

KMI 북방물류리포트

VOL.263
MAY 5 2023

발간년월 2023년 5월 5일(통권 제263호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 **총괄·감수** 김엄지 **담당** 유지원 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

- 러시아 정부, 태국과의 경제협력 활성화 움직임 보여
- 러 페스코·루스콘-한국 유니코, 복합운송 분야 협력 모색
- 러시아 국내 물류사, 중동지역 개척에 나서
- 러 트랜스컨테이너社, 對인도 수입 화물량 62% 증가

공지사항

- 11차 LOGMS(International Conference on Logistics and Maritime Systems) 개최

주요 통계

- 2023년 1~3월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2023년 2월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 2월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아 정부, 태국과의 경제협력 활성화 움직임 보여

그림. 방콕에서 러시아-태국 양국 경제협력 관련 논의를 진행하는 알렉세이 체쿤코프 극동북극개발부 장관



자료: <https://vostok.today/45825-na-dalnem-vostoke-mozhet-pojavitsja-rossijsko-tailandskaja-tor.html>

■ 러-태국, 양자협력 공동위원회 개최^{*)}

- 지난 4월 27일 알렉세이 체쿤코프(Alexei Chekunkov) 극동북극개발부 장관과 돈 프라마트위나이(Don Pramudwinai) 태국 외교부 장관은 코로나-19 팬데믹 시기 이후 처음 개최된 '제8차 러시아-태국 양자 협력 공동 위원회'에 참석하기 위해 태국의 수도 방콕에서 회동함
- 오늘날 러시아 시장으로의 태국측 기업 투자 규모는 약 20억 달러로, 주로 농산 및 축산 분야에서의 투자가 진행되고 있음. 아울러 러시아는 태국에 △에너지 자원, △금속, △비료, △농산품 등에 대한 수출을 대다수 진행하고 있는 상황임
- 러시아 극동북극개발부의 추산에 따르면, 대(對)인도 러시아 수출 잠재력은 20억 달러 이상이며, 현재 진행되고 있는 양국간 새로운 화물 운송 루트의 개발 및 운영이 수출규모 확대에 기여할 것으로 예상됨. 특히, 태국 항만들을 환적항으로 활용할 수 있는 블라디보스톡 항만~베트남 항만간 해상 운송 루트가 이미 러-태국 양국간 무역을 위해 순조롭게 가동되고 있음
- 이같은 관점에서, 회의를 주재한 양국 장관은 △코로나-19 팬데믹 이전 수준으로의 공급망

복원, △식량 및 에너지 안보 관련 양국 협력 활성화, △관광, 문화, 혁신 산업에서의 양국 파트너십 강화 등 세 가지 방향에서의 양국 협력 방안을 제시함

- 특히, 회의를 통해 양국은 양국 대외무역액 목표치인 100억 달러 달성을 위해서는 △무역·관세 절차의 간소화 및 일관된 절차의 다양화, △상호 결제 시스템 구축 등이 필요함을 확인하였으며, 태국은 러시아에 있어 동북아시아 지역의 최대 운송 허브국가로서 러시아의 아세안 시장 진출을 위한 관문 역할을 할 수 있다는 점에서 높은 중요도를 내재하고 있다는 점에 대해서도 양국이 동의함
- 또한, 태국은 자국이 수확·재배하는 양질의 쌀, 과일, 생선 및 기타 농산물을 러시아에 공급하여, 러시아 내 식품산업 및 농산물 단지에 입주한 러시아 기업들과 태국 기업 간 협력이 가능함을 설명하였음
- 뿐만 아니라, 양국은 러-태국간 직항 항공편 수를 늘릴 필요가 있음은 물론, 러시아어 및 태국어를 양국간 상호 보급하고 교환 학생 프로그램의 활성화시켜 양국간 문화·관광 분야에서의 교류가 보다 활발히 이루어져야 한다는 점에 있어 뜻을 함께함

■ 러-태국 국제 선도개발구역 조성 가능성 또한 논의

- 금번 회의에서 체쿤코프 장관은 양국간 무역활성화의 동력이 되어줄 주요 수출입 상품을 특정하고, 투자액 확대를 도모하기 위한 방안 중 하나로 러시아 극동지역에서의 러-태국 양국간 국제 선도개발구역(TOR) 조성 가능성에 대해 언급함
- 2014년 12월 29일에 제정된 ‘러시아 연방 선도 사회·경제 개발구역에 대한 연방법’에 따라 러시아 정부는 현재까지 극동지역에 22개의 TOR를 지정했으며, 북극권에 1개의 TOR를 지정한 바 있음
- 체쿤코프 장관은, 현재 러시아 정부는 외국인 투자자를 위한 극동 지역에서의 새로운 특별 우대 체제를 개발하기 위한 작업을 진행하고 있으며 이 작업의 일환으로 극동지역 TOR 및 블라디보스톡 자유항에 투자하는 태국 투자자들을 위한 세제 혜택 및 각종 특별 혜택이 제공될 수 있다고 강조함
- 또한, 장관에 따르면 그같은 특별 혜택의 일환으로서 ‘러시아-태국 국제 선도개발구역 조성’ 가능성을 타진할 수 있고, 태국 투자자들이 해당 TOR에 투자할 시 △별도의 법인 등록 절차 간소화, △본국 통화로의 대금 결제 가능, △자유관세구역 조성, △해외 노동자 유치를 위한 절차 단순화 등 다양한 혜택을 누릴 수 있음을 설명함

참고자료

- a) <https://forumvostok.ru/news/v-bangkoke-sostojalos-pervoe-posle-pandemii-zasedanie-sme-shannoj-rossijsko-tailandskoj-komissii-po-dvustoronnemu-sotrudnichestvu/>(2023.5.4. 검색)
- b) <https://www.interfax-russia.ru/rossiya-i-mir/minvostokrazvitiya-rf-predlozhilo-tailandu-sozdat-transgranichnuyu-tor>(2023.5.4. 검색)
- c) https://tass.ru/ekonomika/17625797?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com(2023.5.4. 검색)

러 페스코·루스콘-한국 유니코, 복합운송 분야 협력 모색

그림. 루스콘(Ruscon)과 유니코 로지스틱스(UNICO Logistics co.)측 대표가 복합운송 분야 협력 관련 협약을 체결하는 모습



자료: <https://seanews.ru/2023/04/17/ru-ruskon-i-korejskaja-unico-logistics-zakljuchili-soglashenie-po-razvitiju-multimodalnyh-perevozok/>

■ 러시아 국영선사-한국 물류기업, 양국간 물류 서비스 발전 가능성 모색 중^{ab)}

- 러시아 국영선사 페스코(FESCO)의 보도자료에 따르면, 페스코 운송그룹과 한국 물류기업인 유니코 로지스틱스(UNICO Logistics co.)는 한국~러시아 간 화물 운송 루트를 통한 복합 운송에 있어 협력할 예정임
- 양사는 극동지역의 페스코측의 기업 자산을 투입시켜 한국~러시아를 오가는 화물 운송을 위한 물류 서비스를 공동으로 조직하기 위한 가능성과 전망에 대해 조사할 예정임
- 안드레이 세베릴로프(Andrey Severilov) 페스코 이사회 의장은 한국의 유니코사(社)와의 협력을 통해 양국을 오가는 상품 운송을 최대한 효율적인 방법으로 진행하고자 하며, 페스코가 보유한 항만 터미널 인프라 등을 활용하여 최적화된 양국 운송 경로를 개발시킬 수 있을 것으로 전망한다고 언급함
- 페스코와 유니코는 2019년 9월 진행된 ‘제5차 동방경제포럼(Eastern Economic Forum)’을

계기로 시베리아횡단철도(TSR)를 통한 한국·일본~유럽 및 러시아 루트의 신속한 화물 운송 방법을 개발하기 위한 협력 의향서를 체결한 바 있음

- 특히, 동 협력 의향서 체결을 통해 양사는 2019년 5월 러시아 철도청(RZD)과 페스코가 일본~유럽 간 신속한 화물 환적을 위해 공동으로 첫 시행한 ‘시베리안 랜드브리지(Siberian Land Bridge, 이하 SLB)’ 물류 서비스를 한국으로까지 확대하고자 계획했던 바, 두 기업 간 물류 협력은 지속될 것으로 전망됨

* 2019년 7월 30일자 기사에 따르면, RZD와 페스코가 공동 추진하는 시베리안 랜드브리지 라인을 통해 한국~유럽 간 운반되는 화물 서비스가 시작된 바 있으며, 2019년 6월 25일 부산에서 선적된 첫 번째 컨테이너 화물은 21일 후 폴란드 브로츠와프(Wrocław)에 도착하는 등 수에즈 운하를 통한 해상 운송보다 훨씬 신속하게 컨테이너 화물 운송을 완료한 바 있음

■ 러시아 루스콘-한국 유니코, 복합운송 분야 협력 계약 체결[㉠]

- 러시아의 대표적인 컨테이너 물류업체 루스콘사(社)(Ruscon, 델로 그룹(Delo Group) 자회사)와 유니코사(社)는 지난 4월 17~19일 러시아 모스크바에서 개최된 ‘제27회 운송·물류 서비스, 물류 창고 인프라 및 기술 국제 전시회(트랜스러시아(TransRussia) 2023)’에 참석하여 복합 운송 협력 관련 협약을 체결함
- 체결된 복합운송 분야 협력안 문서는 루스콘의 세르게이 베료즈킨(Sergey Beryozkin) 대표와 유니코측의 박형주 CEO가 서명했음
- 협약 내용에 따라 양사는 모든 운송 수단을 통한 운송·물류 서비스 제공에 상호 협력할 예정이며, 컨테이너 화물 운송 관련 장비를 공유하고 대행 서비스 제공 및 대표 지사 관리 추진할 계획임
- 베료즈킨 대표에 따르면 아시아 물류부문 선도 기업 중 하나인 한국 유니코사와의 협력은 러시아~동북아시아간 물류 노선을 확장하는데 기여할 뿐만 아니라, 당사의 전 세계 고객에게 새로운 물류 운송 수단 옵션을 제공할 수 있을 것으로 기대됨

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

- a) <https://forpost-sevastopol.ru/newsfull/554508/fesco-i-korejskaya-unico-izuchat-perspektivy-sotrudnichestva-v-sfere-intermodalnyh-perevozok.html>(2023.5.4. 검색)
- b) <https://kr.fesco.com/kr/press-center/news/fesco-and-unico-to-develop-expedited-transit-services-from-japan-and-south-korea-to-europe/>(2023.5.4. 검색)
- c) <https://seanews.ru/2023/04/17/ru-ruskon-i-korejskaja-unico-logistics-zakljuchili-soglasheni-e-po-razvitiju-multimodalnyh-perevozok/>(2023.5.4. 검색)
- d) <https://railway-news.com/russian-railways-freight-service-korea-europe/>(2023.5.4. 검색)

러시아 국내 물류사, 중동지역 개척에 나서

그림. 중동지역 고객사측과 화물 운송 사업 관련 협의를 진행 중인 러시아 물류사측 관계자



자료: <https://www.kommersant.ru/doc/5926379>

■ 러시아 수출·수입업자 및 물류업자, ‘중동’을 새로운 진출 시장으로 삼아

- 2022년 기준 이란, 아랍에미리트연합국, 카타르와 같은 국가들과 러시아 간 대외무역량이 예년의 10% 이상 증가하여, 무역규모 성장 수요에 따라 러시아 국내 물류업자들은 중동지역을 새로운 시장으로 타겟팅하고 있음
- 러시아 무역을 비롯한 경제 전반의 새로운 협력 방향 전환은 중국, 동남아시아 뿐만 아니라 중동지역으로도 향하고 있는데, 지난 2년간 강화되는 이 전환 흐름은 러시아-중동지역간 상거래 증가가 원인이 되고 있음. 특히, 아조프-흑해 수역 항만을 통한 주요 중동국-러시아 간 수출입량은 2023년 1분기 기준 72.2백만 톤으로 작년 동기 대비 18.6% 증가함
- 올가 페도트키나(Olga Fedotkina) 러시아 교통 및 물류 분야 전문가 전국조합 이사는 러시아와 중동 국가들의 무역관계는 러시아 대외 무역거래의 상당 부분을 차지하며, 수출액은 약 9%, 수입액은 약 3%를 차지한다고 언급하였고, 러시아-이란의 대외무역액은 2022년 기준 2021년 대비 20% 증가하여 49억 달러에 이르렀음

■ 러시아-중동 대외무역량 증대에 국제남북운송회랑이 주요하게 작용

- 이란에서 러시아까지 향하는 복합물류노선인 ‘국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, 이하 INSTC)’은 러시아 및 중동지역, 그리고 두 지역간 물류망에 있어 핵심적인 역할을 함
- INSTC를 통해 인도에서 이란 항만으로 화물을 운송할 수 있으며, 해당 화물들은 카스피해를 경유하여 동쪽 혹은 서쪽 해안을 통해 해상 운송이 되거나, 철송 혹은 육상 운송이 뒤이어 이루어짐. 유라시아개발은행(Eurasian Development Bank, 이하 EDB)은 INSTC를 통한 화물 운송량이 곡물 및 컨테이너 화물 기준 2030년까지 14.6백만 톤에서 24.7백만 톤 가량이 될 것으로 예상하고 있음
- 아울러, 지난 2월 21일 푸틴 러시아 대통령은 연방회의 연설을 통해 러시아 정부가 INSTC에 특별한 관심을 기울이고 있다고 언급하며, 올해 불가-카스피해 운하를 통해 최소 홀수 4.5m 가량의 선박이 운항할 수 있게 될 것이라 설명했을 뿐만 아니라, 인도, 이란, 파키스탄 및 중동 국가들과의 비즈니스 협력을 위한 새로운 물류로의 개척 가능성에 대해 덧붙이기도 함
- 이 같은 러시아 정부의 기조에 따라, 러시아 기업들은 이미 INSTC를 활발하게 개발하고 있으며, 러시아 철도청(RZD)과 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란 철도관리청은 2023년 INSTC를 통한 컨테이너 운송 관련 단일 우대 요금을 설정하기로 결정하기도 함

■ 러 정부 및 민간 분야, 러-중동 물류·통상 협력을 위한 지속적 노력 기할 것으로 예상돼

- 지난 3월 데니스 만투로프(Denis Manturov) 러시아 산업통상부 장관은 러시아와 UAE의 무역액이 2022년 90억 달러로, 전년 대비 68% 증가했다고 발표했다. 또한, UAE에서는 러시아 연방 관세청(Federal Customs Service, FTS) 대표부를 개설하여 양국간 무역 거래 과정 간소화를 위한 계획을 발표했으며, 이에 대해 만투로프 장관은 세관 업무 협력에 대한 정부간 협정 체결 계획을 연이어 발표한 바 있음
- 러시아 내 다양한 물류 관련 전문가들에 따르면 대(對)중동 러시아 수입 품목으로 과일, 채소, 견과류, 전자 제품, 기타 운송수단 및 장비 등이 있음. 이와 관련하여, 알렉산드르 셰스타코프(Alexander Shestakov) 러시아 가구 및 목재 가공 산업 협회 회장이자 퍼스트 퍼니처 팩토리(First Furniture Factory) 이사는 현재 많은 러시아 기업이 중동을 주시하고 있다며, 목재 가구 및 기타 목재 제품 생산량이 적은 사우디아라비아, UAE 등 중동 국가에서 목재 제품 생산 능력에 있어 압도적 우위를 차지하는 러시아 기업이 가격 경쟁력을 갖출 수 있다고 강조함

- 러시아 국내 전문가들은 러-중동 간 새로운 물류 체인을 구축하고 물류 인프라를 조성함은 물론, 중동 국가에서의 물류 관련 업무 프로세스 및 특성을 충분히 러시아 기업 측에서 이해하여 중동측 파트너와의 긴밀한 협력관계를 맺기 위해서는 최소 5년의 시간이 걸릴 것으로 예상하고 있음

예고로프 아르쎀 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(egorov201548131@mail.ru)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

러 트랜스컨테이너社, 對인도 수입 화물량 62% 증가

그림. 트랜스컨테이너가 지분을 보유한 컨테이너 터미널 전경



자료: <https://en.portnews.ru/news/346651/>

■ 러시아~수에즈 운하~인도 복합운송 노선 화물 운송량 증가^[ab]

- 2023년 현재 기준 러시아 델로 그룹(Delo Group)의 운송·물류 비즈니스 분야 계열사인 트랜스컨테이너(TransContainer)는 인도로부터의 수입 화물 운송량을 전년 대비 62% 확대하였으며 동시에 수출 화물 선적량은 48% 증가함
- 2022년 7월, 트랜스컨테이너는 노보로시스크(Novorossiysk)·수에즈 운하(Suez canal)를 경유하여 화물 운송이 진행되는 러시아 지역~인도 나바셰바(Nhava Sheva)항만 사이의 복합운송 물류 노선을 통한 해외 화물 운송 정기 서비스를 시작함. 해당 수에즈 운하를 통한 러시아와 인도 간의 복합운송 서비스의 경우 2023년 1월까지의 출하 화물 선적 빈도는 월 2회로 증가하였음
- 트랜스컨테이너의 영업 및 고객 서비스(Customer Service)부 부장 니키타 푸슈카레프

(Nikita Pushkarev)는 이 복합운송 물류 서비스가 러시아와 인도 간 증가하는 화물 운송 수요를 충족시킬 수 있을 뿐만 아니라, 양국간 효과적인 물류 협력을 보장할 것이라고 밝힌 바 있음

- 수에즈 운하를 통한 러시아~인도 간 복합운송 서비스는 종이, 코일, 연마재, 러시아 수입 전기 제품, 화학제품, 석유, 타일 및 식품을 포함한 거의 모든 종류의 화물 운송을 위해 활용되었으며 2022년 말부터는 코미공화국~인도 간 복합 화물 운송 서비스도 시작됨
- 해당 복합운송 노선의 해상 화물 운송 기간은 약 14~15일이며 운항 서비스를 시작한 지 반년이 지난 2023년 1월 말 기준 동 서비스를 통해 러시아 화물 1,900TEU가 인도로 수출된 것으로 확인되고 있음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

- a) <https://en.portnews.ru/news/346651/>(2023.5.4. 검색)
- b) <https://en.portnews.ru/news/331677/>(2023.5.4. 검색)



공지 사항




한국해양수산개발원과 부산대학교는 올해 9월 4~7일 제11차 LOGMS(International Conference on Logistics and Maritime Systems)를 부산에서 개최하고자 합니다.

LOGMS는 2010년 창립후 매년 한국, 독일, 네덜란드, 홍콩, 노르웨이 등 세계 각국에서 개최되고 있습니다. LOGMS는 물류 및 공급망관리 분야의 글로벌 연구자들과 실무자들의 최신 국제 물류 동향, 연구방법론 및 연구 결과 등 산업 지식에 대한 활발한 교류 및 참가자 간의 협업 기회를 모색하는 기회를 제공하고자 합니다.

북방지역의 항만 및 물류 분야에 관심 있는 분들의 많은 참여 부탁드립니다.



Hosted by 

Organized by 



LOGMS 2023 Call for Papers

The 11th International Conference on Logistics and Maritime Systems

September 4th-7th, 2023

Busan Port International Exhibition & Convention Center(BPEX), Korea

“Data-driven logistics and maritime systems”

LOGMS provides a platform for establishing international networks among researchers and practitioners in logistics and maritime systems. The LOGMS conference is a meeting among maritime logistics and systems experts to share research methodologies and results with each other and explore future development directions. We hope that every people in this area can get useful information from this event and contribute to improving this platform.



Aims and Scope

The objective of this conference is to provide a forum for exchanging ideas on the latest developments in the field of logistics and maritime systems among participants from universities and related industries and to seek opportunities for collaboration among the participants. As the volatility of shipping and logistics around the world intensifies during the pandemic, the optimization of the global supply chain is becoming more prominent. In such an environment, it is very important to make the supply chain efficient and adaptive by utilizing smart technologies such as AI, IoT, and Big data. It is expected that LOGMS 2023 will provide an open academic discussion on these topics.

The steering committee and the program committee of LOGMS 2023 cordially invite you to submit your paper to this conference. All papers related to theoretical developments and applications of logistics and maritime systems are welcome. Application case studies from industries are especially welcome. Relevant topics include, but are not limited to:

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Maritime Policy Development and Analysis• Port Planning and Design• Economic Impact of International Maritime Policy• Shipping and Ports Development• Port Economics• Port Operations and Operations Planning• Port Simulation and Optimization• Port Automation• Multi-modal Terminals and Transportation• Inter-modal Transshipment• Maritime Transportation• Green Ports• Green Shipping Corridors• Decarbonization of Maritime Industry• Safety in Port operation | <ul style="list-style-type: none">• Big Data Analytics in the Maritime System• IoT for Enhancing the Port Operation• AI for Port and Maritime Logistics• Port Process Analytics• Wireless Communications for Ports• Positioning/Locating RTLS and GPS• Unmanned Autonomous Moving Vehicles• Cargo and Container Tracking Systems• Computational Design in Maritime Industry• Geometric Modeling for Ports and Logistics Facilities• Digital Manufacturing in Maritime Industry• Reality Technologies for Smart Port• Green Logistics• Reverse Logistics• AI-based Logistics Optimization• Meta-heuristics for Logistics | <ul style="list-style-type: none">• Information Technology in Logistics• Automated Equipment in Logistics• Business Processes Innovation and Management for Logistics• Air Transportation• Rail Transportation• Supply Chain Modeling and Management• Carbon-neutral Supply Chain• Safety in Logistics Service• Supply Chain Network Optimization• Logistics Network Design• Shipping & Transportation in Supply Chains• Advanced Planning & Scheduling• Production/Distribution Planning• Inventory Planning• Vehicle Routing & Scheduling• Warehouse Management |
|---|--|--|



Conference Organization

► Honorary Chair

Sung-Jin Kim

Chair, Forum for Next Logistics Technology (NeLT), Korea

► General Chair

Jong-Deog Kim

President, Korea Maritime Institute (KMI), Korea

► Vice General Chair

Hyerim Bae

Pusan National University, Korea

► Steering Committee

Christian Bierwirth

Martin-Luther-University Halle-Wittenberg, Germany

Chung-Yee Lee

Hong Kong University of Science and Technology, China

Erhan Kozan

Queensland University of Technology, Australia

Fan Wang

Sun Yat-sen University, China

Kap Hwan Kim

Zhejiang University, China

Michael Bell

University of Sydney, Australia

Panagiotis Angeloudis

Imperial College, UK

Rommert Dekker (Chair)

Erasmus University, Netherlands

Stein W. Wallace

NHH Norwegian School of Economics, Norway

► Program Co-Chairs

Il-Kyeong Moon

Seoul National University, Korea

Soondo Hong

Pusan National University, Korea

Zhongzhen Yang

Ningbo University, China

► Organization Chair

Eon-Kyung Lee

Korea Maritime Institute, Korea

► Industrial Program Co-Chairs

Jun-Hee Han

Pusan National University, Korea

Seung Hwan Won

Kunsan National University, Korea

Sewon Kim

Sejong University, Korea

Cheol Min Kim

BEYOND X, Korea

Jaejun Lee

Hyundai GLOVIS, Korea

► Publicity Co-Chairs

Kwangyeol Ryu

Pusan National University, Korea

Xuehao Feng

Zhejiang University, China

Haobin Li

National University of Singapore, Singapore

► Conference Secretary

Umji Kim

Korea Maritime Institute, Korea

Instructions for Submission

More details will be announced soon.

Important Dates

Submission of Extended Abstracts: **31 May 2023**

Notification of Acceptance: **30 June 2023**

Full paper submission (for candidates of best (student) paper award): **31 July 2023**

Author Registration: **31 July 2023**

All full papers submitted will undergo peer review and be considered for publication in special issues of 2-3 SCIE (or SSCI) journals, including the International Journal of Industrial Engineering: Theory, Applications and Practice, which can be found at <https://journals.sfu.ca/ijietap/index.php/ijie/>.

Location

LOGMS 2023 will be held at the Busan Port International Exhibition & Convention Center (BPEX) in Busan, Korea. It is just 5 minutes walking distance from Busan Station.

BPEX address : 5th floor(Choryang-dong, Busan Port International Passenger Terminal), 206, Chungjang-daero, Dong-gu, Busan, 48751, Republic of Korea

BPEX website : <https://www.bpex.co.kr/index.nm?lang=en>

Hosted by

Research Institute of Intelligent Logistics Big Data (iLB), Pusan National University, Korea

Organized by

Korea Maritime Institute, Korea

Conference Secretariat Contact

E-mail : logms2023@pusan.ac.kr

Website : www.logms2023.com

※ A fake conference has been appearing recently using the same name as LOGMS.

We strongly advise you to be cautious and avoid submitting papers or registering for any of the fake conferences.



주요 통계



표. 2023년 1~3월 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	37	8.8%	20	2.7%	57	6.6%
북극해	7.3	31.6%	17.3	-5.9%	24.6	2.8%
발트해	26.3	8.4%	38.5	5.8%	64.8	6.8%
아조프-흑해	33.9	32.1%	38.3	8.7%	72.2	18.6%
카스피해	0.9	56.4%	0.7	4.2%	1.6	28.5%
합계	105.4	17%	114.8	4.2%	220.2	10%

* 주: 극동해역: 블라디보스토크, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 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 2022년 1~12월 기준

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/339945/\(2023.01.13. 검색\)](https://portnews.ru/news/339945/(2023.01.13. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/341725/\(2023.03.20. 검색\)](https://portnews.ru/news/341725/(2023.03.20. 검색))

표. 2020년~2023년 2월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2020년	567,509.2	580,010.5	613,588.0	579,480.8	605,641.0	637,823.0	737,245.4	759,564.1	759,496.2	706,375.0	652,307.9	646,594.1
	2021년	543,821.8	549,086.1	615,080.0	588,678.7	637,039.2	687,272.0	761,549.4	762,800.5	745,276.9	734,333.4	704,813.7	721,620.2
	전년 대비 증감률(%)	-4.2	-5.3	0.2	1.6	5.2	7.8	3.3	0.4	-1.9	4.0	8.0	11.6
	전월 대비 증감률(%)	-15.9	1.0	12.0	-4.3	8.2	7.9	10.8	0.2	-2.3	-1.5	-4	2.4
	2022년	555,782.0	549,039.7	617,561.1	579,007.0	631,358.7	677,205.0	740,222.9	751,382.5	727,345.0	722,769.8	699,850.6	-
	전년 대비 증감률(%)	2.2	0.0	0.4	-1.6	-0.9	-1.5	-2.8	-1.5	-2.4	-1.6	-0.7	-
	전월 대비 증감률(%)	-23	-1.2	12.5	-6.2	9.0	7.3	9.3	1.5	-3.2	-0.6	-3.1	-
	2023년	587,864.0	592,708.5										
	전년 대비 증감률(%)	5.8	8.0										
	전월 대비 증감률(%)	-16.2	0.8										
상업화물 운송량	2020년	310,640.7	314,549.0	332,753.5	304,039.5	306,417.9	302,260.4	329,721.0	339,367.9	337,709.2	338,718.0	329,493.3	338,860.1
	2021년	304,340.5	295,825.0	336,610.2	324,025.6	342,514.6	346,501.7	353,630.4	353,522.2	347,324.0	351,155.5	338,860.7	346,887.4
	전년 대비 증감률(%)	-2	-6	1.2	6.6	11.8	14.6	7.3	4.2	2.8	3.7	2.8	2.4
	전월 대비 증감률(%)	-10.2	-2.8	13.8	-3.7	5.7	1.2	2.1	0.0	-1.8	1.1	-3.5	2.4
	2022년	310,666.9	298,150.0	335,129.1	315,164.4	333,213.2	335,819.4	344,903.0	345,045.7	333,564.9	343,692.2	335,845.0	-
	전년 대비 증감률(%)	2.1	0.8	-0.4	-2.7	-2.7	-3.1	-2.5	-2.4	-4.0	-2.1	-0.9	-
	전월 대비 증감률(%)	-10.4	-4.0	12.4	-6.0	5.7	0.8	2.7	0.0	-3.3	3.0	-2.3	-
	2023년	319,597.5	315,015.7										

	전년 대비 증감률(%)	2.9	5.7										
	전월 대비 증감률(%)	-6.2	-1.4										
파이프라 인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2020년	209,551.8	219,372.0	236,313.5	215,113.1	228,394.3	228,444.7	251,549.3	257,700.8	254,995.4	250,524.5	236,376.0	234,758.1
	2021년	199,321.8	199,857.6	235,731.0	232,670.2	250,470.9	257,678.8	264,845.0	264,019.9	256,877.4	255,601.8	242,134.3	240,636.6
	전년 대비 증감률(%)	-4.9	-8.9	-0.2	8.2	9.7	12.8	5.3	2.5	0.7	2.0	2.4	2.5
	전월 대비 증감률(%)	-15.1	0.3	17.9	-1.3	7.7	2.9	2.8	-0.3	-2.7	-0.5	-5.3	-0.6
	2022년	206,368.5	206,124.7	232,175.6	228,564.4	246,680.6	253,467.5	263,814.2	264,176.3	255,311.5	258,308.7	244,893.5	-
	전년 대비 증감률(%)	3.5	3.1	-1.5	-1.8	-1.5	-1.6	-0.4	0.1	-0.6	1.1	1.1	-
	전월 대비 증감률(%)	-14.2	-0.1	12.6	-1.6	7.9	2.8	4.1	0.1	-3.4	1.2	-5.2	-
	2023년	217,433.5	224,721.8										
	전년 대비 증감률(%)	5.4	9.0										
	전월 대비 증감률(%)	-9.1	3.4										

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.04.28. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.04.28. 검색))

표. 2020년~2023년 2월 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)		2020	100,295.7	99,493.2	107,099.1	100,912.3	100,586.3	97,163.7	103,805.9	108,131.7	105,293.4	109,920.7	104,818.2	107,106.7
		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	103,718.1	-
		2023	99,413.9	97,521.0										
차량 운송 화물	합계	2020	361,786.6	381,410.2	405,244.6	383,623.0	411,586.1	450,419.6	536,922.8	552,163.2	554,253.6	492,837.8	444,036.6	430,397.2
		2021	334,004.6	353,223.3	400,100.3	384,111.9	420,149.2	473,292.1	546,076.3	545,704.4	529,347.9	512,955.7	489,896.9	501,650.3
		2022	343,416.5	355,487.9	403,791.3	384,496.0	426,031.3	477,220.4	536,793.0	546,992.1	530,399.8	514,358.0	494,298.1	-
		2023	381,806.4	401,364.3										
	상업 화물	2020	104,918.1	115,948.7	124,410.1	108,181.7	112,363.0	114,857.0	129,398.4	131,967.0	132,466.6	125,180.8	121,222.0	122,663.2
		2021	94,523.3	99,962.2	121,630.5	119,458.8	125,624.6	132,521.8	138,157.3	136,426.1	131,395.0	129,777.8	123,943.9	126,917.5
		2022	98,301.4	104,598.2	121,359.3	120,653.4	127,885.8	135,834.8	141,473.1	140,655.3	136,619.7	135,280.4	130,292.5	-
		2023	113,539.9	123,671.5										
해상 운송		2020	1,871.2	1,657.9	1,638.8	1,633.9	2,327.2	1,582.5	1,949.0	2,158.3	2,625.6	2,508.8	2,584.1	2,152.8
		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	1,726.5	2,229.2	1,816.1	1,759.9	2,402.0	2,054.9	3,008.6	3,015.3	1,944.4	2,408.0	2,939.0	-
		2023	2,785.9	2,151.4										
내륙수운*		2020	2,386.1	2,202.3	3,064.0	4,304.4	13,028.3	14,750.6	16,304.0	15,348.5	14,505.8	12,800.3	7,624.8	2,706.3

		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	3,623.2	11,621.2	15,388.0	17,110.4	16,668.7	15,747.3	13,405.1	7,898.6	-
		2023	1,661.9	1,344.4										
항공**		2020	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
		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	42.1	45.3	-
		2023	31.9	33.5										
파이프 라인***	합계	2020	101,088.9	95,177.0	96,440.0	88,926.4	78,023.6	73,815.7	78,171.7	81,667.1	82,713.8	88,193.5	93,117.3	104,102.0
		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	92,025.3	102,953.5	86,600.0	86,532.6	82,351.9	81,088.8	80,869.4	78,253.4	85,383.5	90,951.5	-
		2023	102,164.0	90,293.9										
	PNG^{a)}	2020	49,395.7	46,509.4	44,209.8	38,317.4	35,183.3	33,093.3	35,853.7	37,595.6	39,232.5	44,070.0	49,347.3	58,779.5
		2021	59,788.8	54,521.3	54,592.6	45,026.0	43,971.0	41,028.4	40,936.8	41,657.0	43,216.4	45,738.3	48,057.0	56,093.4
		2022	54,122.9	47,168.1	52,619.6	41,560.6	39,091.3	31,527.3	30,147.9	31,286.8	30,716.4	35,886.4	40,767.2	-
		2023	49,732.7	44,611.8										
	송유관^{b)}	2020	47,945.9	44,991.2	48,320.0	47,048.6	39,722.3	37,844.4	39,174.0	40,744.2	40,222.9	41,401.1	40,398.7	41,671.8
		2021	41,622.7	38,223.0	42,717.9	42,979.7	44,757.0	44,310.5	44,332.7	44,032.8	43,897.7	46,218.3	44,751.6	46,017.8
		2022	46,095.5	41,154.5	46,503.2	41,606.8	44,044.2	47,188.8	47,084.5	46,076.5	44,480.2	46,247.8	46,117.8	-
		2023	47,881.1	42,059.8										
	석유	2020	3,747.3	3,676.4	3,910.2	3,560.4	3,118.0	2,878.0	3,144.0	3,327.3	3,258.4	2,722.4	3,371.3	3,650.8

제품 파이프 라인 ^{a)}	2021	3,607.2	3,223.1	3,568.7	3,349.7	3,315.7	3,484.0	3,515.9	3,812.5	3,332.5	3,597.1	3,917.8	4,139.6
	2022	4,080.0	3,702.7	3,830.7	3,432.6	3,397.1	3,635.8	3,856.4	3,506.1	3,056.8	3,249.3	4,066.5	-
	2023	4,660.2	3,622.3										

* 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

** 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

*** a, b, c의 총합

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>(2023.04.28. 검색)