



| 특집 | 북극해항로운항 | 수송인프라 | 국제협력 |

[특집]

특집: 2017년 상반기 북극해항로 운항 신청 현황

영산대 북극물류연구소(IAL) 2017. 7. 11.

1. 2017년 상반기 북극해항로 운항 신청 현황

○ 2017년 6월 30일 기준 러시아 북극해항로국(NSRA)은 총 329회의 통항신청을 접수했으며, 이중 327회의 신청이 허용되었음. 통항신청이 거절되었던 두 척의 선박도 재신청을 거쳐 통항이 허락되었음

○ 외국적 선박의 통항은 모두 66척이 허가되었으며, 국가별 통항 예정인 선종별 선박수는 표와 같음. 2016년 6월 30일 86척이었던 것에 비해 통항 예정 선박이 23% 감소하였으나, 실제 북극해항로를 통항할 선박들이 통항신청을 한 것으로 판단됨. 2016년 통항허가 선박의 실제 통항 비율은 50% 미만이었음.

국적	일반화물	중량물	액체화물	오프쇼어공급	벌크	준설	기타	계
China	1	4	0	0	0	0	2	7
Netherlands	3	4	0	0	0	0	0	7
Norway	1	0	0	6	0	0	0	7
Antigua Barbuda	6	0	0	0	0	0	0	6
Panama	0	2	0	1	2	0	1	6
Liberia	2	0	3	0	0	0	0	5
Portugal	3	0	0	0	2	0	0	5
Curacao	0	4	0	0	0	0	0	4
Cyprus	0	0	3	0	0	0	0	3
Hong Kong	2	1	0	0	0	0	0	3
Luxembourg	0	0	0	0	0	3	0	3
Finland	1	0	0	0	1	0	0	2
Malta	0	0	2	0	0	0	0	2
MarshallIs	1	0	0	1	0	0	0	2
United	1	0	0	0	0	0	1	2

Kingdom								
Belize	1	0	0	0	0	0	0	1
N/A	0	0	0	0	0	0	1	1
계	22	15	8	8	5	3	5	66

출처: NSRA, 북극물류연구소, 2017

2. 2017년 상반기 비러시아 선적 선박의 북극해항로 운항 신청 내용 평가

○ 2016년 대비 중국 선적 선박의 통항신청이 두 배 가까이 증가했음. 2016년 6월 30일 기준 4척이 통항 허가를 받았으나, 2017년에는 7척이 통항 허가를 받았으며, 홍콩 선적 선박이 통항 허가를 받은 사례를 포함하면 모두 10의 중국 선박이 북극해항로를 통항할 예정임. 특히 중국선적 선박중 SINOPEC Offshore Oilfield Services의 연구/탐사선 FAXIAN 6 (G/T 10,882)과 중국의 석유회사 선박 2척이 북극해항로를 통항할 예정임

○ 선종별로 볼 때, 외국적 선박 중 준설선의 비중이 줄었으며('16, 20척 -> '17, 3척), 액체화물운반선의 비중이 증가했으며('16, 4척 -> '17, 8척), 여기에는 Yamal LNG 운반선(CHRIS. DE MARGERIE, Cyprus 선적)도 포함되어 있음

3. 2017년 주요 통항 상황

○ 2016년 북극해항로를 통항한 바 있는 일본의 Yamato와 Yamatai호는 인도네시아에서 중량화물 선적 후 수에즈운하를 지나 7월 4일 사베타항 입항예정임. 중국의 중량화물 운송선박은 아직까지 사베타항으로의 운송사례가 알려져 있지 않음

○ HHL Valparaiso(Call Sign : D5AU3)호가 지난 4월 17일 마산항에 입항하여 4,105톤의 화물을 선적하고 4월 23일 출항, 수에즈운하를 통하여 사베타항으로 운송하였으나, 정확한 화물내역은 알려져 있지 않음. Port MIS 상으로 항비 할인이 되어 있지 않은 것으로 볼 때, 북극해항로를 통해 사베타항으로 운송된 화물이었는지 확인이 되지 않은 상태임.

끝.

<북극해항로 운항>

○ 2029년까지 북극해항로 통항물동량이 8,000만 톤에 달할 것임

▶러시아 원자력쇄빙선회사(Rosatomflot) 룩사(Ruksha) 사장은 2029년에 북극해항로를 통해 운송될 화물이 8,000만 톤에 달할 것이라고 말함. 2024년에는 4,000만 톤에 달할 것이며 LNG, 원유, 석탄과

광물 등 벌크화물이 주로 운송될 것이라 말함(2016년에는 726만톤이 운송되었음). 이러한 물동량을 처리하기 위해서는 쇄빙선들이 추가로 확대될 필요가 있다고 덧붙이면서, 4,000만톤의 화물운송을 지원하기 위해서는 4척의 원자력쇄빙선이 필요하며, 8,000만 톤의 화물운송을 위해서는 8척의 원자력쇄빙선이 필요할 것이라고 말함(현재의 건조계획에 따르면 2020년까지 3척의 유니버설 타입의 원자력쇄빙선 3척이 건조될 예정임)

<http://arctic.ru/infrastructure/20170620/633988.html> (2017. 6. 20)

○ 러시아 북극연안지역으로의 겨울 화물운송 시작

▶ 러시아극동해운사인 페스코(FESCO: The Far Eastern Shipping Company)사는 러시아 북극연안 지역으로의 겨울 대비 화물운송을 시작했으며, 2017년에는 세 배 더 많은 선박이 투입될 것이라고 밝힘. 2016년에는 두 척의 선박(FESCO Pevek, FESCO Primorye)과 쇄빙선 Admiral Makarov가 투입되었으나, 2017년 여름 시즌동안 일곱 척의 선박이 페벡과 북극연안으로 겨울에 필요한 식료품, 연료, 석탄, 건설자재와 설비를 운송할 것임. 페스코는 2016년 북극해항로 동부 연안항에 모두 31항차를 통해 78,000톤의 화물을 반입했으며, 67,000톤의 화물을 반출했음.

<http://tass.com/economy/953279> (2017. 6. 26)

< 수송인프라 >

○ 국영기업 5개월간 페벡항에 묶여 있던 선박이 풀려났음

▶ 쇄빙선 'Kapitan Dranitsyn'호가 4개월간 페벡항에 갇혀 있다가 풀려났음. 이 쇄빙선은 2017년 1월초 두 척의 화물선 'Johan Makhamastall'과 'Sinegorsk'호를 페벡항까지 에스코트했음. 두 척의 화물선은 원자력발전소 'Akademik Lomonosov' 건설을 위한 항만인프라 건설 자재를 운송하였음. 화물을 하역한 후 아르한겔스크로 돌아갈 예정이었으나 얼음 조건이 악화되어 페벡항에 묶여 있다가 5월 말 페벡항 연안 지역의 얼음상황이 나아지면서 쇄빙선이 먼저 페벡항을 벗어나서 아르한겔스크로 출발했음. 이와 같은 쇄빙선이 갇히는 상황을 예방하기 위한 방안이 필요하다고 Severny Zavoz 프로젝트 팀장 율리아 즈보리키나(Yulia Zvorykina)가 말했으며, 푸틴 대통령이 북극해항로 관리시스템 개선방안이 만들어져야 한다고 지시했다고 Tass 통신에 말했음.

<https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2017/05/ice-locked-ships-start-moving-pevek-after-5-months-captivity#.WVtMt5GUi.facebook> (2017. 5.30)

○ 푸틴 대통령 쇄빙 LNG 운반선 명명식 참석

▶ 지난 6월 3일 러시아 푸틴 대통령이 야말 LNG 운반선 Christophe de Margerie 명명식에 참석했음.

http://www.maritime-executive.com/preview/vladimir-putin-christens-new-icebreaking-lng-carrier#disqus_thread (2017. 6. 5)

○ 야말-네네츠 중추지역은 북극 에너지 수송프로젝트의 핵심

▶야말-네네츠 자치구(Yamal-Nenets Autonomous District) 드미트리 코빌킨(Dmitry Kobylkin) 지사는 고위도철도(Northern Latitudinal Railway), 보바넨코보-사베타 통로와 사베타항의 건설을 통해 구축되는 야말-네네츠 중심 지역은 북극 에너지 수송프로젝트의 중심이라고 말함. 러시아 북극은 모두 여덟 개의 지리적 중추지역을 갖추고 있으며, 콜라(Kola), 아르한겔스크(Arkhangelsk), 네네츠(Nenets), 보르쿠타(Vorkuta), 야말-네네츠(Yamal- Nenets), 타이미르-투투칸(Taimyr-Tutukhan), 북 야쿠티아(North-Yakutia)와 추코트카(Chukotka)임. 북극 중추지역에 대한 투자는 세금, 관세를 포함 여러 특혜를 제공하고 있음. 야말-네네츠 자치구 중추지역에는 약 40개의 프로젝트가 진행 중임.

<http://tass.com/economy/953259> (2017. 6. 26)

○ 러시아는 북극해항로를 위해 최소 세 척의 리더 쇄빙선이 필요함

▶아톰플로트(Atomflot) 안드레이 스미르노프 이사는 북극해항로의 연중항해를 위해서는 최소 세 척의 리더(Leader) 쇄빙선이 필요하다고 '겨울 공급 컨퍼런스'에서 말함. 리더(Leader) 쇄빙선은 북극해를 아무 문제없이 운항할 수 있는 120MW급 신세대 쇄빙선 프로젝트를 말함. 한 척이 아니라 여러 척 최소 세 척이 필요하다고 스미르노프 이사가 주장하였음. 전장 300미터, 선폭 50미터의 쇄빙선이 어떤 형태의 얼음 상황에서도 상업적 경제속도를 낼 것이며, 연중 북극해항로 통항을 가능하게 하여 LNG와 가스 콘덴세이트를 아태지역으로 운송할 것이라고 말했음. 현재 러시아의 네 척의 원자력 쇄빙선은 겨울 공급을 위한 여름 시즌을 제외하고 실질적으로 연중운영되고 있으며, Yamal LNG, 가스프롬 네프티(Gazprom Neft), 노릴스크 니켈(Norilsk Nickel) 프로젝트를 위한 서비스도 해야 함. 스미르노프 이사는 Yamal LNG를 위해서 이미 매년 245항차 운송에 대한 지원을 해야 하며 이는 1.5일 마다 LNG운반선이 사베타항을 출발하는 것이고 그러므로 원자력쇄빙선 건조는 보다 확장되어야 한다고 설명했음. 현재 건조되고 있는 원자력 쇄빙선은 60MW임.

<http://tass.com/economy/952358> (2017. 6. 20)

< 국제협력 >

○ 중-러 북극 협력의 한계

▶스톡홀름 국제평화연구소(Stockholm International Peace Research Institute) Ekaterina Klimenko 연구원은 북극에서의 중-러 협력이 단순하지 않다고 함. 언론이 러시아 북극에 대한 중국의 성공적 투자라고 묘사되고 있는 Yamal LNG사업에 대해, 글리멘코 연구원은 중국이 플랜트의 대부분을 중국

조선소에서 제작하도록 요구하면서 지나친 흥정(hard bargain)을 하고 있다고 함. 다른 러시아 북극에 대한 중국의 다른 투자들은 아직 구체화되어 있지 않으며, 예를 들어 Belkomur 철도 프로젝트도 마찬가지라고 함.

Yamal LNG가 중-러 사이의 유일한 북극프로젝트라고 말하고 있으며, 여기서도 중국은 투자를 하면서 중국의 설비를 팔기를 요구하여 중국산 LNG 플랜트 설비를 사용하게 되었으며, 중국해운사가 그 플랜트 설비를 운송하기를 요구하면서 중국의 이익을 최대화하였다고 함.

<https://www.newsdeeply.com/arctic/community/2017/06/21/an-uneasy-alliance-the-limits-of-the-china-russia-arctic-partnership>
(2017. 6.21)

-끝-