

발간년월 2024년 10월 11일(통권 제305호) **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, 러시아 항만 화물 물동량 전년대비 감소 - 러시아와 중국, 물류 협력 활발
	중·서부	- 아제르바이잔-아르메니아, 전후 교통복구 문제 경쟁 지속
	북극	- 노바텍(Novatek), Arctic LNG 2 공장 확장 프로젝트 추진 - 러시아, 북극항로 개발 및 해양 정책 강화를 위한 해양위원회 설립 - 러시아 해양위원회 (Морская коллегия Российской Федерации)
주요 통계		- 2024년 1~8월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 8월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 8월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



‘24년 1~7월, 러시아 항만 화물 물동량 전년대비 감소

그림. 노보로시스크항 곡물 터미널의 전경



자료: <https://portnews.ru/news/366565/>

■ 지난 7개월간 러 항만 화물 물동량 3.1% 감소

- 러시아 상업항 협회(ASOP) 데이터에 따르면 2024년 1월부터 7월까지 러시아 항만 화물 물동량은 5억 2,180만 톤으로 전년 대비 3.1% 감소한 것으로 나타났다
- 건화물 환적 물동량은 2억 5,780만 톤을 기록하여 전년 대비 2.9% 감소하였으며, △석탄 1억 1,260만 톤(-11.4%, 전년 대비) △곡물 4,260만 톤(+6.5%) △컨테이너 화물 3,210만 톤(+10.8%) △광물 비료 2,500만 톤(+26.5%) △철금속 1,100만 톤(-15.7%) △광석 610만 톤(+5.3%) △페리 화물 470만 톤(-0.9%) 등을 기록하였음
- 액체 화물은 2억 6,400만 톤을 기록하여 전년 대비 3.4% 감소하였으며, △원유 1억 6,000만 톤(-0.9%) △석유 제품 7,750만 톤(-9.8%) △액화 가스 2,060만 톤(+2.6%) △식품 370만 톤(+7.4%) 등을 기록하였음
- 수출 화물은 3.1% 감소한 4억 1,160만 톤이었으며, 수입 화물은 6.1% 증가한 2,420만 톤, 환적 화물은 3.3% 증가한 4,010만 톤으로 나타났다

- 북극해 항만 화물 물동량은 5,500만 톤으로 전년 대비 4.7% 감소했으며, 그중 건화물 물동량은 1,530만 톤(-14.3%), 액체 화물은 3,970만 톤(-0.5%)을 기록하였음. 항만별 화물 물동량은 △무르만스크 항 3,170만 톤(-10.1%) △사베타 항 1,700만 톤(+5.7%) △바란데이 항 300만 톤(-4.4%) △아르한겔스크 항 150만 톤(+41.7%) 등으로 나타남
- 발트해 항만은 1.3% 증가한 1억 6,200만 톤을 기록했으며, 그중 건화물 물동량은 7,370만 톤(+9.3%), 액체 화물은 8,830만 톤(-4.6%)이었음. 항만별 화물 물동량은 △우스티-루가 항 7,970만 톤(-1.8%) △프리모르스크 항 3,710만 톤(-3.9%) △상트페테르부르크 항 3,160만 톤(+19.6%) △비소츠크 항 680만 톤(-12%)이었음
- 아조프-흑해 항만은 1억 6,280만 톤으로 7.4% 감소한 수치를 나타냈으며, 그중 건화물은 7,560만 톤(-9.6%), 액체 화물은 8,720만 톤(-5.4%)을 기록하였음. 항만별 화물 물동량은 △노보로시스크 항 9,940만 톤(+3.3%) △타만 항 1,580만 톤(-37.5%) △투압세 항 1,240만 톤(-16.9%) △코카서스 항 1,270만 톤(-1.9%) △로스토프나도누 항 890만 톤(-6.9%)임
- 카스피해 항만은 500만 톤을 기록하여 전년 대비 15.8% 증가하였으며, 그중 건화물은 350만 톤(+34.3), 액체 화물은 150만 톤(-11.3%) 등을 기록하였음. 항만별 화물 물동량은 △아스트라한 항 240만 톤(+13.1) △마하치칼라 항 190만 톤(-4.4%)임
- 극동 항만 화물 물동량은 1억 3,700만 톤을 기록하여 2.7% 감소한 수치를 나타냈으며, 그중 건화물 물동량은 8,970만 톤(-4.5%), 액체 화물은 4,730만 톤(+0.9%)을 기록하였음. 항만별 화물 물동량은 △보스토치니 항 5,130만 톤(전년과 동일한 수준) △바니노 항 1,660만 톤(-24.1%) △블라디보스톡 항 2,180만 톤(+10.8%) △나홋카 항 1,670만 톤(+4.9%) △프리고로드노예 항 720만 톤(-6.7%)으로 집계되었음

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

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

러시아와 중국, 물류 협력 활발

그림. 중국 쇄빙선 2척 모습



자료: <https://news.usni.org/2024/09/03/chinese-icebreaker-mission-to-arctic-clear-signal-of-beijings-polar-ambitions-says-expert>

■ 러시아와 중국, 2025년부터 하바롭스크에 대규모 공동 물류 단지 건설

- 2024년 9월 3일 동방경제포럼(ECF: Eastern Economic Forum) 본회의에 참석한 푸틴 러시아 대통령은 러시아 하바롭스크 지역 볼쇼이 우수리츠키섬(Bolshoy Ussuriysky Island)을 개발해 중국과 러시아의 대규모 물류 단지로 조성할 것이라고 밝히며 이 프로젝트는 2025년 착수할 예정이라고 언급함
- 2024년 5월 16일 중국을 국빈 방문했던 푸틴 러시아 대통령은 당시 시진핑 중국 국가주석과 위의 대규모 공동 물류 단지 조성 프로젝트에 합의한 바 있으며 이 계획이 내년에 본격적으로 시행될 예정임
- 이 프로젝트는 국경의 새로운 검문소와 도로망 확장이 주요 골자로, 러시아 극동지역의 경제개발을 촉진할 것으로 예상됨

■ 중국, 러시아와 연합하여 북극에 3척의 쇄빙선 급파

- 중국은 7월 이후 쉘롱(Xue Long) 2호, 극지호(Ji Di), 중산대학 극지호(Zhong Shan Da Xue Ji Di)호 세 척의 자체 연구용 쇄빙선을 북극에 급파해 북극해에서 중요한 탐사를 진행함
- 쉘롱 2호는 7월 5일 동부 산둥선 칭다오를 출발해 베링해를 통과, 7월 13~17일 사이 북극해에 진입한 뒤 러시아 북부 항구도시 무르만스크에 도착, 이후 8월 30일 바렌츠 해에 위치했음
- 극지호는 8월 6일 칭다오를 출발해 러시아 측치반도와 알래스카 해안 사이 북극해역을 항해하였음
- 중산대학 극지호는 7월 27일 중국 남부 광둥성의 광저우를 출발해 측치 해를 향해 중임. 북극권 국가들은 중국·러시아의 북극 연구 활동에 대해 예의주시하고 있음
- 미국, 캐나다와 같은 서방의 북극권 국가들은 중국의 이러한 행보에 대해 중국과 러시아가 극지방에서 상업적, 과학적, 외교적, 군사적 야망을 진지하게 추구하고 있다고 언급함
- 중국 글로벌 타임스에 따르면 중국은 내년 초까지 네 번째 쇄빙선을 건조하기로 하였으며 심층적인 과학 연구 임무를 위한 것이라고 밝힌 바 있음
- 중국과 러시아는 지난 7월 북극항로를 이용한 아틱 익스프레스(Arctic Express No.1)를 선두적으로 개척하여 활용하기 시작하였음
- 중국이 북극에 대해 높은 관심을 보이는 가운데 북극에서 러시아와 협력을 강화하고 있는 형국, 이에 대해 북극 7개국은 견제하고 있음
- 지난달 7월 나토 정상회담에서 미국, 캐나다, 핀란드가 극지 쇄빙선 생산에 협력한다는 계획을 발표하였는데 이는 중국의 조선 능력에 대한 봉쇄 조치로 간주됨

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

a) <https://tass.com/economy/1839217> (2024.09.06. 검색)

b) <https://news.usni.org/2024/09/03/chinese-icebreaker-mission-to-arctic-clear-signal-of-beijing-polar-ambitions-says-expert> (2024.09.06. 검색)

아제르바이잔-아르메니아, 전후 교통복구 문제 경쟁 지속

그림. 호라디즈-아그벤드 철도 구간 지도(자주색)



자료: <https://foto.info.az/siyaset/7671-qarabag-v-srqi-zngzura-ckiln-yollarin-xritsi.html>

■ 아제르바이잔-아르메니아 양국이 평화협정 준수 내용 중 “지역 내 교통 통신 복구” 부분을 제외시키기로 합의했음^{a)}

- 2차 카라바흐 전쟁 이후 정전협정 조약에서 논의되었던 “지역 내 교통, 통신망의 복구” 항목이 아르메니아, 아제르바이잔 양측의 논의 결과 삭제되었음
- 이는 아르메니아 남부 국경을 통과하여 월경지 나히체반(Nakhchivan)을 지나 튀르키예를 연결하는 아제르바이잔의 젠게주르(Zangezur) 종합 회랑에 대해 양측이 합의에 도달하지 못했다는 점을 보여주고 있음. 아제르바이잔은 아르메니아의 영토인 남부 슈니크(Syunik) 주 접경지역을 지날 때 세관 통관절차는 아제르바이잔 관할로 넘어와야 한다고 고수한 바 있음
- 반면에 아르메니아 측은 자국의 남부 영토를 지나는 교통로인 만큼 아르메니아 측이 통관 절차에 참여해야 한다고 맞받아왔으며, 구소련 시기 운행되었으나 독립 직전 발발한 1차 카라바흐 전쟁으로 단절된 카라바흐 철도의 복원안을 고수했으며, 나아가 파시난 총리는 장기적으로 인도, 이란, 조지아, 러시아와도 연결이 가능한 <평화의 교차로> 프로젝트를 발표하며 새로운 대안을 제시하기도 했음
- 양국 정전협정에서 교통 문제를 제외하기로 한 문제에 대해, 엘친 에미르베요프(EElchin Amirbayov) 아제르바이잔 대통령 자문위원은 자유유럽방송(Radio Free Europe)과의 인터뷰에서, “1920년 국경(제정 러시아로부터 독립 후 소비에트 재침공 직전까지 두 민족 간

영유권 갈등과 유혈사태가 벌어졌는데, 이 당시 슈니크 지역에는 아제르바이잔인이 다수 거주하고 있었다면 젠게주르 회랑을 둔 논쟁을 벌일 필요가 없었을 것"이라고 현 상황에 대한 불쾌감을 표하기도 했음

■ 이는 양국이 큰 맥락에서 평화협정 체결에는 동의하지만, 지역 내 교통인프라의 주도권 확보 대립은 지속하겠다는 점을 시사하고 있음^{b)c)d)}

- 아르메니아는 최근 1차 전쟁 시기(1988-1994) 점령했던 카라바흐 외 아제르바이잔 본토 4개 마을을 반환하겠다는 의사를 밝히는 등 국경획정 문제에 전향적인 자세를 보이고 있지만, 경제적 이익 및 통관절차에 대한 국가 주권 문제로 양측은 첨예한 대립을 지속하고 있음^{b)}
- 아제르바이잔은 젠게주르 회랑 안을 고수하는 동안 수복한 카라바흐 지역의 호라디즈(Horadiz)와, 아르메니아-이란 접경지역에 위치한 아그벤드(Aghband)를 연결하는 철도 구간 건설을 이미 진행하고 있었으며, 낙석방지시설 완비 및 전철화를 완료하겠다고 밝혔음^{c)}
- 한편 세르게이 라브로프(Sergey Lavrov) 러시아 외무장관은 교통통신 복원 조항 제외를 두고 아르메니아에 대해 비판적인 입장을 취한 바 있음.^{d)} 이는 러시아가 아제르바이잔과도 긴밀한 정치적, 경제적 관계를 유지하고 있기도 하며, 또한 아르메니아에 대한 영향력 약화 또한 원하지 않는다는 점을 시사하고 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://jam-news.net/ru/%d0%b7%d0%b0%d0%bd%d0%b3%d0%b5%d0%b7%d1%83%d1%80%d1%81%d0%ba%d0%b8%d0%b9-%d0%ba%d0%be%d1%80%d0%b8%d0%b4%d0%be%d1%80-%d0%b8%d1%81%d0%ba%d0%bb%d1%8e%d1%87%d0%b8%d0%bb%d0%b8-%d0%b8%d0%b7-%d0%bc%d0%b8/> (2024.8.21. 검색)
- b) <https://news.am/rus/news/818916.html> (2024.8.21. 검색)
- c) <https://az.trend.az/azerbaijan/society/3936306.html> (2024.8.21. 검색)
- d) <https://www.kommersant.ru/doc/6906067> (2024.8.21. 검색)

노바텍(Novatek), Arctic LNG 2 공장 확장 프로젝트 추진

그림. Arctic LNG 2 생산 라인을 견인하고 있는 예인선 함대



자료: <https://www.energyconnects.com/news/gas-lng/2024/august/novatek-set-to-dock-second-lng-unit-at-sanctioned-arctic-plant>

■ 러시아 노바텍(Novatek PJSC), 서방의 에너지 제재에도 불구하고 Arctic LNG-2 확장 사업을 추진함

- 선박 추적 데이터에 따르면, 노바텍(Novatek PJSC)의 Arctic LNG-2 생산라인을 지원하는 예인선대가 지난 7월 25일 무르만스크에서 출발해 북극항로를 따라 이동하여, 8월 중순 Arctic LNG-2 현장에 도착했음
- 코페르니쿠스 데이터 스페이스 에코시스템(Copernicus Data Space Ecosystem)의 위성 이미지에 따르면 인도된 새로운 LNG 생산라인의 길이는 약 330m, 너비 약 150m로 1년 전 인도된 첫 번째 생산라인과 동일한 것으로 파악됨
- Arctic LNG 2 프로젝트는 원래 3개의 생산라인을 운영하도록 설계되었으며, 연간 총생산량 1,980만 톤을 목표로 함. 그러나 지분 10%를 보유한 토탈에너지(TotalEnergies SE)에 따르면, 대러시아 제재로 인해 3번째 생산라인 작업이 현재 중단된 상태임

■ Arctic LNG 2의 새로운 생산 라인은 올해 12월에 가동, 내년 하반기에 수출을 시작할 것으로 전망

- 작년에 인도된 첫 번째 생산 라인은 도착 후 가동까지 4개월 이상 소요되었으며, 이번에도 비슷한 기간이 걸린다면 새로운 생산 시설은 12월에 가동을 시작할 것으로 예상됨. 이는 노바텍의 2024년 연간 목표에 부합하는 일정임
- 러시아는 우크라이나 침공으로 인한 대러제재로 LNG 수출에 필요한 쇠빙유조선을 확보하는 데 어려움을 겪었으나 위성 이미지에 따르면 최근 두 척의 선박 운항을 재개한 것으로 확인됨
- 케플러사(Kpler Ltd)에 따르면, 새로운 시설에서 생산된 LNG는 2025년 여름에 일반 유조선을 통해 수출을 시작할 수 있을 것으로 예상됨

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

참고자료

- a) <https://www.energyconnects.com/news/gas-lng/2024/august/novatek-set-to-dock-second-lng-unit-at-sanctioned-arctic-plant> (2024.8.20.검색)

러시아, 북극항로 개발 및 해양 정책 강화를 위한 해양 위원회 설립

그림. 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 니콜라이 파트루세프 보좌관



자료: <https://www.highnorthnews.com/en/new-government-body-secure-russias-interests-arctic>

■ 블라디미르 푸틴 러시아 대통령, 북극항로 개발 위한 새로운 해양 위원회 설립 승인

- 블라디미르 푸틴 러시아 대통령이 해양 위원회를 설립하는 법령에 서명하였으며, 이 위원회의 설립 목표는 국가 해양 정책의 효율성을 향상시키는 것임
- 러시아 국영 언론 TASS에 따르면, 새로운 해양 위원회는 러시아의 글로벌 운송 경로의 접근성을 강화하고, 북극해 항로 개발을 중요한 국가적 운송로로 확립하는 것을 목표로 함
- 해양 위원회는 러시아의 해양 정책 실행을 지원하기 위해 구성된 기관으로, 해양 안보 강화, 북극해 항로 개발, 해양 오염 방지 및 생물 다양성 보존 등 다양한 해양 관련 국가적 과제를 수행할 예정임
- 또한, 위원회에는 해양 오염 방지, 생물 다양성 보존과 더불어 러시아 해군의 전략적 개발 위원회, 북극 지역에서의 국가 이익 보호 위원회 및 국가적 해양 활동 개발 위원회 등이 포함될 예정임

■ 러시아의 해양 위원회 수장에 니콜라이 파트루셰프(Nikolai Patrushev) 임명

- 블라디미르 푸틴 대통령은 새롭게 설립된 해양 위원회의 수장으로 니콜라이 파트루셰프(Nikolai Patrushev) 대통령 보좌관을 임명함. 니콜라이 파트루셰프는 러시아 안전보장이사회(러시아 국가안보위원회) 사무국장을 역임한 경력이 있으며, 푸틴 대통령의 최측근 중 한 명으로 오랜 기간 중요한 국가 안보 문제를 다뤄온 인물임
- 위원회의 구성원으로는 러시아의 주요 정부 부처 장관들을 포함해 총 52명이 참여하며, 산업 및 무역부, 교통부, 농업부, 교육 및 과학부 장관들이 포함됨. 이는 러시아의 산업, 무역, 교통, 교육 및 해양 관련 과제를 포괄적으로 다루기 위한 결정으로 해석됨
- 또한, 정부 인사 외에도 군과 민간 분야의 인력이 위원회에 포함되어 있음. 러시아 군 참모총장, 러시아의 대형 조선 기업 CEO, 러시아 연방보안국(FSB) 경비대장 등 군 및 민간 인사들도 협의회의 위원으로 참여하고 있어, 해양 위원회가 국가 안보와 경제 양 측면에서 러시아의 해양 정책을 강화하고 실행하는 데 중요한 역할을 할 것으로 예상됨

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/new-government-body-secure-russias-interests-arctic> (2024.8.22.검색)

러시아 연방 해양위원회(Морская коллегия Российской Федерации)

그림. 러시아 해양위원회 설립 관련 대통령령



자료: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/j2OqxWudLsVWfNxULlvn6O516xAnAcnu.pdf>

■ 개요

- 해양위원회 설립: 국가 해양 정책을 효율적으로 수행하기 위해 해양위원회 설립
- 러시아 3개 위원회 신설: 해양위원회 내에 다음의 위원회를 설립: ①러시아 해군 전략적 발전 위원회, ②북극에서 러시아 연방의 국가 이익 보호 위원회, ③러시아 해양 활동 개발 및 보장 위원회
- 의장: 해양위원회 의장으로 니콜라이 파트루셰프 임명
- 기존 기관 해체: 북극 관련 국가 이익을 보호하는 역할을 해왔던 국가안전보장회의 산하 상호부처위원회 해체

■ 설립 목적

- 러시아 해양위원회는 2024년 8월 13일 블라디미르 푸틴 대통령의 대통령령 691호에 의해

설립되었음(2024년 8월 13일 발효)

- 주요 목적: ①국가 해양 정책의 효율적인 수행, ②국가 해양 활동과 관련된 정부 기관, 지방 정부, 기타 조직 간의 협력 조정, ③국가 이익 보호(특히 북극과 남극에서의 자원 및 영토 보호), ④국방력 강화(해군력과 세계 해양에서의 러시아의 방위 능력 강화)

■ 법적 근거

- 해양위원회는 러시아 헌법, 연방법, 대통령령, 특히 2024년 8월 13일에 발효된 제691호 대통령령에 의해 설립되었음. 이 법령은 러시아의 해양 활동과 북극 지역의 전략적 이익을 보호하고, 국가의 해양 정책을 효율적으로 이행하기 위한 기본 법적 근거를 마련하며, 해양위원회의 구조와 역할, 그리고 그 목적을 규정하고 있음
- 2024년 설립된 해양위원회는 2022년에 발효된 해양 독트린(No. 512)에 따라 수정되었으며, 기존의 해양 관련 상호부처 기구가 폐지되고 새롭게 해양위원회가 설립되었음. 이 위원회는 연방 헌법 및 대통령령에 따라 운영되며, 해양 정책과 관련된 법적 근거 및 규제를 정비하는 기능도 수행함

■ 주요 변경 사항(2024년 대통령령 691호)

- 정부 역할 강화: 법령에 따라 러시아 정부는 해양 활동 발전의 방향성을 명확히 설정하고 이를 보장할 책임을 부여받음. 이를 통해 국가 해양 활동의 우선순위를 더 체계적으로 정리하고 있음
- 해양위원회 역할 확대: 해양위원회는 러시아의 국가 해양 정책을 수립하고 실행하는 핵심 기구로, 국가 이익 보호와 국방력 강화를 중점적으로 다룸. 연방 및 지방 정부 간의 협력을 조정하는 중요한 역할을 수행함.
- 기존 위원회의 해체 및 통합: 기존의 북극 관련 국가 이익 보호를 담당하던 상호부처 위원회가 해체되고, 그 기능이 새롭게 설립된 해양위원회로 통합되었음. 이를 통해 정책 실행이 더 집중적이고 일관되게 추진될 수 있는 환경이 조성되었음
- 해양 독트린 수정: 2022년 7월 31일 발효된 “해양 독트린(No. 512)”에 대한 수정 사항이 포함되었음. 현재의 상황에 맞게 정책 방향이 조정되었고, 국가 해양 활동의 평가 및 보고 체계가 강화되었음. 이는 국가 안보와 해양 정책의 이행 상태를 모니터링하고 평가하는 체계를 재정비하는 데 중요한 역할을 함

■ 주요 기능

- 전략적 계획 수립: 국가 해양 정책의 우선 순위를 설정하고, 이를 통해 러시아가 세계 해양 강국으로 남을 수 있도록 정책을 추진함
- 해양 자원 보호: 세계 해양 및 북극과 남극의 자원 사용과 보호를 감독함
- 조선 산업 발전: 조선소와 관련 기술 개발, 현대화 및 재구축을 통해 러시아의 조선 산업을 발전시킴
- 해양 환경 보호: 해양 오염 방지와 생물 다양성 보전을 목표로 정책을 이행함
- 국가 안보 평가 및 보고: 매년 러시아 해양 활동의 성과와 안보 상태를 평가하고 대통령에게 보고함
- 협력 조정: 연방 정부, 지방 정부, 그리고 기타 기관 간 협력을 조정하여 해양 정책이 일관되게 이행되도록 함
- 법적 프레임워크 개발: 해양 활동과 관련된 법적 제도를 정비하고, 이를 개선하기 위한 제안을 마련함
- 해양 안전성 보장: 해양 활동의 안전성 및 해상 운송의 보장을 위해 필요한 조치를 취함
- 기술 및 인프라 개발: 해양 산업의 기술적 기반을 강화하고, 조선소 및 해양 관련 시설의 현대화를 추진함

■ 거버넌스 구조

- 해양위원회는 니콜라이 파트루셰프가 위원장을 맡으며, 대통령 직속의 기관으로 운영됨. 위원회는 총 52명으로 구성되어 있으며, 여기에는 연방 정부, 지방 정부, 해양 산업 관련 대표자들이 포함됨. 해군 전략 개발, 북극에서의 국가 이익 보호, 해양 활동 개발 및 보장을 담당하는 여러 하위 위원회가 운영되며, 연방 기관 및 기타 단체와 협력하여 해양 정책을 통합적으로 관리함

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

참고자료

- a) <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/j2OqxWudLsWWfNxxULLvn6O516xAnAcnu.pdf> (2024.10.11.검색)

표1. 2024년 1~8월 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	103.1	-4.2%	54.2	+1.5%	157.3	-2.3%
북극해	17.8	-15.0%	44.8	-0.1%	62.6	-4.8%
발트해	84.0	+8.5%	99.8	-4.3%	183.8	+1.1%
아조프-흑해	87.7	-10.0%	99.2	-4.9%	186.9	-7.4%
카스피해	3.9	+26.3%	1.8	-8.8%	5.6	+12.6%
합계	296.4	-3.3%	299.8	-2.49%	596.2	-3.1%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 흘름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리얀마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바란데이, 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 1~8월 기준

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/367802/> (2024.09.27. 검색)

표2. 2022년~2024년 8월 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	882,253.6	883,585.2				
	전년 대비 증감률(%)	-0.7	11.0	7.1	7.8	7.8	6.4	5.8	3.2				
	전월 대비 증감률(%)	-7.8	11.6	7.4	-3.8	5.9	2.9	9.2	0.2				
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	453,317.9	458,756.9				
	전년 대비 증감률(%)	1.7	5.8	2.6	0.6	4.7	7.2	11.6	11.3				
	전월 대비 증감률(%)	-4.7	3.2	3.5	-3.9	6.6	1.8	5.1	1.2				

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(%)	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	370,608.5	376,658.3				
	전년 대비 증감률(%)	1.2	5.6	2.6	1.3	5.6	8.8	113.5	114.5				
	전월 대비 증감률(%)	-7.1	7.6	4.8	-1.3	8.5	3.6	105.0	101.6				

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

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(dhj82@kmi.re.kr)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.10.10. 검색)

표3. 2021년~2024년 8월 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	97,674.3				
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	684,481.9				
	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	259,653.6				

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	2,903.5				
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	15,402.0	16,382.0				
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	40.3	44.9				

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	82,709.4	82,098.6				

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)

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.10.10. 검색)