



중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 1월 12일

제 10-1호



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



항만개발, 중요한 전환기 도래

상해국제항운연구중심(SISI) 항만발전연구소
차이메이이 부소장 (전 SIPG 부국장)

2009년 하반기에 시작된 미국 서브프라임 모기지론 사태에 따른 금융위기는 ‘질풍폭우’ 같이 빠른 속도로 전 세계를 장악했으며, 금융업뿐만 아니라 실물경제에도 큰 영향을 미쳤다. 이는 세계 경제 및 교역과 긴밀한 관계에 있는 해운 및 항만산업에도 큰 영향을 미쳤으며, 어떤 분야보다도 피해가 가장 먼저 나타났다. 해운산업에 비해 여건이 다소 나은 항만산업의 경우, 이번 금융위기 특히 위기 후반에 들어서면서 어떻게 이번 반전의 기회를 놓치지 않느냐가 업계에 주어진 필히 심사숙고해야 할 과제이다.

1. 항만의 성장은 ‘혹독한 겨울’을 겪고 있다.

이번 금융위기는 항만산업에 국제적인 영향을 미쳤으며 글로벌 항만, 특히 컨테이너 항만에 큰 충격을 남겼다. 통계에 따르면, 2009년 11월까지 세계 3위 이내

컨테이너항만 중 홍콩항은 1,897만 TEU, 싱가포르항은 2,358만 TEU, 상하이항은 2,255만 TEU를 처리했으며, 이에 따라 전년 대비 실적은 각각 16.4%, 15.1% 및 12.5% 감소한 것으로 나타났다.

중국 항만도 예외가 되지 못하여 특히 물동량 증가 속도가 크게 둔화되었으며, 컨테이너 총량은 30년 이래 최초로 감소 추세를 나타냈다. 관련 통계에 따르면, 2009년 1~10월 전국 규모 이상 항만의 총 물동량은 57.4억 톤, 수출입 물동량은 17.8억 톤, 컨테이너 물동량은 9,990만 TEU 등으로 전년 대비 각각 7.0%, 6.1% 및 7.1% 감소했다.

2008년 총 물동량 세계 1위, 컨테이너 물동량 세계 2위를 기록한 바 있는 중국 상하이항의 2009년 1~11월 취급실적은, 총 물동량, 수출입 물동량 및 컨테이너 물동량이 전년 대비 각각 6.0%, 8.9% 및 12.5% 감소한 것으로 나타났다.

2. 항만개발을 위한 모델 변화가 반드시 필요하다.

이번 글로벌 금융위기가 중국 항만을 비롯한 세계 항만산업에 미친 영향들은 외수부진 및 내수부족의 측면에서 직접 기인되었지만, 더 깊이 분석하면, 항만의 개발모델이 경제발전의 추세를 반영하지 못하는 것으로 나타났다. 중국의 항만은 막대한 투자가 필요한 외형적인 확장을 주요 개발모델로 하고 있으며, 수준의 차이는 있으나 중복투자의 문제가 매우 심각하고 일반적으로 항만의 대형화 및 복합화 측면에서 규모 및 물동량 지표에 집착해 왔다. 그러나 금융위기 후반기에 들어서 항만은 심각한 여건 변화에 적극 대응해야 하는 상황이며, 특히 항만산업 개발모델의 전환이 요구되고 있다. 대형 투자에 의한 외형적인 성장에 집중하는 ‘경제형 항만’ 또는 대형화 및 복합화의 측면에서 규모 및 물동량 지표만 추구한 기존의 개발모델에서 종합적인 관리 및 서비스를 중요시 하는 자원절약형 또는 환경보호형 ‘녹색항만’으로 전환되어야 한다. 또한 화물의 하역 및 비축업무에 역량을 집중시키던 기존의 경영패턴에서 공급사슬을 중요시하는 제3세대, 제4세대 ‘첨단형 항만’으로 전환해야 한다.

3. 항만의 성장을 위한 창의적인 새로운 이론이 필요하다.

이번의 금융위기는 항만산업에 있어서 전례 없는 충격을 초래하였으며, 항만의 성장방식 전환이 전반적 추세이며, 특히 항만산업을 위한 독창적인 발전규범이 필연적으로 요구되고 있다. 항만의 개발 모델 변화를 위해서는 업계는 물론이고 특히 학계에서도 독창적인 항만발전이념, 성장이론 및 개발모델에 대한 대담하고 창의적 연구가 필요하다. 전 세계적으로 항만개발에 관한 이론적 연구과 창의적 시도는 계속 진행되고 있다. 예를 들면, 중심항만 개발모델, 공급사슬관리 이론, 유엔무역개발회의(UNCTAD)에서 발표한 ‘제3세대 항만’ 이론, 상해해사대학/상해 국제항운연구중심(SISI) 교수진이 발표한 ‘제4대 항만’이론 등이다. 인류는 부단히 발전하고 동일한 수준에 영원히 안주할 수 없으며, 이에 따라 이번 항만발전의 중요한 전환기를 활용하여 항만의 개발 방식을 변화시키고 새로운 항만이론을 개발하는 것이 우리 항만이론 종사자들 앞에 놓인 매우 중요한 임무이다.



港口发展进入了重要转折期

上海国际航运研究中心 港口发展研究所
蔡美义 副所长 (原 SIPG 副局长)

2008年下半年开始,由美国次贷危机引起的金融危机,犹如一场疾风暴雨很快席卷到了全球,不仅金融业,而且影响到实体经济。作为与世界经济贸易紧密相连的航运业和港口业,理所当然首当其冲。相比航运业稍微好一点的港口业,在此次金融危机,特别是后危机时代,如何抓住这一重要转折的机遇,使港口获得良性发展,这是业界必须认真思考的课题。

一、港口发展遭受到了严冬

金融危机对港口的影响是全球性的,国际性港口,特别是集装箱港口均受到了严重冲击。据有关统计资料显示,截止2009年11月份,国际排名前三位的港口中,香港集装箱完成1897.3万TEU,新加坡港完成集装箱2358.3万TEU,上海港完成集装箱2255万TEU,同比分别下降16.4%、15.08%、12.5%。

中国港口也不例外,货物吞吐量增速高位回落,集装箱30年来首次出现下降。据有关资料统计,1-10月份,全国规模以上港口完成货物吞吐量57.4亿吨,完成外贸吞吐量17.8亿吨,完成集装箱吞吐量9990万TEU,同比分别增长7%、6.1%和下降7.1%。

2008年全球货物吞吐量第一,集装箱吞吐量第二的特大型港口-中国上海港,2009年1-11月份,完成货物吞吐量、外贸吞吐量、集装箱吞吐量,同比分别下降6%、8.9%和12.5%。

二、港口发展必须转变方式

国际金融危机,对包括中国港口在内的港口业界的影响目前主要体现在外需不振和内需不足,但从更深层次来讲,反映了长期以来港口发展的方式不能适应经济形势发展的变化,我国港口主要以高投入、

外延扩张的模式发展，低水平和高水平重复建设严重，普遍追求大而全和吞吐量指标。后危机时代，港口面临的形势正在发生重大变化，港口发展必须转变方式，由主要依靠高投入、外延扩张模式转变为以内涵发展为主的低碳经济型港口；由追求大而全和吞吐量指标的发展模式转变为以综合管理、以服务为主的资源节约型、环境保护型绿色港口；由主要从事货物装卸储存的经营模式转变为以供应链发展为主的第三代、第四代现代型港口。

三、港口发展呼唤理论创新

金融危机对港口造成了前所未有的冲击，港口转变发展方式是大势所趋，也是

港口自身发展规律使然。港口发展方式的转变，需要社会各界，特别是港口的理论界对原有港口的发展理念、发展理论和发展模式，进行大胆探索和创新。事实上，世界港口发展理论的探索和创新一直在进行，如地主港发展模式、供应链管理理论等，联合国贸发会在上个世纪就提出了第三代港口理论，上海海事大学、国际航运研究中心秘书长真虹教授等人提出的第四代港口理论等。人类总是不断发展的，永远不可能停止在一个水平上，如何抓住这次港口发展的重要转折期，推动港口发展方式的转变和理论创新，这是放在我们港口理论工作者面前的一项重要任务。



동향 및 이슈

중국, 두만강을 국가전략으로 개발

중국 국무원, 두만강지역 개발 사업 정식 통과

중국 국무원이 11월 17일 '중국 두만강지역 합작개발계획 요강인 창지투(장춘, 길림, 두만강) 개발개방선도구(中国图们江区域合作开发规划纲要—以长吉图为开发开放先导区) 사업을 정식으로 통과했다고 밝혔다. 이는 중국이 두만강 지역에 대한 개발을 국가적인 전략사업으로 추진하겠다는 의지라 볼 수 있다. 이에 따라 중국의 '서부 대개발' 정책과 함께 낙후된 지역인 '동북지역 진흥' 정책이 한층 가속도를 낼 전망이다. 이 지역은 물류 측면에서도 러시아 및 북한과의 관계에 따라 매우 중요하므로 우리나라 기업 및 정부의 관심이 필요하다.

중국의 동북지역 개발 정책

'창지투'는 지린성 장춘시(吉林省长春市), 지린시(吉林市) 일부와 연변 조선족 자치주(延边朝鲜族自治州)를 포함하는 지역이다. 이 지역은 두만강 유역의 핵심 지역으로서 대륙과 동아시아를 잇는 핵심지이며, 자원이 풍부하고 한국과 일본 자본도 진출해 있다.

중국 '창지투 선도구' 개발사업 중국 국무원이 17일 두만강 유역 개발 프로젝트인 창지투(長吉圖) 개방 선도구 사업을 공식 승인하면서 두만강 유역 개발 사업이 가속도를 내게 됐다  <그림> 연합뉴스, 2009.7.17	중국의 동북지역 개발 정책 ○ 동북진흥개발전략(2003년) - 헤이룽장(黑龙江)과 지린, 랴오닝(辽宁) 등 동북 3성을 첨단 산업단지, 동북아물류의 거점 육성 ○ 훈춘과 러시아 철도망 구축 추진(2006년) - 대륙 연계철도 구축의 일환 ○ 랴오닝연해경제벨트 국가사업 추진(2009년 7월) - 다롄(大连), 단둥(丹东)과 잉커우(营口) 등 랴오닝반도를 동북아 경제 허브로 육성 ○ 나진항 독점 사용권 획득(2009년 10월) - 창리(創立)그룹 나진항 1호 부두 개발권 획득 - 훈춘/나진 간 도로 개설 조건
---	---

중국은 1992년 연변주 훈춘시(珲春市)만을 포함하여 한국, 북한, 중국, 러시아, 몽고와 함께 이 지역 개발을 시작했으며, 1999년에는 연변주 전체를 포함하여 개발 대상을 확대했다. 한편, 이번에 발표된 '창

지투' 개발 계획에 따라 개발지역이 한층 확대된 것으로 평가된다.

중국 정부는 '창지투 선도구' 개발 사업이 기존의 중국 개발구 사업과는 상이하다고 밝히고, 중국 개발구 사업에서 지원되는 구체적인 특혜 정책이 없으나 '연변지역과 내륙지역간의 연계발전', '육로 및 해상 국제운송로 개척', '연변지역을 넘어선 경제 협력 추진' 등 3가지 측면에서 정책을 추진하겠다고 언급했다.

중국 동북지역 개발 선점 전략

중국의 '창지투 선도구' 개발 사업은 러시아, 한국 등이 물류거점으로 개발하려는 지역에서 선점 효과를 노린 것으로 볼 수 있다. 특히, 북한과 러시아 접경지역인 훈춘과 창춘, 지린, 두만강 일대를 동북아 물류기지로 개발해 주변 국가와의 교역을 확대하고, 북한 나진항을 거점항만으로 삼겠다는 전략으로 풀이된다.

경의선·동해선의 교차지인 나진항은 한반도와 중국, 러시아를 잇는 전략적 요충지로 수심이 깊어 항만으로서 천혜의 조건을 갖추고 있는 것으로 평가되고 있다. 특히 북한 화물뿐만 아니라 중국 동북 3성의 동해·태평양 관문의 기능을 담당할 수 있고, 시베리아횡단철도(TSR)와 연계하여 태평양과 유라시아 대륙을 잇는 화물운송이 가능해 한국, 중국, 러시아 모두 이 지역 개발에 관심이 컸다. 중국은 2009년 나진항의 독점권을 획득하고, 러시아는 TSR 연계운송을 위한 극동지역 보조항만으로 나진항 개발을 추진하고 있는 것으로 알려졌다. 한국은 한·러 합작회사를 설립해 나진항 개발과 나진~러시아 하산 구간의 현대화 사업을 추진한 바 있다.

두만강지역 개발과 물류 투자 적극 검토

다만, 우리나라는 중국 및 러시아에 비해 대북한 관계의 특수성으로 이 같은 사업의 추진이 용이치 않은 것이 사실이다. 그러나 화물량이 늘고, 여러 국가가 물류 측면에서 관심을 표명하고 있는 이 지역에 대한 접근이 늦추어져서는 안 될 것으로 판단된다.

특히 장강의 물동량이 증가세를 보인 것은 내륙 개발이 가속화되기 때문이다. 즉 쓰촨(四川) 대지진에 따른 시멘트, 철광석, 강철 등 건설물자 운송수요가 산사담을 기점으로 집중되었으며, 중국 최초의 내륙 보세항구인 '충칭보세항구(重庆保税港)'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.

따라서 우리 정부는 두만강 유역 개발과 연계하여 동북아 지역 물류 거점 구축을 위해 신규 진출을 준비하거나 진출한 기업에 대한 충분한 지원을 아끼지 않는다면, 남북 경협 및 동북아 물류 발전에 있어서 긍정적 파급 효과를 기대할 수 있다. 또한 이 같은 투자는 향후 한반도 안보에도 영향을 미칠 것으로 예상되므로 적극적인 검토가 필요하다.

뉴스단신

하이난도, 국제 및 보세물류 발전 가속화 추진

최근 중국 국무원은 ‘하이난도(海南島) 국제관광도서 개발에 관한 의견’을 발표했으며, 선진물류산업 개발을 가속화한다는 방침을 내용으로 포함시켰다. 이를 통하여 ‘양푸(洋浦)’ 보세항만단지와 ‘하이커우(海口)’ 종합보세단지를 중심으로 해운 및 환적 등 서비스를 적극 개발하는 등 국제물류 및 보세물류의 발전을 가속시킬 예정이다.

우선 선진물류산업의 개발과 이를 위한 지원정책을 완비함으로써 하이난도를 동남아 및 화남(华南) 지역을 배후로 한 해운허브, 물류센터 및 수출 가공기지로 발전시킨다는 계획이다. 감독 및 관리 제도를 완비함으로써 수출 탈세를 효율적으로 방지하고 ‘양푸’ 단지에서는 선적항 환세정책도 적용할 예정이다.

이 외에도 하이난도 지방정부 차원에서는 대형쇼핑몰, 전문상품시장, 명품할인점 및 특화 상업거리 등을 개발하고 면세점 관리체계를 확립함으로써 관광도시 및 휴양지를 위한 상업시설을 완비하여 국제 쇼핑중심지로 건설할 계획이다.

< 자료 : 浙江物流网, 2010. 1. 6. >

쓰촨성, 중국 서부 물류허브 건설 추진

쓰촨(四川)성 인민정부는 ‘쓰촨성 중국 서부 물류중심지 건설계획’에 따라 2010년부터는 물류산업의 발전에 역량을 집중시킴으로써 쓰촨성 물류산업의 성장률을 연간 12% 수준으로 유지시키며, 이와 통하여 ‘일핵일권(一核一圈)’의 중국 서부 물류중심지 건설을 촉진시킨다는 계획이다.

중국 서부권역의 유일한 핵심 물류중심지를 의미하는 ‘일핵일권’ 전략에 따라 2010년부터 물류인프라 프로젝트 등에 예산투입 역량을 집중시킬 예정이며, 특히 농산물 콜드체인 물류, 식품 선진물류, 제조업 물류, 상업물류, 제삼자물류 등 5대 핵심분야의 물류체계를 적극 구축한다.

또한 청두(成都)를 중심으로 판쯔화(攀枝花), 쑤궈-루저우-이빈(自贡-泸州-宜宾), 다저우(达州), 멤양-광위안(绵阳-广元), 난충-광안(南充-广安), 웨이닝-내이장(遂宁-内江), 러산(乐山) 및 야안(雅安) 등 8개 지역물류센터를 건설하여 중국 서부 물류의 공간적 기반을 확립할 예정이다.

이에 통해 쓰촨성은 성도인 청두시를 중심으로 중국 서부의 광역 물류네트워크를 단계적으로 확립할 것이며, 중국 정부의 ‘서부 대개발’ 정책의 핵심도시로서의 지위를 확보한다는 계획이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2009. 12. 29. >

푸젠성, 양안물류 촉진을 위한 종합계획 추진

2010년 푸젠(福建)성 교통운수청은 대만과의 직접 왕래 및 물류를 촉진하기 위한 종합계획을 추진할 예정이다.

이를 위해 해상 및 항공의 입체적인 운송시스템 구축, 해운 및 항만 물류인프라와 네트워크 건설, 해상운송, 항공운송 및 우편물류를 대상으로 한 ‘3통’ 최고브랜드 및 서비스 확립 등을 목표로 설정하였다.

한편 양안 개통 이후 2009년 말까지 푸젠성과 대만 간 해상여객은 이미 500만 명을 돌파했으며, 2009년 11월 푸젠성과 대만 간 해상 및 항공운송은 25항차에 달했다.

< 자료 : 新华网, 2010. 1. 4. >

2010년 중국 석탄 계약량 9억 톤 예상

1월 5일까지 중국 전체 석탄 생산, 운송, 매입 계약량은 이미 3억 톤을 초과했으며, 대부분 계약이 완료되는 1월 15일 경에는 9억 톤을 초과할 전망이다.

중국 ‘국가발전개혁위원회(国家发展改革委员会)’가 발표한 ‘석탄 생산, 운송, 수요분야에 대한 지도의견’에 따르면 석탄 수급업체들 계약은 조만간 완료되어야 하며, 5대 전력그룹 발전소들의 원료탄 계약이 최근 집중되면서 톤당 가격이 상승하고 있다.

계속되는 기상이변이 원료탄의 수요를 증가시키고 있으며, 국내 경제가 회복하면서 빠른 제조업 성장과 함께 원료탄 수요 증가를 가속화시키고 있다.

< 자료 : 中国网, 2009. 1. 5. >

2009년 산샤댐 물동량 사상 최대 기록

글로벌 금융위기에도 불구하고 2009년 산샤(三峡)댐의 물동량은 전년 대비 8.5%가 증가한 7,425만 톤으로 사상 최대치를 기록했다. 이는 중국 서남지역 대개발 정책과 장강 및 산샤댐 선박운송의 효율화에 기인하는 것으로 분석되고 있다.

또한 장강 산샤 통항관리국이 장거리 서비스, 정보 공개 및 고효율 통항을 목표로 다양한 물류 지원 정책을 실시함으로써 장강 및 산샤댐 물류의 활성화를 촉진했다. 또한 주요 화물과 특정 시간 및 특정 기간을 설정하여 통항을 최대한 지원함으로써 산샤 허브항의 운송능력을 증대시켰으며, ‘GPS 시스템’을 도입하여 선박의 평균 통항 대기시간을 5시간 이내로 축소했다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2009. 1. 6 >

닝보-원저우, 중국 최고속 화물열차 개통

‘닝보 항만그룹’, ‘상하이 철도국’ 및 ‘중국 철도컨테이너운송유한공사’는 금년 1월 중에 시속 120km의 ‘닝보-원저우 컨테이너 고속열차’ 서비스를 개통한다.

표준형 컨테이너 88개의 수송능력을 갖춘 이 서비스는 화물철도로서는 중국에서 가장 빠른 속도로 운행되며, 닝보-원저우 간 운행시간은 최소 3시간 57분으로 야간을 중심으로 하루에 1회 왕복 운행될 예정이다.

이에 따라 연간 55~65만 TEU에 달하는 닝보-원저우 간 컨테이너 물동량의 약 90%에 이르던 도로 운송 의존도가 감소하고 물류비 절감 및 정시성 제고 등에 의해 효율이 크게 상승할 전망이다.

< 자료 : <http://www.wzrb.com.cn/>, 2009. 12. 30. >

대만해협 서안 철도에 1,000억 위안 투입

2009년 푸젠(福建)성에서는 ‘원푸(温福)철도’ 등 3개 프로젝트가 완공되었으며, ‘허푸(合福)’ 여객전용 노선을 포함한 7개 철도 프로젝트가 새로이 착공되어 건설 중이다. 이들 10개 노선에 대한 총 투자액은 1,050억 위안에 이른다.

이와 같은 푸젠성의 적극적인 철도건설 전략은 대만해협 서안 철도의 획기적인 고속화를 실현시켜 지역 경제는 물론 양안 교역 및 물류의 활성화에 기여할 것으로 기대되고 있다.

또한 이에 따른 푸젠성 철도 네트워크의 확장 효과는 특히 지역 항만산업의 활성화에 기여할 것으로 예상되며, 최근 급증하는 양안해운 및 물류 수요를 충족시킬 전망이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 1. 5 >

독일철도(DB)등 중칭 물류허브 투자

독일철도(DB)그룹 등 6개 외국기업이 최근 완공된 중칭 컨테이너 철도물류 허브 건설에 참여했으며, 연간 48만 TEU에 불과하던 이 중칭 철도물류 허브의 컨테이너 화물 취급능력은 단계적으로 165만 TEU까지 증가될 예정이다.

이와 함께 홍콩 ‘NWS Holdings’, 프랑스 ‘CMA-CGM’, 이스라엘 ‘ZIM’사 등 중국 철도 화물운송에 관심을 보이고 있는 외자기업들의 후속 투자도 예상할 수 있으며, 이미 중칭 물류단지에 입주한 ‘COSCO’ 등 20여개 물류업체도 중칭 철도물류 허브의 활성화에 기여할 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中国港口集装箱网, 2010. 1. 5. >

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	262.0	
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	2,351.5	
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	1,307.4	
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	2,078.6	
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	3,231.0	
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	1,289.3	
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	209.9	
칭다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	2,572.0	2,625.0	2,646.0	250.1	2,645.0	2,649.0	2,613.0	2,630.4	2,631.0	2,630.0	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	1,602.0	1,586.3	
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	971.1	930.1	
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	4,100.9	
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	4,729.6	
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	521.5	
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	547.4	
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	618.7	
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	993.4	930.6	
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	270.0	
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	2,870.7	
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	1,744.5	
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	417.0	
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	150.0	
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	213.2	244.3	
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	34,002.9	33,022.3	