

KMI 북방물류리포트

VOL.266
JUN 2 2023

발간년월 2023년 6월 2일(통권 제266호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 **총괄·감수** 김엄지 **담당** 유지원 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 중국·러시아, 경제협력 가속화
	중·서부	- 폴란드, 러시아 트럭 대상 입국 금지 조치 시행 - 러시아, LNG 최고 수출국 도약을 위한 노력 경주 - 아르메니아, 유라시아경제연합 주요 물류망 연결고리로 거듭나
	북극	- 러시아, 2024년 북극항로 동부지역 연중 개통 예정
주요 통계		- 2023년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2020년~2023년 4월 러시아 역내 화물 운송량 - 2020년~2023년 4월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



중국·러시아, 경제협력 가속화

그림. 러시아~중국간 건설된 파이프라인 전경



자료: <https://abnews.ru/news/2023/5/12/kabmin-rf-odobril-mezhpravsovlashenie-s-kitaem-o-postavkah-gaza-po-dalno-vostochnomu-marshrutu>

■ 극동지역 공급망을 활용한 러시아-중국 에너지 협력 가속화

- 러시아의 국영 통신사인 타스(TASS)통신의 보도에 따르면 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 러시아 총리는 극동노선을 통해 중국에 가스를 공급하기로 한 양 정부간 협정을 승인함
- 해당 협정은 지난 2023년 1월 31일 체결되었는데, 협정 내용에 따르면 극동지역의 가스 파이프라인은 러시아 달네레첸스크(Dalnerechensk)시에 위치한 아무르(Amur)강의 지류인 우수리(Ussuri)강을 가로질러 중국 동북부 헤이룽장성(Heilongjiang Province)을 통과할 예정임
- 이미 러-중 양국의 에너지 분야 협력은 작년부터 가속화되고 있었는데, 특히 지난 2022년 2월 4일 러시아 국영 에너지 대기업 가즈프롬(Gazprom)이 극동지역의 가스 공급망을 통해 중국에 천연가스를 공급하기 위해 중국 국영석유공사(CNPC)와 장기계약을 체결한 바 있음

- 양국간 에너지 무역량은 전체 무역량의 43%를 차지하는 수준으로, 중국 세관 자료에 따르면 러시아는 2022년 석유 8,625만 톤, PNG 155억 m³, 액화천연가스 650만 톤, 석탄 6,470만 톤을 중국에 수출해 수출량 신기록을 달성하였음
- 러-우전쟁으로 인해 북방지역의 러-중-북한 간 삼각동맹이 강화되는 과정에서 중-러는 에너지뿐 아니라 광물 탐사 및 채굴을 위한 과학기술장비와 운송개발을 위한 산업계 전반에서의 협력이 강화되고 있는 추세임
- 또한, 양국의 경제협력은 러시아 극동지역을 중심으로 한 에너지, 인프라, 파이프라인, 철도, 농업 및 식품가공산업 분야에서 적극 추진되고 있음
- 러시아는 중국의 투자를 장려하기 위해 러시아 극동지역에 경제특구를 설정하고, 외국인 투자 우대정책과 같은 개혁정책을 펴면서 일련의 조치를 적극적으로 도입하고 있음

■ 러시아, 중국에 블라디보스토크 항만 사용권 양도

- 중국 해관총서에 따르면 2023년 6월 1일부터 중국은 러시아 극동지역에 있는 블라디보스토크항 사용권리를 갖게 됨. 즉, 양국 국경 간 환승 항구로 승인된 것으로 볼 수 있음
- 중국의 지린(吉林)성과 헤이룽장(黑龍江)성은 바다를 접하고 있지 않아 고질적인 물류난을 겪는 지역으로, 라오닝성 다롄항을 이용할 때 거리가 1,000km에 달해 경제성이 떨어짐. 그러나 블라디보스토크항을 이용하면 200km 이내로 물류비용이 대폭 감소될 수 있음
- 과거 중국은 북한의 나진항을 활용해 지린성과 헤이룽장성의 물류난을 해결하려 노력했으나 북한의 유엔 대북제재로 실현이 불가능해지자, 러시아의 블라디보스토크항을 이용하기로 결정했음
- 지난 3월 중·러 정상회담에서 서명한 ‘2030년 중·러 경제협력 중점 방향에 관한 공동성명’에 따른 후속 조치로서 양국은 국경이 맞닿아 있는 연해주와 중국 동북 3성 지역의 교류 협력을 추진하고자 함. 특히, 중국은 낙후한 지린성과 헤이룽장성의 노후공업 기지의 진흥 전략 차원에서 해당 협력사업의 추진을 단행한 것으로 판단됨

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

참고자료

- a)<https://www.globaltimes.cn/page/202305/1290664.shtml>(2023.5.17. 검색)
b)<https://www.voakorea.com/a/7094534.html>(2023.5.17. 검색)

폴란드, 러시아 트럭 대상 입국 금지 조치 시행

그림. 폴란드 트럭 대상 입국 금지 조치를 시행한 러시아



자료: <https://www.rt.com/business/576779-russia-ban-polish-trucks/>

■ 폴란드, 국내에 러시아 트럭 입성 금지 조치^{a)}

- 폴란드는 5월 29일 발표된 정부 명령에 따라 6월 1일부로 벨라루스(Belarus)와 러시아에 등록된 모든 트럭의 입국을 금지하고 국경 교차로에서 벨라루스와의 화물 운송 또한 중단하기로 결정함
- 이 규정은 5월 30일부터 효력을 발휘하며 6월 1일 자정부터 추후 공지가 있을 때까지 유효하게 작용할 예정임. 이에 따라, 러시아와 벨라루스에 등록된 모든 트럭, 모터 트랙터, 트레일러, 세미 트레일러 및 장거리 트럭이 해당 규정 적용 범위 운송수단에 포함됨
- 해당 조치에 앞서, 폴란드는 이미 대러제재의 일환으로 이미 2월 10일 벨라루스와의 ‘보브로니키(Bobrowniki) - 베레스토비차(Berestovica)’ 국경 검문소를 폐쇄한 바 있으며, 그달 말에는 ‘코즐로비치(Kozlovichi)’ 검문소에서 러시아와 벨라루스의 대형 트럭 이동을 제한했음

■ 러시아, 폴란드의 적대적 정책 발표에 대해 동일한 제재 시행 논의 중^{b)}

- 러시아 연방 하원(국가 두마)은 폴란드가 취한 러시아를 겨냥한 적대적 정책에 대한 보복

조치의 일환으로 상호적 조치가 시행되어야 한다고 주장하며, 폴란드 국적 트럭이 러시아 영토에서 운행하는 것을 금지해야 한다는 만장일치 결의안을 채택함

- 하원 의원들은 폴란드 운수업자들의 러시아 연방 영토 입국이 허용되어서는 안된다고 강조한바, 이에 따라 폴란드 운송업자들은 러시아 영토 내에서 화물을 내리거나, 타 러시아 국적 차량으로 화물을 옮겨 싣기 위해 국경과 가장 가까운 곳에 위치한 세관 터미널로 이동하는 것만이 허용될 가능성이 높음
- 연방 하원은 또한 폴란드 정부가 러시아에서 연료를 구입할 경우 EU와 같은 수준의 가격을 지불해야 한다고 주장하며 러시아 소비자를 위해 설정된 가격으로 폴란드 항공사에 연료를 판매하는 것을 금지할 것이라고 제안했음
- 이러한 조치는 폴란드가 육상 운송을 통해 러시아 영토에서 벌어들인 약 85억 유로의 손실로 이어질 것으로 예상됨

서지영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) <https://www.rt.com/business/577132-poland-ban-entry-russian-trucks/>(2023.6.2. 검색)
- b) <https://seanews.ru/en/2023/05/24/en-polish-truckers-may-be-banned-from-russia/>(2023.6.2. 검색)

러시아, LNG 최고 수출국 도약을 위한 노력 경주

■ 러-우 전쟁 영향으로 유럽, 러시아 화석연료 사용 중단 선언

- 러시아와 우크라이나 갈등으로 촉발된 에너지 위기는 점차 해소되고 있지만, 세계 에너지 시장은 급격한 변화를 겪고 있음. 특히, 러-우 전쟁으로 인해 발생한 러시아와 유럽 관계 악화로 러시아는 국내 생산 에너지를 수출할 새로운 소비시장 개척을 열망하고 있음
- 러시아는 러-우 전쟁 이전에는 주로 파이프라인을 통하여 유럽에 가스를 공급해왔으나, 지난 2022년 2월 러시아-우크라이나 전쟁 발발 후 유럽이 대러제재에 동참하면서 러시아는 유럽으로의 천연가스 공급을 대폭 중단하게 됨
- 특히, 유럽연합(EU)은 2027년까지 러시아산(産) 화석연료 사용을 중단하기로 하여 2022년부터 미국, 카타르로부터 액화천연가스(LNG) 수입을 본격적으로 시작함

■ 러시아, LNG 수출을 위하여 자체 액화 기술을 개발 중

- 이와 같은 지정학·지경학적 상황 속에서 러시아는 세계 최대 천연가스 수출국이지만 액화천연가스(LNG)의 수출은 호주, 카타르, 미국에 뒤처지게 됨
- 우크라이나 사태로 러시아 시장에서 철수한 프랑스, 미국 등 세계 최고의 액화천연가스 장비 업체들과의 경쟁에서 우위를 점하기 위해 천연가스의 자체 액화 기술 개발에 힘쓰고 있음

■ 러시아, LNG 수출량을 회복하는 방안을 모색 중

- 러시아는 수십 년 동안 독일에서 터키까지 뚫어나가는 천연가스 파이프라인 공급망을 중심으로 천연가스를 수출한 바, 기체 상태의 천연가스를 액화하는 LNG 관련 액화 공정 기술 분야에서는 타국보다 뒤처짐
- 러-우 사태 발발 전 2021년 기준 LNG는 러시아의 천연가스 수출량 중 15%를 차지하였으나, 2023년 현재 기준 해당 수출량은 대폭 감소한 상황임
- 러시아는 2030년까지 자국 생산 LNG 수출량 3배 확대를 목표로 하고 있으며, 이 목표가 달성되면 러시아는 국제 에너지 시장에서의 주요 LNG 수출국으로서 다시금 우뚝 설 수 있을 것으로 전망됨

참고자료

- a) <https://www.hellenicshippingnews.com/russia-is-accelerating-technology-to-become-top-liquefied-natural-gas-supplier-by-tripling-exports-by-2030/> (2023.5.10.검색)

아르메니아, 유라시아경제연합 주요 물류망 연결고리로 거듭나

그림1. 아르메니아 남북고속도로 개념도와 건설 중인 4번 구간(붉은 점선)



자료: <https://irdeng.com/portfolio-items/%D0%B8%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%B0-%D0%BF%D0%BE-%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B8%D1%82%D0%B5-3/?lang=ru>

■ 유라시아경제연합 경제위원회, 추진 중인 물류·교통 사업 관련 인터뷰 진행해

- 스푸트니크 아르메니아(Sputnik Armenia)지는 유라시아경제연합 경제위원회를 방문하여, 추진 중인 디지털 물류관리 시스템 시험 도입과 아르메니아 도로교통망 개선 사업 연계와 관련된 내용에 관한 인터뷰를 진행했음
- 하이크 투툰지얀(Hayk Tutunjyan) 유라시아 경제위원회 교통인프라부 부국장은 유라시아경제연합의 수출입 물품 및 가맹국을 경유하는 외국 상품의 정보 및 추적기능을 가진 내비게이션 봉인(Navigation Seal) 시스템의 시험 운영이 진행 중이라고 밝혔음
 - 이 기능은 EU 제재대상 품목이나 주류, 담배 등의 상품에 적용될 예정이며, 현재 벨라루스, 카자흐스탄과 키르기스스탄에서 6월까지 시험 운영 및 타당성 평가를 마무리 지을 예정임
- 아울러 부국장은 물류 추적 시스템의 도입과 더불어 러시아 국내 도로망 및 카자흐스탄, 중국 서부를 연결하는 도로의 현대화 작업을 통해 물류 운송의 효율성 제고 및 비용 절감을

기대할 수 있을 것이라 덧붙였음

■ 경제위원회, 아르메니아의 국제 물류망 관련 문제는 상존하고 있다고 언급

- 또한 인터뷰에서 현재 아르메니아와 러시아를 잇는 육로 물류 교통 루트인 조지아 상부 라르스(Upper Lars) 검문소 병목현상 문제와 현재 아르메니아에서 추진 중인 남북고속도로의 자금 조달에 관한 주제도 언급되었음
- 인터뷰 내용에 따르면, 경제위원회는 2025년까지 유라시아 통합 개발 전략 방향에 따라 동서 및 남북 방향으로 회원국의 운송 인프라를 모니터링할 계획임. 검문소 운영 정상화를 위한 모든 조치는 2023년 4분기에 완료되어 일일 3,900대 이상의 화물차가 통행할 것으로 예상됨.
 - 작년에는 병목현상 해결을 위해 24개 여객용 차로(12개 출입구)와 15개 화물 차로를 추가로 증설한 바 있음
- 아르메니아는 남북고속도로 건설을 통해 중국, 카자흐스탄, 러시아, 이란을 연결하는 시간 및 비용을 절감하고, 국가의 고립된 상황을 타파하고자 함
- 2022년 경제위원회는 유라시아 교통 회랑 인프라 프로젝트 수행을 위한 주요 사업 목록을 승인한 바 있는데, 아르메니아 구간은 조지아-이란을 연결하는 도로의 러시아 블라디캅카스(Vladikavkaz)와 향후 노보로시스크(Novorossiysk) 항까지 연계 또한 고려되고 있음
- 특히 아르메니아 남북 고속도로 건설에서 험준한 자연환경으로 인해 건설에 차질을 빚고 있는 시시안-카자란(Sisian-Kajaran) 구간과 이란과의 운송 거리를 단축시킬 수 있는 아르타샤트에서 카자란을 연결하는 4번 구간(Tranche 4, 그림 1 참조)의 중요성이 부각되고 있음
- 따라서 경제위원회와 유라시아개발은행은 아르메니아 구간 건설의 자금조달과 정보교환 및 사업 모니터링을 위한 회의를 개최하기로 합의했으며, 중국 정부 또한 이에 대한 관심을 기울이고 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

a) <https://tj.sputniknews.ru/20230510/dokumenty-dushanbe-ashkhabad-sotrudnichestvo-1057014991.html>(2023.5.24. 검색)

러시아, 2024년 북극항로 동부지역 연중 개통 예정

그림. 러시아 쇄빙선이 북극항로를 항해하는 모습



자료: <https://easaily.com/ru/news/2023/05/19/severnyy-morskoy-torgovyy-put-prodlyon-do-vladivostoka>

■ 북극항로, 블라디보스토크까지 확장 예정

- 지난 5월 17일 블라디미르 푸틴(Vladimir Putin)이 대통령이 주재한 회의에 참석한 러시아 국영 원자력 발전기업인 로사톰(Rosatom)의 알렉세이 리하쵸프(Alexei Likhachov) 사장의 발언에 따르면, 올해에는 북극항로를 통한 3개 항행 노선이 운영될 예정일 뿐만 아니라 기존 기항지를 4개소에서 11개소로 증설하는 등 북극항로 자체가 블라디보스토크까지 연장될 것으로 계획되고 있음
- 2022년 극동북극개발부와 로사톰은 북극항로 운송을 활성화하기 위하여 무르만스크(Murmansk)~캄차카 반도(Kamchatka Peninsula)간 정기노선을 개설하여 운항하고 있었는데 해당 정기 노선뿐만 아니라 극동~북극을 잇는 노선을 확대하고자 하는 것임
- 또한 리하쵸프 사장은 내년 초, 노바텍과 함께 북극항로의 동부지역에서 연중 항해를 가능케 할 것임을 밝히고, 이는 북극지역의 발전과 국가의 경제적 측면에서 매우 중요한 결정이라고 강조하였음

■ 러 대통령 주재 회의에서 ‘2035 북극항로 개발 계획’ 관련 이행 계획 보고

- 아울러, 푸틴 대통령 주재 회의에 참석한 알렉세이 체쿤코프(Alexei Chekunkov) 극동북극개발부 장관은 2022년 북극항로의 물동량이 3,400만 톤을 기록하였으며, 소련시절 대비 무려 5배나 증가한 수치라고 언급하였음
- 체쿤코프 장관은 러시아 가스기업 노바텍(Novatek), 보스토크 오일(Vostok Oil), 가즈프롬네프트(Gazprom Neft), 노르니켈(Nornikel), 바임스카야(Baimskaya) 및 세베르나야 즈베즈다(Severnaya zvezda) 등과 체결한 계약에 따라 동(同) 기업들은 2023년 3,000만 톤, 2024년 7100만 톤, 2040년 1억 9,000만 톤 이상의 화물을 북극항로를 통해 운송할 예정이며, 북방운송, 물류흐름 및 기타 화물 운송 사항을 고려했을 때 2026년까지 1억 톤, 2030년까지 2억 톤의 화물 운송량을 확보하는 것이 현재로서는 최우선 과제라고 덧붙임
- 러시아 정부는 지난 2022년 8월 1일 승인한 ‘2035 북극항로 개발 계획’의 이행을 통해 궁극적으로 약 16조 루블 이상의 세수를 예측하고 있으며, 북부지역에 대한 공급 효율성 향상 및 운송 비용 절감을 기대하고 있음

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

참고자료

- a) <https://eadaaily.com/ru/news/2023/05/19/severnyy-morskoy-torgovyy-put-prodlyon-do-vladi-vostoka>(2023.5.30. 검색)
- b) <https://maritime-executive.com/article/russia-details-nsr-growth-with-year-round-service-to-begin-in-2024>(2023.5.30. 검색)



주요 통계



표. 2023년 4월 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	13.6	9.5%	7	3%	20.6	7.1%
북극해	2.4	32.3%	6	-5.2%	8.4	3.4%
발트해	10.8	17.9%	12.1	1.8%	22.9	8%
아조프-흑해	13.9	35.7%	14	11.7%	27.9	22%
카스피해	0.3	63.9%	0.2	0.7%	0.5	28.7%
합계	41	21%	39.3	4%	80.3	11.6%

* 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 2023년 4월 기준

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/345826/\(2023.06.02. 검색\)](https://portnews.ru/news/345826/(2023.06.02. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/347266/\(2023.06.02. 검색\)](https://portnews.ru/news/347266/(2023.06.02. 검색))

표. 2020년~2023년 4월 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	701,650.4
	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	-2.6
	전월 대비 증감률(%)	-23	-1.2	12.5	-6.2	9.0	7.3	9.3	1.5	-3.2	-0.6	-3.1	0.3
	2023년	591,136.7	596,011.8	643,208.6	609,746.9								
	전년 대비 증감률(%)	6.4	8.2	4.4	5.3								
	전월 대비 증감률(%)	-16.2	0.8	7.9	-5.2								
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	310,666.9	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	340,599.2
	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	-1.8
	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	1.5
	2023년	322,870.2	318,319.0	343,079.2	319,028.1								

	전년 대비 증감률(%)	3.9	6.1	2.9	1.2								
	전월 대비 증감률(%)	-6.2	-1.4	7.8	-7								
파이프라인 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	239,100.8
	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	-0.6
	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	-2.3
	2023년	220,706.2	228,025.1	249,795.6	233,479.9								
	전년 대비 증감률(%)	6.9	10.6	7.6	2.2								
	전월 대비 증감률(%)	-9.1	3.3	9.5	-6.5								

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.06.02. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.06.02. 검색))

표. 2020년~2023년 4월 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	103,718.1	102,916.1
		2023	99,413.9	97,521.0	109,358.0	105,806.7								
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	494,298.1	492,320.9
		2023	385,139.3	404,606.7	435,673.3	411,477.9								
	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	130,292.5	131,269.7
		2023	116,872.8	126,913.9	135,543.9	120,759.1								
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	1,726.5	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	2,874.4
		2023	2,725.7	2,211.6	2,784.6	2,799.4								
내륙수운*		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	3,623.2	11,621.2	15,388.0	17,110.4	16,668.7	15,747.3	13,405.1	7,898.6	1,971.1
		2023	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,078.9								
항공**		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	42.1	45.3	51.1
		2023	31.9	34.2	37.6	35.8								
파이프 라인***	합계	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	90,951.5	10,1498.4
		2023	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2								
	PNG^{a)}	2020	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
		2021	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
		2022	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	-
		2023	49,732.7	44,611.8	-	-								
	송유관^{b)}	2020	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
		2021	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
		2022	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	-
		2023	47,881.1	42,059.8	-	-								
	석유	2020	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

제품 파이프 라인 ^{a)}	2021	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
	2022	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	-
	2023	4,660.2	3,622.3	-	-								

* 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\(2023.06.02. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.06.02. 검색))