



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

제20-1호
 2020년 1월 15일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

□ '13~'18년 중국 천연가스 소비량, 생산량 및 수입량

(단위 : Billion Cubic Metres)

| 구분 | 중국 | | |
|------|-------|-------|------|
| | 소비량 | 생산량 | 수입량 |
| 2013 | 179.1 | 121.8 | 24.5 |
| 2014 | 188.4 | 131.2 | 27.1 |
| 2015 | 194.7 | 135.7 | 25.8 |
| 2016 | 209.4 | 137.9 | 35.9 |
| 2017 | 240.4 | 149.2 | 52.6 |
| 2018 | 283.3 | 161.5 | 73.5 |

자료 : 브리티시 페트롤리엄(BP)

□ '13~'18년 한국 천연가스 소비량, 생산량 및 수입량

(단위 : Billion Cubic Metres)

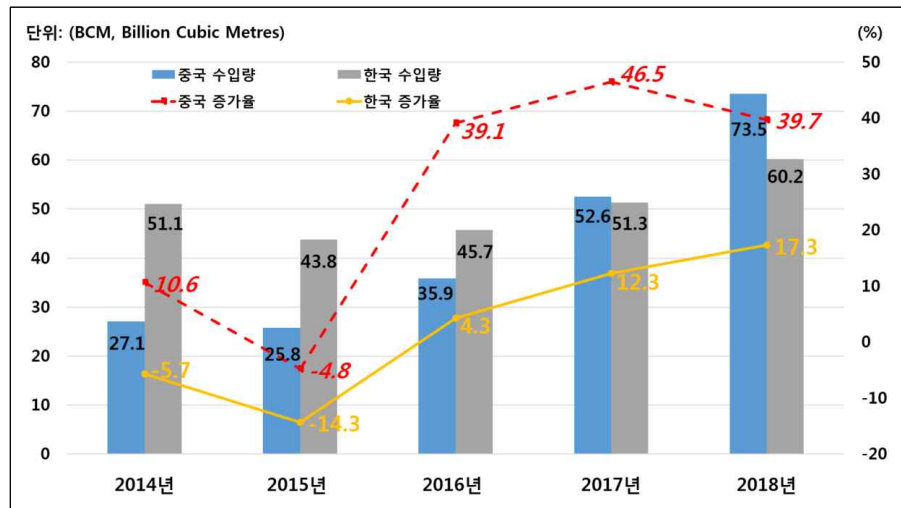
| 구분 | 한국 | | |
|------|------|-----|------|
| | 소비량 | 생산량 | 수입량 |
| 2013 | 55.0 | — | 54.2 |
| 2014 | 50.0 | — | 51.1 |
| 2015 | 43.6 | — | 43.8 |
| 2016 | 47.6 | — | 45.7 |
| 2017 | 49.4 | — | 51.3 |
| 2018 | 55.9 | — | 60.2 |

자료 : 상계서

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량



자료 : 브리티시 페트롤리엄(<http://www.bp.com>) ; KMI 작성

2018년 중국 천연가스 수입량은 동기대비 39.7% 증가

2018년 중국 천연가스 소비량은 283.3 BCM(Billion Cubic Metres)으로 동기대비 17.8% 증가했다. 같은 해 한국의 천연가스 소비량은 55.9 BCM으로 2016년부터 점차 상승세를 보이고 있다. 중국과 한국은 세계의 주요 에너지 수입국으로 매년 대량의 천연가스 역시 수입에 의존하고 있다. 특히 중국의 경우에는 자국의 천연가스 생산량도 상당하지만, 소비량 증가에 따라 수입량도 지속적으로 증가하고 있어 2018년 천연가스 수입량은 전년 대비 39.7% 증가했다.

천연가스는 친환경 에너지 및 저렴한 가격 등의 장점으로 점차 주목 받고 있다. 각국 정부가 적극적으로 에너지 소비구조를 친환경·저탄소 모델로 전환함에 따라 2035년까지 '천연가스+재생 에너지' 공급 모델이 전 세계 70%의 신규 에너지 수요를 차지할 것이라는 전망이다. 중국의 '13·5'계획에 따르면, 2020년까지 국가 천연가스 사용 비중을 2020년까지 전체 사용량의 8.3%~10% 수준으로 높인다는 계획이다. 이러한 추세에 따라, 2019년 중-러 수교 70주년을 맞아 페트로차이나, 시노펙, 중국해양석유(CNOOC) 등 중국 3대 석유기업은 각각 러시아 Novatek와 북극 LNG2 등 여러 프로젝트를 체결했으며, 지분 협력의 형식으로 북극 천연가스 자원의 개발에 참여함에 따라, 중-러 에너지 협력도 새로운 시대에 진입할 전망이다. 향후 국제적인 환경규제 강화 및 친환경 해운 발전 추세 역시 LNG가 친환경 에너지로서 해운분야에 널리 활용되는데 큰 역할을 하고있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ **전문가 칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략**
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

리정푸이(李振福)

다롄해사대학교 교수, 극지해사연구센터 센터장

연구 분야 :

북극항로 정치 및 경제 분야

전문가 칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략

북극의 해빙이 가속화되면서 북극항로 개발 및 이용의 범위가 점차 넓어지고 있다. 북극항로가 가져오는 이익에 대해 동북아 국가들은 서로 공통된 인식을 가지고 있는 관계로 동북아 국가들은 북극항로에서의 서로 협력을 진행할 필요가 있을 것이다.

1 북극항로 이용 범위 지속 확대

북극지역 취항 조건의 점진적 개선과 극지 항해 기술의 진보로 최근 몇 년간 북극항로를 통과하는 상선이 계속 나타나고 있다. AIS 데이터에 근거하여 북극항로를 왕래하는 선박 상황을 분석해 보면, 2016년 북극항로 총 운항 횟수는 1,705회, 이 중 9월 운항이 393회로 가장 많았다. 2017년 북극항로 총 운항 횟수는 1,908회로 전년 동월 대비 11.9% 증가했지만 월별 항행 특징은 2016년은 비슷하다. 2018년 상반기 573회의 운항이 완료되어 전년동기 대비 12.8% 증가했다. 2018년 연간 북극항로 통과 운항은 모두 27회로 집계되었으며, 7월부터 11월까지 선박의 통과 운항이 존재한다. 이 중 9월 북극항로는 통과 운항 횟수가 가장 많아 연간 운항 횟수의 절반에 달하며, 11월이 운항 횟수가 가장 적고, 나머지 월의 운항 횟수 차이는 크지 않다.

전반적으로 현재의 북극을 통한 해운은 북극 지역 내 운항을 위주로 하며, 북극항로를 통과하는 횡단 운항은 적다. 또한, 북극항로 운항은 매년 7월부터 11월까지 집중되며, 매년 12월부터 다음해 6월은 북극항로의 겨울 운항기간이어서 횟수가 적다. 만약 연간 상시 운항이 가능하다면 북극항로의 잠재력은 더욱 클 것이다.

현재 북극항로의 통과 무역은 동북항로(Northeast Passage)를 위주로 이뤄지고 있다. 그중에서 북방해 항로(NSR, the Northern Sea Route)는 동북항로의 주요 구간으로 화물 흐름의 데이터는 전체 북극 항로 데이터와 거의 똑같다. 북방해 항로정보국의 통계수치에 의하면, 북극항로에 가는 선박 유형은 주로 액체화물선, 건화물선, LNG선, 잡화선, 쇠빙선 등 있다. 2018년 상반기 북극항로에서는 244회의 유조선 운항, 130회의 쇠빙선 운항, 78회의 잡화선 운항, 그리고 49회의 컨테이너선 운항되었다고 통계 집계되었다.

북극을 목적으로 하는 운송 유형 중 북극의 자원이 주변의 제조 지역으로 수출되고 주변 제조 지역에서 북극지역에 수출하는 자원개발에 필요한 건축 자재 등이 주요 운송 유형이며, 이 중 석유, 가스, 광산물, 목재, 농산물이 주요 구성품목이다. 북극 횡단 운송은 주로 서북유럽 항로의 건화물, 컨테이너 및 미동 항로의 건화물, 컨테이너를 위주로 한다. 북극지역 출입국 운항 기록을 살펴보면, 2017년에 유럽 항만을 출발하여 북극항로를 거쳐 북극 지역에 도착



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

| 구분 | 01-03 | 01-10 |
|--------|----------|---------|
| 종합지수 | 897.53 | 927.06 |
| 일본 항로 | 731.59 | 735.37 |
| 구주 항로 | 1,069.06 | 1125.66 |
| 미서부 항로 | 681.52 | 691.88 |
| 미동부 항로 | 884.09 | 888.08 |
| 한국 항로 | 602.18 | 586.78 |

주 : '01-03' 2020년 1월 3일 지
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

| 구분 | 01-03 | 01-10 |
|------|----------|----------|
| 종합지수 | 1,121.76 | 1,049.75 |
| 석탄 | 1,038.96 | 957.63 |
| 곡물 | 933.03 | 795.13 |
| 금속광석 | 1,069.81 | 1,021.74 |
| 정유 | 1,925.55 | 1,913.69 |
| 원유 | 1,557.48 | 1,557.48 |

자료 : 상하이항운교역소

한 항해는 모두 54회, 아시아 항만을 출발하여 북극 항로를 거쳐 북극 지역에 이르는 항해는 12회, 북극 내 항해는 591회, 북극 내 항만에서 출발한 항해 기록 모두 657차례로 서유럽 방향 해운을 주로 했다. 따라서, 기존 무역 운송에서는 주로 북극 역내 운송을 위주로 하며, 역내를 넘는 운송 회수도 해마다 증가하는 추세이다.

전체적으로 북극 동북항로의 화물 흐름은 액체화물 위주이고, 다음으로 건화물이 많고, LNG 및 잡화수송도 점차 늘어나고 있으며, 기타 수송량은 비교적 적고, 컨테이너 수송량도 해마다 증가하고 있다. 북서항로(Northwest Passage)는 걸음마 단계이며, 현재는 운송량은 적은 편이며 일부 건화물만이 운송되고 있다.

현재 북극항로를 통한 화물 운송은 동북항로 운송을 위주로 하고 있으며, 서북항로 운송은 아직 초보단계이다. 본 문에서는 먼저 동북항로의 화물 운송 총량을 예측하여 북극항로의 미래 운송 잠재력에 대한 대체적인 변화 추세를 살펴보았다. 통계자료에 따르면, 2013-2018년 동북항로 연간 취항 화물 운송 총량 데이터가 정리되었다([표 1]).

[표 1] 2013-2018년 동북항로 화물 수송량

| 연도 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 화물총량(만 톤) | 391.4 | 398.2 | 543.1 | 747.9 | 969.4 | 2018 |

상기 [표 1]에 따르면, 최근 몇 년간 동북항로의 화물 운송량은 매년 증가해 왔으며, 특히 2017년에서 2018년 사이에 두 배 이상 증가하였다. 2017년, 러시아와 중국은 '빙상 실크로드(冰上丝绸之路)'를 함께 건설하는 새로운 장을 열었고, 정책 지원 덕분에 2018년 운송량이 대폭 향상되었다고 밝혔다.

북극항로는 세계 경제발전에서 그 중요성이 분명하다. 북극항로 운항의 중요한 의미는 세계에서 가장 발달된 경제구역을 연결한다는 것이다. 세계 경제 선진국은 대부분 북반구의 고위도 지역에 집중되어 있으며, 북극항로는 이들의 무역에 더욱 편리한 통로를 제공한다. 북극항로는 또한 일부 기존 항로의 무역 화물을 분산시켜, 기존의 세계 해운노선의 지위를 위협할 것이다. 이는 해당 항로가 있는 국가의 영향과 위상에도 영향을 미칠 것이다. 지구의 중간 통로의 전략적 지위가 떨어지고 북극 지역의 전략적 지위가 상승하는 이런 변화는 세계의 무게 중심을 북쪽으로 쏠릴 것이고 어느 정도 세계 판도가 바뀔 수 있을 것이다.

블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 이미 북극 개발을 러시아의 장기 역점사업의 하나로 꼽았으며, 북방해 항로를 통해 액화천연가스를 수출하는 대형 프로젝트는 북극권 이외의 투자자들을 끌어들였다. 러시아 극동과 북극 발전부의 차관 Alexander Krutikov는 이제 북쪽 항로를 통해 화물을 운송하려면, 운송 회사는 내빙선 혹은 쇄빙선이 필요하며, 수에즈 운하보다 두 배의 보험료도 지불해야 한다고 말했다. 러시아 극동과 북



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

극발전부와 러시아의 싱크탱크인 Skolkovo가 국유 컨테이너선 운영회사를 설립하는 프로젝트를 추진 중이다. 이 회사는 예상되는 운송 중단 및 더 높은 보험료 문제를 포함하여 북극 수역을 통한 국제 화물 운송의 어떠한 위험도 부담하게 될 것이다. Krutikov는 한 인터뷰에서 국가는 북극의 위험을 벌충하고 나머지 비용은 해운업자가 부담한다고 말했다. 이로 인해 해운회사의 원가는 “최소한 첫 단계는 수에즈 운하보다 낮아야 한다”며 이 노선의 발전을 강조했다. 이는 러시아가 북극항로 활성화에 열을 올리고 있음을 보여주는 것이며, 북극항로 운송에도 어느정도 자신감이 있음을 나타낸다.

2 동북아 국가들의 북극항로 협력 조건과 애로사항

먼저 동북아지역 국가들은 북극항로의 협력에 있어서 많은 유리한 조건을 가지고 있다. 첫째, 동북아 각국의 북극협력은 공동의 이익을 가지고 있다. 동북아 지역은 북극 동북항로 해운 잠재력을 개발했을 시, 공동이익이 존재한다. 한·중·일 3국은 북극항로를 통해 새로운 해상 운송항로 개척, 해운원가 절감할 수 있다. 러시아는 북방 해상항로를 국제 국경통로로 만들 의사를 가지고 있다. 그리고 동북아 국가들이 북극 에너지 개발에 참여하는 것도 공동의 이익이 존재한다. 또한, 한·중·일 3국은 에너지의 주요 수입국가이며, 기존의 에너지 주요 수입지역은 중동이지만, 중동지역 정국 불안정 국면이 동북아지역의 에너지 안전에 영향을 미칠 뿐만 아니라, ‘말라카 해협’을 가지는 리스크는 동북아지역 국가 에너지 안전에도 일정부분 위협요인으로 작용한다.

이런 이유로 한·중·일 3국은 북극 에너지 개발에 깊은 관심을 가지고 있는 동시에 러시아는 자원 수출형 경제 발전 모델로 북극에너지를 개발하는 것은 러시아 자체 경제 발전에 아주 중요한 의미가 있다. 동북아 지역 국가들은 모두 북극의 안전 위험을 줄이고자하는 공통된 이익 수요를 가지고 있으며, 최근 몇 년 동안 러시아와 미국·유럽 간의 긴장된 지정학적 관계, 그리고 북극 각국의 군사 배치 확대와 군사 훈련은 북극의 지정학적 안정에도 영향을 끼치고 있다. 동북아 지역의 북극 개발은 안전하고 안정적인 지정학적 환경이 전제되어야 한다.

둘째, 동북아 지역 국가들 북극협력에 대해 서로의 장점을 통해 단점을 보완할 수 있으며 각자의 강점을 발휘해야 한다. 러시아는 북극 동북항로 개발을 매우 중시하지만 자금 및 기술 부족의 문제가 존재한다. 한·중·일 3국은 자금, 기술, 인력, 물자 등 방면에서 강점을 가지고 있지만 지리적으로 비 북극권 국가이기 때문에 북극업무에 깊이 참여할 수 없다. 이에 따라 동북아 지역 국가들은 각자의 장점을 활용하여 상대방의 단점을 보완할 수 있으며, 북극협력을 위한 기회를 창출할 수 있다. 한편으로, 극동지역은 광활하지만 경제 발전이 정체되어있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

중국경제는 전반적으로 빠른 속도를 발전하고 있지만 동북지역의 경제 성장 속도는 완만해졌으며, 경제 둔화 압력을 날로 커지고 있다. 한국과 일본은의 선진국이지만 경제배후지 제한이 있다. 동북아지역 국가 간과의 경제 상호보완성은 ‘동북아 경제권’ 구축 및 북극협력을 통해 전략적 연결 및 연동 발전을 실현할 수 있을 것이다.

셋 번째, 북한, 몽골은 동북아 북극협력 참여하는 유리한 조건을 갖추고 있다. 북극항로가 개통되면, 북한의 나진항이 가지는 지리적 위치는 상대적으로 우위를 가지고 있다. 중국 동북지역의 화물은 나진항을 이용하면 운송거리를 대대적으로 단축할 수 있다. 이에 따라 북한이 가입하게 되면, 북극항로를 위해 새로운 항만 지점을 구축할 수 있으며, 동북아지역의 경제 무역 발전을 이끌어 북극항로에 새로운 활력을 불어넣을 수 있을 것이다. 또한, 현재 동북아 북극협력의 중요한 형식은 중국-러시아의 ‘빙상 실크로드’ 건설이다. 몽골은 동북아 역내에 위치하고 있으며, ‘일대일로’ 이니셔티브의 중요한 구성 국가로 북극협력 참여를 통해 ‘빙상 실크로드’와 ‘일대일로’ 간의 결합을 더욱 강화하며, 동-서와 남-북을 연결할 수 있는 유라시아 교통 네트워크를 형성할 수 있다. 뿐만 아니라 아시아-유럽-아프리카 지역의 경제 일체화를 촉진시킬 수 있을 것이다. 이와 더불어, 북한, 몽골은 동북아 다른 국가 간과 경제 상호보완성을 갖추고 있다. 북한은 풍부한 자연 자원과 인적 자원을 보유하고 있으며, 중·일 등 국가는 기술과 자금 등 분야의 우위를 가지고 있다. 이러한 요소들은 북극협력을 통해 긴밀하게 결합시켜 동아시아 역내의 전략 연동 및 경제 발전을 추진할 수 있을 것이다.

동북아 국가의 북극항로 협력에는 여러 도전이 뒤따른다. 첫째, 북극 지역 인프라 건설 수준이 비교적 낮다. 북극의 가혹한 자연 조건, 후진적인 교통 인프라 시설 등으로 인해 동북아 지역 간의 북극협력은 쉽지 않다. 구체적으로 살펴보면, 북극항로 연선에서 정상적으로 운영되고 있는 항만은 많지 않다. 동시에 북극항로 연선 다수의 항만은 집산체계를 완비하지 않고, 항만과 내륙 배후지간의 도로 및 철도 연계 조건이 부족하다.

둘째, 동북아지역 국가들은 북극 협력에서 경쟁과 이익의 차이가 병존하다. 우선 북극 협력에서 동북아 지역 각국의 목표가 다르다. 러시아는 북극 개발 협력에서 주도권을 유지하려 하고 있으며, 북극 지역의 주권을 지킬 것인지, 아니면 북극 협력을 전개할 것인가 하는 선택에 직면하고 있다. 한·중·일 3국은 북극 사무에 참여해서 에너지 자원과 해운 권익을 얻고자 한다. 이에 따라 한국은 미국과 일본이 북극 협력을 할 가능성이 있는데다가 중국은 러시아 외에도 유럽과 북극 협력을 하려는 염원도 있을 것이다. 한·중·일 모두 에너지 수입대국, 해운 무역대국, 동북아 경제 강국에 속하며 북극 자원, 해운 권익 등에 있어서 서로간의 경쟁이 존재하다. 또 동북아 국가들이 서로 다른 지정학적 정치사상을 가진다. 러시아의 ‘유라시아 동반자 관계’, 중국의 ‘일대일로’ 주장, 한국의 남북관계 및 한반도 평화, 그리고 ‘전략적 전환기’에 처해있는



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

일본이 전후 체제의 ‘돌파’와 ‘외향적’ 안전성 분야의 ‘돌파’를 모색하는 동북아 지역 지정학적 차이가 각국 간 원활한 협력을 가로막고 있다.

셋째, 동북아 각국은 서로 다른 역사적인 문제를 안고 있다. 중·일, 한·일, 일·러 간에 존재한 역사적 문제들은 동북아 북극 협력의 중요한 걸림돌이다. 2017년 한국의 문재인 출범 이후 이런 문제로 한·일 간 긴장관계가 격화되고 정치·외교 분야의 문제가 경제·무역으로 옮겨가면서 한·일 양국관계 전망에 불확실성을 더했으며 동북아 협력에도 영향을 미쳤다. 한반도의 남북 분단상황 및 북한의 핵 문제도 동북아 북극 협력의 불안요인 중 하나이다. 비록 2018년 북한은 핵 포기를 약속하고 남북관계가 완화된 상황이나 여전히 위협요인으로 남아있다.

넷째, 미국의 방해이다. 미국은 러시아와 중국의 부상에 대해 늘 경계하면서 아시아태평양 지역에서 ‘역외 균형전략’ 역할을 해왔고, 한·미·일 동맹을 통해 동북아에 영향력을 행사해 왔다. 미 오바마 행정부 때의 ‘아시아태평양 재균형’ 전략, 트럼프 행정부의 ‘단일주의’와 ‘고립주의’, 미·중 무역 갈등, 파리협정 탈퇴에서는 미국의 자국 이익주의, 배타적인 가치취향을 보여준다. 일방적인 사고에서 동북아 북극 협력에 대한 미국의 ‘거부전략’이 실시된다.

2 동북아 국가의 북극항로 협력 전략

현재 동북아 지역 북극 협력에는 일정수준의 장애가 있는데, 이는 주로 지정학적으로 지역에서의 연계가 원활하지 않다는 문제이다. 따라서 상호 호혜적인 원칙에 입각하여 문제를 해결해야 한다. 인프라 강화, ‘빙상 실크로드’를 동북아 지역 북극 협력의 플랫폼, 함께 협력하는 지정학적 지역 사상, 동북아 지역 북극 운명 공동체 구축, 중·몽·러 경제권과 북극항로 북한 북부선 발전 등 구체적인 조치로 동북아 지역 북극 협력의 문제점을 극복해야 한다.

(1) 인프라 연결 강화를 통해 연통성 제고

현재 북극의 인프라 건설 수준이 낮음으로 인해 동북아지역의 북극협력 개발을 방해하고 있다. 동북아지역은 인프라 건설 강화를 통해 동북아지역과 북극항로의 연계성을 강화해야 한다. 한·중·일·러는 북극 동북항로 항만 건설 분야의 협력을 추진해야 하고, 북극 동북항로 연선향만의 개발 잠재력에 대한 평가하며, 대응 지점 항만에서 협력을 추진하는 동시에 육상 집산체계의 구축을 강화해야 한다. 특히 해·철 복합운송의 협력을 중점으로 추진한다. 또한, 한·중·일 3국은 북극항로 운송에 부합하는 자국 내 항만 건설을 추진하는 동시에 항만 위치, 항만 기능, 경제배후지, 임항 관련 산업 등 종합적인 조건을 고려해야 한다. 그리고 북극항로 운송 항만한테 정부 지원 및 종합운영방안을 제정하고, 동북아지역 북극항로 허브항을 건설해야 할 것이다. 이와 더불어, 역내 국가들 간의 북극항로 항만 얼라이언스



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

스 형성을 통해 각 항만들이 상호 보완·발전하는 구도를 형성해야 한다.

(2) '빙상 실크로드' 플랫폼을 통해 동북아지역 북극협력 추진

현재 동북아지역은 북극과 관련된 협력 메커니즘이 아직 없기 때문에 동북아지역 국가 간의 북극 업무 협력에 대해 매우 불리하다. 이로써 '빙상 실크로드'는 북극국가와 역외 국가가 북극협력을 펼치는 범례이며 동북아시아 지역의 북극협력을 위한 모델과 경험을 제공할 수 있다. '빙상 실크로드'는 '일대일로' 전략의 '정책 소통(政策沟通), 인프라 연통(设施联通), 무역畅通(贸易畅通), 자금 유통(资金融通), 민심 상통(民心相通)'을 계승하였으며, '빙상 실크로드'를 중점으로 하여, '일대일로' 추진 성과를 충분히 활용해 동북아 지역 북극협력 메커니즘 구축해야 할 것이다. 그리고 동북아 지역의 북극협력은 '빙상 실크로드'를 기반으로 북극협력 프로젝트를 추진하고, 항로개발을 중심으로 에너지, 경제, 무역, 물류 등 비정치 분야의 협력 네트워크를 추진해야 한다. 한편으로 '빙상 실크로드'를 바탕으로 동북아지역 북극협력체 조직을 추진해야 한다. 우선적은 구속적이 약한 협력조직을 구축해야 한다. 예를 들며, 과학 탐사, 환경 보호를 위주로 하는 동북아 '빙상 실크로드'포럼 개최를 추진해야 한다. 이것은 기반으로 점차적으로 북극 과학 탐사, 환경 보호, 에너지, 해운, 안전 등 기능을 포함할 수 있는 동북아지역 북극 협력 조직을 형성할 것이다.

(3) 합작공영(合作共赢)의 지정학적 전략 수립

현재 동북아 지역 각국은 국익에 따른 지정학적 전략을 수립하고 있으며, 지정학적 전략으로 지도하는 국가의 행동은 동북아 지역 및 보다 광범위한 지정학적 긴장을 조성하는 경우가 많다. 동북아 지역 국가들은 전통적 지정학적 논리에 기인하는 '제로섬' 게임 사고방식을 고집하며 국제 지정학에 참여하고 있기 때문이다. 그러나 오늘날 세계의 공통된 주제는 평화 발전이며 북극지역에서는 더 뚜렷하게 구현되고 있다. 이런 국제적인 배경에서 동북아 지역 북극협력 프로세스는 협력과 상생의 지정학적 사상을 추구해야 한다. 협력과 이익이 함께하는 지정학적 사상을 갖춤으로써 동북아 지역 각국은 서로 다른 나라의 이익과 전략적 요구를 고려하고, 동북아 지역 북극 협력 파트너십을 심화시켜 더욱 깊은 정치적 상호 신뢰단계를 형성해야 한다. 다른 북극 국가들과 서양 국가들이 존재한다는 의구심에 대해서는 동북아 지역 북극 협력이 함께하는 협력적 상생의 자연사상을 홍보하여, 동북아 지역 북극 협력이 개방적임을 보여주어야 한다. 더 많은 나라와 협력하여 북극의 평화, 친환경과 발전을 추진함으로써 해당 국가의 냉전적 사고와 제로섬 의식을 전환 시켜, 동북아 지역 북극 협력을 위한 좋은 국제 분위기를 만들어야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

北极航线的东北亚合作：机会和策略

随着北极冰融的加速，北极航线开发利用的幅度越来越大。因为东北亚国家在北极航线的利益一致并趋同，东北亚国家有必要也有机会实现在北极航线上的合作。

北极航线的开发利用幅度越来越大

随着北极地区通航条件的逐步改善以及极地航海技术的进步，近年来不断有商船通过北极航线。根据AIS数据详细分析北极航线来往船舶情况可知，2016年，北极航线总通航次数为1705次，其中九月份通航次数最多，为393次；2017年北极航线总通航次数为1908次，同比增长11.9%，但不同月份的航行特征与2016年相似；2018年上半年共完成573次通航，同比增长12.8%。据统计，2018年全年北极航线过境航行共有27次，从7月份至11月份都存在船舶的过境航行。其中，九月份北极航线完成的过境航行次数最多，接近于整年航行次数的一半，11月份航行次数最少，其余月份航行次数差别不大。

总体来看，当前的北极航运以北极区域内海运活动为主，而跨北极的航运活动较少。其次，北极航线的通航高峰期集中于每年的7月份至11月份，而每年的12月份至次年6月份，为北极航线的冬季航行期，航行次数较少，若能实现全年通航，则北极航线贸易潜力巨大。

目前，北极航线的过境贸易以东北航线为主。北方海航道是东北航线的主路段，其货流数据基本等同于北极航线数据。根据北方海航道信息局的统计数据得知，通过北极航线的船舶类型主要有液散货船、干散货船、LNG船、件杂货船、破冰船等。2018年上半年，北极航线共有244次油轮航行，130次破冰船航行，78次件杂货船航行以及49次集装箱船航行。

在以北极为目的的运输类型中，北极资源向周边制造中心输出以及周边制造中心向北极地区输出资源开发活动所需要的建筑材料是主要的运输类型，其中以石油、天然气、矿产品、木材和农产品的运输为主要组成部分。跨北极运输主要以分担西北欧航线干散货、集装箱以及美东航线干散货、集装箱为主。根据北极地区出入境航行记录来看，2017年，从欧洲港口出发，航经北极航线到达北极地区的航行共有54次，从亚洲港口出发，航经北极航线到达北极地区的航行共有12次，北极境内运输共完成591次，北极境内港口出发的航行记录共有657次，且以西欧方向航行为主。因此，在现有贸易运输中，主要以北极区域内运输为主，北极航线的过境运输次数也存在逐年上升趋势。

总体上，北极东北航线货流以液体散货为主，其次为干散货，LNG与件杂货运输逐渐增多，其它运输货流量较小，集装箱运输量也逐年增加；而西北航线货流尚处于起步阶段，目前货流量较小，只存在干散货货流。

当前北极航道货物运输以东北航道运输为主，西北航道运输尚处于起步阶段。本节首先对东北航道的货运总量进行预测，以体现北极航道未来贸易运输潜力的大体演变趋势。根据统计资料，整理出2013-2018年东北航道年通航货运总量数据，见表1-1。

表1-1 2013-2018年东北航道货物运输量

| 年份 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 货运总量(万吨) | 391.4 | 398.2 | 543.1 | 747.9 | 969.4 | 2018 |

由表1-1可知，近几年东北航道货运量逐年上升，尤其是在2017年至2018年间，增长1倍以上。2017年，俄罗斯与中国开启了共建“冰上丝绸之路”的新征程，有了政策的加持，2018年的运量大幅提升。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

其实,对于世界经济发展来说,北极航线的重要性依旧不言而喻。北极航线通航的重要意义体现在它连接的是世界最为发达的经济区域。世界经济发达国家大多集中在北半球的高纬度地区,北极航线为这些国家的经济贸易提供了更便捷的通道。北极航线还将分散一部分原有航线的贸易货物,降低原全球航运线路的分量和地位,航线所在国的影响和地位也将受影响。地球中路战略地位下降,北极地区战略地位抬升,这种变化将导致世界重心向北方转移,一定程度上改变世界格局。

俄罗斯总统普京已将北极的开发列为俄罗斯的长期重点工作之一,通过北方航道出口液化天然气的大型项目已经吸引了北极圈以外的投资者。俄罗斯远东和北极发展部副部长Alexander Krutikov说,如今要通过北方航道运送货物,一家运输公司需要一艘冰级船只或破冰船,并支付超过苏伊士运河两倍的保险费。俄罗斯远东和北极发展部与俄罗斯智库Skolkovo正致力于创建一家国有集装箱船运营公司的项目。该公司将承担通过北极水域运输国际货物的任何风险,包括可能出现的运输中断及更高额保险费问题。Krutikov在一次采访中说:“国家为北极风险敞口买单,其余的费用则由航运商自己承担。”由此给航运公司带来的成本“至少在第一阶段应该低于苏伊士运河”,以促进这条航线的发展。这说明俄罗斯在极力推广北极航线运输,也对北极航线运输充满了信心。

东北亚国家的北极航线合作条件和障碍

首先,东北亚国家的北极航线合作存在诸多有利条件。

第一,东北亚区域各国北极合作具有共同利益诉求。东北亚区域国家都有开发北极东北航线航运潜力的共同利益,中日韩三国通过北极航线开辟海运贸易运输新线路、节省海运成本的需求,俄罗斯则有将北方海航道建设成为国际过境通道的意愿。东北亚区域国家都有参与北极能源开发的共同利益,中日韩是能源进口的主要国家,现有的能源进口主要地区为中东地区,中东地区政局不稳定影响东北亚区域的能源安全,另外“马六甲困境”也使东北亚区域国家能源安全存在隐患,因此中日韩三国对北极能源开发具有浓厚的兴趣;俄罗斯一直是资源出口导向的经济发展模式,北极能源开发对其经济发展有重要意义。东北亚区域国家都有减少北极安全风险的共同利益需求,近年来俄美欧地缘关系紧张,北极各国纷纷在北极加大军事部署与进行军事演习,影响了北极地区的地缘安全稳定,而东北亚区域开发北极需要安全稳定的地缘环境。

第二,东北亚区域国家北极合作存在互补优势。俄罗斯高度重视开发北极东北航线,但资金、技术短缺;中日韩三国则在资金、技术、人力、物力资源上具有优势,但由于是无地缘优势的非北极国家,无法深度参与北极事务,因此东北亚区域国家的互补优势为其北极合作创造了机会。另外,俄罗斯远东地区地域辽阔,但经济发展滞后;中国整体经济发展较快,但东北地区则面临经济增速走低,经济下行压力增大的形势;韩国、日本虽然是发达国家,但受限于经济腹地较小,阻碍了其经济进一步发展。东北亚区域国家存在的经济互补性为构建“东北亚经济圈”并通过北极合作实现战略对接与联动发展提供了条件。

第三,朝鲜、蒙古参与东北亚北极合作的有利条件。在北极航线开通情景下,朝鲜的罗津港地理位置较为优越,中国东北地区货物选择从朝鲜罗津港出海,可以极大缩短中国东北地区货物的出海距离,因此朝鲜的加入可以为北极航线增添新的港口节点,带动东北亚地区的经贸发展,为北极航线注入新的活力。目前东北亚北极合作的重要形式是中俄“冰上丝绸之路”建设,蒙古地处东北亚,同时是“一带一路”中的重要组成部分,蒙古参与东北亚北极合作,能够进一步增强“冰上丝绸之路”与“一带一路”结合,形成贯穿东西、连接南北的亚欧非国际性交通运输网络,能促进亚欧非地区的经济一体化。另外,朝鲜、蒙古与东北亚其他国家经济发展具有较强的互补性,朝鲜拥



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

有丰富的自然资源和人力资源，中日韩等国具有技术、资金等方面的优势，东北亚北极合作则能将这些要素紧密结合起来，推动整个东北亚地区的战略联动与经济发展。

其次，东北亚国家的北极航线合作也面临诸多挑战。

第一，北极地区基础设施建设程度较差。就目前来看，由于北极严酷的自然条件，北极地区的交通基础设施建设较差，目前北极的交通基础设施条件不足以支撑东北亚区域北极合作。具体来看，北极航线沿线正常营运的港口较少，多数港口面临设备老化、港口补给救助能力有限的问题。同时，北极沿线港口普遍存在港口集疏运体系不完善的问题，缺乏港口与内陆腹地间的公路与铁路等基础联通条件。

第二，东北亚区域国家北极合作存在竞争与利益分歧。首先，东北亚区域各国在北极合作中的目标不同。俄罗斯在北极开发合作中想要保持主动权和主导权，面临着维护北极地区主权还是开展北极事务合作的选择困境；中日韩三国则希望参与北极事务，获取北极资源能源与航运的权益，因此韩国、日本可能与美国进行北极合作，中国除俄罗斯之外可能还有与欧洲进行北极合作的愿望。中日韩均属于能源进口大国、海运贸易大国、东北亚区域经济强国，在获取北极资源能源、航运权益方面存在竞争性。此外，东北亚区域国家均持不同的地缘政治思想，俄罗斯启动“大欧亚伙伴关系”，中国推行“一带一路”倡议，韩国注重与朝关系及半岛和平，日本则处在“战略转型期”，寻求国内战后体制“突破”与“外向”性安全领域“突破”，东北亚区域地缘政治的差异阻碍了各国之间合作的顺利开展。

第三，东北亚区域各国存在不同程度的历史遗留问题。中日、日韩、日俄间存在历史遗留问题，这些问题是东北亚区域北极合作的重要阻碍。2017年韩国文在寅上台以来，由于历史遗留问题，日韩紧张关系升级，从政治、外交领域转向经贸摩擦，给日韩双边关系前景添加不确定性，也影响波及了东北亚区域的合作。冷战遗留的朝韩分裂与朝核问题也是东北亚区域北极合作的不稳定因素，2018年朝鲜承诺放弃核路线，朝韩关系缓和，但半岛缓和进程仍具脆弱性。

第四，美国的干扰。美国对俄罗斯、中国的崛起一直持警惕态度，在亚太地区一直充当“离岸平衡手”的角色，通过美日、美韩同盟对东北亚事务施加影响。美国奥巴马政府时期推行“亚太再平衡”战略，特朗普政府则奉行“单边主义”与“孤立主义”，中美贸易争端、美国退出巴黎协定等事件都体现了美国唯利是图、利己排他的价值取向。在单边思维的指导下，美国对东北亚区域北极合作将实施“拒阻战略”。

东北亚国家的北极航线合作策略

当前东北亚区域北极合作有着一定的障碍，归结起来主要是由地缘方面的“联通不畅”导致的，需以“互通互惠”的思想主旨来解决各类问题，具体措施有加强基础设施建设、以“冰上丝绸之路”作为东北亚区域北极合作的平台、奉行合作共赢的地缘思想、构建东北亚区域北极命运共同体、发展中蒙俄经济圈与北极航线朝鲜北部线，以打通东北亚区域北极合作的障碍。

(1) 加强基础设施联通，提升联通能力

目前，北极基础设施建设程度较差，阻碍了东北亚区域的北极合作开发利用。东北亚地区应加强基础设施建设，增强东北亚区域与北极航线的联通能力。中日韩俄应达成北极东北航线港口建设领域的合作，可通过评估北极东北航线沿线港口的开发潜力，选择对应支点港口开展合作，并加强陆上集疏运系统的建设，特别是注重海铁联运的合作。另外，中日韩各国应建设针对北极航线的国内港口以适应北极航线运输，综合考虑港口区位、港口功能、经济腹地、临港相关产业等条件，选定适合开展北极航线运输的港口，给予政策支持并制定适合北极航线货物运输的综合运营方案，建设东北亚区域北极运输枢纽港口。此外，东北亚区域国家应推动各国北极运输枢纽港口组成港口联盟，形成各港口优势互补、互相支撑的发展格局。

(2) 以“冰上丝绸之路”作为东北亚区域北极合作的平台



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

目前东北亚区域还没有与北极相关的合作机制，非常不利于东北亚区域国家的北极事务合作。“冰上丝绸之路”是北极国家与域外国家开展北极合作的范例，也为东北亚区域国家北极合作提供了样板和经验。“冰上丝绸之路”继承了“一带一路”实现“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”的互联互通思想内核，以“冰上丝绸之路”为基础，能够充分利用“冰上丝绸之路”取得的前期成果，推进东北亚区域北极合作机制建设。东北亚区域北极合作以“冰上丝绸之路”为基础，推进北极合作项目，应以航道开发为工作主线，推动能源、经贸、物流等低政治领域方面合作网络的形成。另一方面，以“冰上丝绸之路”为基础推动东北亚区域北极事务合作组织，首先应构建弱约束力的合作组织，如构建以科考、环保事务为主的东北亚“冰上丝绸之路”论坛；在此基础上逐步形成具有北极科考、环保、能源、航运、安全功能的东北亚区域北极事务合作组织。

(3) 奉行合作共赢的地缘思想

目前，东北亚区域各国根据其国家利益制定地缘战略，由地缘战略指导的国家行为往往造成东北亚区域及更大范围的地缘关系紧张。究其原因，东北亚区域国家多数坚持以传统地缘政治理论指导的零和博弈思维参与国际地缘政治。但如今世界主题为和平与发展，在北极地区则体现更为明显，传统地缘思维变得不再适用。在此国际背景下，东北亚区域北极合作进程应奉行合作共赢的地缘思想。通过奉行合作共赢的地缘思想，东北亚区域各国互相考虑其他国家的利益诉求和战略期盼，深化东北亚区域北极协作伙伴关系，达到更深层次的政治互信。对于其他北极国家与西方国家存在的疑虑，应宣传东北亚区域北极合作奉行的合作共赢的地缘思想，表明东北亚区域北极合作具有开放性，愿与更多国家开展合作，致力于推进北极的和平、环保与发展，从而改变相关国家的冷战思维和零和意识，为东北亚区域北极合作创造良好的国际氛围。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 연료 시장 : 2018년 중국 천연가스 수입량
- ▶ 전문가칼럼 : 북극항로의 동북아 협력 기회 및 전략
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

해운 · 항만 · 물류

- 2019년 중국 해운-항만업계의 10대 정책 회고
- 2020년 '전국 교통운수업무 회의' 개최
- 2020년 3월부터 「다롄시 동북아 국제항운중심 건설 조례」 실시
- 저장성, 올해 10개의 연해 1억 톤 이상급 선박 신설 계획
- 하이난 양푸(洋浦)항, 동남아 주요 항만과 국제 컨테이너항로 개척
- 베이부완(北部湾)항운거래소 난닝에서 정식 설립
- COSCO SHIPPING Lines, 2020년부터 3년 서비스 개선 계획 발표
- 2020년 광둥성 수운산업 투자액 70억 위안 예정
- 다롄중공업, 공급사슬금융기업 4개와 MOU 체결
- 후이베이성 이창(宜昌), 국가 물류허브도시 건설 추진
- COSCO SHIPPING, 2020년 4월부터 페루항 만프로젝트 착공 예정
- COSCO SHIPPING, 중국석유(CNOOC)와 MOU 체결
- 저장(浙江)성, 2020년 종합교통투자액 최초 3,000억 위안 이상 기록
- 2020년 1월부터 「탕산시(唐山市) 항만조례」 실시
- 2019년 장쑤 난통항 컨테이너 물동량 150만 TEU 돌파, 전년대비 59.3% 증가
- 2019년 장쑤 난통항(南通港) 컨테이너 물동량 150만 TEU 돌파, 전년대비 59.3% 증가
- 상하이항 무서류 플랫폼, 향후 컨테이너차량 운송 금융거래 서비스도 제공 계획
- 베이징에서 '교통운송 신형 싱크탱크 얼라이언스' 설립 대외 개최
- Ningbo저우산항그룹, 올해 현대서비스업 업그레이드 계획

해양 · 수산

- 「광둥성(广东省) 6대 해양산업 발전 촉진 액션플랜(2019-2020)」 발표
- 2018년 장쑤성(江苏省) 해양경제총액이 GRDP의 8%이상 차지
- 전국 해양경제발전시범구 현장회의 겸 해양경제 업무추진 회의 개최
- 선전시(深圳市) 글로벌 해양중심도시 건설을 위한 '대해양산업' 구축
- 웨이하이(威海) 첨단산업개발구(高新区), 산둥성 해양특색산업단지로 선정
- 다롄시(大连市), 해양중심도시 건설할 계획
- 중국, 코스모너츠해(Cosmonaut sea)에서 최초의 해양생태조사 실시
- 중국-스리랑카, 해양과학 합동조사 항차 정식 개시
- 저장성(浙江省), 해양생태환경 사범 보호 상황 백서 발표
- 자연자원부와 세계자연보호연맹(IUCN) 전면적 협력파트너 관계 수립