

# 중국 크루즈관광 산업정책에 관한 연구

## A Study on Cruise Tourism Industry Policy in China

류환경·Huanqing Liu, 왕명명·Mingming Wang

크루즈 관광 산업은 21세기 유망 성장 산업으로 볼 수 있다. 그러나 크루즈 관광 산업에 대해 중국에서 개발을 허용하는 입법 프레임워크는 아직 완전히 준비되지 않았다. 따라서 본 연구는 중국 크루즈 관광산업에 대한 산업 정책을 제안하기 위한 것이다. 크루즈 관광 산업의 발전을 위한 성장을 주도하기 위한 중국 중앙 정부의 정책은 다음과 같다. 첫째, 정부는 크루즈 인프라 건설을 늦추기 위해 산업 정책을 설정해야 한다. 둘째, 정부는 크루즈 선박의 방문을 유치하기 위한 산업 정책을 개선해야 한다. 셋째, 정부는 크루즈 제품 개발을 지원하기 위한 조치를 취해야 한다. 넷째, 정부는 크루즈 사업과 사회단체를 지원하기 위한 조치를 취해야 한다. 마지막으로 정부는 해외로 관광선별 시스템과 크루즈 카지노 관리를 강화해야 한다.

**핵심주제어:** 크루즈 관광, 산업정책, 중국

**류환경** | 중국 연변대학교 관광경영학과 부교수(kangwon00@hotmail.com), 주저자

**왕명명** | 중국 연변대학교 동북아 관광자원개발연구소 연구원(mingming107@hotmail.com)

## Abstract

*The cruise tourism industry is viewed as a promising growth industry in the 21st century. But legislative framework to allow the cruise tourism industry to develop in China have not yet been fully prepared. Therefore, this study is intended to propose a industry policy for Chinese cruise tourism industry. The policies that Chinese central government implements that should drive growth for development of the cruise tourism industry are as follows: First, government must establish industry policy to slow cruise infrastructure construction. second, government must improve industry policy for attracting visits by cruise vessels. Third, the government must take steps to support cruise product development. Fourth, the government must take steps to support cruise business and social groups. Last, government must intensify the out abroad tourist screening system and cruise casino management.*

**Keywords** : Cruise Tours, Industry Policy, China

**Huanqing Liu** | Associate Professor, Department of Tourism Administration, Yanbian University, China

**Mingming Wang** | Researcher, The Institute of Northeast Asia Tourism Resource Development, Yanbian University, China

## I. 서론

**크**루즈 관광산업은 20세기 60년대 북미지역에서 시작하였으며 80년대 이후부터 대형 크루즈선사가 다양한 상품 개발과 프로그램 운영을 통해 전 세계적으로 확대시켰다. 1980년대 이후부터 전 세계의 크루즈산업은 연간 약 8.1%의 높은 성장률을 보였으며, 2004년까지 전 세계 크루즈 관광객은 약 1,340만 명으로 추산하였다. 크루즈 산업이 전 세계적으로 확대됨에 따라 1990년대 이후에 아시아 태평양지역의 크루즈 산업도 빠른 속도로 성장하였다. 1992년부터 2001년까지 아시아 크루즈산업의 시장규모가 134%를 성장하였으며, 2008년까지 아시아 태평양지역의 크루즈 관광시장은 전 세계 크루즈 관광시장의 약 9%정도를 차지하였다(중국 교통운송협회 크루즈 보트분회 2010).

세계와 아시아 크루즈 산업의 발전추세에 따라 21세기에 들어와서 중국 크루즈 산업도 빠른 속도로 성장하였다. 2003년부터 Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises 등 세계적인 크루즈 선사는 중국 북경, 상해와 광주 등 대도시에서 사무소를 설치하였으며 관련 크루즈 관광 상품을 개발하였다. 이 중에서 Carnival Corporation사에 속한 Costa Cruises선은 2008년 중국 국내 28번, 2009년 36번을 기항하였으며 증가하는 추세를 보이고 있다(중국 교통운송협회

크루즈 보트분회 2010). 또한 2008년 북경 올림픽과 2010 상해 세계박람회의 영향으로 중국 크루즈 관광산업은 최근 3년간 급성장하는 추세를 보여주고 있다. 이러한 시장변화에 따라 중국 중앙정부부터 각 지방정부까지 크루즈 관광산업에 대한 관심이 점점 높아지고 있으며 정책 및 실무차원에서 크루즈관광산업의 발전을 적극적으로 촉진하고 있다. 2008년 6월 중국 국가발전 및 개혁위원회가 처음으로 크루즈 산업발전에 대한 지도성 의견을 발표하였다<sup>1)</sup>. 2009년 1월 중국 교육부가 크루즈산업의 전문 인력을 양성하기 위해 "크루즈 승무"라는 대학 및 대학교 전공을 설치하였다. 뿐만 아니라 중국 국가여유국, 교통운송부, 공업과 정보화부, 공안부 등 관련 부서가 각각 크루즈 산업발전과 관련된 정책 및 법규를 검토하였다. 중국 국가정부의 노력과 함께 상해시(上海市), 천진시(天津市), 광주시(廣州市) 등 대도시뿐만 아니라 대련시(大連市), 청도시(青島市), 위해시(威海市) 등의 도시도 크루즈산업을 적극적으로 추진하고 있다.

중국 각 해변도시가 크루즈 관광산업을 적극적으로 육성하는 반면에 학계에는 크루즈관광에 관한 연구가 아직 미비한 실정이다. 魏小安(2004)의 연구에서 중국 크루즈관광산업의 발전현황을 분석하였으며 이에 바탕으로 향후 중국 크루즈산업의 발전추세를 제시하였다. 2008년 이후에 중국크루즈 산업의 급속도 성장에

1) 2008년 6월 중국 국가발전 및 개혁위원회가 "국가발전 및 개혁위원회 우리나라 크루즈산업발전 촉진에 대한 지도의견"이라는 정책성 의견을 발표하였음.

따라 크루즈관광에 대한 연구도 활발하게 이루어졌다. 黎章春 등(2007), 張言慶 등(2010), 楊敏, 陳娟(2009)의 연구에서 크루즈관광의 기초이론연구보다 사례연구나 크루즈산업의 발전추세와 현황분석을 통해 중국 크루즈관광의 문제점이나 정책제안을 제시하고 있다. 그리고 蔡曉霞 등(2010)의 연구에서는 요인분석을 통해 중국 대표적인 항구도시 크루즈산업의 발전 잠재력을 분석하였다. 지금까지 중국 국내 크루즈 관광산업에 대한 선행연구를 살펴본 결과 크루즈관광에 관한 기초 이론이 체계화 되지 못하고 산업정책 측면으로 접근하는 연구가 부족한 실정이다.

이러한 현실과 이론측면의 실정을 고려하여 본 연구에서는 우선 국내외 선행연구를 통해 크루즈 관광에 관한 이론을 체계적으로 정리한다. 이를 바탕으로 중국 국내 크루즈 관광의 발전 현황 및 관련 정책을 알아보고 산업정책측면으로 중국 크루즈 관광산업의 발전방안을 제시하고자 한다.

## II. 이론적 고찰

### 1. 크루즈 관광과 크루즈 관광 상품

지금까지 크루즈 관광에 대해 학자 및 연구기관이 각각의 목적에 따라 자신의 관점으로 다양한 정의를 내렸다.

Kendall(1983)은 관광의 위락성추구라는 특성을 중심으로 크루즈에 대한 정의

를 하였다. 그의 정의를 따르면 크루즈관광은 위락 추구 여행자가 다수의 매력적인 항구를 방문하게 하는 해안 항해활동이다. Holloway(1985)는 선박을 이용하여 관광을 목적으로 하는 주요항해로 정의하였으며 Ritter and Schafer(1998)는 유영성의 여가환경 구조에 맞게끔 만들어진 선상여행이라고 정의하였다(문화관광부 2006). 박기홍과 이강욱(1998)은 “위락추구 여행자를 위한 선박여행으로 숙박, 식음, 위락시설 등 관광객을 위한 각종 시설을 갖추고 수준 높은 서비스를 제공하면서 관광을 목적으로 역사도시, 항구도시, 휴양지, 자연경관이 뛰어난 곳 등 관광적인 요소가 내재되어 있는 관광지를 기향하면서 안전하게 운항하는 선박관광”이라고 정의하였다. 그리고 이경모(2004)의 연구에서는 크루즈 관광의 주된 목적은 순수관광이고 다양한 음식, 숙박, 오락 시설을 갖추며 수준 높은 관광서비스를 제공하고 정기 또는 부정기적으로 수항하는 여행으로 정의하였다.

한편 김창기(2007)는 선박을 이용한 관광으로 선박회사에서 일정한 금액으로 관광객을 모집하여 운항하는 해안관광으로 하였다. 한국 관광 진흥법에 따르면 크루즈는 관광유람선으로 규정하고 있고, 그리고 한국 해운업 법에서는 선박을 이용하여 관광객에게 관광할 수 있도록 하는 업으로 규정하였다(최용훈 2008). 그리고 크루즈 관광 상품에 대한 연구를 보면 김창수(2002)와 이재곤(2003)의 연구에서 크루즈 관광 상품의 특성 및 크루즈 관광 상품의 차이를 논의하였다.

상기 학자 및 기관이 크루즈 관광에 대한 정의가 다소 차이가 있지만 그 내용을 종합하면 크루즈 관광은 몇 가지 속성을 가지고 있다. 우선, 크루즈 관광은 순수한 관광의 목적을 지닌다. 둘째, 크루즈 선박은 단순한 운송수단 보다 숙박, 음식과 위락 등 다양한 시설을 갖추

고 있고 관광객에게 다양한 서비스를 제공하며 관광목적지의 특성을 지닌다. 셋째, 다수 매력적인 항구도시를 방문하여 정기 혹은 부정기적으로 운항한다. 크루즈 관광이 지닌 특성 측면으로 볼 때, 크루즈 관광 상품은 일반 관광 상품과 몇 가지 차이를 보인다.

<표 1> 일반 관광 상품과 크루즈 관광 상품의 주요 차이

구분	일반 관광 상품	크루즈 관광 상품
교통 수단	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 버스, 항공 등 대중교통수단 이용</li> <li>· 목적지로 이동단계 및 귀가 단계의 관광객 만족수준 최대화하기 어려움</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 크루즈 선박을 교통수단으로 이용</li> <li>· 다양한 시설 및 프로그램을 이용할 수 있으며 이동단계 및 귀가 단계의 관광객 만족수준 최대화할 수 있음</li> </ul>
식음료 및 숙박	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 관광지 마다 식음료 및 숙박을 예약함</li> <li>· 추가비용 발생할 수 있음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 크루즈선박에서의 최고급 숙박시설과 다양한 식음료 서비스 이용</li> <li>· 사교 공간 제공</li> </ul>
관광 코스	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 일정표 따라 고정된 관광지 방문</li> <li>· 여행일정, 관광지와 프로그램을 선택하기 어려움</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 항구마다 관광코스 선택 가능</li> <li>· 관광지와 프로그램을 선택 가능</li> </ul>
위락 시설 및 안전	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 위락시설과 프로그램을 이용 시 추가비용 발생</li> <li>· 상대적으로 안전성이 낮음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 추가 비용 없이 다양한 시설과 프로그램 이용할 수 있음</li> <li>· 상대적으로 안전성이 높음</li> </ul>

자료: 김창수(2002)의 연구에서 재구성

위에 <표 1>에서 제시한 것과 같이 크루즈 관광 상품은 일반 관광 상품과 몇 가지 차이를 보인다. 우선, 교통측면으로 볼 때, 일반 관광 상품은 일정표에 따라 항공, 자동차, 버스 등 교통수단을 이용하고 관광객이 목적지로 이동하는 단계와 귀가하는 단계의 만족수준이 최대화하기 어렵다. 이와 반대로 크루즈 선

박은 교통시설이기도 하지만 다양한 시설과 프로그램이 설치되고 있으며 관광객이 지루함이 없이 이동할 수 있고 목적지로 이동하는 단계와 귀가하는 단계의 관광객만족수준이 최대화할 수 있다. 또한 기항지 관광목적지로 이동할 때 대중 교통수단이 이용해야 되지만 이동시간이 짧다.

둘째, 식음료와 숙박측면으로 볼 때, 일반 관광 상품은 관광지마다 숙박과 음식을 예약해야 되고 이에 따라 추가비용을 발생할 가능성이 높다. 크루즈 관광은 선상 최고급 호텔수준의 숙박시설과 다양한 식음료가 제공되며 사고 공간도 가질 수 있다.

셋째, 관광코스측면으로 볼 때, 일반 관광 상품은 예정된 일정표에 따라 고정된 관광지를 방문하는데 크루즈 관광은 도착되는 항구마다 관광객의 자신의 취향에 따라 다양한 지상 관광활동과 관광코스를 선택할 수 있다. 또한 크루즈 관광 같은 경우는 관광객이 지상관광을 선택할 수 있고 일반 관광인 경우, 관광객이 대부분 정해진 일정이나 프로그램을 따라 활동해야 한다.

넷째, 위락시설이용 및 안전측면으로 볼 때, 크루즈 관광객은 추가 시설이용비 없이 크루즈선박에 있는 수영장, 오락실, 영화관 등 다양한 시설을 이용할 수 있고 공연, 이벤트 등 프로그램도 감상할 수 있다. 그리고 크루즈선박에서는 귀중품보관시설과 서비스를 제공되어 있고 대부분의 활동이 크루즈 선박에서 이루어지기 때문에 안정 확보하기가 쉽다. 일반 관광인 경우는 위락시설이나 프로그램을 추가적으로 이용하면 추가비용이 발생하고 이동거리와 관광지에서의 활동시간이 길기 때문에 위험부담이 크루즈 관광보다 크다.

## 2. 크루즈 관광산업

관광학에서 아직까지 크루즈 관광산업에 대한 명확한 정의가 없지만 경제학에서의 산업에 대한 정의를 근거로 크루즈 관광산업의 정의를 도출할 수 있다. 경제학에서 산업은 대체관계 혹은 같은 종류 상품이나 서비스를 생산하는 생산자의 집합이라고 정의하였다(范金 등 2004). 경제학에서의 산업에 대한 정의를 바탕으로 하여 크루즈 관광산업은 크루즈 관광객에게 시설이나 서비스를 제공하는 생산자의 집합으로 정의할 수 있다. 그리고 황진희 등(2006)의 연구에서 공급, 수요 및 기항지/관광 상품 및 서비스 활동세 가지 측면으로 크루즈 관광산업의 구성요소 및 영향 요소를 제시하였다(<그림 1> 참조). 그의 연구결과에 따르면 크루즈 관광수요가 국민소득, 여행업체와 정부의 마케팅활동의 영향을 받고 크루즈 관광수요는 크루즈 산업의 기본 동력이 되었다. 크루즈 산업의 공급측면은 크루즈 선박을 중심으로 이루어지고 있는데 선박이 크루즈 산업의 핵심자원이 되고 크루즈 관광시장은 크루즈 선박을 가진 선사가 주도하고 있다. 그리고 기항지/관광 상품 및 서비스측면으로 볼 때, 기항지는 크루즈 여객 터미널, 부두와 같은 기반시설을 요구하게 되고 기항지 관광 상품 개발능력 및 정부, 여행대리점의 역할이 중요하다고 주장한다.

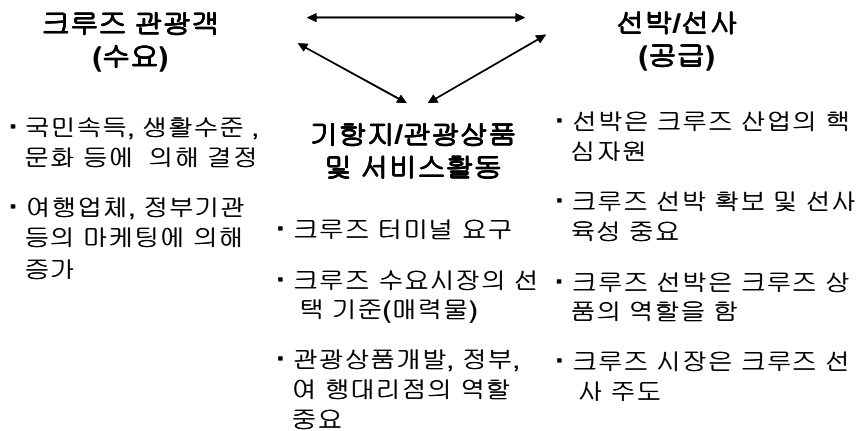
그리고 최용훈(2008)이 한국 크루즈 관

광산업 활성화방안에 대한 연구에서도 크루즈 관광산업의 구성 및 영향요인 분석하였다. 김경희(2008)의 연구에서 산업측면에서 기항여건을 분석하였고 한국 크루즈 산업발전방안을 제시하였다.

중국 국내 학자 크루즈 관광산업에 관한 연구결과를 보면 徐虹, 高林(2010)의 연구에서 공급의 시각으로 크루즈 관광에 대해 논의하였으며 크루즈 선사와 크루즈 산업 각 구성부분간의 연결을 강조하였다. 蔡曉霞(2010)의 연구에서 중국 국내 각 항구의 잠재력을 분석하였으며 중국 각 항구도시 크루즈 관광산업의 장단점에 대해 논의하였다. 그리고 伍建海(2010)의 연구에서 크루즈 관광 상품의 특성을 논의한 후에 중국 국내 크루즈 산업발전 과정에서 나타난 문제를 분석하였고 관련

대안을 제시하였다.

상기 크루즈 관광과 크루즈 관광산업에 대한 정의를 종합하면 크루즈 선박은 크루즈 관광산업의 핵심요소이며 크루즈 관광 상품의 중요한 구성요소이다. 또한 관광 상품의 측면으로 볼 때, 크루즈 관광 상품이 일반관광 상품과 같이 교통, 숙박, 식음료, 위락프로그램, 쇼핑 등의 요소로 구성하고 있지만 조금 넓게 보면 크루즈 관광 상품은 크게 크루즈 선박에서 제공한 시설과 서비스 그리고 기항지에서 제공한 서비스로 구성한다고 할 수 있다. 그리고 기항지나 모항 항구에서의 크루즈 부두와 여객터미널 등 기반시설, 주변 관광유인물 그리고 지역 경제발전수준, 관광산업발전수준, 지자체 등 요소는 크루즈 선박유입에 대한 중요한 역할을 한다.



<그림 1> 크루즈 관광산업 구성요소

자료: 황진희 등(2006)에 의하여 재작성

산업경제학의 시각으로 크루즈 관광산업을 볼 때, 크루즈 선박은 크루즈 관광

산업에서 핵심적인 역할을 하고 있으며 크루즈 관광 상품의 중요한 구성부분이

다. 그리고 모항과 기항지의 크루즈 기반 시설, 지역경제발전수준, 관광유인물 및 관광산업발전수준도 중요한 역할을 한다. 따라서 중앙정부나 지역정부가 크루즈 관광산업을 육성하고 그의 경제적 파급 효과를 최대화하기 위해 설정한 관련 산업구조정책, 산업조직정책과 산업분포정책이 이러한 핵심요소나 중요한 역할을 한 부분에 대해 집중해야한다. 또한 크루즈 선박을 유치하기 위한 정부와 민간업체의 마케팅 활동도 크루즈 산업발전에서 중요한 요소가 되었다.

### Ⅲ. 중국 크루즈 산업의 발전현황

#### 1. 크루즈 관광수요 현황

21세기 들어와서 중국 경제의 고속발전에서 따라 중국 관광산업이 지속적으로 발전하고 있으며 특히 출국관광자수가 과거 7년 동안(2009년까지) 평균 20%를 넘는 증가추세를 보여주고 있다. 2009년 금융위기의 영향으로 중국 입국 관광자수가 약 3%정도 감소하였지만 관광산업의 총 수입액은 약 1.26만억위안이 되었고 작년보다 대략 9%를 증가하였다. 또한 국제여행수지측면으로 볼 때 2009년 중국 국제여행 지출이 처음에 국제여행 수입을 넘었다(중국 교통운송협회 크루즈 보트분회 2010).

중국 국가경제 및 국제관광의 발전에 따라 2005년 이후 크루즈 관광산업이 빠른 속도로 성장하였다. 2006년 7월 Cost Cruises 정식으로 중국 시장에 진입하였고 2007년에 들어와서 각종 크루즈 선박은 총 270회 중국 항구를 입항하였다. 그리고 2008년에는 약 27%를 증가하였으며 총 입항 횟수는 344회가 되었으며 2009년 중국 각 항구도시에서 출발한 국제 크루즈 선은 80회였고 2008년에 비해 약 38%를 성장하였다. 또한 중국 출항 크루즈관광객수도 46.5만 명(2007년)에서 56만 명(2008년)으로 약 20%를 증가하였다.

2010년부터 급증한 크루즈 시장수요에 따라 중국 크루즈 관광산업은 점차적으로 초기단계(입항한 외국 크루즈선박에게 관련 된 서비스를 제공하는 단계)부터 발전단계(항구서비스제공 및 출입국 서비스를 병행하는 단계)로 발전하였다(중국 교통운송협회 크루즈 보트분회 2010). 2007년부터 2009년까지 중국 각 주요 크루즈 항구 접대한 크루즈 선박 및 출입국 관광자수가 아래 <표 2>에서 제시한 것과 같다.



<표 2> 2007년부터 2009까지 중국 각 크루즈 항구 통계

항구명	2007년		2008년		2009년	
	입항횟수	출입국자수	입항횟수	출입국자수	입항횟수	출입국자수
상해(上海)	92	100,000	112	130,450	126	183,283
천진(天津)	21	30,000	15	20,000	26	58,000
하문(廈門)	28	30,644	56	73,668	26	20,247
삼아(三亞)	58	61,600	66	169,891	34	38,331
대련(大連)	18	10,200	8	16,452	15	27,346
청도(靑島)	3	8,300	13	16,300	10	10,160
홍콩(香港)	-	624,000	-	780,000	-	973,827

자료: 중국 교통운송협회 크루즈 보트분회(2010)

<표 2>에서 제시한 각 주요 크루즈 항구뿐만 아니라 중국 내륙지역과 대만 지역의 관광활동이 활발해지면서 대만 지역의 크루즈 관광수요도 증가하는 추세를 보여주고 있다. 대만지역에서는 모두 지룽(基隆), 대중(臺中), 고웅(高雄) 및 화련(花蓮) 네 개 크루즈 항구가 있으며 2007년 21차례의 크루즈 선박을 입항하였고 관광자수가 42,294명이 되었고 2008년 42차례, 관광자수가 98,195명, 2009년은 63차례, 관광자수가 147,625명이 되었다(중국 교통운송협회 크루즈 보트분회 2010).

그리고 2007년 이후 크루즈 관광의 발전에 따라 지금 중국 동쪽 연해 소득 및 교육수준이 높은 지역에서 세 개 크루즈 관광시장을 형성하고 있다. 하나는 상해를 중심으로 이루어진 창장(長江) 삼각주 동부지역이고 하나는 광주(廣州)와 홍콩

지역을 중심으로 형성된 주강(珠江) 삼각주 남부 지역이며 마지막은 북경(北京)과 천진(天津)을 중심으로 이루어진 발해주변지역이다.

## 2. 크루즈 산업발전 현황

2007년 이후에 급증한 크루즈 관광수요에 따라 중국 중앙 정부와 각 연해 지역정부가 크루즈 항구 건설을 비롯한 크루즈 인프라에 대한 집중적으로 투자하였다. 또한 2008년 북경 올림픽과 2010년 상해 세계 박람회의 영향으로 크루즈 모항건설 더욱 빠른 속도로 진행하였으며 결과적으로 현재 중국 국내 크루즈 산업은 항구 건설, 크루즈 관광목적지 개발, 모항 경쟁력 등 측면에서 아래와 같은 특징을 가지고 있다.

우선, 크루즈 항구 건설측면으로 볼

때, 2007년 이후 지속적인 크루즈 항구 개발에 따라 지금까지 중국에서는 3개 크루즈 항구 집중지역이 형성되었다. 이 3개 지역 중의 하나는 상해시, 천진시, 대련시와 청도시를 포함하여 양자강과 발해지역을 중심으로 형성된 동북아 크루즈 항구군(港口群)이고 하나는 홍콩, 북해시, 광주지 등 항구도시를 포함하여 주강(珠江)과 북부만(北部灣)중심으로 형성된 동남아 크루즈 항구군(港口群)이며 다른 하나는 상해시, 하문시(廈門市), Ningbo시(寧波市)를 포함하고 대만과 인근지역을 중심으로 형성된 크루즈 항구군(港口群)이다. 2010년까지 대만지역과 홍콩을 제외하고 중국 대륙지역에서는 총 3개 크루즈 모항(천진시, 상해시와 하문시)과 10개정도의 크루즈 기항항구를 건설하였다. 중국 각 모항과 기항항구의 기본 상황은 아래 <표 3>에서 제시한 것과 같다. 뿐만 아니라 크루즈 항구건설과 함께 중국 각 항구 도시의 크루즈 전용 여객터미널, 도로, 전력, 통신 등 기타 관련 기반시설(상해 크루즈 여객 터미널 2009년 8월부터 사용, 천진 크루즈 여객 터미널과 아시아거리 등 관련 시설 2010년 6월부터 사용, 대련 크루즈 여객터미널과 관련 시설 2013년 완공예정)도 점차적으로 건설하였다.

둘째, 크루즈 모항의 국제 경쟁력측면으로 볼 때, 중국 북쪽은 동북아 각 나라와 인접하고 남쪽은 동남아 나라와 인접한다. 이런 우수한 지리적 조건과 지속적

인 크루즈 인프라개발은 중국 크루즈 산업발전의 외부조건을 충족시켰다. 또한 크루즈 산업기반시설과 관광자원, 기후조건, 배후시장의 크기, 사람의 인지수준, 지역 관광산업 발전수준 등 크루즈 관광산업의 발전조건을 종합적으로 고려할 때 중국 홍콩지역과 상해시는 국제 경쟁력이 있는 크루즈 모항으로 성장한 잠재력을 갖추었다.

셋째, 크루즈 항구 등 기반시설 건설과 함께 중국 국내는 두 개 크루즈 관광목적지 지역을 형성되었다. 하나는 상해시와 천진시를 중심으로 구성한 동북아 관광목적지 지역이고 다른 하나는 홍콩과 삼아시를 중심으로 형성된 동남아 크루즈 관광목적지 지역이다. 관광자원측면으로 볼 때, 이 두 지역은 서로 다른 성격이 지닌 관광자원과 지역문화를 보유하고 있으며 크루즈 선박 운항계절과 크루즈 관광 상품개발 측면으로 볼 때 두 지역은 크루즈 선박 운항이 적합한 계절과 크루즈 운항 노선, 크루즈 관광 상품등도 다르게 나타난다(중국 교통운송협회 크루즈 보트분회 2010).

<표 3> 중국 크루즈 항구의 기본 상황

구분	항구명	길이	수심	수용 능력	건설계획
모항	홍콩(香港)	남쪽:381m, 북쪽:320m	11m		전용부두(2개)2014년 완공예정
	상해(上海)	1200m	10m	3-4척	-
	천진(天津)	3개 표준선석	10m	3척	-
	하문(廈門)	463m	12.4m	2척	-
기항항	대련(大連)	1200m	10m	5-8척	서비스시설 건설 및 부두 재건축 2013년 초에 완공예정
	청도(靑島)	200m	8m	2척	-
	삼아(三亞)	-	10m	3척	-
	해구(海口)	-	-	3척	-

자료: 중국 교통운송협회 크루즈 보트분회(2010), www.oceanterminal.com.hk

그리고 크루즈 관광 상품개발측면으로 볼 때, 중국은 조선업의 한계로 인해 크루즈 상품개발 시 크루즈 선박제조보다 외국 크루즈 선박유입과 크루즈 관광코스개발에 집중하였다. 2007년 이후 지속적인 크루즈 관광코스개발에 따라 지금 중국에서 중·한·일 코스, 홍콩·대만 코스와 동남아 코스 세 가지 주요 크루즈 관광코스가 형성되었다. 이 중에서 생해, 천진에서 출발한 한·일 크루즈 관광코스와 상해와 하문에서 출발한 홍콩, 대만을 포함한 동남아 관광코스는 정기 노선이 되었다. 여행시간으로 볼 때, 중·한·일 크루즈 관광코스와 홍콩·대만 크루즈 관광코스는 주로 7박 8일이나 5박 6일 등 단기간 여행상품으로 구성되었고 2009년 들어와서 이런 단기 크루즈 관광코스의 수요가 증가하는 추세를 보였다. 동남아 크루즈

관광코스는 주로 15일 이상의 장기간 관광코스로 구성하였다. 또한 대만지역과 중국 간의 관광 및 다른 교류활동이 증가에 따라 대만의 항구도시와 홍콩을 포함한 크루즈 관광 상품 수요가 증가하는 추세를 보여주고 있다. 크루즈 관광 상품 가격으로 볼 때, 지금 중·한·일 상품과 홍콩·대만 상품은 주로 5,000위안 이하의 일반상품으로 구성되었으며, 동남아 상품은 주로 6,000위안부터 10,000위안 이상의 고가 상품으로 구성되었다.

크루즈 관광 상품 판매측면으로 볼 때, 중국 국내 아직까지 크루즈 선박이나 자국 선사가 없으므로 주로 국제 크루즈 선사의 상품을 대리점 형식으로 판매하고 있다. 2006년 7월 Costa Cruises 선사가 중국 시장에 진입한 후에 지금까지 MSC Cruises, Royal Caribbean Cruises, Star

Cruises와 Princess Cruises 등 네 개 국제 선사가 중국에서 자신의 상품을 판매하고 있다. 이 중에서 Costa Cruises와 Royal Caribbean Cruises는 중국 항구를 모항으로 하고 있고 다른 세 개 선사는 중국 북경, 상해와 광주 등 지역에서 여행사를 통해 자신의 상품을 판매하고 있다.

#### IV. 중국 크루즈 관광산업 정책분석

##### 1. 중국 크루즈 관광산업 정책현황

중국 국내 급증한 크루즈 관광수요에 따라 2008년 6월 이후에 중국 중앙정부부터 각 연해 지역정부까지 크루즈 관광산업에 대한 관심이 높아지고 관련 정책도 점차적으로 나왔다. 지금까지 중국 국내 크루즈 관광에 관한 정책을 보면 크게 중앙정부정책, 지역정책과 사업으로 구성되었다.

국가정책측면으로 볼 때, 2008년 6월 중국 국가발전 및 개혁위원회가 처음으로 "국가발전 및 개혁위원회 우리나라 크루즈산업발전 촉진에 대한 지도의견"라는 정책성 의견을 발표하였다. 이 의견에서 크루즈 항구와 관련 기반시설 건설, 국내 크루즈 관광시장육성, 크루즈 선박제조 및 설계기술 양성, 관련 법규강화 등내용을 포함하였다. 이 지도성 중앙 정

책에 따라 2009년 1월 중국 교육부는 크루즈 전문 인력을 육성하기 위해 "크루즈 승무"라는 전공을 설치하였고 해남성과 상해 등 지역은 처음으로 이 전공의 학생모집을 시작하였다. 그리고 2009년 2월 중국 국가여유국은 크루즈 관광 상품 개발과 국제 크루즈 관광객 유입에 대한 의견을 발표하였으며 후에 중국 국가품질감도 및 검찰 검역국에서는 크루즈 관광객 질병 통제 및 응급처리방안을 발표하였다.

2009년 3월 중국 국무원에서 "상해시 현대 서비스업 및 선진 제조업을 축하고 국제금융 중심 및 국제 항운중심 건설에 대한 의견"이라는 정부의견을 발표하였으며 이 중에서 크루즈 산업 발전의견을 포함하였다. 2009년 7월 중국 공업 및 정보화부는 중국 조선공업중장기발전계획을 발표하였고 이 중에서도 크루즈 선박제조 및 연구 등내용을 포함하였다. 2009년 10월 중국 교통부는 '외국 크루즈 선박이 중국 항구에서 다 항구 입항업무에 대한 통지'를 발표하였다. 이 통지에 따라 외국 크루즈 선박은 중국 다 항구 입항 및 관광활동을 할 수 있게 되었다. 그리고 중국公安部 출입국관리국은 '크루즈 출입국 변방(邊防) 검사 관리 방법'을 발표했고 크루즈 관광객의 출입국 절차가 더욱 편리하게 되었다.

종합적으로 보면 중국 국가 차원에 발표한 크루즈 관광산업에 대한 지도성 의

건 및 관련 법규는 크루즈 산업 기반시설, 출입국 관리 업무, 크루즈 선박 출입항 등 다양한 내용을 포함하였다. 이 중에서 크루즈 산업발전에 대한 구체적인 내용이 없지만 국가차원에서 크루즈 산업을 육성하고자 하는 의견을 보여주고 있다(중국 교통운송협회 크루즈 보트분회 2010).

지역정책과 사업은 국가 정책에서 지도성 의견보다 실제 사업이나 실시정책에 대해 집중하였다. 상해시를 비롯한 중국 각 연해 지역은 자신의 지역상황에 따라 크루즈 산업에 대한 지역성 실시정책이나 관련 사업을 추진하고 있다. 상해시는 외국 크루즈 선사 및 선박을 유입하기 위해 크루즈 선박 입항비용감면, 외국 선사 대리점 설립, 항구 기반시설 건설 등을 중심으로 등 지역성 정책을 시설하였으며 해남성(海南省)은 '국제 여유도'라는 국가사업과 함께 적극적으로 항구 건설 및 크루즈 관광 코스를 개발하고 있다. 동남연해지역은 하문시를 중심으로 크루즈 사업을 추진하고 있는데 주로 중국과 대만 간의 크루즈 관광 상품개발을 집중하고 있다. 그리고 화북(華北)지역은 천지시를 중심으로 크루즈 모항 건설, 관련 상업시설개발 등 시설건설을 중심으로 크루즈 산업을 발전시키고 있는데 이와 동시에 크루즈 선사와 선박을 유입하기 위해 관련 비용 감면, 관광자원개발 및 관광객 통관 정책 등 사업도 진행하고 있다.

그리고 화동(華東)지역은 청도시를 중심으로 크루즈 산업을 촉진하고 있다. 청도는 중국 국내 처음으로 크루즈 경제발전계획을 수립하였고 중국·한국·일본에서의 10개 도시와 연합해서 크루즈 관광상품개발 사업 및 관광객 통관 정책을 추진하고 있다. 또한 강소성(江蘇省)에 있는 연운항시(連雲港市)도 항구 건설과 중국·한국·일본 크루즈 관광 상품개발에 대한 집중적으로 육성하고 있다. 또한 서남연해지역은 광서성(廣西省) 북해시를 중심으로 크루즈 사업을 추진하고 있는데 2009년 8월에 발표한 '환북부만(環北部灣)지역관광 협력'에서 크루즈 관광상품 개발은 10개 사업 중의 하나로 지정하였으며 관련 된 크루즈 관광 상품은 주로 중국과 베트남과 다른 동남아시아 국가 연결한 상품으로 구성하였다. 화남(華南)연해지역은 주해, 광주, 신천 세 도시를 중심으로 크루즈 관광 산업을 촉진하고 있으며 주로 세 도시와 홍콩, 마카오를 연결한 연합모항 형식으로 노력하고 있다. 중국 크루즈 관광산업이 가장 발달한 홍콩도 항구 확대 및 크루즈 상품개발에 대한 집중하였으며 대만도 중국 관광시장수요 급증, 중국 국내 각 지역과 대만 간의 교류확대 및 관광시장세분화 등 시장 환경변화를 대응하기 위해 크루즈 관광 상품개발에 대한 관심을 두고 있다.

## 2. 중국 크루즈 관광산업정책 분석

상기 중국 중앙정부와 지역정부가 크루즈 관광에 대한 정책을 종합적으로 보면 중국 국가 차원에서 크루즈 산업에 직접적으로 영향을 준 정책은 주로 관광객 입국과 크루즈 선박 입항(다 항구 입항)에 집중하였으며, 적극적으로 각 지역에서 진행한 크루즈 관광산업개발과 기반시설 건설을 촉진하였다. 국가 정책과 달리 중국 연해 각 지역은 주로 크루즈 관광 상품 개발, 크루즈 선박 입항비용감면 등 구체적인 정책에 대한 관심을 두고 있다. 그리고 크루즈 항구와 관련 기반시설건설은 주로 중앙 정부와 지역정부가 같이 투자하는 형식으로 진행하였다. 지금까지 중국 국가정부나 지역정부가 크루즈 관광산업 발전정책이 중국 크루즈산업의 발전을 촉진하였다. 하지만 2010년 이후에 특히 올해 들어와서 중국 크루즈 산업 환경 및 외부시장 환경이 많은 변화를 발생하였다. 이러한 환경변화에 따라 지금 중국 국가정부와 지역정부가 실행하고 있는 정책이 아래와 같은 문제를 지닌다.

우선, 아시아 지역과 중국 국내 크루즈 시장의 크기, 중국 국민의 소득 및 소비수준, 지역시장의 크기, 크루즈 상품의 가격특성과 지금 중국대륙 크루즈 항구의 분포상황으로 볼 때 지금 중국대륙지역에서 건설된 천진, 상해와 하문 세 개 모항 및 10개 정도의 기항 항은 크루즈

관광수요를 충분히 만족할 수 있다. 그러나 청도, 연대, 대련 등 도시는 크루즈 모항건설에 대한 관심이 두고 있으며 적극적으로 관련 사업을 촉진하고 있다. 크루즈 항구 특히 모항건설은 대규모 자본투입이 필요하고 유지비용이 높다는 특성을 가지고 있으므로 자본투자의 효율성 측면으로 볼 때 지금 실행하고 있는 중국 국가 정부나 지역정부가 크루즈 항구건설에 대한 정책이 과대투자의 가능성이 높다.

둘째, 지금 중국국내 판매하고 있는 크루즈 관광 상품은 상해시를 경계로 북쪽이 주로 중·한·일 연계 상품을 판매하고 있고 남쪽은 대만, 홍콩을 포함한 동남아 크루즈 상품을 판매하고 있다. 이에 따라 각 모항이나 기항 항은 크루즈 관광 상품이 유사한 특성을 지니고 있으므로 결과적으로 가격경쟁을 초래할 수 있다. 그러나 지금 각 지역정부가 크루즈 관광 상품 개발할 때 대부분 다 크루즈 노선 개발에 집중되었으며 선상프로그램 개발 및 참여 그리고 세부 시장의 상품개발에 대한 정책지원이 부족하다.

셋째, 크루즈 선박은 크루즈 관광산업에서 핵심적인 역할이 하기 때문에 지금 중국 국내 크루즈 선박이 없다는 실정을 고려할 때 외국 선박유지와 자국 크루즈 선박제조는 중국 크루즈산업의 성공여부를 좌우한다. 따라서 국가나 지역차원으로 외국 크루즈 선박을 유지하는 마케팅 활동과 관련 인센티브 정책과 크루즈 선

박제조비 지원정책을 수립할 필요가 있다. 그러나 지금 중국 국내 실행하고 있는 정책에 이에 관련 내용이 부족하다.

넷째, 지금 중국 크루즈 관광산업이 입항한 크루즈 선박에 서비스제공과 출국 크루즈 관광객에게 서비스 제공하는 단계에 왔다. 이에 따라 크루즈 관광객에게 지상관광 및 다른 서비스 제공하는 것은 지금 중국 크루즈 산업 특히 각 모항 및 기항 항구의 핵심적인 내용이 되었다. 또한 크루즈 관광이 지역경제에 대한 파급효과와 입항 크루즈 관광객의 체류시간을 고려할 때 모항이나 기항 항구 주변 관광자원개발 및 관광자원을 연결하는 기반시설개발이 지금 각 중국 각 지역 내지 중국 전체 크루즈 관광산업이 직면해야할 문제이다.

다섯째, 크루즈 관광산업의 구성을 보면 크루즈 관광 상품 대리점이나 여행사 등 관련 기업체와 민간 크루즈 협회와 같은 지역 민간단체가 크루즈 관광시장 육성, 대외홍보 및 관련 상품개발에 대해 중요한 역할이 담당하고 있다. 따라 중국 크루즈 관광산업이 지속적인 성장하기 위해 이러한 기업이나 민간단체 육성에 관련 법규나 제도를 마련할 필요가 있다.

마지막, 선상카지노에 대한 관리 및 관광객 출국심사에 대한 법규를 강화할 필요가 있다. 중국 국내 법규에 따르면 카지노는 불법사업에 속하고 중국 국민이 외국에서 도박활동이 중국 국제관광에 대해 부정적인 영향을 주었다. 그러나 외

국 크루즈 선박에서 대부분이 선상 카지노를 제공하고 있으며 이에 따라 중국 정부가 이에 대한 관리방법이나 법규를 마련할 필요가 있다. 또한 일부 중국 관광객이 크루즈 선박을 이용해서 한국 등 다른 나라에 가서 불법체류의 경우가 있으며 중국 국제관광이미지에 대해 부정적인 영향을 주었으며 이에 따라 국내 크루즈 관광객에 대한 출국심사가 강화할 필요가 있다.

## V. 결론 및 정책제안

2007년 이후에 중국 크루즈 관광산업은 고속 성장하는 시기에 들어왔다. 이에 따라 중국 국가 정부나 각 연해 지역정부가 크루즈 관광산업을 육성하기 위해 대규모 사업투자, 관련 법규 및 제도 마련 등 사업을 적극적으로 추진하고 있다. 그러나 중국 국내 크루즈에 관한 연구가 부족하고 크루즈 관광에 대한 기초이론을 정리하지 못하는 문제를 지니고 있다. 또한 산업측면으로 볼 때, 중국 크루즈 산업이 빠른 성장하고 있는 동시에 지금 중국 국가정부와 지역정부가 실행하고 있는 관련 정책이 보완할 필요가 있다. 따라서 본 연구에서는 크루즈 관광 기초이론을 살펴본 후에 중국 크루즈 관광산업의 발전현황과 실행하고 있는 관련 정책을 정리하였으며 관련 법규, 정책과 제도의 문제점을 분석하였다. 전체적으로

볼 때 지금 중국 크루즈 관광산업이 시설투자 집중과 관련 상품개발, 지역 관광 자원개발, 홍보 및 인센티브 제도부족 등 문제를 지니고 있다. 이에 따라 향후 중국 크루즈 관광산업의 지속적으로 성장하기 위해 아래와 같은 제도나 정책을 고려할 필요가 있다.

우선, 전반적으로 볼 때 지금 중국 크루즈 관광산업 정책이 기반시설개발을 중심으로 이루어지고 있는데 하지만 시장규모나 중국 국내 항구분포상황 등 요소를 종합적으로 볼 때 크루즈 모항이나 기타 항구건설에 대한 정책이 완화할 필요가 있다. 이런 정책의 실시는 정부투자의 효율성을 높일 수 있고 기반시설 과대투자를 예방할 수 있다.

둘째, 기준 항구를 최대한 활용하기 위해 우선 크루즈 선박을 유치하거나 제조해야 한다. 그러나 지금 중국 각 지역정부가 이에 관련 정책이나 제도가 부족하다. 따라서 향후 크루즈 관광에 대한 정부홍보활동과 관련 기업에게 크루즈 선박유치, 크루즈 선박제조에 대한 인센티브제공 제도 및 정책적 지원을 마련할 필요가 있다.

셋째, 크루즈 관광 상품 개발할 때, 지금 크루즈 노선개발을 중심으로 이루지고 있는데 크루즈 관광 상품 구성과 산업과급효과측면으로 볼 때, 향후 선상 프로그램 참여, 세부 시장을 대상으로 하는 상품개발 및 항구 지역 내 관광자원개발에 대한 지원정책이나 제도를 수립할 필

요하다. 또한 중국 지속적으로 성장하는 국내 관광시장과 강하자원을 고려할 때 내하 크루즈와 중국 국내 연안크루즈 상품개발에도 지원정책이 필요하다.

넷째, 크루즈 대리점, 여행사와 기타 크루즈 관련 민간협회가 크루즈 산업발전에 대해 중요한 역할을 하고 있다. 따라서 중국 국가 정부나 각 지역정부가 이러한 기업이나 민간협회의 설립 및 업무전개, 전문인력 양성, 용자 등에 대해 지원정책을 마련할 필요가 있다.

다섯째, 지금 대부분 크루즈 선박에서는 다 카지노를 설치하고 있다. 이런 실정과 반대로 중국 법에 따라 카지노를 불법사업에 속한다. 따라서 외국 크루즈 선박에서의 카지노 사업에 대한 관리 제도나 정책을 마련할 필요가 있다. 또한 지금 일부 중국 관광객이 크루즈 선박을 이용해서 한국 등 다른 나라에 가서 불법체류의 경우가 있으며 중국 국제관광 이미지에 대해 부정적인 영향을 주었으며 이에 따라 국내 크루즈 관광객에 대한 출국심사가 강화정책과 제도를 마련할 필요가 있다.

마지막으로, 크루즈산업과 관광산업, 조선업 그리고 운송업 간에 밀접한 관계를 보여주고 있다. 따라서 크루즈 관광산업육성하기 위해 세 산업 간의 연계정책을 마련할 필요가 있다.

즉, 크루즈 관광산업의 산업과급효과를 최대화하기 위해 정부차원에서 관광산업, 조선업과 운송업 간의 공동연구를 지원,



크루즈 선박개발 지원과 같은 세 산업을 연결할 수 있는 정책을 마련할 필요가 있다.

본 연구는 중국 크루즈 관광산업 정책에 관한 기초 연구로서 중국 기준 크루즈 관광연구 보완 및 향후 연구의 발전에 대해 현실적인 의미를 지니고 있다. 본 연구는 시간과 자료의 한계로 더 상세한 분석이 부족하며 이에 따라 후속 연구가 계량적인 분석이나 보다 더 상세한 연구가 진행할 필요가 있다.

**<최초투고일: 2011년 9월 3일>**

**<1차 수정일: 2011년 10월 4일>**

**<게재확정일: 2011년 10월 10일>**

## 참 고 문 헌

- 김경희(2008), “한국 크루즈산업의 발전방안에 관한 연구: 크루선 기항여건 및 수용태세를 중심으로,” 「호텔경영학연구」, 17(1), 199-216.
- 김창기(2007), “국내 카페리 선사의 크루즈 사업 진출방안에 관한 연구,” 한국외국어대학교 경영대학원, 석사학위논문.
- 김창수(2002), 「관광교통론」, 대왕사.
- 박기홍, 이강욱(1998), 「한·중·일 연계 오리엔트 크루즈 사업의 기본 추진 방안」, 한국관광연구원.
- 최용훈(2008), “크루즈 관광산업 활성화 방안 연구,” 「여행학연구」, 29, 107-126.
- 이재근(2003), “국내 크루즈관광상품 개발 방향에 관한 연구,” 「관광경영학연구」, 7(2), 113-133.
- 이경모(2004), 「크루즈 산업의 이해」, 대왕사.
- 한국문화관광부(2006), 「크루즈산업 육성을 위한 관광진흥계획」.
- 황진희, 홍장원, 김은수(2006), 「크루즈 관광산업 발전기반 조성방안」, 한국해양수산개발원.
- 蔡曉霞, 牛亞菲, 韋智超(2010), “我國郵輪產業發展潛力測度研究,” 「發展研究」, 3, 62-66.
- 范金, 鄭慶武, 梅娟(2004), 「產業經濟學」, 經濟管理出版社.
- 黎章春, 丁爽, 賴昌貴(2007), “我國郵輪旅游發展的可行性分析及對策,” 「特區經濟」, 175-177.
- 魏小安(2004), 「中國郵輪經濟現狀分析和發展趨勢」, 中國旅游報.
- 伍建海(2010), “國內郵輪旅游市場發展探析,” 「中國商界」, 198, 79-280.
- 徐虹, 高林(2010), “基于供應鏈視角的郵輪旅游芻議,” 「北京第二外國語學院學報」, 1, 58-62.
- 楊敏, 陳娟(2009), “中國郵輪旅游市場開發問題及對策探討,” 「現代商貿工業」, 4, 96-97.
- 張言慶, 馬波, 范英杰(2010), “郵輪旅游產業經濟特征,發展趨勢及對中國的啓示,” 「北京第二外國語學院學報」, 183, 26-33.
- 中國交通運輸協會郵輪游艇分會(2010), 「2009-2010 中國郵輪發展報告」. [www.oceanterminal.com.hk](http://www.oceanterminal.com.hk)