

KMI 북방물류리포트

VOL.252
FEB 10 2023

발간년월 2023년 2월 10일(통권 제252호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 총괄 김엄지 감수 최재선 담당 유지원 발행처 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



주요 동향	극동	<ul style="list-style-type: none"> - 중국·러시아, 해운을 이용한 곡물 수출입 증가 - 러시아 석유제품, 극동지역 철송에 체증 발생 - 북한, 무기 밀매와 해킹으로 위기 탈출구 모색
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"> - 아르메니아-튀르키예, 물류 분야 관계 정상화 첫걸음
	북극	<ul style="list-style-type: none"> - 러시아, 무르만스크에 LNG 터미널 건설 시작 - 러시아 콜라반도, 올해 광석 생산량 감소 전망
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"> - 2022년 11월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2020년~2022년 11월 러시아 역내 화물 운송량 - 2020년~2022년 11월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



중국러시아, 해운을 이용한 곡물 수출입 증가

그림. 중국 동부 산둥(山東)성 칭다오(靑島) 항구 첸완 컨테이너 터미널 모습(2023년 1월 27일)



자료: 중국 신화통신(2023년 1월 27일 자)

■ 러시아, 중국에 1만 톤 규모 곡물 수출

- 러시아 옥수수 1만 톤을 실은 선박이 러시아의 자루비노(Zarubino) 항만을 출항해 중국 동부 산둥성 칭다오 항만에 입항하였음. 이 같은 운송은 자루비노 항만의 곡물 선박이 통상적으로 3,000톤에서 5,000톤 정도를 운송하는 것과 비교하면 이례적으로 물량이 늘어난 것임
- 이 물류운송을 담당한 러시아 블라디보스토크의 Legendagro Logistics社에 따르면, 영하 33도의 추위 속에서 1만 톤의 곡물을 선박에 선적하는데 10일이 걸려 러시아 항만 노동자들이 혹한 속에서 작업을 했음
- 이번 곡물 해상무역은 러시아 극동 지역의 물류 개선이 중요한 단계에 진입했음을 의미함
- 자루비노 항만은 중국 북동부 길림성의 국경 도시인 훈춘과 철도·도로가 연결되어 있으나 이번 해상을 통해 칭다오로 곡물 이동을 하게 됨. 참고로, 중국 동북 3성의 화물수송을 위

해 중국 훈춘~자루비노항(러시아)~부산항 항로에 2011년 6월에 신규항로가 개설된 바 있음

- 최근 중러 사이 농업 관련 무역이 급증하는 가운데, 러시아에서는 전문가들이 중국과의 물류 인프라 격차를 개선하기 위한 다양한 의견을 제기하고 있음. 예컨대, 자루비노항의 경우 현재 사용하는 크레인이 낡아 선적에 체증 문제가 발생하는 등 여러가지 기술적인 애로사항이 대두됨
- 한편, 중국은 러시아산(産) 곡물 제품에 대한 수요가 크며, 농업과 식품 가공부문이 양국의 무역 성장의 새로운 포인트가 될 것으로 기대되고 있음
- 앞으로 환동해 국가들의 양자 및 다자간 협력이 추진될 때 물류 결절도시(node)로서 러시아의 자루비노항의 중요성이 부각될 것으로 보임

■ 러, 2017년에 자루비노항만 확장 시작

- 중러 및 한중러 사이 무역에 있어 물류 허브로서의 역할이 기대되는 자루비노항의 기반 시설 개발 및 항만 확장을 위한 러시아 연방 법령이 통과되어 2017년부터 자루비노항의 새로운 투자 프로젝트가 시행되었음
- 이 프로젝트에 따라, 단계적으로 2030년까지 연평균 3,350만 톤의 곡물을 처리할 수 있도록 환적 터미널이 건설될 계획임
- 또한, 대형 선박이 접안할 수 있도록 설계되어 5개의 선석, 창고, 컨베이어, 철도 및 도로 연결이 시도될 것임
- 중국 정부 입장에서는 동북3성에서 생산된 상품을 본토 중심으로 수송하기 위해 다롄항을 이용하는 경우 운송거리가 1,500km에 이르지만 러시아 블라디보스토크항만을 이용할 때에는 230km 가량 운송 거리가 줄어들어 효율성 측면에서 러시아 항만을 이용하는 것이 압도적으로 유리한 상황임
- 앞으로 중국·한국 등 아태지역 국가와의 물류 협력 강화를 위해 자루비노항만의 물류 인프라 현대화가 급선무이나, 러시아 정부가 자루비노항에 큰 비용을 들여 작업을 진행하기에는 러시아·우크라이나 전쟁과 서방의 대러 제재 등으로 러시아 경제 상황이 녹록지 않음

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

참고자료

- a)최영진(2018), 환동해 초국경 개발협력과 해항도시의 관계: 북한 나진항과 러시아 자루비노항 비교, 해항도시문화교섭학(한국해양대학교 국제문제연구소), 250쪽.
- b)<https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284926.shtml>(2023.2.7. 검색)
- c)한국해양수산개발원(KMI), 극동러시아 동향 리포트 제45호, 2017년 9월 20일자 (2023.2.7. 검색)

러시아 석유제품, 극동지역 철송에 체증 발생

그림. 극동지역의 탱크 터미널 전경



자료: <http://morvesti.ru/news/1678/100690/>

■ 러 최대 석유기업, 동부 지역으로 석유제품을 철도 운송하는데 애로^{a)}

- 러시아 에너지부 회의와 러시아 연방반독점청(FAS) 증권거래 위원회를 통해 러시아 국영 가스 기업 가즈프롬(Gazprom) 산하 석유회사 가즈프롬 네프트(Gazprom Neft) 제품 운송 관련 문제가 반복적으로 제기되었으나 여전히 해결되지 않고 있는 것으로 알려졌다
- 러시아 철도청(Russian Railways, 이하 RZD) 관계자는 이 문제가 바이칼-아무르 철도(BAM) 및 시베리아 횡단열차(TSR)의 화물 처리능력이 부족 탓이라고 주장하고 나섰다
- 알렉산더 듀코프(Alexander Dyukov) 가즈프롬 네프트(Gazprom Neft) 대표에 따르면, 러시아 옴스크(Omsk) 지역에 위치한 대형 정유공장의 석유제품을 적재한 옴스크주 콤비나츠카야(Kombinatskaya)역 및 노보시비르스크주 소쿠르(Sokur) 역에 대기하고 있는 화차가 400량이 넘는다고 함
- 이 같은 수치는 1일 화물 운송 처리량의 65%를 상회하는 것으로 생산 제품을 운송하고자 하는 기업에게는 손해가 큰 상황임. 듀코프 대표는 이 문제의 해결방안으로 하루 철도 운송량을 화차 220량으로 제한하자고 제안하였음

- 유럽연합(EU)이 2월 5일부터 시행하고 있는 러시아산 정유 제품 수입 금지와 러시아 석유 제품 가격상한제 도입 등으로 러시아는 더 많은 화물을 동쪽으로 보내야 하므로 앞으로도 상황은 더 악화될 전망이다

■ 극동지역 항만 터미널 일부, 다크오일 화물 탱크 하역에도 차질 생겨

- RZD 자료에 따르면, 블라디보스토크 가이다마크(Gaydamak) 철도역을 통한 ‘Niko-Oil DV’ 항만운영사의 1일 평균 하역 흑암 활유(dark oil, 원유 찌꺼기) 화물 탱크 수는 4대인데, 이는 24대 탱크 하역을 기준 작업량으로 삼았을 때 기준에 현저히 미치지 못하는 수준임
- 지연이 계속되는 상황에서 지속적으로 터미널에서의 하역량이 늘게 되면, 현재 영하 온도에서 하역 작업 수행을 위한 장비가 부족한 상태에서는 자칫하다 흑암 활유의 밀도가 낮아지거나, 다른 고객사들로의 상품 운송이 지연되는 상황까지도 발생할 수 있음
- 또한, 1월 28일에서 2월 3일까지 블라디보스토크 페르바야 레치카(Pervaya Rechka) 역을 통해 석유·가스 기업인 주식회사 NNK-프리모르네프테프로덕트(Primornefteproduct)로 운반되는 흑암활유 운송량 또한 50% 수준으로 제한되었음

■ 러 FAS, 석유제품을 동쪽방향으로 운송할 때 디지털 서비스 이용 권고

- RZD가 2021년에 도입한 ‘디지털 상품 배송 서비스’는 석유제품을 철도로 운송하기 위해 체결된 계약이 운송 지연으로 인해 파기되지 않도록 운송 서비스를 제공함
- 특히, 이 서비스를 이용할 경우 운송인이 수송을 시작하는 순간부터 상품이 도착하는 순간까지 배송 상태 추적이 가능해질 뿐만 아니라, 석유제품 운송 계약 번호와 제품이 실린 철도 화차 번호가 연계 조회됨
- 이 서비스의 범위 내에서 상트페테르부르크 국제 상품 거래소(SPIMEX)와 RZD 사이 결제 시스템 또한 잘 갖추어져 있어, 상호결제는 물론 화물열차의 지연으로 인한 체화료와 관련한 관리를 전자시스템으로 진행할 수 있음
- 러시아 FAS(Federal Antimonopoly Service)는 RZD의 디지털 상품 배송 서비스를 통해 전체적인 철도 공급망 상태를 확인할 수 있으며, 모든 운송 단계에서 형성되는 운송료 수준을 자동적으로 조정할 수 있다는 점이 중요하다고 강조하면서 이 서비스를 통해 개별 소비자 사이의 운송에 있어 차별문제가 발생하지 않을 것이라고 설명함

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

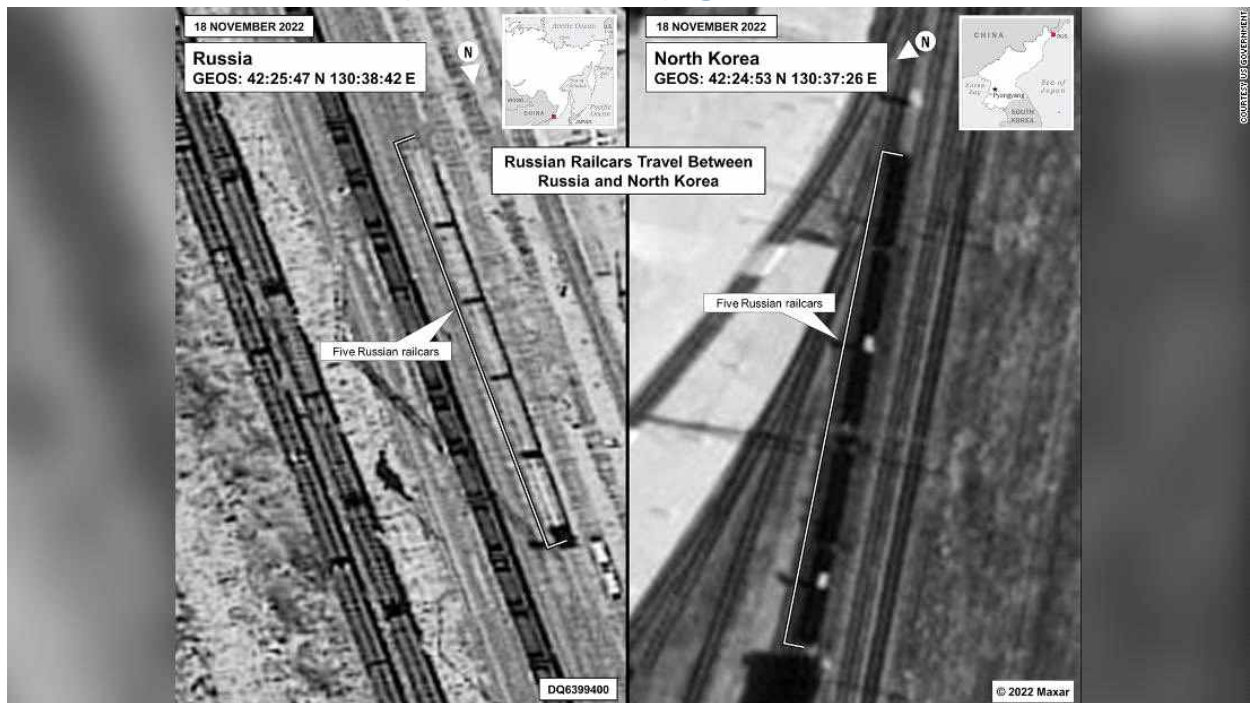
예고로프 아르쎀 러시아전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(egorov201548131@mail.ru)

참고자료

- a) <http://morvesti.ru/news/1678/100678/>(2023.02.09. 검색)
- b) <http://morvesti.ru/news/1678/100690/>(2023.02.09. 검색)
- c) <http://morvesti.ru/news/1678/100693/>(2023.02.09. 검색)

북한, 무기 밀매와 해킹으로 위기 탈출구 모색

그림. 북한과 러시아 간의 탄약수송을 보여주는 이미지



자료: 미 백악관, 2023년 1월 11일 자

■ 북한러시아, 기차로 탄약운송 정황

- 존 커비(John Kirby) 백악관 국가안보회의(NSC) 전략소통조정관은 2022년 말 북한이 러시아의 전쟁을 돕기 위해 로켓과 미사일을 포함한 무기와 탄약을 제공하고 있다고 공개적으로 비판하였으며, 그에 대한 근거로 2022년 11월 18일 위의 사진 제시하였음
- 백악관이 공개한 사진에 따르면, 지난해 11월 18일 러시아에서 북한으로 이동한 러시아발 기차가 출발일 다음날 컨테이너에 화물을 적재하고, 곧바로 러시아로 돌아간 것으로 파악되었음

■ 북한 경제 위기 상황 개선에 기여

- 북한이 러시아에 무기를 제공하는 것은 러시아가 전쟁을 성공적으로 수행하는데 큰 도움이 되지는 않겠지만, 현금이 부족한 북한에게 있어 북한의 불확실한 경제위기 상황에 도움이 될 것으로 판단됨
- 우리나라의 북한 전문가인 국민대학교(법무대학원 통일융합법무 전공) 박길섭 교수에 따르

면, 외화가 절대적으로 부족한 북한에게 무기판매는 외화를 획득할 수 있는 중요한 수단이 될 것임

- 이와 관련하여 지난 1월 26일 미국은 북한으로부터 무기를 공급받은 러시아 용병회사 와그너 그룹에 대해 추가 제재를 발표하면서 주요 국제 범죄조직으로도 지정하였음

■ 북한, 지난해 암호화폐 대량 해킹

- 북한은 경제위기 상황에서 벗어나기 위해 러시아와의 무기거래는 물론 해킹과 같은 사이버 공격으로 대북제재 기간인 2017년부터 약 5년간 12억 달러를 편취하였음
- 12억 달러 가운데 절반은 2022년에 탈취한 금액으로, 2017년 유엔의 대북제재 이후 북한이 사이버 범죄에 집중한 것으로 추정된다고 국정원이 밝힘
- 블록체인 분석 회사인 체이널리시스(Chainalysis)도 북한 해커들이 2022년에만 17억달러(한화 2조원 상당)의 암호화폐를 훔쳤다고 밝힌 바 있으며, 북한의 해킹 금액을 두고 한국 국정원, 미국 연방수사국(FBI), 블록체인 분석회사 등이 밝히는 금액이 상이하나 2022년 북한이 해킹을 통해 편취한 금액이 상당한 것은 분명한 것으로 알려짐

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

- a)<https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-01-30/north-korea-could-get-a-lifeline-selling-russia-arms-to-use-in-ukraine>(2023.2.7. 검색)
- b)[https://www.reuters.com/technology/record-breaking-2022-north-korea-crypto-theft-un-report-2023-02-06/\(2023.2.7. 검색\)](https://www.reuters.com/technology/record-breaking-2022-north-korea-crypto-theft-un-report-2023-02-06/(2023.2.7. 검색))
- c)<https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-02-01/crypto-thefts-soared-to-record-3-8-billion-last-year-on-north-korea-hacks#xj4y7vzkg> (2023.2.8. 검색)
- d)<https://www.bbc.com/news/world-asia-64494094> (2023.2.8. 검색)
- e)<https://www.cnn.com/2023/01/24/north-korea-linked-hackers-behind-100-million-crypto-heist-fbi-says.html> (2023.2.8. 검색)

아르메니아-튀르키예, 물류 분야 관계 정상화 첫걸음

그림. 차부쇼을루 튀르키예 외무장관



자료: <https://az.trend.az/azerbaijan/politics/3703317.html>

■ 튀르키예, 아르메니아의 트랜스카스피안 회랑 참여 가능성 시사^{a)}

- 메블뤼트 차부쇼을루(Mevlüt Çavuşoğlu) 튀르키예 외무장관은 1월 31일 안탈리아(Antalya)에서 개최된 외교 포럼에서 아르메니아 또한 트랜스카스피안 국제회랑(Transcaspian International Transport Corridor)에 합류할 수 있음을 밝혔음
- 차부쇼을루 외무장관에 따르면, 튀르키예, 조지아, 아제르바이잔 3개국 사이 협력 파트너십 체제에 이란을 추가한 4개국 간의 협력 구도가 지역에 큰 이익을 가져다 줄 것으로 기대되며, 현재 튀르키예는 중앙 회랑(Middle Corridor, 트랜스카스피안의 별칭)의 영향력을 확대하고 있는 바, 아르메니아도 트랜스카스피안 국제회랑 참여 지역으로서 협력 대상에서 예외가 될 수 없음
- 반면 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, 이하 INSTC)에 대해 차부쇼을루 외무장관은 “더 이상 우리 앞에 놓인 대안이 아니다”라며 부정적인 평가를 내비쳤음. 이는 러시아와 이란 사이 밀월관계 발전에도 불구하고, 현재 장기화되고 있는 러시아-우크라이나 전쟁 교착상태로 인한 러시아 코카서스 지역의 잠재적인 안보 불안 요소 때문인 것으로 보임
- 이 같은 안보 불안 요소에는 러시아-아제르바이잔 접경 다게스탄(Dagestan) 소수민족의 분리주의 자극 우려가 포함되어 있으며, 그 외에 아제르바이잔이란 국경에서의 양국 군사훈련 상황, 1월 27일 주이란 아제르바이잔 대사관 총격 사건으로 인한 양국관계 경색 등도 관련이 있을 것으로 예상됨

■ 아르메니아도 튀르키예 국경 개방에 대한 긍정적인 의사 보여^{b)}

- 바한 케로비얀(Vahan Kerobyan) 아르메니아 경제부 장관은 자국 언론 아르멘프레스(Armenpress)와의 인터뷰에서, 최근 튀르키예·아르메니아 사이 직항 항공화물운송 금지조치 해제 결정이 이루어진 것과 관련하여 지정학적 상황이 아르메니아에게 있어 유리하게 조성된 상태에서 튀르키예와의 국경개방 시 아르메니아의 모든 기업가가 긍정적인 효과를 느낄 것이라고 언급했음
- 케로비얀 장관은 현재 조지아 영토를 경유한 육로 및 해로 운송이 활성화되어 있고, 당장 튀르키예 정기 항공운송이 이뤄질 것이라고는 생각하지 않지만, 일부 제품군에 대한 양국 사이 정기 항공 운송 가능성을 고려하고 있다고 밝힘
- 아울러, 케로비얀 장관은 튀르키예측의 국경 개방이 아르메니아 상품의 튀르키예 시장 진출과 중동 지역 진출을 활성화할 것이라고 전망했으며, 이에 따른 리스크가 존재하지만 현재 아르메니아 정부는 국경 개방 문제에 대해 진지하게 접근하고 있다고 언급함

조용성, 상트페테르부르크국립대학교 박사과정

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

a)<https://az.trend.az/azerbaijan/politics/3703317.html>(2023.2.7. 검색)

b)<https://news.am/rus/news/742771.html>(2023.2.7. 검색)

러시아, 무르만스크에 LNG 터미널 건설 시작

■ 전쟁과 국제 제재에도 불구하고 러시아 노바텍, 대규모 북극 프로젝트 추진

- 러시아의 국영 가스기업인 노바텍(Novatek)의 레오니드 미헬손(Leonid Mikhelson) 대표는 2월 6일에서 8일까지 3일 동안 인도 벵갈루루(Bengaluru)에서 진행된 ‘2023 인도 에너지 주간(India Energy Week)’행사에 참석하여, 노바텍이 진행하는 북극 에너지 생산 사업인 ‘Arctic LNG-2’가 계획대로 진행되고 있으며, 건설이 예정된 1~3기 트레인 가운데, 첫 번째 트레인이 2023년 말부터 운영에 들어갈 것이라고 밝힘
- 또한, 미헬손 대표에 따르면, Arctic LNG-2 생산설비 건설이 완료되면, 연간 1,980만 톤의 LNG를 생산하는 러시아 최대 규모의 에너지 생산 프로젝트가 될 것이라고 강조하였음

■ 러시아 무르만스크 북서쪽 우라 만(Ura Bay)에 새로운 LNG 터미널 조성

- 이 건설 프로젝트의 이행 정도 및 상태에 대해서는 구체적으로 알려진 바 없으나, 최근 우라 만의 경우 예년보다 많은 선박이 운항하고 있는 점을 고려할 때 LNG 터미널 건설 프로젝트 작업이 계속되고 있음을 간접적으로 시사하고 있음
- 아울러, 유사한 환적 터미널 조성 사업이 현재 극동지역에 위치한 캄차카(Kamchatka) 반도에서 진행되고 있음
- 이 두 터미널의 건설 및 가동은, 향후 시장에서의 LNG 선물가격 안정화 촉진에 물론 투기 행위로부터 LNG 가격을 방어할 수 있을 것으로 기대됨

■ LNG 운반선 2척이 동시에 접안할 수 있는 터미널, 2023년 중에 운영 예상

- 우라 만에 건설될 터미널이 가동된다면, 연간 약 2,000만 톤의 LNG를 환적할 수 있을 것으로 전망됨
- 또한, 우라 만 터미널은 폐쇄된 군사도시인 비다예보(Vidyaevo)와 지역 북부함대 잠수함 기지에서 불과 몇 킬로미터 밖에 떨어져 있지 않아 개발이 까다로울 것이라는 의견이 있지만, 과거 핵 잠수함 기지가 위치했던 지역으로 알려져 있을 정도로 수심이 깊어 겨울에도 얼지 않는 등 터미널 운영에 최적화된 환경임
- 이 LNG 환적 터미널은 최대 36만 톤의 LNG를 수용할 수 있고, 두 척의 LNG 운반선을 동시에 수용할 수 있는 부유식 시설로 구성될 예정임
- 터미널 설비가 완료되면, 대빙급(Ice-class) 운송선이 야말(Yamal)과 기단(Gydan) 반도에

있는 LNG 생산지대에서 터미널까지 LNG를 운반할 것임

- 우리 만 터미널 프로젝트는 2018년 8월 러시아 정부부처 장관, 고위급 군인, 기업 총수 등이 참석한 고위급 회의에서 공식적으로 논의되었음
- 2020년 10월 우리나라의 대우조선해양(DSME)이 7억 4,920만 달러 규모의 건설 계약을 체결하였고, 2021년 4월 프랑스 기업 토탈(Total)이 터미널 운영사인 노바텍의 자회사 '북극 환적(Arkticheskaya Perevalka)' 유한책임회사의 지분 10%를 인수하는 등 타국 기업들의 관심도가 높은 사업임

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

참고자료

- a)<https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2023/02/07/construction-starts-at-new-murmansk-ling-hub/>(2023.2.8. 검색)
- b)<https://thebarentsobserver.com/ru/arkticheskij-spg/2023/02/v-murmanskoy-oblasti-nachalos-stroitelstvo-spg-terminala>(2023.2.8. 검색)

러시아 콜라 반도, 올해 광석 생산량 감소 전망

■ 콜라 반도(Kola Peninsula) 산업 생산량 감소

- 러시아 통계청의 지역 조직인 무르만스크 지역 통계청(Murmanskstat)에 따르면, 콜라 반도 지역의 산업 생산량은 2021년부터 2022년 사이 4.1% 감소함
- 광물 채굴 분야는 9.9% 감소했는데, 금속 광석 채굴 감소는 2021년에 비해 10.6% 감소, 니켈 정광 생산량은 19.6% 줄었음

■ 채광량은 늘지 않았으나 제련 생산량은 증가

- 광석 채광량은 줄어들었지만 러시아 무르만스크주에 위치한 몬체고르스크(Monchegorsk)시의 제련소에서 생산된 무광 니켈, 무광 구리 및 니켈 정광의 양은 전년보다 37% 증가하였음
- 이는 콜라반도에 있는 지역 최고 광산 사업사인 노르니켈(Nornickel)의 공장이 콜라 반도에서 생산되는 광석 외에도 타이미르(Taymyr) 반도의 광산에서 나오는 광물들을 제련하거나 처리하기 때문으로 보임
- 세계적인 에너지 전환과 우크라이나 전쟁으로 국가들의 광물 수요 변화는 콜라반도 광산 사업에도 부정적인 영향을 미치고 있다는 분석임

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



주요 통계



표. 2022년 11월 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	12.8	3.2%	6.6	-1.7%	19.4	1.6%
북극해	2.5	-0.1%	5.5	5.4%	8	3.7%
발트해	8.7	-18.3%	12.9	11.8%	21.6	-2.3%
아조프-흑해	12	4.8%	12	-0.4%	24	1.9%
카스피해	0.4	18.4%	0.3	-37.4%	0.7	-17%
합계	36.4	-2.6%	37.3	3.7%	73.7	0.6%

* 주: 극동해역: 블라디보스토크, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 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 2022년 1~11월 기준

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/338404/\(2022.12.25. 검색\)](https://portnews.ru/news/338404/(2022.12.25. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/339945/\(2022.01.13. 검색\)](https://portnews.ru/news/339945/(2022.01.13. 검색))

표. 2020년~2022년 11월 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	555,782.0	549,039.7	617,561.1	579,007.0	631,358.7	677,205.0	740,222.9	751,382.5	727,345.0	722,769.8	699,850.6	-
	전년 대비 증감률(%)	2.2	0.0	0.4	-1.6	-0.9	-1.5	-2.8	-1.5	-2.4	-1.6	-0.7	-
	전월 대비 증감률(%)	-23	-1.2	12.5	-6.2	9.0	7.3	9.3	1.5	-3.2	-0.6	-3.1	-
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	310,666.9	298,150.0	335,129.1	315,164.4	333,213.2	335,819.4	344,903.0	345,045.7	333,564.9	343,692.2	335,845.0	-
	전년 대비 증감률(%)	2.1	0.8	-0.4	-2.7	-2.7	-3.1	-2.5	-2.4	-4.0	-2.1	-0.9	-
	전월 대비 증감률(%)	-10.4	-4.0	12.4	-6.0	5.7	0.8	2.7	0.0	-3.3	3.0	-2.3	-
파이프라 인 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	206,368.5	206,124.7	232,175.6	228,564.4	246,680.6	253,467.5	263,814.2	264,176.3	255,311.5	258,308.7	244,893.5	-
	전년 대비 증감률(%)	3.5	3.1	-1.5	-1.8	-1.5	-1.6	-0.4	0.1	-0.6	1.1	1.1	-
	전월 대비 증감률(%)	-14.2	-0.1	12.6	-1.6	7.9	2.8	4.1	0.1	-3.4	1.2	-5.2	-

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>(2023.01.13. 검색)

표. 2020년~2022년 11월 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 (적재 화물 기준)	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	103,718.1	-
차량 운송 화물	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	494,298.1	-
차량 운송 화물 중 상업 화물	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	130,292.5	-
해상 운송	2020년	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
	2021년	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
	2022년	1,726.5	2,229.2	1,816.1	1,759.9	2,402.0	2,054.9	3,008.6	3,015.3	1,944.4	2,408.0	2,939.0	-
내륙수운*	2020년	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
	2021년	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
	2022년	2,005.4	1,993.4	2,172.5	3,623.2	11,621.2	15,388.0	17,110.4	16,668.7	15,747.3	13,405.1	7,898.6	-
항공**	2020년	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
	2021년	100.3	100.5	120.8	120.2	121.3	118.4	122.3	122.8	128.1	133.7	140.0	148.5
	2022년	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	42.1	45.3	-
파이프라인 활용	2020년	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
	2021년	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

화물 운송 (전체)***	2022년	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	90,951.5	-
PNG^{a)}	2020년	49,395.7	46,509.4	44,209.8	38,317.4	35,183.3	33,093.3	35,853.7	37,595.6	39,232.5	44,070.0	49,347.3	58,779.5
	2021년	59,788.8	54,521.3	54,592.6	45,026.0	43,971.0	41,028.4	40,936.8	41,657.0	43,216.4	45,738.3	48,057.0	56,093.4
	2022년	54,122.9	47,168.1	52,619.6	41,560.6	39,091.3	31,527.3	30,147.9	31,286.8	30,716.4	35,886.4	40,767.2	-
송유관^{b)}	2020년	47,945.9	44,991.2	48,320.0	47,048.6	39,722.3	37,844.4	39,174.0	40,744.2	40,222.9	41,401.1	40,398.7	41,671.8
	2021년	41,622.7	38,223.0	42,717.9	42,979.7	44,757.0	44,310.5	44,332.7	44,032.8	43,897.7	46,218.3	44,751.6	46,017.8
	2022년	46,095.5	41,154.5	46,503.2	41,606.8	44,044.2	47,188.8	47,084.5	46,076.5	44,480.2	46,247.8	46,117.8	-
석유제품 파이프라인^{c)}	2020년	3,747.3	3,676.4	3,910.2	3,560.4	3,118.0	2,878.0	3,144.0	3,327.3	3,258.4	2,722.4	3,371.3	3,650.8
	2021년	3,607.2	3,223.1	3,568.7	3,349.7	3,315.7	3,484.0	3,515.9	3,812.5	3,332.5	3,597.1	3,917.8	4,139.6
	2022년	4,080.0	3,702.7	3,830.7	3,432.6	3,397.1	3,635.8	3,856.4	3,506.1	3,056.8	3,249.3	4,066.5	-

* 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

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

*** a, b, c의 총합

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.01.13. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.01.13. 검색))