

KMI 북방물류리포트

VOL.297
JUNE 26 2024

발간년월 2024년 6월 26일(통권 제297호) **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

- '24 1~4월 러시아 컨테이너선 시장 동향

중·서부

- 아르메니아 “평화의 교차로” 사업 및 주요 관련국 동향

북극

- 중동의 불안전성으로 보는 북극항로에 대한 새로운 지정학적 고찰

공지사항

- 2024 NPARC 개최 안내

주요 통계

- 2024년 1~5월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2022년~2024년 4월 러시아 역내 화물 운송량
- 2021년~2024년 4월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



'24 1~4월 러시아 컨테이너선 시장 동향

그림. '24 1~4월, 러시아 컨테이너 시장 11% 증가



자료: <https://portnews.ru/news/363175/>

■ 러시아 컨테이너선 시장 증가

- FESCO 운송그룹에 따르면 2024년 1~4월 러시아 컨테이너 시장은 전년 동기 대비 11.4% 증가한 217만 6천 TEU를 기록함
- 수입량은 7% 증가한 93만 5천 TEU, 수출량은 12% 증가한 60만 4천 TEU에 달함. 환적 화물량은 20% 증가한 19만 8천 TEU를 기록했으며, 국내 컨테이너 운송량은 43만 9천 TEU로 16% 증가함
- 올 4월 러시아 컨테이너 시장은 전년 동기 대비 8% 증가한 57만 4천 TEU를 기록함. 이러한 성장의 동력은 상트페테르부르크 항을 통한 컨테이너 운송이 주요 원인임
- FESCO 운송그룹은 항만, 철도 및 통합 물류 사업을 운영하는 러시아 최대 운송 및 물류 회사 중 하나임. 이 그룹은 블라디보스토크 상업항, 복합운송 운영업체인 FESCO 통합 운송, 냉동 컨테이너 업체 Dalrefrans, Transgarant 및 FESCO Trans 등을 보유하고 있으며, 노보시

비르스크, 하바롭스크, 톰스크 및 블라디보스토크에 터미널 단지를 운영하고 있음. 컨테이너 선대 규모는 17만 TEU 이상이고, 전용 화차는 1만 1천 대 이상을 보유하고 있음

- 한편, FESCO 운송그룹에 속하는 블라디보스토크 상업항(VMTP)에서 베트남 호치민과 하이퐁항으로 향하는 “페스코 다이렉트 라인(FESCO Vietnam Direct Line, FVDL)” 운항 선박들이 2024년 5월 5차례 운항 예정임

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

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/363175/> (2024.05.22. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/363083/> (2024.05.22. 검색)

아르메니아 “평화의 교차로” 사업 및 주요 관련국 동향

그림. 아르메니아 평화의 교차로 프로젝트



자료: <https://www.weforum.org/agenda/2024/01/armenia-crossroads-of-peace-global-cooperation/>

■ 니콜 파시냔(Nikol Pashinyan) 아르메니아 총리는 아제르바이잔에서 출발하는 모든 도로, 파이프, 케이블이 자국 영토를 반드시 통과하여야 한다고 언급하였음

- 파시냔 총리는 3월 그리스 언론사인 카시메리니(Kathimerini) 지와의 특별 대담에서 남코카서스의 항구적인 평화와 안정은 아르메니아의 최우선 과제이며, 이와 같은 맥락에서 지역 내 인프라망의 고립 타파 및 연결 복원을 중요한 과제로 여기고 있다고 밝혔음
- 총리는 평화의 교차로 프로젝트는 아르메니아 영토를 통해 페르시아만 또는 오만만에서부터 흑해까지 차량운송량, 파이프운송, 전력 송전 및 인터넷 케이블의 역량을 강화할 것으로 예상되고 있다고 평가했음. 이는 조지아-아르메니아-이란을 연결하는 최적의 경로가 아제르바이잔 월경지(exclave)인 나히체반(Naxçıvan)을 연결하는, 이미 소련 시기에 건설된 철도가 있기 때문이며, 총리는 이를 평화 교차로의 남북 구간이라고 명명했음
- 또한 총리는 튀르키예의 항구를 통해 흑해와 카스피해를 연결하는 프로젝트의 동서 구간도 있음을 덧붙이면서, 아제르바이잔의 인프라가 아르메니아의 영토를 통과해야 한다고 강조했다음
- 총리의 의견에 따르면, 이 절차는 평등과 호혜의 원칙에 의거하여 1)모든 인프라는 해당 인프라가 통과하는 영토를 통과하는 국가의 주권 및 관할권 하에 있어야 하며, 2)각국은 자국 영토 내 통관절차 실시 및 안전을 보장하여야 하며, 3)지정된 인프라는 국제 및 국내 운송 모두에 사용되어야 함

그림. 아제르바이잔 잔게주르 회랑(Zangezur Corridor) 회랑 사업



자료: <https://uwidata.com/31749-all-eyes-on-the-zangezur-corridor/>

■ 물론 아르메니아 측이 교통 연결 측면에서 전향적인 자세를 보이고 있지만, 아르메니아 남부지역을 통과하는 잔게주르 회랑(Zangezur koridoru)의 통제권을 원하는 아제르바이잔과의 갈등은 잔존하고 있음^{b)}

- 엘친 아가키시예프(Elçin Ağakışiyev) 아제르바이잔 국영석유가스회사(SOCAR) 이사는 한 컨퍼런스에서 잔게주르 회랑의 개통은 국제의 중장기적인 안정을 위한 중요한 요소임을 언급하였음. 구체적으로, 회랑 개통은 첫째로 아르메니아에 경제성장을 포함한 다양한 기회를 제공할 수 있으며, 또한 조지아와 함께 지역 규모 국제 운송 분야에서의 경쟁력을 높이고, 사업 활성화 및 일자리 창출을 통해 평화적으로 분쟁을 종식시킬 수 있다고 밝혔다
- 아울러 아제르바이잔 측은 자국의 계획안이 아르메니아 남부 슈니크 주(Syunik)를 통과하고 있기 때문에, 아르메니아의 주권이 보장되는 대신 통관 및 교통망 운영관리에 아제르바이잔 측의 제약이 없어야 한다는 입장을 고수해 왔음
- 올해 3월 튀르키예 안탈리아(Antalya)에서 개최된 외교 포럼에서 히크메트 하지예프(Hikmət Hacıyev) 아제르바이잔 대통령 정책 자문위원은 잔게주르 회랑은 2020년 11월의 정전협정에 의거하여 아르메니아가 지역 내 교통연결을 보장할 의무가 있다고 언급하였음. 이에 루벤 루비냔(Ruben Rubinyan) 아르메니아 국회부의장은 “현재 아르메니아에는 아제르 측이 주장하는 역사적 지명인 ‘잔게주르’라는 존재는 없으며, 슈니크주와 메그리(Meghri) 철도역밖에 없다”라고 맞받았음^{c)}

- 이는 양국이 지역 내 갈등 완화와 경제협력 강화를 보장할 수 있는 국제교통망 복원이라는 큰 뜻에는 의견을 같이하지만, 운영 주도권 및 향후 정치·경제적 영향 측면에서 경쟁하고 있는 것으로 해석됨

■ 아르메니아의 평화의 교차로 사업 발표에 대해 미국과 카자흐스탄은 환영하는 입장을 내비치기도 했음. 한편, 아르메니아는 인도와 이란을 연결하는 대규모 프로젝트에 대한 논의를 재개하였음

- 올해 4월 앤서니 블링컨(Anthony Blinken) 미 국무장관은 벨기에 브뤼셀(Brussels)에서 개최된 파시난 아르메니아 총리, 우르줄라 폰 데어 라이엔(Ursula Von der Leyen) EU 집행위원장과 회담에서 아르메니아의 교통 프로젝트에 대해 환영한다는 입장을 내비쳤으며, 이 프로젝트가 아르메니아의 경제성장 및 노선 다변화를 촉진하고, 지역 내 안정을 공고히 할 것이라고 평했음^{d)}
- 이미 3월 무라트 누르틀레우(Murat Nurtleu) 카자흐스탄 외무장관은 아라라트 미르조얀(Ararat Mirzoyan) 아르메니아 외무장관과의 회담에서 아르메니아 프로젝트의 잠재력을 높이 평가하며, 현재 유럽-코카서스-중앙아시아를 연결하는 중앙회랑(The Middle Corridor)에도 도움이 될 것이라고 언급했음. 아제르바이잔의 교통사업에서 가장 중요한 파트너 중 하나인 카자흐 측의 이와 같은 반응은 주목할 필요가 있음^{e)}
- 한편 나렉 테르얀(Narek Teryan) 아르메니아 경제부 차관은 3월 14일 수도 예레반(Yerevan)에서 개최된 “인도-아르메니아: 비즈니스 지평의 통합” 제목의 비즈니스 포럼에서, 인도-이란-아르메니아 3개국을 연결하는 무역 회랑 개통 문제가 논의되고 있다고 밝혔음. 테르얀 차관은 “현재 해당 루트를 통한 화물 시범 운송이 진행되고 있으며, 인도 또한 아르메니아를 중요한 파트너로 간주하고 있다.”라고 밝혔음. 논의 내용에 대해, 차관은 아직 많은 것을 밝힐 수는 없지만, 현재 아르메니아 기업의 이란 차바하르(Chabahar) 항 이용 방안과 그 사업 참여 형식에 대해 논의 중이라고 덧붙였다^{f)}

■ 2차 카라바흐 전쟁과 국경분쟁 당시 러시아의 아르메니아 지원 거부와 파시난 정부의 친서방 행보로 인해 관계가 소원해졌지만, 양국은 지정학 측면에서 상호 간의 필요성을 여전히 인지하고 있음

- 이미 올해 2월 마리아 자하로바(Maria Zakharova) 러시아 외무부 대변인은 아르메니아의 평화의 교차로 프로젝트는 기존 메그리틀을 지나는 옛 카라바흐 철도 복원을 대체하는 것이 아니라고 언급하며, 현재 아르메니아-이란 국경 지역(슈니크주)에서 러시아 연방보안국(FSB) 요

원들이 모니터링을 수행하고 있다고 밝혔음. 아울러, 코카서스 지역 외부의 행위자들은 인프라 연결과 지역안정 및 상호의존 확대에 대해 관심이 없다고 밝히며, 외부 국가들, 특히 서구의 관심에 대해 비판적인 입장을 내비치기도 했음^{g)}

- 한편 아르메니아 측도 러시아에 대한 높은 경제적 의존도를 고려하고 있기 때문에, 급격한 탈러시아를 추구하고 있지는 않고 있음. 3월 취임한 게보르그 파포얀(Gevorg Papoyan) 신임 경제부 장관은 인터뷰에서 물류 측면에서 러시아를 완전히 대체할 준비가 되었는가에 대한 질문에, “경제의 다변화는 한 주요 경제파트너를 다른 사람으로 완전히 교체하는 것이 아니라 몇몇의 대규모 거래 파트너와 수많은 소규모 파트너가 공존하는 상황이다”라고 밝히며 이를 일축한바 있음^{h)}

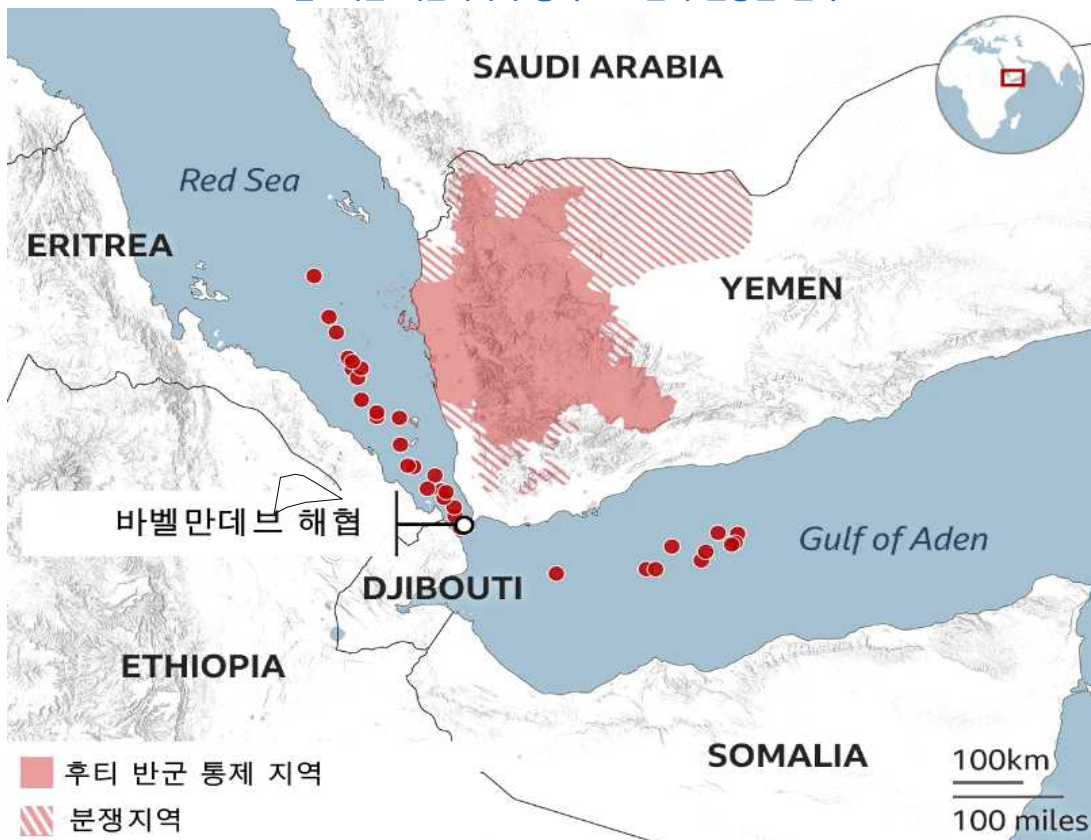
조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://news.am/rus/news/814446.html> (2024.5.8. 검색)
- b) <https://news.am/rus/news/806626.html> (2024.5.8. 검색)
- c) <https://news.am/rus/news/810203.html> (2024.5.8. 검색)
- d) <https://news.am/rus/news/816273.html> (2024.5.8. 검색)
- e) <https://news.am/rus/news/812858.html> (2024.5.8. 검색)
- f) <https://news.am/rus/news/812295.html> (2024.5.8. 검색)
- g) <https://news.am/eng/news/809807.html> (2024.5.8. 검색)
- h) <https://news.am/rus/news/811172.html> (2024.5.8. 검색)

중동의 불안전성으로 보는 북극항로에 대한 새로운 지정학적 고찰

그림. 예멘 해안에서의 공격으로 인해 손상된 선박



자료: Ambrey Intelligence, Aclcd, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911>

■ 중동 혼란으로 인한 홍해 해상 교통량 급감

- 이란의 지원을 받는 예멘 후티 반군의 상업용 선박 공격으로 홍해 해상 교통량이 평년 대비 60% 감소함
- 위험을 감수하고 항해에 나선 서방 선박들도 바브엘만데브 해협 통과 시 보험료 급등에 직면함

■ 불안정한 중동 운송로가 북극항로의 새로운 가능성 부각

- 세계 5위 상선단과 최대 전쟁위험보험 풀을 보유한 노르웨이도 후티 공격 이후 홍해 통과 선박 보험료가 100배 상승함
- 높은 비용과 후티 공격에 대한 우려로 일부 화주들이 북극항로를 대안으로 고려하기 시작함

■ 그러나 북극항로에 대해 비관적 견해도 공존

- 북극항로가 수에즈 운하 대비 약 5,000마일 단축 효과가 있으나, 노르웨이 전문가들은 가까운 미래에 현실적 대안이 되기 어렵다고 봄
- 러시아가 북극항로 70%를 통제하고 있어 러-우 전쟁으로 불안정한 서방-러 관계가 걸림돌이 될 수 있음
- 얕은 수심, 열악한 기상 조건, 수색구조 역량 부재, 고가의 내빙선 건조 필요성 등 운항 여건도 매우 불리함

■ 중동 정세 불안이 북극항로에 대한 관심을 제고시키고 있으나, 여러 현실적 제약요인으로 인해 당장 주요 국제 운송로로 자리 잡기는 쉽지 않아 보임

- 지정학적 리스크, 열악한 운항 여건, 높은 초기 인프라 구축 비용 등이 걸림돌로 작용함
- 그러나 중장기적으로는 기후변화에 따른 해빙, 러시아 및 중국의 적극적인 북극 진출, 기술 발전 등으로 상황이 달라질 수 있음
- 북극이 새로운 국제 정치·경제의 각축장으로 부상할 가능성에 대비해 관련국들의 지속적인 관심과 협력이 필요할 것임

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

참고자료

- a) <https://foreignpolicy.com/2024/05/30/arctic-geopolitics-russia-china-maritime-trade-northern-sea-route/> (2024.6.4.검색)
- b) <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911> (2024.6.4.검색)



공지 사항



2024 NPARC

North Pacific Arctic Research Community

To whom it may concern,

Korea Maritime Institute(KMI) of Republic of Korea is pleased to inform you the "2024 NPARC(North Pacific Arctic Research Community) Symposium" will be held on the 8th ~ 9th July 2024 in Busan, Republic of Korea.

The North Pacific Arctic Research Community(NPARC), initiated by Korea Maritime Institute(KMI), was founded by universities and research institutes of China, Japan and Korea in 2014. Now it includes 9 Chinese, 10 Japanese and 10 Korean partner organizations. It aims to encourage regional interdisciplinary research on emerging challenges and opportunities in the Arctic; to communicate and to share regional research outcomes for capacity building; and to enhance cooperation among members through various mechanisms.

We cordially invite the Arctic Scholars.

2024 NPARC(North Pacific Arctic Research Community) Symposium

- Date: 8th ~ 9th July
- Venue: Busan, KMI

Should you have any questions regarding administrative arrangements, please do not hesitate to contact Dr. Danbi Um. (dbu@kmi.re.kr)
We look forward to seeing you in Busan.

Yours sincerely,

Kim Jong-Deog
President
Korea Maritime Institute



주요 통계



표. 2024년 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	61.4	-5.8%	34.6	+1.4%	96.0	-3.0%
북극해	10.4	-14.1%	28.9	-0.4%	39.3	-4.4%
발트해	52.3	+8.8%	64.8	-4.9%	117.1	+0.7%
아조프-흑해	54.2	-11.4%	62.3	-6.2%	116.8	-8.2%
카스피해	2.8	+1.6%	1.1	-5.2%	3.8	+34.7%
합계	181.0	-4.3%	192.0	-3.6%	373.0	-3.4%

* 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 1~5월 기준

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/364196/> (2024.6.12. 검색)

표. 2022년~2024년 4월 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⁾	654,354.5	659,830.4	698,224.1	667,593.9								
	전년 대비 증감률(%)	100.6	101.4	99.3	100.1								
	전월 대비 증감률(%)	98.9	100.8	105.8	95.6								
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⁾	418,054.3	420,886.5	432,810.5	392,618.1								
	전년 대비 증감률(%)	104.2	103.4	103.0	99.3								
	전월 대비 증감률(%)	102.9	100.7	102.8	90.7								

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⁾	312,797.4	324,610.7	337,131.4	308,855.0								
	전년 대비 증감률(%)	104.6	102.5	103.2	99.7								
	전월 대비 증감률(%)	103.1	103.8	103.9	91.6								

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.6.17. 검색)

표. 2021년~2024년 4월 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://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.6.17. 검색)