



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	러시아 항만 물동량 9개월간 2.3% ↓, 극동만 증가세
	중·서부	- 카자흐스탄, 25년 1~3분기 해상 운송 화물량 증가 - 러·중앙아 최근 3년간 철도 운송 환적량 50% 증가
	북극	- 중국 조선소, 러시아 Arctic LNG 제재 해제 신청 - 러·중, 북동항로 공동 개발 합의...유럽은 여전히 기피
북극항로 이해		북동항로 서부 구간 이해
주요 통계		2025년 1~9월 러시아 해역별 항만만 물동량(건·액체화물) 2023년~2025년 8월 러시아 역내 화물 운송량 2022년~2025년 8월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아 항만 물동량 9개월간 2.3% ↓, 극동만 증가세

● 전체 물동량 6억 5,340만 톤, 전년 대비 2.3% 감소

- 2025년 1~9월 기준 러시아 전체 해양 항만의 물동량은 6억 5,340만 톤으로 집계됨
- 이는 전년 대비 2.3% 감소한 수준임
- 건화물은 3억 2,260만 톤(-3.2%), 액체화물은 3억 3,080만 톤(-1.3%)으로 두 부문 모두 소폭 하락세를 보였음

● 건화물 부문, 곡물 급감에도 비료·광석 증가세

- 건화물 중 석탄(1억5,080만 톤, +5.2%), 비료(3,500만 톤, +8.8%), 광석(1,150만 톤, +36.6%)은 증가했으나, 곡물(3,210만 톤, -44.1%)과 일부 컨테이너 화물은 급감했음
- 이로 인해 전체 건화물 처리량은 3.2% 감소한 것으로 나타남

● 액체화물, 원유 중심의 안정세

- 액체화물은 총 3억 3,080만 톤으로 전년 대비 1.3% 감소했음
- 원유(2억490만 톤, +1.2%)와 액화가스(2,600만 톤, -1.6%)가 비교적 안정적인 수준을 유지함
- 식품 관련 액체화물은 410만 톤으로 11.8% 감소했으며, 전반적으로 원유 수출이 전체 감소폭을 완화시켰음

● 극동항만, 유일한 성장세 유지

- 러시아 해양무역항만협회에 따르면, 극동해역의 물동량은 전년 대비 5.5% 증가한 1억 8,550만 톤으로 나타났음

- 건화물은 1억 2,520만 톤(+8.7%), 액체화물은 6,030만 톤(-0.5%)을 기록함
- 항만별로는 바니노항만(+35.3%), 블라디보스토크항만(+11.3%), 나훗카항만(+0.1%)이 증가세를 보였으며, 극동항만이 러시아 전체 해상 물류 성장의 중심축으로 자리잡았음

● 북극해·흑해권, 동시 하락세

- 북극해 분지 물동량은 6,510만 톤(-6.5%)으로, 건화물(-15.2%), 액체화물(-3.0%) 모두 감소세를 보였음
- 무르만스크(-7.3%), 사베타(-6.5%) 등 주요 항만에 일시적 하역 감소가 나타남
* 이는 북극항로의 전체 운송량이 아니라, 무르만스크·사베타 등 항만 기준의 9개월간 하역 물동량 집계임
- 아조프-흑해 권역 역시 1억9,320만 톤으로 7.9% 감소하며, 곡물 및 연안(카보타주) 운송량 급감이 주요 요인으로 지적됨

● 발트해·카스피해 지역은 완만한 감소세

- 발트해 권역은 총 2억 390만 톤으로 1.3% 하락하였으며, 건화물은 +1.5% 증가했으나 액체화물은 -3.6%로 줄어듦
- 카스피해 지역은 570만 톤으로 17.7% 감소했으며, 아스트라한(-23.6%)은 부진했으나 마하치칼라(+4.9%)는 소폭 증가세를 보였음

● 수출입 구조 변화, 환적화물 증가세 뚜렷

- 수출 화물은 5억 1,230만 톤(-2.8%), 수입 화물은 3,090만 톤(-1.9%)으로 감소했음
- 연안(카보타주) 화물도 10% 줄어든 5,410만 톤을 기록함
- 반면 환적(트랜짓) 화물은 5,610만 톤(+12.1%)으로 증가하여 내수 위축 속에서도 국제 환적 네트워크가 확대되는 양상을 보였음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) Portnews, <https://portnews.ru/news/383295/> (2025.10.20. 검색)

카자흐스탄, 25년 1~3분기 해상 운송 화물량 증가

○ 카자흐스탄 해상 운송 화물량 9%, 환적 화물량 3% 이상 증대

- 카자흐스탄 교통부 보도에 따르면, 2025년 1~9월 누적 수치 기준 카자흐스탄 해상 운송 화물량이 전년 대비 9% 증가한 600만 톤에 이르는 것으로 나타남
- 또한, 동기간 카자흐스탄 주요 항만 컨테이너 물동량은 67,200 TEU에 달해, 작년 동기 대비 3분의 1 증가한 수치를 시현함
- 카자흐스탄을 통과하는 환적 화물량의 경우, 2025년 1~8월 2,581만 톤에 달했는데, 이는 전년 동일 기간과 비교했을 때 3.2% 증가한 규모임
- 지난 2024년 5월 ‘카자흐스탄 해양 인프라 종합 개발 계획 2024-2028’이 발표된 이후, 악타우(Aktau) 항만과 쿠릭(Kuryk) 항만을 중심으로 한 대규모 해양 인프라 개발 사업이 본격화되며 물동량 증가세가 나타난 것으로 추정됨

○ 카작 항만 화물 처리량, 2028년까지 50% 증가 기대

- 카자흐스탄 정부는 현재 추진 중인 해양 인프라 종합 개발 계획을 통해 악타우 항만, 쿠릭 항만, 바우티노(Bautino) 항만 등 카스피해 항만들의 컨테이너 터미널 화물 처리 물량 확대, 화물 운송 관련 행정 장벽 제거 등을 위한 작업을 진행하고자 함
- 개발 계획의 일환으로 지난 6월 악타우 항만에서는 총 면적 19헥타르, 연간 24만 TEU의 컨테이너 화물 처리가 가능한 신규 컨테이너 허브 단지가 문을 열었음
- 총 투자액 약 6억 1,800만 달러를 투입하여 최종적으로는 2028년까지 항만 화물 처리량을 50% 늘리고자 하며, 컨테이너 물동량은 3배 가량 증대시키고자 함

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/383841/> (2025.10.29.검색)
- b) https://azertag.az/ru/xeber/obem_tranzitnyh_gruzov_cherez_kazahstan_dostig_258 mln_tonn-3827591 (2025.10.29. 검색)
- c) <https://portnews.ru/news/363279/> (2025.10.29. 검색)
- c) <https://russian.news.cn/20250610/6498b5331fe64c0686cf9118e5056ac6/c.html> (2025.10.29. 검색)

러-중앙아 최근 3년간 철도 운송 환적량 50% 증가

● 11개 국제운송회랑을 통한 아시아-유럽 육상화물 85% 처리

- 지난 10월 9일, 두산베에서 개최된 제2차 중앙아시아-러시아 정상회의에서 카심조 마르트 토카예프(Kassym-Jomart Tokayev) 대통령은 러시아와의 운송 및 물류 협력 강화를 주요 의제로 제시하였음
- 그는 “카자흐스탄은 동서·남북을 잇는 유라시아 운송 네트워크의 핵심 연결축으로서 전략적 중요성이 크며, 러시아는 중앙아시아 국가들이 세계시장에 접근하기 위한 주요 관문”이라고 밝힘
- 현재 카자흐스탄을 통과하는 국제운송회랑은 총 11개(철도 5개, 도로 6개)이며, 이 경로를 통해 아시아-유럽 간 육상 화물의 약 85%가 처리되고 있음
- 토카예프 대통령은 또한 “지난 15년간 운송산업 현대화를 위해 약 350억 달러의 투자가 이루어졌고, 이를 통해 카자흐스탄은 유라시아 내 가장 중요한 육상 물류 허브로 자리 잡았다”고 강조했다

● 철도 환적량 3년간 50% 증가, 러시아-중앙아시아-중국 물류 급성장

- 토카예프 대통령은 최근 3년간 러시아와 중앙아시아 간 철도 환적량이 크게 증가했다고 발표했다
- 그에 따르면, 러시아에서 중앙아시아로 향하는 철도 화물 환적량은 26% 증가하여 3,000만 톤을 초과했으며, 중앙아시아에서 러시아로 향하는 반대 방향 환적량은 약 50% 증가했음
- 또한, 러시아-중국 간 화물 운송량은 카자흐스탄을 경유하는 경로를 통해 3배 이상 증가하여 500만 톤을 돌파한 것으로 나타남
- 이러한 성장은 카자흐스탄 정부의 대규모 인프라 투자와 물류체계 현대화의 결과로 평가됨
- 토카예프 대통령은 “2024년 러시아와의 양자 교역 규모가 280억 달러에 달했으며, 이는 양국의 산업 및 물류 연계 강화가 실질적 경제성으로 이어지고 있음을 보여준다”고 언급했음

● 무역·산업협력 확대와 국경 간 경제벨트 구축 추진

- 토카예프 대통령은 같은 정상회의 연설에서 중앙아시아-러시아 간 다자·양자 협력의 핵심 분야로 무역과 산업 협력을 제시했음
- 그는 “러시아는 중앙아시아 전체 교역의 3분의 1을 차지하고 있으며, 2024년 교역액은 전년 대비 20% 증가한 500억 달러를 초과했다”고 밝힘
- 이 중 카자흐스탄이 차지하는 비중은 절반 이상임
- 또한 “2024년 러시아의 직접투자 유입은 전년 대비 33% 증가해 40억 달러를 돌파했다”고 설명함
- 현재 양국 간에는 총 114개 산업 협력 프로젝트(총 투자액 210억 달러)가 완료되었으며, 33개 프로젝트(45억 달러 규모)가 진행 중임
- 토카예프 대통령은 “양측은 무역장벽 완화, 교역 품목 다변화, 전자상거래 플랫폼 구축을 통해 상호 교역 기반을 지속적으로 확대하고 있다”고 언급했음
- 또한 “국경무역지대(cross-border trade zones), 산업 허브, 지역 간 비즈니스 포럼 및 박람회 등을 통한 가치사슬(Value Chain) 기반의 공동 생산 및 공급망 강화를 추진하고 있다”고 덧붙임
- 그는 “이러한 산업벨트와 물류 허브 구축은 러시아 기업들의 중앙아시아 시장 내 장기적 존재감을 높이는 동시에, 역내 산업 연계성을 강화하는 중요한 기반이 될 것”이라고 강조했다

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

참고자료

- a) <https://qazinform.com/news/kazakh-president-says-trade-with-russia-reaches-28bn-last-year-d8463e> (2025.10.29. 검색)
- b) <https://qazinform.com/news/president-tokayev-central-asia-russia-rail-freight-transit-up-50-in-three-years-7fc3d5> (2025.10.29. 검색)

중국 조선소, 러시아 Arctic LNG 제재 해제 신청

○ 바이든 행정부의 對러 제재가 트럼프 행정부에서 약화

- 미국의 러시아 Arctic LNG 개발에 대한 제재 체제가 계속 약화 중
- 트럼프 행정부 출범 10개월이 지났지만, 백악관은 이 분야에 대한 새로운 제재를 발표하지 않았으며, 러시아의 Arctic LNG 2 프로젝트는 계속 가동되고 있음
- 바이든 행정부가 2023년 11월, 이 프로젝트에 관한 제재를 하고 러시아로 LNG 기술 및 모듈 수출을 금지했지만, 일부 조선소와 해운회사들은 계속 납품을 이어갔음

○ 중국 조선소는 미국 제재 명단에서 제외를 요청

- 중국 기업 평라이 주탈 해양공학 중공업(PJOE)이 제재 해제를 신청함
- 이 조선소는 노바텍의 Arctic LNG 2 프로젝트에 핵심 LNG 모듈을 조립하고 납품했으며, 2024년 6월 14일 미국 제재 대상에 포함됨
- 주탈(Jutal)社 는 10월 14일 공개 서류를 통해 전문 법률회사를 고용해 미 재무부 해외자산통제국(OFAC)에 특별 지정 국민(SDN) 명단 제외 신청서를 제출했다고 밝힘

* SDN(Specially Designated Nationals) 미국 등 주요국이 국제 제재, 안보, 범죄 등과 관련해 경제·금융 거래를 제한하는 블랙리스트에 포함된 개인 또는 단체

○ 유럽연합도 여러 선박과 회사의 제재를 해제

- 러시아 Arctic LNG 활동에 관여했던 기업들이 제재 해제에 성공하는 추세가 이어지고 있음
- 일본 해운사 MOL은 브뤼셀에 로비를 펼쳐 LNG 운반선 3척(North Moon, North Ocean, North Light)의 제재를 해제 받았음
- 유럽연합은 지난주 레드박스(Red Box) 社의 중량물 운반선 2척인 오닥스(Audax)와 푸그낙스(Pugnax)에 대한 제재도 해제함
- 이 쇄빙 가능 선박들은 2017년부터 2024년까지 Yamal LNG와 Arctic LNG 2 건설에 필수적이었으며, 2024년 초 EU가 제제한 최초 선박들임

● 제재에도 불구하고 러시아산 LNG의 중국 운송이 계속

- Arctic LNG 2 프로젝트에서 중국으로 운송이 지속되고 있음
- 중국 남부의 베이하이(Beihai) 터미널은 지난 8주 동안 11회의 선적을 받았으며, 현재 4척의 선박이 이 시설로 향하고 있음
- 러시아 북극의 우트레니(Utrenniy)터미널은 총 19회의 LNG 선적을 완료했으며, 각 선적량은 약 7만 톤으로 약 5천만 달러 상당
- 미국과 EU 모두 최근 제재에서 베이하이 터미널이나 소유주인 파이프차이나(Pipe China)에 대한 제재를 발표하지 않고 있음

● 러시아가 해상 선박 간 이적으로 제재를 우회하기 시작

- 러시아는 LNG 공해상 선박 간 이적(Ship to ship transfer)을 시행 중
- 이는 러시아가 무너지고 있는 서방의 LNG 분야 제재를 우회할 방법을 찾고 있다는 추가 증거임
- 발틱해 포르토타야(Portovaya) 플랜트에서 출발한 제재 대상 화물의 이적이 지난 주 말레이시아 해안에서 러시아와 중국 가스 운반선 간에 이루어졌음

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

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/us-sanctions-against-russian-lng-start-fray-chinese-arctic-construction-yard-seeks-lifting-measures> (2025.10.28. 검색)

러·중, 북동항로 공동 개발 합의...유럽은 여전히 기피

○ 러·중, 북극항로 협력 가속화... 북동항로 개발 본격화

- 베이징과 모스크바가 북동항로를 공동 개발하고 상업화하기로 합의했음
- 해당 협정은 지난주 중국 하얼빈에서 러시아 로사톰(Rosatom) 국장 알렉세이 리하초프(Alexey Likhachev)와 중국 교통부 장관 류웨이(Liu Wei) 사이에 체결됐음
- 로사톰은 러시아의 북극 해운과 핵 쇄빙 선단을 담당하는 국영기업으로, 이번 회의는 작년에 설립된 ‘북극항로 협력 공동위원회’의 일환으로 진행됐음
- 러시아는 북극항로를 아시아와 유럽을 더 빠르고 효율적으로 연결할 수 있는 21세기 핵심 운송로로 보고 있음
- 리하초프는 “오늘 내린 결정은 북동항로의 잠재력 개발을 위한 러·중 협력에 새로운 추진력을 제공하고, 이러한 협력 기회를 대규모 자본 프로젝트로 전환할 수 있게 할 것이며, 우리의 협력은 글로벌 무역 경로를 다각화할 수 있게 해줄 것”이라고 밝혔음
- 이번 협정은 에너지 부문 투자, 알래스카 연안의 합동 해군 순찰 등 북극 지역에서 강화되고 있는 러시아-중국 간 협력의 연장선상에 있음
- 올여름 초에는 여러 쇄빙선을 포함한 중국 연구선들이 북극해 전역을 수개월간 항해했음
- 당시 중국 정부 대변인은 해빙 범위와 이동에 대한 과학적 연구가 해당 지역 내 상업 해운 운항을 최적화하는 데 중요하다고 밝힌 바 있음

○ 중국 컨테이너선 Istanbul Bridge호가 20일 만에 북극항로 횡단에 성공

- 중국 Sea Legend사의 Istanbul Bridge호가 10월 13일 영국 펠릭스토에 도착하며, 중국-영국 간 북극항로 항해를 20일 만에 완료함
- 해당 선박은 9월 22일 Ningbo 저우산에서 출발해 7,500해리를 항해했으며, 수에즈 운하 경유 시 11,000해리에 40~50일이 걸리는 것과 비교됨
- 러시아 북극해로 구간은 쇄빙선 지원 없이 평균 17노트의 속도로 단 5일 만에 통과했음
- 이는 아시아와 유럽을 연결하는 최초의 정기선 형태 서비스이자, 중국에서 영국까

지 북극항로를 이용한 첫 사례임

- Ningbo-저우산(Ningbo-Zhoushan)에서 영국 펠릭스토(Felixstowe)까지 전체 항해는 20일이 소요됐으며, 이는 수에즈 운하를 통할 경우 약 40일에 달하는 유사 항로의 절반 수준임
- 홍콩에 본사를 둔 해당 선사는 여름철 해빙이 사라지는 시기를 활용해 정기적인 중국-유럽 북극 익스프레스 서비스를 구축하는 것을 목표로 하고 있음

● 북극항로 컨테이너선 활동이 올 여름 기록적 증가

- Istanbul Bridge호 외에도 최소 3척 이상 다른 컨테이너선들도 같은 시기에 지점 간 항해를 진행하며, 항로를 테스트했음
- 러시아 북극항로는 올 여름 20회 이상의 컨테이너선 통과로 신기록을 세웠음
- Istanbul Bridge호는 펠릭스토 기항 후 로테르담, 함부르크, 기단스크로 계속 항해 예정임

● 유럽 최대 해운사들은 북극항로를 여전히 기피

- 세계 최대 컨테이너 해운사인 MSC(Mediterranean Shipping Company)가 북극항로를 이용하지 않겠다는 방침을 재확인함
- MSC는 안전한 항해가 보장되지 않고, 상업 운송을 위한 인프라가 부족하다는 점을 주요 이유로 꼽았음
- 머스크(Maersk)와 하팍로이드(Hapag Lloyd) 등 다른 서방 해운사들도 같은 입장을 표명하고 있음
- MSC는 또한 증가하는 선박 운항이 북극의 취약한 생태계와 원주민 공동체에 부정적 영향을 미칠 것이라고 우려했음
- 다만 머스크는 2018년 한 차례 시험 운항을 진행한 바 있음

● 배출가스 감소 주장과 환경에 대한 우려, 동시 제기

- Sea Legend 최고운영책임자 Li Xiaobin은 짧아진 항로로 인한 배출가스 감소와 공급망 속도 향상을 강조함. 또한 북극항로가 기업의 필요 재고를 40% 감소시키고 자

본비용을 절감한다고 함

- 그러나 환경 운동가들은 특히 중유 사용 시 블랙카본 배출 등 지역 환경에 미치는 영향을 경고하고 있음
- 예를 들어, Istanbul Bridge호가 어떤 연료를 사용했는지, IMO Polar Code를 완전히 준수했는지는 명확하지 않음

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

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

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/worlds-largest-container-shipping-company-msc-again-rules-out-arctic-shipping-chinese-companies> (2025.10.24. 검색)
- b) <https://gcaptain.com/chinese-containership-istanbul-bridge-reaches-uk-via-arctic-route-in-record-20-days/> (2025.10.24. 검색)
- c) 로이터스, '중국 선박, 북극항로 첫 운항으로 유럽행 운송시간 절반 단축,' <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/chinese-freighter-halves-eu-delivery-time-maiden-arctic-voyage-uk-2025-10-14/> (2025.10.16. 검색)
- d) 더타임즈, '중국 NSR 정기 상업노선 개설 발표, 'China pioneers commercial route to Europe via the Arctic.' <https://www.thetimes.com/world/asia/article/china-pioneers-commercial-route-to-europe-via-the-arctic-08sbm9r9l> (2025.10.27. 검색)



북극항로 이해 - 북동항로 서부 구간 이해



● 북동항로(NSR) 서부 구간 정의

- 북동항로(NSR) 구간 중 서부 구간(Western Sector)은 바렌츠해-페초라해-화이트해-서부 카라해 일대를 포함하며, 북동항로의 서단(西端)으로서 유럽 및 대서양과 연결되는 관문 역할을 함

● 지리적·해상적 특성

- 서부 구간은 바렌츠해를 중심으로 한 난류 영향으로 결빙이 적고, 러시아 북극권에 서 유일하게 연중 항행이 가능한 비결빙 해역임
- 이에 따라 NSR 전체 중에서도 가장 안정적이고 접근성이 높은 해상 구간 중 하나로 평가됨

● 주요 기능과 역할

- 이 지역은 러시아 북극 해상물류의 중심으로, ① 에너지·광물 등 자원 수출, ② 북극 보급·산업 물류, ③ 군수 및 조선 지원, ④ 쇄빙·항행 관제의 핵심 거점 기능을 수행함
- 즉, NSR 전체 운항의 출발점이자 보급·정비·환적 중심지임

● 대표 항만과 기능

- 무르만스크: 서단 관문이자 비결빙 항만으로, 원유·석탄·광물 수출 중심
- 바란데이: 루코일이 운영하는 해상 원유 터미널로, 페초라 유전 수출 허브
- 아르한겔스크: 내륙 보급 및 건설자재 수송 거점, 결빙기에도 쇄빙 지원 운항 가능
- 세베로드빈스크: 세브마쉬 조선소가 위치한 군수·조선 중심항
- 인디가: 루코일·로스아톰이 추진 중인 신규 심해항으로, 향후 서부 NSR 허브로 부상 예정

○ 물류 및 운항 구조

- 서부 구간은 원유·석유제품·LNG·석탄·광물 등 대량 화물이 주류이며, 유럽 및 대서양 지역으로의 수출·환적이 중심임
- 또한 동부 구간으로 이동하는 연안 물류와 트랜짓(Transit) 선박의 집하 및 출항 거점 역할을 병행함

○ 운영 및 관리 체계

- 서부 구간은 러시아 연방정부와 로스아톰이 쇄빙선 운영·항행 허가·빙상 모니터링·항만 운영을 통합 관리함
- 서부에 배치된 원자력 쇄빙선이 카라해-랍테프해로 이어지는 항로 운항을 지원함

○ 동부 구간과의 차이 및 전략적 의의

- 서부 구간은 상대적으로 연중 운항 가능성·환적 기능·유럽 연결성이 높으며, 결빙이 심한 동부 구간보다 운항 안정성·물류 회전율이 우위에 있음
- 따라서 서부 구간의 물류 흐름은 NSR 전체 운항 여건의 주요 지표로 작용함

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

참고자료

- a) Arctic Portal, <https://arcticportal.org> (2025.10.07. 검색)
- a) Russia's Pivot to Asia, <https://russiaspivottoasia.com/russian-arctic-needs-to-be-integrated-into-national-transport-infrastructure/> (2025.10.07. 검색)



주요 통계



[표 1] 2025년 1~9월 러시아 해역별 항만 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	125.2	+8.7%	60.3	-0.5%	185.5	+5.5%
***북극해	16.8	-15.2%	48.3	-3.0%	65.1	-6.5%
발트해	95.7	+1.5%	108.2	-3.6%	203.9	-1.3%
아조프-흑해	81.3	-20.4%	111.9	+1.1%	193.2	-7.9%
카스피해	3.6	-28.5%	2.1	+10.0%	5.7	-17.7%
합 계	322.6	-3.2%	330.8	-1.3%	653.4	-2.3%

* 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 1~9월 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

참고자료

a) 포트뉴스, 2025년 1~9월 러시아 항만 물동량, <https://portnews.ru/news/383133/> (2025.10.25. 검색)

[표 2] 2023년~2025년 8월 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⁾	646,107.8	686,383.1	743,291.3	741,631.7	734,477.0	780,859.0	851,166.6	854,655.4				
	전년 대비 증감률(%)	-1.5	-1.0	0.0	3.5	-4.4	-0.6	-0.1	-0.4				
	전월 대비 증감률(%)	-11.4	6.2	8.3	-0.2	-1.0	6.3	9.0	0.4				
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⁾	397,564.2	386,628.1	420,978.0	418,786.1	416,965.5	433,145.3	445,570.8	445,059.1				
	전년 대비 증감률(%)	0.5	-6.1	-2.0	3.4	-3.6	4.8	1.6	1.6				

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	-7.7	-2.8	8.9	-0.5	-0.4	3.9	2.9	-0.1				
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⁾	298,682.7	293,159.4	326,324.2	332,530.3	332,585.0	353,330.3	362,671.9	361,399.1				
	전년 대비 증감률(%)	2.8	-7.1	-2.3	3.5	-4.9	5.5	1.9	1.6				
	전월 대비 증감률(%)	-9.7	-1.8	11.3	1.9	0.0	6.2	2.6	-0.4				

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

참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.10.25. 검색)

[표 3] 2022년~2025년 8월 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	103,718.1	102,916.1
		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	92,170.2	92,284.2				
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	495,111.3	476,678.6
		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	451,021.3	503,179.2	546,225.7	556,578.8	544,177.8	593,852.8	659,964.9	660,365.9				
	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	176,162.5	180,431.2
		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	202,477.7	203,424.2	223,912.4	233,733.2	226,666.3	246,139.1	254,369.1	250,769.6				

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	2,567.0	2,692.0
	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	3,034.9	3,859.4				
내륙수운	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	8459.0	2016.7
	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	13,061.0	14,446.4				
항공	2022	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	43.1	45.0	51.1
	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	33.9	34.4	36.7	39.5				

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
파이프라인	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	90,951.5	101,498
	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	79,815.0	82,898.9	83,660.0				

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

2) 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

3) 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

김 지 영 전문연구원, 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.10.25. 검색)