

KMI 동향분석

VOL.27
2017 MAY

발간년월 2017년 5월(통권 제27호) **주 소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) **발행인** 양창호
발행처 한국해양수산개발원 **자료문의** 한국해양수산개발원 동향분석실 **홈페이지** www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

국내 크루즈시장 체질개선 시급

홍장원 해양관광문화연구실장
(jwhong@kmi.re.kr/051-797-4721)
윤인주 해양관광문화연구실 전문연구원
(mouthpiece@kmi.re.kr/051-797-4724)
최일선 해양관광문화연구실 전문연구원
(ilsunchoi@kmi.re.kr/051-797-4727)
이정아 해양관광문화연구실 연구원
(pengyou35@kmi.re.kr/051-797-4726)

최근 5년간 연평균 71%의 성장세를 보였던 국내 크루즈시장이 중국의 한국단체관광 금지조치(3.15) 이후 큰 타격을 입고 있다. 국내 크루즈시장에서 중국인 관광객은 92.2%를 차지하며, 단체관광객 의존도가 매우 높아 중국의 여행제한조치에 의해 2017년 국내 크루즈 입항이 목표치 대비 39.3%가량 취소되는 등 피해가 큰 실정이다.

국내 크루즈시장은 중국과 일본을 연계하는 중간 기착지 역할을 강화하기 위한 각종 기반시설 확충과 홍보를 정책 우선순위로 삼고 쇼핑관광 중심의 기항지 프로그램으로 운영되었다. 국내 크루즈시장의 지출구조는 쇼핑비용이 90% 이상이며 중국인 관광객의 경우에는 그 비중이 99%에 육박하고 있다.

크루즈관광이 지역경제에 미치는 파급효과가 면세점 매출 외에 제한적이라는 평가와 함께 중국인 일변도의 관광객 구조와 쇼핑관광 중심의 관광객 유치방식에 대한 문제가 꾸준히 제기되었다. 그러나 이러한 문제는 크게 노력하지 않아도 찾아오는 크루즈시장의 양적 성장에 가려 크게 부각되지 못했다. 이제부터라도 우리나라 업체가 주도하는 크루즈시장 확대를 검토해야할 시점이 된 것이다.

2013년 중국과 영토분쟁을 겪었던 일본은 방일관광객 감소에 대처하기 위하여 개별관광을 촉진하고 여행박람회를 개최하였다. 이와 함께 일본에 기항하는 대형 크루즈선사를 유치하고 국제 크루즈선사와 크루즈항만을 공동 개발하였으며 자국적 크루즈선사의 해외 홍보 및 마케팅 활동을 강화하였다.

최근 정부는 중국인 관광객 급감에 대비하여 내수관광을 활성화하고 동남아·일본 관광객을 유치하는 등 방한 관광객 다변화로 중국인 관광객에 대한 의존도를 낮추겠다는 방안을 발표하였다. 하지만

국적 크루즈선사가 없는 상황에서 중국 등 해외 크루즈선사의 기항으로 성장해 온 국내 크루즈관광의 실정상 국내 시장 활성화나 외래 관광시장 다변화는 근본적인 개선방안이 되기 어렵다.

이러한 차원에서 근본적인 해결책은 국적 크루즈선사를 육성하는 것이다. 그리고 단기적으로는 우리나라를 모항으로 하는 크루즈선사를 유치해서 일본·러시아와 연계한 환동해·북극권 크루즈 노선을 구축해 나가야 할 것이다. 또한 국제 크루즈선사와 크루즈항만을 공동운영하여 해외 크루즈선사의 국내 모항을 유도하는 방안도 강구해야 한다. 이 밖에도 동남아 관광객을 대상으로 하는 에어 앤 크루즈(Air & Cruise)상품 개발 등 우리나라를 중심으로 하는 크루즈상품 개발 및 마케팅 강화를 추진해야 할 것이다.

아시아 크루즈시장의 성장

■ 아시아 크루즈 관광객은 한국, 중국, 일본을 중심으로 급속히 성장

- 아시아 크루즈 관광객은 2013년 151만 명에서 2016년 325만 명으로 급격히 성장함
- 아시아 크루즈 관광객은 2016년 기준 전년대비 49.8% 성장했으며, 세계 크루즈시장의 2016년 성장률이 4.4%인 것을 감안하면 매우 높은 성장세를 보이고 있음

그림1. 아시아 크루즈 관광객 성장 추이



자료: CLIA(2017), Asia Cruise Trends 2016을 바탕으로 재구성

- 아시아 크루즈시장은 한국, 일본, 중국을 중심으로 급격히 성장하고 있으며, 중국은 2015년 300항차에서 2016년 850항차로 183.3%의 성장률을 기록하였고 일본과 한국이 각각 136.2%, 97.6%의 성장률을 보임

그림2. 아시아 국가별 크루즈선 입항 횟수

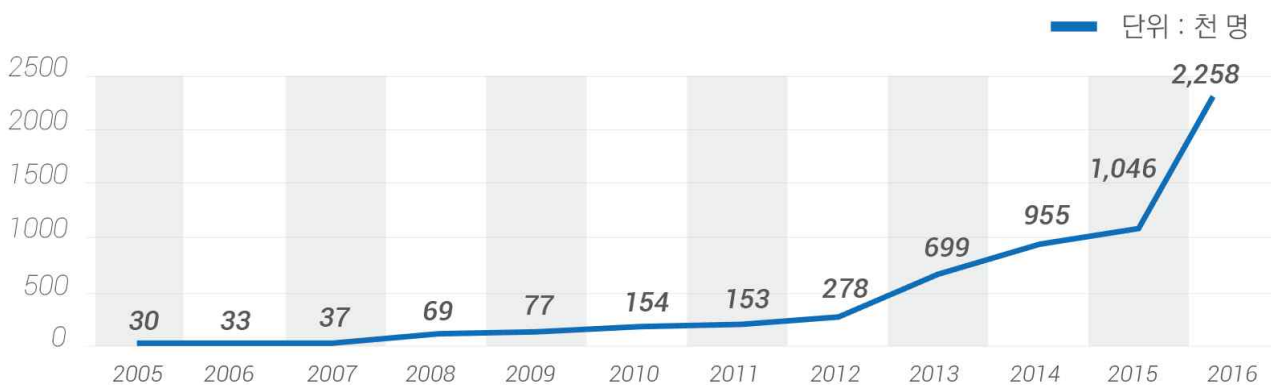


자료: CLIA(2017). Asia Cruise Trends 2016을 바탕으로 재구성

■ 국내 크루즈 관광객의 지속적 성장

- 방한 크루즈 관광객 입국 통계를 살펴보면 2005년 3만 명에서 2016년 225만 명으로 급속하게 증가하는 추세를 보이고 있음. 특히 2016년은 전년대비 2배 이상 증가한 것으로 나타나 급격한 성장을 보임

그림3. 국내 크루즈 관광객 입국 통계

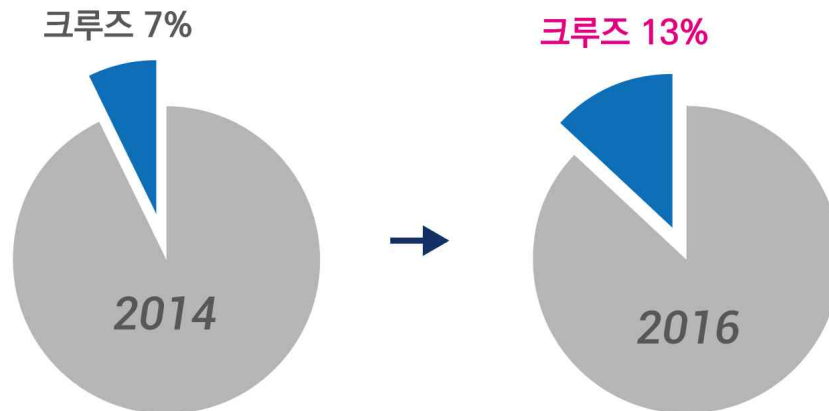


주: 선원포함

자료: 크루즈관광통합정보 <http://cruise.visitkorea.or.kr>을 바탕으로 재구성

- 2016년 전체 방한 관광객 1천 7백만 명 중 중국 크루즈 관광객은 13%를 차지하며 2014년 6.7%, 2015년 7.9%에 이어 크루즈선박을 통한 관광객 규모가 매년 성장하고 있어 크루즈관광의 중요도가 높아지고 있음

그림4. 외래 관광객 중 크루즈 관광객 비중



자료: 관광지식정보시스템 www.tour.go.kr을 바탕으로 재구성

■ 2016년 방한 중국인 크루즈 관광객 전년대비 129.1% 증가

- 2016년 국적별 크루즈 관광객 입국 통계를 살펴보면 중국이 92.2%로 1위를 차지하여 국내 크루즈시장이 중국에 크게 의존하는 것을 알 수 있음
- 2016년 방한 중국인 크루즈 관광객은 전년대비 129.1% 증가한 151만 6,500명으로 전체 크루즈 관광객 증가는 대부분 방한 중국인 크루즈 관광객 증가에 기인함

표1. 국적별 크루즈 관광객 입국 통계

(단위: 명)

순위	2014년			2015년			2016년		
	국적	입국객수	비중	국적	입국객수	비중	국적	입국객수	비중
1	중국	597,569	87.4%	중국	661,834	88.4%	중국	1,516,500	92.2%
2	일본	26,893	3.9%	일본	33,636	4.5%	일본	40,823	2.5%
3	미국	13,447	2.0%	미국	10,691	1.4%	미국	20,281	1.2%
4	호주	9,120	1.3%	호주	8,648	1.2%	호주	15,954	1.0%
5	대만	7,946	1.2%	홍콩	6,197	0.8%	영국	8,248	0.5%
6	영국	7,005	1.0%	대만	5,897	0.8%	홍콩	7,739	0.5%
7	홍콩	3,938	0.6%	영국	5,253	0.7%	대만	6,509	0.4%
8	캐나다	3,881	0.6%	캐나다	3,459	0.5%	캐나다	6,116	0.4%
9	필리핀	1,944	0.3%	필리핀	1,895	0.3%	필리핀	2,760	0.2%
10	독일	1,344	0.2%	구주기타	1,061	0.1%	독일	2,116	0.1%

주: 선원미포함

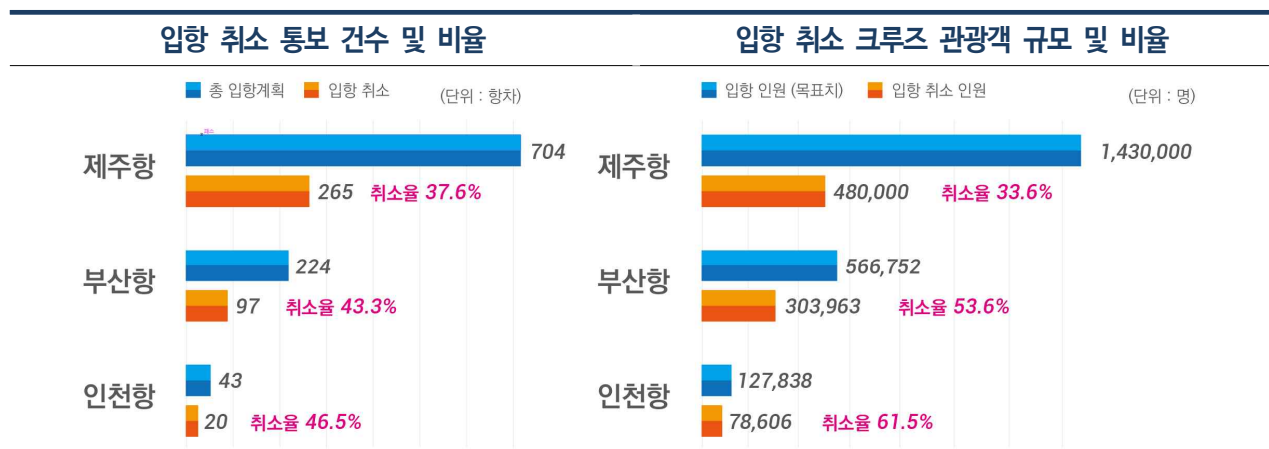
자료: 크루즈관광통합정보 <http://cruise.visitkorea.or.kr>을 바탕으로 재구성

중국 관광객 감소에 따른 크루즈시장 성장 제동과 한계 노출

■ 중국의 한국단체관광 금지조치(3.15) 이후 국내 주요 크루즈항만에 대한 입항 계획 중 39.3% 취소

- 중국이 사드(THAAD, 고고도미사일방어체계) 보복 조치의 일환으로 3월 15일 한국단체관광 금지조치를 발표한 이후 제주항, 부산항, 인천항 등 국내 주요 크루즈항만에 대한 입항 계획 총 971회 중 382회가 취소되어 연초에 비해 39.3%가 감소함
- 2017년 목표치 대비 주요 크루즈항만별 입항 실적은 제주항 62.4%, 부산항 56.7%, 인천항 53.5% 수준에 머무를 것으로 예상되며 전체적으로는 60.7%를 기록할 것으로 전망됨
- 한편 크루즈 관광객 규모는 2017년 목표치 대비 제주항 66.4%, 부산항 46.4%, 인천항 38.5% 수준으로 예상되며, 전체적으로는 59.4%에 머무를 것으로 전망됨

그림5. 주요 크루즈항만별 입항 취소 현황



주: 2017.4.10. 기준

자료: 해양수산부, 제주도청 해양수산국, 부산항만공사, 인천항시설관리센터, 한국관광공사 크루즈관광 통합정보 자료를 바탕으로 재구성

■ 방한 중국인 크루즈 관광객이 급감하면서 '천혜의 기항지'라는 지리적 이점에 의존했던 중국인 일변도의 크루즈시장이 구조적 한계를 노출

- 국내 크루즈시장은 선호도나 규모 면에서 아직 도입 단계이나 위치적 특성상 중국, 일본, 러시아 등을 경유하는 기항지로서의 지리적 이점을 가지고 있음

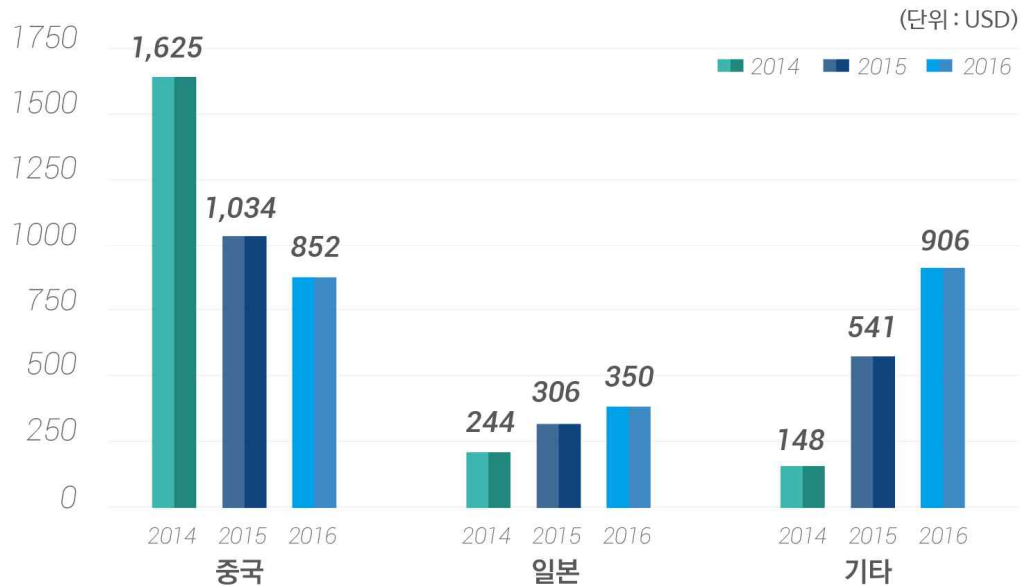
- 따라서 최근 이례적으로 급성장한 방한 중국인 크루즈 관광객을 수용하면서 기항 크루즈 시장이 발전했으나 중국 모항지 관광객을 수동적으로 받아들일 뿐 시장 다변화를 위한 능동적인 노력은 부족했음
- 2016년 기준 국내 기항 크루즈 관광객의 58.2%는 ‘처음부터 한국이 기항지로 포함된 상품을 선정’하고 있으며 ‘타 국가 기항지 비교 후 선정’하는 비율은 15.6%에 불과함
- 그 결과, 중국발 크루즈선이 우리나라를 기항지로 선택하지 않거나 방한 중국인 크루즈 관광객이 국내 기항지 관광에 응하지 않을 경우에 대한 대안이 미비함
- 또한, 방한 중국인 크루즈 관광객 수요에 최적화된 ‘쇼핑관광’을 중심으로 발전하여 기항지로서 국내 관광지의 매력을 보여줄 수 있는 다양한 관광프로그램이나 중국 이외 지역 방문객에 대한 수용태세가 미흡함
- 국내 기항지 관광에 대한 전반적 만족도는 물론 세부항목별 만족도가 2014년 이후 3년 연속 하락하는 추세를 보이고 있으며 특히, ‘관광지 매력’과 ‘관광일정’ 분야에서 가장 만족도가 낮음
- 기항지 여행 시 ‘관광할 시간이 짧고’, ‘관광지가 흥미롭지 않다’는 불만이 높음

쇼핑관광 중심의 국내 기항 크루즈시장의 한계점

■ 국내 기항 크루즈관광 지출금액의 90% 이상이 쇼핑비용이고 방한 중국인 크루즈 관광객의 경우 그 비중이 99%에 육박

- 크루즈관광 지출경비는 크게 쇼핑과 기타(식음료, 교통비, 관람료 등) 비용으로 구성되는데 국내 기항 크루즈관광 지출경비는 대부분 쇼핑비용임
- 2016년 외래 크루즈 관광객 실태조사에 따르면, 1인 기준 기항지 지출 금액은 중국인 861달러, 일본인 384달러, 기타 국적자 917달러임
- 기항지 지출 금액 대비 쇼핑비용 비중은 중국인 98.9%, 일본인 91.1%, 기타 국적자의 경우 98.8%에 육박하여 쇼핑을 제외한 기타 비용은 각각 9달러, 35달러, 10달러에 불과함
- 문제는 1인 기준 쇼핑비용이 일본인과 기타 국적자의 경우 증가하는 반면, 중국인의 경우 지난 3년에 걸쳐 절반 수준으로 감소하고 있어 쇼핑관광으로 여세를 몰아 온 ‘저가관광’의 부정적 여파를 보이는 징후로 해석된다는 것임

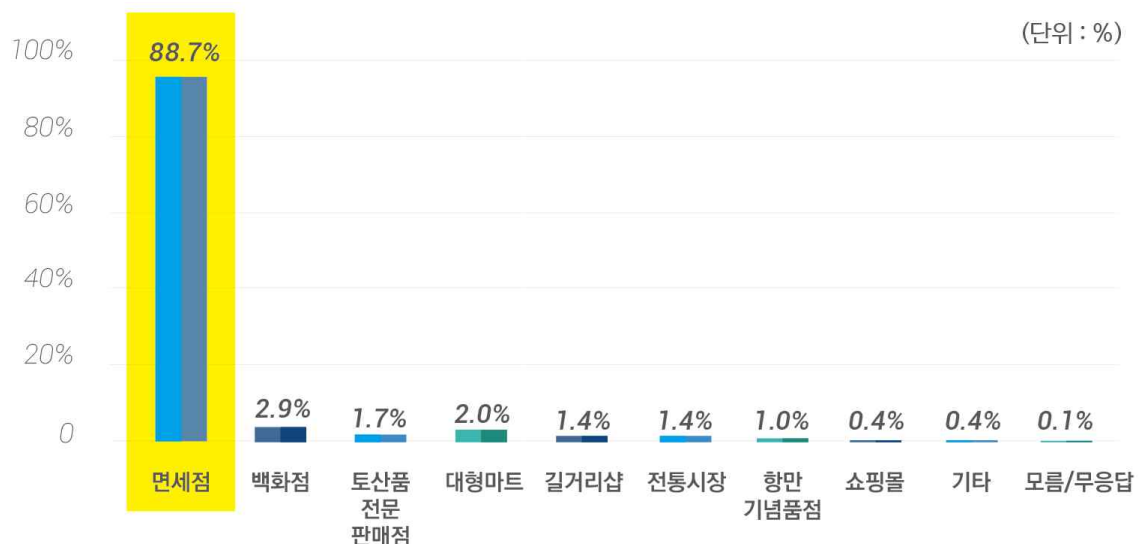
그림6. 각국의 연도별 기항지 쇼핑비용 비교



자료: 한국관광공사(2016), 2016년 외래 크루즈 관광객 실태조사를 바탕으로 재구성

- 한편 기항지 방한 중국인 크루즈 관광객의 주요 쇼핑장소는 88.7%가 면세점이고, 이를 제외한 전통시장, 길거리샵 등은 2% 미만인 것으로 나타남
- 결과적으로 방한 중국인 크루즈 관광객의 지출금액은 대부분 면세점으로 들어가 대기업 외에는 국내 기항 크루즈시장 발전의 수혜 대상이 많지 않을 것으로 보임

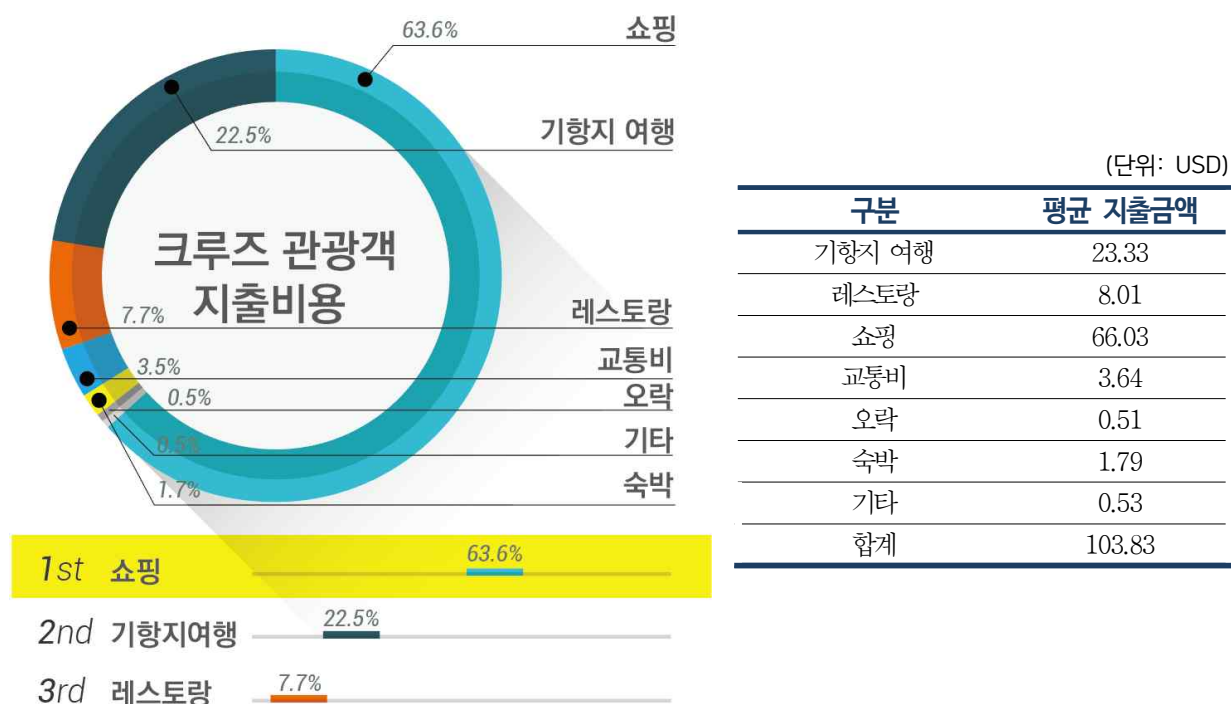
그림7. 방한 중국인 크루즈 관광객의 기항지 주요 쇼핑장소



자료: 한국관광공사(2016), 2016년 외래 크루즈 관광객 실태조사를 바탕으로 재구성

- 반면 캐리비언, 멕시코, 중앙아프리카, 남아프리카 지역의 기항지 크루즈 관광객 1인 평균 지출금액 구조를 살펴보면 지출금액은 103.83달러이고, 이 중 쇼핑비용은 전체의 63.6%로 가장 높았으며, 기항지 여행(22.5%), 레스토랑(7.7%), 교통비(3.5%)등의 순으로 나타남
- 미국, 유럽 등 크루즈문화가 발달된 지역에서는 쇼핑관광 이외에 지역 관광자원과 문화상품을 판매하는 기항지 관광상품을 다양화시켜 기항지 관광매력도를 증가시키고 있음

그림8. 세계 크루즈 시장 기항지 1인 평균 지출



자료: 플로리다-캐리비언 크루즈 협회(2015), Economic contribution of cruise tourism to the destination economics를 바탕으로 재구성¹⁾

1) 플로리다-캐리비언 크루즈 협회(2015)에서는 캐리비언, 멕시코, 중앙아프리카, 남아프리카의 35개 목적지를 대상으로 크루즈 관광객 1인 평균 지출금액을 산출함

관광시장 다변화와 국제 크루즈선사를 유치한 일본

■ 일본-중국 간 센카쿠제도 분쟁으로 방일 중국인 여행객 감소

- 일본은 2010년 9월 센카쿠제도 주변 일본 영해 내에서 불법조업을 하던 중국 어선과의 마찰로 일본측이 중국 어선 선장을 체포함. 이에 중국 정부는 일본의 정치, 경제, 군사, 외교, 관광, 민간교류 등 전방위에 걸쳐 압력을 행사함
- 2012년 9월 일본 정부가 사유지였던 센카쿠제도 3개의 섬(오우쓰리섬, 기타코섬, 미나미코섬)을 국유화함에 따라 베이징, 상하이, 칭다오 등 중국의 주요 도시에서 반일시위가 벌어지고 중국인의 일본 단체관광 취소사태로 이어짐

표2. 일본-중국 센카쿠제도 분쟁 전후의 방일 중국인 관광객 및 크루즈 관광객 추이

(단위: 천 명)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
방일 중국인 관광객	1,425	1,315	2,409	4,994	6,373
전년대비 방일 중국인 관광객 증감율	36.6%	-7.7%	83.2%	107.3%	27.6%
방일 관광객 중 중국인 관광객 비율	17.0%	12.7%	18.0%	25.3%	26.5%
방일 크루즈 관광객 수	-	174	416	1,116	1,992
전년대비 방일 크루즈 관광객 증감율	-	-	139.1%	168.3%	78.5%

주1. 법무성 입국관리국 집계에 따른 외국인입국자수(승무원 제외)

주2. 복수기항하는 크루즈선박의 승객에 대해서도 1명으로 계산함

자료: 일본정부관광국 http://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/visitor_trends/,

일본국토교통성 <http://www.mlit.go.jp/common/001158874.pdf> 을 바탕으로 재구성

- 2013년 방일 중국인 관광객은 약 132만 명으로 전년대비 약 7.7% 감소했으며 일본은 이에 대한 대책으로 개별관광객을 타깃으로 다양한 전략을 추진함
- 오키나와, 동일본대지진 피해지역(이와테, 미야기, 후쿠시마) 등을 방문하는 개별관광객 대상 복수비자 발급 허용, 중국 주요도시와 일본지방을 연결하는 신규항공 노선 증설
- 여행박람회와 온라인 마케팅 실시, 중국발 대형 크루즈선의 일본 기항 확대 등의 전략을 추진함(전국경제인연합회, 2016)

- 2013년 7.7%로 감소하였던 방일 중국인 관광객은 2014년 83.2%로 증가하며 완전히 회복됨
- 2016년 방일 중국인 관광객은 약 637만 명으로 사상 최고치를 기록하였으며 센카쿠제도 분쟁으로 갈등이 있었던 2013년과 비교했을 때 약 380% 이상 증가함

■ 국내외 크루즈선사와의 협력, 해외 마케팅으로 크루즈관광 활성화 도모

- 일본은 2016년 크루즈관광객 199.2만 명(전년대비 78.5%), 기항횟수 2,018회(38.8%)를 기록하면서 2020년 크루즈관광객 유치 목표 500만 명으로 확대함
- 일본 국토교통성은 유치목표 실현을 위하여 크루즈터미널 정비, 크루즈 활성화 협의회 운영, 해외 홍보사업을 추진함²⁾
- 또한 민간 연계를 통한 크루즈산업 발전을 위하여 6개 거점 항만을 선정하고 일본 국적 크루즈선사와 국제 크루즈선사를 유치함
- 요코하마항, 시미즈항, 사세보항 등 6개 지역에 대하여 카니발크루즈, 로열캐리비안, 겐팅 홍콩, 유센크루즈사(일본 국적 크루즈선사인 아스카Ⅱ 운항) 등 4개 선사와 공동개발 추진
- 민간 크루즈선사들에게는 크루즈부두 우선 사용권(최소 10년간 크루즈 선석 이용 예약우선권 부여)과 터미널 내 공공시설 지원
- 아세안 교통장관회의에서 승인된 ‘ASEAN-Japan Cruise promotion Strategy’에 따라 아세안 지역을 대상으로 일본 국적 크루즈선사의 크루즈관광상품 홍보사업을 전개함

그림9. 일본 크루즈거점 항구 지정 현황

항만명 (항만관리자)	요코하마 요코하마시	시미즈항 (시즈오카현)	사세보항 (사세보시)	아시로항 (구마모토현)	모토부항 (오키나와현)	히라라항 (미야코시)
선사명						
카니발크루즈	○		○			○
로열캐리비안				○		
겐팅홍콩		○			○	
유센크루즈	○					



자료 : 일본국토교통성 <http://www.mlit.go.jp/common/001170548.pdf>

http://www.cruise-mag.com/news.php?obj=20170201_05을 바탕으로 재정리

2) 크루즈 활성화 정책의 개요는 크루즈항만 수용력 개선(‘거절 0’ 실현, 2017년까지 7만톤급 크루즈 기항지 84개로 확대), 국제 크루즈 거점 형성(크루즈 여객 시설에 대한 민자유치 추진), 기항지 확대(120개 지자체로 구성된 크루즈 활성화 협의회 구축)임 (자료: 일본국토교통성, www.mlit.go.jp/common/001148444.pdf).

국내 크루즈시장의 경쟁력 개선

■ 전체 외래 관광객 시장과 크루즈시장의 차이점 인식

- 중국의 한국관광 금지조치에 대응하기 위하여 ‘국내 관광 활성화’, ‘방한 시장 다변화’, ‘관광인프라 확충’ 등이 국내 관광시장 활성화 대책으로 제시됨. 이에 따라 동남아, 일본 관광객 유치에 위해 팸투어, 관광콘텐츠 제작이 추진되고 있지만 크루즈시장의 대안은 되지 못함
- 기항지 관광 중심의 국내 크루즈시장은 내국인 크루즈 수요 발굴과 함께 국적 크루즈선사 육성, 국내를 모항으로 하는 국제 크루즈선사를 유치하지 않는 한 자체 경쟁력 확보는 제한적 상황임
- 2017년 한국단체관광 금지조치 이후 중국 출발 크루즈노선은 우리나라 기항 일정을 해상일정으로 대체했으며, 일본은 자국 동해안을 중심으로 크루즈노선을 운영함
- 우리나라를 기항지로 하는 크루즈상품은 동북아 국제 정세 변화에 따라 지속적으로 영향을 받을 수 있으며 크루즈선사 입장에서는 한국을 제외한 관광상품 판매에 제약이 없음

그림10. 2017년 중국-일본 모항 국제 크루즈선 운항노선



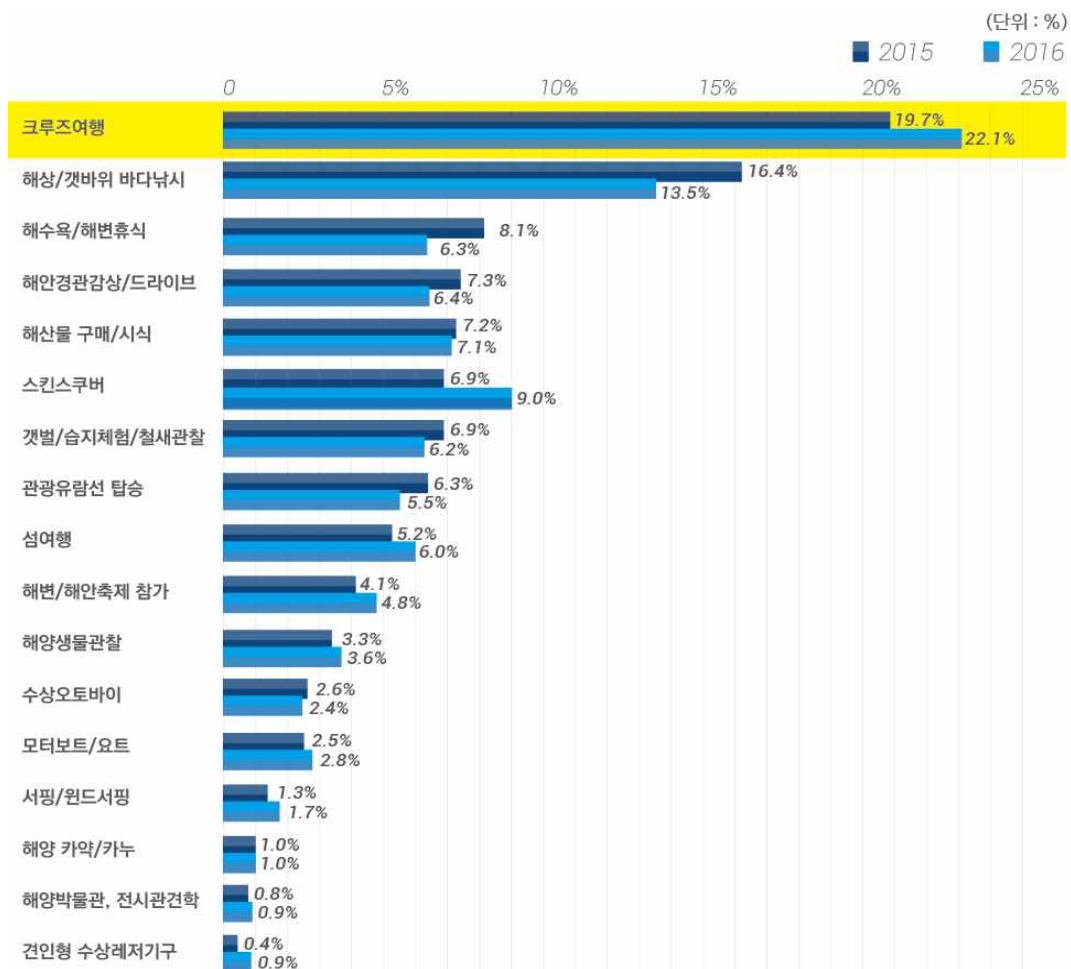
자료: 중국 코스타크루즈사 <http://www.costachina.com>, 일본 프린세스크루즈사 <http://www.princesscruises.jp> 운항 스케줄 자료를 바탕으로 재구성

- 따라서 국내 크루즈시장 발전의 근본적인 해결책으로써 국적 크루즈선사 육성이 필요함.
단기적으로는 해외 크루즈선사 유치를 통한 크루즈노선과 상품 다변화가 필요함

■ 국내 크루즈수요 확보와 국적 크루즈선사 육성

- 동북아 크루즈시장의 경쟁력 강화를 위해서는 우선적으로 우리나라 국민의 크루즈수요 확보가 이루어져야 국적 크루즈선사나 국내를 모항으로 하는 국제 크루즈선사의 유치가 가능함
- 우리나라 국민의 크루즈관광에 대한 선호도는 해양관광 활동 중 가장 높은 비중을 차지할 만큼 참여의사가 높게 형성³⁾되어 있으나, 크루즈여행을 체험하기 위한 기반은 마련되어 있지 못함
- 따라서 내국인을 대상으로 하는 크루즈관광 체험기회를 마련하여 내수시장을 확보하고 이것이 국적 크루즈시장 육성과 연계되는 구조를 마련하도록 함

그림11. 향후 참가를 희망하는 해양레저활동



자료: 한국해양수산개발원(2015, 2016), 해양레저·관광 실태조사

3) 우리나라 국민을 대상으로 해양관광 실태조사결과, 크루즈 여행에 대해서는 19.7%의 선호도를 나타냄(2016 해양관광실태조사, KMI)

- 2017년 해양수산부가 국내 항만을 모항으로 하는 크루즈 운항계획을 발표하고 크루즈관광 체험단을 모집하고 있으므로 이를 확대하여 팸투어와 함께 청소년, 사회취약계층까지 포함시켜 크루즈관광에 대한 대중화를 도모하도록 함
- 또한, 국내 모항의 국제 크루즈선사 유치와 크루즈 기항지 활성화를 위하여 국내 2곳 이상의 크루즈항만을 복수 기항하는 방안에 대한 검토와 더불어 국제 크루즈선사 육성을 위한 전용터미널 운영과 금융 지원방안도 마련되어야 함

■ 국내 크루즈관광상품과 크루즈 노선 다변화

- 국내 크루즈관광의 기항지 프로그램은 쇼핑관광에 대한 의존도가 매우 높으며 이것이 국내 크루즈시장의 경쟁력 확보나 지역경제에 긍정적 파급효과를 가져오지 못하는 구조를 형성함
- 한편, 쇼핑관광 중심의 크루즈관광상품 운영은 소비자의 제품 선호도 변화와 쇼핑제품의 가격 경쟁력, 구매 매력도에 큰 영향을 받게 되므로 크루즈 관광객 유치 전략으로는 한계가 있음
- 따라서 국내 크루즈시장의 기항지 경쟁력 개선을 위해서는 쇼핑관광의 한계점을 인식하고 이와 함께 부산, 제주, 인천 등 지역별 관광자원을 활용한 기항지 관광콘텐츠를 다양화해 크루즈관광의 매력도를 제고시켜야 함
- 이를 위해서 지역별 관광공사가 여행상품 기획자와 함께 지역의 문화역사 관련 전문가, 박물관, 전시관 해설자, 지역상인 등과 연계하여 지역관광 콘텐츠를 제작·판매할 수 있는 기회를 마련해야 함
- 국내 크루즈노선 다양화를 위해서 ‘중국↔한국↔일본’을 연계하는 노선 이외에 ‘한국↔일본’, ‘한국↔러시아↔일본’을 연계하는 신규 노선의 발굴 및 국제 크루즈선사를 대상으로 하는 마케팅을 강화해야 함
- 일본은 동아시아 크루즈 거점 발전을 위해 해외 주요 크루즈선사와 함께 자국 크루즈 터미널을 공동 개발하고 있으며 일본을 경유, 알래스카를 방문하는 크루즈 일정도 마련함
- 아세안 교통장관회의에서 승인된 ‘ASEAN-Japan Cruise Promotion Strategy’에 따라 아세안 지역을 대상으로 하는 크루즈홍보사업을 확대하고 있음
- 국내 크루즈노선의 다양화를 위해서 일본 국제 크루즈선사, 러시아(블라디보스토크) 등과 공동으로 국제 크루즈선사를 대상으로 하는 마케팅 행사를 기획하고 동해안권의 크루즈터미널 시설을 정비하여 기항지 노선과 관광시장을 다변화하도록 함
- 한류관광의 강점을 활용하여 동남아시아와 대만 등을 대상으로 하는 에어 앤 크루즈(Air & Cruise)상품을 마련하고 국내외 항공사와 국제 크루즈선사를 연계해 관광상품을 제작·판매하도록 함

* 부록 : 중국과의 정치적 갈등으로 인하여 관광산업에 영향을 미친 사례 분석

■ 2016년 중국은 대만의 독립 성향을 가진 차기 민진당 정부에 대한 압박용으로 대만을 방문하는 중국인 관광객 축소 조치

- 2016년 중국은 반중(反中) 성향을 가진 총통 차이잉원이 당선되자 대만 정부에 대한 압박용으로 중국인의 대만 관광 제한을 실시함
- 기존에 대만으로 개별여행을 떠날 수 있었던 출발지 47개 도시를 베이징, 상하이, 샤먼, 광저우 등 4개 도시로 대폭 축소하는 것과 동시에 대만 단체관광객 인원 제한을 1일 8천 명에서 5천 명으로 축소함
- 대만 민진당 정부 출범 이후 중국인 관광객 변화를 살펴보면 2013년부터 꾸준히 증가하던 중국인 관광객은 2016년 10.3% 감소하여 약 498만 명이 대만을 방문함

표1. 대만 민진당 정부 출범 전후의 대만 방문 중국인 관광객 변화

(단위: 천 명)

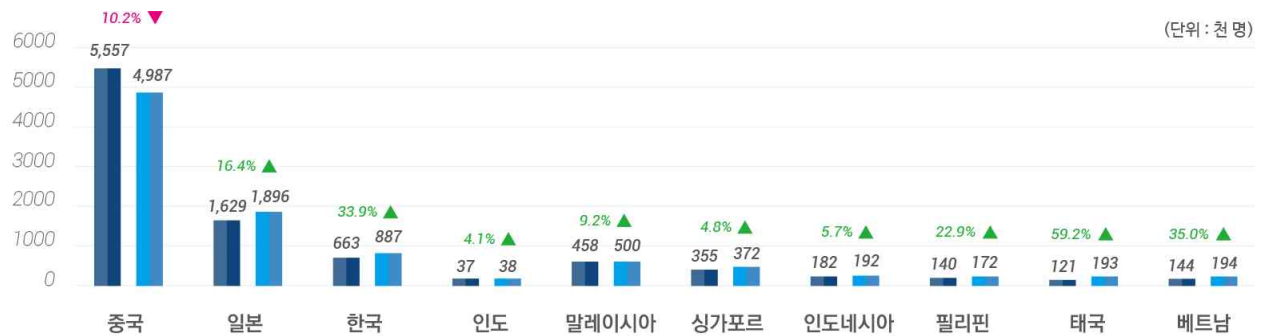
구분	2013년	2014년	2015년	2016년
대만 방문 중국인	3,921	5,223	5,557	4,987
전년대비 증감율	12.7%	33.2%	6.4%	-10.3%
대만 방문 관광객 중 중국인 관광객 비율	48.9%	52.7%	53.2%	46.7%
전체 외국인 관광객 수	8,016	9,910	10,440	10,690

자료: 대만 관광청 http://stat.taiwan.net.tw/system/sheet_download.html을 바탕으로 재구성

- 그러나 대만 관광청에 따르면 2016년 대만을 찾은 외국인 관광객은 1,069만 명으로 사상 최고치를 기록하였으며, 이는 전년대비 약 2.4% 증가한 수치임
- 특히 대만 정부는 시장 다변화를 위해 동남아 관광객 대상 비자 완화 조치를 시행하여 태국(전년대비 59.2% 증가), 베트남(35.0% 증가), 필리핀(22.9% 증가) 등 동남아 지역 관광객의 대만 방문이 크게 증가함

- 대만 정부는 관광을 포함한 농업, 경제, 교육, 무역 등 다양한 분야에서 동남아시아국가연합 10개국 및 남아시아 6개국 등과의 협력 관계를 확대하는 등 중국에 대한 의존도를 줄이고 있음

그림1. 2015-2016년 대만 방문 외국인 관광객 변화



자료: 대만 관광청 http://stat.taiwan.net.tw/system/sheet_download.html을 바탕으로 재구성

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 - '2017 KMI 해양수산 전망대회' 지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.18
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.25
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브강력 강화 위해 부산항 LNG 병커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	'3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급'	2017.03.31
제22호	'우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야'	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 '보통 이상'의 관심, 국민 인식과 정책 수립, 함께 가야 : KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	라사아 명대 비즈니스 모델 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어업물고기를 살릴 저렴한 소재로 국민이 수산자원관리 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능 (한국 해운물류의 경쟁력 제고 기화로 적극 활용해야)	2017.04.28

URL : <http://www.kmi.re.kr/web/trebook/list.do?rbsldx=273>