



한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)

中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803

Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

제15-15호

2015년 12월 21일

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국대륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로-
- ▶ 동향 & 뉴스

'10-'14년 중국대륙 크루즈시장 통계

(단위: 만 명)

년도	모항으로 출입국 인원수	출입국 총인원수
2010년	22.2	48.1
2011년	18.9	47.9
2012년	41.2	65.4
2013년	102.5	120.2
2014년	147.9	172.3

출처 CCYIA, SISI, 2014년.

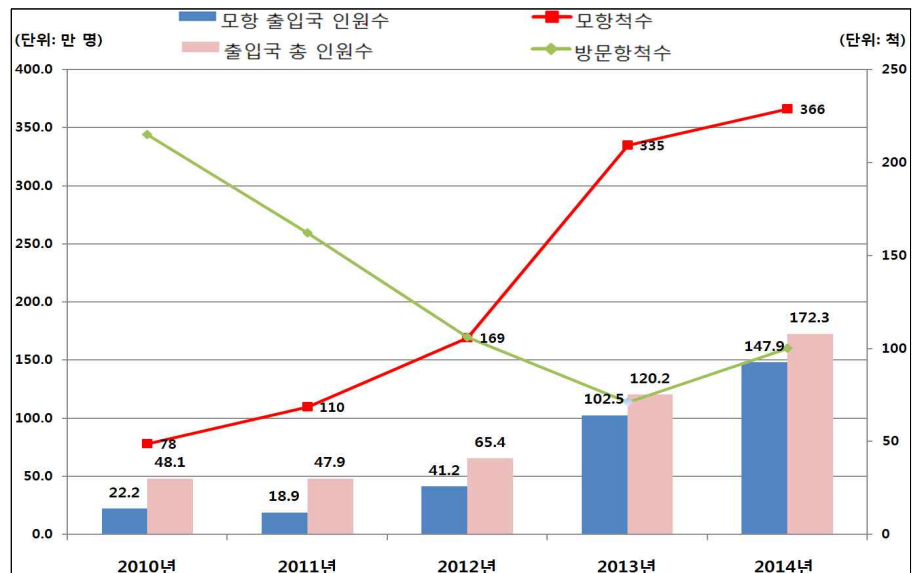
'10-'14년 중국대륙 크루즈시장 통계

(단위: 척)

년도	모항 척수	방문항 척수
2010년	78	215
2011년	110	162
2012년	169	106
2013년	335	71
2014년	366	100

출처 CCYIA, SISI, 2014년.

통계로 보는 해운: 2010-2014년 중국대륙 크루즈시장 통계



출처: CCYIA, SISI, 2014년.

주: 홍콩, 대만 제외. KMI작성

2014년 크루즈 모항 출입국 관광객 147만 9천명, 전년대비 44.3% 증가

중국교통운수협회(CCYIA)에 따르면, 2014년 중국대륙에서 운영한 크루즈 항차는 466회로 전년대비 14.78% 증가하였다. 그 중 모항은 366회로 9.3% 증가하였고, 방문항 항차는 100회로 40.8% 증가하였다. 2014년 출입국 크루즈 관광객은 연인원 약 172만 3천 명으로 전년대비 43.36% 증가했는데 그 중 중국 관광객 위주였던 모항방문 관광객 수는 연인원 약 147만 9천으로 전년대비 44.3% 증가하였다. 특히 상해를 모항으로 한 크루즈 관광객은 약 115만 4천명, 기항 관광객은 6만 5천명으로 총 121만 9천명에 달한다. 상해가 전체 크루즈 관광객의 약 71%를 차지하면서 중국 크루즈 관광의 핵심지역이 되고 있다.

한편, 중국과 지리적으로 가까운 한국의 경우, 중국 크루즈 관광객 증가에 따라 관광객 유치를 위한 호기를 맞고 있다. 대외적으로는 한국과 중국이 기항지와 모항지역으로서 공동 관광상품 개발, 투자협력, 공동연구 등 상호 협력이 필요한 시점이다. 대내적으로는 크루즈관광객 유치를 위한 콘텐츠 개발, 입출국 간소화 제도 개선, 나아가 크루즈 항만시설 확충 등의 전반적인 크루즈 산업 발전 방안이 필요할 것으로 보인다.

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국 내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로 -
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개
임복순(林福順)
중국 남경 진선(金申)대학교 교수,
중한연구소 소장

전문가 칼럼: 한·중 크루즈산업 협력방안

- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로 -

1 들어가는 말

아시아 크루즈 관광시장을 주도하는 동북아 크루즈시장의 핵심은 중국이다. 무서운 속도로 성장하고 있는 중국 크루즈시장은 세계 크루즈 관광산업의 지도를 바꾸고 있다. 21세기 고부가가치 관광산업으로 평가되고 있는 크루즈 관광산업은 1980년대 이후 연평균 8%의 성장세를 보여주고 있다. 아시아 크루즈 관광시장은 현재 크루즈여행 보급률이 인구대비 0.06% 수준에 불과함에도 불구하고, 2017년에는 370만 명, 2020년에는 700만 명으로 성장할 것으로 예측되고 있으며, 이는 중국 크루즈 시장이 본격적으로 개막된 2010년 이후 연평균 34%이상 성장함에 따라 전망된 수치이다. 중국 크루즈시장은 2030년에는 세계 1위인 북미 시장에 버금가는 시장으로 성장할 것으로 카니발사는 예측하고 있다. 국제 크루즈 선사들은 빠른 속도로 많은 크루즈선을 아시아 지역에 투입하고 있으며 양적성장 뿐만 아니라 질적 변화도 도모하고 있다. 실제로 2013년에 아시아지역에서 28척이 운항되던 크루즈선이 2015년에는 24척이 늘어난 52척의 크루즈선이 아시아 곳곳을 운항하고 있다. 또한 선내 시설 및 서비스도 고급스러우면서도 지역정서에 맞게 개발하고 있다. 올해 처음 한중일 노선에 투입된 16만 7천톤급의 퀀텀호(Quantum of the Seas)와 중국 씨트립(Ctrip)과 로열캐리비언사가 합작회사를 설립하고 출범시킨 스카이스카이 골든에라호(Skysea Golden Era)가 대표적인 사례로 볼 수 있다.

동북아시아 한·중·일 크루즈노선은 중국을 중심으로 매년 50항차 이상 증가를 하고 있고, 크루즈 관광객은 매년 30만 명 이상 증가하고 있다. 이는 운항지역이 한정적인 측면을 고려한다면 세계 크루즈 산업에서 중국을 중심으로 하고 있는 한·중·일 크루즈 노선은 글로벌 선사들에게 아주 중요한 운항 지역임을 알 수 있다. 또한 아시아 지역의 크루즈 운항은 대부분 6박 이하로 구성되기 때문에 이를 넘어설 경우에는 대부분 기항지로 선택하기에 적합하지 않다. 중국의 주요 모항인 상해와 천진에서부터 6일 이내에 왕복할 수 있는 기항지는 한국과 일본의 일부 지역으로 제한적일 수밖에 없다. 우리나라는 중국의 주요 모항으로부터 6일이내로 왕복 가능한 기항지이기 때문에 동북아시아 크루즈 항로에서 가장 주목 받고 있는 기항지가 되고 있다. 실제로 한국의 제주도는 중국과의 접근성으로 인해 2013년부터 아시아지역 1위의 기항지로 부상하였으며, 2016년에는 550항차가 넘는 크루즈선이 방문할 것으로 예상되고 있다. 따라서 본고는 중국과 인접한 위치에 있는 한국이 중국과의 지리적 이점을 살려서 지속적으로 크루즈관광이 성장할 수 있도록 중국의 크루즈 관광 발전현황을 살펴보고 한중간 협력방안에 대하여 필자의 생각을 제시하고자 한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-09	12-18
종합지수	1,060.66	716.42
일본 항로	648.92	644.55
구주 항로	1,319.07	745.58
미서부 항로	1008.26	766.69
미동부 항로	1,399.88	894.47
한국 항로	701.22	598.05

주 : '01-09' 2015년 1월 9일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-09	12-18
종합지수	892.58	938.56
석탄	918.44	957.33
곡물	717.13	656.51
금속광석	760.29	902.79
정유	1,215.40	1,229.50
원유	1,597.14	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

2 중국 크루즈시장 전망 및 제반 정책

세계크루즈선사협회(CLIA)의 발표에 따르면, 중국 크루즈 시장은 연평균 34%씩 성장하여 2014년 80만명에서 2016년에는 230만명, 2017년에는 280만명, 2018년에는 340만명, 2019년에는 400만명, 2020년에는 460만명으로 증가할 것으로 전망하고 있다. 2015년 현재 중국에 진출한 크루즈 선사는 8개사로 13척의 배를 운영하고 있다. 5개사의 국제 크루즈 선사와 3개사의 국적 선사로 경쟁하고 있으며, 2016년도에도 지속적으로 더 많은 크루즈선이 투입될 것으로 전망되고 있다.

예상을 뛰어넘는 중국 크루즈시장의 성장에는 크루즈 산업의 성장을 뒷받침하고 있는 일련의 정책들과 그 정책의 시행 과정에서 이루어지는 지속적인 수정과 개선과도 밀접한 관계가 있다고 본다.

중국은 『전국해양경제발전 ‘십일오’ 계획』 《全国海洋经济发展‘十一五’规划》, 『서비스업 발전 ‘십이오’ 계획』 《服务业发展“十一五”规划》, 『국민여유휴한요강(2013-2020)』 《国民旅游休闲纲要 (2013-2020) 》, 『국무원여유업(관광)개혁발전촉진을 위한 몇 가지 의견에 관하여』 《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》 등을 발표하였고, 이를 바탕으로 국무원의 공문서 등을 통하여 크루즈산업을 지방정부의 주력성장산업으로 지정하면서 지속적으로 크루즈산업이 성장할 수 있도록 지원하고 있다.

2008년 6월 중국 국가발전개혁위원회(国家发改委)는 『자국 크루즈 발전을 촉진하기 위한 방향 제시』 《关于促进我国邮轮产业发展的指导意见》를 발표하였다. 이를 근거로 크루즈 산업활성화를 위한 4대 추진 목표를 발표하였는데, ①국제크루즈 선박 기항유치, ②크루즈 국제 네트워크 구축, ③크루즈 선박 건조 능력 육성, ④크루즈시장 육성 시스템 구축 등이며, 2009년 국무원상무회의를 통해 『상해를 현대적 서비스, 선진제조업, 국제금융중심과 국제항운중심으로 발전시키기 위한 의견』 《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业, 建设国际金融中心和国际航运中心的意见》이 통과되면서 처음으로 크루즈 산업의 발전촉진과 연관 제도의 개선에 대해 언급하였다.

2009년 7월부터는 공업정보화부(信息部)에서는 크루즈를 중국의 미래 중점 조선업의 한 부분으로 지정해서 연구에 매진하도록 하고 있으며, 2009년 11월부터는 교통운수부(交通运输部)에서 외국국적선사의 중국내의 여러 항구를 기항할 수 있도록 다기항지상륙허가정책(多点挂靠政策)을 특별비준 하였으며, 2009년公安부의 크루즈 입국관리국은 『크루즈 출입항 국경 검사 관리방법』 《邮轮出入境边防检查管理办法》을 제정 시행하고 있으며, 해관총서는 크루즈 관리 감독에 관련된 구체적인 방안을 마련하고 입출국 수속을 단순하고 신속하게 하였다.

2010년 11월 24일 『국제크루즈입항여행서비스규범』 《国际邮轮口岸旅游服务规范》을 전국여행위원회의 심사를 통해 통과시켰는데, 이 규범은 크루

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국 내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

즈가 입항하는 과정에서 서비스규범기준을 정한 것으로 중국에서 처음 제정된 국가급 기준이다. 이외에도 2013년에는 중국 크루즈시장이 급속한 성장을 고려하여 다양한 정책들이 발표되었다. 『국민여유휴한요강(2013-2020)』《国民旅游休闲纲要(2013-2020)》의 발표를 통하여 크루즈 여행의 활성화 지지를 표방하였으며, 2013년 7월 1일부터 『출입국관리법』《出境入境管理法》을 시행함으로써 크루즈로 기항한 외국인이 무비자로 24시간 이내에는 중국에 입국할 수 있게 되었다.

2013년 7월 13일 교통운수부는 11개 항목의 대만과의 해안 직항 정책을 시행하기로 발표하였고, 이를 통해 양안간의 크루즈관광이 활성화되는 계기가 되었다. 중국과 대만을 왕래하는 국제크루즈 선사들에게는 쿼터제를 적용하여 제한적으로 양안간 크루즈를 개방하고 있으며, 2014/15년도에 가장 환영받고 있는 크루즈 상품 중의 하나가 되었다.

3 중국 크루즈 소비시장의 특징

중국의 주요 크루즈 모항은 크루즈산업을 핵심 성장 동력산업지구로 지정한 상해, 천진, 샤먼, 선양 등이며, 이중에서도 장강삼각주경제구¹⁾의 중심인 상해와 환발해경제구²⁾의 중심인 텐진(베이진)을 모항으로 한 이 두지역이 중국내 크루즈 시장 점유율 70%이상을 차지하고 있다. 또한 중국의 크루즈시장은 다음과 같이 기존의 구미시장과 다른 특징을 보이고 있다. (1) 여행객들 대부분 중년층(연 평균연령 38세)들이 많으며 학력과 수입이 비교적 높은 계층(연평균 수입 1만~2만 위안 정도의 중산층)에 집중되어 있다. (2) 북경과 상해 등 일선도시의 크루즈 관광객이 차지하는 비율이 크루즈 여행객의 50% 이상을 차지하며, 나머지 40%이상은 20개가 넘는 기타 지역이다. - 천진을 중심으로 하는 발해경제권의 2.2억명과 상해를 중심으로 형성된 장강삼각주 경제권의 2.5억명의 시장으로 계산 할 경우 시장 점유율은 70%가 넘는다. (3) 크루즈 여행객의 90% 이상이 기업, 교육, 법률, 금융, 민간기업인 등 관리 계층과 전문 분야에 종사하는 사람들이다. -여행객의 70% 이상이 대졸 학력이상. (4) 3인가족 혹은 3대가 함께 하는 가족단위의 여행이 확산되고 있다. (5) 크루즈 관광의 주 목적을 쇼핑으로 삼고 있으며, 부수적으로 선내 시설과 서비스를 중요시하고 있다. (6) 여행기간은 단기간을 선호하며 4박 5일이 가장 보편적으로 선택되고 있다. (7) 대부분 아시아 역내의 크루즈 여행을 선호한다.

1) 장강삼각주경제구(长江三角洲经济圈)는 중국 양쯔강 하류에 생성된 삼각주 지역 즉 상해·강소성·절강성·안휘성 일대의 경제권이다.
2) 환발해경제권(环渤海经济圈)은 환발해경제권 또는 환보하이만 지구 등으로 불리며, 이는 베이진·텐진·스자좡 주위를 둘러싼 경제권이다. 또한, 환발하이만·환보해만 경제권에는 하북성, 요녕성, 그리스 산둥성이 포함된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국 내륙 크루즈 시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

4 중국 크루즈산업의 허브 - 상해

2013년 9월 중국 시진핑 주석이 “실크로드 경제권”과 “21세기 해양실크로드”의 전략구상을 발표하였다. 2015년 3월 국가발전개혁위원회 및 각부의 위원회가 연속적으로 『실크로드 경제권과 21세기 해상실크로드의 공동건설의 청사진과 행동을 실현하기 위하여』를 발표함에 따라 15개의 항구가 해상실크로드를 실현하는 역할을 수행하게 되었다.

상해는 크루즈 항로의 모항과 기항지의 두 가지 역할을 동시에 수행할 수 있을 뿐만 아니라 지리적으로 동북아 동남아 지역을 모두 넘나들 수 있는 곳으로, 21세기 해상실크로드의 발전에 중요한 항구이다. 2014년 50만명이 넘는 크루즈 여행객이 상해를 방문하였으며 216항차의 크루즈선이 상해를 입출항하였다. 이 수치는 이미 싱가포르를 초과하여 아시아 최고의 크루즈 모항이 되었음을 증명하는 데이터이다. 2015년 현재 로얄캐리비언과 코스타, 프린세스 등 8척의 크루즈선이 상해 우송커우를 모항으로 이용하고 있으며, 크루즈 산업은 “21세기 해상실크로드”전략을 실현하는 주요 전략산업으로 “중국자유무역지역실험지구(自贸区)”에 접목되어 성장 기회를 갖게 되었다.

2012년 9월 상해는 중국 국가여유국(国家旅游局)으로부터 정식 승인을 받은 중국 최초의 “중국 크루즈관광 발전 실험지구(上海中国邮轮旅游发展实验区)”로 선정되어 중국 크루즈 관광 발전의 새로운 모델을 선도하고 있다.

상해가 중국의 크루즈 관광 발전을 선도해나갈 수 있는 이유는 다음과 같은 다양한 우위성에 기반하고 있다.

1) 지리적 우위성

상해는 국제 크루즈 선사들의 기항지로의 역할을 하다가 2006년 이후 점진적으로 모항의 역할을 소화하기 시작했다. 기존의 북와이탄(北外滩)터미널에서 7만톤 이하의 크루즈선들이 이용하고, 범세계적으로 크루즈선의 대형화에 맞춰서 상해시는 10-15만 톤급 3척을 동시 접안할 수 있도록 바오산구 우송커우(上海市宝山区吴淞口)에 대형 크루즈 전용항과 터미널 및 제반 시설들을 건립하였다.

세계 크루즈 선사들 입장에서 보면 상해는 아시아의 가장 큰 잠재 시장일 뿐만 아니라, 모항으로도 최고의 지역으로 뽑는 지역이다. 크루즈 전용항과 크루즈터미널의 제반 시설들을 잘 갖추고 있기 때문이라기보다는 상해가 가지고 있는 지리적 우위성과 경제적 우위성이 있기 때문이다.

상해는 장강삼각주라는 중국 최고의 경제권의 핵심지역이며 국제도시이고 상해에서 출발하여 48시간 내에 한국, 일본, 싱가포르, 홍콩, 타이완 등을 크루즈로 갈 수 있기 때문에 크루즈 상품 구성에도 경쟁력 우위를 차지하고 있다. 위도상으로 볼 때 상해는 중위도(中纬度)에 있어 상해를 모항으로 할 때 여름에는 북부연해 지역인 한국, 일본, 러시아 노선을 중심으로 크루즈가 운항될 수 있고, 겨울에는 남부연해 지역을 중심으로 동남아 노선을 운항 할 수 있어

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국 내륙 크루즈 시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

서 1년중 300일 이상을 운항할 수 있는 비수기가 없는 최고의 지역이며, 모항으로서의 최적의 조건을 갖추었다고 말할 수 있다.

2) 크루즈 시장의 경제적 우위성

크루즈 여행은 일반적으로 고소비 상품으로 인식되기 때문에 개발도상국가에서는 1인당 평균 GDP가 6천달러-8천달러일 때 생활방식과 소비관념에 변화가 오기 시작하는데 이 시점에 크루즈 관광에 대해 이해를 갖기 시작하고 발전하기 시작한다. 상해는 이미 2009년 평균 GDP 만 달러를 초과하였으며, 장강삼각주의 경제권 중심(2.5억인구, 3성(강소성, 절강성, 안휘성)1시(상해시))으로 중국경제 핵심지역인 동시에 여행산업 메카로 크루즈 여행시장도 가장 활발하게 성장할 것으로 예측되는 지역이다.

2012년에는 상해, 톈진, 샤먼, 심양, 대련 등 5개 크루즈 항만도시의 입출항 횟수가 289항차, 66.5만인(33.25만 명)로 상해가 차지하는 비율이 42.8% 121항차, 여행객수는 54.1% 35.7만인으로 절반을 넘게 차지하였으며, 우송커우구 크루즈항은 2012년도에 62항차 28.4만인(14.2만명)규모였다. 2011년 이후 탑승객 증가율이 매년 50%이상 성장을 거듭하면서, 2015년 현재 우송커우 모항은 중국전역의 시장 점유율이 63.9%(크루즈관광객기준)로 성장하였다. 상해 우송커우의 경우 중국 전체의 크루즈 시장의 성장율보다 더 빠르게 성장하고 있다(2014년에는 216항차 110만인(55만명)에서 2015년의 288항차 147만인(73.5만명), 2016년도는 502항차 251만인(125.5만명)로 성장이 예상된다.

구 분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
중국 전체	관광객수 (만명)	23.53	33.25	61.10	86.17	-	-
	출항횟수	220	289	420	466	-	-
	항차당 승객수(명)	1,070	1,150	1,455	1,849	-	-
상해 우송커우 모항	관광객수 (만명)	11.45	14.2	31.5	55	73.5	125.5
	출항횟수	10	62	127	216	288	502*
	항차당 승객수(명)	1,145	2,290	2,480	2,546	2,552	(2500)

* 2016년 상해 오송구 모항의 502항차 가운데 16항차는 기항 항차가 포함된 수치임.

()안의 2,500명은 전년도를 근거로 한 예상 수치이며, 크루즈선의 대형화가 항차당 승객수의 증가로도 이어질 것으로 예상하고 있다.

3) 국제도시로서 관광자원의 우위성과 부대시설의 편의성

상해는 국제적인 수준의 쇼핑시설과 문화시설, 호텔 등 관광인프라를 갖추고 있는 곳으로 매년 국내외 관광객이 2억 명 이상 몰리는 지역이다. 2009년 520억 달러 이상, 2011년에는 690억 달러의 관광흑자를 내는 곳으로 등록된 여행사만 901개소가 운영되고 있는 국제도시이다. 또한, 상해지역의 크루즈 편의시설의 집중 개발은 국제 크루즈 선사를 불러 모으고 있다. 현재 15만 톤급 이상 2척(10만 톤~15만 톤사이는 3척 동시접안가능)이 동시접안 가능한 우송커우국제크루즈항(上海吴淞口国际邮轮港)은 카니발사의 계열 브랜드인 코스타사가 우송커우국제크루즈항이 입지하고 있는 상해 바오산구로 본사를 이전했다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

4) 정책적 지원의 우위성

상해시는 「상해 크루즈 산업 발전촉진 위원회」(上海邮轮产业发展推进工作组) 설립과 「크루즈 산업 연합회제도」(邮轮产业联席会)를 시행함으로써 크루즈 발전에 대한 기틀을 마련하였다. 상해크루즈위원회는 상해시의 크루즈 산업 발전에 필요한 중요 전략과 정책의 실현에 필요한 연구 및 정책을 제정하고, 정책 시행 중에 발생하는 문제들을 처리하며, 시행·관리·감독을 일원화한 조직이다. 즉, 크루즈 산업 발전을 원활하게 하는 것을 주 목적으로 하는 위원회로서 크루즈 산업 관련 부서들 간의 교류와 협력을 유도하여 관리상 발생할 수 있는 문제를 최소화 하는 동시에 시스템화하여 보다 더 효율적으로 산업 전반의 경쟁력을 높이는 것이다.

상해시는 이 조직을 이용하여 크루즈 관련 정책과 제도를 제정하여 시행하고 있으며, 크루즈 관련 산업통계는 물론 향후 발전 방향도 제시하고 있다. 또한 크루즈산업협회를 조직 관리하고 있으며, 인력양성을 위하여 각 대학과의 협력을 통해서 시장의 수요를 따라 갈 수 있도록 빠른 속도로 인력을 양성하고 있다.

상해시는 「상해국제크루즈회사」를 설립하였는데 크루즈 관련 산업이 발전하는데 보다 많은 기회의 제공을 첫 번째 목적으로 하고 있으며, 중국문화에 맞는 크루즈 여행상품이 크루즈시장에서 판매되도록 유도하여 국내외 크루즈 시장의 경쟁력을 갖추게 하는 것이 두 번째 목적이다. 마지막으로 상해가 먼저 시행하여 중국 내 기타지역의 크루즈운영에 성공모델을 제시하는 것이 목적이다. 이와 같이 상해는 중국 크루즈 관광산업의 메카인 동시에 산업 전반의 발전 방향과 전략을 제시하는 선두주자인 것이다.

5 중국의 첫 번째 크루즈 특구 - 상해

1) 『상해중국크루즈여유발전실험지구(上海中国邮轮旅游发展实验区)』 설립

2012년 9월에 국가여유국으로부터 “중국크루즈여유발전실험지구”로 비준된 이후 상해시는 2015년까지 여유국과 교통운수부 그리고 항구관리국이 공동으로 상해에 중국 최초의 크루즈 여유발전실험지구를 설립하였다. 핵심 발전 목표는 “일주(一主), 양포(两辅) - 자유무역지구, 크루즈발전실험지구), 사구(四区 - 크루즈모항핵심구, 크루즈요트시범구, 크루즈부대서비스구, 현대해양문화구)”이다.

2013년 연말 상해시는 『중국크루즈여유발전실험구건설에 관한 몇 가지 의견』(《关于本市加快中国邮轮旅游发展实验区建设的若干意见》)의 원칙을 통과시킴으로 ‘상해항국제객운중심’(上海港国际客运中心)과 ‘우송커우국제크루즈항’(吴淞口国际邮轮港)을 갖추게 되었다. 상해시는 바오산(宝山)과 충명(崇明)을 오송구지역에 합병하는 “삼도(三岛)” 방안을 제정하고 우송커우국제크루즈항의 향후 청사진으로 삼았다. 또한 후속조치로 2014년 5월 28일 『2014년 중국크루즈여유발전실험구건설공작요점』(《2014年中国邮轮旅游发展实验区

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국 내륙 크루즈 시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

建设工作要点》)을 발표하여 보다 실질적으로 실험지구 건설에 참여한다는 의지를 표명하였다. 이는 『상해시 크루즈산업 12.5 발전계획』 《2015年上海市邮轮产业12.5发展计划》 목표에도 부합하여 상하이의 크루즈 인프라가 개선됨은 물론 우송커우 크루즈항만의 대형 국제크루즈 및 요트 정박 서비스의 원활한 제공(항만확장공사중: 2017년 1월 준공목표/22.5만 톤급 2척 동시 접안 가능/15만 톤 4척 동시접안가능 시설을 갖추게 됨)은 물론, 국내외 관광객 서비스 인프라구축, 크루즈 항만과 주변과의 원활한 교통 연계를 위한 국제공항, 국도, 고속도로, 시내 주요도로, 철도역 등 공공 인프라 시설확충 등 실질적인 일원화 건설을 이루고 있다. 이는 정부 부처 기능을 통합하여 상해 크루즈 산업 발전체제를 마련하는 것으로 발전개혁위원회, 교통, 관광, 공안, 입국검사, 해사업무등의 정부기관들이 크루즈 관련 업무가 중복되어 있어 불분명한 것을 정비하는 등 실질적인 대안들이 제시되고 조율하면서 수정 시행되고 있다.

2) 상해시 크루즈산업 12.5 발전계획

상해시 여유국은 싱가포르와 홍콩에 이어 아시아 3대 국제 크루즈도시로서의 성장을 목표로 크루즈 허브도시의 청사진 실현을 위해, 『상해시크루즈산업 12.5 발전계획』 《2015年 上海市邮轮产业12.5发展计划》을 발표하였다. 상해시크루즈산업 12.5 발전계획 《2015年上海市邮轮产业12.5发展计划》은 호화 크루즈선 자체 건조 기술 확보와 상해를 모항으로 하는 중국 국적 크루즈 선사 육성을 목표로 하고 있다. 또한 이를 통해 2015년까지 상해를 모항으로 하는 크루즈 선을 5~8척 확보하는 것과 이를 통하여 관광객 30~50만명을 확보하는 것을 목표로 하고 있다. 장기적으로는 입출항 하는 크루즈 척수 및 관광객 수를 500항차, 100~120만명을 확보하는 것으로 2010년에 발표하였다.

이는 2015년말 기준으로 이미 8척의 국제 크루즈선이 우송커우를 모항으로 하고 있고, 2016년도 우송커우 출항신청수가 502항차 125.5만 명으로 빠른 속도로 상해시크루즈산업 발전계획의 목표를 달성하고 있다. 또한 2015년 10월 중국크루즈산업박람회에서 2020년 초에 출항을 목표로 상해에서 호화크루즈선 건조 계획을 발표하였다. 이는 중국조선집단(中船集团)과 세계 최대 크루즈 선사인 카니발사가 체결한 전략적 계약으로 15만톤급 건조를 목표로 2016년 초까지 전담회사를 설립하고 1년간 연구, 2년간 설계 그 후 2년간 건조를 목표로 하고 있다.

2013년도 제8회 중국 크루즈산업 발전대회에서 발표한 우송커우국제크루즈항유한공사의 발표를 보면 2015년 500항차 200만인(백만 명) 확보가 가능하다고 발표함에 따라 2010년에 발표된 상해시 크루즈산업 발전계획은 성공적으로 시행되는 것으로 볼 수 있다. 또한 이 목표를 달성하기 위해서 구체적인 과제를 정하고 추진하고 있는데, 이는 ①크루즈선 디자인 및 장비개발을 위한 연구원 건설, ②독자 외국적 크루즈사 1~2개를 상해에 설립, ③중국 자국 크루즈 선사 본사 1~2개를 설립하도록 유치, ④상해 크루즈 전문 여행사 10~20개 육성을 추진 목표로 삼고 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국 내륙 크루즈 시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

6 상해와 한국 크루즈산업의 연계성

중국 상해의 우송커우모항(吴淞口国际邮轮港)은 2014년을 기준으로 살펴보면 중국의 크루즈 운항의 60%이상을 담당하고 있다. 이는 중국의 전체 크루즈 관광객 86.17만 명 중 우송커우 모항을 이용하는 크루즈 관광객은 55만 명으로 63%이상이 집중되고 있음을 알 수 있다. 또한 우송커우모항은 글로벌 선사들이 대형 크루즈선을 투입하는 지역이어서 항차당 평균 2,500명이 넘는 크루즈 관광객이 이용하고 있다. 상해 우송커우 모항은 매년 50%에 가까운 성장을 거듭하고 있으며 2015년에는 전년대비 항차수가 72회 증가하였고, 크루즈 관광객은 23.5만 명이 증가하였다. 또한 2016년은 502항차 출항에 125.5만 명의 관광객이 이용할 것으로 예상되고 있다. 상해 우송커우모항을 출발하는 크루즈 관광객의 약 80%가 한국을 방문할 예정이다.

따라서 중국의 모항중에 한국에 크루즈를 가장 많이 보내는 지역인 상해는 한국 크루즈 산업에 있어서 가장 중요한 위치를 차지하고 있다. 중국 크루즈 시장의 성장세를 감안하면 한국의 입장에서 향후 상해지역의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다. 2015년 5월 20일에 해양수산부가 주최한 상해크루즈마케팅설명회에서 상해 모항인 우송커우국제크루즈항발전유한공사와 한국 5개의 기항지간(부산, 인천, 제주, 여수, 강원도)에 협력 협약서를 체결하였다. 한국 크루즈 산업 발전을 위해서 상해와 한국간의 연계 협력의 중요성을 증명한 예로 볼 수 있다.

7 한중 크루즈산업 협력 방안

아시아지역에서도 특히 동북아시아 지역의 크루즈시장은 최근 급성장세를 이어가고 있다. 이는 중국을 모항으로 하는 크루즈관광객이 크게 증가하고 있기 때문이며, 중국과 바다를 사이에 두고 가장 가까운 거리에 있는 한국은 기항지로서 크루즈관광객이 증가하고 있다. 크루즈산업 측면에서 한국과 중국은 기항지와 모항지역으로서 긴밀한 국제적 협력이 필요한 시점이고, 더 나아가 크루즈를 산업으로 발전시키기 위한 다양한 협력이 요구되고 있다.

1) 한중 크루즈정책 공동연구

아시아 지역의 크루즈 산업 질적 성장을 촉진하고, 장애요인을 제거하기 위하여 주요 이슈를 중심으로 심도 있는 공동 연구를 진행할 필요성이 있다. 이를 바탕으로 각 국가에 적합한 정책을 입안할 수 있도록 하여 한중간의 크루즈산업 환경을 향상시키는데 이바지 한다. 한중간에 공동으로 추진할 수 있는 연구주제를 다음과 같이 제시할 수 있다. △한중 크루즈정책 및 법규 비교 연구. △한중 크루즈관광객 행태 분석 연구. △한중 크루즈 노선 분석 및 수용태세 연구 등이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

2) 한중 공동마케팅 추진

아시아 중심의 한중 공동마케팅을 통해 자국민의 크루즈관광을 촉진시키고, 더 나아가 아시아지역 이외의 지역인 구미지역에서부터 크루즈관광객을 유치할 수 있도록 협력한다. 현재 중국크루즈요트산업협회가 매년 개최하고 있는 중국크루즈박람회에 한국의 관련 업체 및 지자체 등이 참가하여 홍보활동을 하고 있으며, 중국측도 제주국제크루즈포럼에 참가하여 다양한 홍보활동을 벌이고 있다.

이와 같이 한국과 중국의 크루즈이벤트에 양국이 보다 적극적으로 참여하여 마케팅활동을 할 뿐만 아니라 미국 마이애미 크루즈박람회와 유럽의 크루즈박람회에도 공동으로 참여하여 유치마케팅을 전개할 필요가 있다. 여기에는 중국을 모항으로 하여 한국을 경유하는 다양한 크루즈노선을 개발하여 선보일 필요가 있다. 또한 중국이나 한국의 크루즈항에서 자유롭게 크루즈선에 승하선 할 수 있도록 시스템을 갖추고 유럽지역에서와 같이 다양한 일정이 개발될 수 있도록 협력해야 한다.

3) 한중 크루즈산업협의회 구축

한중간의 국제적인 문제를 해결하기 위한 크루즈 이해관계자들간의 협의회를 결성하여 주요 이슈에 대한 논의를 정기적으로 가질 수 있어야 한다. 현재는 중국 상해의 우송커우국제크루즈항유한공사와 한국의 5개 지자체가 업무협약이 체결되어 있는데, 이를 확장하여 중국의 주요 모항과 한국의 크루즈항이 포함된 협의회로 발전시킬 필요가 있다.

또한 크루즈산업에 대한 한중간 협력을 정부간 아젠다로 관계 부처에서 정기적으로 논의 될 수 있도록 하는 것이 중요하다. 크루즈가 국가간을 왕래하는 산업 특성으로 인해 산업발전의 초기에는 정부간의 소통과 협력을 통해 해결해야 할 일들이 많기 때문이다.

4) 한중 크루즈전문 인터넷 사이트 공동구축 및 전문 저널의 발행

동북아 크루즈의 성장을 위해서는 한중간 긴밀한 협력이 절실하며, 이 가운데 가장 중요한 부분이 상호 관련 정보를 공유하는 것이다. 아무리 많은 크루즈와 크루즈관광객이 중국을 모항으로 출발하게 되더라도 이를 수용할 수 있는 이웃나라의 항만시설과 수용태세가 준비되지 못한다면 중국의 크루즈관광도 더 이상 발전하는 것이 어렵게 된다.

따라서 중국의 항만별 크루즈 수요와 공급에 대한 정보를 한국이 공유하고, 한국의 기항지 정보를 실시간으로 파악할 수 있는 한중 크루즈전문 인터넷 사이트의 구축이 필요하다. 이밖에도 한국과 중국에서 개최되는 크루즈관련 박람회와 컨퍼런스에서 발표되는 주요 주제들을 한데 묶어서 전문 저널 형태로 매해 발행될 수 있도록 함으로써 크루즈관련 정보가 체계적으로 생산되고 확산될 수 있도록 해야 한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

8 맺는 글

한국과 중국은 지리적 인접성으로 인해 역사적으로 다양한 교류와 협력이 진행되어 왔다. 특히 과거 한중간 해양을 통한 물적 인적 교류는 현재 크루즈 관광을 통해 재현되고 있다. 2015년 현재 100만 명 수준인 중국의 크루즈관광객은 향후 2020년에는 460만 명으로 성장할 것으로 예측되고 있으며, 중국의 주요 기항지인 한국은 그 이상의 중국인관광객이 크루즈선을 타고 한국을 방문할 것으로 기대되고 있다.

중국 크루즈시장의 급격한 성장을 한국 크루즈산업에는 큰 기회요소가 되고 있으며, 이러한 기회를 잘 살릴 수 있도록 한중간 긴밀한 협력이 필요할 시점이다.

본 고에서는 중국의 크루즈산업 정책의 발달과정을 살펴보고, 중국 최대의 모항인 상해의 크루즈산업에 대해 고찰하였다. 이를 토대로 한중 상호간에 협력할 수 있는 방안에 대해 크게 4가지로 제시하였다.

첫째는 한국 양국간 크루즈관광을 촉진할 수 있도록 각종 장애요소를 제거하기 위해 필요한 정책에 대한 제반 연구를 공동으로 수행하고, 둘째는 한중 공동마케팅을 수행하여 역내뿐만 아니라 역외지역에서도 크루즈관광객을 유치할 수 있도록 노력하고, 셋째는 한중 크루즈산업협의체를 구성하여 관련기관이 긴밀하게 협력할 수 있도록 조직을 만들고, 넷째는 공동 인터넷사이트를 구축하고 전문 저널을 공동으로 발행하는 것을 제안하였다.

중국은 2013년부터 일대일로(一帶一路: 신실크로드) 정책의 일환으로 크루즈산업을 적극 육성하고 있다. 중국의 일반 해외관광객 성장세에서 알 수 있듯이 크루즈관광에 있어서도 중국은 예상을 뛰어넘는 성장을 보일 것이다. 바다 건너 가장 가까이 위치한 한국은 최적의 크루즈 기항지로서 엄청난 기회를 가질 수 있을 것이다.

중국과의 지속적인 상호협력을 통해서 중국 크루즈산업의 성장 열매를 한국이 수확하는 그날을 기대해 본다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 광저우(廣州) 13.5 계획 중 3대 허브(국제 해운, 국제항공, 국제과학기술 창조개발) 증축 계획
- 「'13·5'계획 제정에 관한 의견」을 통한 해역관리에 대한 새로운 제안
- 중국선급협회(CCS), 「강제 내하선박 건조 규범」 발표 예정
- 2016년 3월 1일부터 「징항(京杭)운하 항운 오염 방지방법」 실시 예정

해운 · 항만 · 물류

- 후베이(湖北)성, 13.5 계획 기간 중 9대 항로와 5대 허브항구 건설 예정
- 장시(江西)성 13.5 계획 기간 중 교통운수 고정자산 투자총액은 12.5 기간보다 40% 증가된 3,100억 위안 초과 전망
- 칭다오 항만그룹과 머스크 합자 통한 이탈리아 항만 투자, 칭다오는 해외 항구에 합자 투자한 최초의 항구가 됨
- "일대일로" 주변국의 對상하이(上海) 투자 급증
- 난통(南通) 양코우 항구 개방 확정, 난통은 5개 일류 개방 항만을 보유하게 됨

- 텐진(天津)항 컨테이너화물 운송에 중점 발전, 일반화물 운송을 허베이(河北)성으로 이전함
- 두바이 항만그룹 중국에 19억 달러 투자 (칭다오항에 6억달러, 텐진항에 12억 달러 투자)
- 선전(深圳)항 3대 컨테이너 부두 (서코우, 엔터엔, 다찬완) 내년 1월1일부터 입항세 부과

해양 · 수산

- 보하이(渤海) 해협 해저터너 공사실시 방안 출범
- 중국, 남중국해 및 그 주변과의 해양 국제협력 성과 풍부
- 중국-러시아, 해양 스마트 과학기술 연구센터 공동수립 예정
- 중국 첫 번째 초심해 탐사우물 테스트 성공
- 첫 번째 중국판 「북극 항행지침(서북항로)」 심사 통과
- 해상 위성 네트워크 서비스 새로운 모델 도입-원양 선박 통신의 '공정가' 시대 맞이함

자세한 동향 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터 홈페이지 (<http://www.kmishanghai.org>) <동향 분석> → <주요 뉴스>에서 확인하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.



Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 광저우(广州)시 13.5 계획 중 3대 허브 증축 계획

광저우시 위원회 10기 7차 전회에서 <중화인민공화국 광저우시 국민경제와 사회발전을 위한 제 13.5계획의 건의>가 표결 통과됐다.

「건의」는 광저우 13.5 기간의 중점 사업을 제출하였고, 이 내용에는 3대 전략허브의 건설-국제해운허브, 국제항공허브, 국제 과학기술 창조개발 허브-이 주 내용으로 포함되어 있다. 광저우 인터넷 창조혁신 집결구, 국제금융성, 주강신성(珠江新城)이 융합 발전하는 "황금삼각주"조성, 주강 경제대, 창조혁신대, 경관대(景观带)의 "1강(一江) 2안(两岸) 3대(三带)"를 한층 더 발전시켜 광저우를 국가 중심도시로 건설한다는 내용이다.

광둥성 위원회 당 위원이자 광저우시위원회 서기 런쉐핑은 "미래 개혁을 더 심화하여 개방을 확장하고 제도를 정비하여야 한다. 정부기능 전환 및 변화를 가속화하고, 시장체제를 완비하여 진화된 시장화, 국제화, 법제화된 비즈니스 환경을 구축해야 할 것"이라고 언급했다.

< 자료 : 人民网, 2015. 12. 07 >

2 「13·5'계획 제정에 관한 의견」을 통한 해역관리 새로운 제안

'13·5'계획 목표 달성을 위해 <중공중앙이 국민경제와 사회발전 '13·5' 계획 제정에 관한 의견>(이하 <'13·5'계획> 약칭)을 통한 실행 가능한 조치를 제기했다. 예를 들면, 새로운 발전공간 확장, 녹색발전이념, 거시적 조정방식 혁신과 보완 등이 포함되어 있다. 새로운 발전공간 확장은 해역이용관리 중의 구역 치중문제와 지역 지향적 문제와 관련된다. '일대일로' 건설, 징진지 협동발전과 장강경제벨트 건설 추진에 따라 산업구조 조정, 산업이전, 중대공정을 비롯한 지역 발전 공간 확대에 있어서 새로운 환경변화가 나타나고 있다.

'13·5 계획' 시기에 해양이용정책은 해상실크로드 중점 도시, 징진지 인구와 산업 연결 도시, 장강경제벨트에 주목하고 있다. 산업정책에 부합한 해양이용 수요를 보장함으로써 국가지역발전의 정책조정과 중점 지역에서 산업과 인구 클러스터형성에 도움이 되도록 할 것이다. 이를 통해 징진지, 장강삼각주, 주강삼각주 등 개발구역의 고속, 고단(高端), 고효율적인 발전을 추진할 수 있을 것이다.

녹색경제이념과 생태개선은 해역이용관리 중에 산업의 발전방향과 경제구조의 제한성 문제와 관련된다. 최근 해양개발이 가속화되고 있다. 해양산업과 임항공업이 발전하면서 동시에 해양생태환경 파괴가 새로운 문제로 대두되고 있다. 자연 해안선이 감소되고, 해수수질이 악화되고 있으며 해양생물이 격감하고 있다. 최근 몇 년 동안에 해양이용제도의 보완에 따라 간척지 개발 등 해양생태환경에 뚜렷한 영향을 가져 줄 수 있는 인류활동이 기본적으로 통제되었다. 그러나 지속가능한 개발과 발전이라는 측면에서 해역관리에 대한 방안 모색이 더욱 필요하다. 이러한 측면에서 <'13·5 계획'에 관한 의견>은 경제발전과 생태보호 간의 관계를 조화롭게 바라보고 있다. <해역이용관리법>이 실행된 이후 중국의 해역관리는 법제화 관리 단계로 진입했다. 해역관리는 해양 분야에서 국가산업정책을 전면적 이행하고 경제발전방식을 전환하는 데에

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로-
- ▶ 동향 & 뉴스

중요한 수단으로 되었으며, 국가 거시적 정책조정的重要内容이 되었다. <13·5 계획>에 관한 의견>은 향후 해역관리에 명확한 방향을 제시해 주고 있다. 첫째, 과학적인 방법을 통해 법에 따라 해양을 관리하고 서비스 의식 수립을 규정하고 있다. <해역이용관리법> 등 관련 법규에 따라 해역관리기관은 심사절차를 더욱 최적화시켜야 하며 서비스 의식을 강화해야 한다. 그리고 행정의 효율성을 높이고 해역이용에 대한 심사를 엄격히 진행해야 하며 해역을 합리적으로 이용할 수 있도록 노력해야 한다. 둘째, 해역이용 조정 역할을 발휘하고 국가재정정책, 화폐정책, 산업정책, 지역정책, 환경보호정책, 해양정책 등 거시적 조정수단과의 연결을 강조하고 있다. 세 번째, 해역이용관리를 할 때 오염총량제 실시와 전국 및 지역 정책 조정 필요성을 제기하고 있다. 이를 바탕으로 제도를 더 보완하고 산업구조 조정, 종합 효율성 제고, 환경 리스크 예방, 해양생태 보호 등을 더욱 중요시해야 한다.

< 자료 : 人民网, 2015. 12. 02>

3 후베이(湖北)성 13.5 규획 기간 중 9대 항로와 5대 허브항구 건설 예정

최근 13.5기간 후베이성이 9대 항로와 5대 허브항구를 건설할 예정이라고 보도되었다. "1개 해운센터"를 중심으로 "1개 플랫폼, 1개 보세구역, 3개 지점센터(우한항운교역소 서비스 플랫폼: 양뤄항 종합 보세구역: 연계운송센터, 중부지역 크루즈센터, 상양한강(襄陽漢江)해운센터) " 구축에 박차를 가할 예정이다.

"9대항로"는 "1개의 메인항로(一主), 3개의 강(三江), 1개의 네트워크(一网), 4개의 지선(四支)"을 위미하며, 장강 중류 현대화된 항로 시스템 건설을 목표로 하고 있다.

△1개의 메인항로 : 우한에서 충칭까지 5,000톤급 선박의 운행, 우한에서 상하이까지 만톤급 선박의 운행 조속 실현, △3개의 강: 장강(江)운하, 청강(清江)항운, 야코우(雅口), 네판산(碾盤山) 허브의 준공건설을 2020년까지 완성하여 청강댐 운수체계 구축, △1개의 네트워크 : 내륙하천 항로를 정비, 한베이하천(漢北河) 및 송후하천(松虎河) 항로를 장한평원의 핵심항로로 건설, △4개의 지선: 장강 삼협(三峽)의 지류, 한강 단강(丹江) 지류, 청강댐 지류, 후베이 동남강 지류 항로 건설, △"5대 항만 종합교통허브"는 우한, 이창(宜昌), 징저우(荊州), 황저우(荊州), 상양(襄陽)의 5대 허브항구를 밀접하게 연결하는 것으로 우한의 신 항구를 필두로 장강 중류 허브성 항만군집을 형성, △"7대 시범"은 시범항로를 만들어 다목적 연계운항 기지를 만드는 것으로, "한 개 항구 두 개의 원(園)"은 시범항만, 안전관리시범제도, 녹색항운시범구, 강과 바다를 연결하는 운항 시범항로, 해운서비스 시범 플랫폼 등임.

최근 몇 년 후베이 항만 컨테이너의 발전은 빠른 속도로 이루어져 우한항은 2014년 (표준) 컨테이너 100만개를 돌파, 세계 내륙 컨테이너항의 "선두그룹"으로 진입했다. 이창항, 징저우항은 연이어 (표준) 컨테이너 10만개를 돌파했다. 국내 경제가 대체적으로 완만하게 성장하고 있는 가운데, 수로 화물운송량, 화물운송 회전률, 항만물동량, 컨테이너 물동량이 서서히 상승하여 2015년은 각각 3.1억톤, 화물운송 회전률은 2,500억톤 킬로미터, 항만물동량은 3억톤, 130만 (표준) 컨테이너를 기록해 12.5 기간 말보다 각각 92%、118%、59.7%、68.8% 증가할 것으로 예측된다. 수로화물운송 회전률은 종합운수체계 내 비중이 12.5 기간 초기의 34%에서 41%로 상승할 것으로 보인다.

이와 동시에, 삼협 적재화물차의 롤링 트랜스포트는 이창(宜昌)에서 충선(忠線) 항로까지 새로 개통된다. 현재 "한신오(漢新歐)" (우한에서 유럽까지의 철로) 컨테이너 열차가 매일 6열로 300개 표준 컨테이너가 시베리아의 양질의 목재를 양뤄항을 거쳐

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국 내륙 크루즈 시장 동향
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
- 중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

우한까지 운송하며, 철로와 수로를 통해 각 연해 항구로 운송한다.

13.5 기간 우한의 새로운 항만 건설에는 양귀항 3기 후기 건설작업 중점적, 지속적으로 이뤄지고 있고, 징광京广(베이징-광저우), 징지우京九(베이징-구룡=지우룽)의 “2개의 선”을 잇는 작업이 가속화 될 것이다. “2개 항구와 1개 역” (심수항(深水港), 항공항(航空港), 철로 컨테이너센터역)이라는 입체 종합 교통허브를 구축해, 우한의 새로운 항만건설이 중서부 지역까지 영향을 끼쳐, 국제항운시장의 지역성 컨테이너와 대량의 벌크 허브 항만으로 거듭날 것이다. 이창항은 13.5기간 중 삼협 허브 3,000톤급 리프트 건설에 박차를 가할 것이다. 삼협 및 거저우바(葛洲坝)의 기존의 수문을 확장하고 삼협에서 거저우바 항로의 정비 공정을 통해 수로-육지, 수로-철로를 연결하는 시스템을 정비할 것이다. 린강(临港)의 공업 물류를 핵심으로 삼협 허브항의 중심 항구로 만들고, 삼협댐을 특색으로, 화물댐을 환적화물과 유람선이 집결하는 삼협 현대 물류센터로 만들 계획이다.

< 자료 : 人民网, 2015.12.03. >

4 장시(江西)성 13.5 규획 기간 중 교통운수 고정자산 투자총액은 3,100억 위안 전망

장시성 교통부의 소식에 따르면 13.5 기간 중 장시성 전체의 교통운수 고정자산 투자총액은 3,100억 위안을 넘을 것으로 예상된다. 이는 12.5 기간보다 40% 증가한 수치로 알려졌다. 그 중 내륙수운 방면 지우장항(九江港), 난창항(南昌港)이 1억톤을 넘는 대항만으로 건설될 예정이다.

보도에 따르면, 고속도로 분야로는 2016년 말 6,000킬로미터의 도로가 새로이 개통될 것으로, 이는 기본적으로 “중으로는 남북, 횡으로는 동으로 성 전체를 넘어 주변을 연결하는” 고속도로망이 될 것으로 기대되고 있다. 통행량이 늘고 서비스 수준이 높아져 기존 고속도로망 병목 구간을 해소할 수 있을 것으로 또한 기대되고 있다. 간선도로 역시 4,000킬로미터에 달하는 도로망 건설을 통해 국도 2급 및 그 이상의 도로 비율을 95%로 높일 것이다. 농촌 간 도로 역시 현급까지 이어지는 도로망 네트워크를 건설해 2018년 말 성 전체 모든 25가구 이상 마을까지 연결하는 것을 목표로 하고 있다. 내륙수운 분야에 있어서는 장강경제대 건설 등이 국가전략에 포함되어 있어 항로, 항만, 부두, 통합분배 운송시스템 등의 건설을 가속화하고, 지우장항과 난창항이 1억톤 이상의 대항만으로 거듭나도록 하는 것을 목표로 하고 있다. 이를 위해 자금의 지속적인 확보가 중요하며, 우선 더 많은 국가 자금지원을 받을 수 있도록 하고 융자방식을 더욱 개선하여 장시성 고속도로 투자그룹 등 투자 플랫폼을 강화하고, 정부와 사회 자본 합작모델로 교통건설 자금의 채널을 넓힐 것으로 알려지고 있다.

< 자료 : 中国航运网, 2015.12.06. >

5 보하이(渤海) 해협 해저터너 공사 실시 방안 출범

최근에 국무원이 2016년의 중요한 건설 프로젝트에 대해 심의를 진행했다. 그 중에 보하이 해협 해저터너(즉 연태해저터너)의 공사 실시 방안을 정식으로 출범했다. 터널이 개통하게 되면 산둥 연태와 랴오닝 대련이 40분 거리로 이어질 것이다. 연태-대련 해저터너는 연태 평라이(蓬莱)와 대련 뤼순(旅顺) 간의 해저터널을 가리킨다. 전 터널은 총 123km이며, 기차의 설계 속도는 250km/h이고 운행속도는 220km/h에 달하는 것으로 알려졌다. 매일 10만 차량이 통행할 수 있도록 설계될 전망이며, 매년 약 200억 위안의 수입을 거둘 수 있을 것으로 알려졌다. 차량별 평균 통행 비용은

Contents

- ▶ 통계로 보는 해운
: 2010-2014년 중국내륙 크루즈시장 통계
- ▶ 전문가 칼럼
: 한중 크루즈산업 협력방안
-중국 상해 크루즈산업 발전 사례를 중심으로
- ▶ 동향 & 뉴스

548-1826.5위안이 될 것이다.

2014년 8월에 국무원이 출범한 <동북진흥 중대 지지정책과 조치에 관한 의견>에서 '보하이 해저터널 공사 전기(前期) 작업 가속화시킴'에 관한 요구를 명확하게 제기한 적이 있다. 같은 해 8월 말에 연태해저터널 전략계획 연구프로젝트팀 팀장 겸 중국공정원(中国工程院) 원장 왕몽수(王梦恕)가 인터뷰를 통해 연태해저터널 방안을 마련해 관련 보고서를 중국공정원의 명의로 국무원에 제출할 거라고 밝힌바 있다. 왕몽수에 따르면, 이 프로젝트를 국가 '13·5 계획'으로 편입할 수 있도록 노력할 것이고 '13·5계획' 시기에 착공할 수 있기를 바란다고 전한 바 있다. 이 공사에 소요한 비용은 약 2,000억-2,600억 위안에 달할 것으로 알려졌다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 12. 02. >

6 중국, 남중국해 및 그 주변과의 해양 국제협력 성과 풍부

12월4일에 베이징에서 국가해양국 주도로 개최된 남중국해 및 주변 해양 국제협력 회의에서 <남중국해 및 그 주변 해양 국제협력 프레임 계획>(이하 <프레임 계획>으로 약칭) 실시 이후 국가해양국은 각국과 해양 분야의 협력을 적극적으로 추진해 왔으며 뚜렷한 성과도 거두었다고 전했다. 15개 국가와 정부 간 해양 분야의 협력 문건 총 19개를 체결했고, 70개 협력 프로젝트를 실시했다.

국가해양국 부국장 첸렌중(陈连增)은 회의에서 남중국해 및 주변 해양 국제협력은 21세기 해상실크로드 건설, 아시아 해양협력 파트너 관계 구축, 지역 해양협력 추진, 공동발전 실현 등을 위한 중요한 조치여서 큰 의미를 지니고 있다고 밝혔다. <프레임 계획> 실시 이후 수많은 실제적 연구결과가 나왔고, 이를 통해 정치적 신뢰 증진, 안정적 주변관계 유지에 적극적인 기여를 했다. 더구나 향후 5년 간 해양 분야의 실무적인 협력을 지속적으로 추진하기 위해 튼튼한 기반을 만들어 주었다.

첸렌중은 '일대일로' 전략 추진이 가속화되면서 더욱더 남중국해 및 그 주변과 해양 국제협력이 필요하다고 전제한 후, 해양강국 건설을 중심으로 세계의 해양관련 국가와 다양한 분야에서 전방위 협력 파트너 관계를 형성할 필요가 있다고 밝혔다. 해양 분야의 협력 플랫폼의 지속적인 구축을 통해 '일대일로' 건설을 든든하게 지지할 것으로 기대된다고 밝혔다.

국가해양국은 2012년 1월에 <프레임 계획>을 반포했으며, 평화로운 발전과 협력, 윈-윈 전략 추진을 통해 중국과 남중국해 주변 국가들과 함께 정책적 대화와 소통 강화에 나섰다. 실무적으로 해양과학 연구, 해양 생태환경 보호, 기후변화 대응과 해양재해 예방 및 해양산업과 블루경제 등 영역에서의 협력을 강화해 왔다. <프레임 계획> 실시 이후, 국가해양국은 여러 협력기제를 통해 UN 정부간 해양학위원회 서태평양 분위원회 등 국제조직에 참여해 70여개 협력 프로젝트를 전개했다. 총 150여 명 외국 전문가들이 협력에 참여하였고, 34차례 학술세미나를 개최했고 해양에 관한 학술지에서 245편 논문을 발표했다. 협력은 남중국해 및 그 주변국가의 적극적 호응을 얻었고 중국이 이 지역에 있는 영향력을 높였을 뿐만 아니라 해양 협력 파트너 관계를 공고히 하고 해양산업의 발전공간을 확대했다고 평가되어 진다. 이와 동시에 중국은 15개 주요 남중국해, 인도양, 남태평양 국가들과 정부 간 해양 분야 19개 협력의향서를 체결했다. 국가해양국은 여러 국가들에 해양관측 시설 장비 제공, 환경예보시스템의 공유, 남중국해 및 그 주변 국가들에게 해양환경예측 등 공공 서비스 제공 등을 추진해 왔다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015 .12. 07. >