

주요 정기선사들 중국 상하이 양산항 개장에 우려

터미널 운영일수 제한과 지역의 기상 여건 등으로

중국 상하이 양산 심수항만의 개장이 당초 예정보다 한 달 빠른 11월 마지막 주나 12월 초로 예정된 가운데, 이 지역으로 서비스를 이전하게 되는 주요 컨테이너 선사들의 걱정이 날이 갈수록 커지고 있는 것으로 드러났다.

KMI의 지구촌 해양수산 최신호에서 최근 외국에서 발간되고 있는 로이즈리스트 등 해운 물류지들의 이와 관련된 보도를 종합하면, 주요 컨테이너 선사들은 터미널 운영일수 제한과 이 지역의 기상 여건이 상하이 양산항의 정상적인 가동에 영향을 줄 것으로 우려하고 있다고 지적했다.

상하이 국제항무집단(SIPG)는 양산항 제1단계 컨테이너 터미널 공사를 최근에 마무리 짓고, 기존에 상하이 항을 중심으로 이루어지던 유럽항만 16개 서비스 항로를 양산항의 새로운 터미널로 이전하는 조치를 취한 바 있다.

선사들은 이같은 조치로 상하이 항만의 가장 큰 문제점인 홀수제한을 극복할 수 있고, 상하이 터미널과 와이가오치아오 터미널의 체증을 피할 수 있다고 반기고 있으나 양산항이 상하이에서 바다 밖으로 30킬로미터 정도 떨어져 있다는 점에 대해 신경을 곤두세우고 있다.

차이나 쉬핑의 리 케린(Li Kelin) 회장은 양산항의 5개 선석으로 유럽-아시아항로 서비스 물동량과 8,000TEU가 넘는 대형 컨테이너선을 효과적으로 처리하는 데는 문제가 없으나, 선석이 제한되어 있어 아시아-지중해 항로 서비스 물량을 처리할 수 없는 한계가 있기 때문에 다른 항만에서 화물을 환적 해야 하는 애로가 있다고 토로했다.

상하이 양산항이 안고 있는 또 다른 걱정거리의

하나는 이 곳이 오래 전부터 강풍과 태풍이 심한 지역으로 알려져 있어 양산항을 연결하는 32킬로미터의 동하이(東海) 대교가 자주 폐쇄될 가능성이 크다는 점이다.

리 회장은 이 같은 요인뿐만 아니라 이 지역의 바다 또한 안개가 자주 끼고, 파도가 심해 항만운영에 지장을 초래할 수 있다고 경고하고 있다.

프랑스 선사인 CMA CGM의 도미니크 노비치 회장도 이같은 우려에 공감을 표시하면서 올해 들어 중국 상해지역의 경우 지금까지 모두 8차례나 태풍이 불었다고 밝히고, 항만당국이 이런 기상악화에 대비해 적절한 비상 대응계획을 세웠는지 우려된다고 밝혔다.

SIPG는 이같은 우려에 대해 자신들이 분석한 기상통계에 따르면, 양산항의 경우 연간 339일 정도 정상적인 운영이 가능하다고 강조하고, 동하이 대교가 폐쇄되는 경우에는 컨테이너 화물을 와이가오치아오 터미널이나 루차오항에 내려놓은 다음 양산 터미널에서 처리할 수 있도록 할 방침이라고 설명했다.

선사들은 또한 와이가오치아오 터미널에서 54킬로미터 떨어진 양산항으로 화물을 옮기는데 트럭의 경우 20피트 기준으로 60달러 정도 추가적으로 운송비가 들어가고, 바지운송은 40달러가 늘어나는데 대해서도 부담을 갖고 있다고 한다.

이밖에도 상하이 양산항에서 푸둥 수출 화물 창고까지 빈 컨테이너를 이동시키는 비용과 양산항으로 연결되는 셔틀 바지 서비스가 독점적으로 운영된다는 점에 대해서도 의혹의 눈초리를 보내고 있다는 것이다.