

WEEKLY REPORT

KMI 북방물류리포트

VOL.101
AUG 28 2019

발간년월 2019년 8월 28일 (통권 제101호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호 총괄 이주호 감수 길광수 담당 김엄지 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 항만·물류연구본부 글로벌SCM 연구실 TEL +82-51-797-4665 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

- 극동철도 개발을 위해 올해 말까지 약 750억 루블 투자
- 세레메티예보(SVO)공항, 모스크바 전체 항공 화물 수송량의 67% 차지
- 극동도시 및 항만, 공공·민간 파트너십을 통한 현대화 계획
- 사르아르카 가스관 연장공사 완공 예정

전문가 칼럼

- 러시아 내륙 복합물류체계에 주목해야 하는 이유

주요 통계

- 2019년 상반기 러시아 수역별 항만 물동량
- 2019년 상반기 러시아 극동지역 주요 수출입품목 규모
- 2019년 상반기 러시아 극동지역 주요 수산물 수출 규모



주요 동향



극동철도 개발을 위해 올해 말까지 약 750억 루블 투자

■ 러시아는 국경지역 극동철도 개발 및 운송과정 개선을 위한 인프라 개발 등 철도 투자 프로그램을 실현하고자 약 250억 루블을 투자함

- 올해 3월 러시아철도공사발전 장기프로그램 2025를 공표한바 있으며, 이 프로그램에 따라 극동지역 철도 속도 향상 및 서비스 개선을 위한 인프라 개발에 투자함
- 동부지역 개발에 약 68억 루블을 할당했으며 하니-틴다, 우라크-콤소몰스크-나-아무레, '바모브스카야-틴다', '콤소몰스크-바로차예브카' 4개의 철도라인 개발 및 항만과의 연계성 강화, 기술 및 전력공급 시설 건설 등이 포함됨
- 투자 프로그램에는 틴다역 재건이 포함되어있으며 이는 증가하는 BAM(바이칼-아무르라인) 철도 물동량을 처리하기 위한 것으로 재건이 완료된 후에는 약 2.5배 수용력이 증가할 것으로 전망함

■ 연초부터 철도 재건을 위해 약 58억 루블이 할당되었으며 TSR 및 BAM 철도 중 극동지역에 포함되는 24개 역에 대해 설계, 조사, 재건설 등의 작업이 시작됨

- 차량에 투자된 금액은 약 14억 루블이며 사할린 광케철로(1,520mm) 건설을 위해 약 57억 루블이 투자됨
- 2019년 말까지 프로그램에 따라 약 750억 루블이 극동철도 개발에 투자될 계획이며 이는 전년대비 약 45% 높은 투자금액임

김엄지 연구원

(051-797-4776, umjikim@kmi.re.kr)

김은미 현지리포터 국립극동교통대학교

(051-797-4776, usea1004@gmail.com)

참고자료

a) [http://portnews.ru/news/280492/\(2019.8.28. 검색\)](http://portnews.ru/news/280492/(2019.8.28. 검색))

b) [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=656&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=94337\(2019.8.28. 검색\)](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=656&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=94337(2019.8.28. 검색))

세레메티예보(SVO)공항, 모스크바 전체 항공 화물 수송량의 67% 차지

■ 2019년 상반기 모스크바의 세레메티예보공항은 148,000톤의 화물과 22,000톤의 우편물을 처리

- 2017년 화물 운송량 증대를 위해 신규 환적터미널(Moscow Cargo)이 건설되어, 연간 최대 380,000톤의 화물을 처리할 수 있게 됨
- 전년 동기 대비 세레메티예보공항의 화물 수송량은 2% 상승했으며, 모스크바 전체 항공 화물 수송량에서 차지하는 비중도 61%에서 67%로 크게 증가했음
- 국제선을 통한 화물 처리량은 전년 동기 대비 2.6% 상승한 110,000 톤을 기록하였으며 국내선을 통한 처리량은 전년과 비슷한 37,000톤 수준을 유지
- 2019년 상반기 물동량은 해외로의 화물 수출량이 전년 동기 대비 45% 상승하였으며, 국내선 화물 운송량은 약 10%, 세레메티예보공항을 통한 환적 수송량은 약 20% 증가했음

■ 주요 수출입 국가는 중국, 독일, 네덜란드, 미국으로 전체 항공 화물 수송량의 50% 이상을 차지함

- 2019년 상반기 화물 운송량 기준으로, 리엘(벨기에), 밀란(이탈리아), 페트로파블롭스크-캄차트카(러시아), 홍콩 등 4개 도시로의 수출이 가장 큰 폭으로 증가함
- 2019년 상반기 수입은 충칭, 베이징, 서울 등의 도시로부터의 화물량이 가장 큰 폭으로 증가함
- 세레메티예보 공항은 모스크바 중심에서 북서쪽으로 약 30km 거리에 위치한 러시아 최대 규모의 국제공항으로 유럽의 10대 허브공항 중 하나임

이호건 리포터 한국외국어대학교 러시아연구소
(leehkun2010@gmail.com)

참고자료

- a) 러시아 연방 내륙수운 개발전략 2030, 2016, 부록 2
- b) wikipedia.org(2019.8.19. 검색)
- c) http://logirus.ru/news/transport/po_zernovym_stopam_omskoy_oblasti_po_sevmorputi_mogut_poyti_eshche_dva_regiona.html(2019.8.19. 검색)

극동도시 및 항만, 공공·민간 파트너십을 통한 현대화 계획

■ 극동투자수출지원청은 공공·민간 파트너십 메커니즘을 개발하여 극동지역 2개의 도시와 15개의 항만 인프라 등을 현대화하고자 함

- 극동투자수출지원청 레오니드 페투호프 청장은 극동개발은 공공·민간 파트너십을 통해 투자가 되어야 하며, 시장의 힘으로 저절로 형성되기는 불가능함을 강조
- 이에 따라 공공·민간 파트너십 메커니즘을 개발하여 산업시설 및 인프라 건설에 적용하여 삶의 질과 지역경제 발전을 동시에 높이하고자 함
- 극동투자수출지원청은 오는 9월 개최될 제5차 동방경제포럼에서 세부 계획을 발표할 예정임

■ 공공·민간 파트너십은 15개의 항만과 ‘콤포스모스크-나-아무레’, ‘스바보드니’ 2개의 도시에 산업기지를 만들기 위한 공공·민간 파트너십이 가능할 것으로 봄

- 극동투자수출지원청은 콤포스모스크-나-아무레(하바롭스크주)와 스바보드니(아무르주)에 공공·민간 파트너십을 통한 생산의 현대화 및 일자리 창출이 필요하다고 봄
- 현재 공공·민간 파트너십을 위한 정부의 예상투자금액은 약 5,000억 루블임

김은미 현지리포터 국립극동교통대학교
(051-797-4776, usea1004@gmail.com)

참고자료

a) <https://minvr.ru/press-center/news/23268/>(검색일: 2019.8.27. 검색)

사르아르카 가스관 연장공사 완공 예정

■ 카자흐스탄 사르아르카(Saryarka) 가스관, 올해 10월에 수도 누르술탄까지 연장을 완료할 것으로 예정

- 동 계획은 카자흐스탄 국부펀드 삼룩-카즈나(Samruk-Kazyna) 홍보·마케팅 부서에서 카자흐스탄 현지 언론을 통해 전함
- 삼룩-카즈나 최고경영자 아흐메트잔 예스모프(Akhmetzhan Yessimov)는 사르아르카 가스관의 주요 노선 820km 구간을 시찰하며, 올해 10월 경 카자흐스탄 수도 누르술탄까지 연장 공사가 끝날 것이라고 언급함

■ 사르아르카 가스관 연장 공사는 현재 카자흐스탄 중부지역까지 약 75% 완료된 상태

- 현재 사르아르카 가스관의 용접 작업은 카자흐스탄 중부지역 카라간드(Qaraghandy)시 지점까지 진행된 상태임
- 시찰에 동행한 기업체 대표들과 카자흐스탄 주지사들은 연장 공사가 완료되는 대로, 카즈무나이가즈(KazMunayGas)사와 합의 하에 가급적 빠른 시일 내 가스 공급을 수행하도록 의견을 나눔

■ 사르아르카 가스관 사업은 카자흐스탄 남부지역 크즐오르다(Kyzylorda) 주 소재 카라외젝(Karaozek) 군에서 시작하여, 국토의 중앙부를 경유해 수도로 이어지는 대규모 프로젝트라 할 수 있음

- 1단계 연결 구간의 총 연장은 약 1,061 km로, 이 사업에는 약 2,200 명의 인원과 700여 개 이상의 특수 장비가 투입됨
- 아울러 완공 시 수도 누르술탄을 제외한 총 171 개의 거주 지역으로 천연가스 공급이 이루어질 전망임
- 특히 카자흐스탄 정부는 기존 석탄을 이용한 화력발전소의 가동을 줄이고, 환경을 위하여 천연가스로 난방 체계를 전환할 계획임
- 향후 수도 누르술탄까지 연장 공사를 완료하면, 북부지역인 콕셰타우(Kokshetau) 시까지 추가 연장될 예정이며, 동 가스관은 이후 카자흐스탄 북단의 페트로파블(Petropavl) 시까지 이어질 계획임

그림 1. 사르아르카 가스 파이프라인의 주요 노선



오상호 리포터 한국외국어대학교 중앙아시아연구소
(031-330-4145, editor405ca@gmail.com)

참고자료

- [https://www.inform.kz/kz/\(2019.8.26. 검색\)](https://www.inform.kz/kz/(2019.8.26. 검색))
- [https://sputniknews.kz/\(2019.8.26. 검색\)](https://sputniknews.kz/(2019.8.26. 검색))
- [https://astanatimes.com/\(2019.8.26. 검색\)](https://astanatimes.com/(2019.8.26. 검색))



전문가 칼럼



러시아 내륙 복합물류체계에 주목해야 하는 이유

■ 신 유라시아 시대의 개막

21세기 접어들어 유라시아 대륙 한복판에서 거대한 지경학적 ‘용틀임’이 포착된다. 냉전 종식 이후 북방의 대륙세력들이 급속한 고도 경제성장을 구가하면서 자국의 항구적인 번영을 촉진하기 위한 전략적 경쟁이 한창이기 때문이다. 중국의 ‘일대일로’, 러시아의 ‘유라시아경제연합’(EAEU) 및 ‘신동방정책’, 카자흐스탄의 ‘누를리 졸(Nurly Zhol: 광명의 길)’, 몽골의 ‘초원 길 이니셔티브’ 등이 대표적인 사례들일 것이다. 이는 북방의 주요 국가들이 꿈틀거리는 대륙의 경제적 역동성에 주목해 새로운 물류 루트를 개발하고, 물적 자원의 안정적 확보와 공급을 통해 지속적인 성장을 담보하기 위한 일종의 국가발전 전략이다. 한국도 1980년대 말 이래, 북방외교 및 유사(類似) 북방정책을 펼치면서 유라시아 대륙으로의 진출을 꾀하고 있다. 한반도 신경제구상의 확장으로서 문재인 정부가 천명한 ‘신 북방정책’도 그 연장선상에 있다. 신 북방정책은 다양한 수준의 구현 목표를 담고 있지만, 무엇보다도 반신불수(半身不隨) 상태에 있는 한반도의 물리적 환경의 원상복구를 우선적으로 추구한다. 실제로 문재인 정부는 남북 간 ‘H경제벨트’를 형성하는 가운데 물리적으로 단절된 북방지역과 물류와 교통로, 에너지 네트워크를 연결하고 확대하는 정책을 적극 추진하고 있다.

■ 유라시아 물류 허브 ‘청사진’으로서 신 북방정책

신 북방정책은 동강난 남북한의 물류 통로를 다시 이어서 한반도가 지닌 천혜의 지리적 조건을 최적화, 극대화하고 이를 통해 21세기 한국의 새로운 국가적 웅비를 모색하기 위한 지경학적 청사진이라 할 수 있다. 요컨대 대륙과 해양을 잇는 반도적 ‘랜드 브리지’(land bridge)로서의 지리적 이점을 적극 활용하고, 여기에 한국의 선진화된 물류 시스템을 적용하여 한반도를 유라시아 물류 허브로 자리매김하기 위한 국가발전 전략인 것이다. 문재인 정부의 그런 구상은 북방경제협력위원회가 제시한 ‘나인 브릿지’(9-Bridge) 전략에 잘 반영되어 있다. 9-Bridge 전략 가운데 하나인 TSR-TKR 연결 사업은 유라시아 대륙을 가로지르는 시베리아횡단철도(TSR)의 이용 및 운송의 활성화를 통해 시간과 물류비를 절감하고, 그럼으로써 교역을 촉진하고 한국 상품의 경쟁력을 강화하는 것을 목적으로 한다. 또 나인 브릿지 전략에는 새롭게 열리는 북극항

로(NSR: Northern Sea Route)의 상업적 이용 및 활성화 그리고 북극 시장의 개척도 포함된다. 냉전 종식 이후 중국, 러시아, 인도, 몽골, 카자흐스탄 등 소위 북방 세력이 신흥 경제강국으로 부상하고 세계무역과 투자발전의 기관차 역할을 하면서 유라시아 대륙 내부에서 무역과 에너지 및 교통 인프라를 중심으로 한 협력과 통합이 거역할 수 없는 큰 흐름으로 작용하고 있는 게 작금의 현실이다. 이에 따라 유라시아 대륙을 사통팔달로 연결하는 복합물류 네트워크를 자국에 유리한 방향으로 구축하기 위한 국가 간 경쟁이 치열하고, 그 결과 글로벌 물류체계 및 물류시장 환경이 급변하고 있다. 이런 상황에서 CJ 대한통운, SLK 국보, 팬오션(PANOCEAN) 등 한국의 대표 물류 기업들도 유라시아 물류 시장에서의 우위 확보를 위해 다양한 노력을 전개 중이다.

■ 왜 시베리아 내륙 수운인가?

새로운 북방 물류시장 개척에 있어서 한국 물류기업들의 문제점은 지나치게 ‘경로의존적’이라는 점이다. 말하자면 한국의 북방 물류는 ‘철도’ 의존성이 매우 강하다는 점을 지적하지 않을 수 없다. TSR은 유라시아 대륙의 동과 서를 잇는 횡(橫) 방향의 물류 운송만 가능하다는 한계를 가지고 있다. 더욱이 철도 운송은 화물의 크기와 양에서도 제약을 받는데, 현재 대중량 및 초대형 화물 운송을 위한 350t 이상의 특수 화차는 수요 대비 공급이 부족한 실정이다.^{a)} 새롭게 열리는 북극항로(NSR)의 이용에도 제약이 따른다. 동쪽 베링 해협과 서쪽의 무르만스크를 잇는 북극항로의 이용 가능 기간은 연중 3~4개월에 불과하다. 그리고 기상 조건에 따라 빙하 상태가 변하기 때문에 그 정시성을 담보하기 어렵다.^{b)} 빙하가 완전히 녹을 것으로 예상되는 2030년까지는 쇄빙선이 갖추어져야만 운항이 가능한데, 쇄빙선의 높은 이용료와 공급 부족 등으로 북극항로 이용의 경제성도 보장되지 않고 있다. TSR과 NSR 이용의 제약성 속에서 한국이 유라시아 물류시장을 선점하기 위해서는 새로운 물류 루트를 개척하고 효율적인 물류 네트워크를 구축해야 한다. 그러기 위해서는 여러 방향의 물류 루트들을 다양한 운송 수단들을 동원해 유기적인 조합으로 연결시키는 새로운 시도가 필요한데, 그런 측면에서 기존의 TSR/NSR 이외에 유라시아 대륙의 남북을 트럭킹, 철도, 하운(河運) 등으로 이어주는 복합 교통·물류 루트의 개척 및 활용 필요성이 부각되고 있다. 최근 북방의 물류 루트에서 새롭게 주목받고 있는 것이, 북극으로 흘러들어가는 시베리아 3대 강, 즉 ‘오비 강’, ‘예니세이 강’, ‘레나 강’을 이용한 내륙 수운(水運)체계이다. 보다 구체적으로, 유럽과 아시아를 연결하는 두개의 횡축(橫軸) 방향 물류 루트인 TSR과 NSR 사이를 종축(縱軸)으로 이어주는 시베리아 내륙수운을 복합적으로 연계하는 물류 루트가 경쟁력 있는 새로운 물류 루트로 부상하고 있다.^{c)} 북극항로가 정시성과 경제성을 확보하고 상용화되기까지는 적지 않은 시간이 소요될 것으로 전망되기 때문에 우선 북극 항만의 배후지가 되는 시베리아의 수운과 유라시아 대륙횡단 철도망을 유기적으로 활용하는 내륙 복합 운송 물류체계를 독자적으로 구축하는 노력이 요구된다.

■ 시베리아 내륙 수운 활성화 요인

시베리아 철도가 유라시아 대륙을 횡단하고, 북극항로에 대한 투자 개발이 점차 활발히 이루어지고 있는 시점에서 러시아에서는 내륙 수로의 활용에 대한 관심이 높아지고 있다. 2016년 8월 15일, 볼고그라드에서 열린 국무회의에서 푸틴 대통령은 러시아 내륙수운의 활성화를 힘주어 강조했다. 도로와 내륙수운의 물동량이 1990년대까지는 비슷했으나, 최근에 이르러 그 차이가 4배에 이른 것을 언급하며, 내륙수운 활용의 감소는 수익성이 없는 비효율적인 운송루트를 증가시켜 경제적 손실을 가져 온다고 지적했다.^{d)} 21세기 접어들어 급격한 과학기술의 발달과 도로 운송, 물류 시스템의 발전으로 내륙 수운은 그 기능과 활용 수준이 오히려 퇴보한 듯 보인다. 하지만 철도나 항공, 도로가 내륙수로의 역할을 완전히 대신 할 수는 없다. 특히 운송수단의 접근이 어려운 시베리아와 극동지방의 농림산물 및 식량, 유용광물 등 무겁고 부피가 큰 중량물들의 운반은 더욱 그렇다. 시베리아 철도 노선의 운송지체 만연, 도로 화물 운송량의 포화, 대중량 및 초대형 화물 운송의 증가, 지구 온난화에 따른 경지면적의 증대와 북극 방향 하운(河運) 활용기간 확대, 환경오염, 북극권 경제 개발 등의 이유로 시베리아 내륙 수운의 역할과 기능은 점차 그 중요성이 더해지고 있다. 실제로 북극항로의 개발로 북극해와 내륙수로의 연계물류 증가 가능성이 높아지면서 러시아 내에서도 시베리아 내륙수운의 활성화 움직임이 관찰되고 있다. 러시아 내륙수운 활성화의 동인은 또 있다. 유라시아 내륙 국가 사이에 대외 교역이 늘어나고, 각국의 에너지 개발에 따른 대규모 플랜트 사업이 활발해질수록 유라시아 지역의 시베리아 극동 내륙 수로들을 활용한 물동량은 더욱 늘어나게 될 것이 자명하다. 이에 따라 한국경제의 새로운 블루오션인 유라시아 대륙을 ‘씨줄’과 ‘날줄’로 묶는 효율적인 신규 물류망의 개척은 북방과의 물류 연계성 증대를 통해 유라시아 경제권에서 ‘기회의 창’을 열고자 하는 한국에게 매우 중요하고 절실하다. 4차 산업혁명과 북극항로 시대의 개막으로 물류 혁신이 요구되는 시점에서 유라시아 대륙을 철도, 도로, 하운, 해운을 통해 종축과 횡축으로 연결시켜 북방의 새로운 물류 지도를 그리고 그 사업 가능성을 진취적으로 검토 및 구현할 때, 유라시아 물류 허브로서 대한민국의 지정학적 위상은 한층 더 제고될 것이다.

홍완석

한국외국어대학교 국제지역대학원 교수

참고자료

- a) “북극해 중량·초대형화물 운송 새 길 열린다,” 『Korea Shipping Gazette』, 2015년 9월 3일자.
- b) 하영석, “북극항로 개설에 따른 포항영일만항의 발전전략,” 『온-나라 정책연구』(포항시 발주 연구용역, 2014). p. 16.
- c) 이성우, “유라시아 해운·항만물류 네트워크 구축방안,” 『월간교통』, 2015-8, p. 24.
- d) “В новом русле - Путин поручил стимулировать речные перевозки,” *Российская газета*, 15 августа 2016.



주요 통계



표 1. 2019년 상반기 러시아 수역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2018/2019 증가율
극동지역	66.46 (+8.6%)	38.49 (+3.9%)	104.95	+6.8%
북극해	14.91 (+5.5%)	36.74 (+35.3%)	51.65	+25.1%
발트해	55.5 (+2.6%)	74.56 (+8.8%)	130.06	+6.1%
아조프-흑해	41.57 (-28.3%)	77.32 (+2.7%)	118.89	-10.8%
카스피해	1.28 (-7.6%)	2.21(+213.3%)	3.48	+44.1%
합계	179.71(-4.8%)	229.33(+9.7%)	409.04	+2.8%

* 주: 극동지역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 오시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-캐스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크캄차스키

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리얀마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바란데이, 페베크, 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

표 2. 2019년 상반기 러시아 극동지역 주요 수출입품목 규모

(단위: 천 톤)

품목	해외*		CIS**		합계	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	1,894,027.1	549,430.1	6,927.6	5,640.4	1,900,954.7	555,070.6
광물 제품	9,189,168.2	62,701.8	138,617.0	94,535.3	9,327,785.2	157,237.2
연료 및 에너지 제품	8,867,147.4	56,351.3	483.1	33.9	8,867,630.5	56,385.2
생고무 및 화학 제품	27,526.8	331,694.4	1,919.6	4,185.8	29,446.4	335,880.2
가죽원료, 모피 제품	599.7	7,715.8	36.5	167.5	636.2	7,883.3
목재 및 펄프, 종이 제품	567,579.2	44,917.7	2,390.0	678.7	569,969.2	45,596.4
섬유, 섬유 제품 및 신발	1,496.3	132,123.1	482.1	3,016.6	1,978.4	135,139.8
금속 및 금속 제품	272,474.6	317,769.4	544.9	6,158.9	273,019.5	323,928.2
기계류	559,665.1	2,028,913.8	6,254.8	6,418.5	565,919.9	2,035,332.4
기타	1,728,789.7	248,769.1	76,843.2	1,062.8	1,805,632.9	249,831.9
합계	14,241,326.7	3,724,035.3	234,015.8	121,864.6	14,475,342.4	3,845,899.9

*주: CIS국가를 제외한 모든 국가

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

표 3. 2019년 상반기 러시아 극동지역 주요 수산물 수출 규모

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
선어,생물	0	0	13	98.0	-	-	-	-	0	0	13	98.0
냉동어	715,032	1,043,003.7	20,692	34,765.9	178	447.4	-	-	715,210	1,043,451.1	20,692	34,765.9
연어류	38,100	81,936.5	-	-	25	72.7	-	-	38,125	82,009.2	-	-
넙치	2,279	11,422.9	-	-	-	-	-	-	2,279	11,422.9	-	-
가자미	7,210	10,578.0	-	-	-	-	-	-	7,210	10,578.0	-	-
가자미류	13,519	18,456.7	-	-	-	-	-	-	13,519	18,456.7	-	-
청어	76,095	45,168.8	-	-	153	347.7	-	-	76,248	45,543.5	-	-
대구	35,952	101,543.6	-	-	-	-	-	-	35,952	101,543.6	-	-
명태	478,954	578,049.4	-	-	-	-	-	-	478,954	578,049.4	-	-
농어	275	1,038.7	-	-	-	-	-	-	275	1,038.7	-	-
간, 곤이 (어란)	35,468	159,917.6	-	-	-	-	-	-	35,468	159,917.6	-	-
지느러미, 머리, 꼬리 등 생선부산물	4,309	6,623.0	-	-	-	-	-	-	4,309	6,623.0	-	-
생선필렛, 어육	45,268	125,824.2	537	1,973.2	-	-	-	-	45,268	125,824.2	537	1,973.2
건어, 훈제, 염장, 어분	281	596.6	492	2,747.5	-	-	-	-	281	596.6	492	2,747.5
갑각류	31,191	456,548.0	166	1,003.8	-	-	-	-	31,191	456,548.0	166	1,003.8

계류	24,911	409,300.6	-	-	-	-	-	-	24,911	409,300.6	-	-
조개류	7,116	18,272.7	-	-	-	-	-	-	7,116	18,272.7	-	-
가리비류	3,599	6,880.7	-	-	-	-	-	-	3,599	6,880.7	-	-
오징어류, 문어류	1,981	3,417.9	221	1,259.3	-	-	-	-	1,981	3,417.9	221	1,259.3
수산무척추동물	5,412	16,465.7	-	-	0.4	20.3	-	-	5,412	16,486.0	-	-
해삼류	743	2,121.9	-	-	0.4	20.3	-	-	743	2,142.2	-	-
성게류	4,615	13,955.4	-	-	-	-	-	-	4,615	13,955.4	-	-

(단위: 천 톤, 달러)

*주: CIS국가를 제외한 모든 국가

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

올가 연구원 KMI 러시아연구센터
(thkim@kmi.re.kr/051-797-4783)

참고자료

- a) http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=79538&sphrase_id=1929165(2019.8.11. 검색)
- b) <http://dvtu.customs.ru/statistic/2019-god/operativnaya-informacziya>(검색일: 2019년 8월 11일)
- c) <http://dvtu.customs.ru/statistic/2019-god/operativnaya-informacziya>(검색일: 2019년 8월 11일)