



B I W E E K L Y R E P O R T

# KMI

## 북방물류리포트

|         |      |                                                                                                                                                                     |
|---------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 주요 동향   | 극동   | <ul style="list-style-type: none"><li>러, 전체 항만 물동량 4.9% 감소, 극동 항만만 유일한 증가세</li><li>러 야쿠티야, 석탄 생산 급증...5개월 누적 2,200만 톤 달성</li></ul>                                  |
|         | 중·서부 | <ul style="list-style-type: none"><li>키르기스, 흑해 진출을 위한 아제르바이잔과의 협력 모색</li><li>몰도바, 다뉴브강 하구 항만 개발, 아제르바이잔 참여 기대</li></ul>                                             |
|         | 북극   | <ul style="list-style-type: none"><li>러-중, 북극항로 협력 강화 노력</li><li>러시아 최신 쇄빙 유조선, 북극 '보스토크 오일'에 첫 도달</li></ul>                                                        |
| 북극항로 이해 |      | <ul style="list-style-type: none"><li>2024년 북극항로(NSR)와 북극항만의 총 물동량 비교</li></ul>                                                                                     |
| 주요 통계   |      | <ul style="list-style-type: none"><li>2025년 1~6월 러시아 해역별 항만만 물동량(건·액체화물)</li><li>2023년~2025년 5월 러시아 역내 화물 운송량</li><li>2022년~2025년 5월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량</li></ul> |



## 주요 동향



러시아 전체 항만 물동량 4.9% 감소, 극동 항만만 유일한 증가세 나타내

### ● 2025년 1~5월 러시아 전체 항만 물동량, 전년 대비 4.9% 감소한 3억 5,530만 톤을 기록했음

- 올해 상반기 1~5월 러시아 전체 항만 물동량은 전년 대비 4.9% 감소한 3억 5,530만 톤을 나타냈음
- 이 가운데 건화물은 1억 7,060만 톤으로 전년 대비 6% 감소했으며, 세부 품목별로는 석탄이 7,830만 톤으로 1.5% 증가했음
- 컨테이너 화물은 2,310만 톤으로 전년 대비 0.3% 감소했고, 비료는 1,980만 톤으로 12.1% 증가했음
- 페리 화물은 340만 톤으로 6.5%, 철강은 1,030만 톤으로 24.5%, 광석은 540만 톤으로 41.3% 증가한 반면, 곡물은 1,460만 톤으로 54.2% 급감했음
- 액체화물은 1억 8,470만 톤으로 3.9%, 원유는 1억 1,080만 톤으로 3.9% 감소했으며, 석유제품은 5,330만 톤으로 5.1% 감소했음
- LNG(액화천연가스)는 1,620만 톤으로 0.9% 증가했고, 식료품 관련 액체화물은 250만 톤으로 12% 감소했음
- 무역 유형별로는 수출 화물이 2억 7,980만 톤으로 5.3% 감소했고, 수입 화물은 1,760만 톤으로 3.9% 증가했음
- 환적 화물은 3,020만 톤으로 6% 증가, 연안운송(카보타지)은 2,770만 톤으로 15.4% 감소했음

### ● 극동 항만은 유일하게 증가세를 보인 해역으로, 총 물동량은 9,800만 톤으로 전년 대비 2% 증가했음

- 극동 항만은 전년 대비 2% 증가한 총 물동량 9,800만 톤을 기록했으며, 이 중 건화물

은 6,370만 톤으로 3.7% 증가했고, 액체화물은 3,430만 톤으로 1.1% 감소했음

- 항만별로는, 보스토치니 항만 3,420만 톤(-7%), 블라디보스토크 항만 1,630만 톤(+5.1%), 프리고로드노예(사할린) 항만 620만 톤(+2.6%), 바니노 항만 1,430만 톤(+22.6%), 나훗카 항만 1,190만 톤(-1.6%)을 기록함

## ● 카스피해 연안 항만 총 물동량은 2,700만 톤으로 전년 대비 35.4% 감소했음

- 카스피해 연안 항만 물동량은 전년 대비 35.4% 감소한 2,700만 톤을 기록했으며, 그 중 건화물은 1,500만 톤으로 51.4% 급감했고, 액체화물은 1,200만 톤으로 7.4% 증가했음
- 항만별로는, 아스트라한 항만 1,300만 톤(-40.4%), 마하치칼라 항만 1,200만 톤(-9.5%)을 나타냄

## ● 아조프-흑해 연안 항만은 총 물동량 1억 450만 톤으로 전년 대비 10.6% 감소했음

- 아조프-흑해 연안 항만은 전년 대비 10.6% 감소한 총 1억 450만 톤을 기록했고, 이 중 건화물은 4,300만 톤으로 20.1%, 액체화물은 6,150만 톤으로 1.7% 감소함
- 항만별로는, 카프카스 항만 460만 톤(-45.4%), 로스토프나도누 항만 490만 톤(-25.6%), 노보로시스크 항만 6,720만 톤(-6.1%), 타만 항만 1,170만 톤(+7.8%), 투압세 항만 890만 톤(+1.4%)을 나타냄

## ● 발트해 연안 항만은 물동량은 총 1억 1,360만 톤으로 전년 대비 3% 감소했음

- 발트해 연안 항만 물동량은 1억 1,360만 톤으로 전년 대비 3% 감소했으며, 건화물은 5,330만 톤으로 1.9% 증가했고, 액체화물은 6,030만 톤으로 6.9% 감소했음
- 항만별로는, 우스트-루가 항만 5,460만 톤(-4.1%), 프리모르스크 항만 2,620만 톤(-5.8%), 상트페테르부르크 대항만 2,400만 톤(+4.8%), 비소츠크 항만 460만 톤(-4.4%)을 기록함

## ● 북극해 연안 항만 물동량은 총 3,640만 톤으로 전년 대비 7.5% 감소했음

- 북극해 연안 항만은 물동량은 3,640만 톤으로 전년 대비 7.5% 감소했으며, 액체화

물은 2,730만 톤으로 5.7%, 건화물은 910만 톤으로 12.3% 감소했음

- 항만별로는, 무르만스크 항만 2,100만 톤(-7.7%), 사베타 항만 1,200만 톤(-4.3%), 바란데이 항만 160만 톤(-25.8%), 아르한겔스크 항만 100만 톤(+3.7%)을 나타냄

\*\*북극해역의 물동량은 항만별 하역 기준으로 집계된 수치로, 항로 전체를 통과한 북극항로(NSR)의 물동량과는 통계 기준과 적용 범위가 상이함

## ○ 주요 해역별 특징 및 변화 추이

- 극동 항만은 전체 해역 중 유일하게 증가세를 보인 지역으로, 총 물동량은 전년 대비 2% 증가했으며, 특히 바니노 항만이 22.6%의 두드러진 증가율을 기록했음
- 전체적으로 건화물은 증가했으나, 액체화물은 소폭 감소했음
- 카스피해 연안 항만은 전 해역 중 가장 큰 폭의 감소세를 보였으며, 총 물동량은 35.4% 감소했음
- 특히 건화물이 51.4% 급감한 반면, 액체화물은 7.4% 증가했으며, 아스트라한 항만이 40.4% 감소하는 등 주요 항만에서 하락세가 뚜렷했음
- 아조프-흑해 연안 항만은 총 물동량이 10.6% 감소했으며, 건화물은 20.1%, 액체화물은 1.7% 각각 감소했음
- 카프카스 항만과 로스토프나도누 항만이 각각 45.4%, 25.6% 감소하며 두드러진 하락세를 보인 반면, 타만과 투압세 항만은 각각 7.8%, 1.4% 증가했음
- 발트해 연안 항만은 전체 물동량이 3% 감소했으나, 건화물은 1.9% 증가했고 액체화물은 6.9% 감소했음
- 우스트-루가와 프리모르스크 항만은 각각 4.1%, 5.8% 감소했으나, 상트페테르부르크 대항만은 4.8% 증가해 예외적인 성장을 보였음
- 북극해 연안 항만은 전년 대비 7.5% 감소했으며, 건화물과 액체화물 모두 하락했음
  - 특히 바란데이 항만이 25.8% 감소해 가장 큰 폭의 하락세를 나타냈으며, 유일하게 아르한겔스크 항만만이 3.7% 증가했음

김 지 영 전문연구원 | 경제전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

### 참고자료

a) portnews, '러, 물동량 극동 항만 증가...' <https://portnews.ru/news/378052/> (2025. 06.17. 검색)

# 러 야쿠티야, 석탄 생산 급증... 5개월 누적 2,200만 톤 달성

## ○ 야쿠티야, 석탄 생산 급증으로 러시아 내 최상위권 생산지로 부상

- 2024년 1~5월 기준, 극동 야쿠티야 공화국의 석탄 생산량이 전년 동기 대비 15% 증가하여 약 2,200만 톤을 기록하였으며, 이는 극동 연방관구 내 최다 실적에 해당함
- 야쿠티야 산업지질부에 따르면, 석탄 생산 확대는 엘가우골(Elgaugol) 및 콜마르(Kolmar) 등 핵심 민간 채굴기업의 광산 인프라 확장 및 효율화 전략에 기반함
- 2023년 한 해 동안 야쿠티야의 석탄 생산량은 3,860만 톤이었으며, 2024년에는 4,940만 톤으로 약 28% 이상 증가한 것으로 집계됨
- 이로써 야쿠티야는 2024년 처음으로 러시아 전 지역 기준 석탄 생산량 2위에 진입함

## ○ 중국, 러시아산 석탄 수입량 급증... 2024년 최대치 경신

- 중국이 러시아로부터 수입하는 에너지용 석탄 물량이 2024년 들어 최고치를 기록함
- 2024년 5월 중국의 러시아산 석탄 수입량은 무려 458만 톤에 달했으며, 이는 같은 해 1월 이후 가장 높은 수치임
- 러시아 코메르산트(Kommersant) 언론 보도에 따르면, 중국의 수입 급증 배경에는 세 가지 주요 요인이 존재함
  - 첫째, 가뭄으로 수력발전이 줄면서 석탄 수요가 늘었음. 2024년 4~5월 댐 가동률은 전년보다 약 30% 감소함
  - 둘째, 중국 내 자체 석탄 생산량이 감소세를 보이고 있음. 2024년 4~5월 중국 내 석탄 생산은 수익성 저하와 가격 정체로 감소세를 보였음.
  - 셋째, 항만 재고 축소에 따른 재고 보충 수요가 단기적으로 수입 확대를 견인한 것임
- 다만, 전문가들은 중국의 자국 산업 보호로 수입이 줄 가능성이 있으며, 러시아는 한국 등 아시아로 수출 다변화를 모색 중이라 언급함

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dhj82@kmi.re.kr

### 참고자료

- a) Eastrussia, '러 야쿠티야, 석탄 생산 급증', <https://www.eastrussia.ru/news/dobycha-uglya-vyroslo-na-15-v-yakutii-> (2025.06.12. 검색)
- b) Eastrussia, '중국, 러시아산 석탄 수입 급증', <https://www.eastrussia.ru/news/kitay-rezko-narastil-zakupku-uglya-iz-rf> (2025.06.12. 검색)

## 키르기스, 흑해 진출을 위한 아제르바이잔과의 협력 모색<sup>a)</sup>

그림. 카슈가르(중)-키르기스-타슈켄트(우즈벡) 노선계획(빨간 점선)



자료: <https://denizxeber.az/2025/04/25/cin-qirgizistan-ozb%99kistan-marsrutu-az%99baycanin-istiraki-il%99avropaya-tranzitin-bir-hiss%99si-ola-bil%999r/>

### ● 내륙국 키르기스스탄 또한 유라시아 국제철도물류망의 자국 영토 통과에 관심을 가지고 아제르바이잔과의 협력을 모색하고 있음

- 아자마트 사키예프(Azamat Sakiyev) 키르기스스탄 철도공사 사장은 아제르바이잔 언론사 report.az와의 인터뷰에서, 중국-키르기스스탄-우즈베키스탄을 잇는 대규모 국제 철도망 건설 사업이 논의되고 있다고 밝혔음
- 해당 노선은 투르크메니스탄, 아제르바이잔, 튀르키예를 지나 유럽을 아우르는 대규모 교통망의 통합을 도모하고 있으며, 이미 건설사업이 착수된 바 있음
- 아울러 키르기스스탄 측은 아제르바이잔의 해당 노선 건설 사업 투자 및 참여를 유치하고자 한다고 밝혔음
- 사키예프 사장은 2030년까지 해당 노선의 건설을 완수할 것이라고 전하며, 완공된다면 초기 물동량 500만 톤에서 연간 1,500만 톤으로 역량을 확대할 것이라고 밝혔음
- 아울러 경쟁력 제고를 위해 중국, 우즈벡, 투르크멘 철도공사와의 운임 요율 협상이 진행되고 있음
- 또한 사키예프 사장은 키르기스 영토를 지나는 신규철도 노선을 통해 컨테이너 화물

뿐만 아니라 여객열차 또한 운영될 것이라고 밝혔으며, 최근 유럽에서 석탄 수요가 증가됨에 따라 석탄 운송 차량 또한 이용될 것이라고 덧붙였다

- 한편, 2024년 9월 키르기스스탄 수도 비슈케크(Bishkek)에서 철도노선 건설 및 운영을 위한 3국 합작 기업이 설립된 바 있음
- 회사 지분은 중국 51%, 키르기스, 우즈베크 각각 24.5%로 구성되어 있으며, 사업 규모는 47억 달러 수준임

## 몰도바, 다뉴브강 하구 항만 개발, 아제르바이잔 참여 기대<sup>b</sup>

### ● 유럽개발부흥은행(EBRD)은 내륙국 몰도바의 유일한 흑해 창구인 다뉴브강 하구의 주르줄레슈티(Giurgiulești) 항만 개발사업 투자자 입찰을 공고했음

- 입찰은 공개 경쟁 형식으로 진행될 예정이며, 투자자 입찰이 확정된다면 인수합병(M&A) 형태로 사업이 진행될 예정임
- 유럽개발부흥은행과 몰도바 정부는 인프라 개선 사업에 안정적으로 장기 투자할 수 있는 사업자를 유치하고자 노력하고 있음
- 주르줄레슈티 항은 몰도바의 물 수출입의 70퍼센트를 담당하고 있으며, 아울러 주요 수출입 창구로서 국가 경제에 중요한 역할을 수행하고 있음
- 이와는 별개로 몰도바 정부는 해당 사업에 아제르바이잔의 참여를 기대하고 있음
- 블라디미르 볼리아(Vladimir Bolia) 몰도바 부총리 겸 인프라지역개발부 장관은 바쿠 항만공사와의 양자 협력 이니셔티브를 추진하고 있다고 밝히기도 했음

조 용 성 | 상트페테르부르크 국립대학교  
mirinae2929@gmail.com

#### 참고자료

- a) Denizxeber, '키르기스, 흑해 진출..', <https://denizxeber.az/2025/04/25/cin-qirgizistan-ozb%99kistan-marsrutu-az%99rbaycanin-istiraki-il%99-avropaya-tranzitin-bir-hiss%99si-ola-bil%99r/> (2025.5.20. 검색)
- b) Denizxeber, '몰도바, 다뉴브강 하구 항만 개발..', <https://denizxeber.az/2025/04/15/az%99rbaycan-moldovada-ebd-nin-satisa-cixardigi-curculesti-limaninin-inkisafinda-istirak-ed%99-bil%99r/> (2025.5.20. 검색)

## 러-중, 북극항로 협력 강화 노력

### ● 2024년, 2023년 대비 중국-러시아 북극항 간 컨테이너선 항해 횟수 10배 증가

- 러시아의 북극항인 아르한겔스크항(Port of Arkhangelsk)의 중국 컨테이너 선박을 통한 물동량은 2023년 380TEU에서 2024년 13,500TEU로 증가했으며, 항해 횟수는 2023년 1회에서 2024년 10회로 10배 증가함
- 2024년 아르한겔스크항의 벌크 화물을 포함한 총 물동량은 약 600만 톤을 처리했으며, 2023년 대비 약 30% 증가함
- 이는 지난 몇 년 동안 중국의 뉴뉴 쉬핑 라인(NewNew Shipping Line)과 이지 세이프트랜스 로지스틱스(EZ Safetrans Logistics)와 같은 선사들이 러시아와 중국을 연결하는 북극항로에 신규 정기 운송 서비스를 취항함에 따라 운송량이 증가한 것임

### ● 중국은 러시아 최대 북극 교역 파트너

- 러시아 푸틴 대통령은 지난 5월 8일 모스크바에서 열린 러-중 회담에서 “우리는 러시아-중국 파트너십의 모든 측면을 지속적으로 직접 관리할 것”이라고 언급했음
- 또한, 러시아 대통령은 “중국과 러시아 양국 모두 유라시아 대륙 전체를 아우르는 국제 교통 회랑(International Transport Corridors) 개발을 매우 중요하게 생각한다”라며 북극 해상운송 파트너로서 중국의 중요성을 강조했다
- 러·우전쟁 발발 이후, 북극항로를 통한 화물 운송은 러시아-중국 무역이 주도해 왔으며, 2024년에는 전체 북극항로 화물의 95%가 러시아-중국 항로에서 처리되었음
- 2020년 이후 양국 간 무역 규모는 두 배로 증가했으며, 중국은 2024년 기준 2,450억 달러라는 새로운 기록을 세우며 현재 대러시아 무역 규모 1위를 차지함

### ● 러시아, 중국과의 북극항로 협력 강화 언급

- 지난 5월 8일 모스크바에서 열린 중국 국가주석 시진핑과의 회담에서 푸틴 러시아 대통령은 러시아와 중국이 북극 해운 및 에너지 프로젝트 분야에서 더욱 협력하기를 원한다고 언급함
- 푸틴 러시아 대통령은 “북극해 항로의 개발과 상업적 이용에 있어서 상당한 진전이 이루어졌다”며, “러시아와 중국 간 화물 및 여객 운송량은 매년 증가하고 있으며, 국

경 검문소의 수용 능력도 증가하고 있다. 그중 일부는 24시간 운영 체제로 전환되었고, 새로운 물류 허브도 조성되고 있다.”라고 덧붙였다

- 러시아의 북극 물류 항로(Arctic Logistic Routes) 개발은 지난 20년 동안 푸틴 대통령의 프로젝트였음
- 특히, 푸틴 러시아 대통령은 신형 핵 쇄빙선(New Nuclear Icebreakers) 진수, 북극 군사 시설(Polar Military Facilities) 개소식, 석유 및 가스 프로젝트 착공식(Commissioning of Oil and Gas Projects)에 정기적으로 참석하고 있음

## ○ 러시아, LNG 중심의 북극 운송 확대 노력

- 북극 해상 교통로를 통해 운송되는 원유와 액화천연가스(LNG : Liquefied Natural Gas)는 북극항로의 무역량 확대에 크게 기여해왔음
- 하지만 최근 서방의 제재로 Arctic LNG 2 프로젝트가 동결되면서 2024년 8월 운영을 시작한 이후 현재까지 중국으로의 LNG 수출은 전혀 이루어지지 않고 있음
- 러시아가 OFAC 제재 사무소의 감시를 피하기 위해 LNG 섀도 함대(LNG Shadow Fleet)를 구축하려는 노력은 현재까지 성공을 거두지 못했음
- 모스크바에서 열린 장관급 회의에서 이러한 제재를 극복하고 러시아의 LNG 프로젝트에 대한 중국의 참여를 확대하기 위한 논의가 계속 되었음
- 인테르팍 통신(Interfax News Agency)의 5월 8일 보도에 따르면, 러시아 에너지부장관 세르게이 치빌레프(Sergei Tsivilev)는 “현재 크렘린에서 열리는 러시아-중국 정상회담에서 중국의 러시아 액화천연가스(LNG) 프로젝트 참여 문제가 논의되고 있다.”라고 언급함

소 애 림 전문연구원 | 해운물류·해사연구본부 국제공급망연구실  
soar@kmi.re.kr/051-797-4619

### 참고자료

- a) gcaptain(2025.05.12.), <https://gcaptain.com/russia-and-china-to-develop-new-arctic-shipping-hubs-putin-says-during-xi-meeting> (2025.06.06. 검색)
- b) gcaptain(2025.03.03.), <https://gcaptain.com/china-drives-10-fold-increase-in-container-shipping-at-russian-arctic-port/#:~:text=In%20total%20the%20port%20handled,over%20the%20last%20several%20years>. (2025.06.12. 검색)

## 러시아 최신 쇄빙 유조선, 북극 ‘보스토크 오일’에 첫 도달

[그림 1] 발렌틴 피쿨 호의 항해로



자료: Shipatlas. gCaptain

### ● 쇄빙 유조선 발렌틴 피쿨 호가 북극 첫 항해

- 러시아 최신 내빙 유조선 발렌틴 피쿨(Valentin Pikul)이 북극 고위도 지역의 보스토크 오일 프로젝트에 최초 도달함
- 수백 해리의 해빙 구간을 통과하며, 이번 항해는 선박의 빙해 시험 운항(ice trials) 성격을 겸함
- 발렌틴 피쿨은 즈베즈다(Zvezda) 조선소에서 건조된 최초의 고빙급 유조선이며, 삼성중공업(SHI)과의 한-러 협력으로 건조됨

### ● 보스토크 오일 프로젝트 통한 북극 원유 해상운송 본격화

- 러시아는 발렌틴 피쿨과 수십 척의 북극 셔틀 유조선(Arctic Shuttle Tankers)을 통해 보스토크 오일 프로젝트 원유 운송을 본격화할 계획임
- 보스토크 오일은 서방 제재로 인한 지연에도 불구하고 세계 최대 석유·가스 투자 프로젝트로 지속 추진 중임
- 총 개발비는 1,200억 달러 이상으로 추정되며, 완전 가동 시 연간 1억 톤 이상 생산 가능할 것이며, 현재 북극 해운량의 약 3배 증가가 예상됨

## ● 발렌틴 피쿨호, 보스토크 오일 지원 위한 북극항로 시험 운항 돌입

- 발렌틴 피쿨은 2주 전 무르만스크 출항하여 노바야제믈랴(Novaya Zemlya) 북쪽 경유하였으며, 카라해 횡단하여 예니세이만 입구 진입하였음
- 2025년 6월 4일, 세베르만(Sever Bay) 인근의 건설 중인 유류 터미널에 접근, 이후 해빙 지역에서 운항 지속 중임
- 현재는 프로젝트 북측 해역에 정박 중이며, 이는 초기 북극항로 운영 안정성 시험의 일환으로 해석됨
- 해당 선박은 2025년 1월 인수되었으며, 3월 수에즈 운하를 통과 이후 무르만스크 인근 콜라 만(Kola Bay)에서 쇄빙 항해 준비가 완료됨

## ● 보스토크 오일의 인프라 확장 및 생산 추진

- 러시아 에너지 기업 로스네프트(Rosneft)社は 2022년 이후 수천 차례에 걸쳐 수백만 톤 규모의 건설 장비를 타이미르 반도(Taymyr Peninsular)로 운송함
- 항만, 적재 터미널, 송유관 등 북극 기반 인프라를 연중무휴 체제로 시공 중임
- 핵심 시설인 5.8km 해저 송유관은 예니세이강(Yenisei River)을 횡단하여 두딘카(Dudinka)에서 세베르만(Sever Bay)까지 연결되며, 2024년 완공됨
- 2025년 1분기부터 파일럿 원유 생산 개시하였고, 현재는 세베르만 내 유류 적재시설 2기 건설 중임
- 북극 원유 수출망의 실질적 가동이 임박한 상태로, 발렌틴 피쿨의 항해는 상업 운송 체계 전환의 서막으로 평가됨

박 예 나 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

yena719@kmi.re.kr

### 참고자료

a) gCaptain, "Russia's Newest Icebreaking Tanker Reaches Arctic Mega Project 'Vostok Oil' For First Time", <https://gcaptain.com/russias-newest-icebreaking-tanker-reaches-arctic-mega-project-vostok-oil-for-first-time/> (검색일: 2025.6.11.)



## 북극항로 이해



[표 1] 2024년 북극항로(NSR)와 북극항만의 총 물동량

| 구분    | 북극항로(북동항로)                        | 북극항만                           |
|-------|-----------------------------------|--------------------------------|
| 총 물동량 | 37.9백만 톤                          | 92.9백만 톤                       |
| 기준    | 항로 전체 통과 화물                       | 항만 하역 화물                       |
| 범위    | NSR 구간 전체(경유 포함)                  | 무르만스크, 사베타 등 북극 항만             |
| 특징    | 선박 이동 중심, 통과 수요 반영                | 실질 하역 중심, 지역 자원 반영             |
| 출처    | 러시아 북극항로청(NSRA)<br>2025년 1월 발표 기준 | 러시아 해양무역항만협회<br>2024년 1~12월 통계 |

- 북극항만 통계는 특정 항만(예: 무르만스크, 사베타 등)에서 실제 하역된 화물량을 기준으로 집계된 수치로, 해당 항만의 입출항 상황과 자원 수출입 동향을 반영함
- 또한, NSR을 기항 없이 통과한 선박의 화물량은 포함되지 않음
- 반면, 북극항로(NSR) 물동량은 러시아 북극 연안 전체 항로를 통과한 선박의 총 화물량을 의미하며, 항만에 기항하지 않고 단순히 경유한 선박의 화물도 포함됨
- 이로 인해, 항만 물동량의 변화가 항로 전체의 물동량 변화와 일치하지 않을 수 있음
- 이는 양 통계 간 기준 및 적용 범위의 차이에서 기인하는데 실제로 2024년 연간 통계는 이러한 구조적 차이를 잘 보여주고 있음(북극항만 물동량 92.9백만 톤, 북극항로 물동량 37.9백만 톤)
- 이와 같이 북극항만과 북극항로는 통계의 집계 기준·공간 범위·기능적 역할이 다름
- 따라서 항만 수치는 지역 자원 수출입이나 하역 인프라의 변화를 반영하며, 항로 전체 흐름과는 직접적인 일치 관계가 아님

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

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

### 참고자료

- a) 포트뉴스, 2024년 1~12월 러시아 항만 물동량, <https://portnews.ru/news/372388/> (2025.07.22. 검색)
- b) 타스, 2024년 NSR 물동량, <https://tass.com/economy/1901775> (2025.07.22. 검색)



## 주요 통계



[표 1] 2025년 1~6월 러시아 해역별 항만만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

| 수역*    | 건 화물  |            | 액 체 화물 |          | 합계    |          |
|--------|-------|------------|--------|----------|-------|----------|
|        | 물 동 량 | 전년 동기 대비** | 물 동 량  | 전년 동기 대비 | 물 동 량 | 전년 동기 대비 |
| 극동지역   | 78.4  | +3.2%      | 40.3   | -1.3%    | 118.7 | +1.6%    |
| ***북극해 | 10.8  | -14.8%     | 33.3   | -3.8%    | 44.0  | -6.7%    |
| 발트해    | 63.6  | +0.5%      | 72.2   | -6.2%    | 135.8 | -3.2%    |
| 아조프-흑해 | 49.9  | -23.4%     | 73.6   | -1.9%    | 123.5 | -11.9%   |
| 카스피해   | 1.7   | -52.3%     | 1.4    | +5.5%    | 3.1   | -36.7%   |
| 합계     | 204.4 | -7.4%      | 220.8  | -3.5%    | 425.2 | -5.4%    |

\* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 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 1~6월 기준

\*\*\* 북극해역의 물동량은 항만별 하역 기준으로 집계된 수치로, 항로 전체를 통과한 북극항로(NSR)의 물동량과는 통계 기준과 적용 범위가 상이함. 특히, 적용 범위의 차이로 인해 북극해역 물동량 수치가 곧 북극항로 전체 물동량을 의미하는 것은 아님.

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실  
jiyeong111@kmi.re.kr / 051-797-4765

### 참고자료

a) 포트뉴스, 2025년 1~6월 러시아 항만 물동량, <https://portnews.ru/news/379242/> (2025.07.22. 검색)

[표 2] 2023년~2025년 5월 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               | 655,746.4 | 693,560.9 | 743,503.6 | 716,856.4 | 768,174.0 | 785,886.2 | 851,929.5 | 858,506.2 | 834,003.7 | 803,059.0 | 722,790.2 | 729,272.8 |
|             | 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 <sup>1)</sup> | 649,190.3 | 696,493.0 | 744,272.2 | 764,250.8 | 755,662.8 |           |           |           |           |           |           |           |
|             | 전년 대비 증감률(%)        | 0.8       | -3.1      | -3.5      | 0.7       | -1.5      |           |           |           |           |           |           |           |
|             | 전월 대비 증감률(%)        | -13.9     | 7.3       | 6.9       | 0.5       | -1.1      |           |           |           |           |           |           |           |
| 상업화물<br>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 <sup>1)</sup> | 395,734.4 | 411,755.9 | 429,540.9 | 404,906.8 | 432,751.8 | 413,290.0 | 438,521.8 | 438,234.6 | 422,335.9 | 425,326.4 | 412,451.1 | 430,575.6 |
|             | 전년 대비 증감률(%)        | 1.9       | 6.1       | 2.9       | 0.3       | 0.7       | 7.3       | 12.8      | 11.0      | 8.4       | 6.9       | 7.9       | 9.9       |
|             | 전월 대비 증감률(%)        | -4.5      | 3.3       | 3.5       | -0.6      | 0.7       | 1.2       | 6.1       | -0.1      | -3.5      | 0.9       | -3.4      | 3.8       |
|             | 2025년 <sup>1)</sup> | 406,651.5 | 396,383.4 | 421,949.3 | 427,083.3 | 414,663.1 |           |           |           |           |           |           |           |
|             | 전년 대비 증감률(%)        | 4.8       | -1.1      | 1.7       | 0.6       | -0.4      |           |           |           |           |           |           |           |

|                                     | 분류                  | 1월        | 2월        | 3월        | 4월        | 5월        | 6월        | 7월        | 8월        | 9월        | 10월       | 11월       | 12월       |
|-------------------------------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                     | 전월 대비 증감률(%)        | -9.0      | -2.5      | 6.4       | 0.1       | -0.3      |           |           |           |           |           |           |           |
| 파이프라인<br>수송량을<br>제외한<br>상업화물<br>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               | 290,477.5 | 315,480.1 | 333,861.8 | 321,142.6 | 349,679.3 | 334,971.8 | 355,812.4 | 355,842.0 | 342,438.3 | 338,302.2 | 320,740.8 | 330,934.8 |
|                                     | 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 <sup>1)</sup> | 307,770.0 | 302,914.7 | 327,295.5 | 340,827.5 | 330,289.9 |           |           |           |           |           |           |           |
|                                     | 전년 대비 증감률(%)        | 8.8       | -0.6      | 2.6       | 0.6       | -0.6      |           |           |           |           |           |           |           |
|                                     | 전월 대비 증감률(%)        | -11.3     | -1.6      | 8.0       | 0.4       | -0.3      |           |           |           |           |           |           |           |

김 지 영 전문연구원, 글로벌전략연구본부 극지전략연구실  
jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765

#### 참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.07.22. 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<br>(적재 화물<br>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 <sup>1)</sup> | 103,718.1 <sup>1)</sup> | 102,916.1 <sup>1)</sup> |
|                     |          | 2023 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 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  | 94,650.6  |           |           |           |           |                         |                         |                         |
| 차량<br>운송<br>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 <sup>1)</sup> | 495,111.3 <sup>1)</sup> | 476,678.6 <sup>1)</sup> |
|                     |          | 2023 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 451,243.4 | 496,609.5 | 537,032.2 | 523,908.9 | 566,069.5 | 592,418.0 | 653,641.9 | 659,178.0 | 640,810.8 | 603,103.1               | 525,709.9               | 526,154.9               |
|                     |          | 2025               | 454,075.4 | 511,365.1 | 547,031.6 | 579,198.0 | 565,370.9 |           |           |           |           |                         |                         |                         |
|                     | 상업<br>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 <sup>1)</sup> | 176,162.5 <sup>1)</sup> | 180,431.2 <sup>1)</sup> |
|                     |          | 2023 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 191,231.4 | 214,804.5 | 223,069.5 | 211,959.3 | 230,647.3 | 219,821.8 | 240,234.2 | 238,906.4 | 229,143.0 | 225,370.5               | 215,370.8               | 227,457.7               |
|                     |          | 2025               | 211,536.6 | 211,255.5 | 224,708.7 | 242,030.5 | 224,371.2 |           |           |           |           |                         |                         |                         |

| 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 <sup>1)</sup>  | 2,567.0 <sup>1)</sup> | 2,692.0 <sup>1)</sup> |
|                    | 2023 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 2,535.1 | 3,124.6 | 3,135.7 | 2,927.7 | 3,055.2  | 2,169.1  | 2,393.3  | 2,869.3  | 2,935.8  | 2,666.5                | 2,005.0               | 2,079.2               |
|                    | 2025               | 1,970.7 | 1,778.5 | 3,453.5 | 3,052.0 | 2,415.1  |          |          |          |          |                        |                       |                       |
| 내륙수운 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 8459.0 <sup>1)</sup>  | 2016.7 <sup>1)</sup>  |
|                    | 2023 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 1,680.1 | 1,456.6 | 2,114.7 | 4,257.2 | 11,394.4 | 14,457.1 | 15,644.6 | 16,347.2 | 15,530.7 | 13,156.0               | 7,544.8               | 1,836.5               |
|                    | 2025               | 1,056.7 | 867.6   | 1,204.7 | 2,679.0 | 8,819.1  |          |          |          |          |                        |                       |                       |
| 항만공 <sup>2)</sup>  | 2022               | 115.3   | 97.8    | 33.8    | 30.1    | 31.6     | 34.9     | 38.1     | 43.1     | 42.4     | 43.1 <sup>1)</sup>     | 45.0 <sup>1)</sup>    | 51.1 <sup>1)</sup>    |
|                    | 2023 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 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    | 35.2    | 33.9     |          |          |          |          |                        |                       |                       |

| 운송 수단               | 년도                 | 1월        | 2월       | 3월        | 4월       | 5월       | 6월       | 7월       | 8월       | 9월       | 10월                    | 11월                    | 12월                     |
|---------------------|--------------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| 파이프라인 <sup>4)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 90,951.5 <sup>1)</sup> | 101,498.4 <sup>1)</sup> |
|                     | 2023 <sup>1)</sup> | 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 <sup>1)</sup> | 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 | 84,373.2 |          |          |          |          |                        |                        |                         |

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/051-797-4765

## 참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.07.22. 검색)