



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	러 극동철도, 2026년 1~4월 컨테이너 운송량 9.7% 증가
	중·서부	- 이란 리스크 확산에 따른 국제남북운송회랑 불안정성 확대 - 중국, 러시아 대신 중앙아시아 영향력 확대
	북극	- 로사툼·DP World, 러시아 내 물류 합작회사 설립 추진 - 러 조선사 USC, Ice7급 신규 쇄빙선 개발 착수 - 러 북극 LNG 운반선, 중동 긴장 속에도 홍해 항로 유지 - 알래스카 LNG 개발사, 제재대상 러 기업의 장비 조달 추진 - 러 아르한겔스크, 여름철 물류를 위해 무인 선박 활용 계획 - 러 아르한겔스크-중국 해운사, 북극항로 운항 MOU 체결
	전체	- 러 적자 석탄기업 비중, 전년 대비 20% 확대 - 미, 러시아산 원유 제재 일시 완화...아시아 중심 수입 확대 움직임 - 러 제재 LNG 운반선, 지중해 몰타 인근 폭발·화재 발생 - 러 노바텍, 베트남에 LNG 공급 추진
주요 통계		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



주요 동향



러 극동철도, 2026년 1~4월 컨테이너 운송량 9.7% 증가

● 러시아 극동철도, 2026년 1~4월 컨테이너 운송량 9.7% 증가

- 러시아 극동철도(Far Eastern Railway)의 2026년 1~4월 모든 운송 형태 기준 컨테이너 운송량은 43만 5,900TEU를 기록했으며, 이는 전년 동기 대비 9.7% 증가한 수치임
- 컨테이너를 이용한 각종 화물 운송 총량은 460만 톤에 달했음
- 주요 운송 품목 가운데 화학제품 및 소다는 7만 1,600TEU(+9.8%), 공산 소비재는 5만 7,200TEU(+12.4%), 금속제품은 5만 3,300TEU(+3.9%)를 기록했음
- 기타 및 혼합화물은 2만 9,000TEU(+23.9%), 기타 식료품은 1만 1,900TEU(+17.6%), 목재 화물은 9,700TEU(+0.6%), 건설 자재는 5,000TEU(+23.6%)를 기록함

● 반개방 화차 내 컨테이너 적재량 증가 및 전년도 실적

- 2026년 1~4월 반개방 화차 내 컨테이너 적재량은 17만 4,100TEU를 기록했으며, 이는 전년 동기 대비 2배 증가한 수준이었음
 - * 반개방 화차(open-top freight wagon) : 상부(지붕)가 개방된 형태의 철도 화물 차량을 의미함. 주로 석탄, 광석, 금속, 목재, 자갈 등 벌크화물 운송에 사용되며, 러시아 철도 화물 운송에서 널리 활용되는 기본 화차 유형 중 하나임
- 이는 일반적인 컨테이너 운송 방식 외 대체 운송 활용이 확대되고 있음을 시사함
 - * 극동 철도·항만 인프라 제약과 물류 불균형 문제에 대응하기 위해 반개방 화차를 활용한 컨테이너 운송 사례가 확대되고 있음
- 2026년 1~4월 극동철도의 전체 적재량이 전년 동기 대비 3.4% 증가한 2,480만 톤을 기록했음
- 한편 작년 극동철도의 연간 컨테이너 운송량은 전년 대비 13.4% 감소한 110만TEU를 기록함

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://russiaspivottoasia.com/russia-to-add-more-far-east-rail-freight-containers> (검색일: 2026.05.14.)
- b) <https://portnews.ru/news/391464/> (검색일: 2026.05.14.)

이란 리스크 확산에 따른 국제남북운송회랑 불안정성 확대

● INSTC 물동량은 증가하는 추세였으나, 이란 리스크 확산으로 불안정성 심화

- 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, 이하 INSTC)을 통한 화물 운송량은 최근 지속 증가해 왔음
- INSTC는 러시아, 이란, 인도가 주축이 되어 수로·철도 등을 통해 지역을 연결하는 복합운송로 구축 계획으로, 2000년 러-이란-인도 간 회랑 건설 관련 3자 협정이 체결되었으며 아제르바이잔, 중앙아시아, 유럽, 인도, 이란, 러시아 등이 참여하고 있음
- 동 회랑 건설 구축 사업은 인도, 이란을 비롯한 페르시아만 국가들의 유럽향 화물운송 흐름을 수에즈 운하를 통한 해상운송 노선이 아닌 러시아를 거치는 육상운송 노선으로 전환하기 위해 마련됨
- 2025년 말 기준 INSTC 철도 컨테이너 화물 운송량은 약 11,500TEU 수준으로, 전년 대비 약 60% 증가할 것으로 전망된 바 있음
- 아제르바이잔-이란 국경 검문소를 통한 INSTC 서부 노선 화물 운송량은 2025년 약 66만4천 톤을 기록했으며, 컨테이너 물동량은 전년 대비 약 1.5배 증가한 8,300TEU를 기록했음
- 그러나, 미국이스라엘의 대이란 공습이 발생한 이후 INSTC를 통한 화물 운송 차질이 확대되고 있음
- 일부 러시아 수출업체 및 목재 업계 기업들은 INSTC 노선을 통한 화물 선적을 중단하고 북아프리카 및 남미 시장으로 수출 방향 전환을 검토하고 있음
- 또한 중동 정세 악화 이후 화학제품 공급 차질이 발생하고 있으며, 현재는 이란 사태 발생 이전 또는 직후 선적된 물량을 중심으로 제한적 운송만 이루어지고 있는 것으로 전해짐
- 이 밖에, 3월 5일 아제르바이잔 정부는 이란 측 드론 두 대가 나흐츠반(Nakhchivan) 공항 인근에 추락한 사건 이후 아제르바이잔-이란 육상 국경 차량 통행을 중단했으며 3월 9일에야 통행이 재개된 바 있음
- 3월 5일 아제르바이잔 역외 영토인 나흐츠반 자치공화국 및 나흐츠반 공항, 학교 등이 이란 드론 공격을 받아 동 지역 주민 4인이 부상 당했으며, 이를 계기로 아제르바이잔은 이란 측에 보복을 경고함

● 이란 리스크 확산으로 INSTC 핵심 인프라 사업에 영향

- 2026년 4월 러시아와 이란이 추진 중인 Rasht-Astara 철도 건설 사업 계약 체결이 연기된 것으로 나타났음

- 동 사업은 약 16억 유로 규모 프로젝트로, 러시아·아제르바이잔·이란 철도망을 직접 연결하는 INSTC 서부 노선 핵심 구간으로 평가되고 있음
- 그러나 최근 지정학적 리스크 확대와 정세 불안으로 인해 사업 추진 일정 및 투자 계획의 불확실성이 확대되고 있음

● 이란 리스크 확산으로 INSTC 회랑의 구조적 불안정성 부각

- INSTC 서부 노선(아제르바이잔 경유)과 동부 노선(카자흐스탄·투르크메니스탄 경유) 모두 이란 영토를 통과하는 구조로, 이란 관련 지정학적 리스크에 직접 노출되어 있음
- 러시아 수출업체들은 INSTC 운송 차질로 인해 물류비가 약 20~30% 증가하고, 인도 및 이란향 배송 기간 역시 기존 약 30일 수준에서 45~60일까지 증가할 가능성이 있다고 분석하고 있음
- 관련 전문가들은 INSTC를 통해 운송되는 화물 가운데 약 70% 수준만이 대체 운송 노선으로 전환 가능하다고 평가하고 있음
- 또한 분쟁 장기화 시 2026년 INSTC 전체 환적 물동량이 25% 이상 감소할 가능성도 제기되고 있음
- 한편, 이란 및 남캅카스 지역 리스크가 확대되면서 최근에는 INSTC 대비 중부회랑(Middle Corridor)의 전략적 중요성이 상대적으로 부각되고 있음
- 전문가들은 이란 및 남캅카스 지역 정세 변화가 유라시아 물류연결망 구조 자체를 재편할 가능성이 있다고 분석하고 있음

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- <https://caucasusedition.net/connectivity-under-pressure-how-irans-crisis-is-reshaping-the-south-caucasus/> (검색일: 2026.05.13.)
- <https://english.news.cn/20260420/2ccec4851a047ed8d9d8d6dd9071515/c.html> (검색일: 2026.05.13.)
- <https://www.aljazeera.com/news/2026/4/29/can-russia-serve-as-an-economic-lifeline-for-iran-amid-the-hormuz-blockade> (검색일: 2026.05.14.)
- <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2026/03/11/1181949-eksporteri-otkazivayutsya-ot-mtk-sever-yug> (검색일: 2026.04.01)
- <https://ruinform.com/page/kakie-riski-neset-vojna-na-blizhnem-vostoke-dlja-rossii> (검색일: 2026.04.01.)
- <https://www.forbes.ru/biznes/557339-ni-po-vozduhu-ni-morem-iz-za-voyny-v-irane-na-15-20-podorozaut-zapcasti-i-odezda> (검색일: 2026.03.07.)
- <https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/421311> (검색일: 2026.03.07.)
- <https://www.forbes.ru/biznes/557024-rossijskie-eksportery-otkazalis-ot-mtk-sever-ug-iz-za-bliznevostocnogo-konflikta> (검색일: 2026.3.7.)

중국, 러시아 대신 중앙아시아 영향력 확대

● 우크라이나 전쟁이 중·러 중앙아시아의 세력 균형 변화

- 냉전 이후 중앙아시아는 러시아가 안보를 제공하고 중국이 경제 파트너 역할을 하는 ‘관리된 공동통치(managed condominium)’ 체제로 운영되었으나, 우크라이나 전쟁으로 이 중·러 동반관계의 내부 균형이 근본적으로 변화함
- 중국의 경제 네트워크가 역내 질서의 조건을 결정하고 러시아의 역내 거부권 행사 능력은 급속히 약화하면서, 공동통치 체제가 비대칭적 상호의존 관계로 진화함
- 중국은 물류·에너지·금융·디지털 거버넌스 전반에 걸친 핵심 네트워크 노드를 통제함으로써 ‘무기화된 상호 의존(weaponized interdependence)’을 구사하며, 소규모 국가들이 운영하는 인프라와 규칙 자체를 형성하고 있음

● 압도적 무역 불균형과 다자 제도화로 러시아 영향력 배제

- 중국 세관 데이터에 따르면 양국 무역은 2024년 기록적인 1.74조 위안(2,523억 달러)에 도달했으며, 2025년에는 국제 원유 가격 하락과 러시아의 중국산 차량 수요 감소로 6.5% 감소한 1.63조 위안을 기록했으나 여전히 중국에 결정적으로 유리한 무역 흐름을 유지함
- 이러한 압도적인 격차는 러시아가 자국이 선언한 ‘근접 외국(near abroad)’에서 중국의 주도권에 이의를 제기할 능력을 크게 제약하며, 베이징은 이 협상력을 활용해 러시아 주도 포맷을 완전히 우회하는 다자간 체제를 중앙아시아에 제도화함
- 2023년 시안 중국-중앙아시아 정상회담을 계기로, 중국과 중앙아시아 국가들은 모스크바의 영향권 밖에서 정례화된 정상급 조정 체계를 더욱 심화시켰음
- 중국 내 상설 사무국 설치를 포함한 상설 협력 메커니즘이 출범했으며, 이어 2년 후 열린 아스타나 정상회담에서는 협력 문서 패키지와 선린우호 조약이 체결되었음

● 러시아 안보 영향력 약화와 중국 중심 인프라·디지털 질서의 확산

- 우크라이나 전쟁 이후 러시아의 군사적 여력이 약화되면서, 중앙아시아 국가들 사이에서 러시아가 과거처럼 신뢰할 수 있는 안보 파트너라는 인식은 점차 약화되고 있음
- 이에 따라 중앙아시아 엘리트들은 러시아를 여전히 기본적인 안정 보장자로 인식하면서도, 러시아에 대한 과도한 의존이나 구속력 있는 약속은 피하고 대외 파트너십을 다각화하고 있음

- 이러한 상황에서 중국은 일대일로(BRI)를 통해 중앙아시아 내 교통·에너지 회랑을 확대하며 영향력을 강화하고 있음
- 일대일로 프로젝트의 핵심은 단순한 인프라 건설이 아니라, 회랑이 구축된 이후 해당 지역의 무역 흐름, 규제 선택, 금융·기술 표준이 중국 중심의 생태계에 점차 고정된다는 점에 있음
- 대표적으로 연간 약 550억㎥ 규모의 중앙아시아-중국 가스 파이프라인은 상류 생산국들을 중국의 수요와 파이프라인 운영 체계에 장기적으로 연결시키는 역할을 함
- 또한 카자흐스탄-중국 국경의 코르가스(Khorgos)와 같은 물류 허브는 중앙아시아의 경제 지리를 재편하고 있으며, 중국 기업에 유리한 공급망 네트워크와 기술 표준을 확산시키는 기반이 되고 있음
- 나아가 통신 장비, 감시 플랫폼, 핀테크 결제망 등 디지털 인프라의 확산은 중앙아시아 국가들이 중국식 데이터 관리 방식과 기술 훈련 체계에 점차 연동되도록 만들고 있음

● 위안화 결제 확대와 이란 전쟁이 가속하는 유라시아 재편

- 러·우전쟁 이후 러시아의 대외무역에서 위안화 결제 비중은 2% 미만에서 2024년 초 거의 40% 수준까지 급증했음
- 이는 서방 금융 시스템 접근이 제약되는 상황에서 중국이 러시아에 대체 결제망을 제공했음을 의미하며, 중국은 이를 통해 통화·금융 영역에서 구조적 영향력을 빠르게 확대하고 있음
- 한편 이란 전쟁이 확대되면서 전 세계 석유 및 LNG 흐름의 약 5분의 1이 통과하는 호르무즈 해협의 안보 리스크도 크게 높아지고 있음
- 특히 중국은 2025년 기준 이란 해상 원유 수출의 90% 이상을 구매하는 주요 수입국으로, 이란산 원유 공급 차질에 민감할 수밖에 없음
- 단기적으로 중국은 러시아산 원유 등 호르무즈 해협을 경유하지 않는 공급원에 대한 의존을 높일 가능성이 있으나, 중장기적으로는 해상 에너지 수송로의 취약성을 줄이고, 유라시아 내륙을 기반으로 한 에너지·물류·금융 네트워크를 강화하려는 전략적 필요성이 커질 것으로 보임
- 이 과정에서 중앙아시아는 중국의 에너지 안보와 유라시아 연결 전략을 뒷받침하는 핵심 지역으로서 그 중요성이 더욱 커지고 있음

박 예 나 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

yena719@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://asiatimes.com/2026/03/china-quietly-eclipsing-a-weakened-russia-in-central-asia/> (검색일: 2026.04.03.)

로사톰·DP World, 러시아 내 물류 합작회사 설립 추진

● 북극항로 활성화를 위한 러-UAE 글로벌 물류 협력 사업 발표

- 러시아 로사톰(러 원자력社)은 UAE DP World(러 항만 운영社)와 물류 합작회사 설립에 합의함
 - 로사톰은 러시아 및 해외에서 원자력 프로젝트를 수행하는 기업으로, 러시아 내 운송 자산도 보유
- 로사톰은 러 물류사 FESCO 지분 92.4%를 출자하고, DP World는 현금 투자 방식으로 참여할 예정이며, 투자 규모는 FESCO의 시장 가치 평가에 따라 결정될 것으로 발표됨
 - Rosatom은 해당 합작회사 지분의 51%를, DP World는 49%를 보유할 예정이며, 본 사업은 현재 외국인 투자 관련 정부위원회 및 연방 반독점청(FAS)의 승인 절차를 진행 중
- 한편 지난 4월 Rosatom 측은 2026년 북극항로(NSR) 물동량이 4,000만 톤을 초과할 가능성이 있다고 밝히며, 북극항로 기반 물류 확대 전략을 지속 추진하고 있음

● 북극항로 물동량 확대 전략의 일환으로, 로사톰 사(社)는 글로벌 인프라 접근성 확보, DP World는 신규 화물 수요 발굴 지원 예상

- 로사톰은 이번 협력이 글로벌 물류 운영사로 성장하고 화물 흐름을 확대하려는 전략의 일환이며, 특히 러시아 북부 해안을 따라 형성된 북극항로를 통한 물동량 증가도 포함된다고 밝힘
- 또한 로사톰은 세계 주요 컨테이너 항만 운영사 중 하나인 DP World와의 협력을 통해 글로벌 인프라 접근성을 확보하게 되며, DP World는 러시아가 새로운 화물 물량을 확보하는 데 기여할 것으로 전망됨

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

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/sustainability/boards-policy-regulation/russias-rosatom-uaes-dp-world-plan-logistics-joint-venture-russia-2026-03-27/> (검색일: 2026.04.01.)
- b) <https://news.cgtn.com/news/2026-04-02/news-1M11I30Krtu/p.html> (검색일: 2026.05.13.)

러 조선사 USC, Ice7급 신규 쇄빙선 개발 착수



● 러시아 USC의 북극항로 쇄빙선 Ice7급 신규 쇄빙선 개발 추진

- 러 국영 조선기업 유나이티드 쉽빌딩 코퍼레이션(United Shipbuilding Corporation, USC)이 북극 지역 항만 수역에서 주로 운항될 새로운 쇄빙선 시리즈 개발에 착수했음
- 해당 쇄빙선은 러시아 북극항로(NSR, Northern Sea Route)를 따라 위치한 항만과 접근 수로에서 연중 안전한 항해를 보장할 수 있도록 설계될 예정임
- 러시아는 그동안 북극항로에서 쇄빙선을 정기적으로 운용해 왔으나, 기존 쇄빙선들은 주로 항로를 통과하는 일반 선박을 호위하는 임무를 수행해 왔으며 항만 인근 수역에서만 운항하도록 설계된 선박은 아니었음
- 해당 시리즈의 각 쇄빙선은 Ice7 등급으로 강화된 선체를 갖추게 될 예정이며, 4개의 아지무스 추진기(azimuthing thrusters)를 갖춘 디젤-전기 추진 시스템이 적용될 계획임
- 선박의 선미에는 개방형 화물 갑판(open cargo deck)이 설치되고, 선박의 거주 구역과 추진 장비는 선체 중앙부에 배치될 예정임
- 다만, USC는 아직 해당 북극항로 항만용 쇄빙선 설계를 수행할 구체적인 설계 회사를 선정하지 않았다고 밝혔음

업 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.bairdmaritime.com/security/icebreaking/russian-builder-begins-development-of-new-ice-breakers-for-port-waters/> (검색일: 2026.04.02.)

러 북극 LNG 운반선, 중동 긴장 속에도 홍해 항로 유지

● 러시아 북극 LNG 운반선, 중동 긴장 속에도 홍해 항로 계속 이용

- 러시아의 북극 LNG 그림자 선박이 홍해 항로를 계속 이용하고 있는 것으로 나타났으며, 이는 글로벌 해운사들이 안보 위험을 이유로 해당 지역을 피하고 있는 것과는 대조적인 모습임
- 미국·이스라엘·이란 간 긴장으로 홍해 항로의 선박 통행량이 감소하고 있음에도 북극에서 러시아산 LNG를 선적한 선박들은 아시아로 향하는 지름길인 홍해를 계속 이용하고 있음

● 최소 7척의 LNG 운반선, 홍해·바브엘만데브 해협 통과

- AIS 데이터에 따르면, 러시아 북극 LNG 운송과 연계된 최소 7척의 LNG 운반선이 최근 홍해와 바브엘만데브 해협(Bab el-Mandeb Strait)을 통과했거나 현재 이 항로를 통해 중국으로 향하고 있음
- 남쪽으로 항해 중인 LNG 운반선 라 페루즈(La Perouse)는 수에즈 운하(Suez Canal)를 통과해 홍해에 진입했으며, 북쪽으로 이동 중인 아틱 파이오니어(Arctic Pioneer)는 홍해를 지나 운하에 접근했음
- 더 남쪽에서는 아틱 물란(Arctic Mulan)과 아이리스(Iris)가 바브엘만데브 해협을 통과한 뒤 동쪽으로 항해했음
- 인도양에서는 노바 에너지(Nova Energy)와 아틱 보스토크(Arctic Vostok)가 홍해와 수에즈 운하로 향하는 항로를 유지하고 있었으며, 아틱 메타가즈(Arctic Metagaz)는 지중해에서 운하로 향했음

● 중국 베이하이 LNG 터미널, 유일한 수령처로 확인

- 현재 중국의 베이하이 LNG 터미널(Beihai LNG Terminal)만이 아틱 LNG 2 프로젝트 화물을 수령하는 것으로 확인된 유일한 구매처임
- 이 터미널은 첫 화물을 수령한 지 6개월 이상이 지났음에도 미국과 유럽연합(EU)의 제재 대상에 포함되지 않음

업 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/russian-arctic-lng-tankers-keep-red-sea-route-despite-middle-east-turmoil/> (검색일: 2026.04.07.)

알래스카 LNG 개발사, 제재대상 러 기업의 장비 조달 추진

● Polar LNG社, Arctic LNG-2의 장비를 할인된 가격으로 구입 검토

- 알래스카 노스슬로프(North Slope)에 LNG 플랜트 건설을 추진 중인 Polar LNG社는 미국 재무부 산하 해외자산통제국(OFAC) 승인을 전제로, 제재 대상인 러시아 Arctic LNG-2 프로젝트의 장비 도입을 추진 중임
 - Arctic LNG-2 프로젝트는 바이든·트럼프 행정부로부터 제재 대상으로 지정된 사업임
- 이 과정에서 Polar LNG社의 조엘 리들(Joel Riddle) CEO는 노스슬로프 지역이 극한 환경과 기후변화 영향으로 일부 에너지 기업이 철수한 바 있는 지역임을 언급하며, 도입 대상 장비가 북극 환경에서 검증된 것임을 강조하고 향후 안정적 운송 및 운영을 위해 쇄빙선 6척을 추가 도입할 계획이라고 밝힘

● 알래스카 노스슬로프에 LNG 플랜트 건설 사업은 트럼프 행정부가 추진 중인 알래스카 LNG 개발 프로젝트와 협력 예정

- 동 프로젝트는 2029년~2030년 LNG 생산 개시를 목표로 추진 중임
- Polar LNG社는 전체 프로젝트 자금의 절반 이상을 미국 자본으로 조달할 계획이지만, 일본 및 기타 국가 기업들의 투자도 열어두고 있다고 밝힘
- 동 프로젝트는 트럼프 행정부가 추진 중인 알래스카 LNG 개발 프로젝트(Alaska LNG)와 협력 예정이며, 트럼프 측근으로 알려진 투자자 젠트리 비치(Gentry Beach)도 동 프로젝트에 참여하고 있는 것으로 확인됨

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/planned-lng-plant-alaska-seeks-equipment-sanctioned-russia-firm-2026-03-30/> (검색일: 2026.04.01.)

러 아르한겔스크, 여름철 물류를 위해 무인 선박 활용 계획

● 아르한겔스크 지역, 무인 선박 활용한 정기 화물 운송 추진 계획 발표

- 아르한겔스크 지역은 올여름 최소 1척 이상의 무인 선박을 활용해 솔로베츠키 제도(Solovki Islands)로의 정기 화물 운송을 추진할 계획이라고 극동 및 북극 지역에서 무인·로봇 시스템 활용 관련 연방평의회 회의에서 발표함
- 2025년 7월 실시된 무인 선박 시험 운항 결과, 솔로베츠키 군도를 포함한 접근이 어려운 지역에 대한 자율 화물 운송 가능성이 확인된 바 있음
- 예브게니야 셸류크(Evgenia Shelyuk) 아르한겔스크 경제개발·산업부 장관은 전자상거래 플랫폼 와일드베리스(Wildberries)와 러시아 우정공사가 도서 지역 대상 무인 화물 배송에 관심을 보이고 있으며, 지방 폐기물 운송을 담당하는 기업과도 협의를 이어가고 있다고 설명함

● 무인 선박 도입 시 러시아 북부 외곽 지역주민의 삶의 질 향상 기대

- 예브게니야 장관은 무인 선박 도입이 북부 외곽 지역 주민들의 삶의 질 향상에 긍정적인 영향을 미칠 것이라고 강조함
- 또한 그는 시험 운항이 총 21시간 동안 진행되었으며, 대부분 구간을 자동 운항으로 수행하고 다양한 기동 작업도 성공적으로 완료했으며 무엇보다 화물이 안전하게 전달된 점이 중요하다고 설명함
- 아울러 이번 시험운항이 북극 보급 프로그램(물자운송체계)을 운영하는 지역으로서 매우 유망한 발전 방향을 제시한다고 평가하며, 이와 같은 경험 축적을 통해 해당 모델이 다른 북극 지역으로도 확산될 수 있을 것이라고 언급함

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

참고자료

- a) <https://tass.com/economy/2107225> (검색일: 2026.04.01.)

러 아르한겔스크-중국 해운사, 북극항로 운항 MOU 체결

● 러·중, 북극항로 해상 서비스 운영 확대를 위한 MOU 체결

- 아르한겔스크 지역 경제개발·산업부는 아르한겔스크 정부와 중국 해운사 NewNew Shipping Line은 2026년 여름~가을 항해 기간 동안 ‘Arctic Express’ 해상 운송 서비스 운영을 위한 MOU를 체결했다고 밝힘
- 2024년 7월, 양측은 북극항로를 따라 모스크바~아르한겔스크~중국을 연결하는 북해운송 노선 ‘Arctic Express No. 1’ 프로젝트를 개시함
- 현재 중국은 아르한겔스크의 핵심 무역 파트너로, 전체 대외무역의 약 50%를 차지하며 교역 규모 기준 1위 국가로, 이번 협약을 통해 ‘Arctic Express’ 운항이 확대될 것으로 전망됨

● 북극항로 물류·인프라 확장 추진

- 이고르 무라예프(Igor Muraev) 아르한겔스크 부총리는 북극항로를 글로벌 규모의 상시 물류 시스템으로 발전시켜야 할 전략 자산이라고 설명하며, NewNew Shipping Line이 화물 확보뿐만 아니라 미래 항만의 벙커링 터미널 활용과 심해 항만 인프라 구축 투자에도 참여 의사를 밝혔다고 언급함
- 2024~2025년 동안 ‘Arctic Express No. 1’ 프로젝트를 통해 수출입 각각 7회의 해상 운송이 이루어졌으며, 이번 MOU 체결을 계기로 향후 운항 횟수를 더욱 확대할 계획임
- 무라예프 부총리는 아르한겔스크 심해항 건설이 지속 추진 중이며, 해당 프로젝트에 외국 파트너 유치를 희망한다고 밝힘

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://russiaspivottoasia.com/russias-arkhangelsk-and-chinese-shipping-company-agree-mou-for-2026-arctic-express-maritime-services-schedule/> (검색일: 2026.04.01.)

러 적자 석탄기업 비중, 전년 대비 20% 확대

● 2025년 러시아 석탄기업 손실 규모, 약 4,530억 루블(약 8조 1,450억 원) 상회

- 2025년 말 기준 러시아 석탄 기업들의 재무성과(이익-손실)는 약 4,530억 루블(약 8조 1,450억 원) 적자를 기록했으며, 이는 2024년 손실 규모(1,320억 루블(약 2조 3,892억 원))의 약 3.5배에 해당하는 수치임
- 러시아 연방 에너지부는 2026년 러시아 석탄기업의 손실은 1.5배 확대될 것으로 전망함
- 2025년 기준 적자 기업 비중은 70%로, '24년 대비 20%, '23년 대비 무려 40% 확대됨. 현재 62개 기업이 경영위기 상태에 봉착했으며, 이 중 20개 기업은 이미 채굴을 중단했음
- 2025년 러시아 석탄기업 손실은 당초 전망치인 4,000억 루블(약 7조 2,400억 원)도 상회했는데, 이는 2025년 12월 러시아철도(RZD)가 운임을 다시 10% 인상했고, 루블화 강세가 지속된 가운데 금리 인하 속도는 완만했기 때문임
- 러시아 석탄산업은 2022년 이후 대러 제재와 국내 운임·재정 조치로 인해 약 2.1조 루블 규모(약 38조 100억 원)의 손실을 입은 것으로 분석됨. 이 가운데 1.26조 루블(약 22조 8,060억 원)은 대러 제재에 따른 손실이며, 8,260억 루블(약 14조 9,506억 원)은 운임 및 재정부담 증가에 따른 손실임
- 러시아 전문가들은 세계 시장 가격 하락, 생산비 증가, 루블화 강세 속에 러시아 석탄산업이 위축되었으며, 러시아 철도 운송 인프라의 한계 및 제약이 기업의 재무성과에 지속적으로 악영향을 미치고 있다고 밝힘
- 아울러 서방 제재로 러시아산 석탄을 수입할 수 있는 국가 수가 크게 줄어든 가운데, 중국의 수요 감소는 대체 시장 부재로 인해 전체 수출 감소를 더욱 심화시키고 있음

● 러 보르쿠타 석탄산업 투자 규모, 약 562억 루블 상회

- 보르쿠타(Vorkuta)는 석탄산업이 지역경제의 핵심인 도시로, 시 발전전략에서 석탄 생산 확대를 주요 추진과제로 설정함. 이에 따라 지역 핵심 기업인 AO 보르쿠타우골 사(社)의 생산 확대가 추진되고 있음
- 보르쿠타는 러시아 연방주체 중 코미공화국 내 위치한 도시임
- AO 보르쿠타우골은 4개 탄광, 유냐긴스키 노천광(북극에서 노천 방식으로 석탄을 채굴하는 세계

유일의 탄광), 그리고 석탄시설을 보유하고 있음

- 동 프로젝트는 기존 탄광 재건 및 신규 탄광 건설을 포함하며, 총 투자 규모는 562억 루블, 신규 일자리는 약 6,000개로 제시됨
- 프로젝트 추진 기간: ~2035년
- 두 번째 대형 프로젝트로는 질소비료 생산을 위한 보르쿠타 화학단지 건설이 제시됨. 이 사업에는 석탄 선탄 산업폐기물을 활용한 브리켓 생산용 석탄화학 공정 조성도 포함됨
- 프로젝트 추진 기간: ~2031년
- 아울러 보르쿠타-우스트카라 철도건설도 계획되어 있으며, 이는 북극횡단운송회랑(TATC)의 일환임
- 북극횡단운송회랑의 핵심은 북극 주요 항과 내륙 수로와의 연결이며, 핵심 허브는 우스트-루가, 무르만스크, 아르한겔스크, 두딘카, 사베타, 텍시, 페백, 블라디보스토크 등임

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.eastrussia.ru/material/puls-uglya-16-marta-2026-ugolnaya-promyshlennost-v-momente/>
(검색일: 2026.05.07.)
- b) <https://portnews.ru/news/389244/> (검색일: 2026.03.07.)

미, 러시아産 원유 제재 일시 완화...아시아 중심 수입 확대 움직임

● 호르무즈 해협 리스크 확산 속 미 재무부, 러시아 원유·석유제품 제재 한시 연장

- 미국 재무부 해외자산통제국(OFAC)은 2026년 3월 러시아산 원유 및 석유제품 거래를 한시 허용한 데 이어, 4월 18일 해당 조치를 추가 연장해 5월 16일까지 적용한다고 발표했다
- 동 조치는 호르무즈 해협 봉쇄 및 이란 전쟁 여파로 글로벌 에너지 시장 불안정성이 확대되는 상황 속에서 국제 유가 안정 및 공급 충격 완화를 위한 조치로 해석됨
- 스콧 베센트 미 재무장관은 호르무즈 해협 봉쇄에 따른 공급 부족 우려가 큰 국가들의 요청에 따라 제재 완화 조치를 연장했다고 설명했으며, 해당 조치는 단기적·예외적 조치임을 강조했다
- 미국은 호르무즈 해협 리스크 확산 이후 글로벌 에너지 가격 급등을 억제하기 위해 러시아산 원유 제재 완화 조치를 반복 연장하고 있는 것으로 나타남

● 한국 정부, 러시아産 원유·나프타 수입 적극 타진 중

- 산업통상부는 지난 3월 18일 호르무즈 해협 봉쇄 장기화로 원유 수급에 비상이 걸리자 러시아산 수입을 검토했음
- 이는 원유 및 나프타 수급 불안이 현실화 되며 정부와 한국 정유사들이 미국의 대(對)러 제재 한시적 완화 계기 공급선을 확보하기 위한 움직임으로 보임
- 특히, 한국은 수입 원유의 약 70%를 호르무즈 해협을 통해 들어오는데 동 해협의 봉쇄 기간이 예상보다 장기화되며 에너지 위기 상황에 봉착한 바, 국내 정유4사(SK에너지, GS칼텍스, 에쓰오일, HD현대오일뱅크)와 한국 정부는 러시아산 원유 도입 필요성을 검토하고 있는 것으로 알려짐
- 업계 분석에 따르면, 한국의 원유 수입량은 평상시 하루 약 282만 배럴 수준이었으나, 봉쇄 이후에는 약 177만 배럴 수준으로 감소한 것으로 추정됨
- 국내 일일 원유 수요가 약 150만 배럴 수준임을 감안할 때, 수입 차질이 지속될 경우 정유사들은 제한된 원유 물량을 우선적으로 내수 공급에 배분할 수밖에 없는 상황임
- 이에 따라 정유사들은 기존 해외 공급용 정제유 수출 물량을 대폭 축소할 가능성이 높으며, 순수출 가능 물량 역시 하루 117만 배럴에서 27만 배럴 수준으로 약 78% 감소할 가능성이 제기되고 있음

- 이 같은 상황이 장기화 될 경우, 일부 해외 거래처에 대해서는 공급 불가항력(force majeure)을 선언해야 할 가능성도 제기되고 있음
- 포스마주르(Force Majeure)란, 물량 계약은 했으나 전쟁 및 천재지변 등 통제 불가능 사유로 인해 계약된 물량을 전달하지 못한다고 선언하는 행위를 뜻함
- 이러한 긴급한 상황 속에서 한국이 러시아산 에너지 도입을 다시 검토하고 있다는 점은 주목할 만한데, 러-우 전쟁 이후 중단됐던 러시아산 에너지 수입이 공급망 불안 속에서 다시 검토 대상에 오른 것으로 평가됨
- 아울러, 산업통상자원부는 미국 측과 금융결제 및 대러 2차 제재 리스크 관련 협의를 진행하고 있으며, 위안화·루블화 기반 결제 방식도 검토 중인 것으로 전해짐
- 또한 LG화학은 지난 3월 30일 러시아산 나프타 약 2만 7천 톤을 수입했으며, 이는 러-우 전쟁 이후 사실상 처음 이루어진 러시아산 나프타 수입 사례 가운데 하나로 평가되고 있음
- 다만 현재 기준으로 러시아산 원유의 대규모 수입 재개가 본격화된 단계로 보기는 어려우며, 현재까지 공식적으로 확인된 사례는 러시아산 나프타 일부 도입 수준에 머물고 있는 것으로 나타났음

● 인도 중심 러시아産 원유 수입 확대...아시아 국가 수요 증가 지속

- Reuters에 따르면 인도의 러시아산 원유 수입량은 2026년 3월 하루 약 225만 배럴 수준으로 사상 최고치를 기록했으며, 4~5월에도 약 210만 배럴 수준이 유지될 것으로 전망되고 있음
- 현재 러시아산 원유는 인도 전체 원유 수입량의 약 50% 수준을 차지하고 있는 것으로 나타났음
- 또한 인도 정부는 미국의 제재 한시 완화 조치가 국제 유가 안정에 필요하다는 입장을 보이며 추가 연장을 기대하고 있는 것으로 알려짐
- 한편 태국 정부 역시 러시아산 원유 수입 협상을 준비 중인 것으로 알려졌으며, 이는 호르무즈 해협 리스크 장기화에 대비한 공급망 대응 차원으로 평가되고 있음

● 호르무즈 해협 위기 장기화 속 글로벌 공급망 및 에너지 시장 불안 확대

- 현재(5월 기준) 호르무즈 해협 위기는 완전히 해소되지 않은 상태이며, 일부 선박 운항 제한과 통항 지연이 지속되고 있는 것으로 나타났음

- Reuters 및 주요 외신에 따르면 미국·영국·프랑스 등은 호르무즈 해협 항행 안전 확보를 위한 국제 공조 방안을 논의 중이며, 일부 국가들은 다국적 해상 안전 작전 참여 가능성도 검토하고 있음
- Reuters에 따르면 중동 지역 분쟁 확산 이후 호르무즈 해협 통과 선박에 대한 전쟁위험보험료(war risk premium)가 급등하고 있으며, 일부 해상 보험사들은 중동 항로 선박에 대한 전쟁보험 보장을 축소하거나 중단한 것으로 나타났음
- 또한 아시아 정유사들은 중동산 원유 대체 물량 확보에 어려움을 겪고 있는 것으로 알려졌다으며, 일부 업계에서는 정제시설 가동률 축소 가능성도 제기되고 있음
- 이처럼 호르무즈 해협 리스크 확산은 글로벌 에너지 공급망 불안과 러시아산 원유 수요 증가를 동시에 유발하며, 유라시아 에너지·물류 질서 재편 가능성을 확대시키고 있는 것으로 평가됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/26744519> (검색일: 2026.04.01.)
- <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/south-korea-confirms-import-russian-naphtha-2026-03-30/> (검색일: 2026.05.12)
- <https://www.bbc.com/russian/articles/c743e0jw1y4o> (검색일: 2026.04.01.)
- DEPARTMENT OF THE TREASURY WASHINGTON, D.C.
- <https://www.yna.co.kr/view/AKR202603181863000003> (검색일: 2026.03.31.)
- <https://portnews.ru/news/389018/> (검색일: 2026.03.31.)
- <https://www.vedomosti.ru/politics/news/2026/03/23/1184756-indiya-zakupok-nefti> (검색일: 2026.03.31.)
- <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/south-korea-confirms-import-russian-naphtha-2026-03-30/> (검색일: 2026.05.12)
- <https://www.hankyung.com/article/2026031804621> (검색일: 2026.03.31.)
- <https://www.kommersant.ru/doc/8497225> (검색일: 2026.03.31.)

러시아 제재 LNG 운반선, 지중해 몰타 인근 폭발·화재 발생

● 러시아 제재 대상 LNG 운반선 폭발·화재 발생

- 러시아 LNG 운반선이 폭발 이후 화재가 발생한 채 지중해 해상에서 표류한 사건이 발생했음
- 해당 선박은 서방 제재 대상이자 그림자 선단에서 운항 중인 선박이었으며, 몰타 당국은 온라인에 사고 영상이 확산된 이후 화재 발생 사실과 선박 승무원 대피 사실을 공식 확인했음

● ‘아틱 메타가즈’ LNG 운반선 식별

- 사고 선박은 아틱 메타가즈(Arctic Metagaz)로 확인됐으며 약 7만 7,551DWT 규모 LNG 운반선이었음
- 해당 선박은 지난달 러시아 북극 지역에서 LNG 화물을 선적한 뒤 운항 중이었던 것으로 알려졌으며, 평소 위치 정보를 차단한 채 운항해 왔으나 월요일 늦게 잠시 AIS 신호를 송신했으며 당시 위치는 몰타 남쪽 해상으로 나타났음
- AIS 데이터에 따르면 선박은 이집트 포트사이드(Port Said)를 목적지로 16노트 속도로 향해 중이였으며 최종 목적지는 중국으로 추정되었으며, 폭발은 현지 시각 오전 4시경 발생했음

● 몰타 및 리비아 해상 구조 책임 구역 인근 사고

- 몰타 언론은 사고 선박이 몰타 남동쪽 약 150해리 해상에서 발견됐다고 보도했는데, 동 위치는 몰타와 리비아의 해상 구조 책임 구역 경계에 가까워 구조 관할권 논란이 제기된 곳임
- 몰타, 독일, 튀르키예가 해상 감시 항공기를 사고 해역 상공에 투입한 것으로 전해졌음
- 사고 선박은 폭발 이후 인근 상선의 지원을 받은 것으로 알려졌으며, 몰타 정부는 승무원들이 구명정에 탑승한 상태로 리비아 구조 책임 구역에서 발견됐으며 구조선에 의해 구조됐다고 발표했다

● 제재 대상 선박과 Arctic LNG 2 프로젝트 연관성 확인

- 아틱 메타가즈는 2003년 건조된 LNG 운반선으로 과거 메타가스 에너지(Metagas Energy) 및 에베레스트 에너지(Everest Energy) 등의 이름을 사용했음
- 선박은 과거 팔라우(Palau) 국적을 사용했으며 쿠라사오(Curaçao)와 세인트마르틴(Saint Maarten) 국적을 허위로 표시한 이력도 있었고, 2025년 4월부터 러시아 국적으로 운항 중이었으며, 선박 상업 관리자는 인도 소재 기업으로 등록돼 있었음
- 미국은 2024년 8월 해당 선박을 Arctic LNG 2 프로젝트 관련 선박으로 지정해 제재했는데, 이 선박이 불법 선박 간 환적(ship-to-ship transfer)에 관여한 것으로 판단했기 때문임
- 이후 유럽연합(EU)과 영국도 2025년 해당 선박을 제재 목록에 포함했음

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

참고자료

- a) <https://www.maritime-executive.com/article/fire-aboard-russian-lng-carrier-near-malta-after-possible-ukrainian-attack> (검색일: 2026.04.07.)

러 노바텍, 베트남에 LNG 공급 추진

● 베트남 국영 가스기업과 LNG 공급 예비 계약 체결

- 미헬손 노바텍 CEO는 베트남 국영 가스기업 페트로베트남 가스(PetroVietnam Gas)와 LNG 공급 예비 계약을 체결했다고 밝히며, 초기 공급 규모는 약 100만 톤 수준으로 고려하고 있다고 언급함
- 국영기업뿐만 아니라 민간기업과의 협력도 추진 중이며, 현재 민간 재기화 터미널 건설을 마무리 중인 기업들과 LNG 공급을 논의하고 있다고 설명함
- 아울러 인프라 프로젝트 투자에도 관심이 있으며, 운송 부문의 LNG 전환 관련 기술과 경험을 공유하고 베트남 내 LNG 유통망 구축을 지원할 의향이 있다고 밝힘

● 베트남 가스 화력발전 확대 계획 연계에 따른 가스 수입 확대 전망

- 베트남은 가스 화력발전 확대 계획의 일환으로, 노바텍(Novatek)과 장기 LNG 공급 계약 체결을 추진 중이며, 러시아 기업이 4개 발전소 프로젝트 및 관련 LNG 시설에 장기 공급자로 참여하는 방안을 논의했다고 밝힘
- 해당 프로젝트는 하이퐁(Hai Phong), 꽝닌(Quang Ninh), 응이선(Nghi Son), 까나(Ca Na) 지역에서 추진되며, LNG 수입 터미널과 연계된 발전소 건설을 포함함
- 총 설비용량은 약 9,300MW로, 2030년부터 순차적으로 가동될 예정이며, 석탄에서 가스 화력으로의 전환이 진행됨에 따라, 베트남의 천연가스 및 LNG 수입 수요는 향후 크게 증가할 것으로 예상됨

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/russias-novatek-strikes-preliminary-deal-lng-supply-vietnam-2026-03-23/> (검색일: 2026.04.01.)
- b) <https://www.upstreamonline.com/lng/vietnam-seeks-to-secure-imports-of-russian-lng/2-1-1964738> (검색일: 2026.04.01.)



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, 울가, 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

김 지 영 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.)