

『검허한 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 데이터 공유 및 정책 논리 공동 개발

2. 출장 개요 및 일정

□ 개 요

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

□ 세부 일정표(요약)



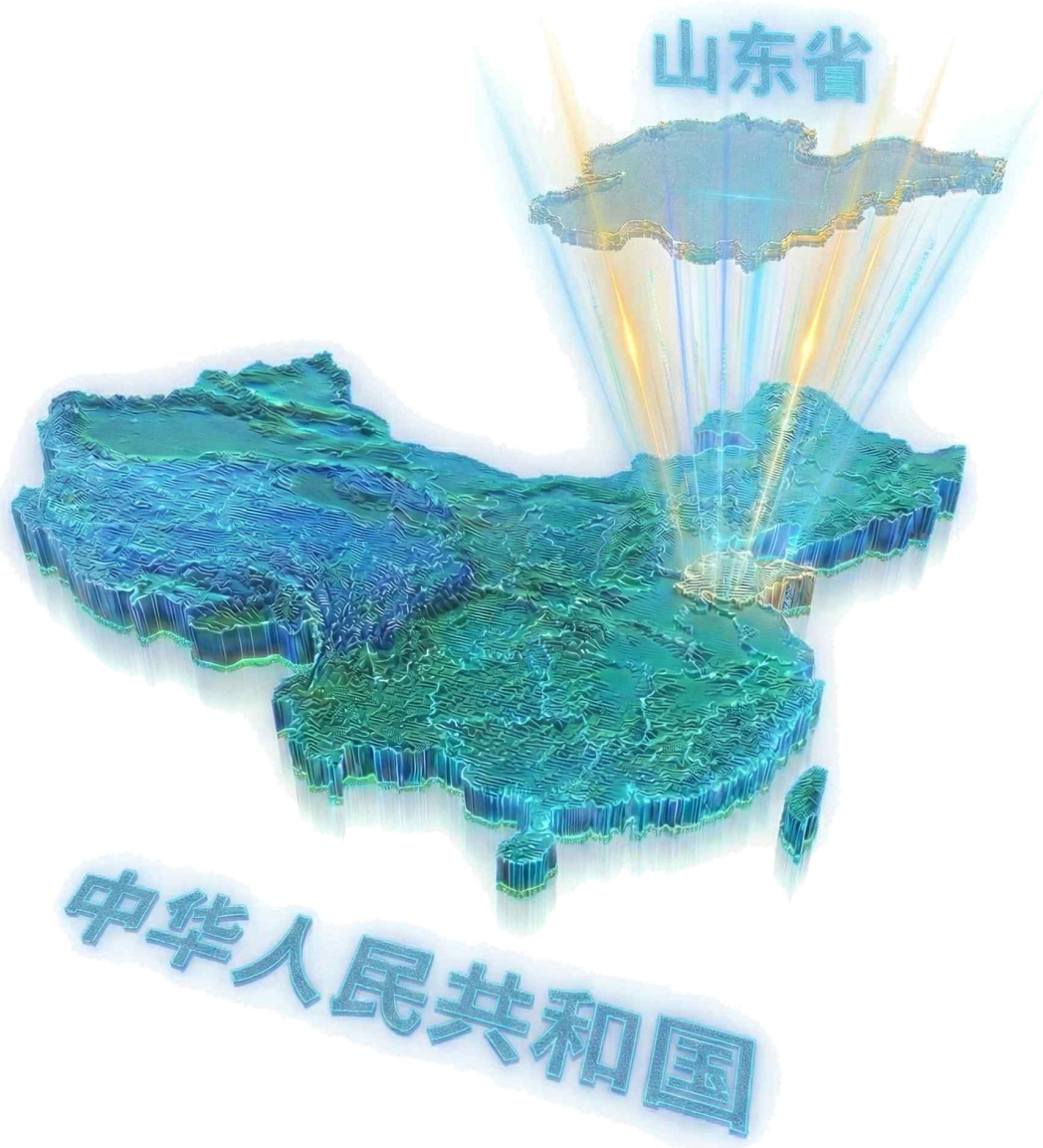
월 일 (요일)	출발지	도착지	방문 기관	업무수행내용
12.10(수)	제주 17:45	김포 19:00	(출국)	✈ 제주→ 김포(인천)→중국산둥성 지난시
	인천 22:05	지난 22:55		✈ 숙소 이동
12. 11(목)	09:30~10:30		산둥성 상무청	✈ 중국 산둥성 상무청 지도부 회담 - 산둥성 상무청 왕항(王紅) 부청장 등 회담 - 제주도청 특보, 제주연구원장 - 항로 초기 물동량 안정화 방안 논의
	10:40 - 11:20		이동	✈ 기차역으로 이동
	11:47 - 14:30 지난 → 칭다오 (고속 열차) 14:40 - 15:20(차량)		이동	✈ 고속열차로 지난 → 칭다오 (도착 후 숙소 이동)
	15:30~16:30			✈ 업무 회의 (호텔)
12. 12(금)	09:30~10:50		칭다오시 상무국	✈ 칭다오시 상무국 및 칭다오 맥주, 산둥원양해운그룹 회담(산둥성 상무청 일정 조율)
	11:30~14:30		SMC	✈ 산둥원양해운그룹 방문 및 회의
	칭다오 시내 14:30	칭다오 공항 15:30	이동	✈ 공항 이동
	칭다오 17:55	제주 21:15	귀국	✈ 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 ‘산둥(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(濟南), 대표 연해 중심 도시는 칭다오(靑島)임.
- 도시화율은 60%대 중반 수준으로, 대도시·중소도시·현성(縣城)이 연계된 다핵(多核) 도시 구조를 형성하고 있음.

○ (역사·문화적 배경)

- 산둥은 춘추전국시대 제(齊)·노(魯) 문화의 중심지로, 공자의 고향 곡부(曲阜), 맹자의 고향 찌우청(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.
- 산둥에는 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 ‘실물경제’ 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·대우조선해양 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 산둥 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(산둥) 협력주간 등)이 정례적으로 개최 되고 있어, 제주도-산둥 간 공동 세미나·포럼·기업 매칭 행사를 연계하기 용이함.
- 제주 입장에서는 산둥을 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, 濟南) : 정치·행정 중심이자 내륙 물류·혁신 거점

□ 지리·도시공간 구조

○ 위치·지형

- 지난시는 산둥성 중앙-서부에 위치하며, 남쪽으로는 타이산(泰山), 북쪽으로는 황허(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 산둥 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 산둥성 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·삼 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 중점대학(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(京滬) 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-산둥 간 정책 포럼·기업 매칭 행사 개최지로서 활용 가치가 큼.

□ 제주와의 협력 시사점(요약)

- 지난은 정책·행정 및 내륙 물류협력의 최적 거점으로,
 - (정책) 산둥성 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, 靑島) : 해양경제·국제무역·대외개방의 최전선

□ 지리·도시공간 구조

- 지리적 위치·도시 규모
 - 칭다오는 산둥반도 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·지모)와 3개 현급시(교주·핑두·라이시)로 구성되어 있으며, 2020년 기준 상주인구는 약 1,007만 명으로 산둥 최대 경제도시이자 초대형 항만 도시임.
- 지형·환경 특성
 - 시역에는 라오산(嶗山, 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 성장률 2위권을 기록했으며, 1인당 GRDP는 약 16만 1,200위안(약 2.3만 달러) 수준임.
- GRDP 규모 기준으로 산둥성 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 산둥 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(산둥) 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 연계한 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	산둥성 상무청	<ul style="list-style-type: none"> 산둥성의 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	산둥사회과학원	<ul style="list-style-type: none"> 산둥성 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(산둥) 자유무역시험구 칭다오구, SCO 지방경제 무역협력 시범구 등 국가급 개방 플랫폼을 관리하며, 국제 전시·투자 설명회·전자상거래 촉진 사업을 통한 한·중을 포함한 글로벌 교류를 적극 추진함. 	칭다오
기업	산둥원양해운그룹	<ul style="list-style-type: none"> 산둥성항구그룹 산하 종합 해운·물류 기업으로, 컨테이너선·벌크선·카페리 등을 운영하며 산둥 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 산둥·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·전자상거래·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·해외경제무역협력구 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)

- 산둥성 상무청은 도-성 단위 종합 협력의 총괄 창구로, 제주-산둥 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-산둥 공동 브랜드(예: 프리미엄 식품·관광상품) 개발, 제주 기업의 산둥 내 전자상거래 진출 지원 등 구체 과제를 상무청과 협의하는 것이 효과적임.

2) 산둥성 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·전시회등을 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 투자설명회등을 공동 기획하는 방식의 협력도 유망함.

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

○ (기업 개요·지배구조)

- 2020년 3월 설립된 산둥성 항운그룹(山东港口航运集团)을 모태로, 2024년 8월 ‘산둥원양해운그룹 주식유한회사’로 개편된 산둥성항구그룹(山东省港口集团) 산하 전문화·종합형 해운기업임.
- 본사는 칭다오 시베이구에 위치하며, 산둥항구그룹이 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(客籍班轮) 운항, 선박 관리·크루 관리, 국제무역, 해양엔지니어링등으로 구성됨.

- 2025년 기준 선대 규모는 60여 척, 총 110만 DWT 이상, 컨테이너 정기선만 40개 노선을 운영하며, 산둥항구그룹과의 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, 산둥-동남아 해상루트, 그리고 2025년에는 산둥원양해운그룹 최초의 RCEP 국제 피더 항로를 개통하는 등, 국제 네트워크를 빠르게 확장하고 있음.
- 산둥항구그룹의 '세계적 항만 클러스터' 전략과 연계하여, 내륙 15개 도시 인랜드포트, 철도-해운 복합운송, 콜드체인·전기상거래 물류 등 종합 공급망 서비스를 제공하며, 산둥 성 전체의 수출입 물류 효율을 높이고 있음.

○ (제주-칭다오 항로 및 특징)

- 2025년 10월, 산둥원양해운그룹은 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)

- 산둥원양해운그룹은 제주-칭다오 항로의 실질 운송 주체로, 제주 농수산물·화장품·전자상거래 물류를 산둥 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(엔타이·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 다품종 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 벤치마킹할 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] 산둥성 상무청 고위급 회담 : 항로 지원 정책 담판

□ 회담 개요

○ 시간

- 12월 11일(목) 09:30~10:30

○ 장소

- 산둥성 상무청 청사 7층 701 귀빈실

○ 참석자

- 제주특별자치도 방문단 (6명)

성명	직위
여창수(呂昌洙)	제주특별자치도 대외협력특별보좌관
유영봉(劉永鳳)	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

- 산둥성 상무청 측 (5명)

성명	직위
왕홍(王紅)	산둥성 상무청 부청장(산둥성 대외무역 전체 업무(실무) 총괄)
왕옌(王岩)	산둥성 상무청 대외무역처 부처장
쉬리(徐麗)	산둥성 상무청 아시아처 부처장
리옌통(李妍彤)	산둥성 외사판공실 아시아처 4급 조사연구원
류성난(劉勝男)	산둥성 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 광둥성, 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 소비재 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 산둥성의 제4대 외자 유치국임.
- 현재 4,400여 개의 한국 기업이 산둥성에 진출해 있으며, 이는 중국 내에서 한국 투자가 가장 밀집된 지역 중 하나임.
- 주요 앵커 기업: 현대자동차, SK그룹, CJ그룹, GS그룹 등 한국의 대기업들이 산둥성에 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. 산둥성은 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 산둥성의 환대에 감사드립니다. 현재 제주는 산둥성을 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 산둥에서 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 취향식에 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 필요하다고 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 산둥성 내 공장에서 생산되어 인천항을 거쳐 제주로 들어옴 (연간 약 1,000만 병).
- 계획: 이 물량을 전량 청도-제주 직항으로 전환 시, 물류비가 획기적으로 절감됨. 내일(익일) 제주 대표단이 산둥성 내 유리병 공장을 직접 방문하여 계약을 타진할 예정.

② 크로스보더 이커머스(CBE) 허브 구축:

- 중국 내륙의 화물(예:알리바바, 징둥, 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: 신등항만공사, 알리바바/징둥/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(孫峰岩)	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(邊韜)	산둥원양해운그룹 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)
류지룽(刘志龙)	산둥원양해운그룹 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(青岛唠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 쑤펑옌(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	산둥원양해운그룹, 룡타이 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 베 이징 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(边韬) (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: 기존 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, 웅태, 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 자신 감을 보임.

라. 마케팅 및 향후 확장성 논의

○ OEM 및 신제품 개발:

- 단순한 공병 납품을 넘어, 칭다오 현지 시장에 맞는 '제주-칭다오 항로 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] 산둥원양해운그룹과의 회담

○ 시간

- 2025년 12월 12일(금) 12:00~14:30

○ 장소

- 산둥항만공사 산둥원양해운그룹 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

- 산둥원양해운그룹

성명	직위
변도(邊韜)	산둥원양해운그룹 주식유한공사 반도속항 사업부 총경리(山東遠洋海運集團股份有限公司半島速航事業部總經理)
류지룽(劉志龍)	산둥원양해운그룹 주식유한공사 반도속항 사업부 운영총감(山東遠洋海運集團股份有限公司半島速航事業部運營總監)
왕진(王珣)	산둥원양해운그룹 PES사업부 고객부 경리
류평원(劉豐源)	산둥원양해운그룹 종합부 부주임
송배지(宋柏志)	산둥원양해운그룹 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 디컨술(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·적립 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 산둥성 외 지역·제3국 향 물동량, 산둥성 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 제언

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 회항) 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 + 산둥원양해운그룹 + 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 제언 2. “물동량 기반 인센티브” 중심의 지원체계로 전환

가. (권고) 보조금 구조의 이원화 설계

- ① 선사 대상: 최소운항 유지 목적의 손실 보전(기존 톨 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) 산둥→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 제언 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) 디컨술(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 제언 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, 증문 라벨·위생검역·유통 채널 확보 지원
- (확장) 청다오 맥주 축제 등 지역 이벤트 연계 공동 마케팅, 콜라보 제품/OEM 아이디어 검토

나. 크로스보더 이커머스(CBE) Sea & Air 루트 시범

- (핵심 과제) 청다오 집하 거점-제주항-제주공항 연계 동선 설계, 통관·보안·환적 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

