

| 특집 | 북극해항로 운항 | NSR 항만인프라 |

특집: 2017년 북극해항로 통항 현황 (8월말 현재)

영산대 북극물류연구소(IAL) 2017. 9. 8.

1. 2017년 북극해항로 비러시아 선박의 통항 현황

		2	3	4	5	6	7	8	계
국제통과운송								3	3
사베타	북유럽	1		3	1	3	8	3	19
	아시아					2	6	2	10
	베링						1	3	4

○ 2017년 비러시아 화물선의 북극해항로 통항은 모두 36회 이루어졌음. 국제통과운송은 3회, 사베타항으로의 화물운송은 26척의 선박이 33회 운송하였음.

○ 국제통과운송은 Christophe de margerie가 노르웨이 멜코야 가스전에서 적재한 LNG를 우리나라 보령항으로 운송, Winter bay가 아이슬란드에서 선적한 고래고기를 일본 오사카로 운송 중, Lian Hua Song가 중국에서 덴마크로의 풍력설비 운송으로 이루어졌음.

○ 멜코야 가스전에서 생산된 LNG 운송은 세계 최초의 Arc7 LNG 운반선의 상업적 시범운항으로 판단됨. Winter bay호는 3년째 동일한 패턴의 운송을 하고 있으며 일본에서 하역한 후 페트로파블로스크 캄차트카항에서 냉동생선을 선적한 후 북극해항로를 통하여 운송할 것으로 예상됨. 중국 COSCO의 풍력발전설비 운송은 최근 몇 년 계속 이루어지고 있으며, 올해는 새로운 선박이 투입되었으며 이는 북극해항로 통항 경험 선박을 확대하고자 하는 것으로 보임

○ Sabetta 항으로의 화물운송은 세 가지 항로로 구분하였음. 북유럽에서 집하된 설비를 운송하는 사례가 모두 19회 이루어졌음. 아시아에서 설비를 선적한 선박이 수에즈운하를 통하여 사베타항으로 운송한 사례가 10회, 아시아에서 출발한 선박이 베링해와 북극해항로를 통하여 사베타항으로 운송한 사례가 모두 4회 있음

○ 베링해를 통하여 사베타항으로 운항한 선박 4척 중 2척(Pugnax, bbc Kwiatkowski)이 우리나라 항에서 급유했으며, Audax는 북극해항로를 통항한 후 중국으로 가면서 부산항에서 급유했음. 국제통과운송을 한 Lian Hua Song은 울산에서 급유한 후 북극해항로로 진입하였음

○ 2016년 NSR을 운항하였던 일본 선박 두 척(Yamato, Yamatai)이 올해도 사베타항으로 운항하였으며, 중국은 2016년(국제통항 2척, 사베타 운항 7척)보다 많은 선박(14척 통항신청, 5척 운항 완료)이 북극해항로를 활용할 것으로 예상됨

○ 북극해항로 시즌 이전에는 북유럽에서 사베타항으로의 운송이 주류를 이루었으나 시즌에 접어들면서 아시아에서 수에즈운하를 경유하여 사베타항으로 직접 운송하는 사례가 이루어졌음. 7월 이후에는 아시아에서 베링해를 통하여 북극해항로로 진입하여 사베타항으로 운항하는 패턴이 2016년과 유사하게 이루어지고 있음.

끝.

<북극해항로 운항>

○ 현대상선 북극해항로 2020년까지 북극해항로 운항 계획

▶ Korea Times는 현대상선이 2020년 이전에 2,500~3,500 TEU 컨테이너선을 이용하여 북극해항로를 통항할 계획이라고 했음. 이 통항 계획에는 러시아 쇄빙선의 지원이 포함되어 있다고 함.

※ 북극물류연구소 확인 결과, 오보인 것으로 판단됨.

출처: maritime-executive.com (2017.8.22)

○ 크리스토퍼 드 마제리 호가 북극해항로를 통해 보령항으로 LNG 운송

▶ 세계 최초의 Arc 7 LNG 운반선이 북극해항로를 통해 노르웨이 멜코야 가스전이 있는 함메르페스트에서 LNG를 선적하여 우리나라 보령항에 하역하였음. 총 항해소요기간은 모두 19일이 소요되었음. 이 항해는 쇄빙선 지원 없이 4,060km의 북극해항로를 단 6일 12시간 15분 만에

통과하였다고 선주사인 Sovcomflot가 말했다. 평균 14노트 이상의 속도로 항해한 것으로 보임.

출처: www.stuff.co.nz (2017.8.25.)

○ 중국 CNOOC가 Yamal LNG 모듈을 납품했음

▶ 중국 CNOOC 자회사인 China Offshore Oil Engineering Corp.(COOEC)가 Yamal LNG 플랜트에서 사용될 두 개의 핵심 모듈을 공급을 완료했음. 이 모듈을 적재한 선박이 8월 16일 칭다오에서 출항하여 베링해를 향해 운항하고 있으며 사베타에 도착할 것이라고 밝힘. COOEC는 2014년 Yamal LNG와 16억 달러에 달하는 LNG 플랜트 모듈 건설 계약을 체결했으며 이 계약에 따라 McDermott Wuchan에서 36개의 압축기 유닛을 공급했음. 이 업체는 중국의 자재와 기술을 사용하여 모든 설비를 제작했으며 이는 중국 최초의 액화설비 수출을 위한 노력이었음. '이런 노력을 통해 COOEC는 LNG 핵심 모듈 제작 기술을 성공적으로 익혔으며 국제 하이엔드 석유 가스 설비 시장으로 진입하게 되었다'고 CNOOC측이 설명했다.

출처: www.youroilandgasnews.com (2017.8.24.)

※ 북극물류연구소 조사에 따르면 Audax 호가 운송하였으며, 부산항에서 급유한 후 9월 6일 사베타항에 도착했음.

○ 러시아·야말LNG프로젝트를 위한 LNG선 4척 장기대선계약 체결

▶ 주식회사 미쓰이 상사는 금번 100%출자 선박보유회사를 통하여 야말 LNG프로젝트 수송에 참가하게 되었음. 금일 저희 회사는 야말 LNG 프로젝트를 위한 LNG선 4척에 대한 장기대선계약을 체결하였음. 이번에 계약을 체결한 4척은 유럽의 중계항에서 Yamal LNG 프로젝트에서 생산될 LNG수송에 종사할 예정임. LNG 수송수요가 크게 증가할 것으로 예상되는 가운데 미쓰이 상사는 세계 최대급 LNG선 보유·관리 회사로서의 경험과 노하우를 살려, 고객의 요구에 부응하여 질 높은 LNG수송 서비스를 제공할 수 있도록 적극적으로 임할 것임.

출처: www.mol.co.jp. (2017.6.29)

○ 칠링가로프: NSR 경유 물동량 기록이 2017년에 경신될 것임

▶ 러시아 대통령의 극지 국제협력 특별대표인 칠링가로프는 2016년 NSR 경유 실적이 처음으로 소련 시절의 물동량을 넘어섰다고 말함. 그는, 사베타에서 개최된 북극이사회 대표들 회의에서 말함. Yamal LNG 플랜트와 Novy port 유전에서 생성되는 물동량은 2016년 NSR 경유 물동량이 7.2백만 톤까지 성장케 해서, 처음으로 구소련의 최고 물동량 실적을 능가했음.

출처: www.tass.ru (2017.8.30)

○ 블라디보스톡에서 NSR 경유 아르한겔스크로 최초로 수산물 수송

▶ 디젤선박 '가르모니아'호가 극동의 송어, 연어 등의 냉동생선 3천 톤을 아르한겔스크로 수송했음. 화물발송인은 Dobroflot 사 그룹의 회사였음. '아르한겔스크 트롤선단 회사'의 알렉세이 자플라진 사장은 앞으로 시즌에 아르한겔스크로 2-3회 극동으로부터 1-1.2만 톤의 냉동생선을 수입할 계획이라고 밝힘.

출처: www.tass.ru (2017.8.24)

<NSR 항만인프라>

○ 노바텍 캄차트카에 LNG 환적 터미널 건설 가능성 연구 중

▶ 노바텍사는 캄차트카 지역에 LNG 환적터미널을 건설하는 가능성에 대해 연구 중으로, 노바텍사는 야말네네츠 자치구에서 NSR을 따라 아태지역국가 항구들로 LNG를 공급할 계획임. 향후 터미널의 업무가 북극에서의 항해 시즌에 무관하게 연중 내내 수행될 것으로 계획 중임. 8월 2일 페트로파블롭스크-캄차츠키에서의 프레스 컨퍼런스에서 노바텍사 영업 임원 레프 표도시예프씨가 밝힘. 노바텍사의 대표들과 함께, 일본, 한국, 프랑스로부터 국제엔지니어링 회사 대표들이 참석하였음. 그들은 터미널의 위치를 점검해 볼 것임. 이러한 조사 기초 하에 어떤 방식으로 내빙 선박에서 일반 선박으로 LNG를 환적할 것인지의 문제가 해결될 것임. - 육상 LNG 저장설비, 혹은 ship-to-ship 방식으로.

출처: www.tass.ru (2017.8.2)

○ NSR은 북극수송시스템의 중심이 되어야 함

▶ 북극과 NSR 발전 문제와 전망이 2017년 9월 7일 러시아 블라디보스톡에서 개최되는 동방경제포럼의 '북극해항로의 발전: 말에서 행동으로' 세션에서 논의됨.

러시아 극동연방대학교 법과대학의 바체슬라브 가브릴로프 교수에 따르면, 북극해항로의 업무는 물동량이 현저히 증대될 경우에 경제적으로 효율적이 될 것임. 계산에 따르면, 선박의 쇄빙지원 에스코트 필요성을 감안할 때, NSR 상의 물동량이 적어도 연간 2천만 톤은 되어야 NSR 상의 업무가 경제적으로 효율적이 될 것임. 그러나 이를 위해서는 NSR 인프라 발전을 위한 대대적인 노력이 필요하다고 함.

정부가 적극 지원하던 소련시절에도, NSR 상의 물동량은 7백만 톤을 넘지 못하였으나, 2016년 NSR 물동량은 726만 톤을 기록하였음. 러시아정부의 발표에 따르면, 2020년까지의 NSR 상의 물동량은 6,400만 톤에 달하게 될 것임. 그러나 이러한 과제를 해결하기 위해서 러시아는 NSR의 인프라 발전

노력에 추가적인 노력을 기울여야 한다고 말함. NSR은 북극 수송시스템의 중심이 되어야 하며, NSR에 연결될 새로운 철도 및 도로망, 하천 및 항공망을 포함하게 됨.

출처: www.tarkosale.ru (2017.9.3.)

-끝-