

KMI 북방물류리포트

VOL.169
APR 30 2021

발간년월 2021년 4월 30일 (통권 제169호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 장 영 태 **총괄** 이 주 호 **감수** 최 재 선 **담당** 김 엄 지 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 종합정책연구본부 북방·극지연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

- 러, 북극해 항만 디지털화 광섬유 케이블 설치 시작
- 러시아, 북극 이사회 의장국 수임 앞두고 유엔 압박
- '메가 푸드', 무르만스크주에 콜드체인 물류센터 건설
- 급 성장하는 러시아 수산업, 물류 운송망 개선 시급
- 중국·유럽 컨 물동량 늘어 러 통과화물량도 늘 전망

주요 통계

- 2021년 3월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 2월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모
- 2021년 2월 러시아 극동 지역 주요 수산물 수출입 규모



주요 동향



러시아, 북극해 항만 디지털화 광섬유 케이블 설치 시작

■ 무르만스크에서 블라디보스톡까지 북극해 항만과 인프라를 첨단 디지털화하는 케이블 구축사업 승인^{a)}

- 러시아 교통부 차관은 이 프로젝트를 ‘북극 익스프레스(Polar Express)’라고 명명하며 북극의 항구와 인프라에 고속통신을 제공해 해상운송 및 관련 산업의 디지털 전환에 기여하게 될 것이라고 밝혔다
- 광섬유 케이블 설치 작업에는 2척의 케이블 부설선을 포함해 9척의 선박이 참여할 예정이며, 1만 2,650km의 6쌍 광섬유 케이블이 북극항로를 따라 설치돼 러시아 유럽지역과 아시아 지역을 초당 100테라비트의 데이터 트래픽으로 연결하게 됨

■ 북극해를 횡단하는 해저 광섬유케이블 설치는 핀란드 인프라 기업인 시니아(Cinia)가 러시아 및 일본 파트너사와 공동으로 시행^{a)}

- 설치구간은 무르만스크 북쪽의 테리베르카(Teriberka)에서 시작해 바렌츠해를 건너 네네츠 자치구에 있는 암더마(Amderma)의 전 공군기지까지 연결한 뒤,
- 다음 구간인 카라해 연안에 있는 러시아의 최북단 마을 딕슨(Dikson)을 시작해 야쿠티아(Yakutia) 공화국의 톱시항에 이어 추코트카(Chukotka) 반도의 페벡(Pevék) 및 아나디르(Anadyr)를 연결하게 됨
- 이어 캄차카(Kamchatsky)의 욱상스테이션과 나호트카(Nakhodka)의 사할린스크를 거쳐 더 남쪽의 블라디보스톡에서 종료됨
- 광섬유 케이블은 연안 구간에서 통신 안전 보장을 위해 해저 1.5m에 매립되며, 지질학적 이유로 매립이 불가능한 곳은 50톤의 압력을 견딜 수 있는 덮개로 케이블을 보호하게 됨

■ 러시아는 광섬유 케이블 설치로 북극항로 및 극동지역 항만의 디지털 전환을 촉진할 것으로 기대^{b)}

- 러시아 국영 항만 운영사인 로스모포트(Rosmorport)는 2020년 18개의 북극해 항만에서 9억

9600만톤의 화물을 처리했으며, 22개의 극동항만을 통해 추가로 2억 230만 톤이 운송되었다고 언급했음

- 아울러 2030년까지 북극항만의 처리 물동량은 매년 4400만톤, 극동항만을 통해 1억 톤 이상 증가할 것으로 예상되며, 이러한 시설을 운영하기 위해서는 영구적이고 안정적인 통신 채널의 필요성을 강조했다
- 한편 북극 익스프레스의 운영은 러시아 데이터통신 서비스 국영기업인 모스비아츠푸트니크(Morsvyazputnik)가 맡게 됨

그림. 북극 익스프레스 케이블 경로



자료: <https://news.cision.com/cinia/r/arctic-telecom-cable-initiative-takes-major-step-forward,c2835271>

이슬기 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

참고자료

- <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2021/04/work-trans-arctic-fiber-optic-cable-starts-may>(2021. 4. 26. 검색)
- <https://arctic.ru/infrastructure/20210420/992862.html>(2021. 4. 26. 검색)

러시아, 북극 이사회 의장국 수임 앞두고 유엔 압박

■ 러시아 북극해 전체를 대륙붕으로 주장하면서 해저에 대한 권리를 지속적으로 요구^{a)}

- 지난달 31일 러시아 정부는 가켈해령(Gakkel Ridge)과 로모노소브해령(Lomonosov Ridge), 그리고 캐나다 분지(Canadian Basin)가 모두 러시아 대륙붕이며 러시아 법령의 적용을 받는다고 적시한 2건의 문서를 유엔에 제출했음
- 이에 캐나다와 덴마크는 즉각적으로 반발하고 나서며 러시아가 북극해에 갈등의 발판을 마련하고 있다며 비판했음
- 한편 유엔은 지난 20년 동안 반복해 오던 러시아의 주장을 받아들이지 않았으나, 러시아의 요구를 계속 거절할 경우 군사적 위기로 이어질지 모른다는 우려도 제기되고 있음

■ 최근 러시아의 압박 행동으로 5월에 개최되는 북극이사회 각료회의에서 미국과 러시아의 첫 번째 충돌이 일어날 것으로 예상^{a)}

- 푸틴 대통령은 러시아 의회 연설에서 야심찬 북극개발 계획을 언급하면서 유엔이 러시아의 북극해에서의 권리를 인정한다면 북극 연안을 따라 대대적인 인프라 개발을 추진할 것을 시사하였음
- * 참고로 러시아는 유엔의 대륙붕한계위원회에 북극 해저의 대륙붕 넘어까지 자국 영토로 인정해달라는 문서를 제출한 바 있음
- 또한 북극 해저의 천연가스는 오로지 러시아의 것이라면서 북극 전역에 철도 건설을 통해 북극항로 인프라 구축에 박차를 가하겠다는 강한 의지를 밝혀 주목을 받았음

■ 하지만 푸틴의 북극해저에 대한 권리 주장에 대해 내부 전체의 찬성을 얻지 못했다는 비판도 대두^{a)}

- 당초 외교가에서는 러시아가 북극이사회 의장직을 맡기 전 북극포럼을 열어 러시아의 주장을 다시 한번 강조하고 주요 의제로 채택할 것으로 예상했었음
- 하지만 최근 북극포럼이 내년 봄으로 연기되면서 러시아 내부적으로 북극해 해저 권리 주장에 대한 조율이 이루어지지 않았다는 지적도 나오고 있음

그림. 북극해를 둘러싼 연안국 분쟁

Claiming the Arctic

Russia has filed a revised claim with the UN for disputed territory



자료: <https://www.ponarseurasia.org/tensions-with-russia-heat-up-the-melting-arctic/>

이슬기 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

참고자료

- a) <https://jamestown.org/program/moscow-pushing-even-more-expansive-claims-on-arctic/>
2021. 4. 27. 검색)

‘메가 푸드’, 무르만스크주에 콜드체인 물류센터 건설

■ 극동북극개발부와 메가 푸드(Mega Food)사(社)가 체결한 협약서를 토대로 무르만스크주에 식품보관용 콜드체인 물류센터 건설 추진

- 메가 푸드는 북극지역 입주기업으로 해당 사업에 약 3억 8,000만 루블을 투자할 예정이며, 물류센터에는 냉장·냉동 창고, 지게차, 냉장·냉동 트럭, 가공 설비 등 인프라가 구축될 예정임
- 또한 해당 물류센터는 지역간 물동량(약 2,00톤)을 포함해 약 5,000톤의 화물을 매달 처리할 수 있음
- 2022년 1분기에 무르만스크 콜드체인 물류센터 건설 사업을 시작할 계획이며, 해당 사업으로 약 75개의 일자리가 창출될 것으로 예상됨

■ 무르만스크는 식료품 및 신선한 채소 등을 보관할 수 있는 최신 물류센터가 필요한 실정

- 메가 푸드 담당자는 무르만스크로 식료품이 공급되지 않고 있는 이유 중 하나는 운송비와 보관료가 다른 지역에 비해 높기 때문에 공급자의 수익이 보장되지 않기 때문이라고 설명함
- 또한 그는 메가 푸드는 무르만스크 지역의 새로운 3PL 물류업체로서, 연중 무휴 높은 수준의 서비스를 제공할 것이며, 운송비를 절감하고, 최종 소비자에게 정시에 배송될 수 있도록 시스템을 구축할 것이라고 언급함

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

참고자료

- a) https://logirus.ru/news/warehouses/polnyy_3pl-v_murmanskoy_oblasti_postroyat_produktovy_y_khab.html(2021.4.29. 검색)
- b) <https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1619519987-logisticheskiy-centr-rezidenta-azrf-pomozhet-snizit-stoimost-produktov-v-murmanskoy-oblasti>(2021.4.29. 검색)

급 성장하는 러시아 수산업, 물류 운송망 개선 시급

■ 러시아 극동 수산업계, 극동 지역 생산 수산물이 러시아 모든 국내 시장에서 소비될 수 있도록 물류 운송망 단순화 요구

- 블라디보스톡에서 개최된 러시아 극동 지역 수산업 동향에 관한 라운드테이블 회의에서 극동 지역 도로 운송 발전 방안이 집중적으로 논의됨
- 철도 보조금 지급, 북해 항로 활용 방안과 함께 러시아 극동북극개발부가 냉장 컨테이너 생산에 활용할 수 있는 투자 쿼터제 도입 등에 대한 의견이 제기되어 관심이 집중됨
- 러시아 통계청에 따르면, 2020년 10개월 동안 도로 화물 운송량은 43억 7000만 톤에 달하며, 철도 10억 3000만 톤, 해상 1980만 톤과 비교해 도로 화물 운송량이 상당히 높음
- 러시아 최대 극동 지역 수산물 유통 업체 네레이(Nerei)가 제공한 정보에 따르면, 2018년 도로 운송의 비중이 회사 운송 총량의 51%를 차지했으나 2020년에는 81%로 대폭 증가함
- 극동 지역 수산물 가공, 도·소매업체가 거리에 관계 없이 도로 운송을 이용하며, 일부 무역 회사가 자체 차량을 구입한 점은 시장 수요에 대한 반응으로 볼 수 있음

■ 러시아 수산물 도로 운송, 속도·기동성·온도 제어 측면에서 철도보다 유리

- 차량 운송을 통해 대기업 및 중소기업이 협력하여 동시에 다양한 품목을 수송할 수 있다는 장점이 있음
- 차량 운송은 온도 조절에 용이하며, 특히 수산물의 품질을 유지할 수 있는 최적의 조건을 갖추고 있다는 평가임
- 블라디보스톡의 수산물 운송 시, 도로를 이용할 경우 7일 안에 노보시비르스크, 9일 안에 옴스크, 12일 안에 모스크바에 도착하는 것으로 알려졌다
- 반면, 철도 운송과 냉장 컨테이너를 활용할 경우 블라디보스톡에서 모스크바까지 최대 21일이 소요됨
- 단순한 비용 측면에서는 철도 운송이 저렴하지만, 차량 운송을 통해 여러 목적지를 통과하며 운송할 수 있다는 점에서 도로 이용이 수익성이 높아진다는 특성이 있음

■ 러시아 수산물의 도로 운송 시, 극동 지역의 계절성, 차량 및 연료 가격에 영향

- 라운드테이블 회의 참가자는 현재 러시아 수산물의 도로 운송 시, 계절별 상이한 수송량

문제를 지적하고 나섰음

- 매년 연어 생산 성수기에 철도 부족 및 운송 세금 인상 문제가 발생하는데, 특히 8~9월에 차량이 부족함
- 네레이 사는 2020년에만 5만 톤의 수산물을 냉장 차량으로 운반했는데, 이는 한 달에 약 4000 톤이며, 월별 200대, 주별 50대의 차량이 필요함을 의미함
- 극동의 전 지역에 대한 냉동탑차 수요는 매달 1000~1500대 수준인데, 점차 증가하고 있음
- 수산물 운송 업체는 주로 러시아 중부 및 서부 지역의 트럭 운송 회사의 서비스를 이용했으나, 러시아에서 냉동탑차를 보유한 대형 기업은 충분하지 않음
- 그중에는 니즈니 노브로로드의 이테코(ITECO) 사는 3000대, 노보시비르스크의 델코(Delko) 사는 2500대, 톰스크의 KDV 사는 500대의 냉동탑차를 보유하고 있음
- 연해주 수산업 협회 게오르기 마르티노프(Georgy Martynov) 회장은 주요 자동차 허브가 러시아 중부 지역에만 위치하는데, 주요 어장인 연해주와 인접하여 내수 시장으로 수산물 운송을 관리할 수 있는 극동 지역 자동차 허브가 요구된다고 주장함
- 한편, 러시아 극동 지역의 경우 연료 가격이 운송 비용에서 차지하는 비율이 높다는 점에서 정부의 보조금, 우대율 지원 등이 필요하다는 입장임

김현진 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원

(hyunjink24@gmail.com)

참고자료

- a) [https://fishretail.ru/news/riba-vibraet-prostie-dorogi-419956?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D\(2021.4.26. 검색\)](https://fishretail.ru/news/riba-vibraet-prostie-dorogi-419956?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D(2021.4.26. 검색))

중국·유럽 컨 물량 늘어 러시아 통과화물량도 늘 전망

■ 중국-유럽 간 컨테이너 물동량 증가로 러시아 운송시장에도 긍정적인 영향

- 맥킨지 앤 컴퍼니(McKinsey & Company)의 드미트리 오레이니크(Dmitry Oleinik)는 “교통 및 물류 2021 : 성장동력, 트렌드, 장애요인” 컨퍼런스에서 중국-유럽 간 컨테이너 물동량이 증가함에 따라 러시아의 운송시장도 성장할 것으로 전망함
- 현재 중국-유럽 간 컨테이너 물동량은 약 1200만 TEU로 추정되며, 향후 15년 간 약 1.5배 증가할 것으로 전망됨
- 이에 따라 중간 지점에 있는 러시아는 연간 통과 물동량 약 400만 TEU를 처리할 것으로 전망됨
- 중국-유럽 간 컨테이너 운송에서 러시아의 성장이 기대되는 부분으로는 포워딩 및 국경간 운송 부문임

■ 중국의 육로 운송 보조금 지원 등에 따라 러시아 통과 화물량이 증가할 전망

- 현재 중국 정부는 육로 운송 시 보조금을 지원하고 있는데, 이 같은 보조금을 지원하는 이유는 첫 번째, 중국 내륙에서 항만까지 과부하가 걸린 철도 인프라 문제를 해결하기 위한 교육지책으로 풀이됨
- 두 번째는 지정학적인 측면에서 중국이 해상운송에 대한 의존도를 줄이고자 하는 목적도 있음
- 이에 따라 중국과 유럽을 왕복하는 컨테이너 물동량은 연간 약 400만 TEU가 될 것으로 전망되며 러시아를 통과하는 화물의 양도 증가할 것으로 전망됨

■ 중국의 보조금 지원정책 변화 등이 러시아 성장 잠재력에 걸림돌로 작용

- 전문가들은 이 같은 전망을 하면서도 러시아 물동량 증가는 중국의 정책 변화에 따라 크게 영향을 받을 것으로 내다보고 있는데,
- 우선, 현재 중국이 추진하고 있는 육상운송 보조금 지원정책에 변화가 생길 경우임
- 만약 중국의 육상운송 보조금이 감소된다면, 화주가 감당해야 할 운송비용이 컨테이너 당 약 20만 유로로 높아지게 되어 고가의 화물만 운송하게 될 것이라는 판단임
- 드미트리 오레이니크(Dmitry Oleinik)는 이와 같은 문제점을 해결하기 위해서는 러시

아, 중국, 카자흐스탄, 벨라루스, 유럽연합(EU)의 철도운송 이해 관계자들 간의 협의가 필요하다고 강조하고 있음

- 즉, 모든 참여자들은 개개인의 이익만을 중시할 것이 아니라 모두의 이익을 극대화하는 것이 중요하며, 모든 이해 관계자들의 경제적인 측면을 최적화하는 것이 향후 운송 잠재력을 증대시킬 수 있는 주요 요건이라는 주장임
- 두 번째 장애요인으로 현재 중국 물류 플랫폼을 통해 구현되고 있는 운송 서비스 판매 및 가격형성임
- 현재 중국 물류 플랫폼을 통해 고객들에게 홍보되고 있는 운송 서비스 판매 및 가격형성은 상당히 저렴한 가격으로 측정되어 있지만 경제적인 측면에서 결정된 가격보다 높은 비용이 요구될 수도 있기 때문임
- 이는 중국이 높은 차익금을 남기기 위한 방법으로 사용되며 러시아 기업은 전체 컨테이너 운송비에서 약 15~20%의 수익률을 받을 수 있음
- 전문가에 따르면 포워딩 및 국경 간 운송에서 러시아 기업의 점유율을 약 2배까지 높일 수 있을 것으로 전망하고 있음

김은미 자료 입력원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr/051-797-4942)

참고자료

- a) https://logirus.ru/news/transport/ekspert-_ot_konteynernogo_potoka_-knr-es-knr-_rossiya_v_perspektive_mozhet_poluchit_do_4 mln_teu_v_g.html(2021.4.23 검색)



주요 통계



표. 2021년 3월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2019/2020 증가율
극동지역	13.1 (+11.7%)	6.1 (-7.3%)	12.27	+4.2%
북극해	2.4 (-6.4%)	5.8(-7.9%)	8.1	-9.1%
발트해	9.6 (+5.8%)	10.5 (-18.9%)	12.9	-9.1%
아조프-흑해	9.2 (+10.8%)	12.5(-14.6%)	21.7	-5.2%
카스피해	0.3 (-27.3%)	0.4 (-0.7%)	0.7	-12.4%
합계	30.8(+7.9%)	34.0(-13.6%)	69.8	-4.5%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비초카야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차스키

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바라데이, 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, 올라, 마하치칼라

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/311533/> (2021.4.22. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/310029/> (2021.4.22. 검색)

표. 2021년 2월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*		CIS**		합계	
		수출	수입	수출	수입	수출	수입
01-24	식료품 및 원자재	186,910.3	45,973.6	1,381.78 9	546.139	188,292.0	46,519.7
25-27	광물 제품	953,108.8	5,772.7	24,918.125	38,904.199	978,026.9	44,676.9
27	연료 및 에너지 제품	800,000.2	4,732.6	144.49	2.359	800,144.7	4,735.0
28-40	생고무 화학 제품	4,650.7	51,346.3	719.854	506.992	5,370.6	51,853.3
41-43	가죽원료모 피 제품	1.1	1,203.6	2.020	23.946	3.1	1,227.5
44-49	목재 및 펄프, 종이 제품	63,392.3	4,562.2	504.417	45.307	63,896.7	4,607.5
50-67	섬유, 섬유제 품 및 신발	137.7	28,093.1	112.798	286.86	250.5	28,380.0
72-83	금속 및 금속 제품	26,407.6	37,691.6	238.255	1,445.788	26,645.8	39,137.4
84-90	기계류	86,587.7	343,389.0	733.911	754.014	87,321.6	344,143.0
68-71, 91-97	기타	301,569.5	34,838.8	9,073.249	202.436	310,642.7	35,041.2
	합계	1,622,765.5	552,870.8	37,684.418	42,715.681	1,660,449.9	595,586.5

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

**주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya>(2021.4.28. 검색)

표. 2021년 2월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모

(단위: 톤, 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*		CIS**				합계					
		수출		수입		수출		수입		수출		수입	
		톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러
03	갑각류 연체동물	75,168	190,304.43	539	2,520.92	8	23.75	-	-	75,176	190,328.18	539	2,520.92
0303	냉동수산물	66,330	100,196.02	258	1,265.58	-	-	-	-	66,330	100,196.02	258	1,265.58
03031	연어	5,584	37,797.44	-	-	-	-	-	-	5,584	37,797.44	-	-
030331	광어	103	678.79	-	-	-	-	-	-	103	678.79	-	-
030332	가자미	23	18.14	-	-	-	-	-	-	23	18.14	-	-
030339	기타 넙치류	923	722.80	-	-	-	-	-	-	923	722.80	-	-
030351	청어	18,544	11,647.24	-	-	-	-	-	-	18,544	11,647.24	-	-
030363	대구	7,182	18,337.53	-	-	-	-	-	-	7,182	18,337.53	-	-
0303670000	명태	22,492	21,615.17	-	-	-	-	-	-	22,492	21,615.17	-	-
0303893	농어	20	78.96	-	-	-	-	-	-	20	78.96	-	-
030391	알류	1,295	3,616.32	-	-	-	-	-	-	1,295	3,616.32	-	-
030399	지느러미, 머리, 꼬리 및 기타 식용 어패류	879	1,043.39	-	-	-	-	-	-	879	1,043.39	-	-
0304	생선 필레	4,498	13,581.85	180	642.64	6	15.69	-	-	4,504	13,581.85	180	642.64

0305	훈제 생선, 생선 가루	0	1.50	17	76.73	-	-	-	-	0	1.50	17	76.73
0306	갑각류	2,996	72,763.37	53	363.76	-	-	-	-	2,996	72,763.37	53	363.76
030614, 030633, 030693	게	2,801	71,256.58	-	-	-	-	-	-	2,801	71,256.58	-	-
0307	연체동물	557	1,389.62	-	-	2	8.05	-	-	559	1,397.68	-	-
03072	가리비	0	0.00	-	-	-	-	-	-	0	0.00	-	-
03074, 03075	오징어 및 문어	552	1,368.21	22	125.54	2	8.05	-	-	554	1,376.27	22	125.54
03079	기타 연체 동물	5	21.40	-	-	-	-	-	-	5	21.40	-	-
0308	수생 무척추 동물*	787	2,387.78	-	-	-	-	-	-	787	2,387.78	-	-
03081	해삼	66	44.72	-	-	-	-	-	-	66	44.72	-	-
03082	성게	720	2,339.90	-	-	-	-	-	-	720	2,339.90	-	-

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

**주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

***주: 갑각류 및 연체 동물 제외

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) [https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya\(2021.4.28. 검색\)](https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya(2021.4.28. 검색))