

KMI 북방물류리포트

VOL.288
NOV 17 2023

발간년월 2023년 11월 17일(통권 제288호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 종 덕 **총괄** 김 엄 지 **감수** 김 민 수 **담당** 유 지 원·정 다 현 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4766 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

극동

- 북·러 군사협력 강화 및 북·중 관계 긴밀화

중·서부

- 2023년 3분기 카스피해 연안국 주요 사업 동향
- 아제르바이잔-아르메니아, 라존 회랑을 둘러싼 긴장 고조
- 러시아-인도, 화물선 24척 건조 계약 체결

북극

- 뉴뉴 폴라베어호, 발트해 해저케이블 파손 혐의 조사
- 러 로사톰, 2024년까지 북극항로 운송량 700만 톤 예측

공지사항

- 2023 북극협력주간 행사 개최

주요 통계

- 2023년 1~10월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년~2023년 9월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 9월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



북·러 군사협력 강화 및 북·중 관계 긴밀화

그림. 10월 19일 평양 도착 후 환영받는 세르게이 라브로프 러시아 외무장관



자료: REUTERS 2023년 10월 19일 자

■ 북한-러시아 군사협력 강화

- 세르게이 라브로프 러시아 외무부 장관은 베이징에서 열린 일대일로 국제포럼에 참석한 후 평양을 방문해 김정은 국무위원장과 회담을 진행하였으며, 이 자리는 블라디미르 푸틴 러시아 대통령의 방북을 위한 발판으로 추정되고 있음. 당일 환영 만찬에서 북·러 양측은 서로에 대한 ‘완전한 지지’를 약속하였음
- 북한은 경제적 위기에 직면하여 해외공관을 폐쇄할 정도에 이르렀으나, 러시아로의 무기 수출은 경제적 곤궁을 벗어날 기회가 될 것임. 트로이 스탠거론 워싱턴 D.C. 소재 한미경제연구소(KEI) 선임국장에 따르면 북한이 포탄 100만 발을 수출할 경우, 얻을 수 있는 수익은 3~6억 달러에 이를 것으로 추정되고 있음
- 플래닛 랩스에 따르면 북한 라진항에 135미터 대형 선박이 정박한 위성사진을 분석하여 북한과 러시아가 각각 사용하는 전용 부두가 있다고 밝히며, 지난 8월부터 라진항과 러시

아 두나이(Dunai) 항을 오간 15척의 선박이 포착되었음. 모든 선박 활동을 무기 거래로 단정할 수는 없지만, 기존에 없었던 움직임이 포착되었다는 것은 북·러 간 긴밀한 군사적 유대를 시사함

- 한편, 안토니 블링컨 미 국무장관이 G7 참석차 일본 도쿄에 방문한 데 이어 한국을 경유하는 일정으로 서울에 도착해 북·러 간의 긴밀한 군사적 유대관계에 대한 우려를 표명함

■ 북한-중국 관계 강화

- 미국 타임즈는 유엔 대북 패널 전 위원이자 로열 유나이티드 서비스 인스티튜트(Royal United Services Institute)의 전문가인 애런 아놀드(Aaron Arnold) 보고서를 인용해, 북한의 해커들이 중국 중개인을 통해 사이버 해킹 수익 자금을 세탁하고 있으며, 중국 선박은 제재 대상인 북한 물품을 중국 항구로 운송하고 있다고 보도하였음
- 휴먼라이츠워치(HRW)에 따르면 중국이 지난달 10월, 북·중 접경지역에서 거주하고 있는 북한 탈북자 600여 명을 본국으로 송환했으며, 왕원빈(王文斌) 중국 외교부 대변인은 중국에 탈북자가 없다고 부인한 바 있음
- 이는 중국이 탈북자들을 난민으로 인정하지 않는 정책을 반영하며, 음양으로 북한에 지원하고 있음을 시사함

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

참고자료

- <https://www.bbc.com/korean/articles/cprxwl9nl22o> (2023.11. 8. 검색)
- <https://apnews.com/article/north-korea-russia-munitions-ukraine-9aaa9e5d31dda3bd988310ebdc280d21> (2023.11. 8. 검색)
- <https://www.voakorea.com/a/7336796.html> (2023.11. 8. 검색)
- <https://www.washingtonpost.com/world/2023/10/16/north-korea-russia-weapons-ukraine-war/> (2023.11. 8. 검색)
- <https://time.com/6331094/china-north-korea-sanctions-nuclear-program/>; <https://www.bbc.com/news/world-asia-67098453> (2023.11. 8. 검색)

2023년 3분기 카스피해 연안국 주요 사업 동향

그림. 카자흐스탄 악타우(Aktau) 항



자료: <https://denizxeber.az/2023/10/29/hindistanda-rusiya-ucun-tikil%c9%99c%c9%99k-24-g%c9%99mi-x%c9%99z%c9%99r-d%c9%99nizind%c9%99-istismar-edil%c9%99c%c9%99k/>

■ 카자흐스탄: 악타우 항과 쿠릭 항에 신규 교통 클러스터 건설 예정

- 카자흐스탄 교통부는 악타우(Aktau)와 쿠릭(Kuryk) 항에, 트랜스카스피안 회랑 물동량을 2030년까지 현재보다 5배 이상 증가시키기 위한 추가 컨테이너, 건화물 및 일반화물 터미널을 포함하는 신규 교통 클러스터를 건설할 것이라고 발표했다
- 트랜스카스피안 회랑의 주요 항만인 악타우, 쿠릭(카자흐스탄), 바투미, 포티(조지아), 바쿠-엘레트(아제르바이잔) 항에서 처리되는 총 화물 규모는 700만 톤으로, 400만 톤의 일반 및 대량 화물과 최대 100,000TEU(270만 톤)의 컨테이너 화물이 포함됨
- 현재 기존 화물 처리 장비 교체를 포함한 클러스터 현대화 작업에서, 악타우 항은 100,000TEU 컨테이너를 처리할 준비가 되어 있으며, 현대화 작업이 완료되면 컨테이너 처리량은 2030년까지 133,000TEU에 도달할 수 있음
- 카스피해의 얕은 수면 문제 해결과 항만의 화물 보관 및 재포장 공간 확보를 위한 예산으로 약 400억 카자흐스탄 텡게(한화 약 1,140억원)의 예산이 필요한 실정임
- 또한 운송 처리 속도 개선을 위해 항구 운송 프로세스의 디지털화가 필요함. 대표적으로 항구에 출입하는 선박의 등록과 검사를 위한 단일 디지털 데이터베이스 구축 작업이 대표 과제로 남아있음

■ 이란: 우즈베크, 튀르키예, 투르크메니스탄과 함께 신규 교통 물류망 구상

- 우즈베키스탄 교통부에 따르면 중앙아시아 및 남아시아 국가들로 구성된 경제협력기구 (Economic Cooperation Organization, ECO) 소속 국가인 이란, 우즈베키스탄, 튀르키예, 투르크메니스탄 4개국이 종합 물류회랑 구축을 위한 의정서에 서명하였다고 밝혔음
- 의정서에는 위 4개국 영토를 거쳐 아태지역-유럽연합을 연결하는 교통망 구축, 경쟁력 있는 관세율 적용, 철도를 통한 화물운송에 유리한 조건 마련 및 규범적, 기술적 표준 공동 개발 계획 등의 내용이 담겨 있음
- ECO는 1985년 튀르키예, 이란, 파키스탄 3개국이 사회·경제 분야에서의 협력을 위해 결성한 것이 시초이며, 1992년 아제르바이잔, 아프간, 중앙아시아 5개국(카작, 우즈베크, 키르기스, 타지크, 투르크멘)이 가입하면서 확대되었음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://denizxeber.az/2023/11/14/aktau-v%99kurik-limanlarinin-bazasinda-boyuk-n%99qliyyat-logistika-klasteri-yaranacaq/> (2023.11.14. 검색)
- b) <https://denizxeber.az/2023/11/07/ozb%99kistan-iran-v%99turkiy%99d%99n-kec%99c%99k-yeni-n%99qliyyat-d%99hlizi-yaradilir> (2023.11.14. 검색)

아제르바이잔-아르메니아, 라촌 회랑을 둘러싼 긴장 고조

그림. 라촌(Laçın) 회랑(파란색)과 젠게주르(Zəngəzur) 회랑(초록색)



자료: <https://en.kavkazplus.com/news.php?id=7993>

■ 2020년 제2차 카라바흐 전쟁 이후, 지역 내 교통연결 문제를 두고 아르메니아와 아제르바이잔 양국 대립

- 아르메니아 본토와 아제르바이잔 영토 내 아르메니아인의 거주지역인 카라바흐를 연결하는 라촌 회랑(Laçın koridoru)에서 아제르바이잔 측 환경운동가들의 도로 점거 시위로 인해 식품 및 구호물자가 원활하게 전달되지 않는 상황이 있었음
- 아제르바이잔 측은 공식적으로 회랑을 차단하지 않았다고 반박했지만, 아르메니아 측은 이 환경운동단체가 아제르바이잔 정부의 사주를 받았으며, 도로망의 원활한 활용을 보장해야 한다고 촉구했음
- 2023년 일함 알리에프(İlham Əliyev) 아제르바이잔 대통령은 이란을 방문, 아르메니아를 우회하여 이란을 통과, 자국 월경지 나히체반(Naxçıvan)과 튀르키예를 연결하는 도로 건설에 대해 논의하였음. 아울러, 알리에프 대통령은 아르메니아의 도로 연결에 대한 미진한 태도에 대해 “아르메니아는 큰 실수를 하고 있다”고 언급했음
- 2020년 정전협정에 따라 카라바흐 지역 무장해제와 아르메니아군의 철수 이후 지역민들이 대거 본토로 이주하면서 ‘도로교통 연결’ 문제가 미진해진 상황이었음. 젠게주르 회랑(Zəngəzur koridoru)이 아르메니아 남부 슈니크(Syunik) 주를 통과하며, 아르메니아에게는 본토 주권까지 위협될 수 있기 때문임
- 반면 아제르바이잔 측은 역사적인 근거를 들며 아르메니아에 공격적인 언사와 함께 협정

이행을 촉구하고 있음

■ 아르메니아의 서구 및 이란과의 관계

- 서구와의 관계 강화를 모색하는 아르메니아, 아제르바이잔-튀르키예 교통 루트 연결에 전향적인 태도를 보이는 이란과의 관계 변화는 코카서스 지역의 복잡한 상황을 드러내고 있음
- 아제르바이잔과 이란 사이에 체결된 도로 건설 협정은 이란이 튀르키예-아제르바이잔 교통 루트에 대해 이란이 다소 완화된 모습을 보이는 것을 해석할 수 있음
- 젠게주르 회랑에 대해 이란은 카스피해 신흥 물류망에서 배제되는 와중에, ‘나토국가 튀르키예의 영향력 확장’이라는 비판을 가한 바 있음
- 교통물류 분야에서 이란은 조지아와 함께 내륙국 아르메니아의 유일한 바다 창구로서, 교통물류 분야에서 협력 노력을 기해왔기 때문에 교통분야에서 아르메니아 우회루트에 대한 이란의 전향적인 태도는 주목할 만함
- 한편 2020년 2차 카라바흐전에서, 러시아는 “카라바흐 지역은 국제법적으로 아제르바이잔의 영토이고, 아르메니아 정부조차도 이 지역을 자국 영토나 심지어 독립국으로도 인정하고 있지 않다”는 점을 들어 중앙아시아 국가들의 안보기구인 집단안보조약기구(CSTO) 지원을 거부한 바 있음
- 이에 실망한 니콜 파시냔(Nikol Pashinyan) 아르메니아 총리는 아제르바이잔, 러시아와 대화하는 와중에도 미온적인 태도를 보이며 친서구 정책을 가속화하고 있음.
- 파시냔 총리의 CSTO회의 및 합동훈련 참여 거부를 배경으로, 알렉세이 오베르추크(Alexey Overchuk) 러시아 부총리는 “아르메니아가 남북회랑 참여에 미온적인 태도를 보이기 때문에 아르메니아 메그리(Meghri) 지역 통과 루트 사업은 진행이 불투명하다”고 에둘러 비판하기도 했음
- 그럼에도 러시아는 아르메니아에 대해 완전히 방관하지 않는 모습을 보이기도 하고 있는데, 마리아 자하로바(Maria Zakharova) 러시아 외무부 대변인은 아제르바이잔 본토와 나히체반 연결 도로사업은 러시아 연방보안국(FSB)의 모니터링이 필요함을 강조한 바 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- <https://mediamax.am/ru/news/region/53072/> (2023.11.15. 검색)
- <https://mediamax.am/en/news/region/52948/> (2023.11.15. 검색)
- <https://news.am/rus/news/791605.html> (2023.11.15. 검색)

러시아-인도, 화물선 24척 건조 계약 체결

■ 러시아, 경제제재로 인해 축적된 수입액 루피의 사용처 모색

- 2022년 인도의 러시아에 대한 수출액은 미화 기준 31억 4천만 달러를 기록했으며, 수입은 주로 원유 및 석유 제품으로 미화 약 462억 1천만 달러에 달하였음
- 그러나 대러 경제제재로 인해 러시아의 외화 보유액이 동결되고, 스위프트(society for worldwide interbank financial telecommunication, SWIFT) 네트워크에서 러시아 은행이 차단되어 사실상 글로벌 금융시스템 접근이 불가능한 상황임
 - 러시아와 인도는 S-400 트리움프 중장거리용 방공미사일에 대한 결제를 인도 루피로 처리함으로써 미 달러 의존도를 낮추기로 합의한 바 있음
 - 러시아 은행 자산동결로 사용하지 못한 수입액 루피를 보유하고 있으며, 이로 인해 S-400 트리움프 두 대의 인도가 지연되고 있음
- 러시아는 인도 조선소와 24척의 화물선 계약을 체결하며 보유한 루피 중 일부를 사용할 수 있게 되었음

그림. 인도 고아(Goa) 조선소



자료: Goa Shipyard file photo/ The Maritime Executive

■ 인도 고아 조선소(Goa Shipyard)와 러시아 수출센터는 화물선 건조 관련 계약을 발표

- 2027년까지 인도 정부 소유의 군용 조선사인 고아 조선소는 카스피해를 횡단할 24척의 화물선을 건조할 예정임
 - 본 계약은 지난 5월 인도와 러시아가 조선 및 선박수리에 관한 정부 간 협정 체결을 위해 노력하고 있다고 발표한 후, 계약된 첫 사례임
- 10월 25일 아스트라한 국제포럼(Astrakhan International Forum in Russia)에서 카스피안 국제 남북 통합 클럽(Caspian International North-South Integration Club)의 이사 드미트리 두보비크(Dmitry Dubovik)는 인도와의 협력이 제조 비용을 절감할 수 있는 중요한 장점 중 하나라고 강조함
- 동 프로젝트는 러시아 수출센터(REC)를 통해 러시아 수출 신용 및 투자 보험기관(EXIAR)에서 자금을 조달하고자 함

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

참고자료

- a) <https://maritime-executive.com/article/india-to-build-24-cargo-ships-for-russia> (2023.11. 7.검색)
- b) <https://www.eurasiantimes.com/copy-india-remaining-s-400s-to-be-delivered-soon/> (2023.11. 7.검색)

뉴뉴 폴라베어호, 발트해 해저케이블 파손 혐의 조사

그림. 핀란드 국경수비대에 포착된 뉴뉴 폴라베어호



자료: Heikki Saukkomaa / Lehtikuva /AFP via Getty Images/ Independent Barents observer

■ 뉴뉴 폴라베어호, 발트해 파이프라인 파손 혐의

- 뉴뉴 폴라베어호는 지난 10월 25일 아르한겔스크에서 출항하여, 발트 커넥터(Baltic Connector) 파이프라인을 파손한 혐의를 받고 있음. 또한, 핀란드와 에스토니아, 그리고 핀란드와 스웨덴 사이의 해저케이블 두 개 파손에도 관련된 것으로 조사됨
- 선적 데이터에 따르면, 이 선박은 9월 14일 러시아 극동지역의 페트로파블롭스크(Petropavlovs)를 출발하여 칼리닌그라드(Kaliningrad)를 경유, 상트페테르부르크에 도착하였으며, 가스 파이프라인이 손상된 것은 이 선박이 도착한 직후로 보고되었음
- 뉴뉴 폴라베어호는 지난 3개월간 러시아 북극해 연안을 따라 북극항로를 이용하여 항행했으며, 발트해 연안과 중국의 동쪽 해안 사이의 왕복 여정을 마쳤음. 이 여정은 북극항로를 통해 컨테이너선의 운항이 가능함을 입증하였음

■ 관련국들은 국제 조사 및 안보 강화

- 핀란드, 스웨덴, 에스토니아 당국은 발트해의 안보를 강화하기 위해 조사에 착수했으며, 뉴뉴 폴라베어호를 관심 선박으로 식별하였음. 선박의 기국은 홍콩이지만, 러시아와 연결되어

있는 것으로 추측하고 있음

■ 해당 선박은 러시아 북극해를 거쳐 태평양으로 항해 중

- 현재 뉴뉴 폴라베어호는 동 시베리아를 항해 중이며, 베링 해협을 통과하여 미국 알래스카와 러시아 चु치(Chukchi)반도 사이로 진입하였음. 조만간 러시아 태평양 항구 중 하나에 기항할 것으로 예상됨

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

참고자료

- a) <https://thebarentsobserver.com/en/security/2023/11/newnew-polar-bear-exits-northern-sea-route> (2023.11. 6. 검색)
- b) <https://foreignpolicy.com/2023/11/06/finland-pipeline-sabotage-balticconnector-china-russia/> (2023.11. 6. 검색)
- c) <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2023/11/06/newnew-polar-bear-exits-arctic-water-sails-into-pacific/> (2023.11. 6. 검색)

러 로사톰, 2024년까지 북극항로 운송량 700만 톤 예상

그림. 북극항로를 통해 화물을 운송 중인 선박의 모습



자료: <https://www.highnorthnews.com/en/chinese-container-ship-transits-arctic-more-oil-tankers-and-massive-bulk-carrier-also-en-route>

■ 2023년 북극항로 운송량, 사상 최대인 210만 톤 기록

- 블라디미르 파노프(Vladimir Panov) 로사톰(Rosatom)社 북극 개발 특별 대표는 2023년 북극항로(NSR) 운송량이 이미 사상 최대인 210만 톤에 달하였으며 최대 212만 톤을 기록할 것으로 예상되어, 새로운 역사적 기록을 갖게 되었다고 인테르팍스(Interfax)와의 인터뷰에서 밝혔음
- 파노프에 따르면 올해 북극항로를 통한 운송은 2021년 제재 이전 수준으로 되돌아갔을 뿐만 아니라 역대 최대치에 도달했음. 이전 북극항로를 통한 운송 화물량은 2021년에 200만 톤을 기록하였으며, 2022년에는 다양한 요인으로 인해 운송량이 90% 감소하여 최대 20만 톤을 기록하였음
- 덧붙여 파노프는 2023년 북극항로를 통한 운송 화물의 구성에 대해 주요 화물은 석유였으며 약 150만 톤이 운송되었고, 약 35만 톤이 철광석 정광이었다고 언급함

- 또한 가즈프롬(Gazprom)社가 액화천연가스를 실은 선박 한 척을 운송했으며, ELSI 마이닝(ELSI Mining)社 또한 7만 톤에 달하는 선박 한 척을 운송한 바 있음

그림. 블라디미르 파노프 로사툼 북극 개발 특별대표



자료: <https://www.interfax.ru/interview/908694>

■ 로사툼, 2024년 북극항로 운송량을 올해의 2배로 늘릴 계획 발표

- 로사툼 관계자는 운송 화물 흐름은 북극항로에 대한 수요 지표이기 때문에 해양 물류 사업 관점에서 그 성장이 매우 중요하다고 언급함
- 파노프에 따르면, 2023년 화물운송은 미래를 위한 시범사업이라고 할 수 있음. 앞으로 북극항로를 통한 운송량을 더 늘리기 위해 첫째, 해운회사들은 여름에서 가을까지 수에즈 운하를 거쳐 아시아태평양 국가로 가던 화물의 일부를 북극항로로 전환하기로 합의했음. 둘째, 로사툼은 북극항로 운송 사업자로서 정부로부터 많은 지원을 받았음
- 그 결과 로사툼은 북극항로를 통한 화물운송이 경제적으로 효율적이라는 것을 확신했으며, 이제 여름에서부터 가을까지 북극항로를 통해 훨씬 더 많은 화물을 운송할 수 있다는 것이 분명해졌다고 밝혔음
- 덧붙여 로사툼은 내년에는 최대 400만 톤, 최대 700만 톤까지 운송량이 두 배로 증가할 가능성이 충분하다고 밝혔음

- 파노프는 현재 북극항로를 통한 운송을 최적의 형식으로 테스트하고 있으며, 화주가 주목하는 조건은 북극항로가 수에즈를 통과하는 것보다 수익성이 높도록 경제적 효율성을 높이는 것이라고 설명했다
- 그는 운송기업들이 북극항로의 기상 조건이나 얼음 상태로 인해 쇄빙선 지원이 필요한 경우, 쇄빙선을 이용하는 요금이 수에즈 운하 통과 비용을 초과하지 않기를 원한다고 설명함
- 이에 따라 로사토크는 지속가능한 경제적 효율성을 얻기 위해 러시아 정부를 통한 운송 지원을 요청할 것이라 밝혔다
- 그 예로 로사토크가 제안하는 주요 수단은 쇄빙선 지원에 보조금을 지급하는 것임. 로사토크는 보조금에 관한 규칙을 확립하기 위해 내부 논의를 진행하였으며 이 과정이 거의 막바지에 달했다고 밝혔다
- 로사토크는 새로운 쇄빙선 지원 규칙을 올해부터 바로 적용하기 시작하여 일부 운송편에 대해 화주가 쇄빙선 지원 비용을 지불하지 않는 제안의 신속한 승인을 기대한다고 말했다
- 파노프는 2023년 시범사업을 진행한 결과 다양한 분야에서 북극항로에 대한 관심이 크게 높아졌다고 강조했다
- 실제로 더 많은 러시아 및 외국 기업이 관심을 보이고 있으며, 대외 파트너십의 예로 올해부터 중국 항구에서 신해운선의 북극항로를 통한 화물 운송편이 시작되었다고 언급했음

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

서자영 자료입력원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)



공지 사항



해양수산부 및 외교부에서 주최하고 한국해양수산개발원, 극지연구소에서 주관하는
2023 북극협력주간에 여러분을 초대합니다.

2023 북극협력주간 홈페이지 [<http://www.apw-korea.or.kr/home/>]에서 사전참가등록을 부탁드립니다.

대전환의 시대, 북극 협력의 새로운 길
Great Transition: Navigating New Arctic

북극협력주간

Arctic
Partnership
Week

2023 북극협력주간 Arctic Partnership Week, APW

2023. 12. 10(일) ~ 12(화)
부산항국제전시컨벤션센터 5층

주최 |  해양수산부  외교부

주관 |  한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE  극지연구소
Korea Polar Research Institute

협력 | 부산광역시, 영산대학교, 국립인천대학교, 한국외국어대학교 극지연구센터, 배재대학교 한국-시베리아센터, 극지해양미래포럼,
한국북극연구컨소시엄, 대한극지의학회, 국립해양박물관, 북극프론티어 사무국, 북극경제이사회

후원 |  한국관광공사  LG전자



주요 통계



표. 2023년 1~10월 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	134.1	3.9%	66.8	9.6%	200.9	5.7%
북극해	26.2	7.7%	55.6	3.5%	81.8	0.2%
발트해	94.8	19.9%	114	8%	208.8	2.5%
아조프-흑해	122.9	26.2%	128.4	9.8%	251.3	17.2%
카스피해	4	1.6%	2.5	4.9%	6.5	36.1%
합계	382	14.7%	367.3	1.5%	749.3	7.8%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 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 1~10월 기준

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/356041/> (2023.11.10. 검색)

표. 2021년~2023년 9월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2021년	597,929.9	606,097.4	656,833.9	621,022.6	649,285.2	684,041.4	766,853.6	766,618.8	763,058.0	724,195.1	657,206.1	649,380.5
	2022년	637,729.1	644,746.7	699,248.2	657,670.5	687,810.1	729,405.6	821,942.2	823,484.1	804,755.7	770,879.1 ³⁾	700,851.9 ³⁾	685,852.9 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	106.7	106.4	106.5	105.9	105.9	106.6	107.2	107.4	105.5	98.6	99.3	97.2
	전월 대비 증감률(%)	98.2	101.1	108.5	94.1	104.6	106.0	112.7	100.2	97.7	99.4	96.7	100.2
	2023년 ³⁾	650,586.7	650,403.2	703,043.4	667,151.6	693,926.7	749,277.0	814,014.9	838,627.4	862,197.7			
	전년 대비 증감률(%)	102.0	100.9	100.5	101.4	100.9	102.7	99.0	101.8	107.1			
	전월 대비 증감률(%)	83.8	100.0	108.1	94.9	104.0	108.0	108.6	103.0	102.8			
상업화물 운송량	2021년	334,396.4	333,830.2	364,920.0	335,977.4	348,964.9	348,310.6	365,118.8	365,535.0	363,727.3	351,155.5	338,860.7	358,331.5
	2022년	370,169.6	368,987.1	404,741.6	365,656.3	379,445.8	378,688.2	399,838.0	399,709.9	388,814.8	394,962.2 ³⁾	381,903.1 ³⁾	389,605.5 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	110.7	110.5	110.9	108.8	108.7	108.7	109.5	109.3	106.9	98.2	99.2	98.1
	전월 대비 증감률(%)	103.3	99.7	109.7	90.3	103.8	99.8	105.6	100.0	97.3	103.0	97.5	101.3
	2023년 ³⁾	401,117.9	406,879.2	420,083.9	395,376.6	398,026.8	391,200.8	399,560.3	406,572.4	406,772.7			
	전년 대비 증감률(%)	108.4	110.3	103.8	108.1	104.9	103.3	99.9	101.7	104.6			
	전월 대비 증감률(%)	93.8	101.4	103.2	94.1	100.7	98.3	102.1	101.8	100.0			

파이프라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2021년	229,377.7	237,862.8	264,040.8	244,622.0	256,921.2	259,487.7	276,333.4	276,032.7	273,280.7	255,601.8	242,134.3	252,080.7
	2022년	265,871.2	275,226.3	303,523.6	279,056.3	292,913.2	296,336.3	318,749.2	318,840.5	310,561.4	309,578.7 ³⁾	290,951.6 ³⁾	288,107.1 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	115.9	115.7	115.0	114.1	114.0	114.2	115.3	115.5	113.6	101.5	101.2	99.3
	전월 대비 증감률(%)	105.5	103.5	110.3	91.9	105.0	101.2	107.6	100.0	97.4	101.1	94.5	97.5
	2023년 ³⁾	298,953.9	316,585.3	326,800.3	309,828.4	315,909.1	313,249.7	319,891.5	323,142.5	325,729.9			
	전년 대비 증감률(%)	112.4	115.0	107.7	111.0	107.9	105.7	100.4	101.3	104.9			
	전월 대비 증감률(%)	90.9	105.9	103.2	94.8	102.0	99.2	102.1	101.0	100.8			

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2023.11.10. 검색)

표. 2020년~2023년 9월 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)		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	101,621.2	103,337.0	103,950.4	101,166.8			
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	388,112.7	410,234.6	441,854.2	416,455.8	432,395.2	470,061.5	551,380.5	549,522.7	547,129.0	502,817.4	442,289.3	429,410.6
		2022	425,508.7	449,657.3	487,367.5	462,965.2	481,763.5	528,461.1	617,849.9	617,166.7	606,663.5	561,455.9	495,111.3	476,678.6
		2023 ³⁾	444,584.7	458,995.9	495,498.2	468,909.3	489,536.9	552,233.1	613,246.7	631,548.2	662,777.3			
	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	124,579.2	137,967.4	149,940.3	131,410.6	132,074.9	134,330.7	149,645.7	148,438.9	147,798.3	145,013.0	136,464.7	138,361.6
		2022	157,949.2	173,897.7	192,860.9	170,951.0	173,399.2	177,743.7	195,745.7	193,392.5	190,722.6	185,539.0	176,162.5	180,431.2
		2023 ³⁾	195,115.9	215,471.9	212,538.7	197,134.3	193,637.0	194,156.9	198,792.1	199,493.2	207,352.3			

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	2,782.7	3,105.5	3,050.6	2,762.0	2,880.4	3,104.2			
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⁾
	2023 ³⁾	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8	14,385.0	14,960.4	16,775.8	14,066.1			
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⁾
	2023 ³⁾	31.9	34.2	37.6	35.8	35.5	36.0	40.0	42.7	40.5			

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⁾
	2023 ³⁾	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2	82,117.7	77,951.1	79,668.8	83,429.9	81,042.8			

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> (2023.11.10. 검색)