



| 특집 | 북극해항로(NSR) | 북극자원개발 | 북극조선 | 국제협력 |

특집 : 동방경제포럼 2023, 북극해항로 관련 내용 요약

영산대 북극물류연구소(IAL, YSU) 2023. 10. 16.

1. 요약

- 지난 9월10일-13일까지 러시아 블라디보스톡에서 개최되었던 제8차 동방경제포럼 세션 중, 11일 개최되었던 북극해항로 세션의 세부 논의 내용을 번역, 정리한 것임.
- 동 세션에서는 논의된 주요 내용을 네 가지로 요약해 보면,
- 1) NSR 국제통과운송이 전무했던 작년과 달리 올해는 중국선사 주도로 국제통과운송이 재개되었음(9월 초순, 약 백만톤); 2) 북극해항로 물동량이 성장 추세에 있으며 안정 운항 보장에 쇄빙선과 내빙선박 건조가 필수적임; 3) 북극해항로 연중 항해 보장을 위해 쇄빙선 추가 건조가 필요함; 4) 북극해항로 경유 안정적인 컨테이너 화물 운송을 위해 중국선사인 Newnew Shipping은 2024년 북극해항로 상에 컨테이너선을 추가로 투입할 예정(8-10척)이라함 (한국도 포함됨)

2. "북극해항로의 글로벌 성장" 세션 토론 내용 요약

("The Northern Sea Route for Global Growth" 2023.9.11.10:00-11:30)

1) 주요 결론들

① 북극존과 북극해항로는 러시아에게 매우 중요한 의미를 지님

- "숫자로 환산하면, 오늘날 북극이 러시아의 GDP에서 얼마나 차지하는 지에 대한 평가는 다양함. 나는 정확한 숫자가 여전히 15%에 가깝다고 생각함. 인구에 대해 말하자면, 러시아 인구의 1.6%에 달하는 2.4-2.5백만명이 북극에 거주하고 있음. 이 지표들만 보아도 명백한 결론에 도달함: 북극의 생산성이 매우 높고, 사실, 오늘날 북극은 투자 메가 프로젝트가 추진되고 있는 우리의 자원산지임." (러 국영원자력공사 로스아톰사 북극대표 블라디미르 파노프)
- "지금 현재 상황을 고려해 본다면 물류 사슬이 동쪽 방향으로 변화하고 있음. 이와 관련하여 새로운 추가적인 수송로로서 북극해항로의 역할이 증대되고 있음"(러 극동북극개발부 Gadzhimagomed Huseynov 제1차관 발언)
- 우리 북극에는 러시아연방 전체 인구의 1.5%가 있지만, 러시아연방 예산의 1/5을 감당함. 이것이 러시아 북극의 역할임. 특히 지체되고 있는 러시아연방의 발전도 북극의 발전에 달려 있음.(노릴스크 니켈사, 러 연방 및 지역 담당 부사장 안드레이 그라체프 발언)

- 북극해항로 외에 다양한 분야로 구분을 해야 함 :수송, 인프라, 생태, 주민의 정착, 우리가 영향을 미칠 수 없는 기후 변화 전망, 우리는 잘 적응할 수밖에 없음.(러 연방 환경 보호, 생태 및 수송 문제 대통령 특별대표 세르게이 이바노프 발언)

② 북극해항로 상의 물동량은 회복되고 있고 계속 성장하고 있음

- 북극 지역에서 형성되는 물동량은 매년 증가하고 있음. 2022년에 우리는 NSR 상으로 3,400만톤을 운송했음. 반면, 지난 2014년에는 400만톤에 불과했었음.(러 극동북극개발부 Huseynov 제1차관 발언)
- 2021년을 보면 우리는 NSR 경유 국제통과운송이 200만톤에 달하였음. 2022년의 국제통과운송 화물은 거의 90%까지 매우 심각하게 감소했으나 올해 우리는 NSR 상의 국제통과운송이 다시 복원되고 있는 것을 보고 있음. 최근에 백만 톤의 국제통과운송 화물이 운송되었음. 작년 동기 대비 성장이 있다고 말할 수 있음.(로스아톰사 파노프 북극대표 발언)

2) 문제들

① 북극해항로 운항의 안전 보장

- 항해의 안전을 결정하는 가장 중요한 요소는 항해사의 머리 속에 있는데, 어떤 항로로 운항할지, 어떤 운항 조건들(얼음의 균열, 쇄빙, 얼음의 움직임 등)을 사용할지를 결정하게 됨. 따라서 우리는 항해사들에게 최적의 시의적절한 날씨 정보, 좋은 적절한 통신, 수문기상 조건, 항해 차트 등의 서비스를 제공해야 함. (NOVATEK 부회장 Evgeny Ambrosov 발언)
- 책임감 있는 선사들은 무엇보다 안전이 최우선이라고 말함. 북극해항로 운항 참가자협의회의 모든 참가자들은 이러한 북극해항로에서의 모든 기준들을 충족시킬 의무가 있다는 사실을 잘 이해하고 있음. (북극해항로운항참가자협의회 의장 Sergey Frank(Sovcomflot회장) 발언)

3) 해결책들

① 재난구조 선단 및 화물 선단의 설립

- 우리는 현재 및 미래의 화물기반(cargo base) 구축, 항해의 안전 보장, 재난구조선단 및 화물선 건조에 중점을 두고 있음. 여기에 모든 정부 부처들이 집중하고 있음. 우리는 2024년까지 물동량 8천만톤, 2030년까지 1억 5천만톤의 물동량을 달성을 목표로 하고 있음. (러 극동북극개발부 Huseynov 제1차관 발언)
- 러시아수송리스회사(STLC)는 러시아 선박에 기대를 걸고 있고, 우리는 이미 러시아 조선소에 북극해항로 용 새로운 선박들을 주문하고 있음. 카보타주 운송을 위해 Ice3 등급의 내빙 선박 RSD-59 13척의 벌크선을 계약함. 우리 회사는 연말까지 5척의 Hanysize 선박 건조 입찰을 할 것임. 물론 NSR에는 더 큰 규모의 내빙등급 선박들이 필요함. 이것은 우리 러시아 조선산업이 해결해야할 큰 과제임(러시아수송리스회사(STLC) 예브게니 디트리흐 사장)

② 북극해항로 연중 항해를 보장할 필요

- 여름뿐만 아니라 적어도, 일년내내 NSR 상의 연중 항해 보장을 위해 최소한 두 척의 리더급 원자력쇄빙선이 필요함.(러시아 연방 산업무역부 차관 Viktor Evtukhov 발언)

- 우리는 연중 항해 보장에 필요한 만큼의 쇄빙선을 계산했음. 현재 Rosatomflot 사 소유 3척의 쇄빙선에 추가적으로 우리는 2024년까지 북극의 동부 지역에 한 척의 쇄빙선이 추가로 더 필요함. 2025년에는 2척이 더 필요하고, 2026년부터는 3척의 쇄빙선이 추가로 더 필요함. (Evgeny Ambrosov, NOVATEK 부회장 발언)
- 오늘의 의제는 북극 동부 지역에서의 연중 항해임. 많은 의구심이 들지만, 솔직히 말해서 기술적인 관점에서 볼 때 이것은 해결된 문제임. 신세대 쇄빙선과 해양 장비 (북극해항로 운항참가자 협의회 의장 Sergey Frank 발언)

③ 북극해항로 상의 컨테이너 운송의 발전

- 오늘날 우리는 북극해항로 상의 컨테이너 화물 발전의 큰 잠재력을 보고 있음- 국제통과운송 및 러시아 연안 화물 모두에서. (러 로스아톰사 북극대표 블라디미르 파노프)
- 우리는 2024년에 또 다른 8-10척의 컨테이너선을 투입할 계획으로 상하이, 일본, 한국, 동남아시아에서 아르한겔스크, 상트 페테르부르크, 칼리닌그라드 및 러시아 기타 지역까지의 안정적인 화물 운송을 보장토록 할 것임. (중국 NewNew Shipping Line의 Ke Jin 대표 발언)

3. 영산대 북극물류연구소(IAL)의 의견

- 매년 9월, 러시아 극동 블라디보스톡에서 개최되는 동방경제포럼 행사에는 우리나라가 참여하기도 했지만, 우크라이나 사태 이후로는 우리나라를 비롯한 서방 국가들이 참여하고 있지 않음.
- 이번 동방경제포럼에서는 북극해항로 관련해서 중국과 인도, 그리고 UAE의 활동과 참여가 다수 이루어졌음. 러시아에게 북극자원 개발이 중요한 만큼 아시아로의 자원수송을 위해 북극해항로의 개발은 더욱 중요함. 러시아와 인도간에 협의 중인 블라디보스톡-첸나이 해운회랑 구축은 동아시아의 피더망에도 영향을 줄 수 있어 보임.(러시아-인도간 양국간 대화 세션에서 북극항로 이슈도 논의되었음)
- 중국의 자원개발 프로젝트 참여는 가속화되고 있음. (중국-러시아간 양자 대화 세션 개최)
- 우크라이나 사태로 인해 러시아의 북극개발과 북극해항로 개발이 지연되는 만큼, 이를 극복하기 위해 러시아가 중국과 인도 등과의 협력 수준이 높아지고, 중국과 인도에 대해 주는 혜택이 많아지고 있음. 우리나라 기업도 중국, 인도 혹은 UAE 기업과의 협력을 통해 국익을 향상시킬 수 있는 방법도 모색해볼 필요가 있음. 특히 자원개발 프로젝트와 개발 자원의 도입, 조선업 분야에서의 협력 방향이 가능할 것임.

주요 출처: www.forumvostok.ru, 2023.9.11., www.kommersant.ru, 2023.9.6., www.rus-shipping.ru, 2023.9.12., www.dp.ru, 2023.9.13.,

- 끝 -

<북극해항로(NSR)>

○ 중국 컨테이너선, 북극해항로 첫 왕복항해 완료

- 중국 해운선사 NewNew Shipping Line이 북극해항로를 거쳐 중국과 러시아 서부를 연결하는 정기선 항해의 첫 왕복항해를 완료했음.
- 1,638TEU급 NewNew Polar Beast호는 8월 상해에서 출발하여 6주간의 항해를 마치고 10월 9일 최종 목적지인 상트페테르부르크에 도착했음. 9월 아르한겔스크에 기항했었음.
- 7월 상트페테르부르크를 떠나 북극해항로를 항해하여 8월 4일 상해에 도착했었음. 이 선박은 Arc5 등급을 가지므로 7월과 11월 사이에 북극해항로를 항해할 수 있음
- NewNew Shipping Line은 올 여름 다섯 척의 컨테이너 선박으로 중국과 상트페테르부르크간 북극해항로를 항해했음. Xin Xin Hai 1, Xin Xin Tian 1, New New Star호가 북극해항로를 항해했으며 한 척은 아르한겔스크에 기항했음.
- NewNew Polar Bear의 왕복항해는 maersk의 2018년 Venta Maersk호의 시험항해와는 다른 정기서비스로 최초의 항해임. 업계의 언론보도에 의하면, NewNew Shipping Line은 해당 노선에 최대 10척의 컨테이너선을 추가하여 북극해항로 항해 선박을 확장할 계획이라고 함

출처: <https://www.highnorthnews.com>, 2023.10. 9

○ 중국 컨테이너선이 북극해항로 항해 후 러시아 칼리닌그라드에 입항

- 중국 컨테이너선 NewNew Polar Bear(15,950 DWT)호가 6주 동안의 항해를 마치고 칼리닌그라드로 입항했음. 칼리닌그라도 Anton Alikhanov 주지사가 텔레그램 계정으로 알렸음.
- 2023년 초, 신생 중국 해운회사 Hainan Yangpu NewNew Shipping Co.사가 인수한 선박 NewNew Polar Bear는 7월초 상트페테르부르크에서 출발하여 북극해항로를 항해한 후 8월 말에 귀로항해를 출발하여 10월 3일 칼리닌그라드에 도착하여 3일동안 도크에서 머물렀음. 홍콩에 등록된 이 선박은 전장 554피트로 1,600TEU를 선적할 수 있음.
- 이 선박은 중국과 러시아간 교역 확대 노력과 북극해항로 물동량 증가 노력의 일 부분임. 주지사는 "해운회사는 이 운송 서비스를 영구적으로 만들 계획이다. 수에즈 운하를 통하는 것보다 더 저렴하고 빠른 것으로 나타났다"고 홍보했음.
- 아프리카급 비 내빙유조선 Leonid Loza는 9월초 무르만스크 인근 터미널에서 출발하여 중국 닝보로 항해하고 있음. 얼음이 없는 해역에서는 호위 없이 항해할 수 있지만, 얼음이 있는 지역에서는 여전히 쇄빙지원이 필요함. 비내빙 벌크선도 북극해항로를 항해하는 것이 허용되었음. 9월 가스프롬은 북극해항로를 사용해 처음으로 LNG 화물을 중국으로 보냈음.
- 상해에서 출발한 NewNew Polar Bear는 아르한겔스크에 기항했다가 칼리닌그라드 발티스크로 항해했음. 이제 최종 목적항인 상트 페테르부르크로 항할 것임. 이 선박의 선사는 7월과 11월 사이의 항해시즌동안 이 서비스 유지할 것으로 예상한다고 말했음.
- 또 다른 중국 해운회사인 Safetrans Shipping은 컨테이너선을 인수한 후 NSR을 따라 주간 서비스를 유지할 것이라 밝혔음. 8월말 4,250TEU급 SFT Turkey(50,000DWT)호를 항로에 투입했음.

출처:<https://www.maritime-executive.com>, 2023. 10. 6

○ 운임하락에도 불구하고 중국-러시아간 컨테이너 교역을 계속 확대되고 있음

- 러시아행 컨테이너 운송 서비스 운전자들은 최근 운임 인하 압력에도 불구하고 계속해서 서비스 제공 범위를 확대하고 있음.
- 8월 운항을 시작한 CStar Line은 한국의 Sinokor Merchant Marine과 협력하여 중국-러시아 서비스를 시작했으며, Yangpu New New Shipping은 북극해항로를 통한 서비스에 더 많은 톤수를 배치했음.
- Sinokor와 CStar의 서비스에는 Yantian-NBansha-Xiamen-Shanghai-Vostochny-Yantian 순환이 있으며, 새로 용선한 2,902TEU TB Bright City호가 첫 번째 항해를 시작했음. 이 서비스는 3주만에 완료되며, CStar Line이 운항하는 두 척의 선박(2,206TEU Mao Gang Guang Zhou, Mao Gang Quan Zhou)과 함께 운항될 예정임.
- "CStar는 러시아 운송업체인 Transcontainer의 서비스 일부를 인수한 것으로 보인다. 비록 러시아에 대한 요금은 인하되었지만 운영업체에게는 여전히 수익성이 있다"과 Linerlytica의 Tan Hua Joo가 말했음.
- 한편, New New Shipping은 1,638TEU New New Polarbear호의 38일간 북극해항로 시험항해에 성공한 뒤 중국-상트 페테르부르크 북극해항로 서비스에 3척의 선박을 추가했음. 1,220TEU Xin Xin Hai 1, 2,741TEU Xin Xin Tian 1호가 북극해항로를 이용해 상트 페테르부르크로 항해하고 있음. 네 번째 선박인 3,534TEU NewNew Star호가 상트 페테르부르크에서 동쪽으로 항해를 시작했음¹⁾.
- 운영사에게 긍정적인 점중 하나는 여름 성수기로 인해 화물량이 증가했다는 것임. 7월 부산발 러시아 태평양 항만으로의 물동량은 13,600TEU로 전월 대비 6% 증가했음. 그러나 중국 신규업체들이 시장에 진출하면 운임하락세가 지속되고 있음. 8월 부산-극동 러시아 평균 운임은 TEU당 1,000-2,200달러로 전년 대비 100달러 정도 하락했음.

출처: <https://theloadstar.com>, 2023. 9. 5

○ 러 극동북극개발부 체쿰코프장관은 북극해항로 용 함대 부족을 언급

- 러 극동북극개발부 장관 Alexey Chekunkov는 북극해항로(NSR) 상의 물동량이 여전히 높지만 NSR 개발을 위해서는 전 세계적으로 내빙등급 선단이 충분하지 않다고 말함. 그에 따르면 2022년 NSR을 통해 3,400만 톤의 화물이 인도됐고, 2023년에도 같은 양이 인도될 예정이라함. 2024년 말까지 NSR 경유 화물 운송량은 두 배 이상 증가해 8천만 톤, 2031년에는 2억 톤으로 증가할 것으로 예상된다 함.
- 체쿰코프장관은 RBC와의 인터뷰에서 "가장 큰 우려는 어떻게 충분한 량의 내빙선박을 확보할 수 있느냐는 점"이라고 언급했음. "단지 7~8년 안에 2억 톤을 운송하는 데 필요한 내빙 선박들이 아직 세계에 부족하다. 대형 내빙 유조선의 생산을 위해서는 수년이 소요된다"라고 장관은 설명했다.
- 그는 생산능력 부족을 가장 큰 문제로 꼽았음. 장관이 밝혔듯이 이제 충분한 수의 조선소와 전문가 확보 문제가 최대 파트너인 중국, 인도와 협상이 진행 중임. 인도는 북극해항로 항해 및 잠재적으로 공동 선박 건조분야에서 협력하는데 관심이 있음. 물론 중국도 그러함. Alexey Chekunkov장관은 어딘가에서 우리는 충분한 양의 내빙 선박을 생산할 수 있을 것입니다."라고 말함.

1) New New Star호는 Rosatom북극해항로 관리 부서에 통항신청을 하지도 않았으며, 현재 수에즈항로로 항해하고 있음.

- 제재에 따라 러시아 석유 회사들은 점점 더 북극해항로를 이용해 발트해 항구에서 우랄석유를 공급하려고 노력 중임. 이론적으로 NSR 경유 수송거리는 수에즈 운하 경유 기존 경로보다 짧고 저렴할 수 있음. Reuters에 따르면 8월 말에 Gazprom은 사상 처음으로 NSR을 통해 발트해에서 LNG를 운송하였음.

출처: <https://www.kommersant.ru>, 2023.9.6.

○ 케이프사이즈 벌크선 북극해항로 통과에 13일 소요

- 2023년 9월 6일 북극해항로 해역의 Dezhnev 곳에서 Atomflot의 Taymyr호와 Sibir호가 Capesize 벌크선 Gingo호 (철광석 정광 164,500 톤 선적)에 대한 쇄빙 지원 서비스를 종료했음. Atomflot에 따르면 DWT 169,000톤이 넘는 선박을 서쪽에서 동쪽으로 쇄빙 지원하는 것을 처음이었음.
- 쇄빙지원은 두 단계로 이루어졌음. Taymyr가 Sergei Kirov 섬에서 Matisen 및 Boris Vilkitsky 해협을 거쳐 Kara해를 안전하게 통과하도록 지원하였음. 랍테프해에서는 Gingo호가 단독항해를 했으며, 동시베리아해에서는 Sibir호의 쇄빙지원을 받았음.
- 쇄빙선 지원 경로의 길이는 620마일, 평균 속도는 10노트였음. Gingo의 철광석 선적은 무르만스크 상업항구에서 이루어졌음. 대형 벌크선에 선적된 물량은 북극해항로를 통해 운송되는 선박 중 최대규모였음.

출처:<https://portnews.ru>, 2023. 9. 7

○ 러, 푸틴 대통령은 기존 물류경로를 확장하고, 화물 운송을 위한 새로운 회랑 개설을 촉구함

- 푸틴 대통령은 북극해항로의 우선순위를 강조했다. 푸틴 대통령은 8회 동방경제포럼에서, 푸틴 대통령은 “비즈니스 이니셔티브와 북극 및 극동경제 전반을 지원하기 위한 수단으로 운송 프로젝트를 구현하려면 기존 물류경로를 확장하고 화물 취급을 위한 새로운 통로를 열어야 한다”고 말했다. 대통령은 북극해항로 개발의 우선순위를 강조했다. “앞으로 몇 년 안에 이 세계 운송 통로의 화물 운송량을 계속 증가할 것이다. 이를 위해서는 현대적인 쇄빙선 건설과 북극 항구 및 인프라 업그레이드가 우선적으로 필요하다”고 말했다.
- 2030년까지 북극 해역의 항구 물동량은 두 배로 늘어날 것임. 2022년 1억 2,300만톤 이었지만, 새로운 터미널 건설과 철도 확장 덕분에 10년 말에는 2억 5,200만 톤에 이를 것으로 예상됨. 푸틴 대통령은 2027년까지 무르만스크 항구의 처리 용량을 연간 5,600만톤에서 1억 1,000만톤으로 늘릴 계획이라고 밝혔다.
- 대통령은 또한 바이칼-아무르 간선과 시베리아 횡단철도의 현대화가 계속 될 것이라고 말했다. 푸틴 대통령은 민간 투자자들의 주도로 탕평양 철도와 오호츠크해의 새로운 항구 건설을 상기시켰음. IAA Portnews의 이전 보고서에 따르면 민간 철도 건설 프로젝트인 Pacific Railways는 이미 200km를 건설하여 구현되었음. 철도 길이는 50km가 될 것임. 또한 2024년부터 벌크선이 3,000천만톤 규모의 터미널이 운영될 것임.

출처:<https://en.portnews.ru>, 2023. 9. 12

○ 러시아, 처음으로 내빙등급 없는 원유운반선 북극해항로에 투입

- 러시아는 최초로 내빙등급이 없는 Aframax 유조선을 북극해항로 투입했음. 전문가들은 서방의 제재로 인해 방해를 받은 절박한 러시아가 점점 더 많은 양의 원유를 중국으로 수송하려는 노력의 일환으로 얼음 보호와 관련된 오랜 관행을 포기하기로 결정했다고 말하고 있음. 러시아는 최초로 북극해항로에 재래식 유조선을 투입한 것임.
- Leonid Loza는 2023년 9월 11일 이른 시간에 무르만스크 외곽의 Uмба FSO에서 중국 닝보로 출발했음. 현재 속도와 방향을 고려해 최대 100만 배럴의 원유를 운반할 수 있는 아프라막스 유조선은 9월 13일 노바야젬라 군도 북쪽으로 향하는 러시아 북극해항로에 진입할 예정임.
- 2023년 초 러시아 관리들의 발표에 따라 러시아는 비내빙 등급 유조선을 이용해 북극해항로를 통해 원유 수송 계획을 이행하고 있음.
- 지금까지 석유 운송은 내빙선박으로만 이루어졌음. Leonid Loza는 NSR을 횡단하려는 최초의 재래식 유조선임. 선박 운영사인 NS Breeze Shipping은 2023년 9월 1일 NSR의 관리자인 러시아의 Rosatom으로부터 허가를 받았음. 허가서는 선박에 내빙등급이 없음을 보여줌. 선박은 얼음이 없는 해역에서는 쇄빙지원없이 이동할 수 있으며, 얼음이 가벼운 상태에서는 쇄빙선의 호위를 받으며 항해할 수 있음.
- 제재로 인해 유럽 석유 시장이 폐쇄됨에 따라 러시아는 북극 및 우랄 원유 일부를 중국으로 경로를 변경했음. 7월과 8월 내내 발트해의 프리모르스크와 우스트-루가, 바렌츠해의 무르만스크에서 약 12척의 내빙 유조선을 파견했음.
- 동시베리아해의 까다로운 얼음 조건으로 인해 올 여름 초기 선적은 일주일 이상 지연되었음. 더 가벼운 내빙 등급을 가진 유조선은 보다 유리한 설정과 쇄빙선 호위를 기다려야 하기 때문임.
- 러시아 남북극연구소가 제공하는 최신 해빙차트는 NSR 일부 지역에 중간 정도의 얼음 상태를 계속 보여주고 있으며 이는 Leonid Loza의 허가조건과 맞지 않을 수 있음. 연간 최소 해빙 면적은 전통적으로 9월 하반기에 발생함.
- “절박한 국가는 절박한 일을 한다. 엑손 발데즈 사고 이후 국제해사기구(International Maritime Organization)의 법적 변경 덕분에 최소한 유조선은 이중 선체로 되어 있다.”라고 브리티시 컬럼비아 대학의 글로벌 정치 및 국제법 교수이자 캐나다 연구 위원장인 마이클 바이어스가 설명했다.
- “러시아는 물론 전쟁 중이며 심각한 제재를 받고 있다. 크렘린궁은 러시아 경제를 살리기 위해 중국 등 여전히 석유를 구매할 의향이 있는 국가에 석유를 공급하기 위해 필사적으로 노력할 것이다.”라고 그는 덧붙였다.
- 중국으로 향하는 항로에서 Leonid Loza호는 알래스카 서부 해안선에 인접한 베링 해협도 통과할 예정임. 해협을 통과하는 유조선은 올해까지 드물었음.
- 내년엔 북극 예니세이 만에서 대규모 보스토크 석유 프로젝트가 시작되면, 계절에 따라 얼음으로 덮인 해역을 통과하는 석유 운송이 증가할 것임. 전문가들은 내빙등급이 없는 유조선은 새로운 위험 증가를 의미한다고 말함.
- “이는 질문을 제기한다. 불량 국가가 북극 국가의 일반적인 관행을 바꿀 수 있는가? 나는 이것에 대해 러시아를 따르는 다른 사람들을 볼 것으로 기대하지 않는다.”라고 Byers는 결론지었음.

○ Rosatom과 Gazprom Neft는 북극해항로에서 협력하기로 합의했음

- Rosatom, Gazpromneft Marine Bunker와 Gazpromneft Shipping은 동부경제포럼에서 2023년 9월 11일 북부 컨테이너 운송(NCT)을 위한 협력 각서를 체결했음. NCT는 북극항로(NSR)를 통해 동부와 서부 유라시아 간 운송 화물을 운송하는 최초의 정기 컨테이너 노선을 구축하려는 계획임.
- 서명식에는 ROSATOM State Corporation의 비즈니스 개발 이사 Ekaterina Lyakhova, Gazpromneft Marine Bunker의 총책임자 Anton Sobolev, Gazpromneft Shipping의 총책임자 Dmitry Zaikin이 참석했음.
- 양사는 NCT 프로젝트의 일환으로 건조될 북극 함대의 건조 및 운영에 있어 협력을 구축할 계획임. 이 협력에는 액화천연가스(LNG) 운영을 조직하는 데 필요한 인프라를 프로젝트에 공급할 수 있는 가능성을 연구하고 LNG 또는 기타 유형의 연료를 해당 차량에 병커링하기 위한 최상의 조건을 마련하는 것이 포함됨. ROSATOM과 Gazprom Neft 기업 간의 협력은 최초의 북극 컨테이너 라인의 환경 안전과 지속 가능성을 개선하고 러시아 북극 지역 운송의 탈탄소화에 기여할 것임.
- "북극해항로를 통한 환적 운송 개발 덕분에 글로벌 무역 참여자들은 운송 시간과 환경 영향을 줄이는 추가 화물 운송 경로를 얻게 될 것이다. 우리는 NSR 운송을 예측 가능하고 안전하게 만들기 위해 노력하고 있으며, 우리와 같이 경제 및 환경 요소의 균형을 보장하기 위해 북극해항로 개발에 전념하는 파트너를 환영한다."라고 비즈니스 개발 이사인 Ekaterina Lyakhova가 말했음.
- "북극의 전략적 운송 경로에서 운송을 탈탄소화하는 것은 업계 전반에 걸쳐 모든 참가자의 주요 과제 중 하나이다. 오늘날 우리는 북극의 모든 선박에 환경 친화적인 연료를 공급하고 있다. 북극해항로를 통해 화물을 운송하는 회사와 대규모 프로젝트에 따라 운영되는 전문 선박이 우리의 파트너이다. 극지 함대에 연중 내내 연료 공급을 보장하기 위해 회사는 북위도 높은 곳을 항해할 수 있는 자체 병급 병커링 선박을 포함하여 엔드투엔드 물류 인프라를 구축했다."라고 Anton Sobolev 사무총장은 말했음.
- "러시아 최초의 LNG 병커선인 Dmitry Mendeleev를 운영하면서 축적된 경험을 통해 우리는 해운 부문 구성원에게 저탄소 발자국 연료를 사용하여 미래 경로를 계획하고 해양 운송을 구축하는 데 필요한 고유한 전문 지식을 제공할 수 있다. 이를 위해 당사는 이전에 LNG 병커링에 대한 기술 프로세스 및 절차를 규제하는 관련 표준을 러시아 해운 관행에 시작하고 도입했다. 우리는 또한 자체 교육 프로그램을 시작했다."라고 Gazpromneft Shipping의 총책임자인 Dmitry Zaikin이 말했음.
- ROSATOM State Corporation은 2018년부터 북극해 항로의 인프라 운영업체로서 이 운송 경로의 안전과 원활한 운영을 보장하고 있음. ROSATOM은 북극해항로를 통해 유라시아 동부와 서부 간 컨테이너 화물 운송 서비스 창출을 목표로 하는 북부 컨테이너 운송 프로젝트(Northern Container Transit Project)를 포함하여 물류 사업을 확장하고 있음.
- Gazprom Neft Marine Bunker는 Gazprom Neft의 병커링 사업 운영업체임. 이 회사는 북서부, 흑해 및 극동 지역의 가장 큰 항구는 물론 북극 및 내륙 수로에서 해양 및 하천 운송을 위한 해양 연료 및 윤활유를 연중 내내 공급함.
- Gazprom Neft Shipping은 선박 소유자이자 운영자 역할을 하는 Gazprom Neft Marine Bunker의 자회사임. 러시아 유일의 LNG 급유선(Dmitry Mendeleev)를 포함해 9척의 병커링 선박, 북극 유조선 3척과 쇄빙선 2척을 운영함.

○ 호주인들이 승선한 호화 크루즈선이 그린란드 북극에 갇혔음

- 206명의 승객이 승선한 호화 크루즈선(Ocean Explorer)이 그린란드 북동 해역에 좌초되었음. 9월 11일 그린란드 수도 누크로부터 북동쪽 1,400km 떨어진 Alpefjord에 좌초했음.
- Ocean Explorer를 군용 항공기로 조사한 바 기름 유출은 없었으며, 아무런 선체 손상도 발견되지 않았음. 충분한 공급으로 승객과 승무원도 안전함.
- 덴마크 해군 선박이 그린란드 남서 해안에서 출발했으며 금요일 아침까지는 도착할 예정임. Aurora Expeditions의 극지 탐험 여행은 30일 일정이며, 33,000달러 이상의 비용이 소요됨.
- 그린란드 주위의 크루즈선은 2022년 대비 50% 증가하여 600척이 됨. 2022년에는 북극 합동 사령부가 1건의 의료 후송을 실시했으나, 2023년엔 현재까지 5건의 의료 후송을 실시했음.

출처: <https://www.bangkokpost.com>, 2023. 9. 13

○ 좌초된 유람선은 북극에서 많은 선박 활동이 있을 경우의 위험을 보여줌

- 9월 11일 그린란드 해안에서 좌초된 호화 유람선은 기후 변화의 주범인 화석 연료로 항해하는 선박을 타고 빠르게 따뜻해지는 북극을 여행하는 아이러니는 강조하고 있음. 이 사건은 이 지역의 해상 교통량이 증가하고 있으며, 접근하기 어려운 곳에서 사고와 오염의 위험이 높아지고 있음을 말하고 있음.
- 지구 온난화로 인해 극지의 얼음이 줄어들고 있으며, 이전에 얼어 있던 북극을 통과하는 항로가 어 오랜 기간 동안 열려있음. 유람선 오션 익스플로러(Ocean Explorer)가 외딴 피요르드이 빙하에 갇혀 있는 그린란드의 경우 즉각적인 위험은 아니지만 도움을 받기 위해서는 며칠을 기다려야 함. 그루즈선 교통량은 2022년에 비해 50% 증가해 약 600척에 달했음.
- 이런 추세는 북극 전역에서 나타나고 있음. 미국 국립해양대기청이 발행한 2022년 보고서 수석저자인 폴 버크먼은 "2009년부터 2018년까지 범북극 규모의 선박 교통량이 두 배로 늘어났습니다. 해빙이 감소하면서 선박 교통량이 증가하고 있습니다"라고 말했음.
- 오션 익스플로러에 탑승한 사람들을 구조하기 위해 파견된 덴마크 선박은 9월 15일까지 외딴 그린란드 피요르드에 도착할 것으로 예상되지 않음. 다른 나라의 북극 영토는 훨씬 더 크고 접근하기가 더 어려움. 캐나다 해안경비대는 매년 7~8척의 쇄빙선을 보유하여 북부 해안선 162,000km에 걸쳐 물품을 전달하고 수색 및 구조지원을 제공하고 있음.
- 캐나다 해안경비대의 항해 프로그램 감독관인 Rashaad Bhamjee는 캐나다의 주요 북극 해운 통로 중 절반 미만이 현대 표준에 따라 조사를 받았다고 말했음. 북극 해역의 16% 미만이 제대로 지도에 표시되어 있음. "우리에게 최악의 시나리오는 대형 유람선이나 유조선이 좌초되거나 선체가 뚫리는 것이다"라고 말했음.

출처: <https://www.bnnbloomberg.ca>, 2023. 9. 14

○ 러시아는 비내빙등급의 케이프 사이즈 벌크선과 수에즈막스 유조선의 북극항해를 허용했음

- 러시아는 중국 고객과의 해상 무역 관계를 강화하기 위해 드물고 전례가 없는 조치를 취했음. G7의 대러 제재 속에서 무역로를 개방하려는 필사적인 시도일까 아니면 단순히 기후변화의 결과일까?

- 북극해항로 운영자 Rosatom은 9월 11일 원자력쇄빙선 두 척이 벌크선 Gingo를 지원하여 무르만스크에서 동쪽으로 13일만에 북극해항로를 통과했다고 발표했다.
- 비내빙등급 수에즈막스 유조선 두 척의 북극해항로 항해를 허가했다. Leonid Loza와 NS Bravo이며, 러시아 Rosatom이 재래식 비내빙등급 유조선의 항해를 허용한 것이 이번이 처음임.
- 지구 온난화로 인해 북극해항로는 러시아의 전략적 기회가 되었으며, 러시아는 2035년까지 동쪽에서의 에너지 운송을 250% 이상 늘려 1.3억톤으로 늘릴 계획임. 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 서방의 제재가 시작되면서 북극해항로는 더욱 매력적으로 변했다. 8월 최소 4척의 러시아 유조선이 북극해항로를 항해했으나 모두 내빙등급이 있는 선박이었음.
- 푸틴 대통령은 이번 주초 러시아가 내빙 함대를 개발하는 것이 매우 중요하다고 말했다. 푸틴은 즈베즈다 조선소에서 쇄빙 아프라맥스와 러시아에서 건조된 최초의 LNG운반선을 언급했다. 한편 북극해항로를 통해 비내빙등급 유조선을 보내려는 Rosatom의 움직임은 서구 전문가들의 논평을 불러왔음. 브리티시 컬럼비아 대학의 국제법 교수인 마이클 바이어스는 “절박한 국가는 절망적인 일을 한다. 그리고 Leonid Loza는 적어도 이중선체 유조선이다”라고 말했다.

출처: <https://www.tradewindsnews.com>, 2023. 9. 13

○ 러시아, 북극해항로 개발을 위한 내빙등급 선박 부족, 중국과 인도와 협상

- 러시아는 북극해항로를 통한 무역 증가 목표를 달성하기 위해 쇄빙선 건조를 위한 생산 시설을 확충해야한다고 모스크바의 북극 개발 담당 관리가 말했다. 러시아 극동북극개발부 장관 알렉세이 체쿤코프는 RBC와의 인터뷰에서 정부가 이런 프로젝트에 대해 인도 및 중국과 협의해왔다고 말했다.
- 러시아는 수에즈 운하의 대안으로 노르웨이와의 국경 근처 무르만스크에서 동쪽으로 알래스카 근처 베링 해협까지 이어지는 이 항로를 오랫동안 보아 왔으며 이미 내년부터 북극을 통한 교역을 늘릴 계획을 갖고 있다.
- 지난 8월, 푸틴 대통령은 브라질, 러시아, 인도, 중국, 남아프리카공화국 등 BRICS 국가 회의에서 러시아가 새로운 항구, 연료 터미널 및 확장 시설 건설과 쇄빙선이 필요한 북극해항로를 포함한 주력 프로젝트 개발을 모색하고 있다고 말했다.
- Chekunkov는 2022년에 3,400만 톤의 화물이 이 항로를 통해 운송되었으며 2023년에도 같은 양이 예상된다고 말했다. 러시아는 2024년에 8천만 톤, 2031년까지 2억 톤으로 그 양을 두 배 이상 늘릴 계획임.
- “아마도 나의 가장 큰 관심사는 내빙등급 함대를 충분한 양으로 확보해야 한다는 것이다. 7~8년 안에 2억 톤을 수송하는 데 필요한 쇄빙선이 세계에 아직 충분하지 않다는 것이다.” 라고 장관이 말했다.
- 러시아는 2035년까지 북극해항로를 위한 쇄빙선과 내빙급 선박 50척을 건조할 계획임. 가장 큰 문제는 쇄빙선을 건조할 조선소가 부족하다는 점임. 체쿤코프 장관은 중국, 인도와 선박 건조에 대한 공동 협력에 관해 회담이 있었다고 말했다.
- “인도는 북극해항로를 항해하고 잠재적으로 공동 조선을 개발하기 위해 협력하는 데 관심이 있다. 이것은 상당히 큰 해양 전력이다. (그리고) 물론 중국이다”라고 말했다.

출처: <https://www.hellenicshippingnews.com>, 2023. 9. 7

<북극자원개발>

○ 무르만스크에 예정된 LNG 플랜트 푸틴 대통령 검토

- 푸틴 대통령은 무르만스크까지의 1,300km 길이의 가스파이프라인과 콜라만의 부유식 LNG 플랜트 건설에 관한 회의에 주요 에너지 업계 대표들을 소집했음.
- 노바텍사가 로비하고 있는 에너지 프로젝트가 푸틴의 지지를 얻게 될 예정임. 이 프로젝트는 콜라만에 부유식 LNG 플랜트를 건설하는 것과 상트 페테르부르크 근처에 위치한 가스 유통 허브인 볼호프(Volkov)로부터의 파이프라인 건설이 포함됨.
- 회의에는 노바텍사의 Leonid Michelson과 연방 정부 및 대통령 행정부의 주요 대표자들이 참석했음. 알렉산드르 노박 부총리와 막심 오레슈킨 대통령 보좌관도 있음. 이들은 최근 안드레이 치비스 무르만스크 주지사와의 긴밀한 접촉을 해왔음. 가스프롬 대표는 없었음.
- 무르만스크 LNG는 연간 2,040만톤의 용량을 가지면 3개의 생산시설을 포함할 예정임. 그중 첫 번째 생산설비는 2027년에 준비될 예정임. 가스는 파이프라인을 통해 공급되며 연간 운송능력은 최대 300억 cbm에 달할 것으로 추정됨.
- 이 프로젝트는 우크라이나와 러시아 전쟁으로 인해 유럽 파이프라인 그리드에서 러시아 가스가 분리되면서 개발되었음. 러시아는 풍부한 잉여 가스를 보유하게 되었음. Novatek,사의 미켈슨은 이미 중국 투자자들이 프로젝트 자금 조달에 도움을 줄 수 있다고 밝혔음. 무르만스크 LNG개발은 극북지역의 가스화를 위해 노력해온 무르만스크 주지사 Andrei Chibis,에게 큰 승리가 될 것임.

출처:<https://thebarentsobserver.com>, 2023. 9. 5

○ 푸틴, 노바텍사의 대규모 무르만스크 LNG 프로젝트 승인

- 노바텍사의 최신 LNG 프로젝트인 무르만스크LNG가 10월 9일 크렘린으로부터 승인을 받았음. 푸틴은 국회의원들에게 LNG 수출 자유화 계획에 이 프로젝트를 포함하라고 지시했음.
 - 니콜라이 슐기노프 에너지 장관은 “에너지부와 정부는 법안 개정을 지지한다. 무르만스크LNG가 전략적 프로젝트라고 믿는다. 대통령과의 회담에서 두 차례나 이 문제가 고려되었다. 전략이 추가하라는 지시를 받았다. 이것은 전략적인 프로젝트가 될 것이다. LNG수출 권리를 부여하는 연방법의 검토를 가속화하라는 대통령의 지시가 있었다”고 설명했음. 무르만스크 프로젝트를 위한 길을 열어주는 이 법은 11월에 발효될 것으로 예상됨.
 - 무르만스크 LNG 건설은 빠르면 2024년 여름이 시작될 수 있음. Arctic LNG2 프로젝트에 사용한 중력기반 플랫폼을 사용할 것임. Arctic LNG2의 두 번째 GBS 구조물이 2024년 도크를 떠나면 무르만스크LNG 건설이 시작될 것임.
- 노바텍사는 9월 러시아 전력회사 PJSC Rosseti와 전력 공급 계약을 체결했음. Yamal LNG와 Arctic LNG2는 천연가스로 전기를 생산하여 LNG생산에 사용했음. 무르만스크LNG는 LNG액화공정에 지역의 전기를 사용할 것으로 예상됨. 가스터빈 대신 전기를 사용하게 되는 것임.
- 노바텍의 Arctic LNG2는 대러 제재로 인해 계속 지연과 불확실성에 직면해 있음. 미국과 유럽기업이 제공하는 가스터빈을 중국 모델로 교체하기 위한 방법을 찾아야 했음. 외부의 전력을 이용하여 프로젝트의 기술적 복잡성을 줄이고 전체적으로 더 적은 수의 가스터빈을 필요로 하도록 했음.

한편 Yamal LNG, Arctic LNG2, Murmansk LNG에서 생산되는 연간 6,000만톤의 LNG 시장을 찾아야 함. 현재 70%가 유럽으로 향하고 있으며 나머지는 아시아로 운송되고 있음. 러시아 LNG의 EU수입 금지는 아직까지 성공적이지 않음. 수입제한으로 노바텍은 더 많은 물량을 아시아로 운송해야 함.

노바텍은 자체 액화 공정을 사용하는 것을 목표로 하고 있음. Arctic Cascade 방식은 섭씨 20도 이하의 환경에서 효율적으로 작동되도록 특별히 설계되었으며, 순수 냉매인 에탄과 질소를 사용함. 무르만스크 LNG은 3개의 냉각 회로에 혼합 냉매를 사용하는 업데이트된 Arctic Mix 기술을 적용할 예정이며 2023년초 기술에 대한 특허를 취득했음. 이 기술은 주변온도에 대한 제한이 없으며, 연간 600만톤 이상의 LNG 생산라인에 활용가능함. 무르만스크 LNG는 3개의 생산시설을 통해 연간 2,040만톤의 LNG를 생산할 것이라고 함

출처:<https://www.highnorthnews.com>, 2023. 10.,10

○ 일본 미쓰이 상사, Arctic LNG2 관련 미국 제재 준수하겠다고 밝혔음

- 일본 미쓰이는 미쓰이가 지분을 보유하고 있는 러시아의 Arctic LNG2 프로젝트와 관련된 미국의 새로운 제재 조치에 따라 규제를 준수하겠다고 9월 16일 밝혔음.

미쓰이는 이메일 논평을 통해 로이터통신과의 인터뷰에서 "우리는 미국의 추가 제재를 인지하고 있으며, 국제 제재를 준수하기 위해 계속 노력하고 있다." 면서 "다음 단계를 논의하기 위해 프로젝트 파트너 일본 정부 및 기타 당사자들과 접촉하고 있다"고 덧붙였다.

출처:<https://www.reuters.com>, 2023. 9. 18

○ 북극 운송 증가에 따라 Polar Code 업데이트 필요할 수도

- 선박의 AIS와 수로학 자료를 활용하여 Polar Code의 효과성을 평가한 새로운 연구가 발표되었음. 2013-2022년간 데이터를 사용한 연구 결과 2017년 발효된 현재의 Polar Code는 위험 조건의 정의에서 공백이 있을 수 있다 특히 해상교통량이 많아지면서 그렇다고 결론지었음.

- 지난 10년 동안 북극 항해 일 수는 매년 12%씩 증가했음. 이런 증가는 북극해항로를 따라 있는 러시아 북극, 서부 그린란드, 축치-베링해 통로에서 가장 뚜렷하게 나타났음. 북극 전역에서 계절별 운송 활동에서 벗어나 연중 운송 활동으로 향하는 추세를 관찰할 수 있었다고 함.

- 선박이 직면하는 기상 및 해빙 상태에 대한 정확한 그림을 개발하기 위해 연구자들은 현재의 일반적인 온도 및 해빙 상태와 함께 운송 데이터를 중첩했음. 이를 통해 연구원들은 얼음 집중도가 80% 이상인 close ice 조건에서 선박-일 자료를 계산했음. 1년을 통틀어 볼 때, 한 달에 150척-일이 500척-일로 증가했음. 이런 변화는 동절기에 보다 두드러져 2013년 대비 2022년 4배 증가하여 1000척-일이었음. 이런 증가의 큰 부분은 LNG운반선과 원유 및 석유제품 운반선의 북극해항로를 따른 항해 시즌 확장의 결과임.

- 결빙 범위에 더하여 운송활동과 관련된 저온의 지리적 분포도 조사했음. 동절기에 200척-일에서 500-800척-일로 증가했음. 현재의 Polar Code는 북극에서 선박에 대한 위험도를 평가하기 위해 해빙조건과 낮은 온도를 사용함. 이 연구는 해운교통량은 바람, 파도, 가시성과 공기와 해양 조건의 조합으로 인한 문제에 직면할 수 있으며 그 예로 물보라 결빙을 들고 있음. 특히 심각한 위험을 나타낼 수 있고 이전에 전복을 초래할 수도 있는 것은 이런 종류의 선박 결빙임.

- 이러한 추가 지표들이 Polar code에 포함되어야 하며, 선박이 직면할 것으로 예상되는 조건을 분류하여 고려해야 함.
- 최근 노후 비내빙 유조선에 원유가 선적되면서 전문가들은 러시아가 북극해항로를 항해하는 모든 선박에 대해 Polar Code를 시행하는 지 의심스럽다는 우려를 반복적으로 제기해왔음.

출처: <https://www.highnorthnews.com>, 2023. 9. 26

○ 미국의 새로운 대러 제재, LNG와 채굴을 목표로 러시아 북극 공격

- 미국 재무부는 제재 목록에 상당수의 러시아 개인과 기업을 추가했음. 액화천연가스 개발자와 러시아 북극의 새로운 광산 개발자에게 문제가 됨.
- 노바텍사는 9월 14일 업데이트된 제재 목록의 주요 대상임. 회사의 여러 자회사가 목록에 포함되어 있음. 노바텍사에 장비, 기술 및 인력을 공급하는 회사들도 마찬가지임.
- 목록에는 노바텍사의 부유식 저장장치도 포함되어 운영회사인 Arkticheskaya Perevalka와 CEO Yuri Safyanov도 포함됨. 무르만스크에 본사를 두고 있으며 노바텍사의 북극 물류를 관리하기 위해 2019년에 설립되었음.
- 미국은 LNG생산시설 건설에서 노바텍사를 지원하는 여러 회사를 목표로 하고 있음. 그중에는 Technip Rus AO로 알려진 JSC Energies가 있음. Technip과 러시아 NIPGAZ의 합작법인이었지만, 2022년 프랑스 회사가 철수하면서 없어졌음.
- 또한 목록에는 NOVA Energies와 Green Energy Solutions프로젝트 관리 서비스도 포함되어 있음. 두 회사 모두 Technip과 Saipem이 러시아에서 철수한 후 Arctic LNG2에 대해 노바텍사와 계약을 맺었음. Green Energy Solutions는 아랍에미레이트에 기반을 두고 있음.
- Veles-Stroy는 업데이트된 제재 목록에 포함되어 있음. 이 회사는 수년 동안 노바텍사의 LNG프로젝트(처음에는 Yamal LNG 다음에는 Arctic LNG2)의 중요한 파트너였음.
- 노바텍사는 새로운 에너지 프로젝트를 추진하는 데 추가적인 어려움에 직면하게 될 것임. 미켈슨은 현재 영국의 제재를 받고 있으며, 미국의 제재에도 포함되게 되었으나, EU제재는 받고 있지 않음. EU는 여전히 러시아 LNG의 주요 구매자이며, 수입량은 지난 2년 동안 크게 증가했음.
- 노바텍사의 주요 국제파트너가 러시아를 떠났음에도 불구하고 Arctic LNG2 개발을 계속 진행해왔음. 2023년 8월 중순 640,000톤의 생산시설이 Utrenneye항에 설치되었음. 중국 제조업체 덕분에 벨로카멘카에 있는 건조현장에서 두 번째 생산시설 제작이 진행되고 있음.
- 미국의 제재는 러시아 북극 광산 프로젝트도 겨냥하고 있음. 목록에는 러시아 재계의 거물인 로만 트로첸코가 소유한 주요 자산도 포함됨. 수년에 걸쳐 트로첸코는 북극 탄광, 타이미르 반드 및 Votkuta에 막대한 자금을 투자했음. 트로첸코는 Kara해 연안의 덕슨 근처에서 새로운 Syradadasayskoye 프로젝트를 운영하는 Severnaya Zvezda를 경영하고 있음. 새로운 터미널이 건설되었으며 회사는 곧 대량의 석탄을 수출하기 시작할 것임. 새로운 제재로 인해 트로첸코의 북극 개발계획은 더 어려워질 것임. 미국 목록에는 트로첸코의 United Arctic Company와 17개의 관련 회사와 Vorkutaugol 이 포함되어 있음.
- 노바텍과 Severnaya Zvezda는 이제 점점 더 중국의 기술과 제품 공급이 의존해야 할 것이며, 상품 판매를 위해 멀리 떨어진 아시아 시장을 모색할 것임.

출처: <https://thebarentsobserver.com>, 2023. 9. 15

<북극 조선>

○ Damen, 러시아 제재 손실에 대해 정부를 고소

- 블룸버그통신에 따르면 네덜란드 최대 조선업체가 러시아 제재로 인해 사업에 입은 손실에 대해 네덜란드 정부를 고소했음.
- Damen Shipyards Group NV는 제재 조치로 인해 "손해를 입었기 때문에" 보상을 모색하고 있다고 회사 대변인인 Rick van de Weg가 Bloomberg에 말했다. "정부는 Damen에게 그 피해에 대한 보상을 제안하지 않았다"라고 그는 이메일을 통해 말했다.
- 네덜란드 도시 Gorinchem에 본사를 둔 Damen은 5월 10일 로테르담 법원에 소송을 제기했다고 법원 대변인이 밝혔다. 아직 소송은 진행되지 않았지만 내년엔 진행될 것으로 예상된다.
- 국가 제재 감독을 담당하는 네덜란드 외무부는 논평을 거부했음. 유럽연합 회원국으로서 네덜란드는 유럽연합이 부과하는 모든 규제를 준수해야 함.
- 법적 문제는 한때 신흥 세계에서 가장 유망한 시장으로 여겨졌던 시장에 서비스를 제공하는 기업에 대한 피해에 관심을 집중함으로써 제재를 둘러싼 법정 싸움에 새로운 반전을 더할 것임.
- 특히 요트 산업은 2022년 2월 직후 미국과 동맹국들이 블라디미르 푸틴 대통령과 가까운 것으로 간주되는 러시아 재벌들을 사치 자산을 추적하여 처벌하려고 함에 따라 주목 받았음.
- 네덜란드 정부 자료에 따르면 네덜란드는 현재 러시아와 벨라루스에 대한 제재와 관련해 23척의 고급 선박과 여러 대의 항공기를 감시하고 있음.
- Damen Shipyards는 1927년에 설립된 가족 소유의 네덜란드 회사로 군함부터 준설선까지 다양한 선박을 건조함. 또한 한때 억만장자였지만 최근 영국의 제재가 해제된 올렉 틴코프(Oleg Tinkov)와 같은 저명한 러시아 사업가를 포함하여 초부유층에게 호화 요트를 판매하고 있음. Damen은 러시아의 과두주 Roman Abramovich와 연결된 요트를 수리하고 있었음.
- Damen은 러시아에 엔지니어링 지점을 두고 있으며 Novorossiysk 및 St. Petersburg의 "서비스 허브" 옆에 조선 프로젝트에 대한 서비스를 제공했음. 2022년 2월 직전에 Damen은 북극 지역에서 사용할 준설선을 러시아에 전달했음.
- Damen은 2022년 2월 이후 일주일 이내에 선박 인도와 러시아 및 벨로루시 고객과의 새로운 계약 체결을 중단했다고 말했다. 회사 측은 "이미 건조 중인 선박에 대한 해결책을 찾는 것과 관련 법적 절차를 위해 열심히 노력할 것"이라고 말했다. 러시아에 아직 어떤 존재가 있는지는 확실하지 않음. 회사는 현재 그곳의 운영에 관한 질문에 응답하지 않았음.
- Damen은 우크라이나 도시인 헤르손(Kherson)과 미콜라이프(Mykolayiv)에서 사업장을 폐쇄하고 수백 명의 우크라이나 직원과 그 친척을 안전한 해외로 대피시켰다고 말했다.
- 제재로 인해 어려움을 겪었다고 말했음에도 불구하고 Damen은 완성된 선박 수 감소에 대해 러시아의 조치를 비난하면서도 작년에 우수한 성과를 기록했음. 그럼에도 불구하고 올해 초 자료에 따르면 생산 가치는 2022년에 기록적인 25억 유로(26억 달러)에 도달했으며, 주문량은 1년 전 88억 유로의 기록과 일치했음.

○ 푸틴, 즈베즈다 조선를 과시하기 위해 선박 명명식에 참석했음

- 블라디미르 푸틴 러시아 대통령이 9월 11일 즈베즈다 조선소를 방문해 조선소의 성장과 극동지역 발전을 위한 노력을 조명했음. 푸틴 대통령은 조선소를 다시 홍보하는 동시에 러시아 국내의 역량 개발과 북극 해운 성장 준비에 대한 노력을 강조했다.
- 푸틴 대통령의 조선소 방문에서는 셔틀 탱커와 Arc7 LNG 탱커로 구성된 내빙등급 탱커 2척이 조명되었음. Sovcomflot를 위해 건조되고 있는 내빙 LNG 운반선은 러시아에서 건조된 최초의 선박으로 호평을 받았으며 러시아에서 처음으로 제작된 3개의 아지포드 추진 장치를 사용함.
- Arc7 LNG 탱커는 LNG를 운송하는 동안 가혹한 기후에서 작동하도록 설계되었으며, 2미터 두께의 얼음도 극복할 수 있음. 선박의 이름은 소련의 저명한 정치인의 이름을 따서 Alexey Kosygin 으로 명명되었음.
- Rosnefteflot를 위해 건조된 셔틀 유조선은 쇄빙선 호위 없이 북극해항로에서 독립 항해를 할 수 있도록 설계되었음. 소련 작가 발렌틴 피쿨(Valentin Pikul)의 이름을 딴 이 선박에는 고정된 해상 내빙 터미널에서 직접 석유를 공급받기 위한 선수 로딩 기어가 장착되어 있음.
- 경영진은 총 재화중량이 450,000톤에 달하는 아프라막스 유조선 4척을 포함해 총 12척의 선박이 조선소에서 진수되었다고 보고했음. 회사의 주문서에 있는 50척 이상의 선박 중 23척을 추가로 건조하는 작업이 진행 중이며 이는 총 300만 DWT가 넘는다고 말했음.
- "이러한 함대의 개발은 러시아 특히 러시아 북극에 매우 중요하며, 북극해항로, 글로벌 운송 및 물류 경로에서 안정적인 운송을 보장하기 위한 북극 개발 장기 전략의 구현이 요구된다. 러시아와 전 세계의 에너지 안보를 강화하기 위해서"라고 푸틴이 말했음.
- 조선소 경영진은 강철 및 압연 가공, 금속 시트 및 프로파일의 청소 및 프라이밍, 강철 절단, 곡면 및 패널 블록을 전문으로 하는 작업장과 함께 5개의 새로운 작업장과 3개의 창고 단지를 포함한 새로운 시설을 강조했다. 그들은 푸틴 대통령이 처음 개발을 요구한 지 7년도 채 안 돼 조선소가 개발됐다고 강조했다.
- 행사 기간 동안 조선소의 성공이 크게 강조되었지만, 러시아의 조선소 건설이 예정보다 훨씬 뒤쳐지고 있다는 수많은 보도가 있었음. 전쟁과 국제 제재는 러시아의 조선 사업 진행 능력에도 영향을 미쳤음. 2022년 삼성중공업은 러시아에 대한 배상을 연기한다고 보도되었지만, 한국의 대우조선해양은 익명의 구매자가 대금 지불을 완료하지 못해 주문을 취소했다고 보도되었음. 최근 보도에 따르면 러시아는 푸틴 대통령의 즈베즈다 조선소 방문과 선전 활동에도 불구하고 추가 건조 능력을 위해 중국과 인도의 조선업체를 찾고 있다고 함.

출처: <https://maritime-executive.com>, 2023. 9. 12

< 국제협력 >

○ 러시아의 LNG 모듈 운송이 계속되면서, "EU 제재의 실효성에 의문이 제기됨

- 러시아의 천연가스 회사인 Novatek은 Arctic LNG2 프로젝트를 위해 중국으로부터 조립식 모듈을 계속해서 공급받고 있음. EU제재로 인해 운송이 금지된 것처럼 보이지만 네덜란드 해운회사는 계속 운송을 지원하고 있음.

- 러시아에 대한 서방의 제재 체제가 시작된 지 1년 반이 지나면서 러시아의 Arctic LNG 2 프로젝트에 대한 영향에 대한 초기의 기대가 과장되었다는 것이 분명해지고 있음. 2022년 내내 기업들이 더 이상 Novatek의 Arctic LNG2 핵심 모듈을 중국에서 러시아로 운송하지 않을 것이라는 보고가 있었지만, 운송은 계속되고 있음.
- HNN의 운송 기록 분석에 따르면, 내빙 중량화물선 Audax와 Pugnax의 소유주이자 운영사인 Dutch Red Box Group은 2022년과 2023년에 여러 차례 운송을 완료한 것으로 보임.
- Pugnax는 2주 전 상해 북쪽 건설장에서 모듈을 적재하고 Novatek의 Belokamenka 야드를 목적으로 북극해항로(NSR)에 진입했음. 한편, Audax는 최근 운송을 완료하고 NSR을 통해 아시아로 돌아오고 있음.

출처: <https://www.highnorthnews.com>, 2023. 9. 11

○ 러시아와 인도, 극지 및 북극해역에서 인도 선원을 훈련하기로 결정

- 인도와 러시아는 9월 13일, 북극해항로와 동부해상회랑과 같은 새로운 운송 경로의 사용 가능성을 포함하여 해양 협력을 확대하는 방법을 논의하면서 극동 러시아 및 북극 해역에서 인도 선원을 훈련하기로 합의했음.
- 양측은 또한 시뮬레이터 훈련 시설을 갖춘 네벨스키 해공식 성명에 따르면 사르바난다 소노왈 (Sarbananda Sonowal) 연합항만해운수자원 장관과 극동북극개발부 체쿰코프 장관 사이에 해양 협력에 대한 논의가 이루어졌다고 함.

이번 회담에서 두 장관은 북극해항로(NSR), 블라디보스톡과 첸나이 사이의 동부해상회랑(EMC) 등 새로운 교통로 활용 가능성 등 해양 협력 확대를 위해 인도와 러시아 간 다양한 해양 통신 항목에 대해 논의했음. 군 제독의 이름을 딴 블라디보스톡에 있는 러시아 해양 훈련 연구소에서 그리고 북극해에서 인도 선원들을 훈련시키기로 합의했다고 함.

출처: <https://www.marineinsight.com>, 2023. 9., 13

본 뉴스레터는 해양수산부의 연구지원으로 발간되었음.

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.