

# KMI 북방물류리포트

**VOL.303**  
SEP 24 2024

발간년월 2024년 9월 24일(통권 제303호) 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

- 중국 해운선사 NewNew Shipping, 우스트-루가와 북극 항로를 통한 러-중 컨테이너 운송 본격화

### 중·서부

- 아르메니아, 이란 및 인도와의 교통회랑 조성에 박차
- 카자흐, 중앙아 및 유라시아경제연합 차원 교통협력 확대

### 북극

- 러시아 LNG 운반선, 노르웨이 북극 해역에서 제재 회피 의혹
- 미국, 2024 북극 전략(2024 Arctic Strategy) 발표

## 주요 통계

- 2024년 1~7월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2022년~2024년 7월 러시아 역내 화물 운송량
- 2021년~2024년 7월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



## 주요 동향



### 중국 해운선사 NewNew Shipping, 우스트-루가와 북극 항로를 통한 러-중 컨테이너 운송 본격화

그림. 우스트-루가 컨테이너 터미널, 중국 뉴뉴shipping사의 선박을 적재하는 모습



자료: <https://portnews.ru/news/364757/>

#### ■ 우스트-루가 컨테이너 터미널, 중국 뉴뉴shipping(Newnew Shipping) 첫 선박의 입항

- 우스트-루가 컨테이너 터미널(ULCT, 글로벌포트 소속, 델로 그룹 회사)에 처음으로 중국 하난 양푸 뉴뉴shipping사(Hainan Yangpu Newnew Shipping Company)의 컨테이너선 뉴뉴스타(NewNew Star)호가 입항했음
- NewNew Star호는 러시아 목재 산업 수출품(합판, 베니어판, 제재목)이 담긴 40피트 크기의 컨테이너 400여개 이상을 적재하고, 이집트 알렉산드리아(Alexandria) 하역항을 거쳐 중국의 톈진, 칭다오, 상하이 및 광저우 난샤 항구로 향할 예정임
- NewNew Star호의 컨테이너 적재용량은 3,534 TEU이며, 본선의 만재할수는 상트페테르부르크 빅 포트(Big Port)의 수심 허용범위를 초과해 본선 선적이 상트페테르부르크와 우스트-루가 항구 두 단계에 걸쳐 진행되었음. 대부분의 선적은 상트페테르부르크의 제1 컨테이너 터미널(FCT, 글로벌포트 소속)에서 적재되었으며, 나머지 412개의 컨테이너는 ULCT에서 적재되

- 있음. ULCT는 수심이 깊어 12m 이상의 흘수를 가진 대형 선박을 수용할 수 있음
- 한편, 2024년 1분기 발트해 연안 항구의 컨테이너 환적량은 전년 동기 대비 97% 증가한 40만 9,000 TEU에 달함. 동기간 북서부지역 글로벌포트(Global Ports) 터미널의 통합 컨테이너 물동량은 10배 증가한 15만 5,000 TEU를 기록함
  - 상트페테르부르크와 아시아-태평양 지역 항구 간 해상 서비스가 활성화되면서 지역 내 선박 적재량을 늘리는 추세가 나타나고 있음. 이러한 추세에 따라 올해 상트페테르부르크와 우스트-루가항에 입항한 컨테이너선의 25%가 3,000 TEU 이상의 적재량을 나타냄
  - ULCT는 러시아 북서부 최초의 심해 컨테이너 터미널로, 컨테이너 및 벌크 화물 처리에 특화되어 있음. ULCT 터미널은 2011년에 가동을 시작했으며, 모든 유형의 컨테이너와 위험물을 처리할 수 있음. 우스트-루가항은 상트페테르부르크 철도 허브를 우회하는 직통 철도망과 연결되어 있어 수출 및 수입 화물의 배송 시간을 최적화하고 단축할 수 있음
  - 글로벌포트는 발트해 및 극동지역에서 컨테이너 터미널을 운영하는 회사로, 러시아에 5개의 컨테이너 터미널과 핀란드에 2개의 터미널을 운영하고 있음. 또한, 상트페테르부르크 인근에 위치한 후방 컨테이너 터미널 ‘로지스틱 파크 야니노’도 운영하고 있음
  - 중국의 뉴뉴선퍼링사는 글로벌포트의 협력사로, 화물 대행사인 토그몰(Torgmoll)사와 함께 러시아-중국 항구 간 정기 해상 컨테이너 운송 서비스를 개발하고 있음

## ■ 뉴뉴선퍼라인(NewNew Shipping Line), 해상 운송과 철도 운송을 연결하는 “북극 익스프레스-1” 신규 서비스 출시

- 올해 개최된 상트페테르부르크 국제 경제 포럼(SPIEF)에서 뉴뉴선퍼링사와 로사토크 간 북극해 항로를 이용한 러시아-중국 간 연중 무휴 컨테이너 운송 노선 협력 의향서가 체결됨
- 협력 의향서에 따라 NewNew Shipping Line은 중국 상하이와 닝보항에서 북극해 항로(NSR)를 통한 해상 운송으로 화물을 아르한겔스크까지 운반하고, 이후 철도를 통해 모스크바와 상트페테르부르크로 운송하는 새로운 서비스인 “북극 익스프레스-1”을 출시한다고 발표했다. 전체 경로는 25-27일이 소요될 예정임

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

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

### 참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/364757/> (2024.07.03. 검색)  
b) <https://portnews.ru/news/363946/> (2024.07.03. 검색)

# 아르메니아, 이란 및 인도와의 교통회랑 조성에 박차

그림. 이란 차바하르 항



자료: <https://am.sputniknews.ru/20240807/armeniya-iran-i-indiya-zapuskayut-torgovyy-marshrut-pla-niruetsya-trekhstoronnyaya-vstrecha-79135318.html>

## ■ 아르메니아 정부는 자국을 경유하여 이란-인도를 연결하는 국제물류회랑 사업 성사를 위한 3국 실무진 회담을 추진하고 있음<sup>a)</sup>

- 3국 회담은 이란에서 열릴 예정이며, 세 나라의 운송 부문 대표자들은 이란 차바하르(Chabahar) 항 인프라 현황 실태조사와 함께 아르메니아의 항만 운영 참여 방식 및 물류 노선의 신속한 개시에 대해 논의할 예정임
- 아르메니아 경제부는 스푸트니크 아르메니아(Sputnik Armenia) 지와의 서면 질의에서 아르메니아의 항만운영 참여 방식은 확실히 결정되지 않았다고 밝혔음. 다만 경제부 측은 새로운 교통망 구축으로, 아르메니아의 무역 잠재력이 인도는 물론 동남아시아의 유망 시장에도 안정적으로 접근할 수 있을 정도로 높아질 것이라고 기대했음
- 이 경로가 성사된다면 인도의 뭄바이 항에서 출발하는 화물은 차바하르(이란 남동쪽) 항구로 운송된 다음, 육로(도로 및 철도)로 아르메니아 영토를 통과하게 됨. 이후 조지아의 상부 라르스(Verkhny Lars) 검문소를 통해 러시아로 상품이 이송되거나, 조지아의 항만을 통해 불가리아 또는 그리스의 항만으로 화물이 운송될 수 있음
- 3국이 추진하는 무역망은 상품 공급을 다양화하려는 참가국간 공통의 이해관계가 맞아떨어진 것으로 해석됨. 이란과 아르메니아를 통과하는 경로를 통해 인도와 중동국가들은 물류비용을 25% 절감할 수 있을 뿐만 아니라, 운송 시간도 수에즈 운하 통과 40일의 절반 이상인 18일로) 단축할 수 있음. 아르메니아는 시간 및 비용을 절감하면서 흑해의 조지아 항구를 통해 인도와 이란을 EU와 유라시아경제연합 시장과 연결할 수 있음

■ 인도와 러시아가 속해 있는 브릭스 차원에서도 아르메니아의 이와 같은 해운루트 개척을 긍정적으로 평가하고 있으며, 물류 인프라의 확장과 더불어 금융 인프라의 확대 방안 또한 제안하기도 하였음<sup>b)</sup>

- 비센테 바리엔토스(Vicente Barrientos) 모스크바 국립대학교 교수 겸 BRICS 센터장은 8월 8일 예레반에서 열린 '아르메니아와 유라시아경제연합, BRICS 및 상하이협력기구 협력의 새로운 지평'이라는 제목의 포럼에서 “아르메니아는 상품, 서비스 및 자본 홍보를 위한 운송 및 물류 허브가 될 수 있다”라고 밝혔다
- 바리엔토스 교수는 “BRICS 회원국 간 무역에서 달러와 유로의 사용이 지난 2년 동안 크게 감소한 반면, 회원국 간 지불 및 거래에서 자국 통화의 역할은 증가했음. 하지만 제재로 인해 BRICS+ 내 국경 간 결제 분야에는 여전히 어려움이 남아있다”라고 밝힘
- 또한 그는 “현재 아르메니아 경제는 역동적으로 발전하고 있으며 두 BRICS+ 회원국인 러시아, 이란과의 지리적 근접성을 고려하면 스위스, 룩셈부르크, 싱가포르, 아일랜드, 우루과이 등 천연자원이 없는 국가들이 금융 및 은행 서비스 개발을 국가 번영의 기반으로 만든 것처럼, 아르메니아 또한 그렇게 할 수 있다”라고 평가함
- 이를 위해서 아르메니아는 금융 인프라 개발 전략 수립 및 BRICS+가 요구하는 과제 목표 달성이 필요하며, SWIFT 결제 시스템의 대안이 되는 신규 체제 수립에 참여할 수 있다는 제언이 나옴
- 이는 아르메니아의 고립 타파 노력이 단순히 교통물류 분야에만 국한되지 않고, 러시아 주도 유라시아경제연합 및 브릭스와의 연계를 통한 금융 영역에도 확대될 수 있음을 보여주고 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교  
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://am.sputniknews.ru/20240807/armeniya-iran-i-indiya-zapuskayut-torgovyy-marshrut-planiruetsya-trehstoronnyaya-vstrecha-79135318.html> (2024.8.7. 검색)
- b) <https://news.am/rus/news/837453.html> (2024.8.8. 검색)

# 카자흐, 중앙아 및 유라시아경제연합 차원 교통협력 확대

그림. 중앙아 5개국 교통부장관 회의(8월 8일, 카자흐스탄 아스타나)



자료: <https://ru.sputnik.kz/20240809/ministry-transporta-tsentralnoy-azii-podpisali-memorandum-v-astane-46186624.html>

## ■ 중앙아시아 5개국 교통부 장관들이 아스타나에 모여 교통분야 협력 방안에 대해 논의하였음<sup>a)</sup>

- 5개국 교통부 장관 회담은 8월 9일로 예정되었던 5개국 정상회담 하루 전에 개최되었으며, 장관들은 환승 통로, 철도 및 도로 운송, 항공 운송 분야의 협력 방안에 대해 논의 후, 양해각서를 체결하였음
- 각서 내용은 투자 유치, 인프라 개발, 운송 및 물류 센터 활동을 관리하는 규제 개선을 위한 유리한 환경 조성 등을 담고 있음. 회의 진행 동안 카자흐스탄 교통부는 구체적으로 도로와 철도 건설, 신규 도로 개통, 국제 항공 교통 네트워크 확장에 있어서 중앙아 국가들이 상호 간 연결이 원활히 이뤄질 수 있도록 만전을 기해야 한다고 강조했음
- 회담을 마친 후 5개국은 아스타나 코뮈니케(Astana Communiqué)를 발표하며 협력을 더욱 강화하겠다는 의지를 확고히 했음. 이는 작년 타지키스탄 수도 두산베에서 체결된 중앙아시아 육상운송 상호연결성 강화에 관한 협정의 연장선상임

## ■ 또한 교통 협력은 앞서 언급한 아르메니아와 카자흐스탄이 소속된 유라시아경제연합과 독립국가연합 국제기구의 차원에서도 구체적으로 논의되기 시작했음<sup>b)</sup>

- 겐나디 베소노프(Gennady Bessonov) 독립국가연합(CIS) 집행위원장과 아리즈벡 코조셰프(Aryzbek Kozhoshev) 유라시아경제연합(EEU) 산하 경제위원회 에너지 및 인프라 장관이 회동하여 지역 내 교통망 개발에 만전을 기하기로 합의했음
- 두 기관장은 또한 CIS 국가의 영토를 통과하는 국제운송 회랑 개발에 유라시아경제위원회의 참여에 대해 논의하였음. 이전까지는 경제위원회의 교통 관련 이니셔티브는 유라시아경제연합 가맹국 교통 관련 기관장 회의의 지지를 득해야 했음. 이는 기구 간 협력 절차의 간소화를 시사함
- 또한 양측은 2018년 11월 유라시아경제위원회와 CIS 집행위원회 간에 체결된, 2023~2025년 협력 강화에 대한 양해각서를 토대로 장기 발전계획을 수립하자는데 의견을 같이했음
- 이와 같은 두 기관의 대화 활성화는, CIS에 소속되어 있지만 유라시아경제연합 정회원국이 아닌 국가(몰도바, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 아제르바이잔)들과의 교통협력을 순조롭게 하기 위한 초석으로 해석할 수 있음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교  
(mirinae2929@gmail.com)

### 참고자료

- a) <https://ru.sputnik.kz/20240809/ministry-transporta-tsentralnoy-azii-podpisali-memorandum-v-astane-46186624.html> (2024.8.9. 검색)
- b) <https://ru.sputnik.kz/20240809/eaes-i-sng-gotovyat-sovmestnyy-plan-do-2030-goda-po-ra-zvitiyu-transportnoy-sfery-46208084.html> (2024.8.9. 검색)

## 러시아 LNG 운반선, 노르웨이 북극 해역에서 제재 회피 의혹

그림. Pioneer의 AIS 궤적



자료: Shipatlas with HNN annotations, High North News, <https://www.highnorthnews.com/en/russian-lng-carrier-goes-dark-norways-arctic-waters-circumvent-sanctions>

### ■ 노르웨이 북부 바렌츠해에서 러시아 계열 LNG 운반선 비정상적 운항

- 지난 2주간 노르웨이 북부 바렌츠 해에서 러시아 연계 LNG 운반선인 ‘파이오니어(Pioneer)’가 사라진 후 다시 나타나는 등 긴장감이 고조되었음
- 이 운반선은 7월 23일 자동 식별시스템(AIS) 신호를 조작하여 사라진 것으로 보였고, 14일 후인 8월 7일 노르웨이 해안에 다시 나타남

### ■ 제재 대상 Arctic LNG 2 프로젝트 현장 입항 포착

- 위성 이미지를 통해 8월 2일 Arctic LNG 2 프로젝트 현장에서 포착되었음
- 이 선박은 노바야제믈라(Novaya Zemlya) 북단을 돌아 쇄빙선의 호위를 받으며 오브만(Ob Bay)으로 이동함
- Pioneer가 LNG를 선적했을 것으로 추정됨

그림. Arctic LNG 2로 향하는 쇄빙선과 Pioneer호



자료: Sentinel Hub, High North News, <https://www.highnorthnews.com/en/russian-lng-carrier-goes-dark-norways-arctic-waters-circumvent-sanctions>

### ■ 선박의 다크 플릿(Dark Fleet) 운영 우려의 현실화

- 해운 전문가들은 러시아가 제재 대상인 Arctic LNG 2 프로젝트에서 LNG 운송을 위해 다크 플릿을 활용할 수 있음을 우려해 왔음
- ‘다크 플릿’ 일명 그림자 선단은 AIS를 끄거나 조작하는 방법을 통해 활동하는 선박을 의미하는 것으로 이번에 노르웨이와 스발바르 사이의 250해리 떨어진 해상에서 이러한 사건이 현실로 드러났음
- 2005년 건조된 노후 선박인 ‘Pioneer’는 최근 소유권 이전 등 이미 산업계의 의심을 받아왔으며, 7월 말경 노르웨이 해안에서의 항행 패턴은 가짜 신호를 보내고 있음이 의심되고 있음

### ■ Pioneer 호의 국제법 위반 가능성이 제기와 제재 가능성

- 300 UMS(등록 톤수) 이상 선박의 AIS 장치 운영은 IMO의 SOLAS 협약(International Convention for the Safety of Life at Sea)에 따른 의무 사항임
- AIS 신호 발신 중단 및 위조는 국제해상법 위반임
- 선박에 대한 제재는 기국의 몫이며, Pioneer 호의 경우 기국인 팔라우(Palau)만이 실질적 제재가 가능한 실정임

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

#### 참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/russian-lng-carrier-goes-dark-norways-arctic-waters-circumvent-sanctions> (2024.8.12.검색)

# 미국, 2024 북극 전략(2024 Arctic Strategy) 발표

그림. 2024 북극 전략 브리핑하는 캐슬린 히크스(Kathleen Hicks) 미국 국방부 부장관



자료: <https://www.defense.gov/Multimedia/Photos/igphoto/2003508256/>

## ■ 미국은 북극 지역에 대한 2024 북극 전략(2024 Arctic Strategy) 발표

- 최근 미국 국방부는 2024 북극 전략(2024 Arctic Strategy)을 발표하였으며 이는 2019년 발표한 북극 전략 이후 첫 번째로 업데이트된 내용임
- 2024 북극 전략은 미국 본토 방위와 중요한 국가 이익을 보호하며, 북극을 안전하고 안정적인 지역으로 유지하기 위해 동맹국 및 파트너와 협력할 것을 명시하고 있음. 이는 미국의 2022년 국가안보 전략과 국방전략의 지침을 바탕으로 하며, 이전보다 전략의 실행에 중점을 두고 있다는 내용이 강조됨
- 미국은 북극 지역을 미국에 "본토로 가는 북쪽 접근로"와 "중요한 미국 방위 인프라"를 포함하는 전략적으로 중요한 지역이라고 시사하였으며, "인간 활동이 증가하면 사고, 잘못된 계산, 환경 파괴의 위험이 높아질 것이며, 미군은 북극의 잠재적 우발 상황과 관련된 위험을 완화할 준비가 되어 있어야 한다고 주장함
- 또한 최근 NATO(North Atlantic Treaty Organization)에 가입한 핀란드와 스웨덴을 사례로 들며 이들과 뜻이 같은 모든 북극권 국가들이 NATO 동맹에 참여하여 북극 지역에 대한 협력을 강화할 수 있는 새로운 기회를 제시하였다고 언급함

## ■ 미국 국방부는 기후 변화로 인하여 해상 경로와 자원에 대한 경쟁이 심화되면서 북극에서의 러시아-중국 간 협력이 증가할 것이라고 경고

- 미국 국방부 장관 캐슬린 히кс(Kathleen Hicks)는 “러시아와 중국이 북극에서 상업적으로 협력하는 것을 관측하였으며 중국은 북극에서 러시아의 에너지 개발에 대한 주요 자금 지원처”라고 언급함
- 또한 미국 국방부는 2024 북극 전략을 발표하며, 러시아와 중국이 알래스카 해안에서 합동 훈련을 실시하는 등 군사 협력이 증가하고 있음을 밝혔음. 이는 기후 변화로 인해 기온이 빠르게 상승하고 얼음 면적이 감소하면서 러시아와 중국의 활동 범위가 확대되었기 때문이라고 설명함
- 최근 몇 년간 러시아는 구소련 시대 이후 버려진 여러 군사기지와 비행장을 재개하고 현대 화합으로써 북극에서 군사적 입지를 강화했고, 중국 또한 극지 탐사와 연구에 적극적인 투자를 진행하였음
- 이에 대하여 중국 외교부 대변인 마오 닝(Máo Ning)은 ‘존중, 협력, 상호 이익, 지속 가능성의 원칙’에 따라 행동하며 북극 지역에서 평화와 안정을 유지하기 위해 노력을 기울일 것이라 밝히며, 미국의 북극 정책에 호의적인 입장을 나타냄. 그러나 미국 국방부의 중국에 대한 발언에 대해서는 "미국은 중국의 북극 정책을 왜곡하고, 국제법에 따른 중국의 정상적인 북극 활동에 대해 생각 없는 발언을 하고 있다."라고 비판함

김성민, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly\_kmi@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

### 참고자료

- a) <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/3846206/dod-announces-publication-of-2024-arctic-strategy/> (2024.8.16.검색)
- b) <https://www.arabnews.com/node/2554716/world> (2024.8.16.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, 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 1~7월 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 7월 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>	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(%)	1.6	0.3	2.9	4.6	5.9	4.0	1.5	3.9	5.2	3.1	1.5	1.7
	전월 대비 증감률(%)	-5.6	-0.1	11.1	-4.5	5.9	4.2	9.9	2.6	-1.1	-6.1	-10.5	-1.9
	2024년 <sup>1)</sup>	643,455.4	717,794.3	770,969.2	741,489.6	784,982.9	807,641.2	882,223.2					
	전년 대비 증감률(%)	-0.7	11.0	7.1	7.8	7.8	6.4	5.8					
	전월 대비 증감률(%)	-7.8	11.6	7.4	-3.8	5.9	2.9	9.2					
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>	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(%)	2.9	2.4	-0.4	8.1	6.6	6.2	1.6	3.1	4.7	5.5	4.4	4.3
	전월 대비 증감률(%)	-2.2	-0.8	6.7	-2.0	2.3	-0.5	0.9	1.5	-1.2	2.4	-4.4	1.9
	2024년 <sup>1)</sup>	387,244.7	399,720.0	413,559.0	397,442.0	423,504.3	431,137.3	453,287.5					
	전년 대비 증감률(%)	1.7	5.8	2.6	0.6	4.7	7.2	11.6					
	전월 대비 증감률(%)	-4.7	3.2	3.5	-3.9	6.6	1.8	5.1					

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	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(%)	4.9	2.1	2.1	11.0	10.0	4.4	2.4	3.1	5.0	5.5	5.7	5.3
	전월 대비 증감률(%)	-3.2	3.1	7.8	-0.1	4.1	0.6	0.6	0.7	-0.8	0.1	-5.8	-1.4
	2024년 <sup>1)</sup>	281,987.8	303,444.2	317,879.9	313,677.8	340,431.8	352,819.1	370,555.2					
	전년 대비 증감률(%)	1.2	5.6	2.6	1.3	5.6	8.8	13.5					
	전월 대비 증감률(%)	-7.1	7.6	4.8	-1.3	8.5	3.6	5.0					

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> (2024.9.17. 검색)

표3. 2021년~2024년 7월 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	101,961.2	104,543.6	98,484.8	97,499.9					
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>	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 <sup>1)</sup>	439,034.9	520,953.2	564,599.4	548,118.6	582,237.5	613,513.0	684,180.2					
	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>	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 <sup>1)</sup>	182,824.2	202,878.9	207,189.2	204,071.0	220,758.9	237,009.1	255,244.5					

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>	2,718.5	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 <sup>1)</sup>	2,429.2	2,994.0	3,004.7	3,193.5	3,332.6	2,366.0	2,421.8					
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>	8459.0 <sup>1)</sup>	2016.7 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	1,703.5	1,476.9	2,144.1	4,414.9	11,757.9	14,920.2	15,350.7					
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>	31.4	34.1	37.9	37.2	38.8	39.0	38.3					

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	83,765.2	83,072.5	78,318.2	82,732.3					

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> (2024.9.17. 검색)