KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트

KMI CHINA REPORT

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

제16-5호
2016년 3월 15일

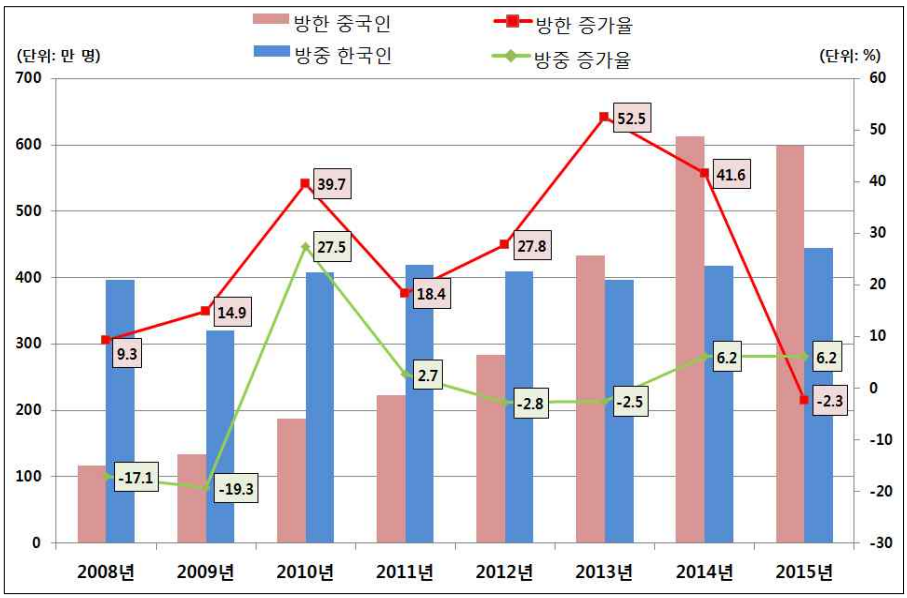
Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 관광업 : 한중 인적 교류 현황 (2008~2015년)



자료: 한국관광공사 및 중국 국가여유국; KMI 작성.

2015년 방중 한국인 관광객은 444만 명으로 전년대비 6.2% 증가

2015년 한국의 해외관광객은 저비용항공사(LCC) 노선 증대 및 대체공휴일 등으로 늘어난 연휴기간에 출국자가 증가해 전년대비 20.1% 늘어난 1,931만 명이 출국, 그중 방중 관광객은 444만 명으로 전년대비 6.2% 증가했다.

반면, 중국은 국민소득의 지속적인 상승과 비자면제국의 확대 등으로 2015년 해외관광객은 전년대비 12% 증가한 1억 2천 만명이 출국, 그중 방한 관광객은 쇼핑을 중심으로 한 개별자유여행(FIT) 관광객 및 크루즈 입항 증가로 6~8월 메르스 기간을 제외하고는 연중 지속적으로 높은 증가율을 보였으나, 전년대비 2.3% 감소한 598만 명에 그쳤다.

한중 수교 이후 방한 중국인 관광객은 1995년 약 17만 8,000명에서 2015년 598만 4,000명으로 약 33.6배 증가했고, 같은 기간 방중 한국인 관광객은 약 53만 명에서 444만 4,000명으로 약 8.4배 증가했다. 올해에는 '한국 관광의 해'를 맞아 방한 중국인 관광객이 전년대비 34% 증가한 800만 명에 달할 전망이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

저자 소개
왕롄(王娟) 부교수
중국 해양대학교 관리학원 관광학과



전문가 칼럼: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망

중국의 해양관광은 19세기 말기부터 시작되었다. 허베이성 친황다오(秦皇岛)에 있는 베이다이허(北戴河)가 대표적인 연안관광(滨海观光)지역으로 개발되어 공직자들의 피서 및 휴양지로 활용되었다. 1980년대 개혁개방 이후 중국의 해양관광은 산업화 발전 단계에 들어섰으며, 미래 지향적인 관광산업 발전 전략에 힘입어 주요 추진분야로 대두되었다. 그 후 1990년대에 들어 중국의 해양관광 개발붐이 고조되었는 바, 1992년 국무원의 12개 국가급 관광휴양구[1] 승인을 계기로 연안관광 등을 중심으로 한 해양관광 개발 사업이 본격화되었다. 지난 20여 년간의 고성장을 거쳐 중국의 해양관광산업은 안정적인 규모와 공간분포를 구축했으며, 품질 향상과 수익증대 및 산업 업그레이드가 향후 주요 발전방향으로 대두되었다.

1 중국의 해양관광 산업 분포

중국의 해양관광산업은 연해 11개 성·직할시·자치구의 53개 연해 도시를 중심으로 발전되어 왔으며, 북에서 남으로 4대 해양관광권을 형성하였다.

1) 환보하이(环渤海) 해양관광구

톈진, 요녕, 산동과 허베이성이 포함되고 톈진, 칭다오, 다롄, 친황다오, 웨이하이, 옌타이를 주요 거점(节点)도시로 2반도1만(两岛一湾) 관광구를 형성했다. 주로 해양연안관광과 레저 및 피서휴양 위주의 상품이 개발되었다.

2) 양자강삼각주(长江三角洲) 해양관광구

상하이, 장쑤성과 저장성이 포함되고 상하이, 항저우, 닝보, 렌윈강을 주요 거점도시로 한 경제 및 도시화 수준이 가장 발달된 관광구이다. 주로 도시관광, 도서관광, 크루즈·요트와 레저어업 등 위주의 상품이 개발되었다.

3) 범주강삼각주(泛珠三角州) 해양관광구

광동성, 푸젠성과 광시지역이 포함되고 광저우, 푸저우, 샤먼, 선전, 주하이, 베이하이를 주요 거점 도시로 한다. 홍콩·마카오·대만과 동남아가 주요 관광내원국이며 연안관광, 피한(避寒)휴양, 테마공원 등 위주로 개발되었다.

4) 하이난다오(海南岛) 해양관광구

열대해양 기후특징이 가장 뚜렷한 지역으로 하이커우, 산야를 중심으로 개

1) 이중 연안관광구는 다롄 진스탄(金石滩), 칭다오 쓰라오런(石老人), 푸젠 메이저우다오(湄洲岛), 베이하이 인탄(银滩) , 산야 야룽완(亚龙湾) 국가관광휴양구 등이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-08	03-11
종합지수	734.95	705.60
일본 항로	619.87	633.60
구주 항로	855.19	687.65
미서부 항로	761.60	809.94
미동부 항로	846.92	961.00
한국 항로	584.19	584.01

주 : '01-08' 2016년 1월 8일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	03-11
종합지수	856.91	776.66
석탄	844.95	753.21
곡물	606.92	597.54
금속광석	833.43	703.08
정유	1,246.17	1,246.17
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

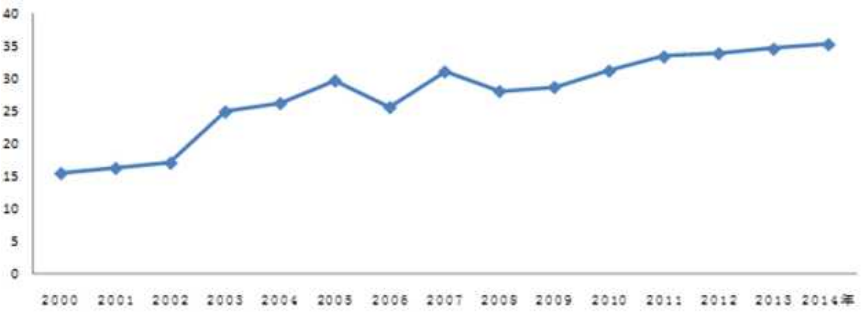
발되었다. 2010년 중국 최초의 해양관광 혁신구로 지정되어 국제관광섬 개발에 착수했으며 주로 도서관광, 힐링, 해양스포츠 등을 개발하고 있다.

2 중국 해양관광산업의 시장 규모

1) 성과

해양관광산업은 연해지역의 지리적 여건 및 개혁개방 정책에 힘입어 지속적인 고성장을 유지해왔다. 지난 15년간 해양관광산업은 연평균 16.4%에 달하는 성장률을 보였고 해양경제 규모 중 부가가치액의 차지 비중도 2000년의 15.4%에서 2014년의 35.3%로 확대되었으며 주요 해양산업 중 1위를 차지하고 있다. 즉 해양관광산업은 해양경제의'신흥 산업'에서 '기간 산업'내지'선도 산업'으로 도약했다.

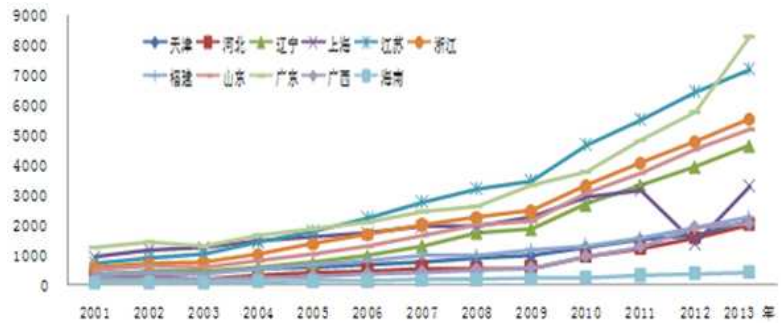
[그림1] 2000-2014년 해양경제 규모 중 해양관광산업 점유율 추이



자료: 국가해양국 통계공보

연해지역 관광산업은 집중도가 높으며 연평균 성장률 또한 높다. 즉 국토면적의 40% 미만으로 50% 이상의 관광객 특히 70% 이상의 외국관광객을 유치하고 있다. 관광산업의 GDP중 차지 비중도 지속적으로 9% 수준을 유지하고 있다.

[그림2] 2001-2013년 11개 연해지역의 관광산업 시장규모 추이(단위 : 천만위안)



자료: 중국 관광통계 연감

Contents
▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

2) 문제점

① 해양관광 상품의 동질화 심각

중국의 해양관광 상품은 주로 연안관광 상품이며,'3S(Sun, Sand, Sea)'상품이 주류를 차지하고 있다. 성수기와 비수기의 격차가 크고 부가가치가 떨어지며 창의성이 부족한 것으로 지적받고 있다. 그리고 지역별 동질성이 심각하며 국제선진수준의 해양관광지와 비교 경쟁력이 크게 떨어진다. 현재 연안관광에서 연안레저로, 근해레저관광에서 원양관광레저로 전환하는 단계에 있다.

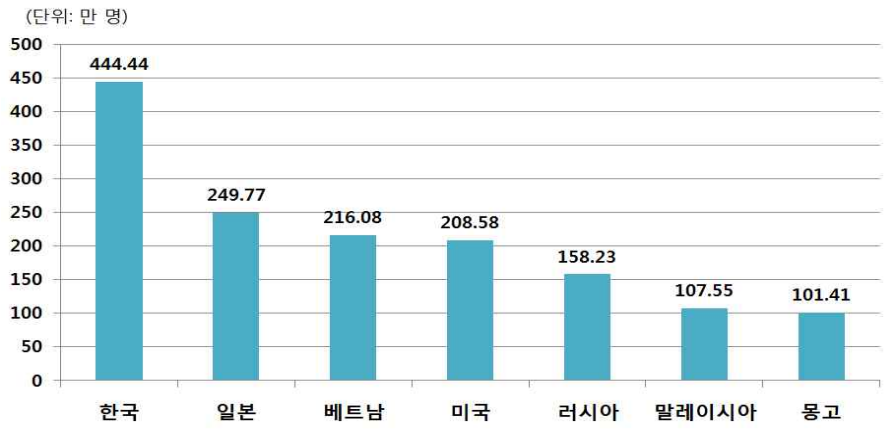
② 고품격 해양관광 상품의 개발 미흡

해양관광 발달국과 비교하여 바다낚시, 크루즈·요트, 도서 레저 등 고품격 관광 상품의 개발과 설계가 낙후하고 육지 환경과 차별되는 즐거운 해양 체험 내용이 부족하다. 관광업이 발달된 지역의 경우에도 해양관광 장비제조, 크루즈 공급, 해양리조트, 레저 전시회 등 신규 사업들이 초기 발전단계에 있으며 해양관광 산업체인 시스템을 구축하지 못한 상태이다.

③ 외국인관광객도 근거리 국가 위주

수질, 기후, 지리적 위치 등 자연여건으로 중국의 해양관광 시장은 근거리 국가의 관광객 위주이다. 2015년 중국의 관광산업 통계공보에 의하면 최근 한국, 일본, 미국, 러시아와 말레이시아 등 국가의 관광객이 상위 5위를 차지하고, 특히 아시아지역의 관광객이 전체 외국인관광객의 65% 이상을 차지하고 있다.

[그림3] 중국의 외국인 관광객 규모 (단위: 만명)



출처: 2015년 중국 관광산업 통계공보

④ 해양관광산업의 발전 환경 악화

과도한 연안관광자원 개발, 관광객의 지속적인 증가 및 인기 도시 집중 등으로 환경오염, 생태 파괴와 과도한 도시화 등 문제들이 발생하고 있다. 이와 같이 연안관광 발전에 대한 환경 압박이 가중되면서 해양관광 산업의 확대와 지속 가능한 발전에 제약 요인으로 대두되고 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

3 해양관광 산업정책 및 조치

1) 중앙정부

해양관광산업의 발전 초기 단계인 1996년 중앙정부는‘해양 21세기 의정’을 발표하고 해양관광산업 분포, 도서관광 개발, 해양자원 보호와 이용에 관한 전략적 방향을 제시했다. 21세기에 들어 해양경제가 신 성장 동력으로 대두되면서 정부는 전략적 차원에서 해양관광산업의 발전을 위한 많은 지원책을 부여했다. 2003년 ‘전국 해양경제 발전계획 요강’을 수립하고 해양관광산업의 인프라개발과 생태환경 보호에 대한 투자를 확대하고 해양관광산업의 시장규모를 확대하기로 결정했다.

‘12·5(2011-2015)계획'기간 중국은 해양경제 발전과 연계하여 많은 발전전략을 수립 시행했으며, 이중 해양관광산업의 발전 방향과 전략과제 등이 포함되었다. 특히 2012년 당 18차 업무보고에서‘해양강국' 발전전략을 처음으로 명시했으며, ‘해양으로 부국, 해양으로 강국 달성'의 방침을 확정했다. 그 후 국가관광국은 2013년을 ‘해양관광의 해'로 지정하고 해양관광자원과 상품 홍보 소개를 통해 크루즈·요트, 연안레저, 도서관광, 창의적 문화 육성 등 해양관광 신상품과 신모델을 개발하도록 유도하고자 했다.

2013년 들어 ‘21세기 해상실크로드' 전략이 제시된 이후 하이난, 푸젠, 저장 등 주요 연해지역은 관광산업의 개방성과 사회·경제·문화·교류 기능을 바탕으로 주변국과 ‘해상 실크로드 관광권'의 공동 구축을 추진하면서 해양관광산업은 새로운 개혁개방과 지역경제협력의 선행분야로 대두되었다. 그 후 2015년 ‘국가 해양 주체기능 구획’의 수립은 해양공간 개발의 규범화, 관광 생산 요소의 과학적 배치, 해양관광산업의 분포개선을 촉진할 것으로 기대된다.

그리고 지난 5년간 정부는 관광산업 발전과 연관된 정책과 계획을 수립했다. 특히 2013년 ‘국민 레저관광 요강(2013-2020년)’, 2014년 ‘국무원의 관광업 개혁발전 촉진 의견’(国发[2014]31호), 2015년 ‘국무원 판공청의 관광투자와 소비 촉진 의견’(国发[2015]62호) 등 정책을 수립하여 레저권리보장, 관광투자와 소비 등 다각도에서 내수와 소비 잠재력을 활성화하고자 노력했다. 향후 5년 해양관광산업은 해양경제의 기간산업으로서 국가의 해양경제 육성정책에 힘입어 보다 큰 발전이 있을 것으로 전망된다.

2) 연해지역

2000년 이후 각 연해지역은 연안개발 전략의 수립에 적극 나섰다. 주강삼각주, 양자강삼각주가 선후로 해양을 통한 지역경제 발전계획을 수립한데 이어 요녕성 연안 경제벨트, 장수성 연안경제벨트, 해협서안 경제구[2], 광서 통킹만 경제구, 산동반도 블루 이코노미 존 등 지역개발 계획도 국가전략으로 격상되었다. 이러한 가운데 세부 해양경제발전계획, 해양관광산업발전계획 등을 수

2) 海峡西岸经济区 즉 푸젠성 연안 경제구

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

립하고 지역경제 발전과 국가해양전략을 고려한 해양관광산업을 적극 추진하고 있다.

이중 대표적인 지역 즉 하이난과 저장성의 해양관광산업 발전정책과 조치를 살펴보면 다음과 같다. 먼저, '국무원의 하이난성 국제관광섬 개발 발전 의견'(国发[2009]44호)이다. 그 후 하이난성정부는 '하이난 국제관광섬 개발발전 계획요강(2010-2020)'을 수립하고 관광공간 분포 개선, 관광지와 휴양지의 개발, 인프라와 생태문명 건설 등 분야의 개발을 추진해오고 있다.

다음, 저장성은 2014년 '관광산업 발전계획(2014-2017)'을 수립하고 '해상 저장(海上浙江)' 개발을 관광산업의 업그레이드와 혁신발전의 동력으로 활용했다. 특히 저장 해양경제 발전 시범구, 저우산군도 신구 개발 등 국가전략 추진을 계기로 크루즈, 요트, 범선, 인공 백사장, 레저관광섬, 해양탐험 등 고품격 관광상품을 개발하고 바다낚시, 레저스포츠 등 신 상품을 적극적으로 발전시키고 있다.

한편, 크루즈시장이 급속도로 성장하고 있다. 2006년 이탈리아 코스타(COSTA) 크루즈사가 처음으로 중국노선을 개설한 이후 다롄, 톈진, 칭다오, 상하이, 샤먼, 선전, 산야 등 연해 지방정부는 크루즈관광산업을 새로운 경제성장 동력으로 육성한다는 계획을 수립하고 크루즈 모항, 기항지 및 터미널 개발에 적극 나서고 있다.

중국교통운수협회 크루즈요트 분회(CCYIA)의 통계자료에 의하면, 2015년 말 현재 운영중인 크루즈 모항은 5개이고 3개 크루즈선사[3]가 11척의 크루즈선을 투입하고 있다. 2015년 크루즈선 629척이 10개 항만에 입항한 바 있으며 관광객은 124만 명에 달했다. 향후 크루즈 모항개발을 기반으로 해양관광산업 클러스터를 조성하고 글로벌 크루즈산업 체인에 대한 참여를 적극 추진할 예정이다.

지난 10년간 연해지역 관광산업의 고성장은 계획과 정책의 대폭 지원이외에 교통인프라 개선의 기여도 컸다. 그동안 고속철과 고속도로, 도시간 철도, 간선·지선 공항에 대한 투자가 대폭 확대되었다. 대표적인 사례로는 북부지역 요녕 압록강입구(鸭绿江口)에서 남부지역 광시 베이룬허입구(北仑河口)에 이르는 남북을 관통하는 연해 급행관광통로의 개발이다. 이 통로의 개발은 연해 도시의 관광객 집산능력 향상은 물론 지역 관광의 협력과 일체화 수준을 지속적으로 향상시켰다. 환보하이(环渤海)의 경우 2015년 보하이 해협을 연결하는 해저터널 개발방안이 발표되었는데, 요동반도와 산동반도를 연결하는 환상(环形)노선을 구축할 예정이다. 만약 이 방안대로 공사가 완료된다면 옌타이와 다롄간 이동시간이 기존의 10여 시간에서 1시간으로 대폭 줄 일수 있어 환보하이 뿐만 아니라 동북아 경제발전에도 큰 영향을 미칠 것으로 전망된다.

3) 카니발(Carnival)그룹, 로얄캐리비안(Royal Caribbean) 그룹, 스타 크루즈(Starcruise)는 지금 중국시장에서 제일 많은 활약을 보이는 3개 크루즈 회사이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

4 한중 해양관광 협력 제안

1992년 한중 수교이후 양국 간 사회경제·문화교류가 대폭 확대된 가운데 한중은 상호 주요 관광내원국이자 목적국으로 대두되었다. 2015년 한국관광공사와 중국 국가관광국의 통계 자료에 의하면 2014년 방한 중국관광객은 612만 명, 방중 한국관광객은 418만 명으로 상호 최대 관광내원국이 되었다.

이러한 가운데 2015년 한중 FTA협정의 체결은 향후 관광협력 확대를 위한 유리한 환경을 마련했다. 특히 제주지역은 2015년부터 중국관광객에게 비자 면제 정책을 시행한데 이어, 2016년 새로운 비자정책과 세금환급정책을 도입하면서 중국의 방한 관광객이 대폭 증가할 것으로 전망된다.

지난 40 여 년간의 고속 성장을 거쳐 중국의 관광산업은 양적 팽창형 개발에서 집약화·규모화 성장 단계로 진입했다. 특히 중국경제가 뉴노멀(New-Normal)[4]시대에 진입하면서 규모 확대와 산업 업그레이드(做大增量, 做优存量)가 향후 해양관광의 기본발전 방향으로 자리 잡을 것으로 예상된다. 따라서 향후 한중 양국은 고품격의 해양관광 상품 개발, 해양관광모델 혁신, 해양관광산업 조직체계 개선, 해양관광시장의 공동개발 등 분야에 있어서 협력공간이 크다고 할 것이다.

1) 고품격 해양관광 상품 개발

가. 크루즈 관광분야의 협력

국제적으로 볼 때 크루즈관광은 역내 관광시장에 크게 의존하므로 역내 관광의 편리화 조치가 매우 중요하다. 한중 양국은 역내 크루즈노선을 적극 개발하고 크루즈 항만 간 기술과 운영관리 분야의 협력을 강화하여 국제수준의 동북아 크루즈 항만클러스터(邮轮港口群)를 구축할 수 있다. 또한 크루즈 관광상품의 공동 개발에 있어 양국 간 관광부문(관광지, 항공사, 호텔 등)의 협력을 통해 항공과 크루즈의 복합 루트 상품인 '플라이 앤 크루즈(Fly and Cruise) 등 신형 관광 상품을 개발하여 관광객의 체험을 확대할 수 있다. 그리고 시장수요에 부응하는 크루즈 관광노선을 개통하고 다양한 마케팅 수단을 통해 세부 시장에 따른 차별화된 크루즈 관광노선 서비스를 제공할 수 있다.

나. 해양스포츠·레저분야의 협력

요트, 윈드서핑, 바다낚시, 스쿠버다이빙 등 해양스포츠 활동이 해양관광시장의 새로운 고품격 상품으로 대두되고 발전 잠재력 또한 크다. 예컨대 바다낚시의 경우 골프, 폴로, 테니스와 더불어 서방의 인기 스포츠이나 중국에서는

4) 여기서 뉴노멀은 하락한 경제성장률과 이러한 상대적으로 낮은 성장률이 지속될 것으로 예측되는 중국경제의 현상을 의미함

Contents
▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

아직 성장 단계이다. 특히 중국의 해안선 길이는 1만 8천km에 달하고 북에서 남으로 창산군도(长山群岛), 성시열도(嵊泗列岛), 저우산군도(舟山群岛), 구랑위(鼓浪屿), 하이난다오 등 다수의 낚시어장이 있으며, 약 9,000만명에 달하는 애호가가 있어 발전 잠재력이 크다고 할 것이다. 반면 한국의 바다낚시 시장은 중국보다 일찍 형성되었으며 현재 제주도의 서귀포, 전라남도의 완도군 등이 대표적인 선진시장을 형성하고 있다. 따라서 향후 양국 간 바다낚시 경기대회의 공동 개최와 기술 교류 등이 가능하다.

다. 도서관광 분야의 협력

중국은 관할해역이 300만㎢에 달하고 7,600여개 도서, 50여개 군도와 열도를 보유하고 있다. 특히 면적이 500㎡이상인 도서가 6, 900여개, 그중 유인도서가 433여개에 달하고 있으며, 행정구역으로는 14개 해도현(구)과 200여개 해도향(鄕)이 있다.

도서는 폐쇄된 공간과 독특한 도서생태와 민속 문화 등으로 육지 관광과 다른 관광을 체험할 수 있어 관광개발의 새로운 분야로 급부상하고 있다. 그러나 현재의 도서관광은 상품이 단일한 바 향후 혁신적이고 다양한 개발이 필요하다. 한국의 제주도, 남이섬 등 도서개발의 성공적인 경험을 벤치마킹하여 향후 도서레저관광, 신혼관광, 가족관광, 민속축제 체험, 도서민박 개발과 테마관광구역 개발 등 분야에서 상호 협력할 수 있다.

2) 해양관광 장비제조와 산업사슬의 확장

크루즈관광의 경우 경제수익이 주로 항만서비스, 관광객 소비 및 티켓 대행 판매 등 저기술, 저부가가치 분야에 치중되어 있고 전방산업인 크루즈선 건조, 운영, 관리 등 분야는 아직 시작단계에 불과하다. 반면, 한중 양국은 세계적인 조선대국으로 다양한 선박 건조에 있어 세계 선진적인 기술을 보유하고 있다. 향후 크루즈선, 요트 등을 중심으로 한 해양관광 장비제조 등이 크루즈산업 사슬의 확장과 부가가치 향상을 위한 중요한 분야로 대두될 것으로 전망된다.

그 외에 한중 양국은 관광기업을 위한 상호 지사 설립을 통하여 출입국 수속의 간소화를 촉진할 필요가 있다. 예컨대 저공 비행과 지정 수역의 관광활동에 대한 점진적인 개방, 미식 관광, 쇼핑 관광, 의료 관광 등 다양한 관광 상품을 개발하고 이를 활성화하기 위한 편리한 출입국과 세금환급, 면세와 의료보험 서비스를 제공함으로써 양국 관광산업의 레저화 등 업그레이드를 촉진해야 한다.

3) 전세기 관광과 교통인프라 연계

해양관광 개발에 있어 관광객이 일부 연해 도시에 과도하게 집중되고 관광 배후지에 대한 개발수준이 다소 낮은 실정이다. 예컨대 한국을 방문하는 중국 관광객은 서울과 제주도 및 부산 등 연해 도시에 집중되고 중부와 서남부 특

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

히 전라남도 등의 관광자원이 풍부함에도 불구하고 방문실적이 저조한 실정이다.

마찬가지로 중국의 해양관광도 중서부 내륙지역과의 연계가 부족하고 체류기간이 짧은 문제점이 있다. 따라서 향후 양국은 해양관광 개발과정에서 해륙통합 개발원칙을 견지해야 한다. 특히 FTA발효를 계기로 항공노선 확대, 전세기 관광 장려, 연해 항만 간 여객운송 협조체계 개선, 해양관광 상품의 공동개발, 육로여객 운송체계 개선과 해륙 복합적인 자유여행, 자가용 관광 체계와 양국어 교통표식 시스템 구축 등을 통하여 해양관광의 내륙화 발전을 적극 추진해야 한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

中国海洋旅游发展现状及展望

中国的海洋旅游始于19世纪末期，河北省秦皇岛的北戴河是开发较早的滨海旅游目的地，主要用于官员避暑和疗养之用。20世纪80年代改革开放之后，中国海洋旅游开始走向产业化发展道路，海洋旅游在旅游业“适度超前”的发展战略中崭露头角，成为中国旅游大开发的先导性、示范性领域。进入20世纪90年代，中国迎来海洋旅游开发热潮，以1992年国务院首次批准建设的12个国家级旅游度假区为标志，以观光游览、滨海度假为代表的海洋旅游开发全面展开。在经过近20余年的高速发展之后，目前中国的海洋旅游已经形成较为稳定的空间格局和市场规模，提质增效与转型升级成为未来中国海洋旅游发展的重要趋势与主要目标。

一、中国海洋旅游空间格局

中国的海洋旅游开发以沿海11省、直辖市、自治区为依托，以53个沿海城市为主体展开，从北向南沿海岸线形成四大各具特色的海洋旅游区：

1. 环渤海海洋旅游区

主要包括天津、辽宁、山东和河北三省一市，以天津、青岛、大连、秦皇岛、威海、烟台主要节点构成的两岛一湾旅游区，海洋旅游产品开发以滨海观光、休闲度假和避暑疗养为主。

2. 长三角海洋旅游区

主要包括上海、江苏和浙江两省一市，以上海、杭州、宁波、连云港为主要节点，是中国经济水平和城市化水平最高的地区，海洋旅游产品以都市旅游、海岛度假、邮轮游艇和休闲渔业为主。

3. 泛珠三角海洋旅游区

主要包括广东、福建、广西两省一区，以广州、福州、厦门、深圳、珠海、北海为主要节点，以港澳台和东南亚客源市场为主，海洋旅游产品开发以滨海观光、避寒疗养、主题公园为主。

4. 海南岛海洋旅游区

以海口、三亚为中心，是中国最具热带海洋气候特征的地区，作为中国首个海洋旅游业改革创新区，于2010年开展国际旅游岛建设，主要开展海岛旅游、康体度假、海上运动等活动，致力于打造世界一流的海岛休闲度假旅游胜地。

二、中国海洋旅游市场规模

（一）取得的成就

依靠沿海地区的区位和改革开放的政策优势，中国沿海地区海洋旅游发展迅速，产业体系相对成熟、完善，并且保持长期高速增长态势。在过去15年间，中国滨海旅游产业增加值在海洋经济中的比重连年上升，分别由2000年的15.4%增至2014年的35.3%（图1），年均增速16.4%，稳居主要海洋产业首位。海洋旅游已经从海洋经济中的“新兴产业”跃升为“支柱产业”、“龙头产业”。

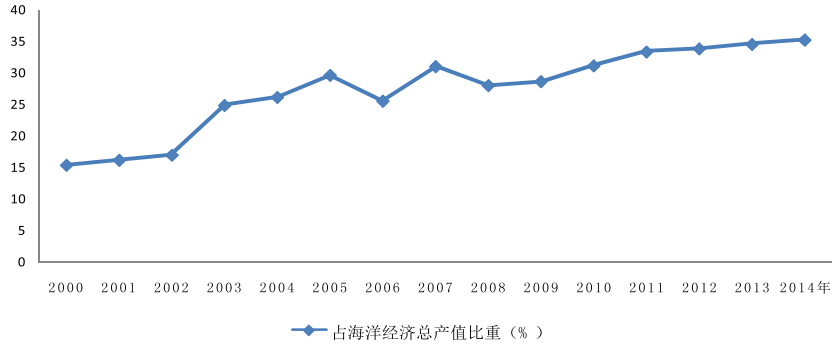
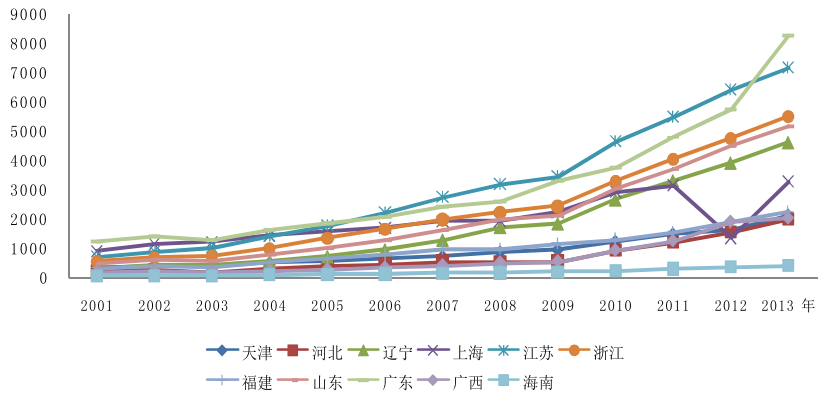


图 2000-2014年滨海旅游产业增加值在海洋经济中的比重变动趋势
资料来源：国家海洋局统计公报

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

沿海地区旅游经济发展具有高度集聚特征，连年高速增长态势（图2）。中国沿海地区以不到40%的国土面积接待了半数以上的国内外游客，其中入境旅游者接待比例高达70%以上，旅游收入占国民经济比重平均保持9%以上的增速，是中国旅游经济发展的优势区域。



2001-2013年中国沿海地区11省市旅游收入情况
资料来源：中国旅游统计年鉴

（二）存在的问题

1. 海洋旅游产品同质化问题突出

中国海洋旅游产品开发设计主要以滨海旅游产品为主，面向大众观光型旅游需求的"3S"旅游产品仍占据市场主体，淡旺季明显、产品附加值较低，缺乏创新和延展性。海洋旅游产品在开发设计过程中存在较为严重的同质化现象，与国际知名海洋旅游目的地相比缺乏特色和核心竞争力，处于从滨海观光向滨海度假、从近海休闲转变为远洋度假的转型发展阶段。

2. 高端海洋旅游产品发展相对滞后

与海洋旅游发达国家相比，中国在海钓休闲、邮轮游艇、海岛度假等高端旅游产品开发与设计方面相对滞后，缺乏区别于陆域惯常环境的高品质海洋愉悦体验。在沿海地区旅游业相对发达的省市，海洋旅游装备制造、邮轮供应商、滨海度假物业、度假会展为核心的新型业态还处于成长阶段，尚未形成健全的海洋旅游产业链体系。

3. 入境旅游客源以近程市场为主

受水质、气候、区位等自然因素制约，中国的海洋旅游市场主要以近程客源为主。据2015年中国旅游业统计公报显示，韩国、日本、美国、俄罗斯和马来西亚多年来一直居于入境客源前五位（图3），亚洲地区客源占入境旅游者人数的65%以上，中远程客源市场辐射力度不足。

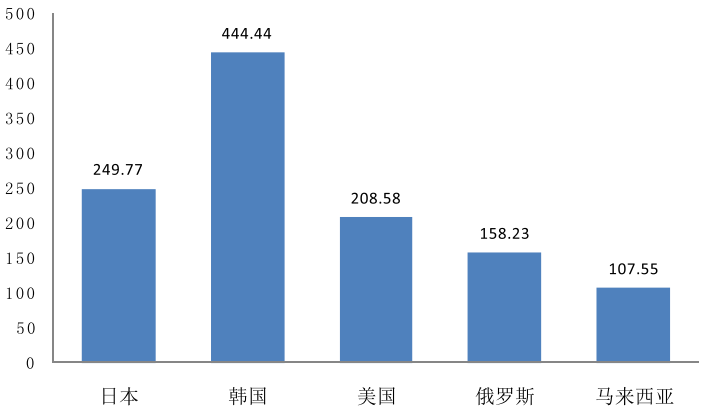


图3 亚太地区国际游客人数
资料来源：2015年中国旅游业统计公报（单位：万人）

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

4. 海洋旅游环境约束日益严峻

由于滨海旅游资源的过度开发，游客持续增长和高度集中于热点城市，随之而来的环境污染、生态破坏和过度城市化等问题，滨海旅游环境压力逐年增大，已经成为影响海洋旅游深度开发和可持续发展的关键性制约因素。

三、海洋旅游政策与措施

（一）国家层面

在中国海洋旅游兴起阶段，中国于1996年制定《中国海洋21世纪议程》，较早的对海洋旅游空间布局、海岛旅游开发、海洋资源保护与利用进做出战略性安排。进入21世纪之后，海洋经济作为拉动国民经济发展的有力引擎，国家从战略层面对海洋旅游业发展给予了大量的政策扶持。2003年，中国颁布《全国海洋经济发展规划纲要》，明确指出国家要进一步加大对海洋旅游业的基础设和生态环境建设投入，扩大海洋旅游规模。

“十二五”期间（2011-2015年），中国制定实施了大量与海洋经济发展密切相关的发展战略，其中均涉及海洋旅游的发展方向与策略问题。2012年“十八大”政府工作报告中，中国正式提出“建设海洋强国”的发展战略，“以海富国，以海强国”成为发展海洋经济的全局性指导思想；2013年，是国家旅游局设定的“中国海洋旅游年”，通过加强对海洋旅游资源和产品的宣传推介，引领行业不断开发邮轮游艇、滨海休闲度假、海岛观光、创意文化等海洋旅游新产品、新业态；2013年，中国提出“21世纪海上丝绸之路”的发展战略，海南、福建、浙江等主要沿海省份积极响应，通过借助旅游业天然的开放性和社会、经济、文化交流功能，联合周边国家共同打造“海上丝绸之路旅游圈”，海洋旅游成为中国新一轮改革开放和区域经济合作的先行先试区域；2015年，新一轮《国家海洋主体功能区划》颁布实施，成为规范海洋空间开发秩序的纲领性文件，有助于科学配置旅游生产力要素、优化海洋旅游空间布局。

此外，在过去5年中，中国还颁布实施了大量与旅游业发展相关的专门性政策文件，主要有2013年颁布的《国民旅游休闲纲要(2013-2020年)》、2014年《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》(国发[2014]31号)和2015年《国务院办公厅关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》(国办发[2015]62号)等，从休闲权利保障、旅游投资与消费等多个角度，大力挖掘旅游经济在拉动内需、刺激消费中的潜能。可以预见，在未来5年内，借助国家大力发展海洋经济的政策叠加机遇，海洋旅游作为支撑海洋经济的支柱产业，将会迎来更为广阔的发展前景。

（二）沿海省市

为进一步引导国内外游客流向和消费热点向沿海地区集聚和扩散，中国各级地方政府纷纷制定一系列沿海开发战略，其中珠三角、长三角已率先培育为沿海区域经济增长极，辽宁沿海经济带、江苏沿海经济带、海峡西岸经济区、广西北部湾经济区、山东半岛蓝色经济区等地方性战略规划全面上升为国家战略，各地纷纷制定专项的海洋经济发展规划、海洋旅游发展规划，从区域经济发展和国家海洋战略布局高度，充分发挥海洋旅游在地区经济发展中的地位与作用。其中，较有代表性的地方性海洋旅游发展政策与措施有：

2009年，《国务院关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》（国发[2009]44号）正式印发。随后，海南省委、省政府于2010年组织编制了《海南国际旅游岛建设发展规划纲要（2010-2020）》，从优化旅游空间格局、旅游景区与度假区开发建设、基础设施与生态文明建设等方面推进国际旅游岛建设方案实施。

2014年，浙江省发展和改革委员会、浙江省旅游局公布实施《浙江省旅游产业发展规划（2014-2017）》，将“海上浙江”建设作为浙江省旅游业转型升级和创新发展的主要驱动力。通过浙江海洋经济发展示范区、舟山群岛新区建设等国家级战略机遇，积极推进邮轮、游艇、帆船、人造海滩、休闲度假岛、禅修和海洋探险等高端旅游产品开发，大力发展海钓业、运动休闲、航空旅游等新型旅游产品。

自2006年意大利歌诗达（Costa）邮轮公司开辟首条从中国出发的母港航线，中国的邮轮旅游市场不断升温。在过去十年中，大连、天津、青岛、上海、厦门、深圳、三亚等沿海地方政府纷纷将邮轮旅游作为带动港口城市经济新的增长点，制定邮轮母港、停靠港或码头建设规划，发展

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

邮轮经济。根据中国交通运输协会邮轮游艇分会（CCYIA）统计，截至2015年，中国已建成并投入运营的邮轮母港5个，有3家邮轮公司、11艘邮轮布局在以中国港口为母港的邮轮航线上。2015年全国有10个港口接待过邮轮，共接待邮轮629艘次，邮轮游客出入境124万人。借助邮轮母港建设推动海洋旅游产业集群式发展、积极融入全球邮轮产业链条，成为中国邮轮产业未来发展的重要趋势。

在过去十年中，中国沿海地区旅游经济的快速发展，除了旅游相关政策、规划的扶持与推动外，离不开综合交通基础设施特别是快速交通客运体系的支撑作用。从国家到沿海地方政府纷纷重视高速铁路、高速公路、城际铁路、干线和支线机场的投资建设，已经形成北起辽宁鸭绿江口、南至广西北仑河口，贯穿南北的沿海快速旅游通道，大大提高了沿海城市对旅游流的集聚与疏散能力，区域旅游协同与一体化水平不断提高。以环渤海地区为例，2015年渤海海峡跨海通道施工方案正式出炉，该骨干交通设施可以有效串联起隔渤海湾相望的中国第一和第二大半岛——山东半岛与辽东半岛，真正实现环渤海地区的闭合环状交通路线。预计2018年建成开通后，烟台至大连两个沿海城市的陆路通车时间将由原来的10几个小时缩短为1小时左右，将对中国环渤海乃至东北亚地区经济发展产生深远影响。

四、中韩海洋旅游合作建议

自1992年中韩建交以来，中韩两国社会、经济、文化交流活动频繁，在旅游经济发展过程中互为彼此重要的旅游客源地和目的地。根据2015年度韩国旅游发展局和中国国家旅游局统计数据显示，2014年中国赴韩旅游人数共计612万，韩国赴中国旅游人数418万，互为入境旅游的首位客源国。2015年，《中韩自贸协定》正式签署，为中韩两国开展广泛而深入的旅游经济合作提供良好基础：2015年开始，韩国济州地区开始面向中国游客实施免签证政策；2016年推出新的放宽签证政策和购物退税政策，中国赴韩旅游人数将进一步增长。

经过近40年的高速发展，目前中国的旅游经济已经由大众化、粗放式开发阶段迈入集约化、规模化增长阶段。在中国经济进入“新常态”发展背景下，“做大增量、做优存量”是中国海洋旅游业相当长一段时间内的发展主流。未来，中韩两国将在高端海洋旅游产品开发与设计、海洋旅游业态创新、海洋旅游产业组织模式优化、旅游市场联合开发与推广方面存在广阔的合作空间。

（一）高端海洋旅游产品联合开发

一是在邮轮旅游方面。从国际经验看，邮轮旅游主要依赖区域旅游市场，区内旅游流动的便利化对邮轮旅游发展至关重要。中韩双方可以积极开辟区域性邮轮航线，通过邮轮港口合作，进行技术、运营管理经验的合作交流，联合打造具有国际水准的东北亚地区邮轮港口群；联合开发邮轮旅游产品，通过加强双方岸上旅游部门合作（景点、航空公司、酒店等），推出形成特色空海游(Fly-Cruise Tour)等新型旅游产品以增强游客体验；根据市场需求定制邮轮旅游线路，通过多种营销手段培育新兴市场的消费习惯，根据细分市场的差异化需求提供邮轮旅游线路定制。

二是海洋运动与休闲。帆船帆板、海钓、潜水等海上运动项目，正在成为海洋旅游开发的创新型高端旅游产品，在中国具有广阔的发展前景。以海钓产业为例，海钓常与高尔夫、马球和网球并称为四大贵族运动，是西方国家广受欢迎的休闲方式之一，目前在中国处于成长阶段。中国海岸线总长度1.8万公里，从北向南分布有长山群岛、嵊泗列岛、舟山群岛、鼓浪屿、海南岛等多个钓场，钓鱼爱好者人数约9000万，市场潜力巨大。韩国海钓运动开展时间早于中国，目前已在济州道西归浦市、全罗南道莞岛郡形成较为完备、先进的钓场，具备联合开展海钓赛事和技术交流活动的条件。

三是海岛旅游。中国300万平方公里的海域中分布着7600多个大大小小的岛屿、50多个群岛和列岛，其中面积超过 500 平方米的岛屿有 6900多个，433个岛屿有常住人口，共有14个海岛县（区）、近200个海岛乡。海岛以其特定的封闭地域空间、独特的海岛生态与民俗文化，可以带给游客不同于陆域的旅游体验，是海上旅游开发的重要支点。目前中国的海岛旅游开发正由单一、静态的海岛观光向休闲化多元化方向发展，亟需对海岛旅游产品进行创新化、多元化开发。韩国在济州岛、南怡岛等海岛开发方面具有成功经验，未来中韩两国可在海岛休闲、蜜月婚礼、亲子度假、民俗节庆体验、海岛民宿开发和主题景区建设方面开展深度合作。

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

(二) 海洋旅游装备制造与产业链条延伸

以邮轮旅游的产业链条发展为例，目前中国的邮轮经济收益主要集中在港口服务、旅客消费以及船票代理等低技术、低附加值环节，居于产业链条上游的邮轮制造、运营、管理尚处于起步阶段。中国和韩国是世界范围内船舶制造大国，在多种船型制造方面具有世界领先的技术优势，未来，以邮轮、游艇为代表的海洋旅游装备制造，将成为中韩两国拓展邮轮产业链条、提高产业附加值的重要举措。

此外，中国和韩国还可为两国旅游企业互设分支机构提供便利政策，推动出游手续便利化。逐步开放低空飞行、开放指定水域开展海上旅游活动。开发美食旅游、购物旅游、医疗旅游等多项旅游产品，提供便利、完善的出入境、退税、免税和医疗保险机制，促使中韩两国旅游经济沿产业链条，由观光游览向度假、体验方向转型升级。

(三) 旅游包机与交通衔接

目前中韩两国在海洋旅游开发方面，均存在旅游客流高度集中于滨海热点城市、滨海旅游腹地化开发程度较低的问题。例如，目前中国赴韩游客主要集中于首尔、济州岛和釜山等沿海城市，而韩国中部和西南部，如全罗南道等旅游资源同样丰富的地区，面向中国市场的开发程度有限。同样，中国也存在沿海入境旅游者向中西部拓展不足、停留时间短等问题。两国在海洋旅游开发过程中，均需遵循“海陆统筹，双向开发”的原则，加快旅游客向陆、向海的双向开发水平。未来，双方应借助中韩自贸协定签署带来的合作与开放机遇，鼓励双方航空公司增开空中航线,支持旅游企业开展包机业务；完善沿海港口的客运协作体系，联合开发海上旅游项目；完善陆路客运体系，联合设计、推出海陆一体的自助游、自驾游产品体系和双语交通标识系统，推动滨海旅游的腹地化、纵深化发展。其中大连金石滩国家旅游度假区、青岛石老人国家旅游度假区、福建湄洲岛国家旅游度假区、北海银滩国家旅游度假区和三亚亚龙湾国家旅游度假区为海滨型旅游度假区。嘉年华集团、皇家加勒比集团以及丽星邮轮是目前在中国市场最为活跃的三家邮轮公司。

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 中발개위: 올해 육·해 경제회랑 건설 함께 적극적 추진
- 우한(武汉), 장강중하류 항운중심 건설 확정, "13.5"기간 2,000억 위안 투자 예정
- <중화인민공화국 심해저 자원 탐사·개발 법> 발표
- <랴오닝성 수질 오염 방지 업무방안>출범, 해양생태환경 보호 강화 예정

해운 · 항만 · 물류

- 중국 FTA 추진 가속화
- 장진(江津)구, 총칭항만물류 그룹과 공동으로 허브항 건설
- 상하이(上海)항 위험물 안전관리 강화
- 하이난(海南), 항만자원통합 3단계 진입
- 샤먼(厦门)항, 2015년 국제크루즈 출입항 132항차, 사상 최대 기록 경신
- 선전(深圳)항, 6대 장점을 발휘하여 "일대일로" 전략 수행
- 닝보(宁波)국제항운센터 업그레이드 가속화
- '쉐룽호(雪龙号)', 75일 경과 1.8만 해리 거쳐서 환 남극대륙 항행 성공적 마침

해양 · 수산

- 칭다오(青岛), '13·5'시기 해양과학기술 대대적 발전, '일대일로'에 깊이 참여 예정
- 2015년 수산 산업 분석 보고
- 광동(广东)성, 4개 도시가 행정구역을 넘은 현대 해양산업 시스템 구축
- 中국가해양국, <2015년 중국해양경제 통계공보> 발표-2015년 해양 총 생산치 64,669억 위안으로 전년대비 7% 성장
- 광시(广西) 해양 어업 총 생산액 600억 위안 돌파, 어업 경제의 70% 차지
- "인터넷+ 해삼", 다롄시 해삼 산업(200억 위안)을 위해 전자상거래 플랫폼 구축



Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 中발개위: 올해 육·해 경제회랑 건설 함께 적극적 추진

중국 국가 발전개발위원회(이하 발개위)가 '일대일로' 전략을 실시한 이래 2년이 다 되가는 시점에서, 각 건설 프로젝트들이 중요한 성과를 거두고 있다. 올해 중국은 육·해 경제회랑 건설을 적극적으로 추진하고 21세기 해상실크로드 핵심지역을 중점적으로 구축할 예정이다.

국가 발개위에 따르면 올해 중국은 육·해 경제회랑을 건설 추진하는 데 힘을 기울일 거라고 밝혀졌다. 인프라 시설 간 상호연통을 우선 추진하고 국제 생산협력을 핵심으로 하고, 산업 클러스터를 플랫폼으로 삼아 국제 경제협력회랑 건설에 속도를 더 내도록 한다. 국제항만 건설 추진을 위해 함께 노력하며 임항(临港)산업 클러스터를 적극적으로 구축하고 해양경제 협력을 추진한다. 정부 간 일대일로 공동건설에 관한 MOU 체결을 적극적으로 추진한다. 정책 프레임을 보완하여 중국이 국제경쟁력을 지니고 해외시장의 수요가 비교적 많은 장비제조 등 중요한 분야에서 새로운 돌파구를 마련할 수 있도록 한다.

아울러 올해 중국은 각 지역들이 '일대일로' 건설에 적극적으로 참여하도록 하고 신장(新疆) 실크로드 경제벨트 핵심구 및 푸젠 21세기 해상실크로드 핵심구를 중점으로 구축하려고 한다. 실크로드 기금, 아시아 인프라 투자은행을 효율적으로 운영하면서 개방적 금융융자의 장점을 지속적으로 살린다. 중국-유럽 철도운송, 통관제도를 수립하고 국내외와 동-중-서를 연결시킬 수 있는 운송통로를 건설한다.

'일대일로' 전략이 실시된 이래, 중국은 터키, 폴란드를 비롯한 30개 국가들과 잇따라 '일대일로'에 관한 MOU를 체결했다. '육랑육로(六廊六路: 여섯 개 회랑), 다국다항(多国多港)' 주요 틀을 구축하고 중국-몽골-러시아, 중국-인도차이나반도(Indo-China Penin sula), 신 유라시아대륙교, 중국-중아(中亚)-서아(西亚), 중국-파키스탄과 중국-방글라데시-인도-미얀마 경제회랑 건설을 추진한다. 중국-파키스탄 경제회랑 건설 프로젝트는 시진핑 주석이 파키스탄을 방문하는 동안에 300억 달러 프로젝트 계약을 맺었다. 중국-인도네시아 21세기 해양실크로드 협력 성과가 뚜렷하고 자카르타-반둥 간 고속철도가 대표적인 프로젝트로서 정식으로 착공하게 되었다. 중국-라오스 철도가 정식으로 착공되었고 중국-태국 철도 프로젝트도 정식으로 진행하기 시작했다. 그리고 과다르항 등 중요한 프로젝트도 조절하고 추진하고 있다. 중국-벨로루시 공업원, 중국-인도네시아 종합산업원, 중국-카자흐스탄 코르고스 국제변경협력중심 및 중국-라오스, 중국-베트남, 중국-몽골 등 국경을 넘은 경제협력구 건설을 서둘러 진행함으로서 '일대일로' 건설에 좋은 시작점이 되어 주었다.

< 자료 : 中国海洋报, 2016. 2. 23>

2 우한 장강중하류 항운중심 건설 확정, 13.5기간 2,000억 위안 투자 예정

2016년 2월 18일, 우한(武汉)시 완용(万勇)시장은 장강중류항운중심 건설회의에서 우한(武汉)시는 “13.5”기간 장강중류항운중심을 건설할 계획이며, 건설 프로젝트 169개, 투자 총액은 1,960.53억 위안으로 “12.5”기간보다 2배로 증가하였다고 밝혔다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

2016년 우한항운중심 건설 계획에서 72개 프로젝트를 시작할 예정이다. 양로(阳逻) 임항경제시범구 건설을 시작하고, 철도수운 복합운송(铁水联运) 프로젝트를 개선하여, 향루산(香炉山)컨테이너 터미널 건설을 가속화하는 동시에 양로 발전소 철도 하치장 개축 공사를 추진할 것이다. 신강(新港)대로、신강대교、신강고속 건설을 시작하고, 수운 컨테이너 환적 방식을 추진하며, "중삼각 각 성(省) 컨테이너 공공 정기선" 항로 개통을 통해 중·소형 물류기업 정보서비스 플랫폼을 구축하고, 양강사안(两江四岸,장강 및 자링강의 해안선) 핵심구역 통합 정리 업무를 완성할 예정이다.

완용(万勇)시장은 "12.5"기간 동안 우한시가 장강 중류항운중심 건설을 시작하고, 양로(阳逻)컨테이너부두 건설 등 세계급 수준의 내하 컨테이너부두를 추진하고 있다. "13.5"기간 동안 우한시는 장강경제벨트 및 장강황금수로 건설을 지속적으로 추진하는 동시에 허브항 기능 및 요소 배치 능력을 제고시킨다. 이와 더불어, 항만、항만 관련 산업、도시、철도、수송 및 도로 등 주요 인프라 건설 업무를 추진하고, 화물집산(集疏运) 시스템 개선을 통해 도시 영향력 및 파급능력을 제고시킨다.

< 자료 : 长江日报 , 2016. 02. 19>

3 중국 FTA 추진 가속화

중국 국가주석 시진핑은 정치국 주최의 제19차 집체학습에서 자유무역구 전략의 실시와 개방형 경제의 신체제 구축을 가속화해야 한다고 강조했다. 최근 몇 년, 중국은 자유무역구 전략을 적극적으로 추진하고 있다. 한중 자유무역협정과 중국-호주 자유무역협정이 체결에서 발효까지 6개월 내에 이뤄졌고, 중국-아세안간 기존의 자유무역협정 업그레이드가 끝나고 <의정서>가 체결됐다. 중국-싱가폴 자유무역협정 역시 업그레이드가 시작되어 금년 내 끝나도록 작업 중이라고 한다. 중국-파키스탄의 자유무역구 서비스 무역협정 은행분야 서비스 협정이 정식으로 발효됐다. 또한 <중국과 홍콩의 CEPA 서비스 무역협의> <중국과 마카오 CEPA 무역서비스 협의>가 체결됐고, 금년 6월 1일부터 정식 발효될 것이다. 이는 중국이 홍콩, 마카오와 기본적으로 서비스 무역 자유화를 실시할 것을 의미하는 것이다. 중국은 그루지아와도 정식으로 자유무역협정 회의를 시작했다.

중국 내의 자유무역구는 작년 중앙정치국 회의에서 텐진, 광동, 푸젠 자유무역구 총체방안이 심의를 통과하고 상하이 자유무역구의 개방 혁신을 심화하여, 상하이, 푸젠, 광동, 텐진 4대 무역구의 형세가 갖춰져 발전의 방향으로 나아가고 있다. 주목할 만한 것은 지난해 정식 발표된 <국무원의 자유무역구 전략을 가속화하기 위한 약간의 의견>에 의하면, "일대일로" 인접 지역을 자유무역구로 적극적 추진하여 점차 전세계적 자유무역구 네트워크를 형성할 것이라고 언급했다. 통계에 의하면 현재까지 중국은 14개 자유무역협정을 체결하였고 그 중 12개 협정이 실시중이며, 22개 국가와 지역이 연관되어 있다. 자유무역 상대국은 아시아, 라틴아메리카, 오세아니아, 유럽 등 지역에 골고루 퍼져있다. 시진핑 주석은 자유무역구 전략 실시를 가속화하고 적극적으로 국제경제에 참여하고, 전세계 경제제도재편 권력의 중요 플랫폼을 쟁취하기 위해 방관하는 자세가 아닌 적극적인 자세로 자유무역구 건설에 힘써 국제 경쟁력을 향상시켜야 한다고 강조했다.

2016년 들어서 자유무역구 전략에 더욱 박차를 가하고 있다. 2월 19일, 중국 상무부와 걸프협력회의는 자유무역협정 회의를 재개하고 금년 내 전면적 타결에 힘쓸 것이라고 했다. 중국 내 지방 양회에서 나오는 소식에 의하면 제3기 자유무역구 신청 의사를 보인 지역이 많아서 또 다시 "자유무역구 붐"이 일 것으로 보인다.

< 자료 : 国际商报 , 2016. 03. 03. >

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

4 장진구, 충칭항만물류 그룹과 공동으로 허브항 건설

2월 19일, 보도에 따르면 장진(江津)구와 충칭항만물류그룹은 뤄황(珞璜)장강허브항의 공동건설 추진에 합의했다고 한다. 뤄황장강허브항의 건설은 시위원회, 시정부가 국가전략인 "일대일로"를 수행하고, 장강경제벨트의 중요한 기초설비를 마련하기 위한 움직임이다. 이 사업과 뤄황철로종합물류허브가 완성되면, 충칭 남2순환선(南二环)에 "수로 도로 철로"를 다 갖춘 종합물류허브가 형성되는 것이다. 이로써 충칭-신장-유럽(渝新欧) 국제철로를 장강황금수역과 바로 이어지게 되어 실크로드의 경제벨트와 장강경제벨트가 밀접하게 연결되는 효과를 볼 수 있다. 이 사업은 충칭항무그룹이 28억 위안을 투자해서 기존의 마얼둬(猫儿沱)항을 확장하고 5,000톤급 터미널 5개와 철로전용선 11개를 신축, 컨테이너와 벌크 모두 처리할 수 있는 설비를 갖춰 완성 후 물동량이 1,000만톤에 이를 것으로 예상된다. 현재 이미 기초 설비 공사가 끝나고, 건설 역시 순조롭게 진행 중이라고 한다. 지방 정부의 적극 지원으로 공사는 빠른 속도로 이루어지고 있어, 운영이 개시되면 내년 상반기에 장진 및 전 시의 개방협력에 새로운 동력이 될 것이다.

< 자료 : 航运交易公报 , 2016. 02. 22. >

5 상하이항 위험물 안전관리 강화

위험물의 안전한 운송 문제는 지속적으로 각 계에서 관심을 기울이는 부분이다. 특히 연휴 전의 위험물류 안전관리 강화는 관련 부서의 중요한 사항이 된다. 최근 상하이시 안전감독국, 상하이시 교통위원회, 상하이 해사국 등 관련 부문의 주요 책임자는 각각 관련 기업을 방문해 위험물 물류작업상황에 대해 안전검사와 관리를 실시하였다.

최근 교통운수부가 발표한 <위험화학품의 항만작업 안전관리에 대해 법률법규의 요구를 관철시키기 위한 약간의 의견 (이하 <의견>)>은 24개 구체적 조치를 제시하고 항만의 위험화학품의 안전감독관리를 강화하여 전방위로 안전생산기초를 다질 것이라는 방향을 밝혔다. 텐진 폭발사고 이후, 상하이시 교통위원회 및 관련 기관은 위험물에 대한 관리감독을 강화해왔다. <의견>의 발표 이후 관련 기관은 관리를 더욱 강화하여 불법이나 위반 사항을 엄중히 처벌할 것이라고 밝혔다.

1월 22일부터 상하이시 관련 기관은 연합하여 안전관리감독을 실시하고 있다. 위험물 물류영역에 있어 도로 위험화물운수 안전관리팀을 구성하여 방문조사와 적재 및 하역작업지의 순찰 등 방식으로 운수기업 및 위험물 차량에 대해 안전검사를 하나하나 빼놓치 않고 할 것임을 밝혔다. 주로 디젤유와 액화석유가스의 취급기업 및 차량에 대한 조사에 집중될 것으로 보이고, 위험물 전용차량의 동절기 상황 및 휴일당직, 사고처리와 보고제도의 실시상황 등 방면의 조사가 이뤄질 것이다.

검사팀은 <항만 해운 위험물 안전생산 검사표>와 대조하여 상하이 외항(양산항 구역 포함) 9개 위험화물 항만경영 기업의 위험화물이 위치한 컨테이너 야드에 대해 현장 검사를 실시하여 위험물 관리상황을 엄밀히 조사하고, 교대하며 매 시간 검사기록을 남겨 현장관리인원이 특이상황 및 안전설비가 긴급상황시의 작동양상과 그 속도 등에 대해 파악할 수 있도록 했다. 상하이 수출입 위험화물의 포장작업에 대해 신고관리를 강화하고 안전 확보를 위해 상하이항 터미널 관리센터는 <상하이항 위험화물 포장작업 신고 등기에 대한 통지>를 발표했고 1월 18일부터 실시하고 있다.

상하이 해사국 공식 홈페이지 소식에 의하면, 최근 상하이 해사국은 각 여객운수 선박에 대해 안전검사를 실시했는데 전체 119척에 503개 항목의 결함이 발견되어 체류

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

가 금지되었다. 이에 따라 117척 선박이 재검사를 받은 후 통과됐고 나머지 2척은 수리 및 정비작업을 위해 관할지역을 벗어났으므로 추후 재검사를 할 것이기 때문에 영업에 투입된 여객선박의 검사율 100%를 확보했고, 결함 수정율 역시 100% 라고 했다. 한편 위험물 선박 검사대상은 50척으로 272항목의 결함이 발견되어 체류 금지 조치를 받았다. 현재 중점적으로 관리를 강화하는 사항은 선박의 입항심사, 화물 및 여객의 초과 적재방지, 역풍항해등급 초과, 정해진 항해구역을 벗어난 운항 등이다.

높아진 관리감독 수준을 맞추기 위해서 기업으로써는 스스로의 관리를 강화하고 관련 인력의 교육 및 신기술 채용 등 안전보장에 힘을 써야 할 것이다. SIPG의 경우를 예로 들면, 이 그룹은 국제적 수준의 물류네트워크 신기술을 채용하여 "위험화물의 적재분포 및 응급조치데이터"를 구축했다. 그룹 산하의 전문적으로 위험화물 적재운수를 담당하는 상하이항 위험물 물류 유한공사(上海港城危险品物流有限公司)는 작년 9월 이미 루차오(芦潮)항으로 이전했다. 관련 인사는 이 회사의 위험물 창고는 총 21만 제곱미터에 이르고 창고 내의 구석구석까지 전자감시 및 제어가 가능하게 되어 누군가가 위험물 혹은 대형 기계에 접근하기만해도 중앙감측실에서 경보를 울린다고 한다. 관리자는 클릭만으로도 창고 내의 위험물 적재 컨테이너의 상태도 다 볼 수 있다. 위험물의 종류, 보관장소, 위험정도, 화주정보, 화재 등 긴급상황 시 대처법 (물/파우더/이산화탄소 중 어떤 것으로 화재진압해야하는지) 등도 파악할 수 있다. 이 데이터베이스는 공안, 소방 등 관련기관과 공유할 수 있어서 사고가 발생하면 가장 먼저 현장에 오는 팀이 이같은 상세 정보를 통해 조속히 사고진압을 할 수 있어서 2차 피해를 막는다는 것이다.

< 자료 : 中国交通新闻网 , 2016 .02. 18. >

6 하이난, 항만자원통합 3단계 진입

하이코우 시정부와 린가오(临高) 현정부, 동방(东方) 시정부의 항만 및 해안선 자원통합전략에 대해 회의가 열렸다. 이는 하이난 항만자원통합이 또 한걸음 나아간 것으로 이는 성 전체의 항만배치 개선, 경쟁력제고, 경제발전 촉진에 큰 역할을 할 것으로 보인다.

제1단계 3개항이 하나로

2005년 1월 25일, 하이난항 주식유한회사가 하이코우항에서 성립되었다. 이는 징베이 하이코우항(琼北海口港), 신항(新港), 마춘항(马村港)이 재조직작업을 거쳐 성 내에서 가장 큰 국유해운기업이 탄생했다. 하이코우의 세 개의 항이 하나로 합쳐져 운영을 시작한 것이 하이난 항만통합의 “제1단계”라고 할 수 있다.

관계자에 의하면, 당시 징베이 3개항의 재개편은 성 내의 국유기업 개혁을 촉진하는 역할을 했고 경제구조 재편 촉진의 중요한 전략적 조치라고 할 수 있다. 2013년까지 “제1단계”는 모든게 순조로웠다. 3개항이 합쳐진 후 환북부만(环北部湾)이 처음으로 연간 물동량 백만 TEU를 넘기도 했다. 해협주식(海峡股份)은 순조롭게 상장됐고, 이로써 국유자산의 수익 제고에도 큰 도움이 되었다.

제2단계 양푸항과 협력

2014년 1월 29일, 하이코우항과 샤오찬탄(小铲滩) 터미널이 협력 협의서에 서명을 했다. 하이코우항과 양푸(洋浦)항, 75해리 거리의 하이난성 2대 항만이 손을 잡은 것이다. 이로써 하이난 항만통합의 "제2단계"가 시작됐다.

"현재 하이난성 항만기능과 건설 등이 중복되어 있고 해안선 사용률도 저조하다"고 성 교통청의 관계자가 언급했다. 하이난 항만관리체제는 과도하게 분산되어 있고 항

Contents
▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

만건설과 경영은 "작고, 분산되고, 약한" 현상이 나타나고 있다. 항만간 장점을 보완하거나 합리적 분업이 아직 미숙한 상태라고 볼 수 있다.

성 전체 항만의 배치를 개선하고 항만기업의 운영수준을 제고하고, 자원의 합리적 배치를 촉진하고, 항만의 군집효과의 발휘를 위해, 성 위원회와 성 정부는 "먼저 징베이 지역 항만자원의 통합을 진행하고, 성 전체 항만자원의 통합을 추진한다." 라는 방향을 제시했다. 하이코우, 양푸 쌍방도 항만자원통합에 동의하고 적극적으로 추진을 하고 있다.

"우리의 목적은 개혁을 통해 하이난 해운기업의 핵심경쟁력을 구축하고 대외경쟁력을 상승시키는 것이다" 관계자는 이와 같이 언급했다. 현재 샤오찬탄 터미널 총 투자액은 23.28억 위안, 금년 1월말까지 완료된 투자액은 23.09억 위안으로 투자완성비율은 99.2%에 이른다고 한다.

제3단계 린가오 동방과 연합

경제의 전환을 가속화하기 위해 성 위원회는 성 위원회 6기 9차 전체회의에서 항만자원통합에 대한 중요 전략을 표명했다. "13.5"계획 5년, 하이난은 "전체 성 1개의 바둑판"이라는 슬로건 하에 성 전체의 항만자원의 통합을 통해 "21세기 해상 실크로드" 구축을 위해 공(空)과 해(海)가 연결된 무역물류허브를 갖출 계획이라고 밝혔다. 이처럼 하이난 항만자원통합은 "제3단계"에 진입했다고 할 수 있다. 하이코우와 양푸가 손을 잡은 후 이는 성 내의 다른 지역의 항만통합에도 영향을 끼쳤고 이를 통해 성 내의 항만이 연합하게 됐다. 그 중 눈에 띄는 것은 린가오(临高)와 동팡(东方)이다. 이를 통해 국가 일류 개방항만이자 현대화된 녹색항만으로 거듭나는 것을 목표로 하고 있다.

< 자료 : 海南日报 , 2016 .03. 02. >

7 칭다오, '13·5'시기 해양과학기술 대대적 발전, '일대일로'에 깊이 참여

2월17일, 칭다오시 15기 5차 인민대표회의가 열렸다. 칭다오시 시장 장신치(张新起)는 정부업무보고 중에 향후 5년 동안 칭다오시 해양과학기술을 대대적으로 발전시키고 새로운 개방경제체제를 구축하며 '일대일로'에 깊이 참여할 것이라고 밝혔다.

'12·5'시기에 칭다오시는 블루경제 3년 행동계획을 실시함으로써 해양생물의약, 해양 신재료, 해양플랜트 등 산업들이 활기차게 발전해 왔으며, 해양생산총액이 2,094억 위안으로 전시(全市) 생산총액에 22.5%를 차지했다. 원양어업 생산량은 3,000톤에서 14만 톤까지 급증하여 전국 1위를 차지했다. 해양과학기술 국가실험실, 국가심해기지 등은 실용화에 투입되었으며, 중국과학연구원, CSIC(China Shipbuilding Industry Corporation), CNOOC(China National Offshore Oil Corporation) 등 17개 과학연구산업기지들이 건설 운영되면서 '일대일로' 전략에 적극적으로 참여한다. '신 유라시아 대륙교 경제회랑의 중요 핵심도시(节点城市)와의 해상협력을 추진한다.

보고에 따르면, 2016년 칭다오시는 혁신발전 추진전략을 대대적으로 실시할 예정이며 해양과학기술 등 과학기술 혁신중심을 구축할 계획이다. 해양과학기술 국가실험실과 국가심해기지 등 플랫폼을 적극지원한다. 특히 해양기초연구 및 핵심기술 분야에서 성과를 거둘 수 있도록 노력한다. 이와 동시에 해양특색산업원 건설을 가속화하여 블루경제 프로젝트 실시를 중점으로 추진한다. 해양생물, 해양신재료, 해수종합이용 등 신흥산업을 강대하게 키우면서 해양 정보 서비스, 해양문화체험, 해양레저여행 등 신흥사업을 추진한다. 또한, 동아시아 해양협력플랫폼 건설을 가속화하고 '일대일로' 연선지역과 해양 분야에서 교류와 협력을 심화시키고자 한다. 이에 해양경제의 국제화 수준을 제고하고, 크루즈 모항 건설을 서둘러 진행한다. 유라시아 대통로 연계

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

운송 허브, 중국 북방 수산물 교역과 콜드체인 물류기지를 구축한다. 유럽과 미국의 중요 도시로 직통하는 국제 항로를 개발하고 육·해 통합 여객·화물 운송 중추 서비스 능력을 제고한다. 서해안신구에서 항만물류, 선박과 해양플랜트 등 경쟁력을 지닌 해양산업 클러스터를 육성하고 첨단 해양 산업 클러스터를 구축한다.

보고를 통해 칭다오시는 '일대일로' 전략에 깊이 참여하고 연선 국가·지역들과 간 교류와 협력을 확대할 거라고 밝혔다. 대외무역 종합서비스 플랫폼 건설을 지원해 주며 수출입 구조를 최적화시키고 대내·외 무역의 통합적인 발전을 추진한다. 해외 경제무역 협력원구를 구축하고, 국제 우호도시, 우호 협력관계를 지닌 도시와 전면적인 교류와 협력을 심화시킨다. 이와 동시에 칭다오시는 새로운 개방적 경제체제를 구축할 예정이며 광저우와 상해 등 지역의 자무구 경험을 보급한다. 그리고 자무구 유치를 적극적으로 신청하면서 칭다오 우정(邮政) 해외 전자상거래 원구 및 자오저우만(胶州湾) 국제물류원의 건설을 추진한다. 칭다오-만저우리-유럽 철도의 화물열차를 개통할 수 있도록 노력한다. 여러 가지 운송방식으로 연계운송의 새로운 모델을 개발하여 '일대일로' 국제대통로를 개척한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016 .02. 23. >

8 2015년 수산 산업 분석 보고

수산업은 기반 산업으로서 국민 경제에 중요한 의미가 있다. 경제 개혁이 진행되는 상황에서 수산업도 돌파구를 탐색하고 있다.

수산물 상장 기업의 보고에 따르면 수산물 양식 기업의 발전은 예상대로 되지 않았다. 2012년부터 2014년까지 대부분 수산 양식 상장 회사의 순 이윤은 마이너스 성장했다. 예를 들어, 하오당자(好当家)와 장즈다오(獐子岛)의 2014년 1~3분기 순 이윤 성장률은 각자 -73.29%와 -77.87%이었다. 대부분 수산 기업의 경우와 달리, 궈롄수산(国联水产)의 순 이윤은 153.92% 증가했다.

원재료 공급의 경우, 개혁 개방 이후, 급성장하는 경제, 높아지는 국민 소비 수준, 확대되고 있는 양식 산업 규모 등 요인으로 인해, 사료 공업은 신속히 발전해 왔다. 2014년 수산 사료 총생산량은 1,800만 톤에 달했고 세계 수산 사료 총생산량의 59%를 차지했다. 사료 공업의 발전은 수산업의 발전을 촉진했다. 예를 들어, 2014년 중국 초어 생산량은 538.01만 톤으로 전년 동기대비 6.11% 증가했다. 하지만 2004~2013년 중국 담수 수산물의 수요량의 연 증가율은 4.7%~5.6%이었고 초어의 생산 증가율이 5.09%이었다. 양식 생산의 증가량은 시장 수요 증가량보다 높다. 중국 경제가 혁신하고 있는 이 시기에 양식 산업의 혁신도 매우 중요하다.

수산 양식 산업이 부진한 것과 달리, 수산 가공 산업의 2014년 이윤은 상대적으로 큰 폭으로 증가했다. 2014년 중국 수산물 가공업 주요 수입은 5,087.20억 위안으로 전년 동기대비 3.60% 증가했다. 톈바오주식회사(天宝股份)는 농수산물 가공기업으로서 2014년 판매액이 10억 위안 이상으로 전년 동기대비 36.76% 증가했다. 성장의 주요 이유는 수산물 제품에 대한 선진국의 수요가 증가하는 추세를 판단하고 잘 대응하였기 때문이다. 중국 수산 기업의 수출 대상 국가와 지역은 많이 변했고 미국과 일본 등 지역만 집중하지 않았다. 선진국들의 경제 회복은 중국 수산물 수출을 위해 좋은 환경을 제공했다. 2014년 상반기 중국 수출량과 수출액은 전년 동기대비 각각 10.33%와 25.82% 증가했다. 일본에 대한 수출량이 증가했지만 수출액은 떨어졌다. 이는 장어 단가의 하락과 큰 관계가 있다. 유럽연합 시장의 지속적인 회복으로 유럽연합 국가에 대한 수출액은 1/4분기에 하락했다가 작은 폭으로 증가했다. 홍콩과 아세안에 대한

Contents

▸ 통계로 보는 중국 관광업
: 한중 인적 교류 현황 (2008-2015년)
▸ 전문가 칼럼
: 중국의 해양관광산업 발전 현황과 전망
▸ 동향 & 뉴스

수출액과 수출량이 전년 동기대비 각각 5.45%와 18.49% 떨어졌다.

2015년 중국 수산 산업 발전은 안정되었고 민물 수산물 가격 변화가 상대적으로 적어졌다. 2014년과 달리, 2015년 상반기 수산물 판매는 여전히 부진했다. 특히, 해삼과 전복 등 고급 수산물의 가격 하락폭이 아주 크다. 2015년 수산물의 공급은 2014년 수산물 판매 동향의 영향을 받았다. 전체적으로 보면 민물 수산물의 가격은 안정되었다.

데이터를 통해 나타난 수산 산업 발전은 그리 좋지 않다. 그 이유는 다양하다. 2014년 지속적인 위안화절상, 은행 대출 이율의 큰 변동, 세계 자원의 감소, 무역 장벽 증가 등 여러 문제로 인해 수산 산업의 발전은 크게 제한을 받았다. 정부 통계에 따르면 2014년 중국 국내 소비 시장은 안정되었으며 1/4분기 중국 국민 소비자 물가가 2.3% 증가했는데, 이는 전년 동기대비 0.1% 포인트 하락할 것이다.

중국 정부는 부패 행위에 대한 단속을 강화하면서 “공금 소비”(공무원들이 정부 자금으로 소비함)를 더 엄격히 감독하고 있다. 따라서 고급 소비 시장이 위축되고 중급과 일반 소비가 계속 확대되고 있다. 이 추세에 대응하여 수산 산업도 혁신을 가속화해야 한다. 수산물 가공 산업의 발전은 큰 변동이 없지만 어려움도 많다. 가공업은 발전되지 않고 가공 품목이 적으며 기술이 낙후되며 활용률이 낮고 제품 품질이 안 좋은 문제들이 있다. 수산 산업의 식품 안전 문제에 대해 많이 주목해야 한다. 또한, 환경 보호를 중요시하고 수산물 생산 환경을 지켜야 한다.

우리는 수산업 발전에 대해 자신감을 가져야 한다. 건강식품의 전형으로서 수산물은 수요가 계속 증가하고 있다. 해삼의 경우, 해삼의 영양 가치는 소비자들의 인증을 받아서 해삼 양식 시장의 발전을 추진해왔다. 양식 기술의 발전에 따라 생산량이 많아지면서 해삼에 대한 수요도 갈수록 많아지고 있다. 관련 데이터에 따르면 유명한 중국 해삼 양식 브랜드는 현재 없다. 현재 일부 수산 기업들은 해삼 시장의 기회를 잡기 위해 서로 경쟁하고 있다. 기술 혁신, 품질 관리가 강화되면 수산 산업은 큰 발전이 것이다.

< 자료 : 中国水产养殖网 , 2016 .02. 26. >