

시진핑 시기 중국의 상업적 해양지배력 확대: 주요 동인과 국제정치적 함의

이 준 성

제주평화연구원 제주포럼 기획팀장

[기획자 註] 국제정치의 역사를 살펴보면 주요 강대국이 해상에서 경쟁해왔음을 쉽게 확인할 수 있으며, 이는 미중 전략 경쟁이 심화되는 오늘날에도 재현되고 있다. 이러한 맥락에서, 본고는 중국이 20세기 말부터 해양지배력을 본격적으로 강화하기 시작하게 된 배경을 살펴보고, 특히 시진핑 주석 체제하에서 어떠한 방식으로 해양지배력을 전세계적으로 확대하고 있는지 분석하여 정책적 함의를 도출해보고자 한다 [기획: 박동준 연구실장(djpark@jpi.or.kr)].

* 이 글에 포함된 의견은 저자 개인의 견해로 제주평화연구원의 공식입장과는 무관합니다.

초록

시진핑 주석 집권 이후 중국은 해상무역 분야에서 압도적인 우위를 점하며 세계적으로 해양지배력을 확대해 나가고 있다. 미국은 군사 억제 중심에서 글로벌 공급망 등 상업 분야에서 동맹국과 조선 산업 재편(MASGA) 및 공급망 연대를 추진하고 있다. 중국의 상업적 해양지배력 확대는 계속되고 있으며, 결과적으로 미·중 경쟁은 군사 분야를 넘어 상업 분야에서의 해양질서 재편 경쟁으로 심화되고 있다. 이러한 기존 해양질서와 신질서 간 구조적 대립은 해상공급망 및 글로벌 물류체계 경쟁 심화는 경제 블록화와 이에 따른 국제정치적 긴장의 고조를 예고한다.

미국의 글로벌 공급망 재편과 중국의 항만 투자 확장에 따른 국제정치적 지형 변화 속에서 한국에게 주어진 전략적 선택지는 두 가지이다. 첫째, 동맹국 미국과의 안보 협력을 넘어 조선·해운 분야에서 전략적 협력을 강화하면서, 경제 동반자 중국과의 협력을 지속해야 하는 균형 외교를 지속하는 것이다. 둘째, 경제 블록화에 대비하여 미·중 중심 해상 네트워크에 대한 의존도를 낮추고, 동남아·인도양·아프리카 등 제3권역과의 물류·조선 협력을 심화함으로써 글로벌 공급망 안정성과 전략적 자율성을 확보하는 것이다.

1. 서론: 미국의 해양지배력 쇠퇴 속 중국의 부상

2000년대 접어들어 급증한 테러리즘과 미국발 경제위기 등으로 미국의 전세계적 영향력이 쇠퇴하는 가운데 세계는 중국의 부상에 주목했다. 중국은 세계에 경제를 개방한지 30여 년 만인 2010년에 세계 2위 경제로 올라섰고 2017년에는 GDP(구매력 평가, PPP)를 기준으로 미국을 넘어 세계 최대 경제 대국으로 자리했다. 이러한 경제력을 바탕으로 중국은 점차 정치·군사 분야에서도 미국의 지위를 위협하기 시작했고 해양을 통해 전세계로 영향력의 범위를 넓혀갔다.

1949년, 중화인민공화국(이하 중국) 수립 이후 20세기말까지는 연안 방어를 위해 중국 지도부는 해군력 증강과 군 현대화를 통해 군사적 영향력을 높이는데 집중했었다. 하지만 시진핑 주석 집권 이후 중국은 해상무역 분야에서 압도적인 우위를 점하며 세계적으로 해양지배력을 확대해 나가고 있다. 미국 역시 트럼프 2기 행정부 출범 직후 해양지배력 복원을 새로운 전략 목표로 상정하며, MASGA 와 같은 조선 협력 프로젝트를 통해 한국, 일본 등과 함께 전례없는 수준으로 대중국 견제를 이어가고 있다. 이로써 미·중 간 경쟁은 해운·조선 분야에서의 전면적 대결로 격화되고 있다.

오늘날 미·중 경쟁 심화는 중국의 상업적 해양지배력 확대가 기존 해양질서와 신질서 간 구조적 대립임을 보여준다. 이는 한국을 동맹과 동반자 구조적 긴장 속에서 전략적 균형을 모색해야 하는 딜레마에 빠지게 하며, 유사한 입장에 놓인 국가들에게도 중요한 시사점을 제공한다. 이러한 배경에서 이 글은 전후 군사력 기반의 해양지배력을 형성한 미국과 달리, 상업적 수단을 중심으로 해양지배력을 넓혀가는 중국의 행보에 주목하여 그 동인을 고찰하고, 이에 따른 국제정치적 함의를 도출하고자 한다.

2. 서구 열강의 해상 침략과 백년국치(百年國耻)의 역사

중국은 전통적인 대륙 국가라는 인식에도 불구하고, 실제로 막강한 해양지배력을 행사한 역사를 지닌다. 특히 15세기 명나라 영락제 시기에는 정화의 대규모 원정을 통해 인도양까지 영향력을 투사하며 이른바 명의 평화(Pax Ming)를 실현하고자 조공 체제를 해외 영토로까지 확장했다. 당시 중국은 유럽보다 앞선 항해술과 거대 보선을 기반으로 실질적인 해양지배력을 행사했으나, 북방 육상 세력의 위협 등 대륙 내부의 안보 위기에 직면하며 자발적으로 해양 활동을 중단하게 되었다. 이러한 해양지배력의 성쇠는 이후 청대부터 중국 수립까지 백년국치로 이어지는 굴욕의 역사와 맞물려, 현대 중국이 해양 강국을 열망하게 된 결정적인 역사적 동인이 되었다.

15세기 명나라는 당시 무역의 중심이었던 인도양에서 여러 해적과 마자파히트 왕조(Majapahit Empire)와 같은 수 많은 해상세력에 영향력을 행사했고 또 필요시 그들을 제압했다. 당시 해상에서 영향력을 행사하는 것은 비단 정해진 항로를 따라 항해하거나 새로운 항로를 개척하는 일을 넘어서 정치·경제·군사적 목적을 달성하기 위해 강제적 수단을 사용하거나 무력을 쓰는 실질적인 지배력을 행사하는 행위였다. 명나라는 100여 척 선단을 이끌고 대규모 원정에 나서기도 했고, 스리랑카와 같은 주변 해상세력에 실질적으로 무력을 행사하며 해양 지배력을 현시했다.¹⁾

하지만 명대부터 청나라까지 이어진 해금정책으로 중국의 해양지배력은 쇠퇴했고, 그 틈새로 서양 열강의 침략이 이어졌다. 해금정책은 바다를 통한 외국 교류를 금지하기 위한 목적으로 시행된 이래, 명나라가 북방의 육상세력 위협에 대한 방어에만 주로 집중함에 따라 해양활동은 자연스럽게 동력을 잃었다. 청나라는 1840년 제1차 아편전쟁으로 영국에 항구 다섯 곳을 강제로 개항했고, 그 후 약 100년간 서양 열강의 해상 침략을 겪었다.²⁾ 그 후 청나라는 유럽 열강과의 불평등 조약을 체결하며 1949년 중화인민공화국 수립까지 약 한 세기간 쇠락하는 백년국치의 역사를 겪었다.

3. 새로운 국가발전 비전으로서 해양강국 건설의 공식화

중국은 1980년대 개혁개방 이후 해양에 대한 관심을 꾸준히 표출해 왔으나, 실질적인 해양 자원 개발과 경제 발전을 위한 본격적인 투자는 경제적·기술적 역량을 확보한 2010년대에나 이뤄졌다. 중국의 개혁개방을 주도한 덩샤오핑(鄧小平)은 연해(沿海) 지역을 우선적으로 발전시키고자 근해 자원개발과 원해 공해 개척을 병행했고, 이를 해양경제전략의 기본방침으로 설정하여 해양경제 기반의 국민경제발전을 추진했다.³⁾ 이러한 기조는 80년대 장쩌민(江泽民) 시기에 접어들어 해양개발과 해양산업을 본격적으로 확대하는 계기로 이어졌고, 후진타오(胡錦濤) 시기까지 계속되어 해양경제 기반의 국가발전 전략으로 발전했다.

후진타오 시기 중국은 범국가적 해양교육을 통해 국가비전으로서 해양강국 건설을 선포하였다. 그 시작은 2003년 11월에 열린 제16기 중국공산당 중앙위원회 정치국 집단학습회의에서 후진타오 주석이 15세기 이후 강대국 발전사를 조사하도록 지시한 것이었다. 그로부터 중국중앙방송(CCTV)은 약 3년에 걸쳐 강대국의 현대화 모델을 정리하여 《대국굴기(大國崛起)》라는 12부작 다큐멘터리로 제작, 전국민이 볼 수 있도록 방영하였다. 이어 중국은 기업 주도 해양 개척을 통해 국가를 부강으로 이끈 동인도회사 등 서구의 성공 사례를 분석한

1) 정화의 원정 또는 '서양으로의 원정(下西洋)' 은 수많은 선원들을 비롯해 교역할 물자, 보급품, 말, 물통 등을 운반한 수송선도 있었고 대포로 중무장한 전함들도 있었다. 주경철, 『바다 인류』 (서울 : 휴머니스트, 2022), pp. 356-357.

2) 梅世雄·张选杰·吕德胜, “从有海无防到强大海防,” 『解放军报』 4면 (2018. 11. 20).

3) 黄金声·唐复全·徐明善, “中华民族迈向新世纪的海洋战略思维: 我国三代领导人关于新时期海洋战略的重要决策和论述,” 『海洋开发与管理』 第17卷 第1期 (2000), p. 6.

《기업의 힘(公司的力量)》과 국가 주도 해양 탐사로 국가 자원 확보사례를 담은 《해양을 향하여(走向海洋)》 등을 추가로 제작하여 방영했다.

이러한 일련의 노력을 바탕으로 기업을 국가 권력의 연장선이자 자본과 결합한 전략적 수단으로 인식했다. 또한, 중국은 해양을 강대국 간 군사 경쟁을 위한 공간이 아닌 인류의 생활터전이자 자원의 보고로 인식하는 국민적 공감대를 형성하며 여론 기반을 조성하였다.⁴⁾ 그리고 중국 지도부는 2012년 11월에 열린 제18차 전국인민대표대회에서 해양강국 건설을 새로운 국가 비전으로 제시하며, 중국 수립 이래 최초로 국가전략 차원에서 해양발전계획을 공식화하였다.⁵⁾ 중국은 이를 세계적인 대국으로 거듭나기 위한 정책적 실현이라 자평하며, 군사 중심의 미국 모델과 차별화 된 국가-기업 간 협력을 통한 상업적 해양지배력 확대를 예고하였다.⁶⁾

4. 시진핑 시기 상업적 해양지배력 확대의 주요 특징

시진핑 집권 이후 중국은 남색국토(Blue Territory)와 남색경제(Blue Economy)를 중심으로 상업 분야에서 해양지배력 확대를 본격화하였다. 남색국토는 영토의 연장인 영해로부터 배타적 경제 수역(EEZ)까지의 해역과 그 상공의 공역 그리고 해저면 및 하층토를 포괄하는 개념이다.⁷⁾ 중국은 남색국토 개념을 바탕으로 남색경제를 중국경제발전계획의 핵심으로서 규정하며, 해양산업·문화·기술을 포괄하는 경제적 융합을 국가 발전의 핵심 전략으로 활용하고 있다.⁸⁾ 또한, 중국은 남색경제를 일종의 사회주의 현대화로서 해양강국 건설을 위한 발판으로 삼고, 국제사회에서 정치적 입지를 높이려는 목표도 추구하고 있다. 그 결과 남색경제는 오늘날 중국 경제에서 중요한 성장동력으로 작용하고 있다.⁹⁾

4) 人民网, “评《走向海洋》：一部提升民族海洋意识的好教材,” https://culture.ifeng.com/gundong/detail_2012_04/16/13914396_0.shtml (검색일: 2025. 2. 29).

5) 胡锦涛, “胡锦涛在中国共产党第十八次全国代表大会上的报告,” 『中国政府网』 (2012. 11. 17), https://www.gov.cn/dhd/2012-11/17/content_2268826.htm; 刘威, “中共十八大代表强烈支持中国建设海洋强国,” 『新华网』 (2012. 11. 10), http://www.xinhuanet.com/18cpcnc/2012-11/10/c_113656719.htm (검색일: 2025. 12. 29).

6) 新华社, “刘赐贵：十八大报告首提“海洋强国”具有重要意义,” 『中国政府网』 (2012. 11. 10), https://www.gov.cn/jrzq/2012-11/10/content_2261970.htm (검색일: 2025. 12. 29).

7) 남색국토의 중국어 원문 표기는 蓝色经济(란색경제)이나 본고에서는 독자의 이해를 돕고자 우리말 발음 표기로 고쳐 썼음을 알려준다. 중국내에서는 蓝色经济(란색경제)와 더불어 海洋国土(하이양귀투)로도 쓰인다. 徐质斌, 『海洋国土论』 (北京: 人民出版社, 2008), p. 24.

8) 일반적으로 블루이코노미는 해양생태계를 보존하며 해양자원의 지속가능한 이용을 통한 경제활동의 총체로서 정의되며, 그 범위는 해양재생능원의 합리적 이용, 해양어업의 지속성, 녹색환경의 해상선박해운, 연안의 지속가능한 관광, 기후변화 영향 등 해양환경 분야까지도 포괄한다. 중국은 이러한 블루이코노미를 蓝色经济(란색경제)라 지칭하며 해양강국 전략의 핵심 동력으로 삼고 있는바, 본고에서는 이를 우리말 발음 표기인 남색경제로 옮겨서 썼음을 알려준다. Michael Fabinyi, Annie Wu, Sallie Lau, Tabitha Mallory, Kate Barclay, Kathleen Walsh, and Wolfram Dressler, “China’s Blue Economy: A State Project of Modernisation,” *The Journal of Environment & Development* 30, no. 2 (April, 2021), pp. 128-129.

9) 중국 자연자원부(自然资源部)가 발표한 해양경제통계보고서(海洋经济统计公报)에 따르면, 중국의 해양 GDP(해양산업으로부터 발생한 부가가치)는 2000년 약 4,133억 5,000만 위안(한화 약 79조 원)에 불과했으나 2010년에는 3조 8,439억 위안(한화 약 741조 원)으로 증가하며 10년 만에 약 9배 성장하였다. 2025년에는 해양 GDP가 10조 5,000억 위안(한화 약 2,024조 원)에 이르러 시진핑 집권 이후 약 10년 동안 약 2.73배의 성장을 기록한 것으로 나타났다. 이는 중국 국내총생산(GDP) 대비 약 8.2%에 해당하는 규모이다.

이런 배경에서 중국이 해양강국 건설을 구체화하기 위한 경제 부흥책으로서 일대일로(一帶一路, Belt and Road Initiative (BRI))를 출범한 것은 주목할만하다. 시진핑 주석 집권 첫째 중국은 일대일로를 출범하며 해상 실크로드 형성을 통한 전세계적 확장을 본격화하였다. 2013년 11월, 제18기 3중전회에서 공식화 된 일대일로는 경제 및 무역 분야에서 육해상을 통해 범세계적 국제협력을 도모하는 것을 목적으로 내세웠다. 하지만 그 이면에는 세계 각국에 항만 네트워크 등과 같은 물리적 무역 거점을 확보함으로써 해상공급망을 장악하며 자국의 글로벌 영향력 확장에 주력하고 있다. 특히 파키스탄, 스리랑카, 지부티 등 주요 초크 포인트(choke point)에 위치한 국가들에 경제적 유인책을 제공함으로써, 소재국 내 해상 거점을 반영구적으로 임대한 상황이다. 현재 중국은 세계 79개국 약 132개 해외 항만의 운영·건설에 투자하며 자국의 글로벌 해상 공급망을 지속적으로 확대하고 있다.¹⁰⁾

해운업 측면에서도 중국은 ‘중국제조(中国制造) 2025’를 통해 조선 분야에 대한 투자를 지속적으로 확대하며, 상업 조선 기술을 해군력 강화에 연계하고 있다. 2015년, 중국은 ‘중국제조 2025’를 통해 조선업 세계 1위를 목표로 설정하고, 조선소의 현대화와 디지털화를 위해 수백억 달러 규모의 투자를 단행하였다. 특히 군민융합(軍民融合) 정책을 추진하여 상업 기술과 군사 기술을 통합함으로써, 상선과 군함 생산을 동시에 확대할 수 있었다. 2016년부터 2018년까지는 중국원양해운(COSCO) 등을 중심으로 한 대규모 조선소 통합과 대규모 신규 수주로 벌크선·유조선 시장에서 존재감을 드러냈다. 현재 중국은 벌크선·유조선·컨테이너선 분야를 중심으로 시장 지배력을 더 높여가고 있으며, LNG선 부문에서도 46%의 점유율을 보이며 한국을 뒤쫓고 있다. 이러한 조선업 성과를 바탕으로 중국은 세계 상업 선단의 53.3%를 운용하는 최대 해운국이자, 전 세계 선박의 약 3분의 1을 건조하는 최대 조선국으로 올라섰다.¹¹⁾

5. 결론: 국제정치적 함의와 한국의 전략적 선택

시진핑 주석 시기 중국은 남색경제를 국가발전의 핵심으로 규정하며, 항만·조선·물류망을 결합한 해상무역 네트워크 중심의 상업적 해양지배력을 확대해왔다. 이는 해외 군사기지 및 동맹 네트워크에 의존하는 미국의 군사적 해양지배력과는 다른 유형으로서 현존 해양질서에 대한 새로운 도전이자, 이에 따른 경쟁의 구조적 전환으로 볼 수 있다. 미국은 군사억제 중심에서 글로벌 공급망 등 상업 분야에서 동맹국과 조선 산업 재편(MASGA) 및 공급망 연대를 추진하고 있다. 중국의 상업적 해양지배력 확대는 계속되고 있으며, 결과적으로 미·중 경쟁은 군사 분야를 넘어 상업 분야에서의 해양질서 재편 경쟁으로 심화되고 있다.

10) 이준성, “중국의 상업적 도전과 미·중 해양패권 경쟁 구조의 전환: 서태평양 항만 네트워크를 중심으로,” 『중소연구』 제49권 제3호 (2025), p. 187.

11) Matthew P. Funaiolo, Brian Hart, and Aidan Powers-Riggs, *Ship Wars: Confronting China's Dual-Use Shipbuilding Empire* (Washington, DC: Center for Strategic and International Studies, 2025), <https://www.csis.org/analysis/ship-wars-confronting-chinas-dual-use-shipbuilding-empire> (검색일: 2025. 12. 29).

이러한 해상공급망 및 글로벌 물류체계 경쟁 심화는 경제 블록화와 이에 따른 국제정치적 긴장의 고조를 예고한다. 최근 미·중 양국은 특별항만세와 상호 항만접근 제한 조치를 통해 상대국 선박에 대한 선별적 규제를 강화하며, 글로벌 해운 네트워크의 분절화를 가속화하고 있다. 이러한 조치는 단순한 무역 장벽을 넘어 해상공급망의 지정학적 재편을 유발하며, 제3국 항만의 배타성을 강화하고 주요 초크포인트에 대한 통제권 경쟁을 심화시킬 전망이다. 이에 따라 세계는 미·중 중심의 경제 블록으로 재편될 것이며, 전 세계 항만 소재국들은 편승 또는 균형의 전략적 기로에 직면할 것이다.

미국의 글로벌 공급망 재편과 중국의 항만 투자 확장에 따른 국제정치적 지형 변화 속에서, 한국은 세계 3대 조선강국이자 주요 해운국으로서 동맹과 동반자 사이의 전략적 선택의 기로에 놓여 있다. 이는 군사 동맹국 미국과의 안보 협력을 넘어 조선·해운 분야에서 전략적 협력을 강화하면서, 경제 동반자 중국과의 협력을 지속해야 함을 의미한다. 이러한 균형 외교 노력을 지속하는 한편, 한국은 미·중 중심 해상 네트워크에 대한 의존도를 낮추고, 동남아·인도양·아프리카 등 제3권역과의 물류·조선 협력을 심화함으로써 글로벌 공급망 안정성과 전략적 자율성을 확보하는 것을 최우선 과제로 삼아야 한다.



저자소개: 이준성

중국 칭화대학에서 영어영문학 학사를 받고, 제주대학교에서 정치학 석사 및 박사학위를 받았다. 현재 한국핵안보전략포럼 운영위원, 플라자프로젝트 해양안보센터 연구위원 등으로 활동하고 있으며, 해군통역장교, 이어도연구회 연구실장, 제주대 법과정책연구원 전임연구원을 지냈다. 주요 연구분야는 국제 해양분쟁, 미·중 해양패권 경쟁, 섬 연구(island studies) 등이며, 최근 연구실적으로는 “해양패권 이행 경로의 유형화 연구” 『국제지역연구』 (2026), “중국의 상업적 도전과 미·중 해양패권 경쟁 구조의 전환: 서태평양 항만 네트워크를 중심으로” 『중소연구』 (2025) 등이 있다.



2025년 12월

저작권자 © 제주평화연구원, 무단 전재 및 재배포 금지