



| 특집 | 북극해항로운항 | 자원 | 북극물류 | 국제협력 |

특집: 러시아정부의 북극 자원개발 투자 세금우대조치

영산대 북극물류연구소(IAL) 2020. 3. 2.

1. 법률제정 동향

- 러시아정부는 북극에서의 자원개발 프로젝트와 인프라 개발을 촉진할 세금우대조치 법령을 제정하여,
- 2020.2.5.일자 “러시아연방 북극존에서의 기업활동 국가지원” 연방법 채택 관련, 러시아연방 세법개정 도입” 제하의 법령안을 러시아 하원인 국가 두마에 제출했음.
- 러시아극동북극개발부는 새로운 법령이 2035년까지의 장기 북극개발전략의 기초가 될 것이라 말함. 이 전략방안은 2020년 1/4분기 말에 확정될 것으로 기대됨.

2. 주요 세금우대조치 내용(요약)

- 이 세금우대조치는 주로 북극 지역의 자원개발 사업을 추진 중인 채굴기업들에게 특혜를 주는 내용으로, 주요 혜택은 다음과 같음.
 - 15년간 석유 채굴에 5%의 유용광물채굴세.
 - 12년간 북극 동부지역에서의 LNG 및 가스가공 프로젝트에 0%의 유용광물채굴세 (Yamal LNG 혜택과 유사함).
 - 북극 동부 신규 석유생산지의 경우 세율은 본격 생산의 13년에서 17년까지 단계적으로 증대될 것임.
 - 러시아 북극 프로젝트에 최소 천만 루블(약 15만유로)을 투자하려는 사업가들에게 세제 및 비세제혜택과 함께 거주민 신분 부여.
 - 북극에 신규 항만을 건설하는 기업은 항만 운영이후 첫 10년간 0%의 세금 혜택을 받게 됨. 이 지역에서 활동하는 선사의 수출화물 선적 및 쇄빙선 서비스에 대한 부가가치세도 없다고 함.

3. 유용광물채굴세 개정 내용(일부)

- 세법의 개정은 새로운 해양 자원매장지, 특히, 산업 채굴이 2020년 1월 이후에 시작되는 오호츠크해 북쪽 구역(북위 55° 또는 그 이상), 바렌츠해 남쪽 구역(북위 72° 아래 구역), 페초라

해, 백해에 위치하는 해양 자원매장지들과 동해에 위치한 자원매장지에서 채굴하는 기업들을 위한 유용광물채굴세의 부과를 최적화하고 있음.

○ 법안은 다만 LNG 생산 또는 석유화학제품 생산만을 위해 채굴되고 사용되는 가스 컨덴세이트(연료천연가스 포함) 채굴 시의 유용광물채굴세율을 신설 생산공장들에서 채굴량 2,500억 CBM에 달할 때까지는 0%로 정함.

○ 구역 전체가 북극권보다 더 북쪽에 위치한 지하자원구역들에 있는(아르한겔스크주 경계, 코미 공화국 경계, 야말네네츠자치구 경계, 크라스노야르스크 변강 경계, 사하공화국 경계, 추코트카 자치구 경계) 지하자원구역 부존량의 개발 기한이 석유화학제품 생산시점으로부터 최대 12년을 초과하지 않을 경우에만 동 요율이 적용됨.

4. 러시아 극동북극개발부의 평가

○ 러시아극동북극개발부 알렉산드르 코즐로프 장관은 제안된 투자자 유인책이 인구 부족과 다른 인력개발 문제에 대처하기 위한 것이라고 말함. 그는 러시아 북극의 인구감소를 막는 방법은 대기업들에게 세제 혜택을 제공해서 일자리창출을 격려하는 것이라고 함.

○ 이러한 시도는 러시아 북극에 수천 개의 일자리를 창출하기 위한 것으로 세수가 감소해도, 이 세금 감면은 추가적인 사업기회 창출로 예산시스템에 긍정적 효과를 줄 것이라고 함. 위원회에 따르면, 러시아 예산상의 총 혜택은 1.9조루블(약 270억유로)가 될 것이라고 함.

○ 러시아 극동북극개발부 알렉산드르 크루티코프 차관은 모스크바에서 개최된 "아르티카-2020" 국제컨퍼런스에서 "러시아에너지부 평가에 따르면, 신규 세금우대 조치만으로도 북극에서 투자규모 15조루블의 9개 대형프로젝트들에 착수할 수 있을 것"이라고 말함.

○ 크루티코프 차관은 야말과 기단반도의 LNG 생산을 위한 가스 채굴 시의 유용광물채굴세 특혜는 모든 북극권 지역으로 확대될 것이라고 말함

5. 영산대 북극물류연구소(IAL) 의견

○ 러시아 북극권 개발 전략의 일환으로 인구부족 등 북극지역의 사회경제 문제까지 해결하려는 차원의 자원개발 투자 인센티브 제도로 보임

○ 특혜 도입의 궁극적 목적은 북극 자원개발 관련 대기업의 투자를 용이케 해주는 것이지만, 대기업의 참여과정에서 지역 중소기업의 발전도 동시에 꾀할 수 있을 것임.

○ 특혜 제도가 효과를 거두기 위해서는 도로, 철도 등 북극 지역의 수송 인프라 개선작업도 동시에 추진되어야 할 것임.

출처: www.ria.ru 2020.2.19.

<https://tass.ru/> 2020. 2. 11.

www.highnorthnews.com 2020.2.19.,

www.futureussia.gov.ru 2020.2.19.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/895545-7>

<북극해항로 운항>

○ 러시아 FESCO, 올해 북극해항로로 중량화물 운송 예정

▶ 러시아 극동의 복합물류운영사 FESCO사가 Nordic Svalbard호를 이용하여 4기의 RTGC를 북극해항로를 통해 페테르부르크(Petrolsport)에서 캄차트카의 프리모르스키 크레이 (Vostochnaya Stevedoring Company, Vrangal)로 운반할 예정임.

▶ 최소운송시간을 보장하기 위해 북극해항로를 통해 운송될 예정이며 28일 소요될 예정임. 수에즈항로로 운송할 경우에는 52일이 소요된다고 함. 외국적선 Nordic Svalbard호에 의한 연안운송을 위해 Rosmorrechflot 허가를 받았음

▶ RTGC는 각각 117톤이며 길이 26.2미터, 폭 13.미터, 높이 25.3미터임. 선적 및 운송을 위해 크레인은 분해되며, 전자기계시스템은 밀봉되어짐. 크레인의 트롤리는 각각 27톤이며 크레인으로부터 분해되어져 선적될 것이며 선적은 Nordic Svalbard의 크레인에 의해 이루어 짐.

▶ 총 5개월 동안의 프로젝트 실행기간이 소요될 것임. Global Ports Group의 요청에 의해 Liebherr-Rusland LLC engineers와의 협력에 의해 수행됨. 시장 수요와 고객수요에 의한 터미널간 설비 이동임.

출처: <https://www.maritimeprofessional.com/>, 2020. 01.30

○ 러시아 ROSATOM의 신규 원자력 쇄빙선 모터 이상 발생

▶ 현재 건조중인 세계 최대의 원자력 쇄빙선중 하나인 Arktika호가 시험운항 중 원인미상의 모터이상현상이 발생했다고 코메르상트지가 보도함. 2월 4일 시험운항 중, 선박 우현의 원자력반응기와 관련없는 전기추진모터가 고장났음. 코메르상트지는 300톤에 달하는 이 모터가 교체되어야한다고 보도함. 이는 선박의 풀 스케일 진수가 연기된다는 것을 의미함. 건조비용이 5.8억 달러인 이 쇄빙선은 원래 2017년 인도 예정이었으며 이미 원래 일정보다 늦은 것임.

▶ Arktika호는 러시아 LK60Ya급 원자력쇄빙선 시리즈의 선도 선박임. 러시아 정부는 원자력쇄빙선이 북극해항로 항해에서 핵심적인 역할을 담당할 거라 보고 있음. Arktika호의 자매선 Ural호와 Sibir호를 포함한 이들 선박은 배수톤수 33,500톤, 전장 173미터, 173MW급 출력을 가짐. 2024년 8,000만톤 북극해항로 물동량 달성을 위해 Arktika호 등의 원자력쇄빙선들이 러시아 북극해연안 6,000km를 연중 얼음이 없는 북극해로 만들 것으로 기대되고 있음

▶ Arktika호는 3월 혹은 4월에 원자력반응기 테스트를 위한 시험운항에 나설 것으로 예상되며, 자매선 Ural과 Sibir호는 2022년에 투입될 것으로 기대됨

출처: <https://bellona.org/>, 2020. 02. 17

< 자원 >

○ Rosneft사 세친 회장이 푸틴대통령에게 Vostok Oil project 설명

▶ 2월11일 이고르 세친 로스네프티 회장은 푸틴대통령에게 Vostok Oil Project 브리핑함. Vostok Oil 프로젝트에는 15개의 산업도시, 2개의 공항, 항만 800km 신규 파이프라인, 3,500km의 전선이 건설될 것임. 이 프로젝트 추진으로 10만개의 일자리가 창출될 것이라 함.

▶ 이 프로젝트는 여러 유전개발에 기반하며, Vankor지역의 3개 유전개발도 포함됨. 파이프라인 건설과 항만 건설로 북극해항로를 통해 연간 2,500만톤의 원유 수출 가능할 것임. 이 파이프라인은 또한 Payakha 유전 원유도 수송하게 됨. 2030년에 총 1억톤의 원유가 파이프라인을 통해 타이미르반도의 항만에서 수출될 수 있을 것임.

▶ 신규 프로젝트의 배경에는 크렘린의 NSR 상의 물동량 증대 열망이 있음. 푸틴 대통령은 2018년 5월 북극해항로 상의 물동량을 2024년까지 8천만톤이 되도록 목표치를 제시한 바 있음.

출처: www.thebarentsobserver.com 2020.2.11.

○ 국제 은행들 북극에서의 자원 프로젝트 금융 중단

▶ 영국 Lloyds은행은 북극과 남극에서의 석유가스프로젝트에 대한 금융을 중단한다고 밝힘. 미국은행 JP Morgan Chase도 북극에서의 자원프로젝트 금융을 중단한다고 밝힘. 실제 동시에 두 대형 국제은행들이 북극의 석유가스 채굴 프로젝트에 대한 파이낸싱 중단을 발표한 것임.

▶ 영국 Lloyds은행은 파리기후협정과 영국정부의 2050년까지의 기후중립경제 구축 의무를 감안, 석유가스부문 신사업정책을 발표했음. 미국 JP Morgan Chase는 금융이 북극의 신규 석유가스매장지 탐사 및 개발을 위해 사용된다면, 프로젝트 금융을 중단할 것이라고 발표함. 이 전에, ABN Amro, Societe Generale, Goldman Sacs 도 북극 석유가스 프로젝트 금융 중단 발표를 한 바 있음.

출처: www.oilcapital.ru 2020.2.26.

○ 러시아 각 북극지역의 지역별 주요 개발전략 내용

▶ 2월20일 모스크바에서 개최된 'The Arctic: Shelf Projects and Sustainable Development of the Regions (Arctic 2020)' 컨퍼런스에서 러시아 극동북극개발부 Alexander Krutikov 차관은 현재의 경제적 조건에 따른 북극지역개발의 프로젝트 우선순위를 설명하였으며, 극동북극개발부는 북극해항로 연안의 항만도시 개발을 지원할 것이라고 말함.

▶ "무르만스크는 북극해상운송회랑의 두 개의 허브중 하나가 될 것이며 러시아 대륙붕 프로젝트를 위한 서비스센터가 될 것이다. 노바텍이 대규모 해상설비건설을 시작하면서 이 지역은 세계에서 가장 큰 조선기술개발센터중 하나가 될 것이다. 몇몇 원자재들의 생산과 정련에 특화된 원자재센터가 건설될 것이다"라고 말함. 무르만스크는 북극개발지역에 대한 지식과 데이터 축적을 위한 인프라가 필요하며 이는 연구와 학문 인프라 개선을 말한다고 함.

▶ Yamalo-Nenets자치구는 전통적인 석유와 광물 센터에 더하여 두 개의 새로운 개발 프로젝트가 이루어질 것인데, Pechora LNG와 인디가 항만프로젝트임. “우리는 투자자를 찾고 있는 중이다. 이 프로젝트는 정부지원을 받을 실제 프로젝트이다”라고 차관이 강조함. 또한 이 지역은 러시아에 향후 15년 동안 LNG시장에서 중요한 위치를 주게 될 것이라고 말함. “최초의 높은 기술 수준의 가스화학 복합단지가 건설될 것이며 석유와 가스 서비스는 빠른 속도로 개선될 것이다. 이 지역을 지속가능하게 만들기 위해 접근하기 어려운 석유와 가스콘덴세이트 생산을 위한 조건을 만들 것이다”고 말함.

▶ 추코트카 지역의 중요 프로젝트는 Baimsky 구리와 반암 매장지이며 도로와 에너지 인프라의 개발과 페벡과 프로비데냐항의 현대화를 필요로 함. 새로운 북극 대학이 이 지역의 지속가능성을 향상시킬 것임. 이 대학은 고급 원격기술분야로 특화할 것이며 이 지역의 연구프로그램을 지원할 것임.

▶ Karelia 북부지역은 건설산업을 개발하게 될 것이며, Karelia 동부지역의 구리, 금, 몰리브데넘 광물, 수산자원과 임산물에 초점을 둔 원자재 집약지역이 될 것임.

▶ 차관은 Vorkuta지역의 개발은 큰 도전에 직면해 있다고 말하면서, 코미공화국의 유일한 지자체이며 북극의 한 부분이라고 말함. “석탄 산출량이 감소하고 있으며 도시자체가 축소되고 있다. 극동북극개발부는 이 지역이 러시아 지도에 계속 있도록 하기 위해 이 지역의 개발을 위한 자원을 찾아내야한다. 이 도시는 여러 경쟁 장점을 가지고 있으며 그것을 개발해야한다”고 덧붙였음.

▶ 야쿠티아는 Anabar, Lena, Yena, Indigirka와 Kolyma강과 직접 관련되어 있다고 강조하면서, 야쿠티아 북극의 개발을 위해서는 준설과 이 강들을 이용한 항해를 개척하는 것이 매우 필요하다고 강조함. 정부가 개발하려고 하는 광물자원의 매장지가 이 강들의 유역에 있다고 하면서, “극동북극개발부는 북부방면으로 상품을 운송하기 위해 교역과 물류망의 네트워크를 야쿠티아에 건설하는 시범 프로젝트를 진행할 것이다. 이는 식품공급 비용을 감소하는 데 목적을 두고 있다. 그리고 이는 개발연구소로 북동연방대학교에 초점을 두고 있다”고 말함.

▶ 한편, 차관은 아르한겔스크 지역의 매우 높은 경제적 잠재력을 평가했다. “이 지역은 신조선과 수리조선을 위한 자연조건을 가지고 있다. 여기에는 천연자원 센터가 있다. 아르한겔스크의 중요한 경쟁력은 북극 관련 과학과 교육을 위한 연방센터로 개발될 수 있는 사전 필요요소 모두를 가지고 있다는 것이다. 이 도시는 많은 경험과 잠재력을 가진 북극대학교가 있는 도시이다. 공식적으로 국가대학의 위치를 받았냐는 것은 중요하지 않다. 극동북극개발부는 러시아북극개발의 전반적인 연구개발을 지원할 것이다”고 말함.

▶ 차관은 2035년까지의 북극의 정부전략 기초에 대한 작업이 완성되었으며 대통령의 승인을 기다리고 있다고 덧붙였음.

출처: <https://arctic.ru/>, 2020. 02. 19

< 북극물류 >

○ 핀란드 장관, 핀란드-중국간 화물철도의 중요성 강조

▶ 핀란드 Ville Skinnari 개발협력통상부 장관은 중국과 노르딕 협력을 위해 핀란드-중국간 화물열차 연결의 중요성을 강조함.

▶ 장관은 노르웨이와 스웨덴 기업들은 핀란드와의 물류협력에 관심이 많다고 하면서 “이 기업들은 철도를 통해 중국과 러시아로 화물을 운송하는 것을 희망하며, 핀란드는 철도를 통해 중국으로 빨리 운송할 수 있는 채널을 가지고 있다”고 말함. 노르딕국가들은 운송대안들을 전략적으로 통합해서 보는 것이 중요하다고 하면서, 아시아방면으로의 운송 속도가 중요하다면 핀란드가 해법이 될 수 있다고 말함. 철도는 신속히 운송되어야만 하는 고부가가치 상품을 위해 특히 중요하다고 말함.

▶ 핀란드 동남부에 있는 Kouvola시와 중국 북동부의 서안간 열차서비스가 2017년 시작되었음. 현재 UPM Forest Products사가 이 철도망을 사용하고 있으며, 현재 화물터미널이 건설 중임. Kouvola외에 핀란드-중국간 컨테이너 철도 운송은 Vuosaari에서 John Nurminen사가 취급하고 있음.

출처: <http://www.china.org.cn/> 2020. 02. 02

○ 북극해항로를 위한 새로운 허브항 건설 구상

▶ 러시아 Prbrezhny사가 Arctic-2020 컨퍼런스에서 무르만스크와 키르키네즈 사이에 새로운 허브항 건설 추진계획을 밝힘

▶ 러시아의 노르웨이와 핀란드 국경으로부터 수 킬로미터 떨어진 수심이 깊고 얼음이 없는 피요르드 해역은 러시아 북극에서 전략적으로 매우 중요한 위치로 인식되어 왔음. Liinakhamari항은 노르웨이에서 단지 몇 킬로미터 떨어진 바렌츠해 연안에 있으며, 구소련이 후에는 이 항만의 Pechenga만에서는 상업적, 국방적 관점에서 아무런 활동이 없었으며, 단지 수산업자들이 활동해왔음.

▶ Prbrezhny사가 Pechenga만 지역에 대한 거대한 개발계획을 준비하고 있음. Arctic-2020 컨퍼런스에서 이 회사의 대표가 2024년 중반까지 신항만 콤플렉스를 건설하겠다고 발표했다. Arctic-2020 동안 MOU가 진행될 것이라고 하며 필요한 프로젝트개발 문건이 승인될 것이라고 함. 동시에 이 프로젝트를 위한 엔지니어링 준비가 시작될 것이라고 동사의 프로젝트 담당자 Yevegeny Sychev씨가 PortNews사에 말함.

▶ Liinakhamari항에는 연간 50만 TEU를 처리할 수 있는 컨테이너 터미널이 건설될 것이며, 환적화물을 주로 취급하면서 다양한 화물 백만 톤을 환적하는 설비를 갖추 것이라고 Sychev씨가 말함.

▶ Pribrezhny사는 이 지역의 Cngrey Chibis장관이 주도하고 있는 자유무역지역의 장점을 활용하겠다고 함. 자유무역지역 지정은 러시아 극동북극개발부가 지원하고 있으며 2019년 12월 말에 무르만스크에서 장관급 정부회의에서 논의되었으며 콜라반도의 몇몇 지역에 해당될 수 있음.

▶ Liinakhamari항의 새로운 계획은 이 지역에 대한 이전 프로젝트위에 만들어졌음. 1990년 대 초 이후 이 지역에 큰 해양항만건설을 위해 계획이 있었음. 최근에는 여러 그룹의 개발업자들이 3,400만톤 규모의 해양항만건설을 위해 준비하고 있었음. 투자는 1,136억 루블에 달할 것임.

▶ 이 프로젝트를 지지하는 Mikhail Shmakov는 2019년 푸틴에 대해 지원을 요청한 적이 있음. 코메르상트지에 따르면 중국, 오만, 남한이 이 프로젝트에 대한 관심을 표명했다고 함. 그러나 Liinakhamari 항을 추진하는 업체들은 아직 푸틴의 지원을 획득하지 못했음. 코메르상트에 따르면 러시아 보안위원회 Nikolay Patrushev씨가 국경에 지나치게 가까워서 보안 문제가 있다는 점을 들어 이 프로젝트에 문제를 제기하고 있다고 함. Nikolay Patrushev씨는 이 프로젝트가 여전히 개념적 수준에 머물고 있으며, 경제적 측면에서의 평가가 이루어지지 않았으며 투자를 필요로 한다고 말함. 게다가 북극에서 활동하고 있는 어떤 기업들도 관심을 표명하고 있지 않다고 강조하고 있음. 더하여, 북방함대는 Pechenga만과 인접해역에서 활발하게 운용되고 있다는 점을 강조하고 있음.

▶ 러시아 정부의 무관심 때문에 Mikhail Shmakov씨가 이 프로젝트를 포기하지는 않을 것으로 보이며, 코메르상트지에 이 프로젝트를 계속 진행할 것이라고 했음. 이 프로젝트는 이 항만이 DWT 30만 톤에 달하는 선박이 접안할 수 있는 유일한 북극해의 항만이 될 것이라는 점을 강조하고 있으며 이 항만 근처에 있는 무르만스크와 Nickel를 잇는 도로와 연결되는 철도를 건설하는 계획도 포함되어 있음.

▶ 이 항만이 건설되면, 비슷한 계획이 진행되고 있는 노르웨이 키르키네즈의 계획에 걸림돌이 될 것임. 키르키네즈항 개발자들은 핀란드 로바니에미로 이어지는 철도를 가진 항만을 건설하려고 함.

▶ Pechenga만은 수심이 깊고 겨울에도 얼지 않음. Mid-War 중에는 핀란드에 속했으며, 핀란드 기업들이 인근의 니켈광산으로부터 광물을 수출하는 데 이 피요르드를 사용하면서 Liinakhamari항에서 많은 활동이 있었음. 2차세계대전 중에는 독일이 이 피요르드에 요새를 건설하였으며, 독일의 공장으로 니켈을 운송하기 위해 Liinakhamari항을 이용했음. 2차세계대전 후에 소련은 이 피요르드에 잠수함기지를 건설하여 북해함대가 사용했음. Liinakhamari항에 연안경비대 선박이 정박하기도 했음.

출처: <https://thebarentsobserver.com> 2020.2.

< 국제협력 >

○ 석유, 가스의 탐사, 개발, 인프라 개발 지원 세금 감면

- ▶ 러시아 정부는 북극에서의 석유와 가스의 탐사와 개발, 인프라 개발을 촉진할 세금 감면에 대한 법률을 제출했음.
- ▶ 북극에 새로운 항만을 건설하는 기업은 개정 법률에 따라 항만운영 이후 첫 10년 동안 0% 세금 혜택을 받게 됨. 이 지역에서 활동하는 선사도 수출화물선적과 쇄빙선 서비스에 대한 부가세도 없다고 말함. 몇몇 중요한 세금 감면이 내륙과 대륙붕에 위치한 석유와 가스 프로젝트에 주어질 것임. 새로운 규정은 2035년까지 장기 북극개발전략의 기초가 될 것이라고 극동북극개발부가 말하면서 이 전략방안은 2020년 1/4분기 말에 확정 수립될 것으로 기대됨.
- ▶ 새로운 세금 감면은 북극 네네츠 지역의 Indiga항만 건설 프로젝트에 40억 달러를 지원할 수 있을 것이며, 여기에는 석탄, 일반화물, 목재와 칼륨비료를 위한 터미널이 포함됨. 항만건설은 2021년에 시작될 것으로 기대되고 2025년 즈음에 운영이 시작될 것임.
- ▶ Indiga항의 환적 능력규모는 연중 8,000만톤으로 평가됨. 이에 더하여 사베타와 무르만스크 항을 위한 확장 프로젝트가 계획되어 지고 있음.

출처: <https://dredgingandports.com/>, 2020. 02. 13

○ IMO, 북극에서의 HFO 사용 금지(Ban) 일정 결정

- ▶ IMO는 2024년부터 북극에서 HFO의 운송과 사용을 단계적으로 중지하는 규정시안에 동의하였으나, 환경단체들은 HFO 사용 금지를 2029년까지 연기했다고 비판하고 있음.
- ▶ IMO와 참여국들은 최근 10년 동안 북극에서의 HFO를 금지하는 방향으로 논의를 진행해왔으며, 오염예방과 대응에 대한 부위원회(PPR7 : Sub-Committee on Pollution Prevention and Response)가 2024년 중반부터 HFO의 운송과 사용을 금지하는 시안에 동의했음. 남극을 둘러싸고 있는 해역에서는 이미 HFO사용이 금지되었음.
- ▶ 2019년 이루어졌던 논의에서 캐나다와 러시아가 HFO금지에 반대하는 입장을 보였으나 올해 회의에서는 캐나다가 입장을 바꾸었음. 북극연안국 중에 러시아만 거부하고 있었음. 규정초안은 북극연안국가에 대해서 자국의 선박이 자국 해역을 항해하는 경우에는 2029년 7월 1일까지 HFO를 용인하고 있으며 이는 러시아의 양보를 이끌어내기 위함이었음.
- ▶ 이는 러시아가 러시아의 북극해항로를 항해하는 자국 선적 선박이 2019년 7월 1일까지 북극해항로에서 HFO를 운반하거나 사용할 수 있다는 것을 의미함. 북극해항로를 따라 운송된 물동량은 지난 10년 동안 10배 증가하였음. 환경단체들은 북극이 향후 10년 동안 HFO의 위협에 노출되도록 한다고 비난하고 있음. 초안은 2020년 10월 IMO의 MEPC (Marine Environment Protection Committee)에서의 논의를 위해 전달되어졌음.
- ▶ 이 규정초안에는 또 다른 허점이 있음. 자국선적 선박이 자국의 영해를 항해하는 경우에 HFO의 사용이 허용되는 것에 더하여, 이중선체(double-hulled) 선박도 역시 2029년 중반까지

HFO운송과 사용이 용인된다는 것임. 노후된 단일선체 선박들은 이중선체선박으로 대체되면서 2029년까지 새로운 규정의 적용이 면제될 것이며, 결과적으로 HFO를 사용하거나 운송하는 선박의 총수는 IMO의 새로운 규정이 도입된다하더라도 2029년까지 계속 증가할 것임.

▶ 환경단체들은 이런 면제들이 HFO 금지에 대한 규정을 심각하게 약화시킨다고 말하고 있음. 러시아의 북극해는 천연가스 프로젝트와 관련된 물동량이 증가하고 있으며, 운항선박 대부분이 러시아 선적이므로 2029년까지 HFO사용이 허용되는 것임. 2019년 북극해항로 통항신청 선박 799척중에서 682척이 러시아 선적이었으며 이는 85퍼센트였음. 환경단체들은 새로운 규정은 2024년까지 북극해에 대한 어떤 보호방안도 제공하지 않고 있다고 강조하고 있으며, 북극해에서의 물동량 증가로 HFO사용은 2024년까지 급증할 것이라고 함. 이 지역에서 사용되는 해상연료가 이 지역에서의 사용되는 연료의 60%에 달한다고 함. 2015년 북극해를 항해한 전체선박은 83만 톤 이상의 HFO를 선박하고 항해하였으며 이는 2012년에 비해 2배 이상 임.

▶ 북극에 관한 IMO의 노력은 환경단체들의 밀착적인 감시를 받아오고 있음. HFO추방에 더하여 IMO는 북극에서의 탄소배출감소에 대한 요구를 받아오고 있음. 최근 연구는 초저유황유 사용을 강제하는 IMO의 새로운 규정이 예상치 못한 북극환경에 특히 악영향을 주는 대량의 탄소를 배출할 수 있다고 함.

출처: <https://www.highnorthnews.com/>, 2020. 02. 24