

KMI 북방물류리포트

VOL.291
JAN 19 2024

발간년월 2024년 1월 19일(통권 제291호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 종 덕 **총괄** 김 엄 지 **감수** 김 민 수 **담당** 유 지 원·정 다 현 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4766 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향	극동	<ul style="list-style-type: none"> - 러시아, 중국·터키 등 우호국들과의 무역 확대 - 북한·중국·러시아 삼각동맹의 지속가능성
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"> - 러 FESCO, 동남아 물류 시장으로 사업 확장 진행 - '23년 1~11월, 러시아 항만 화물 물동량 현황 - 아르메니아·튀르키예, 아제르와 육로교통 복원 시사 - 카자흐, 녹색에너지 및 항만사업 확대를 위해 UAE와 협력 - 아제르-카자흐, 철도 및 석유 수출 분야 협력 강화
	북극	<ul style="list-style-type: none"> - 러시아의 북극항로 환적 운송량, 사상 최고치 기록 - 러시아, 북극 러시아의 새로운 교통 허브를 위한 철도 개통 - 핀란드, 러시아와의 최북단 국경 폐쇄 - 러 사하공화국의 레나강 하천 운송의 문제점 및 해결방안
공지사항		<ul style="list-style-type: none"> - 극지연구 전문인력 양성 장학금 제2차 신규 장학생 선발 공고
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"> - 2023년 1~11월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2021년~2023년 11월 러시아 역내 화물 운송량 - 2020년~2023년 11월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아, 중국·터키 등 우호국들과의 무역 확대

그림. 러시아 블라디보스토크항 선적컨테이너 모습



자료: REUTERS 2023년 8월 25일 자.

■ 2023년 중국과 러시아의 무역액은 러·우 전쟁 이후 최고액 달성^{*)}

- 2023년 1~11월까지 양국의 무역액은 총 2,182억 달러를 기록해 양국이 2019년 설정했던 목표를 1년 앞당겨 달성함
- 중국 해관총서에 따르면 2023년 1~11월까지 양국의 무역액은 2022년의 무역액을 넘어섰기 때문에 12월 무역액을 포함하면 최고액을 경신할 것으로 예상됨
- 2019년 양국은 약 1,070억 달러였던 무역액을 2024년 2,000억 달러까지 늘리기로 합의한 바 있음
- 중국의 러시아 수출은 11월 전년 동기 대비 34% 증가한 103억 달러로 10월 증가율 17%의 두 배에 달해 2022년 2월 러시아-우크라이나 전쟁 이후 최고액임. 러시아로부터의 수입은 11월 112억 달러 기록하는 등 중국은 러시아의 경제적 생명줄이라 할 수 있음
- 2023년 12월 7일 유럽연합과 중국은 정상회담을 개최했으며, 12월 12일 볼로디미르 젤렌스키 (Volodymyr Zelensky) 우크라이나 대통령이 미국을 방문했음. 이와 같은 변수들 속에 중국·러

시아간 무역 규모가 지속적으로 증가할지 귀추가 주목되고 있음

■ 러시아, 동남아시아·터키 등 우방국들과의 경험 심화·미국, 러시아 우호국에 신규 제재 도입^{b)}

- 러시아는 유럽을 대신해 중국 및 동남아시아 시장을 통해 무역을 추진하는 전략을 추진하고 있지만, 미국은 최근 중국, 터키, UAE 기업을 대상으로 방위산업을 옥죄는 제재 패키지를 추진함
- 특히 이번 제재는 러시아의 전쟁을 지원하는 군사 계약 업체와 민간기업을 겨냥한 것으로, 러시아 내에서 생산할 수 없는 전자 제품 및 고정밀 제품의 공급원(방위 장비 생산기업) 혹은 통로가 되는 250여 개 기업과 단체를 대상으로 함(드론 제조업체 포함)
- 북한으로부터 군수품과 군사 장비를 이전하는데 도움을 준 기업들도 겨냥했음
 - * 터키 기업은 7개 회사가 명단에 포함되었으며, 항공기 부품을 러시아에 운송했던 아랍에미리트 기업 12개 회사도 대상 명단에 올랐을 뿐만 아니라, 위성 이미지를 러시아 바그너 그룹에 제공한 중국의 17개 기업도 명단에 포함되었음
- 러·우 전쟁 이후 터키의 러시아 군사 관련 부품 수출이 급증한 가운데 터키는 서방으로부터 군사 물품을 구매해 직접 또는 중앙아시아·동유럽 중개인을 통해 러시아에 수출하는 방식으로 경제적 이득을 취했기에, 미국은 그동안 터키의 이러한 행태에 불만을 품고 있었던 것으로 추측됨
- 미국의 이러한 최신 패키지는 젤렌스키 우크라이나 대통령이 워싱턴을 긴급 방문하는 시기에 맞춰 발표되는 등 우크라이나에 대한 미국의 지지 의사를 보여주는 행위로 평가됨

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

- <https://www.reuters.com/markets/china-russia-trade-hits-218-blm-jan-nov-completing-goal-planned-reach-2024-2023-12-07/> (2024.1.10. 검색)
- <https://www.ft.com/content/f34a0bc9-12a0-4a98-a42e-4e008430f824> (2024.1.10. 검색)

북한·중국·러시아 삼각동맹의 지속 가능성 확대

그림. 2023년 11월 러시아 천연자원부 장관의 평양 방문 사진



자료: AFP 2023년 11월 14일 자

■ 북·러의 군사동맹강화가 세계 전략에 의미하는 것⁶⁾

- 북한이 두 번의 실패 끝에 군사정찰 위성을 성공적으로 궤도에 올림에 따라 전 세계는 이러한 성공 뒤에 러시아의 기술 지원이 있었다고 확신하고 있음
- 또한, 북한이 100만 발 이상의 포탄 및 군수품을 러시아에 보내는 등 군사적 거래를 본격적으로 시작하기 위한 양국간 전략적으로 변화한 것으로 판단되며, 차후 외교적·경제적 동맹으로 확대될 것으로 일부 전문가들은 예상하고 있는 상황임
- 지난 2023년 11월 평양을 방문한 러시아 대표단은 북한 측 대표단과 함께 △금, 철, 희토류의 공동 탐사, △러시아산 육류 및 곡물 수출, △러시아 발레단의 평양 공연 계획 등에 대해 논의한 것으로 전해짐
- 박형준 통일연구원 명예연구위원은 러·우 전쟁과 미·중의 경쟁은 북한에게 일종의 “우연의 구원”과 같다고 언급해, 국제정세가 북한을 도왔다고 언급하였으며, 또 북한은 협상의 판도가 유리할 때만 협상 테이블에 앉는다고 첨언하기도 함
- 그러나 이와 같은 박 연구위원의 의견과는 달리, 일부 전문가들은 북한이 중국과 러시아로부터 원하는 모든 것을 얻을 수 있을지는 미지수라고 분석하고 있기도 한데, 중국이 북·러 밀월 자체가 중국에 위협이 될 수 있다고 간주하기 때문에 그다지 반기지 않기 때문임

- 한편, 북·중·러와 이란의 협력 강화에 대해 유럽 국가들도 우려하는 가운데 핀란드 국방부장관 안티 하카넨(Antti Hakkanen)은 이들 세력이 글로벌 안보에 장기적인 위협이 될 수 있다고 언급한바 있음
- 이러한 언급의 배경에는 지난 2023년 10월 발트해 연안, 해저의 가스파이프라인 (Balticconnector)과 통신 케이블 파괴 사고를 조사하던 중 홍콩에 등록된 컨테이너 선박이 용의자로 지목되면서 나온 것임

■ 북·중·러의 협력 강화 상황에도 불구하고, 삼각동맹은 지속되기 힘들다는 의견 또한 있어^{b)}

- 동북아 안보를 위협하는 북·중·러 동맹강화에 대해 전문가들은 상반된 시각을 보이는 가운데 앞으로 대미 전선에 대응하는 북·중·러의 삼각동맹이 강화될 것이라는 의견과 북·중·러의 동맹은 한계가 있다는 정반대의 의견으로 나뉘어지고 있음
- 중국은 미국과 맞서는 러시아와 동일한 입장을 취하는 것은 분명하지만, 핵과 미사일 개발을 추진하는 북한과 러시아의 행태에 대해서는 분명한 선을 그으려 한다는 점에 있어 북·중·러 동맹에는 한계가 있어 보인다는 전문가 의견이 다수 있음
- 또 중국과 러시아의 동맹은 긍정적인 공유가치나 문화적 기반이 거의 없고, 미국과 그 동맹국에 대항한다는 목적만을 지녀 강력한 군사협정으로 변모할 가능성에 대해서는 여전히 미지수임
- 다만, 전문가들은 동시에 러·우 전쟁이 장기화하면서 러시아의 중국에 대한 경제적 의존도가 높아짐에 따라 경제적 대가를 위해 러시아의 국방 기술을 중국에 제공하여, 급속히 성장하는 중국의 해양력에 러시아가 제공한 해군기술이 접목된다면 인도·태평양 지역의 세력균형이 바뀔 가능성 또한 상존한다는 점에 대해 강조함

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

- <https://www.japantimes.co.jp/commentary/2023/12/05/world/china-russia-north-korea/>; <https://www.reuters.com/world/europe/russian-links-with-china-iran-north-korea-threat-warn-s-finland-2023-12-12/> (2024.1.15. 검색)
- <https://www.npr.org/2023/12/07/1214799117/north-korea-russia-china-us-foreign-policy>; <https://cepa.org/article/the-china-russia-axis-moves-into-high-gear/> (2024.1.15. 검색)

러 FESCO, 동남아 물류 시장으로 사업 확장 진행

그림. 호치민(Ho Chi Minh)시 항만의 SP-ITC 해상 컨테이너 터미널의 모습.



자료: https://twitter.com/itc_sp/status/1144526524176982016

■ 러 FESCO, 베트남·동남아로 컨테이너 운송시장 확장을 위해 호치민 지부 개소

- 러시아 국영선사 페스코 트랜스포트 그룹(FESCO Transport Group, 이하 FESCO)은 베트남으로 사업 영역을 확장하여 러시아-동남아시아 간 컨테이너 화물 운송량을 확대하고자 하며, 이 사업의 일환으로 호치민시(Ho Chi Minh City)에 자체 사무소를 개소했다고 발표했다
- FESCO측 대표단은 베트남으로 공식 방문하여 호치민시 내에 민간자본으로 개발된 최초의 터미널인 SP-ITC 해상 컨테이너 터미널을 통해 러시아와 동남아 국가 간 컨테이너 운송 분야 협력을 확대하기로 협력하고 협력의향서를 체결함
- 해당 의향서에는 안드레이 세베릴로프(Andrey Severilov) FESCO 이사회 회장과 SP-ITC 터미널을 보유한 ITC 코퍼레이션(ITC Corporation) 응우옌타이 콰(Nguyen Thai Quang) 대표가 서명했음
- 양측은 베트남, 태국, 말레이시아, 미얀마 등의 동남아 국가(向) 화물뿐만 아니라 러시아(向) 컨테이너 화물 운송량을 SP-ITC 터미널을 통해 증가시킬 것이라고 밝혔음

■ 러 FESCO·SP-ITC, 2023년 봄부터 협력 진행해

- FESCO와 SP-ITC는 지난 2023년 봄부터 블라디보스토크(Vladivostok)와 베트남 항만을 연결

하는 정기 해상서비스 ‘페스코 베트남 다이렉트 라인(FESCO VIETNAM DIRECT LINE, 이하 FVDL)’을 운영하기 시작하며 본격적인 협력을 추진함

- 현재 이 서비스는 FESCO社의 컨테이너 선박 3척으로 운영되고 있으며, 그 덕에 러-베트남간 화물 운송이 과거 월별로 진행됐던 것에 비해 현재는 매주 진행되는 것으로 변화함
- FESCO는 SP-ITC 터미널을 기반으로 동남아 지역 환적 허브의 기반을 마련했으며, 이를 통해 FESCO는 베트남을 비롯한 다양한 동남아시아 국가의 해상 운송 라인을 통해 배송되는 컨테이너 화물을 SP-ITC 터미널에 집적한 뒤, 최종 배송 목적지인 러시아까지 화물 운송이 가능해짐
- FVDL 해상서비스의 가동 이후 현재까지 FESCO는 러시아와 베트남 간 30,000TEU 이상의 화물을 해상 운송했으며, 그중 러시아로의 수입 화물은 약 16,500TEU, 수출 화물은 13,500TEU에 달함

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

‘23년 1~11월, 러시아 항만 화물 물동량 현황

그림. 노보로시스크 상업항만에 화물을 하역하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/357473/>

■ 지난 2023년 1~11월, 러 항만 화물 물동량 5.7% 증가

- 러시아 상업항 협회(ASOP)의 데이터에 따르면 2023년 1~11월 러시아 항만 화물 물동량은 8억 1,190만 톤으로 전년 동기 대비 5.7% 증가한 것으로 나타났음
- 건화물 환적 물동량은 4억 1,300만 톤을 기록하여 전년 동기 대비 11.9% 증가하였으며, 유형별로 살펴보면, △석탄 1억 9,110만 톤(+1.1%, 전년 동기 대비) △곡물 6,580만 톤(1.6배 증가) △컨테이너 화물 4,540만 톤(+9.8%) △광물비료 3,340만 톤(1.5배 증가) △철금속 1,980만 톤(-13.6%) △광석 880만 톤(-25.4%) △페리화물 740만 톤(+23.3%) 등을 기록하였음
- 반면 액체화물 물동량은 3억 9,890만 톤을 기록하여 2022년 대비 0.1% 감소했으며, 유형별로 살펴보면, △원유 2억 4,800만 톤(+5.6%) △석유제품 1억 1,150만 톤(-11.8%) △액화가스 3,090만 톤(-3.6%) △식품 510만 톤(+25.2%) 등을 기록하였음
- 수출화물 물동량은 6억 3,450만 톤(+4%), 수입화물 3,530만 톤(+7.1%), 통과 화물 5,920만 톤(+8.4%), 카보타지(cabotage) 화물 8,290만 톤(+17.6%) 등을 기록하였음

■ 수역별 항만 물동량 동향

- 북극해 수역 항만 화물 물동량은 8,960만 톤을 기록하여 2022년 대비 0.4%로 줄었으며, 그중 건화물 물동량은 2,870만 톤(+7%), 액체화물 6,090만 톤(-3.5%) 등을 기록하였음. 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △무르만스크항 5,300만 톤(+3.6%) △사베타항 2,530만 톤(-2.6%) △바란데이항 480만 톤(-10.3%) △아르한겔스크항 170만 톤(-19.6%) 등에 달했음
- 발트해 수역 항만 화물 물동량은 2억 2,830만 톤을 기록하여 2022년 대비 1.4% 증가하였으며, 그중 건화물 물동량은 1억 390만 톤(+17.6%), 액체화물 1억 2,440만 톤(-9%) 등을 기록하였음. 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △우스티-루가항 1억 400만 톤(-8%) △프리모르스크항 5,770만 톤(+9.1%) △상트페테르부르크항 4,490만 톤(+25.9%) △비소츠크항 1,200만 톤(-18.1%) 등에 달했음
- 아조프-흑해 수역 항만 화물 물동량은 2억 6,750만 톤을 기록하여 2022년 대비 12.2% 증가하였으며, 그중 건화물은 1억 3,030만 톤(+19.3%), 액체화물 1억 3,720만 톤(+6.2%) 등을 기록하였음. 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △노보로시스크항 1억 4,670만 톤(+10.3%) △타만항 3,730만 톤(-3.7%) △투압세항 2,280만 톤(+16.8%) △코카서스항 2,000만 톤(+31%) △로스토프나도누항 1,530만 톤(+10.8%) 등에 달했음
- 카스피해 수역 항만 화물 물동량은 720만 톤을 기록하여 2022년 대비 33.4% 증가하였으며, 그중 건화물은 460만 톤(1.6배 증가), 액체화물 260만 톤(-0.3%) 등을 기록하였음. 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △아스트라한항 350만 톤(1.5배 증가) △마하치칼라항 320만 톤(+18.9%) 등에 달했음
- 극동 지역 항만 화물 물동량은 2억 1,930만 톤을 기록하여 2022년 대비 4.7% 증가하였으며, 그중 건화물 물동량은 1억 4,550만 톤(+2.5%), 액체화물 7,380만 톤(+9.3%) 등을 기록하였음. 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △보스토치니항 7,930만 톤(+5.2%) △바니노항 3,250만 톤(-5.1%) △블라디보스토크항 3,080만 톤(+3.8%) △나훗카항 2,530만 톤(+6.4%) △프리고로드노예항 1,210만 톤(-14.2%) 등에 달했음

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/357473/> (2024.1.15. 검색)
- b) <https://en.portnews.ru/news/357490/> (2024.1.15. 검색)

아르메니아·튀르키예, 아제르와 육로교통 복원 시사

그림. 교통망 복원 계획을 발표하는 파시난 아르메니아 총리



자료: <https://mediamax.am/ru/news/region/53405>

■ 아르메니아 총리, 아제르바이잔과의 교통망 복원 관련 연설 진행^{a)}

- 니콜 파시난(Nikol Pashinyan) 아르메니아 총리는 12월 14~15일 예레반(Yerevan)에서 개최된 국제 내륙 개발도상국 장관 회의(Ministerial Meeting of the Landlocked Developing Countries)에서, 아제르바이잔과의 평화협정 및 교통망 복원을 시사하는 연설을 하였음
- 파시난 총리는 자국의 교통망 복원 계획에 대해, 아제르바이잔 가자흐 구(Qazax Rayonu)-아르메니아 타부쉬(Tavush) 주를 잇는 도로와 아제르바이잔의 서쪽 지역, 나히체반 자치공화국을 연결하는 두 개의 계획을 발표하며, 이를 “세계의 교차로”라고 명명했음
- 이 계획안의 실현을 위해 아제르바이잔과의 평화협정 가능성에 대해 시사했음
- 아울러 총리는 아르메니아-터키 철도 개통과 기존 아르메니아-터키 고속도로 2개 재건 및 개통에 대해 준비되었다고 언급했으며, 이는 또한 우리 지역뿐만 아니라 국제 경제, 정치, 안보 접촉에도 상당한 영향을 미칠 것이라고 평했음

■ 아르메니아-아제르바이잔 교통망 계획 관련, 러시아와의 협의 노력 또한 관찰돼^{b)}

- 아르메니아-아제르바이잔 양국의 “세계의 교차로” 계획안에 대해 아르메니아는 러시아와도 긍정적인 대화를 나누려고 노력하는 모습을 보이고 있는데, 파시난 총리는 12월 15일 알렉

세이 오베르추크(Alexey Overchuk) 러시아 부총리와 환담하는 자리에서도 "세계의 교차로" 프로젝트를 언급하며, 주권, 관할권, 평등 및 상호주의 원칙을 기반으로 교통망 복원에 참여할 것이라고 밝혔음

- 아울러 양측은 아르메니아-러시아 관계의 현재 문제에 대해 유라시아 경제연합(EAEU)의 틀 내에서 양국 정부 간 위원회 협력에 관련된 주제도 논의하였음
- 2차 카라바흐 전쟁 당시 구소련 국가들의 안보기구인 집단안보조약기구(CSTO)가 아르메니아 군사 지원을 거부한 이후, 파시냇 총리가 CSTO 회담 및 합동군사훈련 참여 거부, 그리고 서구와의 대화 활성화 등 아르메니아-러시아 관계가 소원해진 바 있었으나. 현재 협력 분위기가 재개되고 있는 점은 주목할만 함

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://mediamax.am/ru/news/region/53405> (2024.1.15. 검색)
- b) <https://mediamax.am/ru/news/region/53424/> (2024.1.15. 검색)

카자흐, 녹색에너지 및 항만사업 확대를 위해 UAE와 협력

그림1. 카자흐-UAE 항만 및 녹색에너지 사업 협력 서명식



자료: <https://www.eastrussia.ru/material/terminalnyy-kray-zabaykalyu-prochat-rost-vneshney-torgovli-s-kitaem/>

■ 카자흐-아랍에미리트, 철도·에너지 분야 20여개 협력협정 체결¹⁾

- 카심-조마르트 토카예프(Kassym-Jomart Tokayev) 카자흐스탄 대통령은 UAE에서 개최된 COP28(유엔 기후협약회의) 참석 차 UAE에 국빈 방문하여 회의 기간 중 카자흐스탄 내에 1GW의 전력을 생산할 수 있는 풍력발전소 건설사업 협력에 합의하는 등 철도 및 에너지 분야 양국 기관 간 20여 개의 협력 협정을 체결함
- 협력 협정을 체결한 프로젝트 중 가장 대표적인 풍력발전소 건설사업의 경우, UAE의 국영 에너지기업 마스다르(Masdar) 사가 이를 지원할 예정이며, 사업 규모는 14억 불로 책정되었음. 양국 양해각서 체결에는 카자흐스탄 에너지부 및 삼룩-카즈나(Samruk-Kazyna) 국제협력재단, 그리고 UAE 투자부가 주도적으로 참여하였음
- MOU 체결은 양측의 협력이 향후 10만 기가와트를 생산할 수 있는 대규모 저탄소 에너지 사업으로 확대될 수 있는 것으로 평가되고 있음. 이외에도 카자흐 측은 프랑스의 토탈에너지(TotalEnergies), 사우디의 아쿠아파워(ACWA Power) 사와도 풍력발전 협력에 합의했음
- 카자흐 투자공사(Qazaqstan Investment Company)와 아부다비 개발홀딩컴퍼니(ADQ) 간 벤처기업 투자지원 협력 MOU외에도, 카자흐 철도공사와 아부다비 항만그룹(Abh Dhabi Ports Group) 간 철도항만협력 분야 MOU 또한 체결하였음. 양사는 해운, 항만, 철도물류, 디지털화

및 트레이딩 분야 협력 확대에 대해 의견을 나눴음

■ 양국 기업 카자흐스탄 영내 조선소 및 선박수리공장 건설 합의^{a)}

- 이와 같은 철도물류, 벤처투자, 풍력발전 협력 움직임 외에도, 카자흐 국영석유가스 회사인 카즈무나이가즈(Kazmunaygaz)사와 아부다비 항만그룹은 카스피해 조선소 및 선박수리공장 건설협력에 관한 의정서에 서명했음
- 마그쭈미르자갈리예프(Magzum Myrzagaliyev) 카즈무나이가즈 회장과 모하메드 주마 알 샴시시(Mohammed Juma Al Shamisi) 아부다비 항만그룹 회장이 체결한 의정서는 향후 양국 항만 협력의 기본방향 및 사업타당성 조사를 위한 실무그룹 조직에 관한 내용을 담고 있음
- 유엔기후협약 회의 기간 중 체결된 일련의 협력은 화석에너지에서 친환경에너지 전환의 기로에 서있는 중동 산유국과, 카스피해 항만개발 활성화를 원하는 카자흐스탄의 이해관계가 합치되었음을 보여주고 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- <https://invest.gov.kz/ru/media-center/press-releases/zelenaya-energetika-infrastruktura-i-tsifrovizatsiya-kazakhstan-podpisal-20-dokumentov-na-4-85-mlrd-/> (2024.1.10. 검색)
- <https://denizxeber.az/2023/12/04/qazaxistan-x%99z%99r-d%99nizind%99-g%99miqayirma-v%99-g%99mi-t%99miri-zavodu-tik%99c%99k/> (2024.1.10. 검색)

아제르-카자흐, 철도 및 석유 수출 분야 협력 강화

그림. 악타우(Aktau, 카자흐)-코카서스-콘스탄차(Constanta, 루마니아)



자료: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/sc2/Middle_Corridor_presentation_Kazak_2019.pdf

■ 아제르바이잔 철도공사, 카작~투르크~루마니아 통합·연결을 위한 물류 루트 사업 착수^{a)}

- 아제르바이잔 철도공사(Azərbaycan Dəmir Yolları)의 자회사 ADY 컨테이너(ADY Container)는 국제적인 해운회사인 코스코 쉬핑 라인스(COSCO Shipping Lines)과 협력하여 카자흐스탄과 투르크메니스탄, 그리고 루마니아를 연결하는 새로운 항만서비스 착수를 발표하였음
- ADY 컨테이너사에 따르면, 신규 사업 관련 물류 루트는 카자흐스탄 악타우(Aktau)와 투르크메니스탄 튀르크멘바시(Türkmenbaşy)에서 루마니아 콘스탄차(Constanta) 항을 연결하는 루트가 될 예정이라고 함
- 신규 서비스의 주요 내용은 카스피해-흑해를 연결하는 통합 항만-철도 연결시스템으로, ADY 컨테이너 측이 카자흐와 투르크멘에서 카스피해 철도 페리를 활용하여 아제르바이잔으로 컨테이너를 운송하고, 조지아의 바투미(Batumi) 항에서 루마니아로의 운송은 코스코 측 컨테이너선이 담당할 예정임
- 이처럼 세계적인 항만공사와 트랜스코카시안 회랑 참가국(루마니아, 아제르바이잔, 카자흐스탄, 투르크메니스탄)들의 협력 사업은 현재 복잡한 지정학적 상황에서 공급망의 무결성을 보장하고 중국과 중앙아시아를 유럽과 빠르고 효율적인 서비스로 연결하기 위한 조건을 만들 것으로 평가되고 있음

■ 아제르-카자흐, 양국 물류 협력 뿐만 아니라 에너지 수출 협력 또한 활성화되고 있어^{b)}

- 한편 카자흐산 원유의 상당량이 아제르바이잔을 통해 수출되고 있으며, 이는 양국의 에너지 수출 협력 또한 활성화 되었음을 보여주고 있음
- 2023년 11월까지 악타우항을 통해 수출된 카자흐산 원유량은 362만 톤을 기록했으며, 이는 지난해 같은 기간 대비 114만 톤(약 50%)이 상승한 수치임
- 수출국 별 증가세를 보면 아제르바이잔 바쿠에서 처리된 원유량이 상승했는데, 지난해 20만 5천 톤에서 올해 123만 8천 톤(약 6배 상승)을 기록한 바 있음. 한편 원유가 가장 많이 수출된 곳은 러시아 마하치칼라(Makhachkala) 항으로, 182만 4천 톤의 원유가 운송되었음
- 이는 2022년 이미 카자흐 측 카즈무나이غاز(KazMunayGaz)사와 아제르 측 SOCAR 간에서 체결된, 카자흐 텡기즈(Tengiz) 유전에서 생산된 150만 톤의 석유를 바쿠-트빌리시-제이한(Baku-Tbilisi-Ceyhan) 파이프라인을 통한 수출 계약 힘입은 바가 크다고 할 수 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://denizxeber.az/2023/12/12/aktau-v%99-turkm%99nbasi-limanlarini-konstanta-limani-il%99-birl%99sdir%99n-layih%99y%99-start-verilir/> (2024.1.8. 검색)
- b) <https://apa.az/energy-and-industry/qazaxistan-neftinin-baki-limanina-neqlinin-hecmi-1-mln-tondan-cox-artib-801867> (2024.1.8. 검색)

러시아의 북극항로 환적 운송량, 사상 최고치 기록

■ 러시아의 북극항로를 통한 운송량은 2023년 최고치를 경신

- 노르웨이의 북극물류센터(Center for High North Logistics) 데이터에 따르면 북극항로는 2023년 한 해 동안 총 210만 톤의 화물과 75건의 환적 운송을 기록했음
- 대부분의 서방 국가들이 러시아와의 거래를 중단했던 2022년 41,000톤 가량을 기록한 이후 급격한 반등세를 보이고 있음

그림. 북극항로 항해 횟수(2010~2023)

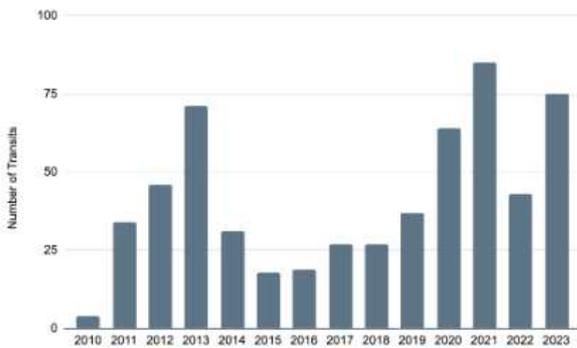
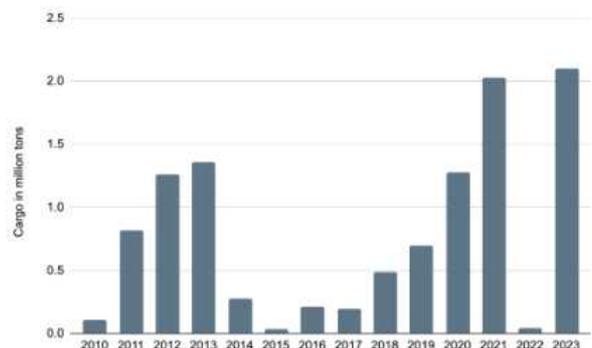


그림. 북극항로 운송화물(단위: 백만 톤)

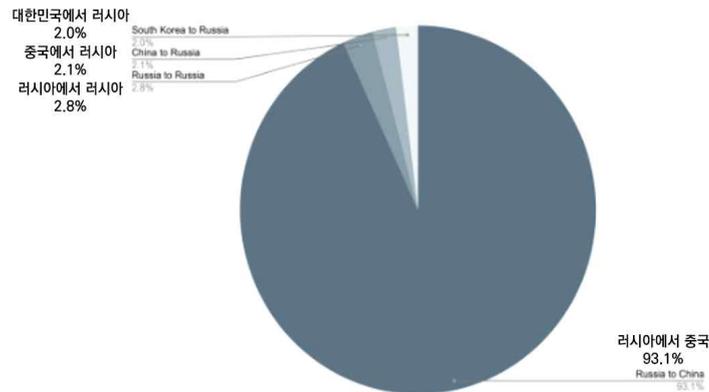


자료: 북극물류센터, High North News

■ 북극항로를 통한 화물 운송 목적지... 중국향(向) 및 중국발(發)화물이 압도적 비율 차지

- 2013년부터 북극항로를 통한 환적화물의 목적지는 다변화되었지만, 최근 러·중 경제협력의 확대로 2023년 북극항로를 통한 운송 화물의 95% 이상이 중국 향(向) 및 중국 발(發) 화물이 차지할 것으로 예상됨

그림. 목적지별 북극항로 운송 점유율

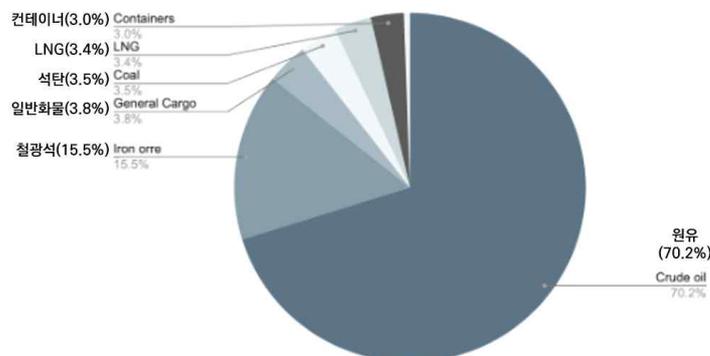


자료: 북극물류센터, High North News

■ 북극항로 화물, 천연자원이 주를 이루고 있어

- 2022년 말 유럽이 러시아산 원유 수입을 금지한 이후, 러시아는 북극항로를 이용해 일부 화물을 운송했으며, 이로 인해 북극항로를 통한 화물 품목의 대다수는 원유, 철광석, 석탄, LNG 운송 등이 차지함
- 총 물동량 210만 톤 중 150만 톤이 원유의 형태였으며, 그 외 철광석, 석탄 LNG가 뒤를 이었음
- 철광석, 석탄 등 벌크화물을 제외한다면, 일반 화물과 컨테이너 화물이 약 7%를 차지하는 수준에 그쳤음
- 북극물류센터 전문가들에 따르면 2024년에는 북극항로 통과 화물이 400만~700만 톤까지도 증가할 것으로 전망되는데, 이는 원유 및 기타 천연자원 수송을 통해 실현될 것으로 보여짐

그림. 북극항로 화물 종류



자료: 북극물류센터, High North News

■ 북극항로를 통한 EU국가로의 화물 운송 중 LNG 화물 다수

- 북극항로를 통한 유럽~아시아 간 LNG 화물 운송이 지속되고 있으며, 유럽으로의 LNG 수출 화물이 북극항로를 통해 운반되고 있는데, 이는 2022년과 동일한 화물 운송 패턴이라 보여짐
- 특히, 러시아가 주도하는 야말(Yamal) LNG 사업을 통해 생산된 LNG가 유럽시장에 아직 활발히 수출되고 있는데, 유럽 국가 중 벨기에와 스페인으로의 LNG 화물 배송은 증가했으며, 프랑스와 네덜란드는 감소했음
- 노바텍은 벨기에 지브뤼헤(Zeebrugge)에 있는 플릭시스의 터미널을 이용해 야말 LNG프로젝트를 통해 생산된 LNG의 최대 20%를 제3국에 환적하여 유럽에 수출하고 있는데, 최근 연구에 따르면 EU는 야말 LNG 구매 금액 중 매달 약 10억 달러가 러시아로 유입되는 것으로 나타남

그림. 유럽 및 아시아로의 야말 LNG 선적 건수

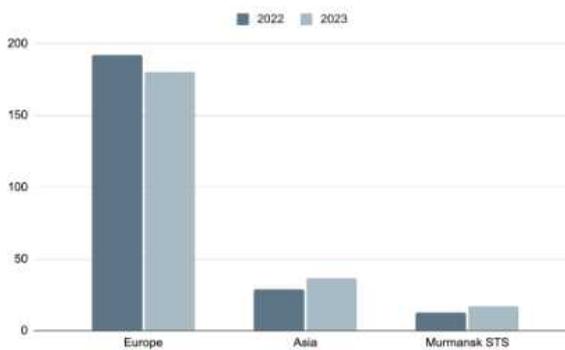
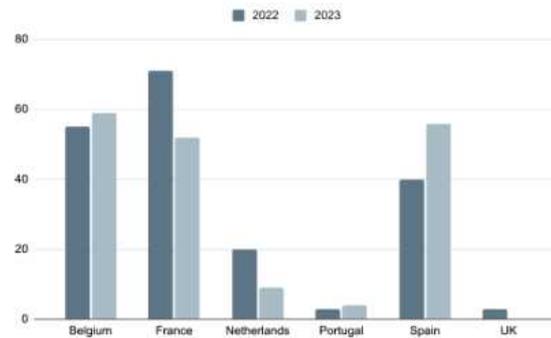


그림. 유럽 국가별 야말 LNG 선적 건수



자료: 북극물류센터, High North News

박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(yena719@kmi.re.kr/051-797-4763)

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/china-pushes-northern-sea-route-transit-cargo-new-record> (2024.1.10.검색)

러시아, 북극 러시아의 새로운 교통 허브를 위한 철도 개통

그림. 툴로마 강을 가로지르는 새 다리를 통과하는 기차



자료: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2023/12/19/first-train-crosses-new-bridge-to-western-side-of-kola-bay-in-arctic-russia/>

■ 러 푸틴 대통령, 무르만스크 지역 교통 허브 역할을 할 교량 및 철도 개통 발표

- 푸틴 대통령은 지난 2023년 12월 15일 진행된 러시아 전국 철도 회의에 참석하여, 러시아 북극 지역인 무르만스크(Murmansk) 교통 허브의 핵심적 역할을 수행할 툴로마 강(River Tuloma)을 가로지르는 다리 완공과 해당 다리를 지나는 철도 영상을 대중에게 선보이며 교량 및 철도 개통 사실을 발표함
- 푸틴 대통령은 회의 연설을 통해 해당 신규 철도의 중요성을 강조하며, 이것이 궁극적으로 페르시아만과 연결될 새로운 '북극 물류 허브'의 중심이 될 것이라 강조함
- 또한 대통령은 무르만스크에서 이란의 반다르아바스(Bander-Abbas)까지 1,520 광폭 선로 표준을 기반으로 하는 완벽한 철도 노선이 될 것이며, 무르만스크에서 뭄바이까지의 화물 배송은 기존 시일보다 4배 빠른 15일이 소요될 예정이라고 첨언함
- 해당 교량 선로는 총 길이 1,300m가 넘으며, 콜라만(Kola Bay) 서쪽 해안의 라브나(Lavna) 석탄 터미널로 향하는 새로운 철도 노선의 핵심 물류 인프라의 일부가 될 예정임
- 아울러, 해당 사업에서 나아가 라브나 터미널까지 당도하게 될 철도 선로의 경우 총 46km에 달할 예정으로, 동 사업은 무르만스크 지역에서 10년 이상 추진되고 있던 주요 인프라 프로젝트인 소위 '무르만스크 운송 허브' 프로젝트의 일환으로 진행될 예정임

■ ‘무르만스크 운송 허브’ 프로젝트, 2022년부터 박차 가해지기 시작

- 푸틴 대통령은 2022년 7월 연방 정부와의 회의에서 동 프로젝트 추진을 우선순위로 두어야 한다고 강조하였으며, 동시에 무르만스크 운송 허브 프로젝트를 가능한 빨리 완료하기 위해 필요한 모든 조치를 해야 한다고 지시한바 있음

박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(yena719@kmi.re.kr/051-797-4763)

참고자료

- a) <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2023/12/19/first-train-crosses-new-bridge-to-western-side-of-kola-bay-in-arctic-russia/> (2024.1.15.검색)

핀란드, 러시아와의 최북단 국경 폐쇄

그림. 핀란드-러시아 간 국경 통과가 폐쇄된 지역의 지도

Finland-Russia border crossings close

● Closed crossings ● Rail crossing for freight only



자료: <https://www.bbc.com/news/world-europe-67564175>

■ 핀란드, 난민 급증 상황으로 인한 러시아와의 국경 폐쇄

- 핀란드 헬싱키(Helsinki)측은 러시아-우크라이나 전쟁이 장기화되면서 러시아가 망명 신청자들을 핀란드로 이동시키고 있다고 비난하며, 핀란드와 러시아를 가로지르는 최북단 국경인 라자-주세피(Raja-Joseppi)의 북쪽 교차로를 11월 29일 핀란드시간 오후 2시(12:00 GMT)부터 2주 동안 폐쇄한바 있음
 - 핀란드는 러시아와 1,340km(830마일)의 국경을 공유하고 있음
- 핀란드는 지난 2023년 11월에 한 달 동안에만 약 900명의 망명 신청자가 국경을 넘어 유입됐다고 전하며, 이같은 인구 이동은 과거 일일 한 명 정도에 그쳤던 수치에 비하면 현저히 높아진 수치라 볼 수 있다고 강조함
- 핀란드는 지난 2023년 11월 이미 7개의 남동부 국경지대를 폐쇄한 후 극북 국경 횡단도 일시적으로 폐쇄할 것이라고 발표하게 되었는데, 이미 2023년 12월 기준 8월 초부터 약 91명의 러시아 국민이 핀란드 남동부 국경 검문소에 당도하여 핀란드에 망명을 신청하기도 하는 등 전쟁 이전 시기와는 달리 망명 신청자가 급격하게 증가한 결과임

■ 핀란드 정부 “이는 국가 안보의 문제”...반면에, 망명 신청자들의 안전 문제 또한 언급돼

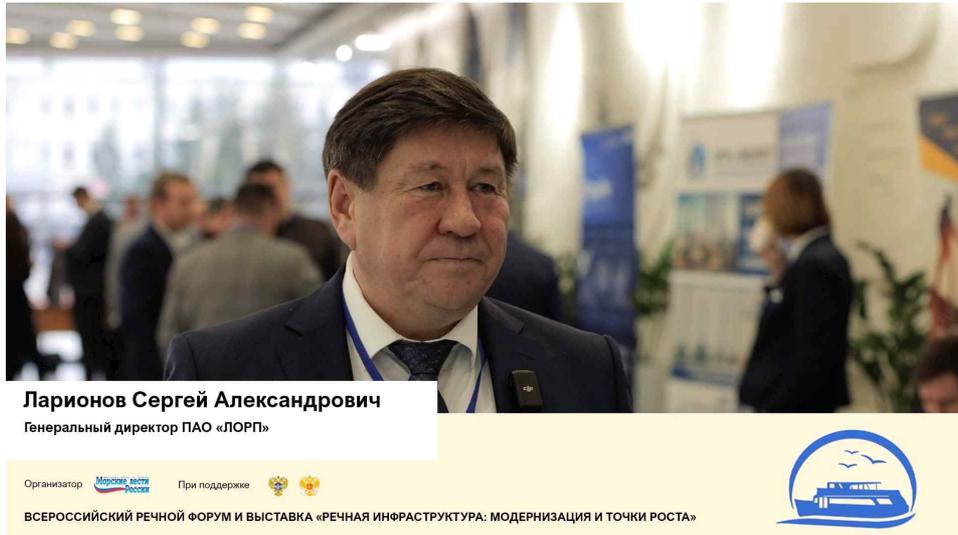
- 마리 란타넨(Mari Rantanen) 핀란드 내무장관은 이것이 “국가 안보의 문제”라고 언급하는 등, 국가 안보 상황 안정화를 위한 특단의 조치임을 강조하였으나 사실상 국경수비대에 따르면 철도 화물 노선은 계속 개통될 예정이며, 이론적으로 완전한 폐쇄는 아니라 망명 신청자들은 육로가 아닌 항공을 통해서도 헬싱키에 입국할 수 있는 상황임
- 한편, 핀란드 난민 상담 센터는 국경 폐쇄로 인해 러시아의 망명 신청자들이 긴 국경을 따라 수백 킬로미터에 달하는 숲과 강으로 밀려나 더욱 위험해질 수 있다고 우려하고 있음

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

러 사하공화국의 레나강 하천 운송의 문제점 및 해결방안

그림. 세르게이 라리오노프 레나강 수운 회사 연합(LORP) 회장의 인터뷰 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/106336/>

■ 북극해와 이어지는 레나강 유역 항만·해운 인프라 문제 해결을 위한 사업 계획

- 러시아 해양수산·해운 분야 언론사인 '모르스키예 베스티(Morskie Vesti)'는 지난 2023년 10월 17일 러시아 하천 포럼 및 박람회인 '하천 인프라: 현대화 및 성장점'에 참석한 레나강 수운 회사 연합(LORP)의 회장 세르게이 라리오노프(Sergei Larionov)와 인터뷰를 진행한 후, 인터뷰 내용을 가공하여 동년 12월 북극해로 이어지는 러시아의 레나강(Lena River)의 해운·항만 인프라의 현 문제점과 문제 해결 방안에 대한 보도를 진행한바, 관련 내용을 소개하고자 함
 - 레나강 수운 회사 연합(LORP)은 레나강이 위치한 사하공화국(Republic of Sakha, 혹은 Yakutia) 정부 산하 하천 운송 관련 주력 기업이자 러시아 북동부의 주요 화물 운송 서비스 기업 중 하나임. 동 기업은 사하공화국 물론 이르쿠츠크주(Irkutsk Oblast), 크라스노야르스크 변경주(Krasnoyarsk Krai) 북부 지역 및 추코트카 자치구(Chukotka Autonomous Okrug) 화물 운송 서비스를 제공하는 데 중요한 역할을 하고 있음
- 러시아 사하공화국의 수도인 야쿠츠크(Yakutsk)시에서는 항만 인프라 개선을 위한 다양한 시도를 하고 있는 중인데, 특히 북부 지역 화물 운송 핵심 거점으로서의 역할을 잃지 않고자하는 노력의 일환으로 LORP는 야쿠츠크시에서 18km 떨어진 니즈니 베스타흐(Nizhny Bestyakh) 마을에서 환적센터 프로젝트를 시행하고 있음
- 니즈니 베스타흐는 건화물 처리를 위한 인프라, 철도 연계 육로 및 석유 환적 단지 등이 한 곳에 마련된 최적의 장소이며, 마을 인근 지역에는 아무르-야쿠츠크 철도(AYaM), 레나

(Lena) 및 콜리마(Kolyma) 연방 고속도로, 암가(Amga) 고속도로가 연결되는 등 북극 화물 운송 허브의 역할을 해낼 수 있을 것으로 전망됨

- 환적센터 건설 프로젝트는 3단계로 구성되며, 연간 100만 개 이상의 화물을 처리할 수 있는 1단계는 2022년에 이미 가동되었음
- 동 센터 프로젝트에 투입될 사업비는 31.95억 루블로 추정되는데 2030년까지 완공을 목표로 하고 있음

■ 한편, 레나강 수심이 얕아져 화물 운송 시 비상 사태 발생 가능성도 공존해

- LORP 회장에 따르면, 사하공화국 및 LORP 기업 차원에서의 레나강을 활용한 러시아 북부 운송 활성화를 진행하고자 하며 이를 위한 사업도 구상 및 진행 중이나, 레나강의 수심이 얕아지고 있어 하천 운송을 위한 선박 운항에 큰 어려움이 있다고 함
- 2023년에는 이 같은 비상 상황에 맞추어 레나강 선박 운영자들이 적시적 조치를 한 끝에 북부 지역으로의 화물 운송을 할 수 있었으나, 2024년에도 수심 변화로 인한 문제가 재발할 것으로 예상되고 있음
- 이에 따라, 라리오노프 회장은 레나강의 깊이를 보다 깊게 준설작업 하기 위해서는 해당 작업을 수행하는 레나강 유역 관리청에 투자해야 한다고 지적함
- 이전에 대규모 준설작업은 사하공화국의 추가 자금으로 지원되었으나 현재 예산 규제는 기존에 계획된 예산을 목적을 바꾸어 사용하는 식의 자금 조달 방법을 허용하지 않아, 이론적으로는 민간투자 유치를 통해 이 문제를 해결할 수 있음

■ 하천 선박 함대 노후화 문제도 있어

- 현재 LORP은 300척이 넘는 선박을 보유한 해운사라 볼 수 있음. 일반적인 선박 수명은 보통 24년이나 LORP 보유 선박의 평균 수명은 35년 이상임
- 그러나, 라리오노프 회장에 따르면 해당 선박들은 모두 노후화가 심각한 상태라며, 과거 7개의 조선소들이 레나강 유역에 있었으나 현재는 기능을 하지 못한다고 설명하는 등 LORP 사가 직접 선박을 유지·건조·보수해야 하는 상황이라고 어려움을 토로함
- 이로 인해, 회장은 오늘날 LORP 관계자를 비롯한 레나강을 통한 하천 선박 운영자들은 사하공화국의 정부 프로젝트인 ‘자타이 조선소’ 프로젝트 부활에 큰 기대를 걸고 있는 상황임
- 자타이 조선소 프로젝트는 사하공화국 선박 함대를 위한 포괄적인 선박 현대화 프로그램으로, 러시아연방 북극 개발을 위한 우선 프로젝트 중 하나로 손꼽히고 있음

- 자타이 조선소의 최대 선박 건조 수용력은 연간 최대 10척으로 전망되며, 2024년 말에는 조선소가 완공될 것으로 보이는 바, 조선소 완공을 통한 레나강 하천 선박들의 신규 건조는 물론 유지·보수 또한 가능해질 것으로 기대되고 있음

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

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

참고자료

a) <https://morvesti.ru/news/1679/106336/> (2024.1.5. 검색)



공지 사항



해양수산부와 한국해양수산개발원은 극지 분야 연구에 보다 지속적으로 기여할 수 있는 전문인력을 양성하고자 '극지연구 전문인력 양성 장학사업' 신규 장학생 2인을 모집, 선발하고자 합니다.

동 장학사업에는 기후·환경변화, 조선·해운, 국제협력 등 극지 관련 분야를 연구·전공하는 우리나라 국적의 대학원생 누구나 지원 가능하며, 특히 올해는 장학생 지원 가능 대상 범위를 확대하여, 대학원 수료생도 지원 가능하니 관심있는 학생분들의 많은 참여 바랍니다.

* 선발 공고에 대한 자세한 내용은 아래 포스터 내용 및 해양수산부 누리집을 참고 부탁드립니다.

- 해양수산부 누리집 URL : <https://www.kmi.re.kr/web/board/view.do?rbsIdx=68&idx=1521>



모집개요

사업내용 ▶ 미래 극지연구를 주도하고 전문적인 극지 연구(과학기술인문사회)에 지속적으로 기여할 수 있는 우수 인력을 양성하기 위한 시책 마련을 목적으로, 국내 석박사 과정 대학원생 대상 장학금 수여

모집인원 ▶ 2인 내외 선발

지원규모 ▶ 1학기 기준 1인당 최대 10백만원 내외 지원, 2인 장학생 대상 4학기 기준 총 80백만원 내 지원

지원자격 ▶ 대한민국 국적을 소지한 국내의 극지 분야 및 극지 관련 분야 전공 석박사과정 신입생, 재학생 및 수료 시점으로부터 2년이 경과하지 않은 수료생

접수기간 ▶ 2024년 1월 15일(월) ~ 2월 5일(월) 18:00까지 서류 제출 전자메일로 제출 (weekly_kim@kmi.re.kr)

제출서류

공통 제출 서류	<ul style="list-style-type: none"> ① 장학생 지원서 (붙임 양식) ② 자기소개서 (붙임 양식) ③ 개인정보 수집-활용 동의서 (붙임 양식) ④ 극지연구계획서 (붙임 양식) ⑤ 졸업 후 계획서 (붙임 양식) ⑥ 사회기여계획서 (붙임 양식) ⑦ 영어 성적 증명서(TOEIC, TOEFL 등) ⑧ 배역사항 있음 시 극지연구-극지관련 활동 증명 서류 ⑨ 배역사항 있음 시 장학생 추천서 <p>* 제출서류 내용에 언급된 극지관련 활동은 서류 증빙이 필수이며, 서류로 증명되지 않은 활동은 인정하지 않음 ** 장학생 추천서의 경우 별도로 정해진 양식은 없음 *** 영어 성적의 경우 TOEIC 900점, TEPS 650점, NEW TEPS 310점, TOEFL 90점(타이) 등 이상 지원 가능</p>
재학생	<ul style="list-style-type: none"> ⑩ 재학생증명서 ⑪ 학업성적증명서(대학원 입학 이래 전체학기 성적)
신입학생	<ul style="list-style-type: none"> ⑫ 입학예정증명서 혹은 대학원 합격확인서 ⑬ 학부성적증명서(학부 4년 전체 성적)
수료생	<ul style="list-style-type: none"> ⑭ 수료증명서 ⑮ 연구동향비 및 학적유지비 납부 증명서 혹은 대학원 연구생 등록 확인서 ⑯ 학업성적증명서(대학원 입학 이래 전체학기 성적)

* 제출서류 ①번에서 @번까지 순서대로 스캔하여 한 개의 전자파일(PDF)로 첨부하여 전자메일로(weekly_kim@kmi.re.kr) 제출문의: 051-797-4765

-- ①②③ 번 시 제출유대 사항

*** 수료생 지원자의 경우 소속 대학원 내규 규정에서 수료생 자격 분류의 학적 유지 방법, 이에 따른 제출 서류 등이 상이할 것으로 예상되나, 서류 제출 전 한국해양수산개발원 담당자에게 관련 사연 문의 필요

장학생 의무사항

- 장학생으로 선발된 이후 학기별 1회 극지 분야 관련 수업 수강, 보고서 작성, 논문 게재 실적, 대외활동 등과 같은 극지 연구 및 활동 실적 제출 필수

- 극지 관련* 졸업논문 작성 및 제출

* 극지 관련 대기·지질·빙하·해양환경·생명과학·탐사기술 등 과학연구, 조선·해운·에너지·수산업 등 극지 산업, 국제협력 및 관련 정책 등을 주제로 한 학위 논문

장학생 특전

▶ 해양수산부 장관 명의 장학생 임명장 수여

▶ 신규 선발 장학생 선발 당해 연도 개최 '북극서를 총회' 참석 기회 제공

▶ 신규 선발 장학생 및 기존 장학생 등 장학금 수혜 기간 동안 연 1회 '북극협력주간' 참석 기회 제공

▶ 장학생 진로 조사 및 취업 현황 조사를 실시하여, 졸업생들의 희망 진로에 따른 사후 극지 분야로의 취업연계 지원 등

일정안내

1/15 ~ 2/5 18:00까지 서류 제출

2/9 서류전형 합격자 발표

2/14 서류합격자 심층면접

2/16 최종합격자 발표

2월 중 장학생 임명장 부여 및 오리엔테이션 진행 (필함)

문의처

KMI 북방극지전략연구실 유지원 연구원

☎ 051) 797-4765

✉ weekly_kmi@kmi.re.kr



표. 2023년 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	134.1	3.9%	66.8	9.6%	200.9	5.7%
북극해	26.2	7.7%	55.6	3.5%	81.8	0.2%
발트해	94.8	19.9%	114	8%	208.8	2.5%
아조프-흑해	122.9	26.2%	128.4	9.8%	251.3	17.2%
카스피해	4	1.6%	2.5	4.9%	6.5	36.1%
합계	382	14.7%	367.3	1.5%	749.3	7.8%

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

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

표. 2021년~2023년 10월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2021년	597,929.9	606,097.4	656,833.9	621,022.6	649,285.2	684,041.4	766,853.6	766,618.8	763,058.0	724,195.1	657,206.1	649,380.5
	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 ³⁾	700,851.9 ³⁾	685,852.9 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	106.7	106.4	106.5	105.9	105.9	106.6	107.2	107.4	105.5	98.6	99.3	97.2
	전월 대비 증감률(%)	98.2	101.1	108.5	94.1	104.6	106.0	112.7	100.2	97.7	99.4	96.7	100.2
	2023년 ³⁾	650,586.7	650,403.2	703,043.4	667,151.6	693,926.7	749,277.0	816,547.2	840,844.9	803,979.1	750,783.2		
	전년 대비 증감률(%)	102.0	100.9	100.5	101.4	100.9	102.7	99.3	102.1	99.9	97.4		
	전월 대비 증감률(%)	83.8	100.0	108.1	94.9	104.0	108.0	109.0	103.0	95.6	93.4		
상업화물 운송량	2021년	334,396.4	333,830.2	364,920.0	335,977.4	348,964.9	348,310.6	365,118.8	365,535.0	363,727.3	351,155.5	338,860.7	358,331.5
	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 ³⁾	381,903.1 ³⁾	389,605.5 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	110.7	110.5	110.9	108.8	108.7	108.7	109.5	109.3	106.9	98.2	99.2	98.1
	전월 대비 증감률(%)	103.3	99.7	109.7	90.3	103.8	99.8	105.6	100.0	97.3	103.0	97.5	101.3
	2023년 ³⁾	401,117.9	406,879.2	420,083.9	395,376.6	398,026.8	391,200.8	402,092.6	408,790.6	409,600.1	417,114.9		
	전년 대비 증감률(%)	108.4	110.3	103.8	108.1	104.9	103.3	100.6	102.3	105.3	105.6		
	전월 대비 증감률(%)	93.8	101.4	103.2	94.1	100.7	98.3	102.8	101.7	100.2	101.8		

파이프 라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2021년	229,377.7	237,862.8	264,040.8	244,622.0	256,921.2	259,487.7	276,333.4	276,032.7	273,280.7	255,601.8	242,134.3	252,080.7
	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 ³⁾	290,951.6 ³⁾	288,107.1 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	115.9	115.7	115.0	114.1	114.0	114.2	115.3	115.5	113.6	101.5	101.2	99.3
	전월 대비 증감률(%)	105.5	103.5	110.3	91.9	105.0	101.2	107.6	100.0	97.4	101.1	94.5	97.5
	2023년 ³⁾	298,953.9	316,585.3	326,800.3	309,828.4	315,909.1	313,249.7	322,423.8	325,360.7	328,557.3	326,744.5		
	전년 대비 증감률(%)	112.4	115.0	107.7	111.0	107.9	105.7	101.2	102.0	105.8	105.5		
	전월 대비 증감률(%)	90.9	105.9	103.2	94.8	102.0	99.2	102.9	100.9	101.0	99.4		

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2023.12. 1. 검색)

표. 2020년~2023년 11월 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 (직재 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 ³⁾	103,718.1 ³⁾	102,916.1 ³⁾	
	2023 ³⁾	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			
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	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	495,111.3	476,678.6
		2023 ³⁾	444,584.7	458,995.9	495,498.2	468,909.3	489,536.9	552,233.1	615,779.0	634,086.2	604,287.3	541,394.0		
	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	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	176,162.5	180,431.2
		2023 ³⁾	195,115.9	215,471.9	212,538.7	197,134.3	193,637.0	194,156.9	201,324.4	202,031.9	209,908.3	207,725.7		

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	1,581.4	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 ³⁾	2,567.0 ³⁾	2,692.0 ³⁾
	2023 ³⁾	2,730.3	2,213.8	2,794.5	2,782.7	3,105.5	3,050.6	2,762.0	2,880.4	3,198.4	2,430.5		
내륙수운 ¹⁾	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	3,720.0	12,192.6	16,193.7	17,738.2	18,538.0	16,916.6	14,457.5 ³⁾	8,459.0 ³⁾	2,016.7 ³⁾
	2023 ³⁾	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8	14,385.0	14,960.4	16,455.3	14,243.1	13,016.2		
항공 ²⁾	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	43.1 ³⁾	45.0 ³⁾	51.1 ³⁾
	2023 ³⁾	31.9	34.2	37.6	35.8	35.5	36.0	40.0	42.7	40.7	41.0		

파이프라인 ⁴⁾	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 ³⁾	90,951.5 ³⁾	10,1498.4 ³⁾
	2023 ³⁾	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		

- 1) 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함
- 2) 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치
- 3) 도네츠크 인민공화국, 루간스크 인민공화국, 자포리자 및 헤르손 주에 대한 통계 수치 제외
- 4) 러시아 연방 통계청 원자료에서 세부 항목에 대한 통계 정보를 비공개로 전환함에 따라, 총합계 수치만 공개함

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2023.12. 1. 검색)