

KMI 북방물류리포트

VOL.271
JUL 14 2023

발간년월 2023년 7월 14일(통권 제271호) **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

- 러시아 철도 및 항만 물류 동향

중·서부

- EU, 對러 제재에도 불구하고 에너지 거래 지속
- 2023년 2분기 카스피해 연안국 주요 사업 동향
- 러시아 대통령, 對러 무역에 루블 사용 촉구

북극

- 러시아 노릴스크, 북극 핵심 도시로 개발 예정

주요 통계

- 2023년 1~5월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2023년 5월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 5월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아 철도 및 항만 물류 동향

그림. 러시아 보스토치니 폴리곤(Vostochni Polygon)의 전경



자료: <https://morvesti.ru/news/1678/103695/>

■ 러시아철도공사, 동부 폴리곤 프로젝트에 약 3,000억 루블 투자유치 계획 수립⁹⁾

- 러시아철도공사(RZD)의 건설 부문 부사장인 안드레이 마카로프(Andrei Makarov)는 러시아 동부지역 보스토치니 폴리곤(Vostochni Polygon) 프로젝트는 3단계로 구분되며, 그 중 첫 번째 하위단계인 3-1은 울락(Ulak)역에서 바니노(Vanino)역까지의 철도 인프라 개발과 바이칼-아무르 철도(Baikal-Amur Mainline, BAM) 및 시베리아횡단철도(Trans Siberian Railway, TSR)의 운송 능력을 2027년까지 1억 9,700만 톤으로 확대하는 것을 목표로 함. 또한 엘가(Elga)역에서 석탄을 수출하는 것도 포함될 예정이라고 밝혔음

- 보스토치니 폴리곤(Vostochni Polygon) 프로젝트 1단계는 바이칼-아무르 간선 철도와 시베리아횡단철도의 운송 능력을 1억 4,400만 톤, 2단계는 1억 8,000만 톤으로 확대하는 것을 목표로 함

- 이는 바이칼-아무르철도(BAM) 프로젝트의 일부로써, 현재 총 84개 프로젝트가 설계단계에 있으며, 2023년 러시아 철도공사 투자 프로그램에는 이 사업들에 대한 투자 자금이 고려되지 않았지만, 곧 2024년 투자 프로그램이 재검토 예정이라고 언급하였음
- 두 번째 하위단계인 3-2는 2030년까지 운송 능력을 2억 1,000만 톤 이상 확대하는 것을 목표로 하고 있으며, 이에 45개의 프로젝트가 포함될 예정임
- 작년 평가에 따르면 3-1 하위단계의 예상 비용은 약 4,500~4,600억 루블이었음. 현재는 3-1 하위단계에 대해 자체적으로 자금을 투자하고 있으나, 향후 러시아 국부펀드 국가복지기금으로부터 약 3,000억 루블의 투자 자금을 조달할 계획이 있다고 밝혔음
- 러시아철도공사는 현재 진행 중인 동부 폴리곤 프로젝트 3-2의 예상 비용은 약 1.1조 루블로, 이는 2025년까지 총 280개 시설을 구축하고 개조하는 데에 필요한 금액이며, 프로젝트가 계획대로 진행된다면 2024년까지 1억 8,000만 톤의 운송 능력이 확보될 것이라고 예상하였음
- 아울러, 2022년 동부 폴리곤의 실제 운송량은 1억 4,800만 톤이었으며, 운송 능력은 1억 5,800만 톤을 기록하였음. 이를 바탕으로 2023년까지 1억 6,000만 톤 이상을 운송하고, 운송 능력을 1억 7,300만 톤까지 확대할 계획이라고 발표하였음

■ 러, 2023년 상반기 컨테이너 물동량 전년비 12.2% 증가^{b,c)}

- 러시아철도공사(RZD)에 따르면, 올해 상반기 컨테이너(적컨테이너 및 공컨테이너 포함) 물동량은 전년 동기 대비 12.2% 증가하여 총 3,572,500TEU이며, 러시아 철도 시스템을 통해 운송된 화물은 3,710만 톤에 이르렀음
- 다양한 형태의 운송체계를 통해 적재된 컨테이너 수는 18.3% 증가하여 260만TEU를 초과하였으며(화물 운송량 약 3,700만 톤, +16.8%), 유형별로 살펴보면 △화학물질 및 소다 410,200TEU(+7.9%, 전년 상반기 대비) △목재 286,400TEU(+0.1%) △기계류 및 엔진 등 220,400TEU(+26.7%) △금속제품 208,100TEU(+13%) △자동차 및 부품 207,200TEU(+90%) △산업용품 204,300TEU(+0.1%) △종이 187,600TEU(+4.2%) △철금속 130,200TEU(+11.9%) △건설자재 98,300TEU(+22.2%) △곡물 54,000TEU(+140%) △어류 17,000TEU(-1.7%) 등을 기록하였음
- 한편, 올해 6월 기준 적재된 컨테이너 수는 총 599,500TEU를 기록하였으며, 이는 전년 동월 대비 16.6% 증가한 수치임

■ 러 극동, 2023년 상반기 철도 물동량 전년比 8.8% 증가^{다)}

- 러시아철도공사의 자회사인 극동철도공사(DVZD)에 따르면, 올해 상반기 러시아 극동지역 내 철도 화물 물동량은 전년 동기 대비 8.8% 증가하여 약 3,700만 톤에 달했음
- 극동 철도망을 통해 적재된 화물의 물동량은 올해 6월 기준 610만 톤 이상을 기록하여 전년 동월 대비 10.3% 증가하였으며, 유형별로 살펴보면, △석탄 1,700만 톤(+4.9%, 전년 상반기 대비) △원유 및 석유제품 420만 톤(-6.7%) △건설자재 160만 톤(+60%) △철 및 망간 광석 150만 톤(+14.8%) △컨테이너 화물 120만 톤(-8.1%) △시멘트 622,000톤(+17.3%) △철금속 417,000톤(+15.5%) △공업용 원료 및 금형 재료 269,000톤(+5.2%) △곡물 190,000톤(+150%) △비철금속 및 황 원료 123,000톤(+30%) 등을 기록하였음
- 한편, 올해 6월 기준 철도 화물 운송량은 전년 동기 대비 3.9% 증가하였으며, 총 193억 톤킬로미터에 육박하였음. 동(同) 기간 공차운행을 고려한 경우, 243억 톤킬로미터(+2.4%)에 달하였음

■ 러 극동, 2023년 상반기 철도 및 항만 물류 동향^{다)}

- 러시아 제1부총리 안드레이 벨로우소프(Andrey Belousov)의 주재로 개최된 회의에서는 ‘국제남북운송회랑(INSTC), 아조프-흑해 및 동부지역 등 국제운송회랑 현황 및 개발’이 논의되었음
 - 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC)은 러시아, 이란, 인도를 중심으로 회원국 간 수로, 철도 및 도로 등을 연결하는 복합운송망 구축사업임
- 러시아철도공사 부사장 미하일 글라즈코프(Mikhail Glazkov)는 2023년 상반기 동부지역(극동 항만, 중국, 몽골, 카자흐스탄의 국경검문소)의 철도화물 운송량은 9.1% 증가하여, 1억 3,420만 톤에 도달하였으며, 수출은 13.2% 증가하여 9,200만 톤에 달했다고 밝혔음
- 아울러, 컨테이너 운송에 관해서는 2023년 4월부터 국제남북운송회랑 동부 노선으로 정기 컨테이너 만재 화물차 운행이 증가하였으며, 이에 따른 지리적 범위도 확장되었음. 모스크바, 첼랴빈스크, 카렐리야에서 출발하는 열차 또한 운행 중임을 강조하였음
- 러시아 상트페테르부르크 국제경제포럼(SPIEF)에서 블라디미르 푸틴 대통령은 2025년까지 동부지역으로의 수출 화물 운송량을 1/3로 증가시켜야 한다고 발언하였음. 이를 실현하기 위한 주요 수단으로는 바이칼-아무르 철도(BAM)와 시베리아횡단철도(TSR)의 운송 능력을 확대하는 것이라고 강조하였음

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

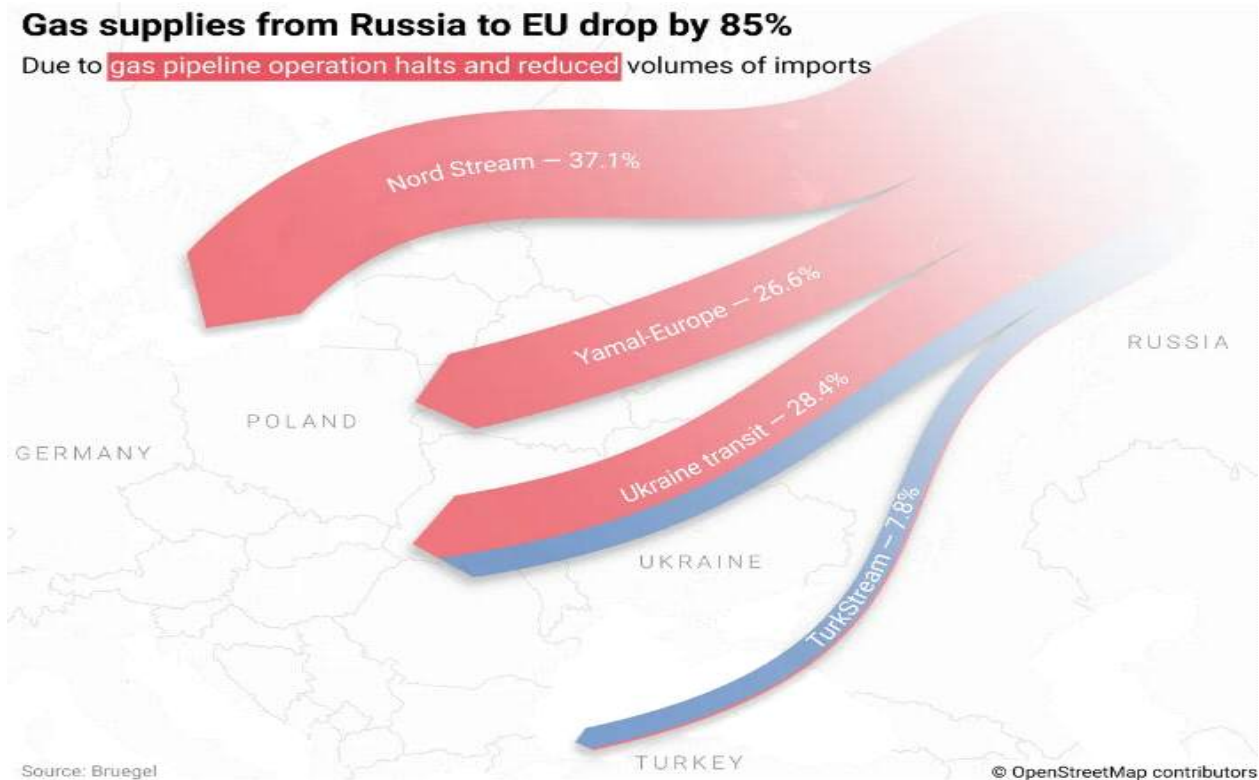
- a) <https://morvesti.ru/news/1678/103695/> (2023. 7. 12. 검색)
- b) <https://en.portnews.ru/news/350148/> (2023. 7. 11. 검색)
- c) <https://portnews.ru/news/350140/> (2023. 7. 11. 검색)
- d) <https://en.portnews.ru/news/350031/> (2023. 7. 11. 검색)
- e) <https://portnews.ru/news/350002/> (2023. 7. 11. 검색)
- f) <https://tass.ru/ekonomika/18241535> (2023. 7. 12. 검색)

EU, 對러 제재에도 불구하고 에너지 거래 지속

■ EU는 제11차 대러 제재를 공표하여 석유 및 가스 수입 제한 재시도

- 유럽 국가들은 러시아-우크라이나 전쟁 이후, 러시아의 자금 조달을 제한하기 위한 방편의 일환으로 러시아 석유 및 천연가스 수입을 제한하고 있음
- 그러나 실제로 서방 기업들은 이중 용도 품목과 첨단기술을 러시아에 공급하고 있으며, 이에는 천연가스 정제, 액화 및 석유 추출 장비가 포함되어 있음

그림. 유럽으로의 러시아 가스 공급량 감소 수치



자료: <https://novayagazeta.eu/articles/2023/07/03/eu-continues-energy-dealings-with-russia-despite-sanctions-en>

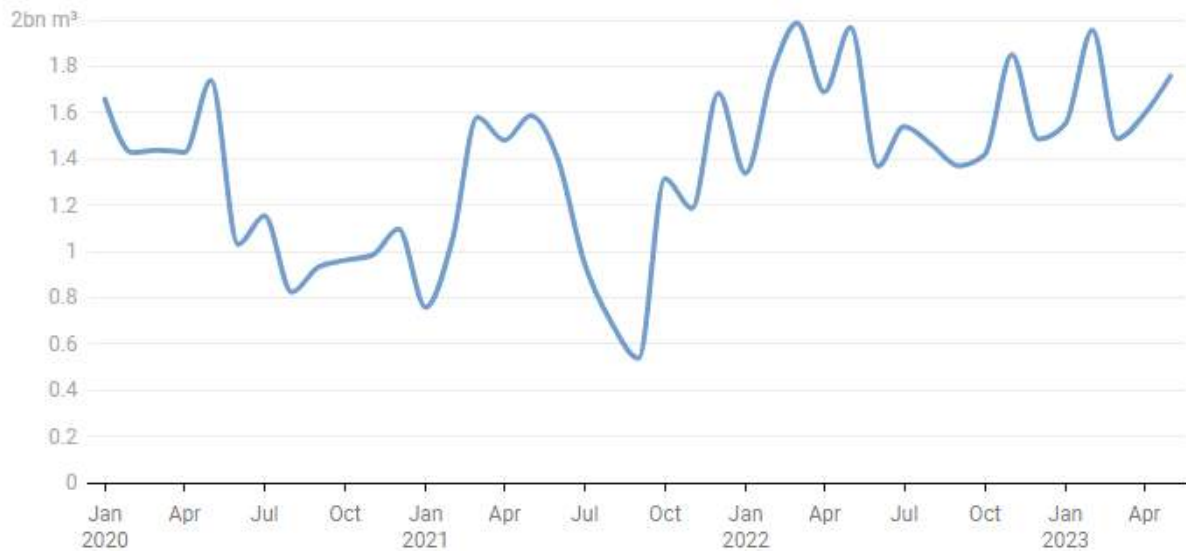
■ 러시아에서 유럽으로의 파이프라인 가스 공급량, 전쟁 이전 대비 85% 감소

- 러시아 상트페테르부르크와 독일을 연결하는 노르트스트림(Nord Stream) 1호는 2022년 초를 기점으로 러시아-EU 가스 공급량의 절반 이상을 차지하였으나, 현재는 야말-유럽 및 우크라이나 경로를 통한 파이프라인 가스 공급이 중단되었음
- 러시아 국영 가즈프롬 사(社)는 가스 생산량을 25%까지 감축하였으며, 러시아의 가스 관련 수익은 2023년 1월~5월 기간 73억 유로까지 감소하였음

■ 역설적으로 EU의 러시아 에너지 자원 수입 증가

- 유럽은 러시아로부터의 LNG(액화천연가스) 수입량이 증가하고 있으며, 2021년 대비 2023년 LNG 수입량이 약 30% 증가하였음
- EU는 LNG 개발을 위한 기술을 러시아에 공급하고 있음. 2022년 2월 24일~11월 말까지 EU에서 러시아로 4억 2천만 달러 가치의 장비가 Arctic LNG 2 플랜트 건설을 위해 반입되었음

그림. 유럽으로의 러시아 LNG 공급량(전쟁 전 2021년과 2023년 비교)



자료: <https://novayagazeta.eu/articles/2023/07/03/eu-continues-energy-dealings-with-russia-despite-sanctions-en>

■ 전쟁 및 제재에도 불구하고, 생산 라인에 필요한 주요 장비 확보

- 휴스턴에 본사를 둔 유전 서비스 회사인 베이커휴즈 사(社)는 러시아 Arctic LNG 2 프로젝트에 대한 유지보수 서비스를 중단하겠다고 밝혔음
- 그럼에도 불구하고, 2022년 3월부터 8월까지 약 8,700만 달러가량의 장비가 러시아에 수입되었음
- 러시아 민간 가스업체 노바텍社는 Arctic LNG 2 프로젝트에 대한 지분을 60% 이상 보유하고 있음
- 노바텍은 Arctic LNG 2 프로젝트의 주요 생산 라인 장비를 확보하였다는 사실을 공개함과 동시에, EU의 제재를 우회하는 전략 등을 통해 유럽으로 가스를 공급하고 있으며, 어떤 제재와 무역 제한에도 대응할 수 있는 여건이 된다고 주장하였음

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

참고자료

- a) <https://novayagazeta.eu/articles/2023/07/03/eu-continues-energy-dealings-with-russia-despite-sanctions-en> (2023. 7. 10. 검색)

2023년 2분기 카스피해 연안국 주요 사업 동향

그림. 악타우(Aktau)항 곡물 터미널



자료: <https://seanews.az/az/pages/35/news/115247555>

■ 카자흐스탄, 대이란 곡물 수출 증가 및 신규 터미널 건설 추진^{a)b)}

- 카자흐스탄 악타우(Aktau)항 아크 비다이 터미널(Ak Biday-Terminal) 측은 올해 이란행 총 곡물 환적량이 약 9만 8,400톤을 기록했다고 발표하였음
- 현재도 이란행 곡물의 하역 및 환적 작업이 계획대로 진행되고 있으며, 7월 환적량은 약 1만 6,500톤을 기록하였음
- 아크 비다이 터미널은 곡물, 식용유 및 기타 벌크화물을 취급하고 있으며, 악타우항은 연간 곡물 환적량 40만 톤 이상을 목표로 하고 있음
- 한편 마라트 카라바예프(Marat Karabayev) 카자흐스탄 산업인프라개발부 장관은 악타우에 인접한 쿠릭(Kuryk)항을 방문한 자리에서 이란 및 코카서스 행 환적 물동량을 개선하고 연간 100만 톤을 수용할 수 있는 신규 터미널 건설 계획에 대해 언급하였음
- 또한 장관은 쿠릭항 철도 및 하역 터미널 작업과 사르자(Sarzha) 종합 터미널의 기능을 직접 참관 하였음

■ 투르크메니스탄 대통령, 해운 및 내륙 수운 인프라망 개선 사업 지시^{a)}

- 투르크메니스탄 대통령 세르다르 베르디무하메도프(Serdar Berdimuhammedow)는 최근 메메트한 차키예프(Mämmethan Çakyýew) 내각 산하 교통통신청장에 해운 및 내륙 수운 분야에서의 운영 개선, 해외 선진 기술 도입 및 국제 물류 기업들과의 파트너십 강화 등의 방안 마련하라는 지시를 내렸음
- 아울러 2018년 개통된 투르크멘바시(Türkmenbaşy)항에 위치한 발칸(Balkan) 조선소 및 선박수리공장은 해외 파트너를 유치하고 상호 간 공동의 이익을 증진할 수 있는 잠재력이 있다고 강조하였음
- 발칸 조선소는 연간 4~6척의 선박과 1만 톤의 강철을 가공할 수 있는 역량을 갖추고 있음. 투르크메니스탄 사회경제개발 7개년 계획에 따르면, 2025년까지 발칸 조선소 및 수리공장에서는 12척의 선박 건조가 이뤄질 예정이며, 이 중에는 화물트럭과 철도차량을 적재할 수 있는 RORO(Roll-on/Roll-off)선 두 척이 포함되어 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://seanews.az/az/pages/35/news/11524?555> (2023. 7. 11. 검색)
- b) <https://denizxeber.az/2023/07/04/kurik-limaninda-gucu-ild%C9%99-1-milyon-tona-q%C9%99d%C9%99r-olan-terminal-tikil%C9%99c%C9%99k/> (2023.7.11. 검색)
- c) <https://denizxeber.az/2023/07/10/turkm%C9%99nistan-d%C9%99niz-v%C9%99-cay-n%C9%999qliyyatinin-idar%C9%99-edilm%C9%99sini-t%C9%99kmill%C9%99sdir%C9%99c%C9%99k/> (2023.7.11. 검색)

러시아 대통령, 對러 무역에 루블 사용 촉구

그림. 상트페테르부르크 국제경제포럼(SPIEF) 전체회의에서 연설 중인 푸틴 모습



자료: <https://www.globaltimes.cn/page/202306/1292737.shtml>

■ 러시아 탈달러화(Dedollarisation) 노력^{a)b)}

- 6.16 러시아 상트페테르부르크에서 열린 국제경제포럼에서 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 러시아와 중국 간의 무역 결제는 80%가 중국 위안화와 러시아 루블이라고 밝혔음
- 이러한 결과는 러시아가 달러 결제에 대한 위험을 줄이고자 탈달러화를 추진하고 있기 때문임. 즉, 러시아는 달러 및 유로화 사용을 국가 차원에서 저지함과 동시에 위안화, 루블화, 터키 리라 등의 통화를 보편적으로 사용하고 있음
- 러시아는 우크라이나 전쟁에 대한 대대적인 제재에 직면해, 서방 국가에 대한 무역 및 통화 의존도를 줄이기 위해 지속적으로 무역구조를 조정해 왔음
- 중·러 양국은 금융 협력을 바탕으로 경제주권을 강화하고 독립성을 높이고자 꾸준히 경주하였고, 그 결과 2021년 중·러 무역에서 위안화 및 루블 통화 결제 비율이 25%였으나, 현재는 무려 80% 수준에 이르게 되었음
- 중국은 국제 금융시장에서 달러가 기축통화로 정착된 현 상황에서 위안화의 글로벌 유통을 늘리기 위해 노력하고 있었기 때문에 러시아의 이러한 행보가 매우 반가운 상황임

- 시진핑 중국 국가주석 역시, 앞으로 양국 간 무역에서 현지 통화 사용을 확대할 것을 제안하였음

■ 중국 제조업체, 러시아 시장 선점^{a)}

- 한국의 제조업체들이 러시아 시장을 떠나면서, 중국의 가전제품 및 자동차 제조업체들이 빈자리를 채우고 있음
- 러시아 자동차 시장에서는 중국의 그레이트 월(Great Wall: 자동차 제조사)과 지리자동차(吉利汽车, Geely Auto)社의 판매량이 전년 대비 3배 이상 증가하였으며, 2021년 기준 한국의 기아차(2위)와 현대차(3위)를 제치고 각각 2위와 3위를 차지하였음
 - 현대차는 상트페테르부르크 공장을 가동하지 않고 있음
- 가전제품 시장에서는 LG와 삼성이 인도주의적 우려와 공급망 문제를 이유로 러시아에 제품공급을 중단하자 중국의 하이얼(Haier) 및 하이센스(Hisense)가 한국의 LG, 삼성을 대체하고 있음
- 한국 제품은 제3국을 경유해 러시아에 유입되고 있으나, 추가 배송비 및 지연 문제가 불가피해, 한국산 텔레비전의 가격이 전쟁 이후 약 20% 상승하였음. 이에 따라 러시아 소비자에게는 가격이 저렴한 중국제품이 더욱 매력적으로 인식될 수밖에 없는 상황임

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

참고자료

- <https://www.globaltimes.cn/page/202306/1292737.shtml>(2023. 7. 12. 검색)
- <https://www.businessinsider.com/dedollarization-russia-putin-trade-local-national-currencies-yuan-ruble-sco-2023-7>(2023. 7. 12. 검색)
- <https://asia.nikkei.com/Economy/Trade/Chinese-cars-and-TVs-stream-into-Russia-after-South-Korean-exodus>(2023. 7. 12. 검색)

러시아 노릴스크, 북극 핵심 도시로 개발 예정

그림. 러시아 노릴스크 전경



자료: <https://arctic-russia.ru/news/v-realizatsiyu-strategii-razvitiya-norilsk-d-2035-goda-vlozhat-okolo-1-5-trln-rublej/>

■ 2035년까지 노릴스크 전략적 개발에 1조 5,000억 루블 투자 예정

- 2020년 러시아 대통령인 블라디미르 푸틴이 승인한 ‘2035년까지 러시아연방 북극지역 개발 및 국가 안보 전략’의 일환으로 러시아 동부 북극 핵심 도시로서 노릴스크의 사회경제적 발전을 위한 전략이 수립되었음
- 전략 문서에 의하면, 2035년 노릴스크 도시 발전을 위해 약 1조 5,000억 루블이 투자될 것이며 △러시아 연방 및 지역 예산 △광산업체 노릴스크 니켈(Norilsk Nickel)에서 총 1,200억 루블 △노릴스크 니켈에서 도시 개발을 위해 할당한 1,500억 루블 △이전에 결정된 프로젝트에 대한 투자 총액 8,932억 루블 △노릴스크 시 예산 등의 모든 자금원에서 계획된 전략 실행 자금은 총 1조 5,000억 루블을 초과할 것임
- 아울러 2025년까지 노릴스크가 추구하는 7개의 명확한 목표가 명시되어 있음
 - 북극에서 살기 좋은 도시
 - 인적자본을 개발하고 유망한 비전을 가진 도시(주민들이 거주하고 싶어 하는 도시)
 - 북극의 다목적 센터

- 운송 및 물류 허브
 - 최고의 환경개발 방식을 갖춘 청정 산업 도시
 - 안전한 도시
 - 북극에서의 삶을 위한 기술 및 혁신적 개발 도시
- 이러한 전략적 계획은 러시아 북극 개발 프로젝트 사무소가 총괄하였음. 2035년까지 노릴스크의 인구가 196,400명, 전체 인구 대비 노동인구는 68.5%, 2021년 대비 현금 소득은 2.1배 증가할 것이라고 예상하며, 주택 재개발, 환경 문제 해결, 관광 잠재력 확충 등을 통해 러시아 북극 지역에서의 중심 도시 역할을 하게 될 것이라고 강조하였음

장은진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(weekly_kmi@kmi.re.kr)

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

참고자료

- <https://tass.com/economy/1644759>(2023. 7. 11. 검색)
- <https://arctic-russia.ru/news/v-realizatsiyu-strategii-razvitiya-norilska-do-2035-goda-vlozhat-okolo-1-5-trln-rublej/>(2023. 7. 11. 검색)
- <https://www.nord-news.ru/news/2023/07/07/?newsid=156739>(2023. 7. 11. 검색)



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, 소비에트야가반, 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: 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)

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 ³⁾	700,038.7 ³⁾	701,495.2 ³⁾
	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 ³⁾	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 ³⁾	336,033.1 ³⁾	340,444.0 ³⁾
	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 ³⁾	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 ³⁾	246,081.6 ³⁾	238,945.6 ³⁾
	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 ³⁾	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 ³⁾	103,718.1 ³⁾	102,916.1 ³⁾
		2023 ³⁾	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 ³⁾	494,298.1 ³⁾	492,320.9 ³⁾
		2023 ³⁾	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 ³⁾	130,292.5 ³⁾	131,269.7 ³⁾
		2023 ³⁾	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 ³⁾	2,567.0 ³⁾	2,692.0 ³⁾
		2023 ³⁾	2,730.3	2,213.8	2,794.5	2,799.4	2,782.7	3,106.2						
내륙수운 ¹⁾		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 ³⁾	8,459.0 ³⁾	2,016.7 ³⁾
	2023³⁾	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8							
항공 ²⁾	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 ³⁾	45.0 ³⁾	51.1 ³⁾
	2023³⁾	31.9	34.2	37.6	35.8	35.3							
파이프라인 ⁴⁾	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 ³⁾	90,951.5 ³⁾	10,1498.4 ³⁾
	2023³⁾	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))