

## 주요 주간 동향 리스트

2021년 4월 1호

## ◆ 주요 동향

1. 「창장 경제 벨트의 선박 및 항만 오염 방지를 위한 장기적인 메커니즘 수립 및 개선 의견」 발표  
《关于建立健全长江经济带船舶和港口污染防治长效机制的意见》印发
2. 컨테이너선 대량 수주, 중국 및 국제 조선시장 회복 뚜렷  
集装箱船批量接单 造船市场回暖明显
3. 상하이시, 「14·5 기간 상하이 국제 무역 센터 영향력에 관한 계획」 발표  
上海将这样提升国际贸易中心能级！最新规划提出23条重点任务措施
4. 중국선적으로 등록된 최첨단 원양 크루즈선 슈코우 항 입항  
首艘入籍中国的高端远洋邮轮正式入境
5. 철도·항공·해운 모두 수송능력 부족난  
铁路、空运、海运都缺舱，托运人还有什么选择？
6. 광둥 선전, 고임금에도 트럭 기사 구인난  
薪两万多，还招不到人？！什么工作这么“火”？
7. 칭다오항, 동북아 국제해운허브로 거듭나  
青岛港成为东北亚国际航运枢纽中心
8. 중국, 미국의 최대 교역국 상실  
中国已不是美国最大贸易伙伴！

\* 본 주요 동향은 중국의 주요 언론 기사를 번역한 내용임

## ◆ 기타 동향

9. 교통강국 건설 가속화를 위한 해상교통안전법 개정  
修改完善海上交通安全法 为加快建设交通强国提供有力法治保障  
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=587500>
10. 선양(沈阳)에서 백두산까지 고속철 건설 가속화  
沈阳至长白山高铁加快建设  
[https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202104/t20210414\\_3567133.html](https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202104/t20210414_3567133.html)
11. 중국, 1분기 대외무역 수출입 전년 동기대비 29.2% 성장  
一季度我国外贸进出口实现“开门红” 同比增长29.2%  
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=587437>
12. 대 내외 무역 동일선박의 보세유 공급 정책, 하이난 양푸에서 첫 시행  
内外贸同船运输加注保税油政策首次在洋浦落地生效  
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=587432>
13. ZPMC 세계 최대 항타선 탑재식 거행  
振华重工承建的世界最大打桩船顺利搭载  
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=587407>
14. 하이난 자유무역항 국제 인터넷데이터 전용 통로 정식 개통  
海南自贸港国际互联网数据专用通道正式开通  
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=587390>
15. 세계 최초, 화룬다동(Huarun Dadong Dockyard) 초대형 컨테이너선 이중연료 개조 프로젝트 완성  
全球首次！华润大东完成超大型集装箱船双燃料改装项目  
[http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202104/t20210412\\_1351387.shtml](http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202104/t20210412_1351387.shtml)
16. 중·유럽 화물열차, 신장 아라산코우 통상구 열차 통행량 98일만에 1,500편 돌파  
仅98天！新疆阿拉山口口岸通行1500列中欧班列  
[http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202103/t20210326\\_1350735.shtml](http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202103/t20210326_1350735.shtml)

작성자 : 장원형 중국연구센터 연구원

육천연 중국연구센터 연구원

김은우 중국연구센터 부연구위원

감수자 : 한광석 중국연구센터 센터장

([kmishanghai@naver.com](mailto:kmishanghai@naver.com))/+86-21-6090-0395)

## 「창장 경제 벨트의 선박 및 항만 오염 방지를 위한 장기적인 메커니즘 수립 및 개선 의견」 발표

- 2021년 3월 30일, 교통부 등 4개 부처는 공동으로「창장 경제벨트의 선박 및 항만 오염 방지를 위한 장기적인 메커니즘 수립 및 개선 의견」(이하는「의견」으로 약칭)을 발표했음
- 「의견」에서는 성과를 공고히 하고, 운영 및 관리 수준을 높이고, 책임을 강화하고, 경영 능력을 향상하고, 안전장치를 강화하는 등 5가지 주요 방향을 중심으로 14가지 구체적인 조치를 제시함
  - 기존 선박 개조 및 업그레이드의 지속적인 추진을 통해 2022년 5월 말까지 국내 하수 오염을 방지하기 위한 선박과 관련된 수역의 모든 처리 장치 또는 저장 시설의 개조를 완료해야 함
  - 여건을 갖춘 지역에서 선박 오수의 집중 수집 및 사전 처리를 장려함
  - 여건을 갖춘 창장 수상세척처리소에서 선박의 오수를 수집하고 사전 처리하는 것을 권장함
- 「의견」은 오염물질에 대한 관리에 대한 항만의 운영수준을 향상시키는데 큰 중요성을 부여함
  - 선박간 이동 및 선박간 오염물질에 대한 공동 검사시스템의 심층적 구현을 촉진하여 합리적인 이유없이 오염물질을 배출하는 것으로 의심되는 선박의 경우 항만회사는 하역작업을 중단할 수 있음
  - 내륙항구에서 선박의 생활쓰레기 무료 수거 정책을 엄격히 시행하고, 유해화학 물탱크 세척관리를 강화함
  - 해안 전력 및 청정 에너지 사용을 가속화하고, 바다에서 강으로 진입하는 선박의 전기 시설 개조를 기본적으로 완료하며, 항만의 해안 전력 시설의 개혁을 점차 추진함
  - 창장 간선 LNG 충전 스테이션의 건설을 가속화하고, 2021년 말까지 충전 스테이션의 운영을 기본적으로 확보함
- 「의견」에 따라 2022년 말까지 합리적인 레이아웃, 효율적인 운영 및 강력한 선박 및 항만 오염 관리를 기초적으로 구축함
  - 2023년 이후에는 창장경제권 개발을 위한 표준화된 운영으로 창장 해운 개발의 녹색 전환을 지원하고, 중국 탄소 배출 피크 및 탄소 중립 목표를 달성하는 데 긍정적인 기여를 할 것임

(中国水运网, 2021. 3. 31.)

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=586329>

## 컨테이너선 대량 수주, 중국 및 국제 조선시장 회복 뚜렷

- 최근 중국의 컨테이너선 주력 선박의 대량 수주는 중국 조선업계의 강력한 회복세를 보여주고 있음
  - 2021년 4월 2일 중국선박그룹유한회사(中国船舶集团有限公司)는 두 개의 주요 조선소인 대련조선중공업그룹유한회사(大连船舶重工集团有限公司)와 광선국제유한회사(广船国际有限公司)가 100억 위안 이상의 총 수주 금액으로 13개의 16,000TEU 컨테이너선을 수주했다고 발표함
- 2021년 1분기 전 세계 거래 컨테이너선 151척, 총 1,659만 DWT임
  - TEU 기준으로 2020년 전년대비 1.6배 증가하였으며, 중국은 세계 컨테이너선 신조 수주량의 52%를 차지하고 있음
  - 2021년 1분기 전 세계 신규 선박 수주량은 3,180만 DWT로 전년 동기 대비 157% 증가했음
  - 3월에 전 세계 신규 선박 수주량은 1,800만 넘는DWT로 2008년 금융위기이후 최고치임
  - 수주량 증가에 따른 시장 수요와 공급 개선으로 신조 가격이 반등함
  - 4월 초까지 클락슨 신선 가격지수는 131.0으로 연초보다 5.4포인트 상승 5년 만에 최고치를 기록했음
  - 선형별로는 초대형 원유선박(VLCC), 18만 톤 게이프급 벌크선, 15,000TEU컨테이너선의 신조 가격이 각각 6.4%, 11.8%, 12.3% 상승했음
- 이러한 신조 호황 원인에 대하여 중국선박그룹경제연구센터 관계자는 다음과 같이 분석함
  - 첫째, 세계 경제무역의 적극적인 성장세를 보임. 둘째, 해운시장의 성장기반이 갈수록 공고해지고 있음. 셋째, 주류 선주들이 신조 건설에 적극적임
- 업계에서는 글로벌 거시 경제 및 무역상황이 호전되면서 해운 펀더멘털이 개선되어 향후 신조시장을 지지할 것으로 전망하고 있음

(中国水运网, 2021. 4. 7.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/FwF2pNsowrd1JKp14m0pVw>

## 상하이시, 「14·5 기간 상하이 국제 무역 센터 영향력 확대에 관한 계획」 발표

- 2021년 4월 9일 상하이 정부는 기자회견에서「14·5 기간 상하이 국제 무역 센터 영향력 확대 계획」(이하는 계획으로 약칭)을 발표했음  
「계획」은 6가지 측면에서 23가지 주요 조치를 제시함
- 대외 무역 통합 경쟁의 새로운 장점을 육성하고 글로벌 무역 허브를 구축함
  - 아시아 지역까지 수출입 상품 유통 장소 구축함
  - 새로운 국제 무역 개발 지역을 구축함
  - 서비스 무역의 혁신 및 개발 고지를 구축함
  - 디지털 무역의 국제 허브 항만을 구축함
- 아시아 태평양 지역 투자 포털을 구축하기 위해 높은 수준의 제도 개방을 심층적으로 추진함
  - 외자기업 투자의 우선 지역으로 조성함
  - 고품질의 외국 투자 클러스터를 구축함
  - 해외 투자 협력의 교두보를 구축함
- 소비의 지속적인 품질 향상을 촉진하고 국제 소비 중심 도시를 건설함
  - 새로운 첨단 소비재 공급을 혁신함
  - 다단계 상업 랜드마크와 양질의 야간 경제 랜드마크를 구축함
  - 서비스업의 소비를 업그레이드함
  - 소비의 디지털 혁신을 촉진함
  - 상하이 쇼핑 브랜드를 구축함
  - 생활 서비스 업그레이드를 촉진함
- 수입박람회의 글로벌 영향력과 경쟁력을 높이고 국제 컨벤션 및 전시 수도로 건설함
  - 수입 박람회의 파급 효과를 지속적으로 확대함
  - 전시 산업의 글로벌 자원 배치 능력을 향상시킴
  - 국제 도시 전시회의 추진 체계를 구축함
- 현대 유통 시스템 구축을 촉진하고 아시아 태평양 공급망 관리 센터를 건설함
  - 현대 무역 및 유통 시스템을 최적화함
  - 공급망 혁신과 응용을 촉진함
  - 아시아 태평양 지역의 영향력을 가진 벌크시장을 구축함

- 시장화, 법제화와 국제적인 비즈니스 환경을 지속적으로 구축하고, 무역 및 투자 시스템의 혁신 고지를 형성함
  - 푸둥신구(浦东新区), 자유무역시험지역 및 린강신구(临港新区)의 높은 수준의 개방을 촉진함
  - 홍차오(虹桥) 비즈니스 지역을 상하이국제무역센터의 새로운 플랫폼 구축을 추진함
  - 국경 간 무역 및 비즈니스 환경을 최적화하고, 국경 간 무역 요금 인하 및 가속화 개혁을 심화함
  - 국제 경제 및 무역 인재 개발 환경을 최적화함
- 이러한 조치를 달성하기 위해 다음의 보장 조치를 시행함
  - 무역, 금융, 해운, 과학기술혁신의 상호 촉진
  - 위험대응 능력을 전면적으로 제고
  - 계획실행을 위한 조직 강화

(上海航运交易所, 2021. 4. 7.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/rNrR5Ogi7-mKb8QkqaxKNw>

## 중국선적으로 등록된 최첨단 원양 크루즈선 슈코우 항 입항

- 2021년 4월 7일 '바이킹선(维京太阳)' 크루즈선이 정식으로 슈코우(蛇口)에서 입항함
- '바이킹선(维京太阳)'호는 중국선적으로 변경한 최첨단 원양 크루즈선으로 중국 크루즈 산업에 획기적인 계기가 될 것으로 보임
  - '바이킹선'호는 자오상웨이징크루즈유한회사(招商维京邮轮有限公司)가 구매한 바이킹 크루즈선들 중에서 가장 선진적인 해상 크루즈선 중 하나임
  - '바이킹선'호는 길이 228.3m, 폭 28.8m, 총 47,800톤 및 465개 선실을 보유하여 승객 930명까지 수용할 수 있음
- 크루즈 산업은 연해와 연안 경제를 발전시킬 수 있어 업계에서 '바다의 황금'으로 일컬음
  - 2016년부터 슈코우 세관은 529척의 국제 크루즈와 100만 명에 가까운 출입 여객을 관리하여 선전의 글로벌 해양 중심도시 조성에 큰 도움이 되었음
- 현재 중국의 크루즈 시장은 아직 초보 단계이며 항로는 해외여행 위주로 되어 있어 중국 국내 고급 크루즈 관광 시장 개발이 요구됨
  - 자오상웨이징크루즈유한회사 관계자는 '바이킹선'크루즈선은 중국 선적으로 등록된 이후 크루즈 노선을 최적화하여 국내 및 국제 쌍방향 노선을 운영할 예정임
  - 국내 시장의 공백을 메우고 중국 크루즈 브랜드 육성과 국내 소비 수요 확대에 새로운 동력을 제공할 것임

(中国水运网, 2021. 4. 8.)

<https://new.qq.com/omn/20210407/20210407A0D0GA00.html>

## 철도·항공·해운 모두 수송능력 부족난

- 수에즈 운하가 복구되었지만 아직도 글로벌 공급망 타격에서 벗어나지 못하고 있음
  - 수에즈 운하의 정체에도 불구하고 중·유럽 화물열차의 운송능력 자체가 제한적인 데다가 국경 철도 통상구가 적체되어 있어 중·유럽 화물열차에 호재로 작용하지는 않았음
  - 상하이의 한 국제포워더는 수에즈 운하가 막하기 일주일 전부터 중·유럽 화물열차 수요가 이미 높아져 3월 하순 및 4월 철도 선복이 매우 제한적이고 5월까지 이미 부킹이 끝났다고 밝힘
  - 미국 LA항의 적체가 해소되지 않은 상황에서 수에즈 운하 좌초 사건으로 중국의 공컨 부족이 심화되어 5월 1일 노동절 연휴를 앞두고 공급망 회복 속도는 더딜 것으로 전망됨
  - 물류수요가 갈수록 커지는 만큼 많은 화주들은 도로 운송과 같은 다른 방법을 모색하고 있으나 글로벌 철도, 항공, 해상운송 모두 수송능력 부족에 시달리고 있어 화주들의 선택이 제한적인 실정임
- 물류 수요 폭증으로 항공 운임상승이 야기되고 있음
  - 환구시보에 따르면 중·유럽 화물열차의 올해 1, 2월 운행량은 전년 동기대비 96% 늘어났으며, 화물 수송량은 20만 9,000TEU를 달성했음
  - 항공운송의 경우 3월 말 운임이 소폭 올랐으나, 수에즈 운하 적체 1주일 이후 선복 부족으로 전세계 운임이 크게 상승함
  - 수에즈 운하 사건으로 정시성이 중요해짐에 따라 4월과 5월 아시아~유럽 항공운임이 최고조에 달할 것으로 예상됨
- 이와 더불어 미국시장의 소매 재고가 사상 최저수준에 달해있고 현재 미국에서 코로나19 백신 접종이 추진되고 있는 만큼 점점 시장이 개방되며 소매 수요도 같이 증가할 것으로 보임
  - 약품이나 신선식품 등 영역이 가장 영향을 많이 받겠지만, 항공운송 시장은 여전히 첨단제품, 전자상거래 화물이 주도하게 될 것임
  - 미국과 유럽의 코로나19 백신 접종 진행으로 올해 3, 4분기에 여객 항공 수요가 회복되고 항공운송의 진정한 회복기를 맞을 것이라는 예측도 있음
  - 미국 연방항공측도 이르면 2021년 말에야 항공여객 수송량이 정상화에 이를 것으로 보고 있으나, 코로나19 이전 수준까지는 상당한 시간이 걸릴 것으로 예측함

(中国远洋海运e刊, 2021. 4. 9.)

[https://www.sohu.com/a/459834529\\_120058948](https://www.sohu.com/a/459834529_120058948)



## 광둥 선전, 고임금에도 트럭 기사 구인난

- 광둥성 선전시의 고임금에도 불구하고 트럭기사 구인난이 심각해지고 있음
  - 92대의 트럭을 보유하고 있는 선전시 모 물류회사 운영자에 따르면 회사의 대형특수운전면허(A2) 운전기사는 60명에 불과, 하루 최소 30대의 트럭이 방치되고 있는 상황임
  - 월급 최대 2.3만 위안(약 390만원)에 무료 숙박제공 조건이 붙어도 부족한 기사가 6천여 명에 달하는 등 트럭 기사 구인난이 매우 심각함
- 운전기사의 고령화 또한 심각한 수준으로 트럭 운전직에 대한 젊은 층의 기피 현상 존재함
  - 선전시 컨테이너운송협회의 최근 조사에 따르면 선전시 컨테이너 트럭 운전기사 연령은 70년대생이 62.6%로 가장 많고, 80년대생이 20.1%로 뒤를 잇고 있으며, 90년대 생은 2.6%밖에 되지 않는 것으로 나타남
  - 선전시 컨테이너운송협회는 운전기사에 대한 처우가 최근 2년 동안 10%~15% 정도 증가했지만 여전히 구인이 어려운 실정이라고 밝힘
- 대형특수차 전용 면허인 A2는 면허 문턱이 높고, 취득시간도 오래 걸린다는 단점이 있음
  - A2 면허는 취득 후 1년간의 실습기간이 필요하며 실습기간 동안 트럭을 운전하거나 고속도로에 나갈 수 없음
  - 보통면허에서 교육을 이수 받아 A2 면허로 전환하는 경우에는 보통 2년 정도 걸리지만, 관련 교육기관이 많지 않고, 선전에는 그런 교육기관이 아예 없는 실정임
- 코로나19로 인해 컨테이너 트럭 운전기사 또한 업무에 차질을 빚고 있으며, 컨테이너 픽업 대기시간이 장기간 길어지는 등 피로도가 증가함
  - 트럭 운전기사는 장시간 앉아있고, 불규칙한 식사 및 밤샘 등 업무 특성으로 장기 종사자의 경우 경추 디스크나 위장병 등 직업병을 대부분 갖고 있음
  - 중국의 컨테이너 트럭 운전기사 3,000여만 명 중 약 40%가 하루 12시간씩 운전하고, 20%는 배우자를 태우고 운전하고 있음
  - 고수입에도 불구하고 주행 중 범칙금, 업무 피로도, 화물파손에 대한 보상 등 운전기사가 감당해야 할 부담이 커 트럭 운전기사 업무 환경 개선이 필요할 것으로 보임

(央视财经, 2021. 4. 6.)

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1696295485599846485&wfr=spider&for=pc>

(腾讯新闻, 2021. 4. 9)

<https://new.qq.com/omn/20210409/20210409A0BPR500.html>

## 칭다오항, 동북아 국제해운허브로 거듭나

- 중국 북방지역 최대 항만 칭다오항이 동북아 국제해운허브로 부상하고 있음
  - 현재 칭다오항의 일일 화물 및 컨테이너 처리량은 각각 170만 톤 및 6만 TEU 이상임
  - 2020년 화물 처리량은 6억 500만 톤으로 전년 대비 4.7% 증가해 세계 5위를 차지했고, 컨테이너 물동량은 2,201만 TEU로 전년 대비 4.7% 증가하며 세계 6위 컨테이너항으로 부상함
- 최근 칭다오항은 ‘일대일로’와 RCEP 노선을 정식 개통하며 동남아, ‘일대일로’ 연선국, RCEP 회원국을 연결하는 “해상황금통로” 및 북중국 생활소비재조달센터 구축에 박차를 가하고 있음
  - 2020년 칭다오항에 개통된 신규 노선은 총 20개로, 이 중 대외무역항로가 14개이며 항로 총 수량(198개 노선)과 밀도는 중국 북방 항만 중에서 1위를 차지함
  - 2020년 기항한 초대형(길이 400m 이상) ‘컨’선은 400척으로 사상 최대치를 기록함
- 세계 최대의 광석, 원유 터미널을 보유하고 있는 칭다오항은 쌍순환 전략과 산동자유무역구 등을 비롯한 다양한 기회를 적극 활용해 새로운 업태를 개발하고 국제시장을 개척하고 있음
  - 또한 칭다오항은 보세유의 국제 환적과 재수출 업무를 시작하였으며 칭다오 동자커우항의 원유 선 물거래창고를 가동하여 항만 기능을 한층 더 보강함
  - 묘박지 급유, 국산 저유황유수출 세급환급 및 선박의 보세유 급유 등 사업도 성공적으로 진행해 2020년도 칭다오항의 선박 급유사업은 지난해 동기 대비 85% 성장함
- 2017년 운영을 시작한 칭다오항 완전자동화“5G 스마트터미널”은 6차례 하역생산성 세계기록을 경신함
  - 자동화터미널의 평균 하역생산성은 시간당 36박스로 국외의 같은 기준 터미널에 비해 50% 높은 수준이며, 기존의 수동 터미널에 비해 효율을 30% 높였고, 작업인력은 80% 감축했음
  - 칭다오세관 또한 지능형 검역 시스템을 구축하여 2017년 칭다오항 완전자동화터미널 운영 초기보다 수입, 수출 통관시간을 각각 60%와 88% 단축시킴
- 칭다오항은 복합운송을 통해 한국, 일본 및 중앙아시아 국가들에 신속한 물류 통로를 제공함
  - 칭다오항에는 40여 개의 해상-철도 연계운송 노선이 개통되어 있으며 컨테이너의 철도 연계운송량은 6년 연속 중국 연해 항만 1위를 차지함
- 칭다오항은 또한 송유관 건설, 에너지 비축기지 건설, 액화창고 건설, 식용유기지 건설, 응급구조센터 건설 등 14개 사업에 착수했으며 투자액은 141억 위안에 달함
  - 뿐만 아니라 칭다오 국제항운교역 금융혁신센터 건립을 통해 단순한 운송거점이 아닌 해사, 금융 등 해운의 전 산업을 연결하는 클러스터를 구축할 계획임

(中华人民共和国青岛海关, 2021. 4. 8.)

[http://beijing.customs.gov.cn/qingdao\\_customs/406496/mtjj/3618324/index.html](http://beijing.customs.gov.cn/qingdao_customs/406496/mtjj/3618324/index.html)

## 중국, 미국의 최대 교역국 상실

- 2021년 4월 7일, 미국 정부가 공개한 데이터에 따르면 2021년 1~2월간 미국-멕시코 교역량은 969억 9,800만 달러를 기록, 멕시코가 중국을 제치고 미국의 최대 교역국이 되었음
  - 2021년 1~2월 멕시코는 미국의 수출입 교역액의 14.9%를 차지했으며 중국이 14.7%, 캐나다가 14.3%로 그 뒤를 이었음
  - 2020년 코로나19 쇼크에 미-멕시코 교역액이 많이 줄었지만 최근 백신접종이 빠르게 진행되고 각 업계가 회복되면서 양국 교역 또한 회복세를 보임
  - 올해 멕시코가 다시 미국의 최대 교역국이 된 것은 중국이 미국 석유 수입의 상당 부분을 늦추고 있는 것과 관련이 있다는 분석이 있음. 보도에 따르면 중국은 2021년 1~2월 가성비가 좋은 이란 원유를 대량 구매한 것으로 알려짐
- 멕시코는 개발도상국으로 수출품 자체가 가성비가 높다는 이점을 가지고 있지만 북미자유무역협정 (NAFTA)체결 이후, 미국은 멕시코에 자동차 등 상품생산에 엄격한 규제를 가하고 있음
  - 미국은 자국의 제조업 보호를 이유로 멕시코 생산제품에 관해 생산근로자 임금 등 세부 규정까지 관여하고 있으며, 멕시코가 다른 지역에서 상대적으로 더 저렴한 원재료를 수입하는 것을 제한함
  - 따라서 멕시코는 교역 다변화를 위해 지금까지 40여개 국가와 자유무역협정을 체결했고, 향후 다른 동반자를 모색할 가능성이 크다는 분석이 존재함
- 2020년 미-중 교역액은 총 5,867억 달러, 미-멕시코 교역액은 5,380억 달러를 기록하며 중국이 멕시코를 제치고 미국의 최대무역국이 됨
  - 중국은 2020년 미국 외에도 전 세계 120개가 넘는 국가와 지역의 최대 교역국이 된 것에 큰 의의가 있다고 분석함
  - 중국의 거대한 소비시장과 안정된 산업사슬 및 공급사슬, 끊임없이 발전하는 상업 환경은 지속적으로 세계에 이윤을 줄 것이고, 글로벌 경제성장에 강력한 동력이 될 것으로 전망되고 있음

(环球时报, 2021. 4. 9.)

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1696527886724930611&wfr=spider&for=pc>

(腾讯新闻, 2021. 4. 9.)

<https://new.qq.com/omn/20210408/20210408A0BHHA00.html>

<https://new.qq.com/rain/a/20210409A08JWM00>