

『겸허한 혁신과 책임 있는 연구』
지속가능한 제주 대전환의 실현

2025년

Leading Innovations, Trusted Research: Toward Sustainable Jeju

2025년 12월 산동성 출장 보고서

2025. 12. 24

The Jeju Institute
제주연구원 



2025년 12월 산둥성 출장 보고서

- 제주·칭다오 항로 초기 물동량 안정화를 위한 정부 간 협력 체계 구축 -

2025. 12.

제주특별자치도 · 제주연구원

목 차

I. 출장 개요

1. 출장 배경 및 목적
2. 출장 개요 및 일정
3. 방문단 구성

II. 방문 지역 및 기관 주요 현황

1. 중국 산둥성(Shandong) 개황 및 한·중 협력 위상
2. 주요 도시 심층 분석 (지난시, 칭다오시)
3. 회담 기관·기업 상세 역량 및 특징

III. 기관 회담 및 면담 주요 내용

1. [정부] 산둥성 상무청 고위급 회담 : 항로 지원 정책 담판
2. [정부 및 기업] 칭다오시 상무국 및 칭다오 맥주, 산둥원양해운그룹
3. [선사] 산둥원양해운그룹과의 회담

IV. 주요 성과 및 정책 제안

1. 주요 성과 요약
2. 정책 제안 및 세부 추진 과제



I

출장 개요

1. 출장 배경 및 목적

□ 배경

- (항로 개설) 2025.10.16., 제주-칭다오 간 역사적인 정기 화물선이 취항함. 이는 제주도가 대한해협을 넘어 서해를 통해 중국 대륙과 직접 연결되는 최초의 '물류 고속도로'가 열렸음을 의미
- (초기 위기) 항로 개설 초기, 인지도 부족과 중국 내륙 물류망 연계의 어려움으로 인해 적재율(Load Factor) 확보에 난항을 겪고 있음. 항로의 지속 가능성을 담보하기 위해서는 취항 후 6개월 이내에 고정 물동량을 확보하는 것이 시급

□ 목적

- 산둥성 정부(상무청)와의 고위급 회담을 통해 항로 유지에 필요한 '운항 손실 보전금 (Subsidies)' 및 '통관 패스트트랙(Fast-Track)' 지원 공식적 논의
- 산둥성의 풍부한 원자재(건축자재, 농자재)와 제주의 청정 소비재(삼다수, 소주, 화장품)를 교역하는 'Barter Trade(구상무역)' 형태의 비즈니스 모델 창출 및 실질적 물동량 확보
- (Network) 제주연구원과 산둥사회과학원 간의 싱크탱크 협력을 통해 한-중 물류 데 이터 공유 및 정책 논리 공동 개발

2. 출장 개요 및 일정

□ 개요

- 출장기간: 2025.12.10.(수)~12.12.(금) [2박 3일]
- 출장지역: 중국 산둥성 (성도 지난시, 칭다오시)
- 방문 단: 제주특별자치도 대외협력 특별보좌관, 제주연구원장 등 총 6명

□ 세부 일정표(요약)



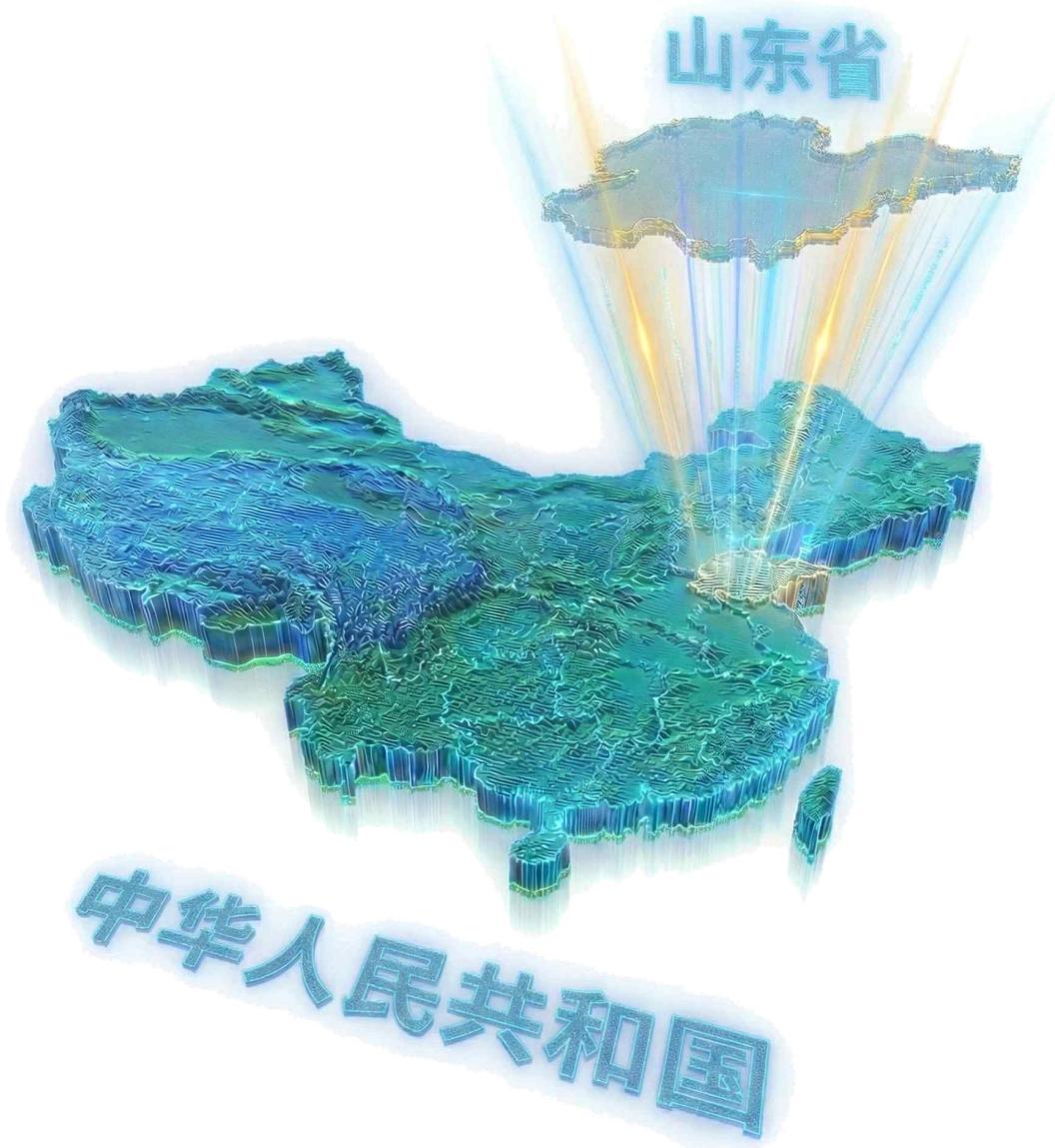
| 월 일 (요일) | 출발지 | 도착지 | 방문 기관 | 업무수행내용 | |
|-------------|-----------------------------------|-----------------|-------------|--|--|
| 12. 10(수) | 제주 17:45 | 김포 19:00 | (출국) | ☞ 제주→ 김포(인천)→중국산동성 지난시 ☞ 숙소 이동 | |
| | 인천 22:05 | 지난 22:55 | | | |
| 12. 11(목) | 09:30~10:30 | | 산동성 상무청 | ☞ 중국 산동성 상무청 지도부 회담 - 산동성 상무청 왕황(王紅) 부청장 등 회담 - 제주도청 특보, 제주연구원장 - 항로 초기 물동량 안정화 방안 논의 | |
| | 10:40 – 11:20 | 이동 | | ☞ 기차역으로 이동 | |
| | 11:47 – 14:30 지난 → 칭다오 (고속 열차) | 이동 | 칭다오 상무국 | ☞ 고속열차로 지난 → 칭다오 (도착 후 숙소 이동) | |
| | 14:40 – 15:20(차량) | | | | |
| | 15:30~16:30 | | | ☞ 업무 회의 (호텔) | |
| 12. 12(금) | 09:30~10:50 | | 칭다오시 상무국 | ☞ 칭다오시 상무국 및 칭다오 맥주, 산동원양해운그룹 회담(산동성 상무청 일정 조율) | |
| | 11:30~14:30 | | | ☞ 산동원양해운그룹 방문 및 회의 | |
| | 칭다오 시내 14:30 | 칭다오 공항 15:30 | 이동 | ☞ 공항 이동 | |
| | 칭다오 17:55 | 제주 21:15 | | ☞ 제주 도착 | |

3. 방문단 구성

| 소속 | 성명 | 직위 |
|---------|-----|------------|
| 제주특별자치도 | 여창수 | 대외협력 특별보좌관 |
| 제주특별자치도 | 강상우 | 통상물류과 팀장 |
| 제주특별자치도 | 박창석 | 해운항만과 주무관 |
| 제주연구원 | 유영봉 | 원장 |
| 제주연구원 | 정지형 | 연구위원 |
| 제주연구원 | 양자수 | 전문연구원 |



II 방문 지역 및 기관 주요 현황



1. 중국 산둥성(Shandong) 개황 및 한·중 협력 위상

가. 일반 현황 및 역사적 배경

○ (지리적 위상)

- 산둥성은 중국 동부 연안, 황허(黃河) 하류에 위치한 대표적인 연해(沿海) 성으로, 육지 면적은 약 15.8만 km², 인접 해역 면적은 약 15.9만 km²에 이르는 '해륙 겸비' 지역임.
- 북으로는 보하이(渤海), 동·남으로는 황해와 접하고, 반도 형태로 한반도와 마주 보고 있어 한·중 간 최단 해상·항공 거점 중 하나로 기능함.
- 타이항산맥 동쪽에 위치해 '산동(山東, 산의 동쪽)'이라는 명칭이 붙었으며, 중국 고대부터 교통·군사·상업의 요충지로 발전해 옴.

○ (인구 및 행정 체계)

- 상주인구는 2024년 기준 약 1억 80만~1억 120만 명 수준으로, 광둥성에 이어 중국 2위의 인구 대성(大省)이며, 1인당 GRDP는 약 9만 7천 위안(약 1.4만 달러)으로 중국 평균을 소폭 상회함.
- 16개 지급시(지난·칭다오·옌타이·웨이하이·린이 등)로 구성되어 있으며, 성도는 지난 (济南), 대표 연해 중심 도시는 칭다오(青岛)임.
- 도시화율은 60%대 중반 수준으로, 대도시·중소도시·현성(縣城)이 연계된 다크(多核) 도시 구조를 형성하고 있음.

○ (역사·문화적 배경)

- 산동은 춘추전국시대 제(齊)·노(魯) 문화의 중심지로, 공자의 고향 곡부(曲阜), 맹자의 고향 짜우청(鄒城), 도교 성산인 타이산(泰山) 등 유교·도교 문화 자원이 밀집한 지역임.
- 근대 이후에는 청일전쟁, 독일·일본 조차 경험 등을 통해 해양 개방과 근대공업이 동시에 진행된 지역으로, '전통 문화'와 '근대 산업화'가 공존하는 독특한 역사적 층위를 보유함.
- 산동에는 약 10만 명 규모의 한국계 인구 및 교민이 거주하는 것으로 알려져 있으며,



특히 칭다오 등 연해 도시에 한국 음식·문화 거리가 형성되어 있어 한국과의 문화적 친숙성이 매우 높음.

○ (자원·환경 여건)

- 산둥은 중국에서 경제·농업·인구3대 부문이 동시에 상위권에 속하는 유일한 성으로, 곡물·채소·과일 생산량이 중국 1위 수준이나, 인구 밀집과 산업화로 인해 심각한 물 수급 불균형 문제도 안고 있음.
- 이러한 구조는 물·에너지 절약형 산업과 친환경 해양경제, 수자원 관리 기술 분야에서 한국·제주와의 협력 잠재력을 보여줌.

나. 경제 및 산업 구조

○ (경제 규모 및 성장 추세)

- 2024년 산둥성 GRDP는 약 "9조 8,566억 위안(약 1조 3,840억 달러)"로 추정되며, 중국 전체 GRDP의 약 7.3%를 차지하는 전국 3위 경제권임.
- 2024년 성장률은 약 5.7% 내외로, 중국 전체 성장률을 상회하는 '중고속 안정 성장' 기조를 유지하고 있음.

○ (산업 구조의 특징)

- 1차 산업(농림어업)은 2024년 기준 약 6,600억 위안 규모로, 전국 최고의 농업 생산 성(省) 지위를 유지하고 있음.
- 2차 산업(공업·건설업)은 석유화학·장비제조·전자·자동차·선박·철강 등 전통 제조업이 큰 비중을 차지하며, 신에너지·신소재·반도체·바이오 의약 등 전략적 신흥산업이 빠르게 확대되는 구조로 전환 중임.
- 3차 산업(서비스업)은 금융·물류·정보통신·관광·문화콘텐츠 등 고부가가치 서비스 비중이 지속 확대되며, 2024년에는 5조 2천억 위안 이상으로 추정되어 GRDP의 절반 이상을 차지함.

○ (농업·식품·해양산업)

- 산둥은 곡물·채소·과일·축산·수산물을 망라한 '전국 최대 농업·식품 기지'로, 채소·과일·



수산물의 생산·수출에서 전국 1위를 기록하고 있으며, 특히 쇼우광(壽光)은 중국 최대 채소 집산지로 유명함.

- 보하이·황해 연안의 옌타이·웨이하이·칭다오 등은 해양어업·수산가공·해양장비·해양신재생에너지 산업 클러스터를 형성하고 있어, 제주 농수산물(감귤, 월동무, 광어·참조기 등)과의 상호 보완적 교역·가공 협력 기반이 큼.

○ (제조업·혁신 산업)

- 칭다오의 하이얼(Haier)·하이센스(Hisense), 웨이차이(Weichai) 그룹, 르자오·쯔보의 석화·철강단지, 빈저우·둥잉의 석유·정유산업 등 대규모 제조업 단지가 산동의 ‘실물 경제’ 기반을 형성함.
- 중앙정부는 산동을 ‘신·구 동력 전환(新舊動能轉換)’ 종합 시범구로 지정하고, 빅데이터·클라우드·AI, 바이오의약, 스마트제조, 친환경 에너지 등으로 산업구조를 고도화하는 프로젝트를 추진 중임.

다. 한국과의 관계 및 협력 위상

○ (투자·기업 진출 기반)

- 산동은 한국 기업 진출이 가장 집중된 중국 지역으로, 2010년대 기준 중국 내 한국 해외직접투자(FDI)의 약 36%가 산동에 몰릴 정도로 높은 비중을 차지한 바 있음.
- 2025년 기준 산동성 내 한국 투자기업은 약 4,410개, 누적 실질 투자액은 약 87억 달러에 달하는 것으로 보고되며, 이는 여전히 중국 내에서 한국 기업이 가장 많이 활동하는 지역임.
- 옌타이·웨이하이·칭다오 등 연해 도시에는 현대·기아차, LG전자, 포스코, 두산·대우조선 해양 등 다수의 한국 제조·서비스 기업이 생산 거점을 운영하고 있어, 한·중 공급망 연계의 핵심 축으로 기능함.

○ (교역 및 물류 연계)

- 한국은 산동의 주요 교역 파트너 중 하나로, 대중국 한국 수출입에서 산동이 차지하는 비중도 높아 양측의 제조·부품·중간재 교역에서 전략적 중요성이 큼.
- 산동은 중국(산동) 자유무역시험구, 종합보세구, 국제공항경제구 등을 활용해 RCEP·



한중 FTA를 결합한 ‘고도화된 개방 플랫폼’을 구축 중이며, 이를 통해 한국·일본·ASEAN을 연결하는 고효율 물류·가공기지로 부상하고 있음.

○ (한·중 협력 플랫폼과 제주 연계 잠재력)

- 옌타이에는 중국 3대 국가급 중·한국가(國家) 산업단지중 하나인 ‘중한(옌타이)산업 단지’가 조성되어 있으며, 동시에 산동 자유무역시험구 옌타이구·종합보세구와 연계되어 한·중 제조·물류·R&D 협력의 전략 거점 역할을 수행함.
- 칭다오·웨이하이 등지에서는 RCEP·한중 FTA를 활용한 고위급 포럼 및 경제협력주간 (예: RCEP 경제무역협력 고위급 포럼, 한·중(산동) 협력주간 등)이 정례적으로 개최되고 있어, 제주도-산동 간 공동 세미나·포럼·기업 매칭 행사를 연계하기 용이함.
- 제주 입장에서는 산동을 대중국 진출의 최단·최대 시장이자, 중국 내륙·동북아를 동시에 연결할 수 있는 전략 파트너로 설정할 수 있으며, 농수산물·관광·탄소중립·디지털 물류 등 다층적 협력의 여지가 큼.

2. 주요 도시 심층 분석 (지난시, 칭다오시)

가. 지난시(Jinan, 济南) : 정치·행정 중심이자 내륙 물류·혁신 거점

□ 자리·도시공간 구조

○ 위치·지형

- 지난시는 산동성 중앙-서부에 위치하며, 남쪽으로는 타이산(泰山), 북쪽으로는 황하(黃河)를 끼고 있는 전형적인 내륙 교통 요충지임.
- 행정구역은 10개 구(历下·市中·槐荫·天桥·历城·长清 등)와 2개 현(平阴·济阳)으로 구성되며, 상주인구는 약 920만 명수준의 중국 14개 초대도시(特大城市) 중 하나임.

○ “샘의 도시” 도시 브랜드

- 도시 전역에 1,000여 개의 온천·용천이 분포하며, 특히 ‘삼대 명천(三大名泉)’로 꼽히는 포타취안(趵突泉), 흑호천(黑虎泉), 진원천(珍珠泉)과 다밍후(大明湖)는 지난의 상징적 경관임.



- 중심 시가지는 황허와 타이산 사이의 완만한 구릉·충적평야 위에 형성되어 있으며, 남쪽 산지·북쪽 강, 중앙 도심·샘·호수로 이어지는 비교적 조화로운 도시 생태 구조를 유지하고 있음.

○ 도시 확장과 환경 관리

- 개혁·개방 이후 도시화·산업화와 함께 건설용지·인구가 빠르게 팽창했으나, 최근에는 남부 산지 녹지축, 도심 수계(샘-하천-호수) 복원 등을 통해 열섬 현상·환경 부담을 완화하는 도시계획이 추진 중임.

□ 경제·산업 구조

○ 경제 규모·성장세

- 2023년 지난시 GRDP는 약 1조 2,757억 위안으로 전년 대비 6.1% 성장, 같은 기간 중국 전국 성장률(5.2%)을 상회하여, '1조 위안 클럽' 도시이자 산동 내 핵심 성장 거점으로 자리매김함.
- 2024년에도 1조 위안 이상을 유지하며, 중국 27개 '1조 위안 도시' 중 하나로 분류됨.

○ 산업 구조·주력 분야

- 지난은 41개 대분류 산업, 31개 전 제조업 종목을 모두 보유한 '완전한 산업체계 도시'로 평가되며, 장비제조·자동차·철도차량·석유화학·의약·정보통신·금융·현대서비스 등 복합 산업 구조를 가지고 있음.
- 1991년 승인된 국가급 '지난 고신기술산업개발구(Jinan High-tech Industrial Development Zone, Jinan Innovation Zone)'를 중심으로, 차세대 정보기술, 스마트장비, 바이오 의약, 신소재, 현대서비스 등 고기술·고부가가치 산업을 집중 육성 중임.
- 고신구 내에는 3,000여 개 이상의 하이테크 기업과 15개 중국과학원 계열 연구기관이 집적되어 있으며, 일정 규모 이상 산업생산에서 고기술산업이 차지하는 비중이 55%를 상회하는 등 '제조+기술 혁신' 결합도가 높은 편임.

○ 디지털 경제·녹색 산업

- 지난시는 산동성 내에서 소프트웨어·정보서비스 산업 규모가 가장 빠르게 성장한



도시로, 디지털 경제 및 관련 산업이 도시 경제의 새로운 성장동력으로 부상하고 있음.

- 2024년 한 해에만 성급 '그린 팩토리' 19개, 녹색 산업단지 3곳, 녹색 공급망 관리 시범기업 5곳이 새로 지정되는 등 친환경·고효율 공업구조로의 전환을 본격화하고 있음.

□ 인문·교육·혁신 생태계

○ 역사·문화 자산

- 지난은 '치루(齊魯) 문화'의 중심 도시 중 하나로, 타이산·샘 문화·불교·유교 유산이 복합된 문화경관을 형성하고 있음. 시내에 위치한 치천불산(千佛山), 사성고탑(四門塔), 상하이류(상학로 일대 전통거리) 등은 전통과 현대가 공존하는 대표적인 공간임.

○ 고등교육·연구기관

- 산둥대학(山东大学)은 교육부 직속 국가 종점대학(이른바 211·985·쌍일류 대학)으로, 지난을 대표하는 종합대학이며, 인문·사회·공학·의학 분야 전반에 걸친 인재 공급 기지 역할을 수행함.
- 이 밖에도 지난대학, 산둥사범대학, 산둥예술대학 등 다수의 고등교육기관이 소재해, ICT·기계·바이오·예술·관광 분야의 인재 풀을 형성하고 있음.

○ 혁신·창업 환경

- 지난시는 '국가 혁신형 도시' 건설을 내세우며, 고신구·시중구(市中區)·리샤구(歷下區)를 중심으로 스타트업 인큐베이터·공유오피스·공동연구센터를 확충하는 등 '제조+디지털 +연구개발' 복합 혁신 플랫폼을 확대하고 있음.

□ 대외개방·협력

○ 황허유역·내륙경제권 허브

- 지난은 황허유역 도시군 내에서 교통·물류·정보 흐름의 중심 도시로, 인구 이동·도시 네트워크 분석에서도 높은 중심성이 확인되는 핵심 거점임.
- 베이징-상하이 고속철도, 징후(京沪) 고속도로, 신설 공항경제구 등을 통해 산둥 내륙-화북-서부지역을 연결하는 내륙 물류 허브 기능을 강화하고 있음.

○ 외자·국제협력 기반



- 지난혁신구역(Jinan Innovation Zone)에는 LG·파나소닉·볼보·산요 등 다수의 외국계 기업이 진출해 있으며, 스마트제조·자동차부품·전자부품 분야에서 글로벌 가치사슬과 연계된 생산기지를 이루고 있음.
- 금융·현대서비스업의 비중이 빠르게 늘고, 국제회의·전시 기능도 확장되고 있어, 향후 제주-산동 간 정책 포럼·기업 매칭 행사 개최지로서 활용 가치가 큼.

□ 제주와의 협력 시사점(요약)

- 지난은 정책·행정 및 내륙 물류협력의 최적 거점으로,
 - (정책) 산동성 정부·상무청·외사판공실·사회과학원 등 핵심 기관과의 공식 채널 구축
 - (물류) 제주-칭다오 해상노선과 연계한 “칭다오항-지난 철도 루트” 개발
 - (산업) 디지털 경제·의료·바이오·친환경 장비 등 고부가 산업에서의 공동 연구·투자 유치 등을 중점 과제로 설정할 수 있음.

나. 칭다오시(Qingdao, 青島) : 해양경제·국제무역·대외개방의 최전선

□ 지리·도시공간 구조

○ 지리적 위치·도시 규모

- 칭다오는 산동반도 남쪽 끝, 황해 연안에 위치한 연해 대도시로, 행정면적은 약 1만 1,200km², 해안선 길이는 약 730km에 이르는 대표적인 해양 도시임.
- 7개 도시구(市南·市北·황다오·라오산·리창·청양·지도)와 3개 현급시(교주·핑두·라이시)로 구성되어 있으며, 2020년 기준 상주인구는 약 1,007만 명으로 산동 최대 경제도시이자 초대형 항만 도시임.

○ 지형·환경 특성

- 시역에는 라오산(崂山, 최고 1,133m) 등 해안 산지가 위치해 ‘산·바다·도시’가 맞닿은 독특한 경관을 형성하며, 해안선을 따라 평탄한 충적평야·구릉이 혼재해 항만·공업·도시 개발에 유리한 지형조건을 제공함.



- 온난대 계절풍 기후로, 여름에는 해양성 기후의 영향으로 비교적 시원하고, 겨울에는 내륙보다 온화해 중국 내 대표적인 해양 관광도시로 자리매김하고 있음.

□ 경제·산업 구조

○ 경제 규모·성장세

- 2024년 칭다오시 GRDP는 약 1조 6,719억 위안으로 전년 대비 5.7% 성장, 부성급(副省級) 도시 중 성장을 2위권을 기록했으며, 1인당 GRDP는 약 16만 1,200위안(약 2.3만 달러) 수준임.
- GRDP 규모 기준으로 산동성 내 1위 도시이며, 제조·서비스·해양경제가 균형을 이룬 종합 산업구조를 보유함.

○ 산업 구조·해양경제

- 칭다오는 전통적으로 가전·기계·화학·자동차·맥주·섬유 등 제조업이 강하며, 하이얼 (Haier), 하이센스(Hisense), 칭다오맥주(Tsingtao) 등 글로벌 브랜드의 본사가 위치해 ‘중국의 브랜드 수도’로 불림.
- 해양경제는 칭다오의 핵심 성장 동력으로, 2024년 칭다오의 해양경제 생산액은 약 5,500억 위안에 달했으며, 이는 산동 전체 해양경제(1조 8,000억 위안)의 상당 부분을 차지함.
- 조선·해양장비, 해양신소재, 해양바이오·수산, 해양신재생에너지(해상풍력·조류발전) 등 고부가가치 해양 산업클러스터가 조성되어 있으며, 이는 제주가 추진 중인 해양·청정 에너지 정책과 연계 가능성이 큼.

○ 항만·물류 산업

- 칭다오항은 2024년 컨테이너 처리량 3,087만 TEU를 기록해 세계 7위권, 중국 북부 최대 컨테이너 항만으로 평가되며, 총 화물 처리량은 연간 7억 톤 이상으로 추산됨.
- 수소연료장비·5G·자율주행 야드트럭을 결합한 스마트 자동화 터미널을 세계 최초로 도입해, 하역·운송·통관의 전 과정을 디지털화·지능화한 대표적 ‘스마트 그린 포트’로 평가받고 있음.



□ 인문·교육·과학기술 기반

○ 역사·도시 정체성

- 칭다오는 19세기 말 독일 조계로 개발되며 형성된 붉은 지붕·유럽식 건축과 중국 전통 거리·어항이 공존하는 도시로, 독일·일본 점령기, 반환 이후 현대화 과정을 거치며 독특한 다문화 도시 경관을 축적함.
- 독일 맥주 양조 기술에 기반한 칭다오맥주 축제, 2008년 베이징올림픽 요트 경기 개최 경험, 각종 국제 요트 레이스 유치 등으로 ‘맥주·요트·해양스포츠’ 도시 이미지가 강하게 형성되어 있음.

○ 대학·연구기관

- 중국해양대학(Ocean University of China)은 해양·수산·해양기술 분야에서 중국 최고 권위 대학 중 하나로, 국가 중점대학(211·985·쌍일류)으로 지정되어 있으며, 해양과학·해양생명·해양공학·수산자원 등에서 국제적 연구 역량을 보유함.
- 이 외에도 중국석유대학(China University of Petroleum), 칭다오대학, 칭다오과기대학 등 다수의 이공계·종합대학이 위치해, 해양·에너지·신소재 분야의 산학협력 기반이 탄탄함.

□ 대외개방·국제협력 플랫폼

○ 자유무역시험구·국가급 시범구

- 칭다오에는 ‘중국(산동) 자유무역시험구 칭다오구’와 ‘중국-상하이협력기구(SCO) 지방 경제무역협력 시범구(SCODA)’가 조성되어, 국제 물류·현대무역·양방향 투자·비즈니스·관광·문화교류의 4대 센터 구축을 목표로 하고 있음.
- SCODA는 자오저우만(胶州湾) 연안에 위치하며, 해운(칭다오항)-철도(CRE 국제열차)-도로-항공을 결합한 복합물류 허브로 발전 중으로, 중앙아시아·유라시아로 향하는 대량 화물·자동차·농산물 수출입 통로 역할을 수행함.
- 예를 들어 SCODA 국제육로운송센터에서 출발한 농산물·채소를 적재한 트럭이 약 1주일 만에 모스크바에 도착하거나, SCO 허브항 자동차무역센터에서 통관을 마친 신에너지차 300여 대가 두바이로 수출되는 등 구체적 성과가 보고되고 있음.



○ 해외 투자·금융·서비스 허브

- 칭다오는 국제 금융센터·해양금융 중심도시 지위를 강화하고 있으며, 글로벌 금융센터 지수(GFCI)에서 30위권, 과학·기술 클러스터 도시 순위에서도 상위권을 기록하는 등 혁신·금융의 결합 도시로 부상하고 있음.
- 영국·스코틀랜드, 일본, 한국 등과의 상공회의소·무역촉진기구 간 MOU 체결 및 상호 투자·무역 사절단 교환이 활발하게 이루어지고 있어, 외국기업의 중국 북부·동북아 시장 진출 교두보로 기능함.

□ 제주와의 협력 시사점(요약)

- 칭다오는 해양·물류·국제무역·과학기술측면에서 제주와의 협력이 가장 직접적으로 구현될 수 있는 도시로
 - (해양·항만) 스마트·그린 항만 운영 경험을 활용한 제주 신항·친환경 항만 정책 공동 연구 가능
 - (물류·무역) 제주-칭다오 화물·관광 항로 활성화 및 SCODA·자유무역시험구를 활용한 RCEP·한중 FTA 기반 공동 물류·전자상거래 플랫폼 구축
 - (해양과학·교육) 중국해양대학-제주대·제주연구원 간 해양환경·수산·기후변화 대응 연구 및 인적교류 프로그램 추진
 - (관광·문화) 칭다오의 맥주·요트·해양스포츠 축제와 제주의 국제축제·해양관광을 연계 한 양방향 관광상품 개발 등을 중점 협력 과제로 도출할 수 있음.



3. 회담 기관·기업 상세 역량 및 특징

| 구분 | 기관명 | 주요 기능 및 특징 | 비고 |
|----|------------------|--|-----|
| 정부 | 산동성 상무청 | <ul style="list-style-type: none"> ☞ 산동성의 대외 무역, 외국인 투자 유치, 경제개발구 관리, 국제 경제 협력을 총괄하는 성 정부 핵심 부서. ☞ 산하에 아시아처, 대외무역처, 통관지원처 등을 두어 실질적인 한-중 경제 협력 정책을 입안하고 집행함. | 지난시 |
| 연구 | 산동사회과학원 | <ul style="list-style-type: none"> ☞ 산동성 정부 직속의 종합 싱크탱크로 1978년 설립. ☞ 15개 전문 연구소와 600여 명의 연구 인력을 보유하고 있으며, 특히 '해양 경제'와 '동북아 지역 협력' 분야에서 중국 내 독보적인 연구 성과를 보유함. | 지난시 |
| 정부 | 칭다오시 상무국 | <ul style="list-style-type: none"> ☞ 칭다오시의 대외무역, 외국인 투자 유치, 상업·서비스 산업 진흥을 총괄하는 시 정부 핵심 경제 부서로, 무역·투자 정책과 산업 육성 전략을 종합 기획·조정함. ☞ 중국(산동) 자유무역시험구 칭다오구, SCO 지방경제 무역협력 시범구 등 국가급 개방 플랫폼을 관리하며, 국제 전시·투자 설명회·전자상거래 촉진 사업을 통해 한·중을 포함한 글로벌 교류를 적극 추진함. | 칭다오 |
| 기업 | 산동원양해운그룹 | <ul style="list-style-type: none"> ☞ 산동성항구그룹 산하 종합 해운·물류 기업으로, 컨테이너선·벌크선·카페리 등을 운영하며 산동 연해 항만과 중국 내륙, 동북아·동남아를 연결하는 해상 운송 네트워크를 구축함. ☞ 친환경·스마트 선박 도입과 RCEP 국제 피더 항로 개척을 통해 경쟁력을 강화하고 있으며, 제주-칭다오 컨테이너 정기선을 운항하는 선사로서 제주 화물의 산동·내륙 운송을 담당함. | 칭다오 |
| 기업 | 제병 기업 (3개 회사) | <ul style="list-style-type: none"> ☞ 칭다오 지역의 맥주·음료용 유리병 전문 제조·공급 기업으로, 칭다오 맥주 그룹과 장기 협력 관계를 맺고 주요 제품 라인의 병을 안정적으로 생산·공급함. ☞ 경량·고강도 유리병 및 맞춤형 병 디자인 기술을 보유해 원가 절감과 친환경 포장, 브랜드 마케팅에 기여하며, 칭다오 맥주의 글로벌 공급망에서 핵심 소재·포장 파트너 역할을 수행함. | 칭다오 |



1) 산둥성 상무청 (Department of Commerce of Shandong Province)

○ (조직·위상)

- 산둥성 인민정부 직속의 성(省)급 경제·통상 총괄 부처로, 중앙 MOFCOM(상무부)의 정책을 성 차원에서 집행·구체화하는 역할을 수행함.
- 본청은 지난시 리양로(历阳路) 일대에 위치하며, 외자유치·대외무역·서비스무역·전자 상거래·전시회·개방플랫폼(자유무역시험구·종합보세구 등)을 포괄하는 다수의 업무를 총괄하여 관리하고 있음.

○ (주요 기능 및 역할)

- 성 전체의 대외무역 정책 수립, 수출입 구조 고도화, 무역 촉진 및 공정무역 관리 (덤핑·보조금 조사, 무역구제 등)를 담당함.
- 외국인투자(FOI) 유치·관리기능을 맡아, 성 내 외국인투자기업 설립·확대, 중점 투자 프로젝트, Fortune 500 기업과의 투자협력 행사(예: “산둥-세계 500대 기업 연계 행사”)를 기획·운영함.
- ‘일대일로·RCEP’ 연계 대외개방 전략, 성급 경제기술개발구·자유무역시험구·해외경제 무역협력구 관리, 해외무역사무소·투자진흥기구와의 협업을 통해 산둥 기업의 해외 진출과 외자 기업의 산둥 진출을 동시에 지원함.

○ (핵심 역량 및 특징)

- 산둥성은 중국 내 무역·투자 상위권 성으로, 연간 신규 외국인투자기업 수가 1만 개를 넘고, 이 중 상당수가 고기술·현대 서비스업 분야인 것으로 분석됨.
- 상무청은 성 전체의 크로스보더 전자상거래, 해외창고, 해상·철도 복합물류, 서비스무역 확대를 중점 과제로 제시하고, 이를 위해 도쿄·서울·싱가포르 등 해외 거점 및 국제 박람회 플랫폼을 적극 활용 중임.
- 산둥성 외사·교육·인력양성 기관과 연계하여, 산둥외국무역직업대학 등 산하 교육기관을 통해 무역·통번역·국제물류 전문인력양성 기능도 병행하고 있음.



○ (제주 협력 시사점)

- 산동성 상무청은 도-성 단위 종합 협력의 총괄 창구로, 제주-산동 간 농수산물 교역 확대, 공동 물류 노선(제주-칭다오 항로) 활성화, 서비스무역(관광·문화·교육) 협력 등을 패키지로 설계하는 데 핵심 파트너가 될 수 있음.
- 특히 RCEP·한중 FTA·자유무역시험구(FTZ) 제도를 활용한 공동 투자유치 세미나, 제주-산동 공동 브랜드(예: 프리미엄 식품·관광상품) 개발, 제주 기업의 산동 내 전자상 거래 진출 지원 등 구체 과제를 상무청과 협의하는 것이 효과적임.

2) 산동성 칭다오시 상무국 (Qingdao Bureau of Commerce)

○ (조직·위상)

- 칭다오시 인민정부 직속의 시(市)급 상무 부서로, 시 전체의 국내·외 상업·무역·투자·서비스산업 정책을 전담함.
- 세계무역센터(홍콩중로 6호) 내에 청사가 위치하며, 무역정책·외국인투자·대외개방·개발구 관리·전자상거래·상표·전시회 등을 담당하는 여러 과(處)와 산하 사업단위를 통해 실무를 수행함.

○ (주요 기능 및 역할)

- WTO·RCEP 등 다자 무역 규범에 부합하는 무역·투자 정책을 수립·집행하고, 자유무역시험구(칭다오구), 상하이협력기구(Shanghai Cooperation Organization) 시범구(SCODA) 등 국가급 개방 플랫폼의 시 차원 운영을 총괄함.
- 칭다오 내 외국인투자기업 관리·서비스를 담당하며, 투자 인허가, 인센티브, 사후관리 등 '원스톱 서비스'를 제공하는 투자유치 창구 역할을 수행함.
- 상업·유통·전자상거래·물류·호텔·식음료 등 상무 서비스업 육성, 상표·브랜드 전략, 도시 소비 촉진 캠페인, 국제 전시·박람회 유치 등도 주요 임무에 포함됨.

○ (핵심 역량 및 특징)

- 2021년 기준 칭다오에는 외국인투자기업 1만 3,735개가 활동하고 있으며, 같은 해



1~4월에만 282개의 신규 FDI 프로젝트가 유치되는 등 활발한 투자 환경을 보여줌.

- 칭다오 상무국은 브랜드 전략 도시구축을 위해 ‘Qingdao, a City of Brands’ 글로벌 프로모션, 해외 비즈니스센터(홍콩·싱가포르·한국·독일·미국·일본·이스라엘 등)를 운영하며, 칭다오 기업과 해외 바이어·투자자 간 연결을 지원함.
- 싱가포르 Enterprise Singapore, 이스라엘·독일 상공회의소 등과 양방향 무역·투자 플랫폼 구축 MOU를 체결하는 등, 동남아·유럽·중동 등 다자 파트너와의 실무 협력을 확대 중임.

○ (제주 협력 시사점)

- 제주-칭다오 항로, 제주-칭다오 관광·비즈니스 노선 활성화, 제주 기업의 칭다오 자유 무역시험구·SCODA 진출, 칭다오 기업의 제주 투자(호텔·물류·관광·식품 등)를 연결하는 실무 컨트롤 타워역할을 기대할 수 있음.
- 칭다오 상무국이 보유한 해외 네트워크 및 브랜드·전시회 경험을 활용하여, ‘제주-칭다오 공동 브랜드 주간’, 제주 농수산물·화장품 박람회, 양 도시 투자설명회 등을 공동 기획하는 방식의 협력도 유망함.

3) 산동원양해운그룹 (山东远洋海运集团, Shandong Ocean Shipping Group Co., Ltd.)

○ (기업 개요·지배구조)

- 2020년 3월 설립된 산동성 항운그룹(山东港口航运集团)을 모태로, 2024년 8월 ‘산동원양해운그룹 주식유한회사’로 개편된 산동성항구그룹(山东省港口集团) 산하 전문화·종합형 해운기업임.
- 본사는 칭다오 시베이구에 위치하며, 산동항구그룹이 운영하는 칭다오·리즈하오·옌타이 등 주요 항만과 긴밀히 연계해 ‘항만-해운-물류’ 일체화 체인의 해운 축을 담당함.

○ (사업 영역·선대 규모)

- 주력 사업은 컨테이너 운송 및 대리, 건화물 운송, 유류·LPG 등 액체화물 운송, 여객·



카페리(客箱班輪) 운항, 선박 관리·크루 관리, 국제무역, 해양엔지니어링등으로 구성됨.

- 2025년 기준 선대 규모는 60여 척, 총 110만 DWT 이상, 컨테이너 정기선만 40개 노선을 운영하며, 산동항구그룹과의 협업을 통해 항만 화물 처리량 증가에 기여하고 있음.
- 최근에는 케이프사이즈 벌크선·Post-Panamax·LNG 이중연료 컨테이너선신조 발주를 통해, 건화물·컨테이너 양 시장에서 친환경·대형 선박 비중을 확대 중임.

○ (전략 방향·국제 네트워크)

- RCEP 체제에 대응해 중국-인도네시아-말레이시아를 잇는 국제 피더 서비스, 산동-동남아 해상루트, 그리고 2025년에는 산동원양해운그룹 최초의 RCEP 국제 피더 항로를 개통하는 등, 국제 네트워크를 빠르게 확장하고 있음.
- 산동항구그룹의 ‘세계적 항만 클러스터’ 전략과 연계하여, 내륙 15개 도시 인랜드포트, 철도-해운 복합운송, 콜드체인·전기상거래 물류 등 종합 공급망 서비스를 제공하며, 산동 성 전체의 수출입 물류 효율을 높이고 있음.

○ (제주-칭다오 항로 및 특징)

- 2025년 10월, 산동원양해운그룹은 제주-칭다오 직항 컨테이너 정기선(‘해상 버스’)을 개통하여, 기존 부산·인천 경유 5~14일 소요 구조를 주 1회·편도 2일 내 도착체계로 전환함.
- 투입 선박 ‘SMC RIZHAO’호는 712TEU 적재능력, 109개 냉동 콘센트를 보유하고, 신조 컨테이너 비중 85% 이상, AI 기반 에너지 효율 분석·행동인식 시스템 등 스마트·친환경 기술을 적용해 신선식품·냉동·전자상거래 화물에 특화된 고부가가치 항로를 구현함.

○ (제주 협력 시사점)

- 산동원양해운그룹은 제주-칭다오 항로의 실질 운송 주체로, 제주 농수산물·화장품·전자상거래 물류를 산동 및 내륙까지 연결하는 공급망 설계에서 핵심 파트너가 됨.
- 냉동·냉장·e-커머스 화물에 최적화된 선박·서비스를 통해, 제주산 신선 농수산물의 ‘익일 도착+내륙 분배’ 모델을 구축할 수 있으며, 향후 복수 항차·복수 기항지(옌타이·웨이하이 등) 확대, 공동 마케팅, 항로 손실보전·보조금 제도 설계논의의 주요 상대가 될 수 있음.



4) 칭다오맥주 유리병 제조 및 공급회사

○ (기업 개요·역할)

- 회담 대상인 유리병 제조·공급회사는 칭다오 지역에 위치한 맥주·음료용 유리병 전문 생산기업으로, 칭다오맥주 등 대형 음료기업과 장기 공급계약을 맺고 맥주병·음료병 등을 안정적으로 공급하는 역할을 수행함.
- 대표적 사례로 칭다오 룽타이(榮泰, Rotar)는 2007년 설립 이후 칭다오맥주와 장기 전략적 파트너십을 구축하여, 맥주병을 대량 생산·공급하고 있음. 그 이외 칭다오 란하이 화창 유리제품 유한공사, 칭다오 라오보 유리제품 유한공사가 있음

○ (핵심 역량 및 특징)

- 경량화(라이트웨이트)·고강도 유리병생산 기술을 보유해, 병벽을 얇게 유지하면서도 충격·압력에 대한 강도를 확보하여 물류비·원가 절감과 탄소배출 감소에 기여함.
- 고객사 요구에 따른 맞춤형 디자인(병 형태·색상·각인)과 소량 단품종 생산 능력을 갖추고 있어, 프리미엄 맥주·한정판 제품 등 브랜드 마케팅과 연계된 패키징 솔루션제공이 가능함.
- 품질관리는 국제표준(ISO 등)에 맞추어 진행되며, 자동검사 시스템 도입, 결함률 감소, 재활용 유리(Cullet) 활용 확대 등을 통해 ESG·친환경 포장영역에서도 경쟁력을 강화하고 있음.

○ (제주 협력 시사점)

- 제주 지역 음료·주류(맥주·전통주·탄산음료 등) 산업이 성장할 경우, 병 디자인·경량화·재사용/재활용 체계 구축과 관련해 칭다오 유리병 제조사의 기술·운영 경험을 벤치 마킹할 수 있음.
- 제주-칭다오 항로를 활용해, 제주 생산 음료를 중국 내에서 현지 조달 유리병+제주 브랜드 음료결합 방식으로 공급하는 모델도 구상 가능하며, 이는 물류비 절감·공급 안정성과 동시에 친환경 포장(탄소 감축) 측면에서 의미 있는 협력 과제가 될 수 있음.



III. 기관 회담 주요 내용

1. [정부] 산동성 상무청 고위급 회담 : 항로 지원 정책 담판

□ 회담 개요

○ 시간

- 12월 11일(목) 09:30~10:30

○ 장소

- 산동성 상무청 청사 7층 701 귀빈실

○ 참석자

- 제주특별자치도 방문단 (6명)

| 성명 | 직위 |
|----------|-------------------|
| 여창수(呂昌洙) | 제주특별자치도 대외협력특별보좌관 |
| 유영봉(崔永鳳) | 제주연구원 원장 |
| 강상우(姜尚佑) | 제주특별자치도 통상물류과 팀장 |
| 박창석(朴昶奭) | 제주특별자치도 해운항만과 주무관 |
| 정지형(鄭智馨) | 제주연구원 연구위원 |
| 양자수(楊子帥) | 제주연구원 전문연구원 |

- 산동성 상무청 측 (5명)

| 성명 | 직위 |
|----------|------------------------------------|
| 왕홍(王紅) | 산동성 상무청 부청장(산동성 대외무역 전체 업무(실무) 총괄) |
| 왕엔(王岩) | 산동성 상무청 대외무역처 부처장 |
| 쉬리(徐麗) | 산동성 상무청 아시아처 부처장 |
| 리옌통(李妍彤) | 산동성 외사판공실 아시아처 4급 조사연구원 |
| 류성난(劉勝男) | 산동성 상무청 아시아처 3급 주임 |

□ 상세 회담 내용 (Dialogue Simulation)

- 진행 순서

1. 왕홍 부청장 인사말
2. 여창수 보좌관 인사말, 유영봉 원장 발언
3. 양측 의견 교환
4. 기념 촬영



- 주요 내용

가. 산동성 경제 동향 및 한-중 경제 협력 성과 (산동성 측 발표)

1) 산동성 거시 경제의 견고한 성장세

- 왕홍 부청장은 "산동성 경제는 글로벌 경기 침체 속에서도 매우 안정적이고 긍정적인 발전 추세를 유지하고 있다"는 것을 강조

- 주요 수치:

- GRDP 성장률: 지난 4년간 연평균 **6.1%**의 고성장을 지속함.
- 경제 규모: 2024년 지역생산총액은 9조 2,620억 위안으로 광동성, 강소성에 이어 중국 내 3위를 기록함.
- 금년 전망: 2025년에는 역사적인 10조 위안 시대를 돌파할 것이 확실시됨.
- 세부 지표 (2025년 1~10월 기준):
 - 공업 부가가치 성장률: 7.7% (제조업 기반이 탄탄함을 방증)
 - 사회 소비자 소매 총액 성장률: 5.4% (내수 소비 회복세)
 - 수출입 무역 성장률: 4.7% (대외 무역의 지속적 확장)

2) 한국과의 교역 관계: '제1의 파트너'로 도약

- 무역 위상 변화: 한국은 전통적으로 산동성의 주요 파트너였으나, 최근 그 위상이 더욱 격상됨.
- 제1대 무역 파트너: 단일 국가 기준으로 한국이 미국을 제치고 산동성의 최대 교역국으로 부상함. 이는 한-중 공급망의 밀접함을 보여주는 결정적 지표임.
- 무역 비중: 산동성과 한국 간의 무역액은 한-중 양국 전체 무역 총액의 약 12%를 점유하는 핵심 축임.



- 교역액: 올해 1~10월 기준, 대 한국 수출입 총액은 2,257억 2천만 위안에 달함.
- 투자 및 기업 진출:
 - 한국은 산동성의 제4대 외자 유치국임.
 - 현재 4,400여 개의 한국 기업이 산동성에 진출해 있으며, 이는 중국 내에서 한국 투자가 가장 밀집된 지역 중 하나임.
 - 주요 앵커 기업: 현대자동차, SK그룹, CJ그룹, GS그룹 등 한국의 대기업들이 산동성에 R&D 센터, 생산 기지(자동차 부품, 정밀 화학, 바이오 제약 등)를 설립하여 운영 중임.

3) 향후 정책 방향 및 한-중 협력 전망

- 15차 5개년 계획: 지난 10월 중국공산당 제20기 3중전회에서 심의 통과된 '15차 5개년 계획'은 '고품질 발전'과 '고수준의 대외 개방'을 핵심 기조로 함. 이는 외국 기업, 특히 한국 기업에게 더 넓은 시장 접근 기회를 제공할 것임.
- 정상 외교의 훈풍: 11월 1일 시진핑 주석과 한국 이재명 대표 간의 회담에서 ▲한-중 FTA 2단계 협상 가속화 ▲공급망 안정화 ▲신흥 산업(AI, 바이오, 녹색 에너지) 협력 강화 등이 논의됨. 산동성은 이러한 국가적 기조에 발맞춰 지방 정부 차원의 실질적 협력 모델을 선도적으로 만들고자 함.

나. 제주도 관광·교류 현황 및 역사적 유대 (제주도 측 발표)

1) 제주 관광 시장의 회복과 중국의 역할

- 여창수 특별보좌관은 "우영훈 지사님을 대신해 산동성의 환대에 감사드립니다. 현재 제주는 산동성을 비롯한 중국 관광객들의 귀환으로 활기를 되찾고 있다"는 것을 강조

○ 관광 통계:

- 총 관광객: 올해 1,300만 명을 이미 돌파하였으며, 연말까지 1,400만 명 달성이 예상됨.



- 중국인 관광객: 약 150만 명을 기록, 전년 대비 15% 이상 급증하며 제주 외국인 관광 시장의 핵심 동력임을 재확인함.
- 외교적 배경: 한-중 외교 관계의 부침 속에서도 제주-중국 간의 우호 관계는 흔들림이 없었음. 특히 우영훈 지사와 전임 싱하이밍 주한 중국대사와의 깊은 신뢰 관계가 중국의 단체 관광 허용 조치를 앞당기는 데 결정적 기여를 했음.

2) 산동성과의 깊은 인연

- 역사적 기원: 2,200년 전 진시황의 명을 받은 서복(徐福)이 불로초를 찾아 산동에서 출발하여 제주(서귀포)에 정착했다는 전설은 양 지역 교류의 역사적 뿌리임.
- 자매결연 17주년: 2008년 자매결연 체결 이후 17년 동안 경제, 문화, 관광 등 다방면에서 가장 모범적인 교류 관계를 유지해 옴.
- 고위급 교류:
 - 2023년 3월 우영훈 지사의 산동성 방문 당시 린우 당서기의 환대.
 - 2025년 10월 칭다오에서 열린 항로 취항식에 제주 대표단이 대거 참석하여 감격적인 순간을 함께함.

다. [핵심 안건] 청도-제주 신규 항로 조기 안착 및 활성화 방안

1) 항로 개설의 역사적·경제적 함의 분석

- 제주연구원 유영봉 원장은 제주-칭다오의 화물 개설의 역사적인 의미를 강조하면서 현재의 존재하는 문제점과 해결 방안을 공동 논의 필요한다고 강조
- 물류 혁신 (Sea-Express):
 - 기존: 제주 화물이 부산이나 인천으로 이동(내륙 운송) → 환적 → 중국행 (소요 시간: 3~4일, 파손 위험 및 비용 증가).
 - 변경: 제주항 출항 → 칭다오항 직항 (소요 시간: 24시간 이내, 물류비 20% 이상 절감).



- 의의: 식품물(Cold Chain) 및 긴급 전자상거래 화물 처리에 최적화된 '해상 고속도로'가 구축됨.

2) '죽음의 계곡(Death Valley)' 위기 진단

- 초기 운영의 난관: 현재 항로는 개통 초기 겪는 전형적인 '물동량 부족'과 '운영 적자'의 악순환 고리에 직면함.
- 적재율(L/F) 저조: 홍보 부족과 기존 관행(인천/부산 루트) 고수로 인해 고정 화주 확보가 미진함.
- 심각한 불균형(Imbalance):
 - In-bound (청도→제주): 알리/테무 직구 물품, 공산품 등 수요가 있어 일정 부분 채워짐.
 - Out-bound (제주→청도): 제주발 수출 제조업 기반이 약해 '빈 컨테이너(Empty Container)'로 회항하는 사례 빈번. 이는 선사 수익성 악화의 주원인임.
- 위기 의식: 지금 특단의 조치가 없으면 선사의 운항 축소(감편)나 항로 폐쇄로 이어질 수 있다는 절박함 공유.

5) 타겟 화물' 발굴 및 구체화

① 한라산 소주 공병 물류 혁신:

- 현황: 제주 대표 소주인 '한라산 소주'의 공병(유리병)은 현재 중국 산동성 내 공장에서 생산되어 인천항을 거쳐 제주로 들어옴 (연간 약 1,000만 병).
- 계획: 이 물량을 전량 청도-제주 직항으로 전환 시, 물류비가 획기적으로 절감됨. 내 일(의일) 제주 대표단이 산동성 내 유리병 공장을 직접 방문하여 계약을 타진할 예정.

② 크로스보더 이커머스(CBE) 허브 구축:

- 중국 내륙의 화물(예:알리바바, 징동, 테무 물류센터 물량)은 열차 등을 통해 청도항에 집하 →(제주-칭다오) 항로를 이용하여 제주항으로 고속 운송 → 제주공항/항만을 통해 한국 내륙 또는 제3국으로 배송하는 복합 운송(Sea & Air) 루트 개발.



③ 농자재 직수입:

- 제주의 감귤/월동채소 농가에 필요한 비료, 필름 등 농자재를 산동성에서 직수입하여 농가 경영비 절감 및 수입 화물량 증대

라. 후속 조치: '제주-산동 기업 간담회(Business Roundtable)' 공동 개최

1) 개최 필요성

- 관(官) 주도의 지원만으로는 한계가 있음. 실제 물건을 사고파는 "기업(화주)"과 물건을 나르는 "물류사(포워딩)"가 직접 만나 신뢰를 쌓고 계약을 체결해야 항로가 자생력을 가짐

2) 간담회 추진 계획(안)

- 명칭: (가칭) 2026 한·중(제주-산동) 물류 및 무역 활성화 비즈니스 상담회.

○ 일정 및 장소:

- 1차: 2026년 상반기 1~3월 이내 (제주 혹은 산동 개최) - 산동성 기업 대표단 및 제주 기업 대표단 구성원 선정 및 방문 계획 논의 후 추진
- 2차: 2026년 하반기 (제주 혹은 청도 개최) - 산동성 기업 대표단 및 제주 기업 대표단 구성원 선정 및 방문 계획 논의 후 추진

○ 참석 대상:

- 제주: 제주개발공사(삼다수), 농협, 선정한 수출입 기업
- 산동: 신동항만공사, 알리바바/징동/테무 물류 파트너사, 농자재, 건자재 수출 기업 등
- 주요 프로그램:

- 양 지자체 보조금 및 통관 지원 정책 설명회 (Policy Briefing).
- 1:1 비즈니스 매칭 상담회 (B2B Matching).
- 항만 시설(제주항, 청도항) 현장 시찰 (Technical Tour).





2. [정부 및 기업] 칭다오시 상무국 및 기업

○ 시간

- 2025년 12월 12일(금) 09:30

○ 장소

- 칭다오시 상무국 청사 1318 회의실

○ 참석자

- 한국 제주도

| 성명 | 직위 |
|----------|-------------------|
| 여창수(呂昌洙) | 제주특별자치도 대외협력특별보좌관 |
| 강상우(姜尚佑) | 제주특별자치도 통상물류과 팀장 |
| 박창석(朴昶奭) | 제주특별자치도 해운항만과 주무관 |
| 유영봉(劉永鳳) | 제주연구원 원장 |
| 정지형(鄭智馨) | 제주연구원 연구위원 |
| 양자수(楊子帥) | 제주연구원 전문연구원 |

- 칭다오시

| 성명 | 직위 |
|----------|--|
| 손봉암(孙峰岩) | 상무국 아태처 처장(市商务局亚太处处长) |
| 왕효몽(王晓朦) | 상무국 아태처 1급 주임과원(市商务局亚太处一级主任科员) |
| 왕여명(王黎明) | 상무국 아태처 4급 주임과원(市商务局亚太处四级主任科员) |
| 변도(边韬) | 산동원양해운그룹 주식유한공사 반도속항 사업부 총경리(山东远洋海运集团股份有限公司半岛速航事业部总经理) |
| 류지룡(刘志龙) | 산동원양해운그룹 주식유한공사 반도속항 사업부 운영총감(山东远洋海运集团股份有限公司半岛速航事业部运营总监) |
| 정국덕(郑国德) | 칭다오 란하이화창 유리제품 유한공사 회장(青岛蓝海华创玻璃制品有限公司董事长) |
| 루위제(娄伟杰) | 칭다오 룽타이 유리제품 유한공사 총경리(青岛荣泰玻璃制品有限公司总经理) |
| 류사용(刘思勇) | 칭다오 라오보 유리제품 유한공사 총경리(青岛崂玻玻璃制品有限公司总经理) |
| 류신충(刘新琼) | 칭다오 룽타이 유리제품 유한공사 영업 매니저(青岛荣泰玻璃制品有限公司销售经理) |
| 정효단(程晓丹) | 칭다오 룽타이 유리제품 유한공사 대외무역 매니저(青岛荣泰玻璃制品有限公司外贸经理) |
| 서문우(徐文友) | 칭다오 란하이화창 유리제품 유한공사 영업 매니저(青岛蓝海华创玻璃制品有限公司销售经理) |



■ 회의 진행 순서

- 사회: 칭다오시 상무국 아태처장 쑰평옌(孙峰岩)

| 시간 | 내용 |
|-------|---|
| 09:00 | 참석자 등록 |
| 09:30 | 사회자 개회 선언 및 참석자 소개 |
| 09:35 | 칭다오시 상무국 부국장 환영사 |
| 09:45 | 제주특별자치도 대외협력특별보좌관 여창수 인사말 및 제주-칭다오 화물항로 현황 소개 |
| 09:55 | 산동원양해운그룹, 룽타이 유지제품, 란하이화창 유리제품, 라오브 유리제품 등 기업의 대한(對韓) 협력 현황 및 수요 발표 |
| 10:25 | 자유 교류 |
| 10:50 | 회의 종료 |

□ 주요 내용

가. 개회 및 상견례

○ 칭다오시 상무국 (사회):

- 중앙정부의 '중앙경제공작회의(12월 9일~)' 일정으로 인해 상무국 국장급 인사들이 베이징 출장 중이거나 관련 대책 회의로 참석하지 못한 점에 대해 정중히 양해를 구함.
- 전날(11일) 칭다오시 상무국 왕홍 부국장과 제주 대표단 간의 사전 미팅이 매우 성공적이었음을 언급하며, 오늘 자리는 실무 기업인들 간의 구체적인 '비즈니스 매칭'에 초점을 맞추고 있음을 강조함.

○ 여창수 (제주 특보):

- 칭다오시의 환대에 깊은 감사를 표함. 오영훈 제주도지사의 칭다오-제주 협력에 대한 강력한 의지를 전달함.
- 왕홍 부청장과의 회담에서 항로 유지 및 활성화를 위한 칭다오시의 지원 의사를 확인



한 것에 대해 고무적으로 평가함.

나. 주요 안건 발제: 항로 활성화와 '한라산 소주' 프로젝트

○ 유영봉 (제주연구원장) 발언:

- 현황 진단: 항로가 개설된 지 2개월이 지났으나, 고정적인 물동량이 부족하여 선사 (산동원양해운)의 운영 부담이 큰 상황임. 이를 타개하기 위해서는 일회성 화물이 아닌, 지속 가능한 고정 화물(Anchor Cargo)이 필요함.
- 핵심 제안: 제주도의 대표적인 향토 기업인 '한라산 소주'를 매개로 한 협력 모델을 제안함.
- In-bound (칭다오→제주): 한라산 소주 생산에 필수적인 '공병(유리병)'을 칭다오의 우수한 유리 제조 공장에서 생산하여 제주로 공급함. 유리병은 부피가 크고 무거워 해상 운송의 채산성을 맞추기에 적합한 화물임.
- Out-bound (제주→칭다오): 제주에서 생산된 완제품 소주를 다시 이 항로를 통해 칭다오로 수출함.
- 마케팅: 칭다오의 대표 브랜드인 '칭다오 맥주'와 제주의 '한라산 소주'를 결합한 마케팅(예: 소맥 세트, 콜라보레이션 제품)을 추진하여 중국 내수 시장을 공략함.

○ 변 도(邊韬) (산동원양해운 총경리) 발언:

- 물류 관점의 분석: 현재 물동량이 편도 기준 50TEU 내외로, 선박의 적재 공간 (Space)이 많이 남는 상황임. 유리병과 같은 중량 화물은 선박의 평형수(Ballast water) 역할을 대신할 수 있어 운항 안정성 측면에서도 긍정적임.
- 가격 경쟁력: 기준 부산항이나 상하이항을 경유하는 루트 대비, 칭다오-제주 직항로는 운송 시간을 획기적으로 단축시킬 수 있음. 또한, 칭다오 유리 공장에서 항구까지의 내륙 운송비가 매우 저렴하여 전체적인 물류비 절감 효과가 확실함.
- 한라산 소주와의 관계: 이미 한라산 소주 측에 이러한 물류 이점을 설명하였으며, 긍정적인 피드백을 기대하고 있음.

다. 칭다오 기업(유리 제조사) 반응 및 기술 협의



○ 참석 기업: 칭다오 난해화창, 융태, 라오보 유리제품 유한공사 등 3개사 대표 및 실무진.

○ 생산 능력(Capa) 및 품질:

- 칭다오 기업들은 현재 중국 내수는 물론 해외 유수의 주류 브랜드에 유리병을 공급하고 있어 품질과 기술력은 이미 검증되었음을 피력함.

- 한라산 소주 특유의 투명 병, 파란 병 등 다양한 색상과 디자인 구현이 가능하며, 금형 (Mold) 제작부터 양산까지 원스톱 처리가 가능함을 강조.

○ 구체적 요구 사항:

- 한라산 소주 측에서 원하는 정확한 병의 규격(도면), 무게, 색상, 마개 타입(스크류/크라운) 등의 기술 사양서(Spec Sheet)와 실물 샘플을 제공해 줄 것을 요청함.

- 기존 거래처와의 단가 비교를 위해 현재 한라산 소주가 납품받고 있는 공병의 단가 정보를 공유해 준다면, 그보다 더 경쟁력 있는 견적(Quotation)을 제시하겠다는 자신감을 보임.

라. 마케팅 및 향후 확장성 논의

○ OEM 및 신제품 개발:

- 단순한 공병 납품을 넘어, 칭다오 현지 시장에 맞는 '제주-칭다오 향로 개설 기념주' 형태의 OEM 생산 아이디어도 논의됨.

- 중국 젊은 층 사이에서 유행하는 과일 맛 소주(예: 순하리 등) 트렌드를 언급하며, 한라산 소주의 오리지널(깔끔한 맛) 제품과 더불어 현지화된 제품 개발의 필요성도 제기됨.

○ 수입 통관 및 유통:

- 한라산 소주가 칭다오로 수입될 때의 통관 절차, 라벨링(중문 라벨 부착), 위생 검역 문제 등에 대해서도 산동원양해운이 적극적으로 지원하기로 함.

- 칭다오 맥주 축제 등 지역 대형 이벤트와 연계한 프로모션 가능성도 열어둠.





3. [선사] 산동원양해운그룹과의 회담

○ 시간

- 2025년 12월 12일(금) 12:00~14:30

○ 장소

- 산동항만공사 산동원양해운그룹 회의실

○ 참석자

- 한국 제주도

| 성명 | 직위 |
|----------|-------------------|
| 여창수(呂昌洙) | 제주특별자치도 대외협력특별보좌관 |
| 강상우(姜尚佑) | 제주특별자치도 통상물류과 팀장 |
| 박창석(朴昶奭) | 제주특별자치도 해운항만과 주무관 |
| 유영봉(劉永鳳) | 제주연구원 원장 |
| 정지형(鄭智馨) | 제주연구원 연구위원 |
| 양자수(楊子帥) | 제주연구원 전문연구원 |

- 산동원양해운그룹

| 성명 | 직위 |
|----------|--|
| 변도(邊鐸) | 산동원양해운그룹 주식유한공사 반도속항 사업부 총경리(山东远洋海运集团股份有限公司半岛速航事业部总经理) |
| 류지룡(劉志龍) | 산동원양해운그룹 주식유한공사 반도속항 사업부 운영총감(山东远洋海运集团股份有限公司半岛速航事业部运营总监) |
| 왕쥔(王珺) | 산동원양해운그룹 PES사업부 고객부 경리 |
| 류평원(劉平源) | 산동원양해운그룹 종합부 부주임 |
| 송배지(宋柏志) | 산동원양해운그룹 PES사업부 주임 |

□ 주요 내용

1) 문제점 진단

- 전체 물동량의 일정 개선에도 불구하고 성장 여지 다대 존재 평가



- 제주지역 무역업체의 수출입 경험 부족 및 “한국 본토 중계 의존” 관행 전환에 시간 소요 불가피성 존재
- 제주지역 인프라(소프트·하드) 미비로 인한 수출입 제한 또는 추가 비용 발생, 신규 항로 신뢰 부족 및 관망세 지속 요인
- 시범 이용 후 불만 경험 발생에 따른 일부 고객의 기존 본토 중계 물류로 회귀 사례 존재

(1) 터미널·통관 제약

- 한진물류의 컨테이너 터미널(CY) 자격 미보유 및 야드 자격만 보유 문제
- 세관 규정상 선박 도착 24시간 전 신고 완료 요구에 따른 신고·서류 업무 과중 및 시간 압박 심화 문제
- 신고 미완료 시 전량 디컨솔(완전 해체) 부담 발생 구조
- 최초 수입 화물, 검사 대상 화물, 식품 등 검역 필요 화물의 검사·검역 이후 통관 요구로 인한 전량 개장 필요 및 기간·비용 증가 문제
- 고객 체감 서비스 저하 및 부정적 이용 경험 확대 우려

(2) 창고·작업역량 부족

- 한진물류창고 면적 협소 및 디바닝/바닝(해체·적입) 역량 부족 문제
- 장비 부족 및 숙련 인력 부재에 따른 대형 설비·석재 등 처리 곤란 또는 처리 장기화 문제
- 석재 화주 시범 출하 후 2주 소요 및 고액 비용 청구 경험에 따른 후속 출하 중단 사례 존재
- LCL(혼재) 사업 추진의 제약 요인 지속



(3) 검역 인프라 부재

- 제주지역 내 자체 검역 역량 부재로 식품 수입 시 광주 등 타지역 검역 필요 구조
- 약 2주 소요 및 전량 개장 요구에 따른 고객 경험 악화 문제

(4) 냉동 컨테이너 운영 한계

- 한진물류의 냉동 컨테이너(리퍼) 관리 역량 미비 문제
- 서향 리퍼의 경우 칭다오에서 PTI 및 세팅 후 제주 반입, 원선 적입 후 회항 과정에서 제주 체류 5~6시간 수준으로 대부분 고객의 작업 불가 문제
- 서향 리퍼 예약의 극소수 고객 집중 현상
- 동향 리퍼의 경우 냉동창고 보세 자격 외에도 터미널 리퍼 관리 능력 필요성 지속

(5) 접안 계획·운영 우선순위 문제

- 외항선 접안 계획의 우선 보장 체계 미흡 문제
- 2508E/W 항차 사례에서 강풍으로 예선·도선 지연 발생, 이후 접안 계획의 일방 변경 발생에 따른 고객 불만 확대 문제

(6) 높은 검수·검량(타리) 비용

- 제주지역 전문 타리 기관 부재로 부산 인력 파견 필요 구조
- 항차당 150만 원 비용 및 출장비 추가 부담 구조
- 1인당 처리 한계 100개 컨테이너 수준으로 부산의 통상 단가(상대적으로 낮은 단가) 대비 비용 부담 과다 문제

2) 회의 제언 및 개선 방향

- 제언 1. 통로 개방 및 인프라 조기 보완



- 제주지역 수출입 여건 조성을 위한 소프트·하드 인프라의 조기 완비 필요
- CY 자격 인증 또는 세관의 특례 적용 검토 필요
- 검역 역량 구축, 리퍼 수출입 역량 완비, 해체·적입 역량 강화, 제주 내 거래·물류 거점 조성 필요

○ 제언 2. 보조금 등 유인책을 통한 무역·물류 방식 전환 촉진

- 제주지역 FCL 고객 대상 무역조건 전환 및 물류 주체 통합 필요
- 삼다수 사례에서 물류 통제권 부재 문제 및 CIF·FOB 조건 혼재로 인한 비용·운영 분절 문제 인식
- 전 구간 물류 책임 주체의 통합 및 전 구간 비용·시간 비교 기반의 효율화 추진 필요
- 제주→부산 환적 후 산동성 외 지역·제3국 향 물동량, 산동성 외·제3국→부산 환적 후 제주 향 물동량에 대한 “타깃 보조” 설계 필요
- LCL 고객 대상 혼재 서비스 역량 보완 전제하의 물류비 인하 및 수요 활성화 필요
- 항로의 장기 운영 신호 제공 및 홍보 강화에 따른 이용 습관 형성 필요

○ 제언 3. 프로젝트 개발을 통한 증량 창출

- 한라산 소주-칭다오 맥주 등 연계 프로젝트 발굴을 통한 신규 물동량 창출 필요





IV. 주요 성과 및 정책 제안

1. 주요성과 요약

가. 도-성(제주-산동) 고위급 정책 채널 구축 및 항로 조기 안착 공감대 형성

- 산동성 상무청(왕홍 부청장 등)과의 고위급 회담을 통해 제주-칭다오 신규 항로의 “6개월 골든타임” 내 물동량 확보 필요성에 대한 공동 인식 형성
- 항로 유지 핵심 수단으로서 운항 손실 보전금(Subsidies) 및 통관 패스트트랙 (Fast-Track) 등 제도적 지원 의제 공식화

나. 항로 운영 리스크의 구체적 진단 및 개선 과제 목록화

- 초기 적재율 저조, 인지도 부족, 기존 부산·인천 중계 관행 고착, 편도 불균형(제주→칭다오 공컨테이너 회향) 등 구조적 문제의 공동 진단
- 선사(산동원양해운) 면담을 통해 터미널·통관 제약, 창고·작업역량 부족, 검역 인프라 부재, 냉동 컨테이너 운영 한계, 접안 우선순위 문제, 높은 타리 비용 등 현장 기반 개선 과제 도출

다. ‘앵커카고(Anchor Cargo)’ 중심의 물동량 창출 모델 구체화

- “한라산 소주 공병(칭다오 생산→제주 반입) + 완제품 소주(제주→칭다오 수출)”의 양방향 물류 모델을 핵심 앵커카고로 제시하고, 선사·유리병 제조사와 기술·단가·규격 협의 착수
- 유리병 제조 3개사(란하이화창·룽타이·라오보)로부터 규격서(Spec Sheet)·샘플 제공 요청, 금형 제작~양산 원스톱 대응 의사 확인

라. 기업 중심의 후속 실행 플랫폼 합의 및 협력 확대 기반 마련

- “관(官) 주도 지원의 한계”를 공유하고, 화주·포워더가 직접 계약을 만드는 제주-산동 기업 간담회(Business Roundtable) 공동 개최 추진안 도출(2026년 상·하반기 2회 구상)
- 칭다오시 상무국 주관 실무회의를 통해 시(市) 차원의 협력 의지 확인 및 선사·기업 네트워크 확장



마. 복합물류·신사업 의제 발굴을 통한 확장성 확보

- 크로스보더 이커머스(CBE) 물량의 칭다오 집하→제주 해상 고속 운송→항공/내륙 연계 (Sea & Air) 루트 구상 공유
- 제주의 농업 경영비 절감과 인바운드 증량을 겸한 농자재 직수입(비료·필름 등) 의제 발굴

2. 정책 제안 및 세부 추진 과제

■ 정책 제안 1. “도-성 공동 운영체계” 구축을 통한 항로 조기 안정화 패키지 추진

가. 제주-산동 ‘항로 안정화 공동작업반(Joint Task Force)’ 설치

- (구성) 제주도(통상물류·해운항만·검역/보건·관광) + 제주연구원 + 산동성 상무청 + 칭다오시 상무국 + 산동원양해운그룹 + 항만/터미널 실무
- (운영) 월 1회 정례회의 + 쟁점 발생 시 수시 협의, 성과지표 기반 점검체계 구축

나. ‘통관 패스트트랙’ 시범 적용 협의 및 표준 프로세스 수립

- (핵심 과제) 선박 도착 24시간 전 신고 규정 대응을 위한 사전서류 표준화, 신고 지원 창구 운영, 검사·검역 동선 최소화 프로세스 설계
- (성과 목표) 신규 항로 이용 기업의 서류 부담·대기시간 체감 감소, 통관 리드 타임 예측 가능성 제고

다. 항로 운영 지속 신호(Policy Signal) 제공 및 홍보 공동화

- (핵심 과제) 도-성 공동 명의의 항로 활용 촉진 메시지, 기업 안내서(운임·리드 타임·지원제도) 제작, 주요 업종별 설명회 개최
- (성과 목표) “관망→시범 이용→정기 이용” 전환 촉진



■ 정책 제안 2. “물동량 기반 인센티브” 중심의 지원체계로 전환

가. (권고) 보조금 구조의 이원화 설계

- ① 선사 대상: 최소운항 유지 목적의 손실 보전(기존 틀 유지)
- ② 화주·포워더 대상: 컨테이너당 정액 보조(TEU 기준) 또는 품목·노선 전환 실적 연동 보조로 물동량 창출 유도

나. ‘타깃 보조(Anchor & Conversion Incentive)’ 시범사업 추진

- (대상 1) 제주→칭다오 전환 화물(기존 부산·인천 중계 이용 기업의 직항 전환)
- (대상 2) 산동→제주 인바운드 증량 화물(농자재·원부자재·공병 등)
- (대상 3) 냉장·냉동 및 e-커머스 등 고부가 화물(리퍼·긴급물량)
- (운영 방식) “지원→물량 확약→정산”의 단계화, 최소 물량 약정(예: 월간/분기 단위) 조건 부여

■ 정책 제안 3. 제주 측 ‘현장 병목(터미널·검역·창고)’ 조기 해소를 통한 서비스 신뢰 회복

가. 터미널 기능 보완 및 세관 특례 적용 검토

- (핵심 과제) 컨테이너 터미널(CY) 기능 확보 또는 세관 특례 적용을 통한 운영 유연성 확대 검토
- (기대 효과) 디컨솔(완전 해체) 부담 감소, 서류·작업 리스크 축소

나. 창고·해체·적입(Devanning/Vanning) 역량 강화

- (단기) 혼재(LCL) 서비스 추진을 위한 작업장·장비·인력 보강, 대형 설비·석재



처리 프로세스 표준화

- (중기) 제주 내 물류 거점(집하·보관·가공) 조성 검토

다. 검역 인프라 및 운영체계 구축

- (핵심 과제) 제주 내 식품 검역 처리역량 단계적 확충, 검사·검역 후 통관의 개장 부담 최소화 동선 설계
- (기대 효과) 타지역(광주 등) 검역 의존 구조 완화, 리드타임·비용 절감

라. 리퍼(냉동) 운영체계 개선 및 PTI·세팅 연계 강화

- (핵심 과제) 터미널 리퍼 관리역량 보완, PTI·세팅-반입-체류시간의 연계 재설계, 예약 편중 해소 방안 마련
- (기대 효과) 제주산 신선 농수산물의 “익일 도착+내륙 분배” 기반 강화

마. 접안 우선순위·예선/도선 리스크 대응 프로토콜 구축

- (핵심 과제) 외항선 접안 우선 보장 원칙 협의, 기상 악화 시 대체 계획·공지 체계 수립
- (기대 효과) 일정 신뢰 제고, 고객 불만 최소화

바. 타리(검수·검량) 비용 절감 방안 마련

- (단기) 권역 공동 계약 또는 정기 파견 체계로 단가 안정화
- (중기) 제주 내 전문 인력 양성·지정기관 확보 검토



■ 정책 제안 4. ‘프로젝트 기반 증량’ 추진

가. 한라산 소주 앵커카고 프로젝트의 단계별 실행

- (1단계) 유리병 규격서·샘플 확정, 단가 비교 및 견적(Quotation) 확보
- (2단계) 공병 공급 계약 및 시범 물량 선적, 파손·납기·품질 기준 합의
- (3단계) 완제품 소주 수출 연계, 중문 라벨·위생검역·유통 채널 확보 지원
- (확장) 칭다오 맥주 축제 등 지역 이벤트 연계 공동 마케팅, 콜라보 제품/OEM 아이디어 검토

나. 크로스보더 이커머스(CBE) Sea & Air 루트 시범

- (핵심 과제) 칭다오 집하 거점-제주항-제주공항 연계 동선 설계, 통관·보안·환경 운영 기준 협의
- (기대 효과) 항로의 고부가 물량 창출, 제주 물류 허브 기능 실증

다. 농자재 직수입 패키지 추진

- (핵심 과제) 비료·필름 등 품목별 공급사 매칭, 시즌 수요 기반 월간 물량 계획 수립
- (기대 효과) 농가 경영비 절감 + 인바운드 물량 안정화 동시 달성

