

WEEKLY REPORT

# KMI 북방물류리포트

**VOL.272**  
JUL 21 2023

발간년월 2023년 7월 21일(통권 제272호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
 발행인 김 종 덕 총괄·감수 김 엄 지 담당 정 다 현 발행처 한국해양수산개발원  
 자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4766 FAX +82-51-797-4659



주요 동향	극동	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 러시아 극동 항만, 북극항로 연계사업 추진</li> <li>- 북·중·러 경제적 동맹관계 본격화</li> </ul>
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 아제르바이잔, 트랜스카스피안 회랑 물동량 증가세</li> <li>- 러 코미공화국, 북극 지역에서 기름 유출 은폐 시도</li> </ul>
	북극	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 러 해양 엔지니어링 회사, 북극용 잠수정 수중 전력 모듈 개발</li> </ul>
전문가 칼럼		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 러시아 포워더와 운송주선계약 체결 시 유의사항</li> </ul>
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2023년 1~5월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)</li> <li>- 2020년~2023년 5월 러시아 역내 화물 운송량</li> <li>- 2020년~2023년 5월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량</li> </ul>



## 주요 동향



# 러시아 극동 항만, 북극항로 연계사업 추진

그림. 러, 페트로파블롭스크-캄차트키에 입항한 코랴크(Koryak) LNG-FSU



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/103769/>

### ■ 코랴크(Koryak) LNG-FSU(부유식 액화천연가스 저장 설비) 페트로파블롭스크-캄차트카 항만에 인도<sup>a)</sup>

- 러시아 최대 LNG 업체인 노바텍(Novatek)은 캄차트카주의 동부지역 LNG 환적단지에 최초로 부유식 액화천연가스 저장 설비를 건설 중임
- 코랴크 FSU를 예인하기 위해 5,000~20,000마력급 예인선이 동원되었으며, 예인 작업 완료 예상 기간은 10일로 예상됨
- 코랴크 FSU는 전장 400미터, 폭 60미터, 흘수선 12.2미터이며, 저장 규모 360,000-cbm급 세계 최대 LNG 저장 및 환적 설비임
- 베체빈스크 만(灣)에 건설 중인 환적 터미널은 노바텍이 북극 유전지역에서 생산한 LNG 화물

을 북극항로를 통해 운반한 뒤, 내빙 등급이 적용된 선박에서 내빙 등급이 적용되지 않은 선박으로 환적하는 데 활용할 수 있도록 설계되었음

- 환적 이후 내빙 등급이 적용되지 않은 선박을 통해 아시아 태평양 지역의 국가들에 LNG 화물을 운송하고 일부는 캄차트카 지역의 에너지원으로 사용될 예정임
- 노바텍 자회사인 악틱 페레발카(Arctic Perevalka)는 캄차트카 지역 우선 개발 지위를 획득하였으며 극동북극개발부와의 계약에 따라 약 60억 루블을 투자할 계획임
- 환적 터미널이 완공되면 연간 2천만 톤의 LNG 화물에 대한 환적이 가능할 것으로 예상되며, 2023년 말부터 가동될 예정임

## ■ 원자력 추진 컨테이너선 세브모르푸트(Sevmorput), 보스토치니항 입항<sup>b)c)</sup>

- 러시아 아톰플로트(Atomflot)사(社)의 원자력 추진 컨테이너선 세브모르푸트(Sevmorput)는 지난 7월 7일 보스토치니항 수역(나훗카, 브랑겔 만)에 도착하였음. 이는 세계에서 최초로 쇄빙선의 지원 없이 북극항로를 통과한 원자력 추진 선박임
- 세브모르푸트 선장인 안드레이 마르코프(Andrey Markov)는 상트페테르부르크에서 나훗카까지의 항해에 23일이 소요되었다고 밝혔음. 항해 중 선원들은 주요 화물을 극동지역으로 운송하였음
- 원자력 추진 컨테이너선 세브모르푸트는 7월 22일부터 23일까지 보스토치니항에서 페트로파블롭스크-캄차트카를 향해 출항할 예정임. 이 선박은 캄차트카로 금속 구조물과 목재를 운반할 것이고, 페트로파블롭스크-캄차트카 항구에서는 냉동 컨테이너가 원자력 추진 선박을 통해 운송될 예정임

**예고로프 아르쎴 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부**  
(egorov201548131@mail.ru)

**이우진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**  
(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

**정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**  
(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

### 참고자료

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/103769/>(2023. 7. 19. 검색)
- b) <https://morvesti.ru/news/1679/103819/>(2023. 7. 19. 검색)
- c) <https://en.portnews.ru/news/350378/> (2023. 7. 18. 검색)

# 북·중·러 경제적 동맹관계 본격화

그림. 6.18 러 연해주 주지사와 중국 연변조선족자치주 원장의 모습



자료: <http://www.morvesti.ru/news/1679/100464/>

## ■ 러, 북한·중국과 산업 및 무역단지 건설 계획 발표<sup>a)</sup>

- 러시아 연해주 주지사인 올렉 코제먀코(Oleg Kozhemyako)는 북·중 접경지역의 연변조선족자치주를 방문해, 3국 간 협력을 바탕으로 북한 국경지역에 산업 및 무역단지를 건설할 계획이라고 발표하였음
- 북한이 코로나19와 관련된 제한 조치를 해제하는 대로 3국 간의 국제협력 발전이 시작될 것이며, 무역지대에는 러시아, 중국, 북한의 제품을 전시하는 상업단지가 조성될 예정임
- 올렉 코제먀코 주지사는 이 프로젝트에서 북한의 “광대한 노동력”이 투입될 것이라고 언급한 바 있으나 자세한 설명은 추가하지는 않았음. 그러나 이는 유엔 안전보장 이사회 결의안 2397호에 위반될 수 있음
- 러시아 연해주 주지사 코제먀코(Kozhemyako)는 지난 4월, 러시아 대통령인 블라디미르 푸틴을 만나 북·러 간 교통 인프라 개선을 위한 투자를 강조했던 인물임
- 우크라이나 전쟁 이후 북한은 러시아를 지지했으며 이후 러시아와 북한은 양측의 협력을 강화하겠다고 밝힌 데 따른 행보로 읽힘

- 올렉 코제마코 주지사는 최근 중국을 방문하는 동안 후가푸(Hu Jiafu) 원장에게 국경 횡단의 현대화를 언급하며 극동지역의 현대화에 힘쓰겠다고 밝혔다. 이로써 북·중·러의 삼각동맹은 정치적·경제적 측면에서 가속화되고 있는 모양새를 가짐

## ■ 북한, 중국과의 무역 확대에 혈안<sup>b)</sup>

- 코로나 팬데믹으로 인해 어려워진 경제위기를 극복하고자, 북한은 중국과의 무역 확대를 위해 가발, 해산물 등의 수출에 힘쓰면서, 팬데믹 이전 수준의 90%로 무역 수준 회복하였으며, 2019년 무역량을 넘긴 것으로 추정됨
- 북한 국영기업 중심으로 중국에서 머리카락 및 기타 재료를 수입한 후, 신의주, 나선, 평양에서 위탁 생산하는 방식으로 중국에 수출하고 있음
- 가발, 인조 속눈썹 등의 헤어 제품은 북한의 중국 수출 1위 품목으로 전체 수출액의 절반가량인 4,057만 달러를 차지함
- 유엔의 대북제재 품목이 석탄, 철, 해산물, 직물에 한정되어 있어 경공업은 제재의 범위에서 제외되어 있음
- 대북제재 위반사례도 허다해 단둥에서는 북한산 계와 조개류 등이 판매되고 있으며, 북한 노동자들은 제재를 무시하고 중국으로 파견되고 있는 실정임
  - 중국에 파견된 노동자는 7만~8만 명에 이르는 것으로 추산되며, 이들은 의류공장, 해산물 가공공장에서 일하고 있음
- 북한 노동자가 중국 공장에서 받는 월급은 통상적으로 1인당 월 2,500위안(350달러) 안팎으로 노동자 본인이 600~800위안을 받고 나머지는 북한 당국이 가져가는 것으로 알려짐
- 결국 북한은 외화벌이를 위해 중국, 러시아 등과 경제적 밀착관계를 유지하고 있는 형국임

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

### 참고자료

- <https://www.nknews.org/2023/06/russian-governor-unveils-plans-for-industrial-park-with-north-korea-and-china/>(2023. 7. 12. 검색)
- <https://asia.nikkei.com/Spotlight/N-Korea-at-crossroads/From-wigs-to-seafood-North-Korea-scrambles-for-China-trade>(2023. 7. 12. 검색)

## 아제르바이잔, 트랜스카스피안 회랑 물동량 증가세

그림. 트랜스카스피안 국제 운송루트(Trans-Caspian International Transport Route), 별칭 중앙 회랑(Middle Corridor)



자료: <https://www.portseurope.com/reference-trans-caspian-international-transport-route-also-known-as-the-middle-corridor/>

### ■ 2023년 상반기 트랜스카스피안 회랑 물동량 증가세<sup>a)</sup>

- 올해 상반기 트랜스카스피안 회랑에서 처리된 물동량은 전년 동기 대비 77.2%가 상승한 약 130만 톤을 기록하였음
- 최근 아제르바이잔과 카자흐스탄의 철도 유관기관의 대표단과 카자흐스탄의 운송업자 및 수출입업자들과의 간담회에서 향후 협력 방안과 트랜스카스피안 회랑을 통한 물류 운영 최적화 방안에 대해 논의하였음
  - 구체적으로는 화물 운송시간 단축, 정부 규제조치 완화, 항만 인프라 확대 등에 관한 의견 교환이 이뤄졌음
- 이처럼 양국의 철도 및 운송사업자 간의 직접적인 협력 네트워크 구축은 운송 과정 중에서 발생할 수 있는 문제를 효율적으로 해결할 수 있도록 할 것이라고 평가되고 있음
- 트랜스카스피안 회랑 프로젝트는 2014년 2월 아제르바이잔, 카자흐스탄, 조지아 3개 국가가 구상을 시작하였고, 이후 루마니아, 우크라이나, 그리고 폴란드가 합류했음
- 회랑은 중국-카자흐스탄 국경에서 시작하여 카자흐스탄 영토, 카스피해, 아제르바이잔과 조지아 영토를 통과하여 유럽에 이르며, 회랑 전 구간에는 “통합된 창문”의 원칙에 따라 통합 운임이 적용되고 있음

## ■ 중앙 회랑 물동량의 증가, 아제르바이잔 전체 해운 물동량 증가와 관련<sup>b)</sup>

- 올해 상반기 아제르바이잔의 총 해운 물동량은 143만 5,160톤을 기록하였으며, 그 가치는 약 9억 3천만 달러에 상당하는 수준임
- 아제르바이잔 국가 세관위원회(Azərbaycan Dövlət Gömrük Komitəsi)의 자료에 따르면, 이는 지난 해 같은 기간 대비 물동량의 94.1%, 상품 가치의 4배가 상승한 것임
- 세부적으로, 2023년 1월부터 6월까지 아제르바이잔의 해운을 통한 수출 규모는 약 3만 8,400톤(약 8,345만 달러)를 기록했으며, 수입 규모는 약 139만 7천 톤(약 8억 4,600만 달러)를 기록했음. 최근 1년간의 수출 증가 추세는 각각 화물량 39.6%, 화물 가치 3.2배가 상승했으며, 수입의 경우 화물 규모는 4.2배, 화물 가치는 86.7%가 증가하였음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교  
(mirinae2929@gmail.com)

---

### 참고자료

- [https://report.az/infrastruktur/transxezer-beynelxalq-neqliyyat-marsrutu-uzre-yukdasimanin-hecmi-77-artib/\(2023. 7. 18. 검색\)](https://report.az/infrastruktur/transxezer-beynelxalq-neqliyyat-marsrutu-uzre-yukdasimanin-hecmi-77-artib/(2023. 7. 18. 검색))
- [https://denizxeber.az/2023/07/17/az%c9%99rbaycanda-d%c9%99niz-n%c9%99qliyyati-il%c9%99-yukdasimalar-4-d%c9%99f%c9%99-artib/\(2023. 7. 18. 검색\)](https://denizxeber.az/2023/07/17/az%c9%99rbaycanda-d%c9%99niz-n%c9%99qliyyati-il%c9%99-yukdasimalar-4-d%c9%99f%c9%99-artib/(2023. 7. 18. 검색))

# 러 코미공화국, 북극 지역에서 기름 유출 은폐 시도

## ■ 러시아 북부 코미공화국에서 약 1,000톤의 기름 유출

- 2009년 설립된 러시아 소규모 석유회사인 노벨오일(Nobel Oil)이 운영하는 파이프라인에서 약 1,000톤의 기름이 유출되었음
- 해당 파이프라인에서 유출된 석유는 결국 콜바 강(Kolva River)과 바렌츠해(Barents Sea)로 향하는 페초라 강(Pechora River)으로 흘러갈 우려가 있음

그림. 러시아 코미공화국, 송유관 근처에 유출된 기름층



자료: <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2023/07/russian-oil-company-tried-cover-major-arctic-oil-spill>, Rospotrebnadzor

## ■ 노벨오일 사(社)는 유출의 처리 과정에 대하여 은폐를 시도

- 노벨오일사는 정보를 제공하지 않았으며, 단지 훈련 과정이었다고 밝힘
- 러시아 연방 소비자 권리 보호 및 인간복지에 관한 감시국에 따르면, 해당 유출 건을 어떻게 처리했는지에 대해 전혀 아는 바 없으며, 이에 대한 은폐를 시도했다고 전함

- 18명의 작업자가 유출된 기름을 제거하기 위해 작업을 하고 있으나, 이미 오염된 늪 사진이 공개되었고, 그에 따라 사고 경위와 원인 규명을 위해 검찰이 수사에 착수하였음

## ■ 콜바 강 유역은 크고 작은 유출 사고를 여러 차례 겪어옴

- 콜바 강은 1994년 송유관 파열로 인한 약 6만 톤의 석유 유출 사고를 포함하여 여러 차례 대 규모 기름 유출 사고가 있었으며, 이 사고는 세계 10대 최악의 기름 유출 사태로 꼽히고 있음
- 2021년 루코일(Lukoil)사(社)가 운영하는 오시코예(Oshskoye) 유전의 파이프라인에서 기름이 누출되어 우신스크(Usinsk) 인근 강으로 흘러 들어간 사고가 발생했으며, 이에 정부는 환경 비상사태를 선포했음
- 2022년 10월 세베르(Sever) 크냐즈포코스트스키(Knyazhpogostsky)지역의 송유관에서 100m<sup>3</sup>의 기름이 유출되었으며, 올해 3월에는 코미공화국 정유소에서 기름유출사고로 약 700m<sup>3</sup> 토양이 오염되었음

## ■ 러시아 당국은 비정부 환경단체를 몰아내고 있음

- 환경단체 벨로나(Bellona)는 지난 4월, 그린피스는 5월 중순, 세계자연기금(WWF)은 6월 모스크바 검찰청으로부터 '바람직하지 않은 조직(Undesirable Organization)'으로 지정되었음
- 러시아 당국은 이들 단체가 정치적 입장을 홍보하는 의제를 가지고 있으며, 러시아 산업 발전을 방해하는 것을 목표로 하고 있다고 지정 이유를 밝힘

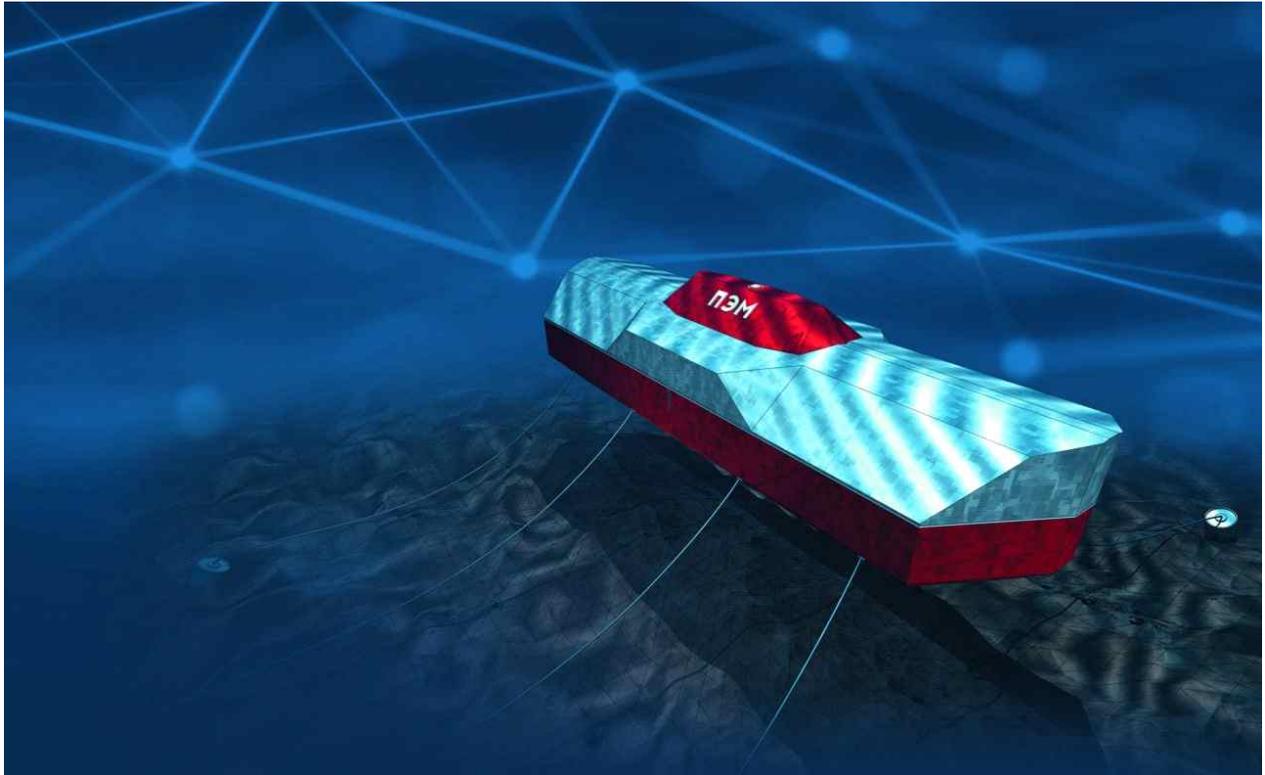
박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(yena719@kmi.re.kr/051-797-4763)

### 참고자료

- a) <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2023/07/russian-oil-company-tried-cover-major-arctic-oil-spill> (2023. 7. 10. 검색)

# 러 해양 엔지니어링 회사, 북극용 잠수정 수중 전력 모듈 개발

그림. PEM 운영 예상 모습



자료: <https://portnews.ru/news/350426/>

## ■ SPMBM 말라히트, 북극용 잠수정 수중 전력 모듈 개발 중

- USC 텔레그램 채널에 따르면, 상트페테르부르크(St. Petersburg) 해양 엔지니어링 주식회사인 말라히트(Malakhit)는 북극용 잠수정 수중 전력 모듈 프로젝트를 진행하고 있으며, 이 모듈의 공칭 용량은 2x10 MW임
- 말라히트는 러시아 조선소 USC의 자회사로 잠수정 설계를 전문으로 하는 기업이며 북극 운송 시스템, 해양 석유 플랫폼, 해저 연구 및 작업과 수중 기술 장비를 위한 수중 선박을 개발하는 업무를 수행하고 있음
- PEM은 북극 대륙붕 퇴적물이나 북극의 외딴 해안 지역 등 기존 발전소 건설이 불가능한 곳에 에너지를 공급할 수 있음
- 이 모듈의 개념 설계에는 다음과 같은 주요 기술이 포함되어 있음
  - 주력 에너지원으로 두 개의 원자력 발전 설비가 제안되었으며, PEM은 표면으로부터 수중까지 잠수하여 안전한 깊이에서 장기간 위치할 수 있음
  - 최대 400미터 깊이까지 잠수할 수 있어 빙산과의 충돌 위험이 없음
  - PEM을 사용하는 계획은 3개월에 한 번씩 6일 동안 6명의 소규모 전문가 그룹이

- 주기적으로 방문하여 승선 인력 없이 장기적으로 운영할 수 있도록 하고 있음
- 유인 수중 차량을 수용할 수 있어 지상과 수중에서 인력 및 물자를 받을 수 있음

**장은진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**  
(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

**정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**  
(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

---

## 참고자료

a) <https://portnews.ru/news/350426/>(2023. 7. 18. 검색)



## 러시아 포워더와 운송주선계약 체결 시 유의사항

이승진 외국변호사(러시아), KL법률사무소

### 1. 들어가며

러시아-우크라이나 전쟁의 여파로 FedEx, DHL 등 글로벌 물류업체가 러시아 관련 서비스를 중단함에 따라, 러시아의 주요 물류 공급망은 일부 기능이 마비된 상태로 남게 되었다. 이러한 상황에서 국내 물류업체는 유라시아 전역으로 포워딩 서비스를 확장하고 있으며, CDEK 등 러시아 물류업체도 국내 러시아행 물류시장에 진출하여 경쟁하고 있는 것으로 보인다.

이에 본 기고문에서는 러시아 포워더와 거래할 때 접할 수 있는 러시아법상 운송주선계약 제도를 소개해 보고자 한다.

### 2. 운송주선계약 및 운송주선인의 의무

러시아는 민상합일주의에 따라 상법이 따로 존재하지 않고, 민법에서 상법의 내용을 규정하고 있는데, 러시아 민법은 ‘운송(러시아 민법 제801조~제806조)’과 ‘운송주선(동법 제784조~제800조)’을 별개의 업으로 구분하여 규정하고 있다.

러시아 민법은 운송주선계약에 대하여 “운송주선인이 보수의 대가를 위하여 고객(위탁인/수하인)의 비용 부담으로 화물의 운송주선용역을 제공하는 계약”으로 정의하고 있다. 운송주선인은 운송주선계약에 따라 1) 본인 또는 고객이 특정한 경로를 통해 화물운송을 주선하고, 2) 본인 또는 고객 이름으로 외부의 운송업체와 운송계약을 체결하며, 3) 화물을 인수한 후 수하까지 인도하는 의무를 진다(동법 제801조). 계약의 내용에 따라서는 입출고, 집화, 이적, 통관 등 화물의 최종 인도 전까지 발생할 수 있는 업무 일체에 대하여 계약상 의무를 추가 부담시킬 수 있기도 하다.

운송주선계약은 형식에 있어서 반드시 서면으로 체결되어야 하며, 운송주선인의 업무 수행에 필요한 경우, 고객은 반드시 운송주선인에게 위임장을 발부하여야 할 협력의무가 있다(동법

제802조).

운송주선인은 (운송주선업무의 위탁금지 특약이 없는 한) 운송주선계약의 목적 달성을 위하여 제3자에게 본인의 업무를 위탁할 수 있다. 하지만 본인이 제3자에게 위탁한 업무에 있어서는 고객에게 전적인 책임을 져야 한다(제805조).

운송주선업은 화물운송을 주선하고, 외부의 운송업체와 계약을 통해 인수한 화물을 최종 목적지까지 인도하는 것을 골자로 하지만, 만약 운송주선인이 외부의 운송업체가 아닌 직접 보유한 자체 운송수단을 통해 직접 운송하는 경우, 해당 운송주선인은 러시아 민법상 운송주선업 규정뿐 아니라 운송업 규정도 함께 적용받게 된다(예컨대, 러시아에서 위험화물의 운송업 영위를 위해서는 관련 면허 발급이 필수적이다).

### 3. 운송주선 관련 발행문서

운송주선인계약의 당사자는 러시아 교통부가 승인한(2008.02.11, 제23호) 양식으로 운송주선 관련 발행문서(экспедиторские документы)를 작성한 후 교부하여야 한다. 이 같은 문서로는 아래 항목의 서류가 해당하며, 이 모두 운송주선계약의 일부로 여겨진다. 러시아 판례상 아래 서류가 존재하지 않는다고 하여 당사자 간 운송주선계약의 체결 및 이행 사실이 인정되지 않는 것은 아니지만, 고객 입장에서는 향후 클레임 관리 차원에서 발행하여 교부받는 것이 안전하다.

(1) 운송주선지시서(поручение экспедитору): 운송주선용역의 구체적 목록 및 제공조건이 기재되며, FIATA Forwarding Instructions와 유사하다.

(2) 운송주선인의 인수확인증(экспедиторская расписка): 운송주선인이 고객 또는 고객인 특정한 송하인으로부터 화물을 인수한 사실이 기재된다. FIATA Forwarders Cargo Receipt와 유사하지만, 유가증권이 아닌, 사실 확인증에 불과하다.

(3) 창고인수확인증(складская расписка): 운송주선인이 창고에서 고객의 화물을 인수한 사실이 기재된다. FIATA Warehouse Receipt와 유사하지만, 유가증권이 아닌, 사실 확인증에 불과하다.

### 4. 운송주선계약의 해제

운송주선계약의 당사자는 상대방에게 계약 해제의 의사를 합리적 기간 내로 사전에 통지할 시 일방적 계약 해지가 가능하다. 다만 계약 해제를 통지한 일방은 상대방에게 1) 계약 해제로 인한 손해배상 의무와 더불어(동법 제806조), 2) 상대방이 계약이행에 부담한 소요경비의 10%를 위약금으로 지급할 의무가 생긴다(러시아 운송주선업법 제6조 제5항).

## 5. 운송주선인의 화물 멸실 및 훼손에 대한 책임

운송주선인은 화물을 인수한 후 이를 수하인 또는 기타 특정인에게 인도할 때까지 화물의 멸실 및 훼손에 대하여, 본인의 귀책 사유나 불가항력을 입증하지 못하는 한, 실질손해의 배상책임을 면할 수 없으며, 이에 따라 아래 금액을 배상할 의무가 있다(동법 제7조 제1항).

- (1) 신고가격이 있는 화물의 멸실 시 - 화물 전체 또는 멸실된 만큼의 신고가격
- (2) 신고가격이 없는 화물의 멸실 시 - 화물 전체 또는 멸실된 만큼의 실제(서류로 입증할 수 있는) 가격
- (3) 신고가격이 있는 화물의 훼손 시 - 신고가격에서 훼손된 만큼의 감소한 가격, 만약 복구 불가능한 훼손의 경우 - 신고가격의 전액
- (4) 신고가격이 없는 화물의 훼손 시 - 실제(서류로 입증할 수 있는) 가격에서 훼손된 만큼 감소한 가격, 만약 복구 불가능한 훼손의 경우 - 실제(서류로 입증할 수 있는) 가격의 전액

위 실질손해의 배상과 더불어, 운송주선인은 본인의 과실로 인한 화물의 멸실 및 훼손 발생에 따른 고객의 일실손해에 대하여도 그 전액을 배상할 의무가 있다(동법 제7조 제5항).

## 6. 이의제기(클레임) 청구 절차

러시아는 비상인 간의 사적 분쟁을 해결하는 일반 민사소송과 상인 간의 상거래 분쟁을 해결하는 상사소송을 구분하고 있다. 만약 운송주선계약상 고객이 개인사업자 또는 법인을 등록하지 않고 개인적, 사적 용도로 운송주선용역을 받던 중 운송주선인과 분쟁이 발생한 상황이라면 러시아 일반민사 법원 관할이겠지만, 만약 고객이 개인사업자 또는 법인 등록을 마친 후 상행위의 일환으로 운송주선용역을 받던 중 발생한 분쟁이라면 일반민사 법원이 아닌 상사법원 관할이다.

한편 러시아에서 상사소송을 제기할 경우, 민사소송 제기 절차와는 달리, 분쟁당사자는 반드시 '소송 전 사적 화해 절차'를 거쳐야 하는데, 만약 분쟁당사자가 해당 절차를 누락하고 바로 상사법원에 소를 제기할 경우, 상사법원은 소송 전 화해 절차 불이행을 사유로 제기된 소를 각하할 수 있다.

이에 따라, 운송주선계약상 고객은 운송주선인에게 배상책임의 이행청구 등 클레임 사유가 발생한 후 6개월 내로 클레임을 청구함으로써(동법 제12조 제4항), 러시아 상사소송 법상 의무적 '소송전 사적 화해 절차'를 밟아야 한다.

## 7. 맺음말

운송주선계약상 채권의 시효는 1년으로 비교적 짧다(동법 제13조). 이 때문에 고객으로서는 클레임 사유가 발생할 경우, 운송주선계약서 및 관련 발행문서를 검토한 후 운송주선인에 대하여 지체 없이 클레임 청구 절차에 착수함으로써, 협상을 통해 원만한 사적 해결을 도모하거나, 혹여 협상이 결렬될 가능성을 대비하여 즉시 상사소송을 제기할 수 있도록 조치하여야 한다.

(※ 이 글은 필자의 개인적인 견해이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.)

# 주요 통계



표. 2023년 1~5월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물		액체화물		합계	
	물동량	전년 동기 대비**	물동량	전년 동기 대비	물동량	전년 동기 대비
극동지역	64.9	9.4%	34	6.9%	98.9	8.5%
북극해	12.1	18.7%	29	-4.9%	41.1	1%
발트해	47.4	17.9%	62.2	-0.5%	109.6	6.7%
아조프-흑해	60.2	35.6%	66.4	11.3%	126.6	21.7%
카스피해	1.6	76.2%	1.2	2.7%	2.8	31.4%
합계	186.2	20.1%	192.8	3.8%	379	11.2%

\* 주: 극동해역: 블라디보스토크, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카

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

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

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

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

\*\* 전년 동기 대비 2023년 1~5월 기준

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

## 참고자료

a) [https://portnews.ru/news/348763/\(2023. 7. 7. 검색\)](https://portnews.ru/news/348763/(2023. 7. 7. 검색))

표. 2020년~2023년 5월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2020년	567,509.2	580,010.5	613,588.0	579,480.8	605,641.0	637,823.0	737,245.4	759,564.1	759,496.2	706,375.0	652,307.9	646,594.1
	2021년	543,821.8	549,086.1	615,080.0	588,678.7	637,039.2	687,272.0	761,549.4	762,800.5	745,276.9	734,333.4	704,813.7	721,620.2
	전년 대비 증감률(%)	-4.2	-5.3	0.2	1.6	5.2	7.8	3.3	0.4	-1.9	4.0	8.0	11.6
	전월 대비 증감률(%)	-15.9	1.0	12.0	-4.3	8.2	7.9	10.8	0.2	-2.3	-1.5	-4	2.4
	2022년	555,636.9	550,577.3	615,672.0	579,201.3	632,077.9	678,164.9	740,885.3	753,309.5	728,492.0	723,781.2 <sup>3)</sup>	700,038.7 <sup>3)</sup>	701,495.2 <sup>3)</sup>
	전년 대비 증감률(%)	2.2	0.3	0.1	-1.6	-0.8	-1.3	-2.7	-1.2	-2.3	-1.4	-0.7	-2.8
	전월 대비 증감률(%)	-23	-0.9	11.8	-5.9	9.1	7.3	9.2	1.7	-3.3	-0.6	-3.3	0.2
	2023년 <sup>3)</sup>	591,141.3	596,014.0	643,218.5	609,720.2	633,414.9							
	전년 대비 증감률(%)	6.4	8.3	4.5	5.3	0.2							
	전월 대비 증감률(%)	-16.2	0.8	7.9	-5.2	3.9							
상업화물 운송량	2020년	310,640.7	314,549.0	332,753.5	304,039.5	306,417.9	302,260.4	329,721.0	339,367.9	337,709.2	338,718.0	329,493.3	338,860.1
	2021년	304,340.5	295,825.0	336,610.2	324,025.6	342,514.6	346,501.7	353,630.4	353,522.2	347,324.0	351,155.5	338,860.7	346,887.4
	전년 대비 증감률(%)	-2	-6	1.2	6.6	11.8	14.6	7.3	4.2	2.8	3.7	2.8	2.4
	전월 대비 증감률(%)	-10.2	-2.8	13.8	-3.7	5.7	1.2	2.1	0.0	-1.8	1.1	-3.5	2.4
	2022년	310,521.8	299,687.6	333,240.0	315,358.7	333,932.4	336,779.3	345,565.4	346,972.7	334,711.9	344,703.6 <sup>3)</sup>	336,033.1 <sup>3)</sup>	340,444.0 <sup>3)</sup>
	전년 대비 증감률(%)	2.0	1.3	-1.0	-2.7	-2.5	-2.8	-2.3	-1.9	-3.6	-1.8	-0.8	-1.9
	전월 대비 증감률(%)	-10.5	-3.5	11.2	-5.4	5.9	0.9	2.6	0.4	-3.5	3.0	-2.5	1.3
	2023년 <sup>3)</sup>	322,874.8	318,321.2	343,089.1	319,001.4	326,344.8							

	전년 대비 증감률(%)	4.0	6.2	3.0	1.2	-2.3							
	전월 대비 증감률(%)	-6.2	-1.4	7.8	-7	2.3							
파이프 라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2020년	209,551.8	219,372.0	236,313.5	215,113.1	228,394.3	228,444.7	251,549.3	257,700.8	254,995.4	250,524.5	236,376.0	234,758.1
	2021년	199,321.8	199,857.6	235,731.0	232,670.2	250,470.9	257,678.8	264,845.0	264,019.9	256,877.4	255,601.8	242,134.3	240,636.6
	전년 대비 증감률(%)	-4.9	-8.9	-0.2	8.2	9.7	12.8	5.3	2.5	0.7	2.0	2.4	2.5
	전월 대비 증감률(%)	-15.1	0.3	17.9	-1.3	7.7	2.9	2.8	-0.3	-2.7	-0.5	-5.3	-0.6
	2022년	206,223.4	205,926.8	232,022.0	228,758.7	247,399.8	254,427.4	264,476.6	266,103.3	256,458.5	259,320.1 <sup>3)</sup>	246,081.6 <sup>3)</sup>	238,945.6 <sup>3)</sup>
	전년 대비 증감률(%)	3.5	3.0	-1.6	-1.7	-1.2	-1.3	-0.1	0.8	-0.2	1.5	1.2	-0.7
	전월 대비 증감률(%)	-14.3	-0.1	12.7	-1.4	8.1	2.8	3.9	0.6	-3.6	1.1	-5.5	-2.5
	2023년 <sup>3)</sup>	220,710.8	228,027.3	249,805.5	233,453.2	244,227.1							
	전년 대비 증감률(%)	7.0	10.7	7.7	2.1	-1.3							
	전월 대비 증감률(%)	-9.1	3.3	9.6	-6.5	4.6							

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023. 7. 7. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023. 7. 7. 검색))

표. 2020년~2023년 5월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량

(단위: 천 톤)

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	
철도 (직재 화물 기준)	2020	100,295.7	99,493.2	107,099.1	100,912.3	100,586.3	97,163.7	103,805.9	108,131.7	105,293.4	109,920.7	104,818.2	107,106.7	
	2021	101,227.4	96,752.4	109,442.8	107,848.9	110,947.6	107,092.0	108,122.2	109,128.3	106,511.6	110,406.0	108,086.0	108,528.4	
	2022	104,219.9	97,206.1	106,793.9	102,497.8	104,740.0	100,154.9	102,184.0	103,793.9	100,957.7	107,173.1 <sup>3)</sup>	103,718.1 <sup>3)</sup>	102,916.1 <sup>3)</sup>	
	2023 <sup>3)</sup>	99,413.9	97,521.0	109,358.0	105,806.7	106,950.3								
차량운송 화물	합계	2020	361,786.6	381,410.2	405,244.6	383,623.0	411,586.1	450,419.6	536,922.8	552,163.2	554,253.6	492,837.8	444,036.6	430,397.2
		2021	334,004.6	353,223.3	400,100.3	384,111.9	420,149.2	473,292.1	546,076.3	545,704.4	529,347.9	512,955.7	489,896.9	501,650.3
		2022	343,416.5	355,487.9	403,791.3	384,496.0	426,031.3	477,220.4	536,793.0	546,992.1	530,399.8	514,358.0 <sup>3)</sup>	494,298.1 <sup>3)</sup>	492,320.9 <sup>3)</sup>
		2023 <sup>3)</sup>	385,139.3	404,606.7	435,673.3	411,477.9	429,024.6							
	상업 화물	2020	104,918.1	115,948.7	124,410.1	108,181.7	112,363.0	114,857.0	129,398.4	131,967.0	132,466.6	125,180.8	121,222.0	122,663.2
		2021	94,523.3	99,962.2	121,630.5	119,458.8	125,624.6	132,521.8	138,157.3	136,426.1	131,395.0	129,777.8	123,943.9	126,917.5
		2022	98,301.4	104,598.2	121,359.3	120,653.4	127,885.8	135,834.8	141,473.1	140,655.3	136,619.7	135,280.4 <sup>3)</sup>	130,292.5 <sup>3)</sup>	131,269.7 <sup>3)</sup>
		2023 <sup>3)</sup>	116,872.8	126,913.9	135,543.9	120,759.1	121,954.5							
해상 운송	2020	1,871.2	1,657.9	1,638.8	1,633.9	2,327.2	1,582.5	1,949.0	2,158.3	2,625.6	2,508.8	2,584.1	2,152.8	
	2021	1,467.0	1,216.8	1,851.1	2,178.1	2,218.6	1,565.2	2,115.4	2,217.4	3,042.9	1,638.4	1,745.8	2,182.9	
	2022	1,581.4	2,031.3	1,662.5	1,857.4	2,549.8	2,209.1	3,043.2	3,073.0	1,922.1	2,366.0 <sup>3)</sup>	2,567.0 <sup>3)</sup>	2,692.0 <sup>3)</sup>	
	2023 <sup>3)</sup>	2,730.3	2,213.8	2,794.5	2,799.4	2,782.7	3,106.2							
내륙수운 <sup>1)</sup>	2020	2,386.1	2,202.3	3,064.0	4,304.4	13,028.3	14,750.6	16,304.0	15,348.5	14,505.8	12,800.3	7,624.8	2,706.3	

	<b>2021</b>	2,003.8	1,825.7	2,685.8	3,064.2	11,558.8	16,381.4	16,327.8	16,125.3	15,799.8	13,645.9	8,218.6	2,859.3
	<b>2022</b>	2,005.4	1,993.4	2,172.5	3,720.0	12,192.6	16,193.7	17,738.2	18,538.0	16,916.6	14,457.5 <sup>3)</sup>	8,459.0 <sup>3)</sup>	2,016.7 <sup>3)</sup>
	<b>2023<sup>3)</sup></b>	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8							
<b>항공<sup>2)</sup></b>	<b>2020</b>	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
	<b>2021</b>	100.3	100.5	120.8	120.2	121.3	118.4	122.3	122.8	128.1	133.7	140.0	148.5
	<b>2022</b>	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	43.1 <sup>3)</sup>	45.0 <sup>3)</sup>	51.1 <sup>3)</sup>
	<b>2023<sup>3)</sup></b>	31.9	34.2	37.6	35.8	35.3							
<b>파이프라인<sup>4)</sup></b>	<b>2020</b>	101,088.9	95,177.0	96,440.0	88,926.4	78,023.6	73,815.7	78,171.7	81,667.1	82,713.8	88,193.5	93,117.3	104,102.0
	<b>2021</b>	105,018.7	95,967.4	100,879.2	91,355.4	92,043.7	88,822.9	88,785.4	89,502.3	90,446.6	95,553.7	96,726.4	106,250.8
	<b>2022</b>	104,298.4	92,025.3	102,953.5	86,600.0	86,532.6	82,351.9	81,088.8	80,869.4	78,253.4	85,383.5 <sup>3)</sup>	90,951.5 <sup>3)</sup>	10,1498.4 <sup>3)</sup>
	<b>2023<sup>3)</sup></b>	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2	82,117.7							

1) 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

2) 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

3) 도네츠크 인민공화국, 루간스크 인민공화국, 자포리자 및 헤르손 주에 대한 통계 수치 제외

4) 러시아 연방 통계청 원자료에서 세부 항목에 대한 통계 정보를 비공개로 전환함에 따라, 총합계 수치만 공개함

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

#### 참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023. 7. 7. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023. 7. 7. 검색))