

# KMI 북방물류리포트

**VOL.257**  
MAR 24 2023

**발간년월** 2023년 3월 24일(통권 제257호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
**발행인** 김종덕 **총괄** 김엄지 **담당** 유지원 **감수** 최재선 **발행처** 한국해양수산개발원  
**자료문의** 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 중국·러시아 교역 규모, '올해 들어 더욱 증가 추세'
	중·서부	- 러시아 향만 향 철송화물 및 컨테이너 물동량 증가 - 러시아-인도 컨테이너 화물 운송 서비스 4배 확대 - 아르메니아-이란-인도, 흑해 물류회랑 건설 추진
	북극	- 러시아, LNG 수출량 확대를 위한 법률 개정안 마련 - EU 신규 대러 제재 안, 러시아 핵 추진 쇄빙선 겨냥
주요 통계		- 2022년 11월 러시아 해역별 향만 물동량(건·액체화물) - 2020년~2022년 12월 러시아 역내 화물 운송량 - 2020년~2022년 12월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



## 주요 동향



# 중국·러시아 교역 규모, ‘올해 들어 더욱 증가 추세’

그림. 러시아산 석유가 해상운송을 통해 중국 항만에 들어오는 모습



자료: 로이터, 2023년 3월 7일자

## ■ 중국 올해 들어 러시아 에너지 더 많이 수입

- 2022년 중국과 러시아 사이 무역액은 전년 대비 29.3% 증가한 1,902억 7000만 달러임. 러시아의 중국 수출액(exports from Russia to China)은 43.4% 증가한 1,141억 5,000만 달러, 중국의 러시아 수출액(exports from China to Russia)은 12.8% 증가한 761억 2,000만 달러를 기록함
- 중국의 러시아 수출은 2023년 들어 첫 두 달 동안 19.8% 증가한 총 150억 달러를 기록했고, 수입은 31.3% 급증한 186억 5000만 달러 기록하였는데, 같은 기간 다른 국가와는 무역량 감소 추세를 보였음
- 로이터(Reuters) 통신에 따르면, 중국은 국내 수요를 반영하여 해상물류를 통한 러시아산 석유 수입량이 역대 최고치를 기록하였음
- 중국 친강(秦剛) 외교부장은 베이징에서 열린 연례 기자회견에서 전 세계가 더욱 혼란스러워짐에 따라 중국은 러시아와의 관계를 더욱 발전시켜야 한다고 언급한 바 있음
- 서방국가들이 러시아의 우크라이나 침공에 대해 경제 제재를 가하면서 중국과 러시아의 무역은 2022년 사상 최고를 기록한 데 이어 2023년 양국의 무역액은 연초부터 작년보다 더

늘고 있음

- 이와 함께, 석유에 이어 LNG 가스와 석탄도 러시아로부터 할인받은 가격으로 수입이 증가하면서 사우디아라비아를 제치고, 러시아가 중국의 최대 에너지 공급국에 이름을 올려 에너지 분야 무역이 양자 무역 성장의 가장 큰 부분을 차지하게 됨. 중국은 러시아산 석탄을 현 수입량보다 더 증대시키길 원하지만, 극동항만의 제한된 인프라로 인해 수입 병목현상이 발생하여 중국이 원하는 수준의 수입량은 달성되지 못하는 실정임

## ■ 중국산 제품의 러시아 수출 규모도 늘어

- 중국산 자동차, 가전제품, 전자제품, 노트북은 러시아 시장이 더 크게 열리고 있음. 특히 중국산 가전제품과 전자제품이 러시아 시장에서 판매 1위를 차지했는데, 러시아 시장에서 유럽 브랜드가 이탈하면서 중국제품이 러시아 소비자들에게 인기를 누리는 상황임
- 러시아와 중국의 무역 성장은 양국의 전략적 동반자 관계 강화 즉, 경제적 상호의존 현상으로 이어짐. 전쟁이 장기화함에 따라 양국의 경제적 동맹 관계는 더욱 강화될 전망이다
- 러시아-중국의 무역잠재력은 상호 운송 및 물류 인프라가 한계에 도달한 만큼 2023년 말까지 15~20% 증가할 것으로 예상됨
- 러시아에서 중국은 아세안국가들과 연결될 수 있는 관문으로 여겨지며, 중국은 특히 베트남 국경과 연결되는 공급망 경로가 잘 구축되어 있음. 러시아는 베트남에 이미 에너지를 공급하고 있으며, 공급량의 확대도 원하고 있어 러-중 간 양국 협력이 더욱 긴밀해질 가능성이 높음
- 러시아 관점에서 중국은 아세안국가로 진출할 수 있는 환승 국가로서 중요한 의미를 지님

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

### 참고자료

- a)<https://www.russia-briefing.com/news/china-russia-trade-breakdown-and-future-development-trends.html/>(2023.3.15. 검색)
- b)<https://www.reuters.com/business/chinas-trade-with-russia-surges-double-digit-pace-jan-feb-2023-03-07/>(2023.3.15. 검색)

# 러시아 항만 항 철송화물 및 컨테이너 물동량 증가

그림. 러시아 철도로의 수출 화물 적재 모습



자료: <https://en.portnews.ru/news/344203/>

## ■ 올해 2월 기준, 러시아 항만 항(向) 수출 화물 운송량 5,600만 톤 달성<sup>a)</sup>

- 2023년 1~2월 사이 러시아 철도의 러시아 항만항 수출 화물량이 5,600만 톤으로 전년 대비 0.5% 증가하였음
- 러시아 철도청(RZD)에 따르면, 러시아 북서부 항만으로 가는 화물 적재량은 전년 동기 대비 3.6% 증가한 2200만 톤, 극동지역 항만항 화물 적재량은 2.4% 증가한 1,870만 톤에 달함
- 2개월 동안 러시아 항만항 수출 석탄 화물량은 11.1% 증가한 3,050만 톤을 적재한 것으로 기록되었음. 이 해당 수치에는 러시아 북서부 항만으로 가는 석탄 화물 총 1,020만 톤(전년 대비 1.5배 증가)과 극동 항만항 석탄 화물 1,560만 톤(전년 대비 1.2% 증가)이 포함됨
- 극동 항만항 화학제품의 경우 11만 8,000톤으로 약 21배, 곡물은 2만 1,800톤으로 7.2배, 목재는 1만 8,600 톤으로 16.3배 운송량이 증가함
- 러시아 남부 항만으로 향하는 화물의 경우 곡물이 210만 톤으로 2배 증가했고, 비료는 61만 1,000톤을 기록하여 20.3% 증가하였으며, 화학제품은 8만 3,200톤 증가한 1.6배 증가

세를 보였음

- 수출 화물별로 비율을 보면, 석탄 54.4%, 석유 화물 23.3%, 비료 6%, 철금속 4.6%, 곡물 3.9%, 광석 1.4%를 차지한 것으로 나타났음

## ■ 러시아 철도를 통한 컨테이너 운송량, 4.4% 증가한 112만 3,000TEU 기록<sup>b)</sup>

- 러시아 철도청 보도국에 따르면, 2023년 1부터 2월까지 러시아 철도망의 모든 노선에서 112만 3,000TEU 적컨 및 공컨이 운반되었는데, 이는 전년 동기 대비 4.4% 증가한 수치임
- 모든 노선의 적컨 운송량은 전년 동기 대비 10.1% 증가한 82만 5,700 TEU, 또는 12.3% 증가한 1,180만 톤을 기록한 것으로 나타났음. 이 같은 수치에는 △화학 물질류 13만 3,300TEU(전년 동기 대비 +4.4%), △목재 8만 7,800TEU(-0.9%), △산업재 7만 1,600TEU(-8.9%), △기계, 공구 및 엔진 7만 0,600TEU(+15%), △가공 금속 제품 6만 6,100TEU(-3.8%), △종이 6만 2,400TEU(-2.8%), △자동차 및 부품 5만 3,600TEU(+23%), △화학비료 및 광물비료 - 4만 3,800TEU(4.4배 증가), △철금속 4만 3,000TEU(+8.5%), △건축 자재 2만 7,500TEU(+20.8%), △비철금속 1만 9,800TEU(-19.9%), △원유 및 석유 제품 1만 4,300TEU(+21%), △곡물 1만 4,000TEU(최대 2배), △수산물 5,800TEU(+11.3%), △비철광석 및 유황 공급원료 4,700TEU(-33%), △석탄 3,900TEU(1.9배 증가) 등이 포함되어 있음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

### 참고자료

a) <https://en.portnews.ru/news/344203/>(2023.3.16. 검색)

b) <https://en.portnews.ru/news/344017/>(2023.3.16. 검색)



# 러시아-인도 컨테이너 화물 운송 서비스 4배 확대

그림. 루스콘(Ruscon) 선박



자료: <https://en.portnews.ru/news/344002/>

## ■ 노보로시스크를 통한 러시아-인도 정기 컨테이너 화물 운송 서비스 확대<sup>1)</sup>

- 노보로시스크(Novorossiysk) 항만의 컨테이너 터미널 운영사인 델로 그룹(Delo Group)은 언론 보도를 통해 러시아의 대표적인 컨테이너 물류업체 루스콘사(社)(Ruscon, 델로 그룹의 자회사)가 노보로시스크를 통해 러시아와 인도를 직접 연결하는 정기 컨테이너 서비스 역량을 강화했다고 밝혔다
- 이 정기 서비스 구간에서 운항되는 선박 척수는 기존의 1척에서 4척으로 증가했고, 정기 화물 운송서비스는 월 4회에 이르고 있는데, 현재 이 노선에는 기항지로 사우디아라비아의 제다(Jeddah)가 포함되어 있어 이 지역에 대한 서비스도 가능한 상태임
- 인도와 러시아 사이의 컨테이너 서비스는 2022년 7월부터 시작되어, 노보로시스크에 있는 델로 그룹 소유의 터미널을 통해 러시아 전역에서 인도 문드라(Mundra) 및 나바셰바(Nava Sheva) 항만까지 컨테이너 화물을 운송하는 서비스임. 이 운송 서비스의 기항지는 튀르키예의 이스탄불 항만도 들어 있는데, 노보로시스크 항만에서 이스탄불 항만까지의 운

송 소요시간은 2일, 제다까지는 14일, 문드라 및 나바-세바 항만까지는 각각 22일과 24일 소요됨

- 루스콘의 세르게이 베레즈킨(Sergey Berezkin) 대표는 해운 서비스 확장에 대해 언급하면서 선박 척수가 증가함에 따라 고객이 최적의 화물 선적 일정을 짤 수 있도록 시장에서 가장 좋은 배송 주기를 제공하고 있다고 강조했다
- 또한 인도~러시아 항로에서 기항지로 포함되는 제다 항의 추가 취항은 역내 주요 국가 중 하나인 사우디아라비아와의 화물 해상운송에 관심이 있는 화주들에게 새로운 기회를 열어줄 것으로 보임

**서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**

(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

**유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실**

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

## 아르메니아-이란-인도, 흑해 물류회랑 건설 추진<sup>a)</sup>

그림. 아라라트 미르조얀(Ararat Mirzoyan) 아르메니아 외교장관



자료: <https://www.kommersant.ru/doc/5873255>

### ■ 인도 상품의 유럽 및 러시아 시장 진출을 활성화하기 위해 아르메니아가 인도에 흑해를 통과하는 물류회랑 건설 제안

- 인도 경제지 더 이코노믹 타임즈(The Economic Times)는 인도를 공식 방문 중인 아라라트 미르조얀(Ararat Mirzoyan) 아르메니아 외교장관이 새로운 흑해 물류회랑의 건설에 대해 인도 측에 공식 제안했다고 보도하였음
- 아르메니아는 카라바흐 전쟁 후 아제르바이잔과의 관계 개선이 요원한 상황에서, 대규모 화물운송 루트는 러시아, 조지아, 이란에 크게 의존하고 있는 상황이었음. 이 때문에 아르메니아 정부는 고립 상황을 타개하기 위해 인도의 투자를 기대하고 있음. 최근 인도-아르메니아 간 방산협정의 체결을 계기로 양국 간의 협력 분위기가 점차 확산되고 있음
- 현재 구상 중인 물류 루트는 기존 아르메니아를 우회했던 남북 회랑과 병행해서 운행되며, 인도 뭄바이(Mumbai)-이란-아르메니아를 연결(아제르바이잔 우회), 그리고 흑해를 통과하여 유럽을 직접 연결하는 루트임. 이는 최근 혈맹 관계인 아제르바이잔과 튀르키예 양국이 파키스탄과의 협력을 강화함에 따라 인도-아제르바이잔 관계가 소원해진 것과 무관하지 않음



## ■ 아르메니아가 제안한 새로운 물류회랑 안은 국가 간 지정학적 갈등 관계 속에서 대안으로서 기능할 수도 있음

- 아르메니아의 제안은 현재 우크라이나 전쟁으로 인한 서구 대 러시아의 갈등이 지속되고 있는 점을 고려할 때, 지정학적 리스크에 노출된 수에즈 운하의 새로운 대안으로 기능할 수 있을 것으로 평가되고 있음
- 남북 회랑 또한 두 허브 국가인 이란과 아제르바이잔의 관계가 경색됨에 따라 지정학적 리스크를 내포하고 있다는 점에서, 새 프로젝트가 남북 회랑과 경쟁하면서도 상호 간 대안이 될 가능성도 있다고 볼 수 있음
- 한편, 물류회랑의 최종 발착지인 러시아와 인도는 남북회랑을 통해 물동량 증가세를 누려왔음. 최근 10개월 간 러-인도 간 물동량은 사상 최고치인 398억 달러를 기록하였는데, 이는 러시아가 인도의 최대 5개 교역 상대국의 하나로 자리매김하는데 기여했음. 양국 간 상품 및 원자재 별 교역량은 몇십 배씩 상승하였는데, 한 예로 인도의 러시아산 원유 수입량은 2022년 2월 24일(우크라이나 침공일) 전까지의 기간과 비교하여 16배가 상승하였음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

# 러시아, LNG 수출량 확대를 위한 법률 개정안 마련

그림. 북극 생산 LNG 수송 차량



자료: <https://ria.ru/20230309/spg-1856886966.html>

## ■ 러시아, 북극에서 LNG 생산을 늘리기 위한 법률 개정안 하원에 제출

- 3월 9일 국가두마(러시아 하원)에 ‘가스 수출에 대한 연방 법률’ 제2조 및 제3조 개정안이 제출되었음
- 개정안 내용에 따르면, 향후 러시아 정부는 북위 67도 전체 혹은 부분에 해당하는 지하자원 매장 지대의 자원개발 기업(자원 이용 기업)과 해당 기업 자회사에 생산하는 LNG 수출 독점권을 부여할 예정임
- 수출 독점권을 부여받는 기업들은 러시아 통합 가스공급 시스템에서 가스 공급을 받을 수 없는 북극 외곽 지역인 크라스노야르스크(Krasnoyarsk) 지역, 네네츠 자치구(Nenets Autonomous Okrug) 및 야말로-네네츠 자치구(Yamalo-Nenets Autonomous Okrug) 지역에 위치한 대규모 가스매장지대에서 가스를 생산하여 이를 통해 경제적 이익을 얻을 수 있음. 또한 이 지역의 잠재력 있는 LNG 생산 프로젝트를 활성화하여 러시아 국내 LNG 생산 및 수출량 증대를 실현할 수 있을 것으로 예상됨
- 이뿐만 아니라, 개정안은 국가의 북극 LNG 분야 자율성을 확대하고, 러시아 국내 기술로의 전환을 기반으로 한 대규모 LNG 생산 공장 건설을 가능케 할 수 있을 것으로 기대되고 있음

- 러시아 에너지부의 계획에 따르면, 미래 러시아의 LNG 프로젝트에는 적어도 80% 가량의 러시아산 기술을 적용할 것으로 예측됨. 러시아는 열 교환기·터빈 등에 대한 해외 기술 의존도를 줄이기 위해 2014년부터 LNG 기술의 수입 대체에 나서고 있는 상황임
- 러시아 미슈스틴 총리에 따르면, 이 개정안이 두마에서 최종 승인될 경우 아시아·태평양 지역 국가로 LNG를 운송하는데, 북극항로를 보다 적극적으로 활용할 수 있음

## ■ 러시아, 2030년까지 LNG 생산량을 연간 1억 톤으로 늘리는 정책 추진

- 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 총리는 이 개정안 제출에 앞서, 개정안이 마련된다면 러시아 연방의 연간 LNG 생산량을 7년간 연간 1억 톤 이상으로 확대할 수 있다고 언급한 바 있음
- 아울러, 알렉산더 노박(Alexander Novak) 러시아 부총리는 가즈프롬(Gazprom)사(社), 노바텍(Novatek)사(社), 로즈네프트(Rosneft)사(社), 아톰플롯(Atomflot)사(社) 대표들이 모인 자리에서 LNG 수출을 위한 전략적 과제로 연간 최소 1억 톤의 LNG 생산 목표치를 제시하였음
- 현재까지 실현된 프로젝트에 따르면 생산량은 약 3,300만 톤을 기록했으나, 우스트-루가(Ust-Luga) 및 북극-LNG 2 프로젝트를 통해 러시아는 연간 6,600만 톤의 LNG를 생산할 수 있음
- 러시아는 LNG를 연간 최대 3,500만 톤 추가 생산하여 2030년까지 생산량이 1억 톤에 이를 것으로 예상하고 있음

## ■ 북극 항로를 이용한 LNG 운송 확대로 쇄빙선 확충사업도 적극 추진 중

- 러시아는 최근 들어 쇄빙선 선대의 대규모 현대화와 선박 운항기간 연장사업을 추진하고 있는데, 지금까지 새로운 아르кти카(Arktika)급 핵 쇄빙선 3척을 진수하였으며, 앞으로 10년 동안 4척이 추가 건조될 예정임
- 이뿐만 아니라, 아톰플롯사는 두 척의 노후 원자력 추진 쇄빙선인 타이미르(Taimyr, 1989년 건조)와 바이가흐(Vaigach, 1990년 건조)호의 선령 연장을 추진하여, 선박의 퇴역기간을 2027~28년에서 2031~32년으로 연장하였음
- 러시아 당국은 앞으로 3~5년 동안 선박 물량이 기하급수적으로 증가할 것으로 예상되는 상황에서 쇄빙선을 퇴역시킬 여유가 없다고 판단하고 있음. 퇴역 예정이었던 타이미르, 바이가흐 두 쇄빙 선박은 얄은 바다에서 벌크, LNG 및 석유 운반선을 호위하는 데 핵심적

역할을 하고 있기 때문임

- 북극 전역의 화물 운송량은 지난 10년 동안 상당한 증가세를 보여, 북극항로를 따라 운송이 증가하는 등 자연스럽게 더 많은 쇄빙선이 필요한 상황임
- 러시아 선급(Russian Maritime Register)에 따르면 북극항로 항행이 가능한 쇄빙선은 지금보다 더 많이 늘어날 것이라고 말하면서 현재 Arc4급 이상의 쇄빙 능력을 갖춘 50척 이상의 선박이 건조되고 있다고 밝혔음

**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.highnorthnews.com/en/russia-plans-use-arctic-river-send-coal-shipments-asia> (2023.3.15. 검색)
- b) <https://www.interfax.ru/russia/890365> (2023.3.15. 검색)
- c) <https://tass.ru/ekonomika/17230707> (2023.3.15. 검색)
- d) <http://government.ru/announcements/47949/> (2023.3.15. 검색)

# EU 신규 대러 제재안, 러시아 핵 추진 쇄빙선 겨냥

## ■ EU의 제재는 러시아 핵 쇄빙선 운영사인 아톰플롯(Atomflot) 대상

- 유럽연합(EU)이 최근 발표한 러시아 추가 제재는 2022년 2월 러시아의 우크라이나 전면 침공 이후 10번째 발표하는 제재로, 북극 핵 쇄빙선을 포함해 러시아 해운업계를 구체적으로 겨냥하는 여러 가지 조항이 포함되었음
- 특히, 러시아 국영원자력기업 로스아톰의 계열사인 원자력 쇄빙선 기업 아톰플롯(Atomflot) 사(社)를 겨냥한 금융 및 금수 조치가 포함되었음

## ■ 러시아에 대한 제재의 영향은 제한적일 수 있다는 전망도 나오는 상황

- 한편, 그 동안 러시아의 핵 추진 쇄빙선 건조 프로그램은 외국 기술에 대한 의존도를 낮추는 데 초점을 맞추고 추진되었음
- 현재 러시아의 선박 건조 정책을 보면, 외국 수입제품에 대한 의존도를 최소화하는 데 있는데, 일부 외국 부품이 여전히 사용될 수 있으나 새롭게 건조될 쇄빙선은 러시아 자체 기술로 지어질 것으로 보임
- 러시아가 3년 동안 3척의 새로운 핵 추진 쇄빙선을 성공적으로 건조했다는 사실은 러시아의 견고한 자체 선박 건조 시스템을 갖추고 있다는 점을 시사하고 있음
- 러시아의 조선소와 아톰플롯은 서방의 제재가 핵 추진 쇄빙선 건조사업인 '22220 프로젝트'에 포함되는 LK-60 시리즈의 쇄빙선 건조 작업에 영향을 미치지 않는다고 밝혀왔음

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

---

### 참고자료

a)<https://www.highnorthnews.com/en/impact-new-eu-sanctions-targeting-russian-nuclear-icebreakers-will-be-limited> (2023.3.15.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/\(2022.12.25. 검색\)](https://portnews.ru/news/338404/(2022.12.25. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/339945/\(2022.01.13. 검색\)](https://portnews.ru/news/339945/(2022.01.13. 검색))

표. 2020년~2022년 12월 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	-
파이프라인 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 12월 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)