



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	- 러, 마가단 항에서 2025년 동계철 쇄빙선 에스코트 118척 수행 - 러 극동, 풍력발전소 입지조사 착수, 에너지 부족 해소 기대
	중·서부	- 카자흐, 카스피해 항만 개발을 위해 UAE와 협력 확대 - 투르크멘, 이란 및 UAE와 철도 및 항만 연계 협력 도모
	북극	- 러, 2050년 조선산업 국가 전략 개정, NSR 중심 물류망 구축 추진 - 그림자 선단 가스 운반선, 북극항로 LNG 수출 준비
북극항로 이해		북극항로와 북극항만의 통계 기준
주요 통계		2025년 1~6월 러시아 해역별 항만만 물동량(건·액체화물) 2023년~2025년 5월 러시아 역내 화물 운송량 2022년~2025년 5월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러 마가단 항만, 2025년 동계철 쇄빙선 에스코트 118척 수행

○ 러 마가단 항만, 2025년 동계철 쇄빙 운항 종료, 총 118척 에스코트 수행

- 러시아 연방 항만청 로스모르포트(Rosmorport)에 따르면, 2024-2025년 겨울 항해 기간 동안 러시아 마가단 항과 인근 해역의 쇄빙 운항이 성공적으로 수행되었음
- 동 기간 총 112회의 쇄빙 작업을 통해 118척의 선박의 에스코트 운항이 완료되었음
- 이 가운데 56척은 쇄빙선 ‘모스크바’가 선두에 서서 항로를 개척하는 ‘쇄빙선 유도 항해(icebreaker leading)’ 방식으로 운항을 지원했음

* 쇄빙선 유도 항해(icebreaker leading)

- 쇄빙선이 얼음을 깨며, 앞서 항로를 개척하고, 일반 선박이 쇄빙선 바로 뒤를 따라 항해하는 방식임
- 주로 얼음 밀집도나 두께가 높은 해역에서 사용되며, 안전한 항로 확보와 선박 좌초·피해 예방을 위해 운용됨

○ 약 145일간 43만 톤 이상 운송, 에스코트 평균 거리 155해리

- 이번 쇄빙 작업은 약 145일간 지속되었으며, 2025년 5월 10일 마가단 항 항만청장의 명령에 따라 종료되었음
- 이 기간 동안 에스코트를 받은 선박들은 총 43만 톤 이상의 화물을 운송했음
- 평균 항로 길이는 155해리, 최대 항로 거리는 241.3해리에 달해 겨울철 극지 해역에서의 안정적인 물류 운영에 기여한 것으로 평가됨

○ 주요 투입 선박은 쇄빙선 ‘모스크바’

- 러시아 정부의 ‘2024-2025 동계철 쇄빙선 배치 계획’에 따라, 북동 해역 지사 관리 체계 하에 극동 해역 로스모르포트 소속 쇄빙선 ‘모스크바’가 마가단 항에서 운항 작업을 수행했음

* 2024-2025 동계철 쇄빙선 배치 계획

- 러시아 정부는 빙 항만의 겨울철 선박 운항 안전을 보장하기 위해, 2024-2025년 동계철에 전국 단위로 쇄빙선 배치 계획을 수립했음
- 쇄빙선 투입 지역은 북극해, 오흐츠크해, 흑해, 카스피해, 발트해, 아조프해 등 주요 해역의 16개 ‘빙결 항만(freeze-up ports)’임
- ‘모스크바’는 프로젝트 21900 계열 대표 디젤-전기식 쇄빙선으로 2008년에 건조되어 2021년부터 마가단 항에 배치됨
- 높은 출력과 기동성을 바탕으로 동계철 마가단 항의 핵심 운영 선박으로 기능 중임

● 중등도 얼음 조건 속 어려운 항해, 3월 후반 최악의 상황

- 항로상의 얼음 조건은 전체적으로 ‘중간 수준’의 난이도로 평가되었음
- 나가예보 만(Nagaevo Bay)에서는 얼음 밀집도가 3~10점(10점 만점 기준)이었고, 얼음 두께는 5~130cm였음
- 타우이 만(Taui Bay)의 얼음 두께는 2~60cm, 오흐츠크(Okhotsk)해 인접 수역의 얼음 두께는 10~90cm로 관측되었음
- 특히 3월 19일부터 25일까지는 사이클론의 영향으로 얼음이 급속히 압축·변형되고 토로스(빙괴)가 형성되어 항로 확보가 매우 어려웠음
- 3월 23일 기준 나가예보 만의 얼음 두께는 110cm에 달해 선박 계류(접안) 작업조차 곤란한 상황이 발생했음
- 이때에도 쇄빙선 ‘모스크바’가 항만 기능 유지를 위해 집중적으로 투입되어, 겨울철 항만 운영 안정성 확보에 중추적 역할을 수행했음

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

참고자료

a) portnews, ‘러, 마가단 항 쇄빙 에스코트..’ <https://portnews.ru/news/377968/> (2025. 06.10. 검색)

러 극동, 풍력발전소 입지조사 착수, 에너지 부족 해소 기대

○ 러, 하바롭스크주 및 아무르주 대상 입지조사 추진

- 러시아 국영 원자력기업 '로사톰'(Rosatom, Rosatom)은 극동 연방관구 내 풍력발전소(WPP) 건설 가능성을 평가하기 위한 엔지니어링 사전 조사를 실시할 예정임
- 본 조사는 하바롭스크주와 아무르주를 대상으로 하며, 로사톰은 이를 수행할 민간 계약자를 공모 중에 있음
- 이번 조사는 예비 단계 작업으로, 해당 지역에서 풍력발전소 건설이 기술적·환경적으로 가능한지 여부를 판단하기 위한 기초 조사에 해당하며, 계약의 초기 공사비는 약 2,035만 루블(약 3억 5천만 원)로 책정되어 있음
- 선정된 업체는 아무르주 내 '이바노프스카야' 부지 및 '자비틴스카야' 부지에서 현장 조사를 수행해야 하며, 하바롭스크주에서는 '소베츠키카야' 부지가 조사 대상에 포함되어 있음

○ 로사톰, 극동 에너지 수급 안정화 전략 추진

- 이번 조사는 극동 지역 에너지 공급 불균형 해소를 위한 로사톰의 풍력에너지 확산 전략의 일환으로 추진되고 있으며, 2027년까지 러시아 전역에서 자사 운영 풍력발전소의 총 발전 용량을 1.7GW까지 확대할 계획임
- 현재 로사톰은 아디게야 공화국, 로스토프주, 스타브로폴주 등 남부 및 서부 연방관구를 중심으로 풍력발전소를 운영 중에 있으며, 이번 극동지역 진출은 지리적 다변화 및 에너지 독립성 확보를 목표로 함

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실
dhj82@kmi.re.kr

참고자료

a) Eastrussia, '러 극동, 풍력발전소 입지..' <https://www.eastrussia.ru/news/rosatom-nachal-podgotovku-k-stroitelstvu-vetroparkov-na-dalnem-vostokey/?lang=ru> (2025.06.10. 검색)

카자흐, 카스피해 항만 개발을 위해 UAE와 협력 확대

○ 올해 1월 카작·아랍에미리트 양국 간 신규 터미널 건설 투자 협약 체결 이후 사업 진전

- 1월 카심-조마르트 토카예프(Kassym-Jomart Tokayev) 카자흐스탄 대통령의 UAE 국민 방문 기간 동안, 카자흐 측 투자사 세무르그 인베스트(Semurg Invest)와 UAE 측 아부다비 항만그룹(AD Ports Group)간 쿠릭(Kuryk) 항에 사르자(Sarja) 다기능 종합 터미널 건설 협약이 체결된 바 있음

○ 사르자 기능 종합터미널 사업 중심의 본격 협력 추진

- 이후 5월 카자흐스탄 수도 아스타나(Astana)에서 개최된 비즈니스 포럼에서, 양국 협력 사업에 참여하는 기업들이 50억 달러 규모의 구체적인 내용의 합작사업 계약을 체결하였음
- 협약식을 최초로 체결한 세무르그 인베스트와 아부다비 항만공사 간에는 사르자 사업 건설 및 운영을 위한 기본적인 조건을 마련하기 위한 합의가 진행되었음
- 이 외에도 양국의 항만, 건설 및 농업 분야 전문 기업 및 유관기관이 다음과 같은 협력 계약을 체결하였음
- 체결 건은 악타우 항만공사(카자흐)-아부다비 할리파 자유경제지대(UAE) 간 협력 각서, 알렐 아그로(Alel Agro, 카자흐)-룰루 그룹(Lulu Group, UAE) 간 농산물 구매 및 홍보에 관한 MOU, 카자흐스탄 농업부와 양국 합작기업 카작아랍 제당(QazaqArab Sugar) 간 설탕공장 건설 사업 투자 합의 등임
- 앞서 언급된 사업 계약을 포함하여 총 10개의 협약식이 진행되었으며, 카자흐 정부 측은 그 외 세부 사항에 대해서는 발표하지 않았음

조용성 | 상트페테르부르크 국립대학교

mirinae2929@gmail.com

참고자료

- a) Logistan, '카자흐스탄-아랍에미리트 협력..', <https://logistan.info/7081-kazakhstan-i-oae-dogovorilis-o-sotrudnichestve-po-proektam-v-portah-aktau-i-kuryk/> (검색일: 2025.06.09)

투르크멘, 이란 및 UAE와 철도 및 항만 연계 협력 도모

● 이란~투르크, 수출입 철송 물동량을 연간 400만 톤까지 늘릴 계획 검토

- 자바르 알리 자케리(Jabbar Ali Zakeri) 이란 도로도시개발부 차관 겸 이란 철도공사 사장에 따르면, 2024년 3월 20일부터 2025년 3월 20일 총 1년간 이란-투르크메니스탄 국경에서 처리된 화물은 총 160만 톤을 기록하였음
- 자케리 사장은 연간 목표 달성을 위해 양국 국경지역에 위치한 사락스(Sarakhs), 로트파바드(Lotfabad), 인체 보룬(Inchah Borun) 철도 물류 터미널의 문제들을 개선할 것이라고 덧붙였다
- 한편 로트파바드 터미널은 현재 화주에게 할인 혜택을 제공하며 긍정적인 효과를 거두고 있으며, 이 지점을 통해 17만~20만 톤의 화물이 추가로 운송될 것으로 추산됨
- 이 터미널은 약 1.8km 길이의 철도를 거쳐 차량으로 다음 철도분기점까지 화물을 운송하고 있음
- 이는 이란과 투르크 간 최근 체결한 전략적 협정의 일환으로 수행되고 있으며, 양측은 2028년까지 양국 영토를 통과하는 총 운송량을 연간 2천만 톤으로 늘릴 계획임

● 투르크· 카작, 이란·UAE를 잇는 첫 복합 물류 운송 수행

- 투르크메니스탄 교통물류센터(TULM)은 카자흐스탄 KTZ 익스프레스(KTZ Express)사와 협력하여 아랍에미리트로 첫 화물 운송에 성공하였음
- 밀을 실은 40피트 크기의 컨테이너 62개를 적재한 열차는 국경을 거쳐 투르크메니스탄 에트렉(Etrek)에 도착, 이란 화물열차에 환적되어 반다르 아바스(Bandar Abbas)항까지 운반된 후, 최종적으로 UAE의 제벨 알리(Jebel Ali) 항에 도착하였음
- 투르크메니스탄 교통물류센터는 2018년 7월 31일 투르크메니스탄 대통령령으로 설립된 공기업으로, 회사의 주요 목표는 국가의 교통물류 시스템 발전, 환적량 증대, 효과적인 물류 솔루션 개발을 들 수 있음

조용성 | 상트페테르부르크 국립대학교
mirinae2929@gmail.com

참고자료

a) Logistan, '카자흐스탄-아랍에미레이트 협력..', <https://logistan.info/7081-kazakhstan-i-oae-dogovorilis-o-sotrudnichestve-po-proektam-v-portah-aktau-i-kuryk/> (검색일: 2025.06.09)

러, 북극항로를 연계한 ‘조선산업 육성 국가 전략 2050’ 개정

○ 러시아 연방 예산 5,000억 루블 투입 및 역대 최대 규모 조선업 지원

- 러시아 정부는 향후 6년간 조선산업을 지원하기 위해 5,000억 루블(약 63억 달러) 이상의 연방 예산을 투입할 계획이라고 발표했다
- 이는 조선 분야에 배정된 역대 최대 규모의 국가 재정 지원으로, 국내 해양산업을 전략적으로 육성하겠다는 정부 의지를 반영함

○ 조선산업 발전전략 2050 발표, 노후 선박 교체와 세계 수요 대응

- 2025년 5월 12일, 러 정부는 ‘조선산업 발전 전략 2050’ 개정안을 공식 발표했다
- 해당 전략은 국내외 선박 수요 분석, 노후 선박의 점진적 퇴역, 선진 기술을 적용한 선박으로의 교체 필요성 등을 기반으로 수립됨
- 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 총리는 “대부분이 1970~80년대에 건조된 선박을 최신 기술 기반 선박으로 체계적으로 교체하는 것이 국내 조선업의 핵심 과제”라고 강조했다

○ 북극항로(NSR)·북남 회랑 중심의 전략 수송망 구축

- 서방의 제재와 외부 공급망 제한 속에서 러시아 정부는 ‘우호 국가’들과 연결되는 자주적 해상물류 네트워크 구축을 목표로 하고 있음.
- 그 중심에는 북극항로와 국제북남운송회랑(INSTC)이 있음
 - * 국제북남운송회랑(INSTC, International North-South Transport Corridor): INSTC는 러시아 북부 항만(아스트라한, 상트페테르부르크)에서 출발해 카스피해를 거쳐 이란을 통과한 뒤, 인도 뭄바이까지 연결되는 다국적 물류 회랑으로, 북남 축의 전략적 대체 운송로로 활용되고 있음
- 러시아는 새 전략에 따라 2036년까지 1,600척 이상의 민간 선박 및 해양장비를 자국 조선소에서 건조할 계획임
- 특히 원유운반선, 가스운반선, 컨테이너선, 벌크선 등 대형 프로젝트 중심 역량 강화가 중점 추진되고 있음

- 북극항로용 선박 수는 2036년까지 51척, 2050년까지 135척으로 확대할 계획임

○ 쇄빙선·지원선박 확대와 선박 수리 인프라 3배 확장

- 미슈스틴 총리는 “쇄빙선과 지원선박, 유지보수선박의 건조를 특별히 중점적으로 추진하고 있으며, 여객선과 어선의 현대화도 가속화하고 있다”고 밝힘
- 또한, 선박 수리 능력도 2050년까지 3배 확대하고, 신규·현대화된 선박 수리소 수를 2배로 늘릴 계획임

○ 조선 부품 국산화율 80% 목표, 연속 생산체계로 가격 경쟁력 확보

- 러시아는 현재 외국산 의존도가 높은 조선 부품의 국산화도 전략 핵심으로 포함시킴
- 정부는 2036년까지 부품의 50%, 2050년까지는 80%를 국내에서 생산할 수 있도록 할 계획임
- 또한 연속 양산체계(serial production)를 확립해 선박 단가를 낮추고 경쟁력을 확보하려 함

○ 인력 증원 및 디지털화·대형 블록 건조로 생산성 제고

- 러시아는 조선업 인력 기반 강화를 위해 2036년까지 최소 15%의 인력을 증원하여 약 19만 명 규모로 확대할 방침임
- 이는 단순 조선소 인력뿐 아니라 설계·개발 인재 확보, 응용 과학연구, 자동화 및 디지털 기술 도입, 대형 블록 건조 전환 등을 통해 노동생산성을 전방위로 제고하기 위함임

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

참고자료

a) Offshore energy, “러, 2050까지 조선산업..”<https://www.offshore-energy.biz/russia-to-pump-over-6b-into-shipbuilding-as-part-of-big-plan-to-revitalize-its-maritime-industry> (2025.06.13. 검색)

그림자 선단 가스 운반선, 북극항로 LNG 수출 준비

● EU 제재를 받는 LNG 운반선 중 최소 5척, 올해 북극항로 운항을 위한 공식 승인

- NSR관리국(NSR Administration) 등록 정보에 따르면, 이들 선박은 2025년 5월 23일 부터 2026년 2월 20일까지 운항이 허가 되었음
- 이들 선박 중에는 러시아의 제재 대상 에너지 자원을 수출하는 데 사용되는, 이른바 ‘그림자 선단(Shadow Fleet)’이 포함되어 있음
- 다른 제재 선박들과 마찬가지로 이들 선박 역시 지난 3년간 반복적으로, 선명, 소유 권, 기국 등을 바꾸어왔음
- 선박 정보시스템 Equasis에 따르면 이들 선박은 모두 Arc 4급 쇄빙 능력을 갖추고 있어, 가벼운 해빙 조건에서는 독자 항해가 가능함
- EU는 2024년 12월 이들 선박에 대한 제재를 부과했음

● 북극해에서 정박 상태인 그림자 선박들, 운항 재개 임박

- EU 제재 명단에 포함된 이후 이들 LNG 운반선은 바렌츠해 정박지에서 수개월간 대기 상태로 머물러 있었음
- 곧 해빙이 줄어들면 이들 선박은 야말 LNG 또는 Arctic LNG 2 프로젝트가 진행되는 오비만(Gulf of Ob)을 향할 것임
- Arctic LNG 2 프로젝트는 미국의 독자 제재 대상에도 포함되어 있어, 이들 선박의 운항은 다중 제재 회피 전략의 목적으로 분석
- 지난 2주간 노르웨이 북극 연안에서 대기하고 있는 노스 밸리호(North Valley)호*는 무르만스크 근처 키르딘 섬(Kildin Island)에서 LNG 환적 작업을 기다리고 있는 것으로 보임

* EU 제재 대상에 포함되지 않음

● 최상급 쇄빙 능력 선박도 북극항로 운항 준비 중

- 이번 북극항로 운항을 준비 중인 제재 LNG 선박 중에는 러시아의 첫 최상급 쇄빙 LNG 운반선인 Christophe De Margerie호도 포함되어 있음
- 지난 5개월 동안 이 선박은 카라해와 바렌츠해 사이의 카라 게이트 해역에서 정박하

거나 반복 항해를 하고 있음

- NSR 관리국은 6월 1일부터 쇄빙선 없이 북극항로를 독자 항해할 수 있는 허가를 이 선박에 부여함

● EU, 제17차 對 러시아 제재 패키지 발표

- 한편, EU는 2025년 5월 20일, 제17차 제재 패키지를 발표했으며, 해당 패키지는 러시아의 핵심 군사 기술 접근 차단 및 전쟁 자금의 주요 원천인 에너지 수익 억제를 목표로 하고 있음
- EU 외교·안보 고위 대표는 “러시아의 불법적이고 잔혹한 전쟁이 지속될수록 우리의 대응은 더욱 강력해질 것”이라며 추가 제재 가능성을 시사함
- 이번 제재 목록에는 러시아산 석유를 해외로 운반하는 그림자 선단 소속 선박 189척이 새롭게 추가 되었음
- 제재 대상인 선박은 현재 총 342척에 이르며, 이들 선박 대부분은 편의치적국을 사용하고 있음

박 예 나 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

yena719@kmi.re.kr

참고자료

- a) The Barents Observer, “Sanctioned 'shadow fleet' gas carriers prepare for shipments on Arctic route”, <https://www.thebarentsobserver.com/news/sanctioned-shadow-fleet-gas-carriers-prepare-for-shipments-on-arctic-route/430663> (검색일: 2025.6.11.)



북극항로 이해



[표 1] 북극항로(NSR)와 북극항만의 통계 기준 및 적용 범위

구분	북극항로(북동항로)	북극항만
기준	항로를 통과한 선박의 화물 총량 (기항 여부 무관)	항만에서 실제로 하역된 화물량
측정 단위	경로 기반	항만 기반
범위	러시아 NSR 구간을 통과한 모든 선박의 화물량 기항없이 경유한 선박 포함	러시아 북극 연안에 위치한 특정 항만에서 입출항 처리된 화물량
목적	항로 이용량 분석 → 항행 기간, 물류 흐름, 전략적 가치 등 평가	항만 운영 현황 → 지역 자원 출하, 물류 인프라 분석 등
특징	선박 흐름, 통과량을 보여주는 루트	하역 처리량을 보여주는 거점
통계 주체	러시아 북극항로청, CHNL 등	러시아 해양무역항만협회, 러시아 해운항만청 등

- 북극항로와 북극항만은 통계 집계 기준과 적용 범위에서 명확한 차이가 있음
- 북극항로는 러시아 북극 연안을 따라 설정된 항로 구간을 기준으로, 해당 항로를 통과한 선박의 화물 총량을 집계함
- 이때 항만에 기항하지 않고 단순히 항로를 경유한 선박의 화물도 포함되므로, 경로 기반(route-based) 통계로 분류됨
- 반면, 북극항만은 무르만스크, 사베타, 바란데이 등 지정된 항만을 기준으로, 해당 항만에서 실제로 하역(적재·양하)된 화물량만을 포함함
- 이는 항만 기반(port-based) 통계로서, 항로 통과 여부와는 무관하게 항만 운영 실적만을 반영함
- 북극항로 통계는 해상 물류 흐름과 항로 이용량 분석에 중점을 두며, 북극항만 통계는 지역 자원 수출입 및 항만 인프라 활용도 분석에 주로 활용됨

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



주요 통계



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

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건 화물		액 체 화물		합 계	
	물 동 량	전 년 동 기 대 비	물 동 량	전 년 동 기 대 비	물 동 량	전 년 동 기 대 비
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%
합 계	204.4	-7.4%	220.8	-3.5%	425.2	-5.4%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 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/> (2025.07.14. 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 ¹⁾	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 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⁾	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 ¹⁾	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 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	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 ¹⁾	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> (2025.07.21. 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	94,650.6							
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⁾	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 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⁾	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 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⁾	2,535.1	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 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⁾	1,680.1	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 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	35.2	33.9							

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	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> (2025.07.21. 검색)