

KMI 북방물류리포트

VOL.301

AUG 16 2024

발간년월 2024년 8월 16일(통권 제301호) 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

- '24년 1~6월, 러시아 항만 화물 물동량 현황

중·서부

- 투르크메니스탄-이란-타지키스탄, 철도교통 활성화 노력

북극

- 러시아-인도 북극에서 협력 강화

전문가 칼럼

- 유라시아경제연합(EAEU) 통합관세제도

주요 통계

- 2024년 1~7월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)

- 2022년~2024년 6월 러시아 역내 화물 운송량

- 2021년~2024년 6월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



‘24년 1~6월, 러시아 항만 화물 물동량 현황

그림. 러시아 흑해의 노보로시스크 항만 곡물터미널(KSK)의 전경



자료: <https://portnews.ru/news/365327/>

■ 지난 6개월간 러 항만 화물 물동량 3.1% 감소

- 러시아 상업항 협회(ASOP)에 따르면 2024년 1월부터 6월까지 러시아 항만 화물 물동량은 전년 대비 3.1% 감소한 4억 4,860만 톤을 기록함
- 건화물 환적 물동량은 2억 1,990만 톤으로 전년 대비 2.7% 감소했음. 유형별로는 △석탄 9,540만 톤(-12%) △곡물 3,710만 톤(+10.1%) △컨테이너 화물 2,770만 톤(+10.9%) △광물비료 2,130만 톤(+28.1%) △철금속 970만 톤(-13.7%) △광석 490만 톤(-0.8%) △페리 화물 390만 톤(-0.7%)을 기록하였음
- 반면 액체화물 물동량은 2억 2,870만 톤으로 전년 대비 3.5% 감소했으며, 유형별로는 △원유 1억 3,820만 톤(-1.5%) △석유제품 6,670만 톤(-9.6%) △액화가스 1,850만 톤(+3.2%) △식품 330만 톤(+12.1%)으로 집계되었음
- 수출 화물 물동량은 유형별로 3억 5,470만 톤(-3%), 수입 화물 2,070만 톤(+4.7%), 환적 화물 3,430만 톤(+2.7%), 그리고 연안 화물 3,880만 톤(-11.8%)을 기록하였음

그림. 러시아 북극해 주요 항만



자료: <https://www.mdpi.com/2077-1312/11/10/1902>

- 북극해 항만 화물 물동량은 전년 대비 4.7% 감소한 4,720만 톤을 기록했으며, 그 중 건화물 물동량은 1,270만 톤(-14.6%), 액체화물 3,440만 톤(-0.4%)을 나타냄. 항구별 화물 물동량은 △무르만스크항 2,730만 톤(-10.5%) △사베타항 1,470만 톤(+6.4%) △바란데이항 260만 톤(-2.6%) △아르한겔스크항 120만 톤(+40.6%)으로 집계됨
- 발트해 항만의 물동량은 전년 대비 1.4% 증가한 1억 4,030만 톤을 기록했으며, 그 중 건화물 물동량은 6,330만 톤(+9.3%), 액체화물 7,700만 톤(-4.5%)을 기록함. 항구별 화물 물동량은 △우스티-루가항 6,870만 톤(-1.9%) △프리모르스크항 3,260만 톤(-4.6%) △상트페테르부르크항 2,740만 톤(+22.7%) △비소츠크항 570만 톤(-14.3%)을 기록함
- 아조프-흑해 지역 물동량은 전년 대비 8% 감소한 1억 3,400만 톤을 기록했으며, 건화물 물동량은 6,480만 톤(-11.1%), 액체화물 7,510만 톤(-6.1%) 등을 기록하였음. 항구별 화물 물동량은 △노보로시스크항 8,610만 톤(+3.1%) △타만항 1,310만 톤(-41.6%) △투압세항 1,040만 톤(-18.9%) △코카서스항 1,060만 톤(-5.9%) △로스토프나도누항 760만 톤(-4.5%)임
- 카스피해는 전년 대비 23.4% 증가한 440만 톤을 기록했으며, 그 중 건화물은 310만 톤(+46%), 액체화물 130만 톤(-9%)임. 항구별 화물 물동량은 △아스트라한항 210만 톤(+22%) △마하치칼라항 160만 톤(-4.3%)으로 집계됨

그림. 러시아 극동지역 주요 항만



자료: <https://www.cockettgroup.com/PortsMapAssets/region-russia-far-east.html>

- 극동지역 항만 화물 물동량은 전년 대비 2.1% 감소한 1억 1,690만 톤을 기록했으며, 그 중 건화물 물동량은 7,600만 톤(-3.7%), 액체화물 4,080만 톤(+1.1%)을 나타냄. 항구별 화물 물동량은 △보스토치니항 4,410만 톤(+0.1%) △바니노항 1,410만 톤(-23.9%) △블라디보 스토크항 1,880만 톤(+12.4%) △나홋카항 1,440만 톤(+5.8%) △프리고로드노예항 700만 톤(-6.2%)을 기록함

■ FESCO, 1~6월간 컨테이너 농산물 수출 75% 증가

- 러시아 해운·물류 기업인 페스코(FESCO)는 페스코 아그로(FESCO Agro) 서비스 제공으로 2024년 1월부터 6월까지 농산물 컨테이너 수출 운송량을 전년 동기 대비 75% 증가한 약 7,000 TEU로 증가되었다고 밝혔음
- 동 기간에 페스코는 러시아 농업 기업으로부터 동아시아, 동남아시아 및 인도 아대륙 지역으로 농산물 직송 수출을 진행하였음. 페스코는 시베리아 및 우랄 연방 관구, 연해주와 크라스 노다르주로 액체 및 벌크 농산물을 배송했음. 아시아 지역으로 농산물 수출을 위해서는 정기 철도 및 복합운송 서비스를 이용하며, 여기에는 노보로시스크, 상트페테르부르크 및 블라디보 스토크 항구를 통한 운송이 포함됨

- 2024년 상반기 페스코는 타타르스탄 공화국에서 블라디보스토크 상업항(VMTP)을 거쳐 중국 주요 항구인 상하이, 칭다오, 칭다오 및 충칭항으로 배송되는 식용유의 컨테이너 운송을 시작했음. 컨테이너는 페스코 카잔 셔틀(FESCO Kazan Shuttle) 철도 서비스를 통해 카잔(Kazan)에서 출발하며, VMTP에 도착 후 FESCO 선박으로 환적되어 페스코 차이나 익스프레스(FESCO China Express) 노선을 따라 중국 항구로 운송됨

콘스탄티노바 아나스타시야 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/365327/> (2024.07.17. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/365330/> (2024.07.17. 검색)

투르크메니스탄-이란-타지키스탄, 철도교통 활성화 노력

그림. 이란 대표단, 투르크멘-이란 접경지역 양국 경제협력지구 방문



자료: <https://turkmenistaninfo.gov.tm/news/6681>

■ 최근 투르크메니스탄과 이란의 경제 협력 움직임이 활성화되는 분위기에서, 이란의 투르크멘 영토 내 철도 사용을 시작하게 되었음¹⁾

- 7월 21일 중국행 첫 화물열차가 이란을 출발하였음. 해당 열차는 중국 북서부 지역까지 총 10,279km를 2주 만에 주파하게 되는데, 이는 해상운송 시간보다 두 배나 더 빠른 수준임
- 해당 철도는 이란 테헤란 주 에슬람셰흐르(Eslamshehr)에 위치한 아프린 드라이 포트를 출발하여 투르크메니스탄 국경 인체 부룬(Incheh Burun)에 도착하게 됨. 여기서 수십 대의 컨테이너를 환적한 후 투르크메니스탄 영토를 관통하여 카자흐스탄 알틴콜(Altynkol) 역과 중국 국경에 도달 후, 최종적으로 중국 저장성 이우시까지 도착할 예정임
- 모르테자 자파리(Morteza Jafari) 이란 철도공사 부사장은 철도 개통식에서 이 노선을 일주일에 한 번씩 왕복해서 운영했다가 점차 노선을 증설하겠다고 언급한 바 있음. 한편, 중국 발 이란행 철도는 이를 뒤에 출발하는 것으로 계획되었음
- 이란-중국 철도노선 개시 며칠 전에 이미 러시아, 이란, 카자흐스탄, 투르크메니스탄 4개국은 2024-2025년 남북 국제회랑의 동부 구간의 균형발전을 위한 양해각서를 체결한 바 있음

- 이와 같은 분위기 속에서 알리 모즈타바 로즈바하니(Ali Mojtaba Roozbahani) 주투르크메니스탄 이란 대사가 이끄는 대표단이 양국 접경지역에 위치한 이란 사락스(Sarakhs) 자유 경제지대와 도스틀루크(Dostluk) 댐을 시찰하고, 투르크메니스탄 측 관계자들과 향후 교통 및 경제발전 분야에서의 협력 방안에 대해 논의하기도 했음^{b)}

■ 한편 타지키스탄 또한 투르크메니스탄 철도를 통해 유럽으로 상품을 수출하기 위한 노력을 기울이고 있음^{c)}

- 아짐 이브로힘(Azim Ibrohim) 타지키스탄 교통부 장관은 관련 부서와 기관에, 중국발 우즈베크, 투르크메니스탄, 이란, 튀르키예를 경유하여 최종적으로 유럽을 잇는 종합물류 회랑의 시운전 방안을 마련하라는 지시를 내렸음. 장관 지시 사항은 철도차량의 점진적인 개선과 디지털화, 이란 차바하르(Chabahar) 항 물류센터 건설, 화물 및 여객 운송 물동량과 서비스 품질 개선 등을 포괄하고 있음
- 2023년 5월 두산베에서 열린 세르다르 베르디무하메도프 투르크메니스탄 대통령과 에모말리 라흐몬 타지키스탄 대통령 간 정상회담에서 교통분야가 양국 협력의 우선 분야로 부각된 이래, 내륙국인 타지키스탄이 지리적 고립 상황을 타개하고자 하는 노력이 구체화되고 있다는 것으로 해석할 수 있음
- 아울러, 독립 이래 폐쇄적인 권위주의 체제를 유지해 온 투르크메니스탄의 경제발전을 위해 주변국의 철도교통 수요에 부응하기 위한 정책을 마련하고 있다는 점은 주목할 만하다고 할 수 있겠음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://turkmenistaninfo.gov.tm/news/6651> (2024.7.24. 검색)
- b) <https://turkmenistaninfo.gov.tm/news/6681> (2024.7.24. 검색)
- c) <https://turkmenistaninfo.gov.tm/news/6653> (2024.7.24. 검색)

러시아-인도 북극에서 협력 강화

그림. 푸틴 러시아 대통령과 모디 인도 총리



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/110203/>

■ 러 푸틴 대통령 인도 모디 총리와 회동

- 지난 7월 9일 나렌드라 모디(Narendra Modi) 인도 총리와 블라디미르 푸틴(Vladimir Putin) 러시아 대통령 간 북극항로에 대한 논의가 진행됨. 푸틴 러시아 대통령은 “북극항로가 가장 편리한 항로”이며 수에즈 운하와 같은 다른 해상 항로보다 빠르다고 언급함
- 푸틴 대통령은 지도에 북극해 항로가 끝나는 추코트카와 캄차카 지역 및 사할린 지역을 주요 지역으로 강조함. 특히, 사할린에 대량의 LNG가 저장되어 있으며, 이 LNG를 더 먼 지역까지 수출할 수 있다고 지적하면서 현재 LNG 프로젝트가 진행 중이라고 말함
- 로사톰(Rosatom)에 따르면, 북극해 항로를 따라 인도에 러시아 에너지 자원(석유, 석탄, 액화천연가스)을 공급할 가능성이 현재 논의 중임
- 양국 간 협력은 북극항로를 이용한 국제 컨테이너 운송 목적의 파일럿 라인 구축을 목표로 하는 유라시아 컨테이너 운송 프로젝트의 내에서 논의되고 있음

■ 러시아-인도 양국 연구소 협력 확대

- 지난 7월 10일 러시아 남북극 연구소(AARI)와 인도 국립 극지 및 해양 연구 센터는 협력 계약을 체결했음
- AARI 국장인 알렉산더 마카로프(Alexander Makarov)는 남극에서의 전통적인 협력을 북극으로 확대할 것이며, 극지 물류 작업에서 인도와 상호 지원이 필수적이며 인도 측이 러시아

의 영구 동토층 연구에 큰 관심을 보인다고 언급함

■ 러시아-인도 북극항로 경험 공유 및 연구 수행 계획

- 러시아와 인도 전문가들은 양국 물류의 유망한 운송 경로인 북극항로의 항해 개발 경험을 공유하고 공동 연구를 수행할 계획임
- 공동 연구 프로그램 시행과 함께 북극 및 남극 물류 시스템을 공동으로 개발할 예정임. 추가로 인도는 북극 탐험에 참여하기 위해 러시아와 협상하고 있음

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

김나영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

참고자료

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/110203/> (2024.7.16.검색)
- b) <https://nauka.tass.ru/nauka/21328833> (2024.7.16.검색)



유라시아경제연합(EAEU) 통합관세제도

장휘진, 외국변호사(러시아), ECOSAFC LL.C

1. 들어가면서

전 세계에는 약 12개의 관세연합이 존재하는데, 그 중 러시아연방을 중심으로 한 관세연합은 유라시아경제연합(EAEU)에 기초한 관세연합으로 이해할 수 있다. 일반적으로 2개의 국가가 상호 합의 하에 국제조약으로서 무관세 협정을 체결하는 것이 있는 반면, 수개의 국가가 무관세 협약을 맺는 것은 하나의 국제기구로서의 지위를 가지게 된다.

이하에서는 유라시아경제연합의 통합관세제도에 대해 알아볼 것이다

2. 관세연합이 무엇인가?

관세연합이란 통상적으로 ㉠ 무관세 무역, ㉡ 제품 인증에 대한 동일한 요건, ㉢ 공통된 사항에 기초한 관세제도 등의 수립을 위한 국가 간의 협정이다. 따라서, 관세연합은 참여국 내지 회원국의 공동 경제 발전을 목적으로 한다.

유라시아경제연합의 최고기관은 유라시아경제위원회(EAEC)이며, 유라시아경제위원회에서 채택된 의결은 모든 회원국에 대하여 구속력을 가진다. 따라서, 유라시아경제위원회에서 채택한 유라시아경제연합 참여국 간의 통합관세제도는 모든 회원국들에 대하여 공통된 관세제도를 마련하도록 하는 법적 구속력이 있기 때문에, 그것에 따라 각각의 회원국은 내부적으로 통합관세제도를 위한 자체적인 관세제도를 정비하게 되었다.

3. 유라시아경제연합의 회원국

2024년 유라시아경제연합의 통합관세제도에 참여하는 국가는 러시아연방, 카자흐스탄, 벨로루시, 아르메니아 그리고 키르기즈스탄이다.

그림. 유라시아경제연합 회원국

Страны ЕАЭС в 2024 году



자료: <https://denizxeber.az/2024/03/12/qazaxistan-v%c9%99-az%c9%99baycan-d%c9%99nizcil%c9%99rin-pes%c9%99-diplomlarinin-qarsiliqli-taninmasi-haqqinda-sazis-imzalayiblar/>

4. 유라시아경제연합 관세연합의 기능

유라시아경제연합의 회원국들은 상호 간의 무역과 경제 협력을 발전시키는 데에 있어서 제약 사항을 최소화하는 것에 그 목적을 두고 있다. 대표적으로는 ㉠ 상호 이익을 위한 유리한 무역 조건의 설정, ㉡ 회원국들 간의 공통된 세관으로서 통합관세 체계의 수립을 통하여 제3국과의 거래 시 상품 수출입에 대한 공통된 법적 사항의 마련, ㉢ 상품에 대한 규제 및 품질 표준, 노동의 자유로운 이동 등에 관한 사항의 통합 등이 해당한다고 할 수 있다.

가. 유리한 무역 조건

유라시아경제연합 통합관세제도상 회원국들 사이에서는 관세 및 부과금이 적용되지 않는다. 다만, 유라시아경제연합 하나의 회원국에서 다른 회원국으로 무역이 발생하는 경우 목적지 국가에서 부가가치세와 소비세만 부과된다(부가가치세와 소비세는 각 회원국의 내부적인 조세에 관한 법률에 따르게 된다).

비관세에 대한 규제적 조치는 각 회원국들마다 자의적으로 설정할 수 없다. 예컨대, 회원국은 원하는 수량만큼 상품을 수입할 수 있으며, 다른 회원국에 대하여 수입 또는 수출에 대한 독점권을 갖지 않는다. 다만, 반덤핑, 불공적무역 및 기타 보호 조치는 각 회원국의 내부 법률에 따른다.

나. 통합된 관세체계

회원국들 사이에서는 제3국과의 거래 시 동일한 관세 규제(제한, 허가 및 제재 등)가 적용된다. 예컨대, 문화재는 수출할 수 없다는 공통된 관세 규제가 모든 회원국들에게 적용된다.

관세 규제의 동일성은 일반 식물 위생 및 기술 등에서 찾아볼 수 있는데, 하나의 회원국 영토에서 인증(EAC)된 상품은 다른 회원국으로 자유롭게 수출입이 될 수 있다. 예컨대, 러시아에서 전구를 생산하고 카자흐스탄에서 인증하고 키르기스스탄에서 판매할 수 있다.

다. 노동력의 자유로운 이동

유라시아경제연합의 통합관세제도는 회원국 간 상품의 자유로운 이동 외에도 노동력의 자유로운 이동도 제도의 대상으로 포섭하고 있다는 점이 매우 독보적인 특징이라 할 수 있다. 따라서, 유라시아경제연합 통합관세제도 회원국의 국민은 다른 회원국의 영토에서 외국인으로서의 지위를 가지지만, 노동 활동만큼은 내국인과 동일하게 취급되어 자유롭게 일하고 사업을 할 수 있다. 예컨대, 카자흐스탄의 외과의사는 러시아 병원에 구직 신청을 할 수 있으며, 의사 자격에 대한 양허를 거칠 필요가 없고, 아르메니아 출신의 기업가가 카자흐스탄이나 러시아에서 제한 없이 개인 또는 법인사업

자를 설립 및 활동을 하는 데에 있어서 외국인의 경제적 활동에 관한 해당 회원국의 내부적인 법률에 적용받지 않는다. 이를 러시아에 국한할 경우, 노동력의 자유로운 이동으로 인하여 러시아 연방의 기업은 모든 유라시아 경제연합 국가의 시민권을 가진 개인을 직원으로 아무런 제약 없이 고용할 수 있고, 그 과정에서 직원은 취업 허가 또는 입국 초대를 필요로 하지 않으며, 러시아 연방의 시민과 동일한 방식으로 고용될 권리를 가진다.

5. 통합관세제도의 문제점

유라시아경제연합은 회원국들이 서로의 경제를 강화하기 위한 목적으로 설립된 기구이며, 이러한 목표는 부분적으로 달성되었지만, 해결되지 못한 문제들이 많이 존재한다.

가. 관세동맹 회원국에 대한 관세가 폐지되었지만, 회원국들의 내부적인 위생에 관한 규제에 제시되는 무역 장벽의 존재

각각의 회원국들은 비관세라는 틀에서 자유로운 무역을 할 수 있으나, 각 상품이 특별 상품에 해당되거나 특히 위생과 관련이 되어 있을 경우, 유라시아통합관세법전에서는 상품에 대한 위생 사항의 규정이 거의 없다시피 할 정도이기도 하지만 각각의 회원국은 대부분 위생에 관한 사항을 내부적으로 규제해 왔기 때문에 통합관세제도 수립 당시 심도 깊은 고려 대상이 되지는 않았다. 따라서, 하나의 회원국에서 수출된 제품이 다른 회원국에서 관련 관청에 의하여 위생의 문제가 존재한다는 판단으로 수입 불허를 받을 수 있다, 이 경우 원래의 통합관세제도의 취지와는 다르게 자유무역의 장벽이 발생하는 것이다.

나. 유라시아경제연합의 선도 국가로서 러시아 연방

유라시아경제연합에서 선도 국가는 바로 러시아 연방이다. 따라서 통합관세제도를 운영하는 데에 있어서 회원국 사이에는 의견 불일치가 발생하는 것이 큰 문제 중 하나이다. 현재 제3국이 유라시아경제연합으로 상품을 수입할 때에는 해당 회원국은 전체 관세 금액을 유지하지 않고, 다른 회원국에게 관세를 분배하는 구조이다.

각 회원국이 받을 수 있는 통합관세제도상 발생한 관세 수익에 대한 지분은 유라시아경제연합 조약에 명시되어 있다. 예컨대, 2024년 러시아의 점유율은 85.065%이고 아르메니아의 점유율은 1.22%이다. 이 경우 현재 러-우 전쟁으로 러시아 연방과 직접적인 무역을 하지 않고, 유라시아경제연합의 회원국들을 통하여 중개무역이 많이 이루어지고 있는데, 관세의 처리와 업무적 부담은 다른 회원국이 부담하는 구조인데, 러시아 연방은 점유율 및 지분율로 인하여 매우 큰 수혜를 얻고 있다고 해도 과언이 아니다.

다. 위조 상품(짝퉁)의 수입

유라시아경제연합 회원국들 또한 전 세계의 다른 국가들과 동일한 무역 내지 관세에 있어서 위조 상품의 수입이라는 문제점을 공통적으로 공유하고 있다.

상품 추적 및 라벨링 시스템을 활용하여 위조 상품의 유통의 문제에 대응하고는 있지만, 현재로서 이러한 문제가 완전히 해결되지는 않았다.

라. 회원국들 사이의 통합관세제도에 대한 모순의 존재

유라시아경제연합의 회원국 사이에는 여전히 많은 모순이 존재한다. 즉, 모든 회원이 통합관세제도에 관한 조약에 서명한 사항을 성실히 이행하는 것이 아니라는 점이 대표적이다. 예컨대, 2021년 러시아 연방은 카자흐스탄과의 국경에서 유라시아통합관세법전에 근거하지 않고 아무런 사전 예고 혹은 통보 없이 COVID-19를 이유로 일방적으로 상품과 노동력 이동에 대한 검사를 매우 강화하였고, 그 결과 국경에 300대 이상의 트럭 행렬이 형성되었다. 이러한 조치는 상품의 자유로운 이동을 막고 거래의 안정성에 해를 끼치는 행위이다.

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	89.7	-4.5%	47.3	+0.9%	137.0	-2.7%
북극해	15.3	-14.3%	39.7	-0.5%	55.0	-4.7%
발트해	73.7	+9.3%	88.3	-4.6%	162.0	+1.3%
아조프-흑해	75.6	-9.6%	87.2	-5.4%	162.8	-7.4%
카스피해	3.5	+34.3%	1.5	-11.3%	5.0	+15.8%
합계	257.8	-2.9%	264.0	-3.4%	521.8	-3.1%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 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 2023년 1~7월 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://portnews.ru/news/366565/> (2024.8.16. 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> (2024.7.8. 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	38.1	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> (2024.7.8. 검색)