

발간년월 2024년 8월 29일(통권 제302호) 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	- 러-중 국제화물 교역량 동향
	중·서부	- 투르크메니스탄, 글로벌 교통 허브로 물류 시장 입지 강화
	북극	- 러시아-중국과 세계 선사들의 북극항로에 대한 상반된 입장 - 러시아 북극 LNG 2 프로젝트, LNG 운반선 포착
주요 통계		- 2024년 1~7월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 6월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 6월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러-중 국제화물 교역량 동향

그림. 중국 공산당 중앙위원회 대표단 블라디보스토크 상업항 방문 모습



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

■ VMTP의 국제 물동량의 70%가 중국 항만을 통해 이루어짐

- 니콜라이 예르몰라예프(Nikolay Ermolaev) VMTP 관리이사는 브릭스(BRICS) 포럼의 일환으로 상업항을 방문한 중국 대표단과의 회의에서 블라디보스토크 상업항(VMTP)의 전체 국제화물 교역량 중 70%가 중국 항만과 관련이 있다고 밝혔다
- 중국은 블라디보스토크 상업항의 주요 파트너이며, 2023년 기준 VMTP와 중국 간 화물 운송량은 약 46만 2,000TEU로 전년 대비 30% 증가했음
- * 올해 1월부터 5월까지 VMTP에서는 약 18만 2,700TEU의 중국 항만 관련 화물이 처리되었으며, 중국과 VMTP 간에는 컨테이너, 기계, 곡물, 금속 등 다양한 종류의 화물이 운송되고 있음

- 중국 공산당 중앙위원회 대외연락부장인 류젠차오(劉建超)는 중국의 러시아 간 해상 화물 교역의 상당 부분이 연해주를 통해 이루어지고 있다는 점을 강조했다
- 그는 VMTP의 컨테이너 터미널과 자동차 터미널을 방문해 중국산 크레인 및 중장비를 점검하고, 체리(Chery), 재쿠(Jaecoo), 홍치(Hongqi) 차량이 적재된 현장을 시찰함

■ 6월 초부터 배송 지연 및 운송량 감소로 중국의 복합운송(해운-철도) 소요 시간 증가

- 러시아 운송 업체들의 공동 보고서에서는 6월 초부터 중국에서 출발하는 복합운송(해상 및 철도)의 평균 소요 시간이 전월에 비해 36% 증가한 55~60일에 달함
- 이는 배송에 대한 지연된 수요와 용량 부족이 원인임
 - * 중국에서 출발하는 물품의 운송이 지연되고, 운송 수단이나 컨테이너 부족으로 물류 병목 현상 발생
- 2월 말부터 4월 초까지 중국과의 금융 문제로 인해 선박의 적재량이 부족해졌음에 따라 해운사들은 대규모로 선박을 다른 노선으로 전환하기 시작했음
- 또한, 홍해 사태와 러시아의 수출량 감소로 인해 중국에서 화물을 실을 수 있는 공컨테이너의 수가 감소했음
- 현재 운송 업체들은 대체 결제 시스템을 도입하여 거래 속도를 높였으며, 내부 결제 절차를 최적화했음
 - * 6월에는 러시아에서 중국으로의 평균 결제 소요 시간이 전월 대비 절반으로 감소한 7~10일이 되었음
- 6월 초의 수요 증가에 따라 중국발 러시아행 해상 운송 요금이 30% 이상 상승했으며, 철도 운송 요금은 40% 상승했음

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

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

참고자료

- <https://portnews.ru/news/364320/> (2024.06.24. 검색)
- <https://portnews.ru/news/364241/> (2024.06.24. 검색)

투르크메니스탄, 글로벌 교통 허브로 물류 시장 입지 강화

그림. 투르크메니스탄 운송 및 물류 센터 컨테이너 열차



자료: <https://www.tulm.tm/post.php#66ab499042e42235c4fd8b1f>

■ 카자흐스탄 경유하는 중국~이란 철도 노선 개설

- 지난 4월 베이징에서 중국, 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란 간 철도 노선 개설을 위한 4자 협상이 진행됨
- 이 협상에서는 중국과 중동 지역을 연결하는 새로운 철도 노선의 운영 일정 및 특혜 관세에 대한 논의가 이루어졌으며, 노선 최적화 작업을 위한 전문가 그룹이 구성되었음
- 이번 협상으로 투르크메니스탄 운송 물류 센터(TLCT)와 카자흐스탄 물류 회사 KTZ 익스프레스(KTZ Express)가 합작하여 중국-카자흐스탄-투르크메니스탄-이란을 연결하는 새로운 철도 노선을 개설함
- 7월 16일 새로운 철도 노선을 따라 자동차 부품을 실은 45대의 40피트 컨테이너 열차가 중국 시안(Xi'an)에서 출발해 카자흐스탄의 알틴콜(Altynkol)~볼라샤크(Bolashak)와 투르크메니스탄의 에트렉(Etrek)을 거쳐 이란 테헤란(Tehran)으로 이동함
- 반대편에서는 21일 50개의 석고 분말 컨테이너를 실은 이란 수출 열차가 이란 쿰(Kum)에서 출발해 중국 이우(Yiwu)로 이동함
- 이란-중국 북서부 노선의 거리는 10,297km이며 운송 기간은 15일 소요되며, 이는 해상 운송 시간의 약 절반에 해당함. 노선은 광궤에서 협궤로 컨테이너를 재적재한 후, 에트렉 철도 터미널에서 다시 적재하여 철도 궤간이 다른 국가 간의 효율적인 운송을 가능하게 함

- 중국-이란 노선은 중국과 중동 간의 무역 관계 발전에 전략적으로 중요하며, 투르크메니스탄과 카자흐스탄 등 중앙아시아 국가가 중요한 교통 허브의 역할을 함

■ 타지키스탄과 중국~유럽 노선 개발

- 투르크메니스탄 내각 산하 교통통신국은(Transport and Communications Agency) 타지키스탄과 중앙아시아 국가를 경유하는 중국-유럽 철도 노선 프로젝트에 착수했다고 밝힘
- 양국은 여러 중앙아시아 국가와 협력하여 중국~타지키스탄~우즈베키스탄~투르크메니스탄 ~이란~튀르키예~유럽으로 연결되는 새로운 국제 운송 통로를 개설할 예정임
- 투르크메니스탄과 타지키스탄은 2023년 5월 양자 회담을 통해 교통을 최우선 협력 분야로 강조했으며, 같은 해 8월 개최된 제1차 투르크메니스탄·타지키스탄·우즈베키스탄 정상회담에서 3국 간 물류 협력이 핵심 이슈로 논의됨
- 투르크메니스탄을 포함한 중앙아시아 국가들은 중국~유럽 노선 외의 유럽~코카서스~중앙아시아 국제 운송 회랑(TRACECA) 개발을 위해 지속적으로 협력할 것이며 중부 회랑(Middle Corridor)에 대한 투자 확대가 예상됨
 - * 유럽~코카서스~중앙아시아 국제 운송 회랑(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, TRACECA): 유럽~코카서스~중앙아시아로 연결되는 도로, 철도, 항공노선 등을 포함하는 운송망 발전계획
 - * 중부회랑(Middle Corridor) 또는 카스피해 횡단 국제수송회랑(Trans-Caspian Transport Route, TITR): 중국-중앙아시아-카스피해-흑해-유럽으로 연결되는 육상 및 해상 복합운송 경로

■ 인도~우즈베키스탄 노선 최초의 컨테이너 열차 운행 시작

- 2023년 12월 22일 이스탄불에서 투르크메니스탄과 우즈베키스탄 간 철도 관련 양자 회담이 개최됨
- 회담에서 양국은 투르크메니스탄 영토를 지나 우즈베키스탄 영토까지 이동하는 왕복 컨테이너 열차의 속도를 높이는 방안과 당사국 영토를 지나는 컨테이너 운송에 대한 특별 관세를 적용에 대해 논의함
- 또한 양국의 물류 회사들이 우즈베키스탄과 투르크메니스탄에서 제3국으로 향하는 화물 운송을 관리하기로 결정함

- 그 결과 8월 1일 TLCT는 인도에서 우즈베키스탄으로 가는 컨테이너 열차를 처음으로 운행했으며, 해당 열차는 벤티-압바스(Bender-Abbas) 항만에서 우즈베키스탄의 추쿠르사이(Chukursai) 기차역으로 이동했음
- 새로 개설된 노선은 투르크메니스탄 사라흐스(Sarakhs)역을 통해 CIS 국가로 운송되는 화물 적재량을 증가시켰으며, 이로 인해 투르크메니스탄을 경유하는 운송 경로의 잠재력을 보여줌

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

김나영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

참고자료

- a) <https://timesca.com/turkmenistan-launches-railroad-route-between-iran-and-china-via-kazakhstan/> (2024.8.9.검색)
- b) <https://business.com.tm/post/12124/tajikistan-and-turkmenistan-develop-multimodal-corridor-to-europe> (2024.8.9.검색)
- c) <https://daryo.uz/en/2024/08/01/turkmenistan-launches-container-train-service-from-india-to-uzbekistan> (2024.8.9.검색)

러시아·중국, 글로벌 선사들과 북극항로에 대한 상반된 입장

그림. 북극항로 시범 운항 중인 머스크(Maersk)의 컨테이너선



자료: <https://gcaptain.com/msc-reaffirms-pledges-to-avoid-arctic-shipping-route/>

■ 러시아·중국, 북극항로 활성화에 적극적인 움직임

- 최근 중국의 해운사 뉴뉴쉬핑(NewNew Shipping line)의 1,220 TEU 규모의 컨테이너선 신신하이(Xin Xin Hai) 1호와 신신하이(Xin Xin Hai) 2호는 북극항로를 이용한 운송을 개시했음
- 홍해 사태 이전까지 수에즈 운하를 통한 싱가포르~유럽 항로가 왕복 90일이 가능했지만, 사태 이후 희망봉을 우회하는 경로로 항해하면 최대 110일까지 걸릴 수 있음. 반면 북극항로를 이용하면 약 70일로 단축될 수 있음
- * 홍해 사태는 2023년 이스라엘-하마스 전쟁 발발 후 2023년 10월 19일 하마스와 연합한 예멘의 후티 반군 세력이 홍해를 통과하는 선박을 공격하기 시작하면서 발생한 사건으로 이로 인하여 세계 선사들은 홍해를 통한 선박 운항을 중단하였음
- 8월 중 러시아 아르한겔스크발 중국행 운송 편이 4편 예정되어 있으며 중국 해운사 뉴뉴쉬핑(New New Shipping line)은 올해 북극항로를 이용한 최대 12번의 항해를 계획하고 있음
- 러시아는 최근 대러제재로 인하여 운영에 어려움을 겪는 아프로막스(Aframax)급 유조선을 북극 항로에 배치해 중국으로의 원유 운송을 확대함
- 올해 미국은 제재목록에 러시아의 해운사 소브콤플로트(Sovcomflot)의 유조선 14척을 지정하였으며, 유럽연합 또한 최근 해당 기업에 대하여 제재를 가하였음
- 러시아의 국영 원자력 기관인 로사톰(Rosatom)은 북극항로에 대한 러시아 기업들의 운송 수요가 증가할 것이며, 소브콤플로트(Sovcomflot) 소속 아프로막스급 선박 중 최소 7척이 북극항로의 이용 승인을 받았다고 발표함

- 북극 및 발트해 항구에서 중국으로 운송되는 원유는 2023년 상반기 1,040만 배럴로 전년 대비 (2022년 48만 배럴, 2021년 220만 배럴) 높은 수치를 기록함

■ 글로벌 선사들은 북극항로에 대하여 소극적인 움직임 보여

- 최근 세계 1위 해운사인 MSC는 환경 문제와 선원 안전 문제로 북극항로 운항을 하지 않겠다는 입장을 밝혔으며, 세계 2위 규모의 해운사인 머스크(Maersk) 또한 2018년 북극 항로 시범 운항 이후 현재까지 북극항로 운항에 대한 계획은 없는 상태임
- CMA-CGM, 하팍로이드(Hapag-Lloyd) 등 상위 5대 해운사도 북극항로 운항에 대하여 소극적이며 국내 HMM도 비슷한 이유로 북극항로 운항을 고려하지 않는 것으로 전해짐
- 최근 해운산업에서 시행되고 있는 친환경 정책과 관련하여 세계 주요 해운사들은 북극항로를 이용하는 것보단 기존 항로에서의 탄소 배출을 절감하려는데 초점을 두고 있음

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

김성민, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

참고자료

- a) <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/shipping/073024-sanctioned-tanker-carries-russian-crude-to-china-via-arctic-route> (2024.8.5.검색)
- b) <https://www.seanews.com.tr/2-chinese-1-220-teuers-take-arctic-route-with-icebreaker/200916/> (2024.8.5.검색)
- c) <https://gcaptain.com/msc-reaffirms-pledges-to-avoid-arctic-shipping-route/> (2024.8.6.검색)
- d) <https://www.hellenicshippingnews.com/russia-opens-2024-arctic-route-for-shipping-urals-crude-to-asia/> (2024.8.6.검색)

러시아 북극 LNG 2 프로젝트, LNG 운반선 포착

그림. LNG 운반선이 정박해있는 모습과 가스가 폭발하는 배기가스 연소탑 작동 현장을 담은 위성사진



자료: <https://gcaptain.com/exclusive-russia-loads-first-arctic-lng-2-cargo-on-shadow-fleet-vessel/>

■ 북극 LNG 2 ‘그림자 선단’ LNG 운반선 기항

- 러시아 LNG 생산업체인 노바텍(Novatek)이 북극 LNG-2 프로젝트의 첫 화물을 선적한 것으로 추정됨. 이는 지난 8월 1일 위성사진에 러시아 북극 기단 반도의 북극 LNG 2 현장에서 길이 약 280미터의 LNG 운반선이 정박해 있는 것이 포착되었음
- 사진에는 LNG 생산 및 운반선 적재 시에 발생한 상당한 가스 플페어링(Gas Flaring)이 포착되었으나 AIS 선박 추적 시스템에는 시설 인근에 선박이 발견되지 않아 러시아의 ‘그림자 선단’ LNG 운반선 운영이 기정사실화됨
- 포착된 선박은 2005년 건조된 13만 8,000천 입방미터급 LNG 운반선 파이오니어(Pioneer)로 확인되었으며, 8월 1일 우트레니(Utrenney) 터미널에 도착함. 선박 추적 사이트에는 선박이 노르웨이 북쪽에 있는 것으로 나타나, 러시아가 북극 LNG 2 관련 선박을 보이지 않게 위장한 것으로 추측됨
- 지난 몇 주 동안 여러 LNG 운반선이 러시아 북극 해역 바깥을 선회하는 이상 행동을 보임. 파이오니어(Pioneer), LNG 두베(LNG Dubhe), SCF 라페루즈(SCF La Perouse)를 포함한 LNG 운반선들은 ‘그림자 선단’ 작전의 일환으로 ‘북극 LNG 2’와 LNG 환적에 사용된 것으로 보임

■ 서방 제재에 그림자 선단 확보 시도- 노바텍의 ‘북극 LNG 2’ 프로젝트는 수개월 동안 미국의 제재를 받고 있어 기존 경로를 통한 LNG 수출이 어려운 상태임

- Pioneer호는 지난 4월 두바이에서 러시아 기업과 연계된 아랍에미리트(UAE)의 누르 글로벌 쉬핑(Nur Global Shipping)에 매각되었으며 최근 운송 목록이 증가하고 있음. 올해 초 노바텍(Novatek)의 자회사인 뉴 트랜스шип먼트(New Transshipment FZE)가 한국에서 새로 건조된 LNG 운반선의 소유권을 인수하려다 실패한 것으로 알려짐. 전문가에 의하면 서방의 제재가 불확실한 상황에서 그림자 선단 운영을 위한 중고 선박을 확보하려는 시도로 파악됨
- Pioneer호는 현재 오션 스피드스타(Ocean Speedstar Solutions)에서 관리되고 있음
 - *인도 기업부(India's Ministry of Corporate Affairs)에 따르면 오션 스피드스타는 올해 6월에 설립된 잘 알려지지 않은 기업이며 지난 6월 그림자 선단으로 의심되는 또 다른 LNG 선박사인 아샤 에너지(Asya Energy)의 경영권을 인수함
- 플렉스 LNG(FLEX LNG)의 CEO 칼레클레프(Kalleklev)는 러시아가 LNG 그림자 선단을 추가로 구성하고 있으며 서방의 제재에도 불구하고 그림자 선단을 통해 LNG 구매자를 찾고 있다고 말함

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

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/exclusive-russia-loads-first-arctic-lng-2-cargo-on-shadow-fleet-vessel/> (2024.8.9.검색)
- b) <https://gcaptain.com/flex-lng-ceo-kalleklev-russia-is-putting-together-lng-shadow-fleet-and-will-find-buyers/> (2024.8.9.검색)

표1. 2024년 1~7월 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	89.7	-4.5%	47.3	+0.9%	137.0	-2.7%
북극해	15.3	-14.3%	39.7	-0.5%	55.0	-4.7%
발트해	73.7	+9.3%	88.3	-4.6%	162.0	+1.3%
아조프-흑해	75.6	-9.6%	87.2	-5.4%	162.8	-7.4%
카스피해	3.5	+34.3%	1.5	-11.3%	5.0	+15.8%
합계	257.8	-2.9%	264.0	-3.4%	521.8	-3.1%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 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 1~7월 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://portnews.ru/news/366565/> (2024.8.16. 검색)

표2. 2022년~2024년 6월 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	770879.1 ¹⁾	700851.9 ¹⁾	685852.9 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⁾	648,031.8	722,426.4	770,875.4	741,390.9	785,558.4	808,855.6						
	전년 대비 증감률(%)	100.1	111.7	107.1	107.9	107.9	106.6						
	전월 대비 증감률(%)	92.9	111.5	106.7	96.2	106.0	103.0						
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⁾	387,392.3	399,704.9	413,446.3	398,193.7	423,178.3	431,405.2						
	전년 대비 증감률(%)	101.7	105.8	102.5	100.8	104.6	107.2						
	전월 대비 증감률(%)	95.4	103.2	103.4	96.3	106.3	101.9						

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⁾	282,135.4	303,429.1	317,767.2	314,429.5	340,105.8	353,087.0						
	전년 대비 증감률(%)	101.2	105.6	102.5	101.6	105.5	108.9						
	전월 대비 증감률(%)	93.0	107.5	104.7	98.9	108.2	103.8						

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> (2024.8.5. 검색)

표3. 2021년~2024년 6월 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	98,484.8						
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	614,865.6						
	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	237,415.2						
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⁾	2,429.2	2,994.0	3,004.7	3,193.5	3,332.6	2,366.3						
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⁾	8,459.0 ¹⁾	2,016.7 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	14,782.3						

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	38.5	38.4						
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	78,318.2						

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> (2024.8.5. 검색)