

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report



2025년 8월 26일

No. 8

이슈와 동향 1

- 찬카이항의 전략적 의미와 미래 전망 1
- 트랜스 카스피안 국제 운송 루트의 품질 향상 및 확장 진행 6

해양수산물뉴스 16

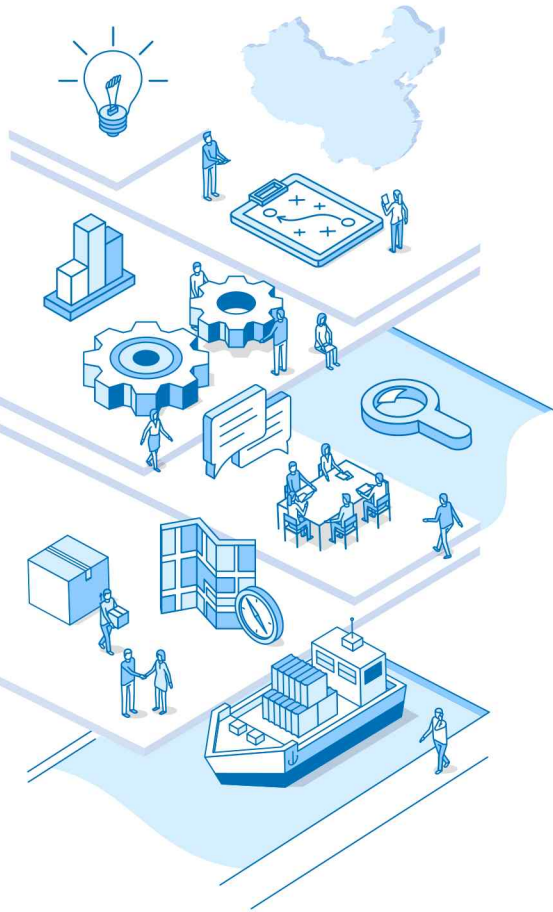
- 중국선주협회, 상하이서 디지털 및 스마트화 향해 전문위원회 출범해... 16
- 티라피아 가격 반등 조짐... 미·중 관세 유예가 숨통 18

포커스 20

- 상하이 국제해사중재센터 건설을 위한 주요 과제와 정책 제언 20

통계 및 자료 30

- 경제/해운/항만/수산 30



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



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



+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

찬카이항의 전략적 의미와 미래 전망¹⁾

남미 서부 페루 태평양 연안에 위치한 찬카이항은 에콰도르, 콜롬비아, 브라질, 볼리비아, 칠레와 국경을 맞댄 전략적 요충지다. 페루는 국토 면적 128.5만km², 인구 약 3,400만 명 규모의 국가로, 주요 교역 상대국은 중국(34%), 미국(15%), 유럽연합(13%)이다.

최근 페루 경제의 성장 동력은 광업 회복과 농업 확대, 그리고 찬카이항 같은 중국 투자 인프라 프로젝트가 주도하는 건설업 성장에서 비롯되고 있다. 찬카이항은 중국원양해운그룹(COSCO)과 페루 광산기업 볼칸(Volcan)이 공동 투자해 건설한 심수(深水)항만으로, 2024년 10월부터 본격 운영에 들어갔다. 수도 리마에서 북쪽으로 약 58km 떨어진 이 항만은 연간 100만 TEU 처리능력을 갖췄으며, 남미 태평양 연안에서 최초로 24,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선이 기항할 수 있는 시설이다. 이로써 남미 서해안뿐 아니라 전 세계 해운 질서에도 변화가 예상된다.

찬카이항의 전략적 의미

찬카이항은 중국이 라틴아메리카에서 추진하는 대표적인 대규모 인프라 투자 사업이자, ‘21세기 해상 실크로드’ 구상의 핵심 거점이다. 그 의미는 단순한 물류·무역 거점을 넘어, 중국과 라틴아메리카 간 경제외교, 운송 안전, 글로벌 공급망 재편까지 폭넓게 아우른다.

남미 지역의 전략 허브로서 찬카이항의 건설과 운영은 글로벌 공급망의 회복 탄력성을 높이는 데 크게 기여할 수 있다. 전통 항로에 대한 의존도를 낮추고 물류 리스크를 분산함으로써, 핵심 자원의 안정적 공급을 보장할 수 있기 때문이다. 특히 찬카이항이 남미 서해안의 새로운 물류 허브로 자리 잡게 되면, 글로벌 해운 네트워크 재구성이 가능해진다. 기존에 비어 있던 남미 서해안 지선 항로를 구축하고, 허브 앤 스포크(Hub-and-Spoke) 모델로 화물을 집중·환적함으로써 운송 시간과 물류비를 절감할 수 있다. 이 과정에서 육상 환적 부담과 관세 장벽도 완화된다.

또한, 지정학적·지경학적 영향력도 강화된다. 파나마운하에 대한 의존도를 줄이고, 극동—남미 동부(아르헨티나·브라질) 항로의 대체 축으로서 기능할 수 있

2025년 8월 26일
제 8 호

1) 《航运交易公报》总第1443期, 2025年8月5日出版, 钱凯港的战略意义及未来愿望



이슈와 동향

다. 아울러 남미 지역의 경제 통합에도 긍정적인 효과를 미친다. 철도와 도로망 연계를 통해 볼리비아(리튬), 브라질 서부(대두·쇠고기), 에콰도르(바나나·수산물) 등 내륙국과의 연결성을 높임으로서 고부가가치 무역을 확대하고 항공 운송 의존도를 줄일 수 있다. 예컨대 ‘중국 자동차 부품 → 찬카이항 → 페루 현지 조립 → 미주 수출’과 같은 니어쇼어링 모델도 실현할 수 있다.

인프라 우위

찬카이항은 천혜의 조건을 갖춘 심수항으로, 연간 100만 TEU의 컨테이너와 16만 대의 자동차를 처리할 수 있는 역량을 갖추고 있다. 항만 부지에는 52만㎡ 규모의 컨테이너 야드와 10만㎡ 규모의 벌크·잡화 전용 야드가 마련돼 있으며, 최대 25,680TEU를 수용할 수 있는 장치장을 보유하고 있다. 또한, 독립적인 통관 신고 기능을 갖춰 물류 처리 속도를 크게 높였다.

교통 접근성 측면에서도 뛰어나다. 찬카이 항만은 북미와 남미를 잇는 범미(泛美)고속도로와 직접 연결되어 있다. 더불어, 중원해운항구(CSP)가 항만과 수도 리마를 잇는 1.8km 길이의 전용 터널과 2km 구간의 도로를 건설해, 항만에서 고속도로까지 차량으로 약 10분이면 도달할 수 있다.

시설 구성 역시 다양하다. 찬카이항은 컨테이너·벌크·RORO(차량 운반) 화물을 모두 처리할 수 있는 다목적 부두를 운영하고 있다. 다목적 부두 2선석과 컨테이너 전용 부두 2선석을 갖추고 있으며, 컨테이너 부두의 연간 처리능력은 100만 TEU에 달한다.

해운 분야에서의 우위

2025년 4월 기준, 중국과 페루의 교역액은 153억 3,400만 달러로 전년 대비 31.8% 증가했다. 이는 세계 평균 무역 성장률을 크게 웃도는 수치다. 이 가운데 페루의 대중국 수출은 99억 5,400만 달러로 33.3% 늘었고, 중국으로부터의 수입은 53억 8,000만 달러로 29.0% 증가했다. 중국은 명실상부하게 페루의 최대 교역 파트너로 자리매김했다.

페루의 대중국 수출은 농산물이 주력 품목이며, 전반적으로 부가가치가 높은 편이다. 블루베리와 포도 같은 과일이 새로운 성장 동력으로 자리 잡았으며, 2024년 농산물 수출액은 116억 달러로 전년 대비 21.6% 늘었다. 아보카도는 안정적인 물량을 유지했고, 블루베리는 매년 증가세를 이어가고 있다. 특히 올해는 수확과 출하 시기가 예년보다 빨라져, 중국과 인근 아시아 시장에서 점유율을 높이는 데



이슈와 동향

한층 속도를 냈다.

중국의 대페루 수출은 기계·전기 제품과 공산품이 주를 이룬다. 자동차 및 부품, 휴대전화, 컴퓨터 수출이 각각 8.7%, 29.1%, 29.3% 증가하며 전체 수출액의 절반 이상을 차지했다. 공산품 중에서는 철강제품, 의류, 선물류 등의 증가세가 두드러졌는데, 이는 페루의 인프라 투자 확대와 소비시장 성장세를 반영한다.

물류 측면에서도 기반이 강화되고 있다. 현지 운송업체들은 찬카이항 ‘ラスト마일(Last Mile)’ 운송에 대한 화주들의 우려를 해소하고, Door-to-Door 서비스가 실질적으로 가능하도록 인프라를 갖췄다. 현지에서 확보한 트레일러 차량은 수위를 충분히 감당할 만큼 확보돼 있으며, 서비스 범위는 찬카이항에서 인근 내륙 주요 거점까지 폭넓게 이어진다. 일부 차량은 냉동·냉장 컨테이너 운송 자격을 갖춰, 신선 농산물 등 콜드체인 수출 확대에도 기여하고 있다.

페루는 중국, 미국, 유럽연합, 일본 등 세계 주요 경제권과 자유무역협정(FTA)을 체결하고 있으며, 이들 국가가 대외무역의 대부분을 차지한다. 이러한 교역망 확대는 해상 운송 수요를 직접적으로 끌어올려, 페루 해운업에 안정적인 화물 공급 기반을 마련하고 있다.

찬카이항과 상하이항을 잇는 직항 노선 개통 이후, 단방향 해상 운송 기간이 기존 33~43일에서 23일로 단축되며 약 50%의 기간 절감 효과를 거뒀다. 운송 시간이 짧아진 만큼 해상 운임도 큰 폭으로 내려갔다. 40피트 컨테이너 기준 운임은 2024년 5,937달러에서 2025년 1월 3,986달러로 떨어졌다. 이러한 변화는 페루 제품의 국제 경쟁력을 높이는 동시에, 무역 확대와 해운 수요 증가를 더욱 가속했다.

2025년 7월 현재 찬카이항에는 해운 동맹 소속의 남미 서안 3항로(WSA3), 5항로(SA5), 4항로(WSA4) 등 3개 주요 노선이 기항하고 있다. WSA3에는 8,000~10,000TEU급 선박 12척, SA5에는 6,000~10,000TEU급 선박 10척, WSA4에는 8,000~16,000TEU급 선박 11척이 투입됐다. 노선들은 페루, 칠레, 콜롬비아, 에콰도르 등 태평양 연안국을 직접 연결하며, 철도·도로망을 통해 브라질, 볼리비아 등 내륙국과도 연계된다. 향후 더 많은 글로벌 선사들이 찬카이항에 기항할 것으로 전망된다.

개항 이후 찬카이항은 빠른 성장세를 보였다. 2025년 상반기 기준, 페루 전체 항만의 수출입 컨테이너 물동량은 전년 대비 28% 증가했고, 환적 물동량은 75%나 늘었다. 이에 발맞춰 COSCO는 남미 서안 항로 서비스를 전면 개편했다. 새롭게 개편된 WSA3 항로는 목적지를 압축해 중국 주요 항만과 멕시코, 페루, 칠레를 빠



이슈와 동향

르게 연결하며, 상하이-찬카이 간 최단 25일 배송을 실현했다. 새로운 WSA5 항로는 중국 주요 항만과 멕시코, 콜롬비아, 페루 찬카이항 등 남미 서안의 핵심 항만을 두루 연결해 물류 효율을 높였으며, 찬카이-상하이 간 최단 23일 배송을 가능하게 하였다.

남미 서해안의 신흥 물류 허브로 부상한 찬카이항은 지선수송 서비스(Feeder Service) 확충에도 속도를 내고 있다. 2025년 7월 중순 기준, CHX, CHX2, WSX 등 3개 지선 노선이 운영 중이며, COSCO의 현지 공공 지선수송 서비스 ‘EXPRESS’를 비롯해 여러 선사가 참여하고 있다. 이 지선들은 파나마 발보아, 에콰도르 과야킬, 칠레 북부 아리카·이키케, 칠레 남부 산안토니오·리르켄, 페루 남부 마타라니·파이타 등 중남미 주요 항만을 긴밀하게 연결하고 있다.

향후 경쟁 구도 전망

찬카이항은 향후 남미 해운·물류 판도를 바꿀 수 있는 잠재력을 지닌 항만이 다. 우선, 남미 무역의 핵심 거점으로 도약할 가능성이 크다. 페루, 칠레, 에콰도르 등 태평양 연안국을 직접 연결하고, 철도와 도로망을 통해 브라질·볼리비아 등 내륙국까지 물류 네트워크를 확장할 수 있다. 또한, 파나마운하 의존을 줄이는 새로운 선택지가 될 수 있다. 지금까지 남미 서안의 대부분 화물은 유럽이나 미국으로 향하기 위해 파나마운하를 거쳤지만, 찬카이항이 본격 가동되면 우회 구간이 줄어들고 아시아-남미 간 운송 시간도 단축된다.

찬카이항은 수심 18m의 심수항으로 세계 최대 규모인 24,000TEU급 초대형 컨테이너선 접안을 가능하게 한다. 이를 통해 환적을 거쳐야 하는 기존 항만보다 운송 효율과 비용 방면에서 경쟁력을 확보할 수 있다. 여기에 물류 인프라 확장 계획도 속도를 내고 있다. 2단계 확장이 완료되면 연간 처리능력은 150만 TEU로 늘어나고, 물류단지와 콜드체인 시설이 함께 들어선다. ‘찬카이항-리마-쿠스코’ 경제 회랑 조성도 논의 중이며, 철도망을 통해 페루 중부의 구리광산 등 자원 생산지와 직접 연결하는 ‘항만-광산-수출’ 일체형 물류 체계가 가능해진다. 운영 효율 역시 경쟁 항만을 크게 웃돈다. 시간당 350TEU 처리 속도는 카야오항(220TEU)보다 59% 빠르며, 평균 하루 1만 2,500달러 수준인 페루 항만 체선료를 5,000달러 수준으로 낮추는 것을 목표로 하고 있다.

더불어, 찬카이항은 친환경·디지털 전환 협력의 시험무대이기도 하다. 중국이 강점을 가진 스마트 항만 기술과 신재생에너지 설비를 페루 항만 현대화에 접목하면, 운영 효율과 지속가능성을 동시에 높일 수 있다.



이슈와 동향

마지막으로, 대외무역 성장의 촉매제로 작용할 가능성이 크다. 페루 정부는 2030년까지 수출 규모를 1,000억 달러 이상으로 확대한다는 목표를 세우고 있으며, 최대 교역국인 중국과의 무역은 앞으로도 높은 성장세를 유지할 것으로 전망된다.

찬카이항의 발전 과정은 세 시기로 나뉘볼 수 있다. 초기(2025~2030년)에는 시범 운영 단계로, 기존 주요 항만에 미치는 직접적인 영향은 크지 않을 것으로 예상된다. 중기(2030~2035년)에 접어들면 지선 네트워크가 본격적으로 구축되면서 ‘페루 허브-주변 지선’ 구조가 자리 잡고, 이에 따라 칠레와 에콰도르의 일부 항만 기능을 대체할 가능성이 높을 것으로 예상된다. 후기(2035년 이후)에는 지역 철도망이 완전히 연결돼 찬카이항이 남미와 아태 지역을 잇는 핵심 관문으로 성장할 것으로 전망된다. 이 단계에 이르면 동남아에서 싱가포르항이 누리는 전략적 위상에 버금가는 입지를 확보할 것으로 보인다.



이슈와 동향

트랜스 카스피안 국제 운송 루트의 품질 향상 및 확장 진행²⁾

최근 두 달간, 트랜스 카스피안 국제 운송 루트(TITR)의 부분 핵심 프로젝트가 잇따라 실행되었다. 6월에는 중국과 카자흐스탄이 공동으로 건설한 악타우항 컨테이너 허브 1기 선도 구역이 공식적으로 가동되었고, 7월에는 호르고스 동문 드라이포트에서 10개의 광궤 철도 노선이 정식으로 운영되기 시작하면서, 카자흐스탄의 철도 운송 연결 능력이 TITR 내에서 한층 강화되었다. 이처럼 신규 프로젝트가 TITR에 새로운 활력을 불어넣고 있으며, 이미 운영 중인 사업들도 이 희망의 실질적 가치를 드러내고 있다. 2024년 6월에 개최된 제2차 중국-중앙아시아 정상회의에서 시진핑 국가주석은 “2년간 중국과 중앙아시아 국가 간의 ‘일대일로’ 공동 건설이 깊이 있게 진행되었고, 카스피해 운송희망의 품질 제고와 확장 또한 성과를 내고 있다. 중국은 각국과 함께 노력해 중국-중앙아시아 협력이 지속적으로 새로운 성과를 거두기를 바란다” 라고 밝혔다.

중국 외에도 카자흐스탄, 아제르바이잔, 조지아 등 TITR을 관통하는 여러 국가들도 각자의 인프라 프로젝트를 추진하고 있으며, TITR은 독자적인 지리적·전략적 장점을 바탕으로 전 세계의 주목을 받고 있다.

유라시아를 잇는 ‘중앙 회랑’

TITR은 중국 신장(新疆)에서 출발해 카자흐스탄·카스피해·아제르바이잔·조지아를 거쳐 터키를 통한 육상 노선 또는 흑해를 통한 해상 노선을 따라 유럽 각지로 이어지는 ‘황금 루트’로, 국제무역에서 중요한 대안 통로를 제공한다. 이 항로는 유라시아 대륙의 한가운데를 가로지르는 지리적 특성에 따라 ‘중앙 회랑(Middle Corridor)’으로도 불린다. 이 항로는 철도·도로·해상 운송을 결합한 복합운송 방식을 활용하며, 중국과 유럽을 연결하는 가장 짧은 무역 루트로 전체 소요 기간은 약 12~15일이다.

TITR의 개념은 1993년 유럽연합(EU)이 제안한 ‘유럽-캅카스-아시아 운송회랑 계획(TRACECA)’에서 비롯되었다. 그러나 TRACECA 구상 이후에도 유럽-흑해-캅카스-카스피해-중앙아시아를 연결하는 운송 네트워크는 장기간 본격 개발되지 못했다. 당시 카스피해 및 흑해 연안 국가의 부족한 통합 교통·물류 인프라, 화물 통관의 낮은 효율, 복잡한 운송비 산정 방식, 항행 권한 분쟁, 노후한 항만 인프라, 제한적인 철도망 등의 이유로 실질적 실행이 지연되었다.

2025년 8월 26일
제 8 호

2) 《航运交易公报》总第1443期, 2025年8月5日出版, 跨里海国际运输走廊“提质扩容”进行时



이슈와 동향

2013년 중국의 ‘일대일로(一帶一路)’ 구상 이후, 세계는 카스피해를 가로지르는 이 복합운송 무역 루트에 대한 기대를 다시 높이며 회랑 건설을 적극 추진하기 시작했다. 같은 해 11월 카자흐스탄·아제르바이잔·조지아 3국은 《카스피해 국제운송로 개발 조정위원회 설립 협정》을 체결했고, 2014년에는 카스피해 국제운송로 개발 조정위원회가 정식 출범하였다. 2016년 12월에는 3국 교통 당국이 아스타나에서 공식적으로 ‘카스피해 국제운송회랑 국제협회(약칭: 카스피해 운송협회)’를 설립했으며, 이후 중국·터키·우크라이나 등 국가의 철도·항만·물류 기업이 잇따라 참여해 해당 루트 운영에 필요한 국경 간 조율과 정보 공유 체계를 구축했다. 2017년에는 캅카스 지역 철도망이 유럽 철도망과 연결되면서 회랑의 운송 잠재력이 급격히 확장되었고, TITR은 본격적인 형태를 갖추게 되었다.

최근 몇 년간 중국은 주요 외교 무대에서 TITR 건설에 대한 확고한 지지를 거듭 표명해 왔다. 2024년 7월 시진핑 주석은 카자흐스탄의 《카자흐스탄 진리보》와 카자흐 국제통신사 기고문에서 “중국은 카자흐스탄과 함께 카스피해 국제운송회랑 건설을 적극 추진하고, 입체적이고 다원적인 연결망을 구축해 나가기를 원한다”고 밝혔다.

2025년 7월 중·유럽 카스피해 직통 운송 국제세미나에서는 《중·유럽 카스피해 도로운송 가이드라인 2.0》이 발표되었으며, 이는 운송 회랑상의 국가 간 상호 연결 수준을 높이고 중·유럽 간 카스피해 직통 운송의 고품질 발전을 추진하는 것을 목표로 한다. 같은 달 열린 상하이협력기구(SCO) 회원국 교통장관 제12차 회의에서 류웨이 장관은 “카스피해 운송회랑 건설을 가속화하고, 국경 간 교통 인프라를 업그레이드하며, 중국-키르기스-우즈베키스탄 철도와 중국-카자흐스탄 제3철도 통로 건설을 신속히 추진해 복합운송 교통회랑과 물류 허브를 적극 조성해야 한다”고 강조했다.

TITF에서의 중국의 역할

최근 몇 년간 중국은 이 회랑을 따라 여러 주요 인프라 프로젝트를 연이어 실현해 왔으며, 이는 회랑 발전을 견인하는 핵심 동력이 되고 있다.

2024년 2월, 시안 찬바(灞) 국제항 내 ‘카자흐스탄-시안 터미널’이 정식 운영을 시작했다. 이 프로젝트는 시안 국제항만구 관리위원회와 카자흐스탄 국영 철도공사(KTZ)가 공동으로 투자·건설·운영을 맡았으며, 지분은 중국 측이 51%, 카자흐스탄 측이 49%를 보유하고, 총투자액은 약 6,210만 달러에 달한다.



이슈와 동향

중국 기업은 설계, 시공, 장비 공급, 디지털 시스템 구축 등 전 과정을 총괄하며 이른바 ‘중국 속도’를 보여주었다. 중국건축실크로드건설투자유한공사(中建丝路)와 중국건축제6공정국(中建六局)은 불과 88일 만에 9.2만㎡ 규모의 장치장, 1.2km 철도 하역선, 사무실 건물을 완공했다. 해당 터미널에는 중국이 독자 개발한 스마트 물류 감시 시스템이 탑재되어 있어, 컨테이너 위치를 실시간 가시화하고, 작업 현장을 영상으로 모니터링하며, 빈 컨테이너와 화물 적재 컨테이너를 자동 분류·집계할 수 있다. 하역 장비는 상하이 즈형(ZPMC)이 제공한 400톤급 궤도형 크레인 2기로, 24시간 작업을 지원한다.

현재까지 이 터미널은 17개월간 안정적으로 운영되고 있다. 시안철도국 산하 시안철도물류센터 자료에 따르면, 운영 1년 만에 누적 15만 톤 이상의 화물을 집결·환적했으며, 2024년 한 해 동안 중앙아시아 방면으로 출고된 컨테이너는 76,404TEU로 전년 대비 47.6% 증가했다.

2024년 1월부터 5월까지 이 터미널을 기반으로 ‘시안-카자흐스탄 국제화물열차’는 총 19회 운행되어 화물 908량(car)을 수송했다. 국경 간 환적 소요 시간은 기존 3~4일에서 3시간 이내로 줄었고, 컨테이너 회전율은 30% 이상 향상되었으며, 운송비용은 20% 절감되었다. 시안-카자흐스탄 구간의 ‘카자흐스탄-시안 터미널’은 ‘허브-허브 연결(hub-to-hub)’ 방식을 채택하여, 수출 화물을 시안에서 집결 및 컨테이너화한 뒤 중유럽행 열차를라산커우(阿拉山口) 또는 호르고스(霍尔果斯)를 거쳐 출국한다. 이후 카자흐스탄에서 환적한 뒤 악타우항(Aktau Port)을 통해 카스피해를 횡단한다.

이와 동시에 복합운송도 실질적으로 발전하고 있다. 2024년 7월 3일, 시진핑 주석과 카자흐스탄 대통령 토카예프는 중국-유럽 간 카스피해 직통 고속 운송(TIR) 개통식에 화상 방식으로 공동 참석했다. 이번 개통식은 중국-유럽 간 해운·항공·철도 외에 ‘제4의 물류 루트(도로)’가 공식 개통되었음을 의미한다.

현재 TIR은 개통 1주년을 맞아 여러 정량적 성과를 거두고 있다. 중국 산둥성 교통운수청에 따르면, 2024년 개통된 ‘중국-아제르바이잔-터키’ 리튬전지 국제 운송 루트는 TIR + 해운 복합운송 방식을 통해 유럽까지 10일 만에 도달하며, 기존 중유럽화물열차 대비 운송시간이 50% 이상 단축되었다. 지린성 교통청 테스트 결과, 호르고스-트빌리시(조지아 수도) 구간을 TIR로 운송할 경우 10일이 소요되며, 동일 구간의 중유럽 열차는 18~24일이 걸려 시간 효율성 측면에서 TIR이 우위를 보였다. 정저우 항공항구 관리위원회에 따르면, 현재 해당 항구에 TIR 운송 자격 기업 25곳이 입주해 있으며, 이를 기반으로 콜드체인 운송, 철화, 대형 화물 운송



이슈와 동향

등에서 전국 최초 사례를 다수 창출했고, ‘9610(국경 간 전자상거래 수출 무역 코드) + TIR’ 통합 경로도 개설했다. 카스피해 운송회랑의 연결은 신에너지 차량, 전자제품 등의 수출에서도 핵심적이다. 이를 위해 화평페이(华鹏飞)는 선도적으로 TIR에 참여한 기업으로, 올해 광둥-홍콩-마카오 대만구(粤港澳大湾区) 최초로 TIR 차량을 투입했다. 화평페이 관계자는 “TIR을 통해 대만구-유럽 간 운송 기간이 기존 45~60일에서 20일로 단축되었다”고 밝혔다.

이처럼 이미 운영 중인 여러 프로젝트가 TITR의 운송 가치를 입증하고 있는 가운데, 올해 상반기에는 중국 자본이 참여한 또 다른 프로젝트들이 본격적으로 운영을 시작하며 회랑 발전에 새로운 활력을 더하고 있다.

2024년 6월 9일, TITR 제10만 번째 컨테이너(TEU)를 실은 중유럽 열차가 악타우항 컨테이너 허브 1기 선도구역에 도착함과 동시에, 중국-카자흐스탄이 공동 건설한 악타우항 컨테이너 허브 프로젝트가 시범 운영 단계에 들어갔다.

이 프로젝트는 카자흐스탄 국영철도공사(KTZ), 악타우국제무역항만국유지분회사(Aktau Sea Port JSC), 중국 연운항항구홀딩그룹(连云港控股)이 함께 추진한 3자 합작 사업으로, 중국이 카스피해 연안에서 첫 번째로 가동한 물류 프로젝트이다. 연운항홀딩이 지분 51%를 보유하고 있으며, 이는 연운항 중국-카자흐스탄 물류 협력 기지, 호르고스 동문 드라이포트에 이어 ‘일대일로’의 세 번째 대표 물류 협력사업이다. 해당 프로젝트의 총 면적은 약 19헥타르, 연간 설계 처리량은 24만 TEU에 달한다. 공사는 2단계로 진행되며, 1기 선도지구 가동과 함께 컨테이너 환적 및 적치 작업이 가능하며, 올해 말까지 1기 공사가 완공되어 운영에 들어갈 것으로 기대된다.

중국항만(中国港湾)은 시공 총괄 계약자로서 설계와 조달을 담당하고, 기술진을 현장에 파견해 하역 장비 설치와 시운전을 직접 지도하고 있다. 한편 카자흐스탄 정부는 이에 맞춰 항만 진입 철도를 확장 건설 중이며, 이는 중국 연운항-시안-악타우항을 하나의 축으로 연결하는 육해 복합운송 구조를 형성하는 데 기여하고 있다.

또한 호르고스-동문 드라이포트도 새로운 성과를 거두었다. 2024년 7월, 해당 드라이포트는 10개의 광궤 철도 노선을 정식 개통했다. 이 드라이포트는 중국 신장 호르고스시에서 불과 15km 떨어진 곳에 위치하며, 신 유라시아 육해상 복합운송 루트 상의 핵심 환적 거점이다. 완공 후 총 19개 작업 노선을 운영할 수 있어 항만 운영 효율을 크게 높일 것으로 기대된다.



이슈와 동향

이 밖에도 중국 기업들은 TITR 관련 철도와 금융 분야에 관여하고 있다. 예를 들어, 중국중차다렌회사(CRRC, 中国中车)는 카자흐스탄에 향후 총 100대의 화물용 디젤 기관차를 순차적으로 수출할 예정이며, 이를 통해 카자흐스탄 도스탁-모이니트(Dostyk-Moiynty) 구간 철도 수송 능력은 하루 12회 운행에서 60회로 5배 확대될 전망이다.

금융 분야에서도 중국국가개발은행과 중국수출입은행이 3,500억 위안 규모의 전용 금융창구를 개설했고, 실크로드펀드(丝路基金)는 800억 위안을 추가 투입하여 TITR 등 관련 프로젝트를 지원하고 있다.

중국은 하드웨어뿐 아니라 제도적 ‘소프트 연결(soft connectivity)’ 측면에서도 지속적으로 신경을 쓰고 있다. 앞서 언급된 중-유럽 간 카스피해 직통 고속운송은 중국 TIR 차량과 TITR의 완전 연계를 의미하며, 중국 세관이 카자흐스탄, 아제르바이잔, 조지아와 구축한 ‘3국 세관 통합인정 시스템(三关合一)’은 통관 소요 시간을 40% 이상 단축시키는 효과를 내고 있다.

이처럼 TITR은 현재 ‘중국 장비 + 중국 자금 + 중국 기준’을 기반으로 한 공동 건설 및 공유의 새로운 협력 모델을 형성하고 있다. 카스피해 운송협회 사무총장 아부지크리모프는 다음과 같이 평가했다: “중국의 지원은 구호에 그치지 않고 실제 행동으로 옮겨지고 있으며, 카스피해 국제운송회랑의 건설에 실질적 희소식을 가져왔다.”

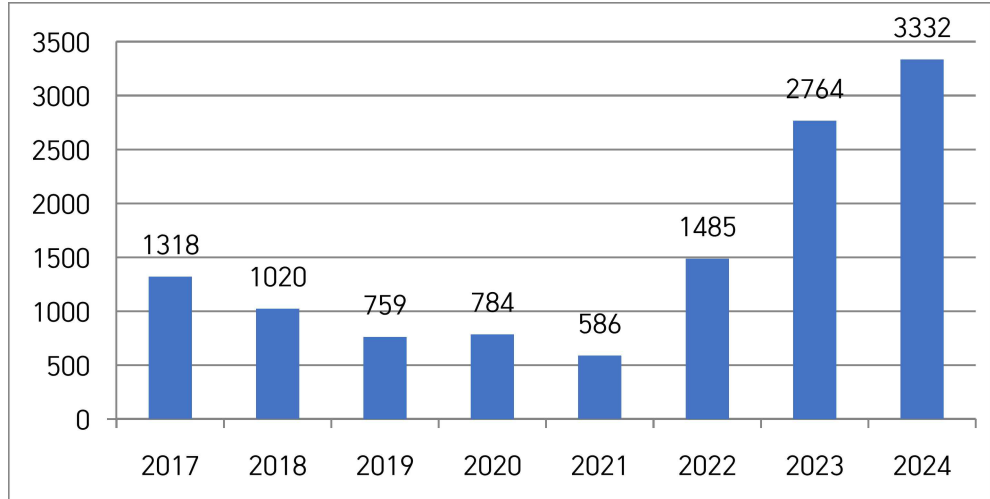
현재의 물류 데이터도 TITR의 ‘금융·전략적 가치’가 점차 상승하고 있음을 입증하고 있다. 카스피해 운송협회 공식 웹사이트에 따르면, 2022년부터 TITR의 화물량이 본격적으로 증가해 해당 해 연간 148.5만 톤, 전년 대비 153% 성장했고, 2023년에는 276.4만 톤(전년 대비 86% 증가), 2024년에는 333.2만 톤으로 20.55% 추가 증가했다. CCTV 뉴스 보도에 따르면, 2024년 중국에서 TITR을 통해 유럽으로 운송된 화물량은 2023년 대비 33배 증가했으며, 올해 1분기(1~3월) 카자흐스탄 교통부 발표에 따르면, 화물량은 110만 톤으로, 전년 동기 대비 6.3% 증가하였다.



이슈와 동향

[2017-2024년 TITR 물동량]

단위:천 톤



자료: 트랜스-카스피안 국제운송루트

이처럼 잇따라 실현되고 있는 프로젝트 성과들은 TITR의 전략적 가치를 뚜렷하게 보여주고 있으며, 일부 중국 자본 참여 프로젝트는 예정보다 앞당겨 착공되기도 했다.

2025년 4월 29일, 중국-키르기스스탄-우즈베키스탄 철도(CKU 철도)의 구간선 핵심 통제 공정인 12km 터널이 공식 착공되었다. 이는 당초 착공 예정일보다 2개월 앞당겨 진행된 것이다. 해당 프로젝트는 중국철도국제유한공사(中国铁路国际有限公司)가 주도하며, 중국 측이 51%의 지분을 보유, 키르기스스탄과 우즈베키스탄은 각각 24.5%씩 보유하고 있다. 이 철도는 중국 신장(新疆) 카스(喀什)에서 출발해 키르기스스탄을 거쳐 우즈베키스탄으로 연결되며, 총 길이는 약 523km이다. 완공되면 이 철도는 중유럽 화물열차의 남부 통로 및 카스피해 국제운송회랑의 중요 연결 구간으로 작용하며, 중국과 중앙아시아를 잇는 최단 육상 루트가 개통된다. 또한 중동 및 남유럽으로 향하는 철도 운송 거리 역시 현재 노선 대비 약 900km 단축되고, 운송 시간도 최소 1주 이상 절감될 것으로 기대된다.

2025년 6월에 열린 중국 교통운수부 정례 브리핑에서, 교통운수부 국제협력사 왕성싱(王星星) 부사장은 다음과 같이 밝혔다: 카스피해 국제운송회랑의 화물 수송량이 안정적으로 증가하고 있으며, 이는 지역 경제 발전에 실질적인 기여를 하고 있다. 중국이 회랑 건설에 더 적극적으로 참여함에 따라, 카자흐스탄은 2030년까지 연간 화물 운송량을 1,000만 톤으로 확대하겠다는 자신감을 표명했다. 세계은행과 국제부흥개발은행(IBRD)의 예측에 따르면, 2030년까지 TITR의 연간 화물



이슈와 동향

수송량은 1,100만 톤에 이를 가능성이 있다.

향후 착공 예정 사업의 발전 잠재력

TITR의 발전은 일련의 핵심 인프라 프로젝트의 추진과 분리될 수 없다. 이러한 프로젝트들은 회랑의 운송 능력을 향상시킬 뿐만 아니라, 물류 네트워크를 최적화하여, 글로벌 무역에서 더 큰 역할을 발휘하도록 할 것이다.

항만과 허브 확장 측면에서, 카자흐스탄의 악타우항 컨테이너 허브가 확장 계획을 실행 중이며(1기는 올해 말 운영, 2기는 2026년 완공 예정), 해당 국가의 쿠릭항도 이미 확장 방안을 내놓았고 현재 준설 공사를 진행하고 있다. 카자흐스탄 정부의 「2024-2028년 해양 인프라 발전 종합 계획」에 따르면, 향후 몇 년 동안 쿠릭항을 확장하여, 새 부두 1곳을 신설하고 다기능 부두와 곡물 부두를 건설하여, 매년 300만 톤의 화물을 추가로 처리할 수 있게 할 것이다. 이 건설 프로젝트는 쿠릭항이 TITR에서의 화물 처리 능력과 운송 효율을 더욱 높이고, 카자흐스탄 내륙과 카스피해 운송을 연결하는 중요한 거점으로서의 기능을 강화할 것이다.

아제르바이잔의 바쿠항도 2단계 확장 공사를 진행할 예정이며, 목표는 항만의 연간 처리량을 1,500만 톤에서 2,500만 톤으로 늘리는 것이다. 확장 계획에는 신규 컨테이너 부두 건설, 부두 및 다중 운송 시설 업그레이드가 포함된다. 물류 병목이 해소되면, 2035년까지 이 항만의 컨테이너 처리 능력이 세 배로 증가할 것으로 예상된다.

조지아에 위치한 포티항도 확장 계획을 맞이할 것이다. 1단계는 예상 건설 기간이 24~30개월로, 빠르면 2026년에 완공될 수 있다. 2단계에서는 길이 300미터의 컨테이너 부두를 건설하고, 첨단 안벽 컨테이너 크레인 3대를 설치할 계획이다. 이를 통해 이 항만의 연간 컨테이너 처리 능력은 두 배로 늘어나 100만 TEU를 초과할 것으로 예상된다. 포티항은 조지아, 아르메니아, 아제르바이잔 국제 무역의 유럽 관문으로서 지리적 위치가 뛰어나며, 조지아의 모든 주요 도시와 철도로 연결되고, 루마니아까지 직행 페리 운송이 있어, 카스피해 국제운송회랑에서 화물 환적과 유럽 운송 네트워크 연결의 중요한 기능을 담당하고 있다.

철도 네트워크 업그레이드 측면에서, 카자흐스탄 도스탁-모이니트 철도 구간은 복선 업그레이드 공사를 진행 중이며, 현재 신호, 집중 및 폐색 장치의 연결 작업이 순조롭게 완료되었고, 화물 열차가 이미 발카시 호와 모이니트 사이의 새로운 복선에서 운행 중이다. 카자흐스탄 철도 운영사에 따르면, 대부분의 공사가 완료되었으며, 2025년 여름 완공이 예상된다. 도스탁은 중국과 접경한 중요한 철



이슈와 동향

도 물류 허브로, 많은 열차가 이곳에서 서쪽으로 향한다. 복선 업그레이드 후, 이 노선의 수송 능력은 5배로 향상될 것이다.

카자흐스탄은 또한 알마티 외곽 순환철도 건설을 적극적으로 추진하고 있다. 현재 철도 노반 공사가 96% 완료되었고, 600만 입방미터 이상의 토사가 성토되었으며, 30km 이상의 레일과 침목이 설치되었다. 계획된 19개의 교량 중 17개가 완공되었고, 55개의 파이프라인 중 49개가 설치 완료되었다. 프로젝트는 2025년 말 완공이 계획되어 있다. 그 핵심 역할은 알마티 철도 허브의 운송 압력을 40% 완화하고, 화물 운송 시간을 단축하며, 카자흐스탄이 TITR에서의 철도 운송 효율을 강화하는 데 있다. 이는 TITR 철도 네트워크 구성을 완비하는 데 있어 중요한 의미를 가진다.

바쿠-트빌리시-카르스(BTK) 철도는 현대화 개조가 논의되고 있다. 이는 아제르바이잔과 조지아를 연결하는 국제 철도 프로젝트로, 2017년에 공식 개통되었지만, 현재 여전히 구간 불일치, 신호 시스템 노후, 국가 간 전력화 표준 불일치와 자금 배분의 어려움 등 일련의 문제가 존재한다. 현재 조지아는 비교적 적극적인 개선 태도를 보이며, 9km 길이의 새로운 터널을 건설 중이고, 경사도를 1.7%로 낮추며, 여객·화물 열차의 속도를 향상시킬 계획이다. 완공 후, 조지아 수도 트빌리시에서 흑해 연안 도시 바투미까지의 철도 운행 시간은 대폭 단축되어 3시간 20분이 걸리고, 연간 화물 처리 능력은 1억 톤으로 향상되어 운송 효율이 높아질 것이다. 2025년 11월에 전면 운영 예정이다. 아제르바이잔은 터키와 함께 1억 달러를 투자하여 선로 업그레이드와 세관 절차 최적화를 진행할 계획이지만, 현재는 아직 구상 단계에 머물러 있다.

다중 운송 노드 측면에서, 아제르바이잔 전문가들은 카스피해와 흑해를 연결하는 터널 운하 건설을 제안하고 있다. 완공되면 열차가 환적하지 않고도 직접 바다를 건널 수 있어, 화물 손실과 시간 비용을 줄일 수 있으며, 최근 몇 년간의 카스피해 수위 급락 문제도 완화할 수 있다. 그러나 이 프로젝트는 여전히 기술 타당성 검토 단계에 있다.

얼마 전, 아제르바이잔 수도 바쿠에서 카스피해 해저 광섬유 케이블 협정이 성공적으로 체결되었다. 계획은 아제르바이잔의 숨가이트와 카자흐스탄의 악타우를 연결하는 380km 길이의 광섬유 케이블을 설치하는 것으로, 데이터 전송 능력은 400Tbps에 달하며, 유라시아 대륙의 디지털 통신 범위를 넓힐 것이다.

TITR 참여 국가들은 빠른 속도로 발을 맞추어, 이 ‘황금 회랑’을 유라시아



이슈와 동향

대륙을 연결하는 새로운 대동맥으로 만들기 위해 힘을 모으고 있다.

[TTTF 핵심 프로젝트 진척 상황]

프로젝트 분야	국가	명칭	핵심 내용	진척 상황
항구·물류 센터 확장	카자흐스탄	악타우항 물류센터 증설	화물 처리 능력과 환적 효율을 최적화	1단계 연말 운영 예정, 2단계 2026년 완공 예정
		쿠르크항 확장	내륙-카스피해 운송 연결의 핵심 허브 기능 강화	준설 공사 진행중
	아제르바이잔	바쿠항 증설	컨테이너 처리 능력 향상	검토중
	그루지아	포티항 증설	화물 환적 및 유럽 운송망 연결의 핵심 역할 수행	1단계 2026년 완공 예정
철도망 개선	카자흐스탄	도스틱-모인트 구간 복선화	중국-서방 간 물류 과부하 해소	2025년 여름 완공 예정
		알마티 우회 철도 건설	알마티 철도 허브의 물류 과부하 해소 및 철도 운송 효율 개선	2025년 말 완공 예정
	아제르바이잔, 그루지아, 터키	바쿠-트빌리시-카르스(BKK)철도 현대화	철도 수송 능력 향상, 운송 효율 개선	검토중
다중 운송 노드	아제르바이잔	카스피해 해저 터널	해상·육상 복합운송 시간·비용 절감, 카스피해 수위 하락 문제 완화	검토중
		숨가이트-악타우 해저 광케이블 프로젝트	유라시아 대륙 디지털 통신망 범위 확대	협정 체결 완료

자료: 저자 작성

여러 제약 사항의 압력

그러나 카스피해 국제운송회량은 발전 과정에서 또한 여러 가지 제약 사항과 도전에 직면하고 있다.

우선, 카스피해 페리선 운송 능력이 심각하게 부족하여 회량 발전을 제약하는 핵심 요인이 되고 있다. 세계은행의 데이터에 따르면, 2024년 말 기준 카자흐스탄 악타우항과 아제르바이잔 바쿠항을 오가는 화물선은 단 7척뿐이며, 총 운송 능력은 15,500TEU를 넘지 않는다. 이러한 운송 능력 수준은 날로 증가하는 무역 수요와 전혀 맞지 않아, 화물 운송이 자주 지장을 받는다. 이는 운송 효율을 하락, 운송 비용 상승, 카스피해 국제 운송 회량의 화물 운송 저해를 유발한다.

철도 궤간 차이 또한 골칫거리다. 카자흐스탄은 1,520mm의 광궤를, 아제르바



이슈와 동향

이잔은 1,435mm의 표준궤를 사용하고 있다. 이러한 불일치는 양국 국경에서 화물을 인계할 때 반드시 시간과 노력이 많이 드는 환적 작업을 거쳐야 함을 의미한다. 업계 전문가들은, 한 대의 열차가 궤간 변환을 완료하는 데 보통 6~8시간이 소요되며, 이는 화물 운송 시간을 연장시키고, 화물 손상 위험을 증가시키며, 카스피해 국제 운송 회랑에서의 철도 운송 연계 효율을 악화시킨다고 지적한다.

카스피해의 수위 하락 문제 또한 운송 회랑에 지속적인 위협을 준다. 러시아 아스트라한 국립기술대학교 전문가에 따르면, 카스피해 수위는 매년 약 70cm 속도로 하락하고 있으며, 약 2만 제곱킬로미터의 해안선이 침식되고 있다. 수위 하락은 카스피해에 대규모 얕은 수역을 발생시켜 선박 항행에 중대한 지장을 초래한다. 예를 들어 많은 대형 화물선의 적재량 제한, 항행을 유지하기 위해 관련 항만들의 준설 작업 빈도 증가로 이는 운송 회랑 운영 부담을 가중시킨다.

그 외에도, 국제 정세의 불확실성은 TITR의 건설과 운영이 정책 불안정, 투자 위험 증가 등 여러 문제에 직면하게 만든다.

TITR은 유라시아 대륙을 연결하는 중요한 물류 통로로서, 세계 무역 구도에서 무시할 수 없는 지위를 가지고 있다. 그러나 직면한 문제 또한 간과할 수 없으며, 참여 국가들과 관련 기업이 함께 노력해야 한다.



해양수산
뉴스

중국선주협회, 상하이서 디지털 및 스마트화 향해 전문위원회 출범해...3)

중국선주협회는 7월 29일 상하이에서 ‘디지털 및 스마트화 향해 전문위원회’ 출범식을 개최했다. 이번 행사의 핵심 주제는 ‘스마트 선박 협업 플랫폼, 공급망 디지털 플랫폼, 산업 공공 서비스 플랫폼 구축’으로, 업계 전문가들이 모여 항해 산업의 디지털 전환 및 스마트화 발전 전략을 논의했다.

교통운수부 해사국 천더리(陈德丽) 부국장은 행사에서 “전문위원회는 업계의 기술 혁신을 촉진하고, 디지털 및 스마트 기술이 실제로 적용될 수 있도록 해야 한다”며, “이를 통해 중국의 스마트 항해 산업 발전에 내적 동력을 제공하고, 성과를 공유할 수 있도록 해야 한다”고 말했다.

교통운수부 수운국 리칭(李清) 부국장은 축사에서 “스마트화와 디지털화는 항해 산업 질적 발전을 위한 중요한 요소”라며 “중국의 스마트 항해 기술은 이미 본격적으로 구현되었고, 많은 성과를 거두었다”고 강조했다. 그는 “중국선주협회는 기술 교류와 업계 공감대 결집을 위해 많은 노력을 해왔으며, 이번 전문위원회 출범은 그간 노력의 결실”이라고 덧붙였다.

중국선주협회 완민(万敏) 회장은 “이번 전문위원회의 설립은 글로벌 산업의 디지털화와 스마트화 흐름에 발맞추어, 중국이 항해 강국으로 거듭나기 위한 중요한 발판이 될 것”이라며, “전문위원회가 플랫폼을 활용해 스마트 기술과 항해 산업을 융합하고, 혁신을 주도하는 역할을 할 것”이라고 전했다.

이번 행사에서 중국공정원 안신평(严新平) 원사는 ‘항해 디지털 및 스마트화 기술 연구’를 주제로 발표를 진행했다. 그는 “스마트 선박이 단순한 운송 수단을 넘어 해양 데이터 허브, 부유 에너지 플랫폼, 이동 감지 단말기로서 물류 시스템의 핵심으로 자리 잡을 것”이라고 예측했다.

교통운수부 수운과학연구원 류평(柳鹏) 원장은 “디지털 및 스마트 전환은 외부 충격에 대응하고, 교통 물류의 효율을 높이는 필수적인 요구”라며, “디지털화와 기술 연구 강화를 통해 중국 해운산업의 발전을 이끌어가야 한다”고 강조했다.

2025년 8월 26일

제 8 호

3) 中国船东协会数智航运专业委员会在沪成立 助推航运业数智化转型
(2025.7.31.), <https://finance.sina.com.cn/jjxw/2025-07-31/doc-infikers7325293.shtml?from=ggmp>



해양수산
뉴스

중국선주협회 디지털 및 스마트 항해 전문위원회의 출범은 중국 해운산업의 디지털화·스마트화 전환에 있어 중요한 이정표로 평가된다. 전문위원회는 정부, 기업, 학계, 연구기관 간의 협력 네트워크를 바탕으로 스마트 항해 기술의 보급을 촉진하고, 국제 협력 기반을 구축하는 데 주력할 예정이다. 이를 통해 중국 해운산업은 보다 효율적이고 친환경적인 방향으로 한층 더 도약할 것으로 기대된다.

2025년 8월 26일
제 8 호



해양수산 뉴스

틸라피아 가격 반등 조짐... 미·중 관세 유예가 숨통⁴⁾

틸라피아 시장이 모처럼 활기를 되찾고 있다. 미·중 무역협상에서 24%의 추가 관세 부과를 90일간 유예하기로 하면서 수출 부담이 완화됐고, 산지 가격도 소폭 상승세를 보이고 있다.

7~8월은 신어가 대거 출하되는 시기다. 공급은 넉넉하지만, 중국 내 소비 부진과 가공업체의 대형 어종 선호, 관세 정책으로 인한 해외 수요의 불확실성이 겹치며 시황은 여전히 불안정하다. 일부 지역에서는 가격이 오름세를 보이고 있으나, 전반적으로는 안정과 하락 사이에서 등락을 반복하는 모습이다.

광둥성 마오밍(茂名)·잔장(湛江) 지역의 0.6~1근급 틸라피아 산지 가격은 근당 2.65위안, 1근 이상은 3.65~3.75위안으로, 전주보다 0.1위안 올랐다. 양장(阳江) 지역은 1근급이 3.43.5위안으로 0.1~0.2위안 상승했다. 하이난 원창(海南文昌)은 11.6근급이 3.9~4.0위안으로 안정세를 유지했고, 윈난(雲南) 일부 지역에서는 1.2근 이상 어종이 4.5~4.6위안으로 전주 대비 0.1위안 올랐다.

이번 가격 반등의 배경에는 미·중 간 관세 유예 합의가 있다. 양국은 지난 8월 12일 중국 상품에 대한 24% 추가 관세를 오는 11월 중순까지 90일간 유예하고, 기본 관세 10%만 유지하기로 했다. 이로써 미국 시장에서의 수요가 일부 회복될 가능성이 커졌다.

중국 내 시장도 변화 조짐을 보인다. 지난 4월, 징둥(京东) 슈퍼마켓은 ‘수출을 내수로 전환하기 위한’ 보조금을 활용해 틸라피아 4마리(총중량 2.8근)를 33위안에 판매하며 온라인 판매량을 6배 끌어올렸다. 여기에 중추절과 국경절 등 성수기 수요가 더해지면, 9월에는 중국 내 생선 유통량 증가와 함께 산지 가격의 추가 상승이 기대된다.

업계는 관세 유예 기간을 활용해 1근 이상 대형 어종 출하를 확대하고, 가공업체의 성수기 매입 수요를 노릴 것을 권고한다. 0.6~1근급 어종은 전체 양식 비중을 30% 이하로 유지하는 것이 바람직하다. 또한, 온라인 직거래나 대형마트 직납 등 유통 단계를 줄이는 방식으로 마진을 높일 수 있다.

2025년 8월 26일

제 8 호

4) 反转? 中美关税再延, 罗非鱼止跌回涨? 又尾冲至9元, 而这条鱼降到29元!
(2025.8.12.), <https://mp.weixin.qq.com/s/1tTg2fWMPOuxMsspuQleZg>



해양수산 뉴스

10~11월에는 관세 정책 연장 여부가 최대 변수다. 유예가 이어진다면 일부 대형 어종을 비축해 수출 피크를 겨냥할 수 있지만, 정책이 변동되면 신속히 국내 도매시장으로 방향을 틀어야 한다. 외식업체와의 직거래 채널을 확대하는 것도 부가가치를 높이는 방법으로 꼽힌다.

단기적으로는 ‘소폭 상승·안정세’가 이어질 가능성이 크지만, 생산원가를 감안하면 수익성 개선은 제한적이다. 업계 관계자는 “11월 협상 결과가 킬라피아 가격 흐름을 결정지을 것”이라며 “정책 호재가 이어지는 동안 최대한의 수익을 확보할 수 있도록 생산·판매 전략을 유연하게 조정해야 한다”고 전했다.



포커스

상하이 국제해사중재센터 건설을 위한 주요 과제와 정책 제언⁵⁾

글로벌 해운업 경쟁이 갈수록 치열해지는 가운데, 해사 중재는 해상 무역 분쟁을 해결하는 핵심 수단으로서 그 중요성이 매우 크다. 중국 공산당 중앙위원회와 국무원의 해사 중재 제도의 발전을 꾸준히 중시해왔으며, 특히 제20기 3중전회에서 중재 제도 개혁에 관한 중요한 방안을 내놓아 향후 해사 중재 발전의 방향을 제시했다. 상하이 국제해사중재센터의 건설은 상하이를 세계적인 국제해운센터로 완성하는 데 있어 필수적인 구성 요소다. 그렇다면 새로운 환경 속에서 상하이 국제해사중재센터를 어떻게 구축해야 할까?

1. 상하이는 이미 국제해운센터를 구축했는데, 왜 국제해사중재센터는 없을까?

상하이는 이미 국제해운센터로서의 면모를 거의 완성했다. 중국은 세계 1위 선주국이자 조선국이며, 상하이는 중국 내는 물론 전 세계에서든 손꼽히는 거대 항만군의 중심에 있다. 2024년 상하이항의 컨테이너 처리량은 5,000만 TEU를 돌파했다. 상하이는 세계에서 가장 붐비는 내륙수로인 장강(長江)의 출구이자, 금융·보험·해운·법률 등 각 분야의 전문 인력이 풍부하고 해외 인재 유입 경로도 원활하다. 또한, 해사 중재 발전을 장려하는 정책과 지방 입법, 그리고 우호적인 사법 감독 체계까지 갖추고 있다.

그런데도 상하이는 아직 국제 해사 중재 중심지가 아니다.

흔히 런던이 국제 해사 중재 중심지가 된 이유로 런던이 국제해운센터이자 금융 중심지이며, 영국이 영미법 체계와 영어 사용 국가라는 점을 꼽는다. 영미법과 영어가 런던의 국제 해사 중재 중심지의 지위를 보장했다는 주장이다.

하지만 뉴욕은 어떨까? 뉴욕은 런던보다 훨씬 발달했고, 국제해운센터 순위도 런던보다 앞서며, 항만 규모와 처리량은 런던과 비교할 수 없을 정도다. 금융 중심지로서의 현대화 수준도 뉴욕이 더 높다. 두 도시 모두 영미법을 적용하고 영어를 사용하지만, 왜 런던은 국제 해사 중재 중심지가 되고 뉴욕은 그렇지 못했을까? 영미법과 영어가 정말 필수 조건일까?

또 다른 주장으로는, 런던이 국제 해사 중재 중심지가 된 것은 오랜 역사를

2025년 8월 26일
제 8 호

5) 上海国际海事仲裁中心建设的若干问题及建议(2025.8.6.), <https://mp.weixin.qq.com/s/prPZXwTXDNB0txEXmxoQ8A>



포커스

가지고 있기 때문이라는 해석이 있다. 그러나 런던의 해상 중재 역사는 스톡홀름보다 길지 않다. 그럼에도 스톡홀름 국제해사중재센터의 영향력은 왜 런던만큼 크지 않을까?

중국 내 현실을 보면, 대형 선박 용선 계약이나 매매 계약에서 두 국유기업 또는 중앙기업 간 분쟁이 발생하면, 계약서에 종종 ‘런던 중재’를 명시한다. 왜 ‘뉴욕 중재’는 쓰이지 않는 걸까? 또는 훨씬 편리한 중국 내 중재 기관을 택하지 않는 이유는 무엇일까? 어떤 이는 런던의 중재법이 더 “선진적”이라고 말한다. 그러나 사실 영국의 현행 중재법은 1996년에 제정돼, 중국의 현행 중재법(1994년 제정)보다도 늦다. 이전 중재법도 1955년에 만들어졌는데, 이는 중국해사중재위원회가 1959년에 설립된 것보다 겨우 4년 빠를 뿐이다.

결국, 핵심은 당사자들이 왜 런던 중재를 선택하는가이다. 그 ‘진짜 이유’를 파악해야만, 런던이 국제해사중재센터로 성장한 배경을 제대로 이해할 수 있고, 이를 토대로 상하이가 국제해사중재센터로 도약하기 위해 무엇을 해야 하는지도 명확해질 것이다.

2. 국제 해상 중재 중심지가 되기 위한 상하이의 필수 조건

국제 해상 중재 중심지로 자리 잡기 위한 경쟁이 치열한 가운데, 상하이가 그 중심에 서기 위해 필요한 조건은 무엇일까? 흔히들 런던이 해상 중재의 중심이 된 배경으로 영어 사용, 영미법 체계, 오랜 전통 등을 꼽지만, 이는 본질적인 요인이 아니다. 런던이 해상 중재 중심지로 부상한 진짜 이유는 국제 보험과 재보험의 핵심지이기 때문이다.

런던, 전 세계 선박 책임보험의 중심지

원양 항해를 하는 모든 선박은 선주상호보험(P&I 보험)을 의무적으로 가입해야 한다. 이는 자동차의 의무보험과 같은 개념으로, 보험에 가입하지 않으면 항구 출입 자체가 불가능하다. 현재 세계 선주상호보험의 약 90%는 런던에 본사를 둔 국제 P&I Club 그룹 소속 12개 협회가 보유하고 있다. 이들이 발행하는 보험계약서에는 거의 예외 없이 ‘분쟁은 런던 중재를 통해 해결한다’는 조항이 삽입되며, 이는 계약 당사자가 임의로 수정하기 어렵다. 반면, 중국 선주상호보험협회의 전 세계 시장 점유율은 7% 채 미치지 않는다.

2025년 8월 26일

제 8 호



포커스

재보험도 결국 런던으로... 위험분산의 관문

중국에 입항한 외국 원양선박이 중국에서 선주상호보험에 가입할 경우, 중국 국내 보험사나 중국 선주상호보험협회는 리스크 분산을 위해 재보험을 들게 된다. 이때 최대 80%에 달하는 재보험이 대부분 다시 런던으로 향한다. 런던은 세계 최대 규모의 재보험 시장이자 국제 재보험의 중심지로, 전면적인 재보험·공동보험 체계를 통해 안정적이고 강력한 인수 능력을 유지하고 있다.

재보험 계약을 체결할 때는 반드시 분쟁 해결 조항을 포함하게 되는데, 이 조항 역시 런던 중재를 명시하는 것이 통례이며, 거의 수정이 불가능하다. 보험·재보험을 런던에서 체결했다면, 분쟁 발생 시 반드시 런던 중재로 넘어가게 된다. 이 같은 구조는 단지 보험 문제에 국한되지 않는다. 두 국유기업이나 중앙기업 간에 체결된 대형 선박 임대 계약이나 매매 계약에서조차 분쟁 발생 시 런던 중재를 선택하는 근본적인 이유가 여기에 있다. 나아가 런던이 해사 중재 중심지로 굳건히 자리 잡을 수 있었던 결정적 배경이기도 하다.

따라서 상하이가 국제 해사 중재 중심지로 발돋움하기 위해서는 국제 보험·재보험 허브로서의 위상을 확보하는 것이 선결 과제라 할 수 있다. 보험·재보험은 단순한 금융계약을 넘어, 사고 발생 이후 국제 금융결제, 선박 등급심사, 감정·검사, 법률서비스 등 방대한 연계 산업을 함께 촉발한다. 런던은 이러한 생태계를 바탕으로 글로벌 금융 결제 허브, 세계적인 선박 등급심사 및 감정 중심지, 해사 법률서비스 중심지로 성장했다. 이러한 서비스 생태계는 런던의 보험·재보험 시장의 지위를 더욱 공고히 하고, 다양한 계약서에 명시되는 ‘런던 중재’ 조항을 통해 중재 중심지로서의 영향력 또한 강화되는 선순환 구조를 형성했다. 바로 이 점이, 런던이 국제 해운 중심지로서의 위상은 다소 하락했음에도, 해사 중재 중심지의 지위만큼은 여전히 견제할 수 있는 이유이다.

한편, 중국은 11개의 전문 해사법원을 갖춘 나라 중 가장 정비된 해사 사법 체계를 보유하고 있다. 반면, 영국은 독립된 해사법원이 존재하지 않아, 당사자들은 소송보다는 중재에 의존할 수밖에 없는 구조적 한계를 안고 있다. 그러나 중국 내외에서 중국의 해사법원 존재 자체가 간과되거나, 홍보가 부족한 탓에 국제 사회에서는 중국 해사 중재의 역량과 제도적 우수성이 충분히 인지되지 못하고 있는 실정이다. 이에 전문가들은 중국의 해사 중재를 국제적으로 설명할 때 ‘런던·싱가포르와의 비교’ 구도에서 벗어나야 한다고 지적한다. 이는 자칫 외국 도시의 브랜드를 강화해주는 결과를 낳을 뿐만 아니라, 중국이 갖고 있는 해사 사법체계의 독자성과 장점을 스스로 약화시키는 오류를 범할 수 있기 때문이다.



포커스

3. 상하이 국제해사중재센터 조성을 위한 전략

상하이가 국제 해사 중재 중심지로 도약하기 위해 가장 먼저 공략해야 할 지점은 보험과 재보험 중심지로서의 입지 확보다. 보험·재보험 허브 구축은 단지 여러 보험사를 모아두는 것으로 성과를 낼 수 없다. 예를 들어, 영국은 오직 런던 한 도시 만을 보험·재보험 중심지로 추진해 기능하고 있으며, 이러한 단일 도시 구조가 오히려 그 위상을 강화하는 기반이 되었다. 따라서 전국적 역량을 집중해 상하이를 중심으로 삼는 전략이 필요하다. 런던의 재보험 시장이 강력한 이유는 단지 보험사 수가 많아서가 아니라, 합리적이면서도 일정 부분 강제성이 있는 공동보험 체계를 갖추고 있기 때문이다. 다시 말해, 런던은 세계 각국 보험사들이 위험을 이전하는 핵심 재보험 수취지이자 거대한 ‘보험 풀(pool)’을 구성하는 중심지다.

반면 중국 일부 도시는 재보험 부서를 유치해놓고 재보험 중심지라 홍보하는 경우도 있으나, 실제로는 대부분 ‘해외로 분산’하는 기능에 집중돼 있을 뿐, 글로벌 리스크를 유치하는 진정한 허브로 기능하지 못하고 있다. 이러한 구조적 한계를 넘기 위해선 글로벌 보험·재보험의 중심지가 되는 것 이외에도 다른 노력이 필요하다.

선박·금융리스 중심지의 역할 강화

금융 중심지를 조성하는 과정에서 상하이는 베이징과 비교해 제도적 격차가 존재한다. 중앙 금융관리 부처와 4대 국유은행 본사가 모두 베이징에 위치해 있는 것은 수도로서 베이징이 가진 태생적 강점이다. 그러나 오늘날 은행이 가장 큰 ‘금융 선주(financial shipowner)’로 부상하고 있다는 점에 주목할 필요가 있다. 더불어, 중앙정부가 비수도 기능을 베이징에서 분산시키는 정책을 강력히 추진 중이라는 점도 상하이에 새로운 기회를 제공한다.

이에 상하이는 국내외 정책금융기관 및 비은행계 금융기관이 밀집한 구조적 장점을 적극적으로 활용해야 하며, 이를 바탕으로 선박 및 항공기 금융리스 산업을 투자췌이(陸家嘴) 금융지구의 차세대 성장 동력으로 육성할 필요가 있다. 이러한 전략적 전환을 통해 ‘상하이 선박 금융리스 중심지’의 구축을 본격적으로 추진해야 한다. 특히 선박 금융리스는 건당 거래 규모가 매우 크며, 금융리스를 통한 선박 교역량 역시 지속적으로 증가하는 추세다. 따라서 이러한 금융리스 계약에 중재 조항을 명시적으로 포함하고, 중재지를 ‘상하이’로 설정하는 방식을 제도화할 경우, 이는 상하이를 국제 해사 중재 중심지로 육성하는 데 있어 결정적



포커스

인 전인차 구실을 할 수 있다.

‘중국표준 계약 조항’의 제정과 보급

국제 해운업계에서는 세 가지 주요 표준 계약이 널리 사용되고 있다. 바로 GENCON, GRAINCON, NYPE이다. 이들 계약서는 원래 회원사 간 사용을 전제로 만들어졌지만, 현재는 전 세계 선사들이 보편적으로 활용하는 국제 표준으로 자리 잡고 있다. 이런 상황에서, 세계 최대의 해운국이자 최대 선박 보유국, 석유 및 광석의 최대 수입국인 중국이 국제 사회에서 통용되는 자체 표준 계약 조항을 아직 갖추지 못했다는 점은 주목할 만하다.

상하이항은 연간 컨테이너 처리량이 5,000만 TEU를 돌파, 14년 연속 세계 1위를 기록하고 있으며, 전 세계 200여 개국 700여 항만을 연결하는 항로망을 바탕으로 주당 320편 이상의 정기선이 입출항하고 있다. 이처럼 물동량과 물류 허브로서의 지위는 세계 최고 수준에 이르렀지만, 그에 상응하는 국제 표준계약서 개발과 보급은 아직 미흡한 상황이다. 그러므로, 정부 주무 부처가 전면에서 나서고, 업계 협회는 중심 역할을 맡아, 선사·보험사·법률 전문가가 공동 참여하는 방식으로 ‘중국표준 조항’을 제정할 필요가 있다. 제정 이후에는 국가의 정책적 의지를 바탕으로 국유기업과 중앙기업에서 선도적으로 이를 적용하도록 유도하고, 점진적으로 국제 해운 시장 전반으로 확대 적용해야 한다.

이와 관련해, 일부에서는 “외국 기업과의 계약에서 분쟁 해결 조항을 중국 중재로 설정하는 것이 어렵다”거나 “외국 측이 중국 중재를 꺼리는 경향이 있다”고 지적한다. 이는 일정 부분 사실이다. 그러나 국유기업은 시장 상황을 정확히 판단한 후, 구매자 시장 또는 판매자 시장으로서의 주도권을 발휘해 계약의 분쟁 해결 조항을 보다 능동적으로 설계해야 한다. 특히 국가 차원의 외교 정책이나 양자·다자간 외교 관계에 따른 대외 조달이 필요한 경우에는, 중재지의 선택 원칙과 임시중재 문제를 전략적으로 고려해야 한다. 조달 담당 기업은 자신이 가진 시장 내 주도적 지위와 협상력을 충분히 인식하고, 계약상 유리한 중재 조건을 확보하는 데 적극적으로 나설 필요가 있다.

중재지에 대한 법적 인식 제고

중재지는 국제해사중재센터를 구축하는 데 있어 가장 핵심적인 요소다. 상하이 이 분야의 중심지로 발전시키기 위해서는, 무엇보다 도시 자체를 중재지가 될 수 있는 법적·제도적 기반 위에 세우는 작업이 선행되어야 한다. 중재지는 단순히 절차가 진행되는 장소를 넘어, 사법 주권의 행사와 중재 감독 권한, 그리고 적용



포커스

법률의 결정에 직접적인 영향을 미치는 법적 개념이다. 따라서 상하이를 중재 중심으로 육성하려면, 이 도시가 실질적인 중재지로 기능할 수 있도록 제도와 운영 방식을 설계해야 한다.

현재 상하이는 지방 입법이나 행정 규정을 통해 일부 해외 중재 기관의 입주를 유도하고 있다. 그러나 외국 기관이 사무소만 설치하고, 정작 중재는 다른 곳에서 진행한다면, 이는 중재지로서 상하이의 위상을 강화하는 데 실질적인 도움이 되지 못한다. 따라서 향후 해외 중재 기관의 유치를 추진할 때는, 일정 수 이상의 사건을 상하이에서 실제로 중재하도록 의무화하는 조건을 명시할 필요가 있다. 이렇게 하면 해외 당사자들이 자연스럽게 상하이를 중재지로 인식하고 선택하는 기반을 마련할 수 있다. 반대로 이러한 장치를 마련하지 않고 단순히 시장만 개방할 경우, 해외 기관들에 일방적인 진입 기회를 제공하는 결과로 이어질 수 있다. 이는 상하이 국제해사중재센터의 실질적인 위상 제고와 발전에 기여하지 못하고, 오히려 중국 내 제도권 안에서의 존재감만 약화시킬 위험이 있다.

다기관 난립 문제 해법 필요

현재 중국 전역에는 총 284개의 중재 기관이 운영 중이며, 상하이만 해도 국내 기관 3곳, 해외 기관 사무소 2곳을 포함해 여러 개의 내외국 중재 기관이 존재한다. 이에 비해 런던은 단 하나의 국제중재기관(런던국제중재법원, LCIA)과 임시중재를 관장하는 협회(영국 왕립공인중재인협회, CIArb)만이 활동하고 있으며, 싱가포르 역시 중재 기관은 한 곳뿐이다. 이처럼 선진 중재 중심지는 단일기관 체제를 유지하면서도 강력한 국제적 신뢰를 구축해왔다. 결국, 중재 중심지의 위상은 기관의 ‘수’ 보다는 ‘질’과 ‘통합력’에 달려 있다는 점을 상기할 필요가 있다.

중국은 명목상 중재 기관이 행정기관에 소속되어 있지 않지만, 실제로는 대부분이 직할시나 구·현(縣) 행정단위를 기반으로 설립돼 있어 강한 행정적 색채를 띠고 있다. 이로 인해 각 지역 중재 기관은 독립적으로 움직이며, 전국 단위의 일관된 운영보다는 ‘지역 분권화’ 혹은 ‘지방 할거’ 형태를 보이고 있다. 이러한 행정 기반 구조는 중재 기관이 다른 지역에 분사무소를 설치할 때도 제약으로 작용한다. 법무부 규정상, 두 성(省)급 사법행정기관의 공동 승인을 받아야 하지만, 실제 절차는 복잡하고 시행도 어렵다. 이처럼 지역 중심의 파편화된 구조는 통합적 중재 시장 형성을 저해할 뿐 아니라, 국제적으로 경쟁력 있는 중재 기관으로 도약하는 데도 걸림돌이 되고 있다. 따라서 상하이가 진정한 국제 해사 중재 허브로 도약하기 위해서는, 중재 제도의 통합과 효율화를 중장기적으로 염두에 두고, 조직 구조와 운영 체계의 정비를 선제적으로 추진해야 한다.



포커스

국제 해운산업 협회 조직의 적극적인 유치

상하이가 진정한 국제 해운 중심지로 도약하기 위해서는, 영향력 있는 국제 해운 관련 협회 조직을 유치하거나 주도적으로 설립하는 노력이 필요하다. 현재 상하이에는 선박, 항공, 해운 분야에서 국제적 영향력을 가진 협회 본부가 존재하지 않는다. 하지만 해운업은 관례에 크게 의존하는 산업으로, 일부 국제 관행은 조약이나 협약보다 더 강력한 영향력을 발휘하기도 한다. 이러한 관행의 대부분은 국제 해운 협회에서 비롯되며, 주요 국제 조약이나 협약 역시 이들 협회를 중심으로 논의가 시작되는 경우가 많다. 국제 해운 협회는 표준계약서, 약관, 업무 지침 등을 제정해 우선 회원사 간 사용을 장려하고, 이후 비회원사로까지 확산시킴으로써 시장의 규범 형성과 방향을 주도해왔다. 이처럼 협회가 마련하는 기준과 지침은 해운산업 전반의 발전 흐름을 이끄는 중요한 역할을 한다. 따라서 상하이가 향후 시장 개방과 국제화를 본격화하는 과정에서, 이들 협회를 유치하거나 유사한 국제기구의 설립을 지원하는 것이 핵심 과제로 떠오르고 있다.

중국선급사 본부의 상하이 이전

상하이는 중국 여타 도시들과 비교해 해운 관련 주요 요소가 가장 많이 집중된 지역이다. 그러나 이처럼 다양한 해운 주체들이 모여 있음에도 불구하고, 유독 국가급 선급 기관 본부만은 빠져 있는 실상이다.

선급사는 신조 선박의 기술 검사를 수행하며, 이 과정에서 관련 규범과 기준을 마련하고, 정부의 위임을 받아 해사 활동에 참여한다. 선박의 건조, 진수, 항해, 입항 및 정박에는 선급의 등급 인증과 기술 검사 증서가 필요하며, 이는 선박 보험 체결과 사고 발생 시 손해사정 및 배상 판단의 핵심 근거로 작용한다. 또한, 선급사가 제정하는 기술 기준은 선박 운항과 선단 운영의 실질적 규범이 되며, 이와 관련한 계약에 명시되는 분쟁 해결 방식은 감정, 보험, 법률서비스 등 다양한 연관 산업에 직접적인 영향을 준다. 이러한 점을 고려할 때, 상하이에 국가 선급 기관 본부가 없다는 것은 항만도시로서의 기능에 있어 마지막 조각이 빠진 셈이다. 따라서 이는 단순한 기관 이전이 아니라, 국가 해운 전략 차원에서 반드시 보완해야 할 과제이다.

중소형 선주의 책임보험 가입 어려움 해소

중국선주상호보험협회는 중국 내 유일한 선주 상호보험 기관으로, 약 1억 톤에 달하는 선박을 맡고 있으며, 글로벌 P&I 협회 중 8위를 기록하고 있다. 그러나 단일 기관만으로는 세계 최대 선주국인 중국의 보험 수요를 감당하기에 부족하다. 특히



포커스

연해 및 내륙수로를 운항하는 중소형 선박이나 특수선박의 경우, 중국 내 보험 가입이 쉽지 않아 많은 선주가 런던 등 국제 보험시장에서 보호 배상 보험에 가입하고 있다. 이 과정에서 대부분 런던 중재 조항을 수용하게 되고, 결과적으로 국내 소송이나 중재의 기회를 상실하게 된다. 이는 런던 중재가 지속적으로 우위를 점하고 있는 배경 중 하나다.

현재 런던에 본부를 둔 국제 P&I Club에는 총 12개 회원사가 있으며, 이 중 7개는 런던에 본사를 두고 있다. 특히 이들 중에는 중소형 선박 및 특수선박에 특화된 보호 배상 보험을 제공하는 기관도 존재한다. 반면, 중국은 오직 하나의 상호보험협회만을 보유하고 있어 다양한 시장 수요를 충족시키기 어렵다. 또한, 중국 인민보험(PICC), 태평양보험(CPIC) 등 상업 보험사가 제공하는 책임보험의 보장 한도는 최대 2,000만 위안에 불과하다. 이는 원양선박에서 발생할 수 있는 손해배상 규모에 비하면 턱없이 부족한 수준이다. 따라서, 상하이를 중심으로 제2, 제3의 선주상호보험협회 설립 가능성을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

해사중재위원회 설립을 통한 임시중재 제도 정비

영국 런던에는 런던국제중재원 외에도 ‘영국 왕립공인중재인협회’가 존재한다. 이 협회는 흔히 말하는 런던의 임시중재를 실질적으로 관리하는 조직으로, 런던이 국제 해사 중재 중심지로 자리 잡는 데 결정적인 기여를 했다. 반면, 중국은 아직 전국 단위의 중재인 협회를 갖추지 못한 상황이다. 일부 성(省)이나 자치구, 도시 등에서 성급(省级) 중재협회를 설립하긴 했지만, 이들 협회 역시 지역 내 중재 기관을 중심으로 구성되어 있어 범위와 영향력이 제한적이다. 더불어 중국 전역을 대표하는 중재위원회도 부재한 실정이다. 그러므로, 상하이로 중심으로 한 항운 산업협회가 주도해 ‘상하이 해사중재인협회’를 설립할 필요가 있다. 해당 협회는 임시중재 활성화를 위한 핵심 플랫폼으로서, 임시중재의 조직, 홍보, 등록, 관리 등의 기능을 맡게 된다. 아울러, 상하이시가 추진하고 있는 산업협회 주도의 임시중재 규칙 제정 장려 정책에 발맞춰, 해당 협회가 독자적인 임시중재 규칙을 마련하도록 유도해야 한다.

4. 상하이 국제해사중재센터: 지리적 개념을 넘어 제도적 실체로

상하이 국제해사중재센터는 단순한 지리적 개념을 넘어, 동시에 기관적 개념으로 인식되어야 한다. 국가의 전략적 구상과 사법부의 “네 개 중심(四个中心)” 구축 계획에 따르면, 상하이 국제해사중재센터는 기본적으로 지리적 개념으로 정의된다. 이는 일반적으로 언급되는 ‘런던 국제해사중재센터’도 마찬가지다. 하지만 상하이 국제해사중재센터가 실질적 임무를 수행하기 위해서는 반드시 기관



포커스

으로서의 실체를 가져야 하며, 이러한 기관적 기반이 없다면 ‘센터’는 실질적 의미를 잃게 된다. 이는 런던의 런던국제중재원, 싱가포르와 홍콩의 국제중재센터가 각각 실질적인 중재 기관으로 기능하고 있다는 점과 같은 맥락이다. 따라서 ‘지리적 중심’과 ‘기관적 중심’이라는 개념은 충돌하지 않으며, 양측 모두 동시적 기획과 병행 구축이 이뤄져야 한다.

이 과정에서 반드시 짚고 넘어가야 할 한 가지 잘못된 인식이 있다. 바로 ‘기관 중재’와 ‘임시중재’가 서로 대립하는 개념이라는 오해다. 많은 사람이 런던중재를 이야기할 때 자연스럽게 ‘임시중재’를 떠올리고, 일부 학자들은 런던을 예시로 들어 임시중재의 필요성을 강조하지만, 이는 사실과 다르다. 런던에는 임시중재를 관리하는 왕립공인중재인협회뿐만 아니라, 명실상부한 기관 중재를 담당하는 런던국제중재원도 존재한다. 런던의 해상 중재 체계는 이 두 기관의 공존과 상호작용을 통해 완성된 것이다.

세계 어느 나라에서도 임시중재만 존재하고 기관 중재가 전혀 없는 사례는 없다. 중국에서도 임시중재는 일정한 수요와 기능을 갖고 있지만, 이는 어디까지나 보완적 역할에 가깝고, 중재 발전의 주류이자 방향성은 기관 중재에 있다. 비록 상하이 등 일부 지역이 지역 입법을 통해 임시중재의 법적 지위를 인정하고는 있지만, 임시중재는 말 그대로 기관의 지원 없이 운영되는 중재다. 이로 인해 중재판정문에 기관의 공식 직인이 없고, 오직 중재판정부 구성원의 서명만 남게 된다. 그 결과, 상대방이 판정을 이행하지 않을 경우 인민법원에 집행을 신청하는 데 법적 근거가 부족한 문제가 발생한다. 이는 현재 중국에서 임시중재 제도를 추진하는 데 있어 가장 큰 현실적 제약 중 하나로 작용할 수 있다.

5. 현행 중재법 체계에서 상하이 국제해사중재센터의 구축 경로

현재 상하이시는 이미 상하이 중재위원회를 설립한 바 있으며, 현행 중재법 체계 하에서는 동일 지방정부가 중재 기관을 추가로 설립할 법적 근거가 부족한 상황이다. 그럼에도 불구하고, 상하이가 국제해사중재센터를 조성하려는 국가 전략적 과제를 추진하는 과정에서, 선도적 시범지역으로서 창의적이고 유연한 해법을 제시할 수 있을 것으로 기대된다. 특히 해운산업의 핵심 주체들이 밀집해 있는 지역적 강점을 활용하면, 전문화된 중재 기관 설립도 충분히 실현 가능하다.

2024년 1월, 국가발전개혁위원회 인프라 개발사가 상하이를 방문해 국제해운센터 조성 관련 현황을 조사했을 당시, 저자는 상하이 국제해사중재센터를 두 단계에 걸쳐 구축하는 방안을 제안한 바 있다.



포커스

우선 1단계로는, 상하이에 위치한 중국선주협회와 중국 선박그룹유한공사를 기반으로 ‘상하이국제선박중재원’을 설립하고, 중국항만협회와 상하이 국제항만그룹(SIPG) 등을 중심으로 ‘상하이국제항만중재원’을 구성하는 방안이다. 아울러, 중국잠수구조업협회 법률전문위원회, 교통운수부 동해구조국, 상하이구조국 등을 활용해 ‘상하이 국제잠수구조중재원’을 함께 설립하는 구상을 포함한다.

2단계로는, 향후 중재법 개정을 통해 법적 기반이 마련되는 즉시, 앞서 설립한 이들 전문 중재 기관을 하나의 체계로 통합해 ‘상하이 국제해사중재센터’의 정식 구성 조직으로 편입시키는 것이다. 이를 통해 상하이는 법 개정이 완료되는 시점에 즉시 전문성과 경쟁력을 갖춘 국제급 해사중재기관으로 도약할 수 있다.

이러한 전략은 상하이 국제해사중재센터를 단순한 지리적 개념에서 벗어나, 실질적인 제도와 조직 역량을 갖춘 중재 허브로 탈바꿈시키는 데 있어 핵심적인 추진 방식이 될 것이다.



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04	2025.03
PMI(%)	49.3	49.7	49.5	49.0	50.5

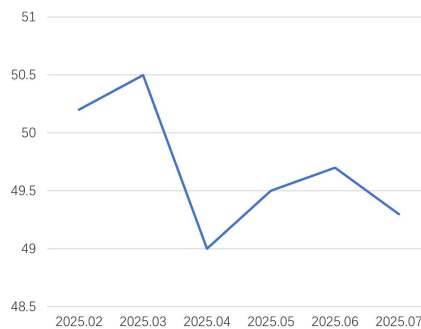
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

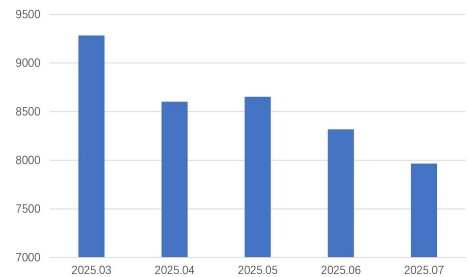
구분	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04	2025.03
당월(만톤)	7,965.8	8,318.4	8,654.5	8,601.9	9,284.1
전년 동기 대비(%)	-4.0	-9.2	-6.9	0.0	4.6

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



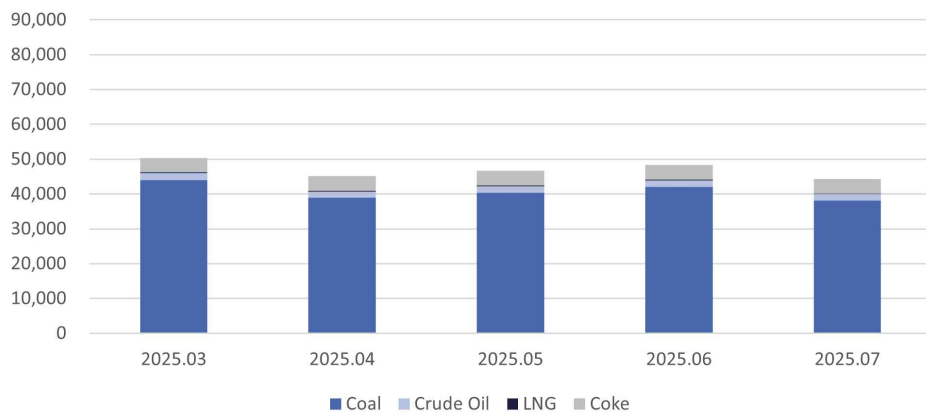
<중국 철강 생산량(만톤)>



▶ 중국 에너지 생산량

구분	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04	2025.03
Coal(만톤)	38,098.7	42,107.4	40,328.4	38,930.6	44,058.2
Crude Oil(만톤)	1,812.4	1,819.8	1,846.9	1,772.4	1,902.5
LNG(만톤)	230.8	245.7	243.6	236.9	234
Coke(만톤)	4,185.5	4,170.3	4,237.6	4,160	4,129.4

자료: 중국국가통계국



2025년 8월 26일
제 8 호

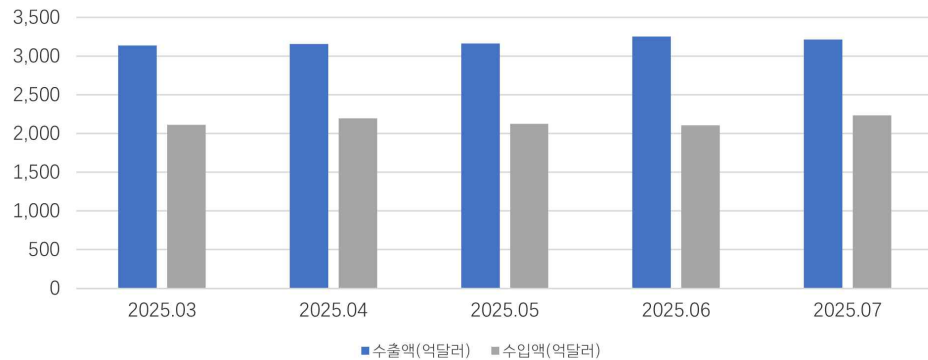


통계 및 자료

▶ 중국 수출입액

구분	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04	2025.03
수출액(억달러)	3,218	3,252	3,161	3,157	3,139
수입액(억달러)	2,235	2,104	2,128	2,195	2,113

자료: 중국국가통계국

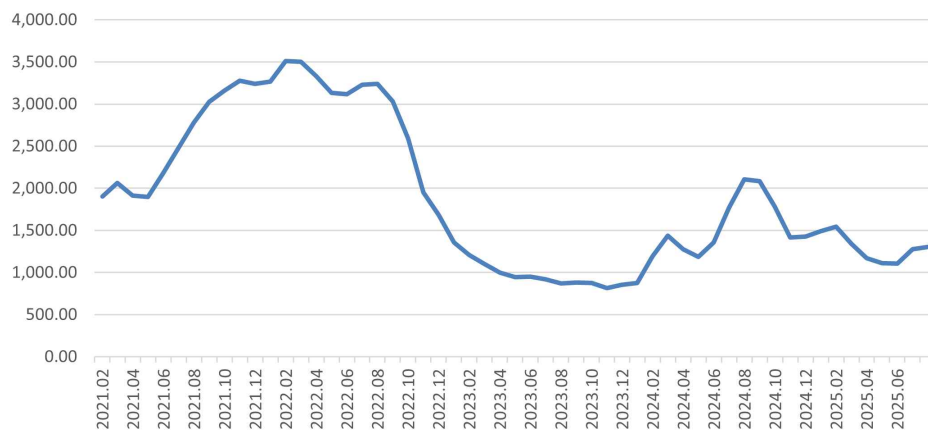


■ 해운

구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2024년	2025년-현재	5월	6월	7월	
수출	1,554.45	1,266.15	1,109.07	1,277.46	1,305.39	-38.06

자료: 항운교역소

<중국 컨테이너 운임지수(CCFI)>





통계 및 자료

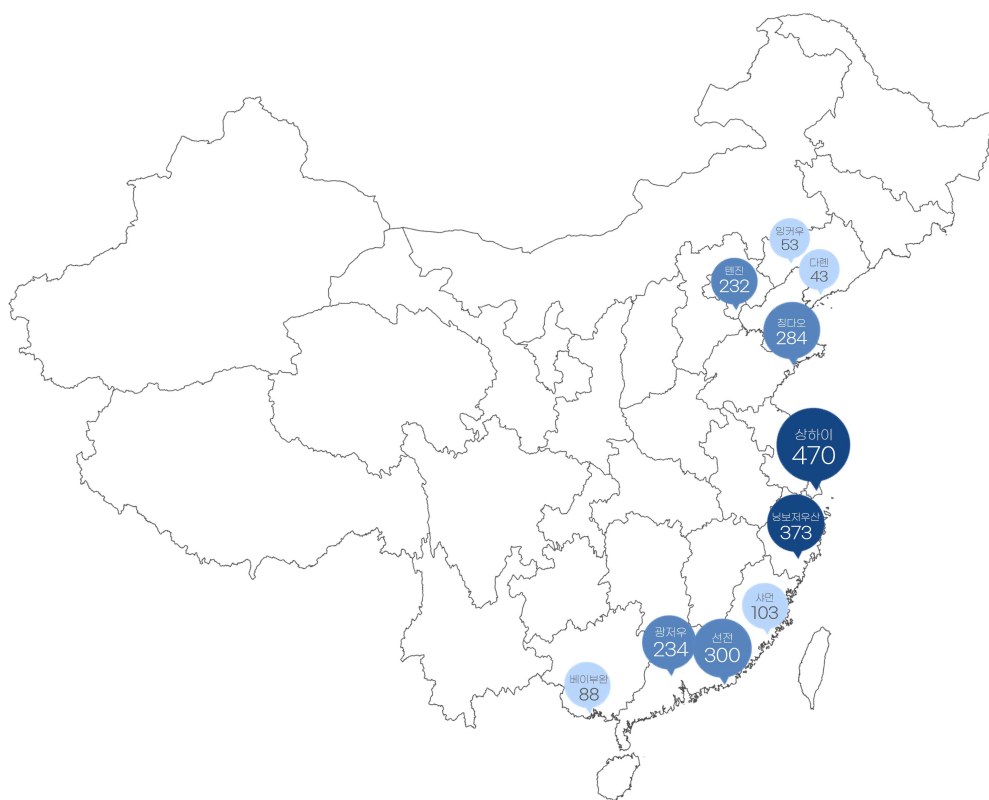
■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

구분	2025.06	전월 대비	전년 동기 대비	2025.01-06	전년 동기 대비
중국 전체	3,036	0.0%	4.7%	17,298	6.9%
상하이	470	1.1%	1.1%	2,706	6.1%
닝보저우산	373	-0.5%	11.0%	2,105	9.9%
선전	300	3.8%	2.7%	1,723	10.8%
광저우	234	-4.5%	7.8%	1,364	7.7%
칭다오	284	-1.0%	8.4%	1,638	7.8%
톈진	232	5.0%	0.9%	1,225	3.1%
샤먼	103	4.0%	-4.6%	594	1.2%
잉커우	53	1.9%	15.2%	289	4.3%
다롄	43	-4.4%	0.0%	262	2.7%
베이부만(북부만)	88	0.0%	8.6%	476	10.2%

자료: 중국 교통운수부

<중국 컨테이너 항만 처리량 (만 TEU)>





통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

구분	2025.01-06	전년 동기 대비
해양 어획량(만톤)	341.23	1.87%
해수 양식 생산량(만톤)	1,227.02	5.62%
내수면 어획량(만톤)	37.53	-0.02%
내수면 양식 생산량(만톤)	1,758.75	4.53%
총 생산량(만톤)	3,364.53	4.59%

자료: 중국 어업어정관리국

< 중국연구센터 >

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

2025년 8월 26일
제 8 호