

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2025년 3월 25일

No. 3

이슈와 동향 ————— 01

- 액체 위험물 해상 운송 동향 1
- 국제 원유 해상 운송 동향 6

해양수산물뉴스 ————— 12

- 중국 크루즈 노선·면세점 확대 추진 통해 소비 진작할 것12
- 2025 아시아 컨테이너 박람회 개막, 녹색·스마트 해운 논의13

포커스 ————— 14

- 2025년 중국 ‘양회(兩會)’로 보는 해양경제 이슈와 시사점 14
 1. 2025년 중국의 주요 경제·사회 정책 방향 및 목표 14
 2. 2025년 해양경제 주요 이슈 19
 - 1) 해양 분야 이슈 19
 - 2) 해운·항만·물류 분야 이슈 23
 - 3) 수산 분야 이슈 26
 3. 시사점 28

통계 및 자료 ————— 31

- 경제/해운/항만 31





이슈와 동향

액체 위험물 해상 운송 동향¹⁾

1. 2024년 시장 회고

시장 개요

2024년 글로벌 지정학적 갈등이 지속되고 경제 환경이 복잡하게 변화하는 가운데, 중국 내수 회복이 예상보다 부진하였으며, 부동산, 자동차 등 화학 산업의 주요 다운스트림 산업이 지속적인 침체를 겪었다. 화학 산업은 중국의 핵심 산업 중 하나로, 생산, 저장, 운송, 폐기 처리 등 모든 단계에서 높은 위험이 존재한다. 전반적으로, 현재 중국의 화학 물질, 특히 위험 화학물질의 안전한 생산은 여전히 완벽하지 않아 생산 환경 개선의 여지가 존재한다. 이에 따라 저장, 운송 및 폐기 처리 과정에서 새로운 리스크와 기존 리스크가 동시에 존재하는 문제에 직면하고 있다.

중국 국가통계국 자료에 따르면, 2024년 1~11월 중국의 황산 생산량은 9,499.8만 톤으로 전년 대비 9.4% 증가하였으며, 가성소다 생산량은 3,980.5만 톤으로 6.8% 증가, 탄산소다 생산량은 3,485.9만 톤으로 17.9% 증가, 에틸렌 생산량은 3,108.4만 톤으로 6.6% 증가하였다.

중국 해관총서 자료에 따르면, 2024년 1~11월 중국의 유기화학물질 수출액은 4,741억 위안으로 전년 대비 6.9% 증가한 반면, 무기화학물질 수출액은 1,657억 위안으로 32.17% 감소하였다. 유기화학물질 수입액은 3,212억 위안으로 전년 대비 0.4% 감소하였으며, 무기화학물질 수입액은 1,186억 위안으로 39.6% 감소하였다.

중국물류구매연합회에서 발표한 《중국 위험화학물 물류 산업 연간 발전 보고서》에 따르면, 2024년 한 해 동안 중국의 화학물 물류 총액은 약 27조 1,000억 위안에 이를 것으로 예상된다. 현재 중국 거시 경제 성장 속도가 둔화되는 상황에서 2024년 위험 화학물질 물류 시장의 성장폭은 제한적일 것으로 전망되며, 연간 성장률은 2~3% 수준을 유지할 것으로 보인다. 또한, 석유화학 산업 클러스터가 연안 지역으로 집중되면서 비용이 저렴한 해상 운송의 침투율이 점진적으로 증가할 것으로 예측된다.

시장 특징

2024년 중국의 벌크 액체 화학품 해상 운송 수요는 여전히 일정한 수준의 성장을 유지하였으나, 중국 경제가 아직 회복기에 있고 화학 설비의 업·다운스트림

2025년 3월 25일
제 3 호

1) 俞斌, 外贸原油水运形势报告, 航运交易公报, 제6호.



이슈와 동향

통합이 점차 가속화됨에 따라 벌크 액체 화학품의 해상 운송 증가율은 둔화되었다. 이에, 연안 벌크 액체 화학품 선박 시장의 공급과 수요가 균형을 맞춰감에 따라 일부 주요 선사들은 선대를 무역 항로로 조정하기 시작하였다. 종합적인 시장 데이터를 바탕으로 추정하면, 2024년 연해 지역의 성(省) 간 화학품 운송량은 약 4,800만~5,400만 톤에 이를 것으로 예측된다.

연안 벌크 액체 화학품 항로 구조는 비교적 안정적인 상태를 유지하고 있으며, 주로 화북(华北)에서 화동(华东)으로 향하는 항로, 화동에서 화남(华南)으로 향하는 항로, 화동 지역 내 항로, 화남 지역 내 항로 등으로 구성된다. 주요 하역 항만 및 터미널의 분포는 전년과 큰 차이가 없으며, 대표적인 시설로는 저장석화 위산(浙江石化鱼山) 터미널, 닝보 다세 완화(宁波大榭万华) 화학 터미널, 다롄 푸자(大连福佳) 석유화학 터미널, 다롄 창상다오 형리(大连长兴岛恒力) 석화 터미널, 상하이 차오징(上海漕泾) 터미널 등이 있다.

중국 교통운수부는 국내 연안 성(省) 간 벌크 액체 화학품 선박의 규모를 지속 조정하고 있다. 시장 데이터를 종합하면, 2024년 10월 기준 내수 연안 운송에 투입된 액체 화학품 선박은 총 287척, 157만 DWT로, 2023년 말 대비 선대(DWT 기준)가 2.61% 소폭 증가하였다. 특히 3,000~5,000 DWT급 선박이 시장의 주요 선형으로 유지되고 있으며, 전체 선박 수의 약 51%를 차지하고 있다.

최근 몇 년간 연안 벌크 액체 화학품 선박의 운영 상황은 전반적으로 안정적으로 유지되고 있다. 항운 빅데이터 플랫폼(油化52Hz)의 부분 통계에 따르면, 2024년 내수 액체 화학품 선박의 접안 작업 횟수는 2023년과 거의 동일하며, 1~10월 동안 총 18,878회 접안 작업이 이루어져 월평균 1,887회를 기록한 것으로 드러났다.

표1. 2024년 중국내 주요 항로 및 참고 운임 가격

주요 항로	주요 선형(MT)	운임 가격(위안/톤)	글로벌 LNG수송량(만㎥)
대련→장양	2000	225~240	다소 하락
	3000	195~215	다소 하락
	6000	175~190	다소 하락
장양→대련	2000	170~190	전년 수준 유지
	3000	150~170	다소 하락
	6000	135~145	다소 하락
장양→동관	2000	215~235	다소 하락
	3000	205~220	다소 하락
	6000	185~200	다소 하락
장양→취안저우	2000	170~185	전년 수준 유지
	3000	165~180	전년 수준 유지
	6000	150~160	전년 수준 유지

주: 상기 화물 운임 가격은 벌크 액체 화물을 포함하며, 올레핀류 및 방향족류 제품이 주요 대상임. 운송 수요가 상대적으로 높은 액체 화학제품은 포함되지 않음

자료: PJ Marine Shnaghai

2025년 3월 25일

제 3 호



이슈와 동향

2. 액화천연가스(LNG)

전반적으로 안정적인 시장 수급

2024년 석유화학 에너지가 청정에너지로 점차 전환되며 천연가스가 중요한 ‘전환점’ 역할을 하고 있다. 국제 천연가스 시장의 구조적 측면에서 볼 때, 동아시아 및 인도의 강력한 수요가 천연가스 시장의 성장세를 견인하고 있다. 특히 중국 시장에서는 ‘석탄에서 가스로 전환(煤改气)’ 정책이 꾸준히 추진되면서 해상 액화천연가스(LNG) 시장의 중심이 아시아로 이동하고 있다.

최근 몇 년간 러시아-우크라이나 충돌로 인해 유럽 천연가스 시장 가격이 변동성을 보였으나, 글로벌 천연가스 시장의 공급은 전반적으로 안정적으로 유지되고 있다. 북미에서 해상 운송되는 LNG가 러시아의 파이프라인 가스를 대체하며 유럽 천연가스 시장으로 공급되기 시작하였으며, 이에 따라 글로벌 LNG 공급망에도 변화가 나타나고 있다.

국제 천연가스 무역의 분화 심화

국제 천연가스 무역 흐름을 살펴보면, 수출 측면에서 미국, 인도네시아, 나이지리아의 생산력 증가가 글로벌 천연가스 수출 성장을 이끌었다. 반면, 수입 측면에서는 동아시아 지역이 글로벌 천연가스 수입을 주도하는 반면, 유럽은 높은 재고 수준으로 인해 천연가스 수입량이 전년 대비 감소하였다.

2024년 국제 LNG 가격은 저점에서 변동을 거듭하는 국면에 있었다. 미국 에너지관리청(EIA) 통계에 따르면, 미국 헨리허브(Henry Hub) 천연가스 현물 가격은 2021년 급등락과 2022년의 고점 횡보를 거친 후, 2024년 11월 말 기준 3.39달러/백만BTU 수준에서 안정적인 흐름을 보였다.

중국 천연가스 수입량 소폭 증가

클락슨(Clarksons) 분석에 따르면, 2024년 연간 글로벌 LNG 무역량은 3.0%의 완만한 성장세를 보이며, 4억 2,000만 톤에 이를 것으로 전망된다.

2024년 1~10월 중국의 천연가스 수입량은 전년 동기 대비 13.6% 증가해 총 1억 1,000만 톤(파이프라인 천연가스 및 해상 LNG 포함)을 수입하였다. 중장기적으로 볼 때, 중국의 LNG 해상 수입 시장은 지속적으로 성장할 것으로 보이며, 수입 총량 역시 점진적으로 증가할 것으로 예상된다. 클락슨은 2024년 중국의 해상 LNG 수입량이 7,800만 톤으로, 2023년 실제 해상 수입량 7,120만 톤 대비 9.6% 증가할



이슈와 동향

것으로 전망하였다.

또한, 2024년 12월 상하이 석유천연가스거래센터(SHPGX)가 발표한 ‘중국 LNG 종합 운임보험료 포함가격 지수’에 따르면, 12월 16~22일 기준 해당 지수는 148.6p로, 전년 동기 대비 16.7% 하락하였다.

선대 규모 지속적으로 증가

2024년 글로벌 LNG 운송선 시장은 지속적으로 안정적인 성장세를 보였다. 2024년 10월 기준, 전 세계적으로 총 796척(11,940만^m)의 LNG 운반선이 운영되고 있으며, 현재 발주된 LNG 운반선은 356척(6,250만^m)에 달한다. 새로운 발주 선박들이 점차 운항에 투입되면서 시장의 수급 구조가 포화 상태에 가까워지고 있다 (표 2 참조).

[글로벌 LNG 수송량 규모]

연도	글로벌 LNG 수송량(척)	글로벌 LNG 수송량(만 ^m)
2021년 말	684	10290
2022년 말	717	10750
2023년 말	751	11250
2024년 10월	796	11940

자료: 클락슨(Clarksons)

전반적으로 2024년 LNG 운반선 운임은 2023년 대비 조정 국면에 들어섰다. 일례로, 16만^m급 현대식 LNG 운반선의 장기 용선 시장(Period Market)에서 해당 선형의 일일 용선료는 2023년 말 116,942달러에서 2024년 말 58,304달러로 하락하였다. 또한, 선박 대여 시장의 시장 심리가 점차 안정되면서 용선료가 소폭 하락하였으며, 11월 이후 16만^m급 LNG 운반선의 일일 용선료는 약 93,000달러 수준으로 조정되었다.

베슬벨류(VesselsValue)의 해운 보고서에 따르면, 2024년 LNG 운반선 시장은 전반적으로 선박 가치가 안정적인 흐름을 보이며, 과열된 시장 분위기가 점차 합리적인 수준으로 회귀하는 모습을 보이고 있다.

3. 2025년 LNG 운송시장, 상반기 안정화에서 하반기 운임변동 가능

2025년 LNG 운송시장

2025년 연안 액체 화학물질 해상 운송 시장의 운송량은 일정 수준의 성장을 유지할 것으로 보인다. 그러나 공급과 수요의 균형이 맞춰지면서 내수 및 외항 무역을 병행하는 선사들이 더욱 늘어날 가능성이 있을 것으로 보인다. 일부 주요



이슈와 동향

선사들이 보유 선박을 외항 무역 노선으로 추가 전환할 가능성도 배제할 수 없다.

글로벌 LNG 운송 시장에서 중장기적으로 수력, 풍력, 태양광 발전을 포함한 청정에너지의 비중이 계속 증가할 전망이다. 이에 따라 석탄과 석유에 대한 의존도는 줄어들 것이며, 기존 화석연료 중심의 에너지 패러다임이 변화할 것으로 보인다. 중국석유그룹 경제기술연구원에 따르면, 중국의 화석연료 수요는 2028년을 전후로 정점을 찍고 감소할 것으로 예상되며, 이에 에너지원별 탄소 배출량도 피크에 도달할 전망이다. 특히 전력 시스템의 유연성 요구 및 소비 증가로 인해 천연가스 수요는 지속적으로 증가할 것이며, 2035년에는 수요 정점에 도달하여 안정적인 수준을 유지할 가능성이 크다.

LNG 프로젝트의 생산량 증가에 따라 2025년부터 LNG 무역량이 본격적으로 회복될 전망이다. 2025년 글로벌 LNG 무역량은 6% 증가하여 약 4.45억 톤에 이를 것으로 예상된다. 다만 지정학적 위험 요소, 예를 들어 수에즈운하 및 지브롤터 해협이 불안정성이 LNG 운송 경로에 불확실성을 초래할 가능성이 있다. 중기적으로 2026~2028년에도 LNG 무역량은 강력한 성장세를 지속할 것으로 전망되며, 아시아 지역의 LNG 수요 증가와 미국의 공급 확대가 시장의 상승 요인으로 작용할 것으로 예상된다. 클락슨 보고서에 따르면, 2030년까지 미국은 최대 천연가스 수출국으로서의 지위를 공고히 유지할 가능성이 높으며, 아시아는 여전히 세계 최대 LNG 소비 시장이 될 것으로 보인다. 낙관적으로 볼 경우, 2035년까지 글로벌 LNG 무역량이 7억 톤을 초과할 가능성이 있다.

LNG 운송 시장의 선박량은 지속적으로 증가할 전망이다. 현재 LNG 운송선 시장은 확장 국면에 접어들고 있으며, 클락슨 보고서에 따르면 2026년 말까지 글로벌 LNG 운송선의 총 적재 용량이 1억 5,522만^m³에 이를 것으로 보인다. 또한 LNG 운송 시장의 확장은 2029년 말까지 지속적으로 이어질 가능성이 크다. 반면, 기존 선박 효율성 지표(EEXI) 및 탄소 강도 지표(CI) 규제 시행으로 인해 최신 기술을 갖추지 못한 일부 노후 LNG 운송선이 도태될 가능성 역시 존재한다.

LNG 운임은 최근 몇 년간 고점을 기록한 후 점진적인 하락세를 보이고 있다. 2025년 LNG 운송선 용선 시장은 완만한 변동을 지속할 것으로 전망되며, 17.4만^m³ 급 LNG 운송선의 1년 용선료는 약 82,000달러/일 수준에서 등락을 거듭할 가능성이 있다. 클락슨 보고서에 따르면, 2025년 상반기에는 신규 운송선의 지속적인 투입으로 인해 시장 운임이 안정적인 흐름을 유지할 것으로 예상된다. 그러나 하반기에는 보충 재고 수요 증가로 인해 계절적 운임 반등 가능성이 있다.

2025년 3월 25일

제 3 호



이슈와 동향

국제 원유 해상 운송 동향²⁾

1. 2024년 시장 회고

세계 유조선 시장

2024년 세계 유조선 선대 규모 증가율은 2년 연속 둔화되었으며, 선형별로 아프라막스, 수에즈막스, 소형 유조선이 소폭 증가한 반면, 초대형 원유운반선(VLCC)과 파나막스 유조선은 성장률 0%를 기록했다. 유조선 해체량은 저점에서 반등해 한 해 1만 DWT 이상 선박 15척, 총 184만 DWT가 해체되며 전년 대비 132.6% 증가했다. 과거 몇 년간 신조선 발주가 감소하며 2024년 신조선 인도량은 연간 총 120척, 약 746만 DWT로 전년 대비 49.9% 하락했다. 이에 따라 유조선 선대의 순수 증가 규모는 전년 대비 60.2% 감소한 562만 DWT에 그쳤다. 글로벌 원유 수요가 저성장 기조를 유지하는 가운데 노후 선박 비중 증가로 인해 선주들의 신조선 발주 의향이 높아져 2024년 1만 DWT 이상 신조선 발주량은 총 608척, 약 5,400만 DWT로 전년 대비 42.2% 증가했으나, 신조선 인도 시점은 주로 2026년에서 2027년에 집중될 것으로 보인다.

석유 수요 증가율 둔화

국제에너지기구(IEA)에 따르면, 아시아 신흥 경제국의 석유화학 제품 소비 증가로 석유 수요가 늘어나고 있지만, 대체 에너지 개발과 기술 발전으로 운송수단 연료 소비가 줄어 전반적인 석유 수요 증가율은 둔화되고 있다. IEA는 2024년 전 세계 석유 수요가 하루 평균 1억 300만 배럴에 달하며, 증가율이 전년 대비 1.2%포인트 낮아질 것으로 예상했다. 비(非)OECD 국가의 석유 수요는 하루 평균 5,740만 배럴로 1.8% 증가했으나 증가율은 감소했으며, OECD 국가는 2년 연속 0% 성장률을 기록했다.

석유 생산량 증가율도 둔화되는 가운데, OPEC의 감산 정책이 지속되며 2024년 OPEC 원유 생산량은 하루 평균 2,709만 배럴로 전년 대비 1.1% 감소할 전망이다. 반면, 미국, 브라질, 캐나다 등 비OPEC 국가들의 생산량은 1.3% 증가한 7,020만 배럴로 예상된다. 전 세계 석유 해상 물동량 증가율도 감소해, 원유 해상 물동량은 전년 대비 0.7% 감소한 19억 8천만 톤, 정제유 해상 물동량은 0.4% 증가한 10억 7천만 톤을 기록할 것으로 보인다. 석유 해상 수송 거리(톤마일)는 전년 대비 3.6% 증가했지만 괄목할 만한 성장을 보이지는 않았다.

2025년 3월 25일
제 3 호

2) 徐伟, 外贸原油水运形势报告, 航运交易公报, 第6号.



이슈와 동향

세계 원유 해상 무역 구조는 대체로 안정적인 가운데 일부 변화가 나타났다. 아시아 지역은 전 세계 원유 수입량의 60% 이상을 차지했으나, 중국의 수요 증가 둔화와 일본의 마이너스 성장으로 전 세계 원유 수입량 증가율이 0%로 떨어졌다. 반면, 인도는 제조업 성장으로 원유 수요가 꾸준히 증가했으나, 재생에너지 투자와 전기차 보급 확대로 수입 증가율은 낮게 수준을 유지했다. 또한, 미국의 원유 생산량이 사상 최대 수준을 기록했지만, 전략비축유(SPR) 재충전 속도가 느려 원유 수입은 보합세를 보였다.

한편, OPEC+의 감산 정책이 2025년 1분기까지 이어지면서, 2024년 OPEC의 원유 생산 비중은 40%로 하락해 2016년 기구 설립 이래 최저 수준이 될 전망이다. 이에 따라 페르시아만 지역의 원유 수출도 감소할 것으로 보인다. 반면, 사우디아라비아가 여전히 최대 수출국 지위를 유지하는 가운데, 이란은 제재 완화로 2018년 이후 최대 원유 수출을 기록하며 두 자릿수 증가율을 보일 것으로 예상된다. 클락슨은 2024년 페르시아만 원유 수출량이 전 세계의 42.9%까지 감소할 것이라 내다봤다.

[국제 석유 수요 및 공급량]

구분	2022년	동기 대비(%)	2023년	동기 대비(%)	2024년 전망	동기 대비(%)
전 세계 석유 수요량	10000	2.7	10210	2.1	10300	0.9
OECD국 석유 수요량	4560	2.7	4560	0	4560	0
비OECD국 석유 수요량	5440	2.6	5640	3.7	5740	1.8
전 세계 석유 생산량	10020	4.8	10230	2.1	10290	0.6
OPEC12국가 석유 생산량	3330	8.8	3290	-1.2	3269	-0.7
OPEC12국가 원유 생산량	2790	10.3	2740	-1.8	2709	-1.1
비OPEC국가 석유 생산량	6690	2.9	6930	3.6	7020	1.3

주: 2024년 초 앙골라가 OPEC을 나가며 회원국이 12개국으로 줄었음.
자료: 국제에너지기구 원유 시장 보고서

아프리카 지역에서는 나이지리아의 일일 65만 배럴 처리 능력을 갖춘 당고테(Dangote) 정유공장이 가동되면서 현지 원유 수출량이 감소로 돌아섰다. 2024년 초 OPEC에서 탈퇴한 앙골라는 상반기에 수출량이 잠시 회복되었지만, 업스트림 부문 투자 부족, 경쟁력 낮은 재정·세제 정책, 신·구 유전 교체 지연 등의 문제로 인해 연간 수출량은 전년과 비슷한 수준에 머물렀다. 리비아는 정치 세력 간의 중앙은행과 석유 수익 통제권을 둘러싼 갈등이 심화되면서 주요 유전의 생산량이



이슈와 동향

떨어지고 일부 항구의 석유 수출이 중단되어, 수출이 감소세로 전환되었다. 이에 따라 2024년 아프리카 지역 원유 수출 증가율은 전년 대비 11.9%포인트 떨어진 -5.8%를 기록했으며, 세계 전체 원유 수출에서 차지하는 비중도 12.4%로 낮아졌다.

라틴아메리카 지역의 경우, 멕시코는 국내 휘발유·디젤 생산을 늘려 고가의 연료 수입을 줄이기 위해 미국·유럽·아시아 정유사로의 마야 원유(Maya) 수출을 축소하고 신규 정유공장을 가동했다. 이로 인해 멕시코의 원유 수출이 크게 줄어들었다. 반면 미국이 한동안 베네수엘라에 대한 제재를 완화하고 브라질·가이아나 등이 잇달아 새로운 유전 개발에 나선 덕분에 라틴아메리카 전체 원유 수출 비중은 지속적으로 커지는 추세다. 2024년 라틴아메리카 지역의 원유 수출량은 전년 대비 8.5% 증가하여 전 세계 수출에서 차지하는 비중도 12.9%로 확대되었다.

미국은 인플레이션 억제와 국제유가 안정, OPEC의 지속적인 감산 이후 생겨난 시장 점유 기회를 잡기 위해 원유 생산을 4년 연속 늘렸다. 2024년 말 미국의 일일 원유 생산량은 1,350만 배럴을 넘어 사상 최고치에 달했으며, 수출량도 높은 수준을 유지했다. 그 결과 미국의 연간 원유 수출량은 전년 대비 2.5% 늘어나 전 세계 수출에서 차지하는 비중이 10.4%로 상승했다.

러시아는 서방 국가들의 제재가 이어진지 2년 이상이 지나면서 원유 수출 향로가 어느 정도 안정을 찾았다. 2024년 러시아의 해상 원유 수출량은 전년과 비슷한 수준을 유지해 점유율이 소폭 오른 8.6%를 기록했다.

국제 유가, 저점에서 등락

2024년 국제유가는 전반적으로 낮은 수준에서 등락을 반복하며, 연평균 배럴당 80.52달러로 전년 대비 2.4% 하락했다. 1분기에는 중국의 경기 부양책과 미국의 경제 성장으로 석유 수요가 증가했고, 이에 OPEC, 국제에너지기구(IEA), 미국 에너지관리청(EIA) 모두 글로벌 석유 수요 전망치를 상향 조정했다. 또한 리비아 유전 생산 중단, 미국 한파, 러시아 흑해 지역의 선적 지연 등 공급 차질로 유가가 상승했다.

여기에 미국이 베네수엘라 제재를 재개하며 석유·가스 거래 라이선스를 연장하지 않기로 했으며, OPEC+는 하루 220만 배럴 규모의 자발적 감산을 유지했다. 동시에, 홍해 인근 선박 피격 사건으로 유조선들이 우회 항로를 택하면서 운송 비용이 증가했고, 러시아-우크라이나 간 에너지 인프라 공격으로 공급망 불안이 커지며 작년 4월 초 유가는 2023년 11월 중순 이후 최고치를 기록했다.

2025년 3월 25일

제 3 호



이슈와 동향

그러나 2분기에는 이스라엘과 이란의 분쟁 완화, 아시아 정유사들의 정제마진 하락, OPEC+의 감산 철회 결정 등으로 유가가 하락했다. 다만 6월 중순 이후 사우디아라비아와 러시아가 필요 시 생산 정책을 조정할 수 있다고 밝히면서 유가는 다시 반등했다. 3분기에는 미국의 휘발유 수요 부진, 실업률 상승, 중국의 원유 수입·정제량 감소 등으로 유가가 하락했으나, 열대성 폭풍으로 인한 멕시코만 원유 생산 차질, 미 연준의 금리 인하, OPEC+의 증산 유보, 중국의 경기 부양책 등의 영향으로 하락세가 제한되었다. 4분기의 경우, 중동 정세 악화로 유가가 급등했으나, 이후 리비아와 베네수엘라의 원유 생산 증가, OPEC과 IEA의 수요 전망치 하향 조정, 글로벌 제조업 부진 등이 겹치면서 하락세로 전환되었다. 세계은행은 석유 공급 과잉 가능성을 경고하며 유가가 배럴당 60달러 이하로 떨어질 수도 있다고 전망했다. 연말에는 이러한 우려가 반영되며 유가가 점차 하락해, 2024년 12월 31일 기준 브렌트(Brent) 원유 현물 가격은 배럴당 74.58달러로 마감했다.

원유 운임 안정적인 하락세

유조선의 신규 운송량 공급이 감소했음에도 불구하고, 더딘 세계 경제 회복과 석유 수요 증가세의 둔화로 인해 2024년 원유 수송 시장은 여전히 초과 공급 상태가 이어졌다. 이에 따라 운임도 점진적으로 하락했다. 국제 원유 연평균 가격이 소폭 변동하면서 2024년 말 기준 싱가포르 0.5% 저유황 연료유의 연평균 가격은 전년 대비 0.9% 하락한 608.45달러/톤을 기록했다. 유조선사의 연료비는 2023년과 비슷한 수준을 유지했지만, 운임이 하락하면서 주요 유조선 선형 3종의 운송 수익(등가 기간 용선료, TCE)도 모두 감소했다.

클락슨 통계에 따르면, 2024년 초대형 원유 운반선(VLCC)의 평균 일일 수익은 34,161달러로 전년 대비 21% 감소했으며, 중동-중국 항로의 일일 수익도 32,850달러로 같은 기간 21% 하락했다. 수에즈막스급 유조선의 평균 수익은 45,289달러로 전년 대비 15% 줄었으며, 아프라막스급 유조선의 평균 수익 역시 43,189달러로 22% 감소했다.

2. 2025년 세계 원유 운송 시장 전망

유조선 선대 소폭 확대될 전망

2024년 말 기준, 유조선 신규 발주량은 총 8,820만 DWT이며, 2025년에는 이 중 약 1,880만 DWT가 인도될 예정이다. 이는 현재 총 선대의 2.9%를 차지하며, 2024년보다 1.6%p 증가한 수준이다. 특히 VLCC는 총 2,510만 DWT가 발주된 상태이며, 이 중 150만 DWT가 2025년에 인도될 예정으로, 이는 VLCC 전체 선대의

2025년 3월 25일

제 3 호



이슈와 동향

0.5%에 해당한다.

한편, 선령별로 살펴보면, 현재 유조선 선대 중 20년 이상 된 선박의 비중이 17%로, 전년 대비 4%p 증가했다. 특히 VLCC의 경우 17%가 노후 선박에 해당하며, 수에즈막스·아프라막스·파나막스급 유조선은 각각 16%, 16%, 15%를 차지하고 있다. 정유 운반선의 경우, LR2는 7%, LR1과 MR(중·소형 정유 운반선)은 각각 14% 수준이다. 만약 2025년 중 이들 노후 선박이 모두 폐선된다면, 2025년 말 기준 1만 DWT 이상의 유조선의 선대는 전년 대비 13.9% 감소할 것으로 예상된다.

클락슨에 따르면, 2025년 말 원유 운송 선대 규모는 4억 4,700만 DWT(5.5만 DWT 이상)로 추정되며, 이는 전년 대비 1.2% 증가한 수치이다. VLCC의 경우 2억 7,100억 DWT로 0.4% 늘어날 것으로 보이며, 수에즈막스와 아프라막스 유조선도 각각 4.0%, 0.5% 증가해 9,900만 DWT와 7,300억 DWT에 이를 것으로 예상된다. 정유 운반선 선대 규모는 1억 9,200만 DWT(12.5만 DWT 이하)로, 전년 대비 5.6% 증가할 것으로 보이며, 이는 2024년보다 3.7%p 높은 수준이다. 특히 LR2 유조선은 11.6% 증가할 것으로 보이며, LR1과 1만~5.5만 DWT급 유조선은 각각 2.5%, 3.6% 증가할 것으로 예상된다.

완만한 성장세를 보이는 운송 수요

국제에너지기구(IEA)에 따르면, 2025년 글로벌 석유 수요가 전년 대비 110만 배럴/일 증가해 1억 390만 배럴/일에 이를 것으로 보인다. 반면, 글로벌 석유 생산량은 190만 배럴/일 증가한 1억 480만 배럴/일에 도달할 것으로 예상되며, 증가율이 2024년보다 1.2%p 높아 공급 과잉이 지속될 가능성이 크다.

또한, 2025년 OPEC+의 감산 정책이 종료되면서 사우디아라비아를 비롯한 주요 산유국의 원유 생산 및 수출이 확대될 것으로 예상된다. 여기에 미국, 브라질, 가이아나, 베네수엘라 등 미주 지역 국가들도 생산과 수출을 늘릴 것으로 보인다. 클락슨에 따르면, 2025년 글로벌 원유 해상 운송량은 전년 대비 1.9% 증가한 20억 2,000만 톤, 정유 운송량은 1.8% 증가한 10억 9,000만 톤으로 예상된다. 전체 석유 해상 운송량은 1.9% 증가하며, 증가율은 2024년보다 2.2%p 높아질 것으로 예상된다.

완만한 회복세를 보이는 운송 시장

2025년 원유 운송 시장은 공급과 수요가 모두 늘어나는 가운데, 수요 증가 폭이 공급 증가 폭을 웃돌 것으로 보인다. 이에 따라 초과 공급 문제가 일부 해소되면서



이슈와 동향

시장 수급이 개선되고, 연평균 운임도 점진적으로 상승할 가능성이 크다. 또한, 국제 유가 하락이 예상되면서 연료비 부담이 줄어들어 선주들의 수익성이 2024년 보다 개선될 것으로 보인다.

다만, 글로벌 정세 변화로 인해 유조선 시장의 불확실성은 여전히 높은 상황이다. 우선, 2024년 전 세계 주요 국가에서 선거가 치러지면서 각국 정부의 무역 및 재정 정책이 변화할 가능성이 크다. 특히 미국 대선 이후 보호무역주의 강화로 무역 갈등이 심화되면서 공급망이 더욱 혼란스러워졌다.

한편, 원유 공급이 수요를 초과하면서 국제 유가는 하방 압력을 받을 것으로 보인다. OPEC+의 220만 배럴/일 감산 정책이 2025년 3월 말 종료될 예정이며, 미국, 브라질, 가이아나, 캐나다, 아르헨티나 등 비OPEC+ 산유국들이 세계 원유 공급 증가분의 약 80%를 차지할 것으로 예상된다. 이에 따라 2025년 원유 공급이 수요 보다 약 95만 배럴/일 많을 것으로 전망되며, OPEC+가 4월부터 감산을 중단하고 증산에 나설 경우 초과 공급량은 140만 배럴/일까지 확대될 가능성이 있다.

또한, 중국의 휘발유 및 경유 소비가 구조적인 변화를 맞이하면서 원유 수요 증가세가 둔화될 것으로 보인다. 2024년 2분기부터 중국의 휘발유·경유 소비량은 3분기 연속 감소했으며, 이는 전기차 보급 확대, LNG(액화천연가스) 사용 증가, 건설 경기 둔화, 고속철도 발전 등의 영향을 받은 것으로 분석된다. 2025년에는 중국의 신에너지 승용차 보급률이 50%를 넘어설 것으로 보이며, 장기적으로는 90%까지 확대될 전망이다.

전반적으로 2025년 원유 운송 시장은 복잡한 대외 환경 속에서 변동성이 클 것으로 보인다. 그러나 원유 공급 증가, 아시아 국가들의 구조적 성장에 따른 화물 운송 수요 확대, VLCC 공급 부족 등이 시장 회복에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.



해양수산 뉴스

중국 크루즈 노선·면세점 확대 추진 통해 소비 진작할 것³⁾

중국 중공중앙판공청과 국무원판공청이 최근 ‘소비 진작을 위한 특별행동방안’을 발표했다. 해당 방안은 국내 수요를 전방위적으로 확대하고 소비 역량을 제고하며, 소비 환경을 최적화하는 것을 목표로 하고 있다. 방안은 도시·농촌 주민 소득 증대, 소비 역량 보장, 서비스 소비 품질 제고 등 7대 분야에 걸쳐 총 30개 구체적인 조치를 담고 있다.

세부적으로는 크루즈 노선과 관광상품을 지속적으로 다양화하고, 요트 등록·신고 절차의 간소화를 통해 해양 관광소비를 촉진할 계획이다. 또한 입국 소비 활성화를 위해 단독 무비자 국가 범위 확대와 지역별 입국 무비자 정책의 최적화를 추진하며, 외국인 관광객 편의를 위한 고품질 관광 노선과 서비스도 확대할 예정이다.

아울러 국제소비중심도시 건설을 심화하고, 조건을 갖춘 도시 항구에 면세점 설치를 지원하며, 우수 상점의 출국 환급 참여 확대 및 ‘즉시 구매·즉시 환급’ 제도 도입을 통해 외국인 소비를 유도할 방침이다.

신형 소비 분야에서도 디지털 소비 촉진, 고품질 전자상거래 육성, ‘AI+소비’ 프로젝트를 통한 자율주행, 스마트 웨어러블, 뇌-컴퓨터 인터페이스 등 신기술 상용화를 가속화할 계획이다. 또한 저고도 관광, 항공 스포츠, 소비용 드론 등 새로운 소비 시장 개척도 병행할 예정이다.

이 밖에도 도시와 농촌의 소비 인프라를 개선하기 위해 ‘현(县)급 상업건설 행동’과 ‘천집만점(千集万店, 농촌의 재래시장과 소매점포를 정비해 상업 환경을 개선하고 농민의 생활 수준을 높이기 위한 정책)’ 개조 계획을 추진할 예정이며, 야간 경제 활성화를 위해 교통, 주차 등 편의 시설도 대폭 확충할 계획이라고 밝혔다.

2025년 3월 25일
제 3 호

3) https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202503/t20250317_1401736.shtml



해양수산
뉴스

2025 아시아 컨테이너 박람회 개막, 녹색·스마트 해운 논의⁴⁾

2025 아시아 컨테이너 복합운송 박람회가 3월 19일 상하이 엑스포 전시관에서 개막했다. ‘혁신 협력·스마트 공급망의 미래’를 주제로 한 이번 박람회에는 전 세계 60여 개국에서 100여 개의 기업과 1만 명 이상의 업계 관계자가 참석해 인공지능(AI), 친환경 해운 등 첨단 분야를 중심으로 글로벌 공급망 혁신 방안을 모색했다.

이번 박람회는 중국컨테이너산업협회와 인포르마 마켓(Informa Market) 그룹이 공동 주최했으며, 스마트 물류 장비, 지능형 컨테이너 등 8개 전시 구역이 마련됐다. 특히, 징둥물류(JD Logistics), 중집그룹(CIMC) 등 주요 기업이 AI 기반 공급망 솔루션과 신에너지 냉장 컨테이너 등 혁신적인 기술을 선보였다.

행사에서 발표된 ‘2024 중국 컨테이너 공급망 발전 보고서’도 큰 주목을 받았다. 보고서에 따르면, 2024년 중국의 컨테이너 생산량은 810만 TEU로 사상 최대치를 기록했으며, 최근 5년 평균 대비 120% 증가한 것으로 나타났다. 중국컨테이너산업협회 리쥘(李军) 상무부회장은 “이번 보고서는 업계의 친환경 전환 전략을 체계적으로 정리한 최초의 자료로, 향후 10년간 저탄소 발전이 핵심 기조가 될 것”이라며 “협회는 산업 전반의 탄소 배출 표준 체계 구축을 적극 추진할 것”이라고 밝혔다.

이와 함께 개최된 20여 개의 전문 포럼에서는 업계 최신 동향을 심층 분석했다. ‘AI 기반 스마트 항만 구축’ 세션에서는 상하이 국제 항만 그룹(SIPG)이 양산항(洋山港) 4기 자동화 터미널의 스마트 운영 시스템 업그레이드 계획을 공개했으며, 해운 분석업체 드류리(Drewry)의 존 포시(John Fossey) 애널리스트는 “2027년까지 전 세계 컨테이너의 30%가 사물인터넷(IoT) 기술을 탑재할 것”이라고 전망했다.

개최 10주년을 맞이한 이번 박람회에서는 ‘일대일로(一帶一路) 복합운송 특별구역’이 마련되어, 중국-유럽 화물열차 운영사와 아세안 항만 연합 간 다수의 협력 협약이 체결됐다. Informa Market그룹의 폴 할러웨이(Paul Holloway) 전시총괄은 “이번 박람회의 해외 참가 기업 비율이 전년 대비 15% 증가했으며, 신에너지 장비 전시 구역도 40% 확대됐다”며 “이는 글로벌 해운업계의 친환경 전환이 가속화되고 있음을 보여준다”고 강조했다.

2025년 3월 25일
제 3 호

4) <https://www.zgsyb.com/news.html?aid=718919>



포커스

2025년 중국 ‘양회(兩會)로 보는 해양경제 이슈와 시사점⁵⁾

중국의 경제 목표와 정책 방향을 확정하는 연례 최대 정치 행사인 양회(兩會)가 3월 4일부터 11일까지 베이징에서 개최되었다. 이번 양회는 전국인민대표대회(全國人民代表大會, 전인대)와 중국인민정치협상회의(中國人民政治協商會議, 정협)로 구성되어 각각 3월 5일부터 11일까지(7일간)와 3월 4일부터 10일까지(6일간) 진행되었다.

전인대는 리창(李強) 총리의 “정부업무보고(政府工作報告)”를 시작으로, 정부가 제시한 2025년도 경제사회 발전 목표 및 주요 정책 방향을 최종 승인하는 것으로 마무리되었다. 올해 양회에서는 중국의 경제성장률 목표를 5%로 설정하고, 내수 확대를 위한 소비 진작 정책인 ‘이구환신(以舊換新)’ 정책의 확대 추진이 결정되었다. 과학기술 부문에서는 연구개발(R&D) 예산을 전년 대비 10% 증가한 3,981억 위안으로 책정하며 AI 및 첨단 산업 육성을 강화하기로 결정했다.

또한, 경제 구조의 지속적인 개혁을 위해 민영경제 촉진법을 제정하여 기업의 재산권 보호 및 시장 접근성을 확대하는 방안도 마련되었으며, 환경 정책 측면에서는 녹색 에너지 산업 지원과 탄소중립 목표 달성을 위한 노력이 가속화될 전망이다. 더불어 국제협력 강화를 위해 대외 개방 정책을 확대하고 글로벌 무역 및 투자 환경 개선에 주력하는 것이 주요 의제로 다루어졌다.

이번 양회를 통해 중국 정부가 2025년 경제사회 발전의 총체적 방향과 주요 정책 과제를 확정한 만큼, 이를 바탕으로 해양 경제의 변화와 한국과의 협력 방안 및 시사점에 대해서도 분석하고자 한다.

1. 2025년 중국의 주요 경제·사회 정책 방향 및 목표

이번 양회에서는 중국 경제 정책의 핵심 방향은 내수 확대, 산업 혁신, 글로벌 공급망 최적화, 금융시장 안정화 등에 초점이 맞춰졌다. 정부는 전년도와 동일한 5% 내외의 경제성장률 목표를 설정하고, 적극적인 재정·통화 정책을 통해 경기 부양을 지속할 계획이다. 소비 진작을 위한 이구환신(以旧换新) 정책 확대와 더불어, AI·반도체·6G 등 첨단 산업 투자 강화를 통해 신질적 생산력을 육성할 방침이다.

재정 정책 측면에서는 재정적자율을 4.0%로 확대하고, 지방정부의 투자 여력을

2025년 3월 25일

제 3 호

5) 中国政府网, 政府工作报告, https://www.stats.gov.cn/xgk/sjfb/zxfb2020/202502/t20250228_1958817.html, (검색일: 2024.3.17); 国家统计局(2025.2.28.), https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202503/content_7010168.htm를 바탕으로 필자 재구성



포커스

확충하기 위해 초장기 특별국채 1.3조 위안을 포함한 사상 최대 규모의 재정 지출이 결정되었다. 또한, 도시 신규 취업자 수 1,200만 명 이상 유지, 도시 조사 실업률 5.5% 내외 관리, CPI 상승률 2% 내외 목표 설정 등을 통해 민생 안정을 도모할 예정이다.

농업 부문에서도 곡물 생산량 7억 톤 이상을 목표로 설정하며 식량 안보를 강화할 방침이다. 이와 함께, 미국과의 무역 갈등 속에서 포괄적·점진적 환태평양 경제동반자협정(Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, CPTPP) 및 디지털 경제 동반자 협정(Digital Economy Partnership Agreement, DEPA) 가입 추진, 글로벌 공급망 다변화 등을 통해 대외 무역 및 외국인 투자 환경을 개선해 나갈 계획이다.

[중국 경제 발전 주요 지표 2024년 실적과 2025년 기대 목표치]

구분	2024년 실적		2025년 기대 목표치
	기대 목표치	실적	
경제 성장률	5.0% 내외	5.0%	5% 내외
CPI 증가율	3.0%	3.4%	2% 내외
도시 신규 취업자수	1,200만명 내외	1,256만 명	1,200만명 이상
도시조사 실업률	5.5% 내외	5.1%	5.5% 내외
곡물 생산량	6억 5천만 톤 이상	7억 650만 톤	7억만 톤 이상

자료: 中国政府网, 政府工作报告(검색일: 2025.3.17); 国家统计局(2025.2.28.)를 바탕으로 필자 재구성

특히, ‘신질 생산력(新质生产力)’ 육성을 위해 AI, 반도체, 6G, 양자컴퓨팅 등 첨단 산업에 대한 대규모 투자가 이루어질 예정이며, 연구개발(R&D) 지원 예산도 전년 대비 10% 증가한 3,981억 위안으로 확대되었다. 또한, 제조업의 디지털 전환을 가속화하고, 전통 산업의 구조 고도화를 위한 정책적 지원이 강화된다.

내수 확대를 위한 정책도 적극 추진된다. 노후 자동차, 가전, 주택 교체를 지원하는 ‘이구환신(以舊換新)’ 사업이 3,000억 위안 규모로 확대되었으며, 보장성 임대주택 400만 채 공급 및 금융 완화 조치를 통해 부동산 시장 안정화에도 집중할 계획이다. 한편, 소비 심리 회복을 위해 기초 양로금 상향, 보육비 지원, 휴가제도 개선 등의 민생 정책이 마련되었다.

대외 경제 정책에서는 미국의 추가 관세 조치(10%+10%)에 대응하여 최대 15%의 보복 관세를 부과할 가능성이 언급되었다. 또한, CPTPP(환태평양경제동반협정) 및 DEPA(디지털경제동반협정) 가입을 지속 추진하면서 글로벌 공급망 다변화를 모색하고, 금융·의료·교육 서비스 분야의 개방을 확대하여 외국인 투자 유치에 활성화할 계획이다.

금융·통화 정책에서는 유동성 확대를 통한 경기 부양 기조가 유지될 전망이



포커스

다. M2 증가율을 8%로 설정하고, 부동산 시장 회복을 위한 금리 인하 가능성도 시사되었다. 물가 상승률 목표는 2% 내외로 설정되어 안정적인 소비 환경 조성은 목표로 하고 있으며, 국제 원자재 가격 변동에 대응하기 위한 에너지·식품 가격 안정 조치도 마련되었다.

안보 및 외교 정책에서는 국방예산이 7.2% 증가하여 약 1.7조 위안이 책정되었으며, AI·빅데이터 기반 전자전 능력 강화, 신형 전투능력 발전 가속 등의 국방력 현대화가 추진된다. 대만 문제에 대해서는 강경 대응 기조를 유지하며, 군사 훈련 정례화 및 전략적 억제력 강화를 강조하였다. 한편, 미국과의 무역 갈등 속에서도 상호 존중을 기반으로 한 협력 관계를 모색하고, 일대일로(一帶一路) 정책을 통한 대외 개방 확대 및 무역 협력 강화에 주력할 방침이다.

[중국 정부 거시정책 수단별 방향과 2024·2025년 차이점]

분야	주요 내용	
	2024년	2025년
적극 재정 정책	<ul style="list-style-type: none"> · 재정 적자 증가 규모(목표치): 1,800억 위안 · 일반 공공예산지출 규모 28.5조위안(전년 대비 1.1조위안 증가) 	<ul style="list-style-type: none"> · 재정적자율 4.0% 유지, 적극적 재정 정책 지속 · 초장기 특별국채 1.3조 위안 발행·지방정부 특별채 4.4조 위안 발행 (전년 대비 3,000억 위안 증가)
온건 통화 정책	<ul style="list-style-type: none"> · 통화 공급량과 사회용자 규모 증가율을 경제성장률 및 가격수준 기대목표에 맞춤 	<ul style="list-style-type: none"> · M2 증가율 8% 내외 유지 · 금리 및 기준율 조정 가능성 시사 · 유동성 확대를 통한 경기 부양 지속
기타 거시 정책	<ul style="list-style-type: none"> · (정책간 일치성 강화) 재정, 통화, 취업, 산업, 지역(지방), 과학기술, 환경보호 등 정책 협력 강화 * 이를 위한 각 방면 의견 수렴 	<ul style="list-style-type: none"> · ‘신질적 생산력’ 육성 위한 AI·반도체·6G 등 첨단산업 투자 확대 · 소비 진작 정책 강화: 이구환신(以旧换新) 확대 · 부동산 시장 안정화 정책 지속 추진

자료 : 「2025政府工作报告」, 「2024政府工作报告」, 「KMI 중국리포트」 제24-3호

2025년 중국 경제 운용 및 목표에 따라 중국 정부가 이번 양회에서 제시한 중점 과제는 △ 내수 확대 △ 신질적 생산력 △ 과학 기술 교육 △ 경제체제 개혁 △ 대외개방 확대 △ 리스크 관리 △ 농업 발전 추진 △ 지역균형발전 △ 녹색 저탄소 발전 △ 민생 개선 등 10가지로 분류된다(이하 과제별 세부 내용은 [표 3] 참조). 이는 중국의 지속 가능한 성장과 사회 안정, 친환경 발전을 동시에 추진하고 국제 경쟁력 강화하려는 정부의 전략적 조치로 해석된다. 향후 정책 실행 과정에서 구체적인 성과가 어떻게 나타날지 주목된다.

2025년 정책의 특징으로는 우선 경제 회복을 가속화하기 위해 적극적인 거시 조정을 추진하고 있다. 재정·통화 정책을 통해 사회 금융 비용을 절감하고, 부동산 시장 안정화를 위한 주택담보대출 금리 및 세금 조정을 시행했다. 또한, 제조업



포커스

기술 혁신을 촉진하고 신산업(상업 우주항공, 신에너지 저장 등)을 육성하는 등 산업 구조 업그레이드를 추진하고 있다. 디지털 경제 발전도 가속화되어, 핵심 산업의 GDP 기여율이 10%에 도달할 것으로 예상된다.

둘째, 고용 촉진과 교육 개혁이 중요한 과제로 제시됐다. 특히, 대학 졸업생 및 취약 계층의 일자리 지원이 강화되며, 국가 장학금·학자금 대출 혜택이 확대된다. 의료 서비스 접근성을 높이기 위해 검사·진단 결과의 상호 인정 및 기초 의료 서비스 확대가 추진된다. 국민연금 및 복지 수당 인상, 실버 경제 활성화 정책도 포함되어 노인층의 생활 안정에 기여할 전망이다.

셋째, 환경 보호 강화 및 녹색 저탄소 발전이 핵심 정책으로 제시됐다. 주요 오염물질 배출 감소와 생태 복원 프로젝트가 지속적으로 추진되며, 신재생에너지 개발 확대를 통해 비화석 연료 발전 비율이 40%에 근접할 것으로 보인다. 또한, 탄소 배출권 거래 시장이 더욱 활성화될 전망이다.

마지막으로 정부 거버넌스 개선을 위한 반부패 개혁이 지속되며, 법치 행정 강화와 행정 서비스 혁신이 병행 추진된다. 자연재해 대응 체계를 보완하고, 강력 범죄 및 극단적 사건 예방을 위한 국가 안전 시스템도 강화된다.

이번 양회를 통해 중국은 내수 촉진, 산업 혁신, 금융 안정, 대외 개방을 중심으로 2025년 경제·사회 정책 방향을 명확히 설정하였다. 향후 이러한 정책들이 중국 경제 성장 및 글로벌 경제 환경 변화에 어떤 영향을 미칠지 주목할 필요가 있다.

[2025년 중국 경제 중점 추진 과제(발체 요약)]

구분	중점 추진 과제	세부 과제
1	내수 확대	<ul style="list-style-type: none"> 소비 증대 <ul style="list-style-type: none"> 보조금 지원을 통한 소비 활성화 투자 효율 제고 및 소비-투자 융합 촉진 전방위적 내수 확대 서비스 소비 산업 지원 확대 인프라 투자 <ul style="list-style-type: none"> 프로젝트 투자 및 경제 성장 견인
2	신질적 생산력	<ul style="list-style-type: none"> 선진제조업 강화 및 현대 산업체계 구축 첨단 기술 산업 육성 <ul style="list-style-type: none"> 인공지능(AI), 빅데이터, 스마트 단말기 등 핵심 산업을 발전시켜 산업 구조 고도화 실물 경제와 디지털 경제 융합 촉진 산업 및 공급망 강화
3	과학 기술 교육	<ul style="list-style-type: none"> 과학 기술 자립 <ul style="list-style-type: none"> 국가 과학기술 중대 프로젝트 전면 시행 및 연구 인프라 확충 첨단 혁신 인재 양성 및 기술 강국 건설 제조업 기술 개조 및 업그레이드 추진(투자 증가율 9.2% 달성) 국가급 첨단 제조업 클러스터 육성 및 신흥 산업(상업 우주항공, 북두 시스템, 신행 에너지 저장) 발전 촉진 교육대국에서 교육강국으로 전환



포커스

		<ul style="list-style-type: none"> ○ 해외 인재 도입 지원
4	경제체제 개혁	<ul style="list-style-type: none"> ○ 거시경제 조정 강화 <ul style="list-style-type: none"> · 역주기 조정 강화 및 문제별 맞춤형 정책 시행 · 수요 회복과 생산 성장 촉진 ○ 재정 및 금융 정책 조정 <ul style="list-style-type: none"> · 재정지출 확대 및 중점 분야 재정 지원 강화 · 두 차례 지급준비율 및 정책 금리 인하로 사회 금융 비용 절감 · 지방정부 특수채권 6조 위안 증액을 통한 기존 부채 상환 ○ 국유기업 개혁 심화 ○ 민영 경제 및 대외 무역 활성화 <ul style="list-style-type: none"> · 민영경제 촉진법 초안 심의 및 발전 환경 개선 · 무역 구조 최적화 및 수출 증대를 통한 경제 성장 기여 확대 · 국경 간 서비스 무역 제한 완화 및 신산업 개방 시범 사업 추진 ○ 인수합병 제도 개혁
5	대외개방 확대	<ul style="list-style-type: none"> ○ 개방 확대 및 국제 협력 강화 <ul style="list-style-type: none"> · 중국과 수교한 최빈국 제품에 전면적인 무관세 혜택 부여 · 무비자 입국 대상 국가 확대 및 경유 체류 시간 240시간으로 연장 ○ ‘일대일로’ 추진 <ul style="list-style-type: none"> · 일대일로 고품질 협력 추진 및 주요 인프라·민생 프로젝트 안정적 진행 ○ WTO 중심 다자무역체제 확고히 고수
6	리스크 관리	<ul style="list-style-type: none"> ○ 부동산 안정화 <ul style="list-style-type: none"> · 주택담보대출 금리 및 초기 납입 비율 인하 · 자본시장 안정화를 위한 제도 개선 · 중소 금융기관 개혁 및 리스크 완화 추진 ○ 지방정부 부채 리스크 및 금융 리스크 예방
7	농업 발전 추진	<ul style="list-style-type: none"> ○ 신형 도시화 전략 추진 <ul style="list-style-type: none"> · 5년간의 신형 도시화 전략 실행 및 도시 재개발 적극 추진 · 상주 인구 도시화율 67%로 상승 ○ 농업 기반 강화 및 농촌 활성화 <ul style="list-style-type: none"> · 농업 재해 예방 및 생산 역량 안정적 향상 · 전면적인 농촌 진흥 추진으로 새로운 성과 달성
8	지역균형발전	<ul style="list-style-type: none"> ○ 디지털/지능형 인프라 개발 <ul style="list-style-type: none"> · 지역 발전 정책 수립 및 대규모 프로젝트 실행 · 주요 기능 구역 제도 개선 및 지역 융합 발전 가속화 ○ 빈곤퇴치 이주지원
9	녹색 저탄소 발전	<ul style="list-style-type: none"> ○ 환경 보호 및 생태 복원 추진 <ul style="list-style-type: none"> · 주요 오염물질 배출 지속 감소 및 종합적인 환경 개선 강화 · 대규모 생태 보호·복원 사업 추진으로 사막화·토지 황폐화 면적 감소 ○ 저탄소 에너지 전환 가속화 <ul style="list-style-type: none"> · 주요 산업의 에너지 절감 및 탄소 감축 개조 · 신재생에너지 개발 확대, 비화석 연료 발전 비중 40%에 근접 ○ 탄소 배출 거래 활성화 <ul style="list-style-type: none"> · 전국 자발적 온실가스 감축 거래 시장 개설 · 탄소 배출권 거래 시장 활성화
10	민생 개선	<ul style="list-style-type: none"> ○ 고용 및 교육 지원 강화 <ul style="list-style-type: none"> · 양질의 일자리 창출 정책 시행 및 기업의 고용 유도 지원 · 대학 졸업생, 저소득층, 농민공 등 주요 취업 계층의 고용 안정 유지 · 의무교육 단계 경제적 취약 계층 학생 지원금 확대 및 국가 장학금·학자금 대출 혜택 강화 ○ 보건 의료 및 사회보장 강화 <ul style="list-style-type: none"> · 의료기관 간 검사·진단 결과 상호 인정 추진 및 기초 의료 서비스 확대 · 공공 의료보험 개인 계정 활용 범위 확대 및 연금 인상 · 노인 복지 및 실버 경제 활성화 정책 추진 ○ 문화·체육 및 사회 전반적 복지 증진

2025년 3월 25일

제 3 호

자료 : 中国政府网(검색일: 2025.3.17.)을 바탕으로 필자 재구성



포커스

2. 2025년 해양경제 주요 이슈

1) 해양 분야 이슈

(1) 해양 탄소 흡수 및 탄소 네거티브 강화⁶⁾

전국정치협상회의의 위원, 중국과학원 원사(院士) 자오넨즈(焦念志)는 효과적인 음(負)배출 조치를 시행하여 해양 탄소 흡수 능력을 강화해야 한다고 강조했다.

자오넨즈 위원은 해양 생태계를 보호하고 복원하는 동시에, 효과적인 탄소 네거티브 배출 조치를 시행하여 해양 탄소 흡수 능력을 향상해야 한다고 주장했다. 이렇게 하면 “쌍탄(双碳)” 목표의 실현을 촉진할 수 있을 뿐만 아니라, 경제 발전을 위한 더 많은 공간을 확보할 수 있다.

그는 전 세계 연구 역량을 결집하여 해양 탄소 네거티브 배출의 중대한 이론적 혁신을 실현하고, 기술적 돌파를 이루는 동시에 탄소 네거티브 배출 시범 프로젝트를 추진하며, 탄소 네거티브 배출 국제 시범 기지를 조성하고, 글로벌 차원원에서 적용 가능한 국제 표준을 계획 및 설계하여 형성할 것을 희망했다.

(2) 해양 자원 개발 및 도시 계획

① 지질 조사법 제정 가속화⁷⁾

전국인민대표대회 대표 인펑(印萍)은 현재 지질 조사 업무와 관련된 법규가 비교적 산발적이고 규범성이 낮으며, 종합적이고 통일적이며 조정된 법률 구조가 부족하고, 대부분 기타 규정에 의존하고 있으며, 기본적으로 금지성 규칙에 머물러 있어, 지질 조사 업무의 지속적이고 안정적인 발전의 요구를 충족시키기 어렵다고 밝혔다.

인펑은 지질 조사법을 제15기 전국인민대표대회 상무위원회 입법 계획과 국무원의 연간 입법 업무 계획에 포함시켜, 법제화 프로세스를 가속해야 한다고 제안했다. 또한, 영국, 미국, 러시아, 인도 등 국가의 성숙한 경험과 방식을 충분히 참고하되, 중국의 실정에 맞추어, 지질 조사 업무의 기초적인 역할, 공공적 성격 및 전략적 중요성을 충분히 고려하고, 법률적 방법을 통해 중앙과 지방 지질 조사 기관의 사무 권한을 통합하며, 지질 조사 계획과 예산 보장 제도를 명확히 하고,

2025년 3월 25일

제 3 호

6) 广东省海洋发展规划研究中心(2025.3.6), 聚焦两会! 代表委员聚焦海洋谈心声 谋发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/644mmRDMJ123gBz8SoZVKA> (검색일: 2025.3.7)

7) 中国网 (2025.3.5), 全国人大代表印萍: 建议加快制定地质调查法, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1825737481235459241&wfr=spider&for=pc> (검색일: 2025.3.7)



포커스

지질 조사 자격 및 권한 제도를 수립하며, 산업 질서를 규범화하고, 지질 조사 성과의 보호 및 활용을 강화해야 한다고 제안했다.

② 신·구 해안선 활용 및 도시 개발 경계 조정⁸⁾

전국인민대표대회 대표 쉬지펑(薛济萍)은 신·구 해안선 간 이미 허가되어 매립된 건설 용지 및 해양 용지가 모두 도시 개발 경계에 포함되지 못하는 문제가 연해 지역의 공통된 문제라고 지적했다.

그는 다음과 같은 제안을 했다.

첫째, 정책 방향을 명확히 해야 한다.

해당 지역이 도시 개발 경계 내 관리 모델을 참고할 수 있도록 조속히 관련 정책을 제정하여, 해당 지역을 도시 건설 용지로 개발 및 이용할 수 있도록 해야 한다.

둘째, 계획 관리 최적화가 필요하다.

국토 공간 계획을 시행 및 평가하고 수정할 때, 육지에서 허가되었으나 아직 건설되지 않은 토지의 관리 모델을 참고하여, 신·구 해안선 간 이미 허가되었으나 아직 개발되지 않은 자원을 직접 도시 개발 경계에 포함하여 관리해야 한다.

셋째, 동적 조정 메커니즘을 도입해야 한다.

해양 강국 전략이 추진됨에 따라, 미래 연해 지역의 경제 활동이 더욱 활발해지고, 산업 전환이 경제 구조와 도시 발전 요구를 변화시킬 것이다. 따라서, 연해 지역 도시 개발 경계의 동적 조정 메커니즘을 구축하여, 연해 지역의 개발을 규범화하는 동시에 해양 중심 발전을 보장해야 한다.

(3) 해양 산업 및 경제 발전

① 항구·산업·도시 통합 발전 전략⁹⁾

전국인민대표대회 대표 아이쉐펑(艾学峰)은 광둥성의 해양 경제 발전 전략을 발표하며, 항구·산업·도시의 유기적 통합을 통한 경제 성장 촉진을 강조했다. 그는 육·해 통합 및 산·해 상호 보완을 기반으로 “15·5” 해양 경제 발전 계획을

2025년 3월 25일

제 3 호

8) 广东省海洋发展规划研究中心(2025.3.6), 聚焦两会！代表委员聚焦海洋谈心声`谋发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/644mmRDMJ123gBz8SoZVKA> (검색일: 2025.3.7)

9) 广东省海洋发展规划研究中心(2025.3.11), 聚焦两会！代表委员聚焦海洋谈心声`谋发展(二), <https://mp.weixin.qq.com/s/Afp3k1cO8PtficXnXzaxOw> (검색일: 2025.3.12)



포커스

추진하고, 연해 경제 벨트를 고도화할 것이라고 밝혔다. 또한, 14개 연해 항구의 철도 연결망을 확충하고 철·해 복합 운송 체계를 개선함으로써, 항구·산업·도시 간 협력 모델을 더욱 강화할 것이라고 덧붙였다.

아이쉐핑 대표는 광저우를 해양 혁신 도시로, 선전을 글로벌 해양 중심 도시로 발전시키는 한편, 주하이·산터우·잔장 등의 도시가 지역적 강점을 살려 현대적인 해양 도시로 성장할 수 있도록 지원할 것이라고 밝혔다. 그는 기존 해양 산업의 품질을 향상하고 규모를 확장하는 한편, 연해 지역 주요 석유화학 프로젝트를 조속히 완공 및 가동하여 산업 체인을 다운스트림으로 확장할 계획이라고 설명했다.

광둥성은 대규모 해상 풍력 발전 프로젝트를 개발하고, 국가급 해상 풍력 첨단 제조업 클러스터를 조성할 예정이다. 또한, 현대 해양 목장을 조성하고, 해양 목장·해상 풍력·해양 생물산업을 연계하여 융합 발전을 촉진하는 동시에, 해양 관광 산업을 빠르게 성장시키고, 크루즈·요트 산업을 확대할 것이라고 발표했다.

그는 해양 신성장 동력을 창출하기 위해 고급 해양 공학 장비의 연구·설계·제조 역량을 강화하고, 원거리 해양 양식 및 원거리 해양 자원 개발 장비를 발전시킬 필요가 있다고 강조했다. 더 나아가, 해양 신재생 에너지의 심층적인 개발을 추진하며, 가연성 얼음의 산업화 응용, 해수 수소 생산, 조력·파력 에너지 등의 연구를 확대할 것이라고 밝혔다.

또한, 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区)에 해양 혁신 의약 중시(中试) 인큐베이션 및 기술 이전 응용 플랫폼을 구축하고, 해양 생물 제조 및 해양 바이오 의약 산업 클러스터를 조성하여 신산업 발전을 가속화할 것이라고 말했다.

아이쉐핑 대표는 인공지능(AI) 및 자율주행 기술을 해양 생태 모니터링, 물자 운송, 관광, 응급 구조 등 다양한 분야에 적극 활용해야 하며, 해양과 우주 산업을 융합하여 발전 가능성을 극대화할 필요가 있다고 강조했다.

② 해양 경제 공간 확대 및 해상 경제 발전 가속화¹⁰⁾

전국인민대표대회 대표 리밍화(黎明华)는 해양 플랫폼 건설을 통한 해양 경제 공간 확대 및 자원 제약 문제 해결의 필요성을 강조했다. 그는 해양 플랫폼을 국가 경제 발전의 핵심 인프라로 삼고, 최상위 설계를 강화해야 한다고 주장했다. 이를 위해 해양 이용 승인 절차를 간소화하고, 기업의 투자 비용을 절감하여 프로젝트 실행을 가속화할 필요가 있다고 밝혔다.

2025년 3월 25일
제 3 호

10) 搜狐网(2025.3.6) 全国人大代表黎明华：拓展海洋经济空间，加快打造海上新广东 | 直击广东团开放日，https://news.sohu.com/a/867742166_121255906 (검색일: 2025.3.7)



포커스

그는 해양 플랫폼이 단순한 해상 구조물이 아닌, 해양 기술 혁신의 핵심이자 강력한 해양 작업 능력과 안정성을 갖춘 인프라라고 설명했다. 해양 플랫폼은 육상 자원의 한계를 극복하는 데 효과적일 뿐만 아니라, 해양 자원의 개발 및 환경 보호에서 중요한 역할을 수행하며, 해양 경제 발전의 중요한 요소가 될 것이라고 덧붙였다.

리밍화 대표는 또한, 산업 정책 지원을 강화하고, 제품 핵심 장비의 전면적인 국산화를 가속해야 한다고 강조했다. 그는 국산화 제품의 초기 도입을 지원하는 보조금 정책을 마련하고, 기업이 연구개발(R&D) 투자를 확대할 수 있도록 유도해야 하며, 핵심 기술을 조속히 확보하고, 제품 및 산업의 자주적 발전 기반을 다지는 것이 필수적이라고 주장했다.

(4) 해양 기상 탐측 능력 강화¹¹⁾

전국인민대표대회 대표 정융광(郑永光)은 해양 기상 탐측 체계 개선 및 재해 예방 역량 강화를 위한 법제화 필요성을 강조했다.

그는 해양 기상 탐측 관련 법규를 정비하고, 탐측 시설의 통합적인 계획·건설 메커니즘을 구축해야 하며, 기상·자연자원·교통운수·어업 등 관련 부처가 협력하여 해양 기상 정보의 체계적 관리와 산업 간 데이터 공유 체계를 구축할 필요가 있다고 주장했다.

그는 부처 간 협력 메커니즘을 강화하고, 기업·대학·연구기관과의 연계를 확대하여 첨단 기술 연구 및 응용 시범 프로젝트를 추진하며, 다자간 협력 구조를 형성해야 한다고 강조했다.

정융광 대표는 연해 및 원거리 해양 탐측 공백을 해소하기 위해 황해 및 동중국해에 국가 기후 관측소를 추가 설치하고, 중·원거리 해양 기상 종합 관측 시스템을 구축해야 한다고 제안했다. 또한, 기상 위성과 해양 위성을 발전·완비하고, 특히 저궤도 위성을 활용하여 중·원거리 해역의 대기 탐측 능력을 강화해야 하며, 전국적으로 해상 기상 레이더 배치를 확대하고 우선 개발 방안을 마련해야 한다고 주장했다.

그는 특히 태풍·해무 등 재해성 기상 현상이 빈번한 해역에 일부 해상 기상 레이더를 우선적으로 배치하고, 해양 기상 모니터링이 빈틈없이 이루어질 수 있도록

2025년 3월 25일

제 3 호

11) 广东省海洋发展规划研究中心(2025.3.6), 聚焦两会！代表委员聚焦海洋谈心声 谋发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/644mmRDMJ123gBz8SoZVKA> (검색일: 2025.3.7)



포커스

록 단계적으로 구축해야 한다고 강조했다.

정용광 대표는 동중국해를 예로 들며, 유인 해도(有人海島), 원거리 해양 양식 플랫폼, 해상 유전 시추 플랫폼 등 기존 해양 인프라를 활용하여 기상 레이더 및 원격 감지 관측 시스템을 추가로 설치함으로써, 동중국해 해역의 장기적·연속적·입체적·종합적인 기상 관측 체계를 실현하고, 태풍 탐측 능력을 해안선 동쪽으로 400km 이상 확장할 필요가 있다고 제안했다.

그는 또한, 고염·고습 등 극한 환경에서도 기상 관측 설비가 안정적으로 작동할 수 있도록 연구개발(R&D) 투자를 확대하고, 기상·해양·전자정보 분야 전문가를 조직하여 내염(耐鹽) 부식성, 내파(耐波) 충격성, 고정밀 탐측 등의 핵심 기술을 개발해야 한다고 주장했다.

또한, 해상 통신 인프라를 강화하여 기상 관측 설비의 데이터 전송 안정성과 실시간성을 확보해야 하며, 사물 인터넷(IoT) 기술을 활용한 실시간 모니터링 및 고장 예측 시스템을 구축하여 원격 운영·유지·관리 체계를 갖출 필요가 있다고 강조했다.

마지막으로, 해양 기상 종합 관측망 구축을 위한 정책적 지원을 확대하고, 연해 지역 각급 정부가 지속적으로 기획 및 투자 강도를 높여야 하며, 해양 기후의 핵심 지역을 대상으로 기상 종합 관측망과 과학기술 인재 육성을 강화할 필요가 있다고 촉구했다.

2) 해운·항만·물류 분야 이슈

(1) 해운·항만 물류 혁신 및 표준화¹²⁾

전국인민대표대회 대표 왕즈셴(王志賢)과 정궈(鄭國)는 해운·물류 표준화 및 디지털 전환을 통한 물류 효율화의 필요성을 강조했다.

왕즈셴 대표는 '일괄운송제(一單制)' 및 '일괄컨테이너제(一箱制)'의 법적·제도적 정비가 필요하다고 주장했다. 그는 조사 연구 결과, 다양한 운송 방식이 여전히 단일 운송 방식의 법률·규정을 따르고 있으며, 복합운송 선하증권(BL)의 소유권 속성이 명확하게 규정되지 않았다는 점을 발견했다고 밝혔다. 또한, 운송 방식별 화물명·안전 관리 기준 차이로 인해 환적 효율성이 저하되고, 철도·항만·해운 기업 간 정보 공유 메커니즘도 미흡하다고 지적했다. 이에 따라, 입법 보장 및

2025년 3월 25일
제 3 호

12) 港口圈(2025.3.7), 两会上的这些建议, 与港航业息息相关!, <https://mp.weixin.qq.com/s/tgfSZxAHKwPlx1uvtcq6aQ> (검색일: 2025.3.8)



포커스

표준 통합을 통해 물류 효율을 높이고 물류 비용을 절감해야 한다고 강조했다.

정귀 대표는 물류 데이터 자원의 통합을 통해 물류 비용을 절감하고 운영 효율을 향상시키는 것이 필요하다고 주장했다. 그는 데이터 공유 및 활용을 강화함으로써 '일대일로(一帶一路)', 장강 경제 벨트, 장삼각 통합 발전 등의 국가 전략을 효과적으로 지원할 수 있다고 강조했다.

(2) 스마트·친환경 항만 구축 및 신성장동력 개발¹³⁾

전국인민대표대회 대표 청웨이둥(成卫东)과 류빈(刘彬)은 친환경 항만 발전 및 신재생 에너지를 활용한 해운 혁신의 필요성을 강조했다.

청웨이둥 대표는 '기술·데이터·탄소 저감'을 핵심 요소로 하여 스마트 친환경 항만을 조성해야 한다고 주장했다. 그는 과학 기술 혁신·데이터 관리·탄소 중립 전략을 결합하여 세계적 수준의 스마트 친환경 물류 허브 항만을 구축해야 한다고 밝혔다. 또한, 항만 운영 요소와 첨단 기술을 융합하여 효율성을 극대화해야 한다고 덧붙였다.

류빈 대표는 잔장항(湛江港)의 대형 항만 인프라를 활용하여 동하이섬(东海岛) 친환경·청정 에너지 기지를 조성해야 한다고 강조했다. 그는 이 프로젝트가 산업 수요를 충족함과 동시에 친환경 산업 발전을 촉진할 것이라고 설명했다.

(3) 항만 기능 강화 및 경쟁력 향상

전국인민대표대회 대표 추평(褚峰)과 천잉잉(陈盈盈)은 항만의 경쟁력 제고 및 기능 강화를 강조했다.

추평 대표는 타이창항(太仓港)의 물류 허브 기능을 더욱 강화할 필요가 있다고 주장하며, 이를 위한 세 가지 정책을 제안했다. 첫째, 타이창항을 국가 '15·5' 계획 및 상위 정책 문서에 포함하고, 정책적 지원을 강화해야 한다. 둘째, 타이창항을 국가 물류 허브 경제지구로 지정하여 물류 클러스터를 조성하고 물류 비용을 절감해야 한다. 셋째, 타이창항을 장쑤성 자유무역구(自贸区) 내 포함하여 제도적 개혁을 추진하고 산업 혁신 역량을 향상해야 한다고 밝혔다.¹⁴⁾

천잉잉 대표는 일부 항구의 처리 능력이 향후 물동량 예측과 차이를 보이며,

2025년 3월 25일

제 3 호

13) 港口圈(2025.3.7), 两会上的这些建议, 与港航业息息相关!, <https://mp.weixin.qq.com/s/tgfSZxAHKwPlx1uvtcq6aQ> (검색일: 2025.3.8)

14) 江苏大小事儿 (2025.3.7), 「两会好声音」全国人大代表褚峰: 深化太仓港产城融合发展, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1825895869482537111&wfr=spider&for=pc> (검색일: 2025.3.8)



포커스

전문화된 터미널이 부족하여 특정 화물의 운송 수요를 충족하지 못하고 있다고 지적했다. 또한, 노후화된 터미널 시설이 많고, 하역 효율이 낮아 무역량 증가에 대응하기 어렵다고 지적했다.¹⁵⁾

그는 각 항구의 지리적 위치, 경제적 배후지, 발전 잠재력을 종합적으로 고려하여, 항만 계획을 통합적으로 조정하고, 항만 건설 요소를 강화해야 한다고 제안했다.

이를 통해, 연해 항만의 전체적인 역량을 강화하고, 국가 경제 발전 전략을 보다 효과적으로 지원해야 한다고 강조했다.

(4) 내륙·해상 물류 허브 강화 및 운송 네트워크 확장

전국인민대표대회 대표 양즈(杨智), 평홍창(冯鸿昌)은 내륙·해상 물류 허브 강화 및 운송 네트워크 확장의 필요성을 강조했다.

양즈 대표는 장강 중류 항운 허브 구축을 가속화하여 철도와 수운 간 복합운송 불균형 문제를 해결하고, 철도 화물 운송 병목 현상을 해소해야 한다고 주장했다. 또한, 국가 '15·5' 계획에서 장강 항운 허브 발전을 핵심 과제로 포함해야 하며, 관련 프로젝트 건설 및 정책 시범 지역을 지정해야 한다고 제안했다.¹⁶⁾

평홍창 대표는 푸젠(福建)·샤먼(厦门)을 동남 국제 항운센터로 육성하고, '동남 육해 신통로(东南陆海新通道)'를 구축해야 한다고 강조했다. 그는 샤먼항을 국제 물류 허브로 발전시키고, 샤먼-타이완 간 물류 연결을 강화하여 중국 내륙과 타이완 간 무역 협력을 촉진해야 한다고 주장했다.¹⁷⁾

후난 대표단(湖南代表团)은 상구이(湘桂) 운하 건설을 국가 '15·5' 계획에 포함해야 한다고 공식적으로 제안하며, 예비 연구 및 초기 개발을 위한 정부의 정책적 지원 확대를 촉구했다.¹⁸⁾

15) 温州市人大 (2025.3.4), 喜迎全国两会 | 全国人大代表陈盈盈: 提升港口能级, 赋能经济发展, https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzA4MzMwMDk4OQ==&mid=2649549690&idx=2&sn=d089cb00c2486b19696415ff62e1ef07&chksm=86688f9732c5fc63f5783da01bba29667ccf54e5e7e1594f5946837b83cfb4d47449e2ab3&scene=27 (검색일: 2025.3.8)

16) 湖北政协 (2025.3.10), 聚焦2025全国两会! 住鄂全国政协委员杨智建议: 加快长江中游航运中心建设, http://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzI1Njg2MzA0MA==&mid=2247543601&idx=1&sn=4c2208e6c763db99cfe5925b67414c9d&chksm=eb60feb21524aff070b54657b1dc833311da2333caba78293f17183c615cfe476367e42061d&scene=27 (검색일: 2025.3.11)

17) 央广网 (2025.3.9), 2025听两会 | 全国人大代表冯鸿昌: 支持厦门打造“东南陆海新通道”, https://jtyst.fj.gov.cn/zwgk/jtyw/mtsy/202503/t20250311_6777874.htm (검색일: 2025.3.11)

18) 港口圈(2025.3.7), 两会上的这些建议, 与港航业息息相关!, <https://mp.weixin.qq.com/s/tgfSZxAHKwPlxluvtcq6aQ> (검색일: 2025.3.8)



포커스

(5) 항만 운영 및 제도적 개선¹⁹⁾

전국인민대표대회 대표 저우충 (周冲)과 니디 (倪迪)는 항만 운영 효율성 개선 및 법제적 정비의 필요성을 강조했다.

저우충 대표는 내링딩양(内伶仃洋) 인근 해역을 임시 해양 투기구역으로 지정하여 항만 준설 과정에서 발생하는 퇴적물 문제를 해결하고, 물류 비용을 절감해야 한다고 제안했다.

니디 대표는 '선원법(船员法)' 입법을 추진하여 중국 선원의 권익을 보호하고, 국제 해운 경쟁력을 강화해야 한다고 주장했다. 그는 2~3년 내 입법을 완료하고, 선원 관리 시스템을 국제 표준에 맞게 개선해야 한다고 강조했다.

3) 수산 분야 이슈

(1) 바다 양식업 보험 보상 체계 개선²⁰⁾

전국인민대표대회 대표 닝링 (宁凌)은 어업 현장을 방문하는 과정에서, 비록 해양 목장 보험이 시행되고 있지만, 보험 적용 범위가 제한적이며, 양식업자들의 보험 가입률이 여전히 낮다는 점을 발견했다.

조사를 진행한 결과, 한편으로는 다른 농산물 보험과 비교했을 때, 심해 그물 양식 보험의 양식업자 자부담 비율이 훨씬 높아, 보험 가입에 대한 적극성이 저하된다는 문제점이 있었다.

다른 한편으로는, 현재 해양 목장 보험 보상 기준이 대부분 기상재해 지수를 손해 평가의 중요한 근거로 삼고 있으며, 보상 기준이 최대 풍속(10분 평균 풍속의 최대값)이 10급 이상일 경우에만 발동되도록 설정되어 있다. 하지만, 실질적으로 태풍은 순간 돌풍 형태로 발생하며, 단 10분 이내에도 막대한 피해를 초래할 수 있기 때문에, 이러한 보상 조건을 충족하는 것이 쉽지 않다는 점이 문제로 지적되었다.

이에 따라, 닝링 대표는 보험 정책을 더욱 최적화하고, 바다 양식업 보험 보상 체계를 개선해야 한다고 제안했다. 지역별, 양식 방식별 차별화된 해양 목장 정책

2025년 3월 25일

제 3 호

19) 港口圈(2025.3.7), 两会上的这些建议, 与港航业息息相关!, <https://mp.weixin.qq.com/s/tgfSZxAHKwPlx1uvtcq6aQ> (검색일: 2025.3.8)

20) 华中农业大学友会(2025.3.5), 聚焦两会“华农人” | 宁凌: 为耕海牧渔献智, 为人才培养发声https://mp.weixin.qq.com/s/?__biz=MzlzODM4OTAxNw==&mid=2247511723&idx=3&sn=e09a38d8f2640baeca7ad22998cb6044&chksm=e88aad1922d0e351aabbefbf7f2f7683383397d53d4795d2f9a95f8d7f7effd7aafdc4c43a5&scene=27, (검색일: 2025.3.7)



포커스

성 보험 상품을 개발하여, 보다 합리적인 보험 체계를 구축할 필요가 있다.

또한, 금융 및 관련 기관이 새로운 위험 요소와 새로운 수요에 주목하고, 해양 목장 장비 보험, 해양 목장 종사자의 인명 안전 보험 등을 신속하게 개발하여, 양식업자들이 더욱 안정적으로 산업을 운영할 수 있도록 지원해야 한다고 제안했다.

(2) 해양 어업 장비 현대화 및 산업 융합 발전²¹⁾

전국정치협상회의의 위원 스웨이둥(施卫东)은 전통 어업 장비의 현대화 및 첨단 기술 융합을 통한 해양 어업 고도화의 필요성을 강조했다.

그는 노후 어선 및 전통 양식 장비의 개조·업그레이드를 추진하고, 표준화·기계화·디지털화된 현대적 해양 어업 장비를 보급해야 한다고 주장했다. 특히 소규모 조선소들의 인력 부족, 건조 기술, 품질 관리 문제를 해결하기 위해, 대규모 장비 현대화 및 노후 장비 교체 사업을 추진해야 한다고 주장했다.

또한, 어업 장비 연구개발(R&D) 투자를 확대하고, 어류 생태 및 질병 예방, 양식 기술 연구를 강화하며, 해양 환경 보호, 그물망 부식 및 오염 방지, 능동형 재해 방지 시스템, 해산물 가공 기술 등 공통적으로 필요한 핵심 기술 개발을 가속화해야 하기 때문에 이를 위해 해양 환경 모니터링 데이터를 활용하여 IoT 센서, 5G, 디지털 트윈 기술을 적극 도입해야 한다고 밝혔다.

또한, 해양 어업을 제2·3차 산업과 융합하여 지속 가능한 발전 모델을 구축해야 한다고 강조했다. 그는 사료 가공, 해산물 냉장·가공·운송, 가정간편식(HMR: Home Meal Replacement) 산업과 연계한 사업을 확대하고, 풍력·태양광·조력 등의 신재생 에너지와 어업을 결합하여 친환경적인 산업 구조를 구축해야 한다고 제안했다.

마지막으로, 해양 어업 장비 산업에 대한 금융 지원을 확대하고, 보험 및 투자 결합 모델을 도입하여 어업 장비 산업의 리스크를 분산해야 한다고 주장했다. 특히 원격 탐사 및 센서를 활용한 보험 손해 평가 모델을 개발하여 보상 절차를 정밀화하고 효율성을 높이는 것이 필요하다고 덧붙였다.

(3) 심해·먼바다 양식의 고도화²²⁾

2025년 3월 25일

제 3 호

21) 广东省海洋发展规划研究中心(2025.3.6), 聚焦两会! 代表委员聚焦海洋谈心声 `谋发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/644mmRDMJ123gBz8SoZVKA> (검색일: 2025.3.7)

22) 中国水产流通与加工协会(2025.3.11), 聚焦两会! 积极发展深远海养殖 向海洋要食物要效益——专访全国政协委员 `农业农村部原副部长马有祥, <https://mp.weixin.qq.com/s/5Lnog9Q-bXudMn8-KGY2Bg> (검색일: 2025.3.12)



포커스

전국정치협상회의의 위원 마유상(马有祥)은 심해·먼바다 양식의 지속 가능한 발전을 위해 정책 지원을 강화하고, 산업 전반의 구조를 개선해야 한다고 강조했다. 이를 위해 다음과 같은 네 가지 개선 방안을 제시했다.

첫째, 기술 장비 수준을 향상해야 한다.

강한 파도를 견딜 수 있는 양식 장비, 내구성이 뛰어난 방부착(防附着) 그물망, 자동화된 어류 유도 및 수확 장비 등 핵심 설비를 개발해야 한다. 또한, 심해·먼바다 양식을 정보화·스마트화하여 현대적인 운영 체계로 업그레이드하고, 대황어(大黃魚)나 무지개송어(虹鱒) 등 심해 양식에 적합한 품종을 자체적으로 육성해야 한다.

둘째, 산업 전반의 효율성을 높여야 한다.

지역별 특성을 반영해 생산·경영·관리 모델을 최적화하고, 산업 체계를 정비해야 한다. 이를 위해 기업 간 협력 플랫폼을 구축하고, 산업 가치사슬을 확장하여 심해·먼바다 양식 브랜드와 선도 기업을 육성해야 한다. 또한, 육상-근해-심해를 연계한 양식 모델을 도입하고, 대형 양식업체가 중소기업체를 견인하는 구조를 만들어야 한다.

셋째, 리스크 관리 체계를 강화해야 한다.

해상 부유식 양식 시설의 법적 검사 기준을 마련해 운영 규범을 정비하고, 정기적인 안전 점검 및 비상 대응 계획을 수립해야 한다. 또한, 심해·먼바다 양식을 정책성 보험에 포함해 산업 위험을 분산하고, 안정적인 성장을 지원해야 한다.

넷째, 감독 및 관리 체계를 구축해야 한다.

심해·먼바다 양식과 관광 산업이 결합된 새로운 사업 모델이 등장했지만, 이를 체계적으로 관리할 법적·행정적 기반이 부족하다. 따라서, 여러 부처 간 협력을 강화하고, 각 지방정부가 주도하는 관리 체계를 구축해야 한다. 또한, 산업별 책임 기관과 규제 범위를 명확히 하여, 심해·먼바다 양식이 지속적으로 발전할 수 있는 환경을 조성해야 한다.

3. 시사점

향후 중국의 내수 확대 및 첨단 산업 투자 확대 정책이 해양 경제에도 중요한



포커스

영향을 미칠 것으로 전망된다. 올해 양회에서 중국 정부는 소비 진작과 산업 전환을 본격화하며 경기 부양을 위한 완화적 정책 기조를 명확히 했다. 이에 따라 금리 및 지급준비율 인하 가능성이 시사되며, 스마트 가전, 전자상거래, 친환경 제품 등 신산업 분야의 성장이 예상된다. 특히, 해양 경제와 연계된 친환경 선박, 해양 신소재, 수산업 스마트화 등이 새로운 투자처로 주목받고 있으며, 글로벌 시장에서 중국산 해양 관련 제품의 경쟁력이 더욱 강화될 것으로 보인다.

한편, AI, 반도체, 6G, 바이오 등 신산업 분야에 대한 정부의 재정 지원이 확대되면서 해양 분야에서도 디지털 전환과 기술 융합이 가속화될 전망이다. 해상 물류의 자동화, 항만 운영의 스마트화, 해양 환경 모니터링을 위한 AI 기반 기술 개발 등이 활발히 추진될 것으로 기대된다. 이러한 정책적 지원은 중국 해양 산업의 고도화를 촉진하고, 국제 해양 기술 경쟁에서 주도권을 확보하는 데 기여할 것이다.

미·중 무역 갈등이 지속됨에 따라 중국은 대외 무역 안정화에 주력하고 있으며, 이는 한국 기업에도 영향을 미칠 것으로 보인다. 미국의 대중국 규제 강화와 이에 대한 중국의 보복 관세 가능성은 글로벌 공급망의 재편을 야기할 수 있다. 이에 따라 한국 기업들은 중국 내 생산 및 수출 전략을 재조정할 필요가 있으며, 특히 해양 장비 및 선박 부품 공급망의 다변화가 요구된다. 동시에, 중국 정부가 외국인 투자 유치 확대를 추진하면서 시장 접근성이 변화할 가능성이 높아, 국내 기업들은 중국 시장의 정책적 변화에 대한 면밀한 관찰이 필요하다. 아울러 공급망 변화에 따른 해상운송 네트워크의 변화에도 주목할 필요가 있다.

수출 안정화를 위한 정책도 강화되고 있다. 중국은 수출신용보험 지원 확대, 수출 기업에 대한 금융 지원 등 다양한 수출 촉진 대책을 마련하며 해양 관련 산업의 국제 시장 진출을 적극 지원하고 있다. 또한, 중국-재무역(再貿易) 확대와 통관 절차의 간소화를 통해 무역 편리성을 증대하고 있다. 이는 한국을 포함한 글로벌 해양 산업 기업들에게 새로운 기회가 될 수 있으며, 중국과의 협력을 통한 시장 개척이 유망한 전략이 될 수 있다.

한편, 중국 내 지방정부 부채와 금융시장 불안 등 경제적 리스크도 상존하고 있어, 장기적 투자 전략 수립이 필수적이다. 경기 부양책이 단기적으로 시장에 긍정적인 영향을 미칠 수 있으나, 향후 정책 변화에 따른 유연한 대응이 필요하다. 특히, 글로벌 공급망 다변화와 제3국 시장 개척 전략을 검토하는 것이 중요하며, 이를 통해 대외 환경 변화에 대한 리스크를 최소화할 수 있을 것이다.



포커스

중국의 해양 경제는 내수 확대, 첨단 산업 육성, 대외 무역 전략 변화에 따라 새로운 성장 국면을 맞이하고 있다. 한국 기업들은 중국의 정책적 변화를 면밀히 분석하고, 이에 따른 전략적 대응을 준비함으로써 해양 경제 분야에서 새로운 기회를 모색해야 할 것이다.

2025년 3월 25일
제 3 호



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.2	2025.1	2024.12	2024.11	2024.10	2024.09
PMI(%)	50.2	49.1	50.1	50.3	50.1	49.8

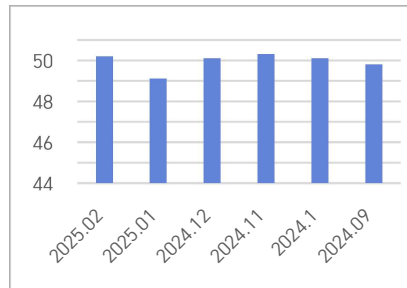
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

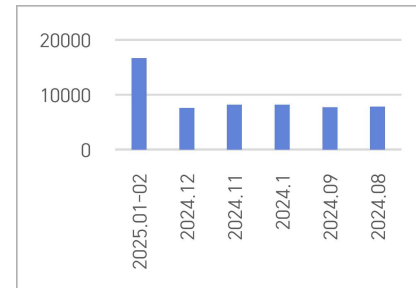
구분	2025.01-02	2024.12	2024.11	2024.1	2024.09	2024.08
당월(만톤)	16,629.5	7,596.9	7,840	8,188.1	7,706.9	7,792.1
전년동기대비(%)	-1.5	11.8	2.5	2.9	-6.1	-10.4

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



<중국 철강 생산량(만톤)>

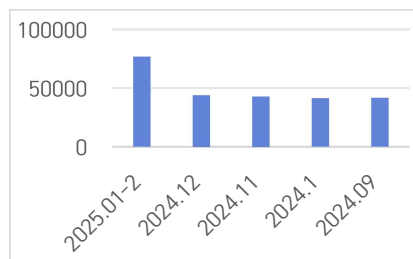


▶ 중국 에너지 생산량

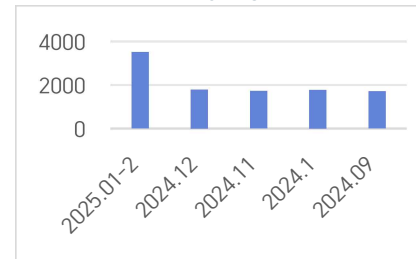
구분	2025.1-2	2024.12	2024.11	2024.10	2024.9
Coal(만톤)	76,532.8	43,884.8	42,798.4	41,180.3	41,445.9
Crude Oil(만톤)	3,503.8	1,790.2	1,724.8	1,776.8	1,707.1
LNG(만톤)	381.7	211.4	233.5	251.6	216.9
Coke(만톤)	8,189.6	4,148.1	4,068.2	4,120.0	3,932.4

자료: 중국국가통계국

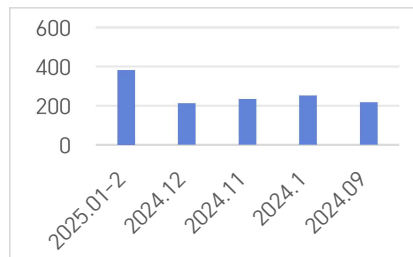
<Coal 생산량(만톤)>



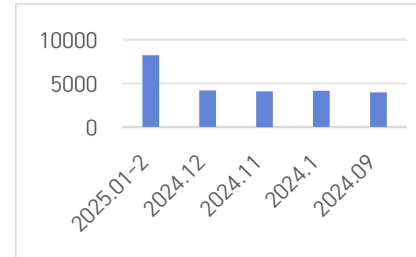
<Crude Oil 생산량(만톤)>



<LNG 생산량(만톤)>



<Coke 생산량(만톤)>





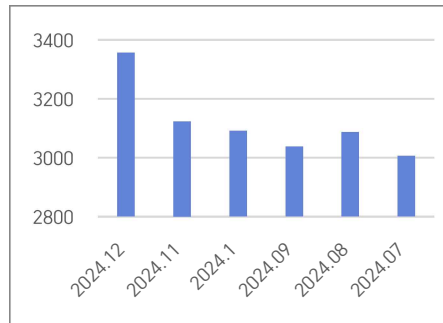
통계 및 자료

▶ 중국 수출입액

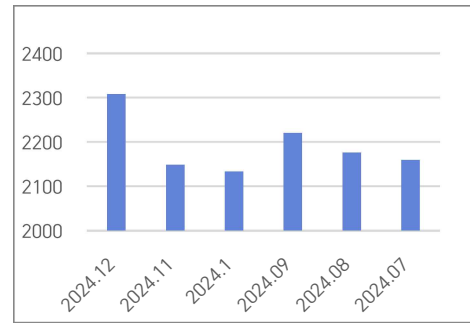
구분	2024.12	2024.11	2024.1	2024.09	2024.08	2024.07
수출액(억달러)	3,356	3,123	3,091	3,037	3,086	3,006
수입액(억달러)	2,308	2,149	2,133	2,220	2,176	2,159

자료: 중국국가통계국

<중국 수출액(억달러)>



<중국 수입액(억달러)>

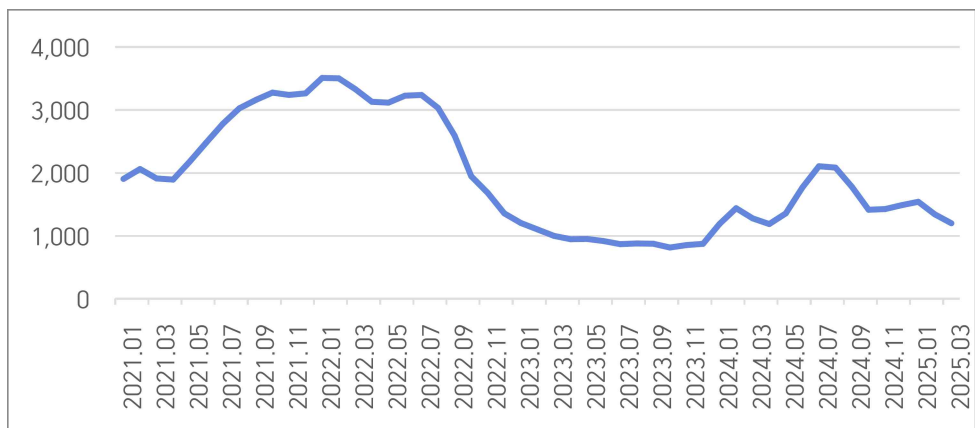


■ 해운

구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2024년	2025년-현재	1월	2월	3월	
수출	1,554.45	1,362.39	1,542.87	1,342.89	1,201.42	-6.08

자료: 항운교역소

<중국 컨테이너 운임지수(CCFI)>





통계 및 자료

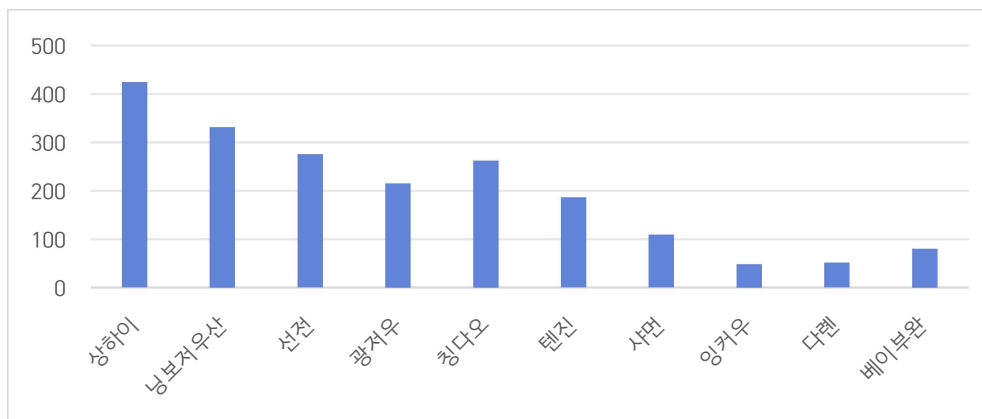
■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

구분	2024.11	전월 대비	전년 동기 대비	2024.1-11	전년 대비
중국 전체	2,807	0.5%	4.7%	30,455	7.3%
상하이	424	2.2%	0.7%	4,739	6.7%
닝보저우산	331	0.0%	27.3%	3,614	10.2%
선전	275	-1.8%	-2.8%	3,041	13.1%
광저우	215	-5.3%	-0.9%	2,390	4.2%
칭다오	262	0.8%	5.2%	2,838	7.6%
톈진	186	-2.1%	14.8%	2,210	4.8%
샤먼	109	14.7%	0.0%	1,104	-3.6%
잉커우	48	9.1%	-2.0%	501	3.2%
다롄	51	6.3%	-0.0%	493	8.2%
베이부만(북부만)	80	-5.9%	12.7%	822	13.8

자료: 중국 교통운수부

<중국 컨테이너 항만 처리량 (만 TEU)>



< 중국연구센터 >

김태일 중국연구센터장 (이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

심보경 인턴, 김형성 인턴, 부미혜 인턴 (이메일 : chinacenter@kmi.re.kr)

김명화 행정원 (이메일 : jinminghua@kmi.re.kr)

2025년 3월 25일
제 3 호