

# KMI 북방물류리포트

**VOL.249**  
JAN 13 2022

**발간년월** 2023년 1월 13일(통권 제249호) **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	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중·러 블록화로 양국 무역액 사상 최고치 기록</li> <li>- 중국발 코로나에 북·중 무역 재개 또다시 중지</li> </ul>
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 러시아 조선소, 앞으로 5년 동안 선박 260척 건조한다.</li> <li>- 러시아, 조지아를 활용한 새로운 물류 루트 개발 추진</li> <li>- 우크라이나 전쟁 그 후: 조지아러시아 물류 환경 변화</li> </ul>
	북극	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 러시아, 아시아로 북극 에너지 수출 늘린다.</li> <li>- 러시아, 10억 달러 투입 핵 쇄빙선 2척 건조</li> </ul>
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



# 중·러 블록화로 양국 무역액 사상 최고치 기록

그림. 2022년 6월 9일 중국 동부 산둥(山東)성 칭다오(靑島) 항만 적체 화물



자료: CNN biz(2023년 1월 13일 자)

### ■ 2022년 중국 무역 추세와 2023년 전망

- 2022년 중국은 기록적인 무역흑자를 달성하면서 견실한 성장을 기록했음. 2022년 중국의 총 무역액 규모는 2021년보다 7.7% 증가한 42.07조 7천억 위안(6.3조 달러)으로 사상 최고치를 기록하였음
- 중국 관세청 발표 자료에 따르면, 전년 대비 중국의 수출은 7% 증가하였고, 수입은 1.1% 증가하여 8,776억 달러의 무역수지 흑자를 기록한 것으로 나타났는데 이는 2021년의 무역수지 6,760억 달러 흑자를 넘어선 수치임
- 중국의 무역흑자가 이와 같이 큰 폭으로 늘어난 것은 수출이 성장했기 때문인데, 특히 중국 통화 약세와 상품가격 상승이 수출 가치를 높였음
- 그러나 2022년 10월부터 수출이 감소(지난달에 비해 0.3% 감소)하기 시작했는데, 11월은 전 월에 비해 8.7% 하락했음
- 미국의 애널리스트에 따르면, 10~11월 중국의 수출 감소 현상은 중국 상품에 대한 글로벌 수요 감소와 코로나 팬데믹 확산에 따른 중국의 노동력 부족으로 물류 네트워크와 상

품 공급의 일부 중단 때문인 것으로 풀이되는데, 당분간 이러한 추세가 이어질 것으로 전망되고 있음

- 중국 정부의 코로나 방역 대책 완화에 따라 공장 생산과 소비자 활동에 차질에 생겨났다는 설명이지만 이는 단기적인 현상에 그칠 것이며, 차후 바이러스 혼란이 종식되면서 급속한 내수 회복이 일어날 것으로 예견됨

## ■ 2022년 중국러시아 무역액 사상 최고치

- 중국 관세청 류 달리양(Lyu Daliang) 대변인에 따르면, 러시아와 중국의 무역액은 2022년 1조 2,800억 위안(1,900억 달러)으로 2021년 대비 30% 이상 증가했음
- 러시아와의 교역액은 중국 전체 무역의 3% 수준으로, 블라디미르 푸틴 러시아 대통령이 2022년 2월 베이징을 방문한 이후 양국은 긴밀한 경제 관계를 구축했음
- 중국은 주로 석유와 석탄과 같은 에너지자원을 러시아로부터 조달해 왔는데, 2022년 11월 러시아는 사우디아라비아를 제치고 중국의 최대 원유 공급국가로 떠올랐음
- 중국 세관 자료에 따르면, 2022년 12월 양국의 무역량은 전년 동월 대비 8.3% 증가했음
- 중국의 코로나 팬데믹 고강도 방역 대책이 완화되고, 내수 회복이 진행되면서 차후 러시아와 중국 간의 여행객 또한 증가될 것으로 예상됨

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

---

### 참고자료

- a) <https://edition.cnn.com/2023/01/13/economy/china-exports-struggle-reopening-2022-intl-hnk/index.html>(2023.1.15. 검색)
- b) <https://www.russia-briefing.com/news/russia-s-transport-logistics-trends-for-2023.html>(2023.1.15. 검색)
- c) <https://www.nytimes.com/2023/01/13/briefing/russia-ukraine-war-soledar.html>(2023.1.15. 검색)
- d) <https://www.nytimes.com/2023/01/13/world/europe/georgia-russia-cargo-border.html>(2023.1.15. 검색)

# 중국발 코로나에 북·중 무역 재개 또다시 중지

그림. 중국 단둥 세관을 통과하는 화물 트럭



자료: 자유아시아방송(RFA), 2023년 1월 11일 자

## ■ 북·중 육상 교역 재개와 북한 경제

- 2023년 초 북·중 국경지역 일대 중국 세관에서 북·중 무역 재개 준비를 마쳤으나 최근 중국의 방역대책 완화에 따라 코로나 팬데믹이 확산하면서 무역 재개가 불투명해진 상황임
- 나진·선봉을 통하는 훈춘과 신의주·단둥지역 세관은 각각 업무 재개 준비를 마친 것으로 알려짐
- 북한대학원 양문수 교수에 따르면 북한경제는 북·중교역에 따라 크게 호전될 가능성이 농후한 것으로 진단함. 향후 중국인 관광객이 북한에 들어갈 수 있으며 무역 재개로 원자재, 식량 수입이 원활해져 북한경제가 회복될 수 있다고 설명했음

## ■ 올해 북·중 무역, 코로나가 변수

- 북한은 중국발 코로나로 지금 당장 활발한 교역은 어려우나 중국의 코로나 팬데믹 상황이

정리된다면 양국의 육로 무역 개방은 시간 문제인 것으로 판단됨

- 수년간 대북제재 속 북한행태를 고려했을 때 북한은 비제재 품목의 판매뿐 아니라 섬유, 수산물, 광물 등 불법 품목을 육지와 해상교역을 통해 수출할 가능성이 클 것으로 전망됨
- 북한은 최근 러시아 전역에 새로운 무역 사무소를 개설하여 블라디보스토크, 상트페테르부르크, 모스크바에 북한 노동자를 파견할 준비를 하고 있다고 알려짐
- 북한의 집단면역 수준과 중국의 잠재적 바이러스 돌연변이 유입이 북한의 경제위기를 타개할 수 있는 주요 제한 변수이나, 향후 점진적인 개방만이 북한경제를 회복시킬 수 있는 유일한 선택지인 것으로 판단됨

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

---

#### 참고자료

a) [https://www.rfa.org/korean/news\\_indepth/nkchinatrade-01112023161248.html](https://www.rfa.org/korean/news_indepth/nkchinatrade-01112023161248.html)(2023.1.16. 검색)

b) <https://thediplomat.com/2023/01/north-korea-likely-to-lift-pandemic-border-restrictions-in-2023/>(2023.1.16. 검색)

# 러시아 조선소, 앞으로 5년 동안 선박 260척 건조한다.

그림. 건조 예정 선박



자료: <http://www.morvesti.ru/news/1679/100337/>

## ■ 산업통상부 장관, 러시아 조선소 선박 건조계획 발표<sup>a)</sup>

- 러시아 산업통상부 장관은 최근 Arctic급 선박을 포함하여 유조선, 컨테이너선, 바지선, 예인선, 벌크선 등 다양한 선형의 선박 260척을 건조할 계획이라고 밝혔다
- 현재 여객선 1척을 건조 중이며, 내륙 항로를 운항할 전기 추진 선박 21척에 대해서는 현재 시험 운항 중인데, 이 작업이 끝나면 2023년부터 모스크바에서 첫 운항을 시작할 예정임
- 그 밖에도 어선과 준설선 또한 건조할 계획이며, 준설선의 경우 새로운 물류루트 개발을 위해 활용한다는 방침임

Valeriya Shaferova, 러시아연구센터 센터원  
(lera664@inbox.ru)

김엄지 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

### 참고자료

a) <http://www.morvesti.ru/news/1679/100337/> (2023.1.10. 검색)

# 러시아, 조지아를 활용한 새로운 물류 루트 개발 추진

그림. 그루지야~러시아 국경에서 대기 중인 화물 트럭의 행렬(2023년 1월 11일)



자료: 자유아시아방송(RFA), 2023년 1월 11일 자

## ■ 라우 전쟁으로 러시아는 새로운 물류 운송로 개발 시급

- TNT, FedEx, UPS, MSC, Maersk 등과 같은 글로벌 물류업체들이 러시아를 떠나면서 러시아는 물류 연결망이 끊어져 유라시아 물류 서비스 시장을 연결해야 하는 새로운 환경에 직면하고 있음
- 그동안 러시아는 몇 가지 대안을 찾았는데, 최근 그루지야, 튀르키예가 러시아의 화물 운송의 허브로 변신하면서 러시아와 외부 세계와의 중요한 통로가 되었음. 여기에 키르기스스탄과 카자흐스탄, 이란이 협조하면서 러시아의 화물을 유라시아에 보내는 방법이 개선되었음
- 조지아의 주요 투자은행인 TBC 캐피탈에 따르면, 2022년 6개월 동안 튀르키예와 러시아 간의 화물 운송은 3배 증가하였으며, 대부분 조지아 도로가 물류 운송루트가 되었음. 때로는 조지아 도로의 교통체증이 심해 아제르바이잔으로 우회하여 러시아로 들어가는 운송루트도 활용되고 있음
- 러시아 연방 관세청에 따르면, 지난 12월의 경우 국경을 넘기 위해 대기 중인 트럭 행렬이 1년 전보다 두 배 이상 길어져 러시아는 도로의 차선 수를 늘리기 위해 노력하고 있는데, 러시아 물류 관련 교통량은 국경검문소가 처리할 수 있는 능력을 상회하는 것이 문제점으로 나타남
- 조지아를 통과하는 유럽 화물 중 얼마나 많은 양이 유럽 연합의 제재를 받는지 알 수 없는 상황이며, 화물 종류는 자동차부품부터 산업자재, 건축자재, 화학물질, 티백용 종이까지 다양

한 것으로 알려짐

- 위의 사진과 같이 트럭은 튀르키예부터 시작해 서양상품에 대한 수요가 많은 러시아 도시에 도착하는 여정으로 조지아가 물류 통로로 최근 급부상했음
- 조지아 트럭 운송 기사들은 이 같은 환경 변화로 일대 호황을 누리며 수수료를 더 높여 수익이 좋은 상황임
- 러시아 경제가 작년에 3% 정도 축소됐으나 일부 경제학자들의 주장과 다르게 완전한 붕괴는 일어나지 않는 상황임
- 국제전략연구소(International Institute for Strategic Studies)의 마리아 샤기나(Maria Shagina) 수석연구원은 조지아의 사례는 제3국이 유럽제재에 대한 무역 제한을 어떻게 우회할 수 있는지 보여주는 사례라고 언급하였음. 그는 조지아는 공식적인 친유럽 성향과 러시아에 대한 경제적 의존 사이에서 균형을 잘 잡고 있는 특수한 상황이라고 덧붙였다
- 이 같은 상황을 고려할 때, 식량 자급이 거의 가능한 러시아는 아시아에서 소비재를 공급받고, 그루지야 루트를 통해서 유럽의 공장 원자재와 부품을 공급받으면서 올해도 버티기 전략에 들어갈 것으로 전망됨

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

---

## 참고자료

- a) <https://edition.cnn.com/2023/01/13/economy/china-exports-struggle-reopening-2022-intl-hnk/index.html>(2023.1.15. 검색)
- b) <https://www.russia-briefing.com/news/russia-s-transport-logistics-trends-for-2023.html>(2023.1.15. 검색)
- c) <https://www.nytimes.com/2023/01/13/briefing/russia-ukraine-war-soledar.html>(2023.1.15. 검색)
- d) <https://www.nytimes.com/2023/01/13/world/europe/georgia-russia-cargo-border.html>(2023.1.15. 검색)

# 우크라이나 전쟁 그 후: 조지아러시아 물류 환경 변화

그림. 조지아러시아 국경에서 대기 중인 트럭



자료: <https://www.kommersant.ru/amp/5772225>

## ■ 조지아 국경을 통한 러시아 물동량 증가에 서구와 우크라이나 의심 커져<sup>1)</sup>

- 미국 뉴욕 타임즈(The New York Times)는 2022년도 상반기 러시아-조지아 국경을 통한 물동량이 3배 상승했음을 밝히면서 조지아가 러시아의 제재 우회로로 활용되고 있다는 논조의 기사를 보도하였음. 아울러 이 기사는 조지아 측의 의식적으로 제재 회피를 돕는 취지의 추가적인 물류 루트를 개발할 것이라고 언급하였음
- 이에 조지아는 자국을 통행하는 러시아산 화물은 조지아와 서구권에서 파견된 전문가들에 의해 강도 높은 검역 관리 및 경로 추적 작업이 진행되고 있어 제재 금지 품목의 통과에 대한 미국과 유럽연합(EU)의 어떠한 문제 제기도 없었다고 강조했다
- 조지아 또한 국가 차원에서는 러시아를 제재하지 않고 있으나, 국제적인 차원에서의 제재 조치에는 참여하고 있음
- 한편, 우크라이나는 조지아가 러시아의 민군 겸용 물품(dual use goods)의 주요 유입 경로가 된다면서 조지아를 맹비난하였으나, 조지아 정부는 이에 대해 부인한 바 있음

## ■ 조지아의 통행 제한운임 인상으로 9월 이후 조지아 물동량은 감소 추세

- 러시아는 튀르키예, 중국과 더불어 조지아와의 주요 교역국으로서, 2022년 1월부터 10월까지

전체 물동량은 지난해 같은 기간 대비 50%가 상승한 20억 달러를 기록하였음. 우크라이나 전쟁 초기 러시아의 소규모 물류회사들이 대거 조지아에 진출한 바 있으나, 제재대상 품목의 수출입 및 경유 활동에 개입하기 어려운 실정임

- 현재 조지아-러시아 국경지대 검문소는 통관을 기다리고 있는 트럭들이 대규모로 대기하고 있는 실정이며, 사실상 조지아 영토를 경유하고 있는 화물, 특히 EU국가에서 출발한 상품 또는 제재대상 목록에 포함된 상품들이 제한되고 있음. 때문에 튀르키예 또는 이란을 활용한 우회 루트가 주목받고 있음
- 특히 튀르키예-조지아 육로운송은 EU산 품목의 유입 및 경유 문제로 인해, 튀르키예산 화물은 사실상 러시아 노보로스스크(Novorossiysk) 항 화물 노선으로 대체되었음. 전쟁 전까지 유럽 표준규격 트레일러를 통한 운송 비용은 3,500-4,000유로였으나, 전쟁 발발 후 항만을 및 기타 우회로를 이용하게 되면서 경유 비용은 1만 2,000~1만 4,000유로까지 상승한 것으로 알려졌음
- 아울러 조지아 정부는 2022년 화물차량의 경유 운임 비용을 75% 인상하는 조치를 단행함에 따라 트레일러 1대의 운임 비용은 70달러에서 120달러로 상승했음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교  
(mirinae2929@gmail.com)

# 러시아, 아시아로 북극 에너지 수출 늘린다.

## ■ EU의 대러 에너지 제재로 러시아와 중국인도와의 에너지 협력 밀착 관계

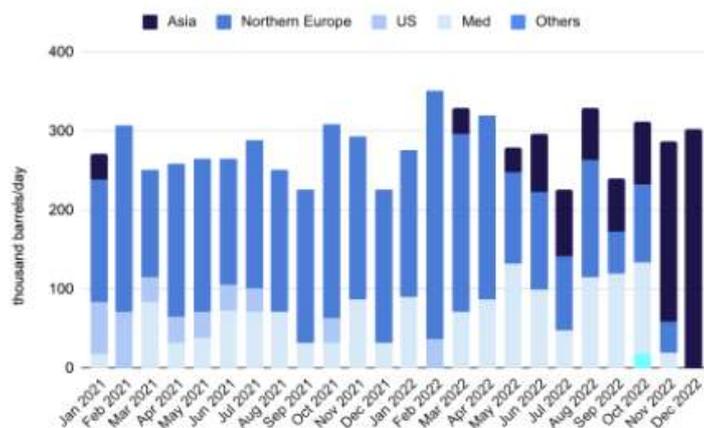
- 2022년 12월 5일 발효된 러시아 석유의 해상 수입 금지 조치에 따라 북극 원유는 이제 거의 독점적으로 아시아로 향하고 있음
- 지난달 최소 6척의 유조선이 무르만스크 외곽 움바(Umba) 부유 터미널에서 목적지인 인도로 출발하였으며, 추가로 3척의 선박이 현재 중국으로 향하고 있음
- 정보 데이터 분석회사인 케플러(Kpler)에 따르면, 현재 러시아는 유럽의 원유 관련한 제재 영향에서 완전히 벗어났다고 말하고 있으며, 추가 구매자는 사실상 인도라고 밝혔음

## ■ EU의 제재는 러시아산 석유의 수출량에 영향을 미치지 않은 것으로 드러나

- 러시아 무르만스크 연안 움바 원유 터미널은 세 가지\* 북극 원유 혼합물의 거점항만으로 사용하며, 평균적으로 러시아는 움바 터미널을 통해 매일 약 27만 5,000배럴의 북극 원유를 수출하고 있음
- 러시아산 석유에 대한 EU의 제재 이전에는 Arco(Arctic Oil)는 영국과 네덜란드로, Novy Port Oil은 주로 네덜란드로 수출함
- 정보 데이터에 따르면, 2022년 12월 5일 제재 기한을 앞두고 석유의 흐름이 동쪽으로 이동하기 시작한 것으로 나타났는데, 이는 EU의 제재가 이 구간을 통과하는 석유의 양에 영향을 미치지 않았다는 것을 의미함

\* Novy Por Oil, Varandey, Arco(Arctic Oil)

〈그림〉 '21~'22 목적지별 러시아 북극 석유 수출량



자료: Bloomberg, Malte Humpert(High North News)

## ■ 러시아는 유조선을 적극적으로 구매하며, 북극항로의 이용을 늘리려는 계획

- 러시아 무르만스크에서 중국 칭다오까지 유조선 항해일수는 약 45~50일이 소요되며, 북극 석유를 유럽으로 보내는 것에 비해 거리가 멀어 운송비가 더 높아짐. 그러나 유럽이 배제된 상태에서 판매자인 러시아는 아시아 구매자에게 더 저렴한 가격으로 러시아산 원유를 제공
- 2023년 러시아는 유럽 전역을 일주하고 수에즈 운하를 통과하는 대신 북극항로(NSR)를 통해 북극 원유를 수송할 계획임
- 북극항로를 이용하면 움바 항만-중국 르자오(Rizhao) 항로는 30일이 걸리는 반면, 유럽을 통과하는 일주 코스는 45~50일이 소요됨. 북극항로를 통해 아시아로 항해하는 경우 움바에서 환적 없이 동쪽으로 바로 운항할 수 있는 이점이 있음
- 러시아는 최근 100척이 넘는 유조선을 사들였으며, 이러한 행보는 향후 북극항로에서 더 많은 활동을 한다는 것을 나타냄

## ■ 러시아 북극 에너지의 중국 수출 증가는 두 나라의 협력이 증대되는 시그널

〈그림〉 북극 생산지에서 움바~유럽~아시아로 이어지는 석유 수송경로

〈그림〉 움바에서 환적 없이 북극에서 직접 아시아로 운송하는 석유 수송경로



자료: Malte Humpert(High North News)

- 러시아 북극에서 중국으로 가는 석유의 흐름이 늘어나는 것은 두 나라 사이의 에너지 협력을 증가시키는 가장 최근의 신호라는 평가임
- 2022년 러시아는 전통적으로 견고한 사우디아라비아를 능가하는 중국의 최대 원유 공급국이 되었음. 중국의 러시아로부터의 석유 수입량은 2022년 50% 증가했는데, 이 추세는 북극

원유의 중국으로의 새로운 흐름과 함께 계속될 예정

- 시진핑 중국 국가주석은 중국은 러시아와 협력해 에너지 분야에서 더욱 긴밀한 파트너십과 협력을 구축할 계획이라고 밝힘
- 양국의 에너지 파트너십은 원유에만 국한되지 않으며, 2022년 중국은 러시아 야말 LNG 프로젝트의 기록적인 공급으로 아시아 국가로 향하는 LNG의 최대 수입국이 됨

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

---

#### 참고자료

a) <https://www.highnorthnews.com/en/russia-reroutes-arctic-oil-china-and-india-result-eu-sanctions>(2023.1.17. 검색)

# 러시아, 10억 달러 투입 핵 쇄빙선 2척 건조

## ■ Arktika급 핵 쇄빙선 2척 추가 건조 승인

- 러시아가 두 척의 추가 건조를 승인한 것은 강력한 핵 쇄빙선 7척을 운용하게 됨을 의미함
  - 노바텍(Novatek)의 Arc7 LNG 탱커와 같이 외국에서 건조된 내빙 가능 탱커와는 달리 러시아의 핵 쇄빙선은 러시아에서 건조되므로 우크라이나 침공에 따른 서방 제재의 영향을 받지 않음
  - 러시아 정부는 두 척의 건조 및 초기 유지관리를 위한 비용으로 거의 10억 달러에 해당하는 700억 루블 이상의 예산 투자를 승인
  - 러시아가 새로운 프로젝트로 개발하고 있는 Arktika급 첫 선박인 Arktika 호\*는 2020년에 취항했으며, Sibir 호와 Ural 호는 각각 2021년에 취항했거나, 2023년에 취항할 예정임. 네 번째와 다섯 번째 선박인 Yakutia 호와 Chukotka 호는 현재 건조되어 정박해 있으며, 2024년과 2026년에는 이번에 예산이 승인된 핵 쇄빙선이 건조에 들어갈 예정임
- \* 프로젝트 22220 쇄빙선. 프로젝트 22220 선대는 5척이며, 34m 폭의 규모**
- 새로 건조되는 선박의 이름은 아직 정해지지 않았는데, 2029년까지 건조할 예정

## ■ 핵 쇄빙선은 점점 대형화 되는 추세임

- 러시아 핵 쇄빙선 운영회사인 로사토프플롯(Rosatomflot)은 현재 신형 쇄빙선 및 구형의 핵 쇄빙선 4척도 운영하고 있음
- 새로운 건조된 Arktika급과 구형 쇄빙선(Victory, Taymyr, Yamal, Vaygach)은 천연자원, 특히 액화천연가스 및 야말과 가이단 반도의 원유 등 천연자원 수송을 위해 북극항로 연안 해역을 연중 항행하는 임무를 맡고 있음
- 이 회사는 가장 큰 유조선도 호위할 수 있도록 새로운 슈퍼 쇄빙선인 리더 또는 LK-110급도 러시아 극동의 즈베스다 조선소에 발주한 상태인데, 2027년에 운항에 들어갈 것으로 예상되며, 2030 이후에는 이런 종류의 선박이 추가로 건조 및 취역할 것으로 예상
- 따라서 현재 운항 혹은 건조 중이거나 전액 자금을 지원받은 선박만 해도 러시아의 핵 쇄빙선 선대는 향후 10년 이내에 12척에 도달할 것으로 보임. 이러한 노력은 러시아가 이 지역에서 북극 인프라에 대한 상당한 투자를 진행하고 있다는 점을 나타냄

- 러시아는 강력한 쇄빙선 선대를 통해 북극항로의 동쪽 지역을 연중 내내 개방하여 보다 수익성이 좋은 아시아 시장에 LNG와 석유를 공급한다는 목표를 실현한다는 방침임

## ■ 향후 수요가 큰 핵 쇄빙선에 추가 투자

- 러시아는 앞으로 10년 내에 노후 핵 쇄빙선 중 일부를 교체하는 방안을 고려해야 함. 프랑스 해양 아카데미(French Maritime Academy) Harvé Baudu 수석 교수는 러시아의 경우 앞으로 쇄빙선에 대한 추가 투자가 뒤따를 것이라고 예측함
- 모두 30년 전에 취역한 기존 선박(Taymyr, Vaygach 및 Yamal)은 10년 내에 해체 날짜에 직면할 수 있으며, 따라서 이번에 발표된 신조 선박은 실제로 선단 규모를 확장하는 것이 아니라 2030년을 향한 현상 유지에 불과하다고 지적함
- 러시아 북극 항로국(Northern Sea Route Administration) 국장은 북극항로의 요구사항을 충족하기 위해서는 13척의 핵 쇄빙선이 필요하다고 말했음. 실제로 2척의 새로운 핵 쇄빙선 프로젝트가 이전 핵 쇄빙선을 대체하는 역할을 할 것이라는 판단임
- 새로 건조되는 2척의 핵 쇄빙선은 북극항로 자체를 개방 상태로 유지하는 것 외에도 내륙 수로와 Ob 및 Yenisei의 삼각주를 개방 상태로 유지하는 임무도 많이 맡게 될 예정임. 이 지역은 Yamal LNG, Arctic LNG 2 및 Novy Gate 원유 터미널이 위치한 곳임
- 보스토크(Vostok) 석유의 프로젝트 지역도 이 삼각주에 위치하고 있어 2024년까지 최대 2,400만 톤, 2030년까지는 최대 1억 톤의 화물이 추가적으로 생산될 것으로 보여 러시아의 핵 쇄빙선 선대는 앞으로도 상당히 높은 건조 수요를 가질 것으로 전망됨

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

### 참고자료

a) <https://www.highnorthnews.com/en/russian-government-approves-1bn-construction-6th-and-7th-arktika-class-nuclear-icebreakers>(2023.1.14. 검색)



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, 소베츠키야카반, 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: 노보로스스크, 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\(2023.01.13. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.01.13. 검색))