



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2009년 11월 24일

제 09-7호



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



중국 해운물류의 발전추세와 대책

쇼우젠민 교수

상하이해사대학교 해운경제관리학과

‘개혁개방’ 이후에 중국경제의 급성장은 투자 및 대외무역항 급증한 것과도 깊이 관련이 있다. 중국경제의 대외무역에 대한 의존도는 약 1/3로 대외무역 운송의 90% 이상이 해상운송을 통해 실현된다. 그래서 해운 및 물류 발전은 중국경제에 지대한 영향을 미쳤으며, 미래에도 매우 큰 영향을 미칠 것으로 보인다.

중국 항만은 해운 및 물류를 기반으로 급성장했다. 기반시설의 규모뿐만 아니라 항만관리의 품질도 비약적으로 발전했다. 항만은 단순한 하역에 만족했던 수준이 종합물류처리센터로 발전하였으며, 강한 영향력에 의해 도시 및 지역경제 발전을 촉진하는 추진력이 되었다.

2007년 이후 글로벌 경제위기는 중국 해운 및 물류 발전에 큰 영향을 미쳤다. 중국의 대외무역은 2008년 성장이 둔화되었고 유례없이 침체되었다. 항만물류도 어려움을 겪었으며, 중국의 경제발전에 큰 영향을 미친 컨테이너운송업도 사상 최대의 하락폭을 기록해 2009년 2월에는 최저 수준에 도달하였다.

중국 해운물류의 최근 양상들은, 항만 화물처리량의 변화와 관련해서 수요가 이미 안정적 상황에 있음을 보이고 있다. 전국

항만 물동량은 월평균 6억 톤으로 수출입 물동량이 1.9억 톤이며, 컨테이너 물동량은 완만한 증가세가 이어져 5개월 간 매월 1,000만 TEU 이상을 기록하고 9월에는 1,107만 TEU에 도달했다.

중국의 대외교역은 9월 이후 전년대비 하락폭이 감소했으며, 전월대비 성장률이 10%를 초과함에 따라 경제학계는 중국 경제가 호전될 것으로 예상하여 성장률 예측치를 상향 조정했다. 이런 상황에서 해운물류의 성장은 정부 및 기업 부문이 어떻게 불확실성을 효과적으로 해소할 지에 달려 있다.

전체적으로는, 중국경제의 회복이 다소 명확하게 나타나고 있지만 해운물류의 발전은 세계경제의 성장배경과 분리하여 설명할 수 없다. 결국 세계경제의 진정한 회복이 이루어져야만 중국의 해운물류도 성장 동력을 확보하게 된다. 일시적 세계경제 회복이 근본적인 성장 패턴을 이끌어내지 못하며, 해운물류의 성장 요인은 매우 복잡해진다. 해운물류 성장과정에서 수요의 양과 구조의 변화 및 증가시기가 관심을 기울여야 할 요소이다.

수요량의 관점에서는, 단기간에 호황기 수요량까지 회복하기는 매우 어려우며, 개

발도상국 및 선진국들의 회복 시기에 대한 기대치가 달라 개발도상국 경제가 조기에 상승한다는 예측과 선진국 경제주기에 따른 회복 예측이 논란을 일으킬 것이다. 어느 쪽이 정확한 지가 해운물류 시설 및 자산투자 패턴의 관건이다.

수요구조의 경우, 현재는 경제위기에서 벗어나는 상황으로 산업생산 및 자원의 수요변화에도 점차 영향을 미칠 것이다. 회복 이후 산업생산 및 자원의 수요구조와 교역 패턴은 물론, 해운물류 기반시설 및 자산의 구성에도 영향을 미칠 것이다. 이는 해운물류 구조 및 서비스의 패턴에 반영되어야 하며, 정확한 입지의 선정 및 품질 제고를 위한 노력이 필요하다.

회복으로의 반전시기는, 중국 해운물류 전체가 확실히 대규모로 진출하기 위한 핵심 포인트이다. 회복 초기에는 반드시 대규모의 해운물류 수요가 동반되겠지만 현재 세계경제는 겨우 침체를 벗어나는 단계이다. 세계경제는 다시 불황에 빠질 가능성도 있으며, 정확한 판단도 어렵다. 해운물류의 과투자는 진정한 회복으로의 반전시기에 악영향을 미칠 수 있다.

산업성장 측면에서는, 중국 해운물류는 아직도 기회가 많으며, 연안해운 및 장강물류의 성장이 향후 국제 부문을 보완할 것이다. 미래 성장과 관련해서 중국 해운물류 성장을 다소 진정시키는 수준에서 전략이 구상되고 일련의 대책과 조치도 단계적으로 추진되어야 한다.

1. 규모의 확장속도 조절 및 구조조정 능력 : 중국의 해운물류시설에서 항만은 수년간 가장 빠르게 확장된 기반시설에 해당한다. 일정한 리듬을 유지할 능력을 확보해야 하며, 글로벌 경제회복에 맞춘 구조조정이 필요하다. 수요 침체의 현재 상황에서는 구조조정이 특히 유효하다.

2. 성장구조 조정, 우수자원 집중, 내부경쟁 억제, 서비스품질 제고 : 이 기회에 해운물류의 중요한 기반시설인 항만은 물론, 해운선대까지 효과적인 구조조정을 추진하여 새로운 성장단계에서 필요할 글로벌 경쟁력을 배양하고 보다 우수한 서비스품질을 확보해야 한다.

3. 해운 회복 및 고성장기의 돌파구를 정확히 파악함으로써 해운물류의 성장에 신속히 대응하며, 투자의 적정규모 등을 분석하고 우수한 지원정책과 조치 등을 갖추어야 한다. 초기 단계에는 서비스가 경기회복 및 성장의 기반이 되며, 성장 궤도에서 벗어나지 않도록 점진적으로 발전시켜야 한다.

해운물류는 경제성장과 밀접한 관계가 있으며, 중국경제의 지속적 성장은 중국 해운물류 성장을 보장하는 핵심요소이다. 중국 해운물류산업은 향후 전 세계에서 강력한 영향력을 행사할 것이며, 글로벌 해운물류산업이 바닥을 탈출할 수 있는 중요한 수단의 하나가 될 것이다.



中国航运物流的发展趋势和对策

上海海事大学 港航技术经济与管理专业
寿建敏 教授

自改革开放以来,中国经济发展步伐的加快与引进投资和对外贸易有着极大的联系,对外贸易对中国经济的影响占到了1/3左右,而对外贸易货物运输的90%以上通过海洋运输实现,因此航运和物流的发展极大地影响了中国经济的过去,也将会对中国经济的未来产生深刻的影响。

以航运物流为基础的中国港口经历了不平凡的发展历程。无论从基础设施的规模,还是从港口管理的质量都出现了飞跃式的发展。港口也从仅满足简单的货物装卸运输,发展到综合物流处理中心,并成为影响和推动相应城市和区域经济发展的推动力。

自2007年以来的世界性经济危机对中国航运和物流的发展产生了巨大的影响。中国对外贸易从2008年增长开始收窄,并随之出现了前所未有的大幅下降,港口物流也未能独善其身,尤其是对中国经济发展有着重要影响的集装箱运输出现了历史最大降幅,2009年2月到达最低箱量水平。

从航运物流发展的最新态势来看,中国港口吞吐量的变化已反映出航运物流需求出现趋稳的迹象。全国港口吞吐量月水平在6亿吨左右波动,外贸吞吐量月水平在1.9亿吨左右,集装箱吞吐量月水平出现逐月缓慢提升的现象,已经连续5个月超过1000万TEU的

水平,9月份达到了1107万TEU。

根据最新的中国经济数据统计来看,9月份进出口同比下降开始减少,环比出现超过10%的增长,同时各路经济学家也对中国经济的增长进行了向好的预测,经济增长率预期调高。在这样的背景下,航运物流的发展应该怎样进行是中国航运界、政府管理部门和企业迫切想要求解的未知数。

总体来看,虽然中国经济的回暖现象较为明显,而中国航运物流的发展离不开世界经济的大背景,世界经济的真正复苏才是中国航运物流走强的真实动力。新一波世界经济的复苏也不会简单进行原模式增长,因此影响中国航运物流发展的因素将会更加复杂。中国航运物流在未来的发展中,将更加需要关注需求量的变化、需求结构的变化和需求时间窗口的来临。

从需求量来看,简单恢复到高涨时期的需求已经很难在短期内重现,发展中国家和发达国家间对经济恢复的周期思想并不一致,这将导致发展中国家经济快速恢复增长的单相思和发达国家按经济周期理论恢复经济间的博弈。无论谁将胜算,对航运物流来讲将是影响其设施和资产投资节奏的关键。

从需求结构来看,由于经济危机的影响,在复苏过程中,产品和资源的需求和获取将

产生较大的影响,由此将影响复苏后的产品和资源需求结构和贸易方向,因此将对中国航运物流的基础设施和资产布局、结构和服务内涵产生深刻的影响,准确定位和提高质量是必须的努力方向。

时间窗口是关系到中国航运物流能否准确把握大规模介入时机的关键。经济复苏的初始阶段并不一定带来大规模的航运物流需求,而且目前世界经济仅仅是显示出衰退的终结趋势,世界经济是否会有一段萧条波动期,时间多长还不能准确回答。因此,航运物流的过度投机反映将会对真正复苏高涨的时间窗口产生影响。

从发展来看,中国航运物流仍然充满机遇,尤其是沿海和长江航运物流的发展将部分弥补国际航运物流的不足。面对未来的发展,中国航运物流的发展应该在更加平静的心态下进行策略性的布局,逐步采取一些对策措施:

1.控制能力规模的扩张速度,调整布局。
中国航运物流设施中的港口是近几年来扩张

最快的基础设施之一,应该进行一定的节奏性能力增长控制,以适应世界经济复苏的步伐,同时进行积极的布局调整,由于现阶段需求不足,更有利于布局调整的顺利进行;

2.调整发展结构,集中优势资源,减少内耗式竞争,提高服务品质。无论从中国航运物流的重要基础设施港口码头,还是船队结构都应该抓住这一时期进行有效的调整,使其在新一轮发展中,在世界范围内获得更大的竞争优势,形成更好的服务品牌。

3.紧紧把握航运复苏和高涨的时间窗口,及时跟进航运物流的发展,做好政策支持和扶持工作,掌握好投资和投机的限度,在初始阶段以服务经济复苏和发展为主线,逐步推进到推动经济发展的轨道之中。

航运物流和经济发展息息相关,中国经济的持续增长将会是中国航运物流持续发展的最大保障。中国航运物流也将会在世界范围内产生重要影响,并将成为推动世界航运物流走出低谷的主要推手之一。



동향 및 이슈

✚ 중국 물류기업 해외진출 가속화 전망



중국, 기업 해외진출 촉진정책 마련

2003년 적극적인 해외진출을 목표로 채택된 ‘저우추취’(走出去)정책에 의하여 본격화된 중국 기업의 해외투자가 더 용이해질 전망이다. 중국 외환관리국은 2009년 6월 ‘국내기업 해외투자 외환관리에 대한 통지(关于境内企业境外放款外汇管理有关问题的通知)’를 발표했으며(이하 ‘외환관리 통지’), 8월 1일 본격 시행에 들어갔다. 이는 그 동안 축적된 해외투자 사례를 근거로 해외투자 기업의 애로사항을 해결하기 위한 것으로 평가된다. 이를 통해 해외투자 기업의 범위가 확대되고 자금의 조달이 용이해지며, 자금의 관리방식이 투자기업에 유리해지는 등 중국 기업들의 해외투자가 보다 편리해질 전망이다.

주요 3대 외환관리정책 변화 적용

이번 ‘외환관리 통지’는 주요 3대 정책의 변화를 포함하고 있다. 첫째, ‘중외다국적기업’에 국한되었던 해외투자자 및 기업의 범위를 확대시켰다. 이에 따라 상당한 법적지위를 확보하고 있으며, 자본금 한도 등 일부 규정을 충족하면 대부분 해외투자가 허용된다. ‘중외다국적기업’은 국내외에서 동시에 기업을 소유하고 있을 뿐만 아니라 특히 중국내 기업조직이 글로벌 투자관리 기능을 갖추고 있는 기업이다. 둘째, 기업의 자금조달이 용이해진다. 과거에는 외화자금에 의한 투자만 가능했으나 향후에는 인민폐(RMB)에 의한 해외투자가 가능하다. 셋째, 해외투자 심사절차가 간소화되어 해외구좌 개설, 외화자금 환전, 인민폐 환전심사, 해외투자송금 등의 절차가 지정된 민간 전문은행에서 처리된다.

이외에도 해외투자 기업의 리스크를 효율적으로 관리할 수 있는 다양한 조치가 시행되고 있다. 이에 따라 중국 물류기업의 해외투자가 증가하기 시작했다. 이와 같이 해외물류 투자가 특히 급증하는 것은 글로벌 물류네트워크의 구축을 위한 중국 정부의 의지와 지속적인 외국자본의 유입으로 축적된 막대한 자본이 이를 뒷받침하고 있기 때문이다.

즉, 중국은 원자재 및 에너지자원의 확보를 위한 해외투자를 크게 확대하면서 이를 수송하기 위한 글로벌 물류네트워크가 필요하게 되었으며, 해운 및 항만 등을 중심으로 한 물류기업의 급속한 성장에 따른 자본의 축적과 국내에서의 경험을 토대로 하여 해외진출을 위한 경영능력을 확보한 것이다.

[중국 물류기업의 해외투자 사례]

투자시기	투자업체	투자지역		투자방식
2007.03	차이나머천트	붕타우항	베트남	MOU 체결
2007.08	차이나쉬핑	시애틀항	미국	합자법인 설립
2007.11	코스코	수에즈운하 컨터미널	이집트	20% 지분 인수
2008.01	닝보항만그룹	탈린항	에스토니아	MOU 체결
2008.10	코스코	피레우스항	그리스	임대경영
2009.04	코스코&선전항만그룹	포트 캠블라	미국	항만 확장 사업
2009.09	코스코 & HPH	남미	남미	항만 등 인프라투자 고려

중국 물류기업의 새로운 해외투자 패턴

이와 같은 새로운 해외투자 정책으로 중국 물류기업의 해외투자가 새로운 양상을 보일 전망이다. 코스코, 차이나쉬핑, SIPG, 닝보항만그룹, 차이나머천트 등 대형 국영기업을 중심으로 이루어지던 해외투자에 다양한 주체의 참여가 가능해진 것이다. 또한 중국 물류기업의 자금조달이 더욱 용이해지면서 이들 기업의 자금력 또는 투자여력이 증대될 것으로 예상된다.

전문가들은 중국의 해외물류 투자시기가 늦었으며, 경험도 부족하여 아직은 초기단계인 것으로 평가되고 있으나, 원자재 및 에너지자원에 대한 해외투자과 동시에 물류투자가 수반되는 동반 진출 투자가 확대될 가능성이 크게 확대된 상황이다.

경쟁 및 협력을 위한 대응책 마련 시급

중국 정부의 이와 같은 정책적인 지원과 이에 따른 중국 기업의 해외투자가 가속화되면서 우리나라 기업들이 이들 기업과 협력할 필요성이 더 증가한다고 볼 수 있다. 우리나라 물류기업들의 경우 기술과 경험은 우수하나 자본력에 있어서는 중국 기업보다 열세인 것으로 판단되기 때문이다. 문제는 우리나라 물류기업들이 중국 기업과의 제휴를 통해 해외시장 진출이라는 편익을 취할 수 있을 것으로 예상되지만 중국 기업들이 다년간의 제휴를 통해 기술 및 노하우를 습득하면 우리나라 물류기업의 입지가 약해질 수 있다는 점이다. 더욱이 중국 기업들의 해외투자가 증가함에 따라 쌍용자동차의 경우와 마찬가지로 우리나라 물류기업들도 인수합병의 위협으로부터 자유롭지 못하다.

따라서 우리 정부는 해외진출 정책을 보다 기업 친화적으로 정비하는 한편, 다양한 수단을 마련할 필요가 있다. 더욱 확대될 것으로 예상되는 중국 기업들과의 협력과 경쟁에 있어서 발생하는 문제들을 제도적으로 대응하고 지원할 수 있는 방안도 마련되어야 하는 것이다. 우리나라 물류기업들의 기술 및 노하우의 유출이나 인수합병 등의 문제는 개별 기업의 차원에서 대응하기 어렵기 때문이다.

뉴스단신

장강, 사상 최대의 항로정비 실시

중국 정부 및 장강 유역 지방정부들은, 금년 들어 사상 최대 규모의 장강항로 정비공사에 착수했다. 금년에만 이미 15억 위안 이상의 예산이 투입되었으며, 장강 중류의 10개 구간에서 항로 확보 및 수심 증대를 위한 공사가 진행되고 있다.

※ 장강 유역은, 인구 5억(중국 전체의 1/3), 중국 경지면적의 1/4 및 농공업 생산의 1/2, 밀집된 대형 도시 등 우수한 산업입지 및 경영환경을 제공함

장강항로 정비사업은 오는 2020년까지 계속되고 총 430억 위안이 투입될 예정이며, 장강 유역 경제발전의 핵심축으로 이미 한계에 이르고 있는 장강수로를 보다 향상된 ‘황금수로’로 도약시킨다는 야심찬 계획이다.

이에 따라 향후 장강항로의 연간 통항 가능 최대 선형은 이빈(宜宾)까지 1,000톤급, 청링지(城陵矶)까지 1만 톤급, 그리고 타이창(太仓)까지는 5만 급으로 증대된다. 특히 계절적으로는 충칭(重庆)까지 1만 톤급, 이창(宜昌)까지 4천 톤급, 우한(武汉)까지 8천 톤급, 난징(南京)까지는 5만 급 외항선의 통항이 가능할 전망이다.

< 자료 : 新华社, 2009. 11. 11. >

상하이, ‘해운센터’를 4개 구역으로 구분

상하이를 국제금융 및 해운중심지로 개발하기 위한 ‘투 센터’계획에 의해 조성되고 있는 ‘국제해운센터’ 건설이 본격화되고 있다.

우선 집배송 및 첨단 해운서비스 등 2개 시스템의 구축을 목표로 철도, 항만도로, 간선도로, 고속도로 등 기반시설 건설에 주력하는 등 해운산업 사슬 및 클러스터의 형성을 가속화시키고 있다.

특히 상하이 ‘국제해운센터’ 핵심구역의 기능적 목표와 공간적인 구도를 정립하기 위한 노력이 구체화되면서 해운서비스를 위한 4개의 핵심구역을 선정하여 기능적인 역할을 특화한다는 계획이 구체화되고 있다.

그 결과 양산항을 중심으로 한 양산린강(洋山临港) 종합해운서비스구역, 푸둥신구의 루자주이(陆家嘴) 해운서비스개발구역, 와이가오차오(外高桥) 해운물류서비스구역 및 린쿵(临空) 항만개발구역 등 4개 구역이 기능적으로 구분되어 개발될 전망이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2009. 11. 19. >

두만강 유역에 ‘창지투 개발개방 선도구’ 건설

중국 국무원은 두만강 유역 종합개발과 관련하여 ‘창지투(长吉图) 개발개방 선도구’ 건설계획을 국가 전략계획으로 확정했다.

이 계획에 따라 중국의 동북아와 경제협력을 위한 중요한 플랫폼인 지린(吉林)성 두만강 유역의 개발을 촉진하기 위하여 핵심지역인 창춘(长春)시, 지린(吉林)시, 옌볜(延边)조선족자치주 등을 통합한 ‘창지투’ 구역에 특별구가 건설된다.

이에 따라 ‘창지투 개발개방 선도구’는 지린성을 포함한 동북 3성의 개발과 개방을 선도하는 특별구로서 중국의 문호개방 및 동북아 경제협력을 위한 핵심 플랫폼으로서 중국 동북지역의 새로운 경제성장 중심지가 될 전망이다.

또한 ‘창지투’ 지역은 산업구조조정을 지속적으로 진행시키면서 산업개발 및 보호를 동시에 추진하여 옌볜 지역 개발 및 개발을 촉진하는 선행 및 시범지역으로 활용될 것으로 예상된다. 또한 국가전략사업, 동북아 관문, 경제 및 기술협력, 동북지역 경제 활성화 등의 포지션에 의해 집중적으로 관리될 예정이다.

< 자료 : 中国证券报, 2009. 11. 17. >

광저우, 24시간 통관체제 확립에 주력

광저우(广州) 세관당국은 광저우항을 아시아권 핵심 물류허브로 도약시키기 위한 일환으로 다양한 조치를 통한 통관여건 및 효율성을 적극 개선하고 있으며, 24시간 통관체제를 확립하기 위한 노력을 확대하고 있다.

그 결과 금년 10월 말까지 광저우 세관의 평균 통관시간이 2.6시간 단축되었으며, 24시간 통관 성공률은 97.8%에 도달했다. 특히 무관세 수출 화물의 경우 24시간 통관 성공률이 100.0%에 이르는 등 통관시간이 지속적으로 단축되고 있다.

이를 위해 광저우 세관당국은 바이윈(白云)항공종합보세구와 난사(南沙)보세항구의 설립을 적극 지원해 왔으며, 황푸(黄埔)세관과 세관업무 통합 및 선적명세서 상호인증 시스템 구축, 광저우항만그룹 및 SINOTRANS와 선적명세서 상호인증을 위한 MOU체결 등을 통해 통관여건을 개선하는 데 주력해 왔다.

< 자료 : 海西物流交易网, 2009. 11. 12. >

닝보-저우산항, 다푸커우 컨부두 1단계 완공

닝보(宁波)-저우산(舟山)항의 진탕(金塘)부두 다푸커우(大浦口) 컨테이너터미널 1기 공사가 4년 만에 완공되어 2개 선석 및 야적장이 시험 가동에 들어간다. 이를 위하여 65톤급 안벽크레인 4기, 41톤급 갠트릭레인 4기 및 트레일러 20대 등의 부두장비가 이미 시험 운전을 마쳤다.

‘닝보항 지주회사’, 홍콩 ‘닝싱(宁兴)그룹’ 및 저우산 ‘킨탕부두개발유한공사’의 합작기업인 ‘저우산닝보 컨테이너부두 유한공사’가 총 1억 6,300만 위안의 공사비를 투입하여 건설하는 다푸커우 터미널이 완공되면, 다푸커우 터미널은 7~15만 톤급 대형 컨테이너선석 5개와 야적장, 선박수리시설 및 배후도로 등을 완비한 최첨단 터미널로 거듭난다.

다푸커우 터미널의 건설을 통해 닝보-저우산항은 충분한 컨테이너선석을 확보하여 지속적으로 증가하는 항만물동량 수요를 충족할 수 있을 것으로 기대되며, 특히 1만 TEU급 이상 초대형 컨테이너선의 기항이 가능하게 되면서 지역 통합항만으로서의 면모를 갖추게 될 전망이다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2009. 11. 18. >

요녕성, ‘5종3횡’ 철도네트워크 구축 추진

2005년 이후 요녕(辽宁)성은 ‘5종3횡(五纵三横)’네트워크의 구축을 목표로 적극적인 철도건설에 주력하고 있으며, 전체 철도건설 프로젝트에는 오는 2015년까지 1,800억 위안이 투입될 예정이다. 이 같은 요녕성의 철도건설 예산은 지린(吉林)성의 과거 3개 5개년계획(8, 9, 10차) 기간의 24.5배에 해당하는 엄청난 규모이다.

이에 따라 요녕성에서 목표연도인 2015년까지 이미 개통된 3개 프로젝트 등 완공된 11개 노선을 포함하여 총 26개의 철도건설 프로젝트가 추진될 예정이다. 나머지 10개 프로젝트는 공사가 본격적으로 진행되고 있으며, 기타 5개 프로젝트도 2015년 이전에 착공 또는 완공을 목표로 건설계획이 수립된 상태에 있다.

2015년을 기점으로 요녕성의 26개 철도건설 프로젝트가 모두 완공되면, 요녕성의 간선철도 네트워크는 6,600km에 이를 것이며, 요녕성 내부 및 주변지역을 연결하는 철도물류체계의 운영효율이 크게 향상될 전망이다. 또한 1,400km에 이르는 기존 여객전용철도 및 전국 고속철도 네트워크 등과 함께 철도부문의 물류분담률이 향상하는 데 크게 기여할 것으로 예상된다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2009. 11. 18. >

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	12월
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	335.0	239.0	311.0	271.8	375.0	427.0	360.4	353.9	370.2			
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	2,419.3	1,676.1			
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	1,609.4	1,600.0			
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	2,309.0	2,247.2			
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	3,293.0	3,291.0			
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	1,663.3	1,555.0			
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	112.9	104.9	135.7	137.4	197.6	149.2	146.5	186.9	187.1			
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	2,630.4	2,631.0			
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	1,567.0	1,646.6			
롄윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	902.6	903.9	979.2	863.1	968.6	958.8	954.6	987.7	994.5			
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	5,029.4	4,490.0			
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	5,465.9	5,330.0			
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	354.4	176.7	367.1	364.2	520.3	549.9	438.7	475.8	573.2			
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	526.7	520.7	760.9	462.1	852.8	833.9	878.6	725.1	622.1			
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	553.2	528.8	641.8	638.5	691.6	728.0	124.1	615.8	659.7			
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	736.4	650.7	819.6	875.7	948.7	955.5	679.2	1,015.7	1,014.8			
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	245.0	240.0	265.0	235.0	255.0	265.0	265.0	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	3,091.3	361.3			
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	1,774.9	1,784.2			
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	357.0	291.1	258.9	301.9	395.0	391.1	384.8	371.2	358.3			
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	130.0	181.7	243.6	248.9	248.7	216.6	241.7	357.5	-			
하이커우	2,126.5	23,72.2	2,613.6	221.3	245.4	281.1	333.7	262.6	206.2	203.4	229.5	238.3			
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	36,437	31,895.6			