



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

KMI

북방물류리포트

주요 동향	전체	• 2026년 1~5월 러시아 해상항만 물동량 동향 • 러시아, 외국계 컨테이너 선사 규제안 대폭 완화 검토
	극동	• 러시아 정부, 극동 중소형 어선 건조 투자쿼터 확대 추진 • 러-중, 중국으로 연결되는 가스관 노선 및 건설 방식 합의 • 사할린주 정부-가스프롬, 도서지역 가스화 사업 논의
	중·서부	• 카자흐스탄, 러시아와의 물류 협력 확대 추진
	북극	• 러 무르만스크 화이트해븐 석탄 선적 증가 및 경쟁력 과제 • 러, 북극 전력 공급 확대를 위한 부유식 원자로 도입 본격화 • 러, EU 제재에도 노르웨이 항구 활용한 LNG 수출 지속 • 러, 제재 우회 위해 LNG 그림자선단 확대...탱커 4척 추가 투입 • 러, 제재 LNG, 6개월 해상 표류 끝에 중국 도착...그림자 선단 확대로 우회 수출 본격화
주요 통계		• 2026년 1~4월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물) • 2024년~2026년 4월 러시아 역내 화물 운송량 • 2024년~2026년 4월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



2026년 1~5월 러시아 항만 물동량 동향

● 러시아 항만 물동량 中 수출 및 연안 운송 물동량 증가, 환적 및 수입 물동량 감소

- 2026년 1~5월 러시아 항만 총 물동량은 3억 6,960만 톤으로 전년 동기 대비 3.7% 증가함
- 이는 1~4월 누적 물동량 2억 8,860만 톤(+2.6%)보다 증가 폭이 확대된 것으로, 5월에도 물동량 증가세가 이어진 것으로 나타남
- 컨테이너 처리량은 1~4월 180만 TEU(-1.0%)에서 1~5월 230만 TEU(-0.8%)로 집계되어 감소세는 지속되었으나 감소 폭은 다소 완화됨
- 반면, 컨테이너 화물의 중량 기준 처리량은 1~4월 1,860만 톤(+1.8%)을 기록한 데 이어, 1~5월에도 1.2% 증가하여 컨테이너당 평균 적재량은 증가한 것으로 나타남
- 수출과 연안 운송이 증가세를 유지한 반면, 환적 및 수입 화물은 감소세가 지속됨
- 수출 화물과 연안운송 화물은 각각 2억 9,060만 톤(+3.5%)과 3,390만 톤(+21.6%)으로 증가한 반면, 환적 화물과 수입 화물은 각각 2,774만 톤(-8.2%)과 1,740만 톤(-0.8%)으로 감소함
- 1~4월 기준과 비교하면, 수출 증가세는 2.8%→3.5%로 확대되었으며, 연안운송 역시 21.3%→21.6%로 높은 증가세를 유지함
- 반면 환적 화물은 -14.6%에서 -8.2%로 감소폭이 다소 완화되었으며, 수입 화물은 -0.2%에서 -0.8%로 감소폭이 소폭 확대됨

● 건화물 증가세 지속...액체화물은 5월 들어 증가세 전환

- 1~4월 기준 건화물 처리량은 1억 4,260만 톤으로 전년 동기 대비 6.0% 증가하였으며, 세부 품목별로는 곡물과 광석이 큰 폭의 증가세를 보인 반면, 철강 제품과 광물비료는 감소함
- 석탄은 6,370만 톤(+4.4%), 곡물은 1,880만 톤(+53.7%), 컨테이너 화물은 1,860만 톤(+1.8%), 광물비료는 1,510만 톤(-3.0%), 철강 제품은 740만 톤(-7.9%), 광석은 470만 톤(+12.3%), 페리 화물은 280만 톤(+6.7%)을 기록함
- 특히 곡물은 53.7% 증가하여 건화물 가운데 가장 높은 증가율을 기록하였으며, 광석도 12.3% 증가하였음

- 반면 철강 제품은 7.9% 감소, 광물비료는 3.0% 감소하여 품목별 차별화된 흐름을 보임
- 1~5월 기준 건화물 처리량은 1억 8,214만 톤으로 전년 동기 대비 6.1% 증가하여 4월까지의 증가세를 유지함
- 액체화물은 1~4월 기준 1억 4,600만 톤으로 전년 동기 대비 0.6% 감소하였으나, 품목별로는 원유와 액화가스가 증가한 반면 석유제품과 식품 액체화물은 감소함
- 원유는 8,950만 톤(+2.1%), 석유제품은 3,880만 톤(-9.5%), 액화가스(LNG-LPG)는 1,500만 톤(+15.6%), 식품 액체화물은 180만 톤(-12.3%)을 나타냄
- 액화가스는 15.6% 증가하여 액체화물 가운데 가장 높은 증가율을 기록하였으며, 원유 역시 2.1% 증가한 반면, 석유제품은 9.5% 감소, 식품 액체화물은 12.3% 감소하였음
- 1~5월 기준 액체화물 처리량은 1억 8,749만 톤으로 전년 동기 대비 1.5% 증가했으며, 이는 1~4월까지 0.6% 감소하였던 액체화물이 5월 들어 증가세로 전환된 것으로, 액화가스와 원유 처리 확대가 증가세를 견인한 것으로 분석됨
- 반면 기타 액체화물은 감소세를 지속하였음

● 카스피해·북극해·극동 물동량 증가·발트해는 감소세 지속

- 2026년 1~4월 북극해 항만 물동량은 3,260만 톤으로 전년 동기 대비 13.2% 증가함
- 화물 종류별로는 건화물은 610만 톤(-17.5%)으로 감소한 반면, 액체화물은 2,650만 톤(+23.8%)으로 크게 증가하여 전체 물동량 증가를 견인함
- 주요 항만별로는 무르만스크항이 1,850만 톤(+12.1%), 사베타항은 1,090만 톤(+12.9%), 바란테이항은 190만 톤(+6.4.8%)으로 증가했으나, 아르한겔스크항은 50만 톤(-29.3%)으로 감소함
- 2026년 1~5월 누적 기준 북극해 항만 물동량은 14.2% 증가하여 증가세가 지속됨
- 2026년 1~4월 발트해 항만 물동량은 8,590만 톤으로 전년 동기 대비 5.2% 감소함
- 발트해 항만 화물 중 건화물은 3,880만 톤(-8.6%), 액체화물은 4,710만 톤(-2.2%)으로 모두 감소하였으며, 특히 건화물 감소폭이 크게 나타남
- 우스트루가항이 3,880만 톤(-10.5%), 상트페테르부르크 항만은 1,750만 톤(-8.1%), 비소츠크항은 300만 톤(-20.0%)으로 감소세를 보였으며, 프리모르스크항은 2,320만 톤(+8.9%)으로 주요 항만 가운데 유일하게 증가했음
- 2026년 1~5월 누적 기준 발트해 유역은 4.7% 감소하여 러시아 5개 유역 가운데 유일하게 감소세를 지속함
- 2026년 1~4월 아조프·흑해 항만 물동량은 8,310만 톤으로 전년 동기 대비 0.7% 감소함
- 건화물이 4,070만 톤(+17.9%)으로 증가한 반면, 액체화물은 4,240만 톤(-13.8%)으로 감소하여 건화물 증가에도 불구하고 전체 물동량은 소폭 감소함
- 노보로시츠크항이 5,100만 톤(-4.0%)으로 가장 많은 물동량을 처리하였으며, 타만항은 1,360만 톤(+40.6%)으로 가장 높은 증가율을 기록한 반면, 투압세항은 590만 톤(-15.0%), 카프카스항은 380만 톤(-10.8%), 로스토프나도누항은

320만 톤(-19.9%)으로 모두 감소세를 보임

- 2026년 1~5월 누적 기준 아조프·흑해 유역 물동량은 3.1% 증가로 전환되어 5월 들어 회복세를 나타냄
- 2026년 1~4월 카스피해 유역의 물동량은 370만 톤으로 전년 동기 대비 61.0% 증가하여 러시아 5개 유역 가운데 가장 높은 증가율을 기록함
- 건화물은 250만 톤(+94.8%), 액체화물은 120만 톤(+16.3%)으로 모두 증가하였으며, 특히 건화물 증가가 전체 물동량 확대를 견인함
- 아스트라한항이 160만 톤(+33.9%), 마하치칼라항이 140만 톤(+48.9%)을 기록하며 모두 높은 증가세를 보임
- 2026년 1~4월 극동지역 항만 물동량은 8,330만 톤으로 전년 동기 대비 9.8% 증가함
- 건화물은 5,440만 톤(+11.7%), 액체화물은 2,890만 톤(+6.5%)으로 모두 증가하였으며, 건화물 증가율이 액체화물보다 높게 나타남
- 보스토치니항이 2,970만 톤(+10.0%)으로 가장 많은 물동량을 처리하였으며, 바니노항은 1,680만 톤(+49.2%)으로 높은 증가율을 기록한 반면, 블라디보스토크항은 1,160만 톤(-9.6%)으로 감소하였으며, 나홋카항은 1,000만 톤(+5.3%), 프리고로드노예항은 520만 톤(+5.8%)으로 증가함
- 2026년 1~5월 누적 기준 극동 유역 물동량은 8.8% 증가하여 북극해 유역과 함께 러시아 항만 물동량 증가를 견인하는 핵심 지역으로 나타남

○ 지역별 물동량 변화 및 주요 특징

- 2026년 1~5월 러시아 해상항만 물동량은 수출 화물과 연안운송 증가를 중심으로 증가세를 유지하였으며, 환적 및 수입 화물은 감소세를 지속함
- 북극해 유역은 LNG와 원유를 중심으로 한 에너지 화물 처리 확대에 힘입어 높은 증가세를 유지한 반면, 발트해 유역은 러시아 5개 유역 가운데 유일하게 감소세를 기록함
- 아조프·흑해 유역은 건화물 증가와 액체화물 감소가 동시에 나타나는 상반된 구조를 보였으며, 5월 들어 전체 물동량은 증가세로 전환됨
- 카스피해 유역은 건화물 증가에 힘입어 가장 높은 증가율을 기록하였으며, 극동 유역은 건화물과 액체화물이 모두 증가하며 안정적인 성장세를 유지함

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/392755/> (검색일: 2026.06.10.)
- b) <https://portnews.ru/news/391514/> (검색일: 2026.06.05.)

러시아, 외국계 컨테이너 선사 규제안 대폭 완화 검토

○ 러시아 정부, 서방 제재 이후 자국 해운 산업을 자국 중심 체계로 재편하려는 전략 세워

- 러시아 정부는 2022년 러-우 전쟁 이후 러시아 시장에서 철수한 주요 글로벌 컨테이너 선사들의 향후 복귀 가능성에 대비해 자국 해운시장을 보호하기 위한 방안을 2025년부터 검토해 왔음
- 2025년 4월 로만 스타로보이트(Roman Starovoyt) 러시아 교통부 장관 주재 회의에서 ‘러시아의 운송 주권 확보 계획’이 논의되며 ‘2022년 러시아 시장에서 철수한 후 다시 러시아 수출입 화물 운송시장 복귀 의사를 밝힌 외국 기업들에 대한 시장 접근 조건을 마련할 필요가 있다’는 내용이 회의록에 남겨진 바 있었음
- 한편, 해당 외국계 컨테이너 선사에 대한 강력한 러시아 ‘권’ 시장 진입 제한 조치의 완화 가능성이 최근 제기되고 있음
- 2025년 러시아의 운송 주권 확보를 위해 마련된 초기 구상의 내용에 따르면, 아래와 같이 외국 선사의 전면 배제보다는 러시아 측이 통제권을 확보한 상태에서 제한적 시장 참여를 허용하는 방향이 중심이었음
- △러시아 기업이 지배권을 보유하는 합작회사를 통한 시장 진입 허용, △2022년 러시아 시장을 철수한 선사에 대한 별도 제한 검토, △러시아 국적 선박 비율 관리, △비우호국 국적 선박에 대한 항만요금 차등 부과, △러시아 해운산업 보호를 위한 지원 확대(보험, 선박 리스 지원 등)
- 그러나 2026년 초 해당 구상은 대통령령 초안 형태로 구체화되며 보다 강경한 규제안으로 발전하였음
- 러시아 정부는 2022년 이후 러시아 시장에서 철수한 글로벌 선사들의 복귀를 통제하기 위해 아래와 같은 조건을 수용 및 충족해야만 했음
- △러시아 법률에 따라 설립된 법인 운영, △법인의 러시아 측 지분 50% 초과 보유, △러시아 제재 대상 화물 우선 운송, △러시아 보험 체계를 통한 선박보험 및 P&I 보험 가입, △분쟁 발생 시 러시아 법원의 관할권 인정, △운영 선사가 직접 소유한 선박 사용 등
- 또한 2022년 이후 러시아 시장에서 철수했거나 서비스를 축소한 주요 글로벌 컨테이너 선사인 Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE, OOCL와 한국의 HMM 및 KMTC 등에 대한 별도의 선사 목록을 만들어, 이들 기업과 제휴 관계가 없는 선사만이 러시아 시장에서 활동할 수 있다는 내용 또한 검토됨
- 그러나, 러시아 해운 업계의 주요 업체들은 이 같은 엄격한 기준에 반대하며, 러시아 컨테이너 물동량을 처리하기 위해 러시아 국적 선사 뿐만 아니라 대형 글로벌 선사의 선복이 여전히 필요

하며 아시아~러시아 항로의 상당 부분은 외국 선사들이 담당하고 있어 지나친 규제가 물동량 감소로 이어질 수 있다고 지적한 것으로 알려졌다

- 뿐만 아니라, 피더선 및 제휴선사 활용이 제한될 경우 중국, 터키, UAE 등 제3국을 통한 환적 방식으로 운송되는 러시아 화물의 복합운송 체계가 위축될 수 있다고 우려함
- 아울러, 일부 항만에서는 환적 및 정기 서비스 운영에 차질이 발생할 수 있다는 점, 나아가 항만 컨테이너 터미널 가동률이 최대 40~60% 감소할 수 있다는 점 등을 근거로 해당 규제안에 반대 의견을 제기한 것으로 알려졌다
- 러시아 교통부는 업계 반응 등을 참고하여 2026년 중 최종 조치안 확정을 하겠다 발표했으며, 당시 러시아 화주 및 항만 운영사, 물류 기업 등이 강한 반대 의견을 표출하여 현재 수정안을 검토 중인 것으로 파악되고 있음

○ 러시아 정부, 기존 전략 방향 수정...업계 의견 수렴하여 수정안 마련해

- 러시아 정부는 외국 선사의 러시아 정기 컨테이너 운송시장 참여를 제한하는 방안을 여전히 검토 중이나, 이해관계자 간 이견으로 인해 규제 범위를 축소하는 방향으로 논의가 진행되고 있는 것으로 파악됨
- 현재 논의되고 있는 조치 안은 당초 초안보다 상당히 완화된 형태인 것으로 확인됨
- 특히, 현재 검토되고 있는 안은 2022년에 러시아 시장에서 철수하거나 서비스를 중단, 축소한 10개 외국 선사에 대해서만 제한적 조치를 적용하는 방안이 유력하게 검토되는 것으로 알려짐
- 대상 선사에는 Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, OOCL, ONE, HMM, KMTTC 등이 포함된 것으로 알려짐
- 다만 이들 선사도 러시아 관할권 내 합작회사를 설립하고 △법인의 러시아 측 지분 50% 초과, △러시아 P&I 보험 보장, △러시아 운송보안 인증 확보 등의 조건을 충족할 경우 시장 재진입이 가능하도록 하는 방안이 논의되고 있음
- 수정 안에는 비우호국 국적 선박에 대한 항만 이용 요금 차등 부과 방안도 포함된 것으로 전해짐
- 해당 방안은 2025년 관련 논의 과정에서도 검토된 바 있으며, 당시에는 약 15~25% 수준의 항만요금 인상이 거론되었으나, 현재 검토 중인 인상 폭 및 적용 방식은 아직 공개되거나 공식화되지 않은 것으로 파악됨
- 러시아 내 업계 관계자들은 수정안이 당초 초안 대비 완화된 것은 긍정적으로 평가

하면서도, 금지 대상 선사와의 거래 제한 조항은 여전히 현실적인 문제를 야기할 수 있다고 지적함

- 특히 글로벌 컨테이너 운송시장에서 일반적으로 활용되는 공동운항, 선복교환(Slot Exchange), 피더선 연계 운송 등을 기반으로 운영되고 있는 만큼, 조치 적용 대상 선사와의 직·간접적 연계를 완전히 차단하는 것은 현실적으로 어려울 수 있으므로 조치의 실효성 논란이 지속될 것으로 전망됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) https://www.korabel.ru/news/comments/nazad_hoda_net_razrabotany_mery_po_zaschite_rossiyskogo_konteynernogo_rynka_-_smi.html (검색일: 2026.5.31.)
- b) https://www.korabel.ru/news/comments/planiruemye_ogranicheniya_dlya_inostrannyh_konteynernyh_perevozchikov_mogut_smyagchit.html (검색일: 2026.5.31.)
- c) https://logirus.ru/news/transport/inostrantsam_na_konteynernom_rynke_rf_priotkryli_fortochku.html (검색일: 2026.5.31.)

러시아 정부, 극동 중소형 어선 건조 투자 쿼터 확대 추진

● 러시아 정부, 극동지역 어선 현대화를 위해 중·소형 어선 건조 지원 확대

- 러시아 정부가 극동지역 어선 현대화를 위해 중·소형 어선 건조 지원 확대에 나섬
- 이번 조치는 북극 및 극동 해역 수산업 기반 유지와 조선산업 활성화를 동시에 추진하기 위한 정책의 일환임
- 지난 5월 14일 정부 회의에서 미하일 미슈스틴 총리는 극동지역 수산기업을 대상으로 중·소형 어선 건조에 대한 투자쿼터 규모를 기존보다 2배 확대하겠다고 밝혔음
- 이는 중소 수산기업의 신규 선박 건조를 촉진하고 노후 어선 교체를 가속화하기 위한 조치임
- 투자쿼터 제도는 러시아 국내 조선소에서 신규 어선이나 수산물 가공시설을 건설하는 기업에 일정 규모의 어획쿼터를 우선 배정하는 방식으로 운영되며, 수산업 현대화와 조선산업 육성을 동시에 추진하기 위한 핵심 산업정책으로 활용되고 있음
- 러시아 정부는 현재 대형 어선 건조에는 여전히 투자 수요가 존재하지만, 중·소형 어선 부문은 추가 지원이 필요한 상황이라고 설명했음
- 특히 연안 지역의 중소 수산기업들은 대구, 가자미, 나바가, 넙치류 등 수산자원 어획에 의존하고 있으나 수익성이 상대적으로 낮은 상황임
- 정부는 이번 투자 쿼터 확대를 통해 극동지역 어선단 현대화 속도를 높이고, 지역 조선업 및 고용 유지에도 기여할 것이며, 수산물 내수 공급 안정성이 강화될 것이라 언급함
- 투자 쿼터 제도는 러시아 수산업의 노후 선단 현대화와 국내 조선산업 육성을 위해 추진되고 있는 핵심 산업정책으로, 정부는 어획권 배분을 국내 선박 건조 및 가공시설 투자와 연계하는 방식으로 민간 투자를 유도하고 있음
- 최근에는 극동지역 중소 어업인의 투자 여건 개선과 연안어업 경쟁력 강화를 위해 지원 대상을 중·소형 어선까지 확대하고 있음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

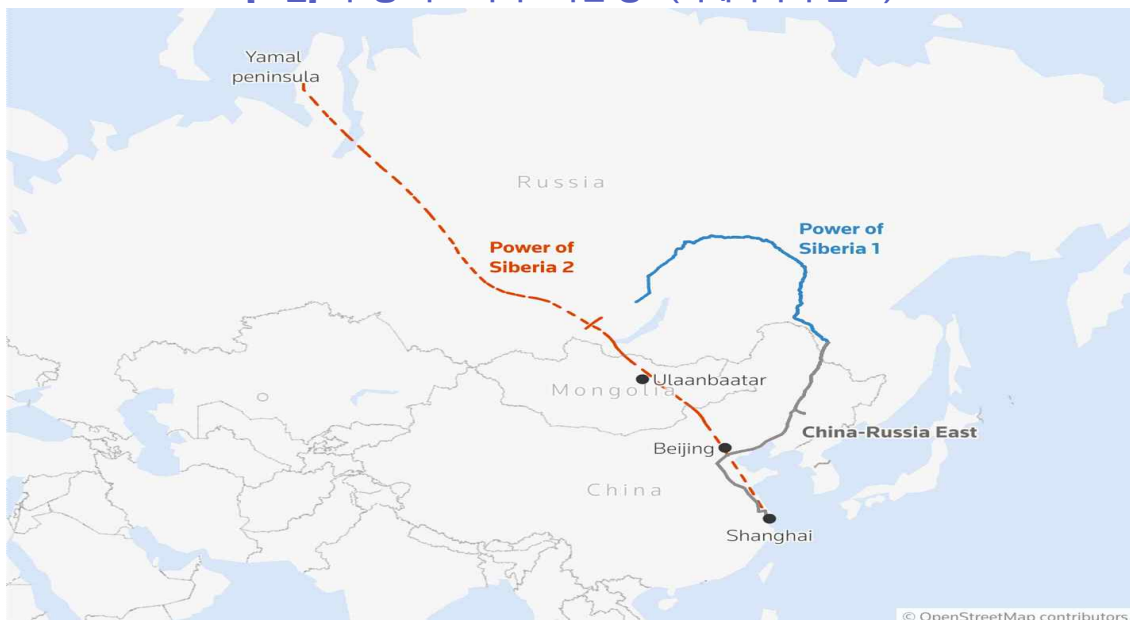
- a) <http://government.ru/news/58722/> (검색일: 2026.05.26.)
- b) <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/despite-years-of-delays-russia-touts-positive-results-of-investment-quota-efforts>? (검색일: 2026.06.29.)

러-중, 중국으로 연결되는 가스관 노선 및 건설 방식 합의

○ 시베리아의 힘-2 가스관 사업 관련 양국 간 협의 지속

- 지난 5월 20일, 러시아는 중국과 공동 추진 중인 ‘시베리아의 힘-2(Power of Siberia 2)’ 가스관 사업과 관련해 양국 간 전반적인 공감대가 형성됐다고 밝혔으나, 주요 세부 사항과 사업 일정은 아직 합의되지 않았다고 밝힘
- 러시아와 중국은 북부 시베리아산 천연가스를 몽골을 경유해 중국으로 공급하는 해당 가스관 사업을 수년간 논의해 왔으나, 가스 가격 등 주요 조건에 대한 입장 차이로 최종 합의에 이르지 못하고 있음
- 푸틴 대통령은 시진핑 주석과의 정상회담을 위해 중국을 방문하였으나, 금번 방중 기간(5.19~20.) 중 공개된 문서에는 석유·가스 분야 신규 협정은 포함되지 않음

[그림] 러-중 가스 파이프라인 경로(시베리아의 힘-2)



자료: Reuters(원자료: Global Energy Monitor)(검색일: 2026.06.01.)

○ 유럽 시장 상실에 따른 시베리아의 힘-2 사업의 전략적 중요성 확대

- 계획 중인 시베리아의 힘-2 가스관은 전체 길이는 약 2,600km 규모로, 러시아 야말(Yamal) 지역의 북극권 가스전을 출발해 몽골을 거쳐 중국에 연간 500억^m의 천연가스를 공급할 예정임
- 현재 러시아와 중국을 연결하는 가스관은 ‘시베리아의 힘(Power of Siberia)’이 유

일하며, 동시베리아에서 연간 380억m³ 이상의 천연가스를 중국으로 공급하고 있음

- 푸틴 대통령은 지난해 9월 중국 방문 당시 해당 가스관을 통한 공급 가격이 과거 러시아의 유럽 수출과 시장 연동형 가격 결정 방식(market-linked pricing formula)에 따라 결정될 것이라고 밝힘
- 하지만 가격 결정 방식과 기타 핵심 조건을 포함한 최종 계약은 아직 체결되지 않아 사업 추진은 본격화되지 못하고 있는 실정임
- 한편, 우크라이나 침공 이후 서방의 대러제재로 러시아가 유럽 가스 시장의 상당 부분을 상실하면서, 시베리아의 힘-2 사업은 러시아의 대(對)중 에너지 수출 확대 전략에서 더욱 중요한 사업으로 부상하고 있음

○ 시베리아의 힘-2 사업 기본 방향 합의에도 불구하고, 착수 일정은 ‘미정’

- 드미트리 페스코프 크렘린궁 대변인은 “대통령이 정상회담에서 언급했듯이, 시베리아의 힘-2 사업의 노선과 건설 방식 등 주요 조건에 대해서는 전반적으로 이미 공통된 이해가 형성돼 있다”고 밝힘
- 추가로 “일부 세부 사항은 추가 조율이 필요하지만, 전반적인 공감대는 이미 마련된 상태”라고 설명했으나, 페스코프 대변인은 사업 착수 및 완공 일정과 관련해서는 아직 확정된 내용이 없다고 언급함

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

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/kremlin-says-understanding-reached-power-siberia-2-gas-link-china-no-details-yet-2026-05-20/> (검색일: 2026.06.01.)

사할린주 정부-가스프롬, 도서지역 가스화 사업 논의

○ 사할린주 천연가스 공급 확대 및 가스화 사업 추진

- 사할린주 정부 공보실에 따르면, 유주노사할린스크(Yuzhno-Sakhalinsk)에서 발레리 리마렌코(Valery Limarenko) 사할린 주지사와 주정부 관계자들이 블라디슬라프 보로딘(Vladislav Borodin) 가스프롬 트랜스가스 톰스크(Gazprom Transgaz Tomsk) 사장과 실무회의를 개최함
- 회의 주요 의제는 사할린주에 친환경 연료인 천연가스를 안정적으로 공급하는 방안이었으며, 이 포럼에는 러시아 15개 지역 지사 관계자들이 참석함
- 사할린주는 가스프롬의 「2026~2030년 가스 공급 및 가스화 개발 프로그램」에 포함되어 있으며, 최근 수년간 사할린주의 가스화율은 2018년 14%에서 2026년 68%로 크게 상승함
- 현재까지 62개 정주지에 가스가 공급되었으며, 약 3만 7천 명이 천연가스를 이용할 수 있게 됨
- 발레리 리마렌코 주지사는 가스프롬이 가스 공급망 건설 관련 의무를 충실히 이행하고 있다고 평가하며, 이에 따라 가스화 사업이 계획대로 진행되고 있다고 밝힘
- 한편, 가스프롬 사할린 지사는 직원 수 기준으로 회사 내 최대 규모 조직으로, 「사할린하바롭스크-블라디보스토크」 간선가스관 구간과 「사할린-2」 프로젝트의 육상 설비를 운영하고 있음

○ 가스프롬-사할린국립대 협력 확대를 통한 에너지 전문인력 양성 강화

- 양측은 첨단기술 기업 및 교육·연구기관과의 협력 방안에 대한 논의를 통해 사할린국립대학교(Sakhalin State University)는 최근 가스프롬의 거점대학으로 지정됐으며, 이는 러시아 극동지역 내 유일한 사례임
- 이를 통해 사할린국립대학교는 극동지역 석유·가스 산업 전문인력 양성의 핵심 교육기관으로 기능할 것으로 전망되며, 특히 관련 학과 졸업생들은 복잡한 채용 절차 없이 가스프롬 계열사로부터 직접 채용 제안을 받을 수 있게 될 예정임

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://sakhalinmedia.ru/news/2500512/> (검색일: 2026.06.02.)

카자흐스탄, 러시아와의 물류 협력 확대 추진

○ 카자흐스탄-러시아, 양국 정상회담 계기 물류 협력 강화 약속

- 카심-조마르트 토카예프(Kassym-Jomart Tokayev) 카자흐스탄 대통령과 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 지난 5월 28일 카자흐스탄 아스타나에서 정상회담을 개최하고 양국 간 전략적 동반자 관계 및 경제협력 확대 방안을 논의함
- 양국은 최근 아스타나~모스크바 구간에서 무인 화물트럭 시범운행을 최초로 실시한 것으로 알려졌는데, 해당 차량은 약 3,000km 구간을 약 2일 만에 주행하여 기존 운송시간 대비 약 50% 단축 효과를 기록한 것으로 전해짐
- 시범사업 과정에서는 통신 안정성, 자율주행 시스템 운용 능력 및 신호 상실 상황에서의 대응 체계 등에 대한 검증이 진행된 것으로 알려짐
- 양국은 향후 육상 운송뿐 아니라 항공 및 내륙수운 분야 협력도 확대할 계획인 것으로 나타남
- 특히 카자흐스탄 정부는 자국 항공사의 항공화물 운송 역량 강화를 위해 향후 수년 내 협동체(Narrow-body Aircraft) 및 광동체(Wide-body Aircraft) 항공기 약 130대를 도입할 계획이며, 이 가운데 약 40대는 화물기로 구성될 예정이라고 밝힘
- 아울러 이르티시(Irtysh)강 개발 마스터플랜을 추진 중이며, 수자원 관리 체계 개선과 함께 해당 수로의 상업적 항행 기능을 강화하는 방안도 검토하고 있는 것으로 알려짐
- 이는 양국이 추진 중인 물류·운송 협력 확대 기조와 맞물려 향후 카자흐스탄-러시아 간 항공물류 및 내륙수운 연계성 강화에 기여할 수 있을 것으로 예상됨
- 이 밖에, 양국은 카자흐스탄의 러시아 내륙수로 활용 확대를 위해 볼가-돈 운하(Volga-Don Canal) 이용 여건 개선 방안에 대해서도 논의한 것으로 알려짐
- 볼가-돈 운하는 카스피해와 흑해를 연결하는 러시아의 핵심 내륙수로, 바다를 연하지 않은 내륙국인 카자흐스탄 입장에서는 자국 화물과 대외 수출 경로 다변화 차원에서 중요한 역할을 수행함. 다만 러시아의 내륙수로인바, 통항시 러시아의 승인에 크게 의존하고 있어 활용 확대에 제한이 있음

○ 카자흐스탄-러시아-투르크메니스탄, 단일 물류운영사 설립 검토

- 그 밖에, 러시아와 카자흐스탄은 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC) 동부축 활성화를 위해 공동 물류운영체계(Single Logistics Operator) 구축을 추진하고 있는 것으로 알려짐

- 안드레이 니키티(Andrey Nikitin) 러시아 교통부 장관은 양국이 카자흐스탄 및 투르크메니스탄과 함께 공동 물류운행사 설립을 검토하고 있다고 러시아 일간지 이즈베스티야(Izvestia)에 전달함
- 니키티 장관은 러시아와 카자흐스탄이 양국 운송업체를 위한 우호적 환경 조성을 위해 행정장벽을 제거하고 있으며, 공동 물류운행사 설립과 함께 통합 운송서비스 구축을 위한 협의도 병행하고 있다고 설명함
- 해당 사업은 러시아~카자흐스탄~투르크메니스탄을 경유해 이란으로 연결되는 INSTC 동부 노선을 대상으로 하며 향후 인도, 중동 및 아시아·태평양 지역까지 연결되는 물류 네트워크 구축을 목표로 하고 있는 것으로 알려짐
- 러시아·카자흐스탄·투르크메니스탄 물류기업들은 이미 2023년 공동 물류운행사 설립을 위한 양해각서(MOU)를 체결했음
- 러시아와 카자흐스탄은 2024년 말 공동 법인 설립을 위한 사전 절차를 대부분 완료한 것으로 알려진 바, 현재는 투르크메니스탄 측의 최종 입장을 기다리고 있는 상황임
- 카자흐스탄 정부는 공동 운영체계 구축과 함께 운임 할인, 국경 통과능력 확대 및 물류 인프라 개선을 추진하고 있으며, 이를 통해 INSTC 연간 수송능력을 현재 약 1,000만 톤 수준에서 향후 2,000만 톤 수준까지 확대하는 방안을 검토하고 있는 것으로 알려짐

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://24.kz/ru/news/social/771241-sotrudnichestvo-kazakhstana-i-rossii-ot-logistiki-do-atomnoj-energetiki> (검색일: 2026.06.02.)
- b) <https://www.akorda.kz/ru/prezidenty-kazahstana-i-rossii-proveli-brifing-dlya-predstaviteley-smi-2841124> (검색일: 2026.06.02.)
- c) <https://sber.pro/publication/rossiya-i-kazahstan-namereni-sozdat-edinogo-logisticheskogo-operatora/> (검색일: 2026.06.02.)

러 무르만스크 對아프리카 석탄 선적 증가 및 경쟁력 과제

○ 무르만스크항, 2026년 대아프리카 석탄 선적량 63만 톤 기록

- 무르만스크 상업항은 2026년 1~5월 북아프리카 및 서아프리카 국가들로 향한 석탄 선적량이 63만 톤에 달했다고 밝힘
- 석탄 선적량 추이를 살펴보면, 2023년 54만 200톤, 2024년 24만 6,200톤, 2025년 5만 3,000톤으로 감소 추세를 이어왔으나, 2026년 들어 다시 증가세를 보임
- 무르만스크 상업항의 관계자는 장거리 운송 구간의 비용을 낮추기 위해 케이프사이즈 (Cape size)급 선박을 활용하고 있으며, 이를 통해 운임 부담을 절감하고 있다고 밝힘

○ 무르만스크 석탄 수출경쟁력, 철도운임 부담이 핵심 변수로 지목

- 2026년 1분기 기준 석탄은 무르만스크 상업항 전체 하역 물량의 약 75%를 차지하고 있으며, 2024년부터 시작된 석탄 물동량 감소가 북극권 항만 물동량 감소의 핵심 요인으로 지목됨
- 극동 항만 물동량이 2026년 1분기 6,020만 톤으로 전년 동기 대비 10.6% 증가한 반면, 북극해 물동량은 2021~2025년, 8% 감소했고, 2025년에도 전년 대비 6% 감소함
- 아울러 무르만스크 상업항의 경우 2025년 하역량이 30% 감소해 970만 톤 수준으로 떨어졌고, 2026년 전망치는 900만 톤으로 제시됨
- 무르만스크의 경쟁력 저하 요인으로서는 철도운임 부담이 제시됨. 일부 수출업체에게 극동 및 남부 항만 경유가 무르만스크보다 저렴하며, 무르만스크는 철도 운송거리가 길어 현재 운임 구조에서는 비용 경쟁력이 약화되기 때문임
- 다만 무르만스크 항만은 Capesize·Panamax급 선박 접안 가능하고, 부동항으로써 연중 정체 없이 운영 가능함
- 산업계에서는 북극권 항만의 경쟁력 유지 또는 강화를 위해 운임 조정, 북극 항만항 석탄 수송 할인계수 적용, 철도운임 일부 보조 등의 정책적 지원 필요성을 제기함

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

Jeong.DH@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/391747/> (검색일: 2026.06.01.)
- b) <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/arktika-zhdet-tarifnogo-signala-pochemu-ugolnyy-eksport-cher-ez-murmansk-teryat-konkurentosposobnost/> (검색일: 2026.06.01.)

러, 북극 전력 공급 확대를 위한 부유식 원자로 도입 본격화

○ 러 로사톰, 부유식 원자력발전소용 첫 번째 2세대 원자로 생산 완료 발표

- 5월 27일, 로사톰은 러시아의 2세대 부유식 원자력발전소용 첫 번째 원자로 건조가 완료되었으며, 해당 원자로를 철도를 통해 상트페테르부르크의 발티스키(Baltisky) 조선소로 운송되어 설치될 예정이라고 발표함
- 새로운 부유식 원자력 발전소에는 각각 2기의 RITM-200S 원자로가 탑재될 예정이며, 이 원자로를 러시아의 최신 핵추진 쇄빙선에 사용되는 RITM-200 원자로를 발전소용으로 일부 개량한 모델임
- 러시아는 2031년까지 총 4기의 2세대 부유식 원자로를 추가 생산해 시베리아 추코트카 북부 해안의 Cape Nagloynyn에 배치할 계획임
- 로사톰 공식 발표에서 언급된 나머지 8기의 RITM-200S 원자로를 4기의 부유식 원자력발전소에 사용될 예정이며, 나머지 4기는 아직 건설되지 않은 육상형 소형 원자력발전소 2기용으로, 각각 야쿠티야와 우즈베키스탄에 설치될 예정임
- 로사톰은 연료 장전 및 시험운전 장소와 관련하여, 상트페테르부르크 소재 조선소에서 수행한 후 북극으로 예인할지, 또는 아카데미 로모노소프 원전 사례와 같이 무르만스크 소재 원자력 쇄빙선 기지에서 실시할지에 대한 구체적인 계획은 공개하지 않음

[표] 러시아 쇄빙선·발전소용 원자로 생산 계획

원자로 종류	도입 대상	생산 수량(예정)
RITM-200(쇄빙선용)	Leningrad호	1기
	Stalingrad호	1기
RITM-200S(발전소용)	부유식 원자력 발전소 4곳	8기 * 8기 중 4기 북극 배치 예정
	육상 소형 원자력 발전소 2곳 (러 야쿠티야, 우즈베키스탄)	4기
합계		14기

주) 현재까지 생산 및 도입된 원자로를 쇄빙선용 13기, 발전소용 1기임

자료: 로사톰, The Barents Observer 바탕으로 저자 작성(검색일: 2026.05.29.)

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- <https://www.thebarentsobserver.com/news/here-comes-the-nextgeneration-reactor-for-arctic-floating-plants/451422> (검색일: 2026.06.02.)
- <https://rosatom.ru/journalist/news/mashinostroiteli-rosatoma-izgotovili-pervuyu-reaktornuyu-ustanovku-ritm-200-dlya-atomnogo-ledokola-l/> (검색일: 2026.06.02.)

러, EU 제재에도 노르웨이 항구 활용한 LNG 수출 지속

○ 제재 공백을 활용한 러 북극 LNG 물류망 운영

- 2024년 이후, 러 북극 LNG 운반선들이 노르웨이 북부 혼닝스보그(Honningsvåg) 인근 해역에서 40회 이상 정박한 것으로 확인됨
- 이는 EU의 대러제재 강화 기조에도 불구하고, 노르웨이 인근 해역이 사실상 러 LNG 수출 물류망의 핵심 기능을 수행하고 있음을 시사함
- EU는 제20차 대러제재 패키지를 통해 러 LNG 운반선 대상 기술 지원, 중개 서비스, 금융·재정 지원 제공 금지 발표('26.4~) - 선원 교대, 보급품 공급, 해상 서비스 제공 등
- 특히 야말 LNG 터미널에서 선적한 LNG를 유럽·아시아 시장으로 운송하는 Arc7 쇠빙 LNG선들이 노르웨이 노르카프(North Cape) 인근 해역에 반복적으로 기항하는 패턴이 관측됨
- 현행 노르웨이·EU 제재 체계상 해당 선박과 야말 LNG 프로젝트는 제재 대상이 아니므로 관련 해상 서비스 제공이 허용되는 상황임

○ 노르웨이 제재 동참 여부에 달린 러 북극 LNG 수출

- EU 회원국은 아니지만, 노르웨이는 2022년 러시아의 우크라이나 전면 침공 이후 유럽연합이 러시아에 부과한 제재의 범위와 수준에 대체로 동조해 옴
- 만약 노르웨이가 이번에도 EU의 조치를 그대로 이행할 경우, 혼닝스보그 이외 지역에서 운항하는 Arc7 LNG 운반선에 대한 각종 서비스 제공이 사실상 중단될 가능성이 제기됨
- 그러나 노르웨이 당국은 제재 대상이 아닌 선박에 대해서는 영해 접근이나 해상 서비스 이용을 제한할 법적 권한이 없다는 입장을 유지해 왔다는 점에서, 실제 조치 이행 여부에 관심이 모이고 있음
- 이번 사안은 유럽과 러시아산 LNG 간의 복잡한 관계를 보여주는 사례로, 러시아산 LNG는 러시아산 원유 수출에 적용된 강력한 제재와 달리 상대적으로 엄격한 규제를 피해 온 것으로 평가됨

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://en.highnorthnews.com/politics/russian-lng-carriers-stopped-more-than-40-times-off-northern-norway-since-2024/1111149> (검색일: 2026.06.02.)

러, 제재 우회 위해 LNG 그림자선단 확대

○ 오만 출신 탱커들, 러시아 북극 프로젝트로 편입

- 오만의 액화천연가스(LNG) 수출 플랜트에 서비스를 제공했던 LNG 탱커 4척이 미국 제재 대상인 러시아 프로젝트로 투입되면서, 모스크바가 제재를 우회하고 선적을 늘리려는 움직임이 드러남
- 블록체인 기반 선박 추적 자료에 따르면, 구 오만 소유 LNG 운반선 4척이 사암(Saam) FSU에서 LNG 선적 또는 접안을 준비 중인 것으로 확인됨
- 코스모스는 최근 사암 시설에서 LNG를 선적한 뒤 출항한 것으로 추정됨
- 사암 부유식 저장설비는 미국 제재를 받은 북극 LNG 2 플랜트에서 생산된 LNG를 저장하는 시설이며, 이 플랜트는 연중 대부분 쇄빙 능력을 갖춘 특수선박만 접근 가능함

○ 그림자선단 확대를 통한 LNG 수출 역량 강화

- LNG 운반선 부족은 러시아 북부 지역에 저장된 LNG의 수출 확대를 제약하는 주요 병목 요인으로 작용해 왔음
- 추가로 탱커를 투입한 것은 러시아가 제재 상황에서도 LNG 수출을 지속적으로 확대할 수 있다는 것을 의미함
- 제재 대상 러시아 프로젝트에서 LNG를 운송하는 탱커는 최소 20척에 달하는데, 이 중 1척은 3월 공격을 받아 운항하지 못하고 있음
- 그 중 4척의 선박은 그림자 선단의 전형적인 특징을 보여주는데, 일반 LNG 운반선보다 오래된 기종들이며, 최근 잘 알려지지 않은 기업들로 소유권이 이전됨
- 코스모스는 올해 초 러시아 국적으로 등록을 변경하고 선박명도 변경했으며, 4척 모두 2026년 들어 실소유주가 불분명한 홍콩·러시아·파나마 소재 회사로 소유권이 이전됨
- 해당 선박들은 모두 과거 오만 쉽 매니지먼트가 소유하거나 관리했던 선박으로, 현재 북극 LNG 2 프로젝트의 LNG 운송에 투입되고 있는 것으로 확인됨

엄 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/russia-expands-lng-dark-fleet-with-four-tankers-to-boost-exports/> (검색일: 2026. 06.03.)

러, 제재 LNG, 6개월 해상 표류 끝에 중국 도착

● 미국 제재 대상인 러시아 LNG, 반년 표류 끝에 중국 도착

- 런던증권거래소 그룹(London Stock Exchange Group, LSEG) 선박 추적 자료에 따르면, LNG 운반선 펠호는 2026년 5월 19일 중국 베이하이 LNG 터미널에 접안함
- 정상 조건에서 러시아에서 아시아까지 LNG를 운송하는 데는 항로에 따라 최대 약 45일이 걸리지만, 이번 펠호의 화물은 목적지 도착까지 약 6개월이 소요됨
- 해당 화물은 미국 제재 대상인 포르토바야 LNG 시설에서 2025년 12월 8일 선적됨

● 제재로 인한 운송 비용 급증, 판매 난항

- 이와 같은 장기 항해는 우크라이나를 둘러싼 서방 제재로 인해 러시아가 LNG를 판매하는 데 심각한 어려움을 겪고 있음을 보여줌
- 로이터 통신은 이번 사례가 러시아 LNG 수출이 제재와 변화하는 무역 경로 속에서 직면한 물류적·상업적 문제를 부각한다고 설명함
- 세이프티포시(Safety4Sea)는 제재 강화 이후 러시아 LNG 수출과 포르토바야 LNG 터미널의 수출 패턴이 크게 변화했다고 평가함

● 튀르키예·그리스에서 중국·남유럽으로 전환

- 포르토바야 LNG 운영 초기에는 대부분의 화물이 튀르키예와 그리스로 인도되었으나, 제재 이후 공급 시장은 중국, 스페인, 이탈리아까지 확대되면서 수출망이 동방으로 이동하고 있음
- 이는 러시아 수출업체들이 서방 제재 이후 대체 구매자를 적극적으로 찾고 있으며, 기존의 유럽 중심 또는 지중해 중심의 공급 흐름이 점차 재편되고 있음을 의미함

● 중국 베이하이 터미널, 제재 LNG의 주요 관문으로 부상

- 중국은 제재 대상 러시아 LNG 화물의 점점 더 중요한 목적지가 되고 있음
- 펠호의 화물은 워싱턴이 2025년 2월 제재를 부과한 이후 발트해의 포르토바야 플랜트에서 중국으로 공급된 세 번째 화물임
- 제재 이후 첫 번째 화물은 작년 12월, 두 번째 화물은 지난 4월 같은 중국 터미널에 도착함
- 중국 베이하이 LNG 터미널은 포르토바야뿐 아니라 북극 LNG 2 같은 다른 제재 대상 러시아 프로젝트 화물도 받아들이는 주요 수입 거점으로 부상함
- 러시아 최대 LNG 생산업체인 노바텍은 포르토바야의 적재 인프라와 제재 대상인 북극 LNG 2

프로젝트 화물에 동일한 적재 인프라를 활용하고 있음

- 이는 포르토바야, 북극 LNG 2, 베이하이 LNG 터미널이 제재 이후 러시아 LNG 수출망에서 서로 연결된 흐름을 형성하고 있음을 보여줌

○ 쿤핑호 사건, 인도의 제재 리스크 회피

- 2026년 4월 포르토바야에서 인도로 향하던 LNG 탱커 쿤핑호는 화물을 인도하지 못했음
- 인도가 러시아 LNG 구매를 거부한 뒤, 해당 선박은 말레이시아 연안에 머물렀음
- 이는 구매국의 제재 리스크 판단에 따라 운송 지연 또는 목적지 변경 가능성이 커졌음을 보여줌
- 반면, 중국 베이하이 LNG 터미널은 제재 대상인 러시아 LNG 화물을 계속 수용하고 있음
- 이에 따라 러시아 LNG의 아시아 수출은 단순히 거리와 운송 기간 문제를 넘어, 구매국의 제재 수용 여부, 항만 수용 가능성, 선박 운항 리스크가 복합적으로 작용하는 구조가 됨

○ 아시아 시장의 분화, 러시아의 선별적 접근

- 블룸버그 선박 추적 자료에 따르면, 제재 대상 러시아 LNG 프로젝트에 투입된 LNG 운반선은 최소 20척이며, 이 중 1척은 2026년 3월 공격으로 운항이 중단된 상태임
- 사암과 같은 부유식 저장설비와 추가 탱커의 활용은 러시아가 북극 지역 LNG를 다른 해역으로 옮긴 뒤 재수출하거나 장거리 운송을 이어가기 위한 방식으로 작용할 수 있음
- 이는 북극의 환경에서 생산된 에너지를 글로벌 시장으로 흘려보내기 위한 물류 우회 전략임
- 호르무즈 해협이 폐쇄 우려가 전 세계 공급의 5분의 1을 위협하면서 연료 가격이 상승하는 상황에서, 러시아는 아시아 수요를 겨냥하고 있는 것으로 보임
- 포르토바야 화물의 목적지가 튀르키예, 그리스에서 중국, 스페인, 이탈리아로 확대된 점은 러시아 LNG 수출망이 제재 환경에 맞춰 빠르게 재편되고 있음을 보여줌
- 다만 제재와 선박 확보 문제는 여전히 주요 제약 요인으로 남아 있음
- 향후 북극 LNG 및 러시아산 에너지 해상 운송에서는 선박 확보, 환적 거점, 제재 회피 운송망, 중국 중심 수요 확대가 핵심 변수로 작용할 것으로 예상됨

업 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실

dbu@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/tanker-delivers-russian-lng-china-after-almost-six-months-sea-data-shows-2026-05-19/> (검색일: 2026.06.04.)
- b) <https://safety4sea.com/sanctioned-russian-lng-cargo-arrives-in-china-after-six-months-at-sea/> (검색일: 2026.06.04.)



주요 통계



[표 1] 2026년 1~4월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건 화물		액 체 화 물		합 계	
	물 동 량	전 년 동 기 대 비	물 동 량	전 년 동 기 대 비	물 동 량	전 년 동 기 대 비
극동지역	54.4	+11.7%	28.9	+6.5%	83.3	+9.8%
***북극해	6.1	-17.5%	26.5	+23.8%	32.6	+13.2%
발트해	38.8	-8.6%	47.1	-2.2%	85.9	-5.2%
아조프-흑해	40.7	+17.9%	42.4	-13.8%	83.1	-0.7%
카스피해	2.5	+94.8%	1.2	+16.3%	3.7	+61.0%
합 계	142.6	+6.0%	146.0	-0.6%	288.6	+2.6%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 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 2025년 1~4월 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 1~4월 러시아 항만 물동량, <https://portnews.ru/news/391514/> (검색일: 2026.06.20.)

[표 2] 2024년~2026년 4월 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
	2026년 ¹⁾	626,293.8	671,726.5	724,501.6	698,131.3	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	-3.4	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	-3.6	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	3.9	-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	-3.4	-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	414,314.4	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	-1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-11.0	-2.5	8.1	-1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
파이프라인 수송량을 제외한	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

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
상업화물 운송량	2025년 ¹⁾	299,745.6	298,762.9	340,935.9	334,561.9	332,659.8	341,342.0	355,625.5	355,226.8	355,152.3	354,653.1	331,514.1	340,824.5
	전년 대비 증감률(%)	3.2	5.3	2.1	4.2	4.9	1.9	0.1	0.2	3.7	4.8	3.4	3.0
	전월 대비 증감률(%)	-9.4	-0.3	14.1	-1.9	-0.6	2.6	4.2	-0.1	0.0	-0.1	-6.5	2.8
	2026년 ¹⁾	294,526.5	295,959.7	325,807.8	329,863.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-1.7	-0.9	-4.4	-1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	-13.6	0.5	10.1	1.2	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: 2026.06.23.)

[표 3] 2024년~2026년 1~4월 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	94,767.1								
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	459,081.1	477,272.9	529,760.3	537,458.7	560,540.0	582,880.0	656,299.4	663,349.5	675,000.9	619,306.3	528,242.9	536,611.0
		2026	431,001.1	490,886.3	529,691.1	509,898.1								
	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	203,540.6	209,027.7	238,524.1	235,764.8	226,741.1	234,150.8	247,322.7	244,597.3	247,925.3	243,089.3	226,872.6	240,896.6
		2026	201,860.6	206,922.9	224,161.5	226,081.2								
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	6,187.5								

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	2,791.1								
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	36.8								
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	84,450.7								

1) 도네츠크 인민공화국, 루간스크 인민공화국, 자포리자 및 헤르손 주에 대한 통계 수치 제외

2) 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

3) 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

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

참고자료

a) 러시아 통계청, <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (검색일: 2026.06.23.)