

KMI 북방물류리포트

VOL.300
AUG 7 2024

발간년월 2024년 8월 7일(통권 제300호) 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	- FESCO 컨테이너 물동량 동향
	중·서부	- 아제르바이잔, 교통허브로서 유럽과 중국의 관심 집중 - 카자흐스탄, EU와 카스피해 횡단 국제운송회랑 개발 논의
	북극	- 러시아 북극 가스 프로젝트, 생산량 급감으로 불확실성 직면 - 러, 북극항로 통해 중국으로 가는 새로운 물류 철도-해상 항로 개시
주요 통계		- 2024년 1~6월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 6월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 6월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



FESCO 컨테이너 물동량 동향

그림 1. 블라디보스토크항, 페스코 컨테이너선 입항하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/365022/>

■ '24년 1~6월, FESCO의 블라디보스토크와 캄차카 간 컨테이너 물동량 증가

- 러시아 해운·물류 기업인 페스코(FESCO)는 2024년 상반기에 블라디보스토크와 캄차카 간 컨테이너 물동량이 21% 증가했다고 밝혔음
- 올해 1월~6월까지 페스코 페트로파블롭스크-캄차츠키(FPKL) 항로를 통해 10,700TEU의 컨테이너가 운송되었으며, 그 중 약 2,000TEU는 냉동 컨테이너였음
 - FESCO 운송그룹은 항만, 철도 및 통합 물류사업을 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, 노보시비르스크, 하바롭스크, 톰스크 및 블라디보스토크에 터미널 단지를 운영하고 있음. 보유

컨테이너 선대 규모는 17만 TEU 이상이고, 1만 1천 대 이상의 전용 화차를 보유하고 있음.
2023년 11월, 페스코의 대부분 지분이 국영 기업 '로시톰(Rosatom)'에 양도되었음

- FPKL은 블라디보스토크 상업항(VMTP)과 페트로파블롭스크-캄차츠키항을 연결하는 항로이며, 총 1,411TEU 규모의 페스코 노빅(Novik)과 페스코 아나스타시아(Anastasia) 컨테이너선이 주로 운항하고 있음
- 해당 선박은 블라디보스토크 상업항(VMTP)에서 매주 출항하며, 운항 시간은 5일이 소요됨
- FPKL 항로의 주요 화물은 식품(건조 및 냉장 컨테이너 포함), 자동차 및 기계 부품, 건축 자재, 소비재 등이며, 컨테이너 외에도 2024년 상반기 5,000톤의 일반 화물이 운송되었음

■ FESCO, 블라디보스토크와 페트로파블롭스크-캄차카 연안 항로 적재량 16% 증가

- FESCO 운송그룹은 계절적인 화물 증가에 대비해 블라디보스토크와 페트로파블롭스크-캄차츠키를 연결하는 정기 연안 항로의 선박을 교체했으며, 그 결과 총 선복량은 16% 증가했으며, 1,411TEU를 기록했음
- FESCO에 따르면, 511TEU의 용량을 가진 일반 화물선인 페스코 네벨스크(FESCO Nevelsk) 대신 707TEU의 용량을 가진 컨테이너선 노빅(Novik)이 투입되었음
- FPKL을 운영하는 두 번째 선박은 704TEU 규모의 컨테이너선인 페스코 아나스타시아(FESCO Anastasia)임
- 교체 컨테이너선 투입으로 인해 블라디보스토크 상업항(VMTP)의 컨테이너 선적 대기 시간이 단축될 것임

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

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/365022/> (2024.07.10. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/352389/> (2024.07.10. 검색)

아제르바이잔, 교통허브로서 유럽과 중국의 관심 집중

그림. 아제르바이잔 경제부장관-주아제르 이탈리아 대사 환담



자료: <https://az.trend.az/business/3924147.html>

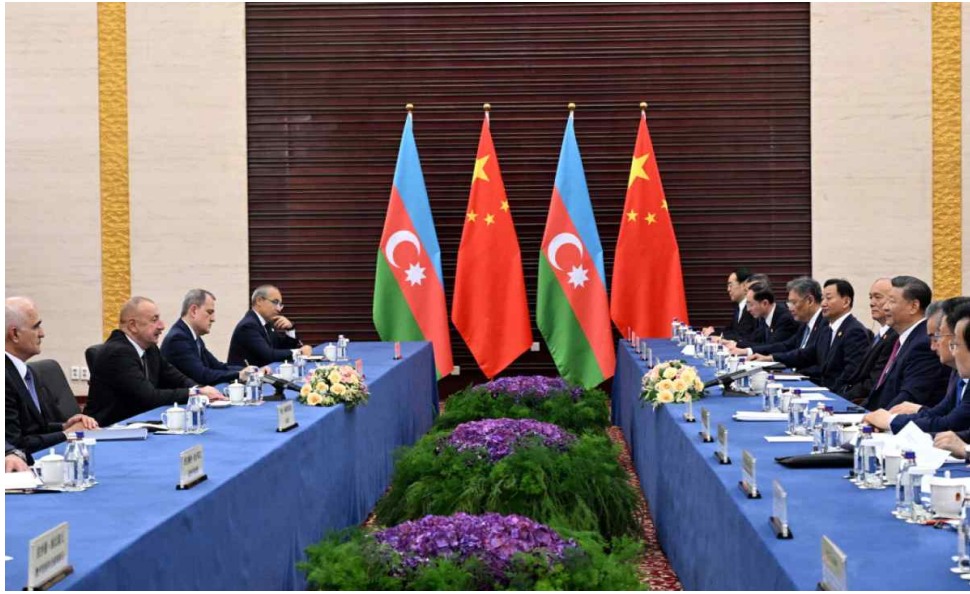
■ 최근 이탈리아 측이 아제르바이잔의 트랜스카스피안 회랑(중앙회랑) 이용에 높은 관심을 보이고 있음^{a)}

- 미카일 자바로프(Mikayıl Cabbarov) 아제르바이잔 경제부 장관은 루카 디 지안프란체스코 (Luca Di Gianfrancesco) 주아제르바이잔 이탈리아 대사와 회동하여 다양한 분야에서의 양국 협력에 대해 논의하였음
- 양측은 중앙회랑 발전 방안과 협력의 전망에 대해 심도 있는 논의를 나누었음
- 또한 양국은 향후 협력 발전을 위한 공동 이니셔티브를 만들어야 한다는 점에서 공감하였으며, 아제르바이잔 측은 최근 통제권을 회복한 카라바흐 지역의 복구 사업에 이탈리아 측의 협력에 대한 관심을 보였음
- 아제르바이잔-이탈리아 협력은 조지아와 튀르키예를 관통하는 트랜스아나톨리안 파이프라인 (TANAP)과 아드리아해를 경유하는 트랜스아드리아 파이프라인(TAP)의 연계를 계기로 시작 되었으며, 이를 계기로 협력 범위가 정보통신, 농업 및 녹색에너지 분야로 확대되고 있음

■ EU 차원에서는 아제르바이잔과 더불어 카스피해 회랑의 주요국인 카자흐스탄과의 협력에 주목하기도 했음^{b)}

- 아달베르트 얀츠(Adalbert Jahnz) 유럽위원회(European Commission) 대변인은 최근 진행된 유럽과 중앙아시아 간의 지속 가능한 운송 루트 유지에 관한 EU 자금 지원 연구는 EU와 중앙아시아 5개국 협력의 새 지평을 열었다고 밝혔음
- 연구 내용은 해당 지역의 "무거운" 인프라(예: 기존 철도 및 도로의 현대화, 추가 연결성, 차량 확장, 항만 시설 확장, 철도 차량, 물류 센터, 창고)에 투자하는 데 필요한 33가지 조치와 7개 활동, 예를 들면 무역 원활화, 관세 합의, 통관절차, 국경 검문, 공동 사업, 시장 자유화 정도를 다루고 있음
- 얀츠 대변인은 연구 목적에 대해, 카스피해 횡단 운송망의 경쟁력, 경제적 매력 및 운영 효율성을 높이는 데 도움이 되고, 유럽과 중앙아시아 5개국 모두가 서로 더 나은 연결성을 통해 지속 가능한 경제 발전을 극대화하기 위한 것이라고 언급했으며, 이에 필요한 예상 투자 금액이 도로 및 철도 인프라에만 약 185억 유로가 소요될 것이라고 언급했음
- 이미 2024년 1월 EU-중앙아시아 교통 글로벌 게이트웨이 투자자 포럼에서, 유럽연합 집행위원회는 다양한 잠재적 투자자의 노력을 조정하기 위해 기타 국제 금융 기관, 민간 부문 및 같은 생각을 가진 국가들과 함께 100억 유로의 지원 및 투자를 발표한 바 있음.
- 여기에 카자흐스탄 정부 또한 참여하는 카스피해 횡단 교통로를 위한 특별 조정 플랫폼이 출범하기도 했음. 아울러 중앙아시아 지역의 물, 에너지 및 기후 변화에 대응하기 위한 이니셔티브가 발족시키는 등 EU는 중앙아시아 지역에 지속적인 관심을 보여왔음
- 2025년 초부터 EU는 규제 및 입법 개혁을 촉진하고 회랑의 소프트 연결성 측면을 개선하며 운송 투자 가속화를 지원하기 위해 현재 준비 중인 중앙아시아 교통 프로그램에 자금을 지원할 예정임
- 이 계획은 2024년 하반기에 출범할 예정인 중앙아시아 발전 아젠다로 완전하게 수립될 것으로 파악되고 있음
- 이와 같은 투자의 확대는 회랑을 따라 무역 원활화와 디지털화를 촉진할 것이며, 중앙회랑의 참여국들뿐만 아니라 특히 카자흐스탄이 최대 수혜국이 될 것으로 예상됨

그림. 아제르바이잔-중국 정상회담(7월 3일, 카자흐스탄 아스타나)



자료: <https://apa.az/resmi-xeber/astanada-azerbaycanla-cin-arasinda-strateji-terefdasligin-qurulmasi-haqqinda-birge-beyanname-qebul-olunub-852856>

■ EU 뿐만 아니라 중국 또한 중앙회랑에 관심을 기울이고 있으며, 회랑사업 협력을 위해 아제르바이잔과의 접촉을 확대하고 있음^이

- 7월 3일 카자흐스탄 수도 아스타나에서 개최된 상하이협력기구(SCO) 정상회담 기간 동안 일함 알리예프 아제르바이잔 대통령과 시진핑 중국 주석 간 양자 회담이 열렸으며, 전략적 동반자 관계 구축에 관한 공동선언문을 채택하였음
- 공동성명문에 따르면 양국은 정치경제 분야에서의 전방위적 협력 확대, 대테러 및 분리주의에 공동 대응하고 우호적인 관계를 견지하며, 아제르바이잔의 중화인민공화국 주도의 “하나의 중국”원칙을 지지를 확인하였음
- 중앙회랑에 관해서는, 양국은 '일대일로' 틀 내에서 모든 분야의 실무 협력을 심화하며, 발전에 관한 협정 체결 과정을 가속화할 준비가 되어 있음을 재확인했음
- 아울러 자국 영토를 통과하는 국제 운송 루트, 즉 중국-유럽 방향 화물열차 통로 및 그 반대 방향의 화물열차 통로를 통해 지역 실무 협력을 심화하고 생산 및 공급망의 안전과 안정성을 공동으로 보장하기로 합의했음
- 아울러 정부간 무역경제협력위원회를 구성하여 투자 협력에 관한 실무그룹 설립과 양국 기업 간 상호 투자 및 사업 개발에 상호 참여 방안 또한 명문화되었음

그림. 아제르바이잔-러시아 정상회담(7월 3일, 아스타나)



자료: <https://apa.az/resmi-xeber/prezident-kecen-defe-moskvada-simal-cenub-layihesini-muzakire-etdik-musbet-irelileyisler-bas-verib-852849>

■ 유라시아의 동서 연결뿐만이 아니라 아제르바이잔은 남북회랑의 주요 허브국가로서 러시아와의 협력에도 소홀히 하지 않고 있음^{d)}

- 상하이협력기구 정상회담 기간 동안 알리에프 대통령은 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과도 회동하여 남북국제회랑의 발전 방안에 대해서도 논의하였음
- 실제로도 남북회랑 개발에서 긍정적인 진전이 있기도 했지만, 양측은 “현재 남북회랑은 물리적으로 존재하고 있지만, 사업참여국들과 그 파트너들과의 의도와는 달리 최대 역량을 발휘하지 못하고 있다”며, 이를 타개하기 위한 회랑 인프라 확대에 대해 공감했음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- <https://az.trend.az/business/3924147.html> (2024.7.16. 검색)
- <https://az.trend.az/business/3923093.html> (2024.7.16. 검색)
- <https://apa.az/resmi-xeber/astanada-azerbaycanla-cin-arasinda-strateji-terefdasligin-qurulm-asi-haqqinda-birge-beyanname-qebul-olunub-852856> (2024.7.16. 검색)
- <https://apa.az/resmi-xeber/prezident-kecen-defe-moskvada-simal-cenub-layihesini-muzakire-etdik-musbet-irelileyisler-bas-verib-852849> (2024.7.16. 검색)

카자흐스탄, EU와 카스피해 횡단 국제운송회랑 개발 논의

그림. 제15차 카자흐스탄-EU 회의



자료: <https://astanatimes.com/2024/07/kazakhstan-eu-discuss-plans-to-develop-middle-corridor/>

■ 제15차 카자흐스탄-유럽 대화 플랫폼 회의 개최

- 7월 10일 아스타나에서 올자스 벡테노프 카자흐스탄 총리 주재 카자흐스탄-EU 대화 플랫폼의 제15차 회의가 열렸으며, EU 대사인 케스투티스 얀카우스카스(Kestutis Jankauskas)와 EU 외교 사절단 수장은 중부 회랑의 잠재력에 관심을 표명함
- 회의에서는 무역, 경제, 투자 확대 및 강화, 운송 및 물류 분야 공동 프로젝트 등이 논의됨. 특히 카스피해 횡단 국제운송회랑(TITR) 개발 계획이 논의됨
- 총리실 보도자료에 따르면 중국에서 EU 국가로 가는 상품의 약 85%가 유럽과 아시아를 잇는 환승 허브인 카자흐스탄을 통해 운송됨. 운송 기간이 12~15일 소요되는 TITR은 경쟁력 있는 운송 회랑임을 강조함

■ 카자흐스탄 EU와 파트너십 강화

- 회의 참가자들은 아스타나 국제금융센터를 기반으로 설립된 합작 투자 회사인 미들 코리도어 멀티모달(Middle Corridor Multimodal)과 운송 회랑에 대한 새로운 투자 전망을 여는 EU의 글로벌 게이트(Global Gateway) 전략의 중대한 역할에 대해 언급함
- 얀카우스카스 EU 대사는 카자흐스탄과 무역 및 경제적 유대 관계를 강화하려는 공동 의지를 확인했으며 전략적 파트너십을 새로운 수준으로 확대하는 것을 목표로 한다고 말함

- EU는 카자흐스탄의 주요 투자 및 무역 파트너 중 하나로, 카자흐스탄에서 유치되는 투자의 40% 이상과 외국 무역의 약 30%를 차지함
- 2023년 카자흐스탄과 EU 국가 간 무역 거래량은 414억 달러에 달했으며 5년 동안 카자흐스탄의 수출이 28.2% 증가함. 작년 EU 국가가 카자흐스탄에 투자한 총액은 104억 달러이며, 2024년 1분기에는 28억 달러 투자함. 이들 EU 국가에는 주로 네덜란드, 벨기에, 프랑스, 독일, 이탈리아, 키프로스, 룩셈부르크가 해당함

김나영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

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)

러시아 북극 가스 프로젝트, 생산량 급감으로 불확실성 직면

그림. 북극 LNG-2 프로젝트 설비에서의 푸틴 대통령의 모습



자료: <https://www.newsweek.com/russia-gas-lng-arctic-crashes-1926409>

■ 러시아 주요 에너지 수출, 제재로 인해 북극 LNG 2 생산량 줄어

- 블라디미르 푸틴의 우크라이나 침공으로 인한 제재가 러시아의 주요 에너지 수출에 계속 타격을 주면서 러시아의 액화천연가스(LNG) 시설이 한 달 만에 생산량을 4분의 3 이상 줄인 것으로 나타남
- 러시아 최대 LNG 생산업체인 노바텍이 60%의 지분을 보유하고 있는 북극 LNG 2 프로젝트는 기단반도에 위치해 있으며 지난 12월에 생산을 시작하였음
- 로이터 통신은 북극 LNG 2 프로젝트가 지난 5월에 지난 6개월 동안 가장 낮은 월간 생산량을 기록했으며, 4월의 약 215mcm에 비해 낮은 약 55mcm의 천연가스를 추출했다고 보도함
- 이는 2월 생산량이 83mcm로 급감했다는 지난 4월 러시아 신문 베도모스티의 보도와 일치하며, 12월 생산량 425mcm보다 5배나 적은 수치임
- 북극 LNG 2 프로젝트는 2024년 1분기에 LNG 공급을 시작할 계획이었지만 대러제재를 받은 후 해외 주주들이 프로젝트 참여를 동결했고, 이후 가스를 운송할 전문 운반선을 확보하는 데 어려움을 겪음

■ EIRP 폴 손더스, 쇠빙LNG선 확보 어려움과 중국 협상가능성 불분명

- 4월에 발표된 보고서에서 EIRP(Energy Innovation Reform Project)의 폴 손더스 선임 고문은 제재로 인해 한국과 일본으로부터 쇠빙LNG선을 확보하는 것이 어려워졌다고 내다 보았음
- 손더스는 뉴스위크와의 인터뷰에서 액화 기술과 관련해서는 러시아가 독자적인 시스템을 구축하기 위해 노력하고 있지만, 쇠빙LNG선 확보에는 큰 제약이 있음을 강조했다
- 그는 러시아가 다른 항구를 이용하기 위해서는 내부 파이프라인 시스템을 개발해야 하는데, 현재 러시아의 기술 수준으로는 어려우며, 전쟁 발발 이후 파이프라인 가스 시장의 손실을 상쇄할 수 있을지에 대한 의문을 제기했음
- 한때 러시아에서 가장 큰 수익을 올렸던 가즈프롬은 5월에 25년 만에 처음으로 적자를 기록했고, 다음 달에는 천연가스 생산량을 최대치로 줄이겠다고 발표함
- 전쟁이 시작된 후 러시아는 유럽 시장에 대한 공급을 줄였고, 이에 대응하기 위해 Power of Siberia 2 파이프라인을 통해 중국으로의 판매를 늘리기를 희망했지만, 이 프로젝트는 중국 협상 결렬로 중단됨
- 손더스는 중국 협상가들이 가즈프롬과의 파이프라인 거래를 노바텍과의 러시아 LNG 거래에 활용하거나 그 반대의 경우도 가능하다고 하며, 중국이 러시아가 판매하고자 하는 만큼의 가스를 필요로 하거나 원할지는 불분명하다고 함

엄단비 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dbu@kmi.re.kr)

러, 북극항로 통해 중국으로 가는 새로운 복합운송 노선 개시

그림. 로사톰 컨테이너를 싣고 있는 모습



자료: <https://www.dp.ru/a/2024/07/08/rosatom-zapustil-cherez-smp>

■ 모스크바에서 첫 번째 북극 특급열차 출발

- 러시아의 국영 기업 로사톰(Rosatom)의 컨테이너를 실은 첫 번째 열차가 북극항로(Northern Sea Route, NSR)를 따라 화물 운송을 시작함. 'Arctic Express No.1'으로 불리는 새로운 철도-해상 노선은 모스크바에서 시작해 아르한겔스크와 중국으로 연결됨
- 아르한겔스크 공보실은 새로운 항로가 중국의 상하이와 닝보로 연결될 것이라고 밝힘. 중국에서 아르한겔스크로 도착하는 화물은 철도를 통해 모스크바와 상트페테르부르크로 배송될 예정임
- 8월 중으로 아르한겔스크에서 중국행 항공편이 4편 계획되어 있으며 중국의 해운회사 NewNew Shipping Line은 북극항로를 따라 올해 최대 12번의 항해를 계획하고 있음

■ 새로운 운송 통로를 통해 운송 시간이 대폭 단축될 전망

- 노선의 길이는 철도로 12,000km이며 상하이 또는 닝보 항구에서 아르한겔스크까지 25~30일 소요될 것이라고 예상됨. 수에즈 운하를 통과하는 기존 경로 대비 운송 거리가 40% 정도 감소할 전망이다
- 2023년 말 북극항로를 통한 국제 운송량이 200만 톤을 넘었으며 2024년에는 새로운 운송 통로를 통해 20,000개 이상의 컨테이너를 운송할 계획임

■ 러-중 북극항로 컨테이너 라인 조직

- 지난 6월 상트페테르부르크 국제경제포럼(SPIEF)에서 북극항로를 통해 러시아와 중국 항구를 잇는 컨테이너 노선 구성에 대한 합의가 이뤄짐
- 위 합의에 따라 북극항로를 항해하는 특수 컨테이너 선박 건설을 위한 합작 투자 회사가 설립됨. 이들은 ARC 7급의 북극 선박을 최대 5척까지 건조할 계획이며, 늦어도 2027년까지 첫 번째 선박이 북극항로에 진입할 예정임
- 2022년 8월 러시아 정부가 승인한 2035년 북극해 항로 개발 현행 계획은 2030년까지 북극항로를 따라 1억 5천만 톤의 화물 운송을 달성하는 것을 목표로 하고 있음

김나영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://tass.ru/ekonomika/21288461> (2024.7.16.검색)

b) <https://www.dp.ru/a/2024/07/08/rosatom-zapustil-cherez-smp> (2024.7.16.검색)

주요 통계



표1. 2024년 1~6월 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	76.0	-3.7%	40.8	+1.1%	116.9	-2.1%
북극해	12.7	-14.6%	34.4	-0.4%	47.2	-4.7%
발트해	63.3	+9.3%	77.0	-4.5%	140.3	+1.3%
아조프-흑해	64.8	-11.1%	75.1	-6.1%	134.0	-8.0%
카스피해	3.1	+46.0%	1.3	-9.0%	4.4	+23.4%
합계	219.9	-2.7%	228.7	-3.5%	448.6	-3.1%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 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 1~6월 기준

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

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.7.8. 검색)

표2. 2022년~2024년 6월 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⁾	647,690.9	646,796.0	719,781.4	687,602.1	728,146.5	758,146.5	834,062.7	855,807.9	846,713.2	794,728.1	711,247.3	697,810.3
	전년 대비 증감률(%)	101.6	100.3	102.9	104.6	105.9	104.0	101.5	103.9	105.2	103.1	101.5	101.7
	전월 대비 증감률(%)	94.4	99.9	111.1	95.5	105.9	104.2	109.9	102.6	98.9	93.9	89.5	98.1
	2024년 ¹⁾	648,031.8	722,426.4	770,875.4	741,390.9	785,558.4	808,855.6						
	전년 대비 증감률(%)	100.1	111.7	107.1	107.9	107.9	106.6						
	전월 대비 증감률(%)	92.9	111.5	106.7	96.2	106.0	103.0						
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⁾	380,944.0	377,747.8	403,186.7	395,176.3	404,384.6	402,268.1	406,080.7	412,296.8	407,176.1	416,853.9	398,704.1	406,219.2
	전년 대비 증감률(%)	102.9	102.4	99.6	108.1	106.6	106.2	101.6	103.1	104.7	105.5	104.4	104.3
	전월 대비 증감률(%)	97.8	99.2	106.7	98.0	102.3	99.5	100.9	101.5	98.8	102.4	95.6	101.9
	2024년 ¹⁾	387,392.3	399,704.9	413,446.3	398,193.7	423,178.3	431,405.2						
	전년 대비 증감률(%)	101.7	105.8	102.5	100.8	104.6	107.2						
	전월 대비 증감률(%)	95.4	103.2	103.4	96.3	106.3	101.9						

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	278,780.0	287,453.9	309,903.1	309,628.1	322,266.9	324,317.0	326,411.9	328,839.9	326,133.3	326,483.5	307,674.3	303,377.4
	전년 대비 증감률(%)	104.9	102.1	102.1	111.0	110.0	104.4	102.4	103.1	105.0	105.5	105.7	105.3
	전월 대비 증감률(%)	96.8	103.1	107.8	99.9	104.1	100.6	100.6	100.7	99.2	100.1	94.2	98.6
	2024년 ¹⁾	282,135.4	303,429.1	317,767.2	314,429.5	340,105.8	353,087.0						
	전년 대비 증감률(%)	101.2	105.6	102.5	101.6	105.5	108.9						
	전월 대비 증감률(%)	93.0	107.5	104.7	98.9	108.2	103.8						

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

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.8.5. 검색)

표3. 2021년~2024년 6월 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	101,961.2	104,543.6	98,484.8						
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⁾	441,702.4	455,398.3	512,249.5	489,256.4	523,029.8	560,867.5	632,465.6	648,156.3	646,259.7	584,498.3	507,517.6	489,811.8
		2024 ¹⁾	443,611.3	525,585.3	564,506.1	548,020.0	582,655.6	614,865.6						
	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⁾	174,955.5	186,350.1	195,654.8	196,830.6	193,637.0	204,295.6	204,483.6	204,618.2	206,722.6	206,624.1	194,974.4	198,220.7
		2024 ¹⁾	182,971.8	202,863.8	207,077.0	204,822.8	220,245.5	237,415.2						

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⁾	2,718.5	2,205.3	2,783.7	2,733.5	3,051.2	2,996.6	2,614.4	2,722.4	3,042.4	2,569.4	3,226.7	2,551.8
	2024 ¹⁾	2,429.2	2,994.0	3,004.7	3,193.5	3,332.6	2,366.3						
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⁾	8459.0 ¹⁾	2016.7 ¹⁾
	2023 ¹⁾	1,660.2	1,343.3	2,069.0	4,221.5	12,962.0	15,367.6	15,936.9	17,506.2	15,160.8	13,717.8	7,716.1	1,660.0
	2024 ¹⁾	1,703.5	1,476.9	2,144.1	4,414.9	11,945.6	14,782.3						
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⁾	31.4	34.1	37.4	37.1	38.5	38.4						

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	83,765.2	83,072.5	78,318.2						

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)

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.8.5. 검색)