



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2009년 9월 29일

제 09-4호



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



중국 물류정책의 발전방향

빠이쉘제 교수
남개대학교 경제사회발전연구원

산업정책은 정부가 지도나 강제적인 방법으로 시장경제를 운영하는 일종의 존재형식이다. 20세기 특히 90년대 이후 중국에서 현대적인 물류시장은 빠른 속도로 발전해 왔으며, 정부 정책이 작용했음을 간과해서는 안 된다. 그러나 현재까지도 중국에서는 ‘정책’이라는 단어가 명확하게 포함된 물류정책은 없었으며, 다만 물류와 연관 있는 예를 들어 ‘철도법(鐵路法)’, ‘도로법(公路法)’, ‘항만법(港口法)’, ‘민간항공법(民用航空法)’ 등 법규와 ‘중국 현대물류 발전 가속화를 위한 약간의 의견서(关于加快中国现代物流发展的若干意见)’ 등 각종 ‘의견서’ 및 ‘통지서’ 등과 같은 행정수단에 의해 물류정책 시스템이 유지되는 것이 현실이었다. 이 같은 물류정책 시스템에는 일단의 문제점이 있다. 예를 들어 힘이 강한 부문이 주도할 수밖에 없다는 특성, 관련 법규의 체계성과 연계성 부족, 법규의 효력 약

화, 실제 발전상황과 법규에 의한 조정 및 규범의 불일치 등이 나타나고 있으며, 행정지도 성격의 의견서 등은 대부분 거시적 관점에서 편향되어 있어 구체적인 실행 가능성이 결여되어 있다.

2009년 4월 국무원은 ‘물류산업 조정 및 진흥계획(物流業調整和振興規劃)’을 심의하여 원칙적으로 통과시켰으며, ‘10대 산업 진흥계획’에 포함된 유일한 서비스 산업으로서 물류산업도 금융위기 대응, 산업구조 조정, 경제발전 방식 전환 및 국가경쟁력 강화 등의 중요한 역할이 부여되었다. 이는 중국에서도 물류정책의 중요도가 증대되었음을 보여주는 것이다. 이를 종합적으로 말하면, 현재 중국의 물류정책은 아래와 같은 몇 가지 점에서 변화되었다.

첫째, 본격적인 ‘계획(規劃)’으로서 정책적인 의도를 구체적으로 나타내는 경향이 더욱 뚜렷해 졌다. 중국에서의 ‘계획’

은 광범위하게 운영되고 있는 일종의 산업정책 수단이다. 물류산업 발전과 관련해 초기에는 선도 및 지원에서 이제는 강제성 있는 계획의 수립에 의해 정책적 의도를 구현하는 것이다. 최근 몇 년간은, ‘종합교통망중장기발전계획(综合交通网中长期发展规划)’, ‘전국연안항만배치계획(全国沿海港口布局规划)’, ‘국가도로 운송허브 배치계획(国家公路运输枢纽布局规划)’, ‘중장기 철도망 계획(中长期铁路网规划)’ 등 일련의 계획이 수립되었는데, 이는 물류인프라의 건설 및 이용에 대한 정책적인 지도의 성격이 매우 강하다.

둘째, 지역 간 물류정책의 조화가 중요하게 되었다. 물류산업의 발전은 다양한 산업, 기업, 지역과 연계된 시스템에 의해 나타난다. 기업 간의 일체화된 물류시스템 형성이 중요하게 인식되고 있으며, 지역간 물류정책의 조화도 점차 중요시되고 있다. 그리고 이와 같은 지역간의 물류정책 추진도 대부분 ‘계획’ 형태로 수립되고 있다. 예를 들어 ‘장강삼각주지역 현대화 및 도로·수로교통계획(长江三角洲地区现代化公路水路交通规划)’, ‘환발해

지역 현대화 및 도로·수로교통 기초시설 계획 강령(环渤海地区现代化公路水路交通基础设施规划纲要)’ 등과 같은 물류산업 ‘계획’이 행정구역의 경계를 초월해서 수립되는 상황은 지역간의 물류산업 발전을 촉진하는 정책을 공동으로 추진하려는 의도가 매우 강해진다는 것을 보여 준다.

셋째, 물류정책은 거시에서 미시로 변화하고 정책의 구체화 및 명확화가 더욱 중요시되고 있다. 초기에 ‘지도서’ 및 ‘의견서’ 등의 형식으로 수립된 물류정책은 대부분 일종의 입장을 밝힌 것이며, 실행 가능성이 매우 부족했다. 그러나 최근 몇 년간 물류산업 발전과 관련된 재정, 세수, 금융 및 토지정책이 점차 구체화 및 명확화되었고, ‘표준’이라는 기술 및 강제적 수단 운용을 통해 물류정책의 목적을 실현하고 있으며, 그리고 제조 및 농업 영역에서 현대물류를 발전시키기 위한 세부적인 조치 및 수단 등에 의해 중국 물류정책이 지속적으로 구체화되고 시행 가능성도 높아지고 있다는 점을 발견할 수 있다.



中国物流政策的发展方向

白雪洁 教授

南开大学经济社会发展研究院

产业政策是政府以或诱导或强制的方式干预市场经济运行的一种存在形式。在20世纪90年代以来中国现代物流的快速发展中,政策的作用不可小觑。但时至今日,中国也没有一部明确冠以“政策”字样的物流政策,而是以有关物流的各种法律、法规,如《铁路法》、《公路法》、《港口法》、《民用航空法》等,以及各种“意见”、“通知”,如《关于加快中国现代物流发展的若干意见》等行政手段来支撑起中国的物流政策体系。但这种物流政策的体系结构存在问题,如,带有很强的部门主导色彩,相关法律法规缺乏系统性和协调性,而且法律法规的效力等级低,法律法规调整与规范的内容与实践发展相比滞后,以及行政指导性意见大多偏于宏观,缺乏具体的可操作性等等。

2009年4月中国国务院审议并原

则上通过《物流业调整和振兴规划》,作为十大产业振兴规划中唯一有关服务业的振兴规划,物流业被赋予应对当前金融危机、促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力的重任。这也对中国物流政策提出新的更高的要求。总体而言,目前中国的物流政策体现出以下几点明显的变化。

1.以规划体现政策意图的倾向更加明显。在中国规划一直是一种运用广泛的产业政策手段,目前对物流发展也开始从早期的倡导支持到通过带有强制性的规划制定实施来体现政策意图。近几年《综合交通网中长期发展规划》、《全国沿海港口布局规划》、《国家公路运输枢纽布局规划》、《中长期铁路网规划》等一系列规划的出台,对有关物流基础设施的建设使用等的政策引导作用已经十分明显。

2.跨区域的物流政策协调凸显其重要性。物流发展是一项跨部门、跨行业、跨区域的系统工程，在行业间协调形成一体化物流体系的重要性得到充分认识之后，跨区域的物流政策协调也逐渐得以重视，而且这种跨区域的物流政策实施也大多以规划的形式完成。诸如《长江三角洲地区现代化公路水路交通规划》、《环渤海地区现代化公路水路交通基础设施规划纲要》等一批突破行政区划界限的物流相关规划出台，说明地区间共同制定促进

物流发展的政策意图已经非常强烈。

3.物流政策从宏观到微观，更加注重政策的具体化、明确化。早期以“指导”、“意见”等形式体现的物流政策大多是一种表态，缺乏可操作性。近几年，针对物流发展的财政、税收、金融、土地政策越发具体明确，运用标准这一技术强制手段贯彻物流政策意图，以及明确从制造业和农业领域剥离现代物流需求的具体措施等做法都充分表明中国的物流政策正日趋具体化和更具可操作性。



동향 및 이슈

중국 '신(新)우정법' 발효에 따른 영향



10월 1일 중국 신우정법 발효

지난 4월 24일 전인대에서 통과된 바 있는 '중화인민공화국우정법'(이하 '신우정법', 총9장87조)이 금년 10월 1일 발효될 예정이다. 이 신우정법은 외국 택배업체의 우편물 배송금지, 택배업체 등록자본금 기준 강화, 소화물의 민영업체 취급 금지 등을 포함하고 있다. 이 같은 신우정법 발효로 중국에서 영업하고 있는 FedEx, DHL, UPS, TNT 등 글로벌 기업 및 소규모 택배업체의 영업에 영향을 미치는 등 우정시장의 변화가 예상된다.

신우정법, 택배시장 구조개편

주요 개정 내용은 크게 3가지로 요약할 수 있다. 첫째, 외국 택배업체의 중국 내 우편물(편지와 엽서) 배송을 금지하여 FedEx, DHL, UPS, TNT 등 글로벌 물류기업의 사업 확장 기회를 원천적으로 봉쇄하고 있다. UPS는 2006년 중국 택배업체 '다티엔우류(大田物流)'사를 인수했지만, 우편물 택배사업 진출이 불가능하다. 다만, FedEx, DHL, TNT 등은 중국에서의 사업이 소포 중심이므로 현재의 상황에서 영향이 크지 않을 것으로 보인다. 그리고 개인 편지와 엽서를 제외한 모든 소포, 우편물 등에 대한 국제택배 사업은 그대로 인정된다.

둘째, 중국 내에서 우편물 배송은 중국 내의 민영택배업체에도 금지되며, 이들의 등록자본금 기준이 강화된다. 성, 자치구, 직할시 내에서 경영할 경우 등록자본금 50만 위안 이상, 성, 자치구, 직할시를 넘나드는 경우에는 100만 위안 이상, 그리고 국제택배 사업의 경우에는 200만 위안 이상이어야 한다. 이에 따라 중국 택배시장의 재편이 가속화될 가능성이 크다. 즉, 현재 1만 개 업체 및 종사원 1백만 명 이상의 중국 택배시장에서 신우정법의 요건을 충족하는 업체는 20% 밖에 안 되는 실정이다. 다만, 이 조건에 부합하지 않았다고 해도 이들 업체가 모두 퇴출되어야 하는 것은 아닌데, 이는 기존의 소규모 업체들은 이미 자본금 규모가 크며, 네트워크가 확보된 대형 업체들을 통해 영업을 하고 있기 때문이다. 따라서 자본금 기준 강화로 대형업체 중심의 시장으로 재편하는 효과는 있어도 소규모 업체들의 퇴출이 가속화되지는 않을 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고 중국 택배시장은 민영업체들이 자유롭게 진출과 성장할 수 있는 공간이 아닌 것은 분명하다.

셋째, 개인 편지 및 엽서를 포함한 우편물은 반드시 우정국을 이용하여야 하며, 특히 국제 우편물도 중국 우정국의 EMS를 이용해야 한다. 우정국이 모든 우편물 시장을 독점함으로써 큰 불편이 초래될 것으로 예상되고 있다. 중국 언론에서는 'EMS 독점'은 점차 저항에 노출될 것이며, 국영기업이 이 '꿀단지'를 포기하고 공평한 경쟁을 보장해야 한다고 비판하고 있다.

중국 정부와 업계의 논란 이어져

이 같은 신우정법 제정에 따라 교통운수부와 업계 간의 논란이 최근 지속되고 있는데, 우편물의 중량과 관련한 내용이 주요 주제이다. 신우정법 발효에 맞추어 발표된 ‘우정기업 전용업무 범위규정(안)’에는 100그램 이하의 우편물에 대해 민간택배업체가 운송하지 못하도록 규정하고 있어 업계가 크게 반발하고 있다. 운송 우편물 중량의 제한 한도가 너무 높다는 것이다. 중국 교통운수부는 이는 초안에 불과하며, 아직 구체적으로 확정된 바 없다고 발표하였다. 따라서 향후 우정국의 업무 범위가 얼마나 확대될 지는 이 규정의 최종 결정 결과에 달려있을 것으로 예상된다.

[신우정법 관련 주요 내용]

경과	○ 2009. 4. 24 : 신우정법 <중화인민공화국 우정법> 공포 ○ 2009. 4. : <우정기업 전문경영업무 범위에 대한 규정> 반포, 10월 1일 신우정법과 동시 시행 ○ 2009. 9. 23 : <우정기업 전문경영업무 범위에 대한 규정> 시행연기, 연말이나 내년 초 수정 반포 예정 ○ 2009. 10. 1 : 신우정법 정식 시행
의의	○ 특송사업의 허가제 확립, 특송시장 진입에 대해 엄격히 규제(등록자금, 법인자격 등), 특송시장의 기본규범 규정, 특송사업의 규범화(요금, 배상, 서비스 기준 등)
주요 내용	○ 등록자본금 기준 강화 - 성, 자치구, 직할시 내에서 경영하는 경우 50만 위안, 전국인 경우 100만 위안, 국제 업무까지 하는 경우 200만 위안으로 규정. 현재 전국 범위의 소규모 특송업체의 경우 등록자본금이 10만 위원 수준 ○ 물건특송자격증과 특송물건처리자격증 의무화 - 시 범위 내에서 경영하는 기업은 직원의 30%, 국내 범위는 40%, 국제 범위는 50%의 확보를 규정 ※ 예를 들어 우후(芜湖) 등 상당수의 지역에서는 상기 조건을 모두 충족하는 특송업체가 존재하지 않음

신우정법 발효에 따른 영향

신우정법 발효의 파장효과는 실질적으로 중국 우편물시장에 대한 외국 및 중국 업체의 진입이 거의 불가능해진다는 점이다. 즉, 중국의 우편물 시장은 우정국이 사실상 독점할 것으로 예상된다. 그러나 중국의 소규모 택배업체는 직접적인 피해가 없지는 않겠으나 우정국과 일정한 계약을 통해 하청업체 역할이 가능할 것으로 예상된다. 이는 우정국이 단기간에 중국을 포괄하는 네트워크 구축이 불가능하기 때문이다. 따라서 신우정법에 의한 피해는 외국 택배업체에 집중될 가능성이 크다.

이런 점에서 중국이 물류시장 개방에 있어서 상당히 보수적이라는 것을 알 수 있다. 그러나 중국의 이러한 태도는 개혁개방 이후 자국 물류시장의 대부분을 외자기업에 의존하고 있기 때문이며, 자국 산업을 육성하기 위한 것으로 판단된다. 따라서 이러한 중국의 의도를 비판하기보다는 우리 기업의 전략을 어떻게 추진해야 할지를 고민해야 하는 것이다. 신우정법뿐만 아니라 독점금지법 제정 등의 경우를 보더라도 중국이 물류산업의 개방에 상당히 방어적이라는 것을 알 수 있다. 중국 내에서 물류산업을 경영하거나 진출할 우리나라 기업은 이 같은 배경을 명확히 인식할 필요가 있다. 중국 물류시장 진출 및 시장 확대에 있어서 무엇보다 중요한 것은 현지화 전략이며, 현지 업체와의 네트워크 구축이 핵심이다. 현지 업체를 활용한 전략이어야 현지화도 빠를 것이기 때문이다.

<김태일 책임연구원, ktizorro@kmi.re.kr >

뉴스단신

중국 충칭시, '1강2익3양' 물류전략 추진

중국 서부의 유일한 직할시인 충칭(重庆)시는 장강과 2개 철도노선을 중심으로 태평양, 인도양 및 대서양을 연결하는 물류축을 개발한다는 '1강2익3양(一江两翼三洋)' 물류전략을 수립했으며, 이를 적극 실현하기 위한 '의견서' 형식의 기본계획(重庆市人民政府关于认真贯彻国家物流业调整和振兴规划的实施意见)을 확정했다.

'1강'은 장강을 통해 태평양으로의 물류축을 구축하는 것이며, '2익'은 '위란(渝兰)'철도를 통한 아라산코(阿拉山口)-카자흐스탄-러시아-벨로루시-폴란드-독일-로테르담-대서양의 물류축 및 '위첸(渝黔)'철도를 통한 케이양(贵阳)-쿤밍(昆明)-따리(大理)-웨이리(瑞丽)-미얀마-인도양의 물류축을 구축하는 것이다.

이를 위해 충칭시는 장강의 운항조건을 개선하여 장강의 수송능력을 확대하고 충칭항의 서비스와 작업효율을 적극 제고시키며, 특히 3개 물류기지과 4개 내륙 항구도 개발할 계획이다.

이를 적극 지원하는 방안으로는 충칭시가 '물류산업발전기금'을 조성하며, 연간 2억 위안을 투자하여 철도인프라 확충에 역량을 집중할 예정이다.

또한 대형 및 중소형 물류기업의 금융을 지원하고 이들 물류기업에 대한 에너지 및 부지 공급과 인허가 상의 우대정책을 실시함으로써 계획을 조기에 실현하는 데 주력할 계획이다.

< 자료 : 人民网, 2009. 9. 16. >

중국 국무원, 엔타이항의 보세항구 설립 인가

엔타이(烟台)항은 최근 국무원으로부터 보세항구 설립 인가를 받았으며, 중국 13번째 보세항구로 전국에서 최초로 수출가공단지와 인접항구들을 통합 운영하는 개발이 추진되고 있다.

엔타이시 북부에 위치한 엔타이 보세항구는 총면적 7.26km²로 항만, 물류, 공공검사 및 수출가공 등 크게 4개 지역으로 구성될 예정이다.

항만 지역은 2.5평방킬로미터로 항만작업, 국제환적, 국제배송, 국제구매 등 기능을 수행하며, 컨테이너 처리, 부가가치가공, 물류창고, 컨테이너국제환적 등의 서비스를 제공한다.

엔타이 보세항구에는 보세구역, 보세물류단지, 항만, 수출가공단지의 혜택이 포괄적으로 적용되며, 전체 구역을 통합한 정보화 및 집약화 관리 시스템이 운영된다. 그리고 보세구 및 수출가공구와

관련된 과세 및 외환관리 우대정책도 전면적으로 적용된다.

또한 단기간에 보세운송 체제를 도입하여 향후 3~4년 내에 동북아의 주요 환적 중심항으로 부상한다는 비전을 제시하고 있다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2009. 9. 21. >

장강 심수항로 공사, 조기 완공 예상

장강 내륙의 난징(南京)항까지 수심을 12.5미터까지 준설하여 심수항로를 확보하기 위한 공사가 진행되는 가운데, 장강 하구의 중강쑤원(中港疏浚)공구 수심이 이미 11.62미터에 달하여 당초의 목표인 11.3미터를 초과 달성한 것으로 발표되었다.

장강 심수항로 공사는 1988년 1기 공사가 착공된 후 7미터에 불과하던 장강 수심이 예상보다 빠르게 확대되었으며, 92킬로미터의 마지막 3기 공사도 완공단계에 이르렀다.

이에 따라 장강 하구 항로관리국은 2010년 3월에 가서는 장강 하구에서 난징항까지 10개 항만을 연결하는 심수항로 공사가 조기에 완공되어 전면 개통할 수 있을 것으로 예상하고 있다.

장강 심수항로가 본격 개통될 경우 이들 10개 항만은 1만 톤급 선박 250개가 확보될 것으로 예상되며, 하역능력도 크게 확충될 전망이다.

< 자료 : 中国交通报, 2009. 9. 23. >

DHL, 푸둥 공항에 북아시아 물류허브 건설

DHL은 중국 상하이 푸둥 국제공항에 총 1.75억 달러가 투자될 자사의 북아시아 물류허브 건설에 착수했다고 밝혔다. 이로써 DHL사의 해외 물류허브 투자 총액은 22억 달러에 이를 것으로 예상된다.

2012년 상반기에 본격 가동될 DHL사의 푸둥 국제공항 물류허브는 아시아 최대의 물류허브로서 아시아, 미국 및 유럽대륙을 연결하는 물류서비스를 강화하는 데 기여할 것으로 기대된다.

또한 DHL사의 푸둥 국제공항 물류허브는 푸둥 국제공항의 우수한 항공서비스 네트워크와 정책적 지원을 충분히 활용할 것이며, 아시아의 모든 지역으로 연결되는 자사의 물류서비스 수요에 의해 푸둥 국제공항의 화물취급실적도 크게 증대시키는 등 시너지 효과가 예상된다.

< 자료 : 上海航运交易所, 2009. 9. 22. >

톈진항, 내몽고 복합운송서비스 본격 가동

2009년 들어 톈진항은 물류 네트워크를 우선적으로 구축한 후 화물을 유치(‘先建通路 后揽货源’)하는 시장개발전략을 수립했으며, 특히 내륙의 배후지역을 대상으로 한 복합운송 네트워크 구축을 최우선 과제로 채택한 바 있다.

이에 따라 화물유치 가능성이 큰 내몽고 지역에 대한 복합운송서비스의 개발이 우선적으로 추진되었으며, 9월 들어서는 1회 차에 20피트 형 컨테이너 100개를 수송할 수 있는 내몽고 복합운송서비스가 본격 가동되는 데 이르렀다.

이를 위해 항만 전체 물류자원의 이용을 최적화한 시범서비스 체제가 구축되었고 리스 컨테이너 1,000개가 조기에 도입되었다.

이와 같은 효율적인 복합운송서비스가 개발됨에 따라 내몽고 린허(临河)에서 톈진항까지의 물류비용은 트러킹을 중심으로 한 기존 서비스에 비해서톤당 40위안이 절감되며, 시간은 약 10시간이 단축되는 것으로 분석되었다.

< 자료 : 中国水运报, 2009. 9. 17., 环球物流网, 2009. 9. 14. >

베이징, 2개 내륙항 개발로 국제물류 개선 기대

베이징에서는 통저우(通州) 및 핑구(平谷) 등 2개 ‘내륙항(内陆港)’이 개발되고 있으며, 이들 내륙항에서는 수출입 화주가 직접 통관수속을 마칠 수 있게 된다.

이들 내륙항의 중심기능에는 통관 및 검수를 포함한 주요 항만서비스가 포함되며, 종합물류기지 및 수출입화물 집하지로서 국제물류의 중요한 기능을 담당한다.

이에 따라 북경 지역의 수출입 화주는 수출입화물의 통관수속을 위해 천진 등 주요 항만을 직접 왕복할 필요가 없으며, 컨테이너 운송과 관련해서는 10~20%의 비용절감이 예상된다.

즉, 북경 화주들은 천진항에서 하역된 수입화물의 경우 이들 내륙항에서의 신고를 통해 인도 받으며, 이들 내륙항에서 수출화물에 대한 선적수속을 마칠 수 있다.

북경시는 이들 내륙항에서 통관되는 수출입화물이 향후 3~5년 후 연간 20~30만 TEU에 이를 것으로 예상하고, 특히 수출입 화주에 대한 직접적인 편익 이외에 북경 지역 물류산업 발전 및 국제교역 증대에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

< 자료 : 北京日报, 2009. 9. 16. >

통계

❖ 중국 22개 항만 화물 처리실적



항만	월별 화물 처리실적(만 t)													
	2006	2007	2008	2009년										
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	335.0	239.0	311.0	271.8	375.0	427.0	360.4				
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	2,123.7	1,889.7	2,149.7	1,900.6	2,195.0	2,592.9	2,403.1				
잉커우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	1,532.2	1,266.7	1,468.9	1,299.1	1,535.2	1,550.1	1,649.5				
친황다오	20,168.7	24,569.4	25,220.3	1,684.4	1,557.4	351.1	2,312.2	2,108.4	2,056.5	2,304.2				
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	2,828.0	2,485.0	2,248.7	3,161.9	3,359.0	3,370.0	3,340.0				
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	1,020.0	1,116.6	1,142.6	1,290.6	1,590.2	1,624.3	1,622.5				
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	112.9	104.9	135.7	137.4	197.6	149.2	146.5				
칭다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	2,572.0	2,625.0	2,646.0	2501	2,645.0	2,649.0	2,613.0				
르자오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	1,336.3	1,296.3	1,643.2	1,360.0	1,639.7	1,522.3	1,676.0				
렌윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	902.6	903.9	979.2	863.1	968.6	958.8	954.6				
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	3,358.8	3,053.9	4,888.0	5,112.6	4,420.3	4,162.7	5,121.1				
닝보	42,194.3	47,163.0	50,989.9	3,590.3	3,165.7	4,431.8	4,337.0	5,020.4	5,105.9	5,183.9				
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	354.4	176.7	367.1	364.2	520.3	549.9	438.7				
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	526.7	520.7	760.9	462.1	852.8	833.9	878.6				
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	553.2	528.8	641.8	638.5	691.6	728.0	124.1				
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	736.4	650.7	819.6	875.7	948.7	955.5	679.2				
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	245.0	240.0	265.0	235.0	255.0	265.0	265.0				
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	2,618.2	2,314.0	2,783.5	2,961.9	2,132.4	3,178.4	3,152.0				
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	1,447.1	1,068.1	1,546.8	1,852.4	1,614.4	1,579.9	1,691.2				
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	357.0	291.1	258.9	301.9	395.0	391.1	384.8				
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	130.0	181.7	243.6	248.9	248.7	216.6	241.7				
하이커우	2,126.5	23,72.2	2,613.6	221.3	245.4	281.1	333.7	262.6	206.2	203.4				
계	304,565.7	348,372.9	348,372.9	28,585.7	25,921.3	30,364.1	32,821.6	33,975.9	35,073.2	35,433.5				