

KMI 북방물류리포트

VOL.295
MAY 24 2024

발간년월 2024년 5월 24일(통권 제295호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 종 덕 **총괄** 김 엄 지 **감수** 김 민 수 **담당** 김 지 영 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4765 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 2024년 1분기, 러시아 항만 물류 동향 - 러시아와 중국 간 무역거래 최근 동향
	중·서부	- 우크라이나, 전쟁 중 항만 물류 문제 해결 노력 - 러시아-아제르, 카스피해 항만 및 조선 분야 사업 활성화
	북극	- 파나막스 컨테이너선, 올 여름 최초로 북극항로 운항 예정
주요 통계		- 2024년 1~4월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 3월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 3월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



2024년 1분기 러시아 항만 물류 동향

그림. 블라디보스톡 상업항에 컨테이너 화물을 하역하는 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/108680/>

■ 2024년 1분기 러시아 항만 컨테이너 환적량 9% 증가

- TASS 통신의 데이터에 따르면 2024년 1분기 러시아 전역의 항만 컨테이너 환적량은 46만 3,000TEU로 전년 대비 9% 증가했음
- 보스토치니 폴리곤(Vostochni polygon)을 통한 철도 운송 제한 강화로 발트해 항만 컨테이너 환적량은 회복되는 추세를 보이고 있으며, 올해 3월에는 14만TEU를 기록함. 이는 2022년 3월 대비 3분의 1정도 감소한 수준임
- 반면 극동지역 항만 환적량은 전년 대비 월평균 3.5% 감소한 수치를 나타냈으며, 2023년 초부터 약 22만TEU를 기록해 온 항만 환적량은 작년 10월부터 20만TEU로 감소한 수준을 유지하고 있음. 3월에는 20만 4,000TEU가 처리되었음
- 아조프-흑해 지역의 환적량은 증가하는 추세지만 올해 3월 환적량은 작년 최고치를 기록했던 3월과 12월보다 낮은 수치를 보임. 총 9만 8,000TEU를 처리했으며, 올해 월평균 환적 수준은 지난 3년간의 환적량을 초과하는 것으로 나타났음

- 그 밖에, 북극해 환적량은 매달 증가하고 있으며, 3월 환적량은 1만 7,000TEU로 전년 대비 3% 감소했지만, 전월 대비 24% 증가한 수치를 보임

■ 2024년 1분기 VMTP 컨테이너 환적량 19만 6,500TEU 달성

- 2024년 1분기 FESCO 그룹에 속한 블라디보스토크 상업항(VMTP)의 컨테이너 환적량은 19만 6,500TEU에 달했으며, 이는 주변 지역 항만하역 회사들의 컨테이너 환적량 대비 23% 높은 수치임
- 2023년 블라디보스토크 상업항은 인프라 개선으로 85만 9,400TEU의 최대 화물 처리량을 기록함. 항구 내 특별 부지 정비로 컨테이너 터미널의 용량이 2,000TEU 이상 증가함. 또한, 올해 초 11대의 새로운 컨테이너 크레인을 인수해 기존 리치스태커(reach stacker), 지게차, 터미널 트랙터(terminal tractor), 세미 트레일러(semi-trailer) 등을 포함한 56대의 특수 장비를 보유하게 되었음
- VMTP 5개년 항만 개발 전략에 따르면 FESCO는 2028년까지 블라디보스토크 상업항의 컨테이너 환적량을 120만TEU로 늘릴 계획이라고 밝혔음
 - * FESCO 운송 그룹은 러시아 최대 운송 및 물류 회사 중 하나로, 항만, 철도 및 통합 물류 사업 분야에서 다양한 자산을 보유하고 있음. 이 그룹은 블라디보스토크 상업항, 복합운송 운영업체인 FESCO Integrated Transport, 냉장 컨테이너 계열사인 Dalrefrans, 운영업체인 Transgarant 및 FESCO Trans 등을 소유하고 있음. 또한, 노보시비르스크, 하바롭스크, 톰스크 및 블라디보스토크에서 터미널 단지를 운영하며, 컨테이너 선대 규모는 17만 TEU를 초과하고, 1만 1,000개 이상의 컨테이너 화차를 보유하고 있음

콘스탄티노바 아나스타시야 러시아 전문위원,
동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(anastasia.@mail.ru)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jiyeong111@kmi.re.kr)

참고자료

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/108680/> (2024.04.21. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/361977/> (2024.04.21. 검색)

러시아와 중국 간 무역 거래 최근 동향

그림. 2023년 10월 일대일로 포럼에 참석한 러시아·중국 정상 간 모습



자료: 닛케이 아시아, <https://asia.nikkei.com/Opinion/Russia-has-also-become-a-lot-more-important-to-China>

■ 러·중 무역거래액 증가세 주춤

- 러시아와 중국 간의 무역거래액은 1년 만에 26.3% 급증해 2023년 2,400억 달러 규모에 이르는, 전쟁에 따른 대러제재로 인해 러시아가 무역거래 대상을 유럽 시장에서 아시아 시장으로 눈을 돌린 결과임
- 무역액 증가는 중국의 러시아제품 수입 때문이 아닌, 러시아로의 수출이 이례적으로 높았기 때문으로 2022년 대비 2023년 중국제품의 러시아 수출은 46.9%(1,100억 달러) 성장함
- 이러한 수출액은 중국이 네덜란드에 수출하는 금액과 비슷하며, 베트남으로 수출하는 금액에 비하면 적은 편임. 즉, 언론에서 러시아와 중국의 무역거래액에 대해 과대평가하는 경향이 있음
- ※ 중국과 베트남 간 양자 무역은 2023년 11개월 동안 꾸준한 성장세 유지 중. 전년 동기 대비 3.6% 증가했으며, 교역액은 2,037억 3,000만 달러 수준. 11월에만 양국 교역액은 전년 동기 대비 12.5% 증가한 1,719억 2,000만 위안(238억 2,750만 달러) 정도. 베트남은 동남아시아국가연합(ASEAN) 중 중국 최대의 무역파트너. 중국의 농산물이 베트남 시장에서 선호도가 높음.
- 2023년 중국 수출의 최대 교역국은 미국, 홍콩, 일본, 한국, 베트남, 인도, 러시아 순임
- 전문가들은 2024년 한 해 오히려 러시아·중국과의 무역이 정체될 것을 예견함. 근거로는 시

베리아 가스관 건설 관련 중·러 프로젝트가 교착상태에 빠졌기 때문. 또한 중국이 러시아에 수출하는 주력 품목인 IT 장비를 중국 은행이 판매 중단하기로 하였음. 이에 따라 2024년 1분기 중국의 대러시아 수출은 제자리걸음 상태임

- 몇몇 전문가들은 중국과 러시아는 과거 치열한 경쟁과 협력의 복잡한 역사를 함께 해 온 이웃 국가이지만, 양국의 전략적 동반자 관계에 대해 의문을 제기하며, 현재 양국의 동맹은 자연적 친화력이기보다는 미국과의 공통된 경쟁에 의해 주도된다고 분석, 즉 무역과 국방 분야의 관계를 확대하고 있으나 진정한 동맹국은 아니라는 내용임
- 중국 금융기관은 미국의 세컨더리 제재가 중국에 가져올 파장을 우려해 러시아 기업과 거래하는 것에 점점 더 경계. 게다가 앞으로 미국은 대러제재를 더욱 강화한다고 밝힌 바 있음
- 한편, 러시아와 중국 양국은 활발한 외교활동을 펼치고 있어 향후 행보에 대해 면밀한 관찰이 필요. 양국 정상은 7월 아스타나에서 열릴 상하이협력기구(SCO)정상 회의(Shanghai Cooperation Organization summit in Astana)에서의 만남을 준비 중임
- 중국과 러시아 정상의 만남이 지속되는 만큼 앞으로 양국 관계를 전망할 필요가 있음

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

참고자료

- a) <https://asia.nikkei.com/Opinion/Russia-has-also-become-a-lot-more-important-to-China> (2024.05.07. 검색)
- b) <https://english.news.cn/20231212/129c709ae4a646dd9ad910f03ece3cc1/c.html> (2024.05.07. 검색)
- c) https://www.worldstopexports.com/chinas-top-import-partners/#google_vignette (2024.05.07. 검색)
- d) <https://foreignpolicy.com/2024/04/30/russia-china-partnership-trade-relations/> (2024.05.07. 검색)
- e) <https://www.ft.com/content/4bc0973c-c1f3-4df7-821d-0c262e506bb8> (2024.05.07. 검색)

우크라이나, 전쟁 중 항만 물류 문제 해결 노력

그림. 오데사 항



자료: <https://odesa.rayon.in.ua/news/675464-vidnovlennya-poshkodzhenogo-vnaslidok-rosiyskikh-at-ak-odeskogo-portu-obiydetsya-u-53-milyoni-dolariv>

■ 2024년 4월 3일 러시아 침공 이후 우크라이나 오데사(Odesa) 항로의 첫 화물선 입항과 출항이 성공적으로 완료되었음

- 오데사 항의 화물운송 재개 계획에 대해, 이미 다닐로 헤트만체프(Danylo Hetmantsev) 라다(우크라이나 입법기관) 의원이 3월 중순부터 언급해 온 바 있었음
- 헤트만체프 의원은 자신의 SNS에서, “전쟁 이후 2022년 하반기부터 2023년 상반기까지 농산물을 제외한 모든 화물의 운송이 사실상 제한되었고, 러시아가 이스탄불에서의 곡물 협정을 탈퇴했으나, 우크라이나군이 흑해에서 러시아군의 영향력을 격퇴하고 대안 항로를 만든 덕에 이 생각이 가능해졌다”고 밝혔음
- 곡물이나 탱크 운송과는 달리 컨테이너의 경우 상품의 손상에 대한 사업자들의 불안감으로 인해 운송 규모의 회복세가 더딘 상황임. 때문에 회의론자들은 이 화물운송 재개 효과가 가장 가까운 항구인 루마니아 콘스탄차항 노선만 이용할 수 있을 정도로 제한적일 것이라고 평한 바 있음
- 헤트만체프 의원은 회의론자들의 의견에 동의하면서도, 전쟁 전 입항했다가 발이 묶인 선박들이 본격적으로 항해를 재개하면서 곡물을 비롯한 금속 수출 또한 지속적으로 증가세를 보였다고 밝히며, 이 분위기를 지속하겠다고 밝혔음
- 한편 우크라이나 철도공사(Ukrzaliznytsia)는 오데사 항을 비롯한 남부지역 컨테이너 터미널 복구에 착수하고 있으며, 이미 지난 9월에 유럽행 18개 신규 컨테이너 노선을 발표한 바 있음

■ 아울러 남부의 피브덴니 항에서도 전쟁 이래 높은 물류 수출량을 기록하였음

- 올렉산드르 쿠브라코프(Olexandr Kubrakov) 재건부총리 겸 사회국토인프라개발부 장관은 파나마 선적 캡틴 레오니다스(Captain Leonidas) 호의 피브덴니 항 입항에 대해 전쟁 발발 이후 최대규모 선박의 입항이라고 언급하였음(전장 300미터, 전폭 50미터, 재화중량톤 20만 3천 톤 이상)
- 2023년 8월 이후 우크라이나의 해상 루트를 통해 3,600만 톤 이상의 화물이 수출되었고, 이는 곡물 협정 체결 1년 동안의 수치를 넘어선 규모임. 1,286척의 선박이 이 항로를 이용하여 아시아, 아프리카, 유럽에 2,500만 톤 규모의 농산물을 수출한 바 있음. 이와 더불어 현재 135척의 선박이 400만 톤의 화물을 선적할 것으로 예상되는 오데사(Odesa), 초르노모르스크(Chornomorsk) 및 피브덴니(Pivdenny) 항구에 입항하기 위해 대기하고 있음
- 이 성과에 대해 부총리는 해상 교통 운송의 안전, 효율적인 물류 운영과 작업 리듬의 보장에 민관군의 노력이 있었음을 밝혔음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://meta.ua/uk/news/politics/146921-ukrayina-pochinae-vidnovlyuvati-morski-konteynery-i-perevezennya/> (2024.4.6. 검색)
- b) <https://www.kmu.gov.ua/news/oleksandr-kubakov-rekordni-1957-tysiachi-tonn-na-odnomu-sudni-eksportuvaly-z-portu-pivdennyi> (2024.4.6. 검색)
- f) <https://www.cfr.org/background/china-russia-relationship-xi-putin-taiwan-ukraine> (2024.4.6. 검색)

러시아-아제르, 카스피해 항만 및 조선 분야 사업 활성화

그림. 바쿠 신항



자료: <https://www.simplextrans.com/freight-forwarding-service-port-alat-azerbaijan>

■ 바쿠 엘레트(Ələt) 신항 자유 경제지대에 러시아 기업의 진출 시도가 관찰되고 있음

- 해당 기업은 러시아 노보시비르스크(Novosibirsk)에 소재한 건축 패널 생산기업이며, 바쿠 신항 자유경제지대에 최신 설비를 완비한 공장 건설을 진행하고 있음
- 이 내용은 루슬란 미르사야포프(Ruslan Mirsayapov) 주아제르바이잔 러시아기업대표부 대표가 “건축자재 생산 분야에서의 러시아-아제르바이잔 협력과 러시아 상품의 아제르바이잔 시장진출 방안”을 주제로 한 라운드 테이블에서 최초로 공개되었음
- 아울러 미르사야포프 대표는 러시아 사업가들에 의해 아제르바이잔에 대규모 건축자재 도매시장 설치계획 또한 진행 중인데, 현재 전쟁이 끝난 카라바흐(Karabakh) 지역 경제지대 조성 사업 등 아제르 내 건축자재에 대한 수요가 증가하고 있는바, 러시아의 시장진출 확대는 아제르바이잔 측에 원활한 자재 확보를 촉진하여 상호 간 이익이 될 수 있다고 덧붙였음

■ 또한 바쿠-상트페테르부르크 간 조선 분야 협력 확대 또한 논의되고 있음

- 미르사야포프 대표는 상트페테르부르크(St. Petersburg)와 아제르바이잔 협력을 주제로 한 다른 비즈니스 포럼에서도 두 도시의 조선소가 다목적 선박 공동 생산 공정에 들어갈 수 있음을 언급했음

- 이미 지난해 러시아와 아제르바이잔 양국은 조선 분야 협력 협정을 체결한 바 있음

■ 아울러 러시아만을 위한 목표는 아니지만, 엘레트 자유경제지대 기업 유치 확대를 위한 정책 또한 마련되고 있음

- 일함 알리에프(İlham Əliyev) 아제르바이잔 대통령은 엘레트 자유경제지대의 기능을 보장하기 위한 토지 관련 대통령령에 최종 서명하였음
- 대통령령안 내용에는 해당 경제지대의 4,312.56ha 규모의 국유지가 엘레트 자유경제지대 운영을 담당하는 유관기관에 신속히 권리를 이관하는 것이 포함되어 있음
- 이는 외국기업의 입주 및 활동에 있어서 절차의 간소화를 추구하는 것으로 해석됨

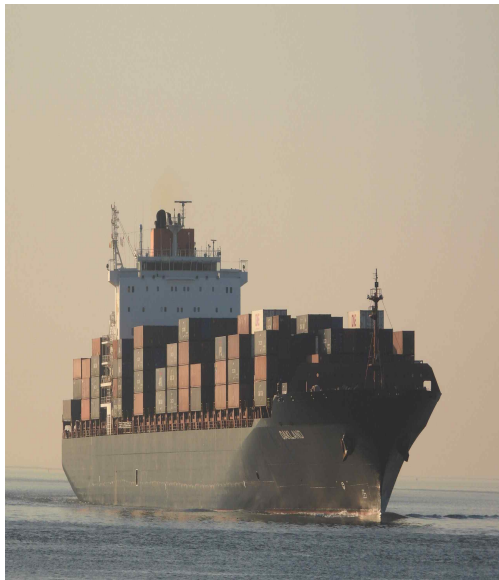
조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://www.simplextrans.com/freight-forwarding-service-port-alat-azerbaijan> (2024.4.6. 검색)

파나막스 컨테이너선, 올 여름 최초로 북극항로 운항 예정

그림. '플라잉 피시 1호' 및 북극항로 통항 허가증



NSR
GENERAL
ADMINISTRATION
ROSATOM

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
«ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ»
(ФГБУ «ГлавСевморпуть»)
The Northern Sea Route General Administration, Federal State
Budgetary Institution
(NSR General Administration FSBI)

**Р А З Р Е Ш Е Н И Е № P075-00172-
77/01198253
PERMISSION**

на плавание в акватории Северного морского пути судна
ледового класса Ice1
for the ship ice class Ice1 to navigate in the water area of the Northern Sea Route

Выдано: в соответствии с Правилами плавания в акватории Северного
морского пути, 2020 г.,
The permission is issued according to the Rules of the navigation in the water area
of the Northern Sea Route, 2020

на основании заявления от 13.05.2024 № 00000417 EZ Safetrans Logistics Co
LLC.
(заявитель)

based on the application dated from May, 13 2024 № 00000417 EZ Safetrans
Logistics Co LLC.
(applicant)

Название судна (Name of ship)	Номер ИМО (IMO number)	Флаг (Flag)
Flying Fish 1	9200811	Панама Panama

자료: <https://gcaptain.com/arctic-shipping-route-to-see-first-ever-panamax-containership/>

■ 파나막스 컨테이너선, 최초로 올해 북극항로 통항 허가

- 올해 첫 파나막스 컨테이너선이 러시아의 중요한 북극항로 루트를 통과할 예정임. 4,890TEU 급 컨테이너선인 '플라잉 피시1호'는 올여름 북극해 항로 통과 허가를 받았음

※ 파나막스(Panamax): 파나마 운하를 통과할 수 있는 최대 규모의 선박(선폭 32.3m, 3,001~5,100TEU)

- 지난 2023년 10월 세이프트랜스라인(Safetrans Line)은 24년 된 '플라잉 피쉬1호'를 인수했음. 이 선박은 Ice-1등급을 받아 7월부터 10월 사이 얼음이 없거나 가벼운 빙하 조건에서 쇄빙선의 도움 없이 북극해 항로의 모든 구간을 단독으로 항해할 수 있음
- '플라잉 피시1호'는 북극을 가로질러 통과하는 최초의 파나막스 컨테이너선이 될 것이며, 올해 8월부터 10월 사이 북극항로 운항이 계획되어 있음
- 동 선박은 중국 선사 세이프트랜스라인의 선박으로 북극항로를 경유해 러시아 상트페테르부르크와 중국을 연결하는 정기선으로 운항할 예정임

※ 세이프트랜스라인: 중국 상하이에 본사를 둔 세계 13위 물류 회사인 월드와이드로지스의 자회사로 2022년에 설립됨

- 북극항로를 이용하면 동 선박은 케이프 혼(Cape Horn) 지역을 우회하지 않고도 홍해와 아덴만의 분쟁 지역을 피할 수 있음

■ 최근 비빙급 선박의 북극항로 통과 횟수 증가

- 지난 2023년 7월부터 12월까지 중국 기업 뉴뉴해운(NewNew Shipping)의 피더maks(Feeder max)급 선박 4척이 총 7차례의 북극 항해를 완료했음. 뉴뉴해운은 올해 여름 항해 횟수를 12회로 늘릴 계획임

※ 피더maks(Feedermax): 2,001~3,000TEU 규모의 컨테이너 선박

- 최근 해빙 가속화로 여름철에도 쇄빙선이 아닌 비빙급 선박도 북극항로를 정기적으로 통과할 수 있음. 지난여름에는 최초로 케이프사이즈(Cape-size) 벌크선인 169,159톤급 진고(Gingo)호와 여러 척의 수에즈maks(Suezmax) 유조선이 북극해를 항해함. 한편, 겨울과 봄에는 두꺼운 해빙으로 여전히 운항이 어려움

※ 수에즈maks(Suezmax): 수에즈 운하를 통과할 수 있는 최대 규모의 선박

- 한편, 러시아는 14항차에 걸쳐 150만 배럴의 원유를 중국으로 운송했으며, 여기에는 여러 차례의 비빙급 유조선의 통항도 있음

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jiyeong111@kmi.re.kr)

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/arctic-shipping-route-to-see-first-ever-panamax-containership/> (2024. 5.21. 검색)
- b) https://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=141437 (2024.5.21. 검색)



주요 통계



표. 2024년 1~4월 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	47.7	-5.8%	27.4	+1.6%	75.1	-3.2%
북극해	8.2	-15.8%	22.8	-2.0%	31.0	-6.1%
발트해	40.3	+8.8%	45.2	-10.8%	85.5	-2.5%
아조프-흑해	43.5	-9.7%	50.3	-4.4%	93.8	-6.9%
카스피해	2.1	+1.7%	0.9	-3.2%	3.0	+40.7%
합계	141.8	-3.4%	146.6	-5.1%	288.4	-4.3%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 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 1~4월 기준

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/363141/> (2024.5.19. 검색)

표. 2022년~2024년 3월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	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 ¹⁾	700,851.9 ¹⁾	685,852.9 ¹⁾
	2023년 ¹⁾	650,586.7	650,403.2	703,043.4	667,151.6	693,926.7	749,277.0	816,547.2	840,844.5	803,979.3	750,896.5	669,044.9	661,320.4
	전년 대비 증감률(%)	102.0	100.9	100.5	101.4	100.9	102.7	99.3	102.1	99.9	97.4	95.4	96.4
	전월 대비 증감률(%)	94.9	100.0	108.1	94.9	104.0	108.0	109.0	103.0	95.6	93.4	89.1	98.8
	2024년 ¹⁾	654,656.0	659,150.8	697,662.5									
	전년 대비 증감률(%)	100.6	101.3	99.2									
	전월 대비 증감률(%)	99.0	100.7	105.8									
상업화물 운송량	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 ¹⁾	381,903.1 ¹⁾	389,605.5 ¹⁾
	2023년 ¹⁾	401,117.9	406,879.2	420,083.9	395,376.6	398,026.8	391,200.8	402,092.6	408,790.2	409,600.3	417,254.7	396,007.3	406,323.5
	전년 대비 증감률(%)	108.4	110.3	103.8	108.1	104.9	103.3	100.6	102.3	105.3	105.6	103.7	104.3
	전월 대비 증감률(%)	103.0	101.4	103.2	94.1	100.7	98.3	102.8	101.7	100.2	101.9	94.9	102.6
	2024년 ¹⁾	418,355.8	420,206.9	432,282.1									
	전년 대비 증감률(%)	104.3	103.3	102.9									
	전월 대비 증감률(%)	103.0	100.4	102.9									

파이프라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	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 ¹⁾	290,951.6 ¹⁾	288,107.1 ¹⁾
	2023년	298,953.9	316,585.3	326,800.3	309,828.4	315,909.1	313,249.7	322,423.8	325,360.3	328,557.5	326,884.3	304,977.5	303,481.7
	전년 대비 증감률(%)	112.4	115.0	107.7	111.0	107.9	105.7	101.2	102.0	105.8	105.5	104.8	105.3
	전월 대비 증감률(%)	103.8	105.9	103.2	94.8	102.0	99.2	102.9	100.9	101.0	99.5	93.3	99.5
	2024년 ¹⁾	313,098.9	323,931.1	336,603.0									
	전년 대비 증감률(%)	104.7	102.3	103.0									
	전월 대비 증감률(%)	103.2	103.5	103.9									

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/362066/> (2024.5.8. 검색)

표. 2021년~2024년 3월 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)		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 ¹⁾	103,718.1 ¹⁾	102,916.1 ¹⁾
		2023 ¹⁾	99,413.9	97,521.0	109,358.0	105,806.7	106,950.3	101,621.2	103,337.0	103,950.4	101,166.8	103,531.1	101,714.3	100,895.8
		2024 ¹⁾	94,999.5	96,060.3	105,504.0									
차량 운송 화물	합계	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 ¹⁾	495,111.3 ¹⁾	476,678.6 ¹⁾
		2023 ¹⁾	444,584.7	458,995.9	495,498.2	468,909.3	489,536.9	552,233.1	615,779.0	634,086.2	604,287.3	541,394.0	466,087.5	453,535.1
		2024 ¹⁾	450,448.9	462,301.7	491,635.8									
	상업 화물	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 ¹⁾	176,162.5 ¹⁾	180,431.2 ¹⁾
		2023 ¹⁾	195,115.9	215,471.9	212,538.7	197,134.3	193,637.0	194,156.9	201,324.4	202,031.9	209,908.3	207,721.7	193,049.9	198,538.2
		2024 ¹⁾	214,148.7	223,357.8	225,255.4									

해상 운송	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 ¹⁾	2,567.0 ¹⁾	2,692.0 ¹⁾
	2023 ¹⁾	2,730.3	2,213.8	2,794.5	2,782.7	3,105.5	3,050.6	2,762.0	2,880.4	3,198.4	2,430.5	2,725.3	2,221.6
	2024 ¹⁾	2,236.2	3,035.1	2,637.8									
내륙수운 ¹⁾	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 ¹⁾	8,459.0 ¹⁾	2,016.7 ¹⁾
	2023 ¹⁾	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8	14,385.0	14,960.4	16,454.9	14,243.3	13,034.4	7,326.5	1,655.6
	2024 ¹⁾	1,683.1	1,443.8	2,168.8									
항공 ²⁾	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 ¹⁾	45.0 ¹⁾	51.1 ¹⁾
	2023 ¹⁾	31.9	34.2	37.6	35.8	35.5	36.0	40.0	42.7	40.7	41.1	42.8	49.1
	2024 ¹⁾	31.2	34.1	37.0									

파이프라인 ⁴⁾	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	93,760.8	101,218.0	86,600.0	86,532.6	82,351.9	81,088.8	80,869.4	78,253.4	85,383.5 ¹⁾	90,951.5 ¹⁾	101,498.4 ¹⁾
	2023 ¹⁾	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2	82,117.7	77,951.1	79,668.8	83,429.9	81,042.8	90,370.4	91,029.8	102,841.8
	2024 ¹⁾	105,256.9	96,275.8	95,679.1									

1) 도네츠크 인민공화국, 루간스크 인민공화국, 자포리자 및 헤르손 주에 대한 통계 수치 제외

2) 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

3) 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/362066/> (2024.5.8. 검색)