

국외출장 결과보고서

구 분	내 역							
출장자	소속	임원실		성명	조정희	직급	원장	
	소속	기획조정본부		성명	김민수	직급	선임연구위원	
	소속	해양연구본부		성명	육근형	직급	선임연구위원	
	소속	해양연구본부		성명	정여진	직급	부연구위원	
	소속	기획조정본부		성명	김대현	직급	전문연구원	
	소속	해양연구본부		성명	김예림	직급	전문연구원	
	소속	해양연구본부		성명	김지윤	직급	전문연구원	
	소속	한국해양대학교		성명	목진용	직급	초빙교수	
출장목적 (중복선택 가능)	■ 현지조사 (현장, 전문가 회의) ■ 국제행사 주최 □ 국제행사 참가 □ 국제회의 (정부대표단) 참석 □ 세미나, 교육, 훈련 □ 기타							
	- 한중 정상회담 이후 해양·물류·공급망·지역협력 강화 기조 속 간담회 및 국제행사 주최를 통해 실질적 정책·연구 협력 기반 마련 - MOU 기관 간 공동연구, 정책자문, 학술교류 등 협력사업 발굴 및 추진방향 논의 - 한중해양포럼(4/28) 및 한중물류포럼(4/29) 개최를 통한 양국 블루이코노미와 수산·물류 이슈 공동 대응을 위한 협력 및 정책솔루션 발굴							
관련사업 (예산항목)	○ 관련사업: - 임원실 : 「국제협력사업」 (일반)(기간: 26.01.01.~12.31.) - 기획조정본부 : 「청색경제 실현을 위한 미래 혁신 연구사업」 (적립금)(기간: 26.01.01.~12.31.) - 해양연구본부 : 「글로벌 해양정책 연구협력 생태계 구축사업」 (적립금)(기간: 26.01.01. ~ 12.31.) - 전체경비 : 교통비, 회의비, 로밍비 등 연구과제에서 집행							
출장기간	2026. 4. 27(월) ~ 4. 30(목) (3박 4일)			출장지		중국 (청도, 위해)		
출장일정	일자		방문지		주요업무*		비고	
	4.27(월)		부산(11:05)→칭다오(11:55)		항공 이동 (정여진, 김지윤, 김대현)		KE2081	
			인천(13:05)→칭다오(13:45)		항공 이동 (원장, 김민수, 육근형, 김예림, 목진용)		KE843	
			오후	칭다오 자동화터미널 자유무역특구 (15:00~17:00)		자동화터미널, 자유무역특구 방문 및 면담		렌트차량
				산둥사회과학원 (17:00~19:00)		산둥성사회과학원 업무협의		
	4.28(화)		오전	한·중해양경제포럼	포럼 개최(개최안 별도) 블루이코노미, 블루카본, 관광 등		렌트버스 이용 (14:00→17:30)	
			칭다오→웨이하이		이 동			
	4.29(수)		오전	한·중환황해협력세미나	포럼개최 (항만, 물류, 수산 등)		렌트차량	
			오후	웨이하이 현지 간담회	현지기업·유관기관 대상 간담회 개최 및 현지 수산시장 방문			
	4.30(목)		웨이하이(11:00)→인천(13:15) 김포(15:55)→김해(17:00)		항공 이동			
출장성과	○ 중국 산둥성 해양·물류·항만 연계 연구협력사업 발굴을 위한 협의 ○ 현지 해양·항만물류 전문가와 논의를 통한 협력 과제 발굴 ○ 환황해권 협력사업 발굴 및 현지 수요 발굴 ○ 중국 산둥지역(청도, 연태) 현지 여건 관련 의견 수렴							
향후계획	○ 협력사업 논의에 따른 후속 사업 발굴 및 포럼·세미나 정례화 검토 ○ 2026년 제15차 한·중 해양경제포럼 개최 예정(11월, 한국 제주도)							
참고 등 특이사항 (건의사항)								

* 주요업무 수행 결과 별지 작성 후 첨부

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

업무유형	■ 현지조사(현장, 전문가 회의) □ 국제행사 주최 □ 국제행사 참가 □ 국제회의(정부대표단) 참석 □ 세미나, 교육, 훈련 □ 기타																																		
업무 ①	칭다오 컨테이너터미널(QQCTN) 방문 및 자유무역특구 청장 면담																																		
수행계획	□ 내용 ○ 칭다오 자동화 컨테이너터미널(QQCTN) 현지 답사 및 인프라 운영여건 답사 ○ 한국-산둥성 간 주요 투자, 물류이슈 관련 자유무역 특구 측 의견 청취 및 현황 검토 □ 방문일자 : 2026. 4. 27(월) 15:00~17:00 □ 방문처 : QQCTN 및 자유무역시험구청 1층 대회의실																																		
수행 결과	□ 배경 ○ 칭다오항은 2025년 기준 세계 5위 컨테이너 항만으로 2021년 이후 연평균 6.8% 증가 - 약 240개 컨테이너 국제항로 운영(2025년 기준) 단위: 만TEU, %																																		
	<table><tr><th>품목</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>CAGR</th></tr><tr><td>컨테이너</td><td>2,371</td><td>2,550</td><td>2,639</td><td>3,087</td><td>3,289</td><td>6.8</td></tr></table>						품목	2021	2022	2023	2024	2025	CAGR	컨테이너	2,371	2,550	2,639	3,087	3,289	6.8															
	품목	2021	2022	2023	2024	2025	CAGR																												
	컨테이너	2,371	2,550	2,639	3,087	3,289	6.8																												
	○ 28개 컨테이너 선석 운영 중 - QQCTN 6개 선석은 완전자동화 터미널로 운영 중이며, 하역효율성 세계 신기록 보유 (62.62TEU/hr, 2025.05.22.)																																		
	<칭다오항 컨테이너 시설현황>																																		
<table><tr><th>터미널</th><th>QQCT</th><th>QQCTU</th><th>QQCTUA</th><th>QQCTN</th></tr><tr><td>선석개수</td><td>11</td><td>9</td><td>2</td><td>6</td></tr><tr><td>선석길이(M)</td><td>3,400</td><td>3,163</td><td>693</td><td>2,088</td></tr><tr><td>수심(M)</td><td>17.5</td><td>20</td><td>17</td><td>20</td></tr><tr><td>Gantry Crane (EA)</td><td>41</td><td>21</td><td>5</td><td>7</td></tr><tr><td>Annual Capacity (TEU)</td><td>9,000,000</td><td>6,000,000</td><td>1,500,000</td><td>4,200,000</td></tr></table>						터미널	QQCT	QQCTU	QQCTUA	QQCTN	선석개수	11	9	2	6	선석길이(M)	3,400	3,163	693	2,088	수심(M)	17.5	20	17	20	Gantry Crane (EA)	41	21	5	7	Annual Capacity (TEU)	9,000,000	6,000,000	1,500,000	4,200,000
터미널	QQCT	QQCTU	QQCTUA	QQCTN																															
선석개수	11	9	2	6																															
선석길이(M)	3,400	3,163	693	2,088																															
수심(M)	17.5	20	17	20																															
Gantry Crane (EA)	41	21	5	7																															
Annual Capacity (TEU)	9,000,000	6,000,000	1,500,000	4,200,000																															
○ 2017년 5월 중국은 아시아 최초로 『로보틱컨테이너터미널』 개장 - 2017년 5월 아시아 최초로 중국 칭다오항의 QQCTN(Qingdao Qianwan Container Terminal)에 완전무인자동화터미널 운영 시작 - 동 터미널은 완전무인화의 기본인 자동이송차량인 AGV(Automated Guided Vehicle)는 물론 무인자동야드크레인(ASC: Automated Stacking Crane)과 최고수준의 안벽크레인을 운영 - 완전무인화 장비운영과 더불어 독자적 기술인 선박자동앵커링, 자동 '컨' 체결분리 시스템, 리프팅 버퍼플랫폼 운용 - 극초대형 컨테이너선박인 2만 4,000TEU에 대응하며, 모든 동력원을 전기와 배터리 시스템을 적용, 고효율 친환경 무인항만을 목표로 운영중																																			
□ 중국(산둥) 자유무역 특구 관련 면담내용 ○ 칭다오 자유무역시험구 개요 및 지역적 우위 - 중국(산둥)자유무역시험구 칭다오구역은 칭다오시 서해안신구에 위치하며, 총 면적 52km²로 첸완 종합보세구, 서해안 종합보세구, 중국-독일 생태원 및 경제기술개발구 등 기능 구역이 중첩																																			

- 중국-독일 생태원 면적은 34.92km²로 전국 최초의 중독 양국 협력 생태 시범단지이며, 유엔 '지속가능한 도시 및 주거환경상' 수상
- 칭다오구역은 '중국 10대 최고 투자 가치 산업단지', '중국 최고 투자 매력도 산업단지' 등 20여 개의 국내외 명예와 칭호를 수상하였으며, 상무부 연구원 평가를 통해 전국 자유무역시험구 1위 그룹에 안정적으로 자리함
- 교통 인프라 및 지리적 접근성
 - 자오둥 국제공항에서 39km, 칭다오 서역에서 25km, 북역에서 35km, 칭다오역에서 30km 거리에 위치
 - 소요고속철도로 베이징까지 3시간, 상하이까지 4시간 소요
 - 자오저우만 제1터널 총 길이 7.8km, 과해대교 총 길이 35.4km로 동안 시내까지 각각 20분, 30분 소요, 지하철 6호선 및 13호선이 구역 내 총 4개 역을 운영 중
- 산업적 우위 및 주요 클러스터
 - 해운물류 분야: 칭다오항은 중국 북부 최대의 천혜 심수항으로 세계 4위 화물 처리량, 세계 5위 컨테이너 처리량 보유; 전 세계 180개국 700여 개 항구와 연결
 - 현대 상업 및 무역: 영국 BP, 싱가포르 트크, 중국석유국제, 이토추(ITOCHU), 트라피구라(TRAFIGURA) 등 17,000여 개 국제 무역 회사 집결; 외국무역 수출입 연평균 12% 성장
 - 현대 금융: 64개의 펀드 관리자 및 펀드 상품 집결, 규모 약 300억 위안; 각종 금융기관 총 700억 위안 초과 자금 조달
 - 유전자 과학기술: 3,000여 명의 유전자 기술 인재, 총 투자액 120억 위안 초과; 5대 분야(해양생명 배치 및 해석, 유전자 기반 정밀 건강관리, 분자 생물학적 육종, 합성 생물, 유전자 검사 장비 및 시약) 중점 육성
 - 선진 제조: 세계 최초 5G+스마트 제조 전면 연결형 산업단지 조성; 하이얼 인더스트리 4.0, 파나소닉, GM 우링 등 고급 스마트 제조 기업 집결
 - 집적회로: 계획 면적 13,550무(亩), 신언.슈이즈능.팡이커 등 40여 개 중점 기업 입주; 집적회로 전문 인재 1만여 명, '중국 집적회로 산업단지 종합 경쟁력 TOP30' 선정
- 주요 산업 플랫폼
 - 칭다오 자유무역 접견홀: 국제해운무역금융혁신기지, 건축 면적 2만m²; 전시·대중상품 거래·해운무역 금융 서비스·공공 법률 서비스 기능
 - 해운무역금융융합혁신기지(해진원): 항구·산업·도시 융합 발전 주도, 건축 면적 130만m²
 - 일본·한국 서비스 무역항: 일본·한국 특화 소비 선도구, 총 건축 면적 16.1만m²; 건강의료 및 상무서비스 두 분야 중점 신규 비즈니스 모델 구축
- 한·중 협력 관련 시사점
 - 칭다오 자유무역시험구는 일본·한국 서비스 무역항, 창업 혁신 거점 등을 통해 한국 기업과의 협력 인프라를 적극 구축 중
 - 해운·물류·금융·유전자기술·선진제조 등 다양한 분야에서 한국과의 기술·정책 협력 수요 존재
 - 특히 해양 바이오, 블루카본, 해양환경 관련 분야와 연계한 자유무역시험구 내 협력 사업 발굴 가능성 존재



업무유형	☒ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☐ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타
업무 ②	산동성사회과학원 업무 협의
수행계획	☐ 내용 ○ 산동성 한중 간 해양·항만·물류·수산 관련 주요 협력연구사업 발굴 및 향후 과제 논의 ○ 한중해양경제포럼 실무진 사전 미팅 ☐ 회의일자 : 2026. 4. 27(월) 17:00~19:00 ☐ 방문처 : 칭다오 황하이호텔
수행결과	☐ 참석자 명단 - KMI : 조정희, 김민수, 김대현, 육근형, 정여진, 김예림, 김지윤, 김태일, 김명화, 심보경 - 한국해양대학교 : 목진용 - 산동사회과학원 : 후친쇼우 - 산동성해양경제문화연구원 : 쉬광핑, 박문진, 루메이엔, 유강 - 자연자원부 제1해양연구원 : 장즈위이, 루초우 ☐ 협의 내용 1. 협력 개요 ○ 산동성사회과학원은 중국 산동성 정부 산하 정책·사회과학 연구기관으로, 산동성 경제, 산업, 대외개방, 해양·지역발전 전략 등을 연구하며, 환황해권, 동북아 협력 연구 등을 지속적으로 수행 - KMI-산동성 사회과학원 간 교류 및 공동포럼은 정부 간 정책변화, 코로나 등으로 연기되었다가 2025년부터 재개 ○ APEC 및 26년 1월 한중정상회담을 계기로 한중 간 해양, 해양관광, 수산, 물류, 해운, 항만 간 협력강화를 위한 실질적 협력사업 및 의제 발굴을 위한 공감대를 형성 ○ 중국은 '제15차 5개년 계획'을 통해 해양강국 전략 본격 추진을 하고 에너지·장비·바이오·해운서비스 등 해양산업 고도화, 해양과학기술 및 심해개발 역량 강화, 해양경제권 및 항구·산업·도시 통합 발전, 재정·금융 지원 및 통계·관리체계 고도화를 지향 ○ 한중 간 해양 협력은 30년간 제도적 기반 구축을 위해 해운, 수산, 과학기술, 환경, 해사안전 등 전 분야 협정 체계, 정부 간 다층 협력체계 및 정례 협의체 운영 등 운영 ○ 기존의 경우, 수산분야(공동 자원관리 및 방류사업), 항만물류분야(정기항로 확대 및 복합운송 활성화), 해상분야(구조훈련 및 안전협력 강화), 해양환경(황해 공동조사 및 생태보호 협력) 등에서 협력 성과를 가짐 ○ 협력 수준이 국장급 중심으로 실효성 부족, 지방정부 간 협력 미흡, 싱크탱크 협력의 정책 활용성 부족, 해양경계·어업분쟁 등 핵심 갈등 지속 등에서 한계점 인식 2. 산동성-KMI 간 논의된 주요 협력사업 ○ 싱크탱크 '투 트랙' 플랫폼의 정책연계 기능 확대, 공동 연구·보고서 발간 및 정책 반영 체계 구축, 해양 핵심 현안(경계, 자원, 환경 등) 해결형 연구 등 정책·연구 협력 강화 ○ 해양산업 저탄소·디지털 전환(AI 활용) 협력, 스마트수산·해양바이오·해양관광(크루즈) 공동 육성, 친환경 선박 및 해양장비 기술 협력 등 산업·기술 협력 확대 ○ 해양생태 보호 및 해양쓰레기 대응 공동체계 구축, 연안관리 및 기후변화 대응 기술 협력 확대 등 환경·기후 대응 협력 ○ 북극항로, 글로벌 공급망, 해양 거버넌스 협력 강화 등을 통한 글로벌이슈 협력 연계 3. 양 기관 간 향후 협력 논의 내용 ○ 26 11월, 27년 4월 각각 한국, 중국에서 해양분야를 포함한 수산, 해운, 물류 등 협력 부문 확대를 위한 KMI-산동성 간 협력포럼 개최 합의 ○ 기존의 정부 간 기조 변화에 따른 협력관계 변화에 비추어, 상시 협력이 가능한 의제 발굴 및 추진을 위한 협력연구사업 발굴 시사

업무 유형	☐ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☒ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타		
업무 ③	한중 해양경제포럼 개최		
수행계획	☐ 개최일자 : 2026. 4. 28(화) 08:30~14:00		
	☐ 개최지역 : 칭다오 황하이호텔(黄海饭店)		
	☐ 참석자 : 산동사회과학원, KMI, CIMA(중국해양발전전략연구소), FIO(자연자원부 제1해양연구원) 등 40명 내외		
	☐ 포럼일정		
	시간	주요 내용	사회
	08:00~08:30	등록	
	08:30~09:00	개회사: 후친쇼우(胡钦晓) 산동사회과학원(SDASS) 원장 축 사: 조정희(趙正熙) 한국해양수산개발원(KMI) 원장 단체촬영	쉬광핑 (徐光平) 산동성해양 경제문화연 구원장
	09:00~09:20	(중) 발표1: 한·중 해양협력 확대방안 - 산동사회과학원 해양경제문화연구원 박문진(朴文进) 연구원	
	09:20~09:40	(한) 발표2: 한국의 해양보호생물 관리 정책 현황 및 한·중 협력방향 - 한국해양수산개발원(KMI) 김지윤(金志琬) 전문연구원	
	09:40~10:00	(중) 발표3: 한·중 해양관광 협력방안 - 산동성해양경제문화연구원 루메이엔(鲁美妍) 박사	
	10:00~10:20	(한) 발표4: 한국의 해양관광의 현황 및 한·중 협력방안 - 한국해양수산개발원(KMI) 김예림(金藝林) 전문연구원	
	10:20~10:40	Coffee break	
	10:40~11:00	(중) 발표5: 중국의 연안생태계 보호복원 및 탄소흡수 증대 효과 - 자연자원부 제1해양연구원 루초우(陆超) 부연구원	
	11:00~11:20	(한) 발표6: 한국의 블루카본 정책 방향과 한·중 협력방안 - 한국해양수산개발원(KMI) 정여진(鄭如珍) 부연구위원	
11:20~12:00	종합토론 및 질의응답(각 6분) <좌장> 김태일(金泰一)KMI 중국연구센터장 - 한국해양수산개발원(KMI) 김민수(金珉秀) 본부장 - 중국해양발전전략연구소(CIMA) 이밍제이(李明杰) 연구원 - 한국해양수산개발원(KMI) 육근형(陸根亨) 본부장 - 자연자원부 제1해양연구원(FIO) 장즈위이(张志卫) 센터장 - 국립한국해양대학교 목진용(睦鎭庸) 초빙교수(KMI 명예연구위원) - 산동성해양경제문화연구원 유강(刘康) 연구원	김태일 (金泰一) KMI 중국연구센 터장	
12:00~12:10	폐회사 - 조정희(趙正熙) 한국해양수산개발원(KMI) 원장 - 후친쇼우(胡钦晓) 산동사회과학원(SDASS) 원장		
12:10~13:30	점심 식사		
수행결과	<발표세션 주요 내용>		
	① 새로운 시대, 한중 해양경제 협력 확대 방안 (산동사회과학원 박문진 연구원) ☐ 주요내용 ○ 한중 모두 해양의존도가 높은 국가로 해양경제 협력 필요성 증대 ○ 중국은 산업·기술·심해개발 중심으로 해양강국 전략 구상, 한국은 해양수도권, 해양경제, 해양안보 연계 전략 추진 ○ 30년간 다수의 협정을 기반으로 해운, 수산, 환경 등 전방위 협력체계 구축 ○ 수산(공동 단속 및 자원관리, 방류사업 확대), 항만물류(정기항로 확대, 복합운송 활성화, 물류비 절감노력), 해사(합동구조훈련·안전협력 강화), 환경(황해 공동조사 및 생태 보호 협력) 분야에서 실질적 협력 성과 축적 ○ 국장급 교류 위주의 협력수준, 지방 간 협력부족, 핵심갈등 지속 등 한계 존재		

□ 한중 주요 협력방안

- 지방정부 간 협력체계 확대 및 '산동-한국 경제협력'등 상위전략 설계 제시
- 정책 연계 공동연구 및 해양 핵심 현안 해결형 연구 강화
- 북극항로, 해양치유사업, 수산물가공, 해양쓰레기, 항만·해운, 복합운송 분야 협력 강화 필요

② 한국의 해양보호생물 관리 정책 현황 및 한중 협력방향(KMI 김지윤 전문연구원)

□ 주요내용

- 「해양생태계 보전 및 관리에 관한 법률」에 따라 고유종, 개체수 감소종, 학술·경제적 가치 및 국제적 보호가치가 높은 종을 해양보호생물로 지정·관리하며, 현재 포유류·무척추동물·조류·어류 등 총 91종 지정
- 해양생태계 종합조사 및 정밀 모니터링, 위반 시 처벌 규정 등 규제체계 운영, 해양보호구역(총 39개소) 지정·관리를 통한 보전·관리체계 구축
- 제2차 해양생태계 기본계획 및 해양생물다양성 보전 대책(2024)에 따라 해양보호생물 지정 목표를 2030년까지 120종으로 상향 조정
- 황해 갯벌은 점박이물범·철새 등 회유성·이동성 생물의 핵심 서식지로, 한·중 공동 자원으로서의 중요성 증대

□ 한중 주요 협력방안

- (공동 모니터링 체계 구축) 점박이물범·철새 등 회유성·이동성 생물 대상 공동 조사 표준화 및 데이터 공유 플랫폼·정보 교환 체계 마련
- (위협요인 공동 관리) 혼획·좌초·폐사 등 위협요인 현황 공동 조사·정보 공유 및 혼획 저감·서식지 교란 최소화 기술 공동 개발
- (핵심 서식지 기반 보호구역 확대) 번식지·기착지·월동지 등 핵심 서식지 중심 보호구역 지정 우선 추진 및 한·중 서식지 간 생태 보전 네트워크 구축
- (협력 거버넌스·플랫폼 활성화) YSLME 기반 해양보호생물 워킹그룹 구성·정례화 및 EAAFP 등 국제기구와의 다자 협력 확대

③ 한국-산동 해양문화관광 협력의 새로운 방향 모색 (산동성해양경제문화연구원 루메이엔 박사)

□ 주요내용

- 한국의 산동방문 급증, 중국인의 방한관광 회복 등 양방향 관광시장 회복 및 크루즈·항공 네트워크 확대로 접근성·관광편의성 개선에 따른 성장세 뚜렷
- 지리적 근접성, 문화적 공감대, 소비 수요 상호보완에 따른 협력기반 구축 기대
 - 산동의 자연경관, 한국의 해양·뷰티·의료 간 관광 수요 차별성 존재
- 협력 활성화의 주요 한계점으로 ①대표 프로젝트 부족 및 브랜드 경쟁력 미흡 ②관광 상품 단순(패키지 중심), 체험형 콘텐츠 부족 ③지역·노선 연계 미흡, 산-바다 연계 잠재력 미활용 ④산업 간 융합 및 문화 IP 개발 부족 등 제시

□ 한중 주요 협력방안

- 산동·산+ 한국·해양·연계 관광노선 개발 및 크루즈·섬·체험형 관광 등 고부가가치 상품 확대를 통한 관광 구조의 고도화 및 콘텐츠 혁신 추구
- 장보고·서복 등 공동 해양문화 IP 발굴 및 콘텐츠화 등 문화기반 협력 강화
- 의료·뷰티와 웰니스 관광 간 결합, 크루즈·요트 산업 협력 및 해양레저 관광 활성화를 통한 신시장 창출
- '산과 바다를 잇는 여행' 공동브랜드 개발 및 글로벌 공동마케팅 등 협력 플랫폼 구축
- 통관, 교통 편의 개선, 인재 교류 및 공동기금 조성 등 정책·제도 협력 강화

④ 한국 해양관광 현황 및 한중협력 방안 (KMI 김예림 전문연구원)

☐ 주요내용

- 해양관광은 연안·문화·치유·생태 등 복합산업으로 고도화 진행중
- 내국인 소비 정체 및 외국인 관광 소비 급증, 크루즈 관광 급성장, 부산·제주 중심 관광 집중 구조 심화 등 한국의 해양관광 시장 구조 변화 진행
- 「해양레저관광진흥법」 제정, 해양관광 거점 인프라 확대, 크루즈 관광 활성화 정책, 지역 중심 해양관광 거점 육성 등 정책 및 산업 기반 강화
- 비자 완화 및 정책 변화로 중국발 크루즈 관광 급증, 체류형 관광 수요 증가, 부산·제주·인천 등 해양도시 관광 수요 집중에 따른 한중 해양관광 협력 환경 변화

☐ 한중 주요 협력방안

- 크루즈·페리를 활용한 체험형 관광, 야관 관광, 체류형 프로그램 확대 및 K-콘텐츠 융합 강화 등 해양관광 콘텐츠 고도화
- 한중 공동 메가이벤트 및 해양레저스포츠 브랜드 육성, 글로벌 관광이벤트 공동 유치 등 공동 마케팅 및 이벤트 전략 수립
- 크루즈·항만·도시 간 연계 관광상품 개발 및 해양레저·문화·관광 융합형 상품 확대
- 친환경 관광 모델 개발 및 해양보호구역·국립공원 간 협력 네트워크 구축을 통한 지속 가능 해양관광 협력 구축
- 한중 해양관광 정례협의체 구성(민관학 통합), 비자·운항 규제 개선 및 공동 정책 실행력 강화 등 협력 거버넌스 구축

⑤ 중국의 연안생태계 보호복원 및 탄소흡수 증대 효과 (자연자원부 류초우 부연구원)

☐ 주요내용

- 연안생태계는 생물다양성·생산성·탄소흡수 기능의 핵심 공간
 - 해양 생산력 최대 30%, 어획량 86%, 탄소 저장(유기탄소 80%) 기여하지만, 기후변화 및 인간활동으로 생태계 훼손 심화
- 주요 위협요인은 ①해수면 상승, 해양산성화, 탈산소화, 녹조 등 기후위기 영향 확대 ②간척, 오염, 과도어획, 항만개발 등 인간활동 압력 증가 ③핵심 서식지(맹그로브·염습지·해초지 등) 대규모 감소 등임
- 중국의 정책 대응 및 복원 전략
 - 탄소중립 전략 하에 해안대 생태복원 및 블루카본 확대 추진
 - 맹그로브 확대, 해초지 복원, 습지 보호 등 대규모 복원사업 시행
 - 탄소흡수원 모니터링·평가 및 보상체계 구축
- 주요 복원성과
 - 연안지역 토양 유기탄소 저장량 약 30~40% 증가
 - 복원된 습지가 자연 상태보다 더 높은 탄소흡수(마이너스 배출) 효과
 - 인간활동이 적은 지역일수록 탄소저장능력 우수

☐ 고찰 및 전망

- 핵심·잠재 복원구역을 구분 설정해 우선순위 기반 연안생태계 복원 전략 추진
- 탄소퇴적·온실가스 배출 모니터링 및 비용-편익 분석을 통한 장기적 지속가능성 확보
- 생태계 서비스 간 상충·시너지 조정 등

⑥ 한국 블루카본 정책 방향 및 한중 협력방안 (KMI 정여진 부연구위원)

☐ 주요내용

- 블루카본은 염습지·해초대·맹그로브 등 연안 생태계가 흡수·저장하는 탄소를, 2013년 IPCC 공식 탄소흡수원 인정 이후 NDC 이행의 핵심 수단으로 부상

- 파리협정(2015) 이후 195개국이 의무적으로 온실가스 감축 실적을 보고하게 되었으며, 해양 부문에서 온실가스를 흡수하는 수단은 블루카본 생태계가 유일
- 한국의 2030 NDC 및 블루카본 정책 추진 현황
 - 2030 NDC: 총 탄소흡수 목표 2,670만 톤 중 해양 부문에 106만 톤(약 4%) 할당; 2050 탄소중립 시 해양 부문 136만 톤 흡수 목표 설정
 - 비식생갯벌(26.3만톤), 바다숲·해조류(14.4만톤), 굴패각(4.5만톤), 염습지(3.6만톤), 해저퇴적물(57.7만톤) 등 2030년까지 총 106.6만톤 흡수 목표 제시
 - 국가 인벤토리 수록: 염습지(2022), 해초대(2023) 반영(미국·호주에 이어 세계 3번째); 탄소중립기본법·갯벌법 내 해양탄소흡수원 확충 근거 마련
- 구조적 한계 및 과제
 - 탄소시장(K-ETS) 내 블루카본 거래 실적 전무(0건): 방법론 및 발급 사례 부재
 - 블루카본 탄소권리(Carbon Right) 귀속 불명확, 투자 유인 부족
 - 국내 자생종(칠면초 등)과 IPCC 기본값(Spartina) 간 불일치 등 국제 표준적용 한계
 - 단순한 기술 부족이 아닌, 정책 및 시장 구조의 단절이 근본 원인
- KMI-World Bank 공동연구(2025~2026): 국내 최초 블루카본 탄소시장 반영 방안 전문 연구
 - ①제도 정비 및 권리 명확화, ②시장 3-Track 전략(K-ETS, ITMO, GVCN), ③디지털 MRV 인프라 수출, ④청색금융(Blue Finance) 결합의 4대 돌파구 제시
- 동북아 블루카본 탄소시장 비교 및 시사점
 - 중국은 하이난 거래소 등 10여 건 이상의 시장 실적, 국가 해양탄소표준(2022) 수립, 청색채권(Blue Bond) 등 금융 연계 활발
 - 일본은 J-Blue Credit 및 프리미엄 탄소시장(\$112~)을 형성하고 있으며 질적 신뢰와 프리미엄 시장이 핵심 경쟁력임
 - 한국은 과학적 MRV 인프라 및 통합 거버넌스 체계가 구축되어 있음

□ 블루카본 분야 한·중 주요 협력방안

- 제6.2조 기반 양자 탄소시장 협력 구조 검토: 파리협정 6.2조 기반 양국 간 감축실적 국제이전 및 응용조정(Corresponding Adjustment) 모델 공동 분석, 양국 NDC 달성에 기여하는 '원-원' 협력 사업 발굴
- 디지털 MRV 공동 플랫폼 구축(황해/서해 관측망): 양국이 공유하는 해역의 비식생갯벌·염습지 탄소저장량 공동 연구, 한국 KBIS(블루카본정보시스템)와 중국 해양탄소센터 간 위성·AI 기반 데이터 상호 참조 체계 구축
- 청색금융 및 제도 경험의 상호 공유: 중국의 선도적 청색채권(Blue Bond) 모델과 한국의 ESG 채권 제도 비교 연구, KMI-산동사회과학원-CIMA-FIO 간 '정기적 연구·정책 공유 협의체' 신설 제안
- PEMSEA 블루카본 워킹그룹을 통해 이미 동아시아 11개국 공유 표준 프로토콜(2025)이 확보된 만큼, 이를 파리협정 제6조 체제하의 역내 공통 블루카본 평가·인증 표준 허브로 격상하는 방향 추진 필요

<토론세션 주요 내용>

① 한·중 해양협력의 내실화 및 공동연구 추진 필요성 (KMI 김민수 본부장)

- 한·중 해양협력은 장기간의 교류 경험을 바탕으로 외생적 변수에 흔들리지 않는 내생적 협력체계와 공동연구 기반을 강화할 필요가 있음
 - 한·중 해양협력은 10년 이상 지속되어 왔으나 정치적 변수, 코로나19 등 외생적 요인으로 인해 실질적 성과 창출에는 한계가 있었음
 - 양국은 지리적으로 인접하고 황해를 공유하는 만큼, 지속적 교류와 협력을 통해 공동의 해양현안에 대응할 필요가 있음

- 한국의 새 정부 국정과제와 해양수산부 설립 30주년을 계기로 양국의 대표 해양정책, 모범사례, 협력수요를 공유할 필요가 있음
- 북극항로, 스마트 해양관리, 해양보호구역, 섬·해양문화, 블루파이낸스 등은 향후 한·중 공동연구 및 정책협력의 주요 의제로 검토 가능
- KMI는 산동사회과학원, FIO 등 중국 측 기관과의 협력관계를 지속적으로 확대해 나갈 계획

② 황해 기반 해양협력의 제약요인과 실질 협력과제 (CIMA 리밍제이 연구원)

- 한·중 해양협력은 정치·안보·어업 갈등 등 다양한 제약요인이 존재하나, 황해를 중심으로 데이터 공유, 생물보호, 블루카본 등 실질 협력과제를 구체화할 필요가 있음
- 한·중 양국은 바다를 마주한 이웃국가로서 협력 필요성이 크지만, 해양경계, 어업 갈등, 정치·안보 이슈 등으로 인해 협력 성과는 제한적
- 양국은 황해 해역에서 각각 부표 설치, 조사, 모니터링을 수행하고 있으나, 조사자료와 관측데이터의 공유체계는 충분히 구축되지 못한 상황
- 점박이물범 등 이동성 해양보호생물 관리를 위해 서식지 보호, 선박 속도 제한구역 설정, 해사부문의 연계 등 실천적 보호조치가 필요
- 블루카본은 중국에서도 다양한 시범사업이 추진되고 있으나 방법론과 시장화 체계가 성숙되지 않아 한·중 간 공동 방법론 개발과 협력 연구 요구

③ 단계적·분야별 협력체계 구축 필요성 (KMI 육근형 본부장)

- 한·중 해양협력은 상호이익을 전제로 환경·데이터·관광·블루카본 등 비교적 협력이 용이한 분야부터 단계적·분야별 협력체계를 구축할 필요가 있음
- 한·중 해양협력은 상호이익을 중심에 두고 쉬운 분야부터 논의를 축적하는 방식으로 추진할 필요가 있음
- 데이터 공유, 해양환경 보호, 생태계 관리 등 상대적으로 민감도가 낮은 분야에서 협력을 시작하면 장기적으로 보다 복합적인 해양현안 논의로 확장 가능
- 북극항로는 경쟁보다는 협력의 대상으로 접근할 수 있으며, 환경보호 분야도 워킹그룹 또는 TF 단위의 세분화된 협력체계를 통해 추진할 필요가 있음
- 해양관광 분야에서는 중국 크루즈 수요 증가, 부산 등 주요 해양도시 관광 활성화와 연계한 현실적 협력과제 발굴 가능
- 블루카본 분야에서는 내한성 맹그로브, 저효율 양식장 복원 등 중국 측 경험을 공유하고 구체 분야별 협력을 이어갈 필요가 있음

④ 연구기관 간 심층협력 및 공동과제 추진 방향 (FIO 장즈웨이 센터장)

- 한·중 해양협력은 포괄적 교류를 넘어 특정 분야에 대한 심층 논의와 공동과제 추진을 통해 실질적 성과를 창출할 필요가 있음
- FIO는 과거부터 한국과 해안대 관리, 생태문명, 해양정책 관련 교류를 지속해 왔으며 코로나19 이전에도 다양한 협력성과를 축적한 경험이 있음
- 한·중 해양협력은 범위가 넓다는 장점이 있으나, 실질적 성과를 위해서는 특정 분야를 중심으로 깊이 있는 논의를 병행할 필요가 있음
- 해양정책, 섬 정책, 해양문화관광 등은 양국의 제도적·문화적 유사성을 바탕으로 비교 연구와 협력 가능성이 높은 분야임
- 블루카본은 정치적 민감도가 낮고, 한국의 제도·관리 경험과 중국의 기술·복원 경험을 연계할 수 있어 공동연구 가능성이 높은 의제임
- 해초지, 염습지, 점박이물범 보호 등은 FIO 내 관련 연구팀과 연계 가능하며, 자연기금 등 다자협력 재원을 활용한 공동과제 신청도 검토할 수 있음

⑤ **지방정부·이해관계자 기반의 다층적 협력모델 구축 (국립한국해양대학교 목진용 초빙교수)**

- 한·중 해양협력의 실행력을 높이기 위해서는 중앙정부 중심 협력에서 나아가 지방정부, 연구기관, 어민, 민간단체가 참여하는 다층적 협력모델 구축 필요
- 기존의 국장급 협력 중심 방식만으로는 실행력 확보에 한계가 있으므로, 지방정부와 현장 이해관계자가 참여하는 실질적 협의체가 필요
 - 부산은 한국의 대표 해양도시이자 해양수산 정책의 중심지라는 점에서 산동성과 부산 시 간 선제적 협력체계를 구축하고, 이후 다른 지자체로 확대하는 방안을 검토할 수 있음
 - 수산자원 보호와 관련해서는 공동 금어기, 공동조사, 자원관리체계 구축 등을 통해 한·중 공동관리 기반을 강화할 필요가 있음
 - 어민, 민간단체, 연구기관, 지방정부가 함께 참여하는 다층적 협력체계를 구축해야 정책 실행력과 현장 수용성을 높일 수 있음
 - 해양쓰레기, 염습지 보호, 수산자원 공동조사 등은 정치적 민감도가 상대적으로 낮고 공동이익이 분명하므로 우선 협력과제로 설정할 수 있음

⑥ **해양보호·관광·블루카본 분야의 실질 협력 가능성 (산동성해양경제문화연구원 류강 연구원)**

- 한·중 해양협력은 연구기관 간 정보교류를 정책·산업 협력으로 확장하고, 해양보호·관광·블루카본 등 분야에서 실질적 협력과제를 구체화할 필요가 있음
- 한·중 협력은 양국의 정치적 변화와 정부 간 소통 부족으로 인해 실행 단계까지 이어지지 못한 사례가 많았으므로, 연구기관 간 교류를 산업·정책 차원의 협력으로 확장할 필요가 있음
 - 해양보호 분야에서는 섬 보호구역, 해양포유류 보호, 습지 네트워크, 철새 이동경로 등 황해권 공동생태계를 기반으로 한 협력 가능성이 높음
 - 어업 분야에서는 회유성 어종 보호, 치어 보호구역, 어업보호구역 등 공동 수산자원 관리와 보호 중심의 협력과제 발굴 필요
 - 해양관광 분야에서는 한국의 관광콘텐츠 역량과 중국의 연안관광·크루즈 수요를 연계하여 크루즈 자유여행, 해양스포츠 경기, 요트·문화관광 협력 등을 추진할 수 있음
 - 블루카본 분야에서는 염습지, 해초지, 해조류 양식 등과 연계한 탄소흡수 인증 및 거래 시장 연구를 통해 황해권 블루카본 협력모델을 구체화할 필요가 있음

⑦ **종합토론 주요 시사점**

- 종합토론에서는 한·중 해양협력의 실질화를 위해 공동연구, 분야별 협의체, 지방정부 협력, 다층적 거버넌스 구축이 필요하다는 점이 공통적으로 강조
- 해양보호, 해양관광, 블루카본, 수산자원 관리, 해양쓰레기, 데이터 공유 등 다양한 분야에서 양국 간 협력 가능성 확인
 - 단순 교류를 넘어 공동연구, 공동조사, 정책대안 마련, 워킹그룹 구성 등 실무형 협력 방식으로 전환할 필요성 제기
 - 정치·외교적 변수의 영향을 줄이기 위해 연구기관, 지방정부, 민간, 산업계가 참여하는 다층적 협력채널 구축 필요
 - 향후 한·중 해양경제포럼은 정례적 논의 플랫폼을 넘어 구체적 공동과제와 정책성과를 도출하는 협력기제로 발전할 필요가 있음

<2026년 제14차 한-중 해양경제포럼>



업무 유형

- ☐ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☒ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가
☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타

업무 ④

한중 환황해협력세미나 개최

☐ 개최목적

- (목적) 한중 정상회담 이후 양국은 해양·물류·공급망·지역협력 강화를 핵심 과제로 제기하며, 실질적인 협력 방안 마련에 대한 공감대 형성
- 글로벌 공급망의 불확실성이 높아지는 현 시점에서 한중은 지리적 인접성과 경제적 보완성을 바탕으로 물류 산업 협력을 심화시켜 상호 발전은 물론 지역 경제 안정성까지 높일 수 있음
- 포럼 개최를 통해 한중 해운·물류 현안의 협력과제 발굴과 추진 방향을 논의하고, 이슈 해결 방안을 제시하는 것을 목표로 함

☐ 개최일자 : 2026. 4. 29(수) 09:00~13:00

☐ 개최지역 : 웨이하이 룡청룽위엔하이호텔(威海荣成龙源海怡酒店)

☐ 참석자 : 한중 공공기관, 연구소, 기업대표 등 30명 내외

☐ 포럼일정

수행계획

시간	주요내용	진행(안)
08:30 ~ 09:00	등록	
09:00 ~ 09:05	개회사	• 조정희(趙正熙) 한국해양수산개발원(KMI) 원장
09:05 ~ 09:15	단체촬영	
09:15 ~ 09:30	주제발표(1)	• (중) 2026년 양회로 본 향후 중국의 경제정책 방향 - 류원(劉文) 산둥대학 商學院 교수
09:30 ~ 09:45	주제발표(2)	• (한) 한중 해양관광 협력 강화를 위한 여객·크루즈 연계 전략 - 황정아(黃姪娥) 인천항만공사 상해대표처 부장
09:45 ~ 10:00	주제발표(3)	• (중) 한중 전자상거래 확대에 따른 물류 협력 방안 - 웨이원중(王文忠) 산둥대학 商學院 마케팅학과 주임, 부교수
10:00 ~ 10:15	주제발표(4)	• (한) 항만분야 한중협력 방안(가안) - 황인중(黃仁中) BPA 상해대표처 수석대표
10:15 ~ 10:20	Coffee Break	
10:20 ~ 10:50	지정 토론 (각 5분)	• 글로벌 변동 속 한중 협력의 새로운 전략과 실행방안 • 좌장: (중) 박문진(朴文進) 산둥사회과학원 연구원 - 토론 (중) 왕중성(王忠升) 한통물류웨이하이사업부 총경리 (중) 위원첸(玉文泉) 칭다오 자유무역구 처장 - 토론 (한) 남광현(南光鉉) IPA 상해대표처 수석대표 (한) 김태일(金泰一) KMI 중국연구센터 센터장
10:50 ~ 11:10	자유 토론	• Floor 측 참석자 대상 자유 토론
11:10 ~ 11:20	마무리	

수행결과	<발표세션 주요내용> ① 2026년 양회로 본 향후 중국의 경제정책 방향(산동대학 류원교수) □ 주요내용 ○ 2026년 중국 경제정책 방향은 '안정·전진·혁신·개방' 4대 기조로 설정하고, 안정적 성장 유지(약 5% 내외), 질적 성장 및 리스크관리 병행 및 재정·통화정책 확대를 통한 내수 회복과 시장 활성화를 주요 목표로 설정 ○ AI, 바이오, 신에너지 등 혁신산업 중심 성장, 제조업 고도화 및 서비스업 확대, 녹색·저탄소 전환 병행 및 공급망 안정 및 산업망 재편 대응 강화를 주요 산업의 성장 전략으로 제시 ○ 서비스·금융·디지털 분야 개방 확대 및 자유무역시험구 확대, 외자 유치 및 투자환경 개선, 글로벌 협력 기반 강화, 한중 교역 및 산업협력 기반 지속 유지 등을 주요 대외전략으로 수립 ○ 이에 따른 최근 한중 협력 주요 환경 변화로 인해 ①서비스무역 개방, 공급망 안정, 녹색·디지털 경제가 핵심 협력 분야 ②환황해권 중심 지역협력 및 산업협력 잠재력 확대 등의 의제가 부각됨 □ 한중 주요 협력방안 ○ 서비스·무역 협력 확대 : 의료·물류·금융 등 현대 서비스업 공동 협력 플랫폼 구축 및 환황해권 서비스무역 협력 거점 공동 조성 등 ○ 산업 및 공급망 협력 측면에서 반도체·신에너지·전기차 등 핵심 산업 공급망 협력 강화 및 공동 R&D 및 산업 협력 클러스터 구축 제시 ○ 녹색·디지털 경제 협력 분야에서는 탄소중립, 에너지전환, AI·데이터 기반 디지털 경제 협력 확대 및 녹색성장 및 기술혁신 공동 프로젝트 추진 등 제안 ○ 제도 및 지역 협력 강화 분야는 한중 FTA 업그레이드 및 투자·통상 협력 및 지방정부 중심 실증사업 및 교류 확대 등 제안 ② 한중 해양관광 협력 강화를 위한 여객·크루즈 연계전략(인천항만공사 황정아 부장) □ 주요내용 ○ 인천항은 인천공항·크루즈터미널 연계, 글로벌 접근성 및 허브 기능을 보유하고, 크루즈 관광 수요 확대 및 항공·해상 복합 네트워크 구축한 수도권 배후 기반 한중 해양관광 핵심 거점 ○ 해양관광 시장 회복 및 성장세 - 국제 카페리 여객 증가 및 크루즈 항차 역시 2025년 기준으로 130항차까지 급증 - 2026년 크루즈 여객 약 20만명 예상 등 빠른 회복세 지속 ○ 관광구조 변화 - 단순 이동 중심에서 카페리·크루즈 연계 복합 관광 모델로 전환 - 체류형 관광 확대, 소비·부가가치 창출 및 관광 네트워크 강화 ○ 인천항 경쟁력 - 한중 다수 카페리 노선, 크루즈터미널 인프라, 환승 편의성 확보 - 황해권 해양관광 허브로 성장 가능성 높음 □ 한중 주요 협력방안 ○ '카페리 → 현지관광 → 크루즈 환승' 복합 관광모델 구축, 황해권 순환 크루즈 및 체류형 관광상품 개발 등 카페리·크루즈 연계 관광 활성화 ○ 한중 선사·관광공사 협력 통합 홍보 및 관광상품 공동 개발, 중국 현지 여행사 및 디지털 마케팅 강화 등 공동 마케팅 및 수요 창출 ○ 출입국 절차 간소화, 스마트 게이트 등 환승 편의성 제고, 다국어 서비스 및 터미널 시설 현대화 등 서비스 및 인프라 개선 ○ 중국 단체 무비자 확대 등 제도 개선, 선사 인센티브, 항만 이용료 감면 등 제도·정책 지원 확대 ○ 한중 해양관광 협의회 운영 및 정례 협력 강화, 항만·선사·지자체 간 공동 프로젝트 추진 등 협력 거버넌스 구축

③ 한중 전자상거래 확대에 따른 물류 협력 방안(산동대학교 웨이원중 교수)

□ 주요내용

- 한중 전자상거래는 고품질 소비·공급망 고도화 단계로 진입
 - 한중 FTA 10주년, RCEP 등 제도 기반으로 국경 간 전자상거래 확대
 - 중국 전자상거래 시장 급성장(수출 약 2.75조 위안), 한국은 높은 디지털 소비시장 보유
- 물류혁신 사례로 웨이하이 모델 제시
 - 무역-전자상거래-물류가 결합된 국경 간 통합 생태계 구축
 - 4항(웨이하이항, 웨이하이 공항, 인천항, 인천공항) 연계 해상·항공 복합 물류체계로 시간 단축·비용 절감(약 30%)
- 향후 운송체계는 단일 운송에서 복합운송·네트워크형 물류로 전환
 - 반품·역물류 등 전자상거래 특화 물류 수요 증가
 - 데이터 기반 디지털 물류 및 통합 플랫폼 필요성 확대
- 전자상거래 물류는 제조·유통·소비를 연결하는 핵심 인프라로 신선식품 등 고부가가치 품목에서 물류 경쟁력이 산업 경쟁력으로 직결

□ 한중 주요 협력방안

- 네트워크 기반 물류 협력
 - 항만·공항 연계 복합 물류 네트워크 확대 및 허브 구축
 - 한중 간 정기 운송망 확대 및 물류 거점 다각화
- 제도 및 통관 협력
 - AEO 상호인정, 검사·검역 공동 인정 등 통관 간소화
 - 전자문서·데이터(EODES) 기반 통합 통관 시스템 구축
- 디지털 물류 협력
 - 플랫폼 간 데이터 연계 및 물류·통관 정보 실시간 공유
 - AI·빅데이터 기반 스마트 물류 운영체계 구축
- 역물류 및 이커머스 특화 협력
 - 반품·교환 등 역물류 공동 처리 시스템 구축
 - 국경 간 이커머스 물류 연맹 및 공동 운영 메커니즘 마련
- 산업·정책 협력 확대
 - 물류 인프라 투자 및 공동 프로젝트 추진
 - '환황해 물류 공동체' 구축을 통한 장기 협력체계 강화

④ 부산항 운영 현황 및 개발계획(부산항만공사 중국대표부 황인중 대표)

□ 부산항과 중국항만 간 협력 현황

- 산동성 등(물량비중 24.70%) 중국 주요 항만과 물동량 비중 높고 협력 기반 견고
- 환적 중심 물류 네트워크로 중국과의 전략적 연계 중요

□ 미래 개발계획

- 항만인프라 대규모 확장으로 진해신항 개발을 통한 글로벌 메가 허브항만 구축
 - 신항 중심 컨테이너 선석 확대로 현재 약 29선석에서 진해신항 개항 이후 59선석 수준까지 확대 예정
 - 대형선박 대응을 위한 수심 확보 및 부두 길이 확장 및 원양·인트라아시아 기능 분담 체계 고도화
- 배후 물류단지 고도화
 - 북·서·남 컨테이너 배후단지 개발로 이어지는 신항 배후단지 단계적 확장으로 2026년 이후 신규 배후단지 완공 및 입주기업 확대
 - 단순 보관에서 가공·조립·유통 중심 고부가가치 물류로 전환하며, 글로벌 SCM 거점 및 동북아 물류 허브 기능 강화 기대
- 스마트·디지털 항만 구축
 - 자동화(2025) → 정보화(2027) → 지능화(2030) 단계적 전환

- 항만트럭 예약(VBS), 환적운송(TSS), 통합정보(ISS) 시스템 구축
- AI·IoT 기반 스마트공동물류센터(2027년 완공 예정) 도입
- 실시간 데이터 공유를 통한 환적 효율 극대화
- 물류 효율 및 경쟁력 강화
 - 통합 물류시스템 기반 운송비 절감 및 처리속도 향상
 - LCL→FCL 통합 등 효율적 물류 운영 확대
 - 자유무역지역 활용을 통한 환적 및 재수출 경쟁력 강화
- 글로벌 허브 기능 고도화
 - 환적 중심 항만에서 고부가가치 물류·제조 연계 플랫폼으로 진화
 - 글로벌 선사 및 물류기업 유치 확대
 - 중국(산둥 등) 및 글로벌 주요 항만과 네트워크 연계 강화

<토론세션 주요내용>

① 한중 전자상거래 활성화를 위한 제언(CJ대한통운 웨이하이사업부 왕중성 총경리)

- 한중 크로스보더 전자상거래 물류 강화를 위해 주요 협력방안 제시
 - 한중 전자상거래 소포 연간 처리량이 300만건을 초과하며, 웨이하이에서 인천까지 22시간 내 도착이 가능함에도 불구하고, 통관 절차로 일주일가량 소요
 - CJ 대한통운은 일일 22만개 처리가능한 대형통관장을 올해 7월부터 인천에서 운영 예정
 - 신속한 통관과 해외창고 공유를 통한 양방향 물류 추진을 위한 한중 간 격일도착 벤치마크 채널 구축 필요
 - 냉장 크로스보더 전자상거래 특화채널 구축을 통해 신선식품, 즉석조리식품, 의약품 등 고빈도 품목 대상 전용 노선 개설
 - 웨이하이를 거점으로 한 고품질 제품의 한국 판매 확대를 위한 채널 운영
 - 중국의 저고도(低空经, Low-altitude) 물류 발전 전략에 맞춘 한중 저고도 물류 협력 모색
 - 중국은 '저고도 경제(低空经济, Low-altitude Economy)'를 국가 전략산업으로 육성하면서, 드론·eVTOL(도심항공교통)·저고도 물류 네트워크를 차세대 물류혁신 핵심으로 추진
 - 적화중량 5톤급 무인기를 산둥성에서 시범 운영 중이며, 기존 해운·항공 운송비보다 저렴해 비용 절감을 기대
 - 한국-중앙아시아 복합운송 채널 운영을 위한 한중 협력 기반 구축

② 한중 전자상거래 활성화를 위한 인천항 발전방안(인천항만공사 남광현 대표)

- 웨이하이-인천항 간 전자상거래 물류 확대를 위한 정책적 제언 제시
 - 웨이하이-인천항 항로는 한중 전자상거래 물류 핵심 축으로 자리잡고 있으며, 누적 150회 운항으로 전자상거래 소포 30만건 이상 성과 달성
 - 수도권 2,500만 인구와 인천국제공항을 배후에 두고, 항만-공항 간 30분 거리 강점을 활용한 항공-해운 복합 전자물류 허브 육성 필요 강조
 - 한중 역직구 협력 강화를 통한 반품 중심 창고 모델 적용 및 쿠팡, 네이버 등 주요 플랫폼과의 협력 제안
 - 웨이하이, 옌타이, 칭다오, 인천, 평택, 군산을 연결하는 환황해 협동 네트워크 구축 제시
 - 인천신항 내 LNG 인수기지에 영하 65도 초저온 냉매를 활용한 냉동냉장 콜드체인 클러스터 조성 중이며, 이를 활용한 한중 콜드체인 비즈니스 모델 구축 제안

③ 부산항과 칭다오항 간 협력방안(칭다오 자유무역구 위원첸 처장)

- 부산항-칭다오 간 물동량 규모, 위상 및 한중 해상물류 비중 등을 고려한 협력방안 제시
 - 직항항로 확충과 24시간 통관서비스 확대를 통한 한중 물류 황금대통로(가칭) 조성
 - 크로스보더 전자상거래 물류 협력 강화를 위한 상호간 해외창고 설치와 통관 편의 제도 확대
 - 항만의 디지털화와 친환경 전환을 위한 스마트항만 기술 공유 및 LNG, 메탄올 등 친환경 연료 공급 협력 제안

④ 한국-중국 간 실질적 협력방안(중국연구센터 김태일 센터장)

☐ 종합적 관점으로서의 논평

- 경제정책, 해양환경, 관광, 전자상거래, 항만 등 각 분야가 서로 유기적으로 연결되어 함께 발전하는 구조를 갖추고 있음
- 중국 내수 확대와 디지털 경제 발전 정책이 동북아 전체 경제에 긍정적 영향을 미치고, 전자상거래 성장과 물류 수요 확대로 이어져 한중 간 경제협력의 새로운 기회를 만들어 낼 것으로 기대

☐ 한중 간 협력방향

- 글로벌 환경 변화에도 불구하고 경제와 산업 분야에서의 실질적이고 안정적인 협력은 지속되어야 함
- 관광, 물류, 전자상거래 모든 분야에서 보다 원활한 연결을 위한 제도적, 기술적 협력을 통한 연결성 강화 필요
- 청년과 민간 교류를 통한 장기적 관점에서의 상호 이해와 신뢰 확대 노력 지속

⑤ 인천항의 카페리-크루즈 연계 관광상품 개발 노력(인천항만공사 황정아 부장)

☐ 카페리-크루즈와 연계한 체험형 해양관광 상품 개발 노력 지속

- 카페리에서 크루즈 터미널 간 5분 내 이동이 가능한 시설을 현재 구축중이며, 법무부, 세관과 협력해 원스톱 서비스 시스템 개발을 현재 진행 중임
- 송도 지역 자원을 활용한 MICE 관광, 56개 의료기관과 협업한 의료관광, K-컬처와 연계한 체험형 해양관광 상품 개발 노력을 소개

⑥ 중국 제조업 정책의 패러다임 변화(산동대학 류원교수)

☐ '중국제조 2025' 종료 이후 새로운 계획을 수립중이며, 제조업을 '제조(製造)'에서 '지조(智造)'로 전환

- 중국 GDP 성장률 4.5-5% 유지를 위해 제조업 분야가 중요한 역할을 하며, AI 기술 향상과 신에너지, 신에너지 자동차, 고(高)신기술 등 다양한 분야에서 생산성 향상을 도모

⑦ 주요 시사점

☐ 글로벌 불확실성 확대에도 불구하고, 전자상거래·관광·물류·디지털경제 분야 중심의 실질적 경제협력은 지속 확대될 필요가 있다는 공감대를 형성하고, 향후 한황해권 중심의 디지털·스마트 공급망 협력체계 구축 필요성이 주요 과제로 제시됨

- 한중 전자상거래 물류는 단순 운송 중심에서 초고속·생활밀착형 물류체계로 고도화되는 추세를 보이며, 향후 경쟁력 확보를 위한 통관 효율화 및 데이터기반 물류체계 구축 협력이 필요한 것으로 공감대를 형성함
- 한황해권 네트워크 협력체계 구축을 위해, 항만 간 단순 경쟁보다는 복합운송·공동물류·해외창고 연계 등 협력 중심 공급망 구축이 중요 과제로 논의됨
- 부산항-칭다오항 협력 논의에서는 스마트항만 기술 공유, 24시간 통관서비스 확대, LNG·메탄올 기반 친환경 연료 협력 등이 제시되었으며, 항만 경쟁력이 단순 물동량 중심에서 디지털·친환경 기반 경쟁으로 전환되고 있음을 시사함
- 중국의 저고도 경제(低空经济) 전략과 연계한 드론·eVTOL 기반 저고도 물류체계의 미래 협력 분야가 주목되며, 향후 국경 간 특송·신선물류·긴급물류 분야에서 새로운 물류 혁신 가능성을 제기

<한중 한황해 협력세미나>



업무 유형	☒ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☐ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타
업무 ⑤	중국 현지기업·유관기관 간담회 및 현지 수산시장 방문
수행계획	☐ 면담조사 내용 ○ 중국 현지기업의 해양, 수산, 해운물류 관련 주요 현안 발굴 및 논의 ○ 적극적인 현장 수요 발굴 및 향후 협력의제 발굴 논의 ☐ 일자 : 2026. 4. 29(목) 14:00~15:00 ☐ 장소 : 웨이하이 룡청룽위엔하이호텔(威海荣成龙源海怡酒店)
수행결과	☐ 중국 현지기업 간담회 및 유관기관 간담회 (14:00-15:00) ○ 참석자 명단 - KMI : 조정희, 김민수, 김대현, 육근형, 정여진, 김예림, 김지윤, 김태일, 김명화, 심보경 - 한국해양대학교 : 목진용 교수 - 인천항만공사 : 남광현 수석대표, 황정아 부장 - 부산항만공사 : 황인중 수석대표 - 화동해운 : 김청송 사장 - 적산그룹 : 위화청 본부장 외 ○ 한국간 카페리, 해양관광, 수산물 유통 등 비중이 높은 산동성 내 주요 기업 관계자(적산 그룹, 화동해운 등) 및 해양수산 유관기관(BPA, IPA) 간 간담회 진행 ○ 주요 내용 - 석도항-인천항 카페리 관련 주요 현안 의견 및 애로사항 청취 - 한중 해양관광 관련 주요 현안 의견 교환 및 애로사항 청취 - 한중 수산물 수출입 관련 주요 현안 청취 및 한중 정상회담 논의사항 관련 의견 청취 - BPA, IPA 관련 주요 현지 협력 현황 및 주요 현안 의견 공유 ☐ 베이다제 수산시장(北大街海鲜市场) 방문(15:00-17:00) ○ 룡청시의 대표적인 수산도매시장으로 활어·패류·건어물·냉동수산물이 유통되는 곳으로 중국 내에서도 해삼, 전복, 가리비, 새우, 꽃게 등 활어 및 건해산물 유통이 활발 - 1층은 수산물, 2층은 육류, 채소, 과일, 생활용품 등을 판매하는 구역으로 분리 ○ 31,000㎡ 2층 구조로 2023년 5월 현대식으로 완공되었으며, 244개 가판대와 84개의 상점으로 구성되어 있어 웨이하이 시민들이 직접 해산물을 구매하는 시장으로 전통 시장 성격이 강함 - 웨이하이 인근 어항, 연안 어업과 직접 연계되어 단순 관광시장이 아닌 실제 지역 수산물 유통 기능을 수행 ○ 룡청시 투자그룹이 시장을 인수한 이후, 기존 시장의 수산물 배치 문제 해결을 위해 공동 쓰레기 분리수거장을 별도로 운영하고, 상점 내 상품정리 역시 룡청시 투자부동산관리국에서 관리 감독 실시 ○ 현장방문을 통해 지방정부 정책 추진방향과 관광연계 현황을 확인 - 최근 산동성은 해양관광·미식관광에 강화 중이며, 베이다제 수산시장 역시 로컬 미식 체험, 해산물 쇼핑, 해양도시 문화 체험을 결합한 관광 코스로 활용되는 추세임