



| 특집 | 북극해항로 운항 | 북극해 항만 인프라 | 조선 | 국제협력 | 미국동향 |

[특집]

러시아정부의 '북극해항로 발전 금융경제 모델' 내용

영산대 북극물류연구소(IAL) 2016. 10. 4

1. 러시아정부의 '북극해항로 발전위한 금융경제 모델' 내용

1) 러시아 정부의 '북극해항로(NSR) 발전 모델' 수립 경과

- 2015년 9월초 푸틴대통령이 러시아 극동개발부 갈루쉬카 장관에게 지시하여, 2016년 초 러시아정부 산하 분석센터(Analytical Center for the Government of the Russian Federation)에서 보고서를 2016년 7월1일 내부적으로 완료했으나(맥킨지에서 컨설팅 작업 수행), 보고서 내용은 아직 공식적으로 발표되지 않았음.
- 2016년 9월3일 러시아 극동 블라디보스톡에서 개최된 2차 동방경제포럼(Eastern Economic Forum), NSR 특별 세션에서 보고서 내용이 발표되었을 것임.
- 러시아 극동개발부 갈루쉬카 장관은 9월8일 일본 동경 방문 중, TASS통신과의 인터뷰에서, 세부적인 협력 및 투자방안에 대한 협의를 위해 러시아가 일본기업들에게 북극해항로 금융경제모델을 전달했다고 밝힘. 블라디보스톡 동방경제포럼 회의에서도 타다시 마에다 일본국제협력은행(JBIC) 수석전무이사가 북극해항로 추진 사업에 대한 일본기업 참여를 수차례 언급했다고 장관이 말함.

2) '북극해항로 발전 금융경제 모델' 중, NSR 관련 내용

- 러시아극동개발부에서 보고서를 비공개로 처리하여 전문을 입수하지 못하였음. 아래 내용은 러시아 언론 및 전문가들과의 인터뷰를 통해 입수한 NSR 경유 국제수송 내용만을 요약한 것임.

(1) 러시아정부의 '북극해항로상의 컨테이너 운항' 프로젝트 개요

- 러시아의 페트로파블롭스크-캄차스키와 무르만스크에 두 개의 허브항을 조성하고, 7척

의 컨테이너선을 투입하여 북극해항로를 아시아와 유럽간의 국제수송로로 활용하고, 기존 시베리아횡단철도(TSR)로 운송되는 러시아 내륙화물운송을 대신할 저렴한 NSR 해상운송을 제공토록 함.

- 동 프로젝트 실현에 총 17.6억 달러의 예산이 필요함. 12억 달러는 7척의 쇄빙컨테이너선 (5천 TEU, Arc8, 2m 쇄빙, 60MW) 건조에 사용될 것이며, 5.5억 달러는 무르만스크항과 페트로 파블로프스크 캄차스키항의 환적항 조성 작업에 투입될 계획임.
- 주로 고부가가치 컨테이너 화물을 수송하며, 운항 예정 시점은 2020-2025년임.
- 북극해 2m 해빙에서의 운항속도는 5.6노트임.

(2) NSR 발전 모델 관련 세부 내용 (러시아 언론 보도 내용 요약)

- 컨테이너 화물운송시장이 북극해항로 발전을 위한 최대 잠재력임. 아시아에서 유럽으로 가는 컨테이너 1개의 평균운임을 2015년 수준으로 유지한다면, 항차당 최대 3백만 달러의 수익이 예상됨.
- 러시아정부 산하 분석센터(북극해항로 발전 금융경제모델 보고서 작성 연구기관)의 자료에 의하면, 이러한 쇄빙 선박들로 페트로파블로브스키-캄차스키와 무르만스크-북유럽 항구 노선 운항이 가능할 것임. 현재 시베리아횡단철도(TSR)로 이동되는 러시아 내륙 화물운송과 아시아-북유럽 간의 국제통과운송시장을 감안함.
- 전문가들이 피더 컨테이너선의 정기노선 조성의 몇 가지 방법을 분석함. 그 가운데, 페트로파블로브스키-캄차스키와 무르만스크에 두 개의 허브항과 7척의 컨테이너선 투입 계획이 있음. 이 노선은 단계적인 조성을 전제로 함: 새로운 쇄빙컨테이너선 신조와 새로운 허브항 건설에 시간이 필요하고, 화주들이 북극해항로 상의 운항 발전에 투자하기 시작하는 시점은 노선이 영업이익을 내기 시작한 후가 될 것임.
- 처음에는 현재 시베리아횡단철도로 운송되고, 블라디보스톡에서 피더선으로 환적되는 러시아 극동지역으로 가는 화물들이 유입될 것이고, 나중에는 국제화물들이 북극해항로를 통해 이동하게 될 것임. 컨테이너선의 적재율이 75%일 때, 노선의 운송량은 2025년경에는 연 약 38만 TEU가 될 것임. 이 수치는 전체 시장 연 7.5 백만 TEU의 5%에 해당됨.
- 컨테이너노선의 주식자본 참여로부터 얻게 되는 세입은, 은행 파이낸싱 상환 후인 2028년부터 들어오게 될 것이며, 매년 75억루블이 될 것임. "주식자본에 유치한 국가의 모든 자금은 2031년이면 모두 상환될 것이며, 국가 소유 주식을 자금화하면 2035년에는 559억루블이 될 것이라고 동 금융경제모델 개발자들이 예상하고 있음.
- 물동량의 큰 부분을 북극에서 채취한 원료 수출이 차지하게 될 것임. 자원프로젝트와 연안 운송에서 나올 운송량을 발전의 기초 시나리오로 택했음. 러시아 극동발전부는 북극의 통과 잠재력이 실현될 것으로 생각하고 있음. 주요 시나리오는 화물(특히,

탄화수소화물)의 서쪽방향으로의 반출에 대한 것이지만, 동쪽방향에서의 화물 역시 예상하고 있음. 북극해항로의 잠재력과 동남아시아-유럽 노선의 컨테이너 국제통과운송도 고려되었음.

- 상기 보고서 상의 Road map에 러시아 원자력쇄빙선회사인 Rosatomflot사 소유 원자력쇄빙컨테이너선인 '세브모르뿌찌'의 실험 운항이 예정되어 있음.

출처: <https://rg.ru> 2016.08.21. , <http://dv.land/> 2016.09.09., <http://tass.ru>. 2016.9.8 외

3) 영산대 북극물류연구소 의견

- 상기 컨테이너선이 2m 해빙이 가능한 쇄빙선이어서, 현재의 원자력 쇄빙선의 에스코트 없이 독립적으로 연중 내내 운항을 하려는 계획을 추진하려는 것으로 판단됨.
- 러시아정부의 쇄빙컨테이너선 운항 프로젝트 관련 동향을 파악하여, 쇄빙컨테이너선 수주 가능성에 대한 조선업체 및 정부 차원의 검토가 필요함. 환적항만 건설 관련 중국, 일본과의 컨소시엄 참여 가능성에 대한 검토도 필요할 것으로 판단됨.
- 상기 17.6억달러의 프로젝트 예산 중, 상당부분을 채권과 주식금융 형태로 외국투자자들로부터 유치할 것으로 보이며, 9월초 일본정부와 일본국제협력은행(JBIC)측에는 투자 요청 제안을 하였고, 중국정부에도 이미 제안을 했을 것으로 보임.

2. NSR 관련 아시아 주요국 동향

1) 한국과 러시아 양국 정상회담 내용 (9월. 블라디보스톡, 동방경제포럼)

- 푸틴 인터뷰: 러시아는 유라시아 통합에 관한 한국 제안을 검토할 준비가 되어있음
- 한·러 양국의 다각적인 상호협력에 있어 핵심적인 사항을 논의했음.
유라시아경제연합(EEU)과 협력하여 자유무역구역을 조성하는 것에 한국 기업들이 관심을 보였음. 우리는 박대통령의 유라시아 이니셔티브 구상과 러시아의 통합 계획의 공통부분을 함께 검토할 준비가 되어있다고 박대통령과의 회담 결과를 말함.
- 운송 및 항만 인프라 분야에서 양국 기업들의 협력을 통해, 유라시아 대륙을 잇는 새로운 복합물류 루트를 개발할 수 있을 것임. 특히, 북극해항로는 지속가능한 자원개발에 있어 새로운 가능성을 열어줄 것이라고 박대통령이 말함.

출처: <http://ruskline.ru/> 2016.09.03.

2) 일본과 러시아의 상호 협력

(1) 일본 업체의 NSR 컨테이너 운항에 대한 관심

- 9월2일 블라디보스톡 동방경제포럼 NSR 특별세션에서, 일본 노무라연구소(NRI) 대표들은 NSR상의 특정 화물들을 운송할 준비가 되어 있는 일본 업체들이 있음을

강조했음.

(2) 일본국제협력은행(JBIC)과 러시아극동개발기금간의 협정 체결

- 러시아 극동지역, 블라디보스톡 자유무역항에의 일본기업의 유치 위한 공동 플랫폼.

<북극해항로 운항>

○ 북극해항로 화물운송량, 5년 후 연 30-35백만 톤이 될 것임 (러 교통부)

▶ 북극해항로의 화물운송 규모가 가까운 시일에 최대 연 20백만 톤까지 증대될 계획이며, 5년 후에는 30-35백만 톤을 달성하게 될 것임. Sabetta 항만 개발에 러시아교통부가 특별한 관심을 가지고 있다고 막심 소콜로브 러시아교통부 장관이 제2회 동방경제포럼 통과운송 잠재력에 관한 한 세션에서 발언했음. 해상, 철도, 자동차, 항공노선의 종합개발 프로그램을 비롯한 러시아의 통과운송 잠재력의 효율적 이용은 운송산업의 최대 현안이자 우선과제 중 하나라고 장관이 말함.

출처:<http://rus-shipping.ru/> 2016.09.05.

○ 북극해항로 물동량, 65백만 톤이 될 것임 (러 안전보장회의)

▶ 북극해항로 물동량이 2020년에는 연간 최대 65백만 톤까지 증가할 수 있음. 외국기업들 가운데 첫째로 중국기업들이 동 노선의 이용에 큰 관심을 보이고 있다고 니콜라이 파트루세브 러시아안전 보장회의 사무국장이 '승전 50주년'호 선상에서 개최된 제 6회 북극이사회 회의 중에 전함. 북극개발의 가능성과 북우랄지역과 서시베리아지역 상품들의 반출환경 조성이 동 노선의 발전을 좌우하게 될 것이라고 파트루세브가 말함.

출처:<http://www.utro.ru/> 2016.09.01.

○ 중국 COSCO Yong Sheng호 운항

▶ 2015년 10월에 중국 내빙화물선 'Yong Sheng'호가 북극해항로를 경유하여 유럽까지 왕복하는 55일간의 운항을 마치고 텐진항에 입항함. 41일의 항해일수를 단축하고, 최소 3십만 달러를 절감하여, 현지 매체에서는 이 성과를 '황금수로의 발견'이라 불렀음. 이것은 지금의 경제위기와 해상무역 감소 상황에는 큰 숫자임. 러시아 무르만스크항에서 일본 요코하마항까지 수에즈 운하로는 12.8천 해리이고, 북극해항로를 경유하면 단지 5.8 해리임. 이미 2010년에 중국화물을 북극을 경유해서 운송하기 시작한 노르웨이 회사들의 계산에 의하면, 'Panamax'급 일반 벌크선으로 키르케네스(노르웨이 동북부도시)에서 상하이까지 북극해항로를 이용해서 운송한다면 운항일수 면에서 21일 앞 설뿐 만 아니라, 82만 달러 절감과 CO2 3,980톤을 줄이게 된다고 함.

금년 4월 중국해상안전청은 북-서 항로(캐나다 북극해역의 열도를 우회해서 태평양에서 대서양으로)를 통과하게 될 중국의 선박과 화물의 국제보험 가입을 위해서 해도, 수심, 등대, 세부적인 해빙상황 등이 포함된 356 페이지의 공식 항행 아틀라스에 대해 발표함.

출처: <http://politarktika.ru/> 2016.09.10.

○ 북극해항로 금융경제모델에 따르면, 연 75억 루블을 벌어들일게 될 것임

▶ '루스카야 가제타'지의 정보에 의하면, 북극해항로발전 금융경제모델이 기재된 서류가 이미 정부로 전달되었음.

몇 개의 계산을 알아냄. 오로지 프로젝트의 주요 부분을 추진하기 위한 투자비용이 1,145 억 루블임. 이 자금의 절반을 해외 투자자로부터 유치할 계획임. 금액이 큼. 하지만, 프로젝트가 실현된다면, 여기서 나오는 배당금은 모든 러시아 국민이 받게 될 것임. 우선적으로는, 당연히, 북부지역 주민들이 될 것임.

- 북극의 생활비가 매우 비쌌. 특히, 접근이 어려운 지역은 북부지방 공급을 통해 공급받은 물품의 창고가의 70%가 운송비임. 물론, 북빙해를 통해 정기적으로 컨테이너화물이 들어간다고 해서 물가가 바로 떨어지지는 않겠지만, 최북단 지역의 식품, 연료의 가격에는 간접적으로 영향을 주게 될 것이라고 베라 스모르치코바 러시아북부 사회발전센터 상무이사가 자신의 의견을 말함.
- 컨테이너 화물시장이 바로 북극해항로 발전을 위한 최대 잠재력임. 아시아에서 유럽으로 가는 컨테이너 1개의 평균운임을 2015년 수준으로 유지한다면 항차당 최대 3백만달러를 벌어들일 수 있을 것임.
- 러시아정부 산하 분석센터(북극해항로 발전 금융경제모델 개발 연구기관)의 자료에 의하면, 이러한 선박들은 페트로파블로브스키-캄차트스키와 무르만스크-북유럽 항구 노선 운항이 가능할 것임. 현재 시베리아횡단철도로 이동되는 러시아내의 필요한 화물의 운송과 아시아-북유럽간 국제통과 운송시장을 의미함.
- 전문가들이 피더 컨테이너선의 정기노선 설립을 위한 몇 가지 방법을 분석함: 페트로파블로브스키-캄차트스키와 무르만스크에 두 개의 허브항과 7척의 컨테이너선, 그리고 한 개의 허브항과의 조성. 첫 번째 안이 최선이라고 전문가들이 말함. 프로젝트 수익성이 13.22 %가 될 것임. 예금 수익보다 높음.
- 노선은 단계적인 조성을 전제로 함. 2가지 이유가 있음: 새로운 컨테이너선 신조와 새로운 허브항 신설에 시간이 필요하고, 화주들이 북극해항로 상의 운항 발전에 투자하기 시작하는 시점은 노선이 영업이익을 내기시작한 후가 될 것임.
- 처음에는 현재 시베리아횡단철도로 운송되고, 블라디보스톡에서 피더선으로 환적되는 러시아 극동지역으로 가는 화물들이 유입될 것이고, 나중에는 국제화물들이 북극해항로를 통해 이동하게 될 것임. 컨테이너선의 적재율이 75%일 때, 노선의 운송량은 2025년경에는 연 약 38만 TEU가 될

것임. 이 수치는 전체 시장 연 7.5백만 TEU의 5%에 해당됨.

- 컨테이너노선의 주식자본 참여로부터 얻게 되는 세입은, 은행 파이낸싱 상환 후인 2028년부터 들어오게 될 것이며, 매년 75억 루블이 될 것임. "주식자본에 유치한 국가의 모든 자금은 2031년이면 모두 상환될 것이며, 국가 소유주식보유량을 자금화하면 2035년에는 559억 루블이 될 것이라고 동 재무경제모델 개발자들이 확신함.
- 물동량의 큰 부분을 북극에서 채취한 원료 수출이 차지하게 됨. 자원프로젝트와 연안 운송에서 나올 운송량을 발전의 기초 시나리오로 택했음. 러시아는 국제수송 잠재력이 실현될 것이라며 제안할 수 있다고 러시아극동개발부는 생각하고 있음. 주요 시나리오는 화물(특히, 탄화수소화물)의 서쪽방향으로의 반출에 대한 것임. 하지만, 동 부서 내부에서는 동쪽방향에서의 발전도 예상하고 있음. 북극해항로의 국제수송 잠재력과 동남아시아 - 유럽 노선의 컨테이너 국제통과운송도 고려되었음.

출처:<https://rg.ru/> 2016.08.21.

○ 10년 후 북극을 통해서 러시아 탄화수소 자원 수출의 20% 지나갈 것

▶ 9월 15일 북극개발 원탁회의 중에 탄카예브 R. 러시아 석유가스업자연합의 수석 전문가가 말함. '로스네프트'사는 북극에 선박 및 시추플랫폼의 건조, 서비스, 수리를 지원할 클러스터 두 곳을 조성하고 있음.

첫 번째 클러스터는 무르만스크시로부터 10km 떨어진 로슬랴코보(Roslyakovo)지구(콜라만 동쪽연안)에 수리조선소를 건설 중임. 현재 서류작업 중이며, 금년 말에 마칠 계획임. 또 다른 클러스터는 러시아 최대, 세계 최대 조선소 중 하나가 될 프리모리 변강 볼쇼이 카멘 만에 위치한 조선수리극동센터인 '즈베즈다'임. 이곳에서는 북극해항로를 실제로 운항할 수 있는 5만 DWT급의 선박들을 대부분 건조할 계획임.

현재 대륙붕 탐사시추용 플랫폼 35척을 포함하여 여러 class 선박 총 237 척(가스탱커)을 수주했음. 또한 북빙해 항구에서 여러 업무를 지원할 내빙 소형선박 건조도 예상됨.

그리고, 러시아 공업·상업부는 북극해항로상에서 DW 약 1십만 톤, 폭이 44-50 미터의 선박을 도선하고, 4미터이상 두께의 얼음을 파쇄할 수 있는 신세대 원자력쇄빙선 Lider호의 기술디자인 개발을 위한 시험설계자 입찰경쟁을 진행 중임.

모스크바 고등경제대학(Higher School of Economics)은 북극해항로의 화물운송량을 2,5 백만 톤 수준으로 평가하고 있지만, 가능성은 증가할 것임. 2017년에는 NSR 해역 역대 최대 운송량을 초과할 것이며, 2020년에는 3배가 증가할 것임. 이 예측은 현존하는 선박만을 이용했을 때의 가능 수치임.

출처:<http://neftegaz.ru/> 2016.09.16.

○북극의 운송가능성, 아직 전부 사용되지 않은 상태임

▶북극발전에 필수적인 운송의 가능성이 충분히 아직은 열리지 않았다고 니콜라이 파트루셰프 러시아안정보장회의 사무국장이 원자력 쇄빙선 화요일 '승전 50주년'호에서 진행된 제6회 북극이사회에서 말했다고 리아 노보스찌가 전함.

운송 가능성 비롯하여 북극지역의 성공적인 경제개발을 위해 단단한 기초를 놓는 것이 중요함. 북극 해상운송의 국제법, 경제, 기술 및 기타 국면 등 전면적 분석을 제 2회 주제회의에서 중점으로 다루었다고 사무국장의 말을 인용하여 동 부서 홍보실이 전함. 동 회의는 매년 러시아에서 개최되며 정부기관대표, 경제계 대표, 과학연구소 대표, 대학교 대표들이 참여함.

이번 회의에서 북극의 안전보장문제와 북극국가들의 정치, 경제, 문화 핵심분야의 협력문제를 논의할 계획임. 논의 주제는 국제법과 북극해상운송의 조직, 기술, 물류, 북극의 생태안전보장에 관한 국제협력문제와 북극관광의 개발 전망이 될 것임.

출처: <http://www.morvesti.ru/> 2016.08.30.

<북극해 항만 인프라>

○ 독일업체 SAP, 러시아정부에 NSR 고객위한 통신서비스 구축 제안

▶IT 솔루션 사용이 NSR 선호도를 높이게 될 것이라고 여기며, 동방포럼에서 NSR 운송서비스를 이용하는 고객을 위한 단일통신센터의 도입에 관해 러시아정부측과 논의할 것이라고 리아 노보스찌와의 인터뷰에서 파벨 곤타레브 독일 기업 'SAP'사 CIS SAP 지사장이 말함.

"통과회랑으로서 북극해항로를 개발하는 과제가 바로 앞으로 10년 동안 러시아의 전략적인 과제라고 여김. 이 자원은 현재 충분히 이용되고 있지 않음. 이 노선이 전적으로 이용되기 위해서는, 무엇보다, 기반시설, 즉, 기술이 필요함. 기술이 핵심요소로서 화물 발주, 서비스비용 계산, 운임기간을 지원할 것임. 이 서비스의 도입은 일본, 한국, 북중국에서 유럽으로 러시아를 우회해서 통과운송을 하고 있는 해운회사들에게 있어 NSR항로의 매력도를 훨씬 높이게 될 것임. 이 외에도, 'Sovcomflot'사와 '아토플롯'사, 블라디보스톡에서 무르만스크로 화물을 환적하는 모든 항구들의 매출을 높일 것임. 사람들이 환적항을 건설하기 시작하면, 그곳에서 살고 일할 것임. 바로 이것이 지역발전에 필요하다고 회사 대표가 말함.

출처: <https://ria.ru/> 2016.09.02.

○ 무르만스크항, 중국의 통과운송위해 운용될 계획

▶중국 물품이 무르만스크항을 통과해서 지나갈 수 있다고 지난 주 이르쿠츠크에서 열린 러·중

운송협력 분과위원회 회의 중 러시아측이 제안함.

동 회의에서 <중국-카자흐스탄-무르만스크-북아메리카 동쪽연안 항구> 운송회랑 프로젝트가 소개됨. 동 노선은 수에즈운하와 파나마운하에 인접한 노선들과 비교했을 때, 운송시간을 감축시킬 수 있어서, 고가 화물을 운송할 때는 중요하다고 북-서 해양비즈니스가 전함.

중국은 네델란드, 스위스, 벨기에 다음으로 4번째로 중요한 무르만스크항의 대외무역 파트너임(2015년 기준). 중-러 협력에서 자치도시 간 협력과 관광이 주요 분야임. 작년 겨울 시즌에 2013년, 2014년 같은 기간에 비해 동 도시를 방문한 중국인 관광객이 2.5배 증가함.

출처:<http://severpost.ru/> 2016.08.14.

○ 북극항구들 자유무역항으로 탈바꿈 시도

▶한정된 자원을 최대한 효율적으로 이용하기 위해 현행 자유항, 선도개발지역, 공업단지 등의 발전을 장려하는 방식이 제안되고 있음. 이와 관련해서, 우선적으로, 2017년부터 북극지역을 사회·경제 선도개발지역제도와 자유항에 포함시켜 줄 것을 알렉세이 울류카예브 러시아경제발전부 장관이 푸틴대통령에게 요청함.

이러한 우대를 전국적으로 적용할 계획이라고 푸틴대통령이 강조함. 자유무역항제도를 극동지역의 5개 항구와 북극해항로의 5개 거점항구로 확대할 것이라고 장관이 덧붙임. 이것은 북극해항로를 경유한 통과운송은 극동지역 항만들의 가능성과 북빙해 수역 항구들의 가능성을 이용하는 것을 전제로 하기 때문에, 극동지역 항구들과 직접적으로 연관다고 장관이 설명함.

출처: <https://ria.ru/> 2016.09.07.

○ 러시아-한국-중국 정기노선 웨리 가을에 다시 볼 수 있어

▶속초(한국)-자루비노(러시아, 프리모리에 변경)-훈춘(중국) 여객선이 거의 6년간의 중단 후 금년 말이 되기 전에 재개됨. 관련 협정서가 수요일 프리모리에 주지사, 지린성 성장, 강원도지사 간에 조인되었다 TASS가 전함.

«속초-자루비노-훈춘 노선의 웨리선을 재개를 계기로 삼자는 무역, 관광, 문화 분야의 전면적 교류확대를 위한 물류 환경 개선에 협력하기로 약속했다고 프리모리에 주지사의 말을 인용하여 전함. 이 외에도, 자국의 국경 운송인프라의 재건을 위해 통관과 비자 절차 부문 관련 정부 기관 및 세관, 국경관리 기관과 협력하는 내용을 전제로 함.

속초와 자루비노 간 웨리는 2000년에 운항을 시작했으며, 2010년에 스크류가 고장난 이후로 지금까지 운행이 중단됨.

출처: <http://www.morvesti.ru/> 2016.08.17.

○ 2016년 1월-8월 러시아 북극항구 물동량

▶ 2016년 8개월 동안 러시아 전체 해상물동량은 468.5 백만톤(+5,7% 작년 같은 시기 대비)이며, 북극해역 항구들의 총물동량은 3천만 톤(+ 28,3%)이며, 이 중 건화물 환적량 - 17.5 백만 톤(+ 9%), 액체화물 환적량 - 12,5 백만 톤(+ 71%)임.

출처: <http://www.morflot.ru/> 2016.09.08.

○ '이반 카프라로브'호, 블라디보스톡-페트로파블로브스크-캄차트스키-마가단 노선 서비스 개시

▶ '캄차트카 해운'사의 5번째 기선인 '이반 카프라로브'호가 블라디보스톡 - 페트로파블로브스크-캄차트스키-마가단 노선에서 서비스를 개시할 것임. 660 TEU급의 동 내빙선박은 냉동컨테이너, 일반화물, 벌크화물의 운송이 가능함.

출처: <http://rus-shipping.ru/> 2016.08.30.

○ 러시아혁신펀드, 북극프로젝트들을 지원해야 해

▶ 북극지역에 혁신적인 프로젝트의 유입을 높이기 위해 투자분야 리스트에 북극테마를 포함시켜서 종자-벤처-직접투자 펀드들의 활동에 변화를 줄 수 있을 것임. 특히, 투자지원펀드, 러시아벤처기업 종자투자펀드 등을 조성할 수 있을 것임. 혁신프로젝트를 선별하고 촉진하는 현행 기구에 해당 북극 분야를 포함시킬 수 있을 것이라고 알렉산드르 베크르 극동연방대학 전문가가 말함.

이미 승인된 북극발전프로그램을 실행하고 신규 프로그램을 편성하면, 북극해항로는 화물 운송 노선으로서 다른 노선에 대한 대체 노선이 될 수 있음. 주거-공공·교통 인프라를 따뜻한 남쪽 지역들 보다 더 높은 수준으로 조성하고, 항만 인프라와 현대적 통신망을 필히 조성해야 하며, 북극해항로에서 작업할 수 있는 탱커를 비롯한 특수선의 설계와 건조도 필수적이라고 전문가가 말함.

북극발전 현안은 제2차 블라디보스톡 동방경제포럼에서 특별 세션 <북극해항로 신경제모델>에서 심도 있게 다뤄질 예정임.

출처: <http://ysia.ru/> 2016.08.22.

<조선>

○ 블라디미르 푸틴대통령, 북극지역과 북극해항로 개발을 최우선으로 선박을 건조하라

▶ 최우선적으로, 극동지역과 북극 대륙붕 자원매장지 개발과 세계의 운송동맥인 북극해항로 발전을 위해 선박을 건조해야함. 유럽-아시아 간 화물공급에서 경제적으로 최고로 효율적인 노선인 이 항로 개발에 관해서 우리나라뿐만 아니라, 이웃나라들도 거대한 계획을 가지고 있음. 생산의 확대는 신규

사회프로젝트가 수반되어야 하며, 북위도지역 개발을 위한 장비 생산에 역점을 두는 게 중요하다고 블라디미르 푸틴대통령이 '즈베즈다'(러시아어로 '별'이라는 뜻) 조선소에서 있는 해군 발주의 플로팅 도크 기공식에서 직원들과의 대화 중에 말함.

출처: <https://www.1tv.ru/> 2016.09.01.

○ '로스네프티'사와 '현대중공업' 합작회사, 대형 탱커생산 계획

▶대형 GTL선 'Aframax'호의 설계 및 생산을 위해 'Hyundai Heavy'사와 합작회사를 설립한다고 해당 계약서 조인식이 끝나고 이고르 세친 '로스네프티'사 사장이 TASS에 말함.

2020년경에는 일정한 운하와 해협을 통과할 때 탱커선에 특별한 요건이 요구될 것임. 지금 이 계약을 체결하지 않는다면, 이후에 탄화수소자원의 운송보장이 힘들지도 모른다고 사장이 강조함. 동 탱커의 신조는 2020년 이전에 착수되어야 한다고 덧붙임

출처: <http://www.morvesti.ru/> 2016.09.03.

<자원개발>

○ 돈스코이: 내각, 신규 대륙붕구역 라이선스 교부 모라토리움 가동

▶주요 대륙붕 구역에서 현재 수행되고 있고, 수행해야 할 국영기업들의 많은 작업량을 고려하고, 거시경제의 불안정 때문에 정부는 대륙붕 신규 자원구역의 이용 부여를 잠정적으로 유예하는 결정을 내렸다고 대통령과 정부와의 회의에서 돈스코이 러시아 천연자원부 장관이 말함.

이것으로 동 회사들은 현재의 라이선스 의무수행에 집중할 수 있고, 지질탐사 프로젝트 수행 시 자금을 적절하게 분배할 수 있을 것이라고 장관이 덧붙임.

출처:<http://1prime.ru/> 2016.09.07.

▶'가스프롬 네프티'사, Prirazlomnoe 매장지 새로운 유정 4개 가동

'가스프롬 네프티 헬프'사('가스프롬 네프티' 계열사)가 3,4번 생산정과 2,3번 물주입정을 가동시킴으로써, 해상 내빙 고정식 플랫폼 Prirazlomnoe 매장지(페초라해에 위치)의 일일 석유채굴량이 6천 톤을 초과했음. 새로 굴착한 유정 4개의 길이는 19천 미터가 넘으며, '가스프롬 부레니예'사가 굴착함. 동 유전의 개발프로젝트의 목표는 총 32개의 유정을 가동시키는 것임. 동 유전은 배출 zero를 표방하여 굴착 및 생산 폐기물의 해양유입을 막는 기술시스템을 갖추고 있다고 겐나지 류빈 회사 대표가 말함.

출처:<http://www.gazprom-neft.ru/> 2016.08.09.

<국제협력>

○ 푸틴, '야말 LNG' 프로젝트 가스의 일본 공급 검토 가능

▶ 어떤 것이 북극해항로를 통해 공급 추진이 가능한 지 제안함. 만약 일본 측이 '야말 LNG' 프로젝트에서 생산되는 가스의 반입에 관심이 있다면, 바로 앞서서, 물류 부분을 어떻게 할지 생각하면 됨. 방법은 여러 가지가 있음. 사할린에서 생산되는 LNG가스의 70%가 일본으로 가고 있음. 일본의 원자력에너지와 관련된 문제를 이해하고 있음. 에너지 분야에 협력할 준비가 되어있음. 필요하다면 항만 인프라를 개발할 것이라고 연방극동연방관구의 잠재 투자자들과의 회담에서 푸틴대통령이 언급함.

출처: <http://www.oilexp.ru/> 2016.09.06.

○ 북극이사회 국가들, 러시아와의 협력 확대에 찬성

▶ 러시아안정보장회의의 비호 하에 원자력쇄빙선 '승전 50주년'호 선상에서 개최된 제 6차 북극이사회에서 회원국 대표들이 북극지역에서의 러시아와의 양자, 다자형태의 협력 지속 및 확대에 찬성함.

북극의 발전, 자연 보존 및 해안경비, 수색·구조업무, 학술연구 조직의 동등한 협력을 위한 상호존중을 염두에 둔 공통의 목표로 국가들이 연합한 만큼, 어려운 국제상황이 북극지역에서의 국가 간 협력에 영향을 끼쳐서는 안 된다고 참석자들이 강조했다. 러시아안정보장회 공보실이 전함.

출처: <https://ria.ru/> 2016.08.31.

○ 러시아·이란·아제르바이잔: 북-남 운송프로젝트 공동 추진

▶ 러시아, 이란, 아제르바이잔 3국의 운송 분야의 협력에는 멋지고 희망적인 전망 있다고 확신하고 있음. 수에즈운하의 라이벌인 북-남 운송프로젝트(길이 7200km, 북유럽을 인도와 페르시아만 연안국가들과 연결함)를 공동으로 추진한다고 알리에프 아제르바이잔 대통령이 바쿠에서 열린 3국 정상회담에서 말함.

아제르바이잔은 세계에서 유일하게 이란, 러시아와 접경하고 있음. 러시아와 아제르바이잔 사이에 철도가 있음. 금년에 우리는 기존의 철도를 이란과의 접경까지 연장하기로 결정했음. 동 전략적 초국경적 프로젝트는 많은 나라들이 사용하게 될 것임. 동 회랑은 매우 큰 경제적 효용을 가짐. 통과 화물의 운송시간의 측면에서도 매우 이익이라고 대통령이 덧붙임.

출처: <http://www.morvesti.ru/> 2016.08.09.

○ 러·중 교통소위원회 해상하천 분과 실무회의 종료

▶ 8월 4일 이르쿠츠크에서 러·중 정부 연례회담 준비위원회 러·중 교통협력 소위원회 해상하천교통

실무회의에서 전문가들이 작업을 완료함. 러시아 측의 수석대표는 연방해상하천운송청의 청장 빅토르 보브크였음. 양측은 항행안전보장, 항만검사 지원, 육상 선박관리시스템 지원문제를 포함한 해상하천운송 분야 협력발전문제의 많은 범위를 검토함.

러시아측은 중국측에 북극해항로의 기능과 유럽에서 아태지역으로 그리고 그 반대로 화물을 운송하기 위해 동 노선을 이용할 수 있다고 알림.

출처: <http://www.morflot.ru/> 2016.08.04.

○ 러시아, 인도와 공동으로 북극 개발할 준비되어 있어

▶러·중 북극대륙붕 개발에 인도가 참여할 수 있으며, 러·인도가 공동 북극해항로의 가능성을 이용할 가능성도 있다고 드미트리 로고진 러시아 부총리가 9월 13일 뉴델리에서 열린 러·인도 정부 간 무역경제협력위원회 회의 후에 전함.

또한, 발틱국가들과 인도 간 화물, 상품, 여객 운송에 이용될 북-남 국제교통회랑(상트 페테르부르크-뭄바이) 구축에도 관심을 보였다고 부총리가 전함.

출처:<http://www.utro.ru/> 2016.09.13.

<미국동향>

○ 미국, 러시아에 비해 북극 개발에 심각할 정도로 뒤쳐져 있음

▶폴 셀바 미국 장군이 차기 세계 경쟁선이 될 북극개발 준비에 미국이 러시아에 비해 위급할 정도로 뒤쳐져 있다고 말함. 북극 얼음의 해빙은 새로운 운송 루트들을 열어주고 있고, 아직 발견되지 않은 세계 석유와 천연가스 약 22%에 대한 접근도 가능하게 되고 있지만, 러시아가 이 새로운 환경을 적극적으로 활용하고 있는 반면, 미국은 이 지역에서의 존재감이 미비하다고 Business Insider가 셀바 장군의 말을 인용하여 전함. 러시아는 현재 20척 이상의 쇄빙선을 보유하고 있으며, 미국은 2척밖에 없다고 덧붙임.

대규모의 강력한 쇄빙선 선단이 미국에 필요한가? 하지만 전략적 측면에서는 북극의 변화과정을 관찰하고, 이해하고, 지배할 수 있는 것은 국역의 범위 안에 포함되며, 이것은 러시아를 비롯한 북극 연안 국가들도 마찬가지임. 쇄빙선이 해결책은 아니지만, 이 문제해결의 한 부분이라고 확신한다고 장군이 말함. 폴 주쿤프트(Paul F. Zukunft) 미국 해안경비대사령관이 바로 작년에 미국은 러시아가 뛰고 있는 그 경기에는 전혀 참여하고 있지 않다고 말한바 있다고 Business Insider가 전함.

출처: <http://www.putin-today.ru/> 2016.08.31.

○ 미국 펜타곤, 러시아 해양잠재력연구소 개소

▶ 펜타곤과 NATO를 위해 러시아의 해양잠재력을 전문적으로 연구하는 연구소 Russia Maritime Studies Institute가 미국 뉴포트 해군사관학교 내에 개소했다고 금요일 AP통신이 전함. 동 연구소의 과제는 국제항행 분야에 확대되고 있는 러시아의 역할을 더 잘 이해하는 것이라고 뉴포트 해군사관학교에서 말함.

우크라이나, 시리아 등 국가들에 대한 정책에 모스크바가 확신을 가질 수 있게 된, 러시아 군사력의 부활과 항행현황과 관련된 결정을 내리게 된 요인을 파악해야 할 필요성이 동 연구소 개소 이유의 한부분임, 연구소의 과제는 북극의 해빙과 관련된 항행, 법률, 무역 분야에서의 러시아의 전략적인 측면과 그 실무를 연구하는 것임. 역점을 두는 연구 분야는 러시아의 해양 정책, 전략, 항행, 조선, 국제법 분야이며, 연구 자료는 NATO연합국과 학회에 전달될 것임. 러시아의 항행과 관련된 문제를 어떻게 해결하는 가에 관한 필요한 정보의 보강과 미국의 외교에 필요한 자료를 분석하고, 새로운 유용한 자료를 확보하는 것이 목적이라고 마이클 피터슨 연구소 소장 겸 설립자가 말함.

동 해군사관학교에는 이와 유사한 중국 연구소가 2006년부터 운영되고 있음.

출처: <http://tass.ru/> 2016.09.03.

-끝-