

KMI 북방물류리포트

VOL.276
AUG 18 2023

발간년월 2023년 8월 18일(통권 제276호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 종 덕 **총괄·감수** 김 엄 지 **담당** 유 지 원 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4766 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

극동

- 러시아, 중국 및 아시아 국가와의 무역 증가를 위한 노력
- 러 철도청과 페스코, 동서 구간 냉동화물 열차 연장

중·서부

- 러시아 철도, 전년 대비 항만 向 수출 화물 선적량 1.8% 증가
- 우크라이나, 흑해 곡물 수출 루트 확보 현황

북극

- 러 아르한겔스크 북드비나강에 선박 연료 유출 사고 발생

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, 중국 및 아시아 국가와의 무역 증가를 위한 노력

그림. 2023년 8월 블라디보스톡 항만 컨테이너 집하장



자료: 모스크바 타임즈 2023년 7월 20일자

■ 러·중 및 아시아 무역 증가와 동시에 러시아의 화물 운송 인프라 부족 현상 빚어져^{a)}

- 러·우 전쟁 발발 이후 러시아는 유럽 무역 시장과 단절된 관계를 재빠르게 아시아 무역으로 대체하여 ‘아시아로의 선회(pivot to Asia)’ 전략을 펼쳤음. 아시아 국가 중 특히 중국과의 양자 무역 규모가 커짐에 따라 일각에서는 러시아 경제가 중국에 종속되는 것 아니냐는 우려의 시각이 존재할 정도임
- 러시아-중국과의 무역 활성화에 가장 큰 걸림돌은 철도, 항만 등 운송 인프라 부족 및 낙후화임. 러시아 언론사 모스크바 타임즈(Moscow times)지 보도에 따르면, 러시아 측의 공컨테이너 부족, 컨테이너 보관 공간 부족, 창고 장비 부족 등이 심각한 상황임
- 러시아는 과거 유럽으로부터 기계, 의약품, 자동차 부품 등을 주로 수입하였다면, 현재는 중국으로부터 주로 스마트폰, 자동차, 농기구, 각종 소비재를 해상과 철도를 통해 수입하고 있음
- 러시아 연구기관인 자연독점연구소(Institute of Natural Monopolies Research)가 러시아 물

류회사 운영실무자를 대상으로 실시한 설문조사에 따르면, 러시아와 아시아 무역의 추가 성장을 제약하는 가장 큰 요인은 러시아 철도 네트워크 역량 부족이라고 응답한 바 있음

- 2023년 초, 국영 러시아 철도청(RZD)에 따르면 매달 1,600대의 컨테이너 열차가 러-중 간의 가장 중요한 무역 국경 허브 중 하나인 자바이칼(Zabaikal) 국경 검문소에서 러시아와 중국 국경을 넘어야 하는 상황이지만, 이는 러시아발 컨테이너 수송 최대 용량의 5배에 해당하므로 목표치를 달성하기는 힘든 현실임
- 러시아 항만과 도로도 과부하 상태로 러시아 해운업계 정보 제공업체 씨로직(SeaLogic)의 보고서에 따르면, 2022년 1~11월까지 러시아 극동지역을 통해 해상 운송되는 컨테이너 화물 규모는 3배 이상 증가하였으나 화물 처리 시설 용량이 한계에 도달하며 극동지역에서의 화물 병목 현상이 심화되었고, 이같은 현상을 완화할 목적으로 러시아는 중국의 투자자들이 러시아 물류 인프라에 과감히 투자해주기를 기대하고 있음

■ 중앙아시아, 중·러 무역의 통로 역할^{b)}

- 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄은 중국과의 전체 교역액이 크지는 않으나, 중국-러시아의 중요한 경제 및 전략적 파트너 국가임
- 중앙아시아의 풍부한 에너지 자원과 중국의 수출품은 교환가치가 크며, 2021년 이후 중국의 중앙아시아 수출이 2배 이상 증가하였음
- 일각에서는 중앙아시아로 수출된 중국 제품의 상당량이 러시아로 재수출되면서, 러-우 전쟁으로 말미암아 발생한 대러 무역 관련 금지 조치 상황에서 러시아가 물자를 확보하는데 간접적으로 기여했을 수도 있다고 추정하고 있음
- 중·러 간 직접적인 수출입 외에 중앙아시아에서 밀수를 통해 중국 제품이 러시아로 반입되는 경우에 대해 다소 과소 평가되는 경향이 있으며, 특히 러-우 전쟁에 필요한 차량 부품과 선적 부품이 반입될 가능성에 대해 의심해볼 수 있음. 실제 중앙아시아에 대한 중국의 차량 수출이 전쟁 상황 이후 급증한 바 있음

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) [https://www.themoscowtimes.com/2023/07/20/russias-surgings-trade-with-china-creates-in-frastructure-headaches-a81897\(2023.8.9. 검색\)](https://www.themoscowtimes.com/2023/07/20/russias-surgings-trade-with-china-creates-in-frastructure-headaches-a81897(2023.8.9. 검색))
- b) <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/why-china-tripled-its-heavy-truck-shipments-central-asia-unravelling-influence>; [https://diverseasia.snu.ac.kr/?p=3175\(2023.8.9. 검색\)](https://diverseasia.snu.ac.kr/?p=3175(2023.8.9. 검색))

러 철도청과 페스코, 동서 구간 냉동화물 열차 연장

그림. FESCO의 냉동화물 열차 모습



자료: <https://portnews.ru/news/351885/>

■ 러 철도청과 페스코, 아시아 수출을 목적으로 냉동화물 운송 열차 확장

- 러시아 국영 선사 페스코(FESCO)와 러시아 철도청(RZD)은 러시아 냉동차량 운영자 협회(ASORPS)의 지원을 기반으로 모스크바~블라디보스톡 루트의 냉동화물 운송 열차 수를 처음으로 확장했음
- 지난 8월 13일 냉동식품 화물 컨테이너만을 실은 화차 100량(컨테이너를 2단으로 적재하여 운송할 수 있도록 설계된 이단적재열차 기준 62량)이 모스크바 셀라티노(Selyatino)역에서 출발하였음
- 해당 100량의 화차에 실린 컨테이너 화물은 블라디보스톡 상업항에 8월 25일 도착할 예정으로, 선박으로 환적되어 동북아시아 및 동남아시아 등지로 수출될 예정임
- 금번 셀라티노 역에서 출발한 냉동 컨테이너 운송 사례가 성공적으로 추진 완료 될 것으로 예상되는 바, 수행 결과를 바탕으로 모스크바~블라디보스톡 노선 냉동 컨테이너 화물 철도 운송량을 확대하기 위해 페스코, RZD, ASORPS는 3자간 추가 협력을 위한 방안을 마련하기

로 합의함

- 또한, 이번 냉동 컨테이너 운송 화차 연장 건은 페스코의 자회사인 달레프트란스(Dalreftrans)가 진행했는데, 해당 기업은 러시아 유일의 냉동 컨테이너 화물 운송 업체임.
- 달레프트란스의 안드레이 그레치킨(Andrey Grechkin) 이사는 운송 기술 자체는 일반 화차를 보낼 때보다 더 복잡하지만 충분히 실현 가능하기 때문에 극동지역 철도 인프라를 최대한 활용하여 열차를 연장·활용할 필요가 있다고 설명했다
- 또한 그는 모스크바~블라디보스톡 구간에서 연장된 화차를 통해 적재 냉동 컨테이너 외에 공컨을 운송하여 극동에서 생산되는 어류 제품 열차 선적량을 늘릴 계획임을 밝혔다
- 그 밖에도 그레치킨 이사는 생선 선적량 증대의 경우 극동 지역에서의 연어 어획 시즌을 감안하여 추진이 가능하다고 덧붙였다

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

장은진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

러시아 철도, 전년 대비 항만 向 수출 화물 선적량 1.8% 증가

그림. 러시아 화물열차 운행 모습



자료: <https://en.portnews.ru/news/351210/>

■ 수출을 위해 러시아 항만으로 향하는 철송 화물량 증가

- 러시아 철도청(RZD)에 따르면 2023년 1~7월 수출을 위해 러시아 항만으로 운송된 철송 화물은 총 1억 9,840만 톤에 달했고, 이는 전년 동기 대비 1.8% 증가한 수치임
- 항만별로 살펴보면, 북서부 항만으로 발송된 화물량은 전년 대비 3.9% 증가한 7,750만 톤, 극동 항만으로 향한 화물량은 1.9% 증가한 6,700만 톤을 기록했으며, 남부 항만으로 향한 화물은 1.2% 감소한 5,390만 톤을 기록함
- 열차에 실린 곡물 선적량은 작년 동기 대비 2.6배 증가한 770만 톤, 화학 제품류는 46.1% 증가한 150만 톤, 비료는 4.9% 증가한 1,340만 톤, 석탄은 3.8% 증가한 1억 850만 톤으로 집계되었음
- 이에 따라, 열차 선적 석탄 화물량은 전체 수출 화물 중 54.7%를 차지했으며, 그 밖에 석유 21.2%, 비료 6.8%, 철 금속 5.1%, 곡물 3.9%, 광석 1.8%를 차지함
- 이 밖에, 북서부 항만으로 운송된 철송 화물은 전년 동기 대비 15% 운송량이 증가한 3,470만 톤의 석탄 화물, 5.9% 증가한 1,130만 톤의 비료, 44.7% 증가한 8만 5,000톤의 곡물 화물

물임

- 러시아 극동 항만으로 운송된 철송 화물량 중 석탄은 전년 동기 대비 4.1% 증가한 5,560만 톤, 수출용 유류 화물량은 5.2% 증가한 400만 톤, 화학제품류는 9.3배 증가한 46만 2,100 톤, 곡물은 8.9배 증가한 9만 1,900톤, 비료는 18.6% 증가한 4만 1,900톤을 기록했음
- 한편, 곡물 화물 대부분은 러시아 남부 항만으로 운송되었으며, 화물 운송량은 작년 동기 대비 2.6배 증가한 750만 톤으로 집계되었음. 러시아 남부 항만으로 운송된 화학제품은 39만 8,100톤으로 전년 같은 기간 대비 29.7% 가량 대폭 증가했음
- 러시아 전 지역 항만의 2023년 1월~7월 화물 처리량은 전년 같은 기간 대비 9.3% 증가한 5억 2,680만 톤을 기록했음

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

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

참고자료

a) <https://en.portnews.ru/news/351865/>(2023. 8. 18. 검색)

우크라이나, 흑해 곡물 수출 루트 확보 현황

그림1. 조셉 숄트(Joseph Schulte) 호(홍콩 선적)



자료: <https://www.vesselfinder.com/ru/vessels/details/9605243>

■ 흑해 곡물 이니셔티브 종료...그러나 튀르키예, 지중해~흑해 잇는 해협 선박 통과 허가 예정

- 튀르키예 언론사 하베르 글로벌(Haber Global)은 곡물을 수출하는 우크라이나 화물선이 보스포러스 해협과 다르다넬스 해협을 통과할 수 있도록 8월에 허가할 것이라는 튀르키예 국방부 측의 언급을 인용 보도하였음
- 보도자료에 따르면 현재 해협을 통과하는 우크라이나 선박은 현재 없지만, 해협을 이용하려는 선박이 있을 경우 통과 허가를 받게 될 예정임
- 한편 올렉산드르 쿠브라코프(Oleksandr Kubrakov) 우크라이나 부총리는 홍콩 국적의 컨테이너 화물선 조셉 숄트(Joseph Schulte) 호가 오데사(Odesa) 항을 떠나 임시항로를 통해 보스포러스 해협으로 향하고 있다고 언급한 바 있음

■ 미국, 다뉴브강 내륙수운 활용 우크라산 곡물 수출 루트 구상해^{a)}

- 드미트로 플레텐추크(Dmytro Pletenchuk) 우크라이나 해군 대변인은 자선 모금행사에서 흑해 임시 항로를 활용한 곡물 수출을 희망하는 선박의 등록을 개시했다고 밝혔음.
- 또한 그는 러시아 해군의 공격과 기뢰의 위협을 받고 있는 선주와 선장들에게 우크라이나 해군은 모든 힘을 다해 임시항로의 안전을 보장할 것이라고 덧붙였다
- 다만 플레텐추크 대변인은 현재 몇 척의 선박이 등록을 마쳤는지, 그리고 임시항로가 언제까지 유지될 지에 대해 구체적인 언급은 삼갔음
- 이처럼 흑해 임시항로의 불안정성이 드러난 바, 미국 월스트리트 저널(WSJ)은 러시아의 개입을 배제한 흑해 곡물수출 루트 확보를 위해 독일~흑해로 흐르는 다뉴브 강(Danube river) 수운을 활용하는 방안에 대해 보도했음
- 구체적으로는 금년 10월까지 매달 400만 톤의 우크라이나산 곡물을 다뉴브 강을 따라 루마니아 방향 흑해 항만으로 운송하는 계획이 논의되었다고 함.
- 다만, WSJ에 따르면 이와 관련하여 어떤 국가가 해당 사업에 참여할 예정인지 등에 대한 자세한 내용은 밝혀진 바가 없음
- 이전까지 우크라이나산 곡물은 소위 ‘흑해 곡물 이니셔티브’ 혹은 ‘흑해 곡물 협정’을 통해 흑해 항만을 통해 수출되었지만, 7월 17일 러시아가 해당 협정에서 탈퇴하겠다고 선언함에 따라 우크라이나 및 주변국들의 대안 마련이 필요한 상황임^{d)}

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) [https://denizxeber.az/2023/08/17/turkiy%C9%99-ukraynadan-taxil-dasiyan-g%C9%99mil%C9%99rin-bogazlardan-kecm%C9%99sin%C9%99-icaz%C9%99-ver%C9%99c%C9%99k-foto/\(2023.8.20. 검색\)](https://denizxeber.az/2023/08/17/turkiy%C9%99-ukraynadan-taxil-dasiyan-g%C9%99mil%C9%99rin-bogazlardan-kecm%C9%99sin%C9%99-icaz%C9%99-ver%C9%99c%C9%99k-foto/(2023.8.20. 검색))
- b) [https://denizxeber.az/2023/08/16/qara-d%C9%99nizd%C9%99ki-muv%C9%99qq%C9%99ti-d%C9%99hlizd%C9%99n-ilk-mulki-g%C9%99mi-kecib/\(2023.8.20. 검색\)](https://denizxeber.az/2023/08/16/qara-d%C9%99nizd%C9%99ki-muv%C9%99qq%C9%99ti-d%C9%99hlizd%C9%99n-ilk-mulki-g%C9%99mi-kecib/(2023.8.20. 검색))
- c) [https://denizxeber.az/2023/08/13/ukrayna-qara-d%C9%99nizd%C9%99ki-d%C9%99hlizl%C9%99rd%C9%99n-kecm%C9%99k-ist%C9%99y%C9%99n-g%C9%99mil%C9%99rin-qeydiyyatina-basladi/\(2023.8.20. 검색\)](https://denizxeber.az/2023/08/13/ukrayna-qara-d%C9%99nizd%C9%99ki-d%C9%99hlizl%C9%99rd%C9%99n-kecm%C9%99k-ist%C9%99y%C9%99n-g%C9%99mil%C9%99rin-qeydiyyatina-basladi/(2023.8.20. 검색))
- d) [https://denizxeber.az/2023/08/16/wsj-abs-rusiyanin-istiraki-olmadan-ukraynadan-taxil-ixrac-etm%C9%99k-plani-hazirlayir/\(2023.8.20. 검색\)](https://denizxeber.az/2023/08/16/wsj-abs-rusiyanin-istiraki-olmadan-ukraynadan-taxil-ixrac-etm%C9%99k-plani-hazirlayir/(2023.8.20. 검색))

러 아르한겔스크 북드비나강에 선박 연료 유출 사고 발생

그림. 금번 선박 연료 유출 사고가 발생한 아르한겔스크 항만 전경



자료: Ilya Naymushin/Reuters/The Independent Barents Observer

■ 북드비나강에 길이 4km, 폭 500m의 유막을 형성하는 선박 연료 유출 사고 발생

- 북드비나강은 러시아의 도시 아르한겔스크(Arkhangelsk)를 통해 북극 백해(Arctic White Sea)로 흐르는 강임
- 아르한겔스크 항만에 정박된 카시모프(Kasimov)선박에 벙커링을 하는 동안 석유 연료가 강에 유출된 것으로 파악되며 유출 추정량은 약 200리터 가량임
- 본 유출 사고는 러시아 환경 감시국에 의해 ‘중대한(significant)’ 단계로 분류됨

■ 분케르나야社, 심각하지 않은 작은 유출에 해당함을 밝혀

- 카시모프 선박은 러시아 분케르나야(Bunkernaya)사(社)의 소유인데, 러시아 정부의 발표와는 상반되게 알렉세이 코소프(Alexey Kosov) 분케르나야 대표는 그저 작은 유출에 불과하며, 유출은 이미 법에 따라 해결되고 있다고 밝힘
 - 분케르나야 기업은 러시아 극북지역은 물론 백해 지역, 바렌츠해(Barents sea)및 카라해(Kara Seas), 노바야 제믈랴 제도(Novaya Zemlya), 프란츠요제프 제도(Franz-Joseph-Land), 드비나 및 페초라(Pechora)강 유역 등으로 석유 및 석유 제품을 운반해온 기업이며, 그 밖에 △선박 벙커링, △석유 제품 판매 및 운반,

△석유 제품 연구, △아르한겔스크 항만 등지의 러시아 선박 및 외국 국적 선박에
선박 연료 공급 등의 기업 활동을 진행하고 있음

- 코소프 대표에 따르면, 현재 유출 확산을 막기 위해 아르한겔스크 항만 일대에 일시적 봉쇄
장벽이 설치되고 있음

■ 연료 유출 상황은 모니터링 예정

- 아르한겔스크 환경운동가 안드레이 바스트판(Andrey Vaspan)은 크라스나야(Krasnaya) 부
두에서 선명하게 보이는 무지갯빛의 석유 유출 모습을 담은 사진을 공개하며, 유출이 한
방향으로 이루어지지 않고 여러 작은 구역으로 분할되고 있어 모니터링 및 정화 작업이
더욱 어려워질 것으로 보인다고 우려를 표함
- 바스트판 운동가에 따르면, 아직 죽은 새나 물고기는 나타나지 않았으나 이 연료 유출 사고
의 결과는 장기적으로 보아야 하며, 상황을 지속적으로 감시할 것이라고 전함

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

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

참고자료

- a) <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2023/07/27/russia-fuel-spills-in-the-northern-dvina-river-of-arkhangelsk-port/>(2023.8.8. 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: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 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 1~5월 기준

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/348763/\(2023. 7. 7. 검색\)](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							
항공²⁾	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							
파이프라인⁴⁾	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))