

월간

## KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI  
2024년 6월 25일  
No. 6

## 이슈와 동향 01

- 중국 항만 기업 실적, 뚜렷한 성장세 나타나 ..... 01
- 해운 운임 지속 상승세, 하반기 완화 예상 ..... 04
- 장쑤(江苏)성, 스마트 항만·항로 건설 촉진 방안 발표 ..... 06

## 해양수산뉴스 8

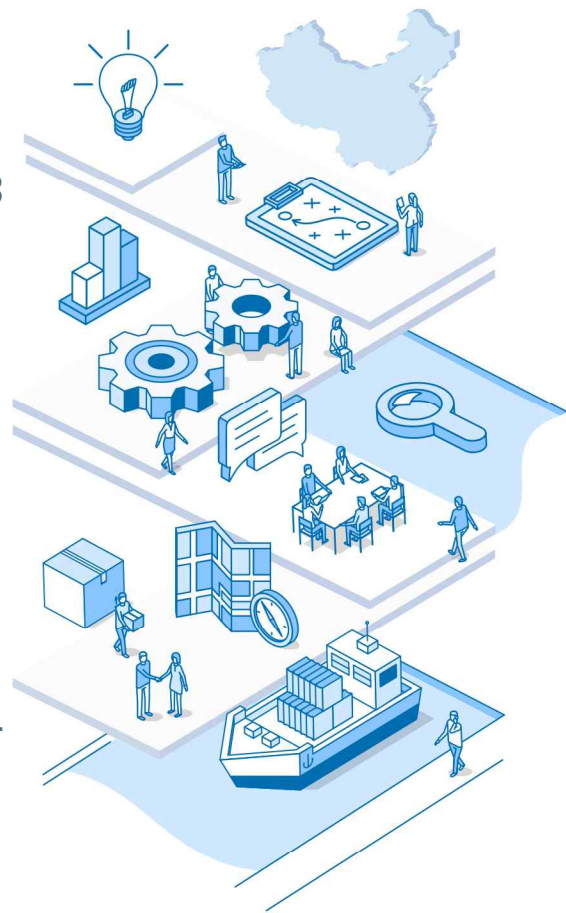
- 「2023년 중국 해양생태 조기경보 모니터링 공보」 발표 ..... 8
- 산둥성, 해양 탄소흡수 자원 조사·평가 실시 ..... 8
- 하이난항 정박·출항 크루즈선에 대해 최고 2,200만 위안 보조 ..... 9
- 서부육해신통로 베이하이 복합운송센터 정식 운영 ..... 10
- '24년 5월, 중·유럽 화물열차 월별 운송량 사상 최고치 기록 ..... 10
- Ningbo 저우산항에 '일대일로' 신규 항로 개설 ..... 11

## 포커스 14

- 중국 대외무역 발전에 있는 창장삼각주의 선도적인 역할 ..... 14

## 통계 및 자료 25

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 ..... 25



한국해양수산개발원 중국연구센터  
Korea Maritime Institute China Research Center  
발행인: 김종덕 원장 | 총괄: 김태일 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

### 중국 항만 기업 실적, 뚜렷한 성장세 나타나<sup>1)</sup>

2023년 중국은 거시적 통제를 강화하면서 경제의 질적 발전과 합리적인 성장을 적극 추진해왔다. 이러한 맥락에서 항만에 대한 수요가 증가함에 따라 2023년 중국 전국 항만 물동량은 빠른 성장을 보여주었다. 중국 교통운수부 자료에 따르면, 2023년 전국 항만(연해+내하) 화물 처리량은 전년 대비 8.2% 증가한 169.7억 톤에 달했다. 이 가운데 컨테이너 물동량은 3.1억 TEU로 전년 대비 4.9% 증가했으며, 2020년의 3.8%와 2022년의 1.2%보다 모두 빠른 것으로 나타났다.

올해 1분기 각 항만은 선진 시설 건설, 신규 항로 개설, 국내외 물류 통로 구축, 디지털 및 녹색 전략 실시 등을 추진하고 있다. 중국 전문가들은 2024년 중국 항만 실적이 지속 안정적으로 증가할 것을 예상하고 있다.

화물별로 보면, 2023년 로로선 자동차 물동량은 전년 대비 23.9% 증가했으며 2022년의 성장세를 유지했다. 충칭(重庆)항, 이창(宜昌)항과 우한(武汉)항 등 주요 항만은 대량의 로로선 자동차 운송을 담당했다. 또한 △곡물 △광업 자재 △비금속 광석 △석유·천연가스 및 제품 등은 전년 대비 각각 22.1%, 16.8%, 15.5%와 11.9% 증가했다.

화창증권(华创证券) 통계에 따르면, 2023년 항만 업계 상장 기업 영업수입은 전년 대비 1.77% 증가한 1,976.38억 위안을 기록했다. 올해 1분기 영업수입은 490.69억 위안으로 전년 대비 6.3% 증가했다. 2023년 항만 업계 순이익률이 15.1%로 전년 대비 1.6% 증가했다. 또한 '2023년 중국 해운·항만·선박 기업 순이익 순위 리스트'에 따르면, 항만 업계 상장 기업 중 충칭항과 염토포(盐田)항의 지배주주 순이익 증가율이 10위권 안에 들어섰다. 이 두 기업의 순위는 2022년에 비해 각각 19위와 12위 상승했다.

[표 1] 항만 업계 주요 상장 기업 지배주주 순수익 및 증가율

| 기업                  | 2023년 지배주주<br>순수익 (억 위안) | 전년 대비<br>증가율(%) | 2024년 1분기<br>지배주주<br>순수익(억 위안) | 전년 대비<br>증가율(%) | 순위<br>변화 |
|---------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------------|-----------------|----------|
| 상하이국제항무그룹<br>(上港集团) | 132.03                   | -23.34          | 36.96                          | 4.10            | +4       |
| 초상국항구<br>그룹(招商局港口)  | 56.48                    | -19.89          | 10.37                          | 21.96           | +3       |
| 칭다오항(青岛港)           | 49.23                    | 8.27            | 13.17                          | 4.60            | +5       |
| 닝보항(宁波港)            | 46.68                    | 10.45           | 11.23                          | 13.04           | +4       |
| 초상항구(招商港口)          | 35.72                    | 6.98            | 10.37                          | 21.96           | +4       |
| 코스코쉬핑포트<br>(中远海运港口) | 22.99                    | 5.86            | 4.55                           | 0.58            | +6       |

2024년 6월 25일  
제 6 호

1) 航运交易公报(2024.5.23.), 港口: 业绩增长“换挡”提速, [https://mp.weixin.qq.com/s/\\_IklleI9lf0YSd0dNrGMJg](https://mp.weixin.qq.com/s/_IklleI9lf0YSd0dNrGMJg)(검색일: 2024.6.3.)



## 이슈와 동향

|                     |       |        |      |        |     |
|---------------------|-------|--------|------|--------|-----|
| 탕산항(唐山港)            | 19.25 | 13.93  | 5.41 | 4.81   | +6  |
| 랴오닝항구<br>주식회사(辽港股份) | 13.43 | 1.93   | 3.72 | -4.58  | +3  |
| 베이부만항<br>(北部湾港)     | 11.27 | 10.47  | 3.91 | 64.44  | +5  |
| 염토평항(盐田港)           | 11.08 | 134.88 | 2.57 | 34.52  | +12 |
| 광저우항(广州港)           | 10.79 | 0.01   | 3.18 | -6.58  | +2  |
| 톈진항(天津港)            | 9.82  | 32.60  | 3.06 | 9.14   | +4  |
| 톈진항발전그룹<br>(天津港发展)  | 6.61  | 111.30 |      |        | +9  |
| 르자오항(日照港)           | 6.41  | -9.54  | 1.84 | -28.41 | +2  |
| 충칭항(重庆港)            | 6.27  | 339.70 | 0.00 | 200.80 | +19 |
| 주하이항(珠海港)           | 2.77  | -9.57  | 0.57 | -6.19  | 0   |
| 샤먼항무(厦门港务)          | 2.32  | -5.86  | 0.77 | 0.71   | -4  |
| 롄윈강항(连云港)           | 1.89  | 16.98  | 0.44 | 25.72  | +3  |
| 난징항(南京港)            | 1.66  | 18.28  | 0.33 | 3.12   | +6  |
| 진저우항(锦州港)           | 0.82  | -35.71 | 0.22 | -14.19 | 0   |

자료: 航运交易公报(2024.5.23.)(검색일: 2024.6.3.)

△석유·천연가스 및 제품 △컨테이너 △금속 광석 △석탄은 2023년 연해항만 물동량 증가의 주요 요인들로 들 수 있다. 중국 석유화학 산업의 수요 회복과 원유 가공량 및 대외무역 원유 수입의 급속 증가로 석유·천연가스 및 제품은 현저한 성장세를 보여주었다. 2023년 석유·천연가스 및 제품 부문의 물동량은 11.73억 톤으로 전년 대비 11.8% 증가했으며, 연해항만 물동량 증가에 대한 기여율이 18.8%였다. 국민경제의 안정적인 회복은 국내외 컨테이너 물동량의 안정적인 증가를 뒷받침했다. 연해항만 컨테이너 물동량은 전년 대비 4.3% 증가한 2.49억 TEU로 기여율이 17.8%에 달했다. 또한 중국 철강 생산량과 철광석 수입의 증가는 금속 광석 물동량 상승을 견인했으며, 금속 광석 물동량은 전년 대비 6.6% 증가한 15.91억 톤으로 기여율이 14.8%였다. 경제 회복으로 에너지에 대한 수요가 크게 늘어나면서 석탄 물동량도 지속적으로 증가했으며, 석탄 물동량은 전년 대비 17.64억 톤으로 기여율이 14.1%에 달했다.

올해 1분기 중국 전국 항만 화물 처리량은 전년 대비 6.1% 증가한 40.9억 톤을 기록했으며, 이중 국내 무역과 대외 무역 화물 처리량은 전년 대비 각각 4.6%와 9.5% 증가했다. 컨테이너 물동량은 전년 대비 10% 증가한 7,673만 TEU에 달했으며, 이 중 국내 무역과 대외 무역 컨테이너 물동량은 전년 대비 각각 8.5%와 11.1% 증가했다.

[표 2] 중국 항만 화물 처리량 및 컨테이너 물동량

| 연도           | 화물 처리량(만 톤) |                 | 대외 무역 화물 처리량(만 톤) |                 | 컨테이너 물동량(만 TEU) |                 |
|--------------|-------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|              | 연초부터<br>누적  | 전년 대비<br>증가율(%) | 연초부터<br>누적        | 전년 대비<br>증가율(%) | 연초부터<br>누적      | 전년 대비<br>증가율(%) |
| 2023년        | 1,697,326   | 8.2             | 504,694           | 9.5             | 31,034          | 4.9             |
| 2024년<br>1분기 | 408,949     | 6.1             | 130,618           | 9.5             | 7,673           | 10              |

자료: 航运交易公报(2024.5.23.)(검색일: 2024.6.3.)

2024년 6월 25일

제 6 호



## 이슈와 동향

화물별로 보면, 올해 1분기 컨테이너 시장의 성장률이 선두를 달리고 있다. 주요 항만의 누적 컨테이너 물동량은 6,886.49만 TEU로 전년 대비 10% 증가했다. 원유 시장에서 주요 항만 기업 누적 원유 물동량이 전년 대비 5.4% 증가한 1,1761.24만 톤을 기록했으며, 이 가운데 대외무역 원유 물동량은 9,836.21만 톤으로 전년 대비 8.2% 증가했다. 철광석 부문에서 주요 항만 기업 누적 물동량은 4억 3,820.46만 톤으로 전년 대비 4.8% 증가했다. 석탄 부문에서 주요 항만 기업 누적 물동량은 3억 2,418.7만 톤으로 전년 대비 2.1% 증가했다.

관련 업계 전문가는 “2024년 해운시장은 불확실성에 직면하고 있어, 이에 따라 항만 기업은 경영 업무 범위를 확대해야 하고 항만 공급망과 금융 등 관련 업무를 증가시킬 필요가 있으며, 수입과 이익 구조를 최적화해야 부단히 변화하는 시장 환경과 복잡해진 국제 정세 속에서 경쟁력을 유지할 수 있다”고 밝혔다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 6월 25일

제 6 호



## 이슈와 동향

### 해운 운임 지속 상승세, 하반기 완화 예상<sup>2)</sup>

2023년 말부터 홍해 위기의 영향으로 국제 해운 운임이 급등세를 보여주고 있으며, 특히 구미항로 운임은 한 달 만에 두 배로 증가했다. 5월은 원래 국제 해운시장의 비수기이지만 올해는 다른 상황이 나타났다. 4월 말부터 유럽과 미주 항로의 운임이 두 자릿수 상승률을 보이며 일부 항로 운임이 50% 가까이 급등하면서 컨테이너를 구하기 어려운 상황이 재연되고 있다.

#### 1. 해운 운임 지속 상승

상하이항운거래소(上海航运交易所) 데이터에 따르면, 5월 17일 상하이 컨테이너 운임 지수(CCFI)는 2,520.76로 4월 26일보다 약 30% 크게 증가했다. 또한 5월 13일 상하이 컨테이너 운임 결제 지수(SCFIS) 중 유럽항로는 2,512.14로 4월 29일보다 15.5% 증가했고, 미서항로는 2,508로 4월 29일보다 38.4% 증가했다.

상하이흥티에(亨铁)국제물류회사 마케팅 책임자 장지에(张杰)에 따르면, 여러 항로의 전월 대비 증가율이 심지어 40~50%에 달했다. 4월 유럽항로의 40피트 컨테이너 한 개당 운임이 4,000달러 정도였는데, 5월에는 6,000달러 수준까지 올랐다. 일부 항로의 경우 컨테이너를 구하기 어렵고 수출업자들이 원하는 선적 일정을 주문하기 어려운 상황에 처해 있다.

이와 동시에 원래 비수기인 해운시장에 ‘운임 인상 러시’가 일어났다. Maersk, CMA-CGM, HPL(Hardware Presentation Layer) 등 주요 선사들이 연이어 운임 인상 소식을 발표했는데, 아시아, 유럽, 북미, 남미 등 여러 항로가 가격 인상 대상이 되며 일부 항로 인상률이 70%에 가깝다. 코스코쉬핑도 극동에서 미국과 캐나다로 가는 운임이 1,000달러에서 2,000달러로 크게 오를 것이라고 통보했다.

운임 지속 상승 배경 아래 많은 해운항로가 공급 과잉 상태이다. 운임 상승에 대해 업계 관계자는 여러 요인들이 복잡하게 작용했기 때문이라고 보고 있는데, 이 중 하나는 일부 노선의 비용 상승이다. 운임이 바닥에서 대폭 반등하기 때문에 올해 해운 기업의 실적도 크게 반등할 것으로 보인다. 향후 운임 추이에 대해 일부 업계 관계자는 여전히 많은 불확실한 요인들이 작용하고 있으므로 정확한 예측을 하기 어렵다고 밝혔다.

#### 2. 운임 상승의 요인

업계 관계자에 따르면, 현재의 해운 운임 추이는 지속된 경제 회복, 지정학적 상황의 변화, 수송력의 수급 변화 등 여러 요인의 공동 작용의 영향을 받고 있다.

2024년 6월 25일  
제 6 호

2) 航运评论(2024.5.30.), 海运价格持续攀升 下半年有望降温,  
<https://mp.weixin.qq.com/s/wAzVcOEGWOM6Fcl33w62qg>(검색일: 2024.6.6.)



## 이슈와 동향

상예증권(兴业证券)의 보고서에 따르면, 2023년 말 금리가 최고조에 달해 미국이 상품 수요가 점차 증가하는 동시에 지속된 1년 반 동안의 재고 소진 주기를 끝냈고 재고 보충을 시작했다. 구체적으로 보면, 설비, 가구, 방직의류 등 수출 의존도가 높은 부문은 이미 재고 보충의 조짐을 보이고 있다. 또한 미국의 재고 보충은 수입과 거의 동반하므로 미국의 수입 증가율 상승은 관련 국가의 수출을 견인할 수 있다. 따라서 올해 해운 성수기가 앞당겨지고 수송력 부족 문제가 겹치면서 운임 급속 상승 현상을 나타나게 했다.

홍해를 피해 다니는 것도 컨테이너 운임 상승의 주요 요인 중 하나이다. 홍해 위기로 인해 많은 선박들이 홍해 항로를 피해 희망봉 항로로 크게 우회하는 방법을 택했다. 이런 우회 항로 이용으로 항행 거리도 약 29% 증가하고 이에 따른 해운 수요도 늘어났다.

올해 1분기 해운 관련 기업의 실적이 뚜렷한 반등세를 보여주었다. 예를 들면, Maersk의 1분기 영업소득이 123.55억 달러로 전년 대비 13% 하락했지만 2023년 4분기에 대비하면 5.2% 증가했다. Maersk CEO인 빈센트 클레르(Vincent Clerc)에 따르면, 수요 추세는 기존 예상의 상한선에 다가가고 있으며 향후 몇 분기의 전망도 밝은 것이다. 그러나 올해와 내년에 인도될 신규 선박 수가 많기 때문에 위의 요인들로 인한 긍정적인 영향을 상쇄하고, 해운 시장이 다시 압력을 감수해야 할 것을 예상하고 있다. 이에 따라 머스크는 비용 통제를 계속할 것이고 물류와 서비스 업무의 수익성을 높일 예정이다.

### 3. 올해 하반기 운임 상승세 완화 예상

업계 관계자는 당분간 운임이 여전히 높은 수준을 유지할 것이지만 대폭 상승이 지속되지 않을 것을 예상하고 있다. 이번 운임 상승세는 오래가지 않을 것이며 3개월 안에 완화할 것으로 예상된다.

중국 해운 분야 전문 언론사인 이항원(壹航运) CEO에 따르면, 이번 구미 주요 항로의 상승폭이 이미 매우 크다는 점을 감안하고, 또한 비수기의 휴향 종료, 선사의 신규 선박 투입과 전기자동차 등 화물의 단기 수출 급증 종료에 따라 향후 지속적인 대폭 상승의 시장 기반이 존재하지 않을 것으로 예상된다.

CMA-CGM가 발표한 1분기 재무 보고서에서 신규 선박의 인도 속도가 빨라지면서 세계 해운 수송력이 향상될 것이고 운임도 하락할 것을 전망했다. 또한 CMA-CGM CFO는 지역 갈등과 소비 수요 강세로 인한 운임 상승 압력이 올해 하반기에 줄어들 것을 전망했다. Maersk도 올해 하반기에 전 세계 수송력 과잉으로 운임 하락을 유발할 수 있다고 예측했다.

2024년 6월 25일

제 6 호

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



## 이슈와 동향

### 장쑤(江苏)성, 스마트 항만·항로 건설 촉진 방안 발표<sup>3)</sup>

최근 장쑤성 교통운수청은 「스마트 항만 건설 촉진 실시방안 및 스마트 항로 건설 촉진 실시방안(加快推进智慧港口建设的实施方案和加快推进智慧航道建设的实施方案)」을 내놓았으며, 전체 요구, 중기 발전 목표와 중점 사업 등을 제시했다.

이 「실시방안」에 의하면, 2025년까지는 스마트 항만 건설에 있어 장쑤성에 신규 건설할 부두는 모두 정보화·지능화 관리 시스템을 동시에 구축하고 연강(沿江)·연해 주요 항만과 중요 항구에 있는 10,000톤급 이상의 컨테이너와 벌크화물 부두는 지능형 감지 네트워크를 기본적으로 구축해야 한다. 50,000톤급 이상의 선석을 보유한 공공 부두는 주요 생산 작업에 자동화 및 지능화 기술을 이용해야 한다. 또한, 위험 화물 부두는 안전 생산을 위해 100% 디지털 관리를 실현해야 하고, 연강·연해 항만은 ‘생산 지능화, 관리 디지털화, 서비스 일체화, 기술 선진화’를 기본적으로 실현해야 한다.

스마트 항로 건설에 있어서는 성급 이상 항로는 모두 전자 항로도를 구축해야 하며, 창장삼각주 전자 항로도 연동 제작 메커니즘을 구축할 계획이다. 이를 통해 창장삼각주 전자 항로도의 간선과 지선 연결, 데이터 공유 등을 실현하려고 한다. 또한 장쑤성 전 지역의 간선 항로 운영·조정·모니터링 시스템과 성·시·현 3급 항로 네트워크 운영 센터를 건설할 계획이다. 총 1,600km의 간선 항로에 지능형 감지 시설을 설치하고 수상(水上), 수하(水下) 및 공중(空中)의 3차원 지능형 감지 시스템을 구축하고 간선 항로의 디지털화를 초보적으로 실현하도록 할 계획이다.

2027년까지는 스마트 항만 건설에 있어 50,000톤급 이상의 선석을 보유한 부두는 지능화 감지 네트워크를 기본적으로 구축하며 일련의 전과정 자동화 컨테이너 부두와 건화물 부두를 건설하며, 이와 동시에 잡화 부두에 대한 자동화 개조를 모색한다. 또한 연강·연해 항만 주요 작업의 문서화율과 항만 종합 정보 서비스 수준을 전면적으로 제고하도록 한다. 이런 노력으로 전체 스마트 항만 발전 수준이 전국 선두권에 들어서며, 세계 일류의 스마트 항만으로 발전해나갈 것이다.

스마트 항로 건설에 있어서는 2,800km의 간선 항로에 지능형 감지 시설을 설치하고 가시화와 모니터링·통제·조정이 가능한 항로 네트워크 운영을 실현한다. 그 외에는 내하 운송을 위한 ‘원 스톱(one-stop)’ 서비스 플랫폼을 구축하고 관련 공공 정보 서비스 수준을 전면적으로 향상시킬 예정이다.

2024년 6월 25일

제 6 호

3) 江苏省交通运输厅(2024.5.23.), 我省出台实施方案加快推进智慧港口和智慧航道建设, [https://jtyst.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/23/art\\_41904\\_11251454.html](https://jtyst.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/23/art_41904_11251454.html)(검색일: 2024.6.5.)



## 이슈와 동향

장쑤성 교통 부문 관계자에 따르면, 이 「실시방안」은 장쑤성 항만과 항로의 디지털 전환, 지능화 관리와 스마트 서비스 제공에 기본 지침을 마련했으며, 항만-항로 업그레이드를 위한 일류의 시설, 기술, 관리와 서비스를 조성하는 데도 중요한 의미를 지닌 것으로 평가된다.

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

2024년 6월 25일

제 6 호



## 해양수산 뉴스

### 중국-방글라데시, '해양공간계획+블루경제' 사업 실시

- 최근 중국 국가해양과학기술센터 기술팀은 초청을 받아 방글라데시 해양공간계획과 블루경제 관련 협력을 추진하고, 양국간의 '해양공간계획+해수양식+신에너지' 블루경제 시범사업을 개시함
- 방문 기간에 중국 대표단은 방글라데시를 위해 여러 기관이 참여하는 '해양공간계획+블루경제'의 협력 모델을 수립하고, 방글라데시 해사대학교와 공동 워킹그룹을 설립했으며, '해양공간계획+블루경제' 시범구를 위한 입지 선정과 공동 답단(踏勘)을 진행함

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-06-14/81161.shtml>

### 「2023년 중국 해양생태 조기경보 모니터링 공보」 발표

- 중국 자연자원부가 제정한 「2023년 중국 해양생태 조기경보 모니터링 공보」는 지난 6월 8일에 공식으로 발표됨. 이는 자연자원부가 해양생태 조기경보 모니터링 공보를 처음으로 발표한 것임
- 이 공보에 따르면, 최근 몇 년 동안 중국 해양생태는 전반적으로 안정적인 상태를 유지하고 있으며, 일부 해역이 개선되고 대표적인 생태계의 퇴화 추세가 초보적으로 억제됨
- 이 공보는 중국 해양생태 보호·복원의 단계적 성과를 보여주었지만 해양 생태환경 보호가 직면하고 있는 구조적이고 근원적인 문제가 아직 해결되지 못하고 있으며 기후변화로 인한 리스크가 날로 증가하고 있음
- 해양생태 안전을 지키기 위해 자연자원부는 △해양국토 공간 구도 배치 최적화 △해양 개발·이용과 관리 강화 △해양생태 조기경보 모니터링 체계 보완 △해양 생태계 보호·복원 강화 등 네 가지 면에서 해양 생태계의 다양성, 안정성과 지속성을 향상시킬 것임

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-06-11/81154.shtml>

### 산둥성, 해양 탄소흡수 자원 조사·평가 실시

- 최근 「2024년 산둥성 해양탄소 흡수 조사·평가 실시방안」이 발표됐으며, 산둥성은 성 전체의 해양 탄소흡수 자원 조사를 실시하는 중국의 첫 지역이 됨

2024년 6월 25일

제 6 호



## 해양수산 뉴스

- 산둥성에 있는 주요 염습지, 해초지와 대표적인 해조류 생태계의 탄소흡수 자원을 조사할 계획이며, 주요 해양 탄소흡수 생태계의 구성, 유형, 배지 및 면적 등 현황을 파악할 것임. 자원 조사를 완료하는 기반에서 약 2년 동안 성 전체의 해양 탄소흡수 저장량과 연간 탄소 흡수량 수준을 전면적으로 파악할 예정임
- 이와 동시에 해양 탄소흡수 증가를 위한 기술 개발과 적절한 지역에 대한 평가를 추진하며, 해양 탄소흡수와 산업 간의 융합 발전 수준을 제고할 예정임

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-05-28/81085.shtml>

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

### 하이난항 정박·출항 크루즈선에 대해 최고 2,200만 위안 보조

- 하이난(海南)성 관광문화방송체육청은 하이난 크루즈 관광시장 확대 및 하이난 크루즈 관광의 고품질 발전을 촉진하기 위해 ‘하이난성 크루즈 관광 장려 세칙’(이하 ‘세칙’)을 발표함
- ‘세칙’에 따르면 장려대상은 국내외 크루즈 회사(또는 용선업체), 여행사 및 선박 대리회사로 장려 방법은 크루즈선 운항 횟수, 운항 일수, 입국 횟수를 기준으로 계단식 보조를 실시하며, 크게 1단계, 2단계, 3단계로 구분함
- 크루즈 회사(또는 선주)에 대한 장려 총액은 2,200만 위안을 초과할 수 없으며, 장려 기준은 운항 횟수와 운항 일수 보조금으로 구분됨
  - 운항 횟수 보조금: 하이난항을 방문항으로 하는 경우 20만 위안/1회. 하이난을 모항으로 하는 경우 1단계 5만 위안/1회, 2단계 10만 위안/1회, 3단계 15만 위안
  - 운항 일수 보조금: 이는 하이난항을 모항으로 하는 크루즈선에만 적용되며, 방문항으로 하는 크루즈선에는 적용되지 않음. 1단계 3만 위안/일, 2단계 5만 위안/일, 3단계 8만 위안/일
- 여행사는 관광객의 입국 횟수에 따라 장려금을 지급하며, 장려금 총액은 700만 위안을 초과할 수 없음. 장려 기준은 1단계 100위안/1인, 2단계 120위안/1인, 3단계 150위안/1인

2024년 6월 25일

제 6 호

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1802098880303024234&wfr=spider&for=pc>



## 해양수산 뉴스

### 서부육해신통로 베이하이 복합운송센터 정식 운영

- 6월 19일, 베이부완항만(北部灣港)그룹에 따르면 컨테이너 화물 허브인 서부육해신통로 베이하이(北海) 복합운송센터가 정식 운영을 시작했다고 밝힘
- 서부육해신통로 베이하이 복합운송센터는 베이하이 테산(鐵山)항 베이무(北暮)작업구역 3# 정박지 후방에 위치하여 있으며 부지 면적은 약 209묘(0.1393km<sup>2</sup>)로, 투자총액은 1억 5천만 위안임. 동 복합운송센터 프로젝트는 3년에 걸쳐 건설됐으며, 향후 베이하이 테산항의 연간 화물 운송 능력은 2천 만톤 이상에 달할 것으로 예상됨
- 베이하이 복합운송센터의 정식 운영은 △ ‘도로-철도’ 전환 운송 촉진 △ 철도 운송의 ‘라스트 마일’ 문제 해결 △ 물류 운송 환경 개선 △ 운송 능력 향상 △ 운송비용 절감에 있어 중요한 의미가 있음

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1802341172383956889&wfr=spider&for=pc>

### ‘24년 5월, 중-유럽 화물열차 월별 운송량 사상 최고치 기록

- 중국 국가철도그룹에 따르면, 2024년 5월 중-유럽 화물열차 운행 편수는 1,724편, 화물 운송량은 18만 6천 TEU에 달해 전년 동기대비 각각 14%, 13%씩 증가하여 월별 운송량이 사상 최고치를 기록함
- 5월, 서부 노선(아라산커우, 호르고스), 중부 노선(얼렌하우터), 동부 노선(만저우리, 쑤이펀허, 통장베이) 운행량은 전년 동기대비 각각 11%, 26%, 11%씩 증가함
- 국가철도그룹 국제복합운송유한공사 부총경리 강잉핑(康穎豐)은 올해 들어 △ 세관 등 부처와의 의사소통 강화 △ 해외 철도기업과의 협조 강화 △ 운송 품목 확대 △ 해외 화물열차 노선 다원화를 통해 화물 통과량과 통관 효율을 향상시켜 안정적인 성장세를 유지했다고 밝힘
- 세부적으로 자동차 및 부품, 전자 전기 및 장비와 같은 첨단 및 고부가가치 제품의 수출이 크게 증가했고, 원자재, 화학비료, 농산물, 화학제품 등 수입품목의 확대로 총 수입량이 전년 동기대비 약 5% 증가함

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1801978271468055329&wfr=spider&for=pc>

2024년 6월 25일  
제 6 호



## 해양수산 뉴스

### 황화항 석탄항구 유류부두 착공

- 6월 12일, 황화(黃驪, 허베이성에 위치)항 석탄항구의 유류부두가 착공식을 가짐. 동 프로젝트는 황화항 석탄항구 액체화학부두 작업구역의 동쪽 끝에 위치하여 있으며 건설 기간은 2년으로, 8만톤급의 유류 정박지를 1개 건설할 계획임
- 정박지는 길이 312m로 주로 보하이만(渤海灣)과 남중국해에서 해양 원유의 육지 운송 기능을 담당하며, 하역 품종은 원유, 연료유 및 희석 아스팔트이며, 정박하는 선박의 톤수는 3만톤에서 8만톤 사이의 유조선으로 연간 설계 통과 능력은 606만 톤임
- 최근 몇 년간 황화항 배후 석유화학산업은 지속적인 발전과 성장을 이루었고, 특히 지역 석유화학산업의 클러스터 발전과 함께 원유 정제 능력이 지속적으로 향상되었음. 프로젝트 완공 후, 황화항의 액체 벌크 운송 서비스 수준이 더욱 향상되어 배후 석유화학산업의 고품질 발전에 더 나은 서비스를 제공할 것으로 전망됨

<https://finance.sina.com.cn/jjxw/2024-06-14/doc-inaytfva8439061.shtml>

### 닝보 저우산항에 '일대일로' 신규 항로 개설

- 5월 28일, '지중해 마리나호(MSC MARINA)'(이하 'MSC')가 닝보(寧波) 저우산(舟山)항 환산(川山)항구 구역 베이산지스(北三集司)부두 3번 정박지에 무사히 입항함. 이는 MSC가 이달 멕시코 서해안 순환선(MEXCAS)을 개통한 뒤 처음으로 닝보 저우산항에 입항해 저우산항의 '일대일로' 서비스에 새로운 동력을 불어넣었음
- MEXCAS 순환선은 닝보 저우산항에서 출발하여 상하이, 부산, 멕시코, 칭다오 등 항구를 경유하며, 닝보와 주변 도시에서 생산한 기전제품, 생활용품, 옷, 신발, 모자 등 화물들이 이 노선을 통해 수출되며 더욱 짧은 시간에 멕시코 고객들에게 인도됨. 이 노선은 닝보 저우산항에 매주 약 5,000TEU의 물동량을 확보할 것으로 추산됨
- 계획에 따르면, 이 노선은 운송력 7,000TEU의 국제선 7척이 투입돼 주간제로 운영될 예정임

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1800283920988615891&wfr=spider&for=pc>

2024년 6월 25일

제 6 호



## 해양수산 뉴스

### 취안저우항, 인도네시아 첫 직항노선 개통

- 6월 15일, 인도네시아 벨리통 섬에서 4,600톤의 인도네시아 고령토를 실은 베트남 국적 화물선 '로열 88'호가 취안저우(泉州)항의 진상(錦尚)작업구역인 화진(華錦)부두에 화물을 성공적으로 하역함. 이는 취안저우항이 확대 개방 이후 처음으로 맞이하는 첫 번째 직항 외국 무역선이자, 취안저우항이 인도네시아로 직항하는 첫 번째 해상 노선이기도 함. 이로써 취안저우항이 개설한 '일대일로' 노선은 총 11개임
- 화진부두는 취안저우항만 구역의 중요한 구성 부분으로 현재 컨테이너 및 벌크 잡화업무를 주로 하는 3만 5천톤급 정박지가 3개 있음. 화진부두의 총경리 뤼칭바이(呂清白)는 인도네시아로 직항하는 첫 번째 노선의 개통으로 중국내 수요가 높은 고품질 고령토를 운송해 왔고 취안저와 '일대일로' 공동 건설 국가 간의 협력 강화, 상호 자원 보완 및 상호 이익을 실현했다고 밝힘

<https://ftz.fujian.gov.cn/article/index/aid/22580.html>

### 마안산시 물류 허브 네트워크 구축 가속화, 최대 100만 위안 장려

- 최근, 마안산(馬鞍山)시 인민정부 관공실은 '마안산시 공급망 혁신 및 적용 가속화를 위한 여러 정책 조치'(이하 '조치')를 발표함. '조치'에 따르면
  - 새로 승인된 5A 물류기업, 5A 온라인 화물기업 및 4성급 이상의 콜드체인 물류 기업에 대해 등급에 따라 100만 위안과 30만 위안 범위내의 일회성 장려금을 제공한다고 밝힘
  - 당해 년도 농산물 냉장 보관 및 콜드체인 운송 장비 투자액이 200만 위안 이상인 기업에 대해 실제 투자액의 2%를 초과하지 않는 범위내에서 보조금을 제공하며, 최대 50만 위안의 보조금을 제공함
  - 고정자산투자가 3,000만 위안 이상인 주요 제3자 물류 프로젝트에 대해 준공 검수 이듬해에 고정자산 투자총액의 1%를 초과하지 않는 범위내에서 최대 100만 위안의 보조금을 제공함
  - 새로 승인된 국가 시범 물류단지, 성급 시범 물류단지 및 성급 현대 서비스 산업 클러스터 혁신단지에 대해 최대 100만 위안, 50만 위안, 30만 위안의 일회성 보조금을 제공함

<https://weibo.com/2857758000/Ok1cZC5nY>

2024년 6월 25일

제 6 호



## 해양수산 뉴스

### 쓰촨성, '수로 운송 품질향상 배증 행동방안(2024-2028년)' 발표

- 최근, 쓰촨(四川)성 교통운수청은 '쓰촨성 수로 운송 품질향상 배증 행동방안(2024-2028년)' (이하 '방안')을 발표함. '방안'은 7개 측면에서 21개의 구체적인 조치를 제안함. 구체적으로
  - 2028년까지 △ 수로 화물 운송량 1억 톤 △ 수로 화물 회전율 600억톤 △ 철도 복합운송 컨테이너 처리량 10만 TEU △ 장거리 화물 운송량 3,600만톤 △ 화물 선박 운송능력 280만톤 달성
- '방안'은 쓰촨성의 종합 교통 운송 시스템에서 수로 운송의 위상을 크게 향상시키고, 물류 비용 절감과 녹색 저탄소 발전을 실현하여 2028년까지 서부 수로 운송의 강성(强省)으로 건설하는 것을 목표로 함

[https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202406/t20240612\\_4142321.html?from=timeline](https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202406/t20240612_4142321.html?from=timeline)

작성자 : 김명화 중국연구센터 행정원

(이메일 : jinminghua@kmi.re.kr)

2024년 6월 25일

제 6 호



## 포커스

### 중국 대외무역 발전에 있는 창장삼각주의 선도적인 역할<sup>4)</sup>

중국 세관 데이터에 따르면, 달러로 계산한 2023년 중국 수출입 총액과 수입액, 수출액은 전년 대비 각각 5%, 4.6%와 5.5% 감소했지만, 위안화로 계산한 수출입 총액은 전년 대비 0.2% 증가한 41조 7,600억 위안을 기록했으며, 이 가운데 수출액이 23조 7,700억 위안으로 전년 대비 0.6% 증가했고 수입액이 17조 9,900억 위안으로 0.3% 감소했다. 2023년 달러 지수는 105 안팎을 장기간 유지해왔으며 달러에 비해 위안화는 약세를 보이기 때문에 수출입액이 달러로 계산할 경우 하락하고 위안화로 계산할 경우 소폭 증가하는 현상이 나타났다. 그러나 통화 요인을 떠나 수입량이 여전히 2.9% 증가하게 되어 중국 수출입 무역이 증가한 것으로 보인다.

2023년 창장삼각주 지역의 수출입 총액은 15조 1,700억 위안으로 전년 대비 0.6% 증가했으며, 전국 수준보다 높게 나타났다. 이 가운데 상하이(上海)시 수출입 총액은 전년 대비 0.7% 증가한 4조 2,100억 위안, 저장(浙江)성은 전년 대비 4.6% 증가한 4조 9,000억 위안, 장쑤(江苏)성은 전년 대비 3.2% 감소한 5조 2,500억 위안, 안후이(安徽)성은 전년 대비 7.8% 증가한 8,100억 위안을 기록했다.

이 4개 지역 간 격차가 줄어들고 있고, 창삼각 일체화 발전이 순조롭게 진행되고 있는 것으로 보인다. 안후이성의 수출입 총액 증가율이 4개 지역 중 가장 빠른 것으로 나타났다. 이는 안후이성이 상하이를 통해 국제 자원을 더 쉽게 받을 수 있기 때문이다. 또한 저장성은 중국 대중상품 무역의 주요 지점으로 '강-바다 직통(江海直达)' 등 운송 모델을 잘 시행하고 있다. 장쑤성은 제조업 중심지역으로 '수수 직통(水水直联)', 항만-단지 연통(通港达园)' 복합운송 모델을 추진하고 있다. 상하이시는 세계 경쟁에 나서고 국제 경제, 금융, 무역, 해운, 과학기술 혁신 등 '5개 중심(五个中心)'을 건설하고 있다.

세계 무역량인 연속 하락한 2023년에는 이 4개 지역은 각자의 장점을 발휘해 상호 간 협력으로 경제 총액이 30조 위안을 돌파했다. 또한 항만 화물, 컨테이너, 대외무역 화물 등 물동량이 전년 대비 각각 7.8%, 6%와 9% 증가했으며, 모두 비교적 빠른 성장을 달성했다.

2023년 4분기부터 현재까지 달러 금리 인하 기대 하에 중국 수출입 무역이 지속 상승세를 보여주고 있다. 향후 창장삼각주 지역은 일체화 발전을 실현하기 위해 감독 일체화와 자본 협력 등에 포커스를 맞추어 추진할 것으로 보인다.

2024년 6월 25일

제 6 호

4) 航运交易公报(2024.5.27.), 长三角开放引领作用突出 正谋求更高效发展途径, <https://mp.weixin.qq.com/s/r4UYqEOqkPNXr607w6y3bw>(검색일: 2024.6.11.)



## 포커스

### 1. 중국 대외무역 수출입 현황

#### 1) 2023년 수출입 주요 특징

2023년 세계경제가 파편화 단계로 접어들고 있으므로 글로벌 무역도 많은 영향을 받았다. UNCTAD(유엔 무역개발회의)의 최신 보고서 「글로벌 무역 업데이트(Global Trade Update)」에 따르면, 2023년 말까지 글로벌 무역액이 31조 달러 이하로 전년 대비 약 5% 감소했다. 또한 WTO 데이터에 의하면, 2023년 글로벌 화물 교역량이 전년 대비 1.2% 감소한 것으로 2022년에 이어 2년 연속 감소했다. IMF 데이터에 의하면, 2023년 세계 평균 인플레이션율이 여전히 6.8%로 높은 수준에 있다. 이런 상황에서 중국은 자발적으로 더 많이 수입하는 동시에 강력한 수출 드라이브도 걸었다. 이에 중국 수출입 무역이 여전히 실질 성장을 이루었다.

최근 상하이조합항관리위원회(上海组合港管委会) 판공실(办公室)이 발표한 보고서인 「2023년 창장삼각주 지역 항만 경제 운영 현황 및 분석」(이하 「창삼각 항만 운영 분석」으로 약칭)에 따르면, 2023년 중국 대외 무역 수출입이 주로 여섯 가지 특징을 나타낸다.

첫째, 대외 무역은 전반적으로 안정세를 보여 4분기에 호전 추세가 나타났다. 수출입 규모는 분기마다 증가세를 보여주었고 4분기에 들어 월마다 증가한 것으로 나타났으며, 12월에는 3조 8,100억 위안에 달해 월간 사상 최대 규모를 기록했다.

둘째, 무역 파트너와 다양한 협력으로 공동 발전을 도모했다. 특히 2023년 중국 대 '일대일로' 연선국가의 수출입액이 전년 대비 2.8% 증가한 19조 4,700억 위안에 달했으며, 수출입 총액의 46.6%를 차지했고 전년 대비 1.2%p 높아졌다. 또한 대 라틴 아메리카와 아프리카 국가 수출입액은 3조 4,400억 위안과 1조 9,800억 위안을 기록했으며, 전년 대비 각각 6.8%와 7.1% 증가했다. 그러나 대 유럽과 미국 수출입액은 5조 5,100억 위안과 4조 6,700억 위안으로 각각 1.9%와 6.6% 하락했다.

셋째, 민영 기업의 역할이 강화되고 있다. 2023년 수출입 기록이 있는 중국 대외 무역 경영 기업이 60만 개를 넘어섰으며, 이 중 민영 기업이 55.6만 개가 있다. 민영 기업의 수출입액이 전년 대비 6.3% 증가한 22조 3,600억 위안을 기록했으며, 전국 수출입 총액의 53.5%를 차지해 전년 대비 3.1%p 높아졌다.

넷째, 다양하고 경쟁력 있는 상품으로 수출이 활성화되고 있다. 2023년 중국 기계·전기 제품 수출액은 전년 대비 2.9% 증가한 13조 9,200억 위안에 달했고 전체 수출액의 58.6% 차지했다. 기계·전기 제품 중 전기 자동차, 리튬 배터리와 태양광 패널 등 '신산업'



## 포커스

(新三样)<sup>5)</sup> 제품의 수출액이 1조 600억 위안으로 전년 대비 29.9% 증가했다. 또한, 선박과 가전제품의 수출액이 전년 대비 각각 35.4%와 9.9% 증가했다. 같은 기간 노동 집약적(劳动密集型) 제품의 수출액이 4조 1,100억 위안으로 전년 대비 4% 감소했다. 이런 수출 동력의 활성화는 단순한 '중국 제조'에서 '중국 창조'로 전환하고 있다는 것을 보여주었다.

다섯째, 중국 수요는 지속적으로 회복되고 대중상품(大宗商品, 벌크스톡)과 민생상품의 수입이 확대되고 있다. 2023년 중국 에너지, 금속광사(矿砂), 곡물 등 대중상품 수입량이 전년 대비 15.3% 증가했다. 이 가운데 원유, 천연가스, 석탄 등 에너지 상품 수입량이 11.58억 톤으로 전년 대비 27.2% 증가했고, 철, 알루미늄 등 금속광사 수입량은 14.58억 톤으로 전년 대비 7.6% 증가했다. 또한 농산물 수입액은 전년 대비 5% 증가한 1.64억을 기록했고, 소비품 중 방직의류 수입은 전년 대비 5.6% 증가했고 장신구 및 시계의 수입은 전년 대비 각각 63%와 17.2% 증가했다.

여섯째, 높은 수준의 개방이 안정적으로 추진되고 있고 신규 플랫폼과 업체의 발전이 양호한 것으로 나타났다. 2023년 중국 자유무역시범구의 수는 22개로 확대되어 수출입액이 전년 대비 2.7% 증가한 7조 6,700억 위안에 달했으며, 전체 수출입액의 18.4% 차지했다. 같은 기간 중국의 과징(跨境, 국경간) 전자상거래 수출입액이 2조 3,800억 위안으로 전년 대비 15.6% 증가했다.

### 2) 창장삼각주, 수출입에 크게 기여

#### ① 수출 현황

2023년 중국 수입액이 전년 대비 소폭 감소한 상황에서 중국 수출입 총액이 여전히 소폭 증가한 것은 수출 강세 때문이라고 볼 수 있다.

2023년 중국 수출액이 23조 7,700억 위안에 달했으며, 이 중 제조업 제품이 23조 5,100억 위안을 기여했다. 왕링권(王令浚) 부서장은 "작게는 외출할 때 항상 가지고 다니는 보조 배터리, 크게는 친환경 외출을 위해 사용되는 전기자동차까지 중국은 다양한 시장 요구를 충족시킬 수 있다"고 밝혔다. 또한 중국에서 '국조열(国潮热)'<sup>5)</sup>이 일어나면서 중국 국산 브랜드가 부상하기 시작했다. 이런 중국 국산 브랜드도 해외 소비자들의 인기를 얻어서 수출 바람을 타게 됐다.

뤄다량(吕大良) 사장(司长)에 따르면, 2023년 중국의 수출은 높은 기준수를 기반으로 최고치를 경신했으며, 합리적인 양적 성장을 실현했을 뿐만 아니라 수출 시장 점유율

5) 국조열(国潮热): 중국 소비자가 중국 전통 브랜드나 중국 전통문화를 반영해주는 상품을 더 선호하는 트렌드를 뜻함



## 포커스

도 안정적으로 유지했고 성장 동력 조성과 지역간 조화로운 발전 실현에도 질적 성장을 이루었다. 중국 수출에는 다음과 같은 네 가지 포인트를 보였다.

첫째, 중국은 세계 수출 시장에서 차지하는 점유율은 안정적으로 유지하고 있으며, 중국 제조는 여전히 경쟁 우위를 보유하고 있다. 시장 경쟁력은 시장 점유율을 통해 직접적으로 반영된다. 2023년 중국 수출의 국제 시장 점유율은 14.2%로 2022년과 같은 수준이며 연속 15년 동안 세계 1위를 보유했다.

둘째, 중국 자체 브랜드의 수출이 현저히 증가했으며, 중국 브랜드의 영향력이 더욱 확대됐다. 2023년 중국 자체 브랜드 제품의 수출은 전년 대비 9.3% 증가했고, 수출 총액에서 차지하는 비중은 전년보다 1.7%p 상승했다. 또한 수출 대상국을 보면, 중국 자체 브랜드 제품이 이미 세계 200여개 국가·지역으로 수출되고 있다.

셋째, 현대화 산업체계 구축에 중요한 진전이 이루어졌고 장비 제조업의 수출 비중이 높아졌다. 산업 지원 시설 건설과 통합 능력을 반영하는 장비 제조업은 2023년 수출액이 전년 대비 2.8% 증가한 13조 4,700억 위안에 달했으며, 중국 수출 총액의 56.6% 차지했다. 특히 중국 자동차와 선박 산업이 양호한 발전 추세를 나타내고 있다. 자동차 생산 및 판매량이 최고치를 누차 경신했고, 선박 건조량, 신조선 수주량과 수주 잔량 등 3대 지표가 세계 선두를 달리고 있으며, 관련 제품의 수출이 66% 증가하여 중국 전체 수출에 미친 기여도는 1.5%p인 것으로 나타났다.

넷째, 지역간 조화로운 발전이 잘 추진되고 있고 지역 개방의 새로운 구도가 빠르게 형성되고 있다. 2023년 동부지역이 중국 수출 총액에서 차지하는 비중은 약 80%이며 증가율이 전체보다 0.6%p 높은 것이고 수출 안정에 크게 기여한 것으로 보인다. 동북지역은 수출액이 가장 빠르게 증가한 지역으로서 6.5%의 증가율을 기록했으며, 동북 전면 진흥 정책이 대외무역 분야에서 새로운 성과를 거두었다. 중서부 지역은 가공 무역의 이전 대상지역으로서 가공 무역의 건전한 발전을 위해 긍정적인 역할을 하고 있다.

### ② 수입 현황

2023년 중국 대외무역 수출입 총액은 소폭 증가했을 뿐이고 수입액은 감소한 것으로 나타났다. 이에 대해 중국 세관총서 통계분석사(统计分析司) 뤼다량(吕大良) 사장(司长)은 수입액은 수입량과 수입가격 두 가지 요인에 의해 결정된다고 분석했다. 2023년 수입 가격은 3.1% 하락했지만 수입량은 2.9% 증가한 것으로 나타났다. 즉 수입액 감소는 상품 가격 수준 하락의 영향을 받았기 때문이며, 수입량은 여전히 증가했다.

원자재 및 핵심 부품 수입을 보면, 2023년 중국 원유, 천연가스와 석탄 수입량은 전년

2024년 6월 25일

제 6 호



## 포커스

대비 각각 11%, 9.9%와 61.8% 증가했고, 철, 동, 알루미늄 등 금속광사 수입량은 전년 대비 각각 6.6%, 9.1%와 12.9% 증가했다. 이와 동시에 컴퓨터 중앙 처리 부품, 항공기 부품과 오디오·비디오 설비 부품의 수입액은 전년 대비 61.6%, 40.8%와 11.5% 증가했다.

소비품 수입을 보면, 특색 식품, 육아 용품, 디지털 가전 등 소비품 수입액이 전년 대비 1.2% 증가한 1조 9,500억 위안을 기록했다. 또한 중국은 수입 무역 혁신 시범구를 적극 육성하고 있고 과징 전자상거래 등 모델을 발전시키고 있다. 2023년 중국 과징 전자상거래 수입액은 전년 대비 3.9% 증가한 5,483억 위안으로 잠정 집계됐다. 이런 간편한 온라인 쇼핑은 소비자에게 더 편리한 수입 경로를 제공하고 있다. 수입 증가는 중국 항만 대외무역 물동량의 비교적 빠른 증가의 중요한 원인이기도 하다.

창장삼각주 지역은 수입에 있어 중요한 역할을 발휘하고 있다. 중국 세관총서 왕링롄(王令浚) 부서장(副署长)에 따르면, 창장삼각주 지역은 개방에 선도적인 역할을 발휘하고 있고 특히 첨단기술 제품과 소비품 등 상품 수입의 가장 주된 지역이다. 「창삼각 항만 운영 분석」에 의하면, 원유, 석탄, 철광석과 곡물은 닙보·저우산항이 수입한 대중 상품 중의 주요 품종이다. 닙보·저우산항은 중국 국내외 시장을 연결하는 중요한 지점으로 '강-바다 직통'(江海直达) 등 운송 모델을 통해 강-바다 복합운송을 적극 확대하고 있다. 이에 강-바다 직항 정기선의 운영과 '직통+전부하역(直通+全卸)' 새로운 모델의 실시를 통해 창장경제벨트 건설과 창장삼각주 일체화 발전에 기여하고 있다.

### 3. 창장삼각주 지역의 물동량 추이

창장삼각주 지역은 선도적인 역할을 발휘하고 있다. 항만경제 부문에서 창장삼각주 지역의 항만 및 대외무역 화물 물동량의 증가율이 전국만큼 높지 않지만 컨테이너 물동량 증가율이 전국보다 높은 것이다.

#### 1) 수로 화물 수송량

「창삼각 항만 운영 분석」에 따르면, 2023년 중국 수로 화물 수송량은 전년 대비 9.5% 증가한 93.7억 톤, 수로 회전량은 전년 대비 7.4% 증가한 12조 9,951억 톤킬로미터를 기록했다.

이 중 창장삼각주 지역의 수로 화물 수송량은 전년 대비 7.7% 증가한 49.03억 톤으로 전국의 52.3% 차지했다. 이 가운데 상하이시는 전년 대비 6.8% 증가한 10.33억 톤, 저장성은 전년 대비 5.7% 증가한 11.65억 톤, 장쑤성은 전년 대비 7.7% 증가한 11.76억 톤, 안후이성은 전년 대비 9.9% 증가한 15.4억 톤을 기록했다.

또한 창장삼각주 지역의 수로 화물 회전량은 전년 대비 5.8% 증가한 6조 389억 톤킬



## 포커스

로미터로 전국의 46.5% 차지했다. 이 가운데 상하이시는 전년 대비 1.2% 증가한 3조 1,872억 톤킬로미터, 저장성은 전년 대비 9.8% 증가한 1조 1,642억 톤킬로미터, 장쑤성은 전년 대비 14.1% 증가한 9,404억 톤킬로미터, 안후이성은 전년 대비 10.9% 증가한 7,471억 톤킬로미터를 기록했다.

[표 1] 2023년 중국 창삼각 지역 수로 화물 수송량 및 회전량

| 지역        | 수로 화물 수송량(억 톤) | 전년 대비 증가율(%) | 수로 화물 회전량(억 톤) | 전년 대비 증가율(%) |
|-----------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| 전국        | 93.70          | 9.5          | 129,951.5      | 7.4          |
| 창장삼각주     | 49.03          | 7.7          | 60,389         | 5.8          |
| 상하이항(上海港) | 10.22          | 6.8          | 31,872         | 1.2          |
| 저장성(浙江省)  | 11.65          | 5.7          | 11,642         | 9.8          |
| 장쑤성(江苏省)  | 11.76          | 7.7          | 9,404          | 14.1         |
| 안후이성(安徽省) | 15.40          | 9.9          | 7,471          | 10.9         |

자료: 航运交易公报(2024.5.27.)(검색일: 2024.6.11.)

## 2) 항만, 대외무역 및 컨테이너 물동량

### ① 항만 물동량

「창삼각 항만 운영 분석」에 따르면, 2023년 전국 규모 이상 항만 화물 물동량은 전년 대비 8.2% 증가한 170억 톤에 달했다. 이 중 창장삼각주 지역의 규모 이상 항만 화물 물동량은 전년 대비 7.8% 증가한 67.45억 톤으로 전국의 39.7% 차지했다.

구체적으로 보면, 상하이항 화물 물동량은 8.43억 톤으로 전년 대비 15.1% 증가했다. 저장성 규모 이상 항만 물동량은 전년 대비 5.4% 증가한 20.11억 톤, 장쑤성은 전년 대비 7.3% 증가한 32.62억 톤, 안후이성은 전년 대비 9.2% 증가한 6.29억 톤을 기록했다. 이 가운데 닝보·저우산항의 화물 물동량은 전년 대비 4.9% 증가한 13.24억 톤으로 연속 15년 동안 세계 1위를 차지했다.

### ② 대외무역 화물 물동량

2023년 중국 규모 이상 항만의 대외무역 화물 물동량이 50억 톤으로 전년 대비 9.5% 증가했으며 비교적 빠른 증가세를 보여주었다. 이 중 창장삼각주 지역 규모 이상 항만 대외무역 화물 물동량은 전년 대비 9% 증가한 17.03억 톤으로 전국의 34.1% 차지했다.

이 가운데 상하이항의 대외무역 화물 물동량은 전년 대비 6.8% 증가한 4.26억 톤, 저장성 규모 이상 항만은 전년 대비 7.4% 증가한 6.37억 톤, 장쑤성은 전년 대비 12%

2024년 6월 25일

제 6 호



## 포커스

증가한 6.22억 톤, 안후이성은 전년 대비 16.7% 증가한 1,800만 톤을 기록했다.

### ③ 컨테이너 물동량

2023년 중국 규모 이상 항만의 컨테이너 물동량은 전년 대비 4.9% 증가한 3억 1,034만 TEU에 달했다. 이 중 창장삼각주 지역의 주요 항만 컨테이너 물동량은 전년 대비 6% 증가한 1억 1,926만 TEU로 전국의 38.4% 증가했다.

이 가운데 상하이항 컨테이너 물동량은 전년 대비 3.9% 증가한 4,915.8만 TEU로 연속 14년 동안 세계 1위를 유지했다. 저장성 규모 이상 항만은 전년 대비 7.8% 증가한 4,247.8만TEU, 장쑤성은 전년 대비 6.4% 증가한 2,517.8만 TEU, 안후이성은 전년 대비 14.7% 증가한 244.2만 TEU를 기록했다.

[표 2] 2023년 중국 창삼각 지역 항만, 대외무역, 컨테이너 물동량

| 지역    | 항만 물동량<br>(억 톤) | 전년 대비<br>증가율(%) | 대외무역<br>화물 물동량<br>(억 톤) | 전년 대비<br>증가율(%) | 컨테이너<br>물동량<br>(만 TEU) | 전년 대비<br>증가율(%) |
|-------|-----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| 전국    | 170             | 8.2             | 50                      | 9.5             | 31,034                 | 4.9             |
| 창장삼각주 | 67.45           | 7.8             | 17.03                   | 9.0             | 11925.6                | 6.0             |
| 상하이항  | 8.43            | 15.1            | 4.26                    | 6.8             | 4915.8                 | 3.9             |
| 저장성   | 20.11           | 5.4             | 6.37                    | 7.4             | 4247.8                 | 7.8             |
| 장쑤성   | 32.62           | 7.3             | 6.22                    | 12.0            | 2517.8                 | 6.4             |
| 안후이성  | 6.29            | 9.2             | 0.18                    | 16.7            | 244.2                  | 14.7            |

자료: 航运交易公报(2024.5.27.)(검색일: 2024.6.11.)

### 4. 창장삼각주 지역 통합 발전의 효과

2023년은 창장삼각주 일체화 발전 전략이 국가 전략으로 격상한 지 5년이 되는 해이다. 이 5년 동안 창삼각 지역은 개방 추진에 있는 선도자 역할을 잘 보여주고 있다. 창삼각 지역의 수출입 총액이 5년 전보다 37.3% 증가했으며 전국 수출입 총액의 36.3% 차지했다. 「창삼각 항만 운영 분석」에 따르면, 창삼각 항만의 일체화 발전은 컨테이너 물동량이 크게 증가한 원인이다.

상하이항 컨테이너 물동량이 최고치를 경신한 것은 상하이 국제해운 센터의 집산·운송 체계가 더욱 최적화되고 허브 기능이 지속 강화되기 때문이다. 또한 상하이항은 스마트 및 녹색 발전에 세계 일류 수준을 갖추고 있다. 컨테이너 운송은 스마트 및 녹색에 대한 요구가 다른 운송 방식보다 더욱 높은 것으로 이런 스마트 및 녹색 발전은 상하이항의 컨테이너 집산·운송 기능을 강화하는 데 도움이 됐다. 2023년 상하이항의 해상-



## 포커스

철도 복합운송 물동량은 63만 TEU로 전년 대비 29% 증가했다. '수수환적(水水中转)' 비중은 58%에 달했으며 전년 대비 4.5%p 높아져 사상 최고치를 기록했다.

2023년 상하이항은 새로운 업태를 조성하고 새로운 업무를 발굴하는 데 뚜렷한 성과를 거두었다. 예를 들면, 상하이국제항무그룹(SIPG) 산하의 너자해운·항만스마트과학기술(哪吒港航智慧科技) 기업은 중국 국무원 국자위(国资委·국유자산감독관리위원회)의 '과학기술 개혁 행동(科改行动)'<sup>6)</sup> 명단에 포함됐다. 또한 초대 규모의 컨테이너 부두를 위한 스마트 제어 시스템이 이미 양산항(洋山港) 4기와 '일대일로' 연선국가의 40개 부두에 적용됐다. 이와 동시에 녹색 에너지 병커링도 안정적으로 추진되고 있으며, 세계 최초의 LNG 해상 병커링 능력을 갖춘 항만이 되었고 로스앤젤레스항과 함께 세계 최초의 환태평양 녹색 해운 회랑을 구축해나가고 있다. 항만 건설에 있어 양산항 수상-도로-철도 집산-운송 센터(洋山港水公铁集疏运中心)가 건설되어 본격적으로 운영에 들어갔으며, 물류 자원 통합 능력을 강화했다. 특히 공컨테이너 센터의 운영에 뚜렷한 성과를 얻었고 로로 터미널의 물동량도 급속 증가했다.

저장성은 항만 통합을 통해 Ningbo-Zhoushan항을 중심으로 두고 저장성 동남지역의 윈저우(温州)항, 타이저우(台州)항과 동북지역의 항저우만(杭州湾), 자싱(嘉兴)항을 양익(两翼)으로 나누어 이우(义乌)항 등 내륙항과 연동하는 '일체(一体)·양익(两翼)·다련(多联)' 항만 발전 새로운 구도를 구축했으며, 복합운송 체계가 부단히 완비되고 있다. 2023년 Ningbo-Zhoushan항의 해상-철도, 해상-내하, 강-바다 등 복합운송의 업무량이 전년 대비 각각 13.8%, 25.7%와 21.3% 증가했다. 특히 해상-철도 복합운송 물동량은 이미 165만 TEU를 넘어섰으며, 지역간 상호연통과 경제무역 협력을 효과적으로 촉진했다.

장쑤성 항만그룹은 강, 하천, 호수, 바다의 자원 우위를 발휘해 산업단지, 물류단지, 개발구 등 중심으로 '수수 직통(水水直联), 항만-단지 연통(通港达园)' 복합운송 체계를 구축하고 있다. 이를 통해 화주 기업에 더 편리하고 빠르고 비용을 절약할 수 있는 물류 서비스를 제공해준다. 이 가운데 련윈강(连云港)항의 컨테이너 물동량은 613.8만 TEU로 전년 대비 11.2% 증가했고, 컨테이너 철도-수상 복합운송 물동량은 전년 대비 8.1% 증가한 85.4만 TEU를 기록했다. 또한 장쑤-산둥-허난(河南)-안후이 등 지역에 컨테이너 외지 지점 11개를 설립했고 허베이(河北)성의 판구스(盘古寺)-련윈강, 안후이성의 허페이(合肥)-련윈강과 련윈강에서 허난성의 정저우(郑州) 및 신샹(新乡)으로 가는 서행 정기열차를 신규 개설했으며, 중서부 지역과 중앙아시아 국가의 화물 수출에 조력하고 있다.

2024년 6월 25일

제 6 호

6) 과학기술 개혁 행동(科改行动): 과학기술형 기업 100개를 선정해 그들의 시장화 개혁 심화와 자주적 혁신력 제고를 위해 실시하는 특정 사업임



## 포커스

### 5. 돋보인 성장을 보여준 안후이성

창장삼각주 지역 중 안후이성의 발전은 주목할 만한 것이다. 안후이성 수출입액 증가율은 창삼각 지역 중 가장 빠른 것으로 나타났으며, 그의 항만, 대외무역과 컨테이너 물동량의 증가율도 모두 전국 평균 수준보다 높게 나타났다. 창삼각, 특히 상하이의 개방 플랫폼을 통해 산업, 자본, 기술, 인재 등 면에서 국제 자원과 더 잘 연결된다는 것은 이러한 급속 성장의 원인으로 볼 수 있다. 안후이성은 다른 3개 지역의 경험을 참조하여 지난 3년 동안 크고 작은 개혁 조치 800여개를 마련했으며, 정부 관리의 효율성을 향상시키고 경영 환경을 개선했다.

안후이성은 창삼각과 중서부 지역의 교차점이며 중국 국내 대순환을 구축하고 원활한 국내외 쌍순환(双循环)을 형성하는 중요한 지점이다. 현재 전 세계 디스플레이 패널의 10%, 중국 태양광 모듈의 20%, 가전제품의 15%, 자동차의 15%가 모두 안후이성에서 생산되고 있다. 안후이성은 창삼각 지역의 산업 분업 및 협력에 심도 있게 참여했고 우수 기업들이 창삼각 산업사슬에 부단히 융합하고 있다.

현재 안후이성 자동차 및 장비 제조업의 생산액은 1조 위안을 초과했으며, 신소재와 신에너지 산업의 생산액은 5,000억 위안을 넘어섰다. 특히 자동차 산업은 매우 빠른 발전을 이루었다. 2023년 안후이성 자동차 생산량은 249.1만 대로 전국 2위를 차지했으며, 이 중 신에너지 자동차는 86.8만 대로 전국 4위였다. 또한 자동차 수출량은 114.7만 대에 달했는데, 중국이 대외 수출한 자동차 4대 중 1대는 안후이에서 생산된 것이다.

컨테이너 물동량을 보면, 2023년 안후이성 규모 이상 항만의 컨테이너 물동량은 전년 대비 14.7% 증가한 244.2만 TEU에 달했다. 이 가운데 우후(芜湖)항은 안후이성이 창삼각 고품질 일체화 발전에 참여하는 '교두보(桥头堡)'가 됐다. 우후항의 컨테이너 물동량은 전년 대비 13.4% 증가한 141.8만 TEU로 성 전체의 58%를 차지했으며, 연속 8년 동안 절반 이상을 차지한 것이다. 또한, 추저우(滁州)항의 컨테이너 물동량이 오로지 6.4만 TEU이지만 그 증가율이 174%를 기록했다.

### 6. 올해 전망

올해 1분기 중국 수출입 규모는 처음으로 10조 위안을 웃돌았으며, 전년 대비 5% 증가했다. 이는 지난 6분기 동안 가장 빠른 증가율을 기록한 것이다. 이 가운데 수출액은 전년 대비 4.9% 증가한 5조 7,400억 위안, 수입액은 전년 대비 5% 증가한 4조 4,300억 위안을 기록했으며, 증가율은 2023년 4분기에 비해 각각 4.1%p와 2.3%p 높아졌다. 또한 상하이 세관 데이터에 따르면, 올해 1분기 창장삼각주 대외무역 수출입액이 전년 대비 5.6% 증가한 3조 7,300억 위안으로 사상 최고치를 기록했으며, 전국 수출입 총액

2024년 6월 25일

제 6 호



## 포커스

의 36.6%를 차지했다.

이 가운데 장쑤성 대외무역 수출입 총액은 1조 3,000억 위안으로 전년 대비 9.1% 증가했으며, 2023년 4분기의 성장세를 이어갔다. 이 중 수출액이 8,291.2억 위안, 수입액이 4,679.9억 위안이다.

저장성 올해 1분기 수출입 총액은 1조 2,100억 위안으로 전년 대비 7.8% 증가했다. 이 중 수출액은 전년 대비 6.6% 증가한 8,746.3억 위안, 수입액은 전년 대비 11.3% 증가한 3,318.8억 위안이다. 수출입액, 수출액과 수입액 규모는 모두 같은 기간 사상 최고치를 기록했고 증가율은 지난 6분기 중 가장 높은 것이다.

안후이성의 화물 무역 수출입 총액은 전년 대비 8.6% 증가한 1,890/8억 위안으로 같은 기간 사상 최고치를 기록했다. 이 중 수출액은 전년 대비 9.8% 증가한 1,260.6억 위안, 수입액은 전년 대비 6.4% 증가한 630.2억 위안이다.

올해 중국정부가 내놓은 「정부업무보고」에서 2024년 중국 국내생산총액 증가율의 예상 목표치는 5%로 설정했다. 2024년 경제의 '낙인효과(Scarring Effect)'가 제거되면서 계절 변동이 크게 감소하게 되면 중국 경제는 2023년보다 더 안정적인 수 있다. 현재의 세계 구도 아래 중국 경제 성장은 내수에 더 많이 의존해야 하고 특히 소비를 적극 확대해야 할 상황이다. 경제 하행의 압력이 여전하고 디플레이션 위험이 나타나기 시작했다.

지난 3월 8일 WTO가 발표한 「WTO 상품무역지표(WTO Goods trade Barometer)」에 의하면, 세계 상품 무역 경지지수는 100.6로 기준치인 100을 약간 웃돌았다. 2023년 약세를 겪은 후 세계 상품 무역이 올해 상반기부터 점진적으로 회복될 수 있지만 모든 성장은 지역 갈등과 지정학적 정세로 인해 쉽게 탈선할 수 있다. 리스크와 도전에 직면하는 동시에 중국 경제가 가지고 있는 강한 인성, 큰 잠재력과 충분한 활력, 그리고 장기간 축적·형성된 초대형 시장과 강한 생산력 등 우위도 고려해야 한다. 중국이 대외무역에 있는 여전히 돈보인 종합 경쟁력을 가지고 있고 2024년에 안정적인 양적 증가와 질적 성장을 모두 이룰 것으로 예상된다.

2024년 항만 경제를 내다보면, 중국은 경제 회복세를 공고히 하고 컨테이너 물동량과 화물 물동량은 안정적인 성장으로 회복될 것으로 보인다. 그러나 보호무역주의와 격화되고 있는 지정학적 정치 충돌, 홍해 운항 중단 등 불확실하고 예측하기 어려운 돌발 요인들은 무역 활동을 방해하고 대외무역에 압력을 가하며 화물 물동량도 약간 증가하거나 비슷한 수준을 유지할 수 있다.

2024년 6월 25일

제 6 호



## 포커스

창장삼각주 항만 경제의 안정적인 성장을 유지하려면 창삼각 지역은 항만·항로 중대 사업 건설을 빠르게 추진해야 한다. 소양산(小洋山) 북쪽 컨테이너 부두 건설을 가속화하고 창삼각 수운 감독 일체화를 추진하며 관련 행정 절차와 법 집행 활동을 규범화시켜야 한다. 또한 상하이, 저장, 장쑤와 안후이 4개 지역 항만그룹 간의 협상 메커니즘을 완비하고 서로간의 자본 협력과 전략적 협력을 추진해야 한다. 이와 더불어 철도-수상 복합운송과 '수수환적' 등 다양한 운송 방식을 이용하고 항만의 녹색 및 스마트 발전을 추진하며 국제협력과 교류를 적극 확대할 필요가 있다. 이를 통해 다양한 기능을 구비하고 강·바다·하천이 상호 연통되며 완비된 시설을 갖추고 현대화 수준이 높은 세계급 항만군을 형성해나갈 것으로 보인다. 일체화된 항만 관리 체계 구축은 창삼각 지역의 일체화 발전에도 힘이 되어줄 것이다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : [chenshans@kmi.re.kr](mailto:chenshans@kmi.re.kr))

김태일 중국연구센터장

(이메일 : [ktizorro@kmi.re.kr](mailto:ktizorro@kmi.re.kr))

2024년 6월 25일

제 6 호



## 통계 및 자료

### ■ 경제 일반

| 금융            | 6/21          | 6/14    | 6/7      | 5/31       | 5/24     |
|---------------|---------------|---------|----------|------------|----------|
| 대미달러환율        | 7.1196        | 7.1151  | 7.1106   | 7.1088     | 7.1102   |
| 1년만기국채수익율(%)  | 1.5915        | 1.5940  | 1.6040   | 1.6444     | 1.6375   |
| 통화            | 24. 5월        | 24. 4월  | 24. 3월   | 24. 2월     | 24. 1월   |
| M2증가율(%전년 동기) | 7.0           | 7.2     | 8.3      | 8.7        | 8.7      |
| 물가            | 전년 동기(100) 대비 |         |          | 전월(100) 대비 |          |
|               | 24. 5월        | 24. 4월  | 24. 3월   | 24. 5월     | 24. 4월   |
| 소비자 물가지수      | 100.3         | 100.3   | 100.1    | 99.9       | 100.1    |
| 생산자 물가지수      | 98.6          | 97.5    | 97.2     | 100.4      | 99.8     |
| GDP           | 24. 1분기       | 23. 4분기 | 23. 3분기  | 23. 2분기    | 23. 1분기  |
| GDP 성장률(%)    | 5.3           | 5.2     | 4.9      | 6.3        | 4.5      |
| 고용            | 24. 5월        | 전월 대비   | 전년 동기 대비 | 2022년말     | 2023년말   |
| 전국실업률(%)      | 5.0           | 0.0pp   | -0.2pp   | 5.5        | 5.1      |
| 경기            | 24. 5월        | 전월 대비   | 전년 동기 대비 | 2022년말     | 2023년말   |
| PMI(%)        | 51.0          | -0.7pp  | -1.9pp   | 42.6       | 50.3     |
| 무역            | 24. 5월        | 전월 대비   | 전년 동기 대비 | 24. 1~5월   | 전년 동기 대비 |
| 수입액(억달러)      | 2,197.3       | -0.1    | 1.8      | 10,635.6   | 2.9      |
| 수출액(억달러)      | 3,023.5       | 3.5     | 7.6      | 14,007.6   | 2.7      |

※ 출처: 중국국가통계국

### ■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만 TEU)

| 구분        | 2024년 4월 | 전월 대비  | 전년 동기 대비 | 2024년 1~4월 | 전년 대비 |
|-----------|----------|--------|----------|------------|-------|
| 중국 전체     | 2,730    | 0.3%   | 6.3%     | 10,403     | 9.0%  |
| 상하이       | 419      | 1.0%   | 4.5%     | 1,664      | 7.4%  |
| 닝보저우산     | 321      | 6.2%   | 2.5%     | 1,235      | 9.1%  |
| 선 전       | 256      | 9.4%   | 13.3%    | 973        | 15.4% |
| 광저우       | 219      | -1.4%  | 2.8%     | 820        | 5.8%  |
| 칭다오       | 257      | -3.7%  | 7.1%     | 994        | 10.3% |
| 텐 진       | 226      | 28.1%  | 17.6%    | 740        | 6.2%  |
| 샤 먼       | 91       | -10.8% | -10.8%   | 376        | -4.0% |
| 잉커우       | 48       | -9.4%  | 9.1%     | 183        | 11.4% |
| 다 렌       | 44       | -6.4%  | 12.8%    | 168        | 11.0% |
| 베이부만(북부만) | 78       | 6.1%   | 23.8%    | 272        | 21.0% |

※ 출처: 중국 교통운수부

### ■ 조선(만DWT)

| 구분      | 전 체        |       | 수출 선박      |       |       |
|---------|------------|-------|------------|-------|-------|
|         | 2024년 1~3월 | 전년 대비 | 2024년 1~3월 | 전년 대비 | 전체 비중 |
| 건조량     | 1,235      | 34.7% | 1,112      | 42.0% | 90.0% |
| 신조선 수주량 | 2,414      | 59.0% | 2,098      | 56.8% | 86.9% |
| 수주 잔량   | 15,404     | 34.5% | 14,156     | 35.8% | 91.9% |

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2024년 6월 25일

제 6 호

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