

한일 여객선 시장과 크루즈



팬스타그룹
회장 김현겸

Contents

한일 여객선 시장과 크루즈

- Chapter 01 / 한일 여객선산업 현황
- Chapter 02 / 한일 여객선 역사의 한 축, 팬스타그룹
- Chapter 03 / 크루즈 산업과 COVID-19
- Chapter 04 / 팬스타가 그리는 대한민국 여객선산업의 미래

Chapter 01 한일 여객선산업 현황

01 _ 한일 여객선사_ 카페리선

02 _ 한일 여객선사_ 쾌속선

03 _ 한일 여객선 항로

04 _ 한일 여객선 수송 실적

한일 여객선사 _ 카페리선

● 부관훼리 / 관부페리



- 선 박 명 : SUNGHEE호 HAMAYUU호
- 취항시기 : 1969년 8월 ※ 최초의 한일 정기 카페리 항로
- 운항항로 : 부산↔시모노세키 / 매일 운항

● 고려훼리



- 선 박 명 : NEW CAMELIA호
- 취항시기 : 1990년 12월
- 운항항로 : 부산↔후쿠오카 / 매일 운항

● 팬스타라인



- 선 박 명 : PANSTAR DREAM호 / SUNNY호 / HONEY호
- 취항시기 : 2002년 4월 ※ 국내 최초의 크루즈선사 (북합해상여객운송사업면허)
- 운항항로 : 부산↔오사카 정기외항여객항로(주중) / 부산항 원나잇 크루즈(주말)

● 두원상선



- 선 박 명 : EASTERN DREAM호
- 취항시기 : 2021년 3월 ※ 2009년 6월부터 2020년 4월까지 DBS페리가 운영
- 운항항로 : 동해↔블라디보스톡(월요일), 동해↔마이주루(목요일)



한일 여객선사 _ 쾌속선

● 미래고속



- 선 박 명 : KOBEE호, NINA호
- 취항시기 : 2002년 2월 20일(KOBEE), 2016년 10월 8일(NINA)
- 운항항로 : 부산↔후쿠오카/대마도(KOBEE), 부산↔히타카츠/이즈하라(NINA)

● 대아고속해운



- 선 박 명 : OCEAN FLOWER 2호
- 취항시기 : 1999년 7월
- 운항항로 : 부산↔대마도

● JR큐슈고속선



- 선 박 명 : BEETLE호, BEETLE III호
- 취항시기 : 2005년 10월
- 운항항로 : 부산↔후쿠오카

● 한일고속해운



- 선 박 명 : AURORA호
- 취항시기 : 2018년 2월
- 운항항로 : 부산↔대마도

※ 이 밖에 일본 국적의 쓰시마고속훼리(Blue Tsushima호)가 부산↔대마도 항로를 운항하였음.



한일 여객선 항로



	팬스타라인닷컴	카페리선
	부관/관부페리	
	두원상선	
	카멜리아라인	
	미래고속	쾌속선
	대아고속해운	
	JR큐슈고속선	
	한일고속해운	

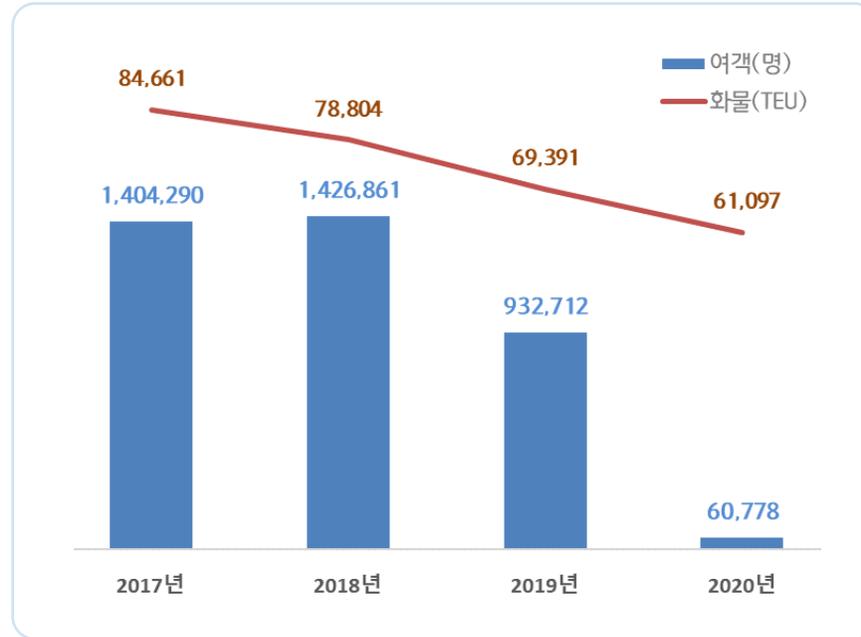
한일 여객선 항로 수송 실적



부산항 국제여객 수송실적

	수송 인원	전년 대비 증감률
2017년	140만 4,290명	17% ↑
2018년	142만 6,861명	2% ↑
2019년	93만 2,712명	35% ↓
2020년	6만 778명	93% ↓

※ 자료: 부산항국제여객선협의회



부산항 국제화물 수송실적

	수송 TEU	전년 대비 증감률
2017년	8만 4,661 TEU	
2018년	7만 8,804 TEU	7% ↓
2019년	6만 9,391 TEU	12% ↓
2020년	6만 1,097 TEU	12% ↓

※ 주: 카페리선의 운송실적만 반영함.

❖ “No Japan” 영향을 받은 2019년 부터 감소하던 한일간 이동량은 2020년 “COVID-19 Pandemic” 여파로 여객운송이 완전히 중단되었으며, 화물 수송량 또한 감소함.

Chapter 02 한일 여객선 역사와 팬스타

01 _ 팬스타그룹

02 _ 오사카 크루즈페리와 부산항 주말크루즈의 탄생

03 _ 화물(Cargo) 서비스

04 _ 국적 카페리여객선의 역할

05 _ 동북아 카페리산업의 MODE SHIFTING

06 _ AUTHENTIC CRUISE SERVICE

■ 팬스타 그룹

1990

2

- 2002.02
- 2002.04
- 2002.04
- 2004.12
- 2006.11
- 2007.03
- 2007.04
- 2007.04
- 2007.05
- 2008.04
- 2008.04
- 2008.04
- 2008.06
- 2008.12
- 2009.01
- 2009.02

**팬스타
엔터프라이즈**



팬스타 그룹

설립 1990. 7. 12
직원수 5명
자본금 1억 원
주요 BIZ 국제물류운송주선

계열사(8개사)
 (주)팬스타, 팬스타라인닷컴, 팬스타엔터프라이즈
 팬스타트리, 팬스타테크솔루션, 팬스타BNGD
 산스타라인, SP트레이딩

직원수 550명
매출액 2,000억 원

주요 BIZ
 복합여객운송사업(크루즈),
 외항화물운송사업(Owner), 내륙운송,
 국제 물류운송주선, 하역, 창고, 선박관리,
 친환경설비 엔지니어링(BWMS, SOx Scrubber) 등

-2009.02 (주)팬스타라인닷컴·에어부산 '에어크루즈' 상품 출시

-2017.09 PANSTAR GENIE호 도입

-2017.11 PANSTAR GENIE호 부산-나고야 취항

항
 10만명 돌파
 페리 도쿄 취항
 개장
 취항
 획득 : (주)팬스타트리
 도입
 부산-시모노세키 취항
 통관면허 취득 : (주)산스타라인
 리표창 수상 : (주)팬스타라인닷컴

2020

■ 오사카 크루즈페리의 탄생



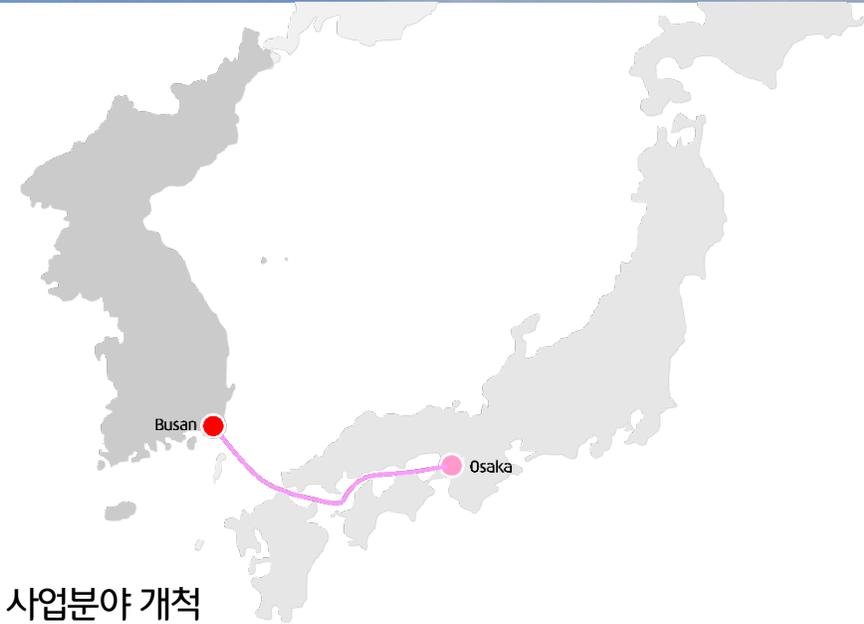
국가

- 2002 월드컵을 계기로 **한일간 대량 여객 수송 수단의 필요성** 대두
- 한일 해운회담(2001년) 개최로 해상 교통 확충 합의
- 한일간 **평화의 가교** 역할 수행



기업

- Cartel로 인해 해상화물운송분야의 진입이 어려웠던 한-일 항로에서 **급송화물운송**이라는 새로운 사업분야 개척



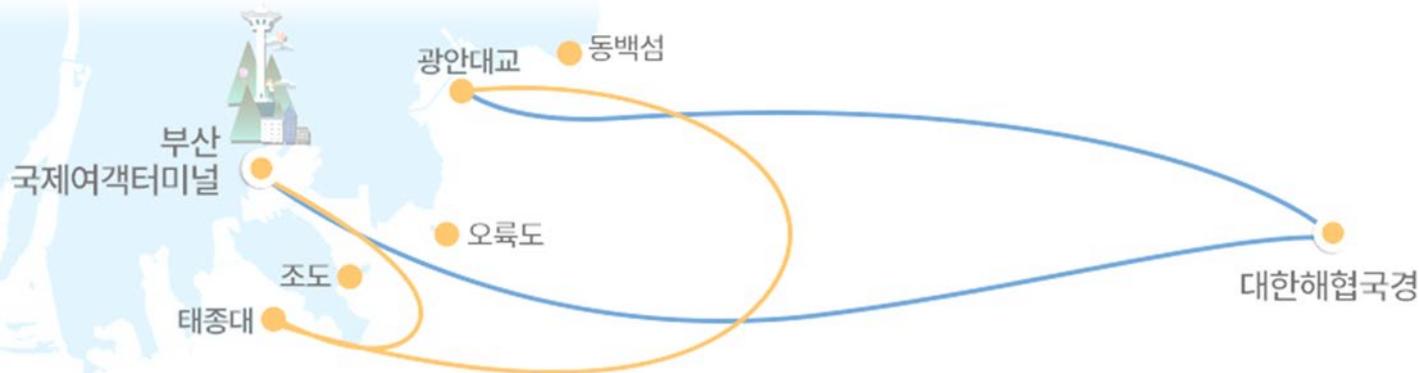
끊어진 길을 다시 잇고, 새로운 시대를 열기 위한 노력



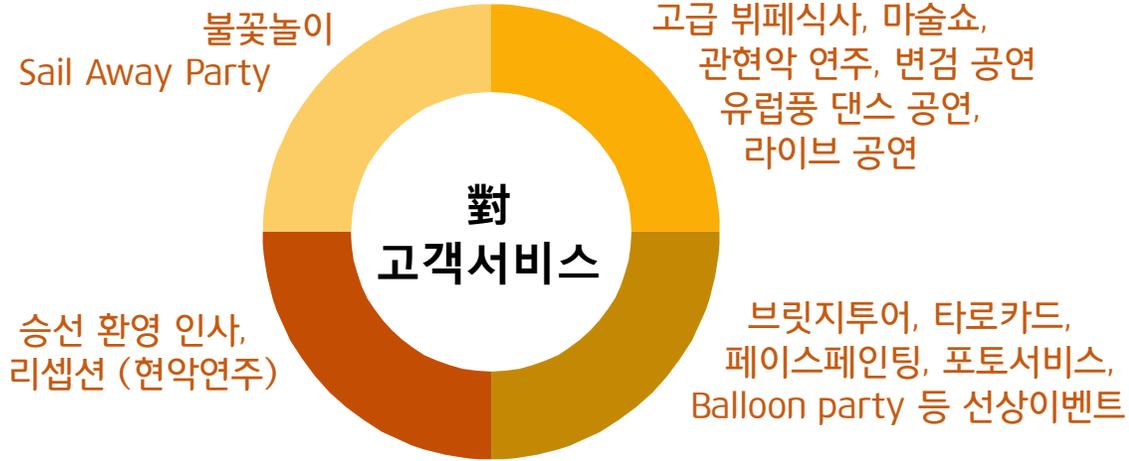
■ 부산항 주말크루즈의 탄생

● 시드니항의 주말 연안크루즈를 벤치마킹

-  **국 가** : 새로운 친수해양관광산업의 모색
-  **지 자체** : KTX 개통과 함께 신규관광자원 개발
-  **시 민** : 새로운 관광산업에 대한 기대
-  **기 업** : 주말 운항 휴무 보완과 크루즈산업에 대한 도전



■ 크루즈 개념을 접목한 여객선



❖ 본선 운영시스템의 개선

운영 초기

- Multi tool 기능을 갖춘 동유럽 엔터테이너를 승무원으로 활용
- 엔터테인먼트 업무 외에 객실관리와 식음료 서비스 등의 다양한 업무 수행 가능하도록 교육

현행

- 각 직군 및 기능별 다양한 국적의 승무원 투입
- 엔터테인먼트 재능을 갖춘 한국인 승무원 활용



■ 화물(Cargo) 서비스



다양한 물류 서비스 제공

- Ship Owner, Shipping Agent, Chartering
- Forwarding (Sea, Air, Rail, Inland), Multi-Transport, Warehouse, Stevedoring



팬스타 FERRY/RORO 선박을 통한 화물 수송의 장점

- Roll-on / Roll-off 방식의 선적 및 양하 ⇨ 작업시간 감소 및 화물의 안정성 확보
- 20노트 내외의 운항속도 ⇨ 운송시간 단축
- 다양한 방식 및 종류의 화물 선적 ⇨ Container, Bulk, Vehicle, Plant
- 선내 화물선적으로 해수 및 악천후로부터의 피해 방지



Cruise Ferry 1척, Ro-Ro 및 Con-Ro 화물선 3척 등 총 4척의 선단 운영



◆ SHOCK WATCH 테스트

- 반도체 후공정 테스트장비 업체 중 하나인 A社가 직접 진행
- 항공기와 당사 카페리선에 선적한 화물에 각각 진동센서 부착하여 화물이 받는 충격 비교 테스트
- 항공기에 비해 카페리선 화물이 받는 충격이 적음을 확인

■ 지속적인 신규 항로 개척

2002년



❖ 기항 국가/항로/항구 수

- 2개 국가, 1개 항로, 2개 항 기항

❖ 화물 수송량 (2002년)

- 7,135 TEU

■ 지속적인 신규 항로 개척

2021년



❖ 기항 국가/항로/항구 수 확대

- 3개 국가, 3개 항로, 8개항 기항

❖ 화물 수송량 증가 (연평균성장률 13%)

- ['02년] 7,135 TEU → ['20년] 65,305 TEU

❖ 일본 내륙운송망 확보

- 일본 통관 면허 확보 (동경, 오사카)
- 일본 철도 운송 면허 (JR) 보유

❖ 다양한 물류 루트 개발

- PanStar Ultra Express (PUE)
: 일본JR과 연계하여 한국과 일본 전역을 Ferry to Rail로 연결하는 물류 루트
- PanStar Korea Land-Bridge (PKLB)
: 한국 내 내륙운송으로 중국과 일본을 Ferry to Ferry로 연결하는 물류 루트
- Trilateral Sea-highway PanStar Service(TSPS)
: 중국과 일본 간 고속 화물 Ferry 서비스

■ 국적 카페리 여객선의 역할

2018년 9월

간사이공항의 폐쇄가 장기화될 것이라는 우려에 따라 아직 오사카 등 간사이 지방에 체류중인 우리나라 여행객들의 많은 불편이 예상되는 가운데 부산-오사카 간을 정기 운항하는 팬스타드림호(2만1,688톤)가 유일한 희망이 되고 있다.

2019년 5월

팬스타라인닷컴, 국가재난관리 우수기관 표창

태풍에 일본서 발륙인 한국인 관광객 귀국 도와

2020년 3월

코로나로 막힌 한·일 뱃길...팬스타라인닷컴이 지킨다

입력 2020.03.10 17:47 | 수정 2020.03.11 00:29 | 지면 A30



『부산을 기점으로 한, 한일 양국 간 교류의 마지막 보루』

“승객 한명이라도 수송할 것”

“승객 한명이라도 수송할 것”

태풍 '제비' 때도 비상 운항

부산과 일본 오사카 노선을 운항하고 있는 팬스타라인닷컴(대표 김종태)은 일본에 체류 중인 한국 국민이 불편 없이 안전하게 귀국할 수 있도록 수요가 있는 기간까지 여객 수송을 지속하기로 했다고 10일 발표했다. 이날 부산에서 일본으로 향하는 승객은 한 명도 없었지만 일본에서 부산으로 오는 승객을 위해 배를 운항하고 있다.



부산과 일본 오사카를 오가는 팬스타드림호. 팬스타라인닷컴 제공

대부분의 한·일 뱃길이 끊긴 가운데 팬스타라인닷컴이 운영하는 국적선 팬스타드림호(2만1688t)만이 한·일 뱃길을 지키고 있다. 이날 오전 10시20분 부산항 국제여객터미널에 도착했다. 지난 9일 오후 3시 오사카에서 한국인 18명을 태우고 출발해 평소처럼 운항을 마쳤다. 이날 오후 3시 또다시 오사카로 향하는 배에는 545명의 정원에도 불구하고 승객이 한 명도 없어 빈 채로 출항했다.

김종태 팬스타라인닷컴 대표는 “일본에 있는 한국인들의 귀국 편의를 제공하면서 한·일 간 인적 교류의 희망을 살려 나가기로 했다”며 “한·일 간에 어떤 어려움이 있더라도 양국을 오가는 바닷길은 중단 없이 이어질 수 있도록 노력하겠다”고 말했다.

동북아 카페리산업의 MODE SHIFTING

ShippingNewsNet.com **SNN**쉬핑뉴스넷 2020년 4월 20일 (월)

팬스타, 모드슈프팅 실행 고위험 항로 코로나에 빛나

한반도횡단 특송물류 루트...페리-트럭-페리 경쟁력 가속

PKLB PanStar Korea Land Bridge (LEAD TIME : 40 H)
석도-군산-부산-오사카 T/S로 연결하는 고속서비스

TSPS Trilateral Sea-highway PanStar Service (LEAD TIME : 60 H)
석도-부산-동경&나고야 DIRECT로 연결하는 고속서비스

— 일-한 페리선 + 트럭킹(한국) + 한-중 페리선
— 일-한 페리선 + 한-중 페리선
— 일-중 페리선

❖시간 단축

- D2D 도착시간 기준 항공화물 수송대비 반나절 이상 단축 효과

❖비용 절감

- 항공운송 대비 저렴한 수송 비용

❖중량 효율

- 대형 중량물 및 대량의 컨테이너 화물 일괄운송 가능

❖정시성

- 코로나 창궐 기간 중 항로 유지 및 자사의 일관 통관시스템 활용한 정시 도착

Authentic Cruise Service

- **Costa Cruise 한국 총판 (PSA)**
 - 한국 출도착 정규 크루즈 상품 판매 및 운영
 - Costa neoRomantica호 : 2017, 2018, 2019년
- **전세선 (Voyage Charter) 운영**
 - Costa neoRomantica호 : 2018, 2019년
 - Costa Serena호 : 2022년 (4월 예정)



Costa neoRomantica

승객 1,800명, 승무원 622명, 총톤수 57,100GT, 선체길이 220m, 선체폭 31m



Costa Serena

승객 3,000명, 승무원 1,100명, 총톤수 114,500GT, 선체길이 290m, 선체폭 35.5m

Chapter 03 크루즈산업과 COVID-19

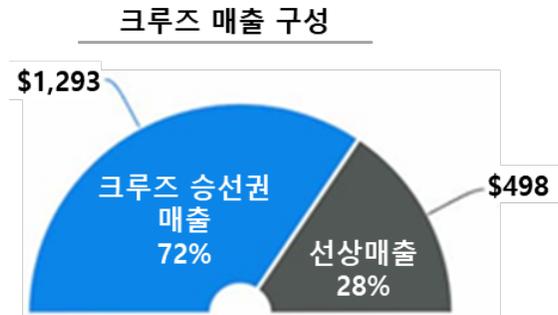
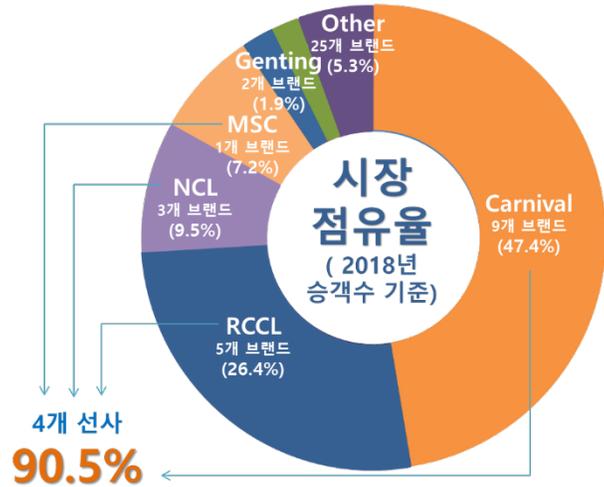
01 _ 크루즈산업의 특징

02 _ 크루즈시장 현황 (글로벌/아시아/한국)

03 _ COVID-19가 크루즈산업에 미친 영향

■ 크루즈산업의 특징

1. **과점산업** : 4개 대기업이 전세계 시장의 90% 이상 과점
2. **고수익산업** : 약 13%의 높은 세전수익률
3. **크루선 자체가 여행목적지** : 승선권매출(72%) vs. 선상매출(28%)
4. **거대자본산업** : 높은 감가상각비 비중(12%)



크루즈선 손익구조

구분		수익	지출	비중
매출	매출총액 (승객 1인당 지출액)	\$1,791.0		100.0%
	크루즈 승선권 매출	\$1,293.0		72.0%
	선상매출 합계	\$498.0		28.0%
	- 카지노 & 식음료	\$274.0		
	- 기항지관광	\$100.0		
	- 스파	\$50.0		
	- 기타 선상매출	\$75.0		
비용	비용총액		\$1,562.0	87.2%
	기타 운영경비		\$260.0	14.5%
	대리점 커미션		\$233.0	13.0%
	선박 연료비		\$193.0	10.8%
	기업 운영비		\$208.0	11.6%
	급여		\$197.0	11.0%
	감가상각비		\$172.0	9.6%
	식재료비		\$107.0	6.0%
	선상경비 등		\$77.0	4.3%
	잡비 및 교통비		\$59.0	3.3%
	이자비용		\$56.0	3.1%
세전수익			\$299.0	12.8%

※ 2018년 전세계, 전체 선단의 표준 승객 1인 매출 기준 (Cruise Market Watch, 2018)

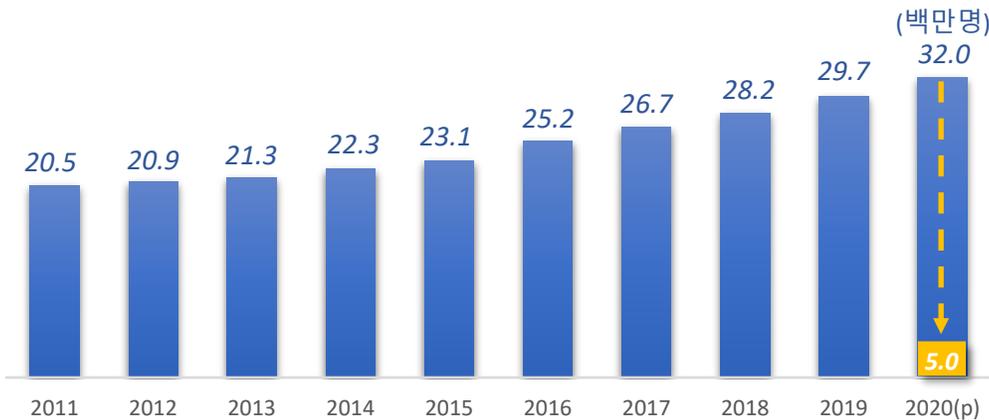
■ 글로벌 크루즈 시장

크루즈 승객

29.7백만 명 (2019년, Ocean Cruise)

'11~19년 연평균 성장률 5%

* 출처: CLIA, Cruise Industry Outlook 2020



* 출처: CLIA, Cruise Industry Outlook 2020

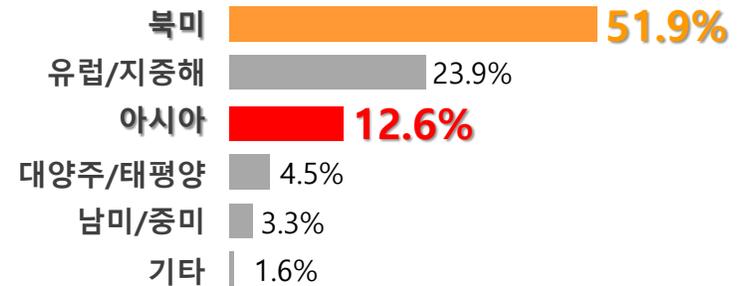
크루즈 선박

423척 (2019년, Ocean Cruise)

수용능력 2,947만명/년 / 매출규모 493억 달러/년

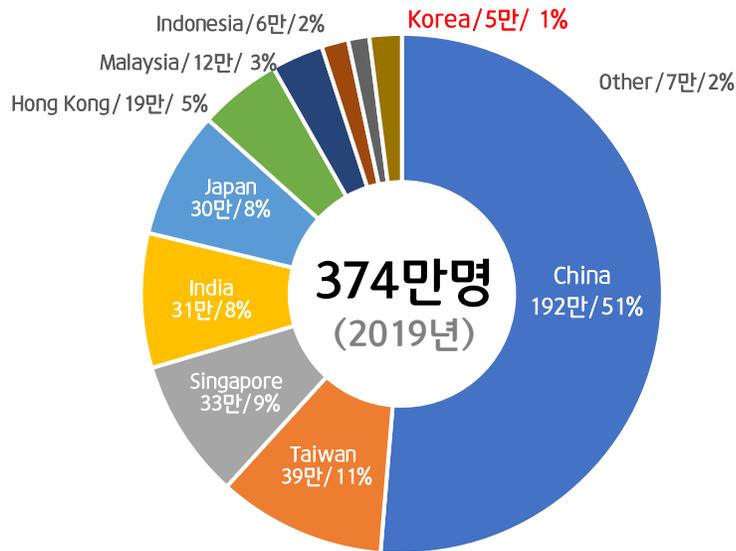


승객 수요시장



■ 아시아 크루즈 시장

2013년 **1.2백만명** → 2019년 **3.7백만명**
 (※연평균 성장률 CAGR 20.6%)



* 출처: CLIA, 2019 Asia Source Market Report (2021.1)

크루즈 선박

79척 (Ocean Cruise, 호주 포함)

수용능력 **402만명/년**

매출규모 **70억 달러/년** (※전세계 시장점유율 17.4%)

운항지역

동북아시아 **59.0%**

동남아시아 34.4%

남부아시아 6.6%

Note

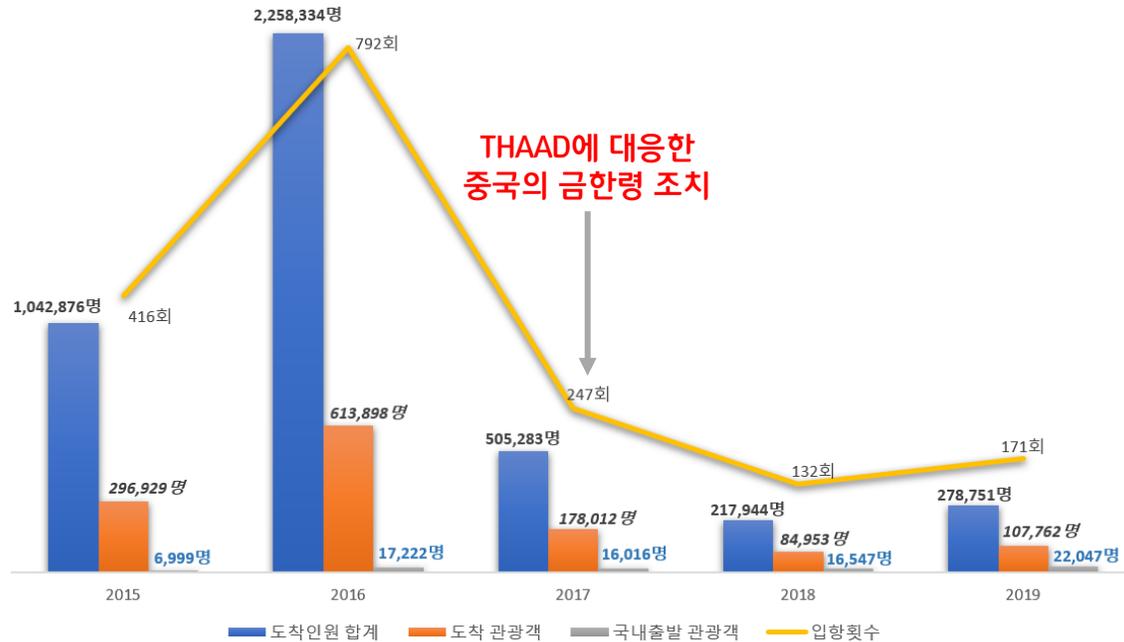
동북아시아 : 중국, 타이완, 한국, 일본, 극동러시아

동남아시아 : 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 브루나이, 필리핀, 태국, 캄보디아, 베트남

남부아시아 : 인도, 미얀마, 방글라데시, 스리랑카, 몰디브

■ 한국 크루즈 시장

국내 입출국 크루즈 승객 및 항차 추이



* 출처: 부산항만공사·부산광역시·동남지방통계청, 2019년 부산 크루즈 행정통계 (2020.3)

국내 입국 크루즈관광객 수는 매년 증가세를 보이며 2016년에 226만 명에 이르렀으나 중국의 THAAD 대응 금한령 조치로 2017년부터 급감함.

국내 크루즈 관광객 수

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	CAGR	
관광객수(천명)	34.9	32.0	39.1	44.4	48.7		
전년비 증감		-8.3%	22.2%	13.5%	9.6%	8.7%	
평균 여행일수(일)	8.0	5.3	5.7	5.6	5.6		
평균연령	47	52	52	52	55		
목적지	아시아	36.9%	23.2%	29.8%	67.9%	68.6%	
	비아시아	63.1%	76.8%	70.2%	32.1%	31.4%	

* 출처: CLIA, Asia Cruise Industry Ocean Source Market Report (2016-2019)

- 2019년 국내 크루즈 관광객 수 약 4만 9천 명
- 코로나 발생 이전 4년 동안 국내 크루즈 관광객 수 68% 증가(연평균성장률 8.7%)
- 국내 출발 차터항차 증가로 2018년 이후 아시아권 목적지 대폭 증가(30%→70%)
- 아시아 항차 및 차터 항차 비중 증가에 따른 짧은 여행 활성화(8일→5.6일)
- 차터 항차 활성화에 따른 언어&이동 불편 완화로 고령자 승선 증가(47세 → 55세)

■ COVID-19가 크루즈산업에 미친 영향



- 다이아몬드 프린세스호 대량 확진으로 크루선 내 전염증 감염에 대한 우려 발생
- 세계크루즈선사협회(CLIA) 회원사들은 선내 감염 예방을 위한 자발적 휴항 조치 시행 및 시설 & 절차 보완 작업 실시
 - 선내 공조시설 및 의료시설 개선, 선급의 코로나위생안전 인증 취득, 승하선 및 선내생활 절차 보완
- 막대한 직간접 경제 손실
 - 크루즈산업의 전세계 연관 경제활동 손실 770억 불, 고용인원 52만 명 감소
- 크루즈선 영업 중단 및 선대 유지비용 누적에 따른 각 선사의 경영 악화
 - 1개월 휴항 시 1척 당 평균 553만 불 소요 (카니발그룹 전체 90척 약 5.3억 불, 로얄캐리비언크루즈그룹 63척 약 2.6억 불, 노르웨이저먼크루즈 17척 약 1.5억 불)
- 운항 중단 기간의 장기화에 대비한 각 사의 자금 확보 노력 (향후 12~22개월 무수입 상황 대비)

(단위:USD)

구분	총차입액 규모	유동자금	현금지출 (/월)	무수입 상황 유지 가능 개월 수	산출 기준일	* 참고 연간이자상환액
Carnival 그룹 (90척)	300억	95억	5.3억	18개월	'21/02/28	
Royal Caribbean 그룹 (63척)	191억	30억	2.6억	12개월	'20/11/04	3.4억
Norwegian (17척)	118억	33억	1.5억	22개월	'20/12/31	

* 출처: Camprar Accines

COVID-19가 크루즈산업에 미친 영향

“인류의 역사는 **도전(挑戰)**과 **응전(應戰)**의 역사이다”

- Arnold J. Toynbee -



- Titanic호 침몰 (1912년)
→ 국제해상인명안전협약(SOLAS)의 계기
- Amoco Cadiz호 좌초 (1978년)
→ 해상오염방지조약(MARPOL) 발효 촉진
- Exxon Valdez호 좌초 (1989년)
→ 단일선체 유조선의 퇴출을 통한 환경오염 방지
- 세월호 침몰 (2014년)
→ 우리나라 여객선 현대화 정책 마련의 계기

- 세계크루즈선사협회(CLIA)와 미국 질병관리본부(CDC)의 대응
→ 크루즈 선내 감염병 예방을 위한 새로운 보건안전규정 및 절차 마련
- 기존 수준의 정상화까지는 다소 시간이 필요하나, 중장기적으로 **더욱 안전한 크루즈로 돌아올 것으로 전망**



Surviving disaster - The Titanic and SOLAS

In 1914, two years after the Titanic disaster of 1912, in which 1,600 people lost their lives, maritime nations gathered in London adopted the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention), setting the standard for modern ships. The 1914 version was superseded by SOLAS 1928, SOLAS 1948, SOLAS 1960 (the first adopted under the auspices of the International Maritime Organization) and SOLAS 1974. SOLAS 1974 is still in force today, but it has been amended and updated many times. The regulations relating to the towing appliances and arrangements, contained in chapter II of SOLAS, is a new version of which entered into force on 1 July 1988, are intended to assure that in the event of a catastrophe at sea, passengers and crew have the greatest chance of survival. Improved design and equipment, better fire protection, satellite communications, rescue planes and helicopters and trained personnel also contribute to improved safety at sea.

Disaster alert
The Titanic used radio with a maximum range of 200 nautical miles. Ships can now communicate globally via satellite.

Lifeboat drill
Lifeboats did not launch on the Titanic. Under SOLAS, at least an 80% launch slip and 80% must take place weekly on all passenger ships.

Evacuation chimes
Passengers on the Titanic jumped from windows and decks into the Atlantic as they were lowered, when starting themselves or after new emergency evacuation chimes are full scale and quiet.

Lifeboat design
Some people died from hypothermia in the Titanic's lifeboats because they were not designed for the winter. On passenger ships, partially enclosed lifeboats can be used as they are warmer to get into, but they must have a closed roof to keep warm.

Lifeboat search
The Captain was less than 20 miles away but did not offer the lifeboats a chance of rescue. Under SOLAS, every ship must have a search and rescue plan and safety procedures.

Speed of navigation record
The Titanic did not have enough lifeboats for passengers. Under SOLAS, ships can no longer exceed the number of every 400 at 40% in 1000 ft to provide an increase in speed or other course.

Lifeboat drill
The crew of the Titanic were being trained and loading the lifeboats, and the Titanic was not 100% ready to launch because some of the lifeboats had not been tested and were not strong enough. Under SOLAS, every crew member must participate in regular training drills and emergency drills to ensure they are ready to launch.

Number of lifeboats
The Titanic did not have enough lifeboats for passengers. Under SOLAS, passenger ships must have enough lifeboats to carry all passengers, plus 10% extra.

Location
The location of Cape Race, Newfoundland and the Titanic's position was misreported. Lifeboats and public positioning systems, the position of a ship in distress can be automatically sent.

Immersion suits
The crew did not have enough life jackets. Under SOLAS, ships must have enough life jackets for all passengers and crew, plus 10% extra.

Disaster search
The Captain was less than 20 miles away but did not offer the lifeboats a chance of rescue. Under SOLAS, every ship must have a search and rescue plan and safety procedures.

Chapter 04 팬스타가 그리는
대한민국 여객선산업의 미래

01 _ COVID-19 이후의 새로운 패러다임

02 _ 패러다임 변화를 선도하는 팬스타

COVID-19 이후의 새로운 패러다임

PARADIGM

한 시대 사람들의 견해나 사고를 근본적으로 규정하는 인식의 체계



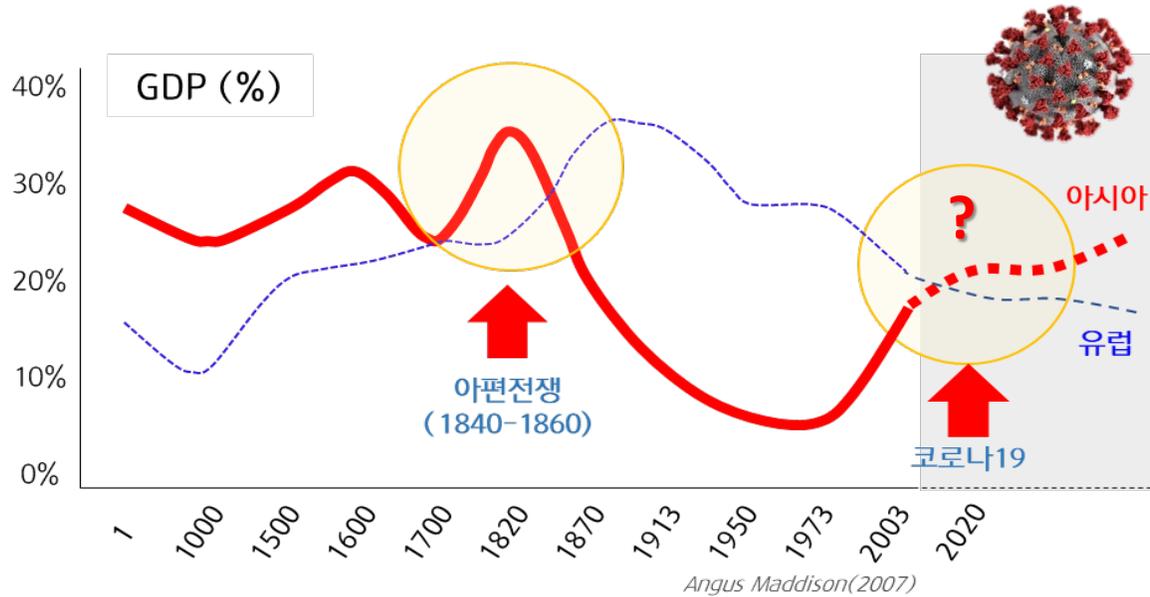
We are here!

■ COVID-19 이후의 새로운 패러다임



커뮤니케이션 방식, 에너지 원천, **물류 이동성의 혁명**이 통합될 때, **경제활동 방식, 통치방식, 거주양식**의 변화 발생

COVID-19 이후의 새로운 패러다임



코로나19 이후 새로운 패러다임 등장



동·서양 주도권 역전 기회

“물류”는 패러다임 변화의 기본 요건

- 원활한 물류를 위해서는 지리적 여건과 인프라 확보가 핵심
- ICT 기반이 잘 갖춰진 한국은 항만 물류 혁명 가능성 풍부
- 부산은 입지와 인프라를 겸비한 최적의 물류 도시
- 공공 중심 인프라 구축과 운영을 통한 패러다임 변화 선도 필요

■ 패러다임 변화를 선도하는 팬스타

수평적 변화

- 극동아시아의 대한민국 = 지중해의 이탈리아
: 동서남북을 연결하는 지정학적 가교 역할



- 기존 중-한-일 페리사업의 **비즈니스 영역 확대** 추진
: 남-북, 한-중, 한-러, 한-중-러, 한-중-일
- **평화와 교류의 매개체** 역할 수행
 - 2002년 월드컵 한일 민간교류 확대를 위해 탄생한 팬스타 페리
 - 남북 평화크루즈를 통한 남북간 화해와 평화에 기여 목표
 - 한일 관계 개선에 기여를 목표로 양국 공동운항선사 설립

수직적 변화

- 운영 **선대의 고도화**
: PanStar Dream호 → Upgraded Cruise Ferry → 정통 Cruise선
- 운항 **상품의 고급화**
 - 부산-오사카 항로 정통크루즈 운영
 - 기항지 다양화 (세토내해)
 - 운항스케줄 다양화



THANK YOU



팬스타그룹
회장 김현겸