

발간년월 2025년 01월 07일(통권 제310호) **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	- 2024년 1~10월 러시아 항만 물동량, 전년 대비 3.2% 감소 - 러 로스모르포트, 자주식 로로선에 최대 83만 달러 투자 계획
	중·서부	- 코카서스-중앙아 국가, 교통·물류분야 협력 성과 보여
	북극	- 2024년 무르만스크 상업항 동향 - 2024년 북극항로 화물 운송량, 사상 최고치 기록
주요 통계		- 2024년 1~10월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 10월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 10월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



2024년 1~10월 러시아 항만 물동량, 전년 대비 3.2% 감소

그림. 러시아 항만



자료: <https://portnews.ru/news/370217/>

■ 올해 1월부터 10월까지 러시아 항만 물동량, 전년 동기 대비 3.2% 감소한 7억 4,300만 톤 기록

- 해상무역항구협회(ASOP)에 따르면, 2024년 1월부터 10월까지 러시아 항만의 물동량은 전년 동기 대비 3.2% 감소한 7억 4,300만 톤을 기록했다
- 건화물 처리량은 3억 7,080만 톤으로 3.5% 감소했으며, 이 중 석탄은 1억 5,910만 톤(-11.5%), 곡물은 6,420만 톤(+4.1%), 컨테이너 화물은 4,550만 톤(+9.9%), 광물질 비료는 3,590만 톤(+19.1%), 철강은 1,560만 톤(-14.5%), 광석은 960만 톤(+16.4%), 페리 화물은 680만 톤(-0.2%)으로 집계됐음
- 액체화물 처리량은 3억 7,220만 톤으로 2.9% 감소했으며, 이 중 원유는 2억 2,500만 톤(-1.4%), 석유 제품은 1억 930만 톤(-8.2%), 액화 가스는 2,960만 톤(+5.7%), 식품 화물은 520만 톤(+9.4%)을 기록했다
- 수출 화물은 5억 8,660만 톤으로 2.8% 감소했고, 수입 화물은 3,520만 톤으로 9% 증가했음
- 통과 화물은 전년과 동일한 5,480만 톤을 기록했으며, 국내선(Cabotage) 화물은 13.1% 감

소한 6,650만 톤이었음

■ 북극 해역 항만 물동량은 7,740만 톤으로 5.5% 감소

- 건화물은 2,230만 톤(-14.8%), 액체화물은 5,510만 톤(-1.1%)을 나타냈음
- 무르만스크 항(Port of Murmansk)의 물동량은 4,340만 톤(-11.1%), 사베타(Sabetta)는 2,420만 톤(+5.8%), 바란데이(Varandey)는 420만 톤(-4.7%), 아르한겔스크(Arkhangelsk)는 230만 톤(+48.7%)임

■ 발트해 수역 항만 물동량은 0.9% 증가한 2억 2,880만 톤을 기록

- 건화물은 1억 340만 톤(+6.8%), 액체 화물은 1억 2,520만 톤(-3.6%)으로 집계되었음
- 우스트-루가(Port of Ust-Luga)는 1억 1,330만 톤(-0.6%), 프리모르스크(Primorsk)는 5,160만 톤(-2%), 상트페테르부르크(Big Port of Saint Petersburg)는 4,380만 톤(+8.8%), 비소츠크(Vysock)는 1,010만 톤(-8.3%)를 나타냄

■ 아조프-흑해 수역 항만 물동량은 7.3% 감소한 2억 3,300만 톤을 기록

- 건화물은 1억 1,110만 톤(-9.6%), 액체 화물은 1억 2,990만 톤(-5.2%)이었음
- 노보로시스크(Port of Novorossiysk)는 1억 3,910만 톤(+1.7%), 타만(Taman)은 2,330만 톤(-34.5%), 투압세(Tuapse)는 1,810만 톤(-16.3%), 코카서스(Kavkaz)는 1,990만 톤(+4.4%), 로스토프나도누(Rostov-on-Don)는 1,340만 톤(-6.5%)으로 나타났음

■ 카스피해 수역 항만 물동량은 5.4% 증가한 690만 톤을 기록

- 건화물은 490만 톤(+14.9%), 액체화물은 220만 톤(-10.6%)으로 아스트라한(Port of Astrakhan)은 330만 톤(+4.2%), 마하치칼라(Port of Makhachkala)는 270만 톤(-8.1%)을 나타냄

■ 극동 수역 항만 물동량은 1.9% 감소한 1억 9,710만 톤 기록

- 건화물은 1억 2,920만 톤(-3.7%), 액체화물은 6,790만 톤(+1.7%)이었음
- 보스토치나이 항(Vostochny Port)은 7,290만 톤(+0.9%), 바니노(Vanino)는 2,450만 톤(-18.5%), 블라디보스토크(Vladivostok)는 3,110만 톤(+8.9%), 나호트카(Nakhodka)는 2,37

0만 톤(+2.7%), 프리고로드노예(Prigorodnoye)는 1,070만 톤(-2.4%)을 기록했음

■ 2024년 1월부터 10월까지 러시아 항만 물동량은 전년 대비 감소

- 주요 원인으로는 국제 무역의 변동성과 경제적 요인이 복합적으로 작용했으며, 특히 건화물과 액체화물 모두 감소하는 추세가 두드러졌음
- 그러나 발트해에서는 건화물이 6.8% 증가했고, 카스피해에서는 14.9% 증가하는 등 일부 지역에서는 증가세를 보였음
- 이러한 변화는 향후 항만 운영 전략과 물류 계획에 중요한 영향을 미칠 것으로 예상됨

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jiyeong111@kmi.re.kr)

러 로스모르포트, 자주식 로로선에 최대 83만 달러 투자 계획

그림. 러시아 로로선 바실리 갈로브닌



자료: <https://www.balticshipping.com/vessel/imo/8723426>

■ 로스모르포트, 자주식 로로선 설계·건조에 약 83만 달러 루블 투자 계획

- 국영기업 로스모르포트(Rosmorport)는 해상용 자주식 로로선의 설계와 건설에 최대 83만 달러(약 8,000만 루블)를 투자할 예정임
- 이 프로젝트는 전자 입찰을 통해 진행되며, 참가 신청은 2024년 12월 25일까지 받고, 결과는 2025년 1월 16일에 발표될 예정임
- 이 자주식 로로선은 블라디보스토크 항만에서 건조되어 인도될 예정임

■ 항만에서의 작업 효율성 크게 향상시킬 것으로 기대

- 이 선박은 블라디보스토크 항만 수역에서 항로 표지의 설치, 제거 및 유지보수를 수행하며, 일반화물, 견인식 차량 및 자동차를 상부 개방 갑판(화물 플랫폼)에서 운송할 수 있도록 설계되었음
- 하역 작업은 육상의 화물 크레인을 이용해 부두에서 수행하거나, 하역 크레인이 없는 부두에서는 선박 자체의 Ro-Ro 램프(롤온/롤오프)를 통해 이루어짐
- 건설 기간은 발주처의 최종 승인을 포함하여 120일을 초과하지 않을 예정임

- 완성된 선박은 블라디보스토크 항만에서 인도될 예정이며, 이 선박의 도입은 물류 및 화물 처리의 효율성을 높이는 데 크게 기여할 것으로 보임

표1. 선박의 기술적 사양

구분	사양
길이	최대 19.9미터
너비	최대 6.5미터
중간 높이	최대 1.6미터
평균 흘수	최대 1미터
전체 배수량	최소 80톤
화물 적재 능력	최소 40톤
승무원 인원	4명
승객 수용 능력	6명
총 톤수	최소 40GT

자료: portnews 참고 KMI 작성

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jiyeong111@kmi.re.kr)

참고자료

- <https://portnews.ru/news/371608/> (2024.12.27. 검색)
- https://www.rosmorport.ru/filials/vaf_contact/ (2024.12.27. 검색)

코카서스-중앙아 국가, 교통·물류분야 협력 성과 보여

그림. 연설하는 다비타쉬빌리 조지아 부총리



자료: <https://sputnik-georgia.ru/20241016/v-tbilisi-prezentovali-pervyy-sukhoy-port-290392804.html>

■ 조지아, 아랍에미리트와의 협력을 통한 첫 드라이 포트 사업 발표^{a)}

- 레반 다비타쉬빌리(Levan Davitashvili) 조지아 경제부총리는 아랍에미리트가 참여하는 트빌리시 드라이 포트(Dry Port) 사업 발표회에 참여하였음
- 발표회 행사는 아메드 빈 알리 알사예그(Ahmed bin Ali Al-Sayegh) 아랍에미리트 국무장관을 필두로 한 대표단이 조지아를 공식 방문한 가운데 치러졌음
- 알사예그 국무장관이 이끄는 대표단은 “아부다비 포트 그룹(Abu Dhabi Port Group)”사의 임원진들로 구성되어 있으며, 사업에 1,600만 달러를 투자하고, 지분 60%를 보유하고 있음
- 드라이 포트 사업 완공은 막바지 단계에 이르고 있으며, 올해 말 개장을 앞두고 있음
- 다비타쉬빌리 부총리는 드라이 포트 프로젝트의 성사와 개장은 조지아 내 전문적인 운송사업자들의 등장을 보여줌으로서, 해외 다른 국가들의 운송사업자들과 파트너들에게 중앙회랑(트랜스코카시안 회랑)이 지닌 잠재력을 보여주는 신호가 될 것이라고 언급했음
- 아울러 부총리는 드라이 포트 프로젝트는 국가의 최우선 사업 중 하나인 물류운송분야에서의 경쟁력 제고와 인프라 발전계획에 부합하고 있다며, 최근 몇 개월간 조지아의 물동량은 10%대의 증가율을 보이고 있으며, 50만 개의 컨테이너가 처리되고 있다는 점 등의 긍정적인 지표를 거론하기도 했음

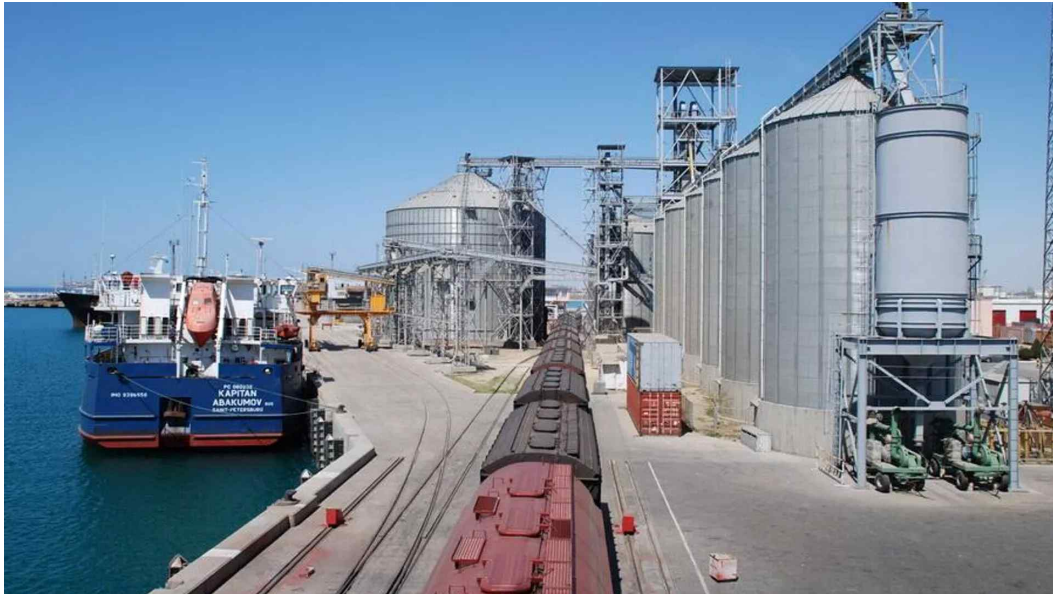
- 항공 및 철도, 도로교통 인프라를 아우르는 드라이 포트 사업은 국내 바투미(Batumi) 항과 포티(Poti) 항을 연결하고, 튀르키예, 아제르바이잔, 아르메니아, 카자흐스탄 등 해외 물류 인프라와 연계될 수 있도록 설계되었음
- 드라이 포트는 트빌리시 국제공항에서 6km 떨어진 곳에 건설되었으며, 면적은 283,000m²를 차지하고 있음
- A급 창고(9.8천 평방미터) 및 B급(2.5천 평방미터)의 창고 부지를 배치할 계획이며, 연간 처리 용량은 최대 20만 TEU으로 예상하고 있음
- 현재 드라이 포트 사업은 사무실 건설과 B급 창고, 기계 설비 및 철도 건설도 완료된 상태임

■ 아르메니아, 국제 도로교통 수요 증가세 보여^{b)}

- 타 국가에서 아르메니아 영내로 운송되는 도로운송 주문량이 지난해 같은 기간 대비 20%, 올해 2분기 대비 7% 상승하였음
- 마찬가지로 아르메니아발 타국 화물 수출 주문량은 전년 동기간 대비 11%, 올해 2분기 대비 62% 상승세를 보였음
- 이 최근 경향을 주도하는 국가는 단연 러시아로, 러시아발 아르메니아행 물류 수요는 작년보다 23%, 올해 2분기 대비 6% 상승했으며 아르메니아발 러시아행 수출 화물 운송 수요는 작년보다 8%, 올해 2분기 수요량보다 59% 상승하였음
- 마찬가지로 벨라루스와 카자흐스탄발 아르메니아행 수입 화물 운송 수요 또한 증가세를 보였으며, 아르메니아의 대 조지아, 벨라루스, 카자흐스탄행 화물 운송 수요 또한 증가했음
- 아르메니아 국가통계위원회가 발표한 자료 또한 이와 같은 경향을 반영하고 있는데, 올해 8개월 만에 물류 회전율은 79.6% 상승했고, 수출량은 2.1배 증가하였음
- 아르메니아 전체 물류 운송의 80%의 비중을 차지하는 분야는 도로교통 분야로서, 최근의 국제협력 활성화가 화물 운송량 증가에 기여했다는 평가가 존재하고 있음
- 또 다른 성장 요인은 계절적 요인을 들 수 있음
- 여름과 가을에 러시아-조지아 국경 상부 라르스(Upper Lars) 검문소가 위치한 조지아 군사 도로(Georgian Military Road)에서 러시아-아르메니아 화물 운송이 순조롭게 이뤄지고 있기 때문임
- 아울러 2025년 말까지 아르메니아 예레반(Yerevan)-조지아 트빌리시(Tbilisi)-러시아 블라디캅카스(Vladikavkaz)를 연결하는 신규 고속도로 구간 건설이 완료된다면, 이후에는 도

로 화물 운송 시장에서 계절 요인은 크게 영향을 미치지 못할 것이라는 기대 또한 있음

그림. 카자흐스탄 악타우 항 곡물터미널



자료: <https://ru.sputnik.kz/20241010/v-kazakhstane-ozhidayut-rost-sprosa-na-eksportnoe-zerno-47737848.html>

■ 카자흐스탄, 철도 및 카스피해 항만을 통한 곡물 수출량 증가세 보여^{c)}

- 곡물 운송 및 수출 담당하는 카자흐스탄 국영기업 푸드 컨트랙트 코퍼레이션(Food Contract Corporation, Продкорпорация)사는 올해 9개월 만에 카자흐스탄 항만을 통해 290만 톤이 중앙아시아 다른 국가들로 수출되었으며, 이는 작년과 비슷한 수준을 보였다고 발표하였음
- 카자흐스탄과 주변 국가에서 예측되는 시장에서의 높은 곡물 수확량을 배경으로, 곡물 가격이 일정 부분 상승할 것으로 예상되고 있음
- 푸드 컨트랙트 사는 이와 같은 분석과 예측에 대한 근거를 다음과 같이 발표하였음
 - 러시아의 낮은 보리 수확량으로 인해 전통적인 공급 국가인 이란, 이라크로부터 보리 수요가 점진적으로 증가하고 있음. 사측 자료에 따르면, 2024년 9월에만 14만 톤의 곡물이 철도를 통해, 올해 8개월 간 독점 공급 상태에서 이란으로 운송된 바 있음
 - 또한 현재 이란 기업이 제시하는 가격이 세계 가격(악타우 항 본선인도free-on-board 가격 기준 165달러)보다 훨씬 낮은 것도 영향을 미쳤음. 한편 세계 시장의 공정 가격은 195달러를 기록하고 있음. 푸드 컨트랙트 사는 발표 자료에서 "러시아의 보리 생산량 감소와 다른 공급업체의 부재를 고려하면 장기적으로 보리 가격은 균형 수준까지 상승할 것으로 예상된다"고 밝혔음

- 중앙아시아 국가들에 대한 곡물 공급량의 안정적인 증가: 올해 9개월 동안 이미 290만 톤이 중앙아 국가들로 선적된 바 있으며, 투르크메니스탄과 아제르바이잔이 카자흐 밀 구매 의사를 표명하기도 했음
- 자료에 따르면 투르크메니스탄은 3등급 또는 4등급 카자흐 밀(약 40만 톤)을 구매할 준비가 되어 있으며, 아제르바이잔은 러시아와 카자흐스탄으로부터 매년 최대 100만 톤의 밀을 수입하고 있음

■ 우즈베키스탄, 유럽 다자교통허가 시스템에 참여 의향 보여^{a)}

- 베크조드 홀마토프(Bekzod Xolmatov) 우즈벡 운송물류개발연구센터 소장은 국제운송포럼(ITF)의 일환으로 개최된 유럽운송그룹 화상회의에 참석하여, 우즈베키스탄의 ECMT 품질 현장 요건 준수 현황을 발표했음
- 유럽 교통부장관회의 다자교통 허가 시스템(ECMT)은 러시아, 벨라루스, 아르메니아, 아제르바이잔을 포함한 43개 회원국 간의 양자 및 다자간 경유 도로운송을 용이하게 함
- 시스템 접근 허가를 받은 운송업체는 추가 제한 없이 회원국 간에 자유롭게 상품을 운송할 수 있게 됨
- 우즈베키스탄의 참여에 대해 튀르키예, 덴마크 등 국가들은 지지 의사를 표명하였고, 이미 9월 초 불가리아와 우즈베키스탄 양국 교통부는 2025년까지 도로운송업체에 대한 상호 허가 수를 15배 늘리기로 합의한 바 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://sputnik-georgia.ru/20241016/v-tbilisi-prezentovali-pervyy-sukhoy-port-290392804.html> (2024.10.16. 검색)
- b) <https://am.sputniknews.ru/20241016/spros-na-mezhdunarodnye-gruzoperevozki-privel-k-rostu-tarifov-v-armenii-na-18-81896585.html> (2024.10.16. 검색)
- c) <https://ru.sputnik.kz/20241010/v-kazakhstane-ozhidayut-rost-sprosa-na-eksportnoe-zerno-47737848.html> (2024.10.16. 검색)
- d) <https://kun.uz/en/news/2024/10/12/uzbekistan-seeks-to-join-european-multilateral-transpo-rt-permit-system> (2024.10.16. 검색)

2024년 무르만스크 상업항 동향

그림. 무르만스크 상업항 생산 부문 부사장인 안드레이 리즈니첸코(Andrey Riznichenko) 인터뷰하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/367119/>

■ 무르만스크 상업항, 2024년 산적화물 물동량 약 10% 감소 예상

- 안드레이 리즈니첸코(Andrey Riznichenko) 무르만스크 상업항 생산 부문 부사장은 2024년도 무르만스크 상업항(MMTP)의 벌크 화물 처리량이 최대 1,600만 톤에 이를 것으로 예상되나, 이는 지난해 대비 약 10% 감소한 수치임을 밝혔다
- 이 같은 감소의 주된 이유로는 철도 접근의 어려움과 남아프리카 공화국에서의 망간 수입 중단이 지적되었음
- 무르만스크 벌크 터미널(MBT)의 최고경영자 예브게니 굴리예프(Evgeny Gulyaev)는 무르만스크 철도와 역의 수용 능력에 '병목 현상'이 발생하고 있다고 언급했음
- 안드레이 리즈니첸코 부사장은 "현재 화물 출하량이 줄어들고 있으며, 8월 데이터가 이를 뒷받침하고 있다. 그러나 우리는 올해 벌크 화물 처리량을 1,600만 톤으로 유지하기를 희망하고 있다. 이를 위해 다른 석탄 공급업체를 유치하고, 컨테이너 화물과 철광석 펠렛에 대한 논의도 계속 진행 중이다."라고 언급했음
- 또한, 무르만스크 상업항은 상트페테르부르크에서 남미로 주로 이동하는 130만 톤의 셀리트라(질산암모늄)를 빅백으로 재적재하는 방안을 검토 중임

■ 무르만스크 상업항, 2024년 가을에 케이프사이즈 선박 접안을 위한 2번 부두 승인

- 무르만스크 상업항은 2024년 9월과 10월에 2번 부두에서 Capesize급 벌크선의 수용을 위한 필요한 문서를 조율했음
- 안드레이 리즈니첸코 부사장에 따르면, 이 부두는 가장 오래된 부두였지만, 현재는 완전히 새롭게 재건축되어 사용하기에 적합하다고 설명함
- 또한, 케이프사이즈급 벌크선을 만조 시에 선적하고 더 깊은 수심의 부두나 해상 이적지에서 추가로 선적할 계획이라고 밝혔음
- 현재 2번 부두에서는 무연탄이 하역되고 있으며, 이 화물의 공급량을 늘리기 위한 협상이 진행 중임
- 부두에는 효율적인 먼지 억제 시스템이 설치되어 있으며, 추가적으로 이동식 물 분사 총을 설치할 계획임
- 이 부두는 연간 최대 500만 톤의 물동량을 처리할 수 있도록 설계되었음
- 무르만스크 상업항은 무르만스크 지역의 유일한 다목적 항구로, 연중무휴 최대 21만 톤의 선박을 수용할 수 있는 시설을 갖추고 있음
- 이 항구는 벌크화물과 일반화물을 포함한 다양한 화물을 처리할 수 있으며, 특히 대형 및 장대 화물을 취급할 수 있는 시설이 갖춰져 있음
- 2023년에는 화물 처리량이 14.7% 증가해 1,730만 톤을 기록했음
- 올해는 북극 프로그램을 통해 자갈을 포함한 벌크 화물 600만 톤을 출하할 계획했으며, 이는 전년 대비 감소한 수치임

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/367119/> (2024.10.04. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/367120/> (2024.10.04. 검색)
- c) <https://portnews.ru/news/367121/> (2024.10.04. 검색)

2024년 북극항로 화물 운송량, 사상 최고치 기록

그림. 북극항로로 이동하고 있는 선박



자료: <https://iz.ru/1815971/2024-12-29/po-sevmorputi-po-itogam-goda-perevezli-rekordnye-373-mln-t-gruzov>

■ 2024년 북극항로 화물 운송량이 사상 최고치를 기록했다

- 가지마고메드 구세이노프(Gadzhimagomed Guseynov) 러시아 극동북극개발부 제1차관은 2024년 한 해 동안 북극항로를 통한 화물 운송량이 사상 최고치인 3,730만 톤을 기록했다고 발표했다
- 2023년도 북극항로를 통한 화물 운송량은 약 3,600만 톤으로, 전년 대비 약 3.6%가 증가한 수치임

■ 극동 지역으로의 화물 운송 효율성이 향상되었음

- 2024년에는 극동으로 화물을 운송을 위한 새로운 시설이 설립되어 미운송 화물차의 수가 이전 1,583대에서 단 2대로 대폭 줄었음
- 구세이노프 극동북극개발부 제1차관은 북극 지역으로의 화물 운송이 100% 완료되었으며, 이 지역에 생필품을 포함한 350만 톤 이상의 물품이 전달되었다고 언급했음

■ 국제 환승 화물도 증가세를 보임

- 북극항로는 북극해를 따라 러시아의 북부 해안선을 지나며, 유럽과 러시아의 극동 항구들을 연결하고 시베리아의 강 하구를 포함한 5,600km에 이르는 교통 시스템을 형성하고 있음
- 이 해상 루트는 러시아 북극 지역의 주요 교통로로서, 국제 환승 화물 또한 2023년에 이어 증가세를 보이며 200만 톤을 초과했음

■ 러시아의 북극 활동이 강화되고 있음

- 이 같은 성과는 러시아가 북극 지역에서의 활동을 강화하고 있음을 보여주며, 국제적으로도 중요한 교통 및 물류의 요충지로서의 역할을 강조하고 있음
- 이는 북극 지역의 전략적 중요성을 더욱 부각시키는 결과로 보임

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

참고자료

- a) <https://interfax.com/newsroom/top-stories/98266/> (2024.01.06. 검색)
- b) <https://tass.ru/ekonomika/22797287> (2024.01.06. 검색)

주요 통계



표1. 2024년 1~10월 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	129.2	-3.7%	67.9	+1.7%	197.1	-1.9%
북극해	22.3	-14.8%	55.1	-1.1%	77.4	-5.5%
발트해	134.0	+6.8%	125.2	-3.6%	228.0	+0.9%
아조프-흑해	111.1	-9.6%	129.9	-5.2%	233.0	+7.3%
카스피해	4.9	+14.9%	2.2	-10.6%	6.9	+5.4%
합계	370.8	-3.5%	372.2	-2.9%	743.0	-3.2%

* 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, 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 1~10월 기준

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/370217/> (2024.12.27. 검색)

표2. 2022년~2024년 10월 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	770879,1 ¹⁾	700851,9 ¹⁾	685852,9 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	717,794.2	770,969.2	741,489.6	785,041.4	807,713.6	885,118.4	886,903.5	866,485.4	836,288.1		
	전년 대비 증감률(%)	-0.7	11.0	7.1	7.8	7.8	6.4	6.1	3.6	2.3	5.2		
	전월 대비 증감률(%)	-7.8	11.6	7.4	-3.8	5.9	2.9	9.6	0.2	-2.3	-3.5		
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	399,719.9	413,559.0	397,442.0	423,562.8	431,209.7	456,182.7	462,074.0	441,125.9	448,148.3		
	전년 대비 증감률(%)	1.7	5.8	2.6	0.6	4.7	7.2	12.3	12.1	8.3	7.5		
	전월 대비 증감률(%)	-4.7	3.2	3.5	-3.9	6.6	1.8	5.8	1.3	-4.5	1.6		
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	309578,7 ¹⁾	290951,6 ¹⁾	288107,1 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	303,444.1	317,879.9	313,677.8	340,490.3	352,891.5	373,473.3	379,681.4	361,228.3	361,123.4	.	.
	전년 대비 증감률(%)	1.2	5.6	2.6	1.3	5.7	8.8	14.4	5.5	10.8	10.6	.	.
	전월 대비 증감률(%)	-7.1	7.6	4.8	-1.3	8.5	3.6	5.8	1.7	-4.9	0.0	.	.

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.12.05. 검색)

표3. 2021년~2024년 10월 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	94,784.7	97,063.5		
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	686,974.3	687,720.8	673,407.4	635,702.4		
	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	258,038.6	262,891.3	248,047.9	247,562.6		

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	2,970.7	3,003.0		
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	1,476.8	2,144.1	4,414.9	11,816.4	14,992.6	15,472.6	16,167.5	15,380.9	13,451.3		
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	37.9	37.2	38.8	39.0	40.3	44.8	44.1	43.0		

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	83,765.2	83,072.5	78,318.2	82,709.4	82,392.6	79,897.6			

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)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.12.05. 검색)