LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · FAR EAST · CIS

극동·CIS 물류 시황 분석

보고기간 10/05~10/11

1. 중간회랑 인프라 확충 및 물동량 증대

2. 대러 제재 확대와 러시아 물류 차질

3. 러시아 극동-서부 간 컨테이너 철송 증가

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W41

종합

이번 주 극동 권역에서는 중간회랑 인프라 확충과 물동량 증대, 대러 제재 확대에 따른 물류 차질, 러시아 극동-서부 간 컨테이너 철송 증가가 핵심 이슈로 부각됨. 카자흐스탄을 중심으로 한 중간회랑의 확장은 유라시아 물류 다변화를 가속화하는 반면, 서방의 대러 제재 강화는 러시아 물류 네트워크에 압박을 가하며 비용 상승과 운송 지연을 초래함. 동시에 러시아 내부에서는 극동과 서부를 잇는 철송 물량이 급증하여 아시아발 수입 화물의 내륙 운송 수요가 크게 증가하는 양극화 현상이 관찰됨.

이러한 흐름은 극동 권역의 물류 지형이 대러 제재와 우회 경로 확보라는 상반된 힘에 의해 재편되고 있음을 시사함. 중간회랑의 성장은 러시아를 경유하지 않는 대안 경로의 중요성을 높이며, 향후 카자흐스탄과 주변국의 인프라 투자 및 물류 협력이 더욱 강화될 전망임. 러시아 극동-서부 철송 증가는 제재에도 불구하고 내수 물류 수요가 여전히 견고함을 보여주지만, 제재 장기화와 물류 비용 상승은 러시아 경제에 부담으로 작용할 것으로 예상됨.

중간회랑 인프라 확충 및 물동량 증대

> **카자흐스탄을 중심으로 중간회랑(TITR)의 인프라 확충이 가속화되면서 물동량이 급증하고 있으며, 2029년까지 환적 컨테이너 30만 TEU 달성을 목표로 하고 있다.**

중간회랑의 물동량이 빠르게 증가하고 있다. 2026년 1~8월 카자흐스탄 국영철도 KTZ가 처리한 중간회랑 컨테이너 물동량은 약 4만 4000TEU로 전년 동기 대비 58% 증가했다. 이는 러시아-우크라이나 전쟁 이후 러시아를 우회하는 대체 운송로에 대한 수요가 커진 데 따른 것이다. 중국~유럽 화물을 중심으로 중앙아시아, 카스피해, 코카서스를 경유하는 화물이 늘어나고 있다.

카자흐스탄 정부는 중간회랑 인프라 확충에 적극 나서고 있다. 카스피해 악타우 항만의 준설 공사를 시작해 수심을 6~7m로 확보하고 물동량을 30% 증대시킬 계획이다. 바쿠-트빌리시-카르스(BTK) 철도 현대화 사업도 완료되어 연간 화물 처리 능력이 100만 톤에서 500만 톤으로 5배 확대됐다. 이러한 인프라 개선은 카스피해 수위 하강으로 인한 항만 운영 제약과 철도 병목 현상을 완화하기 위한 조치다.

물동량 증가와 인프라 확충에 힘입어 카자흐스탄 정부는 2029년까지 TITR 환적 컨테이너 물동량을 30만 TEU로 끌어올린다는 목표를 세웠다. 현재와 비교해 약 4배 성장이 필요한 수치로, 직전 4년간의 성장 속도를 유지해야 달성 가능하다. 이를 위해 철도·항만·터미널 개발, 차량 현대화, 디지털화 등이 추진 중이다. 다만 기관별 물동량 집계 기준이 달라 목표 달성 평가에 혼선이 있을 수 있다는 지적도 있다.

중간회랑의 성장은 유럽과 아시아를 잇는 화물 운송의 다변화에 기여할 전망이다. 그러나 실제 물동량 확대는 운임 경쟁력과 선사·화주의 노선 전환 속도에 달려 있다. 또한 통합 운영사 설립과 국제 협력 강화가 노선의 효율성을 높이는 관건이 될 것이다.

- 2026년 1~8월 중간회랑 컨테이너 물동량 4만 4000TEU로 전년 동기 대비 58% 증가
- 카자흐스탄 정부, 2029년까지 환적 컨테이너 30만 TEU 목표 (2025년 기준 4만 2000~7만 6900TEU)
- 악타우 항만 준설 공사로 물동량 30% 증대, 해상 운송 비용 10~15% 절감 기대
- BTK 철도 현대화로 연간 처리 능력 100만 톤에서 500만 톤으로 확대
- Middle Corridor Multimodal Ltd. 설립 추진으로 통합 운영·조정 강화

전망

중간회랑은 러시아를 우회하는 대체 노선으로서 물동량 증가세가 당분간 이어질 것으로 보인다. 카자흐스탄의 인프라 투자와 국제 협력이 성과를 내면 2029년 목표 달성 가능성이 높아진다. 그러나 카스피해 수위 하강과 같은 환경 요인과 통계 기준 불일치가 리스크로 작용할 수 있다.

시사점

화주 — 중간회랑 인프라 개선으로 운송 시간과 비용이 절감되면 중국-유럽 화물의 노선 다변화 옵션으로 활용 가능하다.

포워더 — 중간회랑 물동량 증가에 대비해 카자흐스탄·아제르바이잔 파트너와의 협력 및 복합운송 상품 개발이 필요하다.

항만·선사 — 악타우 항만과 BTK 철도의 처리 능력 확대에 따라 연계 해상·철도 운송 서비스 수요가 증가할 전망이다.

참고자료: Transport Corridors, 카자흐, TITR 컨테이너 물동량 2029년까지 30만 TEU 목표 · PortNews EN, 카자흐 악타우 항만 준설 착수…중간회랑 화물 30% 증대 목표 · Transport Corridors, 카자흐 KTZ, 중간회랑 물동량 58%↑…바쿠서 개발 구상 · Transport Corridors, 카자흐, 바쿠-트빌리시-카르스 철도 개통 합류…연간 환적 500만톤 (검색일: 2026-10-11)

대러 제재 확대와 러시아 물류 차질

> **영국과 EU의 대러 제재 확대가 러시아 에너지·금융·물류 네트워크를 광범위하게 압박하며 극동 권역 물류 흐름의 차질과 비용 상승을 초래하고 있음.**

영국은 러시아 전체 원유 생산능력의 90% 이상을 제재 대상에 포함시키고 섀도우 플릿 유조선 12척을 추가 제재하여 총 600척 이상으로 확대함. EU는 1,600명 이상의 개인·단체를 블랙리스트에 올리는 사상 최대 규모의 제재 패키지에 합의함. 이는 러시아 방위산업과 미사일 생산에 집중되어 있으며, 여기에는 물류·금융 중개업체도 포함됨.

이번 제재 확대의 직접적 원인은 러시아의 우크라이나 전쟁 지속과 서방의 제재 회피 시도에 대한 대응임. 영국은 러시아의 대체 결제 시스템과 암호화폐 거래소를 제재하며 금융 우회 경로를 차단하고자 했고, EU는 러시아 점령지에서 실시된 선거 관련 인사들을 제재 대상에 포함시킴. 이는 제재의 실효성을 높이기 위한 조치로 해석됨.

제재 확대로 인해 러시아발 원유·에너지 화물의 해상 운송에 차질이 발생하고, 섀도우 플릿에 대한 단속 강화로 유조선 가용성이 감소함. 이에 따라 운임이 상승하고, 적법한 선사와 항만은 제재 위반 리스크를 회피하기 위해 러시아 화물 취급을 더욱 기피함. 또한 금융 제재로 대금 결제가 지연되고 무역 금융 조달이 어려워지면서 극동 러시아 항만을 경유하는 화물의 흐름이 둔화되고 있음.

극동 권역에서 러시아와의 교역 비중이 높은 기업들은 대체 운송 경로 모색과 컴플라이언스 강화에 나서고 있음. 특히 블라디보스토크, 보스토치니 등 극동 항만의 처리 물동량 감소가 예상되며, 이는 지역 물류 시장의 재편을 촉발할 수 있음. 제재 장기화 시 물류 인프라 투자 위축과 서비스 공급 축소가 우려됨.

- 영국, 러시아 섀도우 플릿 유조선 총 600척 이상 제재, 러시아 원유 생산능력 90% 이상 커버
- EU, 1,600명 이상 개인·단체 추가 제재로 총 4,650개에 근접, 방위산업·미사일 생산 집중
- 영국, 러시아 대체 결제 시스템 및 암호화폐 거래소 5곳 제재, 금융 우회 차단
- EU 제재 대상에는 743명 개인, 826개 단체 포함, 여행 금지·자산 동결·자금 지원 금지
- 극동 러시아 항만 물동량 감소 및 운임 상승 압력 발생 전망

전망

제재가 지속·강화됨에 따라 극동 권역 내 러시아발·착 화물의 물류 경로가 더욱 제한되고, 컴플라이언스 비용이 증가할 전망임. 이로 인해 일부 물동량이 중국·중앙아시아 경유 육상 운송으로 전환될 가능성이 있으나, 인프라 한계로 단기 대체는 제한적임. 장기적으로는 제재 우회를 위한 비공식 네트워크가 더욱 정교화될 수 있으나, 서방의 감시 강화로 리스크가 커지고 있음.

시사점

화주 — 러시아와 거래하는 화주는 제재 대상 선박·금융 거래 여부를 사전 검증하고 대체 결제 채널을 확보해야 함.

포워더 — 러시아 노선을 취급하는 포워더는 제재 리스크 평가를 강화하고 고객사에 컴플라이언스 정보를 제공해야 함.

항만·선사 — 극동 러시아 항만 및 선사는 제재로 인한 물동량 변동에 대비해 노선 다각화와 운영 효율화를 추진해야 함.

참고자료: The Moscow Times, U.K. Expands Sanctions to Cover 90% of Russian Oil Output, Shadow Fleet and Finance Networks · The Moscow Times, EU Approves Record Sanctions Expansion Targeting 1.6K Russian Citizens and Entities (검색일: 2026-10-11)

러시아 극동-서부 간 컨테이너 철송 증가

> **러시아 극동 블라디보스토크에서 서부 상트페테르부르크 간 컨테이너 철송이 급증하며, FESCO가 2026년 9월 월간 최대인 20편의 블록트레인을 운행함. 이는 연중 월평균의 2배에 달하는 실적으로, 아시아발 수입 화물의 러시아 서부 내륙 운송 수요가 크게 증가했음을 시사함.**

2026년 9월 FESCO는 블라디보스토크 상업항에서 상트페테르부르크의 압토보 및 자넵스키 포스트 역까지 총 20편의 컨테이너 블록트레인을 발송함. 이는 2026년 월평균 발송 편수의 2배에 해당하며, 처리 물동량은 2,600TEU를 상회함. 화물의 대부분은 중국 및 기타 아시아 국가에서 FESCO의 정기 해상 서비스로 블라디보스토크까지 운송된 수입품임.

이러한 철송 급증의 원인은 수에즈 운하 경유 해상 운송 대비 내륙 철도가 제공하는 시간 단축 효과 및 공급망 다변화 필요성에 있음. 극동-서부 간 철도 운송의 평균 소요 시간은 12~14일로, 해상 운송 대비 현저히 짧아 신속한 화물 인도가 가능함. 또한 FESCO는 상트페테르부르크 도착 후 자체 차량을 통한 도어 투 도어 배송과 칼리닌그라드행 연안 해송 서비스 연계를 제공하여 종합 물류 솔루션을 강화함.

이 같은 철송 확대는 러시아 물류 구도의 변화를 반영함. 전통적으로 해상 운송이 지배적이던 아시아-러시아 서부 노선에서 철도가 경쟁력을 확보하며, 특히 소비재 및 고부가가치 화물을 중심으로 철도 이용이 증가하는 추세임. FESCO는 아시아-상트페테르부르크 간 자사 해상 노선과 더불어 철도 운송을 병행 제공함으로써 고객에게 운송 시간과 비용 간 선택지를 부여하고 있음.

- 2026년 9월 블라디보스토크-상트페테르부르크 간 블록트레인 20편 운행, 월평균 대비 2배
- 해당 기간 철송 컨테이너 물동량 2,600TEU 초과
- 화물 구성: 중국 및 아시아발 수입품이 대부분
- 철도 평균 운송 기간 12~14일
- FESCO는 철도 운송 외에 상트페테르부르크 도착 후 도로 배송 및 칼리닌그라드 연안 해송 연계 서비스 제공

전망

러시아 극동-서부 간 컨테이너 철송은 당분간 성장세를 유지할 것으로 전망됨. 이는 수에즈 항로의 불확실성, 서방 제재로 인한 물류 경로 조정, 러시아 내륙 인프라 투자 확대 등에 기인함. FESCO를 비롯한 주요 물류 기업들은 철도 운송 역량을 지속 확충하고, 해상-철도 연계 서비스를 강화할 가능성이 높음.

시사점

화주 — 중국 및 아시아에서 러시아 서부로 화물을 운송하는 화주는 철도 옵션을 활용해 리드타임을 크게 단축할 수 있음.

포워더 — 포워더는 해상과 철도를 결합한 복합 운송 상품을 개발해 고객 니즈에 대응하고, 블라디보스토크 환적 물량 증가에 따른 서비스 역량을 강화해야 함.

항만·선사 — 블라디보스토크항은 컨테이너 처리량 증가에 대비한 인프라 확충이 필요하며, 선사는 극동-서부 간 철도 연계 운송 수요를 포착해 경쟁력 있는 스케줄을 제공해야 함.

참고자료: SeaNews, FESCO Reports Block Train Record · RZD-Partner, FESCO установила рекорд по отправке контейнерных поездов из Владивостока в Санкт-Петербург (검색일: 2026-10-11)