



인도판 수에즈 대운하 건설, 인도-스리랑카 신경전

급증하는 해운수요 대비와 해상방위선 강화 포석



거대한 코끼리 옆에 있는 파리와 같은 심적인 콤플렉스를 느끼고 있다.

때문에 스리랑카는 수상을 포함한 주요 각료가 서명하여 인도정부에 대해 운하건설 중단을 청원하고 있고 민간단체 및 언론들도 반대 목소리를 높이고 있지만 실질적인 저지 대책이 없어 스리랑카정부·관련업체·국민들 사이에 무력감이 확산

인도판 해저 수에즈 운하 건설인 세스사무드람 운하 프로젝트가 지난 7월 착공되면서 인접국인 스리랑카가 바짝 긴장하고 있다.

이코노믹리뷰 최신호에 따르면, 인도가 운하를 건설하는 것은 경제 활성화로 해운 수요가 늘어나고 남아시아 지역 맹주로서 해상 방위선을 강화하기 위한 것이다.

이 프로젝트는 남 인도와 동북 스리랑카를 사이에 두고 있는 폭이 좁고 수심이 얇은 포크해협(Palk Straits)상의 인도측 해저를 준설 하기 때문에 인도만이 아닌 주변국 스리랑카도 직·간접적으로 영향을 받지만 인도 정부는 스리랑카와 실질적인 협의 없이 추진하고 있다.

거대한 인도 주변에 있는 국가 중 스리랑카와 같은 중소국가뿐만 아니라 인구나 영토 면에서 비교적 대국인 파키스탄·방글라데시도 인도라는

되고 있다.

세스사무드람 운하 프로젝트가 완공되면 인도 서쪽의 아라비아해와 동쪽의 벵골만을 연결하여 인도 소 대륙 연안항해선박이 스리랑카를 우회하지 않고 직항이 가능하게 되어 항해시간을 25시간 단축(300해리를 평균시속 12노트로 항해할 경우)하게 된다.

이 프로젝트는 지금으로부터 145년 전인 1860년으로 거슬러 올라간다. 당시 인도를 통치하고 있던 영국군 인도양함대사령관인 A.D 테일러가 최초로 구상했지만 건설비용이 막대해 공사비를 보류해 왔었다. 그러나 지난 1999년 인도 국방장관이 인도 연안에서의 해군 작전능력 향상과 인근 지역 안보불안을 해소하기 위해 해저운하 건설이 향후 3년 이내에 인도 정부가 운하건설을 마칠 것

이라고 발표함으로써 보다 구체화되었고 드디어 실현 단계에 온 것이다.

운하건설 계획은 2단계로 진행되는데 전체 완공까지 총 5년 정도 소요되며 1단계 프로젝트 완공까지 총 공사비 6억 달러 정도로 3년이 꼬박 걸릴 것으로 예상되고 있으며 1단계 공사가 완공되면 3000톤급 선박이 직항할 수 있게 된다.

지난 6월에 착공된 1단계 공사는 인도 남부 투티코린 항구에서 만나르만에 길게 뻗어 있는 수심 얇은 해저지형인 아담스 브리지, 그리고 북동쪽의 벵골만의 포크해협까지 연결되는 지역까지 해저 167km를 넓이 300m, 깊이 12m로 준설하게 된다. 물론 향후에 준설 폭을 늘리고 준설을 깊게 하면 대형 컨테이너선도 항해할 수 있는데 일단은 주변국 스리랑카의 반발을 감안하여 규모를 한정하고 있다.

전문가들은 국제해상운송에 많이 투입되는 대형 선박이 항해하기 위해서는 수심 14m, 운하 폭 500m는 되어야 하는데 이 경우 운하건설 비용은 물론 환경파괴에 미치는 영향이 매우 커지게 된다고 지적하고 있다.

인도 자국 내 일부 환경단체의 반대에도 불구하고 인도가 해저운하 건설을 강행키로 하는 이유는 무엇일까.

인도는 해안선 길이가 총 6,083km에 달하고 총 12개의 주요 항구와 150여 개, 중소항구가 산재하여 있음에도 불구하고 인도와 스리랑카 사이의 해협 수심이 불과 3m에 불과한 지역인 소위 아담스 브리지가 길게 형성되어 있어 현대식 선박은 인도 연안지역을 계속 항해할 수 없고 스리랑카를 끼고 우회해야 한다.

포크만의 얇은 수심 때문에 대부분의 현대식 선박은 직항할 수 없어 인도 동부항구에서 서부항구를 오가는 화물들이 스리랑카의 콜롬보항에서

피드선(Feeder Line)으로 환적되어 운송되고 있으며 서인도쪽 출발항구에 따라 적게는 254해리 많게는 424해리를 더 가게 되고 이에 따라 운항 시간도 적게는 21시간에서 많게는 36시간까지 더 소요되고 있다.

이러한 추가 운항거리 및 시간소요로 서남부 및 동남부 인도수출입화물은 대부분 인근지 스리랑카 콜롬보항에서 환적함에 따라 매년 약 2억 2,200만달러의 외환이 외부로 유출되고 있다고 인도 정부는 추정하고 있다.

인도 정부는 장기적으로 세스사무드람 운하를 수에즈 운하처럼 전천후로 운항할 수 있도록 만들어 벵골만에서 서남 아시아까지 운항할 수 있는 대체 운송로로 자리잡게 할 계획이다.

인도 정부는 양면작전으로 나가고 있는데 스리랑카측이 주장하는 환경상의 피해가 과학적인 근거가 부족하다고 반박하면서도 필요시 환경영향 평가를 다시 할 수도 있으며 스리랑카에 부정적인 영향을 미치는 어떠한 문제도 스리랑카측을 고려하여 풀어나갈 것이라고 달래고 있다.

스리랑카측이 이번 프로젝트에 반대하고 있는 가장 큰 요인은 스리랑카 콜롬보항의 인도 관련 환적 수요의 대폭적인 축소에 따른 경제적인 손실이지만 국제여론 환기와 반대의 대의명분을 위해 전략적으로 환경재앙 측면을 집중적으로 거론하고 있다.

남인도와 스리랑카를 접하고 있는 얇은 해저가 준설되면 아라비아해류와 벵골해류가 직접 유입·교류되어 현재 섭씨 27도 내외의 인접지역 바다 온도가 떨어져 구름이 형성되기 어렵게 되어 강수량 감소가 우려될 뿐만 아니라 바다수심이 높아지고 조류속도가 빨라져 약한 기반의 저습지가 많은 스리랑카 자프나 반도가 침하되고 이 지역 해안구조물이 피해를 입게 된다고 주장



하고 있다.

해상운송과 관련된 가장 중요한 경제적인 측면에서 보면, 운하가 건설되면 인도 항구 내 연안 항해선박들이 직항을 하게 되어 인도 관련 환적 화물 수요에 대부분을 의존하고 있는 스리랑카 최대항구인 콜롬보항이 가장 큰 타격을 받게 될 것이 불 보듯 뻔하다.

현재 콜롬보항은 수심이 14m에 불과하여 대형 해운선사 선박 일부가 기항할 수 없으며 신세대 슈퍼캐리어(말라카막스 캐리어 등)가 기항할 수 없어 말레이시아·싱가포르 등 동남아시아 주요 항구에 고객을 빼앗기고 있다는 점도 문제다.

이에 따라 콜롬보 항만청은 중간단계로 콜롬보 JCT(자야컨테이너터미널)를 확장하고 수심을 15m까지 준설하여 컨테이너 8,000~9,000TEU 급 대형 컨테이너선이 운항할 있도록 할 계획이다.

추가준설은 2006년 초에 시작하여 2009년까지 끝낼 계획이며 새로운 슈퍼크레인(슈퍼파나마 맥스) 도입과 진입로 확장, 새로운 IT시스템 도입으로 화물처리를 보다 신속하게 하는 등의 노력을 기울이고 있다.

궁극적으로 콜롬보항이 국제해상물류 거점으로 살아남기 위해서는 새로운 항만건설이 필수적인데 이를 위해 콜롬보 남항(Colombo South Harbour) 건설을 계획 중이다.

콜롬보 남항 프로젝트는 1차로 수심 17m로 시작하여 23m까지 단계적으로 깊게 만드는 것이 골자인데 건설비는 총 4억달러로 추정되며 이 중 1억달러는 아시아개발은행 차관으로, 나머지 3억달러는 원조국 원조자금으로 충당할 계획이지만 빨라야 2020년에 완공된다는데 문제가 있다. 현재 착공을 제외한 사업계획, 세부 조사, 입찰서류, 규제 틀이 마련되어 있는 상태다.

EC, TUI의 씨피쉽스 매수 조건부로 승인 대서양항로운임협정 등 2개동맹 탈퇴조건

유럽위원회(EC)는 11월12일 독일선사 하팍 로이드(Hapag Lloyd)의 모기업인 TUI의 씨피쉽스(CP Ships)의 매수를 조건부로 승인했다.

그 조건은 하팍 로이드가 대서양항로운임협정(TACA)과 미국-남유럽동맹(USSEC)으로부터 탈퇴하는 것이다.

TUI는 CP Ships의 조기매입을 위해 조만간 양 동맹을 탈퇴할 예정이다.

양 선사가 통합하면 대서양항로의 점유율이 큰 폭으로 상승해 현재 1위인 머스크 시랜드(Maersk Sealand)를 제치고 선두가 된다. 그러므로 EC의 조건제시 이전부터 TACA 탈퇴는 불가피할 것으로 분석됐었다.

CP Ships에 의하면 중국의 규칙 심사는 완료됐다. 미국, 캐나다 등 타 항로의 규제 심사는 아직 종료되지 않았다. 동 사는 캐나다 마리타임 캐스트(Maritime Cast), 라이크스라인(Lyca Lines), 콘트십(Contship), ANZDL, TMM라인즈, 이탈리아라인의 7개의 브랜드로 항로를 운영중이다. 대서양, 호주, 남미, 아시아에 22개 항로 38개 서비스를 실시하고 있으며, 컨테이너선 82척을 보유해 선복량은 18만TEU, 2004년의 화물처리량은 230만TEU였다. 캐나다의 몬트리올에 있는 대기업 터미널 회사도 소유한다.

한편, TUI의 컨테이너선 부문, 하팍 로이드는 유럽, 아시아, 북미 등 65개항로를 제공해, 보유 척수는 57척, 선복량은 21만TEU 넘어 2004년의 수송량은 240만TEU이었다. 양 회사의 합병으로 세계 제 5위의 거대선사가 탄생된다.