 사실상 불가능(6.6%) 등의 의견 순으로 나타남.

〈표 4-68〉 직접 투입 고용인원 중 여성고용 비중

(단위 : %)

고용 유형(n=30)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 청년층 비중	37.67	23.17	9.73	40.57

〈표 4-69〉 여성고용 고용증대 의견

(단위 : %)

구분(n= 30)		일의 특성상 여성의 취업이 사실상 불가능함	일의 특성상 취업이 難, 무겁지 않은 사전교육·훈련· 경험축적으로 충분히 여성이 적용 가능함	일의 특성은 여성 취업을 가로막지는 않지만, 사회적 통념상 회사 혹은 여성들이 취업 비선호	일의 특성이 여성의 취업을 거의 가로 막지 않음
상용직	사무·관리직	3.3	20.0	-	76.7
	비사무직	6.7	10.0	3.3	80.0
임시· 일용직	사무·관리직	6.7	20.0	3.3	70.0
	비사무직	10.0	10.0	3.3	76.7
전 체		6.6	15.0	3.3	75.8

〈표 4-70〉 직접 투입 고용인원 중 노령층 비중

(단위 : %)

고용 유형(n=30)	상용직		임시·일용직	
	사무·관리직	비사무직	사무·관리직	비사무직
직접 투입 고용인원 중 노령층 비중	5.03	1.03	1.03	6.70

- 직접 투입된 고용인원 중 노령층의 비중은 상용직이 1.03~5.03%, 임시·일용직이 1.03~6.70%로 조사됨.
- 노령층 고용증대 방안에 대해서는 일의 특성상 노령층의 취업이 사실상 불가능하다(75.0%)는 의견이 대부분으로 나타남. 그 다음으로 일의 특

〈표 4-71〉 노령층 고용증대 의견

(단위 : %)

구분(n= 30)		일의 특성상 노령층의 취업이 사실상 불가능함	일이 특성상 취업이 難, 무겁지 않은 사전교육·훈련·경험축적으로 충분히 노령층 적응 가능함	일의 특성은 노령층 취업을 가로막지는 않지만, 사회적 통념상 회사 혹은 노령층들이 취업 비선호	일의 특성이 노령층의 취업을 거의 가로 막지 않음
상용직	사무·관리직	76.7	-	16.7	6.7
	비사무직	73.3	3.3	13.3	10.0
임시·일용직	사무·관리직	76.7	-	16.7	6.7
	비사무직	73.3	3.3	13.3	10.0
전 체		75.0	3.3	15.0	8.3

〈표 4-72〉 평균 초과근로(주 40시간 이상 근로를 의미)

(단위 : %)

구분 (n=30)	10% 미만	10%~20% 미만	20%~30% 미만	30%~40% 미만	40% 이상
비중	56.7	16.7	10.0	10.0	6.7

성은 노령층의 취업을 가로막지는 않지만, 사회적 통념상 회사가 노령층의 고용을 원하지 않거나 혹은 노령층이 취업을 원하지 않는다(15.0%), 일의 특성이 노령층의 취업을 거의 가로막지 않는다(22.8%), 일의 특성상 취업이 어렵지만, 교육훈련/경험 축적으로 노령층이 적응 가능하다(3.3%)의 의견 순으로 나타남.

- 초과근로(주 40시간 이상 근로를 의미함)에 대한 의견에 대해서, 초과근로가 10% 미만이라는 의견(56.7%)이 대다수를 차지하였고, 그 다음으로 10~20% 미만(32.4%)의 응답이 다음을 차지함.
- 초과근로의 발생 원인으로는 심각한 초과근로가 발생하지 않았다(60.0%)는 의견이 대다수를 차지함. 그 다음으로 사업의 근본 특성상 불가피하게 초과근로가 발생하였다는 의견이 36.7%, 정상적 근로를 저해하는 근로자 수급 부족하다는 의견이 3.3%를 차지함.

〈표 4-73〉 초과근로 발생 원인

(단위 : %)

구분 (n=30)	심각한 초과 근로가 발생하지 않았음	사업의 근본 특성상 불가피한 초과근로	정상적 근로를 저해하는 근로자 수급부족	정상적 근로에 비해 실제 사업비를 줄일 수 있음	사업 예산의 부족
비중	60.0	36.7	3.3	-	-

〈표 4-74〉 초과근로 축소와 고용 관련 현실

(단위 : %)

구분 (n=30)	사업의 근본 특성상 초과 근로를 더 이상 줄이기 어려움	초과근로를 줄일 수 있지만, 고용증대 효과는 크지 않음	초과근로를 줄일 수 있고, 고용증대 효과高, 사업비 증가高	초과근로를 줄일 수 있고, 고용증대 효과高, 사업비 증가低	미응답
비중	43.3	30.0	16.7	6.7	3.3

- 초과근로 축소에 대한 의견으로는 사업의 근본 특성상 초과근로를 더 이상 줄이기 어렵다(43.3%)는 의견이 대다수를 차지하였고, 그 다음 의견으로는 초과근로를 줄일 수 있지만, 고용증대 효과는 크지 않을 것(30.0%)이라는 의견, 초과근로를 줄일 수 있고, 고용증대 효과도 높지만 사업비의 증가가 크다는 의견(16.7%) 등의 의견 순으로 나타남.
- 임시직을 상용직, 혹은 일용직을 임시직/상용직으로 고용형태를 변경하는 고용안정성에 대한 의견에 대해서, 사업의 특성상 고용 상승은 어렵다는 의견(76.7%)이 대다수를 차지함.
- 일용직 사무·관리직의 경우, 고용 상승은 가능하지만 인건비 부담 증가로 인하여 매우 어렵다는 의견이 36.7%로 조사되어 사무·관리직에 대한 지원이 필요한 것으로 조사됨.
- 반면 비사무직의 경우, 고용 상승은 가능하지만 정부의 고용촉진지원이 있으면 가능하다는 의견이 36.7%를 차지함.

〈표 4-75〉 고용안정성 의견

(단위 : %)

구분(n= 30)		사업의 특성상 고용상승은 어려움	고용 상승은 가능하지만, 인건비 부담 증가로 인해 매우 어려움	고용 상승은 가능하지만, 정부의 고용 촉진지원이 있으면 가능	고용 상승은 가능하지만, 대부분의 근로자들이 원하지 않음
임시· 일용직	사무·관리직	40.0	36.7	20.0	3.3
	비사무직	36.7	20.0	36.7	6.7

- 임금수준에 대한 의견에 대해서, 유사기업과 임금수준의 차이가 거의 없다는 의견(63.3%)이 대다수임. 그 다음으로 근로강도/작업환경의 불리로, 유사기업 대비 상당히 높은 임금을 지불하고 있다(16.6%)는 의견, 비슷한 근로환경이지만 사업환경 제약 때문에 유사기업 대비 낮은 임금을 지불하고 있다(9.1%)는 의견 등의 순으로 나타남.
- 같은 형태의 민간 기업과 임금수준의 차이가 거의 없다는 의견은 사무·관리직(상용직 76.7%, 임시·일용직 76.7%)이 비사무직(상용직 50.0%, 임시·일용직 50.0%)보다 높은 것으로 조사됨.

〈표 4-76〉 임금수준 의견

(단위 : %)

구분(n= 30)		유사 기업과 임금수준 차이가 거의 없음	근로강도·작 업환경불리, 유사기업대비 상당히 높은 임금 지불 (10% 이상)	근로강도·작 업환경불리, 유사기업대비 다소 높은 임금 지불 (10% 미만)	근로강도· 작업환경유 리, 유사기업 대비 다소 낮은 임금 지불	비슷한 근로 환경, 사업 환경 제약 때문에 유사기업 대비 낮은 임금을 지불
상용직	사무·관리직	76.7	3.3	6.7	6.7	6.7
	비사무직	50.0	30.0	6.7	3.3	10.0
임시· 일용직	사무·관리직	76.7	3.3	3.3	6.7	10.0
	비사무직	50.0	30.0	6.7	3.3	10.0
전 체		63.3	16.6	5.8	5.0	9.1

〈표 4-77〉 투입 고용에 대한 교육 및 훈련의 필요성 의견

(단위 : %)

구분(n= 30)		사업 특수성에 의해 자체 교육/훈련 필요, 적절히 제공 중	사업 특수성에 의해 자체 교육/훈련 필요, 회사사정상 미제공	사업이 특수하지 않고, 필요한 수준의 인력을 고용하기 용이함	사업이 특수하지 않지만, 필요 인력확보가 어려워 교육/훈련 필요
상용직	사무·관리직	46.6	33.3	6.6	13.3
	비사무직	30.0	43.3	3.3	23.3
임시·일용직	사무·관리직	50.0	33.3	3.3	13.3
	비사무직	33.3	40.0	3.3	23.3
전 체		39.9	37.4	4.1	18.3

- 투입 고용에 대한 교육 및 훈련 필요성에 대한 의견으로, 사업특수성에 의해 자체 교육/훈련이 필요하고, 적절히 제공 중(39.9%)이라는 의견이 가장 많았음.
- 그 다음으로 사업특수성에 의해 자체 교육/훈련이 필요하지만 회사 사정상 미제공한다는 의견(37.4%), 사업이 특수하지 않지만 필요한 인력을 고용하기 어려워 다소간이라도 교육/훈련이 필요하다(18.3%)는 의견, 사업이 특수하지 않고 필요한 수준의 인력을 고용하기 용이하다(27.2%)는 의견 순임.
- 근로자 안전수준에 대한 의견으로, 사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 충분히 확보된다(43.3%)는 의견이 대다수를 차지함.
- 그 다음으로 안전 확보를 위한 인력 규모나 교육을 위한 예산이 부족하여 사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 충분히 확보되지 않았다(26.7%), 안전 확보에 필요한 기자재/설비비용이 부족하여 사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 충분히 확보되지 않았다(23.3%), 사업 안전을 위한 제반 예산이 전체적 부족하여 사업의 특성에 맞는 충분한 근로자 안전 미 확보(8.8%)되었다는 의견 순으로 나타남.

〈표 4-78〉 근로안전의 수준

(단위: %)

구분 (n=30)	사업의 특성에 맞는 근로자의 안전이 충분히 확보	안전 확보에 필요한 기자재/설비 비용 부족으로 근로자 안전 미확보	안전 확보를 위한 인력규모/교육 예산의 부족으로 근로자 안전 미확보	사업안전을 위한 제반예산의 전체적 부족으로 근로자 안전 미확보
비중	43.3	23.3	26.7	6.7

- 사업에 필요한 인력의 수급에 대한 의견으로 경기상황에 관계없이 인력 수급에 문제가 없다(27.5%)는 의견이 가장 많았고, 그 다음으로 필요수준의 인력공급 자체가 부족하여 인력수급에 애로가 많았다(23.3%)는 의견이 많았음.
- 사무·관리직의 경우, 경기상황에 관계없이 인력수급에 문제가 없다는 의견이 상용직은 40.0%, 임시·일용직의 경우도 40.0%로 조사되었음.

〈표 4-79〉 사업에 필요한 인력의 수급

(단위: %)

구분(n= 30)		경기상황에 관계없이 인력 수급에 문제없음	경기상황이 좋지 않은 편이라 인력 수급에 애로가 없었음	경기상황이 좋은 편이라 인력수급에 애로가 많았음
상용직	사무·관리직	40.0	6.7	-
	비사무직	16.7	20.0	10.0
임시·일용직	사무·관리직	40.0	10.0	3.3
	비사무직	13.3	23.3	10.0
전 체		27.5	15.0	5.8
구분		유사한 사업이 많아 인력수급에 애로가 많았음	필요수준의 인력공급자체가 부족하여 인력수급에 애로가 많았음	급여조건, 고용계약 형태, 근로환경 등이 좋지 않아서 근본적으로 인력수급에 애로가 많았음
상용직	사무·관리직	16.7	20.0	16.7
	비사무직	16.7	23.3	13.3
임시·일용직	사무·관리직	10.0	26.7	10.0
	비사무직	20.0	23.3	10.0
전 체		15.8	23.3	12.5

〈표 4-80〉 일반적인 인력공급 수준

(단위 : %)

구분 (n= 30)		적절한 능력의 인력이 항상 공급 가능하다고 판단됨	정부·산업 차원의 전문적/ 체계적인 교육·훈련이 가장 중요	회사 자체 교육·훈련의 비용에 대한 정부지원이 가장 중요	원활한 인력공급을 위한 고용 관련 보험 등 경제적지원이 가장 중요
상용직	사무·관리직	23.3	33.3	30.0	13.3
	비사무직	10.0	50.0	33.3	6.7
임시·일용직	사무·관리직	20.0	36.7	30.0	13.3
	비사무직	10.0	50.0	23.3	16.7
전 체		15.8	42.5	29.1	12.5

- 반면에 비사무직의 경우, 경기상황에 관계없이 인력수급에 문제가 없다는 의견이 상용직은 16.7%, 임시·일용직은 13.3%로 나와 사무·관리직보다 낮은 것으로 조사됨.
- 일반적인 인력공급 수준에 대한 의견으로, 원활한 인력공급을 위하여 정부 및 산업 차원의 전문적이고 체계적인 교육 및 훈련이 가장 중요하다(42.5%)는 의견이 가장 많았음.
- 그 다음으로 회사 자체 교육훈련의 비용에 대한 정부의 지원이 중요하다(29.1%)는 의견과 적절한 능력의 인력이 항상 공급 가능하다고 판단된다(15.8%)는 의견, 원활한 인력공급을 위한 고용 관련 보험 등 경제적 지원이 중요하다(12.5%)는 의견 순임.
- 적절한 능력의 인력이 항상 공급 가능하다고 판단된다(15.8%)는 의견은 상대적으로 다소 낮게 나타나, 인력공급의 어려움을 겪고 있는 것으로 판단됨.
- 이는 여행사에서 크루즈 기항지 관광상품을 운영함에 있어 최근 중국인 크루즈 관광객이 급증함에 따라 중국어 관광통역가이드 수급의 어려움이 반영된 것으로 판단됨.

- 고용의 지속 가능성에 대한 의견으로, 정부의 경제적 지원으로 회사 잔류인원을 늘릴 수 있다(38.3%)는 의견이 가장 많았고, 정부가 관련 분야에 대한 예산을 늘리는 것이 가장 좋은 방법(20.8%)이라는 의견과 회사 잔류인원을 늘릴 수 없지만, 타 실업대책으로 큰 문제 없다(15.0%)는 의견, 사업특성상 근로자의 고용불안성은 필연적(13.3%)이라는 의견, 회사 잔류인원을 늘릴 수 없으므로 실업대책이 매우 절실하다(19.1%)는 의견 순임.
- ‘정부의 경제적 지원으로 회사 잔류인원을 늘릴 수 있다’라는 응답은 상용직의 경우 33.3~56.7%로 조사되었지만, 임시·일용직의 경우 23.3%~40.0%로 조사되어 상용직에서 정부의 경제적 지원에 대한 기대감이 더 높은 것으로 조사됨.

〈표 4-81〉 고용의 지속 가능성

(단위: %)

구분(n=30)		정부의 경제적 지원으로 회사 잔류 인원을 늘릴 수 있음	회사 잔류 인원을 늘릴 수 없지만, 타 실업대책으로 큰 문제없음	회사 잔류 인원을 늘릴 수 없으므로 실업대책이 매우 절실함	정부가 관련분야에 대한 예산을 늘리는 것이 가장 좋은 방법임	관련분야 특성상 근로자의 고용불안정성은 필연적임
상용직	사무·관리직	56.7	13.3	10.0	16.7	3.3
	비사무직	33.3	10.0	16.7	23.3	16.7
임시·일용직	사무·관리직	40.0	20.0	13.3	16.7	10.0
	비사무직	23.3	16.7	10.0	26.7	23.3
전 체		38.3	15.0	12.5	20.8	13.3

〈표 4-82〉 정부 예산 지원의 효과와 향후 전망

(단위: %, 점)

구분(n=30)	매우 부정적	부정적	보통	긍정적	매우 긍정적	평균(점)
경쟁력 상승에 기여	13.3	10.0	53.3	16.7	6.7	2.93
중장기적 경쟁력 상승에 기여	6.7	6.7	46.7	26.7	13.3	3.33

- 정부 예산 지원의 효과와 향후 전망에 대한 평가로, 경쟁력 상승에 기여한다는 평가가 2.93점(5점 만점)으로 조사되었고, 중장기적 경쟁력 향상에 기여한다는 평가는 3.33점(5점 만점)으로 조사됨.

마. 크루즈 관광가이드

□ 일반 현황 및 크루즈 관광가이드 활동 관련 현황

- 본 실태조사에 참여한 크루즈 관광가이드는 전체 21명으로 크루즈 관광객을 대상으로 관광가이드를 하는 대상으로 구성되어 있음.
- 크루즈 관광가이드 전체 21명 중 18명(85.7%)은 중국어권 가이드이고, 3명(14.3%)은 영어권 가이드임.
- 이는 우리나라 외래크루즈 관광객의 언어권 비중을 고려한 것으로 작년에는 중국인 크루즈 관광객 비중이 약 60% 수준이었으나 올해는 약 84%로 추정되고 있어, 중국어 관광가이드를 중심으로 조사가 실시되었음.

〈표 4-83〉 응답자 특성표

(단위: 개, %)

		사례 수	비율
전 체		21	100.0
언어권	중국어권	18	85.7
	영어권	3	14.3
가이드 활동 경력	1~3년 미만	7	33.3
	3년 이상~5년 미만	8	38.1
	5년 이상~10년 미만	0	0
	10년 이상	6	28.6
크루즈 기항지 관광 가이드 참여 횟수	5회 미만	1	4.8
	5회 이상~10회 미만	1	4.8
	10회 이상~20회 미만	4	19.0
	20회 이상~30회 미만	3	14.3
	30회 이상~40회 미만	2	9.5
	40회 이상~50회 미만	1	4.8
50회 이상~	9	42.8	

〈표 4-84〉 2014년 크루즈 기항지 관광가이드 활동 증감률 전망

(단위 : %)

구분(n=21)	20% 미만	20% 이상~ 50% 미만	50% 이상	전체 평균
비중	23,8	57,1	19,1	35,24

- 크루즈 관광가이드들의 가이드 활동 경력은 1~3년 미만이 7명(33.3%), 3년 이상~5년 미만이 8명(38.1%), 10년 이상이 6명(28.6%)으로 나타났으며, 크루즈 기항지 관광가이드에 참여한 횟수는 50회 이상(42.8%)이 가장 많음.
- 최근 중국인 크루즈 관광객이 급증함에 따라 중국어 가이드 수요도 함께 증가하고 있고, 이에 크루즈 관광가이드들은 2014년 크루즈 기항지 관광가이드 활동 증감률이 평균 35.24% 증가할 것으로 전망함.
- 2014년 크루즈 기항지 관광가이드 활동 증감률을 기준을 나누어 살펴보면, 20~50% 미만이 57.1%로 가장 높았고, 20% 미만이 23.8%, 50% 이상이 19.1%로 나타나, 다소 낮은 증가율을 전망하고 있는 것으로 나타남.
- 크루즈 전담 중국어 가이드 육성과 관련된 정부지원 중요 정책으로는 관광통역안내원 처우개선 등을 통한 자긍심 고취(47.6%)에 대한 의견이 가장 많았고, 그 다음으로 중국어 가이드 공급 확대를 위한 관광통역안내원 자격시험 확대(시험 완화)(23.8%), 기존의 중국어 관광통역안내원 재교육 활성화를 통해 현장참여 유도(19.0%) 순으로 나타남.

〈표 4-85〉 크루즈 전담 중국어 가이드 육성 관련 정부지원 중요 정책

(단위 : %)

구분 (n=21)	중국어 가이드 공급확대를 위한 관광통역안내원 자격시험 확대 (시험완화 등)	기존의 중국어 관광통역안내원 재교육 활성화를 통해 현장참여 유도	관광통역안내원 처우개선 등을 통한 자긍심 고취	기타
비중	23,8	19,0	47,6	9,5

- 기타 의견으로는 자격증 있는 가이드를 고용함으로써 질적 향상을 도모해야 한다는 의견이 제시되었음.
- 크루즈 가이드 활동과 관련한 애로사항에 대한 의견에는 크게 열악한 근무환경과 근무여건에 대한 사항과 서비스 질의 향상에 대한 의견으로 나눌 수 있음.
- 근무환경에 대해서는 화장실, 주차장, 식당 등 편의시설의 미비로 크루즈 관광가이드들이 불편을 겪고 있는 것으로 나타났으며, 크루즈 관광객을 맞이하는 부두까지의 교통이 불편하여 접근이 쉽지 않은 것으로 나타남.
- 근무여건에 대해서는 장기간의 노동시간에도 불구하고 4대 보험 미가입, 낮은 가이드 수당을 받는 것에 대한 가이드의 처우개선을 희망하는 것으로 나타남.
- 서비스 질에 대해서는 관광지 및 쇼핑 지역의 서비스 종사자들의 언어능력 개선과 가이드뿐만 아니라 관광버스 기사들의 서비스 질 향상을 희망하는 것으로 나타남.

□ 크루즈 관련 정부지원 사업의 기여도 및 정책 우선순위

〈표 4-86〉 크루즈 가이드 활동 관련 애로사항 의견

(단위: %)

크루즈 가이드 활동 관련 애로사항 내용	
근무환경	- 화장실, 주차장 등 시설의 미비 - 교통 불편 - 식사하기 불편
근무여건	- 장기간 노동시간 - 4대 보험 미가입 - 낮은 가이드 수당
서비스 질	- 관광지 및 쇼핑 지역의 언어능력 개선 - 관광버스 기사들의 서비스 질 향상 교육 필요
기타	- 중국어권 시장에만 치우친 마케팅 - 자격증 보유 가이드 참여확대(무자격 가이드의 증대로 기회 축소) - 가이드 부족 - 기항지 및 한국에 대한 이미지 개선 - 크루즈 관광 체류시간 제한으로 관광 일정을 만들기 어려움

〈표 4-87〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래크루즈 증가에 미치는 영향 전망
(단위 : %)

구분(n=21)	20% 미만	20% 이상~ 50% 미만	50% 이상	전체 평균
비중	14.4	52.4	33.4	34.43

- 해양수산부의 크루즈 지원 사업이 외래크루즈 관광객의 증가에 미치는 영향에 대해서 크루즈 관광가이드들은 기존 외래크루즈 관광객의 수에 비해 2015년에는 평균적으로 34.43%의 외래크루즈 관광객이 증가할 것으로 보았음.
- 크루즈 관광가이드들이 판단하는 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모는 평균 622,857원, 중앙값은 300,000원으로 차이가 크게 나타났음.
- 1인당 평균 소비지출 규모를 금액 구간별로 보면, 10만 원 이상~50만 원 미만이 57.1%로 가장 많았고, 평균금액도 275,000원으로 중앙값에 근사하게 나타났으나, 100만 원 이상 금액이 23.9%로 일부 가이드들의 응답치가 높게 나타나 전체 평균금액이 비교적 높게 나타남.
 - 이는 중국인 크루즈 관광객 중 고가 품목 위주로 쇼핑 관광을 즐기는 일부 관광객의 성향이 반영한 것으로 볼 수 있으며, 이는 앞서의 조사 결과에 나타난 유통업체 품목별 응답과도 유사한 결과임.
 - 아래의 주요 소비지출 품목 1순위(화장품), 2순위(건강식품)를 고려했을 때 중앙값인 300,000원 정도가 크루즈 관광객의 평균 지출 규모로 적절한 것으로 볼 수 있음.
- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 내용을 세부적으로 살펴보면, 1순위에 가장 많이 꼽힌 품목은 화장품/향수(81.0%)로 나타남.
- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목에 대한 의견 중 1~3위로 응답한 의견을 모아 보면, 1순위로 지목된 품목과 마찬가지로 화장품/향수(28.6%)가 가장 많이 차지하였고, 건강식품(15.9%), 액세서리, 전기/전자제품, 가죽제품(11.1%) 순으로 그 뒤를 잇고 있음.

〈표 4-88〉 크루즈 관광객 1인당 평균 소비지출 규모

(단위: %, 원)

구분(n=21)	10만 원 미만	10만 원 이상~ 50만 원 미만	50만 원 이상~ 70만 원 미만	70만 원 이상~ 100만 원 미만	100만 원 이상~	전체 평균액	중간값
비중	4.8	57.1	9.5	4.8	23.9	622,857	300,000
평균 소비 지출액	30,000	275,000	500,000	750,000	1,600,000		

〈표 4-89〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1순위)

(단위: %)

구분 (n=21)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	악세 서리	전기/ 전자제품
비중	81.0	-	-	-	-	4.8	-
구분	가족 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	미응답
비중	-	-	-	-	-	14.3	-

〈표 4-90〉 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목(1+2+3순위)

(단위: %)

구분 (n=21)	화장품/ 향수	건강 식품	안경/ 선글라스	의류	김치	악세 서리	전기/ 전자제품
비중	28.6	15.9	1.6	-	4.8	11.1	11.1
구분	가족 제품	주류	기타 식품	신발류	완구류	목공예/ 민속공예품/ 칠기	미응답
비중	11.1	1.6	3.2	-	-	4.8	6.3

- 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목 중 선호하는 브랜드를 살펴보면, 1순위인 화장품/향수의 경우 설화수가 가장 많았고, 후, 헤라 등 국내 브랜드 선호도가 높았으며, 2순위 건강식품은 정관장과 고려인삼으로 나타났다.

- 그 외 안경/선글라스는 MCM, 김치는 종갓집, 액세서리는 롤렉스, 까르띠에, 티파니, 자수정, 전기/전자제품은 쿠쿠밥솥, 휴롬, 가죽제품은 MCM, YSL, 루이비통 등, 주류는 조니워커, 기타 식품으로는 동원김, 목공예/민속공예품/칠기로는 특정한 브랜드 없이 에밀레종, 불화, 도자기 등 한국전통 관광기념품이 선호되고 있는 것으로 나타남.
- 크루즈 관광객의 주요 쇼핑 선호 품목의 브랜드가 국내 생산품인 것을 고려해볼 때, 제조업 분야에 미치는 간접적인 영향도가 클 것으로 예상됨.
- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 의견으로 1순위에 가장 많이 지목된 정책 및 제도는 '전문인력 양성 및 공급 지원'(28.6%)으로 나타나, 크루즈 가이드 업무에 종사하는 인력 또한 전문인력 양성 및 부족에 대한 인지를 하고 있는 것으로 판단됨.
- 그 다음으로 산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축(19.0%) 해외 관계자 대상 팸투어 지원(14.3%), 국내 개최 국제행사 지원, 기항지 관광 프로그램, 크루즈 관광에 대한 국민인식 제고 및 홍보 확대(9.5%) 등의 순으로 나타남.

(표 4-91) 크루즈 관광객의 주요 소비지출 품목 중 선호 브랜드(1+2+3순위)

(단위 : %)

구분(n=21)	선호 브랜드
화장품/향수	설화수, 후, 헤라
건강식품	정관장, 고려인삼
안경/선글라스	MCM
의류	-
김치	종갓집
액세서리	롤렉스, 까르띠에, 티파니, 자수정, 브랜드 없음
전기/전자제품	쿠쿠밥솥, 휴롬
가죽제품	MCM, YSL, 루이비통, 샤넬
주류	조니워커
기타식품	동원김
신발류	-
완구류	-
목공예/민속공예품/칠기	에밀레종, 불화, 도자기, 한국전통 관광기념품, 브랜드 없음

〈표 4-92〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위)

(단위 : %)

구분 (n=21)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외 관계자 대상 팸투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지 관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	4.8	9.5	14.3	28.6	9.5	19.0
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련 에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세계 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈관광 에 대한 국민 인식제고 및 홍보 확대
비중	-	-	-	-	4.8	9.5

〈표 4-93〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)

(단위 : %)

구분 (n=30)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외 관계자 대상 팸투어 지원	전문 인력 양성 및 공급 지원	기항지 관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	9.5	3.2	14.3	19.0	7.9	11.1
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련 에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세계 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈관광 에 대한 국민 인식제고 및 홍보 확대
비중	6.3	-	9.6	4.8	6.3	7.9

- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 1~3위로 답한 의견을 모아 보면, 1순위에 가장 많이 지목된 정책 및 제도와 마찬가지로 ‘전문인력 양성 및 공급 지원’(19.0%)에 가장 많은 의견을 보였으며, 다음으로 해외 관계자 대상 팸투어 지원(14.3%), 산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축(11.1%) 순으로 나타남.

바. 신규 지자체

- 일반 현황 및 크루즈 사업 관련 주요 정책

- 본 실태조사에 참여한 신규 지자체는 전체 5곳으로 크루즈선이 기항한 경험이 있는 지자체와 향후 크루즈 선사 유치 및 크루즈 관광 육성 의지가 있는 지자체를 대상으로 실시함.
- 신규 지자체의 4곳(80.0%)은 2001~2010년부터 크루즈선이 기항하기 시작하였고, 1곳(20.0%)은 2011~2014년부터 크루즈선이 기항을 시작함.
- 크루즈 정책이 시작된 연도는 2000년 이전 1곳(20.0%), 2001~2010년 2곳(40.0%), 2011~2014년 1곳(20.0%)으로 나타남.

〈표 4-94〉 응답자 특성표

(단위: 개, %)

		사례 수	비율
전 체		5	100.0
크루즈선 기항 시기	2000 이전	0	0.00
	2001~2010	4	80.0
	2011~2014	1	20.0
크루즈정책 시작 연도	2000 이전	1	20.0
	2001~2010	2	40.0
	2011~2014	1	20.0
	모름	1	20.0

〈표 4-95〉 크루즈 육성 사업으로 추진되는 다양한 정책지원 사업의 중요도

(단위: 점)

구분(n=5)	전혀 중요 하지 않다	중요 하지 않다	보통 이다	중요 하다	매우 중요하다	중요도 (5점 만점)
투자설명회 개최	-	-	40.0	60.0	-	3.6
해외 크루즈 국제 행사 참여	-	-	80.0	20.0	-	3.2
크루즈 국제행사/ 세미나 개최	-	-	60.0	40.0	-	3.4
크루즈 팸투어 실시	-	-	20.0	60.0	20.0	4.0
기항지 관광프로 그램 개발	-	-	40.0	60.0	-	4.6
크루즈 전문인력 양성	-	-	40.0	40.0	20.0	3.8
크루즈 홍보물 제작	-	20.0	20.0	40.0	20.0	3.6

- 신규 지자체들이 판단하는 크루즈 육성 사업으로 추진되는 다양한 정책 지원 사업의 중요도를 살펴보면, 기항지 관광프로그램 개발(4.6점)이 가장 중요도가 높게 나타났고, 그 다음으로 크루즈 팸투어 실시(4.0점), 크루즈 전문인력 양성(3.8점) 등의 순으로 나타남.

□ 크루즈 관련 정부지원 사업의 기여도 및 정책 우선순위

- 해양수산부의 크루즈 지원 사업이 외래크루즈 관광객의 증가에 미치는 영향에 대해서 신규 지자체는 기존 외래크루즈 관광객의 수에 비해 2015년에는 평균적으로 13.0%의 외래크루즈 관광객이 증가할 것으로 보았음.
- 해양수산부의 크루즈 지원 사업이 외래크루즈 관광객의 증가에 미치는 영향에 대해서 20% 미만의 증가율을 전망하는 의견이 가장 많았고, 20% 이상~50% 미만의 증가율을 전망하는 의견이 그 뒤를 이었음.

〈표 4-96〉 해양수산부의 크루즈 활성화 지원이 외래크루즈 증가에 미치는 영향 전망 (단위: %)

구분(n=5)	20% 미만	20% 이상~50% 미만	50% 이상	전체 평균
비중	60,0	40,0	-	13,00

〈표 4-97〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1순위) (단위: %)

구분(n=5)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외 관계자 대상 팸투어 지원	전문인력 양성 및 공급 지원	기항지 관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	40,0	-	20,0	-	20,0	-
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보 전산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세제 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈 관광에 대한 국민 인식제고 및 홍보 확대
비중	20,0	-	-	-	-	-

〈표 4-98〉 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도(1+2+3순위)

(단위 : %)

구분 (n=5)	해외 개최 투자 설명회 지원	국내 개최 국제행사 지원	해외 관계자 대상 팸투어 지원	전문인력 양성 및 공급 지원	기항지 관광 프로그램 확충 지원	산업육성 법률 제정 및 제도적 기반 구축
비중	13.3	6.7	26.7	6.7	20.0	6.7
구분	선사 및 관광객 유치 인센티브 지급	통합정보전 산망 구축 및 운영	회사 차원의 교육·훈련 에 대한 지원	고용 촉진과 질적 향상을 위한 세계 혜택	기업 부담의 고용 관련 보험의 정부 지원	크루즈 관광에 대한 국민 인식제고 및 홍보 확대
비중	20.0	-	-	-	-	-

- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 의견으로 1순위에 가장 많이 지목된 정책과 제도는 ‘해외 개최 투자설명회 지원’(40.0%)으로 나타남.
- 고용의 양/질을 높이기 위한 정책이나 제도에 대한 1~3위로 응답한 의견을 모아 보면, 해외 관계자 대상 팸투어 지원(26.7%)이 가장 많은 의견을 보였으며, 다음으로 기항지 관광프로그램 확충 지원, 선사 및 관광객 유치 인센티브 지급(20.0%) 순으로 나타남.

3. 실태조사 결과 종합 분석

- 최근 인바운드 중심으로 급성장하고 있는 우리나라 크루즈산업의 고용 효과 및 산업에 미치는 영향 등을 관련 업계 및 관계자들을 대상으로 실태조사한 결과 다음과 같은 주요 항목에 대한 결과를 도출함.
- 해양수산부의 크루즈 지원 정책에 따른 2015년 외래크루즈 관광객의 증가에 대해 ‘크루즈 관광가이드’가 34.4%로 가장 높고, 반면 유통업체(면세점 및 중소 기념품 업체)가 9.7%로 가장 낮게 응답함.
- 그 외 지자체 및 공사, 여행사 등은 각각 23.6%와 28.2%로 예상하고

있어 전반적으로 중앙정부의 크루즈 지원정책은 외래크루즈 관광객 증가에 영향을 미칠 것으로 판단됨.

- ‘크루즈 관광객의 1인당 평균 소비지출액’과 관련해서는 크루즈 관광객의 전반적인 소비지출 및 쇼핑 행태를 가장 정확하게 파악하고 있는 크루즈 관광가이드와 전문 여행사, 그리고 판매 현장에 있는 유통업체 품목별 담당자의 응답 내용을 중심으로 파악할 수 있었음.
- ‘크루즈 관광가이드’의 1인당 평균 소비지출액을 보면, 평균은 622,857 원 중앙값은 300,000원으로 지출액 차이가 크게 나타나고 있는데, 이는 중국인 크루즈 관광객 중 일부의 고가 쇼핑 행태에 대한 몇몇 가이드 의견이 반영되어 나타난 것임.
- 크루즈 전문 여행사의 1인당 평균 소비지출액을 보면, 평균값 291,071 원, 중앙값은 225,000원으로 소비지출액에 대한 큰 편차를 보이고 있지 않음.
- 한편, 유통업체 품목별 담당자의 경우 1인당 평균 소비지출액의 경우 평균 512,522원이었으나, 중앙값은 200,000원으로 두 배 이상의 차이를 보이고 있는데, 이는 세부 품목별 특성에 따라 비중은 낮으나 고가의 명품 시계 및 가방 등을 판매하는 곳의 평균 지출 금액과, 화장품 및 건강식품 등 전체 비중은 높으나 고가 명품과 비교하여 판매단가가 낮아 평균 지출 금액이 적기 때문에 나타난 결과로 볼 수 있음.
- 따라서 ‘크루즈 관광객의 1인당 평균 소비지출액’은 관광가이드와 유통업체 품목별 담당자의 중앙값과 여행사의 평균값으로 나타나는 300,000 원 전후의 금액이 실질적으로 소비되는 평균액으로 볼 수 있음.
- 이와 함께 외래크루즈 관광객이 국내에서 쇼핑하는 주요 품목의 경우 1위가 화장품, 2위가 건강식품, 3위가 액세서리(시계 등) 등으로 조사대상별로 거의 차이를 보이지 않았으며, 특히 화장품과 건강식품의 국내 브랜드 비중이 높아 내수시장에 큰 영향을 미치는 것으로 나타남.

- 유통업체 대상 조사 결과에서도 ‘화장품/향수’의 경우 국산 브랜드 선호 품목 비율이 50%, 건강식품의 경우도 66.7%로 나타남.
- 크루즈 고용 분야 양과 질을 높이기 위한 1순위 정책 및 제도에 있어서는 관련기관 및 민간 관계자들의 이해관계와 관련하여 모두 상이하게 응답함.
 - ‘지자체와 공사의 경우, 현재 크루즈산업의 가장 큰 현안으로 논의되고 있는 ‘크루즈산업 육성 법률 제정 등 제도적 기반 구축’이 가장 중요하다고 응답함.
 - ‘여행사’는 해외 개최 투자설명회 지원을 통해 크루즈 선박 유치를 통한 고용증대로 응답함.
 - ‘크루즈 관광가이드’는 전문인력 양성 및 공급지원 등 직접적인 인력양성 정책이 가장 시급하다고 응답함.
 - ‘유통업체’는 국내 개최 국제행사 지원을 통한 고용 분야 양과 질을 높이는 정책이 가장 시급하다고 응답함.
- 유통업체 및 여행사 등 크루즈산업과 직접적인 관련이 있는 사업체들의 인력 고용 현황을 보면, 두 곳 모두 50인 이상의 업체인 경우 임시·일용직이 유통업체는 75%, 여행사는 96%로 대부분을 차지하고 있음.
 - 크루즈산업 특성상 관광가이드는 프리랜서로 활동하고 있기 때문에 임시직의 비율이 높고, 유통업체는 판매서비스직의 경우 성수기 또는 주말 일용직 채용 비율이 높아 임시직 비중이 높게 나타남.
- 크루즈산업 관련 업무는 외래 관광객을 대상으로 하는 전문직으로 특히 외국어와 관련한 자격증이 요구되는 업종이며, 상용직과 임시직의 고용 유형을 떠나 미취업자의 전문성에서도 중요하게 인식되고 있어 크루즈 전문인력 양성정책의 지속적인 지원이 필요함.

- 유통업체 조사 결과, 미취업자 고용증대와 관련하여 '전문자격증 및 경력이 없는 경우' 상용직뿐만 아니라 임시·일용직도 취업이 불가능하다는 83.3%가 그렇다고 응답함.

제2절 현장방문 인터뷰를 통한 질적 고용효과 측정

1. 인터뷰 개요

가. 목적

- 본 평가연구를 위해 수행된 현장방문 인터뷰는 2014년도부터 해양수산부 예산을 투입하여 시행되는 크루즈산업 활성화 사업에 의한 질적 고용효과를 파악하는 것을 목적으로 함.
- 관련 분야 현장 종사자들에 대한 심층적인 인터뷰 진행을 통해 해당 산업의 현황을 파악하고, 정부 사업 추진을 통해 예상되는 고용창출의 특성을 예측하며, 고용증대에 있어 애로점을 청취함으로써 일자리창출 극대화를 위한 정책지원 방안에 대한 시사점을 도출하는 것이 주목적임.

나. 대상 및 방법

- 크루즈산업 활성화 사업 관련 업체(여행사, 선사 등) 종사자 및 프리랜서 관광가이드, 크루즈 기항 지역 지자체 공무원 및 공사 실무자 등을 대상으로 대면 인터뷰를 실시함.
- 가급적 대상자가 근무하는 직장 사무실에서 인터뷰를 진행하되, 프리랜서 관광가이드처럼 부득이한 경우 제3의 장소에서 인터뷰를 진행함.

- 설문 문항은 대상자의 직종 특성에 맞게 맞춤형으로 설계하였으며, 인터뷰 전 설문 문항을 대상자에게 발송하여 사전 숙지케 하였음.

2. 인터뷰의 주요 결과

- 승무원 등 크루즈 승선 전문인력을 정부 사업비 지출로 양성한다 하더라도, 단기적으로 얼마나 수요가 있을지 불분명함.
 - 국내에 기항하는 주요 외국 크루즈 선사의 경우, 일반 승무원 인력으로 동남아(필리핀, 말레이시아) 등 전문 크루즈 인력 양성의 역사가 오래 되고 언어 능력이 우수하며 임금이 낮은 인력의 채용을 선호함.
 - 궁극적으로 국내 수요기반 확충을 통해 내국인 크루즈 관광객 수가 증가하고, 국내 항구의 크루즈 모항 육성 및 국적 선사의 성장을 통해 인바운드 사업뿐만 아니라 아웃바운드 사업이 활성화되어야 내국인 승무원 고용이 늘어날 수 있을 것임.
- 최근 크루즈 인바운드 시장이 덩핑화되어 관광상품의 질적 저하와 국가 이미지 하락으로 나타나고 있음.
 - 2012년 5월 관광상륙허가제 도입으로 단체 크루즈 관광객의 무비자 입항이 가능해지면서 입항자 수는 늘었으나 이를 중국계 여행사가 악용하여 저가 덩핑 관광상품을 판매하는 사례가 급증하였음.
 - 크루즈선 입항 횟수와 관광객 수 등 양적인 성장에만 치중한 나머지 관광객 만족도가 떨어지는 등 질적 저하가 나타나고, 관련 수익은 중국 기업이 거의 독차지한다는 불만이 대형 여행사를 중심으로 팽배해 있음.
 - 다만 국내 중소형 여행사나 프리랜서 관광가이드의 경우, 관광상륙허가제 도입 후 중저가 관광상품의 급증이 오히려 기회가 된 측면이 있어 대형 여행사와는 이해의 상충이 나타남.
 - 일부 지역 공사 실무자의 경우, 여행상품의 덩핑화로 인한 질적 저하를

막기 위해 과당경쟁을 규제하는 법령이 제정되어야 한다는 의견을 피력하였고, 일부 대형 여행사의 경우 기항지 관광프로그램에 대한 인증제 도입을 대안으로 제시함.

- 현재 크루즈 분야에서 가장 필요한 전문인력 분야로서 관광가이드, 그 중에서도 크루즈 관광객에 특화된 전문가이드의 공급이 부족하다는 목소리가 높음.
- 현재 활동하고 있는 가이드 중 내국인보다는 중국인, 조선족 등이 훨씬 큰 비중을 차지하고 있는데, 한국 역사에 대한 이해도가 현저히 낮아 유적지 관광보다는 쇼핑 유도에만 치중하는 경향이 나타남.
- 한국관광공사에서 발급하는 관광통역안내원 자격증을 취득한 내국인 숫자는 이미 충분히 많으나, 기존 자격증 취득자들을 대상으로 현장 경험을 쌓게 하는 재교육 지원을 통해 실제 현장에서 활동하는 내국인 가이드의 비중을 높일 필요가 있음.
- 대다수를 차지하는 중국 등 아시아 지역 관광객뿐만 아니라 유럽 등 세계 각지에서 오는 관광객을 위해 다양한 언어를 기초 수준으로 구사할 수 있는 전문 가이드를 육성할 필요성도 제기됨.
- 한편, 전담가이드 한 명이 수십 명의 크루즈 관광객을 인솔하고 여러 일정(주로 유통업체)을 함께하는 것보다는, 주요 관광지마다 외국어 구사 가능 가이드를 배치하고 관광객들이 자유롭게 방문할 수 있도록 하는 것이 더 바람직하며, 이를 위한 인력양성이 절실하다는 견해도 있음.
- 각 주요 기항지(제주, 부산, 인천) 크루즈 담당 지자체 공무원 혹은 공사 실무자와의 인터뷰 결과, 지역별로 크루즈 관광을 활성화하는 데 느끼는 애로점이 상당한 것으로 나타남.
- 제주의 경우, 한 번에 수천 명씩 유입되는 크루즈 관광객들에 대한 세관, 출입국관리, 검역 등 수속 절차를 원활하게 하기 위해 해당 분야의

인력 충원이 필요하고, 선상출입국심사제도를 확충할 필요가 있음을 지적함.

- 부산의 경우, 정부 예산을 크루즈항 시설 확충에 좀 더 배정해 줄 것을 요청하였으며, 마케팅 업무를 지자체 및 지역공사와의 충분한 소통과 협의 없이 각 기항지 사정에 어두운 중앙부처가 일방적으로 이끌어가는 데 대한 개선이 필요함을 지적함.
 - 인천의 경우, 인천항에 아직 크루즈 전용시설이 없는 것과 입항 관광객들이 인천보다는 서울 관광을 선호하는 것을 큰 애로점으로 꼽았고, 전용시설이 들어설 2017년 이전까지 여행객 만족도 저하가 이어질 것을 우려하며, 항만시설 확충 및 출입국, 세관, 검역 등 관리인력 보강을 요망함.
- 현재의 크루즈 기항지 관광이 지나치게 면세점 등 대형 유통업체 방문 및 물품 구매에만 경도되어, 기항지 인근 지역경제 활성화에 대한 기여도가 낮다는 지적이 많음.
- 이러한 문제점을 해소하기 위해 각 지역에 특화된 기항지 관광프로그램을 개발하여 판매해야 하며, 특히 전통시장 등 지역 상권을 방문하는 프로그램이 많이 확충되어야 한다는 의견이 있었음.
 - 크루즈 관광이 활성화되려면 지방재정 투입 등의 요인으로 인해 각 기항지 지역 주민의 호응이 절대적으로 필요한데, 지금처럼 특정 분야의 소비만 늘어나는 관광 형태로는 크루즈 관광에 대한 지역 주민의 긍정적 인식을 끌어낼 수 없으므로, 지역경제 활성화에 대한 기여가 확실해지는 방향으로 기항지 관광프로그램이 개선될 필요가 있음을 지적하였음.
- 해양수산부가 2014년도에 시작하는 크루즈산업 활성화 사업에 대해서는 어느 정도 관련 업계에 도움이 될 것이라는 견해가 다수이나, 보완할 점이 있다는 지적이 많았고, 일부 매우 비판적인 의견도 있었음.

- 정부지원 대외 마케팅 사업은 분명히 한국으로의 크루즈 관광에 대한 인식 제고에 도움이 될 것이라는 견해가 다수임.
 - 다만, 각종 행사 개최 시 민간 기업의 비용 부담이 크다는 지적, 팸투어 외에는 별다른 도움이 안 될 것이고, 우수한 기항지 관광프로그램 개발을 지원하는 것이 더 나을 것이라는 견해, 국제행사를 제주도뿐만 아니라 주요 크루즈항을 돌아가며 순회 개최하는 것이 바람직하다는 의견, 해양수산부 사업과 지자체 사업의 유기적 연계가 필요하다는 지적(예를 들어, 팸투어 시 초청 대상 리스트를 확보하고 있는 지자체와 협조하여 지역 특성에 맞게 50 대 50 매칭펀드 방식으로 추진), 지역별로 좀 더 균형 잡힌 예산 배분이 필요하다는 견해 등이 있었음.
 - 해양수산부 사업에 대해 가장 비판적인 견해로는, 이미 추진되고 있는 것과 유사한 사업을 해수부가 추가로 시행함으로써 부처 간 사업 중복이 나타남으로 인해 외국 선사의 입장에서 대화 채널의 혼선이 발생할 수 있으며, 더불어 대외 마케팅 행사 개최 시 해양수산부 단독으로 주관하게 되면 중앙부처와 지자체 간 협력을 통한 시너지 효과를 누리지 못함으로써 마케팅 효과가 저하된다는 지적이 있었음.
 - 이를 감안할 때 대외 마케팅 주관은 문화체육관광부에 맡기고 해양수산부는 크루즈 인프라 구축에 초점을 맞추는 방식으로 부처 간 분업을 수행하는 것이 바람직하고, 마케팅 행사의 경우 크루즈 항만 관리에 대한 설명자 역할로서 참여하는 것이 나으며, 인력양성 분야에서도 선상 승무원보다는 항만 관리 인력양성에 주력하는 것이 해양수산부 본연의 역할에 부합한다는 의견이 있었음.
- 크루즈 관광 분야에서 정부 규제의 완화를 통한 일자리창출이 가능한 부분을 묻는 질문에 대해, 크루즈 분야는 이미 규제완화가 많이 진행되어 추가적인 규제완화를 통해 일자리가 늘어날 여지는 별로 없다는 견해가 많았음.
- 외국인 관광객 출입국 관리의 경우, 지금보다 규제를 더 완화하면 밀입

- 국 시도 및 불법체류자 급증이 우려된다는 견해가 있었음.
- 외국인 관광객 대상 카지노의 경우도 추가 규제완화 시 부작용이 클 것 이라는 의견이 제시됨.
 - 그 밖에 크루즈산업 관련 종사자들이 느끼는 애로점과 정책지원 희망사 항은 다음과 같음.
 - 현재 이루어지고 있는 크루즈 관광객 유치에 대한 지자체의 여행사 대 상 인센티브 지급이 관광상품의 질을 저하시키는 요인이 되고 있으므로 인센티브 지급보다는 관광단지 개발, 상설 문화공연장 건설 및 운영 등 을 통해 국가 이미지를 제고할 필요가 있음.
 - 현재 크루즈산업 활성화 초기 단계에서 질적 제고보다는 양적 성장에만 초점을 맞추는 경향이 있는데, 입항 선박 수나 관광객 수에만 신경 쓰 지 말고 실제 관련 부문의 수익이 중국 기업이 아닌 한국 기업에 돌아 갈 수 있도록 정책적 배려가 있어야만 내국인 일자리창출이 활발히 일 어날 수 있음.
 - 크루즈선 기항지 인근에 한꺼번에 수천 명이 몰려나오는 크루즈 관광객 을 모두 수용할 수 있는 대형 식당이 없는바, 중국인이 운영하는 소규 모 식당을 대체할 대형 식당 건립 및 운영을 위한 지원이 필요함.
 - 프리랜서 형태로 고용되어 있는 관광가이드에 대한 4대 보험 혜택 제공 이 필요하고, 사고 시 관광버스 내 가이드의 안전을 위한 등반이 설치 의무화가 필요함.

제3절 소 결

- 해양수산부의 크루즈 지원 정책에 따른 외래크루즈 관광객의 연간 증가 율에 대한 설문조사 응답 결과 전반적으로 외래크루즈 관광객 증가에

유의미한 영향이 있을 것으로 판단됨.

- 크루즈 관광객의 1인당 평균 소비지출액은 크루즈 관광객의 전반적인 소비지출 및 쇼핑 행태를 가장 정확하게 파악하고 있는 크루즈 관광가이드와 전문 여행사, 그리고 판매 현장에 있는 유통업체 담당자의 응답 내역을 토대로 파악할 수 있는데, 대략 30만 원 안팎의 금액을 국내에 들어오는 크루즈 관광객 1인이 실질적으로 소비하는 평균 액수로 간주할 수 있음.
- 외래크루즈 관광객이 구매하는 주요 품목의 경우 1위가 화장품, 2위가 건강식품, 3위가 액세서리(시계 등)로 나타났고, 특히 화장품과 건강식품의 경우 국내 브랜드 비중이 높아 고용창출에 대한 기여도가 높음.
- 크루즈 관련 고용의 양과 질을 높이기 위해 필요한 정책 및 제도에 있어서는 각 설문 대상별 이해관계와 관련하여 모두 상이하게 답변함.
- ‘지자체와 공사’의 경우, 크루즈산업 육성 법률 제정 등 제도적 기반 구축이 가장 중요하다고 응답하였고, ‘여행사’는 해외 개최 투자설명회 지원, ‘크루즈 관광가이드’는 전문인력 양성 및 공급 지원, 그리고 ‘유통업체’는 국내 개최 국제행사 지원이 가장 시급하다고 응답함.
- 크루즈산업과 관련된 민간 사업체 중 고용인원이 50인 이상 업체의 인력 고용 현황을 보면, 임시·일용직의 비중이 유통업체는 75%, 여행사는 96%로 대부분을 차지하고 있음.
- 크루즈 관광가이드는 프리랜서로 활동하기 때문에 임시직의 비율이 높고, 유통업체 판매 서비스직의 경우 성수기 또는 주말 임시 채용 비율이 높아 임시·일용직의 비중이 높게 나타남.
- 크루즈산업과 관련한 다수 업무에서는 외국어 자격증이 요구되며, 종사자의 전문성이 중요하여 크루즈 전문인력 양성정책이 지속될 필요가

있음.

- 유통업체 조사 결과, “전문자격증 및 경력이 없는 경우 상용직뿐만 아니라 임시·일용직도 취업이 불가능하다”에 83.3%가 그렇다고 응답함.
- 승무원 등 크루즈 승선 전문인력을 정부 사업비 투입을 통해 양성하더라도 단기적으로 얼마나 수요가 있을지는 불확실함.
- 향후 내국인 수요 기반이 확충되고, 국내 항구의 크루즈 모항 도약 및 국적 선사 육성을 통해 아웃바운드 사업이 활성화되어야 내국인 승무원 고용이 늘어날 수 있음.
- 최근 관광상륙허가제 도입으로 단체 크루즈 관광객의 무비자 입항이 가능해진 것을 계기로 저가 덤핑 관광상품 판매 사례가 급증하여 관광 상품의 질적 저하와 국가 이미지 하락이 나타나고 있음.
- 크루즈 관련 전문인력 중 크루즈 관광객에 특화된 전문가이드의 공급이 부족한 것으로 보임.
- 현재의 크루즈 기항지 관광 형태가 면세점 등 대형 유통업체에서의 물품구매 유도에만 치중됨으로써 기항지 지역경제 활성화에 대한 기여도가 낮다는 지적이 많음.
- 이를 해소하기 위해 각 지역에 특화된 기항지 관광프로그램을 개발해야 하고, 전통시장 등 지역 상권을 방문하는 프로그램이 많아져야 한다는 의견이 제시됨.
- 해양수산부의 크루즈산업 활성화 사업에 대해서는 긍정적인 견해가 다수이나, 여러 보완할 점이 있다는 지적이 있었고, 일부 매우 비판적인 의견도 제시됨.

- 해양수산부 사업과 지자체 사업의 유기적 연계가 필요하고, 대외 마케팅 행사의 해수부 단독 개최 시 중앙부처와 지자체 간 협력을 통한 시너지 효과의 상실로 마케팅 효과가 반감된다는 의견이 제시됨.

사업성과와 고용효과 제고를 위한 정책 제언

제1절 평가 결과 요약

- 해양수산부 크루즈산업 활성화 사업은 주로 정부의 대외 마케팅 지원
→ 해외 크루즈선 국내 기항 횟수 및 관광객 수 증대 → 관광객 소비지출 증가의 경로를 통해 고용창출을 유발함.
- 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 행하는 소비지출이 다양한 품목에 대해 늘어나 국내 여러 산업부문에 대한 파급효과를 갖고, 이를 통해 고용이 창출됨.
- 크루즈산업 활성화의 거시적 고용효과에 대한 핵심 분석 결과에 따르면, 재정지출 및 관광객의 소비지출 증대를 통해 피용자 기준으로 연간 700명 이상, 취업자 기준으로 연간 1,300명 이상의 일자리가 창출될 것으로 추정됨.
- 해양수산부의 자체 고용효과 추정치(연간 258명)는 방법론의 차이로 말미암아 상당히 과소 평가된 수치인 것으로 파악됨.
- 고용에 대한 파급효과가 가장 큰 산업부문은 '도소매업'과 '식료품 제조'

업인 것으로 나타남.

- 실태조사와 현장방문 인터뷰 결과는 다음과 같이 요약할 수 있음.
- 크루즈 관련 고용의 양과 질을 높이기 위해 필요한 정책 및 제도와 관련하여 ‘지자체와 공사’는 크루즈산업 육성 법률 제정 등 제도적 기반 구축, ‘여행사’는 해외 개최 투자설명회 지원, ‘크루즈 관광가이드’는 전문인력 양성 및 공급 지원, 그리고 ‘유통업체’는 국내 개최 국제행사 지원이 가장 중요하다고 응답함.
- 크루즈산업과 관련된 민간 사업체의 인력고용 현황을 보면, 임시·일용직의 비중이 매우 높게 나타남.
- 크루즈 관련 업계에서 종사자의 전문성이 중요시되는 점을 감안하여 크루즈 전문인력 양성정책을 꾸준히 시행할 필요가 있으며, 특히 크루즈 관광객에 특화된 전문가이드의 공급이 부족한 것으로 보임.
- 승무원 등 크루즈 승선 전문인력이 정부 사업에 의해 양성되더라도 얼마나 정식 직원으로 채용될지는 불명확함.
- 최근 단체 크루즈 관광객의 무비자 입항이 가능해지면서 관광상품의 질적 저하가 심각하여 국가 이미지에까지 타격을 주고 있음.
- 현재의 크루즈 기항지 관광프로그램이 면세점 등 대형 유통업체 방문 위주여서 기항지 지역경제 활성화에 대한 기여도가 낮음.
- 해양수산부 사업과 지자체 사업의 유기적 연계가 필요하고, 대외 마케팅 행사에서도 중앙부처와 지자체 간 협력을 통한 효과 극대화가 중요함.

제2절 고용효과 제고를 위한 정책 권고안

- 크루즈 분야에서의 내국인 고용효과 극대화를 위해서는 내국인의 크루

즈 관광 수요를 획기적으로 제고하여 국내 크루즈 항만이 단순 기항지가 아닌 모항으로 성장하는 동시에 크루즈 관광산업이 진정한 내수 서비스업으로 도약할 수 있어야 함.

- 국내에 단기간 기항하는 외국 국적 선사 크루즈 선박의 경우, 승객 대부분이 중국인 등 외국인이므로 내국인 승무원 채용 유인이 낮을 수밖에 없음.
- 해양수산부의 전문인력 양성 사업을 통해 배출된 승무원을 인턴으로 채용하기로 외국 선사와 양해각서를 체결했다 하더라도, 과연 인턴 근무 기간 종료 후 얼마나 정식 직원으로 채용될 수 있을지는 불확실함.
- 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 획기적 증가가 선행되어야 함.
 - 이는 외국 국적 항공사가 운항하는 노선이라도 한국인 탑승 비율이 높은 노선의 경우 한국인 승무원이 필히 동승하는 것과 유사함.
 - 중국의 경우 상해를 모항으로 운행되는 외국 크루즈 선사의 승무원 대부분이 중국인으로 채용되고 있으며, 지속적인 자국의 크루즈 전문 승무원 인력양성 사업을 추진²⁹⁾하고 있는 것도 같은 맥락으로 볼 수 있음.
- 2014년도 해양수산부 사업 내역을 보면, 우리 국민들을 대상으로 크루즈 관광에 대한 인식을 제고시키는 사업이 사실상 전무한데, 향후 사업 추진 과정에서는 이 부분에 대한 예산 투입 및 사업 내실화가 매우 중요함.
 - 현재 상당수 국민들의 경우, 크루즈 관광의 개념을 인지하고 있기는커녕 ‘크루즈’라는 용어 자체를 생소하게 느끼고 있는 것으로 보임(한국

29) 상해국제크루즈 경제연구센터에 따르면 자국의 크루즈 관광 수요가 증가함에 따라 4년째 크루즈 인재육성 사업을 실시하고 있으며, 급증하는 크루즈 수요에 따라 28만 명의 크루즈 인재 부족현상을 겪고 있다고 함(2014 Asia Cruise Forum JEU, 세미나 내용 중 일부).

노동연구원 원내 행정업무 처리 과정에서 ‘클루즈’ 혹은 ‘크루주’로 표기하는 사례 발생).

- 비록 우리나라의 노인 빈곤율이 높다고 하더라도 경제적 양극화로 인해 노년층 중에서도 크루즈 관광을 즐길 만한 경제적 여력을 갖춘 인구 역시 많으므로, 이들을 대상으로 크루즈 관광 수요를 획기적으로 높일 수 있는 홍보 방안을 마련할 필요가 있음.
 - 노년층의 크루즈 관광 소비지출을 통해 크루즈 관련 업계에 종사하는 청년층 고용이 늘어나게 되면 이것이야말로 진정한 낙수효과(trickle-down effect)의 실현이라 할 수 있을 것임.
 - 더불어 은퇴 이전의 중년층 및 가족 단위 관광객들에 대해서도, 기존의 항공편을 이용한 해외여행과 더불어 크루즈 관광이 갖는 여행상품으로서의 매력을 널리 홍보해 나갈 필요가 있음.
 - 일단은 기존의 중국, 싱가포르, 일본 등지에서 출발하는 여정을 활용하되, 향후 내국인 크루즈 관광 수요가 충분히 증가하고 국내 크루즈 항만의 기반 시설이 확충될 경우 자연스럽게 외국 국적 선사에서도 국내 항만을 모항으로 하는 아웃바운드 관광상품을 개발하고 판매하게 될 것임.
 - 따라서 국내 크루즈 수요 확대 차원의 크루즈 관광 여행상품에 대한 홍보는 민간 여행사 및 선사 차원에서 다양하게 진행되어야 하고, 정부에서는 크루즈 관광에 대한 인식 개선과 국내 크루즈 수요 확대에 따른 고용증대(청년층 고용확대)를 중심으로 관련 사업과 홍보를 추진해야 할 것임.
- 이러한 내국인 크루즈 관광 수요의 확충을 전제로, 국적 크루즈 선사 두세 곳을 육성하여 외국 국적 대형 크루즈 선사와의 건전한 경쟁을 통해 성장하도록 유도하여야 함.
- 위에 제시된 대로 외국 국적 선사가 운영하는 크루즈 관광 노선을 이용하는 내국인 수요가 충분히 늘어나면, 국적 크루즈 선사는 자연스럽게

외국 선사와 경쟁할 수 있는 수요 기반을 가진 상태에서 크루즈 사업을 시작할 수 있게 됨.

- 내국인 수요 기반 확충 및 국내 크루즈 항만의 모항으로의 도약이 이루어지지 않은 상황에서는 설령 정책적인 수단을 동원하여 국적 선사를 양성한다 하더라도 자립 가능성이 현저히 낮을 수밖에 없음.
- 국적 선사가 성장하게 되면, 동일하게 국내 크루즈 항만을 모항으로 하는 노선을 운영하더라도 내국인 승무원 활용 비중이 외국 선사에 비해 확연히 높을 것임.
 - 이는 내국인 승객 탑승 비율이 유사한 노선이라 하더라도, 국적 항공기의 내국인 승무원 비율이 외국 국적 여객기에 비해 훨씬 높은 것과 유사함.
 - 크루즈의 승무원 규모는 배의 크기별로, 또는 선사의 등급별로 차이가 나지만, 일반적으로 중급 크루즈를 기준으로 5만 톤급인 경우 500객실 기준으로 약 500명의 승무원이 필요하고, 이 중 운항 관련 승무원 100~105명, 호텔 관련 부문(룸서비스, 식당, 엔터테인먼트, 등등) 약 400~420명으로 운영되고 있어, 향후 내국인의 크루즈 수요가 증가할 경우 서비스 분야 내국인 승무원의 고용창출이 클 것으로 판단됨.
- 현재 급성장하고 있는 외국인 크루즈 승객의 국내 기항지 관광의 형태 및 주요 프로그램을 향후 변화하는 시대상과 부합하는 방향으로 발전 시킴으로써 지속 가능성을 확보해야 함.
- 최근 한·중 정상회담 이후 급물살을 타고 있는 한·중 FTA가 가까운 미래에 발효되면, 지금까지 중국인 크루즈 관광객들의 기항지 인근 면세점 등 대형 유통업체에서의 소비지출에 의존하는 관광프로그램의 지속 가능성은 현저히 저하될 수밖에 없음.
 - 실태조사에서 주요 소비지출 품목으로 나타난 화장품/향수, 건강식품, 전기/전자제품, 김치 등의 경우, 국산 브랜드에 대한 중국인 관광객들의 선호도가 높아 현재는 크루즈 관광의 고용효과를 제고하는 데 크게

이바지하고 있음.

- 그러나 향후 한·중 FTA가 발효되면 위의 제품들을 중국 내 거주지 인근 유통업체에서 관세가 거의 붙지 않은 가격에 구입할 수 있는 기회가 대폭 확대되므로, 굳이 우리나라에 크루즈 관광을 와서 면세점 등 유통업체에서 소비지출을 행할 유인이 상당히 약화될 것임.
 - 따라서 국내에서 제조된 상품의 대중국 판매는 일반적인 수출을 통한 경로에 맡기고, 대신 크루즈 관광객들로 하여금 우리나라를 직접 방문해야만 누릴 수 있는 관광 체험을 할 수 있도록 여건을 조성하고 관련 프로그램의 개발을 독려해야 할 것임.
 - 즉 주요 기항지(제주, 부산, 인천) 인근의 주요 자연경관 및 문화유적에 대한 관광이 주가 된 기항지 관광프로그램의 이용도를 확실히 제고하고, 관광객들의 이용에 불편함이 없도록 편의시설 확충 및 운영 인력(외국어 구사 가능 안내인력 등) 확보에 심혈을 기울여야 함.
 - 최근 문제가 되고 있는 저가 덩핑 관광상품의 급증을 제어하여 국가 이미지를 높이기 위해서라도, 품격 있는 관광프로그램이 개발되고 널리 이용될 수 있도록 정책적 노력을 경주함으로써 별도의 규제 없이도 자연스럽게 시장에서 저가 덩핑 관광상품이 도태될 수 있도록 유도해야 할 것임.
 - 관광객 대상 상품 판매의 경우, 일반적인 무역 경로를 통해 판매하기 힘들거나 관광지에서 연계하여 판매하는 것이 나은 제품, 즉 목공예/민속공예품/칠기 등에 집중하고, 각 관광지에 대한 상징성을 갖는 기존 상품 판매를 늘리거나 새롭게 개발할 필요가 있음.
 - 더불어 기항지 인근 전통시장 및 골목 상권 등 기존 대형 유통업체 위주의 크루즈 관광프로그램에서 소외된 지역 상권에 혜택이 돌아갈 수 있는 관광프로그램의 활용도를 제고시킴으로써, 상당한 지방 재정이 투입되는 크루즈 활성화에 대한 지역 주민들의 자발적인 호응을 이끌어내야 할 것임.
- 중국의 해외 관광수요 급증에 따라 우리나라는 대중국 비자완화 정책을

넘어 최근에는 비자 면제와 관련한 검토까지 추진되고 있어, 관광상륙 허가제를 통해 단체비자로 입국하는 중국인 크루즈 관광객 대상 패키지 투어 상품 위주의 구조에는 한계가 있음.

- 향후 중국 관광객 비자 면제 또는 현재보다 더 완화된 비자정책이 추진될 것이므로 기존의 쇼핑 위주의 저가 패키지 상품판매 시스템은 지속되기 어려울 것임.
- 제주도는 중국인 대상 무비자 입국으로 최근 크루즈 관광객의 자유여행이 꾸준히 증가하고 있고, 이는 지역 주민을 위한 실질적인 지역경제 활성화로 나타나고 있음.
- 따라서 크루즈 주요 기항지를 중심으로 자유여행이 가능한 투어 시스템을 구축하고, 다양한 체험 위주의 상품을 개발함으로써 변화하는 정책환경에 대응하고, 지역 주민들에게 실질적인 기항지 지역경제 효과를 체감할 수 있도록 준비해야 함.

□ 크루즈산업 활성화 사업 및 정책의 주체인 해양수산부 및 기타 정부부처, 그리고 각 크루즈 항만 소재지의 지방자치단체와 지방공사 간의 분업 및 협업체계가 개선되어야 함.

- 해외 현지에서 개최하는 투자설명회의 경우, 해양수산부와 문화체육관광부가 경쟁적으로 유관기관과 함께 별도의 행사를 개최하는 것보다는 두 부처가 서로 협업하여 주최하고 지방자치단체와 지방공사의 협조를 받아 각각 담당 분야에 대한 설명을 수행하는 것이 시너지 효과 창출을 위해 바람직할 것임.
- 국내 주요 크루즈 항만 소재지에서 열리는 국제행사(제주 국제크루즈포럼 등), 외국 선사 등을 대상으로 시행하는 팸투어 등 대외 마케팅 행사에 있어서도 해양수산부와 문화체육관광부가 유기적인 협업을 실시하되, 프로그램 개발 및 초청 대상 섭외 등에 있어 각 지방자치단체와 지방공사가 주도적인 역할을 하고, 중앙부처는 협력자 및 행사 개최를 위한 매칭펀드 제공자의 역할을 충실히 수행하는 것이 바람직할 것임.

- 해양수산부가 올해 시작한 사업에서 국제행사의 경우 제주도에 50대 50 매칭펀드 방식으로 지원하고 있으나, 팸투어 역시 자체적으로 민간 여행사에 위탁하는 것보다는 주요 기항지 지방자치단체와 사전 협의를 수행하고, 매칭펀드 방식으로 예산을 지원하는 것이 나을 것임.

□ 「크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률」 및 그 하위 법령 등 크루즈산업 활성화를 위한 제도적 기반 마련이 지연되고 있는바, 신속하게 처리되어 관련 업체 및 종사자들이 느끼는 불확실성을 해소할 필요성이 있음.

- 2014년도 상반기에 제정될 예정이던 크루즈산업 육성법은 세월호 사고의 여파로 2014년 10월 현재 여전히 국회 법사위에 계류 중인데, 크루즈 선박의 경우 일반적으로 국내 연안여객선 등과는 달리 해사 안전과 관련된 문제 발생 가능성이 매우 낮은 점을 고려하여, 외국 크루즈 선사 수준의 안전기준을 향후 국적 선사에도 동일하게 적용한다는 전제하에 신속한 법안 처리가 필요함.
- 실태조사 결과에서도 주요 기항지 지방자치단체와 지방공사 실무자들은 관련 법률 제정 및 제도적 기반 구축이 가장 중요한 정책적 과제임을 지적하고 있음.
- 더불어 여행사, 관광가이드, 유통업체 등 크루즈 관련 민간업체 및 종사자들에게도 관련 법률 제정 및 제도적 기반 구축의 중요성이 충분히 인식되고 있는 것으로 나타남.
- 「크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률」은 선상 카지노 허가(영해 바깥에서의 운영으로 제한), 외국인 종사자에 대한 복수비자 발급, 각종 운항 관련 규제완화 등 최근 화두가 되고 있는 서비스산업 규제완화를 통한 일자리창출과 밀접한 관련을 갖는 각종 방안을 충분히 담고 있어, 크루즈와 관련된 새로운 규제완화 분야 탐색에 앞서 현재 국회에 계류 중인 해당 법률을 처리하여 발효시키는 것이 우선인 것으로 판단됨.
- 다만, 이러한 제도적 기반 마련만으로 국적 선사 육성을 위한 필요조건

이 충족되는 것은 아니며, 앞서 언급한 내국인 관광 수요 확충이 국적 선사의 자립 가능성 확보를 위한 필수 선결요건임을 다시 한 번 강조함.

- 크루즈 관련 전문인력 양성에 있어 선상 승무원이나 항만 관리 인력도 중요하지만, 중국어 등 외국어 구사가 가능한 내국인 가이드 전문인력을 양성하는 데도 정책적 관심이 요구됨.
- 향후 대형 유통업체로의 관광객 인솔 및 물품 구매 유도에 치중하기보다는 기항지 인근 자연경관과 문화유적 안내를 위한 배경 지식을 충분히 갖춘 전문가이드를 육성해야 할 것임.
- 더불어 향후 크루즈 관광객들의 자유여행이 늘어날 것에 대비해, 주요 관광지별로 외국어 구사가 가능한 가이드 인력을 촘촘히 배치해 나가기 위한 중장기 가이드 인력양성 계획을 추진해야 할 것임.
- 이를 위해서는 기존의 내국인 관광통역가이드들이 적극적으로 현장에서 활동할 수 있도록 크루즈 기항지별 재교육(지역 자원 중심)이 이루어질 필요가 있음.
 - 실제로 관광통역가이드 자격증을 보유한 내국인의 수는 이미 충분히 많으므로, 이들로 하여금 현장 경험을 쌓게 하여 크루즈 분야에서 활동하는 내국인 가이드의 비중을 높일 필요가 있음.
- 더불어 현재 무자격으로 활동하고 있는 가이드(대부분 화교)를 관광통역가이드로 양성하기 위해, 이들로 하여금 현장 인턴십 개념으로 일정 기간 현장 경험을 쌓게 하고 소양교육 이수를 의무화하여, 이들이 관광통역가이드 자격을 단계적으로 취득하도록 하고, 이러한 과정을 거치지 않은 무자격 가이드는 점차 퇴출시켜 나갈 필요가 있음.
- 이를 위해 정부부처와 지방자치단체 간의 유기적인 협업체계 구축이 요구됨.
 - 정부부처에서는 관광통역가이드 자격증 발급 단계를 순차적으로 현장에서 적용할 수 있도록 제도적인 측면을 보완하고, 무자격자의 보수교육 매뉴얼 개발 및 소양교육을 담당하는 것이 바람직함.

- 한편, 지방자치단체에서는 내국인 자격증 소지자에 대한 지역별 재교육 및 무자격자에 대한 현장 인턴십 프로그램을 주도적으로 운영하고, 이에 대해 자체 예산을 투입하는 것이 맞는 방향인 것으로 판단됨.
 - 현재 각 지방자치단체에서 자체 예산으로 수행하는 크루즈 전문인력 양성 사업은 지원인력(간단한 관광객 안내 및 통역 등) 양성 수준으로 단발성 사업이 대부분인바, 이를 각 기항지에 특화된 크루즈 관광통역가이드 육성 프로그램으로 발전시켜 나갈 필요가 있음.
 - 이들 지원인력으로 투입되는 대학생들이 정식 자격증 취득을 통해 각 기항지에 특화된 크루즈 관광통역가이드로 성장할 수 있도록 지원하는 데 지자체 예산이 더 많이 투입될 필요가 있음.
- 크루즈산업 관련 업체 종사자 중 상용직보다 임시·일용직 비중이 높은 점과 4대 보험 적용이 미비한 부분 등에 대한 정책적 개입이 필요함.
- 여행사, 유통업체 등 크루즈와 관련된 민간업체에서 상용직보다는 임시·일용직의 고용 비중이 높은 것은 성수기와 비수기가 나뉘는 관광산업의 특성상 불가피한 부분임.
 - 다만, 향후 내국인의 크루즈 관광 수요가 급증할 경우 해외 관광객에만 의존할 때보다는 관련 업체의 상용직 고용 비중이 높아질 것으로 기대되므로, 내국인 수요 확충은 고용의 양을 늘리는 것뿐만 아니라 고용의 질을 높이는 데도 기여할 것임을 감안하여 이를 위한 정책적 노력을 경주해야 함.
 - 더불어 크루즈 관광가이드의 경우 관광객 인솔 및 관광지 안내 등 크루즈 관광에서 매우 중요한 역할을 수행하고 있으므로, 현재 프리랜서 형태로 일하면서 소외되고 있는 4대 보험에 대한 가입 혜택 제공 및 전반적인 근무여건 개선 유도 등 정책적 지원이 절실함.

제3절 평가 결과 예산 반영 방안

- 해양수산부의 크루즈산업 활성화에 대한 고용영향평가 결과, 2014년도에 시작된 사업에 대해 당장 예산 총액을 변경하기보다는 향후 지출 항목별 예산 배분을 조정하는 것이 급선무인 것으로 드러남.
- 본 평가연구 결과, 크루즈산업 활성화의 고용효과가 해양수산부 자체 추정치에 비해 훨씬 큰 것으로 분석되었고, 도소매업과 식료품 제조업 등에 대해 고용 측면의 파급효과가 큰 것으로 나타나기는 함.
- 그러나 이러한 일자리창출 효과는 주로 중국인 관광객들의 소비지출에 의해 나타나는 것으로, 향후 정책환경 변화에 따른 급변 가능성이 있으므로 좀 더 시간을 갖고 지속적인 사업성과 모니터링을 수행할 필요가 있음.
- 즉 당장 단기적인 장밋빛 전망에 경도되기보다는 쇼핑 유도 중심의 저가 패키지 단체관광 위주에서 벗어나 장기적으로 크루즈 관광산업의 체질을 개선하는 데 주력할 필요가 있음.
 - 한·중 FTA가 가까운 미래에 발효되면, 각종 인기 품목(건강식품, 화장품 등)을 중국 내에서 저렴한 가격에 구입할 수 있는 기회가 대폭 확대되므로 지금까지 중국인 크루즈 관광객들의 대형 유통업체에서의 소비지출에 의존하는 관광 프로그램은 지속되기 어려움.
 - 더불어 중국인 관광객의 무비자 입국 확대로 자유여행이 늘어나는 추세에도 대비해야 할 것임.
- 따라서 해당 사업의 예산 총액(해양수산부 외 타 정부부처로 이관된 세부 사업까지 포함)은 당분간 현행대로 유지하되, 외국 크루즈 관광객들이 우리나라를 직접 방문해야만 누릴 수 있는 관광 체험이 수월하게 이

투어질 수 있는 여건을 조성하는 데 사업 예산을 집중적으로 투입하는 방향으로의 예산 배분 조정이 필요함.

- 향후 크루즈 주요 기항지에서 외국 관광객의 자유여행이 가능한 기반 시스템을 구축하고, 다양한 체험 위주의 관광상품 개발 및 이용도 제고를 장려하는 목적의 예산 투입이 이루어져야 하며, 이를 통해 지역 주민들이 실질적인 지역경제 활성화 효과를 체감할 수 있도록 해야 함.
 - 더불어 기존의 대외 마케팅 사업(크루즈포럼, 팸투어 등)에서도 크루즈 항만 소재지 지방자치단체가 자신들의 지역적 특색을 분명히 드러내는 관광상품 홍보에 주도적으로 나서고, 중앙부처는 이에 대해 협력자로서 참여하면서 매칭펀드 방식으로 예산을 지원하는 방식으로의 조정이 요구됨.
 - 현재 제주 국제크루즈포럼이 해양수산부와 제주특별자치도 간 50대 50 매칭펀드 방식으로 개최되고 있는데, 이를 다른 유형의 대외 마케팅에도 적용하는 것이 향후 예상되는 크루즈 관광 패턴 변화에 비추어 볼 때 바람직할 것임.
 - 한편, 전문가이드 양성에 있어서도 각 지방자치단체가 중장기적 관점에서 기항지의 관광자원에 대한 전문 지식을 갖춘 가이드 양성에 주도적인 역할을 수행하면서 자체 예산을 투입하고, 중앙부처는 제도적 보완 및 기본 소양교육 실시를 담당하는 방식으로 협업체계를 구축할 필요가 있음.
- 이러한 해외 관광객들의 자유여행 확대 기반 조성과 더불어, 크루즈 관광에 대한 내국인 수요를 확충하여 크루즈 관광을 진정한 내수 서비스업으로 발전시키고, 이를 통해 국적 선사의 성장을 유도하는 데에도 사업 예산이 더 많이 투입되어야 함.
- 양성된 내국인 전문 승무원 인력의 안정적인 고용을 위해서는 우선적으로 내국인 크루즈 관광객의 획기적 증가가 선행되어야 하는데, 2014년

- 도 해양수산부 사업 내역에는 대국민 크루즈 관광 인식 제고 사업이 사실상 전무하므로, 향후 이와 관련한 예산 투입이 이루어져야 할 것임.
- 다양한 연령층의 우리 국민들에게 크루즈 관광이 갖는 여행상품으로서의 매력을 널리 홍보하여 내국인 크루즈 관광 수요를 확충함으로써 우선 외국 국적 선사의 내국인 승무원 고용을 촉진시키고, 더 나아가 향후 국내 크루즈항이 단순 기항지가 아닌 모항으로 발돋움하는 계기를 제공할 수 있음.
 - 따라서 크루즈 관광에 대한 인식 개선과 국내 크루즈 수요 확대에 따른 고용증대 가능성을 중심으로 대국민 홍보 사업을 당분간 지속적으로 추진해야 할 것임.
- 이를 통해 크루즈 관광에 대한 내국인 수요가 충분히 증가하면, 국적 크루즈 선사는 수요 기반을 가진 상태에서 크루즈 사업을 시작할 수 있게 되고 자립 가능성 또한 크게 높아짐으로써 내국인 승무원 고용을 획기적으로 높이는 데 크게 이바지할 것임.
- 이러한 내국인 수요 확충 작업이 선행되지 않은 상태에서는, 아무리 제도적 기반이 구축되고 각종 정부지원이 국적 선사 대상으로 이루어져더라도 밑 빠진 독에 물붓기 식에 그치게 될 가능성이 높음.
 - 과거 국적 선사인 하모니 크루즈가 불과 몇 년 만에 운항을 중단하게 된 것도 기본적으로 내국인 크루즈 관광 수요가 미미한 여건에서 외국 관광객이 굳이 국적 선사를 선택할 이유가 없었던 것이 주요 요인으로 판단되므로, 이로부터 교훈을 얻어 향후 국적 선사 육성에 있어 우선 순위를 내국인 수요 기반 제고에 두어야 할 것임.

참고문헌

- 고용노동부(2012), 「고용형태별 근로실태조사」, <http://laborstat.molab.go.kr>.
- 관계부처 합동(2013), 『해양신산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈산업 활성화 대책』.
- 김경희(2008), 「크루즈산업의 발전방안에 관한 연구」, 『호텔경영학연구』 17 (1), pp.199~216.
- 문화체육관광부(2014), 「2014년도 문화체육관광부 예산 및 기금운용계획 개요」.
- 문화체육관광부·한국관광공사(2013), 「2013년 크루즈관광 활성화 추진계획(안)」.
- 박태욱(2013), 「우리나라 크루즈산업의 발전방향」, 『2013 한국 크루즈 관광 활성화 세미나(3)』, 한국관광공사, pp.33~59.
- 부산광역시(2014), 「2014 관광진흥계획」.
- 부산광역시 문화체육관광국(2014), 「2014년 문화체육관광국 업무계획」.
- 부산광역시(2014), 「2014년 문화체육관광국 관광진흥과 세출예산 사업명세서」.
- 부산발전연구원(2014), 「국내 동향 '부산」, 『동아시아물류동향』, 제77호, pp.62~73.
- 부산항만공사(2013), 「아시아 최대 크루즈 컨벤션 'AACC 2014' 부산 유치」, 『2013년 BPA Magazine』, 제1호, pp.6~9.
- 윤주(2013), 『크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성방안 연구』, 한국문화관광연구원.
- 이경모(2004), 『크루즈 관광산업의 이해』, 대왕사.
- 인천광역시 항만공항정책과(2014), 「2014년도 주요업무계획」.
- 정승훈(2014), 『제주지역 크루즈관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안』, 제주발전연구원.
- 제주특별자치도 해양개발과(2014), 「2014년도 주요업무계획」.
- 제주관광공사(2014), 「2014년도 주요업무보고」.
- 제주특별자치도(2014), 「2014 기금운용계획(안)」.
- _____(2014), 「제2회 제주 국제크루즈포럼(2014 ASIA CRUISE FORUM JEJU)」.
- 조준모·이영호·진숙경·황성수·이상희·오상훈·곽경훈·박수일(2012), 『관광

- 이 지역경제적으로 고용에 미치는 영향분석 연구』, 한국고용정보원.
- 최도석(2013), 「부산의 크루즈관광 활성화 방안」, 『BDI 포커스』, 제199호, 부산발전연구원.
- 피에르 루이지 포스키(2013), 「세계 크루즈 소비자 동향 그리고 크루즈 라인 및 목적지 관련 전략」, 『2013 한국 크루즈 관광 활성화 세미나(1)』, 한국관광공사, pp.3~12.
- 한국관광공사(2013), 「2013년 외래크루즈 관광객 실태조사」.
- _____(2014), 「2014년 상반기 크루즈 관광협의회(제16차)」.
- 해양수산부 해양정책실(2014), 「2014년도 해양관광진흥 시행계획」.
- 해양수산부(2013), 「해양관광진흥기본계획(안)」.
- _____(2013), 「2014년도 예산안 및 기금운용계획(안)」.
- 홍장원·정병욱(2013), 「크루즈관광산업 활성화를 위한 관광경쟁력 제고방안 연구 : 방한 크루즈 관광객의 어권별 관광 만족도의 차이를 중심으로」, 『한국항해항만학회지』 37 (2), pp.211~219.
- 황진희·홍장원·강수미(2013), 『크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구』, 한국해양수산개발원.
- Ted Blamey(2013), “Asia as a Destination~Deployment and Capacity,” 2013 Cruise Shipping Asia-Pacific(2013.9.) 발표 자료.
- Bill Ebersold(2013), “2013 Presentation to International Maritime Statistics Forum,” 발표 자료.

재정지출에 따른 고용효과 추정을 위한 거시계량-산업연관 통합모형

제1절 거시-I/O 통합모형 구축

1. 고용영향평가를 위한 표준화 모형 구축 배경

- 그동안 재정집행 사업에 대한 심층적 고용영향평가 시 통상적으로 각 연구자마다 선호하는 다양한 방식의 모형을 구축하여 왔는데, 여기서 논란의 소지를 안고 있었던 부문은 거시차원(macro side)의 정량적 고용영향평가(quantitative employment impact assessment) 부문이라 할 수 있음.
- 즉, 각 사업에 대한 고용영향평가 연구용역 과제를 수행하는 연구주체 간 고용량 측정단위(metric) 및 고용정의(직접고용, 간접고용, 유발고용 등) 등이 상이하고, 연구자가 채택한 분석모형 유형에 따른 고용 추정량 편차로 인해 평가 결과의 해석 및 평가과제 결과치 간 비교 시 어려움이 있었고, 경우에 따라서는 과대 또는 과소 평가 우려의 소지가 있었음.
- 이러한 문제점을 극복하고자 본원에서는 지난 2013년 이후 표준화된 거시-I/O 통합 고용영향평가 모형을 자체 개발하여, 원내외 모든 고용

영향평가 과제의 거시적 양적 고용효과 산출부문에 한해서 본 모형을 적용함으로써 각 재정집행 사업의 고용영향평가 결과치 간 비교 가능성 및 해석상의 명료함을 제고하는 데 초점을 두어 왔음.

- 고용노동부에서도 지난 2013년 8월 각 부처의 모든 일자리 사업에 대한 일자리 창출 규모를 파악하기 위해 표준화된 ‘일자리 창출효과 산정 가이드라인’을 마련하여 고용률 70% 달성을 위한 체계적 성과관리에 활용하여 온 바 있음.

- 이 가이드라인은 1) 각 정책의 특수성을 반영하되 2) 과다 추산되지 않도록 명확하고 구체적인 산출기준을 제시하며 3) 자체적인 추정이 가능하도록 단순한 지침을 제공하는 데 목적을 두고 있음.

- 기존에 행해져 왔던 재정지출 사업에 대한 고용영향평가를 위한 거시분석 틀을 살펴보면 크게 산업연관분석 모형(Input-Output Model), CGE 모형(연산가능일반균형모형 : Computable General Equilibrium Model), 연립방정식모형(Macro Econometric Model), 다부문 모형(Multi-ectoral Model) 등으로 나누어 볼 수 있는데, 각각의 경우 장점 및 단점도 함께 지니고 있어 고용영향평가를 위한 최적의 모형으로 채택하기에 어려운 점이 많았던 것이 사실임.

- 여기서 고용영향평가를 위한 최적의 모형이라 함은 우선적으로 재정지출의 승수효과(multiplier effect)와 구축효과(crowding out effect)를 포함하는 거시경제의 동태성(dynamics)이 반영되어야 하며, 다양한 재정지출 항목이 산업별로 파급되면서 영향을 미치게 되는 결과로서 산업별 산출, 부가가치 및 고용효과 등이 일목요연하게 파악 가능한 모형을 의미함.

- 산업연관표(I/O) 모형(Input-Output Model)

- (장점) 경제 내 산업 간, 지역 간 상호효과 분석이 가능하고 국가 공식 통계인 산업연관표 상의 고용표에 의한 산업별 고용유발효과 등의 간

접, 유발효과 분석에 용이

- (단점) 재정지출승수가 1이라고 전제로 한 정태적 분석이므로 재정지출에 따른 승수효과, 구축효과 등의 동태적 파악이 불가능

○ CGE 모형(Computable General Equilibrium Model)

- (장점) 산업연관모형(I/O Model)의 한계인 고정투입계수를 극복하고자 시도된 일반균형 모형임. 생산요소에서 노동과 자본의 대체 허용
- (단점) 연구자가 임의적으로 설정한 파라미터의 신뢰성 문제, 동태화에 대한 어려움, 예측력에 대한 사전 점검이 불가능하다는 점, 평가결과 해석의 모호성 등이 단점으로 지적되고 있음.

○ 거시계량 모형(Macro Econometric Model)

- (장점) 산업연관모형의 단점이었던 동태적 승수효과, 구축효과 등의 파악이 가능하다는 점, 모형 예측력에 대한 사전점검이 가능하다는 점을 장점으로 들 수 있음.
- (단점) 다양한 재정지출이 산업별로 영향을 미치는 과정에서 산업관련 산출, 부가가치 효과 및 고용효과 등의 파악이 불가능하다는 점을 단점으로 들 수 있음.

□ 본 장에서 언급될 거시-I/O 통합모형은 지난 2013년 이후 본원에서 자체 개발하여 그동안 재정지출 사업의 고용영향평가 분석 틀로 사용하여 왔으며, 산업연관모형(I/O Model)과 거시계량 모형(Macro Econometric Model)의 단점을 극복하고 장점을 모두 공유할 수 있는 대안적 모형으로서 기존 거시계량 모형블록과 산업연관 모형블록을 통합한 일체형 모형이라 할 수 있음.

□ 이하에서는 고용영향평가를 위한 거시-I/O 통합모형에 대한 논의에 앞서, 고용효과의 정량적 측정단위 및 측정범위에 대해 설명하고 거시-I/O 통합모형의 이론적 배경, 기본적 구조, 모형의 적합도 검증 등의 순서로 논의를 전개해 보고자 함.

2. 이론적 배경

- 거시계량 모형과 산업연관모형의 통합모형에 대해서 해외에서는 오래 전부터 이론적 측면과 실용적 측면에서 많은 연구가 진행되어 왔으나 국내에서는 아직 이에 대한 논의와 실용적 모형구축의 사례가 전무한 상황임.
- Keynes와 Leontief는 동 시기에 경제전반에 대한 수량적 방법인 거시경제 계량모형과 산업연관모형에 대한 혁명적인 아이디어를 제공한 바 있음.
- Keynes는 1936년에 『고용·이자 및 화폐의 일반이론』을 출간
- Leontief도 1936년에 산업연관 체계를 집대성한 논문을 발표
- 먼저 거시경제 계량모형(macro-econometric model)은 거시경제의 다양한 상호의존 관계를 표시하고 거시경제의 구조를 묘사하는 행위방정식과 정의식으로 구성됨.
- 행위방정식(behavioral equations)과 정의식(identities)으로 체화된 수량적 관계들은 계량경제적 기법(econometric techniques)을 이용하여 추정되고 그 결과는 거시경제 전반이 어떻게 작동하는지에 대한 체계적 설명을 제공함.
- Bodkin, Klein and Marwah(1986a, 1986b, 1991), Bodkin and Marwah(1988), Bodkin(1988)은 1960년대에서 1980년대 후반까지 거시경제 계량모형의 흐름을 논의함.
- Diebold(1998), Valadkhani(2004) and Jayawickrama(2007)는 거시경제 계량모형의 역사적 중요성을 포괄적으로 논의함.
- 미래의 거시경제적 예측을 평가하는 관점에서 거시경제 계량모형은 구조모형과 비구조모형으로 대별됨(Diebold, 1998).

- 구조모형(Structural Models)은 경제적 이론에 기초하고 있는 반면, 비구조모형(Non-structural Models)은 일반적으로 말하면 사실상 비이론적 모형임.
- 구조적 거시경제 계량모형은 1950~60년대에 걸쳐 현저한 발전을 거듭하면서 경제정책의 수립과 평가에 중요한 역할을 담당하여 왔으나, 이후 1970년 후반부터 여러 가지 비판에 직면하게 됨.
- 구조모형에 대한 비판주의는 모형의 체계(systems), 기대형성(expectations) 및 동학(dynamics)을 기초로 형성(Pandit, 2001)
- 통화주의의 비판은 St. Louis Model을 탄생시켰고, 합리적 기대학파는 통화주의를 추월하여 급속하게 발전하면서 Sargent(1976)는 합리적 기대를 고려한 최초의 전향적 거시경제 계량모형(forward-looking macro-econometric model)을 개발함.
- 이러한 비판주의에 대한 반응으로 계량경제학자와 정책입안자들은 절충적 거시경제 계량모형(eclectic macro-econometric model)의 개발에 집중함(Klein, 1986; Pandit, 2001; and Bhattacharya & Kar, 2002).
- 경제적 모형이나 계량경제적 모형은 사람들이 행동해야 하는 방식보다는 실제로 행동하는 방식의 반영을 강조하는 것이 타당하며, 후진국과 선진국 경제에 대해서 시도된 일련의 거시경제 계량모형화에 매우 설득력 있는 논거를 제공함.
- Keynes 이론의 쇠퇴로 구조모형의 개발이 퇴보하고 있지만, 최근 들어 동태·확률적 일반균형이론(dynamic stochastic general equilibrium theory)이 개발되고 구조적 거시경제 예측이 다시 유행하는 조짐을 보이고 있음.
- VAR나 CGE 모형 등과 같은 새로운 방법의 개발에도 불구하고 구조모형의 접근방식을 대체할 수는 없다는 주장이 제기됨(Hall, 1995).

- 한편 산업연관모형(input-output model)은 신고전파의 일반균형이론에 입각하여 산업 간의 상호의존성을 실증적으로 분석하는 모형임(Leontief, 1936).
 - 산업연관표는 한 경제를 구성하는 다양한 산업 간에 존재하는 상호관계를 구체화한 통계표로서 다양한 유형의 경제적 이슈를 분석하기 위해 매우 유용한 분석 틀을 제공함.
 - Leontief가 1936년에 발표한 미국경제의 투입 - 산출 관계에 대한 논문은 산업 간 상호 의존관계에 대한 수량적 분석에 실마리를 제공함.
 - 이후 Leontief(1941, 1951)는 구체적 방법론을 개발하여 미국경제의 구조 연구에 동 방법론을 적용함.
 - Stone(1984), Rose and Miernyk(1989)는 산업연관분석의 다양한 적용과 확장에 관한 연구를 포괄적으로 조사·분석하고 있고, Miller and Blair(2009), ten Raa(2005)는 산업연관모형에 관한 포괄적이고 이론적 이면서 실증적인 논의를 제공함.

- 산업연관모형은 가격과 동학의 조합이 가능하고, 예측과 계획에도 유용하여 다방면에 활용할 수 있는 모형임.
 - 일반적으로 산업연관모형은 다른 방법론과 결합하여 시나리오 모형구축, 시뮬레이션, 최적화 등과 같은 정책분석에 사용이 가능함.
 - 산업연관모형은 지역 내 혹은 지역 간 분석에도 유용하며, 국가를 지역 단위로 하는 글로벌 모형에서 도시와 같은 소규모 영역이나 사회에도 적용이 가능함.

- 이러한 거시경제 계량모형과 산업연관모형을 연계하고자 하는 시도는 1960년대로 거슬러 올라감.
 - 미국의 Brookings Quarterly Forecasting Model(Duesenberry et al., 1965), 일본의 경제기획청(1965) 등이 대표적임.

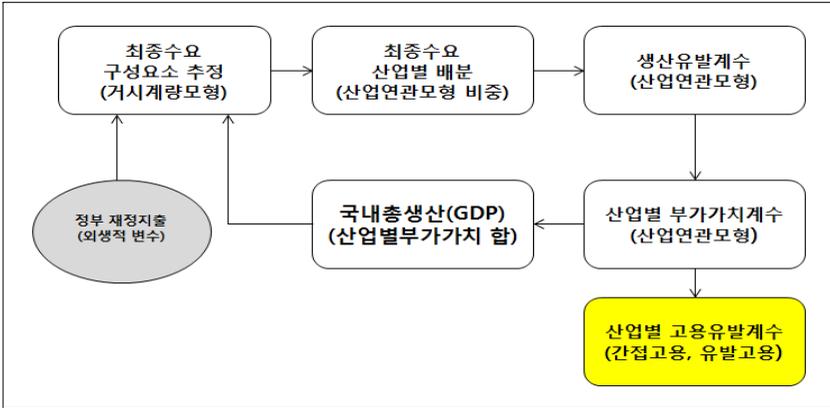
- Stevens et al.(1981)은 지역 수준에서 두 모형의 통합을 시도함.

- 특히 Klein(1978, 1986)은 거시경제 계량모형과 산업연관모형을 하나의 분석 틀로 통합하는 소위 Keynes-Leontief-Klein의 방법론을 제시함.
- 거시계량적 산업연관모형(macro-econometric-input-output model)의 전형적인 형태는 소비, 투자, 수출입과 같은 최종수요를 계량경제적 기법으로 추정하고, 이들을 산업연관모형에서 외생부문으로 취급되는 최종수요 부문과 접목하는 것임.
- 경제의 다양한 생산부문인 산업에 대한 최종수요는 산업연관 관계에 의해서 산업 총산출(gross industry outputs)과 연계되므로 산업 총산출에 대한 부가가치 비율이 일정하다고 가정하면 개별 산업의 총산출로부터 국내총생산(GDP)을 유도할 수 있음.
- 따라서 산업연관분석에서 외생적으로 취급되는 최종수요를 거시경제 계량모형에 의해 산출되는 예측치로 제공함으로써 거시경제와 산업부문 간 상호 정합적인 예측치의 산출이 가능함.

3. 거시-I/O 통합모형의 기본구조

- 거시경제 계량모형과 산업연관모형의 통합은 경제의 최종수요를 총부가가치로 이전시켜 수요와 공급이 같아지게 하는 것임.
- 통합모형의 기본구조는 Keynes의 거시경제모형이 수요를 결정하고 세 부산업의 생산은 Leontief 체계에 입각하는 것임.
- 이렇게 거시경제적 행동과 산업수준의 생산활동을 통합하는 방안을 Keynes-Leontief-Klein 방법론이라 일컫고 있음.
- 이러한 거시-I/O 통합모형에 있어서 산업연관모형 부문의 역할은 경제에 있어서 최종수요와 부가가치의 기본적 동일성에 근거하여 거시계량모형 부문을 보완하는 것임.

[부도 1-1] 거시-I/O 통합모형의 흐름도



- Leontief의 균형 해 : $X = (I - A)^{-1} f = L f$
- f 는 최종수요 벡터로서 최종소비 벡터(f_C), 최종투자 벡터(f_I), 최종정부지출 벡터(f_G) 및 순수출($f_E - f_M$)의 합으로 구성됨.

$$f = [f_C + f_I + f_G + f_E - f_M]$$

- 즉, 산업연관모형은 한 경제에 n 개의 산업부문이 존재할 경우 n 개의 산업수준에서 전체모형을 취급하는 방법으로, 최종수요 각 구성요인(소비, 투자, 수출, 수입 등)의 n 개 산업에 대한 추정치를 제공한다.
- 산업연관모형에서 n 개의 산업별 총산출(gross output)은 중간투입과 부가가치로 구성됨.
- 고정계수의 Leontief 생산함수는 기술계수행렬($A = [a_{ij}]$)에 의해서 표현되는데, 이때 $[a_{ij}]$ 는 j 번째 산출물 단위당 i 번째 투입을 의미함.

$$X_j = \sum_{i=1}^n a_{ij} X_i + V_j \quad j = 1, 2, \dots, n$$

- 여기서 $\sum_{i=1}^n a_{ij} X_i$ 는 j 번째 산출물을 생산하는 데 사용된 i 번째 중간투입,

V_j 는 j 번째 산업의 부가가치를 각각 표시함.

- 또한 각 산업의 부가가치는 총산출에서 중간투입을 뺀 것을 의미하므로 다음과 같은 식이 성립됨.

$$V_j = X_j - \sum_{i=1}^n a_{ij} X_j \quad j = 1, 2, \dots, n$$

$$= [1 - \sum_{i=1}^n a_{ij}] X_j \quad j = 1, 2, \dots, n$$

- 이를 행렬식으로 표현하면 다음과 같이 쓸 수 있음.

$$\begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \vdots \\ X_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} X_{11} & X_{21} & \cdots & X_{n1} \\ X_{12} & X_{22} & \cdots & X_{n2} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ X_{1n} & X_{2n} & \cdots & X_{nn} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} 1 \\ 1 \\ \vdots \\ 1 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} V_1 \\ V_2 \\ \vdots \\ V_n \end{bmatrix}$$

$$\begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \vdots \\ X_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} a_{11}X_1 & a_{21}X_1 & \cdots & a_{n1} \\ a_{12}X_2 & a_{22}X_2 & \cdots & X_1 \\ \vdots & \vdots & \ddots & a_{n2} \\ a_{1n}X_n & a_{2n}X_n & \cdots & X_2 \\ & & & \vdots \\ & & & a_{nm} \\ & & & X_n \end{bmatrix} \begin{bmatrix} 1 \\ 1 \\ \vdots \\ 1 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} V_1 \\ V_2 \\ \vdots \\ V_n \end{bmatrix}$$

$$\begin{bmatrix} V_1 \\ V_2 \\ \vdots \\ V_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} (1 - \sum_{i=1}^n a_{i1}) & 0 & 0 & 0 \\ a_{i1} & (1 - \sum_{i=1}^n a_{i2}) & 0 & 0 \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ 0 & 0 & 0 & (1 - \sum_{i=1}^n a_{in}) \end{bmatrix} \begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \cdots \\ X_n \end{bmatrix}$$

$$V = \beta X = \beta Lf, \quad \beta = [1 - \sum_{i=1}^n a_{ij}]$$

- 즉, 산업연관모형 부문은 경제에 있어서 최종수요와 부가가치 간의 교량적 역할을 담당함.
- 완전하게 구체화된 산업연관 체계를 갖는 Keynes-Leontief 통합모형은 미시경제적 세부정보를 사용하는 정책 의사결정에 매우 중요한 계량적 정보를 제공함.
- 따라서 거시경제 계량모형과 산업연관모형의 통합은 거시경제 변수 간 상호관계뿐만 아니라 산업 간 상호 의존관계를 동시에 반영할 수 있다는 장점을 지님.

- 두 모형의 통합은 경제에 있어서 최종수요와 부가가치의 동일성에 기초함.
- 최종수요 벡터는 최종수요 구성항목별 벡터의 합으로 표현 가능하며, 최종수요 벡터의 i 번째 원소는 다음과 같이 표현할 수 있음.

$$f_i = [f_{iC} + f_{iI} + f_{iG} + f_{iE} - f_{iM}]$$

- 각 구성항목별 i 번째 계수는 다음과 같은 비중으로 산출됨(e' 는 단위열 벡터).

$$a_{iC} = [f_{iC}/e' f_C], \quad a_{iI} = [f_{iI}/e' f_I], \quad a_{iG} = [f_{iG}/e' f_G],$$

$$a_{iE} = [f_{iE}/e' f_E], \quad a_{iM} = [f_{iM}/e' f_M]$$

- 상기 최종수요 계수의 배열은 다음과 같이 표현될 수 있는 직각행렬 (rectangular matrix) H 를 형성함.

$$f = H\mathbb{Q}, \quad \mathbb{Q}' = [C \ I \ G \ E \ -M]$$

- $X = AX + f$ 의 균형식을 이용하면 각 산업의 총산출은 GDP의 최종수요 구성별 가중 합으로 표현됨.

$$f = H\mathbb{Q} = (I - A) X$$

$$\therefore X = (I - A)^{-1} H\mathbb{Q}$$

- 상기의 식은 투입-산출 행렬과 최종수요 계수를 사용하면 GDP가 산업별 총산출로 전환될 수 있으며, 반대의 경우도 가능하다는 것을 의미함.
- n 개의 산업이 존재할 경우 최종수요별 산업별 구성은 다음과 같은 행렬로 표현이 가능함.

$$\begin{bmatrix} f_1 \\ f_2 \\ \vdots \\ f_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} f_{1C} + f_{1I} + f_{1G} + f_{1E} - f_{1M} \\ f_{2C} + f_{2I} + f_{2G} + f_{2E} - f_{2M} \\ \vdots + \vdots + \vdots + \vdots - \vdots \\ f_{nC} + f_{nI} + f_{nG} + f_{nE} - f_{nM} \end{bmatrix}$$

- 이를 최종수요 항목별 비중과 총계로 분리하여 행렬로 표현하면 다음과 같음.

$$\begin{bmatrix} f_1 \\ f_2 \\ \vdots \\ f_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} a_{1C} + a_{1I} + a_{1G} + a_{1E} - a_{1M} \\ a_{2C} + a_{2I} + a_{2G} + a_{2E} - a_{2M} \\ \vdots + \vdots + \vdots + \vdots - \vdots \\ a_{nC} + a_{nI} + a_{nG} + a_{nE} - a_{nM} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} f_C \\ f_I \\ f_G \\ f_E \\ f_M \end{bmatrix}$$

$$f = HQ, \quad Q' = [C \ I \ G \ E \ -M]$$

$$\therefore X = (I - A)^{-1} HQ$$

- 이러한 방법에 있어서 거시계량 모형의 추정치는 최종수요 항목별 산업수요의 추정치와 조화를 이루게 됨.
- 식 $V = \beta X = \beta Lf$ 을 적용하여 Keynes-Leontief-Klein의 통합모형으로부터 산업별 부가가치의 산출이 가능함.
- 통합모형은 'GDP → 최종수요 → 산업별 생산 → 부가가치 → GDP'라는 완전한 순환과정을 포함함.
- 이러한 접근방식은 전통적인 거시계량 모형들을 만족시키고 실질적이고 세부적인 생산과 공급 측면을 제공함.

- 더욱이 최종수요의 외생적 증가가 소비와 투자 지출의 승수적 소득유발을 초래하는 연속적인 과정을 추적할 수 없는 개방형 정태 산업연관모형의 단점을 해소함.

4. 소 결

- 거시경제 계량모형과 산업연관모형의 통합은 거시경제적 소득순환과 산업 간 순환의 연계를 통해 거시·미시적 경제환경의 변화에 대한 종합적이고 체계적인 분석을 가능케 함.
 - 국민경제의 순환과정은 거시경제적 소득순환과 산업연관적 관계에 의한 산업적 순환이라는 두 가지 측면에서 파악할 수 있음.
 - 소득순환은 소득의 발생 → 분배 → 처분 과정, 즉 한 나라 생산활동의 결과로 발생한 국민소득이 이윤, 임금, 이자 등의 형태로 분배되어 소비재와 자본재의 구입이라는 처분활동을 거쳐 다시 다음의 생산과정으로 환류되는 과정임.
 - 산업 간 순환은 생산부문 상호간 재화와 서비스의 거래관계를 통한 산업 간 상호의존적 순환과정을 의미함.
 - 이러한 두 가지 순환의 상호 연계는 거시경제적 환경변화의 미시적 영향과 산업이나 기업활동 관련 환경변화의 거시경제적 영향을 동시에 파악할 수 있다는 장점을 지님.
- 특히 다양한 경제정책의 파급효과, 장래의 경제예측 및 계획수립에 있어서 거시경제뿐만 아니라 산업수준까지 세분화하여 분석이 가능함.
 - 소비, 투자, 수출 등 최종수요나 최종생산물을 대상으로 하는 거시경제적 소득순환 분석은 국민경제 전체의 수준을 파악할 수는 있지만, 산업수준에서의 분석은 불가능함.
 - 그러나 거시계량모형과 산업연관모형을 통합할 경우 특정산업 혹은 모

든 산업에 있어서 소비, 투자, 수출, 수입 등 최종수요의 변화가 발생했을 때 생산, 고용, 소득 등 국민경제에 미치는 다양한 파급효과를 산업별로 구분하여 분석할 수 있음.

- 예를 들어 정부 재정지출을 통해 수요를 증가시키면 민간소비나 투자지출의 확대로 인해 국민소득이 증가하는 거시경제적 영향과 더불어 '재정지출을 생산하기 위한 본원적 생산요소(노동, 자본 등)와 중간재의 투입 증가 → 연관산업(관련 제조업, 관련 서비스업 등)에 대한 수요 증가 → 연관산업의 생산 증가를 위한 본원적 요소와 중간재의 수요 증가 → 재정지출 관련산업의 중간수요 증가 및 기타산업의 수요 증가'라는 연쇄적 파급에 대한 분석이 가능함.
 - 더욱이 재정지출을 위한 재원조달로 인하여 재정지출만큼의 조세수입을 확대할 경우 → 민간소비 위축, 기업투자 위축 → GDP 감소 → 노동수요 감소의 상쇄효과를 산업부문까지 확대하여 분석하는 것이 가능함.
 - 아울러 정부 재정지출 시나리오에 따라 다양한 정책 시뮬레이션(policy simulation)을 행할 수 있다는 장점이 있음.
- 한편 거시계량모형과 산업연관모형의 통합은 다양한 측면에서 보다 세련된 모형으로 개선될 여지가 많음.
- 구조적 시계열 추정기법의 다양화를 통한 모형의 세련화, 거시경제모형에서 기대변수의 활용 등이 통합모형에 접목될 수 있음.
 - 산업연관모형으로부터 초래되는 예측오차의 측성을 최소화하는 다양한 기법의 개발이 필요함(Ghosh, Ghose and Chakraborty, 2010).

제2절 거시-I/O 통합모형 추정 결과 및 적합도 검증

1. 거시계량모형 블록의 구조 및 추정

- 본 거시계량 블록은 민간소비(TCP), 정부소비(TCG), 고정투자(TFI), 총수출(TEX), 총수입(TIM), 조세수입(TAX), 기타정부수입(OTGR), 회사채수익률(YCB), GDP디플레이터(PGDP) 등 10개의 행위방정식과 GDP, 정부수입(GR), 정부 재정수지(BSD) 등 3개의 항등식(identity)으로 구성되어 있으며, 2000년 1/4분기~2013년 4/4분기 기간(방정식에 따라 구조변화가 많았던 경우 추정기간을 조정)을 대상으로 한 연립방정식 형태의 분기별 거시경제 계량모형임.
- 연간 모형이 아닌 분기별 모형으로 구성한 이유는 첫째로, 1990년대까지의 압축성장과 1997년 외환위기 및 2008년 글로벌 금융위기 등으로 인하여 한국경제의 구조변화가 급속하게 진행되어 온 관계로 인하여 최근의 경제구조를 반영할 필요가 있기 때문임.
- 둘째는 최근의 경제구조를 반영한 거시계량모형의 추정을 위해서는 부족한 자유도를 확보하기 위하여 분기별 자료의 선택이 불가피하다는 점.
- 셋째는 한국은행의 2008 SNA 기준 산업연관표³⁰⁾가 2010년 이후 2012년까지에 한하여 연간으로 발표되어 음에 따라 거시경제 계량모형과 산업연관모형의 대상기간을 동일시키는 최대한의 데이터를 확보할 필요가 있다는 점을 고려함.
- 한편 거시총량변수는 모두 실질가격 기준 변수를 사용하였으며 데이터 상 계절적 요인(seasonal factor)이 있는 경우 계절 더미변수(seasonal

30) 국민계정 편제방식이 1993 SNA 기준에서 2008 SNA 기준으로 변경되면서 국민계정과 산업연관표상 부가가치 금액상의 부정합성 문제가 해소되었음.

dummy variables)를 방정식에 포함하여 계절적 요인을 제거하고자 하였음.

□ 재정지출의 증가에 따른 부가가치, 산출 및 고용효과를 파악하기 위해서는 승수효과(multiplier effect)와 구축효과(crowding out effect)를 동시에 고려할 필요가 있음. 즉 총수요(소비, 투자 등) 증가를 통한 GDP 증가가 노동수요 증가를 초래하나, 한편으로는 정부 재정지출에 따른 재정수지 적자로 인한 이자율 상승으로 총수요를 위축시켜 GDP 감소가 노동수요 감소를 초래하는 구축효과가 발생하게 됨.

○ 재정지출 확대 → 민간소비, 투자 증가 → GDP 증가 → 노동수요 증가 (승수효과 발생)

○ 아울러 재정지출 확대 → 재정적자 확대 → 이자율 상승 → 민간소비 위축, 기업투자 위축 → GDP 감소 → 노동수요 감소(구축효과 발생)

□ 거시계량모형 블록은 산업연관모형 블록과의 연계성을 감안하여 전체 모형의 효율적 운영을 위해 국민계정상 수요부문, 재정부문, 가격변수 부문(물가 및 이자율) 등 단순한 모형으로 구성하였음.

□ 이하에서는 거시계량모형 구축을 위해 추정된 각 방정식의 추정식과 더불어 각 방정식의 연립 해에 의한 역사적 시뮬레이션(historical simulation) 결과를 토대로 본 구조모형의 적합성(validity)을 검증해 보기로 함.

○ 전체 계량모형의 구조 설계 및 추정은 백웅기·오상훈(1993), 박우규·오상훈·이진면(1995) 등을 참고로 작성하였음.

□ 민간소비

○ 민간소비(TCP)는 소득의 일정부분이 지출된다고 전제하여 항상소득의

대용변수인 가치분소득(GDP-실질조세), 원화환율(EXKR)과 시차변수로 함수화하였음.

- 외생변수인 원화환율(EXKR)을 설명변수로 추가한 이유는 환율하락(원화절상) 시 내수를 촉진하고 반대의 경우 내수를 위축시키는 효과를 반영하기 위한 것임.
- 여기서 GDP는 산업연관표로부터의 부가가치의 합과 순생산물세의 합인 항등식으로 정의되어 산업연관표 부문과 연결되도록 하였음.
- 방정식 추정결과 소비에 대한 항상소득의 장기 탄성치는 0.67로 나타났으며 원화환율에 대한 탄성치는 -0.04 정도로 나타났음.

□ 정부소비

- 정부소비(TCG)는 통상 거시계량모형에서 외생처리하여 왔으나 본 모형에서는 재정수지상의 실질 정부수입과 연계하여 정식화하였음.
- 즉, 재정수지상의 경상 정부수입(GR)을 GDP디플레이터(PGDP)로 실질화한 실질 정부수입의 4분기 이동평균치, 수준변수(scale variable)인 GDP 4분기 이동평균치 및 정부소비의 시차변수로 정식화하였음.
- 방정식 추정결과 전체 설명력을 나타내는 R^2 수준도 높은 편이며, 각 설명변수의 설명력을 나타내는 t값도 대체로 유의한 수준을 나타내고 있음.

□ 총고정투자

- 총고정투자(TFI) 방정식은 자본스톡이 몇 분기 동안의 산출량의 평균에 의존한다는 가속도원리(flexible accelerator theory)에 따라 결정되는 것으로 전제하여 이를 변형시켜 투자를 전분기 자본스톡과 규모변수인 산출량의 함수로 나타냈음. 실제 추정 시에는 전분기 자본스톡 대신 전분기 투자변수로 정식화하였음.
- 이에 따라 총고정투자는 민간소비와 마찬가지로 소득변수(GDP), 투자비용의 대리변수(proxy variable)인 회사채수익률(YCB) 및 시차변수에

의해 영향을 받는 것으로 함수화하였음.

- 방정식 추정결과 전체 설명력을 나타내는 R^2 수준도 높은 편이며, 각 설명변수의 설명력을 나타내는 t값도 대체로 유의한 수준을 나타내고 있음.

□ 총수출(물량)

- 우리나라 수출수요는 통상적으로 해외수요와 수출제품의 가격경쟁력에 의해 결정됨.
- 이에 따라 재화와 서비스 수출을 합한 총수출 물량(TEX) 방정식은 해외수요를 반영하는 세계 실질교역량(WEXV/WEXP) 변수와 수출단가(PXGS)와 세계 수출가격(WEXP) 간의 상대가격을 가격경쟁력 변수로 설정하여 총수출함수를 정식화하였음.
- 방정식 추정결과 수출(물량)의 해외교역량에 대한 장기 탄성치는 약 1.3 수준이며 장기 가격 탄성치는 0.6 정도로 나타남.
- 방정식의 전체 설명력을 나타내는 R^2 수준도 높은 편이며, 각 설명변수의 설명력을 나타내는 t값도 대체로 유의한 수준을 나타내고 있음.

□ 총수입(물량)

- 재화와 서비스 수입을 합한 총수입 물량(TIM) 방정식은 국내소득, 수입품과의 가격경쟁력, 그리고 수출 규모에 의해 설명되도록 정식화하였음.
- 국내소득 변수는 가처분소득(GDP-실질조세), 가격경쟁력은 원화표시 수입단가(PMGS×EXKR)와 국내물가(PGDP) 간의 상대가격, 수출(TEX)의 4분기 이동평균치 등에 의해 설명되도록 정식화하였음.
- 수입함수에 수출변수를 추가한 이유는 수출의 증감이 해외로부터의 원자재, 자본재 수입 증감을 초래하기 때문임.
- 추정결과 수입(물량)의 장기 소득 탄성치는 0.7이며, 장기 가격경쟁력

탄성치는 0.6 정도로 나타남.

- 방정식 추정결과 전체 설명력을 나타내는 R^2 수준도 높은 편이며, 각 설명변수의 설명력을 나타내는 t값도 대체로 유의한 수준을 나타내고 있음.

실질 국내총생산(GDP)

$$GDP = TCP + TCG + TFI + TEX - TIM + STINV$$

통합재정수지상 정부수입(GR)

$$GR = TAX + OTGR$$

통합재정수지상 재정수지(BSD)

$$BSD = GR - GE$$

기타 정부수입(OTGR)

- 정부수입에서 조세(TAX)를 제외한 기타 정부수입은 경상GDP의 2분기 이동평균치 함수로 보았음.

조세수입(TAX)

- 통합재정수지상 조세수입(경상)은 경상GDP의 2분기 이동평균치에 의해 정식화하였음.
- 경상GDP 탄성치가 1.05로 나타나 경상GDP 1% 상승 시 조세수입도 동반하여 1% 수준 늘어나는 것을 의미함.

GDP디플레이터(PGDP)

- 일반적으로 물가함수는 수요압력(demand-pull), 비용상승(cost-push)

요인으로 정식화됨.

- 따라서 물가변수인 GDP디플레이터는 수요압력 변수인 국내총생산(GDP)과 비용상승 요인인 원화표시 수입물가(수입단가지수×원/달러 환율)에 대한 마크업(mark-up), 그리고 시차변수를 각각 설명변수로 채택하였음.
- 수요압력을 나타내는 변수로는 원래 가동률 또는 GDP 갭(실제GDP/잠재GDP) 변수를 설정하여야 하나 본 모형에서는 공급부문(supply side)이 누락되어 있기 때문에 단순히 실질GDP 변수로 정식화하였음.

수출단가지수(PXGS)

- 수출단가지수 식은 달러표시 국내물가(GDP/EXKR)와 1분기 전 수입단가지수, 시차변수 등에 의해 영향을 받는 것으로 정식화하였음.

회사채수익률(YCB)

- 통상적으로 통화수요는 국내총생산(GDP)과 이자율의 함수로 추정하기 때문에 이자율 변수는 통화공급량과 국내수요의 함수로 정식화하게 됨.
- 그러나 본 모형에서는 한국은행의 시중유동성 관리 기준이 통화량에서 기준금리로 변경되어 왔기 때문에 이자율 함수와 더불어 정부 재정지출의 구축효과(crowding out effect)를 반영하기 위해 정부 재정수지 변수를 설명변수로 추가하여 추정하고자 함.
- 따라서 금리변수인 회사채수익률 식은 1분기 전 한국은행 기준금리(BOKR), 재정수지(BSD) 6분기 이동평균치, 그리고 시차변수 등에 의해 설명되도록 정식화하였음.

2. 산업연관모형 블록의 구조 및 연관계수 도출

- 상기 거시경제 계량모형과 통합하는 산업연관모형은 2014년에 한국은

행에서 2008 SNA 체계로 새로 개편된 2010년 기준 산업연관표³¹⁾ 체계를 바탕으로 하여 기본부문 384개 산업부문의 산업연관표를 다양한 재정지출 사업 분석을 위해 통합중분류 82개 부문을 조정한 66개 부문으로 재분류한 산업연관분석 모형을 정립하여 거시계량모형과 연결된 모형으로 설정하였음.

- 통상적으로 국가연구개발 사업은 인건비를 제외한 경상비, 연구사업비, 실험이나 측정용 장비구입, 산업별 장비비, 건축비(토목, 건설) 등으로 구성되고 있다는 점을 고려하여 이들과 연관성이 높은 산업을 중심으로 산업을 재분류하고자 함.
- 본 모형 구축은 특정 재정지출 사업의 파급효과를 분석하기 위한 용도가 아니라 다양한 정부 재정지출 사업 분석에 적합하도록 정립한 범용 다목적 거시계량-산업연관 통합모형이라 할 수 있음.

(부표 1-1) 재정지출 분석을 위한 산업연관표의 편제

	중간수요				최종수요						총산출	수입	총공급
	1	...	28	계	민간 소비	정부 소비	고정자본형성	재고증가	수출	계			
1. 농림어업	XX_{ij}				CP_i	CG_i	FI_i	SD_i	EX_i	FD_i	XX_i	IM_i	SS_i
2. 석탄, 원유 및 천연가스채굴업													
:													
66.사회단체													
중간투입계	XI_j				CP	CG	FI	SD	EX	FD	XX	IM	SS
부가가치	VV_j												
총투입계	XX_j												

31) 자세한 사항은 뒤 부록 참조.

〈부표 1-2〉 본 거시-I/O 통합모형 상에서의 산업분류

SNA_82개 분류(중분류)		본 모형상의 66개 분류(66)	
1	작물	1	농림어업
2	축산물	1	농림어업
3	임산물	1	농림어업
4	수산물	1	농림어업
5	농림어업 서비스	1	농림어업
6	석탄, 원유 및 천연가스	2	석탄, 원유 및 천연가스채굴업
7	금속 및 비금속광물	3	금속 및 비금속 광업
8	식료품	4	식료품 제조업
9	음료품	5	음료품 제조업
10	담배	6	담배 제조업
11	섬유 및 의복	7	섬유 및 의복 제조업
12	가죽제품	8	가죽제품 제조업
13	목재 및 목제품	9	목재 및 목제품 제조업
14	펄프 및 종이제품	10	펄프 및 종이제품 제조업
15	인쇄 및 복제	11	인쇄 및 복제업
16	석탄 및 석유제품	12	석탄 및 석유제품 제조업
17	기초화학물질	13	기초화학물질 제조업
18	합성수지 및 합성고무	14	합성수지 및 합성고무 제조업
19	화학섬유	15	화학섬유 제조업
21	비료 및 농약	16	비료 및 농약 제조업
20	의약품	17	의약품 제조업
22	기타 화학제품	18	기타 화학제품 제조업
23	플라스틱 제품	19	고무, 플라스틱제품
24	고무제품	19	고무, 플라스틱제품
25	유리 및 유리제품	20	유리 및 유리제품 제조업
26	기타 비금속광물제품	21	기타 비금속광물제품 제조업
27	철강 1차제품	22	철강
28	철강가공제품	22	철강
29	비철금속과 및 1차제품	23	비철금속
30	금속 주물	24	금속제품 제조업
31	금속제품	24	금속제품 제조업
32	일반목적용기계	25	일반목적용기계 제조업
33	특수목적용기계	26	특수목적용기계 제조업
40	가정용 전기기기	27	가정용 전기기기 제조업
39	통신, 방송 및 영상 음향기기	28	방송, 통신기기 제조업
38	컴퓨터 및 주변기기	29	컴퓨터 및 주변기기 제조업
34	전기장비	30	전기장비 제조업
36	전자표시장치	31	디스플레이
35	반도체	32	반도체
37	기타 전자부품	33	전자부품
41	정밀기기	34	정밀기기 제조업
42	자동차	35	자동차 제조업

<부표 1-2>의 계속

SNA_82개 분류(중분류)		본 모형상의 66개 분류(66)	
43	선박	36	선박 제조업
44	기타 운송장비	37	기타 운송장비 제조업
45	기타제조업제품 및 임가공	38	기타 제조업
46	전력 및 신재생에너지	39	전기업
47	가스, 증기 및 온수	40	가스, 증기, 온수업 및 수도사업
48	수도		
51	건물건설 및 건축보수	41	건물건설 및 건축보수
52	토목건설	42	토목건설
53	도소매 서비스	43	도소매업
58	음식점 및 숙박서비스	44	음식점 및 숙박업
54	육상운송서비스	45	운수 및 보관업
55	수상운송서비스	45	운수 및 보관업
56	항공운송서비스	45	운수 및 보관업
57	창고 및 운송보조서비스	45	운수 및 보관업
65	금융서비스	46	금융 및 보험업
66	보험서비스	46	금융 및 보험업
67	금융 및 보험 보조서비스	46	금융 및 보험업
68	주거서비스	47	주거서비스업
69	부동산서비스	48	부동산서비스
70	기계장비 및 용품임대	49	장비 및 용품 임대업
63	출판서비스	50	출판서비스
64	영상, 오디오물 제작 및 배급	51	영화
60	방송서비스	52	방송업
59	통신서비스	53	통신업
61	정보서비스	54	정보서비스업
62	소프트웨어 개발 및 컴퓨터관리서비스	54	정보서비스업
72	사업관련 전문서비스	55	사업전문서비스
71	연구개발	56	연구개발업
72	사업관련 전문서비스	55	사업전문서비스
73	과학기술관련 전문서비스	55	사업전문서비스
74	사업지원 서비스	57	사업지원 서비스업
75	공공행정 및 국방	58	공공행정 및 국방
76	교육서비스	59	교육서비스업
77	의료 및 보건	60	의료 및 보건업
78	사회복지 서비스	61	사회복지 서비스업
79	문화서비스	62	문화서비스업
80	스포츠 및 오락 서비스	63	스포츠 및 오락 서비스업
49	폐수처리	64	위생서비스
82	수리 및 개인 서비스	65	개인 서비스업
81	수리 및 개인 서비스	65	개인 서비스업
81	사회단체	66	사회단체
82	수리 및 개인 서비스	65	개인 서비스업

- 산업연관모형 부문의 각종 계수는 한국은행에서 공식발표한 전국 생산자거래 산업연관표로서 경상가격과 실질가격이 일치하고 있는 2010년 치를 기준으로 산출.
- 산업별 생산물의 상대가격 변동에 따른 왜곡을 제거하고 거시경제 계량 모형에 포함되는 경제변수와의 기준년도를 통일시키기 위해 2010년 불변가격으로 평가된 불변 산업연관표에 기초함.
- 산업연관모형 부문의 각종 유발계수는 생산자거래표의 경쟁수입형을 기준으로 도출함.
- 산업연관표는 수입의 취급 방식에 따라 국산 중간투입재와 수입 중간투입재를 구분한 비경쟁수입형과 양자를 구분하지 않는 경쟁수입형으로 구별됨.
- 본 연구는 수입거래와 상관관계가 거의 없는 정부 재정지출과 관련된 분석이며, 특히 고용에 대한 영향평가라는 점, 그리고 비경쟁수입형으로 모형을 구성할 경우 산업연관모형과 관련된 방정식 수가 기하급수적으로 증가하여 모형의 안정성을 해칠 가능성 등을 고려하여 경쟁수입형을 사용함.
 - * 경쟁수입형에 의한 생산유발계수 행렬: $B = (I - A)^{-1}$
(단, $A = [a_{ij}]$ 는 중간투입계수)
 - * 부가가치유발계수: $A^v (I - A)^{-1}$
(단, A^v 는 부가가치계수 a_j^v 를 대각원소로 하는 대각행렬)
 - * 노동유발계수: $A^l (I - A)^{-1}$
(단, A^l 는 노동계수 l_j 를 대각원소로 하는 대각행렬)
- 산업연관모형 부문의 구조는 산업별 수급균형조건을 만족하는 다음과 같은 정의식(identity)들로 이루어짐.

- 산업별 최종수요(66개 정의식):

$$FD_i = S_i^{cp} CP + S_i^{cg} CG + S_i^{fi} FI + S_i^{ex} EX - S_i^{im} IM + S_i^{sd} SD$$

(단, S_i^j : j 최종수요 항목에 있어서 i 산업에 대한 비중)

- 산업별 총산출(66개 정의식): $XX_i = \sum_{j=1}^{66} B_{ij}(FD_j + DGE_j)$

(단, B_{ij} 는 Leontief 역행렬 원소)

- * 여기서 DGE_j 는 산업별 예산지출의 변화를 반영하는 정책 더미변수(dummy variable)로서 예산지출의 증가가 없을 경우에는 “0”, 산업별 예산지출의 증가가 발생할 경우 해당 금액을 반영하도록 설정.

- 산업전체 총산출: $XX = \sum_{i=1}^{66} XX_i$

- 산업별 부가가치(66개 정의식): $VV_j = A_j^v XX_j$

- 산업전체 부가가치: $VV = \sum_{j=1}^{66} VV_j$

- 산업별 피용자(66개 정의식): $LL_i = A_i^l XX_i$

- 산업전체 피용자: $LL = \sum_{i=1}^{66} LL_i$

3. 모형의 적합도 검증

- 거시경제 · 산업연관 연계 시뮬레이션 모형을 구성하는 각 부문별 개별 방정식의 추정 결과는 개별 방정식에 포함된 설명변수들의 통계적 유의성과 추정된 파라미터의 크기와 부호, 즉 경제 이론적 및 현실 적합성을 중심으로 검토하게 됨.
- 앞의 절에서 기술한 바와 같이 대부분의 방정식은 통계적 유의성이나 현실적 적합성 측면에서 별 문제가 없는 결과를 나타내고 있음.

- 이와 같은 개별 방정식의 검정이 완료된 이후에는 부문별 개별 방정식을 하나의 연립방정식 체계로 통합하고 이에 대한 모형 전체의 적합성을 검정하는 과정을 거쳐야 함.
- 즉, 개별 방정식의 이론적, 통계적 적합성뿐만 아니라 모형 전체의 구조적인 안정성과 현실 적합성이 확보되어야만 이에 입각하여 다양한 정책적 시뮬레이션(policy simulation)을 시도할 수 있음.
- 모형의 전반적인 적합성을 검정하기 위해 모형에 포함된 내생변수들의 예측치(predicted value)와 실제치(actual value)를 비교하여 역사적 시뮬레이션(historical simulation)을 실시하였음.
- 역사적 시뮬레이션은 2005년 1/4분기~2013년 4/4분기 기간 동안을 대상으로 실시하였음.
- 모형의 해를 구하는 과정에서 동태적 안정성을 고려하기 위해 개별 방정식의 시차 내생변수 값을 모형 내에서 결정하는 소위 동태적 시뮬레이션(dynamic simulation)의 방법을 선택하였음.
 - 본 모형의 시뮬레이션은 비선형모형의 시뮬레이션에 흔히 사용되는 Gauss-Seidel 방식을 이용하였고 해(solution)의 수렴판별 기준은 최대 상대오차의 크기로 정하였음.
- 이러한 연립방정식 체계의 모형에 대한 적합성을 검정하기 위해서는 일반적으로 평균자승근퍼센트오차(Root Mean Square Percent Error : RMSPE)와 Theil의 불균등계수(Inequality Coefficient) U값이 이용됨.

$$RMSPE = \sqrt{\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T \left(\frac{Y_t^s - Y_t^a}{Y_t^a} \right)^2} \times 100$$

$$\text{Theil' } U = \frac{\sqrt{\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T (Y_t^s - Y_t^a)^2}}{\sqrt{\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T Y_t^{s^2} + \frac{1}{T} \sum_{t=1}^T Y_t^{a^2}}}$$

- 특히 Theil' U값은 실제치와 추정치 간 오차의 원인을 파악하기 위해 편의비율(U_B), 분산비율(U_R), 공분산비율(U_D)을 구분해서 볼 수 있는 편불균등계수(partial inequality coefficients)를 각각 산출하여 검정.

$$U_B = \frac{(\bar{Y}^s - \bar{Y}^a)^2}{\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T (Y_t^s - Y_t^a)^2}$$

$$U_R = \frac{(s^s - \rho s^a)^2}{\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T (Y_t^s - Y_t^a)^2}$$

$$U_D = \frac{(1 - \rho_{sa}^2) s^{a^2}}{\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T (Y_t^s - Y_t^a)^2}$$

- 여기서 편의비율은 실제치와 추정치 간 평균 불일치 비율, 분산비율은 실제치와 추정치 간 분산 불일치 비율로서 이들 양자는 0에 가까울수록 모형의 적합성이 양호하다는 것을 의미하며, 추가적인 정보를 도입하여 그 비율을 줄일 수 있음.
- 그러나 공분산비율은 실제치와 추정치 간 불안정한 공분산의 정도를 나타내는 것으로 추가적인 정보로는 모형의 개선이 쉽지 않음을 의미하는 것으로 알려져 있음.

□ 거시-I/O 통합모형에 대한 현실 적합성을 2005년 1/4분기~2013년 4/4분기의 9년(36분기)간 동태적 시뮬레이션 결과에 RMSPE와 Theil의 U값을 적용하여 검정한 결과, 모형의 안정성 및 적합성이 매우 높은 수준인 것으로 나타남.

- <부표 1-3>에서 제시되고 있는 바와 같이 주요 거시경제 변수의 경우 수출, 정부수입, 가격변수 등 일부 변수를 제외하고는 주요 변수의 RMSPE가 5% 내외의 수준을 보이고 있고, Theil의 U값은 모든 변수들이 0.1 이하 수준을 나타내었고, 편의비율과 회귀비율도 대부분 0.1 이

하 수준을 보임.

〈부표 1-3〉 주요 거시경제변수의 적합성 검정

	RMSPE	U	UB	UR	UD
국내총생산(GDP)	5,2749	0,0542	0,8455	0,0931	0,0614
민간소비(TCP)	2,7035	0,0278	0,3783	0,0170	0,6047
정부소비(TCG)	4,0243	0,0407	0,4243	0,0335	0,5422
총고정투자(TFI)	3,4068	0,0353	0,3603	0,0006	0,6364
수출(TEX)	4,1847	0,0431	0,0502	0,1460	0,8037
수입(TIM)	4,0807	0,0403	0,2337	0,0204	0,7458
정부수입(GR)	2,3592	0,0248	0,8455	0,0931	0,0614
조세수입(TAX)	9,7142	0,1010	0,2483	0,0095	0,7422
기타정부수입(OTGR)	10,1640	0,1105	0,2219	0,0101	0,7680
GDP디플레이터(PGDP)	1,7198	0,0177	0,2526	0,0852	0,6622
수출단가지수(PXGS)	6,2817	0,0627	0,0011	0,6226	0,3763
회사채수익률(YCB)	12,7360	0,0999	0,0101	0,0010	0,9889

- 본 거시-I/O 통합모형의 구동을 위해서 초기인 2013년에는 Excel 기반의 일체형 모형을 구축한 바 있으나 2014년에는 EViews 8.0(released in March 2013) 통계 패키지로 전환하여 Programming하여 구동하였음.
- 2013년에는 거시-I/O 통합모형을 용이하게 운용 및 관리하기 위해 MS-Excel 및 VBA(Visual basic Application) 기반의 알고리즘 개발과 모듈화
- 그러나 전문가 영역인 VBA 모듈화에 의한 구동으로 모형관리상의 난점이 있어 2014년부터는 EViews 통계 Package에 의한 구동으로 전환

4. 재정지출사업 지출내역서의 산업별 배분

- 재정지출사업의 고용효과를 계측하기 위해서는 먼저 해당 재정지출 사

업의 세부적인 지출내역을 토대로 하여 산업연관표상의 각 해당 산업에 배분하여야 함.

〈부표 1-4〉 신(新) 산업연관표 산업분류

	산업분류	고용표
기초분류	2,000여 개 부문(한은 비공개)	-
기본분류	384개 부문	-
소분류	161개 부문	한은 내부자료
중분류	82개 부문	한은 DB 공개
대분류	30개 부문	한은 DB 공개

- 본 거시-I/O 통합모형에서는 모형구동상의 효과성(effectiveness)과 효율성(efficiency)을 감안하여 한국은행에서 작성한 신(新) 산업연관표상의 중분류 82개 부문을 토대로 과거 재정지출 내역서 상에 빈번히 나타나는 지출항목을 감안하여 66개 산업으로 분류하여 재구성하였음.
- 통상적으로 기존에 행하여진 고용영향평가 사업의 예산지출 내역서 항목들이 66개 부문 이상으로 세분화되어 있지 않아 추가적인 세분화의 실익이 없다고 판단하였기 때문임.
- 재정집행 사업 지출예산서 작성은 거시-I/O 통합모형을 통해 고용효과를 분석하기 위한 기초자료로서 지출기준으로 작성하며 그 항목은 통상적으로 인건비, 경상비, 기자재 및 장비비, 원료비, 사업지원서비스, SOC(토목), 건축비, 부동산 구입 및 보상비 등으로 구성되어 있음.
- 단, 부동산 구입 및 토지보상비는 국민경제상 자산의 단순한 이전에 해당하므로 분석대상에서 제외함.

〈부표 1-5〉 사업 지출항목별 산업연관표 배분 및 고용창출 효과 산출

	지출항목	배분 산업 (2010년 66산업분류 기준)	
경상비	난방, 수도비	39	전기업
		40	가스, 증기, 온수업 및 수도사업
	건축비	41	건물건설 및 건축보수
		44	토목건설업
	숙박비, 식음료비	43	음식점 및 숙박업
	교통비, 여비	45	운수 및 보관업
	우편, 전화료	53	통신업
	간식비	4	식료품 제조업
		5	음료품 제조업
	기타		(해당산업)
기자재 및 장비비	기자재, 장비구입		(해당산업)
		25	일반목적용기계 제조업
		26	특수목적용기계 제조업
		27	가정용 전기기기 제조업
		28	방송, 통신기기 제조업
		29	컴퓨터 및 주변기기 제조업
		30	전기장비 제조업
		31	디스플레이
		32	반도체
		33	전자부품
		34	정밀기기 제조업
		35	자동차 제조업
		36	선박 제조업
		37	기타 운송장비 제조업
		장비임대료	49
	원료비		
3		금속 및 비금속 광업	
12		석탄 및 석유제품 제조업	
13		기초화학물질 제조업	
14		합성수지 및 합성고무 제조업	
18		기타 화학제품 제조업	
22		철강	
23		비철금속	
24	금속제품 제조업		

〈부표 1-5〉의 계속

	지출항목	배분 산업 (2010년 66산업분류 기준)	
사업지원서비스	출판	50	출판서비스
	교재구입비		
	임차료	48	부동산서비스
	연구개발비(교재개발비 포함)	56	연구개발업
	마케팅지원	55	사업전문서비스
	광고 및 홍보비		
	프로그램운영비		
	네트워크구축		
	사업운영(지원)비, 창업지원비, 컨설팅비		
	업무활동운영비	57	사업지원 서비스
	교육비 및 인력양성	59	교육서비스
	오락	63	스포츠 및 오락 서비스
	자동차수리	65	개인 서비스
	이미용 세탁		
	교구구입비		(해당산업 교구구입비)
사무용품구입비(문방구류, 복사지, 잉크·토너 등)	38	기타 제조업	
부동산구입, 보상비	토지, 건물구입 및 보상비		이전소득(효과분석에서 제외)
SOC(토목)	교통시설	42	토목건설업
	일반토목		
	전력통신시설		
건물건축	건물건설 및 건축보수	41	건물건설 및 건축보수

참고문헌

- 박우규 · 오상훈 · 이진면(1995), 「거시모형을 이용한 중장기 정책효과 분석」, KDI 정책연구 17(4).
- 백용기 · 오상훈(1993), 「한국의 거시경제 분기모형 : KDIQ92」, 한국개발연구 15(1).
- 손민규 · 김대용 · 황상필(2013), 「한국은행 분기거시계량모형(BOK12) 재정 모형 구축 결과」, 한은 조사통계월보, 2013. 6.
- 일본 경제기획청(1965), 「중기 경제계획모형 : 1964~68」.
- 한국고용정보원(2012), 「복지서비스 확대가 고용에 미치는 영향분석 연구」, 고용영향평가 시리즈.
- 한국은행(2007), 「산업연관분석해설」.
- _____ (2014), 「2010년 산업연관표」.
- Bhattacharya, B. B. and S. Kar(2002), 'Short And Medium-Run Growth And Stability : A Macro-econometric Analysis And Forecasts For India', Working Paper Series No. E/224/2002, Institute of Economic Growth, Delhi.
- Bodkin, R. G., Klein, L. R., Marwah, K.(1986a) Keynes and the Origins of Macroeconometric Modelling. Eastern Economic Journal XII(4), pp.442~450.
- Bodkin, R. G., Klein, L. R. and K. Marwah(1986b), Macroeconometric Modelling as a Background to Development Planning. International Journal of Development Planning Literature 1 (1), pp.39~56.
- Bodkin, R. G. and K. Marwah(1988a), Trends in Macroeconomic Modelling

- : the Past Quarter Century. *Journal of Policy Modeling* 10 (2), pp. 299~315.
- Bodkin, R. G.(1988b), A Survey of Non-Dutch European Macroeconomic Models : Some International Perspective. In *Challenges for Macroeconomic Modelling*(W. Driehuis, M. M. G. Fase and H. D. Hartog, eds.). Amsterdam : Elsevier Science Publishers.
- Bodkin, R. G., Klein, L. R., and K. Marwah(1991), *A History of Macroeconomic Model - Building*, Aldershot : Edward Elgar.
- Dehejia, R. H. and S. Wahba(2002), "Propensity Score Matching Methods for Non-experimental Causal Studies," *The Review of Economics and Statistics* 84 (1), pp.151~161.
- Diebold, F.(1998), The Past, Present and Future of Macroeconomic Forecasting. *Journal of Economic Perspectives* 12 (2), pp.175~192.
- Duesenberry, James, Gary Fromm, Lawrence Klein, and Edwin Kuh, eds., *The Brookings Quarterly Econometric Model of the U.S. Economy* (Chicago : Rand McNally, 1965).
- Ghosh, Ghose and Chakraborty(2010), 'Models for the Correction of Input-Output Forecasts : Experiments with Sri Lankan Input-output Data', the paper presented at the 18th international Input-output Conference held at the University of Sydney, Australia from 20th to 25th June 2010.
- Heckman J., H. Ichimura and P. Todd(1997), "Matching as an Econometric Evaluation Estimator," *Review of Economic Studies* 65, pp.261~294.
- Jayawickrama, A.(2007), "Macro-econometric Modeling : What Do We Learn From The Past?," *The Peradeniya Journal of Economics*, Department of Economics and Statistics, University of Peradeniya, Sri Lanka, Vol.1, No.1&2, pp.75~102.

- Hall, H.(1995), "Macroeconomics and A Bit More Reality," The Economic Journal, Vol.105, No.431, pp.974-988.
- Keynes, J. M.(1936), The General Theory of Employment, Interest, and Money, peter Harrington, London U. K.
- Klein, L. R.(1986), Economic Policy Formulation :Theory and Implementation. (Applied Econometrics in the Public Sector), ch. 35 in Z. Griliches and M. D. Intrilligator (eds.) Handbook of Econometrics, Vol.III, Amsterdam, North Holland.
- Klein, L. R.(1978), Disturbances to the International Economy; After the Phillips curve :persistence of high inflation and high unemployment(federal reserve bank, Boston), pp.84-103.
- Leontief, W. Wassily(1936), "Quantitative Input and Output Relations in the Economic System of the United States," in The Structure of American Economy, 1919~1939(1951), White Plains, NY :International Arts and Sciences Press.
- _____(1937), "Interrelation of Prices, Output, Savings, and Investment," in The Structure of American Economy, 1919~1939(1951), White Plains, NY: International Arts and Sciences Press.
- _____(1944), "Output, Employment, Consumption, and Investment," in The Structure of American Economy, 1919~1939(1951), White Plains, NY : International Arts and Sciences Press.
- _____(1946), "Export, Imports, Domestic Output, and Employment," in The Structure of American Economy, 1919~1939(1951), White Plains, NY :International Arts and Sciences Press.
- _____(1951), "Input-Output Economics," in Input-Output Economics(2nd ed.), New York :Oxford University Press.
- _____(1953a), 'Interregional Theory,' in W. Leontief et al. eds. Studies In The Structure Of The American Economy Oxford University Press,

New York,

- Lerner, J.(1996), "The Government as Venture Capitalist :The Long-run Impact on the SBIR Program," NBER working paper series 5733.
- Lichtenberg, F. R.(1984), "The relationship between Federal Contract R&D and Company R&D," American Economic Review 74, pp.73~78.
- Miller, R. and P. Blair(2009), "Input-Output Analysis :Foundations and Extensions," Cambridge : Cambridge University Press.
- Miyagiwa, K. and Y. Ohno(2002), "Uncertainty, Spillovers, and Cooperative R&D," International Journal of Industrial Organization 20, pp.855~876.
- Pandit, V.(2001), Structural Modelling Under Challenge, Working Paper No.98, Centre For Development Economics, Delhi. (Invited Lecture to the 37th Annual Conference, The Indian Econometric Society, South Gujarat University, Surat, April 13-15, 2001.
- Rose, A. and W. Miernyk(1989), Input-output analysis :The first 50 years, Economic Systems Research 1(2), pp.229~271.
- Rosenbaum, P. and D. B. Rubin(1983), "The Central Role of Propensity Score in Observational Studies for Causal Effects," Biometrika 70, pp.41~55.
- Rubin, D. B.(1974), "Estimating Causal Effects of Treatments in Randomized and Non-randomized Studies," Journal of Educational Psychology 66, pp.688~701.
- Sargent, T.(1976), "A Classical Macro-econometric Model For The United States," Journal of Political Economy 84(2), pp.207~232.
- Stevens, B. H., G. Treyz, and J. Kindahl(1981), "Conjoining An Input-Output Model And A Policy Analysis Model," Environment and Planning A, Vol.13, pp.1029~1038.
- Stone, R.(1984), "Balancing the national accounts : the adjustment of initial

- estimates - a neglected stage in measurement.” In Demand Equilibrium and Trade(eds. A. Ingham and A. M. Ulph). Macmillan, London, 1984.
- Stoneman(1987), The Economic Analysis of Technology Policy, Ch14, Clarendon Press, Oxford.
- ten Raa, T.(2005), The Economics of Input-Output Analysis. New York : Cambridge University Press.
- Valadkhani, A.(2004), History of Macroeconometric Modelling :Lessons from Past Experience. Journal of Policy Modeling 26(2), pp.265~281.

크루즈산업 활성화 사업 고용영향평가 연구

- 발행연월일 | 2014년 12월 24일 인쇄
2014년 12월 30일 발행
- 발 행 인 | 이 인 재
- 발 행 처 | **한국노동연구원**
339-0107 세종특별자치시 시청대로 370
세종국책연구단지 경제정책동
☎ 대표 (044) 287-6080 Fax (044) 287-6089
- 조판·인쇄 | 창보문화사 (02) 2272-6997
- 등 록 일 자 | 1988년 9월 13일
- 등 록 번 호 | 제13-155호

※ 본 보고서의 내용은 한국노동연구원의 사전 승인 없이 전재 및 역제할 수 없습니다.

ISBN 979-11-260-0001-2 (비매품)