



중국 세계물류센터 '양산항' 12월10일 개항

한·중·일·대만 화물유치경쟁 치열할 듯



중국 상하이의 새 부두 양산항이 12월10일 문을 열었다.

이에 따라 부산, 상하이, 요코하마, 카오슝, 홍콩 등 한·중·일·대만의 대형 항구들 사이에 동북아 물류 중심기지의 지위를 확보하기 위한 경쟁이 더욱 뜨거워질 전망이다.

상하이시는 12월10일 상하이 국제항운중심 양산심수항 개항 및 양산 보세지구 개장 기념식을 열었다. 이 자리에는 중앙정부를 대표한 황취(67) 부총리와 경질설이 돌고 있는 '상하이방'의 중심인 물 천량위(59) 상하이시 서기가 참석해 기념사를

했다.

한정(51) 상하이 시장은 이날 "양산 심수항의 개항으로 상하이가 동북아 해운의 중심지로 자리잡고 나아가 중국이 해운강국으로 발전하는 발판을 마련했다"며 양산 심수항을 국가 전략 항구로 발전시켜 나갈 것이라고 말했다.

상하이 양산항은 행정구역상 저장성에 속하는 후차오항 앞바다의 다양산다오(대양산도)와 샤오양산다오(소양산도)를 이어 개발한 컨테이너 전용 항구로, 세계에서 가장 긴 연륙교인 27.5km에 이르는 둥하이(동해)대교를 통해 육지와 연결된다.

상하이시가 육지에서 이렇게 먼 곳에 항구를 개발한 까닭은 상하이항의 경우 양쯔강 퇴적물로 항구의 수심이 얕아 대형 컨테이너 선박 처리에 불편을 겪어왔기 때문이다.

양산항의 수심은 15~18미터로 기존 상하이 항의 수심(6~7미터)의 배가 넘는 등 퇴적물이 거의 없어 컨테이너 전용 항구로서 유리한 입지조건을 갖췄다. 이번에 개항한 양산항은 전체 개발계획 가운데 1기 공정에 해당하는 것으로 포스트 파나막스급 컨테이너선을 포함해 7만~10만톤급 컨테이너선이 정박할 수 있는 선석 5개를 갖췄다. 2012년까지 대양산도와 소양산도 연결 공사가 모두 완공될 경우 선석은 30여개로 늘어난다.

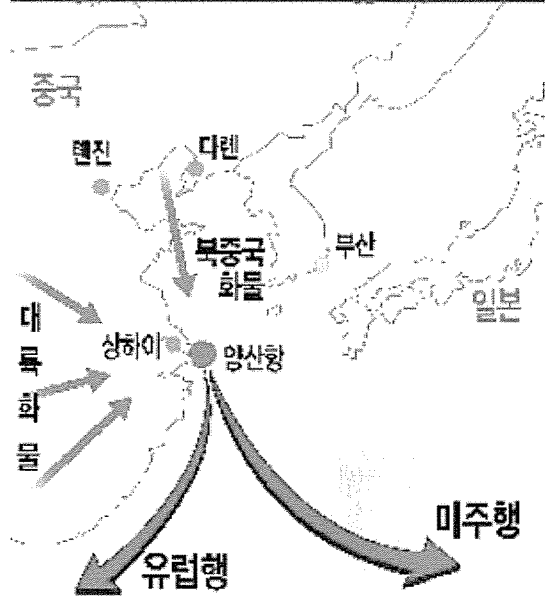
양산항 1기 부두의 연간 화물처리 능력은 350만TEU에 이르며, 3기까지 완공되면 지난해 부산항의 화물 처리량(1,140만TEU)을 웃도는 1,300만TEU가 될 전망이다.

상하이시는 양산항 완공에 따라 이 항구를 양쯔강의 내륙 수운과 연결해 상하이, 장쑤, 저장, 안후이, 장시, 후베이, 후난, 충칭, 쓰촨 등 양쯔강변에 자리한 내륙 '생산기지'에서 만들어진 공산품의 수출 허브 항구로 발전시킴과 동시에 부산, 가오슝, 고베 등과 경쟁해 동북아 최대 물류 중심으로 육성한다는 전략을 세워두고 있다.

장강전략이라 부르는 내륙 생산기지와 양산항을 잇는 내륙 수운의 활성화를 위해 상하이시는 양산항-난징 구간엔 1,000TEU급을, 양산항-우한 사이에 500TEU급을, 양산항-충칭 사이에 200TEU급의 피더를 운항할 예정이다.

또 장기적으로 부산, 카오슝 등지와 경쟁하기 위해 상하이항의 유럽 노선을 양산항으로 일원화하고 칭다오, 다롄에서 부산항 등으로 가 환적하던 화물을 양산항으로 가져오기 위한 경쟁에 본

상하이 국제항무집단(SIPG)의 양산항 성장전략



격적으로 뛰어들 계획인 것으로 전해졌다.

천쑤위안 상하이 국제항무집단 총재는 이날 "부산은 환태평양 중심항구를, 카오슝은 아시아·태평양 해운 중심을, 고베는 아시아의 모항을 주창하는 등 동북아 국제 컨테이너 허브항을 둘러싼 경쟁이 치열해지고 있다"며 미래 5~10년 안에 동북아 국제 해운업계에 새로운 지형도가 그려질 것이라고 내다봤다.

양산항 개항으로 중국 환적화물 비율이 전체 화물 처리량의 30~40%에 이르는 부산항이 적지 않은 타격을 입을 것으로 예상되고 있다.

하지만 해운업계에서는 양산항과 내륙과의 교통망이 완비되지 않은 점, 항만 운영시스템이 부산항에 미치지 못하는 점, 항만이 바다 한가운데에 있어서 태풍 등 악천후에 쉽게 영향받는 점 등 보완돼야 할 문제도 적지 않다고 지적하고 있다.