

# KMI 북방물류리포트

**VOL.280**  
SEP 22 2023

**발간년월** 2023년 9월 22일(통권 제280호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
**발행인** 김 종 덕 **총괄·감수** 김 엄 지 **담당** 유 지 원 **발행처** 한국해양수산개발원  
**자료문의** 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4766 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 중국-러시아, 구체화되는 양국 경제 협력의 축
	중·서부	- 러 정부, 러 국내 조선업 발전을 위한 정부차원에서의 계획 발표 - 아르메니아-이란, 신규 국제 물류 루트 사업 본격 시동
	북극	- 러시아, 북극항로 개발을 위한 쇄빙선 건조 위해 중국·인도와 협력 - 러 북극 LNG 사업 추진에 대한 對러제재 효과 실효성 의문 제기
전문가 칼럼		- 러시아 조선업 발전의 역사와 관련 정부 정책
주요 통계		- 2023년 1~6월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
		- 2020년~2023년 6월 러시아 역내 화물 운송량
		- 2020년~2023년 6월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



## 주요 동향



### 중국-러시아, 구체화되는 양국 경제 협력의 축

그림. 2023년도 제8차 동방경제포럼의 현장모습



자료: 신화통신, <http://www.china.org.cn/>

#### ■ 러 동방경제포럼에서 중·러 국경에 곡물 허브 건설 합의<sup>a)</sup>

- 2015년부터 러시아 연해주 블라디보스토크(Vladivostok)에서 열리는 동방경제포럼(Eastern Economic Forum)은 아시아-태평양 지역 간의 경제·문화교류를 촉진하기 위해 러시아 연방 정부가 지원하는 포럼으로 올해 8회째를 맞이해 9월 10일부터 13일까지 개최되었음
- 이번 포럼은 극동 개발 및 지역 협력을 위해 정치인, 기업, 전문가의 중요한 플랫폼 역할을 한 것으로 평가되며 중국과 러시아와 경제협력 강화를 위한 북극항로의 전망, 중러 관광, 브릭스(브라질, 러시아, 인도, 중국, 남아프리카공화국 신흥 경제 5개국) 국가의 녹색 의제 등 다양한 의제가 논의됨
- 특히, 중·러 기업 관계자는 러시아의 곡물을 중국에 수출할 수 있도록 여러 협정에 서명, 이에

따라 러시아의 시베리아·극동지역 곡물 생산을 관리하는 그룹인 ‘새로운 육로 곡물 회랑(The New Land Grain Corridor)’과 중국의 ‘청통국제투자(Chengtong International Investment)’는 중·러 국경 지역에 물류허브를 조성할 계획을 공표하였음

## ■ 중·러 곡물허브, 총 투자액 150억 루블에 달하는 대규모 프로젝트가 될 예정

- ‘니즈넬레닌스크예-통장(Nizhneleninskoye-Tongjiang) 곡물 터미널’은 중국 헤이룽장성(Heilongjiang Province)과 러시아 블라디보스토크 사이에 건설될 예정이며, 총 투자액은 150억 루블(1억 5,900만 달러 규모)임
- 연해주의 영농기업인 레겐다그로(Legendagro) 총책임자인 렌 지안차오(Ren Jianchao)는 포럼 패널로 참석하여, 동 곡물 허브 프로젝트를 통해 중국이 러시아에서 대두, 옥수수, 보리, 밀, 육류 및 유제품을 수입할 수 있다고 언급함
- 해당 곡물 허브에는 22,000개의 특수 곡물 처리장이 만들어져 최대 60만 톤의 곡물을 운송할 수 있으며 최대 저장 용량은 연간 최대 800만 톤에 이를 것으로 보임. 러시아의 곡물은 해상 운송을 통해 중국으로 수출될 예정임
- 지난주 헤이룽장성을 방문했던 시진핑 중국 국가주석은 식량 안보에 있어 곡물 수급은 매우 중요하며, 헤이룽장성이 북쪽의 관문 역할을 해야 한다고 밝힌 바 있어 중국 정부에 있어 러시아와의 곡물 허브 사업의 중요도는 높을 것으로 판단됨

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

### 참고자료

a) <https://foreignpolicy.com/2023/09/11/china-russia-alliance-cooperation-brics-sco-economy-military-war-ukraine-putin-xi/>: [https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3234283/china-russia-agree-build-huge-grain-hub-border-facilitate-trade-enhance-food-security?campaign=3234283&module=perpetual\\_scroll\\_0&pgtype=article](https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3234283/china-russia-agree-build-huge-grain-hub-border-facilitate-trade-enhance-food-security?campaign=3234283&module=perpetual_scroll_0&pgtype=article) (2023.9.20. 검색)



## 러 정부, 국내 조선업 발전을 위한 정부 계획 발표

그림. 러시아 최대 조선항만해양개발 국제박람회 ‘NEVA 2023’ 본회의에 참석한

빅토르 에프투호프 러시아 산업통상부 차관 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/105016/>

### ■ 러 산업통상부, 대러제재 상황에서의 러시아 국내 조선업 발전을 위한 최우선 과제 공표<sup>a)</sup>

- 지난 9월 18일부터 21일까지 민간분야 조선, 해운, 항만 운영 및 개발 국제박람회인 ‘네바 2023(NEVA 2023)’이 상트페테르부르크(Saint Petersburg)에서 개최되었음
- 해당 박람회에 참석한 빅토르 에프투호프(Viktor Evtukhov) 러시아 산업통상부 차관은 2022년부터 이어져 온 유례없는 대러제재 조건에서 민간분야 조선업 발전을 위한 과제와 계획을 발표했음

### ■ 프투호프 차관은 현재 추진 중인 국제남북운송회랑(INSTC)을 통해 물동량이 2030년까지 8백만 톤에 달할 것으로 예상했으며, 이를 위해 본래 러시아 정부는 20개의 컨테이너선을 건조할 계획이었다고 밝힘

- 그러나, 현재 대러제재 상황을 고려했을 때 해당 운송회랑에 대한 수요가 더욱 커질 것이며,

이에 따라 이미 2030년이 되면 약 2천만 톤, 2035년에는 5천만 톤의 화물 물동량을 달성할 것이라 판단하는 전문가들이 다수임

- 아울러 안드레이 벨로우소프(Andrey Belousov) 러시아 제1부총리는 향후 5~10년 내로 6천만 톤 이상의 화물이 해당 회랑을 통해 운송될 것이라고 전망했으며, 에프투호프 차관은 이같은 상황에서 러시아 정부가 계획한 선박 수보다 훨씬 많은 수 선박 건조가 필요할 것이라고 강조함

## ■ 에프투호프 차관은 2030년까지 북극항로를 통한 화물 운송을 지원하기 위해 130척의 쇄빙선, 구조선 및 화물 운반선을 건조하여 규모 있는 선단을 마련할 계획이라고 설명했다

- 또한 현재 향후 필요할 선박 중 40척 이상을 건조하고 있다고 설명했다
- 러시아 최대 가스 생산 기업 노바텍(Novatek)의 북극 에너지 생산 프로젝트를 지원하기 위해 즈베즈다(Zvezda) 조선소는 3년 내로 쇄빙 기능을 갖춘 LNG 운반선 5척을 건조해야 하는데, 이를 포함 총 15척을 건조할 계획임
- 나머지 10척의 경우, 중국과 선박 건조 계약을 위해 협의 중이며 프로젝트에 참여하도록 요청했음
  - 본래 노바텍사(社)는 2020년 대우조선해양(DSME), 삼성중공업(SHI), 즈베즈다 조선소 등과 다수 선박 건조 수주계약을 체결한바 있으며, 초기 계약에 따르면 노바텍을 위해 북극 LNG선 15척을 한-러 업체간 공동 건조할 계획이었음
  - 그러나, 대러제재가 가해진 후 한국측 기업들은 러시아 국영선사 소브콤플로트(Sovcomflot)와의 선박 건조 계약도 해지함은 물론 노바텍과도 약속한 북극 LNG 운반선 계약을 포기한바, 현재 불발된 한-러간 선박 건조 계약건이 러-중간 논의되고 있는 상황임
- 이와 관련 에프투호프 차관은 즈베즈다(Zvezda) 조선소에서 건조를 위한 모든 작업장이 준비된다면 30만 톤 이상의 금속부품 처리가 가능해질 것이며, 조선소는 손익분기점을 맞추기 위해 2035년까지 175척 이상의 선박을 건조할 것이라고 발언함
- 또한 이를 위해서는 러시아 자체 생산 장비 제조와 우호국과의 협력 강화가 필요하다고 강조함

## ■ 에프투호프 차관은 러시아 정부가 선박 개발, 선박 대량 건조 및 선박 장비 생산 현대화를 위해 140억 루블의 연방 예산을 할당했다고 설명했으며, 해당 예산은 지원금 형태로 기업들이 수령할 수 있다고 밝힘

- 지원금 수령을 신청한 기업들은 선박 기술, 건조, 장비 현대화 관련 추진한 사업 비용의 80%

를 보장받을 수 있는데, 63개 사(社)는 이미 지원금을 수령했고, 이외에도 추가 지원자가 접수되어 40개 업체에 추가 지원금을 배분할 예정이라고 함

■ (선박 수리 시설로의 자원 강화) 에프투호프 차관은 현재 북극항로 루트에 해당하는 무르만스크(Murmansk), 아르한겔스크(Arkhangelsk) 및 극동지역에 선박 수리 시설이 부족한 상황임을 강조했다

- 이 같은 상황을 타개하기 위해 7년 매출 중 최소 20%를 자사 설비, 기술 발전 등에 투자하는 선박 수리소에게 부가가치세(VAT)율 0% 세제혜택을 제공하는 정책을 도입한 사실에 대해 알리며, 선박 수리소들이 자사 설비에 투자를 지속할 수 있도록 유인책을 제시함

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

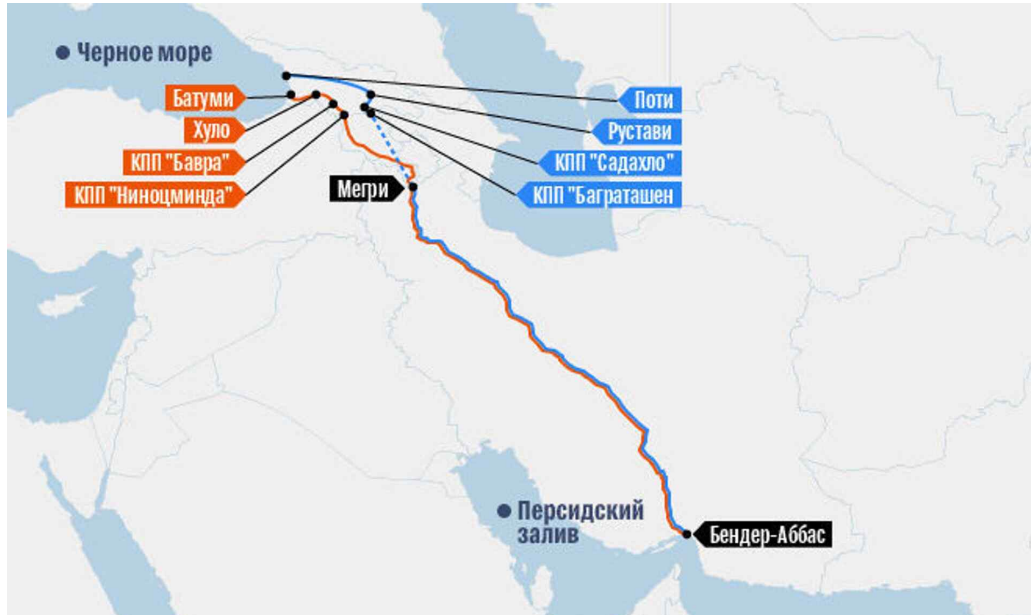
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

콘스탄티노바 아나스타시야 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(anastasia.konst@mail.ru)

# 아르메니아-이란, 신규 국제 물류 루트 사업 본격 시동

그림. 흑해-페르시아만 회랑 개념도(이란-아르메니아-조지아)



자료: [https://cdn11.img.armeniasputnik.am/img/1894/68/18946858\\_0:0:660:395\\_1920x0\\_80\\_0\\_0\\_75781d18c9bb2971a63a1cd034696df0.jpg](https://cdn11.img.armeniasputnik.am/img/1894/68/18946858_0:0:660:395_1920x0_80_0_0_75781d18c9bb2971a63a1cd034696df0.jpg)

## ■ 아르메니아, 이란과의 물류 협력 방안 논의

- 바한 케로비안(Vahan Kerobyan) 아르메니아 경제부 장관은 2023년 8월 수도 예레반(Yerevan)에서 개최된 이란 자유무역지대 엑스포 행사에서 호자툴라 압돌말레키(Hojjatullah Abdolmaleki) 이란 자유무역지대위원회 위원장을 필두로 한 대표단을 만나 회의를 진행했음
- 양측은 이란 자유무역지대와 흑해-페르시아만을 잇는 도로교통망을 주제로 협력 방안에 대해 논의했으며, 구체적으로 통관 절차 간소화에 공감하였으며, 기타 분야에서 양국 관계 발전 방안에 대해서도 논의했음
- 이는 아르메니아의 지정학적 고립상태를 타파하기 위한 아르메니아 정부의 노력 일환으로 보이며, 인도-이란-아르메니아-조지아-러시아 회랑을 오래전부터 구상하는 등 아르메니아 정부는 제3국과의 새로운 운송망 및 공급망 개발을 원하고 있음
- 이와 관련하여 아르메니아는 오만 만에 위치한 이란의 차바하르(Chabahar) 항 운영 지분 확보에 관심을 드러낸 바 있었으며, 이를 통해 인도와의 물류망 연결 또한 계획하고 있었음<sup>c)</sup>
- 케로비안 장관은 엑스포 이후 실무그룹이 새로운 흑해-페르시아만 물류회랑 프로젝트를 이란, 인도, 조지아 측 파트너에게도 소개할 예정이라고 밝혔음

## ■ 대러제재 상황 하에서 아르메니아, 러시아-중동 지역 연결 지역으로서 발돋움 기대

- 아라 마르자냔(Ara Marjanyan) EU 아르메니아 교통전문가(EU national expert on transportation in Armenia)는 러시아 유라시아데일리(Eurasia Daily) 지와의 인터뷰에서 “최근 15년 간 러시아는 남부지역 회랑 건설에 소극적인 자세를 보였지만, 최근 지정학적 변동으로 인해 러시아 정재계 또한 남쪽으로 고개를 돌리게 되었다”고 언급했음
- 아울러 전문가는 “현재 남코카서스 지역에서 도로교통 인프라 건설을 위한 경쟁이 치열하게 전개되고 있다”면서, 현재 프로젝트에서 연결된 국가들 간의 사업 협력은 순조롭게 진행되고 있으나, 현재 해결이 어려운 지정학적 이슈인 이란-아제르바이잔령 나히체반 국경에 위치한 카라바흐 철도의 줄파(Culfa) 구간의 복원과 조지아-압하지아 철도 정상화가 필요하다고 덧붙였다

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

---

### 참고자료

- a) <https://news.am/rus/news/777267.html> (2023.9.20. 검색)
- b) <https://easaily.com/ru/news/2023/08/29/koridor-indiya-iran-armeniya-gruziya-rossiya-obret-aet-realnye-kontury-mnenie> (2023.9.20. 검색)
- c) <https://armeniatoday.news/economica/611548> (2023.9.20. 검색)



## 러시아, 북극항로 개발을 위한 쇄빙선 건조 위해 중국·인도와 협력

그림. 알렉세이 체쿤코프 러시아 극동북극개발부 장관 모습



자료: <https://www.reuters.com/world/russia-lacks-ice-class-vessels-develop-arctic-sea-route-talks-china-india-rbc-2023-09-06/>

### ■ 러시아, 북극항로를 활용한 무역량 증대 목표 달성을 위해 쇄빙선 건조 조선소 절실

- 알렉세이 체쿤코프(Alexei Cherkunov) 러시아 연방 극동북극개발부 장관은 러시아 TV 언론사인 RBC TV와의 인터뷰를 통해 정부가 북극항로를 수출입 항로로서 적극 활용하여 대외무역량 증대를 달성하고자 하며, 이를 위해 인도 및 중국과 쇄빙선 건조 시설 마련에 대해 협의해왔음을 밝힘
- 러시아는 수에즈 운하의 대안 노선으로 북극항로를 오랜 기간 개발시키고자 노력했으며, 2024년부터 북극항로를 활용한 교역량을 대폭 늘릴 계획임
- 특히, 지난 8월에 개최된 제15차 브릭스(BRICS) 정상회의에 화상으로 참석한 푸틴 대통령은 북극항로 개발 프로젝트를 포함하여 초국경 프로젝트 추진을 위해서는 새로운 항만과 터미널, 그리고 쇄빙선 함대를 건조할 필요가 있다고 강조함
- 체쿤코프 장관은 2022년 기준 북극항로를 통해 약 3,400만 톤의 물동량이 실현되었으며 올해에도 역시 비슷한 수준의 화물 운송량이 예상된다고 밝힘

- 러시아 정부는 북극항로를 통한 화물 물동량을 2024년에 8천만 톤, 2031년에는 2억 톤 수준으로 늘릴 계획을 마련함

## ■ 러·중국·인도, 2023년까지 쇄빙선 및 내빙선박 건조 작업을 위해 협력할 수 있어

- 러시아는 2035년까지 쇄빙선 50척, 내빙선박 50척을 건조할 계획이나 건조 작업을 진행할 조선소가 부족하여, 중국·인도와 선박 건조 관련 협력을 위해 계속적으로 협의해옴
- 특히 중국, 인도는 북극으로의 항해로 개발을 위해 러시아와 협력하고자 하는데, 러시아-인도간 공동 선박 건조 작업에 관심을 두고 있음

박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(yena719@kmi.re.kr/051-797-4763)

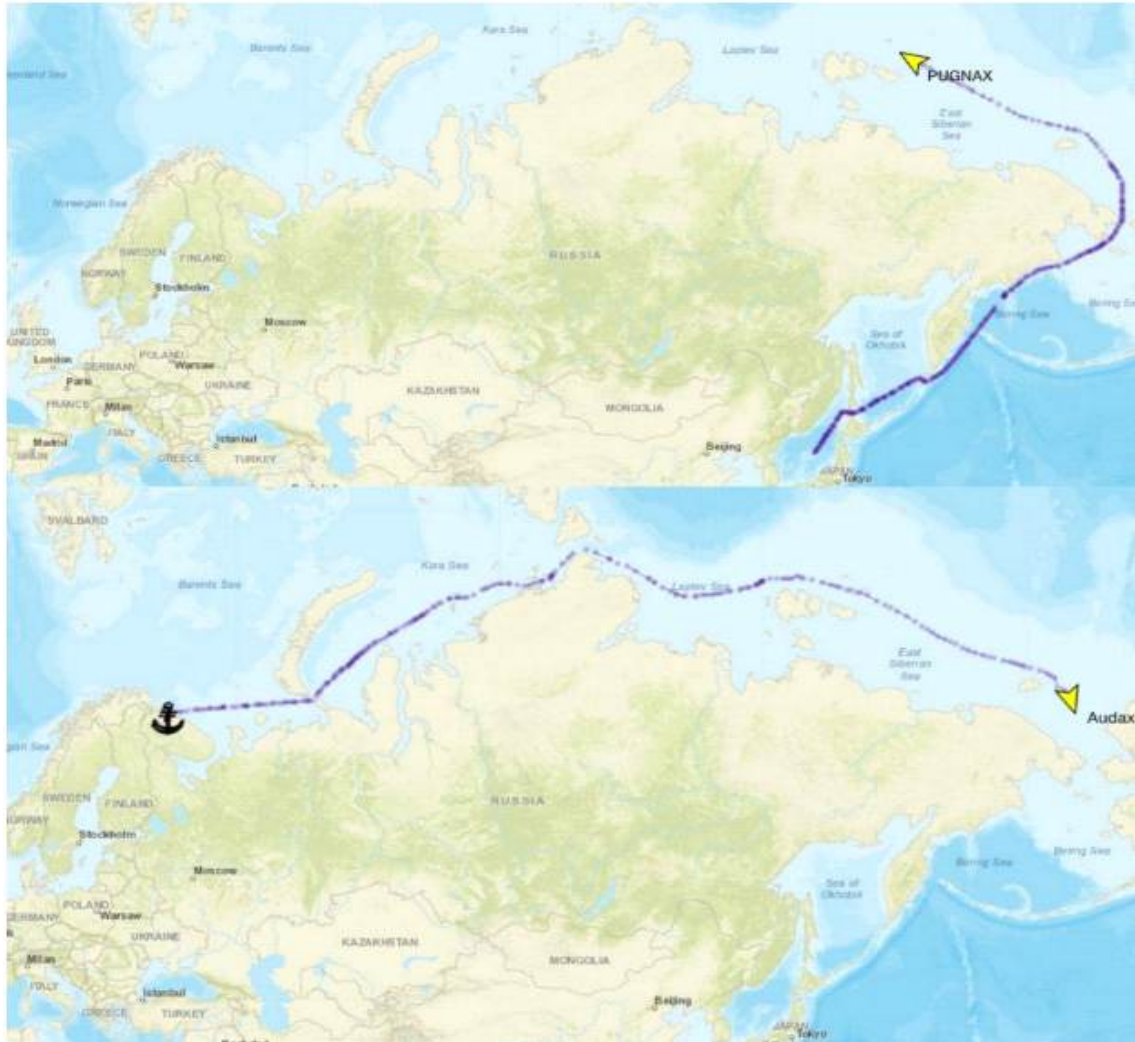
---

### 참고자료

- a) <https://www.hellenicshippingnews.com/russia-lacks-ice-class-vessels-to-develop-arctic-sea-route-talks-to-china-india-rbc/>(2023.9.22. 검색)
- b) <https://tass.com/economy/1671155>(2023.09.22. 검색)

## 러 북극 LNG 사업 추진에 대한 對러제재 효과 실효성 의문 제기

그림1. 중국과 벨로카멘카(Belokamenka)의 러시아 건설 현장을 향하는 Pugnax호 및 Audax호



자료: MarineTraffic,

<https://www.highnorthnews.com/en/transport-lng-modules-russia-continues-calling-effectiveness-eu-sanctions-question>

### ■ 서방의 대러제재, 러시아 Arctic LNG-2 프로젝트에 큰 영향 주지 않고 있어

- 서방 기업들은 2022년 시행된 대러제재로 인해 중국이 더 이상 러시아 Arctic LNG-2 사업 추진을 위해 사용되는 핵심 부품들을 러시아로 운송하지 않을 것이라는 예상했으나, 그와는 달리 계속해서 부품이 운송되고 있다는 사실이 알려짐
- Arctic LNG-2 사업 추진에 필요한 설비 부품 화물 운송을 담당한 선박 오닥스(Audax)와 퍼그낙스(Pugnax) 운영 기업 레드박스그룹(Red Box Group)은 2022년과 2023년 수 차례 화물을 선적하여 러시아 북극 지역으로 운송했다고 나타남

## ■ EU 5차 대러제재에는 러시아로의 LNG 생산 기술 공급 금지 명시…그러나 EU 기업들 여전히 러시아 LNG 프로젝트 설비 운송에 참여

- 2022년 4월에 채택된 제5차 EU 대러제재 발효 당시, 대다수의 전문가들은 러시아가 중국으로부터 러시아 북극 지역인 무르만스크(Murmansk) 인근 Arctic LNG-2 프로젝트 추진 현장으로 프로젝트에 사용될 대형 설비 부품을 운송하기 위해 서방의 대형 화물 수송선 함대에 의존했었다고 강조함
- 제5차 제재가 적용되면서, 유럽 대형 화물 운송사가 부품 운송 계약을 종료하기 시작한바 이로 인해 대러제재가 용선계약에 영향을 미칠 것으로 예상했음
- 그러나, 네덜란드에 로테르담에 주재하는 레드박스그룹사(社)의 퍼그낙스호는 2주 전 북극 LNG 생산 설비 건설에 필요한 부품을 적재한 채 북극항로에 진입했으며, 오닥스호는 북극항로를 통해 이미 부품 운송을 완료하고 아시아로 회항하고 있음
- 또한 올해 초 노르웨이 해역에서 러시아산(産) LNG를 실은 운반선이 선원 교대를 진행하기도 함

## ■ EU의 제재 조치, 해석상 허점이 있을 수 있어

- EU는 제5차 대러제재안에 LNG 생산 기술과 관련한 부품이나 설비 등의 ‘운송’에 대해 명시적으로 언급하지 않았음
- 또한 제재는 부품 관련 기술 생산자 및 재판매자에게만 적용될 수 있으며, 관련 운송 서비스를 제재 범위에 포함하지 않았으므로 레드박스그룹은 제재안을 독자적으로 해석하고 있을 가능성이 있음
- 특히, EU는 회원국 사이에서도 러시아산 LNG 수입 중단에 대한 의견이 분분하였기에 2023년 봄 러시아 LNG 수입 금지 법안은 채택되지 않았고, 따라서 제재 조항을 모호하게 하여 이에 대한 실효성을 담보하지 않았을 수도 있음

박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(yena719@kmi.re.kr/051-797-4763)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

### 참고자료

a) <https://www.highnorthnews.com/en/transport-lng-modules-russia-continues-calling-effectiveness-eu-sanctions-question> (2023.9.15.검색)



## 러시아 조선업 발전의 역사와 관련 정부 정책

장휘진 외국변호사(러시아), ECOSAFC LL.C

### 1. 들어가며

러시아 연방의 조선업은 소련 붕괴 후 매우 열악한 환경에 처하게 되면서 조선업의 부활이 거의 불가능할 정도까지의 상황에 이르게 되었다. 더군다나 90년대 및 2000년대 초반에 러시아 연방에서는 무분별한 민영화가 진행되는 과정에서 제대로 된 체계와 전문 민간 법인이 존재하지 않는 상태에서 조선업이 민간의 활동 영역으로 이전되면서 국가 차원에서 조선업의 발전이란 사실상 불가능한 상황에 이르게 되었다고 해도 과언이 아니다. 그러나 2000년대 중반부터 러시아 연방은 조선업의 중요성을 다시 부각하면서, 조선업의 재정비를 하나의 국가의 전략적 정책으로 채택하였고 국가 차원에서 조선업을 발전시키는 계획을 수립하게 되었다.

이 같은 역사적 흐름을 바탕으로 금번 칼럼을 통해 러시아 연방 조선업에 대한 변천사, 조선업의 구조, 러시아 연방에서 지적되는 조선업의 내부적인 문제점 그리고 러시아 연방의 조선업에 대한 정부 규제를 살펴해보도록 하겠다.

### 2. 러시아 연방의 조선업 변천사

러시아 연방의 조선업은 표트르 대제(Peter the Great)가 당시 러시아제국의 해군력을 강화하기 위한 목적으로 군함 건조를 시작으로 러시아제국이 출범한 17세기부터 본격화되었다고 해도 과언이 아니다. 러시아 연방에서 조선업이 본격화되면서 상트페테르부르크 근처에 있는 코틀린섬(Kotlin Island)에 최초의 근대식 조선소가 설립되었다. 그 이후 조선업은 확장되기 시작하였고, 특히 19세기에는 조선소와 조선업 관련 공장들이 대규모로 확장 및 개선되었다. 따라서 러시아의 조선업 발전의 본질은 해군력의 강화였고, 당시 유럽으로 연결될 수 있는 유일한 항만 지역인 상트페테르부르크가 러시아 조선업의 중심지가 되었다. 상트페테르부르크에서 대표적으로 18세기에는 아조프(Azov) 전함과 표트르 대제 전함이 건조되었고, 19세기에는 러시아에서 최초의 증기선과 전투순양함이 건조되었다.



소련 건국 후 조선업은 하나의 주요 국가 산업으로 지정되었고, 국가 차원에서 관리 및 운영하게 되었다. 특히 조선소의 확장은 극동지역까지 뻗어나가게 되었고, 부동항이 많지 않은 러시아는 1954년 프리모르스키 변경주(Primorsky Krai)에 현재 즈베즈다 조선소(Zvezda Shipbuilding Complex)<sup>a)</sup>의 전신이 되는 조선소를 설립하게 되었다. 1961년 해당 조선소에서는 소련 조선업의 상징인 ‘레닌(Lenin)’ 쇠빙선이 최초로 건조되었다.

### 3. 조선업의 구조

러시아 연방에서 조선업은 기계공학산업의 한 축을 이루고 있으며, 기계공학산업에서 조선업의 규모는 에너지 기계 산업과 철도 기계 산업 다음으로 그 비중이 크다. 현재 러시아 연방에서 조선업 기반 시설 면적은 1,710만 km<sup>2</sup>로 세계 1위의 규모를 자랑하고 하고 있다.

#### (1) 조선업의 분류

러시아 연방에서 조선업의 발전은 ‘해군력의 강화’라는 목적으로부터 시작되었지만, 점차 경제적인 측면에 있어서 △저렴한 물류비용 및 △대규모 화물 적재가 가능하다는 경제적 효율성이 부각되면서 ‘해군력의 강화’ 외에도 ‘경제발전 기반’ 구축이 러시아 국내 조선업 발전 필요성에 크나큰 영향을 미치게 되었다.

이 같은 러시아 연방 조선업 발전의 두 가지 목적성에 의해 현재 러시아 연방의 조선업은 건조될 선박의 사용 목적을 기준으로 ①군함 건조의 조선업과 ②상선 건조의 조선업으로 분류된다. 해당 두 분류는 각각 다른 법제 하에서 관련 제반 사항에 대해 규율을 받고 있다. 전자는 러시아 연방 해군이 사용하는 군함, 잠수함, 정찰함, 상륙함 등의 건조가 해당되고, 후자는 쇠빙선, 벌크선, 유조선, 어업선, 여객선 및 기타 특수 목적을 위한 선박 등이 해당된다.

소련 붕괴 후 러시아 연방의 조선업을 이끄는 기업체들은 국영 산업체에서 민간 산업 중심으로 대다수 민영화되었다. 하지만, 현재 군함 건조를 진행하는 조선사들은 국영 조선사이지만 상선 건조의 경우 대부분 민간 산업체들이 관여한다.

#### (2) 주요 조선소

러시아 연방의 조선소는 러시아 연방의 영토를 동서남북으로 기준으로 지역별 조선소 구역으로 분류된다.

a) <https://sskzvezda.ru/index.php/ru/> (검색일 : 2023.09.14.)

러시아 연방의 주요 조선소에는 북쪽 지역의 메인 조선소로서 군함 건조를 취급하는 세베로드빈스크(Severodvinsk) 조선소, 서쪽 지역의 메인 조선소이자 러시아 연방 조선업의 시발지인 상트페테르부르크(Saint Petersburg) 조선소와 칼리닌그라드(Kaliningrad) 조선소, 동쪽 지역의 메인 조선소인 블라디보스톡(Vladivostok) 조선소 그리고 남쪽 지역의 주요 조선소로서 카스피해와 흑해 해역에 있는 조선소 등이 포함된다.

#### 4. 러시아연방에서 지적되는 조선업의 문제점

최근 러시아 연방 정부는 2019년 8월 30일에 ‘2030년까지 해양산업의 전략적 발전 계획’에 관한 추가 사항으로서 러시아 연방 정부 의결을 발의한 바 있다.<sup>b)</sup> 해양산업이란 해양과 관련된 일체의 영리 및 비영리 활동들을 포괄적으로 아울러 의미하는 개념이다. 이에 따라 조선업은 해양 활동의 개념에 포함되는 선박의 건조, 수리, 연구 등에 관한 활동을 의미한다.

러시아 연방에서 지적되는 조선업의 문제점들은 다음과 같다: ①전문 인력의 부족, ②체계적으로 정비된 사업 계획의 미비, ③신기술 부족, ④선박 건설에 필요한 재료와 기술의 부족한 업데이트, ⑤선박 부품 수급에 있어 지나친 외국 공급업체에 대한 의존도, ⑥낮은 노동성, ⑦건조된 선박의 품질이 외국에 비해 다소 낮은 점, ⑧조선업이 국내 수요에만 한정되어 있다는 점 등이 바로 그 문제점들에 해당된다.<sup>c)</sup> 이는 소련 붕괴 후 조선업계가 대체적으로 민영화되면서 조선업 기반체계가 2000년대 초반까지 아무런 전략적 계획 없이 민간에 의하여 운영되었기 때문이다.

#### 5. 조선업에 대한 정부 규제

러시아 연방에서 의미하는 ‘조선업 규제’란 러시아 연방의 관련 법령에 의하여 선박 및 군함에 관한 연구, 설계, 건조, 수리, 조선업 운영 등에 있어 유리한 경제적·법적 환경을 제공하기 위해 국가 차원에서 행하는 일련의 조치로 정의된다.<sup>d)</sup> 즉, 러시아 연방의 조선업에 관한 규제는 조선업 발전 도모를 목적으로 조선업에 대한 호혜적 사업 환경을 조성하기 위하여 관련 법적 사항을 국가 차원에서 마련하는 것을 의미한다.

오늘날 러시아 국가 차원에서의 조선업에 대한 규제 체계는 연방과 연방 구성 주체 수준에서 제정된 법령에 기반하고 있다. 해당 법령에는 연방 법률, 연방 대통령령, 연방 정부령, 각 소관

b) Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. См. документ к нему Постановление Правительства РФ №1930-р от 30. 08. 2019 г. (검색일 : 2023.09.14.)

c) См. Судостроительная промышленность России, Итоги 2019 года. Прогноз до 2025 года. Исследование с участием: Infoline, Advis and Topship (검색일 : 2023.09.14.)

d) См. Государственное регулирование функционирования судостроительной промышленности российской Федерации. Бродунов А. Н. // Военный университет, Журнал: Финансы и кредит, 13 (253) - 2007, С. 54. (검색일 : 2023.09.14.)

부처의 법령 그리고 연방구성주체의 자체적인 법령(법률과 행정명령) 등이 해당된다.

러시아 연방에서 조선업의 규제는 2000년대 중반부터 점차 확장되기 시작했으며, 2007년 러시아 연방 정부는 소련 붕괴 후 붕괴된 조선업을 국가 차원에서 재건하기 위한 목적으로 주식회사 ‘통합조선사(United Shipbuilding Corporation)’ 설립을 추진시키게 되었다.<sup>e)</sup> 그 후 점차 조선업에 대한 국가의 전략적 발전계획을 수립하기 시작하면서 국가 차원에서 조선업의 촉진을 도모하기 시작했다.

### (1) 2007년 통합조선사의 설립

통합조선사의 설립은 러시아 연방 정부가 추진한 것으로 연방 대통령령에 의하여 그 계획이 수립되었다. 통합조선사의 설립과 관련된 내용에는 ①통합조선사의 법적 지위에 관한 사항, ②통합조선사의 구조 및 계열사에 관한 사항, ③통합조선사를 중심으로 한 활동에 관한 사항으로서 사업의 기획 및 개발, 선박의 건조, 선박 부품 납품, 선박의 A/S 및 수리, 선박의 폐기 등이 포함된다. 아울러 통합조선사의 활동 범위는 군용 선박에만 국한되지 않고, 각종 민간용 선박도 그 범위에 포함되었다.

### (2) 2030년까지 해양산업의 전략적 발전계획의 발표

‘2030년까지 해양산업의 전략적 발전계획의 발표’란, 러시아 연방 정부가 국가 차원에서 조선업을 발전시키기 위한 목적으로 수립된 국가 정책이다. ‘2030년까지 해양산업의 전략적 발전계획’이라는 슬로건은 큰 틀에서 해양산업의 전략적 발전계획을 의미하며, 해당 발전계획의 구체적인 내용은 러시아 연방의 경제적, 대외적, 정치적 요인들로 인하여 여러 번 수정되기도 하였다. 러시아 연방 정부는 2010년 최초로 ‘2030년까지 해양업의 전략적 발전계획’을 공포한 바 있다.<sup>f)</sup>

### (3) 해양 독트린

해양 독트린(Marine Doctrine)이란 2015년 7월 26일 러시아 연방 대통령이 발표한 국가 정책 중 주요 정책에 관한 내용으로서 이론적 구조와 실무적 사실에 기초하여 러시아 연방이 국가적 차원에서 창설한 해양 정책에 관한 표준 사항이다.<sup>g)</sup>

러시아 연방의 해양 독트린은 2010년 수립된 2030년까지 해양산업의 전략적 발전계획의

e) См. Указ Президента РФ от 21 марта 2007 г. № 393 (о создании ОСК) (검색일 : 2023.09.14.)

f) См. Распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р (검색일 : 2023.09.14.)

g) См. Утверждение Президента РФ от 26 июля 2015 г. "Морская доктрина РФ" (검색일 : 2023.09.14.)

새로운 기준을 제시하게 되었다. 특히, 러시아 연방 해양산업에 있어 러시아 연방의 주권과 국익을 해하지 않는 범위에서, 그리고 해양 환경 오염이 최소화된다는 전제 하에 산업 활동이 이루어져야 한다는 것이 구별되는 새로운 기준이라 볼 수 있다. 그 외에도 △해양산업의 근본적 목적, △해양 정책의 대원칙, △해양 정책에 있어서 해결되어야 할 문제 그리고 △해양산업에 해당되는 각각의 개별 산업의 구체적인 정책적 사안 등의 내용이 독트린에 포함되었다.

해양 독트린의 발표 후 국가 차원에서 추진된 조선업의 개발 노력의 방향성은 해군력 강화에 방점이 찍히는 형태로 변경되었다. 따라서 민간 차원에서 운영되는 조선산업 업체들은 국가 차원에서 운영되는 업체들과는 다르게 분류되었고, 오로지 국가 차원에서 운영되는 기업만이 해군력 강화를 위한 수단이 되었다고 보여진다.

#### **(4) 국영 조선업의 확장으로 인한 민간 조선업의 축소**

국가 지원 하에 운영되는 국영 조선업체는 민간 차원에서 운영되는 기업체보다 규모면에서 압도적인 차이를 보이게 되는데, 이에 따라 민간 차원에서 운영되는 조선업은 범국가적 해양산업 발전계획 추진으로 인한 반사이익을 받지 못하게 되었다. 이로 인해, 민간 조선 기업체에 대한 지원 자체를 목적으로 하지는 않지만, 기업체들의 경제 활동을 촉진하는 방안을 마련하기 위한 목적으로 기술 개발, 연구 활동 지원을 위한 정책인 ‘러시아 연방 연구기술 개발 전략’이 2016년에 발표되었다.<sup>h)</sup> 이로 인해 조선업에 관한 기술적 개발과 연구 활동 관련 정책적 근거가 마련되었으나, 동 정책은 조선업을 특정한 정책이 아니며 명확한 지원책이 담겨있다고 보다는 매우 추상적인 내용을 담고 있다.

#### **(5) 조선업에 관한 사회·경제적 환경의 조성**

민간 조선업계의 규모가 점점 축소되어 가는 과정에서 러시아 연방 정부는 2017년 3월 11일에 민간 조선기업체를 지원하기 위해 국가지원사업을 시행하였다.<sup>i)</sup> 해당 국가지원사업은 2030년까지 해양산업의 전략적 발전계획의 일환으로 시행된 것으로서 시행의 주된 목적은 △민간 조선기업체의 기업 규모 성장과 △민간 선박 건조를 2013년 대비 5배 이상으로 끌어 올려 러시아 국내에서 활동하는 민간 조선업계의 산업 활동 비중에서 70% 정도를 자국 업체로 확대하겠다는 것에 있다. 이에 따라, 조선업에 관한 사회·경제적 환경 조성에는 국가 차원에서 민간 조선업에 대한 지원을 중심으로 △조선사에 대한 금융지원, △조선사에 대한 대출 완화, △기술 발전 및 연구 활동 지원 등이 해당된다.

h) См. Указ Президента РФ от 1 декабря 2016 г. № 642 (검색일 : 2023.09.14.)

i) См. Постановление Правительства РФ от 31 марта 2017 г. № 374 (검색일 : 2023.09.14.)

## 6. 맺음말

현재 러시아 연방의 조선업은 소련 붕괴 후 저성장 추세인 조선산업을 체계적으로 정비하고 있는 단계라 평가할 수 있다. 아울러 조선업의 주된 활동 주체를 민간이 아닌 국가로 전환하고 있다는 점을 고려하면, 향후 러시아 연방의 조선업은 다시 구소련 때처럼 국영 체제 하에서 정부 주도 추진 산업으로 발전될 가능성이 있다고 보여진다. 특히, 해양산업을 국익과 밀접한 관계가 있는 주요 산업으로 간주하여, 국가의 전략적 계획 하에 철저히 운영되는 산업으로 개발 방향성을 확정한 점에 주목할 필요가 있다. 이와 같은 상황에 말미암아, 향후 민간 조선기업체는 소규모 선박 건조, 일반적인 선박 부품 생산 등을 전담하고, 국영조선업체는 대규모 선박 건조를 추진하는 등 사업 규모 측면에서 서로의 산업 활동 영역을 달리하는 구조로 발전할 가능성이 있다고 본다.

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





## 주요 통계



표. 2023년 1~6월 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: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바라데이, 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

\*\* 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 6월 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							
산업화물 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 6월 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							
차량 운송 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))