

# KMI 북방물류리포트

**VOL.273**  
JUL 28 2023

**발간년월** 2023년 7월 28일(통권 제273호) **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

### 중·서부

- 흑해 곡물 이니셔티브, 3차 연장 불발
- 러시아, 비우호국産 완제품 형태 수산물 수입 금지
- 러 가즈프롬네프트, 러시아 최초 해상 바이오 벙커링 시도

### 북극

- 러 푸틴 대통령, 노바텍 '북극 LNG-2' 프로젝트 참관

## 전문가 칼럼

- 러시아 - 우크라이나 전쟁 이후 러시아 경제 현황 및 전망

## 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



### 흑해 곡물 이니셔티브, 3차 연장 불발

그림. 흑해 곡물 이니셔티브를 통해 곡물을 수출하는 벌크선



자료: <https://www.rbc.ru/business/06/03/2023/6401c5259a7947cb9e051dad>

#### ■ 러시아 연방, 우크라이나産 곡물 수출을 위해 체결된 흑해 곡물 이니셔티브 종료 발표

- 드미트리 페스코프(Dmitry Peskov) 러시아 크렘린궁 대변인은 지난 7월 17일 ‘흑해 곡물 이니셔티브’의 3차 연장 기간 만료 및 협정 종료를 발표했다
  - 2022년 2월 시작된 러-우 전쟁으로 인해 우크라이나에 위치한 흑해 항만이 봉쇄됨에 따라 우크라이나 생산 곡물의 해상 수출이 중단되었고, 우크라이나 및 러시아산(産) 곡물 수입 의존도가 높은 아프리카 대륙 국가 등 개발도상국의 식량 안보 위기가 야기됨. 이를 해결하기 위해 러시아-우크라이나-튀르키예-UN 4자간 흑해를 통한 안전한 곡물 수출을 보장하는 ‘흑해 곡물 이니셔티브’가 2022년 7월 22일 체결되었으며, 이후 해당 합의는 2022년 11월, 2023년 3월, 5월에 각각 3회 연장되었음
- 페스코프 대변인은 협정 이행 조건이었던 러시아 측 요구사항이 제대로 이행되지 않았으므로 협정이 종료될 수밖에 없다고 설명함
  - 본래 동 협정은 체결된 이후 120일 단위로 연장되었으나, 지난 23년 5월 러시아 정부는

합의 불이행 사항이 있음을 지적하며 120일이 아닌 60일 연장을 요구함

- 러시아 측은 지난 2023년 3월부터 연장 합의가 진행될 때마다 선결적 요구사항을 제기하였는데, △러시아 국내 농업 분야 및 농촌 지역의 국가 대출 시스템 개발을 목적으로 2000년에 설립된 러시아 최대 은행 중 하나인 ‘러시아농업은행’의 SWIFT 시스템 재편입, △암모니아 수출을 위한 러시아 토글리아티(Togliatti)~우크라이나 오데사(Odessa)를 잇는 암모니아 파이프라인 가동 재개, △러시아에 대한 농기계 및 관련 부품 공급 제한 해제, △러시아 국적 선박의 외국 항만 입항 허가, △화물 운송 보험 및 물류 차단 해제 등이 그에 포함됨
- 러시아 외무부는 현재 우크라이나산 곡물 수출만이 보장될 뿐, 이니셔티브 합의안에 따른 러시아측 요구사항은 단 하나로 수행되지 않았다고 강조함

## ■ 흑해 곡물 이니셔티브 중단으로 인한 여파…국제적 밀 가격 폭락 쏟아

- 흑해 곡물 이니셔티브가 연장 없이 중단됨에 따라 밀 선물가격이 급등하여, 7월 17일 기준 시카고 상품거래소(Chicago Board of Trade, 이하 CBT)의 9월 밀 선물 가격은 3% 이상 증가하여 부셸(bushel)당 6.82달러를 기록하였으며 소맥 선물 가격은 3.37% 급등하여 부셸당 6.84달러를 기록함
- 뿐만 아니라, 흑해 곡물 이니셔티브 합의 당사국 중 하나인 튀르키예의 리라화는 1달러 대비 26.31리라를 기록하는 등 미 달러 대비 가치가 사상 최저 수준으로 폭락함

## ■ 미국, UN, IMO 등 흑해 곡물 이니셔티브 재개 촉구

- 안토니오 구테흐스(António Guterres) UN 사무총장은 흑해 곡물 이니셔티브 종료 전 푸틴 러시아 대통령에게 서한을 보내 유럽연합(European Union, 이하 EU)이 러시아농업은행의 SWIFT 시스템 재편입을 진행할 때까지만이라도 약 2개월 정도 흑해 곡물 이니셔티브를 연장해달라 요청했으나 러시아 정부는 이니셔티브 재연장을 진행하지 않았음
  - 2022년 6월 EU의 대러제재 일환으로 러시아농업은행이 SWIFT 시스템에서 퇴출당하였는데 EU 회원국들은 러시아농업은행이 국영 은행이므로 SWIFT 시스템에 곧바로 편입시킬 수는 없으며 자회사 형태로 산하 은행을 만들어 이를 SWIFT 시스템에 편입시키는 방안에 대해 검토하였음. 지난 6월 개최된 EU 정상회담 시 검토가 진행되었는데, EU 회원국들은 해당 방안을 나쁜 선택지라 언급한 바 있음
- 카린 장 피에르(Karine Jean-Pierre) 미국 백악관 대변인은 지난 7월 24일 기자회견을 통해 러시아가 흑해 곡물 이니셔티브에 다시 참여해야 함을 강조하였으며, 국제해사기구(International Maritime Organization, 이하 IMO) 이사회 또한 흑해 해상에서의 국제 해운 안

전 보장을 촉구하는 성명을 발표했는데, 흑해 곡물 이니셔티브의 연장 불발이 흑해를 통한 식량, 의약품, 기본 필수품 제공과 같은 국제 공급망을 위협한다고 판단하여 러시아의 불법적인 행위 중단 및 관련 국제 조약에 따른 의무 준수를 촉구하였음

## ■ 러시아 정부, 아프리카 대륙에 무상으로 곡물 및 비료 공급 계획

- 반면, 흑해 곡물 이니셔티브의 종료는 러시아 및 우크라이나에서 생산되는 곡물과 비료에 크게 의존하는 아프리카 대륙 식량난 문제와 직결된다는 서방의 우려를 잠식시키려는 듯 러시아 정부는 이니셔티브에 참여하지 않음과 동시에 러시아산 곡물 수출을 적극 추진해 나가겠다는 계획을 발표함
- 발렌티나 마트비옌코(Valentina Matviyenko) 러시아 상원 의장은 의회 회의 결과에 따라 흑해 곡물 이니셔티브가 종료되더라도 러시아산 곡물과 비료 공급이 절실히 필요한 아프리카 국가들을 대상으로 무상 혹은 유상으로 곡물, 비료를 제공할 것이라고 회의 결과 기자회견을 통해 알렸음
- 푸틴 러시아 대통령 또한 크렘린궁 웹사이트를 통해 입장문을 게재하여 우크라이나 곡물 수출 물량을 러시아가 유·무상 방식으로 대체할 수 있다 확신했는데, 흑해 곡물 이니셔티브를 통해 지난 약 1년간 우크라이나는 3,280만 톤가량의 곡물을 수출하였고 이 중 70% 이상이 EU 회원국을 포함한 선진국에 수입되었을 뿐만 아니라 전체 수출량 중 3%인 100톤 이하의 물량만이 에티오피아, 수단, 소말리아, 예멘, 아프가니스탄 등 식량난을 겪는 최빈국들로 흘러갔음을 강하게 지적함

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

### 참고자료

- a) <https://tass.ru/ekonomika/18291163> (2023. 7. 26. 검색)
- b) <https://tass.ru/ekonomika/18290173> (2023. 7. 26. 검색)
- c) <https://tass.ru/ekonomika/18290433> (2023. 7. 26. 검색)
- d) <https://www.moscowtimes.ru/2023/07/13/gensek-oon-predlozhit-putinu-prodlit-zernovuyu-sdelku-v-obmen-na-podklyuchenie-dochki-rosselhozbanka-k-swift-a48770> (2023. 7. 26. 검색)
- e) <http://www.morvesti.ru/news/1679/103926/> (2023. 7. 26. 검색)
- f) <https://tass.ru/ekonomika/18351655> (2023. 7. 26. 검색)
- g) <http://www.morvesti.ru/news/1679/103922/> (2023. 7. 26. 검색)
- h) <http://www.morvesti.ru/news/1679/103899/> (2023. 7. 26. 검색)



# 러시아, 비우호국産 완제품 형태 수산물 수입 금지

그림. 기존 러시아 수입 수산물의 판매 사진



자료: <https://worldinform.ru/articles/47548-rossija-vvela-zapret-na-vvoz-produkcii-iz-ryby-i-moreproduktov-iz-nedruzhestvennyh-stran.html>

## ■ 러, 비우호국가 대러제재에 맞선 특별 경제 조치 일환으로 수산물 완제품 수입 금지 발표

- 7월 25일 러시아 연방 경제개발부는 공식 웹사이트를 통해 러-우 전쟁 이후 러시아 정부에 대러제재를 부과한 비우호국가들을 대상으로 대응조치 이행을 계속해 나갈 것이라 알리며, 지속적으로 진행되던 비우호국가 대상 대응 조치 정부령 추가 수정안에 미하일 미슈스틴 (Mikhail Mishustin) 총리가 서명했으며 이는 2023년 말까지 유효하다고 발표함
- 해당 수정안에는 새로운 조치들이 반영되었는데, △비우호국산(産) 와인 수입 관세율 기존 12.5%에서 20%로 인상 및 리터당 미 달러 기준 최소 1.5달러 부과, △정제 글리세린 수입 관세율 기존 5%에서 35%로 확대, △비우호국산 합판 수입관세율 50%로 증대, △비우호국산 폴리우레탄 건축 자재 35%의 수입 관세율 적용 등의 조치 뿐만 아니라 △비우호국에서 생산 및 가공 완료된 어류 및 수산물 제품의 러시아 수입 금지 조치 또한 새롭게 도입됨
- 경제개발부는 러시아 농업부의 검토 의견을 인용하여, 유럽연합(EU), 미국, 노르웨이 등 수산물 자원이 풍부한 러시아 비우호국으로부터의 수입 거부를 통해 러시아 국내 수산물 생산업

체가 틈새 시장을 확보할 수 있을 것이며, 수산물 기업들은 해당 국가들의 기존 수입량을 대체하여 자체 생산량을 늘리고 제품 생산 범위를 확대할 뿐만 아니라 이를 통한 고용 창출 또한 가능할 것이라고 설명했다

- 현재 러시아 정부가 지정한 비우호국가 목록에는 한국을 비롯 호주, 알바니아, 안도라, 바하마, 영국, EU 회원국, 아이슬란드, 캐나다, 리히텐슈타인, 미크로네시아, 모나코, 뉴질랜드, 노르웨이, 산마리노, 북마케도니아, 싱가포르, 미국, 대만, 우크라이나, 몬테네그로, 스위스, 일본이 포함되어 있음

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

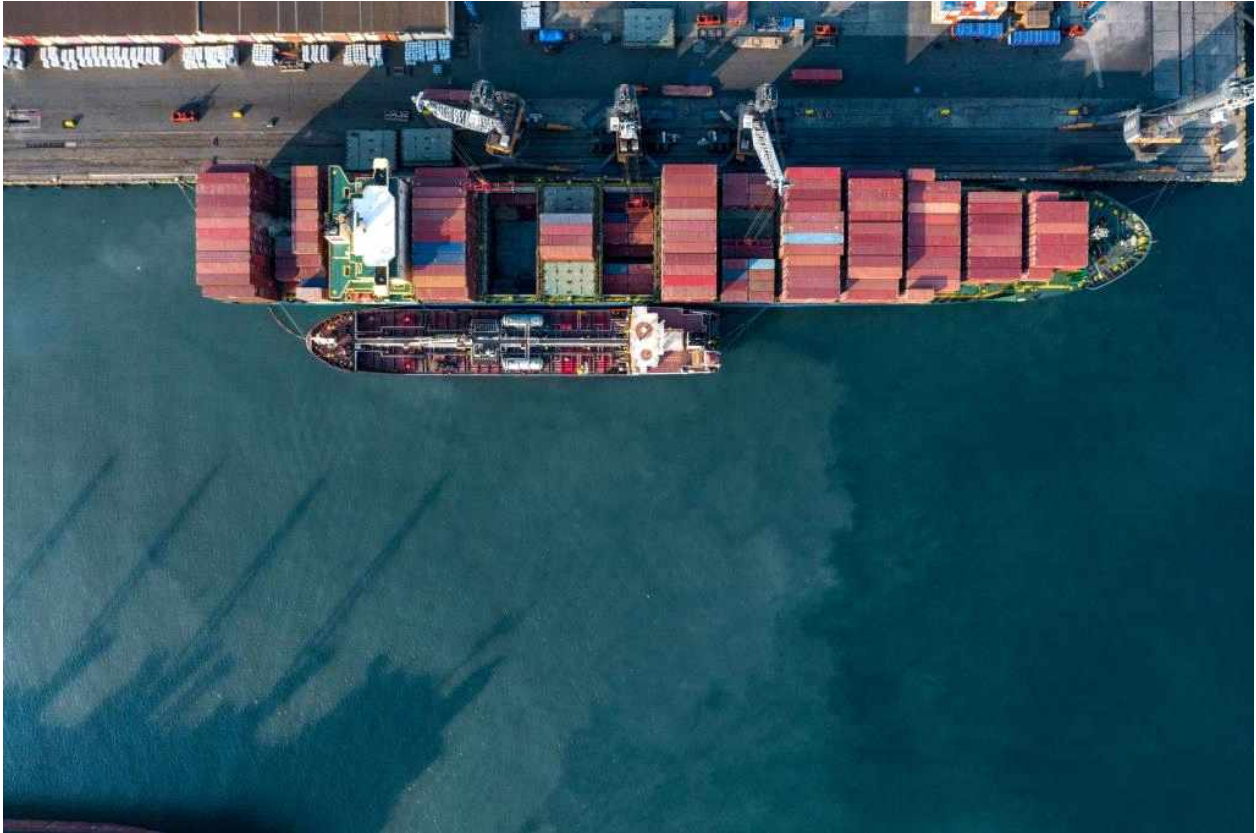
---

#### 참고자료

- a) [https://www.economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya\\_deyatelnost/dostup\\_na\\_vneshnie\\_rynki\\_i\\_zashchitnye\\_mery/vvedeny\\_specialnye\\_ekonomicheskie\\_mery\\_v\\_otnoshenii\\_ryada\\_tovarov\\_iz\\_nedruzhestvennyh\\_stran.html](https://www.economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya_deyatelnost/dostup_na_vneshnie_rynki_i_zashchitnye_mery/vvedeny_specialnye_ekonomicheskie_mery_v_otnoshenii_ryada_tovarov_iz_nedruzhestvennyh_stran.html) (2023. 7. 26. 검색)
- b) <https://ria.ru/20230725/ryba-1886211342.html> (2023. 7. 26. 검색)

# 러 가스프롬네프트, 러시아 최초 해상 바이오 벙커링 시도

그림. 컨테이너선에 인접해있는 벙커링 선박



자료: <https://en.portnews.ru/news/350641/>

## ■ 가스프롬네프트 마린 벙커, 러시아 최초로 선박에 바이오 연료 공급

- 러시아 국영 가스회사 가스프롬 석유 부문 자회사인 가스프롬네프트(Gazprom Neft)의 벙커링 운영사인 가스프롬 마린 벙커(Gazpromneft Marine Bunker)는 상트페테르부르크(Saint-Petersburg) 항에서 러시아 국내 최초로 선박에 바이오 연료를 공급하였음
- 탄소배출이 적은 바이오 연료는 저유황유 또는 폐식용유를 기반으로, 바이오 중유를 선박 연료유 품질 기준에 맞춘 선박 연료로 선박의 대체 연료로 주목받고 있으며, 바이오 연료에 활용될 재활용 폐식용유를 얻기 위해서 러시아 패스트푸드 기업인 부크스노 & 토치카(Vkusno i Tochka)와 협력하였음
- 바이오 연료에 대한 혼합, 생산, 저장 및 환적은 상트페테르부르크 항의 가스프롬 터미널에서 수행되었고, 이번 테스트에 사용된 바이오 연료는 기술 규정과 미래 환경 규정을 준수했으며 앞으로 대부분의 해상 및 하천 선박에서 사용될 수 있음
- 가스프롬 마린 벙커사의 총책임자인 안톤 소볼레프(Anton Sobolev)는 이번 벙커링 테스트로

바이오 연료가 기존 석유 연료와 기술적으로 완전히 일치하고, 동시에 탄소배출을 크게 줄인다는 사실을 증명하였으며, 현재 제품의 90%가 친환경 선박 연료로 구성되어 있고 바이오 연료를 중심으로 제품 포트폴리오를 확장할 계획이라고 밝혔음

- 가즈프롬 마린 벙커社は 북서부, 흑해 및 극동지역의 대형 항뿐만 아니라 북극과 내륙수로에서도 해상 연료를 공급하고 있으며, 2022년에는 친환경 액화천연가스(LNG)에 대한 벙커링을 시작하였음

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

이우진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

---

#### 참고자료

- a) <https://en.portnews.ru/news/350641/>(2023. 7. 25. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/350629/>(2023. 7. 25. 검색)
- c) <https://www.kommersant.ru/doc/6112164>(2023. 7. 25. 검색)



## 러 푸틴 대통령, 노바텍 ‘북극 LNG-2’ 프로젝트 참관

그림. 러 무르만스크의 벨로카멘카 해상구조물건설센터를 방문한 푸틴 대통령



자료: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-lng/2023/07/russias-expansive-arctic-industry-make-big-advance-first-floating-lng-platform>

### ■ 러시아 블라디미르 푸틴 대통령, LNG 트레인 운송 승인

- 7월 20일 오후, 블라디미르 푸틴 대통령은 무르만스크시(Murmansk)의 벨로카멘카 대규모 해상구조물건설센터를 방문하여, 북극 LNG-2 프로젝트를 위한 LNG 트레인을 무르만스크에서 북극항로를 통해 기단(Gydan)반도로의 운송을 직접 승인하였음
- 푸틴 대통령은 무르만스크 주지사인 안드레이 치비스(Andrei Chibis), 극동북극개발부 장관 알렉세이 체쿰코프(Aleksei Chekunkov), 러시아 부총리 알렉산드르 노박(Aleksandr Novak), 대통령 보좌관 막심 오레슈킨(Maksim Oreshkin) 등이 참석한 해상구조물건설센터의 향후 개발에 대한 회의에서, LNG 생산 프로젝트는 러시아 경제 전반에 영향을 미친다고 언급하였음
- 아울러 동 프로젝트를 통해 러시아는 세계 시장에서 필요한 점유율을 확보하고 에너지 산업을 발전시킬 것이라고 강조하였음
- 현재 푸틴 대통령은 우크라이나와의 전쟁에 국가재정의 압도적인 부분을 지출하고 있어 에너지 산업에서 얻는 수입이 매우 중요한 상황이며, 서방의 對러 제재로 인해 유럽연합(EU) 과

이프라인 가스 수출이 차단된 상황에서 노바텍이 개발한 북극 LNG 프로젝트에 대한 국가적 관심도 커지고 있음

그림. 64만 톤의 LNG 트레인을 견인하는 모습



자료: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-lng/2023/07/russias-expansive-arctic-industry-make-big-advance-first-floating-lng-platform>

## ■ 64만 톤 LNG 트레인, 벨로카멘카에서 우트렌니로 운송

- LNG 트레인이 벨로카멘카(Belokamenka)의 대규모 해상구조물건설센터를 떠나 바렌츠해(Barents Sea)를 통해 기단(Gydan)반도로 출발하였으며, 5척의 해상지원선, 2척의 예인선, 1척의 구조선이 함께 이동하였음
- LNG 트레인 운송 임무를 수행하는 선 대는 카라 게이트를 통과하여 카라해(Kara Sea)로 향해한 후 야말(Yamal)반도 북쪽과 오브 만(Ob Bay)에 도착 예정이며 항해 거리는 약 2,500킬로미터로 일주일 이상 소요될 것으로 예상됨
- LNG 트레인은 길이 332미터, 높이 30미터 이상, 바닥면적 5만 1000제곱미터, 중량은 약 64만 톤으로 추산되었음
- 유럽과 중국의 제조업체가 납품한 14개의 모듈을 기반으로 하는 이 거대한 구조물은 북극 LNG-2 프로젝트의 핵심 부품으로 같은 유형의 구조물 두 개가 벨로카멘카에서 건설되어 기단의 우트렌니(Utrenny)로 견인될 예정이며, 각 구조물은 연간 660만 톤 규모의 LNG 생산 능력을 갖출 것임

- 북극 LNG-2의 투자 규모는 약 213억 달러로 추산되며, 노바텍은 지분 60%를 보유하고 있음. 나머지 40%의 지분에 대해서는 프랑스 토탈 10%, 중국 CNPC 및 CNOOC 각각 10%, 일본 미쓰이&코와 JOGMEC 컨소시엄 10%를 보유하고 있음

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

장은진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

---

## 참고자료

- a) <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-lng/2023/07/russias-expansive-arctic-industry-make-big-advance-first-floating-lng-platform>(2023. 7. 24. 검색)
- b) <https://thebarentsobserver.com/ru/arkticheskiy-spg/2023/07/rossiya-delaet-bolshoy-shag-v-pered-v-osvoenii-arktiki-pervyy-plavuchiy-spg>(2023. 7. 24. 검색)
- c) <https://tass.ru/ekonomika/18017927>(2023. 7. 24. 검색)
- d) <https://iz.ru/1547301/2023-07-21/otpravka-arktisk-spg-2-ukrepila-pozitsii-rf-na-mirovom-rynke-szhizhennogo-gaza>(2023. 7. 24. 검색)



## 러시아-우크라이나 전쟁 이후 러시아 경제 현황 및 전망

이종문 교수, 부산외국어대학교

### 1. 러시아의 우크라이나 침공과 러시아 경제의 충격

2022년 2월 24일 러시아의 침공으로 시작된 우크라이나 전쟁은 COVID-19의 팬데믹 충격에서 점진적으로 회복하고 있던 러시아 경제를 이중 침체의 수렁으로 몰아넣었다. 우크라이나 수도 키이우를 신속하게 점령한 후 젤렌스키 정권을 몰아내고 친러 정부를 수립하면서 단기간에 전쟁 종결을 선언할 수 있을 것으로 예상한 푸틴의 기대와 달리, 전쟁은 지금까지 1년 5개월 이상 장기화하고 있으며, 이제 그 결과를 예측할 수 없는 상황으로 전개되고 있다.

우크라이나 침공 초기 러시아 경제의 최대 화두는 전쟁에 따른 서방의 경제제재와 그에 따른 충격 여파였다. 서방의 강력한 경제제재에 의한 경기 위축과 급격한 물가 상승으로 러시아 경제는 체제 전환 이후 최악의 위기에 직면할 것으로 예측되었다. 유럽부흥개발은행(EBRD)은 2022년 3월 발표한 'Regional Economic Update'에서 2022년 러시아 경제성장률을 -10%, 세계은행(WB)은 4월 발표한 'Regional Economic Updates'에서 -11.2%, 국제통화기금(IMF)은 4월의 '세계경제전망(WEO)' 보고서에서 -8.5%를 예상했다. 러시아 중앙은행 또한 2000년대 이후 낙폭이 가장 큰 -8%에 달할 것으로 전망했다. 동시에, 환율 불안과 20%가 넘는 인플레이션 압력으로 러시아 경제는 스태그플레이션(stagflation)의 늪에 빠질 것으로 예측했다.

전쟁 발발 즉시 미국, EU, 영국, 캐나다 등 서방은 수출 통제, 에너지 자원 금수조치, WTO 최혜국대우(MFN) 대우 박탈, 국제은행간통신협회(SWIFT) 배제, 러시아 중앙은행 외환보유고 동결 등의 조치를 발표하며 무역 및 금융 부문에서 대러 제재를 강화하였다. 전쟁의 장기화 가능성이 커지면서, 경제제재에 따른 러시아 거래시스템 및 공급망에 대한 충격으로 러시아 상품 수출이 급감하고 국내 수요가 위축되었으며, 루블화 가치의 급락과 10% 이상 치솟은 물가 상승으로 인해 실질 임금이 하락하면서 민간 소비가 감소하였고, 외국인 투자자의 이탈과 금리 인상으로 투자 또한 축소되면서 2/4분기 러시아 경제는 마이너스 성장으로 전환되었다. 그러나



경제 충격은 예상보다 적은 4.5% 축소에 그쳤다. 하반기에 들어서면서 충격 여파가 초기 예상보다 심각하지 않은 것으로 판명되면서 러시아 경기 전망은 크게 개선되었다. 국제 유가의 고공행진 속에 석유 생산의 증가와 정부의 확대 재정 지원으로 2022년 러시아 경제는 예상보다 훨씬 양호한 2.1% 역성장을 기록했다. 인플레이션은 중앙은행의 강력한 긴축 통화정책 실시로 11.9% 상승에 그쳤고, 재정수지는 경기대응적 재정정책을 유지하면서 GDP 대비 2.2% 적자를 기록했다.

러시아 경제는 소비에트 붕괴 이후 최근 30년 동안 이번 전쟁을 포함해 모라토리엄 선언(1998년), 글로벌 금융위기(2009년), 크림반도 병합과 세일 혁명(2015년), 코로나19 팬데믹(2020년) 등 5번의 대형 사건으로 심각한 위기 상황을 겪었다. 주요 경제 위기를 경제성장률, 소비자물가, 경상수지, 재정수지, 국가채무 등 핵심 거시경제지표를 기준으로 비교, 분석하면 이번 우크라이나 전쟁이 5번의 위기 중 러시아 경제에 가장 작은 충격을 주었음을 알 수 있다(표1 참조).

표1. 러시아 주요 경제위기 비교

경제위기(연도)	모라토리엄 선언(1998)	글로벌 금융 위기(2009)	크림반도병합과 세일혁명(2015)	코로나 19 팬데믹(2020)	우크라이나 전쟁(2022)
경제성장률(%)	-5.3	-7.8	-2.0	-2.7	-2.1
인플레이션(%)	84.4	8.8	12.9	4.9	11.9
재정수지(% GDP)	-7.4	-5.9	-3.4	-4.0	-2.2
경상수지(% GDP)	0.03	3.9	5.0	2.4	10.2
정부총부채(% GDP)	135.2	9.9	15.3	19.2	19.6
유가(Brent. \$/bbl)	12.8	61.7	52.3	42.0	100.9
(전년대비. %)	(-33.2)	(-36.3)	(-47.1)	(-34.7)	(+42.4)

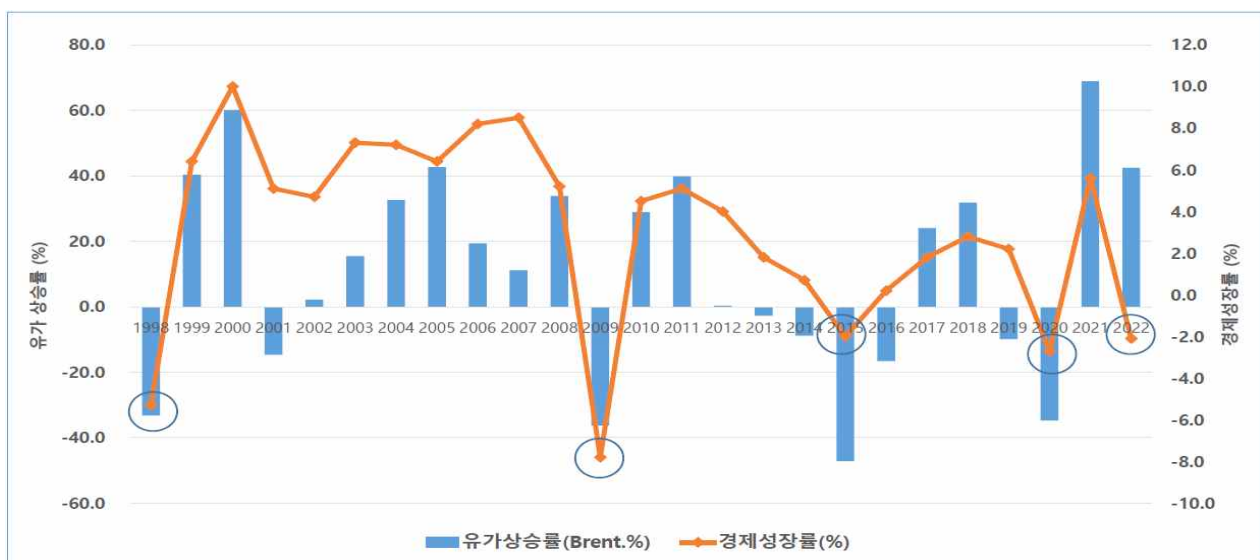
자료 : 러시아 경제개발부, 러시아 중앙은행, 국제통화기금(IMF), 미에너지정보청(EIA)

2022년 러시아 경제가 전쟁이라는 최대 악재에도 불구하고 이전 4번의 위기 상황과 비교해 거시 경제지표에서 상대적으로 양호한 실적을 거둔 것은 국제 원유 가격이 급등하면서 대외 수출 환경이 우호적으로 작동한 덕분이다. 앞선 4번의 경제위기가 모두 국제유가의 급락으로 촉발됐지만 이번 우크라이나 전쟁에서는 국제유가가 급등하면서 전쟁의 충격과 파장을 흡수했다. 그리고 서방의 경제제재가 예상보다 효율적으로 작동하지 않았고, 러시아 정부의 대응 전략이 효과를 발휘했다.

2000년 이후 러시아 경제는 석유와 천연가스 제품을 축으로 한 에너지 자원 수출의 스피로버 효과(spillover effect)를 통한 총수요 정책 중심의 성장 패턴을 유지하고 있다. 석유와 천연가스는 러시아 상품 수출의 60% 이상을 차지하는 핵심 부문으로 글로벌 에너지 시장에서 수요 증가와 가격 상승은 러시아 자원 수출 기업의 고정자본 투자와 고용 증대를 촉진했다. 광공업 부문의 생산성 향상과 가계 소득의 증가는 국내 투자와 소비를 활성화하는 촉매제가 되었다. 광물자원과 관련된 채굴세, 수출세, 부가가치세 등의 세수 증가는 인적자본과 산업 및

사회 인프라 확충을 위한 재정지출 확대를 가능하게 했다. 이처럼 세계 시장에서 연료-에너지 상품의 수요 확대는 러시아 모든 경제주체의 최종 생산물에 대한 총수요를 자극하면서 경제성장의 선순환 구조를 형성하는 방아쇠로 작동했다. 2000년대 초반 10년 러시아 경제가 연평균 7%가 넘는 고도성장을 구가한 배경에는 에너지 자원의 국제가격이 장기간 급등하는 슈퍼사이클(super cycle)의 연출이 자리하고 있다. 반면 1998년, 2009년, 2015년, 2020년 4번의 심각한 경제위기를 겪었는데 국제 에너지 상품의 수요 감소에 따른 원유 가격 급락으로 경기침체의 악순환 고리가 형성되며 러시아의 총수요가 축소되었기 때문이다.

그림. 러시아 경제성장률과 국제유가 (1998년~2022년)



2022년 전쟁 수행과 서방의 경제제재라는 이중고에서 러시아 경제를 구원한 것은 고유가 행진에 따른 원유의 생산 및 수출 확대와 무역 전환이었다.

국제 원유가격(Brent 기준)은 러시아 경제제재에 따른 공급 불안, OPEC+ 생산량 저조, 리비아 내전 등으로 3월 초 배럴당 120달러 대로 폭등하면서 7월까지 100달러 이상을 유지하였다. 유가 급등과 미국의 인플레이션이 9%대로 치솟자, 미국 연방준비제도(Fed)가 6월부터 11월까지 4차례 연속 자이언트 스텝을 단행하는 고금리 정책을 추진하고, 글로벌 경기가 둔화 국면에 접어들면서 유가는 80달러대로 하락하였다. 이후 OPEC+의 감산과 미국의 전략비축유 추가 방출로 유가는 등락을 반복했지만, 연평균으로는 전년 대비 42.4% 상승한 배럴당 101달러를 기록했는데 이는 2013년 이후 9년 만에 최고치였다.

개전 초기 러시아 최대 교역 파트너인 EU의 러시아 에너지 상품에 대한 제재 예외 조치에도 불구하고 러시아산 원유의 수입 기피 현상이 심화하였다. 글로벌 에너지 기업들이 러시아 사업 철수를 선언하였고, 주요 에너지 거래 은행들이 리스크 축소를 명분으로 러시아산 원유의

신용장 발급을 거부했다. 그리고 3월 미국이 러시아산 원유 수입 금지를 천명하고, 5월 말 EU가 러시아산 원유와 석유제품에 대한 해상수입 금지를 의결함으로써 러시아 경제는 심각한 위기 상황에 부딪혔다. 이에 러시아는 시장 가격보다 20~30% 할인된 가격으로 중국과 인도 등으로 석유 상품의 수출 판로를 전환하면서 공급처 밸런스를 재조정하였다. 2022년 러시아의 석유-가스 제품 수출은 3,437억 달러로 전년 대비 1,000억 달러 증가하며 러시아 상품 수출 확대 및 국제수지 개선을 이끌었다. 무역수지 흑자는 3,141억 달러, 경상수지 흑자는 2,361억 달러로 전년 대비 각각 1,238억, 1,140억 달러 증가했다.

러시아 중앙은행의 외화 자산 동결 조치를 통해 러시아의 대외 채무 지급 능력을 훼손시켜 러시아의 금융 혼란 및 대외신인도 하락을 유인하고자 한 서방의 계획은 에너지 자원 수출 호조에 따른 오일 머니의 유입으로 어긋났다. 에너지 자원 채굴과 수출 관련 세수 확대는 우크라이나 전쟁 수행을 위한 재정지출을 충당하고, 재정수지 적자 폭을 축소했다. ‘금융 핵폭탄’으로 불리며 강력한 제재로 여겨졌던 러시아 금융기관의 SWIFT 사용 배제에 러시아의 모든 은행이 포함되지 않아 한계를 가졌고, 러시아는 외환보유고에서 위안화 및 금 등의 비중을 늘리고 자체 개발한 금융통신시스템(SPFS)을 활용하는 등 탈달러화를 강화했으며, 자국 에너지 자원 수입대금을 루블화 또는 위안화 결제 등으로 맞서면서 파급 효과를 상쇄하였다.

루블화 환율의 급등, 인플레이션의 심화, 국내 소비 및 투자 위축에 대응하여 러시아 통화당국은 공격적인 기준금리 인상과 고강도 자본 통제를 통해 환율 방어와 자본 유출에 대응했고, 국내총생산의 3%에 이르는 강력한 재정지출을 사용해 수입대체 산업 기업 지원을 강화했다. 2022년 3%의 성장이 기대되던 러시아 경제가 전쟁의 발발로 역성장의 수렁으로 빠졌지만, 그 충격과 파장은 예상보다 크지 않았다.

## 2. 2023년 이후 러시아 경제 전망

2023년 러시아 정부는 경제가 이미 회복세에 들어섰으며, 시간이 흐름에 따라 서방의 경제제재와 구조적 변형에도 적응할 것으로 전망한다. 외부 공급망 차단으로 인한 주요 상품의 공급 부족 문제가 수입대체를 통해 점진적으로 해소되고 있으며, 국내 수요도 증가하고 있어 2023년 경제는 1%대 플러스 성장을 달성하고, 2024년에는 2% 성장이 가능할 것으로 예상한다. 그러나 IMF는 2023년 러시아 경제는 0.7% 성장을, 세계은행은 0.2%의 역성장을 이어갈 것으로 전망하며, 2024년에도 1%대 초반 성장에 머물며 경기침체가 지속될 것으로 예상했다.

표2. 러시아 주요거시경제 지표 전망

		2019	2020	2021	2022	2023(e)	2024(f)
경제성장률 (%)	세계은행(WB)	2.2	-2.7	5.6	-2.1	-0.2	1.2
	IMF					0.7	1.3
	러시아경제개발부					1.2	2.0
소비자물가 상승률(%)	IMF	3.4	4.9	8.4	11.9	6.3	4.0
	러시아중앙은행					5.7	4.3
통합재정수지(GDP대비, %) IMF		1.9	-4.0	0.8	-2.2	-6.2	-2.8
경상수지(GDP대비, %) 경제개발부		3.8	2.4	6.9	10.2	4.2	3.7
총부채(GDP대비, %) IMF		13.7	19.2	16.5	19.6	24.9	25.3
실업률(%). 경제개발부		4.6	5.8	4.8	3.9	3.5	3.5
환율(연평균, 루블/\$) 중앙은행		64.7	71.9	73.7	67.4	81.8	85.0
국제유가(연평균, \$/bbl)* IMF		61.39	41.29	69.42	96.36	73.13	68.90

\* : Dubai, Brent, WTI 단순 평균가격

자료 : 세계은행, IMF, 러시아 경제개발부, 러시아중앙은행

2023년 이후 러시아 경제는 우크라이나 전쟁의 장기화, 서방의 경제제재 지속과 세계 경제의 저성장 및 침체국면 진입 등의 부정적 환경에 직면하며 경기 부진의 늪에서 헤어 나오기 어려울 것으로 예상된다. 러시아 경제가 서방의 경제제재 충격에서 벗어나 안정을 찾고 내수와 수출이 점차 회복되면서 완만한 성장으로 진입하는 것은 2025년 이후에 가능할 것이다.

러시아 경제는 여전히 에너지 상품의 글로벌 수요 및 가격 변동에 취약한 구조를 지니고 있으며, 이는 세계 경제의 냉각기에 더욱 크게 노출된다. 2013~2024년 국제 유가는 세계경기 침체 우려 속에 하향 곡선을 그릴 것이며, EU의 금수 조치와 러시아 석유 및 석유 제품 공급에 대한 "가격 상한제" 실시, 맞대응 조치로 유가 하락을 방지하기 위한 러시아의 원유 생산 감산 등이 맞물리며 러시아의 원유 생산은 감소할 것이다. 에너지 자원 수출 감소와 유가 하락에 따른 수출입의 감소는 국제수지와 재정수지, 러시아 민간 소비와 투자, 환율 등 거시경제지표 전반에 부정적 영향을 미칠 것이다.

유가 하락과 전쟁의 장기화에 따른 세수 기반의 약화와 지출 증가로 재정수지 적자는 GDP 대비 6.2%로 확대되고, 실질소득의 증가가 지체되는 가운데 세금 인상을 포함한 적자 규모를 억제하기 위해 정부의 추가적인 재정 부양책이 제한되면서 소비 회복은 미미할 것이다. 은행 부문에서의 대규모 손실과 불확실성의 확대에 따른 신용경색은 기업의 투자를 제약할 것이다. 그리고 추가적인 군 동원령에 따른 리스크 발생과 노동시장에서의 극심한 노동력 부족은 산업생산 회복에 걸림돌로 작용할 것이다. 소비자물가는 통화당국의 긴축 통화-신용정책의 유지와 소비재 부문의 수입대체 확산 및 상품 수입의 확대에 힘입어 5%대로 떨어질 것이다.

러시아 정부는 2024년까지 재정 적자 폭의 확대를 감내하며 경기대응적 재정정책을 유지하면서 기준치를 상회하는 원유 및 가스 수출 대금과 적립된 국민복지기금(NWF)을 전쟁 수행을 위한 군수물자 주문과 소프트웨어, 전자제품과 반도체 분야에서의 수입대체 지원 및



국내 소비재 산업 분야에 투자함으로써 석유와 가스 수입 감소로 인한 산업생산 둔화를 상쇄하고자 할 것이다. 긴축 통화정책 기조를 유지하며 물가안정을 도모할 것이다. 서방과의 교역 단절로 인한 국내 상품시장의 공급 문제는 자국 기업에 대한 보조금 지급 등을 확대하면서 수입대체 추진을 통해 해결하고자 할 것이다. 그리고 서방의 무역 제재에 대해서는 중국과 인도, CIS 및 중동 국가들과의 교역 및 경제 관계 확대를 통해 충격을 분산시키려 할 것이다.

그러나 러시아는 이미 30만 명이 넘는 노동력이 생산이 아닌 전쟁에 동원되었고, 100만 명이 넘는 두뇌의 해외 유출로 경제 부문에서 심각한 노동력 부족과 생산성 감소를 겪고 있다. 또한 군사적 소비의 확대로 교육과 의료 등 인적 자본과 사회 인프라 투자가 축소되고 있으며, 경제 제재로 인해 에너지 및 전략 산업 부문에서 신기술 및 선진 기계 장비에 대한 접근과 외부 자금 조달이 제한되면서 핵심 생산성 원천에 대한 접근성을 상당 부분 상실했다. 러시아 경제는 인구통계학적 추세의 악화, 낮은 투자율과 생산성을 포함한 구조적 문제에 직면했기 때문에 성장잠재력의 저하는 불가피할 것이다.

더 큰 도전은 전쟁의 장기화 리스크 확대와 함께 더 고통스러운 서방의 경제제재 카드가 남아있다는 점이다. 러시아 석유-천연가스 개발 분야에 대한 서방의 자본과 기술 및 부품 제공의 전면 중단, 러시아의 미국 달러화 사용 금지 조치의 발동은 러시아 에너지 자원 개발과 생산 및 수출에 막대한 타격을 입힐 것이다. 그리고 러시아와 거래하는 모든 기업의 미국 시장 접근 금지 카드의 발동은 세계 모든 기업으로 하여금 러시아와 미국 시장 사이에서 선택을 강요하게 만들며 러시아 경제를 위기 수준을 넘어 최악의 상황으로 내몰 수 있다.

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



## 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, 나리얀마르, 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 <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 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 <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							
항공 <sup>2)</sup>	<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							
파이프라인 <sup>4)</sup>	<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))