



| 특집 | 북극해항로(NSR) | 북극조선 | 국제협력 |

특집 : 서방의 대러 제재와 2022년 북극해항로 운항 결과

영산대 북극물류연구소(IAL, YSU) 2023. 1. 17.

1. 요약

- 2022년 2월 러시아의 우크라이나 침공에 따른 서방의 대러 제재조치로 러시아의 유럽 파트너와 바이어들이 철수하면서, 러시아는 북극 자원개발프로젝트들을 순조롭게 진행하기 위해 중국과 인도에 큰 기대를 걸고 있음. 유럽의 대러 제재 이후 중국과 인도는 러 북극 LNG와 석유 수입을 증대시켰고, 이러한 추세는 당분간 지속될 것으로 보여, 제재 조치 하의 러시아 북극 개발에 다소 숨통이 트일 것으로 보임
- 2022년 러 북극해항로(NSR) 물동량은 약 3,400만톤으로 예상되며 Yamal LNG의 LNG와 Novyport 원유가 주요 화물이었음. 서방 제재의 여파로 단 1회의 국제통과운송도 이뤄지지 않았음.

2. 세부 내용

1) 우크라이나 전쟁 관련 서방 제재 영향으로 러시아 북극해항로가 아시아로 향하고 있음

- 지금까지 북극해항로는 주로 유럽항 운송이었음. 러시아 북극에서 선적된 대부분의 석유 및 가스는 유럽 소재 터미널로 향했음. 2020년의 경우 러시아 북극에서의 250회 이상의 가스 선적 중 아시아 향 선적은 33회에 불과했음.
- 러시아의 우크라이나 침공은 세계 에너지 시장을 완전히 뒤집어 놓았음. 제재 조치 일환으로 유럽 국가들이 러시아산 석유와 가스에 대한 의존도를 줄이고자 하는 반면¹⁾, 중국과 인도는 저렴하게 판매되고 있는 러시아산 석유를 최대한으로 이용하려 하고 있음. 이러한 에너지 분야의 재편은 북극해항로에 영향을 미치고 있음. 블라디미르 푸틴 대통령은 북극해항로를 국제해상운송로로 변화시키고자 함.

2) 러시아의 아시아 쪽으로의 에너지 전환은 유럽과의 관계 단절로 인해 가속화되고 있음

- 유럽과의 관계 단절로 러시아의 아시아로의 에너지 선회가 가속화되면서 북극해항로를 이용하는 북극의 에너지프로젝트들이 동쪽으로 방향을 틀고 있음. 사실상, 서부 시베리

1) 미국, EU 등 27개국은 우크라이나를 침공한 러시아가 석유 판매를 통해 전비를 충당하는 것을 차단하면서 유가를 안정시키기 위한 목적으로 러시아산 원유 및 석유제품에 대한 가격상한제를 도입키로 합의. 러시아산 원유에 대한 가격상한제는 2022년 12월 5일 시작되었으며, 러 석유 제품에 대한 가격상한제는 2023년 2월 5일부터 시행됨. 원유의 경우 배럴당 60달러 이하의 가격으로 거래됐을 때만 해상 운송 시 해당 국가의 기업이 제공하는 보험 및 금융 서비스 등을 받을 수 있음. (출처: 연합뉴스.2022.12.31.)

아에서 유럽으로 향했던 에너지 회랑은 러시아 북극을 통해 아시아 시장들과 더 긴밀하게 연결되고 있음.

- 중국

: 북극해항로와 북극자원을 개발하려는 Polar Silk Road 정책 지속/ 서방의 대 러 제재 관련 초기엔 경계하는 듯 했지만, 국영 CNOOC와 CNPC는 북극에 잔류했음/ 2022년 11월 중-러 에너지비즈니스포럼: LNG와 Arctic LNG2 프로젝트 양자 협력 발전 목표 등

- 인도

: 2022.9. 인도 모디총리: 블라디보스톡 동방경제포럼에서 북극 이슈 관련 러시아와 협력 의향 피력/ 인도 석유 메이저, Arctic LNG2 지분 확보 관심/ Vostok Oil 프로젝트 참여 모색/ 인도, 러 북극에서 제철소용 역청탄 수입 가능성

3) 대러 제재로 인한 외국선사들의 북극해항로 운항 중단

- 2022년 9월 Rosatom사의 NSR부 부국장 Maxim Kulinko는 "NSR부는 GlavSevmorput(로스아톰사 내 북극해항로 관리 부서: 구 NSRA)과 함께 NSR 통과 신청서를 신중하게 분석하고 있다. 2022년 8월말까지 작년에 국제통과 물동량을 제공했던 외국선사들로부터 신청서가 제출되지 않았다"고 말했음. 그에 따르면, 외국선사들은 "우리는 정말로 NSR 운항을 원하지만, 부과된 제재로 인한 재정적 위험이 크고, 필요한 내빙 선박들도 부족하다"라고 말했다고 함. 외국선사들은 "우크라이나 사태가 해결되고 대 러시아 제재가 해제되기를 고대하며 향후 몇 년을 기대하고 있다."라고 말했음.

4) 2022년 러시아 북극해항로 운항 결과

- 2022년 북극해항로 수역에서의 화물 운송량은 3,200만 톤을 초과했음. GlavSevmorput Sergey Zybko 국장은 2022년의 운항 결과에 대해 다음과 같이 언급함 : "우리는 주요 인프라의 현대화 및 확장 종합 계획의 일부인 북극해항로 개발 러 연방 프로젝트의 목표치 일정보다 앞서 목표에 도달했다. 우리 추정에 따르면, 올해 NSR을 따라 화물 운송량은 3,400만 톤에 이를 수 있다. 최종 결과는 2023년 1월에 요약될 것이다"라고 함
- 그러나 아직도 석유 및 가스 프로젝트의 화물이 대부분의 NSR 물동량을 차지하고 있음: 원유 및 석유 제품(7,224,000톤), LNG 및 가스 컨덴세이트(20,489,000톤), 석탄 (295,000톤), 광석 정광 (43,500톤) 및 브레이크 벌크화물 (4,248,000톤)임.
- 2022년에 단 1회의 국제통과운송도 이뤄지지 않았음.
- 2022년 로스아톰사의 원자력컨테이너선 Sevmorput호는 러시아 정부의 자금지원을 받아 두 번의 북극해항로 항해를 했음. 이러한 운항은 향후 북극해운송회랑(NTC) 컨테이너선 정기 운송의 사전 준비 작업으로 평가됨. 첫 항해 시 10%만 적재되었지만, 두 번째 항해에서 선복량의 90% 화물을 적재하였음: 90개의 수출 컨테이너, 시멘트, 갠트리 크레인, 차량 등이 포함되었음. 상트 페테르부르그로 가는 귀로 운항 시 적재량은 46% (감차트카 어류 컨테이너 44개, 다양한 수입품 50개 컨테이너, 금속 구조물 등)였음.
- 러시아 극동연방관구 대통령 특사인 Yuri Trutnev 부총리가 북극해항로 90주년을 맞아 "러시아가 아시아쪽으로 유탄함에 따라, 북극해항로는 BAM과 시베리아횡단열차(TSR)

화물의 일부를 떠맡아, 수요가 더욱 증대될 수 있다. 북극해항로가 매우 중요하다." 라고 말했다.

5) 러시아정부의 북극해항로(NSR) 개발 계획 및 과도한 물동량 목표치 설정

- 2021년 7월에 NSR을 따라 정기 컨테이너 운송 항로를 개설하는 프로젝트가 COVID-19가 확산되는 가운데 발표되었음. 이는 중국-유럽-중국 노선의 운송 운임이 급등한 데 따른 것임. 동 프로젝트 관련 MOU가 Rosatom과 DP World간에 체결되었음.
- 2022년 4월, 유리 트루트네프 부총리는 로스아톰사가 2025년부터 북극해항로 상으로 정기적인 국제통과운송(transit)을 시작할 것이라고 발표했다. 이는 2030년까지 국제운송량을 연간 3천만톤으로 증가시키는 데 도움이 될 것이라 함. 그에 따르면, 항만인프라 개발 측면에서 북극해항로 수역에 4개의 터미널이 건설되고 있음. RZD 물류회사(러시아국영철도물류회사)도 이 프로젝트에 참여할 의향이 있다고 밝힘.
- 북극해항로 상의 해빙이 녹으면서 항행에 더욱 유리해지고 있음. 우크라이나 전쟁으로 인해 러시아가 어려운 상황에 있지만, 러 정부의 지도부는 두 배의 노력을 기울여 푸틴의 원대한 계획들을 실현해 나가고 있음. 4월 유리 트루트네프 부총리는 2030년 NSR 물동량은 최대 2억 톤이 될 것이라고 발표했다. 이것은 예전에 발표한 수치 대비 현격하게 증가된 수치임. 작년(2021년) NSR 화물운송량은 총 3천4백만 톤으로 많지 않았음.

3. 영산대 북극물류연구소(IAL) 의견

- 러시아의 우크라이나 침공에 따른 서방의 대러 제재로 인해 2022년 북극해항로 경유 국제통과운송(transit)은 단 한 건도 이뤄지지 않았음.
- 러시아의 우크라이나 침공으로 인해 북극해항로를 2035년까지 국제운송로로 개발하려는 러시아정부의 계획에 큰 차질이 예상됨.
- 러시아 북극 자원(가스, 석유)의 대 유럽 수출이 대폭 줄어든 반면에, 중국과 인도 등 아시아로의 러 북극 자원 수출이 급증하고 있음.²⁾
- 러시아 북극 자원의 에너지 수송로로서의 북극해항로 기능이 더 굳어지고 있음. 2020년 경우, NSR 상의 총 물동량 가운데, 야말 LNG가 64%, 노비포트 석유 수출이 20%를 차지했음. 하지만, 서방 업체들의 철수로, 노바텍사의 Arctic LNG2 첫 번째 train 건설도 최소 1년 늦어져서 2024년에 완공될 것으로 보임.
- 우크라이나 전쟁이 지속될수록 중국과 인도가 러 북극의 가스와 석유를 더 많이 수입하게 될 것임. 러시아 해상 에너지 수출 증가분이 아시아 태평양으로 향하게 된다면, 북극과 태평양 사이의 유일한 관문인 베링 해협을 통과하는 선박 통행량이 증가할 것이고, 중국, 인도 및 기타 아시아 국가로 러 북극 탄화수소자원이 수송될 것임.

2) 2022년 10월 인도는 러시아로부터 946,000bpd 공급을 받아 인도 총석유 도입의 22%를 차지했음. 9월 대비 총수입량은 5% 증가했으나 러시아산은 8% 증가한 것임 출처: www.economictimes.indiatimes.com. 2022. 11. 2

- 제재와 금수 조치로 인해 이미 더 많은 선박이 얼음이 뒤덮인 북극해항로를 항해하고 있음. 지난 10월 원유 선적 러시아 국적 내빙 유조선이 통상 유럽항 북극 석유 환적항인 무르만스크를 떠나 북극해항로를 가로질러 동쪽으로 운항을 시작하여, 11월 중순 중국 "리자오"항에 도착. 이번 항해는 아시아항 러시아 원유가 북극해항로로 수송된 두 번째 사례로 앞으로 수년간 이러한 운항 패턴이 더욱 늘어나게 될 것으로 보임.

주요 참고자료 : www.portnews.ru 2022.12.21. The diplomat, 2022.12.13., www.inosmi.ru 2022.12.18.

www.reuters.com.1.14. 연합뉴스.2022.12.31. 끝.

끝.

<북극해항로(NSR)>

○ 로스아톰, '북극해항로 개발' 연간계획을 초과 달성

- 러시아 국영원자력공사 로스아톰사는 북극해항로 화물운송량이 2022년에 3,200만톤을 초과, 2022년 목표치를 이미 초과했다고 말함. 운송량의 최대 부분은 액화천연가스(LNG)와 가스 콘덴세이트이며, 석유 및 석유제품도 있는데, 이는 북극의 석유가스프로젝트 개발의 결과임. 2024년의 목표는 화물 운송량을 최대 8천만 톤까지 증가시키는 것.
- 2022년에 NSR 물동량 3,400만톤을 달성할 수 있을 것으로 평가하고 있고, 최종 결과는 2023년 1월에 발표할 것이라고 Glavsevmorput 세르게이 즈입코국장이 덧붙였음.
- 2022년 6월 1일부터 11월 30일까지의 여름-가을 항행기간에 '아툼플로트'사는 총 100건의 쇄빙선 도선을 지원했음. 쇄빙선의 에스코트 없이 'Glavsevmorput'사의 정보 지원만으로는 총 30척의 선박이 통항했음. NSR항로 해역 전체가 최적의 항행 조건을 갖춘 시기는 9월로 관찰되었으며, 가장 집약적으로 운항이 이루어진 구역은 카라해였음.
- 2022년 초부터 12월 13일까지 NSR항로를 경유한 선박들의 총톤수 용량(Total Gross Tonnage, TGT)은 52,521,000 등록 톤. 화물의 주요 부분은 석유가스 투자프로젝트가 담당. 석유 및 석유제품 - 7,224,000 톤, LNG와 가스콘덴세이트 - 20,489,000 톤. 석탄은 295,000 톤, 정광은 435,000톤, 일반화물은 4,248,000톤이 운송되었음.
- 2022년에 '로스아톰'사 내에 러시아연방정부의 명령에 의해 '북극해항로총관리국' ('Glavsevmorput')이 설립되었음. 이 회사의 임무에 NSR 내 선박운항관리가 들어감. 이 구조에 '아툼플로트'사의 해상운영본부가 들어가며 러시아 교통부 연방해상하천운송국 <북극해항로국>의 기능과 구성원도 포함됨. 해역 운항허가서 교부 외에도 정선, 운항 재개, 허가서의 변경 및 무효화가 법적으로 보장됨. NSR 물동량이 증가하는 상황에서 해역 내 운항의 안전을 강화하기 위해서 도입되었음.
- 연방프로젝트 <북극해항로 개발>의 목적은 화물운송량을 2024년 8천만 톤까지, 2030년 1억5천만 톤까지 증가시킬 수 있는 인프라를 조성하고 항만들의 전체적인 능력을 향상시키는 것임.
- "우리의 과제는 북극해항로 해역 내에 최대한으로 분명하고 경쟁력 있는 운항 조건을 조성하는 것이라고 바체슬라브 룩사 로스아톰사 부사장이자 북극해항로관리부(Directorate of the Northern Sea Route) 부장이 말했음. 2024년 말에는 북극해항로가 1년 내내 운항을 할 수 있어야 한다고 함.

출처: www.ng.ru, 2022.12.15.

○ 북극해항로 화물운송량이 예상을 넘어섰음

- 1932년 12월 USSR 인민위원회 산하 북극해항로총국이 설립되었음. 책임자로 Otto Schmidt가 임명되었음. 설립목적은 북극의 국민경제의 개발과 북극해항로 운항을 지원하는 것. 이후 무르만스크, 아르한겔스크, 블라디보스톡에 지역 사무국이 설립되었음. 쇄빙선단들과 수송선단들이 만들어지고, 무르만스크에는 선박수리공장 Sevmorput가 건설되었음.
- '로스아톰' 홍보부가 전하는 바에 의하면, 북극해항로의 화물운송량이 2022년에 이미 3천2백만 톤을 초과했음. "이렇게 해서, 주요 간선 인프라의 현대화 및 확충을 포함하는 연방프로젝트 '북극해항로'의 목표 수치를 기한 전에 달성했음. 우리는 NSR 화물운송량이 금년에 3천4백만 톤을 달성할 수 있을 것으로 평가하고 있고, 최종

결과는 2023년 1월에 발표할 것이다' 라고 북극해항로총국 국장 세르게이 즈입코가 말했다.

- 6월 1일부터 11월 30일까지 여름-가을 항행기간에 '아톰플로트'사는 총 100건의 쇄빙선 도선을 지원했으며, (쇄빙선의 에스코트 없는) 북극해항로국의 정보 지원만으로는 총 30척의 선박이 통항했음.
- NSR 해역 전체가 최적의 항행 조건을 갖춘 시기는 9월로 관찰되었음. 가장 집약적인 운항 구역은 카라 해협의 오브만과 예니세이만임. 12월 1일에서 13일까지 NSR를 경유한 선박들의 총톤수 용량(Total Gross Tonnage, TGT)은 52,521,000톤이었음.
- 화물운송량의 주요 부분은 석유가스 투자프로젝트가 담당했음. 석유 및 석유제품 7,224,000 톤, 액화천연가스(LNG)와 가스콘덴세이트 20,489,000 톤, 석탄은 295,000 톤, 정광(ore concentrate)은 435,000톤 운송했음. 일반화물은 4,248,000톤 운송했음.

출처: www.ttelegraf.ru 2022.12.26.

○ 1월 10일부터 사베타항에 쇄빙선 지원이 의무화됨

- 사베타항에서 2023년 1월 10일부터 빙중 항행 시 추가 제약을 시행함. 서북극해 항만청 홈페이지에 공지된 사베타항만청장의 명령을 통해 이에 관해 공지하고 있음.
- Arc 5급 이상 선박들은 쇄빙 지원 하에 또는 독자적으로 항행을 할 수 있고, Arc4 급 선박들은 쇄빙 지원하에서만 항행이 허용됨. Ice1, Ice 2, Ice3급 선박들과 일반 선박들과 바지-예인선들은 운항이 금지됨. 통한 제한은 수리기상·환경모니터링 북부사무국에 공지된 12월 23일자 얼음 두께 예보에 기초하여 시행됨.
- 전하는 바에 따르면, 현재 12월 25일부터 항내 3 구역 중 카멘니곶(Kamenny)에 위치한 북극해 선적터미널 "Vorota Arktiki"이 있는 № 3 해역에도 동 제한이 적용됨.
- 반면 № 1 구역(사베타항)해역과 № 2 (LNG-콘덴세이트 터미널 "우뜨렌니" 소재)해역은 12월 25일부터 Arc4급 이상 선박들은 쇄빙지원 하에 또는 독자적으로 항행이 허용되고, Ice3급 선박들은 쇄빙지원 하에서만 허용됨. Ice1, Ice2급 선박과 일반 선박들 그리고 바지선과 예인선들은 항행이 제한됨.

출처: www.interfax.ru 2022. 12. 26

○ 러시아 투르트네프 부총리, 다수의 NSR 프로젝트 개발기한 1~2년 연장 허용

- 대 러 제재는 북극해항로와 연관된 프로젝트들의 개발 기간을 변경시킬 수 있겠지만 이것은 항로 개발에 있어서 중요하지 않다고 부총리이자 러 극동연방관구 러시아대통령 전권대표인 유리 트루트네프 부총리가 말했다.
- "당연히 제재가 TSR 화물운송량에 큰 영향을 주었지만, 이미 말했다시피, 북극해항로 연관 여러 투자프로젝트 실현에 영향을 주었다. 프로젝트들은 그 규모가 크고, 이러한 프로젝트들에는 특수한 장비들이 있지만, 대재앙 같은 그런 상황은 일어나지 않을 것이다. 우리는 어떠한 기간의 변동 없이 해결할 수 있도록 노력하고 있다. 그럼에도 만약 개발기간에 어떠한 변동이 생기게 된다면 하더라도, 1-2년 내이기 때문에 북극해항로 개발에 있어서는 그렇게 큰 의미가 없다. 전체적으로는 개발 작업이 진행된다"라고 부총리가 "러시아-24" 채널 인터뷰에서 말했다.
- 러시아연방 정부의 NSR 개발계획에 민간투자가 1조5천 루블 이상이라고 부총리가 말했다. 그리고 연방프로젝트 "북극해항로 개발"의 2022년 화물 운송량의 목표 수치는 3천2백만 톤이었는데 이미 달성되었고, 3천3백만을 초과할 것이라고 언급했음

- 러시아연방 푸틴 대통령은 북극해항로 화물운송량 개발계획들은 개발기한에 변동이 있으면 안 되고, 2024년까지 NSR 화물운송량을 8천만 톤까지 성장시키라는 목표를 제시한 바 있는데 그대로 유지되고 있음. 러 극동북극개발부와 '로스아톰'은 대규모 북극 투자프로젝트들을 시행하면서, 이미 화물운송에 NSR 항로를 이용할 계획인 화주들과 계약을 체결하고 있다고 말한 바 있음. 이 화주들에는 '보스톡 오일'(로스네프티 계열사), '노바텍', '가스프롬 네프티', '노르니켈', '세베르니야 즈베즈다', '바임스카야 등이 해당됨.

출처 : www.finmarket.ru, 2022.12.28.

○ 중국, 동절기 북극해항로를 통해 야말 LNG 2항차 도입

- 유럽 국가들이 2022년 동안 러시아로부터 전체 에너지 수입을 크게 줄인 반면, 중국의 석유 및 LNG 수입은 지난 12개월 동안 최고치를 기록했음.
- 2022년 중국은 러시아의 북극과 극동 지역에서 생산된 LNG의 최대 수입국이 되었음. 아시아로 향하는 노바텍의 Yamal LNG 30항차 중 대부분이 중국으로 운송되었음. 11월에만 중국의 Yamal LNG와 사할린-2 LNG에서 852,000톤의 LNG를 수입했음. 12월 말과 1월 초에 걸쳐서 Arc7 LNG운반선 Boris Vilkitsky, Vladimir Voronin호가 중국으로 LNG를 운송했음.
- 유럽의 러시아 에너지 수입은 2022년에 50% 이상 감소한 반면, 중국의 러시아 에너지 구매는 우크라이나 사태 이후를 포함하여 2021년 2022년 동안 꾸준히 증가했음. 전쟁이 시작된 이후 중국의 에너지 수입이 680억 달러였으며 이는 2021년보다 약 50% 더 많은 금액임.
- 러시아는 저가의 파이프라인 가스를 고가의 LNG로 대체하는 전략을 성공적으로 추구하여 북극에서 유럽과 아시아로 화물을 보내고 있음. 최근 러시아는 LNG 수출에 대한 세율을 23%에서 34%로 인상하여 2023년 연방예산에 35억 달러를 추가로 확보할 것으로 보임.
- 2022년 러시아는 유럽으로의 LNG 운송이 13%였으며 약 300만톤 증가했음. 대부분의 LNG는 벨기에 프랑스, 스페인으로 운송되었음.
- 중국으로 향하는 일부 러시아 LNG도 유럽시장으로 재판매되었음. 2022년 여름과 가을 동안 중국은 코로나19 봉쇄로 천연가스 수요 약세가 있었으며 다수의 LNG를 유럽으로 재수출했음. 중국의 제로코로나 정책이 종료된 후, LNG 재판매가 역전되어 2023년 유럽의 LNG환경이 변화될 것이며 유럽 최대의 천연가스 공급국 노르웨이의 역할이 중요해질 것임.

출처: <https://www.highnorthnews.com/> ,2023.1.2.

○ 북극해항로를 통한 중국 직항 서비스, 상트페테르부르크에서 두 번째 기항³⁾

- 2022년 12월 5일 상트 페테르부르크에 위치한 Global Ports의 일부인 First Container Terminal에서 올해 11월에 시작된 중국 직항 서비스의 두 번째 기항이 이루어졌음. 718TEU 내빙 컨테이너선 Monchegorsk호는 북극항로를 통과하여 화학기계 및 장비와 소비재를 운송했음. 러시아 발트해와 중국의 칭다오, 연운항, 태창, 난사를 잇는 정규 중국-러시아 직항 서비스는 Transmasters Ltd에서 운영함. 서비스는 월단위로 이루어짐.

출처 : <https://seanews.ru> 2022. 12. 6

3) Marinetransit사이트에서 확인된 Monchegorsk호의 기항일정은 다음과 같음. 7월 21일 무르만스크 출발. 두딘카 7월 26일 입항 8월 5일 출항. 북극해항로 항해 CJK 8월 29일 입항 9월 8일 출항. 상해 9월 9일 입항 9월 16일 출항. CJK 10월 16일 입항 10월 20일 출항. 나호드카 외항 10월 31일 도착 11월 1일 출발. 북극해항로 항해 무르만스크 외항 11월 24일 도착 11월 2일 출발. 상트 페테르부르크 12월 5일 도착 12월 7일 출발. 아르한겔스크 12월 16일 입항 12월 21일 출항. 두딘카 12월 26일 입항 1월 7일 출항. 두 번째 기항은 아닌 것으로 보임

<북극조선>

○ 러시아 정부, 6번째, 7번째 Arktika급 원자력쇄빙선 건조를 위한 10억 달러 승인

- 1월초 러시아 정부는 Arktika급 원자력 쇄빙선 2척의 추가건조에 서명했음. Arktika급 원자력쇄빙선 건조는 2020년 Arktika호가 처음으로 취역했음. Sibir가 2021년에 취역했음. Ural호는 2023년에 취역할 예정임. Yakutia, Chukotka는 2024년과 2026년에 건조될 예정임. 이번에 승인된 두 척은 2029년까지 완료될 것임

출처: <https://www.highnorthnews.com/>, 2023. 1.5

<국제협력>

○ 일본 보험사 북극 항해 선박에 대한 보험 인수 거절

- 일본 보험사 3곳이 1월 1일부터 러시아 전 해역에서 선박의 전쟁 피해에 대한 보험 인수를 중단할 예정이며 이는 일본의 에너지 수입에 영향을 미칠 결정임.

출처: <https://asia.nikkei.com/>, 2022. 12. 24

본 뉴스레터는 해양수산부의 연구지원으로 발간되었음.

48015 부산광역시 해운대구 반송순환로 142 영산대학교 북극물류연구소 (E동 5103호)

TEL 051) 540-7350, e-mail : ial@ysu.ac.kr

Copyright Institute of Arctic Logistics, 2021, All Rights Reserved

끝.