전북특별자치도
크루즈 활성화 방안 연구 용역

・결과보고서・



제 출 문

전북특별자치도의회 귀하

본 보고서를 「전북특자도 크루즈 기항 지원 확대 방안 연구용역」의 최종 보고서로 제출합니다.

2025년 12월

(사)한국국제크루즈연구소 원장 임 복 순

연구기간 : 2025. 6. 30.~2025. 12. 26.

연구책임자 : 임복순 원장

참여연구진 : 류실린 교수(국립카오슝관광대학교)

임택명 선임연구원((사)한국국제크루즈연구원)

연구자문 : 이정철 교수(남서울대학교)

이종원 교수(우석대학교)

[목 차]

제1장 서론

1. 연구의 배경과 필요성 ····· 1
2. 연구의 목적 ····· 3

제2장 글로벌 크루즈산업과 동북아크루즈산업 환경 분석

1. 글로벌 크루즈 산업 현황 ····· 5
1) 글로벌 크루즈산업 개요 ····· 5

2. 동북아시아 크루즈 시장 ····· 8
1) 동북아시아 크루즈 시장 개요 ····· 8
2) 중국 크루즈산업 현황 및 동향 ····· 12
3) 대만 크루즈산업 현황 및 동향 ····· 20
4) 일본 크루즈산업 현황 및 동향 ····· 29
5) 한국 크루즈산업 현황 및 동향 ····· 33

제3장 크루즈관광 지원책 사례연구 및 분석

1. 국내 지원 사례 :입법례 및 지원방안 ····· 35
1) 한국 크루즈산업 지원책 ····· 35
2) 지자체 조례 ····· 37
3) 2026년 크루즈 관광 정책 로드맵(정부 부처 합동) ····· 40

2. 국외 지원 사례 : 중국, 일본, 대만 ····· 41
1) 지원정책: 중국 ····· 41
2) 지원정책: 대만 ····· 50
3) 지원정책: 일본 ····· 51

제4장 동북아크루즈산업 시나리오

1. 크루즈 항로의 브랜드 전략 ····· 56
2. 동북아 크루즈의 크루즈항로 시나리오 ····· 59

제5장 동북아 크루즈 산업 환경 변화에 대응한 크루즈선사의 니즈 분석

1. 글로벌 크루즈선사의 니즈분석 ····· 65
1) 크루즈 항만의 유형과 특성 ····· 65
2) 크루즈 선사의 모항 선정 요인 ····· 66
3) 글로벌 크루즈시장의 주요 성장 요인 ····· 68
4) 기항지 개척을 위한 크루즈선사의 니즈 ····· 69

2. 동북아시아 크루즈 운항선사의 니즈분석 ····· 71
1) 동북아사아를 중심으로 운항하는 선사들의 공통된 니즈 ····· 71
2) 국제 크루즈항의 CIQ운영 사례 ····· 73

제6장 전북특별자치도 크루즈 관광 지원 전략 및 방안

1. 크루즈 관광·산업 지원 전략 ····· 76
2. 전북맞춤형 지원책 ····· 80
3. 크루즈 기항 유치 방안 ····· 81
4. 크루즈 배후도시 연계 육성 ····· 85
1) 크루즈 배후도시 ····· 85
2) 크루즈 배후도시의 유형별 비교 분석 ····· 91
3) 전북의 포지셔닝 ····· 94

제7장 결론 및 제언

1. 단계별 추진전략 ····· 95
2. 종합의견 ····· 99

참고문헌 ····· 100

제1장 서 론

1. 연구의 배경과 필요성

가. 해양도시의 경쟁 심화

○ 전 세계적으로 해양·관광 융복합산업의 중요성이 커지면서, 주요 해양 도시들은 크루즈 관광을 새로운 성장동력이자 블루오션 산업으로 인식하고 공격적으로 시장에 진입하고 있음.

○ 또한 항만 간 차별화된 서비스와 인센티브 제공을 둘러싼 경쟁이 한층 심화되고 있음.

○ 이에 따라 크루즈 전용 터미널 확충, 항만 재개발, 도심·배후 관광지 연계 등 다양한 전략을 통해 지역경제 활성화와 관광 경쟁력 제고 방안 모색이 필요함

나. 후발주자의 한계

○ 이러한 흐름 속에서 전북특별자치도는 크루즈 관광 분야에서 구조적으로 후발주자에 속해 있음. 대형 크루즈선 수용을 위한 항만 인프라와 승·하선 시스템, 입출국 및 보안체계, 전문 인력 등에서 아직 충분한 기반을 갖추지 못한 상황임.

○ 또한 체계적인 지원정책과 예산, 전담 조직 및 거버넌스 부재로 인해 선사·차터사·운영사와의 협력 채널이 제한적임. 이로 인해 크루즈선 입항 유치 및 정기 기항지로의 도약에 어려움을 겪고 있음.

다. 시장환경의 변화

○ 동북아 크루즈 시장은 국제 정세, 방역 규제, 환율과 유가, 여행 성향 변화 등 외생 변수에 민감하게 반응하며 빠르게 재편되고 있음.

○ 특히 중국, 일본, 한국 주요 항만 간 노선 구조와 모항·기항 패턴이 수시로 변경되는 가운데, 크루즈선사들은 운항 효율성, 기항지 매력도, 비용 절감, 행정 편의성 등을 종합적으로 고려해 노선을 최적화함.

○ 이와 같은 시장 환경 변화는 전북특별자치도 항만이 경쟁력 있는 대안 기항지로 포지셔닝 할 수 있는 기회이자 동시에, 전략 부재 시 시장에서 도태될 수 있는 위협요인으로 작용하고 있음.

라. 정책실행의 필요

○ 현재 국내외 다수 항만은 크루즈선 유치를 위해 입항료 감면, 관광지원금, 전세선 인센티브, 셔틀버스·입출국 지원, 공동마케팅 등 다양한 형태의 지원을 실시하고 있으나, 전북특별자치도는 이러한 정책 수단을 아직 충분히 체계화하지 못한 상태임.

○ 특히 실제 크루즈상품을 기획·운영하는 주체인 선사, 차터사, 운항사, 랜드오퍼레이터 등의 관점에서 볼 때, 지원정책이 노선 편성 및 기항지 선택에 실질적 유인이 되기 위해서는 구체적이고 실행력 있는 인센티브 설계와 절차 간소화가 필수적임.

○ 따라서 전북특별자치도는 시장 수요와 산업 구조를 반영한 실효성 높은 지원정책을 도입하고, 이를 단계적으로 실행·점검·보완할 수 있는 정책 프레임 구축이 시급함.

2. 연구의 목적

❍ 국내외 지원정책 및 지자체 조례의 비교·분석을 통해 전북특별자치도의 크루즈 기항 지원정책 발굴 및 강화 방안 제시

❍ 국내 주요 크루즈 기항지(부산, 인천, 제주 등)와 동북아 및 글로벌 선진 항만의 지원제도, 지자체 조례, 관련 규정을 체계적으로 비교·분석함으로써, 전북특별자치도에 적용 가능한 정책 수단과 제도적 개선 방향 도출

❍ 동북아 크루즈 항로 구조, 모항·기항지 네트워크, 주요 선사들의 노선 전략 변화 등을 종합적으로 분석하여, 전북특별자치도 항만이 어떤 포지셔닝과 역할을 수행할 수 있을지 중장기 비전 제시 및 선제적 대응 전략 마련

❍ 아울러 여객 수요 전망, 선박 규모 변화, 계절성, 관광 트렌드 등을 고려한 선제적 대응 가능한 인프라 투자 방향, 서비스 고도화 방안, 민관 협력체계 구축 전략을 구체화함으로, 향후 시장 변화에 능동적 대응 정책 로드맵 마련

❍ 크루즈 관광 후발주자인 전북특별자치도가 지속 가능한 지원 체계를 구축하고, 주요 기항지로서의 경쟁력을 확보하기 위한 크루즈 항로 브랜드 전략 정립

- 단기적인 인센티브 제공에 그치지 않고, 재정 건전성과 지역 수용력을 고려한 지속 가능한 지원모델 구축
- 전북만의 차별화된 관광자원(역사·문화·생태·미식 등)을 크루즈 상품과 연계한 ‘크루즈 항로 브랜드’를 체계적 개발

❍ 이를 통해 전북특별자치도가 동북아 크루즈 네트워크 속에서 독자적인 이미지와 스토리를 가진 매력적인 기항지로 인식되도록 단계별 경쟁력 확보 전략을 정립하는 것이 연구의 궁극적인 목적임.

제2장 글로벌 크루즈산업과 동북아 크루즈산업 환경 분석

1. 글로벌 크루즈산업 현황

1) 글로벌 크루즈산업 개요

❍ 최근 글로벌 크루즈산업은 팬데믹 이후 강한 회복세를 보이며, 2025년에는 해양 크루즈 승객 3,770만 명과 310척의 크루즈 선박 운영이 전망됨.

❍ 이는 전년 대비 약 9% 성장한 수치로, 전통적으로 견조한 성장세를 보이는 북미(2,053만 명, 전체의 약 59%)가 시장을 주도하고 있으며, 유럽 역시 844만 명(24.3%), 남미 117만 명(3.4%)의 입지를 유지하고 있으나, 아시아-오세아니아(403만 명, 11.6%)는 2023년 대비 9.8% 증가에도 불구하고, 팬데믹 전 2019년과 비교하면 여전히 20% 이상 감소한 수치를 기록하며 완전한 회복은 더딘 실정임.

코로나19 이후 글로벌 크루즈 시장 구조

(단위:만명)

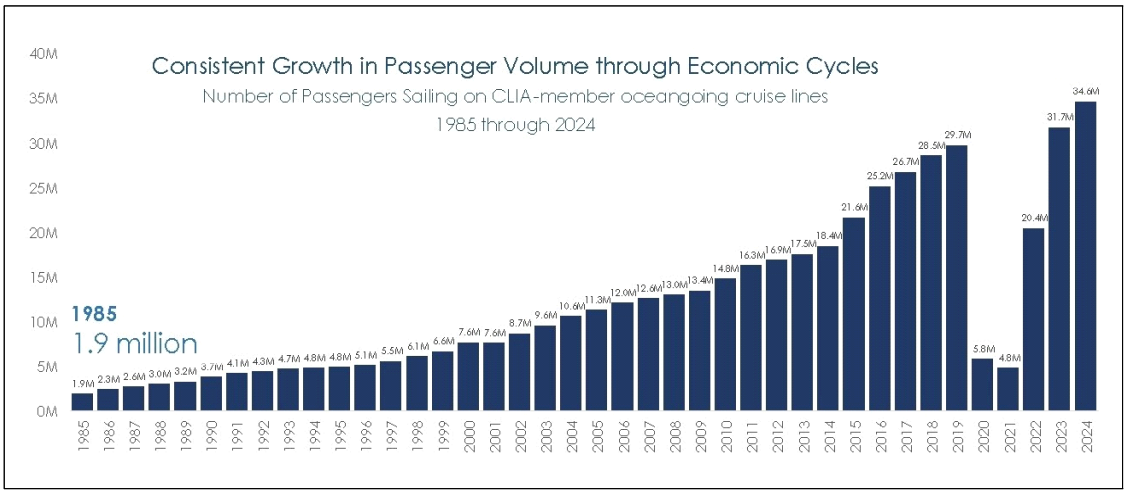
소스마켓 지역	2024년		2023년	%증감 (2023→2024)	2019년	%증감 (2019→2023)
글로벌	3,464	100%	3,169	+9.3%	2,967	+6.8%
북미	2,053	59.3	1,810	+13.4%	1,541	+17.5%
유럽	844	24.3	821	+2.8%	771	+6.5%
아시아 · 오세아니아	403	11.6	367	+9.8%	509	-20.8%
남미	117		99.7	+7.8%	104	+3.8%

※ *자료: CLIA, State of the Cruise Industry Report 2025 재구성*

- 오세아니아의 시장 점유율이 여전히 낮은 것은 중국 크루즈 시장 회복 지연과 크루즈 운항 재개 제한 및 지정학적 외생변수의 영향 등 복합적으로 작용한 결과로 해석됨.
- 대표적인 중국 크루즈관광 시장 규모를 보면 2025년 1월부터 11월까지 253.4만인차(126.7만명)로 작년 대비 27.8% 성장했으나 코로나 이전과 비교하면 전면적 회복은 시간이 더 필요할 것으로 예측됨.

❍ 팬데믹 이전과 달리 최근에는 장거리(유럽, 지중해~아시아) 노선 선호 증가, 다양한 연령층을 소비로 인한 상품 포트폴리오의 다변화와, 고소득·럭셔리 수요 확대가 뚜렷이 나타나고 있음.

크루즈 시장의 회복세(40년 변동 추이)

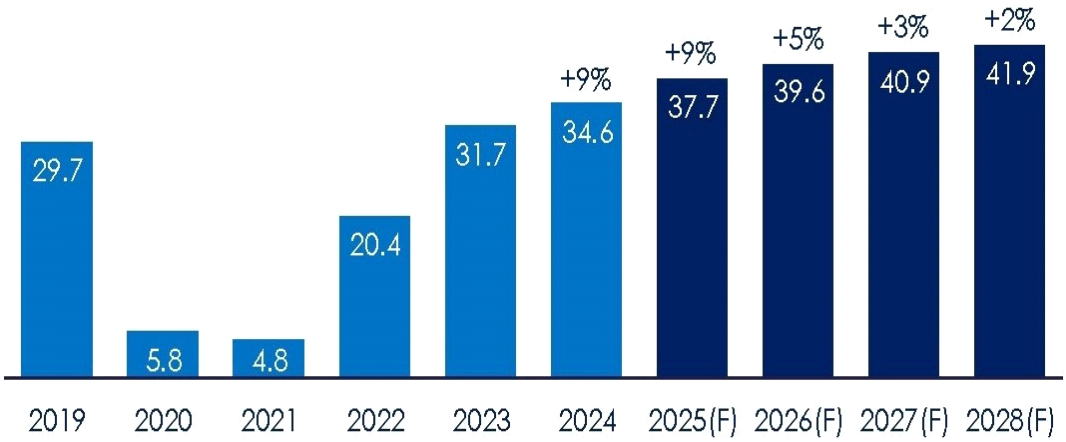


❍ 한편 크루즈 선사의 현황은 세계크루즈선사협회(CLIA) 회원사 기준, 상위 4개사*가 83.4% 점유율을 차지하는 과점 시장을 유지하고 있음.

* *카니발 코퍼레이션, 로열 캐리비안, MSC 크루즈, 노르웨지안 크루즈*

- 2025년 글로벌 크루즈 승객: 3,464만 명(예상 3,770만 명)으로, 북미의 비중: 59.3%, 유럽: 24.3%, 아시아-오세아니아: 11.6%으로 예측되며, 아시아-오세아니아 회복세: 2023~2024년 +9.8%, 2019~2023년 -20.8%시장 회복 및 성장세가 뚜렷하게 보이고 있음.

크루즈 승객 예측(2028년)



** 출처: CLIA, State of the Cruise Industry Report 2025*

❍ 세계적으로 젊은 세대와 첫 크루즈 이용객 비율이 증가세 보이고 있음.

❍ 친환경·지속 가능한 선박 확대 건조 중임(2025년 기준 310척, 친환경 연료 적용률 상승).

❍ 크루즈 시장은 글로벌 해외여행 시장의 약 2%에 불과하지만, 높은 부가가치 창출과 지역경제 기여도가 부각되고 있음.

- 2024년까지의 실적을 토대로 2028년 크루즈 승객 규모는 약 4,200만 명의 예측되며, 이 중 82%는 재승선 승객으로 이러한 경향은 점점 더 강해지고 있음.
- 2024년-2025년 크루즈 상품 운영 특징은 인기 기항지에 대한 선대배치의 강화, 단기상품 운영으로, 이러한 경향은 승객 규모의 증가에 크게 기여할 것으로 분석되고 있음.

2. 동북아시아 크루즈 시장

1) 동북아시아 크루즈 시장 개요

❍ 동북아 크루즈시장의 경우 글로벌 크루즈 시장 중 팬데믹 이후 가장 늦게 재운항을 시작한 지역임.

❍ 2023년 2~3월, 싱가포르·대만·홍콩·일본·한국을 중심으로 본격적인 운항 재개가 이뤄졌으며, 코로나19 팬데믹의 영향으로 상하이, 톈진 등 중국 주요 도시의 운항이 오랜 기간 중단 상태에 있었다가 2023년 6월 상하이발 크루즈부터 점진적으로 재개됨. 특히 중국의 한한령(한류 제한령) 해제는 한중노선 재개와 크루즈 관광 회복에 큰 변곡점이 됨.

❍ 아시아권 운항 재개 시점이 글로벌 대비 늦었으며, 선사와 지역 정부의 인프라 재정비와 정책적 인센티브가 경쟁적으로 도입되는 중임.

❍ 아시아 크루즈산업은 경제성장과 인구 규모, 젊은 소비층의 참여 확대 등 잠재력이 매우 크지만, 팬데믹 이후 시장 중국의 장기봉쇄정책으로 인해 많은 글로벌 크루즈선사의 아시아 시장이탈로 인해 투입 선박의 한계로 인해 회복 속도가 글로벌 평균 대비 지연되고 있음.

2023년 동북아시아 크루즈 탑승객 규모 비교 분석

국가별	연간 크루즈 탑승객(천명)	인구수당 크루즈 탑승객 비중(%)	해외 출국자 수(천명)	해외출국자 수당 크루즈 탑승객 비중(%)
한국	46	0.09%	26,844	0.17%
일본	203	0.16%	9,662	2.10%
대만	137	0.58%	11,795	1.16%
중국	157	0.01%	149,720	0.10%

※ *자료: CLIA, World Bank year 2023 재구성*

❍ 일본은 인구수와 해외출국자 기준에서 크루즈 탑승객 비율이 동북아시아·아시아 전체에서 가장 높으며, 대만 또한 인구 기준으로 높은 비중을 보이고 있음.

❍ 중국은 압도적인 인구와 해외출국자에도 불구하고 크루즈 비중은 매우 낮지만, 2023년 운항 재개 이후 빠른 시장 확대가 기대되는 소스 마켓임.

❍ 한국은 한중 노선 재개에 힘입어, 중국발 크루즈 탑승객 유입이 회복세를 보여주고 있으나 전체 출국자 대비 비중은 아직 낮은 편임.

❍ 2025년 기준 한국 크루즈 관광객은 약 109만 명, 560항차로 전년 대비 19% 증가할 것으로 전망되고 있다(2024년 81만 명, 414항차). 이는 팬데믹 이전 수준(2019년 17만~20만 명)에 비해 매우 빠른 회복세이며, 한·중·일 노선 기항 확대와 단체관광 수요 회복, 선사 유치 정책 강화가 주요 동인임. 특히 제주특별자치도는 한중노선 재개 효과로 2024년 241항차, 64만 명(중국인 관광객 51만 명)이 방문하였고, 2025년에는 364항차, 80만 명(중국인 관광객 48.4만 명) 방문이 예상됨.

- 제주도의 경우 중국인 중심 대규모 단체 크루즈 및 고부가 개별 크루즈 여정이 확대되고 있으며, 지방 정부의 인센티브 지급과 관광 인프라 확장, 체험형 관광 상품 개발이 활발하게 진행되고 있으며, 지역경제 낙수효과도 빠르게 나타나고 있음.

❍ 동북아시아 크루즈 시장은 팬데믹 이후 늦은 운항 재개로 어려움이 있지만, 정책적 인센티브, 인프라 재정비를 통해 빠른 성장세로 복귀 중이며, 중국 소스마켓의 회복이 동북아시아 전반의 크루즈 관광시장 확대를 견인함과 동시에, 한국·일본·대만 등 주요 기항지에 대한 선사 운항 확대와 경쟁력 강화가 중요한 과제로 대두 되고 있음.

❍ 한국은 한중노선 회복, 기항지별 인센티브 정책 강화, 관광 인프라 확충 등을 통해 성장 잠재력을 실현하는 단계에 있음.

2) 중국 크루즈산업 현황 및 동향

가. 개요

❍ 중국은 동북아 최대 잠재력을 가진 크루즈 소스 마켓이자, 다양한 항만 인프라를 갖춘 성장 중심지로 자리 잡고 있음.

❍ 현재 15개 크루즈항만(8개 크루즈 터미널 포함)에서 국제 크루즈선 입항이 이루어지고 있으며, 9개 항만에 대한 신규 조성 계획도 활발하게 추진 중임.

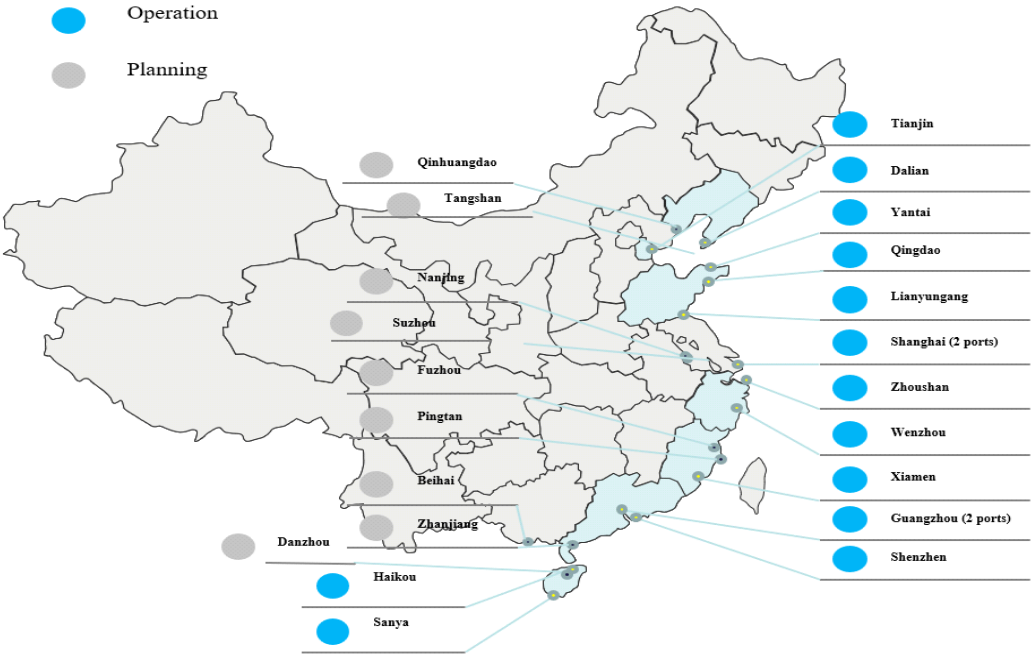
❍ 이 인프라는 상하이, 톈진, 칭다오, 선전 등 주요 도시를 중심으로 확장되고 있어, 크루즈산업의 전국적 기반을 구축하고 있음.

❍ 중국 크루즈항만 운영 현황

- 팬데믹 이후 중국크루즈산업은 중국의 산업클러스터 구축과 확장이 지속되고 있음.
- 이는 6개 분야로 압축할 수 있으며,(① 항만, ② 선사, ③ 관광, ④ 선박건조, ⑤ 교육, ⑥ 선용품공급) 이에 근거하여 중국 크루즈산업 5대 중점 정책을 시행하고 있음.

중국 크루즈산업 정책의 5대 중점 방안
① 중국 및 외국 크루즈 선사의 본사 육성 및 크루즈 본사 경제 확대에 중점
② 크루즈 건조 핵심 경쟁력 향상 및 크루즈산업 강화에 초점
③ 항만 서비스 수준 향상 및 항만 허브 기능 강호
④ 크루즈 비즈니스 환경 최적화 및 크루즈 지원 서비스 개선
⑤ 크루즈산업 정책 지원 시스템 강화 및 최적화

중국 전국 크루즈항 분포도



나. 중국 크루즈시장 현황

❍ 2023년 하반기 이후 중국 크루즈 시장은 본격적으로 회복세에 진입함. 2024년 기준, 전체 크루즈 여객(인차)은 2,034,007인차, 총 455.5항차를 기록하였으며, 이 중 상하이(우송코) 크루즈 터미널은 205항차, 1,315,724인차으로 압도적인 중심 역할을 담당하고 있음.

❍ 티엔진항은 100항차, 34,959인차 수준이며, 최근 심천 및 칭다오 등 남부·동부 도시 항만도 입항 횟수와 여객 규모가 빠르게 확대되고 있음.

❍ 2025년 중국 모항크루즈시장 규모는 6월 기준 1,277,065인차, 238항차로 전년도 2024년 6월 851,874인차 163항차와 비교하면 전년도 대비 승객 규모는 50%, 운항 항차 수는 46% 상승함.

❍ 2025년도 중국 기항 크루즈 시장규모는 6월 기준 56,734인차, 30항차로 전년도 2024년 6월 100,164인차, 38항차와 비교하면 전년도 대비 승객규모는 -43%, 운항 항차수는 -21%로 감속함. 하지만, 여름 성수기를 기점으로 빠른 회복세를 보였으며 2025년 1월부터 11월까지 통계를 전년도와 비교해 보면 253.4만인차로 작년 대비 27.8% 성장함으로 회복세가 가속화 중임.

2025년 상반기 중국 크루즈시장 승객 규모

(단위 : 인차)

크루즈항	2025년 6월	2024년6월	전년도대비 증가비율	2025년 승객 누적 규모	2024년 승객 누적 규모	전년도대비 증가비율
상해항국제 여객센터	8,728	5,192	68%	63,520	22,647	180%
상해우송코국제크루즈항	157,614	122,507	29%	933,388	609,216	53%
천친국제 크루즈모항	38,070	40,294	-6%	150,032	168,027	-11%
삼아봉항동국제크루즈항	0	0	-	1,110	59,223	-98%
하문평화부두	1,257	0	100%	37,280	56,673	-34%
청도국제 크루즈항	0	3,153	-100%	31,377	20,507	53%
주산군도국제 크루즈항	0	0	-	0	0	-
대련항	5,221	0	100%	14,244	0	100%
광주남사국제 크루즈모항	0	1,274	-100%	88,617	1,274	6856%
심천초상서구 국제크루즈모항	0	3,604	-100%	14,231	14,471	-2%
산동항구	0	0	-	0	0	-

크루즈항	2025년 6월	2024년6월	전년도대비 증가비율	2025년 승객 누적 규모	2024년 승객 누적 규모	전년도대비 증가비율
연태항						
광서북구만 크루즈항	0	0	-	0	0	-
합계	210,890	176,024	20%	1,333,799	952,038	40%

※ *출처: 관련기관 자료 제공*

❍ 상하이는 2025년 206항차, 약 153만인차로 예상되며, 중국내 크루즈 허브로서의 위상을 더욱 강화할 것으로 분석됨.

2025년 상반기 중국 크루즈시장 선박 항차 규모

(단위: 항차)

크루즈항	2025년 6월	2024년 6월	전년도대비 증가비율	2025년 승객 누적 규모	2024년 승객 누적 규모	전년도대비 증가비율
상해항국제 여객센터	4	6	-33%	33	22.5	47%
상해우송코 국제크루즈항	22	14	57%	137	73	88%
천친국제크 루즈모항	9	11	-18%	42	49	-14%
삼아봉항동 국제크루즈항	0	0	-	2	23	-91%
하문평화 부두	1	0	100%	14	14	0%
청도국제크 루즈항	0	1	-100%	7	6	17%
주산군도국 제크루즈항	0	0	-	0	0	-
대련항	1	0	100%	4	0	100%
광주남사국 제크루즈모항	0	2	-100%	23	2	1050%
심천초상서구 국제크루즈모항	0	1	-100%	6	11	-45%

크루즈항	2025년 6월	2024년 6월	전년도대비 증가비율	2025년 승객 누적 규모	2024년 승객 누적 규모	전년도대비 증가비율
산동항구 연태항	0	0	-	0	0	-
광서북구만 크루즈항	0	0	-	0	0	-
합계	37	35	6%	268	200.5	34%

※ *출처: 관련기관 자료 제공*

다. 크루즈 본사 육성 및 본사 경제 확대

○ 중국은 글로벌 및 자국 크루즈 선사의 본사 유치를 위한 인센티브 제공과 행정 지원을 확대하고 있음.

○ 광둥·상하이·북부 연안 등 주요 도시의 정책은 본사 설립 및 확대 유치를 위해 세제 혜택·입지 지원·인재 육성 등을 통합적으로 추진하며, 이를 통해 지역 내 고부가가치 경제 창출('본사 경제' 개념 확대)을 적극 도모하고 있음. 특히, 광저우·선전·홍콩 등은 동남아시아 항로 개척은 물론, 연중 운항체계를 구축에 심여를 기울이고 있으며, 국제·국내 선사의 경계 없는 운항 확대를 추진 중임.

라. 크루즈 건조 경쟁력 및 산업 밸류 체인 강화

○ 중국은 자국 조선업의 기술 경쟁력 향상에 박차를 가하며, LNG 등 친환경 선박·프리미엄 크루즈 건조 역량 확충(경량 구조, 전장/진동 저감 등)을 중점 추진하고 있음.

○ 2030년까지 HPC(고부가 크루즈) 선박 건조 비율을 확대하여 글로벌 선박 수주 시장에서 경쟁력을 강화하고, 설계·기자재·서비스 등 벨류체인(Value

Chain) 내재화(국산화율 향상)에 역점을 두고 있음. 지속적인 선박 건조를 통해 기술축적은 물론 부품 국산화율을 높이면서 선박건조 관련 산업의 클러스터 구축은 물론 선순환에 진입하고 있음.

※Adora Maic City(13.3만톤급 324미터,5000명이상 수용가능) 2024.1.1.운영 시작으로 2026년말 같은급 Adora Flora City(14.19만톤급 341미터) 인도 예정이며, 2027년 Adora Mediterian급 선박건조도 예정되어 있음.

마. 항만 서비스 및 허브 기능 강화, 지원서비스 최적화

❍ 크루즈 항만은 국제 기준의 서비스 시스템 구축, 신속한 입·출국 절차(비자·통관 간소화), 여객 편의 증대(IT·스마트 전환, ‘QR 출입’ 등)을 실현하고 있음. 상하이 우송코는 아시아 최대 수준의 터미널 확장 및 교통연계 인프라 강화, 여객 체험 개선 등 허브 항만 기능을 고도화하며, 칭다오 등은 복합관광 특화 인프라 및 ‘크루즈시티’ 전략을 확대 적용 중임.

❍ 상하이우송코, 선전, 칭다오 등은 출입국 통합 시스템(전자 비자, QR 체크인, 코너 자동화 수하물 처리 등)을 도입해 승·하선 절차를 대폭 개선중인 동시에 복합관광센터, 면세편의, 전용 교통망(셔틀, 고속철 연계) 등 다기능 여객 터미널을 확장하며, 연계 교통 인프라·관광 안내·주차·숙박 플랫폼을 동시 구축 중임.

❍ 국제 크루즈 허브 지정을 위한 인프라 투자와 선사별 맞춤형 기항 서비스, 지역 관광 연계(도시투어, 테마상품) 촉진 사업도 진행 중임.

❍ 외국선(선사) 및 국내선 경쟁력 제고를 위해 외국기업 투자 개방, 비자-Free(무비자) 입국 정책, 항만 서비스 규제 완화, 공급망 및 지원 서비스(항만 연계, 환승·물류 등) 최적화가 병행

❍ 중국 정부는 국제선사의 모항 유치를 위해 선사 운영비 절감, 환승객 편의 증대, 서비스 디지털화(IT·스마트 서비스 전환 등)에 집중해 관광·상업 복합 플랫폼 기능 강화 주력: 팬데믹 기간 중국을 이탈한 국제 선사의 재유치를 위해 노력 중임.

- 크루즈 산단(산업단지) 내 외국기업 100% 투자 개방, 항만 입주업체 임대료 감면, 외화·환전·관광카드 서비스 등 사업자 편의 정책 확대중
- 무비자 단체관광체제 실시, 관광비자 일괄 발급, 보안 검역 간소화 등 승객 편의 정책 확대로 내외국인 유치 환경 최적화
- 크루즈선사 운영 인프라(항만 공급망, 연료·식음료·면세품 통합 주문, 크루즈 서비스) 관련 지원금 및 전문 컨설팅·법률 서비스 등 제공

바. 정책 지원 시스템의 강화 및 최적화

❍ 중앙정부와 크루즈시범구,실험구(특구)를 가지고 있는 지방정부의 경우 크루즈산업 성장 단계별 맞춤형 지원정책(직·간접 지원금, 세제 혜택, 인센티브 등)을 통합 운영중임. 이는 효율적 규제체계 마련 및 정책 실행의 현장성이 강조되며, 민관협력 네트워크와 국제협력 등 정책 거버넌스 혁신 추진

- 중앙 정부는 “2035년 700만명(1,400만인차) 크루즈 여행객, 5,317억 위안 매출” 목표 아래, ‘크루즈산업 발전계획’, ‘고급관광정책’ 국가전략 연개 육성은 물론 연차별 정책 성과 평가, 민관협력 플랫폼 운영, 국제 교류·선진 사례 도입 운영 중임.

- 지방정부별 ‘크루즈산업 발전계획’ 수립 및 실행 예산(인센티브, 직·간접 보조금) 확대, 산업별 포상·성과급 지급 정책 추진 중임.
- 법·제도 환경 혁신, 규제 완화, 행정지원 일원화, 통계관리 시스템 강화병행 중임.

❍ 2025년도 중국크루즈 시장의 회복이 빠르지 않은 원인을 찾아본다면 우선 경기둔화로 인한 소비수축이 크게 작용했다고 하지만 본질적으로는 2018년도에 운영되었던 크루즈 시장의 규모가 16척(976항차)으로 488만인차(244만명) 이상이었던 상황에 반해 2025년 중국에서 운영되고 있는 크루즈는 8척(270항차)임.

- 2026년도 이둔호가 아시아 시장을 떠남으로 인해서 중국을 모항으로 운항하는 크루즈는 7척으로 축소될 예정임.
- 이는 경기 둔화의 영향보다는 공급시장의 특성을 가진 크루즈 시장에 크루즈 운항 선박의 제한된 공급에 의해 시장이 성장하고 확장하는데 제한적 영향을 미치고 있음.

❍ 크루즈선의 제한적 공급과 운영에 의해 시장에서 전략적 파트너쉽을 가지고 있지 못하거나 브랜드화 항로가 되지 못한 항로들의 경우 자연적으로 시장에서 도태될 것으로 예측됨.

❍ 이러한 시장 환경에서 전북특별자치도의 경우 집중적 홍보와 마케팅 전개는 기본적으로 지속성을 가져야 함은 물론 전략적 파트너쉽 가능 지역과 협력 방안 개발 및 분석이 필요하며, 이를 바탕으로 지역간 파트너쉽 구축 및 중장기적 시장 개척 협력 추진이 필요함.

3) 대만 크루즈산업 현황 및 전망

가. 대만 크루즈 시장 현황

❍ 대만 크루즈 시장은 팬데믹 이후 빠른 회복세를 보이고 있음. 2023년 32만 인차에서 2024년 90만인차로 급증

대만 크루즈 관광객 규모: 아시아 2위 크루즈 소스마켓

2023년		2024년도	
전체	327항차 546,787인차	전체	414항차 900.133인차
모항	164항차 305,147인차	모항	280항차 699,162인차
기항	163항차 241,650인차	기항	134항차 200,971인차

❍ 2025년에는 114만 인차(597 항차)으로 사상 최대 규모를 기록할 것으로 예상되고 있음.

❍ 2019년 팬데믹 이전 최고치(125만 인차)에 근접한 수준까지 도달했으며, 특히 1월~6월 기준 2024년 대비 2025년이 약 7% 증가(96,872인차 → 약 103,000인차)로 빠른 성장세를 보임.

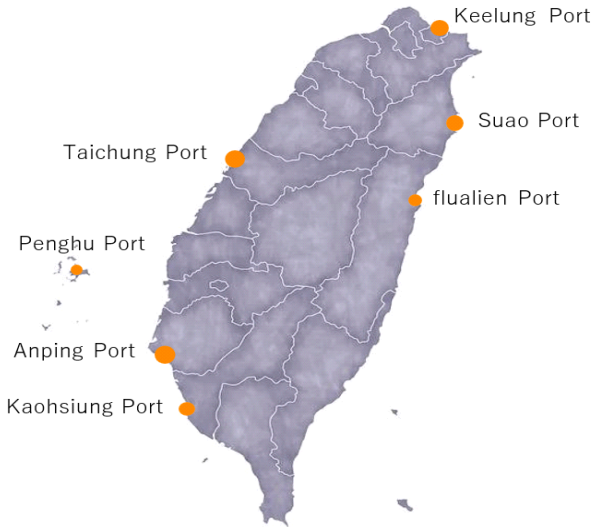
❍ 현재 대만의 크루즈 인프라 확충은 이른바 'Two Home Port 전략'을 기반으로 진행됨.

❍ 이는 ① 원도심 개발과 연계한 기륭(基隆)항의 크루즈 인프라 확충, ② 카오슝 크루즈 터미널 신축을 통한 크루즈 선사 유치로 압축되는 대만 크루즈의 이원화 전략 및 항로 다변화 전략 반영

- 기륭항은 한국, 일본, 중국 중북부를 주요 항로로 이용
- 카오슝항은 홍콩, 필리핀, 베트남 등과 동남아시아를 주요 항로로 이용

- 원래 상대적으로 인프라가 좋고, 일본과 가까웠던 북부 기륭항을 중심으로 크루즈 관광이 발전하여 왔으나, 최근에는 남부 카오슝항의 개발에 집중하였고, COVID-19 팬데믹 이후 연안 크루즈 운항과 함께 함께 북동부 화롄(花蓮)항을 비롯한 타이충(臺中)항, 안핑(安平)항, 수아오(蘇澳)항 등이 주목을 받고 있음.
- 본섬과 떨어진 펑후제도(澎湖諸島) 항로적으로 전략적 가치 부각

대만 크루즈 항만 현황



※ *대만크루즈항만현황*
- *대만국제항만공사(TIPC)관리*
- *투포트(모항) 전략:기륭+카오슝*

나. 대만 크루즈 정책의 핵심 방향

❍ 대만 정부는 팬데믹 이후 크루즈 산업 회복과 국제 경쟁력 강화를 위해 다층적 정책을 추진하고 있음. 특히, 2022년 이후 포괄적 ESG 로드맵을 승인하여 보호(Protect), 방지(Prevent), 보존(Preserve) 3가지 전략이 전방위적으로 시행 중임.

❍ 지역 산업 연계 및 지속가능성 전략

- 대만 크루즈 정책의 특징적 부분은 "항만 기항지에서 산업 생태계로의 전환"
- 지역 산업 통합(Local Industry Chain Integration): i) 기륭 묘구커 야시장(夜市) 활성화: 크루즈 승객 직접 연계(1.5km, 도보 7분), ii) 지역 음식문화·수공예·문화체험 프로그램 개발, iii) 지역 공급업체 매칭 및 상품 개발 지원
- 지속가능한 관광(Sustainable Cruise Tourism) 구현: i) Green Destinations 인증 추진 (2023 Green Destinations Top 100 선정), ii) 저탄소 항만 건설, 생태친화 관광지 개발, iii) PATA 금상 수상(2023), Green Travel Seal Level 2 획득
- 국제 마케팅 및 브랜딩을 적극적이며 지속적으로 추진: i) "Taiwan Waves of Wonder" 신규 브랜드 런칭(2025), ii) 일본, 한국, 동남아, 유럽 주요 선사와 직접적 파트너쉽 구축(모항시장, 기항시장, 플라잉크루즈 시장 등 선사의 운영 특성과 니즈에 맞게 파트너쉽 구축 및 관리)

❍ 중국 정책과의 차별성

- 대만 정책은 중국의 "대형화·상업화·개방성 중심" 전략과 달리, "지역 분산·지속가능성·산업 연계·고품질 서비스" 중심으로 전개하고 있음.
- 중국: 대형 항만(상하이, 텐진, 선전, 칭다오 등) 집중, 비자 정책 완화, 연안크루즈 연계 기항 유치 활성화 방안 발표 및 추진
- 대만: 기륭·가오슝·화롄 등 분산 유도 , 항만-도시 연계, 지역 산업 통합, 프리미엄 서비스 강화

❍ 아시아 섬 크루즈 동맹(AACA) 출범

- 대만은 2024년 1월 교통부산하의 항항국(MPB)이 주도해 아시아 섬 크루즈 동맹(Asia Archipelagic Cruise Alliance, AACA)을 출범
- 이는 대만, 한국, 필리핀, 일본의 다국 협력체계로, 섬 기반 크루즈 루트 개발, 국제 크루즈 선사 유치, 공동 마케팅 등을 추진하며 아시아 크루즈 시장의 새로운 "블루오션" 개척을 목표 함

- 이는 일본의 럭셔리크루즈, 탐색크루즈 등 중소형 크루즈 기항유치 정책과도 결을 같이함.

❍ 항만 인프라 현대화
- 기륭항·가오슝항의 동·서 터미널 업그레이드 진행 중
- 전자출입국 시스템(e-gate) 도입으로 승객 처리 효율 극대화
- 스마트 포트(Smart Port) 개발: 자동 통관, 실시간 정보 제공, AI 기반 최적화

다. 주요 크루즈 항만: 기륭항

기륭항 크루즈 시장규모

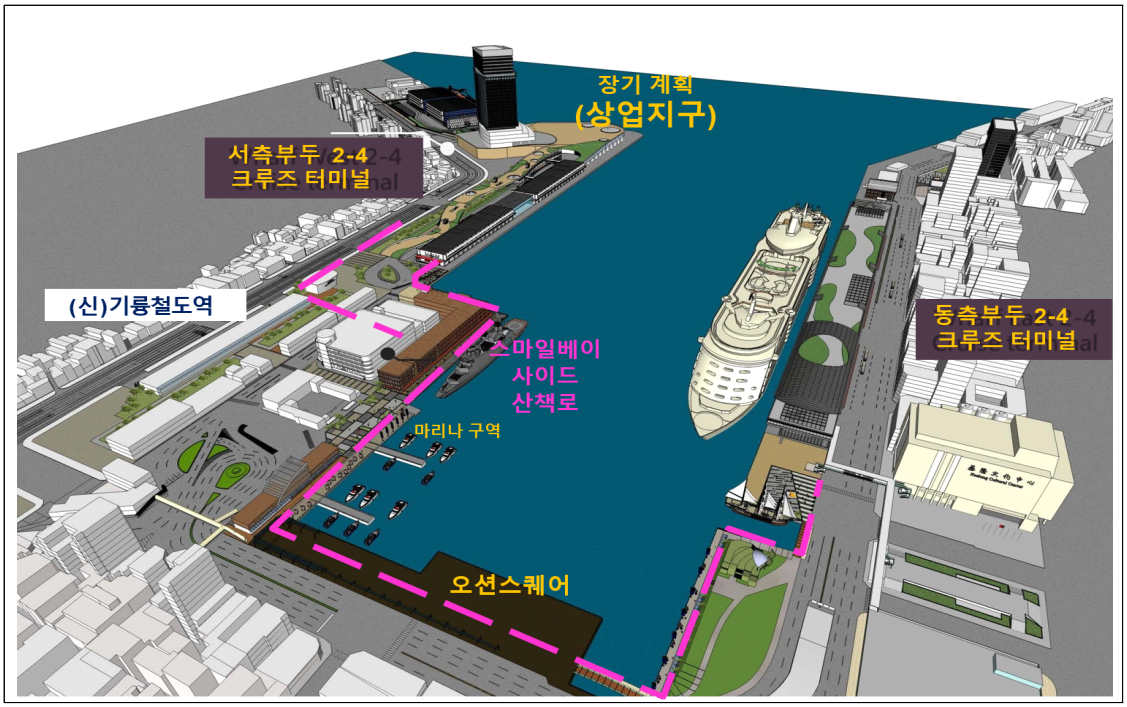
(단위: 항차/인차)

연도	기항실적			관광객 규모(인차)
	합계	모항	기항	
2021	58	58		68,346
2022	6	6		487
2023	71	30	41	288,019
2024	166	125	41	786,840
2025	239	163	75	950,000

❍ 기륭(基隆) 크루즈항 확장 개발
- 기륭항은 크루즈항 재개발은 원도심 연계한 기존 항만시설의 재활용에 초점을 맞추어 기존 기륭 철도역 및 신축 기륭철도역과의 연계 교통망 구축과 함께 서측 부두 구역과 동측 부두 구역의 단계별/통합 개발을 추진
- 주요 도입 시설물: ① Keelung Transfer Station, ② National Gateway Plaza,③ West Passenger Terminal, ④ West Exhibition Center and Smart Travel Center, ⑤ Keelung City Train Station South Parking Garage, ⑥ Hope Hill (Hill-Sea-City Serial Reconstruction Project), ⑦ Port of Keelung East3 and

East 4 Passenger Terminal, ⑧ Relocating Naval Facilities, ⑨ Relocagting Eastern Container Facilities, ⑩ Cruise Plaza 등

기룡항 장기발전 계획도



중상단부: 각종 편의 시설 입주

[크루즈항 터미널 확장구역]



[신축 터미널의 승객 수용성]

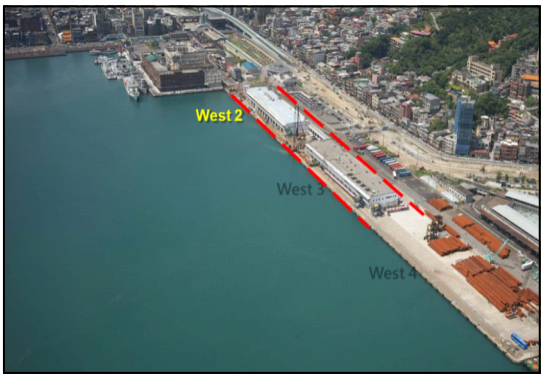


❍ 동측 부두 구역 재개발

- 기존 크루즈터미널(대만국제항만공사 사옥)과 연계, 부두구역을 활용한 크루즈 터미널 확장, 원도심의 경관 조망을 고려한 저단 구조 설계
- 하단부: 크루즈 승객의 접근성 향상을 위한 버스 터미널 배치

서측 부두 구역 재개발

[기륭항 서측 부두 재개발 지구]



[기륭항 서측 부두 복합터미널 조감도]



라. 주요 크루즈 항만: 카오슝항

❍ 카오슝(高雄) 크루즈항 확장 개발

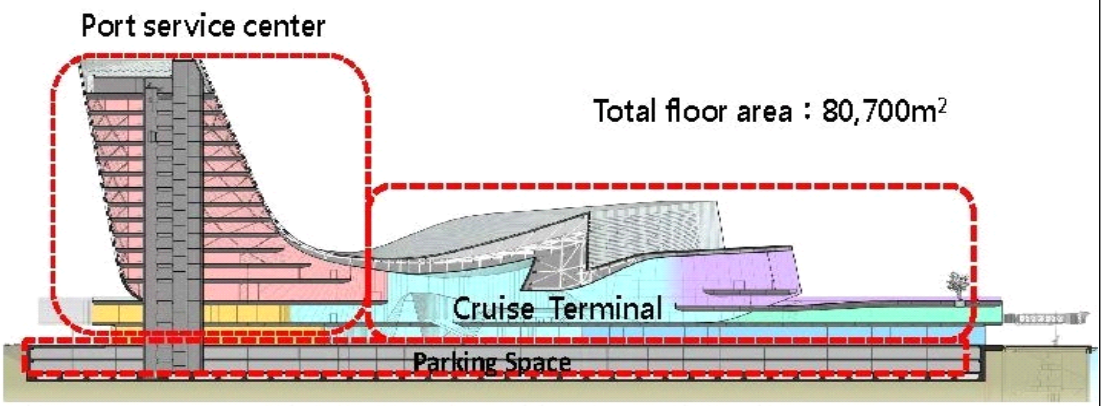
- 동남아 지역 크루즈 시장 공략을 위해 카오슝 시정부와 대만국제항만공사(TIPC)의 합작 개발방식으로 카오슝항의 선석을 225,000GT급으로 확장하고 현대식 터미널을 신축을 통해 확장 진행

❍ 신축 크루즈 터미널의 규모

- 선석: #17~#21 (길이 726m, 수심 10.5m)
- 규모: 지상 15층, 지하 2층, 건평 22,759m2
- 처리능력: 2,500명/hr 처리 가능 (체크인카운터 20개 보유)

카오슝 크루즈 터미널 층별 계획도*





Port service center (20,927 m²)
1 F : Office lobby
2~ 3 F : Commercial area
4~13 F : Office
14~15 F : Commercial area

Cruise Terminal (22,759 m²)
1F : Arrival lobby& store
2F : Departure lobby & duty free
3~6F : store、restaurant 、observatory

Basement(37,014 m²)
B1~B2 : Parking
Car : 718 space
Motor: 565 space

※ 대만국제항만공사(TIPC) 제공

[크루즈항 재개발 구역]



[크루즈항 재개발 마스터플랜]



[크루즈항 재개발 조감도]



[크루즈 여객터미널 투시도]



마. 전망

❍ 대만 크루즈 시장은 2025년 114만 인차(597항차) 사상 최대 규모를 달성할 것으로 예상되며, 다음과 같은 성장 요인이 복합적으로 작용할것으로 전망함.

- 홈포트 전략 강화(가오슝 62항차, 2배 성장)
- 국제노선 다변화(일본, 베트남, 필리핀 등): Two port 전략 성공적 시행중
- 지역 산업 통합 심화로 부가가치 창출 확대
- 프리미엄·럭셔리 크루즈 시장 성장: 국제선사 기항 유치 활발
- AACA, ACC 협력 강화로 아시아 섬 위주로 기항 크루즈 시장 개척 및 동

북아 크루즈 시장 중 대만의 크루즈시장 확장

❍ 대만 크루즈 산업은 팬데믹 이후 항만 인프라 현대화, 맞춤형 인센티브, 지역 산업 연계, 국제 협력 등을 통해 "항만 기항지에서 지역 경제 동반 성장의 허브"로 재편

❍ 2019년 대만 크루즈 시장은 3개 선사(코스타, 스타, 프린세스 등) 9개 브랜드가 기항하는 중대형 구조를 유지
- 팬데믹 이후 2025년에는 3개 선사 4개 브랜드만 남아 브랜드 수가 절반 이하로 줄어듬.
- 이로 인해 브랜드 집중화 및 시장의 선순환 기능 구축

❍ 대만 크루즈 시장은 팬데믹 이후에도 여전히 여행사 주도 모델로 운영
- 상품 운영은 대리판매(Agency Sale)와 차터(전세운항) 방식이 병행
- 여행사들이 선사와의 직접 협상 및 다양한 상품 설계에 적극적으로 참여
- 주요 여행사들은 각 선사별로 얼라이언스를 구성하고, 유기적 협력을 통해 상품 유통 및 품질 공동관리

❍ 이러한 얼라이언스 구조는 상품 가격의 급격한 하락을 막고, 서비스 품질 유지와 시장 질서 선순환 역할
- 특히, 경쟁 상품이 동시에 출시될 경우에도 프로모션·가격관리·서비스 표준화 등 신속한 공동 대응이 가능해, 시장의 무질서와 덤핑 현상을 효과적으로 방지함.

4) 일본 크루즈산업 현황 및 동향

가. 코로나19 이후 빠른 회복세

❍ 일본 크루즈 시장은 팬데믹으로 인한 전면 중단 이후, 2023년부터 본격적인 회복세를 보임.

❍ 2024년 크루즈 방문객은 144만 명으로 전년 대비 약 4배(약 121%) 증가
- 이는 2017년 최고치(253만 명)의 약 57% 수준까지 회복한 수치
- 크루즈 기항 역시 2024년 2,479항차로 2018년 최고치(2,930항차)의 85%까지 회복

❍ 일본 정부는 2025년 목표로 크루즈 승객 250만 명, 기항 횟수 2,000회 이상, 기항 항만 수 100개 이상을 목표로 팬데믹 이전 수준 회복이 아닌 더 높은 수치의 성장을 도모하고 있음.

나. 주요 항만 및 지역 분산 전략

❍ 일본은 약 100개의 크루즈 기항 가능 항만을 운영중임.
- 2024년에는 외국 크루즈선이 97개 항만에 기항해 팬데믹 이전(67개 항만) 대비 1.5배 증가
- 주요 기항지는 하카타(204회), 나하(175회), 나가사키(160회), 요코하마(147회), 이시가키(120회) 등
- 이 크루즈 기항지 확대 개방의 주요 목적은 도쿄, 오사카 등 대도시 집중을 완화하고, 지방 및 외딴 섬 항만으로 크루즈를 분산시켜 지역경제 활성화와 오버투어리즘 문제 동시 해결 전략 추진하는 것임.

다. 프리미엄·럭셔리 크루즈로의 전환

❍ 팬데믹 이후 일본 크루즈 시장은 고급화 추세가 뚜렷함. 2024년 외국 선박 기항(1,923회) 중 57%(1,099회)가 프리미엄, 럭셔리, 익스페디션(탐험형) 클래스였으며, 캐주얼 클래스는 43%(824회)

- 이는 팬데믹 이전 중국발 대중형 크루즈 중심에서 벗어나, 고부가가치·고품질 크루즈로 시장 구조가 재편되고 있음을 의미함.

라. 항만 인프라 고도화 및 다양한 선박 대응

❍ 일본 정부는 대형 크루즈선(5,000명 이상 승객)과 소형 럭셔리·탐험선 등 다양한 선박에 대응하기 위해 항만 인프라 강화

- 대형 크루즈 대응: 승객 터미널 확장, CIQ(세관·출입국·검역) 자동화, 지붕이 있는 보행로 설치 등 승객 안전·편의 강화
- 소형 크루즈 대응: 지방 화물 부두 및 외딴섬에 임시 수용 시설(텐트 대신 영구 시설) 설치, 2차 교통(보트·셔틀) 인프라 구축

❍ 2024년 일본 국토교통성은 "크루즈 여객 수용 시설 기능 강화 가이드라인"을 발표해 항만별 맞춤형 시설개발 및 여객 동선 최적화 지원

마. 오버투어리즘 대응 및 지속가능성 강화

❍ 크루즈 관광객 급증에 따른 2차 교통 부족, 교통 혼잡, 관광지 과밀 등 오버투어리즘 문제 대응을 위한 다층적 전략 추진

- 항만 주변 관광 콘텐츠 강화(족욕, 자전거 시설, 문화 체험, 셔틀버스 등)
- 2차 교통 인프라 확충(라이드셰어, 전용 버스 등)
- 크루즈 기항지 분산 유도 및 지역 관광 다양화

❍ 2025년 정부는 "오버투어리즘 예방 및 완화를 통한 지속가능 관광 진흥

프로젝트"를 통해 혼잡도 데이터 수집·실시간 가시화, 관광객 분산 시스템 구축 등에 최대 8천만 엔의 보조금 지원하고 있음.

바. 고품질 상륙 관광 프로그램(Shore Excursion) 개발

❍ 일본 국토교통성은 일본크루즈항만협회(Japan Cruise Port Association)와 협력해 선사, 지자체, 랜드 오퍼레이터 간 고품질 상륙 관광 프로그램 개발을 적극 추진하고 있음.

- 지역 전문가 동행, 체험형·해설형 관광 강화(고대 제철 체험, 전통 음식·문화 체험 등)
- 선상 및 항만에서의 소비 촉진 협력 체계 구축
- 지역사회와의 상생 관계 구축(Win-Win 모델)

❍ 2023~2024년 실버씨 크루즈, 바이킹 크루즈, 셀러브리티 크루즈 등 글로벌 선사와 40개 이상 지방정부가 참여한 의견 교환회를 개최해 지역 맞춤형 관광 상품을 공동 설계

사. 관민 파트너십(PPP) 및 국제 크루즈 허브 육성

❍ 일본 정부는 공공-민간 파트너십(PPP) 모델을 통해 국제 크루즈 허브 항만 육성중임.

- 항만 관리자는 투자선사에게 부두 우선 사용권 제공함.
- 항만은 여객 터미널 시설을 건설·유지하고, 타 선사에게도 개방운영중임.
- 선사는 약 1.5년 전 사전 예약을 통해 부두를 우선 확보 가능함.
- 이러한 구조는 항만 인프라 투자 부담을 분산하고, 선사의 안정적 운항 환경을 보장하는 효과가 있음.

아. 전국 크루즈 진흥 협의회(National Cruise Revitalization Conference)

❍ 2012년 설립된 전국 크루즈 진흥 협의회는 145개 항만 관리자와 지자체로 구성

- 전국 단위 크루즈 정보 공유, 정책 조율, 선사 유치 협력, 국제 전시회 참가 등을 추진 중임.
- 정부-지자체-선사 간 긴밀한 협력 체계가 일본 크루즈 시장의 빠른 회복과 체계적 성장 견인하고 있음.

5) 한국 크루즈산업 현황 및 동향

가. 한국 주요 기항지 크루즈 관광객 수 추이

○ 한국의 크루즈 관광은 2023년 이후 본격적인 회복세에 진입

○ 2024년 크루즈 관광객 약 81만 명으로 전년도(27만 명) 대비 3배 수준 급증

- 항만 기항 횟수도 414항차 81만 명으로 전년 203항차 27만명 대비 두 배 이상 증가
- 일본·중국 크루즈 노선 회복, 국제선사의 홈포트 운항, 단체관광객 재유입

한국 주요 기항지별 크루즈 관광객 수 추이

(단위: 명)

연도	부산	인천	여수	제주	기타	전체
2013	164,342	93,504	13,187	415,664	11,618	698,945
2014	172,910	86,632	590	682,851	10,702	954,685
2015	162,708	58,103	0	824,173	892	1,045,876
2016	566,653	149,520	4,538	1,531,782	5,841	2,258,334
2017	191,281	35,251	1,449	269,549	7,753	505,283
2018	165,694	17,656	5,307	25,497	3,790	217,944
2019	221,784	6,350	9,541	33,644	7,459	278,751
2020	3,489	0	0	0	0	3,849
2021	0	0	0	0	0	0
2022	0	0	0	0	0	0
2023	270,822	2,719	2,294	43,654	105,442	424,931
2024	268,510	14,262	1,907	311,498	739,684	1,335,861
합계	2,188,193	463,997	39,416	4,139,312	893,181	7,724,099

※ *자료: 한국관광데이터랩 활용 연구진 정리*
- 2025년 전망: 1,090,000명 이상(정부 전망치)

❍ 특히 제주특별자치도는 한중노선 재개 효과로 2024년 241항차, 64만 명(중국인 관광객 51만 명)이 방문

- 2025년에는 364항차, 80만 명(중국인 관광객 48.4만 명) 방문이 예상
- 중국인 중심 대규모 단체 크루즈 관광 및 고부가 개별 크루즈 여정 확대
- 지방정부의 인센티브 지급과 관광 인프라 확장, 체험형 관광상품 개발

❍ 2025년도 한국 크루즈 산업 특징 4가지로 요약

① 방한 크루즈 관광객 100만 명대 재진입: 입국형 정기 기항 수요 증가

② 중국 수요 회복과 한중일 항로 정상화

※ 2026년도는 최근 중·일 관계 악화로 중국 자국민의 일본 여행자제로 일본 방문 크루즈선이 대거 한국으로 기항이 예측되므로 한국기항지들에 새로운 기회

③ 인천, 제주, 부산 중심의 준모항·홈포트(Flying –Cruise) 운영 확대

④ 정부의 본격적인 산업 전략과 인센티브 확대

❍ 2016년 정점 대비 규모면에서 보면 아직 완전한 회복은 아니지만 회복 속도와 정책 의지는 구조적 성장 국면으로 들어섰다는 점에서 의미가 큼

- 2025년도는 양적 회복과 질적 전환시도가 동시에 병행한 단계로 기항 횟수와 승객 수의 고성장
- 출입국 자동화, 터미널 운영 효율화, K-콘텐츠, 식문화 스포츠 연계 관광상품 등 체류지 지출 확대 전략 강화

❍ 주요 항만인 인천, 부산, 제주의 차별화된 역할 수행 및 지역 특성에 맞게 시장 다변화 추진중임.

- 적극적인 모항, 기항 유치와 내국인 수요 창출 전략
- 준모항 , 홈포트(Flying –Cruise)으로 지역 파급효과 확장
- 출입국 간소화, 행정편의 제공: 쾌적한 출입국 통관 환경 제공 및 FIT 승객 증가와 여행패턴 변화로 인한 지역경제 활성화에 적극적 공헌 유도

제3장 크루즈관광 지원책 사례연구 및 분석

1. 국내 지원 사례: 입법례 및 지원방안

1). 한국 크루즈산업 지원책

가. 국내 법제 현황

○ 한국의 크루즈산업은 법적 기반을 갖춘 체계적 지원 체계 아래서 운영
- 전국단위 법제: 「크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률」 제정 현황 및 추진 경과
- 법률 제정: 2015년 2월 3일 제정(법률 제13192호)
- 시행일: 2015년 8월 4일 시행
- 시행령: 2015년 7월 28일 국무회의 통과, 2015년 8월 4일부터 시행

○ 이 법률은 국적 크루즈선사 지원, 외국 크루즈 관광객 유치, 크루즈산업 기반 조성, 전문 인력양성 등 크루즈산업 전반에 관한 정책 수립 및 시행의 법적 근거 마련

나. 주요내용

○ 크루즈산업 육성 기본계획 수립: 5년마다 종합 기본계획 수립 의무화

○ 국적 크루즈선사 지원: 융자, 세제 감면, 항만 사용료 감면 등

○ 카지노 허가 요건 구체화: 신용평가 등급 이상, 사업계획 수행 재정능력 등 기준 설정

❍ 카지노 시설 면적 제한: 10만 톤급 이상(2,600㎡), 10만 톤급 미만(1,300㎡)

❍ 전문 인력양성: 크루즈선 승무원 등 전문 인력 양성기관 지정 기준 구체화

❍ 한국크루즈산업협회 설립: 민간 차원의 크루즈산업 발전 체계 구성

2) 지자체 조례

❍ 한국의 주요 해양 도시들은 지역 특성에 맞춘 크루즈산업 지원 조례를 제정하여 운영중임.

지자체 조례 현황

직 접				
최초제정	지자체	구성	종합계획	비고
2015	강원특별자치도	조례, 규칙	○	
2014	제주특별자치도	조례	○	
2015	전라남도	조례	×	
2016	부산광역시	조례	○	
2018	인천광역시	조례	○	
2020	부안군	조례	○	
2023	서산시	조례	×	
2023	전북특별자치도	조례	○	
2024	경상남도*	조례	○	
2024	경상북도	조례	○	
2024	군산시	조례	×	
2024	속초시	조례	×	
2024	충청남도	조례	○	
2025	김제시	조례	○	
2025	여수시	조례	×	

간접 지원 사례
- 포항영일만항 활성화 지원 조례
- 경기도 해양산업 육성 및 지원에 관한 조례
- 여수시 관광진흥에 관한 조례
- 충청남도 항만 활성화 지원 조례
- 강원관광재단 설립·운영 및 지원에 관한 조례
- 강원도내 각 지자체의 강원관광재단운영및지원조례: 횡성군, 춘천시, 강릉시, 삼척시, 고성군, 속초시, 홍천군, 양양군, 영월군, 철원군, 평창군, 화천군, 원주시, 태백시 등

★ 제주특별자치도강정지역주민공동체회복지원조례
[Over Tourism, ESG Solutions, Community Impact, Sustainable Cruise Travel, ...]

**크루즈산업을 '관광유람선업'으로 표기*
1) 동일 연도 내 가다순 배열
2) 출처: 자치법규정보시스템 활용, 연구진 작성

크루즈산업 지원책 [국내]

구분	일반							항만별 특화지원책
	①접안료	②입출항료	③입출항환영행사	④무료셔틀버스	⑤특산물판매대	⑥환전소	비고	
부산	30%	30%	○	○	○	○		• 관광투어(관광해설사, 통역 자원봉사자) 지원
제주	30%	30%	○	○				*해당없음*
인천	30%	30%	○	○	○			• 갱웨이: 조차와 수심, 선박 규모와 관계없이 승객의 안전한 승하선을 위한 갱웨이와 이동식 갱웨이를 운영
여수	30%	30%	○		○	○		• 기항장려금 지원: 1인당 1만원/최대 3,000만원(승무원 제외) • 차량임차비 지원: 여수시(최대 1천만원), 순천시(최대 1천만원)
속초	-	-	○ 첫입항					• 크루즈 운항 장려금: 모항 최대 20백만원, 기항 최대 10백만원
포항	-	-	○					• 버스임차비 지원: 유치 여행사(1회 1,500만원 이내/ 연간 7,500만원 한도)

구분	일반							항만별 특화지원책
	①접안료	②입출항료	③입출항환영행사	④무료셔틀버스	⑤특산물판매대	⑥환전소	비고	
서산	-	30%	○	○ 시티투어				• 크루즈 운영사 지원금: 1회 입항시 2,500만원(총 1억 한도) • 외국인 단체 관광 인센티브 지원: i) 외국인(10명 이상), **8,000원(당일), 15,000원(숙박), ii) 외국인(25명 이상) | 9,000원(당일), 18,000원(숙박)** Cf.)_크루즈운항협약(롯데관광개발)에 따른 운항 지원금(시비 70%+도비 30%): 2024년 2억5천만원, 2025년 1억5천만원, 2026년 2억원(예정)

※ *출처: 지자체별 지원사항 선수 조사 연구진 작성*

3) 2026년 크루즈 관광 정책 로드맵(정부 부처 합동)

❍ 국토교통부·해양수산부·문화체육관광부가 2026년까지 단계적으로 추진할 종합 정책 로드맵을 다음과 같이 수립함.

❍ CIQ(통관·출입국·검역) 절차 간소화 추진 중임.
- 전자여권·바이오 인증 시스템 도입
- 승선·하선 절차 30% 단축 목표
- 크루즈 전용 통관 게이트 운영으로 단체 관광객 대기시간 해소

❍ 인솔자 및 전문인력 제도화 추진 중임.
- 크루즈 인솔자 자격제도 국가 공인화 검토
- 선내 안전관리, 의료·위기 대응 훈련 필수화
- 전담 인솔자 배치 시 지방정부 지원금 연계

❍ 관광 콘텐츠 개발 지원 및 지역 상생 위주로 추진 중임
- 1일 투어 패키지 개발 지원 (지방 중소도시 연계)
- 테마형 크루즈 상품 장려 (K-팝 공연, 한식 체험, 웰니스 프로그램 등)
- 주민 참여형 '크루즈 마켓' 시범사업 추진

❍ 친환경·지속가능성 정책추진중임
- 항만 육상전력(Shore Power) 공급 의무화 확대
- LNG·전기·하이브리드 추진 크루즈 입항 시 세제 혜택
- 탄소배출권 거래제와 연동한 크루즈 환경 규제 도입

2. 국외 지원 사례: 중국, 일본, 대만

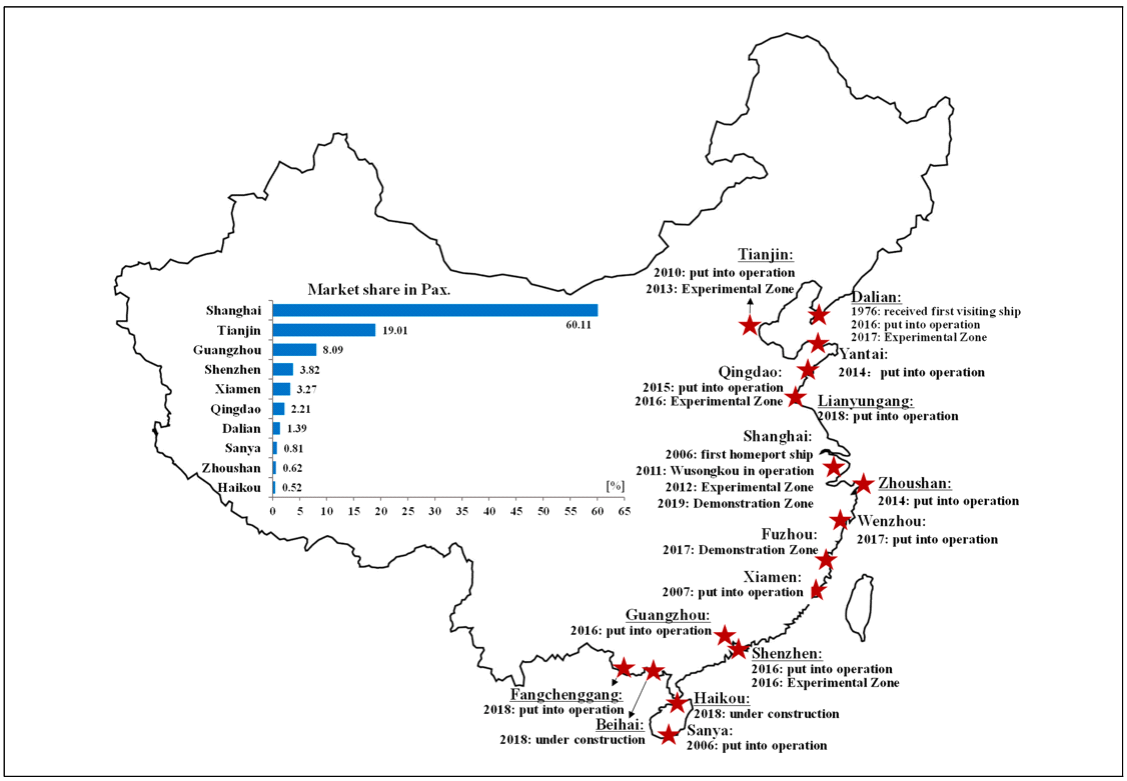
1) 지원정책: 중국

○ 중국의 크루즈 시범구와 실험구는 모두 지역 특색에 맞는 크루즈산업 지원 정책 실시

실험구(Experimental)	상하이(2012), 텐진(2013), 선전(2016), 칭다오(2016), 후저우(2016), 다롄(2017),
시범구(Demonstration)	상하이(2019)

- 시범구에서 개발되는 크루즈 정책을 시범 운영 후 실효성 평가를 통과하면 실험구로 확대 적용 및 운영

2018년도 크루즈시장 점유비율(코로나 이전 정상 운영 시기)



※ 소비시장순위: 1위 상하이, 2위 텐진, 3위 광조우\

가) 상하이 크루즈산업 지원 정책

❍ 2024년 4월 26일, "몇 가지 조치"는 국제 크루즈 관광 항로 유도 및 유입을 지원 및 크루즈 업체들이 상하이 국제 크루즈항의 종합적인 이점을 활용하여 국제 노선을 설계 및 구축하고 운영할 수 있도록 지원하는 내용임.

① 연간 최소 15회 이상 출항하고 외국인 승객 비율이 2.5% 이상인 크루즈 업체 최대 200만 위안 지원
② 연간 2일 이상 체류하는 승객 5,000명 이상 유치하는 여행사에 50만 위안의 일회성 인센티브 지급
③ 연간 누적 인바운드 관광객 수가 100만 명 이상이고, 그중 15% 이상이 해외에서 유입되는 온라인 여행 플랫폼 최대 500만 위안 지원
④ 기항 크루즈 선사 선박당 30만 위안 일회성 인센티브 지급: 2일 이상 기항하는 크루즈 노선의 경우, 상기 지원 기준에 더하여 선박 1척당 20만 위안 추가 일회성 인센티브가 지급되며, 최대 누적 100만 위안 지급

다층적인 인센티브 지원정책

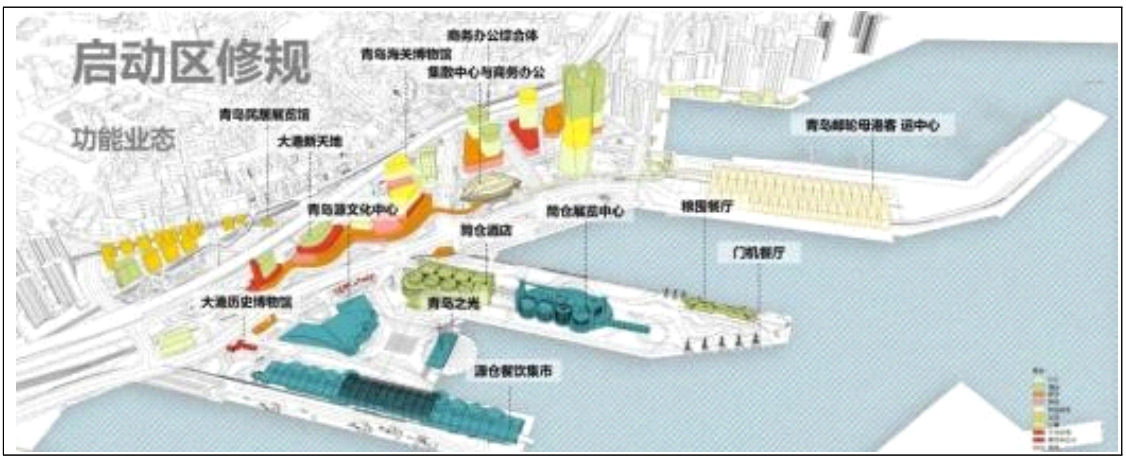
지원 항목	세부 내용	지원 규모	적용 기준
입항·운항 인센티브	연간 15회 이상 출항 + 외국인 승객 2.5% 이상	최대 200만 위안	크루즈 업체
기항 선사 지원	선박당 일회성 지급, 2일 이상 체류 시 추가	30만 위안 + 20만 위안(최대 100만 위안)	기항 노선 선사
여행사·플랫폼 지원	승객 5,000명 이상 유치 또는 인바운드 100만 명(해외 15% 이상)	50만 위안/ 500만 위안	지정 여행사/ 온라인 플랫폼
항만·행정 지원	야간·휴일 상시 입출항, 공급·검수 절차 간소화		모든 국제 크루즈선
항만료 완화	특별항만료 면제·감면(국내 등록 대형선 우선)	비용 절감 혜택	홈포트 전환 선사

❍ 이밖에 비자 면제를 핵심으로 입국 편의를 통해 확보된 시간을 현지 체험 부분으로 강화하고 있음.

나) 칭다오 크루즈 지원 정책 및 인센티브 규모

❍ 칭다오시는 중국에서 유일하게 '청도시크루즈서비스국'을 설립하고 크루즈 관련 통합 행정 시스템과 운영시스템을 갖추고 있음.

칭다오 크루즈 실험구(크루즈 특구)



❍ 칭다오 크루즈 모항 인프라 확충
(2023년 1월 1일부터 정식 시행, 유효기간 3년)

① 기항 승객 인센티브: 1인당 200위안*

* 2,000명(포함)을 초과하는 입항 크루즈 승객에게는 1인당 100위안 지급

② 모항 승객 인센티브: 1인당 200위안*

* 누적 승객 5만 명을 초과하면 승객에게는 1인당 300위안 지급

③ 정기 크루즈 운항에 대한 보상(최소 10회 운항을 정기화 운영으로 봄): 7만 톤(GT) 이하 선박을 운항하는 국제 크루즈선은 10회 항해 완료 시 50만 위안, 30회 이상 운항 시 200만 위안의 보조금 지급

④ 크루즈선 구매 및 운항 인센티브: 칭다오를 크루즈 출발항(모항/시발항)으로 2년 이상 이용하며, 연간 운항 횟수가 50회 이하인 경우, 투자 금액의 10% 일회성 보조금 지원

Cf.) 신조 크루즈선의 경우 최대 투자 금액은 1억 위안, 중고 크루즈선의 경우 최대 5천만 위안

⑤ 첫 항해 인센티브

- 크루즈선사 혹은 전세선에 30만 위안의 일회성 지급
- 국제크루즈선을 유치하는 여행사 또는 해운대리점에 30만 위안의 일회성 지급
- 새로운 항로 개척 운영하는 선사에 100만 위안 지원

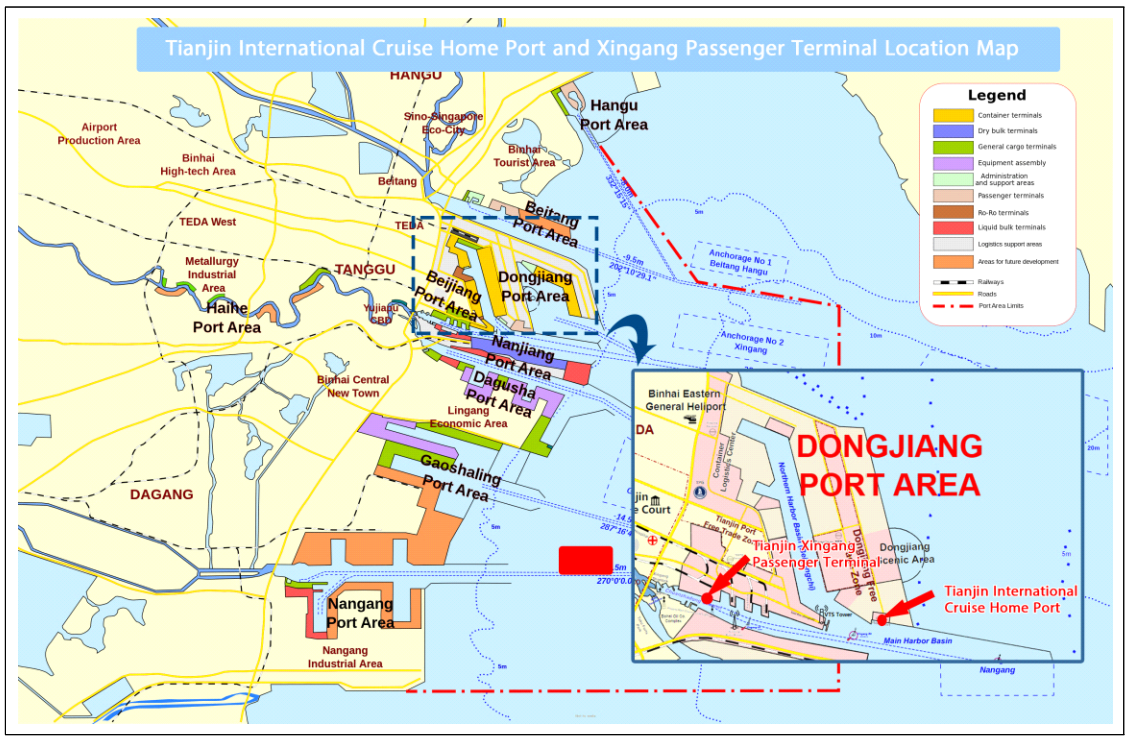
다) 톈진 크루즈 지원정책

❍ 크루즈 선사 인센티브: 톈진 모항에서 운항하는 크루즈 회사 지원 (각 크루즈 노선의 연간 총 인센티브는 600만 위안을 초과할 수 없음.

톈진 크루즈 모항 터미널



텐진 크루즈 모항 터미널



① 2024년부터 2023년 이후 톈진을 모항으로 하는 노선을 운항하지 않은 크루즈 회사는 해당 연도에 실제로 운항한 항해 횟수를 기준으로 인센티브 지급

② 2023년부터 전년도까지 톈진 모항에서 이미 운항한 크루즈 노선의 경우, 20회 운항을 기준으로 추가 운항에 대한 인센티브를 제공

③ 3만 톤 이상 6만 톤 미만의 크루즈 선박은 항해당 최대 10만 위안의 인센티브를 지급

④ 6만 톤 이상 10만 톤 미만 선박은 항해 당 최대 20만 위안의 인센티브 지급

⑤ 10만 톤 이상 20만 톤 미만 선박은 항해 당 최대 30만 위안의 인센티브 지급

⑥ 20만 톤 이상 선박은 항해 당 최대 50만 위안의 인센티브 지급

❍ 기항 크루즈선 인센티브: 각 크루즈 운항사의 연간 총 보상금은 120만 위안을 초과할 수 없음.

① 3만 톤 이상 6만 톤 미만 선박에 대해 항해당 최대 20만 위안의 인센티브 지급
② 6만 톤 이상 10만 톤 미만 선박은 항해 당 최대 40만 위안 지급
③ 10만 톤 이상 선박은 항해 당 최대 60만 위안 지급

❍ 톈진에서 첫 항해를 시작하는 크루즈 운항사를 지원하며, 3년 이내에 톈진 크루즈 모항에서 운항하지 않은 크루즈 운항사의 경우 2025년 1월 1일부터 첫 항해 시 30만 위안의 일회성 인센티브만 지급

❍ 기타 관련 시장 주체에 대한 인센티브 지급 범위가 넓은 것이 기타 지역과 차별화된 부분으로 산업 인프라 간의 원활한 성장과 지원을 위해 시행되고 있음.

① 관련 시장 주체가 톈진을 모항으로 하는 크루즈 투어를 유치하고 운영하도록 지원(각 시장 주체의 연간 총 인센티브 200만 위안을 초과할 수 없음.)
- 연간 2만 명에서 3만 명의 관광객을 유치하는 크루즈의 경우, 실제 유치 관광객 수를 기준으로 관광객 1인당 최대 40위안 인센티브 지급
- 연간 3만 명 이상의 관광객을 유치하는 크루즈의 경우, 초과 인원에 대해 관광객 1인당 최대 60위안 인센티브 지급.
② 크루즈 테마 포럼, 전시회, 출범식 및 기타 행사를 개최하는 관련 시장 주체를 지원하여 실제 비용의 50%를 지원금으로 지급(행사 당 최대 10만 위안, 시장 주체 당 최대 연간 보상금은 30만 위안이며, 최대 100만 위안 지원금 지급)
③ 연간 톈진에서 하루 500명의 숙박 관광객을 유치하는 크루즈의 경우, 실제 유치한 관광객 수에 따라 1인당 하루 최대 80위안의 인센티브를 지급

④ 오프라인 홍보 행사 개최 지원(각 시장 주체의 연간 총 인센티브는 30만 위안을 초과할 수 없다)
- 150명 이상의 참가자가 있는 단일 행사 지원금 5만 위안을 초과할 수 없다.
- 300명 이상의 참가자가 있는 단일 행사 지원금 10만 위안을 초과할 수 없다.
- 각 행사에 대한 인센티브는 홍보 행사 개최에 실제로 발생한 비용의 50%를 초과할 수 없다.

라) 싼야시 크루즈 지원정책

❍ 싼야시 관광과문화영화체육국은 "싼야 국제 크루즈 관광 인센티브 시행 규칙" 발표

❍ 2024년 7월 26일, "싼야 문화, 스포츠, 관광 및 무역 박람회 협력 강화를 통한 소비 촉진을 위한 몇 가지 조치"의 취지와 요구에 따라, 싼야 크루즈 관광 시장을 육성하고, 싼야 크루즈 관광의 고품질 발전을 촉진

❍ 싼야 관광의 국제화를 강화하기 위해 싼야시 관광문화광파영화체육국은 국제 크루즈 관광 노선에 대한 인센티브 정책을 시행하기로 결정하고 본 시행 규칙 제정

❍ 인센티브 대상 및 방법
- 인센티브 대상은 국내 및 국제 크루즈 회사(또는 전세 회사)
- 인센티브 대상의 정의

① 크루즈 회사: 본 도시의 크루즈 항구를 경유하여 국제 크루즈 관광 노선을 운영하는 국내 또는 국제 크루즈 회사(용선 시, 용선사만 보상 받음)
② 용선사: 본 도시의 크루즈 항만을 경유하는 국제 크루즈 관광 노선을

운항하기 위해 크루즈 회사와 용선 계약을 체결한 국내외 회사
③ "대규모 분할" 모델(즉, 단일 용선사가 크루즈 선박 승객 정원의 최소 60%를 계약하는 모델)을 채택한 회사는 용선된 것으로 간주
④ 여러 회사가 선박을 용선하는 경우, 관련 회사 중 협의를 거쳐 선정된 회사 중 한 회사만 지급

❍ 인센티브 지급 기준
- 크루즈 회사 또는 용선사의 총 보상액은 745만 위안을 초과할 수 없음
- 방식은 수행한 크루즈 항해 횟수와 입항 승객 수를 기준으로 함
- 기준은 모항 크루즈선과 방문항 크루즈선을 구분하지 않으며, 크루즈 항해 보조금과 1인당 보조금을 합산하여 지급
- 크루즈 항해: 4만 톤 이하 크루즈선은 항해 당 5만 위안, 4만 톤 이상 크루즈선은 항해당 10만 위안의 보조금을 지급
- 입항 여객 수: 연간 1만 장 이상 크루즈 티켓을 판매하는 크루즈 회사 1인당 80위안, 연간 3만 장 이상 티켓을 판매하는 크루즈 회사는 1인당 100위안의 인센티브 지급

❍ 인센티브 신청 및 배정 절차
- 싼야시 크루즈 항구에 기항할 예정이며 인센티브를 신청하는 국제 크루즈 관광상품은 海易兑(Haiyi Exchange) 플랫폼을 통해 싼야시 관광문화광전영화 체육국에 등록 절차를 완료해야 함.
  ※ 플랫폼 링크: https://hqzc.wssp.hainan.gov.cn/#/home.

❍ 인센티브 기금은 분기별로 지급
- 자격 요건을 갖춘 신청자는 실제 필요에 따라 싼야시 관광문화광전영화 체육국에 신청하고 규정에 따라 필요한 신청 서류를 제출할 수 있음.
- 기관이 기금을 징수 및 보관해야 하는 경우, 수령자는 법적 구속력이 있는 위임장과 함께 싼야시 관광문화광전영화체육국에 서면 신청서를 제출해

야 함.

- 기금이 제출되면 정산이 완료되며, 관련 데이터는 다음 제출로 이월되지 않음. 신청자는 규정된 절차에 따라 海易兑（Haiyidui） 플랫폼을 통해 신청서를 제출해야 함.

❍ 모든 신청자는 신청 서류의 진위성, 적법성, 규정 준수 및 완전성을 보장해야 함

- 신청자는 신청 과정 전반에 걸쳐 싼야시 관광문화광전영화체육국에 관련 자격증명 및 증빙 자료를 적극적이고 신속하게 제출해야 함.
- 신청자는 제출하는 모든 자료에 대한 책임을 지며, 제출 후에는 수정해서는 안되며, 신청자는 싼야시 관광문화광전영화체육국, 싼야 중심상업지구 관리국, 싼야시 재정국 및 기타 관련 부서의 감독 및 검사를 받아야 함.

❍ 싼야시 관광문화광전영화체육국과 싼야 중심상업지구 관리국은 기업이 제출한 신청 자료를 검토할 책임이 있음

- 검토 결과에 따라 적격 기업은 싼야시 관광문화광전영화체육국 공식 웹사이트와 海易兑（Haiyidui） 플랫폼에 7일(영업일 기준) 동안 공고함
- 공고 기간이 이의 없이 만료되면, 싼야시 관광문화광전영화체육국은 싼야시 재정국에 지급 신청서를 제출

❍ 신청자가 지원금 신청 및 사용 과정에서 사기 또는 기타 불법 행위에 연루될 경우, 지원 자격이 취소되며, 배정된 지원금은 전액 환수됨

- 또한, 싼야시 관광문화광전영화체육국은 싼야시 재정국과 협력하여 국무원의 "재정 위반에 대한 처벌 및 기강 규정"(국무원령 제427호)에 따라 처벌을 내리고, 신청자는 심각한 부정행위자 명단에 추가됨
- 신청 기간 중 크레딧 차이나에 의해 부정행위자 및 징계 대상자로 지정된 신청자는 지원금 수령 자격 취소

❍ 원칙적으로 동일 평가 주기 동안 싼야시 재정 지원을 이미 받은 프로젝트는 중복 지원을 받지 못함.

❍ 보충 조항

- 본 지원금 싼야시 재정국 지급
- 싼야시 관광문화광전영화체육국은 2025년 12월 31일까지 시행되는 본 시행 규칙의 구체적인 시행 및 해석 담당
- 해석(적용범위결정)은 싼야시 관광문화광전영화체육국, 싼야시 재정국, 싼야 중심상업지구 관리국에서 담당

2) 지원정책: 대만

가) 대만 교통부 관광서의 인센티브 지급

❍ 근거: 해외 크루즈선의 대만 방문 촉진을 위한 MOTC(Ministry of Transportation and Communications)의 인센티브 지급 지침

❍ 대상: 해외 국가 또는 중국 본토(홍콩, 마카오 포함)의 외국 등록 및 소유 크루즈 노선

❍ 인센티브 및 보조금 지원 자격 조건: i) 해외 크루즈 선박이 대만 내 1개 이상의 항구에 기항하는 경우 기항 횟수는 1회로 산정하며, 크루즈 선박은 기항 횟수 당 보조금을 받음. ii) 각 크루즈 선사는 연간(당해 연도 1월 1일부터 12월 31일까지) 최대 15회까지 보조금을 신청 가능

❍ 체류 기간: i) 대만에 12시간 이상 정박하는 해외 크루즈선은 선박당 최대 미화 15,000달러 보조금 지원, ii) 12시간 미만 정박하는 선박은 최대 미화 7,500달러 보조금 지원.

❍ 신청 기간: i) 1년 단위로 12월 31일 이후 3개월 내 신청, ii) 기업, 여행사 또는 기타 기관에서 전세를 낸 선박은 제외, iii) 신청자는 본 보조금을 행정부의 다른 보조금 또는 홍보 프로그램과 중복으로 신청할 수 없음.

❍ 보조금: i) 해외 마케팅 프로그램 및 제품 개발*에 사용, ii) 선사나 선박 대리점을 통해서만 신청 가능

* 마케팅 프로그램 및 제품 개발: 광고, 여행 박람회 참가, 무역 박람회 마케팅, 홍보 활동(목표 시장에서의 로드쇼 등), 미디어 및 친숙화투어, 테마 크루즈 또는 행정부가 특별히 승인한 기타 목적 활동의 보조금 지급

❍ 재원: 관광서 관광개발기금으로 충당함.

나) 대만항만공사 인센티브 지급

❍ 접안료 면제: 기륭, 까오숑, 타이베이, 수오, 타이중, 까오숑, 안핑

❍ 크루즈 터미널 서비스 비용 면제: 타이베이, 수오, 타이중, 안핑

❍ 크루즈 터미널 서비스 비용 50% 할인
- 동일 선사에 적용
- 기륭항 10항차 이상
- 까오숑, 평후: 5항차 이상
- 국제선사가 기항 시 한곳 이상 방문 시 방문지역의 재량에 따라 지원
- 모항 운영 시 크루즈 터미널 서비스 비용 면제: 까오숑
- 모항 운영 국제선사의 30% 이상 국제 관광객일 경우 100위엔/인 면제: 기륭, 까오숑

❍ 접안료, 크루즈 터미널 서비스 비용, 쓰레기 처리 비용 면제: 화리엔항

3) 해외 지원정책: 일본

❍ 일본의 경우 “ 크루즈 여객 수용시설 기능 강화 가이드라인” 발표
- 항만별 맞춤형 시설개발 및 여객 동선 최적화 지원을 근거해서 대형크루즈 시장과 중소형 크루즈 시장으로 구분해서 시장을 확장중임.

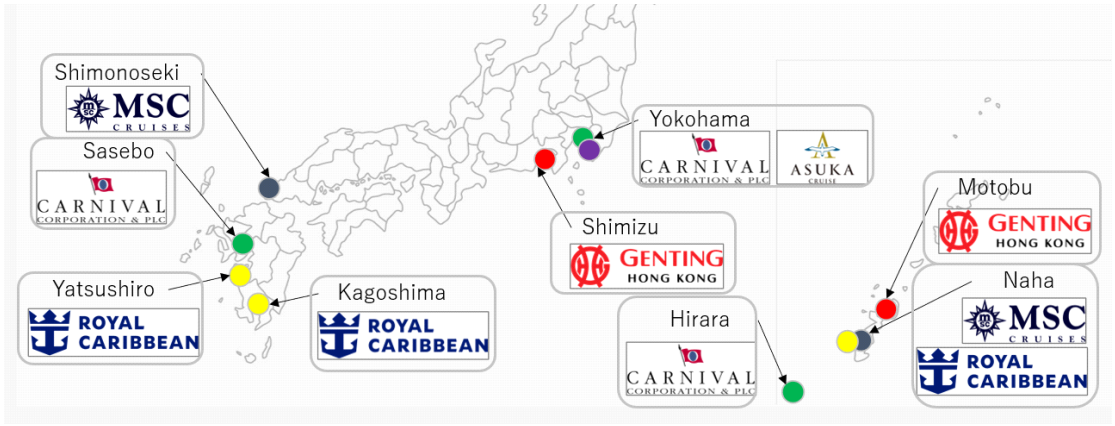
❍ 가장 큰 특징은 중소형 크루즈 시장 육성으로 고부 가치, 고품질 시장 구조 재편을 목표로 하고 있음.
- 2018년도에 국제크루즈선사가 방문할 수 있는 크루즈항 67개에서 2025년도는 100개 항구로 33개 늘어남
- 2026년도 기존 100항구에서 103개로 3개의 크루즈항 확대 예정
- 이는 럭셔리, 소형, 익스페디션 크루즈 기항 유치하기 위함
- 이는 지역문화와 축제등과 연계하여 선사의 항로설계 및 구축 과정에 가치 창출과 선택 폭 극대화를 위한 것임

❍ 2024년 일본 크루즈 시장의 규모는 2,479항차이며, 이 중 1,923항차가 기항 시장임
- 이 중 57%가 프리미엄, 럭셔리, 익스페디션 클래스 시장이고, 43%가 캐주얼 대중 시장으로 분류 됨.

❍ 2025년도 일본 크루즈시장의 규모는 250만 명으로 예측
- 이는 109만명 576항차인 한국과 다른 시장 구조(대중, 대형)를 관광객 수와 기항 규모를 보면 알 수 있음.

❍ 한국의 경우 대중크루즈 위주로 획일화되어 있는 반면 일본의 경우 다양한 크루즈 시장의 니즈가 반영된 시장 구조를 형성하고 있음.
- 이는 선사의 니즈에 부합되는 다양한 소비구조와 시장 환경이 구축된 것으로 볼 수 있음.

국제크루즈 거점 형성 항만 운영 현황*

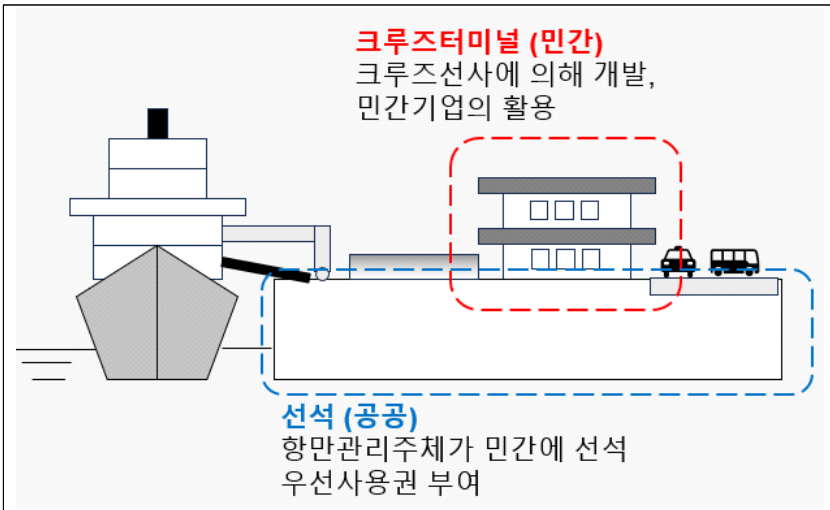


** 총 9개 항만: 요코하마항(2019년), 시미즈항(2021년), 사세보항(2021년), 야스시로항(2021년), 모투부항(2021년), 히라라항(2021년), 가고시마항(2023년), 나하항(2023년), 시모노세키항(2024년)*

★ COVID-19 팬데믹 기간에도 중단 없이 추진됨

★ 민관협력 및 민민협력 구조 [사업구조]

국제크루즈 여객수용 기능고도화 사업과 연계



※ 국제크루즈 여객수용 기능고도화 사업과 연계
- 2020년(1차), 2021년(2차) 사업비보조율: 1/2이내
- 대상: 지방공공단체, 지역협의회 등

○ 국제 크루즈 거점 형성 항만 제도: 일본 정부가 전폭적으로 추진 중

- 일본은 크루즈 시장 육성과 안정성 확보를 위해 추진

- 지자체가 현지 여건에 맞춘 항만 개발 정책 시행
- 크루즈 선사의 투자 유치를 적극 지원
- 선사입장에서는 거점항만을 확보함으로 항로를 안정적인 운영할 수 있음.
- 2017년 정책 공표, 2019년부터 운영 개시
- 크루즈 선석에 대한 우선 사용권을 대가로 크루즈 선사가 크루즈 인프라 정비 사업에 대한 자금을 제공(크루즈 선사에 인센티브 제공)

제4장 동북아 크루즈산업 시나리오

1. 크루즈항로의 브랜드 전략

1) 크루즈항로(Cruise Itinerary)

❍ 크루즈 항로가 무엇인가라는 질문은 해상운송에서의 항로의 개념과는 다른 접근법이 필요함.

❍ 크루즈 항로(itinerary)는 해상운송의 관점에서 통상적으로 사용되는 선박의 해상 항로(route)와는 구별되는 개념으로 크루즈를 위해 세부적으로 계획된 일정으로 여기에는 출발항 및 도착항, 기항 순서, 크루즈항로(route)로 드러나는 항해 기간 등이 포함

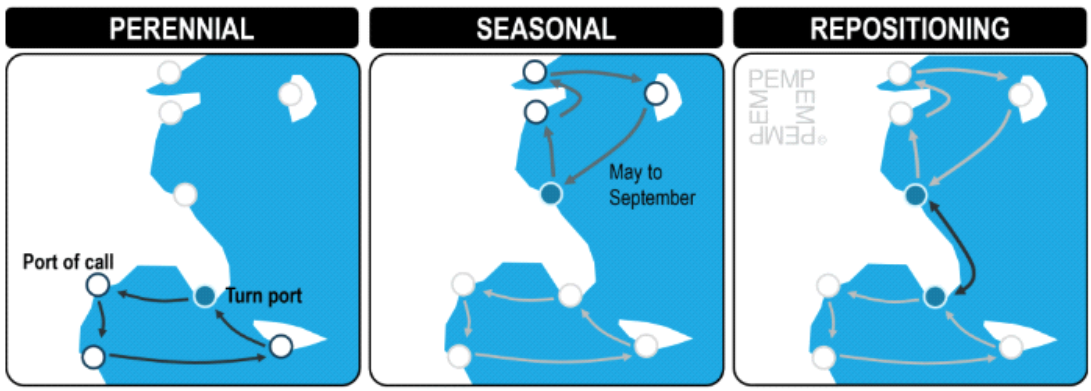
❍ “Itinerary”는 보다 포괄적 개념으로 일정과 기항지를 포함하는 시간이 특정된 계획으로 정리하면 우리말로는 모두 ‘항로’를 번역되지만 두 용어는 각각 아래와 같이 정의될 수 있음.

크루즈 항로의 개념 정리

Route	Way	Cruise	선박이 선택한 목적항 사이의 지리적 경로에 초점	일반적
Itinerary	Schedule		특정 항해를 위해 사전에 계획된 완성된 계획: 출발항+도착항, 일정, 기항 순서, 항해 기간, 활동	포괄적

❍ 크루즈항로의 종류와 개념

크루즈 항로의 종류



※ *출처: Notteboom, Theo. (2022). Port Economics, Management and Policy, Routledge*

❍ 크루즈 선사는 고객만족(과 수익)을 극대화하기 위해 크루즈항로를 설정하는데 계절적 수요 고려 필수적임. 이러한 근본적인 시장의 특성으로 크루즈 항로는 아래와 같이 3개로 구분: ① 다년성(perennial), ② 계절성(seasonal), ③ 재배치(repositioning)

크루즈산업의 환경요인

다년성 (perennial)	• 안정적인 수요와 상대적으로 일정한 기상 조건(열대 및 아열대)으로 인해 일 년 내내 서비스를 제공하는 시장 • 주된 사례: 카리브해(마이애미를 주요 턴 항구로 함)와 지중해(바르셀로나를 주요 턴 항구 중 하나로 함) • 일 년 내내 서비스를 제공하지만 수요가 감소하는 기간이 있음을 의미하는 계절성을 가질 수 있음.
계절성 (seasonal)	• 이상적으로 크루즈선사는 선박 자산의 최적 사용을 선호하기 때문에 다년생 시장에 대한 서비스 제공을 선호

	• 일반적인 관광 산업과 마찬가지로 계절성은 수요의 중요한 구성 요소이며 일부 시장은 주로 여름 몇 달 동안의 서비스에 치중 • 계절 시장의 주요 사례: 여름에 운항되는 발트해, 노르웨이 및 알래스카 크루즈 등
재배치 (Repositioning)	• 주로 선박 자산을 계절 여정에서 다년생 여정으로(혹은 그 반대로) 재배치해야 하는 계절 사이에 발생 • 사례: 여름에는 다수의 크루즈선이 카리브해에서 지중해로 재배치되고, 가을에는 동일한 선박이 카리브해로 재배치 • 재배치 크루즈는 일반적으로 턴 포트 사이의 지점 간 진행

❍ 크루즈항로설계(CID) ← 크루즈 선사의 수익에 장기적 영향 미치는 핵심적인 전략적 결정

크루즈항로 설계 → 새로운 시장 기회 → 크루즈산업 지속 성장

2. 동북아 크루즈의 크루즈항로 시나리오

❍ 대부분의 크루즈 항로는 모항이 존재하는 루프(loop)임.
- 즉 항로의 시작과 끝인 모항에서 승객이 승선하고 하선함.
- 크루즈 선사의 모항 선택에는 여객시장 규모, 항만과 공항의 연계, 항만의 인프라와 서비스 등 다양한 요인 작용함.

❍ 한편 출발과 도착이 각기 다른 모항에서 이루어지는 편도 방식의 크루즈 항로도 존재할 수 있는데 이는 크루스 선사의 입장에서 기항지의 선택이 항구도시의 관광지, 인프라, 서비스, 크루즈 항로상 다른 항만과의 인접성(proximity) 등을 기반으로 하기 때문임.

❍ 크루즈는 그 자체로 다양한 개념을 포괄하고 있는 동시에 단순히 기항지(destination)를 상품화하는 것이 아니라 크루즈 항로(itinerary)를 판매한다는 점에서 다른 관광산업과 확연하게 구별되는 특징을 갖음.

❍ 승객의 승하선과 크루즈선의 인프라 요구에 직접적으로 대응해야 한다는 점에서 기항지가 크루즈 항로설계(cruise ship Itinerary design, CSID)의 핵심적인 부분을 차지하지만 크루즈 항로 설계의 목적은 가능한 기항지의 조합을 통한 최적의 항로(route) 도출하는 것임.

❍ 크루즈 서비스에 대한 매력도를 결정짓는 가장 중요한 요소인 크루즈 항로는 크루즈 선사의 전략적 의사결정에 의해 치밀하게 짜여진 구조로 사전에 정해지게 되고 크루즈산업의 다양성, 수요와 공급의 역학관계 등 다양한 요인들이 영향을 미침.
- 핵심쟁점: 크루즈산업이 새로운 시장의 기회를 발굴하여 꾸준한 성장을 유지할 수 있는가?

① 핵심 쟁점에 대한 대안을 구상하기 위한 시나리오 플래닝
② 크루즈산업 발전의 토대가 되는 기업(크루즈 선사)의 비즈니스 모델 혁신을 제공하기 위한 옵션 전략으로 구성

❍ 먼저 핵심 쟁점에 영향을 미치는 변화 동인(driving forces of change)은 미시적 관점에서 크루즈 선사의 사업에 영향을 미치는 요인(수익 구조)과 거시적 관점에서 크루즈산업의 환경 및 동향으로 대별 될 수 있는데 크루즈 선사의 수익 구조는 대체로 아래와 구성

- 총수익 = PCD* × (매표 수익 / PCD + 선상 수익 / PCD)

* Passenger Cruise Days(크루즈승객여행일)

❍ 기본적으로 크루즈 선사의 수익 구조는 높은 자산 활용도를 기반으로 가격 인하 요인이 많은 매표 수익보다는 선상 수익의 증가에 초점으로 맞추고 있다는 점에서 크루즈 항로의 복합적 요인에 의존하는 바가 큼.

❍ 크루즈산업의 거시적 요인에 대한 분석은 계층분석방법(AHP)과 전문가 설문을 활용하였고 총 6개 부문에서 개별 변화 동인을 나열하고 불확실성(Uncertainty)과 영향도(Impact)를 평가로 시나리오 분석 매트릭스에 반영됨.

- 예측기간: 중장기(2026년-2040년, 15년)
- 변동요인: 미시적(크루즈 선사의 수익구조*), 거시적(크루즈산업 환경 및 동향)

* 총수익 = PCD* × (매표 수익 / PCD + 선상 수익 / PCD)

❍ 크루즈산업의 변화 동인

크루즈산업 변화 동인 분석표

영향수준 (인용된 전문가 수)	높음 (4-5)	조선기술 해양거버넌스	거리 비용 감소 항만 인프라 부족 극지 해빙 파나막스급 메가쉽	크루즈 항로 경제성 기항지 혼잡성 활동 및 여행 건강 및 안전 선박 선택
	중간 (3)	세대 간 책임 조선 수주 잔고 기후 변화 국가 보호주의 아시아 태평양 지역의 크루즈 성장	디지털화 임시직 선호 경제 포괄적 성장 노동환경	메가 허브 및 도시화 개인적 회복 스마트 여행 기술 초개인화
	낮음 (2-1)	데이터 보호 해상 실크로드 해수면 상승 에너지 사용량의 단계적 변화 글로벌 석유 공급 남중국해 분쟁 해상 성범죄	글로벌 마이그레이션 사물 인터넷 숙련된 작업의 자동화 일하는 유목민 극한 날씨 해상 주권국가화 비수기 계절성	부상하는 글로벌 중산층 성과지향 여행
		낮음(0-2)	중간(3-6)	높음(7-11)
		불확실성 정도(인용된 소비자 수)		

❍ 핵심요인: 크루즈 항로 경제성(affordable)+기항지 혼잡성(Crowded)

→ 크루즈 항로의 복합적 요인을 직접적으로 반영

- 크루즈산업의 핵심 변화 동인 중 크루즈 항로 경제성은 '고가'의 '저가'의 범위에서 기항지 혼잡성은 '혼잡'과 '여유'의 범위에서 각각 평가가 가능하고 크루즈 동향과 전망을 반영하여 4개의 시나리오 상황으로 구성함.

- 블루오션 전략은 비즈니스 모델 캔버스(business model canvas)와 혼합하여 경쟁력 있는 산업 요인을 식별할 수 있는데 이는 크게 비용(cost) 측면과 가치(value) 측면으로 대별됨.
- 양자는 가치제안(value propositon)을 통해 연결됨
- 비즈니스 모델의 혁신은 i) 고객, ii) 가치제안, iii) 비용의 3가지 방향성에 영향(impact)을 받음.
- 총 4가지의 크루즈산업 시나리오에서 AC는 크루즈 산업의 현상황을 대변하고 있음.
- 크루즈 선사의 관점에서 기존 비즈니스 모델의 선순환이 강화될 가능성이 높은 현상유지 시나리오임.

크루즈산업의 변화 동인 시나리오

AC(저가+혼잡)	AS(저가+여유)
현상유지의 지속적인 성장 i) 신규시장의 승객 증가에 따른 크루즈 선사의 정보기술 및 인적자원관리시스템 확대 ii) 티켓가격 보조를 통한 중산층고객 유치 iii) 글로벌 공급망 유지와 선대배치 최적화를 위해 혁신적인 선박 건조 계속	**안정된 기존 시장의 선순환에 문제 제기** i) 소비자가 크루즈에 익숙해짐에 따라 크루즈선사는 유지율 하락에 직면 ii) 유경험 크루즈 승객의 기항지 자연경관 경험 추구로 선상 수익 감소 iii) 중소형 크루즈선박의 투자 수요 증대
EC(고가+혼잡)	**ES(고가+혼잡)**
소비자의 행동 변화 i) 디지털 관광의 경쟁력으로 관광객 감소로 인해 관광지의 혼잡도 감소 ii) 선상 엔터테인먼트에 대한 관심 감소 iii) 대형선박이 접근할 수 없는 지역 항만의 관광지에서의 휴식 선호	**시장 소비주의 약화로 현상유지 실패** i) 대중 시장 소비자의 여가 활동 감소 ii) 가격에 민감하여 저가 티켓의 매력도 감소, 선상 수익의 감소 iii) 선박 과잉공급으로 신조 투자 제한, 축소되는 레저관광시장의 마케팅 비용 증가

- 따라서 전략적 옵션은 나머지 각각의 시나리오 상황에 대응할 수 있도록 고안되어야 하고 각각 AS는 '고객' 영향에 의한 탐색을 통해 성숙한 시장의 고객의 목표로 하며, ES는 소비자 행동의 변화를 '가치제안' 영향으로 모색하고, 마지막으로 EC는 '비용' 영향으로 관점에서 대중소비시장의 붕괴를 대상으로 함.
- 블루오션 전략의 액션 프레임워크인 ERRC(Eliminate-Reduce-Raise-Create Grid)를 통한 고안된 개별 전략적 옵션은 아래와 같이 정리할 수 있음.

시나리오 플래닝에 대응한 전략적 옵션

영향	전략적 옵션	크루즈산업의 대응	크루즈 선사의 수익성 제고를 위한 선순환 주기
고객	허브 앤 스포크 생태관광 전략	• 기존 거점 기항지에서 인근 생태관광 기항지로 기항 일정 다변화	• 성장주기: 몰입감 있는 자연경관 기항지 관광을 통한 초과수요 창출, 시장교섭력 확대 • 프리미엄 주기: 요금인상을 통한 고수익 확보, 기항지 독점 파트너에 대한 추가 할인 제공 • 투자주기: 순수익의 재투자(중소형 지역 기반 크루즈선)
가치제안	지역사회 메가 이벤트 전략	• 개인 여가활동이 아닌 집단 소속감에 초점을 맞춘 대형 이벤트에 집중	• 성장주기: 승객 규모와 선박활용도를 유지할 수 있는 크루즈선 국제 대형이벤트 유치 • 이벤트 주기: 신규 참가자와 집단하위 문화로 구성되는 대규모 단체행사의 유치를 통해 자산회전율 제고 • 투자주기: 전수수익과 블록티켓 가격 책정을 통해 자금관리를 개선할 수 있는 대규모 단체행사 유치
비용	크루즈 디지털 노마드 전략	• 디지털 노마드로 불리는 원격 근무자에게 장기 주거 및 협업 사무공간을 임대	• 성장주기: 기업과 성장하는 시장을 지원하는 협력 경제를 위한 커뮤니티 작업공간의 구축 • 사업주기: 안정적인 기업 임차인의 유치하는 동시에 고객 이탈을 줄이기 위한 장기 주거 및 근무공간 임대 • 투자주기: 거래비용과 여행수수료가 낮은 장기 기업 임차인 임대의 수익을 고객 생애 가치의 증대를 위해 투입

※ 시나리오 분석: AC(현상 반영), AS(성숙한 시장의 고객을 목표), ES(소비자의 행동변화), EC(비용: 대중 시장의 붕괴)크루즈 항로는 지리적 관점에서 크루즈 산업이 기항지로의 해상 항로(route)를 통해 발전해 왔다는 점에서 크루즈 산업의 핵심 요소이며, 크루즈선의 선박가동률(ship occupancy)에 주된 영향을 미침.

- 따라서 크루즈 선사는 다양한 지역에서 관광객을 유치하기 위해 크루항로(cruise itinerary)의 혁신이 절실하게 필요함.
- 이러한 상황은 선사의 수익성을 결정함.

★ 허브 앤 스포크 생태관광 전략 ← 크루즈 항로와 컨테이너 정기 운송의 유사성(사전 계획, 항해 일정 소화) 반영한 사례로 동북아 다모항 체인크루징(Multi-turnaround Chain Cruising)의 확장: 환황해권 크루즈 연대(칭다오-인천-전북)을 들 수 있음.

제5장 동북아 크루즈 산업 환경 변화에 대응한 크루즈선사의 니즈 분석

1. 글로벌 크루즈 선사의 니즈

1) 크루즈 항만의 유형과 특성

○ 크루즈 항만의 분류에 관해서는 다양한 용어가 사용되고 있으나 크게 모항(home port)과 기항항(port of call)으로 대별될 수 있음.

- 다만 실제 승객의 승하선 유형이나 관광 형태에 따라 준모항(semi-home port), 거점항(base/hub port), 중계항(transit port), 복합항(hybrid port) 등의 다양한 용어가 사용되고 있음.
- 크루즈 항만 분류의 핵심은 모항의 인정 요건에 관한 것으로 이는 승객의 승하선이 동시에 이루어지고 모항에 크루즈 승객 모객 활동과 선용품 등 관련 산업의 집적이 이루어지기 때문임.

○ 크루즈 항의 발전단계(기항항→거점항→모항)에 비추어 전 세계 항구들은 크루즈 선박의 모항 유치를 위해 노력하고 있어 크루즈 모항으로서 갖추어야 할 조건이 다각도에서 제시되고 있음.

- 결국 크루즈 모항의 조건이란 크루즈 모항을 추구하는 특정 항만의 사정에 따른 것으로 통일된 조건을 제시하는 것은 의미가 없을 것이나 크루즈 시장의 높은 진입 장벽을 고려한다면 특정 항만의 모항으로서의 발전 조건은 결국 해당 크루즈 항만 경쟁력의 문제로 귀결됨.

2) 크루즈 선사의 모항 선정 요인

○ 크루즈 모항 선정은 크루즈 선사를 포함한 크루즈산업 이해당사자의 시각이 가장 중요한 요인으로 작용하는 영역임.

- 해당 항만의 경쟁력 척도인 동시에 기항 확대를 포함한 크루즈 선사의 니즈 동향을 가장 잘 반영하고 있음.

크루즈 모항 선정 요인

구분	평가항목
연결성	도심지와의 근접성
	국제공항 보유 여부, 항공스케줄의 정기성 등
	교통여건(공항-터미널, 터미널-도심지, 터미널-관광지)
지역 경쟁력	투자유치환경 (자본, 숙련된 직원, 기업가, 창의인재 통한 혁신 환경조성 기반 여건 등)
	크루즈 전후(Pre&post) 관광 상품 개발, 판매 및 매력도
	관광, 숙박, 교통, 쇼핑 등의 가용성
	배후지역 대규모 도시 규모 존재(소스마켓 크기) 여부
모항(준모항)으로서의 항로 경쟁력	모항으로서 기항지 구성 위한 항로간 거리와 다양성
	준모항지로서 선택률(인기도) 및 기항지로서의 매력성
항만시설	선석 확보 및 접안 능력, 항만 폭, 길이, 수심, 예인시설 등
	야간정박시설
	폐기물 및 오폐수 처리시설
	담수화공급라인(청수)
	수화물처리시설
	육전공급시설
터미널 시설	승객편의시설(승객대기실, 수화물 보관 및 탁송시스템, 인터넷 와이파이, 식당, 쇼핑시설 등)
	진료시설(간이진료소, 약국 등)
	CIQ시설 유무 및 시간당 3,000명 처리능력

구분	평가항목
	국제우편시설 및 은행시설(환전 포함)
	안내데스크, 안내표지판, 투입인력, 충분한 정보제공능력 등
	시내 연계 교통 시스템(셔틀버스, 택시 등)
법·제도적 지원	크루즈 접안별 인센티브
	모항 선택시 세금 감면 등 인센티브
	통관절차 간소화
	크루즈전담부서 유무 및 조직 인력 지원 정도
유관 시설 및 조직	선박편의시설(수리, 급유, 도선 등)
	선용품 센터 등 식자재공급시설
안전	항만보안설비시스템
	해상구조 및 경찰지원 시스템
	코로나19 등 질병 통제 방역 시스템
관광 배후시설	관광시설(체험형, 생태형, 자연경관형 등 다양성, 매력성)
	숙박시설(호텔 등 다양한 유형별 등급별 수준별 시설)
	쇼핑시설(면세점, 백화점, 지역특산품 등)
	식당시설(크루즈 관광객 이용 적합도)

* *선행연구 취합, 정리*

3) 글로벌 크루즈시장의 주요 성장 요인

○ 글로벌 크루즈시장의 성장요인을 돌출해보면 아래의 3가지로 압축할 수 있음.

- 통관절차 간소화, 서류제출 관리 절차 단순화, 승객과 선원의 경험을 우선시하는 절차임.

글로벌 크루즈시장의 주요 성장 요인

통관절차 간소화	서류제출 관리절차 단순화	승객과 선원의 경험을 우선시하는 절차
• 선박이 카리브해, 호주 및 싱가포르에서 출항하는 기항지의 크루즈 승객에게는 대면 입국 절차가 시행되지 않음 • 대면입국 절차는 일본과 한국의 기항지에서만 시행하고 있음	• 승객 명단 다목적 파일로 사용 • ACP 시스템: 선박의 보안담당자가 승객의 입출국 상태를 확인, 항구에서 승하선 상황을 모니터링하는 훌륭한 도구로 인정받고 있음.	• 승객 기항지 관광의 장애요인이 없음. • 선원의 하선절차에 제한이 없으며 선원을 위한 별도의 경로/카운터 제공 • 시내, 관광지 접근성

○ 이에 대응한 선사의 요청 사항을 살펴보면 대략 5가지로 요약됨.

① 운영비용 절감 항만 사용료, 도선료, 입항료 등 직접 비용 감면

② 물류 효율성 신속한 승하선 프로세스 화물 처리 효율

③ 안정적 기항 환경기상 조건 항만 안전성 시설 품질

④ 차별화된 관광 상품 독특한 체험 기항지만의 특색있는 프로그램

⑤ 통관출입국 절차의 신속한 처리 및 간소화 필요: 비자 면제, 출입국 심사지원 등

○ 더하여 한국의 경우는 행정절차의 간소화기 지속적으로 요청되고 있는 실정임.

4) 기항지 개척을 위한 크루즈선사의 니즈

가. 기존 항만 인프라를 갖춘 기항지의 경우

❍ 충분하고 적절한 항만 인프라

- 대형 크루즈선이 안전하고 효율적으로 접안할 수 있도록 충분한 수심(최소 10m 이상), 접안 선석의 연장(약 425m 이상), 충분한 항로폭(약 132m 이상) 필요함.
- 부두 주변에 넓은 육상 공간, 도로 접근성, 승객과 차량을 원활히 수용할 수 있는 시설 요구

❍ 선사와의 기항지 비즈니스 파트너 간의 장기적인 관계 구축

- 크루즈 선사는 새로운 기항지 및 터미널 운영자와의 장기 계약과 협력을 통한 안정적이고 효율적인 운영을 원함. (소통창구 일원화)

❍ 항만 주변의 관광 및 승객 서비스 인프라

- 승객들이 체험할 수 있는 다양한 관광, 쇼핑, 식음료, 교통 서비스 등

❍ 환경 영향 및 지속가능성 문제 해결

- 최근에는 환경 규제와 지역사회의 반대 등도 고려 대상이 되고 있음.
- 크루즈선과 크루즈항 양자 모두의 지속 가능한 운영이 중요해지고 있음.

나. 텐더링 활용이 필요한 기항지의 경우

지역적 전제	• 텐더링이 가능한 기항지로 관광 인프라의 브랜드화가 가능 • 승객 경험 및 편의 제공 가능 → 가치있는 관광 인프라, 쾌적성과 편의성 제공 가능

❍ 안전한 텐더링 운영
- 텐더보트와 승객 간 안전한 승·하선을 보장하기 위한 충분한 인력 배치와 지속적인 모니터링이 필요(브리지에 충분한 인력 배치)
- 승객들을 위한 안내와 지원, 긴급 상황 대응 체계
- 텐더 티켓 및 스케줄 관리: 대기시간 최소화

❍ 항만 및 텐더 도킹 시설과 협력
- 현지 항만 당국과 긴밀한 협력하에 안전하고 편리한 텐더 도킹 장소 확보 및 관리
- 텐더링 시간(통상 5-10분 내외)이 짧고 원활하도록 운영하며, 햇빛과 해수 보호를 위한 덮개 등 기본 편의 시설을 갖추는 것을 중시함.
- 장애인이나 이동이 불편한 승객에 대한별도 지원과 안내가 마련되어야함
- 환경 및 법적 규정 준수, IMO 가이드라인 및 각국 해운법규 준수, 안전 관련 서류와 허가 취득도 필수임.

❍ 사례분석: 날씨(황천(荒天)) · 해상 상태로 크루즈선 텐더링이 취소될 경우
→ 일정 변경 및 대체 항구 방문
① 가능한 경우, 원래의 기항지를 대체할 수 있는 인근 다른 항구를 방문하도록 일정 변경을 추진
② 대체 항구가 없으면 예정된 기항지 방문을 취소하고 대신 해상에서 머무르는 '씨 데이(Sea Day)'를 계획
③ 선내 활동 및 서비스 강화: i) 텐더링 취소로 육지 활동이 불가능할 경우, 선내에서 즐길 수 있는 다양한 프로그램과 서비스를 강화해 승객 불편을 최소화, ii) 승객 환불 및 보상 처리, iii) 선사 주최 투어나 공식 상품의 경우, 취소된 육상 관광에 대해 환불 혹은 크루즈 내 크레딧 등 보상 정책을 시행

2. 동북아시아 크루즈 운항선사의 니즈 분석

1) 동북아사아를 중심으로 운항하는 선사들의 공통된 니즈

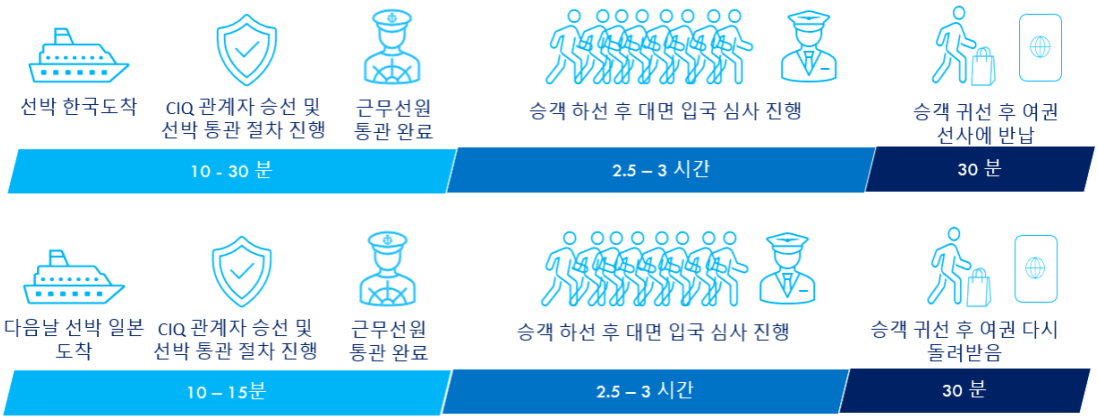
가. CIQ의 간소화와 절차 표준화

○ 국제 크루즈 선사가 동북아시아 국가에 공통적으로 요청하는 가장 핵심적인 개선사항은 CIQ 간소화나 절차 표준화 등으로 지역 협력을 통한 지속적인 제도 개선이 요구됨.

○ 현재 글로벌 크루즈 선사들이 운영하고 있는 주요크루즈 시장의 입출국 현황을 찾아보면 미국, 유럽, 싱가포르, 호주 등 국가에서 5,000명의 승객을 기준으로 평균 15분정도 수속시간이 필요하고 아시아 지역은 평균 2~2.5시간을 할해(투입, 배정, 확보)하고 있음.

○ 기항지 승객 여정 비교 시나리오

① 동북아 기항지: 5박6일 일정 가정(중국 상하이 출발, 한국 기항, 다음날 일본 도착)



→ 5천명 기준: 2.5-3시간* 정도 소요

*전체 기항지 체류시간의 35% 차지

② 해외 기항지



→ 승객 하선, 기항지관광 시작에 15분 소요

2) 국제 크루즈항의 CIQ운영 사례

❍ 싱가포르의 경우에는 CIQ Green Lane을 마리나베이크루즈센터(Marina Bay Cruise Centre)에서 크루즈 승객 전용 패스트트랙 자동입국제도를 시행하고 있음. 특별한 것은 최초 입국 시 생체정보가 자동 등록되어 있을 경우 이후 방문 시 자동 출입국 심사가 가능한 부분을 이용하여 2024년 12월부터 여권 없이 얼굴이나 홍채 등 생체 인식 기반 자동 출입국 심사를 시행하고 있음.

❍ 일본의 경우 CIQ 선내 사전심사'(Onboard Pre-clearance) 혹은 간소화 패스트트랙 제도를 운영함으로써 비교적 빠른 통관 및 입국 처리를 지원하고 있음.

- CIQ 특례지역을 지정해서 선사 심사 허용이나 전자 사전심사제도(E-APIS) 의무화 등을 시행하고 있는데 대표적인 곳이 요코하마, 하카타, 고베, 나가사키 등의 지역이고, 요코하마 오산바시(Osanbashi) 터미널의 경우 터미널 내에 CIQ 자동화 시스템을 도입하여 운영하고 있음.

❍ 홍콩의 경우 Kaitak크루즈터미널이나 페리터미널에서 E-Channel 시스템을 운영하고 있으며, 등록된 이용자는 평균 10-12초내 출입국 심사를 완료하고 있음.

❍ 대만은 기륭, 카오슝 크루즈터미널의 경우 최대 2,000명/시간 처리 가능한 자동화 시스템을 구축해서 운영하고 있음.

❍ 또한 쾌적한 출입국 환경을 관광객에게 제공하기 위하여 입국 심사관이 크루즈가 항구에 도착하기 전에 전 기항지에서 승선하여 선내 사전심사를 실시함으로써 하선 절차를 크게 단축하고 있음.

❍ 한국은 50%이상의 크루즈 소스마켓인 중국인 크루즈관광객 대상으로 관광상륙허가제(단체관광비자 면제정책)를 실시하고 있음.

❍ 2025년 12월 크루즈 관광객 편의성을 개선과 운영 효율성 향상을 위해 자동화 통관 프로세스 개선사업으로 제주도 크루즈터미널에 자동무인심사대(12-15초/인, 강정항 28대, 제주항 10대)를 설치하여 승객 대기 시간을 최소 한 시간 이상 단축하였으며, 이는 주요 항만으로 확대될 예정임.

❍ 현재 아시아권 크루즈산업에서 CIQ 관련 주요 문제로는 각국의 제도 및 운영방식의 차이로 인해 실질적인 표준화와 절차 통합은 아직 미완성 상태임.

- 복잡한 절차로 인한 긴 대기 시간, 인력 부족에 의한 처리 지연, 체류시간 감소에 따라 제한되는 관광 경험, 그리고 국가별로 상이한 CIQ 규정 등 네 가지를 꼽을 수 있음.

❍ 구체적으로, 복잡한 입국 절차로 인해 크루즈 승객들은 하선까지 상당한 시간을 소요해야 하며, 충분한 인력이 배치되지 않아 입출국 처리 속도 역시 저하되고 있음.

- 이는 곧 현지 체류시간의 단축으로 이어져 관광지 소비 및 지역경제 효과를 제한함.
- 아시아 각국마다 상이한 CIQ 기준을 적용함으로써 관광객과 선사 모두 불필요한 행정 부담이 되고 있음.

❍ 이러한 CIQ 제도의 개선의 중요성이 지속적으로 대두되는 것이 그리고 필수적으로 개선해야 하는 절대적 이유임.

- 기항지 경제에는 관광객의 체류시간 증가에 따른 소비 확대 등 경제적 파급효과가 증대되는 직접적이고 절대적인 요인이기 때문임.

- 선사 측면에서는 운항 스케줄의 유연성 확보와 운영 효율성 강화
- 여행사 및 에이전시들은 승객 만족도 향상과 브랜드 이미지 제고 효과
- 체류시간 확대로 인해 다양한 관광 경험을 누리며 만족도가 증가하는 선순환 구조 구축
- 크루즈 산업 여러 분야에 걸쳐 긍정적인 효과가 기대할 수 있기 때문

❍ 결론적으로, 동북아시아 크루즈산업의 도약을 위해서는 각국별 특징과 장점을 바탕으로 한 CIQ 절차의 표준화, 선진 기술의 도입, 인력·예산 확충 및 지역 협력을 통한 지속적인 제도 개선이 절대적으로 필요하다고 평가할 수 있음

- 유럽의 경우, 션겐조약(Shengen Agreement) 국가들은 통합 입국 시스템을 도입해 회원국 간 자유이동 시 별도의 복수 승인 절차 없이 단일 승인만으로 이동이 가능하고 이는 '빠르고 효율적'인 CIQ 환경이 아시아와는 대조적으로 구축되어 있음을 보여주는 대표적인 사례임.

❍ 아시아 시장에서 운영되는 국제크루즈선사는 대부분 대중크루즈로 가족과 친목을 중심으로 하는 모든 연령층을 대상으로 하는 대형크루즈가 주류를 이룬다고 볼 수 있음.

❍ 크루즈 관광의 기본 요소는 쾌적성, 안전성, 그리고 시간 제약의 효율적 관리임. 이러한 요소들은 크루즈항의 발전과 브랜드화 성공의 관건이며, 이를 뒷받침하는 적절한 지원정책을 통해 상당 부분 극복되고 개선될 수 있음.

❍ 최소 출입국 시간으로 제공 되어지는 편리성과 쾌적성 그리고 체류시간을 보다 많이 확보될 수 있다는 측면에서 모든 선사가 가장 중요 시 여기는 CIQ 간소화나 표준화는 조금도 과장 없이 무조건적으로 개선되어져야 하는 부분임.

제6장 전북특별자치도 크루즈 관광·산업지원 전략 및 방안

1. 크루즈 관광·산업 지원 전략

가. 크루즈산업의 경제적 파급효과

○ 크루즈산업의 경제효과는 일반적으로 직접효과·간접효과·유발효과로 나눌 수 있음.

크루즈산업의 경제효과

직접효과 (승객·선사 직접 지출)	간접효과 (공급망 연쇄 효과)	유발효과 (소득 재지출 효과)
크루즈 승객의 식음료·쇼핑·관광상품 구매, 선사의 항만 이용료(접안·예인·급유·폐기물 처리)가 지역에서 직접 발생. 제주 기항 사례: 승객 1인당 평균 20~50만 원 소비로 식당·기념품점 매출 증가	직접 지출로 인해 지역 공급업체(식재료 납품, 교통·셔틀버스 운영, 항만 서비스)가 추가 생산·구매. 인천·부산 기항 사례: 크루즈 입항 시 지역 음식 공급업체 매출 증가와 예인선·청소 서비스 수요 폭증	직·간접 효과로 창출된 임금이 지역 주민 소비(소매·외식 등)로 재투입되어 추가 경제활동을 유발. 제주 사례: 2015년 크루즈 관광으로 3,315억 원 총 파급효과 중 유발효과 비중 약 30~40%(지역 상권 활성화)

○ 이러한 효과는 크루즈선이 방문하는 지역의 경제 수준, 산업 구조, 인프라 여건 등에 따라 크게 달라질 수 있음.

→ 지자체는 격차를 줄이기 위해 행정적 편의성 제공과 지속적인 정책 지원을 통해 선사에 대한 신뢰와 예측 가능성을 확보하는 것이 중요함.

나. 선박 운영 형태에 따른 소비구조의 차이

❍ 크루즈 관광의 소비효과는 모항(Homeport)과 기항지(Port of Call)에서 달리 나타남.

- 모항에서는 선·승객의 전후 체류로 인해 숙박·교통·식음료 등 지역 서비스업 전반의 고용과 매출이 발생하는 반면, 기항지는 단기 체류 기반 소비가 중심이 되며, 그 규모는 기항지의 매력도, 관광자원, 문화적 특성, 방문객 수준 등에 의해 결정됨.

→ 지자체는 이러한 특성을 고려하여 차별적 매력과 브랜드 가치 제고 및 안정적 행정지원 체계를 갖추어야 함.

다. 지역경제 파급효과와 성장전략 방향

❍ 크루즈산업은 모항이 아니더라도 다양한 경제활동을 통해 지역 수익을 창출할 수 있음.

[크루즈산업의 경제활동 유형]
- 서비스 수입: 항해 지원, 예인, 접안, 급수·급유, 폐기물 처리 등 항만 운영 서비스.
- 소상공업 효과: 지역 식음료·쇼핑·기념품 판매 및 관광 서비스 수익 증대.
- 고용 및 조세 효과: 신규 일자리 창출과 지방세 확보.

※ 이러한 경제 파급구조는 기항항의 거점화 전략을 추진할 충분한 근거가 되며, 장기적으로는 기항지의 지속 가능한 시장육성과 지역 브랜드 강화로 이어짐.

[기항지 경쟁력 필수 조건]
- 항만 인프라 확충: 접안, 예인, 급수·급유, 폐기물 처리 등의 항만 서비스 체계 강화.
- 관광자원 및 문화 매력도: 지역 고유의 문화, 특색 있는 체험 콘텐츠 확보.
- 접근성: 시내 중심지와 근거리 위치, 효율적인 교통 연결망 확보.
- 기후 조건: 정박이 용이한 안정적 기후 환경 유지.

※ 이러한 요소의 복합적 조합이 기항지의 경쟁력을 결정짓는 핵심 요인

❍ 크루즈 승객의 직접 소비는 모항일 때와 기항일 때의 효과 측면이 다르지만, 기항지일 경우 크루즈 승객의 직접소비 측면에서 기항지의 호소력, 매력도, 고유특성, 크루즈 승선객 수준 등에 따라 다르게 나타낼 수 있음.

❍ 그러므로, 유치하는 과정에서 선사의 선택 측면에서 상품가치의 극대화나 브랜딩화 측면에서 지속적으로 개선되어지며 안정적으로 행정서비스나 행정지원이 제공되어져야 할 것임.

❍ 기항항의 경우 평균 체류시간이 8-10시간 정도로 짧기 때문에 항만 인프라를 갖추는 것 외에 이색적인 문화의 소재지이거나 매력적인 관광자원을 보유하고 있어야 함.

❍ 또한 정박이 용이한 좋은 기후 그리고 짧은 정박시간으로 인해 시내와의 교통이 잘 연결되어 있어야 하며, 항만이 시내로부터 가까운 곳에 위치하는 것이 매우 중요함.

❍ 또한 강점이 일반적인 국제관광과는 달리 기항지관광의 경유 체류시간이 짧아 숙박이 포함되지 않기 때문에 지역사회에 미치는 위해요소들이 적은 편임.

❍ 짧은 체재로 지역주민가족의 프라이버시를 침범하거나 갈등이 최소화되는 것 대비 짧은 시간에 지역경제 기여도는 상대적으로 높기 때문에 경제적 파급효과 측면에 보다 무게감을 두고 장기적인 안목을 가지고 시장을 육성하기 좋은 분야임.

❍ 지역민의 서비스(식사, 쇼핑, 관광) 제공료, 기념품 판매수익의 창출과 고

용창출, 항구사용(항해서비스, 예인, 접안에 관련된 서비스/연료 및 음식물 공급, 쓰레기처리, 청수등)에 따른 수입과 조세수입 창출 등은 모항이 아니어도 시도할 수 있는 크루즈산업의 한부분임. 이는 거점 기항지로 성장해야 하는 절대적 이유이기도 함.

2. 전북맞춤형 지원책

가. 전북 맞춤형 지원 정책 기본 원칙

○ 효과적이고 지속가능한 정책 프레임을 위해 5가지 원칙을 준수 필요

① 시장기반성: 산업주체의 결정 프로세스 반영, 경쟁력 가격 구조 연계

② 구체성: 지원금 기준 조건 수치 명시로 사전 기대감 형성

③ 유연성: 시장 변화, 성과 평가에 따른 적시 조정 메커니즘 내장

④ 절차 간소화: 신청·검사 최소화로 경쟁 우위 확보

⑤ 지속성: 중장기 시장 기반 조성(인프라·반복노선)초점

나. 전북특별자치도의 크루즈산업 경쟁력 강화 방향

○ 전북특별자치도의 경우 크루즈산업 후발주자로서 기존 시장의 한계를 극복하기 위해 기존 크루즈항의 공통적 지원요소(인프라, 서비스, 행정지원)를 기본적으로 확보해야 함.

- 그 위에 차별적 경쟁력을 가질 수 있는 선사 유치 지원책을 마련해야 하며, 특히 다음과 같은 점이 중요함
- 기존 지원 방식의 실효성 검토
- 지속 가능한 재정 지원 구조 확립
- 명확한 기준과 근거에 기반 한 지원 정책 수립
- 장기적으로 예산 확보의 일관성과 정책 신뢰성 유지

○ 지원 전략 핵심 방향 설정 필요: 3축 구성

기본지원(공통요소 확보) + 차별화(지역 강점 활용) + 지속성(제도화)

※ 행정지원의 지속성과 정책 일관성 확보가 선사 신뢰 구축의 핵심 요인임.

※ 핵심 경쟁력: ① 행정 접근성, ② 정책 일관성, ③ 협력 네트워크 강화

3. 크루즈 기항 유치 방안

가. 방향성

○ 전북특별자치도는 후발 주자로서 크루즈 산업 기반을 구축하는 초기 단계 → 단기적 실적 중심의 접근보다는 중장기적 기항 유치 기반 조성과 행정효율성 강화, 산업 인프라의 단계적 구축이 필요

○ 크루즈산업은 공급주도형 경제이자 행정 경제로 기항 유치는 항만 인프라뿐 아니라 정책, 행정, 관광, 민간 협력의 종합적 통합이 핵심 → 현실적 여건을 반영한 단계별 기항 유치 정책 실행 모델로 지방정부 주도의 유연한 정책 조정력과 산업 협력체계 강화를 핵심축으로 설정

기항 유치의 현실적 실행력 제고를 위한 정책 모델

구 분	주요 내용 및 적용 예시
1. 지원대상의 명확한 정의	① 신규 노선(전년도 미기항, 신규 선사 등), ② 기존 노선 확대(기항 횟수 증대), ③ 시즌별·테마 운항(마이스, 전략 노선), ④ 전세선(단기 집중 운항)
2. 지원액 산정 기준 수립	① 신규운항: 기항(승객 1인당), ② 정기운항: 기항(1회당), ③ 전세선: 척당(일/횟수), ④ 여행사 상품 개발: 상품당 인센티브
3. 지원 조건 설정	① 최소 기항횟수(연 기준), ② 인센티브 사용용도 제한(마케팅, 상품개발 등), ③ 중복 지원 배제(타 항만 동시 수혜 제한)
4. 신청·심의 절차 간소화	① 간소화된 신청서(1~2쪽), ② 필수서류 최소화(선사 공문, 기항 일정표 등), ③ 심사기간 단축(1주일 이내 심의 완료)
5. 법·제도 기반 강화	①「전북특별자치도 크루즈 산업 육성 조례」개정, ②「크루즈 항만 인센티브 지급 규칙」제정, ③ 선정 및 심사 기준 고시 제도화

❍ 행정 체계 및 유치 실행구조

- 전담 조직 및 창구 일원화
- 크루즈 정책, 선사 관계, 관광 연계, 기술 지원(통관, 항만 운영등과 연계) 기능의 통합관리
- 책임과 권한을 명확히 부여해 신속한 의사 결정 시스템 구축

❍ 기항 유치 프로세스 및 조정 메커니즘

- 상시 지원 체계 구축
- 정기 정책설명회 개최로 선사·여행사 대상 홍보 및 소통 강화
- 기항 시, 입출국 간소화 및 관광안내 서비스 제공
- 정책 조정·피드백 시스템

신규 노선 기항 유치 시나리오

지원 분야	주요 지원 내용	기대 효과
선사 직접 지원	기항 횟수, 승객 1인당 지원금 지급	운영비 절감, 신규시장 진입 리스크 완화
여행사 개발 지원	상품 개발 보조금, 공동 마케팅 지원	상품 원가 절감, 경쟁력 강화
관광 연계 지원	셔틀버스·가이드 확보, 관광지 할인·면제 네트워크 구축	기항당 지역 관광소비 증가, 지역경제 활성화

❍ 기항 횟수 달성률 및 만족도 기반 조건부 보완 정책 운영

평가 항목	개선 및 보완 조치
기항 횟수 목표 미달	지원금 인상 검토
기항 횟수 목표 초과	차년도 지원액 확대, 신규선사 유치
만족도 낮음	행정 절차 간소화, 추가 서비스 신설
만족도 높음	배후도시 관광코스 연계 확대

❍ 시장 대응력 강화

- 신규 선사 진출 시 별도 프로모션 실시
- 비성수기 집중 전략 및 경쟁항만 정책 변화에 기민 대응
- 이해관계자 정기 협업 구조 강화

❍ 이해관계자 관리 및 위험 대응 전략

- 선사·차터사 관리: 긴밀한 파트너십 유지, 신규선사 네트워크 확충
- 여행사·랜드오퍼레이터 관리: 마케팅 교육, 정보 공유, 협력체계 강화
- 지역 관광업계 협력: 관광지·식음업 등 사전 협약 체결, 맞춤형 서비스 개발, 전문 가이드 양성

❍ 중·단기 실행 구조 및 지역 연계

- 단기(1~2년): 행정 프로세스 정비, 유치 인센티브 제도 완비, 시범기항 유치
- 중기(3~5년): 지정 크루즈 항만 활성화, 유연한 기항 모델 다변화

구체적 지원 체계 설계 초안

지원유형	지원내용	기준 및 규모	적용대상
입항기항지원금	선박 톤수·승객 수 기준 단가 지급	1GT당 #만원 (메가크루즈 #만원 상향)	조례 예산 + 도비 매칭 국내외 선사
운항인센티브	반복 입항 시 추가 보조(2회 이상 #% 상향)	연 #회 이상 반복 입항	관광진흥기금 정기항로 선사
관광콘텐츠 개발	지역 맞춤 투어 프로그램 공동개발	프로그램당 #억 원 (승객 #% 만족도 기준)	문화체육관광부 보조+도비 지역 관광사업자

❍ 장기(5년 이상): 배후관광벨트 조성, 지역산업과의 시너지 창출

※ 기항 유치의 단순한 입항 유도 전략에 그치지 않고, 지속가능한 항만경쟁력과 지역경제 파급효과 극대화를 목표로 삼아야 함.

❍ 제도화 방안

- 전북특별자치도 크루즈산업 육성 및 지원에 관한 조례’ 개정 필요

[조례개정(제안)]

제1장 총칙
목적(지역경제 활성화, 지속가능 관광 산업육성), 정의 (모항·기항 ·다모항 구분)

제2장
지원기준: 객관적 지표(톤수, 승객수, 반복입항률) 기반 예산 산정 공식 명시
예: 지원금(GT×단가) × (반복계수 1.2)

제3장
운영체계: 크루즈 지원 심의위원회 설치(선사, 지역주민, 전문가 참여), 연간 성과평가 의무화

제4장
재정: 도 예산 # 억원(초기 3년) + 성과연동 증액, 민간펀드 유치 등

4. 크루즈 배후도시 연계 육성

1) 크루즈 배후 도시

○ 크루즈 배후도시 연계 육성 전략: 기항지 개발과 동시에 전북도 전체를 아우르는 지역 간 연계협력 방안의 도출이 필요한데 최근 KICI의 연구에서 제시된 이른바 '크루즈 배후도시(Cruise Hinterland City)'는 전략적 가치가 높은 것으로 판단되고 기항지 개발의 초기단계인 전북특자도의 경우 선제적인 도입과 실행이 필요할 것으로 판단됨.

가. 크루즈 배후도시의 배경과 목적

○ COVID-19 팬데믹 이후 글로벌 크루즈 산업/시장의 변화와 더불어 동북아 크루즈 산업/시장의 특수성은 크루즈항로(Cruise itinerary)의 개편으로 이어지고 있어 과거 기항지 역할에 그치는 크루즈 항만과는 차별화된 광역화된 '크루즈산업 생태계'의 구축을 요구하고 있음. 이는 '지역과 항만의 연동 전략'을 통해 구체화 되고 있음.

○ '크루즈 부두 → 크루즈 항만 → 크루즈 도시'의 발전적 선순환 구조를 실현해 가고 있는 중국 상하이항의 사례와 같이 크루즈 항만을 지역경제 발전의 중심축으로 다각적으로 관련 자원을 통합·조정하여 크루즈산업의 생태계를 육성하는 과정은 필연적으로 크루즈 항만이 소재한 도시(지차체)를 넘어 배후 지역으로의 확장으로 이어지게 될 것임.

나. 크루즈 배후도시의 개념적 접근

○ 크루즈 배후도시 정의의 핵심 요건: 크루즈 배후도시의 정의를 도출하기 위해 크루즈 모항 선정 요인 중 배후도시 관련성이 높은 것으로 분석된

i) 연결성, ii) 지역 경쟁력, iii) 관광 배후시설을 크루즈 배후도시의 개념 도출을 위한 직접적인 요건으로 활용함. 구체적으로 공간적 범위를 기반으로 연결성과 지역 경쟁력 및 관광배후시설을 각각 ① 공간적 범위, ② 접근성, ③ 관광 기능, ④ 항만 연계의 요건으로 구체화함.

① 공간적 범위: 기항지 항만 도시와 인접한 별개의 행정구역(지자체)

② 접근성: 편도 1시간 이내 (최대 1시간 30분)

③ 관광 기능: 자연, 환경, 체험, 지역 고유문화 등 대도시와 차별화된 관광자원

④ 항만 연계: 교통 연계 필수, 관광상품·마케팅 공동 추진 권장

❍ 공간적 범위에 가장 큰 영향을 미치는 시간 배분 논리는 8시간 기항을 기준으로 왕복 2-3시간(편도 1-1.5시간) 내 지역으로 승하선 및 여유시간을 고려하여 최소 5시간의 실제 관광이 가능한 지역을 범위로 한정함.

❍ 크루즈 배후도시의 정의: 크루즈 배후도시(Cruise Hinterland City)는 “크루즈 기항지(항만)가 위치한 도시에 인접한 독립된 도시로 크루즈선에서 하선한 관광객이 기항지 체류시간 내에 접근 가능하며 대도시 기항지와 차별화된 기능을 수행하면서 항만과 연계가 가능한 도시” 로 정의할 수 있음.

다. 국내 크루즈 기항지 현황

❍ 문화체육관광부와 해수부가 공동 발표한 ‘지역관광과 우리 경제 활력을 위한 크루즈 관광 활성화 방안(2024. 6. 17)’에서 인천, 서산, 제주, 속초, 부산, 포항, 여수를 대상으로 이른바 ‘7대 기항지 테마브랜드(안)’을 제시하고 있음.

【참고】 7대 기항지 테마브랜드(안)	* 붙임 전략도 (5p)
인천: 공항 연계 Fly&Cruise 모항	**속초:** 명산과 어촌 마을, 분단의 흔적
서산: 종교와 명상, 휴식	**부산:** 메가 축제
제주: 천혜의 자연환경	**포항:** 신라부터 근·현대 역사 공존
	여수: 해안선, 파도, 섬의 낭만과 힐링

❍ 7대 기항지 중 포항과 서산의 경우는 의미있는 수준의 기항실적으로 나타내고 있지 않아 본 연구에서는 한국 6대 크루즈 기항지를 i) 부산, ii) 인천, iii) 여수 및 속초, iv) 제주의 4개 범주로 대별하고 이를 크루즈 배후도시의 유형 분류 체계에 반영하고자 함.

한국 기항지별 크루즈 관광객 현황크루즈

연도	부산	인천	여수	제주	기타	전체
2013	164,342	93,504	13,817	415,664	11,618	698,945
2014	172,910	86,632	590	683,851	10,702	954,685
2015	162,708	58,103	0	824,173	892	1,045,876
2016	566,653	149,520	4,538	1,531,782	5,841	2,258,334
2017	191,281	35,251	1,449	269,549	7,753	505,283
2018	165,694	17,656	5,307	25,497	3,790	217,944
2019	221,784	6,350	9,514	33,644	7,459	278,751
2020	3,489	0	0	0	0	3,489
2021	0	0	0	0	0	0
2022	0	0	0	0	0	0
2023	270,822	2,719	2,294	43,654	105,442	424,931
2024	268,510	14,262	1,907	311,498	739,684	1,335,861
합계	2,188,193	463,997	39,416	4,139,312	893,181	7,724,099

** 자료: 크루즈관광통계, 한국관광데이터랩 크루즈 통계 활용 연구진 정리*

[참고] 7대 기항지 테마브랜드 전략도*



* *출처: 문화체육관광부 & 해양수산부, 지역관광과 우리 경제 활력을 위한 크루즈 관광 활성화 방안(2024. 6. 17)*

라. 크루즈 배후도시 유형 분류 체계의 설계

❍ 먼저 주요 기항지와의 접근시간을 기준으로 한 기본 현황은 아래와 같이 정리할 수 있음.

유형별 기본 현황

유 형	기항지	배후도시	접근시간	연계수준	2024~25 기항
Type A	부산항	김해시	40분~1시간	보통	200항차
Type B	인천항	서울시	1~1.5시간	양호	32항차
Type C	속초항	고성/양양/인제	20분~1시간	양호	6항차
Type C	여수항	순천/광양/보성	20분~1시간	보통	3~5항차
Type D	제주항/강정항	서귀포/제주시	50분~1시간	보통	339항차

* *출처: 연구진 자체 작성*

❍ 유형별 관광자원 현황 비교는 아래와 같이 정리할 수 있음.

관광자원 유형 비교

유 형	기항지 관광자원	배후도시 관광자원	차별화 요소
Type A	해양관광, 쇼핑, K-컬처, 미식	가야 역사문화, 전통체험, 생태관광	도시 vs 역사, 해양 vs 내륙
Type B	항만·공항 인프라, 차이나타운	궁궐·한옥, K-팝, 쇼핑, 한강	관문 vs 글로벌 도시
Type C (속초)	설악산, 해수욕장, 수산시장	DMZ 안보, 사찰문화, 서핑레저	산악·해양 + 안보·레저
Type C (여수)	해양박람회, 밤바다, 섬여행	정원·습지, 녹차, 읍성, 사찰	해양 + 생태·전통문화
Type D	제주시: 원도심, 오름, 해안도로	서귀포: 중문단지, 폭포, 올레길	북부 도시 vs 남부 자연

* *출처: 연구진 자체 작성*

❍ 유형별 주요 타켓 관광객(크루즈) 비교는 아래와 같이 정리할 수 있음.

주요 타켓 관광객(크루즈)

유 형	주요 국적	선호 관광 유형	주요 선사
Type A	미국, 캐나다, 호주, 영국	도시관광, 역사탐방, 체험활동	로얄캐리비안, 프린세스, MSC
Type B	미국, 유럽, 일본	수도관광, K-컬처, 쇼핑	노르웨이지안, 리젠트, 아자마라
Type C	미국, 유럽, 대만, 일본	자연경관, 생태관광, 안보관광	홀랜드아메리카, 코스타
Type D	중국, 일본, 홍콩	자연경관, 리조트, 면세쇼핑	Adora, MSC, Royal Caribbean

* *출처: 연구진 자체 작성*

❍ 크루즈 기항지와 배후도시간의 관계 특성은 아래와 같이 정리할 수 있음.

기항지-배후도시 관계 특성

유 형	관계 구조	역할 분담	연계 메커니즘
Type A	수직적 (대-중소)	도시관광 + 역사체험	전용 셔틀버스, 반일 패키지 투어
Type B	역전 (관문-목적지)	관문 + 수도 관광	Fly & Cruise, 공항-항만-도심 연계
Type C	수평적 (중소-중소)	광역권 통합 관광	광역 버스, 테마별 코스 연계
Type D	양방향 (상호 배후)	북부-남부 관광 분산	도내 버스, 항만 간 협력체계

* *출처: 연구진 자체 작성*

❍ 연계 교통수단 현황은 아래와 같이 정리할 수 있음.

연계 교통 수단

유 형	주요 교통수단	소요시간	비 고
Type A	전용버스, 좌석버스	40분~1시간	크루즈 전용 셔틀 미비 (개선 필요)
Type B	전용버스, 지하철 연계	1~1.5시간	공항-항만 셔틀 운영 중
Type C (속초)	전용버스, 시외버스	20분~1시간	2028년 동서고속철도 개통 예정
Type C (여수)	전용버스, 시외버스	20분~1시간	광양만권 통합 교통 미흡
Type D	관광버스, 시내버스	50분~1시간	강정항-올레시장 셔틀 운영 계획

* *출처: 연구진 자체 작성*

2) 크루즈 배후도시의 유형별 비교 분석

가. 크루즈 배후도시 유형 분류

○ 기항지와 배후도시의 관계 특성에 따라 한국 6대 크루즈 기항지는 총 4가지 유형으로 분류할 수 있음.

한국 크루즈 배후도시의 유형 분류

유 형	명 칭	특 성	적용 사례
Type A	대도시-중소도시형	대도시 기항지 + 중소도시 배후도시 관광자원 차별화 명확	부산항-김해시
Type B	관문형	기항지가 대도시(수도권)의 관문 역할 역전 구조	인천항-서울시
Type C	상호보완형	중소도시 기항지 + 인근 중소도시/군 배후도시 동일 광역권 협력	속초항-강원권 여수항-전남권
Type D	도서 복수항만형	도서 지역 내 복수 항만이 상호 배후도시 역할	제주항-서귀포 강정항-제주시

* *출처: 연구진 자체 작성*

나. 크루즈 배후도시의 유형별 비교 분석의 의의

○ 각 유형별 특성은 아래와 같이 요약될 수 있음.

- Type A (광역배후형) 부산항-김해(경상권): 국내 최대 규모의 크루즈 항만 인프라를 보유하며, 경남·경북·울산 등 광역권 관광자원과 연계. 동남권 메가시티 추진과 함께 크루즈 관광의 시너지 효과를 극대화할 수 있는 잠재력을 가짐. 모항과 기항 모두에서 강점을 보이나, 일본·중국 항만과의 경쟁 심화가 과제임.
- Type B (관문형) 인천항-서울: 인천국제공항과 연계한 Fly & Cruise 모델로

동북아 크루즈 허브 잠재력을 보유하고 있음. 수도 서울이라는 세계적 관광 목적지에 대한 해상 관문 역할을 수행하며, 한류 콘텐츠와 연계된 마케팅이 효과적임. 서울 도심까지의 이동시간 변동성 관리가 핵심 과제임.

- Type C (상호보완형) 속초항/여수항: 중소도시 기항지와 인근 배후도시가 협력하여 차별화된 관광상품을 제공하고 있음. 속초항은 DMZ·설악산이라는 세계 유일의 자원을 여수항은 순천만국가정원·세계박람회라는 강점을 보유하고 있음. 입항 실적 확대와 광역 연계 강화가 공통 과제임.
- Type D (도서복수항만형) 제주항/강정항: 하나의 섬 내 2개 항만을 통해 대형·중소형 크루즈를 분산 수용하는 독특한 구조임. UNESCO 세계자연유산 3개소와 온화한 기후로 연중 크루즈 운항이 가능하고 지리적으로 세계적 수준의 크루즈항으로서의 잠재력과 성장가능성을 보유하고 있음. 중국 시장 의존도 완화와 터미널 시설 확충이 주요 과제임.

○ 크루즈 배후도시의 유형 도출은 배후도시 개념의 확장의 의의를 가지는 것임. 구체적으로 i) 배후도시는 크루즈 관광에서 단순한 '배후 지원' 기능을 넘어 관광 목적지로서의 역할을 수행하고(Type A), ii) 배후도시(서울)가 주 목적지가 되고 기항지(인천)가 관문 역할을 하는 역할이 역전되는 역전 구조가 발견되었고(Type B, 관문형), iii) 중소도시 간 협력을 통한 관광 경쟁력 강화 가능성을 제시하는 상호보완적 협력 모델(Type C, 상호보완형) 외에도 도서 지역 특유의 복수 항만 운영 모델(Type D)도 발견할 수 있음.

다. 크루즈 배후도시의 유형별 비교 분석(종합)

❍ 4대 유형의 종합 비교표는 아래와 같이 정리될 수 있음.

크루즈 배후도시 유형 종합 비교표

구 분	Type A (광역배후형)	Type B (관문형)	Type C (상호보완형)	Type D (도서복수항만형)
대표 사례	부산항-김해(경상권)	인천항-서울	속초항/여수항	제주항/강정항
배후도시 규모	광역 대도시권	수도권 메가시티	중소도시권	섬 전체
핵심 기능	모항/기항 복합	서울 관문, 모항	기항 중심	기항/준모항
2025년 입항	약 170회	약 32회	속초4회/여수7회	약 344회
핵심 관광테마	도시관광/역사/자연	한류/쇼핑/문화	DMZ/생태/미식	UNESCO유산/자연
접근시간	30분~2시간	1~1.5시간	20분~1시간	도보~1.5시간
주요 강점	인프라/접근성	공항연계/서울	차별화자원	복수항만/유산
주요 과제	계절성/경쟁	교통체증	입항실적	중국의존도

** 출처: 연구진 자체 작성*

❍ 이러한 유형별 분류는 아래와 같은 정책적 시사점을 가지고 있음.

- 맞춤형 지원 정책: 유형별 특성에 따라 차별화된 정책 지원 필요 (인프라 투자, 마케팅, 협력체계 등)
- 광역 협력체계 구축: 기항지-배후도시 간 공동 마케팅, 관광상품 개발, 교통 연계 등 협력체계 제도화
- 국제 마케팅 전략화: 유형별 강점을 살린 차별화된 국제 마케팅 추진 (한류, 평화, 생태, 유산 등)
- 시장 다변화 전략: 중국 의존도 완화를 위한 월드와이드 크루즈 및 신규 시장 개척 정책 필요

3) 전북의 포지셔닝

❍ 전북은 현재 입항 실적이 거의 없으나, 배후도시로서 보유한 문화·생태·미식 자원(UNESCO 유산 가능성, 지역 축제, 전주 한옥마을 등)을 고려할 때 Type C (상호보완형) 모델로의 발전이 충분히 가능할 것으로 판단됨.

❍ 중소도시 기항지와 인근 배후도시가 협력하여 차별화된 관광상품을 제공하는 구조로, 속초항의 DMZ·설악산, 여수항의 순천만국가정원과 유사한 경쟁력을 구축할 수 있다는 의미임.

제7장 결론 및 제언

1. 단계별 추진전략

1단계	정책 프레임 구축(1년)

가. 기본 원칙 수립

○ 시장기반성: 산업주체(선사·차터사·여행사)의 의사결정 프로세스를 반영하되, 경쟁력 있는 가격 구조와 연계할 것

○ 구체성: 지원 대상, 금액, 조건을 수치로 명시하여 사전 기대감을 형성할 것 예) 승객 1인당 금액, 기항 횟수별 차등, 선박 톤수별 기준 등

○ 유연성: 시장 변화와 성과 평가에 따른 정책 조정 메커니즘을 내장할 것

○ 절차 간소화: 신청·심의 과정을 1~2주 내로 단축하고, 필수 서류를 최소화할 것

○ 지속성: 단기적 수치 달성보다 중장기 시장 기반 조성에 초점을 맞추고, 연속성 있는 예산 확보를 보장할 것

나. 행정체계 정비

○ 전담조직 신설: 크루즈 정책, 선사 관계, 관광 연계, 기술 지원(통관·항만 운영)을 통합 관리하는 '크루즈산업 육성 담당관' 또는 '크루즈 관광 추진팀' 설치

❍ 창구 일원화: 선사·차터사·여행사의 모든 문의와 지원 신청을 단일 접점에서 처리하여 반응 시간 단축

❍ 책임과 권한 명확화: 신속한 의사결정을 위해 일정 규모 이상의 지원 결정권을 담당관에게 부여.

다. 법제도 기반 정비

❍ 「전북특별자치도 크루즈산업 육성 및 지원에 관한 조례」 개정
- 모항·기항·다모항 정의 명확화

❍ 객관적 지표(톤수, 승객 수, 반복입항률) 기반 예산 산정 공식 명시
예) 지원금 = (GT × 단가) × (반복 계수 1.2)

❍「크루즈 항만 인센티브 지급 규칙」 신규 제정
- 지원 대상 명확한 정의 (신규 노선, 기존 노선 확대, 시즌별·테마 운항, 전세선)
- 지원액 산정 기준 (신규: 기항당 인당, 정기: 기항 1회당, 전세선: 척당)
- 지원 조건 (최소 기항횟수, 인센티브 사용용도 제한 등)

❍ 선정 및 심사 기준 고시 제도화
- 연간 성과평가 의무화
- 정책 조정·피드백 시스템 제도화

2단계	맞춤형 지원정책 설계 및 시범 실행(1~2년)

지원 유형	지원 내용	기준 및 규모	적용 대상
입항 기항 지원금	선박 톤수·승객수 기준 단가 지급	1GT당 #만원 (메가 크루즈: #만원 상향)	국내외 선사
운항 인센티브	반복 입항 시 추가 보조(2회 이상 #% 상향)	연 #회 이상 반복 입항	정기항로 선사
여행사 개발 지원	상품 개발 보조금, 공동 마케팅	상품당 #백만원(승객 #% 만족도 기준)	지역 여행사
관광 연계 지원	셔틀버스·가이드 확보, 관광지 할인 네트워크	기항당 #백만원	관광사업자

3단계	지속 가능한 시스템 강화(3~5년)

평가 항목	개선 및 보완 조치
기항 횟수 목표 미달	지원금 인상 검토, 신규선사 개발 집중
기항 횟수 목표 초과	차년도 지원액 확대, 신규 선사 유치 추진
만족도 낮음	행정 절차 간소화, 추가 서비스 신설
만족도 높음	배후도시 관광코스 연계 확대, 우수 사례 공유

※ 평가 항목에 따른 연간 정책 조정

4단계	차별화 전략 강화: 배후도시 연계

❍ 전북의 중장기적인 경쟁 우위는 Type C(상호보완형) 모델 구축에 있음.

❍ 관광 콘텐츠를 개발하여 배후도시와 연계

문화 콘텐츠	생태 콘텐츠	미식 콘텐츠:
전주 한옥마을 전라문화권(지역)축제; 전주국제영화제	생태 트래킹 생태관광벨트	전주 비빔밥 투어 전라도 로컬 푸드 체험

→ 기항 유치과정에서는 “원픽기항지상품(대표관광상품)” 구성으로 시장성과 문화성을 극대화하고 점진적으로 기항 승객의 체류시간(평균 8~10시간) 내에 경험 가능하도록 "전북 크루즈 관광 패키지"로 통합해서 마케팅 진행

❍ 이해관계자*간의 협력 체계 강화: 국제 네트워크 연계 및 타켓 시장을 집중 공략

*선사·차터사, 여행사·랜드오퍼레이터 관리, 지역 관광업계 협력

※ 관계 수립에 많은 시간과 자원이 투입되는 시장의 특성을 이해하고 주요 시장을 중심으로 관계 수립 및 협력

2. 종합의견

○ 전북특별자치도의 크루즈관광·산업 활성화는 단기적 입항 실적 달성이 아니라 중장기적인 시장 기반 조성에 초점을 맞춰야 할 것임.

○ 국내외 선진 사례 분석 결과, 성공적인 크루즈 기항지는 다음의 세 가지 조건을 갖추고 있어야 함.

① 명확하고 실효성 있는 정책 체계: 구체적 기준, 간소한 절차, 연속성 있는 예산 지원

② 차별화된 관광 자원: 기항지만의 고유한 문화·자연·체험 콘텐츠

③ 견고한 이해관계자 협력: 선사, 여행사, 지역 관광업계 간의 신뢰와 협력 체계

○ 전북이 보유한 풍부한 문화유산, 생태자산, 미식 전통은 배후도시 모델을 통해 보다 구체화되고 차별화된 경쟁력으로 전환될 수 있음.

○ 연구를 통해 제시된 정책 프레임 구축 → 맞춤형 지원정책 설계 → 지속가능한 시스템 강화 → 중장기 발전 전략의 4단계 로드맵을 단계별로 실행함으로써, 전북특자도가 동북아 크루즈 시장에서 자리를 확보하고 지역경제의 지속 가능한 성장 동력을 마련할 수 있을 것으로 기대됨.

참고문헌

임복순 (2025). 동북아 크루즈의 브랜드 항로 전략 고찰: 동북아 다모항 체인 크루징(Multi-turnaround Chain Cruising)을 중심으로. 해양관광학연구, 18(3)(통권 50), 331-346.

Leem, B.-S., Ye, X.-L., Shi, Y., Yu, F., & Sun, R.-H. (2022). Research on Multi-turnaround Chain Cruise Itinerary of China, South Korea and Japan. 해양관광학연구, 15(1), 101-121.

Osterwalder, A. (2010). Business Model Generation: A Handbook for Visionaries, Game Changers, and Challengers. John Wiley and Sons.

Pang, K. W., & Liu, J. (2014). An integrated model for ship routing with transshipment and berth allocation. IIE Transactions, 46(12), 1357-1370.

Cruise Lines International Association (CLIA) (2025). State of the Cruise Industry Report 2025

자치법규정보시스템(https://www.elis.go.kr)

해수부 크루즈포트세일즈(http://k-cruiseinfo.com)

https://english.shanghai.gov.cn/en-Latest-WhatsNew/20250203/6d9bcc30a1d54adaad443c182ef9e942.html(2025.08.20. 최종방문)

https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0VHLE3BP.html(2025.08.20. 최종방문)

https://english.www.gov.cn/policies/policywatch/202405/23/content_WS664ead91c6d0868f4e8e75ca.html(2025.08.20. 최종방문)

https://www.twport.com.tw/en/news/News?a=29&id=9765(2025.08.27. 최종방문)

https://www.nippon.com/en/japan-data/h02335(2025.07.30. 최종방문)

https://cruiseindustrynews.com/cruise-news/2025/04/south-korea-cruise-hub-ambitions(2025.07.15

https://sustainableworldports.org/project/port-of-keelung-esg-implementation-roadmap(2025.07.15. 최종방문)

https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148930391(2025.07.15. 최종방문)

https://www.traveltimes.co.kr/news/articleView.html?idxno=408727(2025.07.15. 최종방문)

https://www.travelvoice.jp/english/japan-tourism-agency-budget-draft-for-fy2025-is-up-5-to-53-billion-yen-newly-requesting-a-digital-nomad-promotion-program (2025.07.15. 최종방문)

전북특별자치도 크루즈 활성화 방안 연구 용역 결과보고서