



# KMI

## 북방물류리포트

주요 동향	극동	<ul style="list-style-type: none"><li>• 중국, 러시아 희귀 광물 개발에서 미국보다 유리</li><li>• 러시아, 사할린 공항 신규 화물터미널 개발사업 추진</li><li>• 러시아 USC, 극동 및 북극 지역 선박수리 이니셔티브 발표</li></ul>
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"><li>• 카자흐, 벨라루스-러시아-중국 루트 원스톱 환적 추진</li></ul>
	북극	<ul style="list-style-type: none"><li>• 중국 Wison 社, 러시아 Arctic LNG 2 프로젝트 지원</li></ul>
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"><li>• 2025년 1월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)</li><li>• 2023년~2025년 1월 러시아 역내 화물 운송량</li><li>• 2022년~2025년 1월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량</li></ul>



## 주요 동향



### 중국, 러시아 희귀 광물 개발에서 미국보다 유리

#### ○ 러시아 희귀 광물 개발... 기술 부족이 걸림돌

- 글로벌 연구 전략 센터 XXI (Analytical Center for Global Studies Strategy XXI)의 미하일로 혼차르 원장은 중국이 미국보다 러시아 극동 지역의 희귀 광물 자원에 더 쉽게 접근할 수 있으며, 이미 이를 개발할 기술도 갖추고 있다고 분석함
- 러시아에서 가장 유망한 희토류 금속 매장지인 ‘툼토르(Tomtor)’는 야쿠티아 지역에 위치해 있는데, 이는 야쿠츠크에서 2,000km, 라프테프해(Laptev Sea)에서 400 km 이상 떨어져 있어 인프라가 전무한 상태임
- 이곳은 주요 도시와 항구에서 멀리 떨어져 있어 인프라가 구축되지 않았고, 개발이 어렵기 때문에, 러시아는 최소한의 채굴만 진행하고 있음
- 혼차르 원장에 따르면, 이곳은 주요 도시와 항구에서 멀리 떨어져 있어 인프라가 전혀 구축되지 않았고, 개발이 어렵기 때문에, 현재 러시아는 최소한의 채굴만 진행하고 있음
- 혼차르 원장은 “혹독한 기후와 영구 동토층 환경에서의 채굴 및 광물 탐사 기술이 매우 중요한데, 이곳에서 작업할 수 있는 기술과 인프라가 부족하며, 러시아는 니켈과 우라늄을 제외하면 희토류 금속을 추출 및 가공하는 산업이 제대로 갖춰져 있지 않다”고 덧붙임
- 채굴된 광물은 강을 따라 북극해까지 이동한 후, 무르만스크(Murmansk) 항으로 운송되고, 다시 철도를 이용해 트란스바이칼(Trans-Baikal) 지역 크라스노카멘스크(Krasnokamensk)의 가공 공장으로 이송됨

#### ○ 러시아·중국, 희귀 광물 협력 강화 전망

- 혼차르 원장은 “러시아가 자금과 인프라 부족으로 인해 결국 중국과 협력할 수밖에 없는 상황이며, 중국은 러시아 희귀 광물 개발에 대한 영향력을 지속적으로 확대하려 할 것”이라고 전망함

- 그는 또한 “러시아는 북극 지역에서 광물을 개발할 능력이 부족하다”며 “미국 역시 해당 지역에서 작업할 수 있는 기술과 인프라가 부족한 상황”이라고 덧붙임

## ○ 희귀 광물을 둘러싼 국제 경쟁 심화

- 2024년 10월, 볼로디미르 젤렌스키 우크라이나 대통령은 우크라이나가 희귀 광물 자원에서 수조 달러의 경제적 가치를 창출할 수 있다며, 미국 및 유럽연합(EU)과의 협력을 추진 중이라고 발표함
- 2025년 2월 12일, 스콧 베센트 미국 재무부 장관은 우크라이나 광물에 대한 접근을 확보하는 5000억 달러 규모의 협정 초안을 제안했으나, 우크라이나는 안보 보장이 없다는 이유로 이를 거부함
- 2025년 2월 24일, 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 미국에 러시아 희토류 광물 개발 협력을 제안했고, 2025년 3월 14일, 올하 스테파니시나 유럽 및 유로-대서양 통합 담당 우크라이나 부총리는 미국과의 협정 문안 작업이 완료되었음을 발표함
- 우크라이나 국립 지질 및 광물자원청에 따르면, 우크라이나는 유럽 내 리튬 매장량의 약 1/3을 보유(세계 매장량의 3%)하고 있으며, 흑연(그래파이트) 매장량 세계 5위, 티타늄 매장량 세계 10위, 우라늄 매장량은 유럽 1위, 세계 11위를 기록함

엄 단 비 전문연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

dbu@kmi.re.kr

### 참고자료

- a) <https://newsukraine.rbc.ua/news/china-has-better-access-to-russia-s-critical-1742185696.html> (2025.03.18. 검색)

## 러시아, 사할린 공항 신규 화물터미널 개발사업 추진

[그림 1] 유즈노 사할린스크 공항 화물터미널



자료: <https://www.eastrussia.ru/news/investor-gotov-postroit-novyy-gruzovoy-terminal-v-aero-portu-yuzhno-sakhalinska/>

### ○ 유즈노사할린스크 공항, 신규 화물터미널 개발사업 제안

- 러시아 사할린주 정부에 따르면, 국내 투자자들이 유즈노사할린스크 공항 내 3,200 m<sup>2</sup> 규모의 신규 화물터미널 건설 계획을 제안했으며, 현재 정부가 해당 안건을 검토 중임
- 제안된 터미널은 기존 시설 대비 약 2.3배 확대된 규모로, 수출입 화물 처리 능력 및 항공화물 전용 구역 확보를 위한 인프라 확충 필요성에 대한 방안의 일환임
- 동 사업은 사할린 지역산업과 연계한 물류체계를 구축함과 동시에 지역균형발전 차원에서 주목받고 있음

### ○ 공항 화물처리 능력 및 지역 물류 수요 대응에 한계

- 현재 공항 내, 컨테이너 터미널과 창고형 물류 시설이 운영되고 있으나, 총 면적 1,400 m<sup>2</sup>에 불과해 물류 수요 증가에 대응하기에는 역부족이라는 평가를 받고 있음
- 특히, 화물의 적치 공간 부족 현상으로 인해 기업들의 물류비 부담 증가로 이어지고 있음

- 2023년 기준 공항 화물 운송량은 약 14,700톤을 기록했으며, 화물 처리 능력 확충이 핵심 과제로 부각되고 있음

## ● 유즈노사할린스크 공항, 인프라 확장으로 극동 물류 허브로 도약 기대

- 2023년 여름, 여객터미널 신축 공사가 완료되었으며 해당 건물은 극동연방관구에 서 최대 규모를 자랑함
- 신축 터미널은 연간 300만 명 처리 규모의 여객 수용 능력을 갖추고 있으며, 검역·보안·수하물 처리에 대한 최신 시스템이 도입되어 있어 국제선 확대에도 유리한 조건을 갖추고 있음
- 현재 3,400m 길이, 60m 폭의 활주로 건설 프로젝트가 진행 중이며, 해당 사업이 완료되면 대형 항공기의 이착륙이 가능해지고, 물류 허브 역할이 강화될 전망이다
- 공항 물류 인프라 확장은 사할린 지역의 경제 및 물류 경쟁력 강화를 위한 프로젝트로 추진되고 있음
- 향후 한·중·일 등 아태 지역과의 글로벌 연결성을 강화하는 데 핵심적인 역할을 할 것임

정 다 현 연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

dhj82@kmi.re.kr

### 참고자료

- a) <https://www.eastrussia.ru/news/investor-gotov-postroit-novyy-gruzovoy-terminal-v-aeroportu-yuzhno-sakhalinska/> (2025.03.18. 검색)

# 러시아 USC, 극동 및 북극 지역 선박수리 이니셔티브 발표

[그림 1] 러시아 통합조선공사



자료: Медиапалуба

## ● 러시아 선박수리 시장 현황 및 전망

- 러시아 통합조선공사(United Shipbuilding Corporation, USC)는 러시아 해운회의 내 개최된 “러시아 선박수리 발전” 라운드 테이블에서 선박수리 시장의 현황과 도전 과제에 대해 집중적으로 논의했음
- USC는 북극 및 극동 지역에서의 선박수리 상황을 비롯해, USC 내에서의 선박수리 능력과 발전 가능성을 소개했음
- 특히, 업계가 직면한 주요 문제로 선박수리 능력의 부족이 지적되었으며, USC는 선주들과 협력을 통해 서비스 능력을 확장할 의향을 밝힘
- 선박 수리 문제에 대해 선박의 생산뿐만 아니라 선박의 전체 운영 및 유지보수 주기에 걸쳐 지속적인 지원을 제공하는 방향으로 해결 방안이 모색되었음

## ● 선박수리 인프라 확충을 위한 투자 계획

- 선박수리 시장의 확장과 관련해, 현재 러시아에서는 전체 선박의 약 30%만이 수리를 받고 있음
- 수리 비용을 증가하기 위해 새로운 도크 및 추가적인 선박수리 시설을 건설할 필요가 있음



- 보스토크플랜에 따르면, 특히 북극 및 극동 지역의 선박수리 능력 확대를 위해 약 1,530억 루블(약 18억 달러)의 투자가 요구됨

※ 보스토크플랜(Vostokgosplan)은 러시아의 극동 지역 개발과 관련된 다양한 경제적, 사회적 프로젝트를 관리하는 정부 기관임. 극동 지역의 인프라 구축, 주거 개발, 경제 활성화 등을 목표로 함. 2024년에는 러시아의 선박 수요에 대한 연구를 진행하며, 2030년까지 선박 대부분이 노후화와 기술적 조건의 저하로 인해 교체가 필요하다는 결과를 도출했음

- 이러한 투자를 통해 2035년까지 연간 수리할 수 있는 선박의 수가 현재보다 수배 증가할 것으로 예상되며, 기존 14개인 도크도 36개로 증가할 계획임
- 라운드 테이블에서는 이와 같은 인프라 확장 계획 실현을 위해 선박수리 발전을 위한 실무 그룹을 구성하고, 대형 해상 선박의 장기적인 수리 수요를 통합하는 방안이 제안되었음
- 이러한 계획은 선박수리 및 예비 부품 수요의 계산 방법론을 정립하는 것도 포함하고 있음

## ● 러시아 북극 및 극동 지역의 선박수리 산업의 전략적 중요성

- 러시아의 선박수리 산업은 북극 및 극동 지역에서의 전략적 중요성 때문에 특히 중요함
- 이 지역들은 극한의 기후와 지리적 특성으로 인해 특수한 선박수리 능력을 요구함
- 이에 대한 투자와 기술 개발은 단순히 국내 수요를 충족시키는 것을 넘어서 국제 해운 및 조선 시장에서의 경쟁력을 강화하는 기회가 될 수 있음

김 지 영 전문연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
jiyeong111@kmi.re.kr

### 참고자료

- a) <https://morvesti.ru/news/1679/114595/> (2025.3.18. 검색)
- b) <https://www.eastrussia.ru/material/vostok-delo-tochnoe-/> (2025.3.18. 검색)
- c) <https://vostokgosplan.ru/en/vostokgosplan-izuchil-kak-podderzhivajut-sudostroenie-v-rossii-i-v-mire/> (2025.3.18. 검색)

## 카자흐, 벨라루스-러시아-중국 루트 원스톱 환적 추진<sup>a)</sup>

[그림 1] 철도 인프라 개선 관련 유라시아경제위원회 회의



자료: <https://ru.sputnik.kz/20241102/kazakhstan-prezentoval-proekt-besshovnyy-tranzit--48251316.html>

### ● 카자흐스탄은 11월 “원스톱 환적(Seamless Transit)”이라는 슬로건 아래 컨테이너 환적 자동화 설비가 완비된 철도회랑 프로젝트를 발표하였음

- 카자흐스탄은 유라시아경제연합 경제위원회 회의에서 원스톱 환적으로 연속적으로 컨테이너 환적 작업이 가능한 철도운송루트 프로젝트를 공개하였음
- 이 자동화 시스템은 현재 <중국-카자흐스탄-우즈베키스탄> 루트에서 시범 운영되고 있음
- 시스템은 2025년 1분기 중국-카자흐스탄-러시아-벨라루스를 연결하는 철도망(일명, 북부운송회랑)에 정식으로 도입될 예정이며, 또한 이 루트를 지나 유럽으로 수출되는 화물에 대해서도 이 시스템이 적용될 예정임
- 현재 카자흐스탄과 우즈베키스탄 방면에서 시범 운영되고 있는 시스템은 철도를 통한 컨테이너 환적 작업에서 서류화 작업을 비롯한 각종 행정 처리의 디지털화를 촉진하는 것이며, 이미 중-카자흐 국경에 위치한 알틴콜(Altynkol)에서 디지털화된 컨테이너 통관이 진행되고 있음



## ● 이는 카자흐스탄 또한 중국, 러시아, 중앙아시아와 코카서스를 아우르는 물류허브로서의 입지 구축에 관심을 기울이고 있음을 시사함

- 아울러 유라시아경제위원회 측은 이와 같은 신속화 및 간소화된 환적 절차를 곧 유라시아경제연합 가맹국 전체로 확대할 것이라고 밝히기도 했음
- 여기에는 중국에서 출발하여 카자흐스탄을 거치지만 러시아 영토를 우회하는 트랜스카스피안 회랑에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단되고 있음
- 현재 카자흐스탄 영토를 통과하는 물류 인프라망은 중국과 EU를 연결하는 물류 운송망에서 러시아 루트의 대안으로 각광받고 있음
- 그럼에도 현재 물동량 증가율 측면에서 비약적인 성장세를 보이고 있는 물류망은 “북부교통회랑”으로 언급된 중국-카자흐스탄-러시아-벨라루스 노선이며, 2018년부터 해당 운송 루트를 통한 컨테이너 운송량이 약 4.2배나 증가한 바 있음
- 또한 카자흐스탄은 러시아를 우회하는 카스피해 노선 외에도, 중국과 EU를 연결할 수 있는 또 다른 루트를 개발하고 있는 것으로 알려져 있음

조용성 | 상트페테르부르크국립대학교  
mirinae2929@gmail.com

### 참고자료

- a) <https://trans.ru/news/v-2025-godu-po-marshrutu-kitai-kazahstan-rossiya-belarus-zapustyat-besshov-nii-tranzit> (2025.02.18. 검색)

## 중국 Wison 社, 러시아 Arctic LNG 2 프로젝트 지원

[그림 1] Arctic LNG 2용 발전소 모듈을 싣고 출발하는 Ocean 28



자료: <https://portnews.ru/news/370217/><https://gcaptain.com/us-slaps-chinese-yard-wison-with-sanctions-for-supplying-technology-to-arctic-lng-2/>

### ● 중국 조선소, 러시아 Arctic LNG 2 제재에도 불구하고 운송 시행

- 미국 정부는 조산 위슨 오프쇼어 앤 마린(Zhoushan Wison Offshore and Marine) 社를 제재 대상으로 결정함
- 이 회사는 노바텍(Novatek)의 야말(Yamal) LNG 및 Arctic LNG 2 프로젝트의 핵심 파트너로 활동 중임
- 2024년 10월, Zhoushan 조선소에서 Arctic LNG 2 프로젝트 지역으로 대형 발전소 모듈을 운송한 전력이 미국의 주목을 받아 제재 대상에 오름
- Wison 社는 Ocean 28, Hunter Star, Nan Feng Zhi Xing 세 척의 화물선을 통해 초겨울 해빙을 뚫고 발전소 모듈을 Arctic LNG 2로 운송함
- 러시아의 원자력 쇄빙선 지원을 받아 2024년 11월 중순까지 모듈을 성공적으로 인도함

### ● 선박 개명 및 출처 은폐 시도

- 미국 국무부는 Wison 社의 모듈이 출항 허가 뒤 중국의 기항지에서 환적을 통하여,

미국 제재 대상 선박인 Hunter Star, Nan Feng Zhi Xing을 포함한 여러 선박으로 모듈을 운송한 사실 발표함

- Ocean 28 선박의 이름 변경 및 위성 이미지를 통한 하역 및 재적재 과정이 드러남. 모듈 출처의 은폐 시도가 확인됨

## ● 미국의 대규모 제재 확대는 러시아 북극 에너지 산업 겨냥

- Wison 社에 대한 제재 외에도 미국은 바이든 행정부 종료 직전 대규모 제재 대상을 발표했으며, 여기에는 소위 그림자 선단(Shadow Fleet)이라고 불리는 180여 척의 석유 및 LNG 유조선 외에도 다수의 북극 에너지 산업에 관련된 외국 공급업체를 대상으로 함
- 미 국무부 Geoffrey Pyatt 차관보는 푸틴이 우크라이나에 대한 전쟁을 지속하는 한, 러시아와의 정상적 비즈니스는 없으며, 러시아는 신뢰할 수 있는 에너지 공급국의 지위를 상실했다고 언급함

## ● 러시아 북극 에너지 산업의 도전 과제

- Yamal LNG 프로젝트에 투입된 쇄빙 LNG 운반선 Christophe de Margerie는 2017년부터 운항 중이나, 6개월 이상 필요한 부품 및 서비스 확보에 어려움 겪으며 운항 중단됨
- 러시아의 차기 북극 대형 프로젝트인 Vostok Oil 역시 이번 제재 대상 포함됨
- 이는 지난 20년간 세계 최대 규모의 석유 개발 프로젝트로, 소유주인 Gazprom Neft 역시 제재가 적용됨
- 추가적인 유전 서비스 제공업체에 대한 제재로 Vostok Oil 개발 차질이 예상됨

박 예 나 전문연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
yena719@kmi.re.kr

### 참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/us-sanctions-catch-chinese-supplier-wison-illicit-delivery-power-plant-arctic-lng-2> (검색일: 2025.2.13.)
- b) <https://gcaptain.com/us-slaps-chinese-yard-wison-with-sanctions-for-supplying-technology-to-arctic-lng-2/> (검색일: 2025.2.13.)



## 주요 통계



[표 1] 2024년 1~12월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건 화물		액 체 화물		합 계	
	물 동 량	전년 동기 대비**	물 동 량	전년 동기 대비	물 동 량	전년 동기 대비
극동지역	154.5	-1.9%	81.9	+1.0%	236.5	-2.3%
북극해	26.1	-15.8%	66.9	-0.3%	92.9	-5.2%
발트해	123.8	+6.7%	149.3	-3.9%	273.0	+0.6%
아조프-흑해	131.2	-5.0%	144.5	-2.9%	275.7	-5.4%
카스피해	5.5	+10.2%	2.6	-5.9%	8.1	+4.9%
합 계	441.1	-1.9%	445.2	-2.6%	886.3	-2.3%

\* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 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 2023년 1~12월 기준

김지영 전문연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

### 참고자료

a) <https://portnews.ru/news/370217/> (2025.03.17. 검색)

[표 2] 2023년~2025년 1월 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	643,821.7	718,803.4	771,562.1	741,058.9	783,933.5	804,270.2	884,192.3	881,964.7	865,501.2	830,567.1	749,790.9	754,236.1
	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 <sup>1)</sup>	649,324.0											
	전년 대비 증감률(%)	0.9											
	전월 대비 증감률(%)	-13.9											
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 <sup>1)</sup>	388,120.5	400,887.3	414,786.4	399,051.2	426,287.5	431,509.3	457,869.5	457,588.1	441,523.1	445,518.8	430,184.5	446,637.7
	전년 대비 증감률(%)	1.9	6.1	2.9	1.0	5.4	7.3	12.8	11.0	8.4	6.9	7.9	9.9
	전월 대비 증감률(%)	-4.5	3.3	3.5	-3.8	6.8	1.2	6.1	-0.1	-3.5	0.9	-3.4	3.8
	2025년 <sup>1)</sup>	429,089.3											
	전년 대비 증감률(%)	10.6											



	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	-3.9											
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	282,863.6	304,611.5	319,107.3	315,287.0	343,215.0	353,191.1	375,160.1	375,195.5	361,625.5	358,494.6	338,474.2	346,996.9
	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 <sup>1)</sup>	330,221.1											
	전년 대비 증감률(%)	16.7											
	전월 대비 증감률(%)	-4.8											

김지영 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765)

#### 참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.03.25. 검색)

[표 3] 2022년~2025년 1월 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 <sup>1)</sup>	103,718.1 <sup>1)</sup>	102,916.1 <sup>1)</sup>
		2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	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											
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 <sup>1)</sup>	495,111.3 <sup>1)</sup>	476,678.6 <sup>1)</sup>
		2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	439,401.2	521,962.4	565,192.3	547,687.9	581,129.6	610,069.6	686,048.2	682,782.0	672,444.2	630,012.7	552,307.3	550,819.2
		2025	454,103.8											
	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 <sup>1)</sup>	176,162.5 <sup>1)</sup>	180,431.2 <sup>1)</sup>
		2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	183,700.0	204,046.3	208,416.6	205,680.2	223,483.6	237,308.7	259,725.4	258,405.4	248,466.1	244,964.4	232,700.9	243,220.8
		2025	233,869.1											

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 <sup>1)</sup>	2,567.0 <sup>1)</sup>	2,692.0 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	2,429.2	2,994.0	3,004.7	3,193.5	3,332.6	2,366.0	2,421.8	2,903.5	2,970.7	3,003.0	2,258.0	2,341.6
	2025	2,028.0											
내륙수운 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	8459.0 <sup>1)</sup>	2016.7 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	1,703.5	1,476.8	2,144.1	4,414.9	11,816.4	14,992.6	15,472.6	16,167.5	15,359.9	13,418.0	7,695.1	1,873.1
	2025	1,146.0											
항공 <sup>2)</sup>	2022	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	43.1 <sup>1)</sup>	45.0 <sup>1)</sup>	51.1 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	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	31.6											

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
파이프라인 <sup>4)</sup>	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 <sup>1)</sup>	90,951.5 <sup>1)</sup>	101,498.4 <sup>1)</sup>
	2023 <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	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	98,868.2											

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

김지영 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실  
(jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765)

## 참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.03.27. 검색)