



KMI

북방물류리포트

주요 동향	전체	• EU 對러 제재에도 러시아산 에너지·금속 수입 지속 • 일본, 5~6월 러시아산 원유 153만 배럴 수입
	극동	• 사할린 연안 참다랑어 출현 증가...사상 첫 어획 권고량 설정 • 러시아 동부해 석탄 수출 증가, 극동항만 물동량 12.7% 확대 • 러시아, 중국발 국제 화물특송 운행 개시 • 러 연해주, 벨라루스해 수산물 직통노선 추진
	중·서부	• EAEU 역내 교역액 8% 증가, 전자상거래·금융시장 통합 협력 확대 • 카자흐스탄, 러 Wildberries社 물류거점으로 고려
	북극	• 중국, 북동항로 통한 중국-유럽 중간 정기 컨테이너 서비스 최초 개시 • 유럽연합의 대러 제21차 제재안, 그리스 반대로 북극 LNG 해운 규제 난항 • EU, 2026년 상반기 러 야말 LNG 수입에 59억 6천만 유로 지출 • 무르만스크항 상반기 물동량 31% 감소 • 무르만스크항 대중국 수산물 수출 확대, 활게 수출 2배 이상 증가 • 중국-유럽 북동항로 정기운항, 제재 대상 러시아 쇠빙선 이용이 변수로 부상
주요 통계		• 2026년 1~6월 러시아 해역별 항만 물동량 • 2024년~2026년 1~6월 러시아 역내 화물 운송량 • 2024년~2026년 1~6월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량



주요 동향



EU 對러 제재에도 러시아산 에너지·금속 수입 지속

● 전쟁 장기화에도 러시아-EU 교역 지속...에너지·금속 중심으로 상당 규모 유지

- 우크라이나 전쟁이 5년째에 접어든 가운데 EU가 대러 제재를 지속적으로 강화하고 있음에도 러시아와 EU 간 일부 전략품목 교역은 여전히 상당한 규모를 유지하고 있는 것으로 나타남
- 러-우 전쟁 발발 이후 EU는 러시아산 원유와 각종 산업재에 대한 제재를 단계적으로 확대하며 대러 교역 축소를 추진해 왔으나, 제재 예외가 적용되거나 아직 제재 대상에 포함되지 않은 품목을 중심으로 러시아산 에너지와 금속류의 수입이 계속되고 있음
- 또한 이러한 교역을 통해 러시아 기업들이 유럽 시장에서 사업을 지속하고 있으며, 에너지와 금속 분야가 현재까지도 러시아-EU 교역의 주요 축을 이루고 있는 것으로 파악됨
- EU의 공식 통계기구인 유로스타트(Eurostat) 최신 통계에 따르면 2026년 1~5월 러시아의 對EU 수출액은 약 99억 유로(114억 달러)로 집계됐음
- 이는 전쟁 이전인 2021년(1,636억 유로)과 비교하면 크게 감소한 수준이지만 러시아와 EU 간 교역은 여전히 연간 수십억 유로 규모를 유지하고 있고 에너지와 금속이 그 중심을 차지하고 있는 것으로 나타남
- 품목별로는 △가스·석유가 69억 유로로 러시아의 對EU 수출에서 가장 큰 비중을 차지했으며, 이 가운데 △천연가스 61억 유로, △원유 및 석유제품 8억 유로를 기록함
- 이어 △철강 7억1천만 유로, △무기화학제품 4억7천만 유로, △니켈 3억5천만 유로, △비료 2억 유로, △구리 1억3천만 유로, △알루미늄 7천만 유로 순으로 집계되었음
- 에너지 자원이 여전히 러시아-EU 교역의 핵심 품목으로 남아 있는 가운데 철강과 비철금속 역시 상당한 비중을 차지하고 있어, 금속류가 러시아의 대EU 주요 수출 품목으로 유지되고 있는 것으로 나타남

<표> 러시아産 에너지 및 금속의 對EU 수출 현황 (단위: 10억 유로)

Russian exports to the EU are dominated by energy and metals

in billions of euros

Category	HS code	2026 (Jan-May)	2025	2024	2023	2022	2021
Gas and oil	27	6.9	17.4	22.6	29.4	147.2	104
i. gas	2711	6.1	13.2	15.9	16.8	48.3	23.8
ii. oil	2709	0.8	4	6.3	9.3	54.8	48.2
Iron and steel	72	0.71	2.2	2.6	2.9	5.6	7.4
Inorganic chemicals	28	0.47	1	0.9	1.1	2.2	1.7
Fertilizers	31	0.2	1.7	1.7	1.4	2.6	1.8
Nickel	75	0.35	1	0.9	1.7	3.2	2.1
Aluminum	76	0.07	0.8	0.8	1.5	2.8	2.3
Copper	74	0.13	0.3	0.3	0.5	2.8	2.5
Total		9.9	27.9	36.3	50.8	202.5	163.6

Source: Eurostat

자료: <https://www.themoscowtimes.com/2026/07/28/over-4-years-into-the-ukraine-war-russian-metals-keep-flowing-to-europe-a93357> (검색일: 2026.7.29.)

- 다만 EU의 제재는 점진적으로 강화되고 있는데, EU는 이미 러시아산 해상 원유 대부분의 수입을 금지했으며, 현재 남아 있는 에너지 교역의 약 55%(약 37억 유로)에 해당하는 러시아산 LNG도 2027년부터 전면 수입이 금지될 예정임
- 또한 미국의 제재 이후 루코일(Lukoil)이 보유한 루마니아와 불가리아의 마지막 러시아계 정유시설도 소유권 변경 절차를 진행 중인 것으로 전해짐
- 이에 따라 에너지 분야에서는 제재가 지속적으로 확대되고 있으나, 금속 분야에서는 여전히 일부 품목과 기업을 중심으로 예외가 유지되고 있는 것으로 나타남

● 금속산업은 여전히 제재의 사각지대...러시아 기업의 유럽 생산시설 운영 지속

- 2026년 1~5월 러시아는 EU에 7억 유로 이상의 철강과 7천만 유로 이상의 알루미늄을 수출했으며, 러시아 기업들은 유럽 현지 생산시설도 계속 운영하고 있는 것으로 나타나는 바, 금속산업이 EU 대러 제재의 대표적인 사각지대 가운데 하나로 남아 있다고

보여짐

- 금속 분야의 경우 러시아 기업들이 유럽 내에서 상당한 상업·산업 기반을 유지하고 있으며, 이러한 점이 에너지 분야와 구별되는 특징임
- 세계적인 러시아 알루미늄 기업 루살(Rusal)은 현재 독일, 아일랜드, 스웨덴에서 생산 시설을 운영하고 있음
- 이탈리아 공장은 2025년부터 생산이 중단된 상태인 것으로 소개됨
- 이들 공장에서는 자동차 부품용 주조합금과 건축용 지붕재, 환기설비 등에 사용되는 알루미늄 제품을 생산하고 있는 것으로 나타남
- 창업자인 올렉 데리파스카(Oleg Deripaska)는 EU 제재 대상 인물인 반면 Rusal社 자체는 제재 대상이 아님에도 불구하고, 일부 언론에서는 데리파스카와 회사 간 연계 가능성이 계속 제기되고 있음
- 러시아 철강기업 NLMK 그룹 역시 벨기에, 이탈리아, 덴마크, 프랑스에서 제철소를 계속 운영하고 있는 것으로 관찰되는데, 해당 공장들은 러시아에서 생산된 반제품 형태의 철강 슬래브를 수입한 뒤 이를 가공하여 유럽 고객에게 공급하고 있으며, 생산된 철강 제품이 조선과 에너지 분야 등 다양한 산업에 공급되고 있음
- 또한 러시아산 슬래브가 경쟁국 제품보다 가격이 저렴해 경쟁력을 유지하고 있어, EU 회원국인 벨기에가 전체 수입량의 약 절반을 차지했으며, 덴마크와 이탈리아도 주요 수입국으로 집계됨
- 2026년 1~5월 EU의 러시아산 슬래브 수입량은 166만 톤을 기록함

● 러시아계 금속기업에 대한 제재는 제한적...유럽 산업 기반과 고용이 주요 고려 요인

- 루살(Rusal)과 NLMK社 모두 러시아 공급망과 긴밀히 연결되어 있음에도 현재까지 EU의 직접적인 제재 대상에는 포함되지 않고 있음
- 일부 언론에서는 이들 기업의 러시아 생산시설에서 생산된 제품이 러시아 군수산업과 연계됐을 가능성을 제기하고 있으나, EU는 현재까지 두 기업 자체에 대한 포괄적 제재는 시행하지 않고 있음
- 또한 러시아산 철강 슬래브에 대해서도 2028년까지 예외조항을 적용하며 수입을 허용하고 있는 것으로 나타남
- 이 같은 예외조치가 유지되는 배경에는 유럽 내 생산시설의 경제적 중요성을 언급할 수 있는데,

러시아계 기업들이 보유한 생산시설을 단기간 내 매각하기 어렵고, 생산이 중단될 경우 유럽 제조업에 차질을 초래하고 고용에도 영향을 미칠 수 있다는 점이 제재 확대를 어렵게 만드는 요인으로 제시됨

· Rusal은 유럽에서 1,000명 이상을, NLMK의 유럽 사업부 역시 약 2,000명의 직원을 고용하고 있음

● 알루미늄 공급망에 대한 감시 강화·EU 추가 제재 검토

- 최근 Rusal의 아일랜드 오기니쉬 알루미나(Aughinish Alumina) 제련소를 둘러싼 의혹으로 인해 러시아산 알루미늄 공급망에 대한 정치적 관심이 높아지고 있음
- 일부 언론은 해당 공장에서 생산된 알루미나(alumina)가 러시아로 반입됐을 가능성을 제기했으며, 이 원료가 러시아 군수산업과 연관됐을 가능성에 대한 의혹이 제기되고 있음
- 이에 따라 아일랜드 정부는 해당 공장에 대한 조사에 착수했으며, 스웨덴 정부 역시 Rusal 현지 사업장의 제재 위반 가능성에 대해 조사를 진행하고 있는 것으로 나타남
- 이러한 정치적 압박 속에서 EU의 러시아산 알루미늄 수입은 빠르게 감소하고 있는 상황이나, 그럼에도 알루미나 교역은 계속되고 있는 것으로 나타남
- Eurostat 자료에 따르면 2026년 1~5월 EU의 러시아산 알루미늄 수입량은 27,388톤으로 집계됐으며, 이는 전년 동기(135,773톤) 대비 크게 감소한 수준으로 나타난 반면, EU의 러시아向 알루미나 수출은 381,413톤으로 전년 대비 증가한 것으로 나타남
- EU는 현재 제3국을 경유하는 러시아산 알루미늄까지 규제하는 방안을 포함해 러시아로 향하는 알루미나 수출 제한 등 추가 제재를 검토하고 있음
- EU 외교·안보 고위대표 카야 칼라스(Kaja Kallas)는 금속 분야에 남아 있는 제재 예외를 축소할 필요성을 언급했으며, EU는 회원국 간 합의를 위해 기존의 대규모 패키지보다 범위를 축소한 제재 방안도 검토하고 있는 것으로 보임

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.themoscowtimes.com/2026/07/28/over-4-years-into-the-ukraine-war-russian-metals-keep-flowing-to-europe-a93357> (검색일: 2026.07.27.)

일본, 5~6월 러시아산 원유 153만 배럴 수입

● 사할린-2 프로젝트 연계 원유 수입 지속

- 일본 재무성이 발표한 자료에 따르면, 일본은 올해 5~6월 러시아산 원유 약 153만 배럴을 배럴당 평균 103달러에 수입한 것으로 나타남
- 일본 재무성의 올해 상반기 통계에 따르면, 러시아산 원유 수입량은 24만 3천kl(약 152만 8천 배럴), 총 수입액은 257억 엔(약 1억 5,760만 달러)으로 집계됐으며, 이를 기준으로 산출한 평균 수입단가는 배럴당 약 103달러 수준인 것으로 나타남
- 일본은 5~6월 동안 러시아산 원유를 여러 차례 구매했으며, 일본의 주요 정유사인 Taiyo Oil, Idemitsu Kosan, ENEOS는 공급원 다변화를 위해 러시아산 원유를 구매했다고 밝힘
- 이번에 수입된 원유는 사할린-2 LNG 프로젝트에서 생산된 물량으로, LNG 공급 계약과 연계되어 있어 대러제재 적용 대상에서 제외되는 원유에 해당함
- 일본 정부는 공급망 다변화를 추진하고 있다고 밝혔으나, 러시아를 대체 공급원으로 공식적으로 언급하지는 않고 있음
- 최근 일본의 원유 수입은 90% 이상을 중동 지역에 의존하고 있으며, 대부분이 호르무즈 해협을 통해 운송
- 앞서 니콜라이 노즈드레프(Nikolay Nozdrev) 주일 러시아 대사는 일본이 G7 공동 정책에 따라 러시아산 원유와 석탄 구매를 중단했으며, 현재는 사할린-2 프로젝트 원유만 연 1~2회 소량 구매하고 있다고 설명함
- 또한 그는 사할린-2 원유는 일본 LNG 수입량의 약 9%를 차지하는 LNG 공급과 연계된 물량이기 때문에 거래가 유지되고 있다고 밝힘
- 아울러 일본은 아직 러시아에 원유 수입 재개를 요청한 적이 없으며, 재개를 원할 경우 러시아산 원유 가격상한제를 포함한 대러제재를 먼저 해제해야 한다고 언급함

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://tass.com/economy/2163331> (검색일: 2026.07.27.)

사할린 연안 참다랑어 출현 증가...사상 첫 어획 권고량 설정

● 사할린, 참다랑어 권고 어획량 첫 설정

- 지난 7월 23일, 러시아 사할린-쿠릴 지역 연방수산청은 해수 온난화로 사할린 연안에서 참다랑어 출현이 증가함에 따라 태평양수산연구소(TINRO)가 사상 처음으로 참다랑어 권고 어획량을 설정했다고 밝힘
- 연방수산청은 "2025년에는 참다랑어 어획의 대부분이 레저낚시에 의해 이루어졌지만, 2026년에는 상황이 달라졌다"며, 지속적인 기후 변화 추세를 고려해 권고 어획량을 동사할린 수역 30톤, 서사할린 수역 200톤으로 처음 설정했다고 설명함

● 해수 온난화로 참다랑어 북상 지속

- 과거에는 참다랑어가 사할린 연안에 일시적으로만 출현해 별도의 어획량이 설정되지 않았으나, 최근 몇 년간 사할린 연안에서 참다랑어 출현 사례가 지속적으로 증가하고 있음
- 연방수산청은 해수 온난화로 인해 참다랑어가 먹이를 따라 계절적으로 이동하면서 쿠릴열도 해협을 거쳐 오호츠크해 남부까지 북상하고 있다고 설명함
- 또한 전 세계적인 해수온 상승의 영향으로 사할린 남부 해역에 설치된 산업어업용 정 치망에는 연어 대신 참다랑어를 비롯한 열대성 어종이 대거 유입되고 있는 것으로 나타남
- 연방수산청은 "학계는 이 지역에서 참다랑어 산업어업이 발전할 가능성이 있다고 보고 있으며, 이번 업계 협의회의 결정은 산업적 어획을 시작할 수 있는 법적 기반을 마련한 것"이라고 밝히며, 산업어업을 대상으로 한 어획 한도 설정은 레저낚시인의 권리를 제한하지 않는다고 강조함
- 러시아 농업부의 극동어업 규정(명령 제285호)에 따르면 참다랑어는 개인별 어획 허가가 필요한 어종 목록에 포함되어 있지 않으며, 별도의 허가 없이 레저낚시가 가능함
- 다만 폭발물·전기충격 등 불법·파괴적 어업 방식과 금어구역에서의 어획은 금지

● 사할린 어업계, 연어 대신 참다랑어 시대 준비

- 사할린-쿠릴 지역 연방수산청(Rosrybolovstvo)이 개최한 기자회견에서 올해 태평

양 연어 어획량이 크게 감소할 것이라는 전망이 제시됨

- 다만 해수 온난화로 사할린 연안에서 참다랑어 출현이 점차 증가하면서 새로운 어업 가능성도 열리고 있는 것으로 평가됨
- 사할린주 어업기업협회장 막심 코즐로프(Maxim Kozlov)는 사할린수산해양연구소(SakhNIRO) 자료를 인용해 사할린 남부 연안의 수온이 16~21℃까지 상승했다고 밝힘. 반면, 연어가 서식하기에 적합한 수온은 10~14℃ 수준이며, 이러한 현상은 약 20년 주기로 반복되는 자연적 기후 변동과 지구적 기후 변화의 영향이라고 설명함
- 이 같은 이상 현상은 사할린에만 국한되지 않으며, 캄차카에서는 7월 중순 기준 연어 어획량이 약 2만 톤에 그쳐 연간 전망치인 약 30만 톤을 크게 밀돌고 있는 것으로 나타남

● 기후변화 대응을 위한 어업정책 전환 검토

- 현지 매체(Citysakh)에 따르면, 연구진은 연어가 더 차가운 심해로 이동한 뒤 산란기를 맞아 하천으로 회귀할 가능성이 남아 있는 것으로 보고 있음. 다만 코즐로프 회장은 과거 사할린이 누렸던 풍부한 연어 자원을 다시 기대하기는 어려울 것이라고 전망함
- 한편 사할린주 수산부 장관 이반 라드첸코(Ivan Radchenko)는 해수 온난화로 인해 참다랑어 등 열대성 어종이 지역 해역으로 유입되고 있다고 밝힘. 그는 참다랑어가 경제적 가치가 높은 어종인 만큼, 기후 변화에 맞춰 어업 정책과 어획 대상 어종을 재검토할 필요가 있다고 강조함
- 라드첸코 장관은 참다랑어가 연어 감소를 완전히 대체할 수는 없지만, 수산업계가 새로운 환경에 적응할 수 있는 중요한 기회를 제공할 것이라고 평가함

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

참고자료

- a) <https://www.interfax.ru/amp/1105030> (검색일: 2026.07.27.)
b) <https://www.eastrussia.ru/news/rybaki-sakhalina-gotovyatsya-k-zamene-lososya-tuntsom/> (검색일: 2026.07.27.)

러시아 동부행 석탄 수출 증가, 극동항만 물동량 12.7% 확대

● 7월 동부행 석탄 수출 8.8% 증가

- 2026년 7월 러시아철도(RZD)를 통한 동부 방향 석탄 수출 물량은 1,090만 톤으로, 전년 동월 대비 8.8% 증가함
- 러시아 국내 운송을 포함해 바이칼-아무르철도(BAM)와 시베리아횡단철도(TSR)를 통해 동부 방향으로 운송된 석탄은 총 1,340만 톤으로 전년 동월 대비 3.8% 증가함
- 동부 방향 운송은 바이칼-아무르철도와 시베리아횡단철도를 중심으로 이루어지며, 러시아 극동지역으로 연결되는 주요 철도 운송축임
- 7월 RZD 전체 석탄 적재량은 2,720만 톤으로 전년 동월 대비 7.5% 증가했으며, 이 가운데 수출 물량은 1,660만 톤으로 13.3% 증가함

● 러 극동지역 항만으로의 석탄 운송량 12.7% 증가

- 7월 러시아 항만으로 운송된 석탄은 총 1,530만 톤으로 전년 동월 대비 16.1% 증가함
- 이 가운데 극동항만으로의 물량이 980만 톤으로 12.7% 증가했으며, 남부항만은 160만 톤으로 31.2%, 북서부항만은 390만 톤으로 19.7% 증가함
- 7월 RZD 전체 화물 적재량에서 석탄이 차지하는 비중은 29.5%로 전년 동월의 27.4%에서 2.1%p 확대됨

● 2026년 누적 석탄 수출도 증가세 지속

- 올해 1~7월 RZD의 석탄 적재량은 총 1억 9,320만 톤으로 전년 동기 대비 2.6% 증가함
- 이 가운데 수출 물량은 1억 1,060만 톤으로 전년 동기 대비 7.2% 증가하며 전체 석탄 적재량보다 높은 증가세를 기록함

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/395287/> (검색일: 2026.08.05.)

러시아, 중국발 국제 화물특송 운행 개시

● 러·중 철도 물류 협력 확대

- 러시아철도(Russian Railways)와 러시아 우체국(Russian Post)이 중국발 국제 화물급행열차(Cargo Express) 운행을 개시했다고 밝힘
- 첫 국제 컨테이너 화물열차는 훈춘~카미쇼바야~우수리스크~모스크바 노선에서 운행 시작
- 새로운 열차는 우편물, 소비재 및 전자상거래 화물 운송을 위해 설계됐으며, 중국에서 모스크바 인근 벨리 라스트(Bely Rast) 물류단지까지의 운송 기간은 12일이 소요됨
- 이번 프로젝트는 중국의 국제 철도물류 기업인 Northeast Asia Railway Corporation과 Northern Way, 러시아 철도·복합물류 기업인 Eurosib SPB-TS 등이 참여해 추진됐으며, Eurosib SPB-TS가 화차 운영을, 러시아 우체국의 자회사인 Postal Logistics Company가 서비스 운영을 담당함

● 국제 철도물류 서비스 운영 확대

- 러시아철도와 러시아 우체국은 가까운 시일 내 열차 경유 도시에서도 컨테이너를 하역할 수 있는 서비스를 추가할 계획이라고 밝힘
- 양 기관은 2023년부터 훈춘~우수리스크 노선에서 우편·수하물 전용 객차를 활용한 정기 운송 서비스를 운영해 왔으며, 해당 서비스는 운송 속도와 비용 측면에서 도로 및 항공 화물 운송의 대안으로 자리 잡은 것으로 평가됨
- 이어 2024년에는 우수리스크~모스크바 왕복 노선에서 대량 화물의 신속 운송을 위한 'Postal Express' 서비스를 개시한 바 있음

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

- a) <https://www.akm.ru/eng/news/russian-railways-and-russian-post-launch-freight-express-from-china/> (검색일: 2026.07.30.)

러 연해주, 벨라루스행 수산물 직통노선 추진

● 극동산 수산물 수출 철도망 확대

- 러시아 연해주(프리모르스키주)가 철도를 이용한 벨라루스행 수산물 직통 운송을 추진하고 있으며, 블라디보스토크 수산물터미널 콘스탄틴 예조프(Konstantin Yezhov) 대표는 “극동 수산업: 주요 도전과 전략적 과제”를 주제로 열린 TASS 극동지부 원탁회의에서 이 같은 계획을 발표함
- 예조프 대표는 가까운 시일 내 약 16개의 냉동(리퍼) 컨테이너를 활용한 시범 운송을 시작할 예정이라고 밝혔으며, 운송 노선은 블라디보스토크항에서 벨라루스 수도 민스크 인근의 조디노(Zhodino)역까지 연결될 예정임
- 예조프 대표는 회사가 수산물 수출시장을 지속적으로 확대하고 있으며, 현재 CIS 국가를 비롯해 베트남, 라오스, 중남미 국가 등 약 50개국에 대한 수출 허가를 확보했다고 설명함

● 냉동 컨테이너 전용 열차 운영 추진

- 이번 사업의 핵심은 우골나야(Ugolnaya)역~조디노(Zhodino)역을 연결하는 냉동컨테이너 전용 열차(리퍼 열차)를 구축하는 것임
- 해당 운송체계가 구축되면 중간 환적 없이 냉장·냉동 상태를 유지한 채 수산물을 운송할 수 있어 물류 효율성과 품질 유지가 크게 향상될 것으로 기대됨
- 예조프 대표는 수출 허가를 지속적으로 확대하고 있으며, 새로운 수출 노선 역시 터미널에서 수산물을 보관·가공하는 해외 거래처의 수요를 반영해 개발되고 있다고 설명함
- 또한 이번 철도 기반 냉동 수산물 운송 서비스가 해외 거래처들로부터 긍정적인 평가를 받을 것으로 기대한다고 밝힘

한 다 회 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) https://newsroom24.ru/primorye/news/dengi/2026/news_332362/ (검색일: 2026.07.27.)

EAEU 역내 교역액 8% 증가, 전자상거래·금융시장 통합 협력 확대

● 2026년 1~5월 EAEU 역내 교역액 390억 달러 돌파

- 2026년 1~5월 유라시아경제연합(EAEU) 회원국 간 역내 교역액은 전년 동기 대비 8% 증가한 390억 달러(약 3조 루블)를 상회함
 - EAEU는 러시아, 벨라루스, 카자흐스탄, 아르메니아, 키르기스스탄 등 5개국으로 구성된 지역 경제통합체로, 상품·서비스·자본·노동의 자유로운 이동과 회원국 간 경제통합 확대를 주요 목표로 함
- 막심 레세트니코프 러시아 경제개발부 장관은 키르기스스탄에서 개최된 제2차 유라시아 정부간 위원회 회의에서 대외적 압력이 지속되는 상황에서도 EAEU 역내 교역이 증가세를 유지하고 있다고 밝힘
- EAEU 회원국 정부 수반들은 글로벌 경제의 불확실성에도 불구하고 주요 거시경제 지표가 긍정적인 흐름을 보이고 있으며, 회원국 간 상품 교역 확대가 이를 견인하고 있다고 평가함
- 회의에서는 EAEU의 식량안보와 회원국 간 공급망 협력 문제도 논의되었는데, EAEU의 식량 자급률은 93%를 넘어선 것으로 나타났으며, 회원국들은 향후 역내 식량 공급의 연계와 조정을 더욱 강화하기로 합의함

● 전자상거래 제도 통합 및 회원국 간 금융시장 접근성 확대

- 이번 회의에서는 EAEU 역내 협력 확대와 경제통합 심화를 위한 일련의 협정이 체결됨
- 회원국들은 EAEU 상품 전자상거래 협정을 체결하고, 상품정보 제공, 반품 조건 및 분쟁해결 절차 등에 대한 공통 기준을 도입하기로 함
- 이를 통해 기업의 전자상거래 관련 규제 환경에 대한 투명성과 예측 가능성을 높이는 한편, 소비자에게는 회원국 공통의 권리보호 체계를 제공할 계획임
- 또한 EAEU 회원국의 브로커와 딜러가 별도의 추가 허가 없이 다른 회원국의 증권거래소에서 고객을 위한 거래를 수행할 수 있도록 하는 상호 시장접근 협정이 체결됨
- 이를 통해 회원국 금융시장의 유동성을 확대하고 역내 상호투자를 활성화할 것으로 기대함

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong111@kmi.re.kr

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/395232/> (2026.08.08.검색)

카자흐스탄, 러 Wildberries社 물류거점으로 고려

● 세계적 규모 러시아 기업 물류센터, 잇단 피격 이후 카자흐스탄 창고 임차 검토

- 러시아 최대 전자상거래 기업인 와일드베리스(Wildberries)가 최근 우크라이나의 드론 공격으로 러시아 내 주요 물류센터들이 잇따라 피해를 입은 이후 카자흐스탄에서 약 10만m² 규모의 물류창고 확보를 검토하고 있는 것으로 알려짐
- 러시아 일간지 코메르산트(Kommersant)는 와일드베리스 사(社)가 카자흐스탄 내 즉시 활용 가능한 대형 물류시설 임차를 검토하고 있으며, 현지에서 확보 가능한 물류창고를 최대한 확보하는 방안도 논의되고 있다고 보도함
- 반면 와일드베리스 사(社)는 카자흐스탄 내 물류 인프라 확대는 이번 공격에 따른 긴급 대응이 아니라 기존 사업계획에 따라 추진되고 있는 프로젝트라고 설명했다
- 와일드베리스 사(社)는 현재 알마티에서 10만m² 이상 규모의 물류센터, 아스타나에서 16만m² 규모의 물류센터를 각각 건설하고 있는 바, 향후 카자흐스탄 내 물류 처리능력을 지속적으로 확대할 계획이라고 밝힘
- 아울러 현재는 신규 창고 확보보다 기존 물류망 내 상품 재배치와 운영 정상화를 우선 추진하고 있다고 덧붙임
- 다만 현지 부동산 업계는 단기간 내 대규모 물류창고 확보가 쉽지 않을 것으로 전망하고 있는데, 부동산 컨설팅업체 NF Group에 따르면 2025년 말 기준 카자흐스탄의 현대식 물류창고 공급면적은 약 190만m²이며, 공실률은 5.8% 수준에 그침
- 또한 2026년 6월 말 기준 즉시 임차 가능한 창고 면적은 약 13만m²에 불과해 와일드베리스 사(社)가 원하는 규모의 물류시설을 단기간 내 확보하기는 쉽지 않을 것으로 분석됨

● 잇따른 드론 공격으로 주요 물류시설 피해...물류 처리능력 약 10% 영향

- 우크라이나는 7월 중순 이후 러시아 내 와일드베리스 사(社)의 물류 시설을 드론 공격하고 있음
 - △모스크바주 콜레디노(Kolesadino, 25만m²), △일렉트로스탈(Elektrostal, 25만m²), △탐보프주 코토프스크(Kotovsk, 10만 8천m²), △크라스노다르(Krasnodar, 10만m²), △스타브로폴 변경주 네빈노미스크(Nevinnomyssk, 9만 4천m²) 등 주요 물류거점이 피해를 입은 것으로 알려짐
- 와일드베리스 사(社) 물류시설의 총면적은 약 80만 2천m²로, 이는 전체 물류 인프라의 약 14.3%에 해당함

- 시장 관계자들은 이 가운데 일부 물류 시설의 운영을 재개했으나, 상당수 시설은 대규모 복구가 필요한 상태라고 평가함
- 이에 따라 현재 실제 운영 차질을 겪고 있는 물류 시설의 면적은 약 44만 4천㎡(전체의 약 8%) 수준으로 추산되며, 동일 규모의 물류 시설을 새로 건설할 경우, 설비 금액 제외 약 355억 루블(4억 USD)이 소요될 것으로 분석됨
- 최근 화재 피해를 입은 물류 시설의 자산가치는 약 600억 루블 수준으로 추정되고 있음
- 언론사 Reuters에 따르면 최근에는 라잔(Ryazan) 물류센터에서도 드론 공격으로 화재가 발생해 직원들이 대피했으며 시설 운영이 일시 중단됨
- 와일드베리스사(社)는 최근 드론 공격으로 최소 7개 물류센터가 피해를 입었으며, 이로 인해 전체 물류 보관능력의 약 10%가 영향을 받은 것으로 파악하고 있다고 밝힘
- 회사는 피해를 최소화하기 위해 상품을 다른 물류센터로 이전하고 물류망을 재조정하는 등 배송 차질 최소화에 주력하고 있다고 설명함

● 판매업체 피해 확산...정부 지원 및 물류망 재편 추진

- 와일드베리스사(社)는 최근 물류센터 피해로 플랫폼을 이용하는 다수의 판매업체가 상품 보관 및 배송 지연 등의 영향을 받고 있다고 설명했다
- 또한, 피해 판매업체의 부담을 줄이기 위해 상품 보관료를 인하하고 피해 규모를 조사한 뒤 필요한 지원방안을 마련할 계획이라고 밝히는 등 기존 물류센터 간 상품 재배치를 통해 판매자의 영업 차질을 최소화하는 데 우선순위를 두고 있다고 설명함
- 관련 전문가들은 와일드베리스사(社)가 최근 연이은 드론 공격으로 러시아 전자상거래 물류망 전반에 차질이 발생할 가능성을 우려하고 있으며, 러시아 정부 역시 피해 기업 및 입점 판매업체 지원방안을 검토하고 있음
- 이에 따라 Wildberries는 기존 물류망 복구와 함께 카자흐스탄 등 인접국 물류 인프라 확충을 병행하며 공급망 안정화에 나설 것으로 전망됨

유 지 원 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jwyoo25@kmi.re.kr

참고자료

- <https://www.kommersant.ru/doc/8832522> (2026.7.29.검색)
- <https://www.reuters.com/world/industrial-facilities-russias-ryazan-fire-after-drone-attack-regional-governor-2026-07-29/> (2026.7.29.검색)

중국, 북동항로 통한 중국-유럽 주간 정기 컨테이너 서비스 최초 개시

● 정기 북동항로 서비스 본격 개시

- 중국 선사 씨레전드 쉬핑(Sealegend Shipping)은 올여름 북동항로를 이용한 중국과 유럽 간 최초의 주간 정기 컨테이너 항로 서비스를 개시할 계획이라고 밝혔음
- 동 선사는 8월 12일부터 10월 27일까지 중소형 컨테이너선 7척을 투입해 총 8차례 운항할 예정이며, 이는 지난해 이스탄불 브리지(Istanbul Bridge)호의 기록적인 북동항로 운항 성공을 기반으로 추진됐음
- 기존 북극 컨테이너 운항이 대부분 시험 운항이나 부정기 전세 운송에 그쳤던 것과 달리, 이번 사업은 북동항로 운항기간 동안 매주 출항하는 정기 서비스 형태로 운영된다는 점에서 의미가 큼

● 운항 계획 및 물류 네트워크 구축

- 첫 항차는 1,740TEU급 두바이 타워(Dubai Tower)호가 8월 12일 중국을 출항해 9월 5일 영국 펠릭스토(Felixstowe)에 도착하는 일정으로 시작될 예정임
- 이후 △2,872TEU급 리야드 무카브(Riyadh Mukaab)호, △1,829TEU급 아테네 오데온(Athens Odeon)호, △4,890TEU급 이스탄불 브리지(Istanbul Bridge)호, △1,528TEU급 타이거 마안산(Tiger Maanshan)호, △타이거 빈톨루(Tiger Bintulu)호, △타이거 련원강(Tiger Lianyungang)호가 순차적으로 투입될 예정이며, 두바이 타워호는 시즌 후반 북동항로를 한 차례 추가 운항한 뒤 10월 27일 영국 도착을 끝으로 운항을 마무리할 예정임
- 화물은 대련, 청도, 상하이, 타이창(Taicang), 푸저우(Fuzhou), 난사(Nansha) 등에서 지선 운송(Feeder service)을 거쳐 닝보-저우산항(Ningbo-Zhoushan Port)으로 집결되며, 이후 영국 펠릭스토, 네덜란드 로테르담, 독일 빌헬름스하펜(Wilhelmshaven), 폴란드 그디니아(Gdynia) 등 유럽 주요 항만으로 운송될 예정임

● 수에즈 운하 대체항로 경쟁력 부각

- 씨레전드는 이번 서비스를 기존 수에즈운하 항로와 중국~유럽 철도 운송을 대체할 수 있는 계절성 물류 서비스로 홍보했음
- 동 선사에 따르면 함부르크까지 운송기간은 약 20~22일로 철도 운송과 비슷한 수준의 운송시간을 확보하면서도 더 많은 화물을 처리할 수 있음
- 또한, 아시아와 북유럽 간 항로가 단축돼 기존 남방항로보다 이산화탄소 배출량도 약 50% 감소

한다고 설명했음

- 일반 컨테이너뿐 아니라 냉동화물, 초대형 화물, 위험물 배터리 화물까지 운송할 수 있도록 서비스를 운영할 계획이라고 밝혔음

● 북동항로 상용화 가능성 시험

- 이번 서비스는 중국이 '극지 실크로드(Polar Silk Road)' 전략 아래 북극에서 상업적·전략적 활동을 확대하는 가운데 추진됐음
- 다만 계절성 해빙, 높은 보험료, 쇄빙선 확보의 불확실성, 짧은 운항 가능 기간 등으로 북동항로 컨테이너 운송은 지금까지 제한적으로 운영되어 왔으며, 이번에 투입되는 선박도 최대 4,890T EU급으로 수에즈운하를 이용하는 컨테이너선에 비하면 상대적으로 작은 규모임
- 이번 주간 정기 서비스는 머스크(Maersk), 뉴뉴쉬핑(NewNew Shipping)의 시험 운항보다 한 단계 발전한 형태로, 계절성 북동항로 정기 컨테이너 서비스의 상업적 가능성을 검증하는 시험 사례가 될 것으로 전망됨

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/china-launches-first-scheduled-weekly-arctic-container-service-to-europe/> (검색일: 2026.07.19.)

EU 대러 제21차 제재안, 그리스 반대로 북극 LNG 해운 규제 난항

● 그리스 반대로 EU 제21차 대러 제재안 협상 교착

- 그리스는 러시아 에너지 수출을 겨냥한 유럽연합(European Union, EU)의 제21차 대러시아 제재안에 대해 자국 해운기업에 대한 예외 적용을 요구하며 제재안 채택을 보류했음
- 문제가 되는 기업은 그리스 선주 조지 프로코피우(George Prokopiou)가 소유한 다이ना가스(Dynagas)사(社)임
- 다이나가스사(社)는 러시아 북극 야말 LNG 프로젝트의 LNG를 운송하는 쉘빙 LNG 운반선을 운영하는 선사임
- 그리스는 제안된 제재 조치가 다이나가스사(社)의 사업을 사실상 존립 불가능하게 만들 것이라고 주장하며, 제재안 채택에 필요한 EU 회원국 만장일치 동의를 보류했음

● 북극 특수 LNG 운반선 운영 차질 우려

- EU는 2027년 1월 1일부터 시행 예정인 러시아산 LNG 수입 금지 조치에 더해, 화물의 목적지나 구매자와 관계없이 유럽연합 기업의 러시아산 LNG 해상운송까지 전면 금지하는 방안을 추진하고 있음
- 다이나가스사(社)는 러시아 북극 핵심 에너지 사업인 야말 LNG 프로젝트에 Arc7 쉘빙 LNG 운반선 5척과 Arc4 선박 4척을 투입하고 있으며, 이들 선박은 두꺼운 북극 해빙을 연중 운항할 수 있도록 강화 선체와 고효율 추진장치, 쉘빙 기능을 갖춘 특수선박임
- 그러나 이러한 특수 설계는 일반 LNG 운송시장에서는 경쟁력이 낮아 러시아 화물 운송이 금지될 경우 다른 항로에 투입하기 어려우며, Arc7 선박 한 척의 건조비는 약 3억 달러로 추산됐음

● 러시아 북극 LNG 물류망 핵심 역할 수행

- 관계자들에 따르면 그리스는 다이나가스사(社)가 야말 LNG 운송에서 배제될 경우, 선박을 비서방 국가에 매각하는 것 외에는 현실적인 대안이 없다고 주장했음
- 그러나 EU는 해당 쉘빙 LNG 운반선의 러시아 소유 또는 통제 이전도 제한하는 방안을 논의하고 있어, 고가의 특수 선박이 활용처를 찾지 못하는 '좌초 자산(Stranded Assets)'이 될 가능성이 제기됐음

- 다이나가스 사(社)는 2025년 이후 특수 채빙 LNG 운반선을 이용해 러시아 LNG 1,000만 톤 이상을 140회 이상 운송했으며, 씨피크(Seapeak), 미쓰이 O.S.K. 라인(Mitsui O.S.K. Lines), 소브콤플로트(Sovcomflot)와 함께 유럽 및 아시아로 향하는 북극 LNG 연중 공급망의 핵심 역할을 수행하고 있음

● 제재안 전체 협상 지연 및 향후 변수

- 이번 대립으로 러시아산 LNG 해상운송 금지뿐 아니라 러시아 은행, 암호화폐 네트워크, 군수산업 기업 추가 제재와 G7 원유 가격상한제 개편 등을 포함한 EU의 제21차 대러 제재안 전체 협상이 지연됐음
- 유럽연합 회원국들은 기존 배럴당 44.10달러의 원유 가격상한제를 한시적으로 연장하기로 했으며, 유럽연합 외교·안보 고위대표 카야 칼라스(Kaja Kallas)는 회원국 간 이견으로 제21차 제재안 합의에 이르지 못했다고 인정하면서, 합의가 불발될 경우 대안(Plan B)을 추진할 것이라고 밝혔음
- 브뤼셀이 최종적으로 그리스가 요구한 예외 조항을 수용할지 여부는 다이나가스 사(社)의 북극 LNG 운반선단의 향후 운명뿐 아니라, EU가 러시아의 북극 LNG 해운 인프라를 어느 수준까지 제재 대상으로 확대할 것인지를 결정하는 분수령이 될 것으로 전망됐음

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/eus-next-russia-sanctions-package-adrift-following-greek-veto-to-protect-arctic-lng-shipping-interests/> (검색일: 2026.07.19.)

EU, 2026년 상반기 러 야말 LNG 수입에 59억 6천만 유로 지출

● EU, 러시아 북극산 LNG 의존 지속

- 환경단체 우르게발트(Urgewald)가 7월 13일 발표한 분석에 따르면, 유럽연합(European Union, EU) 회원국들은 2026년 상반기 러시아 야말 LNG(Yamal LNG) 프로젝트에서 생산된 LNG를 수입하는 데 약 59억 6천만 유로(약 68억 2천만 달러)를 지출한 것으로 나타남
- 이는 EU가 러시아산 LNG 수입을 단계적으로 중단하는 정책을 추진하고 있음에도 러시아 북극산 LNG에 대한 의존도가 여전히 높은 수준임을 보여주는 것으로 분석됨
- 원자재 정보업체 클레퍼(Kpler)의 선박 운항 데이터를 인용한 우르게발트는 2026년 1~6월 야말 LNG 프로젝트에서 출하된 140개 화물 가운데 136개 화물이 EU 항만으로 운송됐다고 밝힘
- 이는 같은 기간 야말 LNG 전체 출하량의 약 97%에 해당하는 규모로, 러시아 야말 LNG 수출의 대부분이 유럽 시장에 집중된 것으로 나타남

● EU의 야말 LNG 수입 증가...아시아향 수출 급감

- 2026년 상반기 EU의 야말 LNG 수입량은 997만 톤으로, 전년 동기 857만 톤보다 약 16% 증가함
- 반면 같은 기간 야말 LNG의 아시아향 수출은 4개 화물, 28만 2,248톤에 그쳐 전년 동기 대비 약 84% 감소함
- EU 회원국별 수입 화물 수는 프랑스가 51개로 가장 많았으며, 벨기에 37개, 스페인 34개 순으로 나타남
- 주요 하역 거점은 벨기에 제브뤼헤(Zeebrugge)항과 프랑스 덩케르크(Dunkerque)항 및 몽투아르(Montoir)항으로 파악됨

● 장기계약 영향으로 EU의 러시아산 LNG 수입 지속

- 우르게발트의 제재 담당자인 세바스티안 뢰터스(Sebastian Rötters)는 2026년 상반기 야말 LNG 화물 대부분이 유럽으로 운송됐으며, 유럽이 러시아 북극 LNG 수출을 유지하는 데 필요한 항만과 물류 및 각종 서비스를 계속 제공하고 있다고 지적함
- EU는 러시아산 화석연료 퇴출 정책에 따라 2026년 4월부터 단기계약에 따른 러시아산

LNG 수입을 금지했으며, 장기계약에 따른 수입도 2027년 1월 1일부터 금지할 예정임

- EU 항만을 이용한 러시아산 LNG의 제3국 환적은 2025년 3월부터 금지된 상태임
- 그러나 이번 분석에 따르면 현재까지 시행된 제재에도 EU의 러시아산 LNG 수입은 감소하지 않은 것으로 나타남
- 특히 EU가 전면적인 수입 금지 시행 전까지 기존 장기계약에 따른 물량을 계속 인도받으면서, 2026년 상반기 야말 LNG 수입량은 오히려 전년 동기보다 증가한 것으로 분석됨

● 유럽, 러시아 북극 LNG 수출의 핵심 물류 거점 역할

- 우르게발트는 유럽이 단순한 LNG 소비시장을 넘어 러시아 북극 LNG 수출을 뒷받침하는 핵심 물류 기반 역할도 수행하고 있다고 지적했다
- 겨울과 봄철 야말 LNG 운송은 특수 Arc7 쇄빙 LNG 운반선에 의존하며, 이들 선박은 유럽 LNG 터미널에서 신속한 하역과 회항이 필요해 유럽이 러시아 북극 LNG 수출 프로젝트의 핵심 물류 거점 역할을 하고 있다고 설명했다
- 또한 덴마크 오덴세(Odense)의 파야르드(Fayard) 조선소는 현재 야말 LNG 운반 Arc7 쇄빙선을 정비하는 EU 내 마지막 조선소이며, 우르게발트는 최대 6척이 올해 여름 이곳에서 정비를 받을 것으로 추정했음
- 다만 2027년 1월 1일부터는 LNG 수입 금지와 함께 러시아 LNG 운송을 지원하는 해운 서비스 제공도 금지될 예정임

● 국제 해운사의 운송 참여 지속

- Arc7 쇄빙 LNG 운반선 루돌프 사모일로비치(Rudolf Samoylovich)호가 6월 30일 파야르드 조선소에 입항하자 우크라이나 정부는 이러한 정비 지원이 러시아의 핵심 에너지 수출 산업을 계속 유지시키는 결과를 초래한다고 비판했음
- 분석에 따르면 2026년 상반기 야말 LNG 화물의 약 40%는 영국·캐나다계 씨피크(Seapeak)가 운송했으며, 그리스계 다이나가스(Dynagas)가 약 35%, 일본 MOL(Mitsui O.S. K. Lines)과 중국 코스코(COSCO)가 약 25%를 운송했음

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

참고자료

- a) <https://gcaptain.com/eu-paid-nearly-e6-billion-for-russian-arctic-lng-in-first-half-of-2026-despite-phase-out-plan/> (검색일: 2026.07.19.)

무르만스크항 상반기 물동량 31% 감소

● 유럽 시장 폐쇄 및 아시아 시장으로의 수출 전환에 따른 물류 경쟁력 약화

- 2026년 상반기 무르만스크상업항(MMTP)의 총 화물처리량은 431만 톤으로, 전년 동기(624만 톤) 대비 31% 감소함
- 2026년 6월 화물처리량 역시 68만 9,800톤을 기록하며 전년 동월 대비 40% 감소함
- 이에 대해 MMTP는 최근 3년간 러시아 북서부 방향 물류에 대한 화주들의 수요가 전반적으로 감소한 것이 물동량 감소의 주요 원인으로 작용한 것으로 분석함
- 유럽 시장이 사실상 폐쇄되면서 주요 수출 품목인 석탄의 주요 목적지가 동남아시아 및 아시아 태평양 지역으로 전환됨
- 이에 따라 아시아 시장으로 석탄을 수출하는 데 있어 무르만스크항을 이용하는 운송 경로가 상대적으로 길어졌으며, 높은 철도 운임까지 더해지면서 무르만스크항을 통한 수출의 경제성이 저하됨
- 이러한 물류 여건의 변화가 항만 물동량 감소의 주요 요인으로 작용함

● 철광석 정광 비중 28%로 확대하며 화물 구조 다변화

- 주력 화물인 석탄 물동량이 감소하면서, 항만은 철광석 정광 등으로 취급 화종을 다변화하고 있음
- 상반기 철광석 정광 처리량은 전년 동기 89만 6,600톤에서 122만 톤으로 36.5% 증가하였으며, 전체 화물에서 차지하는 비중도 14%에서 28%로 약 2배 확대됨
- 지역 화물(Local cargo) 처리량 역시 상반기 1만 2,400톤을 기록하며 전년 동기(5,800톤) 대비 2배 이상 증가함
- MMTP는 이러한 비석탄 화물 비중 확대에 대응하여 하역 설비와 항만 운영 체계를 조정·최적화하고 있음

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/393860/> (검색일: 2026.08.04.)

무르만스크항 대중국 수산물 수출 확대, 활게 수출 2배 이상 증가

● 대중국 수산물 수출 2만 7,400톤 상회

- 2026년 1월 1일부터 8월 3일까지 무르만스크항을 통해 중국으로 수출된 수산물은 2만 7,400톤 이상으로 집계됨
- 해당 통계는 러시아 연방 수의식물위생감독청 북해지역 관리국이 무르만스크항을 통해 처리한 수출 물량으로, 무르만스크주 소재 기업뿐만 아니라 러시아 다른 지역에 등록된 생산기업의 물량도 포함함
- 품목별로는 냉동 수산물이 2만 6,500톤으로 가장 많았으며, 염장 수산물 319톤, 냉동 해산물 355톤, 냉장 성게알 6톤, 활게 201톤 이상이 중국으로 수출됨
- 이 가운데 활게 수출량은 전년 동기 대비 2배 이상 증가함

● 무르만스크 지역 기업의 대중국 수산물 수출 3.5배 이상 증가

- 무르만스크주에 등록된 기업만을 기준으로 할 경우, 2026년 8월 초까지 대중국 수산물 수출량은 2만 1,940.2톤으로 전년 동기 5,988.7톤 대비 3.5배 이상 증가함
- 이는 앞서 제시된 무르만스크항 전체 대중국 수출량 2만 7,400톤과 집계 범위가 다른 수치로, 무르만스크항 전체 통계에는 러시아 다른 지역에 등록된 생산기업의 수출 물량도 포함됨
- 스베틀라나 판필로바 무르만스크주 부지사 겸 북극·경제개발부 장관은 무르만스크 지역 수출에서 EU 국가의 비중이 감소하고 있다고 밝힘
- 이에 따라 무르만스크주 정부는 지역 수산업체들과 함께 새로운 수산물 수출시장 진출을 추진하고 있음
- 현재 중국 외 주요 수출 대상국으로는 한국, 나이지리아, 벨라루스, 브라질, 베트남 등이 포함됨

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/395312/> (검색일: 2026.08.04.)

중국-유럽 북동항로 정기운항, 제재 대상 러시아 쇄빙선 이용이 변수로 부상

● 북동항로 정기운항 앞두고 빙해 여건 변수 부상

- 중국계 선사 씨레전드 쉬핑(Sea Legend Shipping)의 중국-유럽 간 북동항로 정기 컨테이너 서비스가 본격적인 운항을 앞둔 가운데, 북동항로 일부 구간의 빙해 여건이 운항 일정의 주요 변수로 부상함
- 씨레전드 쉬핑은 중국계 종합물류기업 Worldwide Logistics 계열의 컨테이너 해운사업자로, Sea Legend Shipping Pte. Ltd.는 2023년 싱가포르에 설립됐으며, Sea Legend Line Limited는 2024년 홍콩에 설립됨. 두 법인 모두 Worldwide Logistics가 100% 지분을 보유하고 있으며, 국경 간 통합물류 서비스를 주요 사업으로 하고 있음
- 씨레전드는 2025년 북동항로를 이용한 중국-유럽 컨테이너 운송에 본격 진출했으며, Istanbul Bridge호가 닝보-저우산항에서 영국 펠릭스토항까지 약 20일 만에 운항한 이후 2026년 계절성 주간 정기 서비스로 사업을 확대하고 있음
- 러시아 북극남극연구소(Arctic and Antarctic Research Institute, AARI)에 따르면 현재 빌키츠키 해협, 동시베리아해 및 축치해의 항로에서 중·강도의 빙해 조건이 지속되고 있음
- 이에 따라 당초 계획된 선박의 북동항로 통과 일정이 조정되거나 지연될 가능성이 제기됨

● 빙해 악화 시 러시아 원자력 쇄빙선 지원 가능성

- 로사톰(Rosatom) 산하 북극항로관리국(Main Directorate of the Northern Sea Route, Glavsevmorput)이 발급한 운항허가에 따르면, 투입 선박들은 개방수역 및 경빙 조건에서는 독자 운항이 가능하나, 빙해 상황에 따라 쇄빙선 지원을 받아야 함
- 현재와 같은 빙해 조건이 지속될 경우 러시아 국영기업 아톰플로트(Atomflot)의 원자력 쇄빙선이 운항 지원에 투입될 가능성이 있음
- 이는 중국-유럽 북동항로 정기 서비스의 안정적인 운항이 러시아의 쇄빙 지원 역량과 실제 빙해 상황에 상당 부분 영향을 받을 수 있음을 보여줌

● 아톰플로트 제재가 유럽향 운송의 새로운 리스크로 부상

- 아톰플로트는 2023년 미국 재무부 해외자산통제국(OFAC) 및 EU의 제재 대상에 포함되어 있어, 쇄빙 서비스를 이용할 경우 유럽 화주들의 수용 여부가 불확실하다

는 지적이 제기됨

- 중국은 미국·EU의 대러 제재에 동참하지 않고 있어 중국 선사의 아톰플로트 쇄빙 서비스 이용 자체와 유럽항 화물의 처리 문제는 구분해서 볼 필요가 있음
- 러시아 컨설팅회사 게콘(Gekon)의 미하일 그리고리예프(Mikhail Grigoryev, Михаил Григорьев)는 아톰플로트의 쇄빙 서비스를 제공받은 선박에 대해 유럽 화주들이 어떠한 입장을 취할지가 아직 명확하지 않다고 지적함
- 중국은 미국·EU의 대러 제재에 동참하지 않고 있어 중국 선사의 북동항로 이용 자체가 직접적인 제약을 받는 것은 아니나, 제재 대상인 러시아 아톰플로트의 쇄빙 지원을 받은 선박이 유럽항 운송에 투입될 경우 유럽 화주의 거래 리스크 판단이 새로운 변수로 작용할 가능성이 있음
- 이에 따라 북동항로 정기 서비스의 지속적인 운영에는 빙해 조건과 선박의 내빙성능 등 물리적 요인뿐만 아니라 대러 제재와 연계된 제도적·상업적 불확실성도 영향을 미칠 수 있음

● 중국의 북동항로 이용 확대 속 제재·쇄빙 리스크 관리 중요성 증대

- 중국 선사의 북동항로 컨테이너 운항은 2023년 7회에서 2024년 14회, 2025년 24회로 증가했으며, 2026년에는 30회 이상으로 확대될 전망이다
- 러시아와 중국 항만 간 운송은 현재 북동항로 전체 화물운송량의 약 15%를 차지하고 있으며, 양국은 2030년까지 북동항로를 통한 러·중 간 물동량을 2,000만 톤으로 확대한다는 계획임
- 이러한 운항 확대는 중국의 북동항로 컨테이너 운송이 개별·시험적 운항에서 반복적이고 정기적인 운송체계 구축을 모색하는 단계로 전환되고 있음을 보여줌
- 선박은 1,528~4,890TEU급 중소형 컨테이너선이 투입될 예정임. 북동항로는 일부 구간의 수심·홀수와 빙상조건 등이 선박 운항의 제약요인으로 지적되어 왔으나, Sea Legend가 이러한 이유로 해당 선형을 선택했는지는 확인되지 않음

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/395312/> (검색일: 2026.08.04.)
b) <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3326168/express-europe-another-chinese-shipping-company-launches-arctic-route?module=inline&pgtype=article&utm> (검색일: 2026.08.04.)
c) https://www.mfa.gov.cn/mfa_eng/zy/jj/xipdelsjxgswcxjnsjwgzzslqd/202505/t20250509_11617838.html (검색일: 2026.08.04.)



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, 마니노, 소베츠키야가반, 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, 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 예정임

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: 2026.08.10.)

[표 2] 2024년~2026년 6월 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	718,903.0	730,830.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	-0.3	-2.2	-2.5	-3.4	95.7	94.9	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	1.7	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	417,411.1	406,300.5	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	-3.5	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	-2.7	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	335,240.5	329,662.2	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	-3.4	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	-1.7	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: 2026.08.10.)

[표 3] 2024년~2026년 1~6월 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	90,232.8						
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	549,933.8						
	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	225,404.3						
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	4,062.2						

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	7,882.8	9,925.3						
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	35.9	37.6						
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	76,638.3						

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: 2026.08.10.)