

[국제시평]

세계가 중국 녹색생산능력을 필요로 하는 이유



4월 15일, 전시회에 참가한 업체들이 제 135회 광주중국수출입상품교역회에서 구매자들에게 태양전지 부품을 소개하고 있다. 통계수치에 따르면 2023년 우리 나라에서 수출된 전기기계 제품 가운데서 전기차, 리튬배터리와 태양전지 등 '신 3종'의 수출은 합계 1조 600억 원으로 처음으로 1조 원을 돌파했다. / 신화넷

4월 22일, 화란 로테르담에서 열린 제 26회 세계에너지총회에서 세계 석유 거물인 사우디아라비아의 아라비안석유회사 수석집행관 아민 알나세르는 중국의 원자력 발전 노력 덕분에 전세계가 태양전지판 영역에서 많은 진전을 이루었다며 전기차 분야도 마찬가지라고 말했다. 아민 알나세르는 중국의 신에너지산업 발전은 서구 나라의 탄소 순배출 제로 목표 달성을 추진했으며 세계 에너지 전환에 중요한 역할을 발휘했다고 말했다.

미국의 일부 사람들이 중국의 '과잉 생산력'을 과장해 세계시장에 충격을 준다고 하는 상황에서 아민 알나세르는 견해는 합리적이고 객관적인 국제 사회의 인식을 대표한다. 세계에 있어서 중국의 녹색생산능력이 무엇을 의미하는지 사실이 답하고 있다.

근본적으로는 경제 발전은 민생 개선을 위한 것이다. 신에너지 제품은 녹색과 성능 및 편안함에 더 많은 관심을 기울이고 시장의 소비 요구를 충족시켜준다. 하지만 동시에 비용이 높

은 등 문제가 있다. 중국은 기술혁신과 완전한 산업사슬을 빌어 세계에 저렴한 해결방안을 제공하고 신에너지 제품의 대중화를 추진하고 있다.

신에너지 자동차의 경우, 맥킨지글로벌 리서치회사의 분석에 따르면 중국이 전기차를 개발하는 데 걸리는 시간은 유럽의 절반 정도에 불과하기 때문에 중국 전기차는 유럽 제조사가 생산한 전기차보다 약 20~30% 저렴하다. 이는 중국의 녹색생산이 전세계 소비자에게 가성비 높은 제품을 제공해 전통적인 에너지 부족으로 인한 통화 팽창 압박을 완화하고 진정으로 소비자에게 혜택을 줄 수 있는 원인을 보여준다.

광주에서 제 135회 중국수출입상품 박람회 참가한 오스트리아 구매상 제프리 벡스터는 "중국의 신에너지 산업 발전은 세계적 경쟁을 일으켜 궁극적으로는 소비자에게 혜택을 주고 있다."고 말했다.

중국의 신에너지 생산능력은 세계 각국에 새로운 발전 동력을 부여했다. 현재 각국은 제조업 고도화와 친환경

저탄소 전환을 적극 추진하고 있으며 신에너지 개발과 활용을 위한 관련 장비 및 부품이 시급히 필요하다. 세계 최대의 재생에너지 시장과 설비 제조국으로서 중국은 중요한 역할을 하고 있다.

블룸버그사는 최근 전세계 에너지 전환이 유망한 것은 "중국이 저렴하고 청정한 제품을 공급했기 때문"이라는 문장을 발표했다. 중국은 현재 전세계 풍력설비의 50%, 태양광설비의 80%를 공급하고 있다. 2012년부터 2021년까지 중국의 녹색무역 규모는 146.3% 성장해 세계경제성장률에 '녹색동력'을 부여했다.

에너지 전환 과정에서 관건은 기술 혁신이다. 관련 전문가는 많은 나라가 녹색성장을 원하지만 신에너지 기술의 미숙과 어려운 통합 등의 한계를 겪고 있다. 이런 상황에서 중국 기업은 혁신적인 실천으로 많은 해결방안을 제공하고 있으며 세계의 기술 진보와 산업 승격을 추진하고 있다고 말했다.

2011년부터 2020년까지 중국의

환경기술 발명특허 출원량은 세계의 60%에 육박, 지금까지 환경기술혁신에 가장 적극적인 나라이다. 이와 함께 중국은 개방 협력과 선의의 경쟁을 통해 다른 나라와 함께 기술 진보를 추진하고 있다.

더 중요한 것은 중국은 세계가 기후 변화의 도전에 대처하는 데 많은 기여를 했다. <빠리협정>은 세계 평균기온을 산업화 이전 수준보다 2도 이내로 통제하고 1.5도 이내로 통제하기 위해 노력할 것을 제안했다. 그러나 현재 전세계적으로 이상기후가 빈번하게 발생하여 <빠리협정>의 온도 조절 목표 달성을 더욱 어려워지게 하고 있다.

유엔환경계획이 2023년말 발표한 보고서에 따르면 전세계는 2030년의 탄소 배출량을 28% 줄여야 기온 상승을 2도 이내로 유지하고 42%를 줄여야 기온 상승을 1.5도 이내로 유지할 수 있다.

세계 최대의 발전도상국인 중국은 세계 역사에서 가장 짧은 시간내에 탄소 배출 정점에서 탄소 중립에 이르는 목표를 달성하겠다고 약속했을 뿐만 아니라 세계 탄소 배출량 감축에도 지속적으로 힘을 보태고 있다. 2022년, 중국이 수출한 풍력발전·태양광발전 제품은 다른 나라가 이산화탄소 배출량을 약 5억 7,300만톤 줄이도록 힘을 보태주었다.

또한 중국은 기술 지원과 역량 강화, 자금 지원 등을 통해 다른 나라의 기후변화 대응 능력 향상을 돕고 있다. 2023년 아랍추장국연방 아부다비 남쪽의 사막오지에서 중국이 건설을 맡은 세계 최대 규모의 단일 태양광발전소가 본격 가동되었다. 발전소는 16만가구에 전기를 공급하고 아부다비의 탄소 배출을 연간 240만톤 줄이도록 해 아랍추장국연방이 에너지 구조에서 청정에너지의 비중을 13% 이상 높일 수 있게 도왔다.

사실 앞에서 서구가 말하는 '과잉 생산력'은 쉽게 무너진다. 많은 국제인사들의 말처럼 '과잉생산력'을 빌미로 보호주의를 표방하는 현실은 전세계 에너지 전환의 발목을 잡을 뿐이다. 세계가 직면한 진정한 문제는 녹색생산능력의 '과잉'이 아니라 심각한 부족이다. 중국은 세계가 진정으로 필요로 하는 것을 생산하고 있다. / 국제방송

하버드대 교수: 중국의 녹색산업에 감사해야



중국 금공과학기술주식유한회사가 제공한 풍력발전기.(2023년 10월 5일 타이 차이품에서 찍음) / 신화넷

하버드대 케네디정부학원 교수 데이비드 로드리크는 최근 프랑스 경제신문 <지 레 제코>(回声报)에 낸 기고문을 통해 중국의 녹색산업이 전세계에 혜택을 주고 있는데도 일부 서방 인사들은 이 점을 인식하지 못하고 있다고 꼬집었다.

로드릭교수는 <녹색산업: 중국에 감사하다고 말해야 한다>라는 제목의 기고문에서 녹색기술은 기후변화 대응에 매우 중요한 글로벌 공공 제품이라면서 기후변화 대응 측면에서 지금까지 얻은 가장 중요한 성과 중 일부는 중국의 녹색산업에서 비롯된다고 말했다.

그는 중국 기업들이 생산능력을 확대하고 규모 경제 우세를 살린 덕

분에 재생에너지 비용이 크게 줄었다고 지적했다. 이어 지난 10년 동안 태양에너지, 해상 풍력, 육상 풍력, 배터리 제품의 가격 하락률이 각각 80%, 73%, 57%, 80%에 달했다면서 이러한 것들로 인해 기후계에서는 지구온난화를 합리적인 범위 내에서 통제할 수 있을 것이라는 낙관적 정서가 높아지고 있다고 말했다.

로드릭교수는 또 녹색산업 지식의 파급 효과가 국경을 초월하기 때문에 중국의 녹색산업은 전세계 소비자에게 이익이 될 것이라고 말했다. 다른 기업에도 혜택을 준다고 부연했다.

/ 신화넷

블룸버그:

중국차 관세 부과는 미국 녹색 전환 방해

미국 매체 블룸버그통신(彭博社)은 최근 논평을 통해 미국정부가 중국산 전기차 등 제품에 대해 관세를 부과한 결과 미국 소비자들의 이익을 훼손한 것에도 미국 기업이 저비용으로 청정기술을 획득하는 데도

지장을 주었다고 지적하면서 이는 과거 미국의 탄소 배출 감축 노력에 역행하는 것이고 미국 및 전세계적으로 가장 중요한 녹색·저탄소 전환 과정을 지연시키는 것이라고 지적했다. / 신화넷

크로아티아 정치분석가:

관세 인상은 미국 자동차산업 발전 저해



중국 지리(吉利) 그룹의 투자로 전기차 생산으로 전환한 영국 코벤트리(考文垂) 소재 공장의 내부 모습.(4월 18일 찍음) / 신화넷

크로아티아 정치분석가 블라덴 플레제는 최근 신화통신과의 인터뷰에서 중국 전기차 등 제품에 대한 미국의 관세 인상은 중국 전기차산업에 실질적 영향을 미치지 못할 뿐만 아니라 결국은 미국 자동차산업 발전을 저해하는 결과를 초래할 것이라고 지적했다.

플레제는 미국의 이번 조치는 자국 자동차산업의 건강한 발전에 불리할 뿐만 아니라 미국 소비자에게도 불공평한 처사라고 강조했다. 그는 이에 대한 근거로 먼저 미국 자동차산업이 고관세라는 '울타리'의 보호를 받음으로써 외부에서 오는 선의의 경쟁 기회를 상실하게 돼 발전 가능성이 줄어들게 된다고 설명했다. 또 미국 소비자는 관세 인상으로 가성비 높은 중국 전기를 구매하기 힘들어진다고 부연했다.

그는 글로벌 자동차산업은 빠른

녹색·저탄소 전환 시기에 있다며 신에너지차가 바로 중요한 발전 방향이라고 강조했다. 이에 미국정부의 이번 관세 인상은 자국 발전과 글로벌 녹색 전환뿐만 아니라 세계 기후변화 대응 노력에도 불리한 영향을 미칠 것이라고 세계에 '나쁜 본보기'가 되고 있다고 꼬집었다.

그는 미국정부의 조치는 자국 자동차산업 보호보다 국 제시장에서 우위를 차지한 중국 전기를 탄압하기 위한 것이라고 말했다. 다만 중국 전기차 대부분이 중국 국내에서 생산되고 내수 시장이 방대해 관세 인상이 중국 산업에 미치는 실질적 영향은 그리 크지 않다고 분석했다.

이어 그는 그동안 외부의 '역풍'에 맞서 중국은 언제나 '놀라울 만한' 적응 능력을 보여왔으며 미국은 의도대로 성공하지 못할 것이라고 말했다.

/ 신화넷

인도네시아 젊은 세대 사로잡은 중국 전기차



4월 30일, 자카르타에서 열린 2024 인도네시아국제전람회 전시된 오토자동차의 Cloud EV. / 신화넷

중국 전기차 인도네시아 젊은 세대 사이에서 주목을 받고 있다.

32세의 아딘다 라트나 리아나는 중국 오토(五菱)자동차가 일전 인도네시아에서 출시한 신형 전기차 Cloud EV(宝骏云朵)를 구매할 생각에 들떠있다. 그의 첫 전기차다.

리아나가 중국산 전기를 선택한 이유는 매력적인 가격과 디자인에 있다. "중국산 전기는 디자인과 색상이

아주 내 마음에 쏙 든다. 내가 구매할 Cloud EV는 사이즈가 작아 나처럼 아이가 없는 기혼자에게 딱이다. 나중에 아이가 생겨도 사용할 수 있다." 자카르타 교외의 반덴에서 의료사업을 하는 리아나의 말이다.

그는 최근 신화통신과의 인터뷰에서 "중국 전기는 중산층이 구매할 수 있는 경쟁력 있는 가격을 제시한다."고 설명했다. 리아나와 마찬가지로 20대 청년 스

테파노 아드리아누스 역시 4월에 첫 전기차로 오토의 Air EV(晴空)를 구매했다. 그는 다른 브랜드는 가격이 너무 비싸 중국산 전기차에는 다른 차를 고려하지 않았다고 설명했다. 그는 "중국산 전기는 품질도 좋지만 가격이 매우 합리적"이라고 덧붙였다.

최근 수년간 전기가 인도네시아 거리에 보급되며 일상적인 교통수단으로 자리잡고 있다. 중국 전기차 브랜드는 현지 도시인 특히 젊은 세대

사이에서 큰 인기를 끌고 있다.

인도네시아자동차산업협회에 따르면 합리적인 가격의 신형 중국 전기차 모델들이 등장하면서 인도네시아내 수요가 꾸준히 늘고 있다.

4월 30일~5월 5일, 자카르타에서 열린 2024 인도네시아국제전람회 인도네시아자동차산업협회 전기차 전시회가 대표적이다. 당시 행사 현장에서는 4,000여부피아(인민폐 약 1억 8,000만원)가 거래됐다.

인도네시아자동차산업협회 데이터에 따르면 4월 중국 제조업체의 전기는 인도네시아 전차 판매에서 1위를 차지했다. 그중 Cloud EV가 가장 많이 팔렸으며 체리(奇瑞)의 Omoda(欧萌达) E5와 오토의 빈구(缤果) EV가 그 뒤를 이었다. 한달간 출하된 Cloud EV는 무려 597대에 달했다.

올 1분기 젊은 소비자들에게 가장 많은 사랑을 받은 전기는 오토의 Air EV로 나타났다. 약 2억부피아(약 인민폐 9만원)인 Air EV는 5,000대 넘게 판매되며 인도네시아 전차 판매량의 약 64%를 점했다. 오토자동차 인도네시아 홍보경리 브라이언 고포은 오토자동차는 인도네시아의 젊은 세대를 사로잡을 수 있는 전차 생산에 주력하고 있다고 전했다. 그는 "환경을 보호하면서도 편안한 승차감을 선사하는 오토의 독특한 디자인에서 이를 확인할 수 있다."고 부연했다. / 신화넷