

KMI 북방물류리포트

VOL.267
JUN 9 2023

발간년월 2023년 6월 9일(통권 제267호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 **총괄·감수** 김엄지 **담당** 유지원 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

극동

- 러시아 극동지역, 물류 적체 현상에서 벗어나

중·서부

- 러 아톰플롯(Atomflot), 미국 對러 제재 대상 기업목록에 추가
- 러시아-이란, 국제남북운송회랑 서쪽 철도 구간 건설 추진

북극

- 러시아 정부, 외국 선박에 톱시 항구 개방
- 러시아 정부, 북극항로 개발을 위한 전략회의 개최

주요 통계

- 2023년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2023년 4월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 4월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아 극동지역, 물류 적체 현상에서 벗어나

그림1. 러시아의 해상, 육상, 항공을 통한 화물 운송 모습



자료: https://logirus.ru/news/transport/v_absolyutnom_vyrazhenii_bolshe_vsego_vneshnetorgovykh_gruzov_primagnitil_severo-zapad.html

■ 2022년 하반기부터 러시아의 대외무역 화물 중 상당수 북서방향으로 운송 경로를 변경

- 알렉세이 페트로프(Alexei Petrov) 국제운송회랑 이사회 사무총장 고문은 2022년 러시아 대외무역용 화물 대부분이 북서방향으로 운송되었으며, 북서방향으로 운송된 총 물동량은 총 3억 4,940만 톤에 달한다고 발표했음
 - 국제운송회랑 이사회는 2020년 4월 10일 러시아연방 정부령을 통해 설립된 비영리조직으로, 러시아 연방 영내를 통과하는 국제 운송 회랑의 계획 및 관리 시스템 조성을 목적으로 활동하고 있음
- 이처럼 북서방향으로의 화물 운송량이 증대되고 있는 가운데, 북극지역 방향으로의 화물 운송량은 2억 7,590만 톤에 달했고 아조프-흑해 수역 방향으로서는 1억 8,640만 톤의 화물이 운송

되었으며 동쪽방향으로의 화물 운송은 2억 6,800만 톤을 기록하는 등 코로나-19 팬데믹 발발 이후 극심한 화물 운송 병목현상에 시달리던 극동지역의 화물 운송 흐름이 러시아 전역으로 분산되고 있는 상황임

- 극동지역 항만으로 화물이 몰리면서, 동부지역의 병목현상이 발생했지만, 카자흐스탄과 몽골을 통과하는 대외무역 화물들이 러시아 동부지역을 통해 운송되고 있었던 탓에 체증이 더욱 심화되었음
- 페트로프 고문은 이와 같은 병목현상을 완화하기 위해 카자흐스탄, 몽골, 중국측 파트너와 일일 수입 컨테이너 화물 통계를 기록하는 등 운송 흐름을 조율하기 위한 노력을 경주하여, 현재는 극동 항만을 이용하는 해운사와 포워더들이 순조롭게 작업을 진행하고 있으며 2022년과 같이 많은 선박이 극동 항만에서 대기하는 상황은 벌어지지 않고 있다고 설명함
- 특히, 페트로프 부국장은 아조프-흑해 수역 방향으로의 화물 운송량을 주시하고 있다고 언급했는데, 북서방향으로 이루어지는 화물 운송량의 일부가 아조프-흑해 수역 방향을 통해 운송이 이루어지고 있어 현재 아조프-흑해 방향에서 화물 물동량이 크게 증가하고 있기 때문임

예고로프 아르쎀 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(egorov201548131@mail.ru)

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

참고자료

a) https://logirus.ru/news/transport/v_apsolyutnom_vyrazhenii_bolshe_vsego_vneshnetorgovykh_gruzov_primagnitil_severo-zapad.html(2023.05.24. 검색)

러 아톰플롯(Atomflot), 미국 對러 제재 대상 기업목록에 추가

그림. (좌측부터) 아톰플롯사가 보유한 선박 세레브랴нка(Serebryanka), 타이미르(Taimyr), 러시아(Russia)호



자료: <https://thebarentsobserver.com/ru/arktika/2023/05/atomflot-popal-pod-amerikanskije-sankcii>

■ 미국, 러 아톰플롯사 추가 제재 대상 기업으로 선정

- 지난 5월 미국 정부는 러시아 국영 원자력 발전기업인 로사톰(Rosatom)산하 기업이자 러시아 핵추진 쇄빙선 운영 기업인 아톰플롯(Atomflot)을 제재 대상 기업에 새롭게 추가했음
- 미국은 지난 5월 19~21일 동안 일본 히로시마에서 개최된 ‘제48차 G7 정상회의’를 통해 러시아가 우크라이나에 대한 잔인하고 불법적인 전쟁을 끝낼 때까지 러시아에 대한 조치를 계속 취할 것임을 재확인하였으며, 미 국무부가 러시아 침략 전쟁 수행 능력 유지 및 러시아 미래 에너지 수익원과 연루된 러시아 개인 및 기업에 대한 제재 범위를 확대하고자 함
- 특히, 미국은 러시아의 전쟁 추진 능력을 낮추고, 러시아 에너지에 대한 의존도를 줄이며, 국제 금융시스템에 러시아의 접근을 차단하기 위해 강력한 개인·기업 대상 제재를 지속하고자 함

- 그 일환으로 러시아의 미래 에너지원 생산 및 수출 능력을 확장하는 데 영향을 주는 △조선 및 선박 수리, △지질 물리학 탐사, △엔지니어링 소프트웨어 개발, △미래 에너지 개발 및 인프라 개발 등의 산업에 종사하는 러시아 내 18개 기관, 개인 및 단체를 지정하여 이들에 경제적 제재를 가할 예정임
- 모든 제재 대상은 미국의 행정명령(Executive Order)인 ‘러시아 연방정부의 특정 유해 해외 활동과 관련된 재산 제재(E.O. 14024, Blocking Property With Respect To Specified Harmful Foreign Activities of the Government of the Russian Federation)’에 따라 지정됨
- E.O. 14024 행정명령에 따라 취해진 조치의 결과로 미국 내 러시아 국적자 개인이 소유 또는 통제할 수 있는 재산에 대한 모든 재산 및 이익이 차단되며 해당 재산은 양도, 지급, 수출, 인출 또는 기타 방식으로 처리될 수 없음

■ 미국의 추가 제재, 러 북극항로 화물 물동량 증대 계획에 부정적 영향 미칠 수 있어

- 미 정부는 로사톰을 러시아 국영 기관이거나 러 연방 정부를 위해 직·간접적 행위를 시행하는 기업으로서 지정한바, 로사톰 산하 자회사들은 모두 해외 파트너와의 부품 거래 등에 있어 제한이 있을 것으로 보임
- 또한 아톰플롯은 핵 및 방사능 안전 프로젝트 등과 관련하여 지난 30년간 노르웨이, 영국, 미국 및 유럽연합(EU)으로부터 수백만 유로의 지원금을 받아왔으나, 금번 추가 제재 발효로 인해 향후 서방으로부터의 핵·방사능 관련 지원을 받기 더욱 힘들어질 것으로 예상됨
 - 러시아가 서방으로부터 받은 수백만 유로의 지원금은 러시아 콜라반도의 핵 폐기장에서 발생한 사용 후 핵연료 제거를 위해 활용되었던 시설의 인프라 및 장비 개선에 큰 도움이 되어왔음
- 아울러, 최근 몇 년 동안 러시아 정부는 강력한 원자력 추진 쇄빙선 건조에 막대한 예산을 할당하는 등 북극항로로의 쇄빙선 투입 작업에 박차를 가하고 있는바, 이번 아톰플롯을 대상으로한 미국의 제재는 러시아의 북극항로 개발 계획 및 북극항로를 통한 해상 화물 물동량 증대 목표치에 영향을 미칠 것으로 전망됨

박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(yena719@kmi.re.kr/051-797-4763)

참고자료

- [https://www.state.gov/united-states-imposes-additional-sanctions-and-export-controls-on-russia/\(2023.6.7.검색\)](https://www.state.gov/united-states-imposes-additional-sanctions-and-export-controls-on-russia/(2023.6.7.검색))
- [https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2023/05/atomflot-added-us-sanctions-list\(2023.6.7.검색\)](https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2023/05/atomflot-added-us-sanctions-list(2023.6.7.검색))

러시아-이란, 국제남북운송회랑 서쪽 철도 구간 건설 추진

그림1. 이란 라슈트-아스타라 노선 예상도



자료: <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/presidents-officially-open-azerbaijan-iran-rail-link/46216.article>

■ 러시아-이란, 국제남북운송회랑 일부 철도구간 건설 협력 결정

- 러시아와 이란은 5월 18일 그동안 논의되어 왔던 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, 이하 INSTC)의 연결구간인 라슈트-아스타라(Rasht-Astara) 구간 철도 연결 건설 협력에 최종 서명했음
 - INSTC는 러시아, 이란, 인도가 주축이 되어 수로·철도 등을 통해 지역을 연결하는 복합운송로 구축 계획으로, 2000년에 러-이란-인도 간 회랑 건설 관련 3자 협정이 체결됨. 이 회랑 건설 구축 사업은 인도, 이란을 비롯한 페르시아만 국가들의 유럽항 화물운송 흐름을 수에즈 운하를 통한 해상운송 노선이 아닌 러시아를 거치는 육상운송 노선으로 전환하기 위해 마련된 것임
- 해당 협력 계약 체결을 위해 비탈리 사벨리에프(Vitaly Savelyev) 러시아 교통부 장관과 메흐다드 바즈파쉬(Mehrdad Bazrpash) 이란 도로도시개발부 장관이 서명 대표자로 나섰음
- 라슈트-아스타라 구간은 INSTC의 서쪽 구간(러시아-아제르바이잔-이란 경유) 노선이며, 2022년부터 완공 계획이 있었으나 진행이 비교적 더딘 편이었음

- 해당 구간은 이란 내 구간으로서, 지난 2018년 동명의 도시인 아제르바이잔 아스타라-이란 아스타라 간 철도 연결이 성사된 바 있음
- 라이시 이란 대통령은 금번 계약 체결 건과 관련하여 “의심할 여지없이 이란과 러시아의 협력에 있어 중요하고 전략적인 단계”가 되어줄 것이라고 강조하였으며, 푸틴 러시아 대통령 또한 “INSTC는 세계 교통 흐름을 다변화하는 데 도움이 될 것”이라고 언급하였음
- 또한, 푸틴 대통령은 “INSTC를 통해서 이란의 소비자 및 페르시아만 국가와 아프리카를 위해 식품 및 기타 농축산물이 운송될 것”이라고 강조함과 동시에, INSTC의 건설 사업 추진과 관련하여 아제르바이잔과의 협상이 긴밀히 진행 중이라고 설명하는 등 아제르바이잔, 이란 및 러시아의 INSTC 개발 협력에 대한 협정 준비가 빠르게 완료될 것을 희망한다고 언급함
- 세르게이 파블로프(Sergey Pavlov) 러시아 철도청 제1부사장은 INSTC와 관련하여 ‘이란-러시아’, ‘아제르바이잔-러시아-이란’ 간 별도의 2개 협정이 준비 중이라고 밝혔음
- 더불어 파블로프 부사장은 라슈트-아스타라 구간의 경우 러시아와 이란 양측이 건설할 것이지만 INSTC 전 회랑 자체는 아제르바이잔을 포함한 여러 나라를 통과하기 때문에 3자간 협정이 매우 중요하다고 지적했음. 파블로프 부사장에 따르면 ‘라슈트-아스타라’ 구간은 1435mm와 1520mm의 두 가지 궤간을 갖추게 될 것이며, 건설 비용은 16억 달러로 추정됨
- 라슈트-아스타라 구간 건설을 위해 러시아 측은 건설 자금으로 총 16억 유로의 규모의 재정 지원을 결정했으며, 48개월 이내 완공을 목표로 하고 있음
- 동 구간은 총 163km의 길이로 9개의 신규 역사가 건설될 계획인 한편 이란 측은 구간 건설 사업 시작부터 완공까지 총 47억 6천만 달러가 소요될 것으로 예상하고 있음

■ 러시아와 이란 사이에 위치한 아제르바이잔, 경유국으로서의 역할 증대

- 러시아와 이란 모두 서구의 제재를 극복하려는 공동의 이해관계가 있으나 직접적인 국경을 맞대고 있지 않음. 이에 따라 아제르바이잔이 경유국으로서 반사이익을 누릴 가능성이 높아지고 있음
- 아제르바이잔은 현재 경제부문에서 러시아, 이란 양국과 원만한 관계를 유지하고 있어, 아스타라 국경 검문소에는 일일 평균 200대 이상의 트럭이 오가고 있으며, 이란 또한 이를 통해 무역경제 활성화를 도모하고 있음
- 이에 따라 아제르바이잔은 1,450km 규모의 현대화된 철도, 도로운송 및 카스피해 해운을 한곳으로 묶는 종합인프라에 자신감을 드러내고 있음. 실제로 2023년 1분기(1월 1일~3월 28일) 이란 국경 통과 화물 규모는 215만 톤으로, 이는 작년 같은 기간 화물량(116만

톤)보다 약 84% 상승한 수치임. 또한 2022년 아제르바이잔을 영토를 통과하는 전체 화물량은 매년 75% 상승하고 있음

- 뿐만 아니라 많은 전문가들은 지정학적 맥락에서 아제르바이잔은 국경 물동량 상승세를 통해, 이란이 아르메니아 국경철도 복원 및 흑해 진출 계획보다, INSTC 개발을 더 우선순위로 둘 수 있게 될 것이라고 전망하고 있음
- 이외에도 EU-튀르키예-조지아-중앙아시아를 연결하는 트랜스카스피안 회랑 사업과 더불어 어떤 지정학적 위기 상황에서도 운송역량을 유지할 수 있는 대안에도 힘을 기울이고 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

예고로프 아르쎴 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(egorov201548131@mail.ru)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://az.trend.az/azerbaijan/politics/3749742.html>(2023.6.6. 검색)

b) https://logirus.ru/news/infrastructure/v_2025_godu_po_vostochnoy_vetke_mtk_-sever-yug-_zastuchat_kolesa.html(2023.05.24. 검색)

러시아 정부, 외국 선박에 틱시 항구 개방

그림. 북극항로 경로에 위치한 틱시 항구



자료: <https://seanews.ru/en/2023/06/05/en-government-opens-tiksi-port-for-foreign-vessels/>

■ 북극항로의 지속적 개발 추진을 위해 외국 국적 선박에 틱시 항만 개방

- 지난 6월 3일 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 러시아 총리가 서명한 정부령에 따라 사하공화국 북쪽 및 북극항로(NSR) 노선 내에 위치한 틱시(Tiksi) 항만을 외국 국적 선박에 개방할 예정임
- 러시아 정부는 금번 틱시 항만 개방 조치를 통해 △틱시 지역을 중요한 북극해 환적 중심지로 개발하고, △북극항로의 지속적인 개발을 추진하고자 함. 특히, 외국 국적 정기 유람선 운항 제안이 가능해 북극항로를 통한 관광업 발전에 기여할 수 있을 것으로 기대됨
- 관련 정부령에 서명한 미슈스틴 총리는 북극항로가 외부의 제재 압력에 직면했을 때 특히 중요한 역할을 하며 북극항로를 따라 여러 화물 허브를 확보하는 작업이 매우 중요하다고 강조하였는데,
- 썩크탱크인 북극연구소(The Arctic Institute)의 예카테리나 유리포바(Ekaterina Uryupova) 선임 연구원은 그 같은 미슈스틴 총리의 말에 동의하며, 이번 틱시 항만의 개방은 러시아

정부가 지난 2022년 8월 1일 승인한 ‘2035 북극항로 개발 계획’의 일부로 진행될 것이라 강조함

- 또한 전문가는, 틱시는 유럽과 아시아의 중간 지점에 위치하여 이상적인 경유지이자 선박 운항 경로를 재정비할 수 있는 지점인바, 북극항로 개발 계획에 아태국가들을 적극적으로 인입시키는 것이 러시아 정부의 최우선 순위일 것이라고 전망함

■ 틱시 항만 개방 결정, 인근 나이바 지역 심해 항만 개발 투자에 중요한 역할

- 틱시 항만을 개방하기로 한 것은 틱시를 기준으로 북동쪽에 위치한 나이바(Nayba)지역 인근의 심해항만 건설을 위한 투자사업 착수 여건 조성에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대됨
 - 나이바의 심해항 개발 프로젝트는 북극항로와 레나(Lena) 강 및 시베리아횡단 철도(TSR)를 아시아로 연결하는 국제운송망 프로젝트의 일부로 볼 수 있음. 러시아 국영 원자력 기업인 로사톰(Rosatom)도 이 프로젝트에 참여하고 있으며 신규 심해항은 최대 10m흘수의 선박이 입항할 수 있도록 설계되었음
- 해당 심해항 프로젝트는 새로운 항만 터미널 인프라 구축은 물론 북극지역의 일자리 창출에도 기여할 뿐만 아니라 북극항로 전반의 개발에 도움이 될 것으로 예상됨

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

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

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/arctic-port-tiksi-opens-foreign-vessels-spur-investments-along-nsr>(2023.6.8. 검색)
- b) <https://seanews.ru/en/2023/06/05/en-government-opens-tiksi-port-for-foreign-vessels/>(2023.6.8. 검색)
- c) <http://government.ru/news/48648/>(2023.06.08. 검색)

러시아 정부, 북극항로 개발을 위한 전략회의 개최

그림. 러시아 정부의 북극항로 개발을 위한 전략회의 진행 중 미하일 미슈스틴 총리 발언 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/103079/>

■ 러시아 연방 정부에서 북극항로 개발에 관련 전략적 세션 개최¹⁾

- 지난 6월 6일 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 러시아 총리 주재 하에 북극항로 개발을 위한 전략회의가 개최되었음
- 회의에 참석한 미슈스틴 총리는 작년 8월 ‘2035 북극항로 개발 계획’이 승인된 이래 현재까지 북극권 지역에서 새로운 경제가 형성되고 있으며, 개발 계획에 포함된 사업들인 △50여 척의 쇄빙선 건조, △항구와 터미널 인프라 구축, △재난구조 센터 조성, △인공위성 배치 등의 구현을 위해 향후 13년 간 2조 루블에 이르는 금액을 투자할 예정이고, 전체 금액 중 1/3인 6천억 루블은 러시아 연방 예산을 통해 지원될 예정이라고 설명함

■ ‘2035 북극항로 개발 계획’ 이행 결과 보고

- 또한, 미슈스틴 총리는 회의 중 발언을 통해 현재 여러 프로젝트가 이미 구현되었다고 밝혔음: ① 선박의 북극항로 향해 효율성과 안전성을 높이는 관리 시스템 구축의 일환으로 북극 전용 레이더 탐사 위성이 보스토치니(Vostochny) 우주기지에서 발사되었으며, ② 세계 최

대 원자력 쇄빙선 아르кти카(Arktika)를 포함한 3척의 원자력 추진 쇄빙선이 진수되었을 뿐만 아니라, ③ 러시아 오비(the Gulf of Ob)만에 위치한 우트레니(Utrenniy) 터미널이 건설되었고, ④ 2023년 8월 바다 위의 LNG 공장으로 일컬어지는 해상 부유식 액화 설비(FLNG)가 인도될 예정이며, ⑤ 원자력 컨테이너 쇄빙 화물선 세브모푸트(Sevmorput)를 포함한 선박이 러시아 북서부와 극동 간 정기 운항을 시작하는 등 다양한 사업이 추진 완료 혹은 추진 예정에 있음

- 뿐만 아니라, 미슈스틴 총리의 발언에 따르면 극동 지역의 화물 집중 현상 해소를 목적으로 극북 지역의 공급망 인프라를 확장하고, 비용 측면에서 효율성이 높은 북극권 내 화물기지를 확보하기 위해 주요 러시아 국내 기업들과 6개의 협정을 체결하기도 함
- 협정 내용에 따라 △보스톡 오일(Vostok Oil), △노바텍(Novatek), △가즈프롬 네프트(Gazprom Neft), △노릴스크 니켈(Norilsk Nickel), △세베르나야 즈베즈다(Severnaya Zvezda), △바임스카야(Baimskaya)사와 같이 북극권 산업 시장에서 선도적 활동을 하고 있는 기업들은 향후 몇 년 간 북극권으로의 화물 운송량을 1억 9,000만 톤 이상 증대할 계획임
- 해당 협정을 기반으로 한 북극권 물류 개발 프로젝트 등을 통해 세수 약 20조 루블 이상이 보장될 것으로 예상됨

■ 향후 북극항로 개발 계획 추진 방향성 제시

- 아울러, 미슈스틴 총리는 푸틴 대통령이 언급한 발언을 인용하며 해외 파트너국가들이 러시아와의 협력 관계를 강화하려는 의지가 있는 것으로 파악될 뿐만 아니라 북극항로 개발 관련 협력에 큰 관심을 두고 있음을 강조함
- 특히, 미슈스틴 총리에 따르면, 중국 및 동남아시아발(發)~유럽 향만향(向) 노선으로서는 북극항로가 가장 짧은 길이의 해상 노선이므로, 이를 인지하고 있는 인도 기업들이 북극항로 개발을 주시하고 있음
- 미슈스틴 총리는 아시아 국가들과의 북극항로 개발 협력을 공동으로 추진하기 위해서는 △기존 서부지역을 중심으로 조성된 화물 운송 인프라를 동부 지역으로 전환 혹은 재설비할 필요가 있으며, △내빙선 및 일반건 건조는 물론, △북극항로를 통과하는 선박을 위한 포괄적인 쇄빙 지원을 제공하며, △북극항로와 이어질 수 있는 북극항로 수역 외에 위치한 항만 개발에 대한 조치를 마련해야 함을 강조함

예고로프 아르쎴 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(egorov201548131@mail.ru)

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

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

참고자료

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/103079/>(2023.06.06. 검색)
- b) <https://en.portnews.ru/news/348485/>(2023.06.08. 검색)



주요 통계



표. 2023년 4월 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 | 13.6 | 9.5% | 7 | 3% | 20.6 | 7.1% |
| 북극해 | 2.4 | 32.3% | 6 | -5.2% | 8.4 | 3.4% |
| 발트해 | 10.8 | 17.9% | 12.1 | 1.8% | 22.9 | 8% |
| 아조프-흑해 | 13.9 | 35.7% | 14 | 11.7% | 27.9 | 22% |
| 카스피해 | 0.3 | 63.9% | 0.2 | 0.7% | 0.5 | 28.7% |
| 합계 | 41 | 21% | 39.3 | 4% | 80.3 | 11.6% |

* 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 2023년 4월 기준

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/345826/\(2023.06.02. 검색\)](https://portnews.ru/news/345826/(2023.06.02. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/347266/\(2023.06.02. 검색\)](https://portnews.ru/news/347266/(2023.06.02. 검색))

표. 2020년~2023년 4월 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 | 701,650.4 |
| | 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 | -2.6 |
| | 전월 대비 증감률(%) | -23 | -1.2 | 12.5 | -6.2 | 9.0 | 7.3 | 9.3 | 1.5 | -3.2 | -0.6 | -3.1 | 0.3 |
| | 2023년 | 591,136.7 | 596,011.8 | 643,208.6 | 609,746.9 | | | | | | | | |
| | 전년 대비 증감률(%) | 6.4 | 8.2 | 4.4 | 5.3 | | | | | | | | |
| | 전월 대비 증감률(%) | -16.2 | 0.8 | 7.9 | -5.2 | | | | | | | | |
| 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 | 310,666.9 | 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 | 340,599.2 |
| | 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 | -1.8 |
| | 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 | 1.5 |
| | 2023년 | 322,870.2 | 318,319.0 | 343,079.2 | 319,028.1 | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 전년 대비 증감률(%) | 3.9 | 6.1 | 2.9 | 1.2 | | | | | | | | |
| | 전월 대비 증감률(%) | -6.2 | -1.4 | 7.8 | -7 | | | | | | | | |
| 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 | 239,100.8 |
| | 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 | -0.6 |
| | 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 | -2.3 |
| | 2023년 | 220,706.2 | 228,025.1 | 249,795.6 | 233,479.9 | | | | | | | | |
| | 전년 대비 증감률(%) | 6.9 | 10.6 | 7.6 | 2.2 | | | | | | | | |
| | 전월 대비 증감률(%) | -9.1 | 3.3 | 9.5 | -6.5 | | | | | | | | |

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

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.06.02. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.06.02. 검색))

표. 2020년~2023년 4월 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 | 103,718.1 | 102,916.1 |
| | | 2023 | 99,413.9 | 97,521.0 | 109,358.0 | 105,806.7 | | | | | | | | |
| 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 | 494,298.1 | 492,320.9 |
| | | 2023 | 385,139.3 | 404,606.7 | 435,673.3 | 411,477.9 | | | | | | | | |
| | 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 | 130,292.5 | 131,269.7 |
| | | 2023 | 116,872.8 | 126,913.9 | 135,543.9 | 120,759.1 | | | | | | | | |
| 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 | 1,726.5 | 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 | 2,874.4 |
| | | 2023 | 2,725.7 | 2,211.6 | 2,784.6 | 2,799.4 | | | | | | | | |
| 내륙수운* | | 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 | 3,623.2 | 11,621.2 | 15,388.0 | 17,110.4 | 16,668.7 | 15,747.3 | 13,405.1 | 7,898.6 | 1,971.1 |
| | | 2023 | 1,661.9 | 1,344.4 | 2,071.5 | 4,078.9 | | | | | | | | |
| 항공** | | 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 | 42.1 | 45.3 | 51.1 |
| | | 2023 | 31.9 | 34.2 | 37.6 | 35.8 | | | | | | | | |
| 파이프 라인*** | 합계 | 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 | 90,951.5 | 10,1498.4 |
| | | 2023 | 102,164.0 | 90,293.9 | 93,283.6 | 85,548.2 | | | | | | | | |
| | PNG^{a)} | 2020 | 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 |
| | | 2021 | 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 |
| | | 2022 | 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 | - |
| | | 2023 | 49,732.7 | 44,611.8 | - | - | | | | | | | | |
| | 송유관^{b)} | 2020 | 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 |
| | | 2021 | 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 |
| | | 2022 | 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 | - |
| | | 2023 | 47,881.1 | 42,059.8 | - | - | | | | | | | | |
| | 석유 | 2020 | 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 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 제품 파이프 라인 ^{a)} | 2021 | 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 |
| | 2022 | 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 | - |
| | 2023 | 4,660.2 | 3,622.3 | - | - | | | | | | | | |

* 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\(2023.06.02. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.06.02. 검색))