



| 특집 | 북극해항로(NSR) | 북극조선 | 북극자원개발 | 국제협력 |

## 특집 : 중국 선사, 북극항로 정기 컨테이너 운송 시작

영산대 북극물류연구소(IAL, YSU) 2023. 8. 14.

### 1. 요약

- 중국 해운회사 Newnew Shipping Line(신신해운)은 지난 7월 7일 북극항로 정기 컨테이너 운송 서비스를 시작한다고 발표했다. 동 사는 총 5척의 내빙 컨테이너선박을 북극항로에 투입하여, 4척은 중국 상해-칼리닌그라드-상트 페테르부르크 구간에서 정기 운항을 할 예정이다, 1척은 중국 상해항과 러시아 북극의 아르한겔스크항 구간에 투입할 예정이라 함.
- 동 사는 2023년 7월 7일 모스크바에서 러시아 정부 관계자(로스아톰사 등) 참석 하에 "중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송 개통" 행사를 개최하였음. 행사 당일 상기 선사의 컨테이너선 한 척이 상트 페테르부르크항을 출발하여 8월 9일 시점 동해로 진입하였음.
- 중국 선사의 북극항로 정기 컨테이너 운송서비스 개통은 중-러 양국 간의 점증하는 운송수요를 개선시킬 수 있으며, 러시아 북부 항구와 중국 항구 간의 화물운송시간을 단축시켜 중-러 양국 간 경제 및 무역협력의 발전에 기여할 것임.
- 우크라이나 사태에 따른 서방의 대 러 제재 강화로, 러시아는 더욱 중국과 밀착하고 있음. 특히, 중-러 정상회담(2023.3.21. 모스크바) 이후, 북극항로 운항 관련 중국의 입지가 더욱 강화되고 있음.

### 2. 세부 내용

#### 1) 중국 Newnew Shipping Line의 중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송 개요

- 중국 물류회사 Torgmoll의 자회사인 Newnew Shipping Line(신신해운)은 올해 중국-칼리닌그라드-상트 페테르부르크 컨테이너 서비스에 4척을 투입, 다른 1척은 중국-아르한겔스크 노선에 투입 예정임. 지난 7월 7일 중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송을 개시하였으며, 향후 북극항로 노선에서 7월-10월말까지 4개월간 운항할 것으로 예상됨<sup>1)</sup>
- Torgmoll사는 러시아 상트 페테르부르크항의 First Container Terminal과의 협약을 통해 정기 컨테이너 서비스 업무를 제공함.
- 로스아톰사의 북극해항로총국(GlavSevmoput)는 북극항로 운항 정보 제공을 약속했음.

#### 2) 중국 Newnew Shipping Line(신신해운)의 북극항로 컨테이너 운항 상황

- Newnew Shipping Line(신신해운)이 현재 북극항로 항해를 신청한 선박은 총 다섯 척이며 컨테이너화물을 운송하고 있음. 한 척은 상트 페테르부르크에서 상해 항으로(Eastbound),

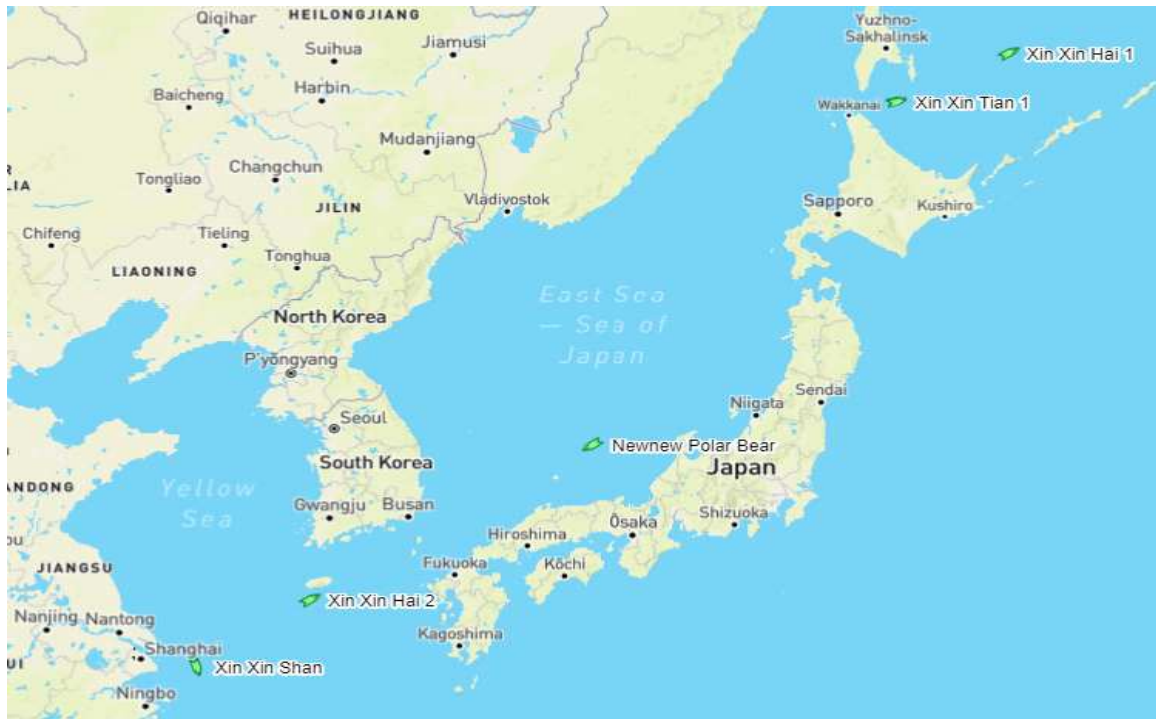
1) First Container Terminal은 러 Global Port 그룹 산하, 상트 페테르부르크 Big port에 위치함.

세 척은 중국 각 항만에서 상트 페테르부르크로(westbound), 한 척은 현재 중국에서 선적 중임. 8월 11일 현재 [그림1]과 같이 동아시아 해역에서 항해 중임. 현재 독일로부터 1,500만달러에 인수한 3,400TEU 규모 내빙선박 NewNew Star호는 현재 중국에서 수에즈

	선명	선적	등급	선종(용량)	비고
1	New New Polar Bear	홍콩	Arc5	컨테이너선(1,600TEU)	상트 페테르부르크에서 상해로
2	Xin Xin Hai 1	중국	Ice2	일반화물선(1,220TEU)	칭다오에서 상트 페테르부르크로
3	Xin Xin Hai 2	중국	Ice2	일반화물선(1,220TEU)	상해에서 상트 페테르부르크로
4	Xin Xin Tian 1	홍콩	Ice1	컨테이너선(2,700TEU)	천진에서 상트 페테르부르크로
5	Xin Xin Shan	홍콩	Ice2	컨테이너선(1,706TEU)	상해에서 닝보로 이후 ?

[표1] Newnew Shipping Line사의 북극항로 통항 선박

항로 경유 유럽(marinetraffic사이트에 유럽 목적항이 드러나 있지 않음)으로 항해하고 있음. 직기항 화물을 선적하고 있는 것으로 보이며 중국 Nansha항에서 출발하여 중간 기항 없이 평균 13.4 노트로 항해 중임



[그림 2] Newnew Shipping Line사 다섯 척의 컨테이너선박 운항 상황

- 7월 7일 러시아 상트 페테르부르크항에서 출발한 New New Polar Bear호(1,600 TEU)는 종이, 판지, 화학품, 비료 및 기타 물품을 선적했으며, 8월 13일 상해항 도착 예정임. 당초 8월 8일 도착 예정으로 알려졌으나 카라해 동부 해역에서 쇄빙선 대기 시간과 쇄빙 지원 항해로 인한 낮은 운항속도로 인해 도착이 예정보다 늦어졌음.

### 3) “중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송 개통” 기념 행사 개최(2023.7.7. 모스크바)

- 모스크바 소재 Greenwood Int'l Trade Center에서 로스아톰, 아르한겔스크주, 러시아 주



[그림 3] New new Polar Bear호의 북극해항로 향해 궤적

재 중국 대사관, 양국 기업 및 언론 등 150명 이상의 대표들이 참석했음.

- **Newnew Shipping Russia의 Kejin 대표**는 중-러 북극항로 정기 컨테이너 운항 실현을 위해 5척의 내빙 컨테이너 선박을 구입했다고 말함. 북극항로 상의 기상 여건이 허락하는 한, 북극항로 노선은 7월-10월말까지 운항될 것으로 예상된다고 하며, 북극항로 정기 컨테이너 운항 노선이 중국과 러시아 양국 간의 "빙상실크로드" 공동 건설에 기여할 것이라고 확신한다고 말함.
- **주러시아 중국상공회의소 Zhou Liqun 회장**은 "북극항로를 경유 중국과 러시아 간의 정기 컨테이너 운송 채널의 공식 개통은 유럽 노선을 통해 러시아 북부 항구에서 중국으로의 화물운송 거리와 시간을 크게 단축하고 중러 경제/무역 협력 발전에 중요한 역할을 할 것이라고 말했음.
- **주러 중국대사관 경제고문 Gao Shixian**씨는 중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송이 양국간 무역 규모를 확대하고 상호 연결된 물류 시스템을 적극 개발하고, 전면적인 협력 파트너십을 강화하는 데 큰 의미가 있다고 말함. 중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송은 중국과 러시아 간의 북극항로 협력을 강화하고 "해상 실크로드"를 확대하며 "일대일로" 협력을 북극해로 확장하는 데 중요한 역할을 할 것이라고 함.
- **러 로스아톰사 북극개발 특별대표인 Panov**씨는 중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송 시작은 양국간 무역 증진을 위한 새로운 물류 루트를 열었고 러-중 간의 운송 능력 부족 문제점을 신속히 해결한다고 말함. 러시아-중국 물류 협력에 대한 새로운 접근 방식으로 러시아와 중국 양국 정상들이 설정한 교역량 목표치 2,000억 달러를 조기에 달성할 것으로 보임.
- **유라시아경제연합(Eurasian Economic Union) 회원국의 공동 프로젝트 "유라시아 농업 물류" 책임자 키릴로바**씨는 중국으로 가는 북극항로 정기 컨테이너 운송 서비스가 공식적으로 개설된 것이 큰 의미가 있다고 했음. 북극항로는 수에즈운하 항로보다 짧고 저렴하며 안전한 항로임. 북극항로의 발전으로 러시아와 중국 간 에너지 제품과 농산물의 양방향 물류 효율성이 크게 향상될 것으로 예상되며 양국 간 경제/무역 협력도 새로운 발전 동력을 얻을 것이라고 말했음.



[그림 4] 중-러 북극항로 정기 컨테이너 운송(북극해항로 경유 컨테이너 해상운송 정기 서비스 개설 기념식 (2023. 7.7 모스크바)

### 3. 영산대 북극물류연구소(IAL) 의견

#### ○ 본격적인 중-러간 북극항로 정기 컨테이너 운항 서비스 시작

- 중국 Newnew Shipping사의 북극항로 정기 컨테이너 운송 서비스 개시는 중국 선사 단독으로 추진되는 운송사업이라기보다는 중국과 러시아간의 북극항로 국제운송(Transit) 협력 사업으로 보아야 할 것임. 중국의 컨테이너선사와 러시아의 물류업체, 러 정부(로스아톰)의 전폭적인 쇄빙지원 하에 이뤄진 북극항로 활성화를 위한 공동협력 사업이 시작된 것으로 평가할 수 있음.

#### ○ 북극항로 상의 국제통과운송(Transit) 강화

- 러시아정부(로스아톰사)는 원자력 쇄빙 컨테이너 화물선인 '세브모르푸티'호에 의한 블라디보스톡에서 상트 페테르부르크까지의 카보타주 셔틀 운송(사실상 Transit 운송 형태임)에 대해 국가보조금을 지원하고 있음. 러시아에는 아직 내빙 컨테이너전용선을 보유한, 북극항로에 특화된 해운회사가 없으며 수년 내에 설립할 계획이라함. 러시아정부의 북극항로 국제운송(Transit) 활성화 추진과정에서 중국 해운회사가 러시아 정부로부터 계속 특혜를 누릴 것으로 예상됨.

#### ○ '중국-러시아 북극항로 정기 컨테이너 운송' 의미

- 2019년 이래 NSR 단일의 운영기관인 로스아톰사(실무: Rusatom Cargo사)는 '북극해운송회랑(NTC: Northern Transit Corridor) 프로젝트를 추진하며, 러시아 항구인 블라디보스톡과 무르만스크 환적을 통해 북극항로 경유 아시아와 유럽간 국제통과운송(Transit)을 하여 2035년까지 러 관할 북극항로를 국제통항로를 개발한다는 계획을 가지고 있음.
- 하지만, 우크라이나 사태에 따른 서방의 제재로 러시아의 북극항로 개발이 어려움에 처하면서 중국에게 더욱 밀착하여 중국-러시아간 양국만의 북극항로 컨테이너 운송사업을 실험적으로 추진하게 된 것임.

- 중국-러시아 북극항로 정기 컨테이너 운송로의 개통은 서방의 대러시아 제재 지속 하에 서중국과 러시아의 협력 관계를 더욱 강화하고 경제, 무역, 과학 및 기술 분야에서 양국 간 심층적인 협력을 촉진할 것이며, 동시에 글로벌 무역 및 운송을 위한 새로운 기회를 제공하게 될 것임.
- 한편으로는, 2020년 이후 TSR과 TCR의 물동량이 증가하는 가운데, 우크라이나 사태로 러시아 서부 항만을 통한 물동량 처리가 어려워지면서 러시아 극동 항만을 통한 TSR 운송 수요 증가에 대응한 일시적인 항로 개설이라는 관점도 있을 수 있음.

○ **향후 중국 상선들의 북극항로 화물운송시장 장악 우려**

- 기존 수에즈항로와 TSR의 경쟁력 사이에서 북극해항로는 우크라이나 사태로 새로운 변화를 맞고 있음. 우크라이나 사태로 인한 TSR 운송 수요 증가와 러시아의 대중 협력 확대로 러시아는 중국 상선들에게 북극항로 화물운송시장 진출 기회를 제공하게 되었다고 볼 수 있음. 여기에는 협상 가능한 쇄빙지원비와 통관 서비스 등 다양한 지원정책이 포함되었을 것으로 보임.
- TSR을 사용하던 우리나라 화주나 물류업체가 중국의 북극항로 운항 컨테이너선에 화물 운송을 의뢰하게 될 수도 있을 것임.

주요 참고자료: [www.tradewindsnews.com](http://www.tradewindsnews.com), 2023.7.25. <https://portnews.ru>, 2023.7.26., 7.7., 3.20. [www.seanews.com.tr](http://www.seanews.com.tr) 2023.5.7. [www.rosatom.ru](http://www.rosatom.ru), <http://www.chinaqw.com>, 2023.7.13. <http://i.ifeng.com>, 2023.7.24., <http://baijiahao.baidu.com>, 2023.7.12. <https://interfax.com>, 2023. 3.20., [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

끝

## <북극해항로(NSR)>

### ○ Rosatom, 중국-러시아간 북극해항로 항해 지원

- Rosatom사는 동사 내 북극해항로총국(Glavsevmorput)을 통해 중국과 러시아간 북극해항로 컨테이너 운송 서비스에 대한 정보 및 탐색 지원을 제공할 예정임.
- 중국의 Hainana Yangpu Newnew Shipping사와 화물대리점 Torgmoll의 공동 프로젝트라고 Rosatom이 밝혔음. 이 서비스는 2023년 7월 7일 상트 페테르부르크에서 출항한 1,600TEU급 내빙 컨테이너선인 Newnew Polar Bear와 함께 시작되었음.
- Newnew Shipping Line의 러시아 대표인 Ke Jin은 2023년 항해 시즌 동안 상트 페테르부르크와 칼리닌그라드에서 중국 항구까지 4척의 선박이 항해하며, 아르한겔스크-중국 항구간 1척의 선박이 항해할 것이라고 말했음. 4척의 선박은 1,600-3,500(2,500)TEU급 선박일 것이라고 했음<sup>2)</sup>.
- Rosatom의 블라디미르 파노프는 현재의 실험적 항로는 러시아 북부항구와 중국 항구를 연결하는 여름-가을 항해 기간에 운영될 것이라고 말했음.

출처: <https://www.zawya.com>, 2023. 7. 12, <https://www.marineinsight.com>, 2023. 7. 10

### ○ Rosatom의 북극해항로 선박 항행 지원 시스템

- 현재 러시아에는 고위도 항해에 필요한 정보를 획득하고 배포하는 통합된 중앙시스템이 없음. 다양한 부서와 기업이 별도의 데이터를 가지고 있지만 흩어져 있음. 선사가 선박의 경로를 계산하고 유료정보를 사용하고 레이더 이미지는 구입하거나 무료 데이터를 사용하고 있음. 러시아 고객이 필요로 하는 위성 데이터의 일부는 외국에서 얻고 있음. 러시아의 위성 레이더 정보가 필요함
- Roscosmos는 2023년 5월말 최초의 민간 레이더 위성인 Kondor-FKA를 궤도에 진입시켰음. 북극해항로를 포함한 지구 표면의 위성 레이더 이미지를 수행하고 24시간 날씨에 관계 없이 지구 표면의 고해상도 레이더 이미지를 제공함. 가동까지 4~5개월이 걸릴 것이라고 함.
- Roscosmos의 공식 입장에 따르면 필요한 이미지를 Rosatom과 그 하위기업에 제공할 준비가 되어 있다고 함. 이 정보를 얻는 빈도는 북극해항로 연중 항행을 고려하여 북극해항로 전체를 적어도 하루에 한 번 양질로 제공하여 해빙 흐름을 추적하고 항로를 정할 수 있도록 할 것임.
- 2024년에 북극해항로를 위한 단일 디지털 플랫폼을 출시할 예정임. 이러한 디지털 서비스를 통해 북극해항로에 대한 정보가 Rosatom이라는 하나의 소스에서 제공될 것임. 결국 항해의 안전을 책임지는 것은 Rosatom임.
- 위성사진을 찍고, 해석을 위해 이 데이터를 디지털 플랫폼에 입력함. 얼음, 물, 얼음 가장자리 등의 위치를 결정함. 자동화 모드에서 기계는 95% 이상의 정확도로 이 작업을 완료함. 디지털 시스템이 완성되고 있으며 2024년 초까지 개발이 완료될 것임.
- 다양한 위성과 기타 데이터 소스에서 필요한 데이터가 플랫폼에 추가될 것임. 완전히 검증된 정보, 사진 또는 지도를 자동으로 발행하며, 특히 위험한 현상, 권장 경로 및 선장에게 필요한 기타 정보와 같은 레이어가 중첩되어 제공될 것임. 위성에서 디지털 데이터를 수신한 후 기계가 각

2) 컨테이너선은 NewNew Polar Bear(Arc5, 1,300TEU), Xin Xin Shan( Ice2, 1,706TEU), Xin Xin Tian 1(컨테이너선, 2,700TEU, Ice1) 세 척이, 일반화물선은 XinXin Hai 1(일반화물선, Ice2), Xin Xin Hai 2(일반화물선, Ice2)가 통항 신청을 했음.

- 픽셀을 그림이 아닌 디지털 데이터로 인식하고 수학적 처리(얼음, 물 등)를 통해 무엇보다도 수심을 고려하여 항로를 계획하도록 할 것임. 즉, 자동차 네비게이터와 같은 디지털 플랫폼이 생성될 것임. 선장이 경로에서 벗어나면 시스템이 자동으로 재구성되어 다른 옵션이 표시될 것임.
- Roscosmos에 의하면 이를 위해서는 3개의 위성이면 충분함. 2023년이 끝나기 전에 또 다른 Obzor 레이더 관측 위성이 발사될 것임. 그리고 2023년 말과 2024년 초에 또 다른 Condor 위성이 내년에 궤도에 진입할 예정임. 이런 위성은 북극해항로 수역을 포함하여 러시아 연방의 북극 지역을 모니터링 할 것임.
  - 디지털 플랫폼을 만드는 자본비용을 충당하기 위해 예산 자금이 정부기관에서 나왔음. 향후 데이터를 포화시키고 시스템을 지원하면 비용이 더 필요함. Rosatom은 위성영상 처리를 위해 업체들로부터 다양한 제안을 받고 있음. 평균적으로 업체들이 연간 60-70억 루블을 원하고 있음. Rosatom이 이런 비용을 부담하면서 모든 사람에게 무료로 정보를 제공할 수 있을 것 같지는 않음.
  - 한편 Rosatom은 무인 항공 시스템을 위해 제조업체와 협력하고 있음. 봄에 Rybinsk Reservoir에서 레이더, 비디오 카메라, 최대 200km 거리에서 실시간으로 사진을 전송할 수 있는 통신 시스템이 장착된 드론이 테스트되었음. 운영자 콘솔은 3대의 컴퓨터로 구성되었음. 하나는 조종사, 하나는 이미지를 수신하고 지리 참고하는 컴퓨터, 하나는 디코딩된 실제 레이더 이미지를 보여주었음.
  - 6월말의 두 번째 테스트는, 표류하는 원자력 쇄빙선 갑판에서 북극 조건에서 이루어졌음. 측면 스캔 레이더 기지국 작동, 드론에서 레이더 이미지를 합성하고 자동 초점을 맞추는 소프트웨어, 이미지의 지리적 위치 바인딩, 얼음 상태의 레이더 이미지를 운영자 콘솔로 전송하고 지리 정보 서버에 표시하는 소프트웨어가 테스트 되었음.
  - 향후 작업자 참여 없이 갑판에 완전히 자동으로 착륙하는 시스템을 도입할 계획이며, 그 후 롤링하는 조건에서 움직이는 쇄빙선에 착륙하는 자연환경에서 반복 테스트를 수행할 예정임.
  - 2024년에 Rosatom은 프로젝트 수행을 위해 최대 3억 루블을 투자할 계획임. Ob만 해안에 배치하여 끊임없이 해협 사진을 찍을 계획임.
  - 쇄빙선을 기반으로 하는 갑판 기반 드론도 구매할 계획임. 이를 통해 함장은 최대 200km 반경 내에서 얼음 정찰을 수행할 수 있음. 모든 쇄빙선이 이러한 드론을 갖기를 원함. 테스트를 완료하고 계약을 체결하면 최종 비용이 명확해짐. 이런 드론의 날개 길이는 4미터이며 수직 이착륙을 위해 4개의 전기 프로펠러가 있음. 비행 중에 켜지는 메인 가솔린 엔진도 있음.

출처: <https://portnews.ru>, 2023. 7. 14, 2023. 7.15

### ○ 러시아, 북극을 통해 중국으로 석유 운송 시작<sup>3)</sup>

- 러시아는 북극해를 통해 원유를 중국으로 보내려고 함. 운송비용은 낮아지지만, 환경문제가 발생할 수 있음.
- Aframax 급 유조선 Primorsku Prospect는 7월 12일 중국 Rizhao를 목적지로, NS Arctic은 7월 14일 중국 대련을 목적지로 상트 페테르부르크를 출발하여, 노르웨이 해안을 따라 북쪽으로 항해하고 있음.

3) 현재, 모두 여섯 척의 유조선이 북극해항로를 통한 원유 운송에 나서고 있음. 이는 2023년 북극해항로 물동량 증가에 기여할 것임

- 7월 26일 빌키츠키 해협에 접근하고 있으며 8월 중순에 중국에 도착할 예정임. 두 척의 탱커선은 모두 길이가 250미터이고, 중량은 62,000톤이며, 가벼운 얼음 조건에서는 쇄빙선 도움 없이 항해할 수 있는 Arc3 등급 선박임.
- 블룸버그가 모니터링한 선박 추적 데이터에 따르면 Primorskiy Prospect호는 7월 11일부터 12일까지 Ust-Luga에서 약 73만 배럴의 우랄 원유를 적재했음. 또한 NS Arctic은 지난 5월말 발트해 프리모르스크에서 같은 운송을 46일 만에 완료했음. 7월 14일 다시 프리모르스크에서 73만 배럴의 우랄 원유를 싣고 출발하여 북극해항로 방면으로 항해 중임.
- EU의 제재로 인해 러시아는 원유를 위한 새로운 시장을 모색해야 했음. 중국과 인도가 대부분을 차지했으며, 운송거리가 짧은 북극해항로를 이용하게 되었음. UN의 기후변화를 위한 정부간 기구를 포함한 기구들은 환경문제를 이유로 북극항로의 사용에 반대해왔음.
- 두 선박 모두 두바이에 본사를 둔 Sun Ship Management에서 관리함. 소브콤플로트사는 러시아의 우크라이나 침공 이후 EU와 영국의 제재를 받았음.
- 북극해항로를 이용한 석유 운송은 2019년 최소 2척의 유조선이, 2022년에는 Vasily Dinkov(72,700DWT, 2008년 건조) 10월에 무르만스크에서 르자오항까지 49.5만 배럴의 원유를 운반했음.
- Rosatom과 러시아 석유 기업들은 발트해 항구에서 북극을 통과하는 원유 선적의 방향 전환 가능성을 연구하고 있음. 북극에서 LNG 프로젝트를 운영하는 노바텍사는 2024년 초부터 북극해항로를 통해 연중 내내 동쪽 방향 운송을 시작할 계획임.

출처: <https://gcaptain.com>, 023. 7. 19, <https://www.energyportal.eu>, 2023. 7. 19, <https://www.tradewindsnews.com>, 2023. 7. 19, <https://thebarentsobserver.com>, 2023. 7. 26

### ○ Rosatom의 쇄빙원자력화물선 Sevmorput호, 보스토치니 항 Wrangel Bay에 도착

- Sevmorput호의 선장 Oleg Markov씨는 "상트 페테르부르크에서 23일 걸렸다. GlavSevmorput의 Marine Operations HQ 권장 사항에 따라 항해했고, 해상 정박지에서 두 대의 대형 크레인을 내리기 시작했다. 터미널에 접안 후 컨테이너를 내릴 것이다"라고 말했음.
- 보스토치니항에서는 7월 22-23일 출발 예정임. 페트로파블롭스크-캄차츠키로 향하여 강철 구조물과 목재를 하역한 다음, 냉동 컨테이너를 선적할 것임. 상트 페테르부르크에서 보스토치니항으로 항해하는 동안, 해양 포유류와 조류 관찰을 수행하는 로모노소프 모스크바 주립대학 해양 연구센터 전문가의 과학 연구를 지원하고 전체 경로를 따라 염분과 수온을 지속적으로 측정했음.
- 2022년, 2번의 항해, 올해는 3번의 항해가 예정되어 있음. 기항 횟수가 4회에서 11회로 증가하며 아르한겔스크와 나호드카가 추가되었으며 마가단항도 기항할 것임.
- 2023년 4월 25일 Atomflot는 극동 지역과 러시아의 유럽 지역으로 우대 요율로 Sevmorput을 이용한 화물 운송하는 일정을 러시아극동북극개발부와 합의했음. 6월 22일부터 상트 페테르부르크
- 보스토치니- 페트로파블롭스크 캄차츠키 - 무르만스크 항로를 결정했음. 다음 항해는 10월 10일로 예정되어 있음.
- 러시아 정부는 2022년부터 Atomflot사 선박의 왕복항해에 보조금을 지급하기 시작했으며, 2035년까지 78.4억 루블이 배정되어 있음. 극동북극개발부와 Rosatom이 항해를 담당함.
- 2022년에는 첫 항해 시 10%만 적재했으나, 두 번째 항해에서는 90% 그리고 귀로항해 시에는 46%를 적재했음.

출처: <https://en.portnews.ru>, 2023. 7. 18



## ○ 벨로루시, 칼룸 비료의 러시아 무르만스크항 환적과 북극해항로 운송 기대

- 벨로루시의 알렉산더 루카센코 대통령은 러시아 항구에서 벨로루시 화물을 환적하는 문제를 다시 제기했음. 칼룸 비료 환적을 위해 러시아 프리모르스크항과 무르만스크 항을 고려하고 있음.
- 루카센코 대통령은 2023년 7월 18일 회의에서 러시아 항구를 통한 벨로루시 화물 환적에 대해 최종적으로 결정할 것을 촉구했음. 석유제품의 경우 2021년 러시아 항구를 통해 제3국으로 수출할 벨로루시 석유 제품의 운송 및 환적 분야 협력 관련 러시아와측과의 정부간 협정이 체결되었음. 이 문서에 의하면, 2021-2023년에 발트해의 러시아 항구에서 벨로루시 기업의 980만톤 화물을 환적하고, 향후 협정이 연장될 수 있음. 벨로루시 정유소 생산 석유제품이 철도를 통해 러시아 항구로 운송됨. 협정에 따라 현재 벨로루시 석유제품은 상트 페테르부르크와 Ust-Luga 터미널에서 환적되고 있음.
- 러시아 Vitaly Savelyev 교통부 장관은 2023년, 650만톤의 벨로루시 석유 제품이 환적될 예정이라고 했음. 칼룸비료 환적작업이 더 복잡해져서, 러시아에는 벨로루시가 희망하는 연간 1,100만톤의 환적을 위한 처리 용량이 부족한 상황임. 러시아 교통부에 따르면 2023년 러시아 항구를 통한 벨로루시산 비료의 환적량은 840만톤에 달할 것으로 예상됨. 현재 벨로루시 칼룸 비료는 여러 러시아 항만을 통해 소량씩 환적되고 있음.
- 무르만스크의 Port Lavana 프로젝트는 상당히 건설 공정이 진행된 상태임. 연간 석탄환적량 목표치는 1,800만톤임. 이 지역에 칼룸 전용 터미널 설치를 검토할 수 있을 것임. 무르만스크는 2024년부터 연중항행이 시작되는 북극항로에 가까운 출구를 제공함. 중국이 벨로루시 칼룸의 주요 소비자이므로 무르만스크 터미널을 선호하는 추가 논의가 이뤄질 것임.

출처: <https://portnews.ru>, 2023. 7. 18

## ○ 북극해항로가 수에즈항로를 대체할 수 있을 것인가?

### 1) 북극해항로(NSR)와 북극해운송회랑(NTC) 개념 차이

- 북극해항로(NSR)(더 넓게 말한다면, 북극해운송회랑(NTC) 개념)는 제재와 철도 인프라 처리능력 부족 상황 하에서 더욱 중요한 의미를 지님. NSR은 공식적으로 카라 게이트와 베링해협사이의 구간이며, NTC는 더 넓은 개념임. NTC는 2019년 Rosatom이 사용하기 시작한 프로젝트의 명칭이며, NSR을 포함한 북극해를 통한 상품의 국제운송(Transit)을 위한 물류 서비스 개발을 목적으로 함.
- 이전의 NTC가 아-태 지역 국가와 유럽 간의 국제운송에 중점을 두었다면, 이제는 북서부 항만(무르만스크, 아르한겔스크와 상트 페테르부르크 등)와 아-태 지역간 화물운송로로 더 간주됨.
- 최근 중국 선사 NewNew Shipping의 정기 컨테이너 라인 개통은 북극해운송회랑(NTC)의 국제적 활용 사례임. 이 노선은 상트 페테르부르크, 칼리닌그라드, 아르한겔스크항을 중국 항구를 연결함. 얼음 상태에 따라 운송 소요기간은 약 28일로, 45-50일이 소요되는 수에즈항로 대비 1.5배 더 빠름. 중국에서 칭다오와 텐진항에 기항하며 최종 목적지는 상해가 될 것임.
- 이 외에도 NTC를 따라, Sevmorput호가 벌써 2년째 정부 보조금 하에 컨테이너 셔틀 운항을 하고 있음. 이 컨테이너화물선의 운항에서 상트 페테르부르크, 아르한겔스크, 무르만스크, 디슨, 틱시, 페벡, 페트로파블롭스크-캄차츠키, 마가단, 보스토치니, 나호드카, 블라디보스톡 항에 기항예정임.

## 2) 연중 항해

- 2024년부터 NSR 상에서 연중항해가 보장될 것임. Rosatom의 북극개발대표인 Vladimir Panov는 “2024년부터 원자력 쇄빙선의 지원으로 북극 생산품을 아시아로 수출하기 위한 정기 연중 항해가 시작될 것이다.”라고 말했음. 그에 따르면 현재 10척의 쇄빙선이 북극해항로에서 운항 중인데 원자력 7척과 Rosmorport의 디젤쇄빙선 3척이 있음. “2023년 항해에서는 서부해역에서 원자력 추진 쇄빙선 7척으로는 부족한 것으로 나타남. 디젤 쇄빙선 3척을 추가로 투입될 것임. 두 척은 30년이상 노령화돼 2026년까지 퇴역할 예정임. 그래서 2023년 3분기가 끝나기 전에 즈베즈다 조선소에 발주하여 비원자력 쇄빙선 네 척을 건조할 지 여부에 대해 결정해야 하며 지금 협상이 진행 중임. 이와 같이 2030년까지 쇄빙선은 14척으로 늘어날 것임. 쇄빙선의 운영을 보장하려면 431명의 전문가가 필요하며 이들은 원자력 쇄빙선의 중요한 인력이다.”라고 말했음.
- 2023년 북극해항로 인프라 개발의 일환으로 Rosatom 산하 Hydrographic Enterprise는 몇가지 인프라 프로젝트를 실현하고 있음. 우선적으로, Ob만의 해로 재건 작업 지속임. 이를 위해 10척 이상의 강력한 준설선이 참여하게 될 것임. 또한 연중 항해 보장을 위해 다양한 위성 및 기타 데이터 소스를 이용해 데이터를 탑재할 디지털 플랫폼 구축이 계획되어 있음.

출처: <https://portnews.ru>, 2023. 7. 25

### ○ 러시아 항구의 컨테이너 물동량은 새로운 운영자에 의해 급증

- 유조선 선사들은 러시아무역에서 떠나가고 있을지 모르지만, 컨테이너선 선사들은 모여들고 있음. Linerlytica에 따르면 러시아 항구에서 처리되는 총 컨테이너 물동량은 올해 2분기에 1/3 증가했음. 이는 제재에도 불구하고 새로운 선사들이 러시아 무역에 진입한 것에 연유함.
- 블라디보스톡, 보스토치니와 나호드카를 통한 러 극동 물량은 2분기에 39% 증가했음. 노보로스츠크의 흑해를 통한 컨테이너 물동량은 40% 증가했음. 상트 페테르부르크, Ust-Luga와 Kaliningrad의 발트해 항구를 통한 물동량은 우크라이나 전쟁 이전 수준의 절반에 머물렀지만 여전히 25% 증가했음.
- 현재 MSC만이 발트해에서 러시아로 연결되는 피더망을 유지하고 있는 유일한 선사임. Linerlytica는 2022년말 이래 약 100척의 선박이 새로운 러시아 무역 서비스에 투입된 것으로 추정하고 있음. 이로 인해 6개월동안 200,000 TEU 용량이 추가되었다고 보고 있음. 아랍 에미레이트, 이집트, 터키를 통한 환적 서비스는 물론 아시아에서 러시아 항구로 항해하는 새로운 선사들이 참여한 것임.
- OVP Shipping, Safetrans Line을 포함한 중국의 신규 선사들이 점점 더 자리를 잡아가고 있음. 이들은 FESCO와 같은 러시아 선사들이 제공하는 운송서비스를 보완하고 있음.
- Reel Shipping, Mountain Air Shipping과 같은 두바이 기반 기업, Neco Line 및 화물 운송업체 Modul과 같은 러시아 기업, 중국 스타트업 Global Field Line등도 러시아 무역에 참여하고 있음.
- 일부 운영사는 러시아 무역에 참여하기 위해 중고시장에서 선박을 구입하기도 함. 최근 북극해항로를 통해 첫 번째 항해를 시작한 Hainan Yangpu NewNew Shipping이 이러한 선사에 속함.
- 이 서비스는 지난 5월에 930만 달러에 판매된 것으로 알려진 1,638TEU NewNew Polar Bear( 이전 명칭: Baltic Fulmar, 2005년 건조)을 사용하여 시작되었음.

- 이 중국 선사는 러시아 파트너 화물 대리점인 Torgmoll과 Global Ports Group과 함께 45-50일 소요되는 수에즈 항로 대신 중국에서 러시아까지의 항해를 제공함. 네 척의 선박을 이용하여 중국과 상트페테르부르크 및 칼리닌그라드 항구 사이를 운항할 계획임. 또 다른 1,600TEU급 선박은 북극해항로를 통해 중국과 아르한겔스크 사이를 운항할 예정임

출처: <https://www.tradewindsnews.com>, 2023. 7. 25

## <북극 조선>

### ○ 한화오션은 두 번째 FSU를 러시아 캄차트카로 인도하면서 가격을 올렸음

- 증권거래소 공시에 의하면 FSU의 비용이 조선소측에 의해 10% 증가했음. 2020년 6월, 러시아 GTLK(러시아 정부 소유 운송 임대회사)와의 계약에서는 각각 3.67억 달러였음. 그런데 최종 가격은 4.04억 달러임. 이 가격은 361,600 cbm에 달하는 설비가 캄차트카의 비체빈스카야만으로 출발하면서 밝혀졌음.
- 러시아의 우크라이나 침공과 이에 따른 제재에 의해 노바텍사의 Arctic LNG2 건설 계획이 지연되었음. 중력 기반 구조물 공사는 계속되어 첫 번째 생산설비는 7월말 Utrenniy 터미널로 예인될 것으로 예상됨. 러시아는 2032년까지 북극에서 6,000만톤의 LNG를 수출할 수 있는 능력을 갖추기를 원하고 있음.

출처: <https://www.tradewindsnews.com>, 2023., 7. 6

### ○ Koryak FSU, 캄차트카의 베체빈스카야 만에 성공적으로 인도됨

- 5,000~20,000 마력의 예인선 참여하여 Koryak FSU를 안전하게 예인하였음. LOA 400미터, 폭 60미터, 적재 흘수 12.2미터의 비자향선임. LNG 저장용량은 361,600cbm임. 노바텍사의 북극 LNG화물을 환적할 예정임. 가스의 일부는 캄차트카 지역의 공공 수요를 충족시킬 것임.
- Arctic Perevalka Company( PAO NOVATEK의 자회사)는 캄차트카 우선 개발지역의 거주자 지위를 받았으며, 극동북극개발부와의 계약에 따라 약 60억 루블을 투자할 예정임. 이 터미널은 연간 2,000만톤의 LNG 환적 터미널 용량이며, 2023년 말에 Kamchatka MPC를 가동할 것으로 예상됨.
- FSU는 한 척에 4.04억 달러로 책정되었음. 처음에 러시아 국영 국가 운송 임대회사(GTLK)가 발주했으며 이제 Novatek이 통제하고 있음. 북극에서 생산되는 러시아 LNG 운송에서 쇠빙LNG운반선의 효율적 운송을 위한 환적 허브로 운영될 것임. 현재 러시아의 북극 LNG 플랜트는 1,650만톤의 Yamal LNG이지만, 계획보다 1년 늦은 2024년 초에 가동될 Arctic LNG2 플랜트가 추가될 것임.

출처: <https://en.portnews.ru>, 2023. 7. 14, <https://www.tradewindsnews.com>, 2023. 7. 25

## <북극 자원개발>

### ○ 푸틴, Arctic LNG2 첫 번째 생산시설의 출발을 승인함.

- 크렘린궁은 2023년 7월 20일(목), 무르만스크 지역에서 북극해항로를 통해 기단반도의 생산기지로 향하는 Arctic LNG2 첫 번째 생산시설의 출발을 승인했다고 밝혔다. 푸틴의 러시아 에너지 프로젝트에 대한 특별한 관심을 의미함. 러시아는 서방의 제재 상황에서 자체 노하우 개발에 주력하고 있음.
- Arctic LNG2는 가스프롬이 주도하는 사할린 2 플랜트와 노바텍의 Yamal LNG에 이어 러시아의 세 번째 대규모 LNG 프로젝트가 될 것임. 현재 LNG시장에서 러시아가 8%를 차지하는 데 20%를 확보한다는 목표를 달성하는 데 도움이 될 것임.

출처: <https://www.devdiscourse.com>, 2023. 7. 21, <https://www.reuters.com>, 2021. 7. 21.



### ○ 프랑스, Technip사, Arctic LNG2 프로젝트에서 철수 완료

- Technip의 CEO Arnaud Pieton은, 2022년 10월 회사는 Arctic LNG2 프로젝트를 종료하는 계약을 체결했으며, 2023년 5월 회사가 상반기에 종료를 완료할 예정이라고 말했다. 7월 27일 Pieton씨는 Technip사의 상반기 결과 보고서에서 계획된 종료를 완료했다고 확인했음.
- Pieton은, Technip사가 현재 건설중인 LNG 프로젝트는 전 세계에서 건설중인 LNG 프로젝트의 약 35%에 달한다고 말했다.

출처: <https://lngprime.com>, 2023. 7. 27

### ○ 러시아 드릴십, 미국 국경을 따라 축치해에서 탐사 시추 시작

- 무르만스크를 모항으로 하는 Bavenit호는 로스네프찌사를 대신해 축치해에서 탐사를 시작했음. 동북극 대륙붕의 미탐사 지역에서 시추 코어를 확보하기 위함이라고 로스네프찌사가 밝혔다.
- 시추는 로스네프찌사의 Severo-Vrangelskoye 지역으로 미국 해역에 바로 인접한 곳임. 최근 몇 년 동안 로스네프찌사는 카라해, 랩테프해와 동시베리아해에서 탐사를 진행했음.
- Bavenit호는 1986년 헬싱키에서 건조되어 러시아 북극 최북단에서 활동할 수 있도록 업그레이드를 거쳤음. 러시아 국영 광물 탐사 기업인 Rosgeo의 자회사로 무르만스크에 기반을 둔 AMIGE에서 운영하고 있음. 2020년에는 카라해 북부에서, 2021년에는 바렌츠해와 카라해의 가스프롬 라이선스 해역에서 총 5개의 유정을 시추했음.

출처: <https://thebarentsobserver.com>, 2023. 7. 27

## <국제협력>

### ○ 일본의 훈련선 Osho maru호가 북극으로 출항

- 2023년 6월 8일 일본의 훈련선 Osho maru호가 하코다테항을 출발하여 8월 3일 귀항할 예정임. 배는 학생과 연구원을 태우고 베링해와 축치해를 향해 항해할 것임.
- 5세대 훈련선으로 2014년 완공된 이 선박은 아북극 지역 항해를 위한 내빙 구조를 갖추고 있음. 국립극지연구소, 일본해양지구과학 기술청, 북해도대학이 주도하는 프로젝트인 ArCS II(Arctic Challenges for Sustainability II) 지원을 받았음.

출처: <https://www.uarctic.org>, 2023. 6. 20

### ○ 해저 인터넷 케이블에 대한 유럽의 의제

- 해저 광섬유 케이블은 전 세계 인터넷 트래픽의 99%를 지원하고 있음. 최근 몇 년 동안 이런 네트워크를 표적으로 삼아 통신 및 정보 교환을 정지시키고 도청하는 문제는 미국과 중국 간 국제적 긴장의 중심이 되었음. 유럽에서는 2022년 9월 노드 스트림 파이프라인의 방해 이후 해저 중요 인프라의 복원력을 보장하는 것이 민감한 주제가 되었음.

- 중국의 일대일로 이니셔티브와 경쟁하는 국제 프로젝트에 자금을 조달하기 위한 유럽의 전략인 Global Gateway는 해저 및 지상 광섬유 케이블, 우주 기반 보안 통신 시스템 및 데이터 센터와 같은 디지털 연결 프로젝트에 약 300억 유로를 배정했음.
- EU가 자금을 사용하려는 또 다른 제안은 수에즈항로와 남중국해를 피한, 북극을 통해 스칸디나비아와 일본을 연결하는 Far North Fiber 프로젝트임.
- 통신 사업자와 금융기관은 해저 케이블 프로젝트에 관심이 있지만 회원국의 참여는 제한적임. 육지로 둘러싸인 많은 EU국가는 인터넷 케이블에 거의 관심이 없음. 그러나 핀란드는 선두에 있는 핀란드 회사 Cinia를 통해 해저케이블을 강력하게 지지해왔음.

출처: <https://www.euractiv.com>, 2023. 7. 12

### ○ 중국 13차 북극 탐험 중

- 중국의 13차 북극 탐험이 7월 14일 시작되어 9월말까지 진행됨. 15,500해리의 항해가 이루어짐. 탐험은 주로 Pacific Arctic해역과 Gakkel Ridge에서 이루어짐. 13번째 북극 탐험은 Xuelong2호가 진행하며, 중국 연구자와 러시아, 태국과 다른 나라의 연구자들이 승선해 있음.

출처: <https://polarjournal.ch>, 2023. 7. 24

### ○ Royal Wagenborg사의 Alaskaborg호, 2023년 첫 북서항로로 진입

- 선박 위치 추적시스템에 의하면 Royal Wagenborg사의 Alaskaborg호가 북서항로로 진입하고 있음. Royal Wagenborg사의 내빙선박들은 2018년을 제외하고 2016년 이래 매년 북극항로를 항해하고 있음.

출처: <https://twitter.com/AkerArctic/status/1682799039358685184?cxt=HBwWgMC-le-zwNouAAAA&cn=ZmxleGlibGVfcmVjcw%3D%3D&refsrc=email>, 2023. 7. 23

### ○ 서방의 제재와 불신이, 북극에서의 중-러 협력을 촉진했음

- 중국과 러시아는 기후변화로 인해 북극해항로 전망이 열리고, 극지방이 미 중 경쟁의 또다른 전선으로 변모함에 따라 에너지와 과학에서 국방에 이르기까지 북극 협력을 강화하고 있음.
- 우크라이나 전쟁 이후 EU의 제재로, 러시아는 원유를 위한 새로운 시장을 모색해야 했으며 수출의 대부분은 길고 비용이 많이 드는 수에즈항로를 통해 중국과 인도로 이루어졌음.
- 중국은 2030년까지 극지방 대국이 되겠다는 야망을 품고 있으며, 최근 몇 년간 북극 국가, 특히 러시아와의 과학 연구 및 경제 관계 강화를 통해 북극에서 발판을 마련하고 있음. 푸틴은 지난 3월 시진핑 중국 국가주석과의 회담에서 "북극항로 통과 가능성을 개발하는 데 있는 중국 파트너들과의 협력이 유망하다고 본다. 북극해항로 개발을 위한 공동 작업체를 만들 준비가 되어 있다"고 말했음.
- 북극 싱크탱크 Arctic Institute의 Pavel Devyatkin 수석연구원은 러시아 북극에서 중국으로 더 많은 석유가 유입되고 있는 것은 "두 나라 간의 에너지 협력이 증가하고 있다는 최근의 신호"라고 말했음. Devyatkin에 의하면 중국은 러시아와의 과학 및 경제관계를 이용하여 북극에서 발판을 마련했음. "예를 들어, 중국은 북극 국가의 과학자들과 함께 국제 북극 연구 탐험에 참여하는 등 과학 협력에 적극적이다"라고 말했음. 중국과 러시아의 파트너십은 북극이사회의 붕괴로 더욱 강화되었음. 전문가들은 중국이 옵서버로 참가하고 있는 북극이사회와 러시아 사이의 갈등이 커지면서 러시아가 이 지역과 관련된 활동에서 중국과의 관계를 강화하도록 만들었다고 말함.

- 2022년 9월 미국 해안경비대는 알래스카 인근에서 합동작전을 펼치는 중국과 러시아 군함을 조우했음. 2023년 7월 중순 중국과 러시아는 '전략 수로의 안전 수호'를 목적으로 동해에서 합동 해군 및 공군 훈련을 개최했음. 2023년 4월에는 BRICS의 다른 회원국과 협력하여 노르웨이 스발바르에 국제 북극 과학 기지를 개발할 계획을 발표했음. 트롬소의 노르웨이 북극 대학 정치학 부교수인 마크 란테뉴는 중국도 "북극 정책을 재편하고 재고하는" 과정에 있다고 말했음. 란테뉴 교수에 따르면 중국은 다른 북극 국가를 소외시키지 않고 러시아를 지원하려고 노력하고 있지만 최근 몇년동안 관계가 악화되어 중국은 러시아와의 협력을 추진했음. "중국이 이 지역에서 활동할 수 있는 능력이 훨씬 더 제한되었다. 북극이사회가 제대로 기능하지 못한다면 중국은 아마도 북극 국가들과 양자 협력을 더 많이 활용해야 할 것"이라고 말했음.
- 노르웨이 국방 연구소의 Liselotte Odgaard 교수는 북극 지역에서 러시아와 중국의 긴밀한 전략적 파트너십은 "양날의 검"이라고 말했음. "중국은 모든 서방 국가에 투자를 하고 있지만 나토 국가들이 점점 더 중국을 거부하기 때문에 많은 전략적 투자를 할 수 없다."고 말했음. Odgaard에 따르면 중국은 수많은 과학 및 환경 협력 기관과 관측소에 진입했으며 지역 외부의 국가에 개방된 많은 다자간 과학 탐사에 참여했음. 그러나 이러한 자원이 상황 인식 및 정보와 같은 군사 전략적 목적에도 사용될 수 있다는 인식이 커지고 있다고 지적했음.
- Odgaard는 "중국은 수년 동안 그로부터 엄청난 혜택을 받았지만 이제 사람들이 주목하기 시작했고 중단되고 있다."라고 말했음. 중국이 잠재적인 군사적 용도가 있는 자산을 사거나 건설하려고 시도하고 북극에서 전략적 주권을 추구하면서 이 지역의 유럽 및 북미 국가들은 중국의 투자를 더욱 경계하게 되었음. 베이징은 스발바르 군도와 아이슬란드에 영구적인 연구 기지를 두고 있으며 해양 생태학 및 대기 물리학과 같은 분야에서 광범위한 연구를 지원하고 있음. 그러나 2019년에는 북극 지역의 이미지를 중계하기 위해 2016년 중국이 스웨덴 북부의 키루나에 건설한 세 번째 기지가 인민해방군과의 관계가 있다는 혐의로 조사를 받아 군사 정보에 사용될 수 있다는 우려가 제기되었음. 같은 2016년 국영 중국 통신 건설 회사는 그린란드에 공군 기지가 있는 미국과의 동맹에 대한 덴마크의 우려로 그린란드에 4억 2천만 달러 규모의 공항 프로젝트를 건설하려는 입찰을 철회했음. 2017년 덴마크는 안보 문제로 인해 그린란드의 버려진 해군 기지를 매입하겠다는 중국 광산 회사 General Nice Group의 제안을 거절했음. 2018년 상하이에 본부를 둔 북극에서의 중국 활동을 계획하고 조정하는 중앙 정부기관인 극지연구소는 핀란드 북부 리플란드에 있는 공항을 구입하려는 입찰에서 좌절되었음. 헬싱키는 워싱턴의 압력으로 거래를 중단했음. 중국 극지연구소는 2023년 6월 빙하 통신, 항법 및 위치 확인을 위해 북극해에 대규모 수중 장치를 배치할 준비가 되었다고 발표하면서 워싱턴에서 더 많은 불안을 불러일으켰음.
- 미국은 핵잠수함을 극지방의 얼음 아래에 숨기는 데 사용될 가능성이 있기 때문에 이러한 움직임에 반대하고 있음. 워싱턴에 본부를 둔 싱크 탱크인 전략국제문제연구소(Center for Strategic and International Studies)의 Brian Hart 연구원은 중국의 투명성 부족은 과학 연구가 군사 또는 정보 활동에 문을 열 수 있다는 우려를 거듭 제기했다고 말했음. "연구와 관련하여 민간과 군대 사이의 경계가 종종 흐려질 수 있으며 이것은 분명히 중국에 해당한다."라고 말했음. "이는 합법적인 과학 연구조차도 비민간목적으로 중국의 군사 및 정보 기관에서 잠재적으로 사용될 수 있음을 의미한다."라고 말하면서 Hart는 중국과 러시아의 강력한 외교적, 경제적, 군사적 관계는 부분적으로는

북극에서 중국의 영향력을 높이는 데 목적이 있다고 말했다. 그러나 Hart는 러시아가 가장 민감한 군사 자산을 운용하고 있는 전략적 뒷마당으로 간주하는 북극에서 중국의 군사 활동 범위를 경계할 가능성이 높다고 덧붙였음.

- 노르웨이 연구소의 Odgaard에 따르면 중국은 단독 작전을 통해 북극에서 군사 강국이 되는 것을 목표로 하는 것이 아니라, 이 지역에서 러시아의 주둔을 지원함으로써 중국의 전략적 관계를 강화하려고 하고 있음. 중국이 유럽과 협력 관계를 유지하기를 원하지만 유럽은 미국과의 전략적 경쟁에서 "잘못된 편"에 있다고 말했다. Odgaard는 "중국의 최우선 과제는 러시아가 북극에서 지중해까지 그 경계선을 넘어 나토를 계속 위협할 수 있게 하는 것이다."라고 말했다. "러시아가 계속해서 위협이 되고 무거운 짐을 지는 것이 중요하다. 중국은 스스로 그렇게하기를 원하지 않는다. 대신 러시아를 돕는 데 큰 관심을 가지고 있다. 중국은 러시아에 부족한 경제적, 기술적 자원을 가지고 있다."고 말했다.
- Arctic University의 Lanteigne에 따르면 중국은 계속해서 자신을 이 지역의 이해관계자로 묘사할 것임. 그는 미국 항공모함이 65년 만에 처음으로 노르웨이를 방문한 것은 이 지역이 더 이상 "군사 활동 금지 구역"이 아님을 알리는 신호라고 말했다.

출처: <https://www.scmp.com>, 2023. 7. 25

**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.