



KMI

북방물류리포트

주요 동향	전체	<ul style="list-style-type: none"> 러 항만 화물 처리 능력, 2026년까지 5,600만 톤 증가 예상 제20차 대러제재안, 드루즈바 송유관 재개 후 최종 채택 대러제재 장기화 속 러 원유 수출 구조 재편... 중국 수입 확대
	극동	<ul style="list-style-type: none"> 러, 석탄 물류, 극동 의존 확대 러 FESCO, 동남아 복합물류망 확대
	중·서부	<ul style="list-style-type: none"> 카자흐스탄, 해상 서비스 디지털화 및 TITR 물류 인프라 확대 추진
	북극	<ul style="list-style-type: none"> 북극 관광지 테리베르카, LNG 유조선 집결지로 부상 러 사암 FSU 중심, 북극 LNG 환적 운영 확대 지속 중국 선사, 북극항로 컨테이너 운송 확대
주요 통계		<ul style="list-style-type: none"> 2026년 1~3월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) 2024년~2026년 1~3월 러시아 역내 화물 운송량 2024년~2026년 1~3월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량

발간년월 2026년 5월 7일(통권 제330호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
 발행인 조정희 한국해양수산개발원장 총괄 김엄지 극지전략연구실장 담당 김지영 극지전략연구실 전문연구원
 감수 한덕훈 글로벌전략연구본부장 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
 TEL +82-51-797-4765 FAX +82-51-797-4659



주요 동향



러 항만 화물 처리 능력, 2026년까지 5,600만 톤 증가 예상

● 2026년까지 지역별 항만 개발을 통한 화물 처리 능력 확충

- 러시아 교통부 장관인 안드레이 니키티(Andrey Nikitin)은 러시아 국영 통신사인 타스(Tass)와의 인터뷰를 통해 러시아 항만 화물 처리 능력이 2026년까지 5,600만 톤 가량 증가할 예정이라고 설명함
- 장관에 따르면, 러시아 남부지역의 경우, 아조프해-흑해 수역의 투압세(Tuapse) 항만 2개 선석 재건 사업 덕분에 약 640만 톤 가량의 물동량 증대가 예상됨
- 극동 지역에서는 블라디보스토크(Vladivostok) 신규 컨테이너 터미널, 엘가(Elga) 석탄 터미널, 톨리아티아조트(Togliattiazot)의 암모니아 및 비료 환적 단지 개발 등을 통해 약 1,320만 톤 규모의 처리 능력 확대가 추진되고 있음
- 북서부 지역에서는 유로켄(EuroChem)의 우스트-루가(Ust-Luga) 비료 환적 터미널, 노보트란스 악티브(Novotrans Activ)의 벌크·식품 화물 환적 터미널, 비소츠키(Vysotsky) 곡물 터미널 등의 신규 건설을 통해 약 1,550만 톤 규모의 화물 처리 능력 증가가 예상됨
- 러시아 정부는 국가 프로젝트인 ‘효율적인 운송 시스템(Efficient Transport System)’의 일환으로 2025~2030년 러시아 전역 항만의 총 화물 처리 용량을 확대할 계획이며, 특히 극동·북서부·국제남북운송회랑(INSTC) 중심의 물류 인프라 확충을 지속 추진하고 있음
- 이 가운데 극동 지역은 2030년까지 약 1억 1,500만 톤 증가한 4억 2,030만 톤 규모까지 확대될 예정이며, 북서부 지역은 약 6,620만 톤 증가한 5억 8,930만 톤 수준까지 확대가 추진되고 있음

● 러시아 항만 화물 처리량, 2026년 1분기 소폭 증가

- 러시아 상업항만협회(Association of Commercial Seaports)에 따르면, 2026년 1~3월 러시아 항만 화물 처리량은 전년 동기 대비 0.6% 증가한 2억 1,010만 톤을 기록함

- 이 중 건화물 처리량은 1억 250만 톤으로 전년 동기 대비 3.5% 증가했으며, 액체화물 처리량은 1억 760만 톤으로 2% 감소한 것으로 나타남
- 수출화물은 1억 6,670만 톤으로 전년 동기 대비 1.1% 증가했으며, 전체 항만 물동량 가운데 가장 큰 비중을 차지한 것으로 집계됨
- 반면 수입화물은 990만 톤으로 1.8% 감소했고, 환적화물은 1,450만 톤으로 19.8% 감소했으며, 연안화물은 1,000만 톤 수준으로 집계됨
- 품목별로는 석탄, 광물 비료, 컨테이너 화물 처리량 증가가 나타났으며, 일부 원유 및 석유제품 물동량은 감소한 것으로 집계됨

○ 북극해·극동 권역 물동량 증가 지속

- 권역별로는 북극해 권역 항만 화물 처리량이 2,420만 톤으로 전년 동기 대비 12.2% 증가했고, 극동 권역은 6,020만 톤으로 10.6% 증가한 것으로 나타남
- 북극해 권역에서는 LNG 및 원자재 관련 화물 물동량 증가가 집계되었으며, 극동 권역에서는 석탄·컨테이너·광물 자원 관련 화물 처리량 증가가 나타남
- 반면 북서부(발트해) 권역 항만 화물 처리량은 6,430만 톤으로 전년 동기 대비 5.6% 감소했으며, 아조프-흑해 권역은 5,930만 톤으로 5.8% 감소한 것으로 집계됨
- 카스피해 권역 항만 처리량은 190만 톤으로 전년 동기 대비 33.9% 감소한 것으로 나타남
- 러시아 상업항만협회는 액체화물 및 환적화물 감소가 일부 권역 물동량 감소에 영향을 미쳤다고 설명함 집계됨

유 지원 연구원, 김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
 jwyo025@kmi.re.kre.kr, jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- <https://tass.com/economy/2116339> (검색일: 2026.05.07.)
- <https://www.vedomosti.ru/business/news/2026/02/18/1177230-na-razvitie-poligona> (검색일: 2026.03.07.)

제20차 대러제재안, 드루즈바 송유관 재개 후 최종 채택

● 헝가리·슬로바키아 반대 철회로 EU 제20차 대러제재안 채택

- EU는 2026년 4월 23일 제20차 대러제재안을 최종 채택함. 이는 당초 2월 채택이 추진되었으나, 헝가리와 슬로바키아의 반대로 지연되었던 사안임
- 헝가리와 슬로바키아는 우크라이나를 통과하는 드루즈바(Druzhba) 송유관을 통한 러시아산 원유 공급 중단을 이유로 제재안 채택에 반대해왔으나, 4월 드루즈바 송유관을 통한 원유 공급 재개 신호가 확인되면서 반대 입장을 철회함
- 이에 따라 EU는 900억 유로 규모의 우크라이나 차관 승인과 함께 제20차 대러제재안을 공식 승인함
- 따라서 2월 당시의 핵심 쟁점이었던 “회원국 간 이견으로 인한 합의 불발” 국면은 4월 들어 해소되었으나, 이는 EU 내부의 러시아 에너지 의존 문제가 여전히 제재 합의의 구조적 제약으로 작용하고 있음을 보여줌

● 제20차 제재안, 러시아 에너지 수입·그림자선단·금융 우회망 제재 강화

- 제20차 제재안은 러시아의 에너지 수입, 군수산업, 무역, 금융 서비스 및 암호화폐 기반 제재 회피 경로를 포괄적으로 겨냥함
- 특히 러시아산 원유 및 석유제품에 대한 향후 해상 서비스 금지의 법적 기반을 마련했으며, 러시아산 원유 운송과 관련된 보험·정비·해운 서비스 제한을 강화하는 방향으로 제재 체계가 확대됨
- 다만 러시아산 원유에 대한 전면적인 해상 서비스 금지는 즉시 시행된 것이 아니라, G7과의 추가 조율 이후 시행 여부를 결정하는 방식으로 유보됨
- 그림자선단과 관련해서는 추가로 46척이 항만 접근 금지 대상에 포함되었으며, EU 제재 대상 그림자선단은 총 632척으로 확대됨
- 또한 러시아의 제재 회피 및 그림자선단 확대를 차단하기 위해, 유조선의 러시아 유입을 제한하고 러시아로의 우회 재판매를 금지하는 조치가 추진되고 있음

● LNG·쇄빙선 서비스 제한 및 제3국 우회거래 단속 강화

- 제20차 제재안은 러시아 LNG 운반선과 쇄빙선에 대한 유지보수 등 서비스 제공을 금지하고, 러시아 주체에 대한 LNG 터미널 서비스 제공도 제한함
- 이는 러시아의 북극 LNG 프로젝트와 북극항로 기반 에너지 수출 역량을 제한하기 위한 조치임
- 금융 부문에서는 러시아 은행 20곳과 비EU 제3국 금융기관 4곳에 대한 거래 금지가 포함되었으며, 러시아 기반 암호화폐 서비스 제공자 및 플랫폼에 대한 제재도 도입됨
- 또한 EU는 제재 회피 방지를 위해 제3국 관련 조치를 강화했으며, 키르기스스탄에 대한 우회방지 도구 적용, 인도네시아 카리문 항만 및 러시아 무르만스크·투압세 항만 관련 거래 제한 등을 포함함

● 헝가리의 러시아산 원유 의존 지속

- 제20차 제재안은 최종 채택되었으나, 헝가리와 슬로바키아의 반대 철회는 러시아산 원유 의존 구조 해소보다는 드루즈바 송유관 공급 재개와 연계된 정치적 타협의 결과로 평가됨
- 이에 따라 EU는 제재 공조를 유지하는 데에는 성공했으나, 일부 회원국의 러시아 에너지 의존 문제가 여전히 제재 체계의 구조적 취약 요인으로 남아 있는 상황임
- 특히 헝가리 사례는 대러제재 강화 이후에도 러시아산 원유 수입을 둘러싼 회원국별 이해관계가 지속적으로 EU 제재정책의 변수로 작용할 가능성을 보여줌

유 지원 연구원, 김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
jwyo025@kmi.re.kr, jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/04/23/russia-s-war-of-aggression-against-ukraine-20th-round-of-stern-eu-sanctions-hits-energy-military-industrial-complex-trade-and-financial-services-including-crypto/> (검색일: 2026.05.07.)
- b) <https://www.reuters.com/world/europe/eu-formally-approves-ukraine-loan-20th-sanctions-package-against-russia-2026-04-23/> (검색일: 2026.05.07.)
- c) <https://www.reuters.com/world/eu-envoys-poised-adopt-20th-package-russia-sanctions-diplomats-say-2026-04-22/> (검색일: 2026.05.07.)

대러제재 장기화 속 러 원유 수출 구조 재편... 중국 수입 확대

● 서방 제재 장기화로 러시아산 우랄 원유 할인 지속

- 대러제재로 인해 서방과 러시아 간 교역이 위축되면서 러시아산 우랄(Urals) 원유는 국제 시장에서 할인 가격에 거래되고 있음
- 지난 2월 러시아 서부 항구에서 선적되는 우랄 원유의 할인폭은 국제 기준유인 브렌트유(Dated Brent) 대비 배럴당 약 30달러 수준까지 확대되었으며, 발트해 프리모르스크(Primorsk) 항 및 흑해 노보로스스크(Novorossiysk) 항에서의 우랄 원유 가격 또한 큰 폭으로 하락한 바 있음
- 이후 2026년 4월 기준 러시아산 원유는 국제 기준유 대비 낮은 가격 수준을 지속 유지하고 있으며, 러시아 정부의 재정 수입 감소 압박 또한 이어지고 있는 상황임
- 러시아 재무부는 국제 유가 변동과 할인 판매 영향으로 석유·가스 관련 세수 감소 가능성을 지속 언급하고 있으며, 러시아 정부의 재정 운용 부담 또한 확대되는 양상을 보이고 있음

● 인도 수입 감소 속 중국 중심 수출 확대

- 러시아산 원유 최대 구매국인 인도는 미국과의 무역 협상 및 서방의 대러제재 압박 영향으로 러시아산 원유 수입 증가 속도를 조절하는 모습을 보이고 있음
- 반면 중국 정유업체들은 할인폭을 활용해 러시아산 원유 구매를 지속 확대하고 있으며, 중국 독립계 정유업체들이 수입 증가를 견인하는 것으로 나타남
- 특히 2월 중국 항만으로 향한 러시아산 원유 인도량은 하루 평균 200만 배럴 이상 수준으로 증가하였으며, 인도향 수출 감소분 일부를 중국이 흡수하는 양상이 나타난 바 있음
- 중국 산둥성 지역의 민간 정유업체들은 가격 경쟁력을 이유로 러시아산 원유 구매를 확대하고 있으며, 일부 업체들은 할인폭 확대 시 추가 구매 가능성을 검토하고 있는 것으로 알려짐
- 2026년 4월 기준, 인도의 러시아산 원유 수입은 하루 평균 200만 배럴 이상 수준을 유지하고 있으나, 중국 역시 할인된 러시아산 원유 구매를 지속 확대하면서 러시아의 아시아 중심 수출 구조가 강화되고 있음

● 장거리 운송 증가에 따른 물류 부담 지속

- 인도에서 중국으로의 러시아산 원유 수출 전환 확대는 운송 거리 증가에 따른 비용 및 운송 기간 부담을 동반하고 있음
- 발트해~인도 잠나가르까지 거리는 약 8,800마일인 반면, 발트해~중국 산둥성까지 운송 거리는 약 14,500마일 수준으로 알려져 있음
- 이에 따라 일부 유조선의 장기 해상 대기 및 운송 지연 사례가 지속 발생하고 있으며, 러시아산 원유의 해상 적체 부담 또한 이어지고 있음
- 특히 러시아산 원유의 장거리 운송 증가로 인해 선박 회전을 저하와 운송 일정 지연 문제가 발생하고 있으며, 일부 항로에서는 운송 효율성 저하 문제가 나타나고 있음
- 또한 장거리 운송 증가와 제재 리스크 확대로 인해 운송 비용과 보험 부담 역시 확대 되는 양상을 보이고 있음

● 미국 제재 유예 조치 속 러 원유 수출 지속

- 미국은 지난 4월 러시아산 원유 거래와 관련한 일부 제재 유예 조치를 연장하였으며, 이에 따라 인도의 러시아산 원유 수입이 일정 수준 유지되고 있는 것으로 나타남
- 국제 유가 상승 가능성과 에너지 시장 불안정 우려 속에서 미국은 러시아산 원유 공급 급감에 따른 시장 충격 가능성을 고려한 것으로 평가됨.
- 이에 따라 러시아는 중국·인도 중심의 원유 수출 구조를 유지하면서 아시아 시장의 존도를 지속 확대하고 있는 상황임

한 다 회 연구원, 김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
dhhan@kmi.re.kr, jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/us-waiver-set-keep-russian-oil-exports-india-near-record-high-2026-04-21/> (검색일: 2026.05.07.)
- b) <https://gcaptain.com/china-snaps-up-distressed-russian-oil-cargoes-shunned-by-india/> (검색일: 2026.03.24.)

러시아 석탄 물류, 극동 의존 확대

● 러 석탄 적자 기업 비중 74%로 확대

- 러시아 석탄산업은 2022년 이후 대러 제재와 국내 운임·조세 조치로 약 2.1조 루블(약 40조 원)의 손실이 발생했으며, 이 중 1.26조 루블(약 24조 원)은 대러 제재, 8,260억 루블(약 16조 원)은 운임·조세 부담 증가로 인해 손실이 발생한 것으로 분석됨
- 2025년 1-11월 러 석탄기업의 재무성과(이익-손실)는 3,740억 루블(손실, 약 7조 원)이라고 전함
- 2025년 11개월 누적 손실은 2024년 연간 손실(1,126억 루블, 약 2조 원)을 3배 이상 상회했으며, 적자 기업 비중은 74%(전년 50%)로 확대됨
- 동 분석은 2025년 연간 기준 손실이 약 4,000억 루블(약 8조 원)에 이를 수 있다고 언급하며, 손실 요인으로 △2025년 12월 RZD 운임 10% 인상 △루블 강세 △금리 인하 속도 완만 등을 제시함
- 기업의 비용 최적화와 금융 조달 제한으로 산업 투자 감소가 지속되며, 개발 투자뿐만 아니라 현 채굴 수준 유지 및 산업안전 프로젝트 관련 투자계획까지 축소가 불가피하게 되었음

● 러 석탄 '수출' 철도물류, 극동 비중 62%로 고착화

- 2025년 기준 러시아 석탄 수출 철도 물류는 극동항만 및 아시아 수출 방향의 동부 노선이 1억 1,840만 톤으로 전체의 62%를 차지하며 절대적 우위를 보였음
- 그러나 아시아 수출 중심의 동부 노선 확대에도 불구하고, 유럽 시장 축소에 따른 서부항 물량 감소를 완전히 상쇄하지는 못한 것으로 평가됨
- 실제로 서부항 운송은 2021년 1억 1,460만 톤에서 2025년 6,010만 톤으로 감소(감소폭 5,450만 톤, -47.6%), 서부 비중은 약 51%에서 32%로 축소됐음

● 중국향 철도 수출, 2025년 기준 15.7% 감소

- 2025년 1-12월 러시아의 중국향 철도 수출이 1,560만 톤으로 전년 대비 -15.7%(-290만 톤) 감소하였으며, 특히 '25년 12월 추세를 살펴보면 105만 톤, 무려 -27% 감소한 수치임

[그림] 중국향 러시아 석탄 철도 수출(1-12월 누적): '24년, '25년 비교



자료: <https://www.eastrussia.ru/material/puls-uglya-16-fevralya-2026-ugolnaya-promyshlennost-v-momente/>
단위: 백만 톤

- 감소 원인으로 △중국 북부 지역의 수요 하락 △러 철도 운송 능력 제약과 러 수출업체가 일부 물량을 더 높은 마진의 해상 운송으로 전환되었기 때문이라고 분석함
- 또한 중국 국경까지 가는 노선에서 철도 운송능력 감소와 함께 RZD가 선적 신청을 전량 승인하지 않는 문제도 언급하며, BAM·시베리아횡단철도 운송능력 부족을 구조적 문제로 지적함
- 아울러 철도 사고 및 기상 변수도 공급에 영향을 미친다고 서술함
 - 26년 2월 자바이칼 철도에서 석탄 적재 화차의 탈선 사고가 발생하여 시베리아횡단철도 핵심 구간 운행이 일시 중단됨
 - 같은 달 하바롭스크, 아무르에서도 탈선 사고가 발생한 바 있으며, 유사 사고는 동부 핵심 방향 운행을 수 시간~하루 중단시켜 연쇄 물류 차질을 야기함

○ 동부 철도망 병목 지속... 극동 물류 부담 심화

- 러시아의 대아시아 석탄 수출이 극동 방향에 집중되면서 동부 철도망과 극동 항만의 물류 부담이 지속 확대되고 있으며, 선적 지연 및 화차 적체 문제가 반복되고 있음
- 러시아 정부와 RZD는 동부 철도망 현대화 및 BAM·TSR 확장 사업을 지속 추진하고 있으나, 물동량 증가 속도를 인프라 확충이 따라가지 못하고 있다는 평가가 제기됨
- 이에 따라 러시아 석탄 수출 구조의 극동 의존 현상과 물류 병목 문제는 당분간 지속될 가능성이 제기되고 있음

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

참고자료

- <https://thecoalhub.com/russian-rail-coal-exports-to-china-via-border-crossings-plunge-22-6-in-q1-2026.html?> (검색일: 2026.05.04)
- <https://tass.com/economy/2084379> (검색일: 2026.04.24.)

러 FESCO, 동남아 복합물류망 확대

● 러시아-동남아 정기선 및 복합운송 서비스 개시

- 러시아 국영기업 로사톰(Rosatom) 산하 물류기업 FESCO는 캄보디아-러시아 간 신규 컨테이너 운송 서비스를 개시했다고 발표함
- 해당 서비스는 캄보디아 프놈펜 내륙 하천항에서 출발한 화물을 베트남 호치민 항으로 수로 운송한 뒤, 호치민 항에서 집화·환적하여 블라디보스토크 상업항으로 운송하는 구조임
- FESCO는 호치민 항을 동남아시아 지역 환적 거점으로 활용하고 있으며, 캄보디아 발 화물을 기존 베트남 정기 노선과 연계해 운송하고 있는 것으로 나타남
- 블라디보스토크 도착 화물은 FESCO 컨테이너 열차를 통해 모스크바, 상트페테르부르크, 노보시비르스크, 예카테린부르크, 카잔 등 러시아 주요 도시 및 CIS 지역으로 운송됨
- FESCO는 프놈펜-블라디보스토크 구간 예상 운송 기간이 평균 약 12일이라고 밝혔으며, 캄보디아에서 출발한 첫 화물이 모스크바 최종 목적지까지 도착하는 데에는 약 32일이 소요된 것으로 전해짐
- 캄보디아발 주요 화물은 경공업 제품 및 농산물 중심으로 구성되는 것으로 알려짐

● FESCO, 극동 거점 기반 물류 운영

- FESCO는 블라디보스토크 상업항(Vladivostok Commercial Sea Port)을 중심으로 해상·철도 복합물류 사업을 운영하고 있음
- 회사는 30척 이상의 선박과 20만 TEU 이상의 컨테이너, 약 1만5천 대 규모의 피팅 플랫폼을 운영 중이며, 블라디보스토크·노보시비르스크·하바롭스크·톰스크 등지에서 터미널 사업도 운영하고 있음
- 또한 FESCO는 블라디보스토크 상업항, 복합운송 운영사 FESCO Integrated Transport, 냉동 컨테이너 운영사 Dalrefrans 등 항만·철도·통합물류 관련 자산을 보유하고 있음
- 2023년 11월 FESCO 지배지분이 로사톰으로 이전된 이후 로사톰 산하 기업으로 운영되고 있음

● 대러제재 이후 러시아의 아시아 물류망 확대 지속

- 2022년 이후 대러제재 강화와 유럽 시장 축소 영향으로 러시아 기업들은 아시아 지역 물류 노선 운영을 확대하고 있음
- FESCO의 러시아-베트남 정기 노선은 2023년부터 운영되고 있으며, 베트남 항만을 경유한 동남아시아 지역 환적 화물 운송도 함께 이루어지고 있음
- 지난 3월 FESCO는 캄보디아-베트남-블라디보스토크를 연결하는 신규 복합운송 서비스를 개시함
- 또한 FESCO는 태국, 말레이시아, 인도네시아 등 동남아시아 지역과 연계된 해상 서비스도 운영 중인 것으로 알려짐
- 과거 러시아-캄보디아 간 컨테이너 화물은 싱가포르, 포트클랑, 호치민 등 아시아 항만을 경유해 제3자 선사를 통해 환적되는 경우가 많았던 것으로 전해짐

● FESCO, 다르에스살람 경유 신규 물류망 검토

- 지난 4월에는 탄자니아 다르에스살람(Dar es Salaam) 경유 신규 물류 노선 개설 가능성도 검토 중인 것으로 전해짐
- 해당 노선은 아프리카발 화물을 러시아 극동 항만 및 러시아·CIS 내륙 물류망과 연계하는 방안이 검토되고 있으며, FESCO는 현지 항만 운영사와 관련 협의를 진행 중인 것으로 알려짐
- Afrinz에 따르면, FESCO는 기존 해상·철도 복합운송 경험을 바탕으로 신규 노선 운영 가능성을 검토 중인 것으로 전해짐
- 다르에스살람 항은 동아프리카 지역 주요 항만 가운데 하나로, 탄자니아뿐 아니라 주변 내륙국 물류 이동에도 활용되고 있는 것으로 알려짐

한 다 희 연구원, 김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
dhhan@kmi.re.kr, jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://afrinz.ru/en/2026/04/russian-fesco-considers-launching-new-lines-via-dar-es-salaam/> (검색일: 2026.05.07.)
- b) <https://portnews.ru/news/388219/> (검색일: 2026.03.24.)
- c) <https://russiaspivottoasia.com/russias-fesco-launches-maritime-shipping-route-to-cambodia/> (검색일: 2026.03.24.)

카자흐스탄, 해상 서비스 디지털화 및 TITR 물류 인프라 확대 추진

● ‘해상 싱글 윈도우(MSW)’ 시스템 도입 추진

- 카자흐스탄 교통부는 선박 입출항 관련 행정 절차를 디지털 시스템으로 통합하기 위한 ‘해상 싱글 윈도우(Maritime Single Window, MSW)’ 구축 프로젝트를 추진하고 있음
- MSW는 국제해사기구(IMO) 회원국의 선박 입항 정보를 단일 플랫폼에서 수집·교환하기 위한 시스템으로, 선박 입항·체류·출항 절차 간소화를 목적으로 함
- 해당 사업은 카자흐스탄 정부의 ‘2026~2027년 운송 산업 디지털화 로드맵’에 포함 되어 있으며, 선박 입출항 행정 절차 간소화와 정부 정보 시스템 통합 등을 주요 목표로 하고 있음
- 기술 도입 과정에서는 독일 국제협력공사(GIZ)의 지원 아래 국제 전문가 대상 경쟁 입찰이 진행되었으며, MSW 관련 기술 사양서 작성 기업으로 넥스하트 카피다니(Nexhat Capidani)가 선정됨
- 지난 2월 아스타나(Astana)에서는 정부 관계기관 간 협의회가 진행되었으며, 이후 악타우(Aktau) 항만과 쿠릭(Kuryk) 항만에서 실무회의가 개최되어 항만 디지털화 및 행정 절차 간소화 방안 등이 논의됨

● 카자흐스탄, TITR 기반 항만 인프라 개발 지속

- 2024카자흐스탄 정부는 악타우 항만과 쿠릭 항만을 중심으로 항만 클러스터 개발을 추진하고 있음
- 정부는 2024~2028년 국가 해양 인프라 개발 종합 계획을 통해 항만 화물 처리량을 약 50% 확대하고, 컨테이너 물동량은 3배 수준까지 확대하는 것을 목표로 하고 있음
- 해당 계획에는 쿠릭 항만 준설 사업, 악타우 항만 컨테이너 허브 건설, TITR(카스피해 횡단 국제운송루트) 개발 등이 포함되어 있음
- TITR은 중국·카자흐스탄·카스피해·아제르바이잔·조지아·튀르키예·유럽을 연결하는 복합운송 노선으로 운영되고 있음

- 2025년 카자흐스탄 해상 물동량은 약 800만 톤으로 전년 대비 7% 증가했으며, 컨테이너 환적량은 90,637TEU로 전년 대비 29% 증가한 것으로 집계됨
- 또한 TITR을 통한 운송량 역시 전년 대비 36% 증가한 것으로 나타남
- 2026년 4월 카자흐스탄 정부는 악타우 및 쿠릭 항만의 컨테이너 허브 확장 사업을 지속 추진하고 있다고 밝힘
- 카자흐스탄 총리 올자스 베크테노프(Olzhas Bektenov)는 TITR 노선을 통한 컨테이너 운송량 증가에 대응해 연간 컨테이너 물동량을 현재 약 8만 TEU 수준에서 2029년까지 약 30만 TEU 수준으로 확대할 계획이라고 설명함
- 또한 TITR 운송 기간은 현재 약 18일 수준까지 단축된 상태이며, 향후 약 10일 수준까지 추가 단축을 목표로 하고 있는 것으로 전해짐
- 카자흐스탄 정부는 악타우·쿠릭 항만 확장과 함께 북남회랑(North-South Corridor) 동부 지선 개발도 병행 추진 중인 것으로 나타남
- 디지털화 부문에서는 세관 디지털 플랫폼 ‘Tezcustoms’를 활용해 중국 국경 통관 시간이 기존 약 8시간에서 약 30분 수준까지 단축된 것으로 전해짐

● KTZ Express, TITR 대응 컨테이너선 신조 추진

- 카자흐스탄 국영 철도회사 Kazakhstan Temir Zholy(KTZ)의 자회사 KTZ Express JSC는 TITR 운송 능력 확대를 위해 신규 컨테이너선 건조를 추진하고 있음
- KTZ Express는 총 6척 규모의 컨테이너선을 신규 발주할 계획인 것으로 알려짐
- 해당 선박은 450~520TEU급 규모로 계획되고 있으며, 하천 흘수 3.6m, 해상 흘수 4.7m, 운항 속도 10~12노트 수준으로 설계될 예정임
- 선박 건조에는 유럽·미국·일본·한국 업체의 엔진 및 디젤 발전기 사용이 검토되고 있는 것으로 전해짐

유 지원 연구원, 김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
 jwyo025@kmi.re.kr, jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- <https://qazinform.com/news/kazakhstan-expands-container-hubs-in-aktau-and-kuryk-ports-945ba8> (검색일: 2026.05.07.)
- <https://www.imo.org/en/ourwork/facilitation/pages/maritimesinglewindow-default.aspx> (검색일: 2026.04.24.)
- <https://www.trend.az/casia/kazakhstan/4155178.html> (검색일: 2026.04.24.)
- <https://portnews.ru/news/387753/> (검색일: 2026.03.24.)

북극 관광지 테리베르카, LNG 유조선 집결지로 부상

● 콜라반도 관광 명소, LNG 유조선 활동 증가

- 바렌츠해 연안에 위치한 인구 약 500명의 작은 어촌마을 테리베르카(Teriberka)는 지난 10년간 오로라 관광, 고래 사파리 등으로 러시아 전역 및 해외 관광객 수천 명이 방문하는 관광 명소로 발전함
- 최근 LNG 유조선들이 테리베르카 인근 해역에 빈번히 출현하고 있으며, 이들 선박은 테리베르카 육상 서비스로부터 병커링 및 각종 보급품을 공급받는 것으로 추정됨
- 2월 10일에는 르 페루즈(Le Perouse)호, 시피크 야말(Seapeak Yamal)호를 포함한 세 척의 LNG 유조선이 테리베르카에서 수 km 떨어진 해역에서 표류 중인 것이 관측되었으며, 해상 지원선 이주무르드(Izumrud)호도 해당 지역에서 활동한 것으로 나타남

● 7척 LNG 유조선, 콜라반도 연안 집중 항해

- 2월 9일 선박 교통 데이터를 분석한 결과, 최소 7척의 LNG 유조선이 테리베르카 및 인접 지역인 우라만(Ura Bay), 리바치(Rybachii)반도 인근 해역을 교차 항해한 것으로 나타남
- 다수의 LNG 유조선은 우라만으로 진입해 400m 길이의 부유식 저장·재기화 설비(FSU) 삼(Saam FSU)과 LNG 적재 작업을 수행한 것으로 전해짐
- 299m급 LNG 유조선 크리스토프 드 마르제리(Christophe de Margerie)호는 노르웨이 국경 인근 리바치 반도 서해안의 볼샤야 볼로코바야만(Bolshaja Volokovaya Bay)을 반복적으로 방문한 것으로 나타남
- 2026년 콜라반도 우라만 및 테리베르카 인근 해역에서 Arc7급 LNG 유조선 활동이 지속적으로 관측됨
- 특히 사암 FSU 인근에서는 Arctic LNG 2 프로젝트 관련 LNG 환적 활동이 계속 이루어지고 있는 것으로 알려짐

박 예 나 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
yena719@kmi.re.kr

참고자료

- <https://www.thebarentsobserver.com/news/new-european-sanctions-add-pressure-on-russian-arctic-oil/> (검색일: 2026.05.08.)
- <https://www.thebarentsobserver.com/news/arctic-tourist-resort-is-becoming-shadow-tanker-hub/> (검색일: 2026.03.22.)

러사암 FSU 중심, 북극 LNG 환적 운영 확대 지속

● 러시아 Arctic LNG 산업, 제재 압박 지속

- 러시아는 Arctic LNG 산업 개발에 대규모 투자를 진행했으며, 야말 LNG(Yamal LNG) 프로젝트와 Arctic LNG 2 프로젝트를 통해 LNG 생산을 확대하고 있음
- 반면, EU는 러시아산 LNG 수입을 단계적으로 축소하는 정책을 유지하고 있으며, 2027년까지 러시아산 LNG 수입 중단을 추진하고 있음
- Arctic LNG 2 프로젝트 관련 활동은 제재 대상에 포함되어 있으며, 우리나라의 사암 FSU 역시 관련 제재 대상 가운데 하나로 알려짐
- 사암 FSU는 2023년 여름 우리나라에 배치되었으며, 노바텍(Novatek)은 2025년부터 해당 설비 활용을 본격화한 것으로 전해짐

● 사암 FSU 중심 Arctic LNG 2 환적 운영 지속

- 사암 FSU에서는 쇠빙 LNG 운반선(Arc7 LNG carrier) 크리스토프 드 마르제리(Christophe de Margerie)호가 Arctic LNG 2에서 출발한 LNG 화물을 하역했으며, 일반형 LNG 운반선 아틱 메타가스(Arctic Metagaz)호가 해당 화물을 적재한 것으로 나타남
- 해당 화물은 중국 베이하이(Beihai) LNG 터미널로 향한 것으로 알려짐
- 해운 데이터 및 위성 추적 자료에 따르면, 동일 FSU에서는 2026년 1월 초에도 유사한 환적 작업이 진행된 것으로 확인됨
- 별도로 쇠빙 LNG 운반선 니콜라이 우르반체프(Nikolay Urvantsev)호는 야말 LNG 화물을 적재한 뒤 킬딘 정박지에서 선박 간 환적(STS)을 실시한 것으로 전해짐
- 해당 화물은 일반형 LNG 운반선 LNG 페크다(LNG Phecda)호를 통해 유럽 또는 아시아 지역으로 운송된 것으로 알려짐

● 무르만스크 해역, 북극 LNG 환적 거점 역할 지속

- 무르만스크 해역에서는 쇠빙 LNG 운반선과 일반형 LNG 운반선 간 환적 작업이 지속 이루어지고 있는 것으로 나타남
- 노바텍과 파트너사가 운영하는 야말 LNG 프로젝트는 2017년 가동 이후 LNG 생산

및 수출을 지속하고 있으며, Arctic LNG 2 프로젝트 역시 추가 생산 능력 확보를 목표로 추진되고 있음

- 야말 및 기단(Gydan) 반도 가스전에서 생산된 LNG는 북극항로 및 무르만스크 환적 체계를 통해 유럽과 아시아 시장으로 운송되고 있음
- 또한 사암 FSU를 활용한 Arctic LNG 2 환적 운영이 지속 이루어지고 있는 것으로 나타남

● 러시아, 무르만스크 해역서 제재 속 북극 LNG 3건 동시 선박 간 환적 실시

- 러시아 선박은 무르만스크(Murmansk) 지역 해역에서 LNG 선박 간 환적(STS) 3건을 동시에 실시한 것으로 나타남
- 이 가운데 2건은 사암(Saam) 부유식 저장설비(FSU, Floating Storage Unit)에서 진행되었으며, 제재 대상인 Arctic LNG 2 프로젝트에서 생산된 LNG 화물이 대상이었음
- 나머지 1건은 무르만스크 동쪽 킬딘섬(Kildin Island) 인근에서 진행되었으며, 야말 LNG(Yamal LNG) 프로젝트 화물이 환적된 것으로 전해짐
- 이번 작업은 북극 해역에서 LNG 선박 간 환적 3건이 동시에 확인된 첫 사례로 알려짐

● 추가 LNG 운반선 확보...북극 LNG 운송 지속

- 5월 초 러시아 국기를 단 LNG 운반선 Mercury호가 무르만스크 인근 리바치(Rybachy)반도 해역에서 대기 중인 것으로 나타남
- 또한 Ray호, Cosmos호, Orion호 등 추가 LNG 운반선들도 노르웨이 연안을 따라 무르만스크로 이동 중인 것으로 전해짐
- 해당 선박들은 과거 오만계 선사 Asyad Shipping이 보유했던 약 20년 선령의 LNG 운반선으로, 최근 튀르키예 소재 기업들에 매각된 것으로 알려짐
- 해당 LNG 운반선들은 현재 제재 대상에는 포함되지 않은 상태이며, 야말 LNG 및 Arctic LNG 2 프로젝트 운송에 활용될 가능성이 제기되고 있음
- 무르만스크 인근에는 제재 대상인 부유식 저장설비가 위치하고 있으며, AIS 데이터에 따르면 Arc7급 LNG 운반선 알렉세이 코시긴(Alexey Kosygin)호와 크리스토프 드 마르제리호가 Arctic LNG 2 프로젝트에서 생산된 LNG를 해당 저장설비로 운송 중인 것으로 나타남

- 또한 Arctic Pioneer호 등 일부 LNG 운반선은 저장설비에서 LNG를 적재한 뒤 중국 방향으로 이동한 것으로 전해짐
- LNG 2 프로젝트가 현재 Arc7급 쇄빙 LNG 운반선 2척과 일반형 LNG 운반선 약 10척 수준을 활용하고 있으며, 향후 중국향 LNG 수출 확대에 따라 추가 선대 확보 필요성이 제기되고 있음

● 관측된 LNG 유조선 다수, 국제 제재 대상 포함

- 지난 2월 9일 콜라반도 연안에서 관측된 LNG 유조선 가운데 아이리스(Iris)호, 크리스토프 드 마르제리호, 아크틱 물란(Arctic Mulan)호 등은 EU·미국 등 복수 국가의 제재 대상에 포함된 것으로 나타남
- 라 페루즈(La Perouse)호 역시 EU 및 여러 국가의 제재 대상이며, 시피크 야말(Sea peak Yamal)호, 보리스 빌키츠키(Boris Vilkitsky)호, LNG 페크다(LNG Phecda)호는 당시 기준 제재 명단에는 포함되지 않은 것으로 전해짐
- 또한 유럽 및 미국은 Arctic LNG 2 프로젝트 관련 선박 및 운영 구조에 대한 제재를 지속 유지하고 있는 것으로 나타남

<그림> 콜라반도 테리베르카



출처: Barents Observer

<그림> LNG 운반선 항해패턴(2월9일자)



출처: Map by Goradar.ru/Barents Observer

박 예 나 전문연구원, 엄 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부
yena719@kmi.re.kr, dbu@kmi.re.kr

참고자료

- <https://gcaptain.com/russias-arctic-lng-shadow-fleet-gains-steam-with-rare-winter-double-ship-to-ship-transfer/> (검색일: 2025.05.07.)
- <https://eadaily.com/en/news/2026/05/05/additional-gas-carriers-for-russian-lng-are-approaching-murmansk> (검색일: 2025.05.07.)

중국 선사, 북극항로 컨테이너 운송 확대

● 중국 선사, 2025년 14회 북극항로 컨테이너 운항 완료

- 2025년 북극항로를 통한 중국계 컨테이너 물동량은 약 40만 톤으로, 전년 대비 2.6배 증가한 것으로 나타남
- 중국계 컨테이너선 이스탄불 브리지(Istanbul Bridge)는 북극항로를 경유해 중국 Ningbo에서 영국 펠릭스토우까지 항해했으며, 2025년 10월 13일 도착해 총 20일이 소요된 것으로 전해짐
- 해당 항해는 일반적인 수에즈 운하 또는 희망봉 경유 항로의 40~50일보다 짧은 운송기간을 기록한 사례로 보도됨

● NewNew Shipping, 2026년 북극항로 운항 확대 계획

- MS2026년 4월 Interfax 보도에 따르면, 중국 선사 NewNew Shipping은 2026년 항해 시즌 중 북극항로를 활용해 중국과 아르한겔스크(Arkhangelsk) 간 최대 12회의 항해를 수행할 수 있다고 밝힘
- 해당 계획은 2026년 북극항로 항해 시즌에 중국-러시아 북서부 간 화물 운송을 확대하려는 움직임과 연계되어 있음
- 아르한겔스크 지역은 2026년 항해 기간 북극항로를 통한 중국과의 화물 처리량 증가를 기대하고 있는 것으로 전해짐
- NewNew Shipping은 앞서 러시아 로사톰(Rosatom)과 북극항로 운송 협력 논의를 진행해왔으며, 4,400TEU급 Arc7 쇄빙 컨테이너선 5척 건조 계획도 언급된 바 있음

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

참고자료

- <https://interfax.com/newsroom/top-stories/117107/> (검색일: 2025.05.07.)
- <https://gcaptain.com/msc-chief-doubles-down-on-arctic-shipping-ban-as-chinese-operators-chart-record-growth/> (검색일: 2025.05.07.)



주요 통계



[표 1] 2026년 1~3월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물		액체화물		합계	
	물동량	전년 동기 대비	물동량	전년 동기 대비	물동량	전년 동기 대비
극동지역	38.8	+12.2%	21.4	+7.8%	60.2	+10.6%
***북극해	4.8	-13.1%	19.40	+21.1%	24.2	+12.2%
발트해	28.4	-10.4%	35.9	-1.5%	64.3	-5.6%
아조프-흑해	29.2	+11.7%	30.1	-18.3%	59.3	-5.8%
카스피해	1.3	+23.5%	0.9	+25%	2.1	+24.1%
합계	102.4	+3.5%	107.5	-2.0%	210.0	+0.6%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베즈카야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카
북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리얀마르, 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 2025년 1~3월 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

김지영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) 포트뉴스, 2026년 1~3월 러시아 항만 물동량, <https://portnews.ru/news/390207/> (검색일: 2026.05.07.)

[표 2] 2024년~2026년 3월 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⁾	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
	2026년 ¹⁾	626,476.8	671,503.2	724,558.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-0.3	-2.2	-2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-14.7	7.2	7.9	0.0	0.0	0.0	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⁾	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
	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
	2026년 ¹⁾	397,336.3	387,539.8	419,028.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-0.2	0.2	-0.4	0.0	0.0	0.0	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	0.0	0.0	0.0	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⁾	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
	2026년 ¹⁾	294,709.5	295,736.4	325,864.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-1.5	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-15.1	0.3	10.2	0.0	0.0	0.0	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: 2026.05.07.)

[표 3] 2024년~2026년 1~3월 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)	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										
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	451,181.5	503,702.1	546,080.4	557,504.9	545,540.7	596,095.8	654,323.1	661,525.2	673,393.3	617,861.5	526,613.5	535,218.7
		2026	431,184.1	490,663.0	529,747.6									
	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	202,992.8	203,481.5	223,571.2	234,568.7	227,224.6	246,192.2	248,101.7	251,060.5	254,627.2	249,521.1	233,016.4	247,249.9
		2026	202,043.6	206,699.6	224,218.0									
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										

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									
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	27.8	31.5	32.9									
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									

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: 2026.05.07.)