

# KMI 북방물류리포트

**VOL.149**  
OCT 30 2020

발간년월 2020년 10월 30일 (통권 제149호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
발행인 장영태 총괄 이주호 감수 최재선 담당 김엄지/김지영 발행처 한국해양수산개발원  
자료문의 종합정책연구본부 북방·극지역구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



## 주요 동향

- 러, 무르만스크 항만에 국제 북극 클러스터 조성한다.
- '러시아 북극권 개발전략 · 2035 국가안보 비전' 승인
- 보험사, 북극항로 보험상품 개발 놓고, 고민에 빠지다.
- 카작, 러시아 철도 사업으로 코로나 팬데믹을 견디다.

## 전문가 칼럼

- 러시아의 북극권 인프라 개발 전략과 동향

## 주요 통계

- 2020년 7월 러시아 해역별 항만 물동량
- 2020년 7월 러시아 극동 지역 주요 수출입품목 규모
- 2020년 7월 러시아 극동 지역 주요 수산물 수출 규모



## 주요 동향



### 러, 무르만스크 항만에 국제 북극 클러스터 조성한다.

#### ■ 북극 무르만스크 항만에 약 50억 루블(약 6,500만 불) 규모의 국제 북극 클러스터가 조성될 계획임

- 러시아 언론사 텔레보이 페테르부르크(Delovoy Peterburg)에 따르면, 북극 무르만스크 항구 구역에 국제 북극 클러스터가 조성될 계획임
- 무르만스크주 정부에 따르면 프로젝트 실현을 위한 투자 규모는 약 50억 루블(약 6,500만 불)이 될 것임
- 이 프로젝트에 극동북극개발기금 (Fond razvitiya Dal'nego Vostoka i Arktiki)이 참여할 예정임
- 극동북극개발기금 대표 알렉세이 체쿠노브(Aleksei Chekunov)와 무르만스크 주지사 안드레이 치비스(Andrei Chibis)는 동 지역의 투자 프로젝트 실행에 관한 협력 협정을 체결함

#### ■ 국제 북극 클러스터는 무르만스크 항만 구역의 복합적인 재개발을 통해 이루어질 것임

- 국제 북극 클러스터는 무르만스크 항만의 재개발을 통해 지어질 예정임
- 무르만스크주 정보부에 따르면, 클러스터에는 컨벤션 센터, 북극 국제 생태 박물관, 북극 관광 및 북방 디자인센터, 연구소, 식료품점, 중소기업 개발 단지 및 공원이 조성될 것임

#### ■ 이 프로젝트는 선도개발구역에 건설될 예정임

- 2020년 5월 무르만스크 항구가 있는 콜라만(Kola bay) 동부 및 서부해안의 부지는 선도개발구역으로 선정되었음

그림. 무르만스크 항만



자료: [https://www.dp.ru/a/2020/08/26/V\\_portu\\_Murmanska\\_hotjat\\_s](https://www.dp.ru/a/2020/08/26/V_portu_Murmanska_hotjat_s)

김지영 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실  
(jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765)

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터  
(s.vostrikova1608@gmail.com/051-797-4765)

---

#### 참고자료

- a) [https://www.korabel.ru/news/comments/v\\_portu\\_murmanska\\_hotyat\\_soizat\\_arkticheskiy\\_klas\\_ter\\_zh\\_5\\_mld\\_rublej.html](https://www.korabel.ru/news/comments/v_portu_murmanska_hotyat_soizat_arkticheskiy_klas_ter_zh_5_mld_rublej.html)(2020.10.12. 검색)
- b) [https://www.dp.ru/a/2020/08/26/V\\_portu\\_Murmanska\\_hotjat\\_s](https://www.dp.ru/a/2020/08/26/V_portu_Murmanska_hotjat_s)(2020.10.12. 검색)

# ‘러시아 북극권 개발 전략2035 국가안보 비전’ 승인

## ■ 러시아의 3대 북극 정책문서 중 하나<sup>a)b)</sup>

- 이 정책문서는 지난 3월 푸틴 대통령이 서명한 러시아 북극정책관련 최고 문서인 ‘2035 러시아 연방 국가정책 기반’의 맥을 잇는 문서로 극동 북극개발부가 지난 5월 중앙정부 검토를 위해 해당 전략문서 초안을 제출하였음
- 호주 데킨 대학(Daikin University, Australia)의 엘리자베스 뷰캐넌(Elizabeth Buchanan) 교수는, 기본적으로 러시아의 북극권 전략을 이해하기 위해 읽어야 하는 필수 정책문서는 3가지로 이번에 승인된 문서가 러시아 북극권 핵심 정책안 중 하나라고 주장하였음
- 러시아 북극관련 필수 3가지 정책문서는 1)국가 정책문서: 러시아 정부의 북극관련 의제 및 주요 목표를 설정해둔 문서, 2) 북극권 사회-경제 개발 정책: 러시아의 북극지역 사회 경제적 개발과 관련하여 실질적인 적용 방안을 고안한 문서, 3) 북극권 개발전략 및 2035 국가안보 비전으로 앞서 발표된 국가정책과 사회경제 발전 계획이 실행되기 위한 다양한 메커니즘을 명기하고 있음

## ■ 러시아 국내의 북극 우선과제는 <sup>a)c)</sup>

- 새롭게 승인된 러시아 북극 개발전략은 러시아의 사회경제적 발전 및 국가안보 분야에 있어 해당 지역의 역할을 강조하고 있으며, 또한 전략 구현을 위한 주요 메커니즘을 포함하여 북극권 개발, 구현 단계들, 예상 결과의 목표 및 과제들을 설명하고 있음
- 해당 전략은 1단계(‘20~’24), 2단계(‘25~’30), 3단계(‘31~’35)로 구분되어 진행될 계획이며, 목표달성을 보장하기 위해 러시아 연방 국가 프로그램의 북극지역 사회경제 개발 및 해당 지역 국가 프로그램 개정안이 도입될 예정
- 특히 북극항로 인프라 개발 계획 이행을 위해 다양한 목표들이 제시되었음. 북해, 바렌츠 해역, 화이트 해역, 페토라 해역의 항로를 위한 해당지역에서의 종합적인 항만시설 개발 목표가 포함되어 있음
- 또한, 해당 정책문서는 기후 온난화의 심화, 자연적인 인구 감소 및 인구의 이동, 공공서비스에 대한 접근성 저하, 질병의 위험 증가 등 북극권 개발을 지체하는 지역 현황 및 위협요소들에 대하여 설명하였음

## ■ 러시아의 차기 북극이사회 의장국 임기 <sup>a)d)</sup>

- 러시아는 아이슬란드로부터 북극이사회 의장국 역할을 2021년 5월 인계할 예정. 북극지역에서 기후변화의 심화 및 지정학적 긴장도가 고조되고 있는 가운데 러시아의 북극이사회 의장국 임기기간 동안 기후변화와 안보이슈에 대하여 전문가들은 우려하고 있음
- 러시아 의장직 임기(2021~2023) 동안 ‘지속 가능한 북극 개발’과 북극 원주민의 문화유산을 지원하는 프로그램 등이 우선순위에 포함될 것으로 예측되고 있음

이경호 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(klee88@kmi.re.kr/051-797-4942)

---

#### 참고자료

- a) <https://tass.com/politics/1216647>(2020.10.29. 검색)
- b) <https://www.arctictoday.com/putin-approves-russias-updated-arctic-development-strategy/>(2020.10.29. 검색)
- c) <https://arctic.ru/news/20201027/985740.html>(2020.10.29. 검색)
- d) <https://www.americansecurityproject.org/russia-and-the-arctic-council-what-happens-next/>(2020.10.29. 검색)

## 보험회사, 북극항로 보험상품 개발 놓고, 고민에 빠지다.

### ■ 북극지역 사고사례가 적어 위험 예측 모델링이 불가능한 상황<sup>a)</sup>

- 기후변화로 새로운 항로의 개척 가능성이 높아지며, 유럽과 아시아 해운시장의 운송비용을 절감할 수 있는 북극항로 개발에 관하여 갈망이 높아지고 있음. 반면에 북극항로의 물동량이 증가하며 관련 보험회사들은 사고발생으로 인한 손실금액 보증에 고심에 빠진 상황
- 세계 해양보험시장을 선도하는 국제해양보험연맹(IUMI, International Union of Marine Insurance)은 북극은 매우 새로운 영역이며 해당 지역에서의 해상 사고, 사상자, 충돌 또는 기름 유출에 관한 장기간의 데이터 부재로 위험 예측 모델링이 불가능
- IUMI의 보고서에 따르면, 지난 몇 년 동안 해양 보험사들이 보험료 수입보다 선박 피해로 지불한 금액이 더 커 선박보험에 관하여 철수를 희망하고 있는 상황이며, 더욱이 북극과 같이 데이터가 전무한 시장에서 위험을 감수하려는 욕구가 높지 않음

그림. 북극관광선 MS Polarstar



자료: <https://www.arctictoday.com/as-arctic-shipping-routes-open-up-insurers-are-grappling-with-many-unknowns/>

### ■ 북극해 임시보험에 대한 수요<sup>a)</sup>

- 북극항로를 통해 유럽과 아시아를 왕복하는 기간은 대략 30일 미만으로, 수에즈 운하 노선보다 최소 10일 절감할 수 있음. 철광석 또는 곡물을 운반하는 화물선 연료, 식량, 선원, 임



금, 통행료 등 대략 20만 달러 이상 절감할 수 있는 상황

- 노르웨이 노르드 대학의 연구 결과에 따르면 2015~2019년 동안 북극항로를 이용한 항해 횟수가 대략 58% 증가하였음. 해운분야 보험 담당자들 또한 북극항로를 이용하는 무역 규모와 횟수가 증가할 것으로 판단하고 있음
- 전문가들은 선박이 빙산에 충돌하는 위험 보다 냉해로 장비가 손상되어 오작동 또는 선박 운항이 불가능해 지는 경우를 더 걱정하고 있음. 보험회사 알리안츠 그룹(Allianz Group)의 2020년 해운안전보고서를 보면, 2019년까지 보고된 512건의 해상사고 중 기계과손 및 고장 건수가 절반 가까운 비중을 차지하였으며, 그외 다른 사건들로 선체 균열, 선내 폭발, 침몰 등이 있음
- 북극항로를 통해 항해를 시도해본 업체들은 자체적으로 위험을 평가하여 매 항차마다 5만~12만 5000달러 선박보험에 가입하여 운영하고 있는 실정임

이경호 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(klee88@kmi.re.kr/051-797-4942)

---

#### 참고자료

- a) <https://www.arctictoday.com/as-arctic-shipping-routes-open-up-insurers-are-grappling-with-many-unknowns/>(2020.10.29. 검색)

## 카작, 러시아 철도 사업으로 코로나 팬데믹을 건다.

### ■ 2020년 말까지 카자흐스탄 철도 구간 제조업체인 ARBZ는 합의된 내용에 따라 러시아 철도에 5만 톤의 철도 건설 부품을 수출할 계획임

- 올해 9월 이미 1차로 철도 부품이 러시아로 선적되었음
- 코로나19 팬데믹 상황에서, 유라시아 경제연합 내 최대 철도 납품업체로서 러시아 철도 건설을 위한 납품에 합의하여 진행하는 점은 이례적임
- 카자흐스탄 회사 악토베 철도구간공사(Aktobe Rail and Section Works, ARBZ)는 검역을 포함한 코로나바이러스 규제에도 불구하고, 약 800명의 직원을 고용하여 공장을 가동하여 생산을 지속하고 있음
- ARBZ는 이미 우크라이나, 에스토니아, 라트비아, 벨라루스, 우즈베키스탄, 키르기스스탄, 조지아, 터키 등으로 철도 부품을 수출한 바 있음

### ■ ARBZ는 국제 품질 요건을 준수하며, 8만 5600km에 달하는 철도 구간에 대해 러시아 철도청이 요구하는 조건에 맞춰 생산할 수 있다는 점이 특징적임

- 러시아 철도에 5만 톤의 철도 부품을 납품하는 협정은 2020년 ARBZ의 최대 거래 중 하나이며, 이를 계기로 러시아 철도에 납품하는 물량이 매년 증가할 것으로 기대됨
- 현재 ARBZ는 고속철도 운행 기술을 시속 141~200km의 속도로 운행하는 여객열차 및 화물열차 이동 구간 건설에 적용하고 있음
- 이와 함께 ARBZ는 시속 200km 이상의 속도로 달리는 여객열차 운행을 위한 특수 레일을 생산할 수 있는 기술력을 보유함

### ■ 악토베 철도구간공사는 2013년 4월부터 운영되었으며, 총 사업비는 1억 9천만 달러에 달함

- 이 공사는 카자흐스탄 JSC(바이테렉<Baiterek> 홀딩스의 자회사) 개발은행이 소요 자금의 70%를 지원되었음
- 이 은행은 카자흐스탄의 산업 및 혁신 기술 개발을 위한 국가 프로그램의 일환으로 자금을 지원받음



- 카자흐스탄 JSC 개발은행은 카자흐스탄의 비자원 부문에 투자하여 카자흐스탄의 지속가능한 경제 발전을 도모하고 있음

그림. ARBZ 공장 철도 생산 과정



자료: sputniknews.com

김현진 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원  
(hyunjink24@gmail.com)

---

#### 참고자료

a) <https://sputniknews.com/world/202009251080573620-kazakh-rail-business-defies-pandemic-to-supply-russia/>(2020.10.27. 검색)



## 러시아의 북극권 인프라 개발 전략과 동향

배규성 경희대학교 국제지역연구원 HK연구교수

### 러시아가 북극에서 기대하는 것은 무엇인가?

2020년 3월 6일 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 '2035년까지 러시아 연방 정부 정책의 기본 원칙'(기본원칙 2035)을 승인했다. 새로운 정책 문서는 향후 15년 동안 러시아의 북극에서의 국익, 정책 목표 및 정책 이행 메커니즘을 정의하고 있다. 이 문서는 러시아와 북극 인접국 간의 긴장이 고조되고, 2021년 러시아가 북극이사회 의장국을 맡기 직전인 시기에 발표되었다. 「기본원칙 2035」, 즉 이 정책 문서가 도입하는 새로운 요소와 그것의 북극 협력의 미래에 대한 의미를 이해하는 한 가지 방법은 북극 지역을 다루는 러시아의 가장 최근 전략문서인 2008년 채택된 「기본 원칙 2020」과 직접 비교하는 것이다.

표. 「기본 원칙 2020」(2008)과 「기본 원칙 2035」(2020) 비교

「기본 원칙 2020」(2008)	「기본 원칙 2035」(2020)
<ul style="list-style-type: none"> <li>러시아 북극지역(RAZ)을 국가의 사회적 경제적 발전 문제의 해결을 위한 전략적 자원기지로 활용</li> <li>북극을 평화와 협력 지역으로 유지</li> <li>북극권의 독특한 생태적 시스템을 보존</li> <li>북방항로를 북극권에서의 러시아의 국가적 운송루트로 이용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>러시아의 주권과 영토적 통합성 확보</li> <li>러시아 북극지역(RAZ)을 전략적 자원기지로 활용하여 국가적 경제 발전을 가속화</li> <li>북극을 안정적이고 호혜적인 파트너십을 가진 평화지역으로 보존</li> <li>러시아 북극권 인민들의 높은 삶의 질과 번영을 보장</li> <li>북방항로를 국제적으로 경쟁력이 있는 국가적 운송회랑으로 개발</li> <li>북극권의 환경과 러시아연방 북방 토착 소수민족들의 전통적 영토와 생활방식의 보호</li> </ul>

「기본 원칙 2020」(2008)과 「기본 원칙 2035」(2020) 사이에는 차이점이 거의 없다. 후자가 전자를 보완, 발전시켰다.(아래 표1 참조) 특히 두 정책문서 모두 북극을 러시아 경제성장의 주요 자원기지로 지정하고 있다. 러시아 국내총생산(GDP)의 10%와 러시아 수출의 20%가 현재 북극에서 생산되고 있다는 점을 감안하면 이는 놀라운 일이 아니다.

## 인프라 구축은 러시아 북극지역(RAZ) 개발의 기초

러시아는 북극권 육지면적의 40% 이상, 북극권 인구의 50%, 북극해 해안선의 50%를 차지하는 북극권 영토대국이자 인구대국이며, 해양국가이다. 북극해에 한하면, 북극해 최대의 해양국가이다. 러시아가 바다의 부를 인식하고, 이를 추구하기 시작한 것은 피터 대제의 해군 창설과 해양력을 적극적으로 양성한 이후부터이다. 소비에트의 국방 정책 및 자원개발 정책을 계승한 러시아도 현재 이런 맥락에서 북극권 개발에 나서고 있다.

러시아 연방 국가 프로젝트 "핵심 인프라의 현대화 및 확장을 위한 종합 계획"<sup>(a)</sup>에 따르면, 러시아의 핵심 인프라는 크게 두 가지로 나눌 수 있다.

첫째, 수송 인프라<sup>b)</sup>이다. "수송 인프라의 현대화 및 확장을 위한 종합계획"은 철도, 항공, 도로, 해상 및 강과 관련된 인프라의 확장 및 현대화를 통해 러시아 영토의 경제적 연결 수준을 높이는 것을 목표로 한다.

둘째, 에너지 인프라<sup>c)</sup>이다. "에너지 인프라의 현대화 및 확장을 위한 종합계획"은 에너지의 수급 보장을 목표로 한다. 에너지 인프라는 석유 및 가스 파이프 라인과 석탄, 수력 및 원자력 발전소를 포함한다.

러시아 북극권 인프라의 핵심은 항만이다. 특히, 해항(seaports)은 북방항로(NSR)과 연계되어 국제/국내 수송 시스템의 핵심 연결 고리 중 하나일 뿐만 아니라 화물 회전율(cargo turnover)과 수출을 늘리기 위한 기본 조건이다. 따라서 러시아 경제성장에 기여하는 핵심 인프라이다. 바로 이것이 항만 활동이 국가 우선순위 중 하나가 된 이유이다. 한편 항만 건설 자체뿐만 아니라 항만에 접근하는 도로 및 철도를 포함한 모든 교통 인프라 및 기타 인프라의 개발도 중요하다.

러시아 연방 국가 프로젝트 "핵심 인프라의 현대화 및 확장을 위한 종합 계획"<sup>(d)</sup>에 따르면, 러시아의 항만(해항)과 철도를 제외한 러시아의 핵심 인프라는 크게 다섯 가지로 나눌 수 있다.

첫째, 운송 및 물류 센터(Transport and logistics centers), 둘째, 경제 성장 거점 간의

커뮤니케이션(교통, 도로), 셋째, 지역 공항 및 항공노선 개발(Development of regional airports and routes), 넷째, 고속철도 서비스(High speed rail service), 다섯째, 내륙 수로(Inland waterways) 등이다.

북극의 발전은 순차적이고 다단계적인 과정이지만, 많은 인프라 및 기술 과제가 남아 있으며, 가까운 미래에 그 해결책은 이 지역의 발전에 달려 있다. 유망 지역의 개발은 기존 인프라의 유지 관리 및 현대화와 병행하여 생산구역 외부의 인구를 위한 편안한 생활환경을 조성해야 한다.

「러시아 해운항만 인프라 개발 전략 2030」<sup>e)</sup>은 2010년 7월 30일 러시아 연방 교통부 명령 № 167 "러시아 해운항만 개발 전략 실무 그룹의 창설"에 의해 법적 근거를 마련했다.<sup>f)</sup>

이 전략의 전략실현 목표는 다음과 같다. “지역통합 개발에서 국가의 역할에 따라 해상항구의 혁신적인 인프라를 형성하고, 수송거점(교통허브)에 통합함으로써, 해상 항구나 항구로의 접근에서 화물 환적 및 해상항해 안전보장을 통해 러시아 경제, 대외 무역과 대중의 요구를 충족시킨다.”<sup>g)</sup>

## 현재 러시아 북극권의 인프라 개발의 상황은 어떠한가?

현재 진행 중인 러시아 해운항만 인프라 개발 핵심 프로젝트들은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 무르만스크 교통 허브 개발 프로젝트(바렌츠해) : 무르만스크의 석탄 터미널인 ‘라브나’를 포함하여 무르만스크 운송 허브의 건설은 북방항로(Northern Sea Route)와 연계된 액체 및 벌크 화물, 대용량 컨테이너, 건설용 화물 및 공급용 화물을 처리하기 위해 연중 운영되는 심해 항구를 제공한다.

둘째, 크라스노다르 변강주의 타만항의 확장 프로젝트(흑해) : 석탄, 유황 및 광물질 비료를 취급하는 타만 벌크 터미널(Taman Bulk Terminal)과 타만 곡물터미널(T3T, Taman grain terminal)은 흑해로부터 해외로의 통로를 확보하게 해준다.

셋째, 우스트-루가항의 노보트란스 범용 터미널 건설 프로젝트(발트해) : 우스트-루가의 다기능 터미널 단지 루가포트(LUGAPORT) 건설 프로젝트의 틀 내에서 노보트란스 그룹(Novotrans Group of Companies)이 건설 중인 곡물 터미널의 건설과 광물질 비료 터미널인 ‘울트라마르’와 ‘에브로힘’은 항만의 화물 처리 용량을 크게 늘릴 수 있다.

넷째, 크라스노야르스크 변경주의 디손항(차이카 석탄 터미널) 항만 인프라 시설의 건설 및 재건 프로젝트(카라 해) : 이 프로젝트는 파이야흐스키 유전과 북-파이야흐스키 유전(타날라우 석유 터미널)과 연결된다.

다섯째, 하바롭스크 변경주의 바니노항의 특수 석탄 환적 터미널인 ‘바니노트란스우골’ 건설, 연해주의 ”보스토치니-나호트카“ 수송 허브 개발, 블라디보스톡 자유항 제도, 특수 석탄 터미널인 수하돌 항구와 베라 항구 개발 프로젝트.(동해, 오희츠크해) : 이들 프로젝트들은 항만의 벌크 화물 처리 용량을 크게 늘릴 수 있다.

그러나 지금까지의 인프라 개발 상황과 최근의 국제정세와 상황들은 러시아 정부가 항만 관련 핵심 인프라 투자에 집중할 수 없도록 하고 있다.

첫째, 러시아는 크림반도 병합(2014. 3) 이래 서구와 냉전 이래 최악의 국제관계를 경험하고 있으며, 미국과 EU의 경제 제재를 받고 있다. 제재의 영향력은 여전히 러시아 경제에 타격을 주고 있다. 러시아는 심각한 경기침체(Stagnation) 상황을 겪고 있다.

둘째, 국제 에너지 가격의 하락(-50%)은 러시아의 국가 재정 및 경제에 큰 마이너스 영향을 주고 있다. 세계은행의 최신 러시아 경제 보고서(시리즈에서 #43)<sup>b)</sup>에서 러시아 경제 성장의 하락은 2020년 1월과 5월 사이에 53% 하락한 원유 가격의 폭락으로 더욱 악화되었다.

셋째, 거의 50%에 가까운 루블화의 가치하락(devaluation)은 러시아 경제에 악영향을 미쳐, 심각한 자본유출, 대외투자(DFI) 격감 등의 결과를 야기했다.

넷째, 러시아 경제는 최근의 코로나 바이러스의 세계적 대유행으로 더 심각한 불황에 직면하게 되었다. 세계은행의 최신 러시아 경제 보고서에 따르면, COVID-19로 인한 글로벌 경기 침체로 인해 러시아의 2020년 GDP 성장률은 11년 만에 최저치인 6%로 감소할 것으로 예상되고 있다.

따라서 러시아의 항만 인프라 개발과 관련하여 다음과 같이 전망해 볼 수 있다.

첫째, 러시아의 항만 인프라 개발의 특징 중 하나는 민간이 투자를 주도한다는 점이다. 그러나 러시아 경제의 심각한 침체 상황과 더불어 세계경제의 침체 상황은 민간의 항만 인프라 투자를 쉽지 않게 만들 것으로 보인다.

둘째, 러시아 경제 침체의 영향은 러시아의 재정 상태를 열악하게 만들어 모든 인프라 관련 투자가 지연되고 있는 상황이다.

셋째, 특히 코로나 바이러스와 관련된 글로벌 경기침체는 러시아의 인프라 개발에 대한 대외투자를 어렵게 만들어 러시아 항만 관련 인프라의 현대화와 개발을 더욱 어렵게 만들고 있다.

## 참고자료

- a) нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». 이 국가 프로젝트(national project)는 2018년 9월 30일 러시아 연방 정부령 No. 2101-r에 의해 승인되었다. <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/> (검색일, 2020.8.30.) 이 국가 프로젝트는 2019년 8월 17일 러시아 연방 정부 명령 N 1844-r(개정사항은 2019년 8월 17일부터 적용), 2020년 7월 4일 러시아 연방 정부 명령 N 1747-r(개정사항은 2020년 7월 4일부터 적용), 2020년 3월 13일 러시아 연방 정부 명령 N 610-r(개정사항은 2020년 3월 13일부터 적용)에 의해 세 차례 개정되었다. <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (검색일, 2020.8.30.)
- b) 국가 프로젝트의 수송 인프라 부분의 이행 감독은 러시아 연방 정부 부총리인 아키토프(M.A. Akimov)이다. 국가 프로젝트의 수송 인프라 부분의 이행 책임자는 러시아 연방 교통부 장관인 디트리흐(E.I. Ditrrix)이다. 국가 프로젝트의 수송 인프라 부분의 이행 관리자는 러시아 연방 교통부 제1 차관 알라피노프(I.S. Alafinov)이다. <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/> (검색일, 2020.8.30.)
- c) 국가 프로젝트의 에너지 인프라 부분의 이행 감독은 러시아 연방 정부 부총리인 보리소프(Yu.I. Borisov)이다. 국가 프로젝트의 에너지 인프라 부분의 이행 책임자는 러시아 연방 에너지부 장관인 노박(A.V. Novak)이다. 국가 프로젝트의 에너지 인프라 부분의 이행 관리자는 러시아 연방 에너지부 차관 마네비치(Yu.V. Manevich)(전력산업 관련)와 소로킨(Sorokin P.Yu.)(석유 파이프라인 수송, 석유 제품, 가스, 가스 콘덴세이트 관련)이다. <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/> (검색일, 2020.8.30.)
- d) нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». 이 국가 프로젝트(national project)는 2018년 9월 30일 러시아 연방 정부령 No. 2101-r에 의해 승인되었다. <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/> (검색일, 2020.8.30.) 이 국가 프로젝트는 2019년 8월 17일 러시아 연방 정부 명령 N 1844-r(개정사항은 2019년 8월 17일부터 적용), 2020년 7월 4일 러시아 연방 정부 명령 N 1747-r(개정사항은 2020년 7월 4일부터 적용), 2020년 3월 13일 러시아 연방 정부 명령 N 610-r(개정사항은 2020년 3월 13일부터 적용)에 의해 세 차례 개정되었다. <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (검색일, 2020.8.30.)
- e) 「Strategies for the development of the sea port infrastructure of Russia until 2030」 The Ministry of Transport of the Russian Federation (2010) 「Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года」 Министерство транспорта Российской Федерации (2010) <http://www.rosmorport.ru/investors/seastrategy/> (검색일: 2020.6.23.)
- f) Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2010 года № 167 «О создании рабочей группы по разработке Стратегии развития морских портов Российской Федерации». [http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private\\_Partnership/strategy\\_2030.pdf](http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf) (검색일, 2016.4.15.)
- g) 「Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года」 Министерство транспорта Российской Федерации (2010) <http://www.rosmorport.ru/investors/seastrategy/> (검색일: 2020.6.23.)
- h) <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2020/07/06/russian-economy-faces-deep-recession-amid-global-pandemic-and-oil-crisis-says-new-world-bank-report> (검색일, 2020.9.2.)





## 주요 통계



표. 2020년 7월 러시아 해역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2019/2020 증가율
극동지역	13.9 (+4.6%)	6.2 (+2.7)	20.1	+3.9%
북극해	2.61 (-10.9%)	5.04(-9.9%)	7.65	-10.2%
발트해	9.57(-1.7%)	7.41(-6.3%)	16.98	-4.3%
아조프-흑해	9.16(+9.8%)	9.78 (-8.9%)	18.94	-2.1%
카스피해	0.3 (+28.4%)	0.4 (+7.7%)	0.7	+15.7%
합계	35.6(+2.9%)	28.8(-6.1%)	64.4	-2.1%

\* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차스키

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바란데이, 페벡, 사베타

발트해: 상트페테르부르크, 프리모르스크, 브보스크, 비소츠크, 우스트-루가, 칼리닌그라드

아조프-흑해: 노보로시스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

(051-797-4776)

### 참고자료

- <https://www.finam.ru/analysis/newsitem/gruzooborot-morskix-portov-rf-za-pervoe-polugodie-2020-goda-uvlichilsya-na-0-1-20200714-163526/>(2020.10.10. 검색)
- <https://www.finam.ru/analysis/newsitem/gruzooborot-morskix-portov-rossii-za-7-mesyacev-2020-g-umenshilsya-na-2-1-20200812-142218/>(2020.10.10. 검색)

표. 2020년 7월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 톤)

품목	해외*		CIS**		합계	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	300,155.2	66,085.8	912.4	1,343.3	301,067.6	67,429.0
광물 제품	1,601,657.7	7,486.7	24,291.5	45,008.5	1,625,949.2	52,495.2
연료 및 에너지 제품	1,352,223.6	6,406.2	198.2	0	1,352,421.8	6,406.2
생고무 및 화학 제품	5,059.6	61,409.5	853.6	429.0	5,913.2	61,838.4
가죽원료, 모피 제품	0.0	1,020.3	1.6	0.3	1.7	1,020.6
목재 및 펄프, 종이 제품	92,419.3	7,832.3	424.8	43.1	92,844.1	7,875.5
섬유, 섬유 제품 및 신발	-10.1	33,472.3	27.8	118.1	17.7	33,590.5
금속 및 금속 제품	32,305.3	52,145.8	315.7	1,053.3	32,621.0	53,199.1
기계류	21,687.5	356,720.4	431.6	801.2	22,119.1	357,521.6
기타	67,833.1	50,040.5	39,737.5	233.7	107,570.5	50,274.2
합계	2,121,107.7	636,213.6	66,996.5	49,030.5	2,188,104.2	685,244.1

\*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

\*\*주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터  
(051-797-4776)

## 참고자료

a) [http://dvtu.customs.gov.ru/folder/230467\(2020.10.10. 검색\)](http://dvtu.customs.gov.ru/folder/230467(2020.10.10. 검색))

표. 2020년 7월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출 규모

(단위: 톤, 천 달러)

품목	해외*				CIS**				합계			
	수출		수입		수출		수입		수출		수입	
	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러
선어.,냉장어	7	24.9	-	-	-	-	-	-	7.0	24.9	-	-
냉동어	95,989	112,615.2	1,038	2,129.9	40	38.8	-	-	96,029.3	112,654.0	402	1,097.1
연어류	1,590	7,422.1	-	-	0	0.0	-	-	1,590.2	7,422.1	-	-
넙치	525	2,654.5	-	-	-	-	-	-	525.3	2,654.5	-	-
가자미	1,272	838.0	-	-	-	-	-	-	1,272.1	838.0	-	-
가자미류	2,976	2,268.4	-	-	-	-	-	-	2,976.3	2,268.4	-	-
청어	14,939	10,584.0	-	-	0	0.0	-	-	14,939.2	10,584.0	-	-
대구	8,077	20,723.0	-	-	-	-	-	-	8,077.1	20,723.0	-	-
명태	51,393	49,098.7	-	-	0	0.0	-	-	51,393.1	49,098.7	-	-
농어	17	58.6	-	-	-	-	-	-	17.4	58.6	-	-
간, 곤이 (어란)	1,871	84,799.6	-	-	-	-	-	-	1,871.2	7,722.0	-	-
지느러미, 머리, 꼬리 등 생선부산물	906	1,768.6	-	-	-	-	-	-	906.1	1,768.6	-	-
생선 필렛, 어육	7,305	21,324.0	82	270.1	36	81.7	-	-	7,340.5	21,405.7	0	0.0
건어, 훈제, 염장, 어분	33	193.4	98	569.0	0	0.0	-	-	33.4	193.4	195	1,055.9

갑각류	6,626	112,564.1	27	194.6	-	0.0	-	-	6,625.9	112,564.1	95	606.5
계류	6,180	108,965.4	-	-	-	0.0	-	-	6,179.9	108,965.4	-	-
조개류	3,488	8,411.6	-	-	1	2.0	-	-	3,488.7	8,413.5	-	-
가리비	458	882.4	-	-	-	-	-	-	457.7	882.4	-	-
오징어류, 문어류	2,810	6,055.4	36	184.9	1	2.0	-	-	2,810.2	6,057.4	38	217.6
수산 무척추 동물	431	2,187.6	-	-	0	0.0	-	-	431.2	2,187.5	-	-
해삼류	50	184.3	-	-	0	0.0	-	-	49.7	184.2	-	-
성게류	382	2,003.3	-	-	-	-	-	-	381.5	2,003.3	-	-

\*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

\*\*주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

(051-797-4776)

## 참고자료

a) [http://dvtu.customs.ru/folder/230467\(2020.10.10. 검색\)](http://dvtu.customs.ru/folder/230467(2020.10.10. 검색))