

# 상하이항 아시아-북미 동안항로 서비스 이전연기

## 12월부터 이전키로 한 것을 내년 4월까지 연기

중국의 상하이 항만당국이 올 12월부터 아시아-북미 동안항로 서비스를 양산 컨테이너 터미널로 이전하려던 계획을 내년 4월까지 연기한 것으로 알려졌다.

주요 외신과 상해에 있는 선사 등에 따르면, 당초 상하이 국제 항무집단(SIPG)은 12월 10일 제1단계 컨테이너 터미널 개장 1주년 기념일에 맞춰 2단계 터미널을 완공하고, 현재 상하이 외고교 컨테이너 터미널에서 이루어지고 있는 아시아-북미 동안서비스를 양산 심수 컨테이너 터미널로 옮긴다는 계획이었다.

다만, 중국은 서비스 이전과 관계없이 2단계 양산 컨테이너 터미널은 올해 안에 개장한다는 방침이다.

중국이 서비스 이전을 연기하는 표면적인 이유는 터미널의 안전성과 운영 능력을 개선하기 위한 것으로 전해지고 있다.

그러나 전문가들은 이런 사정 외에도 최근 상장된 SIGP가 수익성을 고려해 이같은 결정을 내린 것으로 풀이하고 있다.

양산 컨테이너 터미널로 선사 서비스를 강제로 이전하는 경우 물류비 부담이 높아져 화주들이 인근에 있는 닝보 항만으로 물동량을 옮길 가능성이 크기 때문이다.

실제로 지난해 아시아-유럽항로 서비스와 올 10월 아시아-남미서비스를 양산컨테이너 터미널로 이전한 이후 일부 화주의 경우 이용 항만을 닝보항으로 옮겨 이 항만이 반사적인 이득을 얻고 있는 것으로 알려졌다.

또한 중국이 최근 톈진 항만을 중심으로 한 발해만 지역의 항만을 집중 개발하고 있는 것도 SIPG의 서비스 연기에 영향을 주었을 것이라는 시각도 있다.

최근 중국에서는 이른바 '상해방'의 정치적인 위상이 쇠퇴하고, 톈진 출신들이 세력을 얻어 가고 있어 SIPG가 1단계와 같이 무리하게 서비스를 이전해 손실을 자초하지 않을 것이라는 분석 때문이다.

### 중국선사들 해외 선박금융 이용사례 급증

최근 중국에서 선박투자가 급증하면서 자국 이외의 선박금융을 이용하는 사례가 크게 늘고 있는 것으로 나타났다.

이같은 선박금융 수요는 특히 중국에서 크게 증가하고 있는데, 이는 중국의 선박 발주가 크게 늘고 있으나 중국 은행들로부터 금융이 활발히 이루어지지 않고 있기 때문이다. 이에 따라 중국 선주들은 자국의 은행에서 금융을 일으키는 금액이 매우 적은 것으로 알려졌다.

2010년까지 세계 유조선 수요는 7,500만DWT, 2020년까지는 1억3,000만DWT에 달하고 있는데, 중국 선주들은 이 가운데 50여척의 VLCC급 유조선이 추가로 필요한 것으로 나타났다.

이같은 현상을 반영하듯 지난 9월 20일 세계 최대의 선박금융 대부분은행인 Den norske Bank가 중국에 지점을 개설하였으며, 기타 주요 선진국 은행들의 중국 진출도 증가하고 있다. Den norske Bank 이전에는 노르웨이의 Ness, Risan & Partner, Nordea Bank가 진출했으며, 이에 따라 중국 선주들은 이들 외국계 은행을 통한 대출을 크게 늘리고 있다.