



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	• 나훗카 항만, 2025년 7월 화물 처리량 13% 감소 • 러시아 화물열차, 공차 증가 및 적재 감소 현상 심화
	중·서부	• 이란, 아제르와 함께 조지아에 신규 교통사업 제안 • 아르메니아, 국제교통망 참여 위한 노력 개시
	북극	• 미국 제재 LNG 선박, 북극 LNG-2 플랜트 정박 잇따라 • 뉴뉴쉬핑, 북극항로 연중 운항 컨테이너선 5척 건조 계획
북극항로 이해		• 북극항로(NSR) 집계 기준
주요 통계		• 2025년 1~6월 러시아 해역별 항만만 물동량(건·액체화물) • 2023년~2025년 6월 러시아 역내 화물 운송량 • 2022년~2025년 6월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



나훗카 항만, 2025년 7월 화물 처리량 13% 감소

● 2025년 7월 ‘말리 포트’ 화물 처리 실적, 전년 대비 감소

- 나훗카 말리 항만(Maly port, 연해주)의 2025년 7월 화물 처리량은 30만 5,476톤으로, 2024년 같은 달보다 13% 감소했음

* 말리 항만은 포르토티 알리안스(Portovy Alyans) 소속 항만으로 1992년 설립되었음. 러시아 연해주 랭글 만(Wrangel Bay)에 위치한 항만으로, 연간 약 400만 톤 수준의 물동량을 처리하며, 선박 흘수는 최대 수심 10.5m, 최대 선박 톤수 대용량(Deadweight) 8만 톤까지 수용 가능함

● 1~7월 누적 처리량, 파나막스급 선박 운영 및 6월 실적

- 2025년 7월 ‘말리 항만’은 파나막스(Panamax)급 선박 16척을 처리했음
- 또한 2025년 6월 화물 처리량은 전년 동기 대비 15% 증가한 32만 톤을 기록했으며, 2025년 상반기(1~6월) 누적 처리량은 183만 톤에 달했음
- 이에 따라 2025년 1~7월 전체 누적 처리량은 총 210만 톤으로 집계됐음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

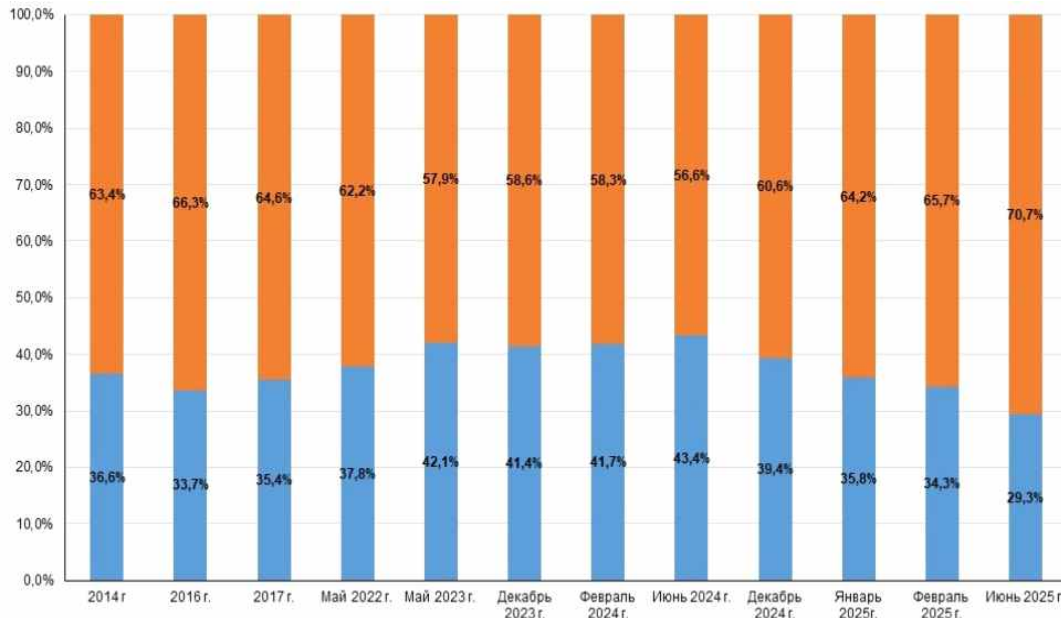
jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) Portnews, ‘나훗카 말리 항만...’ <https://portnews.ru/news/380289/> (2025.08.10. 검색)

러시아 화물열차, 공차 증가 및 적재 감소 현상 심화^{a)}

[표 1] 북극항로(NSR)와 북극항만RZD(러시아 철도) 네트워크 내 화물열차 운행 차량 중 적재(積載)된 화차와 공차(空車)의 비율, %



자료: <https://www.rzd-partner.ru/kolonka-eksperta/pro-dinamiku-i-dolyu-gruzhenykh-i-porozhnykh-vagonov/>

※ 파란색: 적재 화차 / 주황색: 공차 화차

● 러시아 철도공사(RZD) 화물열차 규모 증가세 유지

- 러시아 철도망 내 화물열차 총 운행 건수는 2022년 5월 약 106.9만 대에서 2025년 6월 기준 120.8만 대로 증가했음
- 이는 3년간 약 13% 증가한 수치로, 안정적인 철도 운송 인프라 확충이 이루어졌음

● 2025년 상반기 '적재 화차 급감'으로 공차 비중 70% 돌파

- 2025년 6월 기준 적재 화차는 약 35.4만 대로 감소하고, 공차는 약 85.4만 대로 급증했음
- 사상 처음으로 전체 대비 공차 비중은 70.7%에 달하였으며, 이는 2023년 5월의 58% 대비 12%포인트 이상 증가한 수치임
- 적재 화차 비중은 같은 기간 42.1%에서 29.3%로 감소하였음
- RZD는 2024년 말부터 공차를 감소시키기 위한 정책을 실시한 바 있으나, 실제로는

적재 화차가 줄고, 공차는 오히려 증가하는 ‘역전 현상’이 나타났음

- 이는 공차의 장기 유희화 또는 회차 대기 증가, 적재 물량 부족 등 복합적 요인에 따른 구조적 문제로 해석되고 있음

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dhj82@kmi.re.kr

이란, 아제르와 함께 조지아에 신규 교통사업 제안^{b)}

○ 이란은 동유럽, 중앙아, 코카서스, 중동 국가들이 참여하는 다자 교통협력기구인 트라세카(TRACECA) 사업의 일환으로 조지아에 신규 물류망 사업을 제안

- 아민 타라포(Amin Taraffo) 트라세카 이란 측 대표 겸 이란 도로도시개발부 자문위원은 이란-아제르바이잔-조지아 물류 루트 개발을 제안에 대해, 이미 파르자네 사데흐(Farzaneh Sadegh) 도로도시개발부 장관의 아제르바이잔 방문 때부터 구상되어 있었다고 밝혔으며, 당국의 승인 또한 얻었다고 언급했음
- 이란은 트라세카 내에서도 점차 존재감이 높아지고 있는데, 사데흐 장관이 2025년 트라세카 내 정부간위원회 위원장을 맡기로 확정되었기 때문임
- 타라포 자문위원은 또한 2025년 3월 21일부터 2026년 3월 20일까지 이란 영토를 통과하는 남북 국제물류회랑의 동쪽 구간(투르크메니스탄을 포함한 중앙아 지역)을 따라 300만 톤의 화물을 운송할 계획이라고 언급하기도 했음

조 용 성 | 상트페테르부르크 국립대학교

mirinae2929@gmail.com

참고자료

- a) Logistan, ‘카자흐스탄-아랍에미레이트 협력..’, <https://logistan.info/7081-kazahstan-i-oae-dogovorilis-o-sotr-udnichestve-po-proektam-v-portah-aktai-i-kuryk/> (2025.06.09. 검색)
- b) Denizxeber, ‘이란, 아제르 교통...’ <https://denizxeber.az/2025/05/05/iran-az-c9%99baycan-v-c9%99-gur-custana-traceca-c-c9%99rciv-c9%99sind-c9%99-tranzit-d-c9%99hliz-yaratmagi-t-c9%99klif-edir/> (2025.5.30. 검색)

아르메니아, 국제교통망 참여 위한 노력 개시

[표 1] 아슈하바트 합의(Ashgabat Agreement) 참가국 및 개요



자료: <https://www.civildaily.com/burning-issue-ashgabat-agreement/>

● 투르크메니스탄, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 이란, 오만, 카타르, 인도, 파키스탄 이 참여하는 국제 물류망 사업에 아르메니아 또한 합류하기로 합의

- 5월 8일 아르메니아 내각은 국무회의에서 중앙아시아-남아시아를 잇는 국제 물류망 협의체인 <아슈하바트 합의(Ashgabat Agreement)>에 합류하기로 발표하였음
- 내각은 아슈하바트 합의 참여 취지에 대해, 참가국 영토를 통한 상품 및 여객수송을 위한 안정적인 환경 조성, 복합 운송 촉진, 운송비 최적화, 국가의 환적 역량 및 운송 안전성 제고, 그리고 이를 달성하기 위한 국가 간 동일한 인프라환경 조성이라고 밝혔다
- 아슈하바트 협정 가입은 아르메니아의 국제 시장 진출을 보장하고, 국제 운송에 필요한 서류 양식 통합 및 통관 절차를 간소화할 수 있으며, 이를 통해 다양한 운송 수단을 통한 물류 절차가 원만히 조정될 수 있음
- 아울러, 아르메니아 정부가 추구하는 '평화의 교차로(Crossroads of Peace)' 사업의 목표인, 역내 교통 연계 및 경제 협력 심화에도 일맥상통함

● 한편, 아르메니아와 아제르바이잔은 지역 내 국제교통망 연결에 대해 여전히 첨예하게 대립하고 있으며, 각자의 주요 파트너인 이란과 튀르키예도 경쟁에 가세

- 아제르바이잔 본토와 월경지 나히체반(Naxcivan), 튀르키예를 연결하는 젠게주르 회랑(Zngezur koridoru) 프로젝트는 아르메니아 국경 남부 슈니크(Syunik) 주를 통과함에도 불구하고, 아제르바이잔 측이 관할권을 갖겠다는 내용을 포함하고 있음
- 따라서 아르메니아는 아제르바이잔의 사업 강행에 대해 “받아들일 수 없다”고 공식적으로 논평해 왔음
- 반면, 아제르바이잔의 혈맹국인 튀르키예의 압둘카디르 우랄로을루(Abdulkadir Uralo) 교통인프라부 장관은 3~4년 이내로 젠게주르 회랑 사업을 마무리하겠다고 공식적으로 발표했음
- 이에 메흐디 소바니(Mehdi Sobhani) 주아르메니아 이란 특명전권대사는 아르메니아 국내 언론과의 인터뷰에서, 아제르바이잔이 젠게주르 회랑 사업을 무력으로 압박하여 진행할 경우, 이란 또한 조치를 취할 것이며 “젠게주르 회랑”이라는 사업은 없다고 언급했음
- 이에, 레제프 타이이프 에르도안(Recep Tayyip Erdoğan) 튀르키예 대통령은 아제르바이잔 방문을 마친 이후, 튀르키예와 아르메니아 간 관계 정상화가 순조롭게 진행되고 있으며, 젠게주르 회랑은 지역 내 어떠한 갈등 요인도 될 수 없다고 언급했음
- 또한, 에르도안 대통령은 “이 회랑 사업은 튀르크 민족 공동체의 연결 뿐만 아니라 남코카서스 전체의 경제 및 에너지망 협력에 기여할 것”이라며, 이란 측의 답변을 기대한다고 덧붙이기도 했음

조 용 성 | 상트페테르부르크 국립대학교

mirinae2929@gmail.com

참고자료

- a) NEWS AM, “아르메니아 국제 협력...” <https://news.am/rus/news/881587.html> (2025.06.09. 검색)
- b) NEWS AM, “튀르키예 잔게르주 협력...” <https://news.am/rus/news/883536.html> (2025.06.10. 검색)
- c) NEWS AM, “이란 대사, 잔게르주 회랑...” <https://news.am/rus/news/884096.html> (2025.06.09. 검색)

미국 제재 LNG 선박, 북극 LNG-2 플랜트 정박 잇따라

● '아이리스(Iris)'호, 제재 후 북극 LNG-2에서 선적 확인

- 미국의 제재를 받은 LNG 선박 '아이리스'호가 러시아의 북극 LNG-2(Arctic LNG 2) 플랜트에 정박했음
- 해당 선박이 북극 LNG-2 플랜트에서 LNG를 실제로 선적하게 되면, 이는 이 프로젝트가 지금까지 외부로 출하한 총 아홉 번째 LNG 화물로 기록되는 것임
- 2024년 10월 미국 국무부는 '아이리스(Iris)'호 및 다수의 LNG 선박 소유주와 운영 관리자를 제재 대상에 포함했음
 - * 아이리스호는 이전에는 '노스 스카이(North Sky)'라는 이름으로 운항되었음
- 아이리스호는 2025년 4월 25일부로 선박의 운항 또는 상업 관리사를 러시아 모스크바에 등록된 엘레게스트(OOO Elegest)로 변경했으며, 등록 소유주는 LNG 감마 쉬핑(LNG Gamma Shipping)으로 확인되었음
- 7월 17일 기준, 해당 선박은 선박 추적 데이터에 따르면 러시아 서부 콜구예프섬(Kolguev Island) 인근에 위치해 있음
- 5월 북극LNG-2는 두 번째 생산라인(트레인)의 생산을 시작했으나, 첫 번째 트레인에서 생산된 LNG는 여전히 판매하지 못하고 있다고 전했음

● '보스호트(Voskhod)'호, 7월 17일 정박 확인

- 7월 17일 '보스호트'호가 북극 LNG-2 플랜트에 정박한 사실이 확인되었음
- 지난 10월 미국 국무부는 보스호트를 포함한 여러 LNG 선박의 등록 소유주 및 관리자에게 제재를 부과했으며, 보스호트는 이전에 '노스 마운틴(North Mountain)'이라는 명칭으로 알려졌음
- 보스호트호의 등록 소유주는 LNG 베타 쉬핑(LNG Beta Shipping)이며, 5월 23일부로 선박 또는 상업 관리사는 러시아 모스크바에 등록된 이가르카(OOO Igarka)로 변경되었음

● 북극 LNG-2, 서방 제재 속에도 수출 시도 지속

- 북극 LNG-2 프로젝트는 러시아 노바텍(Novatek)이 60% 지분을 보유하고 있으며, 연간 1,980만 톤의 생산 능력을 목표로 한 러시아 최대 규모의 LNG 플랜트 중 하나로 계획되었음
- 러시아는 대러제재로 인해 LNG 판매에 어려움을 겪고 있으며, 최근까지 선적이 중단되었던 상황임

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

참고자료

- a) Reuters, '미국 제재 LNG 선박, 러시아 북극 LNG-2 플랜트 정박', <https://www.reuters.com/business/energy/sanctioned-lng-vessel-berths-russias-arctic-lng-2-data-shows-2025-06-27/> (2025.07.25. 검색)
- b) Reuters, '미국 제재 두 번째 LNG 선박, 올해 러시아 북극 LNG-2 정박', <https://www.reuters.com/business/energy/second-sanctioned-lng-ship-this-year-stops-russias-arctic-lng-2-data-shows-2025-07-17/> (2025.07.25. 검색)

뉴뉴shipping, 북극항로 연중 운항 컨테이너선 5척 건조 계획

● 뉴뉴shipping, 북극 연중 운항 본격 추진

- 러시아 국영 원자력공사 로사톰(Rosatom)이 핵추진 쇄빙선을 취역하면서, 북극을 통한 중국-유럽 간 상업적 컨테이너 운송 가능성이 더욱 현실화되고 있음
- 지난해 뉴뉴shipping(New New Shipping)은 로사톰과 합작법인을 설립했으며, 이는 북동항로의 미래 운송 확대를 위한 것이었음
- 이번 합작법인은 중국에 등록되었으며 중국 법률의 관할 하에 있음

● ARC7급 컨테이너선 5척 건조 추진...2027년 첫 항해 목표

- 로사톰은 자사 북극 대표인 블라디미르 파노프(Vladimir Panov)를 이번 대중 협력의 실행 책임자로 임명했으며, 그는 러시아 국가 북극개발위원회 부위원장이기도 함
- 파노프는 “현재 4,400TEU 규모의 ARC7급 아이스 클래스 컨테이너선 설계 및 건조 계약을 위한 발주 절차를 진행 중”이라고 밝혔으며, “1단계로 최대 5척을 건조할 예정이고, 첫 번째 선박은 2027년 항해를 목표로 하고 있다”라고 언급했음
- 건조 비용은 어떤 조선소가 계약을 따내느냐에 따라 달라질 것으로 보임
- 러시아는 대형 민간 선박 건조 능력이 제한적이기 때문에, 중국 조선소와의 협력을 통해 프로젝트 추진 속도를 높이고 있음
- 현재 러시아는 동부 타이미르 반도 해역의 겨울철 해빙을 돌파할 수 있는 최신 핵쇄빙선 4척을 운용 중이며, 3척이 추가로 건조되고 있음
- 이 외에도 시베리아 북부의 극심한 해빙 조건을 위한 초대형 쇄빙선(giga-icebreaker) 1척을 건조 중임

● 뉴뉴shipping 운항 이력과 프로젝트 기반 강화

- 뉴뉴shipping은 2024년 중국에서 출항한 화물을 북극항로를 통해 백해(White Sea)까지 운송했으며, 그 후 아르한겔스크(Arkhangelsk) 항에서 철도로 모스크바까지 이송하는 시범 운송을 수행했음

- 이 운송에 투입된 ‘뉴뉴 폴라 베어(New New Polar Bear)’호는 핀란드만(Gulf of Finland) 해역의 Balticconnector 천연가스관 및 통신 케이블 손상 사건과 관련해 연루 의혹이 제기되었고, 이로 인해 국제 언론의 주목을 받은 바 있음
- 세브모르푸트는 현재 무르만스크 항에 계류 중이며 퇴역 대기 중임

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

참고자료

- a) The Barents Observer, ‘러시아-중국, 북극 연중 운항 컨테이너선 사업 본격 추진,’ Tense shipping situation in the Baltic as Russia hits out at neighbours, Splash247, <https://www.thebarentsobserver.com/news/new-new-shipping-rosatom-to-build-five-container-ships-for-yearround-arctic-sailings/431828> (2025.07.24. 검색)



북극항로 이해



[표 1] 북극항로(NSR) 집계 기준

구분	러시아 북극항로청 (NSR Administration)	CHNL(Center for High North Logistics)	러시아 해양무역항만협회 (ASOP)
기관	러시아 연방 로사톰(Rosatom) 산하	노르웨이·러시아 협력 기반 연구기관	항만별 집계
집계 방식	NSR 항로 이용 허가(permit) 발급 시 보고된 계획 화물량 & 선사 보고량 기준	AIS(Automatic Identification System) 선박 위치 데이터와 선박 제원(적재능력)을 기반으로 실제 통과 항적 분석	항만사 월간 자율 보고 집계
특징	- NSR 전구간 통과량을 가장 직접적으로 반영 - 항로를 일부만 이용하는 선박이나 허가 없이 운항하는 경우 누락 가능	- 위성 기반으로 실제 운항 추적 가능 - AIS 미송출·차단 (그림자선단) 시 집계 누락 가능 - 실측이 아닌 추정치 포함	- 발표 속도가 빠르고 월별 통계 제공 - 비회원 항만·군사/전용 부두 제외 가능 - 기업 자율 보고 기반으로 보정·검증 절차 제한적

● 러시아 북극항로청(NSR Administration, NARA)

- 러시아 북극항로청은 러시아 연방 극지 해역 내에서 북극항로(NSR)의 안전하고 효율적인 운항을 감독·관리하는 공식 행정기관으로, 연방해양·내수수로청에 소속되
- 북극항로 구간(NSR Legal Area)을 통과하는 모든 선박의 운항 허가(permit)와 실적을 집계함
- 통계 산정 시, 선박이 NSR 구간 내 항만에 기항했는지 여부와 무관하게, 단순 경유(transit) 선박도 포함시켜 국제선·국내선, 군수·민간, 상업·비상업 화물 모두를 합산되며, 계절별 해빙 상황에 따른 변동이 뚜렷하게 반영됨
- 이러한 집계 방식은 NSR 항행 전체 규모와 경향을 파악하는 데 유용하지만, 개별 항만의 실제 하역량과는 직접적으로 일치하지 않음
- 2024년 기준, NARA 통계에 따르면 NSR 물동량은 약 37.9만 톤으로 집계됐음

● CHNL(Center for High North Logistics)

- CHNL은 노르웨이 북극대학(University of the Arctic) 산하 연구·분석 기관으로, 북극해 및 북극항로 해운 활동을 국제적으로 비교·분석하는 역할을 수행하며, 해당

기관은 주로 위성 AIS 데이터, 운항 보고서, 선사·항만 자료를 활용하여 독자적인 NSR 통과량을 추정함

- 집계는 국제 비교와 학술 분석에 중점을 두며, 실제 항적과 운항 특성을 바탕으로 보정한 값이 제시됨
- 러시아 군사·제재 관련 구간, 비공개 운항 정보 등은 AIS 추적에서 제외될 수 있으며, 이에 따라 공식 행정자료보다 낮게 산출되거나 시차가 발생하는 경우도 있음
- 이러한 특성상, CHNL 자료는 해운 경로 분석·국제 해운사 동향 연구에 적합하나, 러시아 국내 정책 자료와는 수치 차이가 발생함
- CHNL은 위성 AIS 및 선박 제원 정보를 활용해 실제 NSR 통과 환적 화물량(transit cargo)을 자체 추산해 2024년 NSR 환적 물동량은 약 3.07백만 톤이라고 보고했음

● 러시아 해양무역항만협회(ASOP, Association of Commercial Sea Ports)

- ASOP는 러시아 상업 항만 운영사들의 연합체로, 회원 항만의 입출항 하역 실적을 집계·발표하는 기관으로 북극권에서는 무르만스크(Murmansk), 사베타(Sabetta), 바란데이(Varandey), 아르한겔스크(Arkhangelsk) 등 주요 상업 항만이 포함됨
- ASOP의 통계는 항만에서 실제 하역된 화물량을 기준으로 하기 때문에, NSR을 통과 하더라도 기항하지 않은 선박이나 단순 경유(transit) 화물은 포함되지 않음
- 반대로, NSR 구간이 아닌 연안 항만(예: 백해 연안)의 하역량도 포함될 수 있음
- 이 집계 방식은 지역 자원 생산·출하, 항만 인프라 가동률, 지역 물류 흐름을 분석하는 데 유리하지만, NSR 전체 이용량과 직접 비교하면 차이가 발생함
- 2024년 ASOP 집계에 따르면 북극항만 물동량은 약 9,290만 톤으로 집계됐음

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

참고자료

- a) NSRA, 러시아 북극항로청, <http://www.nsra.ru/en/glavnaya.html> (2025.08.07. 검색)
- b) CHNL, <https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2024/> (2025.08.07. 검색)



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, 울라, 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/> (2025.08.03. 검색)

[표 2] 2023년~2025년 6월 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	755,670.1	782,770.0						
	전년 대비 증감률(%)	0.8	-3.1	-3.5	0.7	-1.6	-0.4						
	전월 대비 증감률(%)	-13.9	7.3	6.9	0.5	1.1	3.6						
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	414,670.4	433,782.4						
	전년 대비 증감률(%)	4.8	-1.1	1.7	0.6	-4.2	5.0						

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	-9.0	-2.5	6.4	0.1	-2.9	4.6						
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	354,047.4						
	전년 대비 증감률(%)	8.8	-0.6	2.6	0.6	-5.5	5.7						
	전월 대비 증감률(%)	-11.3	-1.6	8.0	0.4	-3.1	7.2						

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

참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.08.26. 검색)

[표 3] 2022년~2025년 6월 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	89,400.4						
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⁾	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	595,844.2						
	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	246,856.6						

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	2,313.6						
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	15,442.8						
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	34.0						

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	84,380.5	79,735.0						

1) 도네츠크 인민공화국, 루간스크 인민공화국, 자포리자 및 헤르손 주에 대한 통계 수치 제외

2) 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

3) 연방 해운청(Rosmorrechflot) 자료 기반 수치

4) 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> (2025.08.26. 검색)