

KMI 북방물류리포트

VOL.261
APR 21 2023

발간년월 2023년 4월 21일(통권 제261호) **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	- 북한·러시아 협력 활성화 전조 보여
	중·서부	- 러시아, 국제남북운송회랑 활성화를 위한 선박 건조 계획 발표 - 러시아 항만 화물 처리량, 5,900만 톤까지 증가 예상 - 2023년 1분기 러시아 목재, 철도 운송량 16.1% 감소 - 러시아, 카작-투르크멘 남북 회랑 노선 활성화 시동
	북극	- 러 로사툼, 북극항로의 연중 운항을 위한 프로젝트 개발

주요 통계

- 2023년 1~3월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2023년 2월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 2월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



북한·러시아, 협력 활성화 전조 보여

■ 북한의 무기, 러시아의 식량·양곡 간 전략적 '상호 교환'

- 존 커비(John Francis Kirby) 미국 백악관 국가안보회의 전략소통조정관은 러시아가 북한에 대표단을 파견하여 북한으로부터 무기와 군수품을 제공 받는 대가로 식량과 기타 상품을 제공하는 거래를 추진하고 있다고 설명했으며, 이러한 거래는 유엔 안전보장이사회 결의 위반이라고 덧붙임
- 재닛 옐런(Janet Yellen) 재무부 장관은 러우전쟁이 장기화함에 따라 러시아는 전쟁에 필요한 탄약, 중장비를 포함한 군수물자를 이란과 북한으로부터 공급받고 있다는 정황이 관찰되고 전했음
- 북한의 식량난은 김정은 통치 기간인 11년 중 현재가 최악의 상황이라고 여겨지고 있으나, 대기근으로 이어지기 직전의 임박한 징후는 보이지 않고 있는 것으로 알려짐
- 조선중앙통신은 지난달 3월 폐막한 노동당 전원회의 확대 회의에서 경제 분야에서 반드시 달성해야 할 12개 중요 고지 중 첫 번째로 알곡을 제시하는 등 농업 생산량 증대를 강조하고 있어 식량난이 확대되고 있는 것은 분명한 것으로 추정됨
- 러시아 연해주 농축산감독청 보도자료에 따르면 연해주와 사할린은 2022년 1월부터 11월까지 4,696톤의 수산물을 북한에 수출하였으며 이는 2021년과 비교해 4배가 늘어난 수치임. 또한, 수산물 외에 곡물도 수출한 것으로 알려짐

■ 북·러 접경지역의 러시아 주지사, 푸틴 대통령에 경제투자 촉구

- 러시아 극동지역 연해주(Primorsky Krai) 주지사인 올렉 코제야코(Oleg Kozhemyako)는 푸틴 대통령과 가진 일대일 회의에서 북한과 인접한 연해주 지역의 도로, 철도, 항구, 에너지 시설을 포함하는 인프라 개선의 필요성을 강조하며 경제투자를 늘릴 것을 촉구한 바 있음
- 연해주 지역은 북한과 18km(11마일)의 짧은 국경을 공유하고 있으나 북·러 간 철도 무역의 중요한 관문 역할을 하는 중요한 위치를 점하고 있음

- 러시아가 우크라이나 침공을 한 이래 북한이 러시아 지지를 반복적으로 표명하면서 양국 관계 강화 기조가 거세진 상황에서 도출된 요구이니만큼, 언론 보도상에는 주지사의 요청에 대한 푸틴 대통령의 반응이 언급되지 않았으나 향후 북러관계의 향방이 긍정적으로 흘러갈 것이라는 전망이 있음
- 작년 북한은 이 국경 철도 운송을 통해 수십 마리의 러시아산 순종 말을 수입하였으며 러시아는 곡물을 선적하는 등 양국 간의 무역 교류가 활성화되고 있음

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

참고자료

- a)<https://www.theguardian.com/world/2023/mar/31/russia-seeking-weapons-from-north-korea-to-bolster-ukraine-war-says-us>(2023.4.12. 검색)
- b)<https://www.bbc.com/news/world-europe-65131117>(2023.4.12. 검색)
- c)<https://www.spnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=60924>(2023.4.12. 검색)
- d)<https://www.nknews.org/2023/04/russian-governor-asks-putin-to-invest-in-north-korea-border-infrastructure/>(2023.4.12. 검색)

러시아, 국제남북운송회랑 활성화를 위한 선박 건조 계획 발표

그림. 러시아 통합조선공사 전경



자료: https://logirus.ru/news/transport/dlya_mtk_-sever-yug-_planiryut_postrait_v_2_raza_menshe_konteynerovozov-_chem_nuzhno.html

■ 러 통합조선공사, 국제남북운송회랑 개발을 위한 130척 이상의 선박 건조 수주 때내

- 러시아 통합조선공사(United Shipbuilding Corporation, 이하 USC) 부사장은 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, 이하 INSTC)의 활성화를 위해 러시아 정부가 25척의 컨테이너선을 건조할 계획임을 밝혔음

* 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC)은 러시아-이란-인도 중심으로 수로 및 철도 등을 이용해 3개 지역을 연결하는 복합운송루트 구축사업으로, 2000년 3국간 회랑 건설 3자 협정이 체결되며 본격화되었음

- 현재 단계에서는 25척의 컨테이너선 건조 계획이 마련되긴 하였으나, 실제로는 최소 780억 루블 금액의 45척의 선박이 필요한 상황이며 INSTC의 장기적 발전을 위해서는 3조 루블 이상이 필요한 상황으로 추정됨
- 2022년 5월 러시아 교통부 장관은 INSTC에 불가강의 아스트라한(Astrakhan)항, 불가-카스피해 운하의 올라(Olya)항 및 카스피해에 위치한 마하치칼라(Makhachkala)항 등이 포함될 예정이라고 알리며, INSTC 활성화를 위한 해당 항만들의 중추적 역할에 주목함
- 이에 따라 2022년 말 남부 조선소 및 USC 산하 선박수리센터는 2025년까지 4척의 선박을 건조 및 진수하기 위한 계약을 체결하였으며, 각각의 컨테이너선 건조 수주 비용은 약 17억 루블로, 앞서 언급한 INSTC 활성화를 위해 필요한 45척 선박을 모두 건조하기 위해서는 783

억 루블 이상이 소요되어야 함

- USC는 INSTC 개발을 위한 25척의 컨테이너선 외에도 10척의 벌크선과 5척의 화학 제품 운반선 외에도, 카스피해를 운항하는 선박 선주사로부터 최소 90척의 다양한 선박 건조 수주를 따내는 등 INSTC로 투입될 선박을 위한 사전 건조 수주량은 130척에 달함

■ 2035년에는 러시아 카스피해 상선의 절반이 폐기될 것임^{a)}

- 러시아 정부는 ‘조선 산업 개발 전략 2035’를 2019년에 발표하여 2035년까지 985척의 민수 선박 건조 장기 계획을 천명한 바 있음. 일부 선박은 러시아 국가복지기금의 자금으로 추진되는 ‘해상 운송을 위한 민수 선박의 우호적 리스 프로그램’이라는 투자 프로젝트의 일환으로 건조 작업이 진행될 예정임
- 해당 계획에 따르면 2023~2027년 동안 벌크선, 컨테이너선, 내륙수운과 해역을 오가는 유조선 등을 건조하여 INSTC 운항에 활용할 예정임
- 러시아 싱크탱크인 전략연구센터에 따르면 현재 카스피해에서 약 600척의 선박이 운항되고 있으며, 이 중 250척이 러시아 선박임.
- 단, 러시아 선박의 절반인 약 125척은 2035년 최대 운항 가능 선령에 도달할 것으로 예상됨
- 베글랴르 노브루조프(Beglyar Novruzov) 전략연구센터 인프라 산업경제 분야 책임자는 INSTC의 발전을 위해 2025년까지 20척의 건화물선과 컨테이너선, 10척의 탱커 등이 필요하며, 이는 최소 필요 선박으로 INSTC이 활성화 될 경우, 2035년까지 70척의 건화물선과 30척의 탱커선을 건조해야 한다고 설명했음
- 2022년 3월 글로벌 컨테이너선사들이 러시아에서 연이어 철수하는 가운데, USC에 속하는 빔펠(Vympel) 조선소에서는 볼가-돈 막스(Volga-Don Max)급의 벌크 및 컨테이너 화물을 모두 운송할 수 있는 범용 화물선을 개발한다고 발표한 바 있음. 해당 화물선이 내륙수운을 활용할 시 선박은 429TEU, 해상 운송의 경우 531TEU에 달하는 화물을 운송할 수 있음

예고로프 아르쎬 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/dlya_mtk_-sever-yug-_planiruyut_postroit_v_2_raza_menshe_konteynerovozov-_chem_nuzhno.html(2023.04.19. 검색)

러시아 항만 화물 처리량, 5,900만 톤까지 증가 예상

그림. 러시아 연방 교통부 최종 이사회 현장



자료: <http://www.morvesti.ru/news/1678/101807/>

■ 2022년 러시아는 역대 최대 해상 물동량을 기록했음^{a)}

- 지난 3월 31일 러시아 교통대학은 2022년 산업 결과를 논의하는 교통부 최종 이사회를 개최하여 2025년까지의 가까운 미래에 대한 개발 계획을 정리하여 발표하였음
- 최종 이사회는 비탈리 사벨리에프(Vitaly Savelyev) 교통부 장관이 의장을 맡았으며, 세르게이 이바노프(Sergey Ivanov) 러시아 연방 대통령 환경보호교통 전권 특별대표, 안드레이 블라소프(Andrey Belousov) 제1부총리, 안드레이 쿠테포프(Andrey Kutepov) 상원 경제정책 위원장, 교통부 및 교육부 등이 참석함
- 비탈리 사벨리에프는 2022년 러시아 연방 교통부의 활동 결과와 2023년 목표, 2025년까지의 계획에 대한 보고서를 작성하였음
- 비탈리 사벨리에프는 지난해 해양 및 내륙 운송의 주요 성과 지표에 대해 다음과 같이 언급하였음. ①내륙수로를 통한 화물 물동량은 1억 1,620만 톤으로 전년 대비 5.2% 증가하였음. ②내륙수로를 통한 여객 운송은 910만 명으로 전년 대비 5.8% 증가하였음. ③ 해운

물동량은 러시아 역대 최대 수치인 2,750만 톤으로 전년 대비 17.3% 증가의 성장을 보였음. ④항만 환적량은 8억 4,100만 톤으로 전년 대비 0.7% 증가하였음. ⑤해양 여객 운송은 340만 명에 달하였음

- 또한 마리우폴(Mariupol)과 베르디얀스크(Berdyansk) 등의 새로운 지역 항구를 포함하여 2022년 말 기준 러시아 항만 갯수는 총 63개에 달하였으며, 이에 따라 추가적으로 3,660만 톤의 물동량을 처리한 것으로 나타났음
- 이뿐만 아니라 가장 중요한 시설인 연해주(Primorsky Territory)와 타만항(Seaport of Taman)의 타만 벌크 화물 터미널에서 일반적으로 사용되는 특수 석탄 환적 단지가 건설되었음
- 또한 액화 천연가스를 위한 해상 환적 단지가 캄차카 반도(Kamchatka Territory)에 건설되었음

■ 러시아 정부, 2023년 항만 화물 처리량 증대시킬 예정임

- 러시아는 2023년 항만 화물 처리량을 5,900만 톤, 내륙수로 처리량을 290만 톤 증대시킬 계획이며 사벨리에프는 모든 계획이 실현될 것으로 기대하고 있다고 밝힘
- 안드레이 블라스프는 2022년 말 기준으로 물동량을 70억 톤으로 유지했으며, 승객 수송량은 145억 명으로 증가했고, 이 수치는 운송 산업이 현재 매우 양호한 상태임을 보여준다고 언급하였음
- 이뿐만 아니라 안드레이 블라스프는 항만 환적량이 사상 최대 규모인 8억 4,200만 톤을 기록하였으며 철도를 통한 잔여 화물 운송량 또한 역사적으로 최대치인 55억 톤이라고 강조하였음. 이를 톤-킬로미터로 환산하면 3조 6,000억이 넘는 러시아 철도의 위대한 업적임
- 안드레이 블라스프는 올해 운송 단지가 직면한 과제 중 국제 교통로 개발을 강조하였으며 러시아 연방 대통령 또한 이 과제에 주목하고 있다고 밝힘

■ 러시아 정부, 운송 산업 증대를 위해 노력할 것이라고 밝힘

- 교통부 제1부총리는 러시아 수출기업의 이익을 위해 선박 회사에 필요한 선박 공급 및 운송 보험 문제를 해결하는 등 해운회사의 안정적인 기능을 보장할 것을 촉구함
- 또한, 교통부 제1부총리는 5,900만 톤 규모의 신항만 건설 계획을 시행하고, 베르니 라스(Verhniy Lars) 검문소 재건 작업을 마무리해야 하며, 러시아-중국 국경 검문소의 안정적인

인 운영이 보장되어야 한다고 설명함

- 발레리 보고몰로프(Valery Bogomolov)는 물류 산업을 위해 상당한 양의 예산이 할당되었다고 밝힘
- 국무장관 겸 교통부 차관 드미트리 즈베레프(Dmitry Zverev)는 2022년 입법 활동 결과를 보고했으며, 채택된 19개 연방법 중 2개는 제재 압력에도 불구하고 물류 단지가 계속해서 운영될 수 있도록 환경을 조성하는 것을 목표로 한다고 밝혔음
- 채택된 또 다른 연방법인 92-FZ는 러시아 영토에서 철도, 선박, 내륙 수상 운송 선박으로 운송되는 컨테이너의 다중 사용 가능성을 규정하고 있으며, 검문절차를 간소화하도록 수정되었음
- 이처럼 2022년에는 러시아 국민의 교통 접근성을 보장하고, 물류 단지를 지원하기 위해 연방법 2개, 대통령령 2개, 정부 법령 47개를 포함하여 총 53개의 법안이 채택되었음
- 드미트리 즈베레프는 러시아가 국제 민간 항공 분야에서 반테러 보안을 강화하기 위해 국제 민간 항공에 대한 불법 행위 억제 협약에 가입한 것을 상기시켰음
- 즈베레프 차관에 따르면 운송 추적을 위한 유라시아 경제 연합의 항해 특수 부대 적용에 관한 협정도 비준되었음
- 즈베레프 차관은 정부가 2022년 항공 안전 및 항공 교통, 도로교통, 검문소 개발, 해상운송 분야를 포함한 14개 국제조약에 서명하기로 결정했다고 밝혔음

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

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

참고자료

a) [http://www.morvesti.ru/news/1678/101807/\(2023.4.13. 검색\)](http://www.morvesti.ru/news/1678/101807/(2023.4.13. 검색))

2023년 1분기 러시아 목재, 철도 운송량 16.1% 감소

그림. 러시아 목재, 철도 운송 현장



자료: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/v-i-kvartale-spad-pogruzki-lesoproduktsii-sostavil-bolee-20/>

■ 주요 글로벌 시장의 러시아 제품 수입 중단으로 인해 목재 운송량은 감소했음^{a)}

- 러시아의 올해 1분기 철도를 통한 목재 산업 제품 운송량이 16.1% 감소함과 동시에 수출 운량은 25% 감소했음
- Finmarket.ru에 따르면 러시아 국내 목재 운송량은 517만 2천 1백 톤이고 국제 운송량은 352만 7천 6백 톤에 달했으며, 전문가들은 이것이 업계의 전반적인 악화와 조달량 감소 때문이라고 예상함
- 이에 앞서 유리 트루트네프(Yury Trutnev) 부총리는 하바롭스크(Khabarovsk)에서 열린 극동 목재 산업 단지 회의에서 목재 산업의 상황 악화와 목재 가공 감소에 대해 언급하였음
- 그에 따르면 러시아 삼림의 절반이 극동지역에 있지만, 수확량은 전체 양의 약 8%에 불과하며 그마저도 감소하고 있다고 밝힘
- 또한 많은 러시아 기업의 세계 시장 폐쇄로 인해 러시아 목재 공급이 감소함

■ 러시아 정부는 목재 산업 투자 지원 프로젝트를 진행하기로 결정했음^{b)}

- 극동 목재 산업 단지 회의에서는 추가로 목재 산업의 행정적 장벽 감소, 심층 목재 가공 촉진, 목재 운송 및 가공 기업 지원을 위한 추가 조치 등 목재 산업을 지원하기 위한 대책에 대해 논의했음

- 이러한 국가 지원 덕분에 하바롭스크 지역에 5개, 프리모르스키(Primorye)와 부랴티야(Buryatia)에 각각 3개, 아무르주(Amur Region)에 1개로 극동지역에서 총 12개의 목재 사업 프로젝트가 시행되었으며 또 다른 5개의 투자 프로젝트가 진행 중임
- 극동지역 ASEZ(선도개발구역)와 FPV(자유항)의 투자 프로젝트 중 목재 분야 프로젝트(77개)의 총 필요 투자액은 346억 루블이며, 이 중 141억 루블이 이미 투자되었음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

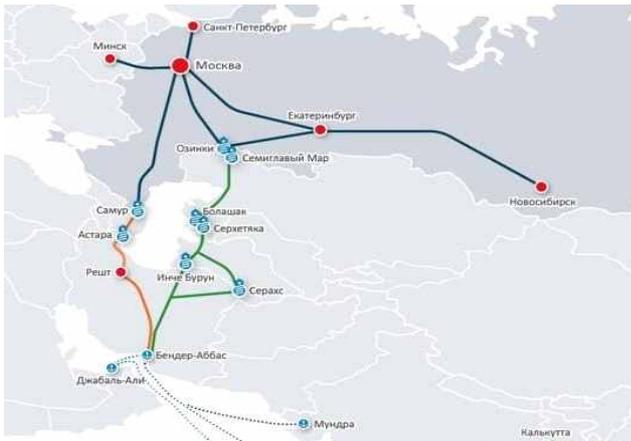
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

- a) [https://www.eastrussia.ru/news/obemy-perevozok-lesomaterialov-po-zheleznoy-doroge-sokratilis-na-16-1/\(2023.4.21. 검색\)](https://www.eastrussia.ru/news/obemy-perevozok-lesomaterialov-po-zheleznoy-doroge-sokratilis-na-16-1/(2023.4.21. 검색))
- b) [https://www.eastrussia.ru/news/vitse-premer-zayavil-ob-ukhudshenii-situatsii-v-lesnoy-otrasli/\(2023.4.21. 검색\)](https://www.eastrussia.ru/news/vitse-premer-zayavil-ob-ukhudshenii-situatsii-v-lesnoy-otrasli/(2023.4.21. 검색))

러시아, 카작-투르크멘 남북 회랑 노선 활성화 시동

그림. 남북회랑 카자흐-투르크멘-이란 노선(초록색)



자료: <https://www.newscentralasia.net/2022/08/22/turkmenistan-prisoedinitnya-k-koridoru-sever-yug/>

그림. 아크야일라, 사라흐스 위치



자료: <http://maps.google.com>

■ 러시아, 카작 및 투르크멘과 남북 회랑 동행 운송료 할인에 대해 합의했음

- 지난 3월 31일 러시아 철도공사(RZD)는 카자흐스탄 철도공사, 투르크메니스탄 철도공사와 남북 국제회랑(International North-South Transport Corridor)의 동부 구간 사용 통행료 할인에 합의했음
- 러시아 RZD측은 카자흐스탄 철도공사(KTZ)가 곡물, 제분 상품 및 석유제품이 제외된 기본 품목을 러-카작 국경을 통과하여 투르크멘 방면 또는 다른 중앙아시아 국가로 운송할 시 운임비의 40% 할인 혜택을 제공할 것이라고 언급하였음
- 한편 투르크메니스탄 영토 내 철도를 이용할 경우, 투르크멘-이란 접경지역의 아크야일라(Ak-Yayla) 방면 통과시 운임료의 50%, 사라흐스(Sarakhs, 국경 너머 맞은편에 동명의 이란 도시인 세라흐스(Serakhs)가 있음)에서 환적 작업 후 이란 방면으로 운송되는 화물에는 40%의 할인 혜택이 주어질 예정임(오른쪽 그림 참조)
- 2022년 말 러시아, 카작, 투르크멘, 이란 4개국은 남북 회랑 동부 노선을 이용하는 컨테이너 화물에 대한 운임료 할인에 이미 동의한 바 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

a) <https://ru.sputnik.kz/20230331/kazakhstan-predostavit-rzhd-40-skidku-na-perevozku-gruzov-na-vostoke-koridora-sever---yug---33468340.html> (2023.4.18. 검색)

러 로시톰, 북극항로의 연중 운항을 위한 프로젝트 개발

그림. 프로젝트 22220 '야쿠티아(Yakutia)'호의 원자력 쇄빙선 발사



자료: Korabel.ru

■ 연중 북극항로 프로젝트를 위한 체계적인 움직임⁸⁾

- 원자력 국영 기업인 로시톰(Rosatom)의 북극항로(Northern Sea Route, 이하 NSR) 이사회 부국장 막심 쿨린코(Maxim Kulinko)는 북극항로의 연중 운항을 위한 연방 프로젝트를 개발했으며, 현재 러시아 정부가 프로젝트 승인하기 위해 절차를 밟고 있음
- 쿨린코는 “북극항로 개발”이라는 연방정부 프로젝트는 2024년까지 달성을 목표로 하고 있으며 로시톰이 정부를 대표하여 2030년까지 목표 지표 및 예산 책정을 연장하기 위해 체계적으로 움직이고 있다고 밝힘
- 쿨린코는 2030년까지 NSR을 통한 총 물동량을 1억 5,000만 톤으로 증가시키고, 항만 수를 증가해야 하며, 최소 13척의 쇄빙선이 북극지역에서 연중 운항되어야 한다고 말했음
- 이 이니셔티브를 기반으로 NSR 이사회는 교통부, 극동개발부, 경제부, 재정부의 승인을 받은 “연중 북극항로(Year-Round Northern Sea Route)”라고 하는 새로운 연방 프로젝트를 구성했음. 이 프로젝트는 이제 모든 활동이 전자 예산으로 반영될 것이며 이는 책임자, 통제 지점 및 예산이 명확해질 것을 의미함
- 쿨린코는 이러한 프로젝트 접근 방식을 통해 2025년 이후까지 수년간 쉬지 않고 프로젝트를 진행할 수 있으며 러시아의 전략적 해상 운송 통선으로 북극항로를 체계적으로 개발할 수 있을 것이라 강조했다

■ 로사툼, 2025년까지 원자력 쇄빙선 2척 추가 건조 계획^{b)}

- 2012년부터 시행 중인 프로젝트 22220에 따라 3척의 원자력선이 이미 진수되었고 2척이 건조되었음
- 이에 이어, 막심 쿨린코는 로사툼이 2024~2025년에 쇄빙선 2척을 추가로 건조할 계획이라고 밝혔음
- 프로젝트 22220의 6번째 및 7번째 원자력 쇄빙선은 2024년 5월과 2025년 10월 발틱 조선소(Baltic Shipyard)에서 건조될 예정임
- 쿨린코에 따르면, 쇄빙선 건설 계약은 총 1,178억 루블의 예산 및 추가 예산 자금과 같은 혼합 재정 조달 계획하에 체결되었음
- 쇄빙선 자체는 북극항로 해역에서 활동하며 야말반도(Yamal Peninsula)와 기단반도(Gydan Peninsula) 필드와 카라해(Kara Sea)에서 아시아 태평양 국가 시장까지 탄화수소 원료를 운반하는 선박을 호위할 예정임

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

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

참고자료

a) [http://www.morvesti.ru/news/1679/101708/\(2023.4.21. 검색\)](http://www.morvesti.ru/news/1679/101708/(2023.4.21. 검색))

b) [https://www.korabel.ru/news/comments/razrabotan_proekt_po_razvitiyu_kruglogodichnogo_sudohodstva_na_sevmorputi.html\(2023.4.21. 검색\)](https://www.korabel.ru/news/comments/razrabotan_proekt_po_razvitiyu_kruglogodichnogo_sudohodstva_na_sevmorputi.html(2023.4.21. 검색))



표. 2023년 1~3월 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	37	8.8%	20	2.7%	57	6.6%
북극해	7.3	31.6%	17.3	-5.9%	24.6	2.8%
발트해	26.3	8.4%	38.5	5.8%	64.8	6.8%
아조프-흑해	33.9	32.1%	38.3	8.7%	72.2	18.6%
카스피해	0.9	56.4%	0.7	4.2%	1.6	28.5%
합계	105.4	17%	114.8	4.2%	220.2	10%

* 주: 극동해역: 블라디보스토크, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 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: 노보로스스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

** 전년 동기 대비 2022년 1~12월 기준

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

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/345659/\(2023.04.28. 검색\)](https://portnews.ru/news/345659/(2023.04.28. 검색))

표. 2020년~2023년 2월 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	-
	2023년	587,864.0	592,708.5										
	전년 대비 증감률(%)	5.8	8.0										
	전월 대비 증감률(%)	-16.2	0.8										
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	-
	2023년	319,597.5	315,015.7										

	전년 대비 증감률(%)	2.9	5.7										
	전월 대비 증감률(%)	-6.2	-1.4										
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	-
	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	-
	2023년	217,433.5	224,721.8										
	전년 대비 증감률(%)	5.4	9.0										
	전월 대비 증감률(%)	-9.1	3.4										

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.04.28. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.04.28. 검색))

표. 2020년~2023년 2월 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	-	
	2023	99,413.9	97,521.0											
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	-
		2023	381,806.4	401,364.3										
	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	-
		2023	113,539.9	123,671.5										
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	1,726.5	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	-	
	2023	2,785.9	2,151.4											

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	-	
	2023	1,661.9	1,344.4											
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	-	
	2023	31.9	33.5											
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	-
		2023	102,164.0	90,293.9										
	PNG [㉠]	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 [㉡]	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 제품 파이프 라인 ^{a)}	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
	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
(jwyo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.04.28. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.04.28. 검색))