



M O N T H L Y R E P O R T

KMI

북방물류리포트

주요 동향	전체	- 러-인도, 동방해상회랑 등 대체 물류망 구축 협력 확대 - EU, 러시아 에너지 해상운송 제재 강화 - 러시아, 농산물 물류 제약 대응 대체 수출경로 확보 추진
	극동	- 러시아, 곡물 수출 경로 극동 항만 및 신규 노선으로 다변화 - 러 극동, 러 전체 항만 물동량의 약 30% 차지 - 러 연해주, 국경검문소 현대화 통한 육상 물류역량 강화
	중·서부	- EAEU, 화물운송 전자봉인 적용 확대... 역내 물류 추적체계 강화 - 카자흐스탄·싱가포르, 중부회랑 디지털 무역·물류 협력 강화 - 카자흐스탄·우즈베키스탄, 알틴물역 물류 합작법인 설립 추진
	북극	- 북동항로 항행 중 탱커 선체 손상 - 로사툼, 중국 선박 7척에 북동항로 운항 허가 발급 - 중국 해운사들, 북동항로 역대 최대 규모 시즌 준비 - 러, 북극항로 운항여건 개선 위한 전문 준설선단 구축 추진
주요 통계		2026년 1~7월 러시아 철도 품목별 선적량 2024년~2026년 1~6월 러시아 역내 화물 운송량 2024년~2026년 1~6월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러-인도, 동방해상회랑 등 대체 물류망 구축 협력 확대

○ 러-인도, 동방해상회랑 물동량 확보 및 인프라 구축 협의 중

- 테니스 알리포르 주인도 러시아대사는 러시아와 인도가 동방해상회랑(Eastern Maritime Corridor)의 안정적인 물동량 확보를 위해 정기적으로 협의 중이며, 양국 간 무역·경제협력 확대를 위해 본격적인 동방회랑 활용을 추진하고 있다고 밝힘
- 러시아와 인도 교역액은 2026년 3월 회계연도 기준 686억 9,000만 달러로 사상 최대치를 기록했으며, 양국은 2030년까지 교역액을 1,000억 달러로 확대한다는 목표를 재확인함
- 에너지 교역은 양국 경제협력의 핵심으로, 러시아는 2025년과 2026년 상반기 인도에 일평균 약 160만~210만 배럴의 원유를 공급하며 2022년 이후 인도의 최대 원유 공급국 지위를 유지하고 있음
- 양국은 동방해상회랑의 안정적 운영을 위해 인프라 및 상업적 여건 조성을 협의하고 있으며, 특히 인도향 원유·LNG·비료 운송을 위한 블라디보스톡 내 환적시설 구축을 검토 중임

○ 동방해상회랑 활용 시 운송기간 40% 단축 전망

- 동방해상회랑 활용 시 수에즈운하 경유 노선 대비 화물 운송기간을 40일에서 24일로 약 40% 단축할 수 있으나, 극동지역 항만·환적 인프라 구축에는 약 4~10년이 소요될 것으로 전망됨
- 블라디보스톡-첸나이 간 거리는 약 5,600해리로, 상트페테르부르크-뭄바이 간 수에즈운하 경유 노선(약 8,700해리 이상)보다 짧아 운송거리·기간 측면에서 경쟁력 보유
- 특히, 설계·환경영향평가 및 건설공사 등에 상당한 기간과 투자가 필요하며, LNG 터미널 구축에는 최대 8년이 소요될 수 있어 정부와 민간 부문의 대규모 투자가 필요한 것으로 평가됨
- 러시아 전문가들은 블라디보스톡에 원유·LNG·비료 등을 취급하는 물류 허브가 구축될 경우, 향후 러시아와 인도 간 장기적인 경제협력 기반으로 기능할 것으로 전망함

- 특히 인도는 러시아산 원유를 할인된 가격으로 수입·정제한 후 석유제품을 국제시장에 재수출하고 있어 안정적인 러시아산 에너지 공급망 확보에 대한 경제적 이해관계가 큰 것으로 평가됨

○ 범북극·국제남북운송회랑 연계 통한 대체 물류망 확대

- 양국은 동방해상회랑을 범북극 운송회랑(Transarctic Transport Corridor)과 연계해 인도 동부 해안과 러시아 북서부·북극지역을 연결하는 방안도 논의 중임
- 러시아 측은 수에즈운하·바브엘만데브해협·호르무즈해협 등 기존 운송경로의 물류과부하와 지정학적 불안정성을 고려해 동방해상회랑과 북극항로 등 대체 운송망 구축 필요성이 확대되고 있다고 평가함
- 한편, 양국은 국제남북운송회랑(INSTC) 개발도 병행하고 있으며, 동 회랑의 물동량은 2025년 말 2,150만 톤을 상회해 최근 5년간 39% 증가한 데 이어 2026년 상반기에도 10% 증가했으며, 일부 구간에서는 최대 98%의 증가율을 기록함
- 현재 이란 자헤단-차바하르항 철도가 2026년 말 개통을 목표로 건설 마무리 단계에 있으며, 완공 시 차바하르항에서 이란 철도망을 거쳐 카스피해 또는 투르크메니스탄을 통해 러시아까지 연결될 전망이다
- 철도 본격 가동 시 국제남북운송회랑의 수송능력은 연간 최대 1억 톤까지 확대되고, 인도-러시아·유럽 간 운송기간은 45일에서 20~25일로 단축, 운송비용은 20~30% 절감될 것으로 전망됨
- 향후 동방해상회랑·북극항로는 원유·LNG 등 에너지 자원의 대량 해상운송, 국제남북운송회랑은 식품·소비재·산업장비·비료 등 일반·복합화물 운송을 중심으로 상호보완적인 역할을 할 것으로 전망됨
- 이에 따라 양국은 동방해상회랑·범북극 운송회랑·북극항로·국제남북운송회랑을 병행 개발해 수에즈운하 및 중동 경유 노선에 대한 의존도를 낮추고 주요 교역품의 안정적인 운송망을 확보하는 방향으로 물류협력을 확대하고 있음

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

참고자료

- a) <https://en.iz.ru/en/node/2152305> (검색일: 2026.08.26.)

EU, 러시아 에너지 해상운송 제재 강화

● 러시아 그림자 선단 및 지원망 대상 EU 對러 제재 확대

- EU 이사회는 러시아의 에너지 수출 수익 및 제재 회피 수단을 제한하기 위해 제21차 대러 제재 패키지를 채택하고 그림자 선단 및 관련 지원망에 대한 제재를 확대함
- 금번 제재를 통해 개인 48명과 기업·기관 170곳 등 총 218개 대상을 신규 제재 목록에 추가했으며, 최근 4년간 EU가 채택한 대러 제재 패키지 가운데 개인·단체 신규 지정 규모가 가장 큰 것으로 나타남
- EU는 러시아산 원유 가격상한제 우회 등에 활용되는 기존 제재 대상 선박 632척에 그림자 선단 선박 41척을 추가 제재 선박으로 지정함
- 러시아산 원유·석유제품 운송뿐 아니라 러시아 에너지 부문 지원 등에 활용되는 비EU 선박도 제재 대상으로 지정했음
- 그 밖에, 그림자 선단에 선원을 공급하는 선원관리업체를 처음으로 제재 대상으로 지정하는 등 선박 운항을 뒷받침하는 해운 서비스망에 대한 규제를 강화함

● LNG 운반선의 러시아 이전·재판매 규제 강화

- 또한, EU는 제1차 대러 제재 패키지 내에 러시아의 LNG 운송능력 확대를 제한하기 위해 역내 사업자의 LNG 운반선 제3국 매각에 대한 신고 의무를 신설함
- LNG선을 제3국에 매각할 경우 관련 정보를 관계 당국에 신고하도록 하고, 제3국에 매각된 LNG선이 러시아에 재판매되거나 러시아에서 사용되는 것을 방지하기 위한 계약상 의무를 마련한 것임
- EU 집행위원회는 LNG선 매각 동향을 평가한 후 러시아 개인·기업에 대한 LNG 운반선 판매를 추가 제한하는 방안을 검토할 예정임
- EU 이사회는 집행위원회의 평가를 토대로 러시아의 이익을 위해 활용될 가능성이 있는 LNG선 판매에 대한 추가적인 제한 조치 도입 여부를 결정할 계획임
- 금번 조치는 서방 제재 이후 중고 LNG선의 러시아 국적 전환 등을 통해 자체 LNG 수송선대 확충을 추진하고 있는 러시아에 추가적인 부담으로 작용할 가능성이 있음

● 러시아산 LNG 제3국 운송 제한 강화 및 기존 계약 한시적 예외 적용

- EU는 러시아산 LNG의 구매·수입·이전을 단계적으로 금지하고, EU 사업자가 러시아산 LNG를 제3국으로 운송하는 행위도 제한하고 나섬
- EU의 러시아산 LNG 금지는 최종 목적지와 관계없이 EU 사업자가 수행하는 러시아산 LNG의 직접·간접 구매 및 이전에 적용되며, 이에 따라 EU 선사가 러시아산 LNG를 중국 등 제3국으로 운송하는 행위도 규제 대상에 포함됨
- 단기계약 및 2025년 6월 17일 이후 체결된 장기계약 등에 대해서는 2026년 4월 25일부터 금지가 적용되고 있으며, 기존 장기계약에 대해서는 2027년 1월 1일부터 금지가 적용될 예정임
- 다만 EU는 금번 제21차 대러 제재 패키지를 통해 러-우 전쟁 이전 체결된 일부 장기계약에 따른 러시아산 LNG의 제3국 운송 및 이에 연계된 구매에 대해 한시적 예외를 도입함
- 2022년 2월 24일 이전 체결된 1년 초과 장기계약 가운데 일정 요건을 충족하는 계약을 대상으로 EU 사업자의 제3국 운송 및 이에 연계된 구매를 2027년 7월 25일까지 허용한 것임
- 예외 적용 물량은 해당 EU 사업자가 기존 장기계약에 따라 2025년에 운송한 러시아산 LNG의 연간 물량을 초과할 수 없으며, 운송 선박·출발지·도착지·최종 목적지·운송량 등에 대한 정기적인 보고 의무가 부과됨
- 금번 예외조치는 러시아산 LNG 제3국 운송 제한이 자국 해운산업에 미칠 영향을 우려한 그리스 측의 요구가 반영된 결과로 나타남
- 그리스는 자국 선사들이 러시아 LNG 프로젝트와 체결한 장기 운송계약을 고려해 EU의 제3국 운송 제한에 반대해 왔으며, 협의 결과 1년간 한시적 예외가 포함됨
- 특히 러시아 북극 LNG 수송에서 상당한 비중을 차지하고 있는 그리스 선사 다이나가스(Dynagas)는 야말 LNG(Yamal LNG) 수송에 투입되는 Arc7급 쇠빙 LNG선 5척을 운영하고 있어, 관련 운송 제한이 그리스 해운업계의 기존 사업에 직접적인 영향을 미칠 수 있다는 우려가 제기된 바 있음
- 이에 따라 금번 한시적 예외가 적용되는 기간 동안에는 다이나가스 등 EU 선사의 기존 장기계약에 따른 운송이 일정 부분 지속될 수 있어, 야말 LNG를 중심으로 한 러시아 북극 LNG 수송망에 대한 단기적인 영향은 일부 제한될 것으로 예상됨

● EU 대러제재 강화로 러시아 북극 LNG 수출·물류 구조 변화 전망

- EU의 러시아산 LNG 수입 규제가 단계적으로 강화되고 있어 야말 LNG 등 러시아 북극권 LNG의 기존 유럽 중심 수출구조에도 변화가 불가피할 것으로 전망됨
- 2025년 야말 LNG의 사베타항 출항 270회 가운데 유럽향이 206회로 전체의 76%를 차지했으며, 아시아향은 64회로 24%를 차지함
- 아시아향 수송 가운데 북동항로를 이용한 운항은 6~11월 사이 총 28회 이루어졌으며, 모두 Arc7급 LNG선이 담당함
- EU의 러시아산 LNG 장기계약 수입 금지가 2027년부터 시행될 경우 기존 유럽향 물량의 중국 등 아시아 시장 전환 필요성이 확대될 것으로 예상됨
- 특히 중국을 중심으로 한 아시아 시장이 러시아산 LNG의 주요 대체 수요처로 부상할 경우, 야말 LNG의 기존 유럽 단거리 수송 중심의 물류구조도 장거리 아시아향 수송 중심으로 재편될 가능성이 있음
- 야말 LNG의 아시아향 운송은 북동항로를 이용할 경우 계절적 항행 제약이 존재하고, 수에즈 운하 등을 이용하는 남방항로는 유럽향 운송보다 운항거리가 크게 증가함
- 이에 따라 러시아산 북극 LNG의 아시아향 전환이 확대될 경우 동일 선박의 연간 운항횟수가 감소하면서 추가 LNG선 확보 및 환적시설 활용 필요성이 높아질 것으로 전망됨
- 특히 겨울철 북극항로 이용이 제한되는 상황에서는 Arc7급 LNG선을 북극권 내 수송에 집중하고 일반 LNG선을 활용해 아시아까지 장거리 운송하는 환적체계의 중요성이 확대될 것으로 예상됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) https://finance.ec.europa.eu/news/eu-adopts-21th-package-sanctions-against-russia-2026-07-23_en (검색일: 2026.08.25.)
- b) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/07/23/21st-package-of-sanctions-eu-hits-russian-energy-financial-services-and-crypto-hard/> (검색일: 2026.08.25.)
- c) <https://energyandcleanair.org/july-2026-monthly-analysis-of-russian-fossil-fuel-exports-and-sanctions/> (검색일: 2026.08.25.)
- d) <https://chnl.no/news/yamal-lng-export-dynamics-in-2025-2026-and-preliminary-assessment-of-post-2027-logistical-capabilities/> (검색일: 2026.08.25.)

러시아, 농산물 물류 제약 대응 대체 수출경로 확보 추진

○ 러 농업부, 로스토프주 중심 곡물 대체 공급경로 마련

- 러시아 연방 농업부는 옥사나 루트(Oksana Lut) 농업부 장관 주재 회의를 통해 농산물 물류 제약이 지속됨에 따라 농산물 운송을 대체 경로로 전환할 계획을 밝힘
- 우선적으로 조기 곡물 수확이 완료되어 상당한 수출 잠재력이 확보된 로스토프(Rostov)주를 대상으로 구체적인 공급·수출 경로를 마련할 예정임
- 러 농업부는 원활한 농산물 공급을 위해 추가 지원책을 마련하고, 대형 수출업체에 수확 진행 상황을 고려하여 매입·반출 가능한 곡물 물량을 파악하고 구체적인 공급 경로를 수립하도록 요청함
- 이에 따라 각 지역별 운송 거리와 경제성을 고려하여 가장 효율적인 운송 방향을 결정할 계획임
- 이번 조치의 핵심 목표는 곡물 및 유지류 제품의 적기 판매·출하를 지원하고, 현존하는 물류 제약을 고려한 안정적인 공급 경로를 구축하는 것임
- 대체 수출경로로 발트해·카스피해 및 러시아 극동지역 항만과 육상 운송로 등을 검토 중
- 또한 지자체, 수출업체 및 교통·물류 인프라 관계자가 참여하는 비상 대응본부를 구성할 예정이며, △지역·반출 방향별 곡물 구매계획 취합, △현지 곡물 매입가격 점검, △철도 운송 신청 조율 및 △항만 터미널의 출하계획 이행 상황 모니터링 등을 담당할 예정임
- 한편, 안나 카시야넨코(Anna Kasyanenko) 로스토프주 농업·식품부 장관은 지난 7월 중순 아조프해 운항과 관련한 물류 경로 운영의 어려움으로 인해 수출업체들과 신곡의 대체 출하 경로를 마련하고 있다고 밝힌 바 있음

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/6a7cc58f9a79473999c97857> (검색일: 2026.08.25.)

러시아, 곡물 수출 경로 극동 항만 및 신규 노선으로 다변화

○ 러, 곡물·유지작물 수출 경로 극동 항만 등으로 다변화

- 옥사나 루트(Oksana Lut) 러시아 농업부 장관은 곡물 및 유지작물 수출 경로를 다변화하고 있으며, 주요 대체 경로로 극동 항만과 발트해·카스피해 항만, 육상 국경 통과 지점을 활용할 계획임
- 특히 극동 노선은, 2026년 7월 말 기준 연해주·하바롭스크·유대인 자치주 등 극동 3개 지역에서만 중국·한국·일본으로 향하는 곡물 140만 톤의 통관을 완료함
- 2026년 극동 철도의 선적량도 비약적으로 증가하여, 올해 태평양 연안 터미널로 운송된 수출 곡물 수송량은 전년 대비 약 3배 증가한 18만 6,400톤을 기록함

○ 러 농업부, 곡물 수출 물류 관리 위한 운영본부 설치 및 운영

- 러시아 농업부는 곡물 수출 물류 조정을 위해 별도의 운영본부를 설치·운영할 계획이며, 교통 인프라 관계 기관, 지방정부 및 수출기업 관계자들이 참여할 예정임
- 운영본부는 지역별·목적지별 곡물 구매계획을 취합하고, 철도 운송 신청 및 항만 터미널 선적 일정을 조정하는 한편, 각 지역의 곡물 구매가격도 관리함으로써 신규 수확 곡물의 적기 반출을 지원할 계획임
- 새로운 수출 물류체계는 로스토프주에서 시범적으로 적용되고 있으며, 향후 러시아 각 지역을 대상으로 운송 거리 및 운임 등을 고려해 적정 수출 경로를 선정할 예정임

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

Jeong.DH@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.eastrussia.ru/news/rossiya-perenapravlyayet-eksport-zerna-v-porty-dalnego-vostoka-i-na-novye-marshruty/> (검색일: 2026.08.13.)

러 극동, 러 전체 항만 물동량의 약 30% 차지

○ 러 극동 항만체계, 20개 이상 해상항으로 구성… 전체 물동량의 1/3 담당

- 니콜라이 파트루셰프(Nikolai Patrushev) 러시아 대통령 보좌관 겸 해양위원회 위원장은 2026년 7월 마가단에서 개최된 극동지역 해양 잠재력 회의에서 러시아 극동 항만체계가 20개 이상의 항만 관련 인프라로 구성되어 있다고 밝힘
 - 동 항만체계는 러시아 전체 항만 물동량의 약 3분의 1을 처리하고 있음
- 정부는 국가 사업 및 지방정부 지원을 통해 극동 항만 인프라를 확충하고 있으며, 향후 대외경제 연계 강화 및 지역의 공간·물류 잠재력을 극대화할 계획임

○ 극동 주요 지역 내 해상물류센터 및 신규 터미널 조성 추진

- 마가단주, 추코트카 자치구, 야쿠티야(사하공화국)에서는 해상 물류센터 조성이 추진되고 있으며, 연해주에서는 신규 항만 터미널 건설이 진행되고 있음
- 이번 인프라 확충은 수산, 석유·가스, 조선 등 주요 해양산업과 연계되어 추진되며, 이를 통해 극동 지역의 화물 처리 역량을 대폭 강화할 방침임

○ 러 북극권 및 북극횡단운송회랑 개발사업과 연계 강화

- 러시아 정부는 해양위원회 중심으로 ‘러시아 북극권 및 북극횡단운송회랑 개발’ 종합 프로젝트를 마련하고 있으며, 극동지역의 사업 참여를 추진하고 있음
- 파트루셰프 보좌관은 동 프로젝트가 러시아 북극권뿐만 아니라 극동지역의 경제·운송·물류 잠재력을 체계적으로 활용하는 기반이 될 수 있다고 설명함
- 아울러 러시아 측은 마가단 해상무역항의 개발과 물동량 확대를 추진하는 한편, 동 항만을 북극 횡단운송회랑 사업에 활용하는 방안도 검토하고 있음

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

Jeong.DH@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.interfax.ru/russia/1105205> (검색일: 2026.07.24.)
- b) <https://rg.ru/amp/2026/07/26/opora-na-flot.html> (검색일: 2026.07.26.)

러 연해주, 국경검문소 현대화 통한 육상 물류 역량 강화

● 포그라니치니 국경검문소 재개장 이후 화물 통행량 증가

- 러시아 연해주에서 재개발된 포그라니치니(Pogranichny) 국경검문소를 통한 화물 통행량이 증가하고 있으며, 니콜라이 스테즈코 연해주 부정부수반은 지난 6월 29일 운영을 시작한 이후 운송량이 증가하는 등 성과가 나타나고 있다고 밝힘
- 지난 6월 29일 운영을 시작한 포그라니치니 국경검문소는 러시아 극동연방관구에 서 가장 큰 국경검문소 중 하나로, 하루 최대 화물차 500대와 버스 200대를 처리할 수 있으며 이는 기존 검문소 대비 약 2배 수준임
- 연해주 국경검문소를 통한 화물 물동량은 2025년 전년 대비 30% 증가했으며, 2026년 1~7월에도 추가로 17% 증가
- 2026년에는 재개발된 크라스키노(Kraskino)·하산(Khasan) 국경검문소가 운영될 예정으로, 크라스키노는 하루 최대 화물차 650대를 처리하고, 하산은 러시아와 북한을 연결하는 유일한 자동차 국경검문소로 운영될 예정임
- 2027년에는 마르코보(Markovo) 국경검문소 재건사업을 완료할 예정이며, 이와 함께 새로운 폴타프카(Poltavka) 국경검문소 건설을 위한 설계 작업도 추진 중임
- 크라스키노와 포그라니치니 검문소의 출입국·세관 등 관계기관 직원을 위해 2027~2028년까지 260가구 이상의 주택을 건설할 예정이며, 창고, 주차장, 운전자 편의시설 및 관광 인프라 등 검문소 주변 관련 시설도 확충하고 있음
- 러시아 정부는 국경 통과 절차 간소화를 위해 디지털 대기열 시스템과 전자신고 제도를 도입하고 있으며, 국경검문소 재개발 사업은 푸틴 러시아 대통령의 지시에 따라 추진되고 있음
- 연해주 정부는 국경검문소 현대화와 화물 물동량 증가를 바탕으로 러시아와 아시아·태평양 지역을 연결하는 육상 물류 관문으로서의 역할을 강화하고 있음

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) https://newsroom24.ru/primorje/news/transport/2026/news_339974/ (검색일: 2026.08.25.)
b) <https://baikai24.ru/text/13-08-2026/029/> (검색일: 2026.08.25.)

EAEU, 화물운송 전자봉인 적용 확대... 역내 물류 추적체계 강화

● EAEU, 화물운송 전자 봉인장치 적용 사업 2단계 시행

- 유라시아경제연합(Eurasian Economic Union, 이하 EAEU)은 역내 화물운송의 투명성 제고 및 화물 추적 강화를 위해 2026년 7월 31일부터 전자 봉인장치(Navigation Seals) 적용 사업 2단계를 본격 추진함
- 전자봉인장치는 운송수단에 설치해 화물 운송 과정을 실시간으로 추적할 수 있도록 하는 전자장치로, 화물의 안전성을 확보하고 운송 투명성을 높이는 한편 운송 과정에서의 국가 통제를 최소화하기 위한 목적으로 활용됨
- EAEU는 2022년 4월 체결된 「EAEU 역내 화물운송 추적을 위한 전자 봉인장치 적용에 관한 협정」에 따라 2026년 2월 11일부터 제도를 단계적으로 시행하고 있음
- 1단계에서는 자동차 및 철도를 이용해 운송되는 제재 대상 품목과 주류·담배, 자동차로 운송되는 의류·신발·전자제품 등 일부 고위험 품목에 전자봉인을 적용한 바 있음

● 전자 봉인장치 적용 사업... 도로 환적화물 대부분으로 적용범위 확대

- 금번 사업 2단계 시행에 따라 자동차 운송의 경우 일부 예외 품목을 제외하고 세관 환적 절차에 따라 운송되는 모든 품목으로 전자봉인 적용 범위가 확대됨
- 철도 운송의 경우 기존 주류·담배 및 러시아의 수입제한 대상 품목에 더해 의류·신발·모피제품 및 전자제품 등 고위험 품목까지 전자 봉인장치 적용 대상에 추가됨
- 러시아 교통부는 2단계 적용 확대가 물류 과정의 투명성을 높이고 음성적 상품 유통을 축소하기 위한 조치라고 설명함
- 향후 2027년 5월 27일부터 3단계 적용이 예정되어 있으며, 이 단계에서는 철도를 통한 환적화물까지 전자봉인 적용 범위가 추가 확대될 예정임

● 카자흐스탄, 장비 부족으로 2단계 전면 적용 9월 1일까지 유예

- 다만 카자흐스탄은 전자봉인 장비 부족으로 2단계 적용 대상 전체에 즉시 제도를 적용하기 어렵다고 EAEU 측에 통보하고, 2026년 8월 31일까지 기존 1단계 적용체계를 유지한 뒤 9월 1일부터 2단계를 전면 적용할 예정임
- 현재 카자흐스탄에서는 전자봉인의 자체 생산 체계가 구축되지 않은 상태이며, 국가 운영기관이 사용 중인 약 1만 개의 장비도 EAEU 역외 제3국에서 임차한 것으로

알려짐

- 당초 EAEU는 2026년 9월 7일부터 역내에서 생산된 전자봉인만 사용하도록 할 예정이었으나, 카자흐스탄의 요청에 따라 유라시아경제위원회(Eurasian Economic Commission, 이하 EEC)는 제3국에서 생산된 임차 전자봉인의 사용을 2028년 1월 1일까지 허용함
- 카자흐스탄은 2028년까지 자체 전자봉인 생산 체계를 구축할 계획으로, 9월 1일 2단계 전면 시행을 위해 추가 장비를 확보해야 하는 상황임

● EAEU 역내 화물운송 관리의 디지털화 확대 전망

- 전자봉인 적용 확대에 따라 러시아·카자흐스탄·벨라루스 등 EAEU 회원국을 통과하는 화물의 이동 상황을 실시간으로 추적할 수 있는 범위가 확대되면서, 역내 화물운송의 투명성 및 관리 수준이 한층 강화될 것으로 예상됨
- 특히 자동차 환적화물 대부분이 전자봉인 적용 대상에 포함됨에 따라 EAEU를 경유하는 국제 도로운송에서도 관련 장비 확보와 전자봉인 요건 준수가 새로운 운송관리 요소로 자리 잡을 것으로 전망됨
- 다만 카자흐스탄의 시행 유예 사례와 같이 회원국별 전자봉인 장비 확보 및 자체 생산 기반의 차이가 제도의 단계적 확대 과정에서 부담요인으로 작용할 가능성이 있음
- 향후 3단계 시행을 통해 철도 환적화물까지 적용 범위가 확대될 예정인 만큼, EAEU의 전자봉인 제도는 도로와 철도를 포괄하는 역내 화물운송 디지털 관리체계의 핵심 수단으로 활용 범위가 점차 확대될 것으로 기대됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.trans.ru/news/v-kazahstane-primenenie-navigatsionnih-plomb-rasshiryat-tolko-s-1-sent-yabrya> (2026.8.25.검색)
- b) <https://www.gov.kz/memleket/entities/kgd-karaganda/press/news/details/1265893> (2026.8.25.검색)

카자흐스탄·싱가포르, 중부회랑 디지털 무역·물류 협력 강화

○ 카자흐스탄-싱가포르, 중부회랑 디지털 무역 연계 업무협약 체결

- 카자흐스탄과 싱가포르는 중부회랑(Middle Corridor)의 디지털 무역 및 물류 분야에서 기술협력과 공동사업을 추진하기로 함
- 리셴룽(Lee Hsien Loong) 싱가포르 선임장관은 2026년 8월 24일부터 27일까지 카자흐스탄을 공식 방문하고, 카심조마르트 토카예프(Kassym-Jomart Tokayev) 대통령 및 올자스 벡테노프(Olzhass Bektenov) 총리와 회담을 개최함
- 방문 기간 벡테노프 총리와 리셴룽 선임장관이 참석한 가운데 싱가포르협력기업(Singapore Cooperation Enterprise, SCE)과 중부회랑 복합운송사(Middle Corridor Multimodal Ltd., MCM)가 디지털 무역 통합에 관한 업무협약을 체결함
- 이번 업무협약은 중부회랑의 디지털 무역 및 물류 분야에서 기술협력과 공동사업을 추진하는 것을 주요 내용으로 하며, 중부회랑을 구성하는 운송망의 연결성을 강화하고 공급망의 회복력을 높이는 것을 주요 목표로 함
- 또한, 양국은 인공지능 및 디지털화 분야의 실질적인 협력 확대 방안을 논의했음
- 토카예프 대통령은 카자흐스탄과 싱가포르가 각각 중앙아시아와 동남아시아에서 상대국의 주요 교역국이라고 밝혔음
- 한편, 카자흐스탄에는 싱가포르 자본이 참여한 기업이 약 500개 운영되고 있으며, PSA 인터내셔널(PSA International)과 테마섹 홀딩스(Temasek Holdings)를 비롯한 싱가포르 기업과 투자기관이 카자흐스탄에 진출해 있음
- 양국은 「상호 투자보호조약」과 「서비스무역 및 투자협정」을 비준하는 등 경제·투자 협력을 위한 제도적 기반을 강화하고 있음

○ 중앙아시아-동남아시아 간 교통·경제 연결성 확대 추진

- 카자흐스탄은 중부회랑의 핵심 경유국으로서 아시아와 유럽을 연결하는 철도·항만 기반의 복합운송망 구축을 추진하고 있음
- 중부회랑은 중국에서 카자흐스탄을 거쳐 카스피해를 횡단한 뒤 아제르바이잔, 조지아 및 튀르키예를 통해 유럽으로 연결되는 복합운송 경로임
- 카자흐스탄은 자국 항공 네트워크 확대와 항공 허브 수요에 대응하기 위해 아스타나에 신공항을 건설할 계획으로 신공항 건설과 운영 과정에서 싱가포르 창이공항의 운

영 효율성, 기술혁신 및 서비스 경험을 참고할 방침임

- 이에 양국은 아스타나 신공항 사업을 계기로 항공 및 교통 분야의 협력을 확대하는 방안과 농업, 핵심광물 및 관광 분야의 협력 가능성을 논의함
- 싱가포르협력기업과 카자흐스탄 수자원·관개부는 지속가능한 수자원 관리, 물 재이용 및 디지털화 분야의 역량 강화와 공동사업 추진을 위한 협력 협정을 체결함
- 싱가포르 외교부와 카자흐스탄 국제개발청(Kazakhstan Agency of International Development, KazAID)은 향후 2년 이내에 아스타나에서 두 번째 공동연수 프로그램을 운영하기로 합의함
- 공동연수 프로그램은 인공지능, 디지털 발전 및 과학·기술·공학·수학(STEM) 분야를 주제로 운영될 예정이며, 중앙아시아 국가의 중견·고위급 공무원 최대 30명을 대상으로 실시될 예정임
- 양국은 이번 공식 방문을 통해 중부회랑 중심의 물류 협력뿐만 아니라 항공 인프라, 투자제도, 수자원 관리 및 공무원 역량 개발을 포함하는 협력 기반을 확대함

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

참고자료

- a) <https://www.trend.az/business/4218290.html> (검색일: 2026.08.27.)
- b) <https://www.mfa.gov.sg/newsroom/press-statements-transcripts-and-photos/official-visit-by-senior-minister-lee-hsien-loong-to-the-republic-of-kazakhstan-24-to-27-august-2026/> (검색일: 2026.08.27.)

카자흐스탄·우즈베키스탄, 알틴콜역 물류 합작법인 설립 추진

○ 양국, 알틴콜역 터미널에 물류 합작법인 설립 합의

- 카자흐스탄과 우즈베키스탄은 양국 간 운송·물류 협력을 확대하기 위해 카자흐스탄 알틴콜(Altynkol) 철도역에 합작법인을 설립하기로 합의함
- 우즈베키스탄 교통부 대표단은 지난 8월 10일부터 11일까지 카자흐스탄을 방문해 국경 간 운송·물류 인프라를 점검하고 양국 간 협력 확대 방안을 논의함
- 양측은 알틴콜역에 위치한 케덴트란스서비스(Kedentransservice JSC) 터미널에 합작법인을 설립하기로 함
- 알틴콜역은 중국-카자흐스탄 국경에 위치한 철도화물 거점으로 중국에서 카자흐스탄과 중앙아시아 방면으로 이동하는 화물을 처리함
- 합작법인의 지분구조, 투자 규모, 운영 방식 및 설립 일정은 공개되지 않음
- 우즈베키스탄 대표단은 카자흐스탄의 철도·복합운송 운영 경험을 확인하고, 양국 간 화물운송 및 물류 분야의 실질적인 협력 방안을 논의함

○ 중국-카자흐스탄-중앙아시아 물류망 연계 강화 추진

- 우즈베키스탄 대표단은 알틴콜역과 케덴트란스서비스 터미널, 호르고스 게이트웨이 내륙항 및 호르고스 경제특구 등 중국-카자흐스탄 국경지역의 주요 철도·물류시설을 방문해 화물운송과 복합물류 운영 현황을 점검했음
- 양측은 중국-카자흐스탄-중앙아시아 노선의 안정적인 화물 흐름을 확보하기 위해 컨테이너 운송 확대, 철도·도로 연계 복합운송회랑 개발, 국경 간 물류 인프라의 효율적 활용 및 화물 운송경로 다변화 방안을 논의함
- 알틴콜역 합작법인은 우즈베키스탄 화물의 카자흐스탄 및 중국 방면 운송을 지원하고, 양국 물류기업 간 터미널 운영 협력을 확대하기 위한 기반으로 활용될 예정임

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://www.trend.az/casia/uzbekistan/4214633.html> (검색일: 2026.08.21.)

북동항로 항행 중 탱커 선체 손상

○ 쇄빙선 지원에도 선체 손상 발생

- 러시아 쇄빙선의 지원을 받으며 북동항로(NSR)를 항행하던 탱커 1척이 선체에 심각한 손상을 입은 것으로 확인됨
- 러시아 보험사 알파스트라호바니예(AlfaStrakhovanie)에 따르면, 해당 사고로 약 5,300만 루블(약 65만 달러) 규모의 보험금이 지급되었으며, 선박명과 선주는 공개되지 않음
- 알파스트라호바니예는 해당 탱커가 결빙 구간 항행 중 선체 변형을 입었다고 밝히며, 쇄빙선 지원이 북극 항행과 관련된 물리적 위험을 제거하지는 못한다고 강조함
- 동사는 성명에서 "쇄빙선 지원이 이루어지더라도 북극 해역 항행은 선체에 높은 응력이 가해지며 손상 위험이 수반된다"고 밝힘
- 알파스트라호바니예 해상보험 배상 담당 알렉산드라 라브로바(Alexandra Lavrova) 부장은 "선주가 신속히 수리를 마치고 선박을 운항에 복귀시킬 수 있도록 손상의 성격, 발생 시점 및 범위를 정확히 파악하는 것이 특히 중요하다"고 말함
- 북동항로의 해상 위험 보험은 선박 운항 조건에 대한 철저한 이해와 손상 평가 시 전문적 기술력이 요구된다고 언급함
- 보험사 측은 사고 발생 시점 및 위치, 탱커의 크기 및 결빙 등급, 원유 또는 석유제품 적재 여부 등 세부 사항은 공개하지 않음

○ 북동항로 원유 수송 급증과 위험 부각

- 러시아산 원유의 북극해 수송이 증가하면서 하계 북동항로의 수출 통로로서 중요성이 확대되고 있음
- 8월 둘째 주 기준, 약 800만 배럴의 러시아산 원유를 싣고 아시아로 향하는 탱커가 이미 12척 이상으로 확인되었으며, 이는 2025년 전체 항행 시즌 동안 북동항로를 통해 수송된 물량의 절반을 넘는 수준임
- 즉, 일반 상업용 탱커의 운항도 늘어나면서 해빙에 따른 선체 하중 등 안전 문제가 주요 위험 요인으로 부각되고 있음
- 사고 발생 수일 전에는 제재 대상 러시아 원유 탱커 선단이 북극점에서 약 500해리(926km) 이내까지 북상하는 이례적인 운항이 이루어짐

● 선단 운항의 위험과 구조적 한계

- 이번 사례는 쇄빙선이 항행 가능한 수로를 확보하더라도, 후속 선박이 해빙으로부터 받는 선체 하중과 운항 위험까지 완전히 해소할 수는 없음을 보여줌
- 특히 선단 항행 시에는 쇄빙선이 확보한 수로를 효과적으로 이용할 수 있도록 선박 간 거리를 충분히 좁게 유지하는 동시에, 급격한 속도 변화나 기동에 대응할 수 있는 안전거리도 확보해야 하는 운항상의 어려움이 존재함
- 최근 하계 항행 시즌에는 내빙등급(Ice Class)이 낮거나 내빙등급을 갖추지 않은 선박의 북동항로 운항도 증가하는 추세임

● 북동항로 관련 정보 투명성 저하

- 2026년 들어 북동항로 관련 공개 정보의 투명성이 현저히 저하된 것으로 나타남
- 북동항로청(Northern Sea Route Administration)은 그간 항로상 사고 및 동향을 상세히 기술한 공지와 보고서를 정기적으로 발간해 왔으며, 웹사이트를 통해 선박 허가 현황과 구간별 운항 선박을 확인할 수 있는 일별 운항 로그도 제공해 왔음
- 2026년에는 선박 허가 현황과 일별 운항 로그를 포함한 상당 부분의 정보가 더 이상 공개되지 않고 있어, 북극 해운 활동 및 사고에 대한 독립적 모니터링이 갈수록 어려워지고 있음
- 이번 보험 청구 사례는 짧은 거리에도 불구하고 북극 항행에는 그에 상응하는 운항 위험이 따른다는 점을 보여주는 사례임

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/arctic-ice-damages-tanker-as-russia-ramps-up-northern-sea-route-oil-shipments/> (검색일: 2026.08.21.)

로사톰, 중국 선박 7척에 북동항로 운항 허가 발급

● 중국 정기 컨테이너 서비스, 북동항로를 통한 유럽 노선 첫 개설 추진

- 러시아 국영 원자력기업 로사톰(Rosatom)은 북동항로(NSR) 운영 주체로서, 2026년 8월 7일 중국 통과 선박 7척에 대해 유럽행 운항 허가를 발급했다고 밝힘
- 로사톰의 알렉세이 리하초프(Alexei Likhachev) 대표는 중국 컨테이너 해운사 씨레전드 쉬핑(Sea Legend Shipping)이 북동항로를 경유하는 유럽 노선 최초의 정기 컨테이너 서비스 개설을 추진할 예정이라고 언급함
- 리하초프 대표는 성명을 통해 "2026년 프로그램은 이전의 북동항로 컨테이너 수송과 달리 항행 시즌 내내 매주 선박이 운항하는 완전한 정기 서비스를 제공한다"고 말함
- 이전의 북동항로 컨테이너 수송은 대부분 실험적이거나 일회성에 그쳤다는 점에서 이번 서비스 개설의 의의가 있는 것으로 평가됨

● 북동항로의 전략적 부상 배경

- 러시아는 오랫동안 북동항로를 새로운 수에즈 운하로 발전시키고자 하였으나, 높은 해운 비용과 계절적 결빙으로 인해 빠른 성과를 거두지 못하여 왔음
- 리하초프 대표는 페르시아만 상황 악화(호르무즈 해협을 지칭함)와 물류·정치적 불확실성 증대에 따라 북동항로가 글로벌 의미를 지닌 교통 동맥으로 부상하고 있다고 언급함

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/rosatom-says-seven-chinese-vessels-will-sail-to-europe-via-russias-arctic-route/> (검색일: 2026.08.21.)

중국 해운사들, 북동항로 역대 최대 규모 시즌 준비

○ 중국 컨테이너 운항사들의 북동항로 서비스 본격화

- 중국 해운사들이 북동항로 역대 최대 규모의 시즌을 준비하고 있으며, 최소 6개 해운사가 중국과 러시아, 나아가 서유럽 주요 항만을 연결하는 컨테이너 및 벌크 항해를 계획하고 있는 것으로 나타남
- 초기 컨테이너 서비스만으로도 약 2만 TEU 규모의 수송 능력이 확보되며, 일부 선박은 시즌 후반 북동항로 2차 항해도 예정하고 있음
- 씨 레전드(Sea Legend)의 이스탄불 브리지(Istanbul Bridge)호가 지난 여름 기록을 세운 항해를 기점으로 네트워크가 서쪽으로 확장되면서 펠릭스토우(Felixstowe), 함부르크(Hamburg), 로테르담(Rotterdam) 등이 기항지로 추가되고 있음

○ 주요 운항사별 운항 계획

- 뉴뉴 쉬핑(NewNew Shipping)과 씨 레전드가 금 시즌 주요 컨테이너 운항사로 참여할 것으로 예상됨
- 뉴뉴 쉬핑은 뉴뉴 판다 1(NewNew Panda 1), 신신하이 1(Xin Xin Hai 1), 신신하이 2(Xin Xin Hai 2)를 중국·유럽·러시아를 연결하는 노선에 투입할 예정임
- 뉴뉴 판다 1호는 난사(Nansha) 출항 후 중국 내 추가 기항을 거쳐 10월 중순 상트페테르부르크 및 칼리닌그라드에 도착할 예정으로, 이 시기는 북동항로 북귀 항해가 가능한 시즌의 마감 시점에 해당함
- 뉴뉴 쉬핑의 나머지 두 선박은 8월과 9월 중국과 무르만스크 및 아르한겔스크를 연결하며, 북동항로를 통한 귀항도 계획되어 있음
- 한편 뉴뉴 쉬핑은 대형 결빙 등급 컨테이너선을 활용해 북동항로 운항 횟수를 20회 이상으로 확대하겠다는 계획을 이전에 밝힌 바 있으나, 해당 계획은 아직 실현되지 않은 것으로 알려짐
- 씨 레전드는 중국 동부에서 펠릭스토우, 함부르크, 로테르담을 잇는 주 8회 운항의 첫 계절 정기 북동항로 서비스를 도입하며, 첫 항해는 두바이 타워(Dubai Tower)호가 투입되며 8월 15일 중국 출항이 예정되어 있음
- 씨 레전드의 북극 운항 선단은 약 1,500TEU에서 4,900TEU 규모이며, 초기 출항

선박은 북동항로로 귀항하나, 10월 이후 출항 선박은 수에즈 운하를 경유할 예정임

● 중국 정부 차원의 북극 해운 지원 체계 구축

- 중국선주협회(China Shipowners' Association)는 북동항로 신규 교통량에 관한 정보 제공 및 지원을 추진하고 있으며, 교통부는 중국 선박을 위한 실시간 해빙 예보 서비스를 도입할 예정임
- 교통부는 기존 해빙 관측 자료 제공 방식에서 나아가 처음으로 북동항로 구간에 대한 72시간 빙황 예보를 제공할 계획이며, 예보 구간은 베링해협(Bering Strait) 및 동시베리아해부터 카라해(Kara Sea)와 바렌츠해(Barents Sea)까지 북동항로 전 구간을 포함함
- 해당 서비스는 10km 공간 해상도 기준으로 3시간 단위의 빙 두께, 빙 피복률, 유빙 속도 등의 정보를 24시간마다 갱신하여 제공할 예정임
- 예보 시스템은 교통부 산하 베이하이 항해지원센터(Beihai Navigation Support Center)에 설치되며, 쇄빙선 쉘롱(Xue Long)과 쉘롱 2(Xue Long 2)를 통한 관측 및 실험을 포함한 중국 극지 연구 프로그램의 지원을 받아 개발됨. 두 선박은 금 여름 알래스카 해안 해역을 포함한 북극에서 다시 활동 중임

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/chinese-operators-gear-up-for-busy-arctic-shipping-season/> (검색일: 2026.08.21.)

러, 북극항로 운항여건 개선 위한 전문 준설선단 구축 추진

○ 대형 선박 운항 및 안정적인 물동량 확보를 위한 준설역량 구축

- 유리 트루트네프(Yury Trutnev) 러시아 부총리는 북극항로 해역에서 준설작업을 수행하기 위한 전문 준설선단(Dredging fleet) 구축 방안을 논의하기 위해 관계기관 회의를 주재함
- 앞서 푸틴 대통령은 러시아 정부에 국영기업 로사톰(Rosatom) 및 노바텍(Novatek)과 공동으로 북극항로 해역의 준설작업을 수행할 선단 확보 방안을 검토하도록 지시한 바 있음
- 트루트네프 부총리는 2020년부터 로사톰이 사베타항에서 대규모 준설작업을 수행해 왔으며, 계획된 수준의 화물 물동량을 유지하기 위해 자체 준설선단 구축이 필요하다고 강조함
- 전문 준설선단 구축을 통해 북극항로 해역에서 적기에 준설작업을 수행하고 대형 선박 운항에 필요한 가항 조건을 확보하는 한편, 계획된 수준의 화물 물동량을 유지할 계획임
- 현재 북극항로 및 관련 인프라의 국가 차원 관리·개발·안정적 운영 권한은 로사톰에 부여되어 있으며, 로사톰은 준설사업 추진 방안과 준설장비의 교체·확충 수요를 검토하고 관련 제안을 마련하는 책임기관으로 지정되어 있음
- 회의 결과 북극항로 해역에서 운용할 전문 준설선단을 구축하기로 결정했으며, 향후 로사톰·교통부·재무부 간 사업의 자원 조달 및 재무모델을 최종 조율할 예정임
- 현재 관계기관 간 재무모델 및 경제성에 대한 일부 이견이 남아 있으며, 러시아 정부는 추가 협의를 거쳐 일주일 이내에 자체 준설선단 구축에 관한 대통령 지시사항을 최종 이행할 계획임
- 자체 준설선단 구축은 북극항로의 운항 안정성을 높이고 항로의 가항 수심 등 대형 선박 운항에 필요한 조건을 유지하며, 향후 북극항로 화물 물동량 증가를 뒷받침하기 위한 인프라 확충 사업의 일환임

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) https://terneyokrug.gosuslugi.ru/dlya-zhiteley/novosti-i-reportazhi/novosti-193_117915.html (검색일: 2026.08.25.)
- b) <https://www.yakutia24.ru/news/politika/dlya-razvitiya-severnogo-morskogo-puti-sozhdadut-sobstvennyj-dnougubitelnnyj-flot> (검색일: 2026.08.25.)



주요 통계



[표 1] 2026년 1~7월 러시아 철도 품목별 선적량

(단위: 백만 톤, %)

품목군	세부 품목	선적량	전년 동기 대비
에너지	석탄	193.2	+2.6%
	코크스	5.4	-9.6%
	원유·석유제품	107.9	-6.8%
	소계	306.5	-1.2%
금속	철강	27.2	-11.6%
	철 스크랩	4.0	-8.4%
	철광석·망간광	62.4	-0.9%
	비철광석·유황 원료	10.6	+5.2%
	소계	104.2	-3.7%
건설	시멘트	11.3	-5.8%
	기타 건설자재	54.0	-4.0%
	소계	65.3	-4.4%
수출 주력	화학·광물 비료	40.6	-1.1%
	곡물	17.8	+53.3%
	목재	14.5	-4.3%
전체 합계		641.1	-0.8%

* 전체 선적량에는 기타 품목이 포함되어 있으며, 본 표는 주요 품목만 제시함

- 2026년 1~7월 철도 선적량은 6억 4,110만 톤으로 전년 동기 대비 0.8% 감소
- 전체 물동량의 상당 부분을 차지하는 에너지 화물은 3억 650만 톤으로 1.2% 감소
 - 석탄은 1억 9,320만 톤으로 2.6% 증가
 - 원유·석유제품은 1억 790만 톤으로 6.8% 감소
 - 코크스는 9.6% 감소
- 금속 화물은 1억 420만 톤으로 3.7% 감소
 - 철강 -11.6%, 철 스크랩, - 8.4%로 감소폭이 상대적으로 큼
 - 비철광석·유황 원료는 5.2% 증가
- 건설 화물은 6,530만 톤으로 4.4% 감소
 - 시멘트 -5.8%, 기타 건설자재 -4.0%로 건설 관련 화물의 부진 지속
- 수출 주력 품목 중 곡물은 53.3% 급증한 반면, 화학·광물 비료 -1.1%, 목재 -4.3% 기록
- 종합하면, 석탄과 곡물의 증가에도 불구하고 원유·석유제품, 철강 및 건설자재 감소

로 전체 철도 선적량은 전년 수준을 소폭 하회

[표 2] 2026년 8월 러시아 철도 선적량 및 화물 회전량

(단위: 백만 톤, 십억 톤·km, %)

구분	8월	전년 동월 대비	1~8월 누계	전년 동기 대비
선적량(백만 톤)	93.0	+0.9%	734.1	-0.6%
화물 회전량(요금 기준, 십억 톤·km)	207.5	+2.4%	1,661.3	+0.6%
화물 회전량(공차 포함, 십억 톤·km)	253.2	+0.5%	2,044.1	-0.2%

- 2026년 8월 러시아 철도 선적량은 9,300만 톤으로 전년 동월 대비 0.9% 증가
- 월간 선적량은 4월 이후 5개월 연속 전년 동월 대비 증가
- 4월 +1.9%, 5월 +0.5%, 6월 +1.0%, 7월 +0.1%, 8월 +0.9%
- 8월 증가세는 곡물(+26.8%)과 석탄(+5.2%)이 주도
 - 철강 +4.8%, 공업 원료 +6.6% 등도 증가세로 전환
- 1~8월 누적 선적량은 7억 3,410만 톤으로 전년 동기 대비 0.6% 감소
 - 1분기 -3.1%였던 감소폭이 8월 누계 기준 -0.6%까지 축소
 - 최근 월별 증가세가 누적 감소폭을 점진적으로 상쇄하는 양상
- 8월 요금 기준 화물 회전량은 2.4% 증가하여 선적량 증가율(+0.9%)을 상회
 - 단순 물량 증가뿐 아니라 평균 운송거리 증가 가능성을 시사
- 다만 1~8월 누계 기준으로는 요금 기준 회전량이 +0.6%인 반면, 공차 포함 회전량은 -0.2%로 지표별 차이가 존재
- 2026년 러시아 철도 화물은 연초 부진 이후 2분기부터 점진적인 회복 흐름을 보이고 있으며, 특히 석탄·곡물이 최근 회복세를 견인하고 있음
- 다만 1~8월 누적 선적량은 여전히 전년 수준을 밑돌아 본격적인 물동량 회복으로 단정하기보다는 감소폭이 축소되는 단계로 보는 것이 적절함

* 러시아 항만의 품목별 물동량 통계가 2026년 1~6월 이후 공개되지 않아 철도 선적 자료로 대체하였으며, 철도 선적량은 출발지 기준이고 국내 운송분도 포함하므로 항만 물동량과 직접 비교할 수 없음.

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

참고자료

a) 러시아철도공사(RZD), (검색일: 2026.09.29.)

[표 2] 2024년~2026년 1~6월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	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
	2025년 ¹⁾	654,167.6	660,476.8	726,825.9	722,511.6	750,839.2	769,886.2	847,501.1	857,639.0	861,370.3	820,163.3	721,479.6	735,695.7
	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	0.9
	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	2.0
	2026년 ¹⁾	632,181.9	644,009.7	706,816.9	678,229.8	718,903.0	730,830.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-0.3	-2.2	-2.5	-3.4	95.7	94.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-14.7	7.2	7.9	-3.6	6.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
상업화물 운송량	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
	2025년 ¹⁾	398,627.1	392,231.6	435,589.7	420,817.7	417,040.3	421,157.0	438,524.4	438,886.8	434,294.7	443,946.3	420,109.3	439,981.3
	전년 대비 증감률(%)	0.5	-6.1	-2.0	3.9	-3.6	4.8	1.7	1.5	4.1	5.4	3.1	2.2
	전월 대비 증감률(%)	-7.7	-2.8	8.9	-3.4	-0.4	3.9	3.0	-0.3	-1.1	1.9	-5.1	4.7
	2026년 ¹⁾	393,410.3	388,426.3	428,921.7	410,317.5	417,411.1	406,300.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-0.2	0.2	-0.4	-1.5	0.1	-3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	-11.0	-2.5	8.1	-1.1	1.7	-2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
파이프라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	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
	2025년 ¹⁾	299,745.6	298,762.9	340,935.9	334,561.9	332,659.8	341,342.0	355,625.5	355,226.8	355,152.3	354,653.1	331,514.1	340,824.5
	전년 대비 증감률(%)	3.2	5.3	2.1	4.2	4.9	1.9	0.1	0.2	3.7	4.8	3.4	3.0
	전월 대비 증감률(%)	-9.4	-0.3	14.1	-1.9	-0.6	2.6	4.2	-0.1	0.0	-0.1	-6.5	2.8
	2026년 ¹⁾	290,783.5	296,622.9	335,757.5	325,866.8	335,240.5	329,662.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-1.7	-0.9	-4.4	-1.4	0.8	-3.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-13.6	0.5	10.1	1.2	2.9	-1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

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

참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (검색일: 2026.09.28.)

[표 3] 2024년~2026년 1~6월 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)		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	94,587.4
		2026	89,401.6	84,227.3	95,618.2	94,767.1	95,066.1	90,232.8						
차량운송 화물	합계	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	459,081.1	477,272.9	529,760.3	537,458.7	560,540.0	582,880.0	656,299.4	663,349.5	675,000.9	619,306.3	528,242.9	536,611.0
		2026	436,889.3	463,169.7	512,006.5	489,996.8	530,124.2	549,933.8						
	상업 화물	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	203,540.6	209,027.7	238,524.1	235,764.8	226,741.1	234,150.8	247,322.7	244,597.3	247,925.3	243,089.3	226,872.6	240,896.6
		2026	198,117.7	207,586.3	234,111.3	222,084.5	228,632.3	225,404.3						
해상 운송		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	3,676.7
		2026	2,433.0	3,823.0	4,404.9	6,187.5	3,623.4	4,062.2						

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
내륙수운	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	1,617.6
	2026	803.5	955.0	1,590.2	2,791.1	7,882.8	9,925.3						
항공	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	41.5	46.2
	2026	27.7	31.3	32.9	36.6	35.9	37.6						
파이프라인	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	99,156.8
	2026	102,626.8	91,803.4	93,164.2	84,450.7	82,170.6	76,638.3						

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> (검색일: 2026.09.10.)