



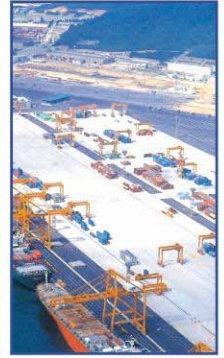
KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 3월 16일

제 10-4호



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



‘시스템최적화’를 통한 물류서비스 능력 제고

베이징물자학원 상학원
원장 웨이귀천 교수

‘물류산업 조정 및 진흥계획’이 금년에 반포 및 시행됨에 따라 중국 물류산업은 새로운 전기를 맞이한다. ‘중국물류 및 구매협회’의 예측에 따르면, 2010년 중국 물류산업의 성장폭은 확대될 전망이다. 사회 물류비 총액이 약 15%, 물류산업의 부가치는 10% 정도 증가하는 등 사회 물류비 총액의 GDP에 대한 비율이 더욱 감소할 것으로 예상하고 있다. 이와 함께 물류산업의 수요구조, 지역구조 및 산업구조 등의 조정이 점차 가속화됨에 따라 물류서비스의 질에 대한 요구도 더욱 더 높아질 것이다. 중국 물류산업이 30년간 지속적인 고성장을 거치면서 어느 정도 규모는 갖추었지만 섬세하지 못한 경영구조가 근본적으로 개선되지 못하였다. 물류서비스 시스템이 지속된 경제발전에만 따른 수요에 적합치 못한 것이 현실이며, 물류기업의 획기적 발전에 대한 요구를 증가시켜 왔다. 물류산업 발전의 주체인 물류기업들은 새로운 시기에 적응할 수

있도록 빠른 성장이 필요하다. 정부의 각 정책을 적극 활용해야 할 뿐만 아니라 내적인 성장과 과학적인 조정이 따라야 한다. 자체의 물류시스템을 치밀히 분석하여 서비스시스템의 취약점을 개선하고 새로운 서비스상품을 개발하여 현재의 물류서비스 전달과정을 촉진시켜야 한다. 이를 통하여 고객이 만족하는 서비스를 제공함으로써 경쟁적 우위를 확대하고 물류서비스의 수준을 높일 수 있다.

아무리 완벽한 시스템이라도 일정한 기간이 경과하면 환경이나 고객 수요가 변화하여 새로운 문제를 직면하게 된다. 이 경우 ‘시스템최적화’가 필요하다. 물류기업의 서비스시스템을 최적화하기 위해 우선 그 목표를 명확히 해야 한다. 개별 물류기업에는 각기 다른 단계의 다양한 목표가 존재하지만 일반적으로는 고객만족도 제고, 경영원가 절감, 수익성 제고, 효율성 제고 등을 들 수 있다. 기업들은 자체 상황에 따라 최적화된 목표를 택할

필요가 있다. 또한 이를 위해서는 가장 적합한 최적화 기법도 필요하다. ‘서비스 이윤 사슬’ 이론을 바탕으로 한 기법이 많이 이용될 뿐만 아니라 ‘서비스 청사진’ 및 ‘6-시그마’를 결합한 기법도 가능하다. ‘서비스 이윤 사슬’ 이론은 서비스기업의 이윤은 고객의 만족도 및 충성도, 그리고 직원의 만족도 및 충성도와 깊은 관계가 있다. ‘이윤 사슬’을 연동시키기 위해서는 기업 내부의 서비스 질을 높여야 한다. 이를 통해 기업은 직원의 채용 및 훈련 등에서부터 합리적인 격려제도, 업무분담, 서비스 환경 설계 등을 통해 기업 내부 응집력을 강화해야 한다. 또는 정기적 및 비정기적으로 서비스의 관리상황에 대한 검사 및 감독을 실시하여 기업의 서비스 생산 및 이전을 최적화함으로써 서비스 이윤 사슬의 모든 부분들이 긍정적이고 유기적으로 순환하게 해야 한다. ‘서비스 청사진’은 서비스 시스템을 더 정확하게 분석하는 방법이다. 이는 플로우시트를 이용하여 서비스 생산과정, 서비스 이전, 직원 및 고객의 역할, 서비스의 유형적인

형태를 연쇄적으로 묘사하는 방식으로 서비스를 직관적으로 분석하는 방법이다. ‘서비스 청사진’에 의한 서비스 시스템의 전반적이고 정확한 분석을 통해 우리는 서비스의 과정 및 질에 영향을 미치는 요소들을 파악하여 취약점을 확인하고 시스템을 최적화할 수 있는 것이다. 한편 ‘6-시그마’로 관리되는 ‘DMAIC’ 기법은 기존의 플로우를 개선할 수 있는 최선의 방법이며, 서비스 혁신 및 최적화를 위한 효율적 방법이다. 마지막으로 서비스 시스템의 최적화를 위한 프로젝트 팀을 설치하는 것이다. 가장 적합한 획기적인 프로젝트를 수립하고 이를 위한 별도의 팀을 구성하여 최적화 방안을 마련하고 효율적으로 추진하는 것이다.

서비스 시스템의 최적화를 효율적으로 실시하기 위해서는 실시간 및 동태적인 관점에서 최적화 방안을 계속 수정하여 환경변화에 적응시켜야 한다. 이를 통해 물류시스템의 최적화, 물류서비스 능력의 제고가 진정으로 달성될 수 있다.



优化物流系统，提升物流服务能力

北京物资学院 商学院
院长 魏国辰 教授

随着《物流业调整和振兴规划》的发布和落实，中国物流业进入到了一个新的发展时期。据中国物流与采购联合会预测，2010年中国物流业增幅将会高于2009年，社会物流总额估计会有15%左右的增长，物流业增加值增长将达10%上下，社会物流总费用与GDP的比率将会继续有所下降。与此同时，物流业的需求结构、地区结构、行业结构等，都会加快调整的步伐，对物流服务质量的要求将进一步提高。而中国物流业经过30年持续高速增长，总量已达到一定规模，但粗放式经营的格局没有得到根本性改变，物流服务体系还不能够适应经济平稳较快发展的需要，这对物流企业的发展提供了更高的要求。物流企业作为物流业发展的主力军，在新的时期要快速发展，不仅要利用好各级政府提供的各项政策，更重要的是要苦

练内功，在注重“振兴”的同时，进行科学“调整”，对自身物流系统进行审视，改善服务系统中薄弱环节，不断开发出新的服务产品和改进现有物流服务传递过程，提供让顾客满意的优质服务，增强竞争优势，全面提升物流服务能力水平。

任何设计完美的系统，在运行一段时间后，都会因环境或顾客需求的变化而遇到一些新的问题，这时就需要对系统进行优化。对物流企业服务系统进行优化，首先应明确和确定优化目标。

对于不同物流企业来说，尽管在不同阶段有不同的目标，但一般主要有提高顾客满意度、减低运营成本、提高赢利能力、提高效率等。企业可根据自身实际，选择合适的优化目标。其次，采用合适的优化方法。在服务系统优化中，常采用基于服

务利润链理论的服务优化方法，以及服务蓝图与六西格玛相结合优化方法，等等。服务利润链理论认为，服务企业利润与顾客满意度和忠诚度及员工满意度和忠诚度有密切的关系。要使利润链联动起来，关键就在于企业内部的服务质量，因此，企业就要从员工招聘、员工培训等方面着手，通过合理的激励制度、工作分工及服务环境设计，增强企业内部的凝聚力，定期或不定期对服务运营状况进行检查和监督，优化企业服务生产与传递，使服务利润链中的各个环节形成一个良性的有机循环。服务蓝图是一种准确地描述服务体系的工具，它借助于流程图，通过持续地描述服务提供过程、服务接触、员工和顾客

的角色以及服务的有形证据来直观地展示服务。通过服务蓝图对服务系统全面和准确的描述，可以看到服务的流程和影响服务质量的关键点，发现薄弱环节，进而优化服务系统。而六西格玛管理的DMAIC方法是对现有流程的改进的最有效方法，也是服务改进和优化的有效方法。最后，成立服务系统优化项目组。找出合适的突破性项目，针对改进项目组建团队，制订优化方案，推进项目有效开展。

为了保证服务系统优化方案的有效实施，要以实时和动态的观点，对优化方案不断进行改进，以使其能够适应环境变化，真正达到实现物流服务系统优化、提升物流服务能力的目的。



동향 및 이슈

중국 '12·5계획'과 지역개발계획 동향



중국 주요지역별 개발계획 비준 동향

중국의 제12차 경제개발 5개년 계획(2011~2015년, 이하 '12·5계획')이 수립되고 있는 가운데, 각 지역의 개발계획이 2009년 이후 지속적으로 확정 및 발표되고 있다. 국무원은 2009년 주강삼각주 지역을 시작으로 해남도까지 11개 구역에 대한 개발계획을 비준하였다. 또한 장강삼각주 지역은 2010년 상반기, 베이징/텐진/하북성과 청두/충칭 지역은 2010년 하반기 중에 국무원의 비준을 받을 것으로 예상되고 있다. 이들 지역의 개발계획이 2009년에 비준된 11개 지역보다 상대적으로 늦게 확정되는 이유는 개발계획 지역의 해당 지자체간 협의 및 조정이 다소 지연되었기 때문이다.

[중국 국무원의 지역별 개발계획 비준 현황 및 전망]

	명칭	발표시기	발전전략 개요
1	주강(珠江)삼각주 지역개혁 발전계획 강요(2009-2010년)	'09. 1. 7.	과학발전패턴을 연구하는 실험지역 선진 제조업 및 현대서비스산업기지
2	푸젠성(福建省) 대만해협서해안 경제지역 지원에 관한 의견	'09. 5. 14.	대만과의 교류 및 협력 실행시범지역, 동부 연해지역의 선진 제조업 중요기지, 자연 및 문화관광 중심
3	강소(江蘇) 연해지역 발전계획	'09. 6. 10.	新아시아-유럽 대륙다리의 동방다리, 종합교통허브 및 연해신형공업기지, 중요 토지배후자원개발구
4	관중-텐쉬이(關中-天水) 경제지역 발전계획	'09. 6. 25.	내륙형 경제개발 및 개방 전략지역, 선진 제조업 중요기지, 현대농업기술산업기지
5	요녕(遼寧) 연해지역대 발전계획	'09. 7. 1.	동북지역의 대외개방 주요거점, 동북아 국제해운센터, 중국 연해지역의 新경제증강구역
6	형친(橫琴) 종합발전계획	'09. 5. 14.	홍콩, 마카오와 연계한 개방심, 경제/주거/노동환경 개선을 통한 활력성, 정보 및 지식 집적을 통한 지능성, 친환경 생태성 건설
7	중국 투먼장(圖們江)지역 협력개발계획 강요	'09. 8. 30.	국경지역 개발 및 개방의 중요거점, 동북아 경제기술협력의 중요거점
8	중부지역(中部地區) 진흥계획	'09. 9. 23.	중요 양식생산지역, 에너지/원자재 기지 및 중장비 제조업기지
9	황하(黃河)삼각주 고효율 생태경제지역 발전계획	'09. 12. 2.	산동성의 중요 현대농업경제지역, 현대물류지역, 기술혁신 시범지역, 중국의 중요 고효율 생태경제지역
10	간수성(甘肅省) 순환경제종합계획	'09. 12. 24.	중국 순환경제발전시범구역
11	국무원, 해남(海南)국제관광섬 건설발전에 관한 의견	'09. 12. 31.	관광업 개혁혁신 시범지역, 세계 일류 바다섬 휴양관광지, 중국 생태문명건설 시범지역, 남해자원개발 및 서비스기지, 중국 열대 현대농업기지
12	장강(長江)삼각주 지역계획	'10년 상반기	국제경제, 금융, 무역 및 해운의 4대 중심지 건설 첨단기술 산업 및 전략 신형산업 발전
13	'베이징, 텐진, 하북성' 도시권계획	'10년 하반기	중국의 新경제증강지역, 첨단산업, 현대제조업, 기초산업 등을 구비한 비교적 완벽화된 산업체계를 형성
14	'청두, 충칭' 경제지역 계획	'10년 하반기	서부내륙지역의 대외개방 중요한 지역 장강상류의 현대 상업무역 물류중심 및 금융중심 중국 중요한 현대제조업 및 중국 첨단기술 산업기지



지역발전계획 관련 '12·5'계획의 방향

중국은 '11·5계획' 기간(2006~2010)동안 괄목할만한 지역발전을 달성했다. 또한 새롭게 비준된 각 지역별 개발계획도 '12·5계획'에 반영되어 추진될 예정이다. '11·5계획' 중 지역발전 측면의 성과는 크게 5가지로 요약된다. 지역별 자체개발능력 제고, 지역 간 협력체제 구축, 중점지역의 개발 및 개방 촉진, 조화로운 지역 개발 및 과학적 발전이념에 의한 친환경 지역개발 확산 등이다.

또한 국무원 소속 '국가경제발전개혁위원회'는 지역별 개발계획을 '12·5계획'에 조화롭게 반영하기 위한 기본 방향으로 다음과 같은 7가지를 제시하고 있다. ① 지역개발종합전략의 지속적 추진, ② 종합 국토개발구도 수립 추진, ③ 적극적인 지역협력 전개, ④ 新 지역정책체제 수립, ⑤ 중점지역의 지역계획 및 주체기능구역계획 수정, ⑥ 빈곤지역의 경제/사회 발전 촉진, ⑦ 적극적인 지역개발체제 완성 등이다.

2010년, 중국의 지역개발계획 동향을 예의주시해야

2010년은 2011년 이후 5년간의 중국 경제개발계획('12·5계획')을 확정짓는 중요한 해이다. 이에 따라 각 지방정부는 자체 개발계획이 '12·5계획'의 큰 틀과 조화를 이루어 가능한 많은 개발 사업이 국가 계획에 포함되도록 노력할 것이다.

이에 따라 중국에 진출 혹은 투자하고자 하는 기업은 최근 발표되고 있는 각 지역의 개발계획을 면밀히 살펴봄과 동시에 중앙 정부의 '12·5계획' 추진 동향을 예의주시해야 할 것이다. 특히 물류기업의 경우, 지역별로 특화 개발되는 부문을 확인하고, 해당 부문의 물류체계가 어떻게 구축되어 있는지를 우선적으로 파악하여 진출 및 사업 확장의 기회를 포착해야 할 것이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr >

뉴스단신

중국 물류산업정책 제조업과 연동 본격화

2009년 발표된 중국의 물류산업정책 기본방향과 2010년 발표될 세부계획에 따르면 향후 중국의 물류산업정책은 제조업과 연동이 본격화될 것으로 예상된다.

2009년 하반기 이후 국제 원유가격이 인상됨에 따라 기업의 경영원가가 근본적으로 상승했으며, 토지 가격 폭등으로 상승폭은 더욱 심화되었다. 그리고 지속적인 인건비 상승과 물류서비스 수요의 집중적인 팽창은 이를 더욱 가속화시키고 있다.

‘12·5계획’을 기점으로 시행될 중국의 새로운 물류산업정책에는 물류산업지원기금, 물류관련세제, 법인세환급, 지역물류단지지원 등의 주요내용과 물류산업 및 제조산업 정책의 연동과 관련된 다양한 사업이 포함될 것으로 예상된다.

이를 통해 물류기업에게는 새로운 성장기회가 제공될 것으로 기대되고 있다. 국가 차원의 물류산업 지원이 본격화될 것으로 예상됨에 따라 이미 산업자본의 적극적인 유입이 가시화되고 있다.

또한 2010년 이후 정부의 종합물류정책에 의해 물류인프라의 개선이 집중될 것으로 예상됨에 따라 물류산업의 성장기반이 확고해지고 국가 전체 물류효율도 크게 제고될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 环球物流网, 2010. 03. 02. >

장강하구 심수항로 정비사업 3월 중 완공

1998년 이후 12년에 걸쳐 150억 위안이 투입된 ‘장강 심수항로 정비사업(长江口深水航道治理工程)’이 3월 중 완공되어 본격적으로 가동된다.

장강어귀 심수항로 정비사업은 2000년 3월 완료된 1단계 공사로 수심을 8.5미터로 확장한데 이어 2005년 11월 완료된 2단계 공사를 통해 10미터의 수심이 확보되는 등 3단계에 걸쳐 진행되었다. 이에 따라 장강하구의 통항능력은 제3, 제4세대 컨테이너선 및 5만 톤급 벌크선의 상시통항이 가능하고 만조 시 등에는 제5, 제6세대 컨테이너선 및 10만 또는 20만 톤급 벌크선의 통항도 가능한 수준에 도달했다.

준설 등을 포함한 심수항로 정비사업으로 과거 6미터에 불과했던 장강하구 수심은 3단계에 걸쳐서 12.5미터까지 확장되어 장강삼각주 일대 및 장강수로의 통항능력이 크게 개선되었다.

이에 따른 경제적인 효과는 연간 152~192억 위안에 이를 것으로 추정되고 있으며, 이미 전체 물동량 세계 1위 및 컨테이너물동량 세계 2위에 도달하여 홍콩을 추월한 상해항의 향후 물동량 확보 및 성장에도 크게 기여할 전망이다.

< 자료 : 大公报, 2010. 03. 11. >

중국 정부, 내륙수운 종합발전계획 추진

중국 교통부의 국제해운관리처장(李宏印)은 최근 상하이에서 개최된 국제포럼에서 중국 내륙수운(内河航运) 발전을 촉진시키기 위한 중앙정부 차원의 지침(指导意见)을 발표할 예정임을 밝혔다.

현재 중국 내륙수운은 전반적인 물류 및 운송체계에서 낙후된 부문으로 대다수의 내륙수로는 자연하천의 상태에 놓여있으며, 통항능력이 매우 취약한 상태이다. 특히 '9·5계획' 이후 내륙수운 부문의 투자규모는 1,000억 위안에 불과하여 도로 부문 5조 위안 및 철도 부문 2조 위안 등에 크게 못 미치는 상황이다.

이와 같은 내륙수운 부문의 투자부진이 중국 전체 해운 및 항만 부문의 비효율성을 초래하고 있으며, 그 결과 중국 항만의 전반적인 시설이용률은 '0.909'로 국제표준 '1.150'보다 매우 낮은 것으로 중국 정부는 판단하고 있다.

이에 따라 조만간 '국가개발위원회(国家发改委)'에 의해 확정될 지침에는 우한(武汉) 및 충칭(重庆) 등의 핵심도시 조성, 인프라 건설, 전문인력 양성, 지역연계체계 구축, 관련법 제정 등이 포함되어 체계적으로 추진될 예정이다,

이와 같은 중국 정부의 내륙수운 발전계획은 별도로 추진되고 있는 '조선산업 구조조정 및 진흥계획(船舶工业调整振兴规划)', '물류산업 진흥계획(物流业振兴规划)' 등과 함께 중국 물류산업의 획기적인 발전 및 선진화를 위한 새로운 기폭제가 될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 第一财经, 2010. 03. 12. >

중국, 초고속열차 기술 해외수출 추진

2004년 초고속열차의 도입을 추진하기 시작한 중국 철도부는 2008년 '베이징-톈진' 노선의 개통을 시작으로 하여 단기간에 '도입-소화-흡수'의 단계를 거쳐 본격적으로 '수출'을 추진하는 단계에 진입한 것으로 추정된다.

중국 철도부는 이미 미국, 러시아, 브라질 등과 국제협력을 추진하기 위한 기구를 설립했으며, 주요 관련기업과 공동으로 해외철도사업 수주 및 장비수출 확대를 위한 준비에 들어갔다.

중국 철도부는 2010년 초 중국공상은행(中国工商银行)과 '철도의 해외진출을 위한 전략적 제휴 합의(实施铁路走出去战略合作协议)'를 정식으로 체결했다. 철도부와 중국공상은행은 국가전략의 차원에서 국내 기술, 경영, 인력, 자본, 기업 등 자원을 이용해 국제경쟁에 적극 참여하고 전략적 투자 및 금융서비스를 통해 철도산업의 해외진출을 적극 지원하기 위한 협력체계를 단계적으로 확대할 계획이다.

특히 중국의 철도산업은, 2009년 말 완공되어 상업운행이 본격화된 '우한-광저우' 노선이 시속 390km의 운행속도를 기록하여 단기간에 초고속열차 해외수출이 가능한 기술력을 확보한 것으로 추정되며, 향후 국제 초고속열차 시장에서 핵심적인 변수로 작용할 전망이다.

< 자료 : 中国证券报·中证网, 2010. 03. 04. >

장시성 주장(九江)항 개발, '12·5 계획'에 포함

장강 하구의 통항능력이 크게 개선됨에 따라 중국 정부는 그 동안 수운체계가 상대적으로 미비했던 장시(江西)성의 물류인프라를 적극 확충하는 한편 주장(九江)지역에 새로운 내륙수로 항구를 건설하여 물류수요를 충족시킬 계획이다.

이에 따라 정부 및 장시성 정부는 '주장항 개발계획'을 2011년 시작되는 '12·5 계획'에 구체적으로 포함시켜 국가 차원에서 집중 관리할 예정이다.

주장항은 장시성 최초의 대외 개방 항구로서 상류의 우한(武汉) 및 충칭(重庆)항과 하류의 난징(南京) 및 상하이(上海)항과 장강물류를 통해 동서로 연결되며, 장시(赣), 후베이(鄂), 안휘(皖), 후난(湘) 등 4개 성의 접경지역에 위치하여 광역 종합교통시스템이 완비될 경우 물류산업의 급성장이 예상된다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 3. 11. >

광동전력 그룹, 장강 그룹과 광탄선 8척 건조

중국 '광동전력(广东电力)그룹'은 2007년 9월 '장강(长航)그룹'과 광탄선 8척 건조를 조건으로 한 합작 형태의 협력사업 기본협약(Framework Agreement)을 체결한 바 있으며, 금년 3월 9일 최초의 선박이 '장강그룹'의 '진린(金陵)조선소'에서 완공되어 인도되었다.

이들 선박은 국제규범에 적합한 설계에 의하여 건조되는 5만 7,000톤의 핸디막스(Handymax)급으로 원양 및 근해운송에 모두 적합한 선형이며, '광동전력 그룹'의 원료탄 운송에 투입될 예정이다.

특히 장강 내륙수로를 집중적으로 운항하는 국내선사인 '장강(长航)그룹'이 '광동전력그룹'의 원료탄 물류에 참여하게 됨으로써 원양항로에도 취항할 수 있다는 가능성을 내포하고 있으며, 특히 합작사업의 형태로 추진됨으로써 조선, 해운 및 전력산업의 직접적인 협력사례로 운송보장, 원가조절 및 전력산업 안정 등의 효과가 예상되는 새로운 모델로 평가되고 있다.

< 자료 : 中国海事网, 2010. 3. 11. >

중국 조선업체, 유조선 신조시장 안정 전망

3월 9일 중국 최대 민간조선업체인 '용성중공업(熔盛重工)'이 노르웨이 'Frontline'사가 발주한 15.6만 톤급 수에즈막스급 유조선 1척을 완공하여 인도하는 등 중국 내에서는 신조 유조선의 인도가 예상보다 순조롭게 진행되고 있다.

이는 과거 10년간 중국이 국제현물시장을 통해 수입한 원유가 5배로 증가하는 등 물량이 지속적으로 증가하면서 유조선의 신조선 수요가 높은 수준을 유지하고 있기 때문이며, 특히 유조선 부문에서 국내 조선업체의 조업기반이 되고 있는 것으로 분석되고 있다.

이에 따라 중국 조선업체는 유조선 부문을 중심으로 향후 2년간은 이와 같은 상황이 유지될 것으로 예상하고 있으며, 조선시황의 안정이 이어질 것으로 전망하고 있다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 3. 11. >

통계

중국 주요항만의 전체 화물 처리실적



항만	전체 화물 처리실적 (만 톤)										
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년						연간누계
					1월	2월	3월	4월	5월	6월	
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	4,349.6	365.7						365.7.0
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	27,202.5	2,581.9						2,581.9
잉커우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	17,603.1	1,917.0						1,917
친황다오	20,168.7	24,569.4	25,220.3	24,942.1	2,246.5						2,246.5
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	38,111.0	3,186.0						3,186.0
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	16,926.1	1,570.7						1,570.7.0
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4						151.4
창다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	31,546.0	2,815.0						2,815.0
르자오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	18,131.0	1,813.2						1,813.2
롄윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	11,378.3	1,056.4						1,056.4
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	49,467.5	4,909.7						4,909.7
닝보	42,194.3	47,163.0	50,989.9	57,757.1	5,374.8						5,374.8
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2						557.2
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0						591
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7						589.7
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	1,1096.3	1,034.9						1,034.9
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0						275.0
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	36,386.1	3,374.6						3,374.6
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	19,363.0	1,868.6						1,868
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7						366.7.0
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1						368.1.0
하이커우	2,126.5	23,72.2	2,613.6	2,731.7	311.8						311.8
계	304,547.7	348,372.9	374,015.3	394,543.3	35,459.2						35,459.168

(주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.)