



| 특집 | 북극해항로운항 | 조선 | 북극물류 | 국제협력 |

특집: 북극해항로 관련 러 교통부와 Rosatom사간의 알력 - 야말LNG선 '보리스 빌키츠키'호의 고장 사례-

영산대 북극물류연구소(IAL) 2018. 5. 9.

1. 개요

- 작년 11월 푸틴대통령은 러시아 국영원자력에너지회사인 Rosatom사가 향후 북극해항로 (NSR) 관리 및 발전업무를 담당토록 승인한 바 있으나(북극물류동향 뉴스레터 2월호 특집: "Rosatom사로의 북극해항로 개발 업무 위임" 참조), 4월말 현재까지도 핵심 당사자인 러시아교통부와 Rosatom사는 북극해항로 관리업무 이관 문제 관련, 합의에 이르지 못하였음.
- 러시아교통부 산하 러시아연방해양하천수송청(Rosmorrechflot)의 올레르스키 청장은 러시아 연방해양하천수송청 소속 북극해항로국(NSRA)이 북극해항로 관리업무를 계속 맡고, Rosatom사는 북극해항로 인프라 관련 소유 기능을 맡아 역할분담을 해야 한다고 주장함.
- 지난 3월 야말 LNG운반선 중 한척인 "보리스 빌키츠키"호의 아지포드 세 개 중 한 개가 고장 나서 내빙등급이 Arc4로 낮춰진 상태에서 북극해항로를 운항한 것에 대해 북극해항로국(NSRA)이 NSR 안전운항 규정을 위반했다고 지적하였음. 반면 국영원자력쇄빙선회사인 'RosAtomflot'사(Rosatom사 소속)는 이 선박이 Arc4 상태여도 NSR 안전운항에는 전혀 문제가 없다는 입장이어서, 러시아교통부의 NSR 관리업무가 Rosatom사로 이관되는 논의과정의 갈등이 표출된 사례로 판단됨.
- Novatek사와 Rosatomflot사는 손상된 LNG운반선 이용 규정 관련 러시아교통부의 방침에 동의하지 못하였음. 러시아교통부가 NSR 항해 안전 규정을 위반한 점에 대해 업계를 비난한 데 대해, Rosatomflot사는 러시아교통부(전담기관: 북극해항로국(NSRA))에 북극해항로 상의 작업 규정을 개정해줄 것을 요구했음. 푸틴대통령은 이 문제에 대한 상세한 검토를 지시함.

2. NSR 관련 러시아 교통부와 Rosatom사간의 힘겨루기 세부 내용

1) 야말LNG선 “보리스 빌키츠키”호의 아지포드(Azipod) 고장과 NSR 규정 위반 개요

- 지난 4월 26일 노바텍사 임원 마르크 쟈트베이씨는 야말 LNG운반선 중 한척인 “보리스 빌키츠키”호의 아지포드 세 개 중 한 개가 고장 났다고 밝힘. 러시아 코메르상트지 보도에 따르면, 이 LNG운반선은 3월에 고장 났었다고 함. 북극해항로국 정보에 의하면, 프랑스선급 회사인 Bureau Veritas가 3월 30일 “보리스 빌키츠키”호의 아지포드 고장을 알았다고 함. 러시아선급 기준에 따르면 이 LNG운반선의 내빙등급은 Arc7에서 Arc4로 하향조정되며, 원자력쇄빙선의 에스코트하에서도 공식적으로 두꺼운 얼음에서 NSR 운항을 할 수 없음. 4월 9일 이 선박이 원자력쇄빙선 “타이미르”호의 인도 하에 북극해항로 수역으로 진입하였음. 북극해항로국은 이 LNG선이 북극해항로로 진입할 권리가 없었다고 간주하고 있음
- 4월 12일 사베타항에 입항한 “보리스 빌키츠키”호에는 정확한 Ice Chart가 없고, 경험있는 선장과 선원이 부족하다는 것을 사베타항 항만당국이 확인했음. 이전 항해시 NSR구간 진입 시 관련정보를 NSRA에 통지하지 않았다는 규정위반 사례도 들었으며, 선박을 억류하였음.
- 야말 LNG선 ‘보리스 빌키츠키’호의 NSR 규정 위반 사례 경과

일자	내용	비고
2018. 3. 23	사베타 출항 후 Azipod 3기 중 1기 고장 발생 선장, Dynagas, Rosatomflot사에 통지 NSRA, Sabetta 항만당국, 키프러스에는 미통지	Arc7->Arc4
3. 30	로테르담 입항 전, 프랑스선급 Bureau Veritas 고장 인지	
4. 09	쇄빙선 ‘Taymir’ 호 쇄빙지원 하에 북극해항로 수역 진입 NSRA 선박동향으로 이상상황 인지	
4. 12	Sabetta 당국 “정확한 Ice chart 부재, 경험 있는 선장과 선원 부족” 발견(NSRA 규정 위반 확인), 러시아연방경비대 선박 억류	
4. 21	쇄빙선 ‘50 Years of Victory’ 쇄빙지원 하에 Montoir항으로 출발 이후 Yamal LNG 생산설비 보수일정에 의거하여 수리 예정	

2) 러시아교통부의 입장

- 지난 4월 23일 러시아 북극지역 사베타항에서 개최된 러시아 북극개발위원회 상임위원회 회의에서 러시아연방해양하천수송청(Rosmorrechflot) 빅토르 올레르스키 청장(러시아교통부 차관)은 러시아교통부가 Rosatom사와 북극해항로 관리업무 문제 관련, 아직 합의에 이르지 못했다고 밝힘
- 올레르스키 청장은 어느 기관이 북극해항로 통항 허가서를 교부할 것인지 등 NSR 관리기능에 대한 의견 불일치가 있었다고 말함. 현재 북극해항로국(NSRA)은 러시아교통부 별칭인 러시아연방해양하천수송청(Rosmorrechflot)의 소속 조직임. 러시아교통부는 이 북극해항로국의 기능이 관리기능이라고 주장하는 반면, Rosatom사는 산하에 ‘Atomflot’라는 원자력쇄빙선단을 보유하고 있어서, Rosatom사가 NSRA를 더 효율적으로 관리할 수 있다고 주장함.

- 올레르스키 청장은 러시아교통부는 Rosatom사가 북극해항로의 항만하부구조를 소유하는 것에 반대하지 않지만, 이는 오직 신규 부두와 항만건설에만 해당하는 것이라고 강조함. 그는 북극해항로에 대한 관리자 역할은 러시아교통부 북극해항로국(NSRA)이 맡고, 소유 기능은 Rosatom사가 맡아야 한다고 주장함.

3) 국영원자력쇄빙선회사 'RosAtomflot'사 입장 (Rosatom사 소속)

- Atomflot사의 룩샤사장은 "보리스 빌키츠키"호의 내빙등급을 Arc4까지 하향조정된 것은 이 LNG선의 상업운항 속도에 영향을 미치지 않지만, 안전운항에는 전혀 영향을 미치지 않는다고 주장함. 카라해의 해빙이 Arc7 선체에 영향을 미칠 수 없음. 이 선박은 NSR 해빙상황에 대한 위성정보 하에 쇄빙선과 함께 운항했다고 함. 쇄빙선 인도하의 선박운항 중간 속도는 독자 운항 하의 기준 속도와 다르지 않다고 주장함. 룩샤사장은 아톰플로트사는 인도 요청을 거절할 수 없었고, 선박 고장에 관한 정보 제공은 룩샤사장의 권한 밖이라고 언급함.
- 룩샤사장에 따르면, 아톰플로트사는 NSRA측에 여러 번 NSR상의 통항 규칙 방법에 대해 재고할 것을 요청했지만, 해명을 듣지 못했다고 함. 반대의 경우, 아톰플로트사는 중간형태의 해빙조건에서 Arc4, Arc5선박의 에스코트를 중지해야하므로, 이는 유망한 'Arctic LNG' 같은 상업 프로젝트에 손실을 초래할 수도 있고, 노릴스크의 생산품 공급에도 위협이 될 수 있다고 보고 있음.
- 소식통에 따르면, 이 기간에 카라해에 십여척의 Arc4, Arc5 선박들이 있었지만, 그들은 문제들을 일으키지 않았다고 함.

4) Novatek사 입장

- 노바텍사는 이 상황에 대해 코멘트 하지 않았지만, 익명의 노바텍사 관계자는 쇄빙LNG선 Yamalmax는 심지어 아지포드 한 개만으로도 쇄빙선 인도 하에 운항이 가능해서, 고장은 정확히 NSR 상의 안전운항에 영향을 미치지 않았다고 주장했음.

3. 영산대 북극물류연구소(IAL) 평가

- 러시아교통부는 북극해항로 상의 안전운항, 운항 허가(Permission) 교부권 등의 업무 관련, 아직도 교통부 소속 부서인 북극해항로국(NSRA)이 북극해항로 관리업무를 계속 맡아야 한다고 주장하고 있음. 상기 내용들은 북극해항로 관리를 둘러싼 러시아교통부와 Rosatom사 간의 현재 갈등 상황을 잘 보여주는 것임.
(* 매년말 NSRA 수석부국장 니콜라이 몽코 씨가 해수부주최 북극항로 세미나에 발표자로 계속 참석하여 한해의 NSR 운항결과를 소개하고 있음)

- 2017년말 로스아톰사는 NSR 운항 허가권, 항만 등 러시아교통부의 자산과 권한을 모두 로스아톰사 통제 하로 이관시키는 북극해항로 발전 계획서를 작성했고, 푸틴대통령이 이 안을 작년 11월에 승인한 상태임. 아직은 러시아교통부의 자산과 허가권들이 아직 Rosatom 사로 모두 이관되지 않았고, 관련 법안도 마련되지 않은 상태여서 당분간 갈등이 지속될 것으로 예상됨.
- 아직 NSR 운항 관련 NSRA의 규정 중에 미흡한 부분이 있다 해도, 아직은 그 규정을 잘 준수해야 하는 상황임. 러시아교통부와 업계(노바텍사, 아톰플로트사 등)와의 갈등으로, 아직 계속 NSR 관리업무를 맡고 있는 러시아교통부 하의 현 NSR 운항 규정 등으로 인해, 현재 진행 중인 야말 LNG 프로젝트의 LNG 수송에 차질을 빚게 될 우려도 있음. 러시아교통부는 NSR 안전 운항의 최적의 관리기관은 NSRA라는 사실을 계속 주장할 것으로 보임.

끝.

출처: www.kommersant.ru 2018.5.3., 2018.4.24., www.morvesti.ru 2018.5.7., www.lngworldshipping.com 2018.04.20., www.arctictoday.com 2018.5.4., www.highnorthnews.com, 2018.04.27

<북극해항로 운항>

○ 북극해항로 상의 물동량이 꾸준히 증가할 것임

▶ 러시아연방해양하천수송청(Rosmorrechflot)의 부청장인 유리 코스틴씨는 2017년 북극해항로 상의 물동량이 993만톤이었으나, 2018년에는 1200-1400만톤으로 증가될 것이라고, “북극에서의 수송물류”제하의 국제컨퍼런스에서 기자들에게 언급함.

▶ 현재 작년 동기 대비, 실제 두 배 증가했다고 함. 작년의 1사분기 물동량 규모가 130만톤이었으나, 2018년 1사분기 실적은 250만톤에 달했다고 밝힘. 2017년에 북극해항로국의 NSR 운항 허가 교부 건수는 660건이었고, 주요 화물은 광물자원, 북극의 연안운송과 국제통과운송이었다고 언급함.

출처: www.sever-press.ru 2018.4.27.

○ 북극해항로 상에 안정된 통신서비스가 제공되어야 함

▶ 4월24일 모스크바 Rosatom사에서 러시아 국가북극개발위원회(위원장: 로고진 부총리) 회의 개최됨. 금번 러시아 국가북극개발위원회 회의 주요 안건 중 하나는 러시아연방 북극존에서의 통신서비스 제공이었음. 러시아 통신 및 대중커뮤니케이션부 니키프로프 장관에 따르면, 러시아 북극존 통신서비스 제공을 위한 위성 이용을 위해 2022년까지 위성비행장치 5개를 발사할 예정이라함. 북극지역의 통신 지원프로그램을 위한 자금 조달 규모는 대략 620억루블로 평가되며, 이 중 580억루블은 예산의 보조금에서 충당해야한다고 함. 야말-네네츠자치주 주지사 드미트리 코빌킨씨는 동 회의에서 야말지역에 통신서비스 발전 문제가 매우 중요하다고 강조함.

출처: www.sever-press.ru 2018.4.25.

○ 러시아 교통부는 2018년 통합된 “북극해항로국(NSRA)를 설립할 계획임

▶ 러시아교통부는 2018년에 북극해항로 구역에서의 제반 항해 안전 보장조치들을 해결할 수 있는 통합된 북극해항로국(NSRA:Northern Sea Route Administration)을 설립될 계획임. 이 내용은 러시아교통부 산하 별칭인 러시아연방해양하천수송청(Rosmorrechflot)의 회의에서 발표되었음.

▶ 빅토르 올레르스키 청장(러시아교통부 차관)에 따르면, 2017년 NSR 운항결과, 북극해항로상의 물동량은 2016년 대비 32.8%가 증가했고, 993만톤에 달하였음(2016년에는 748만톤). 이 가운데 국제통과운송은 19.4만 톤으로 2016년의 21.4만 톤 대비 감소하였음.

▶ 전문가들의 평가에 따르면, 2025년까지의 북극해항로 물동량은 70-80백만 톤이 될 것 이라

함.

출처: www.portnews.ru 2018.3.28.

○ Yamal LNG 프로젝트는 현재까지 LNG 2백만톤을 수송하였음

▶ Yamal LNG사는 첫 번째 LNG 생산라인에서 생산된 2백만톤의 LNG를 수송하였음. 사베타항에서 1척당 약 7.4만톤을 선적하는 야말LNG 운반선은 현재 27번째의 운반선이 출발하여 200만톤의 수송 실적을 달성하였음. 장기계약 하의 LNG 공급은 2018년 4월부터 시작되었음.

출처: www.novatek.ru 2018.5.7.

○ 노바텍 미켈슨회장: "Arctic LNG-2" 프로젝트 수행에 자본투자가 30% 더 적게 소요될 것임

▶ 사베타항에서 러시아 하원인 두마의 회의가 개최되었음. 주요 테마는 "Yamal LNG" 같은 대규모 투자프로젝트 추진 문제였음. 노바텍사의 미켈슨 회장은 'Yamal LNG' 프로젝트 추진 과정을 비롯한 노바텍사의 계획 등을 의원들에게 설명하였음. 미켈슨 회장은 러시아의 조선산업에 대한 러시아정부의 법적인 지원 강화 필요성을 언급했음.

▶ 또한 그는 야말의 다음 프로젝트인 "Arctic LNG-2" 프로젝트는 이전 프로젝트보다 30% 더 적은 투자비용이 소요될 것이라고 말함. 이로 인해, 러시아 연료에너지복합체의 경쟁력이 더 향상되게 될 것이라고 함.

출처: www.sever-press.ru 2018.4.24.

○ ROSATOMFLOT 해빙예측을 위한 일반입찰 시작

▶ 러시아 원자력쇄빙선사 ROSATOMFLOT는 2030~2050년 동안 북극해 해빙 예측을 위한 일반입찰을 시작했음. 러시아 원자력회사 ROSATOM사는 조달 웹페이지에서 북극해항로 구간에서의 선박운항을 계획하는 데 필요한 해빙예측이 필요하며 이에 대한 일반입찰을 공지하였음. 예측에는 북극해 해빙의 현재 상황평가, 1970년대 후반의 인공위성 정보로부터의 과거 변화 평가를 포함하여 지구와 북극에서 발생하는 기후변화 메카니즘과 이유에 대한 분석이 포함되어야 한다고 함. 10년 단위의 장기에측은 새로운 접근이 필요할 것임. 전문가들은 북극에서의 해빙조건에 대한 가장 근접한 시나리오를 계산해야만 함. 이전 보도에 의하면 ROSATOM사가 북극해항로 구간에서의 선박통항을 통제하는 권한을 가질 것이라 함. 실제로 그렇게 되었을 경우, NSRI가 북극해에서 러시아 운송통로로의 개발을 가속화할 것임. 이 규정은 올해 승인될 것으로 예상되며 ROSATOM사에 북극해 수역에서의 선박통항로 조직화, 기후, 얼음과 항해 상황을 모니터링할 것임

출처: arctic.ru 2018.4.17

○ Polar-Class Dual-Fuel 케미컬운반선 진수

▶ 캐나다 선사 Desgagnes는 Polar Class 최초의 Dual-Fuel Oil/Chemical 운반선을 진수했음. 5,000만 달러를 투자하여 건조한 선박으로 dual-fuel(병커-LNG) 설비를 갖추는 데 900만 달러가 소요되었음. double-hull의 PC 7 클래스의 이 선박은 17,000 cbm 이상의 탱크를 가지고 있으며, 석유제품이나 케미컬을 운송할 것임.

출처: maritime-executive.com, 2018.04.17.

○ 중국의 두 번째 쇄빙연구선 설룡2호 2019년 완공

▶ 중국에서 건조되고 있는 두 번째 쇄빙연구선 설룡2호가 상해에서 조립되고 있음. 설룡2호는 전장 122.5미터, 선폭 22.3미터, 13,990배수톤이며 항해가능거리는 2만 해리임. 중국 본토에서 처음으로 건조되는 쇄빙연구선은 114개의 부품이 11개의 블록으로 결합되어 선미부터 조립될 것임. 8월 28일경에 조립이 완료될 것이며 내부 시설이 완료 후 시범운항은 2019년 상반기에 이루어질 것임. 핀란드 Aker Arctic사가 기본설계를 제공했으나 중국의 연구소와 기업들이 세부적인 사항을 완료하였음. 이 쇄빙연구선은 중국의 'Ice Silk Road' 이니시에티브와 관련 북극해역에서의 해상운송로를 개발하는 것을 지원할 것이라고 PRIC의 극지전략 담당자 Zhang Xia 가 말함. 설룡2호는 더블액티브 기능을 보유하고 있으며 이는 쇄빙연구선으로는 최초임. 설룡호는 현재 남극 기후변화 데이터를 수집하고 있으며, 러시아가 쇄빙화물선으로 건조한 것을 1994년 중국이 구매하여 극지연구선으로 개조한 선박이었음

출처: globaltimes.cn, maritime-executive.com 2018.03.29.

○ 북극해에서의 해상활동이 북극점에 근접하고 있음

▶ 최근 4년간 북극해에서의 해상교통지도에 의하면 북극점으로 근접하고 있다고 함. 2009년 9월 1일부터 2016년 12월 31일까지 북극해지역 통항 선박의 AIS 신호 1.2억 데이터 포인트를 분석한 결과 점차 북극점에 가까운 선박활동이 많아지고 있음. 특히 어선과 같은 소형선박들이 북극점에 근접하는 활동을 하고 있으며, 해빙과 AIS정보를 비교한 결과 선박들이 보다 빈번하게 얼음과 만나면서 북극점과 가까운 해역으로 항해하고 있다는 사실을 발견하였음.

출처: maritimeherald.com, 2018.04.16

< 북극물류 >

○ 부유식 원자력 발전설비 "Akademik Lomonosov" Pevek으로 출발

▶ Rosatom사는 2009년부터 상페테르부르크 조선소에서 건조된 부유식 원자력 발전설비(FNPP: Floating Nuclear Power Plant)가 4월 28일 출발하여 추코트카로 향했다고 발표함. 핵연료가 없는 상태로 무르만스크의 Atomflot로 먼저 이동하고, 2019년 하절기에 핵연료가 장착된 후 페벡으로 이동할 것이라고 함.

▶ 이 발전설비는 70MW급 발전설비로 기존 노후된 Bilibino 원자력 발전소와 Chaunskaya

TPP(Transportable Power Plant)를 대체하여, 페백 인근 지역 10만 명과 시추설비에 전기와 50Gcal/hr의 난방을 공급할 것이라고 하면서 매우 안전하며 쓰나미와 자연재해를 이겨낼 수 있다고 함. 그러나 환경주의자들은 '핵 타이타닉' 혹은 "떠다니는 체르노빌"이라고 비판하고 있음.

출처: rosatom.ru 2018.04.28., www.washingtonpost.com 2018.05.01

○ 러시아 국방부, 군사기지를 연결하는 북극해저케이블 건설 계획

▶ 이즈베스티야는 국방부 정보원을 통하여 내빙 케이블선 '불가'호가 2019년 인도되면 해저케이블 건설을 시작할 것이며, 두 번째 선박인 'Vyatka'호가 2025년까지 이 작업을 계속할 것이라고 보도함. 러시아 북극함대 기지가 있는 콜라반도의 세베로모르스크에서 블라디보스톡까지 모든 군사기지를 연결하는 최신의 데이터통신선로를 건설하는 것임. 북극해 해저를 통하여 총 12,700km에 달함. 해저로 백본이 설치되며 북극해연안과 북극해상의 섬으로 케이블이 연결될 것이라고 보도함. 군사전문가 드미트리 볼텐코프에 의하면 '환북극 케이블은 러시아의 국방력을 향상시킬 것'이라고 말하면서 '실제로 노르웨이부터 중국까지의 운용상황을 모니터링할 수 있을 것'이라고 함.

출처: thebarentsobserver.com 2018.04.24.

○ 러시아 쇄빙선 올해 북극점 크루즈 5회 실시

▶ 러시아 원자력쇄빙선사 룩사 사장은 올해 여름 모두 5회의 북극점 크루즈를 실시할 예정이라고 말함. 한 번에 120명 정도의 크루즈승객을 원자력 쇄빙선 '50 Let Pobedy'호에 승선시켜서 북극점 크루즈를 실시함. 6월말부터 8월초까지 이루어질 것이며, 크루즈 승객은 1인당 25,000달러를 부담함. 원자력 쇄빙선 회사 입장에서 이 수입은 전체 매출액의 1.5%도 되지 않지만 쇄빙선 회사 입장에서 연습을 위해 매력적이면 무료 홍보의 일환이라고 룩사 사장은 말하였음

출처: tass.com 2018.04.17

○ 러시아 북극철도 민간투자에 많이 의존할 것임

▶ 러시아 국가재정 문제로 북극철도 인프라 건설에 민간기업이 참여해야 할 것임. 러시아 우랄 지역과 서부시베리아를 연결하면서 북극해항로로 이어지는 707km의 북극철도는 아르한겔스크, 나딤, 튜멘을 연결시키게 될 것임. 보바넨코보와 사베타를 연결하는 170km를 통해 북극해항로와 연결될 것임. 러시아 정부의 장기 프로젝트는 총 30억 유로의 투자를 필요로 하나 정부예산의 부족으로 Public-Private Partnership으로 이루어져야할 것이라고 러시아정부가 말함. 민간투자기업에 대해 배타적 권리를 부여하면서 건설과 유지보수비용을 부담하게 할 것이라고 함. 야말-네네츠 지역에 거대한 천연가스산지를 보유하고 있는 가스프롬이 주요협상자임. 2017년 3월 가스프롬은 러시아 연발철도회사와 협력서를 작성했음.

○ 핀란드 북극철도의 안전성에 대한 의문 제기

▶ 핀란드 국가비상공급국 로바니에미와 키르키네즈간 북극철도 안전성에 대한 의문을 제기함. 핀란드 교통국의 보고서는 핀란드 북극철도를 통해 광물자원, 생선, 원목과 목재상품이 운송될 것이라고 하며 이 프로젝트에는 29억 유로가 소요될 것임. 동 프로젝트는 핀란드의 물류, 연결성, 핀란드 공급 보안을 개선해줄 것이라고 함. 그런데 핀란드비상공급국은 "이 철도는 러시아 국경에 매우 근접하여 건설되어, 비상상황이 발생할 경우 사용할 수 없게 될 것"이라고 함. 키르키네즈는 노르웨이의 러시아 국경에서 불과 수 km 떨어져 있으며, 계획에 의하면 러시아 국경과 십여 km 떨어져 철도가 건설될 것임.

▶ 만약 러시아가 핀란드의 공급능력에 대해 타격하는 경우, NATO국에 속하는 키르키네즈항을 공격하는 것보다 철도를 타격하는 것이 더 쉬울 것이라는 반대 의견이 있음. 이에 대해 만약 NATO와 러시아간 군사적 위기가 봉착한다면 키르키네즈를 포함한 모든 시설에 대한 타격이 가능할 것이라는 의견도 있음

< 국제협력 >

○ 미국 러시아 NSR 공동사용 요구

▶ 미국 연안경비대 폴 주쿠프트는 러시아의 배타적경제수역과 북극해상의 북극해항로는 전 세계 공동체에 개발된 운송통로여야 말한다고 말했다. 주쿠프트는 자유항해의 원칙을 확인하기 위해 미군은 북극에서의 작전을 수행할 의사를 가지고 있지 않다고 말했다. “북극에서의 자유항해를 위한 훈련 실행에 대한 아무런 압력이 현재는 없다. 그러나 미국의 입장은 북극해항로는 국제통과운송로로서 개방되어야만한다는 것이다. 이 지역은 점차 해빙이 없어지고 있는 것으로 보고 있다”고 말함. 현재 이 지역에서의 어떤 훈련을 실행하는 것에 대한 명확한 계획은 없다고 덧붙였음. 또한 북극해항로에 대한 미국 정부의 이런 입장은 러시아가 반대하고 있다고 인정하였으며 “이 문제는 미래에 대화를 필요로 할 것이다”고 말함

출처: www.rt.com 2018.04.12., arctic.ru 2018.04.13

○ 북극에서의 러시아: 친구인가? 적인가?

▶ 북극은 미발견 석유의 13%, 미발견 가스의 30%가 매장되어 있다고 예상됨. 900억 배럴의 석유, 440억 배럴의 LNG가 북극에 그리고 그중 84%가 북극해 해저에 매장되어 있을 것이라 예상됨. 북극해 연안국가들중 러시아가 가장 많은 연안을 보유하여 에너지 자원에 대해 가장 많은 권리를 가질 것임

▶ 러시아는 그들의 권리를 보호하기 위해 군사력에 초점을 맞추고 있음. 2013년 2월 2020년까지의 북극과 국가안보를 위한 개발전략을 통과시켰음. 북극권에는 14개의 비러시아 기지가 있음. 노르웨이와 그린란드에 1개, 알래스카에 다수, 캐나다에 일부가 있음. 러시아는 모두 17개의 기지가 있으며 그중 6개는 최근에 건설한 것임. 2007년 건설되기 시작한 러시아의 북극군사기지는 공군과 해운기지를 포함하고 있음. 러시아 북방함대는 현재 40척의 잠수함(다수는 핵잠수함), 한 대의 항공모함, 17척의 대형선과 33척의 보조지원함. 100대의 비행기, 40대의 헬리콥터가 있음. 이는 냉전시대에 비하면 적은 것이 사실이나 현재 미사일 방어시스템을 증가시키고 있음. 러시아는 NATO참여국과 공동으로 군사 및 SAR훈련을 실시하고 있음.

출처: geopoliticalmonitor.com 2018.04.19