특집 : 러시아 노바텍사의 북극 LNG 환적터미널 구축 의의

영산대 북극물류연구소(IAL, YSU) 2023. 3. 9.

1. 요약

- 러시아 민간 가스회사인 노바텍사가 무르만스크에 설치할 부유식 LNG 저장/환적 설비(FSU)가 지난 2023년 2월 하순 옥포에서 출발하여 현재 싱가폴 방면으로 운반되고 있음. 캄챠트카 향 LNG 설비도 올해 안으로 인도될 예정이어서, 2023년 말에는 노바텍사의 북극 LNG 환적시스템이 구축될 것으로 예상됨.
- 특집에서는 러시아 북극해항로 상의 LNG 환적터미널 구축 경과를 살펴보고 그 의미를 평가해 볼 것임. 또한 LNG 이외의 컨테이너, 석탄, 석유의 환적 가능성도 평가해 볼 것임

2. 러시아 북극 LNG 저장/환적 설비의 세부 내용

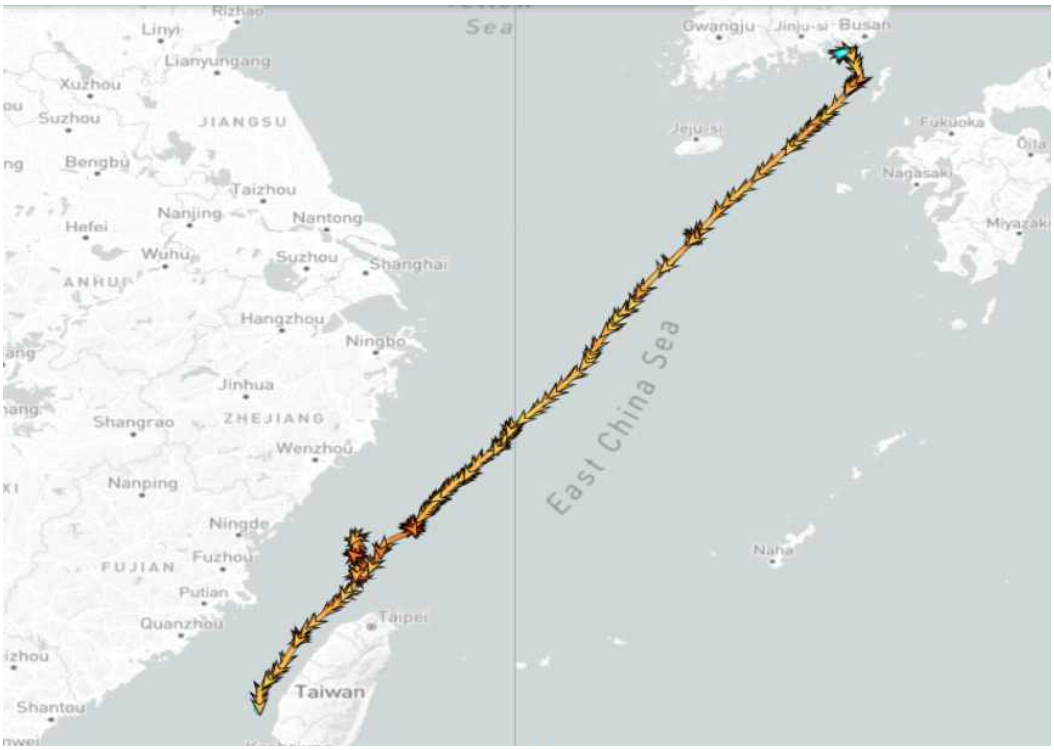
1) 부유식 LNG 저장/환적 설비(FSU) 건조 개요

- 2017년 10월 노바텍사는 러시아 북극에서 생산되는 LNG 운송을 위해 부유식 환적 터미널을 건설할 것이라고 발표했었음. 2017년 8월, Arc7 Yamal LNG운반선 Christophe De Margerie호는 Yamal LNG 생산 이전에, 노르웨이 Hammerfest에서 LNG를 선적하여 북극해항로를 실험적으로 항해했음. 노바텍사는 Yamal LNG가 생산되기 이전부터 Yamal LNG와 Arctic LNG2 프로젝트에서 생산될 LNG의 효율적 운송과 비용 절감을 위해 부유식 LNG 환적설비 건조 계획을 발표했었음.
- Arc7 LNG운반선이 직접 유럽의 Montoir, Dunkerque, Zeebrugge 항으로 운송하는 것보다 무르만스크까지만 운송하는 것이 Arc7 LNG운반선에 대한 운송 수요을 절감하는 방안이었음.
- 2022년 6월 대우조선해양과 노바텍간 총 7.48억 달러 규모의 부유식 LNG 환적 설비 2척 건조에 대한 계약이 체결되었음. (360,000cbm 규모 LNG 저장 가능한 FSU)
- LNG 환적 개념은 2018년, 2019년, 2020년 노르웨이 북부 해안의 Honningsvag 근처에 선박 대 선박 환적 방식으로 이루어진 바 있음. 일부 무르만스크 Kildin섬 인근 해역에서도 이루어지기도 했음. 이 시기에 이루어진 LNG 환적은 Yamal LNG 프로젝트가 계획 대비 조기에 완료되었지만, Arc7 LNG 운반선 건조는 계획대로 이루어지면서 Arc7 LNG 운반선의 운송능력 부족으로 인해 노르웨이 북부 해상 환적이 이뤄졌음.

- 대우조선해양에서 건조된 Saam FSU(GT 247,540, DWT 192,337)는 현재 무르만스크로 이동 중이며, 현재 건조 중인 Koryak FSU는 러시아 국영수송임대회사(State Transport Leasing Company PJSC)가 소유주이며 노바텍사가 운영사임. 노바텍의 자회사인 Arctic Transshipment LLC사가 환적 설비를 운영하면서 노바텍사가 생산한 LNG를 FOB 방식으로 수출할 것으로 보임

2) 부유식 LNG 저장/환적 설비 운반

- 2023년 2월 22일 대우조선해양 옥포조선소를 출발한 부유식 LNG 저장/환적설비 Saam FSU호는 현재 싱가포르항을 향해 예인되고 있음. Katun(러시아 선적, Fire Fighting Vessel, DWT 2,896), Argi(러시아 선적, Multi purpose Offshore Vessel, DWT 3,781)와 Ossoy(리베리아 선적, Fire Fighting Vessel, DWT 2,881)호 등 총 3척이 예인 중임. 동 세 척의 선박은 모두 FEMCO Management사가 운영하는 선박으로 극동에서 활용되고 있었음. 현재 4-5노트 속도로 예인 항해 중임



2023. 2. 24 – 3. 4 Saam FSU 외 세 척의 항해

3) 북극해항로 상의 환적 시스템 구축 진행 상황

(1) 북극해항로 LNG 환적 터미널

- 결빙해역이 많은 북극해항로 수역에서는 내빙 혹은 쇄빙선박을 이용한 화물운송이 필수적으로, 유빙이 없는 북극해항로 이외의 해역에서 내빙등급이 높은 고가의 선박을 활용하는 것은 비경제적임. Arc7 LNG 운반선의 효율적 운영을 위한 LNG 환적설비를 이용하는 환적시스템을 구축하는 작업은 노바텍사가 주도하고 있음. 무르만스크 서쪽의 Ura bay와 캄차트카의 Bechevinskaya Bay에서 운영될 것임.

(2) 북극해운송회랑(NTC:Northern Transit Corridor)

- 북극해항로 경유 무르만스크-블라디보스톡 간 Arc8 등급의 컨테이너선(약 6,000TEU) 정기 운항을 목표로 추진 중인 북극해운송회랑(NTC) 프로젝트는 2022년 2월 우크라이나 사태 이후 구체적인 진행 상황이 파악이 잘 안 되고 있음.
- 현재까지 Arc8 등급의 컨테이너선 설계와 경제성 분석이 이뤄졌다고 알려져 있음. 무르만스크와 블라디보스톡의 컨테이너 환적 터미널 예상부지도 알려져 있음. DP World의 투자(DP World와 FESCO의 터미널 공동 건설), FESCO의 경제성 분석 실시 관련 언론 발표 이후, 2022년 우크라이나 사태로 진행 상황이 잘 파악이 안 되는 상황임.
- 러시아 정부는 2022년부터 Atomflot사의 원자력 컨테이너선 Sevmorput호의 북극해항로 왕복 항해에 대한 보조금을 지급하고 있음. 2022년 첫 항해 적재량은 10%였으나, 두 번째 항해에서는 90%와 46%(귀로 항해)의 적재량을 기록했음. 2023년에는 6월말, 9월말에 각각 시작할 예정임. 동 Sevmorput호의 운항은 NTC 상의 컨테이너 정기운항 추진을 위한 러시아정부의 사전적 시범 운항 성격으로 판단됨.
- 북극해항로를 통한 러 북극 자원 수출의 해운물류 체계에서 LNG 물류는 환적 시스템을 2023년 말 내에 도입하는 것으로 실제 진행되고 있음. 현재까지 석탄과 석유는 무르만스크에서 환적되고 있으나 우크라이나 사태 여파 등으로 아시아 방면으로 운송하는 경우에도 무르만스크에서 환적이 이루어지고 있음.
- 북극해항로 경유 컨테이너 정기 운송 환적시스템 구축 프로젝트는 2019년 말 Rusatom Cargo사의 발표 내용과 달리, 아직 구체화 되지 않고 있음.

3. 영산대 북극물류연구소(IAL) 의견

- 노바텍사의 LNG 물류체계 개념은 처음부터 환적을 염두에 두었음. 고가의 Arc7 LNG운반선이 얼음이 없는 해역을 항해하는 것은 비경제적이므로, 무르만스크와 캄차트카 양단의 LNG 환적 체계 구축은 합리적인 선택으로 보임.
- 현재 러시아 북극(두딘카, Novy Port, 프리라즈롬노에, 바란데이)에서 생산된 대부분의 자원(석유, 석탄, 니켈 등)이 무르만스크에서 환적되고 있음. 하지만 무르만스크 환적은 유럽향을 전제로 하고 있으므로, 아시아 방면으로 운송 시 무르만스크에서의 환적은 수송거리 증대로 경제성이 감소될 것임. 현재 개발 중인 Vostok Oil의 Sever Bay와 Servernaya Zvezda의 석탄 터미널에서 각각 원유와 석탄을 선적하여 아시아 방면으로 운송할 경우 러시아 극동에 환적항이 필요할 수 있을 것임. 이 경우 LNG와 마찬가지로 캄챠트카에서 환적할 가능성이 있어 보임.
- 북극해항로를 활용하는 컨테이너 운송에서 컨테이너 환적시스템 구축 작업도 러시아의 NSR 운영사인 로스아톰사를 중심으로 계속 검토되고 있음. 그러나 현재는 발트해-극동간 컨테이너 운송(Transit이지만, 카보타지)에 초점을 맞추고 있음.
- 러시아 Atomflot사의 Sevmorput호가 러시아 정부의 보조금을 받으면서 1년에 두 차례 블라디보스톡-상트 페테르부르그 왕복 항해를 하는 것은 비록 운송 화물량의 규모 면에서는 미흡하지만, 장기적으로 동 항로에서의 국제통과 운송을 준비하는 것이며,

나아가 컨테이너 환적을 준비하는 것으로 보임.

- 현재 우크라이나 사태로 인해 국제통과운송 사례가 없는 상황에서도 러시아정부(트루트네프 부총리 주도)는 북극해항로 경유 국제통과물동량을 증대시키도록 관련 부처와 업체들에 계속 당부를 하고 있음. 이는 궁극적으로 2035년에 북극해항로를 국제수송로로 발전시키려는 장기 목표 달성을 위한 노력으로 평가됨.
- 로스아톰사는 2023년 올해도 원자력 컨테이너선 Sevmorput호(약 1,100TEU 적재)는 하절기 운항시즌에 두 차례의 북극해항로 왕복 항해를 추진할 예정임. 현재 FESCO가 물동량 확보에 적극적임. 항해와 기항 일정이 사전에 충분히 공지가 된다면, 동 선박에 중국이나 우리나라의 컨테이너 화물이 선적될 수도 있을 것임.

주요 참고자료 : https://en.portnews.ru, 2023. 2. 1, https://en.portnews.ru, 2023. 2. 17.
https://www.highnorthnews.com, 2017.8.23., 2020 6.10., 2023. 2. 24

끝.

<북극해항로(NSR)>

❍ 러시아는 동쪽 철도와 북극해항로의 개발을 가속화할 계획임 – 푸틴 대통령

- 블라디미르 푸틴 대통령은 러시아 연방의회 연설에서 러시아 동부 철도와 북극해항로의 개발을 더욱 가속화할 계획이라고 말했음. 푸틴 대통령은 "우리의 계획에는 동쪽 철도, TSR(시베리아횡단철도) 및 BAM 철도의 현대화를 가속화하고, 북극해항로의 역량을 강화시키는 작업이 있습니다. 이는 물동량 증대를 의미할 뿐 아니라 시베리아, 북극 및 극동 개발에 대한 국가 과제를 해결하기 위한 기반이다." 라고 말했음.
- IAA PortNews가 앞서 보도한 바와 같이, 대통령의 지시에 따라 진행 중인 동부 철도의 현대화는 2024년까지 BAM과 TSR의 수출 역량을 1.5배 증가시켜 연간 1억 8천만톤까지 물동량이 증가될 것임.
- 2022년 8월, 2035년까지 북극해항로(NSR)를 개발하는 계획이 러시아정부의 승인을 받았음. 이 계획에는 1조 8천억 루블의 자금조달 하에 150개 이상의 활동들이 포함됨. 이 계획에 따르면, 북극해항로 상의 연간 화물 운송량이 2024년까지 8천만톤, 2030년까지 1억 5천만톤, 2035년까지 2억 2천만톤에 이를 것임. 2022년 북극해항로의 화물 운송량은 총 3,403만톤이었음.

출처: www.en.portnews.ru, 2023.2.21.

❍ 러시아정부 아태 지역으로의 수출 방향을 북극해항로 상으로 전환토록 지시받음

- 러시아정부의 관련 부처들은 3월 10일까지 행정부에 2023-2024년에 아시아태평양지역 국가로 수출되는 화물들의 북극해항로 경유 수송 가능방안에 대한 보고서를 제출해야 함. 이러한 지시는 Yuri Trutnev 부총리 주재 러시아 북극개발위원회의 2월 10일자 의사록에 포함되어 있음.
- Interfax에 알려진 동 위원회 의사록 관련 소식통에 따르면, 러시아극동북극개발부는 Rosatom, 러시아교통부, 러시아재무부 및 Arkhangelsk, Murmansk주와 함께 무르만스크항과 아르한겔스크항의 화물운송과 물동량 보장을 위한 필요한 국가 지원 조치를 감안하여 이 문제를 해결토록 지시받았음
- 또한 러시아극동북극개발부와 Rosatom사는 가장 큰 북극해항로 화주들과 함께 2024년에 설정된 북극해항로 물동량 목표치 8천만톤 달성을 보장하는 추가 조치들을 3월 31일까지 제안토록 지시 받았음.
- 러시아 재무부, 러시아극동북극개발부, 로스아톰사와 러시아대외경제은행은 3월 1일까지 북극해항로 개발을 위한 재정-경제 모델을 연구하고 승인받기 위해 정부에 제출해야 함.

출처: www.bfm-ru.turbopages.org 2023.3.2.

❍ 2022년 NSR 상의 외국 통과운송 감소가 러시아 화물 운송으로 상쇄됨 — Rosatom

- 원자력 컨테이너선 Sevmorput호의 항해 횟수는 올해 증가할 수 있음. 2022년에 북극해항로 상의 외국 화물운송이 10배 급감한 20만톤이었음. Rosatom사의 NSR부 부부장 Maksim Kulinko씨는 IAA PortNews가 주최한 제 6회 수압 엔지니어링 및 준설 회의에서 말했음. 그는 북극해항로의 총 물동량이 계획된 3,200만톤 대비, 증가한 3,403만톤에 달했음을 상기시켰음. "2백만 톤의 국제 통과운송이 러시아 국내 화물운송으로 상쇄되었습니다"라고 막심 쿨린코는 말했음.
- 그에 따르면, 원자력 컨테이너선 Sevmorput호의 적재는 현재 시즌에 연방예산으로 할당된 504백만 루블과 함께 2023년에 사용되기로 한 보조금 약 285백만 루블의 보조금을 절약할 수 있었음. 그러면 더 많은 항해를 조직하고 아마도 항로상에 더 많은 선박을 배치하여 정기 선박으로 전환할 수 있음.

- 국영원자력공사 ROSATOM은 2018년부터 북극해항로의 단일 인프라 운영자였음. 로스아톰사는 까다로운 북극 조건에서 항해 및 수로 지원 및 안전 보장을 담당하며, 해운 조직, 인프라 시설 건설을 담당하고 있음. Rosatom의 NSR부의 권한에는 Atomflot, 수로기업 및 Glavsevmorput이 포함됨.

출처: www.en.portnews.ru, 2023.2.16.

❍ 무르만스크주와 벨라루스는 칼륨 비료 터미널 건설 논의를 함

- 벨라루스는 벨라루스 화물운송을 위해 무르만스크에 기본 인프라 구축 필요하다고 보고 있음. 벨라루스의 교통통신부 실무진은 무르만스크주에 방문했음. 무르만스크 지역 정부는 텔레그램 채널에서 칼륨 비료 처리용 해양터미널 건설을 포함하여 가능한 협력옵션을 논의하기 위해 조직 회의가 열렸다고 밝힘
- 무르만스크주 부지사 올가 쿠즈네초바는 벨로루시의 파트너와 함께 무르만스크의 교통 허브 (MTU) 개발에 대한 관심을 확인했다고 밝힘. 벨로루시공화국 교통통신부 차관 나탈리아 알렉산드로비치는 벨로루시가 벨로루시 화물운송을 위해 무르만스크에 기본적인 해양 인프라를 구축할 필요가 있다고 강조했음.
- 알렉산드르 루카셴코 벨라루스 대통령은 2월 16일 외국 및 벨라루스 언론 대표들과의 회의에서 벨라루스가 무르만스크에 항구를 건설하기를 원한다고 말했음. "우리는 무르만스크에 항구를 건설하고 북극해항로를 따라 상품을 운송하기를 원합니다. 이것이 우리의 계획이며, 그러나 이것은 시작에 불과합니다" 라고 대통령이 말했음.
- IAA PortNews의 이전 보고서에 따르면 벨라루스 공화국은 2024년까지 아스트라한 지역을 통해 최대 85만톤의 화물을 운송하고, 무르만스크 지역에 연간 5-7백만 톤의 벨라루스 산 칼륨비료를 처리할 수 있는 터미널을 건설할 계획을 발표했음.

출처: www.en.portnews.ru, 2023.2.21.

❍ Trutnev 부총리는 강(江)의 도움으로 북극해항로 국제통과운송 증대 작업 가속화를 촉구

- 극동연방관구의 대통령 전권대사인 유리 트루트네프 부총리는 북극해항로 상의 화물운송을 증가시키는데 도움이 될 수 있도록 북극해항로 인프라에 내부 하천 수로를 포함시키는 작업을 가속화 할 것을 촉구했음. 부총리는 "우리는 내부 하천 운송과 관련된 문제를 추가적으로 고려했으며, 이는 또한 북극해항로의 화물 운송을 증가시킬 수 있을 것입니다. 교통부의 보고서가 있었는데 올해 첫 번째 실험적인 운항이 실시될 것이라고 말했지만, 솔직히 준비 속도가 만족스럽지 않습니다. 그들은 더 빨리 일해야 합니다." 라고 2/10(금) 러 북극개발위원회 상임위원회 회의 후 기자들에게 말했음.
- 부총리는 회의 참가자들이 동의한 대로, 얼음이 녹은 후 첫 번째 시험 운항이 실시될 것이라고 덧붙였음. 이를 통해 내륙 하천(예니세이강, 오브강) 운송 개발을 위한 추가 계획 보고서를 작성할 수 있을 것임.

출처: www.tass.ru, 2023.2.10.

❍ 러시아, 북극 해저 준설 지속

- Rosatom의 NSR Directorate의 막심 쿨린코 부부장은 최근 회의에서 준설 작업의 대부분이 Ob만과 Yenisey만에서 이루어질 것이라고 말하면서, 해당 지역의 항구와 새로운 터미널로의 운송 확대를 위해 필요하다고 함

- Arctic LNG2의 Utrenneye 항구로 향하는 선박의 수로 개통의 일환으로 Ob만에서 6,500만cbm가 준설될 것임. Rosneft의 Sever Bay 터미널 건설과 관련하여 Yenisey만에서 270만cbm, Servernaya Zvezda의 석탄 터미널 근처 해역에서 180만 cbm이 준설될 것임. 이 세 프로젝트가 2024년까지 북극해항로 물동량 8,000만톤 달성에 중요한 역할을 할 것임.
- 이러한 준설 계획에는 큰 어려움이 있음. 우크라이나 사태와 이로 인한 대 러 제재로 Rosatom의 자회사인 수로회사는 준설작업을 위해 필요한 서구의 준설선을 활용할 수 없음.
- 수로회사의 Aleksandr Bengert에 따르면 러시아 소유의 신규 준설선 선대가 현재 개발 중이며, 새로운 선대가 하절기 얼음이 없는 동안 대량의 준설 작업을 수행할 수 있어야 한다고 말했음.
- 한편 준설로 인해 해당 지역의 해양 생물에 심각한 영향을 미칠 것이라고도 함. 우랄 동식물 생태학 연구소의 연구원에 따르면, 지역의 귀중한 어류 자원의 죽음을 의미할 수있다고 하면서, 취약한 어류자원을 보존하려면 Ob만 일부가 에너지 회사의 손길이 닿지 않은 상태로 유지되어야 한다고 설명했음. 특히 민물이 Ob만으로 흘러 들어가는 지역인 Cape Trekhbruny 주변에 준설이 이루어지면 이 지역의 어족자원(철갑상어, 흰살 생선, 빙어, 민물 대구)은 복구할 수 없는 손실을 입고 생태계가 완전히 바뀔 것이라고 함.

출처: https://eur-lex.europa.eu, 2023. 2. 16

❍ 무르만스크, 라브나 항의 준비 정도는 57%로 추정됨

- 석탄의 첫 선적은 2024년으로 예정되어 있음. 예브게니 디트리흐 국영수송임대회사(GTLK) 사장(전 러 교통부 장관), 바실리 데샤트코프 러시아 교통부 차관, 안드레이 치비스 무르만스크 주지사, 올렉 벨로제로프 러시아 철도공사 사장은 라브나 항구 건설 현장을 방문하였고, 프로젝트 준비 상태를 57%로 추정했음.
- 무르만스크 수송허브의 종합개발 이행 관련 회의 참가자들은 건설 일정에 따라 Lavna 건설 작업의 조정에 대해 논의했음. 디트리흐 사장은 "우리는 이전에 약속한 대로 2023년 말에 Lavna 항을 가동할 예정입니다. 첫 석탄 선적은 2024년으로 예정되어 있습니다. 석탄 터미널은 연간 1,800만톤의 처리 용량을 보유할 것입니다." 라고 말했음.
- 라브나항은 무르만스크주와 러시아 전체 경제를 위한 주요 프로젝트들 중의 하나임. 라브나항은 북극해항로(NSR) 상의 주요 수송허브들 중 하나가 될 것임. Lavna항은 수심이 깊고, 부동항이라는 자연적 이점으로 인해 가장 중요한 항구임.
- 석탄터미널인 Lavna 프로젝트는 무르만스크 수송허브 건설 프로젝트의 일부임. 이 프로젝트는 주로 남북 국제운송회랑에 통합되도록 석유제품, 석탄 및 광물비료 처리 센터로 연중 운영되는 심해 해상 수송허브를 건설하는 것을 목표로 함. 터미널로의 화물운송은 2023년 12월에 시작되어 2024년 12월에 시설들이 가동될 예정임.

출처: www.en.portnews.ru, 2023.2.16.

❍ 러시아 Rosneft, Cape Tanalau로 건설 자재 운반

- 러시아의 원자력쇄빙선회사인 Rosatomflot사는 원자력쇄빙선 Sibir호가 석유회사 Rosneft사의 석유터미널로의 화물선 쇄빙지원을 완료했다고 밝혔음. 얼음이 두껍게 쌓여있는 Yenisey강 물류지점

- 으로의 2023년 첫 선적이라고 밝혔음. Vostok Oil 프로젝트에 사용될 화물을 선적한 화물선 Taymyr호를 쇄빙 지원했음. Rosneft사는 Sibir, Ural호와 재래식 디젤 쇄빙선 Krasin, Viktor Chernomyrdin호도 계약했음.
- Tanalau에 큰 항구를 건설할 예정이었으나, Sever Bay 북쪽에 더 큰 터미널을 건설하고 있음. 그렇지만 Tanalau도 Vostok Oil 프로젝트 일부로 건설될 예정임. Rosneft사는 올해 50만톤 이상의 건축자재가 운송될 것이라고 밝혔음.

출처: https://www.rcinet.ca, 2023. 2.21

<북극조선>

❍ 중국의 원자력 쇄빙선

- 2018년 중국의 국영 원자력공사(CNNC)는 원자력 쇄빙선 개발 프로젝트에 착수했다고 알렸음. 새로 설립된 CNNC Marine Nuclear Power Development(CNNC Marine)사는 "원자력 쇄빙선 및 종합지원선 실증 프로젝트"에 대한 기술컨설팅 서비스 입찰을 요청했었음.
- 4년이 지난 현재 프로젝트에 대한 정보는 여전히 부족하지만, CNNC Marine의 엔지니어가 최근에 제출한 소수의 특허는 개발이 진행되고 있을 나타내고 있음. 현재 출원된 특허는 주로 원자력 공학과 관련이 있음. 선박의 원자로 격실에 접근하기 위한 '매립된 해치 커버' 관련 특허, 갠트리크레인과 플로팅 크레인 바지선을 사용하여 사용 후 연료의 부듯가 관리와 원자로 플랜트를 설치하는 시스템에 대한 특허가 있었음. 또 다른 특허에서는 견인 노치 디자인, 내마모성 코팅, 부서진 해빙으로 인해 선박 취수구가 막히는 것을 방지하기 위한 밸브 설계 특허도 있었음. 쇄빙선의 기본 설계 랜더링을 보여주면서 1개의 고정 플로펠로 축과 2개의 아지무스 추진기가 측면에 있는 원자력 쇄빙선 특허도 제출되었음.
- CNNC Marine사는 100명의 직원을 고용하고 있으나 많은 정보가 알려지지는 않았음. CNNC 프로젝트는 러시아에 대한 도전으로 해석될 수도 있음. 원자력 쇄빙선은 중국이 북극해에서 활동할 수 있는 능력을 크게 향상시킬 것임. 2021년, 우한조선기술연구소와 중국선박연구 및 설계센터가 발표한 논문은 중국의 원자력쇄빙선이 베링해협에서 북극해를 건너 유럽으로 가는 경로를 보여주었음. 러시아 관할권 밖의 북극해항로 바로 북쪽을 항해하는 것이었음. 이 경로는 원자력 쇄빙선의 북극 통과로 러시아 정부의 거버넌스를 약화시킬 것이라고 주장했음.

출처: https://thediplomat.com, 2023. 2. 13

❍ 러시아, 리더급 원자력 쇄빙선 한 척만 건조하기로 함

- 2월 27일 발표된 수정문서에, 2035년 이전까지 리더급 원자력 쇄빙선은 한 척만 건조하기로 함. 이전의 계획에 의하면 세 척을 건조하기로 했었음. 현재 Rossiya호라고 명명된 리더급 원자력 쇄빙선은 즈베즈다 조선소에서 건조 중이며 2027년 완공될 예정임.
- Project 10510에 해당하는 리더급 쇄빙선은 2개의 RITM-400 원자로를 장착하여 120MW의 출력을 갖춰서 4미터 두께 이상의 얼음을 쇄빙 항해할 수 있음. 2020년 1월 러시아 정부는 동 쇄빙선의 건조를 위해 18.5억 루블을 할당했음.

- 리더급 쇄빙선 대신 LK-60급 쇄빙선 건조로 보상할 예정임. 2020년 원 문건에는 Project22220 쇄빙선 5척 이상의 건조가 포함되어 있었지만 수정 문서에서는 7척 이상으로 변경되었음. 현재 Arktika, Sibir, Ural호가 운용 중이며, 2035년까지 Yakutia, Chukotka, Kamchatka, Primorie도 완공될 것임.

출처: https://thebarentsobserver.com, 2023. 3.1

<국제협력>

❍ EU, 러시아 유조선, 재보험 및 쇄빙선 제재

- EU의 열 번째 대러 제재 패키지에, Sovcomflot의 두바이 Sun Ship Management, 러시아의 주요 선박 재보험사, Atomflot 등이 포함되면서, 러시아의 해상수출 경로에 대한 제재가 이루어지고 있음.
- Sovcomflot사의 두바이 기반 운영 자회사인 Sun Ship Management사는 92척의 원유 및 LNG 및 케미컬 탱커를 관리하고 있음. 두바이 법인으로 포함되지 않을 것으로 예상되었지만 EU 공식저널에 발표된 세부 정보에 의하면 포함되었음. 우크라이나 사태가 시작된 이해 Suyn Ship Managment사가 러시아 석유의 해상운송을 관리하는 주요 회사 중 하나로 운영되고 있다고 명시했음.
- 한편 최종 제재 리스트에는 러시아 국립 재보험회사인 JSC RNRC 와 Atomflot도 포함되었음. RNRC는 러시아 은행의 국영 자회사이며, 러시아 석유 수출을 담당하는 러시아 선박의 주요 재보험사 역할을 함. 추가하여 Rosatom도 제재리스트에 포함되었음

출처: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com, 2023. 2. 24,

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.