



| 특집 | 북극해항로(NSR) | 북극조선 | 국제협력 |

## 특집 : 러시아, 새로운 아시아 무역루트 구축 추진

영산대 북극물류연구소(IAL, YSU) 2024. 5. 21.

### 1. 개요

- 전 세계적으로 운송 위험이 증가함에 따라 러시아에는 새로운 운송 기회가 열렸음. 러시아는 위험한 홍해와 수에즈 운하 대신 북극해항로나 국제남북운송회랑을 따라 화물을 운송할 수 있을 것임. 블룸버그 통신(4.17.)은 이 두 운송 프로젝트가 우크라이나 전쟁에 대한 대 러 제재 방식으로 러시아를 고립시키려는 서방의 시도에도 불구하고 러시아를 국제무역의 중심으로 만들 수 있다고 평가함.
- 현재 러시아는 서방의 제재를 극복하기 위해 아시아 파트너 국가들과의 관계를 강화하고 유럽에 대한 의존도를 줄이기 위해 아시아와 유럽을 직접 연결하는 새로운 무역루트 건설을 추진 중에 있음. 본 특집에서는 주로 러시아, 이란, 인도를 연결하는 국제남북운송회랑(INSTC) 건설 동향을 중심으로 러시아의 새로운 무역로 건설 상황을 살펴볼 것임.

### 2. 세부 내용

#### 1) 국제남북운송회랑(ISNTC)

##### ○ 국제남북운송회랑(ISNTC: Int'l North-South Transport Corridor) 개요

- INSTC는 러시아에서 이란, 인도 등 국가들과의 운송 협력 추진을 목표로 철도, 선박, 도로를 연결하는 7,200km 길이의 복합 운송로임. 러시아에서 인도를 연결하는 3개의 운송회랑으로 구성되며 카스피해 종단회랑, 동부회랑, 서부회랑이 있음.

##### ○ 이란을 거쳐 유럽 러시아와 인도를 연결하는 철도 및 해상 루트

- 러시아는 중동의 불안정으로 인한 글로벌 무역 차질 속에서 서방의 제재에 대응하기 위해 아시아와 유럽을 연결하는 두 개의 새로운 운송로 구축을 추진하고 있음.
- 이란과 북극해항로를 통한 해상 및 철도 네트워크를 포괄하는 이러한 두 운송 회랑으로 러시아는 유럽에 대한 의존을 줄이면서 중국 및 인도 같은 주요 아시아 국가들과 연계를 강화할 수 있음. 이러한 전략적 움직임은 서방 국가들이 우크라이나 전쟁에 대해 푸틴 대통령을 고립시키려는 노력에도 불구하고 러시아를 글로벌 무역의 중심에 놓이게 했음<sup>1)</sup>.
- 이 두 노선은 수에즈운하에 비해 운송시간을 30~50% 단축할 수 있으며, 후티 반군이 국제 선박을 공격함에 따라 홍해를 괴롭히는 보안 문제를 피할 수 있음.
- 미국과 서방 동맹국들은 러시아가 지원하는 노선을 기피하고 있지만, 아시아와 걸프 지역의 주요 국가들은 비용 절감 가능성 때문에 관심을 표명했음.

1) 출처: 블룸버그 통신, 2024.4.17.



[그림] 국제남북운송회랑 (출처: Eurasia Development Bank (www.meij.or.jp에서 재인용) )

## 2) 국제남북운송회랑(ISNTC) 추진 동향

### ○ 국제남북운송회랑의 추진 동향 및 문제점

- 국제남북운송회랑 중 서부회랑 건설을 위해 아제르바이잔은 2023년 10월 남북운송회랑을 따라 러시아와 연결하는 새로운 유료도로를 개설한 바 있음. 2017년 12월 착공하여 바쿠항 인근 Haji Zeynalabdin Taghiyev 거주지에서 러시아 국경까지의 150km 도로를 완공했음.
- 아제르바이잔의 바쿠항은 남북운송회랑의 주요 허브항임. 1,500만톤을 화물을 취급하며 이 중에는 1만 TEU의 컨테이너가 포함됨. 두 번째 단계 건설이 완료되면 50만 TEU 포함 2,500만 톤 처리예정임.
- 그러나 남북운송회랑(INSTC)의 개발은 이란의 낙후된 인프라로 인해 방해받고 있음. 러시아는 이란을 통과하는 남북운송회랑을 업그레이드하고 이란에 13억유로의 자금지원<sup>2)</sup>을 하여 상트 페테르부르크와 반다르 압바스를 연결하는 철도를 건설하고 글로벌 운송 다각화를 촉진하는 것을 목표로 함.
- 이란 영토 지역인 Astara에 화물터미널을 건설 중임. 2018년부터 터미널의 화물 취급이 시작되었으며 2023년 70만톤 이상이 처리되었음.
- 2030년까지 연간 3,500만 톤에 이를 것으로 예상되는 남북운송회랑의 수송 용량은 러시아를 이란, 인도, 그리고 잠재적으로 남아시아, 페르시아만 및 아프리카와 연결하게 될 것임. 지난 8월 러시아가 사우디아라비아까지 첫 직항 화물 열차를 운행하는 것은 연결성 확장을 의미함.

2) 이란 영토에 속하는 162km의 Astara-Rasht-Qazvin 철도 건설을 지원함. 2023년 5월 러시아는 동 철도 건설을 위해 이란과 협력한다고 발표했으며, 필요한 총 16억 달러의 투자 중 13억 달러의 자금을 지원했음

### ○ 러시아의 국제협력 동향과 북극해항로(NSR) 인프라 투자 계획

- 기후 변화로 북극해의 얼음이 녹아 북극해항로(NSR) 활용 가능성이 높아지고 있는 반면에 러시아의 북극 해안에 여전히 상당한 물류 장애들이 존재함. 새로운 쇄빙선 투입 등 북극해 인프라 개선에 250억 달러 이상을 투자할 계획임.
- 러시아의 석유 수출과 전자제품, 산업 장비, 자동차 수입에 힘입어 중국과의 무역은 2023년 2,400억 달러로 2020년 1,080억 달러 대비 두 배 이상 증가했음. 인도와의 무역은 지난해 약 640억 달러로 증가해, 3년전 100억달러에 비해 급증했음. 우크라이나 전쟁이 시작된 이후 인도의 러시아 석유 수입이 급증했음.
- 러시아는 중국과의 무역 증대에 힘입어 2030년까지 시베리아 횡단철도(TSR) 및 바이칼-아무르 간선(BAM)의 수송 용량을 늘리기 위해 동부 철도 개선작업에 막대한 투자를 하고 있음.
- 러시아의 우크라이나 침공에 따른 서방의 대 러 제재로 인해 북극해항로 개발이 방해를 받아 Arctic LNG 2 공장에서 아시아로 LNG를 수출하려는 러시아의 계획이 지연되었음. 이러한 서방의 제재 조치로 인해 주요 외국 투자가 동결되었고 북극해 항해에 필요한 특수 쇄빙 선박의 계약이 중단되었음.
- 작년 10월 UAE의 DP World사는 러시아의 Rosatom과 제휴하여 블라디보스톡과 무르만스크 간 북극해항로를 따라 컨테이너 운송을 개발하기로 파트너십을 맺은 바 있음. 푸틴 대통령은 러시아의 원자력 쇄빙선 건조를 독려하며, 러시아의 수출 잠재력을 높이고 특히 동남아시아로의 효율적인 물류 루트를 구축하는 데 있어 쇄빙선의 역할을 강조했음.
- 인도는 러시아의 지원을 받는 철도 연결을 통해 인도양에 직접 접근할 수 있는 이란의 유일한 항구인 차바하르에 투자하고 있으며 미국의 제재를 우회하여 아프가니스탄을 포함한 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 가는 더 짧은 노선을 제공하게 될 것임.

### ○ 러시아 푸틴대통령, 국제남북운송회랑 건설에 관심 국가들을 초청함 (2024.4.23.)

- 푸틴대통령은 "시베리아 횡단철도인 바이칼-아무르간선이 구소련 연방 모든 공화국의 이익에 부합되도록 설계된 것처럼, 국제 남북운송회랑은 광범위한 국제 협력의 모범이 되어야 한다. 우리는 유라시아와 남반구 국가들의 경제적, 사회적 발전을 가속화하기 위해 새로운 물류 루트를 형성해야 한다"고 언급하고, 러시아와 아제르바이잔이 같이 추진 중인 다른 프로젝트는 남북운송회랑으로 미래에 북극해항로와 인도양을 연결할 것이다" 라고 말했다.

## 3. 영산대 북극물류연구소(IAL) 의견

- 발트해에서 인도양까지의 운송로를 구축하려는 남북운송회랑 구상은 이미 25년전에도 논의된 바 있음. 블룸버그 통신의 전망에도 불구하고 동 운송회랑의 이란, 인도 등으로의 복합운송 과정에서의 철도, 해운 등의 인프라 개선작업 등 여러 난제들이 남아 있어서 수송기간, 운송비의 경제성은 아직 확인되지 않은 상태로 보임. 또한 정치적인 요인에 의해 프로젝트가 추진되고 있다는 지적도 있음.
- 우크라이나 전쟁에 따른 서방의 대 러 제재 지속과 중동 분쟁의 장기화 우려로 러시아는 북극해항로와 국제남북운송회랑을 통해 무역의 흐름을 확대해 나가야 하는 상황임. 그러나 북극해항로와 국제남북운송회랑 공히 성과를 거두려면, 상당량의 물동량을 유치해야 할 것임.

- 러시아의 해운전문가 V.S. 즈바라첸코의 경우, 타이미르반도와 러시아 북극 서부지역 (무르만스크 등)의 석탄을 이란의 테헤란, 체흐바하르항을 거쳐 인도의 뭌바이항구까지 수송하는 남북운송회랑 경유 수송계획을 제안한 바 있음.
- 러시아의 국제문제위원회 분석가인 니키타 스마긴씨는 “다른 무역 노선이 중단되더라도 이 남북운송회랑 노선은 제재받지 않기 때문에 계속 운영이 될 수 있다”고 언급한 바 있음.

주요 참고자료 : 출처: [www.ng.ru](http://www.ng.ru), 2024.4.18., [www.rg.ru](http://www.rg.ru), 2024.4.18. [www.morvesti.ru](http://www.morvesti.ru), 2024.1.9., 2024.1.23.  
<https://global.espresso.tv>, <https://www.meij.or.jp>, 2023.11.22., [www.hankyung.com](http://www.hankyung.com), 2024.4.18.  
<https://indiashippingnews.com>, 2024.4.20.,  
<https://president.az/en/articles/view/61831>

끝.

## <북극해항로(NSR)>

### ○ 미국의 새로운 제재, Arctic LNG2 플랜트 운송사 Red Box사 제재

- 5월 1일부로 시행된 새로운 제재에 싱가포르 해운업체 Red Box사가 포함되었으며, Rosneft사의 Vostok Oil 프로젝트에 참여하는 선박도 제재 대상에 포함되었음.
- Arctic LNG2 프로젝트를 겨냥한 미국의 제재가 Arc7 LNG 운반선을 차단한 지 몇 달 만에, LNG 플랜트 운반선사인 Red Box를 목표로 했음. Red Box의 중량화물선 Audax와 Pugnax호는 지난 2년간 중국에서 러시아로 LNG 모듈을 운송했음.
- 미국의 제재 대상에는 홍콩 소재 CFU Shipping Company와 이 회사의 Hunter Star와 Nan Feng Zhi Xing호도 포함됨. Arctic LNG 플랜트를 운송한 바 있는 Boskalis와 GPO는 우크라이나 사태 이후 Arctic LNG2 모듈 운송에 참여하지 않았음. COSCO는 모듈을 운반한 사례가 있지만 제재를 받지 않았음. 이는 세계 최대 해운사 중 하나라는 규모로 인해 직접적인 제재를 받지 않은 것으로 보임.
- 이번에 발표된 제재조치에는 Rosneft사의 Vostok Oil 프로젝트 건설에 참여하는 선박도 포함 되었음. 그러나 이 조치가 어느 정도 영향을 미칠지 아직 알 수 없음. 이 선박들은 러시아와 북극해항로를 따라 독점적으로 운영되기 때문에 차단 조치가 운영에 미치는 영향이 제한적일 수도 있음.

출처: <https://www.highnorthnews.com>, 2024. 5. 2

### ○ 러시아 가스프롬, 올해 첫 LNG 화물을 희망봉 항로를 통해 중국으로 수송

- LSEG 데이터에 따르면 러시아의 가스프롬이 올해 발트해의 Portovaya공장(연산 150만톤)에서 선적한 LNG를 홍해를 우회하여 아프리카 남단을 통해 아시아로 운송하고 있음. LNG운반선 프스코프호는 지난 4월 8일 Portovaya에서 선적한 후 현재 서아프리카 콩고공화국 앞바다를 향해하고 있음.
- 2023년 가스프롬은 Portovaya에서 아시아로 3회 LNG 화물을 중국으로 보냈으며, 그 중 2회는 수에즈, 1회는 북극해를 통과하여 운송되었음.

출처:<https://www.hellenicshippingnews.com>, 2024. 4. 24

### ○ 2024년, 중국항에서 아르한겔스크까지 4척의 선박이 북극항로 10항차 운항 계획

- 아르한겔스크 Alexander Tsybulsk 지사, 아르한겔스크 상업항 Tsetsen Goryaev 총책임자, Torgmall LLC Elena Maksimova 총책임자가 중국항에서 아르한겔스크까지 10항차 이상의 북극해항로 항해를 하기로 협정을 체결했음. 이 회의에는 토그몰의 파트너사인 뉴뉴해운 대표 케진씨가 참석했음.
- 협정의 주요 목표는 아르한겔스크 항구에서 북극해항로를 통한 해상 수출입 컨테이너 운송 개발에 있어 장기적으로 상호 이익이 되는 협력을 보장하고 화물 환적량을 늘리는 것임.
- 특히 이 협정은 Torgmall사가 NSR을 따라 항해하는 기간동안 중국 항구에서 아르한겔스크 항구까지 10-12 항차의 해상운송 조직을 보장한다고 규정하고 있음. 아르한겔스크 상업항은 화물 환적을 위한 Ekonomiya 터미널 인프라의 준비를 보장함. 러시아 지역 정부는 관련 기업에 지원을 제공하기로 함.

- Alexander Tsybulsky가 언급했듯이 아르한겔스크 항구의 설계 용량은 연간 약 1,100만 톤의 화물이나, 실제로 현재 연간 평균 400만~650만 톤을 처리하고 있음.
- "이는 우리가 화물 회전율을 높일 수 있는 좋은 잠재력을 가지고 있다는 것을 의미한다. 이미 아르한겔스크 운송 허브는 Norilsk Nickel, NOVATEK, Rosneft, Severnaya Zvezda, Gazprom Neft 및 Baimskaya 광산 회사의 기존 및 유망 북극 프로젝트를 위한 화물 환적 핵심 센터 중 하나이다."고 지역 책임자가 말하면서, "우리 항구의 기존 깊이를 통해 최대 흘수 9.2m, 최대 중량 35,000톤의 선박을 수용할 수 있다."고 강조했다.
- 또한 주지사는 장기적인 협력 의사를 공식 확인함으로써 "향후 5년간의 계획을 숙고하고 인프라 개발에 필요한 투자를 제공"할 수 있는 기회를 제공한다고 덧붙였다.
- 스웨즈 운하를 통해 아르한겔스크에서 상하이까지 선박의 이동 시간은 40~50일이며, 북극해항로는 약 20~22일이 소요됨.
- Alexander Tsybulsky는 또한 2023년에 NSR을 따라 첫 번째 항해가 아르한겔스크에서 상하이까지 조직되었으며 선박이 23일 만에 횡단을 완료했다고 보고했음.
- "작년에 우리는 아르한겔스크 지역 정부의 지원을 받아 북극해항로 개발을 시작했고 아르한겔스크와 상트페테르부르크로 여러 차례 시험 항해를 했다. 이 방향의 가장 중요한 장점은 단기 및 경제적 이점이다. 올해 우리는 상하이에서 아르한겔스크로의 운항을 재개할 계획이며, 4척의 선박을 사용할 것이며 화물의 수출입을 보장할 것이며 러시아 철도의 역량을 활용하여 아르한겔스크에서 모스크바로 화물을 보낼 것으로 기대한다. 이것은 단지 시험 운항이 아니라 일반 운항이 될 것이다"라고 Ke Jin사장이 말했음.

출처: <https://portnews.ru>, 2024. 5. 8

### ○ 러시아, 북극 모니터링을 위해 세계 최초의 위성 시스템 가동

- 2024년 4월 하순, 러시아는 세계 최초의 북극 관측 위성 시스템을 가동했음. 이 시스템은 Roscosmos의 두 개의 Arktika-M 위성에서 얻은 데이터를 활용함. 첫 번째 Arktika 위성은 2021년 2월에 궤도에 발사되었고 두 번째는 2023년 12월에 발사되었음.
- 새로운 위성 시스템은 북극항로를 포함하여 북극 표면에 대한 24시간 기상 및 환경 모니터링을 제공함. 로스코스모스는 성명에서 "세계 최초로 러시아가 북극 지역과 인근 지역을 영구적으로 관찰할 수 있는 수문 기상 우주 시스템을 만들었다"고 밝혔음.
- 전체 Arktika 위성시스템은 최종적으로 10개의 지구 궤도 위성을 보유할 계획임. 처음 2개 외에 다른 위성에는 통신 및 GPS 위성 3개, 상업용 위성 3개, 원격탐사 위성 2개가 포함됨. 이 위성은 고도의 타원 궤도(HEO)에 배치되어 현재 기존 국제 정지궤도 위성이 제공하지 않는 고위도의 전체 시간 범위를 보장함.
- 또한 Arktika 시스템은 북극의 석유 및 가스 자원 개발을 강화하려는 러시아의 야망에 맞춰 탄화수소 탐사에 사용될 것임. 가장 중요한 것은 우주 시스템이 러시아가 외딴 지역의 항공 교통 및 상업용 운송에 필요한 북극에서 통신 서비스를 제공할 것이라는 점임.
- 러시아는 시베리아 해안선을 따라 이어지는 북극해항로 개발에 막대한 투자를 해왔음. 러시아는 이 항로가 스웨즈운하 항로에 비해 극동에서 서부까지의 거리를 거의 절반으로 줄여 대체 항로가 될 수 있기를 바라고 있음.

출처: <https://maritime-executive.com>, 2024. 4. 28

### ○ EU의 다음 제 14차 대러 제재는 현 LNG 생산을 타겟으로 함

- EU는 다가오는 14차 제재 패키지는 처음으로 러시아의 기존 액화천연가스 생산을 목표로 삼을 것으로 보임. 이전 제재조치는 미래 LNG 프로젝트를 억제하는 데 중점을 두었지만 이제는 기존 생산시설에 관심을 주고 있음.
- EU는 러시아 LNG의 대륙 유입에 대한 접근 방식을 계속 수정하고 있음. EU 집행위원회가 제안하는 타협의 일환으로 EU항구에서 LNG 재환적 및 환적을 금지하는 법안이 등장했음. 그러나 현재로서는 러시아로부터의 수입에 대한 전면 금지 법안 통과는 꺼릴 것으로 보임.
- 이 제안은 EU회원국(주로 스페인, 프랑스, 벨기에)이 에너지 믹스의 일부로 러시아 LNG를 계속 사용할 수 있도록 허용하지만 EU 항구가 모든 공급품을 재수출하는 것을 금지하는 것임.
- 환적 화물의 약 3분의 2가 벨기에의 쥐브리계항을 통과함. 제안된 제재조치는 쥐브리계 허브 Fluxys의 운영자를 포함하여 환적 작업과 관련된 회사가 불가항력을 선언하여 계약의무로 인해 발생하는 법적 청구로부터 보호받을 수 있도록 허용함. 프랑스의 Total Energies를 포함한 여러 유럽 회사는 Arctic LNG2 프로젝트에 대한 미국의 제재와 관련하여 2023년말 불가항력을 선언한 바 있음.
- 러시아는 EU항구에서 쇄빙 LNG운반선에서 기존 운반선으로 환적하도록 하여 가스를 세계시장으로 판매했음. 육상 기반 시설에 접근하지 못하면 러시아 또는 국제 수역에서 선박 대 선박 환적에 의존할 수 있음. 이전에 노르웨이 Honningsvåg 해안에서 재환적작업을 했으나, 무르만스크 북쪽의 Kildin 정박지에서 계속 환적작업을 하고 있음. 그러나 이런 선박 대 선박 환적에는 상대적으로 잔잔한 바다가 필요하며 항만 터미널과 같은 유연성과 일정 신뢰성을 주지 못함.
- EU전체의 환적 금지로 노바텍의 LNG 판매능력이 둔화될 것임. 제안된 조치는 서방의 금지조치가 기존 러시아 LNG 공급을 목표로 하기 시작할 수 있음을 의미함. 지금까지 EU와 미국의 조치는 새로운 LNG 프로젝트를 건설하고 해당 공급품을 시장에 공급하는 능력을 억제하는 데 중점을 두었음. EU의 이번 환적 금지는 처음으로 기존 러시아 LNG 생산을 직접적으로 목표로 삼는 것임.

출처: <https://www.highnorthnews.com>, 2024. 5. 7

### <북극조선>

#### ○ 극지쇄빙선( Polar Security Cutter ) 프로그램에 관한 의회 보고서 요약

- 2024년 4월 29일자 의회 조사국 보고서, '해안 경비대 극지 쇄빙선 프로그램' 요약임
- 필요한 극지 쇄빙선 수 :
- 2023년 해안경비대 함대 분석에 따르면 극지(즉, 북극 및 남극) 임무를 수행하기 위해 4~5대의 대형 쇄빙선과 4~5대의 중급 쇄빙선을 포함하여 총 8~9대의 극지 쇄빙선이 필요할 것으로 결론지었음.

- 현재 운용 중인 극지 쇄빙선.
- 현재 운용 중인 미국 극지 쇄빙선단은 대형 극지 쇄빙선 Polar Star 한 척과 중급 쇄빙선 Healy 한 척으로 구성되어 있음. 해안경비대의 두 번째 대형 쇄빙선 Polar Sea호는 2010년 6월 엔진 사고를 당해 이후 운항을 중단했음.  
Polar Star와 Polar Sea는 각각 1976년과 1977년에 서비스를 시작했으며 이제 원래 의도된 30년 서비스 수명을 훨씬 넘어섰음. 해안 경비대는 최소한 두 번째 Polar Security Cutter(PSC)가 인도될 때까지 Polar Star의 서비스 수명을 연장할 계획임.
- Polar Security Cutter( PSC: 극지쇄빙선 ) :
- 해안경비대 PSC 프로그램은 4~5척의 새로운 PSC(극지 쇄빙선)를 획득하고, 추후에 새로운 ASC(중급 쇄빙선)를 획득하는 것을 목표로 함.
- 2021년 해안경비대는 PSC 조달 비용을 당시 달러 기준으로 첫 번째 선박의 경우 12억 9,700만 달러(즉, 약 13억 달러), 두 번째 선박의 경우 9억 2,100만 달러, 세 번째 선박의 경우 10억 1,700만 달러(즉, 약 10억 달러)로 추정했음. 총 추정 비용은 32억 3,500만 달러(즉, 약 32억 달러)임. 원래 첫 번째 PSC를 2024년에 인도하는 것을 목표로 했지만 선박의 예상 인도 날짜가 반복적으로 지연되어 현재는 2029년보다 빠르지 않을 수 있음.
- 또 다른 잠재적인 문제는 PSC의 규모와 PSC의 예상 조달 비용의 정확성임. 해군 및 해안경비대 조선 프로그램의 비용 증가에 대한 우려가 있음. PSC 프로그램에서 상당한 비용 증가가 발생할 경우 조선소에 어떤 형태로든 계약 구제를 허용할지 여부에 대한 의문이 제기될 수 있음.
- 상업적으로 이용 가능한 극지 쇄빙선 구매 예산 :
- 해안경비대가 제안한 FY2024 예산에서는 해안경비대 극지 쇄빙선으로 개조될 기존 상업용 극지쇄빙선 구매를 위한 조달 자금 1억 2,500만 달러를 요청했으며, FY2025 예산에서는 포함되어 있지 않음,
- 오대호 쇄빙선(GLIB) :
- 해안경비대가 제안한 FY2024 예산에서는 해안경비대의 기존 대형 GLIB인 Mackinaw와 유사한 기능을 갖춘 새로운 GLIB를 조달하기 위한 새로운 조달 프로그램을 시작할 것을 제안했음. 해안경비대가 제안한 FY2024 예산에서는 선박에 대한 초기 조달 자금으로 5,500만 달러를 요청했음.

출처: <https://news.usni.org>, 2024. 5. 2

### ○ 한화오션, 자발적인 LNG선 3척 발주 철회 및 후속 작업

- 한화오션(구 대우조선해양)이 172,500 m<sup>3</sup> 급 Arc7 LNG 운반선 3척의 주인을 찾고 있음. 러시아 소브콤플로트가 발주했으나 서방의 제재로 인해 취소된 선박임.
- 쇄빙 LNG 운반선은 기상 조건이 매우 가혹한 극지방에서의 항해를 위해 건조되었음. 다른 항로에 배치하기에는 적합하지 않으며 단일 선박의 높은 건조가로 인해 적합한 구매자를 찾는 데 한화오션이 어려움을 겪고 있음.
- 2020년 10월 소브콤플로트는 러시아 선주(엘릭슨, 아조리아, 글로리나)를 통해 한화오션과 쇄빙 LNG 운반선 3척을 발주했으며, 2023년 7월 31일까지 인도할 예정이었음. 2024년 3월 모든 건조를 완료했음.

- 우크라이나-러시아 사태가 격화되고 서방 국가들의 대러 제재가 가해지면서 프로젝트에 필요한 장비와 자재 공급이 지연되거나 중단되었으며, 러시아 선주가 진도금을 기한 내에 조선소에 지급하지 못했음. 이런 상황에서 대우조선해양은 2022년 5월, 7월, 11월 각각 3척의 LNG운반선 계약을 취소하겠다고 발표했다. 그리고 한화오션은 새로운 선주를 적극적으로 모색하고 있음.
- 쇄빙 LNG 운반선 3척의 재판매 방향에 대해 FSRU나 FSU로 전환하는 방안을 검토해야 한다는 의견이 나왔음. Yamal LNG프로젝트에 참여한 Mehdy Touli가 이런 의견을 제시했음. 그러나 한화오션은 쇄빙LNG선을 전환하려면 설계 수준에 완전히 새로운 건조가 필요하고 비용도 추정하기 어렵다는 점을 분명히 했음.
- HD현대중공업이 2024년 3월 약 3억 6,400만달러에 FSRU를 계약했는 이는 일반 17만 4,000m3 LNG 운반선 가격보다 약 1억 달러 비싼 금액임. 쇄빙 LNG운반선을 FSRU로 전환하는 데는 비용이 더 들고 건조 기간도 최소 1년 이상 걸릴 것으로 예상됨.
- 한화오션을 “쇄빙 LNG선을 FSRU나 FSU로 전화하는 것을 고려한 적도 없다”고 밝혔음.
- 러시아 선주는, 한화오션이 쇄빙 LNG 운반선 3척에 대한 건조계약을 취소하고 1조 1,590억원의 손해배상을 청구한다는 이유로 싱가포르 국제중재센터에 중재 소송을 제기했음. 현재 진행 중임.

출처: <https://www.imarinenews.com>, 2024. 5. 4

## <국제협력>

### ○ 알리에프, 푸틴 대통령과 모스크바 회담에서 남북회랑 강조

- 알리에프 아제르바이잔 대통령은 2024년 4월 22일 모스크바에서 바이칼-아무르 간선(BAM) 건설 50주년을 맞아 개최된 모스크바 합동 회담에서 아제르바이잔과 러시아간 운송 협력을 육성하는데 있어 남북운송회랑의 중요한 역할을 강조했다.
- 알리에프 대통령은 유라시아 연결성을 강화하기 위한 복합 통로 개발에 양국이 적극적으로 참여하고 있음을 강조했다. 아제르바이잔을 거쳐 이란 국경까지 연장되는 아제르바이잔-러시아 철동가 새로운 구간건설을 통해 증가된 화물을 처리할 수 있게 되어 북부에서 인도양까지 독특한 운송경로를 창출할 수 있을 것이라 언급했음.
- 러시아에서 인도까지 7,200km에 달하는 남북운송회랑은 철도, 도로, 해상 운송 경로가 복합적으로 혼합되어 참여국가와 기타 이해관계자 간의 대륙간 무역을 최적화함. 이 통로는 유럽, 페르시아만 국가와 인도양을 연결함. 회랑의 서쪽과 동쪽 경로는 모두 이란을 통과하며, 서쪽 경로는 아제르바이잔도 통과하고, 동쪽 경로는 카자흐스탄과 투르크메니스탄을 통과함. 또한 러시아에서 카스피해를 거쳐 이란까지 해상 직항운송도 용이해질 것으로 기대됨.
- 한편 푸틴 대통령은 회담에서 남북운송회랑 이해당사자들의 궁극적인 목표는 북극항로와 페르시아만 간의 원활한 연결을 보장하는 것이라 말했음.

- 아제르바이잔은 러시아와 이란과 육지 국경을 공유하는 국가로 지역 운송 대규모 프로젝트에서 전례 없는 역할을 수행하고 있음. 궁극적인 목표는 유라시아의 중심인 동서 중간회랑을 비롯한 두 개의 대륙 횡단통로가 교차하는 핵심 수송물류허브로 변모하는 것임.
- 아제르바이잔은 남북운송회랑의 철도 구간 Astara-Rasht-Qazvin 철도 건설을 지원함. 2023년 5월 러시아는 동 구간 철도 건설을 위해 이란과 협력한다고 발표했다. 러시아는 이 프로젝트에 13억 달러를 지원했음. 2027년말까지 완료할 계획이라고 러시아 안드레이 벨로소프 제1부총리가 2023년 5월에 말했음. 남북간 운송능력은 현재 연간 1,500만톤에서 2030년까지 4,100-4,500만톤으로 3배 증가할 것으로 예상된다고 말했음.

출처: <https://caspiannews.com>, 2024. 4. 23

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.