

KMI 북방물류리포트

VOL.311
FEB 21 2025

발간년월 2025년 2월 21일(통권 제311호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 중 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 FESCO 컨테이너 운송 성과
	중·서부	- 2024년 4분기 흑해-카스피해 연안국 주요 동향 - 카자흐스탄, 카스피해 항만시설 개발 박차
	북극	- 러시아 노바텍, 2024년 순이익 52억 달러로 증가 - 러시아 '쉐도우 플릿' 탱커, 노르웨이 북극 항만으로 진입
주요 통계		- 2024년 1~12월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) - 2022년~2024년 12월 러시아 역내 화물 운송량 - 2021년~2024년 12월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



2024년 FESCO 컨테이너 운송 성과

■ 2024년 11개월 동안 러시아 컨테이너 운송량 5.8% 성장

- FESCO 교통 그룹은 러시아 컨테이너 물동량이 2024년 1월부터 11월까지 전년 동기 대비 5.8% 증가한 600만 TEU의 성적을 기록했다고 발표함
- 수입량은 5% 증가한 총 258만 7천 TEU를 기록했고, 수출량 역시 5% 상승한 160만 7천 TEU로 나타났음
- 국내 운송량은 4% 늘어난 124만 9천 TEU를, 환적 운송량은 20% 급증한 55만 9천 TEU에 도달했음
- 지난 11개월 동안 극동 항만을 통한 수출량은 24% 감소한 반면, 러시아 북서부 항만을 통한 수출 컨테이너 운송량은 43% 증가했고, 노보로스스크 항구를 통한 수출량은 26% 증가한 것으로 나타났음
- 러시아 극동 항만을 통한 수입 운송량은 12%, 북서부 항만을 통한 수입 운송량은 26% 증가했으며, 노보로스스크 항구를 통한 수입 운송량은 1% 증가했음
- FESCO에 따르면, 2024년 11월 러시아 컨테이너 시장은 전년 동기 대비 큰 변동 없이 약간의 성장을 보여, 0.2% 증가한 53만 6천 TEU를 나타냄
- 이 기간 동안 국내 및 환적 운송량은 감소했으나, 북서부 항만으로의 수입 물량이 증가하며 두드러진 성과를 나타냈음
- 국제 물류 운송 기업 안첵(Ancheng)에 따르면, 2024년 전 세계 컨테이너 물동량은 1억 9천만 TEU를 초과하여 전년 대비 5.8% 증가했으며, 특히 전자 상거래와 첨단 기술 제품 운송 부문에서 두드러진 성장이 있었음
- 동 기업의 자카르바쿨라(Zakhar Vakula) 구매 담당자는 현재 트렌드 분석과 시장에서의 다년간의 경험을 바탕으로, 2025년 컨테이너 운송량이 수입 7-8%, 수출 9-10% 성장할 것으로 예상된다고 언급했음

■ FESCO 컨테이너 보유량, 20만 TEU 돌파

- FESCO사는 관리 중인 컨테이너 보유량이 20만 TEU를 초과하며 새로운 역사적 기록을 세웠다고 밝혔음
- 2022년 말 기준으로 FESCO가 관리하던 컨테이너는 약 13만 TEU였던 반면 지난 2년 동안 FESCO의 컨테이너 보유량은 55% 이상 증가했음
- 2024년에 FESCO는 6,000개의 20피트 컨테이너와 10,000개의 40피트 컨테이너를 추가로 도입하여, 총 26,000 TEU의 용량을 확보했음
- 또한, FESCO 그룹이 관리하는 피팅 플랫폼(Fitting Platform, 컨테이너를 철도 화물 열차에 적재하기 위한 특수한 평탄형 철도 화차)의 수는 이 해에 15,000대에 이르러 사상 최대치를 기록했음
- FESCO의 선박-물류 부문 부사장 게르만 마슬로프(German Maslov)는 컨테이너 보유량 확대가 수출 및 수입 서비스의 속도와 안정성을 높이는 데 핵심적이라고 설명했다
- 그는 컨테이너 보유량의 지속적 증가로 러시아 및 해외 다양한 지역에서 충분한 컨테이너를 확보할 수 있게 되었으며, 이는 FESCO의 사업 확장 전략에 중요한 요소라고 강조했다
- 2025년에 FESCO는 컨테이너 보유량을 늘리고 현대화하기 위한 계획을 계속 추진할 예정이며, 추가로 18,000 TEU 용량의 컨테이너를 제작할 계획임

■ 2024년 FESCO 해상 운송량 18% 증가 전망

- FESCO 그룹의 2024년 총 해상 운송량이 61만 7천 TEU를 초과할 것으로 예상되며, 이는 전년 대비 18% 증가한 수치임
- 2024년 FESCO의 수입 해상 운송량은 32만 4천 TEU를 초과했으며, 이는 전년 대비 39% 증가한 수치임
- 전체 해상 운송량은 총 61만 7천 TEU를 초과할 것으로 예상되며, 이는 전년 대비 18% 증가한 수치임
- 로사톰(Rosatom)은 블라디보스토크 상업항(VMTP)이 러시아에서 5년 연속으로 컨테이너 처리량에서 1위를 유지하고 있다고 발표했다
- 2024년 FESCO는 러시아 북부 지역 배송 프로그램의 모든 화물 운송 의무를 완료했으며, 북극 지역으로의 국내 해상 운송량은 2023년 수준을 유지한 8만 6천 TEU를 나타냈음
- 이는 전체 컨테이너 운송 시장 수요의 약 40%를 차지하는 수치임

■ FESCO, 블라디보스토크-상하이 직항 컨테이너 노선 개설

- FESCO는 중국과 극동 지역 간 해상 서비스 강화를 위한 FESCO China Direct Line-5 (FCDL-5) 노선이 개설되었음
- 상하이와 블라디보스토크 상업항(VMTP)을 연결하는 동 노선은 주 1회 이용 가능하며, 운송 소요 시간은 3일임
- FESCO가 소유한 두 척의 컨테이너선이 이 노선을 운영하고 있으며, 이들의 총 적재 용량은 약 3,200 TEU에 달함
- FCDL-5 노선의 첫 번째 선박은 12월 7일 VMTP에서 출항해 12월 10일 중국에 도착했음
- FESCO는 FESCO China Express-3 노선을 통해 블라디보스토크와 상하이 간의 운송 서비스를 제공하며, 난샤, 옌티엔, 산터우, 샤먼, 윈저우, 닝보와 같은 여러 항구들을 경유해옴
- 최근 고객 수요가 증가함에 따라, FESCO는 VMTP와 상하이를 직접 연결하는 새로운 노선을 개설했음
- 개설된 새 노선을 통해 중국의 주요 컨테이너 항구로의 정기적인 운항을 확대할 계획임
- FCDL-5 노선의 개설로 FESCO의 중국 항구와 블라디보스토크 간 주간 컨테이너 운송 용량이 6,000 TEU로 증가했으며, 이는 2024년 초 대비 39% 증가한 수치임
- 또한, FESCO는 가까운 시일 내에 기존 FESCO China Express 서비스와 관련된 모든 해상 노선을 FESCO China Direct Line으로 명칭을 변경할 예정임
- FCDL-5 노선은 상하이에서 블라디보스토크로의 해상 운송을 체계화하고 해당 노선에서 운송 용량을 확대하기 위해 개설되었음
- FESCO는 블라디보스토크와 중국 사이에 추가적인 선박을 투입해 이 지역에서의 영향력을 더욱 확대할 예정임

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

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

참고자료

- <https://morvesti.ru/news/1679/113290/> (2024.12.11. 검색)
- <https://morvesti.ru/news/1679/113304/> (2024.12.11. 검색)
- <https://morvesti.ru/news/1679/113380/> (2024.12.11. 검색)
- <https://morvesti.ru/news/1679/113010/> (2024.12.11. 검색)

2024년 4분기 흑해-카스피해 연안국 주요 동향

그림. 바쿠 항 인터모달 운송터미널 건설사업 조인식



자료: <https://denizxeber.az/2024/11/12/az%99rbaycan-qazaxistan-v%99cin-baki-limaninda-yeni-intermodal-yuk-terminalinin-insasi-ucun-birg%99mu%99ssis%99yaradib/>

■ 아제르바이잔: 중국, 카자흐스탄과 함께 바쿠 항 신규 터미널 건설 사업 개시^{a)}

- 지난 11월 12일 탈레흐 지야도프(Taleh Ziyadov) 바쿠 항만공사 사장, 누를란 사우란바예프(Nurlan Sauranbayev) 카자흐스탄 철도공사 사장, 위엔샤오쥔(Yuan Xiaojun) 시안 자유무역항 건설(Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co.Ltd) 대표 3인은 바쿠 항 신규 인터모달 화물 터미널 건설사업 협력 의정서에 서명하였음
- 이날 행사에는 루슬란 알리하노프(Ruslan Əlixanov) 아제르바이잔 인베스트먼트 홀딩(Azerbaijan Investment Holding) 대표와 누를란 자쿠포프(Nurlan Jakupov) 카자흐스탄 삼룩-카즈나(Samruk-Kazyna) 재단 대표 또한 참여했음
- 조인식 행사는 제29차 유엔기후협약 총회(COP29)의 일환으로 진행되었음
- 본 행사의 목표는 바쿠 엘레트(Ələt) 신항의 물동량 증대와 항만 인프라 발전을 위한 인터모달 터미널의 건설로, 신항 근처 40헥타르 규모의 부지가 확보되었음
- 바쿠 항의 광범위한 잠재력과 카자흐스탄 철도의 중앙회랑(Middle Corridor)을 통한 서비스 제공의 중요성, 시안 자유무역항사의 중국-유럽 루트를 지나는 컨테이너 열차의 조직 및

배송속도 역량을 고려하면, 이번 신규 사업 조인식은 3개국에 있어서 중요한 의미를 지닌다고 할 수 있음

- 이번 협약의 또 다른 장점은 중국-유럽을 잇는 중앙 회랑을 통과하는 컨테이너 열차의 지속적인 물동량 증가, 하역 시간 단축, 운송 비용 절감, 재적재 시간 최소화 등임

■ 조지아: 아나클리아 신항 건설 본격 시작^{b)}

- 이라클리 코바히제(Irakli Kobakhidze) 조지아 총리는 국가 숙원사업이었던 아나클리아 심해 항만 건설 사업 착공식에 참석하여, “이 항구는 국가의 항만 인프라 개발뿐만 아니라 유럽과 아시아의 운송 시스템을 연결하는 중앙회랑의 경쟁력을 높이는 데 중요한 역할을 할 것” 이라고 연설했음
- 이미 입찰을 따낸 벨기에 얀데눌(Jan De Nul) 사가 이미 9월 16일 심해화를 위한 준설 작업을 시작했으며, 1단계 작업에서 상당한 진전을 보인 바 있음
- 또한 총리는 “항만 사업 민간 파트너 선정 과정과 관련해 중국-싱가포르 컨소시엄에 제출된 제안서의 세부 내용이 현재 명확해지고 있으며 이후 곧 파트너십 계약이 체결될 것”이라고 덧붙였다
- 사업 첫 번째 단계에서는 건설 및 물류 부문에 최대 500명의 인력이 고용될 예정이며, 프로젝트 1단계 시행으로 60만 TEU의 컨테이너가 처리되고 예상 투자 비용은 6억 달러가 소요될 것으로 예측되고 있음

■ 러시아: 투르크메니스탄행 카스피해 항만 정기운송 활성화 도모^{c)}

- 러시아 아스트라한 주 산업통상에너지 담당 부서는 카스피해의 올라(Olya)항과 투르크메니스탄 투르크멘바시(Türkmenbaşy)항 정기운송 노선 수립 및 사업자 선정 과정을 거치고 있다고 발표했다
- 아스트라한 주 당국은 동시에 이 지역의 주요 해운회사들은 이 사업을 수행하기 위한 선박 준비를 완료했다고 확인했으며, 지역 해운회사들과 체결한 협정의 일환으로 카스피해 해운 노선 문제 또한 해결되었다고 밝혔다
- 현재 주 사업자 선정 작업이 진행되고 있으며, 신규 노선의 개통 일자에 대해서는 아직 밝혀진 바 없는 상태임
- 주 당국은 ‘해운 노선은 남북 국제 운송 회랑에 화물 루트를 추가함으로써 투르크메니스탄 물류센터의 역량을 강화할 것이기에, 투르크멘 측 또한 가까운 시일 내 프로젝트를 시작할

것'이라고 기대를 내비쳤음

- 아울러 아스트라한 지역에 경제특구 '로터스' 또한 조성될 계획임

그림. 우크라이나 흑해 해상 회랑 현황

Black Sea Shipping Corridors

Routes followed by ships leaving Odesa via the UN/Turkey corridor and Ukraine's more recent unilateral corridor

● TQ Samsun (July 16-17, 2023) ○ Resilient Africa (Sept. 19-21, 2023)



자료: <https://focus.ua/uk/economics/600111-ukrayina-povertaye-kontrol-nad-chornim-morem-popri-pogrozi-z-boku-rf-bloomberg-mapa>

■ 우크라이나: 올해 10월 주요 항만에서 8백만 톤 규모 화물 처리^{d)}

- 우크라이나 항만공사는 자사 공식 페이스북에 2024년 10월에 가동 중인 주요 항만에서 총 8백만 톤의 화물이 처리되었고, 작년 동기간 대비 60%가 상승하였다고 발표했다
- 해당 기간 동안 처리된 물동량 대부분은 곡물로서 총 5백만 톤이며, 이는 작년 10월 수치보다 150만 톤 상승한 것임
- 마찬가지로 금속 광석의 경우 140만 톤을 달성했으며, 이는 전년 대비 2배 상승했음
- 이와 같은 물동량 성장세에는 흑해 해상 운송 회랑이 중요한 역할을 했으며, 10월 한 달 동안 680만 톤의 화물이 해당 노선으로 운송되었으며, 이 중 450만 톤은 곡물임
- 2024년 1월부터 10월까지의 총 화물량은 8,230만 톤으로, 작년 같은 기간 대비 2배 이상 상승한 수치를 기록하였음
- 작년 1월-10월 총 화물량은 4,610만 톤을 기록한 바 있음

- 수출액 측면에서 10월 총 38억 달러 상당의 제품을 판매하였는데, 이는 9월 수출액보다 18.7% 증가했으며 올해 최대치의 규모를 기록했다
- 한편 연초 이후 총 수출액은 346억 달러를 달성했으며, 이 성장은 주로 농산물 수출 증가 및 해로의 효율적인 운영에 힘입은 것임

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- <https://denizxeber.az/2024/11/12/az%99baycan-qazaxistan-v%99cin-baki-limaninda-yeni-intermodal-yuk-terminalinin-insasi-ucun-birg%99mu%99ssis%99-yaradib/> (2024.11.13. 검색)
- <https://denizxeber.az/2024/10/23/gurcustanda-ilk-d%99rinsulu-limanin-tikintisinc%99-baslanilib/> (2024.11.13. 검색)
- <https://denizxeber.az/2024/11/17/olya-turkm%99nbasi-b%99r%99-x%99tti-acilacaq/> (2024.11.13. 검색)
- <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3927735-porti-ukraini-obrobili-u-zovtni-8-miljoni-v-tonn-vantaziv.html> (2024.11.13. 검색)

카자흐스탄, 카스피해 항만시설 개발 박차

그림. 쿠릭 항(카자흐스탄 망기스타우 주 소재)



자료: <https://denizxeber.az/2024/11/14/qazaxistan-x%99z%99r-d%99nizinin-sahilind%99-yeni-taxil-terminali-acib/>

■ 망기스타우 주 소재 쿠릭(Kuryk) 항에 연간 1백 만 톤을 처리할 수 있는 신규 곡물 터미널이 개장되었음^{a)}

- 아제르바이잔 국영통신(AZƏRTAC)은 카자흐 사기업 “카스피 그레인 웨이(Kaspi Grain Way)”사가 쿠릭 항에 신규 곡물 터미널을 개장했다는 카자흐스탄 교통부 공보실 자료를 인용 보도하였음
- 카스피 그레인 웨이 사는 신규 터미널 개장에 대해 카자흐스탄 전국에서 생산되는 곡물 제품들을 수용할 준비가 되어있다고 밝혔음
- 신규 터미널 사업의 일환으로 최대 28,000톤의 곡물을 저장할 수 있는 사일로 18개 또한 마련되었으며, 시간당 300톤의 화물을 처리할 수 있는 컨베이어 장비 또한 구비되어 있음
- 곡물 수출의 증가세가 기대되는 가운데, 현재 터미널에는 약 14,000톤의 보리가 저장되어 있음
- 한편, 신규 곡물 터미널의 시설 완공 이전인 11월 9일에 이 터미널 4번 부두에서 약 3,500톤의 보리가 수출된 바 있음

■ 한편 악타우 항은 중국 기업과 함께 신규 컨테이너 터미널 계획에 착수했음^{b)}

- 누를란 사우란바예프(Nurlan Sauranbayev) 카자흐스탄 철도공사 사장은 국무회의에 참석하여 현재 중국 련윈강 항만(Lianyungang Port)사와 함께 악타우 항 신규 컨테이너 터미널 건설과 쿠릭 항 준설 작업에 착수했다고 밝혔음
- 이날 회의에서 마라트 카라바예프(Marat Karabayev) 교통부 장관은 해당 사업이 트랜스카스피안 회랑과 남북국제회랑의 물동량을 늘리기 위한 작업의 일환이라고 밝혔음
- 아울러 장관은 남북국제회랑의 연간 처리량은 1천만 톤이며 올해에는 180만 톤에 달했지만, 성장 잠재력을 고려하여 물동량을 2천만 톤으로 늘릴 계획이라고 덧붙였다
- 이외에도 카자흐스탄은 2024년 7월 이란, 투르크메니스탄, 러시아와 남북회랑 발전을 위한 로드맵을 체결했는데, 이는 남북회랑의 동부 구간의 통합 물류사업 주체를 만들기 위한 것을 목적으로 하고 있음
- 카자흐스탄 정부 공식 텔레그램 계정은 그 일환으로 카자흐 정부와 러시아 정부가 합작기업 설립을 위한 절차를 밟고 있다고 보도하기도 했음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://denizxeber.az/2024/11/14/qazaxistan-x%C9%99z%C9%99r-d%C9%99nizinin-sahilind%C9%99-yeni-taxil-terminali-acib/> (2024.12.27. 검색)
- b) <https://denizxeber.az/2024/11/28/aktau-limaninda-konteyner-terminalinin-tikintis%C9%99-baslanilib/> (2024.12.28. 검색)

러시아 노바텍, 2024년 순이익 52억 달러로 증가

■ 러시아 노바텍, 생산 증가로 2024년 순이익 6.5% 증가

- 러시아의 최대 액화천연가스(LNG) 생산업체인 노바텍(Novatek, NVTK.MM)은 12일 수요일 2024년 순이익이 6.5% 증가한 4,935억 루블(약 52억 달러)로 늘었다고 발표하였으며, 이는 생산 증가에 따른 결과로 알려짐
- 노바텍은 우크라이나 전쟁과 관련한 서방의 제재로 큰 타격을 받은 기업 중 하나로, 2023년 12월에 카라해로 돌출된 기단(Gydan) 반도에서 '아틱 LNG 2(Arctic LNG 2)' 프로젝트의 LNG 생산을 시험적으로 시작했지만, 제품 판매에 어려움을 겪고 있다고 알려짐

■ 서방 제재 속 아틱 LNG 2 프로젝트의 도전

- 서방의 제재로 인해 외국 주주들이 참여를 동결하면서, 노바텍은 계약상의 의무를 이행할 수 없음을 알리는 '불가항력(force majeure)' 선언을 했다고 함
- 이날 노바텍은 2024년 매출이 1조5,500억 루블로, 2023년(1조3,700억 루블) 대비 증가했다고 알려짐
- 그러나 부채는 15.4배 급증한 1,416억 루블로 늘었으며, 하루 평균 탄화수소 생산량은 2.96% 증가한 182만 배럴을 기록했다고 함
- 외환 손익을 제외한 주주 귀속 순이익은 4.6% 증가한 5,534억 루블을 기록한 것으로 알려짐(환율 기준: 1달러 = 95.20 루블)

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

참고자료

a) www.reuters.com/world/russias-novatek-says-2024-net-profit-rises-to-5-2-billion-2025-02-12 (2025.02.14. 검색)

러시아 연계 '쉐도우 플릿' 탱커, 노르웨이 북극 항만으로 진입

그림. 1월 29일, 노르웨이 포르상에르 피오르드로 진입 중인 LNG 운반선 노스 라이트

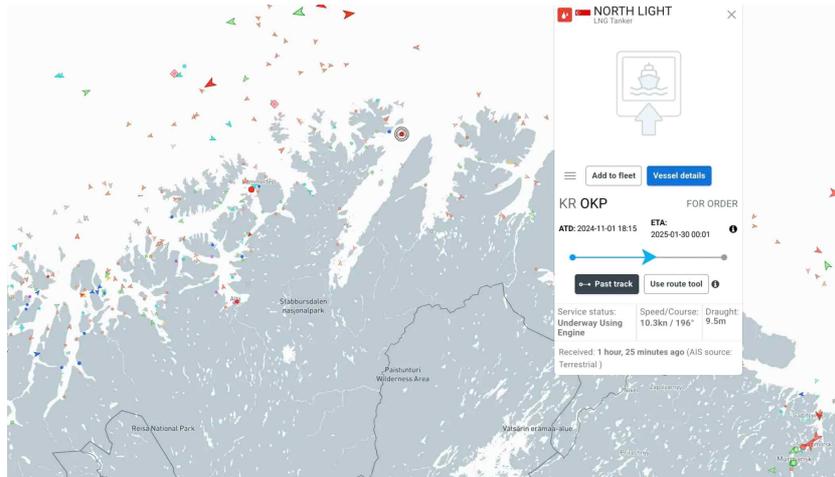


사진 출처: 마린트래픽/더 바렌즈 옵서버

■ 러시아 연계 탱커, 노르웨이 북극 항만으로 진입

- 1월 29일, 최근 며칠간 노르웨이 해안을 따라 무르만스크를 향해 항해하던 의문의 LNG 운반선 '노스 라이트(North Light)'가 노르웨이 최북단 호닝스보그 항구로 진입한 사실이 확인됨
- 이 거대한 295미터 길이의 선박은 인근 항구에서 출발한 파일럿 보트 두 척의 호위를 받아 사르네스 피오르드로 이동함
- 이 지역에는 노르웨이 해안경비대 소속 KV 야를(KV Jarl) 함정이 있었으나, 이번 호위 작전에는 참여하지 않았다고 노르웨이 해안경비대 대변인 조니 칼슨(Jonny Karlsen)이 밝혔음
- 칼슨은 "해안경비대는 다른 임무로 인해 이들 전부터 이 지역에 머무르고 있었다"고 설명함

■ 정박 이유는 선원 교체

- 현지 항만 당국은 '노스 라이트'의 기항 목적을 알지 못한다고 밝혔으며, 선박이 실제로 이 지역에 정박할지 여부도 불투명하다고 전함
- 이후 노르웨이 해안청의 아르베 뎀덴(Arve Dimmen) 부서장이 "이 선박은 선원 교체를 위해 이곳에 기항했으며, 해당 작업은 해안청과 노르웨이 국방부의 사전 승인을 받았다"고 설명함 그는 "선원 교체 허가는 1월 30일 오전 12시부터 만료된다"고 덧붙였다

엄단비 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dbu@kmi.re.kr)

참고자료

a) <https://www.thebarentsobserver.com/news/russiaconnected-shadow-fleet-tanker-escorted-to-norwegian-arctic-port/423880> (2025.02.14. 검색)



표1. 2024년 1~12월 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	154.5	-1.9%	81.9	+1.0%	236.5	-2.3%
북극해	26.1	-15.8%	66.9	-0.3%	92.9	-5.2%
발트해	123.8	+6.7%	149.3	-3.9%	273.0	+0.6%
아조프-흑해	131.2	-5.0%	144.5	-2.9%	275.7	-5.4%
카스피해	5.5	+10.2%	2.6	-5.9%	8.1	+4.9%
합계	441.1	-1.9%	445.2	-2.6%	886.3	-2.3%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리얀마르, 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 1~12월 기준

☞ 러시아 공식 자료를 바탕으로 작성된 통계로 수치의 일부 오류는 임의로 수정없이 그대로 적용함

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

표2. 2022년~2024년 12월 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⁾	642,947.1	717,821.0	770,541.9	739,614.5	782,361.7	802,772.2	883,865.0	881,639.2	865,189.0	830,019.4	749,267.5	753,683.3
	전년 대비 증감률(%)	-0.7	11.0	7.1	7.6	7.4	5.8	6.0	3.0	2.2	4.4	5.3	8.0
	전월 대비 증감률(%)	-7.9	11.6	7.3	-4.0	5.8	2.6	10.1	-0.3	-1.9	-4.1	-9.7	0.6
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⁾	387,245.9	399,904.9	413,766.2	397,606.8	424,715.7	430,011.3	457,542.2	457,262.6	441,210.9	444,971.1	429,661.1	446,084.9
	전년 대비 증감률(%)	1.7	5.9	2.6	0.6	5.0	6.9	12.7	10.9	8.4	6.7	7.8	9.8
	전월 대비 증감률(%)	-4.7	3.3	3.5	-3.9	6.8	1.2	6.4	-0.1	-3.5	0.9	-3.4	3.8
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
	2024년¹⁾	281,989.0	303,629.1	318,087.1	313,842.6	341,643.2	351,693.1	374,832.8	374,870.0	361,313.3	357,946.9	337,950.8	346,444.1
	전년 대비 증감률(%)	1.2	5.6	2.6	1.4	6.0	8.4	14.8	14.0	10.8	9.6	9.8	14.2
	전월 대비 증감률(%)	-7.1	7.7	4.8	-1.3	8.9	2.9	6.6	0.0	-3.6	-0.9	-5.6	2.5

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.02.15. 검색)

표3. 2021년~2024년 12월 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	95,773.7	99,511.9	
차량운송 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⁾	438,526.6	520,980.0	564,172.1	546,243.5	579,557.8	608,571.6	685,720.9	682,456.5	672,132.0	629,465.0	551,783.9	550,266.4
	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⁾	182,825.4	203,063.9	207,396.4	204,235.8	221,911.8	235,810.7	259,398.1	258,079.9	248,153.9	244,416.7	232,177.5	242,668.0

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	2,258.0	2,341.6
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⁾	8,459.0 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	15,359.9	13,418.0	7,695.1	1,873.1
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	40.4	44.8	44.1	45.7	46.5	49.5

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	83,764.2	83,072.5	78,318.2	82,709.4	82,392.6	79,897.6	87,024.2	91,710.3	99,640.8

- 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)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (20202.17. 검색)