



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2009년 10월 27일

제 09-5호



한국해양수산개발원 상해연구센터 (Korea Maritime Institute Shanghai Center)

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

전문가 컬럼



요녕성 연해 경제지역의 물류산업 발전

중밍(钟铭) 교수 / 학과장
대련해사대 국제해운경영학과

지난 2005년 요녕성 당위원회와 인민 정부는 '제11차 5개년 발전계획'에서 '요녕을 기반으로 동북지역이 중국 전역을 서비스하며, 동북아를 지향하자' 등 '오점 일선(五点一线)' 연해지역 경제개발 전략 구상을 제시한 바 있다. 2009년 7월 1일 국무원 상무위원회는 '요녕성 연해지역 발전계획'을 통과시켰다. 이로써 요녕성 연해 경제지역의 개발 및 건설은 중국의 국가전략에 포함되었으며, 새로운 경제개발 지역으로 공식화되었다. 또한 요녕성 연해지역 물류산업 발전을 가속화시키는 것이 이 지역 발전을 위한 중요한 촉진 효과가 있으며, 특히 물류산업은 이 지역 경제개발을 위한 핵심과제의 하나이다.

요녕성 연해 경제지역의 다롄(大連), 단둥(丹東), 진저우(錦州), 잉커우(營口), 판진(盤錦), 호루다오(葫蘆島) 등 6개 해안 도시는 물류산업 발전이 필요한 양호한 기반을 확보하고 있다.

요녕성 연해 경제지역은 이미 동부 지

역에서 가장 발달하고 밀집된 종합 교통 운송 네트워크가 구축되어 있다. 그리고 다롄, 단둥, 진저우, 잉커우, 호루다오 등 5개 주요 항만에는 100여개의 1만 톤급 이상 선석이 존재하고 최대 접안능력은 30만 톤급이며, 전 세계 160여개 국가 및 지역으로의 항로가 운영되고 있다. 또한 동북지역에서 가장 완전한 기능을 갖춘 다롄 다야오완(大窑湾) 보세항구도 보유하고 있으며, 항만 물동량이 약 5억 톤에 이르고 도로와 철도운송 체계도 비교적 잘 발달되어 있다. 선다(沈陽-大連), 하다(哈爾濱-大連) 등 간선철도와 옌다(煙台-大連)페리 및 선다(沈陽-大連), 선산(沈陽-山海关), 단다(丹東-大連) 등 고속도로가 있다.

항공운송은 다롄, 단둥, 진저우 등 3개 공항을 보유하여 52개 국내선 및 20여개 국제선이 운항되고 있다.

물류산업은 강력한 산업연관성과 연동 효과를 가지고 있다. 따라서 요녕성 연해

경제지역 물류산업을 발전시킴에 있어서 ‘요녕성 연해 경제지역 발전계획’에 따라 총체적 목표를 설정하고 경제 및 사회 발전 수준에 맞추어 그 지역의 산업에 적합한 현대물류 시스템을 구축하여야 한다. 특히 아래와 같은 몇 가지를 중시해야 한다.

먼저 요녕성 연해 경제지역 물류산업 배치의 최적화, 합리적인 기능 포지션의 확정, 물류 자원의 체계적인 조합 등을 통해 지역과 산업부문을 뛰어넘는 물류 능력을 확충하고 역내 물류 네트워크를 점진적으로 구축해야 한다. 첫째는 합리적인 물류 노드 즉 ‘점’의 배치, 둘째는 ‘점’을 ‘선’으로 연결시켜 최적화된 물류 공급사슬 ‘중심축’ 배치, 셋째는 ‘점’과 ‘중심축’을 전체의 ‘면’과 연동시켜 ‘네트워크’를 구축, 넷째는 합리적 ‘노드’ 분포, 적절한 ‘중심축’ 활성화, 강한 ‘네트워크’ 기능의 산업 배치 프레임이 전반적으로 가능하도록 하는 것이다. ‘점’을 ‘선’으로 연결하고, ‘선’을 ‘축’으로 확대하며, ‘축’을 ‘면’으로 성장하게 하는 물류산업 공간의 발전적인 배치를 통하여 해안선에서 100

킬로미터까지 연해지역과 전체 요녕성의 경제성장을 이끌어 내는 것이 목표이다.

다음으로는 산업별 공급사슬을 철저히 고려하여 특화된 전문 물류를 개발하는 것이다. 요녕성의 ‘발전계획’에 따르면, 요녕성 연해 경제지역은 2020년까지 장비제조, 석유화학, 도금, 조선, 첨단기술 등 핵심산업에 중점을 두는 산업 배치가 추진될 예정이다. 예를 들어서 단둥에는 정밀장비 제조업을 배치하고 잉커우에는 중형 장비 및 특수설비, 교통운수 설비 및 부품 등의 산업클러스터가 구축된다. 창싱다오(长兴岛)와 다롄의 산업 우위는 조선 및 물류산업에 있다. 잉커우는 철강 및 중형장비, 진저우는 자동차부품, 농산 가공, 석유화학, 유색금속 도금업 등이 우세하다. 이에 따라 물류산업의 발전은 이들 주요 서비스산업과 긴밀하게 연계되어야 한다. 특히 지역의 핵심 산업을 특화하는 방향으로 장비제조업 물류와 석유화학을 중심으로 한 고도가공 원자재 물류 등 전문화된 물류의 개발을 적극 추진해야 하는 것이다.



辽宁沿海经济带物流产业发展关键问题

钟铭 教授 / 博士 / 系主任
大连海事大 国际航运管理系

2005年, 辽宁省委、省政府在辽宁省“十一五”发展规划中提出了打造“立足辽宁, 依托东北, 服务全国, 面向东北亚”的“五点一线”沿海经济带的战略构想。2009年7月1日国务院常务会议讨论并原则通过了《辽宁沿海经济带发展规划》, 标志着辽宁沿海经济带开发建设已纳入国家战略, 成为中国新的经济发展带。加快辽宁沿海经济带物流产业的发展, 对沿海经济带发展具有重要的促进作用, 物流业是沿海经济带发展的主要任务之一。

辽宁沿海经济带6个沿海城市(大连、丹东、锦州、营口、盘锦、葫芦岛)具备良好的发展物流的基础条件。

沿海经济带已建成东北地区最发达、最密集的综合运输网络。拥有5个主要港口(大连、丹东、锦州、营口、葫芦岛), 100多个万吨级以上泊位, 最大靠泊能力30

万吨级, 已同世界160多个国家和地区通航。(拥有目前东北功能最齐全的大连大窑湾保税港区)。港口货物吞吐量接近5亿吨。公路、铁路运输方面较为发达。分布有沈山、哈大等区域干线铁路和烟大轮渡, 沈大、沈山、丹大等多条高速公路。在航空运输方面, 拥有大连、丹东、锦州3个空港, 52条国内航线和20多条国际航线。

物流业具有很强的产业关联度和带动效应, 辽宁沿海经济带物流业的发展, 要围绕《辽宁沿海经济带发展规划》确立的总体目标, 逐步建立起与经济社会发展水平相吻合、与经济带产业相配套的现代物流业体系。重点做好以下工作。

(1) 优化辽宁沿海经济带物流产业布局, 合理确定功能定位, 对物流资源进行系统整合并形成跨部门跨地区物流能力, 逐步

形成区域物流网络。一是形成合理的物流节点即“点”布局；二是连点成线，形成优化的物流供应链轴线布局；三是以点、轴带面，形成物流网络；四是在总体上形成节点分布合理、轴线辐射适宜、网络功能强大的产业布局框架。通过“以点连线、以线促带、以带兴面”的物流产业空间发展布局，辐射和带动距离海岸线100公里范围内的沿海经济带和全省经济的发展。

(2) 嵌入产业供应链，发展专业物流

按照《规划》，到2020年辽宁沿海经济带将打造以装备制造业、石化产业、

冶金产业、船舶制造业以及高新技术产业为重点的产业布局，例如，丹东将发展精密装备制造业，营口着力构筑重型装备和专用设备、交通运输设备及部件等产业集群，长兴岛和大连的产业优势在于造船和物流，营口钢铁业和重型装备，而锦州则在于汽车零部件、农产品加工、石化工业和有色冶金工业。物流业的发展应该与所服务的产业密切衔接，突出重点，大力发展装备制造业物流、石化产业（高加工度原材料工业）物流等专业化物流。



동향 및 이슈

❖ 빈하이 신구, 국제해운센터로 조성



빈하이 신구를 북부 국제해운센터로 건설

금년 9월 중국은 “텐진 빈하이 신구의 북부국제해운센터 건설을 가속화하기 위한 의견서(시행계획)” (天津滨海新区关于加快北方国际航运中心建设的意见(试行), 이하 ‘의견서’)을 발표했다. 이는 2015년까지 빈하이 신구를 중국 북부, 동북아 및 중앙아시아 내륙까지를 포괄하는 북아시아의 본격적인 국제해운중심지로 조성한다는 내용이다. 이로써 2006년 5월 26일 중국 국무원이 상하이 푸둥(浦东) 신구에 이어 두 번째 ‘종합개혁실험구’로 지정한 빈하이 신구의 성장이 더욱 가속화될 전망이다.

3대 경제개발구 모델의 하나로 개발

빈하이 신구는 중국 텐진시 외곽에 위치한 경제개발특구로 선전(深圳)이나 상하이 푸둥 신구를 모델로 하고 있다. 특히 선전 경제특구 및 푸둥 신구는 이미 성숙기에 들어선 반면, 텐진 빈하이 신구는 최근 성장이 가속화되고 있어 투자가 크게 증가할 것으로 예상되고 있다.

[중국 경제특구 개발 현황]

구분	선전 경제특구	상하이 푸둥 신구	텐진 빈하이 신구
개발세대	1기	2기	3기
지정시기	1980년	1990년	2006년
지역	(남부) 주강삼각주	(중부) 장강삼각주	(북부) 보하이만
정권/지도자	덩샤오핑	장쩌민	후진타오

7대 핵심사업을 중점적으로 추진

의견서에 따르면, 2015년 빈하이 신구에 위치한 테진항은 30만 톤급 선박의 입항이 가능하며, 전체 물동량 5.5억 톤 및 컨테이너 1,700만 TEU를 처리하는 항만으로 개발하고, 2012년 해운, 항만 및 관련 산업 부가가치는 연간 2,000억 위안에 이를 것으로 기대하고 있다. ‘북부국제해운센터 건설’을 위해 7개 핵심 사업이 추진될 계획이다.

이외에도 크루즈 터미널, 숙박시설 및 면세쇼핑을 포함한 상업시설 등을 완비하여 부가서비스 확충에도 주력한다는 계획이다. 그 결과 2015년까지 빈하이 신구는 항만, 물류단지 및 연계수송체계를 포함한 물류인프라는 물론 조선, 중공업 및 석유화학 등 관련 핵심 산업이 완비된 국제해운중심지의 면모를 완성할 것으로 기대되고 있다.

[빈하이 신구의 7대 핵심사업]

- ① 2009년 둥장(东疆) 보세항구 4km²에 창고, 물류, 공장시설 등을 완공
- ② 2010년 3.6km²의 2기 물류단지를 건설
- ③ 2012년 10km²의 보세항구 전면 건설과 함께 그 기능 확대를 추진
- ④ 2015년까지 900억 위안을 항만건설에 투자하여 4기 컨테이너부두와 30만 톤급 철광석부두와 원유부두 및 석탄부두 2기를 건설
- ⑤ 조선, 중공업, 석유화학 등 임항산업 육성을 추진
- ⑥ 배후단지와 연계하는 고속도로를 적극적으로 건설
- ⑦ 서부의 배후지와 연계철도 건설을 적극 추진하고, 황완(黄万) 철도의 복선화 및 항만진입 3개 노선 건설을 추진

텐진, 선전 및 상하이에 비해 고성장

텐진은 후진타오 국가주석이 균형발전론을 앞세워 동북 3성 진흥을 위한 핵심 거점으로 개발하고 있는 경제특구이다. 금년 상반기 텐진의 경제성장률은 16.2%로 중국 내 1위를 차지할 정도로 매우 빠르게 성장하는 지역이다. 텐진은 1세대 선전(8.9%)과 2세대 상하이(6.3%)에 비해 매우 높은 성장률을 기록하였다. 빈하이 신구는 국무원이 경제특구로 지정한 후 급성장하고 있으며, 특히 물류의 영역도 크게 확대되고 있다.

빈하이 신구는 급속한 산업발전을 꾀함과 동시에 텐진항의 확대 개발을 통해 국제 지위를 강화하고 있으며, 중국 북부뿐만 아니라 중앙아시아까지 물류 영역이 확대될 것으로 예상된다. 금년 9월 14일 네이멍구(内蒙古) 린허(临河)에서 텐진항 야드까지의 철도복합운송 시범사업이 본격화되어 20피트 컨테이너 100개를 적재할 수 있는 전용열차가 운행되고 있으며, 내년 1월까지 12만 톤의 화물이 운송될 예정이다.

2015년까지 물류기업 집중 진출 필요

빈하이 신구는 급속한 성장으로 이미 상당히 성숙된 단계에 이르렀으며, 개발 중인 프로젝트가 많아서 당분간은 선전 및 상하이에 비해서 빠른 성장이 이어질 것이다. 빈하이 신구 텐진경제기술개발구(TEDA)에는 모토로라, 도요타자동차, 코카콜라, 에어버스, 삼성전자 등 세계 500대 기업에 해당하는 120여 기업을 포함해 4,500여 업체가 입주해 있다. 상대적 우위에 있는 빈하이 신구의 기업환경에 따라 우리나라도 제조업 진출 및 물류센터 건설 등을 추진한 바 있다. 특히 이번 의견서에 포함된 프로젝트가 진행됨에 따라 목표연도인 2015년까지 텐진항, 물류단지, 내륙연계수송 등 물류환경의 변화가 한층 가속되고, 그 범위 크게 확대될 것으로 예상된다.

빈하이 신구의 이러한 변화는 기존에 진출하고 있는 제조업체와 연계하는 방식이나 중국 기업과 합작을 통해 빈하이 신구 북부국제해운센터 건설 시기(2015년)에 맞추어 적기에 빈하이 신구의 물류 잠재력을 흡수할 수 있도록 향후 우리나라 물류기업 진출이 집중적으로 추진되어야 할 것으로 판단된다.

<김태일 책임연구원, ktizorro@kmi.re.kr >

뉴스단신

‘서부 대개발’ 인프라 투자 4,689억 위안 추가

중국 발전개혁위원회는 2009년 말까지 신규로 착공되는 18개 중점사업을 결정했다. 이는 ‘서부 대개발’ 계획을 보다 철저히 추진하여 내수를 적극 확대하고 서부지역의 안정적인 발전을 실현하기 위한 것이며, 이를 위해 4,689억 위안이 추가로 투입된다.

18개 중점사업에는 청두-란저우, 충칭-구이양, 쿤밍-난닝, 리장-상거리라, 란저우-우루무치(제2노선) 철도와 샤먼-청두(쓰바-나시도안 구간) 고속도로의 건설, 광시성 위량 및 라오커우 수운허브 건설, 청두 상류공항과 시안 셴양공항 확장 및 기타 지역공항 건설 등 14개 물류 관련 사업이 포함되어 있다.

이 중 최대 사업은 란저우-우루무치(제2노선) 철도 건설로 1,200억 위안 규모이며, 길이 1,768킬로미터의 I급 및 복선철도로 시속 200킬로미터의 고속 운행이 가능하다. 특히 2000년부터 2008년까지 서부 대개발 프로젝트가 102개 및 1조 7,200억 위안임을 고려할 때 최근 들어 교통 및 물류인프라 투자가 집중되는 것으로 분석된다.

< 자료 : 中国航务周刊及航贸网, 2009. 10. 14. >

차이나쉬핑, 중국은행과 전략적 제휴 추진

차이나쉬핑과 중국은행은 800억 위안 규모의 투자협력 양해각서(MOU)를 체결했다. 이는 상하이 지역에 국제 금융 및 해운 클러스터를 건설하는 ‘투센터(Two-Center)’ 계획에 적극 참여하고, 특히 상하이 금융당국 등이 추진하는 ‘상하이 해운산업기금’ 조성에 대비한 것으로 분석되고 있다.

이에 따라 차이나쉬핑은 ‘상하이 해운산업기금’ 조성에 주도적으로 참여할 수 있는 여건을 확보한 것으로 평가된다. 즉 대리점 또는 중소 해운기업에 대한 선박금융을 중심으로 운영될 동 기금과 관련한 유리한 지위를 이미 확보한 것이다.

‘투센터’ 계획에 의하여 조성될 동 기금의 운영을 차이나쉬핑이 주도하게 됨에 따라 향후 본격적으로 조성될 기금은 해운 및 대리점업계에 보다 유리하게 운영될 것으로 예상되나, 상하이 금융당국과 해운 기업을 관리하는 건축교통위원회의 업무협조체제가 효율적으로 구축될지가 변수로 작용할 전망이다.

< 자료 : 中国证券网, 2009. 10. 22. >

중국, 조선산업 구조조정 준비에 착수

조선산업이 중국 국무원이 엄격히 관리하고 있는 6대 공급과잉 산업에 포함되지는 않지만 구조조정 필요성이 제기되어 왔다. 그리고 ‘공업정보화부’는 10월 19일 ‘전국 조선, 선박수리, 해양장비 및 기초설비에 대한 전문조사에 관한 통지’를 하달했다.

이는 중국 조선산업의 구조조정 시행 여부를 구체적으로 결정하기 위한 준비이다. 관련 업계는 오는 11월 30일까지 조사결과를 당국에 보고해야 하며, 향후 과학적인 조선산업 발전계획 및 정책을 수립하기 위한 근거자료로도 활용될 예정이다.

‘통지’의 내용에 따르면, 조사 대상은 5만 톤급 이상의 선박 및 해양구조물을 제조하거나 수리하는 기존 및 건설중인 조선 인프라이며, 중국 측 투자지분, 용도, 현재 및 준공시 생산능력 등의 내용을 포함하고 있다.

이를 통해 중국은 정확한 자국의 조선산업 생산능력을 분석함으로써 보다 합리적인 조선산업 구조조정 및 성장전략을 수립하게 될 전망이다.

< 자료 : 东方早报, 2009. 10. 22. >

닝보, 현대물류발전 5개년계획 추진

중앙정부가 지정한 전국의 21개 물류거점도시에 포함된 닝보는 ‘닝보의 입장에서 저장(浙江)성을 기반으로 장강삼각주를 위해 봉사하며, 중국 중서부로 확장하는 한편, 이를 국내외로 연결하는 현대적인 물류체계를 구축한다’는 목표에 따라 ‘현대물류발전 5개년계획’을 수립하여 추진한다.

이에 따라 닝보 인민정부는 향후 5년간 기존 항만을 중심으로 종합적인 현대물류 네트워크를 적극 구축한다. ‘북쪽 화물과 남쪽 여객(北货南客)’을 흡수하기 위한 환상 철도 네트워크 구축을 가속화시키며, ‘용진(甬金)철도’ 등을 건설하여 해운 및 철도에 의한 원거리 연계운송 체계를 완비할 계획이다.

메이산(梅山) 보세항구, 닝보 복합운송 물류허브, 진하이(镇海) 대량화물 물류허브, 닝보 공항물류단지, 중국 플라스틱 물류기지 등 핵심 물류단지와 기지 건설을 적극 추진함으로써 물류산업의 공간적인 성장과 구조를 최적화한다.

물류서비스 여건을 적극 완비하는 방안으로는 ‘닝보 사이버항구’를 구축하여 항공 및 내륙운송을 포함한 다양한 연계수송 및 국제물류 종합 항만정보 환경을 조성하며, ‘M&A’ 등에 의한 물류기업의 구조조정 및 성장도 지원한다.

또한 닝보-저우산(舟山) 항만 통합, ‘저장성 전략항만동맹’ 결성, 진화(金华), 사오싱(绍兴), 상라오(上饶), 잉탄(鹰潭) 등 성 내외 내륙항구의 통합, 청두(成都), 우한(武汉), 충칭(重庆) 복합운송철도 개통 등으로 네트워크화를 적극 추진한다.

< 자료 : 互联网, 2009. 10. 15. >

중국, 청두시에 아시아 최대 철도허브 건설

중국 쓰촨(四川)성 청두(成都)시는 청바이장(靑白江)구에 있는 철도컨테이너허브의 청샹(城廂)역 재개발 공사에 최근 착수했다. 이는 청두 철도허브 건설 공정의 70%가 완료되었으며, 금년 12월 30일에는 전체 공정이 완공될 것임을 의미한다.

청두 철도허브는 ‘쓰촨 대지진’ 이후 중국 정부가 집중적으로 투자한 최초의 철도 프로젝트이며, 완공될 경우 연간 수송능력이 2,626만 톤에 달하여 아시아 최대의 철도 컨테이너허브가 될 전망이다.

이 계획은 중국 철도부가 전국에 걸쳐서 추진하는 ‘18개 철도물류허브 건설계획’에 포함되며, 대지진 이후 집중적인 물류인프라 복구 및 건설을 통하여 ‘서부 대개발’을 조기에 완성하려는 중국 정부의 정책의지가 반영된 것이다.

청두 철도허브가 본격적으로 가동되면 칭다오, 댜오징, 톈진, 상하이, 선전, 광저우 등 동부 항만도시와 컨테이너 직행서비스가 개설된다. 이는 쓰촨 지역을 중심으로 한 중국 서부지역과 동부연안의 시간 및 공간거리를 대폭 단축시킬 뿐만 아니라, 동유럽 또는 중앙아시아와의 물류도 크게 활성화할 것으로 예상된다.

< 자료 : 东方网, 2009. 10. 13. >

중국-베트남 국제 간선철도 건설

베트남 국경에 위치한 광시(广西)성은 ‘더바오(德保)-징시(靖西)’ 철도 건설에 착수했다. 이는 중국이 베트남 북동부 국경을 통과하여 하노이까지 연결되는 기존 상구이(湘桂)철도에 이어 쿤밍(昆明)으로부터 북서부 국경을 통과하여 하노이까지 연결되는 새로운 복합운송 루트를 확보한다는 것을 의미한다.

이번에 건설되는 더바오-징시 구간은 연장 42킬로미터로 12억 5,000만 위안이 투자된다. 특히 중국과 베트남을 연결하는 국제철도가 증설된다는 의미 이외에도 메콩강 개발계획(GMS)과 연계되며, ‘범아시아 철도네트워크’ 동부 지선으로서 쿤밍(昆明)과 베트남 하노이까지의 국제 간선철도를 완성한다는 의미가 있다.

또한 ‘더바오-징시’ 구간은 ‘Ⅱ급’ 및 단선철도로 건설되지만 평균 운행속도가 시속 120킬로미터로 화물운송 중심으로 운영되며, 2년간의 건설을 통해 완공될 경우 중국 서부지역 물류를 활성화하는 데 크게 기여할 전망이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2009. 10. 13. >

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	29.9	25.2			
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	390.0	650.0	340.0	364.0	380.0	390.0	410.0	130.0			
잉커우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	219.1	317.4	195.0	181.0	248.1	246.0	248.0	256.3			
친황다오	200.0	300.0	402.6	20.3	53.5	26.3	39.4	23.8	24.8	63.1	36.7			
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	628.0	1,196.0	730.0	719.0	765.0	713.0	797.0	686.0			
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	82.6	182.7	105.8	137.1	128.8	128.2	132.8	128.6			
웨이하이	245.0	306.4	346.5	23.8	46.9	30.0	31.6	31.7	31.7	30.9	29.3			
칭다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	853.0	1,644.0	857.0	840.0	859.0	859.0	860.0	855.0			
르자오	252.7	430.2	708.6	67.1	126.1	70.3	54.0	76.3	76.5	70.0	69.9			
렌윈강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	181.5	353.8	217.5	231.8	252.8	272.9	274.1	282.3			
상하이	21,719.0	26,152.0	25,792	1,901.0	1,528.0	2,184.0	2,430.0	2,090.0	2,010.0	2,352.0	2,188.0			
닝보	6,852.1	9,430.5	10,923.5	798.0	593.9	835.6	875.0	805.9	861.2	926.4	996.6			
원저우	281.7	351.1	380.5	20.0	19.8	31.5	34.9	34.7	34.4	37.6	34.6			
푸저우	1,011.7	1,202.0	1,176.6	86.6	60.8	97.0	99.9	103.6	104.9	113.5	111.0			
취안저우	839.0	1,019.4	1,206.7	76.4	63.3	5.1	104.2	119.5	106.4	105.4	108.2			
샤먼	4,013.4	4,627.1	5,034.6	399.5	274.1	358.1	411.7	385.4	369.4	396.4	424.9			
산터우	443.3	615.0	720.1	61.0	46.0	65.0	54.0	66.0	66.0	72.0	70.0			
광저우	6,635.2	9,203.6	10,971.5	675.0	609.6	848.5	984.0	986.5	1,003.7	981.2	1,003.9			
선전	18,469.0	21,099.2	21,416.2	1,525.7	1,015.6	1,349.7	1,740.2	1,471.2	1,411.3	1,512.4	1,709.0			
주하이	527.6	631.9	653.8	32.5	32.5	42.3	63.2	39.2	43.8	42.2	47.0			
중산	1,125.4	1,266.4	1,136.3	61.0	56.0	84.8	104.5	97.3	87.2	99.6	106.3			
하이커우	244.8	285.7	346.4	13.3	22.0	24.8	25.2	33.4	179.6	35.8	36.7			
계	83,235.1	104,258.7	111,105.4	8,132.4	8,926.8	8,517.3	9,541.9	9,021.2	9,050.4	9,590.3	9,335.5			