



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 1월 26일

제 10-2호



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



‘순환경제촉진법’, 물류서비스 혁신 촉진

우한이공대학교 물류공학대학
물류관리학과장 왕창총 교수

순환경제를 발전시키는 것이 중국의 경제 및 사회 발전의 중대한 전략이다. ‘중화인민공화국 순환경제촉진법’(이하 ‘순환경제촉진법’)이 2009년 1월 1일부터 시행되었다. ‘순환경제촉진법’은 감량화, 재활용 및 자원화의 ‘3R’ 원칙에 따라 생산, 유통 및 소비 영역의 활동에 대해 원칙적으로 규제하는 것이다. 이 법의 시행은 물류산업을 포함한 각 업계 기업들의 경영에 새로운 도전을 촉발하였으며, 물류서비스의 혁신을 위한 새로운 기회로 작용했다. 이러한 과정을 거쳐 물류서비스의 의미는 상품의 생산 및 판매를 벗어나 상품의 폐기처리 이후 재활용 및 자원화의 단계까지 확장되어 친환경물류 및 순환물류로의 혁신적인 발전을 촉진시킬 것이다.

1. ‘감량화’는, 물류산업이 에너지를 절약하고 온실가스 배출을 절감하도록 유도하고 친환경물류의 발전을 촉진시킨다.

‘감량화’는 생산, 유통 및 소비 등의 과정에서 자원의 소비 및 폐기물의 산출을 감소하는 것이다. 이러한 원칙이 물류산업에서 구현될 때, 바로 물류의 전 과정에서 에너지를 절감하고 폐기물 배출을 감소시켜 친환경물류를 촉진하게 되는 것이다. 국무원이 2009년 3월에 반포한 ‘물류산업 조정 및 진흥계획’에서는 물류산업 분야에서 에너지를 절감하고 폐기물 배출을 감소시키며, 친환경 물류를 촉진시키는 것이 이후 2년간 물류산업의 발전을 위해 중점적으로 추진해야 할 영역의 하나로 명확하게 규정하였다.

물류기업들이 친환경운송, 공동배송, 집

약화운송, 녹색물류 포장, 팔레트 풀 시스템 등의 혁신적인 모델을 적극 모색하는 것이 물류 과정에서 자원 감량의 실현을 촉진할 것이다.

2. ‘재활용’은, 회수물류가 발전하도록 기회를 제공하며, 물류서비스의 범위를 확대시킨다.

‘재활용’ 원칙은 기업들이 생산 및 경영 과정에서 발생하는 폐기물에 대해 종합적인 이용(관리)을 진행하도록 요구한다.

중국의 폐가전제품, 폐자동차 및 선박, 폐전자제품 시장의 규모는 매우 방대하다. 통계에 따르면, 2010년 중국의 자동차 보유량은 약 6,000만 대이며, 1년간 폐기되는 자동차는 약 400만 대에 이른다. 매년 발생하는 폐가전 및 전자제품의 경우 2억 대를 넘는데 회수되어 ‘무해화(无害化)’ 처리되는 비중은 20%에도 못 미친다. ‘재활용’ 원칙이 요구하는 대로 할 경우에는 이와 같이 거대한 폐기상품

시장과 상응하는 회수물류의 수요가 발생할 것이다. 이는 회수물류의 발전에 대한 전례 없는 기회를 제공할 것이다.

3. ‘자원화’는, 폐기물 물류 및 순환물류의 발전을 촉진시킨다.

‘자원화’ 원칙에 따르면 폐기물은 원자재로 다시 이용되거나 재생되어야 한다. 이에 따라 국가는 폐기물 회수 시스템의 구축을 유도하면서 적극 추진할 것이다. 그 결과 폐기물 회수 및 재활용과 관련된 친환경 사업의 성장잠재력이 매우 거대하다.

물류기업이 기존 핵심업무(즉 상품물류)를 기반으로 업무를 전후 양단으로 연장하고 폐기물의 수집, 저장, 운송, 재활용, 정보교류 등 폐기물 물류활동을 전개하며, 더 나아가 자원의 순환이용 시스템을 구축하고 조화롭게 합리화하는 기능을 수행한다. 이는 또한 물류서비스의 혁신이 새롭게 구현되는 사례인 것이다.



《循环经济促进法》促进物流服务创新

武汉理工大学 物流工程学院
物流管理系主任 王长琼教授

发展循环经济是中国经济社会发展的重大战略之一。《中华人民共和国循环经济促进法》（以下简称“循环经济促进法”）已于2009年1月1日起正式施行。《循环经济促进法》依照减量化、再利用、资源化的“3R”原则，对生产、流通和消费领域的活动进行了原则性限制。该法的施行对包括物流业在内的各行业企业经营活动带来新的挑战，但另一方面也为物流服务创新带来机遇，使物流服务的内涵从面向产品的生产、销售延伸到产品废弃后的回收再利用、再资源化阶段，从而将促进绿色物流和循环物流的创新发展。

1. “减量化”鼓励物流业节能减排，促进绿色物流发展。

“减量化”是指在生产、流通和消费等过程中减少资源消耗和废物产生，该原则体现在物流领域，就是鼓励物流过程的节能减排，促进绿色物流发展。2009年3月，国务院制定的《物流业调整和振兴规划》中，明确将“物流业节能减排，发展绿色物流”作为未来两年物流业发展的重点推动领域之一。物流企业积极探索绿色运输、共同配送、集约化运输、绿色物流包装、托盘共用系统等创新模式，有利于实现物流过程的资源减量化。

2. “再利用”为逆向物流发展带来机遇，拓展物流服务内涵。

“再利用”原则要求企业对生产经营过程中产生的废物进行综合利用。《循环经济促

进法》将生产者责任延伸到产品废弃后的回收、再利用和处置阶段。为应对这一要求，企业必须自己建立或委托建立产品回收再利用网络，发展逆向物流。

中国废旧电器电子产品、报废机动车船和废机电产品市场庞大。据有关部门统计，2010年中国汽车保有量将达到6000多万辆，估计每年报废的汽车在400万辆左右；每年废弃的电器电子产品超过2亿台，目前仅有不到20%得到回收和无害化处理。按照“再利用”原则要求，如此巨大的废旧产品市场必将产生巨大的逆向物流需求，为逆向物流的发展带来前所未有的机遇。

3.“资源化”将促进废弃物物流和循环物流的发展。

“资源化”原则要求将废物直接作为原料进行利用或进行再生利用，为此，国家鼓励并推进废物回收体系的建设，与废弃物回收再利用相关的环保事业发展潜力巨大。物流企业在原有核心业务（即产品物流）的基础上向两端延伸，开展废物的收集、储存、运输、再利用、信息交流等废弃物物流活动，甚至在资源循环利用体系中发挥组织协调作用，是物流服务创新的又一体现。



동향 및 이슈

상하이, '자유무역항(Free Port)' 개발

상하이항을 자유무역항으로 개발

상하이시 발전개혁위원회는 2020년까지 상하이항을 홍콩과 같은 자유무역항(Free Port)으로 개발하는 계획을 확정 발표했다. 이 같은 상하이항의 계획은 홍콩뿐만 아니라 주변국들의 외국인투자 유치와 공항 및 항만 물동량 등에도 영향을 줄 것으로 예상된다. 더욱이 자유무역항인 홍콩은 수출입시 부과되는 관세 등이 면제되어 상품 가격이 현저히 저렴하여 중국 국민에게 홍콩이 쇼핑의 천국이었으나 상하이로 그 소비처가 옮겨갈 수 있을 것으로 보인다.

'3항3구' 체제로 개발을 추진

상하이시 발전개혁위원회에 따르면 지난 3월 25일 국무원이 상하이 '투 센터' 건설에 대해 '국제 자유항 정책을 거울로 삼아, 양산항 보세항구의 기능을 확대하자'는 언급만 있었으나 이번 계획으로 '자유무역항' 건설이 확정되어 한층 발전된 것이다. 이에 따라 중국의 첫 보세항구인 양산항을 핵심으로 국제기준에 맞는 자유항을 건설하는 한편, 제12차 경제개발 5개년 계획(2010-2015년) 기간에는 양산항을 모델로 상하이의 '3항 3구' 및 주변 린강신청(临港新城) 등 항운 서비스 구역을 확대시킬 계획이다.

상하이시는 금년 11월 18일 종합보세관리위원회를 설립하여 상하이의 와이까오차오 보세구(와이까오차오 보세 물류원구를 포함), 푸둥공항종합보세구, 양산보세구 등 20km²에 달하는 3개 구를 관리한다. 3개 구에는 각각 와이까오차오항, 푸둥국제공항, 양산항 등 3개 항이 있다. 이에 따라 '3항 3구' 건설은 상하이시 동쪽의 100km 해안선과 그 배후지(3,400km²)와 연계해 해운 및 항공의 "골든비치"를 형성시키는 것이 목표이다.

[상하이 3항 3구]



3항

- 와이까오차오항
- 푸둥국제공항
- 양산항

3구

- 와이까오차오보세구 (보세물류원구 포함)
- 푸둥공항종합보세구
- 양산보세구

2020년까지 3단계 개발 추진

‘자유무역항’에서는 국제 화물의 전부 또는 대부분이 관세가 면제된 상태에서 반입 또는 반출될 수 있다. 그리고 이들 화물은 그 국가의 정책 및 법령을 위반하지 않는 한 항만 구역 내에서 개장, 가공, 장기간 저장 및 판매 등은 할 수 있다. 상하이시 발전개혁위원회는 2020년까지 3단계 과정을 거쳐 상하이를 자유무역항으로 개발할 계획이다.

상하이시는 1단계로 2010년까지 국가발전개혁위원회[2009] 제19호 문건(‘상하이의 투센터 건설 의견서’)의 ‘실행가능’ 내용을 본격적으로 추진해야 한다고 지적한다. 2단계로써 12차 경제개발 5개년 계획(2011~2015년) 기간에는 국가발전개혁위원회[2009] 제19호 문건에 언급된 ‘연구하고 모색’하는 내용을 중심으로 시장 수요 및 정책 발전에 따라 양산항 모델을 ‘3항 3구’와 베이와이탄(北外滩), 루자쥬(陆家嘴), 린강신청(临港新城) 등 항운서비스 구역으로 확대해야 한다고 언급하고 있다. 마지막으로 13차 경제개발 5개년이 종료되는 2020년에는 관련 법규 및 제도를 모두 갖춘 명실상부한 자유무역항을 완성한다는 것이다. 상하이시는 이미 5월부터 감세 정책을 시행하여 4,000만 위안(약 68억 원)가량의 영업세를 감면해 준 것으로 알려졌다.

상하이 개발로 시너지 효과 기대

상하이시의 이러한 계획은 지난 3월 국무원이 추진한 상하이시 ‘투 센터’ 계획을 구체화하고 발전시킨 것으로 판단된다. 특히, 최근 상하이시가 푸둥신구와 난훤구(南汇区)를 하나의 행정구역으로 통합한 것은 상하이의 항운센터 건설계획이 그 배경이다. 즉, 양 행정구역이 각각 항만을 보유하고 있어 통합을 통해 물류체계를 더욱 효율적으로 발전시킬 수 있으며, 이것이 ‘신포둥’ 계획으로 제시되었다.

2008년 상하이항의 물동량은 5.82억 톤으로 세계 1위이며, 컨테이너 물동량은 2,801만 TEU로 세계 2위를 차지했다. ‘신포둥’이 형성되기 전에 상하이항의 물동량은 거의 와이까오차오항 및 양산항 두 항구가 처리하였는데, 푸둥에 있는 와이까오차오항은 아시아 역내 및 기타 항로를 위주로 하며, 양산항은 유럽 컨테이너 항로가 위주였다. 따라서 행정구역이 분리되어 양대 항구 간의 연계 운송 등에 장애가 있었으나 행정구역 통합으로 이 같은 문제가 해결될 것으로 기대된다. 특히, 이 같은 상하이항의 행정구역 정비로 장강삼각주 항만 간의 경쟁보다는 협력을 통한 자원 배분이 가능하게 될 것으로 기대된다.

자본과 화물 집적에 대응 필요

이 같은 상하이항의 자유무역항 계획은 기본적으로 ‘자본과 화물’ 모두를 집적하겠다는 전략으로 풀이된다. 이에 따라 우리나라를 포함한 주변국들의 ‘자본 및 화물’ 유치에 영향을 미칠 것으로 예상된다. 상하이가 늘어나는 물동량 처리를 위한 대형항만 육성정책에서 최근에는 금융 및 해운부대서비스의 집적 등 ‘양적 팽창에서 질적 성장’으로 빠른 속도로 전환시키고 있다.

특히, 대폭적인 관세 혜택이 실현된다면, 동북아 항만 경쟁에 있어서 새로운 양상이 예상된다. 그 동안 유치한 외국인 자본과 화물이 상하이로 이전되는 현상이 더욱 빨라질 수 있을 것으로 판단된다. 외자유치 정책 등과 더불어 그 동안 우리나라의 항만 및 자유무역지역 등 배후단지 개발에 있어 이 같은 환경변화에 대응한 적극적인 정책 개발이 필요한 시점이다.

뉴스단신

푸젠성, 2010년 물류인프라 600억 투자

푸젠(福建)성은 교통운수사업회의(交通运输工作会)에서 600억 위안 규모의 항만, 도로 및 물류인프라 등에 대한 푸젠성의 2010년 투자계획을 확정하여 발표했다.

이와 같은 대규모 투자계획은 푸젠성의 물류비전인 ‘대항만·대도로·대물류(大港口大通道大物流)’의 실현을 가속화하기 위한 것이며, 특히 해운물류 분야의 경우 80억 위안을 투자하여 푸젠성 항만의 화물 취급능력을 연간 3.2억 톤(컨테이너 770만 TEU)으로 10% 증가시킨다는 계획이다.

또한 ‘12·5계획’ 기간에 대규모 인프라 투자를 지속함으로써 도로 및 물류 분야의 성장을 가속화할 예정이다. 2015년 푸젠성 고속도로 총연장을 5,000km까지 확충하여 ‘3종3형’네트워크를 조기에 완성하며, 항만의 화물취급능력은 연간 5.5억 톤(컨테이너 1,800만 TEU)으로 증가시킨다는 목표를 설정하였다.

그 결과 양안 서안에 위치한 푸젠성 주요 항만의 위상이 제고되고 양안교역 증가에 따른 물류인프라 수요도 충족시킬 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中国水运报, 2010. 1. 19. >

내몽고자치구, 물류산업 지원 조세정책 추진

내몽고자치구 정부는, ‘국가물류산업조정 및 진흥계획관철에 관한 실시의견’을 최근 발표했으며, 물류단지 및 물류기업에 대한 일련의 세금우대 정책을 통하여 물류산업 발전을 촉진시킬 계획이다.

물류단지 및 물류기업에 대해서는 심사를 거쳐서 토지사용료를 감면하며, 유흥지 등을 개발하여 국가 산업정책에 적합한 물류사업을 추진하는 경우에는 5년간 토지세가 면제될 예정이다.

또한 내몽고자치구에 설립된 물류단지에 입주하는 기업들에게는 공업단지의 경우와 같은 세금우대 혜택을 받을 수 있으며, 신설되는 ‘3PL(제3자물류)’기업 등에 대해서는 기업소득세 중 지방세가 2년간 면제되고 이후 3년간은 50%를 감면하는 등의 다양한 조세혜택이 시행된다.

이와 같은 조세정책을 통해 상대적으로 낙후된 물류산업을 획기적으로 지원함으로써 자치구 경제의 활성화도 촉진될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中国公路物流网, 2010. 1. 18 >

양커우항, 2020년 상하이 조합항 편입

장쑤(江苏)성 난통(南通)시의 양커우(洋口)항은 대형 부두, ‘타이양다오(太阳岛)’ 1기 및 2기 터미널, ‘루다오(陆岛)’ 연육교, 항만철도, 파이프라인 등 항만인프라 건설에 총 50억 위안을 투자해 왔다.

이와 같은 적극적인 투자를 통하여 양커우항은 2020년까지 장강과 해상물류를 연결하는 새로운 물류 중심축으로서 5~30만급 선석 62개 규모의 글로벌 심수항으로 개발되며, 상하이 항만네트워크의 경쟁력 있는 ‘조합(组合)항’으로 편입시킨다는 계획이다.

이미 완공된 10km² 규모의 ‘항만공업단지(临港工业园区)’에 ‘중국석유’그룹의 LNG 60억 위안, 싱가포르 ‘RGE PTE’사의 첨단석유 110억 위안, ‘화능(华能国际投资)’그룹의 전력&에너지 300억 위안 투자가 진행되는 등 대규모 투자가 집중되고 있다.

이에 따라 양커우항은 중장기적으로 양산항과 유사한 전략적 역할을 수행할 수 있는 대형 항만으로 성장할 가능성이 크다.

< 자료: 环球物流网, 2010.1.19 >

쿤밍시, ‘12·5 첨단물류산업 발전계획’ 발표

윈난(云南)성 쿤밍(昆明)시 발전개혁위원회는 전문가의 심사 및 평가를 거쳐 ‘쿤밍시 12·5 첨단물류 산업 발전계획’을 확정하여 발표했다.

이는 쿤밍시가 ‘12·5계획’ 기간에 물류분야에서 추진할 기본계획이며, 종합비전은 쿤밍시를 국제물류 공급사슬 네트워크의 중심축으로 발전시켜서 내륙항 및 지역 물류허브의 지위를 확보한다는 것이다.

이를 위하여 쿤밍시는 1개 국제내륙항경제구(国际陆港经济区), 13개 물류원구(物流园区)와 기타 핵심 물류센터(重点物流中心) 및 배송센터(配送中心) 등을 건설하며, 10개 전략자원의 물류비축시설과 전문 물류시장을 조성할 계획이다. 그리고 전문화된 물류시장 육성을 위해 10개 핵심산업을 위한 물류체계의 발전을 지원하고 5개 물류장비제조업의 성장을 적극 유도하며, 물류인프라 네트워크를 완비한다.

이를 통하여 쿤밍시는 4개 방사형 물류구역, 5개 물류전략축 및 4개 전문물류 발전지역을 구축하는 등 첨단물류산업 발전을 실현할 예정이다.

< 자료: 中国水运报, 2010. 1. 19. >

2010년 중국 철도개발 투자 8,235억 위안

중국 철도부는 1월 7일 개최된 ‘전국철도사업회의(全国铁路工作会议)’에서 총 8,235억 위안의 2010년 철도개발 투자계획을 확정했다.

약 7,000억 위안은 철도인프라 건설에 투자되어 3,690km의 신규 건설 및 3,150km의 복선화가 착공되며, 연말까지 신규 노선 4,613km, 복선화 노선 3,438km 및 전철화 노선 6,401km가 추가로 가동된다.

이에 따라 ‘11·5계획’이 종료되는 2010년 말에 중국 철도의 총연장은 9만 km에 이르며, 특히 2010년 신규 투입될 고속열차는 172세트(组)로 고성능 열차 7,900량이 포함되어 중국 철도 네트워크의 고속화 및 첨단화가 급진전될 전망이다.

< 자료 : 和讯网 , 2010. 1. 8. >

중국, 2010년 항공기 208대 도입 추진

중국 민항국(民航局)에 따르면, 2010년 중국 항공업계는 208대의 항공기를 도입하고 17대를 퇴출하는 등 191대의 순증가가 예상된다.

이에 따라 중국 민간항공업계는 2010년에 총 493억 톤킬로(t-km)의 수송능력을 확보하여 여객 2.6억 명과 화물 및 우편 498만 톤을 수송하여 각각 전년 대비 13% 및 12%의 성장을 달성할 전망이다.

이를 위해 항공업계는 운임결정(traffic rights), 항로편성 및 운행시간 등의 관리를 규범화하고 운항효율화를 실현하며, 철도의 초고속화 등에 따른 영향을 모니터링하는 등 항공산업 전체의 효율성 유지에도 주력할 계획이다.

< 자료 : 本地宝新闻 , 2010. 1. 14. >

텐진, 2010년 교통인프라에 678억 위안 투자

텐진(天津)시는 공항, 항만, 철도, 도로, 지하철 등 2010년 교통인프라 건설에 678억 위안을 투자한다. 이를 통해 연말까지는 ‘진강(津港)’ 및 ‘진닝(津宁)’ 고속도로 등 4개 고속도로 건설 프로젝트와 신규건설 및 개량공사를 포함한 9개 노선의 철도 프로젝트가 추진된다.

특히 130억 위안이 투입될 항만 분야는 물동량 4억 톤, 수익 150억 위안, 부가가치 63억 위안, 자산 700억 위안 및 생산성 10% 향상 등의 목표가 설정되었으며, 완벽한 서비스체제를 갖춘 ‘크루즈모항여객청사(邮轮母港客运大厦)’ 가동, ‘워터프론트(岸线)’ 정비공사 완료, 동장(东疆)보세단지 2기 가동 등을 중점적으로 추진한다.

< 자료 : 中国交通报 , 2010. 1. 12. >

통계

중국 22개 항만 컨테이너 화물 처리실적



항만	월별 컨테이너 화물 처리실적(천 TEU)														
	2006	2007	2008	2009년											
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
단둥	151.0	181.2	222.2	17.1	17.7	18.9	17.2	23.0	30.4	29.9	25.2	27.5	25.7	9.3	
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	390.0	260.0	340.0	364.0	380.0	390.0	410.0	430.0	426.2	370.0	420.0	
잉커우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	219.1	98.3	195.0	181.0	248.1	246.0	248.0	256.3	265.1	223.0	203.5	
친황다오	200.0	300.0	402.6	20.3	33.2	26.3	39.4	23.8	24.8	63.1	36.7	32.0	30.1	34.6	
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	628.0	568.0	730.0	719.0	765.0	713.0	797.0	686.0	731.0	785.0	787.0	
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	82.6	100.1	105.8	137.1	128.8	128.2	132.8	128.6	133.3	126.8	126.2	
웨이하이	245.0	306.4	346.5	23.8	23.1	30.0	31.6	31.7	31.7	30.9	29.3	28.4	35.2	41.0	
칭다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	853.0	790.0	857.0	840.0	859.0	859.0	860.0	855.0	860.0	855.0	860.0	
르자오	252.7	430.2	708.6	67.1	59.0	70.3	54.0	76.3	76.5	70.0	69.9	70.7	65.1	65.1	
롄윈강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	181.5	172.2	217.5	231.8	252.8	272.9	274.1	282.3	282.4	282.3	285.0	
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	2,230.0	2,172.0	2,203.0	
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	1,055.6	962.1	952.1	
원저우	281.7	351.1	380.5	20.0	19.8	31.5	34.9	34.7	34.4	37.6	34.6	37.2	32.1	33.6	
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	113.0	106.2	109.3	
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	106.6	109.9	130.5	
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	430.0	417.9	436.2	
산터우	443.3	615.0	720.1	61.0	46.0	65.0	54.0	66.0	66.0	72.0	70.0	72.0	71.0	72.0	
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	979.3	955.7	984.3	
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	1,765.4	1,632.0	1,710.1	
주하이	527.6	631.9	653.8	32.5	32.5	42.3	63.2	39.2	43.8	42.2	47.0	58.9	56.1	53.8	
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	-	53.0	50.0	
하이커우	244.8	285.7	346.4	13.3	22.0	24.8	25.2	33.4	179.6	35.8	36.7	41.5	38.6	49.5	
계	83,235.1	104,258.7	11,1054.4	8,132.4	8,926.8	8,517.3	9,541.9	9,021.2	9,050.4	9,590.3	9,635.5	9,746.1	9,404.8	9,616.1	