



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

# KMI

## 북방물류리포트

주요 동향	극동	<ul style="list-style-type: none"><li>• 나호트카 말리(Maly) 항만, 철도 연계 운송 급증</li><li>• 러 국영물류공사, 올해 4월 석탄 운송량 소폭 감소, 극동 수출은 증가세</li></ul>
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"><li>• 아제르바이잔, 국제기구 및 물류 기업과 교통 협력 강화</li></ul>
	북극	<ul style="list-style-type: none"><li>• 푸틴 대통령, 무르만스크 국제북극포럼에서 북극개발 전략 발표</li><li>• EU, 2030년까지 러시아 화석연료 수입 중단 로드맵 발표</li></ul>
공지사항		<ul style="list-style-type: none"><li>• 제11회 북극 아카데미 국내 참가자 모집</li></ul>
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"><li>• 2025년 1~4월 러시아 해역별 항만만 물동량(건·액체화물)</li><li>• 2023년~2025년 3월 러시아 역내 화물 운송량</li><li>• 2022년~2025년 3월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량</li></ul>



## 주요 동향



### 나호트카 말리(Maly) 항만, 철도 연계 운송 급증

#### ● 나호트카 말리 항만 편성열차 운영 확대

- 러시아 연해주 나호트카에 위치한 ‘말리 항만(Maly Port)’은 2025년 1~4월까지 총 168편의 송출 편성열차를 구성해 운송을 완료했다고 밝혔음
- 이는 76편이었던 전년 대비 2.2배 증가한 수치로, 항만의 철도 연계 운송 능력이 크게 향상되었음을 보여줌
- 특히 2025년 4월 한 달간만 38편이 운행, 2024년 4월(17편) 대비 두 배 이상 증가한 성과를 기록하였음
- 항만 측은 이러한 성장의 배경으로 출발 열차 구성의 효율성을 크게 높이는 운영 방식을 꼽으며, 해당 시스템이 화차 회전을 제고, 조차장에서의 차량 처리량 감소, 운송 리드타임 단축 등에 효과적이었다고 설명했다
- 말리 항만은 2021년부터 이 기술을 선제적으로 도입해 운송 효율화를 지속 추진해왔음

\*편성열차 – 같은 목적지로 향하는 화물 열차를 항만 내부에서 일괄 구성하여 송출하는 방식

#### ● 전체 물동량 소폭 증가, 내륙 연계 강화가 관건

- 동 기간 말리 항만의 총 화물 처리량은 117만 톤으로, 이는 전년 대비 0.3% 증가한 수치임
- 물동량 증가폭은 크지 않지만, 내륙 연계 운송의 효율성 제고와 편성열차 확대라는 운영 전략이 실질적인 성과를 내고 있음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

#### 참고자료

a) portnews(2025.05.15.), 말리 포트 2025년 1분기 열차 노선 두배..., <https://portnews.ru/news/376945/> (2025.5.15.검색)

# 러 국영물류공사, 올해 4월 석탄 운송량 소폭 감소, 극동 수출은 증가세

## ● 2025년 1분기 석탄 수출 운송 8.3% 증가

- 러시아 국영물류공사 NCT(National Transport Company, 국가운송공사)에 따르면, 2025년 1분기 석탄 수출 운송량은 전년 대비 8.3% 증가한 1,048만 톤을 기록함
- 수출 물량 가운데 극동 및 아시아·태평양 지역으로의 수출량은 723만 톤으로 3.4% 증가했고, 유럽을 포함한 서부 지역으로의 수출량은 325만 톤으로 21.1%의 높은 증가율을 기록함
- 또한, 내수용 석탄 운송량도 1,500만 톤으로 전년 대비 3.12% 증가한 것으로 나타남
- 전체 화물 운송량 측면에서도 2025년 1분기 철도 운송 실적은 3,181만 톤으로 3.9% 증가했으며, 이 중 석탄이 전체 물량의 약 82%를 차지하는 것으로 집계됨
- 이 같은 수치는 NTK가 러시아 내 대표적인 석탄 전용 운송 사업자로서의 위상을 다시 한 번 입증하는 결과로 평가됨

## ● 러시아 국가운송공사, 2025년 4월 석탄 운송량 3.3% 감소

- NTC에 따르면, 2025년 4월 한 달간 총 845만 톤의 석탄을 운송했으며, 이는 2024년 동기 대비 3.3% 감소한 수치임
- 분석 결과 극동과 아태 지역으로의 석탄 수송량은 증가세를 보였으며, 이는 수출용 석탄뿐 아니라 국내 수요용 운송 물량도 포함된 것임
- 세부적으로는 수출용 석탄 운송량 406만 톤을 기록했으며, 국내 소비용 석탄 운송량 439만 톤을 기록함
- 또한 해당 기간 동안 총 11만 6천 건의 화차 발송이 이뤄졌으며, 이는 석탄 운송을 위한 철도 물류 시스템이 여전히 활발히 작동하고 있음을 보여줌

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

### 참고자료

- a) portnews(2025.05.15), 2025년 4월 석탄 운송량 3.3% 감소. <https://portnews.ru/news/376942/> (2025.05.15.검색)
- b) portnews(2025.04.17), 1분기 수출용 석탄 운송량 8.3% 증가, <https://portnews.ru/news/376040/> (2025.05.15.검색)

# 아제르바이잔, 국제기구 및 물류 기업과 교통 협력 강화

[그림 1] 중부회랑(The Middle Corridor) 개념도



자료: <https://denizxeber.az/2025/03/18/maersk-orta-d%C9%99hlizd%C9%99-multimodal-h%C9%99rin-genisli%C9%99ndirilm%C9%99sini-n%C9%99z%C9%99rd%C9%99n-kecirir/>

## ● 머스크 사(社)는 유라시아의 동서를 잇는 복합물류체계 구축사업을 확대 결정 및 아제르바이잔의 역할 강조

- 이라클리 다넬리아(Irakli Danelia) 머스크사 중앙아시아 및 코카서스 사업개발부 부장은 아제르바이잔 언론사 Report.az 지와의 인터뷰에서, 이 멀티모달 사업확대 목적은 물류 운송망의 유연성 강화라고 밝혔음
- 그의 말에 따르면, 머스크 측은 중앙 회랑을 교통망 흐름의 다변화 및 유연하고 안정적인 물류망 유지를 위한 가장 중요한 요소로 간주하고 있음
- 다넬리아 부장은 현재 무역 흐름의 급격한 변화와 지정학적인 불확실성의 측면에서, 중앙회랑은 중앙아시아-코카서스-유럽을 아우르는 전통적인 무역로의 대안으로 거듭나고 있으며, 화물의 빠른 배송 능력과 기초적인 산업 시장들 간 물류망 개선 측면에서 높은 잠재력을 갖고 있다고 강조했다
- 구체적으로, 머스크 사는 중앙회랑을 운송 중 소요되는 시간 및 교통량의 예측 가능성, 루트의 신뢰성 및 안정적인 운임요율, 철도 연계, 항만, 터미널의 개발 및 관세통관 절차, 디지털화와 실시간 추적시스템의 접근성 확보여부를 주요 지표로 고려하여 평가하고 있음

- 아울러 다넬리아 부장은 불안정한 운송시간, 병목현상의 극복, 효율적인 배송 및 통관절차 간소화를 위한 국가간의 협력 강화를 강조하며, 환승 허브로서의 아제르바이잔의 역할을 강조하였음
- 실제로도 머스크 사는 물류 루트의 투명성과 효율성을 높이기 위한 전 절차의 디지털화 작업을 추진하고 있으며, 조지아 포티(Poti) 항을 통해 아제르바이잔에서 세계 다른 지역으로 이동하는 운송루트 개발을 적극적으로 시행하고 있음
- 한편, 지난 2023년 중앙 회랑의 주요 국가인 아제르바이잔, 조지아, 카자흐스탄 3국은 운송의 효율성을 높이기 위한 <중앙회랑 멀티모달 유한회사>라는 이름의 합작 철도회사를 설립하기로 합의한 바 있음
- 2024년 중앙회랑을 통한 화물 운송량이 62% 증가한 450만 톤에 도달했으며, 이 기조가 유지된다면 2027년까지 중앙회랑의 화물 처리량은 누적 1,000만 톤에 늘어날 수도 있음
- 2025년에는 약 520만 톤의 화물이 아제르바이잔 영토를 통과하여 운송되며, 이 중 420만 톤(건화물 250만 톤, 석유 170만 톤)이 중앙회랑을 이용할 것으로 예상되고 있음
- <투르크메니스탄 카스피해 연구소>와 싱가포르 측 유관기관과의 교류협력망 구축, 민간항공 및 해상운송 분야에서 양국 간 협력 방안 등이 논의됨

## ● **아제르바이잔은 유엔유럽경제위원회(UNECE)와 공동으로 전자 운송장 시범 사업 수행 합의**

- 장 로드리게스(Jean Rodriguez) 유엔유럽경제위원회 대외소통담당관은 아제르바이잔 언론사 Report.az지와의 인터뷰를 진행함
- 그는 아제르바이잔 정부가 UNECE의 지원을 받아 전자 운송장(eCMR) 지원 시스템을 개발하고, 중앙회랑을 통한 무역 활동에 참여하는 모든 당사자가 참여할 수 있는 시범사업을 수행할 것이라고 밝혔음
- 로드리게스 담당관의 말에 따르면, 유럽경제위원회는 올해 2월 아제르바이잔 디지털개발교통부와 파트너십 이니셔티브를 시작한 바 있음
- 이 이니셔티브는 UNECE 국제물품운송협약(CMR 협약)과 그 의정서, 그리고 eCMR 구현을 위한 다양한 표준의 간소화 작업을 포함하고 있음

- 유엔유럽경제위원회는 이미 2023년 11월 디지털화를 위한 SPECA 로드맵 채택을 통해 중앙회랑 운영의 디지털화 사업에 관심을 기울여 왔음
- 우선, 공공 및 민간 부문 전문가의 역량 강화를 위한 교육사업 뿐만 아니라, "카스피 해 회랑에서의 다중 모드 정보 및 문서 교환의 무역 원활화 및 디지털 전환"이라는 제목의 국제 세미나를 개최하여 바쿠, 악타우, 투르크멘바시 항의 디지털화 사업을 홍보하였음
- 아울러 로드리게스 담당관은 무역, 운송 및 기타 분야에서 기술 표준과 법적 틀의 조화를 이루는 것이 75년 이상 지속된 UNECE 활동의 주요 초점이라고 밝혔음
- 국제적인 공통 표준은 시스템 상호운용성을 높이고, 행정 장벽을 낮추며, 국경 간 거래를 간소화하여 무역 및 경제 통합 발전을 촉진시킬 수 있음
- 현재 유엔유럽경제위원회는 36개 회원국과 유엔 아시아태평양 경제사회위원회(ESCAP), 서아시아 경제사회위원회(ESCWA)와 협력하여 유라시아 교통망을 적극적으로 개발하고 있음
- 또한 블록체인, 사물 인터넷(IoT), 인공지능과 같은 첨단 기술을 통합하여 해당 지역의 물류 운송에 있어 연결성, 투명성과 보안성을 제공하고자 노력하고 있음

조 용 성 | 상트페테르부르크국립대학교  
mirinae2929@gmail.com

## 참고자료

- denizxeber(2025.03.18.), 머스크 중부회랑 복합운송 솔루션 확대, <https://denizxeber.az/2025/03/18/maersk-orta-d%C9%99hlizd%C9%99-multimodal-h%C9%99l%C9%99rin-genisli%C9%99ndirilm%C9%99sini-n%C9%99z%C9%99rd%C9%99n-kecirir/> (2025.4.18.검색)
- denizxeber(2025.03.25.), '아제르바이잔-유엔 유럽경제위원회' 중부회랑 전자 송장(e-운송장) 시범 사업, <https://denizxeber.az/2025/03/14/az%C9%99rbaycan-v%C9%99-unece-orta-d%C9%99hliz-uzr%C9%99-elektron-qaim%C9%99-pilot-layih%C9%99sini-h%C9%99yata-kecirir/> (2025.4.18.검색)

## 푸틴 대통령, 무르만스크 국제북극포럼에서 북극 개발 전략 발표

[그림 1] 무르만스크 국제북극포럼에서 연설 중인 푸틴 대통령



자료: <https://spb.vedomosti.ru/economics/articles/2025/03/27/1100770-kakie-klyuchevie-napra- vleniya-razvitiya-arktiki-oboznachil-putin-na-forume-v-murmanske>

### ● 푸틴 대통령, 무르만스크 국제북극포럼에서 북극 개발 전략 발표

- 2025년 3월 27일, 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 무르만스크에서 열린 국제북극포럼( 본회의에 참석하여 북극권 개발 전략 방향을 연설했음
  - 국제북극포럼(International Arctic Forum, IAF)은 러시아 정부 주도로 2010년부터 개최되고 있으며, 북극의 지속가능한 개발, 경제 성장, 환경 보호, 국제 협력 방안을 논의하기 위한 다자간 국제 협력 플랫폼임
- 푸틴 대통령은 북극 개발 전략 프로젝트는 단기적 성과가 아닌 수십 년, 수세기를 내다보는 장기적 관점에서 추진되어야 하며, 이에 따라 중국, UAE 등 비서방국과의 북극 인프라 개발 협력도 확대할 계획임을 강조했다
- 북극권은 러시아 전체 영토의 4분의 1 이상을 차지하고 있으며, 약 250만 명이 거주하고 일하고 있으며, 러시아 국내총생산(GDP)의 약 7%, 전체 수출의 약 11%를 담당하고 있어 국가 경제에 기여를 하고 있다고 언급함

## ○ 북극 개발 핵심 및 세부 과제 발표

- 푸틴 대통령은 북극 개발의 핵심 과제로 ▲교통 및 물류 체계 강화 를 제시하며, 북극 항로를 중심으로 트랜스 북극 운송 회랑(Trans-Arctic Transport Corridor) 구축에 주력할 것이라고 강조함
- 아울러 북극항로를 통한 화물 운송량 2030년까지 7,000만~1억 톤 수준으로 확대될 것이며, 이를 달성하기 위해 ▲쇄빙선 함대 강화 ▲북극 상업 선단 구축 ▲국내 물류 운영업체 육성 ▲북극지역항 시설 확충 ▲북극 철도 개발에 대한 세부 과제를 제시함
- 쇄빙선 선대 강화: 현재 러시아는 22220급 쇄빙선 4척을 운용 중이며, 추가로 '추코트카', '레닌그라드' 등 핵추진 쇄빙선 3척과 120MW급 핵추진 쇄빙선 'Rossiya'를 건조 중이고 앞으로도 지속적으로 확보하고 운용할 계획이라고 밝힘
- 북극 상업 선단 구축: 북극 항로를 활용한 자체 상업 함대, 특히 화물선과 긴급구조선을 확충할 방침이며, 해외 조선업체와의 협력 및 선박 구매도 병행할 계획임
- 북극권 물류 인재 육성: 컨테이너, 석탄, 벌크 화물 등 다양한 유형의 화물 운송을 전담할 국내 물류 업체를 지원하여 북극 운송 역량을 강화할 예정임
- 북부 항만 인프라 확장: 무르만스크 교통 허브의 처리 능력을 향후 수년 내 세 배로 확대할 계획이며, 북부 항만 전반에 대한 현대화 작업도 병행할 방침임
- 북극 철도망 개발: 바이칼-아무르 철도 및 시베리아 횡단철도를 모델로 삼아, 코미 공화국, 야말로-네네츠 자치구 등을 포함한 북극 철도 인프라를 현대화할 계획이며, 레나강, 예니세이강 등 북극 내륙 수로의 활용도 적극 추진할 예정임

정 다 현 연구원 | 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

dhj82@kmi.re.kr

### 참고자료

- a) vedomosti(2025.03.27.), 제6회 국제 북극 포럼 '북극: 대화의 영역'...<https://spb.vedomosti.ru/economics/articles/2025/03/27/1100770-kakie-klyuchevie-napravleniya-razvitiya-arktiki-oboznachil-putin-na-forume-v-murmanske> (2025.04.25. 검색)
- b) forumarctica, 포럼 히스토리, <https://www.forumarctica.ru/en/the-forum/history/> (2025.04.25. 검색)

# EU, 2030년까지 러시아 화석연료 수입 중단 로드맵 발표

## ● 2030년 이전 러시아 화석연료 수입 중단 목표... 에너지 절약·다변화·재생에너지 확대 '3중 전략' 추진

- 유럽연합(EU)이 'REPowerEU 계획'을 통해 러시아산 가스 수입 비중을 45%에서 19%로 감축했으나, 2024년 수입량이 다시 반등하는 현상이 나타남에 따라 러시아 에너지 의존도를 완전히 종식하기 위한 새로운 로드맵을 발표함
- 유럽연합 집행위원회가 발표한 이번 로드맵은 EU의 에너지 공급 안정성과 가격 안정을 유지하면서도 러시아산 석유, 가스, 원자력 에너지를 EU 시장에서 점진적으로 제거하는 내용을 담고 있음
- EU 회원국들은 2025년 말까지 러시아산 가스, 원자력 에너지, 석유 수입 단계적 감축에 어떻게 기여할 것인지를 명시한 국가계획을 수립해야 함
- 동시에 EU는 에너지 전환을 가속화하고 에너지 공급원을 다양화하여 공급 안보 위험과 시장 불안정성을 낮추기 위한 노력을 지속할 예정임

## ● 이번 로드맵, 9가지 주요 실행 조치 포함

- 조치 1: 러시아산 가스 수입 계약 관련 정보를 구매자가 공개하고, 세관 당국과 관련 공공 기관 간 정기적인 정보 교환을 의무화하는 EU 규정 마련함
- 조치 2: EU 회원국들은 러시아산 가스의 단계적 감축 조치와 일정이 포함된 국가별 계획을 2025년 말까지 발표하고, 이를 모니터링함
- 조치 3: 2025년 말까지 신규 계약 및 기존 현물 계약에 따른 러시아산 가스 수입을 금지하고, 기존 장기 계약의 경우 늦어도 2027년 말까지 금지하는 규정을 도입함
- 조치 4: 에너지 인프라를 보다 효율적으로 활용하기 위해 에너지 수요를 통합 관리하는 방안을 모색하고, 규제 및 시장 장벽 해소 방안 검토함
- 조치 5: 러시아산 농축 우라늄 수입에 대한 무역 조치 도입 및 러시아산 우라늄, 농축 우라늄, 기타 핵물질에 관한 신규 공급 계약 제한
- 조치 6: EU 회원국들은 명확한 조치와 일정이 포함된 국가별 계획을 통해 러시아산 원자력 에너지 수입의 단계적 감축을 계획하고 모니터링함

- 조치 7: 유럽 방사성동위원소 밸리 이니셔티브(European Radioisotopes Valley Initiative) 제안함
- 조치 8: EU 회원국들이 2025년 말까지 2027년 말까지 러시아산 석유를 대체하기 위한 명확한 조치와 일정이 포함된 국가별 단계적 감축 계획을 수립하도록 함
- 조치 9: 불법 활동이 의심되는 석유 운송 선박과 관련 단체에 대한 제재 부과 및 집행을 지속함
- 원자력 부문에서는 러시아산 우라늄, 농축 우라늄 및 기타 핵물질에 대한 유라톰 공급청(Euratom Supply Agency)의 신규 공급 계약 체결을 제한할 방침임

## ● 에너지 안보 강화 및 경제 계획과의 연계 기대

- EU는 러시아 관련 안보 위험을 줄이고, 경쟁력 나침반(Competitiveness Compass), 청정 산업 딜(Clean Industrial Deal), 저렴한 에너지 행동 계획(Affordable energy action plan) 등의 경제 계획 이행에 기여할 것으로 기대됨
- 유럽연합 집행위원회는 다음 달 로드맵을 지원하기 위한 입법 제안을 발표할 예정임

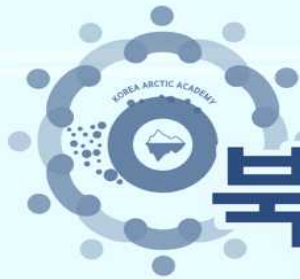
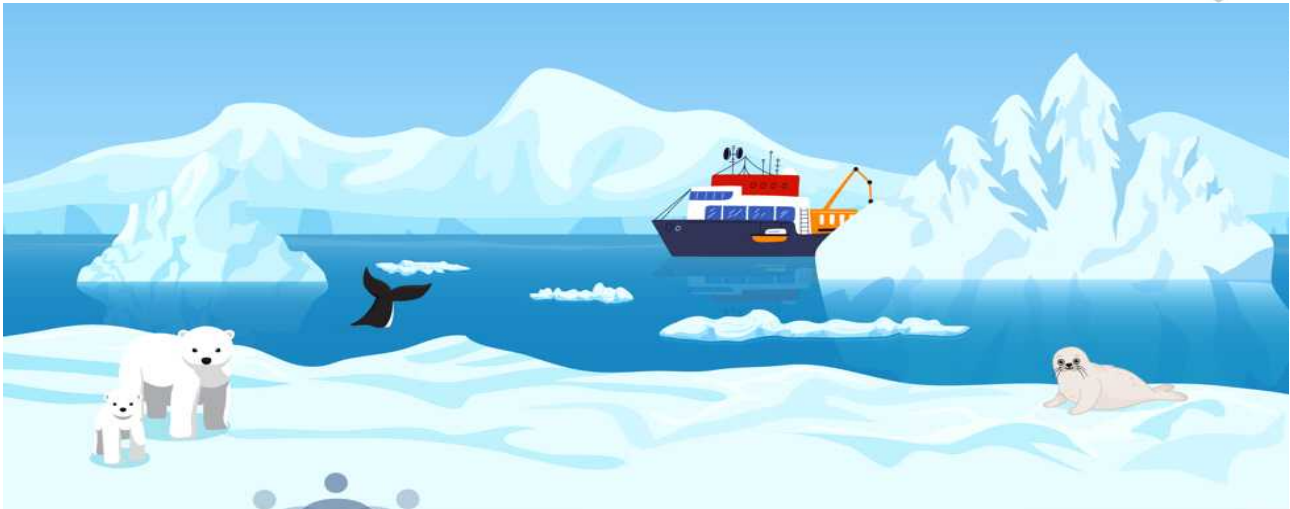
엄 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실  
dbu@kmi.re.kr

### 참고자료

- a) European Commission, REPowerEU roadmap, [https://energy.ec.europa.eu/strategy/repowereu-roadmap\\_en](https://energy.ec.europa.eu/strategy/repowereu-roadmap_en) (2025.05.09.검색)
- b) European Commission(2025.05.06), 유럽연합, 러시아 에너지 의존도 종식 목적 로드맵 수립, [https://commission.europa.eu/news/roadmap-fully-end-eu-dependency-russian-energy-2025-05-06\\_en](https://commission.europa.eu/news/roadmap-fully-end-eu-dependency-russian-energy-2025-05-06_en) (2025.05.09.검색)



## 공지사항



# 제11회 북극아카데미 Korea Arctic Academy

### 모집 개요

**접수기간** 2025. 6. 2(월) 9:00 ~ 6. 6(금) 17:00

※ 모집기간 이전에 접수된 신청서는 무료 처리되며,  
접수 종료일은 선착순 마감 시 자동 종료됩니다.

**모집대상** 대한민국 국적의 국내 대학생 및 대학원생

※ 지원 시점 기준으로 휴학 및 졸업일자로부터 6개월 이내 지원 가능

**모집인원** 총 선착순 국내 학생 18명 내

**접수방법** 이메일 접수

- 제출서류**
- 1 프로그램 참가신청서 1부 (붙임양식 1)
  - 2 서약서 1부 (붙임양식 2)
  - 3 개인정보 수집 · 활용 동의서 1부 (붙임양식 3)
  - 4 재학증명서 1부  
(휴학 또는 졸업자의 경우 관련 증명서)

**선발방법** 이메일 선착순 선발

**담당자** KMI 극지전략연구실 김지영 전문연구원  
051-797-4765  
jiyeong111@kmi.re.kr

### 프로그램

**일시** 2025. 7. 7(월) ~ 7. 12(토)

2025. 7. 7 ~ 11 북극아카데미 교육 과정 진행 (부산, 인천, 서울)  
2025. 7. 12 수료식 및 홀커밍데이 (서울)

**주최 · 주관** 해양수산부 KMI 한국해양수산개발원 UArctic

**대상** 북극대학 소속의 국외 거주 대학(원)생 15명  
대한민국 국적의 국내 대학생 및 대학원생 18명

※ 해외 참석자는 북극대학 사무국 통해 선발, 국내 학생은 선착순 모집 예정

### 2025 북극아카데미 참가자 모집

- ✓ 국내/해외 총 33명 내 선발!
- ✓ 모든 참석자 대상 웰컴키트 제공
- ✓ 모든 수료생 대상 북극아카데미 수료증 제공



## 주요 통계



[표 1] 2025년 1~4월 러시아 해역별 항만만 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	48.7	+2.2%	27.1	-3.4%	75.8	+0.9%
북극해	7.3	-11.4%	21.4	-6.4%	28.7	-7.8%
발트해	42.4	+5.2%	48.2	-8.5%	90.6	-2.6%
아조프-흑해	34.1	-21.9%	49.3	-2.1%	83.3	-11.3%
카스피해	1.2	-49.5%	1.0	+8.8%	2.2	-33.9%
합 계	133.7	-6.0%	146.9	-4.7%	280.7	-5.4%

\* 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 1~4월 기준

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

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

### 참고자료

a) portnew(2025.05.15), 2025 상반기 항만별 물동량, <https://portnews.ru/news/376943/> (2025.05.15.검색)

[표 2] 2023년~2025년 3월 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>	649,190.3	696,493.0	744,272.2									
	전년 대비 증감률(%)	0.8	-3.1	-3.5									
	전월 대비 증감률(%)	-13.9	7.3	6.9									
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>	406,651.5	396,383.4	421,949.3									
	전년 대비 증감률(%)	4.8	-1.1	1.7									

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	-9.0	-2.5	6.4									
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>	307,770.0	302,914.7	327,295.5									
	전년 대비 증감률(%)	8.8	-0.6	2.6									
	전월 대비 증감률(%)	-11.3	-1.6	8.0									

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

#### 참고자료

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

[표 3] 2022년~2025년 3월 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	87,057.9										
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 <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	513,289.1	547,206.7									
	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	211,565.0	213,179.5	224,883.8									

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	1,970.7	1,778.5	3,453.5									
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	1,056.7	867.6	1,204.7									
항만공 <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	31.2	31.2	36.1									

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	98,881.5	93,468.7	94,653.8									

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 항공공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

김 지 영 전문연구원, 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

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

#### 참고자료

a) rosstat, 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (2025.05.23. 검색)