

외교부 :

### 해외 관광객의 중국 관광 환영

여러 여행 플랫폼 데이터에 따르면 국경절 연휴 기간 중국 여러 도시들이 해외 관광객들의 인기 여행지로 부상했다. 이에 외교부 대변인 모닝은 더욱 많은 해외 여행객들이 중국을 찾아 아름다운 풍경을 감상하고 중국의 매력을 느끼는 것을 환영한다고 일선 말했다.

모닝은 중국은 개방을 점점 더 확대하고 출입국 편리화 수준이 끊임 없이 제고되고 있다고 말했다.

모닝의 소개에 의하면 중국은 24개국과 상호 무비자를 전면 실현하고 16개국에 무비자 입국 정책, 54개국에 72시간 혹은 144시간 무비

자 경유 정책을 실시하고 있다.

여러 도시들에서는 일련의 새로운 조치를 출범해 서비스 수준을 업그레이드하고 있다.

이들테면 북경에서는 '해외 최초 북경 입국자 도시 서비스 안내'를 내와 각종 생활 서비스 정보를 체계적으로 제공하고 있다.

또 상해에서는 택시와 지하철역에 해외 카드 결제 설비를 갖추었고 청도, 서안 등 8개 도시에서는 외국인들의 결제를 편리화하기 위한 새로운 조치를 시범적으로 실시하고 있다.

/ 국제방송

### 중국 전기차 규제로 북미 시장 '외판심'

미국정부가 최근 미국에서 판매되는 전기차에 중국산 소프트웨어 사용을 전면 금지할 것을 의도했지만 미국 전기차 시장 규모가 너무 작기 때문에 이런 방법은 다른 나라의 호응을 얻지 못하고 오히려 북미 시장을 '고가·저기술의 외판심'으로 만들 가능성이 크다고 영국 《금융시보》가 최근 보도했다.

《금융시보》에 따르면 중국은 전 세계 전기차의 절반 이상을 제조 및 보유하고 있는바 산업 우위가 뛰어나다. 중국 자동차 기업은 경쟁이 치열한 국내시장 환경에서 두각을 나타내고 있고 세계적으로도 상당한 경쟁력을 갖추고 있으며 중국 브랜드는 자동차 소프트웨어 개발, 성능 최적화 방면에서도 선두를 달리고 있다.

이에 비해 미국 전기차 시장의 발전은 상대적으로 뒤쳐져 있다.

2023년, 전기차는 미국 시장 전체 판매량의 10% 안팎을 차지하는 데 그쳤다. 이는 중국 및 유럽만큼보다 훨씬 낮은 수준이다. 이런 상황은 미국이 다른 나라를 압박하거나 글로벌 자동차 무역에 영향을 미치는 목적을 달성하기 위해 시장 진입의 영향력을 계속 활용하기 어렵게 만든다.

《금융시보》는 미국 자동차 자문기구인 던 인사이트(邓恩洞察公司)의 수석집행관 마이클 던의 말을 인용해 만약 미국이 국내 자동차에 중국산 소프트웨어 사용을 엄격히 금지한다면 글로벌 자동차 시장은 미국과 캐나다 시장에 의해 형성된 '고가·저기술의 외판심'과 세계 기타 지역으로 구성된, 가격이 더 저렴하고 디지털화 수준이 더 높은 시장으로 양분될 가능성이 있다고 지적했다.

/ 신화넷

### 유럽 기업

### 중국 전기자동차에 대한 제재 반대



7월 11일, 연태항 전용부두에서 대량의 신에너지 자동차가 운송을 기다리고 있다. / 시각중국

유럽동맹 회원국 대표들은 4일 중국산 전기자동차에 최종 상계(反補貼) 관세를 부과하기 위해 유럽동맹이 제출한 유럽동맹 전기자동차 상계법안 최종 초안을 투표로 통과시켰다. 결정이 발표되자 독일의 여러 자동차 회사와 여론은 이에 반대를 표했다. 또 에스빠냐, 헝그리아 등도 유럽동맹의 관세 부과에 반대표를 내놓았다. 그렇다면 이들이 반대하는 이유는 무엇일까?

북경외국어대 국제관계학원 교수 왕샤는 다음과 같이 말했다.

이번 중국 전기자동차에 대한 유럽동맹의 상계법안 투표에서 각 회원국의 태도는 확실히 차이가 있었다. 예를 들어 독일, 헝그리아, 말타 등 일부 국가는 반대표를 던졌다. 물론 독일의 반대가 가장 뚜렷하다. 특히 독일의 일부 제조업 기업은 중국 기업과 적극 협력하고 있으며 최종 생산 제품의 대부분이 유럽에 판매되고 있다. 만약 유럽이 이 세금을 부과하면 실제로 자체 기업에 세금을 부과하는 것으로 되며 결국에는 유럽 자체 기업의 발전을 타격하는 것으로 된다.

그리고 현재 유럽의 경제도 매우 침체되어 있다. 독일의 올해 경제는 0.2% 정도 감소할 것으로 예상된다. 독일은 유럽 경제의 기관차 역할을 하고 있으며 자동차산업사슬은 유

럽 전역에 영향을 미치고 있다. 예를 들어 에스빠냐는 독일의 최대 자동차 부품 공급국중 하나이다. 이러한 상황에서 상계관세는 유럽의 문제를 해결할 수 있을지 아니면 더 많은 문제를 가져올지에 대한 의문이 제기된다.

우선 중국의 전기자동차가 경쟁력이 강한 이유는 분명히 자체 기술의 원가 우세외에도 유럽동맹이 이 분야에서 상대적으로 낙후한 처지에 놓여있기 때문이다. 보호만으로 경쟁력 문제를 해결할 수 없다는 것은 다 알고 있는 사실이다.

둘째, 유럽은 현재 에너지 전환을 가속화하는 중요한 단계에 있다. 관세 인상은 필연적으로 에너지 전환 비용을 증가시켜 실제로 기후변화에 대한 유럽동맹의 노력을 방해할 뿐만 아니라 최종 비용은 유럽 사람들에게 전가될 수밖에 없다.

셋째, 중국에 대한 이른바 '무역 구제 조치'를 취하는 것은 사실상 '자기를 패하게 하는' 행동일 뿐이다. 중국은 반드시 반제 조치를 취하게 될 것이며 결론적으로는 유럽동맹이 스스로 자신을 해치는 것이나 다를 없다. 독일자동차산업협회 회장 팔르가 말한 바와 같이 유럽동맹의 이번 행보는 글로벌 협력을 후퇴시키는 것이나 다름없다.

/ 중국조선어방송넷

## 북경, 외국인 결제 · 교통 편의 대폭 확대

북경시가 외국인 편의 조치를 잇달아 마련하고 있다.

북경시가 해외 카드를 리용한 지하철 승차 서비스를 도입한 지 한달이 되던 13일, 해외 카드로 지하철을 리용한 승객수는 루직 3만명(연인원, 이하 동일)을 넘어섰다.

북경시는 9월 13일 중국 본토 최초로 해외 카드를 사용한 지하철 승차를 시행했다. 이에 따라 외국인들은 별도의 승차권 구매나 관련 앱의 다운로드 없이 해외에서 발행된 마스터 카드(万事达卡, MasterCard), 비자 카드(维萨卡, Visa)만 소지하면 북경 27개 도시 궈도교통 로선과 교외철도 S2 선을 리용할 수 있게 됐다.

13일, 북경시인프라투자회사 소속 북경궈도교통도로관리회사 총경리 방지위에 따르면 12일 밤 12시 기준 해외 카드로 지하철을 리용한 승객은 루직 3만 1,400명에 달했다. 하루 평균 1,046명이 리용한 셈이다. 그중 북경 지하철 8호선, 5호선, 1호선·팔통선, 2호선 등의 리용량이 많았다. 해외 카드를 리용한 승차권 구매 또는 추가 요금 결제 건수는 한달 동안 총 1만 7,400건으로 하루 평균 579건에 달했다.

이외에도 북경시는 외국인 편의를 위해 7월 31일 '북경 패스'(BEIJING PASS) 카드를 선보였다. 이 카드는 북경의 궈도교통, 버스, 궈도전차, 교외철도, 공항철도, 택시 및 중국 300여개 도시의 대중교통에서 사용할 수 있으며 북경의 유명 공원·관광지 30곳 및 20개의 지정 상점에서 사용이



캐나다 국적 승객이 지하철 신수도강철역에서 해외 카드를 리용해 개찰구를 통과하고 있다. / 신화넷

가능하다.

한 관계자에 따르면 '북경 패스' 카드가 시범 발행된 이후 지금까지 1만 2,979장이 발급됐으며 그중 실물 카드는 6,031장이 발급됐다. '실크 패스'(SilkPass) 앱을 통해 NFC 기능을 활성화한 모바일 카드는 6,948장으로 집계됐다. 루직 거래 건수는 11만 7,000건에 달했으며 대중교통의 사용

량이 가장 많았다.

이외에도 천단, 이화원, 팔달령장성, 중국 대형 마트 우메이(物美) 등에서도 카드 사용이 활발하게 이뤄졌다.

북경의 외국인을 위한 교통 관련 서비스 수준이 지속적으로 향상되고 있다는 평가이다. 11개 궈도교통 로선과 24개 역에 번역기가 시범 설치됐

으며 역무원들은 정기적으로 외국어 교육을 받는다. 버스 로선에도 중·영문 이중 언어 안내방송이 전면 도입됐고 서우치웨차(首汽约车), 디디 등 온라인 콜택시 서비스 플랫폼은 영어판 앱을 출시하는 한편 마스터 카드, 비자 카드 등 국제 주류 신용카드의 결제를 지원하고 있다.

/ 신화넷

## 연태항 아프리카 '황금 항로' 현지 고용과 발전에 견인차 역할

산동항구 연태항이 아프리카 물류 통로를 확대해 아프리카 현지 고용을 촉진하고 있다.

산동항구 연태항 서쪽 항구구역. 자동 하역기가 거대한 팔을 휘두르며 아프리카 기네(几内亚)에서 온 화물선의 화물을 부리고 있다. 뒤이어 해당 화물선은 공사 차량과 건축자재를 싣고 태평양·인도양·대서양을 건너 1만 1,000여해리 떨어진 기네 보계항으로 향했다.

연태항의 지원을 받아 건설 관리되고 있는 보계항은 개항후 기네 현지에 긍정적인 변화를 가져다주었다. 최근년간 연태항이 '중국·아프리카 특급 항로'를 구축하면서 중국·아프리카 량방향 물류의 황금대통로가 열렸다는 평가다.

연태항은 산동항구의 일반화물기지 외 중국 북부의 일반화물 물류중추이라는 우세를 살려 아프리카 국가의 경제건설 수요를 정확히 겨냥했다. 이에 귀항선의 빈 화물칸을 리용해 아프리카로 기계차량, 프로젝트 물자, 건설자재, 화학비료 및 농자재 등 생활물자를 운송하고 있다.

중국·아프리카 일반화물 정기선은 2015년 취항후 기네·탄자니아·남



9월 2일, 연태항 지부만항구를 출발해 아프리카로 향하는 화물선. / 신화넷

아프리카공화국·나미비아 등 20여 개국을 오가고 있다. 아프리카로 운송된 화물선수는 총 400척(연척수)이 넘으며 일반화물 귀항선이 운송한 총 화물량은 약 840만톤에 달한다.

중국·아프리카 정기선의 운송 규모가 월평균 10척을 넘어서자 연태항은 연태 해관, 해사국 등 통상구

관련 기관의 지원과 협력을 바탕으로 생산요소를 과학적으로 분배했다. 각 항구구역의 작업을 합리적으로 분업하고 일반화물 선적의 장점을 지속적으로 확대해 시각화·스마트화된 스마트 항구를 건설하고 수출입 효율을 높였다.

정기선이 집중 운항되면서 중국·아

프리카 량방향 물류 황금대통로는 아프리카 현지 발전에 견인차 역할을 하고 있다. 보계항 전체 직원의 80%를 차지하는 1,000여명의 기네 국적 직원이 보계항에 고용됐으며 보계항 규모의 확대로 제2항구구역이 추가로 건설됐다.

연태항(기네)항구관리회사 총경리 우병익은 이들 대부분이 주변 마을의 주민이며 식당 주방보조, 살수차 운전자, 컨베이어 벨트 근로자(皮带工人) 등도 모두 기네 현지인이라고 전했다. 이어 항구 관련 산업에 서비스를 제공하는 현지 일자리는 더 많다고 부연했다.

운전, 컨베이어 벨트 유지 보수, 화학실험 분석... 현지인들은 중국 직원의 도움으로 한 분야를 책임지는 전문 기술 인재로 거듭나고 있다.

우병익은 처음에는 항구구역 주변에 마을이 하나 밖에 없었지만 이후 일자리를 찾는 기네인이 늘면서 5개 마을로 늘었다고 설명했다. 항구 주변에 사람들이 모여들자 상업 변화가도 형성됐다. 상인 대부분은 인근 마을 주민으로 의류·과일·음료·패스트푸드·가금류 등을 판매하고 있다.

/ 신화넷

## 한국군, 군사분계선 이남에 대응사격



10월 15일 한국 서울에서 찍은, 조선이 한조 국경의 일부 도로를 폭파했다는 한국 언론의 뉴스 화면. 15일, 한국 연합뉴스에 따르면 조선은 한조 국경 도로의 일부를 폭파했다. / 신화넷

한국군이 15일 한조 군사분계선 남측지역을 향해 대응사격을 가했다고 이날 한국 합동참모본부가 밝혔다. 조선측은 일단 무응답이다.

한국 합동참모본부는 성명을 통해 조선이 이날 점심 12시경 경의선, 동해선 두 도로의 한조 군사분계선 북쪽의 일부 구간을 폭파했으며 현재 중장비를 투입해 추가 작업을 진행중이라고 밝혔다. 또 한국군의 피해는 없으며 조선측의 활동을 예의주시하고 있다며 한미 공조하에 감시 및 경계 태세를 강화한 가운데 대비 태세를 유지하고 있다고 덧붙였다. 성명은 한국군 대응사격의 구체적 세부 내용은 전하지 않았다.

9일, 조선인민군 총참모부는 이날부터 조선은 한국과 연결된 도로와 철도를 "완전히 끊어버리며" "방어축성물(防禦設施)들로 요새화하는 공사가 진행되게 된다."고 공포했다.

/ 신화넷