

# 중국 도시의 녹색전환 정책과 시사점

- 최원석** 경제안보전략실 경제안보팀 부연구위원  
wschoi@kiep.go.kr
- 정지현** 세계지역연구센터 중국지역전략팀 연구위원  
jhjung@kiep.go.kr
- 박진희** 세계지역연구센터 중국지역전략팀 전문연구원  
jhpak@kiep.go.kr
- 이한나** 세계지역연구센터 중국지역전략팀 전문연구원  
leehn@kiep.go.kr
- 최지원** 세계지역연구센터 중국지역전략팀 전문연구원  
jwchoi@kiep.go.kr
- 김주혜** 세계지역연구센터 중국지역전략팀 전문연구원  
joohe@kiep.go.kr



## 차 례

1. 연구의 배경 및 목적
2. 조사 및 분석 결과
3. 정책 제언

## 주요 내용

- ▶ 중국의 이산화탄소 총배출량(2019년)은 99억 톤으로 단일국가로서 가장 많은 탄소를 배출하고 있으며 에너지, 공업, 수송 분야의 녹색전환이 추진되는 공간으로서 도시에서 추진되고 있는 정책을 분석
  - 중국은 전력과 열(53.1%), 산업(28%)과 수송(9.2%)이 주요 탄소배출 분야이며, 도시에서 배출하는 탄소량이 중국 전체 배출량의 85%를 차지한다는 점에서 도시를 중심으로 추진되고 있는 에너지·공업·교통 분야 그린전환 정책을 연구
- ▶ [에너지 분야] 태양광 설비 관련 소재 공급 리스크 대비, CCUS 기술협력 방안 모색, 원자력 발전에 관한 모니터링 강화를 제안
  - 중국은 △ 비화석에너지의 생산 확대 △ 저탄소 에너지 공급체계 구축 △ 화석에너지의 저탄소·고효율 생산을 중심으로 정책을 추진 중이며, 관련 소재 공급 리스크에 대비, CCUS 관련 공동연구 등 기술협력 추진, ‘한-중 원자력공동위원회’를 통한 양국의 원자력 발전 안전 도모 등을 제안
- ▶ [공업 분야] 범부처 차원의 협력 및 정부 재정 지원 강화, 중소기업의 녹색전환 관련 전문 서비스업 육성의 필요성과 공업 녹색전환 중점지역과의 협력 확대를 제안
  - 중국은 △ 오염 및 탄소배출 저감 △ 에너지 이용효율 증대 △ 자원 이용 수준 제고 △ 녹색 제조체계 구축 등을 추진 중이며, 이를 토대로 관련 정책 제언과 중국의 녹색 제조역량 제고에 따른 리스크 대비, 지역별 협력 분야 등을 제시
- ▶ [교통 분야] 내연기관차 축소를 위한 정책 추진, 중국 내 배기가스 규제 강화 대비, 녹색교통 기술 중점 추진 지역과의 협력 강화 등을 제안
  - 중국은 △ 배기가스 배출 저감 △ 신에너지 자동차 보급 확대 △ 녹색 교통기술 개발을 중점적으로 추진 중이며, 이를 토대로 관련 정책 제언과 수소·‘V2G’ 기술 중점 추진 지역과의 협력 강화, 중국 내 ‘듀얼 크레디트’ 등 규제 대응을 제시

## 1. 연구의 배경 및 목적

- 중국의 이산화탄소 총배출량(2019년)은 99억 톤으로 단일국가로서 가장 많은 탄소를 배출하고 있으며 에너지, 공업, 수송 분야에서의 녹색전환이 추진되는 공간으로서 도시를 주목할 필요가 있음.
  - 중국에서 전력과 열 분야의 탄소배출량이 총배출량에서 차지하는 비중은 53.1%로 가장 크며, 산업(28%)과 수송(9.2%)이 주요 탄소 배출 분야임.
  - 주요 전통제조업이 도시에 집중되어 도시에서 배출하는 탄소량은 중국 전체 배출량의 85%를 차지
  - 중국은 지역별 경제발전의 수준 차이가 크므로 도시별 저탄소 전환 추진 방향과 정책도 상이하게 추진되고 있어, 에너지·공업·수송 분야에서 중국 도시들이 추진하는 정책을 살펴보고자 함.

표 1. 한국과 중국의 주요 부문별 이산화탄소 배출량

(단위: 백만 톤, %)

구분	중국			한국		
	2010년	2015년	2019년	2010년	2015년	2019년
전력과 열	3,509 (7.8)	4,298 (4.1)	5,268 (4.2)	286 (6.7)	306 (1.4)	317 (0.7)
산업	2,846 (8.0)	2,998 (1.0)	2,777 (-1.5)	78 (1.1)	76 (-0.5)	66 (-2.8)
수송	575 (7.4)	836 (7.8)	910 (1.7)	87 (0.2)	98 (2.4)	106 (1.6)
기타 에너지 산업	354 (14.6)	327 (-1.6)	350 (1.4)	37 (11.0)	46 (4.5)	42 (-1.8)
건물	298 (1.7)	366 (4.2)	333 (-1.9)	33 (0.0)	31 (-1.2)	32 (0.6)

주: 중국의 2019년도 기준 배출량이 많은 부문 순서대로 작성; 괄호 안의 숫자는 5년간 연평균 성장률(compound annual growth rate)을 의미함; 전력과 열은 전기나 열을 생산하는 부문을 의미하며, 건물은 거주(Residential)를 의미.

자료: IEA data and statistics, <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-browser/?country=KOREA&fuel=CO2%20emissions&indicator=CO2BySector>(검색일: 2021. 3. 6)를 토대로 저자 작성.

## 2. 조사 및 분석 결과

### 1) 중국 도시의 에너지 분야 녹색전환 정책

#### ① 비화석에너지의 생산 확대

##### ● 중국은 도시와 그 주변 지역을 중심으로 풍력과 태양광 발전 확대를 추진 중

- ① 수요지 인근 분산형 풍력·태양광 발전 추진 ② 대규모 풍력·태양광 발전기지 구축 ③ 2030년까지 설비 규모 455GW 추가 건설 ④ 재생에너지 의무소비량 설정 제도 구축 ⑤ 전력망 다원화 보장 시스템 구축 ⑥ 가정용 태양광 발전 추진 강조

##### ● 연해 지역의 도시를 중심으로 원전사업 확대

- ① 2025년까지 원전 발전설비 규모 70GW까지 확대 ② 고온 냉각로, 소형 모듈형 원자로(SMR), 부유식 해상 원전 등 최신 기술 개발 ③ 원자력을 청정 난방시스템, 해수 담화 등 분야에 활용 ④ 신동성 하이양시 원자력 종합이용 시범사업 추진을 추진 중

#### ② 저탄소 에너지 공급체계 구축

##### ● 재생에너지 연결을 위한 신형 전력 시스템 구축과 전력망 혁신을 추진

- ① 신재생에너지를 활용한 신형 전력 시스템 구축 ② 신형 전력 시스템은 전기에너지로 전환되어 최종 소비 부문의 전기화 수준 제고 ③ '대규모 전력망+대규모 발전기지'와 '소규모 독립형 전력망+분산형 에너지원' 병행 ④ 스마트 배전 계통과 능동 데이터베이스를 이용한 배전 계통 구축

##### ● 신형 에너지 저장 분야의 투자와 시장규모를 확대

- ① 2025년까지 신형 에너지 저장 설비의 원가 30% 이상 절감, 규모화 단계로 진입 ② 2030년까지 전면적인 시장화 발전 단계 도달 ③ 전력 시장으로의 참여 촉진 ④ 신형 에너지 저장에 상응하는 전력 시장 시스템 정비 ⑤ 시장화를 위한 진입 장벽 해소 ⑥ 신형 에너지 저장기술의 혁신과 다양화 ⑦ 신형 에너지 저장장치와 전력 시스템의 융합 발전 ⑧ 신재생에너지 저장설비 구축 ⑨ 시범사업 추진을 통한 산업화 등을 강조

#### ③ 화석에너지 생산 저탄소화 및 고효율화

##### ● 화석에너지 채굴 단계의 저탄소화

- ① 녹색 채굴 강화 ② 선진 채굴 기술·장비 도입 ③ CCUS(탄소 포집·활용·저장 기술) 활용을 추진 중

● 화석에너지 가공·운송 단계의 저탄소화

- ① 노후 발전설비 30GW 퇴출 ② '3대 개조(三改联动)'로 석탄화력 발전설비의 저탄소화·고효율화 추진 ③ 석탄의 철도·수운 운송 확대

## 2) 중국 도시의 공업 분야 녹색전환 정책

### ① 에너지 소비 효율 증대

● 철강, 석유화학, 비철금속, 전자재 등 업종의 주요 제품 에너지 효율 제고

- 정책 목표로서 2020년 대비 규모 이상 공업기업의 부가가치당 에너지 소비 13.5% 감축과 철강, 석유화학, 비철금속, 전자재 등 업종의 주요 제품 에너지 효율을 세계 선진 수준 도달 추진
- ① 금융기관이 에너지 절약 및 탄소 감소 효과가 있는 주요 프로젝트에 고품질 금융 서비스를 제공하고, 녹색 금융을 적극 개발하도록 장려 ② 그린본드를 통해 적격 기업의 상장과 자금조달 및 채용자를 지원 ③ 녹색 및 저탄소 기술장비의 적용을 지원 ④ 에너지 절약 방면의 세수 혜택 시행 ⑤ 친환경 제품의 정부 조달 확대 ⑥ 전기요금 정책을 통합해 에너지 다소비 산업에 대한 통일된 단계별 전기요금 체계 구축

### ② 자원 이용수준 제고

● 공업 고체폐기물 종합 이용률 제고

- 정책목표로서 주요 재생자원 회수 이용량 4.8억 톤, 폐철강 3.2억 톤, 폐비철금속 2,000만 톤, 폐지 6,000만 톤 회수 이용을 추진 중
- ① 은행 등 금융기관에서 '공업자원 종합이용 프로젝트'에 신용 대출을 지원하도록 장려하고, 조건에 부합하는 프로젝트에 대해 그린본드 발행 ② 민간 자본이 출자해 '공업자원 종합이용 산업 발전 기금'을 설립하도록 독려 ③ 조건에 부합하는 산업자원의 종합이용 관련 사업에 대한 토지 지원 ④ 자원 종합이용 부가가치세·기업소득세·환경보호세 등 세수 혜택 부여

### ③ 오염·탄소배출 저감

● 공업 분야에서 탄소배출 정점 추진

- 정책 목표로서 공업 부가가치당 이산화탄소 배출량 18% 감축(배출 집약도 감축), 철강·비철금속·전자재 등 중점 업종의 탄소배출 총량 규제의 단계적 성과 도출을 제시
- ① 공업 탄소피크 로드맵 제정: 중점업종 중심의 배출정점 실행계획 수립, 표준/통계/산정/정보 시스템 구축, 조건부합 업종 우선 배출정점 달성 ② 제조공정/에너지원에 따른 탄소감축 시행경로 명확화 ③ 중대형 탄소감축 프로젝트 시범사업 추진 ④ 탄소 외 온실가스 통제/관리 강화 등을 정책방향으로 추진 중

● **생산 공정의 청정화 전환**

- 정책 목표로서 유해물질 원천 관리능력을 강화, 청정 생산 수준 향상, 중점 업종 주요 오염물질의 배출 집약도 10% 감축을 제시
- ① 생산 공정의 오염배출 감축: 오염물 감축 공정 및 장비 연구개발/응용, 핵심지역 오염배출산업의 공정 개선, 신중 오염물질의 생성/배출 감축 ② 최종 관리설비 업그레이드: 중점업종에 선진적인 환경 보호관리 장비 구축, 다중 대기오염 물질의 공동처리/응용 및 고난도 수질오염의 효율적 처리/응용 관련 시범사업을 추진

④ **녹색 제조체계 개선**

● **녹색 저탄소 표준체계 구축**

- ① 녹색상품·녹색공장·녹색산단·녹색공급망 평가 표준체계 개선 ② 중점영역(저탄소/에너지 절약/절수/자원종합이용) 및 핵심 공정기술설비의 표준 제정 ③ 녹색 저탄소 표준채택 시스템 구축, 중점 표준 기술수준 및 성과 평가 추진 ④ 중점분야(녹색설계/탄소발자국/녹색제조/신에너지(자동차))의 표준 국제화사업 추진

● **녹색 공공서비스 플랫폼 구축**

- ① 녹색제조 평가시스템 최적화 및 제3자 평가기관에 대한 관리감독 강화 ② 녹색제조 서비스기업 육성을 통해 제품의 녹색설계와 제조 통합 ③ 녹색제조 공공서비스 플랫폼을 정비하여 서비스모델을 혁신하고 중점 분야에 대한 컨설팅·검사·평가·인증·감사·교육/훈련 등 포괄적 서비스를 제공

● **녹색제조 모범기업의 견인 역할 강화**

- ① 중점 업종 중심으로 녹색 상품/공장/산단/공급망 관리 시범기업 리스트 지속 구축 ② 지역/업종별 녹색제조 모범기업 리스트 작성 장려 ③ 모범기업에 대한 그린인증·등급평가·성과평가 등 관리 강화 ④ 환경정보의 의무공개 내용을 녹색제조 평가 시스템에 포함

● **녹색공급망 관리**

- ① 공급기업의 녹색상품 생산, 녹색공장 건설, 녹색 제조공정 구축, 녹색포장/운송 및 폐기물 회수처리 추진을 독려 ② 녹색산업망과 녹색공급망의 시너지 발전을 촉진 ③ 자동차·가전·기계 등 생산기업이 데이터 지원, 네트워크 공유, 스마트 협업을 위한 녹색공급망 관리체계를 구축하도록 장려

● **녹색·저탄소 인재 양성**

- ① 전공학과 및 산업연구소 건설, 전문인재 및 융합인재 양성 ② 기업·과학연구기관·대학·산업협회·훈련기관 등을 활용하여 다양한 인재를 협력 육성 ③ 다원화된 인재평가/격려 시스템을 구축, 국가 인재 프로젝트로 지원

● **녹색정책과 시장시스템 개선**

- ① 녹색저탄소 발전에 적합한 투융자 정책 및 지원 강화 ② 녹색금융상품 서비스 혁신, 금융기관의 그린 신용대출 확대 유도 ③ 정부의 녹색 조달정책을 확대하여 녹색저탄소 제품의 구매력을 강화 ④ 전기/수도요금 차등화 확대, 탄소배출권과 에너지 사용권 거래의 포괄적 연계 강화

**3) 중국 도시의 교통 분야 녹색전환 정책**

① **배기가스 저감**

● **배기가스 배출 관리 강화와 내연기관차 수요 감축**

- ① 배기가스 배출 기준 상향 조정 ② ‘듀얼 크레딧’ 정책: 중국 내 내연기관차 생산 및 수입 기업에 내연기관차 공급 감축 및 신에너지 자동차 공급 인센티브 부여 ③ 대도시를 중심으로 내연기관차 수 통제 및 운행 등에 불이익 부여

② **신에너지 운송수단 보급 확대**

● **순수전기차(BEV), 플러그인하이브리드(PHEV) 보급 확대**

- ① 정부 및 공공부문 신에너지차 구매 장려, 연간 판매량이 일정 수 이상인 신에너지차(승용차, 버스) 기업 포상 ② 구매 및 차량 운행 제한 완화(번호판 발급 등의 수속 간소화, 이동제한 철폐 및 통행우대), 신에너지차 전용 주차구역 제공 등 비화폐성 지원정책 ③ 구매 보조금, 등록세, 취득세 감면 등 화폐성 지원정책 시행

③ **녹색 교통기술 개발**

● **녹색·초저탄소·스마트 교통체계를 전면 구축**

- ① 대도시를 중심으로 통합교통서비스(MaaS) 기술 발전을 중점 추진 ② 교통운송 부문의 기술 발전을 위해 부처간, 정부와 기업 간 협동 추진 협의체 운영 ③ 전국 교통운송 정보 홍보 및 공유 클라우드 플랫폼을 운영 ④ 시범지역을 활용한 녹색 교통기술 개발

### 3. 정책 제언

#### ① 에너지 분야

##### ● 중국 태양광 생산 관련 소재 공급 리스크 대비

- 알루미늄은 태양광과 풍력 등 신재생에너지 산업 확산으로 중국 내 수요가 확대될 전망이나 생산과정에서 탄소가 많이 배출되므로, 향후 중국 내 생산이 제한되면서 수출이 영향받을 수 있다는 점에서 모니터링 필요
- 한국의 중국산 알루미늄으로 만든 연선·케이블·엮은 밴드의 수입의존도는 2021년 97.5%에 달하며, 2022년 1월부터 8월까지의 99.1%로 대부분을 중국에서 수입

##### ● 화력 발전 분야의 CCUS 협력 방안 모색

- 에너지 소비에서 석탄이 56.8%를 차지할 만큼 석탄을 통한 화력 발전이 아직도 절대적인 비중을 차지하고 있어, CCUS 기술을 통한 탄소포집을 적극적으로 추진할 것으로 판단
- ‘중·미 청정에너지 연구 센터’, ‘중·네덜란드 이산화탄소 ECBM(석탄층 가스 생산 신기술) 및 이산화탄소 심부염수층 저장 센터’ 등의 공동 연구기관을 통해 CCUS 기술 관련 연구 협력을 추진 중이며, 이를 벤치마킹할 필요가 있음.

##### ● 원자력 발전 관련 모니터링 필요

- 중국은 현재 53기 원전을 가동 중이며 총 설비용량은 약 54.6GW이고 2025년까지 28.2% 증가한 70GW로 설비용량을 확대할 계획
- 한국도 SMR의 국내 활용과 수출 등을 위해서 중국이 추진하는 관련 시범사업 등을 연구 조사하여 중국이 소형 원자로 활용과 안전을 위해 마련한 규제와 관련 정책, 기술 경쟁력 등을 파악할 필요가 있음.
- 2000년부터 양국에서 교대로 개최되고 있는 ‘한-중 원자력공동위원회’를 통해 양국 원자력의 안전한 이용을 위한 안전성 확보에 관한 논의를 지속해서 추진할 필요가 있음.

#### ② 공업 분야

##### ● 범부처 차원의 협력 및 정부 재정 지원 강화

- 공업의 녹색전환은 제품설계부터 생산에 사용되는 에너지원, 생산공정, 운송, 사용, 회수처리 등 전 과정에 걸쳐 유기적인 전환이 필수적이어서 중국은 산업부나 환경부가 도시 공업 부문의 모든 녹색전환 정책을 추진할 수 없어 다양한 부처간 협업과 책임을 전제로 정책을 추진 중



- 따라서 종합적이고 체계적인 공업 녹색전환 정책의 수립과 범부처 차원의 협력 강화가 필요하며 녹색 전환을 추진하는 시행주체(제조단위) 및 R&D 등에 대한 재정적 지원을 확대하여 업계의 전반적인 녹색 저탄소 기준을 제고
- **기업의 에너지 이용효율 개선을 위한 지원 강화**
  - 기업으로서 가장 규제 부담이 없는 분야라는 점에서 도시 등 지자체 차원에서의 지원이 비교적 용이한 영역이라고 판단되며, 중국이 추진하는 '그린 데이터 센터' 인증제도 등 기업이 자발적으로 인증에 참여해 에너지 효율을 개선할 수 있도록 정부 차원의 부가적인 지원과 정책 마련
- **중소기업의 녹색전환 지원을 위한 전문 서비스업 육성**
  - 중국은 대기업뿐만 아니라 중소제조기업의 녹색전환을 위하여 공장의 디지털 녹색화 및 공업의 녹색화 등에 대한 종합적인 솔루션을 제공하는 기업, 녹색설계 서비스 기업, 녹색제조단위 제3자 평가기관 등 전문 서비스업을 육성 중
  - 저탄소 전환 방법, 기술 등에 대한 정보나 아이디어가 부족한 기업을 대상으로 종합 컨설팅, 평가/인증, 교육/훈련, 녹색제품 설계 등 전문서비스를 제공하는 기업을 육성하고 이 기업들을 활용하여 제조기업의 저탄소 전환을 추진하는 프로젝트를 지속하여 공업의 녹색전환과 관련 전문 서비스업 발전을 함께 추진
- **철강/시멘트 등 산업의 탄소배출 감축기술 협력 확대**
  - 중국은 고로 방식의 비중이 높고 주요 선진국 대비 고로 생산설비가 비교적 최근에 구축되어 이 설비들을 단기간 내에 변경하기가 쉽지 않은 상황이며, 신규 고로 설비 증설을 최대한 통제하면서 공정 과정에서 탄소배출 감축기술, CCUS 기술에 대한 개발 및 보급에 중점
  - 이에 수소 환원제철 기술 개발 및 국제표준 등에 대한 협력 수요가 높은 중국과 공동 기술 개발 및 상용화 시범사업 등의 국제협력을 추진·지원하는 것이 필요
- **공업 녹색전환 중점지역과의 협력 확대**
  - 철강업에서 허베이, 장쑤, 산둥, 상하이 등의 지역과 초저배출 및 CCUS 기술과 전기로 방식에서의 전환 등을 중심으로 협력 확대
  - 화학 공업은 장쑤, 광둥, 저장, 후난 등의 지역과 저탄소 연료 비중 제고, 차세대 이온막 전해조 기술/장비 적용 분야를 위주로 협력 추진을 고려
  - 자원 재활용 분야는 순환경제 시범사업을 지속적으로 추진 중인 장쑤성(장자강시), 후난성(창사시), 상하이(푸둥신구), 허베이성(허젠시) 등과 자동차 부품, 건설/공작기계부품, 의약설비 부품, 의료기기 제조업을 중심으로 협력 추진

● 중국의 녹색 제조역량 제고에 따른 리스크 대비

- 중국이 공업 분야의 녹색 저탄소 전환정책 추진으로 녹색 제조역량이 상대적으로 빠르게 향상될 경우, 우리의 대세계 수출경쟁력 및 중국 진출 한국기업의 경쟁력 약화, 대중국 수입 공급망 등에 영향을 미칠 수 있어 대비 필요
- 중국이 탄소중립 실현을 위해 오염/탄소 고배출 업종인 광산업 및 자원가공업의 생산 및 수출을 통제할 경우, 중국 광물자원 및 관련 소재 등에 대한 수입 의존도가 높은 한국은 해당 제품의 수입 물량 및 가격 측면에서 충격을 받을 수 있어 이에 대한 대비 필요

③ 교통 분야

● 내연기관차 축소를 위한 로드맵 및 관련 정책 추진 필요

- 중국 대도시에서 추진되는 내연기관차 수요 축소와 전기자동차 보급을 위한 지원정책 등을 파악하고 국내 실정에 맞는 벤치마킹 필요
- 내연기관차 축소를 위한 로드맵을 마련하고, 이를 홍보하고 사회적 합의를 이루는 것이 중요하며, 로드맵을 통해 단계별 정책 수단을 마련하여 낮은 수준의 규제에서 점차 높은 수준의 규제를 추진

● 중국의 내연기관차 규제 강화에 관한 대응 방안 모색 필요

- 중앙정부 차원의 배기가스 기준 강화(‘중국 VI’)와 ‘듀얼 크레디트’ 정책 추진 상황 등을 고려해 보면 향후 중국에서 내연기관차 규제는 점차 강화될 것으로 판단
- 새로운 배기가스 기준인 ‘중국 VI’는 세계 최초로 실제 운행하는 동안 배출되는 배기가스의 상태를 모니터링할 수 있는 장치를 의무적으로 설치하고 이러한 데이터를 관련 기관에 송출하는 규정을 추가하는 등 한국에서 적용하고 있는 유럽 기준보다 높은 수준의 규제를 추진 중

● 교통 분야 그린전환으로 인한 주요 소재 공급 리스크 대비

- 중국정부가 2025년까지 전기자동차 보급률을 20%까지 제고하겠다고 밝히고 있으며, 이차전지 관련 소재 및 부품 수요가 빠르게 증가할 가능성이 존재
- 이차전지 생산을 위해 가공되는 니켈, 리튬 등은 비철금속에 속하며 관련 산업은 전기 투입량이 큰 산업이고, 산업 내 녹색전환으로 인하여 생산 비용과 가격이 크게 상승할 가능성이 있어 이러한 공급 리스크를 대비할 필요가 있음.

● 전기자동차 분야의 산업경쟁력 확보 필요

- 2019년부터 중국산 이차전지뿐만 아니라 수송용 전기차량 등 전기자동차의 수출 경쟁력이 점차 높아지고 있어 한국기업의 기술 경쟁력 확보가 중요

- 동 기간 한국의 중국산 수송용 전기차량(HS: 870240)의 수입액은 빠르게 증가하고 있지만 한국의 대중국 수출액은 감소 추세를 보이고 있음.
- 수소·'V2G' 등 녹색 교통기술 중점 추진 지역과의 협력 강화
  - 톈진·쑤저우·선전은 녹색 물류·수송 시범도시이자 수소차 시범도시로 선정되어 동 지역에서의 수소 분야 협력 수요가 더욱 커질 것으로 예상
  - 'V2G'는 중국이 강력하게 추진하고 있는 녹색 교통기술 영역이며 2020년부터 2025년까지 시범운행을 통해 2026년에는 상업화를 추진하고 있어 한국기업이 본격적으로 중국시장에 진출하기 전에 이러한 시범운영에 참여하는 등 산업 협력의 토대를 선점할 필요 **KIEP**