

WEEKLY REPORT

# KMI 북방물류리포트

**VOL.285**  
OCT 27 2023

발간년월 2023년 10월 27일(통권 제285호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
 발행인 김 종 덕 총괄 김 민 수 감수 김 엄 지 담당 유 지 원·정 다 현 발행처 한국해양수산개발원  
 자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4766 FAX +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 푸틴 대통령, 중국 '일대일로 포럼' 참석
	중·서부	- 러 로사토크사, 프로젝트 2220 원자력 쇄빙선 '추코트카'의 첫 번째 원자로 탱크 제작 성공
	북극	- 올해 북극항로 이용 화물 운송, 약 2,900만 톤 기록 - 러시아 북극연방대학교, 북극 연구용 해양 무인선박 개발
전문가 칼럼	- 러시아 연방의 내부 운하 및 강 사용에 관한 국가 규제	
주요 통계	- 2023년 1~9월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2021년~2023년 8월 러시아 역내 화물 운송량 - 2020년~2023년 8월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량	



## 주요 동향



### 푸틴 대통령, 중국 ‘일대일로 포럼’ 참석

그림. ‘일대일로 포럼’ 계기 정상회담에서 만난 푸틴 대통령과 시진핑 주석



자료: <https://www.rbc.ru/politics/17/10/2023/652e80f99a79474911179a8c>

#### ■ 푸틴 대통령, ‘제3회 일대일로 포럼’ 참석 계기 다수 국가 정상들과 양자 회담 진행

- 러시아 대통령은 지난 10월 17~18일 중국에서 개최된 제3차 일대일로 국제협력 포럼(The Belt and Road Forum for International Cooperation)’에 참석했음
  - 일대일로(一帶一路)구상은 시진핑 주석이 2013년 8월 발표한 글로벌 운송 및 투자 인프라 구축 전략으로, 동 구상은 경제 회랑을 포함한 △실�크로드 경제 벨트, △21세기 해상 실�크로드 등 2개의 프로젝트를 포함하고 있으며, 전 세계 150개국이 동 일대일로 구상 및 이니셔티브를 지지하고 있음
  - 이니셔티브의 구체적 대표 과제에는 △지역 경제 통합 강화, △통합적 운송 인프라 구축, △투자 및 상업 관련 장벽 제거, △위안화를 국제적 수준으로 제고, △인도주의적 분야에서의 협력 심화 등이 있음
  - 금년도 ‘일대일로 포럼’은 일대일로 구상의 발표 10년을 기념하여 개최되었으며, 2017년에 제1회 포럼, 2019년에 제2회 포럼이 개최되었음

- 올해 일대일로 포럼에는 러시아를 비롯한 총 130여 개국의 정상 및 고위급 인사들이 참여하였는데, 푸틴 대통령의 경우 지난 2022년 2월 러-우 전쟁 발발 이후 해외 순방 등의 일정을 진행하지 않았던 터라 금번 베이징 방문에 이목이 쏠렸음
- 특히, 푸틴 대통령은 일대일로 포럼 계기 시진핑 주석과의 양자 회담은 물론, △보 반 트엉 (Vo Van Thuong) 베트남 대통령, △세타 타위신(Srettha Thavisin) 태국 총리, △오르반 빅토르(Orbán Viktor Mihály)헝가리 총리 등과 차례로 양자 회담을 진행하였음
- 푸틴 대통령은 동남아 국가 정상들과의 양자 회담을 통해 양국간 우호 관계가 유지되고 있는 사실에 대해 강조하며, 무역량 감소가 나타나는 대신 인도주의적 분야에서의 상호교류와 협력이 확대되고 있음을 언급하였음
  - 싱가포르를 제외한 대다수의 동남아 국가들이 러시아에 우호적이거나 중립적인 스탠스를 취하고 있으므로, 푸틴 대통령과 러시아 정부는 서방의 대러 경제 제재로 인해 국제무대에서 협소해지는 러시아의 정치적, 경제적 활동 지역과 영역 확장을 위해 러-동남아 협력 확대를 전략적으로 추진하고자 함

## ■ 러 대통령, 일대일로 구상의 지지 및 러시아 주도 유라시아 통합 사업의 중요성 강조

- 10월 18일 진행된 일대일로 포럼 개막식에서는 러시아 대통령은 환영사를 통해 일대일로 구상은 미래지향적이며 보다 공평한 다극화 세계를 만드는 데 기여하는 구상이라는 점을 강조했으며, 일대일로 계획이 러시아가 추구하는 일종의 ‘대규모 유라시아 파트너십’ 형성을 위한 이니셔티브와 목표와 맥락을 함께 한다고 언급했음
- 또한, 그는 일대일로 구상과 상하이협력기구(Shanghai Cooperation Organization, 이하 SCO), 유라시아경제연합(Eurasian Economic Union, 이하 EAEU) 등과의 연계 필요성을 강조했다
- 그 밖에도, 러시아 대통령은 러시아가 유라시아 지역의 통합을 위해 발트해와 북극해 연안 러시아 항만, 페르시아만 및 인도양에 위치한 항만들을 연결하는 프로젝트인 ‘국제남북운송 회랑(International North-South Transport Corridor, 이하 INSTC)’ 사업을 추진하고 있음을 언급하였고, 그 밖에 △북위도 철도(Northern latitudinal railway), △북시베리아철도(Northern Siberian railway)는 물론 △북극항로(NSR) 개발을 위한 사업에 집중하고 있다고 알려 북극항로 개발에 관심 있는 국가들의 참여를 독려했음
- 푸틴 대통령은 러-중간 회담을 통해 전 세계적 안보 위협이 오히려 러-중 관계 강화에 기여하고 있음을 설명하며, 대러제재 상황에도 불구하고 양국간 대외무역량은 2019년에 목표치로 삼았던 2024년까지 러-중 대외무역액 2,000억 달러를 훌쩍 뛰어넘은 것에 대해 매우 ‘인

상적'이라고 평가하였음

- 시진핑 주석은 영구적인 양국간 선린우호와 전략적·호혜적 협력을 기반으로 한 중-러 관계 발전은 일시적인 비봉책이 아닌 '장기적인 해법'이 되어 준다고 강조하며 중-러 양측의 협력 심화를 위해 '2024~2025 중-러 문화의 해'를 계기로 다양한 문화 교류 행사 또한 필요함을 언급하였음

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

---

#### 참고자료

- a) <https://www.rbc.ru/politics/17/10/2023/652e80f99a79474911179a8c>(2023.10.25. 검색)
- b) <https://tass.ru/politika/19045001>(2023.10.25. 검색)
- c) <https://ria.ru/20231018/politika-1903603851.html>(2023.10.25. 검색)
- d) <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/10/18/1001163-cto-govoril-putin-v-kitae>(2023.10.25. 검색)
- e) <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/10/18/1001142-kakoi-put-putin-vibrat-v-kitae>(2023.10.25. 검색)
- f) <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/10/19/1001383-putin-provel-peregovori-s-si-tszinpinom>(2023.10.25. 검색)
- g) <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/10/18/1001239-press-konferentsiya-vladimira-putina>(2023.10.25. 검색)
- h) <https://www.vedomosti.ru/politics/news/2023/10/18/1001250-si-tszinpin-nazval-razvitie-sotrudnichestva-rossii-dolgosrochnim-resheniem>(2023.10.25. 검색)

# 러 로사톰社, 프로젝트 22220 원자력 쇄빙선 ‘추코트카’의 첫 번째 원자로 탱크 제작 성공

그림. ‘추코트카’ 원자력 쇄빙선용 첫 번째 RITM-200 원자로의 모습



자료: <https://seanews.ru/en/2023/10/23/en-first-reactor-for-chukotka-nuclear-icebreaker/>

## ■ 북극에서의 연중 항해를 위한 원자력 쇄빙선 제작, 성공적으로 진행 중

- 로사톰(Rosatom)社의 자회사인 지오포돌스크(ZiO-Podolsk) 기계 제작 공장은 프로젝트 22220(Project 22220)의 다목적 원자력 쇄빙선인 ‘추코트카(Chukotka)’에 장착될 첫 번째 RITM-200 원자로를 제작하여 상트페테르부르크(St. Petersburg) 소재 조선소로 인도했다고 밝혔음
- 로사톰(Rosatom)社는 성명을 통해 2013년부터 현재까지 원자력 쇄빙선을 위한 9개의 차세대 원자로를 제작하였으며, 10번째 원자로는 2023년 말까지 조선소에 인도할 계획이라고 밝혔음
- 현재 프로젝트 22220의 선두 원자력 쇄빙선 ‘아크티카(Arktika)’와 두 대의 직렬 쇄빙선인

‘시비르(Sibir)’와 ‘우랄(Ural)’이 북극항로 해역에서 성공적으로 쇄빙 작업을 지원하고 있음에 따라, 발트해 조선소(Baltiysky Zavod)는 2024년 12월 인도 예정인 프로젝트 22220의 3번째 원자력 쇄빙선 ‘야쿠티아(Yakutia)’와 2026년 12월 인도 예정인 4번째 원자력 쇄빙선 ‘추코트카’의 건조를 진행하고 있음

- 아울러 2023년 2월 FSUE 아톰플롯(FSUE Atomflot)과 발트해 조선소는 프로젝트 22220의 5번째 및 6번째 원자력 추진 쇄빙선인 ‘캄차카(Kamchatka)’와 ‘사할린(Sakhalin)’에 대한 건조 계약을 체결한 바 있으며, 각각 2028년 12월과 2030년 12월에 인도 예정임
- 프로젝트 22220의 다목적 원자력 쇄빙선은 세계에서 가장 크고 강력한 쇄빙선으로, 핵심 임무는 북극에서의 연중 항해를 보장하는 것임

**정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**

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

**서자영 자료입력원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**

(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

---

## 참고자료

a) <https://en.portnews.ru/news/355115/>(2023.10.25. 검색)

b) <https://seanews.ru/en/2023/10/23/en-first-reactor-for-chukotka-nuclear-icebreaker/>(2023.10.25. 검색)

# 올해 북극항로 이용 화물 운송, 약 2,900만 톤 기록

그림. 북극항로를 통해 화물을 운송 중인 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/105616/>

## ■ 러, 올해 북극항로를 통한 화물 운송 계획 지표 충족 가능성 높음

- 러시아 국영 원자력 기업 로사톰(Rosatom)사의 북극항로(NSR) 개발부 국장 막심 쿨린코(Maxim Kulinko)는 올해 초부터 10월 18일까지 총 2,880만 톤의 화물이 북극항로를 통해 운송되었다고 밝혔음
- 쿨린코는 연방 북극항로 개발 프로젝트에서 설정한 2023년 북극항로를 통한 화물 운송 계획의 목표가 3,600만 톤임에 따라, 로사톰은 목표 달성 측면에서 긍정적으로 예측하고 있다고 덧붙였다
- 로사톰 공식 대표에 따르면 북극항로를 통한 운송량은 2021년 200만 톤이라는 기록적인 양을 달성했지만, 2022년에는 화물 운송량이 거의 90% 감소했다고 밝혔음

## ■ 러 극동북극개발부, 북극항로 이용 화물 운송 전망 시나리오 제공

- 극동북극개발부는 러시아 북극 해역과 북극항로를 통한 화물 운송 개발에 대해 2035년까지

지의 전망과 2030년까지의 세 가지 시나리오를 제공하였음

- 극동북극개발부가 예측한 기본 시나리오는 다음과 같음. 주요 화물 운송기업인 로스네프트(Rosneft)의 Vostok Oil 프로젝트와 노바텍(NOVATEK)의 Arctic LNG-1 및 Arctic LNG-2 프로젝트, Obsky LNG 프로젝트 등의 계획이 성공적으로 이행됨과 동시에 쇠빙선이 부족하지 않다고 가정하였을 때, 2024년부터 2030년까지 북극항로를 이용한 화물 운송량은 약 7,400만 톤에서 2억 2,400만 톤으로 증가할 것이며, 그중 75%는 석유와 LNG 일 것으로 예측함
- 두 번째 낙관적 시나리오는 다음과 같음. 노바텍의 Arctic LNG-1, Arctic LNG-3 프로젝트뿐만 아니라 AEON의 시라다이스코예(Syradasaiskoye) 유전 개발과 타이미르(Taimyr) 석탄 분지 개발 프로젝트 등이 성공적으로 이행되었을 때, 북극항로 이용 화물 운송량은 2024년 8,100만 톤에서 2030년 2억 4,400만 톤으로 증가하고, 5년 후인 2035년에는 2억 8,800만 톤을 달성할 수 있을 것으로 예측함
- 세 번째 보수적 시나리오는 다음과 같음. 노바텍의 Obsky LNG 프로젝트와 Arctic LNG-1 프로젝트를 포함한 다른 여러 프로젝트가 성공적으로 이행되지 못했을 때, 2030년까지 화물 운송량은 1억 1,700만 톤, 2035년에는 1억 3,100만 톤에 달하며, 북극항로를 이용한 화물 운송량은 2023년에 400만 톤, 2024년에 700만 톤에 달할 것으로 예상됨

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

서자영 자료입력원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

---

**참고자료**

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/105579/>(2023.10.26. 검색)
- b) <https://morvesti.ru/news/1679/105616/>(2023.10.26. 검색)

# 러시아 북극연방대학교, 북극 연구용 해양 무인선박 개발

그림. 러시아 북극연방대학교 부총장 마라트 예세예브



자료: <https://vk.com/arcticsec?ysclid=lo72xvz2a9704806985>

## ■ 러 북극연방대학교 연구진, 북극 연구용 해양 무인선박 개발

- 러시아 북극연방대학교 마라트 예세예브 부총장은 대학 연구진이 북극 연구용 해양 무인선박을 개발했으며, 이 무인선박은 폴리에틸렌으로 만들어진 선체를 가지고 있으며, 북극 기지에서 최대 500마일까지 이동할 수 있는 능력을 갖췄다고 밝혔음
  - 북극연방대학교는 러시아 아르한겔스크주 아르한겔스크시 소재 국립대학교이며, 공식 명칭은 M.V. 로모노소프 북방(북극) 연방대학교로 자연과학 · 기술대학, 정보기술 · 자동화 시스템대학, 사회과학 · 인문학 · 국제커뮤니케이션대학, 경제 · 경영 · 법학대학 등 7개 대학을 운영하고 있음
- 무인선박은 최대 6미터 길이의 소형 선박으로, 선원 없이 화물을 운송하고 강, 해안, 해상 지역에서의 모니터링 기능을 수행할 수 있음. 아울러 무인선박은 연구용뿐만 아니라 군사적 용도로 사용될 수 있지만, 주로 연구용 목적으로 사용될 계획임
- 추진 시스템으로는 선 외 프로펠러 엔진 또는 워터젯 시스템을 사용할 수 있으며, 원격으로 작동하는 조종사의 제어하에 운항할 수 있음. 그러나 어떤 경우에도 무인선박을 제어하고 모니터링하기 위해서는 통신연결이 필요함
  - 원활한 통신연결을 위해 무인선박 내 장착된 안테나를 증폭시키거나, 공중 드론 또는 신호를 서로 전송할 수 있는 중개 선박을 사용하는 방법이 있음

- 무인선박에는 다양한 장비를 장착할 수 있도록 설계되었음. 모니터링 작업의 경우 비디오카메라, 기상학적 연구의 경우 온도, 풍속 및 방향 센서, 물의 염도 및 기타 매개 변수 측정을 위한 수중 센서 등이 있음

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

---

#### 참고자료

- a) <https://nauka.tass.ru/nauka/19100891>(2023.10.26. 검색)
- b) <https://e-cis.info/news/569/113129/?ysclid=lo73ks0se2770819101>(2023.10.26. 검색)



## 러시아 연방의 내부 운하 및 강 사용에 관한 국가 규제

장휘진 외국변호사(러시아), ECOSAF C LL.C

### 1. 들어가며

러시아 연방은 세계 1위 규모의 영토를 지닌 국가이다. 이 광대한 영토는 대규모의 자연을 담고 있으며, 강의 규모 또한 매우 크다. 대표적으로 ㉠오비강(3,700km), ㉡볼가강(3,530km), ㉢레나강(4,294km), ㉣예니세이강(3,487km) ㉤아무르강(2,824km), ㉥이르티시강(4,248km), ㉦드네프르강(2,201km), ㉧돈강(1,870km), ㉨우랄강(2,428km) 등 1,000km 이상의 길이를 가진 강이 존재한다. 그 외에도 세계 7위 규모의 민물(담수)호수인 바이칼호수(31,500m<sup>3</sup>)가 대표적이며, 총 57개의 민물(담수)호수 중에서 서울특별시 면적보다 큰 민물호수의 수는 총 18개이다.<sup>a)</sup>

방대한 수자원을 보유한 러시아 연방은 역사적으로 강과 호수를 교통수단으로 활용하였다. 현대 러시아의 수자원은 러시아 경제에 중요한 부분을 차지하며, 소련 시대부터 철저한 수자원 관리를 통해 환경 보존에 큰 업적을 이루어 왔다.

이 같은 역사적 흐름을 바탕으로 본 칼럼에서는 러시아 연방의 내부 운하 및 강을 중심으로 한 국가의 규제, 법령의 구조 및 형태를 살펴보고자 한다.

### 2. 내부수상교통법전의 구조

러시아 연방의 법체계상 내부수상교통에 대한 근간이 되는 수로(Water channel)는 법적으로 자연적인 수로로서 강(River as a natural watercourse) 및 인공적인 수로로서 운하(Artificial watercourse)로 분류된다.

러시아 연방의 연방입법자는 내부 운하 및 강 등의 인공과 자연적인 수로를 활용한

a) См. Данные Государственного водного реестра. Дата обращения: 23 июня 2012. Архивировано 12 января 2012 года.

수상교통(水上交通)에 관한 사항을 규율하는 일반법으로서, 2001년 3월 7일 제정된 “내부수상교통법전(Code of Inland Water Transport of the Russian Federation)”은 수많은 개정을 거쳐 내부수상교통에 관한 사항을 체계적으로 규정하고 있다.

## 1) 내부수상교통법전의 규율 범위 및 대상

내부수상교통법전의 규율 범위는 수로를 활용한 수상교통에 관한 사항에만 국한되어 있으며, 내부수상교통과 관련된 일체의 사항을 전반적으로 규율한다.<sup>b)</sup> 예컨대, ㉠수상교통의 규제에 있어서 권리주체의 법적 지위, ㉡규제의 대상이 되는 권리객체로서 수상교통수단<sup>c)</sup>에 관한 사항, ㉢수상교통의 사용자와 제공자의 법률관계, ㉣수상교통수단의 승무원에 관한 사항, ㉤수상교통수단의 안전한 운수에 관한 사항, ㉥수상교통사고에 관한 사항, ㉦침몰된 권리객체에 관한 사항, ㉧내부수상교통망에 설치된 항구 및 항만에 관한 사항, ㉨수상교통수단의 임대 및 임차에 관한 사항, ㉩수상물류운송에 관한 사항, ㉪수상교통수단의 견인에 관한 사항, ㉫수상여객운송에 관한 사항, ㉬수상교통수단의 소유자의 책무에 관한 사항, ㉭수상교통수단 및 (해당 수상교통수단 내에 있는) 기타 재산의 인양에 관한 사항, ㉮불가항력적 사항의 발생으로 인한 수상교통수단의 손실에 관한 사항, ㉯-1수상교통에 관한 행위 등이 내부수상교통법전의 규율 대상에 해당된다. 따라서 외부수상교통 즉, 바다와 관련된 사항은 별도의 “해양법전(Code of Merchant Shipping of the Russian Federation)”에 의해 규율 범위 및 대상에 해당된다.

## 2) 내부수상교통법전의 성격

내부수상교통법전은 내부수상교통에 관한 일반법의 성격을 가진다. 다만, 내부수상교통에 관한 사항을 매개로 권리주체 사이에서 발생하는 법률 관계에 있어서 일부 사항(예컨대, 수상교통수단에 대한 권리의 발생, 손실 및 손해 전보에 관한 사항, 특별객체로서 수상교통수단의 등기 및 처분에 관한 사항, 사용자와 제공자 사이의 권리·의무에 관한 사항 등)은 민법전(Civil Code of the Russian Federation)에 대한 특별법으로서의 성격을 갖는다.

## 3) 내부수상교통에 관한 일반사항

내부수상교통에 관한 일반사항은 앞에서 서술한 내부수상교통법전의 규율 대상을 불문하고, 내부수상교통법전에 전반적으로 통용되는 사항을 의미하며, 이는 내부교통에 관한 원칙 혹은 절대적 사항을 지칭한다.

b) См. ст 1 и 2 КВВТ РФ

c) 여기에서 의미하는 수상교통수단이란 선박 외에도 강과 운하를 통하여 이동할 수 있는 각종 수단들(제트보트, 수상오토바이, 돛단배 등)을 의미하며, 내부수상교통법전상 수상교통수단으로서 등기되어 조세법전상 과세의 대상이 되는 권리객체를 의미한다.

## (1) 적용 법률용어

내부수상교통에 관한 일반사항에서 사용되는 법률용어는 내부수상교통법전상 절대적으로 정의된 사항이다.<sup>d)</sup> 따라서 용어의 표현적, 의미적 차이로 인해 발생할 수 있는 모호성과 불확실성을 배제하기 위한 법률에 규정된 사항을 지칭한다.

## (2) 내부수상교통에 관한 국가의 권한

내부수상교통에 관한 국가의 규제는 내부수상교통의 행정 관리 및 운영과 관련된 것이며, 그 주체에 대한 권한 및 행정권에 관한 사항을 포함한다.

내부수상교통법전에서는 내부수상교통 행정의 관할을 연방의 책임으로 명시하고 있으며, 연방정부의 행정기관인 연방교통부와 그 산하의 기관인 연방해양수상청(Federal Agency for Maritime and River Transport)이 주요 주체로 지정되어 있다. 해당 행정기관의 권한에는 내부수상교통의 관리 및 감독뿐만 아니라, 관련 허가권과 행정입법권도 포함된다.<sup>e)</sup>

## (3) 사용자와 제공자 사이의 법률관계

사용자(Caller for inland water transport)와 제공자(Provider inland water transport services)의 법률관계란, 내부수상교통망을 통한 내부수상교통수단의 사용 내지 이용을 제공하는 자와 그 제공자로부터 일정한 서비스를 제공받는 자 사이에서 발생하는 법률관계를 의미한다. 따라서 사용자는 내부수상교통망을 통하여 본인의 편의를 향유하고자 하는 자가 해당되고, 제공자는 내부수상교통수단을 소유한자로서 사용자에게 그 내부수상교통수단의 사용 내지 이용을 제공하는 자 또는 그 사용 내지 이용을 중개하는 자가 해당된다. 더 나아가 내부수상교통시설의 사용 및 이용을 제공하는 자와 내부수상교통수단을 업으로 취급하는 자 사이에서도 사용자와 제공자로서의 법률관계가 발생할 수 있다.

내부수상교통법전은 사용자와 제공자의 법률관계에 있어서 ㉠내부수상교통수단의 사용 내지 이용을 제공하는 자와 그 제공자로부터 일정한 서비스를 제공받는 자 사이에서 발생하는 법률관계와 ㉡내부수상교통시설의 사용 내지 이용을 제공하는 자와 그 제공자로부터 일정한 내부수상교통망상의 시설(항구 및 항만)을 사용 내지 이용을 제공받는 자 사이에서 발생하는 법률관계는 사적자치에 기초한다고 명시하고 있다.<sup>f)</sup> 다만, 후자의 경우 내부수상교통망상 시설의 소유권이 사인이 아닌, 국가에게 있는 경우 사용자와 제공자 사이에서 발생하는 법률관계가 사적자치에 기초하는 사법상 법률관계가 아닌 행정상 법률관계가 될 문제(해석의 여지)가 있을 수 있다. 그

d) С.м. с.т. 3 КВВТ РФ

e) С.м. с.т. 3-5 КВВТ РФ

f) С.м. с.т. 6 КВВТ РФ

러나 내부수상교통법전은 내부수상교통에 관한 사항을 전반적으로 규율하는 일반법이자 민법전에 대한 특별법으로서의 성격을 가지고, 내부수상교통법전의 일반사항으로서의 규정은 기타 법률이 달리 규정할 수 없는 사항에 해당되기 때문에 내부수상교통법전의 일반사항에서 달리 규정하고 있지 않는 이상 해당 당사자 사이에서 발생하는 법률관계는 사적자치에 기초하는 사법상 법률관계에 해당된다. 즉, 내부수상교통수단을 이용한 여객운수와 물류운수 등은 사용자와 제공자 사이에 체결된 계약에 따라 당사자 사이에서 권리·의무가 발생하는 것이다.

따라서 해당 당사자 사이에서 발생하는 분쟁은 일반관할법원(Court of General Jurisdiction of the Russian Federation)의 민사재판부에 민사소송을 제기하여 분쟁을 해결하여야 하는 것이 원칙이자 일반적이다. 다만, 해당 법률관계의 당사자 모두가 상업적으로 영리 목적을 추구하는 주체에 해당될 경우 상사법원(Arbitration Court of the Russian Federation)에서 민사상사소송을 제기하여 분쟁을 해결하여야 한다.

### 3. 내부수상교통에 관한 국가의 규제

내부수상교통에 관한 국가의 규제는 내부수상교통에 관한 국가의 질서적 통제를 의미한다. 국가의 질서적 통제의 의미는 ㉠내부수상교통에서 발생하는 경제적 활동 즉, 내부수상교통에서 형성되는 시장에 대한 질서적 통제, ㉡내부수상교통에서 발생할 수 있는 사고를 방지하기 위한 안전사항에 관한 통제가 해당된다.

#### 1) 내부수상교통에서 발생하는 경제적 질서의 통제로서 국가의 규제

내부수상교통에서 발생하는 경제적 질서의 통제로서 국가의 규제는 직접적인 규제와 간접적인 규제로 분류된다. 경제적 질서의 통제를 실질적으로 관할하는 실질적인 행정기관은 연방반독점청(Federal Antimonopoly Service of the Russian Federation)이다.

##### (1) 직접적인 규제

내부수상교통법전은 일반사항에서 내부수상교통망상의 시설의 사용 내지 이용에 관한 가격은 당사자 간의 계약에 따라 결정된다고 명시하고 있지만, 내부수상교통수단의 소유자가 내부수상교통망상의 시설 중 항구와 항만의 사용 내지 이용에 대한 지불 가격에 대해서는 자연적 독점에 관한 연방법률(이하 ‘독점법’이라 한다.)<sup>g)</sup>로 규정한다고 명시하고 있다.<sup>h)i)</sup>

g) Федеральный закон от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ "О естественных монополиях"

h) См. ст. 6 КВВТ РФ

i) 러시아연방의 법체계상 독점은 인위적 독점과 자연적 독점으로 분류된다. 전자는 시장의 질서를 특정 주체가 인위적으로 본인의 이익을

이는 내부수상교통업이 아무리 사적자치에 기인한 사법상 법률관계에 따라 규율되는 자율적인 시장일지라도 내부수상교통업 중 항구와 항만을 인프라로 구축하여 사업을 하는 것은 일반인이 접근하기 쉽지 않은 시장에 해당되기 때문에, 내부수상교통의 항구 및 항만 사용을 제공하는 업자가 합법적으로 시장에 진입하여 시장의 이익을 독점하고 있는 경우일지라도, 그 지위를 악용하여 시장에서 사용자에게 대한 폭리적인 이익의 취득을 방지하고자 하는 취지이다. 따라서 독점법에 명시된 상한가를 초과하는 사용료 내지 이용료를 사용자에게 청구할 수 없다.

## (2) 간접적인 규제

간접적인 규제는 직접적인 규제에 관한 사항 외에 내부수상교통시장에서 특정 사용자의 기타 인위적인 독점 행위를 방지하고자 하는 취지에서 시장에서 발생하는 거래(물류운송비용, 여객운수비용 등)에 있어서 특정 사용자의 폭리적인 이익에 대한 규제를 하는 것이다. 이에 대한 사항은 독점법의 규율 대상이 된다.

## 2) 내부수상교통에서 발생할 수 있는 사고를 방지하기 위한 안전사항에 관한 통제로서 국가의 규제

내부수상교통에서 발생할 수 있는 사고를 방지하기 위한 안전사항에 관한 통제로서 국가의 규제는 내부수상교통업자와 그 사용자의 질서적 준수 사항을 의미한다. 여기에 해당되는 질서적 준수 사항은 매우 광범위 하다. 대표적으로 ㉠특별여객운수의 관한 사항, ㉡승무원에 관한 사항, ㉢내부수상교통수단에 관한 사항, ㉣내부수상교통수단의 안전한 이동에 관한 사항, ㉤내부수상교통망의 시설의 운영자에 관한 사항 등이 있다.

### (1) 특별여객운수의 관한 사항

특별여객운수의 관한 사항은 내부수상교통망에서 제공자가 제공하는 여객운수 서비스를 행정 법령에 따라 특별인사에 해당되는 사용자가 그 서비스를 제공받는 경우를 말한다. 특별인사에는 ㉠국가의 행정사무를 수행하는 공무원으로서 고위공직자(High-ranking public officer), ㉡견인, 인양, 구조, 광물채취, 과학연구, 내부수상교통사고의 조사, 수자원 보호 및 복구, 도선 및 쇄빙선 지원 등의 작업을 수행하기 위한 자, ㉢내부수상교통수단에 선상한 승무원을 교대하기 위한 목적으로 동행하는 보조원 등이 해당된다.)

따라서 내부수상교통법전에 명시된 특별인사를 대상으로 서비스를 제공하는 제공자는 특별한

---

위하여 훼손하여 시장 전체의 이익을 독점적으로 차지하는 경우를 의미하며, 후자는 시장의 질서가 자연적으로 특정 주체에게 이익을 가져다주는 경우를 의미한다.

j) См. ст. 6.1 КББТ РФ

조치에 따라 운항을 하게 되며, 해당 법적 조치와 관련된 사항은 연방교통부령<sup>k)</sup>으로 규율되고 있다.

## (2) 승무원에 관한 사항

승무원은 내부수상교통수단에서 승객의 안전을 보장해야 하므로, 일반 승객과는 별도의 법적 규율이 적용된다. 모든 내부수상교통수단에는 승무원이 승객과 함께 승선해야 한다. 승무원은 선장, 부선장, 장비 관리자, 기계·전기 관리자, 무전 관리자, 여객접객원, 보조원 및 의사 등으로 구성된다. 그러나, 승무원의 규모와 필수 구성은 수단의 크기에 따라 다르며, 이와 관련된 사항은 연방교통부령<sup>l)</sup>으로 규율되고 있다.

## (3) 내부수상교통수단에 관한 사항

내부수상교통망을 통한 운항을 하는 내부수상교통수단은 ㉠연방교통부에 등록된 후 고유 식별 번호와 호출부호, 위성통신국 식별 번호를 부여 받은 후, ㉡그 이름과 고유 식별 번호를 앞, 뒤 및 양 옆으로 표기하여야 하고, 그 내부수상교통수단이 내부수상교통망을 통하여 국경을 넘을 경우 'RUS'라는 표기를 하여야 한다. 더 나아가 ㉢연방교통부에 등록된 모든 내부수상교통수단은 러시아연방의 국기를 사용하여 운항할 수 있는 권리증명서, 내부수상교통수단의 소유권 증명서, 여객선의 경우 여객증명서, 측정증명서(Measurement certificate), 승무원의 최소 구성 증명서, 환경오염 대상이 아닌 것에 대한 증명서, 내부수상교통수단의 역할과 목적이 명시된 서류, 항해일지, 엔진기록부, 무전허가증, 내부수상교통수단의 위생 안정 확인증 및 그 외에 국제법 또는 국내법에 따른 기타 규제 대상에 해당되는 경우 관련 서류 등을 필수로 소지하여야 한다.<sup>m)</sup>

## (4) 승무원에 관한 사항

모든 내부수상교통수단은 안전한 운항의 의무를 지며, 운항에 있어서 모든 책임은 선장에게 있는 것으로 간주된다. 해당 내부수상교통수단의 규모에 따라 관련 법령에 의하여 필수 승무원이 승선된 경우에 운항할 수 있는 것으로 본다. 아울러 연방교통부령으로 정하는 안전운항 사항을 준수 및 경우에 따라 검사를 받아야 한다. 운항에 관한 사항을 제외한 그 외에 내부수상교통수단의 안전 사항(화재 및 긴급 상황의 대비에 관한 준비 등)에 준비되어 있어야 하며, 이는 내

k) См. Приказ Министерства транспорта РФ от 28 августа 2020 г. N 338 "Об утверждении Правил перевозки специального персонала на внутреннем водном транспорте"

l) См. Приказ Министерства транспорта РФ от 23 ноября 2020 г. N 504 "Об утверждении Положения о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов"

m) См. ст. 14 КВВТ РФ

부수상교통수단의 소유자의 의무에 해당된다. 해당 의무를 해태한 소유자는 화재 및 비상사태가 발생한 경우 책임을 지게 된다.

다만, 소규모 일반선박, 유람선, 범선 등은 그 규모를 고려하여 자체적으로 안전 관리 시스템을 구축하여야 한다. 자체적인 안전 관리 시스템에는 ㉠승무원 또는 승무원단의 구성, ㉡내부수상교통수단에 대한 일반적인 요구 사항을 효과적으로 대체할 수 있는 방안, 화재 및 긴급 상황의 대비 방안, 승무원의 직무 등에 관한 내용이 확인될 수 있는 내부 문서를 구비하여야 한다. 따라서 소규모의 선박에 대해서는 규제가 완화되어 있으며, 자율적인 규제에 대체하고 있다.<sup>n)</sup>

## (5) 내부수상교통망 시설 운영자에 관한 사항

내부수상교통망의 시설의 운영자에 관한 사항은 내부수상교통망에 설치된 항구 및 항만의 소유자 내지 그 객체들을 실질적으로 운영 및 관리하는 자에게 해당되는 사항을 말한다. 아울러 내부수상교통망에 설치된 항구와 항만 내에서의 경제적인 활동은 내부수상교통법전에 규정된 활동 외에는 모두 금지된다.

내부수상교통망에 설치된 항구 및 항만은 그 누구의 소유로도 인정된다. 다만, 토지법전에 따라 특정 목적이 설정되어 있거나 내부수상교통망의 항구 및 항만으로 사용할 수 없도록 설정된 토지가 아니어야 한다. 따라서 내부수상교통망의 시설로서 항구와 항만을 설치하여 운영하고자 하는 자는 연방교통부에 허가를 받아야 하는데, 이 경우 해당 토지의 적격여부에 관한 서류와 해당 토지에 대한 재산상 소유권(토지등기부상 소유권 증명서) 또는 사용권(토지임대계약)이 확인될 수 있는 서류를 제출하여야 한다. 그 후 항구 또는 항만을 설치하여 운영할 수 있게 되며, 운영 과정에서도 엄격한 국가의 규제 대상이 된다.

항구 또는 항만의 소유자는 ㉢선박에 대한 안전한 접근 및 정박의 보장, ㉣화물용 창고, 화물의 측정 수단, 화물의 선적 및 하역 장비 등의 구비, ㉤승객의 안전한 승선과 하선의 보장, 승객의 대기 장소, ㉬법령에 규정된 지역 또는 항구 및 항만의 운영 목적에 따라 철도진입로를 필수적으로 구비하여야 한다.<sup>o)</sup>

화물의 측정 수단은 러시아 연방의 법령에서 규정하고 있는 기준 사항에 충족하는 규격과 수단으로 구비되어야 한다.<sup>p)</sup> 측정 규격에 관한 법률로는 측정의 단일성 보장에 관한 연방법률,<sup>q)</sup> 측정 수단에 관한 법률로는 기술 규제에 관한 연방 법률<sup>r)</sup>이 존재한다. 그리고 항구와 항만에 설

n) См. ст. 34.1 КВВТ РФ

o) См. ст. 56 КВВТ РФ

p) См. ст. 9 КВВТ РФ

q) Федеральный закон от 26 июня 2008 г. N 102-ФЗ "Об обеспечении единства измерений"

r) Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ "О техническом регулировании"

치될 화물의 선적 및 하역 장비는 연방 정부령으로 규정하고 있는 기준에 충족하는 장비이어야만 한다.<sup>s)</sup> 다만, 장비의 기준 사항은 관련 정부령에 규정에 충족하되, 장비의 유지 및 관리는 해당 장비의 감가상각 기간 동안 자체적으로 운영할 수 있다. 더 나아가 설치된 항구와 항만은 환경을 보호하고, 생활수역과 유류 함유수역, 기타 폐기물을 수용 및 처리하는 수단뿐만 아니라 항구 및 항만 수역 내에서 선박을 구조하고 화재를 진압하기 위한 작업을 수행하는 수단을 필수적으로 갖추어야 한다.<sup>t)</sup>

#### 4. 맺음말

러시아 연방의 내부 운하 및 강에 대한 국가 규제는 매우 체계적이며 효율적으로 잘 구성되어 있다. 특히 러시아 연방의 내부 운하와 강을 이용한 각 활동 규모는 매우 크기 때문에 체계적인 법률로써 별도의 개별법 영역으로 분류하여 관련된 사항을 전반적으로 규율하는 것은 상당히 선진적인 것이라 평가할 수 있다.

더군다나 내부수상교통을 행정법의 영역이 아닌 사법의 영역에서 체계적으로 운영하면서 국가의 전면적인 지배 영역이 아닌, 민간의 영역이라는 점. 국가 또한 민간과 대등한 관계에서 체계에 구속된다는 점은 내부수상교통 자체를 국가의 안보수단으로 활용하는 것이 아니라, 경제적인 수단으로 적극 활용하는 것이라 평가할 수 있다. 현재 환경 문제가 중요한 이슈로 대두되는 가운데, 수자원에 대한 환경 보존의 문제를 법률에 기속사항으로 명시하고 있다는 점을 고려하면, 러시아 연방의 내부수상교통체계 즉, 내부 운하 및 강에 관한 법제는 향후 우리나라에 많은 시사점을 제공할 것으로 기대된다.

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

---

s) См. Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. N 623

t) См. Там же в ст. 56

# 주요 통계



표. 2023년 1~9월 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	121.3	5.8%	59.7	9.1%	181	6.9%
북극해	23.7	10.9%	49.8	3.7%	73.5	0.6%
발트해	85.7	22.7%	102.9	7.9%	188.6	3.6%
아조프-흑해	110.2	29.3%	116.3	10.1%	226.5	18.7%
카스피해	3.5	1.7%	2.2	2.2%	5.7	34.3%
<b>합계</b>	<b>344.4</b>	<b>17.3%</b>	<b>330.9</b>	<b>1.5%</b>	<b>675.3</b>	<b>9%</b>

\* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 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: 노보로시스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

\*\* 전년 동기 대비 2023년 1~9월 기준

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

## 참고자료

a) [https://portnews.ru/news/354701/\(2023.10.12. 검색\)](https://portnews.ru/news/354701/(2023.10.12. 검색))

표. 2021년~2023년 8월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2021년	597,929.9	606,097.4	656,833.9	621,022.6	649,285.2	684,041.4	766,853.6	766,618.8	763,058.0	724,195.1	657,206.1	649,380.5
	2022년	637,729.1	644,746.7	699,248.2	657,670.5	687,810.1	729,405.6	821,942.2	823,484.1	804,755.7	770,879.1 <sup>3)</sup>	700,851.9 <sup>3)</sup>	685,852.9 <sup>3)</sup>
	전년 대비 증감률(%)	106.7	106.4	106.5	105.9	105.9	106.6	107.2	107.4	105.5	98.6	99.3	97.2
	전월 대비 증감률(%)	98.2	101.1	108.5	94.1	104.6	106.0	112.7	100.2	97.7	99.4	96.7	100.2
	2023년 <sup>3)</sup>	650,586.7	650,403.2	703,043.4	667,151.6	693,926.7	749,277.0	814,014.9	870,054.1				
	전년 대비 증감률(%)	102.0	100.9	100.5	101.4	100.9	102.7	99.0	105.7				
	전월 대비 증감률(%)	83.8	100.0	108.1	94.9	104.0	108.0	108.6	106.9				
상업화물 운송량	2021년	334,396.4	333,830.2	364,920.0	335,977.4	348,964.9	348,310.6	365,118.8	365,535.0	363,727.3	351,155.5	338,860.7	358,331.5
	2022년	370,169.6	368,987.1	404,741.6	365,656.3	379,445.8	378,688.2	399,838.0	399,709.9	388,814.8	394,962.2 <sup>3)</sup>	381,903.1 <sup>3)</sup>	389,605.5 <sup>3)</sup>
	전년 대비 증감률(%)	110.7	110.5	110.9	108.8	108.7	108.7	109.5	109.3	106.9	98.2	99.2	98.1
	전월 대비 증감률(%)	103.3	99.7	109.7	90.3	103.8	99.8	105.6	100.0	97.3	103.0	97.5	101.3
	2023년 <sup>3)</sup>	401,117.9	406,879.2	420,083.9	395,376.6	398,026.8	391,200.8	399,560.3	406,456.5				
	전년 대비 증감률(%)	108.4	110.3	103.8	108.1	104.9	103.3	99.9	101.7				
	전월 대비 증감률(%)	93.8	101.4	103.2	94.1	100.7	98.3	102.1	101.7				

파이프 라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2021년	229,377.7	237,862.8	264,040.8	244,622.0	256,921.2	259,487.7	276,333.4	276,032.7	273,280.7	255,601.8	242,134.3	252,080.7
	2022년	265,871.2	275,226.3	303,523.6	279,056.3	292,913.2	296,336.3	318,749.2	318,840.5	310,561.4	309,578.7 <sup>3)</sup>	290,951.6 <sup>3)</sup>	288,107.1 <sup>3)</sup>
	전년 대비 증감률(%)	115.9	115.7	115.0	114.1	114.0	114.2	115.3	115.5	113.6	101.5	101.2	99.3
	전월 대비 증감률(%)	105.5	103.5	110.3	91.9	105.0	101.2	107.6	100.0	97.4	101.1	94.5	97.5
	2023년 <sup>3)</sup>	298,953.9	316,585.3	326,800.3	309,828.4	315,909.1	313,249.7	319,891.5	323,218.8				
	전년 대비 증감률(%)	112.4	115.0	107.7	111.0	107.9	105.7	100.4	101.4				
	전월 대비 증감률(%)	90.9	105.9	103.2	94.8	102.0	99.2	102.1	101.0				

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>(2023.10.12. 검색)

표. 2020년~2023년 8월 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	101,621.2	103,337.0	103,950.4					
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	388,112.7	410,234.6	441,854.2	416,455.8	432,395.2	470,061.5	551,380.5	549,522.7	547,129.0	502,817.4	442,289.3	429,410.6
		2022	425,508.7	449,657.3	487,367.5	462,965.2	481,763.5	528,461.1	617,849.9	617,166.7	606,663.5	561,455.9	495,111.3	476,678.6
		2023 <sup>3)</sup>	444,584.7	458,995.9	495,498.2	468,909.3	489,536.9	552,233.1	613,246.7	663,085.8				
	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	124,579.2	137,967.4	149,940.3	131,410.6	132,074.9	134,330.7	149,645.7	148,438.9	147,798.3	145,013.0	136,464.7	138,361.6
		2022	157,949.2	173,897.7	192,860.9	170,951.0	173,399.2	177,743.7	195,745.7	193,392.5	190,722.6	185,539.0	176,162.5	180,431.2
		2023 <sup>3)</sup>	195,115.9	215,471.9	212,538.7	197,134.3	193,637.0	194,156.9	198,792.1	199,488.2				

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	2,782.7	3,105.5	3,050.6	2,762.0	2,880.4				
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
	2021	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
	2022	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>
	2023 <sup>3)</sup>	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8	14,385.0	14,960.4	16,857.5				
항공 <sup>2)</sup>	2020	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
	2021	100.3	100.5	120.8	120.2	121.3	118.4	122.3	122.8	128.1	133.7	140.0	148.5
	2022	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>
	2023 <sup>3)</sup>	31.9	34.2	37.6	35.8	35.5	36.0	40.0	42.3				

파이프라인 <sup>4)</sup>	2020	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
	2021	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
	2022	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>
	2023 <sup>3)</sup>	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2	82,117.7	77,951.1	79,668.8	83,237.7				

- 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\(2023.10.12. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.10.12. 검색))