



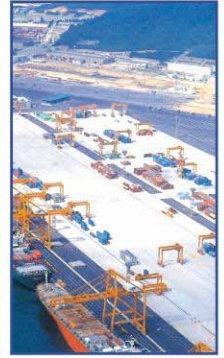
KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2009년 8월 18일

제 09-2호



한국해양수산개발원 상해연구센터 (Korea Maritime Institute Shanghai Center)

中國 上海市 長寧區 尊義路 100號 虹橋上海城 A-1504 Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

전문가 컬럼



금융위기가 해운업에 미치는 영향

전홍(真虹) / 교수발전계획처장
상하이해사대학교

글로벌 금융위기가 구미지역 소비수요의 하락과 원자재 수요의 감소 등을 초래하였으며, 그로 인하여 해운수요도 급격히 위축되었다. 동시에 '자금사슬 스트레스'가 크게 확산되면서 소규모 해운기업들을 '생사존망' 위기에 처하게 하였다. 운송가격의 대폭 하락, 화물량의 급감, 금융상의 어려움 등은 이번 금융위기가 해운업에 미친 영향의 주요한 특징이라고 할 수 있다. 지금까지 글로벌화의 수혜자였던 해운업이 이제는 글로벌 금융위기에 따라 심각한 '재해 지역'이 되었으며, 전 세계 해운시장이 현재의 '곤경'에서 벗어나려면 약 2~3년의 시간이 필요할 것이라고 생각된다.

벌크화물 해운시장에 대한 영향

중국이 최근 몇 년간 철광석 및 석탄

수입을 확대한 것이 바로 벌크화물 해운시장을 유지하면서 강세를 띠게 한 가장 중요한 동력이라고 할 수 있다. 금년 5월 BDI지수가 2,000 수준을 회복한 후 꾸준히 상승세를 보인 바 있다. 중국이 금융위기에 대응하기 위한 대규모의 경제적 조치들을 발표함에 따라 국제철광석 가격협상 재개와 함께 현물가격 하락 요인 등이 공동으로 작용하는 가운데, 금년 1분기 및 2분기 철광석 해운 교역량이 지속적인 증가세를 보였다. 이와 같은 반등은 공황에 따른 과도한 폭락에 대한 합리적인 수정 현상이며, 특히 2009년 중국의 철광석 수입이 대폭 회복한 것과 크게 상관이 있다고 볼 수 있다. 종합적으로는 국제 벌크화물 시장에서 공급과잉 구조가 개선된 것은 아니지만 글로벌 금융위기에 따른 공황

상태는 어느 정도 해소되었으며, 이에 따라 2009년 BDI 지수는 비교적 낮은 수준에서 큰 폭으로 동요할 전망이다.

컨테이너 해운시장에 대한 영향

세계 경제성장이 큰 폭으로 둔화된 상황에서 전 세계 무역량도 상당 폭 감소했으며, 컨테이너 운송시장이 2002년 이후 가장 낮은 수준에 도달하게 하였다. 물동량 공급원이 급격히 위축되었으며, 운임이 지속적으로 하락세를 보였다. 적자 상태에 놓여 있는 정기선사의 경영 상황이 다시 호전될 기미는 지금까지도 보이지 않는다. 유류할증료를 징수하고 있지만 운임이 계속 하락하여 전혀 도움이 되지 못하고 있다. 우리가 예측한 금년 3분기 이후 전망에 따르면 태평양 항로의 시황은 점차 안정을 나타내지만 전체적으로 운송능력 공급과잉 상태가 해소되기 어려울 것이다.

세계 및 미국 경제를 포함한 여건 호전에 따라 금년 제3분기 태평양 항로에서는 운항선사의 스트레스가 어느 정도 해소될 것이지만, 전체 공급과잉 국면이 실질적으로 변화하지는 않을 것이다. 아시아-유럽 항로의 경우 6월 하순 이후 전통적인 '하절기 피크시기' 도래에 따라 운송 수요는 다소 반등하는 것으로 예상되지만, 상대적으로는 방대한 운송능력 과잉에 의해 도움이 되기는 힘든 상황이다. 3분기 이후에는 전체적으로 운송능력이 안정될 전망이다. 대서양 항로의 경우 화물량이 어느 정도 회복하여 금융위기 이전 수준을 회복하고 여러 간선항로 중에서 가장 빠르게 활기를 되찾을 것으로 예상된다.



金融危机对近期航运业的影响分析

真虹 教授/发展规划处处长

上海海事大学

金融危机导致欧美消费需求下降、原材料需求锐减,造成海运需求一落千丈。同时,资金链面临的压力使得规模稍小的海运公司正面临生存考验。运价狂跌、货量剧减,融资困难是这次金融危机对航运业影响的主要特征。作为受惠于全球化的航运业如今成为金融危机的重灾区,估计全球航运市场真正走出困境需要2到3年的时间。

对国际干散货运输市场的影响

中国近年来对铁矿石和煤炭进口的增加,成为支撑干散货运输市场走强的重要动力。在从今年5月6日BDI重回两千点以后,BDI指数开始加速上升。随着中国应对金融危机的大规模经济刺激措施接二连三地陆续出台,国际铁矿石谈判以及

国际铁矿石现货价格走低等因素的共同影响下,使得一、二季度铁矿石海运贸易量持续上升。这一波反弹行情一方面是对前期恐慌性过度暴跌行情的合理修正,另一方面,也与2009年中国进口铁矿石量大幅回升有直接关系。但总的来说,目前国际干散货运输市场供大于求的格局并未改变,但金融危机引发的市场恐慌已有所消退,2009年BDI指数将在低位宽幅振荡。

对国际集装箱运输市场的影响

在全球经济增速大幅放缓的大环境下,全球贸易量呈现不同程度的下滑,导致集装箱运输市场下滑到2002年以来的最低谷。货源严重萎缩,运价一路下跌。时至今日,处于亏损状态的班轮公司经营状况

仍未见起色。虽然班轮公司收取了燃油附加费，但同不断下探的运价相比，仍是杯水车薪。我们对第三季度的预计，在太平洋航线，整个市场形势将逐步企稳，但总体运力过剩的形势将无法改变。随着世界经济以及美国经济大环境的好转，太平洋航线上各家船公司在第三季度的压力将会稍许得到减轻，但供大于求的局面不会发生实质上的改变。在亚欧航线，进入六月中下旬，运输需求在传统夏季出货高峰的拉动下略有反弹，然而在相对庞大的过剩运力面前仍显得于事无补。

但预计第三季度总体运力将趋于稳定。在大西洋航线，预计到第三季度货量将有一定的回复，基本可以达到危机前的水平，成为诸多干线中最早恢复活力的一条。



동향 및 이슈

❖ 충칭, 중국 최초 내륙보세항구 가동

중국 내륙 최초 보세항구 연말 가동

중국 최초의 내륙 보세항구인 ‘충칭보세항구(重庆保税港)’가 금년 말 본격 가동될 예정이다. 또한 ‘충칭보세항구’는 중국 최초로 항만과 공항을 통합하여 운영하는 보세항구로 구축될 계획이다.

이에 따라 중국 서부 내륙지역의 물류거점 기반이 견고히 형성될 것으로 예상되며, 이 지역의 물류 수요 증가가 더욱 탄력을 받을 것으로 판단된다.

중국 보세항구 운영 총 11개로 증가

충칭보세항구는 중국 최초의 상하이 양산보세항구가 2005년 운영에 들어간 후 11번째로 운영에 들어가는 보세항구이다. 중국 보세항구는 최근까지 모두 12개가 비준 되었으며, 마지막으로 비준된 장자강보세항구도 이미 건설 중이다.

[중국 보세항구]

구분	비준일자	보세항구 명칭	계획면적(km ²)	특징
1	2005.06.22	상하이양산(上海洋山)	8.14	중국 최초 보세항구
2	2006.08.31	티엔진동장(天津东疆)	10	-
3	2006.08.31	다롄다야오완(大连大窑湾)	6.88	-
4	2007.09.24	하이난 양푸(海南洋浦)	9.21	-
5	2008.02.24	닝보메이산(宁波梅山)	7.7	-
6	2008.05.29	광시친조우(广西钦州)	10	-
7	2008.06.05	샤먼 하이창(厦门海沧)	9.5092	-
8	2008.09.07	칭다오치엔완(青岛前湾)	9.72	-
9	2008.10.18	선전치엔하이완(深圳前海湾)	3.71	-
10	2008.10.18	광조우난샤(广州南沙)	7.06	-
11	2008.11.12	충칭량루춘탄(重庆两路寸滩)	8.37	중국 최초의 내륙보세항구 “항만+공항” 최초 보세항구
12	2008.11.18	장자강(张家港)	4.1	장수·장강 중하류지역 최초의 보세항구 “현(縣)”행정구에 위치한 최초의 보세항구

충청보세항구는 총면적이 8.37km²으로 3기에 걸쳐 건설되고 있다. 1기 공정은 금년 12월에 마무리 되고, 2기는 2012년, 3기는 2015년에 준공될 예정이다. 총 투자액은 100억 위안이 될 것으로 추산되는데, 확장구역과 보세항구 기능을 추가하는 경우 총 투자액은 400억 원에 달할 것으로 예상된다.

충청보세항구가 운영을 개시하면, 금년 말부터 이 지역 수출입 화물이 보세 혜택을 받을 예정이다. 즉, 중국 해관(세관)에서 부과하는 수입세, 부가가치세 및 소비세 등이 유예될 수 있으며, 국내 화물이 항구 구역에 반입될 경우 수출관세를 환급받을 수 있다. 또한 항구 내 기업 간 화물교역은 부가가치세와 소비세가 면제 되지 않으나 화물이 보세구역에 반입된 후 재수출될 경우 해관에서 면세통관이 허용된다.

중국 내륙지역 발전 가속화 예상

최근 중국 내륙은 과거에 비해 더욱 급속한 성장세를 보일 것으로 예상된다. 이 같은 내륙지역 물류 수요를 반영하여 중국 정부는 지난 6월 3일 지진 피해 지역인 사천성의 부흥개발전략을 내놓았는데, 중국 사천성 서부종합교통허브건설회의에서 <서부종합교통허브건설계획>(이하 ‘서부계획’)을 처음으로 발표하였다. 이 계획에 따르면, 중국은 금년부터 2020년까지 서부종합교통허브를 단계적으로 건설할 계획이며, 총 투자액은 1조 위안에 달한다.

현재 사천성을 경유하는 물류축은 7개 고속도로, 7개 철도 및 1개 내륙수로인데, ‘서부계획’에 의해 2012년까지 사천성 고속도로의 연장을 3,800km까지 증설하고, 항만의 컨테이너 처리능력은 150만 TEU, 내륙수로는 1,066km로 증설할 예정이다. 완공 후에는 12개 고속도로, 2개 내륙수로, 7개 철도 등 모두 21개의 간선로가 사천성을 통과할 것으로 전망된다. 사천성의 공항은 14개로 증가하여 108개의 국내외 도시에 직접 운항하게 되며, 항공노선은 150개로 증가가 예상된다.

한편, 2020년에 사천성은 고속도로 연장을 8,200km, 항만 컨테이너물동량은 300만 TEU, 항로는 2,381km로 늘릴 계획이다. 이 경우 21개 고속도로, 2개 내륙수로 항로 및 18개 철도 등 모두 41개 물류축이 사천성을 통과하게 될 것으로 전망된다. 또한 사천성에서 운항이 가능한 공항이 17개로, 121개 도시와 직접 연결되며, 185개 항공노선이 구축되고 성도의 두 번째 공항을 건설할 계획이다. 이 같은 건설계획의 자금 조달을 위해 사천성 정부는 “1+N”이라는 투자 회사를 설립하고, 관련 ‘시(市)와 주(州)’들도 이에 상응한 금융환경을 조성할 예정이다

중국 내륙 지역 진출 및 지원 강화 필요

이 같은 중국의 계획은 단순히 지진피해지역 복구전략이 아니며 그 동안 꾸준히 추진해 온 중국 정부의 내륙개발정책의 일환으로 판단된다. 지진 피해 이후 1년이 채 안되어 사천성 모든 도로의 복구가 실현되었다는 점이 이를 간접적으로 제시하고 있다. 특히, 이는 금년 말부터 운영 예정인 ‘충청보세항구’가 주변 지역의 다발적인 경제 개발에 따라 더욱 탄력을 받을 수 있을 것으로 예상된다. 따라서 우리나라 기업들의 중국 진출 전략에 있어 ‘물류 공급’이 상대적으로 이미 풍부한 중국 동부 해안지방에서 인프라 건설 수요가 급증하고 있는 내륙지역으로 전환을 검토하고 이를 위한 적극적인 지원이 필요할 것으로 판단된다.

<김태일 책임연구원, ktizorro@kmi.re.kr>

뉴스단신

중국 운임신고제도, 해운시장 신뢰회복에 기여 예상

중국 교통운수부는 8월 1일 이후 국제 정기선 운임신고제도를 전국을 대상으로 확대하여 시행하고 있으며, 국내 정기선사의 경우 신고운임 집행여부를 감시하는 등 시장운임에 대한 관리를 강화하였다.

중국의 운임신고제도는 구 교통부가 1996년에 발표한 ‘국제 정기선 운임신고제도 시행방법(国际集装箱班轮运输运价报备制度实施办法)’에 의해 강소성, 절강성, 상하이 등 장강3각주 지역을 대상으로 시행해 왔다. 지난 6월 9일 현 교통운수부가 ‘국제 정기선 운임신고제도와 관련한 공고(关于国际集装箱班轮运价备案实施办法的公告)’를 발표하여 대상지역이 전국으로 확대되었다. 그리고 이를 위해 상해 항운교역소에는 ‘국제 정기선운임 신고센터’가 새로이 개설되었다.

기존 규정에 의해 지난 7월 30일 현재 92개 해운기업이 운임을 신고했으며, 신고건수는 총 2만 2,420건으로 개별운임은 6만 5,665건에 이른다. 현재 교통운수부에 등록된 153개의 외항 정기선 해운기업 중 신고 대상이 113개 업체임을 고려할 때 향후 신고건수는 증가할 것으로 예상된다. 이에 따라 상해 항운교역소는 신고 방식을 서면보고에서 전자보고 체계로 전환했으며, 특히 운임과 관련한 경영정보의 비밀 유지를 보장하고 있다.

중국 당국 및 상해 항운교역소 등은 이와 같은 운임신고제도의 시행을 통해 악의적인 운임덤핑을 효과적으로 억제할 수 있으며, 특히 ‘제로운임’ 또는 ‘마이너스운임’ 현상을 방지하여 극히 어려운 상황에 있는 정기선 해운시장이 신뢰성을 회복하는 데 기여할 것으로 예상하고 있다.

< 中国水运报, 2009. 8. 6. >

중국 3PL 시장, 연간 16~25% 급성장

국제물류에 있어서 3PL 시장의 비중은 이미 높은 수준에 도달했으나 중국 시장에서 3PL 물류의 비중은 37%에 불과한 것으로 분석되고 있다. 주요 선진국에서 3PL 물류의 비중은 EU 76%, 미국 58% 및 일본 80% 등이며, 특히 전 세계적으로 3PL 물류에 대한 수요가 확대되는 추세이다.

중국 물류시장의 전체 공급능력은 지속적으로 확대되는 가운데, 3PL 물류는 고객 수요의 변화에 신속히 대응하지 못하는 것으로 분석되고 있다. 상해 ‘보커즈원(博科资讯) 물류공급사슬연구센터(物流供应链研究中心)’는 중국 3PL 시장 성장을 저해하는 4개 요인을 다음과 같이 구체적으로 제시하였다.

- 1) 영세성으로 인해 서비스 능력 및 기능면에서 부족하며, 토털서비스가 불가능함
- 2) 물류정보화의 경우 네트워크 및 기술력의 부족으로 정보교류 및 흐름이 원활하지 못함
- 3) 전문인력 부족 및 시설 낙후성 등으로 종합적인 관리체계의 구축이 부진함
- 4) 정책 및 제도의 미비로 전략지원 및 성장기반이 취약함

현재 중국 3PL 시장의 규모는 600~700억 위안에 불과하며, 1~1.5만 개로 추정되는 3PL 기업 중 시장점유율 2% 이상인 업체가 없는 등 영세성이 심각하게 대두되고 있다. 그러나 최근 중국 전체 3PL 시장은 연간 16%~25%의 빠른 속도로 성장하기 시작했으며, 그 결과 새로운 성장시장으로서의 가능성이 큰 것으로 평가되고 있다.

< 中国物流与采购网, 2009. 8. 6. >

상해시, 물류산업 구조조정 시행방안 발표

상해시 정부는 최근 중앙 정부의 물류산업 구조조정 정책인 “2009~2011년 물류산업 조정 및 진흥 계획(物流业调整和振兴规划)”과 관련하여 자체적인 시행방안을 발표하였다. 발표된 내용에는 2011년까지 상해시를 ‘국제중요물류허브(国际重要物流枢纽)’와 ‘아태 물류중심지의 하나(亚太物流中心之一)’로 건설한다는 계획이 포함되어 있다.

이러한 실시방안에 의해 상해시는 항만물류, 제조업물류, 도시배송물류, 도시교통중추물류 등 4개 발전방향으로 중점적으로 추진할 계획이다. 특히 항만물류와 관련해서는 ‘국제해운 발전 종합시험 단지’를 조성하며, 이를 기반으로 양산보세항에서 대외개방을 확대하기 위한 새로운 전기를 마련할 예정이다.

그리고 와이까오차오 보세물류단지의 기능을 더욱 업그레이드하고 국내외 물류기업의 보세단지 입주를 촉진시킴으로써 보다 다양한 서비스가 제공될 수 있도록 한다는 계획이다. 또한 푸둥공항 보세물류단지 건설과 관련해서는 양산보세항 및 와이까오차오 보세물류단지와 협력관계를 구축하도록 함으로써 시너지 효과를 극대화할 예정이다.

< 中国物流与采购网, 2009. 8. 11. >

상해시, 푸둥공항 종합보세물류단지 건설 추진

상해시의 푸둥신구(浦东新区) 인민정부는 상해시가 추진하고 있는 ‘푸둥공항 종합보세물류단지 건설계획’을 국무원이 정식으로 비준했다고 발표했다.

상해 푸둥공항 종합보세물류단지의 면적은 4평방킬로미터에 달하며, 단지 내에서는 영업세 감면 및 통관절차 특혜 등 양산항 보세단지와 동일한 정책이 적용될 예정이다. 이에 따라 푸둥신구에서 동해 연안까지 약 100킬로미터 반경에는 와이까오차오항, 푸둥국제공항, 양산항과 이들 공항만 및 공항 보세물류단지를 포함한 “3항3구(三港三区)” 구조가 완성된다.

통계에 따르면 2008년 양산항과 와이까오차오항의 컨테이너물동량은 2,362만 TEU이고, 푸둥공항 화물처리량은 263만 톤으로 모두 세계 3위 규모이다. 현재 상해시는 푸둥신구를 중심으로 이미 “투센터” 건설계획에 의하여 해운 및 금융중심지화를 적극 추진하고 있으며, “3항3구” 건설계획은 하드웨어 측면에서 이를 촉진시키는 효과가 기대되고 있다.

또한 최근에는 “연해대통로(沿海大通道)” 계획에 의해 “3항3구”를 관통하여 북쪽의 강소성 난통(南通)지역과 남쪽의 절강성 자푸(乍浦)지역까지 연결되는 대규모의 고속도로망 건설이 추진되고 있어 푸둥신구 연안지역이 상해지역 물류중심축으로 부상할 전망이다.

< 新华网, 2009. 8. 11 >

충청, 2012년 유럽행 철도물류서비스 출범 추진

충청시 상무위원회는 2012년을 목표로 유럽행 철도물류 서비스를 출범시키기 위한 사업이 본격화되고 있다고 최근 발표했다.

이 계획에 따르면, 충청시는 충청을 시작으로 란저우, 신장, 모스크바 및 로테르담까지 연결되는 철도노선 건설에 착수했으며, 오는 2012년에는 본격적인 상업서비스가 가능할 것으로 예상하고 있다. 또한 이 철도노선의 상업서비스가 본격화 될 경우 충청에서 중부 유럽까지 운송시간은 약 13일로 경쟁력이 있을 것으로 기대하고 있다.

특히 충청시를 중심으로 한 중국 서부지역은 대중국 교역에 있어서 동부의 연해지역에 비해 우위의 산업경쟁력을 확보할 것이며, 동부 연해지역 부품산업과 연계한 가공무역에 있어서 유리할 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 중국 철도부는 충청시 샤팡빠(沙坪坝)지역에 컨테이너 물류기지 건설을 인가하고 상해 양산항까지 컨테이너 전용 운송서비스를 개설할 예정이다. 충청시를 중심으로 한 이와 같은 다양한 SOC 투자사업은 중국 정부의 '서부대개발' 전략 중심지로 부상하고 있는 이 지역 물류 활성화에 크게 기여할 전망이다.

< 环球物流网, 2009. 8. 6 >

중국 “용성중공업”, 40만 톤급 광탄선 수주

중국 강소성에 위치한 조선소 ‘용성중공업(熔盛重工)’은 오만 해운기업과 지난 7월 4척의 40만 톤급 초대형 광탄선에 대한 신조계약을 체결했다.

이를 통해 ‘용성중공업’은 최근 5개월간 중국 조선업계가 수주한 신조선 계약량에 해당하는 대규모의 수주실적을 기록한 것으로 확인되었다. 이는 전 세계적으로도 최대의 수주실적에 해당하며, 수주액은 4억 9천만 달러로 세계 조선산업의 구조를 바꾼 것으로 평가되고 있다.

한편 ‘용성중공업’은 2008년 8월 브라질 ‘CVRD’사와 12척의 40만 톤급 초대형 광탄선에 대한 신조계약을 체결한 바 있으나 이후 미국발 금융위기로 계약해지 가능성이 제기되면서 국제신인도가 추락하는 곤경에 빠졌다. 그러나 오만 해운기업으로부터의 수주가 원만하게 진행되면서 이를 불식시킨 것이다.

‘용성중공업’이 건조중인 40만 톤급 초대형 광탄선은 기존의 최대 선형보다 3만 톤이 큰 선박으로 운항원가의 절감을 가져올 것으로 예상된다.

< 新华日报, 2009. 8. 6 >

통계

❖ 중국 22개 항만 컨테이너 처리실적



항만	월별 컨테이너화물 처리실적(천 TEU)													
	2006	2007	2008	2009년										
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월
단둥	151.0	181.2	222.2	17.1	34.8	18.9	17.2	23.0	30.4					
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	390.0	650.0	340.0	364.0	380.0	390.0					
잉커우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	219.1	317.4	195.0	181.0	248.13	246.0					
친황다오	200.0	300.0	402.6	20.3	53.5	26.3	39.393	23.807	24.767					
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	628.0	1,196.0	730.0	719	765.0	713.0					
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	82.6	182.7	105.8	137.09	128.84	128.165					
웨이하이	245.0	306.4	346.5	23.8	46.9	30.0	31.6	31.7	31.7					
칭다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	853.0	1,644.0	857.0	840.0	859.0	859.0					
르자오	252.7	430.2	708.6	67.1	126.1	70.3	54.005	76.323	76.503					
롄윈강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	181.5	353.8	217.5	231.8	252.81	272.897					
상하이	21,719.0	26,152.0	25792	1,901.0	1,528.0	2,184.0	2430	2090.0	2010.0					
닝보	6,852.1	9,430.5	10,923.5	798.0	593.9	835.6	874.96	805.85	861.21					
원저우	281.7	351.1	380.5	20.0	19.8	31.5	34.906	34.749	34.4					
푸저우	1,011.7	1,202.0	1,176.6	86.6	60.8	97.0	99.923	103.62	104.919					
취안저우	839.0	1,019.4	1,206.7	76.4	63.3	5.1	104.23	119.47	106.429					
샤먼	4,013.4	4,627.1	5,034.6	399.5	274.1	358.1	411.72	385.40	369.4					
산터우	443.3	615.0	720.1	61.0	46.0	65.0	54.0	66.0	66.0					
광저우	6,635.2	9,203.6	10,971.5	675.0	609.6	848.5	983.98	986.46	1003.67					
선전	18,469.0	21,099.2	21,416.2	1,525.7	1,015.6	1,349.7	1740.2	1471.2	1411.254					
주하이	527.6	631.9	653.8	32.5	32.5	42.3	63.176	39.23	43.78					
중산	1,125.4	1,266.4	1,136.3	61.0	56.0	84.8	104.52	97.308	87.175					
하이커우	244.8	285.7	346.4	13.3	22.0	24.8	25.234	33.391	179.593					
계	83,235.1	104,258.7	11,1054.4	8,132.4	8,926.8	8,517.3	9,542.0	9,021.3	9,050.262					