



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	<ul style="list-style-type: none">러시아, 한국으로의 목재 제품 공급 증가중국 자원가스-호주 우드사이드와 LNG 장기 공급 계약중국~북한, 신압록강대교 인프라 공사 재개 및 무역 규모 확대
	중·서부	<ul style="list-style-type: none">카자흐스탄, 중국과 철도 협력 확대우즈베키스탄, 아프간 경유 루트 고려
	북극	<ul style="list-style-type: none">러시아, 서방 에너지 기업 복귀 가능성 희박
주요 통계		<ul style="list-style-type: none">2025년 1~2월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)2023년~2025년 2월 러시아 역내 화물 운송량2022년~2025년 2월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아, 한국으로의 목재 제품 공급 증가

● 러시아의 한국행 목재 제품 선적이 증가

- 러시아 국영 물류·운송 그룹 FESCO(Rosatom 산하)는 FESCO Korea Soviet Direct Line(KSDL) 서비스에 광양항을 추가했다고 발표함
- KSDL 서비스는 1991년부터 운영되고 있으며, 블라디보스토크 상업항과 부산을 주요 거점으로 연결하는 노선임
- FESCO에 따르면, 2024년 KSDL을 통해 총 49,000TEU(20피트 컨테이너 단위)의 화물이 운송됐으며, 주요 품목은 러시아산 목재 제품이었음
- 2025년 1월 러시아의 한국행 합판 수출량은 전년 대비 두 배 증가한 것으로 나타남

● 러시아 정부, 2023년 11월 FESCO를 로사톰(Rosatom) 산하로 이관

- FESCO는 원래 러시아 재벌 지야부딘 마고메도프(Ziyavudin Magomedov)가 소유하고 있었으나, 그는 조직범죄 및 횡령 혐의로 19년형을 선고받았음
- 2023년 1월, 러시아 검찰청 요청에 따라 법원이 그의 지분 92.4%를 국가에 귀속시켰고, 로사톰으로의 지분 이관이 이루어짐
- 2023년 11월 8일, 푸틴 대통령은 대통령령을 통해 FESCO의 국유 지분을 로사톰에 이관하는 법령에 서명하여 공식적으로 로사톰 산하 국영 물류기업이 되었음

엄 단 비 전문연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) https://www.lesprom.com/en/news/Russia_increases_wood_product_supplies_to_South_Korea_117468/ (2025.3.18. 검색)
- b) www.reuters.com/world/europe/putin-approves-transfer-state-owned-shares-shipping-company-rosatom-2023-11-08/ (2025.04.23. 검색)

중국 자원가스, 호주 우드사이드와 LNG 장기 공급 계약

[그림 1] 우드사이드 에너지(Woodside Energy) 부스의 모습,
2023 캐나다 LNG 에너지 무역 박람회



자료: 크리스 헬그렌, 로이터

● 2027년부터 연간 60만 톤 공급… 15년간 지속

- 호주의 에너지 기업 우드사이드 에너지(Woodside Energy, WDS.AX)가 중국 자원가스국제(China Resources Gas International)와 액화천연가스(LNG) 장기 판매 계약을 체결했다고 17일 발표함
- 우드사이드에 따르면, 이번 계약에 따라 2027년부터 연간 약 60만 톤(MTPA)의 LNG를 중국에 공급할 예정이며, 계약 기간은 15년임

● 호주의 첫 독립적인 중국 LNG 장기 계약

- 우드사이드는 이번 계약이 중국 기업과 체결한 첫 번째 독립적인 장기 LNG 판매 계약임
- 또한 중국 구매자가 처음으로 15년간 LNG 구매를 체결한 사례라고 밝힘
- 우드사이드는 “중국은 아시아 시장에서 LNG 수요가 가장 높은 국가 중 하나이며,

이번 계약은 해당 시장에서 우드사이드의 입지를 강화하는 계기가 될 것”이라고 설명함

● 아시아 LNG 시장 확대 속 연이은 장기 계약 체결

- 이번 계약은 2024년 초 이후 우드사이드가 아시아 시장을 대상으로 체결한 네 번째 LNG 장기 판매 계약임
- 최근 세계가 청정에너지로 전환하는 가운데, LNG에 대한 장기적인 수요가 증가하고 있음
- 우드사이드는 아시아 시장에서 LNG 장기 계약을 지속적으로 확대하고 있으며, 안정적인 공급망 구축을 위해 중국 및 기타 아시아 국가들과 협력을 강화하고 있음
- 한편, 에너지 업계에서는 이번 계약이 러시아 및 기타 LNG 공급국과의 경쟁 구도에 어떤 영향을 미칠지 주목하고 있음

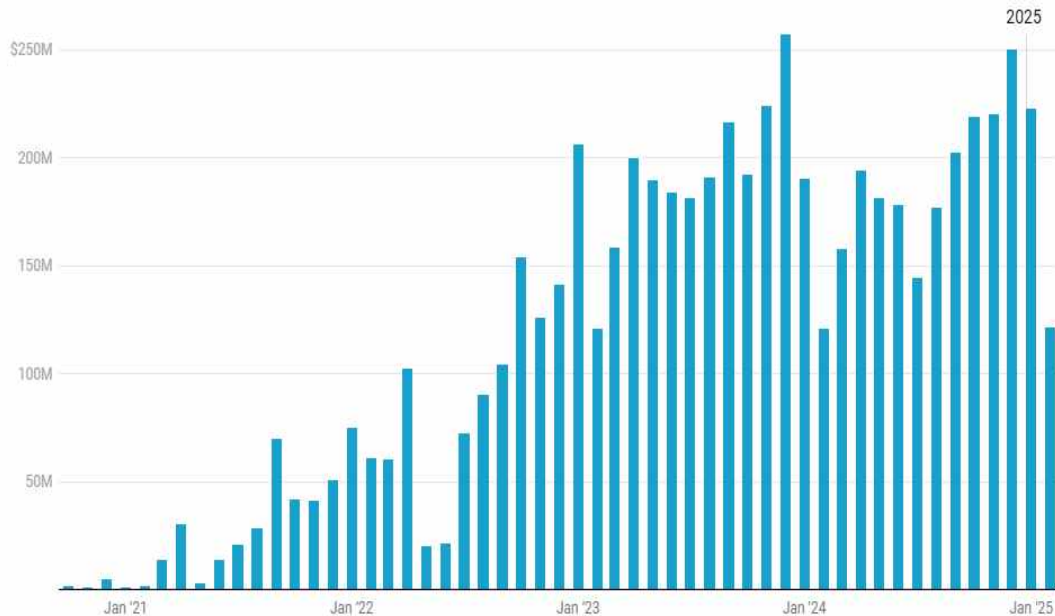
엄 단 비 전문연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/woodside-signs-long-term-lng-supply-deal-with-china-re-sources-gas-2025-03-17/> (2025.03.18. 검색)

중국~북한, 신압록강대교 인프라 공사 재개 및 무역 규모 확대

[그림 1] 북한-중국 무역 규모, 20년 10월 ~ 25년 2월(USD)



자료: China General Administration of Customs

○ 북한, 신압록강대교 인근 국경 인프라 공사 재개

- 위성사진 분석 결과에 따르면, 북한은 최근 수년간 중단되었던 신의주~단둥 간 신압록강대교 연결 도로 건설 작업을 재개한 것으로 관측됨
- 해당 대교는 중국이 2014년 완공했으나, 북한 측 연결 도로가 미완공 상태로 남아 오랫동안 개통되지 못했음
- 이번 공사는 2020년 이후 북한이 재개한 첫 국경 기반 시설 건설 사례로, 신압록강대교는 기존 교량보다 폭이 넓고, 전용 차선을 갖추고 있어 향후 북-중 간 주요 육상 물류 통로 역할을 할 가능성이 높음

○ 북-중 무역 규모 전년 동월 대비 3,340만 달러 증가

- 중국 해관총서(GACC)에 따르면, 2025년 1월 북·중 무역 총액은 2억 2,250만 달러, 2월에는 1억 2,190만 달러를 기록해 2024년 같은 기간(3억 1,100만 달러) 보다 약

3,340만 달러 증가한 것으로 나타남

- 2025년 1월 수입은 1억 9,300만 달러로 증가했으나, 2월에는 8,700만 달러로 급감한 반면, 수출은 1월 2,970만 달러에서 2월 3,500만 달러 이상으로 반등함
- 2025년 2월 수출액은 2018년 1월 이후 두 번째로 높은 월간 수출 실적으로, 북한의 대중 수출 확대 추세를 보여주고 있음
- 북한은 여전히 중국산 원자재를 수입해 가공 후 재수출하는 구조를 유지하고 있으며, 최근에는 수입 품목이 초기의 가발용 모발에서 섬유류로 전환되고 있음

○ 북한·중국, 교역 확대 및 국경 인프라 정비 움직임 지속

- 북중 양측은 2023년 북한의 국경 재개방 이후 경제 및 무역 교류를 점진적으로 확대해 왔으며, 이번 건설 재개는 무역량 증가에 따른 인프라 수요 확대 가능성을 반영하고 있음
- 신의주-단둥 간 관광 재개는 아직 이루어지지 않았으나, 국경 물류는 점차 회복세를 보이고 있음

정 다 현 연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

dhj82@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.nknews.org/pro/north-korea-resumes-huge-china-border-bridge-project-in-sign-of-trade-boost-plan/> (2025.03.24. 검색)
- b) <https://www.nknews.org/2025/03/north-korea-sees-bump-in-trade-with-china-in-first-two-months-of-year/> (2025.03.24. 검색)

카자흐스탄, 중국과 철도협력 확대

[그림 1] 카자흐스탄 철도공사-중국 섬서성 철도인프라 투자 협력 회의



자료: <https://rail-news.kz/ru/news/19909-2025-zyly-3-zana-qazaq-qytai-terminaly-iske-qosylady.html>

■ 카자흐스탄 철도공사 측은 중국 섬서성(陕西省)을 방문, 주요 관료들과 방문하여 철도 및 물류분야 협력 방안을 논의하였음^{a)}

- 누를란 사우란바예프(Nurlan Sauranbayev) 카자흐스탄 철도공사 사장은 섬서성 시안(西安)을 방문, 자오강(Zhao Gang) 섬서성 성장, 양홍웨이(Yang Hongwei) 시안시 당서기와 회동하는 자리에서 물류분야 협력 방안을 논의하고, 2025년 연간 계획을 발표하였음
- 구체적으로, 양국은 올해 알마티(Almaty)에 GTS-2 복합물류단지 건설, 러시아 모스크바 주 셀라티노(Selyatino) 기차역에 SRK 물류센터 터미널 개장, 아제르바이잔 바쿠 엘레트(Ələt) 신항에 신규 터미널 건설을 계획하고 있음
- 또한 양국은 내년에 벨라루스 스비슬라치(Svislach)와 헝가리 부다페스트(Budapest)에도 철도 터미널 건설을 추진할 계획임
- 양측은 회담 중 2024년 시안 드라이프트를 출발하여 유럽-중국을 오가는 열차가 역대 최고 수치인 5,000대 이상이라는 점을 언급했음

- 여기서 25%는 카자흐스탄 영내의 루트를 통과하고 있음
- 마찬가지로 트랜스카스피안 회랑의 주요 허브 역할을 하는 시안 드라이포트에서, 카자흐 측과 중국 측 협력사업의 결과 트랜스카스피안 회랑의 물동량이 작년 대비 33배 증가한 바 있으며, 현재도 총 2억 달러 규모의 투자사업이 진행되고 있음
- 양측은 협력 과정에서, 현재 논의 중인 협력사업은, 안정적인 물류망을 형성하고 양측의 물류 운송 분야의 성장과 물동량 증대에 새로운 가능성을 제시하는 전략적 파트너 관계로 격상할 것이라는 점에 공감했음
- 한편, 양측의 종합적인 문제 접근과 공세적인 사업 확대는 2026년 새로이 개장될 러시아를 경유하는 동서물류회랑의 터미널에도 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 기대됨

■ 이 외에도 중국 측은 카자흐 측과 함께 알마티(Almaty)와 시안(西安)을 연결하는 여객 철도 노선 또한 개통하기로 합의하였음^{b)}

- 중국 측은 카자흐, 러시아, 아제르바이잔, 헝가리에서의 터미널 건설 사업을 포함하여, 중국 측은 교통물류 진흥 방안을 제안하기도 했음
- 섬서성은 중국과 유럽을 잇는 철도 인프라 개선 사업에 25억 위안(약 5,011억 원 규모)의 자금을 투자할 것이라는 계획을 내비치기도 했으며, 성사된다면 약 3,000량 규모의 컨테이너 열차가 카자흐 영토를 경유하게 됨
- 또한, 2025년부터 중국 관광의 해를 기념하여 카자흐스탄은 시안에서 알마티까지 최초의 여객 관광 열차 운행 계획 또한 발표되었음
- 이 외에도 트랜스카스피안 회랑(약칭 중앙회랑) 노선을 활용한 중국-유럽 간 운송 루트 개통 기념 발차 행사와 이후 시안에서 열리는 주요 국제 운송 및 물류 포럼에 카자흐스탄 측의 참여 또한 논의되었음

조 용 성 | 상트페테르부르크국립대학교
mirinae2929@gmail.com

참고자료

- a) <https://rail-news.kz/ru/news/19909-2025-zyly-3-zana-qazaq-qytai-terminaly-iske-qosylady.htm> (2025.2.26. 검색)
- b) https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kitay-vlojit-25-milliarda-yuaney-tranzitnyie-poezda-563290/ (2025.2.26. 검색)

우즈베키스탄, 아프간 경유 루트 고려

[그림 1] 샨카르-보조이 고속도로 연결 구간



자료: 구글지도 이용 직접 작성

■ 우즈베키스탄 정부는 자국을 통과하는 남북국제물류 회랑 구간 중 아프가니스탄 경유 루트 개발을 구상하기 시작했다

- 우즈베크 측은 2030년까지 남북국제물류회랑에서 아프간 영토를 통과하는 철도 화물 인프라 계획 실현을 위한 방안 및 법적 근거를 마련하고 발표하였음
- 해당 계획안에는 독립국가연합 가맹국-우즈베키스탄-아프가니스탄-파키스탄-동남아 국가들을 연결하는 운송 루트 계획의 원활한 실현을 위해, 남북국제물류회랑의 우즈베키스탄 통과 구간을 아프가니스탄 구간과 연결하는 것이 포함되어 있음
- 우즈베크 정부는 자국을 포함한 중앙아시아 국가를 통해 중국발 화물을 유럽으로 운송하는 것 뿐만이 아니라, 아프간-파키스탄 경유 동남아 국가로 철도 물동량 증대에 적극적인 참여를 도모하고 있음
- 2023년 11월 타슈켄트(Tashkent)에서 개최된 상하이협력기구(SCO) 벨라루스-러시아-카자흐-우즈베크-아프간-파키스탄 교통 회랑 개발 포럼에서 협력의정서가 체결되었음
- 지난해 4월에는 아프간 접경 우즈베크 도시인 테르메즈(Termez)에서 화물운송에 확대, 물동량 분석 및 통관절차 디지털화 방안에 대한 로드맵 수립 또한 이뤄진 바 있음

- 남북국제물류회랑의 동부 구간인 카자흐-우즈베크 구간은 카자흐 영내에서 출발하는 샬카르-보조이(Shalkar-Bozoy) 고속도로, 다르바자-막타아랄(Darbaza-Maktaaral) 철도가 우즈베크 영토까지 연결될 예정임

조 용 성 | 상트페테르부르크국립대학교
mirinae2929@gmail.com

참고자료

- a) <https://uz.sputniknews.ru/20250129/uzbekistan-perenapravit-cherez-afganistan-chast-tranzita-po-koridoru-sever-yug-47745591.html> (2025.2.26. 검색)

러시아, 서방 에너지 기업 복귀 가능성 희박

● 러시아의 투자 유인책과 서방의 신중한 반응

- 러시아 정부는 미국의 에너지 기업을 대상으로 수익성 높은 투자 기회를 제시하고 있으며, 우크라이나 전쟁 종식 및 경제 제재 해제를 통한 경제적 이익을 강조하고 있음
- 크렘린 금융 관리 키릴 드미트리예프(Kirill Dmitriev)는 서방 기업, 특히 석유 생산 업체들의 러시아 투자 가능성에 대해 낙관적 견해를 표명함
- 그러나 전문가들은 정치적 위험과 평판 손상 우려로 인하여 이에 대한 회의적 반응을 보이고 있으며 텍사스 대학교의 벤 카힐(Ben Cahill)은 러시아 자원 규모는 매력적이지만 정치적 위험이 가장 큰 문제로 평가함

● 우크라이나 침공 이후 서방 기업들의 철수와 막대한 손실 발생

- 소련 붕괴 이후 엑손모빌(Exxon Mobil), BP(British Petroleum), 셸(Shell) 등의 서방 기업은 러시아 석유 산업에 진출했으며, 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 사업 중단 및 철수를 진행하였음
- 기업들은 수십억 달러 규모의 손실이 발생하였으며, BP는 러시아 당국으로부터 사무실 급습 및 다양한 형태의 괴롭힘을 겪음
- 조지타운대학교 테인 구스타프슨(Thane Gustafson)은 러시아에서 긍정적 경험을 한 기업이 없다는 점을 지적하였음

● 서방 기업의 복귀를 가로막는 우크라이나 전쟁과 제재 조치

- 서방 에너지 기업의 복귀는 우크라이나 전쟁 종식 및 제재 해제를 전제로 하고 있음
- 미국은 유럽연합(EU) 보다 제재 완화에 우호적인 태도를 가지고 있지만, 정책 변화 및 추가 제재 위험을 고려할 필요성 있음
- 전 미국 국무부 제재 담당 관리인 에드워드 피시만(Edward Fishman)은 미국 기업이 러시아에 대규모 투자할 가능성은 매우 낮다는 평가를 내림

● 변화하는 에너지 시장과 러시아의 새로운 대안

- 미국 셰일 혁명으로 인한 엑손모빌(Exxon Mobil), 셰브론(Chevron) 등의 국제 사업 대안 확보에 나섬
- 멕시코 만, 브라질, 가이아나 등 정치적 위험이 낮은 투자처 선호 현상을 보였으며, 콜롬비아대학교 타티아나 미트로바(Tatiana Mitrova)은 미국 기업들이 러시아를 선호할 이유가 없다고 분석함
- 서방 기업이 복귀하더라도 러시아는 제재 기간 동안 자체 기술을 개발하고 중국·인도를 주요 에너지 수출국으로 확보하면서 독자적인 산업 구조를 구축하였기 때문에, 과거와 같은 사업 환경 조성이 어려울 것

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

참고자료

a) <https://www.nytimes.com/2025/02/23/business/russia-sanctions-oil-gas-energy.html> (2025.3.18. 검색)



주요 통계



[표 1] 2025년 1~2월 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	22.1	+2.3%	12.8	-6.3%	34.9	-1.0%
북극해	3.5	-16.5%	10.4	-3.5%	13.9	-7.1%
발트해	21.2	+11.4%	19.9	-12.6%	44.9	-1.0%
아조프-흑해	16.9	-21.1%	23.7	-5.2%	40.6	-12.5%
카스피해	0.7	-36.4%	0.4	-3.9%	1.2	-27.7%
합 계	64.5	-4.4%	71.0	-6.8%	135.5	-5.7%

* 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 2024년 1~2월 기준

김 지 영 전문연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/370217/> (2025.04.14. 검색)

[표 2] 2023년~2025년 2월 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 ¹⁾	649,181.2	696,592.9										
	전년 대비 증감률(%)	0.8	-3.1										
	전월 대비 증감률(%)	-13.9	7.3										
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⁾	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 ¹⁾	406,642.4	396,483.5										
	전년 대비 증감률(%)	4.8	-1.1										

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	-9.0	-2.5										
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 ¹⁾	307,760.9	303,014.8										
	전년 대비 증감률(%)	8.8	-0.5										
	전월 대비 증감률(%)	-11.3	-1.5										

김 지 영 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.04.23. 검색)

[표 3] 2022년~2025년 2월 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 ¹⁾	103,718.1 ¹⁾	102,916.1 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										
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 ¹⁾	495,111.3 ¹⁾	476,678.6 ¹⁾
		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⁾	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	513,288.9										
	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 ¹⁾	176,162.5 ¹⁾	180,431.2 ¹⁾
		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⁾	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	211,565.0	213,179.5										

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 ¹⁾	2,567.0 ¹⁾	2,692.0 ¹⁾
	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⁾	2,429.2	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	2,041.2	1,814.1										
내륙수운 ¹⁾	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 ¹⁾	8459.0 ¹⁾	2016.7 ¹⁾
	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⁾	1,703.5	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	977.0	932.1										
항공 ²⁾	2022	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	43.1 ¹⁾	45.0 ¹⁾	51.1 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	31.3	31.2										

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
파이프라인 ⁴⁾	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 ¹⁾	90,951.5 ¹⁾	101,498.4 ¹⁾
	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										

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, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.04.23. 검색)