



KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 11월 11일

제11-9호



한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research 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



「11·5」 기간 중국 항만발전 회고 및 「12·5」 전망

상하이국제항운연구중심
전홍(真虹)/자오난(趙楠)

1. 중국 항만 「11·5」 건설 중점사항 및 성과 회고

「11·5」 기간은 중국 경제의 쾌속발전 단계로써, 수출입 무역량이 대폭 상승하였다. 특히 국민경제의 기간산업인 항만산업은 「11·5」 기간 중 큰 성과를 거뒀다.

첫째, 경제의 고속 성장 및 화물운송 수요를 만족시키기 위해 항만 인프라시설 규모 확대 및 항만 생산능력 강화가 「11·5」 기간 발전의 중점사항으로 진행됐다. 연해 주요 허브항만 건설을 강화하고 연해 항만의 우위를 바탕으로, 컨테이너부두, 전문화된 대규모 석탄, 원유, 철광석 부두 건설을 중점으로 구조 조정을 실시했다. 「11·5」 기간 말에 연해 항만은 심수선석 661개,

신규 물동량 처리능력 30억 톤, 석탄/석유/광석/컨테이너/곡식 등 5대 전문화된 운송 시스템 기반을 형성했다.

둘째, 「11·5」 기간 장강 황금수로건설 총체추진방안이 장강 황금수로 등 내하수운 건설의 큰 발전을 가져왔다. 「11·5」 기간 증가·개조된 내하항로는 4,181 km 이고, 이에 따라 전국 내하항로 총 길이는 12.4만 km에 달한다. 그 중 3급 이상 항로가 9,085 km로 국가 고등항로 네트워크 기반을 형성했다.

셋째, 「전국연해항만배치계획」이 항만 자원 통합 역량을 확대하였고, 배치 합리화, 구조 최적화, 분류 명확화, 기능 완비화의 현대 항만시스템 기반을 형성했다. 동 「계

획」은 전국 연해항만을 5개 항만 집단으로 나누는 후 집단 내 대형 종합항만의 핵심 역할을 강화하는 한편, 석탄, 석유, 광석, 컨테이너, 곡식, 자동차, 로로선, 여객선 등 8개 운송시스템을 조화롭게 배치했다. 또한, 인접 항만들의 '일체화 운영'은 「11·5」 기간 항만 발전의 큰 그림이었다.

마지막으로 항만의 산업 집적효과 및 영향력을 통해 항만 종합서비스 수준을 향상시켜 「11·5」 기간 중국 현대물류 및 지역 경제 발전의 중요 엔진으로 작용했다. 「11·5」 기간, 중국은 항만 개발과 물류 서비스업을 장려하여 창고, 물류 기업들이 자체 물류센터를 설립하도록 유도했다. 또한 항만 인접지역 공업을 대대적으로 발전시키고 항만 및 산업의 결합을 통해 항만의 전반적인 서비스 수준을 제고했다.

2. 중국 항만 「12·5」 발전전망

「12·5」 기간은 중국의 경제 및 사회가 크게 발전하게 될 중요 시기인 한편, 중국 항만은 새로운 발전요구 및 발전방향 설정에 직면하고 있다.

(1) 항만 인프라 건설은 '다소 앞서간다'의 전제 아래 안정적으로 추진될 것이다.

빠른 공업화로 인해 「12·5」기간의 전략적 자원, 원자재 및 상품들이 여전히 대량으로 수출·수입될 것으로 예상된다. 또한 해안선 심사 및 항만 건설에 대한 감독 역할을 강화하고, 항만 건설의 규모 및 속도를 유지하며 컨테이너 부두건설 리듬을 합리적으로 파악하여 질서정연한 항만개발 및 건설을 추진할 것이다.

향후 5년 내 중국은 석탄, 석유, 광석, 컨테이너 등 주요 화물들의 항만 배치를 최적화하여 북방 석탄 선적항 부두 및 화동, 화남 석탄 환적기지 건설, 다롄항 등의 대형 원유부두 건설, 닝보-저우산항 등의 대형 철광석 부두 건설 및 상하이, 톈진 등 컨테이너터미널 건설을 추진할 계획이다.

(2) 종합운송시스템 구축의 전제 아래 화물운송 능력을 제고할 것이다.

중국은 「12·5」 기간에 원활한 종합 운송계획시스템 및 협조체제 건설에 중점을 둘 것이다. 향후 중국 항만들은 화물집산 시스템 구축 역량을 강화하고, 체제 장벽을 제거 및 총체적 협조를 강화하는 한편, rail-sea 복합운송과 소규모 내하운송의 비중을 증가시킬 전망이다.

(3) 내하항운 건설투자를 지속 확대하고, 내하항만 발전을 가속화 할 것이다.

「12·5」 기간 동안 중국은 내하항운 투자 및 발전 역량을 강화할 것이다. 이미 2015년까지 「11·5」 말에 비해 전국 내하 고등급 항로 3,000 km 신축, 물동량은 13억 톤 증가 등의 목표가 세워졌다. 향후 5년 내 항만시설 개선, 작업 효율 제고, 공용 부두 발전, 항만 자원 통합 강화 등은 내하항만 발전의 주요사항으로 부상했다.

(4) '친환경 지능형 항만' 개발에 주력할 것이다.

「12·5 계획」은 우렌왕(物联网: Internet of Things)과 Cloud Computing의 R&D 및 응용을 언급했고, 정보기술의 중요성도

강조했다. 이에 항만 역시 지속적인 정보화 업그레이드를 통해 지능형 항만으로 발전할 전망이다. 항만 하역 기계의 신기술 R&D 및 응용을 통해 친환경 항만의 목표를 달성할 것이다.

(5) 현대 물류를 심화 발전시키고, 내륙 무수항(无水港) 건설을 촉진할 것이다.

현대물류산업의 발전은 여전히 「12·5」 계획의 중요한 부분이다. 내륙 무수항 건설을 추진하고, 무수항과 연해 항만을 빈틈없이 연결하는 것 역시 항만 물류 기능 발전의 중요한 부분이다. 향후 5년간 무수항 건설은 보다 많은 화주 및 항만들의 관심사가 될 것이다.

종합적으로 보면, ① 다소 앞서가는 기초 인프라 구축, ② 항만화물 집산운송능력 제고, ③ 내하항만 발전, ④ 친환경 지능형 항만 및 ⑤ 무수항 건설이 중국 「12·5」 계획 기간의 “항만 발전 5대 키워드”가 될 것이다.

「12·5」 기간 중국 항만의 종합 서비스 수준의 대폭 향상과 연해 항만물동량의 안정적 증가, 내하항만의 신속한 발전 및 물동량 증가, 합리적인 항만 인프라 건설 등이 지속될 전망이다. 또한 항만은 하나의 거점으로써 국민 경제 발전을 위한 원활한 운송시스템을 보장해 줄 것으로 기대한다.

我国港口发展‘十一五’回顾及‘十二五’展望

上海国际航运研究中心
真虹/赵楠

一、我国港口“十一五”建设重点及成就回顾

“十一五”，我国经济处于快速发展时期，进出口贸易量巨大，作为国民经济基础产业的港口在“十一五”期间取得重大成就。

首先，为适应经济的快速增长和运输需求，扩大港口基础设施规模，增强港口生产能力成为“十一五”发展重点。加强沿海主枢纽港建设，发挥沿海港口优势，以集装箱码头、大型专业化煤炭、原油、铁矿石接卸码头建设为重点，调整码头布局结构。沿海港口“十一五”末建成深水泊位661个，新增通过能力30亿吨，基本建成煤、油、矿、箱、粮五大专业化运输系统。

其次，《“十一五”期长江黄金水道建设总体推进方案》助推长江黄金水道等内河水运建设取得重大进展。“十一五”期新增及改善内河航道4181公里，全国内河通航里程达12.4万公里，其中三级及以上航道9085公里，初步形成了国家高等级航道网络。

再次，《全国沿海港口布局规划》加大港口资源整合力度，初步形成布局合理、结构优化、层次分明、功能完善的现代化

港口体系。《规划》将全国沿海港口划分为5个港口群体，强化群体内综合性、大型港口的主体作用，形成煤、油、矿、箱、粮食、汽车、滚装和旅客等8个运输系统的协调布局，相邻或相近港口实现一体化运营成为“十一五”港口发展的一大风景。

最后，发挥港口的产业积聚和辐射作用，提升港口综合服务水平成为“十一五”我国现代物流和区域经济发展的重要引擎。“十一五”期间国家加大对港口开发物流服务的鼓励，引导仓储、物流企业建立物流中心，大力发展临港工业，积极推进港口与工业的结合，全面提升港口综合服务水平。

二、我国港口“十二五”发展展望

“十二五”时期我国经济社会仍处于可以大有作为的重要战略机遇期，同时对我国港口提出新的发展要求，我国港口也将面临新的发展方向。

(1) 港口基础设施建设在“适度超前”的前提下稳步推进

随着工业化进程进一步加快，“十二五”期间战略性资源、原材料和产品仍将保持比较

大的进出格局。港口建设将在“适度超前”的原则下稳步推进，国家将加大岸线审批力度以及港口建设的监管力度，保持港口建设的规模和速度，合理把握集装箱码头建设节奏，有序推进新港区开发建设。

未来五年将重点完善煤、油、矿、集装箱等主要货种港口布局，建设北方煤炭下水港装船码头及华东、华南煤炭中转储运基地工程，大连等港口的大型原油接卸码头工程，宁波—舟山等港口的大型铁矿石接卸码头工程，上海、天津等港口的集装箱码头工程。

(2) 深化综合运输体系建设的有利条件下，提升集疏运水平

国家在“十二五”期间，将建立健全综合运输规划体系和协调机制作为重点，未来一段时期，我国港口也将加大集疏运体系的建设力度，破除体制障碍、强化总体协调，增加海铁联运和小内河运输比重。

(3) 内河航运建设投资力度加大，内河港口发展将继续提速

“十二五”国家将加大内河航运投资力度和发展力度，到2015年，力争全国内河高等级航道达标里程比“十一五”末增加3000公里，内河港口吞吐能力增加13亿吨。未来五年，改善港口设施设备水平，提升港口作业效率，大力发展公用码头，加强港口资源整合将成为内河港口发展的重头戏。

(4) 着力打造绿色智能型港口

“十二五”规划中提及物联网技术及云计算的研发及运用，强调了信息技术的重要意义。港口也将通过不断提升其信息化水平，打造智能型港口，通过加大港口装卸机械新技术的研发和运用，实现低碳港口的目标。

(5) 深化现代物流，发展内陆无水港

现代物流业的发展仍是“十二五”的重头戏，促进内陆无水港建设，实现与沿海港口的无缝对接也是港口发展物流功能的重要一环。未来五年，无水港的建设将受到更多的货主和港口的关注目标。

总体来看，“适度超前”、“港口集疏运”、“内河港口”、“绿色智能型港口”以及“无水港”将成为我国“十二五”期间港口发展的五大关键词。“十二五”期间，我国港口总体服务水平将大幅提升，沿海港口吞吐量增幅将平稳增长，内河港口将得到快速发展，吞吐量增幅将大踏步向前，港口基础设施在不断完善的基础上布局将更趋合理，港口作为节点将切实为国民经济的发展提供运输保障。

동향 및 이슈

중국 철도페리 운영현황 : 대련-연태 철도페리를 중심으로

중국의 철도페리 개황

2003년 1월 광둥성 담강시(湛江市)와 해남도 삼아시(三亚市)를 잇는 월해철도(粤海铁路) 노선 중 경주해협(琼州海峡) 22.5 km을 통과하여 대륙과 해남도를 잇는 철도페리가 중국 최초로 개통되었다. 그 후 2006년 11월 중국 두 번째이자 세계 35번째로 100km 이상의 장거리 철도페리인 연태-대련 철도페리 노선이 개통되었다. 2004년 10월 착공된 연태-대련 노선은 「10·5 계획」 기간 중의 중점 건설계획이었던 ‘8종8횡(八纵八横)’ 철도망 건설 중 ‘8종’에 해당하는 동북지역과 장강 삼각주 및 주강 삼각주를 잇는 ‘연해통도(沿海通道)’ 철도망 계획의 주요 프로젝트로 추진되었고, 1992년부터 10년간의 논의 끝에 2002년 중철발해철도페리유한회사(中铁渤海铁路轮渡有限责任公司)가 설립되면서 본격적으로 추진되었다¹⁾.

2004년 10월 착공하여 2006년 11월 첫 운행을 시작한 철도페리는 대련과 연태간 159.8 km(86.28 해리)를 연결하며, 그 동안 산해관을 거쳐야 했던 대련-연태간의 육로 운송거리를 약 1,600 km 단축시키는 가시적 성과와 함께 중국 동북지역과 화동지역을 단시간에 연결할 수 있는 새로운 물류시스템을 탄생시켰다.

[그림 1] 중국의 철도페리 구간



- 1) 대련-연태 철도페리 운영회사인 중철발해철도페리유한회사는 중국 철도부, 요녕성, 산둥성 정부가 중국철도건설투자회사, 대련 시건설투자회사, 연태시전력개발유한회사를 통해 공동 출자하여, 중철2국유한회사(中铁二局股份有限公司)와 공동 설립한 합작회사이며, 자회사로 대련중철발해철도페리물류회사 등이 있음.

대련-연태 철도페리 운영 현황

대련-연태를 운항 중인 중철발해 1호선(中铁渤海1号线)은 철도페리선박으로서, 길이 182.6 m, 폭 24.8 m, 건조비용 약 4.4억 위안으로 12가지 최첨단 안전장치를 갖추고 있다. 현재 중철발해 3호선까지 건조, 운항되고 있다. 선박의 내부 구조는 1층 화차 적재칸, 2층 차량 적재칸, 3층 여객층으로 구분된다. 1층 화차 적재칸은 선상에 총 5개의 철도 궤도가 있어 1궤당 10량씩 중량 4,000 톤에 달하는 50량의 화차 수용이 가능하고, 양문 개폐형으로 적하 시에는 동력차가 밖에서 미는 방식으로, 양하 시에는 동력차가 끄는 방식으로 화차를 이동한다. 또한 2층 차량 적재칸은 중량 55톤 이하의(위험물 차량 제외) 각종 화물차 및 승용차 75대 수용이 가능하고, 3층 여객층은 480명의 여행객 탑승이 가능하다²⁾. 여객실의 경우, 1~3등실 별로 980~180 위안의 운임이 적용되며, 영화관, 회의실, 중식당, 전망대 등 비즈니스 및 편의시설도 갖추고 있다. 하지만 부두와 도심의 접근성이 떨어지는 관계로 대부분 승객들은 자가용이나 대련역에서 출발하는 무료셔틀 버스를 이용한다. 현재는 매일 3편의 정기선이 대련과 연태를 왕복 운행하고 있다.

2010년 연간 운행일수는 321.66일이고, 총 2,061 향차를 운행했다. 2010년 화차수송실적은 525.6만 톤(88,869량), 차량수송실적은 74,933대, 여객수송실적은 339,338명이다. 이로 인한 2010년 영업수익은 기존 목표의 8%를 상회한 5,833억 위안을 달성했고, 그 중 철도화물운송수입이 4,195억 위안, 전체의 72%로 절대적이다. 특히 총이익은 목표대비 200%가 넘는 4,005만 위안을 실현했다.³⁾ 주요 운송화물은 석탄, 강철, 건축재, 목재, 양곡(농산물), 화학비료, 금속, 기계 등이며, 대련에서 적재되는 화물은 러시아에서 온 목재 및 석탄 등 원자재가 큰 비중을 차지하고 있다.

[표-1] 운행 시간 및 구간

출발 시간	운행구간	도착시간
22:00	연태 → 대련	익일 약 04:30
5:20		약 11:50
14:10		약 20:40
23:20	대련 → 연태	익일 약 06:20
9:30		약 16:30
16:30		약 23:00

자료: 중철발해철도페리유한회사 홈페이지.

대련-연태 철도페리의 의의와 한중 철도페리 개설 논의 점화 주목

대련-연태 철도페리 개설은 중국 인구의 약 17.5%, 전체 GDP의 약 26%를 차지하는 환발해 경제권내 인적·경제 교류를 강화하고, 중국 동북과 동부 연안을 단시간에 연결하는 운송시스템을 구축하여 성공적으로 운영되고 있다는 데 큰 의미가 있다. 특히 산둥성은 경제성장 속도가 비교적 빠르고 외국인 직접투자가 활발한 연해지역이며, 동북지역은 중국 중공업의 요지이자 목재, 식량 및 지하자원이 풍부한 지역이기 때문에 철도페리로 인한 운송거리 단축은 향후 각 지역의 비교우위를 바탕으로 한 경제교류를 더욱 활성화시켜

2) 중철발해 3호선은 기존의 1호선에 비해 여객 및 차량 수용능력이 늘어나 약 650명의 여행객 및 120대의 차량의 수용 가능 (2011년 최고 기록은 108대의 화물차 동시 적재).

3) <中铁渤海报 第75期>, 2011. 1. (www.sbt.com).

두 지역 발전에 시너지 효과를 가져올 것으로 기대된다.

또한 중국은 160km의 비교적 장거리 열차페리 노선의 성공적 운영 및 열차페리선박 건조기술을 바탕으로, 지난 11월 제19차 한중해운회담에서 인천/평택당진항과 연태항간 열차페리항로 개설에 대해 주도적으로 제안했고, 우리 정부 대표단은 우리 항만의 기반시설 확충 및 물동량 증가 추이 등을 감안하여 중장기적인 관점에서 검토가 필요하다는 의견을 제시한 바 있다. 우리 정부 및 기업 관계자는 중장기적 검토 시, 중국의 대련항, 연태항 뿐만 아니라 연운항과의 항로 개설에 타당성이 있는지도 충분히 검토할 필요성이 있다. 왜냐하면 우리나라에서 출발하여 연운항을 거쳐 TCR로 연결되는 철도 컨테이너 운송시스템의 중요한 거점이기 때문이다.

[그림 2] 대련~연태 철도페리선 및 인입시설



<김세원 연구원 · 김은수 전문연구원, knishanghai@gmail.com>

뉴스 단신

산시중남(山西中南)철도 석탄운송 대통로 건설 가속화

금년 1월~10월간 전국 철도 석탄운송은 18.8억 톤으로, 동기대비 2.2억 톤이 증가해 13.4% 증가율을 기록했다. 현재 철도건설자금 긴축상황에서도 중국의 원활한 석탄공급을 위해, 주요 석탄 생산지인 산시(山西)성과 화중, 화남지역을 연결하는 산시중남(山西中南) 철도공사는 현재 그 속도를 높이고 있다. 2014년 개통 예정인 산시중남철도의 석탄운송능력은 연간 2억 톤 달할 것으로 전망된다.

현재 철도는 중국 석탄운송의 주요수단으로서, 금년 전국 철도 석탄운송은 22.7억 톤에 달할 전망이며, 이는 전국 석탄 총생산량의 약 60%에 달하는 수치이다.

< 자료 : 中华工商时报, 2011. 11. 10 >

톈진시 국제 물류중심 구축 계획

톈진시 발전개혁위원회가 최근 <톈진시 현대물류업 발전 '12·5' 계획>를 통해, 톈진시 내의 "1시간 고속도심권", 베이징, 톈진, 허베이성 도시권의 일체화를 위한 "3시간 도시경제권", 환발해 지역과 3북(동북, 화북, 서북)등 배후지간의 "8시간 배후지 서비스권"을 구축하여, 국제화·전문화·특색화·정보화·친환경화 된 물류산업체인을 형성함으로써, 톈진을 국제물류중심지역으로 발전시키기로 했다.

톈진시는 시내 물류순환선로 개선 및 시내 고속도로망 확충을 통해 시내 물류거점간의 유통능력을 향상시키고, 베이징-톈진 고속도로의 북부구간과, 빈쓰(滨石)도로 및 톈진항의 남, 북, 중부 통로 건설, 그리고, 난지양(南疆)고속도로를 항만과 직접 연결시킬 계획이다. 또한, 화물운송 전용통로를 건설함과 동시에 여객과 화물 분리하는 전용운송망락시스템을 구축하여, 항만과 배후지간 고속도로 연결된 운송네트워크망을 형성하기로 하였다.

또한, 도심지역과 빈하이신구를 중심으로 하여, 동북, 화북, 서북, 화동, 화남 등 배후지역을 연결하고, 주변의 대중소도시, 주요 현 및 개발구와의 연결을 원활히 할 수 있는 고속도로망을 구축할 계획이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2011. 11.04 >

안휘성 「12·5」 기간 3대 물류권 구축

최근 안휘성 허페이에서 개최된 제1회 "중국-대만 현대 서비스산업 발전 세미나"에서는 "11·5"기간 동안 안휘성 서비스산업 발전성과를 회고하고, "12·5"기간 동안 안휘성 서비스업의 발전 방안에 대해 논의하였다.

'11·5' 기간, 안휘성 서비스산업의 경제성장 기여율은 평균 30.8%, 현대 서비스산업 부가가치는 연평

균 11.8%의 증가율을 보였으며, 서비스산업의 FDI는 연평균 45.1% 증가하여, 허페이시는 ‘중국 서비스 아웃소싱 시범도시’로 지정되었다. 또한 허페이의 빈후신구(滨湖新区)는 국제금융 서비스 기지로 부상하고 있으며, 안휘성의 애니메이션 상품 수출도 큰 성과를 거두었다.

‘12·5’ 기간 안휘성은 서비스산업 발전은 생산형 서비스산업을 발전 목표로 삼고, 특히 ‘완장(皖江) 외향형 현대물류산업권’, ‘허페이 물류권’, ‘옌허(沿河) 물류산업권’의 3대 물류권 구축을 가속화함으로써 물류서비스업 발전을 도모할 방침이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2011. 11. 08 >

중국철도부 2000억 여 위안 융자 지지 획득

현재 자금난에 시달리고 있는 중국 철도부는 약 2,000억 위안이 넘는 융자를 통해 연체된 공사대금 지불 및 현재 진행 중인 중점 건설 프로젝트들을 차질없이 진행할 수 있게 될 것으로 보인다. 금년 7월 윈저우 고속열차 사고 발생 후 일부 노선 공사가 연기 및 정지되는 등 중국의 철도건설은 어려움에 직면한 바 있다. 하지만 정부의 철도지원정책과 함께 금융부분의 철도건설 자금 지원은 더욱 가속화 되고 있다. 최근 중국남차주식유한회사(中国南车股份有限公司)는 철도부로부터 연체된 공사대금 중 약 60억 위안을 지불 받는 등 철도부는 연체대금 지불을 시작함으로써 다시 철도 건설이 활기를 되찾고 있는 상황이다.

지난 10월 이후 철도부의 자금난은 완화 추세를 보였다. 10월 12일 철도부가 올 해 첫 200억 위안 규모의 중국철도건설채권을 발행한 후, 정부가 철도건설채권의 이자소득세 반감 정책과 함께 철도채권이 정부 지원 채권임을 명확히 하는 등의 정책 효과에 힘입어 철도채권의 인기는 급상승, 10월 26일 2호 철도채권은 200억 위안의 발행 규모에 17배에 달하는 매입 신청이 몰리기도 했다.

2008년부터 현재까지 중국의 철도건설 경기는 정상수준에서 고조상태로 과열되었다가, 다시 바닥을 거쳐 현재 정부의 정책 지원 속에 다시 정상수준으로 회복하고 있는 단계이며, 장기적으로 볼 때 철도부분의 시장화 개혁이 철도산업 발전을 견인해 줄 것으로 보인다.

< 자료 : 新华网, 2011. 11. 01 >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적



항만	전체 화물 처리실적 (만 톤)													
	2010년	2011년												
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	누계
닝보저우산	62,915.1	6,107.1	5,237.6	5,822.9	5,569.3	5,189.3	5,504.9	5,978.1	5,794.0	5,876.7	5,710.0			58,892.2
상하이	56,319.9	5,392.1	4,011.0	5,186.5	5,227.8	5,501.9	5,191.2	5,893.8	5,235.0	5,135.4	5,155.0			51,930.5
광저우	40,959.3	3,443.7	2,363.4	3,408.0	3,583.5	3,707.6	3,647.6	3,603.7	3,773.6	3,764.3	3,780.7			35,442.8
톈진	40,000.0	3,562.0	3,023.0	3,716.0	3,820.0	3,870.0	3,858.0	3,957.0	3,889.0	3,800.0	3,950.0			37,477.0
칭다오	35,012.0	3,236.0	3,153.0	3,242.0	3,245.0	3,245.0	3,209.0	2,913.0	2,995.0	3,101.0	3,062.0			31,346.0
다롄	31,399.3	3,046.9	2,607.1	2,777.4	2,581.9	2,903.6	2,745.7	2,830.5	2,869.3	2,900.6	2,936.2			28,199.1
칭황다오	26,293.9	2,437.4	1,956.7	2,625.5	2,395.5	2,555.0	2,314.3	2,449.4	2,474.0	2,525.0	2,349.0			24,081.6
탕산	24,959.0	2,634.0	4,913.0	2,682.0	2,390.0	2,485.0	2,209.0	2,378.0	2,574.0	2,718.0	3,026.0			25,377.0
르쑤오	22,596.7	2,162.9	2,043.3	2,271.2	2,203.3	2,212.7	2,203.3	2,126.3	2,102.3	2,080.1	2,056.8			21,442.3
양커우	22,579.4	2,390.7	2,047.3	2,171.0	2,215.0	2,238.0	2,249.0	2,237.1	2,209.1	2,140.3	2,133.1			22,030.7
선전	22,091.4	2,055.9	1,236.4	1,708.7	1,707.7	1,958.0	1,838.7	1,987.3	2,060.0	1,888.2	1,933.5			18,476.2
옌타이	20,852.5	1,959.0	1,875.5	1,936.7	1,993.0	2,084.0	2,060.6	2,097.0	2,087.4	2,166.0	2,189.7			20,370.8
진장	13,638.3	1,325.1	1,155.0	1,342.5	1,365.0	1,555.0	1,305.9	1,159.7	/	1,241.9	1,381.2			13,194.5
렌윈강	13,506.4	1,358.8	1,297.8	1,348.5	1,353.0	1,444.9	1,400.0	1,452.1	1,519.3	1,417.6	1,538.9			14,130.4
사먼	12,728.1	1,342.1	983.1	1,292.1	1,325.7	1,359.0	1,313.8	1,353.8	1,349.0	1,361.5	1,285.3			13,007.6
항화	9,438.4	951.9	864.8	1,003.7	904.4	939.6	926.8	946.0	959.6	919.2	966.6			9,402.4
취안저우	8,455.4	630.5	635.0	776.4	836.7	837.1	906.9	865.7	840.6	778.5	758.7			7,874.2
푸저우	8,455.4	628.8	446.5	572.5	666.6	748.9	681.3	718.0	697.6	524.2	722.4			6,658.7
원저우	7,124.8	595.2	423.0	562.7	711.9	646.3	624.5	602.2	602.6	613.0	557.1			5,948.5
주하이	6,019.2	543.4	587.4	559.3	591.9	601.4	604.8	617.5	564.0	578.4	616.9			6,012.8
천저우	6,008.6	342.9	287.3	382.1	390.6	436.3	400.2	413.6	432.8	387.1	413.0			3,885.9
단둥	5,505.0	532.0	457.0	550.0	590.0	630.0	633.0	642.0	658.0	677.0	666.0			6,064.0
중산	4,797.5	373.5	262.7	462.7	540.4	545.4	549.8	494.0	504.1	453.7	448.0			4,634.3
타이저우	4,705.7	359.9	342.3	414.9	464.6	425.2	400.3	451.0	433.8	460.2	418.1			4,206.3
후이저우	4,533.5	471.3	360.3	388.9	410.2	422.9	410.6	477.6	442.0	423.6	311.9			4,119.3
합계	510,894.8	47,919.1	42,569.5	47,204.2	47,123	48,572.1	47,189.2	48,644.4	47,066.1	47,911.5	48,416.7			474,205.1

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.
 자료 : <CHINA PORTS> 2011년 각 월호.