

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2023년 11월 20일

No. 2

이슈와 동향 01

- COSCO, 자오상취, 상하이항 등 '해운 디지털화 연맹' 결성 01
- 2023년 중-RCEP 농산물 무역액 1천억 달러 돌파 전망 04
- 상하이국제항무그룹, 해운 신에너지 부문으로 산업사슬 확장 06
- 2022년 중국 해양발전 지수 120.6 기록, 전년 대비 2.5% 상승 ... 08
- 중국 기온 상승 속도, 세계 평균 상회 10

해양수산뉴스 11

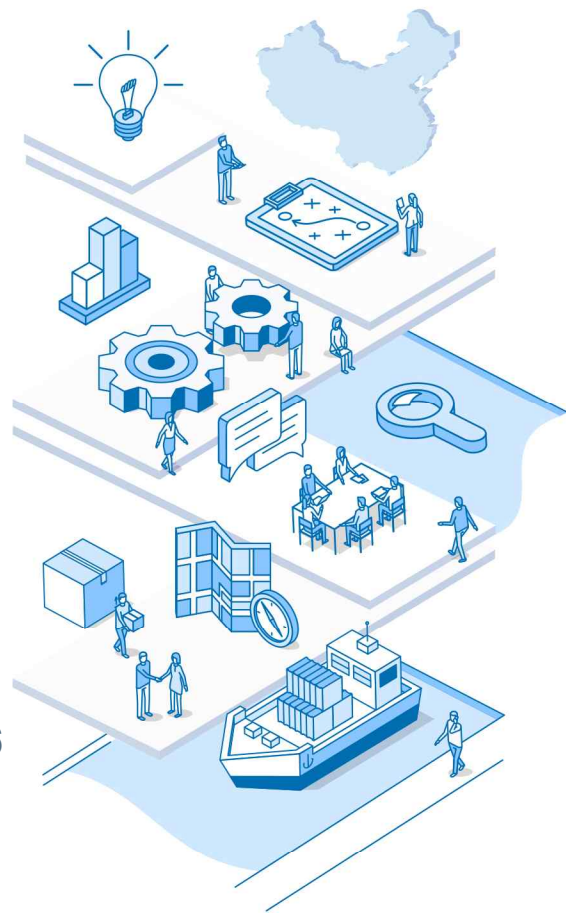
- 중국 「해양환경보호법」 개정안 통과, 2024년 1월 1일부터 시행 11
- 중국, 탄소피크 시범사업 대상지 100개 선정 11
- 중국 자오상취공업, 18만㎥급 LNG운반선 건조 착수 12
- 칭다오항, Q/C당 작업효율 신기록 경신 12
- 중국, 신장에 자유무역시험구 설립 13

포커스 16

- 중국 자무구 시행 10년 성과와 해운물류 시사점 16

통계 및 자료 25

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 25
- 중국 지역별 농산물 무역액(2023. 1~9월) 26



한국해양수산개발원 중국연구센터

Korea Maritime Institute China Research Center

발행인: 김종덕 원장 | 총괄: 박성준 센터장 | 감리: 한덕훈 부장

中國 上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803

+86-21-6090-0395~6

+86-21-6090-0397



이슈와 동향

COSCO, 자오상쥬, 상하이항, 중국은행 등 '해운 디지털화 연맹' 결성

지난 10월 18일 해운·무역 디지털화 혁신을 위해 중원해운(COSCO), 자오상쥬(招商局)그룹, 중국은행, 중국 바오우철강(宝武钢铁)그룹, 상하이국제항만그룹 등 중국 굴지의 해운·항만·금융·화주 기업이 해운무역 디지털화 협력·혁신 연맹(航运贸易数字化合作创新联盟, 이하 '해운디지털화연맹')을 결성했다.

동 해운디지털화연맹 참여 기업으로는 이밖에도 상하이이통국제(上海亿通国际)¹⁾, 선전시에 본사를 둔 난팡전자커우안(南方电子口岸), 육해신통로운영(陆海新通道运营)유한공사 등 지방 해운항만 기업은 물론, 중국 국가블록체인기술혁신중심(国家区块链技术创新中心) 등 R&D 기관이 포함되어 있다.²⁾ 해운디지털화연맹의 결성 사실은 2023년 10월 18일 거행된 제3회 '일대일로 국제협력 정상 포럼'에 제출된 '해운무역 디지털화와 '일대일로' 협력 혁신 백서' (이하 '백서')를 통해 발표됐다.

중국은 현재 세계 제일의 무역 대국으로서 중국 수출입 화물의 95%를 해상 운송을 통해 실현하고 있다. 지난 10년간 중국이 일대일로를 추진해 오면서 가장 역점을 둔 것이 글로벌 경제 발전 능력(全球发展动能) 증강과 지역 경제협력의 심화, 글로벌 무역 발전 촉진 등이었다. 또한 2010년대 중반 세계경제포럼을 중심으로 세계적으로 '제4차 산업혁명'이 강조되면서 중국도 이를 일대일로에 적극 반영하여 '디지털 실크로드'(数字丝绸之路) 건설을 추진해왔다. 해운디지털화연맹은 바로 이와 같은 목표 아래, 항만·선사 또는 제조기업에서 개별적으로 이뤄지던 디지털화 노력을 '해운·무역 디지털화'라는 큰 틀로 묶어 관련 기술 개발 등 혁신 기술의 현장 응용, 그리고 디지털 기반 산업 생태계 조성을 가속화하려는 의도로 해석된다.

현재 디지털화(数字化)는 해운·항만 각 분야에서 추진되고 있다. 중국 해운 부문에서 디지털화의 역량 강화는 크게 3가지 방향에서 잠재력을 가진 것으로 평가되고 있다.³⁾ 첫째, 해운산업의 커뮤니케이션 원가 절감, 물류 상·하류 부문의 협동성 제고를 통해 한층 높은 효율성과 유연한 서비스를 창조할 수 있다. 둘째, 빅데이터에 의한 의사 결정을 통해 실제 경험에 의한 의사 결정을 지원하고, 해운업의 시장 감지 능력을 제고할 수 있다. 셋째, 스마트 항만, 스마트 선박, 제4자 물류(4PL), 원격 조정, 자율운행, 시물레이션 등을 통해 해운산업 자체의 지능화를 꾀할 수 있으며 이를 통해 인건비를 절감하

2023년 11월 20일

제 2 호

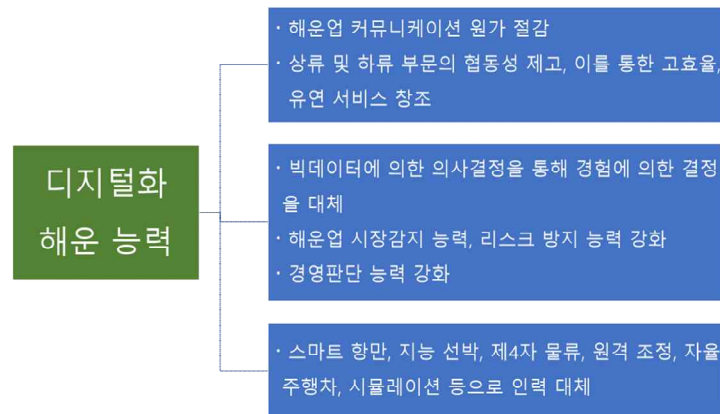
1) 중국 상하이에 본사를 두고 있으며, 국가 통상구 관리 부문 및 상하이 시정부의 위탁을 받아 상하이 항 및 관련 시설 전자·정보 시스템, 전자상거래 플랫폼을 개발·관리함
2) 国际船舶网(2023.10.20.), 《航运贸易数字化与“一带一路”合作创新白皮书》发布, http://www.eworldship.com/html/2023/ship_inside_and_outside_1020/197147.html; 王昊男, “航运贸易数字化合作创新联盟”成立(2023.10.12.), <https://cj.sina.com.cn/articles/view/7517400647/1c0126e4705904eptv?from=finance>(검색일: 2023. 10. 3.)
3) 徐凯 외(2020), 港航信息化发展报告2022版, 上海国际航运研究中心, pp. 2-3.



이슈와 동향

고 인력을 대체할 수 있다는 것이다.

[디지털화의 해운 능력 강화 3대 방향]



자료: 徐凱 외(2020), p.3

중국 해운 분야에서는 COSCO, 환스물류(环世物流), 원취나(运去哪), 저장4호항만(浙江四港) 등이 화주기업과 페이퍼리스 문서 교환, 화물 인도, 운송서류의 클라우드 및 물류 가시화 등 현장에서 디지털화를 추진해왔다.⁴⁾

항만 분야에서도 타 분야와의 협업, 협력을 통한 시너지 효과를 적극적으로 추구하고 있다. 백서에 따르면, 이 연맹의 참여사로 중국의 대표적인 터미널 운영사(TO; Terminal Operator)인 자오상궈(招商局)그룹은 이미 그룹에 소속된 항만 및 선사에 블록체인 플랫폼 등을 구축해왔다.

항만의 경우, 자오상궈그룹은 위에강아오대만구(粤港澳大湾区)⁵⁾의 각 항만에 대해 ‘항만 물류와 무역 편리화 블록체인 플랫폼’을 구축했으며, 자오상궈선박(招商局轮船)은 ‘실크로드 운송 체인’이라는 디지털 플랫폼을 구축했다. 또한 랴오닝항만 소속 각 항만과 선사들도 전자 서명 체인을 구축해 운영 중이다.⁶⁾

자오상궈그룹의 플랫폼은 블록체인 기술을 기반으로 하여, 항만, 해관(세관), 선사, 선박대리점, 내하부두, 금융기관을 결합해 각 방면의 업무를 계통적으로 연결하여 진행하는 것이다. 이 플랫폼은 위에강아오대만구 지역의 12개 도시, 30개 부두, 7개 해관(세

2023년 11월 20일

제 2 호

4) 한국해양수산개발원 중국연구센터(2022.12.6.), 중국의 경제정책전망 및 국제물류의 디지털·스마트화 전환(제20차 KMI 해운항만물류 CEO 포럼 발표 자료집)
5) 위에강아오(粤港澳)는 광둥성(粵), 홍콩(港), 마카오(澳)를 합친 지역 명으로, 광저우항, 선전항, 주하이항, 동관항 등 4개 대형 항만과 부속 항만으로 구성되어 있음
6)招商局集团(2023.10.19.), “一带一路”高峰论坛发布航运贸易数字化合作白皮书 | 招商局案例书写中国实践, https://www.cmhk.com/main/a/2023/j19/a46273_49417.shtml(검색일: 2023.11.5.)



이슈와 동향

관)을 포괄하고 있으며, 이 플랫폼을 통해 수출무역 환적 소요시간을 평균 5일에서 2일 이내로 단축했다.

역시 자오상취그룹 계열의 랴오닝성 항만(다롄, 잉커우, 단둥, 판진, 쑤중 등 5 구역)의 경우, 블록체인 기술을 활용한 전자 서명 체제를 구축하여 항만 당국과 선장, 기타 해운·무역 관계자 간 문서(서류) 교환의 정확성을 기하고 전송시 원본을 즉각 보존할 수 있게 하여 정보처리 투명성을 향상시키는 외에, 인력 및 작업량 절감 효과 등을 거두고 있다.

‘실크로드 운송 체인’(丝路云链)은 자오상취그룹 계열 자오상취선박(招商局轮船)⁷⁾에 구축된 블록체인 기반 디지털 플랫폼이다. 이 플랫폼은 해운에 무역 물류 및 금융(보험) 서비스를 결합한 것으로, 그 목표는 상품 무역의 핵심 참여자에게 빅데이터에 기반한 서비스를 제공하고, 이 분야의 디지털화 전환을 추동한다는 것이다. 지난 6월 이미 중국 최초로 로-로(Ro-Ro)선 수출 블록체인을 통해 전자 선하증권(B/L)을 시험적으로 교환했다.

주목해서 봐야 할 부분은 이번에 결성된 해운디지털화연맹의 글로벌 확장성이 앞으로 어느 정도로 빠른 속도로, 어디까지 실현될 수 있을 것인가 하는 것이다. 이 연맹 참여 기업들이 대부분 ‘포춘 글로벌 500대 기업’의 상위에 링크되어 있는 세계적인 기업들일 뿐만 아니라, 중국이 일대일로 전략을 지속 추진함에 따라 향후 ‘연선 국가’들과의 경제·무역 관계가 심화될 것으로 보이며, 이에 따라 중국의 디지털 표준 등의 영향력이 확장될 수 있기 때문이다. 실제로 중국은 해운디지털화연맹의 결성을 계기로 중국 기업의 글로벌 생산 분업 참여도를 높이고 자국 산업의 경쟁력을 강화할 수 있는 것 외에, 더 많은 해외 기업들이 중국 대시장을 공유함으로써 중국 기업 주도로 해운무역 디지털화 생태계의 영향력 확대를 꾀하고 있다.

작성자 : 박성준 중국연구센터장
(이메일 : sjpark@kmi.re.kr)

2023년 11월 20일
제 2 호

7) 자오상취선박유한공사의 사업 영역은 중국 내에서는 여객 및 화물 운송, 부두 관리 및 보관업 외에 금융, 보험, 신탁, 증권 및 투자 업무를 포함함



이슈와 동향

2023년 중-RCEP 농산물 무역액 1천억 달러 돌파 전망

중국과 포괄적경제동반자협정(RCEP) 회원국 간의 농산물 무역액이 2023년에 미화 1천억 달러를 넘어설 것이라는 전망이 나왔다. 중국 관세사협회 주까오장(朱高章) 부회장은 지난 11월 7일, 제6회 중국국제수입박람회(中国国际进口博览会)의 연계 행사로 열린 제2회 RCEP 무역편리화 국제포럼(상하이 국가컨벤션센터)에 참석해 이와 같이 밝혔다.⁸⁾

주까오장 부회장은 이 날, ‘중국과 RCEP 회원국의 식품·농산물 무역 증가’(中国与 RCEP 成员国农产品贸易增长) 제하의 주제발표를 통해 중국의 한국을 포함한 대(對) RCEP 국가 식품·농산물 무역 전체 현황 뿐만 아니라 중국의 품목별 수입 현황, 중국의 국가별 수출 현황 등 RCEP 농산물 수출입 현황 전반에 대해 소개했다.

중국과 RCEP 회원국간 농산물 무역액은 2022년에 1천억 달러에 근접했으며, 2023년에 1천억 달러를 돌파할 것으로 전망됐다. 그러나 이 날 중국측은 작년 동기 대비 증가율은 언급하지 않았다. ‘사상 최초 1천억 달러 돌파 전망’ 등 무역 규모의 증가에 초점을 맞추었다.⁹⁾

아울러 주까오장 부회장 따르면, 절대 다수 회원국이 RCEP 발효 후 농산물 무역이 크게 증가한 가운데, 한국, 오스트레일리아, 말레이시아, 태국, 그리고 중국의 농산물 무역이 두 자릿수 증가세를 보인 것으로 나타났다. RCEP 지역 내 농산물 무역에서는 한, 중, 일의 수입 비중이 절대적으로 높아 3국의 농산물 수입액을 합치면 RCEP 전체 농산물 수입총액의 70%에 육박하는 것으로 나타났다.

아울러 주 부회장은 이날 발표를 통해 중국의 농산물 수출입 구조에 대한 개략적인 현황도 설명했다. 중국은 RCEP 회원국들로부터 주로 곡물, 축산물 등을 수입하고, RCEP 지역으로 과일·채소를 많이 수출하는 것으로 나타났다. 주까오장 부회장에 따르면, 중국의 RCEP 지역으로부터의 곡물 수입 비중은 중국 전체 곡물 수입액의 20% 내외, 축산물은 중국 축산물 수입총액의 30% 이상이다.

반면 중국의 수산물 수출은 전년 동기 11%가 늘었으며, 아울러 이 수치는 중국 수산물 수출총액의 50%를 차지한다. 중국은 RCEP 발효 이후 RCEP 지역에 대한 채소류와 과일류 수출이 크게 늘었다. 채소류는 전년 동기 대비 12%가 증가했고, 이는 중국 채소

2023년 11월 20일

제 2 호

8) 이하의 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터의 포럼 참관 기록(박성준, 김명화) 및 중국 농업농촌부 농업무역촉진센터 공식 사이트(www.mcxx.agri.cn) 관련 내용을 토대로 작성함

9) 중국의 2023년 1~9월간 대세계 농산물 수출총액은 722억 달러로 전년 대비 0.4% 증가, 농산물 수입총액은 1,788억 달러로 전년 대비 1.8% 증가함(http://www.mcxx.agri.cn/mczz_en/Statistics/202310/t20231030_8044983.htm). 이를 근거로 추정하면, 중국의 대 RCEP 지역 농산물 수입액은 중국 전체 농산물 수입총액의 60% 이상을 차지하는 것으로 보임



이슈와 동향

수출총액의 약 50%를 차지했다. 과일류는 수출입 간에 역전 현상이 벌어졌다. 즉 중국의 대 RCEP 지역 과일류 수출은 전체 수출총액의 60%를 차지할 정도였지만, 수입도 마찬가지로 늘어 RCEP 지역으로부터의 과일 수입은 중국 전체 과일 수입총액의 70%를 차지했다.

이 날 발표에서 주까오장 부회장은 중국의 대 RCEP 지역과의 농산물 무역에 대해 약간의 전망도 내놓았다. 첫째, 통관 절차 및 무역 편리화, 위생·식물 검역 조치, 기술법규 및 평가 과정 등 비관세 장벽에 대한 투명성 조치 등으로 향후 RCEP 지역 내 농산물 무역이 지속적으로 증가하리라는 전망이다. 둘째, 원산지 누적제의 활용 등으로 농산물의 가공 무역도 증가할 것으로 전망했다. 셋째, 농산물 크로스-보더 전자상거래 무역 등 새로운 업태가 발전하여 RCEP 지역내 농산물 무역 성장을 견인할 것이라고 전망했다.

마지막으로 주까오장 부회장은 중국의 대 일본 농산물 수출이 지속적으로 증가할 것이라며, 시장에 대한 기대감을 표시했다. 특히 앞으로 관세 인하를 계속해 앞으로 16년 내에 무관세 대상이 될 품목으로 마늘가루(大蒜粉), 대합(蛤蜊), 문어(章鱼), 파(韭菜), 생강(生姜) 등을 거론하며 관세 인하 일정을 소개했다. 2037년까지 관세 인하 일정이 완료되면, 일본이 중국으로부터 수입하는(즉 중국이 일본으로 수출하는) 농산물 중 약 50%가 무관세 혜택을 누리게 될 것으로 전망된다.

작성자 : 박성준 중국연구센터장

(이메일 : sjpark@kmi.re.kr)

작성 지원: 김명화 행정원

(이메일: jinminghua@kmi.re.kr)

2023년 11월 20일

제 2 호



이슈와 동향

상하이국제항무그룹, 해운 신에너지 부문으로 산업사슬 확장¹⁰⁾

2023년 11월 7일 상하이국제항무그룹(Shanghai International Port (Group), SIPG)이 100% 투자한 상하이국제항무그룹에너지(상하이)유한회사(上港集团能源(上海)有限公司, SIPG Energy(Shanghai))가 신설되었다.

SIPG Energy(Shanghai)의 등록 자본금은 1억 위안(한화 약 178억 8,300만 원)이며, 주요 사업 범위는 석유제품 판매(위험물 제외), 정제유 도매(위험물 제외), 윤활유, 석유 및 천연가스 기술 서비스 판매, 수소 충전 및 수소 저장 시설 판매, 선박 항만 서비스, NVOCC 사업, 수출입 대행, 상품 수출입, 국내 및 국제 선박 대리, 신항 에너지 기술 R&D, 신에너지 차량(완성차) 판매, 국내 선박관리 사업, 가스 운영, 항만 운영 등이다.

일각에서는 SIPG Energy(Shanghai) 설립은 SIPG가 해운 분야 신에너지 산업사슬 상하방으로 확장하기 위한 또 다른 중요한 조치로 보고 있다.

최근 몇 년 동안 해운산업에서는 LNG, 그린 메탄올 등 청정연료 추진 선박 건조 붐이 불고 있다. 2022년 전 세계 청정연료 추진 선박 신조 주문량은 270척을 넘어섰다. 이에 따라 SIPG는 올해 3월부터 글로벌 선사들과 청정에너지 병커링 서비스 협력 사업을 적극 모색하고 있다.

[SIPG와 글로벌 정기선사 간 청정연료 병커링 협력 추진 현황(2023년)]

구분	글로벌 선사	주요 협력 내용
3월	CMA CGM	· 15,000TEU급 초대형 LNG 추진선 병커링 작업 완료 · 중국 항만 중 LNG '선박 대 선박(Ship to Ship)' 병커링 작업을 실현한 최초의 사례
	Maersk	· '상하이항 메탄올 연료 프로젝트' 관련 전략적 MOU 체결 · Maersk의 메탄올 이종연료 추진선에 대한 '선박 대 선박' 병커링 서비스 협력 · 상하이항을 '세계 최초 그린 메탄올 상업용 병커링 항만', '그린 메탄올 병커링 지역센터'로 발전시키는데 기여
4월	COSCO SHIPPING, CMA CGM	· 양사와 '항만에서 선박용 그린 메탄올 공급 협력에 관한 양해각서' 체결 · 상하이항을 포함한 중국 주요 항만에서 CMA CGM와 COSCO SHIPPING의 미래 이종연료 메탄올 선단에 그린 메탄올 연료를 조달, 공급, 인도 예정
9월	MSC	· LNG 병커링 계약 표준 약관 체결

자료 : 中国航务周刊(2023.11.9.)(검색일: 2023.11.16.)

2023년 11월 20일

제 2 호

10) 中国航务周刊(2023.11.9.), 上港集团1亿元成立新公司! <https://mp.weixin.qq.com/s/i1GietXJCxbU8fKV-GBjhw>(검색일: 2023.11.16.)



이슈와 동향

한편, 올해 9월 MSC와의 LNG 벙커링 계약 체결식에서 SIPG 구진산(顾金山) 회장은 상하이시는 상하이항을 청정에너지 벙커링 센터로 구축하기로 방향을 설정했으며, 글로벌 정기선사에 대한 LNG 벙커링 서비스 제공은 이를 실현하기 위한 중요한 조치라고 밝힌 바 있다.

현재 SIPG는 세계 최대의 LNG 벙커링 선박 '하이강웨이라이(海港未来)'호¹¹⁾를 보유하고 있다. 2022년 3월 상하이항에서 첫 벙커링 서비스가 개시된 이후 올해 9월 현재까지 CMA CGM, ZIM 등 선사 선박 55척에 710만 MMBtu 규모의 벙커링 서비스가 제공되었다.

2024년 상하이항은 국제항행 선박에 그린 메탄올 벙커링 서비스를 제공할 수 있는 능력을 갖추게 될 것으로 예상하고 있으며, 다양한 신에너지 추진 선박을 위한 벙커링 서비스 시스템을 점진적으로 구축한다는 계획이다.

향후 어떤 신에너지가 해운 분야 주력 에너지로 자리를 잡을지 아직 불확실성이 크지만, 우리 항만들 또한 소규모일지라도 실제 신에너지를 선박용 연료로 사용할 선사들과의 협력을 통해 신에너지 연료 벙커링 항만 육성 계획에서 한발 더 나아가 실행력을 높이는 것이 필요하다.

작성자 : 김은우 중국연구센터 부연구위원

(이메일 : hisgrace@kmi.re.kr)

2023년 11월 20일

제 2 호

11) 20,000CBM급의 원통형 방식인 C 타입 화물탱크를 장착한 LNG선으로 선장은 159.9m, 선폭은 24m이며, 이중연료 주엔진 및 보조엔진을 장착, LNG 증발가스를 주 연료로 사용함. 또한 LNG 벙커링 작업의 유연성과 안전성 향상을 위해 다중 LNG 핸들링 구역과 호스 핸들링 크레인(Hose Handling Crane)을 장착하고 있음(김은우, 상하이항, 세계 세 번째 LNG 벙커링 항만으로 부상, KMI 중국 해양수산 위클리, 제22-7호, 2022.2.28.)



이슈와 동향

2022년 중국 해양발전 지수 120.6 기록, 전년 대비 2.5% 상승¹²⁾

11월 9일, 중국 해양발전연구회와 국가해양정보센터는 샤먼에서 열린 ‘국제 해양 주간’ 행사 개막식에서 ‘2023년 중국 해양발전 지수 보고’를 발표했다.

중국 해양발전 지수는 일정한 시기 중국 해양 영역의 경제·민생, 과학기술 혁신, 생태 환경, 자원 이용, 대외 개방, 종합관리 등 6개 방면의 발전 수준을 계량화 평가하는 종합 적인 지수이다. 이 지수는 2015년을 기준 연도로, 100을 기준으로 설정하며, 1급 지수 6개, 2급 지수 14개, 3급 지수 38개를 포함한다.

이 보고서에 따르면, 2022년 중국 해양발전 지수는 120.6으로 전년 대비 2.5% 상승했다. 2022년 중국 해양발전은 다음과 같은 특징을 보여주었다.

첫째, 해양경제 발전 추진으로 민생이 개선됐다. 2022년 경제·민생 지수는 123.9를 기록해 전년 대비 3.8% 상승했다. 2022년 해양생산 총액은 9.5조 위안으로 전년 대비 1.9% 증가했으며, 해양 신흥산업 부가가치액은 전년 대비 7.9% 증가해 산업구조가 지속적으로 개선되고 있다. 해양 어민 1인당 순수익이 3.2만 위안에 도달해 사회 민생 보장이 강화된 것으로 보인다.

둘째, 과학기술 혁신 능력이 지속적으로 강화됐다. 2022년 과학기술 혁신 지수는 전년 대비 2% 증가한 124.2를 기록했다. 2022년 중점 모니터링 대상 해양 과학연구 기관의 1인당 연구·개발 투입은 전년 대비 10만 위안 감소했지만 인재 규모는 확대되는 추세를 보여 연구·개발 인력은 전년 대비 7% 증가했다. 많은 해양 과학기술 혁신 성과가 도출됐고 1만 명당 해양 연구·개발 인원이 발표한 해양 과학기술 논문 및 특허 수는 전년 대비 각각 2%, 2.8% 증가했다.

셋째, 해양 생태환경이 안정적으로 개선되고 있다. 2022년 생태환경 지수는 115로 전년 대비 0.8% 상승했다. 2022년 연안 해역 우량 수질(ⅠⅡ등급) 비율이 전년 대비 0.6%p 높아졌다. 중국 중앙 재정은 해양생태 보호·복원을 위해 자금 40억 위안을 조달했으며, 이를 통해 해안선 60km, 연해 습지 2,640ha를 정비·복원했고 맹그로브 숲 519ha를 조성·복원하는 등 해양생태 보호·복원에 긍정적인 효과를 거두었다.

넷째, 자원 개발·이용 능력이 현저히 제고됐다. 2022년 자원 이용 지수는 122로 전년 대비 4% 상승했다. 2022년 해역·도서 이용에 대한 심사 절차가 지속적으로 최적화되고 있으며, 비준된 해역 이용 면적은 19만ha에 도달했다. 해상풍력 발전량(发电量)이 전년

2023년 11월 20일

제 2 호

12) 中国海洋信息网(2023.11.13.), 《2023中国海洋发展指数报告》显示: 海洋发展稳中提质, <https://www.nmdis.org.cn/c/2023-11-13/79804.shtml>(검색일: 2023.11.13.)



이슈와 동향

대비 116.2% 증가했으며, 해양 에너지에 대한 개발·이용 능력이 더욱 향상됐다. 또한 해수 담수화 일일 생산 규모는 전년 대비 50만 톤 증가했다.

다섯째, 높은 수준의 개방이 지속적으로 확대되고 있다. 2022년 대외 개방 지수는 전년 대비 3% 증가한 121.8을 기록했다. 2022년 중국 연해 항만은 신규 대외 무역 항로를 적극 개척하고 국제 항로 컨테이너 물동량이 전년 대비 5% 증가해 대외 무역의 안정적인 성장에 힘을 보태주었다. 또한 연해 지역의 외자 이용 규모는 1,484억 달러로 사상 최고치를 기록했다.

여섯째, 해양관리 수준이 한 층 더 향상됐다. 2022년 종합관리 지수는 114로 전년 대비 0.7% 증가했다. 2022년 해양재해로 인한 경제적 손실과 실종·사망자는 전년 대비 각각 21.5%, 67.9% 감소했다. 해양 모니터링 기지는 전년에 비해 46개 늘어났고 해양 관리 서비스 능력이 더욱 강화됐다. 중국이 다른 국가·지역과 체결한 해양 영역 협정은 42개에 도달해 해양 관련 국제협력이 심화되고 있음을 알 수 있다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)



이슈와 동향

중국 기온 상승 속도 세계 평균을 상회¹³⁾

최근, 중국 기상국은 꾸이저우(贵州)성 꾸이양(贵阳)시에서 열린 ‘생태문명 꾸이양 국제포럼’에서 「중국 기후변화 청서(2023년)」를 발표했다. 이 청서는 과학적인 데이터를 기반으로 중국·아시아와 세계 기후변화 현황 및 추세를 반영했다.

글로벌 기후변화는 온난화 추세가 여전히 지속되고 있다. 중국 기상국의 세계 표면 온도 데이터 분석 결과에 따르면, 2022년 세계 평균 온도는 산업화 이전 수준(1850~1990년 평균치)보다 1.13℃ 높아 1850년 기상 관측 기록이 생긴 이래 6번째로 높은 수치를 보였다. 최근 10년(2013~2022년) 동안 세계 평균 온도는 산업화 이전 수준보다 1.14℃ 높았고, 2011~2020년 평균치보다 0.05℃ 높았다.

중국 기온 상승 속도는 같은 시기 세계 수준보다 높은 것으로 나타났고 극단적인 고온 사건 발생도 잦아지고 있다. 1901~2022년 중국 지표면 평균 기온이 10년마다 평균 0.16℃ 상승해 뚜렷한 상승세를 보여줬으며, 같은 시기 세계 기온 평균 상승 수준보다 높게 나타났다. 2022년의 중국 지표면 평균 기온은 평년보다 0.92℃ 높은 것으로 20세기 이래 가장 더웠던 3개년 중 한 해가 됐다.

세계 해수면은 지속적으로 상승하고 있고 중국 연해 해수면 상승세도 전반적으로 가속화되고 있다. 2022년 세계 해수면은 위성 관측 기록이 생긴 이래의 최고치에 도달했다. 중국 연해 해수면 상승 속도는 1980~2022년 기간 매년 3.5mm, 1993~2022년 기간 매년 4mm를 기록했으며 같은 시기 세계 평균 수준(3.4mm)을 웃돌았다. 2022년 중국 연해 해수면은 1993~2011년 평균치보다 94mm 높은 것으로 1980년 이래 가장 높은 수치를 기록했다.

북극 해빙 범위는 줄어들고 있고 남극 해빙 범위는 사상 최저치를 기록했다. 1979~2022년 북극 해빙 범위는 지속적으로 줄어드는 추세를 보였으며, 3월과 9월 해빙 범위가 10년마다 평균 2.5%, 12.3% 줄어들었다. 남극 해빙 범위는 1979~2015년 기간 늘어났다가 2016년 이후 주로 축소되고 있으며 단계적인 변화를 보여주었다. 2022년 2월 남극 해빙 범위는 위성 관측 기록이 있는 이후 가장 작은 수치를 기록했으며, 평년보다 27.9% 감소했다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2023년 11월 20일

제 2 호

13) 首义论碳(2023.11.2.), 《中国气候变化蓝皮书(2023)》正式发布,
<https://mp.weixin.qq.com/s/qQE4YjFcDuO1gFtusY9-Zw>(검색일: 2023.11.13.)



**해양수산
뉴스**

중국 「해양환경보호법」 개정안 통과, 2024년 1월 1일부터 시행

- 지난 10월 24일, 중국 제14기 전국 인민대표상무위원회 제6차 회의는 새로운 개정된 「해양환경보호법」을 통과시켰으며, 2024년 1월 1일부터 시행할 예정임
- 이 법은 총칙, 해양환경 감독·관리, 해양생태 보호, 육상 오염물 오염 방제, 공정 건설 사업 오염 방제, 폐기물 투입 오염 방제, 선박 및 관련 작업 활동 오염 방제, 법적 책임과 부칙을 포함한 9장으로 구성됨

https://mp.weixin.qq.com/s/14tdjF_yGRuwl4MvbTNHzw

중국, 탄소피크 시범사업 대상지 100개 선정

- 최근, 중국 국가발전개혁위원회는 「국가 탄소피크 시범사업 건설 방안」을 발표했으며, 대표적인 도시 및 단지 100개를 선정해 탄소피크 시범 건설을 추진할 계획임
- 중국은 시범사업을 통해 녹색·저탄소 발전을 제약하고 있는 난제를 해결하고 자원이나 발전 기반이 다른 도시와 단지의 탄소피크 실현 로드맵 작성에 적용하여 전국에 보급할 수 있는 경험을 축적하기 위한 목적으로 시행됨

https://www.gov.cn/govweb/lianbo/bumen/202311/content_6914268.htm

2023년 1~3분기 중국 해상풍력 발전 신규 설비용량 143만kW 도달

- 중국 국가에너지국은 10월 30일에 열린 언론 브리핑에서 2023년 3분기 에너지 발전 현황을 소개함
- 2023년 1~3분기 전국 풍력 발전 신규 설비용량은 3,348만kW에 도달하며, 이 가운데 육상풍력 발전 3,205만kW, 해상풍력 발전 143만kW임. 2023년 9월말 기준으로 전국 풍력 발전 누적 설비용량은 4억kW을 넘어섰으며 전년 대비 15% 증가함. 이 가운데 육상풍력 발전은 3.68억kW, 해상풍력 발전은 3,189만kW에 도달함

<https://mp.weixin.qq.com/s/SBhDVkrJTxb4IAO8GnENVg>

2023년 11월 20일

제 2 호

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)



해양수산 뉴스

중국 자오상궈공업, 18만㎡급 LNG운반선 건조 착수¹⁴⁾

- 지난 10월 23일, 중국 자오상궈(招商局)그룹 산하 자오상공업(招商工业)은 동 그룹 회장 마우젠민(缪建民) 회장 등이 참석한 가운데, 중국 장쑤성 난퉁 하이먼(海门) 조선소에서 18만㎡급 LNG운반선 1호선(CMH1-282-01) 건조 착공식을 개최함
- 이 날 마우 회장은 자사가 ‘제3차 창업’ 기에 있음을 강조하고, 대형 LNG 운반선 건조 등 신에너지 업무를 강화하여 중국의 해양장비 제조업 발전과 마케팅을 가속 화해 나가겠다고 밝힘
- 아울러 이 날 자오상공업과 선주사인 셸시우스는 대형 LNG 운반선 추가 수주(5, 6호선) 계약 서명식도 함께 개최함

<https://www.imarine.cn/120201.html>

작성자 : 박성준 중국연구센터장

(이메일 : sjpark@kmi.re.kr)

칭다오항, Q/C당 작업효율 신기록 경신

- 2023년 11월 15일 칭다오항 자동화터미널은 Q/C당 작업효율 1,223TEU(31.5van/시간)를 달성하여 지난 해 5월에 이어 신기록을 경신함
- 칭다오항측은 이번 기록 경신은 자체 개발한 국산 자동화 터미널 운영시스템 A-TOS와 자동화 장비제어시스템 A-ECS에 힘입은 것이라고 자부함

<https://www.chinanews.com.cn/cj/2023/11-15/10112650.shtml>

가오슝항, 폭스콘과 손잡고 스마트 항만 구축

- 최근 가오슝시 정부는 가오슝항과 폭스콘이 손잡고 ‘스마트 시트 플랫폼 CityGPT’를 구축할 계획이라고 발표함
- 한편, 가오슝항은 향후 폭스콘과 에버그린 간 협력을 통해 스마트 터미널을 구축하여

2023년 11월 20일
제 2 호



해양수산 뉴스

물동량을 증대시킴으로써 가오슝항이 세계 18위 컨테이너 터미널에서 한 단계 더
도약할 수 있을 것으로 기대하고 있음

<http://info.shippingchina.com/bluenews/index/detail/id/210639.html>

작성자 : 김은우 중국연구센터 부연구위원

(이메일 : hisgrace@kmi.re.kr)

중국, 신장에 자유무역시험구 설립

- 최근 중국은 신장(新疆)에 자유무역시험구를 설립하기로 결정함
- 국무원이 발표한 ‘중국(신장)자유무역시험구 총체 방안’에 따르면 신장 자유무역 시험구는 신장의 지리적 이점을 최대한 활용하여 주변 국가와의 상호 연결을 강화 하며, 유라시아를 연결하는 종합 물류 허브를 건설하고, 중앙 아시아 국가 및 상하이 협력 조직 국가 간의 경제 무역, 산업, 에너지 및 기술 협력을 강화할 것임
- 궈팅팅(郭婷婷) 중국 상무부 부부장(차관)은 향후 신장 자유무역시험구에서 외국인 투자에 대한 서비스 보장 메커니즘을 개선하도록 장려하고, 외국 기업이 법에 따라 정부 조달 · 입찰 및 표준 제정과 같은 활동에 공정하게 참여할 수 있도록 보장하며, 자격을 갖춘 외국 기업이 산업 및 지역 발전 정책을 동등하게 누릴 수 있도록 지원 하는 한편, 신장 자유무역시험구에 외자연구개발센터 설립을 장려하여 외자 흡인력 을 강화할 것이라고 밝힘
- 아울러 향후 해외 금융 기관이 신장 자유무역시험구에 은행, 보험, 증권 및 기타 금융 기관을 설립하여 국제화되고 다양한 금융 상품과 서비스를 제공할 수 있도록 지원할 것임
- 신장은 중국 서북부 대외개방의 중요한 관문이며, 우루무치가 그 중심 도시임

https://www.zyztzb.gov.cn/zyztzb/2023-11/02/article_2023110209165655131.shtml

중국, 1~9월 철도 화물 운송량 28억 9,700만 톤

- 10월 23일, 중국국가철도그룹(中国国家铁路集团) 통계에 따르면 올 1~9월 중국 의 철도 화물 운송량은 28억 9,700만 톤으로 철도 화물 운송량은 높은 수준을 유지

2023년 11월 20일

제 2 호



해양수산 뉴스

했음. 주요 원인은 아래와 같음

- 화물 운송 능력의 지속적인 확대 1~9월 화물 운송 열차는 일 평균 17만 6,600량을 달성. 전국 주요 항만 열차는 일 평균 3만 1,500량 달성하여 전년 동기대비 5.8% 증가. 광석의 일 평균 운송량은 2만 8,100량으로 전년 동기대비 2.2% 증가함
- 국제 운송의 품질과 효율성 제고 중-유럽 화물열차(中欧班列) 포털 사이트 (<https://www.crexpress.cn/#/home>)의 운영으로 중-유럽 운행 화물열차의 서비스 품질과 효율을 제고시킴. 1~9월 중-유럽 화물열차는 1만 3,000편을 운행하여 컨테이너 화물 총 142만 TEU를 운송해 전년 동기대비 각각 7%, 20% 증가함
- 운송 화물의 제품 최적화 복합 운송 서비스 능력을 제고하기 위해 컨테이너 운송, 복합 운송 및 택배화물을 적극 개발함. 1~9월 컨테이너 물동량은 2,429만 TEU로 전년 동기대비 5.7% 증가. 철도-수로의 복합운송량은 945만 TEU로 전년 동기대비 10.3% 증가함

https://www.gov.cn/govweb/lianbo/bumen/202310/content_6910943.htm

안후이성, 콜드 체인 물류 대대적으로 발전시킬 것

- 10월 11일, 안후이성 인민정부 판공청은 ‘안후이성 공급사슬 혁신 및 응용을 가속화하기 위한 약간의 정책 조치’(‘정책 조치’) 발표를 통해 핵심 분야의 발전 가속화 및 핵심 공급사슬 허브 건설 지원에 중점을 두고 18개의 ‘정책 조치’를 발표함
- ‘정책 조치’는 콜드 체인 물류를 대대적으로 발전시킬 것을 제시함. 주로 △ 콜드 체인 물류 네트워크 시스템 구축 가속화 △ 콜드 체인 물류 인프라 단점 보완 △ 투자 조건을 충족하는 프로젝트에 대한 투자 지원 제공 △ 프로젝트 건설에 발생하는 대출에 대해 제조업 우대대출 금리 제공 △ 신규로 승인받은 국가 및 성급 콜드 체인 물류기지, 성급 물류센터에 일회성 장려금 지원 등 내용들이 포함됨

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=665659>

중국, 물류기업 원자재 창고시설용지 도시토지사용세 우대정책 실시

- 10월 10일, 국가세무총국은 물류산업의 건전한 발전을 촉진하기 위해 재정부와 세무총국이 「2023년 제5호」 공고문의 공동 발표를 통해 2023년 1월 1일부터

2023년 11월 20일

제 2 호



해양수산
뉴스

2027년 12월 31일까지 물류기업이 소유(자체 사용 및 임대 포함)하거나 임차한 원자재(대중상품) 창고시설용지에 대해, 해당 토지 등급에 따라 적용되는 세금 표준의 50%를 감면하여 도시토지사용세를 부과한다고 밝힘

<https://cj.sina.com.cn/articles/view/1644114654/61ff32de02001phxt>

작성자 : 김명화 중국연구센터 행정원

(이메일 : jinminghua@kmi.re.kr)

2023년 11월 20일

제 2 호



포커스

중국 자무구 시행 10년 성과와 해운물류 시사점

지난 9월 중국 자유무역시험구(이하 ‘자무구’로 약칭)¹⁵⁾ 제도가 시행된 지 꼭 10년을 맞았다. 중국의 자무구 제도는 2013년 7월, 중국 국무원에서 「중국(상하이) 자유무역시험구 총체 방안」이 통과되고 같은 해 9월, 중국 상해에 자무구가 처음 설립된 후 현재까지, 중국 전역의 주요 무역 거점을 대상으로 7차의 추가 및 확대 지정을 통해 오늘에 이르고 있다. 2023년 11월 현재 중국에는 전국적으로 모두 22개 자무구가 설립되어 운영되고 있다.

지난 1978년 중국이 개혁·개방을 표방하고 실천해온 이래, 중국 자무구는 중국의 대외 개방 가속화와 중국 경제의 질적 성장을 위한 중요한 정책 프로젝트로 추진되어 왔다. 중국 일각에서는 지난 10년간 자무구 건설·운영 성과에 대해 “동·서·남·북·중을 모두 커버하고 육·해를 두루 통할”¹⁶⁾하는 전략적 개방 네트워크를 형성했다고 자평하고 있다. 중국 자무구는 중국의 국제 무역 거점을 중심으로 발전되어 온 데다, 일대일로 전략과 상호 연동되어 추진되어온 까닭에 한국의 해운물류 발전에도 다양한 영향을 미칠 수 있다. 따라서 이 글에서는 중국 자무구의 발전 과정·현황 및 성과, 미래 전망에 대한 중국 내 논의를 검토하여, 한국의 국제물류 및 한중 해운물류 발전 방향에 대한 시사점을 도출해보고자 한다.

1. 중국 자무구 추진 배경과 현황

1979년부터 자무구가 설립된 첫 해인 2013년까지 중국은 개혁·개방 및 대외 경제·무역의 촉진을 위해 경제특구, 수출가공구, 보세물류원구, 종합보세구, 보세항만 등 다양한 형태의 특별 경제지역(광의의 ‘경제특구’)을 설립 운영해왔다. 자무구 추진 목적 중 가장 주요한 것은, 이와 같은 특별 경제지역을 좀 더 종합화하여 개혁을 심화하고 개방을 확대하려는 것이었다.¹⁷⁾

오늘날 좀 더 주목해야 할 것은 중국 자무구가 무역에 좀더 특화되고 좀 더 종합화된 경제 특구라는 점 외에, 중국의 세계 전략인 일대일로 이니셔티브¹⁸⁾ 및 ‘중국제조 2025’ 등 다른 국가 전략과 밀접하게 연동되어 추진되어왔다는 점이다. 즉 중국 자무구

15) 중국어로 자유무역시험구(自由贸易试验区)는 한국어로 ‘자유무역시험구’로도 번역되어왔으나 여기서는 ‘자유무역시험구’로 쓸. 줄임말은 ‘자무시험구’ 또는 ‘자무구’로 표기되나 여기서는 ‘자무구’로 함

16) 중국어 원문은 “形成了覆盖东西南北中, 统筹沿海、内陆、沿边的改革开放创新格局”. 2023년 11월 초 개최된 제6회 중국 국제수입박람회(상해)를 계기(10주년 기념 전시 행사 개최)로 중국 언론 매체 혹은 전문가 기고에 등장하고 있음

17) 김형근·김세원(2019), 『우리나라 해운·물류 기업의 중국 자유무역시험구 활용방안 연구』, 한국해양수산개발원, p.16 참조

18) ‘일대일로’는 ‘일대일로 전략’으로 번역되지만 중국 공식 명칭인 일대일로 창 의(一帶一路 倡议)의 ‘倡 议’는 영어 ‘이니셔티브’(Initiative)의 번역이므로, ‘일대일로 창 의’로 표기함



포커스

건설 정책은 중국의 21세기 산업전략인 ‘중국제조 2025’와 함께 중국의 가장 크고 장기적인 국가 계획인 일대일로로 떠받치는 기둥으로 추진되었다고 할 수 있다.¹⁹⁾

2013년 9월 상하이 자무구를 시작으로 최근(2023년 11월) 신장(新疆) 자무구가 문을 열기까지 중국 자무구는 현재까지 22개가 지정·건설되었다(아래 [표1] 참조).

[표 1] 중국 자유무역시험구 현황(2013~2023)

연번	구분	설립 시기	권역	경제 배후지	주요 항만/중심 도시
1	상하이	2013. 9.	화동	창장 삼각주	상하이항
2	톈진	2015. 4.	화북	징진지(京津冀)	톈진항
3	광둥	2015. 4.	화남	주장 삼각주	광저우항, 선전항, 주하이항
4	푸젠	2015. 4.	화동	동남 연해 지역	푸저우항, 샤먼항
5	랴오닝	2017. 4.	동북	동북 지역	다롄항, 잉커우항
6	저장	2017. 4.	화동	창장 삼각주	닝보·저우산항
7	허난	2017. 4.	화중	중원 도시군	-
8	후베이	2017. 4.	화중	창장 경제벨트 중부	우한항, 이창항
9	충칭	2017. 4.	서남	창장 경제벨트 서부	충칭항
10	쓰촨	2017. 4.	서남	서남서북 지역	루저우항
11	산시	2017. 4.	서북	서북 지역	시안
12	하이난	2018. 10.	화남	하이난성	하이커우(海口)항
13	산둥	2019. 8.	화동	산둥성	칭다오항, 옌타이항
14	장쑤	2019. 8.	화동	창장 삼각주	렌윈강항, 쑤저우항, 난징항 등
15	광시	2019. 8.	화남	서남 지역	베이부완항
16	허베이	2019. 8.	화북	징진지(京津冀)	차오페이톈항
17	윈난	2019. 8.	서남	서남 지역	-
18	헤이룽장	2019. 8.	동북	동북 3성	하얼빈(항)
19	베이징	2020. 9.	화북	징진지(京津冀)	톈진항
20	후난	2020. 9.	화중	창장 경제벨트 중부	창사
21	안후이	2020. 9.	화동	창장 삼각주	우후(芜湖)(항)
22	신장	2023. 11.	서북	서북 지역 및 중앙아	우루무치, 카스

자료: 각 자무구 공식 사이트 정보를 바탕으로 필자 정리

2. 중국 국가발전 계획에 따른 자무구 발전 과정

2013~2023년까지 지난 10년 간 중국 자무구 건설 과정은 2018년을 기준으로 크게 전반기(2013~2017)와 후반기(2018~2023) 두 단계로 나뉘볼 수 있다.²⁰⁾

전반기(2013~2017) 주요 특징으로는, 1차적으로 상하이 자무구를 시작으로 지역별

2023년 11월 20일

제 2 호

19) 일대일로는 2013년 9월 시진핑 주석의 카자흐스탄 연설을 통해 제창됨(상하이 자무구 출범과 동시)
20) 김형근·김세원의 연구(2019)에서는 2013~2018년까지 중국 자무구를 성숙단계, 준성숙단계, 미성숙단계, 태동단계 등 4단계로 구분한 바 있으나 본고에서는 채택하지 않음. 본고 논의의 시간적 범위가 10년이며, 일반적으로 산업단지나 경제특구가 지정·개발되어 운영이 정상화되기까지 최소 5년 이상 기간이 소요됨을 고려해볼 때 ‘4단계 구분’은 본고의 성격에 맞지 않다고 판단됨



포커스

로 추가 지정해 거점 수를 확대해 나가되, 중국 연해 지역 주요 항만(2013년 상하이항, 2015년 텐진항, 광저우항, 선전항, 주하이항, 푸저우항, 샤먼항, 다롄항, 잉커우항, 닝보·저우산항 등)을 우선 지정하고, 서부대개발·서부육해신대통로 등 국가 발전 전략 상 주요 거점인 내륙 거점(2017년 충칭, 시안 등)으로 치츄 넓혀나가는 것이었다(2017년 까지 총 11개). 당시 중국 정책 당국의 자무구 확대 정책 주안점은 상하이 자무구 등 모범적인 자무구를 모델로 하여 그 운영 방식을 타 자무구로 ‘복제·확대’하는 것이었다. 전반기는 따라서 양적 확장기였다고 할 수 있다.

이에 비해 후반기(2018~2023년 현재)의 주요 특징은 전반기에 기 지정(또는 건설)된 자무구의 성장 발전 및 추가 건설을 통한 양적 확장을 지속해나가되, 지역적으로는 댜원강항 등 상대적으로 소규모이지만 일대일로 이니셔티브 상의 주요 심해항·내륙항(예: 댜원강항, 난징항 등) 및 국경 통과 거점(예: 하얼빈, 우루무치 등)으로 확대해 나가는 것으로 나타나고 있다. 2023년 현재 시점에서 볼 때 후반기의 양적 확장은 2018·2019년 2년간 총 7개를 추가해(2023년 11월 기준 22개 자무구의 약 1/3을 지정) 일단락된 것으로 보이며, 2020년 이후에는 국가균형 발전 등을 고려하여 소수 거점을 지정하는 것으로 추세가 바뀌고 있다.

중국 자무구의 기본 목적은 ‘개혁의 심화, 개방의 확대’라는 데 변함이 없었지만, 중국 국가경제 발전의 정책 환경(여건)에 따라 강약과 속도는 변화해 왔다. 중국의 국가 경제 발전 계획은 ‘13.5’ 계획, ‘14.5’ 계획 등으로 약칭되는 ‘국민경제사회발전 계획’(계획 기간 5년)으로 대표된다고 할 수 있다. 지난 10년 간 중국의 자무구 건설 경험은 ‘12.5’ 계획(2011~2015), ‘13.5’ 계획(2016~2020), ‘14.5’ 계획(2021~2023)의 계획 기간에 걸쳐 있다. 따라서 각 계획 기간 중 중국의 경제정책 환경과 이 환경에서 중국이 ‘계획’을 통해 달성하고자 했던 국가적 목표가 무엇인가를 확인하면, 자무구의 발전 요인과 발전 방향을 좀 더 분명하게 알 수 있다.

먼저 자무구가 시작된 2013년은 ‘12.5’ 계획(2011~2015)의 중간 결산 시기로²¹⁾ 당초 ‘12.5’ 계획의 주요 목표는 정보화, 도시화, 시장화, 국제화의 심화·발전이었다. 이미 ‘12.5’ 계획 기간 중 중국은 화물 무역 분야에서 세계 1위로 올라섰다. 자무구는 바로 이런 상황 하에서 이미 어느 정도 예견된 조치였다고 할 수 있다.

그러나 ‘12.5’ 계획 중간평가 기간, 중국의 최대 과제로 떠오른 것은 중국 경제의 ‘신상태 적응’(新常态 适应), ‘신상태 파악’(新常态 把握), ‘신상태 선도’(新常态 引领)로 특징지워 진다.²²⁾ 여기서 ‘신상태’의 핵심적 의미는, 대외 경제환경의 변화로 인해 중국

2023년 11월 20일

제 2 호

21) 실제로 2013년 4월 국가발전개혁위에 의해 전문가 팀이 조직되어 평가 보고서를 작성하고, 같은 해 12월 12기 전인대 상위 6차 회의를 통해 동 보고서를 통과시킴

22) 尹俊·徐嘉(2021), 中国式规划从一五到十四五, 北京大学出版社, p. 230.



포커스

이 과거의 두자릿 수 고속 성장을 더 이상 향유하기 어려워지며, 중국은 이에 대응해 ‘고속 성장’ 기조를 ‘중고속 성장’으로 전환해야 한다는 것이다.²³⁾

이에 대한 해법으로는 경제구조의 부단한 승급, 제3차 산업(서비스업) 발전, 소비수요의 점진적 경제 주체화 등과 함께, 대외 개방 가속화와 중국의 경제·산업 전환이 제시됐으며, 이를 실현할 주요 수단 중 하나로 자무구 건설이 대두됐다. 좀 더 세부적으로 △ 네가티브 리스트(负面清单) 도입을 통한 외국인 투자 규제 완화 △ 금융 개혁 △ 통관 제도 개선 등 무역 편리화 △ 각종 서비스업(금융, 관광, 교육, 보건 등) 개방 및 서비스 무역 육성 등이다. 중국은 2013년 9월 중국 최초로 설립된 상하이 자무구를 개혁 심화·개방 확대의 ‘시험밭’(试验田)라고 불렀다.²⁴⁾

‘13.5’ 계획(2016~2020) 수립을 앞두고서는, 향후 10년 중국 경제 전환(经济转型) 방법이 집중 검토됐다. 2015년 10월 개최된 중공 18기5중전회에서 시진핑 총서기는 향후 발전 5대 이념으로 창신(혁신), 협조, 녹색, 공향(共享, 즉 공동향유)과 함께, 다시 한번 ‘개방’을 강조했다. 이 개방 이념은 2016년 3월 양회 기간 중 전인대 4차 회의에서 표결 통과된 ‘13.5’ 계획에 ‘개방형 경제 신체제 구조 건설 가속화’로 반영됐다.²⁵⁾ 바로 이것이, ‘대 중국 투자 적극 유치’(引进来), ‘밖으로 나가기’(走出去)라는 구호와 함께, 2017년에만 자무구 7개를 추가 지정한 주된 배경이다. 또한 자무구 건설 프로젝트가 일대일로 이니셔티브와 상호 보완 관계로 갖고 추진된 이유라고 할 수 있다.

‘14.5’ 계획(2021~2025)은 코로나19 팬데믹 기간 중 검토되기 시작해 2021년 3월 양회에서 확정됐다. ‘14.5’ 계획은 코로나19로 인한 수요·공급 충격, 미중 무역 갈등의 격화 등에 수립됐다. 중국 정책 당국은 변화된 여건(중국 식 표현으로는 ‘신형세’²⁶⁾)에 대응하기 위한 방법으로 ‘쌍순환’(국내대순환 및 국제순환)과 ‘고품질 발전’을 내걸고, 이를 위한 수단으로 △ 고수평 투자 자유화 및 편리화 정책 실행 △ 공평성·투명성 제고 △ 글로벌 외국인 투자(외상 투자)의 주요 목적지 지위 유지 등을 제시했다. 또한 자무구 정책의 유효성을 재확인하는 외에, 자유무역항 등 ‘자유무역 시점’(自由贸易试点)개발이 정책 수단으로 추가됐다.²⁷⁾ 이와 동시에 중국의 주요 항만은 계획 기간 중 ‘세계 일류’의 고품질 항만으로 발전한다는 목표가 제시됐다²⁸⁾.

23) 시진핑 주석은 2013년 12월 중앙경제공작회의를 통해 ‘신상태’를 언급하고, 2014년 5월의 한 연설에서 신상태를 오히려 ‘전략적 기회를 활용할 것’을 강조함. 이상은 尹俊 徐嘉(2021), 같은 곳 참조

24) 杜金岷(2018), 开放蓝本: 自由贸易试验区, p. 82 및 中共上海市党史研究室(2018), 上海开放史话, p. 253 등 인용

25) 尹俊·徐嘉(2021), 앞의 책, p. 238.

26) ‘신형세’ 안에는 △ 중국 경제 성장(거대 제조대국 및 무역대국) △ 중국 성장물의 둔화(고속 성장에서 중속 성장) 등이 포함됨

27) 樊纲·郑宇劼·曹钟雄(2021), 双循环: 构建“十四五”新发展格局, pp. 220-221

28) 중국 14.5 계획 중 ‘교통강국 건설’ 부문 주요 사업 중 ‘세계적인 항만군 및 공항군 건설의 가속’ 등 참조



포커스

[표 2] 중국 국가발전계획에 따른 자무구 추진 과정(요약)

계획 명	경제 여건 키워드	연도	GDP 성장률 (%)	경제무역 방향	자무구 관련 조치
12.5 계획 (2011~2015)	· 국제 금융 위기 충격(2008) · 신상태 (2013년 이후)	2011	9.3	· 경제 성장 방식 전환 · 개혁의 심화, 개방의 확대 · 중국제조2025 (2015)	· 2013. 9. 상하이 자무구(최초) 출범 · 2015.4. 광저우 등 3개 신설
		2012	7.8		
		2013	7.7		
		2014	7.3		
		2015	6.9		
13.5 계획 (2016~2020)	· 신상태의 지속 · 중국 인건비 상승으로 인한 국제 경쟁력 약화 · 4차 산업혁명 및 기술혁신	2016	6.7	· 경제 전환 · 일대일로 가속화 · 중국제조2025 · 징진지 프로젝트, 창장경제 벨트 등 추진	· 2017. 4. 랴오닝, 저장 등 7개 신설 · 2018. 10. 하이난 등 2개 추가 지정 · 2019. 8. 장쑤 등 5개 신설(상하이 자무구 확장) · 2020. 8. 베이징 등 3개 신설
		2017	6.9		
		2018	6.6		
		2019	6.1		
		2020	2.3		
14.5 계획 (2021~2025)	· 코로나19 수요·공급 충격 · 미중 무역 갈등 지속 · 러·우 전쟁	2021	8.1	· 쌍순환 · 고품질 발전 · 중국 가치사슬 고도화 · 기술혁신 및 인재 양성	· 2023. 6. 자무구 및 자유무역항시 점의 국제표준 제도형 개방 조치 · 2023. 11. 신장(우루무치) 자무구 신설
		2022	3		
		2023	5 내외		
		2024	—		
		2026	—		

주: GDP 성장률(%)은 2022년까지는 중국 국가통계국 발표 자료, 2023년은 양회 제시 전망치
자료: 역대 경제사회발전 계획을 참고하여 필자 작성

3. 중국 자무구의 성과²⁹⁾

2013년 9월 말 이후³⁰⁾ 중국 경제·무역 전문가와 언론 매체의 중국 자무구 평가는 전반적으로 ‘비범 10년’(非凡十年)과 ‘풍성한 성과’(丰硕成果)로 압축된다. 개혁 심화와 높은 수준의 개방, 제도 혁신 등 소기의 목표를 달성했다는 것이다.

우선 자무구의 중국 경제 기여도 면에서 보면, 2022년까지 총 21개 자무구(신장 자무구는 제외)의 외국인 투자(외상 투자)액은 약 2.2조 위안으로 중국 전체 외국인 투자액의 18%를 차지하고 있다([그림 1] 참조). 이는 2017년 10% 이하 수준에서 8%포인트 높아진 것이다. 또한 21개 자무구의 수출입 총액은 7.7조 위안으로 중국 전체 수출입액

2023년 11월 20일

제 2 호

29) 이하 ‘성과’의 주요 내용은 孔庆峰(2023.10.31.) 中国自贸试验区十周年：成就 挑战与机遇을 바탕으로 하고, 관련 자료(각주 표시)로 보충함

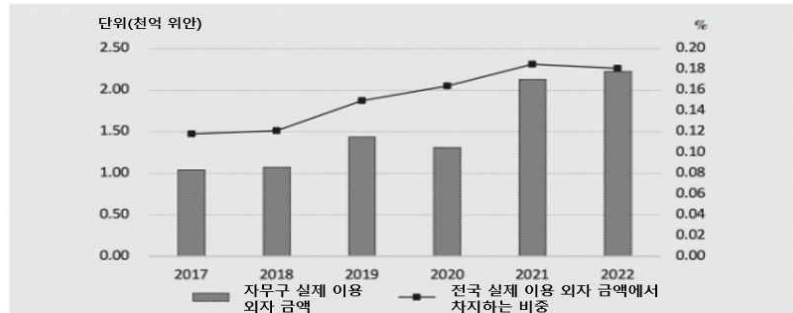
30) 중국 자무구 평가는 2023년 9월 26일 허리펑(何立峰) 부총리 주재 좌담회, 9월 27일 국무원 신문 관공실 관계기관 합동 기자회견 이후 본격화됨



포커스

의 약 19%이며, 2017년 대비 10%포인트 이상 증가한 것이다([그림 2] 참조).

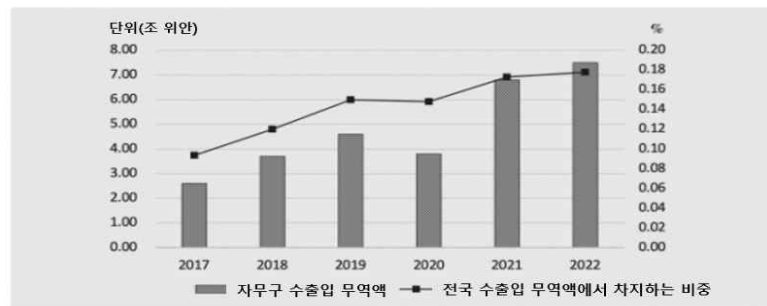
[그림 1] 중국 자무구의 외자 이용 현황



출처: 각 연도 「중국 자유무역 시범구 발전 보고」

자료: 孔庆峰(2023.10.31.) 中国自贸试验区十周年: 成就 挑战与机遇

[그림 2] 중국 자무구의 수출입 무역액 현황



출처: 각 연도 「중국 자유무역 시범구 발전 보고」

자료: 孔庆峰(2023.10.31.) 中国自贸试验区十周年: 成就 挑战与机遇

중국 자무구의 당초 목적 ‘개방의 확대’란 외국인 투자 확대를 뜻하며, 구체적인 조치로는 곧 네거티브 리스트 제도의 도입·발전(내용상으로는 ‘제한 대상 축소’)이라 할 수 있다. 산둥대 쿵칭펑(孔庆峰)의 평가에 따르면, ‘투자 제한’을 뜻하는 네거티브 리스트 항목은 2013년 첫 도입 당시 190개에서 2021년 27개로 줄었으며, 2013년 대비 축소율은 85%를 나타냈다. 또한 제한 조치(限制类措施) 항목은 2013년 152개에서 2021년 17개로 줄어 축소율 89%를 기록했다. 금지 조치(禁止类措施) 항목도 2013년 38개에서 2021년 20개 줄어 축소율은 47%를 나타냈다([그림 3] 참조).

중국은 또한 자무구를 통해 무역·투자 편리화의 수준을 제고함으로써 당초 목표로 했던 대외 개방 수준을 끌어올렸다. 이를 달성하기 위한 수단으로는 통관의 ‘싱글 윈도우’(单一窗口)의 도입, 역외 교역(离岸贸易, off-shore trading) 허용, 초국경 전자상거래 조치, 미시 경제 주체의 통관 절차 간소화 등이 포함된다.

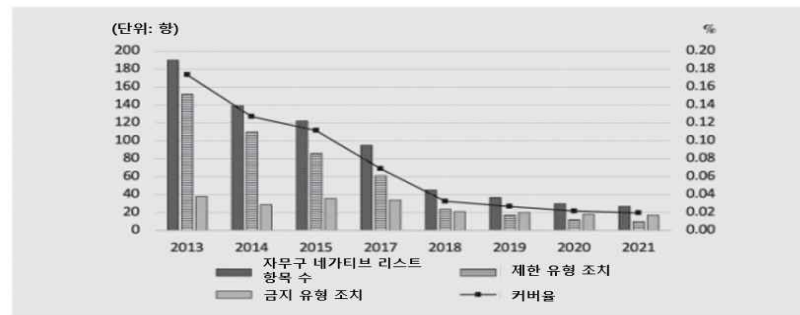
싱글 윈도우는 2013년 상하이 자무구에 맨 처음 도입된 뒤 저장 자무구 및 기타 자무



포커스

구에 확대 도입되었다. 싱글 윈도우를 구현하기 위해서는 통관 시스템 정보화와 물류 연결망 구축, 무역 데이터의 간소화 및 표준화 등이 수반된다. 자무구의 지정·건설 시기가 각각 달라 정확한 측정은 어려우나 일단 싱글 윈도우가 도입된 곳은 통관 비용 절감, 통관 시간 단축 등의 가시적 효과를 거두고 있다. 쿵칭펑(孔庆峰)의 평가에 의하면, 산둥 옌타이(烟台) 해관의 경우, 수출과 수입 통관 시간은 2017년과 비교해 각각 51%, 84%가 단축됐다.³¹⁾

[그림 3] 외국인 투자 승인 네거티브 리스트 관리 수량의 변화



출처: 각 연도 「자유무역 시범구 외국인 투자 허락 특별 관리조치(네가티브 리스트)」 및 「국민경제 업종 분류」

자료: 孔庆峰(2023.10.31.) 中国自贸试验区十周年：成就 挑战与机遇

중국 자무구에 대한 중국인의 자체 평가에서 눈여겨 볼 것은 국제화 방면의 성과와 중국 지역발전 전략 및 일대일로 이니셔티브와의 시너지 효과 등에 상당한 중점을 두고 있다는 것이다.

먼저, 국제화 분야에서 중국의 자체 평가는 △ (금융, 투자, 무역 편리화 등) 각 영역에서의 국제화 표준의 제정 △ 운영관리 전문화 수준 제고 △ 산업 집적(클러스터) 촉진 등을 국제화의 '주요 성과'로 지목하고 있다. 특히 국제화 분야에서는 산업 수준의 고도화에 걸맞는 국제화된 인재 배양이 강조되고 있다.

다음으로, 지역발전 연계, 일대일로와의 시너지 효과가 강조되고 있다³²⁾. 지역발전 연계³³⁾ 및 일대일로 시너지 효과는 쿵칭펑(孔庆峰)은 지역발전 연계의 모범 사례로 상하이 자무구, 충칭 자무구, 톈진 자무구, 광둥 자무구를 꼽고 있다. 상하이 자무구는 제도 혁신 등을 이끌며 전국적으로 국제금융, 국제무역, 국제해운센터 서비스 기능을 한 단계 끌어올렸다는 것이다. 충칭 자무구는 일대일로와 창장 경제벨트가 만나는 곳이자, 중국 정책 당국의 개발 관심사인 서부 지역으로 뻗어 나가는 곳으로 국가적으로 중요한 지역균형 발전의 연결점 작용을 발휘하고 복합운송 물류·환적 거점(多式联运物

2023년 11월 20일

제 2 호

31) 孔庆峰(2023.10.31.) 中国自贸试验区十周年：成就 挑战与机遇

32) 중국어 원문의 표현은 “内联区域发展战略，外应共建“一带一路”倡议”

33) 중국 전문가들은 자무구의 주요 임무로 ‘주변지역 경제 발전 동반’(带动周边地区经济发展) 강조



포커스

流转运中心)으로 기능하고 있다는 것이다. 다음 텐진 자무구의 경우, 대외개방 고지의 종합우세를 이용하여 정책적 유리함을 활용하여 징진지 지역(京津冀地区)의 공동 발전을 추동했다고 평가된다. 광둥 자무구의 경우, '14.5' 계획 주요 프로젝트인 위에강아오 대만구(粤港澳大湾区) 건설의 중요 지점 작용(重要支点作用)을 잘 발휘하고 있음을 강조한다.

일대일로 시너지 효과와 관련해서는 산둥 자무구, 산시(陕西) 자무구, 쓰촨(四川) 및 충칭 자무구, 헤이룽장(黑龙江) 자무구, 광시(广西) 및 윈난(云南) 자무구, 후베이(湖北) 자무구 등이 언급되고 있다. 산둥³⁴⁾은 '한중' '중일' 협력 개방 고지를 새롭게 달성했으며, 산시·쓰촨·충칭은 서부로의 개방에 힘을 보탬(加大向西开放力度), 헤이룽장은 대러 개방 및 육상 무역 방면에서, 광시와 윈난은 ASEAN 국가로의 개방 창구로서 '실크로드 경제벨트'(일대)와 '21세기 해상 실크로드'(일로)의 공동건설을 실현하고 있다는 것이다. 이와 같은 일대일로 시너지 효과는 구체적인 수치로도 입증된다. 예컨대, 2022년 광둥성의 경우 일대일로 공동건설 국가·지역과의 수출입 총액은 2조2천5백억 위안으로 전년 동기 대비 10.3%가 증가했다는 것이다.³⁵⁾

4. 전망과 시사점

(1) 전망

중국 자무구가 10주년이 되기 직전인 2023년 6월 중국 국무원은 '자유무역시험구와 자유무역항 시점의 국제 고표준에 대응한 제도형 개방에 관한 약간 조치'(关于在有条件的自由贸易试验区和自由贸易港试点对接国际高标准推进制度型开放的若干措施, 이하 '조치')를 각성, 자치구, 직할시 및 국무원 관련 기관에 통지했다.³⁶⁾ 이 문건은 중국 자무구가 향후 어떤 방향으로 발전되어갈 지를 단적으로 시사하고 있다.³⁷⁾

첫째, 조치는 '높은 수준의 대외 개방'(高水平对外开放)을 지속 추진한다는 것이다. 둘째, 현재 중국 자무구 제도의 가장 큰 현안인 '하이난 섬 자유무역항' 건설을 가속화하고, 향후 자무구를 활용하여 '규칙, 규제, 관리, 표준' 등의 제도형 개방을 추진하겠다는 것이다. 또한 항만, 공항, 철도 및 고속도로 터미널 등 자무구 시험지점(试点 또는 试点地区)의 수출입 화물에 대해 중국 국내법(제한 또는 금지)을 적용하지 않는 방식으로 규제를 풀어 재제조 상품의 수출입을 활성화하겠다는 것이다(적용 대상: 상하이, 광둥, 텐진, 푸젠, 베이징 자무구 및 하이난 자유무역항). 서비스 무역 자유화 및 편리화 촉진

2023년 11월 20일

제 2 호

34) 이하 '자무구' 명칭 생략

35) 孔庆峰(2023.10.31.) 中国自贸试验区十周年：成就 挑战与机遇

36) 전문은 중국 중앙정부 공식 사이트 참조(https://www.gov.cn/zhengce/content/202306/content_6889026.htm)

37) 세부적이고, 기술적인 내용을 담고 있으므로 전체 방향을 포괄하지 못함



통계 및 자료

방안으로 시험지구 내에 중국 자본 금융기관 뿐 아니라 외국 자본 금융 기관의 설립·운영을 허용하겠다는 것이다.

이로 미뤄볼 때 중국 자무구의 다음 단계 관심사는 지난 10년 자무구 확대(양적 팽창) 기조와 달리, 자무구 건설은 소폭으로 추진하면서, 그 운영 수준을 제도화 및 혁신 등으로 고도화하고, 각각 운송·물류 거점(공·항만 등)에서의 재제조 산업, 금융업 등 서비스업 발전을 도모하는 방식으로 나아갈 것으로 보인다.

(2) 시사점

중국은 자무구를 추진·발전시키면서 자체의 산업화 전략인 중국제조2025, 자체의 글로벌 전략인 일대일로, 자체의 교통운수물류 계획은 ‘교통강국’, 그리고 자체의 국토 균형 발전 전략을 지속적으로 배합해왔다. 최초로 연해 지역 주요 항만을 중심으로 자무구를 늘려나가기 시작해 이른바 ‘쌍순환’을 표방하는 오늘날 중국 자무구는 단순한 개방의 거점이 아니라 지역 산업, 제조업과 서비스업 발전의 중심 기지로 변화하고 있으며, ‘14.5’ 계획 및 2022년 중공 20차 당대회를 통해 중국 스스로 표방하고 있듯이 ‘세계 일류’를 지향하고 있다.

지난 10년 중국의 자무구 건설 과정은 ‘동서남북중이 만나고 육상과 해상, 내륙 하천을 연결하는 발전의 네트워크’를 구축했던 과정이라고 할 수 있다. 중국은 또한 산업이 고도화되면서 해운물류 또한 다음 단계를 대비하고 있으며, 이는 해운물류 거점과 항공물류 거점, 철도물류 거점의 연결, 각 거점에서의 제조업·서비스업 고도화 및 국제 경쟁력 향상이란 궁극적인 목표를 실현하려는 것으로 나타나고 있다.

중국은 광대한 항만 배후단지를 단순 화물 환적 장소로 활용하기보다 부가가치를 올릴 수 있는 제조업, 서비스업 기지화하고, sea&air 체제를 중국 전역에 완비하여, 발전의 성과를 관련 지역으로 확산시키는 한편, 전체적으로는 중국 제조상품 수출 경쟁력을 지원하여 중국제조2025의 목표를 실현하고자 한다.

공·항만 연계, 물류 거점 배후지(항만배후단지 및 공항배후단지)의 경쟁력 강화는 우리나라에도 지속적으로 요구되어온 국가적 과제로서, 산업 경쟁력, 지역 균형 발전, 글로벌화 전략을 배합하여 장기간의 시간을 두고 단계적으로 ‘복제·확산’ 및 업그레이드를 추진해온 중국의 경험은 우리나라 해운, 항만, 국제 물류, 산업 등의 측면에서 좀 더 종합적인 평가를 통해 활용 방안을 찾아볼 필요가 있다.

2023년 11월 20일

제 2 호

작성자 : 박성준 중국연구센터장(이메일 : sjpark@kmi.re.kr)



통계 및 자료

■ 경제 일반

금융	11/10	11/3	10/27	10/20	10/13
대미달러환율	7.1771	7.1796	7.1782	7.1793	7.1775
1년만기국채수익율(%)	2.2306	2.2202	2.2807	2.3107	2.1777
통화	23. 9월	23. 8월	23. 7월	23. 6월	23. 5월
M2증가율(%전년 동기)	10.3	10.6	10.7	11.3	11.6
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비	
	23. 10월	23. 9월	23. 8월	23. 10월	23. 9월
소비자 물가지수	99.8	100.0	100.1	99.9	100.2
생산자 물가지수	94.5	97.5	97.0	100.0	100.4
GDP	23. 3분기	23. 2분기	23. 1분기	22. 4분기	22. 3분기
GDP 성장률(%)	4.9	6.3	4.5	2.9	3.9
고용	23. 9월	전월 대비	전년 동기 대비	2021년말	2022년말
전국실업률(%)	5.0	-0.2pp	-0.5pp	5.1	5.5
경기	23. 10월	전월 대비	전년 동기 대비	2021년말	2022년말
PMI(%)	50.7	-1.3pp	1.7pp	52.2	42.6
무역	23. 10월	전월 대비	전년 동기 대비	23. 1~10월	전년 동기 대비
수입액(억달러)	2,183.0	-1.4	3.0	21,079.6	-6.5
수출액(억달러)	2,748.3	-8.1	-6.4	27,920.0	-5.6

※ 출처: 중국국가통계국

■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만TEU)

구분	2023년 9월	전월 대비	전년 동기 대비	2023년 1~9월	전년 대비
중국 전체	2,701	-1.6%	8.4%	23,072	5.2%
상하이	405	-3.6%	4.7%	3,619	3.7%
닝보저우산	320	0.3%	21.7%	2,726	3.6%
선 전	263	-4.4%	8.2%	2,172	-1.0%
광저우	217	0%	1.9%	1,861	2.7%
칭다오	249	-0.8%	12.2%	2,143	11.8%
텐 진	202	-2.4%	1.0%	1,762	6.5%
샤 먼	107	-6.1%	1.9%	930	1.7%
잉커우	44	-2.2%	4.8%	394	19.6%
다 렌	46	24.3%	35.3%	354	16.7%
베이부만(북부만)	73	0%	17.7%	575	15.4%

※ 출처: 중국 교통운수부

■ 조선(만DWT)

구분	전 체		수출 선박		전체 비중
	2023년 9월	전년 대비	2023년 1~9월	전년 대비	
건조량	3,074	10.6%	2,631	11.8%	85.6%
신조선 수주량	5,734	76.7%	5,353	82.0%	93.4%
신조선 수주량	13,393	30.6%	12,497	36.8%	93.3%

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2023년 11월 20일

제 2 호

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)



통계 및 자료

■ 중국의 지역별 농산물 무역액(2023. 1~9월) (단위: 억 달러, %)

지역	수입액	전년동기 대비 증가율	수출액	전년 동기 대비 증가율	수출입 합계액
베이징	208.0	-4.6	10.0	-17.5	218.0
톈진	76.8	-5.4	10.1	30.8	86.9
허베이	45.6	-10.3	16.5	2.8	62.1
산시	1.8	-5.3	1.3	0.2	3.1
내몽고	10.0	-0.8	8.0	11.3	18.0
랴오닝	50.5	9.8	32.7	5.1	83.2
지린	10.8	-17.2	7.3	-7.0	18.1
헤이룽장	27.3	12.3	8.1	-3.4	35.3
상하이	239.2	2.7	22.0	5.8	261.2
장쑤	183.4	-2.5	30.3	-9.8	213.7
저장	117.4	12.0	41.7	-5.8	159.2
안후이	32.9	-19.3	11.7	-13.0	44.6
푸젠	127.2	-4.8	83.7	-13.5	210.9
장시	5.5	10.5	5.3	2.7	10.8
산둥	179.5	3.6	152.5	-1.2	332.0
허난	13.3	19.0	22.0	12.9	35.4
후베이	12.1	3.6	30.3	29.6	42.4
후난	38.3	9.3	21.6	7.6	59.9
광둥	244.4	1.1	136.6	10.9	381.0
광시	63.1	28.3	15.3	4.3	78.4
하이난	15.0	25.9	5.0	9.7	20.0
충칭	15.9	-11.3	1.1	-18.1	17.1
쓰촨	13.9	24.5	5.0	9.7	20.0
꾸이저우	5.6	296.9	6.6	12.8	12.2
윈난	30.3	18.6	16.8	-17.9	47.1
시장(西藏)	0.0	159.8	0.1	-6.2	0.1
산시	8.0	4.4	4.6	1.7	12.6
간수	2.0	56.0	2.8	15.0	4.8
칭하이	0.2	-2.6	0.2	8.4	0.4
닝샤	0.8	74.7	1.5	26.1	2.3
신장(新疆)	7.7	35.0	8.8	22.3	16.5

자료: 중화인민공화국 해관총서(http://www.mcx.agri.cn/mcx_en/Statistics/202311/20231107_8053077.htm)

주: 표의 강조 표시는 중국 농산물 무역 규모 상위 5개 지역임

작성자 : 박성준 중국연구센터장(이메일 : sjpark@kmi.re.kr)

2023년 11월 20일

제 2 호