

## WEEKLY REPORT

# KMI 북방물류리포트

VOL.292

APR 3 2024

발간년월 2024년 4월 3일(통권 제292호) 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 +82-51-797-4766 FAX +82-51-797-4659



주요 동향	극동	- 2023년 러시아 철도 및 극동 항만 물동량 동향
	중·서부	- 아르메니아, 아제르바이잔과 전방위적 교통 협력 노력 - 투르크메니스탄, 2023년 항만 물동량 증가 발표
	북극	- 2023년 북극항로 화물 물동량 총 3,625만 톤 기록 - 노바텍社, Arctic LNG 2 경제 제재에도 생산 개시
주요 통계		- 2024년 1월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 1월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 1월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



## 주요 동향



### 2023년 러시아 철도 및 극동 항만 물동량 동향

그림. 블라디보스토크 상업항에 컨테이너 화물을 하역하는 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/107028/>

#### ■ 러 항만 컨테이너 물동량 전년 대비 15% 증가

- 모르센터-테크(Morcenter-TEK, 화물운송계획 전문업체)의 데이터에 따르면 2023년 러시아의 컨테이너 물동량은 496만 TEU로 전년 대비 15% 증가한 것으로 집계됨
- 국내 컨테이너 환적 물동량은 전년 대비 27%로 증가한 110만 TEU, 수입 컨테이너 물동량은 23% 증가한 200만 TEU를 기록함
- 수출 컨테이너 물동량은 3.9% 증가했으며, 환적 컨테이너 물동량은 11만 TEU로 21% 감소함
- 극동지역 컨테이너 물동량은 12%로 증가한 257만 TEU, 발트해 지역 물동량은 전년 대비 13.8% 증가한 122만 TEU를 기록함. 아조프-흑해 지역의 물동량은 100만 TEU를 상회함
- 북극해 지역은 8.8%로 감소한 16만 5,000TEU를 기록했으며, 카스피해 지역은 전년 대비 35%로 증가한 1만 TEU로 집계됨
- 지난 12월 러시아 항만 컨테이너 물동량은 전년 대비 29% 증가한 47만 6,000TEU를 기록함

## ■ 러 극동 지역 철도 물동량 전년 대비 22.2% 증가

- 러시아 철도공사의 자회사인 극동 철도공사(DVZD)에 따르면, 2023년 러시아 극동지역 내 철도 화물 물동량은 전년 대비 22.2% 증가한 130만 TEU에 달함
- 컨테이너 수는 25.2% 증가한 120만 TEU를 기록했음(화물 운송량 약 1,330만 톤, +14.2%)
- 구체적으로는 △자동차 및 부품 20만 9,400TEU(+1.9) △화학물질 및 소다 19만 5,700TEU(+13.1%) △기계류 및 엔진 등 19만 100TEU(+1.4) △산업용품 15만 3,800TEU(+11.7%) △하드웨어 13만 9,300TEU(+20.4%) △기타 및 그룹 화물 7만 3,000TEU(+1.4) △종이 3만 TEU(+11.6%) △금속제품 2만 1,200TEU(+10.6%) △비철금속 1만 7,200TEU(+5.4%) △석유 및 석유 제품 1만 6,300TEU(+1.4) △농기계 4,800TEU(+1.4)를 기록하였음

그림. 하바롭스크주 바니노항에 화물을 하역하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/358693/>

## ■ 하바롭스크주 바니노항 석탄 터미널 물동량 감소

- 하바롭스크주 바니노항 석탄 터미널인 달트랜수골(Daltransugol)사의 2023년 화물 물동량은 1,584만 톤을 기록했으며, 이는 전년 대비 7% 감소한 수치임
- Daltransugol 터미널은 아시아-태평양 지역 시장으로 가는 중요한 환적지로 하바롭스크 주의 바닌스키(Vaninsky) 지역에 위치하고 있음. Daltransugol사는 2020년 9월 3단계 터미널 건설 계획으로 폐쇄된 석탄 전용 환적 터미널의 규모를 연간 4,000만 톤으로 확장하는 새로운 프로

젝트를 제시했으며, 동 작업은 블라디보스토크 항의 자유 구역에서 이루어질 예정임

- 한편, 국가운송회사(National Transport Company, NTC)는 레닌그라드주 우스트-루가(Ust-Luga)에서 광물 비료를 환적하는 최대 규모의 터미널 건설을 진행 중임. NTC는 자체 철도 차량을 보유하고 있으며, 무르만스크 상업항, 하바롭스크주 바니노항, 크라스노다르주 터미널 및 나훗카 종합 항구를 관리하고 있음

## ■ 연해주 나훗카 상업항 물동량 전년 수준 유지

- 2023년 나훗카 상업항 화물 물동량은 920만 톤으로, 그중 830만 톤이 수출 화물이었고, 90만 톤이 수입 화물이었음. 철도 처리 능력 부족에도 불구하고 화물 물동량은 전년과 동일한 수준을 나타냄
- 작년 나훗카 상업항은 필수 검사 완료 승인 후 특수 폐쇄형 석탄 환적 단지를 가동하였음. 최대 하역 기록은 하루 256량의 화차 처리로, 올해는 하루 300량의 화차로 목표치를 상향함
- 나훗카 상업 항의 최고 경영자인 블라디미르 그리고리예프(Vladimir Grigoriev)는 올해 화물 물동량을 1,200만 톤으로 상향할 계획으로 이를 위해 수입 화물의 다양성을 확대하고 새로운 고객을 유치할 것이라고 언급함
- 나훗카 상업항은 러시아 극동지역의 대규모 하역회사로 포트르대제만의 동쪽에 위치하고 있음. 이 항구는 시베리아 횡단 철도로 유라시아 대륙의 모든 지점과 연결되어 있으며, 아시아-유럽-아시아의 화물 서비스를 제공함
- 나훗카 항구의 창고 면적은 약 30만 m<sup>2</sup>로 하루 612량의 화차의 하역이 가능함

## ■ 연해주 블라디보스토크 상업항 물동량 12% 증가

- 2023년 블라디보스토크 상업항(VMTP)의 컨테이너 물동량은 85만 9,400TEU로, 전년 대비 12% 증가해 자체 컨테이너 물동량 기록을 경신함
- VMTP는 4년째 러시아 컨테이너 물동량 선두 자리를 지키고 있으며, 총 화물 물동량 1,320만 톤을 기록함. 이는 2위 기업보다 40% 앞선 수치임
- VMTP의 최고 경영자인 니콜라이 예르몰라예프(Nikolay Ermolaev)는 올해 초 설정한 계획을 약 2만 톤 초과 달성했다고 밝혔음.
- 예르몰라예프 VMTP 사장에 따르면, 동 기업은 러시아 내 첫 번째 100만 톤 화물을 처리하는

항구가 되는 것을 목표로 하며, 이를 위해 디지털화를 통한 프로세스 최적화를 통해 장비를 현대화하고, 사업에 필요한 새로운 장비를 사들이고 있음

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

콘스탄티노바 아나스타시야 러시아 전문위원,  
동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(anastasia.konst@mail.ru)

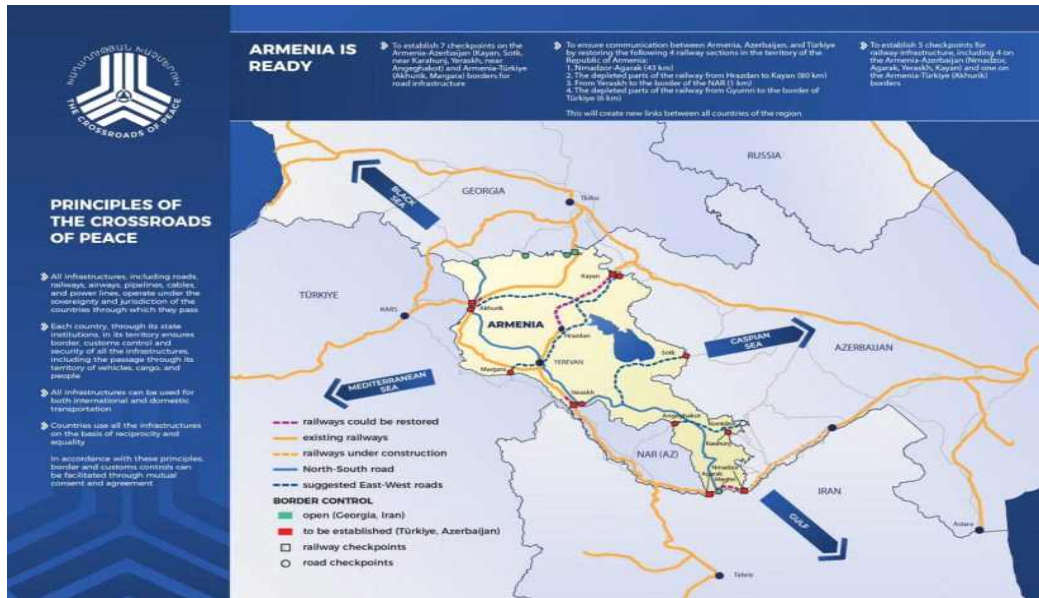
---

#### 참고자료

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/107028/> (2024.01.17. 검색)
- b) <https://morvesti.ru/news/1678/107023/> (2024.01.17. 검색)

# 아르메니아, 아제르바이잔과 전방위적 교통 협력 노력

그림. “평화의 교차로” 프로젝트 개념도



자료: <https://www.civilnet.am/ru/news/756981/%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BA%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BA-%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B0-%D0%B0%D1%80%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B8-%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D1%87%D0%B0%D1%8F-%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8E-%D0%B8-%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80/>

## ■ 아르메니아, 아제르바이잔과의 교통분야 협력 진척 의지 보여

- 아라라트 미르조얀(Ararat Mirzoyan) 아르메니아 외무장관은 아르메니아를 방문한 기오르고스 게라페트리티디스(Giorgos Gerapetritidis) 그리스 외무장관과의 합동 기자회견에서, 현재 아제르바이잔과의 평화 협상에 노력을 기울이고 있으며, 그 목적으로 특히 교통 분야에서 협력을 확대하고자 한다고 언급한 바 있음
- 이와 더불어, 미르조얀 외무장관은 아제르바이잔의 건설적인 접근과 향후 양측 대화 및 회담 활성화를 기대한다고 밝혔다
- 비록 2023년 EU의 주관으로 벨기에 브뤼셀(Brussels)과 스페인 그라나다(Granada)에서 개최될 예정이었던 아르메니아-아제르바이잔 양국 정상회담이 불발되었음에도 불구하고, 이란 테헤란(Teheran)에서 양측 실무진 간의 비공식 회담이 진행된 바 있음
- 평화협정 및 카라바흐 문제에 대한 군사 충돌 억제에 관한 내용 외에도, 미르조얀 장관은 “평화는 단순히 총성이 멎은 것만을 의미하는 게 아니라, 양국 간 철도를 포함한 교통 통신망의 복구 및 사용이 가능해야 한다”고 기자회견 중 언급하였음

## ■ 정치·경제적 고립 타파를 위한 “평화의 교차로” 프로젝트, 아르메니아 정부가 가동할 가능성 높아

- 이처럼, 아르메니아 정부는 카라바흐 지역에서의 영향력 약화 상황이 전개되는 것과는 별개로, 정치·경제적 고립에서 벗어나기 위한 다양한 협력을 “평화의 교차로”로 명명하고 긍정적인 태도를 보이고 있음
- 이미 지난 12월 아르메니아 측은 오랫동안 단절되었던 튀르키예와의 카르스-규브리(Kars-Gyumri) 철도와 아제르바이잔과의 예라스흐-나히체반(Yeraskh-Naxçıvan) 철도 복원 사업을 위한 준비를 마쳤다고 밝힌 바 있음
- 아울러 아르메니아 제2 도시인 내륙의 규브리(Gyumri)를 철도, 도로, 항공교통의 허브로 개발한다는 드라이 포트(Dry Port) 사업 계획 또한 발표되었고, 이에 페르시아만 연안 국가들이 관심을 보이고 있음
- 물론 카라바흐 지역과 관련한 아르메니아-아제르바이잔 양국 간 완전한 영토 문제 해결과 평화 정착은 요원하고, 아르메니아의 기존 도로망 복구 노력은 아제르바이잔의 젠게주르(Zəngəzur) 회랑사업과 경쟁할 가능성이 높지만, 파시난 정부의 아제르바이잔 인프라 연결 확대는 양국 상호 의존도를 높임으로써 군사 충돌 가능성을 경감하려는 의도 또한 내포하고 있다고 할 수 있겠음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교  
(mirinae2929@gmail.com)

---

### 참고자료

- a) <https://news.am/rus/news/801393.html> (2024.1.24. 검색)
- b) <https://news.am/rus/news/797635.html> (2024.1.24. 검색)
- c) <https://news.am/rus/news/801143.html> (2024.1.24. 검색)

# 투르크메니스탄, 2023년 항만 물동량 증가 발표

그림. 튀르크멘바시(Türkmenbaşy) 항 전경



자료: <https://www.newscentralasia.net/2024/01/17/v-2023-godu-sudna-morskogo-torgovogo-flota-turkmenistana-perevezli-boleye-2-mln-tonn-gruzov/>

## ■ 투르크메니스탄 국영 언론사, 2023년도 투르크 항만 물동량 관련 보도 내보내

- 투르크메니스탄 국영 언론 중립 투르크메니스탄(Нейтральный Туркменистан)은 2023년 카스피해 항만 물동량에 대해 보도하였음
- 2023년 투르크메니스탄 항만에서 처리된 총 화물량은 2백만 톤 이상으로 품목은 컨테이너, 석유 제품, 비료, 곡물, 건설자재, 벌크화물 등 화물 종류에 있어 다양성을 보이고 있으며, 한 해 동안 4천 개 이상의 컨테이너와 1만 5천 대 이상의 차량이 선박을 통해 운반되었음
- 특히 자국 튀르크멘바시(Türkmenbaşy)~아제르바이잔 바쿠(Bakı) 항 노선이 화물 및 여객 수송 분야에서 높은 활성도를 보인 바 있음
- 여객수송과 차량운송이 동시에 가능한 카페리 선박인 로팍스(RO-PAX) ‘베르카라르(Berkarar)’호와 ‘바그티야르(Bagtyýar)’호는 바쿠까지 12시간 동안 54대의 화물차와 200명 이상의 승객을 중단 없이 정기적으로 운송해 오기도 함

## ■ 투르크메니스탄은 항만 물동량 활성화를 위한 다양한 계획 구상 중

- 튀르크멘바시 항은 안정적인 수익 창출을 위한 다양한 계획을 구상하고 있으며, 인접한 발칸(Balkan) 조선소는 신규 페리선 건조를 계획하고 있고, 아울러 해양 유전 및 가스전 개발에 활용될 작업지원선 및 예인선 건조를 계획하고 있음

- 또한 튀르크멘바시항~러시아 아스트라한(Astrakhan) 및 마하치칼라(Makhachkala), 그리고 튀르크멘바시항~카자흐스탄 쿠릭(Kuryk)항 노선 증편과 관련하여 선단 확대를 위한 투자 또한 구상되고 있으며 유조선, 여객선, 주운수로(Navigation Channel) 준설선 및 수역 청소선을 위한 정박지 확대 또한 계획에 포함되어 있음. 해당 계획이 실현된다면 쓰레기 청소선과 기름유출 방제선 운영만으로도 튀르크멘바시 항만 측은 매월 12만 달러의 수익을 얻을 수 있을 것이라는 전문가들의 전망이 있음
- 현재 튀르크멘바시 항 선단은 화물선, 탱커, 여객선, 카페리, 요트, 예인선 및 항만운영에 필요한 보조선박 등을 보유하고 있으며 러시아, 아제르바이잔, 카자흐스탄 노선 외에도 이란 안잘리(Anzali), 노우샤흐르(Nowshahr), 반다르 토르카만(Bandar-Torkaman) 정기 노선에 취역하고 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교  
(mirinae2929@gmail.com)

---

#### 참고자료

- a) <https://www.newscentralasia.net/2024/01/17/v-2023-godu-sudna-morskogo-torgovogo-flota-turkmenistana-perevezli-boleye-2-mln-tonn-gruzov/> (2024.1.24. 검색)

## 2023년 북극항로 화물 물동량 총 3,625만 톤 기록

그림. 러시아 북극항로에서 운항 중인 로사톰 선박 모습



자료: <https://morvesti.ru/news/1679/106917/>

### ■ 2023년 북극항로 화물 운송량 약 3,625만 톤에 달해

- 러시아 국영 원전 기업 로사톰(Rosatom)에 따르면 2023년도에 북극항로를 이용한 항해 허가 건수가 총 1,218건(2022년 1,163건), 이 중 외국기업에 대한 허가는 115건(2022년 55건)으로 집계되었음
- 2023년 북극항로 화물 운송량은 약 3,625만 톤이었으며, 이는 설정된 목표치보다 약 25만 톤 이상을 상회하는 기록적인 수치임
- 알렉세이 리하초프(Alexey Likhachev) 로사톰사(社) 대표에 따르면, 북극항로 화물 운송량의 절반 이상은 액화천연가스(LNG)를 주로 공급하는 파트너사인 노바텍을 비롯한, 가즈프롬 네프트(Gazprom Neft), 루코일(LUKOIL), 노르니켈(Nornickel) 등 러시아의 주요 에너지 기업들이 대러제재 상황으로 인해 화물 운송을 위한 선박의 운항 루트를 서쪽 방향이 아닌 동쪽 방향으로 바꾸게 됨에 따라, 북극항로 이용 선박이 증가한 결과임
  - 2030년까지 북극항로를 통한 석유 약 2,000만 톤, 가스 콘덴세이트 약 400만 톤, 액화천연가스 약 3,200만 톤 등 약 5,700만 톤의 탄화수소 운송이 예상됨
- 이와 더불어, 북극항로를 통한 국제 화물 통과 운송량은 러-우 전쟁 이전인 2021년 수준으로 회복되었을 뿐만 아니라 2023년 약 213만 톤으로 사상 최고치를 기록했음
- 통과 화물의 주요 품목은 석유로 약 150만 톤이 운송되었고, 약 35만 톤은 철광석 정광이 차지함. 그 밖에, 가즈프롬 사(社)는 7만 톤 규모의 LNG 운반선 1척을 북극항로를 통해 운항한 바 있으며, ELSI Mining 사(社) 또한 7만 톤 규모의 LNG 운반선 1척을 운항함

## ■ 중국, 북극항로에 관심 높아

- 바체슬라프 루크샤(Vyacheslav Ruksha) 로사톰 북극항로 분야 부장은 언론 인터뷰를 통해 외국 해운사들의 북극항로에 대한 관심이 높아지고 있다고 강조했는데, 특히 중국 해운사 뉴뉴쉬핑라인(New New Shipping Line)은 북극항로를 통한 항해 지원을 로사톰에 요청하는 등 2023년에 북극항로를 이용하여 총 8차례에 걸쳐 약 10만 톤의 화물을 성공적으로 운송한 바 있음
- 뉴뉴쉬핑라인의 선박 최종 목적지는 중국 항만일 뿐만 아니라 러시아의 아르한겔스크, 상트 페테르부르크, 무르만스크 등으로 러시아 항만으로도 활발히 화물을 운송하고 있음
- 중국은 국제 비즈니스 측면에서 북극항로라는 새로운 기회를 적극적으로 활용하고 있으며, 2024년 러시아 아르한겔스크와 중국 상하이 간 약 40회에 걸친 일반 소비재, 자동차 및 부품 화물 운송이 예정되어 있음
- 알렉산더 노박 러시아 부총리 겸 에너지부 장관은 러시아에서 생산된 석유 제품에 대한 국제 시장의 수요가 증가하고 있으며 주로 동남아시아, 아프리카, 라틴 아메리카에서 증가하고 있다며, 이러한 추세는 북극항로의 운송 증가로 이어질 것임을 강조했다
- 러시아 정부는 북극 개발을 위한 우선순위 분야 중 하나로 북극항로를 지정하였으며, 특히 2022년 8월 러시아 정부는 2035년까지의 북극항로 개발 계획을 승인했음. 이 계획에 따라 러시아 정부는 북극항로 물동량을 2030년까지 1억 5,000만 톤, 2035년까지 2억 2,000만 톤으로 증대시키고자 노력하고 있음
- 1987년 기준 소련연방 시절 북극항로 물동량은 700만 톤을 기록했으며, 2021년에는 3,490만 톤을 기록, 2022년에는 국제통과운송을 제외한 물동량이 3,390만 톤으로 전년 대비 100만 톤으로 늘어난 기록이 세워지는 등 북극항로 화물 물동량은 매년 증가세를 보이고 있음

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

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

### 참고자료

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/106917/> (2024.01.24. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/358183/> (2024.01.24. 검색)
- c) <https://arctic-russia.ru/news/obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-sostavil-36-254-mln-t-v-2023-godu/> (2024.1.26. 검색)

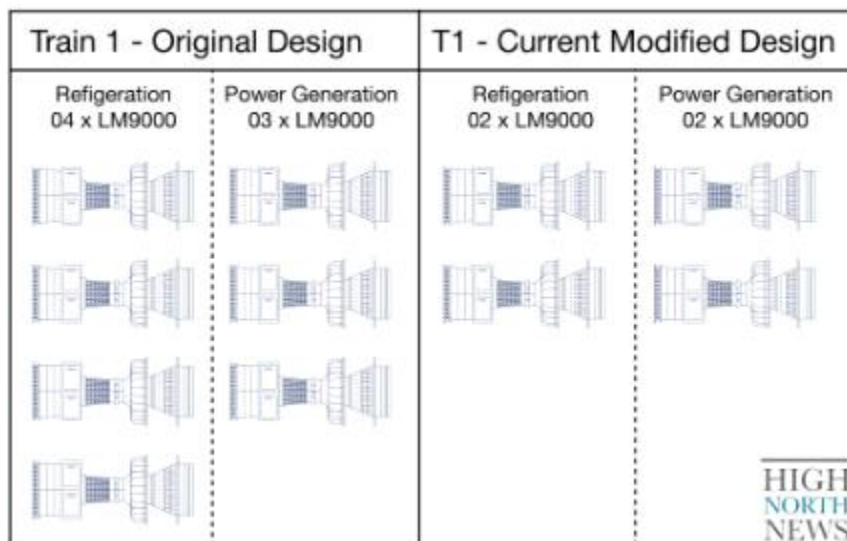
## 노바텍社, Arctic LNG 2 경제 제재에도 생산 개시

### ■ 국제사회의 제재 강화에도 불구하고 러시아 노바텍은 Arctic LNG 2 생산 시작

- 5년간의 작업 끝에 노바텍의 Arctic LNG 2 시설은 LNG 생산을 시작했으며, 첫 선적이 다가옴
- 서방 기업들의 이탈과 미국과 유럽연합의 여러 제재에도 불구하고 노바텍은 Arctic LNG 2 프로젝트의 3개 생산라인을 모두 완공할 수 있을 것으로 예상했음
- 무르만스크 인근 부유식 플랫폼에 조립되어 2023년 여름 우트렌니(Utrenny) 터미널로 견인된 첫 번째 생산라인은 2023년 12월 21일 천연가스 액화를 시작했음

### ■ 제재 영향 극복을 위해 첫 번째 생산을 시작하기 전 기술적 수정작업을 거침

그림. Arctic LNG-2의 생산 라인-1의 원설계와 수정된 설계



자료:HIGH NORTH NEWS

- Arctic LNG 2에 공급되는 터빈이 미국의 회사 Baker Hughes사가 3개의 트레인에 가스 터빈 LM9000을 냉각용 4개, 발전용 3개로 구성해서 총 7개씩 총 21개를 납품해야 했으나, 미국 정부의 대러제재로 인하여 제조사는 터빈 4개만 납품하고 거래를 중단함
- 납품된 4개의 LM9000은 T1(트레인 1)에서 냉각용 2개와 발전용 2개로 편성하여 가동 용량을 50% 달성함
- 최종적으로 노바텍은 T1에서 LM9000 4개를 냉각용으로 배치하고, 중국 하얼빈 광한(Harbin Guangha)의 CGT30 터빈 5개를 발전용으로 구성함
- T2와 T3은 중국산 CGT30 20개씩 각각 구성이 되며, 최대 500MW 전기를 생산 가능함

## ■ 장래 제재로 인한 공급에 큰 문제가 없을 것으로 예상

- 노바텍은 하얼빈 광한의 CGT30 터빈을 인도받아 1번 라인을 최대 용량 구성으로 되돌릴 예정(냉장용 LM 9000 4기와 발전용 CGT30 5기 구성)
- 두 번째 생산라인은 Baker Hughes의 터빈에 전혀 의존하지 않으며, 전적으로 전기로 운영될 것임
- 세 번째 라인은 최종 구성을 결정하기 위해 중국의 피드백을 기다리고 있지만 역시 순수 전기로 구동될 수 있도록 구성될 것임
- Arctic LNG 2에 필요한 모든 기기는 확보되었으며, 나머지 모듈은 현재 중국에서 무르만스크 외곽 건설 플랜트로 운송 중임

## ■ 노바텍은 중국 터빈의 통합 작업을 빠르게 진행 중

- 전문가들은 노바텍이 중국 터빈을 설치할 때까지 2024년 대부분을 1호기가 50%의 용량으로만 가동될 것으로 예상했었지만 노바텍은 빠르게 CGT30의 통합 작업을 진행하였음
- 노바텍은 예정보다 훨씬 빠르게 1라인의 용량을 100% 달성할 수 있을 것으로 보임

## ■ 서방의 제재로 인한 불확실성을 해결하는 데는 중국과의 거래가 도움이 됨

- 노바텍은 필요하다면 Arctic LNG 2를 단독으로 완성할 수 있는 능력을 충분히 갖추고 있음
- 중국과의 거래는 거래의 편의성과 자금 조달 모두를 이유로 제재를 받고 있는 러시아 기업에게 가장 쉬운 선택이 될 것으로 예상됨

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

---

### 참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/undeterred-sanctions-novatek-begins-production-arctic-lng-2> (2024.1.28. 검색)



## 주요 통계



표. 2024년 1월 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	10	-14.5%	6.9	0.2%	16.9	-9.1%
북극해	2	-13.8%	5.8	-2.1%	7.8	-5.4%
발트해	9.7	17.7%	11.9	-17%	21.6	-4.3%
아조프-흑해	10.6	-13.8%	13.4	-0.9%	24	-7.1%
카스피해	0.5	2%	0.2	-0.3%	0.7	1.6%
합계	32.8	-5.8%	38.2	-6.5%	71	-6.2%

\* 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 2023년 1~10월 기준

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

### 참고자료

a) <https://portnews.ru/news/359556/> (2024.3. 25. 검색)

표. 2022년~2024년 1월 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 <sup>1)</sup>	700,851.9 <sup>1)</sup>	685,852.9 <sup>1)</sup>
	2023년 <sup>1)</sup>	650,586.7	650,403.2	703,043.4	667,151.6	693,926.7	749,277.0	816,547.2	840,844.5	803,979.3	750,770.5	668,926.2	661,198.4
	전년 대비 증감률(%)	102.0	100.9	100.5	101.4	100.9	102.7	99.3	102.1	99.9	97.4	95.4	96.4
	전월 대비 증감률(%)	94.9	100.0	108.1	94.9	104.0	108.0	109.0	103.0	95.6	93.4	89.1	98.8
	2024년 <sup>1)</sup>	647,239.8											
	전년 대비 증감률(%)	99.5											
	전월 대비 증감률(%)	97.9											
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 <sup>1)</sup>	381,903.1 <sup>1)</sup>	389,605.5 <sup>1)</sup>
	2023년 <sup>1)</sup>	401,117.9	406,879.2	420,083.9	395,376.6	398,026.8	391,200.8	402,092.6	408,790.2	409,600.3	417,129.2	395,888.6	406,201.5
	전년 대비 증감률(%)	108.4	110.3	103.8	108.1	104.9	103.3	100.6	102.3	105.3	105.6	103.7	104.3
	전월 대비 증감률(%)	103.0	101.4	103.2	94.1	100.7	98.3	102.8	101.7	100.2	101.8	94.9	102.6
	2024년 <sup>1)</sup>	421,757.5											
	전년 대비 증감률(%)	105.1											
	전월 대비 증감률(%)	103.8											

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 <sup>1)</sup>	290,951.6 <sup>1)</sup>	288,107.1 <sup>1)</sup>
	2023년	298,953.9	316,585.3	326,800.3	309,828.4	315,909.1	313,249.7	322,423.8	325,360.3	328,557.5	326,758.8	304,858.8	303,359.7
	전년 대비 증감률(%)	112.4	115.0	107.7	111.0	107.9	105.7	101.2	102.0	105.8	105.5	104.8	105.3
	전월 대비 증감률(%)	103.8	105.9	103.2	94.8	102.0	99.2	102.9	100.9	101.0	99.5	93.3	99.5
	2024년 <sup>1)</sup>	316,501.7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	전년 대비 증감률(%)	105.9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	전월 대비 증감률(%)	104.3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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

#### 참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.3. 25. 검색)

표. 2021년~2024년 1월 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 <sup>1)</sup>	103,718.1 <sup>1)</sup>	102,916.1 <sup>1)</sup>
		2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	94,999.5											
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 <sup>1)</sup>	495,111.3 <sup>1)</sup>	476,678.6 <sup>1)</sup>
		2023 <sup>1)</sup>	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	466,087.5	453,535.1
		2024 <sup>1)</sup>	443,020.8											
	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 <sup>1)</sup>	176,162.5 <sup>1)</sup>	180,431.2 <sup>1)</sup>
		2023 <sup>1)</sup>	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	207,721.7	193,049.9	198,538.2
		2024 <sup>1)</sup>	217,538.5											

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 <sup>1)</sup>	2,567.0 <sup>1)</sup>	2,692.0 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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	2,725.3	2,221.6
	2024 <sup>1)</sup>	2,236.2											
내륙수운 <sup>2)</sup>	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	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	2366,0 <sup>1)</sup>	2567,0 <sup>1)</sup>	2692,0 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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	2,725.3	2,221.6
	2024 <sup>1)</sup>	2,236.2											
항공 <sup>3)</sup>	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 <sup>1)</sup>	45.0 <sup>1)</sup>	51.1 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	31.2											

파이프라인	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 <sup>1)</sup>	90,951.5 <sup>1)</sup>	10,1498.4 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	105,255.8											

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> (2024.3. 25. 검색)