



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	- 러, 모스크바 조선소 개소로 조선 산업 경쟁력 강화 - 러, 전기 선박 기술·인프라 개발 추진 동향
	중·서부	아르메니아, 남북국제회랑 참여 활성화 논의 중
	북극	- 러 노바텍, 북극 LNG-2産 LNG 중국에 30~40% 할인 공급 - 북극항로 겨울철 진입으로 러시아 원유와 LNG 수출 차질
북극항로 이해		무르만스크 항만
공지사항		북극협력주간
주요 통계		2025년 1~10월 러시아 해역별 항만만 물동량(건·액체화물) 2023년~2025년 8월 러시아 역내 화물 운송량 2022년~2025년 8월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러, 모스크바 조선소 개소로 조선 산업 경쟁력 강화

● 모스크바 내륙수로 선박 수요 증가에 대응한 신규 조선소 건설 및 개소

- 모스크바 나가틴스키 자톤(Nagatinsky Zaton) 지역에서 모스크바 조선소가 완공되어 공식 개소식이 진행되었음
- 이 조선소는 도시 교통, 유람선, 관광용 선박을 포함한 다양한 내륙수로 선박의 수요가 증가함에 따라 이를 대응하기 위한 인프라로, 현대적 기술 수준을 갖춘 복합 조선 산업 기반으로 평가됨
- 조선소는 연간 최대 20척의 신조 선박 생산능력을 확보했으며, 54인승 전기 추진 소형 유람선 ‘시니치카(Sinichka)’급부터 최대 130m급 크루즈선까지 다양한 선형을 건조할 수 있도록 설계되었음

● 모스크바 조선소 소유 구조 재편 기반 러시아 정부의 조선 산업 기반으로 편입

- 모스크바 조선소는 기존 ‘엠펜리움(Emperium)’에서 모스코르트란스(Mosgortrans) 산하 ‘모스크바 조선건조회사(MSK)’로 지분이 완전히 이전되었음
- 이로서, 모스크바시 교통 행정 체계와 연계된 공식 조선 산업 기반으로 재편되었으며, 이로 인해 운영 안정성과 행정적 지원이 강화되는 효과가 있었음
- 모스크바 조선소는 설계-건조-수리까지 수행하는 일괄형 조선 역량을 갖추고 있어 종합적 유지·보수 인프라로서의 산업적 가치가 높게 평가되며, 전기 추진 유람선과 친환경 소형 선박을 주요 생산 선형으로 설정했음
- 모스크바 조선소의 전기 추진선 개발은 도시의 친환경 교통·관광 전략과 맞물려 높은 성장성이 있으며, 파트루셰프 의장은 이를 미래성이 큰 분야로 평가하며 조선소의 향후 산업 주도 가능성을 강조했다

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/385005/> (2025.11.25.검색)

러, 전기 선박 기술·인프라 개발 추진 동향

● 러 중앙 선박 전기공학 및 기술 연구원, 독자적 선박용 전기 추진 시스템 개발 중

- 러시아 크릴로프(Krylov) 국영연구센터 산하의 중앙 선박 전기공학 및 기술 연구원 소장 콘스탄틴 라피도프(Konstantin Lyapidov)는 러시아 선박에 맞춘 전기 추진 시스템을 개발하고 있다고 밝힘
- 동 추진 시스템은 선박용 전력관리장치인 정적 주파수 변환기(Reversible static converter)로, 이는 교류 전력을 직류로 또는 그 반대로 변환하는 장치인데 저소음으로 작동하는 것이 특징이며 작동 중 중단이 발생하지 않는 등 품질이 높은 편으로 자체 평가됨
- 라피도프 소장에 따르면, 이 전에는 변환기 개발을 위한 필수 부품이 부족하여 개발이 지연되고 있음
- 그러나, 최근 전자제품들의 국산 대체화가 이루어지며 많은 전자제품들이 러시아 국내에서 생산되고 있고, 이러한 추세를 기반으로 시스템 개발에 관여된 부품 기반 생산 작업을 활발히 진행 중임
- 중앙 선박 전기공학 및 기술 연구원은 러시아 내 잠수함용 보조 전기 추진 시스템의 주요 공급업체로, 엔진 및 기타 선박용 시험 장비를 두 대 보유하고 있으며 이는 각각 4MW급 장비와 특수 제작된 40MW급 장비임

● 중앙 선박 전기공학 및 기술 연구원, '프로젝트 22220'에도 전기 추진 시스템 공급

- 현재 선박용 전기 추진 시스템을 개발 중인 중앙 선박 전기공학 및 기술 연구원은 이와 동시에, 러시아 정부가 주도하는 핵추진 쇄빙선 건조 사업인 '프로젝트 22220'에도 참여 중임
- 동 연구원은 현재 진수되어 북극 해역에서 활동 중인 원자력 쇄빙선 아르크티카(Arktika)호, 시비르(Sivir)호, 우랄(Ural)호, 야쿠티아(Yakutia)호의 전기 추진 시스템 주계약자임
- 아울러, 현재 건조 진행 중인 추코트카(Chukotka)호와 시리즈 선박인 레닌그라드(Leningrad)호, 용골 설치 예정인 스탈린그라드(Stalingrad)호에도 앞선 핵추진 쇄빙선들에 설치된 시스템과 유사한 전기 추진 시스템을 공급할 예정임

- 라피도프 연구원 소장에 따르면, 연구원은 선박용 발전기, 변압기, 주파수 변환기, 시동 장치에 이르기까지 모든 전기 추진 시스템을 공급하며 연구원의 이러한 시스템은 혹독한 북극 환경에서 운항하는 쇄빙선의 에너지 효율성을 보장한다고 함

○ 러 모스크바, 전기 선박용 부유식 정박지 최종 건설 마무리 시작

- 모스크바 유즈니 강 항만에 전기 선박용 부유식 부두 건설을 위한 마무리 작업이 시작되었음
- 해당 부두는 페름(Perm) 조선소에서 건조된 전기 선박 정박을 위해 마련되었으며, 총 5개의 정박지가 최종 건설 완료되어 전기 선박 운항 노선에 따라 시운전 될 예정임
- 금번에 건설 완료될 부두는 2026년 모스크바시에서 취항할 예정인 정기 하천 여객 노선 ‘키예프스키(Kievsky)–루즈니키(Luzhniki)’ 노선과, ‘노보스파스키(Novospassky)–질(ZIL)’ 노선을 위해 활용될 것임
- 부유식 부두 4개의 폭은 10m, 1개는 16m로 총 40~80인의 여객이 대기 및 휴식을 취할 수 있는데, 여객들을 위한 휴게공간 및 와이파이, 자판기 등이 갖춰져 있을 뿐만 아니라 동시에 여러 대의 선박이 정박할 수 있음
- 막심 릭수토프(Maksim Liksutov) 모스크바 부시장에 따르면, 2030년까지 모스크바에는 전기 선박을 위한 67개의 정박지가 건설될 예정이며, 전기로 구동되는 친환경 경적 시스템을 갖추고 있음

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/384214/> (2025.11.11. 검색)
- b) <https://paluba.media/news/202986> (2025.11.11. 검색)
- c) <https://portnews.ru/news/384327/> (2025.11.11. 검색)

아르메니아, 남북국제회랑 참여 활성화 논의 중

● 러시아-카자흐스탄-투르크메니스탄-이란 화물철도 노선(남북국제회랑 동부 구간)이 상설화됨에 따라, 아르메니아 일각에서 남북회랑의 적극적인 참여를 주문하는 목소리 증대

- 11월 8일 러시아를 출발한 40피트 길이의 컨테이너 62대를 적재한 화물열차가 13일 만에 이란 테헤란 근교 아프린(Aprin) 드라이포트 터미널에 도착했음
- 2025년 5월 개장한 아프린 드라이포트는 이란 내 3개 주, 이라크 방면 및 페르시아만 항만까지 연결하는 이란 내 최대 육상 화물교통 허브로 기획되었으며, 총 40만 TEU 규모의 화물을 처리할 수 있음
- 이란 관계 전문가 느베르 다브티안(Nver Davtyan)은 11월 7일 트럼프 미국 대통령과 중앙아 5개국 정상과 회담 중 동서회랑(즉, 아제르바이잔의 젠게주르 회랑을 포함한 코카서스 횡단 루트)의 역할이 부각됨에 따라, 중앙아시아와 코카서스 지역의 지정학적 가치가 높아지고 있음을 언급했음
- 러시아와 이란 또한 현실적으로 이와 같은 미국의 동서 횡단 루트에서의 영향력 강화를 무시할 수는 없지만, 남북회랑이 서방 제재를 우회하는 대안 물류체인으로서 기능하는 데에는 중앙아와 코카서스 국가들과의 협력이 필수적임을 파악하고 있음
- 따라서 지역 내 거대 국제물류 인프라 사업에 대해 양자택일 차원에서 접근하기 보다는, 경쟁 속에서 상호이익이 되는 협력의 틀로서 이해해야 한다고 고려함
- 즉, 아르메니아 또한 남북국제물류 회랑에서 일종의 지선 역할을 할 수 있다는 것임
- 예를 들면, 이란 아프린 드라이포트에서 아르메니아 예레반까지 차량운송을 통해 화물을 운반하는 방안이 있으며, 이란 접경지역에 위치한 줄파(Julfa)에서 Gyumri(Gyumri), 조지아 바투미(Batumi)를 연결하는 철도선을 건설하면 아르메니아 또한 흑해-인도양의 물류노선의 지선으로 입지를 다질 수 있을 것임

● 인도 또한 남북회랑을 포괄한 대규모 교통회랑 프로젝트에 아르메니아의 참여 또한 긍정적으로 평가

- 아닐 트리구나야트(Anil Trigunayat) 전 주요르단, 리비아 및 몰타 인도대사는 아르메니아 또한 인도가 추진하고 있는 중동과의 협력 교통통신 회랑에 참여할 수 있다

고 언급했음

- 이 사업은 2023년 인도-UAE-이스라엘-그리스의 물류 및 통신망 통합을 목표로 사우디, 미국, 프랑스 등과 협력방안을 논의해왔으나, 가자 지구 사태로 무기한 연기된 바 있음
- 트리구나야트 전 대사는 아르메니아가 현재 인도와의 긴밀한 관계를 유지하고 있고, 인도-유라시아경제연합 간 자유무역협정 체결 논의가 진행되고 있다는 점을 들어 아르메니아 또한 남북회랑 뿐만 아니라 중동 물류회랑에도 참여할 수 있다고 평가했음
- 아울러 대사는 남북회랑의 또다른 파트너인 아제르바이잔과의 관계 또한 중요하게 여기지만, 아제르바이잔-파키스탄 협력관계에 대해선 비판적인 입장을 취함

○ 한편 남북 및 동서회랑의 중요 교차로인 카자흐스탄 또한 아르메니아를 경유하는 화물 루트 방안 제안

- 세릭 주만가린(Serik Zhumangarin) 카자흐스탄 총리는 아르메니아를 경유하여 튀르키예까지 연결되는 신규 직통 상업운송망 구축 계획을 발표했다
- 주만가린 총리는, “카자흐스탄은 아제르바이잔과 조지아를 통해 흑해 항만에 연결되어 있으며, 이 새로운 루트는 아제르바이잔 월경지 나히체반과 아르메니아 본토를 통해 최종적으로 튀르키예의 항만으로 이어질 것”이라고 사업 내용을 설명했다
- 이 계획은 니콜 파시냔(Nikol Pashinyan) 아르메니아 총리의 카자흐스탄 국빈 방문 중 공개된 바 있음

조 용 성 | 상트페테르부르크 국립대학교

mirinae2929@gmail.com

참고자료

- a) <https://am.sputniknews.ru/20251114/messedzh-irana-i-rf-kakoe-mesto-otvedeno-armenii-v-novoy-arhitecture-evraziyskoy-logistiki-95841383.html> (2025.11.24. 검색)
- b) <https://am.sputniknews.ru/20251107/ekspert-armeniya-mozhet-podklyuchitsya-k-ambitsioznomu-proektu-blizhnevostochnyy-koridor-95465870.html> (2025.11.24. 검색)
- c) <https://am.sputniknews.ru/20251121/astana-mozhet-otkryt-novyy-torgovyy-marshrut-v-turtsiyu-cher-ez-armeniyu---ministr-96074976.html> (2025.11.24. 검색)

러 노바텍, 북극 LNG-2 産 LNG 중국에 30~40% 할인 공급

● 미국·EU 제재 대상 ‘북극 LNG-2’ 프로젝트, 대(對)중 할인 판매로 상업 거래 재개

- 러시아 에너지기업 노바텍(Novatek)은 210억 달러 규모의 ‘북극 LNG-2(Arctic LNG 2)’ 프로젝트에서 생산된 LNG를 중국 수입업체에 판매하기 위해 2025년 8월부터 화물 가격을 약 30~40% 인하하고 있음
- ‘북극 LNG-2’ 프로젝트는 2023년 12월부터 LNG 생산을 시작했으나, 미국과 유럽 연합(EU), 캐나다, 영국 등이 해당 프로젝트 및 관련 법인·선박을 제재 대상으로 지정함에 따라 상업적 판매도 성사되지 못한 상태였음
- 2025년 8월 이후 對중 할인 판매 개시를 계기로, 북극 LNG-2 프로젝트가 제재로 인한 ‘상업적 공백 상태’에서 점차 벗어나고 있음

● 아시아 기준가 대비 30~40% 할인... 8월 이후 14건 선적

- 노바텍은 2025년 8월 북극 LNG-2 첫 물량을 아시아 가격(약 11달러/mmBtu)보다 3~4달러 낮게 판매했으며, 해당 화물은 8월 28일경 중국에 인도된 것으로 알려짐
- 이후 중국 수입업체들을 대상으로 한 추가 물량에도 유사한 조건이 적용되었으며, 2025년 8월부터 기사 작성 시점까지 총 14건의 선적 거래가 이루어졌음
- 각 화물의 계약 금액은 약 2,800만~3,200만 달러로, 동일 물량의 시장가격(4,400만 달러 이상)보다 크게 낮은 수준으로 평가됨

● 중국, 북극 LNG-2 수입 승인... 베이하이 LNG 터미널이 주요 수입 거점으로 활용

- 중국 정부는 LNG 도입을 승인하였으며, 관련 물량은 중국 남부의 베이하이 LNG 터미널을 주요 관문으로 하여 수입되고 있음
- 영국 정부는 2025년 10월 베이하이 LNG 터미널을 제재 대상으로 지정한 바 있으나, 미국은 아직 북극 LNG-2 물량을 수입하는 중국 기관·기업에 대한 직접적인 제재 조치는 취하지 않은 상태임

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dhj82@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/sealegend-announces-16-china-arctic-express-voyages-for-2026-following-success-of-istanbul-bridge-transit/> (2025.10.29. 검색)

북극항로 겨울철 진입으로 러시아 원유와 LNG 수출 차질

● Arc급 LNG 운반선, 북극항로 빙결로 운항 차질 본격화

- 러시아의 LNG 운반선들이 겨울철 해빙 영향으로 운항에 차질을 빚고 있음
- 8월 말 이후 중국 베이하이(Beihai) 터미널로 13건의 LNG 선적이 이루어졌으나, 현재 운송 속도는 둔화되고 있음
- 중형 Arc4 등급의 북쇼드(Vokshod)와 부란(Buran)은 핵 쇄빙선을 따라 얼어붙은 북극 해역을 향해했으며, 내년 중반까지 북극항로를 통과하는 마지막 Arc4급 항해가 될 것으로 전망됨

● Arctic LNG 2 물류망, 계절 전환에 따른 선박 후퇴 및 정박 확대

- 다른 LNG 운반선들도 운항 경로의 변경 사례가 보고되고 있음
- 아이리스(LNGC Iris)는 10월 2일 중국 베이하이 터미널에서 화물을 하역한 후, 2주 만에 해당 터미널로 되돌아왔으며, 분석가들은 해당 화물이 기준 미달(off-spec)로 하역이 거절되었을 가능성을 제기함
- Zarya(자랴)는 11월 6일 북대서양 페로 제도 인근 해역에서 유턴해 무르만스크(Murmansk)로 항로를 변경하였으며, 동 선박은 Arctic LNG 2에서 10월 31일 올해 마지막 선적을 완료한 12번째 선박임
- 아크틱 파이오니어(Arctic Pioneer) 10월 30일 캄차카(Kamchatka)의 코리야크(Koryak) 부유식 저장설비(FSU)에 도착했음
- 베체빈스카야만(Bechevinskaya Bay) 외곽에 일주일간 대기한 후 11월 8일 다시 코리야크로 복귀함
- 크리스토프 드 마르제리(Christophe de Margerie)는 제재 대상 운반선 중 러시아산 LNG 수송이 가능한 유일한 Arc7 등급 선박으로, 11월 5일 코리야크에 입항한 후 현재도 만 외곽에 계속 정박 중임
- 이 선박은 최근 3개월간 Arctic LNG 2~코리야크간 왕복 항해를 4회 완료했으며, 북동항로에서 시속 20노트 이상을 기록함
- 이러한 운반선들의 정박 상태는 Arctic LNG 2 생산량 조절과 빙결로 인한 항로 폐쇄를 시사함

● 겨울철 운항 제한으로 원유 및 LNG 수출 모두 차질

- 최근 LNG 운반선 운항 차질 외에도, 러시아의 원유 수출 역시 북동항로 운항 제한의 영향을 받고 있음
- 2025년 한 해 동안 북동항로를 통한 원유 수출량은 전년 대비 4.2% 감소했으며, 이는 계절적 해빙과 제재 환경이 복합적으로 작용한 결과로 분석됨

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/russias-lng-shadow-fleet-stalls-as-winter-nears-vessels-idle-or-turn-back/> (2025.11.12.검색)
- b) <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Sanctions-and-Ice-Hinder-Russias-Arctic-Oil-Exports.html> (2025.11.12.검색)



북극항로 이해 - 무르만스크 항만



○ 러시아 무르만스크 항만 개요

- 무르만스크 항만(Port of Murmansk)은 러시아 북서부 콜라반도 바렌츠해 연안에 위치한, 연중 결빙되지 않는 러시아 최대의 북극 상업항으로서 북극항로(NSR) 서쪽 관문 역할을 수행하는 핵심 항만임

○ 위치와 기본 특성

- 무르만스크 항만은 러시아 북서부 콜라반도(Kola Peninsula)의 바렌츠해(Barents Sea) 연안, 콜라만(Kola Bay) 동쪽 해안에 위치한 해상항만으로 북위 약 69도, 동경 약 33도 부근으로, 북극권(북위 66°33' 이북)에 위치한 세계 최대 규모 항만임
- 이 항만은 북대서양 난류의 영향으로 연중 결빙되지 않는 러시아의 대표적인 부동항(ice-free port)으로, “러시아에서 가장 북쪽에 위치한 비결빙 상업항”으로 반복적으로 언급됨
- 행정적으로는 무르만스크 주(Murmansk Oblast)에 속하며, 항만 자체는 UN/LOCODE RUMMK를 사용하고, 항만 관할 기관은 Murmansk Port Authority로 표기됨

○ 항만 규모와 물동량

- 러시아 및 지역정부 자료에 따르면, 무르만스크 항만은 러시아 전체에서 물동량 기준 상위 5대 항만에 포함되며, 북서 러시아에서는 상트페테르부르크에 이어 두 번째 규모의 항만으로 평가됨
- 러시아 외무부 산하 자료인 「Passport of the Murmansk Region 2023」에 따르면, 2022년 무르만스크 항만 총 화물 처리량은 5,628만 톤이며, 전체 처리 화물 중에서는 벌크 화물이 우위를 차지하는 것으로 보고됨
- 또 다른 통계에 따르면, 2023년 1-11월 기준으로 무르만스크 항만 처리량은 약 5,300만 톤(전년 동기 대비 +3.6%)으로 집계되어, 러시아 북극 항만 가운데서도 가장 큰 처리 규모를 유지하고 있음
- 이러한 수치는 무르만스크가 북동항로 연선 항만 중 최대 규모의 허브 항만이라는 평가와 일치함

○ 항만 구조와 주요 기능

- 무르만스크 상업항은 콜라만 동쪽 연안에 위치한 다목적 상업 항만으로 러시아 내 다른 대형 항만과 비교했을 때 처리 물동량 기준 4위, 북서 러시아에서는 상트페테르부르크 다음으로 큰 항만으로 소개됨
- 항만은 13개의 접안 시설, 최대 40톤급 갠트리 크레인 약 52기, 아파타이트 농축물(apatite concentrate) 전용 고속 선적 설비(시간당 1,000톤 이상) 등으로 장비되어 있으며, 다양한 벌크·일반 화물을 처리할 수 있음
- 대규모 벌크 수출항으로 특히 석탄, 원유·석유제품, 비철금속(니켈 등), 비료 등의 수출 거점으로 기능함
- 또한, 북극 관련 에너지·광물 물류 허브로 북서 러시아 북극 해역에서 생산되는 석유·가스, 광물 자원의 집결·환적 거점으로, 북극 자원 개발 확대와 함께 중요성이 커지고 있음
- 쇄빙선 및 북극 운항 지원 기지로 러시아 쇄빙선과 북극 운항 선박들의 주요 모항(home port) 중 하나로, 북극 항로 운항 지원 기능(예: 예인, 파일럿, 빙상 자문 등)을 수행하는 Rosmorport 지부가 있음

○ 취급 화물 구조 (석탄 중심)

- 무르만스크 상업항은 대형 석탄 수출 터미널 기능을 가지고 있으며, 석탄 처리 능력은 연간 1,900만 톤 수준으로 제시됨
- Global Energy Monitor에 따르면, 2019년에는 총 1,750만 톤의 화물을 처리했으며, 이 중 석탄이 1,620만 톤을 차지함
- 2020년에는 석탄 처리량만 1,640만 톤 수준에 달했으며, 2022년에는 석탄 처리량이 1,260만 톤(12.6 million tonnes)으로 나타남
- 다만 이는 무르만스크 “상업항(MMTP)”이 처리한 석탄에 대한 수치이고, 같은 지역 내 다른 터미널(원유, 어획물 전용항 등)을 포함한 “무르만스크 항만 전체” 물동량(5,628만 톤, 2022년)과는 범위가 다름
- 지역 보도에 따르면, 무르만스크 항에서는 원유·석유제품, 석탄, 비료(fertilizers), 정제 니켈 등 금속제품이 연간 5,000만 톤 이상 수준의 화물 가운데 상당 비중을 차지하는 것으로 나타남

○ 북동항로와의 연계 및 전략적 위치

- 북동항로를 포함하는 “북부 교통회랑(Northern Transport Corridor)”은 무르만스크 항만에서 출발해 데즈네프 곶(Cape Dezhnev)까지 이어지는 회랑임
- 즉, 공식·반공식 분석에서 무르만스크는 북극항로 서쪽 관문으로 기능하며, 북동항로로 진입하는 유조선·벌크선·LNG선의 집결지, 북극 연안 항만(디크슨, 두딘카, 사베타, 페벡 등)과를 연결하는 출발·도착 항만임
- 환경·지리 정보 플랫폼인 GRIDA는 무르만스크 항만을 “세계 최대의 북극권 항만”, “러시아 쇄빙선 함대의 주요 모항”, “북서 러시아 북극 유전·가스전 개발을 위한 중요 수송 거점”임

○ 최근 개발 동향과 정책 방향

- 2024년 무르만스크 주지사 안드레이 치비스(Andrei Chibis)는 향후 도심 인근 무르만스크 기존 터미널의 석탄 환적 기능을 점진적으로 Kola Bay 서안의 신규 라브나(Lavna) 석탄 터미널로 이전할 계획을 발표함
- 2025년 3월 블라디미르 푸틴 대통령은 무르만스크에서 열린 북극 관련 회의에서 무르만스크를 포함한 북부 항만들의 처리 능력을 “최소 3배” 수준으로 확대할 필요성을 언급하고, 이를 위해 새로운 터미널과 철도 연결망 건설 등 인프라 확충을 추진하겠다고 밝힘
- 종합하면, 러시아 정부는 무르만스크 항만을 제재 환경 속에서도 아시아 방향 수출을 뒷받침하는 북극 물류 거점으로 중장기적으로 강화하려는 정책 방향을 갖고 있다고 볼 수 있음

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

참고자료

- a) Government of the Murmansk Region, Passport of the Murmansk Region 2023 (2025.11.15. 검색)
- b) FSUE Rosmorport, Arctic Basin / Murmansk Branch – Services & Seaports (2025.11.15. 검색)
- c) Global Energy Monitor, Port of Murmansk (2025.11.16. 검색)
- d) GRIDA, Port of Murmansk, Russia (2025.11.16. 검색)



공지사항



2025 북극협력주간

Arctic Partnership Week

함께한 10년, 지속가능한 북극의 길을 함께 열다
A Decade of Cooperation: Co-navigating a Sustainable Arctic Future

2025. 12. 10 (수) ~ 12. 12 (금)
부산 벅스코 제2전시장

초대의 말씀

북극은 지구환경 변화의 최전선이자, 인류의 미래를 가늠하는 지표입니다. 북극에서 일어나는 변화는 전지구적 기후와 해양생태계, 그리고 우리의 삶 전반에 큰 영향을 미치고 있습니다. 이제 북극은 더 이상 먼 지역이 아니라, 국제사회가 지혜를 모아 함께 지켜나가야 할 공간입니다.

이러한 인식 아래 시작된 “북극협력주간”이 올해로 10주년을 맞이합니다. 지난 10년동안 우리나라는 북극이사회 옵서버 국가로서 북극권 국가들과 과학연구, 해운·수산, 거버넌스 등 분야에서 긴밀히 협력하며 지속가능한 북극의 미래를 모색해왔습니다. 그 과정에서 “북극협력주간”은 국내외 이해관계자들과 북극의 중요성에 대한 공감대를 나누고, 함께 해결책을 논의하는 국제협력의 플랫폼으로 발전해 왔습니다.

북극의 환경이 빠르게 변화하는 가운데, 우리는 평화롭고 지속가능한 북극의 미래를 위해, 새로운 협력의 비전과 방향을 제시할 필요가 있습니다. 10주년을 맞이하는 “2025 북극협력주간”이 그 출발점이 될 것입니다. 우리가 함께 쌓아온 신뢰와 협력을 바탕으로 미래 세대를 위한 실질적 협력의 방안을 도출할 수 있기를 기대합니다.

올해 북극협력주간은 “함께한 10년, 지속가능한 북극의 길을 함께 열다”라는 주제로 개최됩니다. 올해 행사는 국내외 전문가, 정책 담당자, 산업계와 시민사회 등 다양한 이해관계자들 간의 논의와 교류가 펼쳐지는 장이 될 것입니다. 함께 걸어온 10년을 돌아보고, 앞으로의 10년을 같이 그려나가는, 여정에 여러분의 관심과 참여를 부탁드립니다.

감사합니다.

전재수
해양수산부 장관

조현
외교부 장관

배 경

대한민국 해양수산부와 외교부는 북극 문제 대응을 위해서는 정치, 경제, 과학 등 분야별 전문적인 접근과 함께 협력이 필수적이라는 인식 하에, 13개 옵서버 국가 중 최초로 북극협력주간을 매년 개최하고 있습니다. 올해는 북극협력주간의 10주년을 맞이하여 행사 참여 범위, 규모를 확대하는 등 국제행사로써 위상을 제고하고자 합니다.

개 요

일시 2025. 12. 10(수) ~ 12(금)

장소 부산 벅스코 제2전시장

주제 함께한 10년, 지속가능한 북극의 길을 함께 열다

주최 해양수산부 외교부

주관 한국해양수산개발원 KOPRI 극지연구소

후원 한국해양공사 부산관광공사



2025 북극협력주간 Arctic Partnership Week

함께한 10년, 지속가능한 북극의 길을 함께 열다
A Decade of Cooperation: Co-navigating a Sustainable Arctic Future

2025. 12. 10 (수) ~ 12. 12 (금)
부산 벡스코 제2전시장



사전등록



주최 | 해양수산부 외교부

주관 | KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

KOPRI 극지연구소
Korea Polar Research Institute

후원 | 한국관광공사 bt 부산관광공사

<2025 북극협력주간 안내>

- 일시 / 장소 : 2025년 12.10.(수) ~ 12.12.(금) / 부산 벡스코 제 2전시장
- 주최 : 해양수산부, 외교부
- 주관 : 한국해양수산개발원, 극지연구소
- 주제 : 함께한 10년, 지속가능한 북극의 길을 함께 열다
- 사전등록 : <https://www.korea-apw.com/> (~12.9.(월)까지)
- 현장등록도 가능하며, 사전등록자 대상 추첨을 통해 선물 증정
- 2025년 북극협력주간이 12월 10일~12일까지 부산 벡스코에서 개최될 예정입니다. 개최 10주년을 맞이한 2025년 북극협력주간 행사에 많은 관심 부탁드립니다, 참여를 원하시는 분은 사전등록 부탁드립니다.

12. 10 (수)				12. 11 (목)		12. 12 (금)		
오전	개회식 (한,영) 5A홀 (9:30~11:00)			제14회 북극항로 국제세미나 (한,영) 5A홀 (09:00~12:00)		오감으로 느끼는 극지(1) 321호+322호 (10:00~11:00)	KoARC 세미나(한, 영) 323호 (10:30~12:00)	2025 북극협력주간 후속세대 학술 세미나 325호+326호 (10:00~12:00)
	10주년 기념대담 (한,영) 5A홀 (11:20~12:00)		MOU 체결식 323호 (10:55~11:20)			오감으로 느끼는 극지(2) 321호+322호 (11:00~12:00)		
오찬 (12:00~13:00)								
오후	북극해정책 포럼 5A홀 (14:00~15:10)	극지해설사 컨퍼런스 321호+322호 (13:00~14:20)	극지, 사람, 의사 323호 (13:00~14:00)	포항영일만항, 북극과 만나다 (한, 영) 5A홀 (13:00~15:00)	북극 청색경제 세미나 (한, 영) 321호+322호 (13:00~15:40)	북극차세대 대화 (영) 321호+322호 (13:00~14:30)	북극 예술과의 만남 (한, 영) 323호 (12:30~13:20) B·청소년 북극리더십 프레젠테이션 챌린지 323호 (14:00~15:30)	2025 북극협력주간 인문사회 세미나 325호+326호 (13:00~15:00)
	북극과학 협력세미나 5A홀 (16:00~17:30)	음서버 세미나 (한, 영) 321호+322호 (15:00~16:40)	북극케어 서포터즈 수여식 323호 (15:00~15:30) 극지영화 미니상영회 (1) 323호 (15:30~16:30)	북극항로, 새로운 도전과 과제 (한, 영) 5A홀 (15:30~17:30)	극지영화 미니상영회 (2) 321호+322호 (16:30~17:30)	SATA 2.1 세미나 (영) 321호+322호 (15:00~16:00)	북극연구 세미나 (기회와 사람) 323호 (16:00~17:30)	KoNAC 총괄회의 및 전문가 세미나 (한, 영) 325호+326호 (16:30~18:00)



주요 통계



[표 1] 2025년 1~10월 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	139.0	+7.5%	68.2	+0.5%	271.0	+5.1%
***북극해	18.6	-16.4%	54.7	-0.7%	73.3	-5.3%
발트해	106.7	+3%	119.9	-4.2%	226.6	-0.9%
아조프-흑해	94.5	-15.2%	124.6	+2.2%	219.1	-6.1%
카스피해	4.2	-23.6%	2.2	+8.2%	6.5	-14.6%
합 계	362.9	-2.1%	369.7	-0.7%	732.6	-1.5%

* 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 1~10월 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 1~10월 러시아 항만 물동량, <https://portnews.ru/news/384369/> (2025.12.02. 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> (2025.11.25. 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> (2025.11.25. 검색)