

KMI 북방물류리포트

VOL. 298
JUNE 28 2024

발간년월 2024년 6월 28일(통권 제298호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해안로 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	- 러 정부, 2035년까지 교통 인프라 개발 계획 수립 예정
	중·서부	- 독립국가연합(CIS), 물류 협력 확대를 위한 회담 개최 - 투르크메니스탄, 인도와 항만 분야 협력 확대 착수 - 조지아, 아나클리아 항 해외사업자 관련 문제 잡음 발생
	북극	- 러 보르쿠타 가스화학 단지 및 북극항로로 연결되는 철도 건설 계획
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



러 정부, 2035년까지 교통 인프라 개발 계획 수립 예정

그림. 러시아 철도 인프라 확대 건설하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/362078/>

■ 러시아 정부, 교통 인프라 종합 계획 수립 예정

- 러시아 정부는 2025년 7월 1일까지 교통, 에너지, 통신, 사회 및 기타 인프라 개발을 위한 종합 계획을 수립할 예정임. 이는 블라디미르 푸틴 대통령이 서명한 2030년, 2036년까지 러시아 연방의 국가 발전 목표에 관한 명령서에 따른 것임
- 명령서에는 "2036년까지의 국가 목표를 달성하기 위해 필요한 교통, 에너지, 통신, 사회 및 기타 인프라 개발 종합 계획을 러시아 연방의 단일 디지털 지도 기반을 사용하여 2025년 7월 1일까지 수립하고 승인할 것"이라고 명시되어 있음
- 또한, 국가 목표 지표와 과제를 달성하기 위해 2024년 9월 1일까지 기술적 리더십을 확보하는 국가 프로젝트 '효율적인 교통 시스템', '효율적이고 경쟁력 있는 경제', '국제 협력 및 수출'을 개발할 예정임

■ 러시아 철도 및 항만 인프라 개선

- 러시아 교통 인프라 개발을 위한 국가 프로젝트 "교통 인프라 개발"에 따라 2025-2030년 동안 러시아의 주요 해양 항만 개발에 3,328억 루블이 투입될 계획이며, 이 중 약 2,920억 루블은 추가 예산 자금에서 조달될 예정임. 철도 인프라 개발에는 4조 3,000억 루블 이상이 투

입될 예정이며, 이는 동부 폴리곤의 확장, 아조프-흑해 및 북서부 분지 항만 연결, 국제남북 운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC)을 포함함. 향후 국가 프로젝트의 총 자금은 약 10조 2,000억 루블로 추산됨

- 철도와 도로 인프라 개발이 가장 비용이 많이 드는 연방 프로젝트가 될 것이며, 철도 개발에 할당된 총 자금 중 4조 2,700억 루블은 추가 예산 자금에서 조달될 예정임
- 러시아 철도(RZD) 사장 올레그 벨로제로프는 북서부 항만 접근로가 현대화된 후 운송 능력이 현재의 7,440만 톤에서 2억 2,000만 톤으로 증가할 것이며, 남부와 극동 방향의 인프라가 현대화된 후에는 운송 능력이 각각 1억 5,200만 톤(+2,700만 톤)과 2억 1,000만 톤(+3,700만 톤)으로 증가할 것이라고 언급함. 이번 국가 프로젝트는 북서부 지역에 8,860억 루블, 남부에 6,399억 루블을 할당할 예정임. 동부 폴리곤 개발에는 거의 2조 8,000억 루블이 투입될 예정임
- 항만 인프라에는 2024년에 1,247억 루블이 투입되며, 이 중 12억 루블은 연방 예산에서 조달될 예정임. 2025년에는 1,006억 루블(연방 예산에서 39억 루블), 2026년에는 941억 루블(연방 예산에서 53억 루블), 2027년에는 686억 루블(연방 예산에서 72억 루블)이 투입될 예정임. 주요 프로젝트로는 마노르스키 곶(Cape Manorsky) 인근의 엘가 항(Port Elga) 석탄 터미널, 노보로시스크 조선소의 범용 하역 단지, 사할린의 코르사코프(포로나이스크) 항의 다목적 화물 지역 건설이 포함됨
- 내륙 수로 인프라의 현대화에는 1,211억 루블이 투입될 예정이며, 모두 연방 예산에서 조달될 예정임. 주요 프로젝트로는 돈 강의 바가예프스키 수문 건설, 모스크바 운하 시설 재건, 볼가 강의 수문 및 고로데츠키 수문 15-16번 운하 재건이 포함됨

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/362078/> (2024.05.13. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/362755/> (2024.05.13. 검색)

독립국가연합(CIS), 물류 협력 확대를 위한 회담 개최

그림. 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 러시아 총리



자료: <https://turkmenportal.com/blog/77962/mishustin-posetit-ashhabad-dlya-uchastiya-v-zasedanii-soveta-glav-pravitelstv-sng>

■ 지난 5월 23일 미슈스틴 러시아 총리는 투르크메니스탄 수도 아시가바트 (Ashgabat)에서 개최된 독립국가연합 총리급 회담에서 가맹국 간 물류 경제 활성화 계획에 대해 논의하고 이를 발표하였음

- 회의 내용은 2030년까지 가맹국 내 물동량 증대와 상품 운송의 신속화를 달성하기 위한 내용이었음. 미슈스틴 총리는 현재 교통 분야에서의 발전 방안에 대해 논의하고 합의에 도달하였다고 발표했음
- 현재 독립국가연합 가맹국 전체는 교통인프라의 현대화와 그 운영 관리 측면에서의 첨단 기술 도입을 적극적으로 추진하고 있다고 언급했음. 그리고 이 프로젝트는 역내 기업인들에게 새로운 가능성을 열어 줄 수 있다는 점에서 매우 중요하다고 기자들에게 설명했다
- 아울러 총리는 회담에서 제안된 방안들이 공동체 가맹국들의 물류 운송 부문에서의 잠재력을 높이고, 가맹국 내 신규 물류망 건설계획에 대해 언급하기도 했음

■ 이는 러시아가 독립국가연합 내 국가들과의 물류 인프라 분야에서의 협력 확대를 통한
영향력 증대 및 가맹국 간 상호의존도 확대를 도모하는 것으로 해석할 수 있음

- 이와 같은 교통분야의 활성화 발전 계획 수립과 더불어, 독립국가연합 가맹국 대표단들은 에너지 운송, 환경, 지적 재산권 보호, 문화 및 인도주의 분야에 관한 여러 문서 초안을 포함한 CIS의 무역 및 경제협력이 당면한 문제 또한 논의하기도 하였음
- 2035년까지 에너지 분야에서 CIS 회원국 간 협력 개념과 CIS 회원국 영토를 통과하는 인프라 최적화에 관한 2030년 실행 계획이 구체적으로 발표될 것으로 예상되고 있음
- 이는 러시아가 자국 외교정책의 기본이 되는 CIS지역에서 긍정적인 영향력을 다시 환기시키고 주도하려는 노력으로 풀이할 수 있겠음. 다음 총리급 회담은 11월 7~8일 러시아에서 개최될 예정임

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://sputnik.az/20240524/misustin-mdb-de-neqliyyat-dehlizlerinin-inkisafi-plani-ticaret-dovriyyesini-artiracaq-464902297.html> (2024.6.6. 검색)

투르크메니스탄, 인도와 항만 분야 협력 확대 착수

그림. 주투르크메니스탄 인도 대사와의 간담회



자료: <https://arzuw.news/v-turkmenistane-proshla-beseda-s-poslom-indii-na-temu-partnerstva-po-morskim-perevozkam>

■ 투르크멘 해운 및 내륙수운청은 주투르크메니스탄 인도 대사를 초청, 항만분야 협력 방안을 논의하기 위한 간담회를 개최하였음

- 협상 중에 양측은 투르크멘바시(Türkmenbaşy) 항을 통한 인도 측의 화물 운송 가능성에 대해 논의했으며, 주투르크메니스탄 인도 대사는 남북 운송 통로의 중요한 연결고리인 투르크멘바시 항구의 기회를 활용하는 데 있어 인도 기업인들의 관심을 촉구하기도 했음
- 한편 주투르크메니스탄 해운청장은 자국 투르크멘바시 국제항의 운영관리 측면에서, 인도 전문가와의 경험 교환을 위한 행사 마련에 대한 건설적인 제안을 하기도 했음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://arzuw.news/v-turkmenistane-proshla-beseda-s-poslom-indii-na-temu-partnerstva-po-morskim-perevozkam> (2024.6.6. 검색)

조지아, 아나클리아 항 해외사업자 관련 문제 잡음 발생

그림. 아나클리아(Anaklia) 신항



자료: <https://caucasuswatch.de/en/insights/future-of-the-anaklia-project.html>

■ 조지아 야권에서 아나클리아 신항에 참여할 가능성이 높아진 중국-싱가포르 컨소시엄에 대한 의구심이 불거지면서 여야 간 논쟁이 발생하였음

- 레반 다비타쉬빌리(Levan Davitashvili) 조지아 부총리 겸 경제지속가능개발부 장관은 내각회의 후 브리핑 자리에서, 국내 다른 대규모 국책사업들과 마찬가지로 아나클리아 심해항만 건설 프로젝트를 정치 쟁점화 하려는 시도가 있다고 언급하였음
- 이 논란은 야당인 “조지아를 위한 렐로(Lelo for Georgia, 렐로Lelo: 조지아어로 노력 및 력비의 득점 방식인 트라이를 의미)” 당이, 아나클리아 항의 주요 사업 파트너로 기정사실화 된 중국-싱가포르 합작 컨소시엄이 미국과 세계은행의 블랙리스트에 포함되어 있다고 폭로하면서 시작되었음
- 이에 저우치엔(周谦) 주조지아 중국대사는 미국과 대만의 지원을 받는 통계분석센터가 허위 사실을 유포하고 있다고 반박하였으며, 실제로 다비드 우수파쉬빌리(David Usupashvili) 렐로당 대표의 부인이 운영하는 센터가 대만 NGO의 후원을 받고 있는 것으로 알려져 있음

■ 다비타쉬빌리 부총리는 “물론 모든 국책사업은 정치 쟁점화될 수는 있지만, 때론 지나치게 감정적인 요인들이 국가 숙원사업의 달성에 도움이 되지 않을 수도 있다”며 에둘러 비판하였음

- 부총리는 중국의 참여 또한 트랜스코카서스 회랑의 발전에 다양한 이점을 가져다 줄 수 있고, 항만 프로젝트는 기본적으로 매우 복잡한 생태계이기 때문에 다른 파트너가 참여하더라도 문제가 없을 것이라고 덧붙였음
- 또한 해당 중국 기업이 주도하는 컨소시엄에 참여하는 회사들은 국제적인 제재가 적용되지 않음. 미국 상무부 무역국의 제재 리스트 포함은 전략 장비 및 관련 서비스가 수출될 경우에 한하기 때문임. 그리고 이 기업은 이미 EU 국가들에서 여러 사업을 전개하고 있는 것으로 알려져 있으며, 자금 융통과 사업 수행 측면에서 결격사유가 없는 것으로 평가되고 있음
- 한편 아나클리아 신항의 지분은 조지아 정부 51%를 확보하고 나머지는 민간 투자자가 가지게 되며, 중국-싱가포르 컨소시엄은 스위스-룩셈부르크 합작사와의 경쟁에서 최종 낙찰된 바 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://sputnik-georgia.ru/20240603/vse-vazhnye-proekty-v-gruzii-politiziruyutsya-vitse-pr-emer-288239775.html> (2024.6.6. 검색)

러 보르쿠타 가스화학 단지 및 북극항로로 연결되는 철도 건설 계획

그림. 철도 연결 계획 노선



자료: <https://goarctic.ru/news/v-vorkute-respubliki-komi-opyat-planiruyut-postroit-gazokhimicheskiy-kom-binat-i-zheleznuyu-dorogu-s/> 참고해 KMI 편집

■ 코미 공화국, 가스화학 단지 건설 및 북극항로 철도 연결 프로젝트에 대한 신청서 제출

- 블라디미르 우이바 코미 공화국 장관에 따르면, 코미 공화국 보르쿠타 지역의 가스화학 단지 건설과 북극항로 철도 연결 프로젝트에 대한 신청서를 제출함. 그는 북극 산업 도시 보르쿠타에 2,000억 루블 규모의 가스화학 단지가 설립될 계획이며, 두 번째 전략적 프로젝트는 보르쿠타에서 북극항로로 연결되는 철도 건설로, 이는 타이미르반도로의 북극 공장으로서의 운송 비용을 2~3배 절감할 수 있다고 언급함

■ 동 프로젝트로 보르쿠타는 전략적 발전과 교통 허브로의 전환 기대

- 보르쿠타는 2023년 러시아 북극 지역의 주요 거점 목록에 포함되었음. 이는 전략적으로 중요한 지역으로, 체계적인 국가 지원이 이루어질 것임. 현재 보르쿠타 집적지에 대한 마스터 플랜이 개발되어 연방 예산 및 투자자들의 자금 유치가 가능해짐. 여기에 포함된 보르쿠타 가스화학 단지 건설 프로젝트에는 200억 루블(약 20억 유로)의 투자가 필요함. 동 프로젝트로 신산업이 창출되고 약 2,500개의 새로운 일자리가 생성될 것임
- 두 번째 프로젝트 북극항로 철도 연결 프로젝트로 보르쿠타는 교통 허브로 성장할 수 있는 잠재력을 가지고 있음. 우스트카라(카라해)까지 200km가 철도가 건설되면 북극항로까지 연

결이 가능함. 투자 금액은 200억 루블이지만, 총 반환 자금 규모는 엄청날 것으로 예상됨. 이는 보르쿠타를 단일 산업 도시에서 교통 허브로 탈바꿈시키는 전환점이 될 것이며, 북극항로까지의 운송 비용이 현재보다 2~3배 절감될 수 있음

■ 철도와 항공 허브를 통해 타이미르 북극 지역으로의 운송 비용을 크게 절감할 것

- 코미 공화국의 사회경제 발전을 위한 기존 프로그램에 따라 연방 자금이 보르쿠타의 또 다른 오래된 문제인 우신스키 수도관 재건에 할당될 예정임. 이 수도관은 보르쿠타와 인근 마을에 물을 공급하고 있음. 또한, 보르쿠타 공항을 연방 소유로 이전하고 현대화할 계획도 포함되어 있음
- 철도뿐만 아니라 보르쿠타의 항공 허브도 타이미르 지역 북극 공장으로의 운송 비용을 상당히 절감시킴. 현재 크라스노야르스크를 통한 운송 방식은 보르쿠타 공항을 통한 북극 지역 운송료보다 2~3배 높음. 이를 위해서는 공항을 현대화하고 이러한 운송 허브를 위한 현대적인 조건이 필요함
- 현재 개발 중인 새로운 국가 프로젝트 "삶을 위한 인프라"의 일환으로 러시아의 주요 거점 도시 목록이 형성되고 있음. 러시아 전역에 총 2천 개의 주요 거점 도시가 만들어질 예정이며, 코미 공화국에서는 20개의 도시가 제출되었음
- 보르쿠타는 약 5만 7천 명의 인구를 가진 코미 공화국의 북극 석탄 채굴 단일 산업 도시로, 북극권 내 여섯 번째로 큰 도시이며, 러시아 북극 지역의 16개 주요 거점 중 하나임. 보르쿠타에는 도시와 마을을 포함한 7개의 정착지가 있음, 약 6천 명의 주민이 러시아에서 가장 큰 제철용 코크스 석탄 기업인 "보르쿠타우골" (AEON 기업의 "러시아 에너지" 소속)에서 일하고 있음

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

참고자료

- a) <https://tass.ru/ekonomika/21103413> (2024.6.21.검색)
- b) <https://goarctic.ru/news/v-vorkute-respubliki-komi-opyat-planiruyut-postroit-gazokhimicheskiy-kombinat-i-zheleznuyu-dorogu-s/> (2024.6.21.검색)



공지 사항



한·중·일 북극 관련 연구기관 및 대학 네트워크인 북태평양 북극연구기관 협의회(NPARC)의 10주년 심포지엄이 7월 8일(화) 한국해양수산개발원에서 개최됩니다. NPARC은 한·중·일 북극 연구기관이 모여 정책, 과학, 기술, 경제 등 관련 분야 북극 정책 및 현안을 논의하는 자리로, 2014년 한국의 제안으로 처음 설립되어 올해로 10주년을 맞이하게 되었습니다. 관심 있는 분들의 많은 참여 부탁드립니다.

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)