

발간년월 2024년 10월 31(통권 제306호) **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 무르만스크 상업항 동향
	중·서부	- 러시아, 여전히 EU의 두 번째 가스 공급국 - 카자흐스탄, 중간 회랑 개발 및 해상 물류 확대로 물동량 대폭 증가
	북극	- 중국의 발전소 모듈, 러시아 Arctic LNG 프로젝트로 이동 - 러시아, 북극에서의 군사력 강화와 북극항로 개발을 통한 경제적 확장 전략 - 러시아-중국 간 북극항로 물류 확대, 'Arctic Express No.1' 프로젝트 진행
주요 통계		- 2024년 1~9월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 8월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 8월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



2024년 무르만스크 상업항 동향

■ 무르만스크 상업항, 2024년 벌크 화물 물동량 약 10% 감소 전망

- 무르만스크 상업항은 2024년 연말까지 벌크 화물 물동량이 전년 대비 약 10% 감소한 1,600만 톤에 이를 것으로 예상하고 있음
- 생산 부문 부소장인 안드레이 리즈니첸코(Andrey Riznichenko)는 주요 원인으로 철도 접근성의 제한과 남아프리카 공화국에서의 망간 수입 중단을 언급했음
- 무르만스크 상업항은 물동량 감소를 보완하기 위해 석탄의 새로운 공급업체를 유치하고 있으며, 컨테이너 화물 및 철광석과 관련된 논의도 진행 중임
- 현재는 남미로 수출되는 질산암모늄 130만 톤을 상트페테르부르크에서 무르만스크 상업항으로 이전해 빅백(Big Bag) 형태로 처리하는 방안을 검토하고 있음
- 또한, 2024년에는 러시아 북극 지역으로의 화물 선적량도 감소할 것으로 예상되며, 지난해에는 북극 프로그램을 통해 건설 자재와 프로젝트 화물을 포함하여 100만 톤의 벌크 화물이 운송되었으나, 올해는 60만 톤으로 감소될 예정임
- 무르만스크 상업항은 해당 지역의 유일한 다목적 항만으로, 최대 21만 톤급 선박의 연중 운항을 지원하고 있음
- 항만은 벌크 및 일반 화물을 포함한 다양한 화물 처리를 위해 설계되었으며, 대형 및 중량 화물도 수용할 수 있음
- 2023년에는 물동량이 전년 대비 14.7% 증가한 1,730만 톤을 기록했으며, 북극 프로그램을 통해 130만 톤의 화물을 처리했음

■ 무르만스크 상업항, 2024년 가을 2번 부두에서 케이프사이즈 선박 접안 승인 계획

- 무르만스크 상업항은 2024년 9월에서 10월 사이에 2번 부두에서 케이프사이즈(Capesize) 선박을 접안할 수 있는 서류를 승인받을 계획이라고 밝혔으며, 부두 재건축을 이미 완료해 추가 공사가 필요하지 않다고 설명했다

- 안드레이 리즈니첸코 부소장은 "이 부두는 가장 오래된 것이었지만, 현재 완전히 새롭게 재건되어 Capesize 선박 접안이 가능하다"며, 선박들이 만조 시 하역 작업을 진행하고 이후 더 깊은 수심의 부두에서 추가 작업이 이루어질 것이라고 덧붙였다
- 무르만스크 상업항은 연간 최대 500만 톤의 물동량을 처리할 수 있는 부두를 갖춘 이 지역 유일의 다목적 항구로, 최대 21만 톤급 선박의 연중 운항을 지원하며, 2023년에는 1,730만 톤의 물동량을 기록했음

■ 무르만스크 상업항, 화물 물동량의 다각화 진행

- 무르만스크 상업항은 화물 흐름의 다각화를 추진 중임. 파벨 올레이닉(Pavel Oleynik) 대표는 석탄 외에도 다양한 화물을 처리할 수 있는 다목적 장비를 갖추고 있다고 밝혔음
- 현재 비활성 화물의 처리량은 작년 130만 톤에서 올해 50만 톤으로 감소할 전망이며, 상트페테르부르크에서 질산암모늄 운송 방안도 검토 중이지만 물량이 불안정한 상태임
- 올레이닉 대표는 중국의 컨테이너 해운사와 협상이 진행 중이며, 2024년 또는 2025년 초에 시험 물량을 처리할 계획이라고 밝혔음
- 향후 항만 투자는 새로운 화물 종류와 러시아 철도의 요금 정책에 따라 결정될 것이라고 설명했음
- 무르만스크 상업항은 이 지역의 유일한 다목적 항만으로, 최대 21만 톤급 선박의 연중 운항을 지원하고 있음
- 항만은 벌크 화물과 일반 화물, 대형 및 중량 화물을 처리할 수 있는 설비를 갖추고 있으며, 2023년에는 전년 대비 14.7% 증가한 1,730만 톤의 물동량을 기록했음

콘스탄티노바 아나스타시아 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(anastasia@mail.ru)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jiyeong111@kmi.re.kr)

참고자료

- <https://portnews.ru/news/367119/> (2024.09.13. 검색)
- <https://portnews.ru/news/367120/> (2024.09.13. 검색)
- <https://portnews.ru/news/367121/> (2024.09.13. 검색)

러시아, 여전히 EU의 두 번째 가스 공급국

그림1. 브뤼셀에서 열린 새로운 유럽연합 에너지 연합 현황 보고서 발표 중, 카드리 심슨 EU 에너지 집행위원의 모습



사진 출처: 오로르 마르티뇨니/CCE

■ 유럽의 가스 수입, 러시아 의존도 여전

- 브뤼셀에서 카드리 심슨 유럽연합 집행위원이 2024년 9월 12일 유럽연합의 에너지 연합 현황 보고서(EU Energy Union Report)를 발표함
- 본 보고서는 유럽연합의 러시아 LNG 수입을 단계적으로 중단하려는 노력에도 불구하고, 러시아 북극 지역의 가스가 여전히 대륙으로 유입되고 있음을 보여줌. 2024년 상반기 동안 수입은 11% 증가하였으며, 러시아는 현재 두 번째로 큰 공급자임
- EU의 에너지 관련 현황에 관한 두 개의 새로운 보고서는 러시아산 천연가스 수입을 더 줄이려는 연합의 노력에 대한 평가를 제시함
- 2024년 유럽연합 에너지 연합 현황 보고서는 여전히 가스 공급의 약 20%를 러시아에 의존하고 있음을 강조하였음
- 러시아는 노르웨이에 이어 두 번째로 큰 공급자로 남아 있으며, 미국보다 앞서고 있음

그림2. 2021년부터 2024년까지 유럽으로의 러시아 LNG 수입

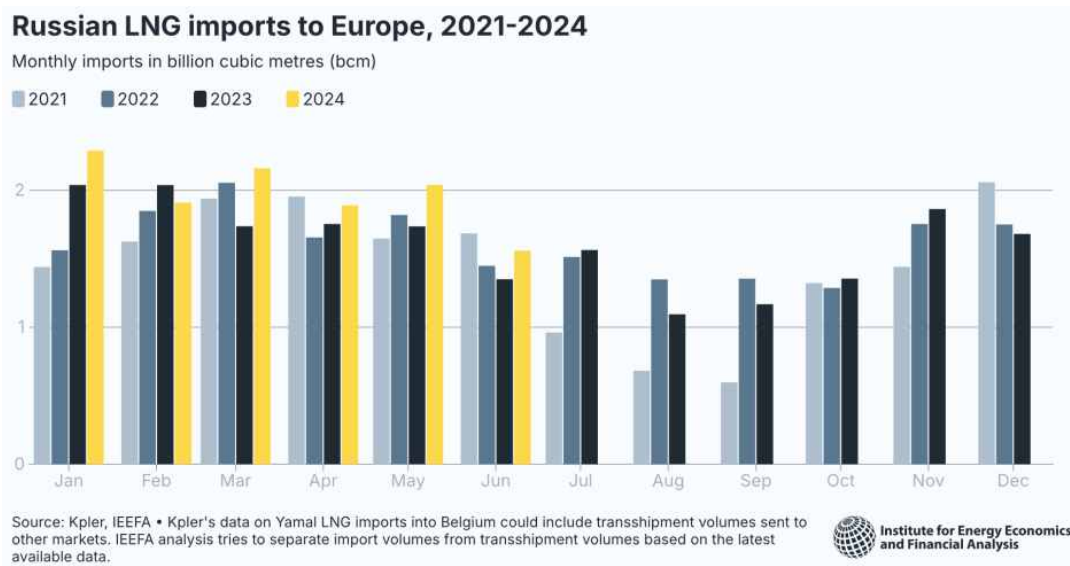


사진 출처: IEEFA

■ IEEFA 보고서, LNG 수입 증가 확인

- 액화천연가스(LNG) 수입이 계속 증가하고 있다는 사실임. 글로벌 싱크탱크인 에너지 경제 및 금융 분석 연구소(IEEFA)의 새로운 연구도 이 점을 확인함
- IEEFA 유럽 수석 에너지 분석가인 아나 마리아 잘러-마카레비치(Ana Maria Jaller-Makarewicz)는 유럽연합은 2025년 3월까지 러시아 LNG의 환적을 금지하기로 동의하였음에도 불구하고, 2024년 상반기 동안 러시아 야말 터미널에서 출발한 연료의 환적은 전년 대비 15% 증가하였다는 점을 확인함
- 러시아의 북극 야말 LNG 프로젝트에서 나오는 LNG 흐름을 억제하려는 반복적인 노력에도 불구하고, 2021년부터 2024년까지 유럽으로의 러시아 LNG 수입은 꾸준히 증가하였으며, 2024년 상반기에는 최고치를 기록하였음
- 카드리 심슨 위원은 브뤼셀 발표에서 “유럽의 에너지 공급을 위협하지 않고도 러시아 가스의 단계적 중단을 완수하는 데 전념하고 있다”고 했으나, 올해 초 합의된 러시아 LNG 수입을 자발적으로 금지하는 제재를 어느 EU 회원국도 적용하지 않았음

■ 프랑스, 러시아 LNG 수입 확대

- 프랑스는 2024년 상반기 동안 러시아산 LNG 수입을 2023년 같은 기간 대비 두 배 이상 늘렸으며, 프랑스 기업인 토탈에너지는 여전히 야말 LNG 프로젝트에 20%의 소수 지분을 보유하고 있음

- 마카레비치는 "유럽연합이 러시아 화석연료 의존도를 줄이려 하고 있음에도 불구하고, 프랑스의 러시아산 LNG 수입은 올해 급증하였으며, 이는 프랑스의 천연가스 수요가 계속 감소하고 있음에도 불구하고 발생한 일"이라고 설명함
- 러시아산 LNG 수입의 대부분은 여전히 프랑스, 스페인, 벨기에로 유입되고 있으며, 이들 세 국가는 전체의 87%를 차지하고 있음
- EU 전체의 러시아산 LNG 수입은 2024년 상반기에 11% 증가하였음. 눈에 띄게도 러시아는 카타르를 제치고 이 블록의 두 번째로 큰 공급국이 되었으며, 미국에 이어 두 번째임
- IEEFA는 2024년 상반기 동안 EU 국가들이 러시아로부터 LNG를 구매하는 데 약 35억 유로를 지출했다고 추산함

■ 유럽 LNG 소비 정점 도달, 터미널 가동률 감소

- 본 연구는 또한 EU의 LNG 소비가 정점을 찍었을 가능성이 크며, 유럽 전역의 LNG 수입 터미널이 점점 더 많이 유휴 상태에 놓여 있음을 보여주고 있음. 2022년 2월 우크라이나 침공 이후 EU의 LNG 터미널 건설 붐이 목표를 초과했을 수 있음을 시사함
- EU LNG 수입 터미널의 평균 가동률은 2023년 상반기 62.8%에서 2024년 47.2%로 감소함

엄단비 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(dbu@kmi.re.kr)

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/russia-still-second-largest-gas-provider-eu-after-norway-lng-imports-increasing> (2024.09.13. 검색)

카자흐스탄, 중부 회랑 개발 및 해상 물류 확대로 물동량 대폭 증가

그림. 카자흐스탄 악타우 항구



자료: <https://www.portaktau.kz/en/about-the-port/>

■ 카자흐스탄, 중부 회랑 개발로 물동량 확대 및 물류 다각화 추진

- 카자흐스탄 정부는 2027년까지 중부 회랑(Middle Corridor)을 개발하고 병목 현상을 해결하기 위한 로드맵을 실행 중임. 이 프로젝트는 카자흐스탄, 아제르바이잔, 터키, 조지아 간의 협력을 통해 연간 수송 용량을 1,000만 톤으로 늘리는 것을 목표로 하고 있음
- 2023년 11월, 카자흐스탄은 중국과 Trans-Caspian 국제 운송 경로(TMTM) 개발을 위한 협정을 체결했음. 이 협정은 2024년 7월 1일에 법적으로 비준되었으며, 중국-유럽 간 컨테이너 열차 운송도 포함됨
- 아스타나 국제금융센터를 기반으로 카자흐스탄, 아제르바이잔, 조지아의 철도 당국이 동등하게 참여하는 Middle Corridor Multimodal Ltd.가 설립되었으며, 디지털화와 절차 최적화를 통해 경로 관리를 강화하고 있음
- KTZ의 IT 시스템은 글로벌 DTC 카자흐스탄 Ltd.가 개발한 DTC 플랫폼과 통합되었음. 카자흐스탄과 아제르바이잔의 철도 시스템이 이미 통합되었으며, 조지아와의 통합도 현재 진행 중임
- 시안 자유무역항과 협력하여 2024년 2월, 시안의 드라이 포트에 터미널을 개장했음. 이 터미널은 카자흐스탄으로 향하는 컨테이너 열차의 40%를 처리하며, TMTM 경로의 물동량 증가에 기여하고 있음

- 2023년 TMTM 경로의 물동량은 2022년 대비 65% 증가해 276만 톤에 달했으며, 2024년 상반기 동안에도 63% 증가한 256만 톤을 기록했음. 이는 중부 회랑 개발의 성과를 보여주며, 동남아, 페르시아만, 유럽 지역의 관심을 끌고 있음

■ 상반기 해상 화물 운송량 2.1배 증가로 글로벌 물류 경쟁 속 성장 가속화

- 에너지프롬(EnergyProm)에 따르면, 2024년 상반기 카자흐스탄의 해상 및 연안 화물 및 수하물 운송량은 160만 톤에 도달해 전년 대비 2.1배 증가했음.
 - 이는 지난 5년간 기록된 연간 운송량을 초과한 수치로, 2014년 이전의 수치만이 더 높은 수준을 보였음
 - 같은 기간 동안 해상 및 연안 운송의 화물 회전율도 두 배 증가하여 9억 6,600만 톤-킬로미터에 도달하며, 이는 2020년 이후 가장 높은 수준을 기록했음
- 해상 및 연안 화물 운송의 확장은 부분적으로 중국과 유럽을 연결하는 Trans-Caspian 국제 운송 경로(TITR)에 기인함. 이 경로는 철도와 해상 운송을 결합하여 이루어지며, 쿠릭(Kuryk)과 악타우(Aktau) 항구가 이를 지원하는 중요한 역할을 하고 있음
- 악타우 항구에 새로운 컨테이너 허브가 개발되고 있으며, 이를 통해 2025년까지 최대 30만 TEU(20피트 표준 컨테이너 단위)를 처리할 수 있을 것으로 예상됨
- 2023년 글로벌 해상 물류에서 상하이 항구가 4,900만 TEU를 처리하여 세계 1위를 기록했으며, 2위는 싱가포르 항구로 3,900만 TEU를 기록함
- 이 외에도 중국의 닝보-저우산, 선전, 칭다오 항구와 한국의 부산항, 네덜란드의 로테르담 항구가 주요 경쟁자로 자리함. 이러한 수치는 글로벌 해상 물류의 경쟁력을 보여주며, 카자흐스탄의 해상 운송 부문이 점점 더 중요한 역할을 하고 있음을 시사함

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- <https://primeminister.kz/en/news/implementation-of-presidential-address-strengthened-joint-measures-with-partner-countries-along-trans-caspian-corridor-28985> (2024.10.01.검색)
- <https://daryo.uz/en/2024/08/24/kazakhstans-sea-and-coastal-cargo-volume-reaches-16mn-tons-in-1h24> (2024.10.01.검색)

중국의 발전소 모듈, 러시아 Arctic LNG 프로젝트로 이동

■ 제재 속 중국 Wison 사의 러시아 Arctic LNG2 프로젝트 참여

- 그간 러시아 노바텍 사의 Arctic LNG 2 프로젝트는 미국 기업 베이커 휴스(Baker Hughes)의 철수로 가스공급에 차질이 생겼고 중국 Wison New Energies 사와 협력하여 대체 솔루션을 개발해 왔음
- Wison 사는 직접적 운송을 피하고 중국 여러 항구를 경유하며 모듈 출치를 숨기는 전략을 사용함
- 선박 이름 변경 및 채도색 등으로 추적 회피를 시도하기도 하여, 2024년 8~9월 단계적 모듈 이전 및 수송을 진행해 음

그림. 채도색 후 이름 변경한 Ocean 28 (좌: Ya Quing Hai Yang/우: Ocean 28)



자료: HNN/ <https://www.highnorthnews.com>

■ Arctic LNG 2로 향하는 중국 선박 북극해 항로 통항 허가 신청

- 중국의 오션 28(Ocean 28), 난펑 즈 싱(Nan Feng Zhi Xing), 헌터 스타(Hunter Star) 선박들은 이제 북극 항로를 확인하는 공식 북극해 항로 허가를 받음
- 난펑 즈 싱(Nan Feng Zhi Xing), 헌터 스타(Hunter Star) 두 선박은 북극 LNG 2 프로젝트 인근의 사베타(Sabetta)를 목적지로 하고 있음
- 난펑 즈 싱과 헌터 스타는 각각 10월 1일과 2일에 허가를 받았으며, 두 선박 모두 러시아 극동의 블라디보스토크에서 급유를 실시했는데, 이는 긴 북극 횡단을 앞두고 그들을 수용할 수 있는 마지막 항만 시설임

그림. 북극해 항로 허가 상황

1068	Ocean 28	1021570	HONG KONG YAOQING SHIPPING CO., Ltd	Panama	No	n/a	1068	25.09.2024
1174	Nan Feng Zhi Xing	9934498	Guangdong Nanfeng Shipping Co. Ltd.	CHINA	Ice 1	n/a	1174	01.10.2024
1181	Hunter Star	9830769	Guangdong Nanfeng Shipping Co. Ltd.	Panama	Ice 1	n/a	1181	02.10.2024

자료: NSR Administration/, <https://www.highnorthnews.com/en/wison-modules-en-route-arctic-lng-project-defiance-sanctions>

■ 미국은 러시아의 프로젝트 제재를 위한 노력 지속

- 미국은 Arctic LNG 2 프로젝트의 완성을 저지하기 위해 지속적으로 노력 중임
- 이번 시도로 Wison, 선박 회사, 또는 양측 모두에 대한 신속한 제재가 예상됨
- Wison의 서방 기업들과의 협력이 제재로부터의 보호를 제공할지 불확실함
- 마지막 두 개의 발전 모듈은 아직 저우산 조선소에 남아있으며, 겨울 해빙으로 인해 운송이 어려울 수 있음

■ 국제적 제재의 Arctic LNG 2 프로젝트의 영향

- 팔라우가 8월에 여러 제재 대상 LNG 선박의 기국을 정지시킴
- Nan Feng Zhi Xing과 Hunter Star는 이미 제재를 받았지만, 여전히 파나마 등록으로 운영 중임
- Red Box사의 Audax와 Pugnax 선박은 2024년 5월 미국 제재 이후 사실상 운영 중단 상태임
- Arctic LNG 2 프로젝트의 두 번째 생산라인은 발전소 없이는 가동이 불가능하여, 이번 모듈 운송의 성공 여부가 중요함

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

참고자료

- <https://www.highnorthnews.com/en/wison-modules-en-route-arctic-lng-project-defiance-sanctions> (2024.10.4.검색)
- <https://www.highnorthnews.com/en/inside-elaborate-scheme-transport-chinese-power-plant-russias-arctic-undetected> (2024.10.8.검색)

러시아, 북극에서의 군사력 강화와 북극항로 개발을 통한 경제적 확장 전략

그림. 니콜라이 파트루셰프 러시아 대통령 보좌관 및 해양 위원회 위원장



자료: <https://www.highnorthnews.com/en/russia-increase-northern-fleets-combat-readiness-and-strengthen-arctic-shipbuilding-and-port>

■ 북극에서의 러시아의 군사적 대응 및 외교적 협력 의지

- 니콜라이 파트루셰프(Nikolai Patrushev) 러시아 해양 위원회 위원장은 무르만스크 지역에서 열린 회의에서 북극 내 러시아의 국가 이익을 보호하는 방안을 논의했음
- 그는 미국과 그 동맹국들이 북극 지역에서 군사력을 확장하고 있으며, 러시아의 활동을 비난하는 캠페인을 강화하고 있다고 비판했음
- 특히, 핀란드와 스웨덴의 NATO 가입이 상황을 더욱 악화시켰으며, 이러한 공격적인 움직임에 대응할 수밖에 없다고 주장하며, 이를 위해 러시아는 군사력을 강화하는 것을 우선시하고 있고, 북방 함대의 전투 준비 태세를 높이는 것이 북극에서의 국가 이익을 보호하는데 핵심적 역할을 할 것이라고 강조했다
- 그럼에도 불구하고 파트루셰프 위원장은 북극 국가들과의 협력 의지를 밝히며, 모스크바가 여전히 평화적인 북극 개발을 위한 대화와 협력을 준비하고 있다고 설명했다
- 그는 미국과 그 동맹국들이 러시아의 북극 이사회 의장직을 차단했지만, 러시아는 북극의 평화적 발전을 위해 다른 북극 국가들과의 협력을 재개할 준비가 되어 있다고 언급했음
- 이러한 발언은 러시아가 북극의 안정을 유지하고 다른 국가들과의 협력을 통해 지속 가능한 발전을 추구하고자 하는 의도를 보여주고 있음
- 2023년 2월, 북극 이사회 8개 회원국이 실무 그룹 회의를 디지털 방식으로 재개하기로 합

의한 것도 이와 같은 맥락에서 볼 수 있음

■ 북극항로 개발 및 항만, 조선업 강화

- 파트루셰프 위원장은 북극항로의 중요성과 이를 활용한 러시아의 경제적, 전략적 이익을 강조했다
- 서방의 제재로 인해 러시아는 북극항로를 통해 인도, 남아시아, 페르시아만, 아프리카와의 교역을 확대하고 있으며, 이를 세계 시장으로의 직통 관문으로 삼고 있음
- 그는 북극항로를 통한 화물 운송량을 대폭 늘리는 것이 러시아의 대통령이 제시한 목표를 달성하는 데 필수적이라고 언급했음
- 이를 위해 현대적인 화물선, 특히 극지방에서 운항 가능한 아이스 클래스 선박을 러시아 내 조선소에서 대량으로 건조해야 한다고 강조했다
- 또한, 국가 경제 지원 정책을 통해 조선업을 강화하고, 이를 실현하기 위한 효과적인 방안을 마련하겠다고 밝혔음
- 그는 북극항로의 안전한 통행과 연중 운행을 보장하기 위해 쇄빙선의 필요성을 강조하며, 정확한 수요 분석이 필요하다고 언급했음
- 현재 러시아는 7대의 원자력 쇄빙선을 보유하고 있으며, 추가로 5대의 쇄빙선을 건조할 계획이며, 이 중 4대는 상트페테르부르크의 발틱 조선소에서, 1대는 극동의 즈베즈다 조선소에서 건조될 예정임
- 또한, 파트루셰프 위원장은 북극항로 주요 항구(무르만스크, 아르한겔스크, 디슨, 텍시, 페벡)의 현대화와 개발이 필요하다고 강조하며, 이러한 항구의 현대화는 북극항로가 러시아의 주요 운송 통로로 자리 잡는 데 필수적으로 이를 통해 운송 인프라를 강화해야 한다고 설명했다
- 또한, 러시아의 주요 강(레나, 오브, 예니세이)과 화이트해-발틱해 운하 등 내륙 수로의 잠재력을 더욱 활용하여 NSR의 효율성을 높일 계획이라고 덧붙였다
- 이는 북극 지역에서의 항만 및 수로 개발을 통해 러시아가 지속적인 성장과 국제 물류 허브로서의 역할을 강화하고자 하는 전략의 일환으로 보임

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/russia-increase-northern-fleets-combat-readiness-and-strengthen-arctic-shipbuilding-and-port> (2024.9.20.검색)

러시아-중국 간 북극항로 물류 확대: 'Arctic Express No.1' 프로젝트 진행

그림. 아르한겔스크 항구에 도착한 중국 선박



자료: <https://dvinanews.ru/news/detail/15704?ID=15704>

■ 러시아 아르한겔스크, 새로운 북극항로 노선 따라 중국 선박 도착

- 지난 8월 12일, 중국에서 출발한 'Arctic Express No.1'의 첫 번째 선박이 러시아 아르한겔스크(Arkhangelsk)에 도착했음
- 아르한겔스크에서 열린 중국 선박 환영식에는 아르한겔스크 주 정부의 첫 번째 부지사이자 주 정부 의장인 알렉세이 알수피예프, 주러시아 중국 대사관의 고문 가오 시셴, 러시아 중국 기업 연합의 주석 저우 리첸, 그리고 NewNew Shipping Line의 CEO 커 진 등이 참석했음
- 중국 선박 'Arctic Express No.1'은 약 6,600해리를 항해해 아르한겔스크에 도착했으며, 자동차 부품, 가전제품, 생활용품 등 다양한 화물을 실은 500개의 컨테이너를 운송했음
- 이 선박은 아르한겔스크 지역의 수출품인 종이, 판지, 펄프, 목재 제품을 적재해 중국으로 출항했음
- 'Arctic Express No.1'는 북극 항로를 통해 중국 주요 항만과 아르한겔스크를 연결하며, 기존 해상 루트보다 훨씬 짧아 운송 시간을 크게 단축할 수 있음
- 중국 기업 연합의 주석인 저우 리첸은 북극 항로의 발전이 양국 간 경제 및 문화적 협력을 증진하는 데 큰 도움이 될 것이라고 언급함

■ ‘Arctic Express No.1’ 프로젝트, 북극 항로 통한 아르한겔스크-중국 물류 확대

- 8월 중순 ‘Arctic Express No.1’에 이어 두 척의 선박이 아르한겔스크에 성공적으로 입항했음
- 두 번째 선박인 ‘Xin Xin Hai 1’은 약 500개의 컨테이너를 운송했으며, 주로 자동차 부품이 포함되었음
- 세 번째 선박인 ‘Xin Xin Hai 2’는 차량, 자동차 부품, 의류 등을 포함한 515개의 컨테이너를 하역했음
 - 두 선박 모두 러시아의 종이, 판지, 목재 제품 등을 싣고 아르한겔스크 수출품을 운반해 중국으로 출항함
- 지난 9월 20일, 아르한겔스크 항구에서 중국 상하이로 향하는 네 번째 선박인 ‘NewNew Moon’이 출항해 북극 항로(NSR)를 통해 880개의 40피트 컨테이너에 목재와 석유화학 제품을 실어 운송했음
- 아르한겔스크 항구의 고르야예프 사장은 선박의 큰 크기로 인해 4대의 예인선을 이용해 항구에 접안했으며, 철도와 협력해 하루에 두 대의 컨테이너 열차를 출발시키는 방안을 추진하고 있다고 밝힘. 이를 통해 항구의 물동량을 크게 증가시킬 계획임
- ‘Arctic Express No.1’ 프로젝트는 아르한겔스크 주 정부와 러시아 철도, 중국 NewNew Shipping Line과의 협력으로 진행되고 있으며, 북극 항로를 통해 아르한겔스크와 중국 주요 항구를 연결함

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

참고자료

- a) <https://dvinanews.ru/news/detail/15704?ID=15704> (2024.8.21.검색)
- b) <https://portnews.ru/news/368032/> (2024.9.20.검색)

주요 통계



표1. 2024년 1~9월 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	115.2	-5.0%	60.7	+1.5%	175.9	-2.3%
북극해	19.8	-16.4%	49.5	-0.7%	69.4	-5.7%
발트해	94.3	+7.5%	112.2	-3.9%	206.5	+1.0%
아조프-흑해	98.8	-10.3%	110.7	-4.9%	209.4	-7.5%
카스피해	4.3	+21.2%	2.0	-10.1%	6.2	+9.3%
합계	296.4	-3.3%	299.8	-2.49%	667.4	-3.5%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 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, 2023년 1~9월 기준

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/369038/> (2024.10.18. 검색)

표2. 2022년~2024년 8월 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(%)	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 ¹⁾	643,455.4	717,794.3	770,969.2	741,489.6	784,982.9	807,641.2	882,253.6	883,585.2				
	전년 대비 증감률(%)	-0.7	11.0	7.1	7.8	7.8	6.4	5.8	3.2				
	전월 대비 증감률(%)	-7.8	11.6	7.4	-3.8	5.9	2.9	9.2	0.2				
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 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(%)	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 ¹⁾	387,244.7	399,720.0	413,559.0	397,442.0	423,504.3	431,137.3	453,317.9	458,756.9				
	전년 대비 증감률(%)	1.7	5.8	2.6	0.6	4.7	7.2	11.6	11.3				
	전월 대비 증감률(%)	-4.7	3.2	3.5	-3.9	6.6	1.8	5.1	1.2				

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(%)	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 ¹⁾	281,987.8	303,444.2	317,879.9	313,677.8	340,431.8	352,819.1	370,608.5	376,658.3				
	전년 대비 증감률(%)	1.2	5.6	2.6	1.3	5.6	8.8	113.5	114.5				
	전월 대비 증감률(%)	-7.1	7.6	4.8	-1.3	8.5	3.6	105.0	101.6				

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

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(dhj82@kmi.re.kr)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.10.10. 검색)

표3. 2021년~2024년 8월 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	97,499.9	97,674.3				
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⁾	439,034.9	520,953.2	564,599.4	548,118.6	582,237.5	613,513.0	684,180.2	684,481.9				
	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⁾	182,824.2	202,878.9	207,189.2	204,071.0	220,758.9	237,009.1	255,244.5	259,653.6				

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	2,366.0	2,421.8	2,903.5				
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	11,757.9	14,920.2	15,402.0	16,382.0				
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	37.9	37.2	38.8	39.0	40.3	44.9				

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	82,709.4	82,098.6				

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)

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.10.10. 검색)