



KMI

북방물류리포트

주요 동향	전체	• 2025년 러 해역별 항만 물동량, 전반적 감소 속 극동 증가 • 러시아 컨테이너 물동량, 전년 동기 대비 하락세 • 러 철도공사, 철도 투자 규모 대폭 축소 예정 • 러, 인공지능을 활용한 어업 상황 예측 시스템 개발 • 러시아, 대(對)중국 천연가스 수출, 올해 약 25% 증가 전망
	중·서부	• 카자흐스탄, 공급망 확장을 통한 농산물 수출량 증대 실현 • 러 크라스노야르스크, 주지사 산하 해양위원회 설립
	북극	• 북동항로 활용 확대를 통한 철도 운송 부담 완화 기대 • 중국, 2025년 북극항로 컨테이너 운항 14회로 확대 • 북동항로, 제재 선박이 운항하는 우회적 노선으로 활용
북극항로 이해		• 아르한겔스크 항만
주요 통계		• 2025년 1~11월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) • 2023년~2025년 11월 러시아 역내 화물 운송량 • 2022년~2025년 11월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



2025년 러 해역별 항만 물동량, 전반적 감소 속 극동 증가

● 전체 물동량 감소 국면 속 해역별 차별화된 흐름

- 포트뉴스(Portnews)에 따르면, 2025년 1~11월 러시아 전체 해역별 항만 물동량은 8억 869만 톤으로 집계되었으며, 이는 전년 동기 대비 0.8% 감소한 수준이었음
- 같은 기간 러시아 해역별 항만 물동량은 전반적으로 감소세를 보였으나, 해역별로는 상이한 흐름이 나타났음
- 특히 극동 해역을 제외한 대부분의 해역에서 물동량 감소가 확인되었으며, 북극·발트해·아조프-흑해·카스피해 해역 모두 전년 대비 감소세를 기록했음

● 극동 해역, 건화물 증가를 중심으로 한 물동량 확대

- 러시아 항만 협회에 따르면, 2025년 1~11월 러시아 극동 해역의 항만 물동량은 2억 3,020만 톤으로 전년 동기 대비 6.5% 증가했으며, 이는 같은 기간 러시아 해역 가운데 유일하게 증가세를 기록한 사례였음
- 극동 해역에서는 건화물 1억 5,480만 톤이 처리되어 전년 대비 9.0% 증가했으며, 액체화물은 7,550만 톤으로 1.6% 증가했음
- 항만별로는 보스토치니 항이 7,750만 톤으로 2.9% 감소했으나, 블라디보스토크 항은 3,790만 톤으로 10.8% 증가, 바니노 항은 3,750만 톤으로 41.4% 증가해 높은 성장세를 보였음
- 반면 나호드카 항은 2,560만 톤으로 2.5% 감소했으며, 프리고로드노예 항은 1,220만 톤으로 3.3% 증가했음
- 이러한 결과는 극동 해역 내에서도 항만별로 상이한 물동량 변화가 나타났음을 보여줌

● 러시아 전체 건화물, 곡물 감소와 자원·산업 화물 증가의 병존

- 같은 기간 러시아 전체 건화물 처리량은 4억 370만 톤으로 전년 대비 0.9% 감소했으며, 품목별로는 상반된 흐름이 확인되었음

- 석탄은 1억 8,700만 톤으로 7.6% 증가했으며, 광물성 비료는 4,210만 톤으로 7.6% 증가했음. 또한 철강(흑색금속)은 2,120만 톤으로 22.2% 증가, 광석은 1,440만 톤으로 32.4% 증가해 자원·산업 관련 화물의 증가세가 두드러졌음
- 반면 곡물은 4,650만 톤으로 34.2% 감소해 가장 큰 감소 폭을 기록했으며, 컨테이너 화물은 4,910만 톤으로 2.6% 감소했음
- 이 외에도 폐리 화물은 760만 톤으로 2.2% 증가했으며, 전체적으로 건화물 부문에서는 농산물 감소와 자원·산업 화물 증가가 동시에 나타나는 구조가 확인되었음

● 러시아 전체 액체화물, 원유·가스 증가에도 불구하고 제품류 감소

- 2025년 1~11월 러시아 전체 액체화물 처리량은 4억 500만 톤으로 전년 대비 0.7% 감소했음. 품목별로는 원유가 2억 5,170만 톤으로 2.1% 증가했으며, 액화가스(LNG 등)는 3,380만 톤으로 3.7% 증가했음
- 반면 석유제품은 1억 1,080만 톤으로 7.4% 감소했으며, 식품 액체 화물은 520만 톤으로 11.4% 감소했음
- 이러한 흐름은 액체화물 부문에서 원유와 가스 중심의 물동량은 유지 또는 확대된 반면, 정제제품 및 식품류의 물동량은 감소했음을 보여줌

● 북극 해역, 액체화물 중심 구조 유지 속 건화물 급감

- 북극 해역 항만 물동량은 8,040만 톤으로 전년 대비 5.5% 감소했음. 이 가운데 건화물은 2,010만 톤으로 17.3% 감소해 큰 폭의 감소세가 나타났으며, 액체화물은 6,030만 톤으로 0.7% 감소해 비교적 완만한 감소를 보였음
- 항만별로는 무르만스크 항이 4,350만 톤으로 8.7% 감소, 아르한젤스크 항이 210만 톤으로 15.0% 감소했음. 반면 사베타 항은 2,660만 톤으로 0.1% 증가해 전년 수준을 유지했으며, 바란데이 항은 420만 톤으로 9.8% 감소했음
- 북극 해역에서는 액체화물 비중이 높은 구조가 유지되는 가운데 건화물 감소가 전체 물동량 감소에 영향을 미친 것으로 나타났음

● 발트 해역, 건화물 증가에도 액체화물 감소로 총량 축소

- 발트해 해역 항만 물동량은 2억 4,780만 톤으로 전년 대비 1.3% 감소했으며, 이 중 건화물은 1억 1,630만 톤으로 2.3% 증가한 반면, 액체화물은 1억 3,140만 톤으로

4.3% 감소했음

- 항만별로는 우스트루가 항이 1억 1,980만 톤으로 2.7% 감소, 비소츠크 항이 1,040만 톤으로 7.4% 감소했음
- 반면 프리모르스크 항은 5,770만 톤으로 2.8% 증가, 상트페테르부르크 대항은 5,010만 톤으로 3.3% 증가했음
- 발트 해역에서는 건화물 증가에도 불구하고 액체화물 감소가 전체 물동량 감소로 이어진 구조가 확인되었음

● 아조프-흑해 해역, 건화물 감소와 항만별 격차 확대

- 아조프-흑해 해역 항만 물동량은 2억 4,270만 톤으로 전년 대비 4.7% 감소했음. 이 가운데 건화물은 1억 760만 톤으로 11.5% 감소했으며, 액체화물은 1억 3,510만 톤으로 1.5% 증가했음
- 항만별로는 노보로시스크 항이 1억 5,390만 톤으로 1.3% 증가, 타만 항이 2,650만 톤으로 3.1% 증가, 투압세 항이 2,000만 톤으로 2.0% 증가했음
- 반면 카프카스 항은 1,390만 톤으로 36.3% 감소, 로스토프나도누 항은 1,150만 톤으로 21.3% 감소해 항만 간 물동량 격차가 확대되는 양상이 나타났음

● 카스피해 해역, 소규모 물동량 내 건·액체화물 흐름 분화

- 카스피해 해역 항만 물동량은 760만 톤으로 전년 대비 9.9% 감소했음. 이 중 건화물은 500만 톤으로 17.9% 감소했으며, 액체화물은 260만 톤으로 10.6% 증가했음
- 항만별로는 아스트라한 항이 390만 톤으로 13.8% 감소한 반면, 마하치칼라 항은 320만 톤으로 7.3% 증가했음. 카스피해 해역에서는 전체 규모는 제한적이나, 건화물과 액체화물 간 상반된 흐름이 나타났음

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/385763/> (2025.12.30. 검색)

러시아 컨테이너 물동량, 전년 동기 대비 하락세

● 러 FESCO 社, 러시아 컨 화물 물동량 발표

- 지난 12월 26일 러시아 국영선사이자 국영 물류·운송 그룹인 페스코(FESCO)사(社)가 2025년 1~11월 러시아 컨테이너 화물 운송량 분석 보고서를 발표함
 - FESCO는 러시아 국내 컨 화물 물동량, 수출입 및 환적 물동량을 포함한 항만, 국경 검문소 및 러시아 철도망을 통해 운송되는 컨테이너만을 집계
- 동 보고서 내용에 따르면, 지난 11개월 동안 러시아의 컨테이너 화물 물동량은 570만 TEU로, 전년 동기 대비 5.2% 감소한 수치를 보임
- 같은 기간 수입 컨테이너 화물량은 2024년 동기 대비 10% 감소한 240만 TEU를 기록하였고, 반면에 수출 컨테이너 물동량은 9% 증가한 170만 TEU를 시현하였음
- 환적 물동량은 7% 감소한 52만 TEU를 기록했으며, 국내 컨테이너 화물 물동량은 13% 감소한 110만 TEU를 기록함
- 러시아 항만을 통한 컨 화물 환적량은 총 4,900만 톤에 달해 2024년 대비 2.6% 감소한 수치를 기록하였고, 철송 컨 화물 운송량은 690만 TEU를 기록하여 전년 동기 대비 3.9% 감소세를 보였음
- 11월 컨테이너 화물 수송량은 전월 대비 4.8% 성장하였고, 이는 중국산 자동차, 산업 기계 및 장비의 수입 증가에 힘입은 수치로 판단됨
- 러시아 전문가들에 따르면, 러시아 컨테이너 화물 물동량의 감소 수치보다도 국내외 화물 수송 구성의 변화에 주목할 필요가 있다고 함
- 특히, 수입 철도 컨 화물의 경우, 자동차 부품에 있어 가장 큰 타격을 입었으며 자동차 및 자동차 부품 수입량이 작년 동기 대비 절반 감소하여 전체 컨 화물 수입량에 부정적인 영향을 미친 것으로 판단됨
- 수출의 경우 화학제품, 비철금속 제품, 제지 등 일부 품목에 한해 물동량의 성장세를 보이고 있으며 해당 품목들은 아시아 시장에서 꾸준한 수요를 유지하여 안정적인 수출량을 보장하고 있음

● 2026년 러시아 컨테이너 시장의 향방

- 러시아 내 관련 전문가들은 러시아 컨테이너 화물 시장이 2025년 말까지 최대 4~

6% 축소될 것으로 예상하고 있으며, 이는 러시아의 경기 둔화와 높은 대출 금리, 글로벌 무역량 감소, 보호무역주의의 심화에 기인한다고 언급함

- 러시아 테도(Technologies of Trust, 이하 TeDo)사(社)와 러시아 최대 민간 물류 기업 델로그룹(Delo Group)의 공동연구 결과에 따르면, 2025년의 컨테이너 시장의 축소가 예견되는 가운데 러시아 GDP는 1.7% 증가할 것으로 예상되는 등 러시아의 컨테이너 시장이 더 이상 국가 GDP와 상관관계를 보이지 않으며 러시아 컨테이너 산업 시장이 글로벌 시장과 마찬가지로 예측 불가능해지고 있음
- 또한, TeDo의 전문가는 보호무역주의의 대두는 수입 대체를 초래하고 러시아 수출에 부정적인 영향을 미쳐, 컨테이너 시장을 냉각시키고 운임 하락으로 이어질 가능성이 크다고 지적함
- 동시에, 상하이~로테르담 운송 운임이 하락함에 따라 러시아를 경유하는 철도 운송에 대한 압력이 증가하여 운송 비용이 러시아보다 약 20% 저렴한 중국 물류사와의 철도 운송 관련 경쟁 구도가 심화될 수도 있다고 언급함
- 전문가들은 2026년 러시아 컨테이너 시장의 규모는 세계 시장과 러시아 거시경제에 의해 결정될 것이라고 언급하며, 기준금리 인하, 가계 구매력 회복, 투자활동 등이 2026년에 더욱 일어날 것으로 예상되어 러시아 컨테이너 시장은 1~2%대의 완만한 성장을 보이는 수준에서 그칠 수 있다고 전망함

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/386342/> (2025.12.29.검색)
- b) <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/konteynernyy-rynok-rossii-sokratilsya-na-5-2-s-nachala-goda/> (2025.12.29.검색)
- c) <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/konteynernyy-rynok-2025-sokrashchenie-perevozok-i-klyuchevye-prichiny/> (2025.12.29.검색)
- d) <https://companies.rbc.ru/news/98Cn23viqG/kontejneryj-ryinok-rossii-klyuchevye-prichinyi-padeniya-i-novyie-tochki-rosta/> (2025.12.29.검색)
- e) <https://portnews.ru/news/385826/> (2025.12.29.검색)
- f) <https://www.kommersant.ru/doc/8209988> (2025.12.29.검색)

러 철도공사, 철도 투자 규모 대폭 축소 예정

○ 러시아 철도공사 이사회, 2026년 러시아 철도 투자 계획 승인

- 지난 12월 29일 러시아 철도공사(Russian Railways, 이하 RDZ)는 자사 보도자료를 통해 기존의 자금 조달 방식을 기반으로 한 RDZ의 2026년도 러시아 철도 프로그램 투자 액수가 7,136억 루블(약 88억 USD)에 그칠 것이라고 전했다
- 이는 2025년도 투자액인 8,900억 루블 대비 20% 감소한 수치로, 2024년 투자액 대비 절반 정도의 수치임
- 해당 투자액 중 5,314억 루블은 RDZ의 고정 자산 및 인프라 유지 보수, 교통 안전 확보를 위해 활용될 예정이며, 여기에는 철도 차량 및 관련 기반 시설의 주요 수리뿐만 아니라 자동화, 전력 공급, 통신 및 기타 관련 장비의 교체·현대화 작업 또한 포함될 예정임
- RDZ는 2026년 400대의 신형 기관차와 최대 190대의 객차를 매입하여 노후화된 철도 차량과 교체하기 위해 1,617억 루블을 지출하고자 하며, 1,200억 루블은 고속철도 사업에, 622억 루블은 주요 간선 철도 인프라 개발 사업에 투입할 계획임

○ 러 철도공사…작년 동기 대비 순이익, 화물 수송량 감소세

- RDZ의 2025년 1~9월 누적 총 매출은 전년 동기 대비 10.6% 증가하였으나, 순이익은 전년 동기 대비 4.2배 감소한 249억 루블을 기록하였고 장기부채는 2조 6천억 루블로 증가하였음
- 이미 2024년도에는 국제회계기준위원회가 공표하는 회계기준 IFRS(International Financial Reporting Standards) 기준 순이익이 507억 루블을 기록하여 2023년 1,701억 루블을 기록한 데 비해 3배 감소한 수치를 기록하기도 함
- 지난 10월 30일 RDZ가 발표한 재무제표 내용을 통해 2025년 1~9월 실적 기준 RDZ의 장기부채 포함 부채는 총 3조 5천억 루블에 달하는 것으로 파악되었으며, 이는 6개월 기간 동안 7천억 루블 가량의 부채가 증가한 셈임
- 또한 러시아 정부는 RDZ의 부채 부담을 경감시키기 위한 방안으로 △RDZ로의 보조금 증액, △세금 감면, △국민복지기금 활용 등을 거론했으며, RDZ 부채 일부를 주식으로 전환하는 방안 또한 제안되고 있다고 알려짐

- 지난 2025년 11월 철송 화물량은 2024년 동기 대비 1.5% 감소한 9,420만 톤을 기록했고, 2025년 1~11월 누적 수송 화물량은 전년 동기 대비 5.6% 감소한 10억 2,130만톤을 기록한 바, 러시아 내 관련 전문가들에 따르면, 2025년 총 철도 화물 운송량이 전년 대비 약 6% 감소할 것으로 예상되고 있음
- 러시아 내 관련 전문가들 및 분석가들은 RDZ의 현재 재정 및 부채 부담 상황, 러시아 중앙은행의 금리, 그리고 감소하는 철도 운송 화물량을 고려할 때 2026년 투자 규모의 상당한 축소는 예견된 일이었다고 설명함
- 건설 자재, 금속 제품 등 국내 시장용 여러 품목들의 철도 운송량 감소세는 상품의 출하량 지속 감소로 이어져 러시아 내수 경기 둔화를 낳고 있을 뿐만 아니라, 서방의 제재로 인한 대외수출량 감소 등이 현 상황에 영향을 미치고 있다고 판단됨
- 전문가들은 이 같은 현상이 러시아-우크라이나 전쟁의 여파에 기인한 것으로 평가하며, 기업들의 산업 활동 전반에 중대한 영향을 미쳐 러시아 경제 전반에 구조적 위험을 초래할 가능성이 있을 뿐만 아니라, 철도 화물 운송 시스템의 기능 저하 및 붕괴로 이어질 수 있다고 경고하고 있음

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- <https://portnews.ru/news/386413/> (2025.12.29.검색)
- <https://gazprombank.investments/blog/news/gruzooborot-i-pogruzka-rzhd/> (2025.12.29.검색)
- <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2025/12/29/1167319-investprogramma-rzhd-sokratitsya> (2025.12.29.검색)
- https://logirus.ru/news/infrastructure/razvorot_na_vostok_strany_otkladyvaetsya_na_paru_let.html (2025.12.29.검색)
- https://24tv.ua/economy/ru/rossijskie-zheleznnye-dorogi-kakie-dolgi-nakopila-kompanija-i-pochemu-s-okrashhaet-investicii_n2980080 (2025.12.29.검색)
- <https://www.vedomosti.ru/business/news/2025/11/25/1158006-o-planah-snizit> (2025.12.29.검색)
- <https://companies.rbc.ru/news/98Cn23viqG/kontejnernyj-rynok-rossii-klyuchevye-prichinyi-padeniya-i-novye-tochki-rosta/> (2025.12.29.검색)

리, 인공지능을 활용한 어업 상황 예측 시스템 개발

○ AI·수리적 모델링 기반 어군 분포 가능 구역 예측

- 러시아 연방수산청(Rosrybolovstvo) 산하 ‘어업 모니터링·통신 시스템 센터(LICMC)’가 러시아 과학·IT 기관들과 협력하여 어업 상황 예측 시스템을 개발함
- 해당 시스템은 어종별 대규모 데이터베이스(D/B)를 기반으로 학습된 동적 서식지 모델을 활용하여, 어군 분포 가능 구역을 예측하는 방식임

○ 위성·수문(數文) 데이터 통합 기반 확률적 어군 분포 지도 제공

- 시스템은 위성 관측 자료와 수문(해양·수리) 데이터를 통합한 뒤, 특수 소프트웨어가 이를 처리하여 학습된 모델을 기반으로 확률적 어군 분포 지도를 생성함
- 생성된 지도는 실험 참여 선박에 매일 전송되어, 선박 관측 자료 및 음향 측심기(echo sounder) 데이터와 함께 조업 계획 수립을 위한 의사결정에 활용됨
- 상업 어종의 어군 형성 가능성을 평가하기 위해 11가지 핵심 매개변수를 분석함
· 해양학적 요소(수온, 염분, 해수면 높이, 해류), 생물학적 요소(동물성 플랑크톤 농도, 엽록소-a 농도), 대기적 요소(풍속, 풍향, 구름의 양), 천문학적 요소(달의 위상), 지진학적 요소(지진이 어류 행동에 미치는 영향)

○ 기존 조업 해역을 벗어난 ‘정어리’ 예측 사례 제시

- 시험 운용을 통해 기존 조업 해역을 이탈한 정어리의 분포 가능 구역을 예측하고, 러시아 EEZ 외부에서 어군을 확인해 조업 선단을 이동시킨 사례가 첫 성과로 제시됨
- 현재 정어리 외에도 명태와 고등어에 대한 모델 적용 작업이 진행 중이며, 향후 꿈치 어업 예측까지 확대 적용할 계획임

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/386337/> (2025.12.28. 검색)

러시아, 대(對)중국 천연가스 수출, 올해 약 25% 증가 전망

● 러시아의 중국향 가스 수출 확대...2025년에도 증가세 유지

- 2025년 러시아의 대(對)중국 파이프라인 천연가스 수출량은 전년 대비 약 25% 증가한 것으로 평가됨
- 러시아는 2019년 말부터 '시베리아의 힘 1(Power of Siberia 1)' 파이프라인을 통해 동시베리아에서 중국으로 가스를 수송하기 시작함
- 시베리아의 힘 1을 통한 중국으로의 가스 수출량이 올해 약 386억~387억㎥에 달할 것으로 예상되며, 이는 2024년 공급량(310억㎥) 대비 크게 증가한 수치로, 파이프라인의 계획된 연간 수송 용량인 380억㎥을 넘어설 것으로 전망됨

● 러, 유럽 시장 축소 이후 대안으로 부상한 아시아 시장

- 러시아는 2022년 우크라이나 전쟁 이후 유럽의 경제제재로 인해 유럽과의 에너지 거래가 급격히 축소되면서, 중국, 인도 등 아시아 국가를 주요 시장으로 가스 수출 구조를 재편해 옴
- 유럽연합(EU)은 러시아의 석유와 가스 수입을 차단함으로써 러시아가 우크라이나 전쟁 자금을 마련하지 못하도록 2028년부터 러시아산 석유와 가스를 완전히 단계적으로 퇴출하는 것을 목표로 하고 있음
- 지난 9월 푸틴 대통령은 중국 방문기간 동안 양국은 시베리아의 힘 1을 통해 물동량 60억 ㎥을 추가 확대하여 연간 440㎥으로 늘리는 것으로 합의함
- 러시아와 중국은 시베리아의 힘 2(Power of Siberia 2) 건설 계약을 체결하였으며, 이 파이프라인을 통해 북극 야말 지역에서 연간 약 500억㎥의 러시아산 가스가 운송될 것으로 예상됨
- 중국이 러시아산 파이프라인 가스의 최대 수요처로 고착화되고 있으며, 당분간 양국 에너지 협력은 더욱 강해질 것으로 전망됨
- 양국은 러시아의 태평양 연안에서 중국으로 가스를 보내기 위해 극동 지역 송유관 건설 추진 중이며, 이 노선은 러시아의 사할린(Sakhalin)~하바롭스크(Khabarovsk)~블라디보스토크(Vladivostok) 가스관에 연결되는 새로운 파이프라인을 이용하여 2027년부터 가스를 운송할 계획임

● 대(對)중국 가스 수출 확대에도 여전한 가격 문제

- 그러나, 양국은 가스 가격에 대한 문제를 안고 있으며 러시아 재무부는 2025년부터 202

8년까지 중국으로의 가스 수출 수익이 유럽으로의 수출액보다 30~40% 낮을 것으로 추산함

- 러시아 재무부는 1~11월 동안 가스 수출을 통해 약 4,200억 루블(약 52억 8천만 달러)의 수입이 발생했다고 발표함
- 반면, 로이터 통신은 러시아의 가스 수출의 수입이 러시아 재무부가 발표한 수치보다 높은 약 4,700억 루블로 추산된다고 발표함
- 이는 유럽이 주요 수요처였던 2022년 최고치(약 1조 6,300억 루블)와 비교할 때 71% 낮은 수준이며, 2024년의 4,900억 루블보다도 낮은 수준임
- 중국으로의 파이프라인 가스 수출이 크게 증가하고 있음에도 불구하고, 유럽 시장 상실로 인한 수출 물량·수익 감소를 완전히 상쇄하기에는 부족한 규모로 평가됨

● 러-중 가스 인프라 확대 논의 장기화...세부 합의 도출 지연

- 러시아는 중국과 시베리아의 힘 2, 극동 파이프라인 건설 등에 대한 논의를 지속하고 있으나, 양국은 가스 가격, 투자 조건, 공급 시작 시점 등에 대해 구체적인 합의에 이르지 못하고 있음
- 현재 러시아의 유럽향 파이프라인 가스 수출은 투르크스트림(TurkStream) 흑해 해저 파이프라인을 통한 경로만 유지되고 있으며, 우크라이나 경유 노선은 올해 초 운송 계약 연장이 결렬되면서 중단된 상태임
- 이에 따라 러시아의 가스 수출 전략은 단기적으로는 기존 중국향 노선의 최대 활용할 것으로 전망되나, 중장기적으로는 신규 인프라 구축과 수출 시장 다변화가 주요 변수로 작용할 것으로 예상됨
- 12월 11일 트럼프 대통령은 우크라이나 평화 계획에 대한 내용으로 러시아의 유럽 에너지 공급 재개, 러시아 희토류 및 에너지 분야에 대한 미국의 대규모 투자 등을 언급함

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/russias-pipeline-gas-exports-china-seen-up-25-this-year-source-says-2025-12-22/> (2025.12.28. 검색)
- b) <https://www.reuters.com/business/energy/russias-pipeline-deal-with-china-seen-taking-decade-boost-exports-2025-10-07/> (2025.12.28. 검색)
- c) <https://www.reuters.com/business/energy/russia-china-far-eastern-gas-route-construction-progressing-china-ambassador-2025-12-17/> (2025.12.28. 검색)
- d) <https://www.reuters.com/world/europe/trump-plans-envision-major-us-investment-russia-restoring-oil-flows-europe-wsj-2025-12-11/> (2025.12.28. 검색)

러 크라스노야르스크, 주지사 산하 해양위원회 설립

○ 러 크라스노야르스크, 해양 정책 추진을 위한 해양위원회 공식 출범

- 해양위원회 설립에 관한 주지사의 법령은 12월 3일 발효되었으며, 위원회는 러시아 연방과 크라스노야르스크 지역의 국가 해양 정책 이행 과정에서 정부와 관련 기관들의 활동을 조정하는 역할을 담당함
- 해양위원회 구성원에는 주지사, 부지사, 지방 정부 장관, 그리고 항만·해운회사·예니세이 유역 운송 관련 기관의 책임자가 포함되어 있음
- 해양위원회는 연 1회 이상 정기적인 회의를 통해 해양 활동에 참여하는 모든 주체간의 협력을 보장하고, 항만 개발·선박 현대화·시베리아 강 활용 등 북동항로 운송·물류 인프라 발전을 위한 정책 수립에 참여할 예정임

○ 두딘카 항 중심으로 북동항로 연계·물류 허브화 추진

- 위원회의 목표 중 하나로 크라스노야르스크 지역 북극권의 전략적 중요성 강화가 명시되어 있으며, 이를 통해 위원회 설립의 전략적 배경이 드러남
- 북동항로의 중심부에 위치하고 면적과 연장이 가장 큰 지역 중 하나인 크라스노야르스크 지역에서 북극권의 전략적 중요성을 강화하는 것을 목적으로 함
- 크라스노야르스크 지역은 예니세이 강(Yenisey river)을 통해 해상과 직접 연결되는 지리적 이점을 보유하고 있으며, 예니세이 강 연안의 두딘카 항(Dudinka port)은 하구에서 약 700km 상류에 위치함에도 불구하고 흘수(吃水) 최대 11.8m의 중·대형 해상 선박 입항이 가능한 해항임
- 이러한 두딘카 항의 현대화는 아시아·태평양 지역을 향한 화물 환적 및 수송 확대에 기여할 것으로 기대됨

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://myseldon.com/ru/news/index/338708117?requestId=942da4d5-86fa-4082-9ac6-caf0ba065f35>
(2025.12.28. 검색)

카자흐스탄, 공급망 확장을 통한 농산물 수출량 증대 실현

○ 카작 곡물 수출 물류 루트 확대로 수출 실적 최고치 기록

- 카자흐스탄 국영기업인 식량계약공사(National company Food contract corporation JSC)는 2024~2025년 마케팅 연도(Marketing year) 실적을 발표했는데, 이에 따르면 카자흐스탄의 곡물 수출량이 동 기간 130만 톤으로 전 시즌 동기 대비 4배 증가하여 지난 10년 동안 최고 기록을 달성했다고 함
- 마케팅 연도란 농산물 같은 특정 상품 생산, 마케팅 내용을 보고하고 분석하기 위해 지정된 12개월의 기간을 의미함
- 수출시장 다변화와 신규 물류 루트 활용이 견인 요인으로 지목 되었는데, 특히 수출 확대 과정에서 철도와 해운을 동시에 활용한 복합운송 사례도 등장해, 전통적인 루트를 넘어 새로운 물류 경로로의 접근이 본격화 되었다고 평가됨
- 수출 대상은 총 12개국으로, 기존 시장인 타지키스탄·투르크메니스탄·아프가니스탄·중국 외에도 약 14만 3천 톤의 곡물이 모로코·알제리·이집트·베트남으로, 6만 2천 톤이 이란·아제르바이잔·조지아로 수출되었으며, 주요 수출 품목은 3등급 제분용 밀이었음
- 이 과정에서 아제르바이잔과 조지아를 경유하는 새로운 운송 경로를 통해 아르메니아로 곡물 시범 수출이 처음 이루어졌을 뿐만 아니라, 모로코와 베트남으로의 운송은 컨테이너를 이용해 철도로 항만까지 운반한 후, 선박에 환적하는 복합운송 방식이 활용됨
- 또한 카자흐스탄 정부는 곡물 수출 확대를 목적으로 수출 운송비에 대한 국가 보조금을 시행하였고, 그 결과 농민들의 해외시장 접근성이 개선되는 한편 대규모 수출 계약 체결 여건도 한층 강화된 것으로 분석됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://ukragroconsult.com/ru/news/prodkorporacziya-ustanovila-rekord-agroeksporta-kazahstana-za-desyat-let/> (2025.12.29.검색)
- b) <https://inbusiness.kz/ru/last/zernovoj-proryv-eksport-zerna-vyros-vchetvero-v-kazahstane> (2025.11.11. 검색)

북동항로 활용 확대를 통한 철도 운송 부담 완화 기대

○ 러, '동방정책' 전환 후 철도 과부하, 북동항로를 보완 루트로 활용 시사

- 유리 트루트네프(Yury Trutnev) 러시아 극동연방관구 전권대표는 대(對) 동방 물류 재편 이후 철송의 한계를 지적하며, 대안으로 북동항로의 중요성을 강조했다
- 전권대표는 북동항로 정비와 인프라 구축이 이루어질 경우, 바이칼-아무르 간선철도(Baikal-Amur Mainline, BAM)와 시베리아횡단철도(Trans Siberian Railways, TSR)의 물동량 부담을 분산·완화하는 데 기여할 수 있다고 평가하였음
- 아울러 러시아 내륙-북동항로 간 철도·하천 연계 운송을 강화하고, 북동항로를 에너지 수출을 넘어 대(對) 아태 물류체계의 보완 축으로 활용할 필요성이 강조됨

○ 북동항로 물동량 증가세, LNG·원유·광물 중심으로 약 3,800만 톤 수준

- 2024년 북동항로를 통한 전체 운송량은 약 3,800만 톤으로 집계되었음
- 북동항로의 화물은 주로 노바텍(Novatek) LNG, 가즈프롬 네프트(Gazprom Neft)·루코일(Lukoil)·로스네프트(Rosneft) 원유 및 석유제품, 노르니켈(Nornickel) 광물·금속류 등으로 이루어짐
- 트루트네프 전권대표는 “러시아 내륙에서 출발하는 일반 화물을 운송하기 위한 노선으로는 북동항로를 사실상 거의 활용하지 못하고 있다”고 언급하였음

○ 북동항로 활용을 확대하기 위해 철도·준설·경제성 재검토 필요성

- 북동항로를 BAM·TSR과 연계한 전략 물류 루트로 활용하기 위해서는 러시아 내륙-북극 항만 철도 확충, 항만·항로 준설을 통한 대형선 수용 능력 강화, 그리고 경제성 재검토와 안정적 화물 기반 확보가 선행 과제로 지적됨
- 과거에 논의된 관련 인프라 확충 계획의 수치 및 전제 조건을 최신 여건에 맞춰 재설정하여 검토할 필요성이 제기됨

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

참고자료

- a) <https://www.eastrussia.ru/news/sevmorput-pomozhet-razgruzit-bam-i-transsib-pri-dostavke-gruzov-v-atr/> (2025.12.24. 검색)

중국, 2025년 북동항로 컨테이너 운항 14회로 확대

● 중국, 북동항로 통한 유럽-아시아 운항 확대

- 중국은 2025년 북동항로를 이용한 컨테이너 운항을 대폭 확대해, 아시아와 유럽 간 14회의 항해를 완료함
- 2024년의 11회, 2023년의 7회보다 증가한 수치로, 북동항로를 통한 중국 주도의 컨테이너 활동이 꾸준히 증가하고 있음을 보여줌
- 이러한 증가는 북동항로의 계절적 항해 경로에 대한 중국 선사들의 신뢰가 높아졌다는 것을 의미함
- 뉴뉴 쉬핑 라인(NewNew Shipping Line)과 씨 레전드(Sea Legend) 등 중국 선사들은 2026년 북동항로를 통한 컨테이너 서비스를 더욱 확대할 계획이며, 항차 수 증가와 함께 정시성 또한 개선할 방침임
- 2025년 항해 시즌은 7월 16일 '뉴뉴 폴라 베어' 호가 상하이에서 러시아 아르한겔스크(Arkhangelsk)로 출항하며 시작됐고, 10월 30일에는 '신신텐2(Xin Xin Tian 2)' 호가 상하이에서 칼리닌그라드(Kaliningrad)로 항해하며 종료되었으며, 동부 해역의 조기 결빙으로 인해 항해 가능 기간은 전년도보다 약 3주 단축됐음

● 러시아, 컨테이너 물동량 2.6배 증가하며 역대 최고치 기록

- 러시아 국영 원자력 쇄빙선 운영사 로사톰플로트(Rosatomflot)에 따르면, 컨테이너 물동량은 약 40만 톤에 달해 북동항로 역사상 최고치를 기록했으며, 이는 2024년 대비 2.6배 증가한 수치임
- 2025년 시즌 중 가장 주목할 만한 항해 중 하나는 '이스탄불 브리지(Istanbul Bridge)' 호에 의해 수행됐으며, 이 선박은 북동항로를 통해 중국과 영국 간 최초의 직항 컨테이너 항해를 완수함
- 본 항해는 20일 만에 완료됐고, 평균 16.7노트의 속도로 북동항로를 통과해 해당 경로의 시간 절약 가능성을 보여줌

● 중국·러시아 중심의 북동항로 개발 가속화

- 북동항로의 컨테이너 운송은 러시아와 중국의 이해관계에 의해 주도되고 있으며,

러시아의 원자력 쇄빙선 함대 확대와 북극 인프라 개발을 통해 이를 뒷받침하고 있음

- 2025년 북동항로 전체 물동량 또한 최고치를 기록했으며, 관계 당국은 총 103회의 통항 항해가 있었으며, 주요 화물은 원유, 액화천연가스(LNG), 벌크화물이었음

● 북동항로 활용해 유럽 수출 다변화 모색

- 이스탄불 브리지호는 지난 10월 북동항로를 이용해 처음으로 중국-영국 간 직항 항해를 성공적으로 완료했음
- 당시, 저장성 저우산(Zhoushan)항에서 출발해 영국 펠릭스토크(Felixstowe)에 도착한 이 항해는 약 4,000개의 컨테이너(전기차 및 태양광 패널 포함)를 적재했고, 기존 수에즈 운하 경로 대비 절반 이하의 운송 시간(20일)을 기록했음
- 이스탄불 브리지호를 운영한 Sea Legend 선사는 중국 국영 통제 하에 있으며, 최근 중국은 러시아와의 북극 해양 협력을 확대하며 북동항로의 정기 항차 가능성을 모색하고 있음

업 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/china-expands-arctic-container-shipping-with-record-14-voyages-in-2025/> (검색일: 2025.12.29.)
- b) <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/chinese-freighter-halves-eu-delivery-time-maiden-arctic-voyage-uk-2025-10-14/> (검색일: 2025.12.29.)

북동항로, 제재 선박이 운항하는 우회적 노선으로 활용

● 제재 선박 100척, 북극의 취약한 환경 위협

- 벨로나 재단(Bellona Foundation)의 보고서에 따르면, 지난 1년간 100척의 제재 선박이 러시아의 북동항로를 이용한 것으로 파악됨
- 벨로나 재단은 제재 선박 북동항로 이용 선박 중 약 3분의 1은 러시아의 그림자 선단에 속해 있으며, 대부분 노후되었고, 보험 가입이 부실한 것으로 파악했음
- 벨로나는 "이 모든 요소들이 북극의 취약한 환경에서 사고 위험을 높인다"고 경고했으며, 대부분 선박은 얼음 등급(ice-class)을 갖추지 않았음을 강조함

● 노후 선박의 무모한 항해, 사고 위험 고조

- 보고서에 따르면, 2025년 한 해 동안 38척의 제재 유조선이 북극을 통과했으며, 그 중 13척은 얼음 등급이 없거나 매우 낮았다고 밝힘
- 벨로나는 특히 올해는 북극항로의 해빙이 완전히 녹지 않아 쇄빙선 없이 항해한 것은 중대한 과실로 간주될 수 있다고 지적함
- 예를 들어, 유조선 '링크스(Lynx)'는 무르만스크에서 중국으로 15만 톤의 원유를 운송 중 얼음에 갇혀 수일간 쇄빙선의 구조를 기다려야 했음

● 북동항로 이용 선박의 활동 정보 공개 필요

- 벨로나 재단은 과거에는 로사토크가 항로 이용 선박의 활동 정보를 투명하게 공개했지만, 2025년부터는 선박 위치 정보나 사고·사건 요약 보고서 등을 전혀 발표하지 않고 있다고 지적했음
- 보고서는 전 세계 주요 항로에서도 이러한 그림자 선박이 충돌 사고를 일으킨 사례가 있다고 밝혔으며, 2024년 7월 싱가포르 해안 인근에서도 AIS를 끈 러시아 그림자 선박이 다른 선박과 충돌한 사건을 예로 들었음

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

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/russias-arctic-shipping-route-turns-dark-fleet-corridor-used-100-sanctioned-vessels> (검색일: 2025.12.29.)



북극항로 이해 - 아르한겔스크 항만



○ 러시아 아르한겔스크 항만 개요

- 아르한겔스크 항만은 러시아 북서부 백해(White Sea) 연안에 위치한 전통적인 북극권 항만으로, 드비나강(Northern Dvina River) 하구에 자리한 하천-해상 연계형 항만임

○ 위치와 기본 특성

- 아르한겔스크 항만은 러시아 북서부 아르한겔스크 주(Arkhangelsk Oblast)의 주도 아르한겔스크 시에 위치하며, 백해에 접한 항만임
- 항만은 북부 드비나강 하구에 자리하고 있어, 해상 수송과 내륙 하천 수송을 연결하는 구조를 가짐
- 지리적으로 북극권에 속하지만, 무르만스크와 달리 연중 부동항은 아니며, 겨울철에는 결빙으로 인해 쇄빙선 지원 하에 제한적 운영이 이루어짐
- 통상적으로 항만의 동절기 항행 가능 여부는 기상 조건과 쇄빙 지원에 따라 달라짐

○ 항만의 역사적·기능적 성격

- 아르한겔스크 항만은 러시아에서 가장 오래된 해상 관문 중 하나로, 상트페테르부르크 건설 이전인 17-18세기 동안 러시아의 주요 대외무역 항만 역할을 수행했음
- 이러한 역사적 배경으로 인해 항만은 북극 개발 이전부터 목재·모피·곡물 등 벌크 화물 수출 중심 항만으로 발전해 왔음
- 현대에 들어서도 아르한겔스크 항만은 대규모 에너지·자원 수출항보다는, 일반 화물(general cargo), 벌크 화물(bulk cargo), 프로젝트 화물(project cargo), 북부 지역 생활물자 공급을 중심으로 기능하는 지역 거점형 항만의 성격을 유지하고 있음

○ 항만 구조와 물류 네트워크

- 항만은 다수의 부두와 터미널로 구성된 복합 항만으로, 강 하구형 항만이라는 특성상 선박 흘수(draft)에 제한이 존재함
- 이로 인해 무르만스크와 같은 초대형 선박 접안은 제한적이며, 중형급 선박 위주의

운영이 이루어짐

- 아르한겔스크 항만의 가장 큰 특징은 러시아 내륙 하천망과의 직접 연결성임
- 북부 드비나강을 통해 러시아 북부 및 중부 지역과 연결되며, 이는 북극 연안 항만 중에서도 드문 구조임
- 이러한 하천-해상 연계 구조는 내륙 산업 지역과 북극 연안 간 화물 이동, 북극 연안 소항만 및 정착지에 대한 보급 물류, 프로젝트 화물 및 건설 자재 수송 등의 역할을 수행함

○ 물동량 규모와 화물

- 러시아 항만 통계 및 PortNews 자료에 따르면, 아르한겔스크 항만의 연간 물동량은 무르만스크에 비해 현저히 작은 규모이며, 최근 수년간 약 400만~600만 톤 수준에서 변동해 왔음
- 화물 구성은 목재 및 목재 제품, 일반 벌크 화물, 건설 자재, 북부 지역 공급용 생활물자, 석탄, 원유, LNG와 같은 대규모 에너지 화물 비중은 제한적이며, 이는 항만의 구조적 제약과 배후 산업 구조에 기인함

○ 북동항로의 관계

- 아르한겔스크 항만은 북동항로의 직접적인 핵심 거점이라기보다는 보조적·지역적 역할을 수행함
- 일부 러시아 자료에서는 아르한겔스크를 NSR 서부 인접 항만으로 분류하지만, 실제 상업적 NSR 통과 운항의 중심은 무르만스크와 사베타에 집중되어 있음
- 다만 아르한겔스크는 극 연안 소규모 항만 지원, 극 연구·탐사 프로젝트 물자 수송, 시아 북부 지역 정착지 보급 면에서 NSR 관련 후방 지원 항만 역할을 수행한다는 점에서 의미를 가짐

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

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

참고자료

- a) Government of Arkhangelsk Oblast, Transport and Logistics (2025.12.31. 검색)
- b) FSUE Rosmorport, White Sea Basin – Seaports (2025.12.31. 검색)
- c) PortNews, Cargo turnover of Russian seaports (2022-2023)



주요 통계



[표 1] 2025년 1~11월 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	154.8	+9.0%	75.5	+1.6%	230.2	+6.5%
***북극해	20.1	-17.3%	60.3	-0.7%	80.4	-5.5%
발트해	116.3	+2.3%	131.4	-4.3%	247.8	-1.3%
아조프-흑해	176.0	-11.5%	135.1	+1.5%	242.7	-4.7%
카스피해	5.0	-17.9%	2.6	+10.6%	7.6	-9.9%
합 계	437.0	-0.9%	450.0	-0.7%	886.9	-0.8%

* 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 1~11월 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 1~11월 러시아 항만 물동량, <https://portnews.ru/news/384369/> (2026.1.2. 검색)

[표 2] 2023년~2025년 11월 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	851,621.3	854,242.8	858,174.2	816,507.5	719,602.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-1.5	-1.0	0.0	3.5	-4.4	-0.6	0.0	-0.5	2.9	1.7	-0.4	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-11.4	6.2	8.3	-0.2	-1.0	6.3	9.1	0.3	0.5	-4.9	-11.9	0.0
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	446,025.5	444,640.1	439,842.9	448,157.7	425,138.7	0.0
	전년 대비 증감률(%)	0.5	-6.1	-2.0	3.4	-3.6	4.8	1.7	1.5	4.1	5.4	3.1	0.0

	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	3.0	-0.3	-1.1	1.9	-5.1	0.0
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	363,126.6	360,980.1	360,700.5	358,864.5	336,543.5	0.0
	전년 대비 증감률(%)	2.8	-7.1	-2.3	3.5	-4.9	5.5	2.1	1.4	5.3	6.1	4.9	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-9.7	-1.8	11.3	1.9	0.0	6.2	2.8	-0.6	-0.1	-0.5	-6.2	0.0

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

참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2026.1.2. 검색)

[표 3] 2022년~2025년 11월 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	91,481.1	97,033.9	94,247.5	
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	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	660,419.6	659,953.3	671,804.8	615,650.5	526,365.9	
	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	254,823.8	250,350.6	253,473.5	247,300.7	231,902.6	

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	2,856.2	3,185.3	3,066.8	
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	12,851.0	11,303.4	7,285.7	
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	38.7	41.2	40.9	

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	79,142.4	89,293.2	88,595.2	

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 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> (2026.1.2. 검색)