

KMI 북방물류리포트

VOL.304

SEP 30 2024

발간년월 2024년 9월 30일(통권 제304호) 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 1~7월, 중국과 러시아 간 수산물 수출 현황

중·서부

- 카자흐스탄-우즈베키스탄, 국제 물류 통로 구축에 주력

북극

- 러시아-중국, 새 노선 Arctic Express No.1 성공적 운항
- 러시아, 무르만스크에서 북극항로 확보 및 개발 문제 논의

전문가 칼럼

- 북극항로 환경 보안에 관한 규율체계

주요 통계

- 2024년 1~7월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2022년~2024년 7월 러시아 역내 화물 운송량
- 2021년~2024년 7월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



‘24년 1~7월, 중국과 러시아 간 수산물 수출 현황

그림. 러시아 연해주에서 대게 어획하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/366457/>

■ ‘24년 1~7월 간 연해주 지방에서 중국으로의 게 수출 9.1% 증가

- 러시아 연방 수산청(Rosrybolovstvo) 연해주 관리국에 따르면, 2024년 1월부터 7월까지 중국으로 총 19,029톤의 게가 수출되었으며, 이는 전년 동기 대비 9.1% 증가한 수치임. 7월 게 수출량은 2,964톤으로 나타남
- 연해주 지방에서 중국으로 총 898건의 캄차카산 킹크랩이 수출되었으며, 이 중 142건이 7월에 이루어졌음. 주요 수출품은 스노우크랩, 킹크랩(청색 왕게), 붉은 대게 등이었음
- 각 수출품에는 합법성을 인증하는 IUU(Illegal, unreported and unregulated fishing) 증명서가 포함되어 있음

■ ‘24년 7월, 연해주에서 중국으로의 수산물 수출이 전월 대비 29.5% 증가

- 러시아 연방 수산청(Rosrybolovstvo) 연해주 관리국에 따르면, 2024년 7월 연해주에서 중국으로 수출된 수산물 총량은 전월 대비 29.5% 증가한 18,010톤을 기록했음

- 2024년 1~7월 간 연해주를 통해 중국으로 수출된 극동 수산물 총 37만 2,738톤에 달함. 주로 수출된 품목은 명태 281,098톤, 청어 62,738톤, 게 19,029톤이었음
- PortNews에 따르면, 2023년 연해주에서 중국으로 수출된 수산물 총량은 총 64만 톤에 달하며, 이는 전년 대비 25% 증가한 수치임. 2023년 러시아산 해산물의 중국 수입량은 전년 대비 36% 증가한 128만 톤으로, 2015년 이후 최고치를 기록했다

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/366457/> (2024.08.14. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/366329/> (2024.08.14. 검색)

카자흐스탄-우즈베키스탄, 국제 물류 회랑 구축에 주력

그림. 카자흐스탄-우즈베키스탄 제1차 정부 간 위원회 회의



자료: <https://daryo.uz/en/2024/08/08/uzbekistan-kazakhstan-holds-first-supreme-interstate-council-session>

■ 우즈베키스탄-카자흐스탄, 제1차 정부 간 위원회 회의 개최

- 8월 8일 우즈베키스탄 샤브카트 미르지요예프(Shavkat Mirziyoyev) 대통령과 카자흐스탄 카심-조마르트 토카예프(Kassym-Jomart Tokayev) 대통령이 카자흐스탄 아코르다(Akorda) 관저에서 제1차 정부 간 위원회 회의를 개최함
- 양국은 2024-2034년 전략적 파트너십 및 동맹 프로그램을 승인하고 양국 간 무역액 100억 달러 달성을 목표로 물류 인프라 현대화를 위한 70억 달러 규모의 공동 프로젝트 개발에 합의함
- 토카예프 대통령은 중앙아시아가 세계 교통 통신의 핵심 지점이 될 잠재력이 있다고 주장하면서 중국의 일대일로 구상과 국제 교통인프라 구축 등 글로벌 물류 프로젝트에 적극적으로 참여할 필요성을 강조함. 특히 카자흐스탄 악타우(Aktau) 항구와 쿠리크(Kuryk) 항구의 해양 인프라 개발을 가속화할 것을 촉구함
- 카자흐스탄과 우즈베키스탄은 카스피해 횡단 국제수송회랑(TITR)을 개발하기 위해 중국, 튀르키예, 유럽 국가들과 적극적으로 협력하고 있으며 회랑을 통해 운송량을 최대 5배 이상 늘릴 수 있을 것으로 기대함

*카스피해 횡단 국제수송회랑 또는 중부회랑은 중국-카자흐스탄-우즈베키스탄-조지아-튀르키예-유럽으로 연결되는 복합운송 경로임

- 토카예프 대통령은 새로운 공항 및 철도 노선 개설, 국경 검문소 현대화, 화물 및 승객 증가를 수용하기 위한 운송 인프라 개발 등 무역 강화의 핵심 전략을 발표하면서 운송 운영 최적화에 주력하고 있음

■ 중국-카자흐스탄-우즈베키스탄 노선 첫 컨테이너 열차 도착

- 이날 카자흐스탄 대통령과 우즈베키스탄 대통령은 중국-카자흐스탄-우즈베키스탄 노선의 첫 컨테이너 열차 도착을 공식 선언함
- 해당 노선은 2024년 4월 히바에서 열린 카자흐스탄-우즈베키스탄 비공식 회담의 성과로, 중국에 있는 카자흐스탄 터미널 시설을 이용해 중국 시안(Xi'an)에서 우즈베키스탄 타슈켄트(Tashkent)까지 4,456km 거리를 5일 만에 이동함
- 우즈베키스탄은 카자흐스탄의 7번째로 큰 무역 파트너로, 2023년 카자흐스탄의 중앙아시아 무역 회전율의 57% 이상을 차지함. 2023년 양국 간 화물 운송량은 3,100만 톤을 기록해 2022년 대비 17.2% 증가했으며 총 무역 거래액은 44억 달러에 달함
- 미르지요예프 대통령은 토카예프 대통령을 우즈베키스탄에 초청해 제2차 정부 간 위원회 회의를 개최하도록 지시했으며 양국의 무역 강화와 중앙아시아 통합을 위해 협력을 지속해 나가겠다고 약속함

김나영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) <https://daryo.uz/en/2024/08/08/central-asia-could-become-major-transport-logistics-hub-kassym-jomart-tokayev> (2024.8.19.검색)
- b) <https://daryo.uz/en/2024/08/08/president-tokayev-and-mirziyoyev-mark-arrival-of-first-container-train-from-china-kazakhstan-uzbekistan-route> (2024.8.19.검색)
- c) <https://daryo.uz/en/2024/08/08/uzbekistan-kazakhstan-holds-first-supreme-interstate-council-session> (2024.8.19.검색)

러시아-중국, 새 노선 Arctic Express No.1 성공적 운항

그림. 아르한겔스크 항구에 도착한 중국 선박



자료: <https://dvinanews.ru/news/detail/15704?ID=15704>

■ 러시아 아르한겔스크, 새로운 북극항로 노선 따라 중국 선박 도착

- 8월 12일, 중국에서 출발한 ‘아틱 익스프레스 No.1(Arctic Express No.1)’의 첫 번째 선박이 러시아 아르한겔스크(Arkhangelsk)에 도착함. Arctic Express No.1은 북극항로를 따라 운행하는 새로운 물류 경로로, 로사톰(Rodatom)과 아르한겔스크 주정부, 중국 선사 뉴뉴쉬핑(NewNew Shipping)이 협력하여 개발함
- 중국 선박은 Arctic Express No.1 항로를 따라 6,600해리(약 12,232km)를 이동했으며 자동차 부품, 가전제품 등이 실린 500개의 컨테이너를 운송함. 약 2주 후 2척의 선박이 추가로 도착하여 총 700-800개의 컨테이너가 인도되었음
- 선박 환영식에는 아르한겔스크 부지사 알렉세이 알수피예프(Alexei Alsufiev)와 주러시아 중국 대사 고문, 주러시아 중국 기업가연합회장, 뉴뉴쉬핑 총괄이사가 참석함
- 주러시아 중국 기업가연합회장인 저우리쥔(Zhou Lijun)은 Arctic Express No.1의 성공적인 선박 운송은 북극항로 개발을 목표로 하는 양국 협력의 성과이며, 북극항로를 통한 컨테이너 운송이 협력 발전의 핵심이라고 말함. 또한 “북극항로의 개발이 경제적으로뿐만 아니라 문화적으로도 큰 이익을 가져다줄 것”이라고 언급하면서 양국의 북극항로 개발과 확장에 대한 기대를 표함

■ 러시아 북극항로 개발에 박차

- 아르한겔스크에 도착한 열차는 19일 툴라(Tula) 지역으로 이동함. 러시아 철도(Russian Railways)는 78개의 자동차 부품 컨테이너를 실은 열차가 아르한겔스크의 솔롬발카(Solombalka) 역에서 출발하여 툴라로 이동했다고 밝힘. 이 철도는 Arctic Express No.1 노선의 일부분으로, 북극항로를 따라 아르한겔스크-상하이-닝보로 연결됨
- 아르한겔스크주는 수입 화물을 러시아 각 지역으로 신속하게 배송하기 위해 8개 역에서 컨테이너 열차를 구성하는 기술을 개발했으며, 이 열차들은 신속한 운행 일정에 따라 운영될 예정임
- 뉴뉴쉬핑은 러시아와 중국을 잇는 수출입 컨테이너 라인의 정기적인 운송을 위해 2024년 10척의 선박을 기항하기로 계획했으며 8월과 9월, 중국에서 아르한겔스크로 가는 5대의 해상 컨테이너선과 그 반대 방향의 5대의 컨테이너선 운항이 예정되어 있음
- 지난 5월 아르한겔스크 주정부와 토르그몰(Torgmoll) 선사는 아르한겔스크의 북극항로 컨테이너 물동량 확대를 골자로 하는 협정에 서명함. 또한 7월 로사토크는 뉴뉴쉬핑과 북극해를 통과하는 항로를 운영하고 최대 5척의 쇄빙선을 건조하는 계약을 체결했으며 올해 북극항로를 통해 최소 5천만 톤의 화물을 운송한다는 목표를 발표함

김나영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) <https://dvinanews.ru/news/detail/15704?ID=15704> (2024.8.21.검색)
- b) <https://tass.ru/ekonomika/21639565> (2024.8.21.검색)

러시아, 무르만스크에서 북극항로 확보 및 개발 문제 논의

그림. 제4차 젊은 과학자 회의 부대 행사 본회의



자료: <https://xn--80aa3ak5a.xn--p1ai/news/gubernator-andrey-chibis-segodnya-arktika-territoriya-na-kotoroy-vedyetsya-borba-za-peredovye-tekhno/>

■ 제4차 젊은 과학자 회의 부대 행사 개최

- 8월 15-17일 러시아 무르만스크에서 과학계와 산업계를 대표하는 70여 명의 전문가가 참석한 제4차 젊은 과학자 회의의 첫 번째 부대 행사가 개최됨. 젊은 과학자 회의는 2022년 러시아 대통령령 ‘러시아 과학 기술 10년 선언’에 따라 매년 개최되는 회의로, 부대 행사는 무르만스크, 다게스탄 공화국, 시리우스에서 개최됨
- 첫 번째 부대 행사를 위해 무르만스크에 모인 전문가들은 북극항로 및 인접 영토 개발과 관련한 광범위한 문제에 대해 논의하였으며 러시아 북극의 핵심적인 과학 센터로서 무르만스크의 잠재력을 평가함
- 행사에는 무르만스크 북극 대학(MASU)과 네르파(Nerpa) 조선소, 원자력 쇄빙선 기업 아톰플로트(Atomflot), 광산 기업 로보제르스키(Lovozersky GOK), 기타 북극 기업 및 조직 대표가 참석하였음. 이들은 ‘북극항로 개발을 위한 첨단 해안 인프라 구축’, ‘광물 자원 관리와 하이테크 산업에서 요구하는 제품 생산을 위한 과학적 기초와 기술 개발’, ‘무르만스크 산악 지역의 눈사태 안전 보장’ 세 가지 영역에 대한 프로젝트를 진행함
- 무르만스크 부지사인 엘레나 디아길레바(Elena Diaghileva)는 북극 산업을 위한 인력 교육과 연구 수행에 있어 무르만스크 북극 대학교의 중요성을 언급함. 무르만스크 북극 대학은 선박 수리 엔지니어링과 광산 분야의 전문가를 양성하기 위해 러시아 극동지역 산학협력

프로그램인 'Priority 2030'에 참여한 이력이 있음.

- 부지사는 무르만스크 북극 대학이 가까운 장래에 북극 영토 개발을 선도하는 과학 및 교육 센터로 자리매김할 것이라고 말하면서 무르만스크 지역의 북극 연구 의지를 피력함

■ 첨단 선박 수리 클러스터 개발

- 선박 수리 전문가 그룹은 해당 분야 기업의 장기적인 작업량 확보, 인력 관리, 계획된 클러스터 내에서의 발전계획 등을 효과적으로 수행하기 위해 역량 센터를 설립할 것을 제안함
- 특히 북극항로 선박이 안전하고 효과적으로 항해하기 위해 새로운 기업 운영 체계를 구축하고 첨단 선박 수리 클러스터의 다양한 발전 단계에 적용할 혁신적인 기술을 선정하는 작업을 수행함
- 이들은 선박 수리 공장에 방문해 두 개의 건식 도크에 대한 대규모 재건축 및 기술 현대화 프로젝트의 건설 현장을 시찰함. 무르만스크는 현재 부두 선진화와 부두 장비 현대화를 목적으로 한 기술 프로젝트가 개발되고 있으며 별도의 종합 도크 공장이 신설될 예정임

김나영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) <https://xn-80aa3ak5a.xn-p1ai/news/gubernator-andrey-chibis-segodnya-arktika-territoriya-na-kotoroy-vedyetsya-borba-za-peredovye-tekhno/> (2024.8.19.검색)
- b) <https://roscongress.org/news/meroprijatie-sputnik-iv-kongressa-molodyh-uchenyh-otkrylos-v-murmanske/> (2024.8.19.검색)
- c) <https://roscongress.org/news/uchastniki-pervogo-meroprijatija-sputnika-iv-kongressa-molodyh-uchenyh-posetili-promyshlennye-predpr/> (2024.8.19.검색)



북극항로 환경 보안에 관한 규율체계

장휘진, 외국변호사(러시아), ECOSAFC LL.C

들어가면서

러시아연방의 법적인 관점에서 볼 때 환경 및 안보의 특정 대상인 북극은 환경 및 천연자원에 관한 규율의 대상으로 취급되고 있다는 것에 주목할 필요가 있다.

러시아연방의 경우 환경 및 천연자원에 관한 규율체계에서 북극을 고유한 자연적 특징을 가진 광대한 자연적 영토로 보는 관점이 일반적이기 때문에 북극 자체를 기타 자연물과 다르게 취급하고 있다. 이와 관련된 사항은 환경법과 천연자원법의 규율 범위에 해당한다.

북극은 전 세계와 특히 러시아에게 중요하면서도 특별지역으로 취급되고 있으며, 그 특별함은 풍부한 천연자원과 고유한 생태계에 기초하고 있다. 아울러, 북극 생태 시스템은 그 특성으로 인해 매우 취약하고 영향을 받기 쉬운 시스템이며 동시에 매우 느리게 회복되며 결과적으로 북극 생태 시스템에 대한 지속적인 인위적 영향으로 인해 환경 피해가 점진적으로 축적된다.

1. 북극환경에 관한 중요성의 대두

2016년 8월, 북극 야말로네츠 자치구의 7월 이상 폭염으로 인해 영구 동토층이 녹아 그 속에 보존되어 있던 위험한 전염병의 포자가 퍼지면서 탄저균이 발생하였다. 이에 대한 심각성을 인지한 러시아연방 정부는 온난화로 인한 북극의 환경변화에 대한 대응을 국가적 안보정책에 포함시켰으며, 특히 매우 중요한 사항으로는 북극지역의 탄소배출 절감이다.¹⁾ 이러한 점에서 볼 때 러시아연방에게 북극이란 전략 및 안보적으로 매우 중요한 것임을 알 수 있다.

1) 1-6 августа: Глобальное потепление в Арктике – национальная безопасность, экономические перспективы и вспышка а сибирской язвы // Информационное агентство «Arctic Info».

2017년 4월 19일 공포된 2025년까지의 러시아연방의 환경안보전략에 관한 러시아 연방 대통령령 제176호^{b)}는 당시 러시아연방의 경제적 활동으로 인하여 300억톤 이상의 생산 및 소비 폐기물의 축적, 매년 약 40억톤의 폐기물의 발생하였고, 그 중 5500만~6000만톤이 대형 도시 폐기물이라는 공식적으로 인정하였다.

아울러, 러시아, 미국, 캐나다, 노르웨이, 덴마크, 영국, 아이슬란드, 스웨덴, 핀란드 등 북극 국가들은 북극 생태계의 취약성을 인식하고 20세기 중반부터 북극 환경 보호를 위한 조치를 취해 왔었다.

2. 북극 환경에 관한 러시아연방의 규율체계

가. 북극 환경에 관한 국제법

국제적 차원에서 북극환경 문제를 직접적으로 다룬 최초의 국제법으로는 1991년 북극 환경 보호 전략과 함께 채택된 북극 환경 보호에 관한 선언이다.^{c)} 이는 러시아연방에서도 비준을 하여, 러시아연방 헌법 제15조 4항에 따라 러시아연방 내에서 북극 환경에 관한 준거법으로 인정되고 있다.

나. 북극 환경에 관한 국내법

러시아연방 환경법의 체계는 ① 2002년 1월 10일 제정된 "환경 보호에 관한" 연방법률 제7-FZ호, ② 1995년 11월 23일 제정된 "환경 전문성에 관한" 연방법률 제174-FZ호, ③ 1998년 7월 31일 제정된 "러시아 연방 내해, 영해 및 인접 지역에 관한" 연방법률 제155-FZ호, ④ 1995년 11월 30일 제정된 "러시아 연방 대륙붕에 관한" 연방법률 제187-FZ호로 형성되어 있다. 이러한 법률들은 직접적으로 러시아연방의 환경에 관한 규율사항을 두고 있으며, 북극 환경에 관한 규율체계에 있어서도 기초가 되는 법률에 해당한다.

아울러, ① 1995년 11월 30일에 제정된 "러시아연방의 내해, 영해 및 인접 해역에 관한" 연방법률 제155-FZ호 그리고 ② 1998년 12월 17일 제정된 "러시아연방 대륙붕에 관한" 연방법률 제187-FZ호 및 ③ "러시아 연방의 배타적 경제 수역에 관한" 연방법률 제191-FZ호 등이 특별법에 해당한다.

b) Указ Президента РФ от 19 апреля 2017 г. № 176

c) Декларация о защите окружающей среды Арктики от 14 июня 1991 г. // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации «Консорциум Кодекс».

다. 북극에 관한 개별법의 도입 시도

앞서 러시아연방 정부는 러시아연방 북극 지역의 통합적이고 공평한 사회·경제적 발전과 환경보호를 위한 국가 정책의 이행 조건을 마련하고자 하는 목표로 "러시아연방 북극 지역에 관한" 연방법률(안)^{d)}을 마련한 바 있었으나 입법정책의 과정에서 최종 단계에 도달하지 못하여 해당 연방법률(안)은 채택되지 않았다.

3. 북극에 관한 정책(행정)과 법체계의 관계성

위에서 언급한 바와 같이 북극에 관한 러시아연방의 환경정책은 행정적인 측면에서는 국가적으로 매우 중요한 정책으로서 주요국가정책에 포함하고 있으나 법적인 측면에서 보았을 때 북극이라는 지역의 특수성을 고려하지 않고 여러 법률에 의한 규율체계를 두고 있다는 점이 있다.

또한 북극에 관한 일체의 정책적 사항은 2020년 이후까지의 북극에 대한 러시아연방 국가적 정책의 기본적인 사항에 의하여 형성되며, 그 것의 근거는 2008년 9월 18일 러시아연방 대통령이 공포한 "2020년까지 러시아 연방 북극권 개발 및 국가 안보 전략"에 관한 대통령령이다.

북극에 관한 러시아연방 국가적 정책의 기본 원칙에 따르면 ① 러시아의 국가 이익에는 북극 지역을 국가의 사회 경제적 발전을 위한 전략적 자원 기지로 활용하는 것, ② 북극을 평화와 협력의 지역으로 보존하는 것, ③ 북극 항로를 국가 교통 시스템으로 활용하는 것, ④ 북극의 고유한 생태계의 보존을 최우선 목표로 할 것 등이 포함된다. 따라서, 북극에 관한 국가적 정책의 수립은 러시아연방정부가 행정입법을 통하여 수립하는 것일 지라도 북극에 관한 환경규율체계로서 관련 법률 등의 규정이 적용되기 때문에 러시아연방 정부는 북극에 관한 국가적 정책을 수립할 때에는 북극 환경에 관한 사항도 그 정책에 포함하여야 하는 것이다. 아울러, 사실적인 측면에서도 북극의 환경이 매우 중요한데 이는 북극의 생태계의 존재 여부에 따라 그 외에 북극 관련 국가적 정책이 수립 및 실현될 수 있기 때문이다. 하지만, 북극에 관한 통합적이고 구체적인 법률이 존재하지 않기 때문에 러시아연방 정부가 수립하는 북극에 관한 국가적 정책의 경우 환경 문제를 그렇게 중요한 사항으로 다루어야 하는 법적인 근거가 존재하지 않는다.^{e)} 따라서, 북극에 관한 환경적 문제는 러시아연방 정부

d) Проект Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации» // Консультант Плюс

e) См.: Хлуденева Н.И. Перспектива развития правовой охраны арктических экосистем // Журнал российского права. 2015. № 11. С. 114-122.

의 폭 넓은 재량권 하에 있는 것이라 할 수 있으며, 사건으로는 러시아연방이 북극을 주요전략요충지 내지 국가적 주요 정책에 포함하는 것을 볼 때 법률적인 측면에서 정부에 대한 북극에 관하여 환경 외에도 기타 사항에 관한 기준을 제시되어야 할 필요가 있다고 본다.

4. 맺으면서

결과적으로 북극의 특수성을 고려한 별도의 법률이 없기 때문에 북극의 고유한 생태계와 관련 기타 분야를 포함하여 북극에 대한 법적인 규율과 국가적 정책의 형성이 불완전하게 이루어지고 있다. 물론 북극 지역에 대하여 별도로 입법정책을 통하여 체계적인 기준을 마련하는 것만으로는 북극의 생태계에 관한 분야를 포함하여 많은 문제를 해결할 수는 없을 것이지만, 어느 정도의 통합된 방향성과 러시아연방 정부에 대한 북극 생태계 보호에 관한 한층 더 강화된 의무가 부과될 수는 있을 것이다.

주요 통계



표1. 2024년 1~7월 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)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/366565/> (2024.9.19. 검색)

표2. 2022년~2024년 7월 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(%)	1.6	0.3	2.9	4.6	5.9	4.0	1.5	3.9	5.2	3.1	1.5	1.7
	전월 대비 증감률(%)	-5.6	-0.1	11.1	-4.5	5.9	4.2	9.9	2.6	-1.1	-6.1	-10.5	-1.9
	2024년 ¹⁾	643,455.4	717,794.3	770,969.2	741,489.6	784,982.9	807,641.2	882,223.2					
	전년 대비 증감률(%)	-0.7	11.0	7.1	7.8	7.8	6.4	5.8					
	전월 대비 증감률(%)	-7.8	11.6	7.4	-3.8	5.9	2.9	9.2					
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(%)	2.9	2.4	-0.4	8.1	6.6	6.2	1.6	3.1	4.7	5.5	4.4	4.3
	전월 대비 증감률(%)	-2.2	-0.8	6.7	-2.0	2.3	-0.5	0.9	1.5	-1.2	2.4	-4.4	1.9
	2024년 ¹⁾	387,244.7	399,720.0	413,559.0	397,442.0	423,504.3	431,137.3	453,287.5					
	전년 대비 증감률(%)	1.7	5.8	2.6	0.6	4.7	7.2	11.6					
	전월 대비 증감률(%)	-4.7	3.2	3.5	-3.9	6.6	1.8	5.1					
파이프	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⁾

라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	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(%)	4.9	2.1	2.1	11.0	10.0	4.4	2.4	3.1	5.0	5.5	5.7	5.3
	전월 대비 증감률(%)	-3.2	3.1	7.8	-0.1	4.1	0.6	0.6	0.7	-0.8	0.1	-5.8	-1.4
	2024년 ¹⁾	281,987.8	303,444.2	317,879.9	313,677.8	340,431.8	352,819.1	370,555.2					
	전년 대비 증감률(%)	1.2	5.6	2.6	1.3	5.6	8.8	13.5					
	전월 대비 증감률(%)	-7.1	7.6	4.8	-1.3	8.5	3.6	5.0					

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.9.17. 검색)

표3. 2021년~2024년 7월 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	97,499.9					
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⁾	439,034.9	520,953.2	564,599.4	548,118.6	582,237.5	613,513.0	684,180.2					
	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⁾	182,824.2	202,878.9	207,189.2	204,071.0	220,758.9	237,009.1	255,244.5					

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	2,366.0	2,421.8					
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⁾	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	11,757.9	14,920.2	15,350.7					
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	37.9	37.2	38.8	39.0	38.3					

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	82,732.3					

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> (2024.9.17. 검색)