

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2024년 3월 26일

No. 3

포커스

01

- 2024년 중국 '양회(兩會)'로 보는 해양경제 이슈와 시사점 01
 - 1. 2024년 중국의 주요 경제·사회 정책 방향 및 목표 01
 - 2. 2024년 해양경제 주요 이슈 06
 - 1) 해양 분야 이슈 06
 - 2) 해운·항만·물류 분야 이슈 14
 - 3. 시사점 18

해양수산뉴스

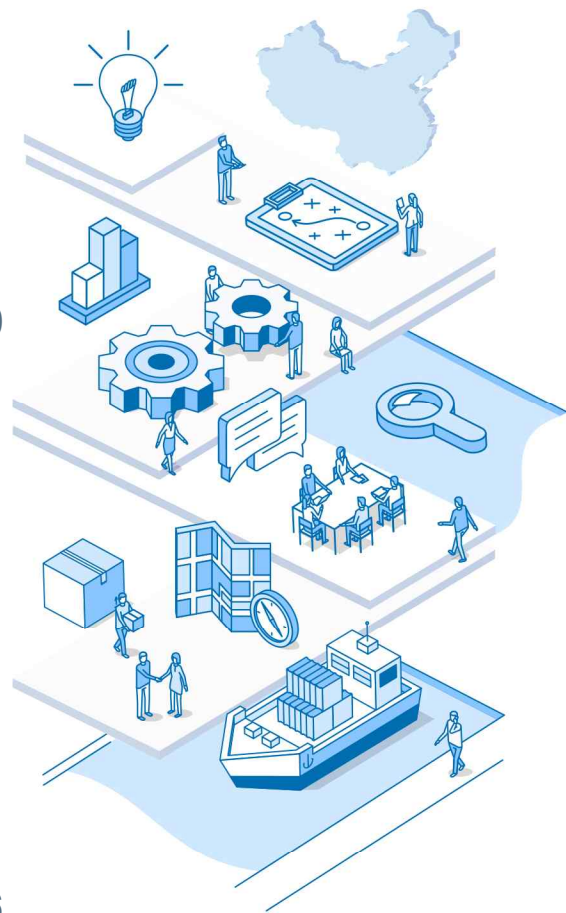
20

- 「샤먼 경제특구 해양경제 촉진 규정」 3월 1일부터 시행 20
- '상하이 린강 녹색해운 산업연맹' 정식 설립 21
- 「하이난 자유무역항 선박통항관리방법」, 4월부터 시행 21
- 「선전경제특구 국제선박조례」, 3월 1일부터 시행 23
- '24년 1~2월, 중-유럽 화물열차 운송량 전년 대비 10% 증가 24
- 동관항, 광둥성 최초 '디지털+항만' 애플리케이션 개통 24
- 로알 커리비안 크루즈, 4월 말 중국 영업 재개 예정 24

통계 및 자료

26

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 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



포커스

2024년 중국 ‘양회(兩會)’로 보는 해양경제 이슈와 시사점

올해 중국의 경제 목표와 운용 방향, 주요 과제를 확정 짓는 2024년도 양회(兩會)¹⁾가 3월 4일 베이징에서 개최되어 8일간의 일정을 마치고 3월 11일 공식 폐막했다.²⁾ 이중 전인대(한국의 국회에 해당)는 첫날인 3월 5일 국무원 리창(李强) 총리의 ‘정부업무보고’(政府工作报告)를 청취하는 것을 시작으로, 3월 11일, 중국 정부가 내놓은 ‘24년도 중국 경제사회 발전의 총체 요구 및 정책 방향, 정부가 제시한 주요 과제에 동의하고, ‘보고’를 결의하는 것으로 전체 일정을 마쳤다.

2023년은 중국 경제의 ‘위드 코로나’ 전환에 따른 기대감과 이후 실제 경제운용에 대한 체감도 사이의 괴리로 인해 기대와 실망이 교차하고, 중국 경제에 일부 오해³⁾가 돌출했던 한 해였다. 양회를 통해 ‘확정’ 제시된 2024년도 중국 경제 정책 기조와 이슈를 해양경제 중심으로 살펴봄으로써 2024년 중국 경제 전망을 위한 객관적 자료를 제공하고, 중국의 변화에 대비해 한국 해양경제 발전 및 한중 협력 시사점을 도출해보고자 한다.

1. 2024년 중국의 주요 경제·사회 정책 방향 및 목표

이번 양회는 2024년을 ‘14.5’ 계획(2021~2025) 목표 달성을 위한 ‘관건의 1년’⁴⁾으로 규정했다. 즉 2021년 현행 계획 수립시 제시된 2035년까지 중국 경제의 장기 목표(‘14.5’ 계획에 포함된 ‘2035년까지 전망 목표’) 달성에 확실한 기반을 다지는 해로 의미를 부여했다고 할 수 있다.

리창 총리는 2024년 정부 업무 목표를 제시하기에 앞서, 2023년의 성과와 한계 등을 회고했다. 우선 성과 면에서는 중국산 민간 항공기 C919기의 상업 운영 돌입, 중국산 대형 크루즈선의 성공적인 건조, 신에너지 차량 세계 판매 비중 60% 돌파 등 ‘현대화 산업체계 건설’ 방면에서 거둔 성과가 가장 먼저 언급됐다. 개혁개방 심화추진 방면에서는 ‘자무시험구 건설 국면의 진일보 완비’ ‘국제 시장에서 차지하는 중국 수출 비중의 안정적 유지’ 및 ‘일대일로 국제 영향력 구축’ 등이 주요 성과로 꼽혔다.

아울러 리창 총리는 2023년 중국 경제가 당면한 어려움과 문제도 밝혔다. 리창 총리는 대외적으로 ‘파랑식 발전’ ‘곡절식 전진’ 등 2023년 중국 경제가 결코 쉽지 않았음을 토로하는 한편, 대내적으로 지방 부동산 문제, 지방 채권 문제, 중소기업 금융 리스크 등이 존재했음을 밝혔다. 현재 중국 경제가 당면한 어려움과 도전 요인으로는 △ 경제의

2024년 3월 26일

제 3 호

- 1) 중국 전국인민대표대회(全國人民代表大會)와 중국 최고 정책자문기구 회의인 전국인민정치협상회의를 말함
- 2) 전인대(14기 2차회의)는 3월 5~11일(회기 7일), 정치협상회의(14기 2차회의)는 3월 4~10일(회기 6일) 각각 개최됨
- 3) 2023년 중반 전후 국내 언론계를 중심으로 일었던 과도한 ‘중국 경제 위기론’이 대표적인
- 4) 리창 총리는 특히 2024년이 ‘중화인민공화국 성립 75주년’임을 강조함



포커스

지속 회복향상을 위한 기반 불확고 △ 유효수요 부족⁵⁾ △ 일부 산업의 생산능력 과잉 등 대외적 ‘곤란’과 함께, △ 일부 중소기업과 개인 상공업의 어려움 △ 취업 총량 압력과 구조적 모순의 병존 △ 공공 서비스의 미흡 △ 일부 지방의 재정난 △ 과학기술 혁신 능력 미흡 등 대내적인 요인이 언급됐다.

이러한 가운데 리창 총리는 2024년 중국 정부 업무 기조로 ‘안정 속의 발전(稳中求进) 견지’를 가장 먼저 거론했다. 이는 2022년, 2023년 양회 ‘정부업무보고’ 에서도 동일하게 되풀이된 사항으로, 중국 정부가 연간·외형 경제 성장에 연연하기보다는 ‘14.5’ 계획 당초 목표 달성을 위해 안정된 보폭을 유지하겠다는 의지 표명으로 풀이된다. ‘안정 속의 발전’과 함께 언급된 ‘신발전 구조 구축’ ‘고품질 발전’ ‘개혁개방의 전면 심화’도 동일한 맥락에서 이해할 수 있다.

3월 5일 ‘정부업무보고’ 에서 제시된 2024년도 중국 경제 주요 지표의 기대 목표치는 이를 잘 반영하고 있다. 우선 경제 성장률 목표치는 2023년에 이어 ‘5% 내외’로 잡혔다. 도시 신규 취업자 수의 경우, 2024년 기대 목표치는 ‘1,200만명 이상’으로, 2023년 목표치 ‘1,200만명 내외’(실적치는 1,244만 명) 달성 결과를 반영했지만, 역시 ‘1,200만명’ 수준을 벗어나지 않았다. 2024년 도시조사 실업률 기대 목표치 또한, 2023년 ‘5.5% 내외’(실적치는 5.2% 수준)와 같은 수준으로 제시됐다(이하 [표 1] 참조).

[표 1] 중국 경제 발전 주요 지표 2023년 실적과 2024년 기대 목표치

구분	2023년 실적		2024년 기대 목표치
	기대 목표치	실적	
경제 성장률	5.0% 내외	5.2%	5% 내외
CPI 증가율	3.0%	3.2%	3% 내외
도시 신규 취업자수	1,200만명 내외	1,244만 명	1,200만명 이상
도시조사 실업률	5.5% 내외	5.2%	5.5% 내외
곡물 생산량	6억 5천만 톤 이상	6억 9,541만 톤	6억 5천만 톤 이상

자료 : 中国政府网(2024.3.12), 政府工作报告, https://www.gov.cn/jiaojiao/2024/03/12/content_1691531.htm(검색일 2024.3.24); 国家统计局(2024.2.29), 中华人民共和国2023年国民经济和社会发展统计公报, <http://www.stats.gov/sj/zt/2024/2024022819795.htm>를 바탕으로 필자 재구성

경제 목표 달성을 위한 정부의 주요 정책 수단은 크게 구분하면 재정 정책, 통화 정책 및 기타 정책 수단(사회복지 민생, 과학기술 등)으로 볼 수 있다.

2024년의 경우, 재정 정책과 통화 정책은 ‘적극 재정’ 및 ‘온건 통화 정책’ 등으로 2023년과 비교해볼 때 기본 방향에서 동일하지만, 세부 내용 면에서 약간의 조정이

2024년 3월 26일
제 3 호

5) 세계 경제 저성장 및 경기 침체로 인한 수요 부족을 의미함



포커스

있다. 재정 정책에서는 2023년 재정 적자 증가분(목표치)을 ‘전년 대비 5,100억 위안 증가’로 설정했던 데 비해, 2024년은 ‘전년 대비 1,800억 위안 증가’(이상 양회 계획 기준)로 증가 규모를 낮게 책정했다.⁶⁾ 이는 2023년의 경우, 오랜 기간 코로나19로 인한 경기 진작 필요성을 반영했던 반면, 2024년의 경우 위드 코로나로 중국 경제가 정상화되는 데 따라 적자 증가 규모를 축소하는 것으로 이해할 수 있다. 단 ‘국가 중대 전략 실시 및 중점 영역 안전능력 건설 전용 채권’ 등 국가 전략과 관련된 분야에는 여전히 아낌없이 재정 투입을 천명했다. 통화 정책은 유연성과 효용성 중시, 합리적인 유동성 제공 면에서 2023년과 기본적으로 동일한 ‘온건’ 방침을 유지했다. 통화량과 밀접한 관련이 있는 2024년 인민폐 환율 정책도 ‘합리적인 수준에서 기본적 안정을 유지한다’로 2023년과 동일한 강도를 유지했다. 결론적으로 2024년도 중국 재정 정책은 분야에 따라 적절한 힘을 가하되(适度加力) 무리하게 인위적 경기 부양은 하지 않겠다는 것으로 풀이할 수 있다.

‘기타(거시) 정책’의 범위는 다양하다고 볼 수 있다. 2023년 「정부업무보고」에서는 거시정책 우선 순위로 ‘취업 우선’(일자리 창출)을 강조한 바 있으며, 산업정책과 과학 기술 정책, 사회 정책 등의 주요 수치를 직접 언급했다.⁷⁾ 2024년의 경우, 개별 정책 분야의 세부 내용보다는 ‘거시정책 간의 일치성 강화’가 강조됐다. 즉 재정, 통화, 취업, 산업, 지역(지방), 과학기술, 환경 등 거시정책간 배합, 관련 지역(지방)과 부문간 경제·비경제 정책간 협력에 방점이 두어졌다.

[표 2] 중국 정부 거시정책 수단별 방향과 2023·2024년 차이점

분야	주요 내용	
	2023년	2024년
적극 재정 정책	· 재정 적자 증가 규모(목표치): 전년 대비 5,100억 위안	· 재정 적자 증가 규모(목표치): 1,800억 위안 · 일반 공공예산지출 규모 28.5조 위안(전년 대비 1.1조위안 증가)
온건 통화 정책	· 광의의 통화 공급량(M2)과 사회 용자규모 증가율을 GDP 명목 증가율과 기본적으로 일치시킴	· 통화 공급량과 사회용자 규모 증가율을 경제성장률 및 가격수준 기대목표에 맞춤
기타 거시 정책	· (산업) 전통산업 개조 및 고도화, 전략적 신흥산업 육성 · (과학기술) 국가 중대 과학기술 프로젝트 배치 등 · (취업우선 정책) 시장화·사회화 취업 등 취업 우선	· (정책간 일치성 강화) 재정, 통화, 취업, 산업, 지역(지방), 과학기술, 환경보호 등 정책 협력 강화 * 이를 위한 각 방면 의견 수렴

자료 : 「2024政府工作报告」, 「2023政府工作报告」, 「KMI 중국리포트」 제23-3호

2024년 3월 26일

제 3 호

6) ‘14.5’ 계획 기간(2021~2025) 전체의 적자율 목표치는 ‘3% 이내’, 정부 부채 목표율은 ‘50% 내외’임. 「2023政府工作报告」 참조(<https://www.gov.cn/zhuanti/2023lhfgzbg/index.htm>). 한편 재정 적자 규모 증가분 목표치는 2024년 재정 수입이 지속적으로 증가·회복될 것임을 전제함
7) 「KMI 중국리포트」 제23-3호 및 「2023政府工作报告」 관련 내용 참조



포커스

2024년 경제 운용 및 목표에 따라 중국 정부가 제시한 중점 추진 과제는 △ 현대화 산업체계 건설 △ 과학교육 흥국(兴国) 전략 △ 내수 확대 △ 개혁 심화 △ 고수준 대외 개방 및 상호공영 촉진 △ 발전과 안전 △ 농촌 진흥 등 ‘3농’(三农) 업무 △ 도시·농촌 융합 및 지방 협력 △ 생태문명 건설 및 녹색·저탄소 발전 △ 민생 보장과 개선 등 10개 과제이다(이하 과제별 세부 내용은 [표 3] 참조). 이중 내수 확대, 현대화 산업체계 건설, 농촌 진흥, 녹색 발전, 민생 보장 등 5개 과제는 2023년도(총 8개 대과제로 구성)와 같고, 나머지도 실제 내용 면에서 공통점이 많다. 다만 2023년도와 다른 점은, 2023년에 취업, ‘탈빈 공견전’(脱贫 攻坚战) 등이 먼저 거론된 것과 달리, 2024년에는 △ 디지털 경제 고품질 발전 등을 포함한 현대화 산업체계 건설 △ 과학·교육 흥국 전략 심화 △ 내수 확대 등이 우선 거론되었다는 점이다.

2024년 10대 과제의 특징으로는 우선 ‘안정 속 전진’이라는 경제운용 기조를 견실하게 유지하면서도, 산업·경제·사회 전반의 업그레이드를 통한 고품질 발전을 실현시키고자 하는 의도가 담겨 있음을 꼽을 수 있다. 즉 신형 기초시설, 생산설비 등 고품질 발전과 관련된 분야, 즉 현대화 산업체계의 달성에 필요한 국가 신형 공업화 시범구 조성, 전통 산업의 고도화·지능화·녹색화, 신흥산업 융합 클러스터 등에는 ‘아낌 없이’ 예산을 쏟아붓겠다는 것이다. 이렇게 볼 때, 2024년 디지털 전환, 신에너지 자동차 산업, 항공 산업 및 관련 산업 등은 올해 크게 각광받을 것으로 예상된다.

둘째, 개혁의 지속 추진이다. 2024년 「정부업무보고」에서는 공유경제의 공고 발전과 민간경제 발전의 지원⁸⁾ 등 ‘두 개의 목표에 대한 추호의 동요없는 태도’(两个毫不动摇)가 ‘개혁 심화’ 과제로 편입되어 추진된다. 이 추진과제의 기본 정신은 각종 소유제 기업이 공정경쟁 여건에서 상호 발전을 추구케 하는 것으로 궁극적으로는 국유기업 개혁을 강화해 ‘중국 특색의 현대 기업 제도’를 완성하고, 세계 일류 기업을 더 많이 양산하는 것이다. 개혁 심화의 세부 과제는 제도 개혁을 포함하고 있으며, 이 중 ‘전국 통일 대시장 건설’ 목표는 제도 개혁의 핵심 측면을 나타낸다. 중국 정부는 지식재산권 보호, 시장 진입, 공정 경쟁, 사회 신용 등 각 방면 제도·규칙을 통일하여 거대 시장의 이점을 활용키로 했으며, 이를 위해 2024년 ‘전국 통일 대시장 건설 표준 가이드라인’을 제정하겠다고 밝혔다.

셋째, ‘고수준 대외 개방 확대’는 여전히 중요한 과제로 추진된다. 중국 정부는 고품준 국제무역 규칙에 대해 ‘주동적으로’ 제도형 개방을 추진해 국내·국제 양대 시장 및 양종 자원을 효과적으로 활용하겠다고 밝혔다. 이번 「정부업무보고」에 따르면, 이같은 방침은 자무시험구 고도화 전략수립, 하이난자유무역항 등에 자율권(중국식으로는 ‘자주권’)

2024년 3월 26일
제 3 호

8) 정확히는 ‘비공유 경제 발전의 고무, 지원, 인도’를 뜻함



포커스

부여 등 다양한 방식으로 우선 적용된다. 또한 2024년에 초국경 서비스 무역 분야에 네가티브 리스트가 전면 실시되며, 무역 촉진을 위해 국제물류 체계 건설이 가속화된다.

[표 3] 2024년 중국 경제 중점 추진 과제(발체 요약)

구분	중점 추진 과제	세부 과제
1	현대화 산업체계 건설 추진 및 새로운 질의 생산력 발전 가속화	<ul style="list-style-type: none"> 산업사슬과 공급사슬 경쟁력 향상 및 업그레이드 · 선진 제조업 클러스터 등 추진 · 전통산업 고도화, 지능화, 녹색화 전환 · 신흥산업과 미래산업 적극 육성 · 신흥수소에너지, 신소재, 신약 산업, 항공산업 등 · 디지털 경제 고품질 발전 정책 수립 · 스마트 시티, 디지털 농촌 건설 등
2	과학교육 흥국 전략 심화	<ul style="list-style-type: none"> · 과학기술 강국, 인재강국 건설 · 고수준 과학기술 자립자강 등 가속화 추진 · 국가 중대전략 수요 및 산업발전 수요 초점 인재 양성 · 국가실험실 운영관리제 완비, 국제·지역 과학기술 혁신센터 등의 중심 기능 발휘
3	국내 수요(소비 및 투자) 확대	<ul style="list-style-type: none"> · (소비) 안정적 증가 추진 · 장대 신행 소비, 디지털 소비, 녹색 소비, 건강 소비 등 소비 촉진 정책 적극 실시 · 소비제품의 신구 교환 추동, 지능망·신에너지 차량, 전자제품 등 수요 진작 · (투자) 유효 투자 확대 · 각종 생산 설비, 서비스 설비 업그레이드 및 기술 개조 * '14.5' 계획 주요 프로젝트에 7천억 위안 배정 · 민간 자본 참여 촉진 및 중대 프로젝트 건설
4	개혁 심화 지속 추진	<ul style="list-style-type: none"> · 중점 영역 및 관건 부문 개혁 드라이브 · 시장화, 법치화, 국제화 일류 비즈니스 환경 조성 · 국유기업 개혁 지속 등 '양개호부동요' 기제 완성 · 국유기업 구조조정 가이드라인 마련 · 민간 경제 발전 촉진 · 민간기업 대출 비율 제고 및 채권 발행·융자 규모 확대 · 물류 원가 절감 조치 실시 · 전국 통일 대시장 건설 · 지식재산권 보호, 시장진입, 공정경쟁, 사회신용 등 방면 제도 및 규칙 통일 등 · 전력, 석유, 철도 및 종합 운송체계 등 분야 개혁
5	고수준 대외개방 확대	<ul style="list-style-type: none"> · 고표준 국제 경제무역 규칙에 맞게 제도형 개방 확대 · 수출 신용대출 및 수출 신용보증 지원 확대 · 국경간 전자상거래 등 신업태 발전 추진 · 우수 품질 제품에 대한 수입 확대 · 국경간 서비스 무역 분야 네가티브 리스트 전면 실시 · 플랫폼 무역, 디지털 무역 혁신 발전 정책 실시

2024년 3월 26일
제 3 호



포커스

		<ul style="list-style-type: none"> ○ 자무시험구 업그레이드 전략 실시 및 하이난자유무역항 등에 자율권(자주권) 부여 ○ 일대일로 공동건설 추동
6	발전과 안정 동시 관리 및 개선	<ul style="list-style-type: none"> ○ 고품질 발전을 통한 고수평 안전 촉진, 고수평 안전을 통한 고품질 발전 상호 견인 · 부동산, 지방채권, 중소기업 금융 기제 등 리스크관리 표준화 · 신형 도시화 발전 연계, 부동산 발전 신모델 구축 ○ 식량생산 등 중점 영역의 안전 능력 건설 ○ 에너지 자원 안보, 전략성 광물자원 개발 및 비축 체계 구축 ○ 산업사슬, 공급사슬 안전 및 안정 유지
7	3농 업무 지속 추진	<ul style="list-style-type: none"> ○ 농촌 전면 진흥 충실 추진 및 농업강국 목표 추진 ○ 식량 및 주요 농산물 안정 생산 및 공급 · 3대 곡물 생산 원가 및 수입 보장보험 정책 실시 · 목축업, 어업 생산 능력 안정화 등 ○ 농촌 인프라 및 콜드체인 인프라 등 개선
8	도시·농촌 융합 추진 및 지역 협력 발전	<ul style="list-style-type: none"> ○ 신형 도시화 및 농촌 전면 진흥 전략의 상호 보완성 강화 ○ 호적제 개혁 심화 · 후커우 미취득 상주인구의 도시 기본 서비스 공동이용 추진 ○ 지역 협력발전 수준 제고 · 동북 전면진흥, 중부지역 굴기 가속화, 동부지역 현대화 등 전략 추진, 동북 및 중서부 지역 산업전환능력 연계 확대 · 정진지, 창산자오, 위에강아오대만구 등 고품질 발전 확산 ○ 해양경제 발전, 해양강국 실현
9	생태문명 건설, 녹색·저탄소 발전	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공기질 개선행동계획, 수자원·수환경·수생태 거버넌스 관리 ○ 쌍탄(탄소피크, 탄소중립) 정책 적극 추진
10	민생 보장 및 개선	<ul style="list-style-type: none"> ○ 금융 등 정책을 통해 취업 지원, 청년취업 정책 실시 ○ 의료, 보건 서비스 강화, 전염병 방역 등 ○ 인구 고령화에 대응 국가전략 적극 추진 등

자료 : 中国政府网(2023.3.5.)(검색일: 2023.3.18.)을 바탕으로 필자 재구성

주 : 항목9 ‘생태문명 건설, 녹색저탄 발전’ 세부 내용은 2절 참조

2. 2024년 해양경제 주요 이슈

1) 해양 분야 이슈

(1) 해양경제 고품질 발전 추진

① 닝보(宁波) 현대 해양도시 건설 추진⁹⁾

전인대 대표 왕리핑(王立平)(저장성 과학기술협회 부주석)은 ‘닝보 현대 해양도시

9) 海洋开发咨询(2024.3.6.), 两会“海洋声音”: 精准施策, 塑造海洋经济发展新优势, <https://mp.weixin.qq.com/s/02c89En0ZPSrFUFvK0d6fg>(검색일: 2024.3.7.)



포커스

건설 추진'에 대해 제안했다. 그에 따르면, 항만 건설과 도시 건설 상호 촉진으로 닝보의 현대화 국제 항만도시 건설 기반을 다지게 했다. 닝보는 현대 해양도시 건설을 통해 '항만·산업·도시·문화' 융합 발전을 체계적으로 촉진할 수 있으며, 이는 높은 수준에서 육·해 통합을 이루는 해양경제 발전의 새로운 구도를 구축하고 '일대일로', 창장경제벨트 및 창장삼각주 일체화 발전에 더 심도 있게 참여하는 데도 이로울 것으로 보인다.

왕 대표는 해양 영역의 높은 개방 수준, 강한 해양경제 종합 실력과 초보적으로 구축된 현대 해양산업 체계가 닝보 현대 해양도시 건설의 기반이라고 생각하고 있다. 그러나 상하이, 칭다오, 선전 등 다른 항만도시와 비교해볼 때, 닝보는 해양 선도 기업의 견인 역할 부족, 해양 과학기술, 해양 문화 분야에서 브랜드 영향력 미흡 등 문제에 직면하고 있다. 이에 대해 왕 대표는 △ 해양경제 생산력 구도 재배치 △해양 과학기술 혁신력 강화 △해양 문명·문화 브랜드 육성 등을 제안했다.

전국정협 위원 쉬야난(许亚南)(닝보시 인대 상무위원회 부주임)은 해양 문화관광 산업 대대적 개발은 문화강국과 해양강국 건설에 모두 중요한 의미를 지니는 한편, 닝보 글로벌 해양중심 도시 건설에도 이로울 것이라고 밝혔다. 그는 △아시아 해양관광 발전 대회 등 국제 또는 전국 차원 해양관광 행사 개최 △해양관광 혁신 발전 시범사업 추진 △'중화 해양문명 기원지'의 명성 홍보 등 닝보 해양관광 발전 방안을 제시했다.

② 광둥(广东)성, 선진 해양 생산력 육성¹⁰⁾

전인대 대표 닝린(宁陵)(광둥해양대학 부총장)은 '광둥 해양강성(海洋强省) 건설 촉진'에 대해 △해양 새로운 질의 생산력(新质生产力)¹¹⁾ 대대적 발전 △해양 인프라 기반 보완 △해양 생태보호 장기적 효과 메커니즘 개선을 제안했다.

[표 4] 광둥 해양강성 건설 관련 세부 제안 내용

제안/건의	세부 제안 내용
해양 새로운 질의 생산력 대대적 발전	<ul style="list-style-type: none"> ○ 광둥해양발전연구원을 설립하고 해양 실험실과 해양대학 등 중점 연구 플랫폼을 구축 ○ 심해 및 극지 분야로 진출, 심해·원양 자원 개발 능력 제고 ○ 대학의 해양 과목 설치를 개선하고 인재 육성 모델을 혁신하며 해양 새로운 질의 생산력을 발전

10) 智汇海洋(2024.3.7.), 全国人大代表、广东海洋大学副校长、广东沿海经济带研究院执行院长宁陵：向海图强 一片蓝海, <https://mp.weixin.qq.com/s/Ig0EasAkjA1RU99WOykpA> (검색일: 2024.3.7.); 21世纪经济报道(2024.3.7.), 广东团开放日谈“海洋经济”, 代表建议加快推进新型海洋基础设施建设, <http://www.163.com/dy/article/ISM8GOLB05199NPP.html> (검색일: 2024.3.7.)

11) 새로운 질의 생산력(新质生产力)은 혁신을 중심으로 하고 전통 경제성장 모델과 생산력 발전 방식에서 벗어나 선진 기술, 높은 효율성과 고품질의 특징을 지니며 새로운 발전 이념에 부합한 선진 생산력을 가리킴



포커스

해양 인프라 기반 보완	<ul style="list-style-type: none"> ○ 해양 관측 기지 등 해양 인프라 건설 현황을 파악하고 이를 기반으로 신규 해양 인프라 건설을 추진 ○ 해양 입체 관측, 해양환경 모니터링, 해양 예보, 재해 예방·감소와 해역의 동태적 관리·감독을 포함한 종합 해양기지를 구축
해양 생태보호 장기적 효과 메커니즘 완비	<ul style="list-style-type: none"> ○ 해안선 복원, '아름다운 베이' 건설 등 해양 생태환경 보호·복원 사업을 추진하고 맹그로브 숲, 산호초 등 대표적인 해양 생태계에 대한 보호·복원을 강화 ○ '맹그로브 숲+' 생태 양식, 생태 관광, 탄소흡수 개발 등 지속가능 해양 생태 보호·개발 모델을 모색 ○ 해양 생태제품 가치 계산을 추진하고 관리 리스트를 편성하며 해양 생태제품 가치 실현 메커니즘을 구축

자료: 21세기经济报道(2024.3.7.)(검색일: 2024.3.7.)

또한 Ning 대표는 해양 관련 제조업을 발전시키고 과학기술 혁신으로 해양경제 품질 제고 및 업그레이드를 촉진해야 한다고 강조했다. 그는 풍력 발전 선진 장비 제조, 녹색 에너지 시범단지 건설, 풍력 발전소에 대한 지능화 보수·유지 등을 중심으로 더 선진화된 해양 생산력을 육성해야 한다고 제안했다. 그에 따르면, 관련 기업의 기술 개발에 대한 지원을 확대하고 해양산업 구조조정을 통해 해양산업을 고도화, 지능화, 녹색화 방향으로 발전시켜야 한다.

현대화 해양목장은 해수 양식, 수산물 가공·유통 등 산업 요소를 통합시킬 수 있고 어업 발전 방식 전환과 전통 해양산업 업그레이드를 촉진할 수 있는 산업이다. 이에 대해 Ning 대표는 각 해역의 해양 자원, 산업 기반과 경제 실력에 따라 해양목장의 규모, 유형, 부지 선정 등을 통합적으로 계획하고 지역 특성에 의해 해양목장에 대한 종합 개발과 시범구 건설을 추진해야 한다고 조언했다. 이와 동시에 자금 조달 경로를 확대하고 사회자본 유입으로 건설 규모를 확대해 바다를 '극장'으로 만든다고 제안했다.

③ 해양산업 융합 발전 추진

전국정협 위원 왕둥진(汪东进)(중국해양석유그룹 동사장)은 해양 에너지 자원 개발을 가속화하여 융합 발전으로 해양경제 고품질 발전을 추진할 것을 건의했다.¹²⁾

현재 석유·가스 플랫폼에 해상풍력 전력 공급, '해상풍력+해양목장' 등 해양 신에너지, 어업, 해운 등 산업간 융합 발전 새로운 모델들이 부상되고 있다. 왕 위원은 이런 추세를 감안해 다 산업간 융합 발전을 이루는 새로운 해양개발 구도 구축을 조언했다. 특히

2024년 3월 26일
제 3 호

12) 海洋开发咨询(2024.3.8.), 两会“海洋声音”: 统筹规划, 推动海洋经济高质量发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/-A7iELTRPeIF2Qx9m4bdFQ>(검색일: 2024.3.11.)



포커스

해상풍력 발전은 에너지 개발의 중요한 일환이고 현대화 해양목장은 어업 발전의 새로운 모델이므로 두 산업간 융합 발전을 통해 해양 새로운 질의 생산력을 형성할 수 있다고 밝혔다. 그는 융합 발전 실현을 위해 다음 건의를 제시했다.

한편으로 해양경제 산업 공간구도 계획을 통합하고 지역간 조정을 통해 중복 건설을 방지하며 근해에서 심해·원양으로 융합 발전을 추진해야 한다. 다른 한편으로 산업 발전을 통합적으로 추진하고 융합·혁신을 심화해야 한다. 이를 위해 산·학·연·용(产学研用) 고 효율적인 협동 혁신 체계를 형성하고 자금과 인재 등 지원을 확대하며 시범사업을 광범위하게 추진해 민영 기업의 활력과 잠재력을 방출해야 한다.

전국인대 대표 린자지용(任家炯)도 해상풍력 융합 혁신을 촉진해 해상 새로운 질의 생산력을 발전시킨다고 조언했다. 그에 따르면, 우선 해상풍력 발전과 해양목장의 융합은 해양 자원에 대한 이용률을 높일 수 있는 동시에 해상풍력 사업 건설비와 운용비를 저감할 수 있다. 또한 해상풍력과 조력 등 해양 에너지의 융합으로 에너지 이용 효율성을 향상할 수 있고 재생에너지 기술의 혁신을 촉진할 수 있다. 그 외에 해상풍력과 해수로부터 수소 제조 산업의 융합으로 해양경제의 다양한 발전을 이끌 수 있고 연해지역에 더 많은 취업 기회와 경제적 이익을 창출할 수 있다.¹³⁾

④ 제2차 전국 해양 종합 조사 실시 필요¹⁴⁾

전인대 대표 한시치우(韩喜球)(자연자원부 제2연구소 연구원)는 해양자원에 대한 파악은 해양 과학기술 혁신의 중요한 일환으로 해양경제 고품질 발전의 기반이라고 밝혔으며, 제2차 전국 해양 종합조사 실시를 제안했다. 그에 따르면, 현재 선진적인 조사 기술을 이용해 해양 과학연구와 해양경제 발전에 정확도가 더 높은 데이터 자료를 제공할 수 있고, 이와 같은 데이터 자료는 해양자원 지속가능 이용, 해양 생태환경 보호, 해양재해 긴급 대응에도 도움이 될 것으로 기대된다.

또한 한 대표는 심해 채광(采矿)의 중요성을 강조하며, 국제 해저지역 자원에 대한 탐사·평가와 개발 신청을 가속화하고 심해 개발 산업시장을 육성한다고 건의했다.

(2) 쌍탄(双碳, '탄소피크' 및 '탄소중립') 정책 추진

① 해양 수소에너지 산업 고품질 발전 추진¹⁵⁾

2024년 3월 26일

제 3 호

13) 广东海洋协会(2024.3.11.), 两会聚焦 | 代表委员聚焦海洋谈心声、谋发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/nKJDL9Bh8RDFe5k7FgU6rw>(검색일: 2024.3.12.)

14) 观沧海(2024.3.8.), 代表委员访谈 | 高质量发展海洋经济 高水平建设海洋强国, https://mp.weixin.qq.com/s/IBUaD70OR-E-ptoyDS_3vw(검색일: 2024.3.11.)

15) 海洋开发咨询(2024.3.6.), 两会“海洋声音”: 精准施策, 塑造海洋经济发展新优势, <https://mp.weixin.qq.com/s/02c89En0ZPSrFUFvK0d6fg>(검색일: 2024.3.7.)



포커스

올해 정부 업무보고에서도 ‘생태문명 건설 강화’, ‘녹색·저탄소 발전’과 ‘탄소피크 및 탄소중립 추진’ 등 ‘생태’ 및 ‘저탄소’와 관련된 내용이 언급됐다.

전인대 대표 귀젠젠(郭建增)(중국선박그룹 708연구소 과학기술위원회 주임)은 수소 에너지가 향후 국가 에너지 체계의 중요한 일부분으로서 녹색·저탄소 전환을 실현하는데 중요한 의미를 지녀 전략적 신흥산업과 미래 산업의 중점 발전 방향으로 여기고 있으며, 에너지 산업사슬을 관통하여 해양 수소에너지 산업 발전을 가속화해야 한다고 조언했다.

귀 대표는 △해양 수소에너지 발전 총체 실시방안의 조속한 발표 △국가 연구·혁신 역량 육성 △전용 자금 지원 강화 및 관련 투자 기금 시장화 운영 △시범 응용 사업 적극 추진 등 건의를 제시했다. 특히 산둥, 하이난, 광둥 등 여건을 갖춘 지역을 선정하여 해상풍력과 수소 사업을 연계한 그린 수소 생산, 해상 수소 운송·첨가, 해상 에너지섬 등 해양 수소에너지 관련 시범사업을 점진적으로 전개할 필요가 있다고 밝혔다. 그에 따르면 해양 수소에너지 산업 발전을 통해 해양 재생에너지에 대한 효율적인 이용, 국제 녹색 해운 요구 대응과 수소에너지 관련 기술·장비에 대한 독자적 개발에 이로울 것이다.

② 해양 CCUS 시범사업 추진¹⁶⁾

전국정협 위원 후송친(胡松琴)(생태환경부 해양생태환경사(海洋生态环境司) 부사장(副司长))은 해양탄소 포집·활용·저장(CCUS)에 주목하고 있다.

후 위원에 따르면, 현재 중국 해역의 이산화탄소 지중저장 잠재력은 무려 2.58조 톤에 이른다. 또한 지중저장에 적합한 해역이 중국 탄소배출 상위 기업이 집중된 지역과 가까우므로 해상 대규모 탄소 저장의 실행 가능성이 높다. 2022년 말 기준으로 중국에서 시범적으로 생산에 들어간 CCUS 사업이 총 50개가 있으나 이 중 해상 CCUS 사업이 하나만 있는 상황이다. 이와 동시에 현재 규모화되고 산업 클러스터로 형성된 해상 CCUS 시범사업은 기본 형태를 갖추고 있지만 여전히 개념과 연구 측면에만 머물러 있다. 따라서 올해 그는 ‘시범’에 중점을 둔 해양 CCUS 시범사업을 제안했다.

③ 해양탄소 네거티브 배출 추진¹⁷⁾

전국정협 위원 자오넨즈(焦念志)(중국과학원 원사(院士))는 ‘쌍탄’ 목표 실현을 위해 이산화탄소 배출을 최대한 줄이는 것은 물론이고 과학적인 원리에 따라 효과적인 네거티브 배출 조치를 취할 필요도 있다고 제안했다.

2024년 3월 26일

제 3 호

16) 新京报(2024.3.7.), 专访生态环境部胡松琴副司长: 建议推进海上碳封存示范项目落地, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1792875856181411734&wfr=spider&for=pc> (검색일: 2024.3.8.)

17) 海洋之圈(2024.3.9.), 全国政协委员焦念志院士: 推进海洋负排放, 为全球可持续发展贡献中国智慧!, https://mp.weixin.qq.com/s/8NKD6vDucBzKHV1_10DnZw (검색일: 2024.3.11.)



포커스

그에 따르면 해양은 탄소 네거티브 배출에 큰 잠재력을 지니고 있으며 해양탄소 네거티브 배출(Ocean Negative Carbon Emissions, ONCE)은 ‘쌍탄’ 목표 실현의 중요한 경로 중 하나이다.

몇 년 전에 자오 위원은 처음으로 해양탄소 저장의 새로운 메커니즘-미생물 탄소 펌프(Microbial Carbon Pump, MCP) 이론을 제시한 바 있으며, 그 이후 ‘해양탄소 네거티브 배출 국제 대과학 계획(Global-ONCE 계획)’을 주도적으로 추진해왔다. 중국은 이 계획 실시를 통해 해양탄소 흡수능력을 제고하고 해양 오염을 감소하는 동시에 글로벌 거버넌스에도 적극 참여해왔다. 또한 이 계획을 통해 국제 과학교육 센터를 설립해 세계에 개방된 과학기술 시범 교육 기지를 건설할 계획이다.

(3) 해양 생태·자원 보호 강화

① 관련 법규·메커니즘 보완

전국정협 위원 허광순(何广顺)(자연자원부 해역도서관리사(海域海岛管理司) 사장(司长))은 「해역이용관리법」 중 현재 실정에 부합하지 않은 내용과 제도를 조속히 개정할 것을 제안했다. 전국정협 위원 판비링(潘碧灵)(민주촉진회(民主促进会) 후난성위원회 주임위원)은 관련 법규·정책 보완으로 자연보호지 체계 구축을 추진할 것을 제안했다. 전국정협 위원 양찌(杨智)(우한(武汉市) 정협 주석)는 창장수역의 생태보상 메커니즘의 보완 필요성을 제기했다.¹⁸⁾

[표 5] 해양 생태·자원 보호 관련 세부 제안 내용

제안/건의자	세부 제안 내용
허광순	<ul style="list-style-type: none"> 「해역이용관리법」 개정 추진, 해역 관리 수준 제고 생태문명 건설, 해양강국 건설, 국토 공간구도 최적화, 해역 자원에 대한 합리적 이용과 고품질 발전에 대한 기여 등에 초점을 맞추어 「해역이용관리법」의 제도 설계와 실시상의 문제점을 체계적으로 평가 법·제도 이행을 강화함으로써 해역 자원에 대한 지속가능 이용을 촉진 해안선 보호·이용, 바다매립에 대한 통제, 해양자원에

18) 观沧海(2024.3.6.), 两会建言 | 加快法律修订 提升海域管理水平, <https://mp.weixin.qq.com/s/DMP8KVcYJ6NOQCtRMmg4fw>(검색일: 2024.3.11.);

中华人民共和国自然资源部(2024.3.6.), 全国政协委员潘碧灵建议: 完善法规政策 推进自然保护地体系建设, https://www.mnr.gov.cn/dt/ywbb/202403/t20240306_2838918.html(검색일: 2024.3.11.);

中华人民共和国自然资源部(2024.3.5.), 完善长江流域横向生态保护补偿机制——访全国政协委员杨智, https://www.mnr.gov.cn/dt/ywbb/202403/t20240305_2838833.html(검색일: 2024.3.11.)



포커스

	대한 절약·이용, 심해·원양 구조물 관리 등의 개혁·실천 현황을 연구하여 해양자원 개발·보호 제도 체계를 완비
관비령	<ul style="list-style-type: none"> - 법규·정책 보완으로 자연보호지 체계 구축 ○ 법체계를 보완하여 「자연보호지법」을 조속히 제정하며 일치된 보호지 관리 법규 체계를 형성 ○ 계획 심의를 규범화시키기 위해 관련 지도의견을 발표하고 심의 절차와 시간을 명확히 규정 ○ 국토 공간계획에 자연보호지 계획을 반영하고 보호와 발전 간의 균형 관계 가속화 촉진
양쯔	<ul style="list-style-type: none"> - 창장수역의 생태보상 전면 추진 ○ 생태보상 빅데이터 플랫폼을 구축하고 통일된 창장수역 생태보상 메커니즘을 구축 ○ 「수역 생태보호 보상 조례」를 조속히 제정하여 「창장보호법」 중의 규정을 세분화 ○ 지방 정부의 창장수역 생태보상 관련 입법 추진을 장려 ○ 창장 하류지역에서 금전 보상을 기본으로 하여 산업과 기술 보상을 모색하며 창장 상류지역의 기술 수준 향상과 녹색 신산업 발전을 지원 ○ '수역 생태 은행'을 설립하고 파편화된 생태자원을 집중적으로 관리하여 자원을 자산으로, 자산을 자본으로 전환하는 방안 모색 ○ 보상 자금을 다원화하여 사회자본 참여를 장려 ○ 공공 자원 거래 플랫폼 등에 의존하여 오염물 배출권, 탄소 배출권, 에너지 이용권 등 시장 거래 메커니즘의 수립을 모색하고 시장 거래 생태보호 보상 방식을 완비

자료: 观沧海(2024.3.6.)(검색일: 2024.3.11.); 中华人民共和国自然资源部(2024.3.11.)(검색일: 2024.3.9.); 中华人民共和国自然资源部(2024.3.11.)(검색일: 2024.3.11.)

② 해양 쓰레기 관리 강화 필요

전국정협 위원 장하이원(张海文)(자연자원부 해양발전전략연구소 소장)은 국가, 기업, 사회·개인 등 각층에서 해양 플라스틱 쓰레기 관리를 강화할 필요가 있다고 건의했다. 또한 전인대 대표 귀원바오(郭文标)는 정부는 관리 비용을 줄이기 위해 해양 쓰레기를 인양하는 어민을 대상으로 포인트 부여 등 장려 제도를 마련할 것을 제안했다.¹⁹⁾

2024년 3월 26일

제 3 호

19) 观沧海(2024.3.4.), 两会建言 | 加强海洋塑料垃圾治理, <https://mp.weixin.qq.com/s/Rws-BYjha52bRvc1XglPIg>(검색일: 2024.3.11.); 海洋开发咨询(2024.3.6.), 两会“海洋声音”: 精准施策, 塑造海洋经济发展新优势, <https://mp.weixin.qq.com/s/02c89En0ZPSrFUFvK0d6fg>(검색일: 2024.3.7.)



포커스

[표 6] 해양 쓰레기 관리 관련 제안 내용

제안/건의자	세부 제안 내용
장하이원	<ul style="list-style-type: none"> 해양 플라스틱 쓰레기 관리 강화 <ul style="list-style-type: none"> (국가 차원) 육·해 통합 플라스틱 쓰레기 관리 법체계 및 관리체계를 조속히 구축 (기업 차원) 플라스틱 관련 기술 혁신 및 녹색 전환을 촉진하고 △플라스틱 순환 이용 △바이오 플라스틱 등 신소재 개발 △재활용 가능 플라스틱 제품 생산 △순환 가능 소비 방식 형성 유도 △국제사회와 일치된 해양 플라스틱 쓰레기 정돈 활동 실시 등을 추진 (사회·개인 차원) 전 사회에서 친환경적이고 건강한 소비·생활 양식을 형성하고 '플라스틱 감소의 날' 제정 등 관련 홍보 활동 강화를 통해 대중 의식 제고
귀원박요	<ul style="list-style-type: none"> 해양 쓰레기를 인양하는 어민을 대상으로 장려 정책 마련 <ul style="list-style-type: none"> 블루 순환(蓝色循环)²⁰⁾ 사업과 결합해 윈링(温岭)을 국가 시범지역으로 선정하며 어선 정박이 많은 어항에서 해저 쓰레기 수거 지점을 지정하고 해저 쓰레기 인양 어민에 상품과 교환 가능한 포인트를 부여 정부는 장려 정책을 제정하고 보상금을 제공 재생가능 해양 플라스틱을 '블루 순환' 플랫폼에 편입해 순환 이용 목표를 실현

자료: 观沧海(2024.3.4.)(검색일: 2024.3.11.); 海洋开发咨询(2024.3.6.)(검색일: 2024.3.7.)

(4) 심해 장비 개발

전국정협 위원 후진(胡震)(중국선박그룹 702연구소 연구원)은 심해 장비 기초연구 강화를 건의했다. 그는 △전체 방향 △장비 소재 △통신 항법 △에너지 동력 △환경 감지 △제어 기술 등 심해 장비 분야의 6개 기초연구 방향을 제시하고 이에 대한 관련 기관의 장기적이고 안정적인 지원 필요성을 제기했다. 그는 이를 통해 중국 심해 장비 혁신 연구를 촉진하는 동시에 해저로부터 육상까지의 일련 산업 개발을 촉진할 수 있음을 강조했다.²¹⁾

전국정협 위원 평장화(冯江华)(중차(中车) 주저우(株洲) 전력기차연구소 수석 엔지니어)도 심해 장비 개발 산업 발전 촉진 관련, 세 가지 제안 사항을 발표했다. 첫째, 상위설계를 강화하고 중점 시범사업을 통해 산업을 육성하며 신규 장비 연구 및 기술 진보를 추진하

2024년 3월 26일

제 3 호

20) '블루 순환(蓝色循环)' 사업은 저장성에서 실시되고 있는 해양 플라스틱 폐기물 정돈 사업이며 유엔 '지구 환경 대상'을 받았다. '사물인터넷+블록체인 기술'을 활용하여 '수집-저장-운송-재생-제조' 전 과정을 보여줄 수 있는 폐쇄 루트 관리 체계를 구축함으로써 원천에서의 해양 플라스틱 폐기물 통제, 저탄소 회수 및 높은 가치 이용을 실현함

21) 海洋知圈(2024.3.8.), 深海装备领域六大基础研究方向! 全国政协委员胡震: 加大深海装备基础研究, https://mp.weixin.qq.com/s/00JDmd_UsVVyAlrVGsxzjA(검색일: 2024.3.12.)



포커스

도록 한다. 둘째, 기초연구에 선도 기업의 주도 역할을 발휘하고 국산화 공급사슬을 형성하며 장비의 전동화(电动化), 지능화 기술 개발을 촉진해 차세대 심해 작업 장비를 개발한다. 셋째, ‘과학자+기업가+투자자’의 기술 예견 및 협동 혁신 메커니즘을 구축하고 장비 개발 기술 역량을 강화해야 한다.²²⁾

또한 전국정협 위원 예충(叶聰)(중국선박그룹 702연구소 부소장)은 국제사회와 심해 탐측 데이터 등 성과 공유를 통해 심해 개발과 관련된 해양보호 조치, 해양환경 평가 등에 대한 국제 공통 기준의 형성을 촉진하고 심해 장비 개발을 추진하자고 제안했다.²³⁾

그 외에 전인대 대표 첸웨이(陈卫)(장난대학(江南大学) 총장 겸 중국공정원 원사)는 ‘심해기술 과학 타이후(太湖) 실험실’을 국가 실험실 핵심 체계에 포함시킬 것을 제안했다. 그에 따르면, 이 실험실을 중심으로 전국 혁신 자원을 통합하고 개방 공유의 새로운 운영 메커니즘을 형성하며 ‘심해 장비기술 과학 국가 실험실’을 설립한다. 또한 국가 실험실 건설을 중국 선박공업 발전과 결합시켜 지능화 해양장비 강국이 되도록 추진해야 한다고 조언했다.²⁴⁾

2) 해운·항만·물류 분야 이슈

이번 양회에서 해운·항만·물류 분야의 핵심 키워드로는 △ 새로운 질의 생산력 △ 산업사슬과 공급사슬 경쟁력 향상 및 업그레이드 △ 신흥산업과 미래산업 △ 디지털 경제 △ 신형 소비 △ 녹색·저탄소 경제 등이 지적되고 있다.²⁵⁾ 핵심 키워드를 중심으로 해운·항만·물류 분야 이슈들을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 새로운 질의 생산력(新质生产力) 발전²⁶⁾

‘새로운 질의 생산력’이란 중국 정부가 내놓은 10개 중점 추진 과제 중 가장 먼저 언급된 ‘현대화 산업체계 건설’과 관련해서 나온 것으로, 과학기술 혁신을 통해 산업 혁신을 추동하고, 신형 공업화를 가속화하며, 이를 통해 전 요소의 생산성을 제고하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 새로운 질의 생산력은 고도의 과학기술, 고효율, 고품질을 주요 특징으로 한다.

22) 智汇海洋(2024.3.11.), 全国政协委员、中车株洲所总工程师冯江华：以更大力度推动深海作业装备产业发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/5ci2hyqy4UJbLYj8QCl5gA>(검색일: 2024.3.12.)

23) 广东海洋协会(2024.3.11.), 两会聚焦 | 代表委员聚焦海洋谈心声、谋发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/nKJDL9Bh8RDFe5k7FgU6rw>(검색일: 2024.3.12.)

24) 智汇海洋(2024.3.4.), 全国人大代表陈卫院士倡建“深海装备技术科学”领域国家实验室！建议将“深海技术科学太湖实验室”列入国家实验室核心体系, <https://mp.weixin.qq.com/s/61A9vLwMdPqMJSIVVJ-e7Q>(검색일: 2024.3.12.)

25) 运联智库(2024.3.11.), 降物流成本、海外仓、国际物流、冷链、新质生产力、新兴产业……两会这些内容, 与物流行业密切相关, <https://www.10100.com/article/42711>(검색일: 2024.3.18.). 아울러 이하의 내용은 이 핵심 키워드를 중심으로 해운·항만·(국제)물류 분야의 주요 이슈를 종합적으로 소개함

26) 2024년 「정부업무보고」에서 가장 주목받은 키워드 중의 하나임(개념 정의는 제2절 주11 참조)



포커스

새로운 질의 생산력은 해운·항만·물류 산업 전반에 그대로 적용되며, 대체로 빅데이터, 클라우드 컴퓨팅, 인공지능 및 녹색 저탄소 기술 등을 기반으로 한 스마트·녹색 기술 혁신을 통한 생산력으로 이해될 수 있다. 이번 양회를 계기로 해운·물류 분야에서는 특히 베이더우(北斗)의 활용 가능성이 더욱 부상하고 있으며, 이미 베이더우의 응용 기술을 확보하고 상용화한 쓰난네비게이션(司南导航) 등 중국 내의 대표적인 관련 기업들이 주목받고 있다.

(2) 산업사슬·공급사슬 경쟁력 향상 및 업그레이드

산업사슬 및 공급사슬 경쟁력 향상은 이미 수년 전부터 추진되어 왔으며, 국가물류허브 계획(2018년 수립, 2019년부터 시행)²⁷⁾ 등 중국의 물류 관련 정책 수립과 추진에 가장 중요한 요소로 기능하고 있다.

제조업 분야 중점 산업사슬의 고품질 발전 목표를 이루기 위한 방안으로, 그 핵심은 단점(결점)을 보완하고, 장점을 더욱 살리는 한편, 새로운 판을 만들어 가는 것이다. 이를 위해서는 산업사슬과 공급사슬의 회복력 및 경쟁력 강화가 요구되고 있다. 이번 양회를 계기로 산업사슬과 공급사슬의 상호 보완, 두 사슬의 경쟁력 및 연결성 강화를 핵심 개념을 하는 중국의 국가물류허브계획이 더욱 더 탄력을 받을 것으로 보인다.

또한 산업사슬 및 공급사슬 경쟁력은 결국 기업의 물류비 절감, 사회 물류비 절감의 문제로 귀결되므로, 2024년에는 물류비 절감을 위한 개혁 요구가 더욱 더 거세질 것으로 예상된다. 이에 관련해 전인대 대표 장티엔런(张天任, 티엔송홀딩스 회장)은 물류비 절감 차원에서는 에너지, 금융, 일반 상품 뿐만 아니라 물류 등 공급 영역에서 전반적인 시장화 개혁의 심화를 제안했다.

(3) 신항산업과 미래산업

중국이 올해 신항산업과 미래산업 어느 분야의 육성·발전에 얼마나 힘을 기울일 것인지는 물류 및 공급사슬 관점에서도 관심사가 아닐 수 없다. 리창 총리는 「정부업무보고」를 통해 ‘지능망과 신에너지차 연계 산업’의 우세, 신항 수소에너지, 신소재, 신약 등의 산업 분야를 직접 언급했다.

이와 관련, 전인대 대표 리후이이(李慧义, 중국민주건국회 산서성위 부주임)는 현재 산시(山西)성은 수소에너지 산업을 적극 발전시키며 에너지 혁명을 추동하고 있음을 환기하며 산시성을 연료전지 자동차의 시범응용 도시군 편입을 제안했다. 현지 산시성

2024년 3월 26일

제 3 호

27) 중국은 국가물류허브를 그 기능에 따라 내륙항형(드라이 포트형), 항만형, 공항형, 생산 서비스형, 상업무역 서비스형, 육상 변경통상구형 등 6개 유형으로 분류하고 있음. 2022년 현재 중국 전역의 주요 물류 중심에 총 95개가 지정되어 있음



포커스

에는 뤼량(吕梁)을 필두로, 타이위안(太原), 따통(大同), 창즈(长治), 린펀(临汾)시 등이 풍부한 기초 소재, 주요 관련 부품 생산 등을 바탕으로 수소에너지 산업과 관련 '1+4'의 연료전지 자동차 산업 생태계를 구성하고 있다. 이들 도시 중 타이위안은 현재 국가 물류허브로 지정되어 있다.

신흥산업과 미래산업에 대해서는 중국 정부가 '안정 속 전진'이라는 거시경제 정책 기조에도 불구하고 아낌없는 투자를 천명하고 있어, 향후 투자 집중지를 중심으로 공급사슬 확충과 업그레이드를 위한 투자가 동시 병행될 가능성이 농후하다.

(4) 디지털 경제 혁신 발전

디지털 경제 혁신 발전은 이번 「정부업무보고」에서 제시된 10개 중점 추진 과제 중 첫 번째인 '현대화 산업체계 건설'의 세부 과제²⁸⁾로 언급되고 있다. △ 빅데이터, 인공지능의 연구개발, 응용을 심화 △ '인공지능+' 행동 전개 △ 국제 경쟁력을 갖춘 디지털 산업 클러스터를 조성 △ 제조업의 디지털 전환, 산업 인터넷의 규모화 응용을 가속화 △ 서비스업 디지털화 △ 스마트 시티 및 디지털 농촌 건설 △ 중소기업 디지털화 능력을 위한 구체 조치 마련 △ 기업 혁신 능력 촉진 등 상당히 다양한 세부 과제들로 구성되어 있다.

교통·운수·물류 분야에서는 이미 '14.5 계획' 시행 이후, 빠른 속도로 디지털화에 따른 산업 전환이 추진되어 왔으며, 항만 분야의 디지털 전환은 이른바 항만 자동화로 대표되는 '스마트 항만'(智慧港口) 프로젝트들이 주요 항만을 중심으로 더욱 빠르게 추진되어 왔다.

중국 교통운수부는 이미 2023년 11월, 2027년까지 '전국의 항만과 항로 기초시설의 디지털화 및 스마트화 추진'을 핵심 골자로 한 「스마트 항만과 스마트 항로 건설 가속화에 대한 의견」(关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见)을 공식 발표한 바 있다. 이에 따르면, 대상 항만은 상하이항, 텐진항, 칭다오항, 닝보저우산항 등 국제허브 해항과 난징항, 우한항, 충칭항 등 내하 항만 등 '일정한 조건을 갖춘' 항만이 포함된다. 아울러 '전 항로의 스마트화 기초시설' 핵심 내용은 수위, 기상, 해황, 항로 측정, 교량의 통항 측정, 통항 모니터링의 스마트화에 대한 일체의 시설을 포함한다.²⁹⁾ 이번 양회에서는 디지털 경제 혁신 발전의 일환으로, 디지털 기초시설 건설과 이를 통한 전국 일체화 컴퓨팅 체계 구축 가속화 등이 언급되어, 교통운수부의 항만 항로 디지털화 및 스마트화는 더욱 빠른 속도로 진행될 것으로 보인다.

2024년 3월 26일

제 3 호

28) 세부과제는 크게 △ 산업사슬·공급사슬 경쟁력 강화와 업그레이드 △ 신흥산업과 미래산업 육성 △ 디지털 경제 혁신발전 심화 추진으로 구성됨([표 3] 참조).

29) 이상 交通运输部(2023.11.24.), 关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见, https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202312/content_6918874.htm(검색일: 2024. 3.18.) 참조



포커스

(5) 신형 소비 육성

이번 양회의 「정부업무보고」에서 ‘내수 확대’는 정부의 2024년 중점 추진 과제 중 세 번째로 언급된 것으로, 이 중에서 ‘신형 소비 육성’은 디지털 소비, 녹색 소비, 보건 소비 촉진 정책 등과 함께 가장 먼저 언급됐다. 전인대 대표 저우쥔펑(周军平, 하이난성 발전유한공사)은 신형 소비가 기존의 ‘전통 소비’와 차이점에 대해 ‘생산자와 소비자의 상호 연결에 더욱 초점을 맞추고, 디지털화 및 지능화를 갖추고 있으며, 현장 체험 등의 특징을 갖는 것’으로 풀이하고 있다. 따라서 신형 소비는, 생산자의 생산 방식과 소비자의 소비 패턴에 광범위한 변화를 가져올 것으로 예상된다.

(6) 녹색·저탄소 경제

녹색·저탄소 경제는 이번 「정부업무보고」의 10대 중점 추진 과제 중 아홉 번째로 언급된 것(‘생태문명 건설 강화, 녹색·저탄소 발전 추진’)으로 주 내용은 산업 구조, 에너지 구조, 교통운수 구조, 도시·농촌 발전의 녹색 전환 등 전 산업, 전 사회 분야에 공통되며, 해운·항만·물류 분야에서는 ‘녹색 해운’ ‘녹색 항만’ 등으로 추진되고 있다.

해운(조선) 분야에서는 국제해사기구(IMO)의 탄소 규제가 강화됨에 따라, 기존의 LNG 뿐만 아니라, 암모니아·메탄올 등 차세대 친환경 선박 연료(‘녹색 연료’) 개발·투자가 이미 활발하게 이뤄지고 있다. 중국은 최근 원양을 왕래하는 선박은 물론, 창장 운항 선박에도 LNG 추진선과 전기 추진선이 개발되는 등 녹색 해운이 속도를 내고 있다. 전국정협 상무위원 황진(黄震, 상하이교통대 탄소중립발전연구원장)은 특히 “해운 분야 전기화 및 녹색 연료는 세계 선박업의 주요 방향이며, 중국은 이미 세계 최대 톤급의 순전기 컨테이너선 뤼수이(绿水)01호를 순조롭게 진수했다”며, 향후 녹색 해운의 발전을 위해 두 가지 사항을 제안했다. 첫째, 녹색연료 기술의 연구개발 및 응용을 위해 정부, 기업과 연구기관 간 협력을 더욱 강화해야 한다는 것이다. 둘째, 이와 관련된 기술 표준, 법규, 관리감독 규정의 도입을 서둘러야 한다는 것이다.³⁰⁾

항만 분야에서는 현재까지 항만의 대기 오염을 줄일 수 있는 이른바 ‘녹색·저탄소 기술’의 개발·현장 응용을 추진하거나 모색하고 있다. 예컨대 산둥항만집단 소속 르자오(日照)항³¹⁾은 자체적으로 건화물(드라이 벌크) 부두의 작업 모델을 개발하는 한편, 국무원으로부터 ‘건화물 지혜·녹색 시범항만’으로 지정받고자 노력하고 있다. 전인대 대표 리쩌이우(李在武) 르자오시장은 “스마트·녹색 항만으로의 전환을 통해 항만으로써 산업 발전에 기여하고, 산업으로써 도시를 발전시키며, 항만·산업·도시 일체화 발전을 실현시켜 고품

2024년 3월 26일

제 3 호

30) 羚牛氢能(2024.3.19.), 两会代表委员共谋绿色航运新篇章, 探讨氢能发展与应用, <https://h2.in-en.com/html/h2-2434114.shtml>(검색일: 2024. 3.20.)

31) 산둥성 최대 석탄 수입항으로 녹색항만 전환을 주요 과제로 삼고 있음



포커스

질 발전에 기여할 것”이라고 역설했다.³²⁾

3. 시사점

이상으로 2024년 양회 결과를 2023년 양회 결과와 대조해보면 다음과 같은 공통점과 차이점이 드러난다. 먼저 공통점의 측면에서 2024년의 거시 정책 기조는 ‘안정 속의 진전’(稳中求进)을 통해 중국이 지향하는 ‘고품질 발전’을 달성한다는 목표는 2023년과 기본적으로 동일하다. 또한 디지털화와 녹색·저탄소 전환도 2023년과 같은 높은 수준의 강도를 유지하고 있다.

그러나 정책 기조와 세부 중점 추진과제를 보면 강조점과 우선 순위에서 차이가 감지된다.

첫째, 정책 기조 면에서 2023년의 정부 정책이 ‘질적 향상과 양적 성장의 균형’을 좀 더 고려하여 중점 추진 과제를 정했다면, 2024년의 경우 ‘질적 향상’으로 조금 더 무게 중심을 옮겼다고 할 수 있다. 중점 추진 과제 배치에서 ‘현대 산업 체계 건설 추진 및 새로운 질의 생산력 발전 가속화’ ‘과학교육 흥국 전략 심화’ 등 질적인 발전을 주 내용으로 하는 과제들이 최우선 순위로 올라섰다. 또한 이와 관련해 디지털 전환 및 스마트 기술과 밀접한 관계가 있는 ‘새로운 질의 생산력 발전 가속화’가 2024년 가장 중요한 화두로 떠올랐다.

다음으로, 고품질 발전 및 ‘현대화 산업 체계 건설’ 보장하기 위한 것으로 과학기술 인재 양성(‘과학기술 흥국’), 개혁의 측면에서 ‘제도형 개혁’(효율화 지향)이 2024년 중국 정부의 중점 추진 과제로 크게 강조되고 있다. ‘과기 강국’ ‘인재 강국’ ‘교육 강국’이 강조되었으며, 향후 디지털 교육, 고급 소양을 가진 전문가 교사그룹의 양성도 제시됐다.

마지막으로, 각 거시 정책(경제 정책과 비경제 부문 사회 정책) 방향간 일치성 강화가 2024년 중국 정책 당국의 주요 방향으로 설정됐다. 자칫 제한된 자원(예산)을 둘러싸고 지역간 경쟁이 발생하거나, 중복 투자를 초래해 효율성이 떨어지는 문제를 의식한 조치로 풀이된다.

이상의 요약을 종합하여 한국 해양경제 정책 조정에 가질 수 있는 시사점을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 향후 해양경제 분야에서는 해운·항만·물류, 해양 관리·개발 등 분야를 가리지 않고, 기술 및 산업 융합화가 빠른 속도로 진전될 수 있다. 올해 강조된 스마트 시티, 디지털 농촌은 해양 분야에서는 ‘스마트 해양도시’로 나타날 수 있으며, 양회를 통해 내놓는 주요

2024년 3월 26일

제 3 호

32) 中国物流与采购(2024.3.11.), “两会”代表委员：尽快补足港口建设发展短板，挖掘发展潜力，<https://news.qq.com/rain/a/20230311A01C0G00>(검색일: 2024. 3. 20.)



포커스

항만 도시 마스터 플랜, 현재 추진 중인 계획을 살펴보면, 스마트 해양도시의 환경과 기술, 항만-해운 산업이 해양 생태 보호 기술 등과 융합된 형태를 띤다. 또한 이번 양회에서는 지역-(산업)부문이 질적 발전을 유기적으로 연결해 추진하는 이른바 ‘일치성’이 강조되고 있다. 생산-소비 인프라 구축 또한 ‘항만 + 지역’ 등 일체화 방식으로 추진되고 있으므로, 해양경제 각 분야의 종합적인 실력 향상과 과학기술 개발이 요구된다.

둘째, 시장 지향성이다. 중국 정부가 지향하는 거의 모든 정책은 상품·서비스의 국제 경쟁력 향상, 새로운 질의 향상과 결부되어 있다. 항만 분야에서는 ‘세계 일류’의 서비스 제공을 표방하고 있으며, 해양정책 분야의 저탄소 정책 중 중시되는 ‘블루카본’도 자본 또는 상품으로 개발되고 있다.

넷째, 2024년 역점을 두고 추진될 중국 정부의 중점 추진 과제 중 상당 부분이 한국 화주-물류 기업 양측에 향후 세부 시장 조사의 여지를 제공해주고 있다. 내수 시장 확대 전략 중 ‘신형 소비’ ‘디지털 소비’ ‘녹색 소비’ ‘보건 소비’의 육성, 중국산 제품의 ‘유행 상품화’(潮品) 과제 등은, 한국 화주기업과 물류기업에게 새로운 상품과 화물운송 시장 개척의 기회이자 도전이 될 수 있다. 중국은 또한 서비스 분야에서도 2024년 네거티브 리스트를 전면 도입하겠다고 밝혔다.

마지막으로 과학기술 연구개발 및 전문인력 양성 분야이다. 해운-조선 등 해양산업에서 추진 중인 기술 혁신, 스마트화, 산업사슬과 공급사슬 경쟁력 강화 등은 모두 고급 인력을 필요로 한다. 중국 정부는 2024년 중 ‘교육강국 건설계획 강요’를 작성해 전 분야에서 중국 고품질 발전에 필요한 고급 인력 양성을 체계적으로 뒷받침할 계획이며, 과학기술 연구개발을 위해 산-학-연-용의 결합을 심화한다. 해양경제의 장기 발전, 국제 무대에서 중국과의 차별화된 경쟁을 위해 과학기술 연구개발과 전문인력 양성에 좀 더 많은 관심과 투자가 병행되어야 할 것으로 보인다.

작성자 : 박성준 중국연구센터장

(이메일 : sjpark@kmi.re.kr)

진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 3월 26일

제 3 호



해양수산 뉴스

「샤먼 경제특구 해양경제 촉진 규정」 3월 1일부터 시행

- 샤먼시는 3월 1일부터 「샤먼(厦門) 경제특구 해양경제 촉진 규정」을 본격적으로 시행함. 이 규정은 해양강시(海洋強市) 건설 촉진과 특색적인 국제 해양중심 도시 구축을 비전으로 샤먼시 해양경제 고품질 발전에 효과적인 법적 보장을 제공하는 것을 목표로 함
- 이 규정은 샤먼시의 지역 우위 조건과 산업 특색에 초점을 맞추어 △시범구 건설 촉진 △산업단지 건설 가속화 △과학기술 혁신 심화 △해양문화 △대외 협력 강화 △지역간 협력 강화 등 6개 영역에서 관련 제도를 설계함
- 또한, 이 규정은 샤먼시 정부 기관에 대해, 해양경제 발전 과정에서 △해양경제 발전계획 수립 △해양산업 대외 협력 메커니즘 심화 △해양재해 예방·감소 능력 향상 △해양인재 육성 등 서비스 직능의 이행을 명확히 규정하고 있음

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-03-06/80515.shtml>

산둥성, 창다오 '국제 탄소제로 섬' 건설

- 최근 산둥(山東)성 옌타이(煙台)시는 「창다오(長島) 국제 탄소제로 섬 발전계획 (2023~2035년)」을 발표했으며, 블루경제 성장, 녹색 에너지 공급, 탄소제로 관광 개발, 해양 탄소격리 등을 중심으로 3단계 목표와 중대사업 6개를 제시함
- 이 계획은 2027년까지 국제 탄소제로 섬 건설에 초기 효과를 거둔다는 목표 외에 △2023년의 탄소피크 도달을 기반으로 온실가스 배출을 20% 감축할 것 △2030년까지 생태어업과 생태관광을 대표로 하는 녹색·저탄소 산업 발전추세를 형성할 것 △2035년까지 국제 탄소제로 섬을 높은 수준에서 건설하고 전역에서 탄소중립을 실현할 것 등을 주요 목표로 제시함

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-03-06/80518.shtml>

「2023년 중국 자연자원 공보」 발표

- 지난 2월 28일 중국 자연자원부가 발표한 「2023년 중국 자연자원 공보」에 따르면, 2023년 연해 지역에서 실시하고 있는 총 175개 해양생태 보호·복원 사업을 지원했고, 이에 따라 정비·복원된 해안선은 1,680km, 연해 습지는 5만 헥타르 이상에



해양수산 뉴스

도달함

- 또한 맹그로브 숲, 연해 염전, 해초지의 대표적인 분포 구역 40개를 대상으로 탄소 저장량 조사를 실시·완료했고 해양탄소 흡수 조사·모니터링 기술 규정 6개를 발표했음. 2023년 중국은 맹그로브 숲 면적이 2.9만 헥타르로 증가함으로써, 같은 기간 세계에서 맹그로브 숲 면적 증가를 달성한 몇 소수 국가 중 하나가 됨

<https://mp.weixin.qq.com/s/BB1lrPmgqaS1QiUY6TisuQ>

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

‘상하이 린강 녹색해운 산업연맹’ 정식 설립

- 3월 1일, 중국(상하이)자유무역시험구 린강(临港)신구관리위원회, 중국원양해운 그룹(COSCO), 국가전력투자그룹(SPIC), 상하이국제항만그룹(SIPG), 중국선급(CCS), 글로벌메탄올산업협회가 ‘상하이 린강 녹색해운 산업연맹’을 공동 설립함
- 동 ‘연맹’은 개방 플랫폼과 협력 메커니즘으로 국제 최고 표준을 벤치마킹하여 글로벌 영향력을 갖춘 해운 및 항만 기업, 녹색 신에너지 제조기업, 녹색 연료 주입 서비스 기업, 탄소 발자국 모니터링 및 탄소 거래 기관, 산업 기금 등을 유치하여 전체 산업사슬을 육성하고자 함
- ‘연맹’은 국제 해운 산업의 녹색·저탄소 전환을 가속화하고, 산업사슬의 상·하류 간 소통과 협력을 추진하며, 메탄올·암모니아 등 친환경 선박 연료의 공급 서비스 능력을 제고하고, 글로벌 비전과 안목을 갖춘 탄소 관리팀을 육성하는 것을 목표로 함

https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_26531468

「하이난 자유무역항 선박통항관리방법」, 4월부터 시행

- 3월 1일, 하이난(海南)성 인민정부는 「하이난 자유무역항 선박통항관리방법」(이하 「방법」)을 제정 및 발표하였으며, 동 지침은 4월 1일부터 시행될 예정임
- 「방법」은 총 33조로 교통 조건 및 항행 보장, 항행 관리, 정박 관리, 작업 및 활동

2024년 3월 26일

제 3 호



해양수산 뉴스

관리, 감독·검사 등으로 구분되며, 하이난 자유무역항을 출입하는 국제 항행 선박은 대외개방 항만을 통해 출입해야 한다고 명시함

- 「한편, 선박은 관할 당국이 지정한 항만·항구 외부의 하역장 및 승인된 안전 작업 구역에서 작업 또는 하역해야 하며, 하이난 자유무역항의 선박, 화물 및 인력에 대한 감독 관리 요구 사항을 준수해야 한다고 밝힘
- 「방법」은 또한, 각 주관 기관은 하이난의 사회 관리 정보화 플랫폼을 최대한 활용하여, 하이난 자유무역항 해역의 선박 활동에 대한 태세 감지, 조기 경보 및 예측, 포괄적 연구 및 판단, 적시 검증 및 처리 등 제반 업무를 처리할 것을 규정함

<https://www.hainan.gov.cn/hainan/flfgxgzgfwj/202403/40ee31f392f94717aa8cd4ca694da1b7.shtml>

2024년 ‘중양 1호 문건’, 농촌 유통 고품질 발전 추진 제시

- 2월 3일, 중공중양·국무원은 「천촌 시범, 만촌 정비(千村示范, 萬村整治)」 프로젝트 경험을 학습 운용해 농촌 전면 진흥을 유력하고 효과적으로 추진할 데 관한 의견」을 2024년 ‘중양 1호 문건’으로 공식 발표함
- ‘중양 1호 문건’은 농촌 유통의 고품질 발전 추진을 제시함. 주요 내용으로 △ 현할구(縣轄區) 상업 시스템 건설 심화 △ 현·향촌(縣鄉村) 물류 및 배송 시스템 개선 △ 여객 운수, 농촌 물류 및 숙박우편의 융합 발전 추진 △ 공동 배송 적극 발전 △ 농산물 도매 시장의 전환 및 업그레이드 추진 △ 농산물 콜드체인 물류 시스템 건설 최적화 △ 핵심 콜드체인 물류 기지 건설 가속화 △ 현할구 생산 지역의 공공 콜드체인 물류 시설 건설 배치 △ 농촌 전자 상거래 고품질 발전 프로젝트 실시 △ 현할구 전자 상거래 생방송 기지 건설 추진 △ 농촌 지역 특산품의 온라인 판매 발전 △ 농촌 유통 분야의 시장 감독관리 강화 △ 농촌 지역 가짜, 저질상품의 지속적인 정비 등이 포함됨

<https://stock.10jqka.com.cn/20240204/c654770613.shtml>

중국, 차세대 친환경 아프라맥스 유조선 ‘카이명’호 인도

- 3월 4일, 중국선박 다롄조선(DSIC)과 중국선박무역(CSTC)은 자오상취(招商局) 그룹 계열사인 자오상취에너지운수(CMES Shipping)에 11.5만톤급 유조선 ‘카이명(凱盟)’호를 랴오닝성 다롄에서 인도함

2024년 3월 26일
제 3 호



해양수산 뉴스

- 동 선박은 총 길이 약 243m, 너비 44m, 설계 흘수 13.5m, 구조 흘수 15m, 항속 14.5노트로 원유 약 80만 배럴을 운반할 수 있으며, 중국선급협회(CCS)와 미국선급협회(ABS)에 등록됨
- 중국선박 다렌조선의 프로젝트 매니저인 리지밍(李吉明)은 선박 본체 및 발전기가 선택적 촉매 환원법(SCR) 탈질 장비와 개방형 탈황 세척장비를 갖추고 있어 에너지 효율과 경제성을 극대화할 수 있다고 밝힘
- 동 선박은 처음으로 무 토양 채소 재배 생태계를 설계하여 선원들은 더욱 친환경적이고 건강한 식생활을 선상에서 즐길 수 있음

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1792641720459843361&wfr=spider&for=pc>

「선전경제특구 국제선박조례」, 3월 1일부터 시행

- 3월 1일, 「선전(深圳)경제특구 국제선박조례」(이하 「조례」)가 공식적으로 시행됨. 「조례」는 총칙을 포함해 총 7장 65조로 구성되어 있으며, 선박 검사, 선박 등록, 선원 관리, 서비스 및 보장, 법적 책임, 부칙 등 내용을 담고 있음
- 「조례」는 외국 선박 검사 기관이 중국 국가해양 관리 기관의 승인을 받은 후 국제선박 입국 검사를 수행할 수 있도록 허용함
- 「조례」는 국제선박 등록 주체 제한을 완화하고 등록 범위를 확대하여 선전에 법률에 따라 설립된 기업이 국제선박을 등록하는 경우, 기업의 외자 지분을 제한을 적용하지 않으며, 선박금융리스 등록, 임시 선박소유권 등록, 선박정정 등록, 이의 등록 등 국제선박의 등록 유형을 추가함
- 「조례」는 관련 법규에 따라 외국인 선원의 근무 조건을 적절히 완화하고 국제선에서 근무하는 외국인 선원이 취업 허가를 면제받을 수 있도록 규정하여 외국인 선원 영입이 편리해짐
- 「조례」의 시행은 선전의 해운 산업 개방 확대, 해운 요소 집적 및 산업의 고품질 발전, 글로벌 해양 중심 도시 건설을 촉진시킬 것으로 보임

https://news.sohu.com/a/761243830_121384255

2024년 3월 26일

제 3 호



해양수산 뉴스

‘24년 1~2월, 중-유럽 화물열차 운송량 전년 대비 10% 증가

- 2024년 1~2월, 중-유럽 화물열차 운행 편수는 2,928편, 화물 운송량은 31만 7천 TEU에 달해 전년 동기 대비 각각 9%, 10%씩 증가함
- 2024년 2월 말까지, 중-유럽 화물열차는 중국 120개 도시에서 발차 가능하며, 서비스 범위가 유럽 25개 국가 219개 도시로 확대됨
- 올해 초부터, 중국철도그룹(中铁)은 중-유럽 화물열차의 고품질 발전을 추진하여 항만 통관 능력과 효율성을 향상시켜, 서부 노선(아라산커우, 휘얼귀쓰[호르고스]), 중부 노선(얼론헤우터), 동부 노선(만저우리, 쑤이펀허, 통장베이) 운송량은 각각 9%, 19% 및 4%씩 증가함

<https://finance.sina.com.cn/roll/2024-03-10/doc-inamvcvu5134399.shtml>

등관항, 광둥성 최초 ‘디지털+항만’ 애플리케이션 개통

- 최근, 자오상은행(China Merchants Bank) 등관(东莞)지점은 등관항만(DongGuan Port)그룹과 함께 등관항 및 산하 부두에 디지털 위안화 애플리케이션을 개통하여 항구의 일상 비용 결제에 신속하고 안전한 지불 서비스를 제공하고 있음
- 현재 등관항만그룹 산하 1기, 2기, 3기 항만부두의 문서 센터, 주차장 등은 디지털 위안화를 사용하여 정박료, 컨테이너 입·출항료, 하역료, 주차료 및 기타 관련 업무 비용을 납부할 수 있도록 지원하고 있음

https://www.dg.gov.cn/jjdz/dzyw/content/post_4161832.html

로얄 커리비안 크루즈, 4월 말 중국 영업 재개 예정

- 3월 12일, 중국 크루즈 산업의 지속적인 회복세를 배경으로 세계적인 크루즈 선사인 로얄 커리비안 크루즈(RCL, Royal Caribbean Cruises)는 오는 4월 26일 중국 시장에서营业을 공식 재개할 것이라고 밝힘
- 로얄 커리비안 크루즈는 2025년부터 2026년까지 중국 시장에 대한 투자를 계속 늘리고 중국의 3대 크루즈 모항인 상하이, 톈진, 홍콩에 17만톤 급의 국제 크루즈 선 ‘스펙트럼호’와 ‘오베이션호’ 2척을 동시에 배치할 계획임

2024년 3월 26일
제 3 호



해양수산 뉴스

- 이번에 재개되는 노선의 운영 기간은 2026년 5월 1일까지로, 중국 소비자들에게 130개 이상의 다양한 국제 크루즈선 투어 코스를 제공하게 되며, 한국의 부산, 인천을 비롯해, 일본 오키나와, 후쿠오카, 나가사키, 가고시마, 구마모토, 오사카, 고베, 도쿄, 마이즈루, 니가타, 하코다테, 사세보, 베트남의 나트랑(Nha Trang) 등 동아시아의 유명 관광지에 기항하게 됨
- 다양한 노선 조합 및 새롭게 업그레이드된 ‘더블 플래그십 3모항’ 배치 계획은 중국 크루즈 산업의 발전을 이끌 것으로 전망됨

https://www.sohu.com/a/764176451_100265943

작성자 : 김명화 중국연구센터 행정원

(이메일 : jinminghua@kmi.re.kr)

2024년 3월 26일

제 3 호



통계 및 자료

■ 경제 일반

금융	3/22	3/15	3/8	3/1	2/23	
대미달러환율	7.1004	7.0975	7.0978	7.1059	7.1064	
1년만기국채수익율(%)	1.7625	1.8325	1.7525	1.7833	1.7699	
통화	24. 2월	24. 1월	23. 12월	23. 11월	23. 10월	
M2증가율(%전년 동기)	8.7	8.7	9.7	10.0	10.3	
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비		
	24. 2월	24. 1월	23. 12월	24. 2월	24. 1월	23. 12월
소비자 물가지수	100.7	99.2	99.7	101.0	100.3	100.1
생산자 물가지수	97.3	97.5	97.3	99.8	99.8	99.7
GDP	23. 4분기	23. 3분기	23. 2분기	23. 1분기	22. 4분기	
GDP 성장률(%)	5.2	4.9	6.3	4.5	2.9	
고용	24. 2월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
전국실업율(%)	5.3	0.1pp	-0.3pp	5.5	5.1	
경기	24. 2월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
PMI(%)	50.9	0.0pp	-5.5pp	42.6	50.3	
무역	24. 1~2월	전월 대비	전년 동기 대비	23. 1~12월	전년 동기 대비	
수입액(억달러)	4,028.2	-	3.5	25,568.0	-5.5	
수출액(억달러)	5,280.1	-	7.1	33,800.2	-4.6	

※ 출처: 중국국가통계국

■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만TEU)

구분	2023년 11월	전월 대비	전년 동기 대비	2023년 1~11월	전년 대비
중국 전체	2,680	1.8%	4.4%	28,383	4.9%
상하이	421	5.3%	2.4%	4,440	2.8%
닝보저우산	260	-11.6%	9.7%	3,280	4.9%
선 전	283	20.9%	6.4%	2,689	0.2%
광저우	217	0.5%	0.0%	2,295	2.2%
칭다오	249	1.2%	12.2%	2,639	11.8%
텐 진	162	-11.5%	0.6%	2,108	5.6%
샤 먼	109	2.8%	-3.5%	1,145	1.2%
잉커우	49	16.7%	-16.9%	486	10.3%
다 렌	51	2.0%	15.9%	455	13.3%
베이부만(북부만)	71	-6.6%	9.2%	722	15.8%

※ 출처: 중국 교통운수부

■ 조선(만DWT)

구분	전 체		수출 선박		
	2023년 1~12월	전년 대비	2023년 1~12월	전년 대비	전체 비중
건조량	4,232	11.8%	3,453	12.6%	81.6%
신조선 수주량	7,120	56.4%	6,651	64.1%	93.4%
수주 잔량	13,939	32.0%	13,015	36.7%	93.4%

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2024년 3월 26일

제 3 호

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