

# KMI 북방물류리포트

**VOL.294**  
MAY 08 2024

발간년월 2024년 5월 8일(통권 제294호) 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 러시아 철도 물류 동향
	중·서부	- 조지아, 아나클리아 항만 사업 해외기업 입찰공고 발표
	북극	- 러시아 북극 에너지 프로젝트, 경제 제재로 중단 위기
전문가 칼럼		- 러시아 연방의 선진 사회·경제 발전 프로젝트의 현황
주요 통계		- 2024년 1~3월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 3월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 3월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



## 주요 동향



### 2024년 러시아 철도 물류 동향

그림. 러시아철도 보스토치니 폴리곤(Vostochni Polygon) 화물열차의 모습



자료: <https://portnews.ru/news/361630/>

#### ■ 올해 보스토치니 폴리곤 철도를 통한 화물 물동량은 1억 6,220만 톤에 달할 것임

- 알렉세이 실로(Alexei Shilo) 러시아 철도공사(RZD) 부사장은 올해 보스토치니 폴리곤(Vostochni Polygon) 철도의 주요 구간을 통해 약 1억 6,220만 톤의 화물이 운송될 계획이라고 언급했음
- 러시아 철도공사는 전년 대비 7.7% 증가한 1억 6,220만 톤의 화물 운송량을 목표로 하고 있으며, 그중 석탄제품(1억 1,100만 톤)이 60% 이상, 컨테이너 화물(1,500만 톤)은 9%, 석유제품(1,340만 톤)은 8%, 그리고 철금속(600만 톤)은 4%의 비율을 차지할 것으로 예상함
- 또한, 2024년 1분기 중국에서 EU로의 철도 운송량은 전년 대비 44% 증가한 9만 TEU에 달

했으며, 올해 말까지 러시아에서 중국으로 운송되는 화물량은 7% 증가할 것으로 나타남

- 러시아 철도공사는 모스크바-상트페테르부르크로 구간을 연결하는 고속철도(HSR)가 개통되면 연간 화물량이 3,000만 톤 이상으로 증가할 것으로 전망함

## ■ 2024년 1~3월 1분기 컨테이너 물동량은 전년 比 11.4% 증가함

- 러시아 철도공사(RZD)에 따르면, 올해 1~3월 컨테이너(적 컨테이너 및 공 컨테이너 포함) 물동량은 전년 대비 11.4% 증가한 193만 TEU를 기록했으며, 러시아철도 시스템을 통해 운송된 화물은 77만 6,000TEU로 전년 대비 16% 증가한 수치를 나타냄
- 올해 1분기 적재된 컨테이너 수는 9.4% 증가한 140만 TEU(화물 운송량 약 2,000만 톤, +10.4%)를 달성했으며, 유형별로는 △화학물질 및 소다 21만 1,300TEU(+1.5%, 전년 1~3월 대비) △목재 14만 700TEU(+2.4%) △화학 및 광물비료 11만 8,500TEU(180%) △금속제품 11만 1,500TEU(+11.2%) △산업용품 10만 8,100TEU (+3.9%) △자동차 및 부품 9만 8,100TEU(+10.4%) △기계류 및 엔진 등 9만 7,000TEU(-10%) △종이 8만 8,700TEU(-7.7%) △건설자재 6만 4,500TEU(+150%) △철금속 5만 5,100TEU(-16.7%) △기타 및 그룹 화물 5만 3,800TEU(+25.2%) △곡물 3만 3,900TEU(+150%) △비철금속 3만 1,800TEU(+5.2%) △석유 및 석유제품 2만 4,900TEU(+8.4%) △어류 9,600TEU(+3.7%) △비철금속 및 황 원료 7,800TEU(+15.7%) △육류 및 동물성 기름 6,500TEU(+15.9%) △감자, 채소, 과일 3,900TEU(-24.9%) △기타 식료품 6만 9,300TEU(+3.2%) 등을 기록하였음
- 3월 러시아철도를 통해 적재된 컨테이너 수는 68만 1,500TEU로 전년 대비 11.7% 증가했음

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

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(jiyeong111@kmi.re.kr)

### 참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/361630/> (2024.04.10. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/361692/> (2024.04.10. 검색)



# 조지아, 아나클리아 항만사업 해외기업 입찰공고 발표

그림. 아나클리아 항만 상상도



자료: <https://denizxeber.az/2024/03/12/qazaxistan-v%c9%99-az%c9%99rbaycan-d%c9%99nizcil%c9%99rin-pes%c9%99-diplomlarinin-qarsiliqli-taninmasi-haqqinda-sazis-imzalayiblar/>

## ■ 조지아 경제지속가능개발부는 자국 아나클리아(Anaklia) 심해항만 건설 사업을 위한 국제 입찰공고를 발표하였음

- 입찰공고는 세계은행 구매조달 절차 가이드라인(World Bank Procurement Procedure Guideline)에 의거 진행되었으며, 입찰서류가 유럽 항만인프라 분야 빅4로 평가되는 기업들에 발송되었다는 보도가 있었음
- 이 회사들은 네덜란드의 보스칼리스(Boskalis)와 판오르드(Van Oord), 그리고 벨기에의 DEM E와 얀데눌(Jan De Nul)이며, 특히 항만 심도를 높이기 위한 준설작업 전문 기업으로 알려져 있음. 이들은 전 세계 준설 선단의 80%를 소유하고 있음

## ■ 2010년대 후반부에 시작되어 난항을 겪던 본 항만사업은 다시금 활성화되는 기색을 보이고 있음

- 유럽 빅4 항만인프라 기업으로의 입찰서류 작성, 평가, 발송은 역시 벨기에에 위치한 국제 컨설팅 업체인 HAEDES B.V.사와 아나클리아 항만공사와의 협력으로 이뤄졌음
- 구매조달 절차는 단일제안서(Single-Stage) 형식으로 진행되며, 이에 따라 입찰기업들은 구매 제안서와 가격제안서를 작성하여 동시에 제출해야 함. 자격 요건/기준을 충족하고 전체 점수

(기술 제안 점수 및 재무 제안 점수)가 높은 제안서가 우승하게 됨

- 아나클리아 항구 프로젝트의 시행으로 조지아 영토를 통과하는 운송 통로의 경쟁력을 높이고, 새로운 화물 흐름을 유치하고, 항구의 생산 및 물류 서비스를 개발할 수 있다는 점에서, 조지아 정부는 서유럽 기업과의 협력 확대를 통해 사업 활성화의 사활을 걸고 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교

(mirinae2929@gmail.com)

---

## 참고자료

- a) <https://denizxeber.az/2024/03/13/haaqada-middle-corridor-layih%C9%99sinin-t%C9%99qdimati-kecirilib/> (2024.3.26. 검색)
- b) <https://denizxeber.az/2024/03/12/qazaxistan-v%C9%99az%C9%99rbaycan-d%C9%99nizcil%C9%99rin-pes%C9%99diplomlarinin-qarsiliqli-taninmasi-haqqinda-sazis-imzalayiblar/> (2024.3.26. 검색)
- c) <https://denizxeber.az/2024/03/20/qazaxistan-v%C9%99turkiy%C9%99g%C9%99miqayirma-sah%C9%99sind%C9%99m%C9%99kdasligi-n%C9%99z%C9%99rd%C9%99n-kecirir/> (2024.3.26. 검색)
- d) <https://denizxeber.az/2024/03/19/anaklia-limaninin-d%C9%99niz-infrastrukturunun-tikintisi-ucun-beyn%C9%99lxalq-tender-elan-edilib/> (2024.3.26. 검색)

# 러시아 북극 에너지 프로젝트, 경제 제재로 중단 위기

그림. Arctic LNG 2의 두 번째 생산시설



자료: The Barents Observer/Belokamenka51 on VK

## ■ 서방의 경제 제재로 인해 러시아의 대규모 Arctic LNG 2 프로젝트 축소

- 노바텍은 Arctic LNG 2의 규모가 축소될 것이며, 당초 세 개의 생산시설로 계획되었으나 두 개의 생산시설만을 운영하는 것으로 변경되었다고 밝힘
- Arctic LNG 2 첫 생산시설의 생산량이 지난 12월 4억 2,500만m<sup>3</sup>, 1월은 2억 5천만m<sup>3</sup>였던 반면 올 2월은 8,300m<sup>3</sup>로 크게 줄었음
- 6월 말이면 생산이 중단될 것이라는 전망도 있음

## ■ 국제사회로부터의 고립은 러시아의 대규모 에너지 프로젝트 개발에 심각한 장애요인

- 미국 재무부는 2023년 11월 초 Arctic LNG 2를 최근 제재 대상에 포함
- 이전에도 여러 차례에 걸쳐 미국의 제재는 러시아 북극 에너지 산업을 겨냥하여 발동
- 이에 따라 국제 파트너들이 프로젝트에서 철수하고 있어 충분한 왜빙 LNG 운반선을 확보하지 못하였음

## ■ 노바텍은 무르만스크의 새로운 LNG 프로젝트 추진

- 노바텍은 지난해 Arctic LNG 2보다 큰 규모로 최종적으로 연간 2,040만 톤의 생산량을 목표하는 무르만스크 LNG 프로젝트 계획을 발표
- Arctic LNG 2의 세 번째 생산시설을 무르만스크 LNG 프로젝트에 사용하는 방안이 고려되고 있음
- Arctic LNG 2와는 달리 무르만스크 LNG 프로젝트에는 쇄빙 등급 운반선이 필요하지 않아 현재 많은 관심이 무르만스크에 집중

## ■ 러시아 정부와 노바텍은 어려움을 극복하고 에너지 생산 목표를 달성하기 위한 다양한 전략 모색

- 러시아 연방 정부는 현재 필요한 새로운 기술을 개발하기 위한 노바텍의 노력에 240억 루블 이상을 지원할 준비가 되어있음
- 러시아 사업을 철수한 기업 중에는 LNG 운반선을 건조할 예정이었던 여러 선사가 포함되어 있어, 현재 노바텍은 필요한 쇄빙선을 확보하기 위해 블라디보스토크의 즈베즈다(Zvezda) 조선소에 의존 중
- 그러나 즈베즈다 조선소는 기술적으로 선박을 건조하는 데 큰 어려움을 겪고 있으며, 정부의 지원책이 있어도 대규모 Arctic LNG 2 프로젝트는 계획대로 진행되기 힘들 것
- 러시아는 환적 허브를 활용하여 쇄빙선 의존도를 줄일 수 있지만, 이 경우에도 필요한 신규 선박의 수는 상당하여 차질을 빚을 것으로 예상

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

### 참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/russias-novatek-may-scale-back-arctic-lng-2-fo-cus-murmansk-sources-say-2024-04-04/> (2024.4.15. 검색)
- b) <https://thebarentsobserver.com/en/2024/04/sanctions-are-about-wreck-moscows-grand-arctic-projects> (2024.4.15. 검색)



## 러시아 연방의 선진 사회·경제 발전 프로젝트의 현황

장휘진, 외국변호사(러시아), ECOSAFC LL.C

### 1. 들어가면서

2015년부터 러시아 연방은 비교적 다른 지역에 비해 개발이 미비했던 지역인 극동지역에 대한 개발을 매우 적극적으로 추진하고 있다. 극동지역의 개발은 북극개발과 매우 관련성을 가지는 사업이며, 국제정세에 따른 러시아의 자체적인 돌파구에 해당한다고 해도 과언이 아니다.

이하에서는 극동지역의 개발에 관한 현황이 극동지역개발의 개관과 그 현황을 중심으로 간략하게 큰 틀에서 설명될 것이다.

### 2. 선진 사회·경제 발전 지역의 개관

선진 사회·경제 발전 지역(Territory of rapid socio-economic development)이란 러시아연방 정부가 지역 경제의 균일성을 위하여 극동지역의 개발을 주된 목적으로 국가 차원에서 추진한 프로젝트이다.<sup>a)</sup> 해당 프로젝트는 연방정부와 극동지역의 연방구성주체 정부가 공동으로 관할하는 프로젝트로서 해당 프로젝트를 위하여 별도의 예산(연방, 해당 프로젝트에 참여하는 연방구성주체 및 지방자치단체) 내지 해당 프로젝트의 성과로 인하여 발생한 수익의 일부로 마련된 기금으로 운영되고 있다.

#### 가. 선진 사회·경제 발전 지역 프로젝트의 추진 목적

선진 사회·경제 발전 지역 프로젝트(이하 극동개발프로젝트)의 추진 목적은 큰 틀에서는 러시아 연방의 다른 지역보다 비교적으로 사회·경제적 상황이 열악한 극동지역의 개발이며, 구체적으로는 극동지역에 해당하는 각각의 지역 특성을 고려하여 해당 지역에 적합한 사회·경제 시스템을 구축하여 원활한 사회·경제적 활동의 촉진이다.

a) 러시아연방의 경우 경제적 주축이 되는 지역으로는 서쪽 지역과 일부 시베리아 지역이며, 극동 지역의 경우 경제적 발전이 다른 지역보다 매우 열악한 상태였다.



## 나. 극동개발프로젝트의 연혁

극동개발프로젝트는 2014년 12월 29일 연방입법자에 의하여 러시아 연방의 선진 발전 지역에 관한 연방법률(이하 선진지역개발법)<sup>b)</sup>이 제정되면서 해당 프로젝트에 관한 기초적인 법적 체계(제도의 기본적 틀)가 정비되었고, 해당 법률에 근거하여 해당 프로젝트에 참여하고자 하는 각각의 극동지역의 연방구성주체의 입법자에 의하여 각 지역에 부합한 제도의 구체적인 체계가 정비되기 시작하였다.

2015년부터 해당 프로젝트의 대상 지역에 해당하는 각각의 연방구성주체가 지역 사회(해당 연방구성주체 내에 있는 지방자치단체)와 협력하여 각각의 지역마다 어떠한 특징이 존재하는지에 따라 그것에 적합한 사회·경제 발전 방향을 구체적으로 수립하여 지금까지 운영되고 있다.

## 다. 선진지역개발법의 규율 대상

선진지역개발법의 규율 대상은 ㉠ 극동개발프로젝트에 해당하는 지역의 법적인 사항, ㉡ 해당 프로젝트에 있어서 급부행정으로서 국가의 지원 활동에 관한 사항 그리고 ㉢ 해당 프로젝트의 대상 지역에 참여하는 민간의 활동에 관한 사항이 해당한다.<sup>c)</sup>

## 라. 극동개발프로젝트의 핵심 요소

극동개발프로젝트의 핵심 요소는 국내 기업과 외국 기업의 투자 유치이다. 따라서, 해당 프로젝트의 대상 지역으로 기업을 유치하여 지역 사회·경제적 발전의 촉진을 도모하는 것이라 할 수 있다.

## 마. 극동개발프로젝트의 현황

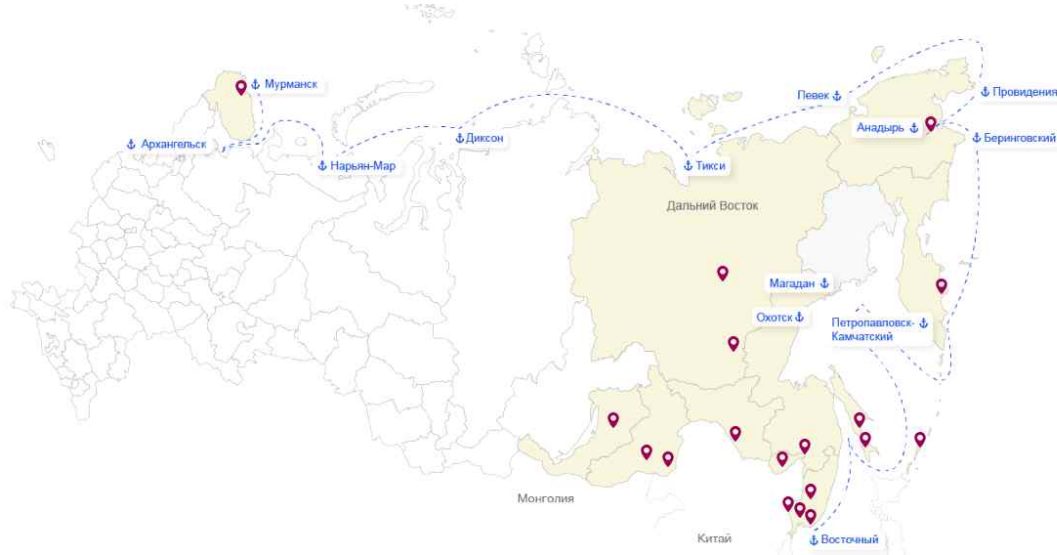
극동개발프로젝트의 경우 처음의 그 목적은 극동지역의 발전에만 국한되었지만, 현재는 북극 지역도 해당 프로젝트의 일환으로서 포함되어 있다.

현재 극동개발프로젝트에 참여하고 있는 지역은 총 18개이며, 그중 지리적으로 북극 지역에 해당하는 곳은 총 3개이고, 그 외에 15개의 지역은 극동지역에 해당한다. 극동개발프로젝트의 참여 지역 선정은 해당 지역의 연방구성주체와 지방자치단체가 협의를 통하여 이루어진다.

b) 원문: Федеральный закон от 29.12.2014 N 473-ФЗ (ред. от 10.07.2023) "О территориях опережающего развития в Российской Федерации"

c) 선진개발법 제1조

그림. 극동개발프로젝트 참여 지역의 지도



자료: <https://erdc.ru/about-tor/>

## 바. 지역의 명칭과 특징

극동개발프로젝트의 대상이 되는 각각의 지역은 선진개발지역(Priority development area)라는 법적인 명칭을 사용하게 되며, 선진개발지역은 법적으로 특별지역<sup>d)</sup>으로 분류되기 때문에 극동개발프로젝트에 관한 법적인 사항(선진개발법, 각각의 지역을 소관하는 연방구성주체 및 지방자치단체의 법령 등)이 우선시 적용된다.

극동개발프로젝트에 참여하는 지역을 살펴볼 경우 각각의 지역은 서로 항구를 중심으로 극동(블라디보스토크 항구)부터 북극(아르한겔스크 항구)까지 연결되어 있음을 알 수 있다. 따라서, 극동개발프로젝트는 그것과 별개로 러시아 연방이 추진하고 있는 북극개발프로젝트와 매우 밀접한 관계에 있는 프로젝트라 해도 과언이 아니며, 궁극적으로 극동개발프로젝트와 북극개발프로젝트를 통하여 극동과 서쪽 러시아를 항만으로 연결하는 것이 하나의 러시아연방의 큰 목표에 해당한다고 할 수 있다(사건).

## 사. 극동개발프로젝트의 대상 지역

현재 극동개발프로젝트의 대상이 되는 지역은 총 18개이며, 현재 민간 참여자(Resident of area)는 총 936개이다.<sup>e)</sup>

d) 러시아연방에서 의미하는 특별지역(Special territory)란 국가의 특별한 관리 하에 특정 목적을 달성하기 위하여 지정된 지역으로서 관련 법령에 관한 사항을 적용받는 지역을 말한다.

e) 앞의 주(각주-4).

표. 극동개발프로젝트 대상 지역

지역(러시아어)	지역(영어)	소속
Амуро-Хинганская	Amuro-Khingan	극동
Амурская	Amurskaya	극동
Большой Камень	Big Stone	극동
Бурятия	Buryatia	극동
Горный воздух	Mountain air	극동
Забайкалье	Transbaikalia	극동
Камчатка	Kamchatka	북극
Краснокаменск	Krasnokamensk	극동
Курилы	Kuril Islands	극동
Михайловский	Mikhailovsky	극동
Находка	Nakhodka	극동
Приморье	Primorye	극동
Столица Арктики	Capital of the Arctic	북극
Хабаровск	Khabarovsk	극동
Чукотка	Chukotka	북극
Южная	South	극동
Южная Якутия	South Yakutia	극동
Якутия	Yakutia	극동

### 3. 극동개발프로젝트의 진행 사업

극동개발프로젝트 하에 구체적으로 추진 및 진행되는 사업은 각각의 지역마다 다르며, 각각의 지역은 지역적 특성을 고려하여 자체적으로 사업을 개발하여 해당 사업이 큰 틀에서 모든 지역의 사업과 연계된다는 점이 그 특징이다(이하에서는 북극지역과 극동지역을 대표하는 지역을 하나씩 살펴보겠다.).

#### 가. 북극지역으로서 선진개발지역 “Capital of the Arctic”

선진개발지역 “Capital of the Arctic”은 무르만스크 지역의 일부로서 항만 및 선박 물류에 관한 투자자 유치에 유리한 조건을 조성하여 지역의 발전을 보장하기 위하여 선정되었다.<sup>f)</sup> 해당 지역의 총책은 “KRDV Murmansk” LLC이다.

f) <https://erdc.ru/tors/tor-stolitsa-arktiki.html> (2023.12.15. 검색)

참여자(Resident of area)	주요 사업 분야	투자 규모
7개 업체	항만 물류 제조업	2,220억 루블

#### 나. 극동지역으로서 선진개발지역 “Big Stone”

선진개발지역 “Big Stone”은 연해주 영토의 일부로서 사업 및 기타 유형의 상업적 활동을 수행할 수 있도록 특별 법적 제도가 확립되어 있으며, 특히 투자자 유치에 유리한 조건을 조성하여 해당 지역의 사회·경제적 발전을 보장하기 위하여 선정되었다.<sup>g)</sup> 해당 지역의 총책은 “KRDV Primorye” LLC이다.

참여자(Resident of area)	주요 사업 분야	투자 규모
32개 업체	조선업 물류	5,430억 루블

## 4. 극동개발프로젝트 참여자에게 부여되는 혜택

극동개발프로젝트 참여자에게 부여되는 혜택은 ㉠조세혜택, ㉡자유무역혜택(Free trade), ㉢무상토지지급 등이 대표적이다.

#### 가. 조세혜택

조세혜택의 경우 일반조세혜택과 개별조세혜택으로 분류되며, 개별조세혜택이 우선 적용되며, 개별조세혜택이 설정되지 않은 지역은 일반조세혜택이 적용된다.

g) <https://erdc.ru/tors/bolshoy-kamen.html> (2023.12.15. 검색)

조세법전	일반조세혜택	개별조세혜택
- 법인세: 20%	- 사업 시작일로부터 5년 동안 법인세 0%가 적용되며, 그 후 12%가 적용된다.	- 부랴트 공화국, 무르만스크 주의 경우 사업 시작일로부터 5년 동안 법인세 5%(법률로 정한 특정 산업군의 경우 2%)가 적용되며, 그 후 12%가 적용된다.
- 토지세: 토지의 용도에 따라 세율이 다름	- 산업군 마다 사업 시작일로부터 3~5년동안 토지세 0%가 적용된다.	
- 사회보장보험(연금보험, 의료보험, 사회보험): 30%	- 극동개발프로젝트 참여자 기업에 근로하는 노동자의 경우 사회보장보험이 10년 동안 7.6%가 적용된다.	
- 자원세: 자원의 종류에 따라 과세표준(1t, 1m3 등)에 적용되는 세율이 다름	- 사업 시작일로부터 10년 동안 최대 1%까지 세율이 적용된다.	

## 나. 그 외 혜택

그 외 혜택으로는 자유무역혜택, 무상토지지급, 에너지인프라무상제공, 통합민원(원스탑 행정 서비스), 외국인 인력 채용에 있어서 각종 제한 축소 등이 해당된다.

## 5. 맺으면서

위에서 살펴본 바와 같이 현재 러시아 연방은 극동지역을 매우 적극적으로 개발하고 있음을 알 수 있다. 아울러 현재 러시아 연방에서 진행 중인 극동개발프로젝트는 단순히 극동지역에만 국한되는 사업이 아닌 별도로 진행 중인 북극개발과 관련 있는 사업으로 보인다.

현재 극동개발프로젝트의 대상 지역을 살펴보면 14개의 지역이 중국과 동아시아 국가의 인근 지역이거나 태평양 인근 지역에 해당되며, 특히 항구가 있는 지역을 중심으로 하여 북극 지역을 거쳐 무르만스크까지 연결되어 있다는 점이 특징이다. 이러한 점을 고려할 시 극동개발의 목적은 동아시아 국가와의 교류도 포섭하고 있다는 점을 알 수 있다. 앞으로 러시아의 극동개발은 북극항로개척과 연계되어 동아시아 국가와의 교류가 증진될 수 있는 환경을 충분히 조성할 수 있는 가능성이 있다고 본다.





## 주요 통계



표. 2024년 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	33.7	-9%	20.6	+2.8%	54.3	-4.9%
북극해	6.4	-11.6%	17.1	-1.2%	23.5	-4.3%
발트해	29.4	+12.3%	34.3	-11.1%	63.7	-1.6%
아조프-흑해	32.4	-6.8%	38.2	-1.9%	70.6	-4.2%
카스피해	1.6	+1.8%	0.6	-4.9%	2.2	+40.4%
합계	103.5	-2.5%	110.8	-4.1%	214.3	+3.3%

\* 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, 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 2024년 1~3월 기준

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

### 참고자료

a) <https://portnews.ru/news/362066/> (2024.5.8. 검색)

표. 2022년~2024년 3월 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	750,896.5	669,044.9	661,320.4
	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>	654,656.0	659,150.8	697,662.5									
	전년 대비 증감률(%)	100.6	101.3	99.2									
	전월 대비 증감률(%)	99.0	100.7	105.8									
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	417,254.7	396,007.3	406,323.5
	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	101.9	94.9	102.6
	2024년 <sup>1)</sup>	418,355.8	420,206.9	432,282.1									
	전년 대비 증감률(%)	104.3	103.3	102.9									
	전월 대비 증감률(%)	103.0	100.4	102.9									

파이프 라인 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	326,884.3	304,977.5	303,481.7
	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>	313,098.9	323,931.1	336,603.0									
	전년 대비 증감률(%)	104.7	102.3	103.0									
	전월 대비 증감률(%)	103.2	103.5	103.9									

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

#### 참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.5.8. 검색)

표. 2021년~2024년 3월 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	96,060.3	105,504.0									
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>	450,448.9	462,301.7	491,635.8									
	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>	214,148.7	223,357.8	225,255.4									

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	3,035.1	2,637.8									
내륙수운 <sup>1)</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	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 <sup>1)</sup>	8,459.0 <sup>1)</sup>	2,016.7 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8	14,385.0	14,960.4	16,454.9	14,243.3	13,034.4	7,326.5	1,655.6
	2024 <sup>1)</sup>	1,683.1	1,443.8	2,168.8									
항공 <sup>2)</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	34.1	37.0									



파이프라인 <sup>4)</sup>	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 <sup>1)</sup>	90,951.5 <sup>1)</sup>	101,498.4 <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>	105,256.9	96,275.8	95,679.1									

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> (2024.5.8. 검색)