KMI 북방물류 동향리포트

KMI 북방물류 동향리포트 제82호 2019년 3월 20일

항만물류연구본부 국제물류연구실 △Tel.+82-51-797-4665 Fax.+82-51-797-4659 △총괄:박성준 러시아연구센터장 △감수:길광수 명예연구위원 △편집:김엄지 연구원

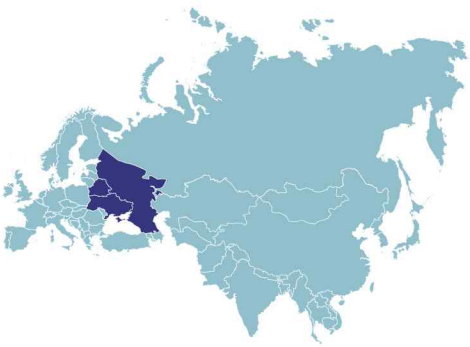
주요내용

통계로 보는 북방(p.2)
- 무르만스크항 물동량, 전년 동기 대비 큰 폭 감소

이슈페이퍼(p.4)
- 2030년까지 러시아 주요 물류 인프라 프로젝트

주요 동향(p.10)
- 동부(p.10)
  - 극동철도 1일 최대 화차 하역량 기록
  - 대림, 연해주 내 극동개발 프로젝트 참여방안 타진
- 중부(p.14)
  - 몽골, 정유공장 설립…2023년부터 소비자들에게 연료 공급 예정
  - 아제르바이잔, OPEC+ 합의 통해 석유생산 지표 개선 기대
- 서부(p.18)
  - 지난해 러시아 북극항로 물동량, 전년 대비 2배 증가

주요통계(p.20)
- 2019년 1월 극동러 주요 수출입 품목 구조



KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

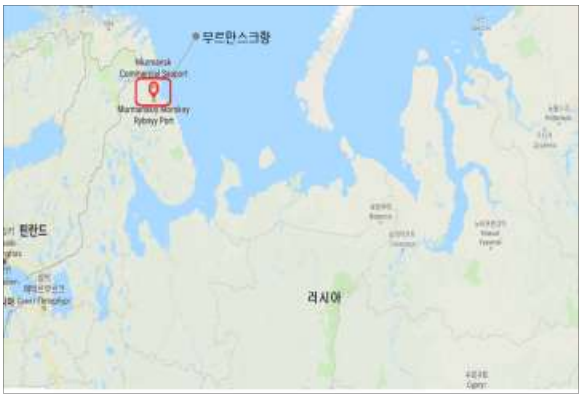
서부권역 : 러시아 서부, 우크라이나, 벨라루스 등 / 중부권역 : 중앙아시아, 몽골 / 동부권역 : 러시아 극동, 시베리아

통계로 보는 북방

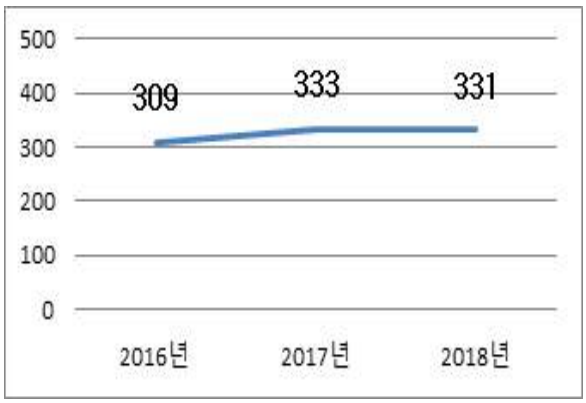
▌무르만스크항 물동량, 전년 동기 대비 큰 폭 감소

- 2019년 1~2월 러시아 북극 지역 핵심 항만 중의 하나인 무르만스크항의 물동량은 총 2만3,000톤을 기록해 전년 동기 대비 45.4% 감소했음
  - 특히 이 가운데 수산물 물동량은 1만2,900 톤으로 전년 동기 대비 61.4% 감소

무르만스크항 위치



무르만스크항 물동량(2016~2018)
(단위: 천톤)



자료: https://periskop.livejournal.com/1935853.html(검색일: 2019년 3월 6일)

- 2019년 2월 무르만스크항 물동량은 1만3,300톤으로 전년 동월 대비 43.7% 감소함
  - 이 가운데 수산물 물동량은 66.1% 감소해 7,400톤으로 떨어졌음

- 현재 무르만스크 항만 경영자들은 러시아 정부의 제974호 결의가 발효되기를 희망하고 있음

- 동 결의에 의하면 2019년 1월부터 바렌츠해에서 잡는 수산물을 무르만스크 항만에서만 처리하도록 되어 있음

▪ 에두아르드 말라셴코프(Эдуард Малашенков) 무르만스크항 화물복합 하역단지 담당자는 “봄이 다가오면서 어장이 동쪽으로 이동하기 시작해 무르만스크항만과 가까워지고 있다”고 밝힘

- 또한 그는 “이로 인해 어선들은 노르웨이보다 무르만스크항으로 더 적극적으로 입항하는 경향을 보이고 있다”고 설명함
- 3월 초순 현재 무르만스크항 수산물 물동량 수준은 지난 1월 수준을 상회한 2월 수준에 머물고 있으나, 3월 중순 입항 신고를 내는 어선 수가 계속 증가해 예년 수준을 회복할 것으로 기대됨

▪ 무르만스크항은 주로 어선 및 냉동선의 화물을 처리하고 있으며, 이 외에 펠릿 화물, 벌크 화물 처리 등의 서비스를 제공함

- 동 항만은 부두(4.5km), 상업적 어선, 냉동 창고, 철도, 화차 등 설비를 보유하고 있음

참고자료 : 무르만스크항 공식 웹사이트(검색일: 2019년 3월 20일)

Peter Ruzankin 연구보조원(KMI 러시아연구센터)
7-914-345-3947, aquillar7@gmail.com

이슈페이퍼

2030년까지 러시아 주요 물류 인프라 프로젝트

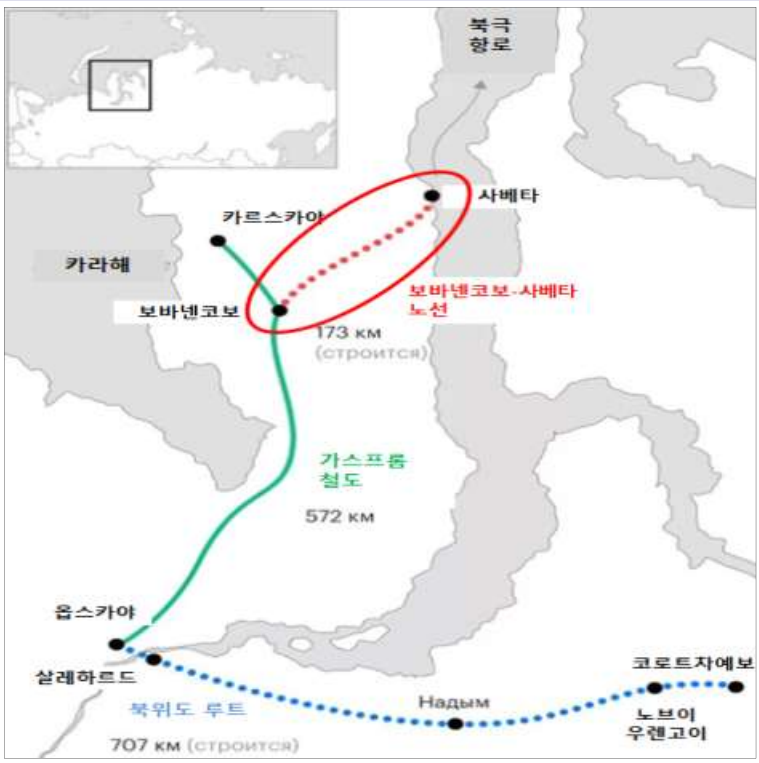
- [철도] 고속 화물·여객 철도운송 회랑〈유라시아〉_(2026년)
  - 메가 프로젝트인 〈유라시아〉 고속철도 건설은 유라시아 지역 운송 체계의 주요 루트가 될 뿐만 아니라 유라시아 경제연합과 중국의 '일대일로' 프로젝트를 직접적으로 이어주는 역할을 할 것으로 기대됨
  - 유라시아 고속철도의 길이는 약 10,000km이며, 이 중 러시아 영토를 지나는 2,300km를 포함한 6,700km구간은 새롭게 건설해야 함. 이 후 아시아와 러시아 및 유럽연합의 기존 철도 운송망을 연결하면 약 5만km가 넘는 고속 철도망이 구축됨
  - 고속철도 〈유라시아〉의 건설로 모스크바와 베이징 간 화물 운송시간이 약 1/4배 단축될 것으로 예상됨(132시간에서 32시간). 주요 운송 화물로는 고부가가치 소비재로 전자 및 가전제품, 의류 및 신발, 액세서리, 의약품 및 화장품 등이 될 것임
  - 2026년에 운행을 시작될 계획이며, 2050년까지 약 2천만톤의 화물을 수송할 것으로 예상됨

유라시아 고속철도

자료: https://rg.ru/2018/02/21/rossijskaia-zheleznodorozhnaia-magistral-1520-protianetsia-do-avstrii.html (검색일: 2019년 3월 19일)

- [북극 철도] 야말·네네츠크 자치구, 보바넨코보~사베타 간 철도 건설_(2022년)
  - '보바넨코보~사베타 간 철도'는 현재 세계에서 가장 북쪽에 위치한 철도인 가스프롬의 '옵스카야~보바넨코보' 구간과 사베타 항만을 연결하는 것으로, 완공 이후에는 북극항로에서 가장 가까운 철도가 됨
  - 2020년 공사를 시작으로 2022년 완공 예정이며, 총 길이는 173km. 연간 800-1,100만톤의 화물을 운송할 것으로 예상됨
  - 본 구간은 비공개 단선 철도로 북극항로까지 화물 운송이 가능하며, 서시베리아 북쪽 지역의 광물 생산지에서 발트해, 바렌츠해와 흥해까지의 운송 경로를 단축시켜주는 '북위도 루트'의 최종 구간이 되어 북극 발전을 보장함

야말 철도 노선(계획)



자료: https://pbs.twimg.com/media/D0jQNmZX0AEbUcF.jpg(검색일: 2019년 3월 19일)

- [북극 철도] 벨코무르(Белкомур) : 백해~코미~우랄 간 철도 건설_(2023년)

- 벨코무르 구간 철도는 러시아의 우랄 지역과 아르한겔스크항만을 시작으로 무르만스크, 벨로모르스크, 사베타, 인디가 등 북극 항만들 간의 직접적인 물류 운송을 가능하게 하는 것이 목적임
- 백해와 코미 공화국, 우랄 사이의 712km 신규 건설 구간과 기존 449km 구간의 현대화 작업을 통해 총 길이 1,161km의 철도가 건설될 예정. 북부 지역의 아르한겔스크~코미 공화국 구간과 남부 지역의 시크티브카르~솔리캄스크 구간으로 나누어짐
- 2023년 첫 운행을 계획하고 있으며, 연간 2천8백만톤의 화물 수송이 예상됨. 주요 화물로는 코미 공화국과 아르한겔스크 지역의 주요 생산품인 목재를 비롯해 석유제품, 가스 콘덴세이트 및 석탄 등

벨코무르 철도 구간

자료: https://pbs.twimg.com/media/D0jQNmZX0AEbUcF.jpg(검색일: 2019년 3월 19일)

■ [항만] 연해주 석탄 해양 터미널 항구 〈베라〉 건설_2019년

- 석탄 해양 터미널 항구 〈베라〉는 연해주 포키노 지역에 현재 건설 중으로 2019년 완공 예정이며, 2020년부터는 연간 2천만톤의 석탄 운송이 예상됨

- 수력 구조물과 150만톤의 석탄 임시 저장 창고, 철도 하역 프론트, 약 6km 길이의 접근 가능한 도로, 선박 운항 안전 설비 등을 추가 건설 중임
- 베라항만은 인구 밀집지역에서 먼 곳에 위치하고, 주위가 자연 장벽으로 둘러싸여 있어 대기오염 확산 방지가 가능함

베라항만의 석탄 터미널

자료: http://sopki.news/1156 (검색일: 2019년 3월 19일)

■ [내륙수운] 돈 강 바가예프스키 저압수력발전소 건설_(2020년)

- 2018년부터 로스토프 지역의 돈 강에 건설 중인 저압수력발전소로 2020년 완공 예정. '볼가~돈강 운하' 건설때부터 계획된 것으로, 이는 아조프해로 나가는 돈강 수운의 깊이를 확보해 내륙 수운의 병목 현상을 해소하기 위한 목적임
- '볼가~돈강 운하'는 유럽의 단일 수심 시스템[1]에 포함되어 있으나 최근 돈 강

1) 단일 수심 시스템의 길이는 총 6,500km로, 강~바다 운항이 가능한 선박이 다닐 수 있도록 최소 4m 이상의 수심을 항상 유지해야 함. 러시아 유럽 지역의 단일 수심 시스템에는 네바강, 라도지스코 호수, 스비르 강, 오네지스크 호수, 백해~발트 운하, 볼가~발트 운하, 모스크바 운하, 볼가 강, 카마 강, 벨라야 강, 볼가~돈 운하 등이 포함됨. 1996년 1월 19일 러시아가 서명하고, 2000년에 비준한 유럽 협약에 따라 단일 수심 시스템은 주요 국제 운송 경로 중 하나인 '유럽 거대 수운연결 체계'에 포함되었음. 이 유럽 거대 수운 연결 체계의 길이는 약 1만km 이상이고 12개 국가와 4개국 해상 경로를 통과함.

하류 지역의 수심이 낮아져 병목 현상이 생기고 있음. 이로 인해 선박들이 화물 적재량을 줄이고 다른 운송 수단으로 옮기거나, 수위 조절을 위해 주위 댐의 방류를 기다리는 등 운송 시간과 비용 등에서 효율성이 저하되고 있음. 이렇게 발생되는 화물 손실은 총 약 256만톤으로 추정됨(2018년 4월 기준)

- 니제고로드스키주 볼가 강 유역에도 병목 현상 제거를 위해 수력장치 건설 중. 2019년 말 완공 예정임

바가옙스키 저압수력발전소(돈 강)

자료: https://sovopro.ru/component/ztportfolio/item/32-inzhenernaya-zashchita-ot-zatopleniya-i-podtopleniya-vo.html(검색일: 2019년 3월 19일)

▪ [도로] 크라스노다르 서부 지역의 바이패스(우회도로) 건설_(2020년)

- 크라스노다르, 서부 지역 우회 도로 건설은 2019년에 공사가 시작되어 2020년 완공 후 개통 예정임
- 이 우회 도로는 2018년 5월에 완공된 크림 대교로 인해 발생 가능한 교통 체증을 막기 위한 목적임. 이 도로의 건설로 크라스노다르로 향하는 도로에서 크림과 소치 방향으로 가는 자동차의 흐름이 줄어들게 하는 근본적인 해결책이 됨
- 해당 지역의 2034년 교통량은 하루 약 3만대로 예상됨. 이는 4차선 도로의 예

자료: **Единая глубоководная система Европейской части Российской Федерации**, https://ru.wikipedia.org (검색일: 2019년 3월 19일)

상 속도 120km/h 기준으로 계산한 것으로 새로운 우회 도로에는 3개의 인터체인지와 3개의 다리 및 10개의 육교가 건설될 예정임

- 러시아 도로 중 병목현상이 가장 심한 연방 고속도로 M-4 'Don'과 연계될 예정임

참고자료 : http://www.sib-science.info/ru/news/mire-blogspot-ru-krupneyshie-rossiyskie-proekty-22042018(검색일:2019년 3월 19일)

https://rg.ru/2018/02/21/rossijskaia-zheleznodorozhnaia-magistral-1520-protianetsia-do-avstrii.html(검색일:2019년 3월 19일)

http://www.hsrail.ru/info/silkway/(검색일:2019년 3월 19일)

https://www.mintrans.ru/press-center/branch-news/780(검색일:2019년 3월 19일)

http://www.belkomur.com/(검색일:2019년 3월 19일)

http://expert.ru/expert/2015/38/logisticheski-syirevaya-sinergiya/media/269939(검색일:2019년 3월 19일)

http://vostokcoal.ru/news/?page_tag=25(검색일:2019년 3월 19일)

http://sopki.news/1156(검색일:2019년 3월 19일)

http://www.cruiseinform.ru/places/don/gidrouzel-bagaevskiy/(검색일:2019년 3월 19일)

https://www.rbc.ru/krasnodar/freenews/5b34eef99a7947698aad36af(검색일:2019년 3월 19일)

남가영 리포터(한국외국어대학교 러시아연구소)

neba95@naver.com

동부권역 주요 동향

▌극동철도 1일 최대 화차 하역량 기록

- 2019년 2월 26일은 극동철도가 건설 이래 총 6,708대의 화차를 처리하면서 가장 많은 1일 처리 물동량을 기록한 날임
  - 러시아철도공사 극동운송관리지사에 따르면 올해 초부터 철도 운송량은 상승세를 보였으며 전년대비 약 7% 증가했다고 함
  - 이와 같은 철도 화차 처리량 증가는 환적과정에서 모든 참여자들의 협동과 시스템 'Railway Station – Client'[2]를 통한 고객과의 협력이 있었기 때문에 최대치를 달성할 수 있었음

- 철도관계자들은 지정된 역에서 화물 처리에 필요한 기술 등의 품질을 향상시킴
  - 수용 가능한 최대치로 하역장비 및 하역장을 운영했으며 현대화된 화차 접근 방식과 창고 및 항만의 선석 등을 활용해 최대 처리능력을 보임
  - 또한 기후변화로 인한 극동의 따뜻한 기상 조건도 화차 처리에 긍정적인 영향을 줌

- 극동항만에서 총 5,113대의 화차가 하역되었으며 이는 2월 일평균 수출 하역량이 약 400대 이상임을 뜻함
  - 지난 몇 개월 동안 포시에트역에서의 석탄 화차 처리량이 300대를 기록함
  - 또한 바니노와 루체고르스크역에서의 1일 평균 지표가 상당부분 증가함
  - 하루 동안 나홋카 철도야드에서 총 2,714대의 화차가 처리되었으며 바니노-소브가반스크에서 총 1,357대, 블라디보스토크에서 총 753대가 처리됨

2) **Система ≪Железнодорожная станция - клиент≫**

- 연해주 전체 철도 화차 하역량은 총 4,562대로 최대 처리량을 달성함
  - 동시에 2월 27일 블라디보스토크항은 총 710대의 화차를 처리했으며 새로운 기록을 세움
  - 이는 항만과 철도가 연결된 이래로 가장 많은 화차를 처리한 것임
  - 현재 약 500대 이상의 화차를 처리할 수 있는 수용력을 가짐
  - 이는 교대근무, 효율적인 작업계획, 기술 변화, 제품에 따른 화차 공급 등의 블라디보스토크 철도역 관계자 및 블라디보스토크 상업항사(社)의 협력이 있었기 때문임

참고자료 : http://morvesti.ru/detail.php?ID=77409(검색일: 2019년 3월 16일)

김은미 현지 리포터(국립극동교통대학교)

051-797-4776, usea1004@gmail.com

대림, 연해주 내 극동개발 프로젝트 참여방안 타진

- 한국기업 대림이 러시아 연해주에서 진행되는 곡물터미널, 냉동창고 건설 등 극동개발 인프라 프로젝트에 참여의사를 전하며 현지에서 주목받고 있음
  - 연해주정부 공보실에 따르면 최근 연해주를 방문한 대림 대표진과 면담을 갖고, 연해주 주요 지역 인프라 개발사업 참여 방안을 협의했다고 밝힘

한국기업 대림 대표단과 연해주 정부 협의회

자료: 연해주 정부 웹사이트(검색일: 2019년 3월 19일)

- 대림은 곡물터미널, 냉동창고 등 주로 인프라 프로젝트에 대한 투자를 비롯해 연해주의 역점사업으로 추진 중인 옐레나 섬 교량건설에도 협력할 의사가 있다고 피력하며 사업 참여방안을 적극 타진했다는 후문임

- 그러면서 양측은 사업부지 등 곡물터미널, 냉동창고 복합단지 건설의 기본 추진방향까지 협의한 것으로 알려짐
  - 이와 관련해 연해주정부는 복합단지 내 들어설 냉동창고는 3만톤에 달하는 수산물을, 곡물터미널은 3~5만톤의 원료를 보관할 수 있는 규모로 조성한다는 의견을 전했다고 함

- 이에 연해주정부는 대림에 아르촘 화력발전소 건설에 대한 입찰참여와 연해주 내 LNG(액화천연가스)플랜트 건설 또한 참여를 검토할 것을 제안함
  - 연해주 아르촘시에는 2020년 4분기 목표로 약 41억루블 (706억원 규모) 규모의 가스터빈 화력발전소 건설이 추진되고 있음
  - 2010년 연해주 내 약 500만톤 생산규모의 액화천연가스 플랜트 프로젝트가 추진됐지만 글로벌 시황, 서방 제재 등 악재가 겹치면서 추진이 중단된 바 있음

- 한편 연해주정부는 이번 면담과 관련해 한국 엔지니어링 전문가들이 프로젝트 참여의지 등 곡물터미널 및 냉동창고 건립에 대해 실질적이면서 아주 중요한 정보를 제공해 주었다고 평가함

- 또한 대림측은 엘레나 섬을 연결하는 자동차용 교량건설에도 참여의사를 표명했음
  - 엘레나 섬 교량연결 사업은 블라디보스토크 남서쪽 토카렙스키 등대에서 엘레나 섬을 거쳐 루스키 섬을 연결하는 사업임
  - 이 구간이 연결되면 블라디보스토크 도심과 루스키 섬을 연결하는 외곽순환도가 만들어지는 것임
  - 이와 관련해 연해주정부는 향후 교량이 건설돼 순환도로를 활용하면 화물 차량이 도심을 통과하지 않고 우회가 가능해져 도로사정이 한층 개선될 것이라고 말함

참고자료 : https://www.eastrussia.ru/news/investor-iz-yuzhnoy-korei-gotov-vlozhitsya-v-proekt-zernovogo-terminala-v-primore/(검색일: 2019년 3월 15일)

전명수 현지 리포터(국립블라디보스톡경제서비스대)

070-5044-9502, msjeon1976@gmail.com

중부권역 주요 동향

▌몽골, 정유공장 설립…2023년부터 소비자들에게 연료 공급 예정

- 지난 2월 인도 뉴델리에서 개최된 '페트로텍(Petrotech) 2019' 국제회의에 소미야바자르(D. Sumiyabazar) 몽골 광산·중공업부 장관이 참석해 정유공장 설립에 대한 계획을 소개
  - 인도의 Engineers India limited(ELT)사(社)와 Mongol Refinery사(社)는 몽골 내 정유공장 설립에 대한 협력 양해각서 체결
  - 석유정제공장 건설 계획의 경영 자문 입찰은 양국 간 체결한 대출 일반 협의에 따라 인도의 에크심 은행으로부터 사전에 심사를 받아, Engineer India Limited 사(社)로 선정

- 정유공장 건설에는 약 10억 달러 정도의 비용이 소요될 것으로 추산되나, 수첨분해시설(Hydrocracking) 설치로 인해 비용이 이보다 증가할 것으로 예상
  - 수첨분해시설은 비용이 많이 든다는 단점이 있으나, 수요에 따른 공급량을 유동적으로 조절할 수 있다는 장점이 있음
  - 본 기술은 인도가 아닌 유럽 및 미국 회사에서 도입할 예정

- 정유공장 건설은 2023년 1분기 완공을 목표로 함
  - 정유공장으로 인해 600여개의 일자리가 창출될 것으로 전망
  - 협력 양해각서에 따라 건설 후 1년간 인도 현지 기술자들이 공장에 투입되며, 몽골 기술자들에게 관련 기술 교육을 시행할 예정
  - 소비자들에게는 리터당 850~900투그릭 정도의 가격으로 공급할 예정이나, 세금, 운송비 등의 문제로 비용이 증가할 가능성 있음

몽골 정유공장 주요 계획

자료: http://unuudur.mn/**б-анхбаяр-эх-оронд00-үйлдвэрлэсэн-шатахууныг**-2023-**оноос-хэрэглэгчдэд-нийлүүлнэ**/(검색일: 2019년 3월 16일)

- 주변 인프라 및 지리적 위치를 고려해 공장은 몽골 남동부지역에 위치한 도르노고비(Dornogovi) 주의 알탕시레(Altanshiree) 지역에 건설할 예정
  - 몽골 동부지역인 도르노드(Dornod)에서 원유를 받아 가공한 후 수도인 울란바타르 및 기타 지역으로 운송할 계획

- 공장 건설과 더불어 관련 인프라 정비도 함께 이루어짐
  - 공장을 잇는 지선 포함 27km의 철도 건설 공사가 3월에 착공 예정이며, 도로는 금년 중으로 건설 완료 예정
  - 샌샨드(Sainshand)시에 해외 전문 기술자 등 총 8000여명을 수용할 수 있는 도시 건설 예정

참고자료 : Unuudur newspaper (검색일: 2019년 3월 16일)

신민선 연구원(한국외국어대학교 중앙아시아연구소)
031-330-4145, editor405ca@gmail.com

아제르바이잔, OPEC+ 합의 통해 석유생산 지표 개선 기대

- 페르비즈 샤흐바조프(Pərviz Şahbazov) 아제르바이잔 에너지부 장관은 3월 17일부터 18일 양일간 바쿠에서 개최된 제 13회 OPEC-비OPEC 산유국(이하 OPEC+) 합동 장관급 감독 위원회(Joint Ministrial Monitoring Committee) 결과를 기자회견에서 발표했음
  - 샤흐바조프 장관은 현재 카스피 해에서 생산되고 있는 아제르바이잔 원유의 감산 정책이 OPEC+ 회의 결과의 틀에서 진행되고 있으며, 다음 달부터 관련 지표가 개선될 것이라고 긍정적으로 내다보았음
  - 아제르바이잔 정부는 자국산 원유 감산에 관해 OPEC측으로부터 작년 12월의 새 권고사항을 받은 바 있으며 올 해 전반기 권고사항을 성실하게 수행하고 있다고 발표함. 이를 통해 생산량 및 유가 지표 등이 나아질 것으로 예상함
  - 아울러 샤흐바조프 장관은 이틀 간 바쿠에서 개최된 회의가 성공적으로 마무리되었음을 축하하면서, "아제르바이잔은 OPEC+에서의 가장 활동적인 가맹국으로서 세계 석유시장 균형에 기여해 왔으며, 미래에도 감산 정책 합의를 계속 지지할 것"임을 덧붙였음

- OPEC+[3] 장관급 합동 모니터링 회의에는 14개 산유국의 관계부처 장관 외에도 고위급 OPEC 기구 대표단 또한 참석했음. 이외에도 석유 생산량 권고사항 결정과 더불어 합동기술위원회(Joint Technical Committee)의 2월 결과 보고 발표회도 진행되었음
  - 합동기술위원회의 조사보고서 내용은 시장발전 속도 및 2월 지표 분석 등이 포함되어 있음
  - 또한 조사 결과에는 위원회의 원유시장 균형정책에 관한 제언과 함께 원유 감산 권고사항에 관한 규정 준수 및 그 수위에 대해 논의되기도 했음

3) OPEC+ 국가란 석유수출국 기구(OPEC)의 정회원국이 아니면서 산유국인 국가(알제리, 앙골라, 콩고공화국, 에콰도르, 적도기니, 가봉, 이라크, 이란, 쿠웨이트, 리비아, 나이지리아, 사우디아라비아, 아랍에미리트, 베네수엘라)를 뜻함. 2018년 6월 오스트리아 빈에서 개최된 OPEC회의에서 협력선언(the Declaration of Cooperation)에 참여한 10개국인 아제르바이잔, 바레인, 브루나이, 카자흐스탄, 말레이시아, 멕시코, 오만, 러시아, 수단, 남수단을 포함하고 있음. 현재 OPEC 본부는 빈에 위치해 있으며 현재 가맹국은 14개로, 인도네시아는 2017년 자격이 정지되었으며, 카타르는 2018년 탈퇴했음.

참고자료 : https://denizxeber.az/2019/03/18/az%C9%99rbaycan-opek-sazisi-c%C9%99rciv%C9%99sind%C9%99-gost%C9%99ricil%C9%99rini-daha-da-yaxsilasdiracaq/2019(검색일: 2019년 3월 18일)

조용성 현지리포터(상트페테르부르크 국립대학교)

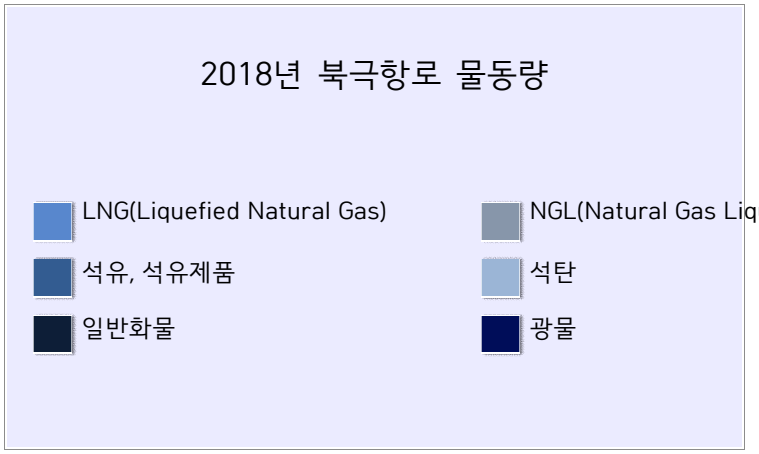
+7 981-198-65-06, mirinae2929@gmail.com

서부권역 주요 동향

지난해 러시아 북극항로 물동량, 전년 대비 2배 증가

- 2018년 러시아 북극항로를 통한 물동량은 약 1,970만톤으로, 2017년의 1,070만톤 대비 약 2배 증가했음
  - 2019년 2월 19일 러시아 교통부 주도로 설립된 해양 센터(Морцентр ТЭК)는 지난해 북극항로 전체 물동량 규모를 발표했음
  - 북극항로 행정부(Администрация СМП)가 발표한 세부 내용은 아래와 같음
  - LNG의 경우 물동량이 전년 대비 37.7배 증가했는데, 이는 2017년 12월 야말 LNG 프로젝트의 본격적인 가동에 따른 것임

2018년 북극항로 물동량



자료: Neftegaz, https://neftegaz.ru/news/view/179802-Obem-perevozok-po-SMP-v-2018-g.-uvelichilsya-v-2-raza(검색일: 2019년 3월 19일)

- 2018년의 물류는 주로 서(西)에서 동(東)으로 이동했음
  - 북극항로 행정부에 따르면 지난해 북극항로 항행 허가 건수는 792건에 달했으며, 그 중 91건이 외국 국적 선박이었음
  - 또한 27개의 항로가 운행되었으며, 그 중 17개가 외국 국적 선박의 것이었음

- 2019년 이후의 북극항로 예상 물동량은 각 기관별로 상이하게 추정되고 있음
  - 러시아 정부는 2019년 북극항로 물동량을 2,600만톤, 2020년 4,400만톤, 2021년 5,100만톤, 2024년 8,000만톤으로 추정하고 있음
  - 한편 자원 채굴 기업들은 2030년까지 북극항로 예상 물동량을 1억 1,550만 톤, 2035년까지 1억 5,550만톤으로 내다보았음
  - 러시아 부총리 겸 극동연방관구 대통령 전권대표인 트루트네프는 2024년까지 북극항로 물동량이 8,000만톤을 넘지 않을 것으로 밝힌 바 있음

참고자료 : Neftegaz, https://neftegaz.ru/news/view/179802-Obem-perevozok-po-SMP-v-2018-g.-uvelichilsya-v-2-raza(검색일:2019년 03월16일)
Vestifinance, https://www.vestifinance.ru/articles/114988(검색일: 2019년 03월 06일)

이현아 리포터(한국외국어대학교 러시아연구소)
gusdk6534@nate.com

주요 통계

2019년 1월 극동러 주요 수출입 품목 구조

(단위: 천톤)

상품명	2019.01.01. ~ 2019.01.31.					
	합계		해외		CIS	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	248,636.4	70,914.6	248,395.9	70,005.9	240.5	908.7
광물	950,325.2	15,805.7	932,753.5	7,689.7	17,571.7	8,116.1
연료 및 에너지	890,933.7	6,271.4	890,845.4	6,271.4	88.3	-
고무 및 화학제품	4,396.2	49,121.3	4,224.2	48,299.4	172.0	821.9
원료, 모피 제품	18.5	1,347.1	17.7	1,266.1	0.8	81
목재 및 펄프, 종이 제품	71,878.2	6,195.4	70,870.6	6,115.9	1,007.6	79.5
섬유 및 신발	332.8	32,657.1	264.6	32,216.6	68.2	440.5
금속 및 금속제품	38,917.1	44,479	38,858.8	44,079.2	58.4	399.8
기계류	11,892.3	213,213.9	11,585.4	212,661.0	307	552.9
기타	266,115.5	35,657.8	264,430	35,494.1	1,685.5	163.7
합계	1,592,512.3	469,391.9	1,571,400.6	457,827.9	21,111.7	11,564

Peter Ruzankin 연구보조원(KMI 러시아연구센터)

7-914-345-3947, aquillar7@gmail.com