



| 특집 | 북극해항로운항 | 북극해항만인프라 | 자원개발 | 국제협력 | 러시아정부동향 | 북극일반 |

특집: 2016년 북극해항로(NSR) 운항 결과 및 평가

영산대 북극물류연구소(IAL) 2017. 2. 2.

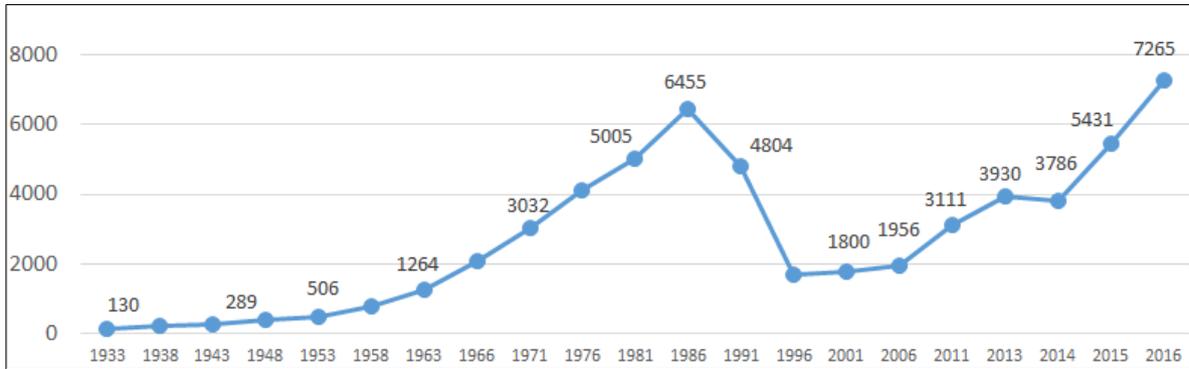
1. 2016년의 북극해항로(NSR) 운항 결과 요약

- 2016년 북극해항로(NSR) 상의 물동량은 총 726만톤으로 2015년의 543만톤 대비 34% 증가세를 보였음. 2016년의 NSR 물동량은 북극해항로 운항 이래 최고의 수치로, 과거 최고 실적을 기록했던 구소련시절 1987년의 658만톤을 능가한 것임. 북극해항로를 관리하는 러시아정부의 입장에서는 매우 고무적인 수치였음.
- 주요 항만별로 보면, 사베타항의 물동량은 186만톤, 오브만 Novy port 유전 등의 물동량은 295만톤, 두딘카항은 128만톤이었음. 2016년에는 특히 러시아 Yamal LNG 플랜트 건설을 위한 Sabetta항으로의 플랜트 설비와 건자재 등의 수송이 급증하였음. 네덜란드를 비롯한 유럽선사들이 주로 중량물 운송에 참여하였고, 우리나라 업체인 팬오션 보유 선박 두 척도 참여하였음. 이러한 수송 패턴은 수 년간 계속될 것임.
- 북극해항로 경유 아시아와 유럽간의 국제통과수송을 의미하는, NSR 통과운송 (transit) 물동량은 2014년의 27만톤, 2015년 3만9천톤에 이어, 2016년 21.4만톤 수준으로 다시 회복세로 전환되고 있음. 2014년 미국의 대러시아 제재조치, 국제유가하락 등의 이유로 NSR 경유 국제통과수송이 현저히 줄어들게 되었음.

2. 2016년의 NSR 운항 결과 평가

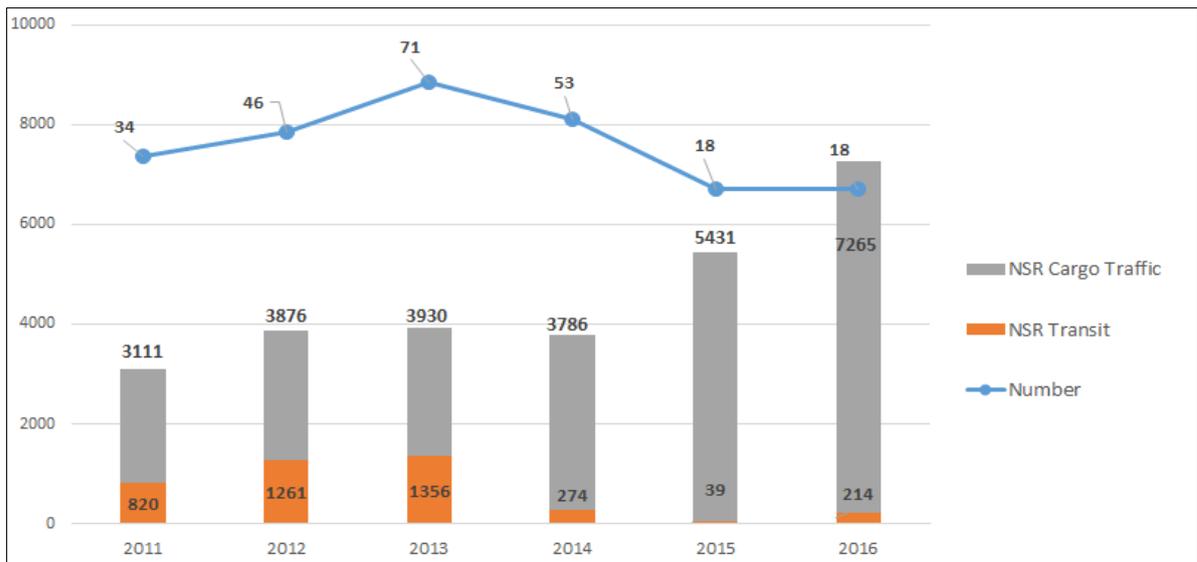
1) 2016년의 NSR 운항 결과

□ NSR 물동량(1933-2016: transit 포함)



- 2010-2013 : 러시아 정부의 NSR 상 시범운항 및 국제통과수송 운항
- 2014-2016 : NSR 상의 러시아 자원개발 관련 연안 수송 증대, Destinalional 수송 증대 및 국제통과수송의 하락세 지속

□ NSR Transit(국제통과운송) 실적 (2011-2016)



출처: 영산대 북극물류연구소(IAL), 러시아 북극해항로국(NSRA), 2010-2016.

2) 2016년 NSR 운항결과 및 분석

□ NSR 물동량 (2016년, NSRA)

톤	석유, 석유제품	가스콘덴세이트	석탄	광물	일반화물	총운송량
합계	3,473,822	114,482	219,759	55,176	3,402,415	7,265,654
반입	465,883	-	55,374	-	2,598,303	3,119,559
반출	3,007,939	114,482	164,385	55,176	804,113	4,146,095

□ 북극해항로의 주요 항만별 NSR 물동량(2016년, NSRA, IAL)

1,000톤	합계	석유/석유제품		일반화물		가스콘덴세이트		석탄		광물	
		반입	반출	반입	반출	반입	반출	반입	반출	반입	반출
Ob	2,949		2,772								
Sabetta	1,860	1,070		1,720	33						
Dudinka	1,284			448	720		114				
Pevek	333	99	14	141	11			13			55
Dikson	107				3				43		

- Ob만에서 선적하여 무르만스크에서 환적된 석유물동량의 증가, Sabetta항으로 반입된 Yamal 플랜트와 건축자재 물량의 증가로 북극해항로 물동량이 증대되었음

□ 국제통과운송 (2016년, CHNL, IAL)

품목	Coal	Frozen Fish	General Cargo	Oil product	Paper Pulp	Port Crane	Steel product, Ore
물동량	154,522	3,499	369	8,470	30,042	4,097	13,514

- 2015년 대비 2016년 국제통과물동량 증가는 캐나다산 석탄이 두 항차, 핀란드산 펄프가 운송되면서 이루어졌음. 캐나다산 석탄운송은 2012년부터 3년간 운송되었으나, 2015년에는 이루어지지 않았으나, 2016년에 2회 운송되었음
- 2015년 이루어졌던 냉동 어류의 왕복운송, Yong Sheng호의 왕복운송이 2016년에도 이루어졌으며, 석유제품의 통과운송은 러시아 내부운송이나 통과운송형태로 이루어진 것임.
- 모두 10차례의 Laden Voyage가 이루어졌으며, 쇄빙지원을 받은 사례는 4차례로 확인되었음

3. 북극물류연구소(IAL)의 2016년 NSR 운항 평가 및 2017년 전망

1) 2016년의 NSR 운항 결과에 대한 평가

- 2014년 이래 최근 3년간의 NSR 운항 결과를 살펴보면, 러시아 정부의 NSR 인프라 개발 목적이 러시아 북극해 Ob만지역 석유가스전 자원의 유럽/아태 시장으로의

수송임을 알 수 있음. 2016년의 NSR 운항 내용 중 특히 러시아 북극해의 자원개발 프로젝트 관련 수송 증대가 두드러짐. Yamal LNG 플랜트 건설을 위한 화물운송과 Gazprom Neft사의 Novy port 유전의 유럽으로의 원유수송이 본격화되고 있으며, 국제통과수송은 중국 국영선사 COSCO의 전략적인 운항 노력과 2015년 쇄빙선 지원 없는 단독 운항의 증가로 인해 2015년 대비 회복세로 전환하였음

- 2016년 NSR 상의 물동량이 총 726만톤으로 최고 수준에 도달했지만, 외형상의 NSR 물동량 증가는 러시아정부 입장에서만 의미 있는 결과이며, NSR을 활용하는 다양한 종류의 화물운송에 관심이 있는 우리나라 입장에서는 NSR을 활용하는 다양한 비즈니스 유형에 대한 검토와 모니터링을 지속해야 할 것임
- 2016년 9월 러시아정부가 밝힌 NSR 상의 쇄빙컨테이너선 운용계획, 일본 등 아시아 주요국가들의 투자 가능성 등 실제 NSR 상의 미래 국제통과운송을 위한 인프라 투자 동향에 대해 관찰하면서 우리나라의 참여가능성에 대한 분석작업이 필요함.
- 중국 COSCO는 2016년 Yong Sheng의 3항차 운송과 신규 선박의 시범운항을 계획하였음. Tian Xi호의 펄프 운송을 통하여 신규선박의 시범운항은 성공하였으나, Yong Sheng호의 3항차 운송은 이루어지지 못했음. 화물확보에 어려움을 겪은 것으로 판단됨

2) 2017년 NSR 운항 전망

- Yamal LNG 플랜트 운송은 2017년 이후 수년간 지속될 것이며, 사베타항의 경우 45만톤, 150개 모듈 수송이 예상되며, 우리나라 업체의 참여도 예상됨
- 자원개발 관련 장기 운송권 확보 등을 통한 운송 이외의 일반화물 spot 수송은 한계가 있음
- Sabatta항 건설은 북극해항로 상의 러시아 물동량을 증가시키고 있으며, 러시아내륙 지역과의 연계운송망도 확대되고 있으므로 북극해항로를 활용하는 물동량은 점차 늘어날 것임
- 중앙아시아로의 플랜트 복합운송은 NSR 활용 시 경제성이 충분히 확보될 수 있는 것으로 확인되었으며 화물 확보 여부와 중량화물 운송의 특수성을 감안, 운송업체의 역량이 중요할 것임
- 2015년과 비슷한 비율로 쇄빙선 지원이 이루어졌음. 화물선의 Laden 운송 기준 2015년 6회의 운송에서 3회에 쇄빙선이 지원되었으나, 2016년에는 10차례의 운송에서 4회 쇄빙선지원이 이루어졌음. 쇄빙 에스코트 비용을 지불하지 않는 북극해항로 운항의 경제성을 감안해 볼 때 도전적인 국제통과운송이 증가할 가능성이 있음.

<북극해항로 운항>

○ 러시아 북극해 사베타항의 물동량 5배 증가

▶야말 네네츠키 자치구 사베타항과 사베타 공항을 경유한 2016년의 무역량이 2015년 대비 5배 증가해서 52억달러에 달했다고 자치구 세관 공보실이 발표함. 2016년 사베타 항만 및 공항에 신고한 물품신고 건수는 628건이며, 무역량이 52억6백만 달러, 물동량이 335.5천톤이었음. 2015년에는 물품신고가 156건, 무역량은 16억5백만달러, 물동량은 460.2천톤이었다고함.

동 항구로 중국, 벨기에, 독일, 이집트, 한국, 미국, 핀란드, 스페인, 러시아 등 다양한 지역에서 반입이 이뤄졌음. 세관 자료에 의하면, 2016년 동 항구에 총 화물 505천 톤 이상을 적재한 선박 총 120척이 입항수속을 했으며, 2015년에는 약 450천 톤, 50척의 선박이 입항했음.

현재 마카담, 시멘트, 유즈노-탐베이스코에 가스콘덴사이트전 천연가스 액화공장 건설용 건자재 및 장비 부품 등의 물품이 동 항구를 통해 반입되고 있음. 예전에 반입되었던 선박, 장비들만 반출되고 있음. 동 액화공장 가동이 후 액화가스가 연중 반출될 계획이라고 동 세관이 말함.

출처:<http://www.rbc.ru/> 2017.01.09.

○ 2016년 사베타항에 총 505천톤, 120척이 입항함

▶작년 사베타항 세관이 화물 총 505천톤을 적재한 선박 120척이 입항 수속했으며, 화물 총 16.9천 톤을 적재한 선박 100척을 출항 수속했음. 화물은 중국, 벨기에, 독일, 이집트, 한국, 미국, 핀란드, 스페인, 러시아의 해항 및 하항에서 반입되었음. 항구 및 공항세관을 통해 628건의 물품신고서가 접수되었다고 러시아연방관세청 우랄 세관 공보실이 전함.

현재 사베타항 국경을 통과하는 다목적 검문소를 통해 주로 물품(유즈노 탐베이스코에 가스콘덴세이트전의 액화천연가스생산공장 건설 및 설비를 위한 시멘트, 마카담, 부품)이 반입되고 있음. 이전에 임시 반입된 선박과 장비 등의 물품만 반출되고 있음. 동 생산공장이 가동된 이후에는 LNG가스를 연중 반출할 계획임.

사베타항의 기능은 러시아의 다른 거대생산프로젝트 시행을 용이하게 함. 2016년 8월-9월 'Tobolsk-Neftexim'사의 대형장비가 북극해항로를 통해 벨기에로부터 사베타항으로 최단기간에 운송되었고, 사베타항 세관통과를 위한 통관절차에 의해 Tobolsk시의 수화인에게 신속히 발송되었음. 화물은 오브 만에서 오브 강과 이르티쉬 강을 통해 살레하르드市, 한티-만시스크市,, 토볼스크市 연안을 따라 이동했음. 북극해항로의 이용은 대외경제활동 참여자들의 시간과 운송비를 현저히 절감시켜 줌

출처:<http://rus-shipping.ru/> 2017.01.10

○ 2016년 북극해항로 통과 화물운송량, 6.9백만 톤

▶ 통계 자료에 의하면, 2016년 11개월 동안 북극해항로 통과 운송량이 6.9백만 톤으로 기록을 갱신했다고 알렉산드르 짜볼스키 러시아경제개발부 차관이 러시아 북극존 경제개발국가위원회 회의 중에 발표했다고 '루스코예 수도호드스트보'지 기자가 전함.

앞서 니콜라이 몽코 북극해항로국 제1 부국장은 아르한겔스크 국제포럼 <북극 프로젝트들 - 오늘과 내일> 개최 중에 2016년 결산에 따르면 북극해항로 화물운송량이 6.06백만톤의 기록적인 수치를 달성할 수 있을 것이라고 말한 바 있음.

출처: <http://rus-shipping.ru/> 2016.12.13.

○ 러시아 선단, 최초로 겨울에 NSR 서쪽 노선 통과

▶ 러시아 선단이 북극 항행 최초로 2016년 12월에서 2017년 1월에 북극해항로 서쪽 노선의 통과 운항을 완수했다고 선단 구성 기업인 'Sovkomflot'사가 전함. 원자력 쇄빙선 '승전 20주년'호('아토플 로트'사)의 에스코트를 받은 선단은 북극 셔틀탱커 'Shturman Ovtzyn'호, 기선 'Audax'호와 'Arktika-1'호로 구성되어 있음.

운항은 작년 12월 21일 베링해협에서 시작되어, 2017년 1월 3일 카라해 오브 만에서 종료되었으며, 약 2.4천 해리를 통과했음. 이후 'Sovkomflot'사 탱커는 오브 만에서 카멘니 곳으로 독자 운항했음. 선단은 극야기간에 어려운 해빙상황 하에 북극해항로를 통과했음.

출처: <http://arctic.gov.ru/> 2017.01.10.

○ 'FESCO'사, Ice class급 컨테이너선 증선

▶ 운송그룹 'FESCO'사가 자사 선단에 DW 5,215톤급 컨테이너선 'FESCO Nagaev'호를 증선하여 러시아국적선, 블라디보스톡 선적항으로 운항할 계획임. 동 컨테이너선의 총 적재용량은 냉동컨테이너 52박스를 포함한 508TEU이며, 극동지역 운항 요건에 적합한 Ice class를 보유하고 있으며, 현대적인 장비를 장착하고 있으며, 고도로 자동화되어 있음.

길이 101.08M 폭 18.45M DWT 5,215T 최대속력 15.5노트의 재원으로 독일에서 건조된 동 컨테이너선은 동 그룹의 자사 연안운수 서비스에 운용될 예정이며, 금년 1월 초에 FKDL (코르사코프 디렉 라인) 노선에 배치될 예정임.

출처: <http://www.fesco.ru/> 2016.12.27.

○ '승전 50주년'호, 가장 늦은 NSR 통항 선박의 에스코트 첫 완수

▶ '로스아토플로트'사의 원자력 쇄빙선 '승전 50주년'호의 에스코트 하에 모듈운반선 'AUDAX'호, 건화물선 'Arktika-1'호, 탱커 'Shturman Ovtzyn'호로 구성된 선단이 가장 늦은 항행시기에 성공적으로 북극해항로를 통과했다고 REGNUM이 '아토플로트'사의 소식을 전함.

앞의 두 선박은 LNG 생산공장인 <야말 LNG> 플랜트 건설용 화물을 싣고 사베타항으로 향했고, 세 번째 선박은 Novoportovskoe 유전 터미널에서 석유를 선적하기 위해 카멘니 곶 지역으로 향했음. 동 작업은 12월에서 1월까지 이어진 최초의 NSR 통항 도선서비스였음.

현재 원자력쇄빙선 '승전 50주년'호는 카라해에서 작업 중이며, 오브만으로 향하는 선박을 도선하는 쇄빙선 '타이미르'호를 지원하고 있다고 '로스아톰플로트'사가 전함.

출처:<https://regnum.ru/> 2017.01.11.

○ 러시아, 북극해항로를 경유한 특수 수송프로젝트 완수

▶ 'SMM'사가 조립된 STS 타입 Rail Mounted Gantry(RMG crane) 2기(중량 각 830톤)를 작년 10월에 갑판 크레인 2대로 특수선에 선적하여 북극해항로를 경유 상트 페테르부르크에서 목적항인 보스토치니항까지 31일 만에 성공적으로 수송했다고 동 장비 제조사가 전함.

'SMM'사는 작년 4월에 동 수송프로젝트의 국제입찰 수주 기업으로 선정되었음. 동 프로젝트는 동 장비의 해상운송 준비 계획 구상, 금속부분 임시 보강재의 계산 및 제작, 양적화 시 부하 계산, 선상 배치 및 고정 작업을 그 내용으로 하고 있음 .

출처: <http://sudostroenie.info/> 2016.12.28.

< 북극해 항만 인프라 >

○ 러시아 극동 캄차트카 허브항 건설프로젝트가 승인됨

▶ 투자금 7백만 루블(약 USD115천) 규모의 냉동·컨테이너 화물 복합서비스를 위한 캄차트카 허브항 건설프로젝트를 캄차트카 변강 자유항 이사회가 승인했으며, 투자자 유치가 활발히 진행되고 있다고 극동개발부 공보실이 전함. 알렉산드르 갈루쉬카 장관은 캄차트카에 또 하나의 허브항을 조성함으로써 투자자 유치를 가능하게 할 것이라고 여김. 해당 규정의 변경은 러시아 정부가 승인했음.

블라디보스톡 자유항으로 입국하는 외국인들을 위한 간소화된 신규 사증제도가 캄차트카를 방문하는 투자자와 관광객들에게도 적용 가능하게 될 것이라고 갈루쉬카 장관의 말을 인용하여 공보실이 전함.

출처:<http://rus-shipping.ru/> 2016.12.28

○ 야말, Northern Latitudinal Railway 건설 투자자 확보

▶ 오브강과 여름에는 통과할 수 없는 툰드라 늪지로 인해 단절된 야말 네네츠 자치구의 동· 서 지역 여러 도시들이 철도로 서로 연결되고, 대륙과도 연결될 것이라는 희망을 다시 갖게 됨. 자치구 정부는 러시아철도청(RZD)과 '가스프롬'사와 함께 Northern Latitudinal Railway로 잘 알려진

프로젝트를 부활시키기로 합의함. 12월에 두 회사는 동 프로젝트의 지분 및 참여 형태에 관한 계약서를 체결할 예정임. 약 240십억 루블 규모의 동 프로젝트는 현재 연방정부가 신청서를 검토 중에 있음.

Northern Latitudinal Railway는 북쪽 철도와 Sverdlovskaya 철도를 연결시키고, 두 분기역 Obskaya 역(자치구 Polyarny Ural 마을, 최북단 화물역)과 Korotchaevy 역(자치구 Novy Urengoy 마을 인근)을 연결하는 약 700 킬로미터의 단선 철도임. Nadym 市에서 동쪽으로는 철도가 이미 절반이상 있지만, 전반적인 보수가 필요함. 동Northern Latitudinal Railway의 일환으로 힘들게 가설한 Nadym강 교량이 있지만, 절반은 자동차용임.

Northern Latitudinal Railway의 가장 고비용 구조물은 60십억 루블 규모의 살레하르드市 부근 Ob강 병용교임. 이 금액의 약 8십억 루블은 자치구가 지분 보장했으며, 나머지 금액은 국부펀드에서 들어올지 고민해봐야 함. 6개월 전에 동 교량은 Northern Latitudinal Railway 프로젝트에 포함되었음. 기업들이 동 프로젝트에 투자할 준비가 되었다고 표명한 이후로 파이낸싱 개시의 기회가 생겼다고 아르카디 드보르코비치 러시아부총리가 얼마 전에 말함. 드미트리 코빌킨 자치구 주지사는 교량 건설을 2018년에 착공할 것으로 기대하고 있음. 주요 제작 현장은 Labytnangi市 Ob강 서쪽연안 지역이 될 것임.

▶금년에는 침목을 부설할 것으로 예상됨. 만일 생각한대로 모든 것이 이뤄진다면, 5년 후 거대 인프라 네트워크가 가동될 것임. 투자자들의 계산에 의하면, 연 물동량이 2천만톤을 상회할 것임. 자치구 정부는 야말 반도에 야말반도 최대 가스전인 Bovanenkovskoe 매장지(카라해 연안에서 40킬로미터)에서 사베타항까지 연결하는 노선, 즉, 현재 운용되고 있는 '가스프롬'사의 단궤철도(시발 역-Obskaya역, 종착역-Karskaya역)를 야말반도 동쪽 연안까지 170킬로미터 연장하는(113십억 루블) 노선을 한 개 더 부설하기 위해 필요한 모든 것을 지원할 계획임. 안톤 시니쯔키 북극연구센터 센터장은 이 프로젝트를 논리상으로도 경제적으로도 타당하다고 봄. 물론, 사베타항은 우선적으로는 인근 LNG가스 생산시설을 지원해야 하지만, 북극해항로 화물운송시스템 측면에서의 동 항구의 잠재력은 훨씬 크다고 센터장이 말함.

출처:<https://rg.ru/> 2016.12.20.

<자원개발>

○ 라·노르웨이, 4월에 대륙붕 지질탐사 관련 최종 합의가 도출될 것임

▶금년 4월에 러시아는 노르웨이와 대륙붕 분쟁구역에 관한 정보교환과 지질탐사작업 시행에 관한

최종합의서에 서명할 계획이라고 세르게이 돈스코이 러시아천연자원부 장관의 말을 리아 노보스찌가 전함. 합의안은 작년 10월 리·노르웨이 회의에서 검토했음.

2010년에 양국은 바렌츠해의 일명 회색 구역의 분할에 관한 합의서에 서명했었으며, 2011년 7월에 발효되었음. 덕분에 양국은 북극해 구역을 방해 없이 개발할 가능성을 확보했었음. 2013년에 노르웨이 석유회사(NPD)는 동 합의서에 의해 노르웨이 측으로 넘어온 바렌츠해 동남구역의 자원량이 노르웨이 대륙붕의 전체 예상 매장량을 15% 증가시킬 것이라고 보고했었음.

출처:<http://ru.arctic.ru/> 2016.12.21.

○ 오바마 대통령, 북극대륙붕과 대서양의 석유개발 금지

▶미국과 캐나다의 공동발의에 의해 미국 대통령 바락 오바마가 북극과 대서양의 대륙붕에서 석유가스정 시추 신규 허가권 판매를 무기한 금지시켰다고 백악관 사이트에 발표한 서류에서 말하고 있음. 축치해 알래스카 연방수역과 뷰포트해 대부분, 뉴잉글랜드에서 체사피크 만까지 대서양 3.8백만 에이커가 지질탐사 활동이 금지된 수역에 들어감. 대통령 퇴임을 1개월 남기고 오바마 대통령은 미국 대통령당선자인 도널드 트럼프가 최소 5년 이후에 재임될 경우에 폐지시킬 수 있는 대통령령을 반포했음. 유사한 대통령의 결정을 폐지하는 절차가 법률에는 없음. 앞서 트럼프는 미국을 에너지 자립국으로 만들고, 관련 업계에 대한 규제를 완화하겠다고 약속한 바 있음.

오바마는 석유 및 가스 허가개발구역에서 구역을 제명시키는 권한이 대통령에게 부여된 1953년 법률 조항을 이용하고 있음. 지금까지 이 법은 산호초 또는 해양포유류 서식지의 영구보존 같은 제한된 상황에서 적용되었음. 대통령령을 연방법에 결부시킴으로 폐지 절차를 복잡하게 만들었다고 CNN이 전함. 차기 대통령에게는 이 결정을 무시할 권한이 없을 것이라고 방송 참석자가 확신함. 에릭 밀리토 'American Petroleum Institute'사 이사는 동 결정의 폐지에 트럼프 정부가 대통령 각서를 활용할 수 있을 것으로 기대한다고 말함.

출처:<http://www.vedomosti.ru/> 2016.12.21.

○ 러시아 '루코일'사, 북극대륙붕 작업 참여 기대

▶바기트 알렉페로프 '루코일'사 사장이 한 방송사와의 인터뷰에서 앞으로 북극 대륙붕에서 작업할 수 있기를 기대한다고 말함. 사기업인 우리 회사는 카스피해, 발틱해, 아조프해에서 활동이 제한되었음. 오늘 국영기업인 '가스프롬'사와 '로스네프치'사에만 북극해 심해 라이선스가 부여될 것임. 우리 회사는 노르웨이에서는 A급 기업으로 평가되고 있지만, 안타깝게도, 국내에서는 법률로 우리 회사의 가능성이 제한되고 있기 때문에 작업할 수 없음. 향후 이것이 조율되고, 우리 회사도 북극에서 작업할 수 있게 되기를 희망한다고 덧붙임.

출처:<http://nao24.ru/> 2016.12.15.

< 국제협력 >

○ 유라시아경제연합 관세법, 최종 승인 임박

▶ 유라시아경제연합의 5개국 중 러시아, 아르메니아, 카자흐스탄, 키르기스스탄이 어제 상트 페테르부르크에서 약 3년에 걸쳐 준비한 관세법에 조인함. 초반에 키르기스스탄 대통령이 서명하지 않았지만 결국 조인했음. 최종 승인에는 조인식에 불참한 알렉산드르 루카셴코 벨라루시 대통령의 서명만 남았음. 모든 문서는 벨라루시 측과 합의되었으며, 조인된 문서는 루카셴코 대통령의 서명을 위해 민스크로 발송할 예정이라고 드미트리 페스코프 크레믈린 공보비서가 전함. 벨라루시 대통령의 서명 후 동 문서는 유라시아경제 최고평의회의 결정으로 제출될 것이라고 티그란 사르키산 아르메니아 총리 이자 평의회 위원장이 말함.

2009년에 관세동맹의 관세법을 개정해서 2015년 말까지 서류를 승인하기로 했으나, 이견 조율에 시간이 걸려 작년 11월에 5개국 총리들이 모스크바에 모여서, 최종 합의에 도달함. 동 관세법은 2017년 7월 1일에 발효될 계획이며, 전산으로 문서를 유통시키고, 통관 절차를 간소화하고, 통관절차 간소화 규정에 포함되는 종합인증우수업체(AEO)의 지위를 조정하는 것을 내용으로 하고 있음. 2018년에는 점차적으로 해외 인터넷 상점에서 구매해서 동맹국으로 반입되는 물품에 대해 무관세의 문턱을 낮출 계획임.

▶ 이란, 이집트, 인도, 싱가포르와의 자유무역구역 조성에 관한 회의를 개시하자는 안에 동의할 것으로 예상됨. 5개국 대통령들은 회의 과정에 참여할 수 있는 실무그룹을 조성하기로 하었다고 티그란 사르키산이 말함.

유라시아경제위원회의 계산에 의하면, 이란과의 자유무역구역은 모든 회원국의 일인당 GDP를 실제로 증가시킬 수 있을 것이며(키르기스스탄 \$12백만에서 러시아 \$1.3십억까지), 이 효과들은 몇 년 후에 전환이 가능한 완전한 형태의 자유무역구역 기준으로 계산된 것임. 베로니카 니키쉬나 유라시아경제위원회 통상장관이 완전한 형태의 자유무역구역 교섭을 반드시 시작해야 한다는 조건하에 이란과의 잠정합의서 체결(가장 중요한 수출항목에 대한 특혜 포함) 교섭을 진행하고 있음.

출처:<http://www.kommersant.ru/> 2016.12.27.

○ 케리 미국 국무장관, 미·러 관계의 성공적인 재가동을 확인함

▶ 버락 오바마의 첫 번째 임기 중에 행정부가 진행한 미·러시아 관계의 재가동으로 현저한 이익을 얻었다고 존 케리 미국 국무장관이 1월 5일 국무부 사이트에 올린 대통령께 보낸 교서에서 자신의 의견을 피력함.

긍정적인 측면으로 장관은 핵무기 통제와 아프가니스탄에 주둔 중인 미군을 위한 공급 루트 조직을

들었음. 경우에 따라, 이란 핵 프로그램에 관한 포괄적인 협업 계획에 관한 교섭, 해양 구역의 보호, 북극 문제관련 행위 조정 등 공통의 이익분야에서 일할 수 있을 것임.

우크라이나 문제, 시리아 분쟁, 러시아의 사이버공격 등 워싱턴과 모스크바 사이에는 심각한 이견을 보이는 문제가 많이 있지만, 그럼에도 워싱턴은 미국의 이해에 부합할 수 있는 러시아와의 협업 분야 모색을 멈추지 않고 있다고 케리 국무장관이 말함.

출처:<https://lenta.ru/> 2017.01.05.

○ 러시아 야쿠치아에 일본 기술 풍력단지 설치 예정

▶일본전문가들이 야쿠치아 공화국의 마을 톱시에 설치할 풍력단지를 북극 기후특성을 고려해서 개발할 것이라고 바체슬라브 예멜야노프 동 공화국 주택공익사업부 에너지국 국장이 TASS에 전함. 러시아 사절단의 일본 공식방문 중에 예고르 보리소프 동 공화국 대통령이 'Komaihaltec inc.'사와 'Kawasaki'사와 각각 톱시 지역 풍력단지 설치와 빌유이스키 지역 가스터빈장치 설치에 관한 상호 관계 양해서를 체결할 예정임. 이후, 일본기업 'Komaihaltec inc.' 대표들이 톱시 마을 풍력단지 설치프로젝트의 구체화 및 부지 선정을 위해 12월 말- 2017년 1월 초에내방할 예정임.

우리는 일본기술들을 이상적으로 기온이 낮은 톱시 마을 환경에서 테스트해 보고, 1 MVt 에너지 저장시스템을 풍력단지에 설치할 계획임. 동 프로젝트는 2단계로 진행될 것이며, 1단계에서는 풍력발전기 3기를 설치하고, 2단계에 7대를 추가로 설치할 계획이라고 공화국 대통령이 말함. 향후 풍력단지를 운영할 기업 'Sakhaenergo'사의 잠정계산에 의하면, 디젤연료가 약 연 227톤 절감될 것임.

출처:<http://tass.ru/> 2016.12.15.

○ 푸틴대통령, 러·캐나다 북극회담, 양국 이해에 부합할 것이라 확신

▶러시아 푸틴대통령이 저스틴 트뤼도 캐나다 총리에게 보낸 성탄절과 신년 축하 메시지에서 양국의 협력 강화와 북극 개발 및 다른 분야에서의 파트너적 협력관계 발전은 양국의 이해에 부합할 것을 확신한다고 말했다고 금요일 크렘린 공보실이 전함.

출처:<http://arctic.gov.ru/> 2016.12.30.

<러시아정부 동향>

○ 러시아 로고진 부총리, 북극 개발프로그램 추진 성과에 불만

▶12월 13일 국가북극위원회 회의에서 드미트리 로고진 부총리가 북극지역 개발프로그램 구상에 관한 과제를 교통부와 경제개발부가 완수하지 못했다고 말함.

교통부는 2030년까지의 장기적인 북극교통체계 개발 컨셉을 개발해야 했으나, 교통부가 제출한 내용은 계획초안으로도 볼 수 없음. 제출안의 깊이 면에서도 북극 전 지역의 교통인프라가 지녀야 할 의미에 상응하지 않음. 개발해야 한다, 수심을 키워야한다, 확장해야 한다, 도로를 부설해야 한다, 항공기를 제작해야 한다, 선박을 건조해야 한다 등의 내용은 사실, 개괄적인 단어와 개념들의 단순한 조합임. 이것은 이미 알고 있는 내용이라고 부총리가 말함. 제출된 서류에는 기한, 업무 방향, 예상되는 비용의 규모가 제시되지 않음.

경제개발부 전문가들도 과제를 해결하지 못했음. 경제개발부는 북극존 사회·경제개발 국가강령을 개정하고, 북극존 개발 연방법을 개정해야 함. 이것은 북극지역의 향후 발전에 주요한 도구가 될 것으로 여겨짐. 국가강령의 시책들을 위한 자금조달은 2017년에 즉, 다음 달부터 시작되어야 하지만, 프로그램이 존재하지 않음. 이 일은 최소한 시기적인 면에서 실패했다고 부총리가 말함.

교육부, 천연자원부, 경제개발부는 2016년에 북극개발 회의를 진행하지 않았음. 더 이상은 호소하지 않을 것이며, 말로만 경고하지 않겠다고 부총리가 강조함. 금년 3월 29-30일 아르한겔스크에서 국제포럼 <북극-대화의 땅>이 개최될 것이며, 포럼 중에 러시아 대통령이 참여하는 국가북극위원회 회의가 진행될 것임. 업무 평가를 거기서 내릴 것임. 개인적으로, 책임구역별로 평가할 것이며, 향후 업무도 결정될 것이라고 부총리가 말함.

출처:<http://ru.arctic.ru/> 2016.12.14.

○ 러시아, 군사력을 통해 북극해항로를 통제하고자 함

▶러시아의 북극 목표들은 지정학적이고 전략적인 성격을 띠고 있으며, 북극해항로나 북극지역 천연자원에 대한 통제권을 다른 국가가 가진다는 것은 러시아에 있어서는 허용불가능 것임. 지금까지는 북극지역에서 협력하고 있는 국가들이 용케 심각한 분쟁을 피할 수 있었지만, 지구 온난화와 수반된 해빙은 사태를 바꿀 수 있음. 무엇보다, 유럽-아시아 간 최단 수로인 북극해항로와 관련되어 있음. 하절기에 이곳의 얼음들이 녹기 시작한 이후로 동 항로가 운항에 개방되었음. 러시아는 북극해항로를 자국고유의 것으로 여겨서 동 항로를 통과하는 선박들을 규제하고, 항로 이용료를 선박들에 부과하고자 함.

러시아에 있어 북극의 의미는 증가하고 있기에 추가 군사력이 동 지역에 집결하고 있음.

Ari Rautala 전역한 대령은 북극지역 러시아군 주둔과 관련된 조사를 진행해서 2013년에 발표함. 러시아의 행동은 공격준비가 아닌 방위에 목적이 있으며, 자국의 이익을 보호하려 하고 있다고 결론을 내림. 러시아는 북극지역에 군대 주둔을 통해 북극에서의 자국의 위상을 유지하고자 한다고 전역한 대령이 말함.

출처:<http://inosmi.ru/> 2016.12.26.

<북극일반>

○ EU, 북극의 빅 게임에 참여

▶ 갈수록 북극은 21세기 빅게임이 펼쳐지는 국제 대립의 장으로 지칭되고 있음. 전문가들의 평가에 의하면, 북극에 탐사되지 않은 세계 탄화수소자원이 20%이상 집중되어 있기 때문에 이것은 우연이 아님. 해빙은 앞으로 동아시아에서 서유럽으로 가는 최단 해상로를 열어 줄 수 있을 것임. 최근 EU는 다른 국가들과 나란히 자신들의 북극 정책을 활발히 진행하고 있음.

북극은 에너지·식량·군사전략적 잠재력으로 모든 세계 강대국들의 관심을 불러일으키고 있으며, EU국가들도 예외는 아님. EU 전체 수산물의 거의 40%를 북극 국가들과 북극 인근 국가들에서 충당하고 있음. 또한 사용하는 에너지원의 50%이상을 러시아와 노르웨이의 북쪽 지역, 북극지역 또는 북극인근 지역에서 들여오기 때문에 북극 영토에 관심을 가지고 있음. 그러므로 에너지개발과 북극영토의 개발은 EU에 있어서는 분명하게 연관된 개념임. 이 외에도, 북극은 국제 안정과 EU 안전에 영향을 주는 지전략적인 역학관계를 변화시키는 또 하나의 지역이라고 EU 외교담당 고위대표가 말함.

▶ EU 회원국인 덴마크 덕분에 EU는 북극 지위를 확보하고 있으며, 북극 관련국이라는 지위는 북극이사회 회원국인 핀란드, 스위스를 통해서도 증명하고 있음. 하지만 동 이사회의 아이슬란드, 노르웨이는 EU 회원국이 아님. 그래서 EU의 북극정책이라는 개념에 의문이 제기됨.

북극이사회 내에서 북극에서의 법적 지위는 공식적으로 러시아, 캐나다, 미국, 노르웨이, 덴마크 5개국에 있음. 반면, 아이슬란드, 핀란드, 스위스는 북극연안국으로서 자신의 북극 지위를 증명하려고 노력하고 있음. 북극의 경제·에너지의 측면과 지정학적 중요성이 증대되면서, 북극이사회는 오히려 중국, 인도, 이탈리아, 한국, 일본, 싱가포르를 유입시킴으로 이사회 내에서 EU의 위상을 약화시키고 있음. 그래서 유럽연합은 북극이사회의 환경과 연구 분야의 많은 프로그램에 자금지원을 하고 있음.

▶ EU 유럽위원회는 실무그룹의 일환으로 바렌츠유로북극이사회에 참석하고 있음. 바렌츠해 지역이 EU의 교통 구역에 들어가기 때문에 EU의 관심은 교통위원회에서 제기되고 있음. EU는 여기서 자신의 정책을 적극적으로 실현하기 위해 북극 영토의 연구 및 개발을 위한 필수 기술들을 확보하려 하고 있으며, 2017년 핀란드가 북극이사회 의장국으로 있는 시기에 얼마의 기대를 걸고 있음.

그린란드가 EU에서 탈퇴한 이후에는 1995년 스위스와 핀란드가 회원국이 된 다음에야 북극이사회에 참여할 수 있게 됨. 그래서 EU는 북극과의 연관성을 증명하기 위해 북부지역과 북극연안 지역과 관련된 특별 프로그램들을 개발할 수밖에 없게 됨. 2008년 EU의 첫 북극 노선 정책의 결정은 북극지역에 영토를 가지고 있고, EU 북방 차원개발에 우선순위가 있는 덴마크, 핀란드, 스위스

회원국을 통해서 EU가 북극과 관련 있음을 증명했었음. 아이슬란드와 노르웨이는 유럽경제지역 회원국임. 캐나다, 러시아, 미국은 유럽연합 코뮤니케에서 전략적 파트너로 지칭됨. 동 서류에 의하면, EU에 있어 북극은 환경, 기후변화, 교통, 조업, 에너지의 관점에서 관심과 우려의 대상임.

유럽연합 집행위원회는 유럽연합에 조율된 체계적인 북극 정책이 부족함을 인정하면서 지역 주민과 공동으로 북극 보호, 안정적인 자원이용개발, 북극의 다각적 관리 개발 이 3개의 목표에 주력할 것을 제의함. 2016년 6월 유럽위원회와 EU 외교정책담당 고위대표는 북극의 국가들, 주민들, 기타 파트너들과의 건설적인 대화를 통해 북극의 영토 및 환경 연구, 북극경제발전을 위한 환경조성을 강조하게 하는, EU의 북극정책을 위한 추가의 구체적인 목표를 검토해서 제시함. 2016년 4월 27일, EU에게 있어 북극이 프론티어로도, 관문으로도 나타나는 EU신규 북극정책 통합프로그램을 가동했었음.

이 이니셔티브는 우선, 환경문제 해결을 겨냥하고 있음. 프로그램에는 북극지역 주민 지원과 관련된 사회적 노선이 포함되어 있음. 1999년부터 EU은 <북극 차원> 프로그램을 시행하고 있으며, 여기에는 EU 회원국뿐 아니라, 노르웨이, 아이슬란드, 러시아도 포함되어 있음. 주요 우선분야는 교통시스템, 연구, 문화, 원주민 지원임. 2007년-2013년에 원주민 지원에 많은 자금을 투입했으며, 해양개발 통합정책프로그램을 진행하고 있음.

북극지역의 EU의 이해는 다른 주자들, 특히 러시아와 미국의 이해와 교차되고 있음.

EU는 우선적으로 EU 회원국들과 그리고 미국과도 협력을 발전시킬 계획임. EU는 이미 북극 기후변화 국제연구 분야의 환경프로그램을 개발하고, 북극연구기반시설에의 초국가적 접근을 개발하고 있는 유럽 연구소 22곳을 연결하는 Polar network를 발의해서, 북극에 대한 관심이 커가고 있는 중국, 인도, 일본과 협력하고 있음을 밝힘.

출처:<http://arctic.gov.ru/> 2016.12.22.

○ 중국, 첫 쇄빙선 자국 기술 신조 착수

▶ 중국이 자국 기술로는 첫 번째 쇄빙선의 신조를 화요일에 시작했다고 Shanghai Daily가 전함. 미래의 쇄빙선은 선박번호 H2560를 부여받았으며, 2019년부터 북극해 운항에 투입될 계획임. 길이 123미터, 폭 22미터, 배수량 13.99천 톤, 승선인원 90명, 순항거리 최대 37천 킬로미터, 상하이 'Jiangnan Shipyard Co'에서 건조 중임. 세계에서 처음으로 선수와 선미 모두 최대 1.5미터의 얼음을 깰 수 있는 쇄빙선임.

건조비용은 약 USD 153백만, 건조 기간은 약 2년이 라고 동 조선소 기술이사가 3월에 발표함. 동 쇄빙선은 1993년 우크라이나로부터 구입한 쇄빙선인 '쉐룽'(Xue Long)호에 비해 월등한 재원을 가지게 될 것이라고 말함. 중국은 1999년부터 북극연구탐사를 시행하고 있음.

출처:<https://ria.ru/> 2016.12.20.

○ 세계 첫 LNG 쇄빙선 'Polaris'호, 핀란드에서 활동 개시

▶ LNG가스 또는 낮은 황함유 디젤을 연료로 사용하는 세계 최강의 친환경 쇄빙선 'Polaris'호가 헬싱키에서 보스니아만으로 출발하여, 핀란드 서쪽 해역에서 12월부터 작업하고 있는 쇄빙선 'Otso'호, 'Kontio'호와 합류하여 보스니아만 북쪽 해역에서 활동을 개시했다고 핀란드국영방송(Yle)이 전함.

세계 최강의 동 쇄빙선은 'Arctech Helsinki Shipyard'에서 조립되어, 작년 9월에 핀란드 해역의 얼음 제거 업무를 수행하는 'Arctia Icebreaking Oy'사에 양도되어, 8척으로 구성된 동 기업의 선단에 들어가게 됨.

선박재원: 길이 110미터, 폭 24.4미터, 계획만재흘수 8미터, 속도 17노트, 총톤수 9300톤, DWT 3000톤, 승무원 16(+8), Lloyd's Register, ice class-PC4, 견인력 214톤, IMO Tier III

출처:<http://fontanka.fi/> 2017.01.10.

-끝-