

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2025년 6월 27일

No. 6

이슈와 동향 1

- 중국 서부 육해 新통로 ‘수소 회랑’ 정식 가동 1
- 「2024 창장(长江) 유람선 관광 발전 보고서」 발표 5

해양수산물뉴스 8

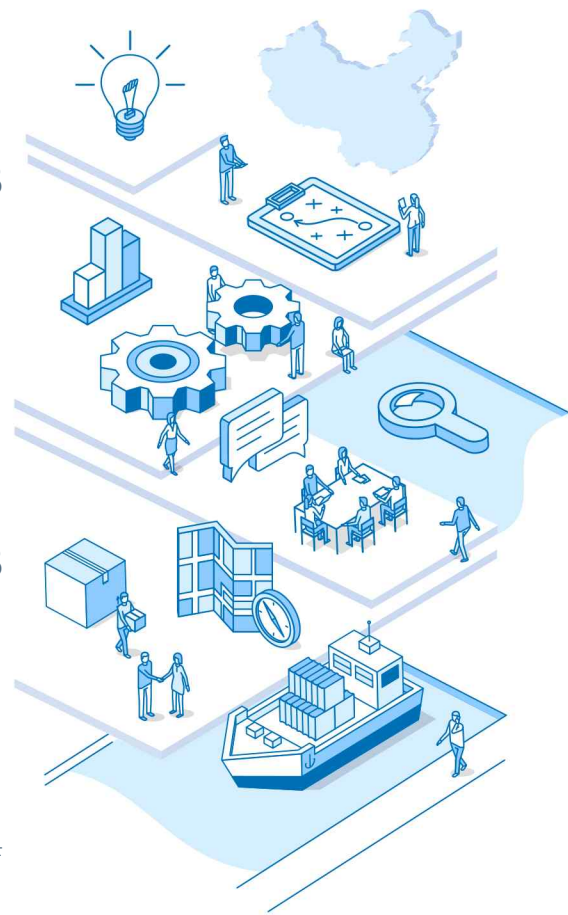
- 중국 항구도시 항만경제 부가가치 6.7조 위안 달성 8
- 하이난 자유무역항, 해관봉쇄 운영 준비 완료... 고수준 개방 가속화 12
- ‘은행 + 보험’ 협력 강화, 상하이 국제해운센터 건설 가속화 16

포커스 18

- 新(新) 100 Ships Plan과 중국·한국의 수주전 LNG 조선업의 미래 좌표 18

통계 및 자료 24

- 경제/해운/항만/수산 24



한국해양수산개발원 중국연구센터
Korea Maritime Institute China Research Center
발행인: 조정희 원장 | 총괄: 김태일 센터장 | 감리: 한덕훈 부장



Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

중국 서부 육해 新통로 ‘수소 회랑’ 정식 가동¹⁾

4월 14일, 충칭 무수항(无水港)에서 노트북, 자동차 부품, 저위험 화학품 등을 탑재한 10대의 수소 동력 대형 트럭이 성공적인 첫 운항을 마쳤다. 이는 중국 최초의 지역 간 수소 동력 대형 트럭 전용 간선로이자, 서부 육상·해양의 새로운 통로인 ‘수소 회랑(氢走廊)’이 정식 개통되어 상시 운영 단계에 진입했음을 의미한다. 해당 트럭은 충칭에서 구이양(贵阳), 난닝(南宁), 진저우항(钦州港) 거쳐 최종적으로 동남아시아 지역(베트남·라오스·태국·말레이시아 등)으로 화물을 운송한다.

중국 수소 에너지 연맹 전문가위원회(中国氢能联盟专家委员会) 위원장 유저오핑(余卓平)은 “수소 에너지는 재생 가능하고 청정하며, 오염이 없어 저장 및 운반이 편리하며 이용 효율이 높다. 특히 중·대형 화물 운송에서는 녹색 수소 가격이 kg당 30위안 이하일 경우, 경유·디젤 연료와 경쟁할 수 있다”고 지적하였다. 수소 연료는 디젤 대비 30~35% 비용을 절감할 수 있고, 유지·보수 비용은 연료 차량의 30% 수준에 불과하며, 연료전지 시스템 수명은 10년을 초과하여 사용자의 운용 비용을 크게 낮춘다. 예를 들어, 칭링(庆铃)²⁾의 49톤급 수소 차량은 연료전지에서 수소와 산소를 결합한 연료전지를 사용하여, 물만 배출하는 무공해 운송이 가능하다.

‘수소 회랑’은 수소 에너지 물류망으로 산업 벨트를 연결하여, 경유지 간 산업 보완, 자원 공유, 정책 협업을 촉진한다. 이를 통해 수소 공급의 네트워크화, 운송 서비스의 표준화, 화물원 조직의 협업화, 정책 보장의 체계화를 실현하는 지속가능한 운영 모델을 구축한다. 충칭에서 시작하여 진저우항의 해운과 완벽히 연계되는 이 회랑은 총 길이 약 1,150km 구간에 걸쳐 ‘도로+해운’의 녹색 복합 운송을 구현한다. 중국 교통 운송 부문의 탄소 배출량은 국가 총배출량의 10.4%를 차지하며, 그중 도로 화물 운송 비중이 60% 이상을 차지한다. 이 혁신 모델은 기존의 물류 분야 탄소 배출 문제를 해결하며, 중국 서부 지역 수소 산업 발전의 중요한 이정표가 될 것으로 기대된다.

또한, 이 회랑은 단순한 물류 통로를 넘어 산업 네트워크의 핵심 역할을 한다. 노선을 따라 설치된 4개 충전소(충칭 간수이(赶水), 구이양 종합보세구(综合保税

2025년 6월 27일

제 6 호

1) 《航运交易公报》(2025.6.), 西部陆海新通道“氢走廊”正式投运.

2) 庆铃汽车有限公司(Qingling Motors). 중국 충칭(重庆)에 본사를 둔 상용차 전문 제조사로, 경·중·대형 상용 트럭과 픽업 트럭의 생산·판매를 주요 사업으로 한다.



이슈와 동향

区), 바이서(百色) 웨이신(伟鑫), 남녕 진싱(振兴) 충전소)를 통해 안정적인 수소 공급 네트워크를 형성하고 있으며, 중간 경유지인 충칭·구이저우(贵州)·광시(广西) 지역의 풍부한 수소 자원을 바탕으로 전해수소, 암모니아 분해 수소 생산 기술을 대규모로 적용해 연간 40만 톤 이상의 산업 부산물 수소를 공급하며, 이는 36만 대 물류 차량 수요를 충족시킬 수 있는 규모이다. 또한 장거리 및 고낙차³⁾ 등 복잡한 지형 조건에서의 간선 수소 운송의 실증적 해결책을 제시함으로써, 육상에서 해상으로 이어지는 새로운 물류 운영 모델을 구축하고, 이를 통해 각 지역의 도로 물류 기지 및 택배 물류 단지 등을 경영하는 간선 수소 운송 잠재 화물량은 연간 22만 TEU에 달할 것으로 예측된다.

본 사업은 물류 비용 절감·효율 향상·에너지 절약·탄소 배출 감소·농촌 활성화에 기여함과 동시에, 기존 성(省) 경계 간 주차장의 부지를 적극 활용하여 자원 재활용 및 부가가치를 창출하였다. 시범 운영 1개월 만에 간수이-안원(安穩) 구간의 여객·화물차량 흐름이 각각 20.8%, 15.2% 증가했으며, 화물차 흐름은 25.4% 이상 늘어났다. 2027년까지 충칭-구이저우-광시 노선에는 40여 개 이상의 수소 충전소가 구축되고, 수소 연료전지 화물차 1,500여 대가 보급될 전망이다. 이를 통해 연간 20만 톤 이상의 탄소 배출을 저감하며, 이는 지구에 1,100헥타르의 숲을 조성하는 효과를 가져온다.

간수이 휴게소는 차오상(招商) 고속도로 충칭 법인이 중국석유화공(시노펙) 충칭 석유분공사와 협력하여 설립한 고속도로 통행망의 강점을 활용한 중국 서남지역 최초의 수소·석유·가스·전력 에너지를 통합한 휴게소이다. 이는 ‘수소 회랑’의 핵심 거점이자, 청도·충칭(成渝) 지역 이중 도시 경제권 ‘수소 회랑’ 추진의 중요한 연결 고리이다. ‘세계 1위 수소 기업’이라는 목표 아래 시노펙은 최근 수소 연료전지 공급센터 11곳, 충전소 144개를 구축하며, 전 세계에서 가장 많은 충전소를 운영하는 기업이 되었다. 시노펙은 ‘수소 회랑’ 구축을 전폭 지원하여 수소 동력 대형 트럭에 안정적이고 효율적인 수소 공급을 보장할 것이다. 향후 투자 규모를 계속 확대하고, 경유지 충전 네트워크를 완비하며, 녹색 수소 생산 기술 혁신을 추진하여 수소 공급의 안전성과 신뢰성을 확보할 것으로 기대된다. 또한, 산업 체인 전반과의 협력을 심화하여 수소 저장·운송·충전 단계의 비용 절감 및 효율 향상 방안을 모색하고, 녹색 저탄소 수소 물류 시범 프로젝트를 공동으로 구축할 것이다.

이번 노선의 개통은 충칭 수소 에너지 발전이 새로운 단계로 도약했음을 의미

2025년 6월 27일
제 6 호

3) 출발지에서 목적지까지 수백 미터 이상의 고도 차이가 발생하는 지형



이슈와 동향

한다. 계획에 따르면, 통로 전 구간에서 다지역 협업을 통해 수소 사용 규범 관리, 표준 체계 구축, 기술 연구 개발, 시범 보급, 정책 인센티브 등 전 영역에서 제도적·정책적 장애를 제거하고, 복제 가능한 수소 시범 응용 모델을 확산하여 수소 산업 발전 신구도를 형성할 예정이다.

간쑤성은 풍·광 자원이 풍부하여 풍력 6,000만 kW, 태양광 950억 kW의 개발 잠재력을 보유하고 있다. 이는 수소 산업 발전을 위한 강력한 자원 기반을 제공한다. 쓰촨성은 향후 고급 장비 제조산업 집적지를 기반으로 충칭, 광시 등지와 함께 신에너지 자동차 부품 공급망을 구축하고, ‘수소 회랑’ 프로젝트를 공동 추진하여 수소 산업 체인 기업의 추가 투자 50억 위안을 견인할 것이다. 광시성은 이화통(亿华通) 등 선도 기업을 유치하여 중국-아세안(ASEAN)⁴ 수소 산업 기지 건설을 앞당길 계획이다. 광둥성 잔장(湛江)시는 선수이항(深水港)과 입체적 교통망의 이점을 활용하여 잔장시를 수소 지선망의 핵심 거점으로 포함시키고, 신에너지 화물차의 활용 환경을 조성하는 것을 목표로 한다. 내몽골 자치구는 중국 최초로 성급 녹색 수소 파이프라인 특수 계획을 수립한 지역으로, 연간 6만 톤의 녹색 수소 생산 역량을 보유하고 있다. 향후 내몽골은 주변 성·구와 녹색 수소 무역 협력을 강화하여 몽산(蒙陕), 몽닝(蒙宁) 등 지역에 다수의 녹색 수소 수송 통로를 전면 개통하고, 수소 자원 집적 및 시장 유통 수요를 충족시키며, 2025년 말까지 생산 역량을 20만 톤으로 확대할 방침이다.

최근 중국에너지국이 발표한 <중국 수소 에너지 발전 보고서(2025)>에서는 중국 수소 산업이 시범 단계에서 돌파 단계로 진입하고 있음을 지적하였다. 중국 정부는 산업 발전을 주도하며, 수소 에너지를 ‘에너지법’에 공식 포함하여 수소 에너지 개발 이용을 적극적이고 질서 있게 추진하도록 법적 기반을 마련하였다. 보고서에 따르면, 2024년 중국의 수소 생산·소비 규모는 3,650만 톤을 돌파하여 수년간 세계 1위를 유지하였으며, 전 세계 소비량의 3분의 1 이상을 차지하였다. 특히 재생에너지를 이용한 수소 생산이 성장 동력이 되었다. 2024년 말 기준 전 세계 재생에너지 수소 생산 설비 규모는 25만 톤을 넘어섰으며, 이 중 중국이 절반을 차지하였다. 닝샤(宁夏), 닝둥(宁东) 등 지역에서 대규모 프로젝트가 완공되어 본격적으로 가동되었으며, 지린(吉林), 다안(大安)에서는 풍력·태양광 기반의 녹색 수소 생산 및 암모니아 합성 일체화 시범사업이 승인되었다. 이를 통해 풍력·태양광·수소·저장(风光氢储)의 통합 모델이 구현되었다.

수소 생산 부문에서는 메가와트급 PEM(양성자 교환막) 전해조의 상업 시운전

2025년 6월 27일
제 6 호

4) 동남아시아국가연합(Association of Southeast Asian Nations)



이슈와 동향

이 이루어졌으며, 메가와트급 AEM(음이온 교환막) 전해조도 가동을 앞두고 있다. 또한 ‘해양 수소 생산·저장·수송·활용 전 주기 핵심 기술 연구 및 시범 검증’ 프로젝트가 착공되었다. 저장·운송 부문에서는 수소 혼합 수송이 가능한 장거리 고압 파이프라인이 완공되었고, 대규모 염굴 저장소 CQ-1 정공이 시추되었다. 활용 부문에서는 연료전지 차량 약 2만 4천 대가 보급되었고, 충전소는 540여 개를 넘어섰다.

〈경제·사회 전면적 녹색 전환 가속화 의견(关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见)〉에서는 수소의 생산·저장·수송·이용 전 주기 발전을 요구하였다. 2024년에는 22개 성급 행정구가 정부 업무 보고서에 수소 에너지를 포함하였고, 누적 560여 건의 수소 관련 정책이 발표되었다. 또한 수소 관련 제품의 국가 표준 제정을 위한 공개 입찰을 진행하고, 수소 에너지 각 단계의 국가 표준 제정도 본격적으로 추진되고 있다.

결론적으로, 수소 연료의 보급화는 더욱 광범위하게 더욱 확장되어야 한다. 수소 에너지는 ‘쌍탄(双碳)’ 목표를 실현하기 위한 핵심 매개체로, 현재 정책 주도에서 정책과 시장의 이원 동력 단계로 이행하고 있다. 그러나 전체 차량 시장에서 수소차 비중은 아직 미미하다. 중국자동차공업협회 통계에 따르면 2025년 3월 수소 연료전지차의 생산량은 365대, 판매량은 377대로 전년 동기 대비 각각 36.2%, 69.1% 증가하였다. 다만 1~3월 누적 생산 584대, 판매 629대는 전년 동기 대비 32.3%, 20.3% 감소한 수치이다. 수소 연료는 적용 범위와 활용도 모두에서 여전히 확장을 위한 노력이 절실한 상황이다. 이러한 맥락에서 ‘수소 회랑’의 개통은 청정 에너지 다변화와 체계 구축에 있어 중요한 이정표가 될 것이다.

2025년 6월 27일

제 6 호



이슈와 동향

「2024 창장(长江) 유람선 관광 발전 보고서」 발표⁵⁾

최근, 충칭항운거래소가 중국교통운수협회 크루즈·요트 위원회, 중국선주협회 창장(长江)선주회 관광여객운송발전부와 공동으로 작성한 『2024 창장 유람선 관광 발전 보고서(2024长江游轮旅游发展报告)』(이하 ‘보고서’)가 충칭에서 발표되었다. 보고서의 기초 데이터는 창장 수로 여객 실명제 시스템과 삼협 수역의 수로 여객 통합 예매 시스템에서 수집되었으며, 이 시스템은 교통운수부의 13차 5개년 계획 ‘스마트 교통 시범 사업’ 이자 민생 프로젝트로, 충칭항운거래소 산하 ‘충칭 크루즈 센터’가 운영을 맡고 있다.

보고서는 2024년 창장 유람선 산업이 이룬 성과를 체계적으로 정리하고, 산업이 직면한 문제 및 기회를 분석하여, 새로운 환경에 적응하고 도전하기 위한 새로운 발전 방향을 제시하였다. 또한, 업계 전문가의 연구 논문과 유람선 기업의 혁신 사례도 수록되어 있으며, 유람선 고품질 발전, 국가 관광 노선 구축 방안 등에 대한 심층적 논의와 더불어 교통운수부가 추진 중인 수로 여객 우수 노선 및 교통·관광 융합 발전의 실제 성과에 대해서도 분석과 평가가 이루어졌다.

보고서에 따르면, 2024년 창장 유람선 관광 시장은 전반적으로 안정적인 운영을 유지하였고, 여객 수송량도 비교적 높은 수준을 기록하였다. 2024년 한 해 동안 창장 유람선의 총 출항 횟수는 5,396회로, 이는 2023년의 99.7%, 2019년의 94.4%에 해당하는 수치다. 여객 수송량은 총 123.6만 명으로, 이는 2023년 대비 89.8%, 2019년 대비 113.3%를 기록하였다. 창장 유람선의 평균 탑승률(객실 기준)은 74.4%로, 2023년 대비 7.6%p(퍼센트 포인트) 하락했지만, 2019년 대비로는 5.3%p 상승한 수치다. 이 중 충칭 소속 유람선의 여객 수송량은 81.6만 명, 후베이 소속 유람선은 42만 명을 기록하였다.

[2024년 창장 유람선 선박 현황]

(2024년 12월 기준)

구분	소속		선박 유형		전체
	충칭	후베이	고급형 유람선	일반형 유람선	
선박수	34척	17척	38척	13척	51척
여객 수용 능력	15,380석	15,380석	16,867석	3,325석	20,192석
여객 수송량	81.6만 명	42만 명	-	-	123.6만 명

자료: 작성자 재구성

2025년 6월 27일

제 6 호

5) 中华航运网(2025.06.20.), 《2024长江游轮旅游发展报告》在渝发布, https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/202506/t20250620_1405506.shtml



이슈와 동향

또한 보고서에서는 2024년 창장 유람선 관광 시장의 주요 특징을 다음과 같이 정리하였다.

첫째, 여객 수송량은 전반적으로 높은 수준을 유지하였다. 2024년 창장 유람선의 여객 수송량은 123.6만 명으로, 2023년(137.6만 명)보다 10.2% 감소했지만 2019년(109.1만 명)보다 13.3% 증가하였다. 이는 삼협(三峽)댐 완공 이후 21년간 두 번째로 높은 수송량이며, 브랜드 인지도와 사회적 관심도 또한 지속적으로 상승하였다.

둘째, 성수기 기간이 길어졌다. 하루 4,000명 이상을 수용한 성수기 기간은 156일로 연간 운영일의 약 60%를 차지하였다. 다만 7, 8월은 기대보다 저조하여, 해당 기간 중 4,000명 이상을 수용한 날은 36일로 2023년보다 15일, 2019년보다 1일 줄었다. 반면 10, 11월 국경절 연휴 전후로는 총 39일간 4,000명 이상을 기록하며 활기를 띠었다. 특히 충칭-이창 노선은 평균 탑승률 84.7%를 기록하며 일부 유람선은 만석에 가까운 성과를 이루었다.

셋째, 유람선의 운영 기간이 점차 안정화되고 있다. 2024년 유람선의 평균 운영 일수는 265일로 2023년보다 1일 증가하였으며, 최장 335일, 최단 216일을 기록했다. 이 중 280일 이상 운영한 선박은 21척, 300일 이상은 9척이었다.

넷째, 외국인 관광 시장의 회복 속도가 빠르다. 입국 정책 완화와 비자 면제 확대에 힘입어 외국인 유람선 관광객 수는 7.5만 명으로 전년 대비 432.1% 증가, 2019년의 73.5% 수준까지 회복되었다. 주요 유입 지역은 홍콩, 대만, 미국, 독일, 싱가포르 순이다.

다섯째, 중하류 항로의 상시 운항이 지속되고 있다. 총 4척의 유람선이 중하류 노선에 투입되어 83회 운항, 2.65만 명을 수송했으며, 이는 2023년 대비 1.4배, 2019년 대비 2.3배에 달한다. ‘프레지던트 6호’는 충칭-우한 노선에서 3~12월 동안 49회 출항하였고, 평균 탑승률은 96.8%였다.

여섯째, 창장 유람선은 친환경 항해의 모범 사례로 평가받고 있다. 전 선박이 정박 시 육상 전력을 사용하고, 생활·오일 폐수 및 쓰레기를 선내 저장 후 일괄 처리하는 ‘제로 배출’ 시스템을 운영하고 있다. 2024년에는 환경 법규 위반 사례가 없었으며, ‘창장 3호’는 SCR 장치 도입으로 질소산화물 배출을 약 90% 줄였다. 13개 업체의 51척 유람선은 총 2,472만 kWh의 육상 전력을 사용해 창장경제벨트 내 육상 전력 사용량의 13%를 차지하였다.



이슈와 동향

창장 유람선 관광 시장은 급속한 회복과 폭발적 성장 단계를 지나 안정적 발전 국면에 접어들었다. 추산 결과, 2024년 창장 유람선 산업의 직접적인 경제 기여도는 약 71.4억 위안에 달하는 것으로 나타났다. 또한 전체 산업 부문에서 교통강국, 관광강국 전략을 심화 실천하며, 새로운 비즈니스 모델과 상품, 관광 장면이 잇따라 등장하고 있다. 유람선 산업은 관광·문화·교통의 융합 발전을 보여주는 대표 사례로서, 항만, 관광지, 여행사, 숙박, 식음료, 선박 제조 및 정비, 물류 공급, 교통 등 관련 산업의 동반 성장을 촉진하고 있다.

2025년 6월 27일
제 6 호



해양수산 뉴스

중국 항구도시 항만경제 부가가치 6.7조 위안 달성⁶⁾

항만은 해운 발전의 복합 교통 중심지이며, 항만경제는 항구도시의 경제 성장을 이끄는 핵심 엔진이다. 통계에 따르면, 연해 항만에서 화물 1만 톤을 처리할 때마다 약 194만 위안의 GDP가 창출되며, 항만 건설에 1억 위안을 투자하면 약 1만 명의 고용이 발생한다. 2024년 말 기준, 1만 톤급 이상 선석은 총 2,971개로 10년 전 대비 약 1.4배 증가했다.

2025년 6월 12일, 제3회 텐진 국제해운산업박람회에서 중국 교통운수부 산하 계획연구원이 발표한 「2024년 중국 항구도시 항만경제 발전 보고서」에 따르면, 2024년 중국 항구도시의 항만경제 부가가치는 6조 7,000억 위안으로 전년 대비 3,606억 위안 증가하였고, 증가율도 전년 대비 확대됐다.

‘1핵심, 2협력권, 다중 클러스터’ 협동 발전 구도 본격화

보하이만에 접한 텐진항을 중심으로 항만의 경제 반경은 계속 확장되고 있다.

텐진항 항만 구역에서는 대형 선박이 정박하고 컨테이너 크레인이 즐비하다. 스마트 관리 시스템과 AI 물류 로봇의 유기적인 협업으로 일일 평균 150만 톤이 넘는 물량이 효율적으로 처리된다.

수십 km 떨어진 빈하이 신구에는 하이마 바이오, 수형 그룹 등 무역기업들이 잇달아 입주하며 라틴아메리카 직항 항로를 기반으로 수입 과일 산업 체인이 빠르게 조성되고 있다. 2025년 1-5월 텐진항의 라틴아메리카산 과일·수산물 수입액은 81억 위안에 달했다.

시 중심의 허핑구는 활발한 크로스보더 무역 금융을 통해 해운 산업에 자금을 공급하며, 전체 서비스 산업 비중이 98%를 상회하는 현대 서비스 허브로 부상했다.

“항만 중심의 경제 회랑으로의 전환, 단순 통과 무역에서 현지화 무역으로의 진화는 항구도시의 전형적인 발전 패턴이자 항만·산업·도시의 통합적 성장 구조를 보여줍니다.” 라고 교통운수부 계획연구원 류잔산(刘占山) 부원장은 설명했다.

전체적으로 중국 항구도시 항만경제는 ‘1핵심, 2협력권, 다중 클러스터’ 구

2025년 6월 27일
제 6 호

6) 人民日报(2025.06.16.) 我国海港城市港口经济增加值达6.7万亿元 <https://www.zgsyb.com/news.html?id=728345>



해양수산 뉴스

조를 갖춘다. 상하이 등 대도시군을 핵심으로, 장강삼각주·주강삼각주를 협력권으로, 보하이만·동남해안·서남해안 등지에 다중 발전 클러스터가 형성되고 있다.

지역별로 보면, 2024년 장강삼각주(长三角) 지역의 항만도시 항만경제 부가가치는 전국 항만도시의 44.9%를 차지하였으며, 장강삼각주 연해 지역 GDP의 13.9%에 기여해, 중국 연해 지역 중 가장 항만경제가 발달한 지역으로 나타났다. 2023년과 비교하면 텐진, 허베이, 산둥, 푸젠 등 연해 지역 항구도시의 전국 내 비중이 상승한 것으로 분석됐다.

컨테이너 항로에서 산업 첨단화로 바뀌는 항만 물류 구조

선석 최전선에서 대형 선박이 드나들고, 대형 항만이 막대한 물량을 처리하는 사이, 중국 항만의 화물 구조는 뚜렷한 변화를 보이고 있다.

2024년 5월 27일, 약 27일간의 원양 항해를 거친 한 컨테이너선이 ‘전기차·배터리·태양광 제품’ 등 첨단 수출품을 싣고 닝보저우산항을 출발해 독일 빌헬름스하펜항에 도착했다.

‘해상-철도 특급 노선’과 ‘중·유럽 특급 항로’라는 강력한 조합은 이들 전략 품목의 수출에 신속하고 안정적인 통로를 제공하고 있다. 실제로 2024년 1~5월 동안 닝보 항만을 통한 전기차, 리튬배터리 등의 수출은 전년 대비 큰 폭으로 증가했다.

연해를 따라 남쪽으로 이동하면, 2024년 5월 15일 광저우 난사(南沙)항에서 전국 최대 규모의 태양광-LNG 복합 추진선인 ‘위안하이커우(远海口)호’가 명명·인도되었고, 약 4,000대의 국산 자동차를 선적한 채 유럽 여러 국가로 항해 출항했다.

이제는 자동차를 광저우항에서 선적해 해외로 운송하는 방식이 다수 자동차 기업들에게 가장 경제적이고 효율적인 선택지가 되고 있다.

광저우항의 자동차 처리량은 2004년 1.5만 대에서 2024년 140만 대 이상으로 약 20년간 100배 가까이 증가하였다. 이는 화남 지역 최대의 완성차 물류 거점 항만으로서, 중국 신에너지차 산업의 급속한 성장을 생생히 보여주는 사례다.

이처럼 시간이 흐르며 항만의 화물 구성은 달라졌지만, 중국 산업 전반의 고도화를 향한 항만의 전략적 기능은 일관되게 유지되고 있다.

2025년 6월 27일

제 6 호



해양수산 뉴스

보고서에 따르면, 2024년 항만도시에서 항만경제가 차지하는 산업별 비중은 1차 산업 15%, 2차 산업 22%, 3차 산업 8%로 나타났으며, 특히 1차 및 2차 산업에 대한 항만의 지원 효과가 두드러졌다.

예를 들어, 컴퓨터·통신 및 기타 전자기기 제조업은 광둥 연해지역과 장강삼각주 지역을 중심으로 분포하고 있으며, 2024년 이 산업에서 발생한 항만경제 부가가치는 4,384억 위안으로 전국 항만도시 항만경제 총규모의 6.6%를 차지하였다.

교통운수부 계획연구원 류잔산(刘占山) 부원장은 다음과 같이 밝혔다.

“2차 산업 내부에서 전기전자 제조업과 화학원료·화학제품 제조업 같은 전략적 신흥 산업 분야의 항만경제 기여도가 빠르게 확대되고 있으며, 각 산업은 2차 산업 증가분의 15.9%와 12.7%를 각각 차지하고 있습니다. 이는 곧 항만이 배후 산업 구조 고도화에 있어 핵심적인 추진력으로 작용하고 있음을 분명히 보여주는 것입니다.”

항만과 도시의 융합 발전, 지역 경제·사회에 활력 불어넣어

항만경제는 도시와의 상호작용을 통해 더욱 뚜렷한 성과를 내고 있다.

산둥성 르자오 하이룽만은 과거 석탄 저장소였던 지역을 생태 해변으로 복원하여 도심 관광 명소로 탈바꿈했다. 항만 기능은 외곽으로 이전했고, 1,882m 길이의 생태 해안선과 46만㎡의 백사장이 조성되었다. 과거 검은 석탄 더미가 쌓여 있던 이곳은, 전국 최초의 '항만 철거 후 도시 복원' 재생 프로젝트를 통해 도로를 깨끗하고 바다는 맑은 새로운 항만공간으로 재탄생했다.

‘전항(前港)-후공장(后厂)’ 모델을 기반으로, 르자오항은 곡물 물류, 저장, 사료 가공 등을 포괄하는 산업 공급망을 구축하였으며, 이는 산둥, 허난, 산시(陝西), 쓰촨 등 여러 지역으로 확산되는 파급력을 발휘하고 있다. 이러한 기반 위에서 중량(中糧), 중저량(中儲糧) 등 주요 기업의 프로젝트들이 잇달아 입주하였다. 현재 르자오시의 항만 배후 산업은 시 전체 규모 이상 공업 총생산의 85% 이상을 차지하고 있다.

텐진항은 147개 컨테이너 항로를 통해 전 세계 500여 개 항만과 연결되어 있으며, 시 전체 해양경제 규모는 4,000억 위안을 넘어섰다. 연태항은 항만 물류 지원단을 구축하여 전통 항만을 고부가 서비스산업 클러스터로 전환 중이다.

2024년 항만경제 부가가치가 2,000억 위안을 초과한 항구도시에는 기존의 상하

2025년 6월 27일

제 6 호



해양수산 뉴스

이, 선전, 광저우, 닝보 외에 새롭게 탕산과 취안저우가 합류했다. 특히 탕산은 북방 항구도시 중 처음으로 1군 도시로 부상했다.

류 부원장은 “2024년 상하이, 선전, 닝보의 항만경제 부가가치는 각각 200억 위안 이상 증가했다”며 “이들 도시는 항만 자원을 전략적으로 활용해 장강삼각주 일체화, 웨강아오 대만구 건설 등 국가 전략 실현을 강력히 뒷받침하고 있다”고 설명했다.

중국은 현재 글로벌 경쟁력을 갖춘 현대 항만 네트워크를 기반으로, 고품질 경제성장을 향한 중요한 발판을 마련해가고 있다.



해양수산 뉴스

하이난 자유무역항, 해관봉쇄 운영 준비 완료... 고수준 개방 가속화

2025년은 하이난 자유무역항의 ‘해관봉쇄(封关)’ 시행과 대외개방 확대의 해이다. 최근 기자가 하이난 전역을 취재한 결과, 『하이난 자유무역항 건설 종합 방안』이 발표된 지 5년 동안 각종 정책이 지속적으로 시행되고 고도화되면서, 비즈니스 환경은 점차 최적화되고, 고수준 개방과 고품질 성장이 새로운 단계로 도약하고 있는 것으로 나타났다.

특히 해관봉쇄에 관한 주요 정책 문서의 제정과 감독 인프라의 소프트웨어·하드웨어 구축이 대부분 완료되면서, 해관봉쇄 시행을 위한 준비는 모두 갖춰진 상태이다. 하이난 자유무역항은 지금, “중국의 대외개방은 갈수록 넓어진다”는 국가 전략의 생생한 실천 사례로서, 중국의 새로운 시대를 이끄는 대외개방의 핵심 관문으로 도약하고 있다.

정책 효과 본격화... 개방형 경제 질적 도약

최근, 하이난상위안실업유한공사(海南象元实业有限公司)에서 가공 생산한 특수 고무 제품이 무사히 통관되며 21만 위안 상당의 관세 감면 혜택을 받았다. 이는 하이난 자유무역항에서 최초로 시행된 고무 가공 부가가치 면세 사례이다. 회사의 부총재인 류리위안(刘李渊)은 “정책 덕분에 운영 비용이 줄어들어 시장 경쟁에서 훨씬 자신감을 가질 수 있게 됐다”고 말했다.

2020년 6월 전면 시행 이후, 하이난 자유무역항은 빠르고 안정적인 속도로 건설이 추진되었으며, 현대 산업이 빠르게 고도화되고 외향형 경제가 활기를 띠고 있다. 현재 하이난 자유무역항은 ‘무관세, 저세율, 간소세제’와 ‘다섯 가지 자유와 하나의 안전하고 질서 있는 흐름’을 핵심 특징으로 하는 제도 체계를 기본적으로 갖췄다.

자유무역항의 핵심 정책 중 하나인 세금 관련 제도는 뚜렷한 효과를 나타내고 있다. 하이커우 해관 통계에 따르면, 지금까지 원부자재, 자가용 생산 설비, 교통수단 및 요트 등 무관세 품목으로 수입된 화물 가치는 226억 9천만 위안에 달하며, 감면된 세금은 43억 2천만 위안에 이른다. 또한 가공 부가가치 면세 정책 권한이 하이난에 이양되면서, 누적 46개 기업이 해당 정책을 적용받아 내수 판매를 진행하였고, 그 내수 판매 화물 가치는 87억 9,500만 위안, 감면된 관세는 6억 8,900만

2025년 6월 27일
제 6 호



해양수산 뉴스

위안에 달했다.

개방정책의 우위를 발휘하며, 하이난은 중국 기업의 해외 진출을 위한 본사 기지, 그리고 해외 기업의 중국 시장 진입 거점으로 적극적인 역할을 하고 있다. 2025년 하이난 자유무역항 글로벌 산업 투자 유치 대회에서는 아부다비 투자청, 화룽그룹 등 국내외 유수의 기업들이 하이난과 잇따라 투자 계약을 체결하였다. 아부다비 투자청 CEO 자예드(Zayed)는 “하이난은 정책, 자원, 비즈니스 환경 면에서 모두 매우 매력적이다” 라고 평가했다.

수치에 따르면, 2018년 이래 하이난의 상품 무역과 서비스 무역의 연평균 성장률은 25%를 상회하였으며, 누적 외국인직접투자(FDI)는 174억 달러로, 이는 이전 30년 동안의 총량을 초과하는 수준이다.

해관봉쇄 준비 완료... ‘세 가지 목록’ 기반 본격 추진

하이난 자유무역항의 핵심 전환점인 해관봉쇄(封关运作)가 본격적으로 실행을 앞두고 있다. 해관봉쇄란 하이난 전역을 보세지역으로 간주해, 해외와의 자유로운 통상은 확대하면서도 중국 본토와는 세관을 통해 관리·통제하는 제도적 조치를 의미한다. 이는 중국식 자유무역항 모델의 완성 단계로, 실질적인 분리운영이 가능해진다는 점에서 매우 상징적이다.

하이난성은 ‘세 가지 목록(三张清单)’이라 불리는 핵심 정책 프레임을 중심으로 해관봉쇄 준비 작업을 추진해왔다. 이 목록은 ▲과세 대상 수입품 목록, ▲수출입 제한 및 금지 품목 목록, ▲세관 감독 관리 방식 등으로 구성되며, 해당 정책 문서와 관련 제도는 이미 대부분 마련을 마쳤다. 하이난성 심화개척관공실(자유무역항공작위원회 관공실)은 이번 조치를 통해 지역 산업구조 고도화, 개방도 확대, 자유무역항의 국제 경쟁력 제고가 기대된다고 밝혔다.

물리적 인프라 구축도 마무리 단계에 있다. 총 8개 ‘1선(一线)’ 통과 항구와 10개 ‘2선(二线)’ 통제 항구, 그리고 64개의 비세관지 종합단속거점이 모두 완공되었으며, ‘2선’ 항구는 이미 국가의 정식 검수 및 인증을 통과했다. 검사 장비의 설치와 운용 테스트도 모두 양호한 상태로 평가된다. 특히 하이커우 신하이항(新海港)은 통관 시간 단축을 통해 화물 기준 2분 이내, 여객 기준 1분 이내로 신속한 처리를 실현하며 스마트 통관 체계를 구축했다.

보안과 단속 기능도 강화되고 있다. 하이커우시 수상 밀수방지 종합단속센터는 고해상도 카메라, 광전자 센서, 레이더 시스템을 통해 관할 해안선 및 해역의 선



해양수산 뉴스

박·인원 활동을 정밀하게 감시하고 있다. 해당 센터장 류즈(刘智)는 “지형 데이터가 명확하고, 상황 파악과 대응이 빠르다” 며 “해관봉쇄 실행에 자신과 역량을 모두 갖추고 있다” 고 강조했다.

이처럼 하이난 자유무역항은 정책·제도·인프라 측면에서 사실상 해관봉쇄의 조건을 모두 충족한 상태이며, 2025년 공식 전환을 앞두고 있다. 이는 단순한 개방 확대를 넘어 중국 내외의 경제 흐름을 새롭게 구성하는 제도적 전환점이 될 것으로 평가된다.

제도 혁신을 통한 경영환경 개선과 자유무역항 성장 기반 구축

최근 하이난의 한 기업은 세금 및 연체금 체납으로 인해 ‘물납’ 방식으로 제공한 부동산의 소유권 이전이 불가능한 상황에 직면하였다. 이에 하이난성 경영환경건설청은 민원 접수 즉시 토지계획국, 주택건설국, 세무국, 사법부 등 관계기관과 함께 ‘법치 회진(法治会诊)’ 을 실시하고, 법원과의 협조를 통해 관련 법령 내에서 문제 해결의 실마리를 모색하였다. 그 결과 새로운 규정에 따라 해당 기업은 부동산 소유권 이전을 원활히 완료할 수 있었다.

하이난 자유무역항 건설에서 핵심 과제 중 하나는 시장화·법치화·국제화 수준에 부합하는 일류 경영환경 조성이다. 하이난성은 성 당서기와 성장이 공동 조장을 맡는 ‘경영환경 최적화 지도소조’ 를 설립하고, 전담 기관인 경영환경건설청을 출범시켜 행정서비스, 기업지원, 디지털 정부, 행정 규제 등 분야의 거버넌스 역량을 지속적으로 강화하고 있다.

하이난성 경영환경건설청 왕쉐하오(王雪皓) 부청장은 “모든 사람이 곧 경영환경이고, 모든 일이 곧 경영환경이다” 라며, 하이난은 문제를 직시하고 강력한 추진력으로 해결에 나서고 있다고 강조했다. 그는 복잡한 현안에 대해 ‘법치 회진’ 체계를 구축하고, 신용 기반의 행정통합 시스템 등 혁신적인 제도를 도입함으로써 기업의 종합 비용을 줄이고 수익성을 높이는 동시에, 기업과 시민이 체감하는 만족도를 지속적으로 향상시키고 있다고 밝혔다.

한편, 해관봉쇄 운용을 대비하여 하이난은 제도 통합과 혁신을 핵심 과제로 설정하고 있으며, 현재까지 19차례에 걸쳐 총 158건의 제도 혁신 사례를 발표하였다. 주요 사례로는 ‘초간소 행정절차(极简审批)’ 개혁, 상업등기 ‘전성 통합처리(全省通办)’ 제도 도입, AI 기반 입찰·수주 시스템 개혁, ‘남범종자산업(南繁种业)’ 지식재산권 특별구역 창설 등이 있으며, 이들 모두 실질적인 제도적 성과를 거두고 있다.

2025년 6월 27일

제 6 호



해양수산 뉴스

이처럼 지속적으로 최적화되는 경영환경은 하이난의 경영주체와 경제의 활력을 적극적으로 끌어올리고 있다. 현재 하이난의 경영체 가운데 70% 이상이 『하이난 자유무역항 건설 종합방안』 시행 이후 새로 설립된 기업들이다. 2024년 기준, 관광업, 현대 서비스업, 하이테크 산업, 열대 특화 농업 등 4대 핵심 산업이 지역 총생산(GRDP)에서 차지하는 비중은 67%로, 2019년 대비 약 12%포인트 증가한 수치를 기록하고 있다.

2025년 6월 27일
제 6 호



해양수산 뉴스

‘은행 + 보험’ 협력 강화, 상하이 국제해운센터 건설 가속화⁸⁾

상하이항이 세계 최초로 연간 5,000만 TEU 처리 항만에 도달하고, 양산항(洋山港) 개항 20주년을 맞이했으며, 새롭게 개정된 『상하이시 국제해운센터 추진 조례』가 시행되는 등, 올해 들어 상하이 국제해운센터 건설이 ‘기본 완성’에서 ‘전면 완성’ 단계로 도약하고 있다.

상하이 국제해운센터의 발전에는 금융 지원이 필수적이다. 중앙금융위원회는 최근 『상하이 국제금융센터 조기 완성을 위한 지원 의견』을 발표하고, 해운 보험 및 재보험 분야의 혁신 강화를 명시했다. 또한 『상하이시 국제해운센터 추진 조례』는 상하이 국제경제·무역·금융·과학기술혁신 센터와의 연계 발전을 강화하도록 규정했다. 각종 금융기관이 해운 관련 기업에 자금조달, 결제, 보험 등의 서비스를 제공하고, 해운 특화 금융상품을 개발하며, 금융 서비스의 전문성과 편의성을 높이는 것을 장려하고 있다.

현재 점점 더 많은 은행과 보험기관들이 해운 특화 금융상품의 혁신을 강화하며, 해운 금융 서비스의 전문성과 편의성을 향상시키고 있다.

최근 2025년 루자쭈이(陆家嘴) 포럼 기간 중, 중국은행(BOC)과 중국인민보험(PICC)은 공동으로 『상하이 국제해운센터 건설 공동지원 행동방안』(이하 ‘행동방안’)을 발표하고, ‘중증(中证) 중국은행-중국인민보험 해운발전 테마지수’를 공식 출범시켰다.

행동방안은 ‘금융을 통한 해운안전 지원’, ‘해운 편의성 제고 지원’, ‘해운의 녹색 전환 지원’ 등 세 가지 영역을 중심으로, 10가지 구체적 실행 방안을 제시하고 있다. 이는 은행과 보험이 힘을 합쳐 해운 산업 전반의 통합 확대 및 고품질 발전을 촉진하며, 해운 금융과 해운 보험 분야의 영향력을 높이기 위한 조치이다.

해운발전 테마지수는 수운, 항만 운영, 선박 제조, 컨테이너 제조, 항만 기계 제작, 항공 운송, 공항 운영 등의 분야에 상장된 기업의 주식을 선정하여 구성되며, 해운 산업의 경기와 번영 정도를 종합적으로 반영한다. 이 지수는 해운기업의 경영 수준, 수익성, 시장의 수급 상황을 나타낸다.

2025년 6월 27일

제 6 호

8) 人民网(2025.06.20.) “银行+保险” 协同发力 助推上海国际航运中心建设 https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/202506/t20250620_1405545.shtml



해양수산 뉴스

지수 개발 팀 관계자는 “이 지수 출시는 해운, 조선, 항만, 물류 등 해운 산업체의 자금조달 편의성을 높이고, 더 많은 투자자들이 상하이 국제해운센터 건설에 참여하도록 유도하며, 상하이 해운센터의 규모의 경제 및 집적 효과를 강화하여 현대적 해운 서비스 체계 구축을 뒷받침할 것” 이라고 말했다.

상하이국제해운연구센터 해운서비스연구실 리즈핑(李志平) 주임은 앞서 “행동방안은 금융이 중국 해운의 안정적인 발전과 회복탄력성 확보를 지원하는 데 있어 방향성을 제시하고, 실질적 청사진을 마련했다” 고 평가했다. 그는 또한, 은행과 보험기관의 혁신적 협력이 시장에 더 큰 에너지를 모아 상하이 국제해운센터를 뒷받침하겠다는 신호를 보냈다고 언급했다.

업계 전문가들은 “은행+보험”의 결합을 통해 해운 관련 금융상품 및 서비스 체계를 더욱 풍부하게 할 수 있으며, “금융+해운”의 시너지를 형성하여 해운 산업 전반의 통합 확장을 촉진하고, 상하이 해운금융시장의 활력과 국제 경쟁력을 높이며, 상하이의 글로벌 해운자원 배분 능력을 향상시키고, 세계적 수준의 국제 해운센터로 도약하는 데 기여할 수 있을 것” 이라고 분석했다.

2025년 6월 27일

제 6 호



포커스

신(新) 100 Ships Plan과 중국·한국의 수주전 LNG 조선업의 미래 좌표⑨

최근 카타르에너지공사(QatarEnergy)는 총 128척 규모의 액화천연가스(LNG) 운반선을 건조하는 100 Ships Plan을 가동할 예정이라고 발표했다. 본 조선 계획은 자사가 지분을 보유한 골든패스 LNG 프로젝트(Golden Pass LNG Project) 및 카타르 북부 가스전 확장 프로젝트를 지원하기 위한 것이다.

카타르에너지의 전 단계 100 Ships Plan에서 중국 조선소는 36척의 수주를 따냈으며, 카타르 에너지 담당 국무장관이자 카타르에너지 사장인 사아드 알 카아비(Saad Al-Kaabi)는 “중국 조선소의 생산 효율은 우리의 예상치를 훨씬 뛰어넘었다”고 평가했다.

새로운 100 Ships Plan이 본격화되며 “중국 제조업”은 과연 어느 정도의 뭉을 채길 수 있을까? 『항운거래공보』에 따르면, 중국 조선 기업은 이번 수주 경쟁에서 녹록치 않은 도전에 직면하고 있으며, 특히 골든패스 프로젝트에서는 뚜렷한 실적을 내기 어려운 반면, 북부 가스전 확장 협력이 돌파구가 될 수 있다는 분석이다.

골든패스 LNG 프로젝트: 정책 장벽이 가로막는 수주 난관

최근 카타르 에너지공사는 자신들이 지분을 보유하고 있는, 오랫동안 지연되어 온 미국 금항 프로젝트가 2025년 말부터 정식 가동될 예정이라고 발표했다. 해당 프로젝트는 미국 텍사스주에 위치하며, 연간 1,800만 톤의 생산 능력을 갖추고 있다. 카타르 에너지가 70%의 지분을, 엑슨모빌(ExxonMobil)이 30%를 보유하고 있다.

이 수출 프로젝트가 원활하게 운영되기 위해, 카타르 에너지공사는 100 Ships Plan을 다시 가동한다. 카아비 장관은 “현재 우리의 LNG 물량은 연간 약 1천만 톤이며, 미국 프로젝트가 시작되면 생산량이 1억 6천만 톤까지 증가할 것이다. 현재 LNG선은 70척을 보유 중이며, 앞으로 수년 간 128척을 추가로 건조하게 된다”고 밝혔다. 하지만 이 프로젝트는 미국과 밀접히 연관돼 있는 만큼, 중국 제조업이 얼마나 수주를 따낼 수 있을지에 대해선 업계의 관심이 집중되고 있다.

업계 관계자는 『항운거래공보』에 “이번 조선 계획의 일환으로 포함된 골든패스 프로젝트는 미국 측과의 직접적인 연계성이 크다. 현재 미국은 301조 조사를 통해 중국 조선산업의 글로벌 경쟁력을 억제하려 하고 있다”고 말했다.

2025년 6월 27일
제 6 호



포커스

올해 4월, 미국 무역대표부(USTR)는 301조 조사에 따른 구체적인 조치인 「중국의 해운·물류·조선 산업 지배 시도에 대한 301조 조사 관련 조치 및 제안 통지(Notice of Action and Proposed Action in Section 301 Investigation of China's Targeting the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance)」를 발표했다. 여기에는 미국산 LNG 수출 프로젝트에 대한 운송 요건과 제한 사항이 담긴 부속서 4도 포함돼 있다(표 1 참조).

[표1. 미국 301 조사에 따른 LNG 수출운송에 대한 제한 규정]

기간	미국 국적 선박 운송 비율 요건	면제 메커니즘
2025.04.17 ~ 2028.04.16	무제한 (선박국적 제한 없음)	면제 없음
2028.04.17 ~ 2029.04.16	1% (미국 건조+국적+운항)	면제 메커니즘 설명: 운송업체가 해당 선박을 미국산 LNG 화물 수령 후 3년 이내에 미국 국적 LNG 선박으로 운송하는 경우, 면제받고 일정 기간 운송 허가를 신청할 수 있음.
2029.04.17 ~ 2030.04.16	1% (미국 건조+국적+운항)	
2030.04.17 ~ 2031.04.16	2% (미국 건조+국적+운항)	
2031.04.17 ~ 2032.04.16	3% (미국 건조+국적+운항)	
2032.04.17 ~ 2033.04.16	4% (미국 건조+국적+운항)	
2033.04.17 ~ 2034.04.16	6% (미국 건조+국적+운항)	
2034.04.17 ~ 2035.04.16	8% (미국 건조+국적+운항)	
2035.04.17 ~ 2036.04.16	10% (미국 건조+국적+운항)	
2036.04.17 ~ 2037.04.16	11% (미국 건조+국적+운항)	
2037.04.17 ~ 2038.04.16	12% (미국 건조+국적+운항)	
2038.04.17 ~ 2045.04.16	13% (미국 건조+국적+운항)	
2045.04.17 ~ 2047.04.16	15% (미국 건조+국적+운항)	
2047.04.17 이후	15% (미국 건조+국적+운항)	

자료: 《301조치 통지문(Notice of Action in Section 301 Investigation)》

부속서 4에 따르면, 2028년 4월 17일부터 미국에서 건조·등록·운영되는 LNG 운반선의 운송 비율 요건을 매년 점진적으로 상향 조정하여, 2047년 4월 17일부터는 15%까지 확대할 예정이다. 만약 선사(운행사)가 미국산 LNG선 주문을 마쳤고, 해당 선박이 3년 이내 인도 가능한 경우에는 한시적 운영 허가를 받을 수 있다. 또한 선주가 미국에서 건조된 LNG선을 1척 이상 수주하고 그 용량이 동일하거나 더 클 경우, 3년간 관련 수수료 조항이 면제되며, 해당 선박이 인도되기 전에도 허가를 받을 수 있다. 반면, 이 같은 요건을 충족하지 못할 경우, USTR은 LNG 수출 허가를 보류할 수 있다.



포커스

골든패스 프로젝트 자체가 미국과 긴밀히 연결돼 있고, 미국 정부의 개입 정도 또한 매우 강하기 때문에, 중국 조선소는 단순히 기술력만 갖추는 것을 넘어 지정학적·무역 정책 등의 다양한 복합 변수까지 고려해야 하는 상황이다.

다만 업계 관계자는 “만약 프로젝트에 중국 자본이 투자돼 있거나, 중국계 구매자가 존재한다면 중국 조선소가 수주할 가능성도 열릴 수 있다”고 평가했다. 그러나 현재 공개된 정보에 따르면, 해당 프로젝트에 중국 자본이 직접 참여하고 있다는 근거는 확인되지 않았다. 따라서 미국의 정책적 장벽이 존재하는 이상, 중국 조선소가 본 프로젝트에서 수주를 따낼 가능성은 크지 않다고 볼 수 있다.

북부 가스전 동부 확장 프로젝트 ‘중국 제조’의 돌파 기회

새로운 100 Ships Plan에서 중국 조선소는 ‘골든패스 LNG 프로젝트’에서는 비교적 소극적인 위치에 있었지만, 카타르에너지의 북부 가스전 동부 확장(North Field East, NFE) 프로젝트에서는 여전히 큰 기회를 확보할 가능성이 있다. 업계 관계자에 따르면, 이는 중국 조선소의 LNG 운반선 건조 기술이 이미 카타르에너지로부터 신뢰를 얻었기 때문이다.

카타르에너지는 2019년 북부 가스전의 생산 능력을 확장하기 위한 계획을 수립했으며, 해당 프로젝트에는 4기의 동부 확장(NFE)과 2기의 남부 확장(NFS) 설비가 포함되어 있다. 이 프로젝트는 2027년 완공을 목표로 하며, 연간 LNG 생산능력을 기존 7,700만 톤에서 1억 2,700만 톤으로 확대할 예정이다. 이에 따라 약 150척의 LNG 운반선을 발주하는 대형 조선 프로젝트, 이른바 ‘100 Ships Plan’이 추진되었다.

《항운거래공보》는 2024년 제19호에서 이 계획이 세 단계로 나뉘어 진행되었음을 보도한 바 있다. 1단계에서는 카타르에너지가 4개 조선소와 총 66척의 계약을 체결했다. 구체적으로 한화오션(19척), 삼성중공업(18척), HD현대(17척), 중국의 후둥중화조선(12척)이 참여했다. 이어진 2단계에서는 같은 조선소들과 62척의 계약을 체결했고, 이 가운데 후둥중화조선이 가장 많은 18척을 수주했다. 이 선박들은 모두 세계 최대 규모인 27.1만㎡급 초대형 LNG선(QC-Max형)이었다. 이로써 카타르에너지는 두 차례에 걸쳐 총 128척의 발주를 확정했다. 3단계에서는 중국선박공업그룹(CSSC)과의 협약을 통해 OC-Max형 LNG선 6척이 추가로 발주되었다.

결과적으로, 중국 조선소는 총 36척의 LNG선을 수주하였으며, 그중 후둥중화조선은 계약 금액과 총 적재량 기준에서 세계 선두를 차지했다.

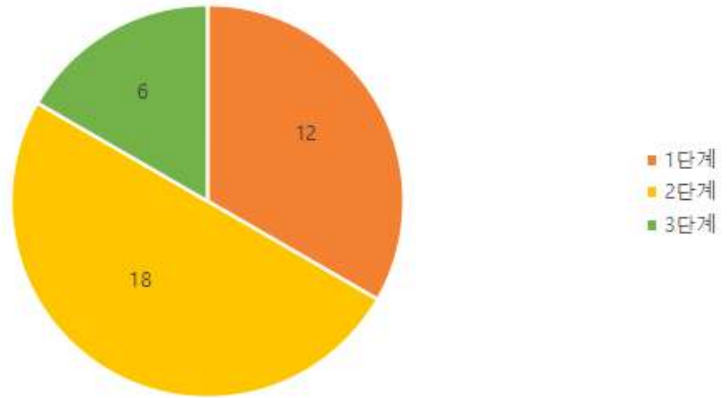
2025년 6월 27일

제 6 호



포커스

후둥중화조선 '100 Ships Plan' 수주 현황



자료: 《航运交易公报》

2025년 5월 21일 개최된 제29차 세계가스총회(WGC 2025)에서 사아드 카비(Saad Sherida Al-Kaabi)는 “2024년 첫 선박 인도 이후 거의 매달 한 척씩 선박을 인도받고 있으며, 이 효율은 우리의 예상치를 훨씬 뛰어넘었다”고 밝혔다.

중국 조선소는 건조 효율 면에서도 뛰어난 성과를 보이고 있다. 2023년 11월 24일, 후둥중화조선은 ‘LNG GENEVA’ 호를 예정보다 5개월 앞당겨 인도하면서 여러 신기록을 세웠다. 예컨대 부두 계류 시험은 단 5개월, 통상 시험항해와 가스 시험항해를 통합해 단 5.5일 만에 마쳤다. 후둥중화조선은 3개월도 안 되는 기간 동안 3척의 LNG선을 연달아 인도하며, 1개월간 3척을 인도의 기록을 세워 ‘중국 조선 가속도’를 입증했다. 2025년 1월 기준, ‘100 Ships Plan’을 위한 17.4만㎡급 LNG선 4척을 이미 인도한 상태다.

중국 조선소가 기술력을 인정받은 것 외에도, NFE 프로젝트에는 중국계 투자자와 선주가 참여하고 있어 중국 조선소가 신규 선박 수주를 따내는 데 유리하게 작용하고 있다.

알려진 바에 따르면, 중국석화(Sinopec)와 중국석유(CNPC)는 카타르에너지와 각각 NFE 프로젝트 지분 투자 협약을 체결해 각 1.25%의 지분을 확보했다. NFE와 NFS를 포함한 전체 북부 가스전 확장 프로젝트에서 카타르에너지는 중국석유에 연 400만 톤(27년 계약), 중국석화에 연 700만 톤(27년 계약)과 200만 톤(10년 계약)의 LNG를 공급할 예정이다(표2 참조). 그중 2022년 11월 중국석화와 체결한 장기

2025년 6월 27일

제 6 호



포커스

매매 계약은 본 프로젝트의 첫 계약이자, LNG 산업 역사상 가장 긴 기간의 천연가스 공급 계약이다.

[표 2. 카타르 북부 가스전 확장 프로젝트 중국 구매자]

계약 시점	구매자	계약 내용
2022년 11월	중국석화	연 400만 톤, 계약기간 27년
2023년 6월	중국석유	연 400만 톤, 계약기간 27년
2023년 12월	중국석화	연 300만 톤, 계약기간 27년
		연 200만 톤, 계약기간 10년

자료: 《航运交易公报》

선주 측에서는 3개의 중국계 기업이 핵심 역할을 한다. 첫째는 차이나머천트에너지운송(CMES)이다. 2024년 4월 29일, CMES는 선주로서 OC-Max형 LNG선 4척을 건조·운영하기로 하였다. 그에 앞서 2024년 3월, 자회사 CMES LNG Carrier Investment는 카타르에너지와 6척에 대한 장기 용선계약을 체결했다.

둘째는 산둥오션에너지(싱가포르)이다. 이는 산둥오션에너지유한공사의 자회사이며, 모기업은 산둥성 국유 독자기업 산둥오션그룹유한공사이다. 이 회사 역시 2024년 3월, 카타르에너지와 6척의 장기 용선계약을 맺었다.

셋째는 중국액화천연가스운송(지주)유한공사(CLNG)이다. 2024년 4월 29일 체결된 OC-Max형 LNG선 4척 중 2척은 CMES와 중원해운(COSCO SHIPPING Energy)이 각각 50%씩 출자한 합작회사 CLNG가 운영한다.

중국 조선은 국제 시장에서 경쟁력이 있는 것으로 평가되며, 중국계 기업도 NFE 프로젝트에 적극 참여하고 있다. 이번 신규 100척 계획에서 중국 조선소가 추가 수주를 달성할 가능성은 상당히 크며, 수용 가능한 생산 여력도 있다.

현재 카타르에너지와 ‘100 Ships Plan’을 수행 중인 유일한 중국 조선소인 후둥중화조선은, 2025년 1월 말 기준 약 60척의 LNG선을 수주하여 건조 중이며, 대형 LNG선은 2028년까지 건조 일정이 확정되어 있다. 『항운거래공보』에 따르면 “카타르 2단계 선박은 2026-2028년 납기가 집중되어 있으며, 신규 ‘100 Ships Plan’ 선박은 2028년 이후 납기가 예정되어 있다. 후둥중화조선의 안정적인 인도능력을 고려하면 신규 수주 여력은 충분하다”고 한다. 현재 건조 중인 LNG선은 19척으로 사상 최대이며, 공정 혁신, 디지털화 건조, 정밀 생산 체계 개선 등으로 건조 주기가 지속적으로 단축되고 있다. 예컨대 17.4만㎥급 LNG선 4척 중, 2호선은 1호선보다 76일, 3호선은 2호선보다 20일, 4호선은 3호선보다 34일 단축되었다. 이로써 불과 4개월 5일 만에 4척을 모두 인도하는 데 성공했다.

2025년 6월 27일

제 6 호



포커스

비록 후동중화조선의 생산 능력이 제한되더라도, 업계는 차이나머천트인더스트리(招商工业), 장난조선(江南造船), 다롄조선소(大连船厂), 양쯔강조선(扬子江船厂), 헝리중공업(恒力重工) 등도 충분히 신규 수주를 소화할 역량이 있다고 보고 있다.

신규 100 Ships Plan의 도전: 한국의 ‘경험’ 우위와 ‘전술적’ 대응

주목할 점은, ‘100 Ships Plan’에서 한국의 3대 조선소가 총 98척 이상의 LNG 운반선 수주를 달성했다는 사실이다. 이는 후동중화조선의 36척에 비해 압도적으로 많은 수치다. 한국은 이미 1990년대에 LNG 운반선 건조를 시작한 반면, 중국은 2008년에야 첫 LNG선을 인도했기에, 한국은 건조 경험 측면에서 훨씬 더 풍부한 이력을 지니고 있다.

또한, 미국이 자국 내 LNG 운반선 건조를 적극적으로 지원하고 있다는 점을 포착한 한국의 조선 대기업 한화오션은 자회사인 미국 현지 법인 한화해운을 통해 미국 내에서 LNG 운반선을 직접 건조하는 계획을 발표하였다. 한화해운 부사장 라이언 린치(Ryan Lynch)는, 「301조치 안내(별첨4)」에 따르면 2030년까지 미국은 최소 5~7척의 미국 국적(US-flagged) LNG 운반선을 필요로 하며, 이는 수출 기준 비율을 맞추기 위함이라고 설명했다. 이러한 수요에 대응해 한화해운은, 미국이 1970년 이후 처음으로 자국 조선소에서 LNG선을 건조하는 계획을 실현할 수 있도록 지원할 계획이다.

이러한 요소들을 종합할 때, 한국은 골든패스 LNG 프로젝트는 물론 NFE 프로젝트에서도 여전히 수주 기회를 보유하고 있으며, 최종 수주 물량 면에서 중국을 능가할 가능성도 있다.

전반적으로 볼 때, 카타르의 신규 ‘100 Ships Plan’은 전 세계 LNG 무역 지도를 재편하고 있다. 미국은 ‘301조치’를 통해 무역 장벽을 구축하려 하나, 이는 오히려 자국 제조업의 공백이라는 치명적인 약점을 드러냈다는 평가가 있다. 반면, 중국 조선산업은 국제 협력을 통해 새로운 기회를 모색하고 있다. 향후 10년, 청정 연료의 흐름은 세계 에너지 지형을 다시 그릴 것이며, 중국이 어떠한 경쟁력을 보일지 주목된다.

2025년 6월 27일

제 6 호



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.05	2025.04	2025.03	2025.02	2025.01
PMI(%)	49.5	49.0	50.5	50.2	49.1

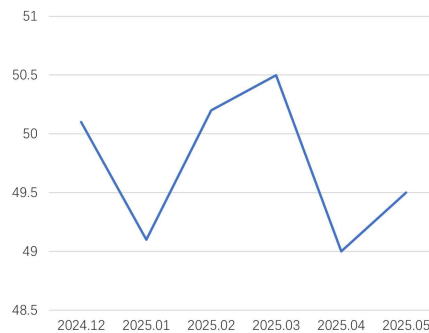
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

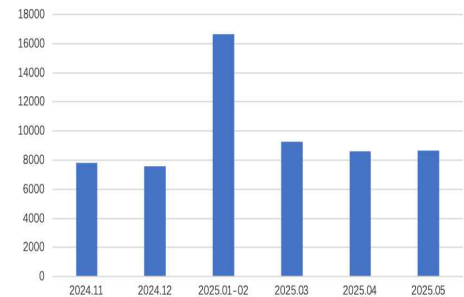
구분	2025.05	2025.04	2025.03	2025.01-02	2024.12
당월(만톤)	8,654.5	8,601.9	9,284.1	16,629.5	7,596.9
전년 동기 대비(%)	-6.9	0.0	4.6	-1.5	11.8

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



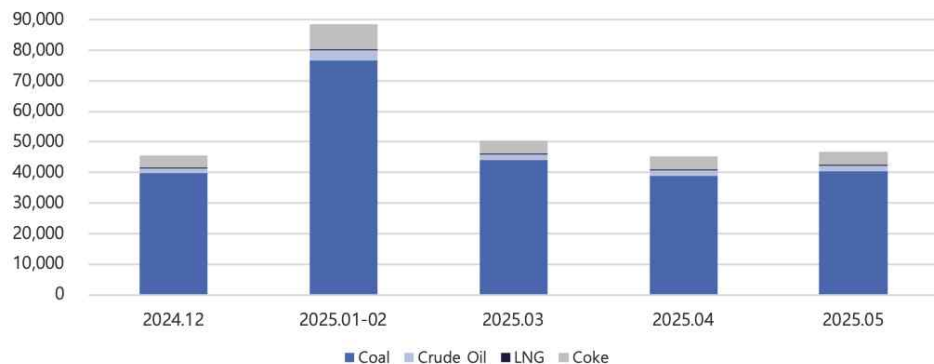
<중국 철강 생산량(만톤)>



▶ 중국 에너지 생산량

구분	2025.05	2025.04	2025.03	2025.01-02	2024.12
Coal(만톤)	40,328.4	38,930.6	44,058.2	76,532.8	43,884.80
Crude Oil(만톤)	1,846.9	1,772.4	1,902.5	3,503.8	1,790.20
LNG(만톤)	243.6	236.9	234	381.7	211.4
Coke(만톤)	4,237.6	4,160	4,129.4	8,189.6	4,148.10

자료: 중국국가통계국



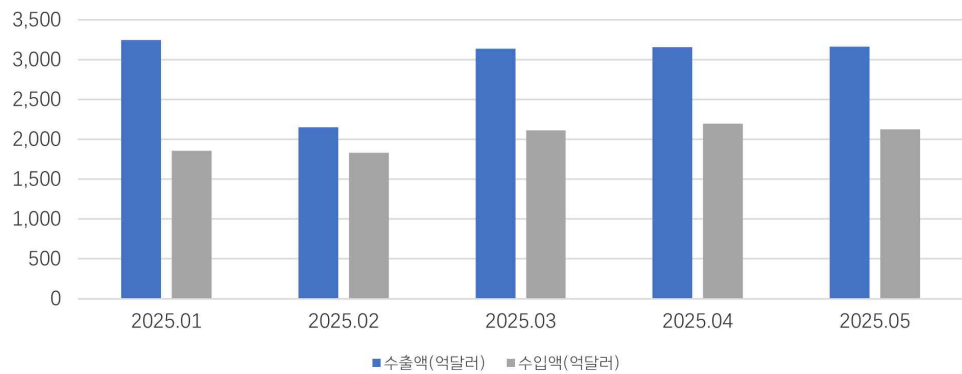


통계 및 자료

▶ 중국 수출입액

구분	2025.05	2025.04	2025.03	2025.02	2025.01
수출액(억달러)	3,161	3,157	3,139	2,151	3,247
수입액(억달러)	2,128	2,195	2,113	1,834	1,859

자료: 중국국가통계국

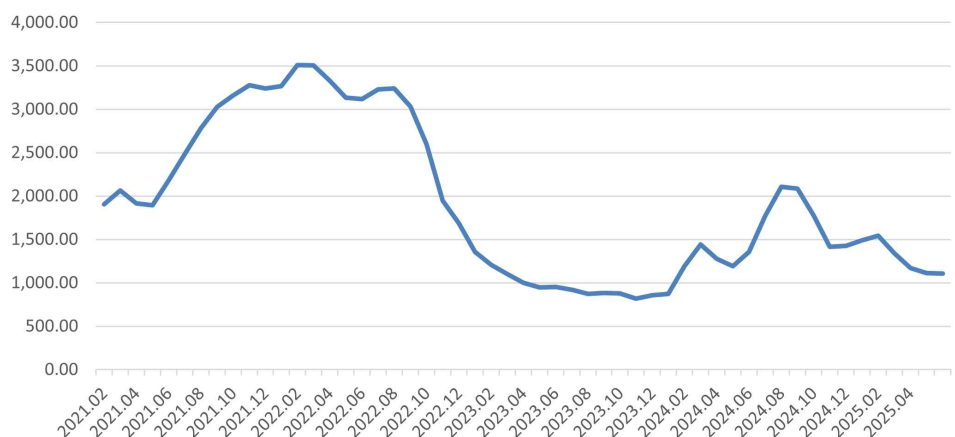


■ 해운

구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2024년	2025년-현재	3월	4월	5월	
수출	1,554.45	1,256.04	1,172.52	1,112.88	1,109.07	-18.4

자료: 항운교역소

<중국 컨테이너 운임지수(CCFI)>





통계 및 자료

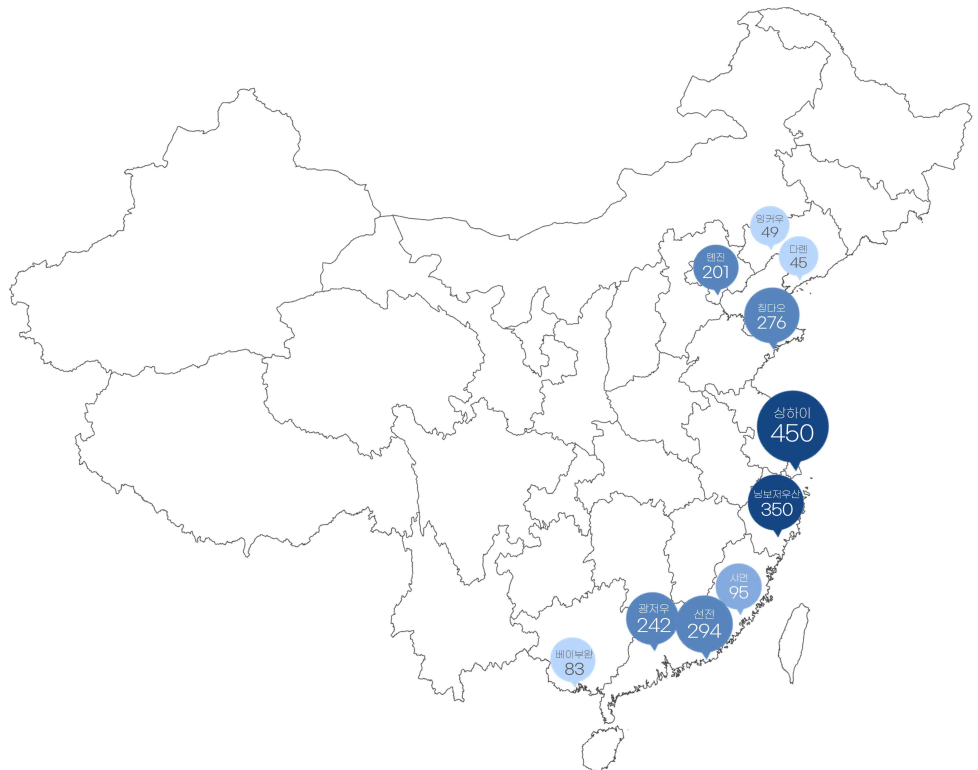
■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

구분	2025.04	전월 대비	전년 동기 대비	2025.01-04	전년 동기 대비
중국 전체	2,922	-0.9%	7.0%	11,225	7.9%
상하이	450	4.4%	7.4%	1,771	6.4%
닝보저우산	350	2.9%	9.1%	1,357	9.9%
선전	294	69.9%	14.8%	1,134	16.5%
광저우	242	1.3%	10.5%	885	7.9%
칭다오	276	-3.2%	7.4%	1,067	7.3%
톈진	201	-3.8%	-11.0%	772	4.3%
샤먼	95	-10.4%	4.4%	392	4.3%
잉커우	49	-10.9%	2.1%	184	0.5%
다롄	45	-10.0%	2.3%	174	3.6%
베이부만(북부만)	83	1.2%	6.4%	300	10.3%

자료: 중국 교통운수부

<중국 컨테이너 항만 처리량 (만 TEU)>





통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

구분	2025.01-04	전년 동기 대비
해양 어획량(만톤)	314.23	1.96%
해수 양식 생산량(만톤)	632.74	5.18%
내수면 어획량(만톤)	21.54	-0.91%
내수면 양식 생산량(만톤)	1,040.22	4.36%
총 생산량(만톤)	2,008.73	4.17%

자료: 중국 어업어정관리국

< 중국연구센터 >

김태일 중국연구센터장, 이메일 : ktizorro@kmi.re.kr
 심보경 인턴, 김형성 인턴, 부미혜 인턴, 이메일 : chinacenter@kmi.re.kr
 김명화 행정원, 이메일 : jinminghua@kmi.re.kr

2025년 6월 27일
제 6 호