

제주발전연구원 · 서울연구원 지역정책 공유 토론회

2015. 2.

■ 개요

- 일 시 : 2015. 2. 26(목) 13:30 ~ 16:00
- 장 소 : 제주발전연구원 대회의실
- 주 최 : 제주발전연구원 · 서울연구원

■ 프로그램

구분	시 간		내 용	
2월 26일(목)	협약식	13:20~13:40	사회 : 한문성 제주발전연구원 행정실장	
			개회식	국민의례
		13:40~13:50	협약식	협약식
			인사말씀	강기춘 제주발전연구원장 김수현 서울연구원장
	장내정리	13:50~14:00	장내정리	장내정리
	주제발표	14:00~14:15	사회 : 정승훈 제주발전연구원 연구기획실장	
			주제발표	전기차 시대의 교통정책 방향 (손상훈 제주발전연구원 책임연구원)
		14:15~14:30	주제발표	서울시 저탄소 교통정책 구축 노력 및 향후 계획 (고준호 서울연구원 연구위원)
		14:30~14:45	주제발표	중국관광시장 전망과 유치확대 전략 (신동일 제주발전연구원 연구위원)
		14:45~15:00	주제발표	시민참여형 ‘2030 서울플랜’ 수립과정의 경험과 과제 (김인희 서울연구원 연구위원)
	장내정리	15:00~15:10	장내정리	장내정리
	종합토론	15:10~16:00	종합토론	종합토론
	폐회	16:00	폐회	폐회
2월 27일(금)	Field Trip	08:00~12:00	Field Trip	Field Trip

Content

서울시 저탄소 교통정책 구축 노력 및 향후 계획 - - - - - 7

시민참여형 2030 서울플랜 수립과정의 경험과 과제 - - - - 19

전기자동차 시대의 교통정책 방향 - - - - - 39

중국관광시장 전망과 유치확대 전략 - - - - - 51

서울시 저탄소 교통체계 구축 노력 및 향후 계획

고 준 호





서울시 저탄소 교통체계 구축 노력 및 향후 계획

고 준 호

2015. 2



목차

1. 저탄소 교통체계 구축의 필요성	2
2. 서울시의 저탄소 교통체계 구축 노력 및 한계	6
3. 해외도시 동향	11
4. 향후 추진 계획	12

1. 저탄소 교통체계 구축의 필요성

과다한 석유소비량

- 1인당 석유소비량 세계 5위
 - 비산유국중 1인당 석유소비량 세계 2위
- 이탈리아 석유업체(Eni) 보고(2006 기준)
- 피크오일에 대응 가능한가?(2020년 전후 예상)

예측 기관/ 전문가	피크 오일(년도)	추정량
비크티아리(ASPO)	2006~2007	-
콜린 캠퍼(ASPO)	2007	oil liquids, 중국매장량 2조 5,000억 배럴
Center for Alternative Technology™	2010~2031	-
장 라세레르(ASPO)	2015	oil liquids, 중국매장량 3조 배럴
피크오일연구협회*	2014~2018	-
파에르 르네 보카(ASPO)	2020	oil liquids
TOTAL	2025	-
IEA	-	자해식 석유, 중국매장량 2조 6,260억 배럴
DOE	2020	-
피터 R. 오델	2060	oil liquids, 중국 매장량 6조 배럴 이상

출처 : 뎡페르, 2007, DOE, 2004, Alital, 2009, CAT, 2010

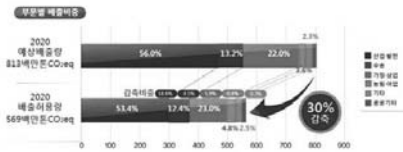
기후변화협약 의무 감축국에 포함 가능

- 기후변화협약회의 '의무감축국' 가능성
- 중앙정부의 선제적 온실가스 감축목표 발표
 - 국가전체 : 2020년 BAU 대비 30% 감축
 - 수송부문 : 2020년 BAU 대비 34.3% 감축

※ IPCC가 개도국에 권고한 감축범위(2020년 BAU대비 15~30%)의 최고수준 해당

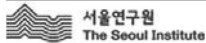
2020년 국가 온실가스 감축목표 배출전망치 대비 30% 감축 확정('09.11.17)

※ 2020년 부문별 감축목표 발표(11.7.12)
 ※ 산업 18.2%, 발전 26.7%, 수송 34.3%, 가정상업 26.9%, 농림어업 5.2%, 폐기물 12.3% 감축



자료: 에너지관리공단

□ 화석연료 의존형 교통체계 탈피 필요

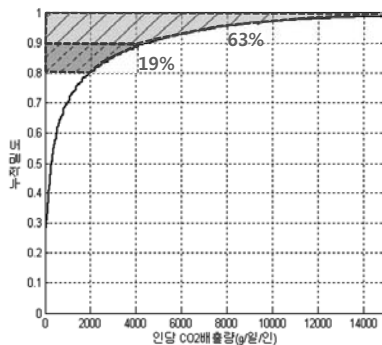


2

1. 저탄소 교통체계 구축의 필요성

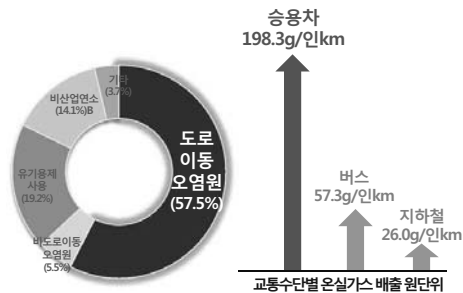
탄소배출량 누적분포(수도권 기준)

- 상위 10% 탄소배출군 → 약 63% 탄소배출
- 상위 20% 탄소배출군 → 약 82% 탄소배출



자료: 고준호, 서울시 교통부문 탄소배출 관리전략 개발을 위한 기초연구, 서울시정개발연구원 2008

서울시 대기오염 배출 현황

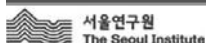


- 도로이동 오염원 : 승용차, 택시, 승합차, 버스, 화물차, 특수차, 이륜차
- 비도로이동 오염원 : 철도, 선박, 항공, 농업기계, 건설장비
- 유기용제 사용 : 도장시설, 세정시설, 세탁시설, 기타 유기용제 사용
- 비산업 연소 : 상업 및 공공기관 시설, 주거용시설, 농업·축산·수산업시설

자료 : 국립환경과학원, 2010 대기오염물질 배출량, 2012

□ 상위 20% 탄소배출군이 약 82% 탄소 배출

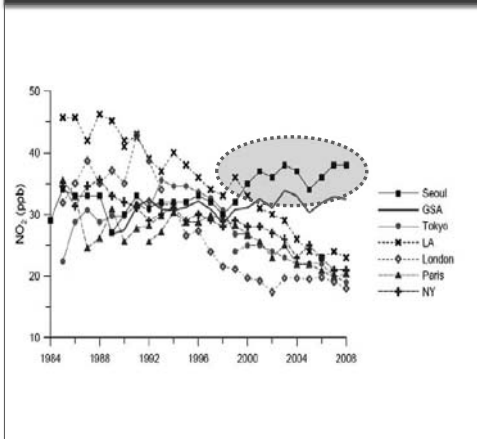
□ 대기오염의 57% 도로에서 발생, 승용차 온실가스 배출량 버스·지하철의 4~9배



3

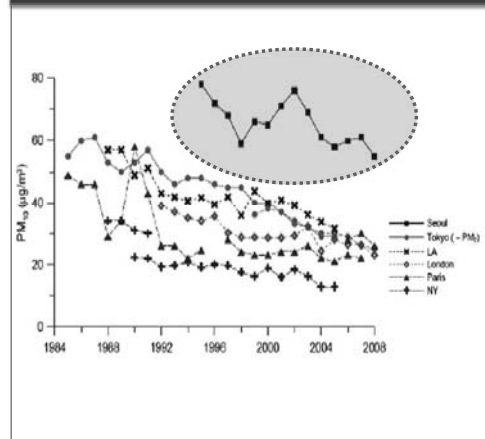
1. 저탄소 교통체계 구축의 필요성

세계 주요도시 이산화질소(NO₂) 농도 수준



자료) 김영성, 수도권 기본계획 변경안 마련을 위한 연구, 2010

세계 주요도시 미세먼지(PM10) 농도 수준



자료) 구운서, 수도권지역 대기오염 실태, 2013

□ 이산화질소 농도 선진국은 감소 추세, 서울시는 정체 및 증가추세

□ 세계 주요도시에 비해 높은 미세먼지 농도(WHO 기준인 20 µg/m³에 여전히 미달)

1. 저탄소 교통체계 구축의 필요성

최근 초미세먼지 농도 증가 문제 대두

초미세먼지 농도 증가 문제 대두

2014. 1. 온케이웨더

서울 초미세먼지 농도, 뉴욕·파리 2배 수준

최근 2년 평균 서울 25.2µg/m³·뉴욕 13.9µg/m³·파리 15.0µg/m³

2014. 1. 아시아경제

서울시, 초미세먼지 주의보 예비단계 발령

21일 오후2시 기준, 초미세먼지 농도 67µg/m³이상 기록



교통부문에서의 미세먼지 대책 부족 지적

2013. 5. 아시아경제

"서울시 미세먼지 원인, 중국 아닌 스스로 만든 것"

서울환경운동연합은 "지난 3월 서울시 측정결과 초미세먼지 농도가 우리나라 환경기준치보다 높게 나온 날은 이산화질소 농도도 환경기준치보다 높았다"며 "서울시 초미세먼지 가운데 질산염 비율이 높은 것은 도시 자동차 배기가스에 포함된 이산화질소의 영향으로 볼 수 있다"고 지적했다.

서울환경운동연합은 "선진국은 적극적인 자동차 배출가스 규제조치와 교통 수요관리 제도를 시행해 대기오염물질을 줄이고 있다"며 "서울시는 이런 선진국 대책과 달리 미세먼지 대책이 제대로 걸을 수준에 머무르고 있어 대책마련이 필요하다"고 덧붙였다.

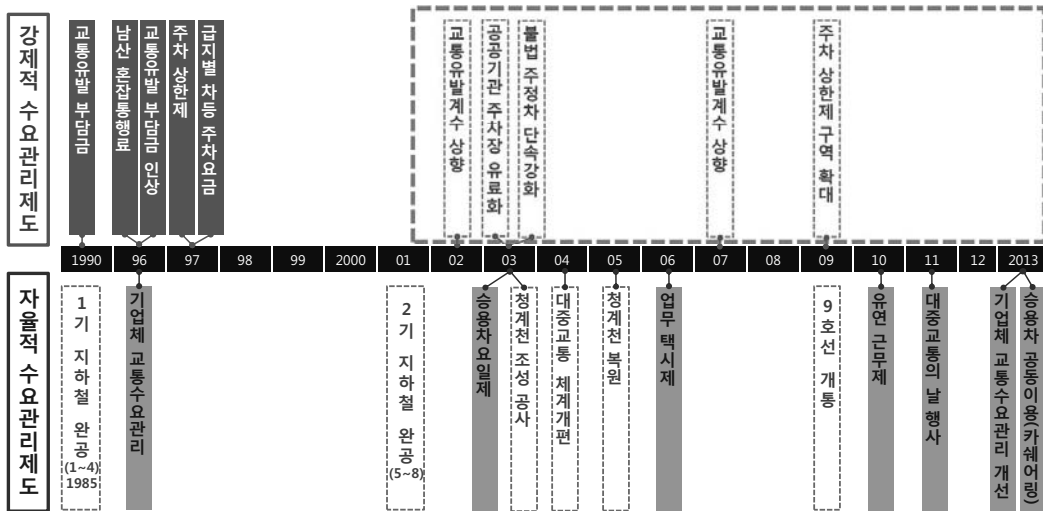


교통수요관리 + 배출규제 등 대책마련 요구

□ 초미세먼지 농도 증가에 따른 교통부문의 방안 모색 필요

2. 서울시의 저탄소 교통체계 구축 노력 및 한계

교통수요관리 제도



□ 교통량 감축을 위한 지속적 노력 ('96년 이후 자동차 등록대수 37.4% ↑ vs 승용차 통행량 9.9% ↑)

2. 서울시의 저탄소 교통체계 구축 노력 및 한계

교통수요관리 제도

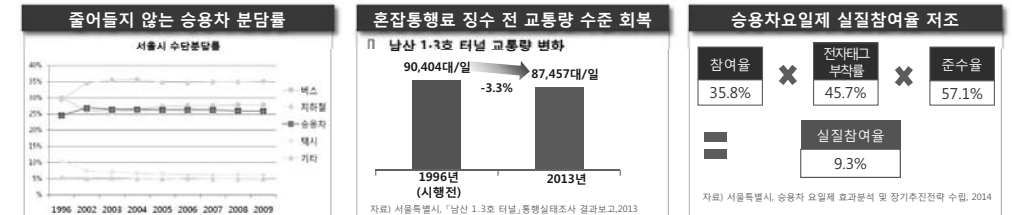
□ 대중교통 활성화를 위한 노력



□ 승용차 이용을 억제하기 위한 노력



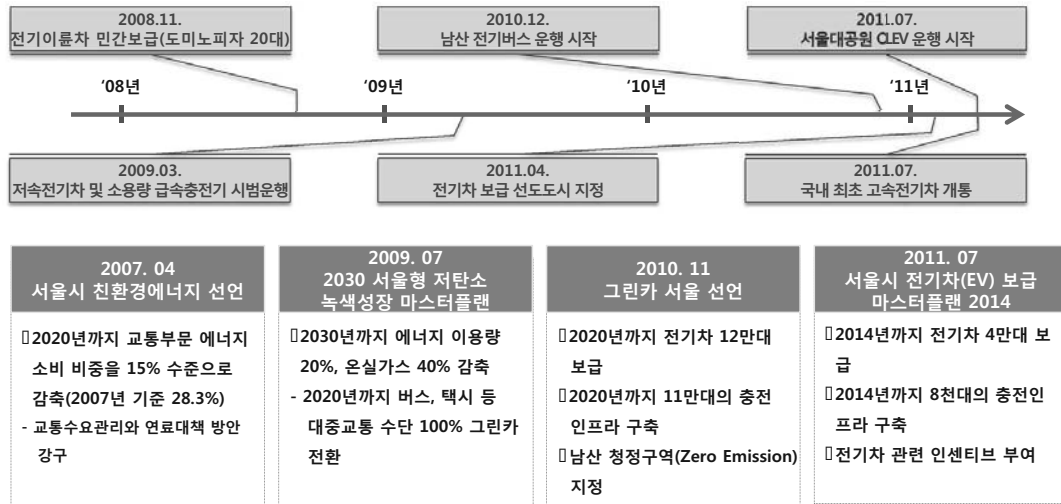
□ 현재의 교통서비스 수준은...



□ 지속적 교통수요관리 강화 및 합리적인 승용차 이용 유도 필요

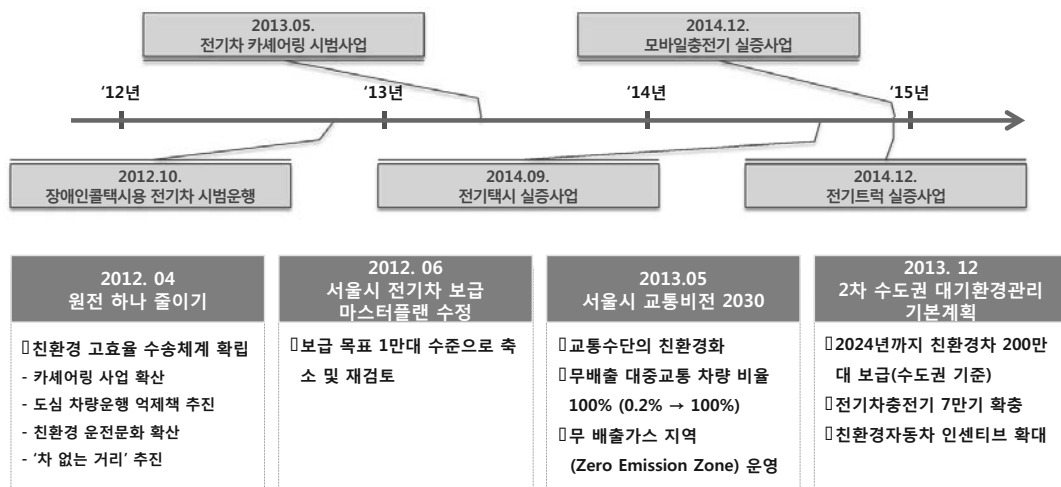
2. 서울시의 저탄소 교통체계 구축 노력 및 한계

친환경자동차 보급



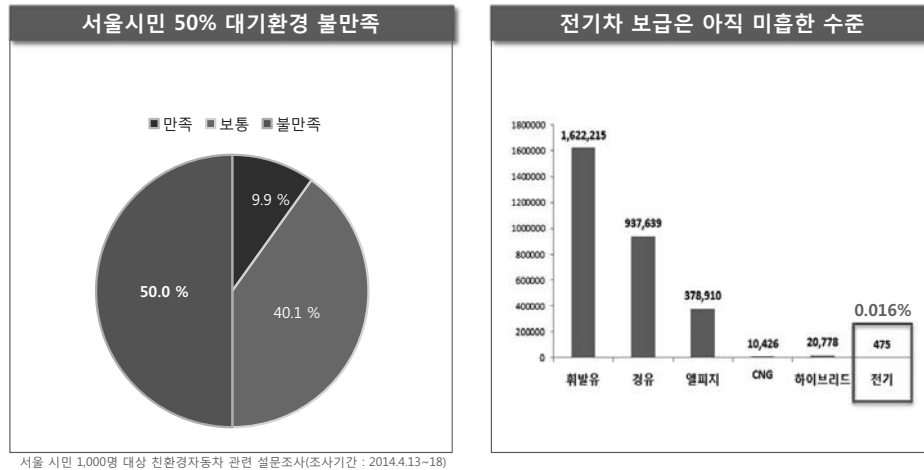
2. 서울시의 저탄소 교통체계 구축 노력 및 한계

친환경자동차 보급



2. 서울시의 저탄소 교통체계 구축 노력 및 한계

친환경자동차 보급



□ 친환경자동차 획기적 보급을 위한 전략 마련 필요

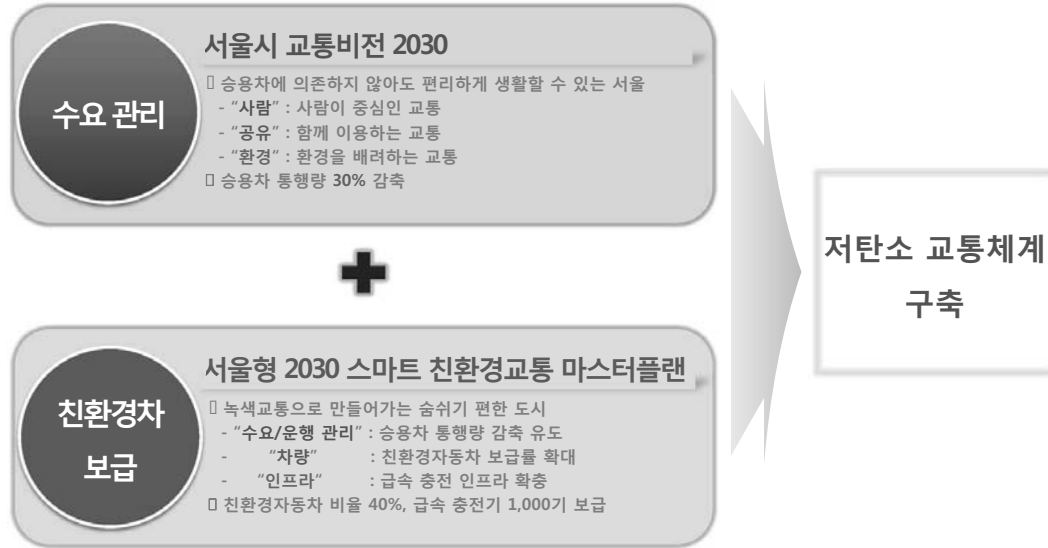
3. 해외도시 동향



□ 적극적 교통수요관리 및 친환경 교통수단 도입

4. 향후 추진 계획

교통수요관리 강화 / 친환경자동차 보급 확대



※ 2030년 기준

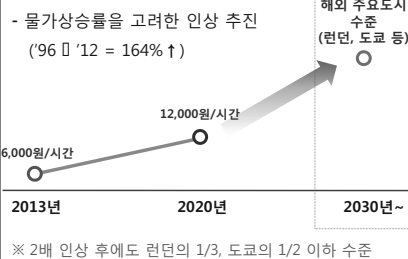
4. 향후 추진 계획

교통수요관리 강화

□ 교통유발부담금 인상



□ 주차요금 인상



□ 승용차요일제 내실화

- 가입자 관리 및 모니터링 강화
- 인센티브제도 개선 : 드라이빙 마일리지제와 연계



□ 주차상한제 확대

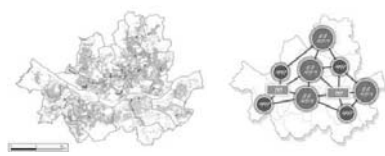
- 주차상한제 대상지역 확대('14년 : 16.2km² → '30년 40.9km²)



교통수요관리 강화

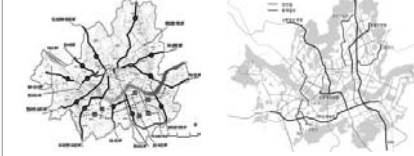
□ 보행/자전거 활성화

- 차없는 거리 & 대중교통 전용지구 확대
- 자전거 도로 확충, 공공자전거 확대



□ 대중교통 인프라 확충

- 중앙버스전용차로 확대
- 도시철도 인프라 확충

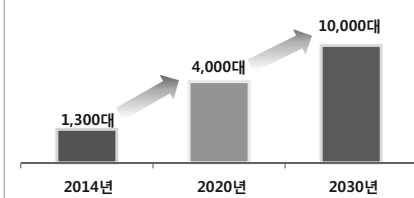


□ 혼잡통행료 확대 도입

- 도심지역 혼잡통행료 확대 도입

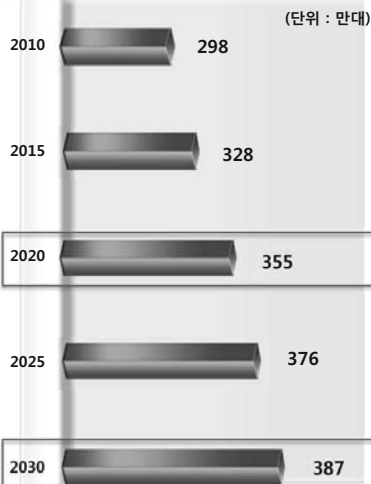


□ 나눔카 서비스 보편화

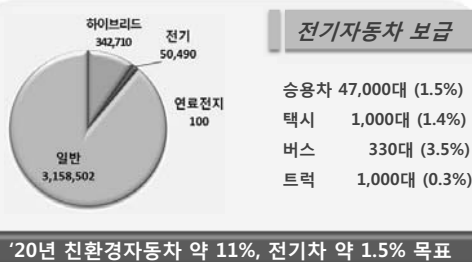


친환경자동차 보급 확대

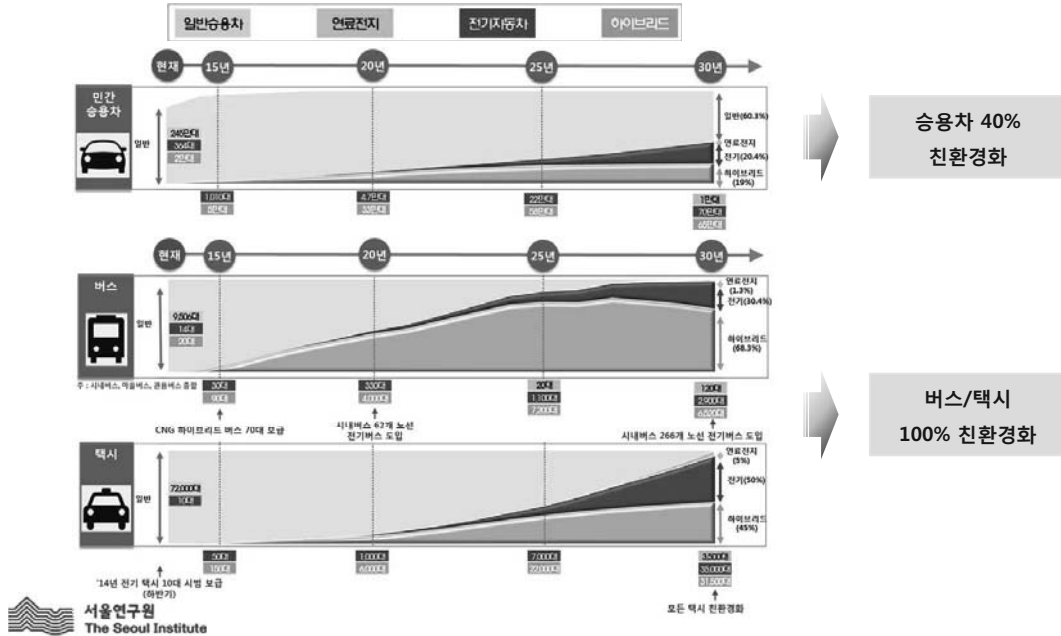
서울시 차량 등록대수 전망



주: 차량 등록대수 예측은 수도권 교통본부의 [여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사(2012)]와 한국교통연구원의 [자동차 보유대수 장기 전망에 관한 연구(2012)]의 예측치를 활용



친환경자동차 보급 확대



16

친환경자동차 인프라 확대



17

친환경자동차 인프라 확대

전기차 충전소 공모 → 향후 확대



자료 : <http://www.goauto.com.au>

충전서비스 멤버십 사업 도입



자료 : (주)제주전기자동차서비스, <http://www.jejuervice.co.kr/>

신기술 개발 지원 및 충전방식 다양화

▣ 신재생 에너지 충전시설



▣ 초소형전기차용 가로등 충전기



<베를린>

▣ 맨홀 뚜껑 무선충전기



<뉴욕>

감사합니다

“시민참여형” 2030 서울플랜 수립과정의 경형과 과제

김 인 희



“시민참여형” 2030 서울플랜 수립과정의 경험과 과제

2015. 2

김인희



서울연구원
The Seoul Institute

1. 서울플랜의 특징과 수립과정

최상위 법정
공간계획

부문별 법정계획에 대한 **방향성 제시**
도시관리계획 등 하위계획에 대한 **가이드라인**

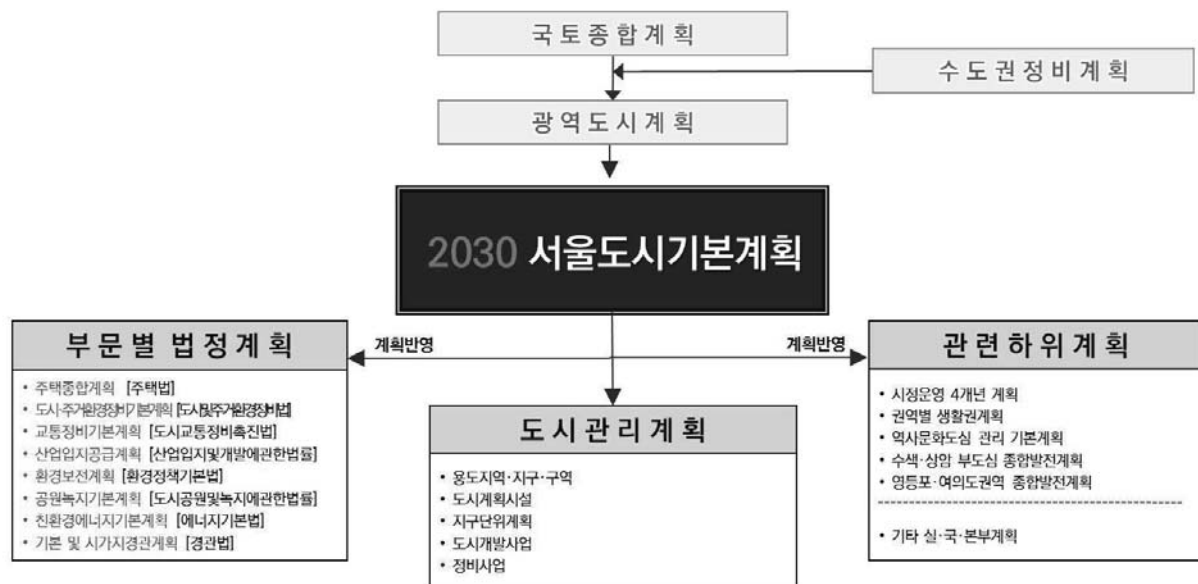
장기
종합계획

20년 후 도시의 미래상과 발전전략을 제시하는 **장기 비전계획**
물리적 분야와 사회경제적 분야를 포괄하는 **종합계획**

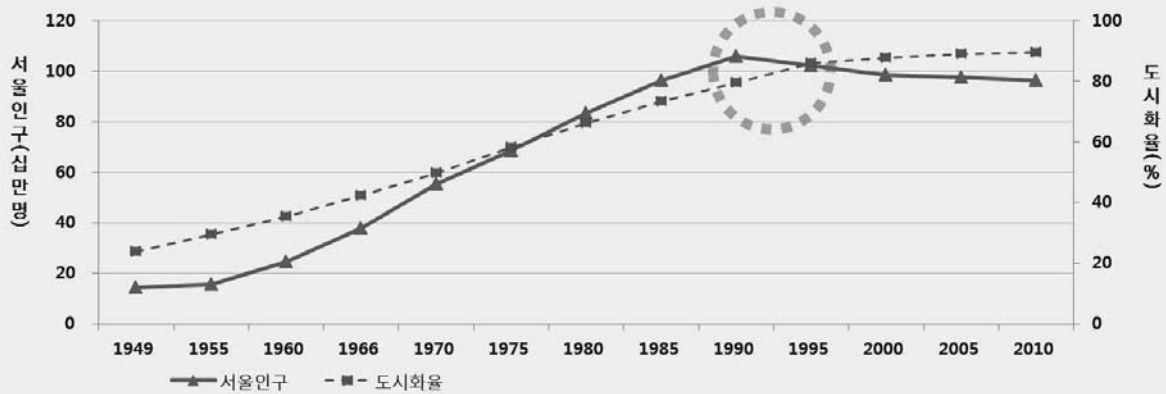
정책
계획

특별·광역시장, 시도지사가 직접 승인하는 **정책계획**

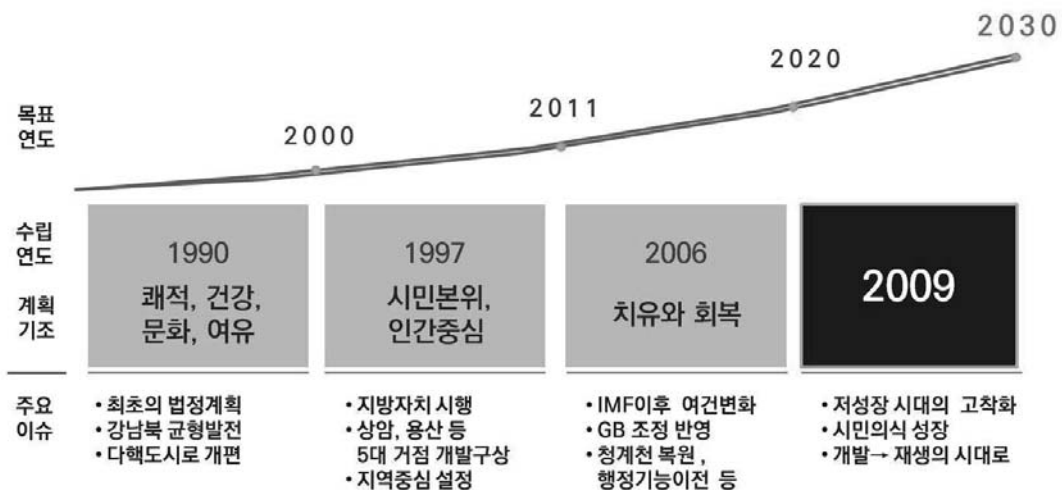
도시전체를 대상으로 수립하는 유일한 종합공간계획으로
서울시 주요 계획에 기본방향을 제시



- 1 급속한 도시화에 따른 문제해결을 위한 장기 종합계획 필요
- 2 도시개발에 대한 다양한 도시계획 경험 축적과 확산
- 3 지방자치제도 도입(1995년)에 따른 지자체별 종합계획 수립 필요



도시기본계획은 ... 서울의 성장단계별 미래가치 제시 및 변화를 선도



기존 도시기본계획의 문제점



- ✓ 최상위계획의 역할 미흡
- ✓ 전문가 위주의 계획으로 너무 어렵다
- ✓ 지침에 따라 모든 도시가 같은 틀
- ✓ 5년 이상의 오랜기간 소요



서울 특성이 반영된 전략계획

시민이 알기 쉬운 계획

7

“2030 서울플랜”의 특징

8

새로운 시민참여형 도시계획 “2030 서울플랜”이란...

수립 과정

시민, 전문가, 행정 등이 **함께 만드는 계획**

내용·형식

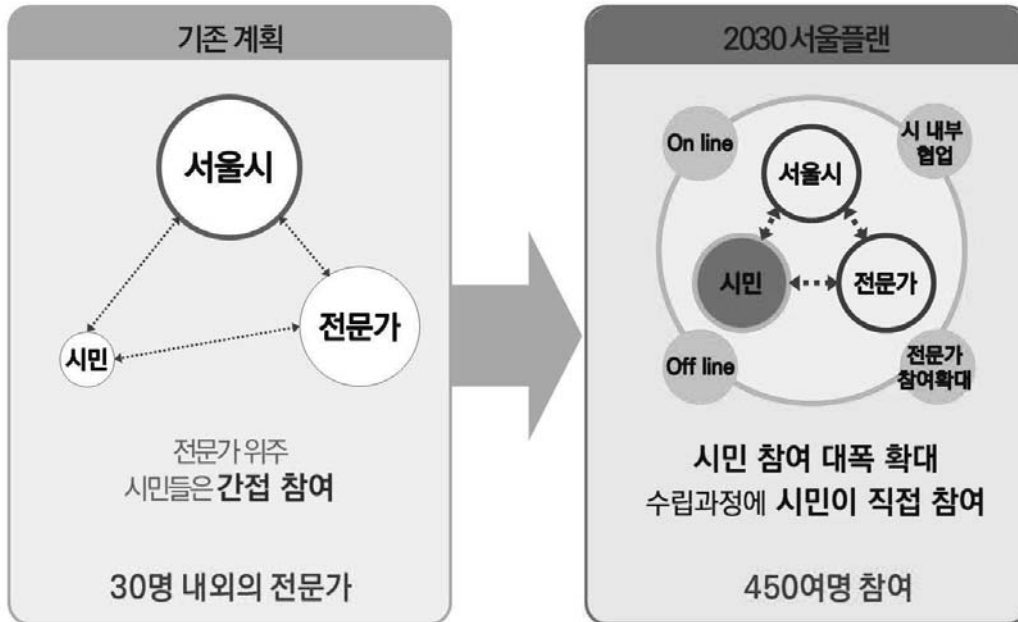
시민이 체감할 수 있는 **전략계획으로 변화**

계획 위상

서울시 시정 운영의 **최상위계획으로 위상정립**

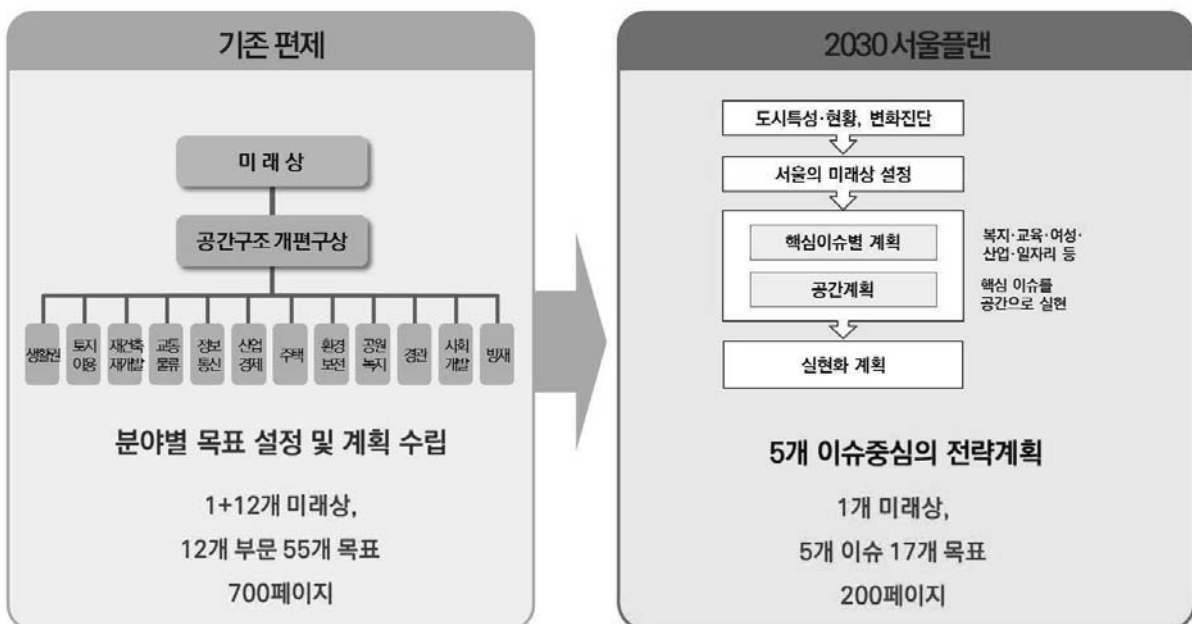
1

시민, 전문가, 행정 등 다양한 구성원이 함께 만드는 계획

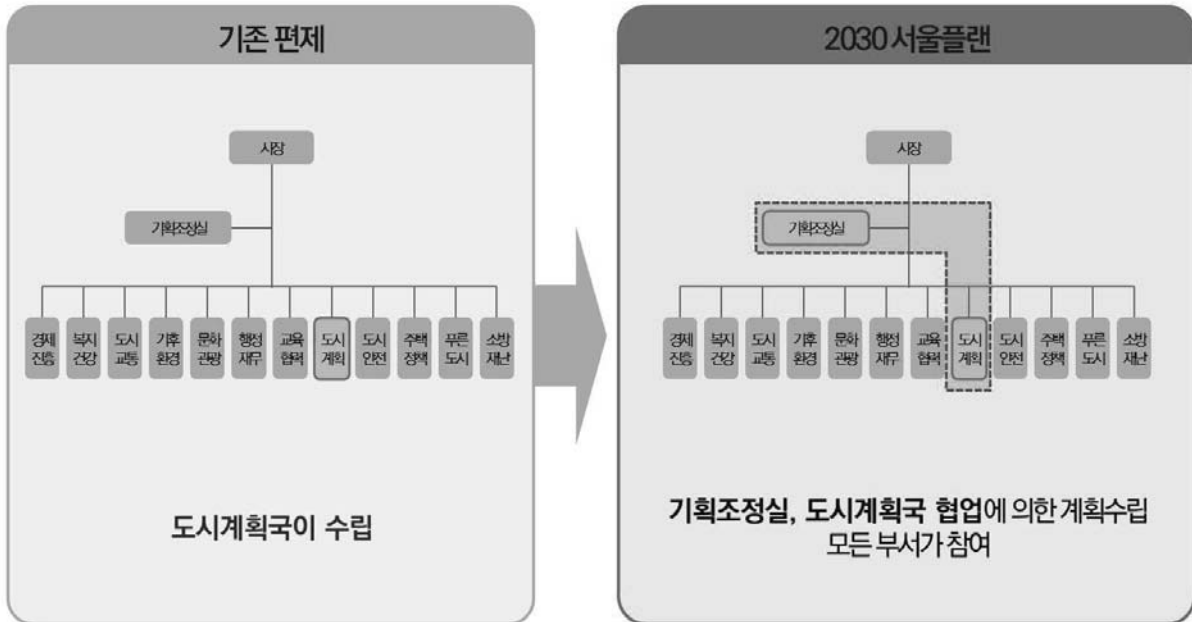


2

시민 삶과 직결되는 핵심이슈 중심의 전략 계획



3 서울시 시정운영의 최상위계획으로 위상 정립



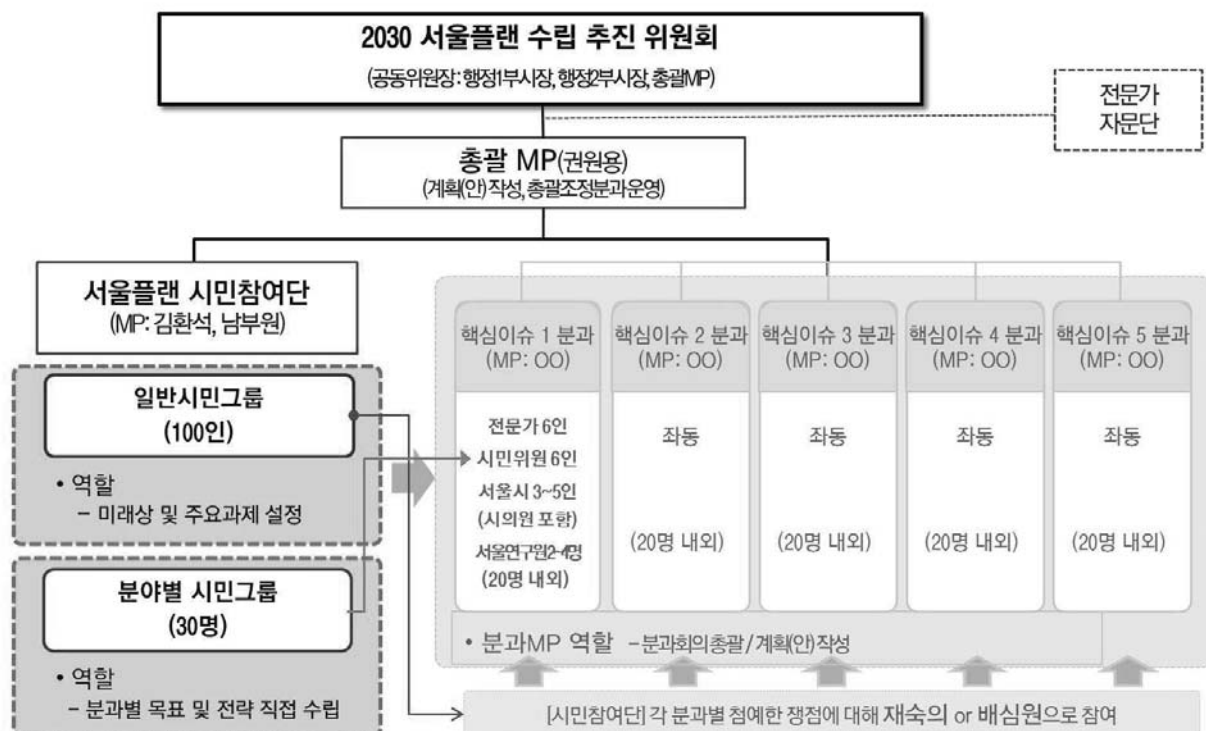
2. 시민참여형 미래상 만들기



20인의 “전문가자문단”이 5번의 회의를 통해 결정한 내용

계획 내용	인문학적 가치+시민의 적극적 참여
시민참여	숙의방식으로 결정 규모는 100인, 대표성을 가질 수 있도록 무작위 선정
계획 구조	기본계획수립지침의 부문별 계획을 전략계획으로 전환
홍보 방안	석학초정토론회(5회), 온라인 홍보, 홈페이지 구성 등 다양한 방안 마련
계획수립을 위한 후속 조치	MP단 체계 및 구성방안 결정 (총괄 MP + 부문별 MP)

2030 서울플랜 “추진위원회” 구성



“시민참여” 도시기본계획, 처음인가?

시민참여 과거에는?

지금까지 모든 기본계획에 시민참여

특히, 2009년에는
설문, 포럼, 공청회, 권역설명회 등
다양한 방법으로 참여

서울이 처음?

청주는 이미 오래전부터 시행,
수원은 100인의 시민계획단 운영,
해외대도시는 말할 것도...

2030 서울플랜에서 “시민참여”의 특징은?

직접 참여하고 결정

설문과 포럼에 참여하거나
전문가의 대안을 선택하는 것이 아니라
시민이 스스로 결정하는 것

숙의방식으로 진행

학습과 토론을 위해 2회의 사전회의와
1회의 1박2일 워크숍으로 미래상 결정
100인이 10개 그룹으로 **지속적인 합의와 결정**
(랜덤샘플링으로 대표성과 중립성 확보
단, 장애인, 외국인, 청소년은 추천으로)

처음부터 끝까지 참여

제안한 미래상과 계획과제가
기본계획에 반영되었는지 검토
그리고 **모니터링까지 참여**

숙의방식 : 참여자들이 학습과 토론을 통하여 자신의 의견을 지속적으로 성찰하고 조정하면서 형성해 가는 동태적 과정

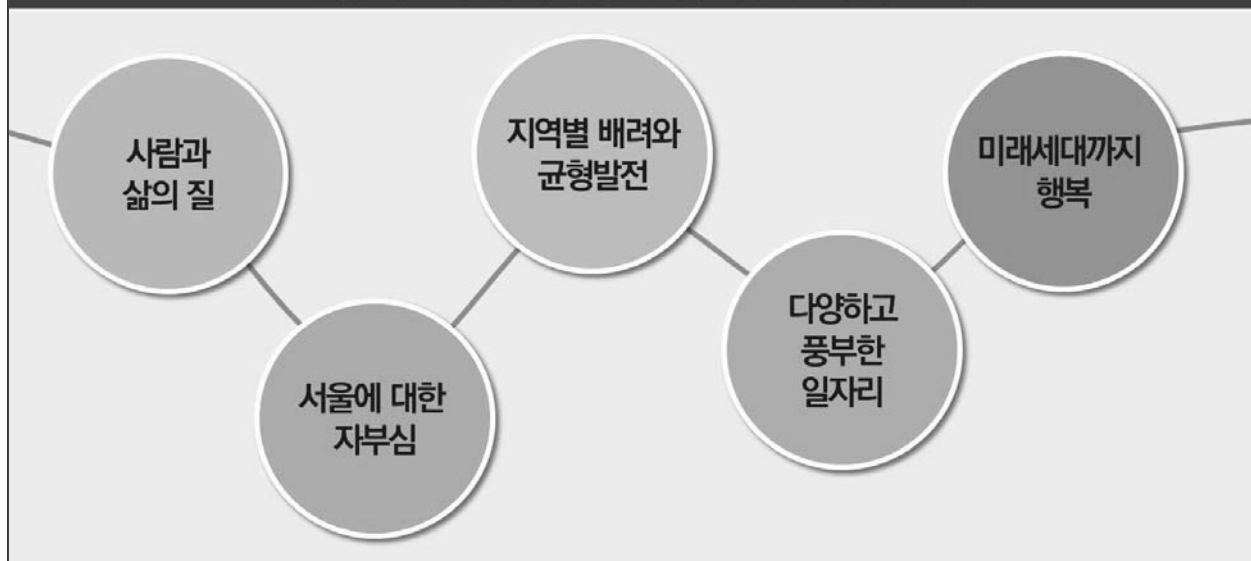
시민참여단 모집에서 제안서 전달까지



시민이 제시한 “2030 서울의 미래상”

도시기본계획 최초로 시민의 눈높이에서 시민 스스로 정한 서울의 미래상

“소통과 배려가 있는 행복한 시민도시”

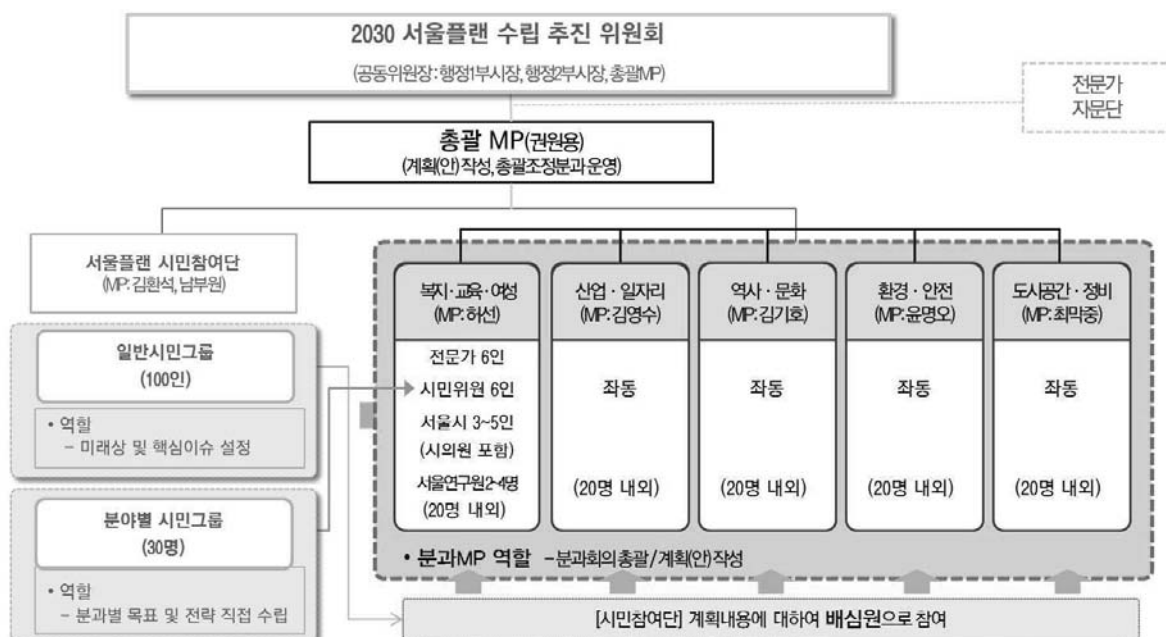


시민 참여단 운영을 위한 “몇 가지 팁”

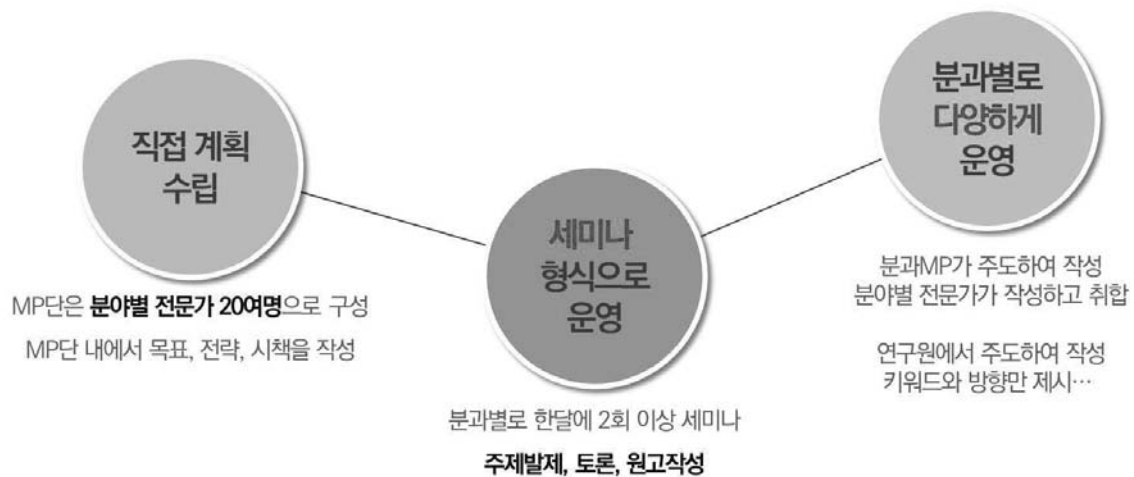
1. 말하는 것이 좋아 교육보다는 직접 말하고 토론하는 것을 좋아하기에 **토론시간을 많이 할애**
2. 스스로 고민하고 직접 발표 참여단이 **스스로 고민**할 수 있는 계기 마련(개발과 보존, 복지와 성장 등)
3. 먹고 사는 문제다 식사에 신경 쓰자. 다양한 메뉴, 건강한 식단, **충분한 점심시간**
4. 내 의견이 관철될 수 있다는 믿음을 갖도록 즉시 반영, 다음 회의에 반영, 계획에 반영, 신뢰 증진
5. 참여단이 얼마나 중요한 일인지 인식 시장이 직접위촉, 보도자료, 전문가가 도우미역할

무엇보다도 솔직하고 진정성 있게 대하는 것이 열쇠

핵심이슈계획 수립을 위한 “MP단의 등장”



2030 서울플랜에서 “MP단”의 운영 특징은?



MP단의 역할 : 서울플랜 추진위원회 구성 및 운영

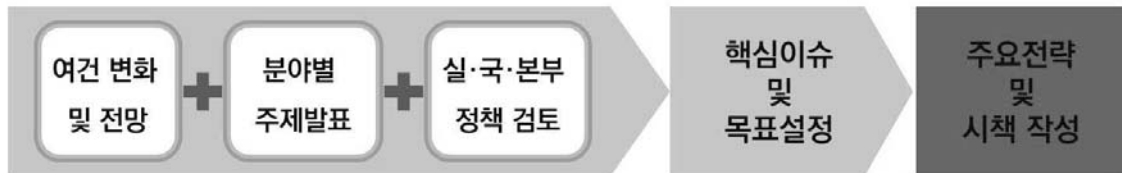


- 분과별 10회 내외 회의개최
- 전체회의 2회
(시민참여단 의견 수렴)

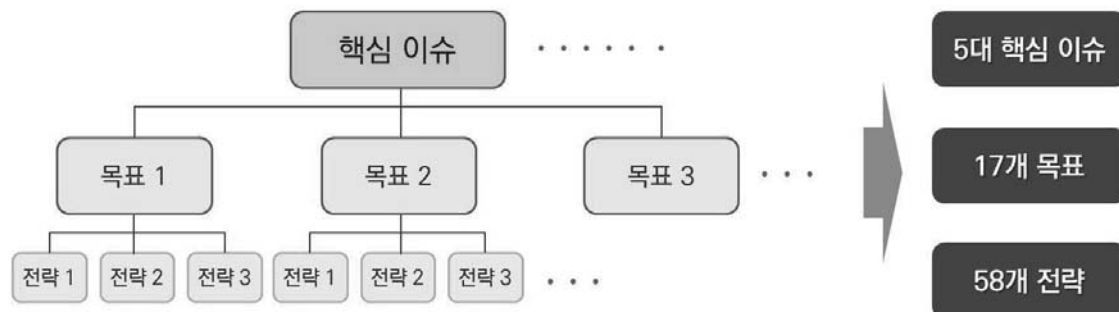


핵심이슈계획 수립 과정 및 편제

핵심이슈별 계획 수립과정

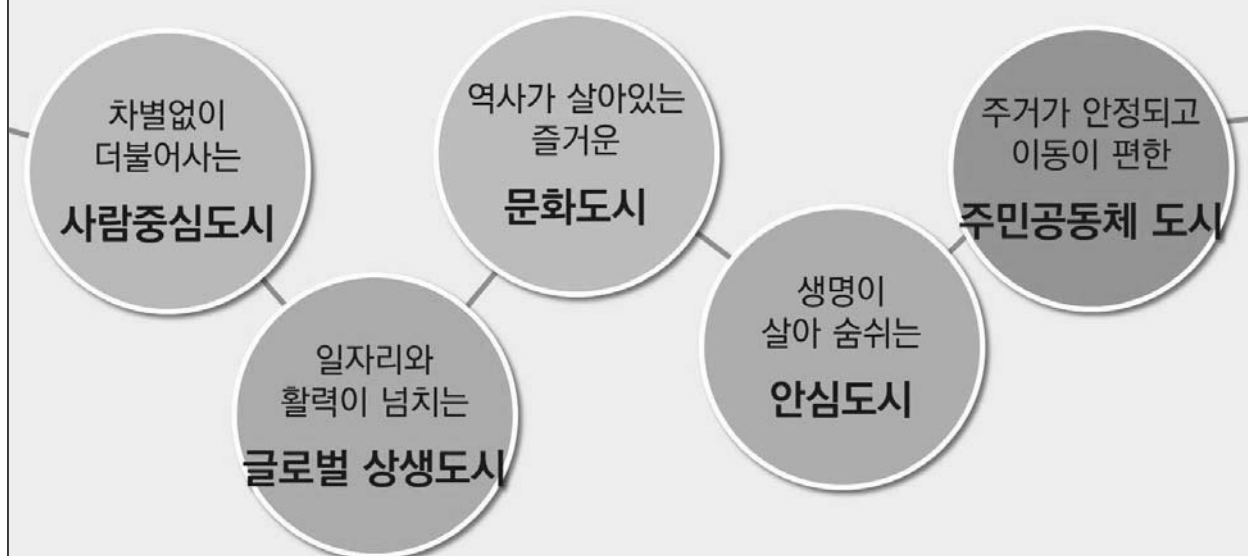


핵심이슈별 계획 편제

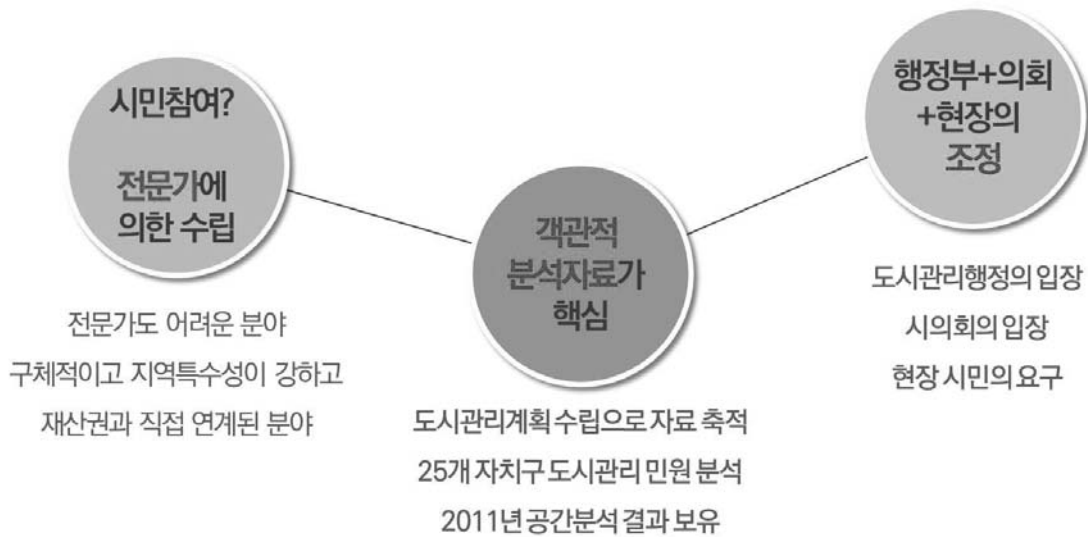


미래상과 핵심이슈 설정

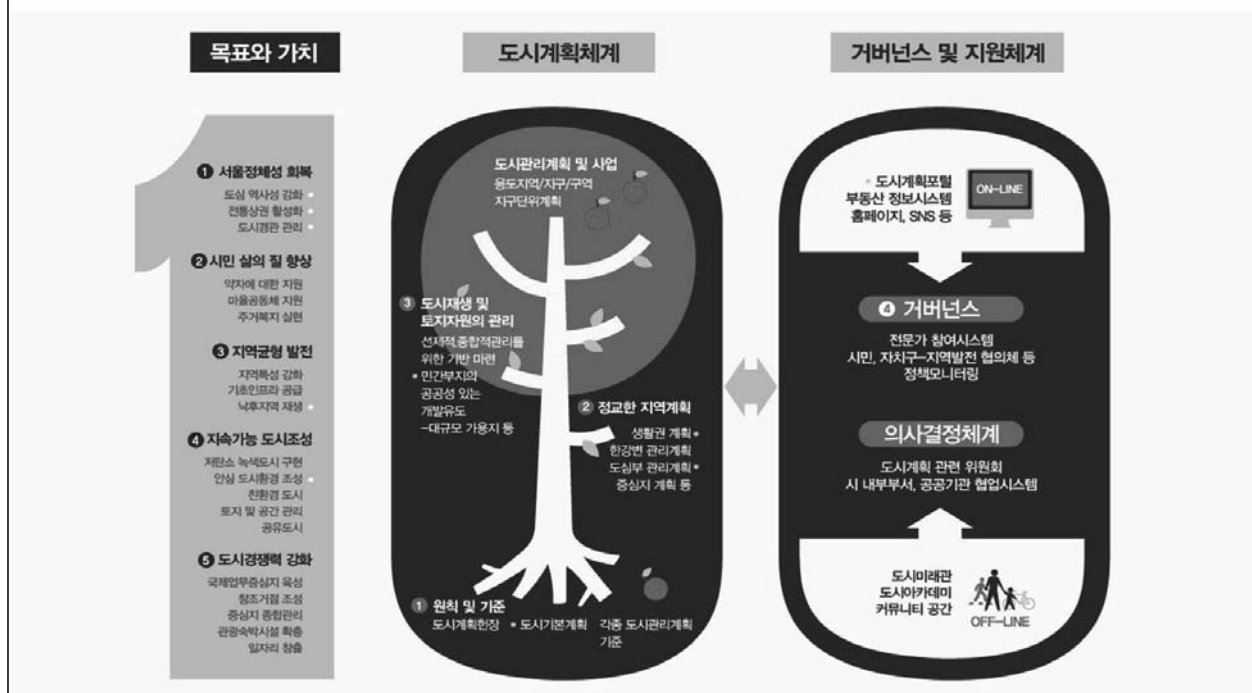
“소통과 배려가 있는 행복한 시민도시”



“공간구조 만들기”의 특징은?



다행히 서울시 도시계획국에서는 “Seoul 100 Plan” 수립 서울 미래 100년 도시계획의 원칙과 기반을 마련

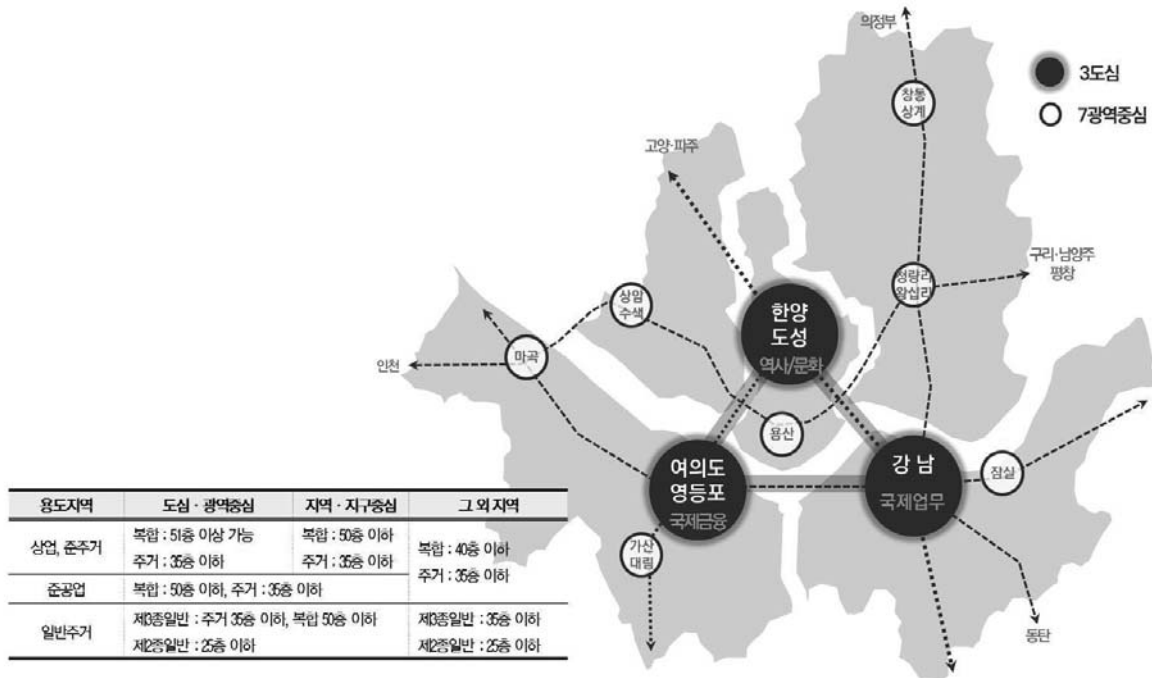


수립 과정 : 3. 공간구조 만들기

29

공간구조 만들기에서는

중심지 체계, 높이관리, 토지이용 등을 정리



수립 과정 : 4. 생활권 계획 수립

30

중간단위 계획의 필요에 의해 생활권 계획 수립

미래상과 핵심이슈를 구체화

추상적이고 개념적인 미래상
전략적인 핵심이슈를
공간적으로 물리적으로 구체화

“주민”이 참여하는 실제적 계획

기본계획은 시민이
생활권계획은 주민이 직접 참여·제안

관련계획·하위계획의 가이드라인

도시관리계획 및 관련계획의 근거
정교한 계획체계 완성

동북권

자족기능 강화 및
고용창출을 통한 지역활성화

주요 과제

고용및중심기능추진
전문성취및혁신성장
풍부한문화및자연자원



- 중심지**
 - 지역균형발전추진 위한 중심지 강화 (영동·상계, 성수, 청문리·왕산리 등)
 - 신성장산업 기반 강화 (영동, 흥동, 성수준공업지역 등)
- 주거지**
 - 지형 및 주거유형별 특성을 고려한 주거지 정비 관리 (고도지구 등 구릉지 및 수변주거지 정비방안 마련, 저층주거지 및 대규모 아파트 노후화에 따른 근본적인 모색 등)
- 교통**
 - 철도 중심의 효율적 대중교통체계 구축 (KTX 연장, 동북선 등 4개 경전철 노선 확충)
 - 지역여건을 고려한 친환경 교통공간 조성 (동부간선도로 지하화 등)
- 생활기반**
 - 풍부한 자연자원, 공원과 자연경관에 구축 (백산·도봉산·수리산 역사문화관광벨트, 동부간선도로 상부공원화, 중랑천 생태문화공간화 등)
 - 생활권 단위의 문화복지시설 확충 (공연장, 체육시설, 보육·청소년시설 등)
- 지역특화**
 - 대화를 통한 지역발전 추진 (청년일자리 창출, 신학언어 프로젝트, 문화활동 기회제공 등)
 - 특화산업 발굴 육성 (성수수제과, 제기인형시장, 연꽃 장유 수만봉제, 성수·정안명 자동차관련 산업 등)



기자 설명회 이후



드디어 2014년 5월 1일 공람

달라진 위상

“서울플랜에서의 방향과 원칙은?” -
모든 계획이 서울플랜을 참조하기 시작..

시민이 수립한 서울플랜 시장이 약속한 계획

시장이 바꾸려고 해도 어려운...
시민이 주인인 계획

서울시민으로서 자부심을 느낀 참여자들

무엇보다 참여한 시민이 만족해하고
자연스러운 홍보를 통한 확산

장기계획임에도 불구하고 **단기적 체감형 정책** 위주

모니터링 등 앞으로 할 일이 더 중요한데 **탈진...**

사람이 하는 일... 담당이 바뀌고 정책결정자가 바뀌면?

시민참여단 100명, **천만시민을 대표**할 수 있는가?

시민참여만으로 **기본계획의 내용**을 채울 수 있을까?

미래상은 청소년 20명과 시민참여단 100 명,

전략계획은 108명의 서울플랜추진단

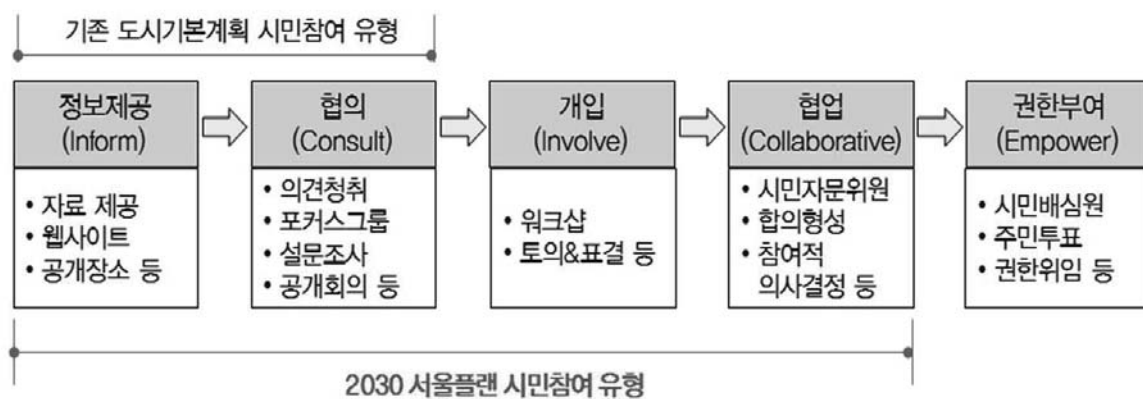
5개의 권역구상은 25개구 자치구 대표 150명

계획수립방향, 내용, 참여방식 등을 결정한 33인의 전문가자문단

계획지원은 43명의 서울시 공무원과 서울연구원 연구진 45명

1000명의 시민이 서울플랜에 대한 의견을 제시하여 주었고

그리고 서울시의회에서 6인의 시의원이 계획수립에 참여



전기자동차 시대의 교통정책 방향

손 상 훈
(책임 연구원)



전기자동차 시대의 교통정책 방향

손 상 훈



서울연구원 & 제주발전연구원 공동세미나
2015. 2. 26

전기자동차 정의 및 유형

▣ 정의

- ▣ 전기에너지를 배터리에 저장하고 배터리로부터 구동력을 얻어 움직이는 자동차

▣ 유형

- ▣ 플러그인 전기자동차(Plug-in Electric Vehicle)
- ▣ 플러그인 하이브리드자동차(Plug-in EV)
- ▣ 배터리전기자동차(Battery EV)

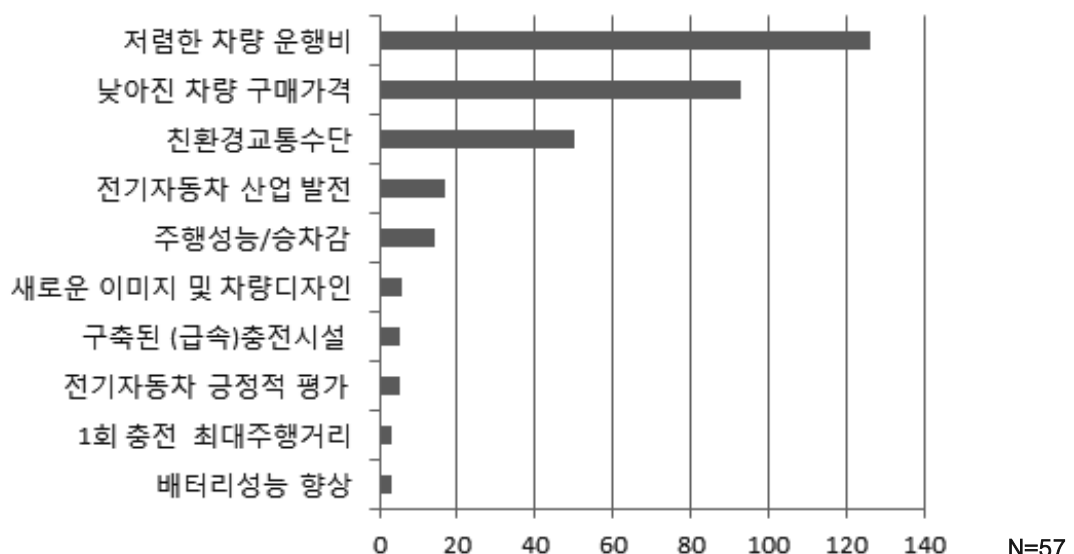
전기자동차 장단점

장점	단점
•높은 에너지 효율 •친환경 교통수단 •주행 시 무소음 무진동 •부품 교환수리 비용 절감 •저렴한 차량 운영비	•비싼 차량 및 배터리 가격 •배터리 충전 장시간 소요 •제한된 1회 충전 주행거리 •부족한 충전인프라 및 관리

3

전기자동차 구매 결정요소

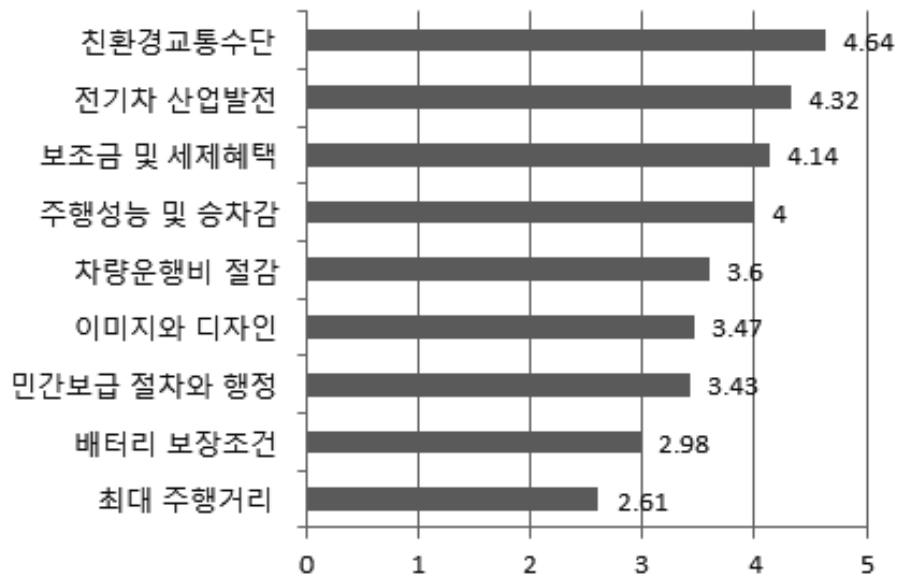
□ 전기차 구매: 경제성 & 환경 측면



4

전기자동차 이용 만족도

□ 전기차 이용 만족도: 4.08점(5점 만점)



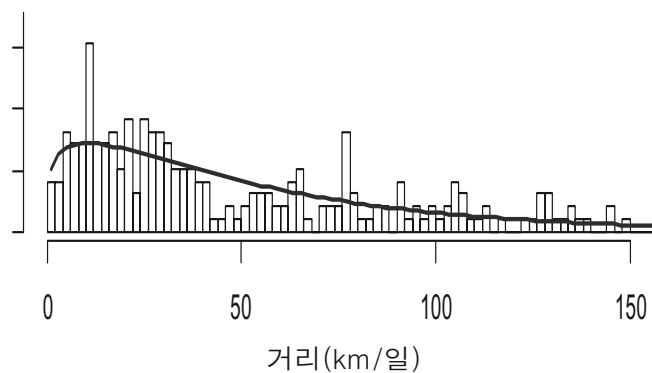
5

전기자동차 이용거리(주중)

□ 일평균 이용거리-53km/일

구분	전기자동차 이용후
차량수	56대
평균	53
표준편차	47
자료수(일*대)	244
최소값	1
최대값	264

6



전기자동차 이용거리(주중)

▣ 전기자동차 > 동일가구의 일반차량

구분	전기자동차 이용후 (단위: km/일)		
	전기차	일반차	전체
차량수	56대	13대	69대
평균	53	26	48
표준편차	47	21	44
자료수(일*대)	244	56	300
최소값	1	1	1
최대값	264	111	264

7

전기자동차 이용행태 및 효과 분석 연구(2014)

▣ 연구 배경-제주특별자치도

- ▣ 2013년 전국 최초 전기차 민간보급사업 실시(160대)
- ▣ 2014년 전기차 민간보급사업 본격화(451대)

▣ 연구 목적- 실증분석 필요

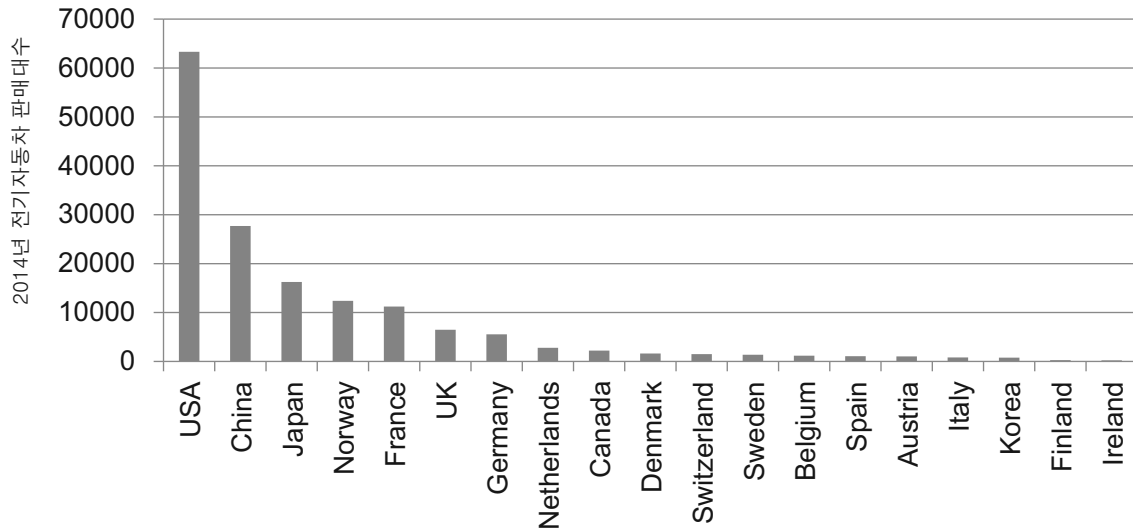
- ▣ 전기자동차 이용 행태 자료 수집 및 이해
- ▣ 전기자동차 보급 환경/경제적 효과 정량화
- ▣ 전기자동차 이용 활성화 및 보급 전략 도출

▣ 조사대상-2014년 상반기 전기차 민간보급 대상자(N=226)

8

전기자동차 전세계 판매현황- 국가별

□ 2014년 전세계 158,605대 판매

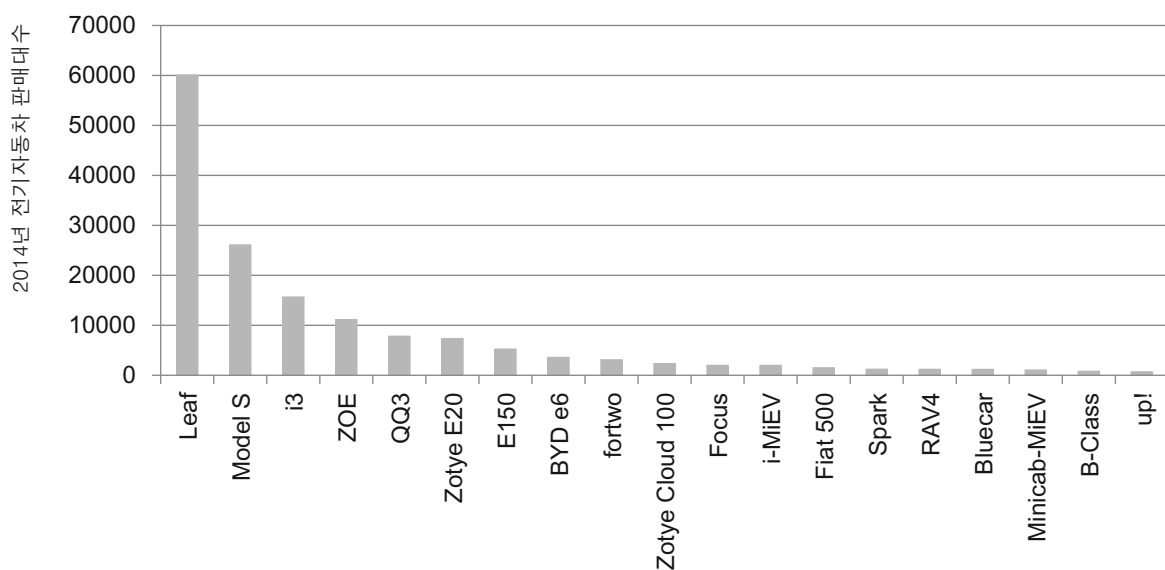


9

자료: <http://www.marklines.com/en/>

전기자동차 전세계 판매현황- 모델별

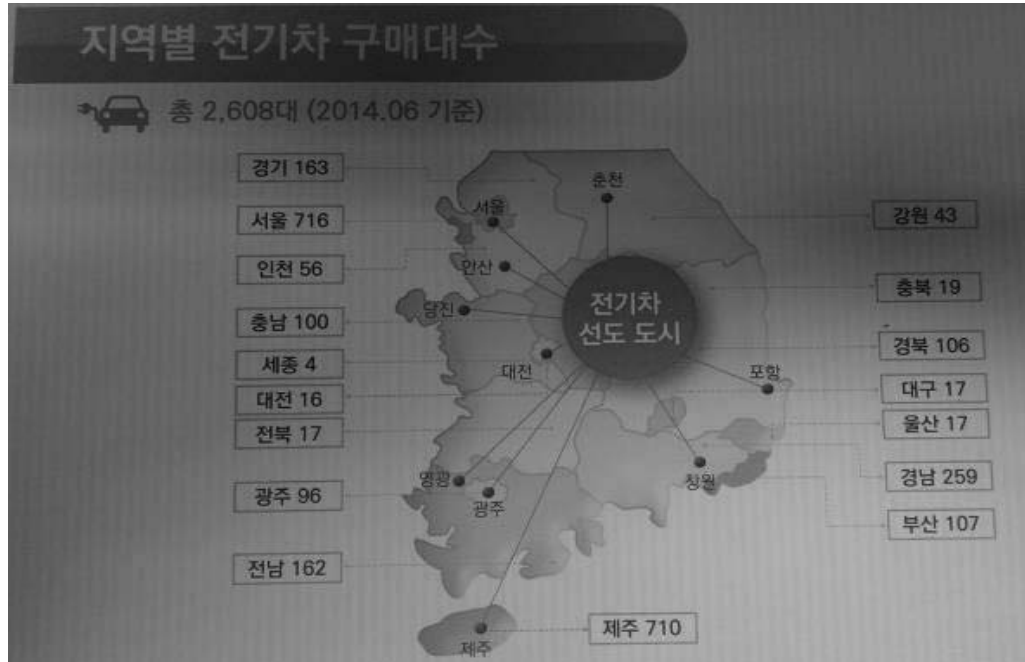
□ 2014년 전세계 158,605대 판매



10

자료: <http://www.marklines.com/en/>

전기자동차 전국 보급 현황



11

자료: 2014 인포그래픽으로 보는 우리나라 전기자동차 현황, 한국교통연구원

전기자동차 정책-한국

전략

◆ 현 정부내 충전시설 확충, 기술개발 및 민간참여 촉진 등으로 '전기차 상용화 시대' 기반 조성

정책 목표	구 분	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	전기차 보급* (누적, 천대)	3	6	16	46	86	136	200
	공공급속 충전시설(누적, 기)	232	432	532	632	830	1,000	1,400
	1회 충전 주행거리(km)	160	200	230	230	270	270	300

* 당초 100만대 보급목표(전기차 개발 및 보급계획, '10.9월) ⇒ 현실적 여건을 고려 20만대로 수정

12

자료: 전기자동차 보급확대 및 시장 활성화 계획, 환경부 & 산업부, 2014.12.18

전기자동차 정책-제주특별자치도

Carbon-free Island Jeju by 2030

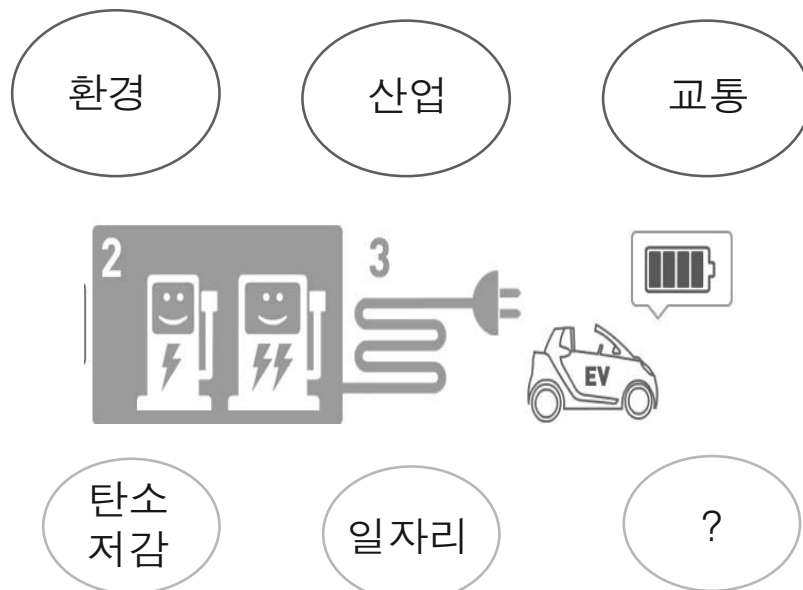
- ▣ 스마트그리드 도시 조성
- ▣ 신재생에너지 활용
- ▣ 전기자동차 메카



13

전기자동차에 대한 접근

환경 & 산업-녹색성장 & 신성장 동력



14

교통정책의 방향

- ▣ 전기차 보급사업 및 전기차 특성 활용-> 기존 도시교통문제 해결 모색
- ▣ 주차문제
 - ▣ 주거지 주차공간 부족
 - ▣ 전기자동차 보급 사업 + 자기차고지 갖기 사업
- ▣ 대중교통 문제
 - ▣ 재정보조금 증가, 서비스의 한계
 - ▣ 전기버스 도입 & 운영: 업체 운영적자 감소
 - ▣ 대중교통 노선확충 및 수요 대응 서비스 제공

15

교통정책의 방향

- ▣ 전기자동차 보급에 따른 상황 예측 및 대응
- ▣ 자동차(승용차) 대수 증가
 - ▣ 전기자동차 공급: 구매수요 견인 가능
 - ▣ 공유자동차(car sharing) 도입 & 활성화
- ▣ 대중교통 이용 감소
 - ▣ 저렴한 전기차 운영비: 자가용 선택
 - ▣ 도심지역 주차요금 부과 & 상향 필요
- ▣ 전기자동차 중심의 교통체계 구상 필요

16

감사합니다

Q & A

중국관광시장 전망과 유치확대 전략

신 동 일
(연구위원)



워크샵 2015.2.26

중국관광시장 전망과 유치확대 전략

제주발전연구원 관광전략연구부
연구위원 신 동 일

목 차

- Ⅰ 중국관광시장 현황
- Ⅱ 중국관광시장 전망
- Ⅲ 유치확대 전략

I 중국관광시장 현황

대세 중국관광시장의 규모는 ?

- 21세기 관광시장의 큰손! 대세! 중국인관광객

2005년 3,100만 명

-

2010년 5,700만 명

2012년 8,200만 명

2013년 9,818만 명

2014년 1억 명 돌파

2014년 1억 1천만 명의 중국인관광객 소비

1,500억 달러(약 160조)



3

I 중국관광시장 현황

- 2013년 국외여행 중국인관광객 9,818만 명

홍콩 약 4천만

+

마카오 약 2천 5백만

=

전체의 67%

2013년 중국인관광객

한국 425만 명(전체의 13%) 태국 401만 명(전체의 12.3%)
대만, 미국, 일본, 베트남, 캄보디아, 말레이시아, 싱가포르,
기니 비사우 등 10개국 100만 명 이상 (중국국가여유국 통계)

4

I 중국관광시장 현황

2013년	국가	중국인관광객	국별 비중	국별 비중 (홍콩, 마카오제외)	증가율
1	홍콩	4,030만 명	41.0%	-	15.3%
2	마카오	2,523만 명	25.7%	-	17.4%
3	한국	425만 명	4.3%	13.0%	42.0%
4	태국	401만 명	4.1%	12.3%	78.7%
5	대만	291만 명	3.0%	8.9%	11.0%
6	미국	196만 명	2.0%	6.0%	14.2%
7	일본	183만 명	1.9%	5.6%	-6.5%
8	베트남	177만 명	1.8%	5.4%	32.3%
9	캄보디아	169만 명	1.7%	5.2%	-8.4%
10	말레이시아	135만 명	1.4%	4.1%	-1.5%
11	싱가포르	132만 명	1.3%	4.0%	13.4%
12	기니 비사우	114만 명	1.2%	3.5%	216%

자료 : 중국국가여유국

5

I 중국관광시장 현황

● 2014년 방한 외국인관광객 1,420만 명

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
전체 외국인 관광객	880만	979만	1,114만	1,218만	1,420만
중국인관광객	187만	222만	283만	432만	612만
비중	21.3%	22.7%	25.5%	35.5%	43.1%

자료 : <http://tour.go.kr>

늘어나는 중국인관광객수와 비중

구분	2012년	2013년	2014년
일본인관광객	352만	274만	228만
비중	31.6%	22.6%	16.1%



6

I 중국관광시장 현황

●2013년 방한 중국인관광객 1인당 평균 2,272달러 지출

중국인 관광객들이 국내에서
지출한 총 관광 비용

단위: 억원



2013년 전체
외국인관광객 1,684달러

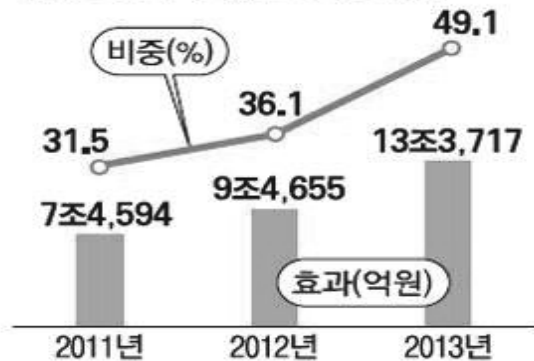
미국인관광객 1,470달러
일본인관광객 990달러



I 중국관광시장 현황

●2013년 중국인관광객 생산유발효과 13조 4천억 원

유커의 한국 생산유발효과



*비중은 전체 외국인 관광객의 생산유발효과 중 유커가 차지하는 정도. 자료=산업연구원

소매업(쇼핑) 4조 5천억

식음료 1조 2천억

숙박업 1조 1천 8백억



I 중국관광시장 현황

제주도 관광객 방문 추이

● 2014년 관광객 수 1,228만 명(내국인 895만 명, 외국인 333만 명)

구 분	전체 내도관광객		내국인관광객			외국인관광객		
	인원	증감률	인원	증감률	비중	인원	증감률	비중
2005년	502	1.8	464	0.8	92.5	38	15.0	7.5
2010년	758	16.2	680	15.4	89.7	78	22.9	10.3
2011년	874	15.3	770	13.1	88.0	104	34.6	12.0
2012년	969	10.9	801	4.1	82.7	168	60.8	17.3
2013년	1,086	12.0	852	6.4	78.5	234	38.8	21.5
2014년	1,228	13.1	895	5.0	72.9	333	42.5	27.1

9

I 중국관광시장 현황

● 2014년 내도 외국인관광객 333만 명

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
전체 외국인 관광객	78만	104만	168만	234만	333만
중국인관광객	40만	57만	108만	181만	286만
비중	51.3%	54.8%	64.3%	77.2%	85.9%

자료 : 제주특별자치도



2007년 중국인관광객과 일본인관광객은 약 18만 명으로 비슷한 수준, 현재는 중국인 286만 명, 일본인 9만 명

10

I

중국관광시장 현황

제주지역 외국인관광객 국가별 분포(2013년 기준)



11

II

중국관광시장 전망

1. 한국을 비롯한 아시아권 성장 지속

국외여행 중국인관광객 87%가 중국 주변 국가에 집중

2013년 기준 홍콩과 마카오를 제외하면 약 3천 3백만 명이 국외여행

- 2013년 한국인 국외여행 1천 5백만 명의 2배 조금 넘는 수준
- 중국인 1억 명 국외여행은 과장? 허수?

한국과 주변 국가에는 큰 기회!!!

- 홍콩, 마카오 수요가 점차 한국을 비롯한 주변 국가로 흡수될 것으로 전망

12



중국관광시장 전망

2. 유럽 등 미주 국가에의 파급력은 아직은.....

2012년 기준

프랑스 방문객 8천 3백만 중 중국인은 38만 명,
미국 방문객 6천 7백만 명 중 중국인은 172만 명 수준

중국인관광객 파급력이 유럽과 미주 국가에 미치기 위해서는

- 중국 중산층 소득이 현재보다 한 단계 더 업그레이드
- 중국 위안화의 가치가 더욱 평가절상되어야 가능

*하지만 중국 경제성장이 과거만큼 폭발적이지 않은 상황에서
유럽과 미주를 포함한 전 세계관광에 파급력을 보이는 시기는
아직은 시기상조(시간의 문제이지 결국은 전 세계로 확장/분산 전망)



중국관광시장 전망

3. 개별/가족단위 여행시장의 급속한 성장

여유법(2013.10.1) 시행 후 개별여행 증가 가속화

2013년 중국인관광객 개별(53.8%), 단체(42.8%) - 문화체육관광부

- 현재 면세점/백화점 위주의 쇼핑은 고가와 중저가 쇼핑으로 다양화
- 숙박과 식음료도 자유선택하는 비중이 높아지며 다양화
- 소환제가 여행지 결정에 중요하게 작용하고, 가족단위 관광객 증가 예상



중국의 여유법

- 자국관광객의 권익을 보호하고, 중국관광산업을 발전시키기 위해 제정된 일종의 관광진흥법으로 저가패키지여행을 금지하는 것이 주요 골자



II

중국관광시장 전망

4. 한류의 지속과 힐링이 새로운 트렌드로 부상

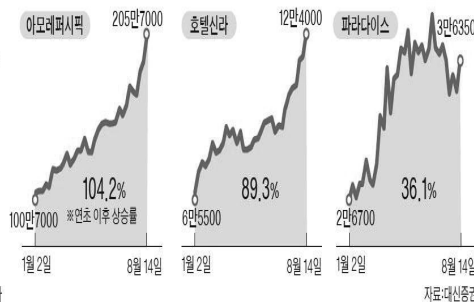
근거리와 더불어 한류가 한국선택의 핵심요인

시내면세점 매출 중 국산품이 차지하는 비중

- 2012년 17%, 2013년 22%, 2014년 32%, 2015년 40% 대 전망

주요 증권사가 뽑은 '요우커 수혜주' 요우커 수혜주 성과 단위:원

- 이모레퍼시픽
중국인 구매 증가와 중국 법인 수익성 개선
- 리훙쿤
한국산 고급 전기밥솥 인기 높음
- 파라다이스
'콘스 요우커' 카지노 배팅액 대폭 증가
- 호텔신라
중국 관광객 급증과 면세점 수익 증가



중국의 환경(대기)오염, 황사 등에서 탈출하고자 힐링관광이 새로운 트렌드로 부상 가능성

15

II

중국관광시장 전망

5. 온라인 관광시장의 급속한 성장

중국 온라인 관광시장 2015년에는 62조원, 2017년 87조원 예상

- 중국 IT 조사기관 엔포데스크

- 엔포데스크는 중국 온라인관광시장이 휴양관광상품, 항공권 호텔 등의 예약서비스를 중심으로 발전할 것으로 전망

- 현재 온라인 부문이 전체 관광시장에서 차지하는 비중은 8.5% 정도로 주요 선진국 평균수치 이하지만 인터넷 보급의 확대와 더불어 급속하게 성장할 것으로 전망

16

Ⅲ 유치확대 전략



1. 개별 및 가족단위 대응 인프라 확충

- 가족단위 관광객의 접근성 개선(교통, 정보, 숙박, 식음료 전반)
- 개별 및 가족단위 관광객 맞춤형 관광프로그램의 개발
- 세대별(연령대별) 마케팅 전략의 차별화

2. 한류의 지속화 및 공고화에 더욱 투자

- 면세점 가격 및 제품, 서비스경쟁력 지속적 강화
- 아울렛, 전통시장, 골목상권 한국브랜드의 신규 이미지 창출

17

Ⅲ 유치확대 전략



3. 스마트관광 인프라 확충

- 중국 온라인 관광사업체와의 전략적 제휴 확대
- 중국인 맞춤형 관광앱의 지속적 개발과 보급
 - *알리페이가 은련카드를 대체해 나가는 상황
- 중국인관광객 빅데이터의 단계별 구축과 전략적 활용

4. 힐링상품의 개발 및 새로운 한류화

- 청정 산소상품(산소캔, 산소소주, 산소막걸리, 산소캡슐.....)
- 체험형 힐링상품 개발로 고부가가치 관광객 유치 확대

18

Ⅲ

유치확대 전략



5. 불공정거래의 지속적이고 강력한 단속

- 중국 현지여행사와의 송객수수료 커넥션 최소화 마련
*1인당 20~30만원 송객수수료를 주고받는 상황
- 무자격가이드, 바가지쇼핑 등 불만족 요인들의 지속적 관리

6. 범국민적 대중국인 서비스 마인드 제고

- 중국인관광객에 대한 오해와 편견을 불식하는 캠페인 실시
- 한국인의 친절과 미소를 한류상품화하려는 국민적 노력



자연, 문화, 사람의 가치를 키우는 제주



신동일 제주발전연구원 연구위원