

수에즈운하 통항료수입 30억달러 넘어

지난해 통항료수입 전년보다 45% 증가

수에즈운하의 통항료수입이 지난 1956년 국유화 이후 처음으로 30억 달러를 넘어선 것으로 나타났다.

수에즈운하 관리청이 최근 기자회견에서 밝힌 바에 따르면, 지난해 운하를 통과한 선박은 1만6,850척(전체 운항 톤수로는 6억2,100만톤)으로 집계됐는데, 이 같은 수치는 2003년보다 7% 증가한 것이다.

수에즈운하의 수입과 선박통항량이 늘어난 것은 중국의 경제성장과 유럽의 상품 수입 급증했기 때문인데, 운하통항료 수입의 경우 2003년보다 12억 달러(45% 증가) 늘어난 38억달러를 기록했다.

유조선과 컨테이너선이 통과한 양도 각각 16%와 13.4% 증가했다. 운하관리청은 세계 해상교역량의

7.5%가 190km에 달하는 수에즈운하를 통하여 운송되고 있다고 밝히고, 매일 이 수로를 이용하는 선박 척수도 2003년 42.9척에서 지난해에는 46척으로 늘어났다고 밝혔다. 다만, 걸프 지역에서의 군사작전이 감소함에 따라 수에즈 운하를 통과하는 군함의 수는 2003년에 비해 44%나 격감한 것으로 나타났다.

에메드 알리 파달 운하관리청장은 수입이 크게 늘어난 것은 지난 2년 동안 고유가가 지속된데 따른 혜택이라고 밝히고, 앞으로도 통항료 재조정을 통해 운하의 경쟁력을 갖춰 나가고 세계 경제가 급격히 위축되지 않는 한 운하 수입을 더욱 늘어날 것이라고 말했다.

단일선체 유조선규제로 선박부족 초래

대체선박 확보하는데 시간 촉박 등

해운브로커인 Gibson사는 최근 국제해사기구(IMO)가 지난 4월5일부터 단일선체 유조선에 대한 운항규제 조치를 시작함에 따라 유조선 시장이 만성적인 선박부족 현상에 시달릴 것이라고 경고하고 나섰다.

이 회사는 단일선체 유조선 퇴출 기준인 카테고리 2의 선박에 대한 퇴출 시한이 2010년으로 되어 있어 선주들이 이를 대체할 선박을 확보하는데 시간이 모자라며, 따라서 적어도 퇴출시한이 2012년까지 연장되어야 할 것이라고 주장했다. 특히 최근 철강 가격과 임금의 상승으로 이중선체 유조선의 건조에 따른 비용이 추가적으로 늘어나고 있으며, 조선소의 시설 부족에 따른 인도 기간의 연장 등의 문제가 겹치면서 문제가

더 심각해지고 있다고 덧붙였다.

또한 Gibson사는 유조선가가 이전 보다 빠르게 상승하고 있을 뿐만 아니라 대형 유조선을 건조할 수 있는 조선소는 2008년 하반기에나 공간을 확보할 수 있을 것이라고 말하고, 이렇게 주요 조선소들이 공간이 크게 부족한 것은 최근 유조선뿐만 아니라 건화물선, 석유화학제품선 등 기타 선박들도 크게 수요가 증가하고 있기 때문이라고 밝혔다.

이에 따라 Gibson사는 2009년에 가서 VLCC급 유조선이 크게 부족하게 될 것이며, 퇴출 대상인 카테고리 2의 유조선 선복량을 대체하기 위해서는 2010년에 150척 이상의 신조선이 요구된다고 전망했다.