

KMI 북방물류리포트

VOL.109
OCT 30 2019

발간년월 2019년 10월 30일 (통권 제109호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태 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

- 하바롭스크 'Mnogovozoff' 사, 운송 서비스 개시
- 러시아 수상교통 임대 비중 지속 증가 전망
- 아제르바이잔, 제3세계 회의서 유라시아 교통물류 허브잠재력 홍보...제3세계 국가 물류회랑 사용가능성도 점쳐
- 러시아 북부 철도, 코스트로마 지역 기업들과 협력 확대

전문가 칼럼

- 러시아의 일대일로(TSR과 북극항로)와 한국의 에너지 물류 안보

주요 통계

- 2019년 8월 러시아 수역별 항만 물동량
- 2019년 8월 러시아 극동 지역 주요 수출입품목별 규모
- 2019년 8월 러시아 극동 지역 주요 수산물 수출 규모
- 2019년 1분기, 2분기 운송수단별 물동량
- 2019년 1분기, 2분기 러시아 대중교통 여객수송량



주요 동향



하바롭스크 ‘Mnogovozoff’사, 운송 서비스 개시

■ 하바롭스크 운송기업 ‘Mnogovozoff’사가 산업단지 내에서 가공 및 화물운송을 개시함

- 본 프로젝트의 투자금액은 약 500만루블로 ‘Mnogovozoff’사는 중소기업의 소규모 운송을 위해 보험, 보관, Door-to-Door 등 포괄적인 운송 서비스를 제공함
- 본 프로젝트를 위해 20여개 이상의 운송차량 및 화물 상하차 시 필요한 지게차 등을 임대해 운영함

■ Mnogovozoff사는 화물운송의 안정성을 확보하기 위해 지속적으로 모니터링하며 운송단계마다 화물을 추적함

- 또한 하바롭스크 지역의 물류 서비스 프로세스 및 도로 운송시장의 특성 등에 대한 전문적인 지식을 갖춘 전문가를 채용했음
- 본 투자 프로젝트가 성공한 것은 사업계획 단계에서 프로젝트에 필요한 자원, 자금, 제공 서비스 등에 대한 가용성을 검증했기 때문임

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

러시아 수상교통 임대 비중 지속 증가 전망

■ 'Gasprombank Leasing'의 막심 아가드자노프 대표는 '모르스코이 프로트' 잡지사 인터뷰에서 러시아 수상교통 임대 비중이 계속해서 증가할 것으로 전망함

- 2018년 말 해상운송 임대 비중은 약 7%로 전년대비 약 2.1% 증가함
- 이와 같이 해상운송 임대 비중이 증가한 것은 선박 재활용 보조금, 리스 지불에 대한 이자율 보조금, 우선 임대 프로그램 등의 국가지원이 있었기 때문임
- 국가지원 예산 약 20억루블 중 약 9억루블이 임대 보조금으로 지원됨

■ 금년 말 수상교통 임대 비중은 2018년과 비슷한 약 7~8% 수준을 유지 할 것으로 예상됨

- 하지만 러시아 조선소에서 새로운 선박들이 건조·구매될 것으로 예상되어 이와 같은 경제활동이 향후 임대산업에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 봄
- 이에 따라 막심 아가드자노프 대표는 2020~2021년에는 수상교통 임대 비중이 눈에 띄게 증가할 것으로 전망함
- 또한 임대시장을 활성화하기 위해서는 조선업에 대한 국가지원, 현대화, 투자 증대, 해운업 활성화, 임대회사 및 은행의 자금조달 접근성 등의 지속적인 개선이 필요하다고 지적함
- 'Gasprombank Leasing'사는 임대산업을 사업다각화의 핵심 분야로 보고 있으며 심각한 시장 변화가 없을 경우 회사 포트폴리오에서 해운 및 내륙수운 시 사용하는 선박 임대 비율을 약 7%에서 약 10%까지 확대할 계획임

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

아제르바이잔, 제3세계 회의서 유라시아 교통물류 허브잠재력 홍보...제3세계 국가 물류회랑 사용가능성도 점쳐

■ 일함 알리에프(İlham Əliyev) 아제르바이잔 대통령은 10월 26일 ~ 27일 이틀간 수도 바쿠(Bak)에서 개최된 제18차 비동맹운동회의(The 18th Non-Alignment Movement Summit)에 참석했음

- 알리에프 대통령은 연설에서 아제르바이잔이 그간 아시아와 유럽을 잇는 교량 역할을 수행해 왔으며, 지역 에너지 안보에 노력을 경주해 왔다고 언급했음. 대통령은 다보스 포럼 보고서의 내용을 인용하며 아제르바이잔은 세계 2위의 전력 가용능력을 보유하고 있으며, 몇몇 국가의 에너지 공급을 담당하고 있다고 홍보했음
- 또한 대통령은 물류교통 분야에서 아제르바이잔의 역할과 사업 참여 현황을 언급하기도 했음. 연설 내용에 따르면 아제르바이잔은 내륙국의 입장으로 북서, 동서, 남북 물류 회랑 등 지역 교통 프로젝트에 적극적으로 참여해 왔으며, 신뢰할 수 있는 교통 허브 국가로서의 역할에 기여하려 노력하고 있다고 덧붙였다

그림 1. 북서①, 동서②, 남북③ 물류회랑 개념도



*주요노선:

- ① 북서 물류 회랑: 인도(페르시아만 항로 포함) → 이란 → 아제르바이잔 → 조지아(흑해 항로 포함) → 터키 → 유럽, 북아프리카, 중동
- ② 동서 물류 회랑: 중국 → 카자흐스탄(카스피해 항로 포함) → 아제르바이잔 → 조지아(흑해 항로 포함) → 터키 → 유럽, 북아프리카, 중동

③ 남북 물류 회랑: 인도(페르시아만 항로 포함) → 이란 → 아제르바이잔 → 러시아 → 유럽

■ 이와 같은 제3세계 회의서 아제르바이잔의 물류 및 에너지 역량 홍보는 소속 국가들의 인프라 참여 및 사용 가능성을 열어둔 것으로 해석되고 있음

- 아제르바이잔 측의 교통물류 전문가인 아제르 알라베레노프(Azər Allahverənov)는 비동맹운동에 속한 국가들이 아제르바이잔이 속한 교통회랑의 인프라를 사용 가능하다고 언급하며, 이는 제3세계 국가들에게는 물론, 물류 허브로서의 리더십을 제고하기 위한 아제르바이잔에게 있어서도 새로운 기회가 될 것이라고 내다봤음
- 또한 알라베레노프 박사는 제3세계 국가의 물류회랑 사용 허가는 일종의 플랫폼으로서, 정부 간 회의 활성화를 포함한 다른 영역으로서의 협력 발전으로 전이될 수 있다고 덧붙였다. 이를 통해 아제르바이잔과 비동맹국가의 호혜적인 관계가 강화될 것으로 예상하고 있음

그림 2. 바쿠에서 개최된 제18차 비동맹운동 회의



조용성 현지리porter 상트페테르부르크 국립대학교
(+7 981-198-65-06, mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- <https://denizxeber.az/2019/10/29/az%99rbaycanin-simal-c%99nub-s%99rq-q%99rb-d%99hlizl%99ri-v%99-qosulmayan-olk%99l%99r-ucun-yeni-furs%99tl%99r/> (2019.10.29. 검색)
- <https://www.adyexpress.az> (2019.10.29. 검색)
- <https://www.azernews.az/nation/157734.html> (2019.10.29. 검색)

러시아 북부 철도, 코스트로마 지역 기업들과 협력 확대

■ 코스트로마 지역 상공회의소에서 <북부 철도의 날> 행사 열려

- 지난 10월 17일, 코스트로마 지역 상공회의소에서 개최된 <북부 철도의 날>에 지역의 기업가 및 지자체의 대표, 철도 관계자들이 참여함. 이 행사는 최근 몇 년간 지역 철도 현황에 대해 건설적인 대화의 장으로 활용되어지고 있음
- 알렉세이 스미르노프 코스트로마 행정 책임자는 “해당 회의는 러시아 철도청과 지역 간 관계 개선에 큰 도움이 되고 있으며, 이를 통해 지역 경제와 주민들의 이익에 부합되는 방법을 찾아가고 있다”고 회의 초반에 언급함

그림 1. 북부철도(좌)와 코스트로마 지역(우)



- 최근 러시아 철도청이 적극 개발 중인 디지털 서비스에 대해서도 코스트로마 지역 기업들과 긴밀히 협의 중임. 러시아 철도청은 금년 내에 송하인(Shipper)과 수하인(Consignee), 철도 차량 소유자와 협력해 관련 서류들을 전자문서로 전환하는 프로세스를 완료할 예정임
- 또한 역(station)이 아닌 고객의 창고에서 화물을 수령해 수취인의 창고로 직접 배송하는 물류 및 운송 서비스를 개발할 예정이며, 이러한 조달(Procurement) 활동에 기업들이 참여하는 문제에 대해서도 논의 중임
- 북부철도의 정부기관 협력 부국장인 올레그 바슈텐코씨는 “러시아 철도청은 고객의 이윤이 곧 철도의 이윤이 된다는 원칙을 가지고 일하고 있다”고 언급하며 사업팀과의 건설적 대화를 구축하는 것이 우선이라고 언급함

- 고스트로마 지역은 러시아 철도에서 중요한 지역임. 철도 노선의 총 길이는 662km이며, 러시아에서 화물 적재가 가장 많은 운송 구간인 “쿠즈바스~북부~서부” 회랑의 약 353km가 해당 지역을 지나고 있음
- 2019년 9월까지 이 지역의 철도 운송량은 140만 톤이며, 주요 운송 화물은 산림자원, 철금속, 컨테이너 화물임
- 러시아철도청은 매년 지역의 철도 인프라 개발에 투자를 하고 있음. 2019년에는 20억 루블을 투자해 작년 투자액 대비 15% 증가함. 주요 투자 분야는 전기 철도용 변전소의 전력공급장치 강화, 부이(Буй)역의 환승장 재건축, 샤랴(Шарья)역 환승장의 세 개 운송로 건설임

남가영 리포터 한국외국어대학교 러시아연구소
(neba95@naver.com)

참고자료

- a) http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=656&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=94657(검색일:2019.10.24.)
- b) <https://olymp2010.ria.ru/incidents/20111214/516736449.html>(검색일: 2019.10.24.)
- c) <https://tk-direct.ru/info/zheleznodorozhnye-stancii-rf>(검색일: 2019. 10. 24)



러시아의 일대일로(TSR과 북극항로)와 한국의 에너지 물류 안보

세계 경제는 거대한 변환을 경험하고 있다. 그 이유는 국제 에너지 공급체계와 글로벌 가치사슬의 분업체계가 혁명적으로 변화하고 있기 때문이다. 국제 에너지 공급망 체계의 변화는 미국의 셰일 가스와 러시아의 북극 야말 LNG 개발이 본격화되면서 촉발되었다. 국가 간 에너지를 대량 운송하는 파이프라인이 건설되어 있고 해상을 통해 에너지를 실어 옮기는 대형 유조선과 LNG선이 존재하지만, 중간 경유 지역에서의 갈등이 발생하게 된다면, 즉 이로 인해 에너지 운송로가 위협을 받게 된다면 오늘날 인류가 누리고 있는 현대 문명의 장점은 손쉽게 사라질 것이다. 과거 2006년, 2009년 두 차례 있었던 러시아-우크라이나 가스분쟁과 소말리아 해적들은 이와 같은 위험성을 이미 보여주었다. 최근 다시 불거진 호르무즈 해협 봉쇄 역시 에너지 운송이 안보 이슈라는 점을 환기해주고 있다. 그런데 우리가 유의할 점은 과거 미국이 중동으로부터 에너지를 수입했기에 이러한 운송로의 안전이 보장되었지만, 미국이 에너지 순 수출국으로 바뀌었고 자국의 에너지 수입을 지리적으로 인접한 캐나다와 멕시코로부터, 또 거리가 멀 경우 외교·안보적으로 친밀한 관계를 유지하고 있는 호주 등으로부터 수입을 하면서 에너지 수급안보를 개선하고 있다. 이로 인해 미국의 중동에 관한 관심은 크게 줄어들고 있다. 물론 이스라엘 문제, 이란 핵무기 개발, 테러 등으로 중동에 관한 관심이 전혀 없지는 않지만, 과거보다 훨씬 덜하게 되었다. 시리아 사태와 관련된 미국의 행태는 이를 단편적으로 보여주는 사례이다.

사우디아라비아와 카타르 등 중동으로부터 전체 에너지의 3/4을 수입하는 우리나라는 중동의 정세 변화에 민감하게 반응할 뿐 아니라 중동의 지정학적 위험이 감소하더라도 우리나라로 들어오는 에너지 운송로 상에 있는 남중국해 영토 분쟁의 위험에도 영향을 받는 취약한 상황이다. 이러한 문제를 해결하기 위해 그간 우리나라는 미국의 셰일 가스 수입을 늘리고 호주로부터 에너지 수입도 증가시켜 왔다. 그러나 이러한 조치에도

불구하고 여전히 우리의 에너지 안보는 취약한 실정이다. 현대 문명을 유지하는데 에너지는 사활적 이익이라 할 수 있으며 가장 안전하면서도 경제성도 가지고 있는 에너지 운송로 확보는 국가발전을 위해 매우 중요한 요인이 되고 있다는 점에서 현존하는 에너지 협력보다 더 개선된 방향을 모색하는 것이 필요하다.

에너지 생산국과 최종 소비국 간 지리적 근접성도 중요하지만, 거리가 다소 멀더라도 수급의 안전성이 확보된다면 이러한 파트너십은 오래 유지될 수 있을 것이다. 글로벌 에너지 공급망의 변화에 가장 민감한 지역은 비료 에너지 자급률이 가장 떨어지는 동북아시아 지역이다. 그런데 동북아시아 지역의 다른 국가들은 이러한 변화에 어떻게 대응하고 있는지 살펴보는 것이 시사하는 바는 매우 크다. 이는 한·중·일이 에너지 수급의 취약성이 낮은 국가들이며 또한 서로 에너지를 수입해 가공한 제품을 수출하는 무역구조를 가졌기 때문이다. 먼저 중국은 석유와 천연가스를 중앙아시아의 카자흐스탄, 투르크메니스탄으로부터 파이프라인을 통해 수입하고 있다. 또한, 내년부터는 동시베리아에서 동북 3성의 다칭으로 연결되는 〈시베리아의 힘〉을 통해 수입하게 된다. 이렇게 되면 중국은 자국에 필요한 천연가스의 상당 부분을 인접한 국가로부터 육로로 공급받게 된다. 그리고 해상을 거쳐 운송되는 에너지 자원들도 파키스탄, 미얀마를 통해 더욱 안전하게 공급받을 방안을 마련하고 있다. 중국의 일대일로라는 이러한 에너지 안보를 강화하는 과정에서 생겨난 국가적 과제이다.

일본도 에너지 안보수급에 깊은 관심을 가지고 중동으로부터의 에너지 의존도를 꾸준히 낮추어왔다. 미국의 셰일 가스 수입물량을 늘려왔으며 호주로부터의 수입 규모도 키워왔다. 일본과 지리적으로 가장 가까운 사할린의 에너지 개발에 적극적으로 참여해 러시아의 비중을 늘렸으며 대러 제재에 참여하고 있는 상황에서도 야말 LNG 사업에도 참여하고 있다.

우리나라 역시 에너지 안보개선과 신성장동력 확보라는 측면에서 신북방정책을 내세우고 극동과 북극개발을 주된 목적으로 삼고 있는 러시아의 신동방정책과 조응하여 협력의 폭과 깊이를 강화하기 위해 노력하고 있다. 하지만 그 성과는 여전히 충분하지 못한 실정이다. 문재인 정부 출범 이후 한러관계는 크게 개선되었지만 대러 제재와 유가 하락이 복합적으로 작용하면서 협력을 대대적으로 늘리지 못하였다. 우리 기업들은 대러 제재의 실제 내용과는 별개로 심리적으로 위축되었다. 그런데 글로벌 차원은 차지하고서라도 동북아 역내 국가들과 비교해서도 우리의 에너지 수급안보 점수는 가장 열악한 상황이다. 이를 개선하는 것이 시급하게 필요하다.

동북아 역내에서 중국이 대륙 국가와 에너지 협력을 강화하고 일본이 아태지역과 북극으로 진출하면서 에너지 협력을 강화하는 것이 우리에게 시사점이 될 수 있다. 우리나라가 위치한 지리적 장점이 구현되기에는 아직 좀 더 시간이 필요할 것이다. 우리가 모두 염원하는 것처럼 당장 유라시아 대륙으로 시원하게 천연가스관을 건설해 에너지를 안

정적으로 공급받았으면 하지만 현 상황에서 언젠가는 다가올 미래의 일에만 목을 매는 것은 바람직하지 않다. 물론 그렇다고 이를 포기해서도 안 될 것이다. 다만 현실을 정확하게 인식하자는 것이다.

에너지라고 하면 석유를 연상하는데 화석연료의 상당 부분을 이제는 천연가스가 차지하게 되었고, 또 천연가스의 생산지와 최종소비지 사이 거리가 멀어지게 됨에 따라 PNG 보다는 LNG의 비중이 확대되는 경향을 보인다. 이러한 변화는 우리에게 기회가 되고 있다. 우리는 그간 천연가스를 LNG로만 수입했기에 LNG를 처리하는 데 있어 높은 경쟁력을 가지고 있다. 그렇기에 미국과 호주로부터 천연가스 수입물량을 늘리는 것에 관심을 당연히 가져야 한다. 그러나 달걀을 한 바구니에 담지 말라는 투자 격언처럼 에너지 수급안보를 전적으로 특정 국가에만 의존하는 것이 바람직하다고 할 수는 없을 것이다. 특정 국가에 대한 의존성이 높으면 협상력이 떨어지고, 에너지 안보수급이 개선될 수는 있지만, 경제성은 확보되지 못할 가능성이 있기 때문이다. 장기적으로 러시아와 파이프라인을 통해 가스를 들여오지 못하기 때문에, 경쟁국들이 이미 들어가 있어 우리 기업들은 불리한 조건으로 참여할 수밖에 없으므로, 대러 제재 때문에 등등 이런 천편일률적인 변명으로 우리가 당면할 수 있는 미래의 위협을 묵과할 것인지 고민해 보아야 할 것이다.

중동만, 미국만, 호주만 바라보지 말라고 하듯이 러시아만 바라보라는 것은 아니다. 러시아도 하나의 대안으로 반드시 포함해야 한다는 의미이다. 그간 우리 기업들은 러시아의 투자환경이 나쁘다는 선입관을 버리지 못했다. 세계은행이 평가한 러시아의 비즈니스환경은 28위로 불과 10년 전과 비교하면 100위 이상의 개선이 있었다.

중국이 기를 쓰고 마련하고자 하는 육상과 해상의 운송로 확보를 포함하는 일대일로를 러시아는 TSR로 이미 확보한 상태이고 해상 통로 역시 기후변화와 기술진보로 확보하기 시작했다. 우리가 처한 지정학적 불리함을 극복하고 우리만의 나뭇길 일대일로를 만드는 작업이 결국 우리나라를 해륙 복합 운송국가로 발전시킬 수 있을 것이다. 우리가 러시아와의 에너지 협력에 더욱 관심을 가져야 하는 이유는 에너지 수급안보에만 국한되지 않는데, 에너지 수급을 개선하기 위한 경로를 개발하는 것에 첨단과학기술(빅 데이터, 수중 드론, 로봇 등)이 들어가고 인프라 투자가 연계되어 있다면 이는 단순히 에너지 수급 안정성만 확보하는 것이 아니라 그야말로 우리의 신성장동력을 찾는 일과도 연결돼 있다.

이상준
국민대학교 교수



주요 통계



표 1. 2019년 8월 러시아 수역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2018/2019 증가율
극동수역	11.27 (-1.3%)	6.67 (+0.2%)	17.94	-0.8%
북극해	2.96 (-1.1%)	6.11 (-4.7%)	9.09	-3.5%
발트해	9.42 (-0.2%)	11.19 (-1.3%)	20.61	-0.8%
아조프-흑해	9.91 (+1.2%)	14.7 (+1.0%)	124.6	+0.9%
카스피해	0.23 (+0.2%)	0.41 (-102.4%)	0.64	-0.3%
합계	33.78 (-0.2%)	39.08 (-0.6%)	72.87	-0.5%

* 주: 극동수역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크캄차스키

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

표 2. 2019년 8월 러시아 극동 러시아 지역 주요 수출입품목 규모

(단위: 천 톤)

품목	해외*		CIS**		합계	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	333,031.1	66,762.5	328,401.1	64,743.2	4,629.9	2,019.3
광물 제품	1,685,237.5	94,904.4	1,650,965.7	13,786.7	34,271.8	81,117.7
연료 및 에너지 제품	1,574,993.7	12,702.4	1,574,930.8	12,695.5	62.9	6.9
생고무 및 화학 제품	4,287.5	69,988.1	3,561.7	69,107.8	725.8	880.3
가죽원료, 모피 제품	18.7	2,563.4	10.1	2,544.3	8.7	19.1
목재 및 펄프, 종이 제품	83,105.5	8,323.4	82,211.0	8,239.7	894.5	83.7
섬유, 섬유 제품 및 신발	531.7	42,198.2	371.8	41,276.6	159.9	921.5
금속 및 금속 제품	39,630.0	72,877.2	39,514.2	68,755.9	115.8	4,121.2
기계류	138,901.6	402,907.0	137,767.2	401,049.5	1,134.5	1,857.5
기타	251,909.4	64,400.4	196,735.2	64,094.6	55,174.1	305.8
합계	2,536,652.9	824,924.3	2,439,537.9	733,598.2	97,115.0	91,326.1

*주: CIS국가를 제외한 모든 국가

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

표 3. 2019년 8월 러시아 극동 러시아 지역 주요 수산물 수출 규모

(단위: 천 톤, 달러)

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	3	11,6	0	0	-	-	-	-	3	11.6	0	0
냉동어	113,120	1,424,705.9	275	38,321.5	319	466.3	-	-	113,438	1,425,172.2	275	38,321.5
연어류	23,274	185,700.4	-	-	0	0	-	-	23,274	185,732	-	-
넙치	737	17,760.0	-	-	-	-	-	-	737	17,760.0	-	-
가자미	741	11,984.5	-	-	-	-	-	-	741	11,984.5	-	-
가자미류	1,841	25,544.2	-	-	-	-	-	-	1,841	25,544.2	-	-
청어	8,721	55,873.8	-	-	299	374.7	-	-	9,020	56,248.5	-	-
대구	4,353	139,706.5	-	-	-	-	-	-	4,353	139,706.5	-	-
명태	60,583	737,243.3	-	-	-	-	-	-	60,583	737,243.3	-	-
농어	17	1,399.2	-	-	-	-	-	-	17	1,399.2	-	-
간, 곤이 (어란)	1,599	184,918.6	-	-	-	-	-	-	1,599	184,918.6	-	-
지느러미, 머리, 꼬리 등 생선부산물	650	10,270.4	-	-	-	-	-	-	650	10,270.4	-	-
생선필렛, 어육	2,727	138,207.6	82	2,339.6	-	-	-	-	2,727	138,207.6	82	2,339.6
건어, 훈제, 염장, 어분	82	1,179.4	138	4,123.4	-	-	-	-	82	1,179.4	138	4,123.4

갑각류	5,027	659,148.5	73	1,570.2	-	-	-	-	5,027	659,148.5	73	1,570.2
계류	4,144	596,737.8	-	-	-	-	-	-	4,144	596,737.8	-	-
조개류	3,163	43,582.6	-	-	-	-	-	-	3,163	43,582.6	-	-
가리비류	322	9,087.2	-	-	-	-	-	-	322	9,087.2	-	-
오징어류, 문어류	2,283	15,056.9	56	1,864.4	-	-	-	-	2,283	15,056.9	56	1,864.4
수산무척추동물	5,143	16,972.0	-	-	0	0	-	-	5,143	16,972.0	-	-
해삼류	428	21,543.6	-	-	0	0	-	-	428	21,544.0	-	-
성게류	189	4,182.7	-	-	-	-	-	-	189	4,213.1	-	-

*주: CIS국가를 제외한 모든 국가

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

표 4. 2019년 1분기, 2분기 운송수단별 물동량

(단위: 백만 톤, %)

교통수단	2019년 1분기	2019년 2분기	2018년 1분기 / 2019년 1분기	2018년 1~6월 / 2019년 1~6월
철도운송	1,422.2	1,714.00	99.2	99.4
자동차운송	319.0	315.30	100.7	98.4
해운	1,091.6	1,367.10	98.8	100.0
내륙수로운송	4.82	4.43	94.2	81.9
항공운송	6.49	26.91	96.1	82.6
파이프라인운송	0.241	0.29	94.0	95.7

표 5. 2019년 1~3월, 1~6월 러시아 대중교통 여객수송량

(단위: 백만 명, %)

교통수단	2019년 1분기	2019년 2분기	2018년 1~3월 / 2019년 1~3월	2018년 1~6월 / 2019년 1~6월
자동차운송(버스운송)	2,516.8	2,610.3	97.1	97.3
해운	1.080	1.5	68.9	64.1
내륙수로운송	0.336	3.4	89.7	76.3
항공운송:	24.751)	32.9	112.1	111.6
국내운송	14.81	18.4	108.1	109.2
철도운송:	260.0	315.5	104.7	103.5
교외운송 (도시운송 포함)	236.5	286.3	104.5	103.2

올가 연구원 KMI 러시아연구센터

(thkim@kmi.re.kr/051-797-4783)

참고자료

- a) 러시아 극동지역 관세청 자료
- b) 러시아 교통부 통계 자료
- c) http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=80482&sphrase_id=2231358(검색일: 2019년 10월 16일)