

# KMI 북방물류리포트

**VOL.250**  
JAN 27 2022

**발간년월** 2023년 1월 27일(통권 제250호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
**발행인** 김종덕 **총괄** 이주호 **감수** 최재선 **담당** 김엄지·유지원 **발행처** 한국해양수산개발원  
**자료문의** 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 극동 항만, 러시아 전체 화물 물동량 증가에 기여
	중·서부	- 러, 유라시아경제연합을 토대로 지역 영향력 강화
	북극	- ‘러시아는 북극의 잠재력을 놓치는 것이 두렵다.’
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2022년 11월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)</li> <li>- 2020년~2022년 11월 러시아 역내 화물 운송량</li> <li>- 2020년~2022년 11월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량</li> </ul>



## 주요 동향



### 극동 항만, 러시아 전체 화물 물동량 증가에 기여

그림. 연해주 블라디보스토크 항만 전경



자료: <https://rg.ru/2023/01/12/reg-dfo/dalnevostochnye-porty-pomogli-strane-sohranit-trend-na-rost-gruzooborota.html>

#### ■ 러시아 화물운송 체계, 극동지역을 중심으로 재편<sup>a)</sup>

- 러시아 화물 운송시장은 대규모 글로벌 선사 11개 가운데, 9개 선사가 러시아 항만을 이용한 화물 운송을 제한하고, 러시아 물류 시장에서 철수하면서 큰 타격을 받았으며, 특히 발트해 항만의 타격이 컸음
- 러시아 화물 운송업계는 유럽방향으로 가는 화물 운송량 일부를 아시아 방향으로 전환하며 서방의 대(對)러시아 제재에 대응하고 있는데, 제재 이전과 제재 이후의 화물 운송 흐름은 아시아지역 등 러시아 동부지역, 아조프-흑해 유역, 국제남북운송회랑(INSTC)\* 등 방향으로 변화되고 있음

\* 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC)은 러시아-이란-인도 중심으로 수로 및 철도 등을 이용해 3개 지역을 연결하는 복합운송루트 구축사업으로, 2000년 3국간 회랑 건설 3자 협정이 체결되며 본격화되었음

- 2022년 9개월간 대(對)중국 화물 운송량은 전년 동기 대비 5.5% 증가하였으며, 국제남북 운송회랑의 3개 노선으로 이동한 운송량은 전년 동기 대비 60% 증가하였음
- 전문가들에 따르면, INSTC를 통한 운송량은 2030년까지 약 3배 증가할 것으로 예상되며, 아조프-흑해 교통회랑을 통한 화물 운송량은 2030년까지 1억 8000 톤~3억 톤 수준으로 늘어날 전망이다
- 러시아 비탈리 사벨리에프(Vitaly Savelyev) 교통부 장관에 따르면, 2022년 총 1억 5800톤의 석탄 및 기타 화물이 러시아 동쪽 방향을 따라 철도를 통해 수출되었으며, 2023년에는 철송 화물이 1억 7300 톤, 2024년에는 1억 8000 톤에 달할 것이라고 전망하는 등 러시아 극동 방향의 총 화물 운송량(차량을 통한 화물 운송 포함)은 연간 3억 5000톤까지 증가할 것으로 예상됨

## ■ 화물운송 흐름, 북·서부 항만에서 극동지역 항만으로

- 지난 2022년 서방의 제재로 인해 상트 페테르부르크에 위치한 볼쇼이 항만의 화물 처리량은 120만 TEU 가량 감소하는 등 러시아 서부 지역 항구를 통한 화물 운송량은 감소하는 추세였음

표 1. 2022년 1월~11월간 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역	건화물	액체화물	합계	2021/2022 증감율*
북극해	26.8(-0.1%)	63.1(+5.4%)	89.9	+3.7%
발트해	88.4(-18.3%)	136.8(+11.8%)	225.2	-2.3%
아조프-흑해	109.3(+1.9%)	129.0(-0.4%)	238.3	+1.9%
카스피해	2.8(+18.4%)	2.6(-37.4%)	5.4	-17.0%
극동지역	141.9(+3.2%)	7.5(-1.7%)	209.4	+1.6%
합계	369.2(-2.6%)	399.0(+3.7%)	768.2	+0.6

자료: 러시아 해양하천운송청(Rosmorrechflot)

\*주: 누적 물동량 기준 2021년 동기 대비 2022년 증감율

- 엘레나 카자리나(Elena Kazarina) 블라디보스토크 무역항만(VMTP) 상무이사는 과거 아시

아태평양 지역으로 화물 운송을 위해 러시아 북서부 항만에서 환적되던 방식이 현재 극동 항만에서 처리하는 방식으로 변화하였다고 설명함. 이로 인해 극동지역 철도 및 항만 화물 처리량이 과부하 되었고, 화물 운송 기간도 늘어남

- 특히, 극동지역 관세청 자료에 따르면, 극동으로 운반되는 화물량이 제재 이전과 비교했을 때 3배 증가하였는데, 러시아의 주요 무역 파트너인 중국, 한국, 일본, 베트남 등 아태지역 국가와의 대외무역에 있어 러시아 극동지역 항만이 주요 역할을 함에 따라 극동 항만의 화물 처리량은 95~115%에 달하고 있음. 이로 인해 블라디보스토크항 및 보스토치니항만에서의 컨테이너 화물 양하 대기 시간은 최대 10일 걸리고, 발송 대기 시간은 최대 13일 걸림
- 이러한 상황을 고려하여, 물류 기업들은 파트너 사(社)와 함께 중앙 러시아에서 극동 지역까지 이어지는 추가 컨테이너 열차를 개통하기로 하였음
- 러시아 국영선사 페스코(FESCO)사(社)는 블라디보스토크와 크라스노다르 변경주 티마셰프스크(Timashevsk) 지역 간 정기 컨테이너 열차 서비스인 'FESCO 쿠반 셔틀(Kuban Shuttle)'을 시작하였으며, 해당 열차는 블라디보스토크 무역항만에서 1주 2번 정기운행되며, 열차를 통한 화물 운반 기간은 12~13일 가량 소요됨
- 극동지역 항만에서의 컨테이너 운송 혼잡 상황을 타개하기 위해 대형화차 물량이 부족한 운송업체들은 무개화차를 이용하여 컨테이너 화물을 서쪽 방향으로 운송하기 시작함. 알렉세이 실로(Aleksey Shilo) 러시아 철도청 부대표에 따르면, 현재 러시아 철도청은 1만 4200톤의 초대형 화차를 적극 활용하고 있는 한편, 무개화차에 컨테이너를 적재하기 위한 다양한 기술적인 해법을 개발하여 컨테이너 적재 시간을 3배 가량 감소시킬 수 있게 되었음

## ■ 극동지역 항만~아시아 국가 간 해상 노선 확대 추세

- 러시아 시장을 철수한 유럽 최대 규모의 운송 물류기업들을 대신해 새로운 물류 기업들이 그 자리를 차지하고 있음. 러시아 해운 관련 언론사인 PortNews 통신사 자료에 따르면, 2021년 말에 극동 해역에서 운영 중인 노선은 15개였으며, 2022년 9월에는 해운 노선이 27개까지 증가했음
- 현재 극동지역 항만에서는 중국 최대 해운사인 코스코해운(COSCO Shipping Holdings Co.)사가 운항을 계속하고 있으나, 극동 항만의 컨테이너 운송 수요가 높아지면서 난샤(Nansha, 중국)~블라디보스토크 간 노선에 선전 넵툰 로직스(Shenzhen Neptune Logistics)사가 진출하여 선박을 운항하는 등 극동지역 항만과 아시아 국가를 오가는 해상 노선에 대한 관심이 높아지고 있음

표 2. 2022년 1월~11월간 러시아 주요 해역별 컨테이너 물동량

(단위: 백만 TEU, %)

수역	물동량	2021/2022 증감율*
극동지역	2.1	+8.3%
발트해	1	-56%
아조프-흑해	0.68	-10%

자료: Infranews 통신사 (<https://infranews.ru/>)

\*주: 누적 물동량 기준 2021년 동기 대비 2022년 증감율

- 러시아 해운회사 페스코(FESCO)는 최근 베트남과의 정기노선(블라디보스토크~하이퐁~호치민~블라디보스토크 노선)에 두 번째 정기 선박 운항을 결정하였음. 현재 최대 12일이 소요되는 블라디보스토크~베트남 사이의 정기 노선에는 한 달에 두 번씩 컨테이너 선박 정기 운송서비스가 이뤄지고 있음. 이뿐만 아니라 2022년 11월부터는 태국, 말레이시아, 인도, 파키스탄에서 러시아로 컨테이너 화물을 운송하기 위해 베트남 호치민 시에 위치한 항만이 컨테이너 화물 환적 항만으로서의 역할을 하고 있음
- 서방의 대러 제재 상황에도 불구하고, 러시아에 대해 우호적이지 않은 국가와의 협력관계도 확대되고 있음. 모스크바 인근의 셀라티노(Selyatino) 농업 허브가 한국의 동해시 시장 및 현대 자동차·기아를 비롯한 한국 기업 대표들과 상호 복합 운송 연결을 강화하는 계약을 체결하였음. 러시아 시장으로는 한국 자동차 및 기타 공산품이 컨테이너 화물로 공급되고, 한국의 동해안으로는 동물 사료, 밀가루, 냉동 명태 등을 공급할 계획임. 또한 가까운 시일 내에 러시아 모스크바주 산(産) 쇠고기, 돼지고기, 닭고기가 한국으로 운송될 것으로 기대되고 있음

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

예고로프 아르쭰 러시아 전문위원, 동북아시아지역 자치단체연합 사무국 국제협력부

(egorov201548131@mail.ru)

#### 참고자료

a) <https://rg.ru/2023/01/12/reg-dfo/dalnevostochnye-porty-pomogli-strane-sohranit-trend-na-rost-gruzooborota.html>(2023.01.25.검색)

b) <https://www.theguru.co.kr/news/article.html?no=45903>(2023.01.25.검색)



# 러시아, 유라시아경제연합을 토대로 지역 영향력 강화

그림. 러시아-이란 장관 회담 모습



자료:

<https://ru.armeniasputnik.am/20230112/glavy-mid-rf-i-irana-17-yanvarya-obsudyat-situatsiyu-na-yuzhnom-kavkaze-53732258.html>

## ■ 라-이란 외무장관, 지역 안보 현안 및 유라시아경제연합과 이란 협력방안 논의<sup>a)</sup>

- 이란 호세인 아미르-압둘라히안(Hossein Amir-Abdollahian) 외무장관은 러시아 모스크바를 방문하여 세르게이 라브로프(Sergey Lavrov) 러시아 외무장관과 회담을 가졌음. 양국은 우선 2015년에 러시아, 이란, 미국, 유럽연합(EU), 중국, 프랑스, 독일, 영국이 참여한 이란 비핵화 계획인 ‘포괄적 공동행동 계획(Joint Comprehensive Plan of Action, JCPOA)’의 복원 문제를 논의했음
- 2015년 미국의 오바마 대통령 정부 시기 체결된 JCPOA는 2025년에 제재 해제 조항을 포함하고 있어 미국 트럼프 정부는 2018년 탈퇴를 선언하고, 대이란 제재를 재개한 바 있음. 한편 JCPOA의 복원과 이란의 참여 내용을 담은 회의가 2022년 11월 오스트리아 빈에서 열린 바 있음
- 양국은 외무장관은 공동으로 참여하고 있는 UN과 상하이협력기구 이슈뿐만 아니라 이해관계가 겹치고 있는 시리아, 아프가니스탄, 남코카서스와 카스피해 연안 지역 현안에 대해서도 의견을 교환하였음
- 아울러 양국은 유라시아경제연합과 이란 사이의 자유무역지대 설정과 에너지 및 물류 분야에서의 공동사업을 추진하는 방안에 대해서도 논의하였음

## ■ 한편 러시아는 유라시아경제연합 참여국들의 협력 활성화를 위한 조치를 발표<sup>b)</sup>

- 러시아는 유라시아경제연합 가맹국(벨라루스, 아르메니아, 카자흐스탄, 키르기스스탄)에 특정 유형의 컨테이너에 대한 수입 관세 면제를 2023년 12월 31일까지 연장하자고 제안함
- 사업자들은 컨테이너로 수입되는 상품 가격의 10%를 수입 관세로 지불해 왔으나, 유라시아 경제연합 이사회는 2022년 봄부터 9월 30일까지 러시아 업체가 구매한 수입 컨테이너에 무 관세 적용을 결의한 바 있는데, 이 조치는 2023년 2월 28일까지 연장된 바 있음
- 러시아는 이 같은 면세 조치로 지역 내에서 부족했던 러시아 물류업체의 컨테이너 보유량을 확대하고, 내부 상품 시장의 물동량 증가를 도모하고 있음
- 면세 대상은 액체 또는 가스를 운반할 수 있고, 차량, 선박, 열차로 운반이 가능한 범용 컨테이너이며, 방사성 물질 운반을 위한 납 처리 컨테이너와 42~43m<sup>3</sup> 크기의 컨테이너는 제외됨

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

---

### 참고자료

a)<https://ru.armeniasputnik.am/20230112/glavy-mid-rf-i-irana-17-yanvarya-obsudyat-sit-uatsiyu-na-yuzhnom-kavkaze-53732258.html>(2023.1.25. 검색)

b)<https://ru.armeniasputnik.am/20230116/rossiya-predlozhila-eaes-prodlit-do-kontsa-2023-goda-nulevuyu-poshlinu-na-import-konteynerov-53879840.html>(2023.1.25. 검색)

## ‘러시아는 북극지역의 잠재력을 놓치는 것이 두렵다.’

그림1. 러시아 알렉산드라랜드 섬 레이더 시설의 모습



자료: AP Photo/Alexander Zemlianichenko

### ■ 지속적인 투자로 러시아 GDP의 20% 북극지역 경제가 차지<sup>9)</sup>

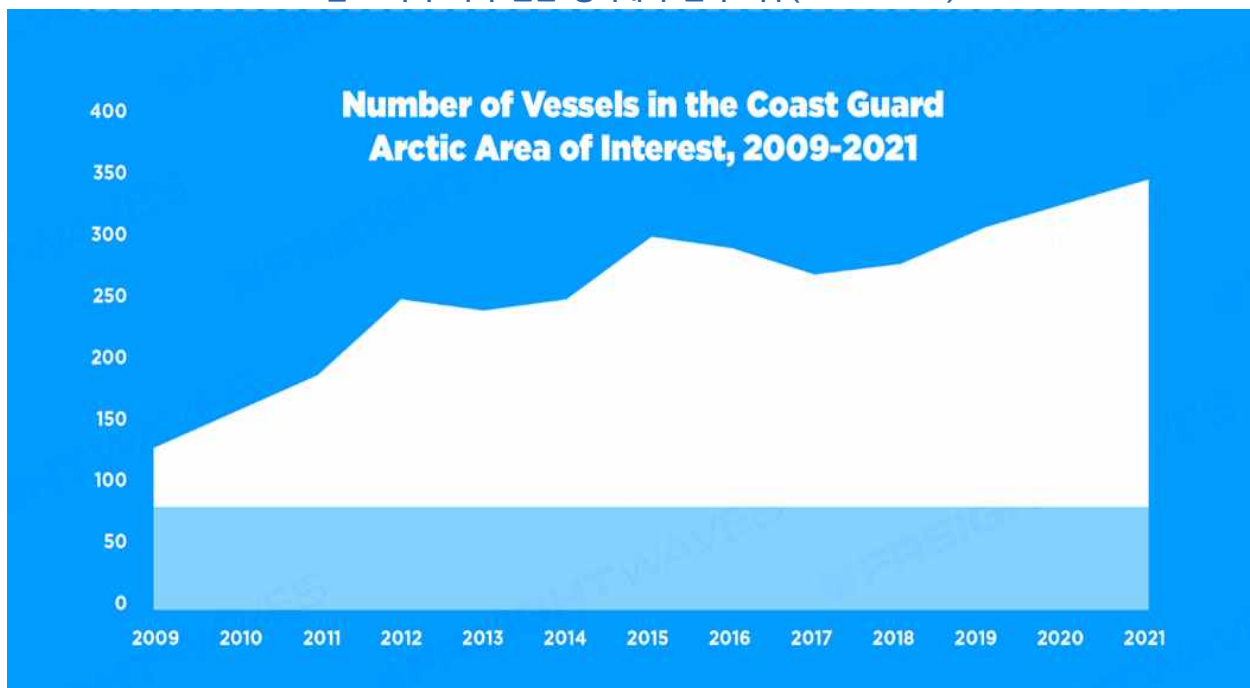
- 러시아가 지난 10년 동안 북극 지역에 꾸준히 투자한 결과, 북극 지역의 경제는 러시아 전체 GDP의 약 20%와 수출의 30%를 차지하게 됨
- 미국 워싱턴에 위치한 비영리기관 북극연구소(The Arctic Institute)의 설립자이자 선임연구원 험페르트(Malte Humpert) 박사에 따르면, 전부터 북극해에서는 러시아 기업과 기관 등이 활발히 활동해 왔으며, 역사적으로 북극지역에는 노르웨이 해안선과 아이슬란드, 그린란드를 따라 항해하는 선박들이 많은 지역이었음
- 그러나, 최근 10년 동안 북극지역 기후 변화에 따라 북극권 러시아 해안선에도 변화가 나타났으며, 러시아 서쪽 무르만스크에서 동쪽 캄차카까지 이어지는 지름길이자 유럽과 아시아 시장을 연결하는 새로운 항로(북극항로)가 나타나게 됨



## ■ 북극항로는 컨테이너선이 아닌 LNG 운반선 및 유조선이 점유

- 1980년대부터 2000년대까지 쇄빙선은 군사시설에 보급품을 전달하기 위한 목적으로 주로 사용되었으나, 현재 러시아는 LNG와 석유뿐 아니라 석탄, 철광석과 가스자원을 유럽과 아시아 시장으로 수출하기 위해 북극항로를 이용하고 있음. 이를 위해 러시아는 새로운 쇄빙선, 새로운 항만 인프라, 그리고 LNG 및 석유자원 등 에너지 자원 개발에 많은 투자를 진행하고 있음
- 북극 해양 인프라에 대한 미국 정부회계감사실(Government Accountability Office, 이하 GAO)의 최근 보고서에 따르면, 베링 해협을 통과한 선박을 포함한 미국의 북극 선박 척수가 2009년과 2021년 사이에 두 배 이상 증가했음(그림 2)

그림2. 북극 지역 연안 경비대의 선박 척수(2009~2021)



자료: GAO

## ■ 북극항로, 미래 주요 항로가 될 가능성이 낮다는 의견도 제기

- 험페르트 선임연구원에 따르면, 앞으로 얼음이 전혀 없는 북극 시대가 열렸을 때, 대형 정기 선박 운송회사들이 북극을 통과하여 선박을 운항할 지에 대해서는 전문가 의견이 팽배하게 갈리고 있음
- 북극항로를 통한 컨테이너 화물 운송이 원활히 이루어지기 위해서는 항로를 따라 위치한 10~15개의 주요 항만 인프라가 운송 일정에 맞춰 적시에 작동해야 하지만 그와 같이 작동될 가능성이 낮다는 의견임. 이에 따라 전문가 의견은 북극항로를 통한 화물 운송의 실현 가능

성이 없다는 의견과 북극항로가 미래 대체 운송로 역할을 할 것이라는 의견으로 나뉘고 있음

- 다만, 확실한 것은 러시아의 막대한 북극 투자로 인해 이전에는 불가능했던 방법으로 석유와 가스를 유럽과 아시아 시장에 공급하게 될 것이라는 점임

## ■ 북극지역, 러시아 국내 및 중국의 자원 공급처로 급부상

- 러시아는 수십 년 동안 영토 전역에 걸쳐 다량의 석유 및 가스 등 화석연료를 채굴해왔으나, 현재 부존자원 매장량이 고갈되고 있음. 북극지역에 매장된 화석연료 자원은 이 같은 러시아의 고갈된 자원 부족분을 보충하는 역할을 할 수 있음
- 북극 전역의 석유와 가스 자원을 분석한 2009년의 미국 지질 조사 연구에 따르면, 북극 전역의 석유와 가스자원 중 80%가 러시아 관할 북극지역에 있으며, 미발견 가스의 30%와 석유 자원의 13%가 북극에 매장되어 있음
- 또한, 얼음으로 인해 이전에는 북극 매장 자원에 접근할 수 없었으나 이제는 운송로와 기술이 확보되어 자원을 채굴할 수 있게 되었으며, 러시아는 기후변화, 석유와 가스자원, 그리고 북극 항로의 결합으로 새로운 물류 체인을 만들 수 있음
- 험페르트 선임연구원에 따르면, 중국은 러시아 북극 에너지 프로젝트의 큰 투자자이며, 야말 LNG 프로젝트에서 생산되는 LNG의 약 25~30%를 공급받고 있음. 중국은 에너지 안보를 목표로 한 30년 장기 프로젝트를 통해 북극을 포함한 전 세계의 LNG를 공급받고 있는 상황임
- 이에 따라 러시아는 사우디아라비아를 제치고 중국의 제1 석유 공급국이 되었으며, 실제로 자원을 운송할 때 러시아 북극에서 중국으로 가는 것이 사우디아라비아에서 말라카 해협을 거쳐 싱가포르와 남중국해로 가는 것보다 훨씬 더 가까움

## ■ ‘러시아는 북극 지역의 잠재적 기회를 놓치는 것이 두렵다.’

- 험페르트 선임연구원에 따르면, 북극지역은 러시아에게 있어 국익 차원에서 큰 영향을 미치고 있어 러시아는 일종의 FOMOA(Fear Of Missing Out On Arctic)를 갖고 있다는 것임
- 특히, 알래스카는 인구가 50만 명이고, 미국의 국내총생산(GDP)에 기여하는 비율은 전체 GDP의 1%도 안되지만, 북극 지역은 러시아 GDP의 20%를 담당할 정도로 영향력이 커지고 있음
- 이는 즉, 경제적 중요도 측면에서 북극 러시아 지역은 러시아 경제에 크나큰 영향을 주는 지역이기 때문에, 알래스카 없는 미국은 큰 타격이 없지만 북극 없는 러시아의 경우 러시아 경제 전반에 영향을 줄 수 있다는 사실을 시사하고 있음

- 또한, 러시아는 12척의 쇄빙선대를 보유하고 있는 반면, 미국은 제대로 역할을 할 수 있는 전통적인 쇄빙선은 하나뿐이라는 사실로 미루어 보면, 미국인들에 비해 러시아인들에게 있어 북극은 국가 정체성과 경제적 중요성에서 완전히 다른 의미를 가지고 있음

그림3. 미국 미시건주 세인트루이스 강에 있는 쇄빙선 모습



자료: AP Photo/Paul Sancya

## ■ 러시아, 북극 해운을 비롯해 북극 군대에도 적극 투자

- 험페르트 선임연구원은 러시아가 현재 북극 군대를 유지하기 위해 오래된 군사 기지를 활성화하고, 새로운 군사 기지, 활주로 그리고 대형 레이더 시설 건설에 집중적으로 투자하고 있다고 밝혔음
- 러시아는 지난 1월 17일에 추가로 쇄빙선 두 척을 건조하기 위해 10억 달러의 예산을 승인한 반면, 미국은 35년 동안 쇄빙선 1척도 건조하지 않았음
- 험페르트 선임연구원은 러시아 정부는 북극이 러시아 경제에 미칠 영향에 대해 충분히 인지하고 있으며, 노드 스트림(Nord Stream) 가스관 폭파 사건\*과 유사한 사건이 반복되지 않게 하기 위해 군사 기지, 전방 레이더, S300, S400 미사일과 항공기를 확보하고 있음을 강조함

\* 노드 스트림 프로젝트는 러시아 북극권에서 시작하여 발트해를 거쳐 독일로 러시아 북극권에서 생

산한 천연가스를 수송하는 에너지 협력 사업으로, 총사업비 110억 달러를 투입하여 750마일의 송유관을 건설한 사업임. 노드스트림-1 가스관은 2012년 완공되었고 노드스트림-2 가스관은 2021년 9월 완공되었으나 2022년 2월 러-우 사태가 발발되며, 독일이 노드스트림-2 가동을 위한 인증 절차를 중단하였음. 지난 2022년 9월 발틱해 해저에 있는 노드스트림 가스관 3개 라인에서 가스 누출 및 폭발 사고가 발생하여 미국 및 유럽연합(EU) 회원국과 러시아 간 가스관 사고의 책임 소재에 대해 갈등이 야기되었음

엄단비 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

---

#### 참고자료

- a) <https://www.freightwaves.com/news/stronghow-russia-is-leveraging-its-arctic-region-for-global-influence>(2023.1.25. 검색)



## 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)

b) <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 <sup>a)</sup>	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 <sup>b)</sup>	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 <sup>c)</sup>	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)