

# KMI 북방물류리포트

**VOL.255**  
MAR 10 2023

**발간년월** 2023년 3월 10일(통권 제255호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
**발행인** 김종덕 **총괄** 김엄지 **담당** 유지원 **감수** 최재선 **발행처** 한국해양수산개발원  
**자료문의** 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



## 주요 동향

### 중·서부

- 머스크, 러시아 시장 완전 철수 임박
- EU, 제10차 대(對)러시아 제재 발표
- 조지아, 아나클리아 항만 건설 입찰

### 북극

- 무르만스크 항, 벨라루스 화물 처리

## 주요 통계

- 2022년 11월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2022년 12월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2022년 12월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



## 주요 동향



### 머스크, 러시아 시장 완전 철수 임박

그림. 머스크(Maersk)사의 컨테이너선이 러시아 상트페테르부르크항만에 정박한 모습



자료: <https://www.reuters.com/business/maersk-divests-logistics-sites-russia-2023-02-20/>

#### ■ 머스크 라인, 러시아 물류시설 등 자산 매각<sup>a)</sup>

- 세계 최대 컨테이너 선사인 A.P. 몰러 머스크 그룹(A.P. Moller-Maersk Group, 이하 머스크)은 러시아 노보로시스크(Novorossiysk)와 상트페테르부르크(St. Petersburg)에 위치한 두 개의 물류시설을 키프로스의 IG 파이낸스 개발회사(IG Finance Development Limited)에 매각하기로 합의했다고 발표했다. 이에 따라 머스크의 러시아 내 물류 사업 활동이 거의 마무리 되는 상황임
- 노보로시스크의 내륙 물류창고는 2만 8,750m<sup>2</sup>에 달하는 시설로, 컨테이너 1,500TEU를 수 보관(장치)할 수 있으며, 철송 화물뿐만 아니라 해상 운송 컨테이너를 다루며, 곡물과 같은 상업용 화물을 전문적으로 처리해 왔음

- 상트페테르부르크의 냉장 및 냉동 창고는 2020년에 설립된 23,500m<sup>2</sup> 규모의 물류 시설임
- 이 같은 매각과 관련하여 머스크는 유럽연합(EU)과 러시아 정부에서 필요한 규제 승인을 받았으며, 키프로스(Cyprus)에 등록된 회사인 IG 파이낸스 개발회사는 러시아의 대규모 식품 수입업체인 아로사(Arosa)와 상트페테르부르크 및 노보로시스크에서 물류 시설 운영을 위한 계약을 체결하였음
- 머스크는 예인선 자회사인 스비처(Svitzer) 브랜드를 달고 러시아에서 서비스하고 있는 예인선 4척을 러시아에 판매하는 협상을 진행 중인데, 이 매각이 완료되면, 머스크는 더 이상 러시아에서 사업을 하지 않을 예정이라고 로이터통신(Reuters)을 통해 밝혔음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

---

## 참고자료

- <https://www.reuters.com/business/maersk-divests-logistics-sites-russia-2023-02-20/> (2023.3.9. 검색)
- <https://www.maersk.com/news/articles/2023/02/20/maersk-divests-logistics-assets-in-russia> (2023.3.9. 검색)

## EU, 제10차 대(對)러시아 제재 발표

그림. EU 제재로 금수 대상에 포함된 세미트레일러와 지게차 제품 모습



자료: [https://logirus.ru/news/custom\\_and\\_ved/es\\_ne\\_podpustit\\_k\\_granitsam\\_rossii\\_nikakuyu\\_gruzovuyu\\_tekhniku.html](https://logirus.ru/news/custom_and_ved/es_ne_podpustit_k_granitsam_rossii_nikakuyu_gruzovuyu_tekhniku.html)

### ■ 유럽연합, 우크라이나를 지원하는 제재 패키지 승인

- 유럽연합 관보(Official Journal of the EU)에 따르면, 2022년 러-우 전쟁 발발 이후 1주년이 된 2023년 2월 24일 대(對)러시아 제10차 제재 패키지가 승인되었음. EU 의장국인 스웨덴이 트위터에 게재한 내용에 따르면, 우크라이나가 전쟁에서 승리하도록 돕기 위해 EU 회원국들은 역대 가장 강력한 제재를 발동한 것임
- 제10차 제재 패키지의 주요 내용은 러시아의 전쟁 지속을 위한 자금 차단, 방위 물품 및 무기 생산 등에 필요한 기술 차단 등임
- 또한 이번 제재에는 러시아 국적의 87명의 개인과 34개 기관 등이 제재 대상에 포함되었으며, 러시아에 무인 드론을 제작·제공한 이란 국적을 가진 4명이 제재 명단에 올랐음
- 아울러, 러시아 복지기금(Russian National Welfare Fund), 러시아 국립재보험회사(Russian National Reinsurance Company), 무인 항공기 기업인 NPO Aurora, Amethyst 설계국, Elektropribor 설계국, 두브나(Dubna) 기계제작공장, 자동차 제조 기업인 GAZ 그룹, 흐루니체프(Khrunichev) 국립우주과학센터, 연방 국영기업 아톰플로트(Atomflot) 등이 제재 리스트에 들어 있음

- 이번에 추가된 금융 제재대상으로는 틴코프 은행(Tinkoff Bank), 알파 은행(Alfa Bank), 로스 은행(Ros Bank)이 신규로 포함되었음. 그러나 이 은행들은 제재 이후에도 평소처럼 업무를 수행할 것이라고 입장을 밝혔음. 틴코프 투자회사(Tinkoff Investments)는 제재 발표 후 1~3주 이내 고객의 자산을 제재 영향을 받지 않는 새로운 회사로 원활하게 이전할 수 있도록 매뉴얼을 발표한 바 있음
- 이처럼, 제10차 대러 제재 명단에 포함된 러시아 국적의 개인 및 기관의 수는 각각 1,473명 및 205개로 확대된 상황임. 제재 명단에 포함된 러시아 개인은 EU 회원국 입국 금지 및 유럽 은행의 모든 은행 자산 동결 등의 제재를 받게 되며, 러시아 기관은 EU 회원국 역내에서의 기업 활동 금지 및 유럽 내 자산 동결과 모든 유럽 기업과의 교류 금지 등의 제재 조치를 받게 됨
- 또한 이번에 추가된 무역 관련 제재로는 러시아의 군사 산업에 활용될 수 있는 무기 체계용 전자 부품, 특정 희토류 원소, 열 카메라 등의 대러 수출이 금지되었음
- 아울러 대형차량 및 특수 차량용 부품, 세미트레일러 및 특수차량(스노모빌), 발전기, 쌍안경, 레이더, 나침반, 건설 자재(교량·타워형 건물 구조물, 지게차, 크레인), 터보제트 엔진, 펌프 등이 금수 대상에 포함되었음
- EU 집행위원회는 기존의 제재 패키지로 총 325억 유로(약 45조 원) 규모의 금수 조치를 시행해왔으며, 이번 제재를 통해서는 114억 유로(약 16조원) 규모의 수출금지 조치를 한 것임. 즉, 2021년 기준 EU의 대러 수출량의 49%에 해당하는 규모에 대해 무역 제재안을 발표한 것임
- 이와 함께, 13억 유로(약 1조 8000억 원) 규모의 러시아산 합성고무·아스팔트·카본블랙 등에 대해 대 EU 회원국 수입 또한 금지되었는데, 금수 조치로 인해 실현되지 못할 것으로 예상되는 수입액은 약 900억 유로 가량이며, 이는 2021년 EU 전체 수입 규모의 58%를 차지하는 막대한 수준임

## ■ EU 대러 제10차 제재가 러시아 경제에 미치는 영향

- 예브게니 발라츠키(Evgeny Balatsky) 러시아 연방 정부 산하 금융대학의 거시경제연구센터장은 제10차 제재 패키지 발표로 러시아가 받는 경제적인 피해는 제1차 제재 패키지보다 10배 적다고 설명함
- 그는 발표된 제재 패키지에는 전술적인 불확실성이 보인다고 전제한 뒤, 가령 러시아 개인 및 기관의 EU 회원국 영토 내 가스 저장 시설(LNG 제외) 사업 관련 제재의 경우, 정확히 몇 개 저장 시설에 관여할 수 없는지, 정확히 어떤 곳에 위치한 저장 시설을 일컫는 것인지

등에 대한 명확하고 자세한 설명이 제재안에 담겨 있지 않다고 주장했다

- 또한, 발라츠키 센터장은 러시아에 무인 드론을 제공한 이란 국적의 개인과 기관을 제재 명단에 올리는 것 또한 의아한 결정이라 언급했는데, 이란이 이미 미국과 EU로부터 여러 경제제재를 받고 있다는 것을 고려할 때 이번 제10차 제재 조치는 그다지 효과적이지 않다는 것임
- 더불어, 발라츠키 센터장에 따르면 이번 러시아산 합성고무·아스팔트를 EU에 수입 금지하는 조치는 이전에 도입된 러시아산 천연가스·광물비료 공급 제한 조치와 유사해 보임. 이전의 러시아산 천연가스 및 광물비료 공급 제한 조치로 인해 유럽은 가스 및 비료 공급난에 시달렸으며, 러시아는 해당 물품을 다른 국가로 수출해오는 등의 돌파구를 마련한 바 있음. 이 같은 조치로 러시아산 합성고무·아스팔트 관련 금수 조치 또한 발표 이후 유럽 내에 합성고무 및 아스팔트 등의 공급난을 가져올 수 있다는 우려도 있음

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

예고로프 아르쎴 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(egorov201548131@mail.ru)

---

## 참고자료

- a) [https://logirus.ru/news/custom\\_and\\_ved/es\\_ne\\_podpustit\\_k\\_granitsam\\_rossii\\_nikakuyu\\_gruzo\\_vuyu\\_tekhniku.html](https://logirus.ru/news/custom_and_ved/es_ne_podpustit_k_granitsam_rossii_nikakuyu_gruzo_vuyu_tekhniku.html)(2023.02.27. 검색)
- b) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2023:059I:TOC>(2023.02.27. 검색)
- c) <https://www.kommersant.ru/doc/5842105>(2023.02.27. 검색)
- d) <https://rg.ru/2023/02/25/ekspert-rasskazal-kak-10-paket-sankcij-otrazitsia-na-rossijs-kaj-ekonomike.html>(2023.02.27. 검색)

## 조지아, 아나클리아 항만 건설 입찰<sup>a)</sup>

그림. 아나클리아 심해 항만 건설



자료: <https://denizxeber.az/2023/02/28/anaklia-limaninin-tikintisi-ucun-tender-elan-edilib/>

### ■ 투자자 문제로 지지부진했던 심해 항만 건설사업 본격 재개

- 레반 다비타쉬빌리(Levan Davitashvili) 조지아 부총리 겸 경제 및 지속가능개발부 장관은 내각 부처 회의에서 아나클리아 심해 항만(Anaklia Deep-sea Port) 건설사업을 위한 투자자 모집 입찰을 공고한다고 밝혔음
- Seanews.az(아제르바이잔), korabel.ru(러시아) 등 지역 해양언론의 보도에 따르면, 조지아 경제 및 지속가능개발부는 앞으로 몇 개월 이내에 국제 컨설턴트의 사업 참여와 함께 최고의 투자자를 선정할 예정임. 이와 동시에 현행 생태 기술적인 작업 개선과 건설 준비를 위한 작업 또한 계획되어 있음
- 입찰 후 사업 지분의 51%는 조지아 정부가, 49%는 최종 선정된 투자자가 보유하는 합작 기업이 설립될 예정임. 합작 기업은 민관 협력 차원에서 프로젝트 실행을 위한 필요 자금을 융통하고, 항만 건설 완공 및 관련 사업 진행 등도 진행할 것으로 보임
- 입찰 참가자들은 기술, 투자, 재정, 인적자원 및 사업수행 부분의 요건에 따라 평가될 예정이며, 평가 결과에 따라 사업위원회가 최종 사업자를 선정하고, 최종 후보자와의 양해각서 및 사업운영에 관한 양자협약 체결을 위한 협상이 시작될 예정임. 후보자 선정은 공고 후 최대

12개월 이내에 완료되어야 함

## ■ 2016년부터 시작되었으나 사업 부진 등으로 기존 계약 파기<sup>b)</sup>

- 조지아는 2016년에 항만 건설사업을 민자사업으로 결정하여 공개 입찰을 한 결과 조지아-미국 합작 컨소시엄인 아나클리아 홀딩(Anaklia Holding JSC)이 선정되었으나, 2018년까지 뚜렷한 성과를 내지 못한 채 사업 기간 연장에 대한 계약만을 거듭 체결하고 있는 상태였음
- 그러나 컨소시엄은 유럽부흥개발은행(ERDB), 유럽투자은행(EIB), 미국 해외민간투자공사(OPIC), BRICS 5개국이 출자한 신개발은행(New Development Bank, NDB) 등의 기관으로부터 4억 달러 규모의 재정융자를 받지 못했음. 이에 따라 조지아 정부는 2020년 5월에 기존 사업자인 컨소시엄과 계약 파기를 선언하고, 다시 투자자 선정 절차에 들어가게 된 것임

조용성, 상트페테르부르크국립대학교  
(mirinae2929@gmail.com)

---

### 참고자료

a) <https://denizxeber.az/2023/02/28/anaklia-limaninin-tikintisi-ucun-tender-elan-edilib/>  
(2023.3.7. 검색)

b) KMI북방물류리포트 제223호(2022.6.24.), <https://www.kmi.re.kr/web/trebook/view.do?rbsldx=288&page=7&idx=225>(2023.3.7. 검색)

# 무르만스크 항, 벨라루스 화물 처리

그림. 무르만스크 항만 전경



자료: <https://www.belarus.kp.ru/online/news/4916154/>

## ■ 벨라루스의 수출 화물, 무르만스크 항만 처리 합의<sup>a)</sup>

- 최근 벨라루스 대표단이 러시아 무르만스크(Murmansk) 지역을 방문하면서 벨라루스 수출 화물 일부를 북극항로의 거점 환적항인 무르만스크 항만에서 처리하는 방안을 지역 당국과 협의하였음
- 특히, 무르만스크 지역 북극·경제개발부는 양국 대표단과의 회의를 진행한 이후, 벨라루스 화물이 국제 시장으로 원활히 수출하기 위한 연중 환적 및 수송 서비스를 무르만스크 항에서 제공할 수 있다고 발표함
- 무르만스크 지역 북극·경제개발부는 무르만스크 지역의 화물 수송 및 물류 분야 잠재력이 벨라루스의 국익 측면에 도움이 되므로, 국제 시장에 벨라루스 제품을 수출하기 위한 신뢰할 수 있는 연중 수송 경로를 확보하는 데 기여한다고 설명함
- 벨라루스 교통통신부를 대표하는 전문가 등이 포함된 벨라루스 대표단은 무르만스크 항만 터미널에 방문하여, 벨라루스 화물 운송을 위한 새로운 항만 인프라로서 사용할 수 있는 지역에

대해 조사하고, 무르만스크 부동항 해역 내에서의 구체적인 선박 항해에 대해 논의하기 위해 무르만스크 방문 기간 중 여러 차례 회의를 진행함

- 또한, 벨라루스 대표단은 무르만스크 운송 허브(Murmansk transport hub) 프로젝트\*를 통해 개선될 지역 철도 인프라를 따라 벨라루스 화물이 운송되는 과정과 방법에 대해서도 확인하였음

\* 무르만스크 운송 허브 프로젝트는 러시아 철도청(RZD)에서 주도하는 프로젝트로 2021년부터 2024년까지 진행될 예정이며, 러시아 북서부 지역의 운송 인프라를 개선하여 러시아 연방 전체 운송 시스템의 안정성과 효율성을 높이는데 기여하기 위해 마련된 프로젝트임. 이 프로젝트의 주요 목표는 무르만스크 항만의 라브나(Lavna) 석탄 터미널과 연결되는 철도의 석탄 화물 운반 능력을 연간 최대 1,800만 톤까지 확대하고, 연중 운영 가능한 심해항만을 건설하는 것 등임

- 벨라루스 교통통신부 장관은 벨라루스 대표단의 무르만스크 방문과 관련하여, 무르만스크 항은 분명히 향후 더 발전할 수 있는 엄청난 잠재력을 가지고 있어 벨라루스는 무르만스크 지역과 협력할 의사가 있다고 적극 강조했음. 또한 양국 프로젝트 이행에 앞선 추가적인 검토를 위해 현지 시찰 등을 통한 다양한 정보를 무르만스크측으로부터 전달 받는 등 공동 프로젝트 구현을 위한 추가 조치도 계획하고 있다고 밝힘

## ■ 벨라루스, 무르만스크 항만과 물류 협력 지속 추진

- 2022년 9월 벨라루스 민스크(Minsk)에서 열린 무르만스크 지역 대표단과의 회의에서 루카셴코(Alexander Lukashenko) 벨라루스 대통령은 현재의 대러 제재 상황을 감안할 때 벨라루스 수출의 특정 부분, 특히 탄산칼륨을 원료로 하는 칼륨비료를 무르만스크 지역의 항만을 통해 수출하거나 더 나아가 북극항로를 따라 극동, 중국, 인도로 수출하는 것이 전략적인 과제 중 하나라고 강조하였음
- 이 자리에서 무르만스크 지역 당국은 무르만스크 부동항이 환적 물량을 가장 역동적으로 증가시키는 러시아의 주요 항만의 하나라고 설명했으며, 무르만스크 항만을 이용하면 제3국 해협을 거치지 않고, 세계의 주요 항로에 접근할 수 있다고 강조하였음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

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

### 참고자료

- a) [https://tass.com/economy/1582127\(2023.3.9. 검색\)](https://tass.com/economy/1582127(2023.3.9. 검색))
- b) <https://ppp-transport.ru/o-retu/proekty-retu/kompleksnoe-razvitie-murmanskogo-transp-ortnogo-uzla/> (2023.3.9. 검색)



## 주요 통계



표. 2022년 11월 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	12.8	3.2%	6.6	-1.7%	19.4	1.6%
북극해	2.5	-0.1%	5.5	5.4%	8	3.7%
발트해	8.7	-18.3%	12.9	11.8%	21.6	-2.3%
아조프-흑해	12	4.8%	12	-0.4%	24	1.9%
카스피해	0.4	18.4%	0.3	-37.4%	0.7	-17%
합계	36.4	-2.6%	37.3	3.7%	73.7	0.6%

\* 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 2022년 1~11월 기준

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

### 참고자료

- [https://portnews.ru/news/338404/\(2022.12.25. 검색\)](https://portnews.ru/news/338404/(2022.12.25. 검색))
- [https://portnews.ru/news/339945/\(2022.01.13. 검색\)](https://portnews.ru/news/339945/(2022.01.13. 검색))

표. 2020년~2022년 12월 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	-
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	-
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	-

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

---

#### 참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>(2023.01.13. 검색)

표. 2020년~2022년 12월 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)	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	-
차량 운송 화물	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	-
차량 운송 화물 중 상업 화물	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	-
해상 운송	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	-
내륙수운*	2020년	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
	2021년	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
	2022년	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	-
항공**	2020년	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
	2021년	100.3	100.5	120.8	120.2	121.3	118.4	122.3	122.8	128.1	133.7	140.0	148.5
	2022년	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	42.1	45.3	-
파이프라인 활용	2020년	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
	2021년	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

<b>화물 운송 (전체)***</b>	<b>2022년</b>	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	-
<b>PNG<sup>a)</sup></b>	<b>2020년</b>	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
	<b>2021년</b>	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
	<b>2022년</b>	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	-
<b>송유관<sup>b)</sup></b>	<b>2020년</b>	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
	<b>2021년</b>	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
	<b>2022년</b>	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	-
<b>석유제품 파이프라인<sup>c)</sup></b>	<b>2020년</b>	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
	<b>2021년</b>	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
	<b>2022년</b>	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	-

\* 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\(2023.01.13. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.01.13. 검색))