



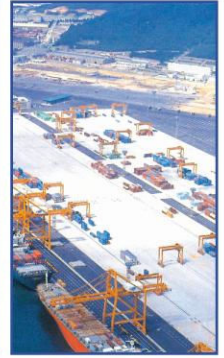
KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 8월 18일

제 10-14호



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



저탄소 물류는 작은 것부터 시작해야

천촨(陈川) 교수

상하이 통지대학교 교통운수공학부

저탄소 경제, 저탄소 생활 내지 저탄소 물류는 우리가 최근 자주 관심을 가지게 되는 이슈이다. 이 시점에서 나는 이렇게 표현하고 싶다. 일반기업이나 물류기업에 있어서의 저탄소 물류는 일종의 가치관이자 태도이며, 작은 것에서부터 개선해 사회, 기업 및 개인이 책임지는 품격이자 습관이다.

우선 저탄소 물류는 일종의 가치관 및 태도이다. 이러한 종류의 태도는 우리로 하여금 하나뿐인 지구에 대하여 충분히 인식하게 하며, 중국 정부는 2020년까지 전국의 단위GDP당 이산화탄소 배출량을 2005년보다 40%~45% 감축하는 내용을 승인했다. 중국 정부가 선도적으로 온실가스 배출을 감축하는 발전노선을 채택했을 뿐만 아니라 각 산업분야도 이와

같은 목표를 실현할 수 있도록 계획을 수립하고 있다.

그리고 일반기업 또는 물류기업들이 저탄소 물류를 개발한다는 것은 단순한 구호보다 통일된 체계의 계획에 따르는 기본계획을 정밀하게 변환하는 일련의 개선과정이어야 한다. 이런 개선과정은 물류인프라 건설계획에서도 적용될 수 있다. 양적인 것을 추구하기보다 정밀성 및 효율성을 확보하고 기존 시설여건을 활용하면서 정보화 및 공간배치 개편을 통해 재고화물의 회전율(周转率) 및 공간이용률을 높여야 한다. 운송 분야 기업은 운송장비의 개선과 운송노선의 최적화, 공차 및 공적률의 감축 등 저탄소 운송관리 방법을 시행하여 공차 운행시간을 줄이고 단위시간 운송능력을 증가시켜야

한다. 관련 컨설팅 기관의 연구에 따르면 운송최적화를 실현한 친환경네트워크는 8%-10%의 원가를 절감하고 탄소배출을 20%-30%(Establish Consultancy) 감소할 수 있다. 창고 분야를 살펴보면, 정보화 투자를 중요시해야 한다. 데이터 분석은 단순한 경험의 집적이 아니며, 재고화물 관리, 공간배치 최적화, 적체상품 감소, 품질사례 감소, 재고화물의 회전률 관측 등을 포함한 정밀화된 창고관리 체계가 필요하다. 기타 물류 및 유통 과정에도 기업들은 다양한 발전 방식 전환을 통해 환경에 미치는 영향을 감소시킬 수 있다. 예를 들어서 중박 사용이 가능한 각종 팔레트 및 포장재를 회수하는 것, 복합 운송을 중시하여 친환경적이고, 저운임의 장점이 있는 수운 및 철도운송을 충분히 활용하여 탄소배출을 감축하는 것 등의 방법이 있다. 장기적으로 보면, 기업에게

저탄소 물류의 발전은 기업의 효율성 및 서비스 원가 절감과 모순된 것이 아니다. 기업들은 저탄소 물류 개발을 또 하나의 원가요소라기보다는 일종의 투자로 인식해야 한다. 즉, 투자는 더 많은 산출을 위한 것이며, 지속적인 산출을 확보하기 위한 것이다.

마지막으로, 저탄소 물류는 국가 또는 기업의 임무이어야 하며, 개인의 습관이 되어야 한다. 지구는 하나뿐이며, 우리의 현재 생활은 인류의 발전은 물론 후손의 발전에 대한 책임이 따라야 하는 것이다. 그리고 사회의 지속적인 발전은 인류의 공통된 인식이어야 한다. 이에 따라 중국 정부의 온실가스 배출 감소계획에 대한 승인은 기업의 사회적 책임을 촉진하는 것이다. 또한 작은 것부터 발전시킨다는 것은 더 많은 사람들이 자신의 저탄소 생활을 습관화한다는 것일 것이다.



低碳物流从微观做起

陈川 教授

同济大学 交通运输工程学院

低碳经济、低碳生活乃至低碳物流都已都是我们近日经常关注的话题，在此笔者想说的是对企业和物流企业而言低碳物流是一种价值观和态度，是一组从微观做起的改善行为和形成对社会、企业与个人负责的素质与习惯。

首先，低碳物流是一种价值观和态度，这种态度能让我们充分意识到只有一个地球，中国政府承诺，到2020年全国单位GDP二氧化碳排放比2005年下降40%~45%，这不仅中国政府选择的减排发展道路，而且已经在具体分行业的实施和落实实现这一目标。对每个企业和物流企业而言，应该充分认识到发展低碳物流的趋势所带来的机会与挑战，以一种积极主动的方式来迎接这一趋势的到来。

其次，发展低碳物流对企业和物流企业而言并不是一句口号，而应该是在系统规划下的一整套从粗放到精细化的改善行

为。这种改善行为体现在物流基础设施规划方面，表现为不应求大求多，而要求追求高效，应充分利用现有的设施进行信息化与空间布局改造，提高库存周转率与空间利用率。

在运输方面，企业应通过改善运输工具、优化运输路线、降低空驶率和空载率等低碳运输管理方式，缩短车辆空驶时间，增加单位运量，据相关咨询单位研究，仅通过采用运输优化的绿色网络就能减少成本8%~10%，降低排放20%~30%

(Establish Consultancy)。在仓储方面，重视信息化设施投入，通过数据分析而不是仅仅是经验总结，强化库存管理，优化存放空间，减少滞销产品，降低缺货水平，重点关注库存周转指标，实现精细化库存管理。在其他物流环节，企业也可以通过转变方式减少对环境影响，如制定回收计划重复和循环利用各种托盘和包装

材料；重视多式联运，充分利用水运和铁路运输方式的环保和成本优势，减少排放等等。总之对企业而言，发展低碳物流从长期看与提高企业效率和降低服务成本并不矛盾，企业应该把发展低碳物流作为一种投入而不是一种成本，投入是为了更多的产出，也是为更可持续产出。

最后，发展低碳物流应该成为国家和企

业的责任，成为个人的习惯。因为只有一个地球，我们今天的生存要对人类的发展和子孙后代的发展负责，维护社会的可持续发展已成为大家的共识。因此，中国政府对降低排放的承诺将推动企业承担社会责任，从微观做起发展低碳物流的行为，也将促使更多的人从我做起养成低碳生活的习惯。



동향 및 이슈

서부대개발 10년과 '서부삼각주'의 등장



서부대개발 10년 성과와 향후 정책방향

중국 정부는 국토의 71%에 해당하는 서부지역 개발을 위해 1999년에 '서부대개발 전략'을 제시했고, 2000년 10월 「서부대개발 정책(国务院关于实施西部大开发若干政策措施的通知)」을 발표하여 추진한 지 10주년을 맞이했다. 서부대개발은 총 3단계, 50년에 걸쳐 진행되는데, 1단계(奠定基础阶段)는 2010년까지, 2단계(加速发展阶段)는 2030년까지, 3단계(全面推进现代化阶段)는 2050년까지로 구분된다.¹⁾

1단계에 해당하는 지난 10년간('00-'09)은 120개 서부대개발 사업에 약 2.2조 위안이 투입됐고, 2010년에는 연간 최대인 약 7,000억 위안 규모의 23개 프로젝트가 진행 중에 있다.²⁾

지난 서부대개발 사업은 ① 고정자산 투자 가속, ② 지역경제 고속 발전, ③ 지방 공업화 추진 가속, ④ 거주민 생활수준 개선, ⑤ 동서부 지역발전 차이 축소 및 ⑥ 대외개방 수준 제고 등의 6개 부문별로 비교적 큰 성과를 이루었다.³⁾ 하지만 「서부대개발 정책」이 '집중과 선택'의 부족으로 기대했던 것만큼 큰 성과를 이루지 못했다는 평가도 공존한다. 특히 지난 10년간 서부대개발 사업의 집중도가 점차 개선되기는 했으나, 투자역량을 한층 더 집중하여 중점지역 개발을 더욱 가속화시킴으로써 그 경제적 파급효과를 극대화할 필요성이 제기되어 왔다([표-1] 참조).

[표-1] 시기별 서부대개발 중점사업지역에 대한 평가

10·5계획 ('01-'05)	11·5 계획 ('06-'10)
□ 3대 경제지대(三条经济带) ·TCR(시롱하이 ~ 란신) 경제지대 [1] ·장강상류 경제지대 [2] ·서남출해통로 경제지대 [3] ·3개 경제지대는 너무 광범위하여 역량 집중도 및 효과 낮음	□ 3대 전략개발지역(三大战略高地) ·대관중(관중 ~ 텐쉐이) 지역 ([1] 경제지대 중 일부지역) ·청두/충칭 지역 ([2] 경제지대 중 일부지역) ·베이부만 지역 ([3] 경제지대 중 일부지역) ·중점개발지역을 축소하여 역량을 집중해 왔으나, 3대 연해 성장지역인 주강삼각주, 장강삼각주, 환발해 지역에 비해 성과 및 파급력 미흡

자료 : 张宝通(陕西省社会科学院), "西三角发展思路研究", 「中国西部经济发展报告(2010)」, 社会科学文献出版社, 2010. 8.

중국 국무원은 2009년 「대관중 경제지역 발전계획(大关中经济区发展规划)」을 비준하였고, 2010년에는 「청두·충칭 경제지역 발전계획(成渝经济区发展规划)」을 비준할 예정이다. 이러한 계획을 기초로 통일된 '서부삼각주 경제지역 발전계획(西三角经济区发展规划)' 수립 움직임이 구체화되고 있다.

1) 中新网, "西部大开发战略实施十年 未来发展转向开放", 2010. 1. 24,

2) 中国新闻网, "西部大开发今年计划新开工23项工程 投资6822亿", 2010. 7. 5.

3) 魏后凯(中国社会科学院), "十二五时期推进西部大开发的基本思路", 「中国西部经济发展报告(2010)」, 社会科学文献出版社, 2010. 8. : ① 서부지역 사회고정자산투자액 연평균증가율('00-'08) 23.4%, ② 서부지역 지역생산총액(GRDP) 연평균증가율('00-'08) 11.7%, ③ 서부지역 공업증가치의 생산총액 대비 비중 32.9%('99)에서 41.1%('08)로 제고, ④ 서부지역 1인당 생산총액 4,283위안('99)에서 15,951위안('08)으로 증가, ⑤ 서부와 동부의 1인당 생산총액 차이는 63%('03)에서 56.9%('08)로 점진적 축소(하지만 절대차이는 계속 확대), ⑥ 서부지역 수출액 연평균 증가율('00-'08)은 26.4%로 전국 4대 지역(서부, 동부, 동북, 중부) 중 가장 높고, 전국 평균보다 1.6% 높음.

'서부삼각주', 제4대 경제성장 중심 목표

'서부삼각주(西三角)' 개념은 2009년 3월 전국 양회(两会)⁴⁾에서 등장하였고, 동년 9월에 산시(陝西)성/쓰촨(四川)성/충칭(重慶)시의 3개 성·시 발전개혁위원회가 「서부삼각주 구축 기본구상(构建西三角经济区基本思路)」을 발표하면서 본격적인 연구 및 논의가 시작되었다. 동 「구상(思路)」의 핵심은 향후 '12·5 계획'기간 서부대개발 사업이 '시안(西安)-청두(成都)-충칭(重慶)'의 '서부삼각주'에 집중되어야한다는 것이다. 즉 서북/서남지역의 경제중심 및 서부 전체의 중심 경제지역을 구축하여 주강삼각주, 장강삼각주 및 환발해지역에 이은 중국의 제4대 경제성장 중심을 형성함으로써, 서부지역 전체로의 경제성장 파급효과를 극대화시켜야 한다는 것이다. 이러한 개발방향은 앞서 언급한 '서부삼각주 경제지역 발전계획' 수립 움직임과 일맥상통한다.

'서부삼각주' 지역은 관중(关中), 청두·충칭(成渝)시와 이들 도시 사이의 친바산(秦巴山) 지역 등 61개 시를 포함한다. 면적 37.78만 km², 상주인구 1억 4,026만 명, GDP 2조 1,505억 위안(2008년)으로 각각 전국의 3.9%, 10.6% 및 7.1%를 차지한다. 특히 서부지역 12개 성·시의 각각 5.4%, 38.4% 및 36.9%를 차지한다.⁵⁾

이들 3개 성·시는 '서부삼각주'의 집중적인 산업 개발을 통해 ① 전국 주요 선진장비제조업기지 건설, ② 국가 주요 첨단 기술산업기지 건설 및 ③ 전국 최대 국방과학기술공업기지 건설을 목표로 내세우고 있다.

[그림-1] 서부대개발 지역과 서부삼각주 개념도



자료:新华网, 西川在线, KMI 분석·제작성.

'서부삼각주', 내륙진출의 교두보로 활용해야

2011년부터는 '12·5계획' 시작과 함께 「서부대개발 정책」이 2단계인 '가속발전단계'에 돌입한다. 2008년 이후 서부 내륙지역에 대한 정부 투자가 급속히 증가하였고, 그 성과도 점차 가시화되고 있다. 단 「서부대개발 정책」이 2050년까지의 초장기계획이란 점을 상기할 필요가 있으며, 이에 따라 기업투자도 산발적인 것보다 '선택과 집중'에 의한 전략적 접근이 필요하다. 즉 서부대개발의 중심으로 부상하는 '서부삼각주'에 대한 사전 조사를 보다 강화하여 적절한 투자 시기 및 방법을 결정해야 할 것이다. 다만 투자 시기는 개별 회사의 대중국 사업 비전과 전략 및 내부 역량에 따라 다소 상이할 뿐이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

4) 매년 3월에 개최되는 전국인민대표대회(全国人民代表大会)와 중국인민정치협상회의(中国人民政治协商会议)를 말한다.

5) 张宝通(陕西省社会科学院), "西三角发展思路研究", 「中国西部经济发展报告(2010)」, 社会科学文献出版社, 2010. 8.

뉴스 단신

중-ASEAN FTA, 동북아 물류 및 경제를 활성화

FTA 발효에 따른 중국과 ASEAN의 자유무역지역 구축은 ASEAN 내부 통합은 물론 중국과의 경제 협력을 심화시킬 것으로 예상되며, 동북아 전체의 물류 및 경제도 활성화시킴으로써 범 동북아 대화 및 협력을 촉진하는 기폭제가 될 것으로 기대되고 있다.

특히 중-ASEAN FTA를 통해 본격화되고 있는 난닝(南寧)-싱가포르 경제회랑 구축은 중국 남부와 동남아 간의 물류 및 지역경제 활성화를 촉진시킬 뿐만 아니라 동북아 전체의 경제협력 및 국제물류의 발전 가능성에 대한 시금석이 될 것으로 평가되고 있다.

중국 난닝에서 출발하여 베트남 하노이 및 빈(Vinh), 라오스 타켓(Thakhek), 태국 나콘파놈(Nakhon Phanom) 및 코캔(Khon Kaen), 말레이시아 페낭 (Penang) 및 쿠알라룸푸르(Kuala Lumpur)를 거쳐서 싱가포르까지 연결되는 총 3,758km의 이와 같은 남북 경제회랑은 또한 이 지역을 인도양까지 연결하는 동서 경제회랑과 중요한 물류 및 경제축을 형성할 전망이다.

이 같은 아시아 남부지역의 동서 및 남북 경제회랑 형성은 이 지역의 효율적인 내륙물류체계 구축을 실현시켜 역내 국가 및 지역 간의 투자와 교역을 촉진할 것이며, 관광산업을 중심으로 한 지역경제의 활성화에 기여할 것으로 예상된다.

이를 위하여 중국은 해당지역에서 각종 무역박람회를 개최하는 등 ASEAN 주요국들과의 투자협력과 상품 및 서비스교역을 촉진하는 데 주력하고 있으며, 특히 100억 달러의 중-ASEAN 협력기금과 150억 달러의 신용기금을 설립하는 등 이를 뒷받침하고 있다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 8. 2. >

상하이, 양산항에 중국 최대 정제유 증계기지 운영

양산항의 ‘양산선강 석유비축기지(上海洋山申港石油储运基地)’ 2기 공사가 7월 말 완공되어 본격적인 시운전에 들어간 것으로 알려졌다. 이에 따라 양산항에는 휘발유, 중유, 병커유, 항공유 등 101만 m³의 정제유 저장능력을 확보했으며, 10만 톤 및 5,000톤급 2개 선석에 의한 연간 750만 톤의 하역능력으로 중국에서 최대의 정제유 증계기지에 해당하는 것으로 분석되었다.

또한 상하이항 당국은 다롄(大连)항의 송유관 폭발사고를 교훈으로 삼아 양산항 정제유 증계기지의 안전성을 극대화함으로써 이용도를 높이는 데 심혈을 기울인다는 계획이다. 이를 위해 순시선을 활용한 입출항 유조선에 대한 호위를 실시하고 정박 기간에는 24시간 감독체제를 유지하며, 석유류 하역작업에 대한 검사를 엄밀히 실시할 예정이다.

< 자료 : 人民网, 2010. 8. 3. >

2009년 중국 선대, 푸젠귀항 및 더친그룹 약진

중국 교통운수부(交通运输部)가 발표한 ‘2009년 중국 해운산업 보고(2009中国航运发展报告)’에 따르면 글로벌 금융위기 영향으로 세계 10대 해운국의 순위가 크게 변화했음에도 불구하고 중국은 전년에 이어 4위의 순위를 유지한 것으로 보고되었다.

2009년 말 현재 중국의 상선대 보유규모는 약 17만 6,900척 및 1억 4,600만 톤(DWT)으로 전년대비 17% 증가했으며, 세계 3위인 독일과의 해운선대 규모 차이는 약 2,000만 톤(DWT)으로 축소되었다.

중국 국적선사와 관련해서는, 용선 및 자체보유 선박량을 포함한 보유선대 규모의 경우에는 COSCO(中国远洋运输集团总公司)는 용선 및 자체보유 선박량의 비중이 같으며, 다른 대부분의 선사는 자체보유 선박량의 비중이 큰 것으로 나타났다. 2009년 말 현재 중국 최대 국적선사 COSCO의 보유선대는 770척, 5,307만 톤(DWT)이며, 차이나쉬핑(中国海运集团总公司) 및 Sinotrans(中外运长航集团有限公司)의 보유선대는 각각 2,018만 톤(DWT)과 1,127만 톤(DWT)으로 2위와 3위를 차지하고 있다.

또한 글로벌 금융위기에도 불구하고 민영 해운기업들이 약진한 것으로 분석되었다. ‘푸젠귀항(福建国航远洋运输集团股份有限公司)’의 경우 보유선대 규모가 152만 톤(DWT)으로 전년대비 19.7% 증가하여 순위가 6위에서 5위로 상승했으며, 보유선대 규모가 78만 톤(DWT)인 ‘더친그룹(德勤集团)’은 10위로써 중국 10대 국적선사에 포함되었다.

< 자료 : 国际商报, 2010. 7. 30. >

중국 철강산업, 40% 감산으로 수익성 크게 악화

‘중국 철강공업협회(中国钢铁工业协会)’는 중국 철강산업이 금년 3분기 들어서 생산 규모를 40%까지 감축하고 있으며, 이에 따라 특히 수익성이 크게 악화된 것으로 발표했다.

특히 7월 이후 전 세계적으로 철강제품의 공급이 수요를 초과하면서 가격이 하락하는 가운데 상반기 철광석 가격의 상승에 따른 원가상승 압력이 가중되면서 철강기업의 수익성이 지속적으로 악화되었다. 이와 같은 현상은 3분기 중 생산량이 다시 증가하거나 재고감소가 실현되지 못하는 경우 4분기까지도 이어질 수 있다는 판단이 일반적이다.

4월 말 이후 3개월째 하락세를 보이던 철강제품 가격이 일부 철강기업의 생산원가보다 낮아지는 등 시장가격의 파동이 이어지고 있는 것으로 분석되고 있다. 그리고 중국 철강공업협회의 통계에 따르면, 금년 상반기에 77개 중국 철강기업의 수익은 약 507억 위안으로 전년 동기대비 21배 이상 증가했으나, 7월에만 전월대비 38% 감소하는 등 감소세가 이어지고 있으며, 철강제품 재고량은 6월 말 현재 연초에 비해 39% 이상 증가한 1,030만 톤에 이른 바 있다.

그 결과 7월 이후에 주문량 감소, 생산 지연, 재고 증가 및 원가상승 등 철강기업의 생산제한요소가 확대되었으며, ‘탕산철강(唐钢)’, ‘우한철강(武钢)’, ‘샤강(沙钢)그룹’, ‘판강(攀钢)그룹’ 등 주요 대기업들이 모두 생산을 감축하기 시작했다. 이는 또한 금년 하반기 주요 해운지수의 하락세에도 직접적인 영향을 미친 것으로 분석되고 있다.

< 자료 : 新浪财经, 2010. 8. 3. >

프랑스 덩케르크항, 상하이항과 MoU 체결

프랑스 덩케르크(Dunkerque)항은 아시아 항만과 최초로 상하이(上海)항과 우호관계를 구축하기 위한 양해각서(MoU)를 체결했으며, 이미 중국 서북 내륙의 무수항(无水港)인 '시안국제항'(西安国际港务局)과 협력관계를 유지하고 있어 전국에 걸친 물류체계 구축을 추진하는 것으로 분석되고 있다. 덩케르크항의 이 같은 움직임은 중국과 교역에 있어서 유럽 관문항의 지위를 확보하기 위한 것이다.

또한 덩케르크항은 상하이항과의 협력을 기반으로 프랑스 북부와 중국 간의 원양해운, 철도연계운송, 내해해운, 물류 및 항만산업 등의 영역에서 교류 및 협작을 지속적으로 확대할 계획이다.

< 자료 : 中国航务周刊, 2010. 8. 4. >

충청시, '물류산업 투자펀드' 조성을 추진

중국 국가발전개혁위원회가 발표한 '충청물류산업투자펀드계획회답(关于重庆物流产业投资基金筹备的批复)'에 의해 충칭(重庆)시의 '물류산업 투자펀드' 조성이 정식으로 허가되었다. 이에 따라 200억 위안 규모의 전용펀드가 조성될 예정이다.

이와 같은 충칭시의 '물류산업 투자펀드'는 충칭시에서 그 동안 조성된 펀드 중에서 최대 규모이며, 특히 중국 최초의 물류산업 전용펀드인 '구이양(贵阳)'시 투자펀드 규모의 10배에 이르는 수준이다. 또한 충칭시의 '물류산업 투자펀드'에는 일반보험 및 사회보험 자금의 참여가 허용되어 펀드 조성이 조기에 완료될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 华龙网-重庆晨报, 2010. 8. 4. >

금년 하반기 장강 물동량 15% 증가 전망

'장강항운관리국(长江航运管理局)'이 발표한 바에 의하면, 금년 하반기 장강 간선수로 물동량은 7.1억 톤에 이르러 전년 동기대비 15% 증가할 것으로 전망된다.

이에 따라 2010년 연간물동량은 21% 증가한 13.7억 톤을 기록할 것으로 예상되며, 주요 품목별로는 국제교역화물 14.5% 증가한 1.66억 톤, 컨테이너화물 25% 증가한 898만 TEU, 석탄 37% 증가한 3.11억 톤, 철광석 19% 2.96억 톤으로 전망된다.

< 자료 : 中国投资咨询网, 2010. 8. 2. >

통계

중국 주요 항만의 컨테이너 처리 실적

항만	컨테이너 물동량 (천 TEU)										
	2007년	2008년	2009년	2010년							
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	연간누계
단둥	181.2	222.2	260.2	21.7	18.3	23.2	25.9	26.4	36.2		151.7
다롄	3,813.0	4,525.0	4,576.0	423.0	342.0	404.0	414.0	434.0	444.0		2,461.0
잉커우	1,371.0	2,036.4	2,537.3	309.1	238.1	278.3	283.3	271.3	266.4		1,646.5
친황다오	300.0	402.6	330.7	26.8	25.5	33.6	26.0	29.3	24.3		165.5
톈진	7,102.0	8,503.0	8,704.0	763.0	622.0	785.0	805.0	852.0	880.0		4,708.0
옌타이	3,407.9	1,531.5	1,401.1	121.7	75.8	110.0	112.1	115.8	130.2		665.7
웨이하이	306.4	346.5	377.4	28.0	26.9	29.8	34.9	35.9	35.6		191.1
칭다오	9,460.0	10,020.0	10,260.0	930.0	850.0	940.0	1,286.0	997.0	1,010.0		5,679.0
르자오	430.2	708.6	821.0	75.6	64.4	80.7	90.3	90.6	90.3		491.9
렌윈강	2,003.1	3,000.5	3,031.8	312.8	282.8	323.3	323.5	332.5	332.9		1,907.8
상하이	26,152.0	25,792.0	25,001.0	2,242.0	1,870.0	2,372.0	2,369.0	2,570.0	2,441.0		13,856.0
닝보	9,430.5	10,923.5	10,503.0	972.2	873.9	912.0	1,049.5	1,227.6	1,197.6		6,274.4
원저우	351.1	380.5	393.5	26.2	22.7	27.9	38.7	37.4	37.9		190.8
푸저우	1,202.0	1,176.6	1,222.7	120.7	87.1	115.7	130.5	128.7	128.3		711.0
취안저우	1,019.4	1,206.7	1,251.0	107.9	67.0	105.9	117.9	120.9	115.4		643.0
샤먼	4,627.1	5,034.6	4,680.4	469.7	371.0	453.1	463.6	493.3	486.2		2,736.8
산터우	615.0	720.1	821.4	66.0	55.5	72.0	75.0	80.0	80.0		437.4
광저우	9,203.6	10,971.5	11,187.8	1,081.5	740.8	984.7	846.7	1,088.4	1,011.1		6,003.0
선전	21,099.2	21,416.2	18,250.1	1,772.0	1,507.1	1,625.8	1,704.2	1,934.6	1,907.6		10,457.7
주하이	631.9	653.8	555.8	51.4	49.4	42.2	70.1	71.8	57.7		337.7
중산	1,266.4	1,136.3	1,101.3	112.7	69.9	93.8	99.7	102.3	106.5		584.9
하이커우	285.7	346.4	431.2	66.0	40.0	41.4	57.5	56.4	48.9		310.1
계	104,258.7	111,054.4	107,698.7	10,100.0	8,300.2	9,854.4	10,423.4	11,096.2	10,868.1		60,611.0

주 : 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 격호별로 제공됩니다.
 자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제7호.