VOL.338
Oct 30 2026



MONTHLY REPORT

KMI

북방물류리포트

주요 동향	극동	• 러시아 극동철도, 올해 1월~9월 화물 적재량 증가 • 러시아 극동 연어 어획량, 예측치 절반에 못 미쳐 • 러 나홋카 어업항 현대화…연 화물 처리능력 300만 톤 목표 • 러·중, 서방 금융제재 대응 위한 디지털 물물교역 플랫폼 구축 논의 • 사할린 코르사코프항, 준설 준비 완료, 흘수 9m 선박 입항 기반 조성
	중·서부	• 아제르바이잔 바쿠항, 2026년 1~9월 컨테이너 물동량 30% 증가 • 러시아-아프가니스탄, 철도·항만 인프라 개발 협력 논의 • 카자흐스탄, 머스크社와 카스피해 횡단 복합운송 확대 추진 • 카스피해, 수위 하락 가속으로 인한 물류 제약 심화 예상 • 러, 중앙亞 채널 영향력 행사…지역협력과 압력 병행
	북극	• 로사톰, 텔로 그룹 잔여 지분 전량 매수…북동항로 물류 통합 본격화 • 러, 2026년 첫 '북극 익스프레스' 컨테이너 열차 운행 개시 • 중국, 북동항로 정기 컨테이너 서비스 첫 시즌 마무리…내년 여름 재개 예정 • 러시아-중국, 무역 급증에 따른 북극해 물류 협력 확대 • 러시아 교통부, 2030년까지 북극항로 개발에 2,532억 루블 투입 • 제재 대상 노후 탱커, 북동항로 항행 시즌 막바지 이례적 항행…그림자 선단 확장 추세 지속
	전체	• 러시아, 2028년까지 선박 설계시스템 국산화 추진
주요 통계		• 2026년 무르만스크 주요 항만 운영사 물동량 및 화물구조 변화 • 2024년~2026년 1~8월 러시아 역내 화물 운송량 • 2024년~2026년 1~8월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량

발간년월 2026년 10월 30일(통권 제338호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 조정희 한국해양수산개발원장 총괄 김엄지 극지전략연구실장 담당 김지영 극지전략연구실 전문연구원
감수 한덕훈 글로벌전략연구본부장 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
TEL +82-51-797-4765 FAX +82-51-797-4659

주요 동향

러시아 극동철도, 올해 1월~9월 화물 적재량 증가

1월~9월 극동철도 화물 적재량, 전년 동기 대비 6.5% 증가

- 극동철도 공보실은 2026년 1월부터 9월까지 화물 적재량이 5,710만 톤으로 전년 동기 대비 6.5% 증가했다고 밝힘
- 9월 적재량은 640만 톤으로 전년 동월 대비 10.1% 증가했으며, 석탄(+4.5%), 원유·석유제품(+6%), 철 및 망간 광석(+10.4%), 비철광석 및 유황 원료(+24.9%)가 증가를 이끌었음
- 9월 화물 수송량은 7.2% 증가한 217억 톤킬로미터를 기록했으며, 공차 주행 거리를 포함한 수치는 4% 증가한 266억 톤킬로미터였음

동 기간 극동철도 컨테이너 운송량, 전년 동기 대비 28.8% 증가

- 2026년 1월부터 9월까지 극동철도의 컨테이너 운송량은 110만 TEU로 전년 동기 대비 28.8% 증가함
- 9개월간 운송된 주요 품목은 화학제품 17만 4,300TEU(+22.4%), 기계 및 엔진류 15만 3,500TEU(+35.7%), 공산품 및 일반 소비재 13만 5,300TEU(+20.7%), 금속 제품 13만 5,000TEU(+32.7%)를 기록함
- 특히, 자동차 및 부품은 전년 동기 대비 1.7배 증가했으며, 운송량은 15만 500TEU를 기록함
- 극동철도가 2026년 1월부터 8월까지 무개 화차로 운송한 컨테이너는 42만 1,100TEU로 전년 동기 대비 2.4배 증가했으며, 이를 위해 무개 화차 21만 500량으로 열차 2,868편을 편성함

* 무개 화차: 덮개나 지붕이 없는 화차를 뜻하며, 화차는 화물을 수송하기 위한 철도 차량을 의미함

최 성 빈 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
wien@kmi.re.kr

참고자료

a) https://portnews.ru/news/397848/ (검색일: 2026.10.13.)
b) https://portnews.ru/news/398137/ (검색일: 2026.10.13.)
c) https://portnews.ru/news/396910/ (검색일: 2026.10.13.)

러시아 극동 연어 어획량, 예측치 절반에 못 미쳐

10월 초까지 어획량 9만 8,300톤, 예측치와의 차이 56% 넘어

- 10월 초까지 극동 지역 태평양 연어 어획량은 9만 8,300톤으로, 어획량 예측치인 22만 7,000톤에 크게 못 미쳤으며, 실제 어획량 간의 차이가 56%를 넘음
- 최근 10년간 극동 연어의 연평균 어획량은 약 45만 톤이었으며, 어획량이 많았던 해는 60만 톤을 넘어서기도 했음
- 올해와 같은 낮은 어획량은 총 어획량이 11만 톤에 그쳤던 1980년이 마지막임
- 러시아 수산과학연구소(VNIRO) 소하성 어류 책임자는 2020년부터 나타난 연어 회귀량 감소 추세가 올해 완전히 입증되었으며, 심지어 비관적인 시나리오보다 더 악화되었다고 밝힘

* 소하성 어류: 바다에서 살다가 산란을 위해 강, 하천으로 올라가는 어류

기후변화로 해수면 수온 상승, 알래스카와 홋카이도도 어획량 급감

- 지난 8월 22일 전세계 일평균 해수면 수온은 21.1℃를 기록해 역사상 최고치를 기록했으며, 엘니뇨(El Niño)로 인한 따뜻한 물의 유입으로 북태평양에서 연어 서식 공간 감소, 먹이 사슬 변화, 산란 회유 시기 변동 등의 결과가 예상됨
- 실제 연어 무게에도 영향을 주어 곱사연어 어획물 중 무게가 800g도 되지 않는 개체가 다수 발견됨
- 또한, 극동 지역의 홍수와 폭풍의 증가로 인해 지역 어민들의 조업 시작이 늦어짐
- 연어 어획량 감소는 북태평양 전반에서 나타나, 미국 알래스카의 태평양 연어 어획량은 2025년 19만 4,800톤에서 2026년 8만 7,000톤으로 줄었으며, 일본 홋카이도의 첨연어 어획량은 같은 기간 1만 4,400톤에서 1,700톤으로 급감함

최 성 빈 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
wien@kmi.re.kr

참고자료

a) https://www.eastrussia.ru/news/faktycheskiy-vylov-tikhookeanskikh-lososey-na-dalnem-vostoke-otstal-ot-nauchnogo-prognoza-bolee-chem/ (검색일: 2026.10.16.)
b) https://www.eastrussia.ru/material/losos-popal-v-istoriyu/ (검색일: 2026.10.16.)

러 나홋카 어업항 현대화…연 화물 처리능력 300만 톤 목표

◎ 현재 약 15억 루블 규모 항만 인프라 전면 현대화

- 러시아 연해주에 위치한 나홋카 어업항(NMRP)은 현재까지 약 15억 루블(약 240억 원)을 투입해 대대적인 항만시설 현대화 사업을 추진하고 있음
- 동 사업은 러시아 극동북극개발공사와 협약 하에, 신규 포털 크레인 도입, 하역장 개보수, 철도 및 교통 보안 시스템 등 전반적인 인프라를 확충하는 것이 주요 골자임

◎ 항만 제원 및 콜드체인(냉동·냉장) 역량 강화

- 나홋카 어업항은 총 11km의 철도망 및 1만 TEU 규모의 컨테이너 보관시설을 갖추고 있으며, 9개 선석의 총연장은 1.2km 이상, 최대 수심은 11.75m임

  · 최대 2만 5천 톤급, 길이 150m 이하 선박이 접안 가능함

- 2022년 가동한 6,000톤 규모 냉동창고 및 125 TEU 이상을 수용할 수 있는 냉동 컨테이너 보관시설을 통해 콜드체인 물류 처리 역량을 대폭 강화함
- 특히 냉동창고는 관세동맹 국가를 포함한 25개국으로 수출되는 제품 보관시설로 인증받았으며, 항만은 냉동·냉장 화물 보관 및 하역 서비스를 확대하고 있음

◎ 연간 처리능력 300만 톤으로 2배 확대

- 투자사업이 완료되고 계획된 운영 수준에 도달하게 된다면 나홋카 어업항의 연간 화물 처리능력은 기존 보다 2배 이상 확대된 300만 톤에 이를 전망임
- 항만 측은 컨테이너 및 일반화물 처리능력과 냉동·냉장화물 관련 서비스를 확대하고, 러시아 중부 및 중국 등 아시아·태평양 지역과의 물류 연계를 강화할 계획임

정 다 현 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
Jeong.dh@kmi.re.kr

참고자료

a) https://portnews.ru/news/397941/ (검색일: 2026.10.15.)
b) https://erdc.ru/news/nakhodkinskiy-morskoy-rybnyy-port-zavershaet-modernizatsiyu-i-rasshiryaet-uslugi-po-khraneniyu-i-per/ (검색일: 2026.10.15.)

러·중, 서방 금융제재 대응 위한 디지털 물물교역 플랫폼 구축 논의

◎ 양국 간 물물교역 확대 및 극동지역 투자협력 모색

- 러우전쟁 발발 이후, 서방의 금융제재로 러시아 주요 은행의 SWIFT 결제망 이용이 제한되면서, 러시아와 중국 기업 간 밀·아마씨와 자동차·건축자재 등을 교환하는 물물교역이 증가하고 있는 것으로 보도됨
- 이러한 물물교역을 확대하고 양국 간 대금결제 문제에 대응하기 위해, 최근 러시아와 중국은 국경 간 교역 활성화를 위한 디지털 물물교환 거래센터(Center for Digital Barter Transactions) 설립 방안을 논의함
- 은행을 통한 대금결제 문제가 여전히 해결되지 않은 가운데, 물물교역은 기존 금융결제 방식을 대체할 수 있는 수단이자 병행수입보다 편리한 교역 방식으로 주목받고 있음
- 러시아 연해주 극동북극개발공사(KRDV Primorye)와 연해주 상공회의소 관계자들은 중국 슝안신구(Xiong'an New Area) 방문을 계기로 국제물물교역협회(International Association of Barter Trade)와 디지털 물물교역 플랫폼 구축 가능성을 논의함
- 극동북극개발공사 연해주 지부에 따르면, 해당 플랫폼을 통해 거래 가능한 러시아산 품목으로는 △목재 가공품, △에너지 자원 및 석탄, △곡물·식물성 기름·식품, △수산물, △희토류 광석 등이 제시됨
- 중국 측에서는 국제비즈니스협력협회인 홍먼 홍즈탕(洪门红字堂, Hongmen Hongzitang)의 리윈성(Li Yunsheng) 집행회장이 해당 구상에 대한 지지 의사를 표명함
- 아울러 방문 기간 중 극동북극개발공사 연해주 지부의 나탈리야 자르코바(Natalya Zharkova) 투자유치부장은 중국 기업들을 대상으로 러시아 극동지역의 투자 우대제도를 소개함
  - 이에 천연 광천수를 활용한 음료 제조업체 라오산 미네랄워터(Laoshan Mineral Water)와 저고도 무인시스템 개발업체 첸이 싱롄 허베이 테크놀로지(Qianyi Xinglian (Hebei) Technology)가 연해주 내 투자사업 추진에 관심 표명
- 한편, 중국 정부는 2017년 4월 1일 베이징의 비수도 기능 분산과 베이징·톈진·허베이 지역의 협력적 발전을 위해 국가급 신구인 슝안신구 설립을 발표하였으며, 이를 우수한 생태환경과 체계적인 도시계획을 갖춘 세계적 수준의 혁신도시로 조성할 계획이라고 밝힘

한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) https://primamedia.ru/news/2634375/ (검색일: 2026.10.15.)
b) https://www.reuters.com/business/finance/wheat-chinese-cars-russia-turns-barter-skirt-sanctions-2025-09-15/ (검색일: 2026.10.15.)

사할린 코르사코프항, 준설 준비 완료, 흘수 9m 선박 입항 기반 조성

◎ 진입항로·항내 작업수역 준설 추진

- 러시아 국영 항만기업 로스모르포르트(Rosmorport)는 물류 테크노파크 조성사업의 일환으로 코르사코프항 진입항로와 항내 작업수역의 준설을 추진함
- 사할린주 교통부에 따르면 관련 인허가와 준설선단 준비가 완료됐으며, 기상 여건이 양호할 경우 다음 주 작업을 시작할 예정임
- 진입항로의 계획 준설 깊이는 발트해 높이 기준계에 따른 11.4m로, 사업 완료 시 흘수 최대 9m의 선박이 입항할 수 있게 됨
- 이는 입항 가능한 선박의 범위를 확대하고, 지역의 운송·물류 기능을 강화하기 위한 기반을 조성한다는 의미임

◎ 심수항만·수산가공·조선을 연계한 항만 현대화 추진

- 코르사코프항 현대화는 2024년 시작됐으며, 항만시설의 재건과 신설을 통해 처리능력 및 물동량을 확대하고 심수 피항항 기능을 확보하는 것을 목표로 함
- 사업은 다기능 심수 항만허브 조성, 하루 최대 500톤 처리능력의 수산물 가공단지 건설, 복합소재 선박 건조 조선소 건설 등 3개 프로젝트로 구성됨
- 2026년 10월 초에는 코르사코프항 2단계 재건사업이 환경심사를 통과함
- 항만 물류시설과 수산가공·조선 기반을 함께 확충해, 코르사코프항의 기능을 다각화하려는 사업임

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong@kmi.re.kr

참고자료

a) https://portnews.ru/news/398696/ (검색일: 2026.10.23.)

아제르바이잔 바쿠항, 올해 1~9월 컨테이너 물동량 30% 증가

◎ 컨테이너 물동량 약 10만 TEU, 전체 물동량 635만 톤 기록

- 아제르바이잔철도(ADY) 소속 바쿠 국제해상상업항은 2026년 1~9월 약 10만 TEU의 컨테이너를 처리했으며, 이는 전년 동기 대비 약 30% 증가한 수치임
- 같은 기간 전체 물동량은 635만 톤으로 전년 동기 대비 4% 증가함
- 이 가운데 건화물 처리량은 175만 톤으로 전년 동기 대비 71% 증가함

◎ 중부회랑의 핵심 항만으로 철도·해상 인프라 통합 및 처리능력 확대 추진

- 바쿠항은 바쿠에서 약 70km 떨어진 알라트에 위치한 카스피해 최대 항만으로, 카스피해 횡단 국제운송로(TITR), 일명 "중부회랑"의 주요 거점임
- 연간 처리능력은 화물 1,500만 톤, 컨테이너 10만 TEU이며, 향후 각각 2,500만 톤과 50만 TEU까지 확대할 수 있음
- 2025년 철도·해상 인프라의 통합을 위해 바쿠 국제해상상업항이 AZCON 홀딩 산하 아제르바이잔철도와 합병됨

◎ 전체 물동량보다 컨테이너·건화물 증가세가 두드러짐

- 전체 물동량은 전년 동기 대비 4% 증가한 반면, 컨테이너는 약 30%, 건화물은 71% 증가해 부문별 성장세에 차이가 나타남
- 건화물 175만 톤은 전체 물동량 635만 톤의 약 27.6%에 해당함
- 전체 물동량보다 컨테이너와 건화물의 증가세가 두드러져, 바쿠항의 성장이 화물 부문별로 차별화되고 있음을 의미함

김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실

jiyeong@kmi.re.kr

참고자료

a) https://portnews.ru/news/398259/ (검색일: 2026.10.14.)

러시아-아프가니스탄, 철도·항만 인프라 개발 협력 논의

❶ 러시아, 아프가니스탄 철도·하천항만 인프라 개발 참여 검토

- 러시아 교통부 드미트리 즈베레프(Dmitry Zverev) 차관과 아프가니스탄 철도청 파테흐 압둘 카림(Fateh Abdul Karim) 청장은 10월 7일 양자회담 결과에서 아프간의 하이라탄(Hairatan)항을 포함한 철도·하천항만 인프라 개발에 러시아 기업이 참여하는 방안을 논의했다고 밝힘

  · 하이라탄 항만은 아프가니스탄 북부 발흐(Balkh)주와 우즈베키스탄 국경지역 아무다리야(Amu Darya) 강변에 위치한 아프가니스탄 최대 내륙항이자 물류 요충지임

- 양측은 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC) 동부 노선의 기존 물류 인프라를 활용한 화물운송 확대 방안을 협의하였으며, 국제 통과화물 운송을 위한 법·제도적 기반 마련 또한 논의함

- 앞서 10월 6일 러시아 연방 상공회의소 산하 아프가니스탄 협력 비즈니스협의회 확대회의에서는 러시아-카자흐스탄-우즈베키스탄-아프가니스탄을 연결하는 운송망 구축과 하이라탄 물류거점 개발을 위한 구체적인 협력방안이 논의됨

  · 도로·철도·복합운송망 연계와 함께 화물 집하·보관, 터미널 하역, 냉장운송 및 콜드체인 구축, 통관·검역·인증 절차 개선, 금융·보험 지원체계 마련 등이 주요 과제로 제시됨

- 특히 하이라탄 지역의 산업·농업·물류거점 개발을 위한 시범사업 발굴과 러시아 기업의 사업 참여 방안이 검토되었는데, 시베리아횡단 교통국제조정위(International Coordination Council on Transsiberian Transportation, CCTT)는 관련 운송경로의 화물 확보 및 물류서비스 개발을 지원할 의향을 표명했음

- 미하일 곤차로프(Mikhail Goncharov) CCTT 사무총장은 아프가니스탄 관련 화물 및 통과화물의 잠재 운송량이 연간 최대 2,000만 톤에 이를 수 있다고 전망했음

- 또한, 우즈베키스탄 테르메즈와 아프가니스탄 하이라탄을 주요 물류거점으로 활용하고 단계적인 화물운송 기반을 구축할 필요성을 강조했음

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

참고자료

a) https://mintrans.gov.ru/press-center/news/13025 (검색일: 2026.10.15.)
b) https://icctt.com/en/events/cctt-acted-as-partner-of-the-expanded-meeting-of-the-business-council-for-cooperation-with-afghanist/ (검색일: 2026.10.15.)
c) https://portnews.ru/news/397959/ (검색일: 2026.10.15.)

카자흐스탄, 머스크社와 카스피해 횡단 복합운송 확대 추진

❶ KTZ Express-머스크, 카자흐스탄 수출화물의 국제 복합운송 협력 확대

- 카자흐스탄 국영철도회사 카자흐스탄 테미르 졸리(Kazakhstan Temir Zholy, KTZ)의 자회사 KTZ Express와 덴마크 해운·물류기업 머스크(Maersk)는 카스피해 횡단 국제운송루트(TITR) 및 흑해를 활용한 카자흐스탄 수출물류 확대 방안을 발표함

· 카스피해 횡단 국제운송회랑(Trans-Caspian International Transport Route, TITR)은 중국-카자흐스탄-카스피해-아제르바이잔-조지아를 거쳐 유럽으로 연결되는 철도·해상 복합운송 노선임

- 양사는 지난 9월 30일 카자흐스탄 알마티에서 열린 원탁회의에서 철도·터미널 인프라와 국제 해상운송망을 연계한 중국·유럽 등 해외시장 대상 공동 물류서비스 확대 방안을 논의함
- 금번 원탁회의는 양사 협정에 기반해 마련되었으며, 동 회의에 참석한 머스크측 관계자는 카스피해 횡단 국제운송회랑의 흑해 해상운송 구간을 비롯한 국제 해상운송 서비스 확대와 자사 글로벌 물류 네트워크를 활용한 협력 강화에 관심을 표명함

· KTX Express와 머스크는 지난 6월 벨기에 브뤼셀에서 개최된 국제 비즈니스 컨퍼런스를 계기로 카자흐스탄 수출화물의 국제운송 확대를 위한 양사 간 협정을 맺은 바 있음

- KTZ Express는 금번 협력을 계기로 해상운송 선대와 컨테이너 운송용 철도 화차 확충, 국내외 주요 물류거점의 터미널 및 항공운송 역량 강화를 통해 수출화물 운송 기반을 확대하고, 머스크의 국제 물류망과 연계한 복합운송 서비스 개선을 추진할 계획이라 밝힘

❷ 카스피해-흑해 연계 운송망을 통한 유럽 수출경로 다변화 기대

- 머스크는 2022년 4월 중국 시안(Xian)에서 카자흐스탄·카스피해·아제르바이잔·조지아·흑해를 거쳐 루마니아 및 유럽연합(EU) 국가로 연결되는 정기 복합운송 서비스를 개시함
- 동 운송망은 러시아를 경유하지 않고 중앙아시아와 유럽을 연결하는 대체 물류경로로, 카자흐스탄 수출화물의 유럽시장 접근성 제고에 활용 가능한 기반임
- 이번 KTZ Express-머스크 간 협력 확대는 기존 TITR 노선과 조지아 포티(Poti)항 등 흑해 연안 물류거점을 활용한 카자흐스탄 수출화물의 운송경로 다변화 및 유럽 방면 국제 복합운송 서비스 확대에 기여할 것으로 전망됨

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

참고자료

a) https://portnews.ru/news/397791/ (검색일: 2026.10.15.)

카스피해, 수위 하락 가속으로 인한 물류 제약 심화 예상

◎ 러·카자흐·아제르·이란·투르크멘, 수위 하락 대응 공동위원회 설치 합의

- 10월 9일 투르크메니스탄 아바자 에서 열린 제1차 카스피해 환경정상회의에서 투르크메니스탄·러시아·카자흐스탄·아제르바이잔·이란 등 5개국 정상은 수위 하락의 원인을 조사하고 공동 대응책을 마련하기 위한 위원회를 설치하는 것에 합의함
- 이와 함께 푸틴 대통령은 CASPCOM(Coordinating Committee on Hydrometeorology of the Caspian Sea) 산하 기후 실무그룹 신설, 수위 변화 연구·대응 종합 프로그램 수립 및 향후 연구 성과 공유, AI 기반 카스피해 디지털 트윈 공동 개발 등을 제안함

· 해당 디지털 트윈은 자연현상에 따른 수위 시나리오를 분석하는 모델로, 항로 설정과 항해 안전에도 활용할 수 있다는 것이 러시아 측의 설명임

◎ 카스피해 수위 하락에 따른 운영비 상승 불가피 조짐

- 일함 알리예프(Ilham Aliyev) 아제르바이잔 대통령은 최근 수위 하락이 가속화됨에 따라 수면 면적이 2만㎢ 이상 감소했다고 발표했으며, 전문가들의 기후변화 시나리오는 21세기 말까지 최대 21m의 추가적인 수위 하락이 발생할 수 있다고 전망하고 있음
- 푸틴 대통령은 이것이 카스피해 횡단 물류회랑의 투자 매력과 일자리 안정성을 위협하고 있으며, 이에 대응하여 러시아가 항로 유지를 위한 준설 작업에 상당한 재정을 투입하고 있다고 밝힘

· 러시아는 2025년 500만㎥ 이상을 준설한 데 이어 2026년 준설 목표치로 690만㎥을 계획하고 있음

· 러 교통부는 2023년 흘수 4.5m를 목표로 볼가–카스피 운하에서 약 1,200만㎥를 준설 작업을 실시하기로 계획하였으나 최근 흘수 4.2m를 언급하는 등 기존 목표가 보장되지 않고 있음

- 그럼에도 불구하고 2026년 여름 볼가–카스피 운하(Volga-Caspian Canal)의 약 1.5km 구간이 심하게 얕아지면서 6월 23일부터 151~155km 구간의 통항이 제한되기도 하였으며, 9월 초에는 준설선 7척이 투입되어 추가적인 준설 작업을 실시하기도 했음

· 2024년 말 기준 아스트라한(Astrakhan)항은 21개 선석 중 1개만이 적정 수심을 확보했고 올랴(Olya)항의 경우 12개 중 5개가 수심 부족 문제를 겪고 있으며, 마하치칼라(Makhachkala)항의 수위는 2010년 대비 약 1.5m 낮아짐

- 볼가–돈 운하의 현재 흘수는 약 3.7m로 필요 흘수(약 4.5m)를 크게 밑도는 수치이며, 흘수가 수십 ㎝만 줄어도 적재량이 크게 감소한다는 점에서 러시아가 기대하는 내륙 수운 및 카스피해 물류 수준을 충족하지 못할 것으로 예상됨
- 또한, 장기적인 관점에서도 수위 하락으로 인한 선박 적재량 감소와 이에 따른 운항 횟수 및 운송

비 증가가 연안국의 항만 유지비 상승으로 이어지는 악순환이 발생할 것으로 우려되고 있음

- 이미 이러한 수면 면적 감소 문제는 러시아–이란–인도를 잇는 국제남북운송회랑(INSTC) 내 카스피해 구간의 수송 능력을 제약하는 요인으로 분석되고 있음
- 실제로 카자흐스탄의 악타우(Aktau)항 경유 선박의 경우 적재율이 약 80%에 그치고 있으며, 투르크메니스탄의 튀르크멘바시(Türkmenbaşy)만의 경우 OECD 조사 결과 1,000만㎥ 이상, 이란 노샤흐르(Noshahr)항은 연간 최대 30만㎥ 규모의 준설이 필요할 것으로 보고되었음

· 필자 주) 노샤흐르항의 연간 준설량 예상치는 2026년 인천항 정기 유지 준설공사 규모의 2.5배에 해당하는 수치임

- 한편 이란 조선사 SADRA 등은 볼가–카스피 운하 준설 작업에 대한 참여 의사를 밝힌 바 있으며, 러시아는 이란 선박의 볼가강 운항 허용에 개방적인 태도를 보여 왔음
- 이러한 문제와 관련하여 카스피해~볼가 강~볼가–돈 운하 경로를 단일 루트 관점에서 볼가 유역 방류 조절까지 포함하는 5개국 공동 관리 체계의 구축 필요성이 제시됨

최 현 준 연구인턴, 김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
hyunjuncci@kmi.re.kr

참고자료

a) https://en.iz.ru/en/2181403/2026-10-09/putin-spoke-caspian-environmental-summit-main-thing (검색일: 2026.10.12.)
b) https://www.azernews.az/analysis/265284.html (검색일: 2026.10.12.)
c)https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/caspian-sea-water-decline-and-dredging-in-the-volga-and-volga-don-the-need-for-a-comprehensive-appro/ (검색일: 2026.10.12.)

러, 중앙亞 채널 영향력 행사…지역협력과 압력 병행

◎ 러-우즈벡, 지역협력 확대 방안 강구에 적극적인 태도

- 양국은 10월 6일 우즈베키스탄 페르가나(Fergana)에서 제3차 양국 지역협의회를 개최하고 전략적 동반자이자 동맹으로서의 양국 관계를 재확인함
- 본회의에서 데니스 만투로프(Denis Manturov) 러시아 제1부총리는 양국이 올해 약 100회의 지역 간 공동행사를 개최했다는 점을 언급했음
- 잠시드 호자예프(Jamshid Khodjaev) 우즈벡 부총리는 자국 14개 지역과 러시아 50여 개의 지역 간의 관계를 주목하고 200건 이상, 약 60억 달러 규모에 해당하는 공동 협력 포트폴리오를 구성하고 있다는 점을 밝혔음
- 또한 페르가나주-옴스크(Omsk)주 산업협력, 수르한다리야(Surxondaryo)주-크라스노야르스크(Krasnoyarsk) 지방 간 교역·과학·인문 협력, 나망간(Namangan)주-다게스탄(Dagestan) 공화국 간의 협력 이행계획, 우즈벡 투자산업통상부와 러 전자상거래 기업 와일드베리스(Wildberries)의 A급 물류단지 건설 투자협정 등의 문서 4건이 교환됨
- 러-우즈벡은 지난 8월 러시아 우파(Ufa)에서 열린 우즈베키스탄과 바시코르토스탄(Bashkortostan) 간의 비즈니스 포럼에서도 약 1억 달러 규모의 협정을 맺는 등 협력을 강화하는 추세임

◎ 러-우즈벡 간 교역, 폭발적 성장세에 2030년 300억 달러 목표 상정

- 2025년 양국 교역은 전년 대비 8.4%, 최근 5년 새 약 두 배 증가하여 약 130억 달러를 기록하였으며, 2026년 1~7월 기간 무역액 81억 3,000만 달러를 기록하면서 올해 교역량은 이보다 늘어난 약 140억 달러에 이를 것으로 예상되고 있음
  - · 양국은 2030년에 연 300억 달러 수준까지 교역을 확대하는 것을 목표로 잡고 있음
  - · 러시아는 우즈베키스탄의 최대 수출처(2026년 7월 기준 수출의 14.2%)로, 과일채소견과류를 중심으로 한 농산물 품목 거래도 빠르게 증가하고 있음 (31.7% 증가, 15억 5,000만 달러)
- 더불어 양국은 에너지금속교통산업협력 분야에 500억 달러 이상의 공동 투자 포트폴리오를 꾸리는 등 막대한 규모의 산업인프라 협력을 이어가고 있음

◎ 조지아에게는 호의적 성명 발표 다음날 돌연 무역 제재를 취하며 압력 행사

- 캅카스-중앙亞 협력 강화 기조를 유지하던 러시아는 조지아에 대한 제재를 갑작스럽게 단행함

- 마리야 자하로바(Maria Zakharova) 러시아 외무부 대변인은 10월 8일 대외 발표에서 조지아와의 무역 및 관광산업 교류를 조명하고 조지아가 외부 세력으로부터의 반러 정책 도입 압박에 저항하고 있다고 평가하는 등의 발언을 포함하여 러시아가 조지아와의 경제 관계를 발전시킬 준비가 되어 있음을 피력하였으나 바로 다음 날인 10월 9일 러시아 소비자보호감독청(Rospotrebnadzor)은 서면으로 조지아의 특정 주류·음료 제품의 수입 및 판매를 전격 중단시킴

  · 제재 대상은 텔리아니 밸리(Teliani Valley), 트빌비노(Tbilvino), 아스카넬리 브라더스(Askaneli Brothers), 와인맨(Wineman) 등의 조지아 주류회사 5곳과 조지아에서 생산된 코카콜라, 특산 탄산수(Nabeghlavi) 제품임

  · 이러한 조치는 공식적으로 발표되지 않았다가 10월 10일에 9일 자 문서가 알려지면서 정보가 확산되었음

- 이번 조치는 조지아産 음료 전체에 대한 규제가 아닌 특정 업체를 겨냥하고 있으며, 러시아는 위생 조치라고 밝혔으나 구체적인 위반 사항이나 선정 이유는 발표하지 않고 있음

- 이라클리 코바히제(Irakli Kobakhidze) 조지아 총리는 12일 발표를 통해 정부가 해당 조치에 대응 중임을 밝힘과 동시에 러시아에 철회를 요구하였고, 살바 파푸아슈빌리(Shalva Papuashvili) 국회의장은 예상치 못한 결정이지만 개별 기업 대상 제재라는 점을 강조함

◎ 조지아의 높은 대러 의존도로 인해 경제 비대칭성 해소에 애로 예상

- 2026년 1~8월 조지아 와인 수출액 약 1억 6,360만 달러 중 1억 220만 달러(금액 기준 62.5%, 물량 기준 66.6%)를 러시아가 차지하며 2위 폴란드(약 1,070만 달러)를 압도적으로 제침

- 전 조지아 중앙은행장이자 현재 야당 정치인으로 활동하고 있는 로만 고츠리제(Roman Gotsiridze)가 제시한 자료에 의하면 러시아에 대한 에너지 의존도가 점진적으로 상승해 조지아 천연가스 소비 내 러시아産 가스의 비중이 2018년 1.7%에서 2023년 20%, 2024년 25%, 2025년 약 28%(추정치)로 증가한 상태로, 가스는 와인보다 더 치명적인 압박 수단이 될 수 있음

- 조지아 전략분석센터는 이번 조치에 대해 조지아가 압하지야(Abkhazia) 점령지를 통한 러시아-아르메니아 간 철도 복원사업 등을 유보하고 있는 것에 대한 압박 성격의 조치를 취함으로써 경제적 우위를 과시하고 법적·정치적 수단을 통한 전략적 통제를 강화하려는 시도라고 진단함

  · 러시아는 제네바 국제회담(Geneva International Discussions)의 공동의장단에게 조지아가 압하지야와 츠힌발리(Tskhinvali)에 대한 무력 행사 금지를 보장하고 국경 획정 작업에 나설 것을 요구한 바 있음

최 현 준 연구인턴, 김 지 영 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
hyunjuncci@kmi.re.kr

참고자료

a) https://www.uzdaily.uz/en/uzbekistan-and-russia-expand-interregional-cooperation/ (검색일: 2026.10.13.)
b) https://russiaspivottoasia.com/russia-uzbekistan-presidential-meetings-september-2026-update/ (검색일: 2026.10.13.)

로사톰, 델로 그룹 잔여 지분 전량 매수, 북동항로 물류 통합 본격화

로사톰의 델로 그룹 지분 전량 인수 완료

- 로사톰(Rosatom)이 물류 대기업 델로(Delo) 그룹 창업주 세르게이 시시카료프(Sergei Shishkarev)의 잔여 지분 51%를 인수하며 델로 그룹 전체를 손에 넣었음
- 시시카료프는 자신의 지분 가치를 770억 루블(약 9억 300만 달러)로 평가하였으나, 양측 모두 실제 매각 금액은 공개하지 않았음
- 로사톰 최고경영자 알렉세이 리하초프(Alexei Likhachev)는 "이번 시점부터 로사톰의 모든 물류 자산의 최종 통합을 시작하며, 그 결과로 국내 최대 규모의 물류 기업이 탄생할 것"이라 말함
- 리하초프 최고경영자는 이번 인수로 로사톰의 러시아 컨테이너 처리 시장 점유율이 50%, 철도 컨테이너 운송 점유율이 44%에 달하게 되었다고 밝혔으며, 로사톰 물류 부문이 러시아 전 해양 수역에서 운영되고 국내 최대 컨테이너 선단과 주요 도시 항만 시설을 보유하고 있다고 언급함
- 델로 그룹을 33년 전 창업한 시시카료프는 로사톰이 북극 해운 항로 활용 계획의 일환으로 2019년 처음 지분을 취득한 지 7년 만에 이번 매각이 이루어졌다고 밝히며, "극복할 수 없는 이견"이 배경이 되었다고 언급함. 그는 물류 분야에 계속 남겠다는 뜻을 밝히며 인수 대금의 상당 부분을 국가 안보에 기여하겠다고 약속함

로사톰의 북동항로 물류 통합 전략

- 리하초프 최고경영자는 로사톰의 전략적 목표가 "러시아의 운송 주권 강화, 지속가능한 국제 운송 확보, 북동항로 및 이를 포함한 범북극 운송 회랑 개발"에 있다고 밝힘
- 이번 인수는 러시아가 급증하는 전시 군사비를 충당하기 위해 기업들의 자발적 예산 기여를 독려하는 가운데 이루어짐
- 최근 공개된 러시아 연방 예산에 따르면 2026년 기업의 자발적 기여금이 4,715억 루블(약 55억 달러)로 역대 최고 수준을 기록했음

참고자료

a) https://www.uzdaily.uz/en/uzbekistan-and-russia-expand-interregional-cooperation/ (검색일: 2026.10.13.)
b) https://russiaspivottoasia.com/russia-uzbekistan-presidential-meetings-september-2026-update/ (검색일: 2026.10.13.)
c) https://tass.com/economy/2199315 (검색일: 2026.10.13.)
d) https://jam-news.net/new-russian-trade-ban-on-georgian-goods-why-now-and-what-risks-do-georgian-experts-see/ (검색일: 2026.10.13.)

- 로사톰은 이번 인수를 통해 컨테이너 처리, 철도 운송, 항만 운영을 아우르는 북동항로 물류 전반에 대한 통합적 지배력을 갖추게 되었으며, 이는 북동항로를 핵심 수출 통로로 육성하려는 러시아 정부의 방향과 일치하는 것으로 평가됨

로사톰-델로 그룹 지분 분쟁 경위

- 로사톰은 2019년 북동항로 활용 계획의 일환으로 델로 그룹 지분 30%를 처음 취득했으며, 이후 지분을 49%까지 확대했음
- 그러나 양측 간 이견이 지속되면서 2026년 2월 로사톰이 주주 간 계약상 상호 매수 조항, 이른바 '러시안 룰렛(Russian roulette)' 절차를 개시했음
- 러시안 룰렛 조항은 주주 간 계약에서 한쪽 당사자가 상대방에게 자신의 지분을 특정 가격에 매수하거나, 반대로 상대방의 지분을 동일한 가격에 매도할 것을 강제할 수 있는 조항을 의미함
- 시시카료프는 2026년 3월 로사톰의 지분 49%를 740억 루블에 매수하겠다는 의사를 공식 통보하였으나, 6월 말 이를 철회하면서 매수 권한이 로사톰으로 넘어갔음
- 이에 로사톰은 7월 시시카료프의 지분 51%를 770억 루블에 매수하기로 결정하고 8월 28일 공증 절차를 거쳐 법적 효력을 완성했음
- 델로 그룹은 아조프·흑해, 발트해, 극동 해역의 해상 컨테이너 터미널, 철도 컨테이너 터미널 네트워크, 컨테이너 선단을 보유하고 있으며, 물류 부문에는 복합운송 컨테이너 운영사 트란스컨테이너(TransContainer)와 복합운송 운영사 루스콘(Ruscon), 항만 하역 부문에는 델로포츠(DeloPorts)와 글로벌 포츠(Global Ports)가 포함되어 있음

엄 단 비 전문연구원 | 글로벌전략연구본부 해양안보전략연구실
dbu@kmi.re.kr
한 다 희 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
dhhan@kmi.re.kr

참고자료

a) https://www.themoscowtimes.com/2026/10/08/rosatom-takes-full-control-of-transport-conglomerate-delo-group-in-900m-buyout (검색일: 2026.10.08.)
b) https://interfax.com/newsroom/top-stories/118858/ (검색일: 2026.10.08.)

러, 2026년 첫 '북극 익스프레스' 컨테이너 열차 운행 개시

러, 북극항로로 中 자동차부품 수입 및 露 목재·화학제품 수출

- 9월 22일, 중국 해운기업 뉴뉴쉬핑(NewNew Shipping)의 컨테이너선이 북극항로 복합운송 노선인 '북극 익스프레스 1호(Arctic Express No. 1)'를 통해 러시아 아르한겔스크항에 입항함
- 해당 선박에는 러시아 툴라주 자동차공장에서 중국 하발(Haval) 차량 조립에 사용될 자동차부품을 적재한 40피트 컨테이너 440개와 주석도금강판을 적재한 20피트 컨테이너 14개가 선적되어 있었음
- 자동차부품은 항만 인접 솔롬발카(Solombalka)역에서 출발해 5편의 신속 컨테이너 열차로 모스크바 철도의 마클레츠(Maklets)역까지 운송될 예정임. 첫 열차는 9월 28일 출발했으며, 주석도금강판은 화차 단위로 각 화물 수취인에게 운송될 예정임
- 중국으로 향하는 귀항편에는 아르한겔스크 소재 러시아 북서부 최대 목재가공기업 레소자보드 25(Lesozavod 25)의 침엽수 제재목과 무르만스크주 주요 생산기업인 콜라 광업·야금(Kola Mining and Metallurgical)社의 화학제품을 적재한 컨테이너가 선적됨
- 아르한겔스크와 중국을 연결하는 정기 컨테이너 항로 '북극 익스프레스 1호'는 2024년부터 북극항로를 통해 운영되고 있으며, 총 운항거리 6,000해리 이상인 이 노선은 수에즈 운하 경유 노선보다 운송시간을 약 절반으로 단축할 수 있는 것으로 알려짐
- 지난 3년간 중국발 선박 8척이 아르한겔스크항에 입항하고 러시아산 화물을 실은 선박 8척이 중국으로 출항하면서 컨테이너 운송량은 수십 배 증가했으며, 선박의 하역·선적 작업 속도도 두 배 이상 향상됨
- 항만 관계자들은 대규모 항만 현대화와 해상 컨테이너선·항만 인프라·철도 운송을 연계한 복합운송 체계가 이러한 물동량 증가를 뒷받침했다고 설명함. 아르한겔스크 상업항은 총 2만 7,000㎡ 규모의 화물 작업장을 보수·정비해 하루 최대 2편의 컨테이너 열차를 처리할 수 있게 됐으며, 중량 컨테이너 하역용 리치스태커도 새로 도입했다고 밝힘

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

참고자료

a) https://1520international.com/content/2026/sentyabr-2026/les-i-nikel-v-obmen-na-avtozapchasti-i-zhest/ (검색일: 2026.10.15.)

중국, 북동항로 정기 컨테이너 서비스 첫 시즌 마무리

씨 레전드의 북동항로 정기 서비스 첫 시즌 마무리

- 씨 레전드는 2026년 8월 중국-유럽 북극 익스프레스(China-Europe Arctic Express)를 개시하며 낮은 수준에서 중간 수준의 내빙 등급을 갖춘 컨테이너선 최대 7척을 투입하여 닝보-저우산(Ningbo-Zhoushan) 등 중국 항만에서 유럽으로 향하는 8회의 서향 항해를 운항했음
- 씨 레전드의 당초 운항 계획은 총 선복량 약 1만 5,700 표준컨테이너(Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) 규모의 8회 항해였으며, 이 중 최대 선박인 이스탄불 브리지(Istanbul Bridge)호의 선복량은 4,890 TEU였음
- 두바이 타워(Dubai Tower)호가 투입된 첫 항해에서는 닝보, 상하이, 타이창, 칭다오에서 유럽으로 1,370 TEU를 수송했음
- 선박 추적 사이트에 따르면 일부 항해에서 4~9일의 지연이 발생하였으며, 예정된 전체 항해 횟수를 모두 완료하지는 못한 것으로 나타남

시즌 조기 종료 배경 및 운항 일정

- 당초 10월 초까지 출항이 예정되어 있었으나, 10월 북극 해빙 확장이 예고되는 기상 예보에 따라 최종 출항 일정을 앞당긴 것으로 중국 저장성 당국의 보도를 통해 확인되며, 최종 선박 2척은 9월 27일 닝보를 출항했음
- 중국 교통 당국은 북동항로 정상 항행 가능 기간을 대략 7월~10월로 제시하고 있으며, 씨 레전드는 내년 여름 서비스를 재개할 예정이라고 밝힘
- 올해 시즌은 지난해 북동항로 컨테이너 운송의 상업적·운항적 타당성을 검토하던 실험적 항해 단계에서 한 걸음 더 나아간 것으로 평가됨

수송 실적 및 화물 현황

- 저장성 당국이 발표한 잠정 집계에 따르면 8회 항해를 통해 1만 4,000 TEU 이상의 수출 화물이 수송되었으며, 이 중 저장성 발 화물이 약 59%, 8,300 TEU 이상을 차지했음
- 닝보 세관은 관할 구역을 통해 처리된 화물이 총 7,761 TEU, 금액으로는 53억 3,000만 위안(약 7억 5,000만 달러)에 달한다고 밝혔으며, 주요 화물은 에너지 저장 장비, 전력 배터리, 신에

너지 차량으로 영국, 독일, 체코 등 20개국 이상에 도달했음

- 중국 교통 당국에 따르면 북동항로의 중국–북유럽 간 항행 소요 기간은 약 18~20일로, 수에즈 운하 경유 전통 항로 대비 절반 수준에 해당하며, 화물 구성은 짧은 운송 기간이 상업적으로 중요한 고부가가치 제조품 위주로 전환되는 추세를 보이고 있음

북동항로 컨테이너 운송 전망

- 씨 레전드의 출항 종료가 2026년 북동항로 중국 컨테이너 활동의 끝을 의미하지는 않음. 뉴뉴 쉬핑(NewNew Shipping) 등 다른 중국 해운사들도 북동항로를 계속 활용하고 있으며, 씨 레전드의 선박들도 현재 운항 중이거나 유럽에서 귀항하고 있는 것으로 나타남
- 씨 레전드는 내년 여름 서비스를 재개할 예정이라고 밝혔으며, 궁극적으로 연간 3~4개월의 운항 기간 확보와 항해 횟수 확대를 목표로 하고 있으며, 중국 교통 당국은 북동항로 정상 항행 가능 기간을 대략 7월~10월로 제시하고 있음
- 올해 시즌은 지난해 북동항로 컨테이너 운송의 상업적·운항적 타당성을 검토하던 실험적 항해 단계에서 한 걸음 더 나아간 것으로 평가됨

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

참고자료

a) https://gcaptain.com/china-completes-first-season-of-regular-arctic-container-service/ (검색일: 2026.10.07.)

러시아-중국, 무역 급증에 따른 북극해 물류 협력 확대

◎ 러시아와 중국 간의 전시 양자 무역이 급증함에 따라 북극을 가로지르는 새로운 물류 노선 개척의 필요성이 대두

- 2026년 10월 12일 베이징에서 중국 왕이 외교부장과 러시아 니콜라이 파트루셰프(Nikolai Patrushev) 해양위원회 위원장 간의 회담이 진행되었음
- 2026년 1~9월 양국 무역액은 전년 동기 대비 30.6% 증가한 2,143억 달러(980억 달러 증가)를 기록했으며, 이러한 무역 성장의 상당 부분은 러시아의 우크라이나 전쟁과 연관되어 있으며, 양국의 정부 관계자들은 이를 처리할 새로운 북극 횡단 물류 경로의 개방이 필수적이라고 밝혔음

◎ 양국은 '빙상 실크로드'와 '북동항로' 개발의 이해관계 일치 및 해양 협력 강화

- 중국 외교부는 중국의 '빙상 실크로드(Ice Silk Road)'구축과 러시아의 북극항로 진척이 일치하며, 양국의 포괄적 전략 동반자 관계 내에서 해양 업무 협력이 점차 중요해지고 있다고 발표함
- 러시아는 '북극 횡단 국제 운송 회랑' 건설 등의 분야에서 중국과 협력을 강화할 의사를 표명함
- 협력의 일환으로 이번 베이징 방문에 동행한 러시아 해양 및 하천 운송 연방국은 중국 선원들을 대상으로 한 극지 수역 항해 훈련 프로그램에 관여하고 있음

◎ 2026년 북동항로를 통한 화물 운송량이 크게 증가했으며, 주요 화물은 중국으로 향하는 러시아산 에너지 자원

- 2026년 1월부터 8월까지 최소 12척의 유조선이 1,000만 배럴 이상의 원유를 싣고 북동항로를 거쳐 중국에 인도되었으며, 특히 러시아 노바텍(Novatek)은 제재 대상인 '북극 LNG 2' 프로젝트만을 위해 최소 18척의 LNG 운반선을 운용 중이며, 해당 선적물의 대부분이 중국으로 향하고 있음
- 현재 브라이트(Bright), 글로리(Glory), 야칭하이양(Ya Qing Hai Yang)을 포함한 다수의 중국 컨테이너선 및 중량물 운반선(heavy lift carriers) 역시 러시아 북극 해역에서 운항 중임

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

참고자료

a) https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2026/10/14/mounting-war-time-trade-between-moscow-and-beijing-expands-in-the-arctic/ (검색일: 2026. 10.17.)

러시아 교통부, 2030년까지 북극항로 개발에 2,532억 루블 투입

국가 프로젝트로 북극항로 개발, 국제 운송 확대 강조

- 콘스탄틴 파시코프 러시아 교통부 제1차관은 북극항로가 개별 사업 단계를 지나 안정적인 운송 체계를 갖추는 단계로 넘어갔으며, 장 큰 변화는 북극항로가 국제적 차원으로 확대되어, 북극에 신뢰할 수 있고 안전한 항로를 개척할 뿐만 아니라 북극항로의 연중 운영 달성이 필요하다고 밝힘
- 파시코프 차관에 따르면 북극항로 개발은 국가 프로젝트에 포함되어 있으며, 2030년까지 2,532억 루블이 투입될 예정임

인프라 및 인력 확충, 쇄빙 및 구조 선단과 우주 모니터링 체계 구축

- 쇄빙선과 유조선의 안정적인 운항을 위해 교통부는 해난구조 선단을 확충하고 있으며, 현재 북극항로에 투입된 구조선 14척에 2030년까지 10척을 추가할 계획임
- 북극항로 우주 모니터링 체계 구축이 완료되었으며, 총 3개 위성을 활용하고 있음
- 최근 5년간 북극항로 운항 선박에서 일할 선원 19,500명을 양성했으며, 2030년까지 교육용 선박 1척 건조와 모듈형 시뮬레이터 3대, 실무용 시뮬레이터 36대를 공급할 예정임

북극 개발을 위한 핵심 기술, 러시아 경쟁력 강조

- 러시아는 원자력 쇄빙선단을 보유한 유일한 국가이며, 전 세계 쇄빙선의 50% 이상을 보유하고 있다고 강조함
- 또한, 북극권 인구가 200만 명 이상으로 가장 많으며 북극 개발에 있어 큰 우위를 갖고 있다고 밝힘

최 성 빈 연구원 | 글로벌전략연구본부 극지전략연구실
wien@kmi.re.kr

참고자료

a) https://mintrans.gov.ru/press-center/news/13031 (검색일: 2026.10.15.)

제재 대상 노후 탱커, 북동항로 항행 시즌 막바지 이례적 항행

◎ 제재 대상 노후 탱커의 북동항로 막바지 항행

- 유럽연합 제재 대상인 선령 22년의 석유화학제품 탱커 다카르(Dakar)호가 북동항로를 따라 이례적인 항행에 나선 것으로 확인되었음
- 2004년 건조된 2만 1,300재화중량톤(dwt)급인 다카르호는 가솔린 첨가제인 메틸 3차 부틸 에테르(Methyl Tert-Butyl Ether, MTBE)를 적재하고 러시아 북극 해안을 따라 서쪽으로 향하고 있는 것으로 나타남

· 해당 화물은 8월 중국에서 별도 선박에 선적된 후 9월 한국 여수 인근 해상에서 다카르호로 환적됨

- 다카르호는 북극 전용 선박은 아니나 에스앤피 글로벌(S&P Global) 선박 데이터에 따르면 내빙 등급을 보유하고 있으며, 이는 정기적인 북극 운항을 위해 특수 건조된 아크4(Arc4)급 이상 선박에는 미치지 못하는 수준임
- 또한, 다카르호는 선명과 선적을 변경한 이력이 있으며, 우크라이나 제재 데이터베이스에 러시아산 석유제품 수출 관여 선박으로 등재되어 있음
- EU는 2026년 7월 러시아산 원유·석유제품·광물 수송 및 불규칙하거나 고위험 해운 관행을 이유로 동 선박을 제재 대상으로 지정했음

◎ 북동항로 그림자 선단 확장 현황

- 환경단체 벨로나(Bellona)에 따르면 2026년 하계·추계 항행 시즌 개시 이후 9월 중순까지 북동항로에서 그림자 선단 소속 유조선 50척이 확인되었으며, 이는 2025년 시즌 전체의 38척을 웃도는 수준임.
- 이 중 26척은 아이스3(Ice3) 이하의 내빙 등급을 보유하거나 내빙 등급이 전혀 없었으며, 33척은 선령 15년 이상인 것으로 나타남
- 북동항로 러시아산 원유의 아시아 수출도 올해 큰 폭으로 증가했음. 로이터(Reuters)는 8월 기준 탱커 7척이 이미 약 600만 배럴의 원유를 북동항로를 통해 수송했으며, 이는 2025년 시즌 전체 탱커 수송량의 절반에 육박하는 수준이라고 보도한 바 있음
- 벨로나는 다카르호를 북극에서 정기적으로 운항하지 않는 석유·화학 탱커로 분류했으며, 올해 초 콜라 반도(Kola Peninsula) 인근 해역에 진입한 사실을 확인한 바 있음

항행 시즌 막바지 운항 위험성

- 9월은 계절적 해빙이 연간 최소 수준에 달하는 시기로 북동항로 항행에 가장 유리하나, 10월 들어 결빙 상태가 악화되면서 내빙 능력이 낮은 선박의 운항 가능 기간이 좁아짐
- 러시아 북동항로 규정은 낮은 내빙 등급 선박에 대해 결빙 상태·위치·항행 방식 등의 조건에 따라 7월 1일~11월 15일 사이 운항을 허용하고 있음
- 10월은 특히 항로 동쪽 구간에서 하계 항행 시즌이 가장 어려운 국면에 접어드는 시기임. 지난해에는 비내빙 등급 수에즈막스(Suezmax)급 탱커 링크스(Lynx)호가 러시아산 원유를 싣고 중국으로 향하던 중 북위 72도 부근 해빙에 갇혀 수일간 운항이 중단된 사례가 있었음
- 이번 다카르호의 항행은 내빙 능력이 충분하지 않은 노후 선박들이 항행 시즌 막바지에도 북동항로 운항에 투입되는 추세가 이어지고 있음을 보여주는 사례로 평가됨

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

참고자료

a)https://gcaptain.com/sanctioned-22-year-old-tanker-makes-rare-late-season-arctic-voyage/ (검색일: 2026.10.07.)

러시아, 2028년까지 선박 설계시스템 국산화 추진

◎ 러시아 통합조선공사, 2028년까지 자국산 선박 설계시스템 전면 도입 추진

- 지난 10월 8일 러시아 통합조선공사(United Shipbuilding Corporation, USC)는 2028년까지 산하 조선기업의 선박 설계시스템을 자국산 고급 컴퓨터지원설계(CAD) 시스템으로 전면 전환할 계획이라고 발표함

  · 동 계획은 미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 러시아 총리와 안드레이 푸치코프(Andrey Puchkov) USC사장 간 회담에서 발표됐으며, 러시아 조선산업의 디지털 전환 및 기술 자립도 제고를 위한 사업의 일환임

- USC는 러시아 소프트웨어 개발기업 시소프트(CSoft) 그룹과 공동으로 선박 설계용 고급 CAD 시스템을 개발하고 있으며, 현재 개발 및 도입 사업을 당초 일정에 따라 추진 중임
- 동 시스템은 2025년 1월 개념설계 단계를 완료했으며, 2027년 중반 시험 및 시범운영을 거쳐 2028년 본격 도입할 계획임
- USC는 신규 설계시스템 도입을 통해 기존 외국산 소프트웨어를 대체하고, 선박 설계부터 건조 준비 단계까지 연계되는 통합 디지털 설계환경을 구축할 방침임

◎ 3D 모델링 기반 디지털 조선 생산체계 구축…동일 체계 공사 산하 조선소 전반에 확대 예정

- 이 밖에 USC는 선박 설계 및 건조 과정에서 3D 모델링 기술을 활용하고 있으며, 산하 설계국과 조선소 생산기술 부서 간 설계정보를 공유할 수 있는 통합 정보환경을 구축했다고 밝힘
- 특히 러시아 니즈니노브고로드(Nizhny Novgorod) 소재 크라스노예 소르모보(Krasnoye Sormovo) 조선소에서는 디지털 조선 생산체계 구축을 위한 시범사업을 추진 중이라고 언급함
- 동 시범사업을 통해 노동생산성 향상 효과가 나타나고 있으며, 이를 기반으로 해당 조선소의 바다·하천 겸용선(Sea-River Vessel) 생산능력을 대폭 확대할 수 있을 것으로 기대됨
- 향후 시범사업 완료 이후에는 관련 디지털 생산기술 및 운영 경험을 USC 산하 전체 조선소로 확대 적용할 계획임

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

참고자료

a) https://www.korabel.ru/news/comments/osk_polnostyu_pereydet_na_otechestvennuyu_sapr_tyazhelogo_klassa_v_2028_godu.html (검색일: 2026.10.15.)
b)https://sudostroenie.info/mobver/novosti/48446.html (검색일: 2026.10.15.)

주요 통계

[표 1] **2026년 1~8월 무르만스크 주요 항만 운영사 물동량**(단위: 만 톤, %)

구분	2026년 1~8월	전년 동기 대비
무르만스크 상업항 운영사(MMTP)	620	−14.0
무르만스크 벌크터미널(MBT)	280	+46.0

※ 무르만스크항 전체가 아닌 포트 얼라이언스 소속 두 운영사의 실적임

◎ 무르만스크 주요 운영사 간 물동량 증감이 상반됨

- 무르만스크 상업항 운영사의 1~8월 물동량은 620만 톤으로 전년 동기 대비 14% 감소함
- 반면 무르만스크 벌크터미널의 선박 적재량은 280만 톤으로 46% 증가함
- 두 운영사의 실적 차이는 무르만스크의 물류 동향을 파악할 때 항만 전체 규모뿐 아니라 터미널별 화물 구성과 취급 실적을 함께 살펴볼 필요가 있음을 보여줌

◎ 무르만스크 벌크터미널의 광물비료 중심 화물구조가 강화됨

- 전체 물동량에서 광물비료가 차지하는 비중은 전년 동기 52%에서 77%로 25%p 상승함
- 물동량 증가와 함께 비료의 비중도 확대돼, 해당 터미널의 화물구조가 비료 중심으로 변화하고 있음

[표 2] **무르만스크 벌크터미널의 광물비료 비중 변화**(단위: %, %p)

구분	2025년 1~8월	2026년 1~8월	증감
전체 물동량 중 광물비료 비중	52	77	+25

※ %는 비중, %p는 비중이 얼마나 달라졌는지 나타내는 '퍼센트포인트'

◎ 무르만스크, 북극항로를 활용한 수입·수출 연계 운송 시험

- 2026년 9월 발표에 따르면, 무르만스크 상업항(MMTP)은 북극항로를 통해 중국에서 도착한 NewNew Shipping Line 선박에서 자동차부품 컨테이너 502개를 하역함
- 이후 해당 선박은 무르만스크 벌크터미널(MBT)에서 칼륨비료 2만 6,400톤을 적재하고 동남아시아 항만으로 출항함
- 중국발 수입화물 하역과 귀항편 수출화물 적재를 연계해, 북극항로 운송의 왕복 화물 확보 가능성을 시험한 사례임

◎ 항만과 철도 운송을 연계해 물류비 절감 추진

- 비료 수출에는 철도화차의 순환 운용을 위한 "대순환(Big Ring)" 물류체계를 적용함
- 칼륨비료를 터미널에 운송한 화차는 인근 지역에서 인회석 원료를 적재해 레닌그라드주와 크라스노다르주의 가공공장으로 이동한 뒤, 다시 칼륨비료 운송에 투입되는 방식임
- 화차의 공차 운행을 줄이고 해상운송의 귀항 화물을 확보함으로써 철도·항만·해운을 연결한 운송 효율 개선을 추진함
- 다만 발표 당시 전체 항차의 상업성에 대한 최종 평가는 운항 종료 이후로 남겨둠

[표 3] **2026년 9월 무르만스크 상업항·벌크터미널 주요 화물 처리 실적**(단위: 천 톤, %,)

구분	처리량	전년 동월 대비
두 운영사 합계	약 1,200	약 +65.0
발전용 석탄(MMTP)	514.8	+58.0
광물비료(MBT)	279.0	+45.0
ㄴ 그중 칼륨비료	114.6	미제시
금속산업 원료·인회석 정광 등(MMTP·MBT)	348.6	+64.5

※ 무르만스크항 전체가 아닌 MMTP·MBT 두 운영사의 실적임. 칼륨비료는 광물비료에 포함되며, 표에 제시된 주요 품목의 합계는 전체 처리량과 다를 수 있음

◎ 9월 합산 물동량은 약 120만 톤으로 전년 동월 대비 약 65% 증가함

- 운영사 측은 아조프해·흑해 지역의 선박 운항 감소와 발트해 항만의 높은 가동률에 따라 일부 수출화물이 무르만스크로 재배분된 것을 증가 배경으로 설명함
- 발전용 석탄은 51만 4,800톤으로 58%, 금속산업 원료·인회석 정광 등은 34만 8,600톤으로 64.5% 증가함

◎ 벌크터미널의 비료 처리 확대와 취급 품목 다변화가 나타남

- 광물비료 처리량은 27만 9,000톤으로 전년 동월 대비 45% 증가함
- 이 가운데 칼륨비료는 11만 4,600톤으로 월간 광물비료 처리량의 40% 이상을 차지함
- 9월에는 처음으로 네 종류의 칼륨비료를 동시에 취급해, 비료 처리량 확대와 함께 취급 품목도 다변화됨

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

참고자료

a) 러시아 해항상업항협회, https://morport.com/rus/news/portovyy-alyans-za-vosem-mesyacev-uvelichil-gruzooborot-na-13-do-292-mln-tonn, https://portnews.ru/news/398028/ (검색일: 2026.10.8.)

[표 2] 2024년~2026년 1~8월 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)]	621,290.8	630,664.6	694,591.2	675,231.9	716,064.9	730,720.7	800,013.9	827,422.2	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	−5.0	−4.5	−4.4	−6.5	−4.6	−5.1	−5.6	−3.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	−15.6	1.5	10.1	−2.6	6.0	2.0	9.5	3.4	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)]	393,257.3	382,595.9	423,641.0	407,670.4	412,617.2	406,143.9	413,647.0	420,204.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	−1.3	−2.5	−2.7	−3.1	−1.1	−3.6	−5.7	−4.3	0.0	0.0	0.0	0.0

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
	전월 대비 증감률(%)	−10.6	−2.7	10.7	−3.8	1.2	−1.6	1.8	1.6	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)]	290,630.5	290,792.5	330,476.8	323,219.7	330,446.6	329,505.6	337,021.4	343,285.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	전년 대비 증감률(%)	−3.0	−2.7	−3.1	−3.4	−0.7	−3.5	−5.2	−3.4	0.0	0.0	0.0	0.0
	전월 대비 증감률(%)	−14.7	0.1	13.6	−2.2	2.2	−0.3	2.3	1.9	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: 2026.10.8.)

[표 3] 2024년~2026년 1~8월 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	92,170.4	93,080.1				
차량 운송 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	615,205.2	635,263.2				
	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	225,404.3	228,838.3	228,045.3				
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	4,227.6	10,248.2				

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	11,744.9	11,871.3				
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	40.2	40.6				
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	76,625.6	76,918.8				

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: 2026.10.8.)