

KMI 북방물류리포트

VOL.309

DEC 5 2024

발간년월 2024년 12월 05일(통권 제309호) 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 1~7월, 러시아 항만 화물 물동량 현황

중·서부

- 우즈베키스탄, 인도, 오만과의 해운 분야 협력 개시

북극

- 러 소브콤플로트, Arc7 LNG 운반선 건조 완료 예정

공지사항

- 2024 북극협력주간 사전등록 안내

주요 통계

- 2024년 1~9월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)

- 2022년~2024년 10월 러시아 역내 화물 운송량

- 2021년~2024년 10월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



‘24년 1~7월, 러시아 항만 화물 물동량 현황

그림1. 노보로시스크항 곡물 터미널의 전경



자료: <https://portnews.ru/news/366565/>

■ 지난 7개월간 러 항만 화물 물동량 3.1% 감소했음

- 러시아 상업항 협회(ASOP)의 데이터에 따르면 2024년 1~7월 간 러시아 항만 화물 물동량은 5억 2,180만 톤으로 전년 동기 대비 3.1% 감소한 것으로 나타났음
- 건화물 환적 물동량은 2억 5,780만 톤을 기록하여 전년 동기 대비 2.9% 감소하였으며, 유형별 △석탄 1억 1,260만 톤(-11.4%, 전년 동기 대비) △곡물 4,260만 톤(+6.5%) △컨테이너 화물 3,210만 톤(+10.8%) △광물비료 2,500만 톤(+26.5%) △철금속 1,100만 톤(-15.7%) △광석 610만 톤(+5.3%) △페리화물 470만 톤(-0.9%) 등을 기록하였음
- 반면 액체화물 물동량은 2억 6,400만 톤을 기록하여 3.4% 감소하였으며, 유형별로 △원유 1억 6,000만 톤(-0.9%) △석유제품 7,750만 톤(-9.8%) △액화가스 2,060만 톤(+2.6%) △식품 370만 톤(+7.4%) 등을 기록하였음
- 수출화물 물동량은 4억 1,160만 톤(-3.1%), 수입화물 2,420만 톤(+6.1%), 환적화물 4,010만 톤(+3.3%), 연안화물 4,600만 톤(-12%) 등을 기록하였음

■ 북극해 항만 화물 물동량은 5,500만 톤을 기록하여 4.7%로 감소했으며, 발트해는 1억 6,200만 톤을 기록하여 1.3% 증가했음

- 북극해 항만 화물 중 건화물 물동량은 1,530만 톤(-14.3%), 액체화물 3,970만 톤(-0.5%) 등을 기록했음
- 북극해 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △무르만스크항 3,170만 톤(-10.1%) △사베타항 1,700만 톤(+5.7%) △바란데이항 300만 톤(-4.4%) △아르한겔스크항 150만 톤(+41.7%) 등에 달했음
- 발트해 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △우스티-루가항 7,970만 톤(-1.8%) △프리모르스크항 3,710만 톤(-3.9%) △상트페테르부르크항 3,160만 톤(+19.6%) △비소츠크항 680만 톤(-12%) 등에 달했음

■ 아조프-흑해는 1억 6,280만 톤을 기록하여 7.4% 감소했으며, 카스피해는 500만 톤을 기록하여 15.8% 증가했음

- 아조프-흑해의 경우, 건화물은 7,560만 톤(-9.6%), 액체화물 8,720만 톤(-5.4%) 등을 기록했으며, △노보로시스크항 9,940만 톤(+3.3%) △타만항 1,580만 톤(-37.5%) △투압세항 1,240만 톤(-16.9%) △코카서스항 1,270만 톤(-1.9%) △로스토프나도누항 890만 톤(-6.9%) 등에 달했음
- 카스피해의 경우, 그중 건화물은 350만 톤(+34.3), 액체화물 150만 톤(-11.3%) 등을 기록했으며, 항만별 물동량은 △아스트라한항 240만 톤(+13.1) △마하치칼라항 190만 톤(-4.4%) 등에 달했음

■ 극동지역 항만 화물 물동량은 1억 3,700만 톤을 기록하여 2.7% 감소했으며, 그중 건화물 물동량은 8,970만 톤(-4.5%), 액체화물 4,730만 톤(+0.9%) 등을 기록했음

- 화물 물동량은 항만별로 살펴보면, △보스토치니항 5,130만 톤(전년과 동일한 수준) △바니노항 1,660만 톤(-24.1%) △블라디보스토크항 2,180만 톤(+10.8%) △나훗카항 1,670만 톤(+4.9%) △프리고로드노예항 720만 톤(-6.7%) 등에 달했음

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

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

우즈베키스탄, 인도, 오만과의 해운 분야 협력 개시

그림1. 인도-이란-투르크메니스탄-우즈베키스탄 종합 물류 루트 개념도



자료: <https://uz.sputniknews.ru/20240821/indiya-uzbekistan-konteynernyye-perevozki-45302888.html>

■ 우즈베키스탄 철도공사는 올해 8월 인도 항만과 페르시아만을 연계하는 종합 물류회랑 프로젝트를 발표하고 개시한 바 있음

- 해당 루트는 타슈켄트 인근 세르겔리(Sergeli) 역을 출발, 이란-투르크메니스탄 국경 지역의 사락스(Sarakhs) 플랫폼을 거쳐 이란 반다르아바스(Bandar Abbas) 항만을 출발하여 인도 3개 항만(문드라, 나바 세바, 첸나이) 항만을 연결하는 종합 루트임
- 첫 물류운송은 20피트 규격 컨테이너 20개를 실은 열차가 인도를 출발하여 이란, 투르크메니스탄 영토를 통과, 우즈베키스탄에 도착하는 방식으로 이뤄졌음
- 총 운송거리는 2,673km이며, 약 20일 소요되었으나, 우즈베키스탄 철도공사는 소요기간을 최대 15일까지 단축하겠다고 발표하였음

그림. 주오만 우즈베크대사-오만 교통부 제1차관 회동('24. 10. 7.)



자료: <https://dunyo.info/ru/ekonomicheskaya-diplomatiya/uzbekistan-ukreplyaet-sotrudnichestvo-s-omanom-v-sfere-transporta-i-logistiki>

■ 또한 우즈베키스탄은 페르시아만에 위치한 오만과의 협력 확대에도 노력을 기울이고 있음

- 압두살롬 하타모프(Abdusalom Xatamov) 주오만 우즈베키스탄 대사는 10월 7일 하미스 알 샤마히(Khamis Al-Shammakhi) 오만 교통정보통신기술부 제1차관과 양국 간 직항 노선 개설, 물류업체 및 오만 항만과의 관계 발전 문제에 대해 논의했음
- 오만 측은 올해 7월 우즈베키스탄 방문 결과를 만족스럽게 평가하며, 중앙아시아 국가와 걸프만 아랍 국가 간의 상호 무역 및 경제 관계를 발전시키기 위한 모든 계획에 대한 지지를 표명했음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- <https://uz.sputniknews.ru/20240821/indiya-uzbekistan-konteyneryye-perevozki-45302888.html> (2024.10.9. 검색)
- <https://dunyo.info/ru/ekonomicheskaya-diplomatiya/uzbekistan-ukreplyaet-sotrudnichestvo-s-omanom-v-sfere-transporta-i-logistiki> (2024.10.9. 검색)

러 소브콤플로트, Arc7 LNG 운반선 건조 완료 예정

그림1. 즈베즈다 조선소에서 SCF로고가 선체에 적용된 알렉세이 코시긴 운반선의 모습



자료: 즈베즈다 조선소에서 SCF로고가 선체에 적용된 알렉세이 코시긴 운반선

■ 러시아의 즈베즈다 조선소, 쇠빙LNG 운반선 건조를 완료할 예정임

- 러시아의 즈베즈다(Zvezda) 조선소가 제재 대상인 북극 LNG 2(Arctic LNG 2) 프로젝트를 위한 초기 쇠빙급 Arc7 액화천연가스(LNG) 운반선을 완성하는 데 진전을 보이고 있음
- 총 5척의 선체를 한국의 삼성중공업(Samsung Heavy Industries)으로부터 인도받았으나, LNG 멤브레인 및 이지무스 추진 장치 등의 최종 조립 과정에서 어려움을 겪고 있음
- 알렉세이 코시긴(Aleksey Kosygin) 선박에 대한 작업은 즈베즈다의 건조 도크에서 계속되고 있으며, 이번 주 초 선박 측면에 소브콤플로트(Sovcomflot, SCF) 로고가 새롭게 칠해진 모습이 최근 사진을 통해 확인됨

■ 대러제재로 인해 쇠빙LNG 운반선 건조가 중단되었음

- 그럼에도 불구하고, 첫 번째 즈베즈다 Arc7 선박은 연말 이전에 취역하고 두 번째 선박은 2025년 초 취역 예정이었음
- 두 번째 운반선인 것으로 추정되는 세르게이 비테(Sergei Witte)호는 최근 조선소에서 건조되고 있음

- 쇠빙운반선이 부족하다는 점과 8월과 9월에 생산된 LNG의 구매자를 찾지 못하면서 북극 LNG-2은 운영이 중단된 상태임
- Arc7 선박 1~2척의 인도가 이루어지면 노바텍(Novatek)의 물류 문제 일부를 완화할 수는 있겠으나 제재된 LNG를 구매하도록 유도하기에는 역부족임

■ LNG 운반선의 장기 정박으로 인해 노바텍이 막대한 비용 손실을 입었음

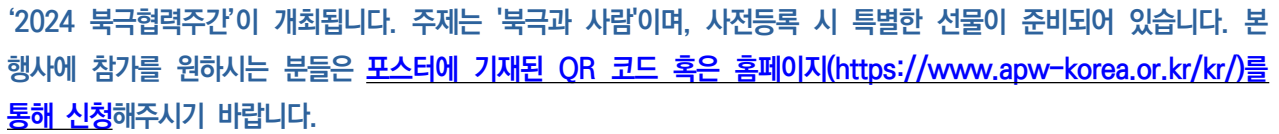
- 북극 LNG 2에서 생산된 초저온 가스를 실은 세 척의 LNG 운반선, 파이어니어(Pioneer), 노바 에너지(Nova Energy), 이스트 에너지(East Energy)는 현재 러시아 극동 나호트카(Nakhodka)에 정박해 있음
- 보일오프(Boiloff, 증발로 인한 가스 손실)는 바다에서 3개월 이상 대기한 이후 문제가 되고 있으며 약 15~20%의 손실이 발생했음
- 나호트카 항만에 정박되어 있는 LNG의 가치는 약 4천만 달러로 몇 달간 수출되고 있지 못하면서, 큰 비용이 발생되고 있음
- 업계 관계자들은 노바텍이 몇 주 내 출시될 즈베즈다 Arc7 운반선을 위해 이들 세 척의 LNG 화물을 냉각 화물로 사용할 계획일 수 있다고 예상하고 있음

엄단비 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dbu@kmi.re.kr)

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/russian-sovcomflot-operate-sanctioned-zvezda-arc7-lng-carrier-arctic-lng-2> (2024.11.23. 검색)



– 8 –

INVITATION

북부 지역은 서울에서 6,000km 이상 떨어져 있지만, 북극의 변화는 한반도의 삶에 직접적인 영향을 미쳤습니다.
가장 뚜렷한 영향 중 하나는 북극해의 빙봉이 사라져서 이곳에서 극도로 추운 겨울이 온 것입니다.
북극 변화의 광범위한 영향이 즉각적인 세계적 노력을 요구한다는 것은 의심의 여지가 없습니다.

2024년은 대한민국이 북극 이사회의 공식 감시국이 된 지 11주년이 되는 해입니다.
이 11년 동안 대한민국은 기후 변화와 환경 보호를 포함한 다양한 북극 문제를 해결함으로써 북극 이사회에 기여했습니다.
또한 북극의 과학 연구에 의미 있는 기여를 했고 중앙 북극해 어업 협정(CAOPA) 장관 회의를 성공적으로 개최했습니다.
오늘날 우리는 의심할 여지 없이 변화의 중심에 있는 북극의 미래를 위한 새로운 협력 경로를 모색할 책임을 공동으로 지고 있습니다.
신중하고 헌신적인 관찰과 연구는 북극의 기후 위기를 해결하는 데 중요하며
이 지역의 지속 가능한 개발 방향에 대한 심도 있는 고려도 중요합니다.

"북극과 사람: 상호교감, 협업 그리고 공동의 번영"이라는 2024년 북극 파트너십 주제는 북극 협력의 토대를 마련할 것입니다.
우리는 8번째 북극 파트너십 주간에서 과학 연구, 국제 협력, 지속 가능한 개발을 포함한
다양한 주제에 대한 전문가의 지혜를 공유하기를 기대합니다.
12월에 한국 부산에서 열리는 9번째 북극 파트너십 주간에 여러분을 초대합니다.

강도형 **조태열**
해양수산부 외교부

2024 북극협력주간

시간	12.10.(화)		12.11.(수)		12.12.(목)	
	소통의 날		소통의 날		소통의 날	
	등 록 [09:00-10:00]					
아침	극지, 사람, 인사 206-1호 [10:00-11:00]		북극차세대 대화 202호 [10:00-12:00]		KoNAC 총괄회의 203+204호 [10:00-12:00]	북극 인문사회 세미나 201호 [10:00-13:00]
	극지 해설사 컨퍼런스 202호 [11:00-13:00]	KoARC 세미나 201호 [11:00-13:00]				
오후	개막식 205호 씨밋홀 [14:00-15:00]		북극 예술과의 만남 203+204호 [13:00-14:00]		읍서버 세미나 203+204호 [14:00-16:00]	한-북극 청색경제협력세미나 201호 [14:00-16:30]
	특별세션 1부 북극과 사람 2부 과학과 사람이 만나다 3부 정책과 사람이 만나다 205호 씨밋홀 [15:00-17:35]		제13회 북극항로 국제세미나 201호+202호 [14:00-16:30]			폐회식 201호 [17:00-18:00]
			북극항로 개척 연구 206-1호 [16:30-17:30]	KMI-AF 공동세미나 201호 [16:40-18:10]	시민극지 강좌 203+204호 [16:00-17:00]	

[이벤트]

북극협력주간 포토존, 극지놀이터, 극지사진전, 북극네컷 사진부스, 극지영화상영, 극지이슈리포트 홍보, 북극게어서포터즈, 위시트리, 극지바다체험존
(양자면담) 북극관 국가 및 비북극관국가 정부간 양자면담(closed)

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, 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 1~9월 기준

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/369038/> (2024.12.05. 검색)

표2. 2022년~2024년 10월 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(%)	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	717,794.2	770,969.2	741,489.6	785,041.4	807,713.6	885,118.4	886,903.5	866,485.4	836,288.1		
	전년 대비 증감률(%)	-0.7	11.0	7.1	7.8	7.8	6.4	6.1	3.6	2.3	5.2		
	전월 대비 증감률(%)	-7.8	11.6	7.4	-3.8	5.9	2.9	9.6	0.2	-2.3	-3.5		
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	399,719.9	413,559.0	397,442.0	423,562.8	431,209.7	456,182.7	462,074.0	441,125.9	448,148.3		
	전년 대비 증감률(%)	1.7	5.8	2.6	0.6	4.7	7.2	12.3	12.1	8.3	7.5		
	전월 대비 증감률(%)	-4.7	3.2	3.5	-3.9	6.6	1.8	5.8	1.3	-4.5	1.6		
파이프	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	309578,7 ¹⁾	290951,6 ¹⁾	288107,1 ¹⁾

라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	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	303,444.1	317,879.9	313,677.8	340,490.3	352,891.5	373,473.3	379,681.4	361,228.3	361,123.4		
	전년 대비 증감률(%)	1.2	5.6	2.6	1.3	5.7	8.8	14.4	5.5	10.8	10.6		
	전월 대비 증감률(%)	-7.1	7.6	4.8	-1.3	8.5	3.6	5.8	1.7	-4.9	0.0		

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

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.12.05. 검색)

표3. 2021년~2024년 10월 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	94,784.7	97,063.5		
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	686,974.3	687,720.8	673,407.4	635,702.4		
	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	258,038.6	262,891.3	248,047.9	247,562.6		

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	2,970.7	3,003.0		
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	1,476.8	2,144.1	4,414.9	11,816.4	14,992.6	15,472.6	16,167.5	15,380.9	13,451.3		
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	37.9	37.2	38.8	39.0	40.3	44.8	44.1	43.0		

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	82,392.6	79,897.6			

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

정다현, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr)

김지영 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2024.12.05. 검색)