

ISSN : 2635-6104

북극연구

The Journal of Arctic



No. 9 / 2017 Summer



북극연구단

Korea Arctic Research Group

북극연구

The Journal of Arctic

No.9. 2017 Spring

2017년 7월 5일 초판 발행

2018년 10월 31일 제 2판 발행

역은이 : 북극학회

전화 042) 520-5364

FAX 070-4850-8428

주소 : (35345) 대전광역시 서구 연자1길14 배재대학교 21세기관 448호

펴낸곳 : 오크나

주소 : (34862) 대전광역시 중구 선화동 364-2

전화 : 010-5755-0086

본 연구는 2014년 한국연구재단의 일반공동연구지원(NRF-2014 B0153)하에 시작,
2016년 한국연구재단 일반공동연구지원사업(NRF-2016 B0131)에 의해 지속되고 있음

디 자 인 : 이다용

표지사진 : 아이슬란드 굴포스 폭포 전경(2016년 7월 북극연구단 한종만, 김정훈 출장)

목 차

논 설

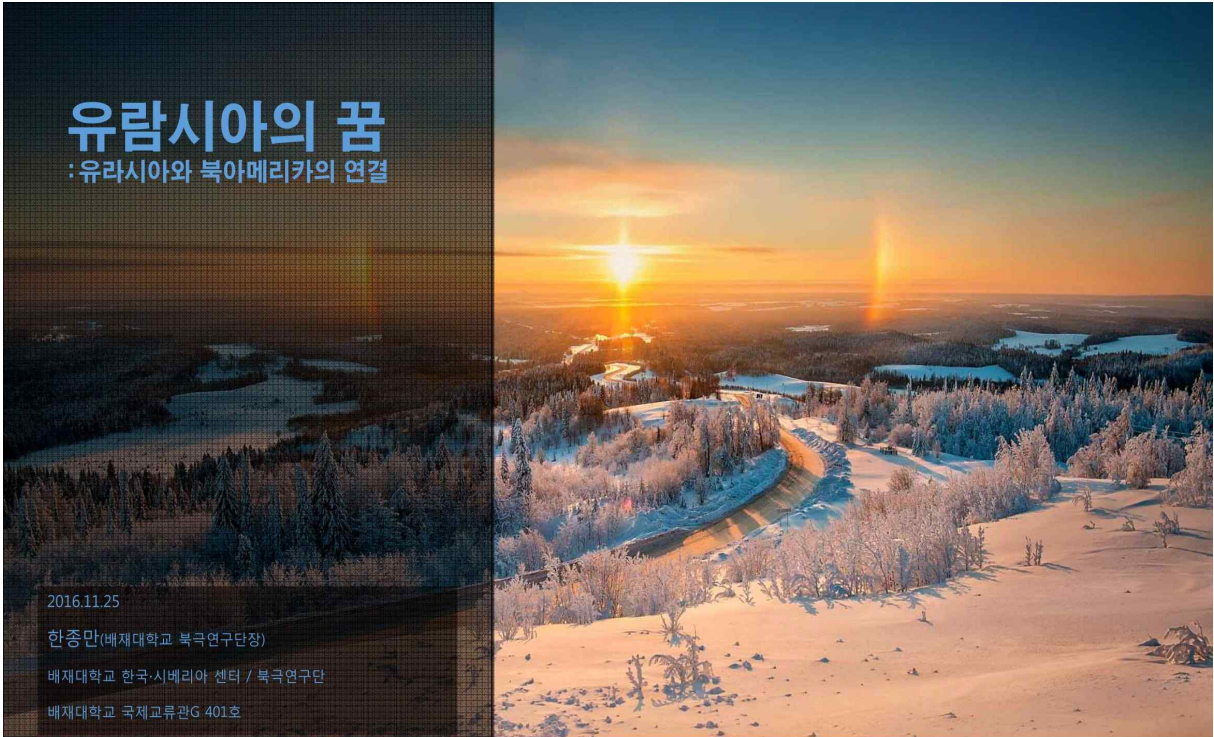
- 유람시아의 꿈 (한종만) ----- 1
- 북극해 거버넌스: 유엔공해어업협정 (배규성) ----- 19
- 새로운 정책 접근에 따른 북극의 잠재력과 환경적 문제 (양정훈) ---- 27
- 러시아연방공화국의 북극 관문 도시 및 지역 소개 1 (김정훈) ----- 36
- 세계최초의 쇄빙선 전신: 파일로트 (박종관) ----- 44
- 북극-시베리아 소수민족 돌간족 (계용택) ----- 50
- 위기에 처한 러시아 시베리아, 중국 소수민족의 언어 상황과 보존방안: 튀르크벨트를 중심으로 (서승현) ----- 66
- 한중일 삼국의 대 북극정책 비교 (백영준) ----- 76

부 록

- '호메이' 초청 강연 및 공연 일정 소개 (박종관)
- 북극권 관련 뉴스 (계용택)

유람시아의 꿈¹⁾

한종만



국가 간 '길'과 단절구간을 연결해 지구촌 평화 구상

- 세계문명사는 **정복과 개척**이라는 목적 하에 시·공간 극복
- 여러 **교통수단 개발과 새로운 길을 만드는 과정**으로 점철되어 왔음
- > 이 과정에서 인류에게 많은 **긍정적 효과**와 갈등과 반목, 전쟁, '철의 장막'설치 등 **부정적 요인**도 함께 도출
- 제국주의와 냉전시대의 종료 이후 '길'을 연결하여, **지구촌 평화 달성을 통해 언급한 부정적 요인을 완화하면서 교류 증대는 물론 인류의 삶을 증폭시킬 수 있는 선순환 구조에 이바지함**
- 길은 인류의 **위대한 진전**이며, **평화로 귀결** 되어야 함.

1) 이 글은 2016년 배재대학교 한국-시베리아센터 20주년 기념 추계 학술세미나(2016년 11월 25일 / 배재대학교 국제교류관 강당 / 배재대학교 한국-시베리아센터 / 배재대학교 북극연구단)에서 발표된 내용입니다.

길의 역사

1). 해상 교통의 고속도로

- > Pax Romana 지중해
- > Pax Britanica 대서양
- > Pax Americana 태평양
- > Pax Arctica 북극양

2). 로마 가도

3). 철도의 발명

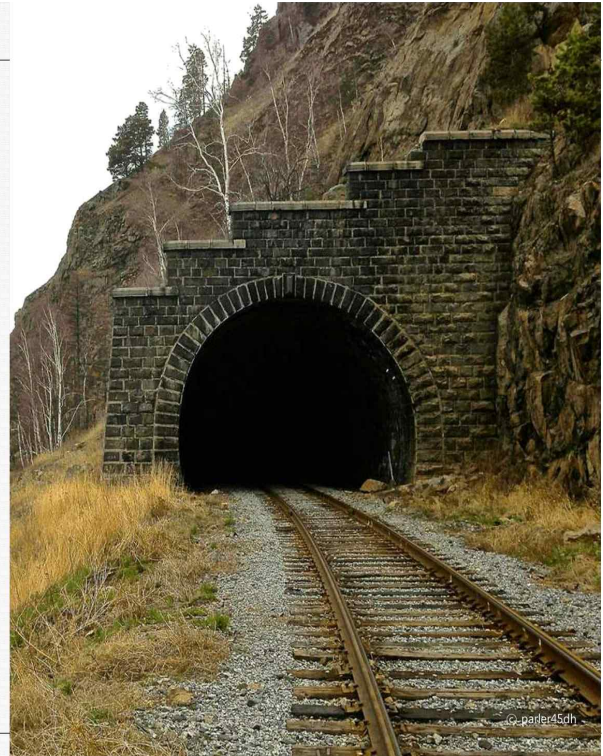
- > 1825년, 세계 최초의 철도 (스톡턴-달링턴)
- > 1837년, 상트페테르부르크-자르스코예 (26km)

4). 자동차 교통

5). 항공 교통

6). 철도의 르네상스

- > 고속전철, 자기부상철도



베링해 역사

-> 2~3만 년 전, 아시아인의 아메리카 이주

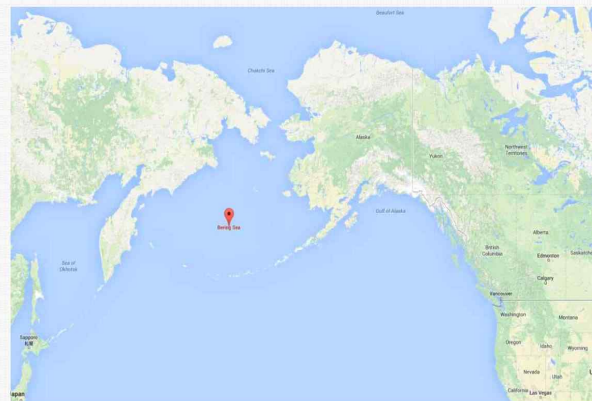
-> 1만 1천년 전, 랜드 브리지의 분리

-> 1648년, 러 탐험가(Semyon Dezhnev) 베링해협 탐험, 정착민촌 발견

-> 1728년, 표트르 대제의 명을 받은 비루스 베링(Vitus Bering)의 베링해협 탐험

↓
디오메데(Diomedes)제도 발견: 러시아정교 성인의 이름으로 명명

-> 베링해 지역, 러시아, 대영제국, 스페인과의 경쟁 가시화



© Google Map

베링해 역사

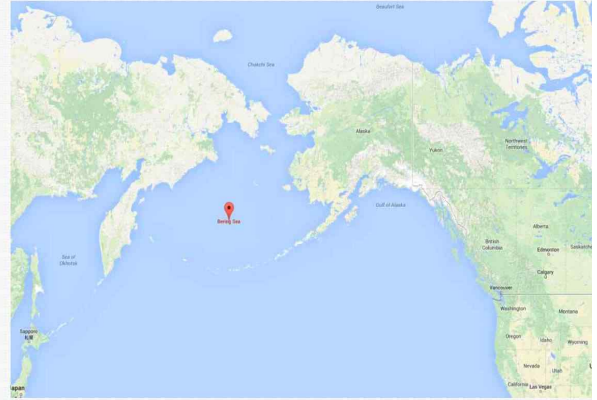
-> 1867년 러시아, 미국에 알래스카 판매

: 러시아 짜르 알렉산드르 2세 미국의 국무성 장관 윌리엄 시워드와 협상하여 **720만 달러에 판매**

(2015년 기준 1억 2,000만 달러)

-> 1890년대, 알래스카의 골드러시

: 당시 야당들은 '바보짓'이라고 비판했으나 1890년대 알래스카의 골드러시, 특히 **놈(Nome) 지역에서의 금광 개발**로 비판은 사라짐



© Google Map

베링해협 통과 북극해운로



자료 : Marilyn Heiman, "Arctic Vessel Traffic in the Bering Strait," A Brief for the PEW Charitable Trusts, April 2014, p.1.

알래스카의 자원

-> 알래스카의 광물 자원 추정 현황

- 희토류 광산 **150여개 이상**
- 세계 석탄 매장량의 **17%**
- 세계 금과 아연 매장량의 각각 **03%**
(세계 최대 아연광산 보유)
- 세계 은 매장량의 **02%**
- 세계 구리 매장량의 **06%**
- 세계 납 매장량의 **02%**
(북서부지역의 레드독(Red dog) 납광산)
- 미국 목재량의 **17%**
- 미국 담수자원의 **40%**

-미국지질조사국(USGS)

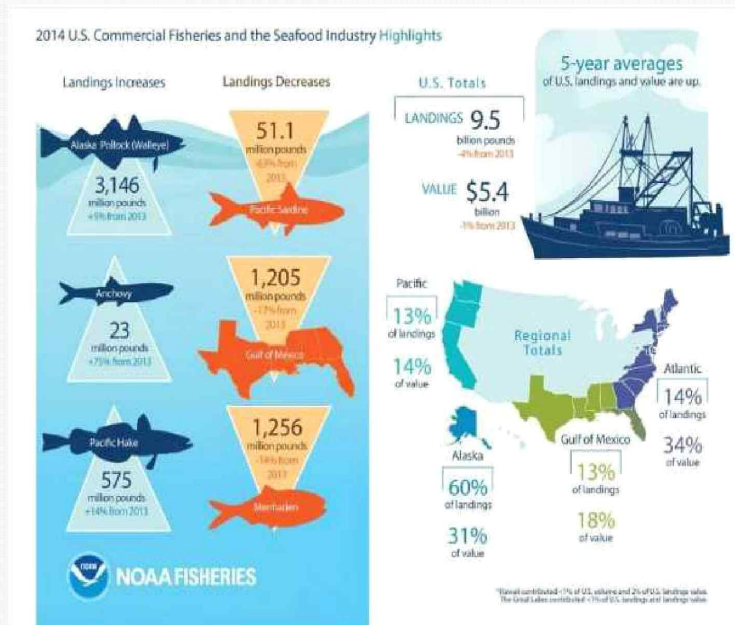


자료검색 : fkwntjsej1/google

알래스카의 자원

-> 알래스카의 상업적 수산 활동

- : 미국에서 **가장 생산적이며**
고부가가치의 상업적 수산 활동
- 상업적 수산물의 가치, **36억 달러**
- 수산식품산업의 가치, **58억 달러 & 7만 8,000여명의 일자리를 창출**



자료 : NOAA FISHERIES

오호츠크, 베링 해의 어족보호와 환경문제

-> 수산활동의 증대로 인한 어족보호와 환경문제

- 2011년 12월 19일, 사할린 오호츠크 해 **시추시설의 추락으로 유전 해상플랫폼 '콜스카야'** 에서 67명 중 14명만 구조

- 2014년 **한국원양 어선 오룡호 침몰 사건**

South Korean ship sinking

60 on board

- ▶ 1 Russian
- ▶ 11 South Korean
- ▶ 35 Indonesian
- ▶ 13 Philippine

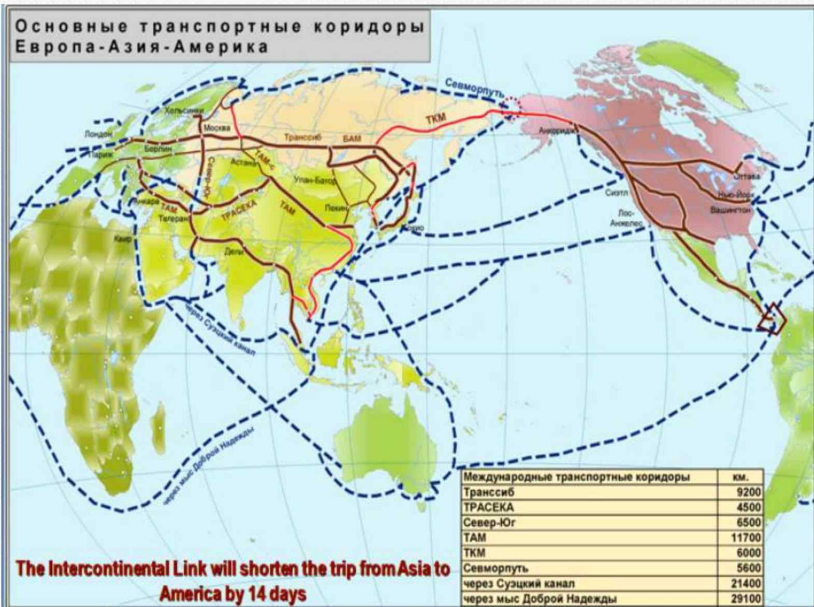
One South Korean confirmed dead

52 people missing after fishing vessel sank in stormy weather on Monday

AFP

자료 : Sulimina 2012

글로벌 교통 네트워크 전도



- 주:
- TSR(Trans-Siberian Railway) 9,220km
 - ТРАСЕКА(유럽연합-중앙아시아) 4,500km
 - North-South Corridor(인도-이란-러시아) 6,500km
 - TAM(Trans-Asia Mainline) 11,700km
 - Intercontinental Link Project(TKM) 6,000km
 - 북극항로 5,600km
 - 수에즈 운하 경유 21,500km
 - 남아연 희망봉 경유 29,100km

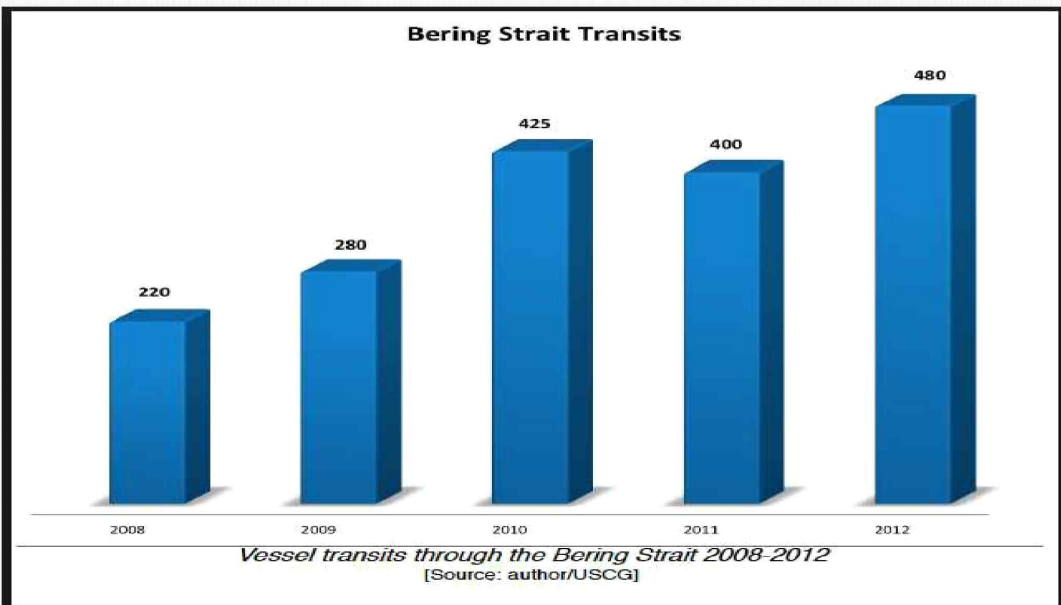
자료: Victor N. Razbegin, "Eurasia-North America Multimodal Transport," EIR, Sep.28, 2007, p. 39.

2030년과 2030년 이후 러시아 철도 발전전망 지도



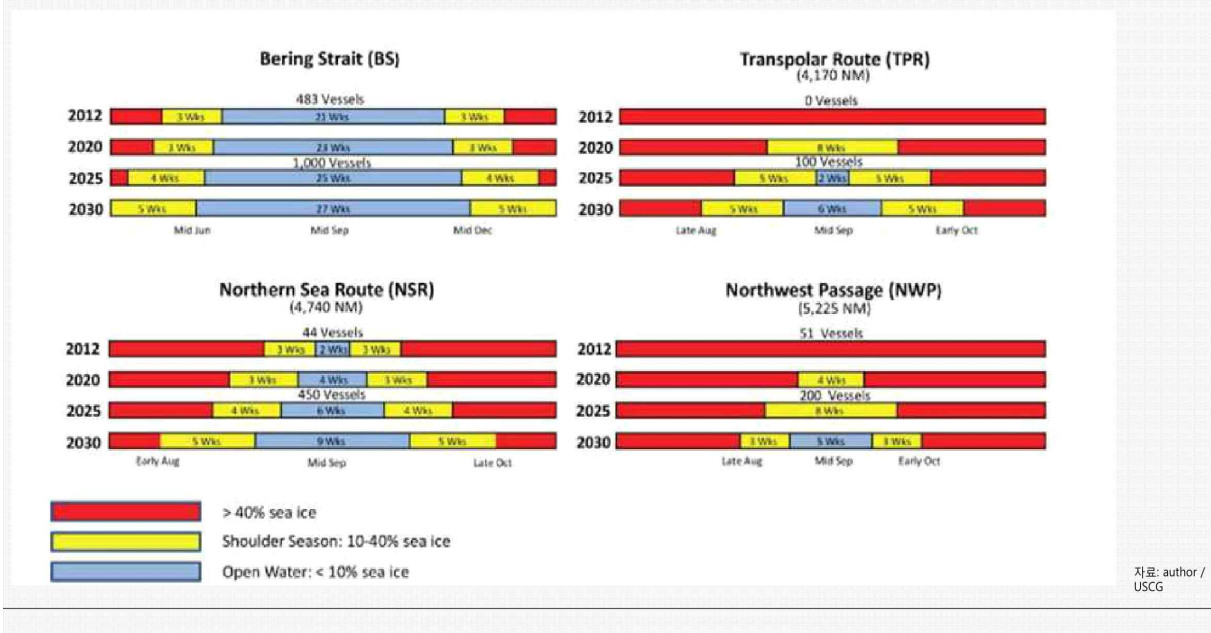
자료: Michel Audige, "Russian Federation Railway Reform and Development Program," India Railways Strategy Workshop, New Delhi, Mar 25, 2009, p. 30.

베링해협 수송



자료: author / USCG

베링해, 북극점 경유 항로, 북동·북서항로 발전 추이



알래스카 북극권의 석유와 천연가스

-> 알래스카 북극권에 **300억 배럴 이상의 석유** (노스 슬로프 지역에서 생산된 석유의 2배)

-> **221조m³ 상당의 천연가스** 매장된 것으로 알려짐

-> 노스 슬로프지역과 해안에 위치한 **가스 하이드레이트 유전에 85조 4,000억 m³에 상당하는 천연가스** 매장으로 추정



자료: FamilySearchWiki

-US Geological Survey 2008

영토문제

- > **미국과 러시아의 베링 해 국경문제**
- 1990년에 미국과 러시아(소련)는 베링 해양 국경선의 협정조약 체결
- 1991년에 미국은 이 조약을 비준한 반면에 러시아는 지금까지 비준하지 않은 상태
- 2차 세계대전의 결과로 인한 러시아와 일본 쿠릴 열도 4개 섬 영토문제

- > **미국 육군 공병대, 놈(Nome) 항구에 심수항을 건설할 계획**

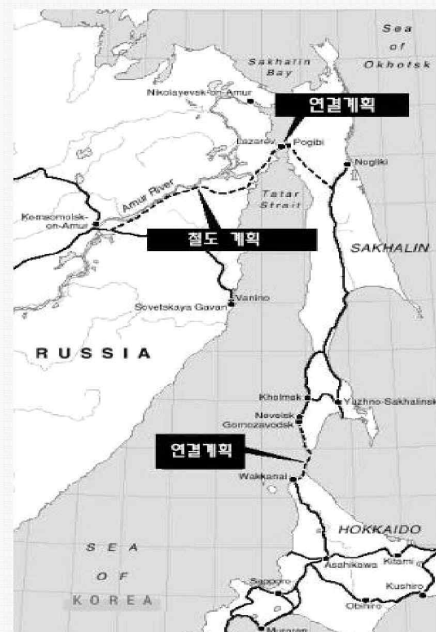


자료: EnCyber.com

영토문제

- > **2013년에 북극해 항로의 아시아 측 출입국이 될 오호츠크 해에 처음으로 중국함정 진출**
- : 러시아는 중국 쇄빙선의 북극 진출 및 중국 함정의 오호츠크 해 진출에 맞춰서 관련 해역에서 군사연습을 실시하는 등 중국 의식

- > **러시아 정부의 베링해협 철도 건설 계획**
- : 러시아 정부는 그림에서 보이는 것 처럼 제 2 시베리아 횡단철도와 Bam철도와의 여러 지선들을 계획하고 있으며, 사할린과 극동 본토 그리고 일본 홋카이도와 사할린, 러시아 북동부 지역(사하공화국-추코트카-베링 해-알래스카)과 북미 대륙을 연결하는 베링해협 철도 건설 계획



영토문제

-> 러시아 사할린과 극동지역 본토, 일본 철도 연결

: 러시아정부는 2007년 베링 해 철도건설을 공식적으로 제안하면서 일본과 사할린-극동 본토 철도 건설계획도 구체화하고 있음.

: 이 프로젝트는 대마도를 통해 부산과의 한일철도 연결 프로젝트와 경쟁관계로 발전할 가능성이 있음.

: 최근 발표된 홋카이도와 사할린 철도 연결 프로그램에 따르면, 일본의 대륙 연결 가능성을 높이게 되며, 한국은 동북아 3국 중 여전히 섬처럼 남을 가능성을 갖게 됨



영토문제

-> 러시아 사할린과 극동지역 본토, 일본 철도 연결

: 러시아정부는 2007년 베링 해 철도건설을 공식적으로 제안하면서 일본과 사할린-극동 본토 철도 건설계획도 구체화하고 있음.

: 이 프로젝트는 대마도를 통해 부산과의 한일철도 연결 프로젝트와 경쟁관계로 발전할 가능성이 있음.

: 최근 발표된 홋카이도와 사할린 철도 연결 프로그램에 따르면, 일본의 대륙 연결 가능성을 높이게 되며, 한국은 동북아 3국 중 여전히 섬처럼 남을 가능성을 갖게 됨



일본과 러시아 극동지역 연계 프로젝트

-> 1990년대 말 일본의 드주르(Dzuro)사는 사할린 섬을 경유해서 일본과 러시아 극동지역 BAM과의 연계철도 프로젝트 제안

: 이 프로젝트는 일본의 홋카이도 섬 북부의 소야 해협부터 사할린의 최남단에 위치한 크리론 만까지 42km를 교량 혹은 터널을 이은 다음, 사할린 섬의 서북부에 위치한 포기비로부터 타타르해협을 거쳐 극동 본토의 라자레프까지 7km의 교량 혹은 터널을 건설하여 철도와 도로 그리고 파이프라인 수송 체계를 건설한다는 의미

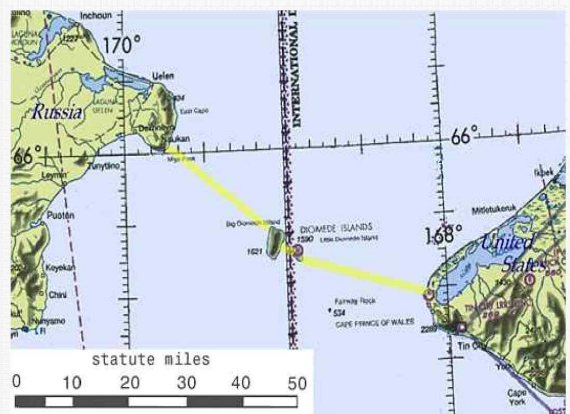
(그러나 극동본토의 라자레프로부터 BAM 중심지인 콤소몰스크나야무레까지 이어지는 노선이 필요함)



자료 : Google Map

베링해협 연결 프로젝트 역사

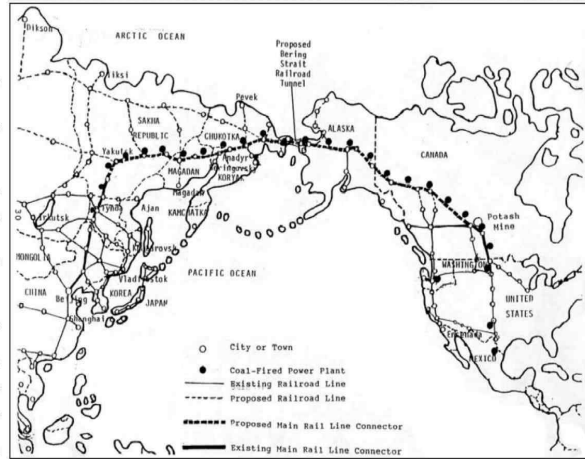
연도	내역
1869-1876년	미국 링컨 대통령과 경제고문 헨리 케리(Henry Carey) 철도망 건설을 생각했음. 1876년 미국 독립사 100년을 즈음하여 환실화 + 러시아 대학자인 드미트리 멘델레프도 참가; 링컨은 윌리엄 길핀(William Gilpin 1813-1891) 콜로라도 첫 번째 주지사로 임명; 길핀은 세계 주요도시의 철도 연결을 제안
1890년대 말	아쿠츠크부터 베링해까지 첫 번째 철도 건설 계획, 지선으로 오토츠크해 연결, 마가단부터 베링을 따라 베링해까지 철도 건설 계획
1900년 초	트랜스알라스카-시베리아 회사 자본 조성
1902년	프랑스 엔지니어 로벨(Loicq de Lobe)이 러시아철도사에 기존 노선에서 베링해를 경유하는 알래스카 철도 연결 제안; 러시아와 프랑스정부는 이 프로젝트 긍정적인 반응을 보였으며, 로벨은 미국철도 연결을 위한 위원회를 뉴욕에서 결성
1905년	프랑스 엔지니어 로벨의 제안(베링해 터널100km)을 니콜라이 2세가 받아들임
1914년	1차 세계대전 발발로 베링해 프로젝트는 무산됨



1918년 4월	진러시아행정위원회에서 레닌은 베링해 터널과 북극권 철도 연결 표명, 아쿠츠크부터 아얀(Ajan)과 에이칸(Eikan)항구 그리고 니콜라이프-나-아무르 철도와 베링해 터널 연결 표명
1930년 대	스탈린은 북극권 철로, 북부 시베리아 철로(보르쿠다 - 추코트카 아나디르)건설 표명
1942년	2차 세계대전 중에 시애틀에 소재한 미국군의 계획부대는 캐나다 브리티시 콜롬비아 프린스 조지(Prince George)부터 알래스카 페어뱅크(Fairbank)를 거쳐 알래스카 북서쪽 철로 터당성조사 실행 2,300km의 철로 건설비용은 8,700만 달러, 기원차와 철도차량 비용 2,400만 달러로 추정; 원래 이 조사는 추코트카 우엘렌(Uelen)항까지 연결을 계획했음. 미국 루즈벨트 대통령 특사 홉킨스(Harry Hopkins) 모스크바에 방문(건설 제안); 루즈벨트 대통령, 외무장관 헐(Cordell Hull)과 루즈벨트 대통령의 삼촌 델라노(Frederic Delano)와 기타 관련자들이 터당성조사의 개원 조성, 그러나 1942년 6월 미드웨이 제도에서 일본군을 격퇴한 후 중단됨
1945년 이후	스탈린은 미국 루즈벨트 대통령에게 러시아와 알래스카 철도 연결 제의했지만 미국 반대로 무산

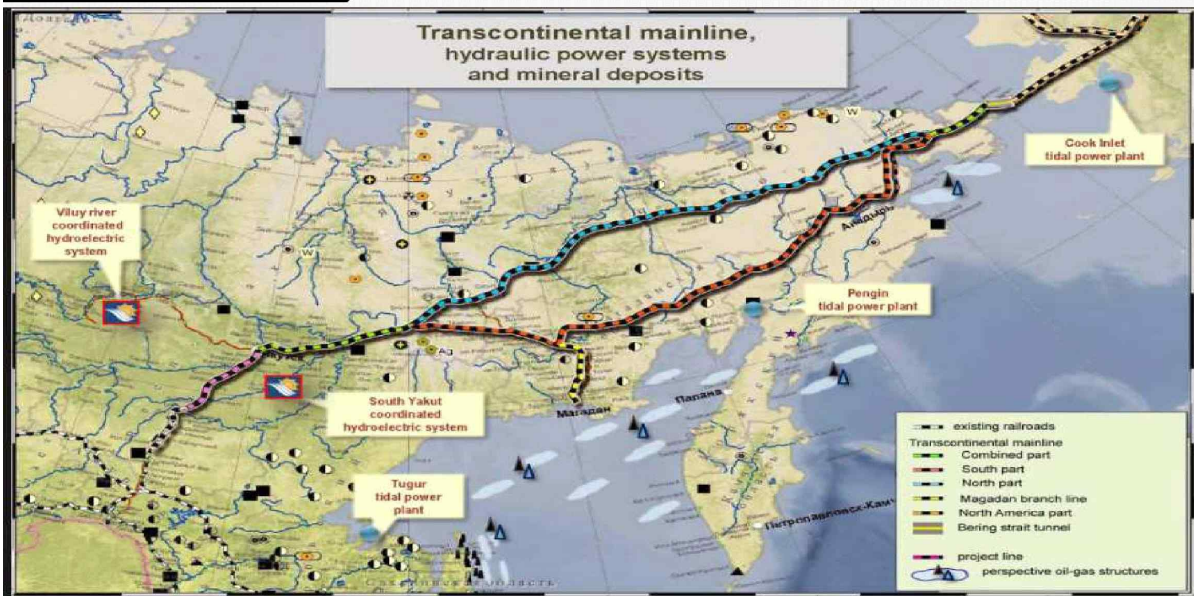
베링해협 연결 프로젝트 역사

1991년	위싱턴 소재 북반구간베링해협터널철도그룹(IBSTRG: Inter-hemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group)은 베링해의 공동이용 가능성; 미국 측은 알래스카 주 철도조합, 철도 관련 대기업 건설, 자문회사 등이며, 러시아 측은 IBSTRG 부회장 라스베긴(W. N. Rasbegin), R&D 조정위원회 담당 학술원 회원 멜니코프(P. A. Melnikov), 러시아 철도부, 에너지부, 경제부, 재정부, 국방위원회, 통합에너지시스템, 러시아학술원 등 40개의 조직이 참여하고 있음
1992년부터	Lydon LaRouche와 Helga Zepf-LaRouché는 유라시아와 세계 랜트브리지(베링해 철로 포함)를 위해 고속전철과 자기부상철도 건설 제안
1994년	알래스카 페어뱅크에서 미국 연지니아조합 주최 베링해 터널 회의 개최, IBSTRG 부회장, 쿠퍼사의 자문 연지니아 할 쿠퍼(Hal Cooper) 참여; 4월 16일 LaRouche가 발행하는 시사지 EIR에서 베링해 터널과 철도 프로젝트 기사 게재
1994년 5월	북경에서 국제 심포지엄(유라시아 대륙간 가교) 개최
1998년 3월	러시아정부의 상이한 선로 연결을 위한 타당성조사 실시; 참가자: 철도부, 건설부, 국방위원회, 추코트카자치구 UES, Transstroy 등
2000년 말	모스크바 지역교통연구소의 빅토르 라스베긴은 베링해 터널 철도연결 타당성조사 발표(경제적 타당성이 있으며, 아시아와 아메리카의 화물수송 촉진)
2002년 11월	노보시비르스크 국립시베리아철도대학 설립 70주년 행사에서 시베리아교통 발전 회의 개최
2005년 9월	세계평화재단(문선명) 제안
2006년 7월	IBSTRG 회장 조지 코우말(George Koumal)이 당시 미국 대통령 조지 W 부시의 베링해 터널 프로젝트 논의
2006년 9월28일	러시아철도연방기구(Roshedor)주최 회의에서 야쿠츠크-마가단 노선 결정, 베링 해까지 연결 확정
2007년	러시아 대통령 푸틴은 베링해 프로젝트 지지 선언
2009년 2월10일	세계평화재단은 디오메데 섬들을 통한 해협 터널 디자인 상 선언, 2009년 6월 11일 수상자 결정



출처: Hal Cooper, "Strategic Importance of Rail Corridor Links", EIR, Oct. 5, 2007, p.16.

대륙횡단 중심 라인



조력발전 잠재력: Tugur 조력발전, Penguin 조력발전, Cook Inlet 조력발전소

베링해협 프로젝트

-> **아시아와 북미대륙은** 러시아 추코트카 반도의 데쥬네프 곶(Cape Dezhnev)과 알래스카 웨일스 케이프 프린스(Cape Prince of Wales)사이에 위치한 **85km에 달하는 베링해협으로부터 분리되어 있음**

-> 베링해협터널의 길이는 **100~105km로 예상되며**, 50km터널 2-3개로 베링해의 국경 지역인 디오메도 제도를 통해 연결될 것으로 예상됨



자료: 한중만, 베링해협 프로젝트, 원전에서 뉴욕까지 기자로, 통일한국 2011년 12월호

베링해협 프로젝트

-> **아시아와 북미대륙은** 러시아 추코트카 반도의 데쥬네프 곶(Cape Dezhnev)과 알래스카 웨일스 케이프 프린스(Cape Prince of Wales)사이에 위치한 **85km에 달하는 베링해협으로부터 분리되어 있음**

-> 베링해협터널의 길이는 **100~105km로 예상되며**, 50km터널 2-3개로 베링해의 국경 지역인 디오메도 제도를 통해 연결될 것으로 예상됨



출처: Richard Freeman and Hal Cooper, "Infrastructure Corridors will Transform Economy", EIR, Sep. 21, 2007, p.28.

베링해협 철도 소요비용 추정치

쿠퍼 컨설팅(Cooper Consulting)사의 베링 해협 철도 소요비용 추정치

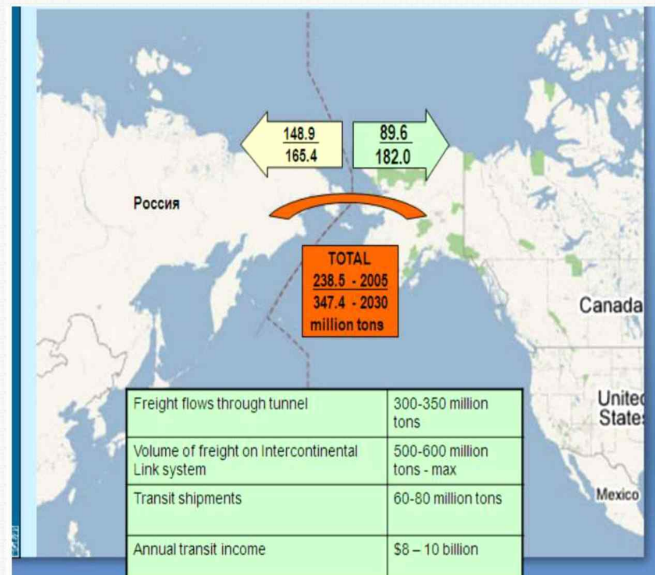
철도시스템	코리도어(Corridor) 이름	루트 거리		자본비용(단위: 100만 달러)*	
		마일	km	싱글트랙**	더블트랙***
북아메리카	· 중앙무역코리도어 Central Trade Corridor	2,055	3,298	4,896	11,370
	· 허든 베이 커넥터 Hudson Bay Connector	1,097	1,760	1,662	5,675
	· 브리티시 컬럼비아 커넥터 British Columbia Connector	503	807	200	985
	· 캐나다 프레이리 커넥터 Canadian Prairie Connector	1,360	1,605	3,794	7,320
	· 알래스카-캐나다 커넥터 Alaska-Canada Connector	2,490	3,995	5,489	14,745
	· 서부 알래스카 커넥터 Western Alaska Connector	710	1,140	4,189	8,680
북아메리카 구간 전체 네트워크		8,215	12,605	20,320	48,775
베링해협	베링해 터널	65	105	15,400#	25,000##
러시아 아시아지역	· 우엘린-에그베키노트 커넥터 Uelen-Egvekinot Connector	275	441	1,075	2,825
	· 야쿠츠크-추코트카 마기스트랄 Yakutsk-Chukotka Magistral	1,690	2,715	4,163	10,665
	· 야쿠츠크-아무르 마기스트랄 Yakutsk-Amur Magistral	1,320	2,120	2,600	4,910
	· 야쿠츠크-이르쿠츠크 마기스트랄 Yakutsk-Irkutsk Magistal	1,140	1,830	2,860	6,280
	· 폴라 마기스트랄 Near Polar Magistral	3,125	5,019	10,805	16,265
	러시아 구간 전체 네트워크	7,550	12,125	21,505	40,945
전체 루트 전체 네트워크	15,830	24,835	56,735	114,720	

출처: Hal Cooper, "Strategic Importance of Rail Corridor Links", *ER*, Oct. 5, 2007, p.19.

베링해협 프로젝트

-> 2007년 봄 모스크바에서 개최된 국제컨퍼런스에서 참석자들은 러시아 극동 동북부 추코트카와 알래스카와의 대륙 연결에 지지를 표명

-> 미국 측 전 내무부장관은 이 사업이 미국과 러시아의 전쟁방지를 위한 세계적인 사업이라고 말했으며 철도, 도로, 전력선, 파이프라인(송유관, 가스관), 광케이블 건설을 통해 세계 물동량의 3%를 담당할 수 있을 것이라고 전망

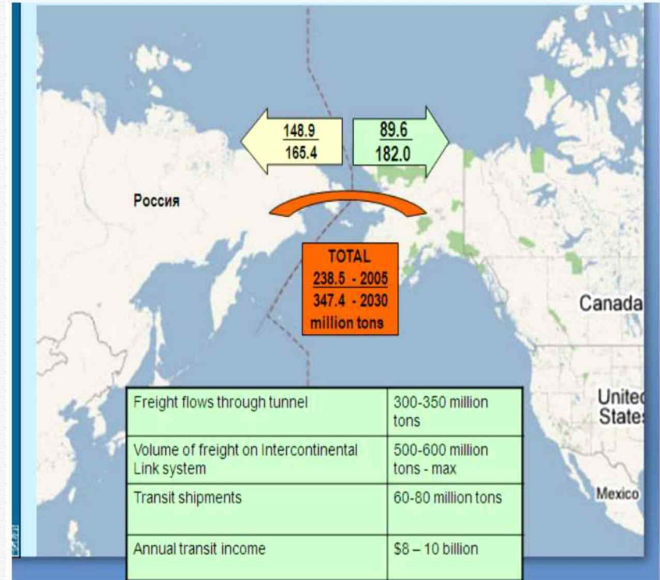


자료: V. N. Razbegin, "The Intercontinental Eurasia-america Transport Link: Key Element of a World Transport System," <http://www.schillerinstitute.org/media/Razbegin-eng.ppt> (검색일: 2011년 6월 2일)

베링해협 프로젝트

-> 전력선이 연결될 경우 러시아는 북미지역에 연간 200억 달러의 전력을 공급할 것으로 예상했음

-> 러시아철도 야쿠닌 회장은 야쿠츠크에서부터 베링해까지 3,000km 연결 사업에 우선순위를 세우고 있다고 밝혔으며, 러시아정부는 적극적으로 여러 곳에서 동시에 건설에 착수할 계획을 수립할 수 있다고 밝힘
(이 타당성 조사에 1억2,000만 달러가 소요될 것이며, 총 공사비는 650억 달러로 추정)



자료: V. N. Razbegin, "The Intercontinental Eurasia-america Transport Link: Key Element of a World Transport System," <http://www.schillerinstitute.org/media/Razbegin-eng.ppt> (검색일: 201년 6월 2일).

베링해협 프로젝트

-> 베링해협 프로젝트 지분 참여자는 정부 및 민간베이스로 이루어질 것으로 예상됨

- : 지분은 러시아와 미국이 각각 25%를 가지며, 나머지 50%는 민간투자자와 국제금융당국
- : 러시아 참여자는 러시아철도, 러시아통합에너지(UES), 석유운송사 트란스네프트(Transneft)사 등

-> 베링해협 프로젝트의 경제적 및 비경제적 장점에도 불구하고 이 프로젝트는 자연, 기술, 정치, 재정, 생태적 도전

- : 열악한 자연조건과 기술적 문제는 과학발전을 통해 극복 가능
- : 정치적 문제와 자원적 장애요인도 러시아와 미국의 실천의지만 있다면 가능
- : 생태문제와 관련해서 북극권의 이용과 개발, 항행, 베링해협 터널 프로젝트는 친환경 개발을 넘어서 '생태계에 기반을 둔 관리(Ecosystem-Based Management)'가 필요하다고 생각됨

베링해협 프로젝트

-> **베링해협 프로젝트를 위해 2020극동바이칼 사회경제발전프로그램, BAM철도의 지선으로 야쿠츠크까지 철도건설과 마가단으로 이어지는 북극철도 건설계획, 교통, 에너지 전략, 북극전략 등의 실행**

: 그 외에도 추코트카 개발전략을 포함해서 북극권의 인프라(항공, 공항 등) 구축을 실행하고 있음
그러나 서방의 경제제재, 국제유가 하락에 의한 재정 악화, 해외투자의 감소 등으로 인해 언급한 사업은 목표치만큼 달성하지 못하고 있는 실정

베링해협 프로젝트

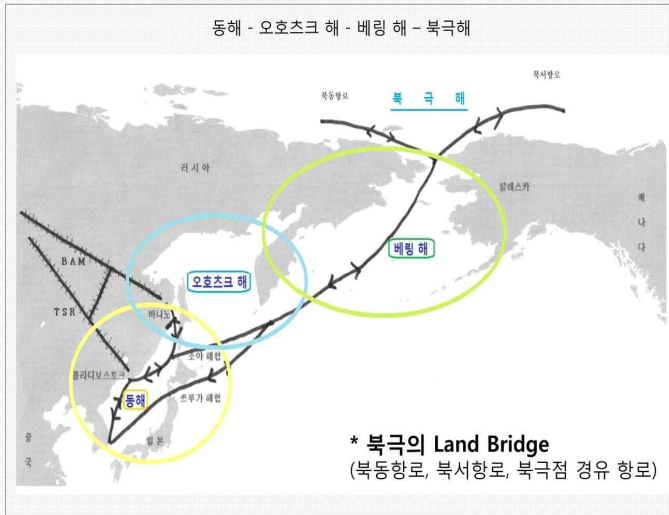
-> G2로 부상한 중국의 세계 인프라 건설 프로젝트, 예를 들면 니카라과에서 제2 파나마운하 건설, 좁은 말라카 해협 해결책으로서 말레이시아 관통 운하건설 계획 등 일대일로 정책과 신실크로드 벨트 구축은 향후 세계 물류지도뿐만 아니라 **국제정세 지형도가 변화될 것으로** 예측 됨.

: 중국의 세계 인프라 프로젝트 사업과 병행하여 미국과 러시아의 베링해협 프로젝트도 진행된다면 북극항로 활성화는 물론 세계 물류 시스템의 변화와 평화정착에 이바지할 것으로 기대됨

-> 베링해협 프로젝트의 당사국인 **러시아는 적극적인 반면에 미국은 소극적 입장임**

: 이 프로젝트는 우크라이나와 시리아 사태를 고려해서 중단기적으로 어렵다고 생각되지만 역발상으로 이 사업이 이루어진다면 **러시아와 미국 간의 평화로의 달성뿐만 아니라 세기의 뉴딜정책으로** 침체된 세계 경제를 활성화시키면서 **세계 경제의 선순환 구조로** 발전될 수 있을 것으로 기대됨.

떠오르는 북극해와 국제정세

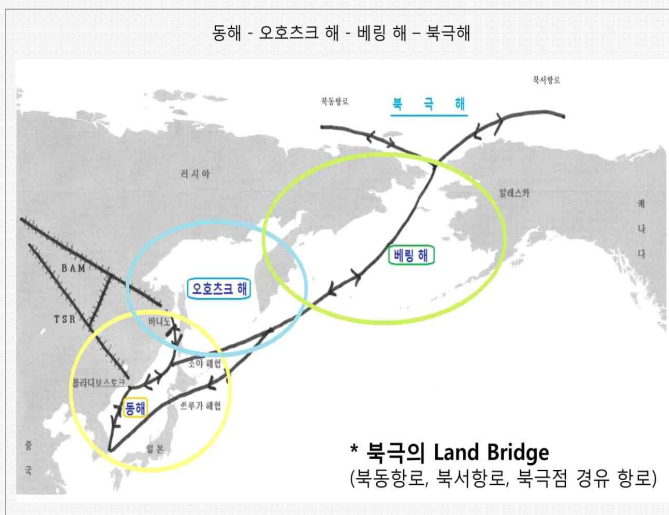


-> 전 지구적 차원의 기후변화가 가져오는 북극지역 얼음의 해빙현상으로 인한 인문 및 자연 생태적 환경의 급격한 변화

-> 북극양의 빙하가 녹으면서 북극항로의 가능성, 연료·원료 자원-수산자원-생태관광자원의 가능성이 새롭게 주목
=> 지경학적 가치의 증가

-> 북극권 국가뿐만 아니라 비북극권 국가들의 북극에 대한 관심 고조

떠오르는 북극해와 국제정세



-> 북극권 관광자원의 연구는 시작단계이지만 향후 그 잠재력은 높다고 생각되며 그 예로써 북극권 크루즈 관광객 수는 100만 여명이며, 알래스카와 캐나다 북극권 관광객 수도 지속적으로 증가 (US Coast Guard 2013, 17)

-> 세계경제에서 아태지역 경제권의 급부상과 더불어 동해, 오호츠크해, 베링해를 포함한 북극해의 가치 급부상

-> 북극항로의 개방과 공항·활주로·도로·철도 건설, 송유관·가스관 개발, 광케이블 설치

떠오르는 북극해와 국제정세

-> 국제 정세의 변화

: 중국의 부상과 '일대일로'와 '신실크로드' 정책

러시아의 신동방 정책

미국의 아시아로의 복귀 정책

일본의 우경화 정책

북한의 핵무장과 남북한의 경색국면

➔ 신성장? 혹은 신냉전

ex) 미일 동맹의 강화, 미국과 러시아의 북극권에서 군사훈련 강화와 재무장, 동해에서 러시아와 중국의 군사훈련, 오호츠크 해와 베링 해에서 중국 군함의 출현

: 오호츠크 해와 베링 해 지역은 해당 관련국(러시아, 미국, 일본)에서 중요성이 상대적으로 낮은 지역이었지만, 향후 이 지역의 가치가 높아질 것으로 예상되며 동북아와 아태국가들과의 밀접한 인적 및 물적 교류가 증대될 것으로 예견됨

유람시아의 꿈

-> TSR, TCR과 TKR의 연결,

베링해협과 한일 해저터널 프로젝트,

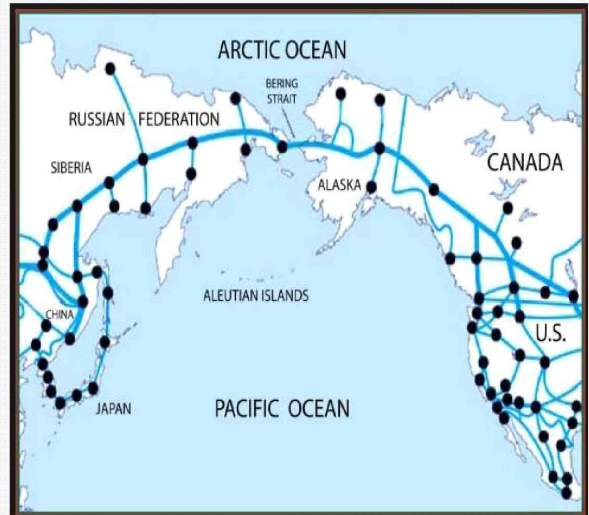
북극항로 등의 새로운 길 연결은

북한을 포함한 동북아 3국은 물론 세계 모든 국가들이 윈윈(win-win) 할 수 있다고 생각됨.



유람시아의 꿈

- 한국과 주변 4강과 연계되는 새로운 길 프로젝트를 통해 각각 새로운 성장 동력을 가질 수 있으며, 한반도 통합과정을 가속화시킬 수 있는 계기의 조성, 군비경쟁의 감소와 평화 정착 등 수많은 혜택을 공유할 수 있음
(현 정부의 유라시아 이니셔티브 정책 구상도 대륙세력과의 협력 강화를 전제로 하고 있어 전체 북극공간을 포함하지 못하고 있음)



유람시아의 꿈

- **팍스 아티카(Pax Arctica)** 시대의 대비와 미래 한국의 성장공간과 비전을 위해 유라시아를 포함해서 북극의 전초기초로 나아갈 해양공간인 한국의 동해, 오호츠크해, 알류산 열도를 포함한 베링 해와 알래스카와 캐나다 북극권까지 포함하는 **'유람시아' (Euramsia: EuropeAmericaAsia) 어젠다로 확대할 필요성**

- 이를 통해 한국은 대륙세력뿐만 아니라 해양세력과의 협력을 강화할 수 있는 계기를 조성할 수 있으며 미국과 일본이 우려하는 대중국 경사도 기울기를 어느 정도 완화할 수 있는 이점
- 일본과 미국의 학자들은 아메리카 북극권과 북태평양에서 자유와 민주주의 가치를 가진 미국, 일본, 캐나다의 **3각 협력 동맹체제** 필요성을 강조하고 있다는 점은 우리에게 많은 시사점을 제공하고 있으며, 한국도 이 협력체제에 편승해야 될 것으로 판단됨.



북극해 거버넌스: 경계왕래어족 및 고도회유성어족의 관리에 대한 국제규범과 유엔공해어업협정

배규성

I. 북극의 개발과 예정된 비극

북극곰의 눈물, “엄마, 얼음이 다 녹으면 우린 어디로 가?”

* 티에리 피안타니다와 티에리 라고베르트가 감독한 프랑스-캐나다 합작 다큐멘터리(상영시간 81분, 개봉 2006년), 『얼음왕국 - 북극의 여름이야기, The White Planet』에 나오는 장면이다. 50년 후에는 사라질 북극의 아름답고 안타까운 생명의 이야기이다. 미 지질조사국은 전세계 북극 곰의 2/3가 2050년까지 사라질 수 있다는 조사결과를 발표했다.

인간이 야기한 기후변화는 북극권의 기온을 다른 지역보다 2배나 빨리 상승시켜, 눈이 오랫동안 다져져 육지의 일부를 덮고 있는 얼음층인 빙하와 바다위에 떠 있는 얼음덩어리인 해빙과 크기가 더 큰 빙산을 전례 없는 비율로 녹이고 있다. 이제 1912년 영국의 호화여객선 타이타닉호와 같은 사고는 없을 것이다. 얼음 섬 그린란드의 빙하는 예상보다 더 급속히 얇아지고, 얼음층 밑의 녹은 물은 빙하를 바다쪽으로 더 빨리 밀어내고 있다. 그린란드의 빙하가 다 녹으면, 해수면이 수 미터 상승할 수 있다. 북극권의 해빙이 녹자 암흑의 해수가 더 많은 태양열을 흡수하여 해빙이 녹는 것을 더욱 가속화시킨다. 과학자들은 2030년이면 북극에 얼음이 사라지고, 북극해는 1년 내내 배가 다닐 수 있는 조용한 바다가 된다. 이것은 조만간 벌어질 일은 아니지만 앞으로 벌어질 일이다.

영구동토층과 빙하와 강으로부터 녹는 얼음물은 해수면을 상승시키고, 신선한 물이 대양으로 흘러들어감에 따라 바닷물의 구성과 순환패턴을 바꿀 것이다. 녹고 있는 강은 해안지역으로 더 많은 퇴적물과 영양분과 오염원을 이동시킬 것이다. 해수면 상승, 영구동토대의 얼음녹음, 더 강력해진 파도의 작용은 해안을 침식시킬 것이다. 게다가 현재 영구동토대의 지하에 얼어있는 메탄가스는 동토가 녹을 때 방출될 수 있고, 그렇게 되면 지구 온난화를 야기하는 온실효과를 증가시킬 것이다. 메탄은 이산화탄소보다 더 강력한 온실가스이다.

바람은 북극권으로 이산화탄소, 유황, 매연, 이산화황, 클로로플루오로카본, 심지어 방사성 물질을 몰고 온다. 강력한 조류와 풍향에 의해 이런 오염원들은 북극권 대기에 축적되고, 북극은 매년 겨울과 봄에 대도시의 스모그만큼이나 시계를 가로막는 짙은 안개에 휩싸인다. 게다가 멀리 남쪽에서 발생한 중금속과 기타 독극물들이 북극권의 어류와 해양포유류 그리고 먹이사슬의 연결고리에 의해 원주민 여성의 모유에까지 나타난다.

북극 곰의 불행은 여기서 시작된다. 북극 곰은 바다얼음 위를 뛰어 다니며 사냥을 하는데,

이제 그 바다얼음이 녹아 사라지고 있다. 게다가 얼음을 등지로 이용하는 북극 곰의 주요 먹이인 물개들도 위기에 처해 있다. 이제 북극 곰들은 예전처럼 새끼도 많이 낳지 않는다.

북극 곰의 불행은 여기서 끝나지 않는다. 수천년 동안 사냥과 어업과 목축으로 살아 온 북극의 원주민들도 해빙이 녹음에 따라, 해빙을 사냥과 어업과 이동을 위한 수단으로 사용하기 어렵게 되었다. 게다가 원주민들이 사냥해온 동물들의 숫자도 줄어들고, 자주 이동하며, 심지어 멸종하고 있다. 북극의 식물들 또한 얼음이 녹은 따뜻한 북쪽으로 이동해 온 곤충, 기생충, 질병에 의해 고통 받고 있다.

이제 인간의 탐욕은 북극 곰의 눈물을 인간의 눈물, 지구의 눈물로 만든다. 얼어있을 때 관심을 끌지 못한 북극이 이제 국제적으로 중요한 지역으로 떠올랐다. 바닷길이 열려 배가 자유롭게 다니고, 바다 밑의 돈 되는 자원을 이제는 더 쉽게 캐낼 수 있게 되었다. 2000년 미 지질조사국(US Geological Survey)은 세계 유전과 가스전의 1/4이 북극권에 매장되어 있다고 추정했다. 북극의 재생가능한 생물학적 자원도 아주 풍부하다. 특히 베링 해 어장과 노르웨이 해 어장 그리고 래브라도 해 어장은 어족자원이 풍부하다. 최근 몇 년 동안 베링 해 대구 어장은 세계 최대의 단일 어종 어장이 되었다. 이익의 추구를 존재의 이유로 삼는 북극권 국가들은 이제 국가적 사활을 걸고 이 섬은 내 섬, 이 항로는 내 항로, 이 바다밑의 자원은 내 자원, 이 바닷속 물고기는 내 물고기라 경쟁적으로 주장하고 있다.

인간의 욕심은 여기서 그치지 않는다. 북극의 아름다움과 장엄함이 알려지고, 또 얼음이 녹기 전에 그리고 동물들이 사라지기 전에 북극을 한번 보고자 하는 마음에 북극의 관광 또한 극적으로 증가했다. 그러나 과도한 관광은 선박의 항해 증가로 야기되는 통상적인 문제뿐만 아니라 처리되어야만 하는 쓰레기와 하수로 북극 곰의 눈물에 슬픔을 더한다.

II. 북극해의 재생가능한 생물학적 자원의 보호

북극해의 북극해의 자연환경 보호와 생태계 보전 및 보호를 위한 조치들과 더불어 재생가능한 생물학적 자원의 보호와 보전을 위한 조치들이 국제적으로 이루어지고 있다.

1995년 8월 4일 미국 뉴욕에서 채택되고, 2001년 12월 11일 국제적으로 발효한 '1982년12월10일 해양법에 관한 국제연합협약의 경계왕래어족 및 고도회유성어족 보존과 관리에 관한 조항의 이행에 관한 협정'(일명: 유엔공해어업협정)이 2008년 3월 2일자로 우리나라에 발효했다.

※ 우리나라는 동 협정의 68번째 당사국

상기 협정은 공해(公海)상 경계왕래어족과 고도회유성어족의 보존과 관리를 위한 기본 원칙, 지역 수산 기구 가입 및 타국 선박에 대한 승선 검색 등을 주된 내용으로 하고 있다.

※ 경계왕래어족(straddling fish stocks) : 국가간 EEZ 경계 혹은 EEZ와 공해 경계를 드나드는 어족 (대구, 명태 등)

※ 고도회유성어족(highly migratory fish stocks) : 여러 국가의 EEZ와 공해를 가로질러 장거리를 이동하는 어족 (참치류, 원양성 상어류 등)

상기 협정이 우리나라에 발효됨에 따라 온양어업 대국인 우리나라가 책임 있는 조업국으로서 국제적 위상을 제고하고, 공해상 어업 및 해양생물 자원의 지속가능한 활용에 대한 국제 규범 형성에 적극 참여하는 한편, 경쟁 조업국들의 불법 조업에 대한 적극적 대처를 할 수 있는 제도적 근거를 강화할 수 있게 되었다.

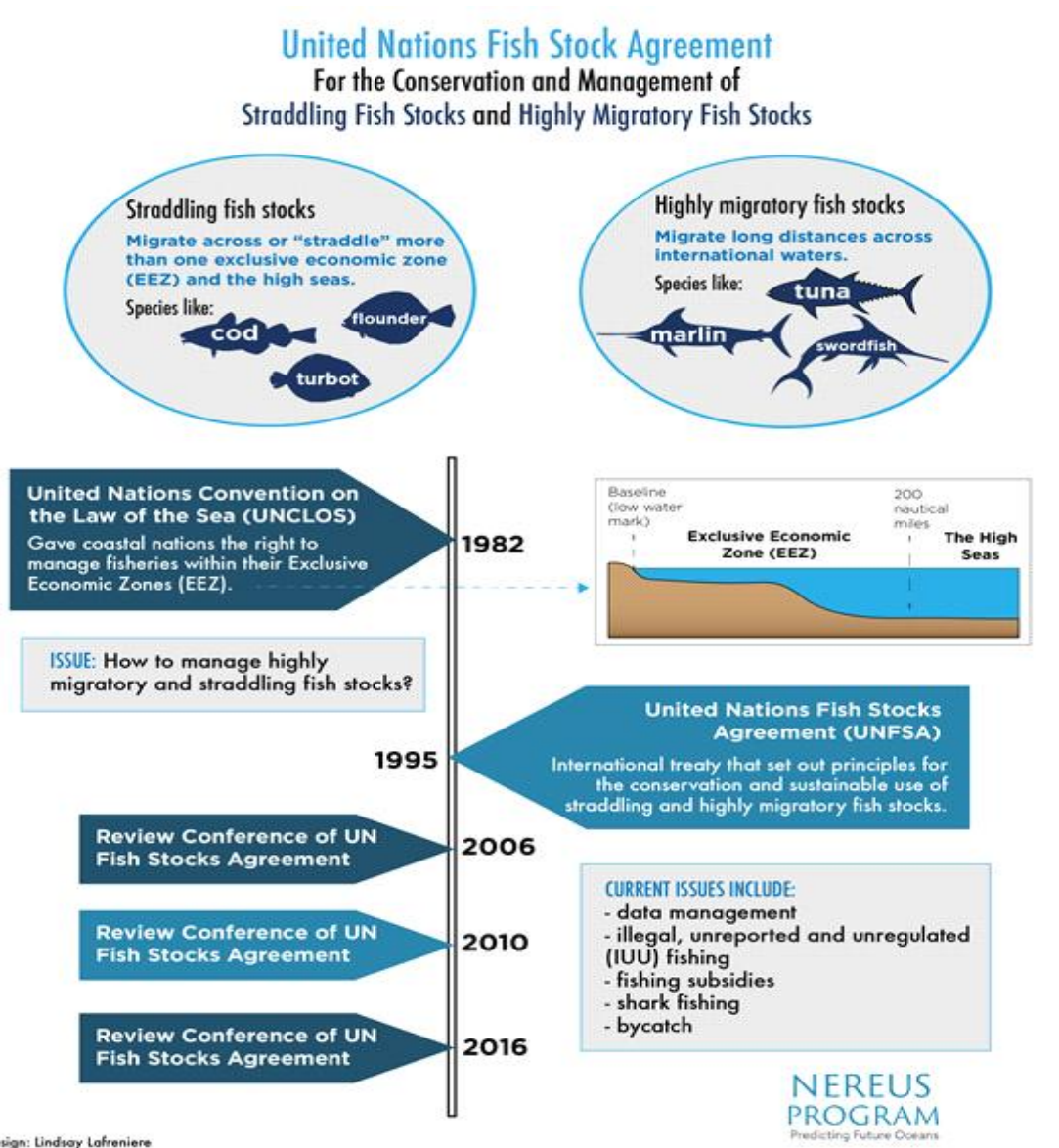
Ⅲ. 유엔공해어업협정 개요

3.1. 정식 명칭

1982년 12월10일 해양법에 관한 국제연합협약의 경계왕래어족 및 고도회유성어족 보존과 관리에 관한 조항의 이행을 위한 협정(약칭 : 유엔공해어업협정)

※ 영문명 : AGREEMENT FOR THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA OF 10 DECEMBER 1982 RELATING TO THE CONSERVATION AND MANAGEMENT OF STRADDLING FISH STOCKS AND HIGHLY MIGRATORY FISH STOCKS

<그림 1> 유엔공해어업협정 개요

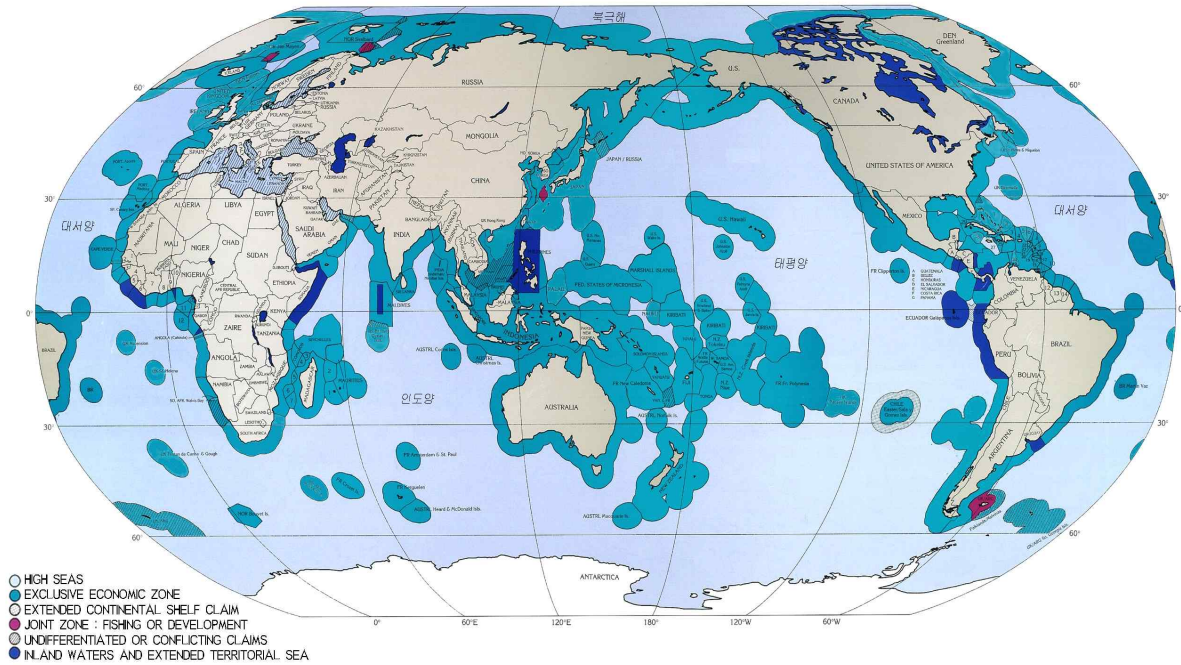


3.2. 채택 경위

유엔해양법협약의 서명('82. 12. 10) 및 연안국의 200해리 EEZ 선포로 조업국의 원양어선들이 EEZ 수역 밖에서 대거 조업에 나서면서 EEZ의 경계를 왕래하는 어족(적어, 대구, 명태 등)의 자원상태가 악화되고, 또한 장거리를 이동하는 어종(고도회유성 어족 : 참치류, 새치류)의 자원도 선망어업의 도입으로 급격히 감소했다.

이에 1995년 8월 4일 제6차 경계왕래 및 고도회유성 어족에 관한 유엔회의에서 회원국의 컨센서스에 의해 동 협정이 채택되었다.

<그림 2> 세계의 EEZ와 공해



3.3. 구성 : 전문, 본문 50개조, 2개 부속서

3.4. 발효·비준 등 현황

2001. 12. 11자로 국제적으로 발효 (08.1월 현재 67개국 비준)

* 한국은 96. 11. 26 서명

3.5. 주요 내용

- 보존관리조치
 - 어족자원에 대한 예방적 접근원칙 및 경제수역 내외에 걸쳐 적용하는 일관성의 원칙적용
- 지역수산기구
 - 지역수산기구를 통하여 보존관리조치 수립 및 시행
 - 지역기구에 가입치 않고는 공해조업 사실상 불가능
- 기국의 의무
 - 공해 상 자국선박의 보존관리조치를 준수하도록 조치
 - 위반어선 처벌 및 그 결과를 관련기구에 보고
- 승선검색

- 보존관리조치 위반여부 조사를 위해 지역기구의 회원국은 지역기구관할 공해수역에서 타국선박에 대한 승선검색 가능

3.6. 가입 기대 효과

- 공해 조업환경 변화에 대한 능동적 대응
 - 책임있는 조업국으로서의 국제적 위상제고
 - 해양생물자원의 지속가능한 보존에 적극 기여
- 규범형성 참여를 통한 장기적 조업이익 확보
 - 어업규제 논의에 대한 적극 참여를 통해 우리나라 어업이익의 반영
 - 해양자원보존과 양립하는 원양어업 환경 조성
- 후발 경쟁조업국의 불법어업에 대한 대응
 - 유엔공해어업협정 당사국간 협조를 통해 공해상 원양어업 질서 확립
 - 주변국의 불법 어업에 대한 적극적 대처

IV. 유엔공해어업협정과 북극해 어업자원

<그림 3> 북극해 연안국의 EEZ와 공해



지구의 남쪽 끝과 북쪽 끝에는 얼음으로 뒤덮힌 거대한 바다가 있다. 혹한의 날씨와 영구빙하가 외부인에 대해 자연적인 방어막을 형성하기 때문에 남극에는 펭귄이, 북극에는 북극곰이 왕국을 이루고 있다. 그러나 바다 밑 물고기 왕국은 또 다른 이야기이다.

현재 지구상의 어류는 약 20,000~22,000종으로 같은 척추동물인 양서류, 파충류, 조류, 포유류를 모두 합한 종 수 보다 많다. 수온은 물고기가 살 수 있는 서식지의 범위를 결정짓는 가장 중요한 요인 중 하나이다. 무리를 지어 사는 많은 종의 물고기는 따뜻하지도 차갑지도 않은 온대해역에 살며 이러한 온대해역은 열대지역의 남쪽과 북쪽에 있다. 따라서 북극해와 남극해의 차가운 바다에는 온대나 열대 해역보다 물고기의 종류가 적다.

통상 많은 물고기는 바다 속 중층과 바닥에 살며 그들의 서식환경은 표층 가까이에서 사는 종보다 매우 다양하다. 그러나 대양의 표층 가까이에 살며 가장 빠르게 헤엄치는 가다랭이, 고등어, 청새치, 황새치, 참다랭이 그리고 상어류의 물고기들은 대부분 아주 멀리까지 이동하여 생활하는 원양성 회유를 한다.

물고기가 계절, 시각 등에 따라 일정한 방향으로 이동하는 현상을 회유라 한다. 회유는 환경 변화나 생리적 요인에 의하여 일어나며, 다랑어류, 새치류 등의 원양성 물고기는 먹이를 찾아 대규모로 이동하고, 정어리, 고등어, 전갱이, 방어 등은 연안에서 이동한다. 그리고 가자미류나 넙치류는 바닥의 먹이를 찾아 수평으로 회유하고, 발광멸, 셋비늘치과 물고기 등은 동물성 부유생물을 먹기 위해 수직으로 이동한다. 연어, 송어 등은 바다에서 성장하고 강으로 거슬러 올라가서 산란을 하는 소하회유를 하고, 반대로 뱀장어 등은 강에서 성장하고 산란을 하기 위해 바다로 이동하는 강하회유를 한다.

북극은 대륙인 남극과 달리 중심지역은 거의 대부분이 두꺼운 얼음으로 덮여있다. 평균 수심이 1,200m인 북극해는 면적이 1,200만km²로 지중해의 4배이며, 전세계 바다의 3%를 차지한다. 전체 면적의 70%를 차지하는 대륙붕에는 광물자원이 풍부하고, 주변 해역에는 전세계의 주요 수산어장이 위치하고 있다.

한편 해수의 온도는 북극 어류의 생태계에도 영향을 미친다. 최근 과학저널 사이언스지에 발표된 독일 키엘(Kiel) 대학 라이프니츠 해양연구소의 과학자들의 논문에 따르면, 따뜻해진 북대서양 해류가 전달하는 열이 북극 온난화와 북극해 해빙(解氷)의 원인이 되고 있다.

북극해의 해류에는 노르웨이 해류와 동그린란드 해류가 있는데, 특히 동그린란드 해류는 북극해의 표층 해류로, 그린란드의 동해안을 따라 남쪽으로 흐르면서 큰 빙하들을 운반하고 북쪽으로 돌아 래브라도 해로 흐른다. 이 해류는 이르밍거 및 노르웨이 해류의 따뜻한 물과 섞여 아이슬란드 해안 근처와 노르웨이 해 일부에 훌륭한 대구 어장을 형성한다.

극지생물다양성감시프로그램과 세계야생동물기금, 영국의 동물협회의 합동조사 결과에 따르면, 북극 지방의 어류 개체수가 급격히 늘고 있다. 연구팀은 북극에 있는 척추동물 323종의 890개 개체군을 관찰했다. 척추동물은 포유류, 조류, 파충류, 양서류, 어류 등을 포함한다. 이 보고서는 심해 어류와 반대로 해수면 가까이에 사는 어류가 가장 기온 변화에 민감하다고 밝

했다. 해수면에 가까이 사는 어류는 대부분 상업성이 있는 중요한 종들이다.

북극의 겨울 바다는 얼음 아래 수온이 0도에서 -1.8도 정도이고, 여기에는 한류대에 적응하며 진화한 냉수성 어종이 산다. 일반 민물고기들이 수온이 8도 정도만 되어도 먹이 활동을 중단하고 동면에 들어가기도 하지만, 냉수성 어종들은 북극의 차거운 물에서 먹이 활동을 하면서 살아간다. 우리나라의 겨울바다에서 잡히는 대구나 명태 같은 어종들이 대표적인 냉수성 어류들이다.

지구 온난화로 해수면 온도가 상승하자, 북극권 및 주변 지역의 대표적 어류인 명태, 대구, 연어 등의 서식지가 북상하고, 얼음이 녹으면서 어선 역시 더욱 북쪽까지 조업을 나가면서 기존의 어장 이외에 북극해가 새로운 어장으로 관심을 받고 있다. 이에 따라 북극해 수산자원에 대한 연안국들의 관심과 선점 경쟁이 가속화되고 있다. 최근 들어 이전까지 상업적 조업이 거의 없었던 뷰포트해와 축치해 등에서 일부 어종들이 포획되는 경우가 심심치 않게 발생하고 있다.

북극해의 주요 어장은 그린란드 남부 연안, 슈발바르제도에서 노바야제믈랴에 걸친 바렌츠해, 북대서양과 베링해, 알래스카 북쪽 연안이다. 이들 어장은 연간 총 어획고 4,600만톤 정도로, 전 세계 수산물 생산량의 37%를 차지하고 있다. 주요 어종으로는 베링해의 나바린 케이프와 오호츠크해의 캄차카 서부수역의 명태, 바렌츠해의 대구, 열빙어, 청어, 고등어, 그린란드의 대구, 노르웨이 북해지역의 대구, 청어, 알래스카 연어 등이 있다.

이렇게 북극해가 수산물 생산의 중심지가 될 가능성이 높아지고 있기 때문에 북극해 주변국들의 북극해 수산업에 대한 관심이 증대하고 있고, 이는 수산대국을 지향하는 우리에게도 시사하는 바가 크다.

새로운 정책 접근에 따른 북극의 잠재력과 환경적 문제

양정훈

1. 새로운 형태 정책에서 지역의 잠재력

21세기 접어들면서 북극 이사국들은 그들이 원하는 주목적에 대한 흥미를 표현하기 시작했다. 이는 세계 기후 변화와 맞물려 찾아오는 현상이다. 북극을 중심으로 이사국이 형성되었고, 이사국들은 연합체를 형성하였다. 러시아 북극 이사국 일원으로 북극의 변화와에 변화를 가져 오기 시작한 것이다. 러시아는 북극지역에서 자국 영토의 경계선을 확보하고자 2014년부터 적극적인 자세로 임하고 있다. 이들이 북극에 있어 세계사적 정책의 일환으로 이사국들의 법률적 권한은 또 하나의 새로운 현상인 것이다.

2013년도에는 북극 이사국 및 준이사국까지 회원국가의 수가 확대되었다. 바로 북극 준이사국 등이 32개까지 증가¹⁾ 됨으로서 새로운 변화로 준비하게 되었다. 중국, 일본, 인도, 한국, 싱가포르, 이탈리아²⁾는 준이사국으로 지위를 획득하였다. 이 결정은 북극 이사국으로서의 권한을 가지고 있는 동일한 위치가 아닌 근거리 지역 나눌 수 가 있다. 법적인 권한을 가지고 있는 8개 이사국과는 다른 준이사국으로서 인정이다.

최근까지 러시아 연방 정부의 활동 계획과 2020년까지 러시아 중앙정부의 프로젝트를 포함하여 북극권 발전 전략을 확정하고 함이다³⁾. 전략 논리는 북극의 국경을 접하고 있는 국가들 중심으로 경제적, 지역적 발전의 주요한 중·장기적인 전략으로 접근하고자 함이었다⁴⁾. 이를 위해 2014년 5월 러시아 연방 대통령은 북극 육상 경계를 발효하였다⁵⁾.

러시아 중앙 정부는 북극의 경계를 확정하는데 있어서 러시아연방 주체들의 주장을 받아들

1) 20여개의 국제적 비정부적 조직도 포함

2) Кирунская декларация по случаю Восьмой Министерской сессии Арктического совета 15 мая 2013 года, г.Кируна Швеция. URL:<http://www.mid.ru/bdcomp/ns-dmo.nsf/alc87897b58a9d2743256a550029f995/dfc076b1142c431744257b6c004d09!OpenDocument> (дата обращения: 20.11. 2014).

3) Постановление Правительства Российской Федерации от 21.04.2014 № 366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». URL: <http://www.rg.ru> (дата обращения: 20.11.2014); Указ Президента РФ от 02.05.2014 №296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». URL: <http://www.Graph.document.kremlin.ru/page.aspx?1;3631997> (дата обращения: 20.11.2014); Меламед И.И., Павленко В.И. Правовые основы и методические особенности разработки проекта государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года» // Арктика: экология и экономика. 2014. № 2(14). С. 6-15.

4) Правительственная комиссия по обеспечению российского присутствия на архипелаге Шпицберген. URL: <http://www.government.ru> (дата обращения: 20.11.2014).

5) Указ Президента РФ от 02.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». URL: <http://www.graph.document.-kremlin.ru/page.aspx?1;3631997> (дата обращения: 20.11.2014).

이고 특히 북위 6633' 위치를 조건 지표로 하여 경계 짓는 것으로부터 되었다. 야쿠티야, 무르만스크 그리고 아르한겔스크 지역의 제안인 북 빙하 해안의 연안의 존재와 전략적 목표에 상응하는 지역-경제적 종합체의 통합적 지표를 수용하게 된 것이다⁶⁾. 결과적으로 북극에서의 러시아 지역으로는 3백7십만천구백km² 면적으로 (러시아 전체의 21.64%에 해당하는 면적)서 모든 러시아의 북 빙하 해안의 섬과 연안이 속하는 그리고 그 해양과 러시아 전체 내부 생산의 4.9%를 생산하고 2백3십3만8천 명의 인구가 살고 있는 러시아의 대륙 북쪽 부분이다.

이를 러시아 연방 북극의 7개 육상 자치지역으로 나누어 보았다. 첫째, 아르한겔스크 둘째, 세베로드빈스크 셋째, 노보드빈스크 넷째, 노바야 제믈랴 다섯째, 메젠스키 여섯째, 오네귀스키 일곱째, 뿌리모르스크 자치 구역들이다. 대륙의 자치구역은 모두 뿌리모르스키 존에 위치하고 있는데 369개의 촌락 자치 지역에서 인구 밀집 지역의 (그중 도시형태의 도회지) 평균 인구는 0.78명/km² 이다. 총 집계된 자치 지역에서 아르한겔스크 지역에서는 (백8십만8천/km²으로 러시아 연방 북극 전 지역의 약 5%이다.) 6백5십만 이상의 인구가 구성되어 있는데(2013년 01월 01일) 이는 모든 러시아 연방 북극 지역의 28.2%를 차지하며 게다가 이 인구는 뿌리모르스크의 100km의 경계에 이르는 구획에 위치하고 있다. 러시아 연방 북극 지역에서의 아르한겔스크에는 3개의 국립공원과 지역적으로 특별히 보존하는 몇몇의 자연 지역이 속해 있다.

러시아 연맹의 전략서에 실현의 우선적인 방향들 중에 북극 지역들의 경제적 발전에 따른 새로운 프로젝트들에 대한 것들로 지역들의 경쟁력이 있는 잠재력의 실현도 포함되며 그 지역들의 사회적 뼈대를 형성하는 그 원주민들을 지원하는 것과 극 지역들에 종합적 관리의 모델을 뿌리내리게 하는 것이다⁷⁾. 러시아 북극 지역 정책의 내용에는 러시아 북극 지역 주체들 중의 하나인 아르한겔스크 지역은 경제적 잠재력 때문에 특별한 위치를 차지하고 있다⁸⁾.

2. 북 해양로와 다른 교통수단의 발달

러시아에 있어 북 해양로는 특별한 의미를 지닌다. 북 해양로는 러시아의 북극 지역들과 그 밖의 지역을 연결하는 기본적인 교통 간선로의 의미를 지닌다.

1990년대에는 경제 붕괴와 더불어서 1980년대에 비교 할 때 화물 운송 양이 약 5-6배가 감소하였다. 여기서 언급하고자 하는 것은 지난 20년간 북 해양로에서 러시아의 활동은 감소하였고, 그 밖의 나라들은 북극 개발에 매우 적극적이었던 것이다. 전문가들의 평가에 따르면 잠재적 동쪽으로의 화물 운송량은 5-6백만 톤 그리고 서쪽으로는 2-3백만 톤이다. 2015년부터 2020년까지의 북 해양 로를 따른 한해 운송량은 3500-4000만 톤이다.⁹⁾

6) 위 기간에 А.О.Подоплёкин은 러시아 국토부 산하에서 2020년 까지 기간의 국가 안보 수행 및 러시아 연방 북극 지역 전략 실현 제어 및 조정 활동에 따른 기관의 수행 그룹에 위원이다.

7) Павленко В.И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Арктика: экология и экономика. 2013. № 4(12). С. 16-25.

8) Послание губернатора Архангельской области И.А. Орлова Архангельскому областному Собранию депутатов о социально-экономическом и общественно-политическом положении в Архангельской области от 04.03.2014. URL: http://www.dvinaland.ru/power/head/interview.php?ELEMENT_ID=41469 (дата обращения: 20.11.2014).

북 해양로 재건에는 단일화된 북 해양로 행정부가 이루어져야 하는데, 또한 이에 상응하는 연방법이 먼저 만들어져야 할 것이다¹⁰⁾. 또 다른 기관들은 상당한 수준으로 항만을 유지하고 있고, 북극 지방의 공항과 노선 그리고 석유기지 및 석유수송터미널, 철도, 해양 간선도로와 같은 단일화된 교통망을 지닌 아르한겔스크 지역을 재건해야 한다는 것이다.

북 해양로의 운명은 지금까지 측량된 천연 자원의 개발에 달려있다. 왜냐하면 유니컬한 쉬토크만노브스키 석유-가스 매장전, 뿌리라즈롭노예 매장전과 함께 티마노-빠출스키 석유-가스 함유지역, 세베로-오내쥐스키의 보오크사이트, 아르히빠라그 노브이 켈라의 망간 및 종합 메탈광석의 소유주로부터 북 해양로의 사용이 거부되어질 수 있기 때문이다. 그리고 향후에는 야말 반도로부터 가스 컨테이너가 수송 될 수도 있다.

북극의 바다가 녹을수록 북 해양로는 중요한 교통 요지가 될 수 있다. 러시아뿐만 아니라 유럽과 아시아-태평양 지역 간의 항로를 줄일 수 있어 전세계적으로도 의미가 있다. 북 해양로를 이용하게 되면 11400마일의 수에즈 운하를 통한 함부르크와 요코하마의 항로가 6600마일 밖에 되지 않기 때문이다. 현재 미국과 나토연합국은 자신들의 이익에 따라 북 해양로를 국제화시키고 러시아를 여기에서 따돌리려는 목적을 가지고 있다.

러시아는 아직 러시아 경계 뒤 200마일 경제 지역이 온난화 영향으로 항행 가능성이 열리지 않은 지금 북 항로를 개발하는 것을 서둘러야 한다고 아르한겔스크 지역 주지사인 미하일 추크는 생각하고 있으며, 또한 그는 “우리는 개발을 시작해야 한다. 그렇지 않으면 우리 뒤로 다른 이들이 개발을 시작 할 것이다.”라고 언급하였다. 그리고 알다시피, 현재 경계 뒤 200마일에 비했을 때, 러시아 연안에 얼음이 얇은 것은 러시아에 큰 장점이다.

북 해양로의 인프라 개발 전략에 따른 것은 다음과 같다.

첫째, 연방의 정책 프로그램인 쇄빙선과 보조 선박 건설에 있어 엄격한 제어를 보장하는 것. 둘째, 현존 항만을 현대화 하는 것. 셋째, 화물 이동에 따른 새로운 터미널의 건설 (화물량 증가 기대에 따라). 넷째, 액화 천연가스 채굴 공장 인근 지역에 액화 천연가스 운송을 위한 장비 구축으로 나뉘 볼 수 있다.

전체 항로에 따른 탐색 및 해상구조 본부를 구성하는 것(이와 관련해서는 러시아 비상 상황 부의 2010년 법령에 따른 러시아의 북극 지역을 잘 알고 활동 하는 10개의 구조 본부를 구성하는 것이다. 항로 전반에 있어서 일기예보 및 얼음 상태에 대한 정보를 모든 선박 구성원들에게 중단 없는 정보 제공을 보장하게 되는 것이다. 북 항로에 따른 외국 선박을 유도하는

9) 인근 북극 연안 지역 발전 맥락으로서 북 해양로의 갱생. 2009년 11월 26일 아르한겔스크 지역의 행정부 장의 자문위원회에서의 발표 논문.

URL:www.dvinaland.ru/economy/priority/smp_doclad.htm.

10) URL:<http://www.barentsobserver.com/cppge.4635550-16149.html>.

것에 따른 자격을 갖춘 인력을 갖추는 것(잘 훈련된 외국어 실력과 함께)도 필요시 된다¹¹⁾.

이러한 것에 대한 실현이 단지 북 해양로에 따른 화물운송 양을 증가시키기 위한 것으로만 접근해서는 안된다. 이는 세계사의 교통수단과 이에 따른 문화적 결합에도 큰 몫을 차지할 것으로 예산해 본다. 이를 통해 러시아는 유럽과 아시아를 잇는 대가로 직간접적인 적지 않은 이익을 창출해 낼 수 있는 새로운 세계적 간선로가 될 것이다.

러시아는 효율적인 극 횡단 비행선로 및 운송의 조직에 따른 극지방 전략에는 상응하는 인프라를 구축하고 유지하는 문제를 갖고 있다. 이는 단지 러시아의 모든 방향에 따르는 러시아 극 지역 발전뿐만 아니라, 상업적 북극 횡단에 따른 여러 분야의 관심을 집중시킬 수 있는 필수적인 시발점이 된다는 것이다.

북극 횡단 노선 - 세계에서 보다 역동적으로 발전하는 분야가 항공운송 분야이다. 의미 있는 전망이 극지방을 통과하여 북아메리카로부터 아시아로 가는 극 횡단 항공화물이 통과하는 것이다. 이는 매년 아주 역동적으로 증가하고 있는데 일반적 항공화물운송 속도에 약 4배에 이르는 속도이다. 기획운영센터<레기온>의 센터장 보이텐코의 말에 따르면 북쪽으로 향하는 운송에 시베리아의 공항은 향후 아시아-아메리카 항공화물운송 시장의 기반이 될 것이라고 한다¹²⁾.

이를 위해 러시아는 극지방 서비스 산업에 투자가 이루어져야 할 것으로 예측한다. 거대한 항공 노선뿐만이 아니라 중·소형 항공기의 낡은 격납시설을 바꾸고 현대화 시키는데 속도를 내야 할 것이다. 예를 들면 야쿠티에 여름 동안 항해하는 AN-2, AN-12, L-140기는 전체의 단지 20% 밖에 안 된다. 즉 완전히 정비되어 운항 할 수 있는 항공기는 전체의 3분의 1밖에 되지 않는 것이다. 그리고 또한 비싼 연료 및 장비 가격 등과 같은 것들은 현재 러시아의 항공 산업을 하향세에 이르게 하는 것이다. 이에 따라 결과적으로 북쪽 공항들은 이익을 내지 못하고 있다. 하지만 용도에 따라 달리 해석해 볼 수 있다. 극지방 환경에 따라 제작된 러시아의 항공기 AN-3(옴스키 생산 협회 “빠료뜨”)과 같은 항공기는 합목적적이기 때문이다¹³⁾.

러시아 북극 지역의 항공 인프라의 향상을 위해서는 모니터링과 통신이 선제되어야 하는데 여기에는 우선적으로 우주 항공의 것으로 - 시민들의 극 횡단 비행에 운항 유도 및 수리-기상 관측 지점 - 등으로 군대 및 시민의 공항을 위한 것이다.

11) 자세한 사항은 다음을 보십시오 : Восстановление Северного морского пути как импульс развитию приарктических территорий. Доклад на заседании консультативного совета при главе администрации Архангельской области 26 ноября 2009г. URL:www.dvinaland.ru/economy/priority/smp_doclad.htm; Арктика – исконно русская земля, и осваивать ее будем мы.

URL:www.dvinaland.ru/power/head/appearances/10162/index.php.

12) Кроссполярный экспресс. URL:zubow.ru/page/1/225_1.shtml

13) Алексеев А. Развитие транспортной инфраструктуры – залог подъема экономики Якутии. URL:www.parldv.ru/index.php?mod=art_show&id_art=195.

인공위성에 의한 통신에도 의지 된다.

그러나 극지방은 새벽의 계속되는 날씨 변화와 낮의 라디오 시그널이 통과하는데 있어서 극지방의 환경의 급격한 변화는 안정된 통신을 하기 어렵게 되었다. 북극 극지방의 수리학적 그리고 기상학적인 정보는 지상 또는 항공으로부터 얻었는데, 이는 현재 이들 기구가 너무 낡아서 현 요구에 부응하지 못 할 것으로 추정된다. 지구 부동 궤도로부터 북극 지역에 따른 정보를 얻기에는 물리적으로 힘들기 때문에 국제 수리학 기구들로부터 얻은 정보들은 그렇게 효과적이지 않다고 전문가들은 언급하고 있다. 따라서 현재 연방 항공 우주국은 큰 타원형의 궤도, 대기 수상학적인 정보를 수집하고 전해줄 수 있는 그리고 지표의 거리를 측정하는 그리고 통신의 문제 등을 위성을 통하여 해결할 수 있는 “알티카”라는 다목적 우주 시스템을 개발하고 있다¹⁴⁾.

“알티카”는 지상의 구성원들과 연결되어 항공기의 상태를 실시간으로 공항본부에 정보를 줄 수 있다. 그리고 지속된 그러한 정보에 의하여 소규모의 비행기들에 있어서도 최대한 많은 비행기 수, 그리고 운항 따른 효과적인 수행을 이끌어 낼 수 있다. 이러한 효과적인 수행을 얻기 위해서는 항공화물선들에 따르는 적절한 설비가 설치되어야 할 것이다. 그러나 현재 러시아의 항공회사들은 이러한 설비들을 설치하기엔 비행 시설이 너무 낡았다. 이러한 문제는 정부의 관여가 없이는 해결하기 힘들 것이다¹⁵⁾.

3. 북극의 유니컬한 자연 시스템의 보존

북극의 자연은 세계의 다른 곳들과 비교하였을 때 손상되기가 쉽다. 따라서 이 지역의 경제적 개발에 있어 러시아 및 다른 국가들의 환경 보존 및 보호에 따른 높은 수준의 환경보호 요구가 뒤따른다. 북극 지방에서 활동에 있어서는 환경 시스템을 고려해야 하는데 이는 그 시스템의 생산성이 높지 않아 그 시스템이 확고히 하지 못하기 때문이며, 그리고 외부로부터의 영향에 의해서 쉽게 헤쳐지기 쉽고 굉장히 천천히 어렵게 회복된다. 또한 북극지방에서 증대되는 정부에 경제활동 및 국제적 회사들의 활동은 그에 상응하는 극지방에서의 환경 보존 정책이 강하게 요구된다.

러시아 쪽의 북극 개발, 그곳에 거대한 종합산업생산 시설과 가스 생산 및 채굴 지역을 갖게 되었다. 하지만 전체적 북극 지방에 문제는 우리가 생각하고 있는 자원과 교통 시스템이 아닌 이 보다 더 중요한 사항으로 생물체에 축적되어가는 생명체 외부 물질들로 보고 있다. 오염으로 나타는 흔적들, 공기, 땅, 물에서 만이 아닌 물고기 및 동물들에게서도 찾게 된다. 러시아 측 북극에는 노릴스끼, 무르만스크, 아르한겔스크, 그리고 서시베리아의 석유 가스 채굴 등이

14) URL: <http://www.federalospace.ru/main.php?id=2&nid=12070>

15) Кроссполярный экспресс. URL: zubow.ru/page/1/225_1.shtml

지역들의 문제 특히 환경에 따른 문제를 크게 유발시키고 있다. 몇몇 지표에 따르면 러시아 측 북극지역의 약 15%가 심각한 환경문제를 가지고 있다는 보고다¹⁶⁾.

이와 유사한 방향에서의 문제가 되는 것은 기본적 환경에 따른 흐름의 배경이다. 즉, 바다와 강의 흐름에서 발생된 오염된 물질들은 멀리로부터 극지방으로 모이고 있기 때문이다. 먼 유라시아 지역에서 오염 물질이 흘러들어와 모이고 있다. 그리고 걸프해 물결과 환경적 흐름들 즉, 서유럽으로부터 러시아 서북극 지역으로 오염된 물질의 유입이 다른 문제로 야기 되는 것이다.

러시아 환경부에 따르면 아직은 러시아 지역 북극해의 오염은 생산 활동이 활발한 연안 지역에 국한 되어있는 것으로 나타났다. 특히 인류유전인자에 있어서 강하게 백해, 바렌쯔해, 카라해 에코시스템의 영향을 받는다. 러시아의 핵연료 찌꺼기와 핵 잠수함 핵 원자로의 쓰임과 매장에 따라서 서방 세계 또한 크게 염려를 하게 된다. 북극 모니터링¹⁷⁾ 프로그램에 따른 여러 국가의 전문가들에 의하면 러시아의 공장에서 사용하여 배출하는 핵연료 찌꺼기가 국부적인 방사능 노출이며, 그들의 부정적인 영향은 러시아 지역 내뿐만 아니라 주변국 더 나아가 국제사회에 심각한 우려를 가져다 줄 수 있다.

여기까지 지표에는 카라해의 오염 정도는 포함되지 않았다. 사실상 물속에 방사능은 아일랜드 해, 발트해, 북해에 속해 있는 것보다 적다는 것이다. 그럼에도 불구하고 북극에서의 방사능 위험은 어느 정도 가지고 있다. 이의 기반적인 원인으로는 러시아의 북쪽 전선에서의 저장 상태가 기술적으로 만족스럽지는 않다는 것이다.

러시아 북쪽 극지방에서 외국계 회사들의 활동에 있어서는 극지방의 생물권 유지에 대한 문제가 역동적으로 제기되고 있다. 예를 들면 TNK British Petroleum은 슈토크만스키 매장전 채굴권을 야기하는 것이다. 그리고 또한 멕시코 만에서의 British Petroleum의 석유시설의 사고의 공식적 심리에 따르면 British Petroleum의 임원진은 안전시설 설비에 투자가 미약하여 결국엔 멕시코 만에 환경적 불행을 만들게 되었다. 이와 같이 유사한 사건이 북극에서 일어난다면 그것은 그 보다 훨씬 심각한 불행을 가져올 수 있는 것을 엿보게 된 것이다. 이에 관련하여 캐나다의 예를 또한 볼 수 있는데 캐나다는 사고 발생시 자국 또는 타국이 기관이 사고 시 안전을 확보하지 못 하였을 때의 갖게 될 책임이 완성되지 않은 한 광구 채굴을 하지 못하게 하고 있는 것이다¹⁸⁾.

러시아는 새롭고 경쟁력 있는, 그리고 환경적으로 깨끗한 산업기술의 부족을 실감하고 있으

16) Боярский П., Великанов Ю., Павлов А. Арктику пора спасать//Нефть России. 1999. № 3

17) Arctic Monitoring and Assessment Program, AMAP.

18) Amos W. If there 's an oil spill,who's at risk? Canadian taxpayers.

URL:<http://www.theglobeandmail.com/news/opinions/if-theres-an-oil-spill-whos-at-risk-canadian-taxpayers/article1638799>.

며 «자빨라리에»에서의 환경을 보존할 수 있는 채굴 및 운송에 따른 새로운 기술적 해법을 가져야 한다.

러시아의 북극에서 전략적 결정과 커다란 발전 프로그램에서 환경 요인에 따른 성취 메커니즘은 개선되어야 한다. 환경적 요인 고려에는 두개의 기반적 방법이 있다. 즉, 환경 영향 평가와 정부의 환경 감정이다. 이들은 기술-경제성 평가 및 러시아의 북극 지역 건설 프로젝트에서 이루어진다. 그러나 보다 많은 수에 있어서 몇몇의 예외를 제외하고는 환경에 대한 고려를 하지 않고 이루어지곤 한다. 많은 수의 이러한 것들은 약한 규범-방법적 보완 그리고 그러한 것들을 적용하기에 낮은 사회적 이해 및 전략적 서류 꾸밈에 있어서 환경에 대한 영향 평가와 정부의 감정을 이뤄감에 따른 요구 사항이 충족하지 않은 것에 대해 책임이 주어지지 않기 때문이다.

4. 평화와 협력의 장으로서 북극보존

북극은 러시아에 있어 중요한 군-전략적 의미를 가지고 있다는 점의 고려해서 풀어가야 한다. 북극 러시아 지역에는 일련의 중요한 안보 산업 시설들이 위치하고 있다. 러시아 연방 국가의 국경은 지역들의 영토를 따라 거의 2만 km에 이른다. 외부 요인의 중요성도 적지 않는데 지속적인 미국의 핵 잠수함 전선의 존재와 해양을 기반으로 하는 반 미사일 안보 시스템의 존재는, 탄도 미사일을 요격하고 러시아에 타격을 줄 수 있기 때문이다. 그리고 아직도 과거의 냉전시대 만은 못하지만 여전히 러시아와 나토 간에는 의미 있는 그와 같은 잠재성을 지니고 있으며 힘을 과시하고 있고 과거만은 못하지만 여전히 러시아와 미국-나토 간에 실질적인 긴장을 유지하고 있다.

북극에 대한 러시아의 명확한 의미에도 불구하고 이 지역에서의 사회-경제적, 인구적 그리고 환경적 요인에서 있어서는 큰 어려움을 가지고 있다. 이곳 주민들을 위한 그리고 군에 따른 인프라 및 이 지역의 풍족한 자원을 개발하는 것과 국제 운송 시스템의 발전 등과 같은 것들은 현재 진행형이 아니라 미래 수요에 따르기 때문으로 추정해 본다.

이와 같은 때에 환경과 관련된 그리고 해결되지 않은 영역에 따른 분쟁 및 국가들의 공동 경제 활동 조직체와 그들의 협력에서의 효과적 메커니즘 그리고 때때로, 원주민들의 어려운 경제 상황 등에 따르는 것과 같은 북극에서 국제-정치적으로 적지 않은 문제들도 야기 될 수 있다.

하지만 아직까지는 구체적인 문제 보다 북극에서는 다양한 국가 및 국제적 기관들이 협력과 경쟁 관계에 있다. 그들은 누적된 문제들을 정치 및 법률적인 방향이 아닌 경쟁 또는 무력으로서의 해결 하려 한다는 것이다. 이들은 러시아에 있어서, 대륙 광구 외부 경계를 짓는, 해양 구획을 짓는, 석유-가스 생산, 생물자원 채굴, 러시아의 북 항로에 진입 등에 관한 압력을

강화하고 있다.

이렇듯 북극은 지정학적 중요성이 상승함에 따라서 이 지역이 무력화되는 위험스런 경향이 대두되고 있다. 이는 여러 나라들이 무력화를 강화함으로써 나타난, 그리고 나토의 군사력을 현대화하고 이들을 주둔시키려는 정치적인 이슈, 그리고 그에 따른 인프라 확장으로 이어져 나아가고 있다. 이러한 군사력을 강화(특히 해양 함대)는 북극에서의 자국의 경제적 이득을 만들어 내기위한 정치적 경쟁으로 접근해 본다.

러시아의 북극에서 자신의 이익을 획득하는 방법들 중 하나는 군사 인프라를 발전시키는 것이 있다. 그러나 러시아의 기본적인 목적은 북극 러시아 지역에 군사력을 증대시키는 것 보다는 항공, 해상, 육상 지대에 대한 제어로, 이와 같은 방법으로서 체계를 갖추는 것이다. 그리고 구성된 인프라는 무엇보다 우선 최대한 북극에서 경제적 이득을 얻는데 작동 되어져야 할 것이다.

이와 관련하여서는 2008년 러시아의 북극 독트린에 나타나 있는데, 러시아 연방의 국경을 통과하는 지점에서의 국경 컨트롤, 러시아 북극 지역에서의 행정구역으로 경계 지었다. 북 해양로 해협, 간석지, 강 하구, 호수 지역의 기구적, 기술적 제어를 조직하는 것 등과 같은 북극 정황에 대한 종합적 제어 시스템을 최적화하는 것에 특별한 관심을 기울여야 한다는 것이다¹⁹⁾.

북극 해상 및 육상 국경에 따른 국경수비대는 마약, 밀업, 독립국가연합으로부터 불법 이주 등과 싸우는 일이 허다하다. 이러한 주변 환경을 활용해 북극에서 협력을 가져올 수 있다는 것이다. 예를 들면 수비대하부 조직인 «나구르스코예»는 군도인 «젼냐 알렉산드르» 와 «젼냐 프란짜 이요십»의 등에 대한 모든 부분의 탐사에 협력을 할 수 있다²⁰⁾.

다른 정책 방향으로는 국제기관을 틀로 하여 러시아의 지역 안보 유지 하는 방법이 있다. 러시아는 «북극 위원회»를 발전시키는데 관심을 가지고 있는데 이 구성원으로서 «북극 위원회»의 발족자로서 캐나다를 볼 수 있다. 캐나다는 북극권의 국가들(미국, 캐나다, 러시아, 덴마크, 노르웨이)의 북극에서의 광구 채굴권에 우선권을 확실히 하고 비북극권 국가들 즉, 한국, 중국, 일본 등과 같은 국가들을 «북극위원회»를 통하여 명백한 경계를 둔다.

«북극위원회»가 단순한 협의체에서 온전한 국제기관으로 변모하기 위해서는 북극에서의 더 이상의 무력화를 진척시켜서는 안 된다, 그러나 한편 이는 미국 및 일련의 유럽 국가들과 관련이 있는데, 그들은 나토가 주요한 분쟁에 있어서 중재자 역할을 하고 역할을 하기 바란다. 기억컨데, 나토는 실질적으로 러시아를 유럽의 안보 시스템으로부터 밀어내고 단지 협의권 만을

19) Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утверждённые Президентом Р.Ф от 18 сентября 2008г. (Пр - 1969).

20) Проничев В.Е. Граница меняет замки.URL:www.rg.ru/2010/06/02/ pronichev.html.

부여한다. 이에 따라 나토는 북극의 자원전쟁에서 또한 반러시아가 적임을 볼 수 있다.

결론적으로 러시아는 북극에서 크고 다양하게 국가적 흥미를 가지고 있으며 이는 근시안적인 관점이 아닌 장기간으로서 북극 개발을 보고 있다. 이에 따른 흥미들은 단지 정부의 관심뿐만 아닌 전 국가적인 관심이 요구된다. 따라서 규칙적으로 이 관심사에 관한 전 국민적 논의 및 그것들을 명확히 하는 것 그리고 또한 이 지역에서의 상응하는 개념적, 규범-법률적 기반의 지속적인 수정과 생산 및 발전이 필요하다.

국제적으로 보았을 때 러시아는 북극에서의 강력한 자신의 국가적 이익을 수호 하려는 것과 다른 국가들과의 이익에서 간에서 균형을 찾는 것 사이에 선택에 따른 쉽지 않은 선택적 문제가 놓여 있다. 그러나 특히 여기서 말하고 싶은 것은 기본적으로 몇몇 국가들과 나토의 러시아의 이익을 제한하려는 대결적 기도에도 불구하고 러시아는 그들의 기도를 먼저 볼 것이 아니라 반대로 이 지역에서 러시아는 상호간의 이익에 대해 서로서로의 고려와 국제적 협력을 기반으로 하여야 할 것이다.

러시아연방공화국의 북극 관문 도시 및 지역 소개 1

김정훈

주지하고 있는 바와 같이, 북극지역은 러시아연방공화국뿐 아니라 인류 전체의 미래 발전 및 생존 공간이기도 하다. 이에 따라 최근 북극지역에 대한 러시아와 국제사회의 관심이 급속도로 고조되고 있다.

이러한 기류아래 2008년 9월 18일 러시아연방공화국 대통령 푸틴은 ‘러시아연방공화국 북극 기본 전략 2020(Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г.)’을 인준했다. 이에 포함되는 러시아 연방공화국 행정주체로는 사하(Саха, 또는 야쿠찌야 Якутия) 공화국, 무르만스크(Мурманск)와 아르한겔스크(Архангельск) 주, 크라스노야르스크(Красноярск) 변경주, 네네쯔 자치구(Ненецкий автономный округ), 야말로-네네쯔 자치구(Ямало-ненецкий автономный округ)와 추코트카 자치구(Чукотский автономный округ) 등 총 7개의 행정주체가 있다. 이들 지역은 오랜 역사와 인문-지리적 환경의 특성에 따라 지역적 유사성과 특이성을 나타내며 지역 독자적 발전을 유지해 왔다. 그러나 최근 러시아 정부의 강력한 북극정책 드라이브에 의해 자원과 항로 개발, 생태환경 및 자연 보호, 안보 및 거버넌스 등의 분야에 있어 이들 지역에 대한 국가차원의 통합 및 종합적인 개발이 추진되고 있다.

북극공간에 대한 러시아연방정부의 개발전략의 구체화는 국제사회뿐 아니라, 북극 개발 및 진출을 모색하고 있는 한반도의 관심을 고조시키고 있다. 이에 따라 필자는 러시아연방공화국의 북극지역 행정주체에 대한 소개를 몇 부로 나누어 소개하고자 한다. 향후 전개될 글은 2016년 모스크바에서 출간된 ‘통합된 정체성 모색하의 러시아 북극(Российская Арктика в поисках интегральной идентичности)’이라는 편저 중 “러시아 북극의 역사, 수도와 경계(История, столицы и границы российской Арктики)”의 내용을 중심으로 구성될 것이다¹⁾. 소개 순서는 무르만스크 주, 아르한겔스크 주, 네네쯔 자치구, 야말로-네네쯔 자치구, 크라스노야르스크 변경주, 사하 공화국과 추코트카 자치구이다.

1. 무르만스크 주(Мурманская область)

러시아 북서연방관구에 속하는 무르만스크 주는 지리적으로는 콜라반도(Кольский полуостров)에 위치하고 있다.²⁾ ‘콜스키 지역(Кольский край)’이 이 지역의 비공식적인 두 번째 명칭이

1) Российская Арктика в поисках интегральной идентичности // *Российская Арктика в поисках интегральной идентичности*, М., Новый хронограф, 2016. с. 27-67.

2) Краткая информация о Мурманской области // <http://gov-murman.ru/region/index.php>

라는 점은 우연이 아니다. 면적은 144,902 km²으로 러시아연방공화국 총면적의 0.85%에 해당한다. 지역의 북과 북서쪽은 얼지 않는 바렌츠 해로 둘러싸여 있다. 남쪽으로는 카렐리야 공화국, 서쪽으로는 핀란드 그리고 북서쪽으로는 노르웨이와 국경을 접하고 있는 매우 중요한 접경 지역의 지리적 특성을 지니고 있다. 동시에 행정단위 상의 해양경계(백해)를 건너 아르한겔스크 주(백해 동부지역, 아르한겔스크주의 네네츠자치구)와도 인접해 있다.

<그림 1> 북극과 무르만스크



출처: <http://m.blog.daum.net/007nis/15868474> (검색일; 2017년 6월 20일)

무르만스크 주는 영토의 거의 전 부분이 북극권에 위치하고 있어 북극지역의 특성을 내포하고 있는 주요 랜드 마크 중 하나로서의 의미도 지니고 있다. 또한 러시아 연방 내의 최북단 지역에 위치하고 있으며, 영토의 대부분이 북극권에 속해 있다는 점 등 역시 무르만스크가 지니고 있는 대표적인 지리적 특성이다.

지역의 자연 조건 역시 매우 다양하다. 약 111,000개의 호수와 2만 여 개의 하천(총 면적 60,000km² 이상)이 분포되어 있다. 이는 지역의 대표적인 관광 상품, 특히 강을 따라 여행하며 즐기는 낚시 등과 같은 익스트림 관광자원의 근원이기도 하다.

콜라 반도의 정주사는 기원전 9-7세기경으로 거슬러 올라간다. 이 지역의 최초 원주민은 사미(саами) 혹은 로파리(лопарь, 랍란드 사람으로 사미의 옛 명칭이기도 함)로 불린다. 11-13세기 경 노브고로드 인들이 백해 연안을 중심으로 정주지를 형성해 가면서 이 지역을 개발해 나가기 시작했다. 이에 따라 거주민-이주민들은 자신들을 ‘뽀모르(помор, 백해 연안의 주민)이라 부르며 수산업에 종사했다. 15세기경 이 지역은 모스크바를 중심으로 하는 러시아인들의 단일 국가체제에 편입됐다. 16세기에는 콜라지역에 도시 기반이 형성되었으며, 정주민의 그리스도교화를 시작한 빼첸그스키수도원(Печенгский монастырь)이 건설되었다.

<그림 2> 북극과 콜라 반도



출처: http://www.dopedia.com/ko/dopedia/master/master.do?_method=view2&MAS_IDX=101013000742871 (검색일: 2017년 6월 20일)

어업활동은 오랜 세월 동안 영토발전의 한정된 노선에서만 이루어졌으며, 19세기 말에 이르러서 일부지역에서의 별목작업이 시작되었다³⁾. 지역의 풍부한 수산자원은 러시아 이주민들에게 매력적이었을 뿐만 아니라 이웃국가 출신(덴마크, 노르웨이와 영국 등)들을 불러 모으기에 충분했다. 따라서 러시아인들의 산업기반 구축과 동시에 영토수호와 관련된 대외문제에 관련된 대비가 필요했다.

19세기 후반 러시아 중심과 콜라 만을 연결하는 철로의 건설과 북극해 진출을 위한 항구 지대의 구축은 지역 발전을 자극하는 중요한 사건이었다. 이러한 과제는 제1차 세계대전 시기에 더욱 첨예하게 작용했다: 1915년 동맹국 측에 물자를 보급하기 위해 부동 해협을 통과하는 대양 진출로의 필요성에 의해 도시형 촌락(поселок)인 ‘세메노프스키(Семеновский)’이 건설되었다. 이 도시형 촌락은 다음해 도시의 지위로 승격되어 ‘로마노프-나-무르마네(Романов-на-Мурмане)’라는 명칭을 부여 받았으며, 이는 제정러시아의 붕괴까지 존재한 마지막 도시가 되었다. 1917년 2월 혁명 이후 도시의 명칭이 변경되어 현재의 ‘무르만스크(Мурманск)’가 되었다.

‘무르만스크 주 사회-경제 발전 전략 2020-2025’은 지역의 역사발전적 특성의 규정에 있어 20세기 전까지 무르만스크 주의 영토는 인구가 희박하고 연구가 불충분한 제국의 변두리로 존재하였다는 점을 지적하고 있다. 20세기에 접어들어 주의 발전은 지역의 강력한 산업지대로의 정책변환과 관련하여 이루어졌으며, 이것은 지역의 지위 격상과 1921년에는 교육분야에 있어

3) Стратегия социально-экономического развития Мурманской области до 2020 г. и на период до 2025 // г. <http://docs.cntd.ru/document/913518803>

독립적 자치현(Самостоятельная Мурманская губерния)이라는 결과를 야기했다. 1927년 8월 1일 무르만스크 현은 무르만스크 관구(округ: район 보다는 상위 개념, область 보다는 하위 개념의 행정구역)로 전환되어 레닌그라드 주의 관할 지역이 되었다.

1938년 5월 28일 카렐리야 소비에트자치 공화국(Карельская АССР)의 칸달라크쉬스키 지역(Кандалакшский район)과 무르만스크 관구로부터 독립하여 단일행정 주체로서 ‘무르만스크주(Мурманская область)’가 탄생하게 되자 급격한 산업발전과 인구수의 증가가 이루어졌다. 이로 인해 5월 28일을 현재의 러시아연방 주체 창건일로 기념하고 있다. 이 지역의 미래 발전 ‘벡터(vector)’는 다음과 같다:

- 전통적인 경제활동의 발전(수산 복합단지와 순록사육 등);
- 지역의 광물자원 개발과 유색금속광물 콤비나트의 건설;
- 지전략적 벡터(북극 개발의 전초기지로서 북극항로의 거점이 될 수 있는 지역 내 북방함대 기지 조성);
- 유력한 학술 모듈 기반의 형성⁴⁾

<그림 3> 무르만스크 시내에 설치된 ‘도시-영웅(Город-герой)’ 기념비



출처: 2016년 8월 무르만스크 지역 출장 중 필자가 직접 찍은 사진

제2차 세계대전기에 무르만스크는 콜라반도 내의 전투행위들과 관련된 군사적 전초기지의 역할을 수행했다. 당시 도시는 2차 세계대전의 중요한 네 개의 대공방어 거점 중 하나였다: ‘두 개의 L(London, Leningrad)’과 ‘두 개의 M(Murmansk, Malta)’. 이와 관련하여 남긴 독일 조종사들의 언급은 많은 의미를 내포하고 있다. “한 번의 무르만스크 출동보다, 세 번의 런던 출동이 훨씬 낫다”⁵⁾. 극지방으로 출동한 독일 전투기 중 약 30% 정도가 무르만스크 상공 내

4) Стратегия социально-экономического развития Мурманской области до 2020 г. и на период до 2025 г. <http://docs.cntd.ru/document/913518803>

에서 심각한 손상을 입었다⁶⁾. 이러한 연유로 1985년 무르만스크는 ‘도시-영웅(Город-герой)’의 명칭을 얻었다.

전쟁은 지역의 역사적 기억 속에 여전히 남아있다. 이와 관련해 ‘알료샤(Алёша)’라는 명칭으로 유명한 기념물(‘대조국전쟁기의 소비에트 극지방 수호자’)이 지역을 대표하는 주요 상징물 중 하나임은 전혀 우연이 아니다. ‘녹색의 곳(Зеленый Мыс)’이라 불리는 언덕위에 위치하고 있는 기념물은 세계 최고 높이의 조형물 중 하나이다(7m의 기반, 31.5m 높이와 5천 톤 이상의 중량)⁷⁾.

<그림 4> ‘알료샤’의 앞과 뒷모습



출처: 2016년 8월 무르만스크 지역 출장 중 필자가 직접 찍은 사진

종전 후 무르만스크는 북방함대의 기지이자 북극 지역 개발의 전초기지로서 전략적으로 매우 중요한 지역으로 자리매김 됐다. 지역의 발전에 관련된 잠재적 벡터는 자원 전략 지역과 북극 내 주도적 역할의 지위를 강조한 이래 현재까지 구체화되고 있다.

공식적인 사이트를 통한 지역의 프레젠테이션은 부동산, 접경지역과 북극 내 러시아 이익을 위한 핵심지역의 지위와 같은 세 가지 사실에 의해 지역의 전략적 의의를 확정하고 있다⁸⁾.

접경지역의 상황은 타국과의 협력 확장을 위한 좋은 조건을 제공해 주고 있다. 지역의 지정

5) Мурманску исполняется 90 лет // Утро, 04.12.2006 // <http://www.utro.ru/news/2006/10/04/589324.shtml>
 6) Чинарова Е.С., Кушель Ю.А., Хропов А.Г. Мурманская область. Путеводитель // <http://fanread.ru/book/1342890/?page=5>
 7) Мурманская область // Сеть по исследованию идентичности // <http://identityworld.ru/stuff/szfo/murmansk/31>
 8) Презентация. Мурманская область // Инвестиционный портал // http://invest.govmurman.ru/about/prezentaciya/flash_prezentaciya

학적 입지는 ‘러시아의 북-서 전초기지(северо-западный форпост России)’라는 지위와 관련된 정체성의 중요한 목표를 형성시켜 주고 있다. 현재 무르만스크 주는 러시아연방 내 가장 잘 무장된 지역 중 하나이다. 부동의 군항이 위치하고 있으며, 세베로모르스크(Североморск) 도시 내에는 북방함대의 주요기지가 배치되어 있다. 무르만스크 주는 국방부가 관리하는 비밀구역(ЗАТО Министерства обороны)⁹⁾ 수에 있어 러시아연방 주체 중에서 주도적인 역할을 하고 있다. 이에 대한 설명은 지역 내에서 대중적 인기를 얻고 있는 노래의 한 구절 속에 함축되어 있다: “너는 러시아 국경에 위치한 전초기지이자 대양으로의 출입구이며, 너희 북방 주민들의 특성은 견고한 다이아몬드에 비견할만하다(Ты – ворота в Большой Океан И форпост на российской границе, А характер твоих северян Может с твердым алмазом сравниться)”¹⁰⁾. 실질적으로 무르만스크 주에 대한 언급이 이루어질 때, 대중의 인식 속에서는 종종 지역의 방어적 의의와 전략적 지위 강조에 대한 전형적인 형태가 연상된다.

자연적 특성이외에도 콜라 지방의 이국적인 북극정취는 그곳의 토착민인 사미족의 민속적 특성과 직접적인 연관이 있다. 사미족은 유럽 북부지역의 그리 크지 않은 규모의 민족으로 그 수는 현재 약 3만 천여 명에 달한다. 사미족의 대다수는 노르웨이, 스웨덴과 핀란드 북부지역에서 거주하고 있다(약 2만 9천여 명 정도)¹¹⁾. 사미족의 언어는 핀-우고르족의 언어와 연관되어지나, 그 안에는 독특한 특성을 보유하고 있기도 하다. 일부 연구자들은 콜라 반도의 사미족을 ‘콜스키 사미(Кольский саамы)’라 명명하며, 특징에 있어 독립적인 민족 집단으로 간주하기도 한다. 그들의 특수성은 순록사육, 어업과 반유목 형태의 사냥 행위의 결합으로 규정되어질 수 있으며, 이는 최근 10여년간의 정주민들의 삶의 형태이기도 하다¹²⁾.

러시아 연방 통계청 자료에 의하면, 2015년 초 기준 무르만스크 주 총 인구수는 766,281명으로 이중 709,548명이 도시에, 나머지 56,733명은 시골에 거주하고 있다¹³⁾. 현재 북극권 내 세계 최대 도시의 지위를 견지하고 있는 무르만스크 시의 총 인구수는 2014년 1월 1일 기준 299,100명으로 나타나고 있다. 무르만스크 시를 제외한 지역 최대 도시는 아파티티(Апатиты, 57,900명), 세베로모르스크(Североморск, 49,000명), 모체고르스크(Мончегорск, 46,600명) 등이다¹⁴⁾.

2010년 러시아 총인구조사 자료에 의하면, 무르만스크 주 내의 최대 민족은 러시아 인이다.

9) ЗАТО(Закрытое административно-территориальное образование)는 특정 목적 하에 출입 통제권이 지역 자치권에 의해 행사되는 구역을 의미.

10) Неофициальный гимн Мурманской области // http://vivayak.narod.ru/_5.htm

11) Коренные малочисленные народы Севера. История // Правительство Мурманской области, официальный портал // http://gov-murman.ru/region/saami/general_info/history/

12) Там же.

13) Оценка численности населения на 1 января 2015 г. и в среднем за 2014 г. // Федеральная служба государственной статистики // http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/demo/Popul2015.xls

14) Население Мурманска впервые не дотянуло до 300 000 чел. // BarentsObserver, 01.04.2014 // <http://barentsobserver.com/ru/obshchestvo/2014/04/naselenie-murmanska-vpervye-ne-dotyanulodo-300000-chelovek-01-04>

무르만스크 주 인구 구성을 구체적으로 살펴보면 러시아 인은 약 642,300명으로 총 인구의 약 89%, 우크라이나 인 - 4.7%, 벨로루시 인 - 1.7%, 타타르 인 - 0.8%, 아제르바이잔 - 0.5%, 기타 소수민족 3.1% 이다. 콜라 반도의 대표적인 소수민족인 사미 인은 1,599명으로 총 인구의 0.2%에 해당한다. 2005년 8월 5일 러시아연방공화국 정부 명령 No 631-p에 의해 러시아 연방공화국 내 토착소수민족의 전통 거주지역과 산업활동 지역에 관한 목록이 승인되었다¹⁵⁾:

- 도시 관구 코브도르스키 지역(городской округ Ковдорский район);
- 콜스키이 자치구(Кольский муниципальный район);
- 로보제르스키 자치구(Ловозерский муниципальный район);
- 테르스키 자치구(Терский муниципальный район).

지역 경제는 유속광물의 채굴 및 가공 산업과 밀접한 관계가 있다. 미네랄 자원의 새로운 매장지의 확보는 인회석, 하석(霞石) 및 이 지역에서 러시아 내 100% 생산되고 있는 바델레이트석(baddeleyite) 농축물 생산 발전을 촉진시키고 있다. 무르만스크 주의 대표적 기업으로는 ‘아파티트(Апатит)’, ‘칸달라쉬스키이 알루미늄 공장(Кандалакшский алюминиевый завод)’, ‘콜스카야 고르노-메탈루르기체스카야 콤파니아(Кольская горно-металлургическая компания)’, ‘올레네고르스키(Оленегорский ГОК)’ 등이 있다.

지역을 대표하는 독특한 지형물로는 지층구조를 연구하기 위해 굴착한 세계 최저 천공인 ‘콜라 초저 천공(СГ-3: Кольская сверхглубокая скважина)’이 있다. 자뵈랴르니이(Заполярный) 시에서 서쪽으로 10km 떨어진 곳에 위치한 이 천공의 깊이는 현재 12,262m를 기록하고 있다¹⁶⁾. 현지 주민들은 이 천공을 ‘글루빈카(Глубинка)’라고 부르며, ‘신비(чудес)한 장소’ 중 하나로 인식하고 있다. 그 깊이와 형태에 의해 ‘지옥의 우물(колоде в ад)’ 또는 ‘지옥으로 가는 길(дорога в преисподнюю)’이라는 신화가 형성되어 대중에게 널리 확산되어 있다는 점이 흥미롭기도 하다. 그러나 학자들이 언급하는 바와 같이, 마치 러시아인들이 자신들의 굴착기를 이용해 지옥으로 침투해 죄수들의 신음소리를 듣고 있다는 것처럼 말하는 것은 바로 신화의 한 단면이라는 것이다¹⁷⁾.

<그림 5> 콜라 초저 천공(СГ-3: Кольская сверхглубокая скважина)

출처: <https://ribalych.ru/2014/06/26/sverxglubokaya-kolskaya-skvazhina/>(검색일: 2017년 6월 20일)

수산업은 지역 경제에 있어 광석 채굴, 가공 생산과 에너지 산업에 이어 4위를 점유하고 있다. 무르만스크 주의 공식적인 투자 사이트 자료에 의하면, 이 지역에서 러시아 전체 어획량의 약 16%에 해당하는 수산물이 생산되고 있다.

15) Численность коренных малочисленных народов севера // Правительство Мурманской области // <http://gov-murman.ru/natpers/info/population/>

16) Кольская сверхглубокая. История мирового рекорда // <http://superdeep.pechenga.ru/index.htm>

17) Дыра в преисподнюю // Телестудия Роскосмоса, 01.09.2012 // <http://www.tvroscosmos.ru/3120/>



러시아연방공화국 행정 주체 중 무르만스크 주는 투자환경에 있어 국제 사회뿐 아니라 러시아 내에서도 중간 수준 정도를 꾸준히 유지하고 있다.¹⁸⁾

18) 다음호에는 아르한겔스크 주 소개로 이어질 예정이다.

세계최초의 쇄빙선 전신: 파일로트 (Пайлот)

박종관

1. 러시아의 북극에 대한 도전

러시아의 북극을 향한 탐험과 도전은 수많은 가능성의 제공은 물론이고 북극권 개발과 발전에 대한 가속화를 촉진시켰다. 북위 66도 33분 위쪽의 북극권 기후 지리에 러시아의 서북단인 무르만스크를 시작으로 시베리아극동지역의 대부분 영토가 북극권에 포함되어있다. 특히 러시아는 북극연안 국가 중 가장 긴 북극양 연안선을 가진 국가로서 북극에 대한 이해력 또한 가장 큰 국가라 할 수 있다.

북극권은 1년 중 가장 따뜻한 7월을 기준으로 평균기온이 10도 이하이며 화씨 50도인 등온선 지역으로 저온 지역의 혹한지대를 의미한다. 사실상 북극 중심부는 밑에 바다이기 때문에 기온은 남극에 비해 그다지 크게 내려가지는 않지만 겨울의 북극은 북극해 중앙부나 그린란드 내부의 기온이 영하 35-40도가 되는 인간의 생활이 가능하기 힘든 기후 환경조건이 연속이다. 북극양을 둘러싸고 있는 육지는 겨울엔 동토 및 영구동토의 지표면이나 퇴적물로 쌓여있어 영토 활용에 대한 어려움은 늘 존재해 왔다. 이와 같은 접근의 제한에도 불구하고 러시아의 북극에 대한 탐험과 도전은 이미 오래전부터 끊임없이 진행되고 있다.

<그림 1> 북극을 향해하는 러시아 쇄빙선



출처: <http://www.exposea.com/p07.php>

앞서 살펴본 바와 같이 북극권의 강과 바다는 강한 추위로 인한 결빙과 얼음으로 물류이동

에 제한적이라는 과제를 남겼고, 이로 인한 인간들의 원활한 지역적 이동성 또한 제한적이었다. 따라서 그에 수반되는 물류이동을 비롯하여 자원수송, 식료품 및 우편 전달 등 교통수단의 제한적 어려움으로 생활적 풍요조건에 많은 것들이 자유롭지 못했다. 특히 겨울이면 바다에 떠 있는 두꺼운 해빙과 파도 등의 작용과 파쇄 되어 자유롭게 북극양을 떠다니는 유빙에 의해 북극의 바다는 커다란 도전적 과제였다. 그 중에서도 빙하에 뒤 덮여 있는 북극 및 북극권의 바다를 향해가기 위한 기술적 도전은 오늘 날 북극양의 항해와 경제적 물류이동의 가능성, 자원 개발과 활용이라는 측면에서 지구인들에게 새로운 가능성이라는 문을 열어 주었다. 이렇듯 러시아는 북극을 향한 기술적 발전을 끊임없이 도전해 왔으며 아직도 도전 중이며 ‘세계 최초’라는 수식어가 붙어있다. 대표적인 예로, 세계최초의 북극 쇄빙선 “예르막”, 원자력 쇄빙선 “레닌” 등을 들 수 있는데, 그중에서도 본고를 통하여 세계최초의 쇄빙선 형태의 선박인 “파일로트”를 소개한다.

북극탐험이란 인간의 최대 한계를 시험하는 공간으로서 도전과 모험정신의 표상이다. 북극의 대 자연은 인간의 발길을 쉽게 허락하지 않는 지구상의 마지막 남은 불모지인 것이다. 하지만 극지연구소에서 표현하듯 **“혹한의 극지에서 펼쳐는 극지연구는 미래를 예측하고 준비하기 위한 가치 있는 도전입니다”**¹⁾는 우리에게 시사 하는 바가 매우 크다.

2. 세계최초의 쇄빙선 “파일로트”

파일로트는 세계최초의 쇄빙선이다. 러시아어로 «Пайлот» 영어로 <pilot>는 로츠만(лоцман)이라고도 하며 수로 안내자라는 의미를 갖는다. 즉 파일로트는 세계최초의 쇄빙선 형태의 증기선 선박으로 나선모양을 활용한 구조건인선이었다. 1864~ 1890년까지 러시아가 유럽으로 향하는 창외 상징으로 세운 상트페테르부르크에서 발트 해로 연결되는 핀란드 만의 크론슈타트(Кронштадт)섬과 육지인 오라니엔바움(Ораниенбаум)사이를 오가며 우편 및 승객을 운송하기 위해 최초로 사용되었다. 크론슈타트 섬은 현재 네프스키 만에서 핀란드 만으로 연결되며 상트페테르부르크의 외곽을 연결하는 순환도로인 A-118의 건설로 남과 북이 다리로 연결되어 교통의 중심지역이 되었다. 다리 연결 이전에는 추운 겨울이면 결빙으로 네프스키 작은 만을 통한 핀란드 만으로의 이동은 불가능한 서로 단절된 지역이었다. 주지하다시피 파일로트의 쇄빙역할은 겨울이면 얼음이 얼어 선박운항이 어려웠던 핀란드 만 입구의 크론슈타트 섬을 기존 운항보다 몇 주가 더 넘게 오랫동안 항해를 가능하게 했다.

<그림 2> 세계 최초의 쇄빙선 틀의 선박인 파일로트가 운행된 핀란드만

1) 미래를 여는 극지인 No.16, 한국극지연구진흥회, 2014 참조.



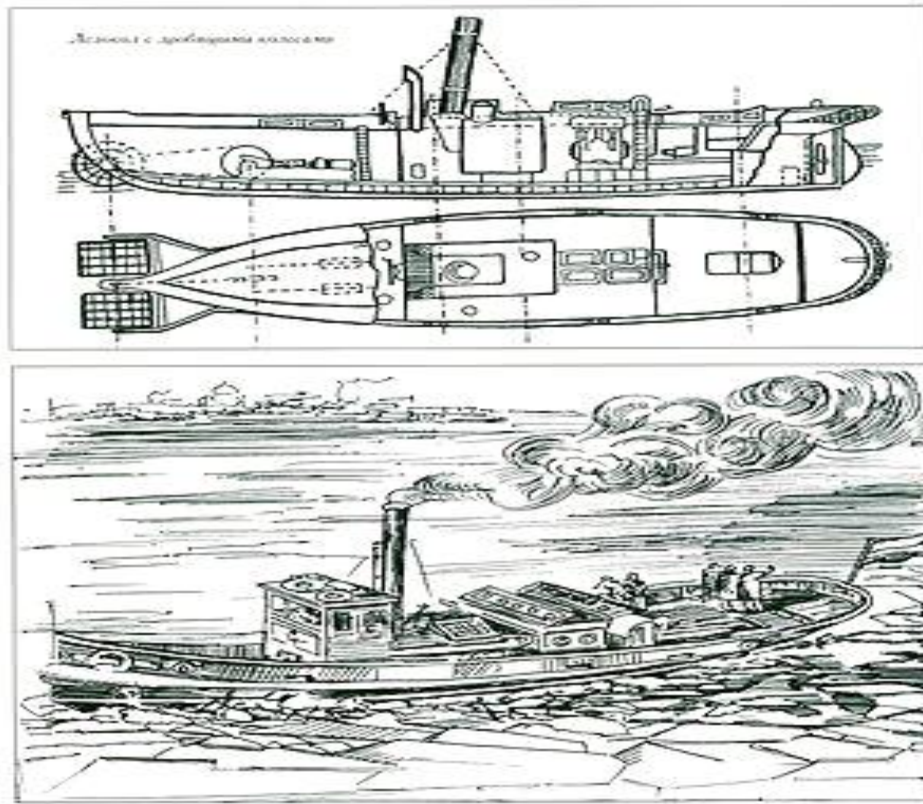
출처: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Siege_of_Leningrad,_1941-09-21.svg

파일로트는, 1864년 핀란드 만과 네프스키 작은 만의 크론슈타트 섬에 작지도 크지도 않은 규모의 선박 파일로트를 소유하고 있던 러시아 선박선주 미하일 브리트네프(Михаил Бритнев)²⁾는 선수갑의 맨 끝의 모서리 아랫부분 20° 하위를 절단하여 큰 얼음덩어리인 빙산을 깰 수 있는 형태로 만들도록 지시를 했다. 선박주이자 기술자였던 브리트네프의 연구결과 선박은 항해를 하며 앞으로 전진하다가 얼음과 맞부딪쳤고 배는 선체의 무게를 이용하여 커다란 얼음을 부수며 얼음의 바다를 항해하기 시작했다. 이후 이와 같은 형태의 선체 앞모양을 쇄빙선형이라 부르기 시작했고, 파일로트는 미래의 새로운 형태의 선박인 쇄빙선을 위한 건본이 되었다.

1875년 브리트네프 소유의 선박 조선소에서 파일로트의 도움으로 기존의 파일로트와 유사한 두 번째의 선박인 “보이(Бой)”를 건조했으며, 곧이어 1889년 세 번째 선박 “부이(Буй)”를 건조했다. 이후 1880년대에 오라니엔바움 선박회사에서 파일로트와 유사한 형태의 쇄빙선 “루나(Луна)”와 “자랴(Заря)”를 건조 했으며, 이는 기존의 85마력의 엔진의 파일로트 동력보다 더 강한 250마력으로 설계되었다.

2) 미하일 브리트네프는 1822년 크론슈타트의 상업가문에서 태어났다. 1840년 기술자였던 그는 크론슈타트 섬에서 사업을 시작했다. 이 사업은 크론슈타트 섬과 오라니엔바움과의 연결 할 수 있는 화물선 기중기 몇 척을 만들면서이다. 그의 이러한 획기적인 생각은 후에 해군청에서 도입하여 활용하게 되었다. 1862년 크론슈타트와 오라니엔바움을 연결하는 정기선을 개설했으며, 이후 1864년 위의 지역을 손조롭게 운항할 수 있는 쇄빙선인 파일로트를 건조하여 운항했다. 브리트네프는 1868년 크론슈타트의 지역 대표로 선출되었으며, 동년 크론슈타트에 조선소와 기술공장을 설립했다. 브리트네프사가 건조한 배들은 오랜 기간 시베리아 강인 예니세이 강, 레나 강, 바이칼 호수에서 운항했다. 1869년 러시아에서 최초로 잠수학교를 개설했다. 1871년 파일로트의 설계도면을 아이스브레헤르-1 «Айсбрехер-1»을 건조한 독일 함부르크 에 판매했다. 이후 브리트네프의 기술은 독일, 덴마크, 스웨덴, 미국, 캐나다에서 유사한 선박을 만드는 기본 설계자료가 되었다.

<그림 3> 파일로트의 설계도면과 항해모습을 그린 그림



출처: <http://wikiredia.ru/wiki/>

파일로트는 견인선박으로서 1864년 4월 22일 시험 항해를 출발하여 작고 큰 정박지를 따라 시험 운행을 했다. 그렇기는 하나 발트 해 핀란드 만의 상트페테르부르크에서 서쪽으로 30킬로 떨어져 있는 코틀린(остров Котлин) 섬에서부터 멀리 떨어진 곳, 즉 두꺼운 얼음이 많은 곳을 순조롭게 항해하는 것은 역부족이었다.

1884년 4월 27일 신문 “크론시타트 소식”지에 따르면, “브리트네프는 페테르부르크로 오고 가기를 원하는 시민들이 가장 편리하게 왕래하기 위해 오라니엔바움으로 1일 3회(8시, 12시, 3시) 정기적으로 승객을 태우고 운행하는 견인선박선인 파일로트를 명예시민(제정시대에 비귀족계급자에게 주어진 명예호칭)들에게 제공한다”라고 전한바 있으며 이후 일반시민들이 함께 이용할 수 있게 되었다.³⁾

3. 파일로트의 결과

3) *Веселов Павел* Продлить Навигацию - filologdirect.narod.ru/history/2006_04_03.pdf // *Техника мол одежи.* - 1993. - № 6. - С. 36-37.

1866년 11월 초 핀란드 만은 강한 추위로 인해 두꺼운 얼음이 퇴적되었는데, 해군성 관청의 관료들은 ‘파일로트’와 선체의 흔들거림을 이용해 얼음을 제거하는 또 다른 쇄빙선기능의 선박인 ‘오프트’와의 비교실험운행을 실시했다. 본 실험에서 ‘파일로트’는 ‘오프트’보다 월등히 얼음을 제거했다. 실험 결과에서 얻은 것은 ‘파일로트’의 성공적 항해보다 얼음을 부수거나 아니면 자르는 기술을 가진 다양한 쇄빙선 설비 기술과 발전적인 쇄빙선 설치 구조에 대해 논의되고 경험을 쌓았다는 점이다. 이후 브리트네프사가 건조한 배들은 오랜 기간 시베리아 강인 예니세이 강, 레나 강, 바이칼 호수에서 운항했다.

이러한 높은 기술과 경험에 힘입어 1871년 파일로트의 설계도면을 아이스브레헤르-1 «Айс брехер-1»을 건조한 독일 함부르크에 300루블에 판매됐다.⁴⁾ 이유는 1870~1871년 엘바강과 함부르크의 해변이 강한 추위로 인해 얼었으며, 이에 따라 선박 소유자들은 큰 손해를 보게 되었다. 이후 브리트네프의 기술은 독일을 시작으로 덴마크, 스웨덴, 미국, 캐나다에서 유사한 선박을 만드는 기본 설계자료가 되었으며, 쇄빙선뿐만이 아니라 조선업 발전에 커다란 영향을 주었음을 주지할 수 있다.

<그림 4> 세계 최초의 쇄빙선 “파일로트”우표



출처: <http://wreferat.baza-referat.ru/%D0%9F%D0%B0%D0%B9%D0%BB%D0%BE%D1%82>

1864년 가을 러시아 해군제독 마카로프는 파일로트를 두고 “이 작은 기선은 가을과 겨울의 몇 주간만의 불가능하기만 했던 항해 기간을 늘렸다”라고 기록했다.⁵⁾ 또한 그는 19세기 말 북

4) *Веселов Павел* Продлить Навигацию - filologdirect.narod.ru/history/2006_04_03.pdf // *Техника мол одежи*. - 1993. - № 6. - С. 36-37.

5) 위에 글

극을 두고 “만일 북극해가 바닷길을 열어준다면 엄청난 이익이 발생할 것이다. 지금의 북극은 닫혀있지만, 과연 다른 인공적인 방법으로는 그 길을 열 수는 없는 걸까? 쇄빙선을 이용하여 북극진출에 대해서 우리(러시아)보다 더 많은 관심을 가진 나라는 없다. 북극은 얼음으로 우리의 발목을 잡고 있지만, 이 구속에서 얼마나 빨리 벗어나느냐에 따라 러시아의 파워(힘)를 좀 더 일찍 차지 할 수 있느냐가 결정된다.”⁶⁾라고 언급한바 있다. 마카로프는 세계최초의 북극쇄빙선인 예르막«Ермак»을 만든 소유자이며 북극을 향해하는 탐험가, 해양지리학자, 러시아 해군 제독으로서 파일로를 두고 브리트네프의 최초 쇄빙선모형에 대해 평가는 의미가 매우 크다.

<그림 5> 전승 50주년 원자력쇄빙선과 전신인 파이로트와 설계자 브리트네프



출처: <http://dstrana.ru/science-and-education/158/>

6) Блинов Владимир, 『Ледокол Ленин.Первый Атомный』 Европейское издания, 2009, с.7.

북극-시베리아 소수민족 돌간족

계용택

돌간족은 알타이어족 터키그룹의 언어를 사용 하며 타이미르 반도 돌간-네네쯔 자치구, 사하공화국, 크라스노야르스크주에 거주한다. 서부, 동부, 포피가이-아나바르 지역에 거주하는 돌간족은 서로 다른 방언을 사용한다.

돌간족의 문자는 1970년대 말 러시아 문자를 기반으로 제정되어 공식적으로 승인을 받았다. 또한 돌간족 최초의 서적은 1973년도에 발간되었으며 돌간어 입문서는 1981년에 출판되었다.

돌간족은 비교적 최근인 17-19세기 형성되었는데, 에벤끼족, 사모디이족, 러시아인 농민들과의 혼합 및 융합과정을 거쳐 민족이 생성되었으며 이 과정에서 이웃민족인 에벤족과 느가나산족의 문화요소를 받아들였다.



썰매로의 이동하는 돌간족 가족

17세기 돌간족이라 불리우는 통구스 민족의 일부는 캄차트카, 아호츠크 연안, 알단강 유역에 살았다. 돌간족은 17-18세기 이주한 야쿠트족과 접촉하면서 그들의 언어를 받아들이고 야쿠트족과 함께 전체지역으로 이주하기 시작했다.

18세기 전체기간에 걸쳐 돌간족은 노릴스크 호수 및 보가니다강 유역으로 이주하였다. 레나강 유역에는 현지 야쿠트족과 일부 소수민족들이 정착하였다.

19세기에 들어와 타이미르에서 다양한 민족그룹간의 활발한 상호교류가 이루어졌다. 야쿠트어는 통구스 민족그룹 및 툰드라지역 건너편의 농민들이 주로 사용하는 언어가 되었다. 이들 민족간의 결혼은 인종간 특성을 더욱 줄어들게 만들었다. 복잡한 민족계통도는 그들의 산업 및 문화에 반영되었다. 이들 민족의 전통산업은 순록사육 및 사냥이며 일부 지역에서는 물고기를 잡았다.

돌간족은 주로 유목생활을 하였으며 삼림지대와 툰드라지대 밖으로는 이동하지 않았다. 겨울에 노릴스크 및 포피가이 돌간족은 서로 떨어져 살았다. 그 밖의 다른 종족 그룹들은 5-6가지



순록을 타고 있는 돌간족

생산 활동을 공동으로 작업하였으며 그 중 일부는 오두막집을 지어 정착하였다. 봄이 오면 농장을 가진 몇몇 가족들이 모여 유목그룹을 형성하였다. 이들은 외부의 침입을 막고 순록들을 지키기 위해 하루 종일 보호경계를 늦추지 않았다.

가을이 오면 가족들이 모여 구성된 유목그룹은 해체되고 각각의 가족들은 겨울을 준비하기 위해 북극여우 포획을 위한 동물주둥이-올가미를 만들거나 야생순록을 사냥한다.

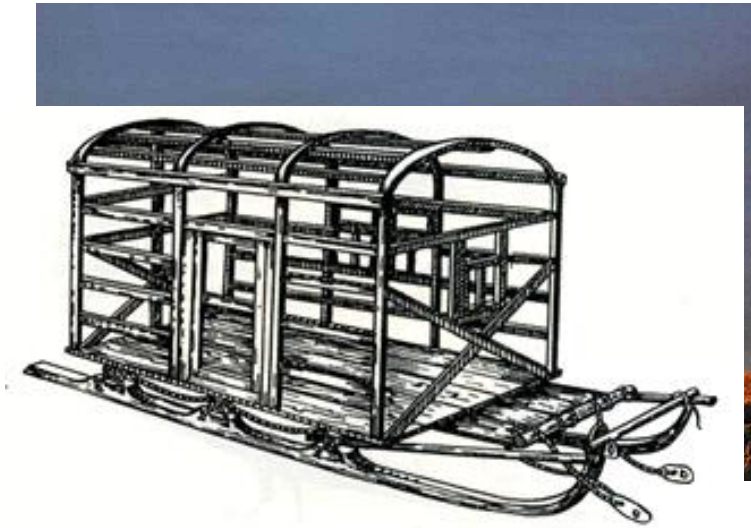
돌간족은 퉁구스민족의 순록타기 및 순록털매 이용 전통을 자신들에게 잘 적용시키기 위해 순록사육을 시작했다. 여름엔 순록은 개인이동수단 및 짐 운반 수단으로 쓰였다. 겨울에는 많은 짐을 운반하기 위해 순록을 한 줄에 몇 마리씩 묶어 썰매를 끌도록 하였다. 순록털매는 기본적인 형태에서 네네쯔족 및 느가나산족의 썰매와 비슷하나 일부는 야쿠트족의 썰매형태를 모방했다.

에벤끼족과 같이 돌간족은 순록의 젖을 이용하였으며 또한 느가나산족 및 네네쯔족처럼 목축용 개를 이용하였다. 순록의 안장형태와 순록을 타고 가는 방법들은 모두 퉁구스 민족그룹의 전통을 따랐다. 돌간족은 주로 북극여우 및 거위, 오리, 뇌조 등을 사냥하였다. 전해 내려오는 이야기들에 의하면 짐승이 다니는 길에 숨어 있다가 규모가 큰 활과 화살로 야생순록을 사냥하였다고 한다. 19세기 말부터 사냥에 총과 독이든 총알을 사용하기 시작하였다. 총알의 독은 야생순록의 냄새가 나는 기름으로 만들었다.

돌간족에게는 강을 건너는 야생순록을 물속에서 참으로 찢러 움직이지 못하게 하여 포획하는, 가을 집단적인 사냥방식이 중요한 의미를 가진다. 여름과 가을에는 사냥개를 이용하여 야생순록의 이동경로를 추적한다.

가을 야생순록 사냥철이 오면 야생순록에 접근하기 위해 길들여진 미끼-순록을 이용하였다. 겨울 순록 사냥에는 4마리의 순록이 끄는 썰매로 장시간 야생순록 떼를 추적하며 사냥하기도 한다.

돌간족 사냥꾼들은 퉁구스 민족그룹의 스키와 비슷한 형태의 폭넓은 스키를 사용하며, 야생순록 떼에 접근하기 위해 방패로 위장한다. 물속에 사는 사냥감들을 포획하기 위해 그물, 올가미, 덫을 사용하며 북극여우모피 획득을 위해 동물주둥이-올가미를 사용한다. 북극여우 사냥



돌간족의 썰매에 만든 움막

등을 낚을 갈고리를 제작한다. 사냥에 사용되는 보트는 소형이며 주로 러시아인 및 야쿠트족으로 부터 구입한다.

전통적인 유목인들의 집은 통구스족 형태의 원추형 이동천막이다. 여름에는 천막위에 거친 양가죽을 씌우며 겨울에는 순록 가죽을 씌운다.

예전에는 야쿠트족 형태의 원뿔형 집 및 바라크를 지었으나 러시아인들이 이주해오면서 썰매위에 만든 움막 및 받침대가 있는 작은집을 건축하여 살기시작 했다.

썰매에 만든 움막은 사각형의 형태로 외부에는 순록 가죽을 씌우고 내부는 사라사 천으로 장식한다. 이동형 움막은 큰 썰매위에 설치되며 5-7마리의 순록에 의해 이동되었다. 이동 움막에는 유리를 끼운 창문과 철제난로, 판자침대, 테이블, 의자 등이 있었다. 이동 움막은 목초지에서의 움직임이 편리하기 때문에 지금까지도 사용되어 진다. 그밖에 높은 기둥이 있는 지붕과 바닥만 있는 창고형태의 건물도 사용되었다.

돌간족의 남성복과 여성복은 서로 다른 형태를 가지고 있다. 보통 상의는 구입한 직물을 꿰매어 만든다. 남성은 셔츠와 바지를 입는다. 여성은 상의 위에 구슬이 꿰어진 에이프런이나 허리띠를 둘러맨다, 남성 및 여성 모두 속옷이 따로 없었다. 돌간족 남성과 여성은 여름에 얇은 천으로 만든 옷자락이 긴 외투를 입고 겨울에는 북극여우 모피 및 토끼털로 만든 외투를 입는다.

또한 에벤끼족의 것과 유사한 에이프런이 있는 파커를 입기도 한다. 돌간족 의복의 특징으로 옷자락 뒷부분이 길쭉한 점을 들 수 있다. 여성용 모자는 모자 윗부분이 구슬이나 색상이 있는

은 북극여우모피가 상품적 가치가 크기 때문에 돌간족에게 매우 중요한 의미를 가진다.

얼음아래에 있는 물고기 등을 포획하기 위해서는 말총이나 실로 만든 고정된 그물을 사용하는데 그물을 작대기에 매달아 물에 흐르게 놓아둔다. 그물을 사용한 물고기 잡이에서, 산악 하천에서의 사냥처럼 순록이 힘을 이용하여 그물을 잡아당긴다.

돌간족은 쇠못을 수공업으로 가공하여 꼬치고기, 연어과 물고기, 홍송어

줄무늬 천이 장식된 여우 방수가죽으로 덮여있다. 돌간족의 신발은 무릎까지 오는 긴 장화 형태로 순록 방수가죽으로 제작되고 구슬이 장식되어 있다. 축제일의 의복과 신발은 구슬 및 색상 있는 줄무늬 직물로 장식한다.

그밖에 넓은 가죽 끈과 허리띠에는 순록 힘줄로 만든 실로 자수를 놓았다. 남성들은 순록이나 맘모스 뼈에 조각을 하거나 주석으로 된 칼의 손잡이에 기하학적인 동식물 모양을 장식했다. 돌간족 음식물은 주로 삶거나 태양에 말린 육류와 물고기 등이 있었다. 얼려진 물고기로 포를 떠서 보관하기도 하였다. 그밖에 야채의 뿌리, 딸기, 구운 밀가루 빵, 펜케익 등을 양식으로 삼았다.



돌간족의 순록 가죽으로 만든 부츠

할 수 있는 증개상들이 출현하기 시작했다.

돌간족의 혈통은 부계를 따라 내려져 온다. 19세기 까지 돌간족의 전통적인 집단들이 사라지기 시작했는데, 야생순록, 가금류, 물고기 포획을 위한 집단적인 사냥형태는 오늘날까지 유지되고 있다. 사냥으로 획득한 순록 및 물고기는 친족과 이웃사이에 나누었으며 상품적 가치가 있는 모피는 사냥꾼의 소유물이 되었다.

많은 순록떼를 소유한 부자는 자신의 가난한 친족들을 일꾼으로 고용했다. 19세기 후반에 돌간족 사이에서 러시아인 및 야쿠트인 상인들과 상호작용을

돌간족은 애니미즘 세계관을 유지해왔다. 돌간족은 신과 영혼의 세계를 3가지의 카테고리 나누었다. 여기에는 어떤 대상에나 스며들 수 있는 보이지 않는 존재, 그리고 사람들에게 우호적인 영혼, 지하세계에 살고 있는 사람들에게 비우호적인 영혼이 있다.

돌간족 샤만의 의상 및 템버린은 야쿠트족의 그것과 형태가 닮았다. 이웃한 사모디이족처럼 돌간족 샤먼들은 마술적인 기술 소유여부에 따라 등급을 평가하였다. 딸랑이나 템버린, 의복을 갖추지 않은 노래-치유 샤만, 지하세계의 영혼에게 도움을 호소하는 샤만, 제전도구를 모두 소유한 샤만 등이 있었다.

돌간족은 가죽 및 사냥꾼의 수호자들을 모신다. 이들 수호자들은 기묘한 형태의 돌이나 순록 뿔의 형태로 되었는데 샤만이 이들 형태에 영혼을 불어 넣는다고 한다. 이와 동시에 돌간족은 나무 조각품에 대한 제사를 지내기도 한다.

돌간족은 죽은 자를 땅속에 매장한다. 동부 돌간족은 복잡한 무늬가 장식된 통나무 구조물을 무덤위에 설치한다. 그리고 무덤주변에서 순록을 죽이고 주검의 옷이나 소지품은 무덤주변에



돌간족 거래상인들

두거나 나무에 매달아 둔다.

서부 돌간족은 무덤위에 통나무 구조물을 쌓지는 않으나 흙으로 된 무덤에 나무를 넘어뜨린다. 돌간족의 구비문학은 야쿠트족, 에벤족, 러시아민족의 우화들과 결합된 자신만의 독특한 특징이 있는 우화를 보존하고 있다.

돌간족의 독특한 구비문학은 북부지방의 실제 자연환경과 유목민 생활양식을 반영하고 있다. 여기에는 수수께끼, 노래, 우화, 설화, 옛 이야기 등이 있다. 우화들은 동물, 마법, 생활 등에 관련한 소재를 중심으로 전해내려 온다. 설화 및 옛 이야기들은 오래된 선조, 부족 및 가족사이의 관계를 반영하고 있다. 수수께끼는 아이 및 어른들에게 널리 퍼져있다. 속담은 기본적으로 야쿠트인의 것을 차용하고 있다.



돌간족 무덤주변에 걸린 순록사체

돌간족의 음악은 북부 야쿠트족의 문화를 바탕으로 하는 에벤끼족, 에벤족, 느가나산족, 에네쯔족, 북부시베리아 러시아인 원주민들의 음악과 관련이 깊다. 돌간족의 음악은 전통적인 민족적 환경에서 가족-결혼을 형성하는 청년-소녀들에게 커다란 의미가 있었다.

20세기 초부터 손톱으로 튕겨 소리를 내는 금속 판으로 된 소형하프가 연주되기 시작했다. 돌간족의 악기들은 산업적 특성 및 전통적인 예술적 사고방식을 반영하고 있다. 특히 소리를 내는 악기의 일부로 방울을 돌간족은 많이 이용하였다.

그 예로 순록과 방목하는 소의 뿔에 매단 방울, 방목하는 소의 목에 단 방울, 늑대를 위협하기 위해 순록의 목에 매단 방울등이 있다. 또한 축제에 입는 아이들 옷에 달린 방울, 여성 및 샤먼의 예식용 옷에 달린 방울등도 각각의 의미를 가진다.

돌간족은 타이미르 자치관구와 두딘카에서 도시형촌락을 이루고 조밀하게 모여 살고 있다.

돌간족은 종래와 같이 순록사육을 하고 있으며 순록 및 맘모스 뼈에 대한 조각 공예 전통을 유지하고 있다. 또한 순록모피와 구슬을 장식한 옷과 신발을 만들며 민족전통의상 제작도 꾸준히 하고 있다.

돌간족의 언어는 두딘카에 있는 사범학교에서 강의가 이루어지고 있다. 학생들을 위한 돌간어로 된 교과서도 발행되어 있다. 타이미르 자치구 거주 돌간족들에서 유명 작가, 시인, 기자, 전문예술인들을 비롯하여 어학, 역사, 지리, 사범분야에서 유명 학자와 전문가들이 배출되었다.

타이미르 국영라디오 회사는 돌간어로의 방송을 계획하고 있으며, 신문사들은 돌간족의 언어와 문화의 발전 그리고 전통제도의 부활을 위한 기사들을 발표하고 있다.

위기에 처한 러시아 시베리아, 중국 소수민족의 언어 상황과 보존방안: 튀르크벨트를 중심으로1)

서승현

I. 튀르크벨트 연구의 타당성

창조경제 시대를 맞이하여 유라시아 튀르크 국가들의 중요성이 부각되고 있다. 유라시아 대륙의 튀르크 국가들은 자원 부국으로 21세기에 재편되고 있는 국제무대에서 정치적, 경제적 신흥강국으로서 자리 매김을 하고 있다. 유라시아 대륙에 위치하고 있는 튀르크 국가로 아제르바이잔, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄, 카자흐스탄, 키르기스스탄 등의 중앙아시아국가들을 비롯하여 러시아 연방 내 알타이 공화국, 투바 공화국, 하카스 공화국, 사하 공화국, 바슈키르 공화국, 타타르스탄 공화국과 중국의 신장-위구르 자치구가 있다. 이들 튀르크 민족 국가들은 러시아에서 중국, 중앙아시아를 지나 동서양이 만나는 터키까지 하나의 벨트를 형성하기 때문에, 이른바 “튀르크벨트”라고 칭할 수 있다(<그림 1> 참조).

<그림 1> 튀르크벨트 지형도



러시아의 대표적 튀르크 지역인 북동 시베리아의 사하공화국과 중부 시베리아의 투바 공화국, 알타이 공화국은 석유, 다이아몬드, 철, 알루미늄 등 지하자원뿐만 아니라 목재와 같은 산림자원이 풍부한 지역이다. 이 러시아 지역에서의 중국과 일본의 경제적 공세는 매우 거세게 진행되고 있다. 우리의 경우 다소 늦은 점이 있기는 하지만 이 지역 진출을 위해 교두보의 확

1) 본 기고문은 한국시베리아연구 제21권 1호에 게재한 논문을 번역, 수정, 보완한 글이다.

보가 절실한 상태이다.

한편, 튀르크벨트의 중심이자 위구르어를 사용하는 중국의 신장-위구르 자치구의 경제적 중요성은 20세기 들어 서방세계의 눈길을 끌기 시작했다. 이 지역은 19세기 후반부터 막대한 양의 금, 옥, 석탄 생산으로 유명해졌으며 중국 정부의 서부 대개발 정책 덕분에 신장의 2004년 명목 GDP는 약 2,200억 위안(322억 달러)에서 2008년에 4,200억 위안(615억 달러)로 급증했으며 2008년 1인당 GDP는 19,893위안(2,913달러)이었다. 신장-위구르의 두 도시인 악수와 카라마이에서 석유와 가스 추출 산업이 붐을 일으키고 있고 동서 송유관을 통해 상하이와 연결된다. 석유와 석유 화학 부문은 신장의 지역 경제의 60%나 차지한다. 또한 중국의 첫 번째 자유 국경 무역 지대가 신장과 카자흐스탄의 국경 도시 호르고스에 위치한다. 호르고스는 중국 서부의 가장 큰 내륙항으로 중앙아시아 시장에 쉽게 접근할 수 있는 중요 거점이다.

그러나 이러한 튀르크 벨트에 거주하는 소수민족들이 당면하고 있는 문화적 위기 가운데 하나가 점점 소멸되어가고 있는 민족어들이다. 하나의 민족에게 모국어를 지키는 일이 그들의 정체성을 유지하는데 얼마나 중요한 역할을 하는지는 설명할 필요도 없음에도 불구하고, 러시아와 중국 정부의 소수민족어에 대한 무관심과 자국어 우선 정책으로 인하여 이 소수민족어들이 위기를 맞고 있으며, 따라서 이 언어들을 보존하기 위한 정책을 제안하는 하는 일은 의미 있는 시도라고 생각한다.

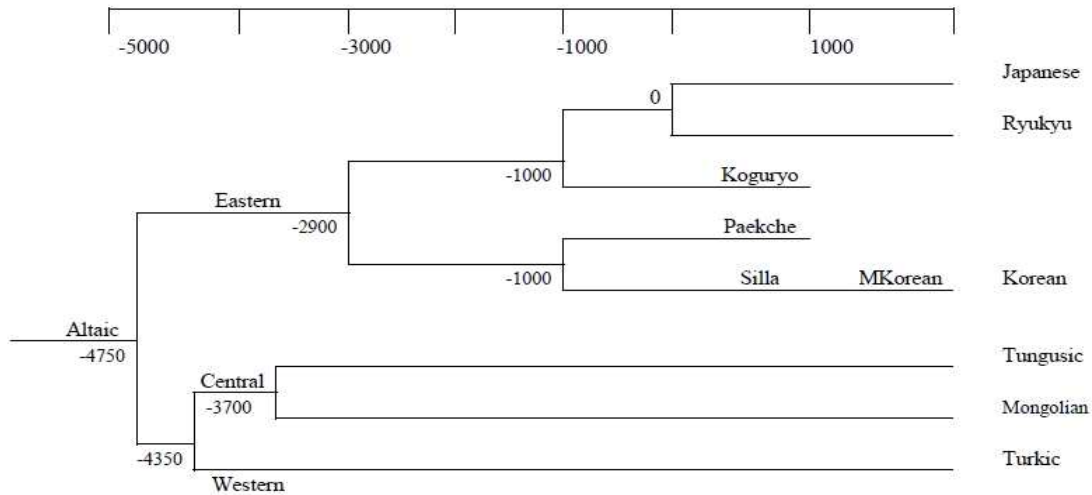
또한 최근 중요성이 날로 증대되고 있는 유라시아의 ‘신 실크로드 지역’은 필자가 연구하고자 하는 튀르크벨트와 거의 일치되는 지역이다. 따라서 튀르크벨트에 대한 연구는 ‘신 실크로드 지역’과 한국의 친연성을 규명하는 데 있어서 중요한 토대가 될 것이며, 이러한 친연성을 기반으로 향후 정치·경제·사회·문화 교류를 확대할 수 있다. 여기서 튀르크벨트 연구의 현실적 필요성이 강조된다.

특히, 튀르크벨트의 언어상황 조사와 보존 방안연구는 언어에 대한 연구에 국한되는 것이 아니라 해당 지역의 정치·경제·사회·문화를 이해하는 데 주된 기초 자료가 될 수 있다. 왜냐하면 언어는 사회 현상을 담는 그릇이기 때문이다. 따라서 언어 위기상황에 대한 분석은 튀르크벨트를 이해하는 데 매우 유용한 틀을 제공한다.

튀르크벨트는 ‘신 실크로드’ 구상과 관련하여 정치·경제적으로 우리에게 매우 중요한 지역이다. 이 지역은 다행스럽게도 우리 민족과 역사와 언어에서 상고시대부터 매우 많은 유사성을 가지고 있다. 특히 한국과 튀르크벨트 민족들은 언어적, 문화적, 역사적 상호텍스트성(Intertextuality)을 공유하고 있다.

<그림 2> 한국어와 튀르크어의 친연성 계보 (출처: Václav Blažek, 2009: 24)

Quantitative approach of Starostin, Dybo & Mudrak (EDAL 234) and Robbeets (2007, 20)



한국과 튀르크벨트 민족들이 언어 문화적 좌표 상에서 그 어떤 민족 집단보다 가까운 지점에 위치하여 언어 문화적 친연성을 갖고 있기 때문에 이들 언어를 연구하는 데 있어서 지금껏 굴절어를 사용하는 러시아나 고립어를 사용하는 중국학자들보다 튀르크벨트 언어와 유형학적으로 유사한 교착어를 사용하는 한국학자들이 이 분야를 연구하는 데 월등한 언어학적 분석력을 가진다.

II. 튀르크벨트 언어의 연구 목적

튀르크벨트 언어는 지역 내 각 민족의 고유한 독자적 문화적 환경에 따라 변형 발전되었으나 대부분의 언어들이 사용자가 줄어들어 이 언어들의 절멸을 막기 위한 보존 방안이 시급히 요청된다. 그런데 현재 위기를 맞고 있는 이 언어들을 보존해야하는 이유는 무엇인가? 언어의 절멸이 우리 삶과 무슨 상관이 있는가? 지난 2백 년 동안 언어의 절멸을 초래하는 과정이 가속화되고 있는데, 언어의 절멸은 생태계에서의 종 다양성 소멸의 위협과 마찬가지로 인류가 당면한 매우 심각한 문제라고 할 수 있다. 일반적으로 생물 종의 다양성이 감소하는 것은 생태계 위기의 한 징후가 된다고 한다. 생명체의 생존이 안정성을 확보하기 위해서는 종의 다양성이 보장될 때만이 가능한 것이다. 따라서 종의 다양성은 생물학적 생태의 지속과 상속이 가능해지기 위한 필수적인 요인이다, 이러한 관점에서 생물학적 다양성은 대체 불가능한 천연자원과도 같은 것이다. 마찬가지로, 언어 다양성의 소멸 현상도 인류의 지적 문명의 재앙이자 다가올 불행을 예고하는 신호라고 할 수 있다. 언어의 다양성이 줄어든다는 것은 우리가 언젠가 끌어와 쓸 수 있는 잠재적 지적 기반이 낮아진 다는 것을 의미하며, 이는 결과적으로 인류의 환경 적응력이 현저히 감소되는 위기로 이어질 수 있기 때문이다.

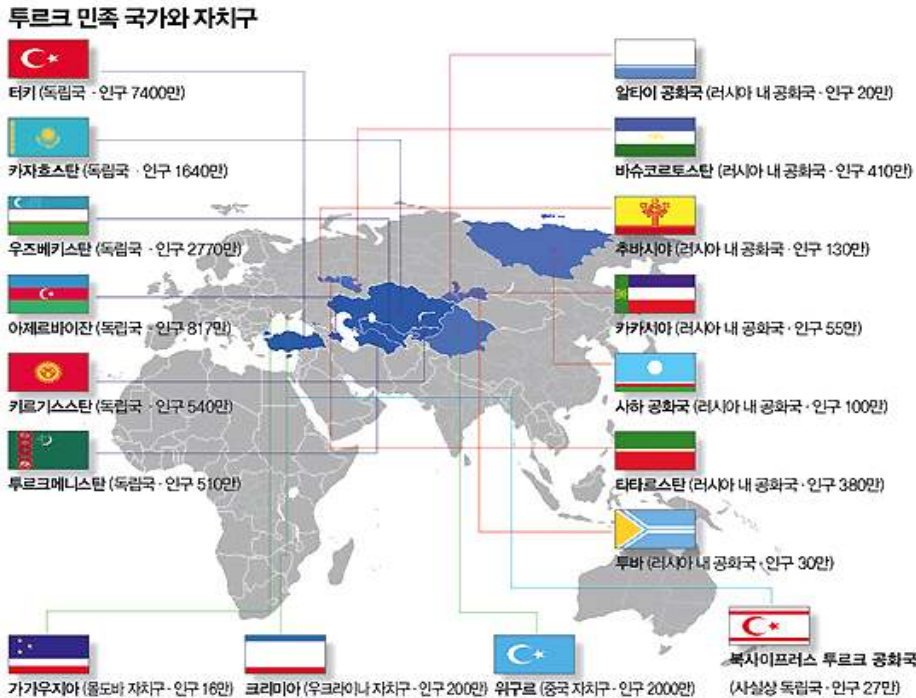
Papia(2009: 17)는 언어는 사고하고, 이해하고, 심지어 꿈꾸는 것과 같은 인간의 기초적인 정신적 활동에 매우 중요하다고 강조하며 언어를 보호하고 활성화시키고 언어에 대한 권리를

제공하기 위한 관점에서 언어적 다양성을 보존하기 위한 논의는 정체성의 관점, 공평성의 관점, 다양성의 관점이라는 세 가지 넓은 분야로 분류해서 진행되어야 한다고 주장하고 있다. 그러므로 언어의 다양성은 인간의 독특한 문화적, 역사적 지혜를 구현하는 인류 유산에 필수적인 요소이다. 어떤 언어를 잃는다는 것은 모든 인류에게 돌이킬 수 없는 손실이다(Reaume, 2000: 250). 따라서 소수민족의 언어는 그 민족들이 구축해온 그들의 영혼의 사원이자 나아가 인류의 작품이라 할 수 있다. 그러므로 위기에 처한 바쉬키르어(시베리아 우랄지역에서 사용하는 튀르크어족)나, 혹은 이미 절멸의 과정을 밟고 있는 출림어(시베리아 중부지역에서 사용하는 튀르크어족)의 위기 상황은 인류 지적 상속의 위기를 초래할 수 있는 요인이 된다.

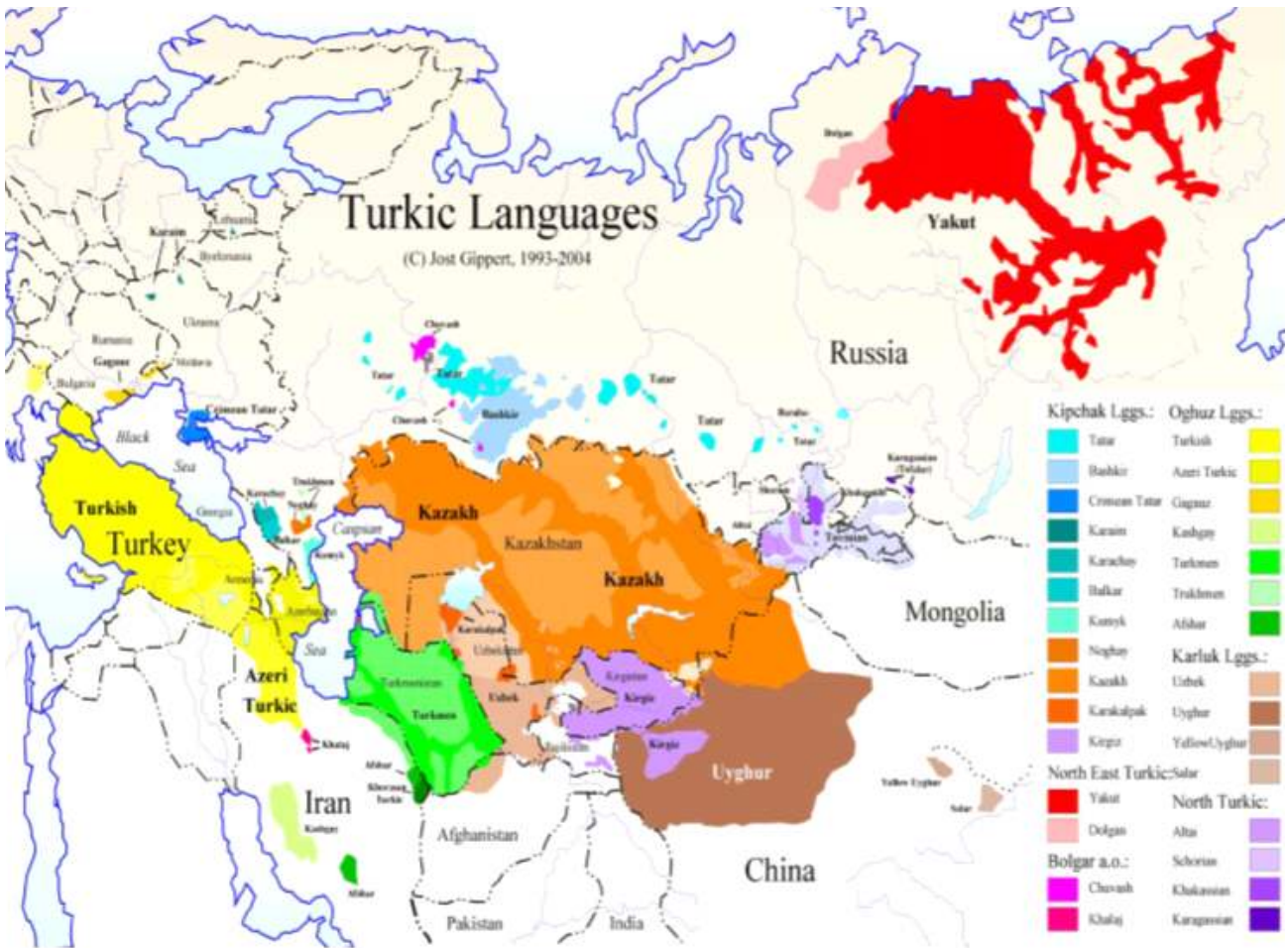
III. 튀르크벨트 언어 소개

현재 러시아에는 194개의 소수민족(2010년 인구 센서스), 그리고 중국에는 55개 소수민족이 거주하고 있다. 물론 그 중에는 고유 언어나 문자가 없는 소수민족도 상당수 존재하기는 하나, 그럼에도 불구하고 이 지역에서 사용되고 있는 소수민족 언어는 매우 방대하다. 그중에서도 본 기고문은 그 연구범위를 우리 한민족의 입장에서 가장 유의미한 소수민족 집단인 튀르크벨트 민족의 언어로 설정했다.

<그림 3> 튀르크계 민족 국가와 자치구



<그림 4> 튀르크계 언어 사용자 분포지역



2010년 러시아 인구조사에 따르면 러시아에는 인구수가 5만명 이하인 토착 소수민족수가 63개 이다. 전체 인구 가운데 러시아인이 차지하는 비율은 77.71%(1억1천1백만명)이며 러시아인을 제외한 다른 민족들은 약 22.2%(3,180만명)를 차지한다. 어족별 대분류에 의하면 고립언어(가까운 친족어가 없는 언어), 나흐-다케스탄 어족, 핀-우그르 어족, 사모예드 어족, 만주-통구스 어족, 추코트-캄차트카 어족, 에스키모-알레우트 어족, 튀르크 어족 등이 있으며,(강덕수, 2010: 164-165) 러시아 내 튀르크 어족의 분포는 아래 <표 1>과 같다.

<표 1> 러시아 튀르크계 소수민족 분포

러시아 튀르크 어족			
서부	카프카즈	우랄	시베리아
가가우즈 크림타타르 카라임	쿠미크 노가이 카라차이-발카르	타타르 바시키르 추바시	야쿠트 돌가 투바 알타이 하카스 쇼르 출림

중국은 주류민족인 한족 이외에 공식적으로 55개 소수민족이 존재하는데, 이 가운데 알타이어족-튀르크계는 모두 7개 소수민족으로 위구르족, 카자크족, 키르기즈족, 우즈베크족, 타타르족, 위구(裕固)족(서유구르어 사용자), 사라(撒拉)족이 그들이다. 이들의 주요 분포지역은 중국의 서북지역인 신장위구르자치구, 간수성 등이며, 이 밖에 후난성 등에도 일부 분포하고 있다.

따라서 본 연구는 절멸 위기에 처한 튀르크벨트의 소수민족어에 대한 ‘유네스코의 위기에 처한 세계 언어 지도(UNESCO Atlas of the World's Languages in Danger)’²⁾, 유네스코 보고서인 ‘UNESCO Red Book on Endangered Languages: Northeast Asia’³⁾ 그리고 바흐찐(Бахтин)의 분류법⁴⁾ (2001: 161-162)을 통해 언어 생명도를 분석 하고자한다.

IV. 튀르크벨트 언어 조사 방법

잘 알려진 바와 같이 언어는 단순히 의사소통의 수단으로서의 기능만을 갖는 것이 아니다. 언어는 문화와 사회를 담고 있는 집단적 의식구조의 결정체이며 민족을 분류할 때 주된 기준요인이 된다. 이는 언어가 민족구성원간의 의사소통을 가능하게 하며 또한 사람의 사고방식과 심성을 가장 잘 드러내는 도구이기 때문이다. 이런 의미에서 우리나라와 친연성이 깊은 튀르크벨트를 이해하는 데 언어의 이해는 필수적 요인이다.

따라서 본 기고문은 지하자원 개발, 화석연료, 무역 거점지역으로 21세기 들어 국내에서 지대한 관심을 받고 있는 튀르크벨트 소수민족의 언어인 타타르어, 야쿠트어, 돌간어, 출림어, 위구르어 등의 언어 상황을 분석해 보고자한다.

이런 맥락에서 본 연구는 튀르크벨트 소수민족어를 UNESCO와 바흐찐의 언어 생명도를 기초로 분석함으로써 절멸 위기에 처해있는 언어들의 상황에 경각심을 불러일으키고자 한다. 참고로 위에서 언급한 세 가지 언어 생명도는 분류법의 등급과 그 기준을 다음과 같이 정하고 있다.

2) <http://www.unesco.org/languages-atlas/>

3) http://www.helsinki.fi/~tasalmin/nasia_report.html

‘UNESCO Red Book on Endangered Languages’는 전 세계 소수민족어의 현재 상황, 언어 사용인구, 학교에서의 소수어 교육 상황, 출판물과 관련된 정보를 비교적 상세히 제공하고 있다

4) 바흐찐의 분류법은 언어 사용자의 연령대, 언어의 구사 정도, 연령대 별 민족어 구사자와 비구사자에 대한 비율, 주류어의 구사 정도를 기준으로 하여 언어의 위기 상황 정도를 판단하였다. 이 기준을 근거로 바흐찐은 러시아 소수민족의 언어를 6등급으로 나누었다.

<표 2> 언어 생명도 분류법

	유네스코의 위기에 처한 세계 언어 지도	UNESCO Red Book on Endangered Languages	바흐찐의 분류법
1등급	안전한 언어	위험에 처하지 않은 언어: 다음 세대에 안전하게 물려 줄 수 있는 언어	모든 성인들이 자신의 민족어를 자유롭게 구사할 수 있으며 대다수가 러시아어도 구사할 수 있다
2등급	불안정한 언어: 다수의 사람이 사용하지만 공용어가 아니거나 열세인 언어	잠재적으로 위험에 처한 언어: 많은 어린이들이 사용하지만, 공식어나 높은 사회적 지위를 얻지 못하는 언어	중년과 노년층은 대부분 자신의 민족어를 자유롭게 구사할 수 있지만 청소년과 장년층은 민족어를 알아듣기는 하지만 실제 사용은 드물게 한다. 모두 러시아어를 구사 할 수 있다
3등급	절멸 위기의 언어: 부분적으로는 신세대인 어린이들도 사용하지만 그 사용 범위가 점점 줄어드는 언어	위험에 처한 언어: 최소한 어떤 영역의 언어 생활에서는 몇몇의 어린 아이들도 언어를 사용하지만, 그 수가 감소하고 있는 언어	중년과 노년층이 민족어를 사용하지만 중년층이 노년층에 비하여 민족어 사용이 떨어진다. 청소년과 장년층은 실제로 민족어를 구사하지 않는다. 모두 러시아어를 구사 할 수 있다:
4등급	심각한 절멸 위기의 언어: 상당수의 언어 사용자가 있지만 어린이들은 사용하지 않는 언어	심각하게 위험에 처한 언어: 상당한 수의 언어 사용자는 있으나 어린 아이들은 사용하지 않는 언어	노년층은 민족어로 언어 소통을 하지만 중년층은 민족어를 잘 사용하지 않고 다만 알아들을 수는 있다. 청소년과 장년층은 실제로 민족어를 구사하지 않는다
5등급	절멸 임박 언어: 소수의 노년층만 사용하는 언어	거의 절멸한 언어: 언어 사용자의 수가 최대 수 십명 이고 모두 노인인 언어	노년층만 민족어로 의사소통 할 수 있다. 일부의 장년층만 간단한 민족어를 알아들을 수 있다. 모든 사람이 러시아어를 구사할 수 있다
6등급	절멸 언어: 사용자가 존재하지 않는 언어	절멸 가능성이 높은 언어: 남아있는 언어 사용자에 대한 정보를 찾을 수 없는 언어	모든 연령층이 러시아어를 사용하고 극히 일부의 노인들만 민족어로 의사소통이 가능하다
7등급		절멸 언어: 고대 언어가 아님에도 불구하고 사용자가 없는 언어	

V. 분석 결과

<표 2>에 따라 튀르크 언어들을 분석한 결과는 여러 가지 유의미한 정보를 우리에게 제시하고 있다. 사실, 유네스코 지도, 유네스코 Red Book, 바흐찐의 분류법을 객관적으로 서로 비교하며 분류하기는 쉽지 않다. 왜냐하면 각각의 분류법 마다 변이 요소들이 있기 때문이다. 그럼에도 불구하고 우리는 이러한 분류 방법들을 통하여 튀르크벨트의 언어를 조사함으로써 각 언어의 심각성을 알 수 있다.

<표 3>에서 보는 바와 같이 바쉬키르어를 제외한 모든 언어들이 매우 위험한 절멸 상황에 처해있음을 알 수 있다.

<표 3> 튀르크벨트 소수민족어의 위험도

		유네스코 지도	유네스코 RED BOOK	바흐찐
서부	가가우즈	4, 5	3	
	크림 타타르	4	4	
카프카즈	노가이	4, 4	3	
우랄	시베리아 타타르 /바라바 타타르	4, 3	3, (5)	
	바쉬키르	2	3	
시베리아	알타이	4, 3	3, (5)	
	돌간	3	3	2
	쇼르	4	4	2
	출림 타타르	5	5	6
중국	유구르	4, 4		

(숫자들은 위험도를 나타내고, 괄호안의 숫자들은 해당언어의 일부지역의 위험도를 표시한다.)

예를 들어 시베리아 북동 튀르크어족에 속하는 돌간어의 경우, 2002년 인구센서스에 따르면 언어 사용자의 수가 4,865명이다. 유네스코의 세계 언어지도, Unesco Red Book 그리고 바흐찐은 모두 돌간어를 2, 3단계로 분류하며 잠재적 위험이 있는 불안정한 언어로 간주하고 있다. 그러나 실효성있는 언어보존 대책이 실행되지 않는다면, 사실 언어학자들은 2단계에 속하는 소수민족어조차도 몇 십년 이내에 절멸할 것이라고 예상하고 있다. 출림 타타르어의 경우에는 상황이 더욱 심각하다. 시베리아의 톱스크와 크라스노야르스크 지역에서 사용하는 출림어의 사용자는 2010년 센서스에 따르면 불과 44명에 지나지 않는다. 유네스코의 세계 언어지도와 유네스코 Red Book은 출림 타타르어를 5단계로 분류하고, 바흐찐은 6단계로 분류하여 거의 절멸되었거나 절멸직전의 언어로 간주하고 있다. 그러므로 이러한 소수민족어들은 ‘절멸 위기의 언어’로 전략할 가능성이 항상 존재하며 이 언어들의 보존 및 복원을 위한 적극적이고 실질적인 대책이 강구되지 않으면, 이 언어들은 서서히 절멸의 길을 걸을 수밖에 없다. 그리고 다른 대부분의 튀르크벨트 소수 민족어들은 돌간어나 출림 타타르어의 상황과 비슷하거나 열악하다는데 문제의 심각성이 있다.

이렇듯 우리에게 전략적으로 중요한 튀르크벨트 소수민족어의 위기 요인으로는 러시아어 공용어 정책, 선택화 되고 있는 민족어 교육 정책, 압도적인 러시아인의 비율, 생활의 편이성을 찾아 도시로 이주하는 소수민족어 사용자의 증가, 가족 내 러시아어 사용자 증가, 튀르크벨트권 개발에 의한 삶의 위협에 따른 생활양식 변화 등을 거론할 수 있다.

VI. 맺음말

과거 소련의 언어정책은 민족어의 평등권 보장과 러시아어 동화정책 사이에서 이중적이고 상반된 성격을 보여준다. 혁명 초 토착화로 대변되는 민족어 부흥정책에는 범사회주의에 입각한 레닌의 평등주의가 기저에 깔려있었으나 이후 소비에트의 언어정책은 스탈린, 흐루시초프,

브레즈네프를 거치면서 러시아 동화정책으로 변화됨으로써 나와 타자를 구분하고 중심과 주변을 구분하여 그 중심에 러시아를 놓는 범러시아주의로 변질되었다.

이처럼 소비에트 언어정책의 이중적이고 상반된 태도는 포스트소비에트 시기 러시아연방의 언어정책에도 그대로 계승된다. 러시아연방의 정치 지도자들은 표면적으로는 러시아연방을 구성하는 제 민족들의 민족어 사용과 교육, 발전을 보장하면서 동시에 단일한 공용어로서 러시아어의 사용을 강요한다. 이에 따라 러시아어는 점점 증가하는 영역에서 강제성을 띄며 여러 소수민족의 언어들을 억압하는 도구가 된다(남혜연, 2015: 188).

한편, 천안문 사태(1989) 이후부터 현재 중국 소수민족어 정책의 기본적인 방향은 경쟁에 기초한 경제체제 하에서 한어의 능숙도(Proficiency)는 경쟁력의 지표가 되었고 이는 한어와 소수민족어의 역학관계가 급변하는 원인이 되었다. 과거에 소수민족어 정책의 목표는 국가통합의 이념을 강화함과 동시에 산업화에 필요한 인력을 확보한다는 관점에서 이중언어교육을 사소한 것이 중요한 특징이 된다. 그러나 90년대 들어 ‘다원일체화교육론(多元一體化教育論)’⁵⁾이 제기된 것은 이 시기 중국 교육의 지향점을 잘 보여준다. 이러한 시대적 요구에 따라 이중언어교육 정책은 한어 학습의 수월성과 한어 능숙도의 향상을 도모하는 방향으로 진행되었다. 즉, 한어의 중요성이 부각되면서, 각급 민족학교에서는 초등학교 저학년의 경우를 제외하고는 교육 과정에서 한어의 비중을 높여가고 있는 추세이다. 2000년경만 하더라도 티베트, 위구르, 카자흐, 몽골, 조선족 자치지역의 경우 대부분 초등 3년부터 한어를 가르쳤으나, 현재는 대부분의 초등학교에서는 1학년부터 한어교육을 시작한다. 또한, 산업화와 더불어 한어실력을 갖춘 인력의 수요가 급증하고 직업 선택에 경쟁적 요소가 도입되는 현실에서 이중언어교육이 한어 중심교육으로 전환될 수밖에 없었고, 그 근거로 한어교육 및 평가방법론의 발전 양상을 거론하고 있다(최경봉·태평무, 2011: 82-83, 109).

타민족 언어에 대한 관심과 언어 유형의 다양화에 대한 시각이 결여된 중국 언어학 연구는 기껏해야 영어 등 개별 인구어와의 비교를 통한 중국어 특징에 대한 탐구와 같이 단편적일 수밖에 없었으며 인류 언어의 변이 범위와 언어의 다양성의 틀에서 본 중국어의 진정한 특징은 무엇인지 밝혀낼 수도 없었다. 더욱 심각한 것은 실제 사용뿐만 아니라 연구 분야에서도 표준 중국어가 독보적인 지위를 차지하고 있었기 때문에 표준 중국어에 국한된 좁은 시야에서 구축된 이론적 틀은 범-언어적 적용성이 매우 떨어졌다(刘丹青·李知恩, 2012: 617-8).

사실, 언어의 다양성과 관련된 가장 중요한 점은 언어가 그 언어를 사용하는 사람의 지적 풍요로움을 구현한다는 사실이다. 언어와 그 언어를 사용하는 사람이 만들어낸 지적인 생산품과는 종종 분리하여 생각할 수 없다. 운문, 노래가사, 시 등은 그것이 형성하고 있는 언어의 형태적, 음성학적, 통사적 특성에 상당히 의존하고 있다. 그러한 면에서 예술은 정말로 언어 없

5) ‘다원일체화교육론’의 핵심은 중국의 소수민족들에게는 해당 민족의 문화를 교육하는 동시에 주체민족인 한족의 우수한 문화를 교육하고 더 나아가 한족들에게도 주류 민족인 한족의 문화를 교육하는 동시에 소수민족의 우수한 문화도 함께 교육하자는 것이다.

이는 존재 할 수 없는 것이다. 의존도가 전자의 것만큼 강하지는 않지만, 지적인 전통들도 사람들의 언어적 민족지학(民族誌學)의 일부가 되어서 사실상 언어와 분리하기는 힘들다. 더 중요한 사실은 누군가의 언어 유산을 잃는다는 것은 그 언어가 해석하고 전달하는 지식, 믿음, 가치관을 잃는다는 것을 암시한다(Zent: 2001). 따라서 본 기고문은 위기의 언어들을 문서화하고 문법서, 사전, 교재들에 그 언어들을 문자로 기록하여 보존하는 일과 인간 삶의 다양성에 중요한 구성요소로서 언어의 다양화를 보존하고 증진시키는 일에 일조하고자 함이 목적 중에 하나이다.

한중일 삼국의 대 북극정책 비교

백영준

1. 서론

이전 세기의 북극은 국가의 위신 혹은 개인의 명예를 원했던 탐험가들의 도전대상이었다. 하지만 혹독한 자연환경과 기술력 부족 등으로 이러한 도전은 자원 개발이나 영토 확장 같은 물리적인 효과가 미미하게 나타날 수밖에 없었다.

이후 냉전의 대립이 심화되면서 발전적인 개발은 더욱 더 어려운 상황이었고, 북극 주변국가의 극도로 제한된 국내적인 용도로 이용되었을 따름이었다.

1991년 소련이 해체되고 탈냉전 시대가 도래 하면서 1996년 북극인접 국가인 노르웨이, 덴마크, 러시아, 미국, 스웨덴, 아이슬란드, 캐나다, 핀란드 등의 8개국을 주축으로 소수민족과 NGO등을 포함한 북극 이사회(Arctic Council)가 발족되었다. 이와 같은 움직임은 북극 주변국이 북극을 개발하기 위해서 개별 국가의 단독 움직임이 아닌 공동으로 움직이기 시작했다는 점에서 크게 볼 수 있다.

2000년대 초반 심화된 지구 온난화 이유로 북극의 빙하감소와 국제 유가의 강세로 북극권 개발에 대한 관심이 커지기 시작하였고, 2007년 러시아의 로모노소프 해령 기저에 러시아 국기를 꽂으면서 북극해 영유권을 주장하면서 국제사회에서 북극 문제가 뜨거운 감자가 되었다.

또한 북극 이사회에 가입하지 않은 국가들의 관심 또한 심화되었으며, 북극에 관련된 각종 정책과 전략을 다듬어 나가기 시작했다. 특히 동북아 주요국가들은 미래 발전의 원동력 확보 차원에서 그 속도를 더욱 가속화하고 있다. 이에 따라 본 연구는 그 중 2008년 북극이사회 옵서버로 가입한 한·중·일 삼국의 최근 10년간('07~'17)의 기간 동안의 대 북극정책 방향성에 대해서 알아보고 비교 해보고자 한다.

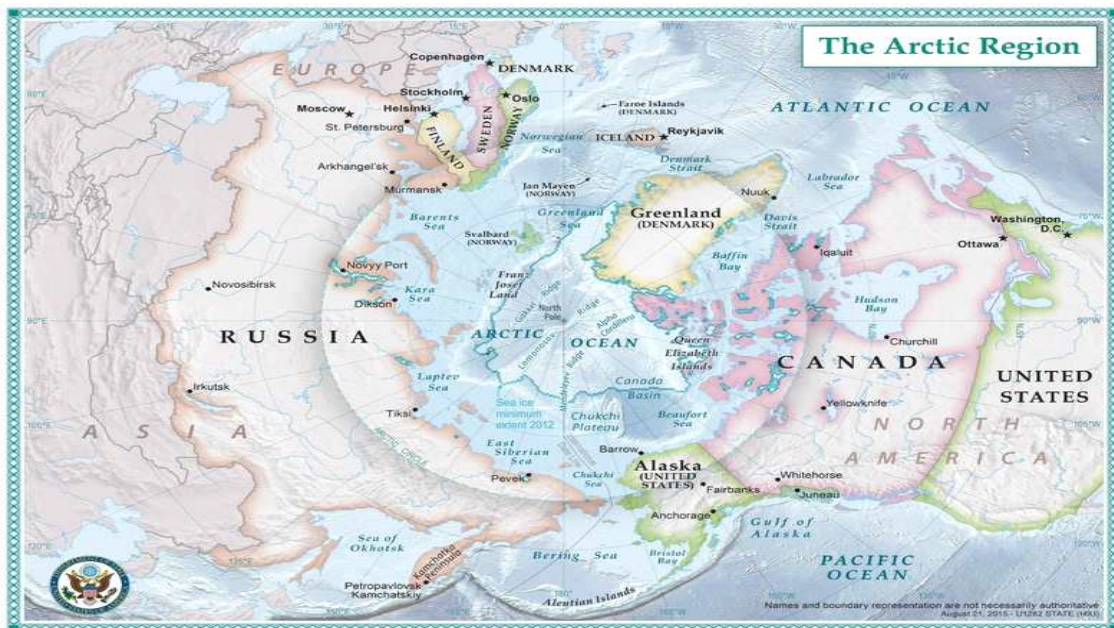
이 연구는 문헌조사, 사례연구, 비교연구 등을 통하여 직/간접적인 방법으로 각 국가들의 북극정책에 대해서 알아보고 상호 비교분석을 통해서 결론을 내고 각 국가의 대 북극정책 이해의 종합적인 이해를 제시하고자 한다.

2. 본론

1) 지정학적 의미의 북극

북극(Arctic)은 북쪽 극점 주변 지역을 말한다. (아래 <그림1> 참조) 이 지역은 아이슬란드, 그린란드, 캐나다, 알래스카, 러시아, 핀란드, 스웨덴, 노르웨이 등의 국가가 영유권을 가지고 있다(시계 방향으로 위치한 국가 순서) 또한 북극으로 분류하는 기준에는 여러 가지 기준이 있다. 첫 번째로, 겨울에 해가 뜨지 않는 북위 66° 33'의 지역을 기준으로 정의하거나 두 번째로, 기후와 식생을 기준으로 여름철 10 °C가 넘지 않는 선을 기준으로 정의하기도 한다.¹⁾ 마지막으로 수목한계선으로 나누기도 한다.

<그림 1> 북극지역 구분



각주: 위키피디아 백과사전 북극지역 지도 <https://goo.gl/rASxUK> (검색일: 2017년 7월 4일)

2) 북극항로

북극항로는 <그림 2> 과 같이 이루어져 있다. 베링해협에서 서쪽으로 나아가서 캐나다를 통해서 그린란드로 이동하는 항로를 ‘북서항로’라 하고 베링해협에서 동쪽으로 나아가서 러시아의 영해와 북해를 지나 로테르담으로 나아가는 항로를 ‘북동항로’라고 한다.

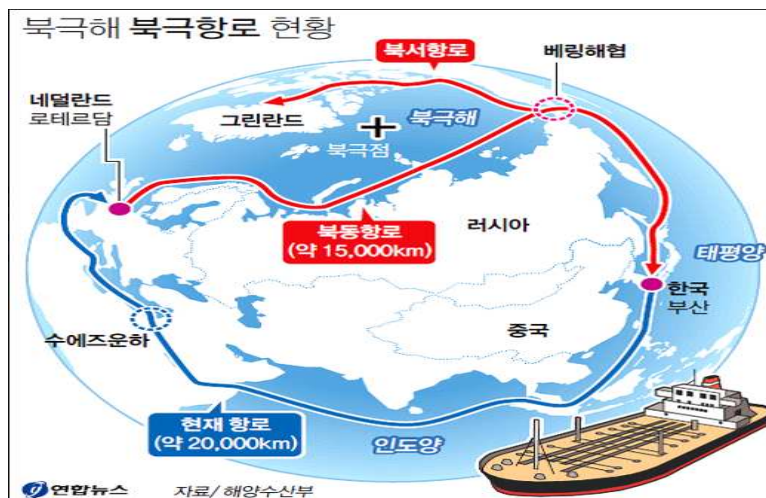
이렇게 2개의 북극항로가 주목을 받고 있는 이유는 지구 온난화가 진행되면서 빙하가 지속적으로 녹고 있고, 아시아 국가들의 기존 물류 통로인 수에즈 운하 혹은 파나마 운하를 통하여

1) 위키피디아 백과사전 검색어 “북극” <https://goo.gl/b4RJH3> (검색일: 2017. 7. 4.)

운반하는 것이 보다 짧은 항해로 물류를 운송 가능하다는 점과 해적 출현이 불가하다는 점 등 경제적인 이익이 보장될 수 있기 때문이다.

그러나 현재 많은 해운사들의 관심을 받고 있는 항로는 ‘북서항로’ 보다는 ‘북동항로’이다. 그 이유는 매우 객관적이다. 북서항로 항해는 북극항로와 비슷한 정도의 거리이지만 북동항로보다 어려운 빙하 조건이 존재하기 때문이다. 북서항로는 북동항로에 비해서 많은 빙하와 많은 암초와 같은 장애물이 다수 존재하기 때문에 항행의 안전을 보증할 수 없다. 또한 북서항로를 관통하는 항해는 약 40번 밖에 실행되지 않았지만, 북동항로를 이용한 수송은 연중 20척의 러시아의 배들이 동서를 관통하는 항해를 하고 있으며 단순한 연안 항행은 약 200척의 배들이 지나 다니고 있다.²⁾

<그림 2> 북극항로



출처: <https://goo.gl/Lh8UFD> (검색일: 2017년 7월 4일)

3) 러시아의 북극을 이용하기 위한 움직임

1987년 무르만스크 주도를 중심으로 한 북동항로를 통한 국제화물 수송에 대한 아이디어가 나왔고, 소련 붕괴 후 북극항로 개발은 1991년 “북극항로 항해를 위한 규제”가 지정되고 나서 시작되었다. 이 규제는 북동항로를 어떻게 국가의 간선 항로화 할 것인가 그리고 항로 내부에 자리 잡고 있는 빙하의 종속관계 등 러시아 영해 및 해양 경제구역의 정의를 위한 목적을 가지고 있었다. ³⁾

그러나 이러한 실험적인 도전의 결과는 참담했다. 1991년부터 1997년까지 수송된 외국선박 오직 프랑스 국적의 아스트로야비아(Астролябия)호뿐이었다. 냉전이 끝난 직후였고 북극항로

2) В.И. ПЕРЕСЫПКИН, А.Н. ЯКОВЛЕВ, “Северный морской путь” стр 3., ЗАО “ЦНИИМФ.

3) ibid.

자체가 국제적인 주목도 받지 못하였다.⁴⁾

1998년부터는 러시아 디폴트(채무불이행) 등 국내외 적인 방해요인과 경제적인 어려움으로 더 이상 실행되지 못했고, 쇄빙선의 노후화와 재정 미 지원으로 인해서 북동항로 개발은 사실상 멈추었다.

2000년대부터는 국제유가의 상승으로 인해 에너지 자원 개발에 대한 수요가 증가하였고, 지구 온난화가 심화되면서 기후조건이 완화되는 등 다시 북극이 주목받기 시작하였다.

러시아는 국제법에 의거 북극해 방향으로 대륙붕 조사를 통해서 국제 사회에 북극해 영유권을 인정받고 싶어 하는 경향을 지속적으로 보여 왔다. 특히 2007년 러시아 대륙붕 탐사팀의 미르1호 잠수함이 로모노소프 해령 심해 4,302m 바닥에 변형되지 않는 티타늄제 러시아 국기를 꽂고 북극해 영유권을 주장하기도 했다.⁵⁾

이러한 상황에서 북극권 지역에 직접적인 영유권을 가지고 있지 않은 한·중·일 삼국은 2008년부터 지속적으로 북극 이사회(AC, Arctic Council)에 가입하기 위해 노력해 왔고, 2013년에 공동으로 옵서버 지위를 얻었다.⁶⁾

4) 한·중·일 각 국의 대 북극정책 방향성

4.1. 한국

한국의 대 북극정책의 시작은 MB정부 초기 2008년 북극 이사회(AC)의 옵서버 가입을 위한 움직임을 보이면서 시작되었지만 그 결과는 박근혜 정부로 넘어가 2013년 5월에 정식 옵서버로 가입되면서 결실로 나타났고, 대통령의 유라시아 이니셔티브 구상의 한 축으로 나타났다. 2013년 7월 해양수산부에서 발표된 “북극 종합정책 추진계획”⁷⁾에 따르면 북극 종합정책의 4대 전략과제는 다음과 같다:

- 북극 국제협력 강화
- 북극 과학연구활동 강화
- 북극 비즈니스 모델 발굴 추진
- 법·제도 기반 확충

<표 1>북극 컨소시엄참여기관 목록

4) ibid.

5) 샤프린, 김정훈, 백영준, “Arctic Research in Republic of Korea(2000-2015): a Focus on data analysis” 2017. 4.

6) 북극지식센터, <http://www.arctic.or.kr/?c=1/3&cate=2&idx=972>

7) 해양수산부, “북극 종합정책 추진계획 발표자료”<https://goo.gl/b9ohGk>, 2013. 7.

구분	기관명
1	극지연구소
2	한국해양과학기술원
3	한국해양수산개발원
4	선박해양플랜트연구소
5	한국해양재단
6	한국극지연구진흥회
7	극지기술연구회
8	광주과학기술연구원
9	기초과학지원연구원
10	한국지질자원연구원
11	국립생태원
12	부산발전연구원
13	인천발전연구원
14	강원발전연구원
15	한국가스공사 가스기술연구원
16	영산대학교 북극물류연구소
17	연세대학교 동서문제연구원
18	배재대학교 북극연구단
19	한국외국어대학교 러시아연구소
20	(주)지오톱스
21	(주)지오토리

또한 2015년 11월 3일 해양 수산부 산하 극지연구소의 주관으로 국내 21개의 기관을 모아 북극, 컨소시엄을 발족하였다. 이 컨소시엄을 통해서 북극관련 연구에 체계적인 관리를 도모하려고 노력하고 있다.⁸⁾ (표 1 참조)

이후 2016년 10월 박근혜 대통령이 탄핵정국이 시작되면서 북극 관련 정책에 대한 관심과 국회 예산 심의 등의 지연으로 관련 정책들이 표류하였다.

2017년 5월 문재인 정부가 출범하면서 문재인 대통령은 러시아에 송영길 특사를 파견하고, 북극항로 공동개척과 에너지 협력 등의 강화와, 시베리아 천연가스 철도망 연결 등 극동지역 개발 협력 등을 제안하면서 북극에 대한 중요성을 강조 하였다.⁹⁾

4.2 중국

중국은 아래와 같이 지속적으로 북극에 관심을 가져왔다:

- 1993년 우크라이나에서 쇄빙선 ‘설용’구입
- 1997년 국제 북극 위원회에 가입
- 2004년 북극중점연구소 황하 연구소 설립
- 2007년 중국 극지과학연구 기금 설립
- 2013년 새로운 쇄빙선 건조에 3억달러 투자 및 북극전문가 5배 확대 등 발표

2013년 8월 중국 시진핑 주석은 자신의 외교전략으로 ‘일대일로(一帶一路, One Belt One

8) 해양수산부 보도자료 인용 <https://goo.gl/VnRS7P> (검색일: 2015. 11. 3.)

9) 한국일보 보도자료 <https://goo.gl/2tKSXg> (검색일: 2017. 5. 12.)

Road)’를 발표하였다. 실크로드 옛길을 가로지르는 육상로와 해상로를 이용한 새로운 교역로를 말한다. 특히 이 해상로를 이용한 새로운 교역로 계획에는 북극항로의 이용이 포함된다.

그동안 중국은 공식적으로 북극전략에 대해서 구체적인 계획을 발표하지 않았다. 그러나 2013년 5월 북극이사회 옵서버 가입을 계기로 태세를 변환해서 중국의 전문가들을 통해서 북극항로의 지위가 만국 공공재가 되어야 한다고 주장하는 등 목소리를 내기 시작하였다.¹⁰⁾ 중국정부의 궁극적인 목적은 북극 거버넌스와 북극해를 둘러싼 항로 이용과 자원개발에서 입지를 선점하고자하는 의도이다. 현재 중국의 대 북극정책은 중국의 국토자원부 산하기관인 국가해양총국에서 관리하고 있다.

2013년 4월 15일 중국-아이슬란드 간 FTA가 체결되었다. 이 협정에 의해서 아이슬란드는 중국의 공산품 및 수산품에 대해 관세를 철폐하였고, 이 제품들은 중국의 대 아이슬란드 수출액의 99.8%를 차지한다. 또한 아이슬란드의 수산물 수출액은 전체 아이슬란드 수출액의 40% 이상에 달하는 상황이다.

크림반도 사태 이후 경제제재로 고립된 러시아에게 중국은 자원거래와 북극개발에 도움을 주고 있다. 이들의 상호 자원거래는 서로 도움이 되는 win-win 전략이다.

2014년 5월 러시아 푸틴 대통령과 중국 시진핑 주석은 양국 간 전략적 협력에 합의로 러시아 중국 간 4,000억 달러의 가스공급 계약을 체결하였다¹¹⁾ 또한 2014년 11월에는 2,840억 달러 규모의 서부 시베리아 천연가스 공급 협정도 체결되어 2018년부터 가스를 공급받을 예정이다.¹²⁾

위의 사례와 같이 중국은 북극권 국가인 러시아, 그린란드, 아이슬란드, 스웨덴과 FTA 및 정상회담 등을 추진하고 있으며 북극문제에 적극적으로 대처하고 있다.

또한 중국 극지연구소(Polar Research Institute of China), 상하이 국제문제연구소(Shanghai Institute for International Studies) 등을 통해서 북극관련 연구에 집중하고 있다.

중국은 북극에 대해 야심이 없다고 주장하고 있지만 극지관측용 쇄빙선 ‘설용2’이라는 초대형 쇄빙선을 건조하고 있으며, 후속 쇄빙선을 준비하고 있는 상황이다. 중국의 북극권 진출 움직임에 위협을 느끼는 나라도 많은 상황이다.¹³⁾

10) 러시아 포커스, <https://russiafocus.co.kr/politics/2013/06/28/42457> (검색일: 2013년 6월 28일)

11) 이주리, “러시아-중국 간 가스부문 협력 동향 및 전망”, 『세계 에너지시장 인사이트』(에너지 경제 연구원) 2016. 10. 7 <https://goo.gl/Dop4W4> (검색일 2017. 7. 4.)

12) 『북극물류동향』(영산대학교 북극 물류 연구소), 전자저널 제5호.

13) 중앙일보 중국연구소 사설 <https://goo.gl/U6xyhx> (검색일 : 2017. 7. 4.)

4.3. 일본

- 1991년 아시아 최초 북극과학기지 설치
- 1992년 북극 관측소 개설
- 1993~1999년 국제 북극해 항로 프로그램(INSROP) 시행
- 2002 ~ 2006년 일본 단독 북극항로 프로그램(JANSROP)시행
- 2010년 외무성 해양실장을 팀장으로하는 TFT 전담반 조직
- 2011년 해양과학 기술센터(JAMSTEC)를 구축
- 2012년 북동항로를 통한 LNG 수송선 시험운송 성공
- 2012년 일본국제문제연구소의 연구 성과물 『북극의 거버넌스와 일본의 외교전략』 출간
- 2013년 북극이사회 옵서버 가입 후부터 일본외무성은 북극이사회에 주재하는 북극담당대사 임명¹⁴⁾

1991년 아시아 최초로 북극과학기지를 설치하여 북극의 환경변화 문제에 대처하기 시작하였고, 1992년에는 한걸음 더 나아가 북극 관측소를 개설하였다. 1993~1999년 까지는 러시아, 노르웨이, 일본 공동으로 북극해 항로의 연중 통항가능성에 대한 연구를 실시하여 결과를 나타냈다. 또한 2002~2006년에는 일본 단독으로 북극항로 프로그램을 시행 그 결과를 2009년 4월 북극 이사회에 Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report로 발표하여 높은 평가를 받았다.¹⁵⁾ 또한 2010년에는 외무성 해양실장을 팀장으로 하는 전담 TFT를 조직하여 발 빠르게 대처하고 있다.

일본은 2011년 해양과학 기술센터를 주축으로 일본 북극환경연구 컨소시엄(JCAR) 조직하여 북극에 관한 연구를 한 대 모아 효율적으로 진행하고 있다. 이 사업에는 5년간 6억 5천만 엔의 투자가 이루어지고 있다.

2012년 북동항로를 통한 LNG 수송선 시험운송 성공하였다:

“2012년 북동항로를 통해서 3만 5,000m³의 LNG를 적재한 아이스 클래스 LNG선 “오비강호”가 노르웨이 북부의 햄머페스트(Hammerfest)을 출항해서, 북극해항로를 동쪽방향으로 나아가 베링 해협을 통과해서 12월 5일 북 큐슈시의 토바타(戸畑)에 있는 큐슈전력의 LNG 수용기지에 입항했다. 겨울을 앞둔 북극해에서의 항행능력기간의 가장 마지막이었고, 항행은 평균 항행기간 보다 1주일정도 긴 29일을 필요로 했다. LNG는 노르웨이의 Statoil 등이 조업하는 스노빗(Snohvit)가스전의 가스로부터로 이것을 러시아의 국영 가스프롬의 무역부문의 자회사 Gazprom Marketing and Trading이 사들여, 처음 수출처로서 일본으로 운반한 것이다.”¹⁶⁾

14) http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/25/3/press6_000016.html

15) 일본 해양정책연구소 홈페이지 사업소개 <https://www.spf.org/opri-j/projects/arctic/> (검색일: 2017. 7. 5.)

16) 本村 眞澄, “第2章 北極圏のエネルギー資源と我が国の役割”『北極のガバナンスと日本の外交戦略』(日本國際問題研究所), 2012.

2012년 일본국제문제연구소는 외무성에서 자금을 지원받아 『북극의 거버넌스와 일본의 외교전략』 보고서를 출간하였다. 이 보고서는 2012년부터 2013년까지 1년간의 연구성과물을 모아 일본정부에 북극정책에 대해서 제안하는 내용을 담고 있다.¹⁷⁾

목차는 다음과 같다:

제1장 북극문제(개관)

제2장 북극권 에너지 자원과 일본의 역할

제3장 상업성으로 본 북극해항로

제4장 북극해와 일본의 방위

제5장 북극의 환경문제

제6장 북극의 거버넌스

제7장 북극문제와 동아시아의 국제관계

제8장 일본외교에게 제언

위의 내용과 같이 일본은 한중일 삼국 중 가장 발 빠른 행보를 보이고 있다. 특히 북극환경과 원주민 문제, 방위문제, 자원개발 및 북극 지위 관련 문제 및 북극 거버넌스 등에 많은 관심을 보이고 있다.

3. 결론

한중일의 대 북극전략 방향성에 대해서 알아보기 위해서 각 국가의 행보를 나열해 보았다.

이들 국가의 기본적인 전략은 다음과 같은 맥락에서 이해해야 할 것이다. 왜냐하면 삼국의 공통된 특징은 북극에 직접적인 영유권을 가지고 있지 않다는 것이고 향후 북극항로와 자원개발이 현실적으로 이루어지게 된다면 이익을 볼 수 있는 위치에 존재하는 나라들이기 때문이다.

현재 북극지역에서 크게 화두가 되고 있는 문제는 다음과 같다:

- 북극해의 지위에 대한 문제(거버넌스)
- 북극항로 및 자원개발 문제
- 원주민의 생존권 문제
- 안보문제

현재 북극이사회(AC)를 필두로 북극권에 직접적인 영유권을 가지고 있는 국가들이 가장 경계하고 있는 문제가 바로 북극해의 지위에 대한 문제이다. 남극대륙이 인류의 공동유산으로 취급받고 있고 특정 국가의 영유권이 인정되지 않는 것처럼 북극해가 같은 취급을 받게 된다면 북극권 국가들은 경계하게 될 것이다. 하지만 한중일 삼국에게는 좋은 기회가 될 수 있을 것이

17) 野上 義二, “エグゼクティブ・サマリー (報告書要旨) 『北極のガバナンスと日本の外交戦略』(日本国際問題研究所), 2012.

다.

다음으로는 북극항로 문제이다. 현재 북극해를 통해 운송할 수 있는 물품은 계약 기간에 구애받지 않는 벌크 화물뿐이다. 그 이유는 북극항로는 아직 연중 항행을 할 수 있는 조건이 아니고, 기후조건에 많은 영향을 받고 있기 때문이다. 향후 지구 온난화가 가속되고 빙하가 더 오랫동안 녹아있게 된다면 자연스럽게 해결될 것이라고 생각된다.

자원개발문제는 신중하게 접근해야 한다고 생각한다. 무분별한 난개발이 이루어진다면 환경 파괴는 물론 원주민의 생존권에 문제를 주기 때문이다. 또한 다양성 확보를 위해서 원주민의 문화와 언어의 보존에 힘써야 한다.

북극해의 빙하가 전부 녹게 되고 항행이 자유롭게 된다면 각 국가는 안보에 대한 새로운 문제에 직면할 것이다. 기존의 냉전 시대에는 북극해의 빙하는 장벽과 같이 서로를 막아주는 울타리 역할을 하였다. 그러나 비행기 혹은 잠수함 정도만이 제한적으로 통행할 수 있던 곳이 자유로운 이동을 할 수 있게 된다면 북극권 국가들의 안보 문제에 대한 심각한 갈등이 발생할 수도 있다. 그렇기 때문에 이를 사전에 방지하기 위해 국제 사회가 공조하여서 분쟁지역이 되지 않도록 미리 준비해야 할 것이다.

마지막으로 대 북극 한국정책 방향성에 대한 제언으로 글을 마무리 하고자 한다.

- 빠른 시일 내에 북극 컨소시엄을 구축해서 연구개발에 매진해야 할 것이다.
- 원주민 생존권, 기상관측 기여, 북극관련 기술개발, 북극전문가 육성 등 한국 정부가 국제사회에서 영향력을 확대해 나갈 수 있는 정당성과 발언력을 강화시켜야 할 필요가 있다.
- 북극해가 인류공동 유산 혹은 국제 공공재가 될 수 있는 정책을 수립하고 이를 실현해 나가기 위한 노력을 기울여야 한다..

<참고문헌>

한국자료

- 『북극물류동향』 (영산대학교 북극 물류 연구소), 전자저널 제5호.
 러시아 포커스, <https://russiafocus.co.kr/politics/2013/06/28/42457> (검색일: 2013년 6월 28일)
 북극지식센터, <http://www.arctic.or.kr/?c=1/3&cate=2&idx=972> (검색일: 2017 7. 5.)
 위키피디아 백과사전 검색어 “북극” <https://goo.gl/b4RJH3> (검색일: 2017. 7. 4.)
 이주리, “러시아-중국 간 가스부문 협력 동향 및 전망”, 『세계 에너지시장 인사이트』 (에너지 경제 연구원) 2016. 10. 7 <https://goo.gl/Dop4W4> (검색일 2017. 7. 4.)
 중앙일보 중국연구소 사설 <https://goo.gl/U6xyhx> (검색일 : 2017. 7. 4.)
 한국일보 보도자료 <https://goo.gl/2tKSXg> (검색일: 2017. 5. 12.)
 해양수산부 보도자료 인용 <https://goo.gl/VnRS7P> (검색일: 2015. 11. 3.)
 해양수산부, “북극 종합정책 추진계획 발표자료”<https://goo.gl/b9ohGk>, 2013. 7.

러시아 자료

- А.И. Шадрин, 김정훈, 백영준, “Arctic Research in Republic of Korea(2000-2015): a Focus on data analysis” 2017. 4.
 Alexey Sannikov, “Северный морской путь” <https://goo.gl/Lh8UFD> (검색일: 2017년 7월 4일)
 В.И. ПЕРЕСЫПКИН, А.Н. ЯКОВЛЕВ, “Северный морской путь” стр 3., ЗАО “ЦНИИМФ.

일본자료

- 『北極のガバナンスと日本の外交戦略』 (日本國際問題研究所), 2012.
 本村 眞澄, “第2章 北極圏のエネルギー資源と我が国の役割” 『北極のガバナンスと日本の外交戦略』 (日本國際問題研究所), 2012.
 野上 義二, “エグゼクティブ・サマリー (報告書要旨) 『北極のガバナンスと日本の外交戦略』 (日本國際問題研究所), 2012.
 일본 외무성, 북극담당대사 임명에 대한보도 http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/25/3/press6_000016.html

러시아 투바 전통 민속음악 '호메이' 초청 강연 및 공연¹⁾

박종관

2017년 4월 10일 약 일주일 기간에 걸쳐 배재대학교 한국시베리아센터와 북극연구단은 러시아 시베리아 지역에 위치한 투바국립대학교 초두라 투마트(Chodraa Tumat) 교수를 초빙했다. 초두라 교수는 '투바 전통 민속음악단'과 투바전통 소리음악 '호메이' 여성 앙상블단 예술감독을 역임하고 있다.

초두라 교수는 다소 무리한 일정이었기는 하지만, 방한기간 동안 부산(부산외국어대학교), 김해(인제대학교), 대구(경북대학교), 증평(한국교통대학교)과 서울 지역을 순회하며 시베리아 소수민족의 민속음악에 대한 강연과 '호메이' 공연을 소화해 냈다.

일정을 마무리하고 귀국을 앞둔 시점에서 대전에서 가진 한종만 교수, 김정훈 교수와 박종관 교수 등 배재대학교 북극연구단과의 만찬과정을 통해 초두라 교수는 한국일정에 대한 만족감을 표출하며 향후 한국의 학술, 연구 및 문화단체 등과의 교류를 확장하여 21세기 국제사회의 집중적인 관심을 받고 있는 러시아 시베리아를 비롯한 북극지역의 소수민족에 대한 민속 문화 소개의 기회가 더욱 많아지기를 기원했다.

바쁜 일정에 제대로 인사드리지 못한 바, 이 행사를 위해 노력과 조력을 기울여 주신 모든 분들께 다시 한 번 감사의 마음을 표하고자 한다. 아울러 투바공화국과 초드라 교수 일정에 대한 소개를 간략하게 정리해 보았다.

◇ 투바 개요

- 지역: 러시아 투바공화국
- 인구: 318,550명
- 종교: 티베트 불교, 샤머니즘
- 위치: 동시베리아 남쪽, 예니세이강 상류 부근에 위치, 지리적으로 아시아의 중심, 몽골, 이르쿠츠크, 알타이공화국, 크라스노야르스크 지방과 접경

1) 이 글은 배재대학교 한국-시베리아센터와 북극연구단 공동초청으로 진행된 본 행사를 초청에서부터 공연 및 국내일정 등 모든 순서를 총괄한 박종관 교수가 정리한 것임.

- 투바 공화국 주도인 키질시는 지리적 아시아의 중심이며 예니세이 강에 상류 위치
 - 면적 : 16만 8600km²(한국의 약 1.6배, 러시아 전체의 0.95%)
 - 지형 : 영구 동결 툰드라, 타이가, 스텝, 사막 등 소재
 - 민족 : 투바인 77%, 러시아인 20.1%, 기타 2.9%
 - 기후 : 극심한 대륙성기후, 1월 평균 -27.7°C, 7월 평균 +17.4°C
 - 경제수준 : GRDP(지역내총생산) 306억 루블(약 10억 달러)
- 투바 공화국이 공식적으로 러시아의 영토가 된 것은 비교적 최근인 1944년 10월이다. 투바인들은 1758년부터 청나라의 지배를 받고 있었는데 청나라의 혼란과 신해혁명을 틈타 1911년에 청나라로부터 독립하였다. 그러나 러시아가 재빨리 이 지역을 보호령으로 선언하여 지배권 아래 넣었고, 말뿐인 독립국으로 유지하다가 1944년 10월에 투바 자치주(Tuvian Autonomous Oblast)로서 소련에 편입시켰다. 그 후 1961년 10월 10일에 소련의 자치 공화국으로 승격되었다. 다만 중화민국은 현재도 이 지역에 대한 영유권을 주장하며 중국의 일부로 간주한다. 투바 소비에트 사회주의 자치 공화국은 1992년 3월 31일에 투바 공화국(Republic of Tuva)이 되었다. 1993년 10월 21일에는 새 헌법이 채택되었다.
- 미국의 노벨상 물리학 수상자인 리처드 파인먼(1965) 교수는 미국과 소련과의 냉전시절 당시 소련의 체제하에 있던 투바 공화국을 방문하기 위해 10여년을 준비했으나 결국 그 뜻을 이루지 못하고 세상을 떠났다. 투바의 수도 키질에는 아시아의 지리적 중앙임을 상징하는 '아시아의 중심 기념탑'이 세워져 있으며 리처드 파인먼의 투바 여행에 대한 열정을 기리는 내용이 새겨져 있다.

◇ 연주 및 강연자: 초두라 투마트(Choduraa Tumat)

- 러시아 투바국립대학교 "투바 전통 민속음악단" 교수 및 투바전통 소리음악 "호메이"여성 앙상블단 예술감독(투바 유일 여성공연단)
 - 자료 확인 사이트: "Тыва Кызы" (www.tyvakyzy.com).
 - 관련 사이트(유튜브) https://www.youtube.com/watch?v=hLimDKg_NUo&feature=share
- 국제 전통문화 페스티벌 초청공연 및 초청강연: 프랑스(2007년), 독일(2008년), 일본(2001년), 중국, 스웨덴, 독일, 핀란드, 이탈리아(2013년), 대만(2015년)
 - 이 외에도 미국, 포르투갈, 스페인 등 공연

● 한국방문기관: 4월 10일 ~ 16일

- 일본 공연 및 포럼 참가
- 대만 공연 및 초청강연 계획 후 대만에서 부산으로 4월 10일 입국

◇ 투바 전통음악인 ‘호메이’에 대한 이해

러시아 투바어로 ‘호메이’, 몽골어로는 ‘호미’ 또는 배음이라 하여 목을 사용한 독특한 성악 스타일이다. (호메이라는 이름 자체가 "목소리 음악"이라는 뜻을 내포한다.) ‘호메이’는 성대의 진동을 위한 공명 기관인 비강의 모양이 변하면서, 동시에 강하게 모음을 발성함으로써 멜로디 톤을 강조하기 쉽게 하면서 생기는 소리이다. ‘호메이’는 만물이 창조된 시초부터 시작된 것이라 전해지고 있으며, 인간이 처음으로 산 속에서 강의 소리와 메아리를 흉내 낸 첫 멜로디라고 한다.

‘호메이’는 후두, 목, 위 및 입천장 깊은 곳에서 높은 소리와 낮은 소리를 동시에 내는 노래로서 몽골 서쪽 지역 및 러시아 투바(Tuva) 공화국에서 주로 유행하지만, 중앙아시아 사람 일부에게도 퍼져 투빈(Tuvin), 알타이 산맥근처의 민족에게는 크할크(Khalkh)라고 알려져 있다. 또한 러시아 우랄산맥의 바슈키르족들에게도 알려진 음악 양식이다.

투바는 몽골의 왼쪽에 국경을 접하고 있는 러시아연방의 한 행정주체다. 투바의 목노래인 ‘호메이’는 성대에서 나오는 밑음에 따른 배음을 나게 할 수 있다는 특징이 있어서 동시에 여러 음정을 낼 수 있다. 따라서 투바인들이 부르는 전통노래 ‘호메이’는 목구멍을 사용하는 노래로서 가수들 중에는 한 음을 두 목소리로 노래를 하고 불가사의한 겹음을 낸다. 그래서 동시에 둘이나 세 음의 소리를 낸다. 겹음은 플룻, 휘파람, 또는 새 같은 소리를 흉내 내는 것이다. 노래를 할 때 투바 하프로 알려진 '이길'과 샤먼 북이라고 하는 'shaman drum' 같은 투바 악기를 사용한다. 그들의 음악은 초원과 말에 관한 것이어서, 가사의 내용은 미국 서부의 카우보이 음악과 비슷한 점이 있다고 한다.

코, 목, 가슴 또는 배를 사용하기도 하는 ‘호메이’는 강인한 육체 힘이 필요할뿐더러 여성들이 사용하는 것을 터부시하는 전통에 의해 남자들만이 연주하게끔 되어 있다.

몽골에서도 1000명 중 1명 만 낼 수 있다고 하는데 수련을 거친 강인한 체력이 필요해서 남자만 부르는 노래라고 한다.

‘호메이’의 저음은 100Hz~100Hz 사이의 성대 기본음이며, 고음은 1000Hz~4000Hz 사이의 공명음으로 분리된다.

러시아 투바인들의 목노래 창법은 여러 가지가 있다. 그 중 가장 중요 기술은 ‘호메이(xөөмөй)를 비롯하여 ‘카르그라(kargyraa)’, ‘스긱(sygyt)’3 종류다. 그중 ‘호메이’는 마치 낮은 목소리

에 테라민이 같이 연주하는 것과 같은 창법 한 가지를 이르는 말이기도 하고, 목노래 전부를 아울러서 칭하는 대표적인 말이기도 하다.

또 다른 형태의 몽골 전통음악인 ‘오르팅도’는 두 개의 음조를 번갈아 가며 길게 반복하는 노래로서 사랑 혹은 전통적인 시골 생활을 표현한다. 말꼬리로 만든 현이 두 개인 전통악기 ‘머링호르’는 국가적 축제, 결혼식 등 모든 행사에서 흔히 사용되는 악기이다. 많은 가정이 행복의 상징으로 집에 1개씩 간직하고 있다고 한다.

‘호메이’는 10세기부터 불러 졌다고 전해지는데, 우리나라 ‘창’과 같은 의미를 지니고 있다. 투바인들과 몽골인들은 기쁜 일이나 슬픈 일이 있을 때 ‘호메이’를 부른다. 가장 기본이 되는 굽은 저음과 청명한 휘파람 소리 같은 고음이 동시에 나는 신비로운 소리 음악이다.

투바에서는 최근 자민족의 전통을 보존유지하기 위해 전통예술학교 및 투바국립대학교에서 전문가를 양성하고 있다.

◇ **영향:**

투바의 창법은 많은 곳의 음악에 영향을 주었다. 고대 티벳 승려들은 카르그라(kargyraa, ‘가짜 성대’)로 성대보다 아래 음을 내는 창법을 받아들였다. 한편, 팔세토 이외에 높은 음을 낼 수 있는 창법(스굿, sygyt)이 있다는 점이 미국의 뉴에이지 음악가들에게 영향을 주기도 했다.



머링 호르

다음은 머링 호르에 담긴 전설이다. 옛날에 ‘남질’이라는 청년이 살고 있었는데 그의 노래하는 목소리가 뻐꾸기 소리 같다 하여 ‘후후 남질’이라 불렸다. ‘후후’란 몽골어로 뻐꾸기를 뜻한다. 후후 남질은 고향을 떠나 군대에 가게 되었는데 그곳에서 아름다운 공주와 만나 사랑에 빠졌다. 전역 후 고향으로 돌아가게 되었을 때 공주는 그에게 하늘을 나는 말을 선물하였다. 그는 밤마다 말을 타고 공주가 있는 곳을 오갔다. 이를 수상히 여긴 하인이 어느 날 밤, 그 광경을 목격하고 후후 남질을 시기하여 몰래 말의 날개를 잘라버렸다. 날개가 잘린 말은 결국 숨을 거두었고, 이 사실을 알게 된 후후 남질은 말의 머리로 ‘마두금’을 만들어 노래를 부르며 슬피 울었다고 한다.

◇ 배재대학교 한국-시베리아센터 협찬 공연

- 4월 11일 인제대학교 백인제기념도서관 인문교양세미나실 초청특강 및 공연
 - 러시아 투바 전통 민속음악 ‘호메이’ 초청강연
- 4월 11일 부산외국어대학교 러시아-중앙아시아연구소
 - 투바공화국 전통민요 호메이 공연 및 문화강연
- 4월 12일 경북대학교 노어노문학과 글로벌 지역학/ 러시아-유라시아 연구소 초청강연회
 - 러시아 투바 민속예술과 후메이 창법
- 4월 13일 한국교통대학교 ‘명사초청 옴니버스 교양강좌’
 - 러시아 투바 전통민속예술가 “호메이” 초두라 투마트 교수
- 4월 14일 아리랑 포럼/배재대학교 한국-시베리아센터 주최
 - 초원의 소리: 시베리아 소수민족 투바민속음악 초청공연



초원의 소리

시베리아 소수민족 투바민속음악 초청공연

연주 및 강연자: **초두라 투마트(Choduraa Tumat)**

러시아 투바국립대학교 "투바 전통 민속음악단" 교수
투바전통 소리음악 "호메이"여성 앙상블단 예술감독

일시 : 2017년 4월 14일 (금) 19:00

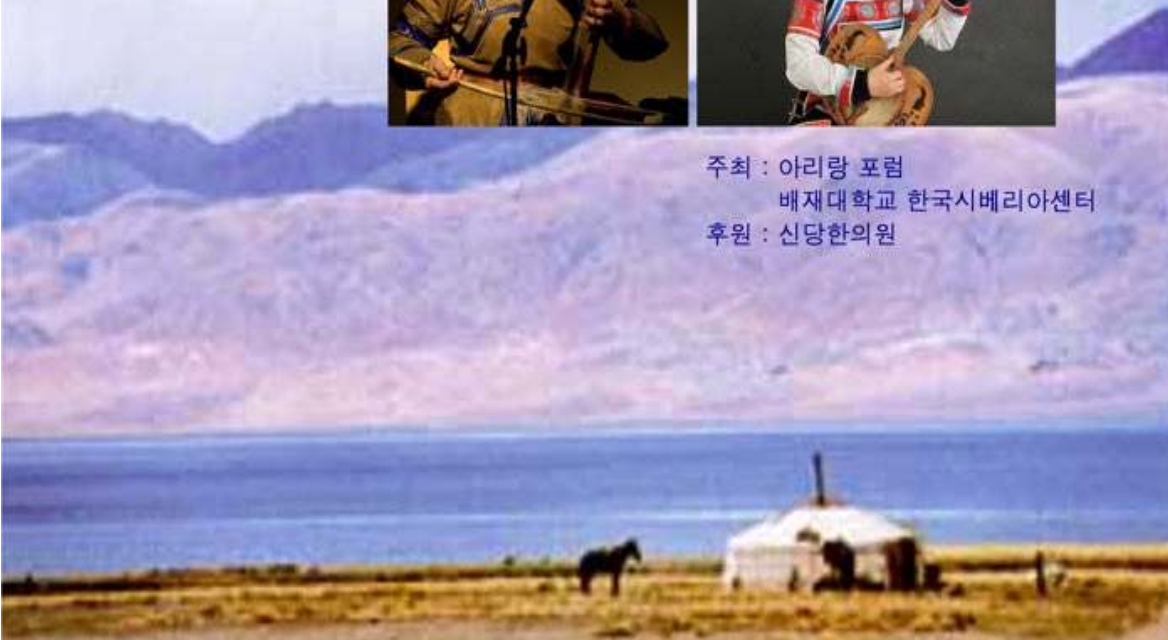
장소 : 서울시 중구 광희동주민센터 5층 대강당

(광희동 1가 252번지; 중구 퇴계로 303-9)

교통편 : 지하철 2,4,5호선 동대문역사문화공원역5,6번 출구



주최 : 아리랑 포럼
배재대학교 한국시베리아센터
후원 : 신당한의원





**북극권 관련 뉴스
(2017.04.01 - 2017.06.25. 최신 뉴스순 정리)**

계용택

2017-06-24 <http://lenta.ru/news/2017/06/23/kuskus/>

☞ 학자들이 북극지역 원주민들에게 올바른 식습관을 가르치다

2017-06-22 <http://www.itar-tass.com/obschestvo/4357358>

☞ 러시아 군역사가는 1942년 북극에 추락한 TB-3 항공기의 복원을 구상하다

2017-06-20 <http://polit.ru/news/2017/06/20/com1/>

☞ <로스네프치>는 동시베리아 북극지역 개발을 시작할 것이다 - 알렉산드르 로부세프

2017-06-18 <http://www.itar-tass.com/ekonomika/4346211>

☞ <로스네프치>는 북극지역 <하탄가> 사주에서의 새로운 석유매장지 발견을 공표하다

2017-06-15 <http://lenta.ru/news/2017/06/15/arctic/>

☞ 푸틴은 2025년까지 4척의 북극쇄빙선 건조를 발표하다

2017-06-07 <http://www.itar-tass.com/armiya-i-opk/4320216>

☞ 러시아 국방부는 북극에서의 MI-38 헬기이용에 관심을 가지다

2017-06-02 <http://www.uralinform.ru/news/economy/273709-cherez-vorota-arktiki-otgruzili-pochti-4-5-milliona-tonn-nephti/>

☞ 러시아 북극지대에서 거의 450만톤의 석유가 생산되다

2017-06-01 <http://news.tut.by/https://42.tut.by/545642>

☞ 러시아는 북극연구를 위한 거대한 날개가 있는 잠수함을 건조하다

2017-05-19 <http://lenta.ru/news/2017/05/18/natoarcticandatlantic/>

☞ 나토는 북극 및 대서양 사령부 부활을 검토하다

2017-05-12 <http://news.tut.by/https://news.tut.by/world/542991.html>

☞ 알래스카는 북극에서의 대규모 러시아 군대 배치에 대해 염려하다

2017-05-12 <http://www.itar-tass.com/mezhdunarodnaya-panorama/4246387>

☞ 북극위원회 대표부가 미국에서 핀란드로 이전되다.

2017-05-12 <http://www.kommersant.ru/doc/3294496>

☞ 러시아 경제부는 북극개발 프로그램에 들어가는 비용을 4분의 1로 줄일것을 제안하다

2017-05-12 <http://lenta.ru/news/2017/05/12/lavrov/>

☞ <라브로프>는 북극이 분쟁이 없는 지역이라고 밝히다

2017-05-11 <http://echo.msk.ru/news/1978832-echo.html>

☞ 러시아 외무부 장관은 알래스카에서 열리는 북극위원회 장관 협의회에 참석하다

2017-05-09 <http://www.kommersant.ru/doc/3292715>

☞ 미국 국무성은 북극에서의 미국과 러시아간의 분쟁발생 가능성을 낮은 것으로 판단하다

2017-05-05 <http://www.itar-tass.com/nauka/4233960>

☞ 학자들은 북극원주민 자녀들이 도시생활 적응에 나타나는 문제들을 연구하다

2017-04-29 <http://interfax.com.ua/news/general/418851.html>

☞ 트럼프는 북극에서의 석유 및 가스채굴 및 시추 금지에 대한 규제철회 명령에 사인하다

2017-04-26 <http://www.ng.ru/news/579997.html>

☞ 나토는 북극지역 러시아와 국경선에 군사시설을 이동 배치하다

2017-04-24 <http://www.itar-tass.com/nauka/4206071>

☞ 중국학자들은 야말에서 희귀 북극조류에 대한 모니터링을 실시하다

2017-04-21 <http://www.itar-tass.com/nauka/4198314>

☞ 학자들은 북극지역 거주민들이 어떻게 기후 온난화에 적응하는지를 설명하다

2017-04-21 http://www.zrpress.ru/society/dalnij-vostok_21.04.2017_83142_pervyj-v-rossijskoj-arktike-zapovednik-ostrov-vrangelja-gotov-prinjat-ekoturistov.html

☞ 러시아 북극지역에서 최초의 자연보호구역인 <브란겔 섬>은 환경관광을 위한 준비를 완료하다

2017-04-20 <http://24rus.ru/more.php?UID=143017>

☞ 시베리아 및 북극지역 개발에 대한 국제회의가 크라스노야르스크에서 개최되다

2017-04-18 <http://24rus.ru/more.php?UID=142945>

☞ 하얼빈에서 <북극 하천>의 물고기를 먹을 수 있다

2017-04-17 <http://www.ng.ru/news/578763.html>

☞ 러시아 국방부는 북극군사기지에 대한 가상 답사를 실시하다

2017-04-12 <http://news.tut.by/https://42.tut.by/539223>

☞ 최초로 러시아 북극기지의 대공미사일 시스템이 공개되다

2017-04-07 <http://www.itar-tass.com/obschestvo/4163683>

☞ 매년 약 8만명의 관광객들이 러시아 북극지역을 방문할 수 있다


2017-04-03 <http://www.kommersant.ru/doc/3260860>

☞ <로스네프치>는 북극의 석유-가스 채굴을 위해 2500억 루블을 투자할 예정이다

연구단 소개

 <p style="text-align: right;">연구책임자</p> <p>한종만(韓種萬, Han, Jong-Man) 독일 뮌헨대학교 경제학 박사 현) 북극연구단 단장 배재대학교 러시아학과 교수 e-mail: jmhan@pcu.ac.kr 논저: “러시아 극동바이칼지역의 사회경제발전프로그램과 한러 경제협력의 시사점(2014)”, “러시아 북극권 지역에서의 자원/물류 전쟁(2014)”, “러시아 현대화전략의 가능성 및 시사점(2012)”, 『북극, 한국의 성장공간』 (2014), 『TKR 건설, 북한을 열고 세계를 뚫다』 (2013), 『러시아 북극권의 이해』 (2010) 등</p>	 <p style="text-align: right;">공동연구원</p> <p>계용택(桂鏞澤, Ke, Yong-Tek) 러시아 모스크바 국립대학교 역사학 박사 현) 러시아리서치 센터 대표 e-mail: dovri@hanmail.net 논저: 『러-한 경제용어』(2013) 『러-한 의학용어』(2013) 『러-한 화학용어』(2013) 등</p>
 <p style="text-align: right;">공동연구원</p> <p>김정훈(金正勳, Kim, Joung-Hun) 러시아 모스크바국립대학교 역사학 박사 현) 배재대학교 러시아학과 교수 e-mail: jhkrm@pcu.ac.kr 논저: “‘한·러 수교’ 이후의 한국 내 시베리아 지역 연구현황(2010)”, “러시아 극동 지역의 조직범죄와 마약범죄에 관한 현황적 분석(2010)”, “러시아 극동지역 범죄증가 현상의 사회·역사적 요인(2014)” 등</p>	 <p style="text-align: right;">박사급연구원</p> <p>박종관(朴鍾寬, Park Jong-Kwan) 러시아 모스크바국립대학교 정치학 박사 현) 한국교통대학교 e-mail: parkjk7377@naver.com 논저: “러시아와 중앙아시아 국가들간의 지정학적 이해관계(2009)”, “중앙아시아 - 세계 지정학 전쟁의 투기장(2011)”, “시베리아 횡단열차로 살펴본 러시아의 유라시아 커뮤니티 시스템: 중요성과 제한(2014)” 등</p>

 <p>공동연구원</p> <p>배규성(裴奎星, Bae Kyu Sung) 러시아 모스크바국립대학교 국제정치학박사 현) 한국-카자흐스탄 기술협력센터 센터장 e-mail: baeks777@pcu.ac.kr 논저: “러시아의 사유화 과정과 부패현상 - 국유기업을 중심으로(2013)”, “악의 삼각 축: 조직범죄·부패·테러리즘 - 러시아 마피아를 중심으로(2011)”, 『러시아 북극권의 이해』(2010) 등</p>	 <p>공동연구원</p> <p>서승현(徐承顯, Seo, Seunghyun) 미국 Indiana University 슬라브언어학 박사 현) 동덕여자대학교 학술연구교수 e-mail: seoseung5@hanmail.net 논저: “사할린 인구 감소 현상과 그 원인 (2014)”, “Consonantal Devoicing and Assimilations/Dissimilations Phenomena in Chukchee(2011)”, "A Comparative Study of the Korean, German, and Polish Diasporas in the Russian Far East & Central Asia and the Results of Repatriation to Their Homelands(2010)" 등</p>
 <p>공동연구원</p> <p>양정훈(梁庭熏, Yang, Junghun) 러시아외교아카데미 국제정치학 박사 e-mail: jhyang@suwon.ac.kr 현) 수원대학교 러시아학과 교수 논저: “극동연해주 지역 한국과 러시아의 농업협력(2013)”, “한국의 대외정책 및 러시아와의 관계(2013)”, “한국의 대외정책 및 러시아와의 관계(2013)” 등</p>	 <p>공동연구원</p> <p>예병환(芮秉煥, YAE Byung-Hwan) 독일 Bamberg 대학교 경제학 박사 현) 대구대학교 강사 e-mail: yaebh@pcu.ac.kr 논저: “Die handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Korea nach dem Zweiten Weltkrieg, Franz Steiner Verlag, Stuttgart,(1997)”. “푸틴시기 러시아의 조직범죄와 부패(2010)”, “러시아의 사유화 과정과 부패현상-국유기업을 중심으로 (2013)” 등</p>

 <p style="text-align: right;">공동연구원</p> <p>이재혁(李在赫, Yi, Jae-Hyuk) 독일 키일대학교/경희대학교 지리학박사 현) 한림대학교 러시아연구소 연구교수 e-mail: yijh@hallym.ac.kr 논저: “Koreanische Migration nach Russland(2002)”, 『러시아 사할린 한인 인 구의 형성과 발달』 (2010), 『북극, 한국의 성장공간(공저)』 (2014) 등</p>	<p>[공지 사항]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2015년 3월 창간한 본 전자저널 ‘북극 연구(The Journal of Arctic)’는 한국연구재단 일반공동연구지원사업(2014년 12월-2016년 11월)의 일환으로 창간한 ‘북극연구단(KARC)’에 의해 제작되었으며 연중 봄, 여름, 가을, 겨울 호로 출간할 예정입니다. 많은 격려와 관심 부탁드립니다. ● 본 잡지는 북극 지역에 관련된 인문, 사회, 과학 등 전 분야에 걸친 자유로운 형태의 글을 담고 있습니다. 게재되는 글에 대해서는 소정의 교료를 드립니다. 여러분의 옥고를 기다리고 있습니다.
---	--

 <p style="text-align: right;">박사과정생</p> <p>백영준(白榮準, Baek, YoungJun) 러시아 크라스노야르스크 아스타피예프 국립사범대학교 경제학과 박사과정 e-mail: kiseling@daum.net 논저: 『북극의 눈물과 미소』(2016)</p>	 <p style="text-align: right;">연구보조원</p> <p>박찬주(朴贊珠, Park, Chan Ju) 현) 배재대학교 러시아학, 경영학 전공 e-mail: pcj0389@naver.com</p>
--	---

자 문 위 원

이병화	前 주 노르웨이/주 아이슬란드 대한민국 대사
공우석	경희대학교 지리학과 교수
홍성조	극지연구소 자문위원