



KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	- 러시아, 2025년 1~5월 對한국 수산물 수출량 감소 - 러시아, 비료 물동량 증가에 따른 항만 인프라 확장 - 러시아-중국 '발쇼이 우수리 섬' 공동개발 본격화
	중·서부	카자흐스탄, 러시아산 원유 중국 수출 확대에 따른 수송 이익 기대
	북극	러, 2035년까지 북극항로를 통해 1,600억 달러 세수 확보 전망
주요 통계		2025년 1~5월 러시아 해역별 항만만 물동량(건·액체화물) 2023년~2025년 4월 러시아 역내 화물 운송량 2022년~2025년 4월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아, 2025년 1~5월 對한국 수산물 수출량 감소

● 러시아, 한국 주요 수산물 수출량, 전년 대비 10% 감소

- 2025년 1월부터 5월까지 러시아의 한국 수산물(명태, 청어) 수출량이 전년 동기 대비 10% 감소했음
- 러시아 수산물 선주 협회(Association of Shipowners of the Fishing Fleet, ASRF)에 따르면, 1월부터 5월까지 한국으로의 수산물 수출량은 117,800톤에서 106,100톤으로 감소했음
- 그럼에도 불구하고 러시아는 여전히 전체 한국 수산물 수입에서 27%를 차지하며 주요 공급국 지위를 유지하고 있음
- 수출 품목별로는 냉동 명태가 가장 큰 비중을 차지하며, 63,100톤에서 55,600톤으로 12% 감소했으며, 청어 수출량은 10,500톤에서 6,100톤으로 42% 급감함
- 반면, 명태 알(이리)의 수출은 소폭 증가해 8,200톤에서 8,600톤으로 6% 증가했음
- 이러한 품목별 변화는 러시아산 수산물 수출 구조에 있어 냉동 어류 중심의 수출이 줄고, 고부가가치 품목 일부가 확대되고 있음을 보여줌

● 글로벌 시장 불안과 공급 조건 변화가 한국 수입 시장에 미친 영향

- 러시아 수산물의 평균 수입 단가는 1kg당 \$2.93에서 \$3.15로 8% 상승했는데 이는 명태 알 수출이 늘어난 영향이 일부 반영된 결과임
- 러시아 수산물 선주 협회는 세계 수산물 시장의 복잡한 상황과 공급 조건 변화가 러시아산 수산물의 한국 수출에 계속해서 부정적인 영향을 미치고 있다고 평가했음
- 이는 단기적인 가격 변화 외에도, 글로벌 물류 불안, 환율 변동, 제재 및 정책 변화 등의 요소가 러시아와 한국 간 수산물 교역 환경에 구조적인 영향을 미치고 있음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) portnews, '러, 한국 수산물 수출량 감소' <https://portnews.ru/news/377942/> (2025. 06.10. 검색)

러시아, 비료 물동량 증가에 따른 항만 인프라 확장

○ 러, 유럽 수출 경로 차단 이후 환적 구조 변화

- 러시아 비료의 수출 루트는 주로 발트해, 아조프-흑해, 북극 해역을 중심으로 이루어지고 있으며, 해당 지역의 항만 터미널을 통해 대량의 비료가 환적되고 있음
- 그러나 최근 동유럽 국가를 경유한 기존 수출 경로가 차단되면서, 전용 환적시설 부족 문제가 부각되고 있음
- 이에 따라 범용 터미널과 컨테이너 터미널을 통한 비료 환적이 증가하고 있음
- 현재 핀란드는 러시아산 비료를 환적하는 유일한 유럽 국가이며, 핀란드를 통한 환적 중단 가능성은 향후 중요한 리스크로 작용할 것임

○ 지역항별 수용 능력 및 2030년까지의 증가 계획

- 2024년 기준 러시아 지역항별 비료 수용 능력은 ▲ 발트해 약 4,700만 톤/년 (핀란드 코트카항 포함), ▲ 아조프-흑해 약 700만 톤/년, ▲ 북극권 약 400만 톤/년임
- 2030년까지 신규 터미널 개발과 기존 시설 확장 사업을 완료할 계획임에 따라 항만의 수용 능력은 더욱 증가될 것으로 예상됨
- 예상되는 항만의 수용 능력은 ▲ 발트해 약 +2,000만 톤 이상, ▲ 아조프-흑해 +500만 톤, ▲ 북극권 약 +400만 톤임

○ 발트해 지역 중심의 대형 프로젝트 2건

- 발트해 연안에서는 'Port Favor', 'Ultramar' 두 개의 주요 프로젝트가 진행 중임
- Port Favor는 Port Alliance Company가 개발 중인 연간 700만 톤 규모의 비료 전용 터미널로, 2025년 말 가동 예정임
- Ultramar 터미널은 2027년까지 시설 현대화가 계획되어 있으며, 두 프로젝트가 모두 완료될 경우, 발트해 지역의 비료 환적 능력은 연간 1,900만 톤 이상 추가 확보될 것으로 전망됨

○ 아조프-흑해 해역의 타만항과 노보로시스크항 중심 개발

- 아조프-흑해 해역에서는 타만항과 노보로시스크항을 중심으로 비료 전용 터미널

개발이 활발하게 이루어지고 있음

- 타만항에서는 OTEKO사가 연간 최대 500만 톤 규모의 터미널을 건설 중이며, TOAZ는 150만 톤 규모의 터미널을 추진하고 있음
- 노보로시스크항에는 2030년까지 연간 1,000만 톤 규모의 대형 비료 터미널 건설 계획이 검토되고 있으나, 현재는 초기 기획 단계에 있음

○ 북극권의 툴로마항 신설 및 무르만스크 터미널 확장

- Port Alliance는 툴로마항에 연간 400만 톤 규모의 비료 전용 터미널 건설을 계획하고 있으며, 무르만스크 벌크 터미널은 기존 450만 톤에서 900만 톤으로 확장될 예정임
- 이 외에도 ‘북극 게이트웨이(Arctic Gateway)’와 ‘서부 운송·물류 허브’(Western Intermodal Logistics Hub)와 같은 신규 프로젝트가 논의되고 있으나, 아직은 구체화 수준이 낮은 초기 단계에 있음

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

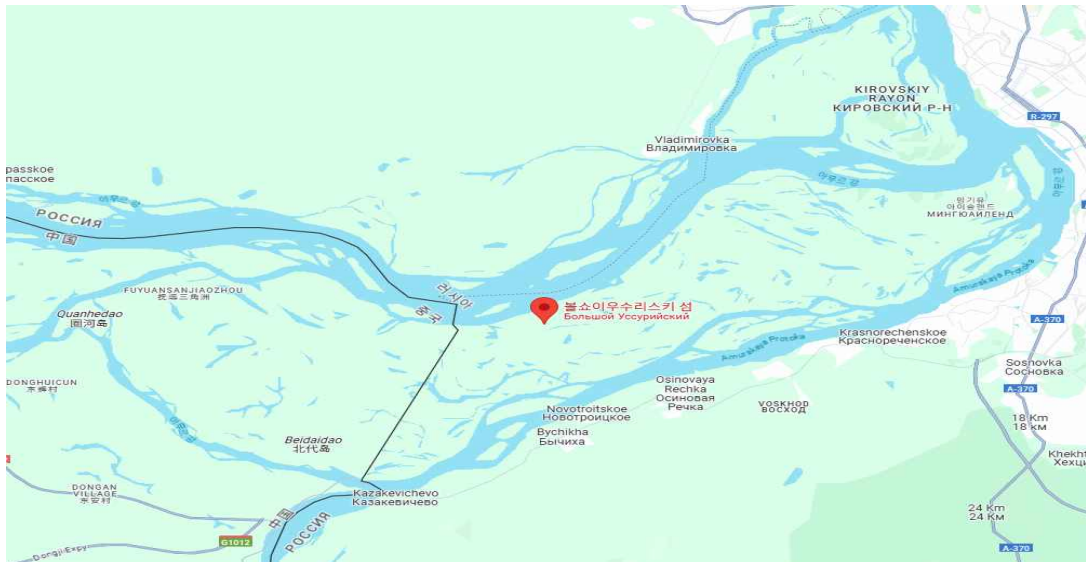
dhj82@kmi.re.kr

참고자료

a) RZD, ‘항만 인프라 개발...’ <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/razvitie-portovoy-infrastruktury-novye-moshchnosti-dlya-rastushchego-gruzopotoka-udobreniy/> (2025.05.20. 검색)

러시아-중국 ‘볼쇼이우수리 섬’ 공동개발 본격화

[그림 1] 볼쇼이우루스리스크 섬



자료: <https://www.google.com/maps/place/Ussuriysk+Island/data=!4m2!3m1!1s0x5efaf3c325213b8f:0x2e497e37c129594f?sa=X&ved=1t:155783&ictx=111>

● 러시아-중국 볼쇼이우수리 섬 공동개발 공식 합의

- 볼쇼이우수리 섬(중국어명 헤이샤쯔)은 러시아와 중국이 경계를 나눠 가진 전략적 접경 지대로, 2024년 5월 양국 정상은 이 지역에 대한 공동 개발을 위한 “통합개발 개념”에 공식 합의함
- 볼쇼이 우수리 섬은 러시아와 중국 국경을 따라 흐르는 아무르강과 우수리강이 합류하는 지점에 위치한 섬이며, 러시아와 중국은 2004년 국경 협정을 통해 공동 관할로 분할 관리하기로 합의함
- 동쪽 지역은 러시아, 서쪽 지역은 중국이 각각 관할하고 있음
- 해당 공동개발 사업은 양국이 20년간 논의해 온 아젠다이며, 올해 실행 단계로 진입한 것임
- 이번 합의 이후 경제, 기술, 관광산업 등이 결합된 전략적 협력 모델의 시범지구로 본격 개발하고자 함

● 신규 인프라 건설 및 특별운영체제 도입 계획

- 러시아 극동·북극개발부 알렉세이 체쿤코프 장관은 하바롭스크에서 열린 제1차 러

중 포럼에서 “2028년까지 새로운 국경 검문소 건설이 완료되면, 연간 여객 140만 명, 화물 130만 톤을 처리할 수 있을 것”이라고 밝힘

- 또한, 외국 기업의 진입 장벽을 낮추고, 통화 거래, 통관, 기업 등록 등의 행정 절차를 간소화할 수 있는 법안을 도입할 예정임
- 하바롭스크 주지사 드미트리 데메신은 ‘청정기술 기반 산업단지’, 전자기술·연구개발(R&D) 중심 산업화를 강조했으며, “관광과 문화 교류, 과학 협력의 융합적 기반을 구축하겠다”는 입장을 표명함
- 아울러 첨단산업·전자상거래를 위한 실험 구역 조성을 제안하였으며, 초기에는 실험실·조립시설·소규모 산업단지를 포함한 테크노파크를 조성하고, 이후에는 정식 과학기술단지로의 진화를 계획하고 있음

○ 러시아, 관광·무역·투자 3대 전략 병행 추진

- 드미트리 볼바흐(Dmitry Volvach) 러시아 경제개발부 차관은 “발쇼이 우수리 섬 개발은 국경을 넘는 통합개발의 모델이자, 러·중 경제 협력의 이정표”라고 평가함
- 러시아는 동 지역에 대한 주요 전략 방향을 ▲지속가능한 투자환경 조성, ▲지역 간 연계 강화, ▲특화 산업 중심 협력으로 제시함
- 전략의 일환으로 2025년 5월 러·중 양국은 자본투자 보호 및 촉진에 관한 새로운 정부 간 협정을 체결하였으며, 이는 투자자 보호 수준을 강화하고 공동 프로젝트 추진 기반을 제도적으로 보장하는 계기가 되었음
- 현재 러-중 간 공동투자 프로젝트는 곡물 수출 운송로 구축, 가스화학 복합단지 조성, 동북지역 관광지 개발 등으로 산업별·분야별 특화되어 있음

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dhj82@kmi.re.kr

참고자료

- a) EastRussia, ‘볼쇼이우수리스크 섬...’<https://www.eastrussia.ru/material/bolshoy-ussuriyskiy-vyzov/> (2025.05.20. 검색)
- b) MKRU, ‘하바롭스크 성장 거점...’<https://hab.mk.ru/politics/2025/05/20/bolshoy-ussuriyskiy-ostrov-tochka-rosta-v-khabarovske-obsudili-sotrudnichestvo-rossii-i-kr.html> (2025.05.20. 검색)

카자흐스탄, 러시아산 원유의 중국 수출 확대에 따른 수송 이익 기대

● 러시아·중국 간 원유 수출 확대 합의...카자흐스탄 경유 물량 증가

- 러시아가 원유 수출 경로를 서방에서 중국으로 전환하는 움직임을 보이면서, 카자흐스탄이 주요 육상 경유지로 부상하고 있음
- 유럽이 러시아산 원유에 대한 제재를 강화할 경우, 러시아는 점점 더 중국으로 수출을 전환할 수밖에 없게 되며, 이 경우 카자흐스탄이 주요 육상 통과 경로가 될 것으로 예상됨
- 2025년 5월, 러시아와 중국은 카자흐스탄을 경유하는 연간 수송 물량을 1,000만 톤에서 1,250만 톤으로 증량을 골자로 한 의정서에 서명했음
- 러시아 부총리 알렉산드르 노박(Alexander Novak)는 기존 프리이르티시스크-아타수-알라산코우(Priirtyshsk-Atasu-Alashankou)노선의 수송 능력을 확충하거나, 오믹스크-파블로다르(Omsk-Pavlodar) 혼잡 구간을 우회하는 신규 파이프라인 확충을 통해 이뤄질 것이라고 설명했음

● 카르트랜스오일, 연간 최대 9,600만 달러 수익 증가 기대

- 이러한 환경 변화는 카자흐스탄 국영 송유관 운영사인 카르트랜스오일(KazTransOil, KTO)의 수익 증대로 직결됨
 - 톤당 수송 요금 4.23달러 기준으로 250만 톤 추가 수송 시 연간 최소 1,060만 달러의 추가 수익이 발생했으며, 카자흐스탄-중국 파이프라인(Kazakhstan-China Pipeline) 지분 수익까지 포함하면 최대 2,400만 달러로 확대될 수 있음
 - 이는 KTO 총수익의 약 3.5%, 순이익은 최대 20% 증가할 수 있는 수준으로 추산됨
 - 테니즈 캐피탈(Teniz Capital)은 고수요 시나리오에서 연간 2,000만 톤이 경유할 경우, 수익은 9,600만 달러, 순이익은 최대 80%까지 증가할 수 있을 것으로 분석함
- 현재 아타수-알라산코우(Atasu-Alashankou) 노선은 연간 2,000만 톤까지 수송 가능하지만, 실제 가동률은 낮은 상태였음
- 이에 따라 중국석유천연가스집단공사(China National Petroleum Corporation, CNPC)와 함께 펌프 증설 및 동절기 유량 최적화 작업이 진행 중이며, 병목 구간인 프리

이르티시스크-아타수(Priirtyshsk-Atasu) 노선의 대체 연결선 구축이 러시아와 공동 프로젝트 형태로 추진될 가능성도 제기되었음

○ 지정학적 우려 속 기회 확대…“유라시아 에너지 허브 도약”

- 카자흐스탄이 러시아산 원유의 제재 회피 통로로 활용될 수 있다는 서방의 우려와 지정학적 리스크도 존재함
- 하지만 카자흐스탄 당국은 모든 수송이 2013년 체결된 양자 협정에 따른 것이며, 제재 대상이 아니고 투명하게 관리되고 있다고 강조했다
- 이번 수송 확대는 KTO뿐 아니라 카자흐스탄 국영 석유기업 카즈무나이가스(KazMunayGas) 및 관련 서비스 산업에도 긍정적인 파급 효과를 가져올 것으로 예상됨
 - 수송량 증가에 따라 국고 수입 확대, 고용 증대, 세수 증가 등이 기대됨
- 중국 내 원유 수입 시장에서 러시아산과 카자흐스탄산이 충돌할 수 있다는 우려도 있었으나, 분석가들은 중국의 수요가 충분해 양국 모두에 기회가 있다고 보았음
- 테니즈 캐피털은 “KTO는 국가 기반 운영자에서 유라시아 전략 운송사로 변화 중”이라고 평가했으며, 지정학적 긴장 속에서도 안정성과 신중한 운용이 향후 핵심 요소가 될 것이라 밝혔다

업 단 비 전문연구원 | 경제전략연구본부 극지전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) Trend News Agency, ‘KazTransOil poised to benefit as Russian oil flows shift toward China, analysts say’, <http://www.trend.az/business/economy/3937724.html> (검색일: 2025.06.09)

러, 2035년까지 북극항로를 통해 1,600억 달러 세수 확보 전망

● 러시아 경제에서 북극 지역이 차지하는 비중이 빠르게 증가

- 러시아 정부 통계에 따르면, 향후 10년간 북극항로 주변의 주요 자원개발 프로젝트가 연방 예산에 총 1,600억 달러(약 216조 원) 이상의 세수를 기여할 것으로 전망됨
- 2024년 기준 북극 지역은 러시아 전체 수출의 11%, 국내 총생산(GDP)의 7.5%를 차지하고 있으며, 이는 향후 더욱 증가할 것으로 보임
- 극동·북극개발부(Development of the Far East and the Arctic) 장관 알렉세이 체쿰코프(Alexey Chekunkov)는 “북극은 세계 지정학적 중심지이자 러시아 발전의 핵심 경제 엔진 중 하나”라고 강조함

● 서방의 제재로 일부 프로젝트가 중단·지연되었으나, 여전히 사업은 수익을 창출

- 현재 서방의 제재로 인해 Arctic LNG 2, Vostok Oil 등 신규 프로젝트가 중단 또는 지연되고 있으나, Yamal LNG, Arctic Gate 원유 터미널 등 기존 사업은 여전히 상당한 수익을 창출하고 있음
- 주요 국영 및 민간기업인 노바텍(Novatek), 가즈프롬(Gazprom), 로스네프트(Rosneft), 노릴스크 니켈(Norils Nickel), 루코일(Lukoil) 등이 북극 자원 개발 사업에 투자를 지속하고 있음
- 원유 및 LNG 수송 프로젝트를 중심으로 한 북극항로 해상운송을 통해 Rosatomflot (러시아 원자력 쇄빙선 운영기관)은 막대한 수익을 창출하고 있음
 - 선박 호송 수수료는 대형 유조선이나 LNG선 기준 1회당 30만~70만 달러에 달할 수 있으며, 선박 크기, 운항거리, 계절에 따라 차등 적용됨
 - 2024년 Atomflot은 총 976척의 선박을 호송했음
 - Yamal LNG 플랜트에서 출발한 극저온 가스의 표준 운송 한 건당 쇄빙선 호송 비용은 약 40만 달러 수준으로, 2024년 5,000만 달러 이상의 수익이 발생했을 것으로 추정됨

● 러시아 정부는 북극 개발 지속을 위한 투자 계획을 책정

- 러시아 정부는 이러한 북극 개발을 지속하기 위해 향후 10년간 총 400억 달러 규모의 투자 계획을 책정한 상태임
- 이는 북극을 국가 경제, 물류, 안보의 중심축으로 삼으려는 전략의 일환임
- 그러나 대규모 재정 투자가 실제로 집행될 수 있을지는 여전히 미지수인 상태
- 미국의 알래스카주는 미국 GDP의 0.3%, 캐나다의 세 개의 준주는 캐나다 GDP의 0.5%를 차지하는 수준에 불과함

● 경제계획의 이행을 위해서는 물류 인프라와 쇄빙선이 핵심

- 국가경제계획을 성공적으로 이행하기 위해 러시아는 북극항로의 항만 및 원자력 쇄빙선 등 핵심 인프라 개발에 주력하고 있음
- 특히 연중 항행을 보장하는 쇄빙선 운용 능력을 필수적임
- 러시아는 제8호 원자력 쇄빙선을 신규 투입하여 냉전기 이후 최대 규모의 쇄빙선 함대를 운용하게 되었으며, 2030년까지 총 10척의 원자력 쇄빙선 확보를 목표로 하고 있음

박 예 나 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
yena719@kmi.re.kr

참고자료

a) Highnorthnews, '러시아 북극항로...' <https://www.highnorthnews.com/en/russia-earn-160bn-taxes-northern-sea-route-2035-arctic-region-accounts-75-percent-gdp> (2025.05.21. 검색)



주요 통계



[표 1] 2025년 1~5월 러시아 해역별 항만만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건 화물		액 체 화물		합 계	
	물 동 량	전년 동기 대비**	물 동 량	전년 동기 대비	물 동 량	전년 동기 대비
극동지역	63.7	+3.7%	34.3	-1.1%	98.0	+2.0%
북극해	27.3	-5.7%	9.1	-12.3%	36.4	-7.5%
발트해	53.3	+1.9%	60.3	-6.9%	113.6	-3.0%
아조프-흑해	43.0	-20.1%	61.5	-1.7%	104.5	-10.6%
카스피해	1.5	-51.4%	1.2	+7.4%	2.7	-35.4%
합 계	170.6	-6.0%	184.7	-3.9%	355.3	-4.9%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 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 2024년 1~5월 기준

김 지 영 전문연구원 | 글로벌 전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) Portnews, '2025년 1~5월 러시아 항만의 화물 처리량..' <https://portnews.ru/news/370217/> (2025.06.19. 검색)

[표 2] 2023년~2025년 4월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2023년	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
	2024년	643,821.7	718,803.4	771,562.1	741,058.9	783,933.5	804,270.2	884,192.3	881,964.7	865,501.2	830,567.1	749,790.9	754,236.1
	전년 대비 증감률(%)	-0.6	11.1	7.2	7.8	7.7	6.0	6.0	3.1	2.2	4.5	5.4	8.1
	전월 대비 증감률(%)	-7.7	11.6	7.3	-4.0	5.8	2.6	9.9	-0.3	-1.9	-4.0	-9.7	0.6
	2025년 ¹⁾	649,161.9	694,569.0	744,097.2	764,250.9								
	전년 대비 증감률(%)	0.8	-3.4	-3.6	3.1								
	전월 대비 증감률(%)	-13.9	7.0	7.1	2.7								
상업화물 운송량	2023년	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
	2024년 ¹⁾	388,120.5	400,887.3	414,786.4	399,051.2	426,287.5	431,509.3	457,869.5	457,588.1	441,523.1	445,518.8	430,184.5	446,637.7
	전년 대비 증감률(%)	1.9	6.1	2.9	1.0	5.4	7.3	12.8	11.0	8.4	6.9	7.9	9.9
	전월 대비 증감률(%)	-4.5	3.3	3.5	-3.8	6.8	1.2	6.1	-0.1	-3.5	0.9	-3.4	3.8
	2025년 ¹⁾	406,623.1	394,459.4	421,774.3	427,083.4								
	전년 대비 증감률(%)	4.8	-1.6	1.7	7.0								

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	-9.0	-3.0	6.9	1.3								
파이프라인 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
	2024년	282,863.6	304,611.5	319,107.3	315,287.0	343,215.0	353,191.1	375,160.1	375,195.5	361,625.5	358,494.6	338,474.2	346,996.9
	전년 대비 증감률(%)	1.5	6.0	3.0	1.8	6.5	8.9	14.9	14.1	10.9	9.8	10.0	14.4
	전월 대비 증감률(%)	-6.8	7.7	4.8	-1.2	8.9	2.9	6.2	0.0	-3.6	-0.9	-5.6	2.5
	2025년 ¹⁾	307,741.6	300,990.7	327,120.5	340,827.6								
	전년 대비 증감률(%)	8.8	-1.2	2.5	8.1								
	전월 대비 증감률(%)	-11.3	-2.2	8.7	4.2								

김 지 영 전문연구원, 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) 러시아 통계청, '역내 화물 운송...', <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.06.19. 검색)

[표 3] 2022년~2025년 5월 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)		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
		2025	93,146.4	87,057.9	97,717.4	93,030.8								
차량운송 화물	합계	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⁾	439,401.2	521,962.4	565,192.3	547,687.9	581,129.6	610,069.6	686,048.2	682,782.0	672,444.2	630,012.7	552,307.3	550,819.2
		2025	454,075.4	511,365.1	547,031.6	579,198.0								
	상업 화물	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⁾	183,700.0	204,046.3	208,416.6	205,680.2	223,483.6	237,308.7	259,725.4	258,405.4	248,466.1	244,964.4	232,700.9	243,220.8
		2025	211,536.6	211,255.5	224,708.7	242,030.5								

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
해상 운송	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
	2025	1,970.7	1,778.5	3,453.5	3,052.0								
내륙수운 ¹⁾	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	15,359.9	13,418.0	7,695.1	1,873.1
	2025	1,056.7	867.6	1,204.7	2,679.0								
항만공 ²⁾	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
	2025	31.2	31.2	36.2	35.3								

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
파이프라인 ⁴⁾	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
	2025	98,881.5	93,468.7	94,653.8	86,255.8								

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 항공공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

김 지 영 전문연구원, 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) 러시아 통계청, '역내 화물 운송...', <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.06.19. 검색)