



KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	• 2025년 5월 물동량, 마니노 급등, 무르만스크·나훗카 감소 • 러 푸틴 대통령, 마가단 주 내 선도개발구역 신설 법안 서명
	중·서부	• 우즈베키스탄-조지아, 항만분야 및 경제협력 강화 합의 • 러 그림자 선단의 의심스러운 활동으로 발트해 긴장 고조 • 조지아, 아나클리아 항 조기 가동 가능성 시사
	북극	• 무르만스크 벨크터미널, 화물량 증가, 비료 비중 53%
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



2025년 5월 물동량, 바니노 증가, 나훗카 감소

● 러시아 항만 그룹, 포르토프이 알리안스 전체 물동량 증가

- 2025년 5월, 포르토프이 알리안스(Portovy Alyans) 소속 기업들이 총 372만 톤의 화물을 처리했음
- 이는 2024년 5월의 339만 톤 대비 9.7% 증가한 수치로, 전체적으로 물동량이 뚜렷한 성장세를 보였음
- 포르토프이 알리안스: 러시아의 항만 및 물류 터미널을 운영하는 민간 항만 운영 그룹으로서 극동 지역 바니노(Vanino)의 달트란스우골(DTU) 석탄 터미널, 북서부 지역 무르만스크 벌크 터미널(MBT), 남부 흑해 연안 투압세 벌크 터미널(TBT), 극동 나훗카 지역 말리 항만(Malyy Port) 운영

● 바니노 항의 '달트란스우골' 터미널, 석탄 처리량 43% 급증

- 알리안스 산하 최대 석탄 전용 터미널인 '달트란스우골'은 바니노 항만에 위치해 있으며, 2025년 5월 한 달 동안 총 172만 6천 톤의 석탄을 처리했음
- 이는 전년도 같은 기간보다 43% 증가한 수치로, 철도를 통한 석탄 수송이 동부 방향으로 활발히 증가한 점이 주요 성장 요인으로 분석되었음
- 바니노 항만: 러시아 하바롭스크에 위치한 극동 주요 항만 중 하나로 석탄 수출 주요 거점 항만임. 최근 서부 항만 물동량 감소에 대응해 석탄 등 자원의 동부 수출을 확대하는 중심지로 주목받고 있음

● 나훗카 '말리 포트', 2025년 5월 물동량 19% 감소

- 러시아 극동지역 나훗카 항만의 '말리 항만(Malyy Port)'은 2025년 5월 한 달 동안 총 34만 5천 톤의 석탄을 처리했음
- 전년 동기 대비 약 19% 감소한 수치로, 지역 내 물동량 감소가 뚜렷하게 나타남

● 석탄 수요 감소로 나훗카 말리 항만의 석탄 처리량 감소

- 이는 석탄 수출 수요 위축, 높은 운송 비용, 그리고 화물 흐름이 동부 항만으로 이동한 구조적 변화가 원인으로 나타남

● 광물 비료 전용 터미널, 성장세

- 광물 비료를 주요 품목으로 취급하는 터미널들은 전반적으로 긍정적인 흐름을 나타냄
- 무르만스크 벌크 터미널(MBT)은 2025년 5월 243,300 톤의 화물을 처리했으며, 이는 전년 대비 3.5% 증가한 수치임
- 또한, 러시아 남부 지역의 유일한 광물 비료 전용 터미널인 '투압세 벌크 터미널(TBT)'은 2025년 5월 284,600톤을 처리해, 전년 대비 29% 증가한 수치를 나타냄
- 광물 비료 수출 증가가 전체 물동량 확대에 기여한 것으로 보이며, 전통적인 석탄 중심 구조에서 비료 등 고부가가치 품목으로 다변화되는 흐름이 뚜렷해지고 있음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) Portnews, '러, 5월 항만 실적..' <https://portnews.ru/news/377924/> (2025.06.01. 검색)

러 푸틴 대통령, 마가단주 선도개발구역 신설 법안 서명

● 푸틴 대통령, 마가단주 내 선도개발구역 신설 법안 서명, 2025년 9월 1일 발효 예정

- 러시아 블라디미르 푸틴 대통령은 마가단주에 선도개발구역(Territory of Advanced Social and Economic Development, TOR)을 신설하는 법률에 서명했음
- 해당 법률은 2025년 9월 1일부터 발효되며, 그에 따라 마가단시 경계 내에는 신규 TOR이 설치되고, 이 제도에 따라 적용되는 세제 혜택과 행정 특례가 본격적으로 도입될 예정임
- 또한 기존 자유경제지대(Special Economic Zone) 체계에서 부여되었던 독점 통관 기능도 유지되며, 세제 혜택의 중복을 피하기 위해 자유경제지대에서 제공되던 투자세 공제와 기타 우대 조항은 폐지될 계획임

● TOR, 세제 혜택 통해 기업 유치와 산업 활성화 도모

- TOR 제도는 기존의 자유경제지대보다 보다 공격적인 투자 유치 조건을 갖춘 것으로 평가되며, 구체적으로는 재산세 및 토지세를 5년간 면제하고, 사회보험료를 10년간 7.6%로 감면하는 한편, 토지 임대 및 매입 조건에서도 유리한 혜택이 제공됨
- 이를 통해 기업 유입을 촉진하고, 신규 산업을 유치하기 위한 기반을 마련하게 됨

● TOR, 마가단 핵심 산업 유치를 위한 경제 활성화 수단

- 해당 TOR은 이미 연방 상원의 승인을 받은 상태이며, 마가단 지역의 경제 활성화를 위한 핵심 수단으로 기대되고 있음
- 특히 선박 수리 및 조선 산업, 수산물 가공업, 물류 및 운송, 관광업, 광산 장비 유지·보수 산업 등이 TOR 내 유력한 투자 분야로 꼽히고 있으며, 극동 지역의 전략적 입지를 바탕으로 실질적인 산업 클러스터 형성이 기대됨

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

참고자료

a) Portnews, '마가단 주, 선도개발구역..' <https://portnews.ru/news/377999/> (2025.06.01. 검색)

우즈베키스탄-조지아, 항만분야 및 경제협력 강화 합의

그림. 타슈켄트 테크노파크를 방문 중인 코바히제 조지아 총리(사진 가운데)



자료: https://www.ng.ru/cis/2025-03-05/5_9206_experience.html

● 조지아와 우즈베키스탄 양국의 총리급 회담이 수도 타슈켄트에서 개최되어 양국 간 경제 협력 방안에 대한 종합적인 논의가 이뤄졌음

- 이라클리 코바히제(Irakli Kobakhidze) 조지아 총리는 3월 4-5일 양일 간 우즈베키스탄 수도 타슈켄트를 방문, 압둘라 아리포프(Abdulla Aripov) 우즈베크 총리, 누리딘 이스모일로프(Nuriddin Ismoilov) 하원(Oliy Majlis)의장과의 회담, 테크노파크(Texnopark) 혁신산업단지 시찰 등의 일정을 소화했음
- 코바히제 조지아 총리는 “현재 조지아의 경제 상황은 지난 4년간 평균 경제 성장률이 9.5%를 넘어 유럽 최고 수준을 기록하는 등 안정적인 추세를 보이고 있으며, 낮은 세율을 특징으로 하는 자유로운 경제 정책을 추구하고 있고, 이는 우즈베키스탄 투자자들에게 유리한 환경을 조성할 것”이라고 강조했다
- 이스모일로프 하원의장 또한 최근 두 나라 간의 관계 증진을 높이 평가하면서, 조지아를 성공적인 민주적 개혁과 내부 문제에 회복력의 성공적인 사례라고 화답했음
- 첨단산업 단지 시찰 외에도, 양측은 전통적인 산업분야인 농업, 특히 포도 재배 및 와인 제조 분야에서의 협력 강화에도 합의하였음
- 최근 우즈베키스탄의 포도 재배 및 수출이 증가하는 가운데, 전통적인 와인 생산 강

국 중 하나인 조지아의 협력은 농업 및 물류 분야에서의 양국 협력을 활성화시킬 것으로 예상되고 있음

● 양국 협력에서 가장 중요한 이슈로, 우즈베크 측의 조지아 포티(Poti) 항 사용 방안에 대해서도 논의되었음

- 코바키제-아리포프 양국 총리급 회담의 주요 의제는 운송 및 물류, 무역 및 산업 협력 분야에서 협력 발전 방안이었으며, 특히 우즈베키스탄산 상품을 위한 조지아의 포티와 바투미 항구의 운송 역량 강화에 주목하였음
- 2024년 우즈베키스탄은 포티 자유경제지대에 대규모 다기능 터미널 건설을 착공한 바 있음
 - 이 프로젝트는 30헥타르의 면적에서 시행되며, 총 투자 비용은 1,830만 달러로 추산되고 있음
- 건설은 1,000톤 규모 화물의 수용이 가능한 냉동식품 창고(1단계), 면적 5,000㎡ 규모의 폐쇄형 일반화물 창고 건설(2단계), 벌크화물 창고, 대형 및 컨테이너 적재 터미널 건설(3단계)로 구분됨
- 터미널 완공 시 우즈베크산 상품의 유럽 수출과 동시에, 유럽산 화물의 환적 및 수입 서비스 또한 동시에 제공될 예정임
- 유럽~우즈베크 물류 체계는 복잡하며, (조지아 철도-아제르바이잔 항만 적재-투르크멘/카자흐 항만 하역), 조지아 항만의 낙후화로 인한 비용적으로 풀어야 할 과제가 있음
- 단, 복합운송 루트의 증가 및 다변화 전략으로서의 양국 협력 증대 필요성에는 양측이 공감하고 있음

조 용 성 | 상트페테르부르크국립대학교

mirinae2929@gmail.com

참고자료

a) NG, '우즈베크-조지아 항만' https://www.ng.ru/cis/2025-03-05/5_9206_experience.html (2025.05.16.검색)

러 그림자 선단의 의심스러운 활동으로 발트해 긴장 고조

● 러시아 그림자 선단 의심스러운 기동

- 러시아 그림자 선단(Shadow Fleet) 선박이 발트해 해역에서 의심스러운 기동을 보이면서, 인접국과의 군사적 긴장이 고조되고 있음
- 2025년 5월 폴란드는 스웨덴과 연결된 해저 케이블 인근에서 러시아 그림자 선단 소속 유조선이 수상한 움직임을 보이자 즉각 개입해 감시 작전을 전개했음
- 에스토니아 역시 러시아 유조선 단속을 시도하면서 양국 군함 간 추격전이 벌어졌고, 양측은 상호 위협성 발언을 교환하며 긴장이 고조됨
- 드미트리 페스코프(Dmitry Peskov) 러시아 대통령실 대변인은 5월 기자회견에서 “최근 발생한 유조선 대상 해적행위 시도에 대해 러시아는 단호한 대응 능력을 입증했다”고 밝혔음

● 유엔 안보리, 그림자 선단 단속 관련 국제 갈등 조명

- 2025년 5월 중순 뉴욕에서 열린 유엔 안전보장이사회에서는 해양 안보 문제가 의제로 다뤄졌으며, 이 자리에서 러시아 대표 바실리 네벤자(Vasily Nebenzya)는 “에스토니아의 유조선 추격은 해적행위에 해당한다”고 강력 비판했음
- 같은 회의에서 안토니우 구테흐스(António Guterres) 유엔 사무총장은 “해양안보에 대한 위협이 더욱 복잡하고 상호 연결되어 가고 있는 상황에서 보다 강력한 해양 거버넌스와 협력이 필요하다”고 강조했다
- 2025년 6월 프랑스 니스에서 개최된 유엔해양회의(UN Ocean Conference)에서도 이와 같은 해양안보 문제가 논의됨
- 유엔해양회의는 유엔이 주관하는 해양 관련 최대 규모 국제회의로, 지속가능 개발 목표(SDGs) 중 ‘목표 14 - 해양생태계 보전(Life Below Water)’의 이행을 촉진하기 위한 국제 협력의 핵심 무대임
- 이번 회의에서는 기존의 해양 보호와 생물다양성 보존 논의를 넘어, 해저 인프라 보호, 불법 어업 근절, 해양 플라스틱 오염 대응, 그리고 제재 회피용 ‘그림자 선단(Shadow Fleet)’에 대한 감시 및 대응체계 구축이 주요 의제로 다뤄졌음

● NATO, 해저 인프라 보호 위한 '발틱 센트리(Baltic Sentry)' 작전 개시

- 최근 수개월 간 발트해 해저 가스관, 전력 케이블, 해저 통신망 등 해저 인프라가 반복적으로 훼손되는 사건이 발생했으며, 나토는 상선의 닻 끌림(dragging anchor)을 원인으로 보고 있음
- 이에 따라 나토는 ‘발틱 센트리(Baltic Sentry)’라는 명칭의 해양 감시 작전을 개시하고, 군함, 잠수함, 해양초계기, 드론 등 다양한 전력을 동원해 발트해를 상시 감시하고 있음
- 보도에 따르면, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 독일, 라트비아, 리투아니아, 폴란드, 스웨덴 등 8개국 정상은 공동 성명을 통해 “러시아의 그림자 선단 운용은 발트해 및 글로벌 해양안보, 환경안보에 심각한 위협을 가하고 있다”고 경고했음
- 해당 성명은 또한 “이들 선박은 해저 기반 시설을 훼손하고, 화학 무기 유해 물질의 해양 유입 위험을 증가시키며, 러시아의 우크라이나 침공을 자금 면에서 뒷받침하고 있다”고 지적하며 국제사회가 공동 대응에 나서야 함을 촉구했음

엄 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) Sam Chambers, ‘Tense shipping situation in the Baltic as Russia hits out at neighbours, Splash247, 2025. 5.22.’, <https://splash247.com/tense-shipping-situation-in-the-baltic-as-russia-hits-out-at-neighbours/> (검색일: 2025.06.09)

조지아, 아나클리아 항 조기 가동 가능성 시사

그림. 조지아 아나클리아(Anaklia) 항 예상도



자료: <https://denizxeber.az/2025/04/17/anakliya-d%C9%99rin-d%C9%99niz-limani-planlasdirildigindan-bir-il-tez-g%C9%99mil%C9%99ri-q%C9%99bul-ed%C9%99-bil%C9%99r>

● 조지아는 아나클리아 심해항의 첫 선박 접안이 계획했던 것보다 1년 조기 가능성 발표

- 레반 다비타쉬빌리(Levan Davitashvili) 조지아 제1부총리 겸 경제지속가능개발부장관은 아나클리아 항의 첫 선박 접안이 기존 계획했던 2028년도 이내보다 1년 앞당긴 2027년 말에 이뤄질 것이라고 언급하였음
- 부총리는 투자자를 더 기다리지 않고 국가에 필수적인 인프라를 신속하게 구축하기로 한 것은 옳은 결정이었다며, 항만시설을 개발하여 파트너들과의 소통을 원활히 하도록 환경을 구축하겠다고 밝혔음
- 2010년대 중반부터 구상되었다가 투자유치 실패 및 사업 부진을 겪던 아나클리아 항은 2024년 10월 22일에서야 비로소 착공식을 가졌음
- 항만 접안시설 및 준설 작업은 입찰에 성공한 벨기에의 얀데눌(Jan de Nul) 사가 주도할 예정이며, 항만 건설 사업의 전반적인 운영관리는 중국-싱가포르 합작 컨소시엄인 “중국통신건설사(China Communications Construction Company)”가 수행할 예정임
- 아나클리아 항 건설사업의 1단계가 완료되면 연간 60만 개의 컨테이너가 처리될 수 있으며, 예상 비용은 6억 달러로 추산되고 있음

조 용 성 | 상트페테르부르크국립대학교

mirinae2929@gmail.com

참고자료

- a) Denizeber, ‘조지아..’ <https://denizxeber.az/2025/04/17/anakliya-d%C9%99rin-d%C9%99niz-limani-planlasdirildigindan-bir-il-tez-g%C9%99mil%C9%99ri-q%C9%99bul-ed%C9%99-bil%C9%99r/> (2025.05.16. 검색)

무르만스크 벌크터미널, 화물량 증가, 비료 비중 53%

● 2025년 1~5월 무르만스크 벌크 터미널(MBT) 화물 처리량 6.7% 증가

- 무르만스크 벌크 터미널(MBT, A'Portovy Alyans' 소속)은 2025년 1월부터 5월까지 총 153만 톤의 화물을 처리했음
- 이는 전년 대비 6.7% 증가한 것으로, 물량 기준 약 10만 톤이 늘어난 수치임

● 전체 물동량 중 광물 비료가 53% 차지, 화물 구성 다변화

- 동 기간 동안 MBT를 통해 처리된 주요 화물 중 광물 비료가 전체 물동량의 53%를 차지해 가장 큰 비중을 기록했음
- 그 외에도 아파타이트 농축물(25%), 철광석 펠릿(10%), 철광석 농축물(6%), 자갈(5%), 기타 화물(1%)이 포함되어 다양한 자원 기반 화물이 처리되었음
- 특히 광물 비료의 높은 비중은 MBT의 화물 처리 구조가 비료 수출에 크게 의존하고 있음을 나타냄

● 콜스키 만 연안, 유일한 광물 비료 전용 터미널

- 무르만스크 벌크 터미널은 얼지 않는 콜스키(Kola region) 만 연안에 위치해 있음
- MBT는 콜스키 북극 지역(무르만스크 북부)에서 유일하게 광물 비료를 취급하는 터미널로 세계 주요 물류·운송 거점들과의 연중 항로 연결을 가능하게 하는 기능을 수행하고 있음

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

참고자료

a) Portnews, '무르만스크 벌크터미널..' <https://portnews.ru/news/377981/> (2025.06.01. 검색)



주요 통계



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

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물		액체화물		합계	
	물동량	전년 동기 대비**	물동량	전년 동기 대비	물동량	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%
합계	170.6	-6.0%	184.7	-3.9%	355.3	-4.9%

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

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 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 4월 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										
차량 운송 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	454,103.8	513,289.1	547,206.7									
	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	211,565.0	213,179.5	224,883.8									

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									
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									
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	36.1									

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									

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)