

KMI 북방물류리포트

VOL.275
AUG 11 2023

발간년월 2023년 8월 11일(통권 제275호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 종 덕 **총괄·감수** 김 엄 지 **담당** 유 지 원 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4766 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향	극동	<ul style="list-style-type: none"> - 러 페스코(FESCO), 컨테이너선 루트에 중국 항만 추가 - 러 국방 장관, 평양 공식 방문
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"> - 러시아 남부 항만, 주목할 필요 있어 - 러시아, 암모니아·메탄올 생산량 증대를 통한 수출 활성화 계획 - 아제르바이잔, 중앙아 국가들과 카스피해 해운 협력 확대
	북극	<ul style="list-style-type: none"> - 러시아산 원유, 북극해를 통해 중국으로 유입
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"> - 2023년 1~5월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2020년~2023년 5월 러시아 역내 화물 운송량 - 2020년~2023년 5월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



러 페스코(FESCO), 컨테이너선 루트에 중국 항만 추가

그림. 러시아 물류기업 페스코 컨테이너 선박 전경



자료: <http://www.buyrussia21.com/news/articleView.html?idxno=28129>

■ 러시아 페스코, 중국 해상 컨테이너 운송 노선 확장

- 러시아 국영 선사 페스코(FESCO)는 지난 8월 9일 러시아 국내 언론사 다수를 통해 중국~러시아 해상 컨테이너 운송 노선인 '페스코 중국 익스프레스(FESCO China Express, 이하 FCXP)-3'의 노선 확장과 개발을 위해 중국 산터우(Shantou)항만을 새로운 기착지로 추가하였다고 밝힘
 - FCXP노선은 제3노선 외에도 FCXP-1, FCXP-2 노선이 존재하며, 1노선은 러시아 블라디보스톡 항만~중국 옌텐(Yantian)항 ~난샤(Nansha)항~샤먼(Xiamen)항~블라디보스톡항을 거치는 정기 해상 운송 노선이며, 2노선은 블라디보스톡~ 중국 뚤런(Lianyungang)항~다롄(Dalian)항 ~ 신강(Xingang)항을 거치는 노선임
- 현재 FCXP-3 노선은 러시아 블라디보스톡~중국 산터우항~샤먼항~원저우(Wenzhou)항~닝보(Ningbo)항~상하이(Shanghai)항~한국 부산항~블라디보스톡 항만을 거치는 노선으로, 페

스코사(社) 자사 소유 3개 컨테이너선으로 운영되고 있음

- FCXP-3 노선을 통해 선박이 이동 시 블라디보스톡에서 산터우로의 이동 시간은 5일 가량이며, 산터우에서 블라디보스톡까지의 이동 시간은 13일이고 해당 노선을 통해 주1회 정기 운항됨. 해당 노선을 통한 주요 러시아 수입 화물에는 △직물, △도자기 및 플라스틱 제품, △건설 자재, △장난감 등이며 주요 러시아 수출품은 △폴리프로필렌(PP), △화학 제품, △목재 제품임
- 페스코는 언론에 새로운 기항지 추가 사실을 밝히기 이전인 8월 7일 새로운 FCXP-3 노선을 통해 페스코 선박이 산터우 항만에 최초 기항하였다고 하며, 페스코의 러시아 고객사로부터 수입 수요가 높은 상품들이 대거 생산되는 등 대규모 산업 기반이 갖춰진 중국 광둥성 동부 해안에 산터우시가 위치해 있어 산터우시를 기항지로 추가하였다고 설명함

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

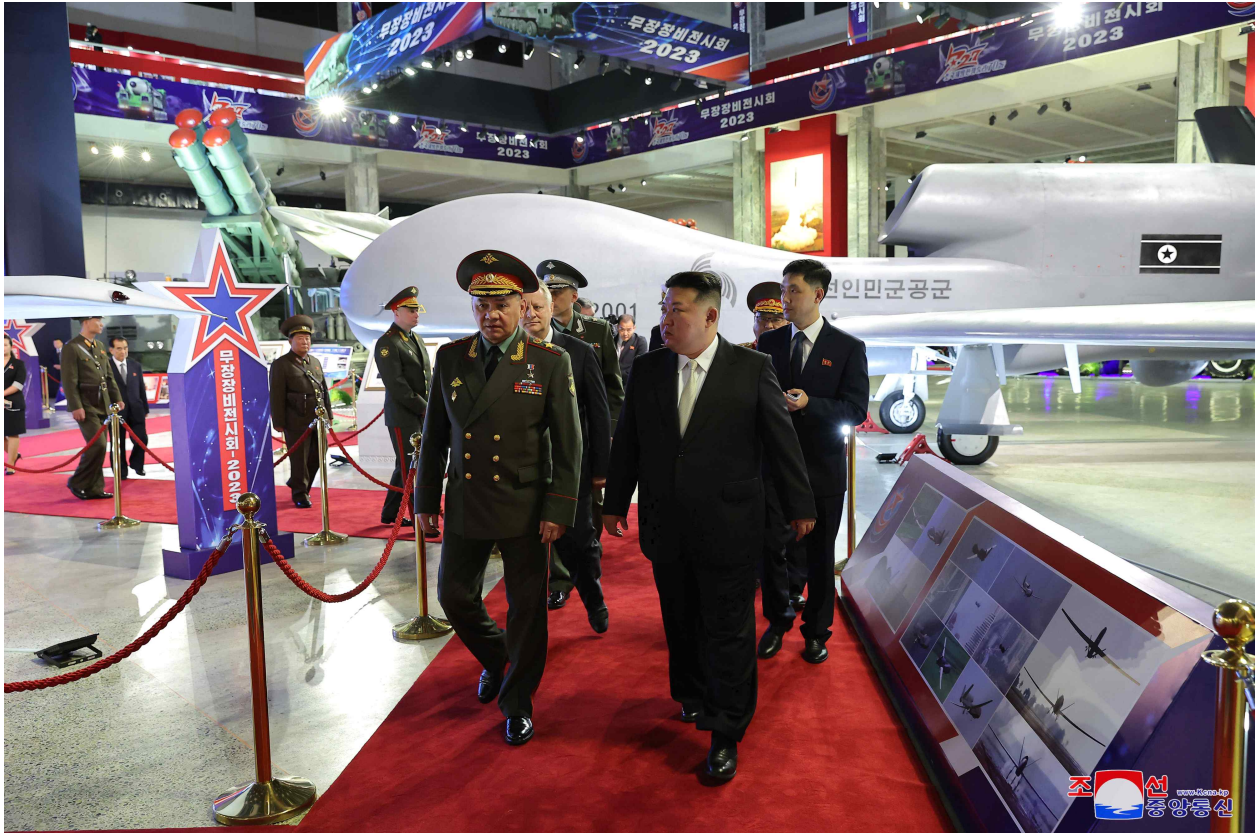
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

예고로프 아르쎈 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(egorov201548131@mail.ru)

러 국방 장관, 평양 공식 방문

그림. 7월 27일 북한 김정은 국무위원장과 러시아 국방장관의 무기 전시회 참관



자료: 조선일보, <https://www.chosun.com/politics/diplomacy-defense/2023/07/28/HIVMVWC3FNB45BNZHEX4RNCHMY/>

■ 정전 협정 70주년 맞아 러시아 국방 장관 평양 방문..북한産 무기 구입을 위한 전략적 방문? ^{a)}

- 지난 7월 25일부터 약 2박 3일간 러시아 세르게이 쇼이구 국방 장관은 북한 정전협정 70주년을 맞아 평양을 방문하여 김정은 국무위원장과 함께 대규모 무기 전시회를 참관함. 그러나 해당 방문 일정을 두고 존 커비(John Francis Kirby) 미 국방부 대변인은 러시아가 북한의 탄약 구입을 모색하고 있는 것으로 보인다고 발표하는 등 우려의 목소리를 냈음
- 김정은 국무위원장은 쇼이구 국방장관에게 전투용 드론과 대륙간 탄도미사일을 선보였으나 군사 분석가들은 이 무기들이 우크라이나전쟁에 사용될 가능성이 매우 낮다고 설명함
- 다만 과거 소련으로부터 무기 및 식량 등의 원조를 받았던 북한이 70년 만에 러시아에 무기를 수출할 가능성이 있는 국가로 변모한 것은 북·러 간 동맹 성격의 변화를 뜻하는 것으로 분석됨
- 한편, 로이터의 보도에 따르면, 북한의 엘리트 해커그룹이 최소 5개월 동안 주요 러시아 미사일 개발업체의 컴퓨터 네트워크에 비밀리에 침입하는 등, 즉 고립된 국가가 중요한 기술을 획

특하기 위해 러시아와 같은 동맹국까지 표적으로 삼는 행태를 보인다고 함

- 북한이 해킹한 것으로 추정되는 러시아의 NP Mashinostroyeniya사(社)는 극초음속 미사일, 위성 기술 및 차세대 탄도무기의 선구 개발 업체로 러시아 우주 프로그램을 위한 위성 제조 업체로 유명한 기업임
- 이러한 해킹 소식이 쇼이구 러시아 국방장관이 평양을 방문한 직후 북·러 간의 관계에 부정적인 영향을 미칠지 귀추가 주목됨

■ 김정은 국무위원장의 연이은 군수공장 시찰, 對러시아 무기 수출과의 연계성 있어보여^{b)}

- 조선중앙통신에 따르면 김정은 국무위원장은 8월 첫째 주, 3일간 무기공장에 대한 현지 지도에 나서 무기 생산 증가를 촉구했다고 보도하여, 특히 김정은 위원장은 엔진의 성능을 높이고 생산능력을 비약적으로 늘리라고 언급했다고 전해짐
- 러시아 및 중국 관리들과 함께 대규모 열병식에 참석한 지 2주도 안 되어 나온 보도에 세계 각 언론사는 북한의 무기 생산 증가가 러시아에 수출하기 위한 것이 아니냐는 관측이 다수인 상황임
- 한편, NK pro 보도에 따르면 위성 이미지 분석 결과, 평안북도 서북쪽 구성 탱크공장이 2022년 10월부터 2023년 6월 말까지 대대적인 리모델링 공사를 마치고, 현대적인 생산기지시설(면적 9.3ha에 12개 이상의 생산건물시설 포함)로 업그레이드되면서 신형 주력 전차(MBT: main battle tank)의 주력 생산기지가 되었다고 하여, 대러 무기 수출을 위한 인프라 개선 및 무기 생산 과정 현대화 가능성을 배제할 수 없게 됨

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

참고자료

- a) <https://www.theguardian.com/world/2023/aug/06/russia-ally-kim-jong-un-demands-more-north-korean-weapons-output> (2023.8.9. 검색)
- b) <https://www.ft.com/content/0485f792-048b-441b-8d1e-6911cbc628f2> (2023.8.9. 검색)
- c) <https://www.reuters.com/technology/north-korean-hackers-breached-top-russian-missile-maker-2023-08-07/> (2023.8.9. 검색)
- d) <https://www.wsj.com/articles/kim-jong-un-spotlights-weapons-amid-u-s-concerns-about-illegal-arms-trade-3375283c> (2023.8.9. 검색)
- e) <https://www.nknews.org/pro/north-korean-modernizes-major-tank-plant-paving-way-for-mass-production/> (2023.8.9. 검색)
- f) <https://edition.cnn.com/videos/world/2023/08/08/exp-tsr-todd-kim-jong-un-shows-off-weapons-manufacturing.cnn> (2023.8.9. 검색)

러시아 남부 항만, 주목할 필요 있어

그림. 노보로시스크 항만 내 누텡(Nutep) 컨테이너 터미널의 전경



자료: <https://portnews.ru/comments/3389/>

■ 러 남부 수역 항만, 곡물·석탄·비료 화물 해상 운송에서 중요한 역할 차지해

- 러시아 흑해(Black sea) 및 아조프해(Sea of Azov)를 포함한 남부 수역에 위치한 항만들은 2023년 상반기 기준 다른 수역의 항만들과 비교했을 때 가장 큰 물동량 상승률을 보였으며, 특히 러시아 내 전체 해상 물동량에서 가장 큰 비중을 차지함
 - 러시아의 남부 수역 항만은 대다수 아조프-흑해 연안에 걸쳐 있는데, 대표적인 항만에는 △노보로시스크(Novorossiysk), △타간로그(Taganrog), △카프카즈(Kavkaz), △타만(Taman), △에이스크(Eysk), △템류크(Temryuk), △투압세(Tuapse), △소치(Sochi) 등이 있음
- (곡물 화물) 남부 항만들은 러시아중 가장 많은 곡물을 처리하는 항만이며, 타 수역 항만 대비 아조프-흑해 지역의 남부 항만들은 대용량 화물 처리가 가능한 곡물 터미널을 통해 러시아 내 곡물 운송량의 90%를 처리하고 있음
- 아조프-흑해 지역의 남부 항만의 경우, 상반기 해상 곡물 운송량이 3,060만 톤으로 전년 동기 대비 2.3배 성장세를 보이는 등 카스피해 항만에 비해 월등히 증가했음
- 특히, 러시아의 곡물 수출량은 2022년 4,520만 톤을 기록했고 2024~2025년에는 6,000만 톤에 이를 것으로 예상되는 바, 곡물 화물 처리가 가능한 남부 수역 항만의 중요성은 더욱 커질

예정임

- (석탄 화물) 남부 항만은 2022년 최대 22만 톤의 석탄을 처리할 수 있는 타만(Taman)항만의 석탄 터미널의 운영 개시로 인해 석탄 화물 운송량이 약 20% 증가함
 - 2023년 상반기 석탄 가격이 2021년 수준으로 급락해, 북서부 항만을 통한 석탄 운송 물류비가 감소하자 남부 항만 뿐만 아니라 북서부 항만을 통해 석탄 화물 처리가 이루어지며 전년 동기 대비 약 13% 적은 석탄 화물 처리량을 기록했음
 - 그러나, 남부 항만에 설치된 심해 석탄 터미널의 활용도가 높으므로 여전히 석탄 수출에 있어 유망한 지역으로 평가받고 있음
- (비료 화물) 비료 화물 전용 터미널은 대다수 발트해 인근 항만에 있으나, 아시아 및 아프리카로 비료를 수출할 시에는 발트해를 거치는 것보다 남부 항만을 거치는 것이 운송 시간 절감 편익이 상대적으로 크기 때문에 남부 항만이 활용되고 있음
 - 2023년 상반기 기준 남부 항만은 전년 대비 1.7배 증가한 240만 톤의 비료 화물 물동량을 기록함

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

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

러시아, 암모니아·메탄올 생산량 증대를 통한 수출 활성화 계획

그림. 우스트-루가 항만 전경



자료: <https://www.offshore-energy.biz/russias-gazprom-signs-ust-luga-lng-deals/>

■ 러시아, 2030년까지 암모니아 생산량 30%, 메탄올 180% 확대 예정

- 러시아 국무총리실 산하 러시아 연방정부 분석 센터(Analytical Center for the Government of the Russian Federation)의 연료 및 에너지 분야 부서는 현재까지 러시아에서는 12개의 신규 가스 화학 생산 시설 건설 계획이 발표되었고, 해당 프로젝트들이 실질적으로 이행될 경우, 암모니아 생산량은 30% 이상, 메탄올은 2022년 생산량 기준 2030년까지 약 180% 증가할 것이라고 언급함
- 또한, 연방정부 분석센터 측의 전망치에 따르면, 2025년까지 러시아 기업들은 약 2,200만 톤의 암모니아를 생산할 것이며 암모니아 및 암모니아 가공 제품 수출량은 1,500만 톤을 초과할 것으로 예상됨
- 향후 2년 내로 러시아 국내 시장의 수요 증가로 인해 2020년 기준 540만 톤 생산되던 암모니아 생산량은 2025년까지 660만 톤으로 증대될 것으로 예상됨
- 또한, 암모니아 가공품 중 가장 큰 수요를 자랑하는 카바마이드(Carbamide) 생산 시설을 기

존 암모니아 생산 시설에 부가적으로 설치할 계획임에 따라, 2025년까지는 암모니아 수출량이 다소 감소할 것으로 예상됨. 단, 2025년 이후에는 암모니아 수출 전용 생산 시설을 가동할 계획으로 수출량이 다시 증가할 것으로 예상됨

- 카바마이드는 암모니아와 이산화탄소를 이용해 합성하여 생성되는 물질임

■ 메탄올 환적 터미널 현대화를 통해 아시아로의 메탄올 수출규모 확대 가능

- 그 밖에도 메탄올 생산 시설의 경우, 대부분 러시아 서부에 위치할 것으로 예상되며 중국 및 기타 아태지역 국가에서도 메탄올 수요가 증가하여 2025년까지 아시아의 메탄올 수요는 7,930만 톤, 유럽은 930만 톤이 될 것으로 예상됨. 따라서 러시아산(産) 메탄올 수출량은 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
- 이와 관련하여 연방정부 분석센터는 메탄올에 대한 글로벌 수요가 증가함에 따라 낙후화된 메탄올 환적 항만 인프라를 석유제품 환적도 겸하는 터미널로 재건설하는 등 새롭게 개보수할 수 있을 것이라 설명하며, 특히 우스트-루가(Ust-Luga) 항만과 타만(Taman) 항만에 유사한 터미널 프로젝트가 추진될 계획이라고 알림
- 더불어, 분석센터는 가까운 미래에 암모니아, 메탄올, 수소 및 기타 화학 물질을 선박 병커링에 사용할 수 있을 것으로 보고 있어 러시아 국내 암모니아 및 메탄올 생산량 증대 전망이 더욱 밝다고 덧붙임

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

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

아제르바이잔, 중앙아 국가들과 카스피해 해운 협력 확대

그림1. 아제르바이잔 알라트(Ələt) 신항



자료:<https://denizxeber.az/2023/08/02/turkm%c9%99nbasi-%c9%99l%c9%99t-marsrutu-uzr%c9%99-konteyner-dasimalarinin-h%c9%99cmi-29-d%c9%99f%c9%99-artib/>

■ 알라트 신항(아제르바이잔)~투르크멘바시(투르크메니스탄) 컨테이너 물동량 약 2.9배 증가^{a)}

- 올해 상반기 투르크멘바시(Türkmenbaşy) 항과 바쿠 알라트(Ələt) 신항 사이에서 운송된 컨테이너 규모가 2,362 TEU를 기록하였음
- 이는 지난해 같은 기간과 비교했을 시 2.9배 상승한 수치를 기록한 것임
- 총 물동량의 25%는 수입, 34%는 수출, 41%는 각각 환적 화물이 그 비중을 차지하고 있음
- 한편 올해 상반기 두 항만을 이용한 화물선의 총 화물 물량은 지난해 같은 기간 대비 31.4%가 증가한 115만 5백 톤을 기록하였음
- 이는 아제르바이잔과 투르크메니스탄이 카스피해 항만 국가로서 협력을 확대하고 있음을 시사함

■ 한편 우즈베키스탄은 카스피해 항만의 사용 및 선박 소유에 대한 관심 표명^{b)}

- 베크조드 홀마토프(Bekzod Xolmatov) 우즈베키스탄 교통부 산하 교통물류개발연구센터장은 우즈베키스탄이 현재 카스피해 항만시설 이용을 위한 선박 소유에 관심을 갖고 있으며, 이는 트랜스카스피안 물류회랑을 활성화에 도움을 줄 것이라고 언급하였음
- 또한 홀마토프 센터장은 우즈벡 측이 아제르바이잔과 합동 조선사업 참여에도 관심이 있으며, 아울러 선박 확보의 기반이 되는 바쿠 항 자체 터미널 건설 작업을 진행하고 있다고 덧붙였다
- 내륙국인 우즈베키스탄이 카스피해를 넘어 큰 바다에 접근하기 위해선 카자흐스탄과 투르크메니스탄 2개국 국경을 통과해야 함. 이에 따라 센터장은 국경 통과 문제를 위해 두 나라와 해운 협정 체결을 통해 문제를 신속히 해결할 것이라고 밝혔음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) [https://denizxeber.az/2023/08/02/turkm%c9%99nbasi-%c9%99l%c9%99t-marsrutu-uzr%c9%99-konteyner-dasimalarinin-h%c9%99cmi-29-d%c9%99f%c9%99-artib/\(2023.8.11. 검색\)](https://denizxeber.az/2023/08/02/turkm%c9%99nbasi-%c9%99l%c9%99t-marsrutu-uzr%c9%99-konteyner-dasimalarinin-h%c9%99cmi-29-d%c9%99f%c9%99-artib/(2023.8.11. 검색))
- b) [https://denizxeber.az/2023/08/09/ozb%c9%99kistan-x%c9%99z%c9%99r-d%c9%99nizind%c9%99-g%c9%99mil%c9%99rinin-olmasinda-maraqlidir/\(2023.8.11. 검색\)](https://denizxeber.az/2023/08/09/ozb%c9%99kistan-x%c9%99z%c9%99r-d%c9%99nizind%c9%99-g%c9%99mil%c9%99rinin-olmasinda-maraqlidir/(2023.8.11. 검색))

러시아산 원유, 북극해를 통해 중국으로 유입

■ 러시아, 하계 항해 시즌을 맞아 북극항로(NSR)를 이용하여 중국으로 원유 수송 시작

- 다수의 에너지 분야 전문가들은, 2022년 11월 북극항로(NSR)를 통해 원유를 수송하는 첫 시험 항해 이후, 러시아가 2023년에도 정기적으로 북극항로를 활용하여 북극해 통과 화물을 수송할 것으로 예상함
- 유럽 및 서방의 경제 제재 결과로 러시아는 북극에서 생산되는 에너지 자원의 일부를 중국으로 수출하여 과거 유럽으로의 수출분을 대체하고자 하며, 추가적으로 인도로 수출을 추진할 예정임
- 아프라막스(Aframax)급 유조선(중량톤수 8만~12만 톤 급 유조선) NS 약틱(Arctic)과 프리모르스키 프로스펙트(Primorsky Prospect) 두 척은 각각 73만 배럴의 원유를 싣고 북극항로를 통과하여 8월 중순 중국 르자오(Rizhao)항만에 도착할 것으로 보임

■ 북극항로는 원유 흐름을 유럽에서 아시아로 전환하는데 핵심이 될 것

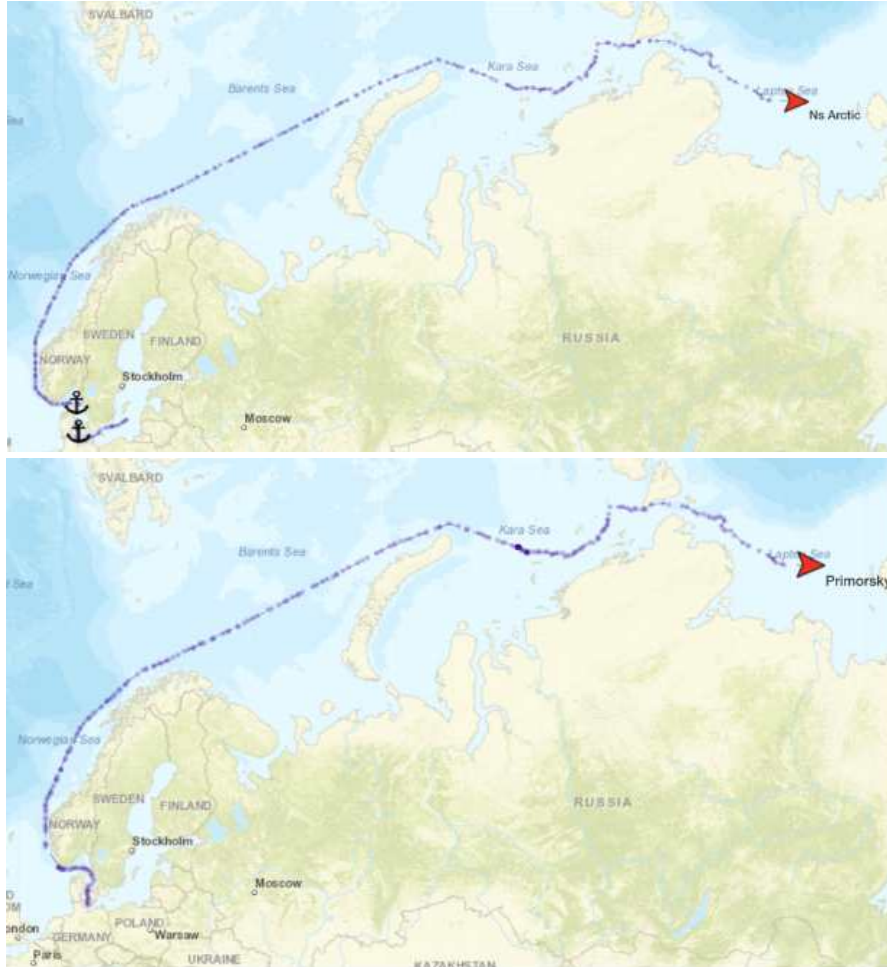
- 지난 10년 동안 북극항로를 이용한 아시아로의 석유 운송 사례는 소수에 불과했으며, 내년 보스토크 오일 석유개발사업(Vostok Oil project)이 본격 시작되면 북극을 통해 운송되는 원유의 양이 보다 더 증가할 것으로 예상되고 있음
 - 보스토크 오일 석유개발사업은 러시아 크라스노야르스크 지방 북쪽에 위치한 최대 규모의 대형 유전 및 가스전을 통합하여 석유 채굴 및 운송을 위한 단일 인프라를 구축할 목적으로 구상된 프로젝트로, 연간 최대 5,000만 톤에서 약 1억 톤 규모의 석유 생산이 가능할 것으로 예측됨. 그러나 러-우 전쟁 발발 이후 프로젝트에 참여 중인 글로벌 에너지 기업이 지분을 매각하며 사업 추진 성공 여부가 불투명해진 상황임

■ 중국, 에너지 수입을 지속해 확대함에 따라 러시아 에너지 수출의 아시아 중심축 역할

- 2022년 러시아는 사우디아라비아를 제치고 중국의 최대 석유 공급국이 되어, 대러수입 규모 총 580억 달러를 달성함
- 지난해 러시아는 석유 수출량의 약 35%를 중국으로 보냈는데, 이는 2021년 대비 31% 증가한 수치임
- 중국은 러시아산 원유에 대해 다른 국가 제품보다 배럴당 7달러 할인 받고 있으며, 이는 러시아 원유에 대한 서구의 금수 조치 상황을 유리하게 활용한 결과로 보여짐

- 러시아-유럽 간 에너지 시장이 폐쇄된 상황에서 중국은 러시아로부터 어느 국가보다 더 많은 석유와 천연가스를 수입할 기회로 현 지정학적 상황을 이용할 것으로 보이며, 이와 관련하여 북극해 및 북극항로를 통한 물류로의 활용 빈도가 더욱 커질 것으로 예상됨

그림. 2023년 7월 30일 랍테프 해(Laptev Sea)를 통과하는 NS Arctic호와 Primorsky Prospect호 항로



자료: Marine Traffic/ High North News

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/russian-crude-oil-now-flowing-china-arctic-ocean> (2023.8.8. 검색)



주요 통계



표. 2023년 1~5월 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	64.9	9.4%	34	6.9%	98.9	8.5%
북극해	12.1	18.7%	29	-4.9%	41.1	1%
발트해	47.4	17.9%	62.2	-0.5%	109.6	6.7%
아조프-흑해	60.2	35.6%	66.4	11.3%	126.6	21.7%
카스피해	1.6	76.2%	1.2	2.7%	2.8	31.4%
합계	186.2	20.1%	192.8	3.8%	379	11.2%

* 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 1~5월 기준

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/348763/\(2023. 7. 7. 검색\)](https://portnews.ru/news/348763/(2023. 7. 7. 검색))

표. 2020년~2023년 5월 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	555,636.9	550,577.3	615,672.0	579,201.3	632,077.9	678,164.9	740,885.3	753,309.5	728,492.0	723,781.2 ³⁾	700,038.7 ³⁾	701,495.2 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	2.2	0.3	0.1	-1.6	-0.8	-1.3	-2.7	-1.2	-2.3	-1.4	-0.7	-2.8
	전월 대비 증감률(%)	-23	-0.9	11.8	-5.9	9.1	7.3	9.2	1.7	-3.3	-0.6	-3.3	0.2
	2023년 ³⁾	591,141.3	596,014.0	643,218.5	609,720.2	633,414.9							
	전년 대비 증감률(%)	6.4	8.3	4.5	5.3	0.2							
	전월 대비 증감률(%)	-16.2	0.8	7.9	-5.2	3.9							
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	310,521.8	299,687.6	333,240.0	315,358.7	333,932.4	336,779.3	345,565.4	346,972.7	334,711.9	344,703.6 ³⁾	336,033.1 ³⁾	340,444.0 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	2.0	1.3	-1.0	-2.7	-2.5	-2.8	-2.3	-1.9	-3.6	-1.8	-0.8	-1.9
	전월 대비 증감률(%)	-10.5	-3.5	11.2	-5.4	5.9	0.9	2.6	0.4	-3.5	3.0	-2.5	1.3
	2023년 ³⁾	322,874.8	318,321.2	343,089.1	319,001.4	326,344.8							

	전년 대비 증감률(%)	4.0	6.2	3.0	1.2	-2.3							
	전월 대비 증감률(%)	-6.2	-1.4	7.8	-7	2.3							
파이프 라인 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	206,223.4	205,926.8	232,022.0	228,758.7	247,399.8	254,427.4	264,476.6	266,103.3	256,458.5	259,320.1 ³⁾	246,081.6 ³⁾	238,945.6 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	3.5	3.0	-1.6	-1.7	-1.2	-1.3	-0.1	0.8	-0.2	1.5	1.2	-0.7
	전월 대비 증감률(%)	-14.3	-0.1	12.7	-1.4	8.1	2.8	3.9	0.6	-3.6	1.1	-5.5	-2.5
	2023년 ³⁾	220,710.8	228,027.3	249,805.5	233,453.2	244,227.1							
	전년 대비 증감률(%)	7.0	10.7	7.7	2.1	-1.3							
	전월 대비 증감률(%)	-9.1	3.3	9.6	-6.5	4.6							

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

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023. 7. 7. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023. 7. 7. 검색))

표. 2020년~2023년 5월 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 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							
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 ³⁾	494,298.1 ³⁾	492,320.9 ³⁾
		2023 ³⁾	385,139.3	404,606.7	435,673.3	411,477.9	429,024.6							
	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 ³⁾	130,292.5 ³⁾	131,269.7 ³⁾
		2023 ³⁾	116,872.8	126,913.9	135,543.9	120,759.1	121,954.5							
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	2,799.4	2,782.7	3,106.2						
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⁾
	2023³⁾	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8							
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⁾
	2023³⁾	31.9	34.2	37.6	35.8	35.3							
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⁾
	2023³⁾	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2	82,117.7							

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\(2023. 7. 7. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023. 7. 7. 검색))