

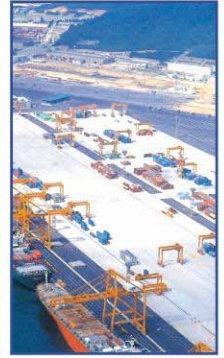


중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2009년 12월 29일

제 09-8호



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 물류산업 거시적 환경의 특징

천찬 부교수

상하이 통찌대학교 교통운수공학부

중국은 90년대 들어서야 물류산업의 발전을 중요시하기 시작했다. 중국 물류산업이 최근 몇 년간 빠른 속도로 성장했으나 선진국들과 비교할 경우 아직은 전반적으로 성장 초기단계에 놓여 있는 것으로 보인다. 중국 물류산업의 발전을 위해서는 우선 중국 산업 환경의 거시적 특징 등을 명확하게 파악할 필요가 있다. 이를 주제로 하여 필자는 중국 물류산업 발전의 거시적 환경을 분석 및 연구하여 아래의 기본 관점들을 제시하며, 다양한 업계의 관계자들이 참조하길 바란다.

(1) 지리환경, 인구 및 토지

인구가 많고 1인당 경지면적이 작으며, 인구 분포의 불균형이 중국의 근본적인 현실이다. 도시화 수준도 비교적 낮아서 지역 및 계층적 성향도 차이가 매우 큰 것으로 평가된다. 중국에서는 90% 이상 인구 및 경제력이 동부 지역에 집중되어 있으며, 이는 동·서 경제발전 불균형의 주요 전제가 되는 동시에 경제 및 물류

발전 불균형의 중요한 원인이기도 하다. 토지자원의 부족은 우리나라 경제발전을 제약할 뿐만 아니라 교통 및 물류 기반 시설의 건설까지 제약하는 원인이 되고 있다.

(2) 정치 및 법률 환경

중국은 정부가 주도하는 시장경제를 중심으로 하는 국가이기 때문에 정부가 산업을 발전시키는 데 큰 역할을 하고 있다. 중국 정부가 현재 물류산업을 촉진하는 다양한 정책들을 추진하고 있지만 시장 발전 속도를 효과적으로 반영하지 못하는 등 계획경제 하에서의 행정관리 제도가 물류기업들의 네트워크화 진전과 관련하여 제도적인 걸림돌이 되고 있다. 이에 따라 중국에서는 다양한 지역 또는 운송모드를 활용하는 복합물류 서비스가 어려운 실정이다.

(3) 고속성장의 경제 환경

장기간 지속된 고도성장 및 국제교역

활성화가 중국 물류산업 발전에 양호한 환경을 제공해 왔다. 이는 단기에 중국 물류산업 발전의 여건을 개선시켜 국제 물류기업의 중국 진출이 집중되는 한편, 국제적인 발전추세에 상응하는 중국의 물류산업 성장을 가속화시키는 것이다. 다만, 급속한 경제성장은 인프라의 중복 투자를 초래할 가능성이 크며, 특히 경제 성장을 지나치게 낙관하여 질적 제고에 소홀히 함으로써 물류서비스 시장에서의 저가경쟁을 야기하고 일체화 물류서비스 기능을 취약하게 할 수 있다.

(4) 전통과 개혁이 공존하는 사회문화

전통적인 습관과 관념의 속박과 함께 네트워크화가 진전하고 있는 상업문화가 공존하는 것이 현재 중국의 사회문화적 특징이다. ‘닭 머리가 되는 한이 있어도 소꼬리는 되지 않는다’로 대변되는 중국 문화의 특징이 중국 물류기업의 규모화 진전 및 관련업무 융합의 걸림돌이 되고 있다. 약 2억에 이르는 네티즌과 6억이 넘는 농민들이 바로 중국의 전자상거래 물류시장과 잠재적인 농촌 배송물류시장

발전의 기회이다. 최근에는 물류 배송이 따라가지 못할 정도로 전자상거래시장이 급성장하고 있다.

(5) 쾌속 성장하는 기술 환경

중국 물류산업 성장을 위한 기술 환경 기반이 매우 취약하며, 그 기술 수준도 상당히 낮아서 시장의 수요에 크게 못 미치고 있다. 그러나 중국 정부가 이미 물류인프라 건설을 중요시하고 있으며, 기업도 점차 물류 정보화 구축에 주의를 기울이고 있다. 중국 물류산업의 발전에 필요한 기술 환경도 단기간에 큰 변화가 기대되고 있다. 다만 기술 환경이 급속히 발전하는 과정에서는 데이터 수집 정제, 낮은 데이터 이용률, 저조한 정보교류 및 공유도, 기술 적용 및 융합 능력의 부족 등이 문제점으로 나타나고 있다.

종합적으로 말하면, 한 국가의 거시적 환경이 기업 발전을 결정하는 배경이며, 기업 발전의 기회이다. 기업들은 환경의 특징을 깊이 이해해야 그 환경 여건에서 더 많은 수확을 얻을 수 있을 것이다.



中国物流产业发展的宏观环境特点

上海 同济大学交通运输工程学院
陈川 副教授

中国重视现代物流的发展是在90年代以后,与国际上物流发达国家相比,近年来中国的物流产业得到了快速发展,但总体上中国的现代物流发展还处于发展初期阶段,在中国发展物流产业一定要对中国的宏观环境特点与特殊性有清晰把握,笔者通过对中国物流产业发展的宏观环境分析研究,得出以下基本观点,提供给业内相关人事决策参考。

(1) 地理环境、人口与土地

人口多,人均耕地面积少,人口分布不平衡是中国的基本国情,中国的城市化程度较低,城乡差异较大。中国90%以上的人口和经济集中在东部地区,这是东西部经济发展不平衡的重要前提,也是经济和物流发展不平衡的重要原因。土地资源的紧缺制约着我国经济发展,也制约着交通与物流基础设施建设。

(2) 政治法律环境

中国是政府主导下的市场经济发展国家,政府在产业发展中作用重要。中国政府正在加速制定各种有利于物流产业发展的政策,但法律法规建设滞后于市场经济的发展,原有计划经济体制下的行政管理体制,成为网络化物流企业发展的制度性障碍,在中国发展跨区域的物流与跨越不同运输方式的物流服务相对较难。

(3) 高速发展的经济环境

持续多年的高速经济增长,强劲的进出口贸易发展,为中国物流产业发展创造了良好的环境,使中国有可能在短期内使物流产业发展的基础设施环境得到较大的改善,国际物流企业在中国的集聚,加速了中国物流产业与国际接轨的发展步伐。但是,快速发展的经济也容易造成基础实施重复建设,过于乐观的估计经济量的发展

而忽视质的提高，导致在物流服务方面存在低水平的价格竞争，一体化的物流服务能力不强。

(4) 传统与开放交错的社会文化环境

来自传统习惯与观念的束缚和网络化发展条件下的商业文化共同构成当代的中国社会文化的特点，中国文化中宁做鸡头，不做牛尾的思想，也阻碍了中国物流企业的规模化发展和相关业务组合。近2亿多的网民和6亿多农民共同构成中国电子商务物流市场和潜在的农村配送物流市场发展机会。近年来电子商务迅速发展凸显出物流配送能力跟不上电子商务市场需求的发展。

(5) 快速发展的技术环境

中国物流发展的技术环境基础薄弱，起点较低，落后于市场需求，但政府高度重视物流技术基础设施建设，企业也开始普遍重视物流信息化建设。中国物流发展的技术环境也将在短期内有较大的改变。但在技术环境快速发展的过程中，主要存在数据采集不及时、数据利用率不高，信息交换与共享程度低，技术之间对接与匹配能力不强等问题。

总之，一个国家的宏观环境是影响企业发展的背景，也是企业发展机会环境，对企业来说，只有比较深刻的理解并环境的特点，才能在这样的环境土壤中取得更多的收获。



동향 및 이슈

❖ 중국, 장강수로 정비에 집중 투자

장강수로 정비에 총 430억 위안 투입

중국이 장강(长江) '황금수로(黄金水道)'의 건설에 박차를 가하고 있다. 특히 중국 정부는 사상 최대 규모의 자금을 장강수로 건설 및 정비 사업에 투입할 계획이다. 금년 15억 위안 투자를 포함 2020년까지 430억 위안(약 7조 3,000억 원)의 예산이 투입될 예정이다. 이에 따라 장강이 중국 내륙과 연해 지역을 연계하는 핵심적인 물류 축으로 확고히 자리매김할 것으로 기대된다.

장강, 중국 산업경제 중심축으로 부상

장강은 중국의 동-중-서 지역을 연계하는 중요한 대통로(大通道)로 유역민이 전 인구의 1/3인 5억에 달하며, 중국 전체 농공업 생산의 절반 이상을 차지하고 있다. 산업이 집중적으로 배치되고 있는 축으로 서부 대개발의 핵심지역과 연해 지역을 연결한다.

장강 주변은 지속적인 경제성장으로 물동량이 크게 증가하고 있는 지역이다. 2008년 100만 톤 이상을 처리한 주요 항만들의 화물처리실적은 10억 1,500만 톤으로 전년 대비 10.6% 증가했으며, 전체 물동량은 전년 대비 7.8% 증가한 12억 톤을 기록했다. 장강 전체의 수출입화물 처리량은 전년 대비 1.7% 증가한 1억 1,180만 톤이며, 컨테이너물동량은 25.7% 증가한 696만 TEU를 기록했다.

< 장강수로 주요 도시 및 항만의 위치 >



자료 : American Shipper, 2008. 8

11.5 계획 중 장강수로 정비의 목표

장강수로의 정비는 1988년 최초의 공사가 착공된 후 7미터에 불과하던 수심이 빠르게 확대되어 왔다. 이에 따라 2010년 3월에는 장강 하구에서 난징항 구간인 10개 항만에서 대형선의 운항이 가능하게 될

것으로 예상되고 있다. 이들 10개 항만에는 1만 톤급 선박 250개가 확보되고 하역능력도 크게 확충되는 등 장강수로의 건설 및 정비 사업은 ‘수로 연장, 막힘없는 통항, 수심 확보’에 중점을 두고 있다.

< 11·5 계획의 장강수로 건설 및 정비 주요 내용 >

구분	구간	비고
장강 상류	이빈(宜賓)-충칭(重慶)	○ 천톤급 선박 직행 가능토록 정비
	충칭(重慶)-이창(宜昌)	○ 통뤄샤(銅鑼峽) 상류구간은 항행 폭 100m 확보 ○ 1만 톤급 선박 직행 가능
장강 중하류	이창(宜昌)-청링지(城陵磯)	○ 10여개 항해 애로지역 정비
	청링지(城陵磯)-우한(武漢)	○ 4개 항해 애로지역 정비
	우한(武漢)-난징(南京)	○ 15개 항해 애로지역 정비
	헤이샤조우항로(黑沙洲航道)	○ 주요 항로 정비
	안칭(安慶)-난징(南京)	○ 2010년 말 수심 6m 확보
장강 하류	난징(南京)-류허커우(浏河口)	○ 수심 10.5m 유지 ○ 수심 12.5m의 심수항로를 난징까지 연결
'11·5 계획'의 장강수로 정비 목표		○ 천톤급 선박 이빈까지 통항 가능 ○ 만톤급 선박 청링지 통항 가능(계절적으로 충칭) ○ 5천 톤급 선박 안칭 통항 가능(계절적으로 이창) ○ 8천 톤급 선박 계절적으로 우한 통항 가능 ○ 5만 톤급 외항선 타이창 통항 가능(계절적으로 난징)

장강 내륙지역 발전 가속화 예상

2010년 들어서도 지속되는 글로벌 금융위기에도 불구하고 산샤(三峽)댐을 기점으로 한 중국 장강의 물류는 높은 성장세를 이어간 것으로 나타났다. 산샤댐 통항관리국 집계에 따르면, 금년 1~8월 산샤댐 지역의 선박운항실적은 크게 증가한 것으로 분석되었다. 이 기간에 화물적재 선박의 산샤댐 갑문 통과는 5,014회이며, 전체 선박 입출항 3만 2,131척, 여객은 연인원 51만 6,000명, 그리고 물동량은 3,713만 톤을 기록했다.

특히 장강의 물동량이 증가세를 보인 것은 내륙 개발이 가속화되기 때문이다. 즉 쓰촨(四川) 대지진에 따른 시멘트, 철광석, 강철 등 건설물자 운송수요가 산샤댐을 기점으로 집중되었으며, 중국 최초의 내륙 보세항구인 ‘충칭보세항구(重慶保税港)’가 2009년 말에 본격 가동되고, 중국 정부가 오는 2020년까지 1조 위안이 투입될 서부중합교통허브 건설을 단계적으로 추진하는 등 ‘서부 대개발’ 정책이 장강수로 발전의 근간을 형성하고 있기 때문이다.

단계적인 장강 투자전략 및 대응 필요

장강 주변 지역의 경제성장과 수로 건설 및 정비사업 확대로 이 지역에서 물류 분야의 새로운 투자 기회가 형성될 것으로 예상된다. 특히 ‘서부 대개발’ 투자와 연계하여 창고 및 터미널 등 인프라에 대한 다양한 방식의 물류투자를 검토할 필요가 있다. 또한 급증하는 물동량을 겨냥하여 기존 진출 물류기업과 신규 진출 물류기업의 적극적인 마케팅이 요구된다. 또한 이 지역 투자가 용이하게 이루어지도록 하기 위해서는 정부, 금융업계 및 물류기업의 협력이 어느 때보다도 필수적이며, 단계적 투자 및 대응을 위한 정부차원의 전략 수립을 위한 모티브가 있어야 될 것으로 판단된다.

뉴스단신

상하이, 중국 본토 최초의 자유무역항으로 개발

상하이항을 국제금융 및 해운중심지로 개발하고 있는 중국은, 이를 더욱 발전시켜 오는 2015년에는 중국 본토 최초의 자유무역항으로 개발한다는 계획을 확정했다.

이에 따라 제12차 경제개발 5개년계획 기간(2011~2015년)에는 양산항을 중심으로 상하이시 주요 구역을 국제관세에 상응하는 자유무역항으로 개발하며, 2020년까지는 홍콩을 능가하는 글로벌 자유무역항으로 정착시킨다는 목표를 제시했다.

또한 상하이시는 이미 3개 특별구 및 3개 항구를 자유무역항 대상으로 확정했으며, 본격적인 개발 및 여건조성에 착수했다. 3개 특별구는 와이카오차오 보세구, 푸둥공항 종합보세구, 양산 보세구 등 20km²의 면적이며, 3개 항구는 와이카오차오항, 푸둥국제공항, 양산항 등이다.

그 결과 상하이시에는 이들 '3항3구'를 중심으로 도시 동쪽의 100km 해안 및 배후지 3400km²를 포함한 '골든비치'가 형성되며, 중국 대륙 최초의 자유무역항으로서 위상을 확고히 할 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 人民网-中国经济周刊, 2009. 12. 15. >

중국, RFID 기술 및 응용을 지속적으로 지원

중국은, '국가 골드카드 관리청(国家金卡工程办公室)'이 'RFID-산업 발전 및 응용'을 미래 산업을 집중 육성하는 '국가 골드카드' 사업에 포함시켜 본격적인 RFID 개발에 착수했다. 그리고 '국가 중장기 과학기술 발전계획 요강(2006~2020, 国家中长期科学和技术发展规划发展纲要)'에 구체적인 연구개발 및 응용목표가 명시되었다.

이와 같이 RFID 기술의 개발 및 상업화를 위한 국가 기본계획 등이 확정됨에 따라 국가전략 차원에서 통합물류 네트워크를 구축하기 위한 핵심기반으로서 RFID 기술의 개발을 중앙 및 지방정부의 지원이 본격화되었다.

이에 따라 2007년에는 RFID 기술이 '우선적으로 발전시켜야 할 첨단기술 산업화 핵심분야 가이드'와 '첨단기술산업발전 제11차 5개년계획'에 포함되었으며, 2008년에는 '국가 골드카드산업 발전계획(2008~2013)'에 의해 국가 차원의 지속적인 지원체계가 구축되었다.

< 자료 : 世界IP通信联盟网, 2009. 12. 15. 및 环球物流网, 2009. 12. 16. >

룽커우 석탄 비축 및 배송기지 가동

옌타이(烟台)항의 ‘룽커우(龙口) 석탄비축 및 배송기지’가 정식으로 가동되었다. 이 기지의 연간 석탄 처리능력은 단계적으로 5,000만 톤까지 확대되며, 최적화 물류/배치 시스템을 운영하여 산둥성(山东省) 에너지물류를 획기적으로 개선시킬 전망이다.

또한 내몽고, 산시(山西)성, 산시(陕西)성 및 동북지역은 물론 러시아, 인도네시아, 호주, 북한, 몽고 등을 구매 네트워크를 구축했으며, 산둥, 장수, 저장, 상하이, 푸젠, 광둥 등 광범위한 공급 네트워크를 확보하고 있다.

< 자료 : 环球网物流网, 2009. 12. 25. >

광저우 난사항, 물류개선 3개 사업 추진

광저우 난사(南沙)항의 물류체계를 개선시키기 위하여 조선소 건설, 터미널 확충 및 보세단지 개발을 포함한 3개 중점사업이 추진될 예정이다.

이에 따라 ‘중귀환창(中国船厂)’사에 의하여 연간 32만 중량톤 건조 및 35억 위안 매출 규모의 난사 조선기지가 건설될 예정이며, 난사항 장하이렌원(江海联运)터미널 1기 및 광저우난사 보세물류원구 공사가 본격적으로 착공된다.

이에 따라 난사항의 지리적 입지와 성장잠재력을 효과적으로 활용하기 위한 여건이 조성될 것이며, 그 결과 난사항의 운영 및 성장이 촉진되고 주강삼각주 전체의 해운 및 물류체계 개선에도 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中国新闻网, 2009. 12. 25. >

와이까오차오 터미널, 양안화물 3배 이상 급증

‘양안 대삼통(우편, 무역, 해운)’이 본격화된 2008년 12월15일 이후 양안 해운은 급성장했으며, 글로벌 금융위기에도 불구하고 상하이항 와이까오차오(外高桥)터미널의 경우에는 양안화물 취급량이 3배 이상 증가했다.

이에 따라 상하이-타이완 선박운항은 2008년 399척에서 2009년에는 12월15일까지 1,298척으로 전년 대비 225% 증가했다.

한편, 까오슝항을 기점으로 한 중국 대륙 서비스망은 기존의 38개 항로에서 118개까지 급증했으며, 물동량은 4~5배 증가한 것으로 예측되고 있다.

< 자료 : 中国国际海运网, 2009. 12. 23. >

2010 EXPO 대비 최첨단 배송물류망 구축

국무원 교통운수부는, '2010 EXPO'를 대비하여 상하이시 교통항만국이 일본 '아마토 트랜스포트' 및 상하이 'SBL'사와 추진하고 있는 최첨단 배송물류망 구축 프로젝트를 인가했다.

이에 따라 '2010 EXPO'를 기해 총 6억 위안이 투자되어 하루에 100만 건의 업무를 처리할 수 있는 화물분배센터, 25개 배송기지, 280개 배송망 등이 설치되고 2,600대의 배송차량 및 3,800여명의 인력을 확보될 예정이다. 이를 통해 연간 8000만 건의 업무 능력을 갖춘다는 계획이다.

이 프로젝트에 의해 상하이 시내의 도시화물 운송효율이 획기적으로 향상되고 교통환경이 개선되어 '2010 EXPO'기간에 관람객 및 도시민의 수요를 충족시킬 수 있을 것이며, 상하이시 교통항만국은 도시 서비스산업의 품질수준 및 국제경쟁력 제고에 기여할 것으로 예상하고 있다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2009. 12. 14. >

상하이, 4대 해운관련 금융정책 추진

상하이 국제해운센터(国际航运中心) 건설계획에 따라 해운 및 항만물류와 관련한 금융 및 보험상품 개발에 심혈이 기울여지고 있는 가운데, 4대 해운관련 금융정책이 상하이 금융당국에 의하여 추진되고 있다.

이와 같이 상하이 금융당국이 추진하고 있는 금융정책은, 선박용자수수료 보험 및 재보험, 해운산업 투자기금 설립, 행운운임지수 관련 파생상품, 해운보험 수입 영업세 면제 등이다.

상하이시 정부는 이들 4대 금융정책을 기반으로 상하이 국제해운센터를 2020년까지 세계 최고 수준으로 발전시킬 계획이며, 특히 해운보험 분야의 경우 보다 획기적인 세금우대정책이 추진될 예정이다.

이에 따라 상하이시 및 상하이 국제해운센터에 입주하는 금융 및 해운기업의 경영여건과 경쟁력이 크게 개선되는 효과가 예상되고 있으며, 글로벌 선박금융, 해상보험, 재보험, 국제금융 및 국제결제센터 등이 조기에 정착할 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中国金融网, 2009. 12. 14. >

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	383.7		
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	2,371.0		
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	1,572.1		
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	1,856.3		
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	3,230.0		
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	1,471.6		
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	203.1		
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	2,630.0		
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	1,602.0		
렌윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	902.6	903.9	979.2	863.1	968.6	958.8	954.6	987.7	994.5	971.1		
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	4,184.6		
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	4,908.9		
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	354.4	176.7	367.1	364.2	520.3	549.9	438.7	475.8	573.2	510.3		
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	519.9		
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	654.8		
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	736.4	650.7	819.6	875.7	948.7	955.5	679.2	1015.7	1,014.8	993.4		
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	260.0		
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	3,215.9		
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	1,695.8		
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	400.2		
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	-	155.0		
하이커우	2,126.5	23,722.2	2,613.6	221.3	245.4	281.1	333.7	262.6	206.2	203.4	229.5	238.3	213.2		
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	34,002.9		