



| 특집 | 북극해항로운항 | 조선 | 북극물류 | 국제협력 |

특집: 2018년 상반기 북극해항로 운항 및 신청 현황

영산대 북극물류연구소(IAL) 2018. 7. 10.

1. 개요

- 2018년 상반기에 Yamal LNG를 유럽의 항만들로 운송하는 5척의 Arc7 Yamal LNG 운송선 박과 북유럽으로 Novy port의 석유제품을 운송하는 선박 4척이 북극해항로를 통항했음. Yamal LNG운송선은 총 34항차, 석유제품운송선은 13항차 운항이 이뤄졌음.
- Yamal LNG가 처음으로 북극해항로를 통해 원자력쇄빙선의 도움 없이 아시아 시장으로 운송되기 시작했음. 두 척의 선박이 중국 Jiangsu항으로 운송 중이며 7월 중순 도착 예정임.
- 6월 중순 카라해에서 오브만으로 진입하는 해역의 해빙으로 인해 1주일간 통항에 어려움이 있어서 Christophe de Margerie호는 1주일간 늦게 사베타항에 도착했음.
- 6월 30일까지의 북극해항로 통항신청 내역을 보면, 2018년 하반기의 운송내용은 다음과 같은 특징을 보일 것으로 예상됨.

첫째, 중국 COSCO선박의 북극해항로 통항 본격화

둘째, 사베타항으로의 중량화물운송 감소

셋째, 소규모 컨테이너선의 유럽에서 아시아로의 항해

넷째, 2017년에 이어 중국의 석유시추탐사선이 카라해에서 시추활동 지속

다섯째, 두 척의 크루즈선이 북극해항로 항해

- 예년의 경우 7월 이후 더 많은 통항신청 사례가 있었으며 통항신청을 한 선박이 실제로 통항하지 않은 사례가 많으므로 지속적으로 통항신청과 실제 통항 상황을 모니터링해서 북극해항로 운항 상황을 계속 확인할 예정임

2. 북극해항로 상반기 통항 분석

1) Yamal LNG 운송 현황

- 2017년 12월 Sabetta항에서 처음 Yamal LNG를 선적한 이후 6월 27일까지 모두 34항차의 운송이 완료. 주로 스팟 운송이었고, 지난 봄부터 일부 장기계약 물량 운송도 시작되었음.

하역항 \ 선명	Christophede Margerie	Boris Vilkitky	Eduard Toll	Fedor Litke	Vladmir Rusanov	합계(항차)
BILBAO(ES)			1			1
BREST(FR)		1				1
DUNKIRK(FR)		1		2		3
FERROL(ES)				1		1
MILFORD(GB)	1				1	2
MONTOIR(FR)	5	2	1	2		10
ROTTERDAM(NL)	2	3	3	1	3	12
THAMESPORT(GB)	1		1			2
ZEEBRUGGE(BE)			1	1		2
합계	9	7	7	7	4	34

- Sabetta항에서의 선적에 소요된 기간은 평균 1.8일이며, 각 하역항에서의 하역에 소요된 기간은 평균 1.9일이었음. Sabetta항에서 유럽 여러 하역항까지의 항해에 평균 10일이 소요되었으며, 하역을 마친 선박이 Sabetta항까지 도착하는 데에는 평균 10.2일이 소요되었음. 한 척의 선박이 한 항차를 완료하는 데 평균 24일이 소요됨
- 6월 22일 Vladmir Rusanov와 Eduard Toll 호가 Sabetta항에서 선적하였으며, 6월 25일 출발한 Vladmir Rusanov호는 7월 17일 중국 장수(Jiangsu)항에 도착할 예정이며, 6월 27일 출발한 Eduard Toll호는 7월 19일 중국 항만(Jiangsu)에 도착 예정임. 이러한 NSR 경유 운항은 수에즈운하 대비 수송기간을 15일까지 단축시킬 수 있음.

2) 상반기 외국적 선박의 북극해항로 통항

- 사베타항으로의 연료 운송에 외국적 선박이 참여한 이외의 운송 현황은 보이지 않음. 포르투갈 선적 Oil/Chemical 선박 4척(Arc4, Weichselstern, Wolgastern, Themsestern, Rhonestern)이 Sabetta항으로 모두 13항차 운송한 결과만 있음. 이 선박들의 운송은 2019년 한 해 동안 계속 이루어질 것으로 보임. 중량물 운송은 이루어지지 않았음

3. 북극해항로 통항신청 현황 분석

- 7월 2일까지 모두 281건의 통항 신청이 승인되었으며, 거절 건수는 총 5건이었음. 이 중 통항이 예정된 외국적 선박 28척의 통항 신청현황을 분석 요약한 내용임

선종	척수	특 징
일반화물선	4	COSCO 3척의 통과운송, Novy항 운송 신청
중량화물선	4	통과운송 신청
액체화물선	2	Sabetta항 입항하는 통과운송
컨테이너	1	698 TEU, Arc4 서쪽에서 동쪽으로 통과운송
크루즈	2	G/T 6,000톤급 크루즈선, Arc4, Arc5
Offshore Supply	6	무르만스크-카라해 상 Offshore 왕복
기타	4	연구선 2척, 중국 석유시추탐사선, 요트
합계	23	Yamal LNG 운송선 제외

- 중국 COSCO 선박 3척(Tian Jian, Tian En, Tian Hui)이 북극해항로 통과운송을 신청했음. Hansa Heavy Lift 의 HHL Richards Bay호(17,644톤)는 베링해로 진입하여 Novy항으로 항해한 후 유럽으로 운항할 예정으로 신청하였음. 선박통항정보로는 우리나라 울산항(6/29~7/6, 기계류 선적)을 출발하여 나호드카로 향해 중이라고 되어 있으나, 우리나라 포트미스에서는 마산항에서 선적 후 싱가포르 항해할 예정으로 되어 있음
- United Heavy Lift 사의 중량화물선 4척 (Arc4) Pacific Winter, Baltic Winter, Atlantic Winter, Tasmanic Winter 북극해항로 통과운송을 신청했음. 실제 통과 여부는 지속적인 확인 필요해 보임
- 액체화물선 Pskov(ICE2), Clean Planet(Arc4) 두 척의 선박이 북극해항로를 통과하면서 Sabetta항에 들리는 것으로 신청하였음.
- EMS Leda Shipping 사의 컨테이너선 Irida (Arc4, 698 TEU)호가 서쪽에서 동쪽으로의 통과운송을 신청하였음. 이 운송이 이루어진다면 컨테이너 전용선으로는 최초의 통과운송이 될 것임
- Bahama 선적 크루즈선박 2척이 북극해항로 통항을 신청하였음. Silver Explorer(Arc4, Silversea cruises, G/T 6,130톤)호가 7월 28일부터 8월 13일 북극해항로 동쪽 지역을 크루즈 하는 것으로 신청하였으며, 현재 일본 북쪽 해역에 있음. Bremen(Arc5, Hapag Lloyd, G/T6,752톤)호는 8월 16일과 9월 7일 사이에 북극해항로 서쪽 해역으로 진입하여 북극해항로를 통항하여 동쪽으로 나올 예정이며, 현재 그린란드 해역에 있음.
- 6척의 Offshore Supply 선박(ICE1)이 무르만스크-카라해 남서해역간 운항을 신청하였음.
- 연구선 2척(7 Star(서-카라-서), Polarstern(서-카라-랍테프-서))가 각각 항행을 신청하였음.
- 중국의 석유시추탐사선 Nanhai 8은 7/1- 10/10일간 카라해 탐사업무를 수행함. Offshore Supply선박이 동 석유시추탐사선 등에 대한 공급업무를 담당할 것으로 예상됨

4. 영산대 북극물류연구소 (IAL) 평가

- 중국 COSCO가 올해 10항차 이상의 북극해항로 운항을 할 예정이라고 하였으나, 현재까지는 3척의 선박만이 통과운송을 신청했음. 이후 추가 신청이 있을 것으로 예상됨
- Yamal LNG 플랜트 건설에 소요되는 장비의 운송이 올해도 이루어질 것으로 예상되나, 현재의 통항신청현황을 보건데, 2016, 2017년만큼 많은 선박의 운송이 이루어지지 않을 것으로 예상됨
- Yamal LNG 운송의 경우, 사베타항에서 북유럽 항만까지 운송하는 데 왕복 기준 24일이 소요되는 데 반하여, 사베타항에서 아시아 항만까지의 운송에는 편도 항해에 20일 이상이 소요됨. 향후 Yamal LNG, Arctic LNG2 등의 LNG를 아시아 지역으로 수출 운송하기 위해서는 노바텍이 현재 추진 중인 캄차트카의 LNG 허브 항 건설이 중요할 것임.
- 한편 6월 15일부터 22일 사이에 카라해에서 오브만으로 진입하는 해역에 상당히 위험한 해빙이 있어서 Arc7 Yamal LNG운반선의 활동이 지체되었음. Christophe de Margerie 호가 6월 15일 오후부터 6월 22일 오전까지 동 해역에서 해빙으로 인해 사베타항으로 바로 진입하지 못하였음. 북극해항로는 예상치 못한 해빙상황으로 인해 항상 운항의 불확실성에 직면하게 될 수 있어서, 이러한 상황을 극복하기 위한 인프라 투자가 필요해 보임



끝.

출처: www.marinetraffic.com 2018.7.3., nsra.ru 2018.7.3. www.novatek.ru 2018.7.6., www.regnum.ru 2018.6.27.

<북극해항로 운항>

○ 두꺼운 얼음이 야말 LNG 수출 운송 방해하고 있음

▶ 계절에 맞지 않게 나쁜 얼음 조건이 아시아로의 북극해항로 운항을 막고 있다고 러시아 원자력쇄빙선회사가 밝힘. 노바텍의 야말 LNG 운반선은 얼음이 얇아지는 하절기에는 북극해항로를 따라 동북아시아로 LNG를 운송할 예정임. 겨울에는 유럽으로 운송되고 환적되어 아시아로 운송됨. 그런데 Ob만의 운송로에 얼음이 형성되어 선박의 독립항해를 못하게 하고 있음. 로스아톰플로트는 Ob만에서의 원자력 쇄빙선 활동을 적어도 7월 10일까지 확대하여 얼음에 묶여 있는 선박들을 지원할 것이라고 밝힘. 선박 운항 자료에 의하면 보리스 빌키츠키호는 6월 14일 선적했으나 계속 머물고 있으며, 크리스토퍼 드 마제리호는 야말 북쪽에 거의 일주일동안 멈춰 있음¹⁾.

출처: www.marinelink.com 2018.06.21

○ 중국 탐사선 무르만스크 도착

▶ 중국 중량화물운송선 'Hai Yang Shi You 278'호가 China Oilfield Service Limited(COSL)사 소유의 반잠수 시추시설 'Nan Hai Ba Hao' (Nanhai VIII로도 불림)을 신고 6월 23일 무르만스크에 도착함. 2017년에도 동일 선박이 동일 시추시설을 운송한 바 있음. 시추시설은 가스프롬이 라이선스를 가지고 있는 Leningradskoye 전에서 3개월간 시추할 것이며, 야말반도 서쪽 카라해역이 라이선스 대상 지역임. 2017년에도 동일한 해역에서 시추탐사를 수행한 바 있음.

출처: thebarentsobserver.com 2018.06.27.

○ Sovcomflot와 Novatek, LNG 운송을 위한 합작회사(J/V) 설립

▶ 러시아 해운사 Sovcomflot와 Novatek은 Yamal LNG, Arctic LNG 2 와 Novatek의 다른 프로젝트에서 생산되는 LNG 운송을 위한 조인트벤처 설립에 대한 협약을 체결하였음. 협약서에 의하면 두 회사는 공동으로 북극해에서의 석유가스 운송 방안, 운항선박의 기술적 사양과 선박수를 최적화하기로 함. 동 협약은 6월 26일 Novatek의 Mikhelson회장과 Sovcomflot의 sergei Frank사장이 사인했음.

▶ 미켈슨 회장은 "2030년까지 5,500만톤 이상의 LNG를 생산하는 장기발전전략을 실현하기 위해, Novatek은 효율적인 NSR운송모형이 필요하다. 약천후 항해의 글로벌 주자 중 한 업체인 Sovcomflot와의 공동 노력을 통해 Novatek은 운송비용을 관리하는 데 최대의 효율성을 꾀할 수 있을 것이다" 고 말함. Novatek과 Sovcomflot는 오랜기간 협력해왔음. 2010년 Sovcomflot의 SCF Baltica는 Novatek의 가스콘덴세이트를 선적하고 NSR을 항해한 바 있으며, 2014년부터 2017년까지는 Christophe de Margerie호 건조를 위해 협력하기도 했음

출처: fairplay.ihs.com 2018.06.29.

1) 편집자 : 보리스 빌키츠키호는 6월 22일 오브만을 벗어났으며, 마제리호는 6월 15일부터 22일까지 오브만으로 진입하지 못했음

○ 북극 LNG 운송선 북극해항로를 통해 중국으로 출발

▶ 두 척의 Arc 7 Yamal LNG 운송선이 사베타항을 출발하여 북극해항로를 통해 중국으로 최초의 운송을 하고 있음.

▶ 'Vladimir Rusanov'호는 6월 29일 기준 두꺼운 얼음이 있는 랍테프해를 향해 중이며, 중국의 청두항으로 7만톤의 LNG를 운송하고 있음. AARI에 의하면 랍테프해의 서부해역은 2미터 두께의 유빙이 밀집해 있으며, 랍테프해의 동부해역은 부분적으로 얼음이 없다고 하며, 동시베리아해역은 정착빙으로 덮여 있으며 매우 조밀한 유빙이 있는 복잡한 빙해조건이라고 함. 이 선박은 일본의 미쓰이와 중국의 COSCO 공동 소유 선박임. 또 다른 선박 'Eduard Toll'호는 6월 29일 기준 카라해와 랍테프해 사이의 빌키츠키 해협으로 접근 중이며 역시 중국으로 항해중임. 이 선박은 Teekay 소유 선박임.

▶ 러시아 북극해의 해빙 상황은 봄과 초여름에 극도로 나쁨. Rosatomflot는 오브만에서의 쇄빙기간을 연장해야만 했으며, 가스프롬네프찌는 페초라해 상의 프리라즈롬나야 유전 부근 해빙상황으로 인해 보다 강화된 쇄빙지원을 요청했음.

출처: thebarentsobserver.com 2018.06.29.

○ 중국 해운회사 COSCO, 북극항로 운항 정례화 궤도에 올라

▶ 중국 해운사 COSCO는 2013년 Yong Sheng호의 항해를 시작으로 10척의 선박이 모두 14항차 북극해항로를 통항했음. 중국 정부가 새로운 글로벌 무역항로인 북극항로로 진출하기 위해 1조 달러 투자를 하는 시점에, COSCO는 올 여름 시즌에 10항차 이상의 운항을 할 것이라고 밝힘. COSCO는 북극항로가 중국과 유럽기업에 비용효과적인 무역로를 제공하므로 해운산업에 전략적으로 중요하다고 말하고 있음. COSCO는 올초 "북극해항로의 정례 운항화는 그 가치와 잠재력을 충분히 증명하고 있다"고 공식문건을 통해 밝힌 적이 있음.

출처: arctictoday.com 2018.06.26.

○ 북극해항로 관리 관련 Rosatom사와 러시아 교통부간의 권한 배분 논의

▶ 러시아 정부는 NSR 관리 관련 러시아 교통부(산하에 북극해항로국이 소속)와 로스아톰사간의 권한 배분을 강화하는 법안을 작성했음. 지난 6월 중순 막심 아키모프 부총리 주재 회의에서, 로스아톰사와 러시아 교통부는 그러한 권한배분 원칙들에 합의를 했음.

▶ 러시아 교통부는 계속해서 항행 조정과 수송안전 보장 업무를 맡게 될 것이고, 로스아톰사는 항만 인프라, NSR 수역에서의 항해 관리 및 NSR 발전 업무를 주로 맡게 될 것임. 그러나 실제 여러 핵심적인 분야에서 로스아톰사와 러시아 교통부의 권한들이 중복될 것으로 예상됨.

출처: www.kommersant.ru 2018.6.26.

○ 러시아 교통부, Rosatom과 같이 NSR 개발

▶ 러시아연방 교통부는 Rosatom과 같이 함께 북극해항로를 개발할 것이라고 예브게니 디트리흐 (Yevgeny Ditrikh) 교통부 장관이 말함. 러시아 연방 해운하천운송청(Rosmorrechflot) 확대회의에서 말함. Ditrikh 장관은 “러시아 연방 대통령의 지시에 따라, Rosatom이 북극해항로 운영자로 지정되었다. 그리고 교통부는 동시에 북극해항로의 개발을 위해 Rosatom과 같이 계획에 따라 활동할 것이다. 2024년까지 북극해항로 8,000만톤 물동량 달성을 위해, 그리고 푸틴 대통령이 설정한 전략적 과제의 실현을 달성하기 위한 투자 유치를 위해 Rosatom의 활동과 교통부의 노력을 동기화하는 것이 중요하다. 이는 화주와 선사들의 활동과 우리의 노력을 완전히 그리고 일관되게 조정하는 것을 필요로 한다”고 말했음

출처: en.portnews.ru 2018.06.29

<조선>

○ Vyborg 조선서 아톰플로트의 항만 쇄빙선 Ob호 진수

▶ 6월 21일 레닌그라드 Vyborg조선소에서 항만 쇄빙선 Ob호를 진수했다고 아톰플로트가 밝힘. Ob호는 아톰플로트 최초의 비원자력쇄빙선임. "원자력 설비가 없지만 이 쇄빙선은 Ob만 전 지역에서 쇄빙지원을 할 것이며, 혁신적인 추진 설비를 갖추고 있다"고 아톰플로트 수석 엔지니어 무스타파 카스카가 말함. 이 쇄빙선은 아톰플로트 소유로 사베타항 해역에서 야말 LNG프로젝트 선박에 대한 쇄빙지원을 할 것이며 2040년까지의 기간을 담당할 것임. 12MW급 Icebreaker 7 등급에 해당하는 선박으로 1.5m 얼음해역에서 2노트로 효율적으로 운영될 수 있음. 전장 89.2미터, 선폭 21.9미터, 흘수 7.5미터의 이 쇄빙선은 각 3,000kw급 아지무스 추진기 4기가 선수에 2기, 선미에 2기 장착되어 있어 어떤 방향으로도 효율적으로 운용가능함.

출처: en.portnews.ru 2018.06.21

○ 러시아 군용 조선소가 Arctic LNG에 눈독 들이고 있음

▶ 러시아 북부의 Severodvinsk 조선소들이 새로운 Arctic LNG 프로젝트에서 핵심적인 역할을 하고자 함. 이 조선소들은 러시아 국방 관련 발주물량이 많음에도 Sevmash와 Zvezdochka 조선소는 신규 Arctic LNG 프로젝트와 관련된 주요 물량을 원하고 있음.

▶ United Shipbuilding Corporation의 최고경영자 Ilya Panteleev에 따르면 이 두 조선소는 현재 새로운 업무를 위해 직원 교육을 하고 있다고 밝힘. 두 조선소의 목적은 비 국방 물량을 45~50 퍼센트로 증가시키는 것이라고 밝혔다고 Neftegaz가 보도함. Arctic LNG 2 프로젝트는 Ob만에 설치될 부유식 생산설비 건설을 포함하고 있음. 이 설비의 핵심부품은 무르만스크 소재 노바텍의 새로운 공장에서 만들어 질 것임. 그런데 더 많은 것이 필요하며 United Shipbuilding Corporation은 핵심 파트너중 하나임. Zvezdochka 조선소에 따르면 북극 탄화수소 프로젝트와 관련된 가장 큰 업체와 협상 중이라고 밝힘. 최근 몇 년동안 이 조선소는 Yamal LNG 운반선에 프로펠러를 공급해왔음. United Shipbuilding Corporation은 40개 이상의 정부 조선소와 선박설계회사를 포괄하고 있음

출처: thebarentsobserver.com 2018.06.19

○ 중국, 원자력 쇄빙선 건조 계획

▶ 중국의 민간-군사 원자력 프로그램을 운영하는 중국 국영 원자력회사(China National Nuclear Corporation)는 중국의 최초 원자력추진 쇄빙선 입찰이 있을 것이라고 알림. 동 회사의 공지에 따르면 이 쇄빙선은 극지 과학탐사와 북극항로를 개발하는 데 사용될 예정이라고 함. 중국의 군사 전문가 Song Zhongping는 이 쇄빙선의 건조는 원자력추진 항공모함 건조를 준비하는 것으로 보일 수도 있다고 말하기도 했음.

출처: arctictoday.com 2018.06.28

< 북극물류 >

○ 한국은 야말을 통해서 상품을 운송하는 계획을 준비 중임

▶ 한국의 대표단이 러시아 야말-네네츠자치구 행정부를 방문하여 수송회사 및 지역통관 등 분야의 협력 가능성에 대해 논의하였음. 동 자치구 행정부의 정보에 따르면, 한국정부는 북극해항로(NSR)을 거치는 물류 루트의 상업화 가능성 평가 연구를 수행 중임. 지난 6월초 한국대표단이 자치구를 방문하여 오브강, 이르티쉬강 경유 물류 가능성을 분석하기 위해 자치구를 방문했음. 장기적으로 한국의 SLK국보는 카자흐스탄으로 기술장비를 공급하기 위해 하천을 이용하는 물류 계획을 구상 중이라고 함.

출처: www.regnum.ru 2018.6.5.

○ 러시아 북극해항로, 중국의 인프라 투자 유입

▶ 최근 러시아 VEB(Vnesheconombank)은행과 중국개발은행(China Development Bank)은 양국간 쌍무투자협약을 체결하였음. 이 협약은 중국개발은행이 6,000억 루블(95억 달러) 이상을 러시아 국영 VEB에 제공하는 것을 포함하고 있음. 자금 제공은 유라시아 경제 연합과 중국의 일대일로 이니시에이티브 영역에서 공동 개발과정에서 재무구조형성을 목적으로 하고 있음. 공동으로 선택한 프로젝트에 자금이 투자되며 북극해항로가 하나의 우선순위에 있음. 약 70개의 프로젝트가 이 협약에 포함되어 있으나 북극해항로만 유일하게 러시아 은행이 언론을 대상으로 언급하였음. "VEB와 CDB간 협력은 유라시아 대륙의 통합과정 개발에 주요한 기여할 것이다"고 VEB Igor Shuvalyov가 말했음.

출처: arcticportal.org 2018.06.12.

○ EC, 스칸디나비아-지중해 회랑 철도네트워크에 노르웨이 북동항(Narvik)에 우선순위 부여

▶ EC(European Commission)은 2021-2027년 장기 예산의 한 부분으로 유럽 운송 인프라, 에너지, 정보화에 430억 유로 투자를 제안하였음. 철도건설에서의 핵심은 소위 TEN-T(Trans-European Transport Network)라고 불리는 것임. EC는 핵심 네트워크 회랑은 핵심 항만과 국가간 경계에 대해 보다 좋은 연결성을 보장해주어야 한다고 강조함. "노르웨이는 EU 참여국은 아니므로, EU예산에 직접 포함될 수 없다. 노르웨이 자금은 노르웨이 지역에서, EU는 스웨덴 지역의 철도를 업그레이드 하는 데 투자될 것이다"고 함. 이 철도의 가장 중요한 부분은 스웨덴의 최북단 Norrbotten지역을 관통함.

▶ EC의 제안은 EU의회로 전달되며 EU이사회에서 논의되고 결정될 것임. 이 철도네트워크에 핀란드 로바니에미와 바렌츠해의 노르웨이 키르키네즈를 연결시키는 북극철도망이 포함되었는 지에 대해서는 언급이 없음.

출처: thebarentsobserver.com 2018.06.07

< 국제협력 >

○ 가스공사, 러시아가스회사 Novatek과 MOU 체결

▶ 6월 22일 모스크바에서 개최된 문재인대통령과 푸틴대통령과의 정상회담 과정에서 한국가스공사(KOGAS: 정승일 사장)와 Novatek사(레오니드 미켈슨 회장)간에 미래의 LNG 사업 협력 및 개발 관련 MOU 협정을 체결하였음. MOU에 따르면, 양측은 가스공사가 Arctic LNG2 프로젝트, 캄차트카 환적 프로젝트 및 다른 인프라 프로젝트에의 참여 가능성 모색 및 LNG 무역물류 최적화 협력 개발에 대해 합의하였음.

출처: www.novatek.ru 2018.6.22.

○ 덴마크와 그린란드, 그린란드 공항 건설에 대한 중국의 투자를 재논의하기로 함

▶ 덴마크 수상과 그린란드는 그린란드에서 계획된 세 개의 공항 건설에서 덴마크의 자금이 어떻게 사용될 것인지에 대해 논의하기로 합의함. 덴마크 정부는 그린란드의 공항 건설에 대한 중국의 참여를 제안하는 그린란드의 제안에 대해 우려를 표명해왔음. 이는 강력한 우방인 미국을 곤란하게 하는 것이기 때문임. 그린란드는 덴마크의 자치정부로 국내문제에 대해서는 자기결정권을 가지지만 외교와 국방에 대해서는 덴마크의 통제를 받고 있음. 전략적으로 그린란드는 미국 국방부에 중요한 위치를 가지며 유럽으로부터 북극해를 통해 미국으로 날아오는 탄도미사일에 대한 경고시스템 역할이 있음.

▶ “공항 건설 프로젝트가 외부 협력자 선택과 자금조달에 많이 의존한다면 이는 국내문제가 아니고 외교와 보안문제라고 보는 것이 덴마크 정부 입장이다”과 덴마크 수상이 밝히고 있으며, 이 프로젝트는 장기간 그린란드 경제로부터 많은 자원을 필요로 하며, “그러므로 덴마크 수상과 그린란드 자치정부 의장은 덴마크가 그린란드 공항 건설의 재무적 부분에 어떻게 기여할 것인가에 대해 검토하는 것에 동의했다”고 밝힘

출처: arctidtoday 2018.06.14

○ 북극 고속데이터통신망 회의가 북해도에서 개최

▶ 제 3 차 북극 고속데이터통신망 회의(The 3rd Top of the World Arctic Broadband Summit)이 일본 북해도 삿포로 홋카이도대학에서 6월 27일, 28일 개최됨. 이 회의는 북극경제이사회, 북해도정부, 북해도경제개발위원회, 홋카이도대학이 주최함.

▶ 기후변화에 의해 접근성이 높아진 북극해 해저에 고속데이터통신망을 건설하는 문제에 대한 논의를 진행함. 해저케이블 프로젝트의 현재 진행 상황이 논의되었으며, 북미, 유럽과 동아시아를 연결하는 케이블망이 북해도로 이어지는 경우의 이점이 논의되었다고 알려짐.

▶ 10개 국의 발표자 20명과 참석자 100명이 참석했음. AEC의장 테로 바우라스테는 “컨퍼런스 기간동안 비즈니스와 연구 사이의 간격을 개선하는 데 많은 진전이 있었다. 북극 비즈니스는 국제가치사슬의 중요한 부분이며 북극비즈니스에서 자유교역에 대한 일본의 접근은 매우 가치있는

것이다"고 말함

출처: www.global.hokudai.ac.jp 2018.06.28. www.uarctic.or2018.07.02