

러·우 전쟁 이후 러시아 운송·물류 전략의 구조적 전환과 시사점

강부균 세계지역연구2센터 러시아유라시아팀 전문연구원 (bgkang@kiep.go.kr, 044-414-1242)



차 례

1. 러·우 전쟁 이후 러시아의 운송·물류 환경 변화
2. 러시아 운송·물류 전략의 구조적 전환 방향
3. 시사점

주요 내용

- ▶ 러·우 전쟁과 서방 제재는 러시아 대외무역 구조의 급격한 재편을 촉발했으며, 교역 축이 유럽에서 아시아·글로벌 사우스로 이동하면서 기존의 유럽 중심 서향 운송망은 약화되고 물류 흐름이 동·남향으로 이동
 - 전쟁 이전 러시아 교역의 절반가량을 차지하던 유럽의 비중은 2025년 18.6%로 크게 축소된 반면, 중국·인도를 중심으로 한 아시아의 비중은 73.4%까지 확대
- ▶ 러시아는 단순한 운송 경로 전환을 넘어 물류 비효율성 심화와 유라시아 핵심 연결국 지위 약화에 대응하는 한편, 물류체계의 지속가능성을 확보해야 하는 과제에 직면
 - 러시아의 운송망은 제재로 인해 운송 인프라·항만 접근·해운 서비스 등 물류 생태계 전반의 제약이 심화되면서 장거리·고비용 구조로 전환
 - 다만 최근 호르무즈 위기로 해상 운송의 불확실성이 확대되면서, 공급망 회복력과 유연성을 중시하는 물류 재편 속에 러시아의 유라시아 육상 운송망과 북극항로 등 대체 회랑의 전략적 가치 부각
- ▶ 러·우 전쟁 이후 러시아의 운송·물류 전략은 제재와 공급망 위기에 대응해 교역과 물류 흐름을 안정적으로 유지·관리할 수 있는 운송·물류 주권을 강화하는 방향으로 전환
 - 특히 푸틴 5기 들어 국제운송회랑을 대외경제 재편과 수출 확대를 견인하는 핵심 성장축으로 강조하고, 5대 국제운송회랑(△ 동부 방향, △ 북서 방향, △ 국제남북운송회랑(INSTC), △ 아조프-흑해 방향, △ 북극항로) 개발을 우선 과제로 추진
- ▶ 러시아는 국제운송회랑 개발을 통해 새로운 유라시아 물류 지도 형성을 본격화할 것으로 전망되며, 한국은 러시아와 인접한 유라시아 동단 국가로서 공급망 불안과 유라시아 물류 질서 재편 심화 속에서 러시아의 운송·물류 전략 변화에 대한 다각적인 대응 방안 모색 필요
 - 한국 입장에서 북방 유라시아와의 연결성은 단순한 대륙철도 연계를 넘어 공급망 회복력과 경제안보 차원에서 중요한 의미를 가지며, 동북아 물류·환적 네트워크 내 영향력과 경로 선택권 확보를 위한 기민한 대응 요구
 - 향후 제재 환경 변화와 한반도 정세 안정 등 대외 여건 개선 시 한국의 항만·철도·조선·디지털 물류 경쟁력은 북극·극동·유라시아 복합운송 네트워크에서 핵심 경쟁 우위이자 협력 자산으로 활용 가능
 - 이에 한국은 △ 유라시아 물류 질서 변화에 대한 상시 모니터링 체계 구축, △ 러시아와 실용적 협력 채널 유지 및 신뢰 기반 구축, △ 중국·일본·미국 등 극동·북극 물류 관련 주요 이해관계국과의 공동연구 및 협력 네트워크 확대, △ 한·미·러 협력 가능성을 고려한 에너지·물류 공급망 안정화 방안 모색, △ 국제 정세를 고려한 단계별 북방 물류 협력 전략 및 공급망 대응 시나리오 마련 등을 통해 북방 유라시아 연결성과 중장기 협력 기반을 선제적으로 확보할 필요

1. 러·우 전쟁 이후 러시아의 운송·물류 환경 변화

■ 러·우 전쟁과 서방 제재는 러시아 대외무역의 급격하고 광범위한 재편을 촉발했으며, 대외무역의 중심축이 유럽에서 아시아 및 비서방 경제권으로 이동함.

- 전쟁 이전 러시아 교역의 절반가량을 차지하던 유럽의 비중은 2025년 18.6%로 크게 축소된 반면, 중국·인도를 중심으로 한 아시아의 비중은 73.4%까지 확대됨.¹⁾

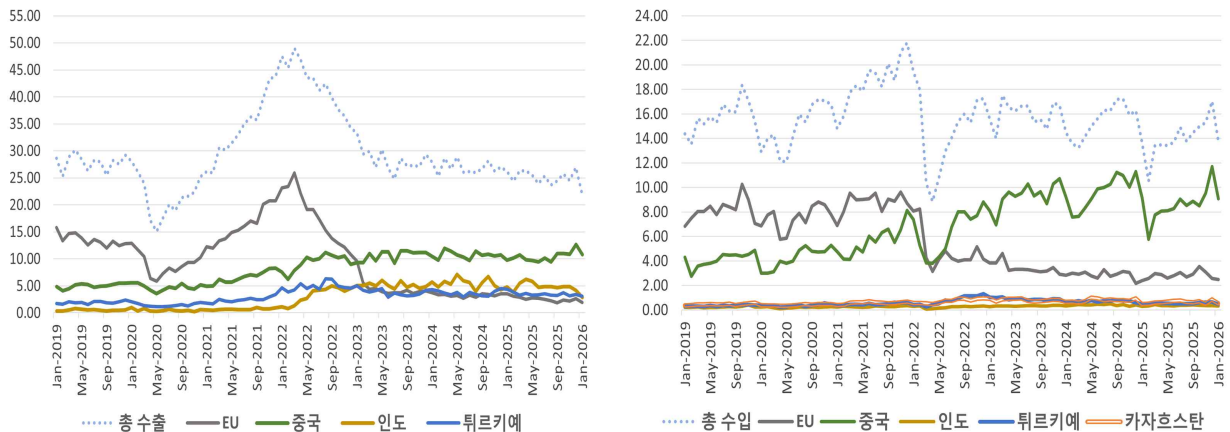
○ 2025년 러시아 수출에서 아시아 비중은 78%, 유럽 비중은 14%를 기록했으며, 수입에서도 아시아(67%) 비중이 유럽(26%)을 크게 상회하는 등 교역 구조가 아시아 중심으로 재편

○ 특히 같은 기간 러시아의 수출 및 수입에서 유럽연합(EU)이 차지하는 비중이 각각 7.4%, 12%에 머물렀으며, 제재 압력의 지속 강화로 EU를 중심으로 한 유럽권과의 교역 연계가 상당히 위축²⁾

* EU의 러시아산 가스 의존도는 전쟁 이전 45%에서 2025년 12% 수준으로 감소했으며, EU는 2027년 말까지 러시아산 가스 수입을 단계적으로 전면 중단할 방침³⁾

표 1. 러시아의 주요 수출입 대상국 변화: 수출(좌), 수입(우)

(단위: 십억 달러)



주: 총 수출 및 수입은 38개국(EU 회원국(27개국)과 중국, 미국, 한국, 일본, 인도, 영국, 튀르키예, 스위스, 노르웨이, 브라질, 카자흐스탄)으로 구성되어, 이들 국가는 2019년 기준 러시아의 수출 및 수입의 약 80%를 차지.

자료: "Russian foreign trade tracker"(2026. 4. 23.), Bruegel.

- 1) "Russia's trade balance surplus decreases 8.2% in 2025 to \$139.3 bln - Federal Customs Service"(2026. 2. 10.), Interfax; Банк России(2026), *Платежный баланс, международная инвестиционная позиция и внешний долг в IV квартале 2025 года*, pp. 6-8.
- 2) Институт Гайдара(2026. 3.), "Итоги внешней торговли России в 2025 году," p. 5.
- 3) EU는 2025년 6월 17일 이전 체결된 러시아산 LNG 단기 계약에 따른 수입을 2026년 4월 25일부터 금지하고, 기존 장기 LNG 공급 계약도 2027년 1월 1일부터 종료할 계획임. 러시아산 파이프라인 가스의 경우 단기 계약 기반 수입은 2026년 6월 17일부터 금지되며, 장기 공급 계약 역시 EU 회원국의 가스 저장 목표 충족을 전제로 2027년 9월 30일(최종적으로는 2027년 11월 1일)까지 단계적으로 종료될 예정임. 최근 중동발 LNG 공급 불안 확대로 러시아산 가스 전면 중단 정책의 비용·현실성에 대한 재검토 필요성이 일부 제기되고 있으나, 러시아산 가스 의존에 따른 공급 안정성 우려도 지속되면서 유럽 에너지 공급망의 구조적 취약성과 에너지 안보 딜레마가 재차 부각됨. 한편 EU의 러시아산 원유 수입 비중은 2022년 초 27%에서 2025년 2% 수준으로 축소되었으며, 현재 러시아산 원유 수입은 예외가 적용된 헝가리와 슬로바키아에 한정됨. "Iran war could reopen EU debate over Russian gas, Norway says"(2026. 3. 3.), Global Banking & Finance Review; "How the Iran war could trigger a European energy crisis"(2026. 3. 17.), Atlantic Council; "REPowerEU - phase out of Russian energy imports," European Commission.

- 러시아는 유럽과의 디커플링 심화 속에 글로벌 사우스를 대표하는 브릭스(BRICS) 국가들과의 교역을 빠르게 확대하고 있음.
- 최대 교역국인 중국과 전쟁이 발발한 이후 러시아산 원유 수입이 급증한 인도, 그리고 러시아산 석유 제품의 주요 수입국이자 환적·중개 거점으로 부상한 튀르키예 등을 중심으로 교역망이 변화⁴⁾
- 다만 중국·인도를 중심으로 교역 집중도가 높아지면서, 러시아의 교역 구조는 과거 유럽 시장과 연계된 생산분업형 가치사슬에서 벗어나 에너지·원자재 공급과 최종수요 중심 구조로 전환⁵⁾

■ 이에 러시아의 기존 유럽 중심 서향 운송망이 약화되고, 물류 흐름이 아시아 및 글로벌 사우스 중심의 동·남향으로 이동하고 있음.

- 전쟁 이전 러시아의 대외 운송망은 발트해 및 아조프·흑해 항만, 원유·가스 파이프라인, 시베리아횡단철도(TSR) 기반 육상 물류망이 연계된 유럽향 통합 네트워크가 핵심축이었음.
- 전쟁 장기화로 인한 지정학적 불확실성과 제재의 지속·심화로 유럽과의 직접 연결성이 약화되고 교역 공백이 발생하면서, 러시아의 물류 흐름은 기존 동·서 축 중심 구조에서 다층적·우회형 네트워크로 변화하고 있음.
 - 육상 운송의 핵심인 TSR 기반 철도망은 기존 유럽-아시아 연결 중심의 동·서 통과 기능이 약화되고, 러시아·중국 중심의 역내 교역과 대체 물류 흐름을 지원하는 방향으로 기능이 재편
 - * 러시아 경유 중국-유럽 철도 물동량은 2025년 기준 2021년 대비 78.7% 감소한 반면, 러시아-중국 철도 화물 운송량은 2024년 기준 2022년 대비 42.3% 확대⁶⁾
 - * 특히 러시아의 상하이협력기구(SCO) 회원국과의 철도 화물 운송량이 2025년 기준 3억 2,600만 톤으로 5년 전 대비 약 1.5배 증가했으며, 중국(약 2배), 인도(약 1.6배), 키르기스스탄(약 1.4배) 등과의 운송 규모가 크게 확대⁷⁾
 - 러시아 수출입 화물의 60% 이상을 차지하는 에너지·원자재 벌크 화물 중심의 해상 운송은 전쟁 이후 기존 유럽향 단거리 노선에서 아시아 및 제3국향 장거리 노선 중심으로 재편⁸⁾
 - * 2025년 러시아 항만 물동량에서 발트해 및 아조프·흑해 항만은 각각 30.7%, 30.0%를 차지하며 여전히 러시아 해상 물류의 중심축으로 기능하고 있으나, 물류 구조 측면에서는 기존 국제 해운망 중심 체계에서 우회 항로,

4) 브릭스 회원국은 10개국(브라질, 러시아, 인도, 중국, 남아프리카공화국, 이집트, 에티오피아, 이란, 아랍에미리트(UAE), 인도네시아)이며, 튀르키예는 파트너국임. 2022년 12월 초~2026년 3월 말 기준, 러시아산 원유의 핵심 수입국은 중국(51%), 인도(38%), 튀르키예(6%)이며, 러시아산 석유제품의 최대 수입국은 튀르키예(26%), 중국(13%), 브라질(11%)임. 동 기간 러시아산 LNG 최대 수입국은 EU(49%), 중국(23%), 일본(19%)이며, 러시아산 파이프라인 가스 최대 구매국은 EU(33%), 중국(31%), 튀르키예(29%)임. "March 2026 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions"(2026. 4. 13.), CREA.

5) 2024년 GVC 관련 교역에서 러시아의 HHI(Herfindahl-Hirschman Index) 지수는 0.124(중간 집중)로 전쟁 이전인 2019년 0.036(매우 다변화)에서 3배 이상 상승하며 수출 집중도가 빠르게 심화되었으며, 수입 측면에서도 2019년 0.054에서 2024년 0.154로 상승하며 집중도가 높은 경제권으로 변화함. WTO·ADB·IDE·JETRO(2025), *Global Value Chain Development Report 2025*, pp. 16-29.

6) "China to EU rail freight volumes via the Northern Corridor started to decline again in 2025 and are tending to become negligible in the other direction"(2026. 5. 12.), Upply; "China-Europe Freight Train: A Pillar of Global Supply Chain Stability"(2024. 1. 24.), ICTTM; "Railway freight traffic to China up 28% in 2022 — Russian Railways"(2023. 2. 15.), TASS; "Russia - China rail freight grows by 9% in 2024"(2025. 2. 12.), Railfreight.com.

7) "Russia's Rail Transport Volumes With Shanghai Cooperation Organisation Countries Increases"(2026. 3. 30.), Russia's Pivot to Asia.

8) 2025년 러시아 원유 수출 물량의 약 80%가 중국과 인도에 집중되었으며, 러시아는 제재와 물류 제약에 대응해 선박 간 환적(STS)을 활용한 제3국 경유 구조를 확대. "Russia exported 238 mln t oil in 2025, deputy PM says"(2026. 2. 27.), Reuters; "Sanctions, bad weather drive more ship-to-ship transfers of Russian oil products, data shows"(2026. 3. 20.), Reuters; UNCTAD(2025), *Review of maritime transport 2025*, p. 18; "Минтранс разработает план по развитию транспортного суверенитета страны"(2025. 4. 2.), Министерство транспорта Российской Федерации.

제3국 환적, 그림자 선단 활용 등을 통한 제재 대응형 병렬 물류체계로 전환⁹⁾

- * 극동 항만 물동량은 전쟁 이전인 2021년 대비 12.4% 증가했으며, 전체 항만 물동량 내 비중도 26.8%에서 28.5%로 확대되어 물류 흐름의 동향 전환 추세가 가시화
- * 카스피해 항만은 2021년 대비 가장 높은 증가율(22.9%)을 기록하며 우회 물류축으로서의 역할이 강화되고 있으나 전체 물동량 비중은 약 1% 수준에 불과하며, 북극항만은 제재와 북극 물류·인프라의 구조적 제약으로 물동량이 2021년 대비 7.6% 감소하고 비중도 11.3%에서 9.8%로 하락
- * 북극항로(NSR)의 경우 전쟁 이후 중국 연계 물동량 확대를 바탕으로 점진적인 성장세를 보였으나, 최근 제재 영향 심화에 따른 에너지 프로젝트 지연·차질과 선박 부족 등 구조적 제약으로 인해 2025년 물동량이 전년대비 2.3% 감소한 3,702만 톤(LNG 58%, 원유 21%)을 기록하며 둔화되는 모습¹⁰⁾

■ 러시아는 단순한 운송 경로 전환을 넘어 물류 비효율성 심화와 유라시아 핵심 연결국 지위 약화에 대응하는 한편, 물류체계의 지속가능성을 확보해야 하는 과제에 직면함.

- 러시아의 운송망은 제재로 인한 운송 인프라, 항만 접근 및 해운 서비스 등 물류 생태계 전반의 제약으로 장거리·고비용 구조로 전환되고 있으며, 이는 물류 취약성의 구조적 심화로 이어짐.
 - 전쟁 이후 러시아산 원유 수출이 아시아 중심으로 재편되면서 평균 해상 운송거리가 약 30~40% 증가했으며, 운임 및 보험료 부담도 크게 상승¹¹⁾
 - LNG 수출 역시 아시아향 전환에 따라 수에즈 운하 경유(50~60일), 희망봉 경유(70~80일) 등 기존 유럽향(17~20일) 대비 운송 기간이 길어지면서 물류 비용 부담이 심화¹²⁾
 - 또한 현시점에서 가장 경제성이 높은 경로로 평가되는 수에즈 운하 경유도 홍해·중동 안보 리스크가 지속적인 부담 요인으로 작용
- 러시아는 전쟁 이전에는 중국-유럽 운송망인 북부회랑의 핵심 통과국으로 기능했으나, 제재 리스크와 인프라 병목, 중앙아시아-중동 경유 대체 회랑의 부상으로 인해 기존 연결국으로서의 위상에 점차 도전을 받고 있음.
 - 러시아 경유 중국-유럽 운송망인 북부회랑은 전쟁 이후 물류 차질과 글로벌 운임 상승 등의 영향으로 전쟁 이전과 같은 안정적인 성장축 및 지배적인 통과 허브로서의 기능이 점차 약화¹³⁾
 - 북부회랑의 제재 리스크와 운송 불확실성이 확대되면서 대체 회랑으로 러시아를 우회해 중앙아시아, 카스피해를 경유하는 중국-유럽 운송망(중부 회랑)에 대한 관심 증대
 - * 중부회랑(트랜스카스피해 국제운송회랑, TITR)은 TRACECA(유럽-코카서스-아시아 운송회랑) 틀 내에서 중국-중앙아시아-카스피해-남코카서스-튀르키예-유럽을 연결하는 복합 운송망¹⁴⁾

9) 러시아의 전체 항만 물동량은 2021년 8억 3,520만 톤에서 2025년 8억 8,450만 톤으로 약 4,930만 톤(5.9%) 증가. Ассоциация морских торговых портов, Статистика.

10) "Northern Sea Route Traffic Slips in 2025 as Sanctions Constrain Russia's Arctic Ambitions"(2026. 2. 11.), gCaptain.

11) Savolainen, E.(2026), *Sanctions and the Transformation of Russia's Logistics System After the War in Ukraine*, p. 24.

12) "Russia faces lower LNG revenue as shift to Asia doubles costs"(2026. 5. 18.), Reuters.

13) OECD(2023), *Realising the Potential of the Middle Corridor*, p. 16.

14) 중부회랑의 화물량은 2024년 기준 전년대비 63% 이상 증가한 410만 톤을 기록했으며, 전쟁 이전 50만 톤 대비 8배 이상 확대됨. 그러나 여전히 북부회랑의 연간 처리 능력(1억 톤)의 약 6%만을 처리하고 있어 단기적으로 북부회랑을 대체하기보다는 러시아 우회형 보완·분산 회랑으로 기능하는 단계에 있음. 특히 카스피해 병목·다중 환적·철도 인프라 한계·규제 비효율 등 경쟁력을 제약하는 구조적 한계가 존재함. 다만 러시아가 추진하는 국제남북운송회랑(INSTC)과 카스피해 물류 공간을 공유한다는 점에서 경쟁 관계와 함께 제한적·보완적 연계 가능성도 제기됨. "The Much-Touted Middle Corridor Transport Route Could Prove a Dead End"(2026. 4. 29.), Carnegie Endowment for International Peace; Sanchita Chatterjee(2024), *Transit Rivalry or Partnership? INSTC vs. Middle Corridor*

그림 1. 유라시아 주요 운송망



자료: EDB(2024), "The Eurasian Transport Network," p. 29를 바탕으로 저자 재구성.

■ 다만 최근 호르무즈 위기로 해상 운송의 불확실성이 확대되면서 공급망 회복력(resilience)과 유연성(flexibility)을 중시하는 물류 재편이 가속화됨에 따라, 러시아가 추진하는 유라시아 육상 운송망과 북극항로 등 대체 회랑의 전략적 가치가 다시 조명되고 있음.

- 최근 글로벌 물류 흐름은 러·우 전쟁으로 시작된 지정학적 충격에 이어 홍해 사태와 파나마 운하 제약이 중첩되면서 효율성 중심에서 안정성 중심으로 전환되고 있음.
 - 2024년 세계 해상 교역량은 톤-마일 기준 전년대비 5.9% 증가하며 2011년 이후 가장 높은 증가율을 기록했으며, 이는 물류 리스크 대응에 따른 장거리 운송 확대의 결과로, 교역의 견조한 확대보다는 글로벌 공급망의 취약성과 비효율성 심화를 보여주는 지표¹⁵⁾
- 특히 호르무즈 위기로 물류 경쟁력이 개별 거점의 효율성보다 복합운송회랑(multimodal corridor)의 연결성과 회복력 중심으로 변화하고 있음.¹⁶⁾
 - 더불어 경로 선택권(optionality)이 지정학적 충격이나 물류 병목 발생 시 생산·조달·운송 경로를 신속히 전환함으로써 공급망 차질을 줄이고 새로운 시장 접근 기회를 확보하는 핵심 경쟁요인으로 부상¹⁷⁾

in Central Asia, *IOSR Journal of Humanities and Social Science*, pp. 21-27.

15) UNCTAD(2025), *Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters*, pp. 6-7.

16) "The Day After Hormuz: How Gulf Logistics Can Adapt to a New Reality"(2026. 5.), PwC.

17) WEF(2026. 1.), *Global Value Chains Outlook 2026: Orchestrating Corporate and National Agility*, p. 7.

2. 러시아 운송·물류 전략의 구조적 전환 방향

■ 러·우 전쟁 이후 러시아의 운송·물류 전략은 제재와 공급망 위기에 대응해 교역과 물류 흐름을 안정적으로 유지·관리할 수 있는 운송·물류 주권을 강화하는 방향으로 전환되고 있음.

- 러시아는 외부 제약에 대한 의존도를 줄이고 운송망의 회복력을 높이기 위해 기존의 유럽 중심 물류체계에 서 벗어나 새로운 교역 네트워크와 독자적 공급망 구축을 추진하고 있음.
- 러시아의 물류 흐름은 전통적인 위도 방향(latitudinal routes), 즉 동-서 축 중심에서 경도 방향(meridional routes)인 북-남 축 중심으로 이동하고 있음.
 - 기존 서향(유럽) 중심의 동-서 물류축이 아시아·글로벌 사우스 중심의 동향 및 남향 축으로 무게중심이 이동
- 특히 러시아는 유라시아 통과국 개념을 재조정하고, 독자적 운송·물류 네트워크 구축을 통해 공급망의 자율성과 연결성을 강화하는 데 주력하고 있음.
 - 러시아의 기존 통과국 모델은 기본적으로 중국-유럽 간 육상 물류를 자국 영토를 통해 연결하는 구조였으나, 전쟁 이후 유럽 연계 약화로 통과국의 방향과 기능을 재조정
 - * 전쟁 직전에 채택된 「교통전략 2030 및 2035」(2021. 11)에서 러시아는 아시아-유럽을 연결하는 동-서 물류축의 통과 잠재력을 활용해 추가적인 경제효과를 창출하고, 북-남 물류축 개발을 통해 중동·인도·파키스탄으로부터 북유럽 및 서유럽 방향의 통과 화물 유치를 중점 목표로 제시¹⁸⁾
 - 유럽향 통과 수요 감소에 대응해 중국·중앙아 연계 물류망, 국제남북운송회랑(INSTC), 북극항로 등을 중심으로 통과국 전략의 방향이 아시아·글로벌 사우스 중심으로 전환

■ 러시아는 푸틴 5기 들어 자국 주도 국제운송회랑 개발을 핵심 과제로 추진하고 있음.

- 2024년 5월 7일 푸틴 대통령은 집권 5기 출범과 동시에 국제운송회랑의 운송량 확대와 경쟁력 강화를 제5기 국정 목표 실현을 위한 실천 과제로 제시함.
 - 푸틴 대통령은 「국가발전목표 2030 및 2036에 관한 대통령령」(2024. 5. 7.)에서 국정 목표 중 하나인 ‘지속가능하고 역동적인 경제’ 실현을 위해 국제운송회랑의 운송량을 2030년까지 2021년 대비 1.5배 이상 확대하는 한편, 주요 노선의 글로벌 경쟁력 강화를 추진 과제로 설정¹⁹⁾
 - * 러시아는 국제운송회랑에 대해 국가 영토를 통과하며 국제 화물·여객 이동이 집중되는 방향의 핵심 운송망과 이를 뒷받침하는 기술적·조직적·법적 기반의 총체로 정의하며, 단순한 운송 경로를 넘어 국가 간 전략적 연결성을 위한 핵심 인프라로 규정²⁰⁾

18) Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р "Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года."

19) 「국가발전목표 2030 및 2036에 관한 대통령령」은 푸틴 대통령의 제5기 국정 목표(7개)를 담고 있음: △ 인구 보전, 건강 증진 및 국민 삶의 질 향상, 가족 지원, △ 모든 개인의 잠재력 실현, 재능개발, 애국심과 사회적 책임감을 갖춘 인재 양성, △ 편안하고 안전한 생활환경 조성, △ 환경 보전, △ 지속가능하고 역동적인 경제, △ 기술 리더십, △ 국가 및 지방행정, 경제 및 사회 분야의 디지털 전환. Указ Президента РФ от 07.05.2024 N 309 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года."

20) Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р "Об утверждении

- 이를 이행하기 위해 러시아는 「공간발전전략 2030 및 2036」(2024. 12. 28.)을 채택하고, 아시아·글로벌 사우스 연계 강화를 위한 국제운송회랑 개발을 핵심 과제로 강조함.²¹⁾
 - 동 전략은 운송 인프라 개발의 기본 원칙으로 △ 전략지역 연결성 강화, △ 대외무역 재편에 대응한 운송망 구축, △ 물류 효율성 제고, △ 우호국 중심의 안정적 물류체계 확보, △ 우회 운송로 확산에 대응한 통과국 경쟁력 유지를 제시
 - 동 전략은 중국·인도·튀르키예·이란·몽골·CIS·동남아시아·중동·북아프리카·중남미 국가들과의 협력 확대를 주요 방향으로 설정하고, 이를 뒷받침하기 위한 핵심 수단으로 ‘동부 방향’ 국제운송회랑, 국제남북 운송회랑(INSTC), 북극항로 등 전략적 운송망 개발을 강조
 - * 특히 러시아는 중국·몽골·카자흐스탄·아제르바이잔·벨라루스·북한 등 우호적 접경국과의 교역 및 지정학적 연계를 더욱 강화하고, 유라시아경제연합(EAEU) 차원의 통합 프로세스를 가속화할 방침²²⁾
 - * 2030년 러시아의 대외교역에서 아시아 및 글로벌 사우스 국가들의 비중이 90%를 상회할 것으로 전망됨에 따라 ‘동부 방향’ 국제운송회랑 및 INSTC를 중심으로 한 물류 인프라 확충이 최우선 과제로 부각
- 러시아는 동 전략과 연계해 국정 목표를 구체화하기 위한 실행 수단으로 국가 프로젝트인 ‘효율적 교통시스템’과 ‘국제협력 및 수출’을 추진하고 있음.²³⁾
 - △ ‘효율적 교통시스템’은 국제운송회랑 연계 철도망 확충, 항만·내륙수로 인프라 개발, 국경 통과지점 현대화, 물류 디지털 전환 등에 중점을 두고 있으며, △ ‘국제협력 및 수출’은 글로벌 사우스 연계 국제운송회랑 기반의 물류·항만·산업 인프라 구축을 통한 우호국 중심 공급망 확대에 초점
- 특히 러시아는 △ 동부 방향, △ 북서 방향, △ 국제남북운송회랑(INSTC), △ 아조프-흑해 방향, △ 북극항로를 5대 국제운송회랑으로 개발하는 로드맵을 승인함으로써, 국제운송회랑을 대외경제 재편과 수출 확대를 견인하는 핵심 성장축으로 강조함.
- 2026년 3월 2일 미하일 미슈스틴 총리는 푸틴 대통령의 제5기 국정 목표 이행을 위한 후속 조치의 일환으로 국제운송회랑 개발 로드맵 승인을 발표함.²⁴⁾
- 동 로드맵은 5대 국제운송회랑(△ 동부 방향, △ 북서 방향, △ INSTC, △ 아조프-흑해 방향, △ 북극항로)의 경쟁력 강화를 위한 운송 인프라 확충 및 현대화를 도모
 - 동부 방향은 시베리아횡단철도(TSR)와 바이칼-아무르 철도(BAM)로 구성된 동부 철도권(Eastern Polygon) 및 극동 항만을 기반으로 중국·동북아 시장과 연결되는 핵심 물류축

Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года."

21) Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2024 N 4146-р (Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года).

22) 러시아가 육상으로 국경을 접하고 있는 16개국 가운데 7개국(핀란드·에스토니아·라트비아·리투아니아·폴란드·노르웨이·우크라이나)은 비우호국에 해당하며, 비우호국을 제외한 접경국은 중국·몽골·카자흐스탄·아제르바이잔·벨라루스·북한·조지아·압하지야·남오세티야 9개국임.

23) "Национальный проект «Эффективная транспортная система», Правительство России.: "Михаил Мишустин провёл стратегическую сессию о развитии внешнеэкономической деятельности"(2026. 1. 20.), Правительство России.

24) "Оперативное совещание с вице-премьерами"(2026. 3. 2.), Правительство России: "Указ о национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года"(2024. 5. 7.), Президент России.

- 북서 방향은 발트해 항만을 중심으로 유럽 및 벨라루스와 연결되는 전통적 서향 물류축으로, 전쟁 이후 유럽과의 교역 축소로 위상은 다소 약화되었으나 주요 수출입 및 환적 기능은 지속 유지
- * 러시아는 제재 리스크에도 불구하고 기존 유라시아 육상 물류망의 수송 능력과 전략적 가치를 단기간 내 대체하기 어렵다고 인식하고 있으며, 최근 러·중 정상회담(2026. 5.)에서는 북서 방향 회랑과 함께 유라시아 동-서 물류축의 하나인 ‘유럽-서부중국(Europe-Western China)’ 국제운송회랑(중국 서부-카자흐스탄-러시아-유럽) 개발 지속과 러시아·중국·카자흐스탄 간 도로 연결성 강화 추진에 합의²⁵⁾
- INSTC는 러시아-카스피해-이란-인도를 연결하는 복합운송회랑으로, BRICS·글로벌 사우스 시장과의 연결성을 확대하고 인도양 접근을 확보하기 위한 전략적 대체 물류축이자 장기적 차원에서 유라시아·글로벌 사우스의 핵심 연결 플랫폼²⁶⁾
- * 러시아는 BRICS 국가들이 자국 주도 국제운송회랑의 주요 축선에 위치해 있다는 점에서, 역내 물류 경쟁력과 회원국 간 물류 협력 확대에 중요한 기반이 될 수 있다고 인식
- 아조프-흑해 방향은 전통적으로 남유럽·지중해권과 연결되는 물류축이었으나, 전쟁 이후 중동·아프리카 등 BRICS·글로벌 사우스 시장 중심의 수출 관문으로 재편
- 북극항로는 북극해를 따라 유럽과 아시아를 연결하는 해상 운송축으로, 북극 자원 개발과 에너지 수출 다변화를 지원하는 동시에, 북극횡단(Trans-Arctic) 운송회랑 구축을 통해 유라시아 연결성을 강화하는 미래 성장축으로 육성²⁷⁾
- * 특히 러시아는 북극항로를 단순한 상업적 항로가 아닌 러시아 영토 전역에 걸쳐 연중 안정적인 연결성을 보장하는 수단으로 강조²⁸⁾

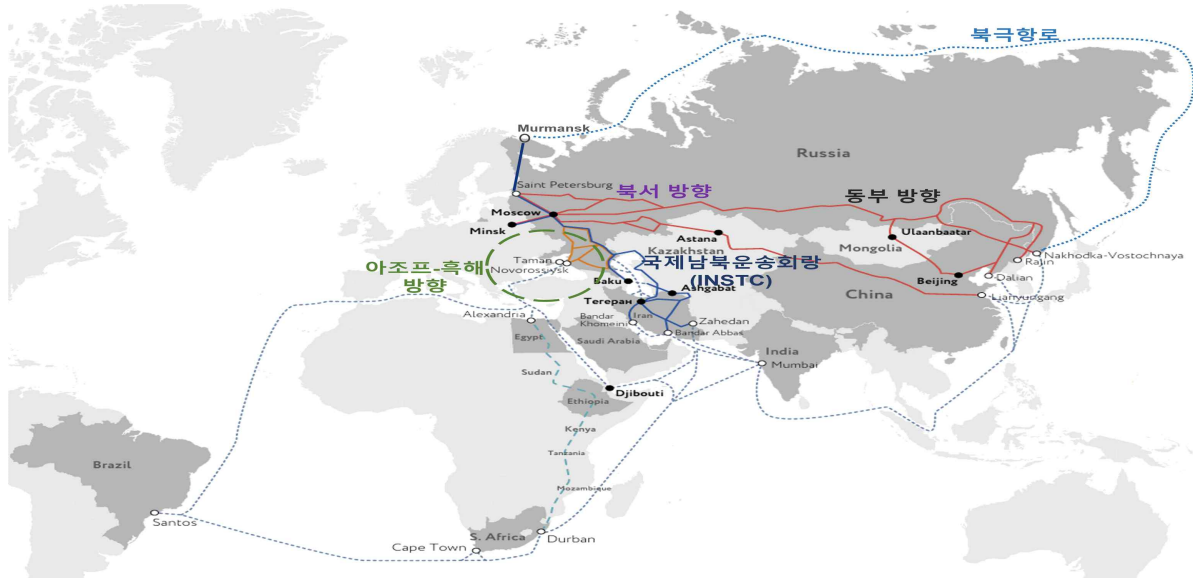
25) “Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем укреплении всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия и об углублении отношений добрососедства, дружбы и сотрудничества”(2026. 5. 20.), Президент России.

26) INSTC는 발트해 항만과 남아시아 간 거리를 수에즈 운하 경우 노선 대비 거의 절반 수준으로 단축(35~45일 → 15~20일). “Вектор развития международных транспортных коридоров обсудили участники МГЛФ”(2026. 4. 1.), Министерство транспорта Российской Федерации.

27) 강부균, 김경민(2025. 4. 21.), 「2025 국제북극포럼 개최와 러시아의 북극 개발 방향」, KIEP 세계경제포커스, pp. 3~4.

28) “Вектор развития международных транспортных коридоров обсудили участники МГЛФ”(2026. 4. 1.), Министерство транспорта Российской Федерации.

그림 2. 러시아의 5대 국제운송회랑



주: 짙은 회색 음영으로 표시된 국가는 브릭스 회원국임.

자료: ITI(2024. 9.), "Trade Potential and Transport Connectivity of BRICS Countries after the 2024 Enlargement," p. 9를 바탕으로 저자 재구성.

- 러시아는 운송 역량 강화를 통해 2030년까지 2021년 대비 연료·에너지 제품의 수출 및 환적 물동량 25%, 농산업 제품 수출 74%, 산업 제품 수출 24% 확대를 목표로 함.
 - 러시아는 물동량 확대 목표를 달성하기 위해 동부 철도권의 수송능력 증대와 아조프-흑해 및 북서부 해역 항만 연계 철도망 확충, INSTC 관련 인프라 개발 등을 우선 추진²⁹⁾
 - 제재와 중동 정세 불안에 대응하는 동시에 철도·항만 병목 및 통관·환적 비효율 해소, 물류 프로세스 디지털화 등이 핵심 과제

표 2. 러시아 5대 국제운송회랑의 특징과 정책적 의미

구분	동부 방향	북서 방향	국제남북운송회랑 (INSTC)	아조프-흑해 방향	북극항로
방향	동향	북서향	남향	남서향	북향·북동향
주요 시장	중국·몽골·아태 지역	벨라루스·유럽	인도·이란·중동	튀르키예·중동·북아프리카	아태 지역·유럽
전략적 기능	대중국·아시아 수출 핵심축	발트해 기반 전통적 서향 물류축	인도·이란·중동 연계 남북 복합운송축	곡물·비료·에너지 중심 남부 수출 관문	북극 자원 수출 및 유라시아 해상 연결축
제약 요인	중국·아시아향 물동량 집중에 따른 동부철도권 수송능력 부족 및 국경·통관 병목	제재, 유럽 수요 감소, 컨테이너 물동량 위축	중동 정세 불안, 이란 구간 철도 미완공, 카스피해 환적 및 복합운송 병목	흑해 안보 리스크, 보험료 상승, 항만 접근 철도 병목	제재, 계절적 운항 제약, 쇄빙선·특수선박 중심 고비용 구조, 북극 인프라 미비
정책적 의미	대중국·아시아 연계 강화를 위한 핵심 전략 물류축	전통적 서향 물류 유지·보완축	전략적 대체 회랑이자 BRICS·글로벌 사우스 핵심 연결 플랫폼	남향 수출·우회 물류 전략축	남부 해상 항로 대안이자 장기적 북극·유라시아 미래 성장축

자료: Alexei Bezborodov and Marina Beloglazova(2025. 11.), "Eurasian Transport Corridors: Competition or Complementarity?" Valdai Discussion Club Report 외 참고하여 저자 작성.

29) 동부 철도권은 바이칼-아무르 철도(BAM)와 시베리아횡단철도(TSR)를 중심으로 극동·시베리아 지역 철도망을 현대화하는 대규모 인프라 사업으로, 철도 병목 해소와 아시아향 물동량 처리 역량 확대를 주요 목표로 함.

3. 시사점

- 러시아는 운송·물류를 제재와 경제 분절화에 대응한 공급망 회복력과 전략적 자율성 강화를 위한 핵심 수단으로 인식하고 있으며, 국제운송회랑 개발을 통해 새로운 유라시아 물류 지도 형성을 본격화할 것으로 전망됨.
- 러시아는 호르무즈 위기를 계기로 운송·물류가 지정학적 불확실성 대응과 대유라시아(Greater Eurasia) 신질서 재편을 이끄는 핵심축으로 부상할 가능성이 크다고 전망하고 있음.³⁰⁾
 - 푸틴 대통령은 2026년 4월 초 제1회 국제 운송·물류 포럼에서 운송의 속도·비용보다 외부 충격에 덜 취약한 운송 경로와 공급망의 안정성·회복력이 중요해지고 있다고 언급하며, 러시아가 글로벌 운송 흐름의 다변화와 새로운 물류 질서 형성에 기여할 것임을 강조³¹⁾
 - * 4월 1~3일 러시아 상트페테르부르크에서 최초로 개최된 ‘국제 운송·물류 포럼’은 러시아가 자국 주도 국제운송회랑과 유라시아 연결망 확대를 국가 차원의 핵심 전략 과제로 추진하고 있음을 보여주는 상징적 사례³²⁾
- 아울러 러시아는 국제운송회랑이 단순한 물류 차원을 넘어, 국가 간 예측 가능성과 안전성, 경제적 연결성을 보장하는 전략적 수단으로서 그 중요성이 더욱 커지고 있다고 평가함.³³⁾
 - 비탈리 사벨리예프 부총리는 제1회 국제 운송·물류 포럼의 본회의 ‘새로운 세계 질서의 기반으로서의 운송 연결성: 글로벌 경쟁에서 보편적 안보로’에서 러시아가 자국 경유 국제운송회랑 개발을 핵심 과제로 추진하며, 특히 남아시아, 아프리카 및 아태 시장과의 연결성 확대에 주력하고 있다고 언급
- 러시아는 향후 자국 주도 국제운송회랑 구축과 물류망 강화에 더욱 집중할 것으로 보임.³⁴⁾
 - 푸틴 대통령은 2026년 6월 5일 제29회 상트페테르부르크 국제경제포럼 본회의에서 최근 지정학적 불확실성과 글로벌 물류 질서 재편이 러시아에 위협이자 새로운 전략적 기회가 될 수 있다고 평가하며, 국제남북운송회랑(INSTC), 북극항단 운송회랑, 카스피해·중앙아시아·흑해·극동 연계망 등 새로운 물류망 구축이 현재와 미래 경제 발전을 이끄는 핵심 동력임을 강조
 - 특히 푸틴 대통령은 북극항단 운송회랑을 글로벌 핵심 동맥으로 육성하고, 자국 상선·쇄빙선단과 다양한 선박 건조 확대를 통해 선복량 기준 세계 10대 해운국 진입 목표를 제시

30) “Подведены итоги первого Международного транспортно-логистического форума”(2026. 4. 6.), Международный транспортно-логистический форум.

31) “Видеообращение к участникам Международного транспортно-логистического форума”(2026. 4. 1.), Президент России.

32) 이번 포럼에는 82개국(비우호국 14개국 포함)에서 약 6천 명이 참석했으며, 러시아는 동 포럼을 2년 주기로 정례화함으로써 역내 운송·물류 협력 활성화를 위한 상설 플랫폼으로 발전시킬 계획임. 특히 유라시아경제연합(EAEU), 독립국가연합(CIS), 상하이협력기구(SCO), 브릭스(BRICS) 국가들과의 긴밀한 협력 및 정책 조율 채널로 기능할 전망이다. (참고) 비우호국은 한국·미국·일본·독일·영국·이탈리아·폴란드·핀란드·에스토니아·라트비아 등임. 상하이협력기구(SCO), 독립국가연합(CIS), 유라시아경제위원회(EEC), 국제철도협력기구(OSJD), 흑해경제협력기구(BSEC), 유엔 아시아·태평양경제사회위원회(UNESCAP) 관계자 등이 참석.

33) “Подведены итоги первого Международного транспортно-логистического форума”(2026. 4. 6.), Международный транспортно-логистический форум.

34) “Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума”(2026. 6. 5.), Президент России.

- * 동 포럼의 ‘북극 글로벌 물류의 새로운 지평’ 세션에서 러시아는 급변하는 글로벌 물류 환경 속에서 북극항단 운송회랑이 더 이상 미래의 가능성이 아닌 현실적 대안으로 부상하고 있다고 평가³⁵⁾
- * 또한 세계 교역의 80% 이상이 해상 운송에 의존하는 상황에서 북극항로의 신뢰성과 안정성이 글로벌 물류에서 중요한 역할을 수행할 것으로 보고, 북극항로가 통합 운송회랑으로 기능할 수 있도록 연계 인프라 구축을 지속 추진할 방침을 제시
- * 러시아는 2026년 말까지 2050년 전망을 반영한 개정 교통 전략을 승인하고, 북극항단 운송회랑의 인프라 개발과 대외무역 운송 여건 조성을 핵심 우선 과제로 추진할 계획

■ 한국은 러시아와 인접한 유라시아 동단 국가로서, 공급망 불안과 유라시아 물류 질서 재편이 가속화되는 가운데 러시아의 운송·물류 전략 변화에 대한 다각적인 대응 방안을 모색할 필요가 있음.

- 러시아가 국제운송회랑 개발을 통해 유라시아 물류 지형을 다중 네트워크 체계로 재편하고 있는 가운데, 한국은 지정학적 제약으로 인해 북방 유라시아와의 연결성 확보에 구조적·현실적 한계를 안고 있음.
- 한국 입장에서 북방 유라시아와의 연결성은 단순한 대륙 철도 연계를 넘어 공급망 회복력과 경제안보 차원에서 중요한 의미를 가짐.
 - 이는 △ 특정 해상 경로 의존도 완화와 물류 경로 다변화, △ 북극항로와 극동 물류망 발전이 장기적으로 부산항을 비롯한 국내 항만의 환적 구조와 북방 물류 경쟁 환경에 미칠 영향, △ 에너지·광물 등 전략 자원 공급망과의 연계 가능성, △ 한국의 전략 공간을 동북아 해양 중심에서 북방 유라시아로 확장할 가능성 등을 포함
 - 특히 러시아와 중국의 북극항로·극동 물류 협력 심화에 따른 북방 유라시아 물류 질서의 중·러 중심 네트워크 재편 가능성 대두³⁶⁾
- * 러시아와 중국은 2024년 5월 정상회담에서 북극항로를 핵심 국제운송회랑으로 발전시키기로 하고 ‘북극항로 협력 분과위원회’를 설치해 운송량 확대와 물류 인프라 개발, 북극 조선·기술 협력을 추진하기로 했으며, 제2차 북극항로 협력 분과위원회(2025. 10.)에서 북극항로 운송 발전 로드맵을 승인³⁷⁾
- 아울러 북·러 밀착 속에서 러시아가 북한과의 국경 인프라 확충과 나진항 연계 물류망 활용 가능성을 모색하고, 중국 역시 훈춘·나선 연계 물류망과 두만강 출해권 확보를 통해 동해 접근성 확대를 추진하고 있다는 점은, 향후 북극항로와 극동 물류망을 연계하여 북·중·러 물류 협력 가능성이 확대될 수 있음을 시사³⁸⁾
- 한국이 이러한 구조적 변화에 발 빠르게 대응하지 못할 경우 동북아 물류·환적 네트워크 내 영향력과 공급망 경로 선택권이 상대적으로 약화될 가능성을 배제할 수 없음.

35) "Эксперты обсудили ключевые приоритеты развития Трансарктического транспортного коридора"(2026. 6. 5), Министерство транспорта Российской Федерации.

36) 트럼프 2기 미·러 관계 개선 시 북극이 지정학적·경제적 측면에서 러시아·중국·미국 간 협력과 경쟁이 병존하는 새로운 전략 공간으로 부상할 가능성도 상존. 강부균, 김경민(2025. 4. 21.), 「2025 국제북극포럼 개최와 러시아의 북극 개발 방향」, KIEP 세계경제포커스, pp. 9-10.

37) “Россия и Китай договорились развивать взаимовыгодное сотрудничество в транспортной сфере”(2024. 5. 17.), Министерство транспорта Российской Федерации; “Rosatom Fosters Collaboration with China on the Northern Sea Route”(2025. 10. 14.). Atom Media.

38) 「북려 잇는 두만강 자동차다리 연결식…‘6월 19일 완공예정」(2026. 4. 21.), 『연합뉴스』; 「북려 경제 밀착도 가속…나선 경제특구를 동북아 물류 허브로?」(2025. 1. 22.), *Daily NK*; 「138년의 기다림, 시진핑이 평양에서 열어젖힌 ‘동해 15km’의 빗장」(2026. 6. 10.), 『프레시안』.

- 반면 향후 제재 환경 변화와 한반도 정세 안정 등 대외 여건이 개선될 경우, 한국의 조선·항만·철도·디지털 물류 경쟁력은 북극·극동·유라시아를 연결하는 복합운송 네트워크에서 핵심 경쟁 우위이자 협력 자산으로 활용될 수 있음.
- 이에 한국은 △ 유라시아 물류 질서 변화에 대한 상시 모니터링 체계 구축, △ 러시아와 실용적 협력 채널 유지 및 신뢰 기반 구축, △ 중국·일본·미국 등 극동·북극 물류 관련 주요 이해관계국과의 공동연구 및 협력 네트워크 확대, △ 한·미·러 협력 가능성을 고려한 에너지·물류 공급망 안정화 방안 모색, △ 국제 정세를 고려한 단계별 북방 물류 협력 전략 및 공급망 대응 시나리오 마련 등을 통해 북방 유라시아 연결성과 중장기 협력 기반을 선제적으로 확보할 필요가 있음. **KIEP**