



KMI

북방물류리포트

주요 동향	전체	- 러시아, 디젤 수출 전면 금지 검토...국내 연료시장 안정화 조치 확대 - 러시아, 선박 항행 데이터 IMO 전송 제한 추진 - 러시아, 연료 공급 차질로 화물 운임비 급등 및 운송 지연 발생
	극동	- 러 FESCO 社, 추코트카 북방보급 항해 시작... 식량·장비 등 총 5개 항차 운항 - 블라디보스토크 수산항, 2026년 연어 어획시즌 본격 대응
	중·서부	- 카자흐스탄, 카스피해 전용 특수 컨테이너선 건조 착수 - 러, 투압세 벨크터미널(TBT), 2026년 상반기 화물 처리량 전년 대비 11% 감소
	북극	- 올해 상반기 무르만스크상업항(MMTP), 물동량 감소 속 화물구조 재편 지속 - 덴마크 파야르드 조선소, EU 제재 전 마지막으로 러시아 Arc7 쇄빙 LNG선 정비 - 러시아 해양구조정, 북극항로 긴급예인선 타보르호 아르한겔스크서 취역 - 러시아 북극 LNG 2 생산 확대 영향으로 상반기 LNG 수출 증가 - 영국, G7 최초로 러 신규 북극 LNG선 제재 - 중국, 북극항로 활용 러 북극 LNG 수입 거점 확대 - 러시아 광산기업, 북극 광산 생산 계획 언급
주요 통계		2026년 1~6월 러시아 해역별 항만 물동량 2024년~2026년 1~5월 러시아 역내 화물 운송량 2024년~2026년 1~5월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아, 디젤 수출 전면 금지 검토...국내 연료시장 안정화 조치 확대

● 휘발유·항공유 이어 디젤 수출 제한 확대 검토

- 러시아 정부는 최근 역내 연료시장 불안정이 지속됨에 따라 기존 휘발유 및 항공유 수출 제한 조치에 더해 디젤 연료 수출을 전면 금지하는 방안을 검토 중인 것으로 알려짐
- 러시아는 2026년 4월 1일부터 7월 31일까지 모든 기업을 대상으로 휘발유 수출 금지 조치를 시행 중이나, 다만 정부 간 협정 및 인도적 지원 목적의 수출은 예외로 인정하고 있음
- 2025년 9월 말 러시아 정부는 디젤 생산자가 아닌 기업(트레이더 및 연간 생산량 100만 톤 미만 정유사)을 대상으로 디젤 수출 제한 조치를 도입했음
- 해당 조치는 당초 2025년 12월 31일까지 적용될 예정이었으나 이후 2026년 2월 28일과 7월 31일까지 두 차례 연장된 데 이어, 최근에는 디젤 수출 전면 금지 방안까지 고려하고 있는 상황임
- 러시아 정부는 이와 함께 항공유 수출 제한도 시행하고 있으며, 6월 23일 대통령 주재 회의에서 기존 휘발유·항공유 수출 제한에 더해 디젤 수출 전면 금지 가능성을 논의 중 이라고 밝힘

● 러 정부, 국내 연료 공급 안정화 대책 병행 추진

- 알렉산드르 노박(Alexander Novak) 러시아 부총리는 6월 23일 대통령 주재 회의에서 국내 연료시장은 어렵지만 통제 가능한 수준이라며, 디젤 전면 수출 금지를 포함한 추가 안정화 대책을 검토 중이라고 밝힘
- 러시아 정부는 정유시설 가동률을 최대한 높이고 계획정비 일정을 연기 또는 단축하는 한편, 에너지부 관리하에 석유회사 및 연방기관이 참여하는 운영 회의를 사실상 매일 개최하고 있는 것으로 알려짐
- 특히 크림반도, 세바스토폴(Sevastopol), 국경 인접 지역, 극동 및 칼리닌그라드(Kaliningrad) 지역의 연료 공급 안정에 중점을 두고 있는 것으로 전해짐
- 6월 22일 석유제품 시장 관련 정부 회의 이후 노박 부총리는 관계 부처에 국내 연료 시장 안정을 위한 종합대책 마련을 지시했음

- 해당 대책에는 자동차 연료 수입 확대 및 현행 기술 규정에서 일부 벗어나는 석유제품 생산 허용 방안 등이 포함될 가능성이 높은 것으로 확인됨

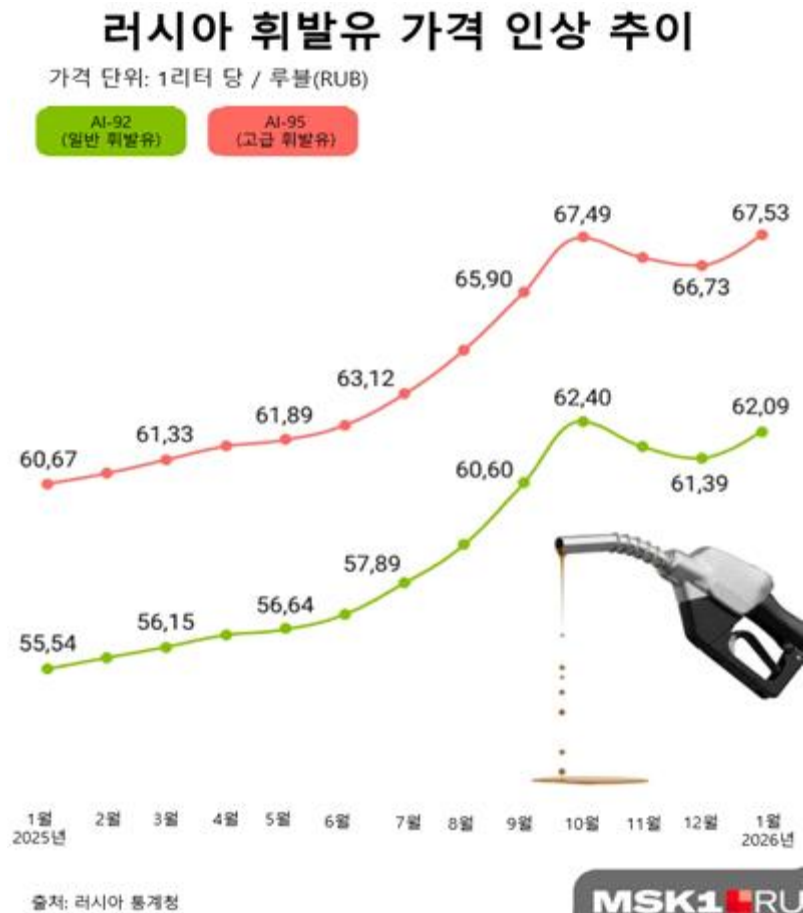
● 연료 수급 불안 지속...가격 상승 및 판매 제한 발생

- 2026년 상반기 계절적 수요 증가와 일부 정유시설의 비계획 정비가 겹치면서 러시아 내 일부 지역 주유소에서는 연료 판매 제한이 이미 발생해온 것으로 알려짐
- 러시아 통계청에 따르면 2026년 초부터 6월 15일까지 휘발유 가격은 6.61% 상승해 동기간 소비자물가 상승률(3.68%)을 크게 상회한 바 있음
- 6월 말 기준 러시아 20여 개 지역에서는 사재기 수요 증가에 대응하기 위한 연료 판매 제한 조치가 시행되고 있으며, 크림반도와 세바스토폴에서는 일부 연료의 우선 공급 조치도 시행 중인 것으로 전해짐
- 6월 24일 러시아 연방의회인 국가두마는 연료 시장을 안정화하기 위한 세제 개편안을 채택했음
- 해당 법안은 연료 시장 가격 안정화를 위한 메커니즘 조정, 휘발유 수입 시 지급 산정 방식 마련, 나프타와 기타 성분을 혼합한 휘발유 생산 허용 및 역소득세 적용 등을 포함함

● 푸틴 대통령, 디젤 수출 금지 필요성 언급...시장 영향 주목

- 푸틴 러시아 대통령은 6월 28일 국내 연료 공급 회의에서 자동차 연료 부족 문제가 지속되고 있음을 인정하며 디젤 수출 전면 금지 필요성을 정부 차원에서 검토 중이라고 밝힘
- 러시아 정부는 국내 디젤 생산량은 내수 수요를 상회하지만, 지역별 공급 불균형과 사재기 수요 증가가 시장 불안을 확대하고 있는 것으로 판단하고 있으며, 노박 부총리는 사재기로 인해 연료 수요가 20~30% 증가했다고 설명함
- 전문가들은 단기적인 수출 제한은 국내 공급 안정에 기여할 것으로 평가하면서도, 장기화될 경우 정유사의 생산 조정과 국제 석유제품 시장에도 영향을 미칠 가능성이 있다고 전망함

그림. 러시아 휘발유 가격 인상 추이('25.1월~'26.1월)



자료: <https://www.e1.ru/text/economics/2026/02/27/76284659/> (검색일: 2026.6.30.)

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2026/06/26/1209219-pravitelstvo-rassmatrivaet-vvedenie-zapreta> (검색일: 2026.6.30.)
- <https://www.pravda.com.ua/rus/news/2026/06/28/8041512/> (검색일: 2026.6.30.)
- <https://marketpower.pro/publications/vlasti-rossii-rassmatrivaiut-polnyi-zapret-na-eksport-dizelnogo-topliva> (검색일: 2026.6.30.)
- <https://www.dp.ru/a/2026/06/23/pravitelstvo-obsuzhdaet-vvedenie> (검색일: 2026.6.30.)
- <https://tass.ru/ekonomika/27869113> (검색일: 2026.6.30.)
- <https://www.rbc.ru/economics/29/06/2026/6a42b1049a794759bb924b66> (검색일: 2026.6.30.)

러시아, 선박 항행 데이터 IMO 전송 제한 추진

● IMO 선박 정보 제공 제한 추진

- 러시아 정부는 자국 선박의 운항 정보가 국제기구를 통해 해외에 전달되는 것을 제한하는 법안을 추진 중임
- 동 법안은 러시아 항만에서 수집되는 선박 운항정보, 특히 선박자동식별시스템(Automatic Identification System, AIS) 및 선박장거리위치추적시스템(Long-Range Identification and Tracking of ships, LRIT) 등이 국제해사기구(IMO) 등 국제기구로 자동 전송되는 것을 제한하는 내용을 담고 있음
- 이번 조치는 최근 무방비 상태의 러시아 국적 선박을 공격하거나 나포하는 사례가 잇따르자 추진된 것으로, 국가안보 강화와 주요 상선 보호가 목적이라고 설명함

● 러시아의 선박 정보 제공 제한, 실효성에 대한 우려 존재해

- 해운업계에서는 IMO를 통한 선박 운항 정보 공유가 국제 해상교통 안전과 사고 대응에 활용되는 만큼, 정보 제공 제한이 국제 협력과 항행 안전에 영향을 미칠 수 있다는 우려를 제기함
- 특히, 러시아 군사 부문 전문가는 IMO로의 선박 정보 제공을 제한하더라도 러시아 선박의 이동 정보를 완전히 차단하는 것은 현실적으로 어렵다고 지적함
- 동 전문가는 위성영상과 상업용 AIS 서비스 등 다양한 정보 획득 수단이 이미 활용되고 있는 만큼, 해당 제한만으로는 러시아 선박을 대상으로 한 공격이나 테러를 방지하기 어려울 것이라고 설명함
- 또한 이번 제한이 국제 정보 공유를 축소하는 효과는 있을 수 있으나, 실제 선박 위치정보는 다양한 민간 정보원을 통해 계속 확인 가능한 만큼 정책의 실효성에는 한계가 있다는 의견을 제시하기도 함

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/393254/> (검색일: 2026.6.30.)
- b) <https://centr-prityazheniya.ru/news/rossiya-vvudit-ogranicheniya-na-peredachu-dannyh-o-dvizhenii-sudov-v-imo-mqrr6ym6?lang=ru> (검색일: 2026.6.30.)
- c) <https://nsn.fm/policy/pozitsiya-strausa-ogranicheniya-dannyh-o-sudah-rf-ne-uberezhet-ih-ot-terrorizma> (검색일: 2026.6.30.)

리, 연료 공급 차질로 화물 운임비 급등 및 운송 지연 발생

● 우크라이나, 러시아 정유시설 대규모 드론 공격

- 우크라이나의 러시아 정유시설에 대한 연쇄 드론 공격으로 러시아 내 연료 공급 차질이 심화되고 있으며, 일부 지역에서는 연료 가격 상승과 주유소 대기 행렬 증가 등 수급 불안이 확산되고 있음

표. 우크라이나의 러시아 정유소 드론공격 타임라인

구분	공격일	시설명	처리량
1	5월 21일 (이전 4월 18일 공격)	시즈란(Syzran)	연간 850만 톤 (약 17만 배럴/일)
2	5월 27일 (이전 4월 28일 공격)	투압세(Tuapse)	연간 1,200만 톤 (약 24만 배럴/일)
3	6월 10일 (가동 중단일)	쿠이비셰프(Kuibyshev)	2024년 470만 톤 (약 9.4만 배럴/일)
4	6월 12일	TANECO 정유공장	2024년 기준 1,700만 톤
5	6월 16일, 6월 18일	모스크바(Moscow)	연간 1,100만 톤
6	6월 24일	오렌부르크(Orenburg)	연간 450억 m ³ (* 천연가스)
7	6월 28일	슬라반스크(Slavyansk)	약 10만 배럴/일
8	7월 1일 (재차 공격)	우파(Ufa)	연간 700만 톤 이상
9	7월 2일 (재차 공격, 가동 중단일)	NORSI 정유공장	연간 1,600만 톤 (약 32만 배럴/일)
10	7월 6일	야로슬라블(Yaroslavl)	연간 1,500만 톤 (약 30만 배럴/일)
11	7월 6일	옴스크(Omsk)	연간 2,200만 톤

자료: 로이터(<https://www.reuters.com/business/energy/ukraine-attacks-russian-energy-sites-what-has-been-hit-2026-07-07/>) 바탕으로 저자 작성(검색일: 2026.07.08.)

● 러시아 정유시설 피해에 따른 화물운임 급등

- 정유시설 피해 여파로 러시아 남부 지역을 중심으로 연료 수급 불안이 확산되고 있으며, 중국 노선에서는 일일 운행거리 감소, 운행 빈도 및 정시성 저하, 주유소 대기 시간 장기화 등이 발생하고 있음
- 운송업계는 특히 연료카드 할인 축소·폐지로 큰 타격을 받고 있으며, 업계는 상승한 연료비가 결국 운송요금 인상으로 이어질 것으로 전망하고 있음
- 물류회사 시그마(Sigma)는 "협력 운송사들로부터 7월 1일부터 최소 10% 운임 인상을 실시한다는 통보를 받았다"며 "추가 인상 가능성을 언급함

- 물류회사 VIG 트랜스(VIG Trans)는 국내 운송 운임은 아직 비교적 안정적이지만 인상 요인은 충분히 형성됐다고 설명하며, "국제 및 CIS 노선에서는 영향이 더 크며, 디젤 가격이 리터당 70~72루블에서 77~90루블까지 상승했고 일부 운송업체는 이를 운임에 반영해 약 5% 인상했다"고 밝힘
- 물류회사 바이트 트랜짓(Byte Transit)은 크림반도와 러시아 남부 지역에서 디젤 공급 압박이 심화되고 있다고 밝혔으며, PEK의 바딤 필라토프 부대표는 크라스노다르와 크림 지역에서는 주유소 대기행렬로 인해 배송기간이 길어질 수 있다고 언급함
- 물류회사 옵티말로그(Optimalog)는 모스크바 지역에서는 아직 영향이 제한적이지만, 최근 약 2주간 중국발 화물차 운임이 차량당 평균 약 700달러 상승했다고 밝힘
- 특히 자바이칼스크-블라고베셴스크 노선과 몽골 경유 노선의 영향이 크며, 일부 대형 운송사는 연료 사정이 더 나은 카자흐스탄 경유 노선으로 전환하고 있다고 설명함
- 물류회사 AKFA는 중국 노선에서는 단 1주일 만에 차량당 운임이 5만~7만 루블 상승하여, 만저우리(滿洲里)~모스크바 구간 대형 트럭 운임은 76만~83만 루블 수준이라고 밝힘
- 업계는 도로운송이 운송시간과 유연성 측면에서 우위에 있기에 이번 사태로 화물이 대규모로 철도로 이동할 가능성은 크지 않다고 보고 있다고 평가함
 - Door to Door 기준 화물차와 컨테이너 철도 운임은 비슷하나, 운송 속도는 화물차가 철송 대비 약 2배 우위
- 아울러 중국에서는 공(空)컨테이너 부족 현상이 나타나고 있으며 물류비도 수개월째 상승하고 있다고 언급함

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/fuel-shortages-sales-restrictions-across-russia-2026-06-23/> (검색일: 2026.07.08.)
- b) <https://www.reuters.com/business/energy/ukraine-attacks-russian-energy-sites-what-has-been-hit-2026-07-07/> (검색일: 2026.07.08.)
- c) <https://www.kommersant.ru/doc/8778944> (검색일: 2026.07.08.)

러 FESCO 社, 추코트카 북방보급 시작... 총 5 항차 운항 계획

● FESCO, 2026년 추코트카 북방보급 항해 시작

- 러시아 국영 물류·운송 그룹인 페스코(FESCO) 社는 2026년 추코트카 대상 북방보급 항해를 개시했으며, 6월부터 11월까지 아나디르(Anadyr)와 에그베키노트(Egvekinot) 항으로 총 5회 운항할 계획임
- FESCO는 러시아 국내 컨테이너 화물 물동량은 물론, 수출입 및 환적 물동량을 포함해 항만, 국경 검문소, 러시아 철도망을 통해 운송되는 컨테이너 물동량을 전문적으로 집계·관리하는 종합 물류 기업
- 북방보급(Северный завоз)은 항해 가능 기간이 제한된 러시아 북극·극동 지역에 식료품, 생활물자, 장비, 건설자재 등 필수 물자를 공급하는 물류 체계
- 총 5회 항차가 계획된 가운데 2회는 블라디보스톡-프로비데니야(Provideniya)-에그베키노트-아나디르의 전체 노선으로 운항하고, 나머지 3회는 프로비데니야를 제외한 단축 노선으로 운영할 예정임
 - 후속 운항 일정은 7월 17일, 8월 22일, 9월 17일, 10월 11일로 계획되어 있음
- 첫 선박은 블라디보스톡항(VMTP)에서 출항했으며, FESCO의 정기노선인 FESCO Anadyr Direct Line(FADL)을 통해 추코트카 주요 항만으로 향했으며, 해당 선박은 6월 18일 에그베키노트, 6월 21일 아나디르에 도착할 예정임
- 첫 항차 선박에는 일반화물 122톤과 334TEU가 적재되었음. 주요 적재 화물은 ▲식료품 167TEU ▲건축자재 80TEU ▲가전제품 19TEU이며, 차량 및 특수장비 35대도 선적됨

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

Jeong.DH@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://eastrussia.ru/news/fesco-nachala-severnyy-zavoz-na-chukotku-5-reysov-s-edoy-tekhnikoy-i-stroymaterialami/> (검색일: 2026.6.11.)

블라디보스토크 수산항, 2026년 연어 어획시즌 본격 대응

● 올해 첫 연어 운반선, 블라디보스토크항 입항

- 블라디보스토크 수산항(VMRP, Vladmorrybport)은 2026년 연어 어획시즌(적색어종 시즌)의 첫 운반선인 '프리오 나바린(Frio Navarin)'호를 접안했다고 발표함
- 해당 선박은 냉동 분홍연어(Pink Salmon, розбума)를 적재하고 입항한 2026년 시즌 첫 연어 운반선임
- 첫 입항을 시작으로 항만은 성수기 물동량 증가에 대응하기 위해 강화 운영체제에 돌입함

● 냉동·컨테이너 처리 인프라 확충

- 블라디보스토크 수산항은 연어 어획시즌 시작에 맞춰 냉동창고 및 냉동컨테이너(Reefer Container) 인프라를 사전에 정비함
- 냉동컨테이너 전원 공급(리퍼 플러그) 규모를 2,186TEU까지 확대했으며, 안정적인 수송을 위해 리퍼컨테이너 예비 물량도 확보함
- 이를 통해 성수기 동안 증가하는 수산물 물동량을 안정적으로 처리할 수 있는 기반을 마련함

● 대규모 냉장보관 및 전국 물류체계 운영

- 블라디보스토크 수산항은 최대 6만 3천 톤의 수산물을 동시에 보관할 수 있는 저장능력을 보유하고 있음
- 선박 하역능력은 하루 2,000톤 수준을 안정적으로 유지하고 있으며, 0℃에서 -26℃까지 온도 조절이 가능한 현대식 냉동창고 2개 동을 운영하고 있음
- 항만은 선박에서 냉동컨테이너로 직접 수산물을 적재한 뒤 러시아 각 지역과 해외시장으로 운송하는 체계를 운영하고 있음
- 또한 우골나야(Ugolnaya)역 후방물류터미널을 활용해 고속 컨테이너 열차를 편성함으로써 러시아 중부 지역까지의 운송 시간을 단축하고 있음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/393830/> (검색일: 2026.07.13.)

카자흐스탄, 카스피해 전용 특수 컨테이너선 건조 착수

● 카자흐스탄-UAE, 신규 컨선 도입을 위한 기공식 진행

- 카자흐스탄을 위한 첫 780TEU급 컨테이너선의 기공식이 최근 아제르바이잔 바쿠조선소(Baku Shipyard)에서 개최되며 본격적인 건조 단계에 돌입함
- 이번 사업은 카자흐스탄 국영 해운사 카즈모르트란스플롯(Kazmortransflot)과 아부다비 항만청(Abu Dhabi Ports Group) 간 전략적 협력사업의 일환으로서 추진되었으며, 동 행사에는 자니벡 타이자노프(Janibek Taizhanov) 카자흐스탄 교통부 차관을 비롯해 카자흐스탄, 아제르바이잔, UAE측 관계자들이 참석함
- 해당 신규 컨선 건조를 통해 아시아~유럽 간 화물 운송에 있어 주요 항로로서 역할할 것으로 기대되는 카스피해 횡단 국제운송루트(Trans-Caspian International Transport Route, 이하 TITR) 상에서의 카자흐스탄 경쟁력 강화가 기대되고 있음
- TITR은 중앙아시아~카스피해~코카서스 지방~튀르키예~중국~유럽을 연결하는 대안적 의미의 신규 루트로서 주목 받고 있음
- 카즈모르트란스플롯과 아부다비 항만청은 2027년 말까지 동일한 사양의 780TEU급 컨테이너선 2척을 건조 완료할 예정으로, 해당 컨선은 카스피해 횡단 노선에 투입될 것임
- 신규 선박 건조사업은 카자흐스탄 정부의 상선대 현대화 및 카스피해 해상운송 역량 확대 정책의 일부로서 추진되고 있으며, 증가하는 컨테이너 화물 수요에 대응하는 것이 주요 목적임

● 카자흐스탄, 카스피해 해상운송 역량 확대를 위한 선대 확충 추진해

- 카자흐스탄은 최근 TITR을 통한 화물 해상 운송 역량 확대를 위해 카스피해 선복 확보에 적극 나서고 있음
- 특히, 해당 신규 컨테이너선은 TITR 노선 중 카자흐스탄 악타우(Aktau) 및 쿠리크(Kuryk) 항과 아제르바이잔 바쿠항을 연결하는 카스피해 구간에서 운영될 가능성이 높은 것으로 판단되고 있어, 선박 운항 시 카자흐스탄의 카스피해 선복 확대와 해상운송 역량 강화, 나아가 TITR 내 물류 경쟁력 제고에 기여할 것으로 전망됨
- 상기 언급된 기공식 행사에서 카자흐스탄 국영철도(KTZ)와 바쿠 조선소 간의 협력 논의 또한 진행되었는데, KTZ는 앞서 2026년 4월 바쿠 조선소와 총 6척 규모의 선박 건조 계약을 체결한 바 있었음

- 이 외에도 벨크선 2척의 건조가 이미 체결 되었으며, 현재 세부 설계 작업이 진행 중으로 2028년 해당 선박의 인도가 이루어질 예정임

● TITR 경쟁력 강화를 위한 투자 가속화

- 카자흐스탄의 이번 신규 ‘권’ 선 확보 사업은 단순한 선대 확충을 넘어 TITR의 국제 경쟁력을 높이기 위한 전략적 투자로 평가됨
- 최근 2022년 이후 유럽과 아시아를 연결하는 대체 물류축으로 TITR의 중요성이 확대되는 가운데, 카자흐스탄은 철도·항만·해운을 통합한 복합물류체계 구축을 지속 추진하고 있는 상황임
- 특히 카스피해 구간의 운송능력을 직접 확보함으로써, 루트 상에서의 핵심 허브 국가로서의 입지를 강화하고자 노력을 경주하고 있음
- 카자흐스탄은 철도 인프라 확충 중심이었던 기존 국내 운송 인프라를 TITR과 연결하여 해운 분야까지 확대하며 역내 물류망 전반의 경쟁력 강화에 나서고 있는데, 카스피해 자체 선복 확보는 향후 TITR 운송 안정성과 화물 처리능력을 높이는 핵심 요소로 작용할 가능성이 있음

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

참고자료

- a) <https://v.aa.com.tr/3956086> (검색일: 2026.6.30.)
- b) https://www.korabel.ru/news/comments/v_baku_zalozhili_kil_pervogo_konteynerovoza_dlya_kazahstan_a.html (검색일: 2026.6.30.)
- c) <https://www.transportcorridors.com/ru/zalozhen-kil-pervogo-dlya-kazakhstana-sudna-na-780-teu/> (검색일: 2026.6.30.)
- d) <https://portnews.ru/news/392405/> (검색일: 2026.6.30.)

러 투압세 벌크터미널, 상반기 화물 처리량 전년 대비 11% 감소

● 상반기 화물 처리량 감소, 6월 비료 처리량 증가

- 러시아 남부 흑해 연안의 투압세 벌크터미널(TBT)은 포르토비 알리안스(Portovy Alliance) 그룹 소속의 광물비료 전문 터미널로, 러시아 비료 수출의 주요 거점 역할을 수행하고 있음
- 2026년 1~6월 TBT의 화물 처리량은 117만 톤으로 집계되어 전년 동기 대비 11% 감소했음
- 반면 2026년 6월 한 달 동안에는 광물비료 24만 7천 톤을 처리해 전년 동월 대비 18% 증가했으며, 취급 화물 가운데 칼륨비료(Potash)가 가장 큰 비중을 차지했음

● 운영 안정화 및 항만 네트워크 활용 지속

- TBT 운영사는 외부 시장 여건에도 불구하고 광물비료 환적을 안정적으로 유지하고 있으며, 화주 및 북캅카스철도(SCZhD)와의 협력을 기반으로 물류 운영을 지속하는 한편, 하역장비 현대화와 항만 인프라 유지·보수도 병행하고 있다고 밝혔음
- 포르토비 알리안스 그룹 산하 남부 및 북서부 지역 항만·터미널의 2026년 6월 광물비료 총 환적 물량은 54만 7,300톤으로 집계되었음
- 포르토비 알리안스는 흑해와 북서부 등 복수의 해역에 항만을 운영함으로써 시장 변동성에 대응하고 있으며, 물류 흐름을 유연하게 재배치해 수출기업의 신규 시장 개척과 물류비 절감을 지원하고 있다고 설명했다
- 투압세항은 흑해를 통해 튀르키예, 지중해, 북아프리카, 중동 등으로 연결되는 러시아 남부의 주요 수출항으로, 비료를 비롯한 벌크화물의 해외 수출에 중요한 역할을 수행하고 있음

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/393869/> (검색일: 2026.07.13.)

올해 상반기 무르만스크 상업항, 처리 화물 구조 재편 지속

● 무르만스크 상업항, 총 물동량 감소세 지속

- 무르만스크 상업항(MMTP, Port Alliance 산하)의 2026년 상반기 총 물동량은 431만 톤으로 집계되어 전년 동기(624만 톤) 대비 31% 감소함
- 항만 측은 최근 3년간 러시아 북서부 항로에 대한 화주 수요 감소가 지속되고 있다고 설명함
- 유럽 시장 축소 이후 석탄의 주요 수출시장이 동남아시아 및 아시아·태평양 지역으로 이동하면서, 무르만스크까지의 장거리 철도 운송과 높은 철도 운임으로 인해 해당 항로의 경제성이 저하된 것이 물동량 감소의 주요 요인으로 분석됨
- 그럼에도 항만은 운영 안정성을 유지하며 변화하는 화물 수요에 대응하고 있다고 밝힘

● 철광석 정광 비중, 작년 상반기 14%에서 올해 28%로 확대

- MMTP는 석탄 물동량 감소에 대응해 철광석 정광(Iron Ore Concentrate) 취급을 확대하며 화물구조를 조정하고 있음
- 철광석 정광 처리량은 전년 동기 89만 6,600톤에서 122만 톤으로 36.5% 증가함
- 이에 따라 전체 물동량에서 철광석 정광이 차지하는 비중은 2025년 상반기 14%에서 2026년 상반기 28%로 확대되어 약 두 배 증가함
- 또한 지역 화물 처리량도 5,800톤에서 1만 2,400톤으로 2배 이상 증가하며 일부 품목의 증가세가 확인됨

● 철광석 정광 비중 확대 추세 지속

- 2026년 6월 물동량은 68만 9,800톤으로 전년 동월 대비 40% 감소함
- 품목별 처리량은 석탄 44만 7,600톤, 철광석 정광 24만 2,000톤, 지역 화물 200톤으로 집계됨
- 화물 구성에서도 구조 변화가 뚜렷하게 나타났는데 철광석 정광 비중은 2025년 6월 27%에서 2026년 6월 35%로 확대된 반면, 석탄 비중은 72%에서 65%로 감소함
- MMTP는 철광석 정광 비중이 상반기와 6월 모두 증가한 점을 강조하며, 항만의 하

역 설비와 운영체계가 시장 수요 변화에 맞춰 화물 구조를 유연하게 전환하고 있다고 평가함

- 이는 기존 석탄 중심의 화물 처리 구조에서 벗어나 화물 포트폴리오를 다변화하려는 움직임이 지속되고 있음을 보여주는 사례임

● 북극항로 서측 관문이자 북극권 물류 거점

- 무르만스크 상업항은 러시아 무르만스크주 무르만스크시에 위치한 상업항으로, 콜라만(Kola Bay)에 위치한 연중 결빙되지 않는 부동항(ice-free port)임
- 쇄빙 지원 없이도 연중 선박 입출항이 가능한 북극권 항만 가운데 하나임
- 러시아 철도망과 직접 연결되어 러시아 북서부와 내륙 광산 및 산업지역에서 생산되는 화물을 해상으로 운송하는 물류 거점 역할을 수행하고 있음
- 주요 취급 화물은 석탄, 철광석 정광, 비료, 일반 벌크화물이며, 러시아 광물 및 원자재 수출을 지원하는 대표적인 벌크항만으로 운영되고 있음
- 특히 무르만스크항은 바렌츠해를 통해 대서양으로 직접 연결되는 입지를 바탕으로, 북극권 항만 가운데 국제 해상운송 접근성이 높은 항만으로 평가받고 있음
- MMTP는 무르만스크항을 구성하는 핵심 상업부두 운영사 중 하나로, 러시아 북서부의 자원 수출과 벌크화물 처리 기능을 담당하고 있음

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/393860/> (검색일: 2026.07.13.)

러 Arc7 쇄빙 LNG선, 덴 파야르드 조선소에서 마지막 정비

● 덴마크 파야르드 조선소, 유럽 내 마지막 Arc7 정비 거점 확인

- Arc7 쇄빙 LNG 운반선 루돌프 사모일로비치(Rudolf Samoylovich)호가 정기 정비를 위해 덴마크 오덴세(Odense) 파야르드(Fayard A/S) 조선소에 입항함
- 이 조선소는 러시아 야말 LNG(Yamal LNG) 프로젝트 선단을 정비하는 유럽 내 마지막 시설로, 2027년 유럽연합(EU) 제재 시행을 앞두고 주목을 받고 있음

● Arc7 선단, 야말 LNG 연중 수출의 핵심 역할

- 루돌프 사모일로비치호는 러시아 에너지 기업 노바텍(Novatek)의 야말 LNG 프로젝트에 투입된 Arc7 쇄빙 LNG 운반선 14척 중 하나임
- 씨피크(Seapeak), 디나가스(Dynagas), 미쓰이 O.S.K. 라인(MOL) 등이 장기 용선 계약을 맺고 운항하고 있음
- Arc7 등급 선박은 최대 2.1m 두께의 해빙을 쇄빙선 지원 없이 독자 항해할 수 있도록 설계됐으며, 야말반도(Yamal Peninsula)에서 연중 LNG 수출을 가능하게 하는 핵심 수송 수단임

● 프랑스 다멘 철수 후 파야르드 단독 체제

- 파야르드 조선소가 유럽 내 유일한 Arc7 정비 거점이 된 것은 올해 초부터임
- 프랑스 다멘 쉽리페어 브레스트(Damen Shiprepair Brest)가 2025년 초 러시아 선박 정비를 중단하면서, 파야르드만이 해당 선단의 계획 정비를 맡게 됨
- 파야르드 측은 덴마크와 EU의 현행 제재 규정을 모두 준수하고 있으며, 선박의 기술적 유지보수만 수행할 뿐 러시아 LNG 운송이나 거래에는 관여하지 않는다는 입장을 밝힘
- EU는 2027년 1월 1일부터 러시아산 LNG 수출과 관련된 해사서비스 제공을 금지할 예정이며, 이 조치가 시행되면 유럽 조선소들은 Arc7 선박에 대한 정비와 유지보수를 수행할 수 없게 됨

● 우르게발트, 추가 6척 입항 가능성 경고

- 환경단체 우르게발트(Urgewald)는 지난주 보고서를 통해 2026년 말까지 최대 6척의 Arc7 선박이 파야르드를 방문할 가능성이 있다고 밝힘
- 루돌프 사모일로비치호 외에 게오르기 브루실로프(Georgiy Brusilov), 보리스 다비도프(Boris Davydov), 블라디미르 비제(Vladimir Vize), 니콜라이 주보프(Nikolay Zubov), 니콜라이 예브게노프(Nikolay Yevgenov)를 추가 정비 대상으로 지목함
- 실제 입항 일정은 선박 운항 계획에 따라 달라질 수 있다고 덧붙임

● 제재 위반은 아니지만 러시아 수출 능력 유지 효과 논란

- 우르게발트는 파야르드의 정비 작업이 현행 제재 범위에서는 합법이지만, 결과적으로 러시아 북극 LNG 선단의 운항 능력을 유지시키는 효과를 낳는다고 지적함
- 덴마크 녹색당·유럽자유동맹(Greens/EFA) 소속 유럽의회 의원 빌리 쇠브달(Villy Søvndal)은 우크라이나 전쟁이 계속되는 상황에서 덴마크 기업이 러시아 화석연료 수출 선단의 운항을 지원해서는 안 된다고 주장함

● 2027년 이후 비유럽 조선소 의존 불가피

- EU 제재가 시행되면 러시아는 Arc7 선박의 주요 정비를 비유럽 조선소에서 수행해야 함
- 오펜세는 야말반도와 유럽 LNG 터미널을 잇는 주요 항로에 위치해 정비 접근성이 높았으나, 2027년 이후에는 이동거리 확대, 유지보수 비용 증가, 운항 일정 지연 등의 부담이 불가피할 전망이다
- 업계에서는 노바텍이 제재 시행 전 Arc7 선단의 종합 정비를 완료함으로써 이후에도 야말 LNG 프로젝트의 안정적 운영을 유지하려 할 것으로 보고 있음

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/last-western-shipyard-servicing-russias-arctic-lng-fleet-receives-another-icebreaking-gas-carrier/> (검색일: 2026.07.03.)

러 해양구조청, 북극항로 긴급예인선 타보르호 취역

● 러시아 해양구조청, 북동항로 지원 신형 다목적 예인선 취역

- 러시아 해양구조청(Russian Marine Rescue Service, RMRS)은 7월 3일 아르한겔스크항(Port of Arkhangelsk)에서 신형 다목적 비상대응 예인선 타보르(Табор·Tabor)의 취역식을 개최함
- 타보르는 오크스카야 조선소(Okская Shipyard)가 건조한 프로젝트 NE025(Project NE025) 시리즈 다목적 예인선으로, 해상시험을 마친 뒤 2025년 말 해양구조청에 인도됨
- 동 선박은 러시아 선박설계사 노르딕 엔지니어링(Nordic Engineering)이 설계했으며, 북동항로 연안 항만에서 구조 및 항만 지원 임무를 수행하도록 개발됨

● 예인·구조·항로표지 관리 등 다양한 항만 지원 임무 수행

- 타보르는 비자항식 부선 및 구조물 예인, 해난 구조, 항로표지(부표) 설치 및 유지관리, 앵커 작업 지원, 해상안전 순찰, 화물 운송, 준설 지원 등의 임무를 수행하도록 설계됨
- 유류오염 대응 시에는 선체가 유출유와 직접 접촉하지 않은 상태에서도 방제장비를 전개할 수 있어 승무원 안전성을 높임
- 화재 발생 시에는 주기관 구동 소방펌프와 원격 조종 가능한 폼(Foam)·해수 방수포 2기를 이용해 선박 및 항만시설 화재 진압이 가능함

● 북극 해빙 환경에서 독자 운항 가능

- 타보르는 여름·가을철 최대 80cm 두께의 1년생 북극 해빙을, 겨울·봄철에는 최대 60cm 두께의 해빙을 독자 항행할 수 있도록 설계됨
- 결빙이 발생하는 비북극 해역에서는 연중 운항이 가능함
- 쇄빙 성능을 바탕으로 북극항로 연안 항만과 해역에서 상선 지원 및 구조 임무를 안정적으로 수행할 수 있을 것으로 전망됨

● 북동항로 연안 항만에 프로젝트 NE025 예인선 5척 순차 배치

- 러시아 해양구조청은 프로젝트 NE025 다목적 예인선 총 5척을 북극항로 연안 주요 항만에 순차적으로 배치할 계획임
- 해당 선박들은 북극항로를 운항하는 상선의 예인, 구조, 긴급 대응, 항만 지원 등의 서비스를 제공해 북극항로 운영의 안전성과 효율성을 높이는 역할을 수행할 예정임
- 이번 타보르 취역은 러시아가 북극항로 운항 증가에 대응해 구조·안전 인프라를 지속적으로 확충하고 있음을 보여주는 사례로 볼 수 있음
- 프로젝트 NE025 예인선 5척은 모두 북동항로 연선 항만에 배치되어 동 항로를 운항하는 상업 선박에 대한 긴급 지원 임무를 수행할 예정임

그림. 예인선 타보르



자료: Bairdmaritime

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

참고자료

- a) <https://www.bairdmaritime.com/security/shipping/offshore/workboats/harbour-tugs-and-operation/russian-marine-rescue-service-inaugurates-new-emergency-response-tug> (검색일: 2026.07.06.)

러, 북극 LNG 2 생산 확대 영향으로 상반기 LNG 수출 증가

● 북극 LNG 2 생산 확대로 러시아 상반기 LNG 수출 증가

- 런던증권거래소그룹(London Stock Exchange Group, LSEG)의 예비 집계에 따르면 2026년 상반기 러시아의 LNG 수출은 전년 동기 대비 9.9% 증가한 1,660만 톤을 기록함
- 미국의 대러시아 제재에도 불구하고 북극 LNG 2 프로젝트의 공급 확대가 주요 요인으로 작용한 것으로 분석됨
- 6월 LNG 수출은 203만 톤으로 전년 동월 대비 1.5%, 전달 대비 37% 각각 감소했으며, 이는 사할린-2(Sakhalin-2) LNG 플랜트의 정기 유지보수 영향으로 풀이됨

● 사할린-2 정기 보수로 6월 수출 감소

- 러시아 국영 가스기업 가즈프롬(Gazprom)이 운영하는 사할린-2 프로젝트는 6월 17일부터 계획된 정기 유지보수에 들어가면서 LNG 생산과 수출을 일시 중단함
- 이에 따라 아시아 시장을 대상으로 하는 사할린-2의 공급량이 감소하면서 6월 전체 LNG 수출 실적도 영향을 받은 것으로 나타남

● 북극 LNG 2, 제재 속에서도 중국 수출 확대

- 북극 LNG 2 프로젝트의 상반기 LNG 공급량은 약 160만 톤으로 집계됨
- 해당 프로젝트는 2023년 12월 생산을 시작했으나 미국의 대러시아 제재로 수출에 어려움을 겪었으며, 2025년 8월 중국 구매자에게 첫 화물을 인도한 이후 수출이 점차 확대되고 있음
- 최근 중국이 북극 LNG 2 화물 수입을 위한 인프라를 확충하면서 향후 공급량 증가 가능성도 커지고 있는 것으로 평가됨

● 유럽 수출도 증가세 지속

- 2026년 상반기 러시아의 유럽향 LNG 수출은 900만 톤으로 전년 동기 대비 14% 증가함

- 다만 6월 유럽향 수출은 약 114만 톤으로 전년 동월의 125만 톤보다 감소함
- 한편 유럽연합(European Union, EU)은 올해 초 2027년 말까지 러시아산 가스 수입을 전면 중단하는 방안을 최종 승인했으며, 이에 따라 향후 러시아 LNG의 유럽 시장 수출은 점차 축소될 전망이다

● 야말 LNG 소폭 감소, 사할린-2는 소폭 증가

- 노바텍(Novatek)이 운영하는 야말 LNG(Yamal LNG) 프로젝트의 상반기 수출은 950만 톤으로 전년 동기 대비 2% 감소함
- 반면 사할린-2의 상반기 LNG 수출은 510만 톤으로 전년 동기의 500만 톤보다 소폭 증가함
- 가즈프롬은 올해 4월 발트해 포르토타야(Primorsk) LNG 플랜트에서 중국으로 LNG 화물을 수출했으며, 이는 해당 시설이 제재를 받은 이후 두 번째 중국향 수출 사례였음

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

참고자료

- a) <https://www.bairdmaritime.com/shipping/gas/arctic-project-drives-growth-in-russian-lng-export>
s (검색일: 2026.07.06.)

영국, G7 최초로 러 신규 북극 LNG선 제재

● 영국, 북극 LNG와 연관된 LNG 운반선 4척 대상 제재 부과

- 영국은 러시아 전쟁 자금을 차단하기 위한 제재 조치의 일환으로 러시아 은행 및 20척 이상의 선박을 제재 대상으로 포함함
 - * 북극 LNG 4척(오리온(Orion), 메르쿠리(Merkuriy), 코스모스(Kosmos), 루치(Luch)) 포함
- 올해 초 노바텍 사(社)는 서방 제재에 따른 운송 제약을 극복하기 위해 제재 대상인 4척의 LNG 운반선을 추가 매입함
- 동 선박은 러 북극과 아시아 시장을 오가며 노르웨이 북부 해역을 반복 운항 중인 것으로 관측됨
- 영국은 동 제재를 부과하며, 해당 선박이 러시아산 LNG의 제3국 운송에 관여했거나 관여 가능성이 있다고 판단할 만한 합리적 근거가 있다고 발표함

● 러시아, 북극 LNG 원거리 운송 차질 불가피

- 금번 제재 선박 중 4척은 북극 LNG를 선박 간 환적한 뒤 아시아로 운송하는 핵심 운반선으로, 북극 LNG 운송체계 운영에 차질이 발생될 것으로 예상됨
 - * 투입 투입 선박 제한에 따라 서틀 운항 주기 조정과 해상서비스 이용이 어려워질 수 있음
- 2027년 EU의 러시아산 LNG 수입 전면 금지 시행을 앞두고, 아시아향 수출 의존도가 높아지면서 연중 수출 물량 유지를 위한 추가 LNG선 수요가 확대될 것으로 예상됨
- 이에 따라 노후 중고 LNG선의 그림자 선단 편입이 확대될 것으로 예상되며, 중고선 소유·거래 구조에 대한 서방의 감시 체계도 강화될 것으로 전망됨

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://en.highnorthnews.com/politics/uk-sanctions-four-lng-carriers-tied-to-russias-arctic-gas-trade-along-norwegian-coast/1113974> (검색일: 2026.06.23.)
- b) <https://gcaptain.com/uk-targets-new-arctic-lng-2-shadow-fleet-vessels-as-russia-scrambles-for-tankers/> (검색일: 2026.06.23.)

중국, 북극항로 활용 러 북극 LNG 수입 거점 확대

● 중국, 러 북극 LNG 수입 확대를 위한 LNG 터미널 추가 건설 추진

- 중국은 러시아 Arctic LNG-2 프로젝트에서 생산된 LNG 화물 처리를 위한 두 번째 LNG 터미널 건설을 추진 중임
- 신규 터미널은 산둥성 소재 룡커우(Longkou) LNG 터미널로, 중국 국영 파이프라인 운영사인 파이프차이나(PipeChina)가 운영하며 올해 10월 운영 개시를 앞두고 있음
- 이를 통해 중국은 기존 러시아 북극 LNG 화물을 처리하던 유일한 수입 거점인 베이하이(Beihai) 터미널(연간 약 600만 톤)에 더해, 룡커우 터미널을 통해 연간 약 500만 톤의 추가 처리능력을 확보할 전망이다
- 특히, 룡커우 터미널은 북극항로를 통해 중국으로 향하는 LNG 운반선 기준으로 베이하이 터미널보다 약 2,000해리 가까워 우회 항해를 줄이고 운송 효율을 높일 수 있는 입지에 위치하고 있음

* 향후 북극 LNG 수입 거점 후보로 중국 동북부 다롄(Dalian) LNG 터미널도 검토 중

● 러-중, 북극항로 기반 북극 LNG 협력 구도 공고화 예상

- 신규 터미널은 북극항로 이용 시 기존 터미널 대비 운항 거리를 단축하고 추가 LNG 처리능력을 제공할 것으로 전망으로, 이에 러시아 북극 LNG 제약이 일부 완화될 것으로 예상됨
- 중국은 서방 제재에 따른 리스크를 완화하기 위해 룡커우 터미널을 러시아 북극 LNG 전용 수입 거점으로 활용 가능성이 제기됨
- 서방 제재 이후 중국이 사실상 러시아 북극 LNG의 핵심 수입국으로 부상함에 따라, 러시아의 대중국 수출 의존과 중국의 저가 LNG 확보를 기반으로 한 상호보완적 협력 구조가 더욱 고착화될 것으로 전망됨

* 지난해 러 노바텍은 서방 제재로 제한된 수출 판로를 확대하기 위해 2025년 8월 이후 중국 구매자를 대상으로 LNG 화물 판매가격을 약 30~40% 인하

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/energy/china-lines-up-second-lng-terminal-sanctioned-russian-cargoes-sources-say-2026-06-22/> (검색일: 2026.06.30.)
- b) <https://en.highnorthnews.com/business/prepares-second-lng-terminal-to-receive-arctic-lng-2-cargoes/1114492> (검색일: 2026.06.30.)

러시아 광산기업, 북극 광산 생산 계획 언급

● 러시아 플래티넘, 올해 11월 북극 다금속 프로젝트 생산 개시

- 무사 바자예프(Musa Bazhaev) 러시아 플래티넘 회장은 상트페테르부르크 국제경제포럼(SPIEF)에서 "올해 11월 첫 생산물을 얻을 것으로 기대하고 있다"고 밝힘
- 러시아 플래티넘은 당초 북극 다금속(polymetallic) 프로젝트의 1단계를 2024년에 가동할 계획이었으나, 서방의 제재로 장비 조달에 어려움을 겪으면서 한 차례 일정을 연기하였음
 - * 현재 백금족금속(PGM)을 생산하는 러시아 광산기업은 노르니켈(Nornickel)이 유일
- 동사(同社)는 체르노고르스크예(Chernogorskoye) 광장과 노릴스크-1(Norilsk-1) 광장의 남부 구역에 대한 채굴권을 보유하고 있으며, 이들 광장은 노르니켈의 핵심 광산 인근에 위치함
 - * 동 광장에는 백금족금속 함량이 높은 구리-니켈 광석이 매장되어 있으며, 해당 금속은 주로 자동차 배출가스 저감용 촉매와 전자제품 등에 사용
- 당초 2018년, 러시아 플래티넘과 노르니켈은 백금족금속(PGM) 분야 협력체(PGM Alliance)를 설립하기로 합의했으나, 노르니켈의 주요 주주인 루살(Rusal)의 반대로 인해 2020년 협력이 무산되었음
- 이후 양사는 2021년 체르노고르스크(Chernogorsky) 공장에서 생산되는 정광(concentrate)을 노르니켈의 글로벌 팔라듐 펀드(Global Palladium Fund)에 공급하는 5년 장기 구매(offtake) 계약을 체결하였음
- 바자예프 회장은 금번 포럼에서 2단계 사업에서는 노릴스크-1 광장의 남부 구역을 개발할 예정이며, 완공 시 연간 광석 1,500만 톤과 백금족금속 55톤을 생산하게 될 것이라고 언급함
- 그는 이 단계가 완료되면 러시아 플래티넘이 세계적인 백금족금속 공급업체로 도약할 수 있을 것이라고 평가했지만, 2단계 사업의 착수 시기에 대해서는 구체적인 일정을 제시하지 않았으며, 노르니켈과의 협력 논의를 재개할 가능성도 있다고 밝힘

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.reuters.com/business/russian-platinum-plans-november-launch-arctic-mine-2026-06-04> (검색일: 2026.06.30.)



주요 통계



[표 1] 2026년 1~4월 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	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%
합계	142.6	+6.0%	146.0	-0.6%	288.6	+2.6%

* 전년 동기 대비 2025년 1~4월 기준

[표 2] 2026년 1~6월 러시아 해역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	합계	
	물동량	전년 동기 대비
극동지역	132.7	+11.8%
***북극해	51.2	+15.0%
발트해	130.3	-4.2%
아조프-흑해	132.0	+6.3%
카스피해	5.3	+59.7%
합계	451.5	+5.8%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가만, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고르도노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카
북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리얀마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바란데이, 페벡, 사베타
발트해: 상트페테르부르크, 프리모르스크, 브보스크, 비소츠크, 우스트-루가, 칼리닌그라드
아조프-흑해: 노보로시스크, 젤렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈
카스피해: 아스트라한, 울라, 마하치칼라

** 전년 동기 대비 2025년 1~6월 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

**** 2026년 1~6월 해역별 건화물 및 액체화물 물동량은 러시아 측 세부 통계가 아직 공개되지 않아 기존(1~4월) 자료를 유지하였으며, 관련 통계가 공개되는 즉시 반영할 예정입니다

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) ASOP(러시아 해상상업항만협회), <https://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-torgovyh-portov-rossii-v-yanvare-iyune-2026-goda> (검색일: 2026.07.22.)

[표 2] 2024년~2026년 5월 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⁾	654,167.6	660,476.8	726,825.9	722,511.6	750,839.2	769,886.2	847,501.1	857,639.0	861,370.3	820,163.3	721,479.6	735,695.7
	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	0.9
	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	2.0
	2026년 ¹⁾	632,181.9	644,009.7	706,816.9	678,229.8	718,902.8	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	-4.3	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	6.0	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⁾	398,627.1	392,231.6	435,589.7	420,817.7	417,040.3	421,157.0	438,524.4	438,886.8	434,294.7	443,946.3	420,109.3	439,981.3
	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	2.2
	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	4.7
	2026년 ¹⁾	393,410.3	388,426.3	428,921.7	410,317.5	417,410.9	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	0.1	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	-1.1	1.7	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⁾	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⁾	290,783.5	296,622.9	335,757.5	325,866.8	335,240.3	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	0.8	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	2.9	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: 2026.07.22.)

[표 3] 2024년~2026년 1~5월 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	95,066.1							
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	436,889.3	463,169.7	512,006.5	489,996.8	530,124.2							
	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	198,117.7	207,586.3	234,111.3	222,084.5	228,632.3							
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	3,623.4							

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	7,882.7							
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	27.7	31.3	32.9	36.6	35.8							
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	82,170.6							

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: 2026.07.22.)