



| 특집 | 북극해항로운항 | 북극물류 | 북극자원 | 국제협력 |

## 특집 : 러시아정부 '북극해항로' 경계 확장 논의

영산대 북극물류연구소(IAL, YSU) 2020.6.9.

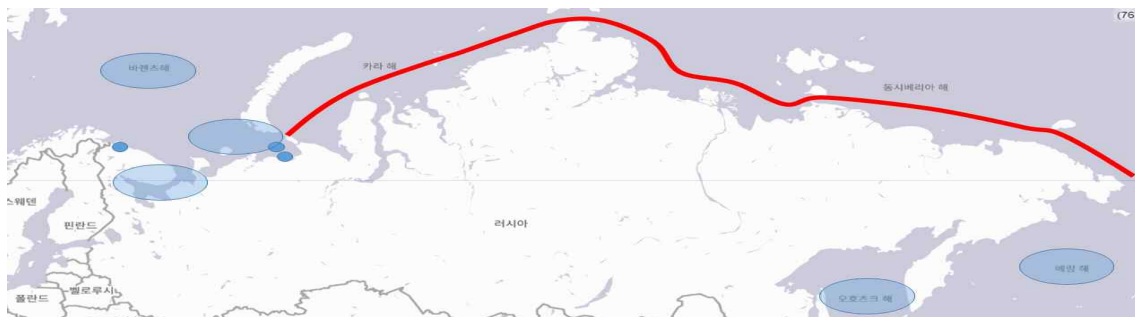
### 1. 요약 및 경과

- 러시아 정부는 북극해항로(카라해, 랍테프해, 동시베리아해, 축치해)의 경계를 바렌츠해, 백해, 페초라해, 베링해 및 오호츠크해 수역까지 포함하여 확장하는 구상을 논의 중임.
- 러시아의 유리 트루트네프 부총리는 북극해항로(NSR) 운영기관인 '로스아톰사'와 함께 러시아 정부 내 유관부처(러시아극동북극개발부, 러시아교통부, 러시아외교부)에 정부에 제안서를 제출토록 요청했음.(이에 관해서는 지난 5월13일 개최된, 러시아북극개발위원회(위원장: 유리 트루트네프 부총리) 회의록에 있음).
- 푸틴대통령은 2018년 5월에 2024년까지 북극해항로 상의 물동량이 8천만톤이 되도록 행정부에 목표치를 제시했음. 이를 달성하기 위한 방안으로 북극해항로 경계를 확장하는 방안이 유관부처에 의해 제시된 것임. 바렌츠해, 백해, 페초라해 상의 물동량(총 2,900만톤)을 포함하게 되면 푸틴대통령이 제시한 목표치가 달성될 수 있다고 함.
- 그러나 러시아국가북극개발위원회는 이러한 유관부처의 구상을 거부하기로 결정했고, 러시아극동북극개발부에 새로운 북극개발 전략에서 북극해항로 확장 개념을 빼도록 지시했다고 트루트네프 부총리가 RBC신문에 밝힘.

### 2. 북극해항로 경계 논의 과정

1) 북극해항로(NSR: Northern Sea Route) 경계 (지도 상의 붉은 실선은 개략적인 운항 루트임)

- 2012년의 러시아 연방법 132조에 따르면, 북극해항로의 경계는 서쪽의 카라해와 동쪽의 베링해협 제취네프곶(Cape Dezhnev)이고, 북극해항로가 포함하는 해역은 카라해, 랍테프해, 동시베리아해와 축치해임. 그러나 1936년의 법령에 따르면, 북극해항로의 경계는 더 넓었고, 무르만스크, 바렌츠해, 페초라해를 포함했었음.



## 2) 푸틴 대통령 제시 목표 달성을 위한 북극해항로 경계 확장 논의

○ 푸틴대통령은 2018년 5월에 2024년 북극해항로 물동량이 8천만톤이 되도록 목표치를 제시했고 이후 러시아 정부 및 주요 화주는 목표달성을 위해 노력 중임.

○ 북극 광물자원 및 수송시스템 개발 전문가그룹 위원장인 미하일 그리고리에프씨는 2019년 RBC신문과의 인터뷰에서 푸틴대통령의 5월 대통령령(물동량 8,000만톤 달성)을 이행하는 유일한 방법은 북극해항로의 경계를 확대하는 것이라 했음. 그에 따르면, 현재 운용 중인 항만과 터미널을 지닌 바렌츠해, 페초라해, 백해를 북극해항로에 포함시킬 경우, 물동량이 2,900만톤 증가될 수 있다고 함. (2019년 기준)

일련번호		해역/지역	프로젝트	생산규모	비고
운영중	추진중				
1		페초라해	쁘리라스롬나야	석유 264만톤(2018년)	가스프롬네프찌
2			바란데이	석유 1,200만톤	루코일
3		무르만스크	코브도르스키	철광석 570만톤	Eurochem
	1	무르만스크	라브나	석탄	
	2		톨로마	광물비료	
	3		비티노	석유제품	

○ 현재 추진 중인 프로젝트를 추가하면 물동량은 3,200만톤까지 증대될 것이라고 미하일 그리고리에프씨가 밝힘. 이런 식으로, 북극해항로의 확장으로 총 물동량은 6,100만톤이 증대될 것이라고 함.

○ 2019년 가을 러시아극동북극개발부 알렉산드르 크루티코프 차관은 2035년까지의 북극 개발전략에 북극해항로와 달리, 모든 북극 항만들을 포괄하는 '북부해상운송회랑' 같은 개념이 도입될 것이라고 밝힌 바 있음.

○ 러시아천연자원환경부 평가에 의하면, 2024년 북극해항로 물동량 8천만톤 달성은 오직 2030년까지 예산외 재원조달로 10.5조 루블 투자유치가 있어야 가능하다고 함. 재원조달을 못할 경우엔, 2024년 물동량이 6천만톤에 그칠 것이라고 예측함. 그렇지만, 러시아천연자원환경부는 트루트네프 부총리의 제출 지시를 받지 못한 행정부서여서, 유관부처들은 천연자원부 예측치가 정확하지 않다고 평가함.

○ 북극해항로 경계의 확장으로 푸틴대통령이 2024년까지 북극해항로상의 물동량을 연간 8천만톤을 달성토록 목표치를 제시했던 2018년 5월 대통령령을 이행토록 해야함. 2019년 북극해항로 상으로 3,150만톤의 화물만이 운송되었음. 북극해항로 운송이 예정된 몇몇 자원프로젝트는 아직 채굴을 시작하지 않았는데, 그 가운데 '보스톡우골' 프로젝트와 '네프티가스홀딩사'의 파이야흐 유전개발 프로젝트가 있음.

○ 그러나 5월 13일의 러시아국가북극개발위원회는 이러한 북극해항로 확장개념을 거부하기로 결정했다고 함. 이 위원회는 러시아극동북극개발부에 새로운 북극개발 전략에서 북극해항로 확장 개념을 빼도록 지시했다고 트루트네프 부총리가 RBC 신문에 밝힘.

○ 2020년 5월 13일 개최된 러시아북극개발위원회(위원장: 유리 트루트네프 부총리) 회의록에 의하면, 유리 트루트네프 부총리가 북극해항로(NSR) 운영기관인 '로스아톰사'와 러시아 정부 내 유관부처(러시아 극동북극개발부, 러시아교통부, 러시아외교부)에 제안서를 제출토록 요청했음.

### 3) 러시아 ROSATOM사의 구상

○ 북극해항로 운영기관인 '로스아톰사'는 북극해항로 경유 아시아-유럽간 컨테이너 화물 운송을 조직하려는 계획을 가지고 있음. 연간 10억 톤에 달하는 수에즈운하 경유 남방항로의 화물 일부를 북극해항로로 수송하려는 구상으로 5억톤 이상이 컨테이너 화물임.

○ 로스아톰사는 북극해항로 상의 필요한 수송인프라 건설 투자에 70억 달러가 소요될 것으로 평가하고 있음. 새로운 운송회사의 연간 매출액은 2026년부터 시작해서 최고일 때 56억달러에 달할 것으로 예측됨.

○ 북극해항로 상의 컨테이너 노선 실험운항은 2024년으로 계획되어 있음. 로스아톰사는 2028년 컨테이너 물동량을 3천만 톤으로 평가하고 있으며 이는 북극해항로 전체 물동량의 70%에 달할 것이라고 봄. 이러한 계획을 실현시키기 위해서 로스아톰사는 '젤로그룹(세르게이 쉬시카레프) 주식의 30%를 취득했으며 '트랜스컨테이너' 주식 구입 입찰에 성공했다고 알려져 있음.

### 3. 영산대 북극물류연구소(IAL)의 평가

○ 푸틴 대통령의 2024년 북극해항로 물동량 목표치인 8,000만톤 달성을 위해 유관부처가 북극해항로 경계 확장 논의를 했으나, 러시아북극개발위원회 위원장인 트루트네프 부총리가 거절한 것으로 보임.

○ 현재 '보스톡우골'(석탄) 등 일부 프로젝트가 착수도 안된 상태여서 2024년의 물동량 8천만톤 달성은 어려울 것으로 보임. 게다가 COVID-19로 인한 세계경제 침체와 국제유가 하락 등으로 러시아 북극 자원개발이 타격을 받아 목표 달성이 어려워질 것으로 예상됨.

○ 북극해항로를 포함하는 확장된 '북부해상운송회랑' 개념을 도입하게 된다면, 국내 뿐 아니라 국제운송로 개발이라는 전략에도 부합되고, 2024년의 8천만톤 물동량 목표치 달성도 가능 할 것으로 보임.

○ 현재 푸틴의 지원을 받고 있는 Vostok Oil은 많은 예산이 투입되는 것에 비해 국제유가 폭락으로 Vostok Oil 지원 타당성이 줄어들 수 있음. ROSATOM사가 추진하고 있는 컨테이너 운송도 2024년 실행에는 한계가 있어 보임. 유일하게 노바텍사의 LNG물량만이 확보될 것으로 보임. 결국 북극해항로 물동량 8천만톤 목표치 달성을 위해서는 북극해항로 해역 확장이 현실적인 방안이 될 수도 있을 것임.

주요 출처: www.rbc.ru 2020.5.20.

-끝-

## <북극해항로 운항>

### ○ 북극해항로가 2035년까지 국제수송로가 될 것이라고 로스아톰사가 밝힘

▶ 5월21일 '로스아톰사'의 북극해항로 부책임자인 막심 쿨린코가 '미래의 북극' 온라인 컨퍼런스에서 밝힌 바에 의하면, 북극해항로 개발계획은 2035년까지 북극해항로가 무르만스크에서 캄차트카까지 북극해안을 따라 뻗어 있는 국제수송로(러시아 통제 하의)가 될 것임을 예견하고 있음. 북극해항로 연방 프로젝트의 관리기관은 '로스아톰사'임. 이 프로젝트의 목표는 북극해항로의 발전과 2024년까지 물동량을 8천만톤으로 증대시키는 것임.

▶ 쿨린코씨에 따르면, 북극해항로 개발계획은 2035년까지 3단계로 실현될 것이라고 함. 첫번째 단계는, 2024년까지 푸틴대통령의 대통령령인 2024년까지 8천만톤의 북극해항로 물동량 목표치 달성임. 두 번째 단계는 2030년까지로 북극해항로 상의 연중 운항을 조직하는 것임. 세 번째 단계는 2035년까지로 북극해항로가 완전한 국제수송로이자 러시아의 수송회랑이 되는 것임. 수송회랑의 입구는 무르만스크주와 페트로파블롭스크-캄차츠키가 역할을 하게될 것임.

출처: [www.tass.ru](http://www.tass.ru) 2020.5.21.

### ○ 북극해항로 물동량 달성 계획을 수행할 수 있을 것인가?

▶ 북극해항로 물동량 달성 계획은 비록 에너지수요 하락을 감안 단기기간에는 수정이 필요하겠지만, 그 목표는 아직 이전처럼 그대로임. 문제는 예상되는 물동량의 변경에 관한 것이 아니라, 그 물동량 목표치 달성 구조에 관한 것임.

▶ 이전에 유리 트루트네프 부총리는 몇몇 자원프로젝트들의 실현에 대한 에너지수요 하락의 심각한 영향을 이해하고 있음을 강조하면서, 현재 러시아정부는 북극해항로 물동량 달성을 재검토하지 않을 것이라고 언급함. 부총리는 북극해항로 개발 과제의 변경을 하지 않기를 희망하지만, 먼저 경제위기로부터 벗어나고, 그 다음에 결정을 내릴 것이라고 밝힘.

▶ 2019년 북극해항로 상의 물동량은 3,150만톤이었음. 2024년까지의 계획에 따라, 북극해항로 물동량은 8천만톤이 되어야하고, 2030년까지는 1억2천만톤, 2035년까지는 1억8천만톤이 될 것이라 함. 북극해항로 물동량의 대부분은 석탄, 액화가스, 석유 및 가스 컨테이너이며, 이 외에도 자원산지 개발용 장비와 인프라 건설용 자재들이 있음.

▶ 그러나 북극해항로 물동량 달성과정에서 세계 에너지 소비 하락 및 에너지가격 하락 때문에 큰 문제가 발생할 수 있음. 북극 프로젝트에는 상당한 재원이 소요되므로, 현 상황에서 자원프로젝트 완공기간이 연기될 가능성이 매우 높음. 만약 2030년과 2035년에 북극해항로 물동량 계획에서 이러한 문제들이 반영될 수 없다면, 몇몇 프로젝트는 단지 이 기간까지 완성될 수 없을 것임.

예를 들어, 2024년까지 개발될 것으로 계획된 'Ob LNG' 프로젝트 공장(연간 5백만톤 생산) 건설의 착수가 지연될 것으로 알려진 바 있음.

출처: www.rg.ru 2020.5.17

### ○ 예년 대비 이른 Yamal LNG의 아시아방면 운송과 유럽 LNG 흐름

▶ 크리스토퍼 드 마제리 호가 사베타항을 출발하여 북극해항로를 운항하여 6월 11일 중국 탕산항에 도착할 예정임. 사베타항에서 중국이나 한국에 LNG를 운송하는 데 평균 20일 소요되었으나 23일 정도의 항해기간이 소요될 것으로 예상하고 있음.

▶ 최근 몇 년동안 6월 하순에 Yamal LNG선이 출발해왔던 것에 비해 이른 출발임. 블라디미르 루사노프호가 2018년 6월 24일, 2019년에는 6월 29일 사바테항을 출발하여 아시아로 향한 것에 비해 1달 이상 일찍 출발한 것임.

▶ 북극해항로를 일찍 활용하기 시작한 것은 아시아와 유럽간 차익과 연계되어 있으며 이는 유럽으로의 LNG운송을 아시아방면으로 변경하는 결과를 낳고 있음. Argus Northeast Asia가격은 5월 15일 6월 상반기 가격이 \$2.38/mmBTU였으며 northwest European 가격은 \$1.50/mmBTU였음. 이 가격은 북극해항로를 활용하는 경우의 운송비용이 높더라도 아시아방면으로의 운송이 수익을 보장하고 있는 것임. 노바텍의 CFO 마크 게트베이는 2019년 Yamal LNG의 아시아방면 운송비는 \$1.65/mmBTU이며, 유럽방면으로의 운송비는 \$1.50mmBTU라 한 바 있음.

▶ 올해 Yamal LNG운송선의 가용도가 높아져 북극해항로 활용 가능성이 높아질 것으로 보임. 2019년 12월 Yamal LNG 운송선 마지막 선박을 인도받은 이후 15척이 완성되었음. 북극해항로는 10월까지 활용이 가능함. 2018년에는 10월 18일, 2019년에는 10월 2일 마지막 Yamal LNG 운반선이 사베타항을 출항했음. 게다가 Yamal LNG 플랜트 중 한 설비는 계획정비의 일환으로 6월 중순까지 설비가동을 멈출 예정임.

출처 <https://www.argusmedia.com>, 2020. 05. 19

<https://thebarentsobserver.com>, 2020. 05.19

### ○ 러시아 Igor Sechin, 러시아 북극 석유개발에 대한 지원 획득

▶ 러시아 석유 산업에 위기가 도래했으나, 이고르 세친은 여전히 Vostok Oil에 대한 푸틴의 명확한 지원을 받고 있음.

▶ 푸틴은 거의 두 달 동안 모스크바 인근 숙소에 고립되어 있었으나, 5월 12일 로스테프씨의 이고르 세친과 단독 면담했음. 푸틴은 세친이 제안한 석유위기 극복방안에 대해 관심을 보이면서 최선을 다해 지원할 것이라고 함.

▶ 세친은 푸틴에게 은행신용 제공, 광물탐사 세금 연기, 정부 파이프라인과 인프라 사용에 대한 사용료 감면 등을 요청했음. 세친은 800km의 신규 파이프라인, 하나의 해항과 두 개의 공항, 3,500km에 달하는 송전 설비와 2,000MW에 달하는 발전용량이 필요하다고 하면서, 이를 통하여 십만개의 일자리가 생기고 2%의 GDP 상승효과가 있을 것이라 설명했음.

▶ 세친에 따르면 Vostok Oil은 경질유 50억톤 매장량을 보유하고 있다고 했으며, 로스테프씨는 2024년까지 2,500만톤을 산출할 것이며, 2027년에는 5,000만톤, 2030년에는 1.15억톤을 산출할

것이라고 밝힘. 세친은 북극해항로를 통해 Vostok Oil의 산출 석유 1억톤은 북극해항로를 통해 운송할 예정이라고 밝힘.

출처 : <https://thebarentsobserver.com>, 2020. 05.14

### ○ Yamal LNG 운반선 쇄빙지원없이 아시아 방면 북극해항로 항해 중

▶ Yamal LNG 운반선 'Vladimir Voronin'호(Teekay사)가 쇄빙지원 없이 북극해항로를 항해하고 있음. 이 선박은 5월 25일 사베타항을 출항하여 5월 27일 타미르반도 북쪽 빌키츠키 해협을 항해하고 있음. 원자력쇄빙선 '50주년 승전'호가 사베타항에서 빌키츠키 해협까지 지원했고 사베타항으로 돌아가고 있으며, 'Vladimir Voronin'호는 쇄빙지원 없이 랍테프해로 진입하고 있음.

▶ AARI의 얼음분포분석에 의하면 랍테프해의 남부해역과 동시베리아해에 얼음이 없으며, 동시베리아해도 작년에는 다년빙으로 덮여있었으나 올해는 전체 항로구간에 일년빙이 있음.

▶ 이에 앞서 'Christophe De Margerie'호는 5월 19일 사베타항을 출발하여 원자력쇄빙선 'Yamal'호의 쇄빙지원을 받으면서 현재 동시베리아해를 항해하고 있음. 두 척은 모두 중국으로 항해하고 있음.

출처 : <https://thebarentsobserver.com>, 2020. 05.27

### ○ 푸틴대통령이 북극해항로 활용 연구를 지시함

▶ 푸틴대통령이 러시아교통부, '로스아톰사' 및 다른 정부 유관부처에 캄차트카와 극동의 생선을 러시아 서부지역으로 공급하기 위한 북극해항로 활용 문제를 연구토록 지시했음. "러시아 극동 생선 공급을 위해서는 더 적극적으로 북극해항로를 이용하고, 생선 공급 비용을 낮출 필요가 있다"고 푸틴대통령이 러시아 농업 및 식품산업 현황 협의회에서 언급함. 푸틴 대통령에 따르면, 북극해항로 활용 가능성 확대를 위해서는 무르만스크 수송분기점을 포함하여 러시아의 극동과 북서부 지역의 항만인프라 개발과제가 있음.

▶ 캄차트카 주의 블라디미르 솔로도프 주지사는 연어가 물러오는 6월에서 9월간에 블라디보스톡에서 냉장능력에 부하가 걸려서, 이 때문에 하역, 화물 가공 등의 작업기간이 증대하여 공급가격이 증대함. 이러한 블라디보스톡에서의 작업 지체가 러시아 수산회사들이 러시아 내수시장에 공급하기를 꺼리는 요인들 중의 하나임. 주지사는 러시아 중앙지역으로의 생선 공급을 위해 북극해항로를 더욱 적극적으로 활용할 필요가 있다고 언급함. 리하쇼프 로스아톰사사장은 생선 운송을 위해 로스아톰플로트 소속의 원자력화물선 '세브모르푸티'호를 이용하여 일년에 4회까지 운송을 할 수 있다는 제안을 했음. 푸틴대통령은 이런 구상에 동의하였고, 러시아철도청장의 참여 하에 방안을 모색해 볼 필요가 있다고 언급함.

출처: [www.ria.ru](http://www.ria.ru) 2020.5.20.

### ○ Sovcomflot의 Yamal LNG 운반선 5월에 북극해항로 통항 완료

▶ 대형 선박이 북극해항로의 일반적인 시즌 시작 시점인 7월보다 몇 주 앞선 시점에 처음으로 북극해항로 통항을 완료했음. 5월 31일 모스크바 시각 기준 6시에 Christophe de Margerie호가 북극해항로 통항을 완료했음.

▶ 역사적인 조기 통항은 북극 기후위기의 신호임. 정부 지원 Roshydromet의 최신 보고서에 따르면 북극해항로 상의 평균 겨울기온은 1990년대에 비해 약 5도 상승했으며, 5월중순 또다른 열파가 이 지역을 뒤덮고 있음. 5월 23일 평균온도는 야말, 기단, 타이미르반드를 포함한 북극연안지역에서 예년에 비해 16도가 높았음.

▶ Christophe De Margerie호는 사베타항에서 Cape Dezhnev까지 2,563해리를 12일만에 횡단했으며, 원자력 쇄빙선 Yamal호의 쇄빙지원을 받았음.

▶ Sovcomflot사의 Igor Tonkovidov회장은 "북극해항로의 5월 항해는 북극해항로의 연중항해를 실현하는 데 한 걸음 나아간 것이다. 특히 북극산업프로젝트에 대한 운송가능성을 확장할 것이다. 올해 북극해항로에서 나쁜 얼음 조건에 직면하더라도 북극해항로를 선택하는 것은 수에즈항로에 비해 운송거리를 단축시켜줄 것이다. 또한 탄소배출량을 줄이면서 물류를 최적화시킨다. 또한 LNG를 운송하면서 LNG를 연료로 사용할 수 있다"고 말했음.

출처 : <https://splash247.com/sovcomflot-completes-landmark-northern-sea-route-transit-in-may/>, 2020. 06.01

### ○ 북극해항로 1/4분기 1,000만톤 이상 물동량

▶ 러시아의 2020년 1/4분기 북극해항로 통항 물동량은 작년 대비 4.5% 증가한 1,005만톤에 달했다고 러시아 Rosmorrechflot사가 밝힘.

▶ NSRA는 2018년 대비 2019년 북극해항로 전체 물동량은 2018년(2,110만톤) 대비 56.7% 증가한 3,150만톤이었으며, 국제통과운송 물동량은 2018년(49.1만톤) 대비 41.9% 증가한 69.7만톤이었다고 밝힌 바 있음. 항만별로 보면 사베타항의 물동량이 2,050만톤으로 가장 많았으며 그 뒤를 이어 카메네이곶(770만톤)과 두딘카항(150만톤)이었음. NSRA의 니콜라이 몽코씨는 2020년 북극해항로 물동량의 증가세는 중간정도일 것이라고 말했음.

출처 : <https://tass.com/economy/1155607>, 2020. 05.13

## < 북극물류 >

### ○ 북극에 대한 북극해항로의 영향력이 점차 증가할 것임

▶ 북극해항로의 개발은 러시아 북극연안 지역의 경제적 발전에 영향을 줄 것이 명백하다고 "러시아 연방의 북극지역 개발에 대한 추진력으로서의 북극해항로"주제로 개최된 토론회에서 북극개발전문가이사회 코디네이터 Alexacnder Vorotnikov씨가 말함. "이런 사례는 시베리아 횡단열차가 건설되면서 인접 지역의 발전에 추진력이 되었다는 사례를 통해 볼 수 있다"고 함.

▶ 참석한 전문가 대다수는 북극해항로를 통해 운송되는 화물의 종류를 확대하는 것이 필요하고 북극해항로 인접지역의 안정적 발전을 위해서는 항만 인프라를 개선하는 것이 필요하다는 데 동의하였음. GEKON의 미하일 그리고리에프 사장은 “현재 북극해항로 물동량의 95%는 천연 자원이며, 북극지역으로의 공급물동량과 국제통과 운송화물은 5%에 불과하다”고 함.

출처 : <https://arctic.ru/infrastructure/20200429/941275.html>, 2020. 04. 29

### ○ 2025년, 러시아 북극과 아시아를 연결시킬 연중 항만 건설 예정

▶ 아란겔스크 주지사 Alexander Tsybulsky씨에 따르면 바렌츠해 연안 러시아 인디가 인접 지역에 연중 운영되는 심수항 건설을 위해 500만 달러가 투자되고 있다고 함. Tsybulsky씨는 항만 건설 예정지역에 대한 탐사의 지질 조사가 이미 완료되었다고 함. 항만 건설은 2021년 시작되어 2025년 완공될 것이라고 함. 이 프로젝트에 대한 투자는 40억달러 이상이 될 것이라고 함.

▶ 이 항만은 연간 8,000만~2억톤에 달하는 화물을 취급할 수 있을 것이며, 카자흐스탄, 크리지스 탄, 일본과 중국의 화물을 취급할 것임. 이 항만에서는 코킹석탄, 목재, 비료, 화학제품과 종이류를 주로 취급할 것이라고 함.

▶ 주지사는 새로운 북극항 철도 즉 Belkomur가 Karpogory-Indiga간 500km 철도로 연결되면 영향력이 큰 경제적 효과가 있을 것이라고 기대하고 있다고 하면서 “현재 상트 페테르부르크를 통해 선적되고 있는 대부분의 수출화물을 취급할 수 있을 것이다. 운송하는 데 헛된 비용을 사용하지 않고 보다 빨리 이 지역을 개발할 수 있기 위해 우리 투자자들에 대해 경제적인 조건을 제안하고 있다. 한편 이 항만은 북극해항로를 포함하는 경제적 발전을 촉진할 것이다”고 말함.

출처 : <https://www.rt.com>, 2020. 05. 24 ,  
<https://thebarentsobserver.com>, 2020.05.27.

## <북극 자원 >

### ○ 노바텍의 미켈슨 회장, 10년 후 북극에서 7,000만톤 LNG 수출

▶ LNG가격 하락과 불확실한 시장 전망에도 불구하고 노바텍의 미켈슨 회장은 2030년까지 7,000만 톤의 LNG를 북극 프로젝트에서 생산할 것이라고 확신한다고 강조했다. 5월 18일 사베타항을 출항한 Christophe de Margerie호는 5월 30일 베링해에 도착했음. 러시아 북극해항로 동부 지역을 제일 빨리 통항한 사례이며 이 선박을 뒤따라 Vladimir Voronin호가 쇄빙지원 없이 베링해로 향해중임.

▶ Arctic LNG 2 프로젝트가 2,000만톤을 생산할 것이며, Ob LNG는 2024년 혹은 2025년이 되어야 생산을 시작할 것임. 이 세 개의 프로젝트로 4,500만톤을 생산할 것이며, Arctic LNG 3 혹은 Arctic LNG 1이 가동되면 7,000만톤을 달성하게 될 것임.

2019년 북극해항로는 3,150만톤의 물동량을 달성했으며 2020년 5월까지 1,225만톤의 물동량을 달성했음. 이는 2019년 대비 3% 증가한 것임.

출처 : <https://www.offshore-technology.com/features/the-cold-thaw-inside-russias-300bn-arctic-oil-and-gas-investment/> , 2020. 05. 05



### ○ 대우조선해양, 노바텍의 LNG 바지 수주

▶ 대우조선해양은 360,000 cbm 규모의 두 척의 LNG바지를 추가 옵션 두 척을 포함하여 7.48억 달러에 건설하기로 노바텍과 계약했음. 이 부유식 LNG저장과 환적설비는 노바텍과 MOL이 무르만스크와 캄차트카에 건설하기로 한 환적시설에 사용될 것임. 부유식 설비는 Yamal LNG와 Arctic LNG 2에서 생산된 LNG의 환적에 사용될 예정임

출처 : <https://www.offshore-energy.biz/dsme-scores-novatek-lng-order/>, 2020. 06. 08

### ○ 러시아 북극 석유가스 3,000억달러 투자

▶ 미국 북극에 대한 투자가 여전히 정체된 상황이지만, 러시아는 북극에서의 석유가스 개발 투자를 증가시키고 있음. 올해 1월, 코로나19 상황이 초기 상황이고 유가도 상대적으로 안정적이었을 때, 푸틴 대통령은 북극권에서의 신규 석유 가스 프로젝트에 대한 3,000억 달러에 달하는 인센티브를 발표한 바 있음.

▶ 사회간접시설에 대한 정부의 직접 투자(800km의 신규 파이프라인 건설 등)와 탐사, 생산 및 운송에 대한 세금 감면 등을 포함한 러시아 정부의 계획은 미개발된 35tn 달러에 달하는 석유가스가 매장되어 있는 이 지역에 대한 영향력을 확대하기 위함임.

▶ 3월 5일, 러시아 정부는 "2035년까지의 북극에 대한 러시아 연방의 정책기초"라는 제목의 향후 15년간의 북극 마스터 플랜을 발표함. 러시아의 북극 자원 개발에 대한 산업개발에 대한 인센티브에 더하여, 북극해항로의 활용 확대와 이 지역에서의 인구증가를 촉진하기 위한 방안을 제안하고 있음

▶ 그런데 3월 말에 접어들면서, 코로나19 팬데믹 상황으로 많은 선진국들이 록다운 했으며 유가는 18년 이래 최저수준으로 급락했음. 북극에서 연간 1억 톤에 달하는 석유가스자원을 개발하려는 러시아의 야망에는 어떤 영향이 있을까?

▶ 현재의 유가는 석유가스 탐사 비용에 비해 너무 낮음. Vostok Oil은 해항 건설, 800km 파이프라인 건설, 15개의 신도시 건설과 두 개의 공항 건설을 포함하는 데, 2019년 10월 러시아는 400억 달러에 달하는 세금 감면을 공언하였으며 이는 투자자 유치를 희망하는 로스테프씨의 요구에 대응한 것이라고 알려졌다. "글로벌 석유가스 가격 관점에서 볼 때, 러시아의 북극자원은 중요한 이점을 가지고 있지 않다고 본다.

출처 : <https://www.offshore-technology.com>, 2020. 05. 05

## <국제협력>

### ○ 2050년 이전에 하절기 북극얼음 소멸 ?

▶ 미국 지구물리학 단체는 최근 연구결과를 발표하면서, 이산화탄소 배출량이 극적으로 감소하더라도 2050년 북극에서 여름에는 얼음이 완전히 없어질 것이라고 함. 탄소배출량이 매우 많아지면, 북극은 겨울에도 얼음이 없어지게 될 것이며 이는 대재앙이 될 것이라고 함.

▶ 북극에서의 해빙은 여름철에는 줄고 겨울에는 다시 얼어붙음. 인공위성 기록이 시작된 1979년 이래 하절기 여름의 북극 얼음은 면적 기준으로 40%. 부피기준으로는 70%가 감소했음.

출처 : <https://bellona.org>, 2020. 05. 07 -끝-