



# 중국리포트

## KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)  
 中国上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803  
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제 17-7 호  
 2017년 4월 20일

### CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수

▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황

▶ 동향 & 뉴스

■ 2016년 중국 주요 항만별 크루즈 관광객 수 현황 (만 명, %)

No	항만별	2015	2016	증가율
1	상하이항	163.6	289.5	77
2	톈진항	43.1	71.5	66
3	광저우항	0	32.6	-
4	샤먼항	17.6	19.1	9
5	싼야항	10.3	9.6	-7
6	칭다오항	3.2	9.0	181
7	다롄항	2.5	6.5	160
8	저우산항	1.7	1.8	6
	합계	242.0	439.6	82

자료: 상하이항국제여객터미널센터발전유한회사 월간 리포트(2016년 12월)

■ 2016년 중국 주요 항만별 크루즈 운항 횟수 현황 (회, %)

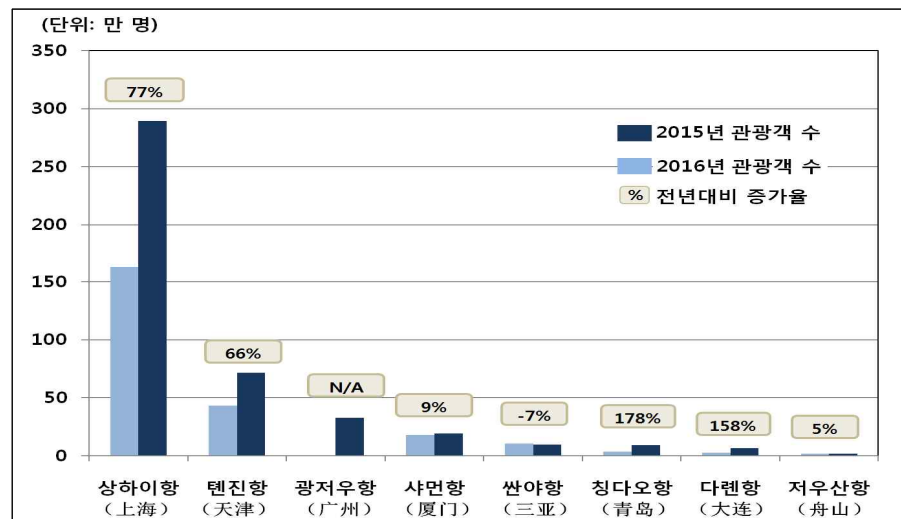
No	항만별	2015	2016	증가율
1	상하이항	344	513	49
2	톈진항	96	142	48
3	광저우항	0	104	-
4	샤먼항	65	79	22
5	칭다오항	19	52	174
6	다롄항	12	27	125
7	싼야항	30	25	-17
8	저우산항	12	13	8
	합계	578	955	65

자료: 상동

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

### 통계로 보는 중국 크루즈시장 : 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수



주: 상하이항은 우송커우국제크루즈터미널과 상하이국제여객터미널 2개 포함.  
 자료: 상하이항국제여객터미널센터발전유한회사 월간 리포트(2016년 12월); KMI 작성.

### 2016년 중국 8대 항만 크루즈 관광객 수 439만 5천 명, 전년대비 82% 증가

2016년 중국 상하이(上海), 톈진(天津), 쑤아(三亚), 샤먼(厦门), 칭다오(青岛), 저우산(舟山), 다롄(大连) 및 광저우(广州)의 8대 크루즈항만의 출입국 크루즈 관광객은 약 439만 5천 명(출국 및 입국 포함)으로 전년대비 82% 증가했다.

항만별로는 상하이항의 관광객이 289만 5천 명으로 가장 많았으며, 전년대비 77% 증가했다. 그 다음으로 톈진항의 관광객이 71만 5천 명으로 전년대비 66%를 증가했으며, 2016년 1월 처음으로 크루즈 노선을 개설한 광저우항이 32만 6천 명을 기록했다. 칭다오항의 관광객은 9만 명으로 전년대비 181% 증가를 기록하여 8대 항만 중 가장 높은 증가율을 보였다.

8대 항만의 크루즈 운항 횟수는 총 955회로 전년 대비 65% 증가하였고, 상하이항이 전체 운항 횟수의 53.7%인 513회를 기록하였다. 톈진항은 142회로 전년대비 48%를 증가하였다. 칭다오항과 다롄항은 각각 52회와 27회를 기록하여 쑤아항(25회)을 제치고 5위와 6위로 부상하였다.

중국 국민들의 소득 증가 및 크루즈 문화 확산으로 인해 중국 크루즈시장의 미래는 매우 밝다고 볼 수 있다. 『2016년 중국 크루즈산업 발전보고』에 따르면, 중국의 크루즈 관광시장은 연평균 40% 증가 속도를 보이고 있으며, 2020년 크루즈 관광객 450만 명, 2030년 1,750만 명에 달할 것으로 예상되고 있다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

### 지수 동향

#### CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-06	04-14
종합지수	806.26	803.00
일본 항로	653.60	661.93
구주 항로	1059.04	1049.90
미서부 항로	682.17	603.19
미동부 항로	860.49	860.11
한국 항로	556.25	559.56

주: '01-06'은 2017년 1월 6일 지수.  
자료: 상하이항운교역소.

#### CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-06	04-14
종합지수	992.60	1082.92
석탄	996.54	1142.59
곡물	770.59	1010.02
금속광석	1030.54	968.15
정유	1239.27	1287.61
원유	1541.72	1541.72

자료: 상하이항운교역소.

## 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황

### 1 중국 중앙 정부의 크루즈산업 육성 정책 동향

중국 크루즈시장은 빠른 성장을 보이고 있다. 이러한 고속 성장의 배경에는 국민소득 상승에 따른 수요 창출도 있지만, 중국 정부의 적극적인 크루즈산업 육성 정책도 큰 역할을 하고 있다. 크루즈산업은 관광산업의 싹 형태로서 고부가가치 산업이자 지역경제 발전에 파급 효과가 크다는 특징을 가지고 있으며, 이는 중국 정부의 산업 고도화 추진과 그 궤를 같이 하고 있다. 중국 중앙정부 차원에서 크루즈산업은 국무원, 교통운수부, 관광국, 국가발전개혁위원회, 상무부 등 관련 기관의 노력 하에 내실화된 발전을 보이고 있다.

2014년 교통운수부는 『중국 크루즈산업의 지속적인 건강한 발전 촉진에 관한 지도의견』을 발표해 중국 크루즈시장의 발전을 장려하고, 산업 질서 확립하는 동시에 크루즈시장 적극 육성, 크루즈항 기능 개선, 크루즈 운송업 관리 감독 강화, 크루즈 서비스 수준 제고, 크루즈 경제 발전 활성화, 안전·친환경적인 발전, 크루즈 인력 육성 등의 7가지 발전 조치를 제시하였다. 또한 2016년 12월 국무원 발표한 『13·5 관광업 발전 계획』에서는 기초 인프라 건설 강화, 차별화 관광 상품 개발, 크루즈 관련 기업 육성, 요트 임대사업 발전, 크루즈·요트 인력 육성 등 5가지 업무의 추진을 강조하였고, 같은 시기 국가관광국(국가여유국)은 『중국 크루즈 관광 발전 총체 계획(2016-2025)』에 관한 의견수렴 간담회를 개최하고 빠른 시일 내에 계획을 수립·발표할 예정이다. 아래 [표 1]은 지난 10여 년간 중국 중앙 정부의 크루즈산업 육성 관련 주요 정책들이다.

[표 1] 중국 중앙정부의 크루즈산업 육성 관련 주요 정책

구분	연도	주요 정책
중 앙 정 부	2003	『전국 해양경제발전 계획 강요』
	2008	『중국 크루즈 발전에 관한 지도 의견』
	2009	『상하이 현대 서비스업과 선진 제조업 발전 촉진에 관한 국제금융 센터와 국제항운센터 건설에 관한 의견』
	2012	『전국 해양경제발전 ‘12·5’ 계획』
	2012	『서비스업 발전 ‘12·5’ 계획』
	2013	『국민 관광 레저 강요(2013~2020년)』
	2013	『선박공업의 빠른 조정 및 전환 촉진 실현 방안』
	2014	『관광업 개혁발전 촉진에 관한 약간의 의견』
	2015	『관광 투자와 소비 촉진 심화에 관한 약간의 의견』
	2016	『소비 촉진에 의한 산업구조개선 행동방안』
	2016	『관광·문화·체육·건강·양로·교육·훈련 등 영역 소비 확대에 관한 의견』
	2016	『‘13·5’ 관광업 발전 계획』
	2014	『중국 크루즈산업의 지속적인 건강한 발전 촉진에 관한 지도의견』
	2015	『전국 연해 크루즈항만 배치 계획 방안』
	2015	『크루즈 터미널 계획 규범』
	2011	『국제 크루즈 통상구 관광 서비스 규범』
	2014	『중국 크루즈관광 발전 전체 계획』
	2016	『전국 관광 표준화 발전 계획(2016-2020)』

출처: 상하이국제크루즈경제연구센터 등, 『2016 중국 크루즈산업 발전 보고』 및 해양수산부, 『중국 크루즈산업 동향 파악 연구』를 참고 작성

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈항만 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 2 지방 정부의 크루즈산업 관련 육성 정책 현황

크루즈산업은 신흥 산업으로서 중앙 정부에서 주로 방향성을 지시하는 방침과 정책을 제정하고, 지방 정부 및 관련 기관에서 구체적인 세부 계획과 의견을 규범 형태로 발표하여 지역별 맞춤형 발전을 추진하고 있다.

## 1. 상하이

상하이는 중국 경제의 중심지인 창장삼각주에 위치하고 있으며, 지리적으로는 동북아시아와 동남아시아 지역과 모두 인접하다. 이러한 경제·지리적 강점으로 크루즈 항로상에서 모항 및 기항지의 두 가지 역할을 동시에 수행할 수 있다. 또한 2012년 9월, 상하이는 중국 최초의 ‘크루즈관광 발전시범구’로 선정되었으며, 현재 중국 크루즈 여객 수의 절반 이상을 차지하고 있어서 명실상부한 중국 크루즈산업의 허브라고 할 수 있다.

2014년 1월, 상하이시에서 『상하이 중국 크루즈관광 발전시범구 조기 건설에 관한 약간의 의견』(이하 『의견』으로 약칭)을 발표했으며, 『의견』에서는 주로 크루즈 터미널 설립, 크루즈산업체인 구축, 관광 상품 개발, 크루즈관광 발전 규범화, 크루즈관광 환경 조성을 제시하였으며, 2020년까지 상하이를 아시아 태평양 지역 국제크루즈 허브항 및 국제크루즈 중심지로 육성한다는 목표를 제시했다. 현재까지 발표된 상하이 지방 정부의 크루즈산업 육성 관련 주요 정책은 아래 [표 2]와 같다.

[표 2] 상하이 지방 정부의 크루즈 육성 관련 주요 정책

연도	주요 정책
2003	『상하이 크루즈관광 발전에 관한 7개 영역 20조 의견』
2010	『상하이 크루즈관광 긴급 수요 해결에 관한 문제』
2010	『상하이 크루즈산업 ‘12·5’ 발전 계획』
2011	『상하이 크루즈 경제발전 ‘12·5’ 계획』
2011	『우송커우 크루즈항 면세점 경영 협력 MOU』
2012	『상하이시 관광업 발전 ‘12·5’ 계획』
2013	『상하이 국제항로센터 건설 추진에 관한 의견』
2014	『상하이 내 중국 크루즈관광발전 시범구 건설에 관한 약간의 의견』
2016	『상하이 크루즈관광 경영 규범』
2016	『상하이시 국제항운중심 건설 추진 조례』

자료 : 상하이시가 발표한 크루즈 관련 정책을 참조하여 정리

관광객 유치를 위한 비자 간소화 조치도 주목할 만하다. 국무원 승인으로 2016년 1월 30일부터 상하이의 모든 공·항만과 장쑤성 난징공항, 저장성 항저우공항에서는 세계 51개국 국민을 대상으로 144시간(6일) 경유(상기 지역을 경유하여 제3국으로 이동) 비자 면제 정책을 실시하였다. 또한 ‘일대일로’ 전략 및 상하이 크루즈산업 시범구 발전을 위해 2016년 10월부터 상하이에서 외국 크루즈 단체 관광객 대상 15일 입국 비자면제 정책<sup>1)</sup> 시범적으로 실시했다.

1) 외국 단체여행객(2인 이상)은 중국 내에 합법적으로 등록된 여행사의 책임 하에 상하이 공·항만으로 부터 비자면제로 15일간 체류 가능함.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

## 2. 텐진

중국 수도권의 문호인 텐진은 체계적인 정책 지원 하에 크루즈산업을 발전시키고 있다. 2013년 국가관광국의 승인을 거쳐, 상하이어 이어 텐진 빈하이신구(滨海新区)가 중국의 두 번째 ‘크루즈관광 발전시범구’로 선정되었다. 이에 따라 텐진은 2015년 『중국 크루즈관광 발전시범구 건설 3년 행동방안(2015~2017년)』을 수립하고 크루즈관광, 레저와 문화 엔터테인먼트산업을 중심으로 크루즈모항으로 육성한다는 계획이다. 기타 텐진시 지방 정부는 아래 [표 3]과 같은 정책들을 통해 크루즈산업 육성에 박차를 가하고 있다.

[표 3] 상하이 지방 정부의 크루즈 육성 관련 주요 정책

연도	주요 정책
2011	『텐진 북방 국제항운센터 핵심기능구 건설 방안』
2013	『텐진 빈하이신구 중국 크루즈 발전시범구 건설』
2014	『텐진 동장(东疆) 보세구 국제선박동기제도 혁신 시범 방안』
2015	『중국 크루즈관광 발전시범구 건설 3년 행동방안(2015~2017년)』

자료 : 텐진시가 발표한 크루즈 관련 정책을 참조하여 정리

## 3. 쑤아

쑤아는 중국의 대표적인 해양관광지인 하이난다오(海南島)에 위치하고 있으며 동남아항 크루즈의 주요 출발항이다. 2006년 개항한 쑤아 봉황도(凤凰島) 국제크루즈항은 중국 최초의 8만 톤급 국제크루즈 전용부두이다.

2012년 쑤아시 정부는 『쑤아시 크루즈관광 발전 전문 계획(2012~2022)』에 따라 쑤아를 모항으로 한 홍콩, 중국 동남 연해지역, 베이부완(北部湾) 및 동남아 등지와의 연계를 강화한 고품격의 모항 항로를 구축했다. 여러 기항 도시들과 공동 연계하여 ‘하나의 일정, 다양한 정착지(一程多站)’라는 해상 관광상품을 개발해 쑤아 크루즈관광의 지명도를 제고하였다. 뿐만 아니라, 쑤아시는 2013년 『쑤아시 크루즈모항 재정지원 실시 세칙』을 발표하여 2013년 재정예산 1,300만 위안을 책정하였으며, 이 예산을 통해 크루즈모항 항로 보조금을 증가시켰다. 쑤아시 크루즈산업 육성의 주요 정책은 아래 [표 4]와 같다.

[표 4] 쑤아 지방 정부의 크루즈 육성 관련 주요 정책

연도	주요 정책
2012	『쑤아시 크루즈관광 발전 전문 계획(2012~2022)』
2013	『쑤아시 크루즈모항 재정 지원 실시 세칙』
2015	『하이난성 크루즈·요트산업 조기 발전 추진 정책 조치』

자료 : 쑤아시가 발표한 크루즈 관련 정책을 참조하여 정리

이와 더불어, 쑤아는 ‘21세기 해상실크로드’ 전략 거점도시 구축 및 아시아 최대 크루즈항만 건설을 위해서 해외 관광객 ‘30일 비자면제’ 정책 승인을 중앙 정부에 지속적으로 건의하고 있다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

### 4. 샤먼

중국과 타이완은 1980년대부터 ‘3통(통상·통신·통항)’ 정책을 지속 추진하면서 경제·문화 교류가 급증해왔다. 크루즈산업 발전 또한 3통의 중요한 사안이었으며, 타이완과 가장 가까운 도시인 샤먼의 크루즈산업 발전에도 좋은 기회로 작용했다. 2014년 푸젠성 교통운수청은 『수로 운송 서비스 개선 실시에 관한 의견』 발표를 통해 샤먼 크루즈모항 건설을 촉진하고, 샤먼을 크루즈모항으로 적극 육성해, 타이완의 타이중(台中), 지룽(基隆), 화롄(花蓮) 등 해협의 크루즈항로 운영을 제시했다. 또한 샤먼에서 외국 국적 전세 크루즈를 운행해 양안 크루즈운송 업무에 종사하도록 장려했으며 3~5년 내에 푸젠성 현지의 크루즈선사 설립 목표를 제시했다.

또한 2015년 푸젠성 정부는 『샤먼 크루즈모항 건설 추진에 관한 약간의 의견』을 발표하며 크루즈 항로 및 관광 상품 개발에 매진한다고 밝히며, 서비스 관리 수준 제고, 크루즈 안전 관리 및 응급사항 매뉴얼 확보 등을 통해 2020년까지 국제경쟁력을 갖춘 지역 크루즈모항을 건설한다고 명시하였다. 이와 더불어, 2015년 12월 샤먼항관리구, 샤먼시관광국 및 샤먼시재정국은 공동으로 『크루즈 경제 발전 진일보 촉진에 관한 통지』를 통해 크루즈선사, 크루즈 여행사(혹은 전세임대)는 단체 여행객을 샤먼에서 유치하여 크루즈 탑승하는 경우 3년 간(2015~2017년) 일정한 보조금을 지원한다고 규정하였다. 기타 샤먼시의 크루즈산업 육성 주요 정책은 아래 [표 5]와 같다.

[표 5] 샤먼 지방 정부의 크루즈 육성 관련 주요 정책

연도	주요 정책
2008	『샤먼 크루즈경제 회복 진흥 계획』
2014	『푸젠성 수로 운송 서비스 개선 실시에 관한 의견』
2015	『크루즈 경제발전에 관한 의견 공지』
2015	『샤먼시 크루즈운송 시범 사업 방안』
2015	『샤먼 크루즈모항 건설 추진에 관한 약간의 의견』
2015	『크루즈경제 발전 진일보 촉진에 관한 통지』

주 : 샤먼시가 발표한 크루즈 관련 정책을 참조하여 정리

### 5. 선전

선전은 중국 최초의 경제특구일 뿐만 아니라, 제2기 자유무역시범구로 크루즈시장의 무한한 잠재력을 가지고 있다. 아울러 선전시 정부는 크루즈산업의 발전을 매우 중요시하고 있으며, 크루즈산업을 미래 산업 발전에 포함시켜 ‘선전 현대물류업발전 전문자금’ 지원 항목으로 지정했다. 2015년 발표된 『선전시 크루즈경제 발전 촉진에 관한 업무 방안』은 선전시 최초의 크루즈산업에 관한 전문적인 지도 방안으로 중국 화남(华南) 지역의 대표적인 크루즈항만 및 중국의 중요한 국제 크루즈모항 건설을 목표로 추진한다고 강조하였다. 이와 더불어, 2016년 5월, 국가관광국은 선전 셔커우(蛇口) 공업단지 타이즈완(太子灣)에 ‘중국 크루즈관광 발전 시범구’ 설립을 승인하였다. 2016년 선전시 정부는 『선전시 관광업 개혁 및 발전 촉진에 관한 업무 방안』을 발표하였으며, 크루즈통관 절차 간소화하여, 크루즈항로 개선을 추진할 것으로 제시하였다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 선전시는 국무원에게 외국 크루즈단체 대상 15일 입국 비자면제 정책을 신청하고 있는 동시에 『선전시 크루즈관광 발전 총체 계획(2017~2030)』을 수립 중에 있다. 선전시의 크루즈산업 육성 주요 정책은 아래 [표 6]과 같다.

[표 6] 선전 지방 정부의 크루즈 육성 관련 주요 정책

연도	정책법규
2009	『크루즈 및 요트 산업발전 촉진에 관한 약간의 정책 실시』
2015	『광둥성 ‘일대일로’ 건설에 참여하는 실시 방안』
2015	『선전시 크루즈경제 발전 촉진에 관한 업무 방안』
2016	『선전시 관광업 개혁 및 발전 촉진에 관한 업무 방안』

주 : 선전시가 발표한 크루즈 관련 정책을 참조하여 정리

## 6. 칭다오

최근 몇 년 동안, 중국 크루즈시장의 성장에 따라, 칭다오 국제크루즈모항도 지방정부 및 기업과 연합하여 크루즈항만 타운 건설을 적극 추진함으로써 칭다오, 나아가 산둥반도 전체에 이르는 크루즈경제 사슬 발전을 촉진하고 있다. 2013년 11월, 칭다오시 정부는 『칭다오시 크루즈산업 발전규획(2013~2020)』을 발표하여 크루즈모항이 핵심이 되고, 크루즈를 관련 산업의 지지대로, 여행레저와 항만서비스 양대 산업을 축으로 하는 국제 크루즈타운을 건설하여 세계적인 시범모델로 구축하겠다고 제시했다.

또한 2016년 5월, 칭다오는 상하이, 텐진 및 선전에 이어 중국 네 번째의 크루즈관광 발전시범구로 지정되었다. 이에 따라 2017년 2월, 칭다오시 정부는 『칭다오시 중국 크루즈관광 발전시범구 건설 실시방안』(이하 『방안』으로 약칭)을 발표하고, 2020년까지 칭다오 국제 크루즈항 건설을 완공하고, 크루즈항 인프라 개선을 통해 연간 크루즈 운항 횟수는 400척, 국내외 출입국 관광객 수 60만 명 이상의 동북아 지역 크루즈모항으로 건설한다는 계획을 제시했다.

2017년 3월 칭다오 크루즈항 관리국, 칭다오 스베이구(市北区) 및 칭다오항 그룹은 공동으로 『칭다오시 중국 크루즈관광 시범구 건설을 관철하여 실행에 관한 실시방안 크루즈관광 발전을 추진하는 약간의 조치』(이하 『조치』로 약칭)를 발표하였다. 『조치』에는 크루즈모항 인프라 개선, 부대서비스 수준 제고, 크루즈산업 관련 기업 육성, 크루즈관광 상품 개발, 국내외 관광객 유치 및 정책 지원 강화의 6 분야 22개 조치가 포함되어 있다. 칭다오시의 크루즈산업 육성 주요 정책은 아래 [표 7]과 같다.

[표 7] 칭다오 지방정부 크루즈산업 발전 지지 정책 규범

연도	주요 정책
2013	『칭다오시 크루즈산업 발전 계획(2013~2020)』
2016	『칭다오 국제크루즈항 법정기구 시범사업 추진에 관한 결정』
2017	『칭다오시 중국 크루즈관광 발전시범구 건설 실시방안』
2017	『칭다오시 중국 크루즈관광 시범구 건설을 관철하여 실행에 관한 실시방안 크루즈관광 발전을 추진하는 약간의 조치』

주 : 칭다오시가 발표한 크루즈 관련 정책을 참조하여, KMI 정리

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

### 3 중국 크루즈항만 발전 구도 및 발전 현황

중국 크루즈시장의 지속적인 성장에 따라 교통운수부는 2015년 4월 22일 『전국 연해 크루즈항만 배치 계획방안』(이하 『방안』)을 발표하였으며, 2030년까지 전국 연해에 2~3개 크루즈모항을 건설하고, 12개 출발항을 중심으로 하여 기항항이 보완하는 항만 구도를 제시했다<sup>2)</sup>. 12개 출발항은 크게 7개 지역으로 구분할 수 있는데, 북중국 지역에서는 우선 랴오닝의 다롄항을 중심으로 동북아 항로를 개설할 예정이다. 현재 크루즈부두, 인프라, 부대시설 등을 포함한 다롄항그룹 국제 크루즈센터 건설 계획이 수립되었으며, 투자 규모는 100억 위안에 육박할 것으로 예상된다. 텐진과 허베이·산둥성 연해지역은 칭다오항과 옌타이(烟台)항을 중심으로 화북지역을 겨냥하여 서비스를 제공하고 동북아 등 출발항로와 국제기항 항로를 적극적으로 확대한다는 계획이다.

창장삼각주 지역은 상하이항을 모항으로 하여 창장삼각주 및 기타 지역에 서비스하고, 동북아와 타이완 해협 등 항로를 중심으로 한 국외항로를 적극적으로 개척한다는 방침이다. 중국 남부 주장삼각주 지역에서는 타이즈완(太子灣) 크루즈항 건설 관련 계획을 중심으로 선전항이 주도해 나갈 것으로 예상된다. 현재 1차 간척사업이 완료되었고, 선전 서커우(蛇口) 크루즈센터 확장공사가 진행 중이며 2021년 완공될 계획이다. 서남 연해지역은 산야항을 출발항으로 하여 서남지역 등에 서비스를 제공하고, 동남아 출발항로 및 국제 기항항로를 개척한다는 방침이다. 남중국해 도서지역 항로 개척을 촉진하고, 하이커우항(海口港)과 베이하이항(北海港)을 발전시켜 동남아 등지로 출발 항로를 확대할 계획이다(그림 1) 참조).

[그림 1] 중국 연해 크루즈항만 배치도



출처 : 『看懂沿海邮轮港口布局规划方案』, 2015. 5. 13을 참조하여 KMI 작성

2) 다롄항, 텐진항, 칭다오항, 옌타이항, 상하이항, 닝보·저우산항, 샤먼항, 선전항, 광저우항, 쑤안항, 하이커우항 및 베이하이항이 포함되어 있음.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

## 4 주요 크루즈항만 발전 현황

현재 상하이, 텐진, 샤먼, 쑤아, 칭다오, 다롄, 저우산, 광저우, 하이커우 및 선전 등에서 크루즈항 건설했거나, 건설을 추진하고 있다. 2016년 12월 국무원이 발표한 『13·5' 관광업 발전 계획』에서는 텐진, 상하이, 광저우, 선전, 샤먼 및 칭다오 등의 지역 크루즈 관광산업을 지속적으로 지원한다고 강조했다. 중국의 주요 크루즈항만 제원은 아래 [표 8]과 같다.

[표 8] 중국 주요 크루즈항만 개발 현황

도시명	항만명	선석 수(개)	선석 길이(m)	수심(m)	접안능력 (GRT)	동시접안 선박 수	완공년도
상하이	상하이국제 여객터미널	5	263	9	2만	4	2008
			70	6	100		
			288	11	8만		
			288	11	8만		
			288	11	8만		
	우송커우 국제크루즈 터미널 1기	2	420	13	25만	4	2011
			354	11	15만		
	우송커우 국제크루즈 터미널 2기	2	380	13	25만		2017말 (예정)
			446	13	25만		
텐진	텐진크루즈 모항 1기	2	625	11.5	22.5만	4	2010
	텐진크루즈 모항 2기	2	442	11.5	22.5만		2014
쑤아	봉황도 국제 크루즈항 1기	1	370	9.6	8만	6	2006
		1	347	11.6	15만		2015
	봉황도 국제 크루즈항 2기	4	n/a	11.6	10만		2017상반기 (예정)
				n/a	2×15만 2×22.5만		
샤먼	샤먼국제 크루즈모항	1	166	9.2	3만	22만 톤급 단독장박 혹은 중형4척	1984
		1	510	10.5	15만		2008
		3	1,432	n/a	2×10만 1×15만		2017말 (예정)
칭다오	칭다오 크루즈모항	3	476	8	8만	3	2015
			490	13.5	22.7만		
선전	타이즈완 크루즈모항	2	409	12	22만	2	2016
			289	10	12만		
광저우	난샤항 컨테이너 3기	1	346	17	15만	3	2016
		2	325	n/a	10만		2019 (예정)
	난샤 국제 크루즈항		445	n/a	22.5만		
다롄	다롄항 국제크루즈 센터	2	430	10.7	10만	2	2016
			478	10.3	15만		2020

출처 : 『2015 중국 크루즈 발전보고』 및 각 항만별 홈페이지 참조(2017. 4. 기준)하여 KMI 작성



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

### 1. 상하이

상하이 크루즈항은 홍커우구 베이와이탄(虹口区北外滩)에 위치한 상하이 국제여객터미널, 바오산구 우송커우(宝山区吴淞口) 국제크루즈터미널을 두 축으로 하는 ‘일항양구(一港两区)’ 구도를 형성했다. 또한 화물 처리항만인 와이까오차오(外高桥)에는 특수 상황에 대비하기 위한 예비용 크루즈 터미널을 건설할 예정이다([그림 2] 참조).

[그림 2] 상하이 크루즈항 ‘양주일비’ 터미널 위치도



출처: 바이두(www.baidu.com) 지도, KMI 작성

상하이 우송커우 국제크루즈항은 상하이시 바오산구(宝山区) 정부와 상하이 창장크루즈회사가 2009년 공동으로 출자·건설하였으며, 총투자 규모는 12억 6만 위안, 항만면적은 160만 m<sup>2</sup> 이상이다. 주로 7만 톤급 이상의 초대형 크루즈선이 정박하며 10만~15만 톤급의 대형 크루즈선 2척이 동시 정박 가능하다.

2015년 6월, 우송커우 국제크루즈항은 2기<sup>3)</sup> 건설에 착수했는데 2017년 말에는 운영에 투입될 것으로 예상되며, 완공 후 4척의 대형 크루즈의 동시정박이 가능해지고, 연간 여객 처리규모는 330만 명에 달할 전망이다. 이와 더불어, 우송커우 크루즈항 주변 부대시설도 전면 업그레이드를 추진하고 있으며, 지역에 교통혼잡 해소와 관광을 위해 트램(Tram) 운영계획도 논의 중이다.

[그림 3] 상하이 우송커우 국제 크루즈터미널 현재 및 2기 완공 조감도



출처: 바이두 및 中国旅游报(『上海冲刺世界第四大邮轮港』, 2016. 6. 20.)

3) 우송커우 2기는 두 개의 선석을 더 확충하고, 최고 10만에서 16만 톤급의 크루즈를 각 1척씩 더 수용할 수 있게 됨.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

상하이 국제여객터미널은 황포강의 서쪽 강변에 위치하고, 주요 관광지인 와이탄에 인접해 있다. 수심은 9~13m로 주로 7만 톤급 이하의 크루즈선이 기항하며, 터미널의 연간 여객운송능력은 100만 명(왕복)에 이른다. 현재 상하이국제여객터미널은 천혜의 수심 및 시내 핵심 지역 위치 등 조건을 이용하여, 빈이장뤄띠공원(滨江绿地公园), 레저소비시설, 지하쇼핑센터, 고급 클럽, 요트 터미널, 컨벤션 등 일련의 프로젝트, 고급 브랜드 비즈니스 활동 개발 및 건설을 통해 항구 지역의 첨단 서비스업을 집중 발전시키고자 한다([그림 4] 참조).

[그림 4] 상하이 국제여객터미널



출처 : 바이두

## 2. 텐진

텐진항 등장항 남단에 위치하는 텐진 국제크루즈항의 총 계획면적은 120만 m<sup>2</sup>, 계획해안선은 1,600m이며 대형크루즈 선석 6개를 보유하고 있다. 2008년 3월에 착공해 해안선 길이는 625m, 터미널 안벽의 수심은 11.5m이다. 대형크루즈 2척이 정박하며 현재 세계최대의 국제크루즈 정박이 가능하다. 연간 여객 처리능력이 연인원 50만 명으로 설계되었다([그림 5] 참조).

[그림 5] 텐진 국제크루즈항 설계도



출처 : 滨海时报, 『天津邮轮母港今年航次破百』, 2016. 5. 19.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

2010년 6월 26일, 텐진 국제크루즈모항이 정식으로 개항하여 첫 번째 국제 호화크루즈 코스타의 ‘로맨티카호’를 맞이했는데 이는 ‘로맨티카호’의 중국 최초 기항이기도 했다. 북중국 최초인 텐진 국제크루즈모항 운영은 중국이 동·남·북 3개 크루즈모항 체제를 구축했다는 것을 의미한다.

2012년 대형 크루즈 발전수요에 부응하기 위해 텐진 국제크루즈모항은 터미널 2기 건설공정을 시작하였고, 2014년 6월 정식으로 운영하였다. 현재 이미 4개의 크루즈 선석을 보유하고 있고, 5만 톤급 크루즈 4척 및 15만 톤 이상의 대형선박 3척의 동시 정박이 가능하다. 터미널 총 길이는 1,112m에 이른다. 1기와 2기를 합쳐서 연간 여객 운송능력은 92만 명에 달한다.

미국의 로열캐리비안 크루즈사, 이탈리아 코스타 크루즈사, HNA크루즈사 이들 3개 선사는 모두 텐진을 모항으로 하여 이곳에서 시작하는 항로를 운영하고 있고, 매년 10척 이상의 글로벌 항로가 경유항으로 텐진에 기항하여 이미 텐진 경제발전의 긍정적 영향을 가져오고 있다.

텐진 국제크루즈모항은 환보하이 및 동북아 크루즈항로의 핵심지대에 위치하여 최근 몇 년간의 쾌속 발전에 따라 괄목할 만한 성과를 보였다. 그러나 상하이, 쑤야 등 기타 국제크루즈모항과 비교하여 시작이 늦은 점, 항만의 기초시설 건설이 부족한 점, 인력 서비스 등 소프트웨어가 부족하다는 점은 개선할 사항으로 남아 있다.

### 3. 쑤야

쑤야 봉황도(鳳凰島) 국제크루즈항은 2006년에 정식 개항했는데 이는 중국 최초의 8만 톤급 국제크루즈 전용터미널로 한번에 3,000명의 국내외 여행객의 접객이 가능하다. 2006년 11월 취항을 시작한 이래 2016년까지 981척의 대형 크루즈선이 기항했고, 여객 수는 165만 명 이상을 기록했다. 쑤야 봉황도 국제크루즈항 사업 1기 용지면적은 36.5만 m<sup>2</sup>에 달한다. 1기 공정에는 국제크루즈모항, 7성급 호텔, 리조트형 레지던스, 국제요트, 상점가, 비즈니스 휴양별장, 테마파크가 포함되어 있다(그림 6 참조).

[그림 6] 쑤야 봉황도 국제크루즈항



출처 : 바이두



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

2014년 4월 쑤아 봉황도 국제크루즈항 2기 공정 용지면적은 약 50만 m<sup>2</sup>에 달하며 15만 톤급 선석 2개, 22.5만 톤급 선석 2개를 구비한 크루즈 터미널의 건설을 계획하고 있다. 쑤아시 발전개혁위원회에 따르면, 현재 2기 공정의 간척 사업이 완료되었으며, 2017년 상반기에 완공할 예정이다. 공사가 완료되면 6척의 크루즈선이 동시 정박할 수 있으며, 연간 여객운송능력은 200만 명으로 아시아 최대, 나아가 세계 최대의 크루즈모항 중 하나가 될 것이다<sup>4)</sup>([그림 7] 참조).

[그림 7] 쑤아 봉황도 국제크루즈항 2기 공정 진척 현황



출처: 海南日报, 『海南三亚凤凰岛邮轮港二期工程现雏形』, 2016. 6. 2.

## 4. 샤먼

샤먼 국제크루즈센터는 중국에서 비교적 초기인 2008년 6월 28일 정식으로 운영 시작하였다. 2014년 5월, 샤먼은 중국의 4번째 국제크루즈모항으로 지정되었으며, 동두(东渡)항만구역 1~4호 선석의 개조를 포함하여 터미널(크루즈, 카페 리션 접안) 건설, 종합시스템 등 관련시설의 건설을 시작하였다([그림 8] 참조).

[그림 8] 샤먼 국제크루즈모항 조감도



출처: 바이두 사진

4) 海南日报, 「三亚凤凰岛国际邮轮港二期工程收尾」, 2017. 3. 9.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 샤먼 크루즈모항은 18만 톤급 크루즈선 단독정박 혹은 7~10만 톤급 2척이 동시에 정박할 수 있다. 2016년 9월, 샤먼 국제크루즈센터 2기공정이 시작되어 2017년 말 완공을 목표하고 있다.

## 5. 칭다오

칭다오 국제크루즈모항은 칭다오 구시가지에 위치해 있으며 총 면적이 50만 m<sup>2</sup>이고, 총 투자액은 50억 위안에 달한다. 크루즈 전용 3선석 중 2선석은 기존에 크루즈 접안 선석을 갖추고 있는 부두이고, 새로 건설한 대형 크루즈선석은 길이 약 490m, 수심 13.5m로 세계 최대 규모인 22만 5천 톤급의 ‘오아시스 오브 더 씨즈’ 크루즈가 접안할 수 있다([그림 9] 참조).

[그림 9] 칭다오 국제크루즈모항



출처 : CCYIA, 『青岛国际邮轮港获批对外正式开放』, 2016. 12. 20.

2015년 6월 1일, 칭다오 국제크루즈모항은 정식으로 개항하여 운영을 시작하였다. 크루즈모항 국제 여객 운송 센터는 총 건설면적 5만 9천 m<sup>2</sup>, 건축 높이 23m, 길이 338m, 폭 96m로 공간 최대간격은 60m이다. 메인 건축물은 지상 3층이고, 최고 통관능력을 갖춘 이곳에서 매 시간 3,000~4,000명을 통관하여 연간 여객 물동량은 150만 명을 예상하고 있다. 아울러, 주변 배후지역은 여객터미널 부대시설, 주택, 오피스텔, 호텔, 아파트, 유통서비스업 및 레저 시설 등 건설에 총 1,000억 위안 이상을 투자 계획하고 있다<sup>5)</sup>.

## 6. 선전

선전 타이즈완 크루즈모항은 차이나머천트 산하인 차이나머천트서커우(招商蛇口) 완전출자 자회사에서 갖고 있는 크루즈모항 프로젝트이다. 2016년 차이나머천트와 시노트란스 합병 후, 차이나머천트서커우는 업무 구조를 조정하여, 전면적인 ‘원구 개발 및 운영’, ‘지역사회 개발 및 운영’, 그리고 ‘크루즈 산업 건설 및 운영’의 3대 분야를 발전시킨다는 방침이다.

5) 青岛新闻网, 『青岛崛起世界级邮轮母港』, 2016. 12. 18.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

타이즈완 크루즈모항은 2개의 크루즈 선석(22만 GT 크루즈 1개 선석, 12만 GT 크루즈 1개 선석)을 보유하고 있다. 또한 2만 GT 여객·화물 RO-RO 1개 선석, 이 외에 800GT 고속 여객선 10개 선석(홍콩~마카오항로 6개 선석, 국내항로 4개 선석) 등이 있다. 현재 타이즈완 크루즈모항은 세계에서 가장 큰 22만 톤급 호화 크루즈를 정박할 수 있으며, 중국 화난지역 유일한 ‘해상·육상·항공·철도’를 결합하는 일체화된 현대 국제크루즈모항을 되었다([그림 10] 참조).

[그림 10] 선전 타이즈완 크루즈모항



출처: 新华网广东频道, 『航拍华南最大的邮轮母港—深圳太子湾邮轮母港』, 2016. 12. 26.

2016년 11월 13일, 젠팅스타크루즈선사(GENTING STAR CRUISES) 산하인 ‘SuperStar Virgo’ 크루즈가 첫 출항을 시작하였으며, 2017년 3월, 6성급 ‘Silver Shadow’ 크루즈는 타이즈완을 모항으로 하는 8개의 새로운 항로를 개설하였다.

## 5 중국 크루즈시장의 발전과 우리나라의 시사점

중국 크루즈시장의 급속한 성장은 인접한 우리나라 관광시장에도 큰 영향을 미친다. 특히 중국을 모항으로 한 방한 크루즈 관광객 증가는 한국 크루즈 시장 성장의 든든한 뒷받침이 되었다. 우리나라의 외래 크루즈 관광객은 2013년에 69만 8,945명에서 2016년에는 225만 8,334명으로 3배 이상 증가하였고, 이중 중국인 크루즈 관광객은 전체의 73%를 차지하고 있다<sup>6)</sup>. 이러한 배경 하에서 정부는 2020년까지 크루즈 관광객 300만 명 유치 목표를 수립하였으며<sup>7)</sup>, 제주, 부산, 인천 여수 등 주요 크루즈 기항지들도 현재 크루즈 전용부두 및 관련 부대시설을 확충·개선 사업을 수립 및 추진 중에 있다<sup>8)</sup>.

6) 한국관광공사, 한국관광통계: 크루즈외래객 입국통계 검색(검색일: 2017. 4. 17.)

7) 관계부처 합동, 『제1차 크루즈산업 육성 기본계획』, 2016. 3. 9.

8) 2020년까지 인천남항 1선석, 제주 강정항 2선석과 외항 1선석, 속초항 1선석 등 총 10개의 크루즈 전용 선석을 확충하고, 크루즈 대형화에 대비 부산 동삼동 부두와 속초항의 접안능력 확대를 추진 중에 있으며, 그 외에도 주요 기항지에 국제여객터미널, 선용품·유류 공급센터를 설립한다는 계획임. 관계부처 합동, 『제1차 크루즈산업 육성 기본계획』, 2016. 3. 9.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

최근 한·중 간의 ‘THADD(고고도미사일방어체계)’ 배치 관련 갈등으로 인해 우리나라 크루즈시장의 장밋빛 미래에도 큰 타격을 주었다. 2016년 말 중국 국가 관광국이 한국행 여행상품을 20% 축소시킨데 이어, 2017년 3월 아예 한국행 여행상품 판매 금지라는 초강수를 두었으며, 크루즈상품의 한국 경유도 금지 시켰다<sup>9)</sup>. 금번 조치로 인해 제주, 부산, 인천 등 주요 크루즈기항지는 직접적인 타격을 받게 되었으며<sup>10)</sup>, 향후 구체적인 크루즈 인프라 및 연관산업의 발전 계획 수립에도 불확실성이 커지게 되었다.

이번 조치가 언제까지 지속될 지는 쉽사리 예상할 수 없지만, 2011년도 ‘센카쿠 열도’ 영유권 분쟁을 놓고 중·일간의 갈등이 격화되었을 때, 중국이 1년 가까이 일본행 관광상품을 취급하지 않았던 선례를 보았을 때 장기적으로 지속될 가능성도 존재하며, 만약 하반기까지 이어진다면, 2018년도 크루즈 기항스케줄 계획 수립에도 영향을 미칠 수도 있다.

우리나라 항만들도 중국 크루즈 관광객 중심에서 관광객 국적 다변화 및 신규 크루즈 유치, 모항 육성 등을 통해 새로운 활로를 찾고 있다<sup>11)</sup>. 이러한 시도들이 그동안 중국 관광객 중심으로 발전해온 우리나라 크루즈산업 진일보를 위한 방향에는 이견이 없을 것이다. 하지만 현재의 방한 크루즈 금지 조치가 영원하지 않을 것이란 전제 하에서 중국 크루즈 관광객들은 여전히 우리나라 항만들의 가장 확실한 고객임에는 틀림없다. 제한된 시간 내에 더 많은 볼거리를 원하는 관광객들의 기본적인 욕구를 감안한다면, 동북아 크루즈시장에서 한국은 중·일 간의 단순 해상 순항 시간을 절감시키는 매력적인 기항지임이 분명하다. 현재의 고난 속에서 그 동안 지적되어 온 기항지 여행사들의 저가 경쟁, 단순한 기항지 관광 프로그램, 전문화된 크루즈관광 가이드 부족 등 문제점을 면밀히 고찰하고 개선하는 계기로 삼아야 할 것이다. 또한 중국 주요 크루즈항만·선사·여행사들과의 지속적인 교류를 통해 협력 고리를 단절시키지 말아야 할 것이며, 중국의 크루즈 정책 및 한·중·일 크루즈 노선 분석, 일본 등 경쟁 기항지 강점 벤치마킹, 중국 크루즈 관광객의 행태 분석 등 관련 연구를 통해 크루즈 금지 제재 철폐 이후 다시 방한하는 중국 관광객들에게 보다 나은 서비스 제공을 위해 절치부심하는 시기로 만들어야 한다.

희가혜 연구원·김세원 전문연구원·김형근 센터장  
[kmishanghai@naver.com](mailto:kmishanghai@naver.com)

9) 관광국의 조치에 따라, 3월 8일 로알캐리비안사는 36항차의 크루즈 한국 기항계획을 취소한 데 이어, 코스타 프린세스, MSC, Sky Sea 등 중국발 크루즈 선사들도 한국 기항계획을 취소했음(澎湃新闻网, “皇家加勒比游轮取消36个航次韩国港口停靠计划”, 2017. 3. 9.).

10) 부산항만공사는 금년 연말까지 부산항 기항 크루즈 최대 113척, 35만 명 방문 감소 및 직접적인 피해액 2천 440억 원 발생을 추산했으며, 상대적으로 크루즈관광객 수가 더 많은 제주의 경우 피해가 더 클 것으로 판단됨(연합뉴스, “사드 보복 부산 크루즈산업 피해 최대 6천 500억 원 예상”, 2017. 3. 17.).

11) 지난 4월 12일 부산항만공사는 타이베이시에서 ‘한·일 공동 대만 크루즈관광 설명회’를 개최하고, 타이완 선사·여행사 대상 마케팅 및 부산항을 준모항으로 한 크루즈 상품(2017년 32회 운항 예정) 홍보 활동을 전개했음(부산항만공사, “2017 타이베이 한·일 크루즈 관광설명회 개최”, 2017. 4. 12.).

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 경제 · 정책

- 해관총서, 7개 신설 자유무역시범구 발전을 위해 관련조치 출시
- <해안선 보호와 이용 관리방법> 발표
- 텐진항그룹, 2017년 '아름다운 항만' 10대 중점 공정 제시
- 랴오닝성 21개 기업, 농업부 원양어업 자격 취득

### 해운 · 항만 · 물류

- 상하이, 항운중심 강점을 발휘하여 자유 무역항만구역 건설
- 푸젠성(福建省): 항만비용 감면정책 실시로 물류비용 절감
- 중국수출입은행(TEIBC)상하이지점, COSCO중공업에 300억 위안 협력 지원
- 차오페이디엔(曹妃甸) 석탄항 건설, 규모 축소 혹은 건설 중지
- 저장성 항만 전력시스템 지속 발전, 친환경 저탄소 항만 구축 도모
- THE Alliance와 OCEAN Alliance, 다롄항에서 새로운 원양항로 5개 개척
- 장쑤성, 강-연해항만 일체화 추진

- 후이저우(惠州港)항, '일대일로' 중요 물류허브로 구축
- 시노트란스, 중국외운창항(sinotrans-csc) 및 중국초상국(CMES)과 전략적 재편 완성
- 샤먼(厦門) 자유무역시범구, 새로운 국제컨테이너 항로 8개 개척

### 해양 · 수산

- <2016년 중국 해양공정 연보> 발표, 중국 해양공정의 해역이용 효율성 제고
- 국가해양국과 중국농업발전은행, 해양 경제발전 촉진전략 협력협약 체결
- 제33차 남극탐사 완료, 다섯 가지 중요한 성과 획득
- 상하이시, 첫 번째 해양경제조사 정식 실시
- 저장 저우산 국제수산물센터의 1/4분기 교역 성과
- 광둥성 '13·5 계획': 어업 10대 프로젝트 추진
- 2017년 1/4분기 다롄 수산물 생산량, 29만 8,000톤

자세한 동향 내용은  
한국해양수산 개발원  
중국연구센터 홈페이지  
(<http://www.kmishanghai.org>)  
<동향 분석> → <주요 뉴스>에서  
확인 하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 1 해관총서, 7개 신설 자유무역시범구 발전을 위해 관련조치 출시

최근 해관총서에서는 해관이 새롭게 개설한 랴오닝(辽宁), 저장(浙江), 허난(河南), 후베이(湖北), 충칭(重庆), 쓰촨(四川) 및 산시(陕西)의 7개 자유무역시범구 건설 및 발전 관련 지원 조치를 발표하였다. 7개의 신설 자유무역시범구에 대해 각각 5개 분야에서 25개의 지원 조치를 제정하였으며, 그 내용에는 상하이자유무역시범구 경험의 참조·확대, 개혁추진 및 개방 확대, ‘일대일로’, ‘창장경제벨트’, ‘동북지역 노후공업기지 진흥’, ‘중부굴기전략’, ‘서부대개발’ 등 전략 지원, 자유무역시범구 개혁 및 해관 감독관리 제도 혁신과 해관의 안전하고 고효율적인 감독관리 등이 포함된다.

먼저 해관의 감독관리 제도에 대한 혁신을 진행하고 무역 편리화를 추진한다. 주로 자유무역시범구의 ‘인터넷+해관’이라는 서비스를 우선적으로 추진하고, 통관 일체화 시스템 및 국제적·선진적 수준의 무역 ‘단일창구’를 구축한다. 또한 해관 세금징수 관리방식의 개혁, 기업관리 제도의 혁신, 국제간 해관 협력 심화 등 내용이 포함되어 있다.

보세 감독관리 개혁을 실시하며 가공무역의 혁신적 발전을 추진한다. 주로 가공무역의 감독관리 모델 개혁, 가공무역 등록말소 및 관리방식 개혁, 해관특수감독관리구역과 보세 감독관리장소의 통합 추진, 보세화물 유통효율 제고 등의 내용을 포함하고 있다.

새로운 형식의 무역발전을 지지하고 안정적인 성장 및 구조조정을 추진한다. 주로 문화서비스상품 무역, 국제전자상거래, 서비스 아웃소싱, 생산성 서비스업체, 융자임대 등 업무의 발전 등의 내용이 포함된다.

‘법치화(法治化)’ 경영환경을 조성하고, 무역질서의 공평·공정 원칙을 수호한다. 법에 의거해 지적 소유권에 대한 해관의 보호를 실시하고, 기업의 혁신적 성과를 보호하고, 관련 범죄를 예방하여 건강한 발전환경을 수호한다.

이번 출시한 조치는 국가에서 7개의 자유무역시범구에 부여한 전략적 포지션을 강조하였다. 먼저 랴오닝 자유무역시범구는 랴오닝성이 첨단 장비제조산업, 항공산업을 발전시키는데 노력한다. 또한 항운센터의 건설을 진행함으로써 현대화된 물류체계를 구축하고, 동북지역 일체화의 협동발전을 추진하도록 한다.

저장자유무역시범구는 저장에서 대중상품 무역을 적극 발전시키는데 착안하여, 국제제품기지, 국제광석환적기지, 국제해사서비스기지를 건설한다. 또한 저우산항공산업단지를 구축하여 해양경제발전시범구와 저우산 강·해 복합운송서비스센터를 건설하도록 한다.

허난자유무역시범구는 허난성이 국제우편, 속달우편 물류를 발전시키고, 항공경제를 육성함으로써 중국 내륙 국제물류중심을 구축하도록 한다.

후베이자유무역시범구는 후베이성 발전전략 중의 신흥산업과 하이테크산업 육성을 지원하고, 창장중류항운센터를 건설하여 국제물류허브를 구축하도록 한다.

충칭자유무역시범구는 충칭에서 가공무역과 항공산업을 발전시키는데 착안하여 내륙가공제조산업체인에 대한 감독관리 모델을 혁신하고, ‘위신오우’(渝新欧·충칭~신장~유럽) 국제물류대통로를 건설하여 창장상류항운센터 및 내륙 국제물류허브항으로 건설하도록 한다.

쓰촨자유무역시범구는 쓰촨의 항공산업 육성을 지원하고, 동부연안 산업의 서부이전 및 산업구조 조정에 공헌하며, 통관기능을 개선함으로써 국제 개방통로 및 플랫폼을 구축하도록 한다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

산시자유무역시험구는 산시성에서 현대농업, 첨단산업 발전을 지원하고, ‘일대일로’ 전략의 인문교류와 국제협력을 강화하며 서부대개발 전략을 심화 실시하도록 한다.

그 외, 해관총서는 해당 조치와 상응한 해관감독관리방안을 연구·제정함으로써 해관감독관리 서비스를 규범화할 방침이다.

<자료 : 海关总署, 2017. 4. 11.>

## 2 &lt;해안선 보호와 이용 관리방법&gt; 발표

2017년 3월 31일, 국가해양국은 <해안선 보호와 이용 관리방법>(이하 <방법>으로 약칭)을 발표했으며, 이는 중국이 해안선에 관련해 제정한 첫 번째 전문 정책법규이다. <방법>은 총칙, 해안선 분류·보호(分类保护), 해안선 합리적인 이용, 해안선 복원 및 감독관리 등을 포함한 6장 26조로 구성되어 있다. <방법>은 현재 해안선 보호와 이용 관리의 주요 임무를 명확히 규정했으며, 관리체제에 있어 해안선 보호와 이용 간의 통합·조정을 강화하고, 관리방식에 있어 자연해안선 보유율 목표를 핵심으로 한 ‘포싱 메커니즘(Forcing mechanism: 倒逼机制)’을 수립했다. 관리 수단에 있어 해양감독과 ‘취위시엔피(区域限批: 환경보호를 위해 일개 지방 또는 기업이 <환경보호평가법>을 위반했을 경우 해당 지방이나 기업이 추진하는 프로젝트에 대해 허가를 내주지 않는 제도)’를 도입했고 해양관리의 새로운 요구를 제시했다.

<방법>은 해안선 보호, 해안선의 합리적인 이용 및 해양선 복원의 세 가지 측면에서 조치를 강화했다. 해안선 보호에 있어, <방법>은 해안선의 자연조건과 개발수준에 따라 엄격한 보호, 개발제한 및 최적화 이용의 세 가지 종류로 나누었다. 그리고 종류에 따라 관리·통제 요구를 제시하고, 계획을 제정하여 레드라인 관리를 엄격히 진행할 것이다.

해안선 합리적·제한 이용에 있어, <방법>은 건설 프로젝트의 자연해안선 점용에 대해 엄격히 제한한다고 규정했다. 인공 해안선을 점용한 프로젝트는 건설용 프로젝트 해역이용 통제기준에 엄격히 따라야 하며, 해안선의 이용 효율성을 제고한다.

해안선 복원에 있어, <방법>은 세 가지의 엄격한 요구를 제시했다. 즉 복원계획을 제정하고, 복원 프로젝트의 실시요구를 명확히 파악하며, 복원의 투입 메커니즘을 수립해야 한다.

쓰칭펑(石青峰) 국가해양국 부국장은 <방법>이 중국 해안선 감독관리 체제를 명시했고 예전의 복잡한 관리체제를 바꿨다고 평가했다. 국가해양국은 향후 전국의 해안선 보호와 이용에 대한 지도, 조정 및 감독, 관리책임을 담당하게 된다.

국가해양국은 <방법>에서 제시된 제도와 자연 해안선 보유율의 관리·통제 목표에 대해 여섯 가지 조치를 제시했다. 첫째, 관리·통제의 목표와 조치를 착실히 이행한다. 둘째, 자연해안선을 해양생태 레드라인 관리·통제로 포함시킨다. 셋째, 해안선에 관한 관리법규와 계획 수립을 추진한다. 넷째, 해역이용 프로젝트의 해안선 점용 허가기준을 제고한다. 다섯째, 해안선 복원 프로젝트를 추진한다. 여섯째, 해안선에 대한 동태적 모니터링을 강화한다.

<방법>은 해양 분야의 개혁을 전면적으로 심화시키기 위한 중요한 제도 중 하나이다. 이는 블루경제 공간 확대, 해양생태 환경 보호, 아름다운 해안선 구축 및 해양강국 건설에 적극적이고 지대한 영향을 미칠 것으로 기대된다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 4. 5.>

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

### 3 상하이, 항운중심 강점을 발휘하여 자유무역항만구역 건설

최근 상하이시 정부는 기자회견을 통해 상하이자유무역구의 건설 진척상황 및 다음 단계 사업조치에 대해 상세한 소개를 진행하였다. 관련 부서의 책임자는 “향후 상하이는 국제적인 높은 기준에 맞추어 하나의 완전하고 세계 투자·무역·통행규칙과 맞물리는 혁신적 체계를 구축함으로써 단계적으로 규격화·성숙화·완벽화하도록 할 것이다. 시(市) 관련 기관들과 함께 연구를 진행하여 연내에 자유무역항만구역의 건설 방안을 모색할 것이다”라고 의견을 제시했다.

국무원에서 발표한 <중국(상하이) 자유무역시범구 개혁개방 강화에 관한 방안>에서는 양산보세항만구역과 푸둥공항종합보세구역 등 해관특수감독관리구역 내에 자유무역항만구역을 설립한다고 명확하게 제시하고 있다. 이에 대해, 주민(朱民) 상하이시발전개혁위원회 부주임은 “전 세계적으로 자유무역항만구역은 개방 정도가 가장 높고, 설립 조건이 가장 엄격한 구역이다. 자유무역항만구역을 설립하는 것은 상하이 국제항운중심의 강점을 발휘하기 위함이며 무역편리화 개혁의 중요한 성과이기도 하다.”라고 의견을 밝혔다.

주민 부주임에 따르면, 전 세계적으로 성공적인 자유무역항만구역은 맞춤형 특수 정책이 뒷받침되고 있다. 또한 상하이자유무역항만구역은 국제 통행의 관례를 참조하여야 할 뿐만 아니라, 국제투자·무역 발전의 최신 동향도 연구하여야 한다. 동시에 경제의 글로벌화 동향을 연구하고 중국의 실정과 부합되는지도 살펴야 한다.

또한 주민 부주임은 “중국의 실제(实际)란 무엇인가?”라는 물음에 “중국의 무역 유형은 다양하며, 무역량도 굉장하다. 푸둥공항의 국제화물 운송량은 세계 3위, 양산심수항의 컨테이너물동량은 세계1위이다. 중국의 실제(实际)와 연계하여 자유무역항만구역의 운행과 관리체계 문제를 연구하여야 한다. 자유무역항만구역과 현재의 보세구역의 가장 큰 차이점은 바로 현장관리의 방식이 동일하지 않다는 것이다. 구체적으로 어떻게 관리를 해야 되는지는 해당국가의 관련부서와 연구를 진행한 후에 제정하여야 한다. 우리는 사전에 대량의 연구조사, 전문가 상담과 각 부서사이의 소통을 진행하였다. 앞으로 중앙의 정책결정에 따라 정확하고 실행 가능한 방안을 제정할 예정이다.”라고 보충하여 설명했다.

주민 부주임은 금년 상하이자유무역시범구 중점사업에 대해서도 언급했다. 올해의 중점 사업은 총 4개 분야에서 진행 될 계획이다. 첫째, 통관 종합감독관리 개혁을 추진하며 중점적으로 ‘해외수입품에 대한 관리 완화, 시범구역 및 국내 수출입품에 대한 관리 강화(一线放开, 二线安全高效管住)’를 지속 실시해 갈 방침이다. 둘째, 화물상태에 따른 분류관리 제도를 강화하여 화물상태에 따른 분류 감독관리를 창고업체, 일반 무역기업, 나아가 생산·공기업에까지 시범 적용시킨다. 셋째, 전면적으로 국제무역 ‘단일창구’를 UN의 관련기준에 따라 개선하며, 해당 기능을 지속 업그레이드 시킨다. 넷째, 무역항운 기능을 강화하여 상하이국제무역중심과 항운중심 건설에 이바지하도록 한다.

<자료 : 上海金融报, 2017. 4. 7>

### 4 푸젠성(福建省) : 항만비용 감면정책 실시로 물류비용 절감

2017년 3월 31일 위웨이궈(于伟国) 푸젠성 성장은 푸젠성 정부상무회의를 주최하였으며, 회의에서는 푸젠성 해외교포 관련 사업 추진에 관한 토론을 진행하였다. 또한 회의에서는 <2017년 전성(全省) 공업의 안정적 성장을 위한 구조조정 진행에 관한 푸젠성 인민정부 약간의 조치>와 <푸젠성 공업기업 기술개조 장려 실시방법>을 통과시켰다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

그밖에도 <고속도로 통행비 조정을 통한 물류업 발전 지원 의견>, <항만비용 규범화를 통해 사회물류비가 절감 의견>, <성(省) 요양산업 투자펀드 실시방안> 등을 통과시켰다.

회의에서는 시진핑(习近平) 주석의 주요 지시사항과 리커창(李克强) 총리의 주요 결재내용 및 전국 해외교포 관련 사업도 전달되었다. 푸젠성은 해외교포가 많은 성이며 해외교포 자원이 풍부하다. 각 지역의 해외교포 관련부서에서는 당의 해외교포 정책과 국무원의 <국가 해외교포업무 관련 사업발전 강요(2016-2020년)>을 전면 실시할 것을 요구했다. 또한 해외교포와 함께 ‘차이나 드림(中国梦)’을 실현한다는 주제로 해외교포의 애국심과 지혜를 모아 단결력을 발휘하며 해외교포의 이익을 수호하고, 그들의 수호자가 되는 교포사업을 실천에 옮겨야 한다고 제시했다. 해외교포가 더욱 큰 범위, 더욱 높은 단계, 더욱 깊은 수준으로 푸젠성의 ‘해상 실크로드’ 건설의 핵심 주역이 되어 동참하고, 새로운 푸젠성 건설에 이바지 할 것을 강조했다.

회의에서는 공업의 안정적 발전, 산업구조의 개선, 기업 편익 제고에 힘쓰는 것은 안정적 취업과 경제 기반을 공고히 하는데 중요한 영향을 미친다고 언급했다. 생산을 확대하고 시장을 개척하며 융자서비스, 기술혁신, 관리수준 제고 등 7개 과제를 제시했다. 또한 기술혁신사업에 대해 3년 장려금 지급, 대기업의 전력 직접거래 진입조건 완화, 중소기업에 위한 규모 장려, 고속성장 기업을 위한 시장요소 보장 제공, 제조업 단일종목 챔피언기업을 위한 장려 등을 실시한다고 제기했다.

회의에서는 2017년 1월 1일부터 국가산업정책에 부합하여, 2017년 1월 1일부터 2019년 12월 31일까지 기술혁신사업 관련 준공 및 운영을 시작한 규모 이상 공업기업에게 준공 및 생산에 투입된 연도부터 연속 3년간 장려금을 지급한다고 제시했다. 또한 공급측 구조 개혁이라는 중요한 임무를 성실히 수행하고, 기업들의 ‘원가 절하’에 노력하기로 했다. 고속도로 비용 감면 정책을 지속 실시하여 2016년에 절감한 8억 위안을 기초로 하여, 앞으로도 매년 상응한 수준의 비용을 절감시킨다는 계획이다. 대형 화물차량, 대형 물류기업차량 및 사장대교(厦漳大桥) 비용 인하 정책을 실시한다.

성(省)의 항만비용 감면정책을 실시한다. 항만집산 운송체계 등과 관련된 일련의 조치를 개선하고, 기업의 물류원가를 절감하여 기업의 부담을 덜어준다는 방침이다. 상술한 정책을 종합하여 추정할 경우, 고속도로 비용 측면에서 푸젠성 물류기업은 약 9억 위안의 물류비용을 절감할 수 있으며, 이후 매년 절감 폭이 증가할 것으로 예상된다. 항만비용 측면에서 매년 평균 사회물류비용 4억 8천만 위안을 절감할 수 있는 것으로 나타났다.

<자료 : 福建日报, 2017. 4. 5>

## 5 중국수출입은행(TEIBC)상하이점, COSCO중공업에 300억 위안 협력 지원

2017년 3월 31일, COSCO중공업은 중국수출입은행(TEIBC) 상하이점과 ‘은행·기업 전략 MOU’체결식을 가졌다. 향후 3년간 쌍방의 의향 협력업무 금액은 300억 위안에 달할 계획이며, 신용대출, 담보 등 분야에서 전면적으로 협력관계를 맺고 공동 발전할 것을 약속했다. 량옌펑(梁岩峰) COSCO중공업 총경리와 리리(李莅) 중국수출입은행 상하이점장 등이 동 MOU 체결식에 참석했다.

COSCO중공업에 따르면, 중국수출입은행은 그동안 우호협력, 공동발전의 원칙하에 선박수출 판매자 신용대출, 담보업무, 국제결산 등 업무영역에서 COSCO중공업과 광범위한 협력을 진행하여 왔다. 수출입은행은 정책성, 국제화, 전문화된 강점을 기반으로 COSCO중공업을 위해 신속하고 편리한 대규모 금융서비스를 제공하였으며 COSCO중공업의 지속적 발전에 중요한 역할을 담당해 왔다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 국제정치, 경제무역 분포구조는 큰 변화를 맞이하고 있다. 세계적인 경제 불안 정성 및 불확실성이 증가함에 따라 선박 제조업도 공급과 수요의 불균형, 시장 침체 등 여러 가지 불리한 환경에 직면하게 되었다. 이번 전략적 협의는 COSCO중공업과 중국수출입은행의 협력이 새로운 단계로 들어섰음을 의미한다.

중국수출입은행 상하이지점은 '전면적인 협력, 평등한 상호이익, 장기적 안정, 공동 발전'의 원칙아래 COSCO중공업을 위하여 일련의 금융서비스를 제공할 것이며, COSCO중공업이 중국의 선도 기업으로써 세계 일류 선박·해양사업장비 제조기업으로 거듭날 것을 지지하며, '은행·기업'의 장기적인 협력과 공동발전을 추진할 것을 표명했다.

<자료 : 国际船舶网, 2017. 4. 1.>

## 6 차오페이디엔(曹妃甸) 석탄항 건설, 규모 축소 혹은 건설 중지

차오페이디엔 석탄 1단계 부두 및 그 후속사업은 SDIC에서 담당하고 있으며, 연간 석탄물동량 처리능력은 총 1억 톤이며, 10개의 선석 및 8대의 선박용 화물크레인이 설치되어 있다. 현재 다섯 세트의 화차 화물 하역시스템을 보유하고 있으며 그 하역능력은 1억 3천만 톤에 달한다. 또한 18개 야드의 석탄 장치능력은 850만 톤이다. 항만과 연계된 철도는 '다친선(大秦线)-치엔차오선(迁曹线)과 '몽지철도(蒙冀铁路)'가 있다. 2016년 12월 26일, 차오페이디엔 북역에서 차오페이디엔 서역까지의 복선철도도가 정식으로 개통·운영되어 철도화물 집화능력도 크게 제고되었다.

차오페이디엔 석탄 2단계 부두는 QINHUANGDAO PROT CO.,LTD에서 운영을 맡았다. 연간 설계처리능력은 5천만 톤이며, 5개 선석, 3대의 폐식 적하시설, 4대의 선박용 화물적재기를 보유하고 있다. 연계된 철도는 '다친선-치엔타오선'과 '몽지철도'가 있으며 일부는 도로운송으로 진행된다.

차오페이디엔 석탄 3단계 부두는 CHD에서 투자·건설을 책임졌으며 연간 설계처리능력은 5천만 톤이다. 3대의 폐식 적하시설, 4대의 선박용 화물적재기, 5개의 선석을 건설하는 것으로 계획 중이며, 설계 장치능력은 378만 톤이다. 주로 '다친선-치엔차오선'철도와 '몽지철도'를 통해 항만으로 운송될 계획이다. 석탄산업의 침체, 항만의 공급과잉 등으로 인해 해당 부두의 건설 진도는 크게 지연되고 있다. 보도에 따르면, 해당 건설규모는 3,500만 톤/년으로 축소·조정되었으며, 2017년 7월에 생산에 투입될 예정이라고 한다.

차오페이디엔 석탄 4단계는 CHINA HUANENG GROUP에서 운영을 책임지고 있으며 연간 설계능력은 5천만 톤이다. 현재 2대의 화차 화물 하역시스템, 4대의 선박용 화물크레인, 5개 선석을 보유하고 있으며, 설계 장치능력은 353만 톤이다. 역시 '다친선-치엔차오선'철도와 '몽지철도'를 통해 항만으로 운송된다. 동 부두는 2016년에 주요 부분 건설을 완성하였으며 검수단계에 2017년 3월부터 생산에 투입되었다.

올해, 남방지역의 수요량 증가폭이 크지 않은 상황에서 차오페이디엔항의 현재 보유하고 있는 1억 5천만 톤의 석탄부두(SDIC 1억 톤, QINHUANGDAO PROT 5천만 톤)는 공급과잉 상태에 직면했다. 이미 준공을 하여도 '일감'이 없는 격이 되었다. 곧 준공을 앞두고 있는 5천만 톤 석탄부두는 수요 부족이라는 큰 문제에 직면하게 되었으며 7월에 준공 예정인 5천만 톤의 석탄부두는 3,500만 톤으로 규모가 축소되었다. 후속 계획된 2개의 5천만 톤급 능력의 석탄부두는 현재 건설을 중지한 상태이다.

실제 수요상황에 의거하여 차오페이디엔항은 부두의 건설규모를 축소시켰다. 계획에 따라, 차오페이디엔항은 석탄부두의 설계능력을 이전의 3억 5천만 톤에서 2억 3,500만 톤으로 조정하였다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

차오페이디엔항의 건설규모가 부단히 확대됨에 따라 올해 연말까지 차오페이디엔항의 석탄부두의 석탄 처리능력은 2억 3,500만 톤에 달할 것으로 예상되지만, 수요 부족 및 치열한 항만경쟁 등 요소로 말미암아 차오페이디엔항의 물동량은 단기적으로 설계능력에 도달하기 어려울 전망이다.

지난 해 수요 감소 및 장거리 운송 등의 원인으로 차오페이디엔항의 석탄 물동량은 대폭 감소했다. 치엔차오선(迁曹线)의 운영기업인 탕강철도공사(唐港铁路公司)는 2015년 7월에 다양한 우대 정책을 출시하여 항만과 연계한 석탄기업들을 유치하려 하려고 했지만 그 효과는 미미했다. 그 외, ‘몽지철도’가 운영에 투입되었지만, 몽지선의 석탄 운송량에는 한계가 있기 때문에 올해의 증가량도 적을 것으로 예상된다. 재작년 하반기에 운영에 투입된 차오페이디엔항 석탄 2단계 부두는 철도운송이 원활하지 못하여 일부 석탄은 도로로 운송되기도 했다.

<자료 : 中国煤炭市场网, 2017. 4. 7.>

## 7 &lt;2016년 중국 해양공정연보&gt; 발표, 중국 해양공정의 해역이용 효율성 제고

2017년 4월 8일, 중국 해양공정자문협회의 이사회 제2기 2차 회의에서 <2016년 중국 해양공정 연보>(이하 <연보>로 약칭)를 발표했다. <연보>에 따르면, 2016년에 중국 해양공정의 해역이용 효율성이 제고된 것으로 보인다. 해양공정에 대한 하나의 해역이용 평균면적은 24.43헥타르로 나타났으며, 전년대비 6.5% 감소했다.

연보에 따르면, 2002년부터 2016년까지 중국의 새로 증가된 해양공정은 16,318개로 누적되어 있고, 총 해역이용 면적은 57만 7,303헥타르이다. 그 가운데, 2016년 신규 해양공정은 1,110개, 해역이용 면적은 2만 7,117 헥타르로 해양공정 수량은 합리적 범위에서 유지되고 있는 것으로 보인다. 2016년 새로 증가된 해양공정 수량은 지난해보다 118헥타르 감소했으며 9.5% 하락했다. 이와 동시에 해역이용 면적은 지난해보다 5,655.4헥타르 감소했으며 15.4% 하락했다.

2016년 어업시설 공정은 총 477개에 달하며, 새로 증가된 해양공정 중에서 수량이 가장 많고 해역이용 면적이 가장 큰 부분이다. 어업시설 공정 수량은 신규 해양공정의 43%를 차지하며 전년대비 10.3% 증가했다. 해역이용 면적은 신규 해양공정 해역이용 총 면적의 37.2%를 차지하여 전년대비 2.8% 증가했다.

2016년 해양공정은 연해 경제권의 발전을 위해 유력한 기반을 마련해 주었다. 데이터에 의하면, 환보하이 지역의 신규 해양공정은 641개로서 전국 신규 해양공정의 57.7%를 차지했다. 창장삼각주 지역의 신규 해양공정은 195개이며, 전국 신규 해양공정의 17.5%를 차지했다. 주장삼각주와 해협서안 지역의 신규 해양공정은 213개이며, 전국 신규 해양공정 증가량의 19.1%를 차지했다.

중국 해양공정자문협회 관계자에 따르면, 2016년 해양공정 수량이 합리적 범위 안에 유지될 뿐만 아니라 다음과 같은 네 가지 특징도 드러났다.

첫째, 중점 해양공정은 개방과 발전을 위한 보장 조치이다. ‘일대일로’ 건설이 빠르게 추진되면서 일련의 중점 해양공정 프로젝트가 실시되고 있다. 2016년 새로 증가된 중점 해양공정은 33개, 예상 총 투자액은 4,251.39억 위안이다. 둘째, 해양공정의 기술 혁신은 세계 선진 수준에 도달했다. 심·원해 종합탐측 플랫폼에 대한 연구개발과 응용은 새로운 진전을 이루어지고 있다. 특히 세계의 가장 선진적인 반잠수식 드릴링 플랫폼 ‘란징(蓝鲸) 1호’는 남중국해에서 작업 투입되었다. 셋째, 녹색발전을 실현하는 과정에서 해양공정은 새로운 계기를 맞이하고 있다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 크루즈시장: 2016년 중국 항만별 크루즈 관광객 수
- ▶ 이슈 포커스: 중국 크루즈산업 육성 정책 및 항만 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

중앙 재정을 통해 연해도시에서 ‘블루해만’ 정리 자금이 지원되었으며, 18개 도시가 전문 예산을 지원받게 되었다. 중앙도서 및 해역보호 자금의 총 예산금액은 25억 8,994만 위안으로, 해만 종합정리 및 생태도서 건설 등 사업을 중심으로 전개되어 왔다. 넷째, 해양공정 건설은 인프라 시설의 공동 이용 서비스 능력을 향상시켰다. 새로 증가된 항만·항로 및 도로·교량 공정(Road Bridge Engineering), 해저 파이프라인 공정, 전력공정 등의 인프라 공정은 331개로 신규 해양공정 총량의 1/3을 차지했다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 4. 10.>

## 8 국가해양국과 중국농업발전은행, 해양경제발전 촉진전략 협력협의 체결

2017년 4월 6일, 국가해양국과 중국농업발전은행(ADBC)은 베이징에서 해양경제발전 촉진전략 협력 간담회를 개최했다. 회의에서 양 기관은 <국가해양국과 중국농업발전은행 해양경제발전 촉진전략 협력협의>를 체결했으며, 이는 농업 금융정책을 통해 해양경제발전 촉진을 전면적으로 심화시키는 단계에 진입한 것을 시사한다.

협약에 따라, ‘13·5’ 기간에 양 기관은 해양경제 분야에 약 1,000억 위안의 융자지원을 제공할 것을 합의했다. 또한 해양경제발전시범구, 공공서비스플랫폼 및 리스크보상체계 등의 분야에서 협력을 추진하여 해양경제가 질적 편익 증가 방향으로 발전을 촉진시킬 것이다.

왕홍(王宏) 국가해양국 국장에 따르면, 해양은 글로벌 사회경제의 발전을 촉진시키는 중요한 엔진이자, 연해 각국의 경제발전 촉진, 취업기회 증가 및 혁신동력 육성의 중요한 분야로 자리 잡았다. ‘21세기 해상실크로드’ 전략 실시에 따라, 중국 해양경제의 발전은 절호의 역사적 기회를 맞이하고 있는데, 이에 전면적이고 체계적인 금융지원이 시급한 상황이다. 왕홍 국장은 앞으로 양 기관이 협력을 강화하여 업무체제를 보완하면서 협의를 제대로 실시하도록 해야 한다고 강조했다.

중국농업발전은행의 셰쉐즈(解学智) 동사장에 따르면, 해양자원에 대한 개발과 보호가 이미 국가의 식량안전, 수자원 안전과 국토자원 안전을 보장하는 중요한 전략조치로 부상하였다. 또한, 해양강국 전략을 실시하고, 블루경제 발전을 추진하는 데 금융정책의 역할을 발휘할 필요가 있다. 양 기관의 공동노력으로 자금과 지혜를 결합시키고, 해양분야의 금융서비스 혁신을 적극적으로 도모하는 동시에 협의에서 확정된 내용을 착실하게 이행하여 해양경제 발전의 새로운 공간과 동력을 육성할 방침이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 4. 7.>