

KMI 북방물류리포트

VOL.299
JULY 23 2024

발간년월 2024년 7월 23일(통권 제299호) **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

- 24년 1~5월, 러시아 항만 화물 물동량 현황
- 국제남북운송회랑 물동량 현황과 전망

중·서부

- 투르크메니스탄, 인도와 항만 분야 협력 확대 착수
- 우크라이나, 항만시설 포함 미콜라이우 복원 계획 발표

북극

- 러시아와 중국 간 무역 거래 동향과 북극항로 개발
- 유엔, 북극 지역에서의 중유 사용 금지령 발효

주요 통계

- 2024년 1~6월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2022년~2024년 5월 러시아 역내 화물 운송량
- 2021년~2024년 5월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



‘24년 1~5월, 러시아 항만 화물 물동량 현황

그림1. 마가단 항에서 석탄을 하역하는 모습



자료: <https://gazetazp.ru/news/gorod/dmitrij-sviridov-zakon-o-severnom-zavoze-byl-razrabotan-s-celju-snizhenija-konechnyh-cen-v-severnyh-territorijah.html>

■ ‘24년 러시아 북부지역 연안 화물 운송량 현황

- 러시아 극동·북극개발부 알렉세이 체쿤코프(Alexey Chekunkov) 장관에 따르면 2024년 북부지역 배송 화물 운송량이 550만 톤에 달할 것임. 지역 조달 기간이 현재 마무리 단계에 있으며, 항해가 시작되면 공급이 본격적으로 시작될 것임
- 또한, 러시아 국영 원자력 기업인 로사톰(Rosatom)사가 북부 운송의 단일 해운 운영사가 될 가능성이 크며, 향후 몇 달 내에 이에 대한 최종 결정이 날 예정임. 단일 운영사는 2025년부터 운영을 시작해야 함

* 북부 운송(Северный завоз) : 러시아 북극 및 극지방의 원격지와 접근이 어려운 지역에 필수 물품을 공급하는 물류 활동으로 주로 여름과 초가을에 집중됨

- 현재 국영 원자력 기업인 로사톰은 북부 운송을 위한 내빙 등급 범용선박을 설계하고 있음.
2030년까지 총 10척의 선박을 건조할 예정임
- 한편, 2023년 북부 지역 예상 운송량은 370만 톤이었음

■ '24년 4월, 러 극동 항만 컨테이너 처리량 감소

- 러시아 중앙은행 보고서에 따르면 2024년 4월 러시아 극동 항구의 화물 처리량은 3월 대비 9% 증가해 2023년 8월 이후 최대 수준을 나타냄. 이는 석탄 환적량 증가로 인한 것임. 반면, 러시아 서부 지역에서 극동 지역으로 향하는 철도 컨테이너 운송 문제로 인해 수출용 컨테이너 화물의 해상 운송량은 감소했음
- 운송업체 평가에 따르면 4~5월 사이 컨테이너 열차 할당량이 연초 대비 4분의 1 이상으로 감소한 것으로 나타남
- 한편, 하바롭스크 지방에서는 태평양 항구를 통한 화물 흐름 증가 목적으로 화물 열차의 수용 및 운행을 위한 새로운 구역이 개설됨

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

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/363781/> (2024.06.10. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/363637/> (2024.06.10. 검색)

국제남북운송회랑 물동량 현황과 전망

그림1. 푸틴 대통령이 상트페테르부르크에서 열린 국제 경제 포럼(SPIEF)에 참석해 발언하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/363988/>

■ 2030년까지 국제남북운송회랑 물동량이 1.5배 증가할 전망

- 러시아 대통령 블라디미르 푸틴은 상트페테르부르크 국제 경제 포럼(SPIEF)에서 국제남북 운송회랑(INSTC)을 통한 물동량이 2030년까지 1.5배로 증가할 것으로 전망함. 그는 2030년까지 보스토치니 폴리곤 철도 회랑 운송 능력을 2억 1,000만 톤, 2033년까지 2억 7,000만 톤으로 확대하고, 2030년까지 북극해항로(NSR)를 통한 운송량을 1억 5,000만 톤 이상으로 증가시켜 항만 접근성을 용이하게 개발할 예정이라고 밝힘
- 또한, 푸틴 대통령은 러시아의 비원자재 부문의 제품 수출을 확대할 것이라고 언급함
- 포트뉴스(PortNews)에 따르면 러시아 화물을 위한 교통·물류 회랑의 형성이 러시아 경제 성장의 주요 원동력으로 작용하고 있음. 예상 목표에 따르면, 2030년까지 이러한 회랑의 수용 및 운송 능력은 14억 톤을 초과할 것임

■ 푸틴 대통령, 국제남북운송회랑이 수요가 많아질 예정

- 푸틴 대통령은 각국 주요 정보기관 대표 간담회에서 국제남북운송회랑의 수요가 크게 증가할 것이라고 밝힘
- 푸틴 대통령은 국제남북운송회랑을 통해 상트페테르부르크 항구에서 유럽 전체를 거쳐 아제르바이잔, 그리고 이란을 통해 페르시아만 해안까지 화물이 운송될 수 있다고 언급함
- 국제남북운송회랑은 상트페테르부르크-이란-인도 항구를 연결하는 7,200km 길이의 다중 회랑임. 이 회랑은 유럽, 페르시아만 국가들, 인도양을 수에즈 운하를 통해 연결하는 해상 경로의 대안으로 서부 및 동부 지선들은 이란을 통해 지나가며, 서부 지선은 이란의 레쉬트를 거쳐 자동차로 운송되고, 동부 지선은 철도로 운송됨. 이란에서의 최종 지점은 벤더 아바스 항구로, 여기에서 화물은 해상으로 인도로 운송될 수 있음. 서부 지선은 아제르바이잔을 통과하며, 동부 지선은 카자흐스탄과 투르크메니스탄을 거침. 또한 러시아에서 카스피해를 통해 이란으로의 직접 해상 운송도 가능함.
- 마라트 후스눌린(Marat Khusnullin) 러시아 부총리에 따르면, 국제남북운송회랑을 통한 화물 운송량은 2025년까지 2배 증가한 3,000만 톤에 이를 것이며, 2030년까지 3,500만 톤에 달할 것임

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

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/363988/> (2024.06.13. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/363867/> (2024.06.13. 검색)

투르크메니스탄, 인도와 항만 분야 협력 확대 착수

그림1. 주투르크멘 인도 대사와의 간담회



자료:<https://arzuw.news/v-turkmenistane-proshla-beseda-s-poslom-indii-na-temu-partnerstva-po-morskim-perevozkam>

■ 투르크멘 해운 및 내륙수운청은 주투르크메니스탄 인도 대사를 초청, 항만분야 협력 방안을 논의하기 위한 간담회를 개최하였음

- 협상 중에 양측은 투르크멘바시(Türkmenbaşy) 항을 통한 인도 측의 화물 운송 가능성에 대해 논의했으며, 주투르크멘 인도 대사는 남북 운송 통로의 중요한 연결고리인 투르크멘바시 항구의 기회를 활용하는 데 있어 인도 기업인들의 관심을 촉구하기도 했음
- 한편 투르크멘 해운청장은 자국 투르크멘바시 국제항의 운영관리 측면에서, 인도 전문가와의 경험 교환을 위한 행사 마련에 대한 건설적인 제안을 하기도 했음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://arzuw.news/v-turkmenistane-proshla-beseda-s-poslom-indii-na-temu-partnerstva-po-morskim-perevozkam> (2024.6.6. 검색)

우크라이나, 항만시설 포함 미콜라이우 복원 계획 발표

그림1. 우크라이나 미콜라이우(Mykolaiv)



자료: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2024/06/17/415251/>

■ 유엔개발계획(UNDP) 및 우크라이나 조선, 엔지니어링 전문가 및 이탈리아 건축사가 참여한 Mykolaiv Blue&Green Economy 온라인 포럼에서 미콜라이우 시 복원 및 발전 계획 프로젝트가 논의되었음

- 아르템 바시칠렌코(Artem Vashchylenko) 우크라이나 비즈니스진흥센터협회장은 이전보다 더 나은 미콜라이우 건설의 필요성을 역설하며, 우리는 녹색경제 발전의 핵심인 기술 혁신 및 지속가능개발 원칙을 통해 도시를 복구할 것이라고 포럼의 취지를 설명하였음
- 포럼에 참여한 이탈리아 건축디자인 업체 “원 워크스(One Works)”는 물류센터, 교통 허브를 포함한 미래산업단지, 고향을 떠난 피란민들의 복귀를 유도하고 관광사업을 활성화하기 위한 레크리에이션 부문 인프라 건설사업의 설계도를 발표하였음
- 아울러 이호르 리시츠키(Ihor Lysytskyi) 미콜라이우 조선소 복구사업 담당자는 신기술 도입과 클러스터 조직에 입각하여, 국제적인 트렌드를 고려하여 항구의 복원 및 미래의 발전 방안에 대해 전방위적으로 고찰하고 있다고 밝히기도 했음

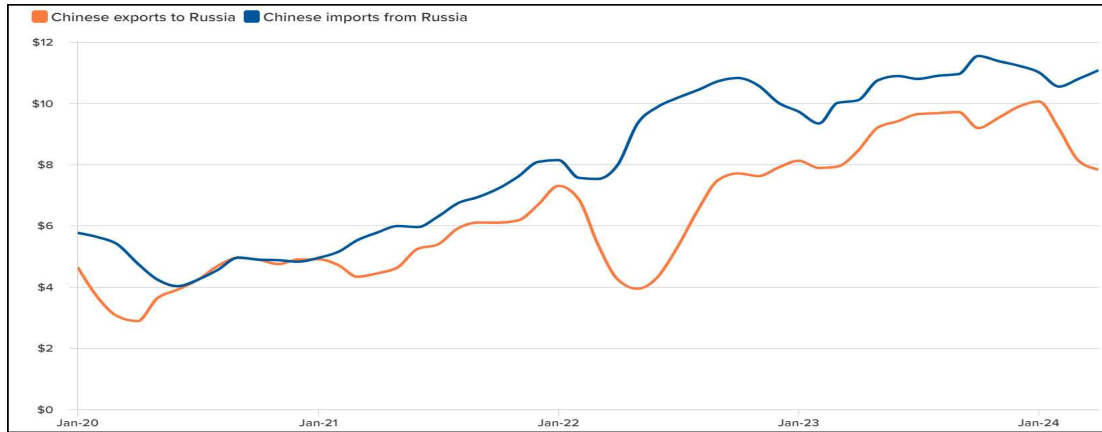
■ 드니프로(Dnipro)강 하구에 위치한 미콜라이우시의 녹색경제 추구와 항만 발전계획안은, 전쟁 중 주요 항만도시를 상실한 우크라이나의 해운산업을 활성화하려는 교육지책으로 해석할 수 있겠음

- 미콜라이우의 항만인프라 및 도시복원 계획안은 녹색경제를 구현하기 위한 방향으로 작성되고 있는데, 녹색경제 원칙에 입각한 중소기업 생태계 구성 방안이 논의되었으며, 테타나 쉘리첸코(Tetyana Shulichenko) 미콜라이우 시의회 경제개발국장은 시민들에게 녹색경제 개념을 교육하기 위한 “포트폴리오 허브”를 발표하기도 했음
- 녹색경제 시스템 구축은 UNDP의 미콜라이우 항의 복원 사업 집행의 핵심이라고 할 수 있는데, EU와 덴마크의 “혁신 기금”이 자금을 지원하고 있음. 아울러 우크라이나 UNDP 지역 개발 프로그램 책임자인 무스타파 사이트-아메토프(Mustafa Sait-Ametov)는 UNDP가 프로젝트의 추가 개발을 지원할 준비가 되어 있다고 덧붙였음
- 현재 오데사(Odesa) 항과 인접한 서부의 소규모 항만도시들을 제외하고, 우크라이나는 전쟁 중 동부 지역의 핵심 도시인 마리우폴(Mariupol)과 베르단스크(Berdyansk)를 상실한 바 있음. 이 때문에 내륙 수운 지역을 새로운 항만 허브로 개발하려는 계획은 일종의 교육지책으로 평가할 수 있겠음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

러시아와 중국 간 무역 거래 동향과 북극항로 개발

그림1. 2020~2024년 중국-러시아의 무역거래 동향(Three-month rolling average, USD billions)

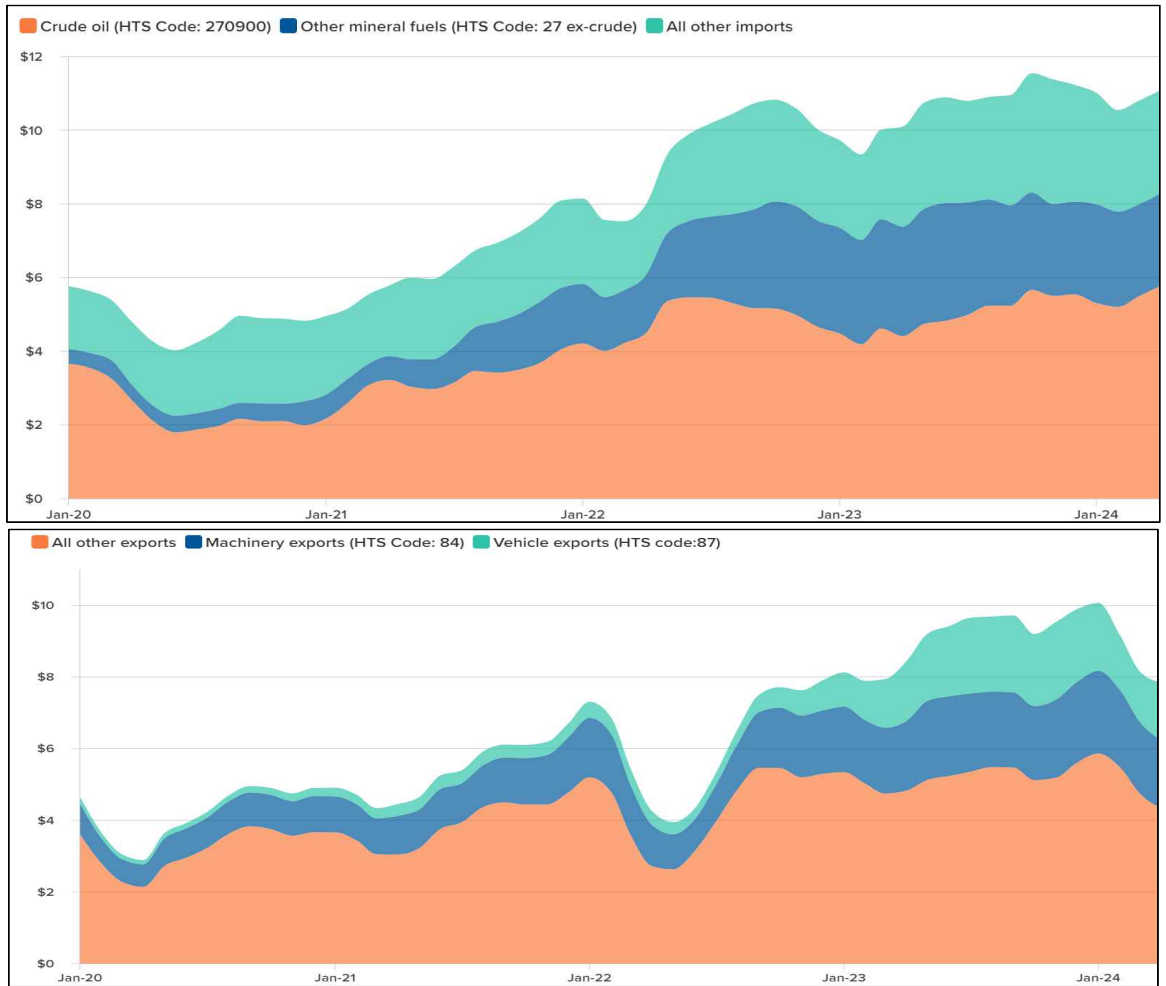


자료: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/indirect-china-russia-trade-is-bolstering-moscows-invasion-of-ukraine/>

■ 러·중 무역 거래 동향

- 미국이 대러제재를 확대한 상황에서 중·러 무역 흐름 중 중국의 러시아 수출은 두 번의 감소 구간이 있으며, 이 시기는 중국이 제재위험을 두려워한 시기임(전쟁 직후인 2022년 초와 2024년 1월부터 최근의 감소세)
- 특히 최근 2024년 감소세는 중국에서 러시아로의 선적 감소를 의미하며 이것은 2023년 12월에 부과된 서방의 제재 강화 때문임
- 제재 강화 국면에서도 중국은 러시아로부터 원자재를 꾸준히 수입하였으며, 지속 증가세를 나타냄, 특히 원유, 천연가스, 석탄, 디젤은 전쟁 직후 상당히 증가하였음
- 중국의 자동차 제조업체는 막대한 보조금으로 인해 글로벌 수출업체가 되었으며, 중국은 러시아뿐 아니라 중앙아시아, 벨라루스에 자동차 수출을 활성화해 서구 유럽의 시장을 대체하고 있음
- 2021년과 2023년 데이터 비교 시 중앙아시아가 얼마나 많은 양의 중국 차량을 수입하는지 체감할 수 있음
- 미국의 제재를 피해 러시아는 중앙아시아와 같은 제3국 환적을 통해 직간접적으로 중국 차량을 받는 방식으로 차량, 기계류를 간접 수입하고 있음
- 앞으로 중국과 러시아의 무역을 분석할 때 중앙아시아를 통한 간접적 연결을 포함해 전체의 무역 상호작용을 고려해야 함

그림2. 러시아로부터 중국의 수입량(위), 중국에서 러시아로의 수출량(Three-month rolling average, USD billions)



자료: <https://comtradeplus.un.org/>, <http://www.customs.gov.cn/>

표1. 국가별 차량 수입량

(단위: 백만 달러)

	2021년 모든 파트너사 차량 관련 제품 수입	2023년 중국 자동차 관련 제품 수출
벨라루스	1,808.2	1,733.8
카자흐스탄	3,257.5	2,889.6
키르기스스탄	302.9	3,155.5
러시아연방	26,788.7	22,518.2
타지키스탄	359.1	441.8
우즈베키스탄	2,111.1	3,068.5

■ 러시아-중국 간 아이스 실�크로드(북극항로) 진수식

- 중국과 러시아 간 새로 개설된 물류 노선인 ‘아틱 익스프레스 1 (Arctic Express No.1)’은 모스크바~러시아 북서부 아르한겔스크 항만~북극항로~ 중국 상하이 및 닝보를 통과하는 복합 운송로임
- 중국의 해운회사 뉴뉴해운회사(Newnew Shipping Line)와 러시아 국영기업 로사톰(Rosatom)이 운송에 참여하며, 기존 수에즈 운하를 노선과 비교했을 때 운송일은 최소 7일~ 20일이 단축될 예정임
- 중국의 상하이, 닝보에서 출발하여 북극항로를 거쳐 아르한겔스크지역에 도착하면 철도로 환적하여 모스크바와 상트페테르부르크로 배송할 것임
- Arctic Express No.1 공식 진수식은 모스크바의 벨리라스트 터미널과 물류센터에서 개최된 가운데 중국 장한후이 대사, 러시아 수출센터 베로니카 니키시나 소장, 알렉산드르 치불스키 아르한겔스크 지역 주지사, 로사톰 국영기업 대표, 모스크바 지역 정부 등이 참석했음
- 2024년 양국은 여름과 가을 시즌 동안 해당 물류 루트를 이용해 10~12회의 항해를 계획하고 있음

그림3. 중국-러시아 간 물류서비스(Arctic Express No.1) 진수식



자료: https://www.youtube.com/watch?v=7GqsnjhG5JM&ab_channel=InternationalChannelShanghai

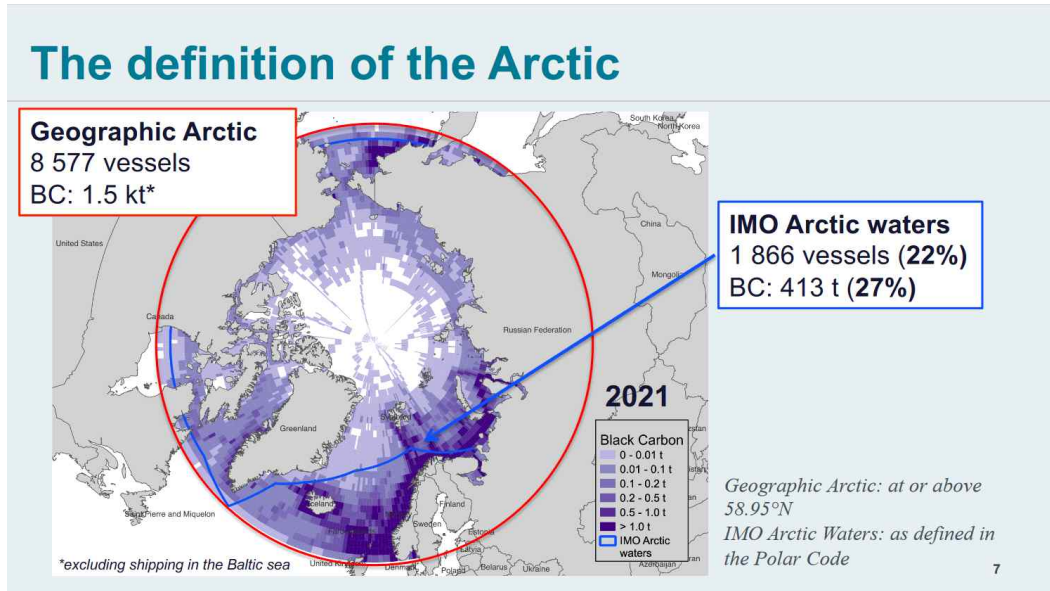
채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

- <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/indirect-china-russia-trade-is-bolstering-moscows-invasion-of-ukraine/> (2024.07.09. 검색)
- <https://interfax.com/newsroom/top-stories/104091/> (2024.07.09. 검색)
- <https://theloadstar.com/china-and-russia-develop-their-cargo-links-with-an-ice-silk-road/> (2024.07.09. 검색)

유엔, 북극 지역에서의 중유 사용 금지령 발효

그림1. 국제해사기구(IMO)에서 정의한 북극의 경계



자료: <https://bellona.org/news/arctic/2024-07-un-ban-on-heavy-fuel-oil-in-the-arctic-come-into-effect/>

■ 유엔 산하 기관인 국제해사기구(IMO)는 지난 7월 1일 북극에서의 중유 사용 및 운송을 금지하는 협정 발효

- 해당 협정의 주요 목표는 북극 지역에서의 해운이 미치는 부정적인 영향을 줄이는 것으로 2029년까지 완전히 시행될 계획임
- 북극은 지구에서 인위적 영향에 가장 민감한 지역 중 하나이며, 북극 지역에서의 기후 변화는 지구 전체의 기후 시스템에도 큰 영향을 줌. 최근 통계에 따르면 북극의 기후 온난화는 지구 전체보다 약 4배 빠르게 진행 중임
- 7월 1일에 발효된 제한 조치는 선박 엔진에서 중유가 연소될 때 생성되는 블랙 카본, 이산화황 및 기타 오염물질을 줄이고, 선박 사고 시 유류 유출에 의한 해양 오염 위험을 방지하는 것을 목표로 함
- 국제해사기구(IMO)는 세계 해상운송 산업이 기후 변화에 미치는 영향의 20%가 블랙 카본 배출이 원인이라고 강조하였으며 눈과 얼음으로 덮인 북극 지역에서는 블랙 카본이 반사율을 감소시키기 때문에 더욱 높은 영향을 받음
- 북극 환경에 대한 비영리 단체 연합인 Clean Arctic Alliance에 따르면 해당 협정이 완전히 시행되면 북극 지역 해운에서 발생하는 블랙 카본 배출량이 44% 감소할 것으로 추정됨

■ 북극 지역 내 중유 사용 금지령에 대한 국가적 대응은 국가별로 상이

- 러시아는 북극 지역 내 중유 사용량이 가장 많은 국가이지만, 북극권 국가 중 유일하게 해당 협정에 참여하지 않았으며 중유 사용 금지 계획을 발표하지 않은 나라임. 현재 우크라이나와의 전쟁으로 인한 제재로 북극 해상운송에 대한 환경적 위험을 줄이기 위한 재정적 역량 및 동기가 부족함
- 노르웨이는 2022년 2월부터 노르웨이 스발바르 지역에서 중유 사용 및 운송을 독자적으로 금지하였으며, 지난 2024년 6월, 해당 지역 내에서 중유 사용 및 운송 금지를 위반한 한 선사에 대하여 벌금 부과했음. 캐나다와 핀란드는 국가 차원에서 중유 금지 계획을 도입할 예정이지만, 7월 1일이 아닌 2025년 1월 1일부터 시행할 계획임
- 북극 지역 내 중유 사용 금지령은 연료 탱크에 구조적 보호 장치를 갖춘 선박, 수색 및 구조 작업에 참여하는 선박 또는 다른 선박의 안전을 보장하는 선박에 한하여 예외가 적용됨. 또한, 북극권 국가들은 2029년 7월 1일까지 자국 영해 내 선박에 적용할 수 있는 자체 예외 및 조치를 설정할 권리를 가지고 있음. 이와 같은 예외 적용으로 인해 2029년 완전한 시행 전까지 상당수의 선박들이 해당 금지령에 적용받지 않을 것으로 예상됨
- 북극 환경 단체들은 2029년 전에 해상운송 간 더욱 친환경적인 연료 도입과 북극 지역 내 중유 사용 및 운송을 제한하기 위하여 더 엄격한 입법 조치를 도입할 것을 촉구 중임

김성민, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) <https://bellona.org/news/arctic/2024-07-un-ban-on-heavy-fuel-oil-in-the-arctic-come-into-effect> (2024.07.10. 검색)
- b) <https://www.euronews.com/green/2024/07/01/the-worlds-most-polluting-fuel-has-been-banned-from-the-arctic-but-its-still-in-use-heres-> (2024.07.11. 검색)

주요 통계



표1. 2024년 1~6월 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	76.0	-3.7%	40.8	+1.1%	116.9	-2.1%
북극해	12.7	-14.6%	34.4	-0.4%	47.2	-4.7%
발트해	63.3	+9.3%	77.0	-4.5%	140.3	+1.3%
아조프-흑해	64.8	-11.1%	75.1	-6.1%	134.0	-8.0%
카스피해	3.1	+46.0%	1.3	-9.0%	4.4	+23.4%
합계	219.9	-2.7%	228.7	-3.5%	448.6	-3.1%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캅차카

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 1~6월 기준

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

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.7.8. 검색)

표2. 2022년~2024년 5월 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 ¹⁾	700,851.9 ¹⁾	685,852.9 ¹⁾
	2023년 ¹⁾	647,690.9	646,796.0	719,781.4	687,602.1	728,146.5	758,146.5	834,062.7	855,807.9	846,713.2	794,728.1	711,247.3	697,810.3
	전년 대비 증감률(%)	101.6	100.3	102.9	104.6	105.9	104.0	101.5	103.9	105.2	103.1	101.5	101.7
	전월 대비 증감률(%)	94.4	99.9	111.1	95.5	105.9	104.2	109.9	102.6	98.9	93.9	89.5	98.1
	2024년 ¹⁾	647,818.4	722,410.7	770,556.9	741,368.2	785,311.0							
	전년 대비 증감률(%)	100.0	111.7	107.1	107.8	107.9							
	전월 대비 증감률(%)	92.8	111.5	106.7	96.2	105.9							
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 ¹⁾	381,903.1 ¹⁾	389,605.5 ¹⁾
	2023년 ¹⁾	380,944.0	377,747.8	403,186.7	395,176.3	404,384.6	402,268.1	406,080.7	412,296.8	407,176.1	416,853.9	398,704.1	406,219.2
	전년 대비 증감률(%)	102.9	102.4	99.6	108.1	106.6	106.2	101.6	103.1	104.7	105.5	104.4	104.3
	전월 대비 증감률(%)	97.8	99.2	106.7	98.0	102.3	99.5	100.9	101.5	98.8	102.4	95.6	101.9
	2024년 ¹⁾	387,178.9	399,689.2	413,127.8	398,171.0	422,900.9							
	전년 대비 증감률(%)	101.6	105.8	102.5	100.8	104.6							
	전월 대비 증감률(%)	95.3	103.2	103.4	96.4	106.2							

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 ¹⁾	290,951.6 ¹⁾	288,107.1 ¹⁾
	2023년	278,780.0	287,453.9	309,903.1	309,628.1	322,266.9	324,317.0	326,411.9	328,839.9	326,133.3	326,483.5	307,674.3	303,377.4
	전년 대비 증감률(%)	104.9	102.1	102.1	111.0	110.0	104.4	102.4	103.1	105.0	105.5	105.7	105.3
	전월 대비 증감률(%)	96.8	103.1	107.8	99.9	104.1	100.6	100.6	100.7	99.2	100.1	94.2	98.6
	2024년 ¹⁾	281,922.0	303,413.4	317,448.7	314,406.8	339,828.4							
	전년 대비 증감률(%)	101.1	105.6	102.4	101.5	105.4							
	전월 대비 증감률(%)	92.9	107.6	104.6	99.0	108.1							

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

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.7.8. 검색)

표3. 2021년~2024년 5월 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 ¹⁾	103,718.1 ¹⁾	102,916.1 ¹⁾
		2023 ¹⁾	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 ¹⁾	94,999.5	96,060.3	105,504.0	101,961.2	104,543.6							
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 ¹⁾	495,111.3 ¹⁾	476,678.6 ¹⁾
		2023 ¹⁾	441,702.4	455,398.3	512,249.5	489,256.4	523,029.8	560,867.5	632,465.6	648,156.3	646,259.7	584,498.3	507,517.6	489,811.8
		2024 ¹⁾	443,611.3	525,585.3	564,506.1	548,020.0	582,655.6							
	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 ¹⁾	176,162.5 ¹⁾	180,431.2 ¹⁾
		2023 ¹⁾	174,955.5	186,350.1	195,654.8	196,830.6	193,637.0	204,295.6	204,483.6	204,618.2	206,722.6	206,624.1	194,974.4	198,220.7
		2024 ¹⁾	182,971.8	202,863.8	207,077.0	204,822.8	220,245.5							

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 ¹⁾	2,567.0 ¹⁾	2,692.0 ¹⁾
	2023 ¹⁾	2,718.5	2,205.3	2,783.7	2,733.5	3,051.2	2,996.6	2,614.4	2,722.4	3,042.4	2,569.4	3,226.7	2,551.8
	2024 ¹⁾	2,215.8	2,978.3	2,686.2	3,170.8	3,055.6							
내륙수운 ¹⁾	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 ¹⁾	8459.0 ¹⁾	2016.7 ¹⁾
	2023 ¹⁾	1,660.2	1,343.3	2,069.0	4,221.5	12,962.0	15,367.6	15,936.9	17,506.2	15,160.8	13,717.8	7,716.1	1,660.0
	2024 ¹⁾	1,703.5	1,476.9	2,144.1	4,414.9	11,945.6							
항공 ²⁾	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 ¹⁾	45.0 ¹⁾	51.1 ¹⁾
	2023 ¹⁾	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 ¹⁾	31.4	34.1	37.4	37.1	38.1							

파이프라인 ⁴⁾	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 ¹⁾	90,951.5 ¹⁾	101,498.4 ¹⁾
	2023 ¹⁾	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 ¹⁾	105,256.9	96,275.8	95,679.1	83,765.2	83,072.5							

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)

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.7.8. 검색)