

KMI 북방물류리포트

VOL.269
JUN 23 2023

발간년월 2023년 6월 23일(통권 제269호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
 발행인 김중덕 총괄·감수 김엄지 담당 유지원 발행처 한국해양수산개발원
 자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 대러경제 제재 지속에도 증가하는 러시아 무역량
	중·서부	- 러 트랜스컨테이너社, 리드타임 단축을 위한 세관 절차 개편 제안 - 조지아, 유럽의 물류 허브국으로 영향력 확대 방안 모색
	북극	- 한·러, 북극항로 통과 LNG 선박 건조 사업 추진을 위해 노력 - 로사톰·DP월드, 유라시아~북극항로 물류 활성화를 위한 협약 체결
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



대러경제 제재 지속에도 증가하는 러시아 무역량

그림. 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 러시아 총리의 중국 베이징 방문 모습



자료: 독일 공영매체 DW(2023년 5월 27일 자)

■ 터키, 러시아 무역의 '생명선'

- 미국의 대서양 위원회 보고서(The Atlantic Council report)에 따르면, 북대서양조약기구(NATO)의 회원국인 터키는 러·우 전쟁 이후 러시아와의 교역량이 93% 증가하면서 러시아 경제에 중요한 생명줄 역할을 하고 있음
- 특히 터키는 전자제품과 화학품 등 무기에 사용될 수 있는 직접 회로, 반도체 같은 민감한 물질을 러시아에 판매하고 있다는 것이 이번 보고서에서 밝혀짐
- 러·우 전쟁 직후에는 터키산 전자기계의 대러 수출이 감소했으나, 이후 회복되어 러·우 전쟁 이전 평균 무역량을 훌쩍 뛰어넘는 수준에 도달하는 등 2022년 3월부터 2023년 3월까지 85%의 성장률을 기록함
- 지난 3월, 터키는 유럽연합(EU)과 제재 품목에 포함되거나 수출 통제 대상이 되는 상품을 러시아로 선적하거나 운송하지 않겠다고 약속했음에도 불구하고, 2023년 2월 최악의 지진을 겪은 후 터키경제가 재건되면서 러시아와의 무역량은 증가하는 추세를 보임

■ 중국·인도와 러시아의 무역

- 중국과 러시아간의 무역액 또한 코로나-19(COVID-19) 발생 시기 이래 지난 5년간 연평균 23% 비율로 증가했으며, 인도와 러시아와의 교역량은 2021년 이후 250% 급증하여 러시아 교역 상대국 중 가장 큰 증가 폭을 기록하였음
- 또한, 로이터 통신에 따르면 중국과 인도는 지난 5월 한 달 동안 약 1억 1천만 배럴의 러시아 원유를 수입하는 등 러시아산 에너지 자원 수입을 지속하고 있는 추세이며, 대서양 위원회 보고서 공동 저자인 그레이엄(Niels Graham)에 따르면 인도와 그리스의 경우 시장 가격보다 낮은 매우 값싼 러시아 석유를 대량 수입한바, 이것이 러시아와의 양자 대외무역량 증가 원인으로 작용하였음
- 지난 5월 20일 미하일 미슈스틴 러시아 총리는 중국 베이징을 방문해 시진핑 중국 국가주석과 리창(Li Qiang) 총리와 회담하고, 국제 무대의 난기류 속에서 양국 간 다양한 분야의 경제, 무역, 투자 협력 수준을 더 높이겠다며 △중국 농산물 수출협정, △스포츠 협력 협정 양해각서 등에 서명한 바 있음
- 더불어 CNN 보도에 따르면 중국 해관총서의 데이터를 분석했을 때 중국과 러시아의 양자 무역은 2023년에 가장 많이 증가할 것으로 예측되고 있는 상황임
- 그러나, 대서양 위원회 보고서 내용에 따르면, 중국은 분명히 러시아와의 친밀한 관계를 유지하며 무역량을 전반적으로 늘리고 있는 것은 사실이지만, 서방이 중국에 대해 보복하는 것을 두려워해 러시아와의 무역에 자제하는 모습을 동시에 보이는 등 이중적인 모습을 보이고 있는 것으로 분석되고 있음
- 중국의 러시아에 대한 ‘자제’와 ‘협력’의 이중적 태도는 경제적 국가이익을 최대로 끌어올리면서 서방 세계의 시선을 의식하는 일종의 모순적인 ‘이중트랙의 접근법’으로 이해할 수 있음

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a)<https://www.voanews.com/a/russian-trade-rises-despite-sanctions-as-nato-member-turkey-offers-critical-lifeline-/7128651.html>(2023.6.14. 검색)
- b)<https://edition.cnn.com/2023/06/07/business/china-russia-trade-increase-intl/index.html>(2023.6.14. 검색)
- c)<https://www.dw.com/en/china-and-russia-double-down-on-bilateral-relations/a-65752572>(2023.6.14. 검색)

러 트랜스컨테이너社, 리드타임 단축을 위한 세관 절차 개편 제안

그림. 상트페테르부르크 국제경제포럼에 참석한 러시아 트랜스컨테이너社 마르코프 제1부사장



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/103297/>

■ 트랜스컨테이너社 마르코프 제1부사장, 화물 통관 시스템 개선 필요성 촉구하고 나서

- 러시아 최대 철도 물류 기업인 트랜스컨테이너社(社)의 빅토르 마르코프(Viktor Markov) 제1부사장은 지난 6월 14~17일 러시아의 상트페테르부르크에서 개최된 ‘제26회 상트페테르부르크 국제경제 포럼(St. Petersburg International Economic Forum, SPIEF)’에 참석하여 신속한 화물 운송을 위한 세관 절차 간소화, 국경 검문소 화물 통과 처리량 증대를 위한 조치가 시급한 상황임을 강조하는 발표를 진행함
- 또한, 마르코프 부사장은 2023년 1~5월 러시아 수입 화물이 작년 동기 대비 54% 증가하는 등, 러시아 컨테이너 운송량 증대의 주요 동력이 되어주고 있음을 강조하며, 이와 같은 성장세를 이어가기 위해서는 관세 부문에서 여러 추가 조치가 필요하다고 지적함

■ 러 컨테이너 화물 운송량 증대를 위해 통관 검사 간소화, 공컨테이너 활용 순환 구조 정착 등 시급

- 마르코프 부사장이 언급한 문제 해결방안은 다음과 같음 : 가장 먼저, 화물 환적 절차에 따른

화물 검역을 통과 지점에서 진행하는 것이 아닌, 도착지점에서 진행하는 방식으로 변경되어야 한다고 설명함

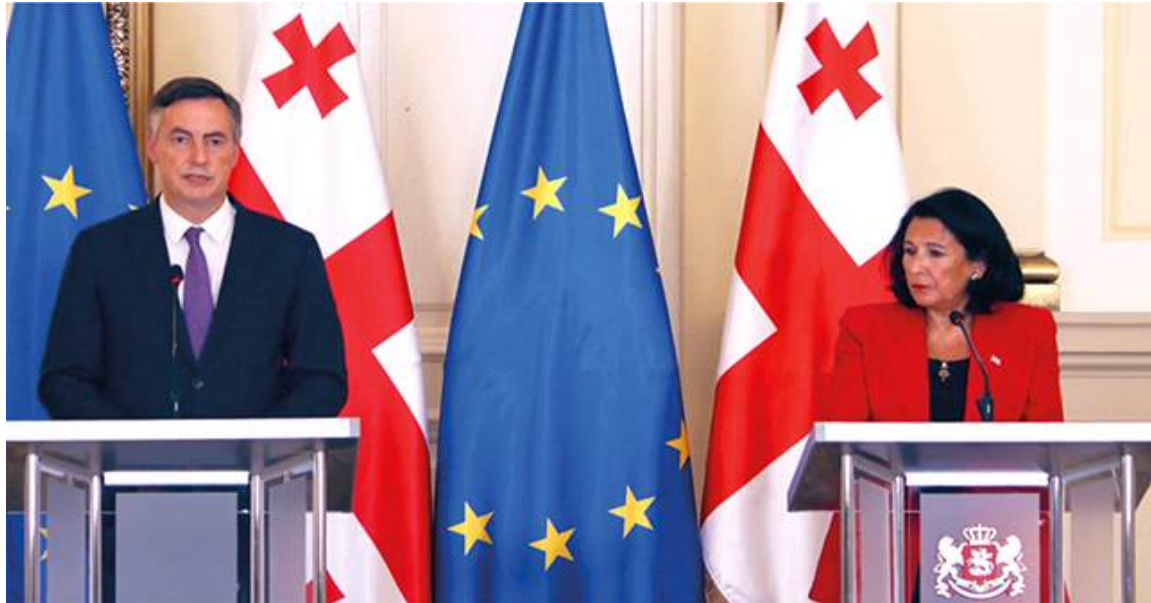
- 마르코프 부사장에 따르면 러시아 최대 국경 통관 지점인 자바이칼스크(Zabaikalsk) 검문소에서 도착 지점에서 단 한 번 검역 절차를 밟는 것을 추진함에 따라 2021년 1,350건에서 2022년 985건으로 상당한 수준의 통관 검사 감소 현상을 경험할 수 있었다며, 이와 같은 시스템을 다른 철송 화물 통관지점에도 확대할 필요가 있다고 언급했음
 - 특히, 나우시키(Naushki), 그로데코보(Grodekovo), 카미쇼바야(Kamyshevaya)역의 적용을 제안함
- 두 번째로, 마르코프 부사장은 컨테이너 선사들로부터 상품 및 화물을 압류할 시 화물을 제외한 ‘공’권을 사용해야 할 필요가 있음을 강조함
- 러시아 세관 당국은 압류된 물품을 대부분 컨테이너에 적재된 채로 보관하게 되어, 결과적으로 컨테이너 박스는 물품과 함께 사용되지 않게 됨
 - 예를 들면, 2020년 말 보르시노(Vorsino)역에서 트랜스컨테이너사의 물품과 함께 270개의 컨테이너가 압류되었으나, 오늘날까지 약 3년동안 물품은 컨테이너와 함께 방치되고 있어 선사 입장에서는 재사용이 가능한 ‘공’컨마저 사용할 수 없는 비합리적인 상황에 처하게 됨
- 마르코프 부사장은 컨테이너가 압류된 물품들과 무방하게 다시 선사에게 돌아갈 수 있도록 하거나, 이와 관련한 러시아 관세법 제379조를 수정하는 방안을 고려해야 한다고 강조함
- 마지막으로, 부사장은 통관 절차를 마친 화물의 화물 통관 신고서에 명시된 화물 정보를 수정할 수 있도록 서비스를 제공해야 한다고 언급함
- 부사장의 정보에 따르면, 정보 수정이 불가능한 상황으로 인해 화물 최종 목적지 등의 변경이 허락되지 않아 컨테이너를 실은 화물철도 자체가 버려지는 문제가 발생하고 있는데, 2022년에는 이러한 이유로 모스크바 철도 교차점에서 유휴 컨테이너 1,403개가 발생하는 등 웃지 못할 상황이 벌어지기도 했음

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

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

조지아, 유럽의 물류 허브국으로 영향력 확대 방안 모색

그림. 맥알리스터 유럽의회 외교위원장과 주라비쉬빌리 조지아 대통령(2022년 촬영)



자료: <https://georgiatoday.ge/georgias-progress-this-week-on-fulfilling-the-eus-12-point-recommendations/>

■ 조지아 정부, EU 가입 후보국 지위 획득을 위한 권고사항 이행과 동시에 물류 경유국으로서의 입지 다지기 들어가

- 텅기즈 프할라제(Tengiz Pkhladze) 전 대통령 자문위원은 자국 BMG(Business Media Georgia) 방송에서 “조지아가 현재 흑해-카스피 해를 잇는 중앙 회랑(The Middle Corridor)로서 그 잠재적 수요가 상당하더라도, EU는 조지아의 가입후보국 자질 평가를 원칙대로 진행할 것”이라고 논했음
- 아울러 프할라제 전 자문위원은 “조지아의 지정학적 입지에 대해 과대평가와 EU 가입에 대한 단순한 열망을 멈추고, EU가 조지아의 가입 승인을 이끌어 낼 수 있는 매력적인 요인들을 제공해야 한다”며, 냉정함을 갖되 비관적으로 상황을 바라보지 말자고 덧붙였다
- 한편 2023년 1분기 조지아의 항만 물동량이 전년보다 17.8%가 상승한 350만 톤을 기록하는 등의 호조세로, 조지아는 경유국으로서의 입지와 EU 가입에 대한 자신감을 보였음

■ 2022년부터 조지아 정부는 EU 가입을 위한 절차를 준비해 오고 있었으며, 올해 말 가입 후보국 지위 획득을 기다리고 있음

- 2022년 유럽의회는 조지아에 EU 가입후보국 자격 획득을 위한 12가지 권고사항을 제시했는데, 주로 정치 및 언론 분야에서의 개혁을 포함하고 있음. 대표적으로 탈 올리가르히(Oligarch)화, 정당정치에서의 양극화(political polarization) 방지, 미디어 환경 개선, 독립적인 사법체제 보장 등이 있음
- 집권 여당인 조지아의 꿈(Georgia's Dream)은 올해 6월 말까지 정당정치 양극화(극단적인 양당제) 방지를 제외한 권고사항을 이행하고 있다며, 양극화 문제는 정치적인 결단이 필요하다고 언급한 바 있음
- 현재 조지아는 올해 여름 말에 있을 중간평가 결과를 기다리고 있으며, 최종 가입 후보국 선정 여부는 올해 말에 있을 예정임. 가입 후보국 지위 결정은 EU 가맹국 27개국의 만장일치가 있어야 함

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- <https://sputnik-georgia.ru/20230613/es-ne-postupitsya-printsipami-radi-tranzitnogo-koridora-cherez-gruziyu-ekspert-278538431.html> (2023.6.20. 검색)
- <https://denizxeber.az/2023/06/01/gurcistan-limanlarina-3931-g%c9%99mi-yan-alib/> (2023.6.20. 검색)

한·러, 북극항로 통과 LNG 선박 건조 사업 추진을 위해 노력

그림. 옥포조선소에 정박된 5척의 Arc7 운반선과
노바텍의 부유식 LNG 저장 플랜트 코라야크
(Korayak)

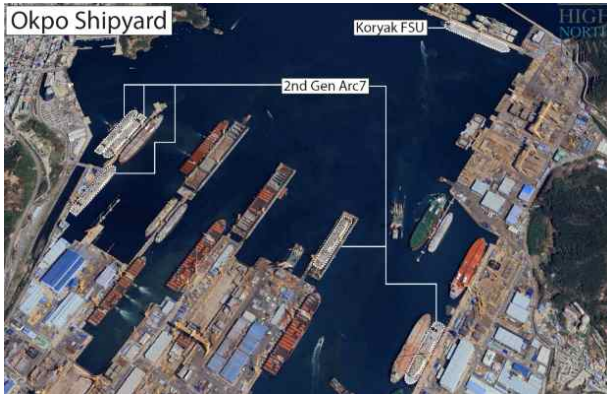


그림. 즈베즈다 조선소에 위치한 Arc7급 LNG 탱커 3척



자료: <https://www.highnorthnews.com/en/two-asian-shipyards-continue-build-lng-tankers-new-russian-arctic-gas-project>

■ 거제 옥포조선소, Arctic LNG-2 프로젝트 관련 러 노바텍과 협업 중

- 빅토르 예브투호프(Viktor Yevtukhov) 산업통상자원부 차관은 지난 6월 14~17일 러시아의 상트페테르부르크에서 개최된 ‘제26회 상트페테르부르크 국제경제 포럼(St. Petersburg International Economic Forum, SPIEF)’에 참석하여 향후 북극항로를 따라 탄화수소를 수송하기 위해서는 70척 이상의 화물선 건조가 필요하며, 그 중 26척은 즈베즈다 조선소(Zvezda Shipbuilding Complex, SSK)에서 건조 예정이라고 발표했다
- 이처럼 현재 러시아 정부는 러시아 북극항로 개발과 북극권에서의 LNG 생산 프로젝트 활성화를 위해 선박 건조 수주량을 대폭 늘리고자 함
- 이와 관련하여, 지난 22년 2월 러시아의 우크라이나 침공 이후 이어지고 있는 서방의 대러제재로 생긴 장애에도 불구하고 채빙 능력을 갖춘 새로운 LNG 운반선 함대가 형성 중에 있다는 사실이 언론사들을 통해 공개됨
- 러시아 에너지 국영기업 노바텍(Novatek)의 Arctic LNG-2 프로젝트를 위한 최소 8척의 아크7(Arc7)등급 LNG 운반선이 러시아 극동지역 즈베즈다(Zvezda) 조선소와 우리나라 거제에 위치한 옥포조선소에 정박된 모습이 글로벌 항공기 제작 기업인 에어버스(Airbus) 측 위성에 포착되며 알려진 사실임
- 현재 야말 LNG 프로젝트로 생산된 LNG 운반을 위해 Arc7 LNG 운반선 15척이 북극항로를 통과 중이며, 노바텍은 Arctic LNG-2용 LNG 탱커 수를 두 배로 증대할 예정임

■ 한-러간 LNG선 공동 건조 또한 논의 끝에 지속 예정

- 현재 쇠빙 LNG 운반선 건조의 경우 대러제재 문제로 지연되고 있으나, 즈베즈다 조선소와 한국 조선소 간 5척의 선박 건조를 완료할 것으로 최종 합의된 것으로 알려짐
- 노바텍사(社)는 2020년 대우조선해양(DSME), 삼성중공업(SHI), 극동지역 러시아 조선소 즈베즈다(Zvezda) 등과 다수 선박 건조 수주 계약을 체결한 바 있으며, 초기 계약에 따르면 노바텍을 위해 북극 LNG선 15척을 한-러 업체간 공동 건조할 계획이었음
- 그러나, 대러제재가 가해진 후 대우조선해양은 러시아 국영선사인 소브콤플로트(Sovcomflot)와의 선박 3척 건조에 대한 수주 계약을 해지하는 등 한국 측 조선 기업은 15척 중 10척 선박 건조 계약을 포기하기로 한바, 현재 불발된 한-러 선박 건조 계약 건의 경우 중국 회사들과 논의 중임
- 대우조선해양에 따르면 2020년 계약체결 당시 예상한 일정보다 몇 달 정도 늦어지긴 했으나 2023년 말까지 3척의 선박이 준비될 예정이라고 함
- 그러나, 2022년 발생한 국제적 대러경제 제재 이후 LNG 운반선 내부 설비를 완성하는데 중요한 역할을 하는 장치 등을 제조하는 프랑스 엔지니어링 업체 GTT사(社)는 러시아 조선소와의 선박 프로젝트 계약을 해지함
- 또한, 독일의 상용차 및 선박용 엔진 제조업체 만(MAN)과 육·해상 발전 관련 장비 생산 업체인 핀란드의 바르질라(Wärtsilä)의 경우에도 선박 전기 추진 시스템 장치인 아지포드(Azipod)와 같은 제품을 즈베즈다 조선소를 포함한 러시아 전지역에 공급하는 것을 중단하는 등 대러제재가 러시아 정부의 선박 건조 계획에 미치는 영향이 지대한 상황임

■ 러시아, 북극항로 화물 수송 성장을 위한 추가 LNG선 건조에 총력을 다할 예정^{a)}

- 서방 및 EU의 대러제재의 압박 수위가 올라가는 상황임에도 불구하고, 러시아 정부의 북극항로 개발 의지는 꺾이지 않고 있음
- 특히, 즈베즈다 조선소는 2022년 제재 발효 당시 Arc7급 LNG 운반선 3척을 약 50% 완성되었고, 현재 시점에서는 모두 완성된 것으로 파악됨. 즉, 대러제재 이후 건조 작업이 지연되었으나, 중단하지는 않았던 것으로 판단됨
- 상트페테르부르크 국제경제 포럼에 참석한 예브투호프 차관의 발언에 따르면, 노바텍의 에너지 프로젝트 이행을 위해 최소 30척의 LNG 운반선 추가 건조가 필요하며, 러시아 국내 및 러시아의 우호국으로부터 선박 장비를 제공받아 크릴로프 센터(Krylov Center), 원자로 설비 제조 등을 담당하는 로사톰(Rosatom) 자회사인 아톰에네르고마시

(Atomenergomash), 로즈네프트(Rosneft) 그룹 등이 자체 에너지 프로젝트 수행을 위해 작업을 이어가는 중임

- 예브투호프 차관은 북극항로의 화물 물동량을 증가시키기 위해서는 강력한 쇄빙선 함대가 조성되어야 함을 강조하며, 쇄빙선 함대에는 현재 러시아 정부가 추진 중인 프로젝트 22220에 포함되는 원자력 추진 선박 9척, 프로젝트 ‘리더(Leader)’로부터 1척, 디젤 전기 선박 로스네프티예프스키(Rosneftevsky) 4척을 포함한 총 14척으로 구성될 계획임

박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

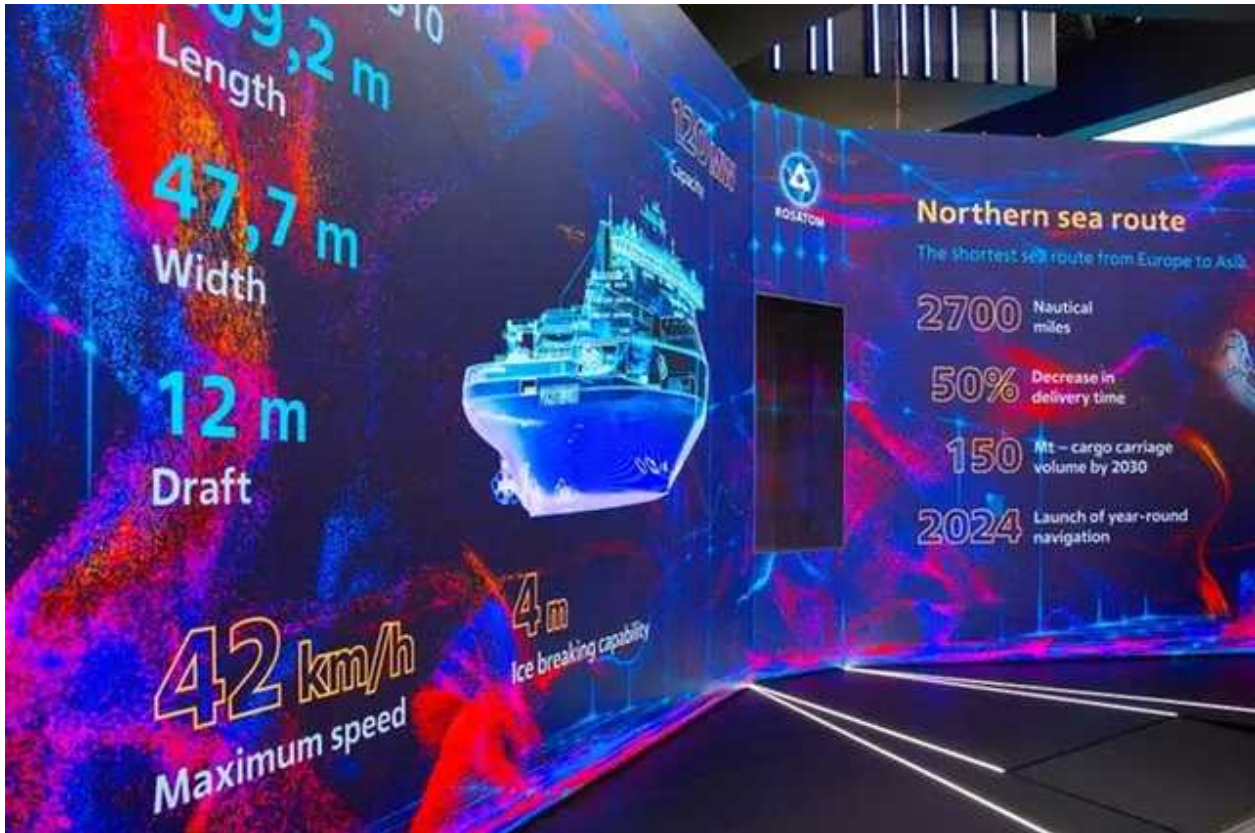
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/two-asian-shipyards-continue-build-lng-tankers-new-russian-arctic-gas-project>(2023.6.12. 검색)
- b) <https://morvesti.ru/news/1679/103263/>(2023.6.23. 검색)

로사톰·DP월드, 유라시아~북극항로 물류 활성화를 위한 협약 체결

그림. 상트페테르부르크 국제경제포럼(SPIFIF)의 로사톰 부스 내 북극항로 관련 인포그래픽 영상 상영 모습



자료: <https://www.zawya.com/en/projects/construction/dp-world-ceo-says-northern-sea-route-offers-huge-economic-potential-oobet2ia>

■ 로사톰-DP World, 북극항로를 통한 물류 및 컨테이너 운송 개발 협약 체결

- 러시아 국영 원자력 기업 로사톰(Rosatom)과 아랍에미리트 두바이에 본사를 둔 글로벌 항만 운영사인 DP 월드(DP World)가 아시아와 유럽을 연결하는 잠재적 무역로인 북극항로(NSR)를 통한 유라시아 물류 및 컨테이너 운송 개발에 협력하기로 합의했음
- 서명식은 지난주 상트페테르부르크 국제경제포럼(St. Petersburg International Economic Forum, SPIEF)의 부대행사로 진행되었는데, 로사톰은 해당 협약 체결 결과가 북극항로를 통과하는 컨테이너 화물 운송 경로를 구축하는데 매우 중요한 영향을 미친다고 언급함
- 알렉세이 리하초프(Alexei Likhachev) 로사톰 회장은 전 세계적으로 무역량이 매년 성장하고 있음에 따라, 글로벌 공급망의 지속 가능성을 보장하기 위해 효율적이고 안전하며 보다 잘 확립된 대체 화물 운송 경로가 필요하다고 언급했고, 북극항로가 이를 충족할 경로 중 하나이며 로사톰과 DP월드의 전략적 협력은 북극항로의 운송 잠재력 개발에 기여할 것이라고 밝혔음

- SPIEF에 참석한 술탄 아흐메드 빈 술라옴(Sultan Ahmed Bin Sulayem) DP월드 CEO는 금번 로사톰과의 협력과 관련하여, 2020년 수에즈 운하의 봉쇄와 그로 인한 세계 무역 취약성이 하루 90억 달러 가치의 무역을 지체시키고 있다고 언급하며, 안정적인 북극항로 운송 노선 구축 성공을 위해 △운송 진행 시 고객 지원 보장, △북극항로 운송 인프라 개발, △북극항로 이용 고객에게 북극항로 운송 환경 및 조건에 대한 정보 공유 등의 조치가 최우선적으로 이루어져야 함을 강조함
- 특히, 빈 술라옴 CEO는 북극항로를 이용할 시 유럽~아시아 대륙을 잇는 수에즈 운하라는 단 일한 무역로에 의존하는 고객에게 새로운 옵션을 제공하여 세계 무역에 변화를 줄 수 있음은 물론, 북극항로 이용을 위한 선박의 중유 사용 금지 등의 규정을 준수할 시 해양 탄소 배출량을 저감하는데 기여할 수 있어 글로벌 환경문제에도 긍정적 영향을 미칠 수 있다고 설명하였음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- [https://www.zawya.com/en/projects/industry/rosatom-dp-world-pact-to-boost-eurasian-logistics-w5ri269u\(2023.6.23. 검색\)](https://www.zawya.com/en/projects/industry/rosatom-dp-world-pact-to-boost-eurasian-logistics-w5ri269u(2023.6.23. 검색))
- [https://www.zawya.com/en/projects/construction/dp-world-ceo-says-northern-sea-route-of-fers-huge-economic-potential-oobet2ia\(2023.6.23. 검색\)](https://www.zawya.com/en/projects/construction/dp-world-ceo-says-northern-sea-route-of-fers-huge-economic-potential-oobet2ia(2023.6.23. 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 (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	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))