



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 9월 1일

제 10-15호



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



‘상하이 국제해운센터’ 건설의 요소 및 임무

전홍(甄虹) 상하이해사대학교 교수
상하이국제항운연구중심 사무총장(비서장)

중국 국무원은 2009년 3월 25일 ‘상하이에서 현대 서비스산업 및 선진 제조업 발전을 가속화시키고 국제금융 및 국제해운센터를 설립하기 위한 의견’을(이하 의견) 반포했다. ‘의견’은 상하이가 오는 2020년까지 해운자원을 고도로 집적하고 해운서비스 기능을 완비하여 우호적인 해운시장 환경과 고효율의 물류서비스를 제공하며, 글로벌 해운자원의 배치능력을 갖춘 ‘국제해운센터’로서 기반을 형성할 것임을 제시했다.

‘의견’은 첫째, ‘상하이 국제해운센터’의 포지션을 명확히 했다. 중국의 기존 연해항만 개발계획에 따른 3개 국제해운센터 중에서 ‘상하이 국제해운센터’는 글로벌 차원의 해운자원 배치능력을 갖춘 국제해운센터임이 강조되었다. 따라서 다롄(大連)과 텐진(天津)은 각각 동북아 및 북방 국제해운센터로 건설되어 일정한 지역을 대상으로 할 뿐이다.

상하이는 글로벌 해운자원 배치능력을 확보하기 위해 지역성이 강한 화물보다

모든 해운 요소들이 집적되는 중심지로 성장해야 한다.

둘째, ‘의견’은 첨단 화물운송시스템을 최적화하여 일체화된 복합운송의 발전을 실현하도록 제시했다. 현재 상하이 항의 화물 약 90%가 도로로 운송되는데 이는 도시의 환경오염을 초래하고 있다. 이를 해결하기 위해 장강으로부터의 선박들이 양산(洋山)항까지 직항하도록 함으로써 육상운송 환경을 개선해야 한다.

셋째, 해운서비스 시스템을 완비해야 한다. ‘의견’은 해운서비스 산업 자체가 해운산업의 병목을 야기하며, 산업사슬이 완비되지 못하고 낮은 산업집적도 또는 국제영향력에 따른 문제점 등이 ‘상하이 국제해운센터’ 발전의 장애요인이 되고 있는 것으로 제기되었다. 현재 상하이는 ‘베이와이탄(北外滩)’ 해운서비스 집적단지 및 ‘루자쥬(陆家嘴)’ 해운금융 집적단지의 조성 및 완비된 해운서비스체계 구축에 주력하고 있다.

넷째, 국제해운 발전 종합 시범지역이

추진된다. 현재 상하이의 해운소프트웨어 환경은 크게 제한적이며, 그 주요 원인은 관련 정책이 미비한 때문이다. 국제해운 발전 종합 시범지역을 통해 상하이시가 ‘선행선시(先行先试; 새로운 정책을 우선 시행하고 시험함)에 의한 제도적 혁신을 실현하도록 했다. 그리고 해운을 포함한 각종 금융서비스를 활성화함으로써 국제 해운센터와 국제금융센터의 발전을 연동시키고 있다.

마지막으로 ‘의견’은 크루즈산업의 발전 및 규범화를 추구하도록 규정하고 있다. 상하이 항의 크루즈산업이 빠른 속도로 발전해왔지만 주요 글로벌 크루즈센터에 비하여 성장여력이 매우 크다. 이에 따라 상하이가 크루즈산업의 경제사슬 구축에 유리하며, 크루즈산업을 상하이의 새로운 ‘네임카드’로 만들 필요가 있다.

상하이를 국제해운센터로 건설하는 데 아직은 많은 장벽이 존재한다. 특히 해운센터의 발전이 진전됨에 따라 어려움은 확대될 것이며, 소프트웨어적인 환경에 있어서도 제도적 및 문화적 장애요인에 직면하고 있다.

첫째, 정부에 의한 현재의 관리체계를 조화롭게 정비하지 못하는 경우 체제가 해운센터 발전의 장애가 될 수 있다.

둘째, 원활한 화물운송체제가 실현되지 못할 경우에는 양산(洋山)항 및 도시의 조화로운 발전에 직접적인 지장이 줄 수 있다. 항만의 성장은 도시 교통 및 시민 생활에 과도한 압박이 되면 안 된다.

셋째, 해운자원이 지나치게 분산되어 있다. 예를 들어 ‘베이와이탄’ 해운서비스 집적단지와 ‘바오산(宝山)’ 및 ‘와이까오차오(外高桥)’부두 등에 크루즈 터미널이 분산된 상황이며, 이를 보다 효율적으로 활용할 수 있느냐가 문제이다.

넷째, 해운산업 내부에서 상업정보들을 집적하는 문제가 있다. 양산 보세항구에 입주한 기업들은 자체적인 독립시스템을 보유하고 있다. 통합 플랫폼이 구축되고 있으나 현실적으로는 개별기업이 자체의 정보만 이용한다. 이는 정보 집적의 장애요인이며, ‘상하이 국제해운센터’ 발전의 심각한 제약요소로 분석되고 있다.

‘상하이 국제해운센터’의 책임은 매우 무겁고 갈 길은 멀다. 상하이가 조속히 세계 해운자원 배치능력을 확보한 해운센터로 성장할 수 있도록 자체의 강점을 충분히 발휘함으로써 문제점을 보완하고 창조적인 정신으로 해운 발전의 새로운 돌파구를 개척하는 노력이 필요하다.



上海国际航运中心建设的要求与任务

真虹 上海海事大学教授
上海国际航运研究中心秘书长

2009年3月25日，国务院出台了《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业、建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（以下简称《意见》），提出到2020年上海要基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。

第一，《意见》首次明确了上海国际航运中心的定位，在前两年出台的中国沿海港口规划中，有“三个国际航运中心”，这次《意见》首次明确定位上海国际航运中心是具有全球航运资源配置能力的国际航运中心，而其他的两个航运中心大连和天津，一个是建成东北亚国际航运中心，一个是建成北方国际航运中心，都是在一个区域内发挥中心作用。而上海应该在全球范围内发挥航运中心的作用。

上海要做到具备全球航运资源配置能力，就不能建成仅仅是货运中心，货运中心具有地域概念。它必须有各种航运要素

在这个地方进行配置。

第二，《意见》提出了优化现代航运集疏运体系，实现多种运输方式一体化发展。目前上海港约有90%的码头货物集疏运靠公路，造成了上海城市的环境污染。需要解决的问题是，如何让长江船舶直航洋山港，以改善上海的陆上运输环境。

第三，完善航运服务体系。这次《意见》提出，航运服务是上海航运产业的弱项，产业链不完整，产业的集聚度不高，航运服务产业的国际影响力较差等等，制约着上海国际航运中心的地位。目前上海在着力打造北外滩航运服务集聚区，陆家嘴航运金融服务集聚区等，努力健全航运服务体系。

第四，探索建立国际航运发展综合试验区。目前上海航运的软环境的发展受到很大制约，重要原因在于有关的政策的配套不完善。国际航运发展综合试验区，将有助于在上海的航运事业发展采用先行先试的方式，进行制度创新。此外，积极稳妥

发展航运金融服务和多种融资方式，事关国际航运中心和国际金融中心的结合，两者之间相互促进。

最后一个是促进和规范邮轮经济产业发展。上海的邮轮经济发展非常迅猛，但与国际上的那些邮轮中心相比差距甚远，发展空间很大。上海具备了构筑邮轮经济产业链的可能，可以将邮轮产业打造成上海城市的新名片。

上海建设国际航运中心还需要跨越的障碍非常多，特别是航运中心深入发展的阶段，困难将比前一阶段更多，在软环境建设方面我们面临着制度上的障碍和文化上的障碍。

第一个需要跨越的障碍是如何理顺政府管理。现在政府缺乏对航运中心建设的协调管理，如果体制问题不解决，可能会阻碍航运中心的进一步发展。

第二是如何优化集疏运体系，不解决这个问题会直接影响到洋山港和城市的协调

发展。港口的发展不应给城市交通和生活造成太大的压力。

第三是如何解决好航运资源过度分散，集聚性差的问题。例如，在虹口北外滩航运服务产业集聚区有国际客运中心专供邮轮停靠，而在宝山也正在建设邮轮码头，还有外高桥也在停靠邮轮。这就提出了如何更好地整合我们的航运资源的问题。

第四是航运的商贸信息如何集成。在洋山保税港区，每家单位都有自己的独立系统。我们希望搞集成化的平台，但实际现在还不是集成化的平台，各用各的。这将严重影响到我们的信息流，会制约上海国际航运中心的发展。

上海国际航运中心建设任重道远，上海要充分发挥自身优势，弥补存在的问题，以创新的精神，积极探索航运发展的新路，为早日建成具有国际航运资源配置能力的航运中心而努力。



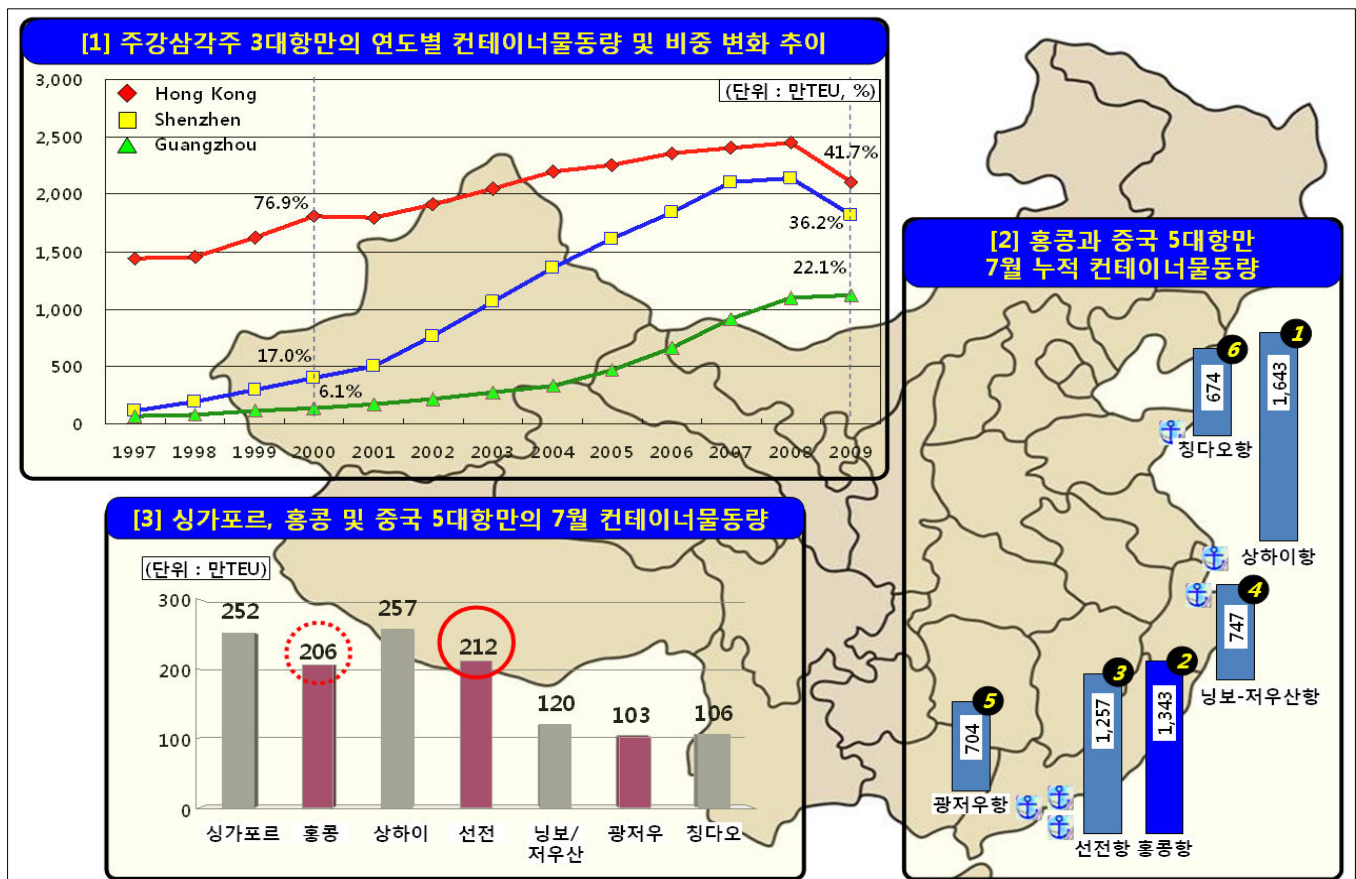
동향 및 이슈

주강 항만구도 변화와 선전항 전략

선전 컨테이너물동량, 경제특구 지정 30년만에 홍콩 앞질러

선전(深圳)시가 1980년 8월 경제특구(經濟特區)로 지정된 지 정확히 30년 만에 월간 컨테이너물동량이 홍콩을 앞지르는 '상징적 쾌거'를 달성했다. 2010년 7월 선전항 컨테이너물동량은 212만 TEU로 홍콩의 206만 TEU보다 6만 TEU를 앞선 것이다. 2000년부터 2008년까지 평균 23%의 고성장을 보였던 선전항 컨테이너물동량은 글로벌 금융위기로 인해 2009년에 전년대비 14.8% 감소하였으나, 세계경제 회복세에 따른 대외무역 증가 등으로 2010년 상반기에는 전년 동기대비 29.4% 증가한 1,045만 TEU를 기록했고 7월까지 누적치는 1,257만 TEU에 달한다. 2000년 주강삼각주 3대 항만 중 선전항의 컨테이너물동량 점유 비중은 17.0%로 홍콩항에 비교될 수 없는 수준이었으나, 2009년에는 36.2%로 41.7%인 홍콩항을 바짝 추격하고 있다. 이러한 추세로 볼 때, 홍콩항은 상하이항에 이어 1~2년 내에 선전항에까지 물동량 경쟁에서 추월되어 '주강삼각주 대부'의 지위를 넘겨주게 될 것으로 보인다([그림-1] 참조).

[그림-1] 선전항과 홍콩항의 컨테이너물동량 변화 및 포지션 추이



자료 : China Port Container, China Shipping Gazette, Hongkong Port Development Council ; KMI 분석.

선전항, 철도/바지 연계 등 해륙복합운송에 집중¹⁾

선전항은 '포스트 금융위기' 대응전략으로 내륙화물 유치 및 공공 컨테이너 바지선 사업을 확대하고 있다. 즉 내륙 지역과의 철도복합운송과 화남지역의 소규모 항만을 연결하는 연안해운을 강화한다는 전략이다. 이는 글로벌 금융위기 이래 중앙정부의 강력한 정책지도에 의해 주강삼각주 지역 제조업의 내륙 이전이 빠르게 전개되고 있는 데 기인하고 있다.

내륙 컨테이너화물을 유치하기 위하여 선전항의 주요 컨테이너터미널은 철도를 중심으로 한 해륙복합운송을 적극 발전시키고 있다. 특히 2010년 5월 충칭(重庆)-선전 옌티안(Yantian) 터미널간 'Rail-Sea 복합운송 국제대통로'가 정식으로 개통되어 선전항은 충칭시의 가장 편리한 출해구로 부상했다. 현재 선전 옌티안국제 컨테이너터미널의 해륙복합운송 범위는 광둥, 장시, 후난, 윈난 및 스완성 등까지 확장되었다. 또한 선전항의 또 다른 컨테이너터미널 셰커우(Shekou CT)와 츠완(Chiwan CT) 역시 철도인입선을 갖추고 있으며, 쿤밍(昆明), 난창(南昌), 리링(醴陵), 주저우(株洲), 창사(长沙), 충칭, 란저우(兰州) 및 우무루치(乌鲁木齐)시를 포함한 서부지역까지 해륙복합운송 범위를 확장하고 있다.

선전항의 또 다른 특징은 공공(公共) 컨테이너 바지선 운영이다([그림-2] 참조). 2001년 SCT와 CCT가 현지 화주 및 정기선사와 공동으로 개설한 '주강삼각주 공공바지선 항로'는 2003년 화남 연해지역까지 확장되어 '화남 공공바지선 항로'로 개명되었다. 동 항로는 37개 서비스 노선을 통해 주강삼각주 지역의 95%를 커버할 뿐만 아니라, 화남지역 20개 도시 및 49개 항만을 연결하고 있다.

[그림-2] 화남공공바지선 서비스 지역



자료 : South China Common Feeder Alliance(SCCFA) 홈페이지.

중국 항만경쟁구도 및 화물유치전략 변화를 살펴야

1980년 선전시의 인구는 약 3만 명, 2009년에는 1,400만 명을 초과했다. 30년 만에 '3만 도시'가 '1,400만 도시'로 성장한 것이다. GDP 역시 1979년에 비해 979배가 증가한 8,200억 위안에 달한다.²⁾

이러한 도시 및 배후권 경제발전 등에 힘입어 선전항은 세계 4대 컨테이너항만으로 성장하였으나, 점차 배후권 화물 원천의 내륙이동으로 '지역간 협력 전략'을 구사하지 않을 수 없게 되었다. 즉 내륙 무수항(无水港) 및 보세물류단지와의 협력과 중소형 항만과의 피더(feeder) 네트워크를 효율화하는 것이 선전항 등 중국 연해 대형 항만들의 숙제인 셈이다. 우리 물류기업, 항만 및 정책당국 등은 중국물류시장 활용을 위해 이러한 중국 항만간 경쟁 및 협력 구도와 화물유치전략 등을 눈여겨 보아야 할 것이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

1) 中国航务周刊, “深圳港后危机时代的出路”, 2010年 第29期, 2010. 7. 21.

2) 中央政府门户网站, “深圳特区30周年述评:回眸春天故事 谱写发展新篇”, 2010. 8. 23

뉴스 단신

헤이룽장성, ‘3구1대(3区1带)’ 물류권역 구축

헤이룽장(黑龙江)성은 물류산업을 현대 서비스산업 발전의 핵심으로 하여 새로운 경제성장 동력으로 발전시킬 예정이며, 이를 위해 ‘12·5 계획’을 위한 ‘물류산업 발전전략’을 수립했다.

이에 따라 물류산업을 경제 및 사회발전의 선도산업으로 육성하여 2015년까지 GDP에 대한 물류비의 비중을 18%로 감소시킨다는 목표를 설정했다. 또한 도시와 농촌 모두에 영향이 파급되는 효율적이고 합리적인 물류서비스 네트워크 체계를 구축할 계획이다.

이를 위해 경쟁력이 있는 물류기업 및 물류서비스 브랜드 20개를 전략적으로 육성하며, 강한 집중 및 확산성을 갖춘 물류기지 20개를 건설함으로써 헤이룽장성이 동북아 국제물류 발전의 핵심지역이 되도록 한다는 계획이다.

그리고 ‘8대 경제구’ 및 ‘10대 사업’ 전략에 따라 교통경제지역 및 산업구조의 특화, 핵심품목 물류의 흐름, 주변국가 및 성 등과의 관계 등을 종합적으로 고려하여 ‘3구1대(三区一带)’의 물류권역 즉 ‘하얼빈-다칭-치치하얼 물류구(哈大齐物流区)’, ‘하얼빈-무단장-쉐이펀허 물류구(哈牡绥物流区)’, ‘동부도시군 물류구(东部城市群物流区)’ 및 ‘변경 물류대(沿边物流带)’를 집중적으로 구축할 계획이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 8. 17. >

장강 물류, 구조조정으로 공급과잉 해소 필요

중국 교통운수부 장강항무관리국의 통계에 따르면, 장강수계의 물류체계는 최근 들어 집중적인 항로 및 항만여건 개선, 단위당 선박적재능력 증대, 운항효율 향상 등으로 운송량은 2003년 이후 2009년까지 60% 증가에 그쳤으나 운송능력은 100% 이상 증가하여 과잉운송능력이 1,200만 톤에 이르렀다.

이는 중국의 경제발전 방식이 점차 내수확대로 전환하는 시점에서 장강수운의 중요성이 더욱 부각된 것이며, 특히 베이징(北京), 상하이(上海), 광저우(广州) 및 청두(成都)시 등 대도시와의 거리가 1,000km 이상인 우한(武汉)시는 대량의 물류기업 입주를 실현했다. 이를 통하여 물류산업 성장은 촉진시켰지만 과잉생산, 분산된 항만 및 수운산업, 대량의 영세기업 등 문제점과 함께 과당경쟁을 초래했다.

또한 현재 장강수계 10위 이내 수운업체의 운송능력은 장강수계 전체 운송능력의 10%에도 미치지 못하는 것으로 추정되고 있다. 이에 따라 ‘후베이(湖北)성 물류구매협회(物流与采购联合会)’는 장강수계 수운업체의 기업화 촉진의 중요성을 제기했으며, 중국 정부는 600만 톤 이상의 선대에 대한 기업화를 계획하고 항만 및 수운업체의 M&A를 지원하는 등 비용절감을 위한 방안을 추진하고 있다.

한편 2010년 장강수계 물동량은 총 13억 톤에 이를 전망이며, 그 중 수출입 물동량은 4.4억 톤, 항만 컨테이너물동량은 1,600만 TEU에 이를 것으로 예상된다.

< 자료 : 新世纪, 2010. 8. 18. >

고속철도에 의한 중국 철도물류체계 개편 가시화

중국에서 현재 운행되고 있는 고속철도에 의하여 중국 철도물류체계의 운송능력은 연간 2.3억 톤의 증가 효과가 예상되며, 구정 등 연휴기간에 발생하는 대기업의 생산차질 문제를 크게 완화시킬 수 있을 것으로 알려지고 있다.

철도부 운수국(运输局)은 중국 고속철도의 지속적인 개통에 따라 철도의 운송능력이 부진했던 일부 지역의 화물 운송능력이 크게 개선되었으며, 특히 2010년 1~7월 전국의 철도화물 탁송량 누계치는 총 21억 톤에 이르러 전년 동기 대비 2.5억 톤 및 13.7% 증가한 것으로 밝혔다.

‘우한-광저우 고속철도(武广高铁)’의 개통으로 이 구간은 하루에 화물열차 33편이 증가했다. 이는 약 3,960량의 화차에 해당하며, 1년에 최소한 8,760만 톤의 운송능력 증가를 의미한다. 특히 연료탄, 석유, 철강, 식량 등 국민의 생계와 관련된 화물의 운송능력이 크게 증가한 것으로 분석되고 있다.

‘상하이-난징 고속철도(沪宁高铁)’의 경우에는 하루에 화물열차 32편(화차 3,960량)의 증편으로 1년에 약 8,395만 톤의 운송능력 증가가 예상된다. 더욱이 수운-철도 복합운송의 활성화 및 ‘난징다성관대교(南京大胜关大桥)’의 개통이 실현되면 운송능력은 더 큰 폭으로 증가할 전망이다.

이와 같이 중국 고속철도가 지속적으로 개통됨에 따라 중국 전체의 철도 수송능력이 크게 증가하는 가운데 중국 철도물류체계의 활성화 및 구도개편이 점차 가시화되고 있다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 8. 16. >

쓰촨성, 모든 물류기업에 ‘3PL’사업 허용 추진

쓰촨(四川)성 상무청(商务厅)은 8월 17일 ‘제3자물류 발전 가속화에 관한 의견(关于加快第三方物流发展的意见)’을 공포했으며, 이는 ‘제3자물류(3PL)’산업과 관련한 중국 최초로 문서화된 지방정부 차원의 전략계획으로 밝혀졌다.

이에 따라 2010년부터 2012년까지 3년간 쓰촨성 3PL기업의 매출액이 연평균 15% 이상 증가하도록 추진되며, 다른 지역 및 업종을 포함한 모든 물류기업에 ‘3PL’사업이 허용된다. 이를 위해 이들 기업이 등록하는 과정에서 국가급 법률 및 행정제도에 규정된 사항을 제외한 모든 사전적 심사가 폐지된다.

그리고 ‘3PL 핵심기업(第三方物流重点企业)’ 인증제도를 도입하여 이들 3PL기업에 대해서는 별도의 영업세 제도가 적용하며, ‘화물 운송증서(货物运输发票)’를 근거로 부가가치세를 감면할 예정이다.

쓰촨성은 전통적인 물류기업의 3PL기업 전환을 적극 유도하고 여건이 조성된 품목의 도매시장 3PL 서비스 개발을 지원하며, 글로벌 500대 기업 또는 다국적 물류기업을 집중 유치하여 물류서비스센터를 설립한다는 계획이다.

그리고 영업이익 1억 위안 이상 3PL기업을 30개 이상 육성하며, 3~5개 기업은 영업이익 10억 위안 이상의 대형업체로 성장시킬 예정이다. 이를 위해서는 다양한 금리제도, 기술개발 및 보급, 정보화, 비용 및 원가절감 보조 등을 통해 적극 지원하는 방안이 추진된다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 8. 18. >

교통운수부, '12·5계획'기간 크루즈산업 관리 강화

중국 교통운수부 수운국은, '12·5계획'기간에는 크루즈선 부두 건설에 대한 관리를 한층 강화하며, 통일적인 계획을 통해 중국 크루즈산업의 안정성, 합리성 및 친환경 측면에서 강제성 및 지도 성격의 부두개발 표준을 제정하여 건설한 시장질서를 갖춘 크루즈선 시장을 육성할 계획이다.

이를 위하여 ① 크루즈부두 건설 관리체계 완비, ② 법규에 근거한 국제 해상여객 운송관리 강화, ③ 대만 측과의 크루즈항로정책 조화, ④ 외국 크루즈업체의 독자적 경영조직 설립 허용, ⑤ 여객부두 요율 체계 정비 등의 5개 조치를 시행할 예정이다.

< 자료 : 中国政府网, 2010. 8. 4. >

8개 중국 공항, 세계 10대 고성장 공항에 포함

최근 발표된 2009년 '글로벌 항공교통 보고서'에 따르면 세계 10대 고성장 공항에 중국의 8개 공항이 포함되었다.

우한(武汉)공항은 2009년에 연인원 1,276만 명으로 38.6% 증가했으며 세계 3위의 성장속도를 보였다. 또한 창사(长沙), 산야(三亚) 및 청두(成都)공항도 30% 이상 성장했으며, 시안(西安), 충칭(重庆), 정저우(郑州) 및 난징(南京)공항은 20% 이상의 성장률을 기록했다.

한편 베이징 서우두(首都)공항이 여객 6,537만 명으로 애틀랜타 및 런던공항에 이어 세계 3위를, 항공 화물은 홍콩 및 상하이 푸둥(浦东)공항이 미국 댈러스포트워스공항에 이어 세계 2, 3위를 차지했다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 8. 17. >

중국 정부, 석탄산업 구조조정 적극 추진

8월 25일에 열린 국무원 상무위원회는 각종 석탄기업과 전력, 제철, 화공 등 관련 기업들이 주식제도(股份制)를 주요 형식으로 한 M&A에 적극 참여하도록 촉구하는 석탄산업 구조조정 방침을 결정했다.

국가에너지국은 석유 및 에너지산업에 비해 집중도가 낮은 석탄산업의 기업 집중도를 제고함으로써 장기적으로 이들 산업의 건밀성을 유지하고 합리적인 중국 에너지산업 선진화를 달성하기 위한 것으로 설명하고 있다.

특히 산둥성 국유자산관리위원회(山东省国资委)는, 산둥성 정부에 속한 기업들의 재편을 지속적으로 추진하면서 자본금 100억 위안 규모의 '석탄 대그룹(煤炭大集团)'의 설립을 추진하고 있으며, 이 그룹의 연간 석탄 생산량은 2010년 7,500만 톤, 2011년에는 1.5억 톤으로 예상하고 있다.

< 자료 : 楚天都市报, 2010. 8. 27. >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적



항만	전체 화물 처리 실적 (만 톤)										
	2007년	2008년	2009년	2010년							
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	연간누계
단둥	2,610.4	3,259.2	4,349.6	365.7	252.9	402.3	506.6	506.0	616.0	501.0	3,151.0
다롄	22,285.9	24,570.4	27,202.5	2,581.9	2,355.9	2,609.1	2,658.3	2,729.5	2,839.5	2,541.4	18,318.6
잉커우	12,206.5	15,085.0	17,603.1	1,917.0	1,790.2	1,810.0	1,906.0	1,970.0	1,900.0	1,810.1	13,193.3
친황다오	24,569.4	25,220.3	24,942.1	2,246.5	1,884.3	2,262.2	2,429.5	2,285.6	2,258.1	2,101.6	15,476.6
톈진	30,946.5	35,590.1	38,111.0	3,186.0	2,664.0	3,452.0	3,469.0	3,527.0	3,504.0	3,408.0	23,212.0
옌타이	13,146.2	14,699.2	16,926.1	1,570.7	1,544.5	1,664.3	1,667.3	1,757.8	2,059.1	1,820.3	12,109.7
웨이하이	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9	124.7	142.3	149.4	148.5	155.6	1,016.8
칭다오	26,502.0	30,029.0	31,546.0	2,815.0	2,811.0	2,853.0	2,851.0	2,911.3	2,905.0	3,002.0	20,149.0
르자오	13,063.3	15,102.1	18,131.0	1,813.2	1,768.0	1,979.0	1,758.7	1,917.3	2,082.0	1,892.8	13,210.5
렌원강	8,506.8	10,060.1	11,378.3	1,056.4	1,073.1	1,166.4	1,112.6	1,180.6	1,107.1	1,166.7	7,862.8
상하이	56,144.6	52,640.7	49,467.5	4,909.7	3,920.6	4,795.5	4,706.4	4,827.0	4,687.7	4,599.6	32,548.2
닝보	47,163.0	50,989.9	57,757.1	5,374.8	4,500.9	5,021.5	5,306.6	5,619.2	5,632.4	5,128.0	36,985.2
원저우	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4	447.7	596.3	565.5	586.9	576.6	3,720.6
푸저우	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1	467.8	496.4	570.9	667.7	636.2	3,859.0
취안저우	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7	595.5	702.2	751.4	779.1	802.8	766.8	4,987.2
샤먼	8,117.2	9,702.0	1,1096.3	1,034.9	842.4	1,048.1	1,083.8	1,040.7	1,017.6	1,072.0	7,139.5
산터우	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0	285.0	290.0	285.0	305.0	295.0	2,031.6
광저우	34,136.3	34,275.2	36,386.1	3,374.6	2,575.5	3,110.9	2,340.9	3,398.8	3,302.7	3,282.1	22,736.7
선전	19,919.0	20,935.8	19,363.0	1,868.6	1,533.8	1,728.7	1,790.3	1,898.6	1,874.4	1,943.7	12,643.3
주하이	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2	331.8	408.6	474.4	456.9	474.1	3,111.2
중산	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4	383.7	376.9	421.0	393.5	413.0	2,547.0
하이커우	2,372.2	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5	361.7	449.2	373.4	269.9	246.2	2,335.9
계	348,372.9	374,015.3	394,543.3	37,325.9	32,240.1	37,007.6	37,098.1	39,188.1	39,416.8	37,832.8	262,345.7

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.

자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제8호.