

KMI 북방물류리포트

VOL.283
OCT 13 2023

발간년월 2023년 10월 13일(통권 제283호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 종 덕 **총괄** 김 민 수 **감수** 김 엄 지 **담당** 유 지 원·정 다 현 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4766 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

극동

- 2023년 중·러 무역, 사상 최대 2,000억 달러 예상

중·서부

- 러시아 교통부, 3개 지역 간 고속 여객 운송 프로젝트 추진
- 시트로닉스社, 러 최초 수소연료전지 선박 테스트 성공
- 아제르바이잔, 조지아와의 협력을 통해 흑해 진출 모색

북극

- 러 푸틴 대통령, 노바텍社의 대규모 LNG 프로젝트 승인
- 러, 북극 지역 내 정착지 개발 마스터 플랜에 16개 지역 추가 확정

주요 통계

- 2023년 1~9월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년~2023년 8월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 8월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



2023년 중·러 무역, 사상 최대 2,000억 달러 예상

그림. 러시아 나홋카에 정박해 있는 원유 수송용 유조선



자료: VOA 2023년 10월 9일 자.

■ 러시아, 북극항로를 통해 중국으로 석유 운송 활성화^{a)}

- 우크라이나 침공으로 인한 서방의 대러 제재에 대응하기 위해 러시아와 중국의 경제 협력이 지속적으로 확대되고 있으며 특히, 북극항로(Northern Sea Route: NSR)를 통해 러시아에서 중국으로의 원유 선적량이 증가하고 있음
- 존 커비(John Kirby) 미국 국가 안보위원회 전략 커뮤니케이션 조정관의 백악관 뉴스 브리핑에 따르면, 2023년 바렌츠해에서 베링 해협까지 러시아 해안을 따라가는 NSR을 통해 러시아 유조선이 중국 항만으로 입항한 건수는 총 12건이라는 정보를 공개하였음
- 노드 대학의 북극 물류센터(Nord University's Center for High North Logistics)에 따르면, 2022년에는 NSR를 통해 러시아에서 중국으로의 석유 수송 사례가 없다고 한 것과는 대조되는 상황임

- 중국과 러시아는 서로 적대적인 서방에 대항하는 긴밀한 전략적 파트너이자 핵심 균형추와 같은 역할을 하며, 중국은 러시아로부터 에너지 구매를 늘리고 러시아에는 주요 소비재를 공급하고 있음
- Shell과 British Petroleum과 같은 서구 에너지 기업들이 러시아에서 철수하면서, 러시아는 북극 개발 및 야말 LNG 터미널과 같은 프로젝트에서 중국 기업에 더욱 의존하는 상황임
- 중국은 러시아의 에너지 프로젝트에 투자함으로써 북극 역할에서의 중국 입지를 확대하고 북극 관련 해상항로 및 천연자원에 대한 접근성을 높이려는 전략을 갖고 있음

■ 러시아와 중국 간 무역 불균형^{b)}

- 물류 플랫폼인 Container xChange에 따르면, 러시아 항만에는 약 15만 개의 컨테이너가 쌓여 있다는 새로운 분석이 제기됨
- 중국에서 러시아로의 화물 운송량은 상당하지만, 러시아에서 중국으로 돌아오는 화물 운송량은 거의 없다는 것과 러시아의 중고 컨테이너 가격이 매우 낮다는 것을 의미함
- 2022년 초부터 40피트 컨테이너 가격이 7배나 폭락한 컨테이너 과잉 현상은 컨테이너로 보내는 상품 종류에 대한 러시아와 중국 간 무역 불균형 심화에 따른 결과라고 분석하였음
- 2023년에는 중·러 간 무역액이 사상 최대인 2,000억 달러에 이를 것으로 예상되고 있음. 이러한 현상은 러시아의 우크라이나 전쟁에 대해 중국이 경제적 지원을 하고 있다는 서방의 비판을 피하기 어려울 것으로 보임

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

참고자료

- <https://www.voanews.com/a/russia-shipping-more-oil-to-chinese-ports-via-arctic-route-/7296018.html> (2023.10. 9. 검색)
- <https://edition.cnn.com/2023/09/29/business/russia-china-trade-shipping-containers-intl-hnk/index.html> (2023.10. 9. 검색)

러시아 교통부, 3개 지역 간 고속 여객 운송 프로젝트 추진

그림. 러시아 교통부 회의 현장



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/105419/>

■ 러시아 교통부, ‘하천 고속도로’ 프로젝트 1단계 실행

- 비탈리 사벨리에프(Vitaly Saveliev) 러시아 교통부 장관 주재로 열린 회의에서는 프리볼시스키 연방 관구 지사들과 산업 및 비즈니스 대표자가 하천 고속도로 프로젝트의 1단계 실행하는 것에 대해 논의하였음
- 이 프로젝트는 고로데츠(Gorodets)에서 울리야놉스크(Ulyanovsk)까지 675km 길이의 고속 여객 운송 노선을 포함하며, 이 중 니즈니노브고로드(Nizhny Novgorod)에서 카잔(Kazan)까지의 구간도 포함됨. 이 노선은 Meteor이나 Valday와 같은 현대 수중익선으로 운행될 예정임
- 동일한 관리 정책을 개발하기 위해 러시아 교통부에서 위원회를 구성하여 사벨리에프 교통부 장관을 위원회장으로 임명함. 동 위원회는 교통부, 해양하천운송청, 니즈니노브고로드주, 타타르스탄 및 추바시 공화국 대표, 운영자 및 조선소 등 구성으로 되어있음
- 교통부가 승인하고 푸틴 대통령이 지지한 교통 개발 전략에는 내륙 수로 개발이 포함되어 있음. 사벨리에프 장관은 여객 운송 개발, 관광 개발, Meteor와 Valday 등 고속 수중익선 생산

에 기여할 수 있는 노선을 불가강에서 마련하기로 했다고 회의에서 보고하였음

- 알렉산드르 포시바이(Aleksandr Poshivay) 교통부 차관은 2024년 3개 지역에서 고속 노선 네트워크 개발을 통해 △니즈니노브고로드주 - 15만 명, △타타르 공화국 - 18만 명, △추바시 공화국 - 2만 4,000명의 여객 운송 지표를 달성할 수 있다고 강조하였음
- ‘하천 고속도로’ 프로젝트의 1단계에서는 인구의 교통 접근성 향상, 복합 여객 운송 개발, 출퇴근 시간, 주말 및 공휴일 동안 도로 및 철도 교통 혼잡 완화, 새로운 관광지 개발, 일자리 창출 등의 과제가 진행되고 있음
- 회의에 참석한 루스탐 미니하노프(Rustam Minnikhanov) 타타르 공화국 수반은 지역 간 운송 노선을 개통할 준비가 되어 있다고 밝혔음. 새로운 부두 건설 및 기존 부두 인프라를 재건함과 동시에 기존 선박 수리되고 있으며, 올해 3척의 새로운 선박을 인수받았음. 미니하노프 수반은 2025년까지 하천 운송 여객 수를 최대 50만 명으로 1.5배 늘릴 계획이라고 언급하였음

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

콘스탄티노바 아나스타시아 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(anastasia.konst@mail.ru)

시트로닉스社, 러시아 최초 수소연료전지 선박 테스트 성공

그림. 러시아 최초 수소연료전지 선박 시제품의 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/105350/>

■ 러시아 최초 수소연료전지 선박 시험 운영에 성공한 시트로닉스社

- 투자금융기업 시스템아(Sistema)의 자회사인 시트로닉스(Sitronics)는 상트페테르부르크(St. Petersburg) 인근 네바강(Neva River)에서 진행된 러시아 최초의 수소연료전지 선박의 프로토타입 테스트를 성공적으로 마쳤다고 밝혔다
- 수소를 이용해 에너지를 생성하는 전기화학 발전기(electrochemical generator, ECG)를 탑재한 이 선박의 테스트는 엠페리움(Emperium) 조선소 구역에서 실시되었음
- 시트로닉스는 2023년 1월부터 수소 연료를 이용하는 발전기를 만들기 위한 R&D 틀 내에서 수소 기반 추진체 개발을 시작했다고 밝혔으며, 이 개발은 연료를 전기화학적 방법으로 변환해 배터리에 전력을 공급하는 기술을 기반으로 한다고 덧붙였다
- 이 혁신적인 프로젝트를 위해 시제선 추진체에 이용된 연료전지 발전기는 시스템아社의 수소 기술 센터(Hydrogen Technology Center)에서 개발되었음

- 시스템사는 수소 기술 전문 엔지니어들을 위주로 팀을 구성하여 과학적 연구부터 현장 테스트까지 전기 선박을 성공적으로 개발하고자 함
 - * 시트로닉스는 ECG 개발을 포함하여 에너지, 운송 및 기타 수소 응용 분야의 첨단 연구를 위해 시스템사를 설립했음

■ 수소연료전지 선박, 친환경적이며 선박의 자율성을 향상시킬 것으로 전망

- 시트로닉스의 CEO 니콜라이 포지다프(Nikolai Pozhidaev)는 오늘날 수소는 가장 친환경적이고 에너지 효율도 높은 연료이며, 이러한 기술은 크루즈선 및 화물선에 적합할 수 있다고 설명하였음
- 아울러 수소가 선박의 항속 거리를 늘리는 데 도움이 될 수 있을 것으로 기대하고 있으며, 소형 수소연료전지 여객선의 항속 범위가 재급유 없이 최대 20시간까지 항해 가능하다고 언급했음
- 유리 도브로볼스키(Yuri Dobrovolsky) 시스템사 수소 기술 센터장은 국제적 경험 및 경제적 측면에서 비교하여 보았을 때, 수소 구동 전기 운송이 배터리 구동 운송보다 더 유망하다는 의견을 밝힘

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

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

참고자료

- a) <https://en.portnews.ru/news/354629/>(2023.10.12. 검색)
- b) <https://morvesti.ru/news/1679/105350/>(2023.10.12. 검색)

아제르바이잔, 조지아와의 협력을 통해 흑해 진출 모색

그림. 조지아 쿨레비(Kulevi) 항 석유 터미널



자료: <https://www.socar.az/en/page/the-kulevi-terminal>

■ 10월 8일 일함 알리에프(Ilham Aliyev) 아제르바이잔 대통령은 조지아를 공식 방문하여 흑해 항만 개발 협력에 관해 조지아 총리와 의견을 나누었음

- 알리에프 대통령과 이라클리 가리바쉬빌리(Irakli Garibashvili) 조지아 총리는 공동 언론 성명을 통해 “우리의 향후 계획은 양국 협력 강화 로드맵이 포함되어 있으며, 아제르바이잔은 조지아의 새로운 인프라 개발사업에 적극 참여할 것”이라고 밝혔음
- 양국 정상은 아나클리아(Anaklia) 신항 건설 사업에 대한 의견을 나누면서, 해당 사업이 성사된다면 조지아 내 항만 역량이 확장될 것이라는 데 공통된 견해를 나타냈음
- 알리에프 대통령은 아제르바이잔 석유가스공사(SOCAR)가 소유하고 있는 쿨레비(Kulevi) 석유 터미널의 확장이 쿨레비 항의 역할을 더욱 촉진할 것이라고 밝혔음
- 이와 더불어 양측은 바쿠-트빌리시-카르스 철도의 수송 능력을 5배 이상 증대시킨다면, 트랜스코카서스 회랑이 안정적으로 발전하여 항만 프로젝트에 기여할 것이라는 기대를 표명하였음

■ 아제르바이잔 일각에서는 조지아와의 흑해 항만 인프라 분야 협력은 다양한 발전 가능성을 높일 것이며, 특히 쿨레비 항의 중요성을 강조했다

- 한 전문가는 아제르바이잔이 소유한 흑해 쿨레비 항의 확장이 자국 경제 확대 및 역내 국가들과의 무역에서 운송비용 절감, 접근성 향상을 실현할 것이라고 평가했음. 특히, 트랜스코카서스 회랑의 중요성이 높아지고 있는 상황을 고려하면, 이러한 항만 시설의 이용 수요는 지속적으로 증가할 것으로 전망되고 있음
- 아울러, 우크라이나 전쟁 이후 아제르바이잔을 통한 무역 운송량이 증가하는 추세이며, 현재 전쟁의 종료 시기가 불확실하며, 전쟁이 종료된 후에도 대러 제재 해제가 즉시 이루어지지 않을 것이므로, 아제르바이잔의 중요성은 더욱 증가할 것으로 예상됨

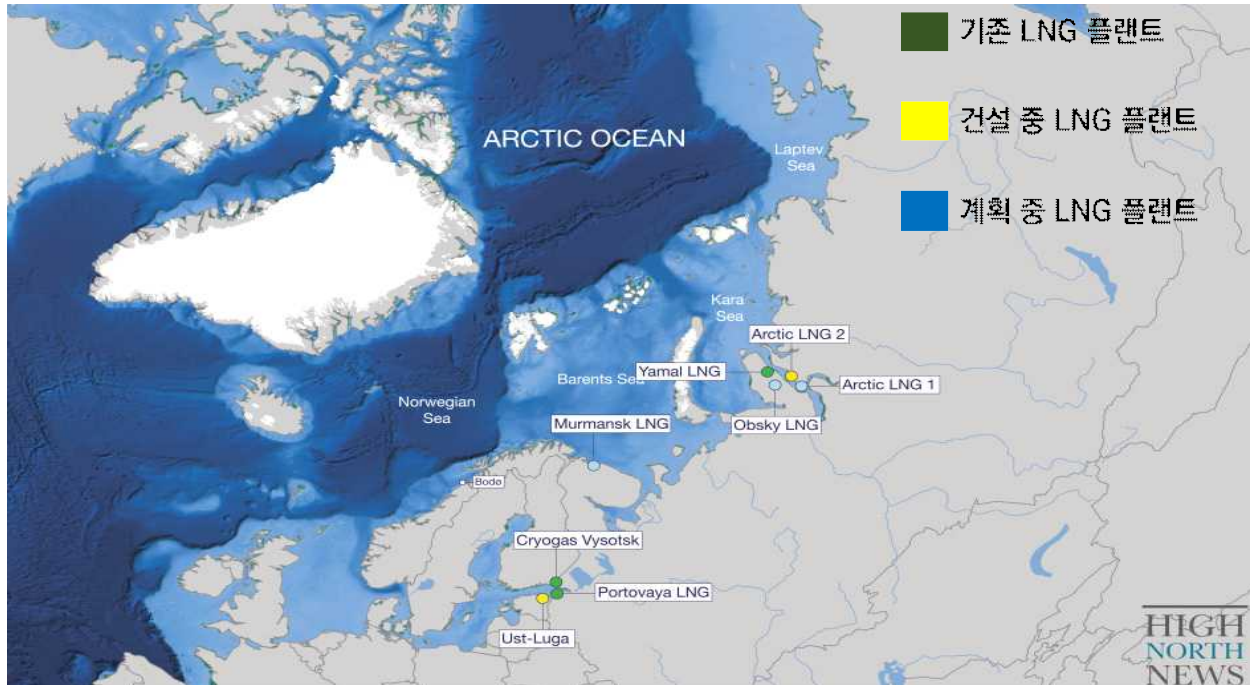
조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://denizxeber.az/2023/10/10/qara-d%C9%99nizd%C9%99-az%C9%99rbaycanin-yeni-ticar%C9%99t-limanlari-olacaq/>(2023.10.11. 검색)

러 푸틴 대통령, 노바텍社の 대규모 LNG 프로젝트 승인

그림. 러시아 LNG 플랜트



자료: High North News, MALTE HUMPERT

■ 노바텍社の 새로운 LNG 프로젝트인 무르만스크 LNG가 우선 승인됨

- 블라디미르 푸틴(Vladimir Putin) 러시아 대통령은 무르만스크(Murmansk) LNG 프로젝트를 LNG 수출 자유화 계획에 포함하도록 지시하였음
- 산업 자유화를 위한 이 계획은 올여름 초 노바텍의 레오니드 미켈스(Leonid Mikhelson) 회장으로부터 시작되었으며, 노바텍의 LNG 수출 능력이 크게 향상될 것으로 예상됨
- 무르만스크(Murmansk) LNG의 첫 번째 LNG 트레인(LNG train) 건설 사업은 2024년 여름 시작될 것임
- 노바텍은 이전의 Arctic LNG 2 프로젝트에 사용한 것과 동일한 중력 기반 플랫폼을 사용할 계획이며, Yamal LNG 플랜트와는 달리 무르만스크 외곽 대규모 건설 현장에서 부유식 플랫폼 위에 모듈을 사전 조립하여, 플랫폼이 완성되면 생산지로 견인할 예정임

■ 전력을 안정적으로 공급받기 위해 노바텍은 지난달 러시아 전력회사 PJSC Rosseti와 전력 공급계약 체결했음

- Yamal LNG 및 Arctic LNG 2 프로젝트에서 노바텍은 천연가스 공급의 일부를 사용하여 가스를 압축하고 LNG로 액화하는 데 필요한 전기를 생산하였으나, Murmansk LNG는 기존의 지역 전력 발전 용량을 활용하고, 가스터빈 대신 프로세스 압축기에 전기 드라이브를 사용할 계획임
- 외부에서 전력 공급을 받음으로써 노바텍은 새로운 프로젝트의 기술적 복잡성을 줄이고 전반적으로 더 적은 수의 가스터빈이 사용됨
- 기존 Arctic Cascade 접근방식(Yamal LNG의 소규모 생산 라인에서 테스트)은 섭씨 20도 이하의 환경에서 효율적으로 작동하도록 설계되었음
- Murmansk LNG의 경우 자체 액화 공정을 사용할 것임. 이번 해 기술 특허를 받은 Arctic Mix 기술을 적용 예정이며, 이 기술은 노바텍의 천연가스의 사전냉각, 액화 및 과냉각을 달성하기 위해 3개 냉각 회로에 혼합 냉매를 사용함
- 이 기술은 주변 온도에 대한 제한이 없어 연간 600만 톤 이상의 LNG 생산 라인에 활용이 가능하며, Yamal LNG와 Arctic LNG 2를 모두 능가하는 연간 2,040만 톤의 생산 용량을 갖게 될 것임

■ 서방 국가의 LNG 금수 조치에 대한 불확실성과 그에 따른 우려는 남아있음

- Arctic LNG 2 프로젝트는 서방 기술에 대한 접근을 제한하는 제재로 인해 지연과 불확실성을 겪고 있으며, 노바텍은 미국 및 유럽 기업에 의해 제공되었던 가스터빈을 중국 모델로 대체하기 위한 해결책을 찾아야 했음
- Yamal LNG, Arctic LNG 2 및 Murmansk LNG 중에서 회사는 연간 거의 6천만 톤에 달하는 LNG 시장을 찾아야 함. 현재는 생산량의 약 70%가 유럽으로 향하고, 있으며 연간 200건 이상을 선적하고 나머지 용량은 아시아로 공급함
- 러시아 LNG의 EU 수입 금지 논의는 아직 결실을 보지 못했음

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

참고자료

a) <https://www.highnorthnews.com/en/putin-green-lights-novateks-massive-murmansk-lng-project>(2023.10.10. 검색)

러, 북극 지역 내 정착지 개발 마스터 플랜에 16개 지역 추가 확정

그림. 러시아 서북부 북드비나강 어귀에 있는 아르한겔스크 항구



자료: <https://ekabu.ru/189875-arhangelsk-s-vysoty-stolica-russkogo-severa-23-foto.html>

■ 블라디미르 푸틴 대통령, 북극 지역의 전략적 주요 도시 선정 지시

- 지난 7월 블라디미르 푸틴(Vladimir Putin) 러시아 연방 대통령은 북극 지역 내 정착지로 지정할 도시 리스트를 정의하도록 지시하였으며, 이와 관련하여 국가 전략에 이바지할 수 있는 도시뿐만 아니라 소규모 마을에 대한 고려 및 검토를 강조한 바 있음
- 막심 단킨(Maxim Dankin) 러시아 연방 극동북극개발부 프로젝트 부서장은 러시아 연방 북극 지역의 주요 정착지 리스트가 확정되었으며, 총 16개의 도시가 이 리스트에 포함되었다고 밝혔음
- 마스터 플랜에 포함된 북극지역은 16개 도시로는 △무르만스크, △세베로모르스크, △키롭스크-아파티츠크, △몬체고르스크, △러시아 캄프스-벨로그orsk(카렐리야 공화국), △아르한겔스크, △나리안마르, △노비우렌고이, △노야브르스크, △살레하르트, △보르쿠타(코미), △노릴스크, △두단카, △딕손, △틱시(야쿠티야)△페베크 및 아나디리(추코트카)가 포함됨

- 막심 단킨은 북극 지역 내 도시 선정의 주요 기준으로, 폐쇄행정지역(ZATO), 군사 기지 및 군대 주둔지, 국경 지역, 자원 개발과 산업 기반, 주요 원자재 수급을 위한 지정학적 중요성, 북극항로 등의 대규모 투자 프로젝트 조건 등 다양한 요소들을 고려하였다고 설명함
 - 폐쇄된 행정 구역(ZATO)는 소련 시대부터 현대 러시아에 이르기까지 국방, 원자력, 우주공학, 로켓, 핵 연구 등을 위한 중요한 목적으로 설립된 특별한 폐쇄 지역이며, 주로 각 분야 전문가, 연구원, 군인 및 그들의 가족들로 구성되어 있음

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

참고자료

- a) <https://tass.ru/ekonomika/18991855>(2023.10.12. 검색)
- b) <https://lenta.ru/news/2023/10/12/opor/?ysclid=lnoa6rdzxa520156927>(2023.10.12. 검색)



주요 통계



표. 2023년 1~9월 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	121.3	5.8%	59.7	9.1%	181	6.9%
북극해	23.7	10.9%	49.8	3.7%	73.5	0.6%
발트해	85.7	22.7%	102.9	7.9%	188.6	3.6%
아조프-흑해	110.2	29.3%	116.3	10.1%	226.5	18.7%
카스피해	3.5	1.7%	2.2	2.2%	5.7	34.3%
합계	344.4	17.3%	330.9	1.5%	675.3	9%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 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: 노보로시스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

** 전년 동기 대비 2023년 1~9월 기준

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/354701/>(2023.10.12. 검색)

표. 2021년~2023년 8월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2021년	597,929.9	606,097.4	656,833.9	621,022.6	649,285.2	684,041.4	766,853.6	766,618.8	763,058.0	724,195.1	657,206.1	649,380.5
	2022년	637,729.1	644,746.7	699,248.2	657,670.5	687,810.1	729,405.6	821,942.2	823,484.1	804,755.7	770,879.1 ³⁾	700,851.9 ³⁾	685,852.9 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	106.7	106.4	106.5	105.9	105.9	106.6	107.2	107.4	105.5	98.6	99.3	97.2
	전월 대비 증감률(%)	98.2	101.1	108.5	94.1	104.6	106.0	112.7	100.2	97.7	99.4	96.7	100.2
	2023년 ³⁾	650,586.7	650,403.2	703,043.4	667,151.6	693,926.7	749,277.0	814,014.9	870,054.1				
	전년 대비 증감률(%)	102.0	100.9	100.5	101.4	100.9	102.7	99.0	105.7				
	전월 대비 증감률(%)	83.8	100.0	108.1	94.9	104.0	108.0	108.6	106.9				
상업화물 운송량	2021년	334,396.4	333,830.2	364,920.0	335,977.4	348,964.9	348,310.6	365,118.8	365,535.0	363,727.3	351,155.5	338,860.7	358,331.5
	2022년	370,169.6	368,987.1	404,741.6	365,656.3	379,445.8	378,688.2	399,838.0	399,709.9	388,814.8	394,962.2 ³⁾	381,903.1 ³⁾	389,605.5 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	110.7	110.5	110.9	108.8	108.7	108.7	109.5	109.3	106.9	98.2	99.2	98.1
	전월 대비 증감률(%)	103.3	99.7	109.7	90.3	103.8	99.8	105.6	100.0	97.3	103.0	97.5	101.3
	2023년 ³⁾	401,117.9	406,879.2	420,083.9	395,376.6	398,026.8	391,200.8	399,560.3	406,456.5				
	전년 대비 증감률(%)	108.4	110.3	103.8	108.1	104.9	103.3	99.9	101.7				
	전월 대비 증감률(%)	93.8	101.4	103.2	94.1	100.7	98.3	102.1	101.7				

파이프라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2021년	229,377.7	237,862.8	264,040.8	244,622.0	256,921.2	259,487.7	276,333.4	276,032.7	273,280.7	255,601.8	242,134.3	252,080.7
	2022년	265,871.2	275,226.3	303,523.6	279,056.3	292,913.2	296,336.3	318,749.2	318,840.5	310,561.4	309,578.7 ³⁾	290,951.6 ³⁾	288,107.1 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	115.9	115.7	115.0	114.1	114.0	114.2	115.3	115.5	113.6	101.5	101.2	99.3
	전월 대비 증감률(%)	105.5	103.5	110.3	91.9	105.0	101.2	107.6	100.0	97.4	101.1	94.5	97.5
	2023년 ³⁾	298,953.9	316,585.3	326,800.3	309,828.4	315,909.1	313,249.7	319,891.5	323,218.8				
	전년 대비 증감률(%)	112.4	115.0	107.7	111.0	107.9	105.7	100.4	101.4				
	전월 대비 증감률(%)	90.9	105.9	103.2	94.8	102.0	99.2	102.1	101.0				

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

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.10.12. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.10.12. 검색))

표. 2020년~2023년 8월 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 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	101,621.2	103,337.0	103,950.4				
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	388,112.7	410,234.6	441,854.2	416,455.8	432,395.2	470,061.5	551,380.5	549,522.7	547,129.0	502,817.4	442,289.3	429,410.6
		2022	425,508.7	449,657.3	487,367.5	462,965.2	481,763.5	528,461.1	617,849.9	617,166.7	606,663.5	561,455.9	495,111.3	476,678.6
		2023 ³⁾	444,584.7	458,995.9	495,498.2	468,909.3	489,536.9	552,233.1	613,246.7	663,085.8				
	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	124,579.2	137,967.4	149,940.3	131,410.6	132,074.9	134,330.7	149,645.7	148,438.9	147,798.3	145,013.0	136,464.7	138,361.6
		2022	157,949.2	173,897.7	192,860.9	170,951.0	173,399.2	177,743.7	195,745.7	193,392.5	190,722.6	185,539.0	176,162.5	180,431.2
		2023 ³⁾	195,115.9	215,471.9	212,538.7	197,134.3	193,637.0	194,156.9	198,792.1	199,488.2				

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	2,782.7	3,105.5	3,050.6	2,762.0	2,880.4				
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⁾
	2023 ³⁾	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8	14,385.0	14,960.4	16,857.5				
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⁾
	2023 ³⁾	31.9	34.2	37.6	35.8	35.5	36.0	40.0	42.3				

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⁾
	2023 ³⁾	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2	82,117.7	77,951.1	79,668.8	83,237.7				

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\(2023.10.12. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.10.12. 검색))