

KMI 북방물류리포트

VOL.213
APR 15 2022

발간년월 2022년 4월 15일(통권 제213호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

발행인 김종덕 총괄 이주호 감수 최재선 담당 김엄지·유지원 발행처 한국해양수산개발원

자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

- 러시아 경제 제재, 국제 물류 공급망 혼란 야기
- Hydrographic Enterprise, 북극 항만시설 건설
- 북·중 무역 재개 ... 지나친 낙관은 아직 이르다.

전문가 칼럼

- 동북 아시아 운송·물류 협력에 영향을 미치는 정치적 요인

주요 통계

- 2022년 2월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
 - 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모
 - 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모
- * 러시아 극동지역 세관 홈페이지 접속 불가로 업데이트하지 못하였습니다.
세관의 홈페이지가 복구되는대로 게재하겠습니다. 양해 부탁드립니다.



주요 동향



러시아 경제 제재, 국제 물류 공급망 혼란 야기

■ 우크라이나 사태로 러 물류망^{*)} 타격

- 우크라이나 사태가 발생하기 전 긴장 상태에 있던 러시아 수출입 물류 분야가 현재 큰 혼란과 변화를 겪고 있음
- 유럽항 러시아 운송은 대러 제재로 인해 마비되었고, 제재에 동참한 공급업체나 물류업체는 러시아 수출 금지 대상 품목 아닌 화물에 대해서도 인수를 잇따라 중단함
- 중국~러시아 화물운송은 정상적으로 진행 중이며, 특히 화물열차 수요가 2배로 증가할 것으로 예측됨. 이 뿐만 아니라 러시아는 이전에는 서비스를 제공하지 않던 아시아 해상 운송 루트 서비스를 이용하는 것으로 나타남
- 러시아 물류기업 빅 트랜스(VIG Trans)의 이고르 레벨스키(Igor Rebelskiy) 창업자는, 우크라이나 사태 전에는 화물 장비와 차량 수가 문제였다면 대러 제재로 인해 상황이 달라진 후부터는 유럽에서 러시아로 가는 화물이 심각하게 부족한 상황에 직면했다고 설명함
- 또 그는 국제물류망이 심각한 혼란에 빠졌다는 의견에 동의하며, 유럽 공급업체들은 대러 제재의 영향을 걱정해 러시아로 가는 화물 운송을 주저하고 있다고 덧붙임
- 러시아 통관 중개회사 KVT의 율리야 실렌스카야(Yulia Shlenskaya) 총괄이사는 이행감독 기관과 공급업체 및 은행이 유럽연합(EU)이 발표한 러시아에 대한 수출 금지 품목과 상관없이 EU 지침을 자의적으로 해석하는 것처럼 보인다고 설명함
- 러시아 물류업체 Transsertiko社의 율리야 야넬리스(Yulia Yanelis) 전략개발부 이사는 오늘날 주요 문제 중 하나이자 각 물류 운송 경로의 물동량이 감소한 원인 중 하나는 대러 제재라고 강조하며, 제재로 인한 불확실성 속에서 공급업체들이 러시아 화물 운송 주문을 잇따라 거부하고 있다고 언급함

■ 복잡하게 얽힌 해상운송 서비스

- 이고르 레벨스키 창업자는 현재 해상운송에서 주된 3가지 경향이 나타난다고 언급함. 첫 번째는, CMA, Maersk, HMM 및 MSC 등과 같은 국제해운사가 러시아 화물운송 주문을 중단하면서 화물 운송 서비스에 급격한 제약이 발생한 것임. 두 번째로는, 일본 오션네트워크익스프레스

(ONE) 선사의 경우 러시아행 운항서비스 예약을 재개하려는 움직임이 있고, 다수의 화주들은 현재의 상황을 관망하고 있어 아직 큰 혼잡이 발생하지 않았다는 것임. 세 번째 특징은, 새로운 중국 해상 운송 노선이 활성화되었으나, 중국 중심지역 혹은 북부 지역에서 이 노선을 통한 운송이 이루어지고 있다는 것임

- 또한 레벨스키 창업자는 3월 초 러시아 항구에 기항하는 선박이 40%로 감소했다면서 미국과 EU의 대러 제재로 유럽 전역의 해운 물동량 적체가 늘어났다고 설명했으나,
- 장금상선(Sinokor)이나 중국의 화신(Huaxin shipping), Jun An 및 SITC 등의 선사는 극동 러시아로의 화물 운송을 중단하지 않고, 운항서비스 예약을 받고 있는 상황임
- 스위스 선사인 MSC사는 식량과 의료·인도적 물품 등을 러시아에 지속 수송할 방침이라 밝힌 가운데, 글로벌 해운 운임 수준은 급등했고 모든 국제 선사는 대금 결제조건을 강화했음. 특히, ONE과 MSC는 운항서비스 대금 지불 방법을 선결제로 전환할 예정이라고 알려짐
- 율리야 실렌스카야 총괄이사는 유럽 인근 러시아 지역에서 해상운송 화물의 다수가 흑해 연안의 노보로시스크항으로 기항하고 있으며, 일부 해운회사들은 이 노선을 계속 운항하고 있다고 언급함

■ 러시아 수출 금지·제한 조치 현황

- 빅 트랜스의 이고르 레벨스키 창업자에 따르면, 러시아 수출 금지·제한 대상 품목 리스트에는 냉동 장비, 파이프, 공장기계, 공장 장비, 자동차용 부품, 타이어, 전자기기, 통신기, 항공기 부품, 선박 부품, 트럭용 부품, 기계류(HS 코드 84류) 및 전자기기(HS 코드 85류)가 포함된 상태이며, EU산 사치품의 러시아 수출도 금지됨
- 일본은 HS 코드 84, 85, 88, 90류 등 총 300개 품목을 대러 제재조치 대상에 포함시켰으며, 이들 품목은 3월 18일부터 원칙적으로 수출이 금지됨
- 그러나 러시아 선사 FESCO社의 막심 시시코프(Maxim Shishkov) 전략·개발부 이사의 설명에 의하면, 대러 수출 금지 조치가 연일 시작되고 있는 상황에서도 러시아~아시아·태평양지역 시장 간 화물 운송에 있어 어떠한 서비스 중단도 발생하지 않았음
- 러시아 서비스 로지스틱 그룹(GOK Service Logistic Company)의 드미트리 아르자냐흐(Dmitry Arzhanykh) 공동 창업자는 러시아가 발표한 비우호 국가 목록에 포함되지 않은 중국, 인도, 인도네시아, 터키, 카자흐스탄 등 국가에서 생산되는 모든 제품이 거의 제한 없이 러시아로 수입되고 있다고 설명함

■ 러시아 철도물류망 운항 상태

- 러시아 철도청의 자회사이자 철도물류기업인 트랜스컨테이너(Transcontainer)社の 니키타 푸시카료프(Nikita Pushkarev) 영업·고객 서비스 부문 이사는 러시아 북서쪽 및 남쪽 항만을 통해 처리되었던 화물이 극동 항만이나 중국 국경 육로로 운송되는 등 물류 흐름의 방향이 바뀔 것이라고 예상함
- 막심 시시코프 FESCO 이사 또한 러시아 철도 운송 서비스에 특별한 차질이 발생하진 않은 것으로 보인다고 하며, 기존에 수에즈 운하를 통해 처리되었던 화물들이 극동 항만 혹은 육로 운송되고 있다고 설명함
- 현재 물류시장 관계자들은 가장 안정적이고 신뢰할 수 있는 운송 방법이 철도운송이라고 강조함

■ 터키를 이용한 화물운송 증가

- 화물운송 업체인 ATILSU사에 따르면, 3월초 전년 대비 러시아 화물 육상 운송 시장에 대한 수요가 크게 증가하여 러시아 내 운송 주문은 15% 증가하였고, 러시아발 화물 운송 주문은 23%로 증가한 반면 대러 제재로 인해 러시아향 화물 운송 주문은 3% 감소했음
- ATILSU사에 따르면, 러시아 수출 흐름이 두드러지게 터키로 이동되었으며, 그 수출 규모가 125% 증대되었음
- 이와 대조적으로, 러시아~EU 국가 간 화물운송량이 감소세를 보이는데, 특히 리투아니아발 러시아향 운송 화물 규모는 41% 하락했고, 핀란드는 57% 감소한 것으로 나타났음

예고로프 아르쎀 러시아전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(egorov201548131@mail.ru)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

Hydrographic Enterprise, 북극 항만시설 건설

그림. Hydrographic Enterprise社 진행 사업 중 우트렌니(Untrenny)터미널 건설 사업 예상도



자료: <https://pravdaurfo.ru/news/189391-terminal-utrenniy-v-sabette-voshel-v-plan/>

■ 북극 연안지역 항만 인프라 건설 등 사업 계획 발표

- 러시아 국영 원자력기업 로사톰(Rosatom) 산하 기업인 Hydrographic Enterprise社는 북극항로에 서의 안전 항행 보장 등을 목표로 14개의 투자 프로젝트에 참여하고 있음
- Hydrographic Enterprise社는 14개 사업 중, 2022년 △LNG 및 안정적인 가스 콘덴세이트 공급을 위한 ‘우트렌니(Utrenny)’ 터미널 건설, △카라 해에 접한 오비 만(Gulf of Ob)의 선박 진입 가능 운하 개축, △수문기상학적 요인 모니터링 시스템 구축 등을 계속적으로 진행할 예정임
- * ‘우트렌니(Utrenny)’ 터미널 건설 사업은 2020년 러시아 정부의 ‘국가 경제 구제 계획’에 포함된 사업으로, ‘Arctic LNG-2’ 프로젝트를 통해 생산된 LNG 환적을 위해 계획됨
- 안드레이 추마첸코(Andrey Chumachenko) Hydrographic Enterprise社 개발부문 부사장은 ‘항만 인프라 : 새로운 건설, 현대화 운영’ 포럼에 참여하여 2023년에 진행될 사업에 대해 설명했는데, 2022년 진행 사업과 병렬적으로 2023년에 진행 예정인 5개의 항만 투자 사업은 다음과 같음
 - 시라다사이(Syradasay) 광산 기반 석탄 해상선적 터미널
 - 세베르 만 항구 오일 터미널
 - 나글링긴 콧(Nagleingyn)의 범용 터미널
 - 석유 및 가스 콘덴세이트전 화물 부두
 - 오비 만 운하 건설 포함 야말반도의 사베타 항만 재건

- 현재 건설 물량과 비용을 명확히 조정하기 위한 기술 프로젝트 개발을 위해 2021~2022년 기간 동안 기업 자체 자금을 투입하여 개발 진행 중에 있음
- 또한 추마첸코 부사장은 향후 수로 측량용 내빙선을 건조할 계획이라고 언급하였는데, 선박 건조를 위한 건조업체 입찰 절차는 2022년 6월, 건조는 2025년 말 완료될 예정임

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

발레리아 샤페로바 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

- a) <http://www.morvesti.ru/news/1679/94884/> (2022.4.4. 검색)
- b) <https://pravdaurfo.ru/news/189391-terminal-utrenniy-v-sabette-voshel-v-plan/> (2022.4.14. 검색)

북·중 무역 재개 ... 지나친 낙관은 아직 이르다.

그림. 북·중 접경지역에 있는 안내판



자료: 연합뉴스, <https://news.naver.com/main/read.naver?oid=032&aid=0002817952>

■ 북·중 무역 재개에 따른 무역 규모

- 중국의 관세청 자료에 따르면 2021년 북·중 교역액은 3억 1,800만 달러 수준으로 전년 대비 41%, 코로나19 이전 수준보다는 90% 감소
- 북한은 지난 2년간 주로 해운 루트에 의존해 중국과 무역을 진행해왔으며 지난 1월부터 북·중 무역은 철도운송이 재개. 2월은 6,090만 달러 규모의 무역교역이 이뤄졌음
- 미국 싱크탱크인 RAND 연구소의 수 김(CIA 출신)은 북·중 간 무역 수치가 점진적으로 증가하고 있으나 이러한 상승세를 지나치게 낙관적으로 읽는 것은 금물이라고 언급함
- 북한이 현 경제위기에서 버틸 수 있는 것은 북한 경제의 1/4을 차지하는 농업 생산량이 2021년에 증가하였기 때문이나, 경제 제재와 코로나바이러스에 따른 무역 수축은 여전히 북한 경제위기의 주요 결정요인임
- 지난해 기후가 온난해 북한의 농업 생산량이 증가하였으나 북한은 장비, 비료 등 농업의 핵심 품목을 수입하지 못해 원자재 수입 급감으로 경제는 계속해서 위험에 노출되어 있음

- 랜드 연구소의 보고서에 따르면 북한의 중공업, 경공업 생산에 쓰이는 기존 장비는 대부분 구식이어서 교체가 필요한데 북한으로의 수입 금지 품목에 산업기계가 포함되어 있어 이것이 불가능해 장기적으로 북한 경제에 좋지 않은 영향을 미칠 것으로 전망됨
- 이같은 상황에서 북한의 수출은 매우 제한되어 있어 외화보유고가 이미 바닥난 상태임
- 결국 모든 상황을 고려해볼 때 북·중 무역 재개는 북한에 좋은 징조이지만 분석가들은 당분간 관망하며 지켜봐야 할 필요가 있음을 지적함
- 미 정부에서 근무했던 북한경제전문가 윌리엄 브라운은 북한이 경제난을 극복하기 위해서는 수출산업을 발전시켜야 할 것을 제시하였으며, 모든 제재로 인해 수출이 어렵지만 불가능한 것은 아니라고 평가함
- 대외경제정책연구원(KIEP)은 북한의 수출 부진 원인에 대해 공업 생산의 어려움과 더불어 2018년 제재 강화 이후 새로운 수출 품목 개발에 실패했다는 것을 반영한다고 분석함
- 한편 북한이 최근 러시아와 무역 재개를 논의하고 있으나, 러시아가 우크라이나에 집중하고 있다는 사실을 고려해볼 때 북·러 무역 정상화는 즉시 이루어지지 않을 것이며 무역이 실제로 재개된다고 하더라도 북한이 큰 이익이 되지 않을 것으로 예측됨

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

a) [https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3173601/china-north-korea-trade-recovering-after-covid-induced?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article&campaign=3173601\(2022.4.13. 검색\)](https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3173601/china-north-korea-trade-recovering-after-covid-induced?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article&campaign=3173601(2022.4.13. 검색))



동북 아시아 운송·물류 협력에 영향을 미치는 정치적 요인

Sergei M. Smirnov

네벨스코이 해양대학교 국제해양연구 과학교육센터 소장

동북 아시아(NEA, North East Asia)의 운송·물류 개발을 목표로 하는 프로젝트 및 이니셔티브들의 주요 문제는 바로 그것이 정치화되는 것과 변수가 많은 정치 트렌드에 대해 의존도가 높다는 것이다. 한편, 각 국가들이 천명한 프로젝트들의 주요 목표는 궁극적으로 지역 안보 상황을 안정시켜 줄 경제 발전 및 번영과 협력 강화이다. 그러나 사실상 관련국가 정부들은 그 같은 운송 및 물류 프로젝트로의 참여 여부를 대외 혹은 국내 정책 트렌드에 따라 결정하고 있다. 동북 아시아 지역에서 유망하다고 인식되는 경제협력 프로젝트들의 이행을 방해하는 몇 가지 정치적 요인들에 대해 살펴본다.

1. 미국-중국 및 서방-러시아 간 경쟁

현재의 강대국과 지역에 따른 국가 그룹 간 지정학적 경쟁은 세계 경제에 영향을 미칠 뿐만 아니라 현존하는 경제적 유대 및 연결을 위협한다. 상대적인 약소국들은 필연적으로 강대국들의 궤도에 휘말리기 때문에, 조정의 여지가 줄어들고 일명 ‘반대 진영’ 국가와의 경제 협력이 어렵게 된다. 일례로, 미국과 대한민국의 관계는 일대일로(Belt and Road Initiative, BRI) 및 기타 프로젝트 범위 내에서의 중국과의 협력 의지 및 협력 용의에 영향을 미친다. 중국의 이니셔티브에 대한 미국의 눈에 띄게 부정적인 태도는 중국의 초대형 프로젝트 참여에 대한 한국의 불확실한 입장을 부분적으로나마 설명할 수 있다.

문재인 대통령 집권기 동안에는 전통적인 한미동맹 지원과 더불어 군사력 강화뿐만 아니라, 미국에 대한 의존도 약화를 통한 한중관계의 보다 많은 자유로움, 혹은 사실상 더 가까운 한중 친선관계의 중요성을 강조하는 의견들이 등장했다. 문재인 정부의 ‘신북방정책’은 러시아 및 북한과의 보다 적극적인 협력을 제시했다. 그러나, 최근 새롭게 당선된 대통령은 한미 동맹 강화가 최우선 과제임을 분명히 하였다. 대한민국에 있어 중국 및 러시아와의 경제협력이

얼마나 중요하고 유망하든, 한미 동맹이 지속되는 한 한국과 타국가 간의 관계에 한미동맹이 영향을 미칠 것으로 보인다. 다시 말해, 미국의 동맹국으로서 강대국 대결로 인한 결과로 말미암아 한국이 어려운 결정에 직면하게 되는 경우가 적지 않을 것으로 예상된다.

2. 이해충돌

언뜻 보기에 중국의 일대일로, 러시아의 TKR(한반도종단철도)-TSR(시베리아횡단철도) 연결, 한국의 신북방정책 등 최근 몇 년간 추진된 모든 이니셔티브들이 경제 통합 및 협력 측면에서 양립가능하며 상호 보완적인 성격을 지닌 것으로 보이지만, 각 국가의 국가적 혹은 지역적 차원의 안보 비전은 충돌하고 있다. 국가들의 전략사업 이행과 관련하여 추구하는 목표 또한 마찬가지로이다. ‘평화와 번영(peace and prosperity)’에 대한 일반적인 선언들 그 너머에 다른 목적들이 존재하는 것이다.

‘유라시아 이니셔티브(Eurasia Initiative, EAI)’와 ‘신북방정책’을 추진하며, 한국은 한반도 협력 발전뿐만 아니라 보다 안정적인 안보 환경 조성을 추구했다. 유라시아 이니셔티브, 신북방정책 등과 같은 이니셔티브의 이행을 통해 유라시아 시장에 대한 새로운 접근로를 확보함으로써, 한국은 중국과의 상호작용 의존도를 낮추고자 했다. 러시아는 한반도로의 정치적 영향력을 과거 수준으로 상승시키고, 기존 영향력을 확대하기 위해 한반도 종단철도(Trans-Korean railway)와 가스관 프로젝트를 이용하고자 했다. 중국에 대한 러시아 및 북한의 비대칭적 상호의존성(asymmetrical interdependence)을 감안할 때, 중국의 경제적 영향력 다각화는 공식적 혹은 대외적 선언 뒤에 숨은 목표가 될 수 있다. 그 자신의 영향력을 유지하려는 중국의 이익에도 모순이 발생하는데, 경제 요소를 최우선시하며 지정학적 동기를 부정함에도 불구하고, 일대일로 및 이와 유사한 초대형 프로젝트들은 경제협력 촉진을 비롯하여 중국의 문화 및 정치적 영향력 상승을 목표로 하고 있다는 것이다. 또 다른 문제가 있는데, 유라시아 이니셔티브 및 남북 프로젝트와는 대조적으로 일대일로 이니셔티브는 더 폭넓은 목표를 추구하며 한반도 개발을 중요하게 여기지 않는다는 것이다. 중국이 분단된 한반도의 현상 유지에 관심을 두고 있다는 사실 또한 잘 알려져 있다. 북한의 유일한 무역 파트너 입장인 중국은 북한의 수송 잠재력과 광물 및 향만에 대한 접근성을 유지하고자 한다. 그러나, 한반도를 둘러싼 지속적인 불안정은 북한이 참여하는 러시아-한국 간 프로젝트 이행을 저해한다.

3. 제재

현재의 대북제재 및 최근 우크라이나 사태와 관련한 대러 제재 또한 지역 협력을 방해할 수 있다. 대러제재가 언제까지 유지될지 예측하기는 어렵지만, 북한의 핵과 미사일에 대한 미국과

서방의 입장이 바뀌지는 않을 것으로 보인다. 유엔 안전보장 이사회(UN Security Council, UNSC)의 대북제재는 북한 핵·미사일 프로그램에 뚜렷한 영향을 미치지 못했다. 지금까지 국제사회의 대북제재와 북한에 대한 적대적인 태도는 남북 프로젝트와 기타 전도유망한 경제협력 사업에 있어 극복할 수 없는 장애물을 만들어냈다. 더욱이, 이는 중국에 대한 지역 경제 의존도 문제를 가중시키는 결과를 낳는다. 중국은 대북제재로 인해 수혜를 얻는 유일한 국가가 되었고, 서방의 대러제재에 있어서도 동일하게 이익을 얻을 것으로 보인다.

대북제재 상황에도 불구하고 중국은 북한의 거의 유일한 교역국이나 다름없는 상태이다. 안정성과 예측가능성을 위해, 중국은 북한의 핵군축에 대한 사실을 망각할 준비를 하고 있는 것일지도 모른다. 이것은 중국이 북한 경제에 치명상을 입힐 모든 조치의 적극적인 지지를 자제하는 이유를 설명해준다. 중국은 북한 핵 프로그램을 못 본체 외면할 수 있는데, 핵 프로그램이 중국의 이익에 도움이 되지 않는 남북한 간 관계개선에 장애물로 작용하기 때문이다. 중국은 한반도 전 지역을 전략적 이익 지역으로 상정하고 있으므로, 한국 또한 통제하려고 시도한다. 동시에, 중국은 남북한 관계를 예의주시하고 있으며, 남북한 화해 과정이 지나치게 빠르게 이루어질 때 개입하게 된다.

한반도에 대한 중국의 이해관계와 중국의 ‘분단 및 통제(divide and control)’ 전략은 러시아의 남북한 사업 추진 노력과 남북한의 공식적인 수사(official rhetoric) 및 통일 목표에 어긋나며, 지역 국가 간 협력에 또 다른 중대한 장애물이 될 수 있다.

각 국가들이 정치적으로 반대 진영에 있을 때, 상기 언급한 초대형 프로젝트 및 지역 이니셔티브에 참여하는 국가 정부가 해당 프로젝트·이니셔티브 중 하나를 통한 경제협력을 정치적 요인에 의해 좌지우지하게 만드는 것은 잘못된 셈법이다. 이러한 접근방식은 경제협력을 저해할 뿐만 아니라 국가 자체의 프로젝트 실행도 방해하게 된다.

4. 유럽 내 갈등이 동북아시아에 미치는 영향

최근 발생한 우크라이나 사태는 코로나19 팬데믹의 여파로부터 이제 막 회복하기 시작한 동북아시아의 경제협력 및 운송·물류 부문에 지대한 영향을 미치고 있다.

2022년 2~3월 사이 러시아 지도층이 보여준 모호한 행동들은 유럽·대서양 지역이 현재까지도 러시아에게 있어 절대적인 최우선 순위임을 증명한다. 즉, 실질적인 ‘동방전환(Turn to the East)’이 발생하지 않은 것이다. 그러나 현재까지도 서방과의 치열한 대결 상황에서 러시아가 말이 아닌 실질적인 행동으로 극동지역 개발을 시작하고, 동북아시아 국가들과 경제 통합 문제를 다룰 것이라는 의심이 존재한다.

현재에 이르기까지 러시아 지도부는 아시아 태평양 지역에서 중국에게만 관심을 두고 있다는

인상을 남겼다. 중국은 제재 압박으로 인해 휘청이는 러시아 경제를 지원할 수 있고, 또 지원해야만 할 것으로 보인다. 그러나, 중국은 모두가 익히 알고 있듯, 자국 이익을 해치는 행위는 하지 않을 것이다. 중국은 국가 경제 이익의 차원에서 유럽 및 북미와의 무역·기술 협력이 기존에 진행되던 수준으로 유지될 필요가 있다는 사실을 명확하게 강조하고 있다. 이에 따라, 중국과 러시아 간 경제적 관계는 기존의 유지되던 방식을 기반으로 하여 진행될 가능성이 있다. 중국의 북방 이웃(러시아)의 세력이 지나치게 약해지면, (러시아는) 중국에게 있어 중요한 국가인 미국을 상대하는 허수아비 역할을 수행할 수 없게 된다.

그러나 이것은 전략적인 고려사항일 뿐이다. 동북아시아 지역과 유라시아 지역 전체의 정상적인 발전을 돕기 위해서는 보다 적절한 조치가 필요하다. 지리적 위치와 막대한 자원 매장량으로 인해 러시아 극동지역, 시베리아 및 북극해 연안지역은 미래 동북아시아 전역 발전에 있어 논쟁의 여지 없이 중요한 위치를 점하는 지역이 된다. 특히, 동북아시아와 유럽을 연결하는 물류 경로 다양화 측면에서 그러하다.

5. 신북방정책 2.0

중앙아시아 지역에서 가장 안정적이며, 경제적으로 발달한 국가로 여겨지던 카자흐스탄에서 지난 1월 시위가 일어난 경우를 통해 알 수 있듯, 러시아 영토를 우회하는 대륙횡단운송회랑의 안전은 보장되지 않는다. 수에즈 운하를 통과하는 남방항로(Southern sea corridor)는 화물 운송 시 운항 거리가 매우 길며 해적의 공격, 항해 사고, 전염병 발생 및 기타 이유들로 인해 항로가 차단될 수 있는 잠재력 위험성을 지녔다. 따라서, 러시아 영토를 통과하는 육상회랑과, 특히 북극항로의 운송·물류 인프라 개발은 정치적 상황과 관계없이 동북아시아 국가들의 수출지향적 경제를 위해 필수적이다.

동시에, 아직 선언되지는 않았으나 예상되는 ‘신북방 정책 2.0’의 틀 안에서 이루어질 특정 운송 관련 프로젝트 참여에 대해 동북아시아 국가들 간 관심 수준이 상당히 다르다는 점을 고려해야 한다.

중국은 화물 운송 시 통과 국가들의 통제를 제거하고 국제 협약으로부터의 제한을 없애고자 하며, 운송 인프라 및 상품의 이동을 가능한 한 단독적으로 통제하고자 한다. 이같은 경향은 일대일로 프로젝트 전반에 대한 러시아의 신중한 태도의 이유가 나타나 있는 러시아 법에 위배된다. 중국은 러시아 영토와 북극항로를 통한 대륙횡단 운송에 있어 독점적인 이점을 취하기 위해 현재 러시아가 직면한 난처한 국제적 입장을 이용하고자 할 가능성이 있다.

일본은 러시아 및 북한 영토, 북극항로 수역의 운송·물류 잠재력 개발에 보다 낮은 관심도를 지니고 있을 것으로 예상된다. 일본은 최근 TSR로의 접근성을 가진 러시아 극동지역 항만을

통한 수출 화물의 신속한 운송 목적의 여러 양자 프로젝트에 착수했다. 그러나, 우크라이나를 둘러싼 상황은 과도하게 일방적인 대북제재와 유사한 양상으로 예상치 못한 일본의 거친 반응을 유발했다. 근래 몇 년 동안 일본은 역동적으로 발전하는 글로벌 상황에서 성급한 조치를 취하거나 명백하게 유리한 기회를 놓치는 등 주기적으로 방향성을 잃어가고 있다는 인상을 준다. 특히, 일본은 10년 전 지구 온난화 관련 북극의 운송부문 발전을 위한 새로운 전망을 정확하게 평가했으나, 그 후 북극항로를 개방하는데 있어 실질적으로 그 어떤 조치도 취하지 않았다.

한국은 북방의 이웃 국가들인 북한 및 러시아와의 운송·물류 협력에 가장 지대한 관심을 가진 것으로 보인다, 이러한 협력은, 명백히 경제 제재와 같은 무분별한 행위에 대해 보다 실용적인 접근법을 가진 형태로서 진행되어야 한다. 중국, 중앙아시아, 중동을 통과하는 신 실크로드 루트를 운송로로서 의존하는 것이 한국에게 있어 가능성이 있다고 인식되지 않았던 것에서 더 나아가, 현재는 팬데믹과 우크라이나 위기로 인해 더더욱 현실화되기 어려운 상황이 되었다.

한반도에서의 민족 화해와 남북한 소통로 복구 및 동해에서의 지선수송 발전을 위한 지속적인 노력은, 한국이 대외무역 화물의 물류상황과 원자재 공급상황을 크게 개선시킬 수 있도록 돕는다. 우크라이나의 상황은 결국 안정화될 것이지만, 경제적 유대에 있어 장기적인 결과 예측 없이 성급한 결정을 내리게 된다면, 모든 당사국들이 막대한 비용을 지출할 수도 있다. 이는 올해 3월 일명 ‘비우호적 국가’ 목록에 한국을 추가한 러시아 정부에게도 적용된다. 이것은 러시아가 추진한 아시아-태평양 정책들 중 두 번째의 심각한 실수라 볼 수 있다(첫 번째 실수는, 2017년 유엔안보리의 강력한 대북제재 결의를 지지한 것이었다). 이러한 잘못된되고 감정적인 결정은 매우 강압적인 상황의 영향으로 내린 결정이라 생각된다.

6. 결론

미국에 대한 과도한 집중은 한국에 부정적인 영향을 초래할 수도 있다. 최근 몇 년 동안, 미국 정치 엘리트 사회 내부에서의 격동은 무작위로, 예측 불가하게 이루어지는 그들의 전략적 결정의 양상을 그대로 나타내고 있다. 도널드 트럼프 전 대통령이 한미 자유무역협정(FTA) 종료와 주한미군 철수를 실행하고자 했음을 상기할 필요가 있다. 바이든 현 미국 대통령은 아프가니스탄에서 20년간 주둔한 미군을 급히 철수하여, 아프가니스탄을 탈레반의 손에 넘어가게 되었다. 현재 바이든 대통령은 우크라이나 영토 내에서의 분쟁에 대한 직접적인 개입을 지속적으로 부인하고, 북대서양조약기구(NATO) 동맹국들의 개입 또한 절대적으로 금지하고 있다. 만약 한반도 및 동아시아에 군사적 충돌이 발생한다면, 해리 트루먼 전 미국 대통령이 70년 전에 했던 것과 같은 결정(미국의 한국전쟁 참전 및 미군 파병)을 21세기의 미국 대통령이 내릴 수 있을까?

지역 집단 안보 메커니즘의 필요성을 부정한 동아시아 지역에서 발달한 정치 시스템이 지역 경제의 빠른 발전을 보장하고, 유럽·대서양 지역의 모델보다 더욱 효과적인 시스템으로 보여지고 있다. 약 반세기 동안 러시아 및 CIS 지역에서는 전쟁과 심각한 무력 충돌이 일어났으며, 유럽에서는 유혈 충돌 및 집단학살 자행, 수백만 명의 난민·실향민이 계속해서 발생하고 있다. 때문에, 동아시아 국가들이 달성한 현재 안정 수준이 공동의 이익에 부합하며, 전세계에 좋은 본보기가 되어 이 체제가 유지되어야 한다고 생각한다. 또한, 러시아와 북한은 지역 전체 패러다임 측면에서 주요한 참여자로 간주되어야 할 것이다.(※ 이 글은 필자의 개인적인 견해이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.)

Political factors influencing transport and logistics cooperation in North-East Asia

The main problem of current projects and initiatives including those aimed at developing transport and logistics capacity in NEA is its politicizing and thus dependence on volatile political trends. On the one hand, the main goal of the projects declared by regional countries is economic development, prosperity and strengthening cooperation that would eventually stabilize regional security situation. On the other hand, the governments, in fact, make their participation in these projects dependent on the current foreign and domestic policy trends. Here are several trends hindering implementation of even most promising projects of economic cooperation in NEA.

1. US-China and collective West – Russia rivalry

Current geopolitical competition between great powers and groups of countries does not only influence global economy but also threatens existing economic ties and links. Since smaller states are inevitably pulled into the orbit of great powers, the space for maneuvering is reduced and economic cooperation with country from the “opposite camp” is challenged. For example, RoK relations with the United States influence its willingness and readiness to cooperate with China within the framework of BRI and other projects. Demonstratively negative attitude of the US towards the Chinese initiative may partially explain uncertain position of RoK on participation in China's megaproject.

During Moon Jae-in's presidency, along with traditional support of the alliance with the US the calls were voiced for strengthening own military capacity, weakening dependence on the United States and, as a consequence, gaining more freedom in relations with China (in fact, closer relations with it). His ‘New Northern Policy’ provided for more active

cooperation with Russia and DPRK. However, newly elected president made it clear that strengthening alliance with the US is a priority. No matter how important and promising economic cooperation with China and Russia may be for RoK, as long as its alliance with the US remains in force, it will affect South Korea's relations with other countries. In other words, RoK, as an ally of the US, will often face a hard choice as a result of great powers rivalry.

2. Conflict of interests

While at first glance, all initiatives promoted in recent years (China's BRI, Russia's TKR–TSR junction, RoK's EAI or 'New Northern Policy') seem compatible and mutually complementary in terms of economic integration and cooperation, each country's vision for national and regional security are conflicting. The same are the goals pursued by states in connection with implementation of their strategic projects. There are some goals beyond general statements about «peace and prosperity».

When promoting EAI, and then the 'New Northern Policy', RoK pursued not only developing cooperation on the Korean Peninsula and creating more stable security environment. By gaining new accesses to the Eurasian market through implementation of its own initiatives, South Korea hoped to become less dependent on interaction with China. Russia tried to use its Trans–Korean railway and gas pipeline projects to come back and increase its political influence on the Korean Peninsula. Given “asymmetrical interdependence” of Russia (and DPRK) on Beijing, diversification of China's economic influence can also be the goal behind official statements. Moreover, here is the contradiction to interests of China, which tries to maintain its influence. Despite prioritizing economic component and denying geopolitical motives, BRI and similar megaprojects are aimed not only at promoting economic cooperation, but also at increasing China's cultural and political influence. Another problem is that in contrast to EAI and Trans–Korean projects, BRI megaproject pursues broader objectives and ignores the development of the Korean Peninsula. It is also known that China is interested in maintaining status quo of a divided Korea. Being the only trade partner of the DPRK China hopes to keep an access to North Korean transport potential, minerals and seaports. However, permanent instability around Korean Peninsula hinders the implementation of projects by Russia and RoK with participation of the DPRK.

3. Sanctions

Current regime of sanctions imposed on the DPRK and being imposed on Russia in connection with the latest events in Ukraine can also hinder regional cooperation. While it is difficult to forecast how long will the sanctions against Russia stay in force, the US and collective West do not seem to change its position on the DPRK nuclear and missile program. UNSC's and unilateral sanctions have had no visible effect on the DPRK nuclear and missile programs. By the moment the sanctions and hostile attitude of international community towards North Korea has only created unsurmountable obstacles to Trans-Korean and other promising projects of economic cooperation. Moreover, it aggravates the problem of regional economies' dependence on China. China has become the only country that benefited sanctions against the DPRK (and will probably benefit from western sanctions against Russia).

Despite the sanctions regime, PRC remains the DPRK's nearly sole trading partner. For the sake of stability and predictability, China may even be ready to "forget" about North Korea's nuclear disarmament. That explains why China refrains from active support of any measures that would seriously hurt the North Korean economy. Beijing can also turn a "blind eye" to North Korean nuclear program because it is an obstacle to inter-Korean rapprochement, which would not serve China's interests. Since China regards the entire Korean peninsula as the sphere of its strategic interests, it tries to keep the South under control as well. At the same time, Beijing is closely monitoring inter-Korean relations and interferes when the reconciliation process becomes 'too fast'.

China's interests on the Korean Peninsula and its «divide and control» strategy run counter to Moscow's efforts to promote Trans-Korean projects and Pyongyang's and Seoul's official rhetoric and goals of unification and thus may become another serious obstacle to cooperation between regional states.

As long as the countries are in opposing camps in terms of politics, making economic cooperation (through one of the mentioned above megaprojects or regional initiatives) dependent on political factors is a miscalculation for all participating governments. This approach only hinders economic cooperation and even implementation of country's own projects.

4. Conflict in Europe and its implications for NEA

The current Ukraine-related crisis is already having the most severe impact on economic cooperation, transport and logistics in NEA, which is already just beginning to recover from the effects of the COVID-19 pandemic.

The rather ambiguous actions of the Russian leadership in February–March of this year show that until now the Euro–Atlantic region remains an unconditional priority for them. No real "Turn to the East" had occurred in Russia. There are serious doubts that even now, in the conditions of a fierce confrontation with the collective West, Moscow will begin, not in words, but in deeds, to develop its Far East and deal with the problems of economic integration with the countries of North–East Asia.

So far, one gets the impression that Russian leadership is only interested in China of the entire Asia–Pacific region. China supposedly “can” and “should” support the Russian economy, which is reeling under the pressure of sanctions. However, China, as we know, will hardly do anything to the detriment of its own interests. National economic interests clearly dictate the need to maintain the achieved level of trade and technological cooperation with Europe and North America. Accordingly, China's economic relations with Russia are likely to continue on a residual basis. After all, if the “Northern Neighbor” weakens too much, it will not be able to play the role of “scarecrow” for the United States, which is important for Beijing.

However, these are just tactical considerations. Something more relevant needs to be done to provide the normal development of the NEA region and Eurasia as a whole. The geographic position and colossal resource potential make the Russian Far East, Siberia and the Arctic coast uncontestably important for the future development of the entire Northeast Asia. Especially in terms of diversifying logistics routes linking NEA with Europe.

5. New Northern Policy 2.0

As witnessed by the January 2022 riot in Kazakhstan, previously considered the most stable and economically developed country in Central Asia, the security of the transcontinental land transport corridor bypassing the territory of Russia is not guaranteed. The Southern sea corridor is too long, has many potentially dangerous bottlenecks that can

be unexpectedly blocked due to pirate attacks, navigational accidents, epidemic outbreaks or other reasons. Therefore, the development of transport and logistics infrastructure along the land corridor through the territory of Russia, and especially along the Northern Sea Route, is objectively necessary for the export-oriented economies of Northeast Asia, regardless of the political situation.

At the same time, we should take into account that the level of interest in participating in specific transport-related projects within the framework of the hypothetical New Northern Policy 2.0 among NEA countries differs quite significantly.

Thus, **China** would like to unilaterally control the transport infrastructure and the movement of goods as much as possible, trying to eliminate the control by transit states and the restrictions of international conventions. This is contrary to Russian law, which explains the latter's wary attitude towards the BRI project as a whole. It is possible that Beijing will seek to use the current difficult international position of the Russian Federation to obtain unilateral advantages in the field of transcontinental transportation via the Russian territory and NSR.

Japan is probably less interested in developing the transport and logistics potential of the Russian and North Korean territory and the NSR water area. The Japanese side has recently launched several successful bilateral projects for the accelerated delivery of export cargo through the ports of the Far East of the Russian Federation with access to the TSR. The events around Ukraine, however, provoked an unexpectedly harsh reaction from Tokyo, similar to the excessive unilateral sanctions against the DPRK. One gets the impression that in recent years Japan has been periodically losing its bearings in the dynamically developing global situation, either taking too hasty measures or clearly missing favorable opportunities that open up. In particular, having correctly assessed the new prospects for the transport development of the Arctic 10 years ago in connection with global warming, Japan subsequently did practically nothing to "open" the polar routes for its goods.

It seems that the **Republic of Korea** is most interested in cooperation in the field of transport and logistics with its northern neighbors, the DPRK and Russia. Obviously, this needs to be done in an updated format, with a more pragmatic approach to the use of such an indiscriminate tool as economic sanctions. Relying on the overland routes of the New Silk Road through China, Central Asia and the Middle East was initially unpromising for RoK, later the COVID-19 pandemic and the Ukrainian crisis made it almost unrealistic.

The continuation of the search for national reconciliation on the Korean Peninsula, the restoration of trans-Korean lines of communication and the development of feeder transportation in the East Sea basin will allow South Korea to significantly improve the logistics of its foreign trade cargo and the supply of raw materials. The situation around Ukraine will stabilize eventually, but hasty decisions in the field of economic ties, taken without assessing their long-term consequences, can cost all parties dearly. This also applies to the leadership of the Russian Federation, which put RoK in the list of "unfriendly states" this March. In our opinion, it was the second serious mistake in Russian Asia-Pacific policy. (The first was support in the UN Security Council for tough anti-North Korean sanctions in 2017). We would like to believe that this ill-conceived, rather emotional decision was made under the influence of a stressful situation.

6. Final remarks

An excessive focus on Washington is fraught with serious negative consequences for Korea. In recent years, turbulence in society and within the US political elite has reflected in the randomness and unpredictability of their strategic decisions. Recall how the previous president Donald Trump intended to terminate the FTA with RoK and withdraw the US military contingent from the country. Incumbent president Joe Biden, in turn, hastily withdrew troops from Afghanistan, effectively leaving their Afghan supporters to the mercy of the Taliban. Now he constantly denies any direct involvement in the conflict on the territory of Ukraine and categorically prohibits NATO allies from doing this. Will an American president of the XXI century have the determination to do the same as Harry Truman did 70 years ago if a military conflict breaks out on the Korean Peninsula or in East Asia?

We have long noted that the political system that has developed in East Asia, which denies the need to create regional collective security mechanisms, has provided the economies of the region with rapid development and, in fact, turned out to be much more effective than the Euro-Atlantic model. Our region has not seen not only wars, but also serious armed clashes for almost half a century, while in Europe bloody conflicts, acts of genocide, millions of refugees and displaced persons happen again and again. We believe that the current level of stability achieved in East Asia is in the common interest, serves as a good example for the whole world and should be preserved. Russia and North Korea,

in any case, should be considered as systemic players in the region-wide paradigm.

참고자료

- a) Anastasia Barannikova. South Korea, China and the Road and Belt initiative – economic and political factors // Ordnungspolitische Diskurse. 2021-2.
(<http://ordnungspolitisches-portal.com/wp-content/uploads/2021/05/2021-2-Barranikova-South-Korea.pdf>)
- b) Sergei M. Smirnov. “Asia – Pacific and the “Western” Concept of Collective Security”. – Vladivostok: Maritime State University, 2008. –132 pp.



주요 통계



표. 2022년 2월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2021/2022 증감율**
극동지역	11.8(+5.3%)	5.6(+2.6%)	17.4	+4.3%
북극해	2.0(+4.9%)	5.8(+10.4%)	7.8	+9.0%
발트해	8.3(-1.9%)	11.5(+15.3%)	19.8	+7.5%
아조프-흑해	9.1(+2.2%)	12.8(+13.4%)	21.9	+8.4%
카스피해	0.2(-7.5%)	0.2(-36.0%)	0.4	-25.7%
합계	31.4(+2.2%)	35.9(+11%)	67.3	+6.8%

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

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, 올라, 마하치칼라

** 주: 누적 물동량 기준 전년 동기 대비 증감율

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/325191/\(2022.3.4. 검색\)](https://portnews.ru/news/325191/(2022.3.4. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/326442/\(2022.3.24. 검색\)](https://portnews.ru/news/326442/(2022.3.24. 검색))

표. 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*		CIS**		합계	
		수출	수입	수출	수입	수출	수입
01-24	식료품 및 원자재	488,113.1	58,574.3	2,160.9	3,514.4	490,274	62,088.7
25-27	광물 제품	631,154.4	24,174.4	40,838	53,606.2	671,992.3	77,780.5
27	연료 및 에너지 제품	497,367.4	20,609.1	511	0.1	497,878.4	20,609.2
28-40	생고무 화학 제품	4,374	79,626.6	1,178.4	870.8	5,552.4	80,497.6
41-43	가죽원료모 피 제품	8.6	2,080.9	9.1	200.9	17.7	2,281.8
44-49	목재 및 펄프, 종이 제품	90,615	10,273.9	415	269.5	91,030	10,543.4
50-67	섬유·섬유제 품 및 신발	399.6	48,443.3	65.7	1,446.8	465.2	49,890.1
72-83	금속 및 금속 제품	56,410.9	80,556.7	2,000.8	5,604.8	58,411.6	86,161.4
84-90	기계류	112,094.9	564,415.5	6,905.6	6,888.9	119,000.5	571,304.3
68-71, 91-97	기타	313,063.1	63,036.7	47,434.9	498.9	360,498	63,535.7
	합계	1,696,233.6	931,182.4	101,008.4	72,901.3	1,797,241.9	1,004,083.7

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) [https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya\(2022.2.9. 검색\)](https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya(2022.2.9. 검색))

표. 2021년 11월 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
0302	냉장수산물	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-
0303	냉동수산물	98,846	233,521.7	1,005	3,244.7	19	24.2	-	-	98,865	233,545.9	1,005	3,244.7
03031	연어	11,304	48,018	-	-	0	0	-	-	11,304	48,018	-	-
030331	광어	541	4,466.6	-	-	-	-	-	-	541	4,466.6	-	-
030332	가자미	677	600.6	-	-	0	0	-	-	677	600.6	-	-
030339	기타 넙치류	619	493.2	-	-	0	0	-	-	619	493.2	-	-
030351	청어	12,992	3,628.8	-	-	0	0	-	-	12,992	3,628.8	-	-
030363	대구	5,426	17,870.4	-	-	0	0	-	-	5,426	17,870.4	-	-
0303670000	명태	45,483	48,269	-	-	19	24.2	-	-	45,502	48,293.2	-	-
0303893	농어	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-
030391	알류	3,548	97,869.6	-	-	0	0	-	-	3,548	97,869.6	-	-
030399	지느러미, 머리, 꼬리 및 기타 식용 어패류	531	986.9	-	-	-	-	-	-	531	986.9	-	-
0304	생선 필레	3,720	11,982.8	48	189	0	0	-	-	3,720	11,982.9	48	189

0305	훈제 생선, 생선 가루	0.2	1.9	46	274	-	-	-	-	0.2	1.9	46	274
0306	갑각류	5,696	198,497.2	79	575.8	-	-	-	-	5,696	198,497.2	79	575.8
030614, 030633, 030693	게	5,244	190,837.8	-	-	-	-	-	-	5,244	190,837.8	-	-
0307	조개류	4,768	14,594.5	-	-	0	2	-	-	4,768	14,596.6	-	-
03072	가리비	271	496.4	-	-	-	-	-	-	271	496.4	-	-
03074, 03075	오징어 및 문어	4,041.4	11,028.2	82	441.9	0	0	-	-	4,041.4	11,028.2	82	441.9
0308	수생 무척추 동물*	1,667	4,167.9	-	-	-	-	-	-	1,667	4,167.9	-	-
03081	해삼	487	1,227.9	-	-	-	-	-	-	487	1,227.9	-	-
03082	성게	993	2,891.7	-	-	-	-	-	-	993	2,891.7	-	-

* 주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya>(2022.2.9. 검색)