KMI Logistics Research Center – Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 4월 28일

제 10-7호

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 물류산업의 저탄소경제 수용방안

난카이대학교 경제사회발전연구원
바이쉐제 연구위원/교수

2009년 코펜하겐 기상회의 개최를 기해 중국 정부는 2020년 전국 이산화탄소 배출 목표를 2005년의 40-45% 감축 결정하여 중국에서 저탄소경제가 본격화되고 있음을 예견하게 한다. 저탄소경제가 하나의 세계적인 발전 추세이며, 미래 글로벌 경제 및 산업경쟁의 핵심 분야가 될 것이다. 이는 생산 및 소비 방식은 물론 생활 이념 및 가치관까지도 영향을 미치는 심각한 충격 및 혁명이라고 할 수 있다. 그리고 물류는 생산과 소비를 연결하는 '혈관'으로 저탄소 생산 및 소비 방식에 신속히 적응함으로써 저탄소경제를 실현하는 중요한 주체이다. 왜냐하면 물류산업이 에너지 소비 및 탄소 배출의 주요 산업에 해당하기 때문이다. 세계기상기구에 따르면 2005년 교통 및 운송산업은 글로벌 에너지의 26%를 소비했으며, 2002년 교통 및 운송산업은 글로벌 이산화탄소 배출의 14%를 차지했다. 특히 중국 물류산업의 에너지 소비 및 탄소 배출 관련 수치가 높게 나타나 중국 물류산업이 직면하고 있는 저탄소 방식의 개발 수요가 매우 크다.

현재 중국 물류산업의 저탄소 개발 수요는 아래와 같은 측면에서 구현될 것이다.

1. 물류 네트워크의 최적화를 통해 물류 에너지 낭비를 줄이는 저탄소 개발을 추진해야 한다. 물류산업은 강력한 네트워크 경제성과 '규모의 경제' 특성이 있다. 물류 네트워크화는 운송 노선과 물동량의 효율적인 배치 및 운송모드의 유효한 연계, 즉 복합운송 시스템의 완비로 구현된다. 중국 물류산업의 기존 체계는 에너지 소비가 큰 도로운송에 크게 의존하고 있으며, 이는 저탄소 개발과 위배되는 심각한 현상이다. 따라서 중국의 물류산업은 수운-철도, 수운-

도로, 도로-철도 복합운송 등의 의존도를 확대하는 한편, 물류 및 물량 수요에 따라 물류 루트 및 네트워크를 단계적으로 완비하고 높은 무적재 비율에 따른 물류산업의 에너지 낭비 현상을 대폭 해소해야 한다.

2. 물류 기기 및 장비의 저탄소화를 통해 물류관리 저탄소화를 실현해야 한다. 어떤 의미에서 현대 물류산업은 장비 집약적인 산업임에도 불구하고 중국의 장비제조업은 '에너지 절약 및 온실가스 감소'를 제대로 이행하지 못하고 있다. 구체적으로는 물류 장비들의 저탄소화는 새로운 기술, 에너지, 원자재 등 응용을 통해 에너지 고소비 → 저소비, 하드(재생불능) 에너지 → 소프트(재생가능) 에너지, 탄소 고배출 → 저배출 등으로의 전환을 실현하는 것이다. 새로운 에너지를 사용하는 운송수단의 광범위한 응용, 물류 및 창고 시설의 에너지 절약 및 친환경적인 원자재 이용, 유통 및 가공의 단계에서 포장재의 감량 및 재활용 등을 예로 들 수 있다.

3. 친환경 회수물류 등 저탄소 경제성장 수요에 적합한 물류모드를 적극 개발해야 한다. 앞의 2개 측면이 저탄소 경제성장의 요구에 맞도록 물류산업이 전환해야 하는 방향이라면 친환경 회수물류의 개발 등은 물류산업이 저탄소 물류모드를 주도적으로 모색하는 것이다. 그 기본적인 발전방향은 감량화, 재활용, 재순환 등이며, 이를 통해 '자원-생산-상품-자원'으로 순환하는 물류 공급사슬을 구축하는 것이다. 객관적으로는 현재 중국 물류산업이 친환경 회수물류에 관심을 기울인지 얼마 안 되었는데 이는 중국의 생산 및 소비의 단계적인 특성과 크게 연관이 있다. 그러나 미래에는 저탄소 생산, 소비 및 생활방식이 단계적으로 확대되면서 친환경 회수물류는 지금보다 더욱 광대한 시장으로의 성장 잠재력을 나타낼 것이다. 또 중국 물류산업이 저탄소경제의 도전을 주도적으로 직면하여 '친환경적인 이윤의 원천'을 개척하는 데 중요한 방안이 될 전망이다.

中国物流业如何迎接低碳经济的挑战

南开大学经济与社会发展研究院
白雪洁 研究员/教授

2009年哥本哈根气象大会的召开及中国政府正式承诺至2020年全国每单位GDP的二氧化碳排放量比2005年减少40%-45%的标志性事件，均预示着中国低碳经济时代的全面来临。低碳经济作为一种世界性的发展潮流也将成为未来国际经济和产业竞争的主要领域，是对生产方式、消费方式乃至生活理念及价值观的一次重要冲击与革命。物流业作为生产与消费的实现“血脉”，不仅要快速适应生产和消费方式低碳化产生的需求，而且也是实现低碳经济的重要主体。这是因为物流业自身就是能源消耗和碳排放的主要产业之一，据国际气象组织的数据显示，2005年交通运输业占全世界能源消耗的26%，2002年交通运输业占全世界二氧化碳排放的14%。而中国物流业的能源消耗和碳排放的“双高”特征更为突出，因此，中国物流业面临的低碳式发展挑战也更严峻。

当前中国物流业的低碳式发展需要体现在以下几个方面：

1.通过物流网络优化减少物流能力浪费，促进低碳发展。物流业具有很强的网络经济特性和规模经济特性，网络优化不仅体现为运输线路网络与物流量的有效配置，而且是多种运输方式的有效衔接，即多式联运体系的完善。中国物流业的现有运输方式中对公路这一高耗能高排放的运输方式倚重过多，这是其背离低碳式发展的一个重要表现。为此，一方面需要中国物流业加大水铁联运、水公联运和公铁联运的比例，另一方面要根据物流量的需要逐渐完善物流通道与网络，大幅度降低空载率高等物流能力浪费现象。

2.通过物流装备和工具的低碳化促进物流运营的低碳化。某种意义而言，物流业是装备密集型产业，而在中国装备制造也是

面临很大节能减排压力的产业。物流装备的低碳化具体而言就是通过新技术、新能源、新材料的应用实现由高能源消耗向低能源消耗、不可再生能源消耗向可再生能源消耗，以及高排放向低排放的转变。例如，新能源动力的运输工具的广泛使用，节能环保型建材在物流仓储设施中的应用，物流流通加工环节中包装材料的减量化与回收再利用等等。

3.大力发展绿色逆向物流等适应低碳经济发展要求的物流模式。如果说上述两个方面是物流业在适应低碳经济的发展要求实现变革，绿色逆向物流的发展则是物流业在主动创造低碳化的物流模式，其基本的发展特点是减量化、再利用、再循环，形成资源－生产－产品－资源的闭环物流供应链。客观地讲，中国物流业目前还只是刚刚开始关注绿色逆向物流这一领域，这与中国生产和消费方式的阶段性特点紧密相关。但可以预期，未来随着低碳化生产、消费和生活方式的逐步扩张，绿色逆向物流将具有更广阔的市场空间与发展潜力，也是中国物流业主动迎接低碳经济挑战，开辟“绿色利润源”的重要方向之一。

동향 및 이슈

중국 물류단지, 3년간 675개로 급증

중국의 물류단지 개발, 3년간 226% 급증

중국의 물류단지(物流园区) 개발은 1998년 심천(深圳)시 옌톈핑후(盐田平湖)단지 개발을 시작으로 2009년 말 현재 운영, 개발 또는 계획이 확정된 단지가 전국에 걸쳐 675개에 이르는 등 가속화되고 있다. '중국물류구매협회(中国物流与采购联合会)'는, 이와 같은 중국내 물류단지가 2006년 207개에서 2008년 475개로 2년간 129%, 그리고 2009년까지는 226%가 증가한 것으로 발표했다([표-1] 참조).

중국의 물류단지가 이와 같이 급증한 원인이 근본적으로는 중국경제의 급성장에 있겠지만, 특히 2009년 3월 국무원이 발표한 '물류산업 조정 및 진흥계획' 등 중국 정부의 지속적인 정책적 지원 및 의지에 따른 것으로 평가되고 있다. 또한 서비스산업으로는 유일하게 국가 10대 진흥산업에 포함된 물류산업의 9대 중점사업[1]에 '물류단지 개발'이 높은 우선순위로 포함되면서 중국 전역에 물류단지 개발이 붐을 일으켰으며, 2009년 들어서만 약 200개의 물류단지 개발계획이 발표되었다[2].

[표-1] 중국 물류단지 증가 추세

구 분	2006년	2008년	증가율(%)
운영중 (运营的物流园区)	50 (24%)	122 (25.7%)	144%
개발중 (建的物流园区)	65 (21%)	219 (46.1%)	237%
계획중 (规划中的物流园区)	92 (45%)	134 (28.2%)	46%
합 계	**207**	**475**	**129%**

자료 : 중국물류구매협회

연해경제권에 중국 물류단지의 57% 집중

중국 연해경제권에 해당하는 동부연해, 남부연해 및 북부연해 등 3개 경제구역(经济区域)에 중국 전체 물류단지의 57%가 집중되어 있는 것으로 분석되었다. 2008년 9월 현재 개발 또는 운영중인 물류단지는 동부연해 경제구역이 97개로 가장 많으며, 다음으로는 남부연해 경제구역 96개 및 북부연해 경제구역 67개 등의 순서이다([표-2] 참조).

또한 물류단지 개발방식은, '정부 계획, 기업 주도'형이 289개로 전체의 61%를 차지하는 등 가장 높은

1) ① 복합운송 및 환적운송시설(联运和转运设施), ② 물류단지(物流园区), ③ 도시배송(城市配送), ④ 벌크 및 농촌 물류(大宗商品和农村物流), ⑤ 제조업 및 물류업 연동발전(制造业和物流业联动发展), ⑥ 물류표준 및 기술 보급(物流标准和技术推广), ⑦ 물류 공공정보 플랫폼(物流公共信息平台), ⑧ 물류과학기술 난관 극복(物流科技攻关及), ⑨ 응급물류(应急物流) 등임.

2) 중국물류전문지인 '물류시대(物流时代)' 4월호에 근거한 수치임.

비중을 차지했으며, '정부 계획, 부동산개발업체 주도'형 115개(24%), '기업 자체 개발'형이 71개(15%) 등이다. 즉 85%를 정부가 계획했으며, 기업이 독자적으로 추진한 것은 15%에 불과하다.

[표-2] 중국 8대 경제권역별 물류단지 개발 현황(2008년)

구 분	개발 현황			소계	개발 방식		
	운영중	건설중	계획중		정부기획, 부동산업체 주도	정부기획, 기업주도	기업자체 개발
동부연해(上海, 江苏, 浙江)	32	41	24	97	33	51	13
남부연해(福建, 广东, 海南)	25	31	40	96	30	52	14
북부연해(北京, 天津, 河北, 山东)	22	29	16	67	19	39	9
동북(辽宁, 吉林, 黑龙江)	18	24	6	48	11	34	3
황하중류(陕西, 山西, 河南, 内蒙古)	7	25	15	47	5	28	14
서남(云南, 贵州, 四川, 重庆, 广西)	3	36	17	56	10	40	6
장강중류(湖北, 湖南, 江西, 安徽)	12	25	6	43	4	27	12
서북(甘肃, 青海, 宁夏, 西藏, 新疆)	3	8	10	21	3	18	0
합 계	122	219	134	475	115	289	71

자료 : 중국물류구매연합협회.

후진타오 주석은 물류단지 혁신을 강조

2010년 1월 후진타오 주석은 상하이(上海)항 '와이까오차오(外高桥)보세물류단지'를 방문하여 물류단지의 운영체계와 서비스를 '혁신'할 것을 강조했다. 이는 개발에 착수한 지 이미 10년이 지난 중국의 물류단지가 아직 성숙한 단계에 이르지 못했으며, 특히 선진화된 서비스 체계도 갖추지 못했다는 전문가들의 지적에 따른 것이다. 또한 국무원 개발연구센터 시장경제연구소는 많은 물류단지 개발계획이 필요한 부지 확보에 치중하여 개별 단지의 포지셔닝(positioning) 및 기능과 관련한 구체적인 개발전략 수립에 소홀했던 것으로 지적한 바 있다. 따라서 향후 중국의 물류단지는 후진타오 주석의 주문에 따라 주변 지역 또는 경제권역의 물류수요 및 경제개발 방향을 고려하여 전략적인 차원에서 개발될 것으로 예상되고, 이미 운영 중인 물류단지 역시 서비스 고도화 등 소프트웨어 측면의 관리운영체제 혁신을 추구할 것으로 보인다.

새로운 물류단지 개발 동향을 적극 고려해야

이와 같이 중국의 물류단지 개발은 급속한 변화의 조짐을 보이고 있어 이를 활용한 새로운 차원의 중국 물류산업 진출 및 확대 전략이 필요하다. 권역별 물류수요를 정확히 파악한 후 성장가능성이 높은 신규 물류단지로의 진출을 통해, 현지 물류시장을 선점하거나 새로운 기반을 확보하는 선제적인 접근이 요구된다. 또한 직접적인 개발투자에 참여함으로써 중국 물류시장에서 안정적 경영권을 적극 확보하는 자세도 유효할 것이다. 동시에 우리 물류기업의 중국물류시장 진출을 지원하는 종합적인 컨설팅체제 구축방안을 마련할 필요가 있다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

뉴스 단신

중국 동북지역 중-러 국제철도노선 개선

중국 동북지역 헤이룽장(黑龙江), 지린(吉林) 및 랴오닝(辽宁)성과 네이멍구(内蒙古)자치구는 '2010년 최고 행정지도자 연석회의'를 개최하여 중-러 국제철도 물류체계 개선을 핵심목표로 한 총투자 1,000억 위안 규모의 철도프로젝트를 확정했다.

이 프로젝트에 의해 건설 또는 확장될 노선은 치치하얼(齐齐哈尔)-만저우리(满洲里) 640km, 쉐이펀허(绥芬河)-무단장(牡丹江) 139km, 구롄(古莲)-뤄구허(洛古河) 85km, 통장(同江) 철교 33km, 푸리툰(福利屯)-통장(同江) 180km, 탕왕허(汤旺河)-자인(嘉荫) 97km, 허베이(鹤北)-밍산(名山) 50km, 한자왠즈징후마(韩家园子经呼玛)-헤이허(黑河) 324km 등이다.

이 프로젝트를 통해 만저우리(满洲里), 쉐이펀허(绥芬河), 무단장(绥芬河) 및 통장(同江) 등 러시아의 국경도시를 관통하는 철도를 포함한 동북지역 광역철도 네트워크가 확충되며, 개선되는 동북지역 철도 물류체계는 동북지역은 물론 중국 내륙과 러시아 극동지역 국제협력의 교두보로 작용할 전망이다.

< 中国物流与采购网, 2010. 4. 23. >

국무원, 톈진시 수출선박 조세 환급 추진

최근 중국 국무원은 톈진(天津)시의 수출선박 금융에 대한 조세를 환급하기 위한 재정부, 해관총서 및 세무총국 공동의 통지문을 발표했다. 이에 따르면 톈진시는 금년 4월 1일 이후 1년 동안 주요 선박 금융기관이 관리하는 리스선박의 소유권을 해외기업에 이전하는 경우에 조세를 환급하는 '수출퇴세'를 적용하게 된다.

이에 따라 톈진시에 등록되어 있으며, 중국은행감독위원회(CBRC)의 비준에 의해 설립된 금융업체, 상무부의 비준에 의해 설립된 무역투자금융리스업체, 상무부 및 세무총국이 공동 비준한 금융업무 시범기관으로 지정된 금융기관들은 리스선박의 수출과 관련한 수출퇴세 우대정책을 향유할 수 있다.

톈진시에 의해 등록된 이들 선박금융기관들이 해당 선박의 수출통관 수속을 완료하면 부가가치세의 면제 또는 환급이 실시된다. 현재 톈진시에 의해 등록된 대상 금융기관은 11개이며, 2009년 선박리스와 관련한 영업규모가 820억 위안에 달하여 리스선박 수출시장의 잠재력이 매우 큰 것으로 판단되고 있다.

< 人民网-人民日报, 2010. 4. 22. >

광시성, 베이부(北部)만에 거대경제구역 조성

광시(广西)성은 베이부(北部)만에 향후 3~5년 동안 총 1조 5000억 위안을 투자하여 거대경제구역을 조성할 계획이다. 이를 위해 항만, 교통, 물류, 건설, 관광, 상업, 문화 등 '8대 전략'을 포함한 '따베이부완(大北部湾)' 프로젝트를 추진하며, 1,390개의 세부 프로젝트와 함께 6개 투자유치 행사 및 15개 대형 문화행사가 개최될 예정이다.

이와 같은 기본계획을 확정하는 '실시의견'에 따라 재정, 토지, 세수, 인력, 호적 등을 포함한 16개의 구체적인 지원정책이 발표되었다. 베이부(北部)만 핵심산업의 발전에 투입되는 특수자금 지원, 토지 및 해양부지 개발 지원, 농민 도시 진출 편의, 취업 농민 도시 호적 전환 등도 정책적으로 포함되었다.

항만개발의 경우 448억 위안을 투자하여 80개 이상 선석이 추가되어 2억 톤 이상의 물동량이 증가할 것으로 예상되며, 이를 위하여 팡성(防城), 친저우(钦州) 및 베이하이(北海) 등 3개의 1억 톤급 항구가 건설된다. 도로 분야에는 총 698억 위안이 투자되며, 철도 분야는 난닝(南宁)-광저우(广州), 후난(湖南)-광시(广西), 윈난(云南)-광시(广西) 등 핵심노선이 건설될 계획이다.

이에 따라 물류 부문에 대한 직접투자는 총 1,654억 위안으로 130개의 프로젝트를 추진될 예정이며, 특히 보세물류 시스템 구축을 적극 추진하여 2012년 이전에 친저우(钦州)항 보세항구 2-3기를 가동시킬 계획이다.

< 中国政府网, 2010. 4. 22. >

푸젠성, 양안교역을 위한 국제물류단지 개발

푸젠(福建)성 진장(晋江)시와 '타이완 중화 국제투융자 촉진회(台湾中华国际投融资促进会)'는 총 투자 150위안 및 총 면적 200만 ㎡ 규모의 '하이시(海西) 국제구매 및 지역물류단지' 건설이 본격적으로 추진되고 있음을 발표했다.

이 프로젝트가 완공되면 중국 대륙에서는 가장 선진화된 양안교역 물류체계가 가동될 전망이다. 취안저우(泉州)-샤먼厦门) 고속도로와 연결되는 진장시의 외곽에 건설되는 물류단지에는 3만개의 국제교역 거래처를 수용할 수 있는 초대형 전시시설이 조성되며, 이에 따른 국제교역 및 물류 배송비는 연간 1,000억 위안에 이를 전망이다.

1차적으로 타이완 무역관 등이 완공된 이후에는 동아시아연맹(东盟), 유럽, 미국 및 일본 무역관 등을 건설하여 기능을 단계적으로 확충한다는 계획이다.

< 中国新闻网, 2010. 4. 19. >

산동성, '4종4횡' 철도프로젝트 추진

산동(山东)성은, 총 1,639억 위안을 투입하여 3,017km에 이르는 15개 노선의 철도를 건설할 계획이며, 이를 통해 산동성 전역에 '4종4횡'의 철도 네트워크를 구축하는 프로젝트가 추진되고 있다.

이에 따라 2015년 산동성 전역에서 총연장 6,100km의 철도노선이 운영될 예정이며, 남북을 관통하고 동서를 연결하는 '4종4횡' 네트워크가 구축되어 합리적인 구조와 충분한 능력을 갖춘 편리하고 효율적인 선진화된 철도물류 서비스가 제공될 전망이다.

< 新华网山东频道, 2010. 4. 23. >

하이커우, 항만-공항-도로 물류단지 건설

하이난(海南)성 하이커우(海口)시는 2020년까지 항만, 공항 및 도로를 기반으로 한 3개 물류단지(物流园区)를 건설할 예정이다. 이를 통해 하이커우시를 국제, 지역 및 도시물류가 결합된 국제물류의 전략적 중심으로 도약시킨다는 계획이다.

항만물류단지는 항구, 보세, 농업 및 진마(金马)단지를 포함한 총면적 1,100만 ㎡ 규모이며, 공항물류단지는 메이란(美兰) 국제공항 북측의 211만 ㎡이며, 신하이(新海) 및 중상(中商)단지 등으로 구성되는 도로물류단지는 1억 2,800만 ㎡의 규모이다.

하이커우시 지역에서는 귀린양(桂林洋)수산물, 철강, 푸청난베이(府城南北)청과물 및 메이쥐(美居)생활물류 등 4개 물류센터와 하이커우(海口)남역, 진판(金盘), 링산(灵山), 창류(长流), 귀린양(桂林洋)등 5개 배송센터가 건설될 예정이다.

< 上海国际海事信息与文献网, 2010. 4. 23. >

쑤저우시의 촨화 물류기지, 5월 본격 가동

도로물류체계를 기반으로 저장(浙江)성 수저우(苏州)시에 건설 중인 '촨화 물류기지(传化物流基地)'가 5월 11일 본격 가동될 예정이다.

이 물류기지는 '촨화 그룹'이 투자한 항저우(杭州) 및 청두(成都)시의 물류기지 등과 연계하여 운영될 예정이며, '화물운송정보 슈퍼마켓', '화물운송 정기운행 차량터미널' 등의 물류정보 서비스와 도로-수로 복합운송 기능이 특화된 새로운 물류패턴의 'one-stop' 서비스가 제공된다.

< 新华网江苏频道, 2010. 4. 23. >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리실적

항만	전체 화물 처리실적 (만 톤)										
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년						
					1월	2월	3월	4월	5월	6월	연간누계
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	4,349.6	365.7	252.9	402.3				1,020.9
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	27,202.5	2,581.9	2,355.9	2,609.1				7,549.5
잉커우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	17,603.1	1,917.0	1,790.2	1,810.0				5,517.2
친황다오	20,186.7	24,569.4	25,220.3	24,942.1	2,246.5	1,884.3	2,262.2				6,393.0
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	38,111.0	3,186.0	2,664.0	3,452.0				9,302.0
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	16,926.1	1,570.7	1,544.5	1,664.3				4,779.5
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9	124.7				421.0
칭다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	31,546.0	2,815.0	2,811.0	2,853.0				7,258.0
르자오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	18,131.0	1,813.2	1,768.0	1,979.0				5,560.0
롄윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	11,378.3	1,056.4	1,073.1	1,166.4				3,295.9
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	49,467.5	4,909.7	3,920.6	4,795.5				13,625.7
닝보	42,194.3	47,163.0	50,989.9	57,757.1	5,374.8	4,500.9	5,021.5				15,383.2
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4	447.7				1,395.3
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1	467.8				1,487.9
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7	595.5	702.2				1,887.3
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	1,1096.3	1,034.9	842.4	1,048.1				2,925.4
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0	285.0				844.1
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	36,386.1	3,374.6	2,575.5	3,110.9				9,092.1
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	19,363.0	1,868.6	1,533.8	1,728.7				5,143.2
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2	331.8				1,019.2
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4	383.7				942.1
하이커우	2,126.5	2,372.2	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5	361.7				997.1
계	304,565.7	348,372.9	374,015.3	394,543.3	37,325.9	32,240.1	37,007.6				105,839.6

(주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.)