



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	- 러 극동 항만 컨테이너 물동량 확대...중동 리스크로 화물 집중 - 일본 경유사, 러시아 사할린-2 원유 수입 추진
	중·서부	- 러 원유 터미널, 드론 공격에 따른 공급시설 피해로 수출 차질 - 러, 인도 시장에 LNG 공급 움직임 포착 - 아제르-UAE, 항만·물류 협력 확대 추진
	북극	- EU의 러시아 북극 LNG 수입량, 최대치 기록 - 영국 시피크社, 러시아 LNG 수출 32억 달러 규모 지원 - 러 야탈 LNG, 11월 이후 첫 중국행 화물 선적 - 러, 북극 LNG 수출 확대 위한 선박 4척 추가 확보 - 러 페베크항 내 물류대응본부 설립 - EU, 20차 대러 제재에 무르만스크항과 북극 탱커 포함 - 러, 북극항로 운항 안전 및 효율성 제고 위한 무인화 추진
	전체	러시아産 수산물, 對한국 수출 전자 인증체계 시범 운영 착수
주요 통계		2026년 1~3월 러시아 해역별 항만 물동량(건·역제화물) 2024년~2026년 1~3월 러시아 역대 화물 운송량 2024년~2026년 1~3월 러시아 역대 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러 극동 항만 컨테이너 물동량 확대...중동 리스크로 화물 집중

● 2026년 1분기 러시아 전역 항만 물동량 전년 대비 0.6% 증가

- 2026년 1월에서 3월까지 러시아 항만 물동량은 2억 1천만 톤을 넘었으며 동 수치는 작년 동기 대비 0.6% 증가한 수치임
- 수출 물동량은 총 1억 6,667만 톤으로 전년 대비 1.1%증가했고 연안 운송 물동량은 1,897만 톤으로 20.7% 증가한 반면, 환적 물동량은 19.8% 감소한 1,449만 톤을 시현했으며 수입 물동량도 1.8% 감소한 992만 톤으로 집계됨
- 러시아 전체 항만 물동량 기준으로 산정했을 때 건화물 물동량은 전년 대비 3.5% 증가한 1억 249만 톤을, 액체화물은 2% 증가한 1억 757만 톤을 시현하였는데, 이 중 LNG 화물은 증가한 반면에 그 밖의 액체화물 물동량은 모두 감소하였음
- 카스피해, 북극해, 극동 수역에서의 물동량은 각각 작년 동기 대비 24.1%, 12.2%, 10.6% 증가세를 보였으며, 아조프-흑해 수역의 경우 5.8%, 발트해의 경우 5.6%의 물동량 감소세가 관찰됨
- JSC 모르셴터 데이터 기반으로 △북극해, △발트해, △아조프-흑해, △카스피해, △극동 수역에 위치한 항만의 물동량이 발표된바, 상세 물동량은 다음과 같음
- (북극해) 총 2,420만 톤의 물동량이 기록되었으며, 이 가운데 건화물 물동량 480만 톤(전년 동기 대비 13.1% 감소), 액체화물 1,940만 톤(21.1% 증가)으로 확인됨
 - 북극해 연안 항만 중 무르만스크 항만 1,380만 톤(10.3% 증가), 사베타 항만 810만 톤(13.6% 증가), 바란데이 항만 140만 톤(61.6% 증가), 아르한젤스크 항만 40만 톤(26.2%)의 물동량을 시현함
- 북극해역의 물동량은 항만별 하역 기준으로 집계된 수치로, 항로 전체를 통과한 북극항로(NSR)의 물동량과는 통계 기준과 적용범위가 상이함
- (발트해) 총 6,430만 톤의 물동량이 확인되었고, 이 중 건화물 물동량은 2,840만 톤(10.4% 감소), 액체화물 3,590만 톤(1.5% 감소)임
 - 발트해 연안 항만 중 우스트-루가 항만 3,000만 톤(6.7% 감소), 프리모르스크 항

만 1,700만 톤(3.7% 증가), 상트페테르부르크 항만 1,270만 톤(11.3% 감소), 비소츠크 항만 200만 톤(30.9% 감소)의 물동량을 기록함

- (아조프-흑해) 총 5,930만 톤의 화물이 처리되었고, 이 가운데 건화물 물동량은 2,920만 톤(11.7% 증가), 액체화물 물동량은 3,010만 톤(18.3% 감소)을 기록함
 - 아조프-흑해 연안 항만 중 노보로시스크 항만 3,680만 톤(6.5% 감소), 타만 항만 960만 톤(23.2% 증가), 투압세 항만 450만 톤(15.4% 감소), 카프카스 항만 260만 톤(24.1% 감소), 로스토프-나-도누 항만 210만 톤(28.8% 감소)의 물동량이 나타남
- (카스피해) 총 210만 톤의 물동량을 기록했으며, 이 중 건화물은 130만 톤(23.5% 증가), 액체화물은 90만 톤(25% 증가)으로 확인됨
 - 카스피해 연안 항만 중 아스트라한 항만 110만 톤(16.9% 증가), 마하치칼라 항만 110만 톤(47.5% 증가)의 물동량이 집계됨
- (극동 수역) 총 6,020만 톤의 물동량을 기록하여 전년 동기 대비 10.6% 증가세를 시현하였고, 이 가운데 건화물은 3,880만 톤(12.2% 증가), 액체화물은 2,140만 톤(7.8% 증가)을 기록함
 - 극동 수역에 위치한 항만 중 보스토치니 항만 2,170만 톤(10% 증가), 바니노 항만 1,260만 톤(54.5% 증가), 블라디보스토크 항만 830만 톤(12.8% 감소), 나홋카 항만 750만 톤(3.8% 증가), 프리고르드노예 항만 390만 톤(6.3% 증가)의 물동량이 확인됨

● 러 컨 화물 물동량 극동 항만으로 쏠림 현상 발생...러 정부 극동 항만 시설 확충 추진

- 극동 수역 항만은 전체 물동량뿐 아니라 컨테이너 화물 처리 측면에서도 러시아 내에서 단연 두드러진 모습을 보이고 있음
- 2026년 1분기 기준 러시아 전체 항만의 컨테이너 화물 처리량은 전년 동기 대비 4.4% 감소한 131만 TEU를 기록한 가운데, 극동 수역 항만은 전체 컨테이너 화물 물동량의 약 44%를 처리한 것으로 나타남
- 특히 수입 컨테이너 화물 물동량은 57만 1,900만 TEU를 기록하고 수출 컨테이너 화물 물동량은 42만 3,900TEU를 기록하며, 러시아 전체 수출 컨테이너 물동량의 66.3%를 차지하였음
- 러시아 중앙은행에 따르면, 이는 이란 전쟁으로 인한 중동 지역 지정학적 불안 심화에

따라, 2026년 3~4월 아시아발(發) 컨테이너 화물 일부가 러시아 북서부 및 남부 항만이 아닌 극동 수역 항만으로 재배치되는 움직임이 나타난 결과로 보여짐

- 아시아발~극동항(向) 노선 해상 컨테이너 화물 운임이 유가 상승 등의 영향으로 2025년 11월~2026년 2월 기간 평균 대비 18.5% 상승, 전년 동기 대비 25% 이상 상승한 것으로 나타났지만, 이 같은 운임비 증가 현상에도 불구하고 중동 리스크를 회피하기 위해 극동 항만으로의 화물 운송량이 대폭 상승하고 있는 추세임
- 이 밖에, 극동 수역 항만은 석유·석유 제품·석탄·컨테이너 화물량 증가에 힘입어 물동량 확대 흐름을 이어가고 있는데, 특히 컨테이너 물동량의 경우 수입 화물을 중심으로 증가세가 두드러졌으며, 2026년 들어 2개월 연속 전년 평균 수준을 상회한 것으로 나타남
- 중동의 지정학적 상황 악화는 러시아 북서부 항만 및 남부 지역 항만에도 영향을 미쳤는데, 일부 러시아 기업들은 선박의 걸프만 통과 시간이 길어져 물류 차질 현상이 발생할 것에 대비하여 아프리카항 비료 화물을 무르만스크 항으로 우회 운송하는 등 물류망 재조정에 나선 것으로 나타났음
- 남부 항만 역시 해상 운송 지연 영향으로 물동량 감소세를 보였는데, 러시아 일부 기업들은 운송 기간 단축을 위해 복합운송 대신 도로 운송 중심 체계로 전환하는 움직임을 보이고 있음
- 러시아 정부는 극동 수역 항만으로의 컨테이너 화물 집중 현상에 대응하기 위해 극동 지역 내 신규 항만 시설 확충을 추진하고 있으며, 극동 지역 사회·경제 발전 전략의 일환으로 2036년까지 항만 화물 처리 능력을 1억 3,600만 톤 규모로 확대할 계획임

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/390207/> (검색일: 2026.04.30.)
- b) <https://portnews.ru/news/390319/> (검색일: 2026.04.30.)
- c) <https://portnews.ru/news/390635/> (검색일: 2026.04.30.)
- d) <https://portnews.ru/news/390566/> (검색일: 2026.04.30.)
- e) <https://portnews.ru/news/390623/> (검색일: 2026.04.30.)
- f) <https://portnews.ru/news/390680/> (검색일: 2026.04.30.)

러 극동철도 적재량 증가, 석탄·원유 중심 수출 화물 확대

● 2026년 1분기 러 극동철도공사 적재량, 1,830만 톤 기록

- 2026년 1분기 러시아 극동철도공사(RZD) 적재량은 1,830만 톤으로 전년 동기 대비 1.1% 증가했으며, 3월 한 달 적재량은 660만 톤으로 전년 동월 대비 5.7% 증가했고, 동 기간 화물 회전량은 637억 tariff ton-km로 3.3% 증가함
- 석탄 880만 톤(+1.5%), 원유·석유 제품 210만 톤(+0.4%), 철·망간광 79.70만 톤(+5.6%), 건설자재 43.09만 톤(+2.5%), 비철금속 및 황 함유 원료 34.61만 톤(+36.8%)을 기록한 반면, 임산물 61.97만 톤(-14.5%)으로 감소함

● 극동 항만항 수출 화물 운송, 3,180만 톤으로 확대

- 2026년 1분기 극동 철도를 통해 태평양 연안 극동 항만으로 운송된 수출 화물은 약 3,180만 톤으로 전년 동기 대비 8.5% 증가함
- 항만항 수출 화물 가운데 석탄은 2,800만 톤(+11.8%)으로 가장 큰 비중을 차지했으며, 원유·석유 제품 160만 톤(+9.7%), 화학제품 및 소다는 20.2만 톤(+2.0%), 곡물은 8.34만 톤(1.4배), 광물·비료는 3.99만 톤(1.5배)으로 집계됨
- 극동 철도 전체 적재량이 소폭 증가 추세를 보였으며, 특히 극동 항만항 수출 화물 운송 증가 추세가 두드러짐

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

Jeong.DH@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/389806/> (검색일: 2026.04.02.)
- b) <https://portnews.ru/news/390465/> (검색일: 2026.04.17.)

일본 정유사, 러시아 사할린-2 원유 수입 추진

● 일본, 미국의 일시적 제재 예외 조치 속 러시아 원유 수입 재개

- 5월 2일, 일본 정유사 타이요오일(Taiyo Oil)은 러시아 사할린-2(Sakhalin-2) 프로젝트산 원유를 차주 인도받을 예정이라고 밝힘
- 일본은 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 러시아산 원유 구매를 대부분 중단해 왔으나, 미국이 사할린-2 프로젝트산 원유에 대해 6월 18일까지 제재 예외를 인정함에 따라 원유 수입을 재개함
- 타이요오일은 러시아 극동 사할린-2 프로젝트산 원유 화물을 구매했으며, 해당 화물은 5월 4일 일본 서부 에히메현(Ehime Prefecture)에 도착할 예정이라고 설명함
- 다만 타이요오일은 향후 사할린-2 프로젝트산 원유의 추가 구매 가능성에 대해서는 언급하지 않았으며, 지난해 일본 정부 요청에 따라 약 2년 만에 러시아산 ‘사할린 블렌드(Sakhalin Blend)’ 원유를 구매한 바 있음

● 일본, 중동발 에너지 공급 불안 대응 위한 러 원유 수입

- 이번 조치는 미국과 이란 간 전쟁으로 인해, 전쟁 이전 일본의 주요 원유 공급원이었던 걸프 지역으로부터의 원유 수입이 사실상 차단되자 일본이 대체 원유 공급 확보에 나선 가운데 이루어짐
- 일본은 이외에도 미국산 원유와 사실상 봉쇄된 호르무즈 해협을 우회할 수 있는 지역으로부터 공급선을 확보한 상태임
- 러시아 국영 가스기업 가즈프롬(Gazprom)은 사할린-2 프로젝트의 최대 주주이며, 일본 종합상사 미쓰이물산(Mitsui & Co.)과 미쓰비시상사(Mitsubishi Corporation)도 해당 프로젝트 지분을 보유하고 있음

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/japans-taiyo-oil-receive-cargo-oil-russias-sakhalin-2-mainichi-says-2026-05-02/> (검색일: 2026.05.02.)
- b) <https://tass.com/economy/2125475> (검색일: 2026.05.02.)

러 원유 터미널, 드론 공격에 따른 공급시설 피해로 수출 차질

● 러, 우크라이나 드론 공격으로 인해 주요 원유 수출 거점 손상

- 우크라이나의 드론 공격으로 러시아 발트해 원유 수출 거점인 우스트루가(Ust-Luga)와 프리모르스크(Primorsk) 항이 여전히 정상적인 선적 처리가 불가능한 상태인 가운데, 러시아 정유사들은 대체 수출 경로 확보에 나서고 있음
- 3월 22일 이후 정유사들은 프리모르스크 항으로 디젤 연료를 수출용으로 운송하지 못하고 있으며, 이에 따라 러시아 유럽 지역 및 시베리아 정유사들은 가장 효율적인 수출 경로를 상실한 상태임
- 정유사들은 비용이 더 높은 철도 운송을 통해 다른 수출 터미널로 물량 전환을 검토 하였으나, 비소츠크(Vysotsk) 항의 제한적인 처리 능력과 타만(Taman) 항 운송을 위한 추가 철도 화차 확보 필요성이 문제로 지적됨
- 핀란드 해양 당국은 프리모르스크와 우스트루가 항의 선적 물량이 급감해, 기존 주당 평균 40~50척 수준에서 현재는 개별 선박만 운항하는 수준이라고 밝힘

● 러, 원유 공급시설 피해로 국제유가 상승 수혜 제한

- 러시아는 이번 피해로 인해, 이란 전쟁으로 국제 유가가 급등하며 기대됐던 원유 수익 증가 효과가 제한되고 있음
- 라우라 솔란코(Laura Solanko) 핀란드은행 선임고문은 올해 초 프리모르스크 항 러시아산 원유 가격이 브렌트유 대비 배럴당 약 25달러 낮았으며, 현재도 비슷한 할인폭이 유지될 경우 발트해 원유 수출 중단으로 러시아가 하루 약 7,000만~7,500만 달러의 손실을 보고 있을 가능성이 있다고 분석함

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/russian-oil-terminals-under-attack-unable-accept-shipments-second-week-sources-2026-04-03/> (검색일: 2026.04.30)
- b) <https://www.reuters.com/business/energy/russias-primorsk-oil-terminal-lost-40-storage-drone-attacks-satellite-images-2026-04-02/> (검색일: 2026.04.30)
- c) <https://www.reuters.com/business/energy/russias-baltic-oil-ports-halt-week-into-ukrainian-drone-attacks-finnish-border-2026-04-01/> (검색일: 2026.04.30)

러, 인도 시장에 LNG 공급 움직임 포착

● 러시아, 미국 제재 대상인 LNG를 인도로 수출하려는 움직임 포착

- 미국 제재 대상인 러시아 포트토파야(Portovaya) LNG 플랜트에서 선적된 LNG 화물이 13만 8,200m³급 LNG 운반선 'Kunpeng'호를 통해 인도 서부 다헤지(Dahej) LNG 터미널로 향하고 있는 것으로 나타남
- 해당 화물이 실제 목적지에 도착할 경우, 이는 트럼프 미국 대통령이 지난해 모디 인도 총리로부터 “인도가 러시아 에너지 구매를 중단할 것”이라는 약속을 받았다고 언급한 이후 처음 이루어지는 대인도 러시아 LNG 공급 사례가 됨
- 인도는 이러한 약속을 공개적으로 확인한 적이 없으며, 에너지 구매 결정은 가격, 공급 안정성, 소비자 이익에 따라 이루어진다는 입장을 유지해 왔으나, 주요 에너지 수입국 중 하나인 인도는 현재 호르무즈 해협 봉쇄로 인한 에너지 공급 차질 및 가격 상승 위험에 직면한 상황임

● 러시아, EU 수입 금지 앞두고 중국 외 신규 시장 확보 가능성 부상

- 인도가 러시아 LNG를 실제로 구매한다면, 이는 푸틴 러시아 대통령이 2027년부터 시행될 예정인 EU의 러시아산 LNG 수입 금지 조치 이전에 유럽향 LNG 물량을 다른 시장으로 전환하려는 움직임 속에서 새로운 수출 시장을 확보하는 의미를 갖게 됨
- 에너지 전문지 Argus의 마틴 시니어(Martin Senior) LNG 가격 부문 책임자는 “해당 화물이 실제 인도될 경우, 이는 미국 제재 대상 러시아 LNG의 두 번째 시장이 열리는 것을 의미한다”며, “지금까지 제재 대상 러시아 LNG 터미널 물량은 모두 중국 베이하이로만 공급돼 왔다”고 설명함

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

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/russian-lng-under-us-sanctions-heads-first-time-india-2026-04-15/> (검색일: 2026.04.30.)

아제르-UAE, 항만·물류 협력 확대 추진

● 아제르 AZCON Holding-UAE AD Ports Group, 항만·해운·디지털 물류 협력 MOU 체결

- 아제르바이잔 교통·통신 공공 법인인 아즈콘 홀딩(AZCON Holdings)과 UAE 아부다비에 본사를 둔 글로벌 항만·물류 기업 AD 포츠 그룹(Ports Group)은 아제르바이잔 내 항만·해운·물류·디지털 무역 솔루션 분야 협력 확대를 위한 양해각서(MOU)를 체결함
- 양측은 금번 협력을 통해 아제르바이잔 내 통합 운송·물류 인프라 구축 및 투자 기회를 공동 모색할 계획이며, 특히 해상 운송, 물류 네트워크, 디지털 무역 체계 등을 포괄하는 협력 체계 구축이 주요 협력 목표로 제시됨
- AD 포츠 그룹은 이번 협력이 본사의 중앙아시아~유럽 간 물류 회랑 강화 전략의 일환이라고 설명하며, 아제르바이잔의 지정학적 위치가 동서 물류 연결성 제고 측면에서 중요한 역할을 수행할 수 있을 것으로 평가함

● 카스피해 기반 컨테이너 화물 물류망 확대 움직임

- 금번 협력과 별개로, 아즈콘 홀딩 산하 바쿠 조선소(Baku Shipyard)와 AD 포츠는 카스피해 운항용 780 TEU급 컨테이너선 2척 건조·매매 계약 역시 체결한 것으로 알려짐
- 해당 선박들은 카스피해 수역 내 주요 항로에 투입되어 역내 물류 거점 간 연결성 향상에 활용될 예정인바, 최근 ‘카스피해 횡단 국제운송루트(Trans-Caspian International Transport Route, 이하 TITR)’ 활성화 움직임과 맞물려 카스피해 기반 컨테이너 화물 운송 물류망 확대 가능성이 주목됨
- 특히 UAE 측은 최근 홍해·중동 정세 불안 및 글로벌 공급망 재편 흐름 속에서 중앙아시아-카스피해-카프카스 지역 물류 네트워크 확대를 적극 추진하고 있는 것으로 분석됨에 따라 아제르바이잔이 TITR 핵심 물류 허브로서 수행하는 역할 역시 더욱 확대될 가능성이 제기됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.adportsgroup.com/en/news-and-media/2026/04/29/ad-ports-group-and-azcon-holding-sign-mou-in-azerbaijan> (검색일: 2026.04.30.)
- b) https://azertag.az/en/xeber/azcon_holding_ad_ports_group_expand_cooperation_in_logistics_and_digital_solutions-4157111 (검색일: 2026.04.30.)
- c) <https://sea-news.az/2026/04/29/strategic-cooperation-step-by-azcon-holding-and-ad-ports-group/> (검색일: 2026.04.30. 검색)

EU의 러시아 북극 LNG 수입량, 최대치 기록

● 중동 분쟁 촉발로 가스 가격 급등, 러시아 Arctic LNG 수입 급증

- EU는 러시아산 화석연료 수입을 중단하겠다는 목표를 제시해 왔으며, 러시아산 LNG 단기 계약 금지는 2026년 4월 25일부터, 장기 계약 금지는 2027년 1월 1일부터 시행될 예정임
- 그럼에도 불구하고, 유럽의 유틸리티 기업과 트레이더들은 가능한 한 많은 러시아산 LNG를 확보하고자 함
- 더불어, 호르무즈 해협(Strait of Hormuz) 봉쇄와 카타르(Qatar) 수출 인프라 일부 손상으로 글로벌 LNG 공급이 제한되면서, 유럽 구매자들이 상대적으로 접근이 용이한 러시아산 LNG에 대한 수요가 증가했음

● EU, 2026년 3월 러시아산 LNG 24억 6,000만m³ 수입

- EU는 2026년 1분기 러시아 야말 Arctic LNG 프로젝트로부터 LNG에 대해 추정 28억 8,000만 유로를 지급했으며, 중동 분쟁으로 촉발된 글로벌 가스 가격 급등이 러시아에 형재를 안겨줌
- EU는 2026년 1분기 기준 야말 LNG 화물 69개를 수입했으며, 이는 프로젝트 총수출의 약 97%를 차지해 유럽이 러시아의 북극 가스 사업을 유지하는 데 중심의 역할을 계속하고 있음을 보여줌
- 또한, EU는 2026년 3월에만 24억 6,000만m³ 규모(약 178만 톤)의 러시아 LNG를 수입했고, 이 수치는 2025년 3월 대비 38% 증가한 것으로, 월간 기준 역대 최대 수입량임
- 유럽 구매자들이 역사상 어느 때보다 많은 러시아산 LNG를 확보한 셈이며, 해당 수입 물량은 전량 러시아 북극의 야말 LNG(Yamal LNG) 플랜트에서 공급됐음

● 유럽, 야말 LNG의 사실상 유일한 판로로 지속

- 3월 가격 급등만으로도 3월 배송분에 대한 EU 지급액 추정치가 13억 3,000만 유로에 달해 분기 전체의 거의 절반을 차지했음
- 분석가들은 이러한 가격 급등이 유럽을 넘어선 지정학적 긴장이 서방 정부들이 러시아의 전쟁 자금 조달을 억제하려는 와중에도 러시아의 북극 에너지 수입을 직접 증대시킬 수 있음을 보여준다고 지적함

- 우르게발트(Urgewald) 데이터에 따르면, 2월과 3월 모든 화물이 EU 항구로 배송되었으며, C HNL의 별도 분석은 유럽이 1분기 기간 생산량의 100%를 인수했을 가능성을 시사함
 - 우르게발트는 유럽은 단순한 구매자가 아니라 프로젝트의 물류 중추라고 하며, 야말 LNG가 제한된 빙해선급 선박단에 의존하고 있어, 특히 북극항로가 제약받는 겨울철에 유럽 터미널 접근이 필수적이라고 지적했음
 - 야말 LNG는 연중 수출을 유지하기 위해 단 14척의 특수 Arc7 빙해선급 유조선에 의존하고 있고 이들 선박은 화물 이동을 유지하기 위해 유럽 항구에서 신속한 회전이 필요함
- * Urgewald: 독일 기반 비영리 환경·인권 단체로 금융·에너지 부분에서 기업의 환경·사회적 책임을 감시하고 공공 캠페인을 전개함

● 러시아 LNG 생산량도 월간 기준 사상 최대치

- 러시아는 제재로 Arctic LNG-2 등 LNG 판매처 확보에 어려움을 겪고 있으나, 유럽의 지속적인 러시아산 LNG 수요가 이를 일부 보완하고 있음
- 또한 러시아는 호르무즈 해협 위기로 아시아의 LNG 공급 불안이 커질 경우, 이를 계기로 제재 대상 LNG 물량의 신규 판로를 확대하려는 것으로 보이며, 특히 Novatek은 남아시아 등 신규 시장을 대상으로 최대 40% 할인된 가격의 Arctic LNG-2 화물을 제안한 것으로 전해짐
- 현재까지는 중국이 그림자 선단을 통한 Arctic LNG-2 화물을 수용하는 주요 수입국이나, 호르무즈 위기가 장기화될 경우 중국 외 아시아 구매자가 등장할 가능성도 있음
- 이에 러시아는 2026년 3월 LNG 생산량을 330만 톤으로 늘렸고, 이는 월간 기준 사상 최대치임
- 이는 2025년 3월 대비 13.3%, 2026년 2월 대비 15.2% 증가한 수준이며, 2026년 1분기 전체 생산량은 620만 톤으로, 전년 동기 대비 7.3% 늘었음

● 제재 정책과 시장 현실의 간극

- 러시아가 북극 LNG 생산을 늘리고, 유럽은 러시아산 LNG 구매를 확대하는 상황이 동시에 전개되고 있음
- 2026년 3월 수입량은 EU의 러시아 에너지 의존 축소 정책과 실제 시장 현실 사이의 간극을 보여주는 사례임
- 한 가스 시장 분석가는 “유럽은 단기적으로 구조적인 LNG 부족 상태에 놓여 있음. 글로벌 공급이 차질을 빚을 경우 러시아 물량은 여전히 가장 접근 가능하고 경쟁력 있는 공급원 중 하나임”이

라고 설명했다

- 러시아산 LNG에 대한 EU의 신규 제한 조치가 임박한 만큼, 2026년 3월 수입량이 정점이 될 가능성도 있음
- EU 항구를 통한 러시아 LNG 중계 금지는 물량을 줄이지 못하고 대신 무역 패턴만 변화시켰음
- 이전에 아시아로 재수출되었던 화물이 이제는 대부분 유럽 내에 머물고 있음
- 벨기에의 제브뤼헤(Zeebrugge) 터미널은 이전 주요 중계 허브였으나, 1분기에 17개 화물을 받으며 단일 최대 목적지로 남았으며, 프랑스가 몽투아르(Montoire)와 뒤키투크(Dunkerque) 터미널에 28개 화물이 배송되며, 전체 최대 수입국으로 부상했음

박 예 나 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

yena719@kmi.re.kr

엄 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://en.highnorthnews.com/politics/eu-payments-for-russian-yamal-lng-hit-288-billion-in-q1-as-war-driven-price-spike-boosts-kremlin-arctic-revenues/1108703> (검색일: 2026.04.15.)
- b) <https://www.ft.com/content/5f96c141-e345-4101-be83-c82726cd07ac?syn-25a6b1a6=1> (검색일: 2026.05.19.)

영국 시피크社, 러시아 LNG 수출 32억 달러 규모 지원

● 시피크社, 야말 LNG 프로젝트 수출의 37.3% 담당

- 영국 글래스고(Glasgow) 기반 선박회사 시피크(Seapeak)社는 2025년 러시아 LNG 수출에서 23억 파운드(32억 달러) 규모를 가능하게 했으며, 이는 러시아가 우크라이나에 대해 사용한 87,000대의 샤헤드(Shahed)형 공격 드론 추정 비용에 근접한 금액임
- 시피크(Seapeak)社는 북극 야말 LNG 프로젝트에서 2025년 전체 LNG 무역의 37.3%를 차지했으며, 이는 어떤 회사보다 높은 점유율로 2024년의 35.9%에서 증가한 수치임
- 야말 프로젝트용으로 건조된 15척의 Arc7 빙해선급 선박 중 시피크(Seapeak)社가 6척을 운영하며 북극 LNG 수출의 핵심 역할을 하고 있음

● 야말 LNG, EU 수입의 15%를 차지하며 유럽 시장 의존도 증가

- 2025년 야말 LNG는 총 72억 유로(84억 달러) 상당의 LNG를 유럽 시장에 수출했으며, 이는 EU의 전 세계 LNG 수입의 거의 15%를 차지함
- 야말 LNG는 러시아 북서부 시베리아에 있는 러시아의 주요 LNG 수출 경로로, 유럽으로 향하는 핵심 공급원 역할을 하고 있음
- EU는 2027년 초까지 러시아 LNG 수입 금지를 승인했으며, 파이프라인 가스 수입은 그해 후반에 중단될 예정임

● NGO, 시피크社를 '러시아 북극 LNG 수출의 중추'로 비판

- NGO단체 우르게발트(Urgewald)가 야말 LNG 프로젝트의 수출과 시피크의 역할을 분석했으며, 운동가 세바스티안 로터스(Sebastian Rotters)는 시피크의 선박을 '러시아 북극 LNG 수출의 중추(backbone of Russia's Arctic LNG exports)'라고 규정함
- 로터스는 "이 선박들은 러시아 북극 LNG 수출의 중추이며, 우리는 영국 정부가 이들에 대해 즉각적인 조치를 할 것을 촉구한다"라고 밝힘
- 비평가들은 시피크와 같은 기업들이 야말 LNG 운영을 가능하게 함으로써 단순히 가스를 운송하는 것이 아니라 러시아 예산에 직접 자금을 투입하여 모스크바가 우크

라이나에 대한 잔혹한 전쟁에 자금을 대는 것을 가능하게 한다고 주장함

● 국제 기업의 역할과 제재 강화 필요성 부각

- 이 사례는 국제 기업들이 러시아의 에너지 수출 참여를 통해 러시아의 전쟁 노력을 가능하게 하는 역할을 부각하며, 크렘린의 우크라이나 군사 행동에 대한 재정 지원을 차단하기 위한 더 강력한 제재와 규제의 필요성에 대한 의문을 제기함
- 전쟁으로 인한 러시아의 가스 및 석유 수출은 부분적으로 우크라이나 전쟁 자금을 조달했으며, 야말 프로젝트에서 LNG를 운송하는 시피크의 역할은 크렘린에 중요한 수입원을 제공함
- EU의 2027년 러시아 LNG 수입 금지 결정에도 불구하고, 이러한 무역을 가능하게 하는 기업들에 대해 보다 즉각적인 조치의 필요성이 제기되고 있음

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

참고자료

- a) <https://nationaltoday.com/us/ca/san-francisco/news/2026/04/12/uk-shipping-company-enabled-3-2b-in-russian-lng-exports-amid-ukraine-war/> (검색일: 2026.4.15.)

러 야말 LNG, 11월 이후 첫 중국행 화물 선적

● EU 수입 금지 앞두고 對중국 수출 재개

- 러시아 최대 LNG 생산업체 노바텍(Novatek)사가 관리하는 야말 LNG가 지난 11월 이후 처음으로 중국에 화물을 선적했다고 LSEG 데이터가 밝혔으며, 이는 유럽의 러시아 LNG 수입 금지 조치가 단계적으로 시행되기 몇 주 전임
- 북극 야말반도에서 진행되는 이 프로젝트는 이전에 주로 동결 가스를 유럽으로 수출해 왔음
- EU의 2027년 말까지 러시아 파이프라인 가스 수입 금지 및 올해 4월 25일부터 러시아 LNG 신규 단기 계약 금지 결정에 따라, 푸틴 대통령은 자국이 가스를 유럽에서 돌릴 수 있다고 밝힘

● 무르만스크 인근에서 화물을 인수, 5월 중순 중국 도착 예정

- LSEG 선박 추적 데이터에 따르면 LNG 가스 운반선 제네바(Geneva)호가 중국으로 향해 중이며, 러시아 Arctic 무르만스크 항구 인근에서 Arc급 유조선 블라디미르 루사노프(Vladimir Rusanov)호로 부터 화물을 인수했고 5월 15일 중국에 도착할 예정임
- 야말 LNG가 마지막으로 중국에 LNG 화물을 보낸 것은 11월 말이었으며, 해당 화물을 실은 유조선은 아프리카를 돌아 항해한 후 1월 말에 도착함

박 예 나 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

yena719@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2026/04/07/russias-arctic-yamal-lng-sends-first-cargo-to-china-since-november/> (검색일: 2026.04.15.)

러, 북극 LNG 수출 확대 위한 선박 4척 추가 확보

● 러시아, LNG 수출 확대 위한 운반선 4척 추가 확보

- 4월 29일, 러시아 선박 등록부에는 LNG 운반선 4척이 새롭게 등록된 것으로 나타남
- 해당 선박은 ▲오리온(Orion, 前 Sea LNG) ▲루치(Luch, 前 Lake LNG) ▲머큐리(Mercury, 前 Zahit LNG) ▲코스모스(Kosmos, 前 Cagri LNG)로, 모두 2005~2006년에 건조된 선박임
- 해당 탱커의 소유주는 올해 2월 변경된 것으로 나타났으며, 코스모스와 루치는 홍콩社 Mighty Ocean Shipping Ltd로 소유권이 이전됐으며, 오리온과 머큐리는 튀르키예社 Celtic Maritime & Trading SA 소유로 변경됨
- 이후 해당 선박들은 모두 선명을 변경하고 러시아 국적으로 재등록(reflagging)되었으며, 기존에는 오만 소재 기업이 이들 선박을 보유하고 있었음

● LNG 선박 4척 모두 대서양에서 북극권으로 이동 포착

- 해당 선박 4척은 모두 현재 대서양에서 북상 중이며, 이 가운데 LNG 운반선 루치의 목적지는 무르만스크(Murmansk)로 나타남
- 무르만스크 인근에 위치한 사암(Saam) LNG 부유식 저장설비(FSU)는 Arctic LNG 2 프로젝트에서 생산된 LNG의 환적에 활용되고 있음

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/russia-adds-four-lng-tankers-its-fleet-before-europes-imports-ban-2026-04-29/> (검색일: 2026.04.30.)

러 페벡항 내 물류대응본부 설립

● 페벡항, 화물 적체 대응 위한 물류본부 개소

- 러시아 추코트카(Chukotka)의 페벡(Pevak)항에서 화물 적체를 방지하고 선박 대기시간을 축소하기 위해 물류 대응본부를 가동함
- 해당 본부는 러시아 국가예산투입 기관인 글라브세프모르푸트(Glavsevmorput), 아톰플로트, 추코트카 및 페벡항 행정당국, 주요 화주 및 선사 관계자들로 구성되어 있음
- 관계기관 간 협업을 통해 선박 입항, 쇄빙선 호송, 환적·하역 절차, 필수물자 반입, 기상 변화에 따른 일정 조율 업무를 수행할 예정임
- 이를 통해 선박이 한꺼번에 집중되는 상황을 완화하고, 항만 운영의 연속성을 확보하고자 함

● 야쿠티야, 북극권 연계 철도 연장 구상 제시

- 사하공화국(야쿠티야)에서는 장기적으로 철도를 니즈니 베스타흐(Nizhny Bestyakh)역에서 북극권의 나이바(Naiba) 심수항까지 연장하는 방안이 제시됨
- 야쿠티야 교통당국은 니즈니 베스타흐역에서 북동 방향인 마가단 방면 연계를 추진하고, 장기적으로는 북쪽 방향인 나이바 심수항까지 연결하는 구상을 제시함
- 동 노선이 북극권까지 연장될 경우, 중국 국경에서 북극항로(NSR)로 이어지는 남북 종단 철도 축이 형성되며, 이 과정에서 시베리아횡단철도(TSR)와 바이칼-아무르 철도(BAM)를 가로지르는 구조가 마련될 수 있음

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

Jeong.DH@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.eastrussia.ru/news/shtab-po-borbe-s-gruzovymi-zatorami-sozdali-v-portu-peveka/> (검색일: 2026.04.20.)
- b) <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-yakutii-khotyat-protyanut-zheleznuyu-dorogu-v-ark-tiku-/> (검색일: 2026.04.20.)

EU, 20차 대러 제재에 무르만스크항과 북극 탱커 포함

● EU, 러시아 북극권 무르만스크항을 제재 명단에 추가

- EU는 2026년 4월 23일 이사회 결정을 통해 러시아 북부 무르만스크항(Port of Murmansk)을 20차 대러 제재 패키지 대상에 포함했음
- 이번 조치는 주로 원유 선적과 관련된 것으로, EU 이사회는 무르만스크항이 “비정상적이고 고위험인 해운 관행을 수행하는 선박”에 이용되고 있다고 밝혔음
- 무르만스크항은 러시아 원유의 주요 수출 거점 중 하나이며, 우크라이나의 드론 공격으로 핀란드만의 우스트루가(Ust-Luga)와 프리모르스크(Primorsk), 흑해의 노보로시스크(Novorossiisk)가 타격을 입은 이후 러시아의 핵심 원유 수출항 역할을 맡아 왔음
- 우스트루가항, 프리모르스크항, 노보로시스크항은 2025년 2월 EU 제재 명단에 이미 오른 바 있음

● 무르만스크 원유 선적, 콜라만 부유식 저장시설 통해 처리

- 무르만스크항의 원유 선적 상당 부분은 콜라만(Kola Bay)에 위치한 2기의 부유식 저장시설(FSU)을 통해 처리됨
- 셔틀 탱커가 페초라해(Pechora Sea)와 오브만(Gulf of Ob)의 유전에서 원유를 운송하면, 일반 탱커가 부유식 저장시설에서 화물을 선적해 국제 구매자에게 수출하는 구조임이며, 콜라만에 위치한 부유식 저장시설 중 하나는 움바(Umba)임

● 무르만스크 원유 수출 탱커 대부분, 러시아 그림자 선단에 포함

- 무르만스크항에서 원유를 수출하는 일반 탱커의 대부분은 러시아의 이른바 그림자 선단(shadow fleet)에 속해 있음
- 바렌츠 옵서버(The Barents Observer)가 집계한 자료에 따르면, 2025년 10월 이후 100척 이상의 그림자 선단 선박이 무르만스크항에 기항했음
- 이번 제재로 무르만스크와 러시아 북극 전역의 탱커 운송망 및 터미널 인프라 대부분이 EU 제재 대상에 포함됐음

● EU, 북극 셔틀 탱커와 로스네프테플로트도 제재 대상에 포함

- EU 20차 제재 패키지는 북극 셔틀 탱커 2척도 추가로 제재 명단에 올렸음. 대상 선박은 미하일 라자레프(Mikhail Lazarev, IMO 9837547)와 미하일 울리야노프(Mikhail Ulyanov, IMO 9333670)로, 두 선박 모두 가즈프롬 네프트(Gazprom Neft)의 북극 사업에 관여하고 있음
- 이번 패키지에는 탱커 발렌틴 피쿨(Valentin Pikul, IMO 9885879)도 포함됐음. 발렌틴 피쿨은 2024년 러시아 극동 즈베즈다 조선소(Zvezda Shipyard)에서 건조된 선박으로, 두꺼운 북극 해빙에서의 운항을 위해 설계됐음
- 로스네프테플로트(Rosnefteflot)가 소유·운영하는 이 선박은 러시아 타이미르반도(Taymyr Peninsula)의 대규모 석유 개발 사업인 보스토크 오일(Vostok Oil) 프로젝트에 투입될 것으로 예상되며, 선주사 로스네프테플로트 역시 이번 제재 패키지 대상에 포함됐음

● EU 제재, 러시아 북극 원유 수출망 전반으로 확대

- 이번 제재는 무르만스크항에 그치지 않고 북극 원유 운송에 관여하는 셔틀 탱커, 일반 탱커, 부유식 저장시설, 선주사까지 망라하고 있음
- 페초라해와 오브만 유전에서 생산된 원유를 국제 시장으로 연결하는 무르만스크항을 중심으로, EU의 20차 제재 패키지는 러시아 북극권 원유 수출과 관련된 항만·선박·터미널 인프라 전반에 대한 제재 압박을 한층 강화했음

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

참고자료

- a) <https://www.thebarentsobserver.com/news/brussels-adds-port-of-murmansk-to-sanctions-list/44943>
1 (2026.04.24. 검색)

러, 북극항로 운항 안전 및 효율성 제고 위한 무인화 추진

● 러시아, 북극항로 안전 강화를 위한 무인 시스템 활용 확대

- 상트페테르부르크 대외관계위원회 산하 북극개발 전문가위원회 소속 알렉세이 파데예프(Alexey Fadeev) 박사는 다양한 무인 시스템의 활용이 북극 프로젝트와 북극항로의 안전성을 향상시킬 것이라고 밝힘
- 그는 “물류는 산업 안전과 환경 안전에 직접적인 영향을 미치는 핵심 요소”라며, “이 과정을 무인화할 경우 북극 프로젝트의 안전성이 크게 향상될 것”이라고 언급함
- 이에 더해 “빙해 탐사를 위해 사용될 무인 항공기는 향후 화물 운송에도 활용될 것이며, 이는 산업 및 환경 안전을 강화하는 직접적인 경로”라고 설명함
- 한편, 러시아 정부는 북극항로 수역 및 러시아 북극 인접 지역에서 무인 항공 시스템(UAS)을 시험하기 위한 법적 제도를 수립하였으며, 러시아는 해빙 상황 탐색을 위해 선박 탑재형 드론을 활용할 계획임

● 러시아 전문가, 북극 해운의 AI·무인화 가속 전망

- 알렉세이 파데예프 박사는 무인 물류 시스템이 북극 및 극동 지역 프로젝트 비용을 절감하고, 사업 이행 속도를 24%까지 높일 것이며, 2030년까지 완전 무인 선박이 전체 선단의 10~15%를 차지하고, 선박의 90%가 인공지능(AI) 보조 시스템을 탑재하게 될 것이라고 전망함
- 또한 “북극은 기술, AI, 디지털화 솔루션을 확장 적용하기에 매우 적합한 시험장”이라고 강조하며, 북극 지역이 고위도 환경에서의 독창적인 실험과 솔루션 개발을 지원할 수 있는 제도적 기반과 우대 제도를 갖추고 있다고 평가함

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://tass.com/economy/2114165> (검색일: 2026.04.30.)

b) <https://english.news.cn/20260331/7f811cbac1a94a7d87da2a9ef33339ed/c.html> (검색일: 2026.04.30.)

러시아産 수산물, 對한국 수출 전자 인증체계 시범 운영 착수

● 한국 경유 러시아산 수산물 물류체계 디지털화 추진

- 러시아 수산기업·기업가·수출업자 협회 보도자료에 따르면, 러시아 연방 수의·식물 위생감독청(Rosselkhoz nadzor)은 러시아에서 한국으로 수출되는 혹은 한국을 거쳐 유럽연합(EU) 국가로 수출되는 어류·수산물·수산제품의 수출 과정에서 전자 위생증명서를 활용하는 시범 사업을 개시함
- 협회는 동 증명서 발급 시범 절차는 러시아 수산물 최대 수출 허브 중 하나인 부산을 통한 러시아산 수산물 운송 장벽 제거에 도움이 될 것으로 기대하고 있음
- 특히, 통관 처리 시간이 단축되고 공급망 투명성을 높일 수 있을 것으로 판단되는 등, 대(對) 한국 수산물 수출 물류 효율성을 제고할 것으로 사료됨
- 한국은 명태, 연어, 게 등 러시아산 수산물의 주요 환적 허브 역할을 수행하고 있으며, 특히 부산항은 아시아 역내 국가로 향하는 러시아산 수산물 공급망의 핵심 환적 거점으로 기능하고 있는 것으로 평가됨
- 협회 측은 위생증명 절차 간소화가 러시아산 수산물 수출 확대 및 아시아 시장 내 러시아 기업 경쟁력 강화에 기여할 수 있을 것으로 전망하고 있음
- 또한, 협회는 금번 시범 운영이 부산을 거쳐 EU 국가로 향하는 수산물의 수출 촉진에 기여할 것으로 판단하고 있음
- 협회 데이터에 따르면 2025년 한 해 동안 약 9억 5천만 달러, 약 27만 4,700 톤 상당의 수산물이 부산항을 포함한 한국 항만들을 통해 운송되었으며, 이 중 3분의 1 가량은 타 아시아 및 유럽 시장으로 수출됨
- 2026년 1분기 러시아의 한국 수산물 수출량은 전년 동기 대비 17% 감소한 5만 9,400톤을 기록했으나 동 시범 사업으로 인해 수출량이 반등할 수 있을지 귀추가 주목됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/390456/> (2026.4.30.검색)
- b) <https://portnews.ru/news/389946/> (2026.4.30.검색)
- c) <https://myseldon.com/ru/news/index/344783867> (2026.4.30.검색)
- d) <https://rawmart.ru/news/rosselkhoz nadzor-zapustil-pilotnyj-proekt-po-elektronnym-vetsertifikatam-dlya-po-mo9ozkql> (2026.4.30.검색)
- e) <https://konkurent.ru/article/86410> (2026.4.30.검색)



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

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.)