



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

한.중.일 크루즈 산업의 비교 분석

A Comparative Analysis on Cruise Industries of South Korea,
China, and Japan



2017年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海運經營學科

張濛斐

본 논문을 ZHANG MENGFEI의 경영학석사
학위논문으로 인준함.

위원장 辛 瀚 源 (인)

위 원 柳 東 瑾 (인)

위 원 趙 誠 哲 (인)



2016년 12월

한국해양대학교 대학원
해운경영학과

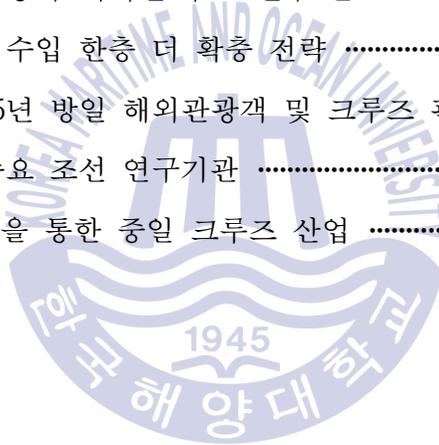
목 차

Abstract	vi.
제1장 서론	
제1절 연구의 필요성 및 목적	1
제2절 연구방법 및 연구구성	2
제2장 크루즈 개요	
제1절 크루즈 개념 정의	3
제2절 크루즈의 특징	6
제3절 PEST를 활용한 크루즈 산업의 비교분석	8
제3장 한·중·일 크루즈 산업의 발전과정 및 현황	
제1절 한국 크루즈 산업의 발전과정 및 현황	11
제2절 중국 크루즈 산업의 발전과정 및 현황	26
제3절 일본 크루즈 산업의 발전과정 및 현황	46
제4장 한·중·일 크루즈 산업의 외부환경 분석	
제1절 한국 크루즈 산업의 외부환경 분석	60
제2절 중국 크루즈 산업의 외부환경 분석	68
제3절 일본 크루즈 산업의 외부환경 분석	75
제4절 한·중·일 크루즈 산업의 종합비교	82
제5절 한국 크루즈 산업 발전을 위한 제언	84
제5장 결론	
제1절 연구의 요약	87
제2절 연구의 한계점 및 향후 연구방향	89
참고문헌	90

<표 목차>

<표 1> 크루즈의 정의	4
<표 2> 크루즈 선박의 분류	5
<표 3> 금강산 크루즈 선박 데이터	12
<표 4> 스타 크루즈 선박 데이터	13
<표 5> 팬스타 드림호 데이터	15
<표 6> 제주도 크루즈 항만 현황	20
<표 7> 부산 크루즈 항만 현황	22
<표 8> 인천 크루즈 항만 현황	23
<표 9> 여수 크루즈 항만 현황	24
<표 10> 강원도 크루즈 항만 현황	25
<표 11> 연안 크루즈 선박 현황(충청시동강실업유한회사)	30
<표 12> 연안 크루즈 선박 현황(충청 신세기크루즈 주식유한회사)	31
<표 13> 연안 크루즈 선박 현황(충청 장강골드크루즈 유한회사)	31
<표 14> 연안 크루즈 선박 현황 (장강해외여행총공사)	32
<표 15> 연안 크루즈 선박 현황 (우한 양쯔강크루즈선박유한회사)	33
<표 16> 2010-2015년 중국대륙 크루즈시장 통계	36
<표 17> 2015년 각 크루즈 선사 중국을 모항으로 삼은 선대 현황	37
<표 18> 중국 주요 크루즈 모항 접안능력 제원 통계	38
<표 19> 중국 모항 계획 및 개발 현황	39
<표 20> 텐진시 크루즈 관련 정책 현황	43
<표 21> 상하이시 크루즈 관련 정책 현황	44
<표 22> 샤먼시 크루즈 관련 정책 현황	45

<표 23> 산야시 크루즈 관련 정책 현황	45
<표 24> 일본 연안 크루즈 선박 현황	50
<표 25> 일본 크루즈와 관련 부분 민간단체	59
<표 26> 제1차 크루즈 산업 육성 기본계획 추진전략 및 목표	61
<표 27> 한국 관광산업의 기여도	62
<표 28> 2013~2015년 방한 해외관광객 및 크루즈 관광객 비율	63
<표 29> 2015~2016년 한국에서 개최한 크루즈 관련 행사	67
<표 30> 목표가 명시된 지역별 크루즈 산업 발전 목표	69
<표 31> 2014년도 중국 지역별 주요 인구 분포	73
<표 32> 크루즈선 수입 한층 더 확충 전략	76
<표 33> 2013~2015년 방일 해외관광객 및 크루즈 관광객 비율	77
<표 34> 일본의 주요 조선 연구기관	81
<표 35> PEST분석을 통한 중일 크루즈 산업	85



〈그림 목차〉

〈그림 1〉 2012~2015년 한국 국내 크루즈 수요규모	15
〈그림 2〉 외국 관광객 국가별 현황 & 크루즈 선사별 관광객 현황	17
〈그림 3〉 2015년 아시아지역 출발항 승객 비율	18
〈그림 4〉 한국 크루즈 항만 현황	18
〈그림 5〉 제주항	20
〈그림 6〉 서귀포항	21
〈그림 7〉 부산 크루즈 항만 분포도	22
〈그림 8〉 인천 크루즈 항만 분포도	23
〈그림 9〉 여수 크루즈 항만 분포도	24
〈그림 10〉 강원도 크루즈 항만 분포도(속초항 동해항)	25
〈그림 11〉 장강 연안 도시 관광지도	27
〈그림 12〉 일본 주변 지역 인구	46
〈그림 13〉 2015년 방일 크루즈 이용객 통계 및 전망(선원 제외)	47
〈그림 14〉 초기 일본 크루즈 광고	49
〈그림 15〉 크루즈 선이 일본 기항지 방문 횟수	51
〈그림 16〉 2015년 크루즈 선박 일본 항만 기항 현황	52
〈그림 17〉 하카타(博多)항	53
〈그림 18〉 나가사키(长崎)항	53
〈그림 19〉 요코하마(横浜)항	54
〈그림 20〉 나하(那覇)항	55
〈그림 21〉 고베(神戸)항	55
〈그림 22〉 이시가키(石垣)항	56

<그림 23> 가고시마(鹿儿島)항	57
<그림 24> 방일 크루즈 관광객수500만 명 목표	58
<그림 25> Cruise One-stop Contact Desk	58
<그림 26> 한국 1인당 GDP 변화	64
<그림 27> 한국 인구구조 (2016.07)	65
<그림 28> OECD 65세 이상 노인 빈곤율	66
<그림 29> 크루즈 산업 가치사슬	70
<그림 30> 2014년 일본관광산업의 고용효과	78
<그림 31> 2011~2015년 일본 1인당 GDP 변화	79
<그림 32> 2014년 일본 인구구조	80



Abstract

A Comparative Analysis on Cruise Industries of South Korea, China, and Japan

ZHANG, Mengfei

Department of Shipping Management

The Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

Over the last few years, the world has witnessed the rapid development of cruise industry. Today people start to exploit the Asian market through a new traveling concept offered by cruise tourism.

As neighboring countries, China, Japan, and South Korea exchange their cultures quite often. Nowadays, a one-week trip based on China's port to Japan and South Korea is the center of cruise economy for all three countries. Meanwhile, the cruise economy also booms largely in Japan and South Korea thanks to their ports of call. Further developments would be made continuously if China, Japan, and South Korea cooperate with each other and rely on the mature coastal cruise industry in internal Japan.

The documents relevant to the whole system of cruise industry are very limited because it's an emerging industry in China, Japan, and South Korea. Therefore, this thesis begins with the development history of the cruise industry in China, Japan, and South Korea and illustrates the current status including the liner fleet and port, the market scale and the national policy by adopting PEST method analyzing the macro-environment of three countries cruise politically, economically, socially and technically. Furthermore, it will stimulate the continuous growth of the economy in Northeast Asia through developing the cruise industry in South Korea and its regional economy.

제1장 서론

제1절 연구의 필요성 및 목적

크루즈 산업은 조선, 해운, 관광이 결합한 형태의 전형적인 융·복합 산업이며, 연관 산업들에 미치는 파급효과가 큰 고부가가치 산업이다. 통계에 따르면 2012년 기준으로 기항방문 크루즈 관광객의 1인당 평균 소비액은 미화 512달러로 일반관광객의 2배¹⁾에 달하는 것으로 나타났는데, 이는 크루즈 산업이 지역경제 활성화에 크게 기여할 수 있음을 시사하고 있다.

아시아 지역의 경우 크루즈 관광객의 규모는 2013년부터 연평균 29% 성장해왔으며, 2016년에는 총 320만 명에 이를 것으로 예측되고 있다.²⁾ 지역적으로 살펴보면 싱가포르가 20세기 90년대부터 동남아 시장의 크루즈 허브가 되었고 동아시아 시장에서의 크루즈 활성화는 21세기부터 시작되었다. 중국의 경우 2006년에 이르러 크루즈 산업이 본격적으로 발전하기 시작하였고, 일본에서는 내항 크루즈 수요의 안정적 증가가 유지되었다. 최근에는 중국을 중심으로 동북아 크루즈 시장의 규모가 급격히 성장했으며, 한국의 경우 5대 크루즈 항구가 기항지로 운영되고 있으나, 모항은 아직 계획 중에 있다. 중국 크루즈 산업의 발전에 따라 동아시아 크루즈시장의 핵심인 한·중·일 3국의 크루즈 산업에 대한 전반적인 비교분석이 필요한 시점이나, 이와 관련된 문헌이 부족한 것이 본 연구의 동기가 되었다.

이 논문은 한·중·일 3국의 크루즈 산업 발전 및 전반적인 현황 비교를 통해 한국 크루즈 산업의 발전방향을 모색하고 3국이 서로 보완할 수 있는 부분을 거시적 외부환경 분석 방법인 PEST분석을(Political, Economic, Social and Technological Analysis) 통해 확인해 보고자 한다. 먼저 산업의 현황을 정치적, 사회적, 경제적, 기술적 측면에서의 분석을 바탕으로 한국 크루즈 산업에 시사점을 제시하고 정책과 의견을 제시하며 향후 발전 방향을 논할 것이다.

1) 해양수산부, '크루즈 산업 활성화 대책', 2013.7.17, p.1

2) CLIA, Asia Trend Report 2016 p.7

제2절 연구방법 및 연구구성

본 연구는 크루즈 산업의 개요를 논하며 한·중·일 크루즈 산업 전반적으로 파악하기 위해서 다음과 같은 연구방법을 활용한다.

첫째, CLIA, 중국 중국교통운수협회크루즈요트분회(CCYIA), 중국 교통운수부, 한국 해양수산부, 한국해양수산개발원, 일본 국토교통성, 일본 관광청 등 많은 정부기관의 웹사이트, 연간보고서, 크루즈 산업에 관한 논문, 학술지, 협회 발표자료 등 각종 문헌조사를 활용하여 현황을 분석한다.

둘째, 거시적 외부환경 분석 방법인 PEST 분석을 활용하여 한·중·일 크루즈 산업을 분석한 뒤에 한국 크루즈 산업 발전에 필요한 시사점을 제시한다.

본 논문은 다음과 같이 총 5개장으로 구성하였다.

제1장은 연구의 필요성 및 목적을 제시하고, 연구방법과 연구구성을 설명한다.

제2장은 크루즈의 개념과 특징을 살펴본 이후 PEST분석법을 소개하고 PEST분석을 활용한 연구 문헌을 제시한다.

제3장은 한·중·일 삼국 크루즈 산업의 발전과정, 내외항 크루즈 상황, 항만 인프라, 크루즈와 관련된 정책 현황을 제시한다.

제4장은 PEST분석을 활용해서 정치적, 경제적, 사회적, 기술적 환경 4가지 측면으로 한·중·일 크루즈 산업에 대하여 분석하고 한·중·일 삼국 종합비교를 서술한 다음에 한국의 크루즈 산업 발전에 대한 제안을 제시한다.

제5장은 PEST분석의 결과를 요약하고 본 논문의 한계점 및 향후 연구방향을 제시한다.

제2장 크루즈 개요

크루즈 산업의 기원은 여객운송업의 역사로부터 그 자취를 찾아볼 수 있다. 1800년대, 육로가 없는 섬나라의 경우 선박은 유일한 운송수단이라고 할 수 있었으며,³⁾ 이를 위해 사람들을 실어 나르는 여객선이 필요했고, 여객운송업이라는 개념의 도입도 이 시점에서 시작되었다고 볼 수 있다. 현대적인 의미의 크루즈는 1960년대에 앞서 말했던 여객운송업에서 발전해 처음 출현하였으며, 카리브해를 중심으로 시작되었다. 이후 크루즈 산업은 서방을 중심으로 하여 70년대 후반부터 급격히 성장하였다.

제1절 크루즈 개념 정의

크루즈(Cruise)의 어원은 라틴어의 "건너다"(Crux)에서 유래한 것으로 선박이나 차량을 이용한 쾌적한 주행 혹은 천천히 달리는 것 등을 의미한다.⁴⁾ 크루즈의 전신은 원양여객선으로부터 발전해왔다. 현재 크루즈에 관한 아래 <표 1>와 같이 사전적, 법적, 학문적 정의 등이 존재하며 아래의 <표 1>와 같다.

3) 권성길 김성용, '크루즈경영론', 기문사, 2013

4) 황진희 홍장원 강수미 (2014), '연안 크루즈 산업의 성장 잠재력과 발전전망 연구', 해양수산개발원, p.14

〈표 1〉 크루즈의 정의

구분	크루즈의 정의
사전적 정의	<ul style="list-style-type: none"> - 여러 항구를 방문하여 항해하는 것 - 여행목적이나 목적지 없이 여행하는 것 - 신속하고, 평온하게, 또는 힘들이지 않고 움직이는 것
법적 정의	<p>‘해운법’ 국내항 간, 국내항과 외국항 간 또는 이국항 간을 13인 이상의 여객정원을 가진 5톤 이상의 선박으로 정기 또는 부정기적으로 운항하는 해상여객운송사업</p> <p>‘관광진흥법’ 관광유람선업에 해당하며 해상여객운송사업 면허를 받은자 또는 유선 및 도선업법에 의한 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자로서 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업</p>
협회 및 연구기관의 정의	<p>한국관광공사(1987): 운송보다는 순수관광 목적의 선박여행으로 숙박, 음식, 위락 등 관광객을 위한 시설을 갖추고 수준 높은 관광상품을 제공하면서 수려한 관광지를 안전하게 순항하는 여행</p> <p>CLIA(1995): 떠다니는 리조트</p> <p>한국관광연구원(1999): 숙박과 오락 및 여가활동을 할 수 있는 시설을 가지고 수준 높은 서비스를 제공하면서 2개국, 2개 기항지 이상을 연계하여 비교적 장거리의 일정에 따라 관광을 일정에 따라 관광을 목적으로 운항하는 선박여행</p>

자료: 권성길 김성용, 2013, ‘크루즈 경영론’, pp.66~67

본 연구에서 크루즈는 ‘관광 목적으로 국내외 항만을 운항하는 선박에서 숙박·식음료·오락 서비스를 이용하고 기항지를 방문하여 여가를 즐기는 것’을 의미한다. 즉 선박을 이용한 여가활동과 기항지 관광을 하는 것을 크루즈라고 정의한다.⁵⁾

5) 황진희 홍장원 강수미, 2014, ‘연안 크루즈 산업의 성장 잠재력과 발전전망 연구’, 해양수산개발원, p.15

크루즈는 일반적으로 목적별, 항해지역별, 크루즈선박크기별, 크루즈 여행 등에 따라 여러 가지 종류로 분류할 수 있다.

<표 2> 크루즈 선박의 분류

구분	항해지역별	선박크기별	크루즈 성격별	크루즈목적별
분류내용	-해양(외항)크루즈 -연안크루즈 -하천크루즈(리버크루즈)	-소형 선박 크루즈	-전통형 크루즈	-관광 크루즈 -세미나 크루즈 -테마 크루즈
		-중형 선박 크루즈	-리조트형 크루즈	
		-대형 선박 크루즈	-고급형 크루즈	
		-초대형 선박 크루즈	-호화형 크루즈	
			-특선형 크루즈	

자료: 이경모, '크루즈 관광산업의 이해', 대왕사, 2004, p.42.

제2절 크루즈의 특징

크루즈 선은 일반적인 여객선보다 다양한 특성을 가지고 있다. 단순한 운송수단보다 휴양, 관광 등 통합적인 특징이 있어 크루즈는 세계에서 꾸준히 인기를 끌고 있다.

1. 움직이는 리조트 (관광+휴양)⁶⁾

크루즈는 단순한 여객운송기능을 제공하는 것뿐만 아니라 선박 내에서의 숙박과 식음료 서비스를 제공하고, 선상생활시 다양한 프로그램과 활동을 제공하며 기항지에서 매력적인 관광을 포함한다는 차원에서 일반적인 페리여객선과는 확연히 구분된다고 볼 수 있다. 또한 선박을 타고 움직이면서 관광을 한다는 차원에서 크루즈 여행은 일반적인 육지관광이나 일반관광과는 다른 성격을 지닌다고 볼 수 있다.

2. 효율적인 시간활용 : 이동시간도 즐길 수 있음

크루즈 여행은 관광을 할 수 없는 야간시간에 항해를 하거나 선박 내에서 선상생활하기 때문에 이동하는 과정에서의 무효시간을 절약하여 매우 알찬 여행을 제공받을 수 있고, 아무 의미 없이 소모될 수 있는 이동시간을 유익하게 보낼 수 있다는 특징이 있다. 이동하는 동안에 선박 내에서 다양한 프로그램에 참여함으로써 보다 효율적인 시간활용을 할 수 있고 관광을 할 수 있는 주간시간에는 기항지에 정박하여 기항지 관광을 즐기는 활동이라고 말할 수 있다.

3. 용이한 수하물 관리

숙박과 이동의 기능을 함께 제공하는 크루즈의 특성상 선박에 탑승한 여행객

6) <http://blog.daum.net/dell77/33>

들은 이동을 위해 수하물을 따로 관리할 필요가 없다는 장점을 갖는다. 일반적으로 호텔이나 숙박시설에서 다른 곳으로 이동할 때 마다 수하물을 풀고 싸야 하지만 크루즈 여행에서는 한 숙박하는 곳 자체가 이동하기 때문에 이러한 불편함이 전혀 없다.

4. 비교적 저렴한 요금

크루즈 요금에는 숙박비, 특급호텔수준을 능가하는 식사, 매일 밤 바뀌는 다채로운 쇼나 이벤트, 선내의 모든 행사, 파티, 활동, 오락 등을 횡수에 관계없이 무료로 이용할 수 있기 때문에, 여행의 수준이나 서비스의 질이 오히려 일반패키지 요금보다 훨씬 저렴하다. 특급 호텔 수준의 식사와 선내시설, 세계 각국의 쇼와 이벤트, 최고급 시설의 해상 스포츠를 저렴한 비용으로 즐길 수 있다.

5. 자유로운 일정

일반 패키지의 경우, 단체 여행의 특성상 원하든 원하지 않든 간에 패키지 일정에 따라 함께 움직여야 하지만 크루즈 여행에서는 모든 것을 할 자유와 어떤 것도 하지 않아도 되는 자유가 있다. 기항지 관광을 즐길 수도 있고, 관광을 하지 않을 경우에는 선내에서 부대시설을 이용하거나, 자유롭게 기항지를 돌아다니면서 쇼핑을 즐기거나 산책을 즐길 수도 있다. 또한 크루즈 선내에는 다양한 레스토랑이 있기 때문에 원하는 시간에 식사가 가능하다.

6. 입출국 수속

일반 여행의 경우 국외여행을 하고자 할 시에는 입국과 출국 시에 지정된 곳에서 세관과 출국 입국심사를 받아야 한다. 이것은 상당히 번거롭고 시간이 드는 과정으로 많은 여행자들이 불편을 느끼는 요소 중의 하나이다. 그러나 크루즈 여행의 경우에는 일괄적으로 입출국 수속을 처리하기 때문에 상당히 간소화된 절차를 통하여 심사를 통과하게 된다. 수속 진행 시 경우에 따라 약간의 차이가 있

지만, 선박의 사무장에게 입국자 목록을 받아서 개별면접 없이 일괄적으로 처리하는 경우도 있고, 그러지 않으면 지정된 통로를 따라서 따로 마련된 절차에 따라 수속이 진행된다. 그러므로 이러한 편리함이 크루즈 여행의 장점으로 부각되고 있다.

제3절 PEST를 활용한 크루즈 산업의 비교분석

PEST모형의 전신은 최초로 Aguilar, F, J.(1967)⁷⁾에서 제시한 ETPS모형이고 각각 경제, 기술, 정치, 사회 4가지 측면에서 비즈니스 환경을 분석하는 것을 의미하였다. 그 후 Johnson, G. and Scholes, K.(1999)⁸⁾는 처음으로 PEST라고 명명된 분석모형을 제시하였다.

PEST 모형⁹⁾은 주로 다음과 같은 4가지 요소를 포함한다.

정치적(Political) 요소는 정부가 경제에 간섭하는 정도이다. 특별하게는 세금, 노동법, 무역 제재, 환경법, 관세, 정치적 안정성 등을 포괄한다. 정치적 요소는 정부 차원에서 진흥하거나 제재하고자 하는 재화나 용역의 종류를 포함하기도 한다. 국가적 차원에서 중앙정부가 보건, 교육, 인프라 구축 등에 끼치는 영향을 고려한다.

경제적(Economic) 요소는 경제성장률, 금리, 환율, 인플레이션 정도 등을 포함한다. 이러한 요소는 경제 주체(기업)가 의사결정을 내리는 데 막대한 영향을 끼친다. 일례로 금리는 비용에 영향을 끼치기 때문에 어느 정도에서 기업이 성장하고 확대될지를 가늠한다. 환율 또한 수출입 및 수입가격에 적잖은 영향을 끼치는 요소이다.

7) Aguilar, F, J. 1967, "Scanning the business environment", New York, Macmillan

8) Johnson, G. and Scholes, K. 1999, Chapter3, Exploring corporate strategy. 5th edition. London: Prentice Hall Europe.

9) https://ko.wikipedia.org/wiki/PEST_%EB%B6%84%EC%84%9D

사회적(Social) 요소는 문화적 요소와 보건인지도, 인구성장률, 연령대 분포, 직업 태도, 안전 관련 요소 등이 포함된다. 사회적 요소에 따라서 기업체의 제품과 경영방식이 영향을 받을 수도 있다. 고령인구가 많다면 노동력이 줄고 노동투입 비용은 늘어날 것이다. 또한 다양한 경영전략을 세워서 중장년층 채용과 같은 사회적 변화를 반영하게 될 것이다.

기술적(Technological) 요소는 R&D 활동, 자동화, 기술 관련 인센티브, 기술혁신 등을 포함한다. 위 요소는 진입장벽, 최소효용생산수준, 아웃소싱 등에 영향을 미친다. 기술적 요소는 기술 투자와 품질, 비용 및 혁신에도 영향을 끼치는 요소이다. 이에 따라 크루즈 산업의 거시환경을 분석할 수 있다.

PEST분석은 거시적인 상황을 한눈에 파악할 수 있는 장점을 가지고 있어 기업보다는 산업 전체의 외부 환경 분석에 적합하고 SWOT 분석은 기업들 간의 비교에서 많이 활용되는 미시적 분석모형이고 포터의 5 Forces분석법 또한 미시적 모형이기 때문에 크루즈산업 전체의 거시적 환경 분석하는데 PEST분석을 활용하는 것이 적절하다. PEST분석은 많은 분야에 연구방법으로 활용되었다.

정화수 외2인 (2012) 'PEST-SWOT-AHP 방법론을 적용한 국가 과학기술 전략 수립에 관한 연구: 핵융합 연구개발 사례를 중심으로'¹⁰⁾에서 한국 국가 과학기술 전략 수립을 위한 PEST, SWOT-AHP 방법론을 적용함으로써 핵융합 연구개발에 관한 국가 과학기술 전략을 도출하여 제안된 틀의 유용성을 검증하는 연구였다.

조희준, 이성노 (2015) 'PEST분석 모델과 해외사례 분석을 통한 한국형 독립리그 비즈니스 모델 개발'¹¹⁾에서 PEST 모델을 적용하여 국내외환경을 분석하고 독립리그가 활성화 되고 있는 일본 독립리그 사례를 통하여 한국형 독립리그 비즈니스모델을 제시하고자 한 연구였다.

JIANG Chunyan (2011)¹²⁾은 PEST분석과 포터의 5 Forces분석 바탕으로 청도 크루즈 모항이 될 충분한 가능성을 거시적인 외부환경을 제시하였다.

JIANG Hong (2015)¹³⁾은 PEST분석부터 GM(1,1)모형을 활용해 상하이 크루즈 시

10) 기술혁신학회지, 2012.12, 제15권 4호, pp.766~782

11) 한국체육과학회지, 2015, 제24권 제5호, pp.837~849

12) '청도크루즈관광 발전의 기초연구', 칭다오대학 석사논문

13) 'The Development Strategic Research of Cruise Industry in the Background of Economic Transformation and Upgrading of Shanghai', 중국 상하이공정기술대학교 석사논문

장의 미래 발전 가능성을 밝히며 크루즈 발전으로부터 상하이 경제발전 업그레이드 활성화시킬 수 있다는 사실을 검증하였다.

HE Junlin (2016)은¹⁴⁾ PEST분석, VIRO분석과 SWOT분석을 활용하면서 해외 다른 도서지방을 비교함으로써 하이난도 크루즈 관광에 제언을 제시하였다.

Philip Gibson (2012)은 크루즈 선사의 경영전략 분석방법으로 SWOT, 포터의 5Forces 등 미시적 방법과 거시적 방법 중 PEST를 소개하고 있다. 본 연구는 선사가 아닌 크루즈 산업 전체를 분석하므로 미시적 분석방법보다는 거시적 분석방법인 PEST를 활용한다.



14) 'Strategic Study on Hainan Tourism D.C. Tourism Development', 중국 후베이공업대학교 석사논문

제3장 한·중·일 크루즈 산업의 발전과정 및 현황

전 세계 크루즈 시장의 관광객 규모는 1995년 590만 명에서 2015년 2,310만 명으로 증가하여 연평균 7.0%에 이르는 높은 성장률을 보이고 있다. 그 중 북미지역은 1995년에 440만 명에서 2015년에 1,213만 명으로 연평균 5.6% 증가했고¹⁵⁾ 유럽은 2005년 315만 명에서 2015년 659만 명으로 증가하여 10년 동안 연평균 7.7%의 증가율이 보였고, 후발주자인 아시아인 경우, 2015년 217만 명에 달했으며, 2016년의 경우 추정 310만 명으로 추정된다. 아시아지역 크루즈의 항차 수는 2013년 861회에서 2015년 1,560회에 달하였다.¹⁶⁾

제1절 한국 크루즈 산업의 발전과정 및 현황

한국에서 크루즈 산업에 대한 관심이 높아지고 있는데, 그 이유를 다음과 같다. 국민들은 관광측면에서 경제적인 이득을 볼 수 있고, 정부당국에서는 산업 및 지역발전 차원에서 높은 성과를 볼 수 있으며, 기업들에게는 새로운 비즈니스 기회가 창출된다는 점이 바로 그 이유라고 말할 수 있을 것이다.

한국에 기항하는 외국선사의 크루즈 선박은 매년 급증하고 있는데, 2014년 한국에 입항하는 크루즈 선박은 412척이었고, 외국인 관광객은 852,511명으로 기록되었다.¹⁷⁾

그러나 2015년 자료에 따르면 한국출발 본국 크루즈 관광객은 불과 16,491명이고, 아시아 크루즈 시장의 1.1%밖에 차지하지 못하였다.¹⁸⁾ 기타 시장과 비교 시 상대적으로 부진한 실적으로 인해 2015년 한국 국회에서 크루즈 산업을 체계적으로 육성하기 위한 ‘크루즈 산업의 육성 및 지원에 관한 법률’ [제정 2015.2.3 법률 제13192호]를 통과하였다.¹⁹⁾

15) 윤주, 2016, 크루즈관광산업의 인적자원 육성을 위한 기초연구, 한국문화관광연구원, p.29

16) www.cruising.org/docs/default-source/research/clia_2016_asia_infog_final.pdf?sfvrsn=0

17) <http://cruise.visitkorea.or.kr/> 크루즈 실적 발표자료

18) 한국해양수산개발원, 황진희, ‘한국 크루즈 활성화 정책과 동북아 협력 방안’ 발표자료

19) 한국 국회 법률지식정보시스템

본 절에서는 한국 국내 연안 크루즈 발전과정 및 현황을 살펴보고, 국제 크루즈 현황과 항만 및 인프라 현황을 소개하며, 마지막으로 정부의 정책 현황을 살펴본다.

1.1 한국 크루즈의 발전 과정

한국 크루즈 산업은 시간 별로 단속적으로 발전해왔기 때문에 주요사건을 중심으로 서술한다.

1) 금강산 크루즈

한국 크루즈사업은 1998년부터 현대상선에서부터 시작되었다. 1998년 11월 18일 금강호가 처음으로 출항한 이후, 봉래호, 풍악호 등 총 세 척의 크루즈가 금강산관광을 위하여 운항하였고, 1999년 6월20일 금강산관광객 민간인 억류사건으로 약 한 달 반 동안 금강산관광이 중단되었다. 2000년 10월부터 쾌속선인 설봉호 취항 및 해상호텔 해금강이 개장을 했으나, 2001년 6월 모객(관광객 모집) 부진 및 대북사업 주체의 변경 등으로 인하여 한 달 정도 다시 중단되었고, 그 후 설봉호는 2004년 1월11일에 마지막 운항을 하였다. 남북관계의 변화에 따라 북한 금강산 관광은 육로관광 중심으로 진행되게 하였다.

〈표 3〉 금강산 크루즈 선박 데이터

선박명	총톤수(GRT)	길이(m)	승객정원
금강호	28,229	205.5	1,305
봉래호	18,455	171.6	894
풍악호	20,186	168.75	1,000
설봉호	9,258	114.5	780

2) 스타 크루즈

2000년부터 외국계 크루즈 선사로 스타크루즈(Star Cruise)가 처음으로 한국 시

장에 진출하였다. 2000년 3월 12일에서 2001년 10월 14일까지 토러스호가 부산~제주 항로를 운항하였고, 에이리스호는 2000년 11월부터 2001년 4월까지 운항하였다. 제미니호는 2003년8월에서 11월까지 평택항과 중국의 주요 도시를 오가는 일정으로 운항하였다.

〈표 4〉 스타 크루즈 선박 데이터

선박명	총톤수(GRT)	길이(m)	승객정원
토러스호(Taurus)	25,000	150	960
에이리스호(Aries) ²⁰⁾	37,301	200	678
제미니호(Gemini) ²¹⁾	39,172	190	800

3) 하모니 크루즈

2012년 하모니 크루즈 선사가 클럽하모니(2.5만 톤급)라는 국적크루즈를 취항 시켰고 1년 남짓 운항한 뒤 약 300억 원의 적자를 내고 휴항하게 되었다. 해양수산부의 자료에 따라 하모니호가 운항을 시작한 2012년 2월부터 12월 말까지 총 61회를 운항하는 동안 탑승객은 31,327명이었다. 1회 운항 당 평균 탑승인원은 513명으로, 정원의 절반을 간신히 넘기는 수준이다. 또 비수기에는 승객이 승무원 수(365명)보다 적을 때도 많았다.

그나마 크루즈선이 수지를 맞추려면 외국인 승객 비중이 높아야 하지만, 휴항 때까지 외국인 이용객은 1천710명으로 전체의 5.5%에 불과했다.

이 때문에 하모니크루즈는 2013년 1월 20일 기준 400억 원의 누적 영업적자를 기록한 것으로 전해졌다.²²⁾

4) 팬스타 크루즈

2002년 4월 부산-오사카 최초의 한국 국적선 카페리선인 팬스타 드림호(M/V Panstar Dream, 21,688t급, 545명(승객)+65명(선원))가 정식 취항하였다.²³⁾ 평일 3

20) https://en.wikipedia.org/wiki/MS_Saga_Sapphire

21) https://en.wikipedia.org/wiki/SuperStar_Gemini

22) 부산일보 '크루즈선 '클럽 하모니호' 운항 중단', 2013-01-23

회 오사카까지 운항하고 2004년 12월부터 부산연안 주말크루즈를 운항 시작하였다. 처음으로 카페리선의 고급화, 차별화 전략으로 크루즈페리로 전환하였다. 2008년 팬스타 복합해상여객운송사업 면허취득하면서 팬스타 허니호(M/V Panstar Honey, 15000톤급, 510명) 남해안 크루즈 운항 시작하였다.(부산-통영-여수-완도-제주) 운항 시작일 부터 3개월까지 2009년 팬스타 허니호 운항 중단하였다.²⁴⁾ 2011년 한려해상 국립공원 팬스타 크루즈 시범 운항하였고, 2012년 여수 엑스포 맞춰서 엑스포 원나잇 팬스타 크루즈가 취항하였다. 2013년 부산 원나잇크루즈 승객이 10만 명을 돌파하였고, 연간 15,000명 관광객들이 주말크루즈를 경험하게 되었다.

5) 코리아 크루즈라인

2015년 12월 23일 팬스타그룹과 현대상선이 공동 출자한 코리아크루즈라인이 법인 등기를 완료함으로써 한국 국적 크루즈 선사 사업 추진의 첫발을 떼었다. 팬스타와 현대상선의 출자 비율은 5.3대 4.7이다.²⁵⁾

1.2 국내 연안 크루즈 현황

한국은 삼면이 바다라는 독특한 지형적 특성을 갖고 있는 나라이고 연안 크루즈가 잘 발전될 수 있는 자연적 조건을 갖고 있다.

현재까지 많은 사랑을 받고 있는 부산 원나잇크루즈 상품이 2004년 12월부터 최초의 한국 국적선 카페리선인 팬스타 드림호 부산연안 주말크루즈로 운항을 시작하였다. 처음으로 카페리선의 고급화, 차별화 전략으로 크루즈페리로 전환하였다. 2013년 부산 원나잇 크루즈 승객 10만 명 돌파하였고, 연간 15,000명 관광객들이 주말크루즈를 경험하게 되었다.

23) 팬스타 홈페이지

24) <http://www.nocutnews.co.kr/news/574390>

25) <http://news.mk.co.kr/newsRead.php?no=1220540&year=2015>

〈표 5〉 팬스타 드림호 데이터

선박	총톤수(GRT)	길이*폭(m)	승객수+선원	취항년도
Panstar Dream	21,688	160*26.6	545+65	1997

자료: 팬스타 홈페이지

그러나 한국 국내 연안에는 일반 관광유람선업과 유선업(游船业)이 크루즈라는 이름으로 영업하고 있으며 일괄로 홍보/광고하고 있는 경우가 많이 있다.²⁶⁾

1.3 국제 크루즈 현황

2015년 한국 국내 크루즈시장 규모는 3.5만 명을 기록하였으며,²⁷⁾ 연간 35.6%로 증가해왔다. 기항횟수가 많지만 한국 출발지인 크루즈는 아직 전무한 상태이다.



〈그림 1〉 2012~2015년 한국 국내 크루즈 수요규모

자료: 'Asia Cruise Trends 2016 Edition', CLIA, p.37

한편, 중국인 경우 크루즈 관광객이 대폭 증가하면서 한국 인바운드 크루즈 관광시장도 따라서 급격한 성장을 이루고 있다.

26) -황진희, 홍장원, 강수미, 2014, pp.24

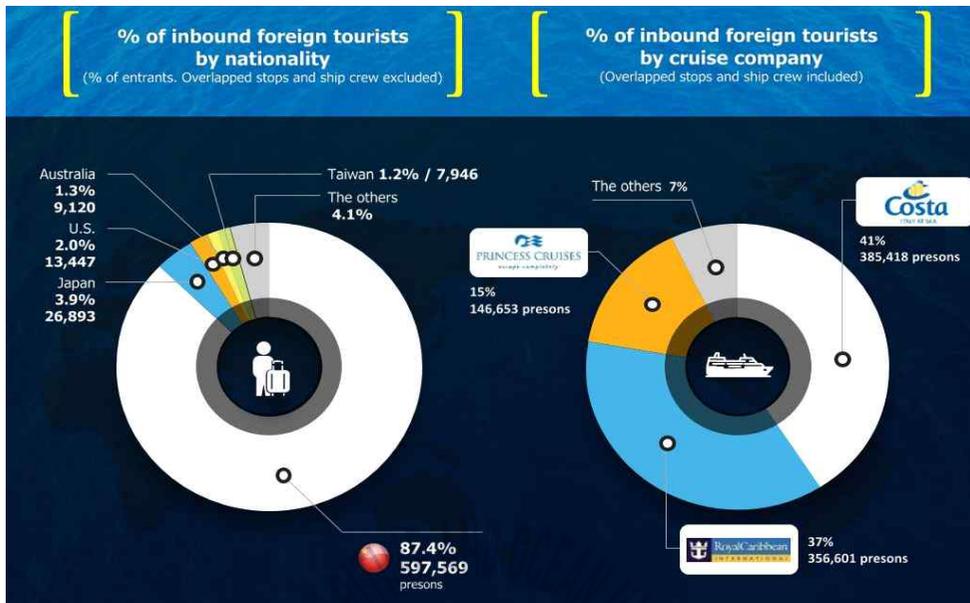
27) 'Asia Cruise Trends 2016 Edition', CLIA, p.37

2014년 기준 한국을 기항하는 외국선사의 크루즈 선박은 매년 급증하여 크루즈 한국 입항횟수가 462회를 달했고 외국인 크루즈 관광객은 총 1,050,696명이였다.²⁸⁾

2015년 메르스 사건의 악재로 전체 입항횟수가 2014년보다 18.9% 급감하였고 412회, 크루즈 외국인 크루즈 관광은 825,511명이였다. 돌발적인 공공의료문제 발생 시 효율적으로 전염병의 발전을 억제할 수 있는지의 문제는 특히 관광산업에 영향을 크게 미치기 때문에 당국이 고려해야 할 측면이다.



28) <http://cruise.visitkorea.or.kr/> 2015년 크루즈 입국통계

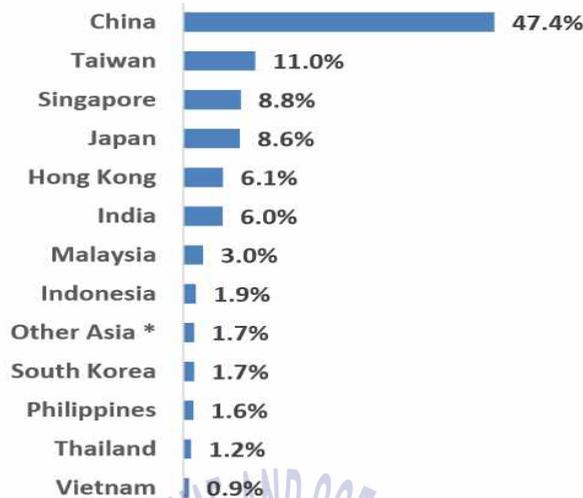


<그림 2> 외국 관광객 국가별 현황 & 크루즈 선사별 관광객 현황

자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품소개, 2015.11

CLIA 통계에 따른 2015년에 아시아지역에서 한국 크루즈 관광객 불과 1.7%를 차지하고 있고 아시아지역에서 10위에 위치하고 있다.

Passenger Volume by Source Market 2015



<그림 3> 2015년 아시아지역 출발항 승객 비율
자료: 'Asia Cruise Trends 2016 Edition', CLIA, p.27

1.4 항만 및 인프라 현황

크루즈 기항 시 항만시설을 사용하기 때문에 항비(입항비, 접안료)와 항만부대 비용(줄잡이, 예-도선 등)을 비롯해 부가가치가 많이 창출된다.²⁹⁾

다음 그림은 2015년까지 총 5대 도시의 7대 항만 현황이다. 2017년까지 크루즈가 입항할 수 있는 항만을 10개까지 확보할 계획을 지니고 있다.³⁰⁾ 한국 크루즈 항만은 주로 화물선과 공동으로 사용하며 인프라도 최소한의 수준을 유지하고 있다. 항만 시설은 갖추어져 있지만 크루즈 산업이 활성화된 해양관광도시로 성장하려면 갈 길은 멀다고 할 수 있다.

29) http://www.daejeonilbo.com/news/newsitem.asp?pk_no=1188152

30) 주요 부두별 크루즈선 접안능력 산정 연구 [공고 제2015-648호(2015년 11월)]에 따라 접안능력 측정할 계획이고 최종적인 데이터는 해양수산부 발표결과가 기준이다.



<그림 4> 한국 크루즈 항만 현황

자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품 소개, 2015.11.

1) 제주

제주도에는 서귀포시에 위치한 서귀포항과 제주시에 위치한 제주항이 있다. 현재 2개 부두를 크루즈 전문부두로 확장 공사하고 있다. 2015년에는 외국 크루즈 선박 입출항 비용 30%할인, 환영식 등 여러 가지 인센티브 제도를 시행하고 있다.³¹⁾

31) 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품 소개, 2015.11.

<표 6> 제주도 크루즈 항만 현황

도시	항만명	수심(m)	부두 길이(m)	접안능력(중량톤/GT)
제주	제주항	12	360 (전용 부두/내항)	14만
		11.5	306 (추가 부두/외항)	8.5만
	서귀포항	12	1,100	22만



<그림 5> 제주항

자료: <http://cruise.visitkorea.or.kr/>



<그림 6> 서귀포항

자료: <http://cruise.visitkorea.or.kr/>

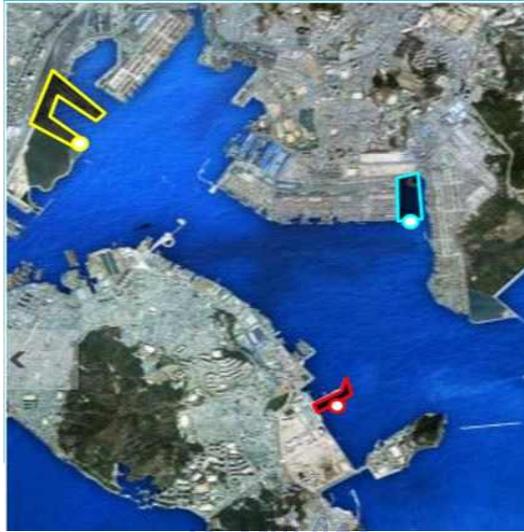
2) 부산

현재 부산에서 크루즈 입항이 가능한 부두는 부산항의 신국제여객터미널, 영도 국제크루즈터미널, 부산 남구에 위치하는 감만부두가 있다. 감만부두는 원래 컨테이너 부두이고 기본 인프라가 열악한 상태이다. 시내하고 가장 가까운 곳은 부산항 신국제여객터미널이고, 부산항대교 높이 때문에 10만 톤급 이하 크루즈만 입항만이 가능하다(2017년부터 증축 공사를 통해 10만 톤 이상 입항 가능). 2016년 10월부터 착공하여 2018년 6월까지 22만 톤급 크루즈를 접안할 수 있는 영도 국제크루즈터미널이 확장공사가 실행될 계획이다.³²⁾

부산에서는 대표적인 관광지 2개 이상 관람한다면 현지 여행사에게 20% 항만 지원금을 지급하고, 입항 선사에게 30% 출입항 비용을 할인하는 등 다양한 인세 티브 제도가 시행되고 있다.³³⁾

32) 해양수산부, 신해양산업 육성과 경제활성화를 위한 제1차 크루즈 산업 육성 기본계획, 2016.3. p.38

33) 자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품 소개, 2015.11.



<그림 7> 부산 크루즈 항만 분포도

자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품 소개, 2015.11.

<표 7> 부산 크루즈 항만 현황

도시	항만명	수심(m)	부두 길이(m)	접안능력(중량톤/GT)
부산	부산항			
	신국제여객터미널	12	360	10만
	감만부두	n/a	n/a	20만
	영도국제크루즈터미널	11.5	360	13만

3) 인천³⁴⁾

인천은 크루즈 전용부두 등 관련 인프라와 관광자원 사이의 연계가 빈약하기 때문에 초호화형 크루즈가 접안하기 힘든 상황이다. 크루즈 대형화에 대비하여 2012년부터 인천(송도)국제여객터미널을 건설하여 2018년까지 완공할 예정이다. 인천 지방에서 접안한 크루즈에 대해서는 크루즈 규모에 따라 일정량의 셔틀이

34) 자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품 소개, 2015.11.

제공되고 있고, 2015년 9월부터 연말까지 입출항 비용 50% 할인 제도가 시행되고 있다. 2016년도에도 입출항 비용 30%를 할인할 예정이다.



<그림 8> 인천 크루즈 항만 분포도

자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, *한국의 크루즈 대표 관광상품 소개*, 2015.11.

<표 8> 인천 크루즈 항만 현황

도시	항만명	수심(m)	부두 길이(m)	접안능력(중량톤/GT)
인천	북항	14	n/a	5만
	내항	7~12	n/a	5만
	국제여객터미널	12	n/a	15만

4) 여수³⁵⁾

크루즈 선박이 접안할 수 있는 항만이 여수신항에 위치하고 있는 등 적합한 환경을 갖고 있다. 여수신항에는 2012여수세계박람회 개최 당시 일반부두 2개 선석(부두길이 400m)을 8만 톤급 크루즈부두로 개축해 운영해 왔지만, 2015년 크루즈선의 대형화로 15만 톤 대형크루즈선이 접안 가능한 부두가 완공되었다.³⁶⁾ 크루즈 이용객들이 하선 후에 엑스포 해양공원까지 가는 데 5분 거리이다. 여수항에서는 해외 여행사에게 최대 1000만원까지 지원금을 지급하고 있고 현지 한국

35) 제2회 Korea Cruise Travel Mart, *한국의 크루즈 대표 관광상품 소개*, 2015.11.

36) <http://www.nhanews.com/news/articleView.html?idxno=52002>

여행사에도 지원 제도를 시행하고 있다. 출입항 비용 30% 할인뿐만 아니라 도선 비용과 터미널 비용 50% 감면 정책을 시행하고 있다.



<그림 9> 여수 크루즈 항만 분포도

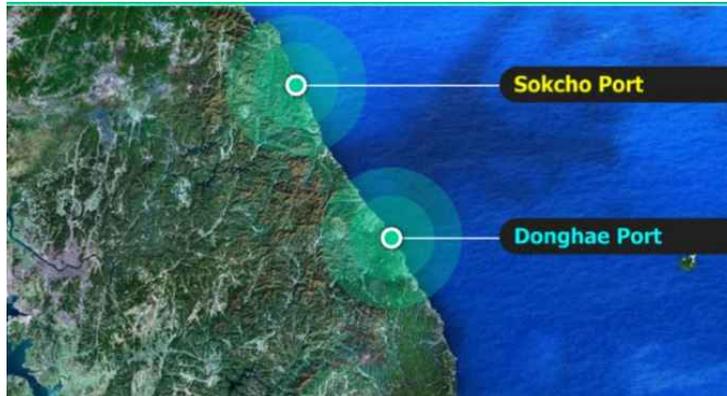
자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품 소개, 2015.11.

<표 9> 여수 크루즈 항만 현황

도시	항만명	수심(m)	부두 길이(m)	접안능력(중량톤/GT)
여수	여수신항(크루즈 부두)	11	600	15만

5) 강원도

강원도에 위치한 속초항과 동해항은 중국 동북3성과 극동러시아, 일본 서해안 지역을 잇는 동북아 해상교통의 지리적 요충지이다. 한국 크루즈 산업의 발전에 따라 일본, 러시아 항로로 이어질 수 있는 기반이 될 수도 있고 강원도가 갖고 있는 자연적, 인문적 관광 환경도 좋은 관광조건이 될 수 있다. 강원도에서는 현재 현지 여행사에게 전세 버스를 지원하고 있으며, 입출항 비용의 30% 할인과 더불어 도선 비용을 무료로 제공하는 인센티브제를 시행하고 있다.



<그림 10> 강원도 크루즈 항만 분포도(속초항 동해항)

자료: 제2회 Korea Cruise Travel Mart, 한국의 크루즈 대표 관광상품 소개, 2015.11.

<표 10> 강원도 크루즈 항만 현황

도시	항만명	수심(m)	부두 길이(m)	접안능력(중량톤/GT)
강원	속초항	10	270	5만*1 & 3만*1
	동해항	14	270/370/400	3만*1

현재 한국 크루즈 항만의 문제는 영도 동삼동에 위치한 크루즈 전용부두를 제외한 크루즈 전용부두 선석이 전무하고, CIQ를 비롯해 많은 부대시설이 빈약한 상황을 꼽을 수 있다. 이상 4대 도시에 위치한 항만뿐만 아니라 울산, 포항, 목포도 크루즈접안이 가능한 크루즈 전용부두를 개발하고 있다. 또한 한국 크루즈 항만의 개발이 이루어짐과 동시에 단순히 항만 개발에 치우치지 않고 항만서비스, 교통접근성, 관광활동 등 배후단지과 파생산업에 대해서도 관심을 가져야 한다.

1.5 정부 정책 현황

한국 정부는 세계적 해양관광도시 창조의 일환으로 2013년 크루즈 허브국가 도약에 대한 비전인 '정부 크루즈 관광산업 활성화 대책'을 발표하였다. 복합관광서비스 인프라 구축을 통한 도시경쟁력 강화 및 인프라 구축과 국적크루즈 육성 등을 통한 2020년까지 200만 명 크루즈 관광객 유치와 3만 명 이상 일자리 창출을 목표로 4대 추진전략 및 14대 세부 추진과제로 한국 크루즈 산업 추진 전략을 시행하고

있다.³⁷⁾

또한 해양수산부, 문화체육관광부, 한국관광공사, 지방 여러 단체 등 여러 정부 기관 공동 노력 하에 '크루즈 산업의 육성 및 지원에 관한 법률'[법률 제13192호]안이³⁸⁾ 한국 국회를 통과하여 2015년 8월14일부터 시행되었다. 이 법률은 크루즈 산업 육성 기본계획 수립, 크루즈 산업 육성을 위한 지원 등 측면에서 정부, 지방과 기업의 구체적인 발전 방향과 지침을 담고 있다.

2016년 3월에는 관계부처가 합동하여 '크루즈 산업의 육성 및 지원에 관한 법률' 제5조에 따른 2016~2020년 크루즈 산업 육성 기본계획을 수립하였다. 이에 따라 구체적으로 '신 해양산업 육성과 경제 활성화를 위한 2016년 크루즈 산업 육성 시행계획(안)'도 발표하였다. 주요 외국 크루즈 관광객 유치 확대, 국적 크루즈선사 육성 지원, 크루즈 인프라 조성 및 크루즈 산업 및 연관산업 활성화 4가지 측면을 비롯한 전략 과제와 해당 안에 세부추진과제를 구체화하여 세부과제별 추진기관을 규명하였다.

제2절 중국 크루즈 산업 발전과정 및 현황

중국 크루즈는 연안크루즈부터 시작하였다. 1970년대부터 점진적으로 발전해왔고 장강 연안 크루즈의 경우 5성급 호화선형도 있다. 중국에서 국제 크루즈가 본격적으로 발전하기 시작한 것은 2006년에 코스타 크루즈가 중국 시장에 진출하면서 부터였다. 최근 10년 동안 중국내 크루즈 이용객은 연간 34% 증가하고 있고, 2020년까지 연간 450만 명, 크루즈 경제효과는 510억 위안(약 1조 원) 정도로 예상하고 있으며, 2030년까지 중국 크루즈 시장은 연간 800~1,000만 명을 달성하여 세계 최대의 시장이 될 것으로 예측하고 있다.

2.1 연안 크루즈 발전과정

37) <http://cruise.visitkorea.or.kr/>

38) 한국 국회 법률지식정보시스템

1) 장강연안

중국 연안 크루즈의 발전은 2차 대전 후 중화인민공화국이 설립된 후(1949년~)에 시작하여 현재까지 60년 이상의 역사를 지니고 있다. 장강/양쯔강은 전체 길이가 6,300km에 달해 중국에서 가장 길뿐 아니라, 세계에서 세 번째로 긴 강이다. 중국 서부의 칭하이성에서 남동쪽의 상하이까지 11개 성급 행정구역에 걸쳐 있으며, 유역 면적은 1,800,000km에 이른다.³⁹⁾ 특히 장강 중심부에 위치한 충칭시 정부는 삼협공정(三峡工程)를 통해 “세계적 관광목적지”로 목표를 세우고 있다.



<그림 11> 장강 연안 도시 관광지도

자료: image.baidu.com

연안 크루즈의 시작은 장강의 Kunlun호⁴⁰⁾로부터 출발하였다. 덩샤오핑의 개혁 개방 이전인 1978년, 장강 여객선은 육상운송과 함께 중국 동서 지역을 연결하였다. 특히 상류에 위치한 충칭이나 쓰촨성 지역은 복잡한 지형으로 인해 주로 수로(水路)를 이용할 수밖에 없는 상황이었기 때문에 1980년대부터 1990년대 중반까지 수상 운송이 높은 비율을 차지하고 있었으며, 이 시점에 교통용 여객선은 중국 동서부의 복잡한 지형을 넘어 연결하는 교두보 역할을 하였다.

1980년대부터 장강국제크루즈회사(장강해외)라는 기업이 나타나는데, 국유기업 으로서는 최초로 장강크루즈를 운영함으로써 삼협 관광명소 브랜드를 개척했다. 90년대 말에는 중앙정부의 '서부대개발(西部大开发)' 전략에 따라 육상운송 급속히 발전하였으며, 이와 더불어 항공편이 증가함에 따라 충칭 신세기크루즈, 빅토

39) baike.baidu.com

40) Kunlun호(昆崙号): 1962년부터 장강해외(중앙기업)으로 기항하였고, 후동(hudong)조선소에서 조선하였다. 처음에 모택동을 비롯해 중국 중앙 지도자 장강 주변에서 시찰, 탐방함으로 사용하고 “수상인민대회당(水上人民大会堂)” 이라고 불리게 되었다.

리아 장강크루즈 등 2002년 장강 수상운송 수량이 1992년의 10분의 1까지 떨어졌다. 다른 교통수단의 발전과 함께 장강삼협 교통용 유람선보다 관광용 호화형 크루즈가 필요하다. 현재까지도 일반 폐선 3척을 신고해야 장강 크루즈 한 척 신규 운항할 수 있는 제도가 실행되고 있다. 그럼에도 불구하고 장강삼협 크루즈 관광 산업 수급 불균형 문제가 낱알이 두드러지고 있다. 도로운송하고 철도운송이 발전함에 따라 수로운송이 열세에 올리고 있다. 충칭에서 상하이까지 7일 걸려 수로운송 이용률이 급히 떨어지고 있는 것이다. 더불어 가격 측면에서도 경쟁우위가 없어 관련업체가 살아남기 힘든 시점이다.

2015년 6월 1일 탑승자 454명 중 사망 442명, 생존 12명으로 기록된⁴¹⁾ ‘동방지성’ 여객선 침몰 사고 때문에 장강 여객선의 안전성 문제가 이슈가 되었고 단순히 교통용 여객선의 문제가 관광용 크루즈 사업에도 큰 영향을 미쳤다. 이로 인해 이미 불균형한 장강삼협 관광업 수요가 다시금 크게 하락하였다.

2016년 초, 충칭해사국(重庆海事局)은 설 연휴운송 후에 충칭에서부터 외성까지 운항했던 모든 항로를 휴항한다는 정책을 실행한다고 발표했다.⁴²⁾ 몇 천 년의 역사를 지닌 양쯔강 수로(水路)운송은 관광 연안 크루즈로 대체되었다. 양쯔강 장거리 운송은 철도 및 항공업 발전으로 인해 양쯔강 수로운송 수요량이 급히 감소했지만 양쯔강 연안 지형이 복잡하여 중단거리 수로 운송은 계속될 전망이다. 양쯔강 크루즈 산업에 대한 수요는 점점 증가하고 있으며, 이에 따라 크루즈는 호화형 양쯔강 크루즈, 다양한 선내 이벤트, 이용객 시장세분화 등을 통해 고객에 맞춤형 서비스를 제공하고 있다.

2.2 중국내 연안 크루즈 현황

중국내 연안 크루즈 운영회사는 크게 장강 삼협관광시장과 하이남성 로터리 항로가 있고 장강 연안 크루즈는 1970년부터 발전해왔다. 크루즈는 유형별로 크게 교통용 여객선, 고속 여객선, 관광 크루즈로 나눌 수 있다. 2014년까지 총 13개 선사 운항하고 있으며 그 중에서 5성급 호화선형은 총 19척이 있다. 국영기업보다 많은 민간 자본금으로 운영하는 회사가 나타나고 있으며 현재 유일한 외국

41) 동방지성 조사보고

42) http://cq.cqnews.net/shxw/2016-02/02/content_36313812.htm

자본으로 운영하는 회사는 미국 빅토리아 크루즈 선사(대표: 중국계 미국인)라고 알려져 있다.

장강 삼협관광시장의 경우, 1980년대 초 해외 관광객의 비율이 90% 이상 차지하고 있었는데, 현재 장강 삼협 관광객의 구조가 변함에 따라 60% 이상을 내국인 관광객이 차지한다. 2015년 양쯔강 유람선 침몰 사건에 따라 국내 수요량 급하게 하락하였으며, 이에 따라 많은 관광객들이 안전에 대한 두려움을 가지고 있기에 크루즈 선사들은 안전점검과 더불어 할인 행사 등의 이벤트를 통해 수송량을 유지하고 있다.

장강 연안 크루즈뿐만 아니라 중국 자본 크루즈 회사는 중국 동해안, 특히 홍콩을 비롯해 남해안 위주로 소형 크루즈를 운영하고 있으며, 연안 크루즈와 국제 크루즈가 함께 발전해왔다. 현재 하이남성 로터리~시사군도(西沙群島)항로가 운항하고 있으며, 2013년부터 산야~시사군도까지 운항하기 시작하였다. 시사군도 현재 영토 주권 문제 때문에 개발되지 않은 상태이다.

현재 중국 연안 크루즈 활성화에 따라 국유, 민영, 외국투자 기업이 많으며 이중 대표적인 회사를 소개하고자 한다.⁴³⁾

<장강 연안 크루즈>

- 1) 충칭시동강실업유한회사

43) <http://www.175mi.com/>

<표 11> 연안 크루즈 선박 현황(충청시동강실업유한회사)

선사	크루즈 선대	총톤수(G RT)	길이*폭(m)	승객수+선원	등급	건조년도(모델링년도)
충청시 동강실 업유한 회사	Victoria Jenna	10,000	133.8*18.8	378+180	초5성급	1995/2011
	Victoria Sophia	4,587	89.4*16.4	208+121	초5성급	1994/2011
	Victoria Katarina	5,780	98.6*15.2	264+128	초5성급	2004
	Victoria Anna	6,200	106*16.6	268+138	초5성급	2006/2010
	Victoria Grace	3,868	85.5*14.4	198+117	5성급	1996/2002/2012
	Victoria Selina	4,587	89.4*16.4	218+121	초5성급	1994/2011

충청시동강실업유한회사는 2001년 설립되었으며, 2002년부터 교통부가 승인한 전문적인 장강연안 크루즈 관광산업 회사이다. 미국 빅토리아 크루즈 선사 대표 중국계 미국인 BI Dongjiang은 로얄 캐리비안과 웨라톤호텔의 종사자들을 고용하여 확보된 크루즈 노하우를 바탕으로 장강 빅토리아 크루즈 선대 운항을 시작하였다. BI Dongjiang은 미국의 경제력과 장강삼협의 상품성을 결합하여 중국의 아름다움을 세계에게 널리 알리고 있다. 미국, 홍콩, 동남아 등 여러 나라에서 대리점을 통해 마케팅 현지화 전략을 실행했다. 개혁 개방 후에 장강 삼협 크루즈 관광이 서방 관광객의 많은 사랑을 받았다. 그 중에 80% 이상 관광객의 수는 동강이 보유하고 있다. 해외에서 장강 연안 크루즈가 대표적인 브랜드가 되었다.

2) 충청신세기크루즈주식유한회사

<표 12> 연안 크루즈 선박 현황(충청 신세기크루즈 주식유한회사)

선사	크루즈 선대	총톤수 (GRT)	길이*폭(m)	승객수+선원	등급	건조년 (모델링 년도)
충청 신세 기크 루즈 주식 유한 회사	Century Legend	12,516	141.8*24.6	408+150	초5성급	2013
	Century Paragon	12,516	141.8*24.6	408+150	초5성급	2013
	Century Emerald	7,142	110*22.25	264+138	초5성급	2010
	Century Diamond	7,142	110*22.25	264+138	초5성급	2008
	Century Sun	8,359	128.6*24.6	306+152	초5성급	2006
	Century Sky	8,359	128.6*24.6	306+152	초5성급	2005
	Century Star	4,255	87*23.85	186+128	초5성급	2003

충청 신세기크루즈 주식유한회사는 2002년 설립되었으며, 교통운수부가 승인한 장강연안 크루즈 관광산업을 운영하는 회사이다. 현재까지 호화 크루즈 7척을 보유하고 있다. 현재 유일하게 국내에서 성장한 크루즈 회사이며, 자회사 충청 신세기국제여행유한회사를 통해 원스톱 서비스를 제공하고 있다.

3) 충청장강골드크루즈유한회사

<표 13> 연안 크루즈 선박 현황(충청 장강골드크루즈 유한회사)

선사	크루즈 선대	총톤수 (GRT)	길이*폭(m)	승객수+선원	등급
충청 장강골 드 크루즈 유한회 사	Yangtze Gold1	12,000	136*19.6	349+170	5성급
	Yangtze Gold2	17,000	149.96*24	570+200	5성급
	Yangtze Gold3	17,000	149.96*24	570+200	5성급
	Yangtze Gold5	17,000	149.96*24	570+200	5성급
	Yangtze Gold6	17,000	149.96*24	570+200	5성급
	Yangtze Gold7	11,250	136*19.6	446+175	초5성급
	Yangtze Gold8	11,250	136*19.6	446+175	초5성급

충청 장강골드크루즈 유한회사는 2002년 설립되었으며, 국유 단독 투자 기업이다. 현재 호화 크루즈 선박 7척을 보유하고 있다. 모두 다 총톤수는 1.2~1.7만 톤급 크루즈 선박이다. 장강 연안 크루즈 선사들 중 대형 호화 크루즈 선박을 가장 많이 보유하고 있는 회사이다.

4) 장강해외여행총공사

<표 14> 연안 크루즈 선박 현황 (장강해외여행총공사)

선사	크루즈 선대	총톤수 (GRT)	길이*폭(m)	승객수+선원	등급	건조년도 (모델링 년도)
장강 해외 여행 총공 사	M.S. Yangzte1	5,263	103*16	218+127	초5성급	2006
	M.S. Yangzte2	11,000	139.05*19.6	440+160	초5성급	2011
	Yangtze Angel	5,263	91.5*16.5	178+115	5성급	2010
	M.S. Bluewhale	5,263	96.5*16	208+115	5성급	2010
	M.S. Sunshine CHINA	4,446	87.2*16.4	162+90	5성급	2010
	M.S. Victoria2	3,986	87.5*14.4	160+110	준5성급	1995/2010
	M.S. Victoria3	3,986	87.5*14.4	164+90	준5성급	1996/2010
	M.S. Victoria5	3,986	87.5*15.32	162+90	준5성급	1999/2010
	M.S. Victoria7	4,044	87.5*14.4	168+90	준5성급	2002/2010
	Yangtze Princess	n/a	87.2*16	160+101	4성급	1992/2000
	Yangtze Pearl	n/a	87.2*16	87.2+16	4성급	1992/2000

장강해외여행총공사는 국가기업으로서 1980년대부터 장강 크루즈관광 상품을 운영하였고 국내 크루즈 관광 산업의 원조이다. 현재 장강해외는 “장강계열” 및 “빅토리아계열”을 비롯하여 총 12척의 호화형 크루즈를 보유하고 있다⁴⁴⁾.

44) www.baidu.com

5) 우한양쯔강크루즈선박유한회사

<표 15> 연안 크루즈 선박 현황 (우한 양쯔강크루즈선박유한회사)

선사	크루즈 선대	총톤수 (GRT)	길이*폭(m)	승객수+선원	등급	건조년도 (모델링년도)
우한 양쯔강 크루즈 선박 유한 회사	MV President1	4,924	90*16.8	188+n/a	5성급	1995
	MV President2	4,786	91.3*16.4	199+110	준5성급	1997/2014
	MV President prime6	12,000	139.05*19.6	374+n/a	초5성급	2011
	MV President prime7	13,000	146.8*20.2	460+n/a	초5성급	2013
	MV President prime8	13,000	146.8*20.2	460+n/a	초5성급	2013

우한 양쯔강크루즈선박유한회사는 중국국제여행사(CITS)의 자회사이다. 현재 ‘프레지던트 계열’ 호화 크루즈 5척 보유하고 있다.

중국은 국민 생활수준 향상으로 점점 고품질 관광여행을 지향하고 있으며, 관광형태도 기존의 일반적인 관광에서 최근 레저관광으로 발전하고 있다. 국제 크루즈 관광객이 늘어나는 동시에 내륙 관광객은 럭셔리 크루즈를 이용하는 형태가 늘어나고 있다. 장강 크루즈 선박은 여러 계열 중에서 ‘장강계열’ 및 ‘빅토리아계열’가장 유명하며, 선상 모두 객실은 스위트룸이고 고급스럽게 꾸며진 큰 객실별로 개별 발코니가 설치되어 있다. 장강은 지리적 제한으로 인해 대형 크루즈 운항이 제한되어 있고 이는 유럽 연안 크루즈처럼 운행패턴과 차이가 있다. 국유 기업보다 민간기업 더 적극적인 마케팅 전략을 펴치고 있고 보다 나은 서비스를 제공하고 있으며 최신 첨단 크루즈 시장은 민간이 주도하고 있다.

2.3 국제 항행 크루즈 발전과정

1) 도입기

2006년부터 중국의 국제 크루즈 산업이 성장하기 시작하였다. 2006년에서 2015년까지 중국 크루즈 이용객 출입국 연인원수는 16만 명에서 연인원 98만 명으로 증가하였으며 2014년보다는 44% 증가하였다.⁴⁵⁾ 중국 국제 크루즈 산업 본격적으로 발전하는 회사는 코스타 크루즈가 중국 시장에 진출하였다. 2006년 7월부터 10월까지 3개월 동안 코스타 Allegra호가 상하이를 모항으로 한국과 일본에 기항하는 크루즈 항로가 개항하였다. 코스타 크루즈는 처음으로 중국 시장에 진출한 회사로서 높은 단가, 단일 항로, 중국 시장에 맞는 크루즈 마케팅 전략이 부족하여 푸대접을 받았다. 중국 온라인 여행사의 증가에 따라 2007년부터 국제 크루즈 선사 중국시장에 진출하는 동시에 온라인 여행 사이트에도 크루즈 예약 홈페이지가 생기게 되었다. 2008년에 로얄 캐리비안 크루즈 선사의 Rhapsody of the Seas호가 중국시장에 처음으로 진출하였다.⁴⁶⁾ 중국 국내 모항 및 모항도시의 인프라 확보, 크루즈 이용촉진 정책에 나서서 중국 크루즈 산업이 고도성장하게 되었지만 경제위기와 일본 지진의 영향에 따라 중국 크루즈 시장은 느리게 성장하였다.

2) 성장기

2011년에 4개 국제 크루즈 모항항, 16개 기항항이 운영되었고 2012년 중국 국내 첫 크루즈 회사 HNA그룹에서 HNA 크루즈 유한회사가 설립되었다. 이것은 중국 본토 자본이 처음으로 크루즈 시장에 진입하는 것을 상징하였다. 2013년에는 ctrip그룹의 자회사 스카이스 크루즈가 구축되었고 2014년에는 중국 크루즈 이용객도 대폭 증가하였다. 2015년에는 주로 일본 한국 항로가 되어 있는 중국발 크루즈는 증가속도 증가하고 있지만 중국 목적지로서 크루즈 입항 특히 크루즈

45) CCYIA.com

46) www.iresearch.com.cn

관련 조선업, 선박 인테리어, 항만개발, 모항도시 건설 등의 발전 중요시하게 되었다. 크루즈 시장뿐만 아니라 중국은 진정한 크루즈 강국이 되기 위해 크루즈 경제를 살려야 한다는 의지가 보인다.

2015년에 10월 중국선박공업그룹공사(CSSC), 카니발 크루즈 그룹, 이탈리아 Fincantieri조선소, China Investment Corporation 등 6사⁴⁷⁾가 합작하여 중국산 첫 크루즈를 건조하고 있으며 2017년까지 13.5만 톤급 6000 승객, 3000선원 등을 수용할 수 있는 국산 크루즈를 개항할 계획이다. 2016년 7월 이탈리아 Fincantieri 조선소, 중국선박공업그룹공사(CSSC) 상하이에서 호화형 크루즈 MOU를 체결하였다. MOU에 따른 중국선박공업그룹공사(CSSC)에 소속된 중국선박크루즈 산업발전 유한공사(中船邮轮产业发展有限公司) 60%, 이탈리아 Fincantieri조선소 40% 주식을 보유하며⁴⁸⁾ 중국 홍콩에서 크루즈 디자인 조선사를 만들면서 동시에 상하이 와이까오차오조선유한회사(上海外高桥造船有限公司)가 이번 크루즈 조선을 주요 책임질 것이다.

2.4 국제 항행 크루즈 현황

중국 경제 발전에 따라 해외 크루즈 선사도 중국 시장을 주목하고 있고 강한 성장세를 보이고 있다. 2002년에 중국 첫 크루즈가 선전에서 취항하였고, 2006년부터 지금까지 중국 출발 크루즈 운항 편수는 연간 10% 이상으로 증가하고 있다. 특히 크루즈라는 개념이 중국 대중들에게 새롭기 때문에 시장은 큰 잠재력을 갖고 있다고 볼 수 있다. 2015년 기준 중국을 모항으로 운영하고 있는 크루즈선사 및 투입된 크루즈는 다음 표와 같다.

47) <http://www.jiemian.com/article/460219.html>

48) <http://www.ccyia.com/news/xingyexinwen/2016/0705/3165.html>

<표 16> 2010-2015년 중국대륙 크루즈시장 통계

년도	모항으로 출입국 인원수 (단위: 만 명)	출입국 총인원수 (단위: 만 명)	모항 척수 (단위: 척)	기항 척수 (단위: 척)
2010년	22.2	48.1	78	215
2011년	18.9	47.9	110	162
2012년	41.2	65.4	169	106
2013년	102.5	120.2	335	71
2014년	147.9	172.3	366	100
2015년	224.4	248	539	90

자료: CCYIA 및 KMI 중국리포트, 2015.12, 제15-15호, 정리에 따른 작성

2017년 카니발크루즈그룹은 2척을 중국 선대에 추가할 예정이고, 총 6척의 크루즈는 중국을 모항으로 운항할 예정이며, 중국 시장의 주도적인 지위를 차지하고 있다. 2015년 중국시장 살펴보면 로얄 캐리비안 크루즈는 대형화 전략, 프린세스와 스타 크루즈는 약 2:1의 비율로 최상의 서비스를 제공하려는 전략을 취하고 있다. 중국 국내 자본 크루즈 선사가 3척으로 운항하고 있지만 다 적자를 내고 있다고 밝혔다. 헤나호는 종종 문제를 걸쳐 중국에서 선령 30년을 넘지 않는 법률에 따라 2015년 11월에 휴항하였고 그 후에 유럽으로 판매하였다. 중국 국내 자본 크루즈 선사가 크루즈 시장에서 중소형 크루즈 선을 위주로 운항하고 있으며 중국발 국제 크루즈 시장 점유율은 불과 7.1%⁴⁹⁾이다.

49) Qiu Ling, 2016, Overview and Forward Thinking of China's Cruise Industry, 제4회 제주국제크루즈포럼

〈표 17〉 2015년 각 크루즈 선사 중국을 모항으로 삼은 선대 현황

선사	선대	총톤수 (GRT)	길이*폭 (m)	승객수+ 선원	취항년도	모항
Costa Cruise	Costa Serena	114,500	290*35.5	3,780+ 1,100	1996	상하이
	Costa Atlantica	86,000	292*32	2,680+897	2000	텐진/ 상하이
	Costa Victoria	75,000	253*32	2,394+790	1996	텐진/상 하이
Royal Caribbean Internati onal	Quantum of the Seas	168,666	348*41	4,180+ 1,500	2014	텐진/ 홍콩/상 하이/
	Mariner of the Seas	137,280	310*48	3,840+ 1,185	2003/2007	텐진/ 상하이
	Voyager of the Seas	138,000	310*48	3,284+1,176	1999/2014	텐진/ 홍콩
	Legend of the Seas	70,000	262*32	1,480+740	1988/2005	샤먼
Princess Cruises	Sapphire Princess	113,000	216*28	2,670+ 1,100	2004/2015	상하이
Star Cruise	SuperStar Libra	42,285	216.3*32.64	1,472+700	1999	샤먼
HNA TOUR	Henna Cruise (2015.11 휴항)	47,546	223*31	1,965+n/a	1986/2013	텐진/ 상하이
Bohai Ferry Company	Chinese Taishan	24,500	180*25.6	927+353	2000/2014	칭다오
SkySea Cruise Lines	SkySea Golden Era	71,545	248*32	1,814+843	1995/2015	칭다오/ 상하이

자료: 연구자 정리 및 2015중국크루즈발전보고서 참조

2.5 항만 및 인프라 현황

2015년 기준으로 중국 모항 크루즈 접안능력 제원 다음 표와 같다.

<표 18> 중국 주요 크루즈 모항 접안능력 제원 통계

도시명	항만명	선석 수	선석 번호	선석 길이 (m)	선석 수심 (m)	접안능력 (만 톤)	동시 접안 선박 수(척)
상하이	상하이국제여객터미널	5	1번	263	9	2	4
			2번	70	6	0.01	
			3번	288	11	8	
			4번	288	11	8	
			5번	288	11	8	
	우송커우국제크루즈터미널	2	1번	420	13	25	4
			2번	354	11	15	
텐진	텐진국제크루즈모항	2	1번+2번	625	11.5	22.5	4
			3번+4번	487	11.5	22.5	
샤먼	샤먼국제여객센터	2	0번	510	10.5	15	2
			1번	166	9.19	3	
산야	산야봉황섬국제크루즈항	2	2번	370	9.6	8	2
			3번	432	11.6	15	
칭다오 ⁵⁰⁾	칭도크루즈항	3	C1	476	13.5	22	3
			-	490	8	8	
닝보 ⁵¹⁾	저우산군도국제크루즈항	1		356	13~15	10/15	1

자료: 2015 중국 크루즈 산업 발전 보고 (CCYIA) pp.45

현재 크루즈 시장 성장함에 따라 중국 항만 및 인프라 발전도 중요한 제약조건이다. 2015년까지 539척 크루즈 선박이 중국 항만에 접안하였고 중국 모항으로 연간 입출항 크루즈 이용객은 2,224,209 명이 돌파하였다. 2030년까지 중국 연간

50) 칭다오크루즈항 출발항임.

51) 저우산군도국제크루즈항 출발항임.

입출항 크루즈 이용객이 3000만 명을 돌파할 예상이고 현재 항만 및 인프라 시설은 시장 규모에 따라 개선할 필요가 있다.

현재 텐진, 상하이, 샤먼, 산야 등 대형 크루즈를 접안할 수 있는 항만 인프라 시설이 이미 갖추어 졌고, 부대시설과 주변 항만 상권이 계획중에 있다. 2차적으로는 대련, 연타이, 칭다오, 닝보-저우산군도, 하이커우, 광저우, 선전, 베이하이등 총 12개 도시 크루즈를 접안할 수 있도록 항만 및 인프라 시설을 개발하고 있다.

<표 19> 중국 모항 계획 및 개발 현황

도시명	항만명	선석수	선석길이 (m)	선석수심 (m)	접안능력 (GRT)	동시접안박수	완공년도
대련	대련항	2	478	10	15만	2	2020
			430	11	10만		2016
상하이	상하이 오송커우 국제크루즈 터미널 2기	2	1600	n/a	20*2만 +10*2만	4	2016
샤먼	샤먼 국제크루즈 모항	3	n/a	n/a	22만	중형 4척	2017
선전	타이즈완크루즈모항	2	409.2	12	22만	2	2016.12
			288.5	10	12만		
광저우	광저우국제크루즈항	1	346	17	15만	2	2016.1

자료: 중국 크루즈 산업 발전 보고서, 2015, p.8 및 2015 중국 크루즈 산업 발전 보고, CCYIA, pp.45

2.6 정부 정책 현황

중국 크루즈와 관련된 정책은 중앙과 지방으로 나뉘어서 설명할 수 있다.

1) 중앙 정부 정책:

중국의 크루즈 산업은 정부의 여러 가지 정책 주도하에 발전이 전반적으로 내실화되고 있다. 특히 국무원, 교통운수부, 관광국, 국가발전개혁위원회, 상무부 등 관련 기관의 노력 하에 양호한 발전 추세를 보이고 있다. 크루즈 산업은 신흥 산업으로서 중국 중앙 정부에서 주로 방향성을 지시하는 방침과 정책을 제정 하고 지방 정부 및 관련 기관에서 구체적인 세부 계획과 의견을 규범으로 출범하여 크루즈 산업의 발전을 추진하고 있다.

그러나 크루즈산업은 신흥 산업으로서 아직 많은 정책이 외국의 선진적인 수준과 비교 시 차이가 존재한다. 특히 출입국 심사가 가장 큰 문제라고 할 수 있다. 신속하고 편리한 출입국시스템을 지원하는 정책의 도입이 크루즈 산업에 결정적인 요인으로 간주될 수 있다.

1996년에 ‘중국 해양 21세기 의정’ (《中国海洋21世纪议程》)을 출범하였고 2003년 크루즈 관광 활성화를 지원하는 것을 명시한 ‘전국해양경제발전 계획개요’ (《全国海洋经济发展规划纲要》)를 출범하였다. 국제항행 크루즈가 중국에서 활성화됨에 따라 2012년 ‘전국해양경제발전 12.5계획’ (《全国海洋经济发展“十二五”规划》)과 ‘서비스업 발전12.5계획’ (《服务业发展“十二五”规划》)를 발표하였다. 2013년에 ‘국민관광레저개요 2013년-2020년’ (《国民旅游休闲纲要2013-2020年》)에서 크루즈 터미널을 비롯하여 레저관광업 인프라 건설 확보를 명시하였다. 이어 2014년에 ‘관광업 개혁발전을 추진하기 위한 몇 가지 의견’ (《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》)발표하였고 2015년에 ‘관광 투자와 소비 활성화에 관한 몇 가지 의견’ (《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》)을 발표하였다. 같은 해에 크루즈 조선기술 장벽을 돌파하고 특히 중형(10만 톤급), 대형(20만 톤급) 크루즈 전체 디자인, 총 배치, 내부 인테리어, 구조, 특수구조 등 기술연구를 추진하도록 하는 ‘중국제조2025’ (《中国制造2025》)를 출범하였고 터미널 입국면세점 설립 구체화, 72시간 내 국경통과 비자 면제 정책 범위 확대, 외국인 관광객 출국 시 세금환급 정책 실행 및 국민의 소비품질 향상 등 내용을 명시한 ‘소비인도작용의 적극 활용을 통한 새 성장동력 육성 및 형성에 관한 지도의견’ (《关于积极发挥消费引领作用加快培育形成新动力的指导意见》)을 시행하게 되었다. 더불어 프리미엄 관광업 개발 중요성을 인식하고, 내륙의 광동과 마카오, 홍콩과의 크루즈 항로관련 협력을 강화하도록 ‘전국해양주요기능구역계획’ (《全国海洋主体功能区规划》)을 통해 전반적인 발전 방향을 제시하였다.

국가발전개혁위원회(发改委)에서 국제 크루즈 선박 기항유치, 크루즈 국제 네트워크 구축, 크루즈 선박 자체건조능력 육성과 크루즈시장 육성시스템 구축을 비롯한 크루즈 산업 활성화를 위한 4가지 목표를 삼은 ‘중국 크루즈경제발전을 추진하는것에 관한 지도의견’을 공포하였다. 더불어 국가발전개혁위원회, 외교부 및 상무부(发改委 外交部 商务部)에서 ‘실크로드 경제권과 21세기 해상실크로드의 공동건설을 추진하는 청사진과 행동’ (《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》) 발표함에 따라 15개의 항구가 해상실크로드를 실현하는 역할을 수행하게 되었고 관광협력 강화, 관광규모 확대, 관광추진 홍보 등 행사, 실크로드 특성을 갖춘 관광상품 개발, 입국비자 간이화 강화, 크루즈 관광협력 심화 등 제안을 제시하였다.

교통운수부(交通运输部)에서는 2009년부터 크루즈에 관한 구체적인 정책을 출범하기 시작하였다. 외국국적선사가 중국 내의 여러 항구를 기항할 수 있도록 기존의 여러 항구들의 경쟁 관계를 약화시키며 여러 항구들이 균형하게 발전할 수 있도록 ‘외국 국적 크루즈의 중국 대기항지 입항허가 업무에 대한 공고’ (《关于外国籍邮轮在华特许开展多点挂靠业务的公告》)를 발표하였다. 2014년부터 2020년까지 관광객 450만명, 영향력이 있는 크루즈 모항 2-3개를 육성한다는 명확한 목표를 제시한 ‘중국크루즈운항업 지속건강발전의 지도의견’ (《关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的指导意见》)을 발표하였다. 2015년에 발표된 ‘전국연안크루즈항구배치계획방안’ (《全国沿海邮轮港口布局规划方案》)에서는 2030년까지, 중국 연안 2-3개 크루즈 모항을 핵심으로 전국에 총 12개 모항을 건설할 목표로 명시되었다. 북중국지역의 칭다오항과 톈진항, 중부지역의 상하이항, 남부지역의 샤먼항과 산야항을 중심으로 발전할 계획이다.

국가여유국(国家旅游局)에서 2010년에 아시아에서 처음으로 제정된 국가급 크루즈 입항 기준 규범인 ‘국제크루즈항구관광서비스규범’ (《国际邮轮口岸旅游服务规范》)을 출범하였다. 크루즈 산업이 성장함에 따라 2015년 3월1일부터 대륙 단체관광객이 크루즈로 홍콩에서 대만까지 간 후에 계속 일본과 한국으로 여행하고 대륙으로 귀국하는 것을 허가한 ‘대륙 단체 관광객이 크루즈를 타고 홍콩에서 출발하여 대만을 거쳐 일본과 한국으로 가는 관광사항에 관한 공고’ (《关于内地旅行团乘邮轮从香港赴台湾后前往日本和韩国旅游事项的公告》)를 발표하였다.

공안부(公安部)에서는 2010년에 ‘크루즈출입국검사관리방법’ (《邮轮出入境边防检查管理办法》)을 시행한 이후 2013년에 외국인 크루즈 관광객은 24시간에 한하여 무비자로 중국에 입국할 수 있고 베이징 및 상하이 등 72시간 무비자 입국을 허가하여 불가항력 상황 하에 무비자 입국허가자, 외국인선원 및 가족 등 15일 임시입국허가를 부여한 ‘출입국관리법’ (《出境入境管理法》)을 공포하였다.

국가품질검역국 (国家质量监督检验检疫局)은 크루즈를 운항하면서 나타난 문제에 대한 2009년에 ‘국제 크루즈 집단적 질환 및 비상사건의 응급처치 방안’ (《国际航行邮轮群体性疾病突发事件应急处置技术方案》)을 공포하였다.

중앙 정책이외 각 지방에서도 실정에 맞는 크루즈 정책들을 육속 출범하였다. 2013년에 상하이에 설립된 자유무역시험구는 크루즈 산업의 발전에 긍정적인 영향을 주고 있다. 2013년 국무원은 ‘중국 (상하이) 자유무역시험구 총제방안’ (《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》)을 출범하여 상하이국제여객터미널 크루즈 선용품 공급에 편의를 제공하기 위한 공동보세구역을 설립하였다. 2015년, 상하이 와이까오차오항(外高桥港), 양산심수항(洋山深水港) 및 푸둥공항 등 허브 출입항의 연동발전을 촉진하고 외국인관광객 출국시 세금환급을 허가한 ‘중국 (상하이) 자유무역시험구 진일보 심화하는 개혁개방방안’ (《进一步深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案》)을 시행하였다.

2015년에 출범한 ‘중국 (톈진) 자유무역시험구 총제방안’ (《中国(天津)自由贸易试验区总体方案》)에서 크루즈 육상배송중심(邮轮旅游岸上配送中心)과 크루즈관광촉진중심(邮轮旅游营销中心)을 건설 및 자유무역시험구에서 해외크루즈(대만지역 제외) 여행대리점 허가하고 외국인관광객 출국 시 세금환급을 허가하였다.

대만지역과 가까운 푸젠성도 자유무역시험구로 선정되었다. 2015년 ‘중국 (푸젠) 자유무역시험구 총제방안’ (《中国(福建)自由贸易试验区总体方案》)에서 중국 대륙자본 크루즈회사의 편의치적선 등록허가, 대만 양안크루즈 운항사업 허가 개방, 일부 국가 관광객에게 72시간 경유 비자면제 정책을 시행하였다.

홍콩과 마카오에 가까이 위치한 광둥성도 자유무역시험구 정책을 공포하였다. 2015년 ‘중국 (광둥) 자유무역시험구 총제방안’ (《中国(广东)自由贸易试验区总体方案》)에서는 중국대륙자본 크루즈회사의 편의치적선 등록 허가, 국내 및 대만 양안크루즈 운항사업 허가 개방, 국제 선박운송경영허가 간이화, 효과적인 선박 등록제도 등 양호한 시장분위기를 형성하였다.

2) 지방 정부 주요 정책:

① 텐진(天津)

수도권에 위치하고 있는 텐진시는 체계적인 정책의 지원 하에 크루즈 산업을 발전시켰다. 2013년에 텐진시는 상하이시를 이어 중국에서 두 번째로 큰 크루즈 관광발전실험구로 선정되어 보하이만 항만 허브의 중심을 목표로 하고 있다. 2014년까지 텐진 크루즈모항 이용객은 4,4484만 명으로 기록되었고 중국 크루즈 시장의 4%를 차지하고 있다. 이상 정책에 따라 텐진 크루즈 발전은 해양상품 개발, 최고급 항로, 크루즈 도시, 고급 레저상품 등의 다차원적으로 크루즈 관광 상품을 체계적으로 내실화한다. 2015년 중국 크루즈관광 발전시험구 건설 3년행동방안(2015~2017년) [中国邮轮旅游发展试验区建设三年行动方案(2015~2017年)]에 따라 점차 크루즈 경영을 중심으로 크루즈 관광, 레저와 문화 엔터테인먼트 위주의 크루즈모항지역을 육성할 계획이다.

<표 20> 텐진시 크루즈 관련 정책 현황

년도	정책
2009	빈하이신구(滨海新区) 북방 국제 해운센터 건설의 몇 가지 의견
2010	텐진시 관광발전 마스트 플랜
2010	텐진시 빈하이신구(滨海新区) 관광발전계획
2013	텐진시 크루즈요트산업 '12.5'발전계획개요
2014	텐진 동강보세구 국제선박등록제 현식방안 시행
2014	텐진시인민정부-해난이성인민정부 전략합작 협의
2015	텐진시 '중국 크루즈관광 발전시험구 건설 3년행동방안(2015-2017년)' ⁵²⁾

자료: 중국 크루즈 산업 발전 보고서, 2014, p.48. 중국 크루즈 산업 발전 보고서, 2015, p.240

② 상하이(上海)

상하이는 장강삼각주에 위치하고 있고 중국 연안의 중심에 위치하고 있다. 2012년에는 중국 첫 번째 크루즈관광발전시험구로 선정되었다.

2012년 상하이시 중국크루즈관광발전시험구 선정되었고 많은 유용 정책이 정부의 효과적인 정책 지원하에 상하이는 중국 크루즈 시장의 절반이상점유율을

52) <http://www.tjzfxxgk.gov.cn/tjep/ConInfoParticular.jsp?id=56144>

차지하고 있다. 상하이시의 크루즈 관련 정책은 다음 <표 21>과 같다.

<표 21> 상하이시 크루즈 관련 정책 현황

년도	정책
2010	상하이시 크루즈 산업 12.5발전계획
2011	상하이시 경제발전 12.5계획
2011	‘오송커우 크루즈항만 면세점 경영합작 MOU’ 체결
2012	상하이시 관광업 발전12.5계획
2012	상하이시 바오산구 관광업발전12.5계획
2012	상하이시 해양발전12.5계획
2012	중국크루즈관광발전시험구 설립
2013	중국(상하이)자유무역시험구 외국인투자 허가에 의해 특별 관리행동(부정 명세)(2013년): 크루즈의 디자인과 조선
2015	중국(상하이)크루즈관광발전시험구와 중국(상하이)자유무역시험구 협동발전의 실시의견
2015	상하이시 크루즈관광 표준계약서 (2015년) ⁵³⁾
2015	상하이 크루즈 발전 지원 몇 가지 의견

자료: 중국 크루즈 산업 발전 보고서, 2015, pp.295

③ 샤먼(廈門)

중국 본토와 타이완 간의 3통(통상·통신·통항) 후에 양안 경제 문화 교류가 급증해왔다. 크루즈 산업발전 또한 삼통의 중요한 사안이고 대이완과 가장 가까운 도시로서 샤먼은 크루즈 산업을 육성함에 있어서 좋은 기회를 맞이하였다. 그 뿐만 아니라 교통운수부 지시에 따르며 점차 무무적지 공해 크루즈관광을 추진하고 있다.

53) 상하이시 먼저 불가항력위험 때문에 소비자와 자산에 손해될 경우 여행사 측은 배상 책임이 없다고 규정하였다.

<표 22> 샤먼시 크루즈 관련 정책 현황

년도	정책
2008	샤먼 크루즈경제 회복 진흥 계획
2013	샤먼-태이완 크루즈 발전 연구
2013	크루즈 산업발전의 지원 통지
2015	샤먼시 크루즈운송 시범 사업 방안

자료: SUN Xiaodong, 크루즈 산업과 크루즈 경제, 상하이교통대학출판사 pp.158~159

④ 산야(三亚)

산야는 중국 남해에 위치하고 있으며 동남아시아의 중요한 출발항이다. 산야봉황국제크루즈항은 2006년에 개항하였고 중국의 첫 번째 8만 톤급 국제 크루즈 전용부두이다. 산야 국제크루즈항 2기는 2016년에 완공될 예정이며 CIQ 등의 인프라를 구비한 아시아 최대 크루즈 모항의 목표를 달성할 수 있다. 베트남, 태국, 말레이시아, 싱가포르 등 다양한 동남아 크루즈 항로로도 개척할 수 있다.

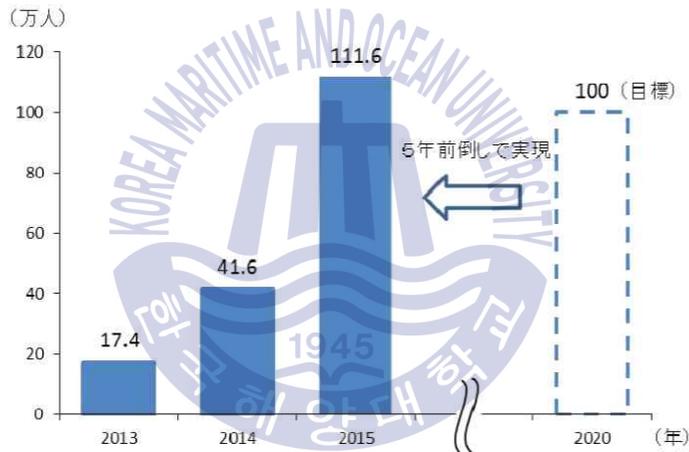
<표 23> 산야시 크루즈 관련 정책 현황

년도	정책
2012	산야시 크루즈관광발전 특별계획(2012~2030)
2015	해남성 크루즈요트산업 가속발전 추진 정책 조치

2013년 일본을 방문한 외국인 관광객 수는 10,363,904명이고, 그 중에 크루즈 이용객은 17.4만 명으로 불과1.68%에 지나지 않았다. 2014년에 일본을 방문한 외국인 관광객 수는 41.6만 명으로 2013년에 비해2.4배 증가하였다. 2015년 일본을 방문한 외국인 관광객은 2014년보다 2.7배 증가한 116.7만 명에 달하였다. 이는 일본의 당초 목표인 ‘2020년 방일 크루즈 관광객 100만 명’을 앞당겨 완성하였다고 볼 수 있다.⁵⁴⁾ 당해 한국 메르스 사건 및 중국 관광객의 폭발적 증가가 주요한 원인으로 볼 수 있다.

図表 1 クルーズ船による外国人入国者数（概数）

	2014年	2015年	前年比
外国人入国者数	416,000 人	1,116,000 人	2.68



注 1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。

注 2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港で重複して計上するのではなく）1人の入国として計上している。

<그림 13> 2015년 방일 크루즈 이용객 통계 및 전망(선원 제외)

자료: 国土交通省, 2015년 크루즈선 기항실적 확보

54) 国土交通省 2015년 크루즈선 기항실적 확보

3.1 일본 크루즈 산업의 발전 과정

일본 크루즈의 시작은 2차 세계대전 이후인 1960년대 후기부터였다. 2차 대전 후부터(1950년대) 일본 농산물 배양기술은 남미까지 도입할 정도로 뛰어났으며, 남미 농업 발전에 큰 공헌을 하였다. 이 때 商船三井(Mitsui O.S.K. Passenger Line/MOPAS), 日本郵船 NYK Line등 선사가 화객선을 통해 남미 이민운송을 하였다. 일본 크루즈 발전과정을 살펴보려면 Nippon Maru호의 발전 역사를 먼저 볼 필요가 있다.

첫 번째 Nippon Maru호가 1958년에 건조되었고 총톤수 10,770t이며 정원 431명의 여객선이였다.⁵⁵⁾ 당시에는 상황에 따라 남미 이민자들을 운송하였다.⁵⁶⁾ 1972년 4월에 남미이민항로 폐지하였고 객실은 화물 창고를 대체하였으며 크루즈 Nippon Maru로 개명되었다. 1975년 미국 드라마 <BOAT LOVE>로 인해 크루즈 열풍도 미국에서 일본까지 불게 되었다. 1976년 크루즈 노후 때문에 2대 Nippon Maru를 도입하게 되었다. 1977년 초대 Nippon Maru호는 해체하게 되었다.⁵⁷⁾

아래 <그림 14>은 1972년 商船三井에서 초대 크루즈 Nippon Maru호의 홍보 그림이다.

55) <https://ja.wikipedia.org/wiki/にっぽん丸>

56) ASUKA CRUISE 세계와 일본의 크루즈 사정과 크루즈 매력

57) '일본 크루즈의 역사' 国土交通省



<그림 14> 초기 일본 크루즈 광고

자료: 国土交通省, <일본 크루즈의 역사>

1975년에 상선삼정(商船三井, Mitsui O.S.K. Passenger Line/MOPAS)이 브라질에서 SEVEN SEAS라는 선박을 구입하였고 2대 Nippon Maru호로 개명하였고 일본에서 취항시켰다. 2대 Nippon Maru호가 1962년에 준공하였고 총톤수 9772 톤이며 정원 534명이였다.

25년을 지난 1990년 3대 Nippon Maru호가 도입됨으로써 2대 Nippon Maru호는 은퇴하게 되었지만 1998년까지 Athirah호로 운항되었다.

현재 Nippon Maru호가 3대 Nippon Maru호이다. 3대 Nippon Maru호가 1990년 미쓰비시 중공업 고베조선소에서 건조되었고, 총톤수 22,472톤이며 2010년 개장공사 후에 여객정원이 524명으로 증가했다. 물론 1980년대 후반부터 Fuji Maru호⁵⁸⁾ 및 다른 크루즈의 발전에 따라 일본 크루즈 발전이 본격적으로 시작되었으며, 2015년까지 일본 국내 연안 크루즈는 3대 Nippon Maru호, Asuka2호, Pacific venus호 3척이 운항되는 중이다.

58) <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

3.2 국내 연안 크루즈 현황

2015년 일본 국내 크루즈 관광객은 22만 명으로 나타났으나, 이는 지난 1995년의 22만 명과 동일한 수준으로 나타났다.⁵⁹⁾ 21세기에 들어와서 내항 크루즈 이용객은 전체 크루즈 관광객에 비해 비중이 점차 감소하고 있다.

일본은 지형적 우위를 갖고 있어 내항 크루즈선이 발달하고 있다. 2015년 일본 국토교통성의 자료에 따라 현재 일본 국내 연안 크루즈 3척이 운항되고 있으며, 미국 크리스탈 크루즈 하에 2척이 일본 모항으로 운항되고 있다고 밝혀졌다.

<표 24> 일본 연안 크루즈 선박 현황

크루즈 선박	총톤수(GRT)	길이*폭(M)	승객수+선원
Nippon Maru	22,472	153*24	664+220
Asuka2	50,142	212*30	872+470
Pacific venus	26,594	183.4*25	644+220

자료: www.vesselfinder.com

1) Nippon Maru- Mitsui O.S.K. Passenger Line, Ltd (상선삼정, 商船三井)

Mitsui O.S.K. Passenger Line, Ltd 소유하고 있는 Nippon Maru호가 1990년에 건립되었고 총톤수 22,472톤이며 현재 대부분 일본 국내 항로를 순항하고 있으며 간혹 대만까지 운항하고 있다. 항로가 정해지지 않아 대부분 도쿄, 고베, 요코하마, 나고야, 나하 등 위주로 부정기선으로 운항하고 있다. 간혹 오키나와를 경유하고 대만까지 가는 국제 크루즈 항로 상품도 있다.

2) Asuka2- NYK Cruises Co. Ltd

NYK Cruises는 2006년에 5만 톤급 Asuka2호를 취항하게 되었다. 주로 일본 국내 연안 크루즈를 운항하고 있으며 간혹 대만에 가는 항로가 있어 최근 2년

59) 윤주(2016), 크루즈관광산업의 인적자원 육성을 위한 기초연구, p.30

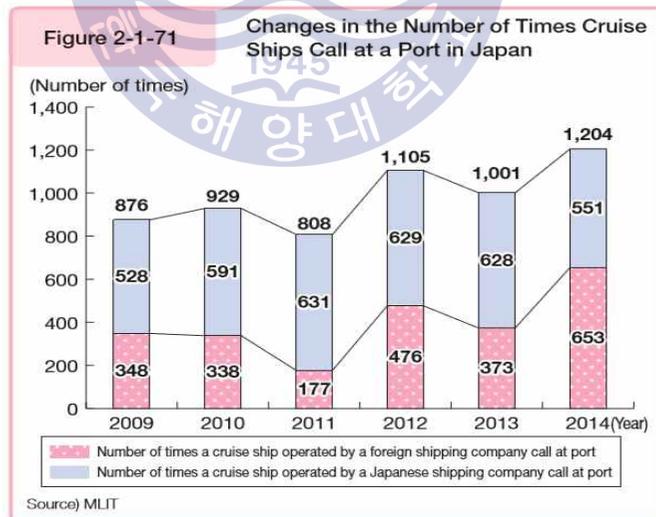
동안 다른 크루즈로 환승하여 미국과 남미까지 가는 연말 특별 항로가 있다.

3) Pacific venus- Japan Cruise Line Inc.

총톤수 26,594톤급 Pacific venus호가 1998년에 취항하였다. 연중 도쿄, 고베, 요코하마, 나고야 등에서 출발하는 크루즈 항로가 많고 특히 현지 축제 일본 국내 공휴일 등을 맞춰서 개발하는 크루즈 상품이 많으며 연초에 3주정도 걸리는 해외 복합 여행 세트 상품이 있다.

3.3 항만 및 인프라 현황

일본 농촌지역을 비롯하여 전국 크루즈가 정박할 수 있는 항만 100개 이상이고, 외국 크루즈 선박이 입항할 수 있는 항만도 50개가 넘는다.⁶⁰⁾ 근년에는 아시아 크루즈 시장 발전에 따라 많은 크루즈 선박 일본 기항지를 선정하여 일본 항만을 많이 이용하고 있다고 밝혔다.

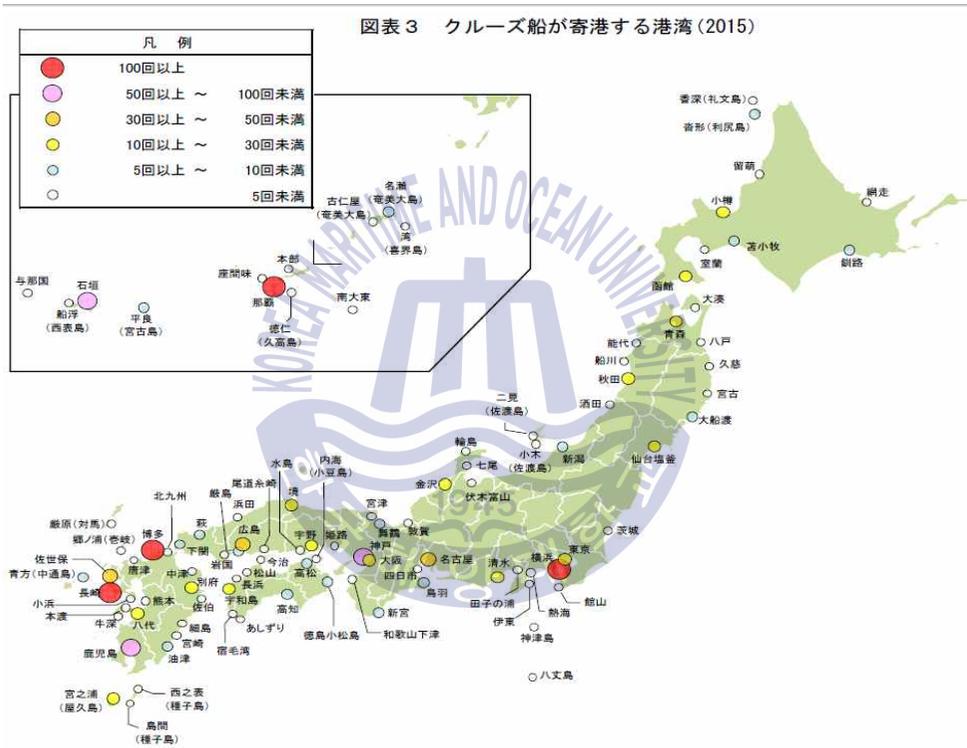


<그림 15> 크루즈 선이 일본 기항지 방문 횟수

60) White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan, 2014 p.57

자료: White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan, 2014 p.64

아래 크루즈 선박 일본 항만 기항 현황 그림을 살펴보면 2015년까지 연간 100회 이상 입항하는 항만은 하카타항 245회(2014년 115회), 나가사키항 125회(2014년 75회), 요코하마항 125회(2014년 146회), 나하항 115회(2014년 80회) 연간 50~100회 기항하는 항만 도시가 불과 각 7곳이고 기타 지역과 같이 총 1,454회 입항 사실이 있었다.



<그림 16> 2015년 크루즈 선박 일본 항만 기항 현황

자료: 国土交通省 2015년 통계 확보



<그림 17> 하카타(博多)항

자료: <http://www.mlit.go.jp/kankocho/cruise/index.html>

2011년 일본 대지진 후에 중국 크루즈 산업 발전에 따라 서일본 크루즈 관광업 시장의 규모가 급증하였다.

서일본의 대표적인 하카타항은 2014년 115회(2013년 38회), 2015년 한국 메르스 사건의 영향으로 인해 많은 크루즈선사들이 급히 일본으로 항로를 변경함에 따라 259회라는 횡수를 기록하였다.



<그림 18> 나가사키(长崎)항

자료: <http://www.mlit.go.jp/kankocho/cruise/index.html>

에도 시대 쇠국 상태였던 일본이 유일하게 개방했던 항구로 만들어진 데지마는 외국 산업과 문화의 수용에 중추적인 역할을 수행했다. 서일본 규슈(九州)섬에 위치한 나가사키는 지리적으로 중국 상하이와 불과 800km 떨어져 있는 곳이고 항만 주변의 관광명소가 가까이 위치하므로 관광에서의 경쟁우위를 가지고 있어, 이를 통해 크루즈 기항활성화를 이끌었다.



<그림 19> 요코하마(横滨)항

자료: www.yokohamajapan.com/things-to-do/osanbashi-yokohama-international-passenger-terminal/

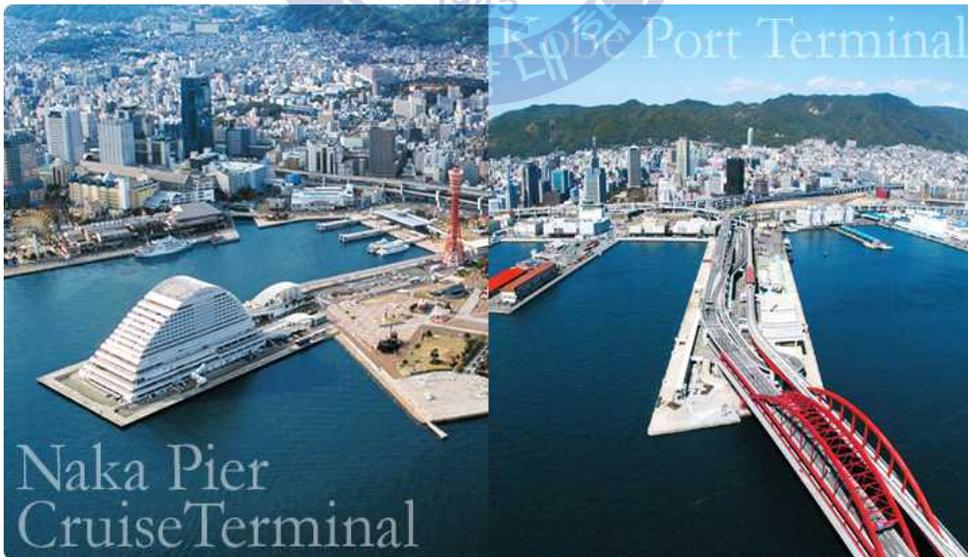
요코하마는 일본 수도권에 위치한 최대 항만이며 도쿄만의 편리한 입지와 다양한 종류의 현대적, 문화적 관광지로 둘러싸여 있다. 지리적, 경제적 경쟁우위로 인해 요코하마항은 수년간 기항횟수가 가장 많은 크루즈 항만으로 기록되고 있다. 일본 중심에 위치하여 최근까지 내항 크루즈의 기항횟수도 가장 높은 것으로 나타난다.



<그림 20> 나하(那覇)항

자료: www.d-bench.com/cruise_japan_mockup/korea/ports/naha.html

나하항은 류큐 왕국으로 가는 관문으로 500년 전에 개발되었고 중국, 동남아, 한국, 일본 내륙과의 교역도 활발하였다. 1944년 2차 대전 당시 황폐화되었지만 전후 오키나와 경제의 부흥과 함께 현재는 유통의 거점이 되었다. 중국 크루즈가 기항함에 따라 2010년부터 나하항 기항횟수가 증가해 왔다.



<그림 21> 고베(神戸)항

자료: www.kobe-meriken.or.jp/english/html/terminal/index.html

고베항은 고대부터 중세에 이르기까지 한반도와 대륙과의 교역 중심지로 번성하였다. 1868년 개항한 이래 일본의 주요 국제무역항 중 하나로 발전하였다. 세토내해 주위에 있는 서일본 모든 항구의 국내선 네트워크를 연결한다. 현재 2006년 만들어진 나카항 크루즈 터미널(naka pier cruise terminal)과 고베항 터미널(kobe port terminal)이 있다.



<그림 22> 이시가키(石垣)항

이시가키는 나하로부터 남서쪽 약 430km 거리의 동지나해상에 떠 있는 오키나와 본 섬, 오키나와와 현에서 세 번째로 큰 섬이다. 중국과 대만에 가까운 곳으로 외국 크루즈선이 많이 기항하는 항구이다. 2015년 크루즈 항구 기항횟수 5위를 차지했다. 그 중에 외국 크루즈 선 기항횟수로는 3위를 달성하였다.



<그림 23> 가고시마(鹿児島)항

자료:

www.kagoshima-kankou.com/for/whatsnew/2013/09/marineport-kagoshima.html

가고시마항은 긴코만 연안을 따라 가고시마시와 사쿠라지마 사이에 위치해 있다. 이곳은 일본에서 가장 아름답고 인기 있는 풍경을 제공하는 곳 중 하나로 “동양의 나폴리” 라는 별명을 가지고 있다.

가고시마는 일본 열도의 최남단에 있다. 다양한 자연, 독특한 역사, 신선하고 맛있는 수많은 요리 등 풍부한 관광 자원의 축복을 받은 이곳은 일본에서 가장 인기 있는 여행지 중 하나이다. 상하이, 도쿄, 후쿠오카, 나하 등과 같은 주요 항구 도시로부터 1,000km 내에 위치하기 때문에 많은 일본 및 외국 크루즈선이 가고시마항에 기항하는 것을 선호한다.

3.4 정부 정책 현황

2016년 일본 정부는 ‘2020년까지 크루즈 100만인시대’라는 목표를 일찍 달성하였다. 구체적으로 일본 정부는 선사 및 대리점, 크루즈 관광객, 국내 크루즈 내수 육성에 대해 인센티브, 사회단체, 전문 인력 개발 등을 정책을 활용하여 크루즈 산업을 추진하고 있다.

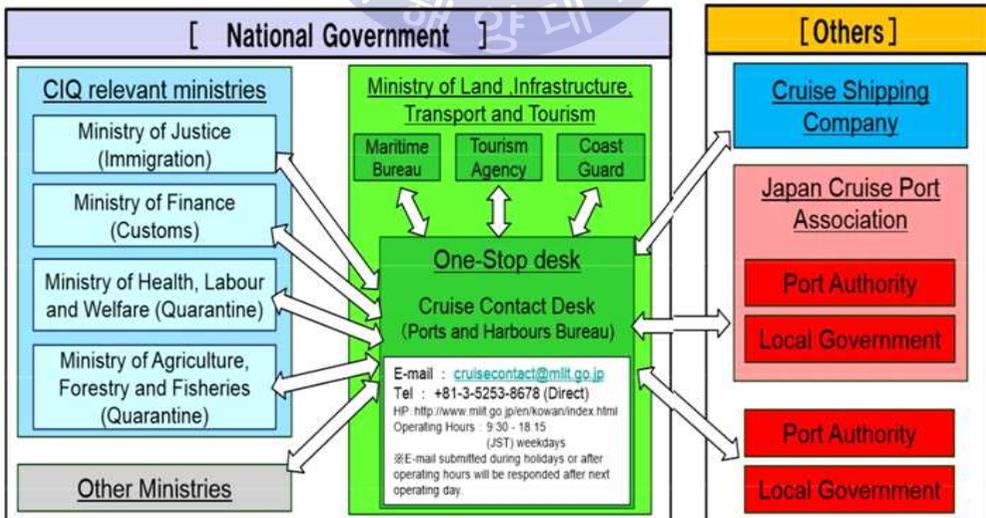


<그림 24> 방일 크루즈 관광객수 500만 명 목표

자료: 国土交通省 2016년

국토교통성 항만국에서 입항비, 부두료, 등록허가비 감면 등을 포함한 일련의 인센티브 제도가 실행되어있다.

2013년 6월 일본 국토교통성 항만국이 주최한 해사국, 관광청, 해상보안청 후원으로 'Cruise Contact Desk'를 실행하게 되었다. Cruise Contact Desk는 국내외 크루즈 선사 및 대리점이 일본 국토교통성 및 시아아큐를 비롯하여 다른 정부 기관 등을 공식적인 커뮤니케이션으로 연결하는 서비스이다.



<그림 25> Cruise One-stop Contact Desk

자료: 国土交通省

관광청에서는 tax-free 편의성을 위해 크루즈 부두 옆에 임시면세점을 설립하였으며, 2015년도에 소비면세제도의 개정과 면세수속 신청 간소화 등의 정책을 실행하게 되었다.

뿐만 아니라 각 지방 항만관리 부서 및 민간단체가 심포지엄을 열어 여러 측면으로 크루즈 관광을 추진하고 있다. 1989년 크루즈관광발전의 목적으로 일본의 항객선협회를 설립하였고,61) 내항 크루즈와 외항 크루즈 다양한 항로를 개척하였다. 일본 각급의 정부와 민간단체의 홍보를 통해 일본 국민의 크루즈 여행에 대한 올바른 인식에 도움이 되었다. 고베를 비롯한 일본 지방 정부와 사회단체는 기항 크루즈를 위해 환영회 및 배웅 이벤트를62) 열고 외국 크루즈 선박에서 일본 전통 공연을 하고 있다.

<표 25> 일본 크루즈와 관련 부분 민간단체

설립 시기	단체명
1991년	세토우치 내해의 길 네트워크 추진협의회63)
2003년	오키나와 현 크루즈추진연합회
2003년	칸사이 크루즈추진연합회
2005년	하코다테 크루즈진흥협의회
2006년	외국국적 크루즈 진흥전국협의회
2012년	스마트 크루즈 아카데미
2012년	Japan Cruise Port Association(JCPA) 창립64)

또한 일본은 크루즈 산업의 발전을 위해 크루즈 100만인시대 목표를 달성한 후에 환경 개선, sns 홍보 활용65), 부두 무료 와이파이, 항만 등의 인프라 한자 규범66) 등 많은 방법으로 크루즈 이용객의 불만이나 재해방지 등의 부정적 요인들에 대처하고 있다.

61) 중일한 크루즈관광산업의 발전연구[중국] (1007 -7685(2012) 09 -0117 -04)

62) 동북아 해양 관광 활성화를 위한 국제세미나, Cruise Promotion Efforts in Japan, 2015.11

63) 세토우치 내해 관광 정보교환 등 진흥 방향으로 내해연안 각 지방기관 구성

64) <http://www.wave.or.jp/jcpa/index.html>

65) 일본 国土交通省重点政策 2015 p.16

66) 동북아 해양 관광 활성화를 위한 국제세미나, Cruise Promotion Efforts in Japan

제4장 한·중·일 크루즈 산업의 PEST 분석

제1절 한국 크루즈 산업의 외부환경 분석

한국 크루즈 산업 발전의 흐름을 보면 2000년대 초에는 크루즈 모항을 했다가 점차 기항지로서 발전해왔다. 중국과 일본 크루즈 산업 발전의 발걸음을 따라가고 있다. 한국에서도 크루즈 산업은 이미 지역경제를 견인하는 고부가가치 산업이 되었고, 지금 이 순간에도 기항지도시의 경제를 발전시키고 있다.

- 정치적 환경

(1) 정부 크루즈 산업 활성화 법률 및 방안 제시

한국정부는 크루즈 산업의 경제효과를 인식하고 크루즈 산업의 발전에 유리한 환경을 마련하고자 관련 법률과 정책을 제정하였다. 크루즈 산업의 육성과 지원에 필요한 각종 사항을 규정하고 크루즈 산업 발전의 기반을 조성하고 경쟁력을 강화하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 2015년 8월 국회에서 '크루즈 산업의 육성 및 지원에 관한 법률' [법률 제13192호] 67)을 통과시키고 시행하였다. 해당 법률은 크루즈 산업 육성 기본계획을 수립, 시행하고 크루즈 산업 육성을 위한 출입국 특례와 카지노업 허가 특례, 전문 인력 양성, 재정 금융 등 지원을 규정하였다. 이에 따라 해양수산부, 문화체육관광부, 한국관광공사, 지방 자치단체 등 여러 정부와 기관은 2016년 3월에 '신 해양산업 육성과 경제 활성화를 위한 제1차 크루즈 산업 육성 기본계획'을 발표하였다. <표 26>에 따라 한국 정부 기항지 경제효과 확대, 한국 국적 크루즈선사 육성 및 지원, 항만 인프라 확충 지원, 크루즈 인력 양성을 포함한 4가지 전략을 구체적인 목표로 하였다.

67) 한국 국회 법률지식정보시스템

<표 26> 제1차 크루즈 산업 육성 기본계획 추진전략 및 목표

전략별 추진전략	목표
외국 크루즈 관광객 유치 확대	- 2020년까지 연간 기항지 크루즈 관광객을 300만 명이상 유치할 수 있도록 범정부적 모든 역량을 집중
국적 크루즈선사 육성 지원	- 2015년 3만 명 내외인 국내 크루즈 관광 인구를 체험단 운영, 방송 홍보 등을 통해 2020년까지 20만 명으로 확대 -국적 크루즈선 3척 이상 취항으로 1조원이상 경제효과와 4,400여개의 직간접 고용효과 발생
크루즈 인프라 조성	- 2020년까지 크루즈 전용부두 5→10선석으로 여객터미널 3→7개소 확충하여 2020년 기항지 크루즈 관광객 300만 명 수용 능력 확충 - 5개 항만을 모항으로 선정하고 기반시설 조성 등을 통해 2020년 모항 크루즈 관광객 20만 명으로 확대
크루즈 산업 및 연관 산업 활성화	- 2020년까지 크루즈 승무원 전문 인력을 2천명 양성하여 국내외 크루즈 선사 취업을 알선하고 선용품 공급 규모를 200억 원으로 확대

자료: 신 해양산업 육성과 경제 활성화를 위한 제1차 크루즈 산업 육성 기본계획
구체적으로 각 지방정부, 관광공사 및 항만공사의 주관 하에 크루즈 출입항 행사지원, 현지 관광명소 코스 인센티브 지원, 셔틀 및 전세버스 지원, 입출항, 도선료 할인 등 다양한 비용감면부터 시행하였다.

(2) 동아시아 지역을 비롯하여 아시아지역 크루즈 산업 활성화

한국은 동아시아 지역의 중심에 위치하고 있으며 아시아에서 지리적으로도 중요한 위치에 자리하고 있다.

2013년부터 2016년까지 아시아 지역에 투입한 크루즈 척수는 연평균 12% 증가하였고 크루즈선과 운항횟수도 연평균 22% 증가하였다. 아시아 시장 크루즈선 이용객의 수용능력 또한 연평균 29.3%로 증가해왔으며, 입항한 크루즈 항차 수는 2015년의 3,896회에서 2016년 5,570회로 증가가 예상되고 2013년의 두 배가 될

것으로 전망된다. 2015년 아시아지역 가운데 가장 많이 기항한 나라는 동아시아 지역에 위치하고 있으며 그들은 각각 일본(880회), 중국(550회), 한국(368회)이다. 2016년 아시아 크루즈 관광객 수용능력은 2015년의 2백만 명에서 310만 명으로 증가할 전망이다. 동아시아 지역을 비롯하여 아시아지역 크루즈 산업은 지속적으로 성장할 것으로 예상되며 이는 한국 크루즈 산업의 발전에 긍정적인 요소가 될 것이다.

-경제적 환경

(1) 국가 관광산업 및 발전 활성화

21세기에 진입하여 한국의 관광산업은 한류의 영향과 더불어 빠른 속도로 발전해 왔다. 관광산업은 한국 경제 발전에 있어 매우 중요한 부분으로 자리 잡았다.

<표 27> 한국 관광산업의 기여도

년도	한국					
	GDP기여도		1945 직접고용자 수 (명)	고용기여도		
	직접효과	총효과		직접효과	총고용자수	총효과
2010	1.9	5.3	520	2.2	1,341	5.6
2011	1.8	4.7	507	2.1	1,246	5.1
2012	1.9	5.1	546	2.2	1,368	5.5
2013	1.8	5.2	556	2.2	1,417	5.7
2014	1.8	5.2	573	2.2	1,458	5.7
2015	1.8	5.1	561	2.2	1,444	5.6

자료: 한국관광지식자료시스템 통계자료

* 단위: 천명, %

<표 27>와 같이 관광산업은 한국 GDP의 5%정도를 차지하고 있으며 한국의 일 자리 창출에 크게 기여하고 있다. 특히 2015년 한국의 외래 관광객은 1,400만 명을 돌파하였고 관광수입은 180억 불을 달성하였다. 그 중 크루즈 산업은 해운,

관광, 호텔 등이 결합된 융·복합 산업으로 경제적 부가가치가 높은 해양 산업이기 때문에 크루즈 산업의 발전은 한국의 전반적인 경제발전을 견인할 수 있다. 크루즈 모항으로서 크루즈선 1척(7만 톤급) 운영 시 3,216억 원의 소비지출과 1,497명 신규일자리를 창출할 수 있다.⁶⁸⁾ 기항지로서 지역에 준 경제효과는 2013년 6000억 원, 2014년 1조 원이었고 2020년에는 3조4,194억 원일 것이라는 분석 결과도 있다.⁶⁹⁾ 따라서 고용 창출과 전반적인 지역경제에 파급효과가 높은 크루즈 산업을 체계적으로 육성 및 발전시킨다면 지역경제 활성화를 도모할 수 있다.

<표 28> 2013~2015년 방한 해외관광객 및 크루즈 관광객 비율

연도	인원(명)	성장율	크루즈관광객	성장율	크루즈 관광객이 전체 관광객에서 차지하는 비중
2013년	12,175,550	9.30%	698,945	/	5.74%
2014년	14,201,516	16.60%	954,685	36%	6.72%
2015년	13,231,651	-6.80%	1,045,876	9.55%	7.90%

자료: 한국관광지식자료시스템 통계자료, 크루즈 통합정보 통계자료 및 정리

2013년부터 2015년 방한 크루즈 관광객 수는 지속적으로 증가하였고 크루즈 관광객이 전체 관광객에서 차지하는 비중은 매년 1%가량 증가 하였다.

(2) 한국 경제발전 수준에 따른 한국 크루즈 산업 활성화 가능성

일반적인 크루즈 발전 과정을 보면 1인당 GDP가 6,000달러 수준에 달하면 크루즈 산업이 발전하기 시작하고 1인당 GDP가 1~4만 달러 선에 도달하면 크루즈 산업이 빠른 속도로 성장하게 된다.⁷⁰⁾ 한국의 1인당 GDP는 이미 2만 달러를 돌파하였지만 현재 상대적으로 크루즈 산업 발전이 정체된 상태이고 이론적으로

68) 해양수산부, 신 해양산업 육성과 경제활성화를 위한 제1차 크루즈 산업 육성 기본계획, p. 26

69) 해양수산부, 신 해양산업 육성과 경제활성화를 위한 제1차 크루즈 산업 육성 기본계획, p. 14

70) <http://www.moc.gov.cn/zhengcejiedu/2014youlunyunshujd/>

봤을 때는 한국 크루즈 산업 경제수준에 맞게 발전할 가능성이 크다.



<그림 26> 한국 1인당 GDP 변화

자료: <http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2016&no=224082>

한편 한국의 소비자물가상승률⁷¹⁾은 2013년부터 1% 정도를 유지하였다. 또한 금리도 낮은 수준으로 유지되고 있는 것으로 보아 한국의 경제성장은 둔화 상태에 처해있다고 볼 수 있다. 이는 경제력을 갖춰야 이용할 수 있는 크루즈 관광 발전에 불리한 경제적 요소이다.

-사회적 환경

(1) 한국의 해양문화 및 지리

크루즈는 여러 관광자원을 접목한 관광지를 기향하는 선박체험관광이다.

한국은 지리적으로 육지면적의 약 4.5배에 달하는 광활한 해양 관할권을 보유하고 있으며 다양한 해양 잠재력과 해양에너지를 보유하고 있다. 현재 한국의 보편적인 해양문화 활동에는 해수욕장, 갯벌체험, 철새탐조, 어촌체험 등이 있고 상대적으로 고가인 활동에는 크루즈, 수상스키, 스노클링, 스쿠버다이빙, 요트 등이 있지만 곧 대중화될 가능성이 크다.

71) 소비자물가상승률이란 소비자가 구입하는 상품이나 서비스의 가격변동을 나타내는 지수의 상승률임.

한국은 지리적으로 중위도 온대성 기후대에 위치하여⁷²⁾ 사계절이 뚜렷하게 나타난다. 특히 부산을 포함한 부산아래의 한국 남부지역 해빙 현상이 없으므로 일년 내내 크루즈 출입항이 가능하다.

(2) 한국 인구구조

많은 선행연구에 따르면 한국 인구구조는 인구 감소형을 보이며 40대 이상의 인구비율이 가장 높다. <그림 27>을 보면 40대와 50대의 인구가 가장 큰 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 현재 크루즈 관광객의 연령층을 살펴보면 상대적으로 경제적, 시간적 여유를 가진 중·노년층이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 한국 국내 크루즈 시장의 잠재적 구매력이 가장 높다고 판단할 수 있다.



<그림 27> 한국 인구구조 (2016.07)

자료: 행정자치부 홈페이지 2016년7월 자료에 따른 정리

72) 한국 기상청

OECD 65세 이상 노인빈곤율



<그림 28> OECD 65세 이상 노인 빈곤율

자료: <http://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=275095>

그러나 2014년 한국의 노인 빈곤율은 49.6%로 OECD 34개 회원국 중 가장 높았다. 그리고 한국은 정년퇴직 후에도 가장 많이 일하는 나라이기 때문에 크루즈를 비롯한 고소비 여행을 감당할 수 없는 경우가 많다.

한국의 소비자는 까다롭기로 세계적으로 유명하며 집단 소비의 경향이 강한 편이다. 이 때문에 보수적인 한국 소비자들에게 새로운 여행 방식이 빠른 속도로 보급되기 어려운 상황이다.

-기술적 환경

(1) 크루즈에 관한 기술적 연구 보장

한국의 여러 정부기관은 크루즈 산업 발전을 활성화하기 위해 매년 여러 가지 크루즈 관련 행사를 개최한다. 또한 이를 통해 정부당국, 학자, 기업인들이 직접 교류할 기회가 생기면서 참가 간의 노력 하에 한국 크루즈 산업의 발전을 모색하고 있다.

<표 29> 2015~2016년 한국에서 개최한 크루즈 관련 행사

행사명	주관기관	시간
Cruise Tourism in Korea 2015	한국관광공사	2015.04.28
제2회 Korea Cruise Travel Mart	문화체육관광부 한국관광공사	2015.11.12
동북아 해양 관광 활성화를 위한 국제세미나	한국해양수산개발원	2015.12.01
2015부산국제크루즈박람회	UBM	2016.05.12.~14
제4회 제주국제크루즈포럼	제주관광공사 제주크루즈 산업협회	2016.08.25.~27

<표 29>에 제시된 행사 외에도 크루즈관광 협의회, 전문여행사 간담회, 자문위원회 등 크루즈 대외 협력 기구 및 행사가 존재하고 이들은 여러 가지 방법을 통해 크루즈 산업의 발전을 추진하고 있다.

(2) 한국의 경쟁우위를 가진 기술 활용

한국의 통신기술 수준은 세계에서 가장 선진적이다. 이러한 핵심적인 통신기술을 통해 현재 크루즈의 비싼 통신 및 인터넷 문제를 해결하는 것을 통해 경제적 효과를 창출 할 수 있다.

크루즈 건조는 조선업 최고의 부가가치 산업이다. 한국의 조선업체는 우수한 조선기술을 보유하고 있으나 크루즈 건조에 필요한 구조, 안전, 인테리어 등 규정에 부합하는 핵심 기술을 보유하지 않아 아직까지 크루즈 건조에 관한 수주를 받지 못하고 있다.

한국의 이미지를 대표할 수 있는 한류 문화가 세계적으로 열풍을 일으키고 빠르게 확산되고 있다. 한류문화를 잘 활용한다면 현재 크루즈선상에서 주류를 차지하고 있는 서방식 엔터테인먼트 콘텐츠 외에도 다양한 고품질 엔터테인먼트 서비스를 제공할 수 있다.

제2절 중국 크루즈 산업의 외부환경 분석

중국은 개혁개방 이래 GDP가 빠른 속도로 증가하였고 이에 따른 관광산업도 크게 발전하여 전반 경제구조에서 차지하는 비중도 꾸준히 증가하였다. 2006년 코스타 크루즈(Costa Cruises)가 중국시장에 진출함에 따라 크루즈 산업이 중국에서 본격적으로 자리 잡기 시작하였고 최근에는 폭발적인 성장세를 보여주고 있다. 따라서 향후 크루즈 산업이 중국의 관광산업에서 차지하는 비중도 점차 증가할 것으로 전망된다.

-정치적 환경

(1) 정부의 크루즈 산업을 위한 정책 및 규범

국무원에서 제정한 청사진 및 관련 정책과 더불어 공안부, 교통운수부, 국가발전개혁위원회, 상무부, 외교부 등 여러 부서에서 크루즈 산업 각 분야에 대한 관련 법률 및 규정을 출범하였다.

<표 30> 목표가 명시된 지역별 크루즈 산업 발전 목표

	전략 추진 분야	목표
전국 ⁷³⁾	항만 및 인프라	2020년까지 전국에 10개 크루즈 출발항을 확보함 2030년까지 중국 연안에 2~3개 크루즈 모항, 12개 출발항, 및 기타 기항항을 보충으로 하는 전국적인 크루즈 항만체계를 형성할 예정임
	크루즈 건조	호화형 중형(10만 톤급), 대형(20만 톤급) 크루즈 연구 및 건조능력을 확보함
연해 지역	화북지역 (华北地区) ⁷⁴⁾	텐진(天津)항: 2016년 크루즈 입출항 100회차, 크루즈 이용객 연간 45만 명; 2017년 크루즈 입출항 120회차, 크루즈 이용객 연간 55만 명 ⁷⁵⁾ . 텐진항에 기항하는 크루즈 항만시설사용료 면제 정책 및 텐진모항 항로를 운영하여 보세구역에서 등록된 크루즈 회사에 대하여 항만시설 사용료를 절반 감면.
	화동지역 (华东地区) ⁷⁶⁾	엔타이(烟台): 2016년 크루즈 입출항 50회차, 크루즈 이용객 연간 10만 명; 2018년 크루즈 입출항 100회차, 크루즈 이용객 연간 20만 명. 상하이(上海): 2020년까지 12~15척 크루즈 모항유치 연간 입출항 500회차, 크루즈 이용객 연간 300만 명
	화남지역 (华南地区) ⁷⁷⁾	샤먼(厦门): 선사 입주 및 크루즈 이용객 수량에 따라 다양한 인센티브제도 실행.

크루즈 산업이 중국에서 빠른 속도로 성장함과 더불어 중국정부의 각 부서도 크루즈관련 법률과 규정을 잇달아 출범하였다. 또한 2013년부터 '21세기 해상실�크로드' 전략이 제시된 후 중국 크루즈 산업 발전에 좋은 정치적인 환경이 만들어졌다.

73) 중국 크루즈 산업 발전 보고서, 2015, pp.027

74) 화북지역: 중국 북부 지역. 베이징(北京)·텐진(天津)·허베이(河北)·산시(山西)·네이멍구(内蒙古) 지역을 포함함

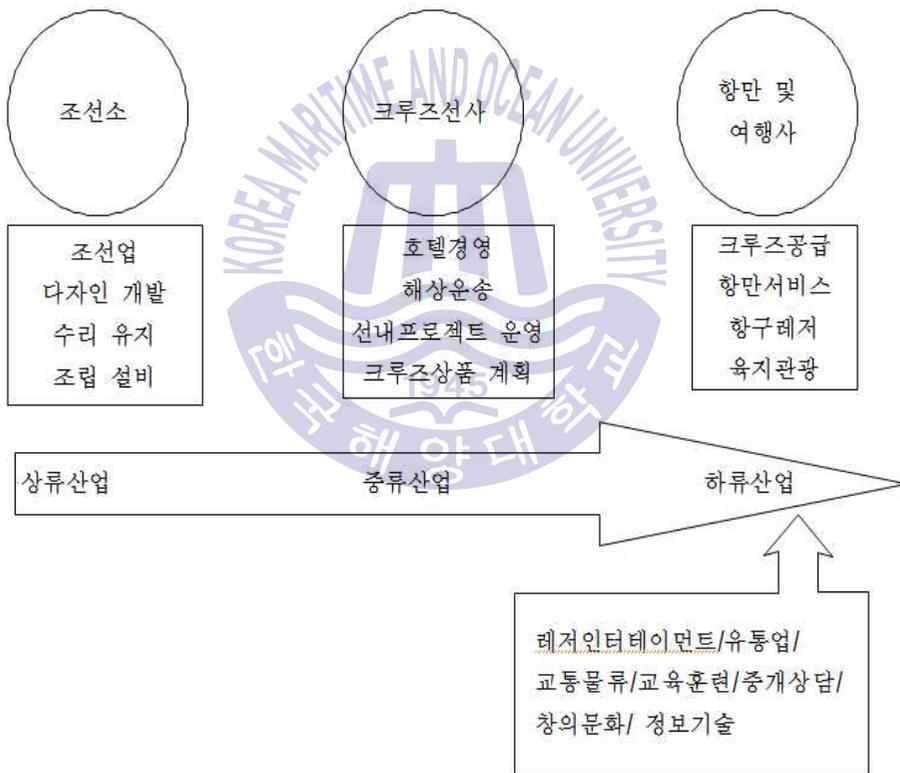
75) http://www.tj.gov.cn/zwgk/wjgz/szfbgtwj/201504/t20150427_265687.htm

76) 화동지역: 중국 동부 지역. 상하이(上海)·산둥(山东)성·안후이(安徽)성·장쑤(江苏)성·저장(浙江)성·장시(江西)성·푸젠(福建)성·타이완(台湾) 지역을 포함함

77) 화남지역: 중국 남부 지역. 광둥(广东)성·광시(广西)성·하이난(海南)·홍콩(香港)·마카오(澳门) 지역을 포함함

(2) 중국 크루즈 산업체인 발전 정책 실시

제3장 제2절에서 나온 정책과 같은 여러 가지 문제가 있어(크루즈 정책의 선진화 정도 부족, 입출항 수속 규제 많음) 크루즈 산업사슬이(<그림 29>와 같이) 모든 면에서 균형적인 발전을 이루어야 한다. 특히 크루즈 건설, 크루즈 전문 인재 교육, 크루즈 육지관광개발 등 여러 가지 측면에 관련 정책과 적극적인 구체적인 정책 방안이 실행하고 있는 상태이고 크루즈 산업이 10년 간 성장하였지만 크루즈 산업이 중국에서 진정으로 고품격이고 성숙한 산업이 되기에는 여전히 많은 노력이 필요하다.



<그림 29> 크루즈 산업 가치사슬

자료: JIANG Hong, 상하이 경제업그레이드 중에서 크루즈사업의 발전, 상하이 공정기술대학 석사논문, pp.12

-경제적 환경

(1) 중국 관광산업 발전 활성화

21세기에 들어서 중국 관광산업이 GDP에서 차지하는 비중은 지속적으로 9% 수준을 유지해왔다. 2015년 중국의 관광산업은 급속히 성장하였으며 연간 관광인원이 40억 인차로 집계되었다. 이는 전국 평균 1인당 1년에 3번 정도 관광함을 의미한다. 관광산업은 교육업, 금융업, 자동차산업을 초과하여 전체 GDP에 기여하는 직접효과는 4.88%⁷⁸⁾이며 총 효과는 10.8%를 차지하고 있다. 관광업이 중국의 고용에 기여하는 직접효과는 2,798만 명이며 총 효과는 7,911만 명이다. 2015년 중국 관광객들은 패키지여행보다 배낭여행을 선호하는 등 중국 관광객 소비 성향은 점차 바뀌고 있다.

2015년 중국을 관광목적지로 방문한 외국인 관광객은 1.34억 명이었으며 해외 크루즈 관광객은 256,245명이다. 즉 외국 크루즈관광객이 전체 외국인관광객에서 차지하는 비중은 약 0.2%이다. 반면, 2015년 중국인 크루즈관광객은 986,346명으로 전체 중국인 관광객에서 차지하는 비중이 0.0246%⁷⁹⁾에 불과하고 해외여행 중 크루즈관광객의 비중은 0.843%이다. 관광산업은 중국 경제성장에서 가장 잠재력이 있는 산업으로서 국가에서 많은 부양책을 실시하고 있으며 크루즈 산업 발전에 큰 힘을 보태고 있다. 중국정부에서 시행하고 있는 황금연휴 정책 또한 많은 국민들이 크루즈를 이용하는데 편의를 제공하였다. 향후 중국의 관광산업은 지속적인 성장세를 유지하고 크루즈 산업이 전체 관광산업 차지하는 비중 또한 지속적으로 증가하여 성장잠재력이 매우 큰 산업분야로 전망된다.

(2) 경제발전 수준에 따른 중국 크루즈 산업 활성화 가능성

중국 지역발전의 차이로 인해 중국 남동부의 연해지역이 중서부보다 크루즈 산업이 활성화되어 왔다. 연해지역 1인당 GDP(국내총생산)가 평균 1만 달러를 들

78) 2015년 중국크루즈발전고보서, pp.35~36에 따라 정리함.

79) 크루즈 연인원/ 총인원으로 계산됨. CLIA Asia Cruise Trends pp.29

파하였고 이는 크루즈 산업이 빠르게 성장할 수 있는 계기가 되었다.

현재 크루즈관광을 선택하는 중국인은 대부분 중산층으로 그들의 연간 수입은 1만~2만 달러 정도이다. 화동지역의 1인당 GDP 평균치가 높은 것을 알 수 있다. 따라서 상대적으로 GDP가 높은 화동지역에서 크루즈 산업이 빠르게 발전할 수 있었다. 중국 연평균 경제성장률은 약 7%이고 미래 화중지역, 서북지역 등 내륙 지방은 점차 동부 연해지역과의 경제발전 격차를 줄일 것으로 예상되므로 크루즈 산업 성장의 잠재적 시장이 될 것이다. 따라서 향후 크루즈 산업은 중국 전역에서 활성화될 것으로 전망된다.

또한 중국의 경제발전과 더불어 국민의 소득 증가로 인해 국내여행보다 비싼 해외여행을 선호함에 따라 향후 크루즈 산업에 호조로 작용 할 것으로 전망된다.

-사회적 환경

(1) 중국 해양관광 소비문화의 추진

중국은 다민족 국가이기 때문에 다문화사회라고 볼 수 있다. 특히 동부 연해지역 주민들이 해외 브랜드와 선진국 유행 문화를 잘 받아들이고 쉽게 수용할 수 있는 경향이 있다. 게다가 중국 소비자가 점차 여행의 품질을 중요시하며 레저관광 트렌드를 선호하는 경향이 커져 크루즈 시장이 2006년부터 급증해왔다.

뿐만 아니라 중국 정부는 크루즈를 비롯한 해양관광문화를 적극적으로 홍보하면서 소비자들한테 더 친숙한 이미지로 다가가도록 하였다. 2013년, 중국 소비자들이 서방문화를 담은 크루즈 문화에 빨리 적응하고자 CCYIA⁸⁰⁾는 ‘크루즈 관광객 문명공약’을 공포하였다. 중국 크루즈 시장의 절반을 차지하고 있는 상하이시에서 매년 10월에 관광축제를 개최하고 특히 크루즈 발전실험특구인 바오산구에서 크루즈관광축제, 온라인크루즈관광축제, 크루즈 세일 프로모션 등 다양한 행사를 통해 현지 주민들과 관광객들이 크루즈 관광문화를 더 깊이 접할 수 있는 기회가 되고 있다. 많은 국민들은 저축위주의 문화에서 현재 고품질 소비문화로 변화되었다.

80) CCYIA: 중국교통운수협회 크루즈요트분회

(2) 중국 인구구조 및 분포

중국 각 행정구역의 인구분포는 다음 표와 같다.

<표 31> 2014년도 중국 지역별 주요 인구 분포

지역	성과 시	인구 (만 명)
/	전국	136,800
화북지역	톈진시	1,007
화북지역	베이징시	2,114.8
화북지역	네이멍구자치구	2,497.61
화북지역	허베이성	7,287
화동지역	상하이시	2,415
화동지역	장쑤성	4,390
화동지역	저장성	5,493.8
화동지역	푸젠성	3,774
화동지역	산둥성	9,579
화동지역	안후이성	6,928.5
화남지역	광둥성	10,644
화남지역	하이난성	9,413
화남지역	광시성	5,282
동북지역	랴오닝성	4,390
동북지역	길림성	2,582.18
동북지역	헤이룽장성	3,835
서남지역	충칭시	2,970
서남지역	쓰촨성	8,107
서남지역	시장자치구	300.2

자료: 중국통계국

중국 경제가 가장 발달된 화북, 화동, 화남지역에는 중국 인구 절반이상인 약 7억 명이 분포하고 있다. 톈진을 중심으로 하는 화북지역은 2.2억 명, 상하이시 중심으로 형성된 화동지역은 2.5억 명의 인구가 있다. 현재 중국도 노령화 사회⁸¹⁾에 진입하여 노인 비율은 총 인구의 15.5%에 달하였고, 2014년 말 기준 중국 대륙의 60세 이상 인구가 2.1억 명 그중 65세 이상 인구는 1.375억 명이다. 아직

81) 노령화 사회란 한 국가 및 지역 60세 이상 인구 총 인구수의 10%이상 차지하고 있거나 65세 이상 인구 7%이상 차지하고 있는 경우 이 사회가 노령화 사회라고 말할 수 있음.

까지 중국 크루즈 시장은 주로 중년층(연 평균연령 38세)이 많이 이용하지만 중국 크루즈 시장이 성장함에 따라 노년층은 점차 크루즈를 이용하는 주요 고객층으로 될 전망이다.

-기술적 환경

(1) 크루즈 연구 기관 및 건조 관련 기술 육성

2020년까지 상하이시는 국제 항운중심이 될 것을 목표로 2008년 상하이국제항운연구센터(SISI)를 설립하였고 센터 산하의 크루즈 요트 연구소는 SISI+ CCYIA+ SMU⁸²⁾ 3사가 협력해서 크루즈경제를 연구 및 자문을 담당하는 기관이다.

크루즈 산업의 중요한 구성부분으로서 중국은 자체 크루즈 건조 목표를 <중국 제조2025>정책에 명시되었고 당국에서 적극적으로 추진하고 있다.⁸³⁾ 제3장 제2절 4. 정부 정책 현황에서 서술한 바와 같이 2016년부터 2022년까지 호화형 크루즈 2척 건조 및 2척 추가 건조여부에 대한 결정권을 가지고 있다.⁸⁴⁾ 대련해사대학, 상해해사대학, 상하이선박설계연구원(SDARD), 중국선박 및 해양공정설계연구원 등으로 구성된 산학연계 협력은 크루즈 건조에 있어서 많은 기술적인 지원을 제공하고 있고 상하이창성도조선기지(上海长兴岛造船基地), CSSC등 많은 조선소에서 중국산 중대형 크루즈를 건조하는 것이 가능한 일로 되었다.

82) SMU: 상해해사대학

83) 제3장 제2절 4. 정부 정책 현황

84) WECHAT NEWS

제3절 일본 크루즈 산업의 외부환경 분석

동아시아에서 상대적으로 크루즈 산업이 성숙된 일본은 내항 크루즈상품을 비롯해 탄탄한 시장구조를 지니고 있다. 중국인 크루즈관광객의 폭발적 증가로 2010년 이후 일본을 방문하는 크루즈 여객 수가 급증하였다. 외국 크루즈선사의 기항횟수는 2010년 10회에서 2015년 304회로 증가하였다. 2015년 일본 국토교통성의 ‘2020년까지 방일 크루즈 여객 수 100만 명’이라는 목표가 앞당겨 이루어지며 2016년 당국은 새로운 ‘연간 일본 방문 크루즈 관광객 500만 명’이라는 목표를 발표하였다.

-정치적 환경

(1) 아베정부의 경제 회복 방침 시행

2016년 6월 2일 일본 내각부(内閣部) ‘경제 및 재정운영 기본방침 2016’ (약칭: 骨太方針/골태방침)을 공포하였다. 골태방침의 제2장 (2)에 따른 ‘Tourism Vision to Support the Future of Japan / 「明日の日本を支える観光ビジョン」’ 실현할 계획이다. 그리고 당일 일본경제재생본부(日本経済再生本部)에서 Japan Revitalization Strategy 2016 「日本再興戦略2016-第4次産業革命に向けて-」를 발표하였다.

방침에 따라 방일 외국인 관광객 수를 2020년에는 4,000만 명으로 2030년까지는 6,000만 명으로 증가시키는 것이 목표이다. 2020년 외국인 관광객의 일본 내 소비지출은 8조 엔에서 2030년 15조 엔으로 증가할 전망이다.

(2) 일본정부의 크루즈 산업 활성화를 위한 법률

2016년 2월 제186회 일본 국회에서 항만법 개정안을 통과시켰다. 항만법 개정의 주요내용은 ① 크루즈 여객시설의 무이자 대출 대상시설 추가 ② 정부과 민

간이 협력하여 보다 완벽한 체계 마련 ③ 점용허가수술의창설 (해양풍력사업의발전)이다.

<표 32> 크루즈선 수입 한층 더 확충 전략

1. 입항요청 크루즈에 대한 '0사절' 목표 실현	크루즈선의 기항증가와 대형화에 따라 기존시설 활용하고, 필요에 따라 안벽을 증설하기 수심을 확보하는 사업을 추진하고 선창 정비를 추진하는 것
2. 여객터미널 정비에 대한 무이자 대출 제도 창설	여객터미널과 민간의 지혜를 살려 빠른 CIQ 절차를 제공하도록 민간 사업자에 대출 지원 제도를 창조.
3. 일본 서남지역을 활용하여 새로운 국내 관광 루트 개발	일본의 해양관광자원과 일본만의 전통문화를 해외에 홍보하며 호화 크루즈 상품의 조성을 추진
4. 새로운 크루즈 사업의 확립	크루즈 부두에서 임시 면세점 신고제도, 각 항만관리자에게 가이드라이를 작성, 농수산물 판매환경 개선, 크루즈 방문 지역의 제품 소비 확대
	'전국 크루즈 활성화 회의'를 통해 지식을 공유하며 여객선터미널 창의디자인을 활용
5. 전국 크루즈 활성화 회의와 제휴하여 기항지의 전국 확대를 위한 프로모션	항만관리자가 지정한 지방자치단체와의 상담회의를 통해 항만과 관광 관련 프로모션을 전개
	일본 특색을 살려 ASEAN ⁸⁵⁾ 시장을 공략하여 ASEAN 각국에 있는 현지여행회사와의 세미나 개최, 정보발신과 프로모션을 강화하여 일본을 방문하는 ASEAN 크루즈관광객 수를 증가
연관정책: 지역밀착형의 크루즈 관광 진흥 '지역 자원을 활용한 관광지 매력 창조 사업'을 활용하여 크루즈 외국인 관광객을 대상으로 지역의 관광사례와 골목상권 등 방문을 포함한 지역 밀착형의 여행 상품의 조성을 지원한다.	

자료: 일본 국토교통성 관광청 및 연구자 정리

국토교통성은 2016년 예산에 따라 크루즈 항만에 총 137억 엔을 투자할 계획이고 '관광 선진국의 실현'에서 동북아 해역을 카리브 해 같은 세계적인 시장으로 만들기 위해 '2020년까지 방일 크루즈 관광객 500만 명' 이라는 목표를 강

85) ASEAN: 동남아시아 국가 연합

조하였다. 일본정부 뿐만 아니라 민간 세력까지 동원한 인프라 무이자제도, 민간 아이디어 채택, 기존시설 확충 등 많은 노력을 기울이고 있다.

-경제적 환경

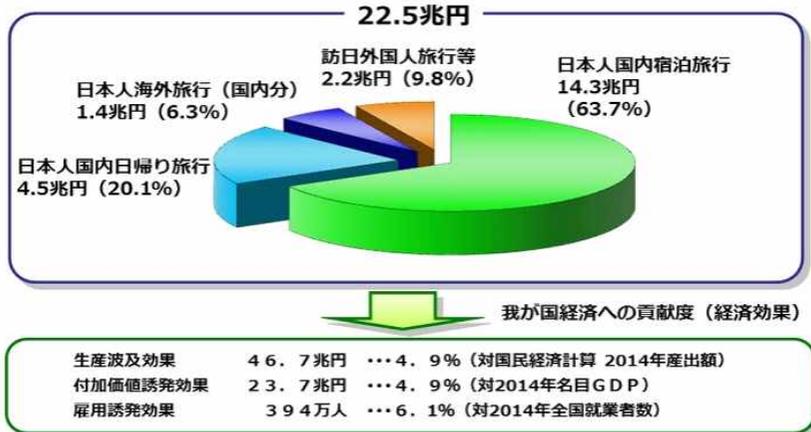
(1) 국가 관광산업 및 경제 활성화

<그림 30>과 같이 2014년 일본 국내 관광산업의 GDP 기여도는 4.9%에 달하였고 직접 고용기여도는 208만 명 총 고용기여도는 394만 명으로 2014년 전국 고용자 수의 6.1%를 차지했다.

<표 33> 2013~2015년 방일 해외관광객 및 크루즈 관광객 비율

연도	인원(명)	성장율	크루즈관광객	성장율	크루즈 관광객이 전체 관광객에서 차지하는 비중
2013년	10,364,000	24%	174,000	/	1.68%
2014년	13,413,000	29.4%	416,000	239%	3.1%
2015년	19,737,000	47.1%	1,116,000	268%	5.65%

자료: 인원수 국토교통성 및 일본정부관광국(JNTO)자료에 따른 정리 및 계산



出典：観光庁「旅行・観光消費動向調査」、財務省・日本銀行「国際収支統計(確報)」より

<그림 30> 2014년 일본관광산업의 고용효과

자료: http://ecodb.net/country/JP/imf_gdp2.html

중국인 크루즈관광객의 급증에 따라 일본을 방문하는 크루즈 관광객도 연간 2배 이상 빠른 속도로 증가했다. 일본정부의 관광산업 활성화 정책으로 인해 방일 크루즈 관광객 수는 지속적으로 확대될 추세이며, 이는 2020년까지 방일 크루즈 여객수 500만 명을 달성할 원동력이 될 수 있다.

(2) 일본 경제발전 수준에 따라 일본 크루즈 산업 활성화 가능

일반적인 크루즈 발전 과정을 살펴보면 1인당 GDP가 1~4만 달러 정도 일 때 크루즈 산업이 빠른 속도로 성장하는 시기이다.



<그림 31> 2011~2015년 일본 1인당 GDP 변화

자료: 연구자 정리

일본은 80년대부터 1인당 GDP 1만 달러를 돌파 하였고 그 때부터 일본 내항 크루즈는 본격적으로 발전하기 시작하였다. 모항으로서의 국제 크루즈 관광도 2012년부터 연간 20%씩 증가하였다. 2014년 일본인 크루즈 관광객은 12만 명에서 2015년 18만 명으로 증가하였지만 일본 내항 크루즈는 8~10만 명 정도를 유지하고 있다. 경제적으로 보면 일본은 크루즈 산업이 발전할 수 있는 성숙한 경제적 환경을 가지고 있다.

-사회적 환경

(1) 일본의 해양문화와 지리

일본은 섬나라로서 크루즈가 기항하기에 적합한 항만이 많은 등 자연적인 경쟁우위를 가지고 있다. 일본 전국의 항만 수는 총 646개⁸⁶⁾이고 항만과 관광지의 인접성으로 인해 크루즈관광산업이 발전하기에 가장 적합한 국가라고 할 수 있다. 역사적으로도 해양문화는 일본인의 의식주에 많은 영향을 미쳐왔으며 일본은 보편적인 해양문화를 가지고 있다. 정부에서도 매년 7월의 세 번째 월요일은 바다에 대한 감사함을 기리기 위해 ‘바다의 날’을 공휴일로 지정하였다. 또한 일본

86) CLIA, Asia Cruise Trend, 2016, pp.11

각지에서도 여름의 불꽃축제와 더불어 바다와 관련된 축제가 많이 개최된다.

(2) 일본의 인구구조



<그림 32> 2014년 일본 인구구조

자료: <http://www.stat.go.jp/data/nihon/02.htm>

<그림 32>을 보면 일본은 30대~60대 인구가 가장 많고 상대적으로 경제 및 시간 여유를 가진 중·노년층이 가장 큰 부분을 차지하였음을 알 수 있다. <그림 28> OECD 65세 이상 노인 빈곤율에 따르면 일본 OECD 65세 이상 노인 빈곤율은 유럽의 2배로, 미국과 비슷한 4위를 차지하고 있다. 여성 직장의 불안정, 일본 노동시장의 연금제도 단점 등 많은 일본 사회문제로 인해 일부 사람들이 크루즈를 비롯한 고소비 관광을 감당할 수 있는 상황이 형성되었다. 일본인은 고품질의 식품과 여행체험 등 서비스를 추구하는 성향을 보여주고 있기 때문에 이에 맞춰 일본시장에 진입하는 것은 크루즈선사들이 풀어야 할 중요한 과제이다.

-기술적 환경

(1) 일본 크루즈 조선업 발전 가능성

일본의 전통적인 조선업은 한국과 중국을 앞서가고 있다. 미쓰비시중공업(三菱重工)은 90년대부터 크루즈 건조 경험을 가지고 있다. 대표적인 예로, ASUKA(1991), ASUKA II(1990), Diamond Princess(2004), Sapphire Princess(2004)를 건조한 경험이 있었다. 2013년 미쓰비시중공업 12.5만 톤급 AIDA prima호를 건설하기 시작하였고 1년간 크루즈의 많은 부품은 아웃소싱형식으로 수입하고 개조하는 등 원인으로 건조주기가 길어져 납기시간이 지연되어 2016년 3월에 교부하였다. 크루즈시장의 급변하는 환경, 실내 인테리어를 비롯한 전반 산업 체인에 대한 통제능력 부족으로 인해 많은 부품을 수입에 의존하여 조선소에 재정적인 큰 부담을 안겨주었다. 일본 조선업 크루즈 건조하는 사업에 대한 태도가 보다 더 조심스러워졌지만 그래도 20여년의 크루즈 경험을 건조경험을 보유하고 있다.

(2) 조선 연구단체의 기술 지원 보장

일본은 아시아에서 조선업이 가장 먼저 발달되어 있으며, 일본 조선과 관련된 연구기관도 많은 기여를 해왔다. 크루즈를 건조하는 것은 복잡한 과정이지만 이론적인 연구가 선행되고 크루즈를 건조한 경험을 적극적으로 활용하여 크루즈 조선업을 발전시킬 수 있다. 일본 조선 관련 연구기관은 다음 표와 같다.

<표 34> 일본의 주요 조선 연구기관

1. 일본조선학회 (日本造船学会)
2. 일본선박해양공학회 (日本船舶海洋工学会)
3. 간사이조선협회 (関西造船協会)
4. 일본 조선 기술 센터 (日本造船技術センター/SRC)
5. 일본선박기술연구협회 (日本造船技術研究協会/JSTRA)
6. 일본해사협회 (日本海事協会/NK)
7. 해상기술안전연구소 (海上技術安全研究所/NMRI)

자료: <http://www.jasnaoe.or.jp/zousen-siryoukan/ronbun-eturan-index.html>

제4절 한·중·일 크루즈 산업의 종합비교

한·중·일 크루즈 산업 발전과정부터 살펴보면 한국은 반도국가 지형으로 인해 수상운송 비중은 중국과 일본보다 상대적으로 적다. 중국과 일본은 육상운송이 발달되지 않았던 고대부터 여객 운송업이 발달하기 시작하였다. 중국 장강지역의 고유한 수상운송 역사는 오래 동안 중국 운송업에서 큰 비중을 차지하고 있었다. 반면에 일본은 섬나라로서 해상여객운송업에 많이 의지하였다. 20세기에 들어서서 일본에서 라틴아메리카 국가까지 이민 열풍이 시작되었으며 시대의 변화에 맞춰 해상여객운송업 또한 발달하였다.

한·중·일 3국 중 일본이 경제적으로 가장 먼저 발전하면서 내수 연안 크루즈시장의 활성화를 주도하였다. 2000년까지 이미 연간 20만 명의 내국 크루즈 관광객이 나타났다. 아시아 크루즈 선두 선사로서 스타 크루즈도 2000년 초반에 한국 시장에 진출하였다가 수익성 부족으로 인해 결국 철수하였다. 2006년 코스타 크루즈가 중국 시장에 본격적으로 진입하였고 이로 인해 일본과 한국의 인바운드 크루즈 시장이 빠르게 발전하기 시작하였다. 2015년 까지 한국에는 크루즈 기항지로서 5대도시 7개 크루즈 항구가 운영되고 있고 아웃바운드 시장은 부산이 준모항으로 2016년에 시범 운항하였다. 2015년까지 중국의 장강연안 크루즈 산업 총 5개 선사에 36척의 내륙하천 크루즈가 운항하였으며 아웃바운드 크루즈 시장은 주로 외국 선사에서 소유한 12 척 크루즈선이 중국을 모항으로 운항하고 있다. 항만 인프라 현황을 살펴보면 중국에서 현재 5개 도시에 총 6개의 크루즈 항이 모항 형식으로 운영되고 있으며 기항항구 5개가 건설 중이다. 일본에서는 연안 크루즈 산업이 꾸준히 발전해왔고 중국은 크루즈 시장 활성화에 따라 2015년 크루즈 관광객 입국자 100만 명 시대에 진입하였다. 일본은 고유한 지리적 요인으로 인해 천연 항구 수가 많지만 크루즈 항에 대한 개발속도가 더디어 초대형 크루즈가 접안할 수 있는 능력이 부족한 상황이다.

한·중·일 3국의 크루즈 산업이 정치적인 면에서 비교하면 다음과 같다. 한국 정부는 크루즈 산업 진흥에 관한 방안을 도입했지만 아직까지 크루즈 발전에 양적인 목표 달성만을 중요시하는 정책을 시행하고 있는 경향과 내수보다는 이외국인 관광객 유치 중심으로 정책 경향이 있다. 중국 정부는 전반적인 해양경제 발전을 계기로 삼아 해양관광의 발전방향을 중요시하며 국가차원에서 전략적 목

표를 제시하고 구체적인 방법 규제는 각 성과 시의 관련부서에서 제정하고 실시하는 특성을 가지고 있다. 그리고 2015년에 크루즈 산업이 발달되어 있는 상하이 시로부터 크루즈 관광 계약서에 대한 규정하였다. 중국에서 일본 정부는 민간의 힘을 활용하여 각 지방의 해당부서와 선사 간의 협상을 통해 융통성을 가진 정책을 실행하고 있다.

한·중·일 3국의 크루즈 산업을 경제적인 면에서 비교하면 다음과 같다. 한국과 일본은 관광산업의 경제효과 및 고용효과가 5%대로 나타나고 있으며 중국은 10%에 달하였다. 일본의 1인당 GDP는 3~4만 달러, 한국은 2~3만 달러 정도, 중국은 지역 간 차이가 크지만 동부 연해지역은 1만 달러를 초과하였다. 1인당 GDP와 크루즈 발전 단계 사이의 관계에 따르면 일본의 크루즈 시장은 이미 성숙한 시장에 들어가야 하지만 시장이 상대적으로 폐쇄적이고 내수시장 또한 계속 같은 수준을 유지하였다. 경제가 회복됨에 따라 일본 크루즈 시장은 회복 조짐을 보이고 있다. 중국 시장은 경제성장수준에 맞게 빠르게 성장하고 있고 현재 점차 시장 포화상태에 이르고 있다. 반면에 한국의 크루즈 시장은 침체 상태가 이어져 가고 있다. 크루즈 관광의 중요한 고객인 중·노년층은 빈곤율이 높고 다른 경제적인 요인들 때문에 크루즈 내수 시장이 활성화되기 어렵다는 점이 문제이다.

한·중·일 3국의 크루즈 산업을 사회적으로 비교해보면 다음과 같다. 한국과 일본은 단일민족국가로서 새로운 관광방식을 받아들이기 쉽지 않은 편이다. 특히 한국국민들은 크루즈여행은 고급스러운 문화체험이라는 선입견을 가지고 있어서 크루즈 관광에 대한 인식이 아직 대중화되지 못하고 있다. 또한 한국 소비자는 까다롭기로 유명하며 집단 소비의 경향이 있어서 크루즈 관광은 한국에서 빠른 속도로 보급되지 못하고 있다. 일본은 해양관광이 낯설지 않은 편이지만 전체적 인구 비율로 따지면 아직까지 크루즈 시장이 더욱 성장할 수 있는 잠재력이 있다고 보인다. 중국은 개혁개방 이후에 외국의 선진문화를 잘 받아들이며 크루즈 문화가 점차 보급됨에 따라 국민들이 크루즈 산업에 더욱 친숙해지고 있는 과정을 겪고 있다. 특히 동부 연해지역의 고소득층 소비자들이 날이 갈수록 고품질 관광문화를 선호하는 방향으로 변화하고 있다. 이는 경제의 발전이 가져다준 크루즈 문화 보편화가 가져다준 산물이라고 할 수 있다. 그 외에 중국은 서방과 다른 특유한 동양문화 분위기를 통해서 특별한 중국식 크루즈 문화를 점차 형성하고 있다.

한·중·일 3국의 크루즈 산업을 기술적으로 비교해보면 다음과 같다. 일본과 한국은 선진적인 조선 기술을 가지고 있으며 일본은 90년대부터 크루즈를 건조한 경험을 가지고 있다. 한국은 우수한 조선소를 가지고 있지만 크루즈를 건조한 경험이 전무한 상태이다. 크루즈는 일반 선박과 달리 복합적이고 까다로운 요구를 충족시켜야 건조가 가능하다. 중국 조선업은 한국 일본에 조선업에 비해 뒤처지지만 현재 유럽의 유명한 크루즈 조선소와 협력해서 중국 현지에서 대형 크루즈를 건조하는 프로젝트를 적극적으로 추진하고 있는 상태이다.



제5절 한국 크루즈 산업 발전을 위한 제언

한·중·일 3국의 외부환경을 분석한 뒤 정치적, 경제적, 사회적, 기술적 4가지로 나눠 중국과 일본 경쟁우위를 제시하며 제4장 한·중·일 크루즈 산업 현황에 따라 한국 크루즈 산업 발전에 관한 시사점을 제안하였다.

다음 표는 한국의 입장에서 정치적, 경제적, 사회적, 기술적 환경에서 중국과 일본의 참고할 가치가 있는 포인트들을 정리하였다.

<표 35> PEST분석을 통한 중일 크루즈 산업

<p>정치적 환경 (Political)</p> <p>중: 경제권 중심으로 정책 및 계획 제정, 모항군(群)으로 발전, 크루즈 산업의 전반 사슬 고려 및 적극적 지원, 황금연휴 정책 시행, 정책 장기성 및 안정성.</p> <p>일: 민간의 힘을 적극적으로 활용, 황금연휴 정책 시행, 각 지방정부에서 맞춤형 정책을 펼치고 빠르게 적용.</p>	<p>경제적 환경 (Economical)</p> <p>중: 관광산업의 GDP기여도, 고용기여도 가장 높음(약 10%), 연해지역 1인당GDP가 높음.</p> <p>일: 선진국으로서 1인당 GDP 3국 중1위, 소비시장 안정됨, 경기 침체로 인해 내국인 크루즈 성장 속도 느림</p>
<p>사회적 환경 (Social)</p> <p>중: 서방 선진문화를 잘 받아들임. 크루즈와 관련된 축제를 통한 적극적인 크루즈 문화 선도, 크루즈 직업교육 규모화.</p> <p>일: 섬나라 때문에 폐쇄적인 바다 문화, 천연항만 많음, 관광지와의 지리적으로 가까움.</p>	<p>기술적 환경 (Technological)</p> <p>중: 적극적으로 크루즈를 건조 중, 크루즈 산업 이론 연구에 대한 국가 정책 비중을 둠.</p> <p>일: 크루즈 건조 경험과 노하우가 있음.</p>

자료: 연구자 정리

크루즈 현황과 PEST분석한 결과에 따라 한국 크루즈 산업에 대한 제안은 다음과 같다.

첫째, 한국 정부는 민간단체와 충분히 협력하여 기업체를 활성화시키며 지역경제 발전을 추진할 필요가 있다. 민간단체라는 것은 항만 인프라 뿐만 아니라 기

항지 환송회, 축제 등 많은 활동에 참여하여 크루즈 기항지의 내용을 활성화할 수 있고 한국의 육상 상품의 단일화 문제를 해결하여야 한다.

둘째, 제주, 부산, 인천, 여수, 강원 5대 크루즈 항만의 각자의 포지션 명확히 확립하고 항만 군으로의 조화적인 발전이 필요하다. 서로 경쟁하기보다 서로 다른 포커싱을 두고 협력해서 차별화 전략으로 크루즈 산업을 육성할 수 있다.

셋째, 크루즈 승무원뿐만 아니라 크루즈 산업 전체를 겨냥한 크루즈 경영인력, 크루즈 건조를 위한 조선 전문 인재 및 인적자원 등에 대한 육성이 필요하다. 크루즈 산업이 발전하려면 크루즈 가치사슬에 있는 제반 산업을 다 고려해야 되며 승무원을 비롯한 크루즈 산업의 인재육성, 전문성이 있는 경영 인력에 대한 교육 및 대중에 대한 크루즈 문화의 적극적인 전파가 필요하다.

넷째, 내수 확충을 위해 정부의 보다 더욱 적극적인 홍보가 필요하다. 우선, 다양한 체험, 방송과 인터넷 매체를 통해 대중에게 올바른 크루즈 문화를 전파하고 정부에서 황금연휴 제도를 적용해서 국민에게 크루즈를 즐길 수 있는 시간적 여유를 주어야 한다. 더불어 최대한 한국인 성향에 맞는 크루즈 선상의 엔터테인먼트 활동을 만들어 한국 사람의 정서와 맞게 정부의 세부적인 지원 및 연구가 많이 필요하다.

다섯째, 현재 쇼핑 위주의 기항지 육지 관광에 대한 적극적인 개선이 필요하다. 단순 쇼핑을 하는 것보다 한국문화, 관광지 등을 종합적으로 체험하는 것이 매우 중요하다. 앞으로 한국에서 출입국 비자를 면제한다면 단체관광보다 흥미 있는 개인 육상관광이 활성화 될 수 있다. 이에 따른 다양한 관광 콘텐츠를 개발할 필요가 있다.

제5장 결론

본 연구는 크루즈의 정의, 특징에서 시작하여 한·중·일의 크루즈 산업 발전 과정에서 각각 국가별로 크루즈산업의 내부 및 외부 환경을 다룬 뒤에 PEST분석을 활용해서 한국 크루즈 산업 발전에 유의한 시사점 및 정책제언을 하고자 하였다.

제1절 연구의 요약

크루즈란 관광 목적으로 국내외 항만을 운항하는 선박에서 숙박·식음료·오락 서비스를 이용하고 기항지를 방문하여 여가를 즐기는 것을 의미한다. 크루즈는 단순한 운송수단보다 휴양, 관광 등 통합적인 특징을 가지고 있다. 20세기 70년대부터 크루즈 산업은 서방사회에서 급성장하기 시작하였다. 90년대에 많은 크루즈 선사들이 M&A를 겪고 현재는 이미 성숙한 크루즈시장이 형성되어 있는 상태이다. 전 세계 크루즈 시장의 관광객 규모는 1995년의 590만 명에서 2015년의 2,310만 명으로 증가하여 연평균 7.0%이상 성장률이 보이고 있다. 아시아 크루즈 시장은 먼저 싱가포르에서 시작 되었고 동아시아에서는 일본의 크루즈 시장이 가장 먼저 성장하였다. 중국과 일본 수 백 년 전부터 여객선으로 수상운송을 해왔다. 21세기에 들어서 중국 크루즈시장이 본격적으로 성장하기 시작하였고 2010년부터 중국의 모항 크루즈 방문횟수는 연간 성장률은 45%에 달하였고 일본 모항 크루즈 시장도 연간 30% 성장하였고 최근 20여 년간에 지속적인 수준으로 유지해왔다. 더불어 중국 장강삼협 내항 크루즈 산업, 일본 내항 크루즈 산업도 지속적으로 성장해왔다. 중국 크루즈시장 활성화에 따라 아직 기항지중심인 한국, 이미 성숙기에 진입한 일본의 인바운드 기항횟수가 급증하였고 중국에 아웃바운드 크루즈는 동아시아의 크루즈 항로로 현재 많이 운항하고 있는 각 크루즈 선사의 크루즈 선, 각국 주요 항만 인프라 시설, 각국 정책 현황을 살펴본 후에 PEST분석을 통한 정치적, 경제적, 사회적, 기술적 환경 4가지 차원에서 한·중·일 삼국에서 크루즈 산업을 발전시킴에 있어 거시적인 대책을 제시하였다.

크루즈 현황과 PEST분석한 결과에 따라 한국 크루즈 산업에 대한 제안은 다음

과 같다.

첫째, 정부와 민간단체와 충분히 협력하여 기업체를 활성화하며 지역경제를 추진할 필요가 있다.

둘째, 제주, 부산, 인천, 여수, 강원 5대 크루즈 항만들이 각자 포지션 명확히 확립하고, 항만 군으로의 조화적인 발전이 필요하다.

셋째, 크루즈 승무원뿐만 아니라 크루즈 산업 전체를 겨냥한 크루즈 경영인력, 크루즈 건조를 위한 조선 전문 인재 및 인적자원 등에 대한 육성이 필요하다.

넷째, 내수 확충을 위해 정부의 보다 더욱 적극적인 다방면의 홍보가 필요하다.

다섯째, 현재 쇼핑 위주의 기항지 육지 관광에 대한 적극적으로 개선이 필요하다.

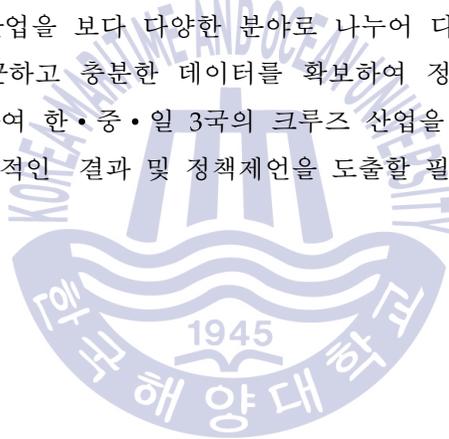
앞서 서술한 바와 같이 거시적 관점에서 중국과 일본의 정책적인 부분을 참고하여 한국 크루즈 산업의 현재 기항지만 존재하는 문제점과 국내 크루즈 내수시장의 불안정한 상황 개선방안을 도출하고, 나아가서 한국의 크루즈 산업이 균형 있게 성장하는 것을 목표로 향후 크루즈 산업을 육성하여야 한다. 한국의 크루즈 산업은 아직 초기 단계에 처해있어 정부를 비롯한 관계기관들은 크루즈 산업의 체계적인 발전을 위해 장기적 관점에서 전략적 안목을 품고 접근해야 한다. 이를 위해 크루즈 관광객 유치뿐만 아니라, 크루즈 건조, 국적선사 육선, 관련 산업에 대한 종합적이고 다차원적인 지원, 크루즈 산업이 필요로 하는 전문 인재 육성 등 제반 영역에 주력하여야 한다. 특히 한·중·일 삼국 크루즈 산업의 정책의 출발에 있어서 가장 보수적인 한국은 관계부서들은 실질적이고 과감한 시도가 필요하다. 이러한 노력을 통해 크루즈산업이 진정으로 한국에서 뿌리를 내리고 성장하도록 하여야 한다.

제2절 연구의 한계점 및 향후 연구방향

첫째, 한·중·일 크루즈 시장의 10여 년 동안의 성장 법칙, 노하우 등은 아직도 탐색 단계에 처해 있고 관련 데이터 부족으로 인해 이론적으로 연구하기에 한계점이 있다. 특히 River Cruise에 연구가 부족한 상태이다.

둘째, 거시적 외부환경 분석 방법인 PEST 분석은 수십 년 동안 출간된 보고서, 자료를 수집해서 분석을 진행하기 때문에 분석범위가 방대하고 그에 비해 세부적인 분석이 부족한 문제점이 있다. 그리고 정치, 경제, 사회, 기술뿐만 아니라 산업발전에 더 많은 요인도 많이 존재하는데 이들을 제외하기 때문에 완벽하기 분석하기에는 부족하다는 한계점이 존재한다.

향후에는 크루즈 산업을 보다 다양한 분야로 나누어 다양한 주제를 선정하여 미시적 관점에서 접근하고 충분한 데이터를 확보하여 정성적 연구뿐만 아니라 정량적 연구도 진행하여 한·중·일 3국의 크루즈 산업을 보다 직관적으로 비교하여 유의미하고 구체적인 결과 및 정책제언을 도출할 필요가 있다.



참고문헌

- 권성길, 김성용, 2013, *크루즈경영론*, 기문사
- 성은희, 오수진, 2012, *크루즈 운영관리론*, 한울출판사
- 이경모, 2014, *크루즈 산업의 이해*, 대왕사
- 하인수, 2004, *크루즈 산업의 이해*, 현학사
- 한국관광공사, 문화체육관광부, *크루즈관광 중장기 사업전략*, 2015, 한국관광공사, 문화체육관광부
- 한국문화관광연구원, 윤주, 2016, *크루즈관광산업의 인적자원 육성을 위한 기초연구*, 한국문화관광연구원
- 한국해양수산개발원, 황진희, 홍장원, 강수미, 2014, *연안 크루즈 산업의 성장 잠재력과 발전전망 연구*, 한국해양수산개발원
- 한국해양수산개발원, 이윤정, 2011, *동북아 크루즈시장의 성장과 우리의 과제*, 한국해양수산개발원
- 한국해양수산개발원, *Cruise Promotion Efforts in Japan*, 동북아 해양 관광 활성화를 위한 국제세미나, 2015.12.1.
- 한국관광공사, 제2회 Korea Cruise Travel Mart, *한국의 크루즈 대표 관광상품 소개*, 2015.11.
- 황진희, *세계 크루즈 동향과 우리나라 크루즈 산업 발전전략*, 2015 세계해양포럼 크루즈세션
- 해양수산부, 2016, *제1차 크루즈 산업 육성 기본계획* (www.mof.go.kr)
- 해양수산부, 2016, *2016년 크루즈 산업 활성화 추진계획*
- Aguilar, F. J. 1967, *Scanning the business environment*, New York, Macmillan
- Philip, G. 2013, *Cruise operations management*, New York: Routledge
- Johnson, G. and Scholes, K., 1999, *Exploring corporate strategy. 5th edition*. London: Prentice Hall Europe.
- CLIA, *Asia Cruise Trends 2014 Edition*, Washington, D.C

CLIA, *Asia Cruise Trends 2016 Edition*, Washington, D.C

CLIA, *2016 cruise industry outlook* .Washington, D.C.

龙京红, 刘利娜, 2014, 《邮轮运营与管理》, 中国旅游出版社

汪泓, 《中国邮轮产业发展报告(2014)》, 社会科学文献出版社

汪泓, 《中国邮轮产业发展报告(2015)》, 社会科学文献出版社

孙晓东, 2014, 《邮轮产业与邮轮经济》, 上海交通大学出版社

陈扬乐 赵善梅, 2010, 《邮轮经营管理》, 南开大学出版社

2015 China Cruise Industry Development Report, CCYIA, SISI, 상하이시홍커우구인민정부

国土交通省 港湾局, クルーズ振興を通じた地方創生 `クルーズ100万人時代に向けた取組`, 平成27年2月13日

国土交通省 港湾局 観光庁, 消費税免税制度の改正により `免税手続カウンター等の申請の受付が始まりました。` `第2弾消費税免税制度の拡充`, 平成27年4月1日

日本商工会議所, 国と地域の再生に向けた観光振興について, 平成27年5月13日

国土交通省 港湾局, 2015年の我が国港湾のクルーズ船等の動向について, 2016.6

国土交通省 港湾局, 平成28年2月18日, `クルーズを通じた日本とASEANとの間の交流拡大を目指して` `日ASEANクルーズ振興シンポジウムを福岡市にて開催します`

国土交通省 港湾局, 2015年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について(確報)

国土交通省 港湾局, 2015年の我が国のクルーズ等の動向について

ASUKA CRUISE 세계와 일본의 크루즈 사정과 크루즈 매력

Japan Tourism Agency, 2015年3月, *Research study on economic impacts of tourism in Japan*

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan*, 2014

国土交通省, 国土交通省重点政策 2015, 平成 27 年 8 月

크루즈관광 통합정보 (<http://cruise.visitkorea.or.kr/>)

한국 국회 법률지식정보시스템

한국수산개발원 중국연구센터 홈페이지 (<http://www.kimshanghai.org>)

행정자치부(www.moi.go.kr/)

en.wikipedia.org

www.baidu.com

www.ccyia.com/

www.cruiseindustrynews.com

www.google.co.kr/

www.iresearch.com.cn

www.mlit.go.jp/kankocho/cruise/index.html

www.sisi-smu.org/

www.stats.gov.cn/

www.vesselfinder.com

www.175mi.com/

