

| 특집 | 북극해항로운항 | 수송인프라 | 항만 | 자원개발 | 비즈니스 | 기타 |

## [특집]

### 러시아와 중국의 북극해항로 컨테이너 운송 구상

영산대 북극물류연구소(IAL) 2016.3.7

#### 1.러시아정부의 북극해항로(NSR) 컨테이너 운송 관련 동향

##### 1) 러시아 정부 ‘북극해항로 발전 모델’ 수립 중

- 푸틴대통령 지시로, 러시아 극동개발부에서 16년 6월말까지 NSR 발전 모델 완성 예정.
- 지난 1월25일 ‘러시아정부 분석센터(Analytical Center for the Government of the Russian Federation)’에서 러 극동개발부 입찰을 수주하여 현재 “NSR 발전위한 금융경제모델”을 수립 중임. 동 연구에서 NSR을 경쟁력 있는 글로벌 수송로로 개발하기 위한 방안과 NSR 개발비용이 분석되고, NSR 경유 컨테이너 운송에 관한 검토도 이뤄질 계획임.

##### 2) 북극해 상의 ‘Arctic Container Line’ 구축 (북극해 컨테이너 셔틀 운송) 계획

- 2016년 2월1일, 러시아 연방의회 상원의 북극남극위원회에서 NSR 개발 및 무르만스크와 페트로파블로프스크-캄차츠키간의 북극 컨테이너 라인 설립 문제가 검토되었음. 운송비 절감을 위해, 북극 컨테이너선으로의 환적을 위한 타 도시에서 무르만스크(NSR 서부 위치)와 페트로파블로프스크-캄차츠키(NSR 동부 위치)로의 컨테이너 운송은 일반 대형 선박에 의해 이뤄질 수 있음.
- ‘Arctic Container Line’를 통해 아태지역과 유럽간의 물동량도 수송하게 될 것이라함.
  - ⊗ 러 원자력쇄빙선회사(Rosatomflot) 보유, 원자력쇄빙수송선 ‘Sevmorputi’(컨테이너 1,328TEU 적재 가능, 배수량 61,880톤)가 2016년 NSR 경유 무르만스크와 페트로파블로프스크-캄차츠키간 시범운항을 실시할 예정임.

##### 3) 러시아 정부 주요 인사의 발언 내용 (2015.12월)

- 푸틴대통령은 작년 12월초 러시아 의회 상하원 합동연설에서 “NSR 경쟁력의 중요성을 언급하며, NSR이 유럽과 아태지역간 수송링크가 되어야 함”을 강조했다
- 로고진 부총리는 “NSR을 연중 운항 가능한 항로로 만들 가능성을 언급함. 러 정부는 NSR 화물

- 운송계획 수립에 중국의 전문가들을 초청했다고 함 (“Cold Silk Road” 관점)
- 러시아 극동개발부 갈루쉬카장관은 푸틴대통령 지시로, 2016년 7월초까지 컨테이너 운송에 초점을 둔 NSR 발전 모델을 수립 중임을 밝힘. 갈루쉬카장관은 “NSR 발전과 중국 북동부지역 수송로들이 러시아의 ‘유라시아경제공동체’와 중국 ‘실크로드’를 결합하기 위한 실질적인 수단이라고 밝힘(2015.11.17.)
- 2015년 12월 중국 북경에서 중국 국가발전개혁위원회와 NSR 개발 관련 MOU를 체결

## 2. 중국의 북극해 컨테이너 운송 구상

### 1) 중국 국영회사 COSCO의 NSR 운항 계획

- 북극해항로는 경쟁력 있는 무역항로이며, 중국의 일대일로 관련 새로운 해상실크로드임.
- 2013년 이래, COSCO는 장기적 관점의 전략적인 운항을 단계적으로 실시하고 있고, 향후 NSR 상의 정기 운송서비스를 준비 중에 있음. 2013년 1회, 2015년 NSR 왕복운항 1회, 2016년 1회 왕복운항, 1회 편도운항, 2017년 이후 2척의 내빙선박 왕복운항을 계획 중임. 2020년부터 NSR 운항을 상용화하여, 2050년 북극해 얼음이 사라질 경우에 대비한다는 계획임
- COSCO는 NSR 운항기술 및 인력 개발에 주력하며, 2013년, 2015년 세 차례의 운항을 통해 북극해 운항 경험을 축적하였음. COSCO는 NSR운항 성공을 위해 제일 중요한 요소가 최고경영자의 리더쉽이었다고 평가함

### 2) 중국 조선 업체들의 극지운항선박 건조 관련 활동

- 2015년 12월, 중국 광저우 조선소에서 세계 최초의 극지용 중량 Deck 운반선(Polar deck carrier) AUDAX 건조, Yamal LNG 프로젝트 화물 운송 예정임
- 중국 선급은 IMO Polar Code 개정에 적극적으로 참여하며, 국내외 관련기관들과 극지선박기술 개발에 노력하고 있음. 특히 극지용 다목적선 건조기술에 집중하고 있으며, Nantong COSCO 조선소에서 진행 중임

## 3. 러시아정부와 중국 정부간의 북극해항로 화물운송 관련 이해관계 부합

### 1) 러시아 정부의 NSR 관련 입장

- 국제유가하락, 루블화 가치하락, 서방의 대러시아 제재조치 등으로 북극해 자원개발 및 NSR 수송인프라 개선 등의 작업 수행에 필요한 financing 관련 어려움을 겪고 있음
- 러시아 정부는 NSR 인프라 개발 작업에 중국의 투자를 원하고 있으며, 이미 중국 은행들의 투자가 추진되고 있음.
- 러시아정부는 중국을 북극해항로 상의 transit user로 확보하려 하지만 동시에, 중국에 대한 지나친 의존에 대한 경계심도 존재하고 있음

### 2) 중국 정부의 입장

- 중국은 러시아정부와의 양국간 협정에 의거, NSR 운항에 유리한 조건을 보장받은 바 있음.

- 중국은 향후 북극해의 얼음이 계속 녹을 경우, 러시아 관할의 NSR를 통과하지 않고, 북극해 횡단루트(Trans Arctic Route)로 화물운송을 하려는 북안도 고려 중인 것으로 보임
- 중국은 NSR 상의 항만현대화 참여 뿐 아니라, NSR의 철도인프라에 투자할 준비가 되어 있음 (Solikamsk- Arkhangelsk 구간)

#### 4. 북극물류연구소(IAL)의 평가

##### 1) NSR 활용에 대한 러시아 정부의 입장 변화

- 2015년 들어 푸틴대통령과 부총리들이 NSR을 국제수송로로 개발하여, 컨테이너수송에도 초점을 두겠다고 언급하기 시작했다. 이에 대한 후속조치가 진행 중이며 주로 외국으로부터의 투자 유치 노력이 활발히 진행되고 있음

##### 2) 러시아 정부의 북극해항로 개발계획 수립 관련

- 푸틴 대통령 지시로, 러시아 극동개발부에서 2016년 6월말까지 NSR 발전 모델을 수립할 예정임. 러 극동개발부로부터 동 과제를 수주한 “러시아 정부 분석센터”의 전문성이 다소 부족해 보이며, 컨설팅업체인 맥킨지에 보고서 작업을 의뢰했다는 미확인 정보가 있음
- NSR 운항은 주로 러시아교통부에서 관할하여 왔으나, 통합된 NSR 관리체제의 부재와 비효율적인 운영 (2014년 3월의 tariff 개정 내용 등) 등의 문제가 있었음.
- 푸틴대통령이 NSR 발전모델 수립을 지시한 러시아 극동개발부는 NSR 관련 전문성이 약해 보이지만, 최근 들어 러시아 북극, 극동, 시베리아 등 광역권 개발 차원에서 NSR 수송인프라 개선 업무를 담당하고 있는 것으로 판단됨.

##### 3) 러시아와 중국의 북극해항로 컨테이너 수송 관련

###### (1) 러시아

- 2년간의 수리를 마치고, 2016년 NSR 운항에 투입 예정인 러시아 원자력쇄빙수송선 ‘Sevmorputi’은 러시아 북극해에서 군용, 보급품 수송, Yamal Sabetta항 업무 등에 투입될 예정으로, 주로 러시아 내부용으로 활용될 것으로 보임
- 그러나, ‘Arctic Container Line’구상이 실행될 경우, 단기적으로 북극해상의 셔틀 운송에 투입될 것으로 보이며, 중장기적으로, 러시아의 구상대로 아태지역과의 화물운송에 활용될 수 있을 것임

###### (2) 중국

- 국영선사인 COSCO는 단기적으로는 Yong Sheng호 등 다목적선의 투입으로, 중량물 등 벌크화물 수송에 치중하겠지만, 중장기적으로는 중국과 유럽간의 컨테이너의 정기 운송 서비스를 시도해 볼 것으로 판단됨

##### 4) 러시아 NSR 수송인프라 개발 관련 국제협력의 필요성

- 러시아의 NSR 수송인프라 개발에 막대한 투자비용이 소요되므로, 러시아정부는 아시아국가들과의 국제협력을 희망하고 있음

- 러시아정부는 북극해 자원 및 NSR 개발 관련, 아시아국가 중 유일하게, 중국정부와 전략적인 협력관계를 구축하고 있음.
- 우리나라의 경우, 북극해 진출에 대한 공감대가 형성된다면, 민간 업체 이외에, 정부간의 국제 협력 논의도 추진해 볼 필요가 있음. 끝.

## <북극해항로 운항>

### ○ 북극해역 동절기 항행기간 개시 후, 선박 111척 도선

- 러시아해상하천운송국 1월 29일 자료에 따르면, 북극해역 동절기 항행 개시 이후 총 111척의 선박에 쇄빙 지원을 함. Dudinka항내 쇄빙작업은 '노릴스키 니켈'사의 쇄빙선 '두딘카'호와 '아브라아미 자베냐긴'호가 수행함. 원자력쇄빙선 '타이미르'호는 동 항구로 선박을 도선함. 동 항구내 빙해역 항행제한은 Ice3 이상임. Sabetta항 수역내 쇄빙선지원은 쇄빙선 '모스크바'호와 '토르'호가 수행함. 원자력쇄빙선 '바이가치'호는 동 항구로 선박을 도선함. 동 항구내 빙해역 항행제한은 Ice3이상임.

출처: <http://portnews.ru/> 2016.02.01.

### ○ 원자력쇄빙선 'Vaygach'호, 북극해항로 항속기록 갱신

- <Taymir>형 원자력쇄빙선 '바이가치'호가 작년 12월 17일~25일 북극해항로를 경유하여 데즈노프곶(Cape Dezhnev: 추코트카 반도 최북단)에서 벨리섬(Bely Island: 카라해)까지 마지막 항차에서 항행속력 기록을 갱신했다고 '아토플릿'사 공보실이 전함. 평균 항행속력 12노트 이상으로 7일 반나절 185시간 동안 총 2,250해리를 항해함. 현재 동 쇄빙선은 Kara해에서 Sabetta항 방향으로 도선 서비스를 제공하고 있음.

원자력쇄빙선 '타이미르'호는 '가스프롬 네프티'사와의 계약에 의해 탱커 'Ice Eagle'호를 카멘니곶(Kamenny: Yamal 지역) ice mooring까지 도선하는 겨울-봄 항행시즌 첫 업무를 완수함. 현재 동 쇄빙선은 Sabetta항으로 다음 작업을 위해 항해중임. 가까운 시일에 원자력쇄빙선 '야말'호가 합류하여 Kara해에서 Sabetta항으로 도선 지원할 예정임.

출처: <http://portnews.ru/> 2015.12.28.

### ○ 북극해 정기운항, 2040년경 상업적으로 증명 가능해질 것임

- 만일 얼음이 현재 속도로 계속 녹는다면, 북극해 정기운항은 2040년경에는 경제적으로 타당하게 될 것이라고 코펜하겐 비즈니스 스쿨 연구 자료(CBS Maritime)를 인용해서 Splash 24/7 통신사가 전함.

이 기간은 수에즈 운하 경유 공급용 8천톤급 일반 컨테이너선 건조 투자들보다 북극해항로 작업용 5천 TEU 내빙 컨테이너선 건조 투자들이 경제적으로 더 유리하게 될 수 있다는 조건하의 시뮬레이션을 통해 예측된 것임. 북극해항로 경유 공급노선은 수에즈 운하 경유노선에 비해 35% 짧음. 이것은 공급기간과 연료비의 상당한 절감을 의미함.

연구결과에 따르면, 북극해항로 정기운항의 타당성은 운항기간과 직접적으로 연관됨. 지구온난

화로 북극해 시즌 항행기간은 매년 증가하고 있음. 두 번째, 충분한 항행기간이 주어질 때 북극해항로의 운용경제는 수에즈운하 경유노선에 비해 연료비 변동에 덜 좌우됨. 세 번째는, 북극해항로 운항선박의 감속은 화물의 단위 공급단가를 낮춰주어, 북극해 정기선 운항이 경제적으로 타당하게 될 시기를 앞당겨 줌.

반면, CBS Maritime 분석가들은 북극해항로의 정기 운항이 2050년 전에 개시될 확률이 낮다고도 평가하고 있음. 이외에도, 항만과 부수 인프라의 결핍 그리고 이 시장으로 진출하고자 하는 해운회사들에 있어 리스크를 증대시키는 단일 규범·법적인 기반의 부재 같은 요인들을 언급함.

출처: www.morvesti.ru 2016.02.09.

#### ○ 무르만스크해운회사, 북극해항로 경유 대 유럽 석유 통과운송 개시

- 무르만스크 해운이 북극해항로를 통해 유럽으로 석유의 연중 통과운송을 시작함. 유조선 '인디가'호가 야말 Novoportovskoe 유전의 석유 14천 톤을 무르만스크항으로 공급하면서, 북극해항로를 통한 대유럽 연중 석유통과운송에 참여함. 외국적 해양유조선에 동 석유를 환적한 후 동 탱커는 다음 연료를 적재하러 다시 야말로 향함.

이미 1990년대 말~ 2000년대 초에 동 회사는 Tiksi항(랍테프해), Kolguev섬(바렌츠해 동쪽), Varendei항(바렌츠해 연안), Ob만(카라해)으로부터 동절기 원유반출을 위한 작업을 마쳤음.

동 회사는 15년 전에 세계유일의 수중 석유환적터미널을 북극 페초라해에 건설함. 2003년에는 안전하고 지속적인 석유환적작업을 위해 Kolra만에 DWT 15,000~60,000 톤 유조선에서 AFRAMAX, SUEZMAX 타입(DWT 1십만~15만 톤)의 탱커들로 석유를 환적하기 위한 자사의 해상환적터미널을 건설함.

출처: www.arctic-info.ru 2016.01.13.

## <수송인프라>

#### ○ '가스프롬 네프티', 신형 북극 석유환적 물류계획(logistic scheme) 가동

- '가스프롬 네프티'사가 Novoportovskoe유전과 Prirazlomnoe유전의 석유 첫 파트를 Kola만 외항의 storage tanker인 'Umba'호로 공급하면서, 북극 석유의 신형 수송물류 패턴의 전격 운용이 시작됨.

부동(不凍)의 Kola만에 환적단지가 위치함으로써 동 유전들의 석유를 공급하는 내빙보강 탱커들의 왕복운항시간을 단축시키게 되고, 소비자에게로의 석유발송에 일반적인 선박을 이용하게 되어 공급효율성을 현격히 증강시키게 됨. 부유식 석유저장소 'Umba'호의 동 유전 석유들의 개별·저장 시스템은 탱커 분량을 보다 유연하게 계획하게 해줌. 동 탱커의 최대 화물취급량은 연 15백만 톤임.

초대형 원유운반선 'Umba'호는 좌우 양현에 동시에 선박계류가 가능한 재화톤수 약 3십만 톤의 harbor transshipment center(해상 센터)임. 동 탱커의 기반시설은 석유의 수령, 저장, 출하 및 적시에 완전한 세관·국경 수속, 셔틀탱커와 해양유조선(sea-going tanker)에 급유를 가능하게 함. 'Umba'호는 극지 기후조건을 고려하여 장비가 교체됨. 모든 환경규정 및 요건을 준수하며 석유를 환적하고, 석유환적과 기름 유출 사고 시 신속한 제거를 위해 oil boom용 특수선을 연

중 준비태세를 갖추. 수산기업 '노르드'사가 러시아국적선으로 운용하고 있음.

새로운 북극유전 석유환적 물류패턴의 운용은 북극의 조건하의 유조선 작업조직의 규모와 효율 면에서 러시아에서 유일한 프로젝트라고 아나톨리 체르네르 '가스프롬 네프티'사 물류·처리·판매 부사장이 말함.

출처: <http://pro-arctic.ru/> 2016.02.11.

#### ○ 최신 초대형 쇄빙선 'Arktika'호 5월 진수예정

- 발틱조선소 창립 160주년 기념일인 5월 26일에 프로젝트 22220의 선도선박인 세계 초대형 초강력 다목적 원자력쇄빙선 'Arktika'호를 진수할 것이라고 동 조선소 공보실이 전함.

이후 동 쇄빙선은 안벽에서 마무리 건조되고, 모든 테스트 후에 2017년 12월 '아툼플룻'사에 인도될 것임. 동 쇄빙선은 2013년 11월에 용골거치식이 있었음. 최신 러시아 쇄빙선들은 거의 3m 얼음을 극복할 수 있으며, 재화톤수 1십만 톤까지 도선 가능. 최대길이 173.3m, 최대폭 34m, 출력 60 Mw. 신형 쇄빙선들은 북극해항로 상에서 서비스를 제공하고, Yamal 반도, Gydan 반도, Kara해 유전의 석유를 대서양 및 태평양 국가들의 시장으로 운송하는 선박들을 인도할 것임.

출처: [ww.arctic-info.ru](http://ww.arctic-info.ru) 2016.01.11.

#### ○ 원자력쇄빙선 'Arktika'호, 야말 석유의 세계시장 진입 지원 계획

- 상트 페테르부르크 발틱조선소에서 Yamal반도와 Gydan반도, Kara해 대륙붕 유전 원유수송 선박들의 도선을 지원하게 될 프로젝트 22220 세계 초대형 초강력 원자력쇄빙선 'Arktika'호 건조가 진행되고 있다고 야말로-네네츠 자치구 정부기관 공식 포털에서 전함.

동 조선소 공보실에 의하면, 현재 쇄빙선 상부구조의 첫 섹션의 기초가 이미 완성되었음. 상부구조의 윗 부분에는 조타실과 75명 승선원의 거주구역, 휴식구역, 위생보호구역, 생활구역이 위치함. 약 2400톤의 동 구조는 쇄빙선이 진수된 후 설치될 것임.

발틱조선소가 제작한 금속-물반응 보호(metal-water protection) 탱크들은 신형 원자로(RITM-200)의 기초가 되고, 원자로장치에서 열 발생을 제거하는 기능을 함. 쇄빙선 건조의 주요 단계인 탱크들의 적재 및 쇄빙선 상부구조 마무리는 금년 5월 계획된 진수식 이전에 끝낼 것임. 2월 초 현재 쇄빙선 건조는 약 30%가 진행됨. 길이 173.3m 폭 34m. 이중 흡수 구조는 북극해와 북극 하구들에서 이용 가능하게 해 줄 것임.

동 선박의 운영도입은 북극개발역사에 새장을 열어 주게 될 것임. 액화가스 생산센터가 들어서게 될 야말 Sabetta항이 핵심 수송거점이 될 것임. 동 항구는 전 러시아 철도시스템을 연결할 Northern latitudinal railway 프로젝트 실행으로 다목적항이 되어, 동 항구를 통해 북극해항로를 따라 러시아의 많은 지역의 화물들이 지나갈 것임. 북극해 상의 선박들의 실제 연중 도선은 동 신형 쇄빙선이 담당할 것이라고 드미트리 코빌킨 주지사가 말함.

출처: [www.arctic-info.ru](http://www.arctic-info.ru) 2016.02.03.

#### ○ 러시아 동결항 쇄빙선 도선 정보

- 1월 22일 현재 러시아 동결항들의 얼음상황 및 기타 정보. Dudinka항 내 쇄빙작업을 '노릴스키 니켈'사의 쇄빙선 '두딘카'호와 '아브라아미 사베냐긴'호가 진행함. 원자력쇄빙선 '타이미르'호는

동 항구로 선박을 도선함. 동 항구의 빙해역 운항제한은 Ice3 이상임.

Sabetta항 항내 수역 쇄빙선 지원은 쇄빙선 '모스크바'와 '토르'호가 담당함. 원자력 쇄빙선 '바 이가치'호는 동 항구로 선박을 도선함. 쇄빙선 도선 개시 후 동 항구로 104척이 도선됨.

<http://www.korabel.ru> 2016.01.25.

### ○ 러시아 북극해 수송로 구축 검토

- 북극해항로 기반 국가 북극수송로 조성안을 연방회의 산하 남북극위원회 회원들이 검토함. 동 수송로는 실제적인 입구(in)와 출구(out)가 있는 국제수송노선 조직을 위한 종합적인 기반시설 프로젝트의 편성과 발전을 시사한다고 발언함.

동 노선의 거점허브로 무르만스크항~페스토파블로브스크-캄차트키항 운송망이 될 가능성이 있음. 동 북극회랑 조성의 여정에는 충분하지 못한 인프라 발전도, 단일의 투명한 이용·안전규정 재정의 필요성과 접근가능한 쇄빙선의 도선 지원 및 선단 확대의 필요성 등 다수의 문제가 존재한다고 전문가들이 말함.

- 유사한 인프라프로젝트 시행의 주요 문제점은 국가수송동맥의 지위 결정 등 많은 안건들의 결정에 주도자가 되어야 할 국가 북극관리기관의 부재라고 바체슬라브 쉬티로프 동 위원회 의장이 말함. 금년, 남북극위원회는 북극개발에 관한 연방법안 본문 작성에 총력을 기울이고, «러시아 북극존 사회경제발전» 국가프로그램 수정에 적극적으로 참여해야 한다고 의장이 말함.

출처: [www.arctic-info.ru](http://www.arctic-info.ru) 2016.02.03.

## <항만>

### ○ 아르한겔스크항 - 백해, 총 44척 쇄빙선 지원

- 러시아해상하천운송청의 2월 5일 자료에 따르면, 겨울 항행시즌 개시 후 아르한겔스크항에서 백해(러시아 유럽권 북부 바렌츠해로 열려있음)로 쇄빙선 '카피탄 차다예프'호와 '딕손'호가 총 44척의 선박을 도선 지원함.
- 아르한겔스크항내 작업은 쇄빙선 '카피탄 예브도키모프'호가 수행함. 동 항내 수역 빙중항행제한은 Ice3 이상임.

출처: <http://portnews.ru/> 2016.02.08.

### ○ '로스모르트포트'사 마가단지사: 추가 쇄빙선 서비스로 변경

- 'Rosmorport'사의 마가단지사의 쇄빙선 서비스 요율이 변경되었다고 회사 공보실이 전함. 합의에 따른 신규 요율은 2016년 2월 6일 00:00시부터 도입됨.

쇄빙선 선명	시간당 쇄빙선 사용료 (부가세 불포함), 루블.		시간당 쇄빙선 사용료 (부가세 포함), 루블	
	운항중	정박	운항중	정박시
마가단	126,317(약\$1,657)	68,116(약\$860)	149,054(약\$1,881)	80,377(약\$1,014)

출처: <http://portnews.ru/> 2016.02.05.

### ○ 무르만스크주: 북극해항로 운송화물기지 조성안 검토제의

- 북극해항로 컨테이너운송 조직을 위해 무르만스크항, 페트로파블로브스크-캄차트키항 및 다른 극동지역 항구를 활용하는 잠재적 화물기지 조성안을 검토해 줄 것을 그리고리 스트라티이 부주지사가 남북극위원회 회의에서 러시아극동개발부 및 다른 관련연방정부 기관들에 제의했다고 주 정부 공보실이 전함.
- 부동의 심수항인 무르만스크항은 주요 대양노선과 가깝고, 편리하게 진출할 수 있는 러시아 유럽권 유일의 항구임. 인공 보호구조물의 부재와 동절기 쇄빙선지원의 불필요성은 선주들에게 및 대형선박 서비스 제공 면에서 최고의 매력과 편의성을 부여해 줌. 러시아 북극대륙붕 탄화수소자원개발 국가프로그램 실행을 위해 '로스네프티'사 및 '가스프롬'사 계열회사들의 지질탐사 및 굴착작업 지원기지가 동 항구에 이미 조성되어있음. Kola만 서쪽에는 대형 해양구조물 건설센터 조성작업이 진행 중이라고 부주지사가 말함.

출처: <http://portnews.ru/> 2016.02.01.

## <자원개발>

### ○ 돈스코이: 러시아의 북극대륙붕 신청서 승인확률 높아

- 러시아의 수정된 북빙해 대륙붕 확장 신청서 자료의 질과 유엔위원회와 쌓아온 실무들을 고려해 봤을 때, 신청서 결과가 긍정적일 것이라 기대함. 이러한 결정에 대한 기회는 우선, 국제법 규정과 위원회 과학기술지침서 요건에 상응하는 자료로부터 정해진다고 세르게이 돈스코이 천연자원환경부 장관이 리아노보스찌와의 인터뷰에서 밝힘.

현재 유엔위원회는 캐나다, 멕시코, 트리니다드, 덴마크, 네덜란드, 폴란드, 러시아, 크로아티아, 인도, 한국, 일본, 가나, 나이지리아, 카메룬, 모잠비크, 브라질, 아르헨티나, 파키스탄, 말레이시아, 중국, 케냐 대표 총 21명으로 구성됨. 유엔해양법협약 참가국들의 회의에서 비공개투표로 5년 임기로 선발됨. 이 국가들이 지역 쿼터에 의해, 자신들의 후보를 유엔위원회에 천거할 수 있음. 임기 기간에 유엔위원회 위원들은 독립적인 전문가가 됨. 이들 중 7명은 2월 러시아측의 프레젠테이션 후 러시아 신청서 검토 소위원회의 구성원이 된다고 돈스코이 장관이 말함.

출처: <http://ria.ru> 2016.02.09.

### ○ 돈스코이: 제재상황에서 북극개발프로젝트 이행 보장해 줘야 해

- 국가는 석유기업들의 이익을 침해하는 유가하락과 서양의 제재에도, 속도를 잃지 않고 지속적인 이행을 보장할 필요가 있다고 세르게이 돈스코이 천연자원 환경부장관이 유엔본부에서 기자에게 말함.

저유가와 북극개발 제재가 영향을 주고 있는지 대한 질문에 '사실, 주고 있음. 우리의 과제는 이 영향들이 프로젝트들을 멈추지 않게 하는 것임. 만약 어떤 프로젝트들이 다음 회기로, 1-2년 정도 미뤄진다면, 속도는 유지되어야 함. 이번 금요일에 어려운 경제상황하에 라이선스 계약으로 기업들이 금년, 또 내년에 해야 할 프로젝트 작업이행에 도움을 주기 위해 국가가 취할 수 있는 실제적이고 직접적인 조치들을 모든 석유기업들과 함께 논의할 것이라고 장관이 말함.

출처: [www.morvesti.ru](http://www.morvesti.ru) 2016.02.10.



## ○ 러 외무부장관, 러시아 북극존의 대형프로젝트 공동 추진 논의 희망

▪러시아는 앞으로 석유가스전 개발과 관련된 프로젝트를 비롯하여 러시아 북극존의 대규모 프로젝트들의 공동추진 특히, 석유가스전 개발, 유럽과 아시아간 화물 통과운송을 위한 최단 노선으로서 북극해항로 이용, 산업·수송·관광 인프라 개발 등에 열려있다고 세르게이 라브로프 외무부 장관이 북극이사회 20주년 특별호 Shared Voices magazine 기사에서 말함.

북극의 경제적 개발은 혹한의 환경 요건을 고려하고, 마땅히 지역에 거주하는 주민들과 원주민들의 전통적인 생활방식에 대해 존중하면서 전개되어야 한다는 데서 기인된다는 것을 장관이 강조함.

이 분야에서의 첫 번째 중요한 행보들이 이미 완료되었다는 사실을 흡족하게 확인하고 있음. 북극해의 석유오염 대비 및 대응분야의 조약이 체결되었고, 석유가스 활동과 항행으로 인한 북극 해양지역의 석유오염예방 기본 협력안과 북극 생태계보호 보장을 위한 북극해역 전략적 플랜이 채택되었음. 생물다양성보존을 위한 활발한 활동이 지속되고 있다고 덧붙임.

북극 국가들은 지역 사태에 특별한 책임을 진다고 장관은 생각함. 이와 함께 북극지역의 안정적인 개발보장, 무엇보다 초지역적 성격의 문제들의 해결에는 다른 국제적인 선수들의 참여가 예측됨. 공동노력의 성공적인 실례로는 매연·메탄 배출감소 행위에 관한 북극이사회의 기본서류 실행에 북극국가들과 지역 외 국가들이 참여한 것이라고 말함.

러시아는 앞으로 북극에서의 호혜적인 동등한 파트너십 구축과 그것을 국가 간의 관계에서 새로운 분야로 확대하는데 전면적으로 협력할 것임. 북극은 우리 공통의 집이기 때문에 우리 현세대와 미래 세대를 위해 소중히 보존하는 것이 우리의 직접적인 의무라고 장관이 역설함.

러시아는 변함없이 북극을 상호존중 다이얼로그 지역으로 보고 있음. 대화 증대를 위한 모든 필수 조건들이 러시아에 있다고 확신함. 국제법은 연안국과 그리고 다른 국가들의 권리를 분명하게 정하고 있음. 모든 쟁점들의 해결은 문명적, 협상적 방법에 정확하게 충실함. 외부로부터의 긴장고조 부가를 비롯한 대결적 방법의 위험을 북극이사회 회원국들은 인식하고 있다고 장관이 강조함.

출처: <http://tass.ru/> 2016.01.25.

## <비즈니스>

### ○ 북극해항로 프로젝트는 민관협력의 형태로 추진되어야 함

▪북극해항로를 경유하는 북극수송로 프로젝트는 국가와 기업의 공동프로젝트로서 검토되어야 한다고 연방회의 산하 남북극위원회 회의에서 니콜라이 페긴 '캄차트카주 개발회사' 사장이 제의함.

동 프로젝트의 단일 오퍼레이터 또는 관리회사 조성에는 민관협력의 원칙을 명확히 할 필요가 있음. 단일 오퍼레이터는 수송을 위한 단일 창(窓)이 될 수 있고, 물류 편성과 북극해 노선을 경유한 화물의 조직 및 수송과 관련된 모든 문제에 대해 권한을 가지게 될 것이기 때문임. 동 수송로에 대한 요구는 기존 노선들, 우선적으로 아시아와 유럽 간 물류의 재분배로 인해 증대될 것임. 이 지역 간 물류는 잠재적으로 재분배될 가능성이 있음.

시베리아횡단철도와 바이칼-아무르 철도(BAM)의 우선 과제가 수송문제의 해결과 서·동부 시베

리아 경제잠재력발전이기 때문에 동 노선들과의 경쟁은 없을 것이라고 페긴씨가 말함.  
교통부는 북극해항로 물류가 2020년경에는 연 65백만 톤으로 증가할 수 있을 것이라고 평가함.

출처: <http://tass.ru> 2016.01.29.

## <기타>

### ○ 다국적 북극 군사훈련 개시

- 약 2천 5백명 캐나다 군인과 장교들이 러시아 북부, 북극, 지역들에서 시작된 군사기동훈련에 참여하고 있다고 캐나다 국방부가 Tass에 전함. 3월 초에 끝나는 군사훈련에는 러시아의 정규군과 예비군, 캐나다 레인저부대, 미국 방위군, 뉴질랜드와 폴란드의 군대가 참여함. 기동훈련 중 서로 다른 군사훈련을 받은 부대와 현지 북부 지역공동체의 소수의 주민 간의 협동작전, 혹한의 기후조건에서의 군사들의 생존기능을 강화 그리고 다양한 비상상황과 즉각적인 대응이 요구되는 외부 위협들의 가상훈련이 실시될 것임.

캐나다에 있어 북쪽 국경의 방위는 안보분야의 중요 우선과제로 남게 될 것임. 국방부와 군은 북극에서의 주권수호 의무를 진다고 Harit Sajjan 캐나다 국방부장관이 말함.

출처: <http://tass.ru> 216.02.08

### ○ 핀란드 외무부장관: 북극의 운송잠재력 발전 가능성에 대해 언급

- 군사화 및 군사대립을 우려할 근거가 현재 북극지역에서는 없음. 군사대립 위험 지역은 현재 극히 적으며 이러한 상황은 앞으로도 유지될 것이 거의 확실하다고 노르웨이 트롬쇠에서 개최된 국제포럼 «Arctic Frontier-2016»에서 티모 소이니 핀란드 외무부장관이 강조함.

현재 그리고 미래의 북극은 협력의 지역이며, 그 우선순위는 기술·환경 프로그램분야에서의 협력이라고 말함.

북위도 지역들은 오늘날 에너지·자원의 기반일 뿐만 아니라 단번에 몇몇 국가들의 운송잠재력을 발전시킬 수 있는 커다란 가능성임. 현재 많은 강대국들이 쇄빙선단 개발프로그램을 보유하고 있으며, 북위도지방 인프라발전 전 분야에서 북극지역 원주민들과 적극적으로 대화를 진행하고 있다고 장관이 말함. 또한, 북극은 국제경제시스템의 전략적 발전지역이자 지구생태안녕 지역임을 인지시키며, 북극국가들뿐 아니라 유럽연합국가들도 북극지역에서의 긴밀한 협력 및 공동책임을 져야 할 필요성을 강조함.

출처: [www.arctic-info.ru](http://www.arctic-info.ru) 2016.01.25.

### ○ 러시아북극존에 야쿠티야 8개 지역 병합 가능

- 북극지역의 북부경계보다 더 북쪽에 그리고 전체 또는 그 일부가 북극권 경계선 너머에 위치하는 야쿠티야 공화국의 아비이스키, 베르흐네콜림스키, 베르호얀스키, 지간스키, 몸스키, 올레네스키, 스레드네콜림스키, 에베노-비탄타이스키 8개 지역의 러시아 북극존 병합에 관해 동 공화국 정부가 건의함. 현 «러시아연방 북극존 육지 영토에 관한» 대통령령에 따르면, 동 공화국의 알라이호브스키, 아나바르스키, 불룬스키, 니즈네콜림스키, 우스티-안스키 총 5 지역이 북극존에 포함됨.

이 13개 지역 모두가 생산경제활동 및 화물반입 시 북극해항로 노선들에 의존하고 있으며, 북극해항로와 끊을 수 없는 하나의 프로세스로 연결되어 되어 있음. 통일된 방법과 메커니즘을 사용했을 때에만 이 지역들의 효율적인 종합발전 관리방안의 수립이 가능함. 이들 지역에 유용 광물들이 부존한 다는 것도 중요한 특징임. 현재 다수의 대규모 북극권 투자프로젝트가 지질탐사단계에 있음. 극한의 기후조건과 상당한 거리상의 이유로 인해 프로젝트들의 이행은 마크로 지역의 통일된 발전메커니즘을 적용 시에만 가능하다고 알렉세이 스트루치코프 연방대통령 산하 공화국 상임대표가 러시아연방 경제발전부 보고서에서 기술함.

이러한 공화국의 입장은 많은 연방부서들 및 연방회의, 전문가들, 학계 대표들의 지지를 이미 받고 있으며, 본 안건을 가까운 시일에 북극발전 국가위원회 회의의제에 포함시킬 것을 연방 경제발전부가 제의했다고 상임대표부의 공식사이트에서 전함.

출처: [www.arctic-info.ru](http://www.arctic-info.ru) 2016.01.19.

### ○ 북극해항로 발전 금융경제모델 개발 중

- 러시아 정부산하 분석센터가 극동발전부를 위한 북극해항로 발전 금융경제모델을 개발하고 있다고 스베틀라나 가네예바 센터 부원장이 구독지에 말함.

세계 transit 화물운송 참여자중 누가 북빙해 바다로 자신들의 상품을 운송할 준비가 되었나, 본연의 화물기반의 향후 발전 전망은 어떠한가를 수익의 관점에서 평가함. 북극해항로는 현재 다수의 대규모 유용광물채굴 프로젝트에 서비스를 제공하고 있으며, 각각의 추가 프로젝트는 물류의 현격한 증가를 초래하게 될 것이며, 이것은 단위운영비의 감축을 의미함.

동 모델은 컨테이너운송을 비롯하여 구체적인 국제운송회랑으로서 검토될 것임.

현재 있는 것뿐만 아니라, 잠재적으로 계획된 운송을 지원하기 위해 건조해야 할 선박, 화물선, 쇄빙선이 중요한 측면임. 개별 조사결과들은 러시아의 사회경제발전 과제를 고려하여 단기·장기적 전망의 운영과 금융경제 및 세부적 모델 개발에 사용될 것이라고 부원장이 말함.

출처: <http://ru.arctic.ru/> 2016.02.03..