

ISSN: 2635-6104

# 북극연구

*The Journal of Arctic*

No. 26 November 11  
2021



배재대학교 한국-시베리아센터 / 북극학회

**북극연구**

**The Journal of Arctic**

**No. 26 November 2021**

발행일 : 2021년 11월 30일

인쇄일 : 2021년 11월 30일

발행인 : 김정훈

편집위원 : 계용택, 김자영, 라미경, 박종관, 방민규, 배규성, 서승현, 양정훈, 예병환,  
이재혁, 한종만

발행처 : 배재대학교 한국-시베리아센터 / 북극학회

전화 042) 520-5713

FAX 070-4850-8428

E-mail : kiseling@daum.net

주소 : (35345) 대전광역시 서구 배재로 155-40(도마동) 배재대학교 아펜젤러관 416호

인쇄처 : 오크나

주소 : (34862) 대전광역시 중구 선화동 364-2

전화 : 010-5755-0086

디자인 : 이다용

표지사진 : 2020년 콜라반도 사미마을(김정훈 소장 현지출장 중 촬영)

이 결과물은 2019년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임  
(NRF-2019S1A5C2A01081461)

This work was supported by the Ministry of Education of the Republic of Korea and the National  
Research Foundation of Korea (NRF-2019S1A5C2A01081461)

# 목 차

▶ '글로벌 체계'와 '북극권'에서 기후변화대응 평가	.....	1
	서현교	
▶ 러시아 인프라 개발 전략 - 항만 및 북극항로 개발을 중심으로	.....	12
	예병환	
▶ 시베리아 지역주의의 어제와 오늘 그리고 내일	.....	23
	곽성웅	

# '글로벌 체계'와 '북극권'에서 기후변화대응 평가<sup>1)</sup>

서 현 교

(극지연구소, KoARC 사무총장)

## 【목 차】

- I. 서론
- II. 국제사회의 기후변화 대응 역사
- III. 기후변화 대응 국제협약
- IV. 북극 거버넌스에서 기후변화 대응
- V. 결론

### I. 서론

글로벌 기후변화의 영향으로 지구촌의 피해가 점점 확대되고 있다. 1760년대 산업혁명 이전의 지구 대기에서 월평균 이산화탄소 농도는 280ppm이었으나 2019년에 415ppm으로 증가하였다. 이산화탄소는 지구를 따뜻하게 하는 대표적인 온실가스라는 점에서 이산화탄소 농도 증가는 매우 우려할 상황이다. 특히 지구의 이산화탄소 농도가 450ppm에 도달하면 지구 기온이 산업혁명 이전 대비 평균기온이 2°C 이상 상승하면서, 이례적인 강추위나 무더위, 초강력 태풍이나 홍수, 산불 등 극심한 기상이변이 더 빈번해질 것으로 전망된다.

청정지역인 북극지역은 다른 지역보다 더 큰 위기에 처해 있다. 현재까지 연구에 따르면, 북극지역이 타지역과 비교하여 평균기온이 2배 이상 상승한 것으로 기록되고 있다. 이러한 기온상승을 기반으로 북극 해빙(해빙) 감소 및 북극권 동토지역이나 그린란드와

1) 본 논문은 극지연구소 소내사업(PE21330)의 지원을 받았으며, 올해 발간된 정책도서인 '홍미진진 북극전략'(서현교, 2021)의 '기후변화 이슈' 파트 부분을 기반으로 최신 내용을 보강하여 작성되었음.

같은 육상 빙하의 용빙 등으로 동식물의 서식처는 물론 원주민의 전통생활 유지에 영향을 주고 있다.

특히 북극권 온난화는 생태계 변화를 가져오고 있다. 북극권 알래스카나 러시아 북극권에는 낮은 온도와 짧은 생장계절로 인해 나무는 자라지 못한 채 이끼류 중심의 식생지대인 툰드라(Tundra) 지역이 있다. 이 툰드라의 경우 최근 급격한 온난화로 동토층이 녹거나 고산지대 빙하가 녹아 흘러내려오면서 생긴 물웅덩이가 모기의 서식처가 되고 있다. 이러한 툰드라 웅덩이는 여름철이 짧고 상대적으로 기온이 낮아 웅덩이 물은 증발하지 못한 채 1년 내내 그대로 있다. 모기들은 이러한 물웅덩이를 기반으로 겨울철에 알이나 유충으로 얼어있다가 여름철에 다시 활동을 재개하며 성장하여 그 개체수를 늘려가고 있다. 북극의 평균기온이 2°C 상승할수록 기존보다 어린 모기가 성체로 자랄 확률은 53% 증가한다는 연구결과가 있다.<sup>2)</sup> 이 북극의 모기들은 아직 질병은 옮기지 않는으나 순록 등의 가축을 공격하여 죽게 만들기도 한다. 그린란드, 아이슬란드, 캐나다 북부, 시베리아, 노르웨이, 핀란드 북부 등 거의 전 지역에서 모기가 서식하고 있다. 이러한 것 외에도 현재 북극곰(Polar Bear)과 그리즐리 회색곰(Grizzly Bear)이 만나 짝짓기를 통해 하이브리드종(잡종)인 피즐리곰(Pizzly Bear)이 나타나고, 또한 우리나라 여름철 풀밭에서 사람을 물어 중증 열성 혈소판감소 증후군(SFPS)을 일으키는 야생진드기가 북극 알래스카 지역에도 점차 정착종으로 그 서식지를 넓혀가는 등 앞으로 기후변화가 더 진행될수록 북극권 생태계에도 큰 변화가 예상된다.

이러한 환경 및 생태계 변화를 야기하는 기후변화는 이미 언급한대로 전세계 지구촌로 일어나고 있으며, 그 피해 규모와 양상은 지역마다 다르게 나타나고 있다. 이 기후변화 이슈에 대해 국제사회가 어떻게 대처해 왔는지 살펴보고, 북극 거버넌스에서 기후변화 대응전망 및 한국의 북극 기후변화 이슈 참여방안을 모색하기로 한다.

## II. 국제사회의 기후변화 대응 역사

먼저, 기후변화에 대한 국제사회 대응을 역사적으로 살펴보면, 1980년대를 지나면서 기후변화는 국제사회의 공동 이슈로 부각되면서 본격적인 논의가 들어갔다. 이에 기후변화 이슈를 다루기 위한 공식 채널로 ‘UN 산하 기후변화에 관한 정부 간 협의체’, 영어로는 ‘UNIPCC’ (UN Intergovernmental Panel on Climate Change)가 1988년 정식 발족했다. 이 협의체는 기후변화 문제에 대처하기 위해 세계기상기구(WMO)와 유엔환경계획(UNEP)이 공동 설립한 정부간 국제기구로 기후변화에 관한 ‘과학적 규명’

2) 북극권 모기에 대한 연구사례는 아래 웹사이트 참조

<https://www.nationalgeographic.com/animals/article/150915-Arctic-mosquito-warming-caribou-Greenland-climate-CO2> (검색일 2021.11.10.)

역할을 하고 있다.

UNIPCC가 1990년 발간한 ‘제1차 평가보고서’(AR: Assessment Report)에서 “지구가 점점 더워지고 있으며, 이를 막기 위해 범지구적 공동노력이 필요하다”는 점을 제기했다. 이러한 제안에 기반하여, 1992년 브라질 리우데자네이루에서는 154개 회원국이 참여한 가운데 열린 유엔환경개발회의(UNCED: United Nations Conference on Environment and Development)에서 ‘UN기후변화협약(UNFCCC: UN Framework Convention on Climate Change)이라는 기후변화 관련 첫 국제환경조약이 체결됐다. 이 기후변화국제협약 체제 출범에 기여한 UNIPCC는 전 세계 저명 과학자들이 참여하는 IPCC 평가보고서(AR)를 5~6년 단위로 정기 발표하고 있다. 이 평가보고서는 기후변화의 과학적 근거와 기후변화 정책방향을 제시하며, 유엔기후변화협약에서 각국 정부 간 협상의 근거자료로 활용된다.

IPCC는 앞서 설명한 ‘1차 평가보고서’(1990)에 이어, 1995년 ‘2차 평가보고서’를 발간하였는데, “지구가 더워지는 것은 인간의 다양한 활동에 기인한다”고 결론내렸다. 이 결론은 1997년 국제사회가 ‘교토의정서’를 채택하는 데 기여했다. 그리고 2001년 발간된 ‘3차 평가보고서’는 “인류가 온실가스 배출을 줄여야 한다”고 경고를 하였다. 이후 2007년의 ‘제4차 평가보고서’도 인류가 온실가스 배출을 감축해야 한다는 동일한 결론을 내렸다. 또한, 이와 연계하여 기후변화의 심각성을 국제사회에 알린 공로로, 같은 해 IPCC는 미국 엘 고어 전 부통령과 함께 노벨평화상을 공동수상하였다. 2014년의 ‘5차 평가보고서’는 “인류의 노력으로 온실가스 배출감축이 가능하고, 또한 일정 부분은 기후변화에 따른 환경변화에 적응해야 한다”고 제안하였다. 2014년 ‘5차 보고서’ 이후 ‘6차 보고서’가 나오기까지 8년이라는 공백이 있어 UNIPCC는 2016년 43차 IPCC총회에서 ‘6차 평가보고서’ 발간 전에 3개의 특별보고서를 발간기로 결의했는데, 이 3개 보고서는 ‘1.5°C 특별보고서’, ‘해양·빙권 특별보고서’, ‘토지보고서’이다.

먼저, 2018년 출간된 ‘1.5°C 특별보고서’의 핵심은 산업혁명(1760년대) 이전보다 지구 평균기온이 1.5°C 이상 상승하면 해수면이 10cm 이상 상승해 투발루와 같은 도서지역(島嶼地域)의 천만 여명이 위험에 빠지고, 기존보다 더 강력하고 잦은 추위와 더위, 가뭄, 홍수, 태풍 등으로 수많은 빈곤층이 재해에 노출되고, 생태계와 생물다양성이 파괴되며, 세계 경제에 악영향을 줄 것이라는 것이다. 이 보고서는 1.5도씨 달성시점을 2030년~2052년 사이로 예측했으며, 이러한 재난을 예방하기 위해 2030년까지 온실가스 배출량을 2010년 대비 45%이상 감소해야 하고, 2050년까지 인간에 의한 배출량을 거의 제로로 낮춰야 한다고 강조한다.

두 번째로 2019년 발표된 ‘해양·빙권 특별보고서’는 각별한 의미를 갖고 있다. 빙권(극지)을 별도의 주제로 다룬 보고서를 IPCC가 처음으로 발간하였기 때문이다. 그만큼 기후변화 이슈에서 극지가 중요 부분을 차지한다는 것을 의미한다. ‘해양·빙권 특별보고서’는 수자원과 수산업, 레저/관광 등 일상생활에서 중요한 역할을 하고 있는



해양과 빙권(극지)이 기후변화로 변화되면서 해수면 상승, 고수온 현상 등이 발생하고 있고, 바다 및 빙하지역에서 일어나고 있는 환경변화를 멈추거나 돌이킬 수도 없다는 점을 강조하고 있다. 그래서 현재와 같은 추세가 계속되면 2050년경 해양과 극지방 등에 거주하는 전 세계 10억 명 인구의 생존이 위협받게 될 것이라고 전망했다. 더욱이 2100년이 되면 해수면이 2005년보다 1.1m 상승할 것이라 예측했다. 보고서는 온실가스 배출을 감축하면 인간과 자연이 변화되는 환경에 적응할 시간을 확보할 수 있으므로, 글로벌 협력이 필요함을 강조했다. 마지막 세 번째로 2019년에 발간된 ‘토지보고서’의 주요 내용은 기후변화가 토지에 미치는 영향으로 사막화 및 토지황폐화에 따른 식량안보 등을 지목하면서 지속가능한 토지관리 중요성을 강조하였다.

한편, 2022년 9월 ‘6차 평가보고서(AR)’를 발간할 예정인데, IPCC의 제1 실무그룹(Working Group 1)은 2021년 8월 9일 이 6차 평가보고서의 총 4개 파트 중 첫 번째 파트인 ‘기후변화보고서’<sup>3)</sup>를 발표하였다. 이 보고서는 기존보다 더 충격적인 전망을 제시하였는데, 3년 전 1.5°C 특별보고서가 지구 평균기온의 1.5°C상승이 늦어도 2052년 전에 도달될 것이라고 예측하였으나, 이번 기후변화보고서에서는 늦어도 2040년 전에 도달될 것으로 기존 예측치를 10년 이상 앞당겼다. 특히 이 보고서는 현재까지 인간의 활동이 전대미문의 속도로 기후를 바꾸고 있다면서 2050년 이전에 적어도 한번은 여름철에 해당하는 9월 중 북극권 해빙(海氷)이 완전히 사라질 수 있다고 전망했다. 따라서 이러한 환경재앙을 막는 유일한 방법은 ‘온실가스 배출감축 뿐’이라고 강조하고 있다.

### III. 기후변화 대응 국제협약

앞서 설명한대로 IPCC의 평가보고서는 국가 간 협상 근거가 되어, 온실가스 감축 의무 이행에 대한 합의 성격인 기후변화 관련 국제협약들이 체결되는 데 결정적인 기여를 하였다. 먼저 IPCC의 제1차 평가보고서는 1992년 ‘UN기후변화협약’(UNFCCC) 체결에 기여하였다. 이 협약은 1994년 정식 발효되었는데, 자연생태계가 기후변화에 스스로 적응하고 그 생산량이 위협받지 않으며, 지속가능한 경제개발이 가능한 수준으로 지구 대기 중의 이산화탄소 농도를 유지시키는 것을 동 조약의 목표로 하고 있다.<sup>4)</sup>

3) 이 기후변화보고서는 최신의 기후과학, 고기후의 증거, 관찰, 시뮬레이션 등에 기반해 지국의 기후시스템과 기후변화에 대한 최신정보를 다뤘으며, 전 세계 66개국 234명의 과학자들이 1만 4,000여 편의 논문을 정밀 조사한 결과물임. 특히 기후변화에 대해 음모론적 입장을 가진 학자들까지 함께 보고서 발간에 함께 참여했다는 점에서 이 보고서는 세계 기후과학을 집대성한 것으로 평가받음.

웹사이트 참조 <https://www.hankyung.com/economy/article/202108260111i> (검색일 2021.11.10.)

이어, UN기후변화협약에 기반하여 출범한 ‘정부 간 회의인’ 당사국총회(COP: Conference of the Parties. 이하 COP)회의를 통해 회원국들은 다양한 강제이행협력을 체결해왔다. COP회의를 통해 가장 처음 체결된 협약이 바로 ‘교토의정서’(교토협약)이다. 1994년 UNFCCC 발효 이듬해인 1995년 독일 베를린에서 열린 기후변화협약 1차 당사국총회(COP-1)에서는 이 협약의 구체적 이행방안으로 2000년 이후 온실가스 감축목표에 관한 의정서를 2년 후인 ‘1997년 기후변화협약 3차 당사국총회(COP-3)’에서 채택기로 결정하였다. 이어 실제 1997년 일본 교토에서 개최된 COP-3에서 교토협약(또는 교토의정서)을 채택했다. 이 교토의정서는 지구온난화 방지를 위한 ‘UN기후변화협약’의 구체적인 실천방안으로서 기후변화 이슈의 역사적 책임자 입장에서 ‘선진국’의 온실가스 배출감축 목표치를 규정한 강제 규약이다. 따라서 실제 의정서 채택 전까지 온실가스 감축목표와 감축일정, 개발도상국의 참여 이슈로 선진국 간, 선진국-개도국 간 갈등을 겪었으나, 2005년 2월 마침내 발효됐다. 교토협약에서 의무이행 대상국은 미국, 일본, 호주, 캐나다, EU 등 총 37개국이며, 이 나라들은 교토의정서 제1차 감축공약 기간(2008-2012)에 온실가스 총배출량을 1990년 대비 평균 5.2% 감축하고, 또한 토지이용 변화와 삼림에 의한 온실가스 제거를 해당 당사국의 감축량에 포함시키기로 했다. 이에 따라 EU는 2012년까지 8% 감축목표인 데 반해 일본은 6% 감축 등 목표량이 달랐으며, 감축대상 온실가스로 이산화탄소, 메탄 등 6가지를 지정했다.<sup>5)</sup>

이어 1차 감축 공약기간이 끝나는 2012년, 카타르 도하(Doha)에서 개최된 COP-18에서 2013년부터 2020년까지 8년간을 교토의정서 제2차 감축 공약기간으로 설정하고, 온실가스를 1990년 대비 25~40% 감축하기로 합의했다. 의무감축 대상국은 EU와 호주, 스위스를 비롯한 37개국이었는데, 미국, 러시아, 일본, 캐나다 등 전 세계 온실가스 배출량의 거의 50%를 차지하는 주요국들이 불참했다. 이처럼 1차 감축공약 기간에는 각국이 자국 의회 승인을 받아 법적 구속력을 지닌 반면, 2차 공약기간(2013~2020)에는 각국 정부 차원의 선언적 약속으로 법적 구속력을 갖지

4) 우리나라도 1993년 12월 기후변화협약에 대한 국내 비준을 하여 이행에 들어감. 현재 전 세계 197개국이 동 협약 회원국이며, 지구온도 상승을 막기 위해 전 당사국이 이행에 참여하되 온실가스 배출의 역사적 책임이 있는 선진국들이 차별화된 책임을 지는 것을 기본 원칙으로 함. 최고 의사결정기구로 당사국총회(COP)가 있으며, 협약 이행과 논의는 이 총회에서 당사국 간 합의로 결정함. 또한 당사국총회 의사결정 지원을 위해 ‘과학기술자문 부속기구’(SBSTA)와 ‘이행부속기구’(SBI)를 설치·운영하고 있음. 우리나라는 기상청이 SBSTA에서 과학 관련 이슈(연구 및 체계적 관측)와 IPCC 관련 의제를 담당함.

자세한 내용은 웹사이트 참조 <https://unfccc.int/> (검색일 2021.11.10.)

5) 우리나라는 COP-3에서 UN기후변화협약 상 개도국으로 분류되어 의무대상국에서 제외됐으나, 일부 선진국들은 감축목표 합의를 명분으로 한국, 멕시코 등도 선진국과 동일하게 2008년부터 자발적 의무부담을 할 것을 요구하여 COP-4 회의 기간 중 아르헨티나 등 일부 개도국이 자발적 의무 부담을 하겠다고 선언함.



못했으며, 배출량 세계 1위 중국과 세계 3위 인도는 개도국이라는 이유로 감축의무가 부과되지 않아 감축 노력의 효과성에 의문이 일기도 했다.

그리고 이 ‘교토의정서’가 2020년 이행기간이 종료됨에 따라, 2021년 1월부터 적용될 기후변화 이슈 대응을 담은 새 기후변화 협약인 ‘파리기후변화협약(Paris Agreement)’이 2015년 프랑스 파리에서 개최된 COP-21에서 공식 채택됐다. IPCC 제5차 평가보고서에 기반하여 체결된 이 ‘파리협약’은 선진국에만 온실가스 감축의무를 부과했던 ‘교토의정서’와 달리 195개 당사국 모두 구속력을 가진 사상 첫 기후합의라는 측면에서 역사적 의미를 가지며, 2020년 이후(Post 2020) 새로운 기후변화 체제 성격의 합의문이라 할 수 있다.

다만 각국이 제출한 자발적 감축목표(NDCs: Nationally Determined Contributions)에 부여하려던 국제법상 구속력은 결국 제외되어, 감축 이행을 하지 않을 시 강력한 제재 장치가 없다는 근본적 한계가 존재한다. 회원국은 ‘파리협약’에 따라, 2020년까지 감축목표를 제시하고, 5년마다 상향된 목표를 제시해야 한다. 또한 2020년까지 ‘2050년 장기 저탄소 발전전략’ 제출을 의무화했고, 배출감축 목표달성을 점검하기 위한 국제사회의 종합적 이행점검 시스템을 도입하여 2023년에 첫 실시를 한다는 기본원칙에 합의했다.

이러한 ‘파리협약’은 당사국 중 55개국 이상, 그리고 참여비준을 마친 국가들의 배출량 총합이 전체 배출량 중 55% 이상을 차지할 때 발효된다는 두 가지 조건 모두 충족되면서 2016년 11월 마침내 발효됐다. 회원국은 지구 평균기온 상승폭을 산업화(1860년) 이전 대비 2°C 이하의 상승으로 유지하고, 1.5°C 이하로 상승하도록 억제한다는 것을 공동목표로 채택했다. ‘파리협약’은 2016년 발효 후 3년간 탈퇴불가 조항이 있었는데, 3년이 지난 2019년 미국 트럼프 전 대통령은 탈퇴절차를 밟아 공식 탈퇴하였다. 그래서 국제사회는 지구촌의 온실가스 감축노력에 차질이 빚어질 가능성이 크다는 우려를 제기하였으나, 2021년 새로 부임한 바이든 대통령은 ‘파리협약’ 당사국으로 재참여를 선언하고 복귀했다.

이와 함께 세계 197개국 대표와 그중 130여 개국 정상들이 2021년 10월 31일부터 2주간 영국 글래스고에서 개최된 COP-26에 참여하여 일부 성과를 도출하였다.<sup>6)</sup> 그러나 기후변화 문제 해결에는 아직 갈 길이 멀었다는 회의적인 전망도 같이 제기되었다. 먼저 11월 1일부터 이틀간 열린 특별정상회의에서 정상들은 산업혁명 이전 대비 1.5도 상승 이내로 묶어두기 위한 기후행동 의지를 담은 공동합의문 도출 노력을 기울였으나 일부 국가의 이견으로 실패했다.<sup>7)</sup> 또한, 105개국이 ‘국제메탄서약(Global Methane

6) COP 26은 2021년 10월 31일부터 11월 12일까지 개최되었으며, 이 기간 중인 11월 1일부터 2일까지는 각국 정상들이 참여하는 특별정상회의를 개최하였음. 이 특별정상회의는 2009년 덴마크 코펜하겐에서 개최된 COP-15, 그리고 파리협정이 체결된 2015년 COP-21 이후 세 번째 임.

Pledge)<sup>8)</sup>에 서명하고 지구온난화를 일으키는 ‘메탄’<sup>9)</sup>을 2030년까지 2020년 대비 30%이상 감축하기로 합의했다. 이 메탄서약의 경우 미국과 유럽연합(EU)이 주도하고 있으며, 한국, 영국, 이탈리아, 인도네시아, 멕시코 등 100여 개국 이상 참여했으나, 중국, 러시아 등 메탄 주요배출국은 이 서약에 불참하였다. 이와 함께 100여국 이상의 정상들은 ‘산림·토지 이용에 관한 정상선언’을 채택하여 지속가능한 토지사용과 산림복원·관리에 협력하기로 합의했다. 특히 산림의 경우 2030년까지 삼림 벌채를 중지하고, 이러한 삼림 보호 및 복원을 위해 192억 US달러의 기금도 마련하기로 했다. 다만 이 합의 역시 강제력이 없어 실제 실효성에 회의적인 시각이 많다. 이어 197개국 대표들은 당초 폐막예정일인 11월 12일을 하루 넘긴 11월 13일까지 협상을 통해 ‘글래스고 기후협약(Glasgow Climate Pact)’을 채택하였다.<sup>10)</sup> 이 협약에서 선진국들은 기후변화 적응재원을 2025년까지 2019년 대비 최소 2대 이상 확대하기로 하였고, 탄소저감장치가 없는 석탄발전소를 단계적으로 감축하기로 하였다.<sup>11)</sup> 또한 당사국별 감축목표 제시를 5년 주기로 제시하기로 하였다. 이에 따라 2025년에는 ‘2035 국가감축목표’, 그리고 2030년에는 ‘2040 국가감축목표’를 제출한 후 이후에 매 5년마다 차기 ‘국가 감축목표’를 제출해야 한다.<sup>12)</sup> 이같은 성과에도 불구하고 ‘석탄발전 중단’ 문장이 빠진 점, 메탄배출 감축 노력에 온실가스 배출주요국인 중국, 인도, 러시아의 불참, 각국이 내년에 1.5°C 이내 상승억제에 맞도록 국가온실가스감축목표(NDCs)를 다시 제출키로 한 점 등 회의성과가 과연 지구의 평균기온 상승을 당초 목표대로 억제할 수

7) 우리나라 문재인 대통령은 이 회의에서 2030년까지 온실가스 감축목표를 2018년 대비 40%이상 감축하고, 2050년까지 탄소중립을 이루겠다고 국제사회에 선언함.

웹사이트 참조 <http://www.newswatch.kr/news/articleView.html?idxno=56925> (검색일 2021.11.10.)

8) 웹사이트 참조

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement\\_21\\_5766](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_21_5766) (검색일 2021.11.10.)

9) 메탄은 지구온난화를 일으키는 온실가스로 주로 천연가스를 연소시킬 때 발생함. IPCC에 따르면 메탄은 지구온난화 영향의 30%를 차지하고 있는데, 지구온난화 영향을 수치로 표현한 지구온난화지수(GWP)는 100년을 기준으로 21에 달함. 이는 동일한 양을 기준으로 메탄이 또다른 온실가스인 ‘이산화탄소’보다 지구온난화에 끼치는 영향이 21배 더 높다는 의미임. 관련 내용은 웹사이트 참조

<https://unfccc.int/process/transparency-and-reporting/greenhouse-gas-data/greenhouse-gas-data-unfccc/global-warming-potentials> (검색일 2021.11.10.)

10) 동 협약에 대한 자세한 내용은 웹사이트 참조

[https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2021\\_L16\\_adv.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2021_L16_adv.pdf) (검색일 2021.11.15.)

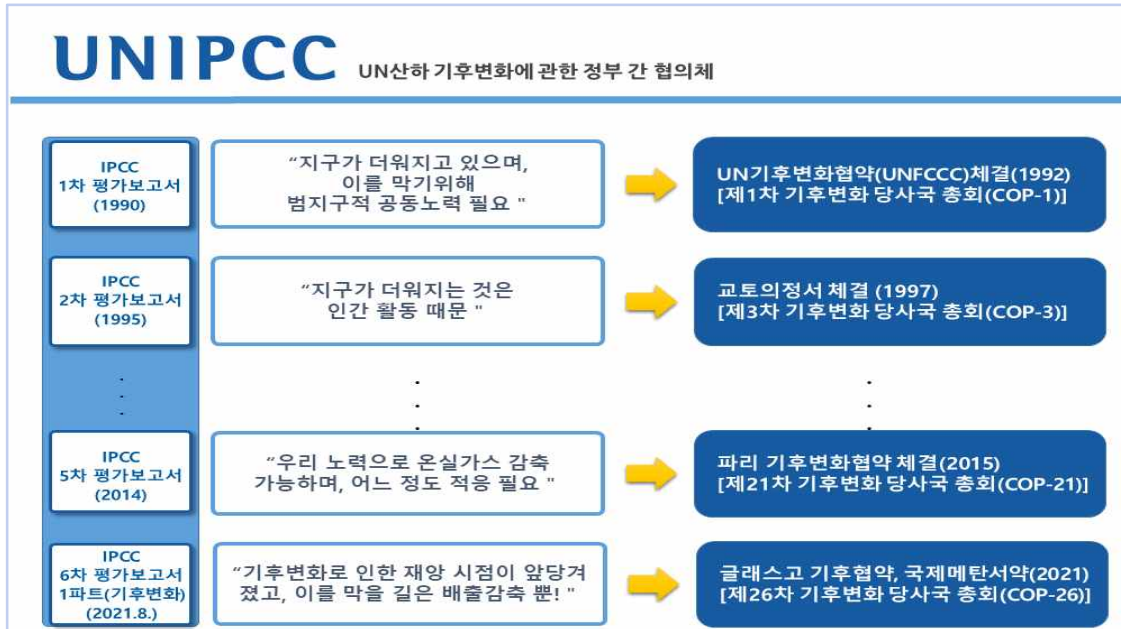
11) 협약에 당초 석탄발전의 ‘폐기’를 넣고자 하였으나 일부 국가의 이견으로 감축으로 변경.

12) 자세한 내용은 외교부 웹사이트 참조

[https://www.mofa.go.kr/www/brd/m\\_4080/view.do?seq=371781&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi\\_itm\\_seq=0&itm\\_seq\\_1=0&itm\\_seq\\_2=0&company\\_cd=&company\\_nm=&page=1](https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=371781&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi_itm_seq=0&itm_seq_1=0&itm_seq_2=0&company_cd=&company_nm=&page=1) (검색일 2021.11.15.)

있을 지 여전히 회의적인 시각들이 있다.

<그림 1> UNIPCC 평가보고서와 기후변화 관련 협약 및 활동간 연계도



자료: 서현교, 흥미진진 북극전략 p. 53. 도식화 자료기반 보완

#### IV. 북극 거버넌스에서 기후변화 대응

앞서 소개된 바와 같이 기후변화 이슈는 북극을 넘어선 글로벌 이슈로서 각 국가별로 피해의 정도가 각기 다르며, 또한 이를 예방하기 위한 온실가스 배출 감축은 자국 경제활동과 직접적인 연계가 되어 있어 이에 대한 입장도 제각각이다. 그래서 국가별로 감축 이행 참여 여부나 감축목표도 각기 다르다.

이러한 관점에서 북극 거버넌스에서 기후변화 대응 이슈를 보면, 대표적으로 북극이사회(Arctic Council)의 동향을 통해 그 대응 방식을 파악할 수 있다. 2013년 출범한 북극이사회는 8개국<sup>13)</sup> 북극권 국가 정부 간 포럼으로 출범 당시부터 다루왔던 핵심 주제는 크게 4개 부문으로 △기후와 환경, △생물다양성, △해양, △북극 원주민이다.<sup>14)</sup> 기후와 환경에서는 크게 기후변화에 영향을 주는 블랙카본(Black

13) 8개 회원국은 미국, 캐나다, 러시아, 스웨덴, 아이슬란드, 노르웨이, 덴마크(그린란드), 핀란드 등임. 관련 내용은 웹사이트 참조 <https://arctic-council.org/> (검색일 2021.11.10.) 및 진동민 외, “북극의 관리체계와 국제기구: 북극이사회(Arctic Council)를 중심으로”, 『Ocean and Polar Research』, 제32권 1호, 2010, p. 86.

14) 문진영 외, 『북극이사회의 정책동향과 시사점』, 대외경제정책연구원, (KIEP, 연구자료 14-06), 2014, p. 20.

Carbon)<sup>15)</sup> 배출이나 수소에너지, 풍력과 같은 그린에너지 도입, 기후변화에 따른 환경변화를 이전 상태로 회복(Resilience)과 또한 그런 변화된 환경에 적응(Adaptation), 기후변화로 인한 북극권 자연산불 대응이나 기후변화에 따른 생태계 변화나 해빙 감소에 따른 북극항로 활용증가와 이로 인한 환경오염 가중 등 기후변화로 인한 환경변화이나 인간활동 확대에 따른 환경오염 등이 주요 정책 대상이다. 즉, 기후변화 자체보다는 기후변화로 인한 환경변화 등의 피해에 대한 예방과 대응, 그리고 북극권에서 그린에너지 도입 등의 온실가스 배출을 막고 블랙카본 배출 대응과 같은 지구온난화 가속 인자를 줄이기 위한 노력 등이 주요 정책대상이다.

또한, 가장 최근의 북극이사회 각료회의 선언문에서 기후변화 이슈가 포함되었다. 북극이사회는 회원국 8개국이 2년씩 돌아가며 의장국 임기를 맡는다. 지난 2019년부터 2021년까지 아이슬란드가 의장국을 맡은데 이어 가장 최근인 2021년 5년 아이슬란드 수도 레이카빅에서 열린 8개국 각료회의(장관회의)에서 레이카빅 선언문(Reykjavik Declaration)<sup>16)</sup>을 채택한 후 러시아가 의장국 지위를 이어받아 현재 임무를 수행 중이다. 이 레이카빅에서 열린 각료회의에서 북극이사회는 각료회의 사상 처음으로 전략계획(Arctic Council Strategic Plan 2021-2030)을 채택하였다. 이 전략계획은 7가지 전략목표(Strategic Goals)를 제시하고 있는데, 그것은 △북극 기후변화 대응, △건강하고 회복가능한 북극 생태계, △건강한 북극 해양환경, △지속가능한 사회발전, △지속가능한 경제발전, △지식개발과 소통강화, △북극이사회 강화 등이다. 이 7개 전략목표 중 가장 먼저 제시된 ‘북극 기후변화’를 통해서도 알 수 있듯이 북극이사회 전략계획의 가장 중요한 축으로 자리잡고 있음을 알 수 있다.

또한 북극권 지역 정부간 국제기구인 ‘바렌츠유로북극이사회’(BEAC: Barents Euro-Arctic Council)는 노르웨이, 핀란드, 스웨덴, 러시아 북서지역 등 4개국의 최북단이자 광활한 지역인 바렌츠 지역을 대상으로 하는 국가 간 포럼이다. 이 지역은 연약하면서 이어지는 자연환경 특징이 있어 국가들이 국경을 초월하여 바렌츠 지역 이슈에 대한 협력을 하고 있다. 이 BEAC의 주요 이슈는 경제협력, 환경협력, 교통연결 협력, 위기대응 구조협력, 바렌츠숲 보존협력 등이다. 즉, 기후변화 자체보다 기후변화로 인한 환경변화 등에 공동 대응하는 협력체라 할 수 있다. 이처럼 북극권 거버넌스에서 기후변화는 글로벌 이슈로서 아니라 그로 인한 환경변화 등 피해 대응 공동협력이나

15) 블랙카본은 나무나 화석연료의 불완전 연소로 인해 태우는 과정에서 불나오는 검은 티끌 입자를 지칭하며, 공기 중으로 날아가 눈이나 얼음 위에 착상 후, 햇빛의 열을 흡수하며 주변의 눈이나 얼음이 녹이는 매개 역할을 함. <https://www.ccacoalition.org/en/slcps/black-carbon> (검색일 2021.11.10.)

16) 북극이사회 의장국 임기를 맡은 회원국은 자국이 관심을 가지는 프로그램을 제안하여 의장국 프로그램으로 2년간 이끌어갈 권한을 가짐. 그리고 2년 임기를 마치고 다음 의장국으로 바통을 넘기면서 각료회의가 개최된 도시의 이름을 따서 선언문이라는 합의를 채택함.

서현교, 『흥미진진 북극전략』, 지식노마드, 2021. p.100. 참조

북극지역에서 기후변화를 가속화시키는 활동이나 블랙카본과 같은 원인물질을 억제하는데 초점이 맞춰져 있다고 할 수 있다.

## V. 결론

기후변화는 어느 특정지역이 아닌 전지구촌에 영향을 주는 글로벌 이슈이며 산불, 홍수, 극한 더위나 추위, 생태계 변화, 해빙(海氷) 감소 등 각 지역마다 다른 형태의 영향을 미치고 있다. 특히 기후변화는 북극에 두 배 평균기온을 높이면서 해빙을 녹이고 원주민의 가장 중요한 가축인 순록이 먹는 풀의 생장에 변화를 주고, 눈이나 얼음, 동토를 녹여 원주민 주요 교통수단이 순록 썰매가 다닐 수 없게 되는 등 여러 가지 생활조건을 변화시키고 있다.

이에 전세계 200여개 가까운 국가들이 매년 개최되는 COP 회의에서 협상을 하고 있는데 IPCC를 통해 기후변화에 따른 위기의 시간은 점점 다가온다는 점에는 모두 공감하지만, 이에 대한 이해관계가 첨예하여 서로 다른 입장을 보이고 있다. 따라서 최근 회의까지도 협정에 기반한 강제 참여나 이행을 부과하는 강력한 제도는 아직 도출되지 못했다고 할 수 있다. 핵심은 온실가스 감축인데, 온실가스 배출하는 화석연료를 줄이기는 쉽지 않기 때문이다. 특히 러시아 북극권에 LNG생산이 시작되면서 러시아도 LNG 소비와 연계된 온실가스인 ‘메탄’ 방출 규제 등에 직접 참여하는 것은 다소 꺾끄러운 입장일 것이다.

한편 이러한 기후변화 협의체계와는 별도로 북극권 국가들은 북극이사회 등 북극 거버넌스 내에서 기후변화 이슈에 공동 대처하는 자세를 앞으로도 이어나갈 것이다. 앞서 제시된 바와 같이 2021년에 개최된 북극이사회 각료회의에서 여전히 북극 기후변화를 핵심 아젠다로 다루면서 공동대응을 강화해 나갈 것을 천명한 상태이다. 또한 전통적으로도 북극이사회는 글로벌 기후변화가 아닌 북극권에서 기후변화 유발인자 발생을 줄여나가는 노력과 함께 기후변화로 인한 환경변화 피해를 회복(Resilience)하고, 동시에 변화된 환경에 적응(Adaptation)하는 두 가지 전략을 유지 또는 강화할 것이다.

따라서 북극이사회 옵서버 국가인 우리나라는 북극권 기후변화 이슈에 효율적으로 대응하기 위해 이러한 북극권 기구별 대처방안에 대해 좀 더 검토하고, 참여방안을 계획하는 것이 필요할 것이다. 특히, 우리나라 정부는 내년에 수립될 극지활동진흥기본계획을 기반으로 북극진출을 강화를 준비 중에 있다. 따라서 정부는 국내, 대학, 산업체, 연구기관 등의 전문가들과 함께 이러한 북극권 기후변화 이슈에 효과적으로 대응하는 방안을 함께 모색하고 정책을 수립하면, 그 실현가능성이 더욱 커질 것이다. 이와 함께, 기후변화 대응의 열쇠를 쥐고 있는 COP회의에서 앞으로 어떤 협약이 체결되고, 이에 따라 국제사회가 어떠한 방향으로 감축 이행 노력을 할 것인지 계속 주목해야 할 것이다.

<참고문헌>

【국내논문】

진동민, 서현교, 최선웅, “북극의 관리체계와 국제기구: 북극이사회(Arctic Council)를 중심으로”, Ocean and Polar Research, 제32권 1호, 2010.

【단행본, 정부문서】

문진영, 김윤옥, 서현교, 『북극이사회의 정책동향과 시사점』, 대외경제정책연구원(KIEP, 연구자료 14-06), 2014.

서현교, 『흥미진진 북극전략』, 지식노마드, 2021

【온라인 자료】

글래스고 기후협약

[https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2021\\_L16\\_adv.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2021_L16_adv.pdf)

북극권 모기생태 연구

<https://www.nationalgeographic.com/animals/article/150915-Arctic-mosquito-warming-caribou-Greenland-climate-CO2>

북극이사회 <https://arctic-council.org/>

블랙카본 <https://www.ccacoalition.org/en/slcps/black-carbon>

온실가스 ‘메탄’에 대한 설명

<https://unfccc.int/process/transparency-and-reporting/greenhouse-gas-data/greenhouse-gas-data-unfccc/global-warming-potentials>

외교부 제26차 UN기후변화협약당사국총회 폐막 결과

[https://www.mofa.go.kr/www/brd/m\\_4080/view.do?seq=371781&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi\\_itm\\_seq=0&itm\\_seq\\_1=0&itm\\_seq\\_2=0&company\\_cd=&company\\_nm=&page=1](https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=371781&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi_itm_seq=0&itm_seq_1=0&itm_seq_2=0&company_cd=&company_nm=&page=1)

IPCC 제6차 평가보고서 제1파트 기후변화보고서

<https://www.hankyung.com/economy/article/202108260111i>

UN기후변화협약 <https://unfccc.int/>

COP-26 한국의 감축이행 선언

<http://www.newswatch.kr/news/articleView.html?idxno=56925>

COP-26 국제메탄서약

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement\\_21\\_5766](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_21_5766)



# 러시아 인프라 개발 전략 - 항만 및 북극항로 개발을 중심으로

**예병환**

(배재대학교 한국-시베리아센터)

## 1. '2024 국가 프로젝트'

- 2019년 2월11일, 러시아 푸틴 대통령의 국정연설에 이어 2019년-2024년 간의 13개 국가 프로젝트('2024 국가프로젝트')가 발표됨.
- '2024 국가프로젝트'는 러시아 푸틴 대통령의 4번째 집권(2018년 5월)부터 기획.
- '2024 국가 프로젝트'의 전체 예산 규모는 3,910억 달러이며, 연방 예산 51.4% 정도, 주정부 예산 19.1%, 연방 정부 재정 외 예산 29.2%, 그리고 주정부 예산 외 펀드 약 22억 달러( 0.3%)로 구성.
  - \* 연방정부 재정 외 예산과 주정부 예산 외 펀드는 연방의료보험펀드, 산업개발펀드, 국영기업 수익금 등을 의미.
- '2024 국가 프로젝트'는 크게 휴먼 캐피털, 생계 환경조성, 경제발전으로 나뉨.

### 1) 국가 프로젝트별 예산 조성

프로젝트명	프로젝트 수	예산(예상,10억루블)
휴먼 캐피털 (5,729.0)		
보건	8	1,725.8
교육	10	784.5
인권	5	3,105.2
문화	3	113.5
생계 환경조성 (9,886.9)		
도로인프라	4	4,779.7
거주지면적 조성 및 시외환경	4	1,066.2
환경	11	4,041.0

경제발전 (10,109.4)		
과학	3	636.0
중견중소기업 지원	5	481.5
디지털 경제	6	1,634.9
노동인력개발	3	52.1
대외협력 및 수출	5	956.8
주요 지역간 연결 인프라 (전력 제외)	11	6,348.1

자료: National Projects 전자 브로셔 (자료원: <http://government.ru/news/35675/>)

○ 생계 환경조성 프로젝트(도로 인프라 개선 포함) 규모는 약 9.9조 루블로 약 1,523억 달러이며, 전체 프로젝트의 38.5% 차지

- 도로 인프라 개선을 위한 4개의 프로젝트에 약 4조 7,797억 루블
- 도로망 확충(Дорожная сеть) 4조 4,387억, 도로 시스템 개발(Общесистемные меры развития дорожного хозяйства) 2,795억, 교통안전 시설 구축(Безопасность дорожного движения) 559억, 러시아 미노보로나 도로(Автомобильные дороги Минобороны России) 56억 루블



o 경제발전 프로젝트 규모는 10.1조 루블로 약 1,553억 달러이며, 전체 프로젝트의 39.3% 차지

- 주요 지역간 연결(Mainline) 인프라 개선 및 확장 프로젝트 예산 규모는 6.3조 루블(약 976억 달러)로 13개 국가프로젝트 중 가장 큰 규모임.



- 프로젝트 핵심 목표는 **철도, 항공, 도로, 해상 및 내륙수로 인프라 확장**

2) ‘2024 국가 프로젝트’ 중 주요 프로젝트 계획(안)

1.프로젝트명		주요지역간 연결(Mainline) 인프라 개선 및 확장 계획
파트 1: 교통 인프라		
실행 기간	2018년 10월 1일 - 2024년 12월 31일	
목표 및 지표	- 화물 운송 위한 동-서 및 남-북 운송 회랑 개발 - 철도, 항공, 도로, 해상 및 내륙 수로의 인프라 확장 및 업그레이드를 통한 R.F. 영토의 경제적 연계성 증대	
예산 (십억 루블)	6,348.1	
관련 연방 프로젝트 및 자금 지원 (십억 루블)	- 유럽 - 중국 서부 (655.0) - 러시아 항구 (927.0) - 북해 노선 (587.5) - 지역 공항 및 노선 개발 (267.5) - 운송 및 물류센터 (45.9) - 내륙 수로 (276.4) - 경제 성장 센터 간 교통 연결 (1,713.5) - 철도 운송 및 수송 (1 253.5) - 고속 철도 (621.8)	

추진계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2024년까지 ‘유럽-중국 서부’ 국제 운송 노선의 일환으로 카테고리 1의 729 km 길이의 신 고속도로 건설 (모스크바 - 니즈니 노브고로드 - 카잔)</li> <li>- 2023년까지 톨리 야티 (Tolyatti)시를 우회하는 카테고리 1의 97km 길이의 신 고속도로 건설 (볼가 강 교량 다리 포함)</li> <li>- 북극 분지, 극동 분지, 발틱 분지, 카스피 분지, 아조브-흑해 분지의 항구 인프라 개발</li> <li>- 무르만스크 운송 허브의 종합 개발 및 석탄 터미널 건설</li> <li>- 운송 허브 ‘동-나홋카(East-Nakhodka)’ 개발</li> <li>- 타만 (Taman) 항구에 건화물 시설 건설</li> <li>- Dikson 항구, Payah 및 North-Payah 매립지의 항구 인프라 시설 건설 및 보수</li> <li>- 하바롭스크 지역내 특수 석탄 환적 시설 건설</li> <li>- 칼리닌그라드 지역내 해상 국제화물 및 여객 지역 건설</li> <li>- 바이칼 - 아무르 (Baikal-Amur) 및 시베리아횡단철도 (Trans-Siberian Railways)의 총 수송량 확대, 2024 년 말까지 일일 화물 수송량 최대129건까지 확대</li> <li>- 모스크바 - 카잔 HSR 프로젝트의 1 단계로서 2014 년 말까지 301km 고속철도 운행</li> </ul>
------	---

자료원: National Projects 전자 브로셔 (자료원: <http://government.ru/news/35675/>)

### 3) 러시아 경제개발부 GDP 상승 전망(단위 : %)

러시아 연방통계청의 각 년도별 러시아 GDP 상승률 추계치는 다음과 같다.

년도	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
GDP 상승률	1.5	2.3	1.3	2.0	3.1	3.2	3.3	3.3

자료 : 러시아 연방 통계청

- 러시아 중앙은행은 ‘2024 국가 프로젝트’ 추진에 따라 연간 GDP 상승률이 0.2-0.3% 높아질 것으로 전망.
- ‘2024 국가 프로젝트’의 성과로 2024년에는 국내총생산이 3.3% 상승할 것으로 전망.
- S&P에 따르면, ‘2024 국가프로젝트’ 추진에 의한 러시아 경제력 평가는 긍정적일 것이나 평가결과에는 영향이 크지 않을 것으로 전망.
- 러시아 정부 주도 프로젝트 예산 확보의 어려움과 절차의 복잡성을 고려할 때 단기적인 경제적 영향을 전망하기는 매우 어려움.

## 2. 러시아 해운항만 인프라 개발

- 러시아는 최근 항만물동량 증가로 신규 인프라 개발 및 확충의 필요성을 인식하고 적극적인 개발 계획을 발표.
- 러시아의 해운항만 인프라 개발 관련 주요 방향은 ‘2030 러시아 해운항만 인프라 개발전략’<sup>1)</sup>과 ‘2024 주요 인프라의 현대화 및 확장을 위한 종합계획’(이하 ‘2024 종합계획’)<sup>2)</sup>등에서 확인됨.
- ‘2030 러시아 해운항만 인프라 개발전략’은 2012년 9월에 러시아 국영 항만공사 로스모포트(Rosmorport)에 의해 입안.
  - 러시아 항만 인프라 개발을 통해 2020년 및 2030년까지 항만의 처리가능용량 증대를 목표로 함
- ‘2024 종합계획’에서는 해운·항만 뿐만 아니라, 철도, 도로, 항공 등 모든 국내 인프라의 확장 및 현대화 사업을 통해 러시아 국토 연결성을 높이는 것을 목표로 함.
  - ‘2024 종합계획’은 2018년 9월에 승인된 문서로 철도, 도로, 항공, 해운항만과 관련된 인프라 확장 및 현대화 사업을 통해 러시아 영토의 연결 수준을 높이는 것을 목표로 함
  - 항만 처리용량 증대를 과제로 무르만스크 수송허브 종합개발계획(석탄터미널 ‘라브나’ 건설 등), 보스토치니-나호트카 수송허브 개발, 무치카 만의 환적특화단지 운영 등의 항만 인프라 시설 확충을 계획.
  - 종합적으로는 극동항만, 북서항만, 볼가-카스피해 항만 등을 포함한 러시아 항만 처리능력을 향후 2024년까지 최대 13억 톤까지 증대시키고자 함.

### 1) ‘2024 종합계획’ 내 러시아 항만 및 북극항로 개발 관련 활용 예산

(단위: 백만 루블)

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024	’19~’24
<b>러시아 항만 관련</b>							
연방예산	34,916	37,282	66,234	36,387	35,778	25,685	236,285
연방예산 외	103,053	179,067	172,291	129,728	67,092	39,541	690,775
총 액	137,970	216,350	238,526	166,116	102,871	65,226	927,060
<b>북극항로 관련</b>							
연방예산	30,917	37,592	49,344	49,973	48,243	49,813	265,884
연방예산 외	18,632	77,311	92,810	95,581	20,908	16,322	321,566

1) Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года  
 2) Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024

총액	49,549	114,904	142,155	145,554	69,151	66,135	587,451
<b>내륙수운 관련</b>							
연방예산	38,202	45,748	38,709	46,000	52,397	55,323	276,382
연방예산 외	-	-	-	-	-	-	-
총액	38,202	45,748	38,709	46,000	52,397	55,323	276,382

자료: 「Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024», pp. 24-30, <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf>

2) ‘2024 종합계획’ 주요 내용 및 결과

계획	결과	시행 기간
<b>연방 프로젝트 “러시아 항만” Федеральный проект "Морские порты России"</b>		
"Lavna" 석탄 터미널과 연방시설의 건설을 포함한 무르만스크 교통허브의 구축	해상항구 용량 1,800만톤, 27.8% 증가 (전체 증가의 5%)	2018-2022
비예산 자금을 사용한 Dikson항(Chaika 석탄터미널)과 Payakhskoye 및 Severo-Payakhskoye 유전지대 (Tanalau 석유 터미널)의 항만 인프라 시설의 건설 및 재건	항구 용량 1,000만톤(15.5%) 증가 (전체 증가의 2.8 %)	2019-2021
하바롭스크 지역의 무치카(Мучке)만에 수중 수력 구조물, 항해 안전시설을 포함한 전문 석탄 환적단지 건설	항구 용량 2,400만톤(18.4 %) 증가 (전체 증가의 6.7 %)	2015-2022
“Vostochny-Nakhodka” 교통 허브 개발	러시아 항구 용량 3,100만톤(16.8 %) 증가. (총 증가의 6.2 %)	2019-2024
칼리닌그라드 지역 Pionersky에 국제 해상화물 및 승객 운송구역 건설	러시아 항구 용량 300만톤, 승객 25만명 (5.6 %) 증가. (전체 증가의 0.8 %)	2017-2019
Volga-Caspian (Caspian)유역의 항만 인프라 개발	러시아 항구 용량 100만톤 (0.3 %) 증가.	2019-2024
"타만"항의 건조화물 구역 건설.	러시아 항구의 용량을 6,200만톤(59.7%) 증가. (총 증가의 17.4 %)	2019-2024
쇄빙선 함대 건설 완료	사용 수명에 도달한 8척의 쇄빙선 교체와 1척의 쇄빙선으로 결빙 항구의 연중 운영을 보장하기 위한 쇄빙능력의 강화	2019-2024
아조프-흑해, 카스피, 발트해, 극동 분지 뿐만 아니라 서 북극에 대한 도로 접근 방식의 개발(A-290 노보로시스크-케르치, A-181 "스칸디나비아", R-21 "콜라", R-217 "카브카스" 등 도로 재건설)	항구 진입을 위한 308km의 연방 고속도로 건설. (통행량 2만명/일)	2019-2024



연방 프로젝트 “북부 항로” Федеральный проект “Северный морской путь”		
글로벌 해양 조난 안전 시스템 시설 준공	북극해 항로의 수역에서 항해의 안전 보장	2021
북해항로 항해를 위한 수로확보 및 항법 지원 대책 시행	북극해 항로의 수역에서 항해의 안전 보장	2019-2024
Murmansk에 응급 구조 선박의 정박기지 건설	북극해 항로의 수역에서 항해의 안전 보장	2021
수로, 도선, 구조 선박의 건설.	북극해 항로의 수역에서 항해의 안전 보장	2021-2024
연방 프로젝트 “내륙 수로” Федеральный проект “Внутренние водные пути”		
내륙 수로 및 항해 가능한 수력 구조물의 유지 및 보수로 인해 내륙 수로의 운송량은 1,430 만톤 증가.	운항능력을 제한하는 내륙 수로 구간의 길이가 8,000km 감소.	2018-2024
돈강에 Bagaevsky 수력 발전 단지 건설로 인해 내륙 수로의 운송량은 1,900 만톤 증가.	운항능력을 제한하는 내륙 수로 구간의 길이가 600 km 감소.	2018-2020
Nizhny Novgorod 수력 발전 단지 건설로 인해 내륙 수로의 운송량은 3,660 만톤 증가.	운항능력을 제한하는 내륙 수로 구간의 길이가 2,700 km 감소.	2018-2021
모스크바 운하 인프라 시설 재건을 위한 종합 프로젝트	내륙 수로의 처리량으로 2,500만톤의 화물 운송이 가능.	2018-2024
서비스 함대의 갱신으로 인해 내륙 수로의 기존 처리량이 보장.	내륙 수로의 처리량으로 1억 4,900 만톤의 화물 운송이 가능.	2018-2024

3) ‘2024 종합계획’의 실현을 위한 목표 지표

구분	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2017년 대비 교통 인프라 품질 지수, %	100.1	101.7	104	109.3	110.6	113.5	115.5
항구 생산 능력 증가, 백만 톤	19	34	56	34	45	125	44
운송 컨테이너 트래픽의 평균 배송 속도, (km/일)	868	931	998	1070	1147	1230	1319
고속도로의 총 운반 능력, 백만 톤	123.4	132	144	144	158	173	182
운송을 제한하는 내륙 수로 구간의 길이, (1,000 km)	13.4	13.4	12.7	11.6	5.4	4	2
내륙 수로의 연간 처리량, 백만 톤	-	0,91	19	2,12	40,45	4,31	3,1
운송 서비스 수출액, 10억 \$	18,1	19,3	20,4	21,6	22,7	23,9	25
북극해 항로의 화물 운송량, 백만 톤	9.9	26	41	51	61	71	80
물류 성과 지수(LPI)* 에 따른 러시아 연방의 국가 순위	75	-	70	-	65	-	50

\*지수는 2년마다 World Bank에서 계산

### 3. ‘러시아 연방 내륙수운 개발전략 2030’<sup>3)</sup>

○ 러시아 정부는 내륙수운의 상태 및 문제점 등을 분석하여 전반적인 내륙수운 시스템을 향상시키고자 2016년 2월 29일, ‘러시아 연방 내륙수운 개발전략 2030’(이하 ‘내륙수운 개발전략 2030’)을 승인.

#### ○ ‘내륙수운 개발전략 2030’의 주요 목표

- 육상운송과 내륙수운의 화물 트래픽(traffic)을 재분배하여 러시아 운송 시스템 균형 확보.
- 내륙수운과 다른 운송수단과의 연계성 강화, 내륙수운의 경쟁력 확보.
- 화주를 위한 내륙수운 서비스 질과 접근 용이성을 증가시키고자 함.
- 승객을 위한 내륙수운 기능 증대.
- 내륙수운 이용 시 안정성 및 친환경성 향상.

○ ‘내륙수운 개발전략 2030’은 2020년까지 1단계가 진행된다면, 2단계는 2021년부터 2030년까지임

2030년까지 러시아 내륙수운 물동량 및 여객수

단위 : 백만 톤, 백만 명

구분	'13	'14	'15	'18	'20	'24	'30
화물	137.3	124.8	124.8	147.5	172.6	199.5	242.2
여객	13.2	12.7	13.6	14.9	15.1	15.7	16.6

자료 : 러시아 연방 내륙수운 개발전략 2030, 2016, 부록 2 (Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р, ПРИЛОЖЕНИЕ № 2)  
한국해양수산개발원, KMI 극동러시아 동항리포트 제 8호, 한국해양수산연구소, 2016년, p.5 재인용.

- 러시아 내륙수운 화물 예측 운송량은 2020년 1억 7,260만 톤이며, 2030년까지 2억 4,220만 톤으로 증가할 것으로 전망됨
- 여객 이용자 수의 경우 2020년까지 1,570만 명, 2030년까지 1,660만 명으로 증가할 것으로 전망됨

3) 러시아 연방 내륙수운 개발전략 2030의 러시아 명칭은 다음과 같음. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р

- ‘내륙수운 개발전략 2030’에서는 러시아 내륙수운의 화물 운송량 및 여객 이용자 수가 증가하기 위해서는 도로 및 철도 등과 같은 다른 운송수단과의 연결이 중요한 요소로 인식.4)

#### ○ ‘내륙수운 개발전략 2030’의 사회·경제적 기대효과

- 내륙수운의 효율성과 화물 및 여객수가 증가할 것이며, 내륙수운을 통한 대외무역도 증가할 것으로 전망함
- 또한 내륙수운 운영회사의 수익이 증가되며, 관련 산업이 성장한 것으로 기대함
- 새로운 선박 건설 및 내륙수운 인프라 시설의 현대화 작업으로 투자가 증가하며, 국내 조선 산업이 발달한 것으로 전망.
- 전반적으로 내륙수운이 개선·개발될 경우 관광산업 등이 발달되어 새로운 일자리가 창출될 것이며, 지역 주민들의 삶의 질이 개선될 것으로 기대함

#### 4. 내륙수로 인프라 자금조달 시스템.

내륙수운의 지속적인 발전을 위해서는 관련된 인프라의 개선이 필요하다. 수운 인프라 개발이 가지는 전략적 중요성과 자본 집약적 성격을 고려했을 때, 인프라 건설과 운영을 위한 최적화된 자금조달 방법은 매우 중요하며, 자금조달과 관련하여 적절한 정책을 사용하면 산업 내 고정자산의 상태를 크게 개선 시킬 수 있을 것이다.

독일은 중앙정부가 수송 관련 인프라의 건설과 유지에 관한 책임과 권한을 가지고 있다.

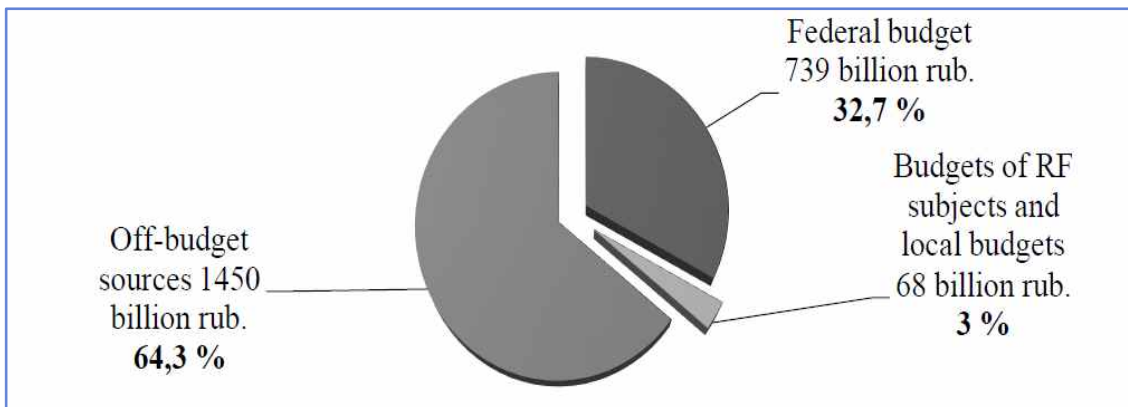
미국의 내륙수운 자금조달 시스템은, 주 정부가 각종 기술적 유지보수비용의 전액과 수송구조물의 건설 및 현대화 비용의 50%를 부담하도록 되어 있으며, 내륙수운의 인프라를 유지하는 것은 전액 연방정부의 예산으로 집행된다.

러시아는 내륙수운 관련 법규에 따라 내륙수운 네트워크와 거기에 위치한 항행 관련 수송구조물의 유지는 연방정부의 예산으로 연방 내륙수로관리청(administrations of the basins of inland waterways)에 의해 집행된다.

4) 러시아 연방 내륙수운 개발전략 2030, 2016, p.10. (Стратегия развития внутреннего в одного транса порта Российской Федерации на период до 2030 года, распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р, p.10)

“러시아 내륙수운 개발전략 2030”은 개발전략에 포함된 지표들을 달성하기 위해 최적화된 연방 정부 및 지방정부의 예산, 그리고 비예산적인 자원의 안정적이고 지속적인 조달 방법에 대한 강구가 필요하다. 개발전략 초안에 따르면 지출의 가장 큰 비중은 연방 정부가 담당하도록 되어 있다. 2016년 2월 16일 러시아 연방정부 방침 No. 327-p에서 혁신적인 안이 채택되었고, 내륙수운의 개발을 위한 자금의 대부분은 비예산적 자원(non-budget sources)에서 사용되도록 계획되어 있어 예산지출의 상당 부분을 절감할 수 있게 되었다.

<그림 1: ‘러시아 내륙수운 2030 개발전략’의 자금조달 계획의 구조>



새로 채택된 개발전략에서는 비예산 자금의 일반적인 적용범위가 확대되었다. 민관합동 투자방식(PPP:public-private partnership)의 조항에 따르면, 자금은 내륙수운 인프라의 건설 혹은 재건을 위해 사용될 수 있다. 따라서 개발전략의 10개 주요 수운 관련 인프라 프로젝트 중 하나는 PPP 메커니즘을 이용해 수행될 것으로 예상된다. 이 프로젝트는 Volga-Don 운하의 두 번째 수문 항로를 건설하는 것이며, Unified Deep Water System의 완성도를 유지하기 위해 극도로 중요하다. 프로젝트의 비용은 총 370억 루블로, 개발전략의 주요 프로젝트들을 위해 배정된 예산의 20.7%에 달한다. 이 프로젝트를 PPP 바탕으로 진행하는 것은 이 프로젝트 자체만으로도 중요하지만, 향후 있을 내륙수운 관련 프로젝트의 투자에서 PPP를 사용할 수 있는 선례가 될 수 있다는 점에서 더욱 중요하다.

### 5. 내륙수운 개발의 문제점과 전망

세계 주요 경제중심지의 수운 관련 인프라 시설 자금조달과 관련한 분석을 보면 해당 산업의 발전을 지연시키는 몇 가지 공통점이 있다. 가장 주된 요인은 내륙수운의 개발과 개선을 위한 금융자본이 부족하다는 것이다.

러시아의 내륙수운 유지를 위해 필요한 소요자금과 실제 지출된 비용을 비교해 보면 실제 지출된 비용이 유지를 위해 필요한 소요자금보다 훨씬 적은 금액이 지출되고 있음을 알 수 있다.

<그림 2: 러시아 내륙수운의 유지를 위한 소요자금과 실제 지출된 비용>



2016년 러시아 대통령이 주관한 내륙운하 개발을 위한 국가평의회 상임위원회 회의에서 내륙수운 개발을 위한 자금의 조달과 관련된 문제가 주요 논의 사항이었다. 인프라 시설의 사용에 대한 요금을 부과하는 제안이 개발에 필요한 추가 자금을 확보하기 위한 방안으로 제시되었다.

오늘날의 러시아나 미국과 달리, 대부분의 유럽 국가에서는 현존하는 조약을 개정하지 않고서는 항로 사용에 대한 요금을 부과하는 것이 불가능하다. 예를 들어, EU 수운의 거의 3/4을 담당하는 Mannheim Convention on the Navigation of the Rhine of 1868 이나 1948 Belgrade Convention (EU 내륙수운의 9%)에서는 조약국이 항해와 관련된 비용을 부과하는 것을 금지하고 있다.

현재의 상황을 바꾸기 위한 조약의 개정시도도 존재했다. 독일 내륙 운항 협회 (Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt) 보고서에 따르면, 1968년 라인강과 주요 지류에서의 항행의 자유를 보장하기 위해 체결된 Mannheim Convention의 조약국 간의 협상이 진행되었다. 협상은 성공적이지 못했다. 네덜란드 정부가 내륙운하의 사용과 관련된 비용의 부과에 강한 반대를 표명했기 때문이다.

현재 존재하는 반대 의견에도 불구하고, 비용부과에 찬성하는 사람들은 비용부과가 내륙수운은 물론 수송 전 영역에 영향을 줄 수 있는 불가피한 과정이라고 주장한다.

## 시베리아 지역주의의 어제와 오늘 그리고 내일<sup>1)</sup>

곽성웅

(배재대학교 한국-시베리아센터 전임 연구원)

### 1. 시베리아 지역주의란?

지역주의의 근원은 다양하다. 근대화 과정에서 발생한 여러 정치·경제·사회적 요구들에서 비롯될 수 있고, 중앙과 지방 간 힘의 경계가 확립되는 과정에서 표출되는 지방의 독립적 권한 요구에서도 나타날 수 있다.<sup>2)</sup> 보통 중앙과 지방 간의 발생가능한 권한 갈등의 발화점은 각 지역 고유의 여건 속에서 차별화된다. 지역 정체성은 그런 여건 중 가장 주목할만한 지역주의 유발요인이다. 정체성 이외의 요인들은 지역주의 출현을 자극하는데 있어 폭발력이 부족하기 때문이다.

시베리아 지역주의에 있어서도 지역 정체성에 기반한 역사적 경험과 경제적 불평등 같은 사회적 인식의 복합 구조는 유효하다. 러시아의 시베리아 지역주의 연구자인 실롭스키(M. Шиловский)는 시베리아 지역주의(Сибирское Областничество)가 19세기 후반부터 20세기 초반까지 시베리아 지역 내부의 삶 속에 본질적인 영향을 끼친 담론이라고 정의했다.<sup>3)</sup> 이는 시베리아의 지역적 정체성을 공유하는 이들이 현지의 정치·경제·사회적 문제에 대한 담론 속에서 자연스럽게 지역주의가 형성되고 발전해 나간 것으로도 해석가능하다.

### 2. 시베리아 지역주의의 역사적 기원과 발전, 쇠퇴

대부분의 연구자들은 시베리아 지역주의의 기원으로 19세기 중후반의 포타닌(Г. Потанин)과 야드린체프(Н. Ядринцев)를 주목하지만, 일부는 그보다 이른 19세기 초반 데카

1) 본 기고문은 2021년 2월 발간된 『경제인문사회연구회 인문정책연구총서 2020-04: 한반도 동북아 평화체제의 정착을 위한 시베리아 인문학의 학적 체계 구성: 지역학적 통섭과 정책공간 연계』에 포함된 제 글의 일부를 수정 보완하여 작성한 것입니다.

2) 유명식·윤준모 2017, 75쪽

3) “Сибирские областники как первые биографы Ч.Ч. Валиханова”, <https://kraeved.lib.tomsk.ru/page/42> (검색일: 2021.11.18.).



브리스트들의 연방주의에 대한 신념이 진정한 출발점이라 주장하기도 한다.<sup>4)</sup> 당시 데카브리스트의 봉기를 지휘했던 페스텔(П. Пестель)과 무라비요프(Н. Муравьев)가 19세기 초반에 이미 러시아제국의 연방국가화라는 정치적 구상을 품고 있었기 때문이다.

그럼에도 시베리아 지역주의의 본격적인 형성과정은 19세기 중반부터 시작했다. 연방주의에 감화된 시베리아 출신 대학생들이 주도한 집단적 사상운동이 그 시작점이었다. 당시 상트페테르부르크에서는 러시아 각 지방의 자치능력 강화를 강조하는 연방주의와 분리주의에 대한 사상적 조류가 확산됐다. 지방의 역할을 강조하는 샤프프(А. Шапов)와 코스토마로프(Н. Костомаров)가 주도하는 러시아 연방 모델 주장이 이들을 선도했다.

이후 본격화된 시베리아 지역주의의 초기 성장과 발전 과정에서 포타닌과 야드린체프의 역할은 두드러졌다. 러시아 연방론에 감화된 이들은 지역주의 운동 초기에 시베리아가 상트페테르부르크 등의 영향력에서 벗어나 독자적이고도 자율적인 발전을 추진해야 한다고 주장했다.<sup>5)</sup> 그것이야말로 러시아의 시베리아 식민과정에서 이주한 이들이 원했던 삶이자 정치적 목표였기 때문이다.

그런데 야드린체프와 포타닌이 이끄는 시베리아 지역주의자들은 한 걸음 더 나아가 시베리아의 독립까지 자신들의 주장을 발전시켰다. 그러나 이들의 분리독립 시도에 대해 시베리아 현지의 정서는 호응하지 않았다.<sup>6)</sup> 단일 국가를 지향하는 러시아제국에 더 공감했던 당대의 시베리아인들은 지역주의자들의 분리주의 시도를 급진적이고 과격한 정치적 표현으로 간주했다. 결국 1865년부터 러시아제국 정부는 시베리아 지역주의 운동에 대한 탄압에 돌입했다.<sup>7)</sup> 당국의 혹독한 정치적 탄압과 압박 속에서 시베리아 지역주의 운동은 사그라들었다.

그러나 시베리아 지역주의는 쇠퇴했을지언정, 완전히 소멸한 것은 아니었다. 1917년 러시아 혁명과 이후 혼란스런 정국이 이어지는 가운데 시베리아 지역주의 운동은 다시 부활했다. 특히 포타닌은 혁명과 내전의 와중에 러시아 공산당의 중앙집권적인 민주집중제에 반대하는 한편, 각 지역이 독자적으로 지역 민중과의 연대 아래 자치적인 권력분립 형태의 연방 국가 건설을 주장했다. 이 과정에서 그는 부르주아 및 반(反)혁명 세력과 연대했고, 이를 통해 시베리아만의 독자정부 수립에 열중했다. 그러나 당시 시베리아 현지민 다수는 구체제를 타파하고 신세계를 지향하는 혁명을 보다 더 지지했다. 결국, 1920년 소비에트 적군이 톰스크를 비롯한 서시베리아 전역을 장악하면서, 시베리아 지역주의는 재차 70년의 세월 동안 동면 상태에 들어가야만 했다.

4) Дамешек И. Л. и др. 2007, с. 302.

5) 한정숙 2012, p. 24.

6) 민경현 2004, pp. 90-91.

7) 김성진, 2001(b), pp. 42-43.

### 3. 구소련 해체와 시베리아 지역주의의 부활

1991년 구소련의 해체는 시베리아 지역주의의 부활을 알리는 역사적 사건이었다. 사실 극동과 시베리아에서 소비에트 연방에 반하는 분리주의의 움직임은 이보다 앞선 1980년대 후반부터 이미 그 조짐을 보이고 있었다. 1988년 톰스크에서 시베리아의 자주성 확보를 지향하는 시민단체가 결성됐고, 이후 이와 연계된 여러 시민조직들이 연쇄적으로 출현했다. 그런데 1990년대 중반까지 시베리아의 분리독립을 주장한 이들은 주로 옐친에 대한 적개심으로 가득 찬 구소련 공산당원들이었다.<sup>8)</sup> 그래서 시베리아의 현지 주민들은 이들의 시베리아 독립 주장에 냉담했다.

그럼에도 구소련의 해체로 인해 관념적으로 되살아난 시베리아 지역주의의 사상적 조류는 극동시베리아 각지의 정치·경제적 움직임에 두 갈래의 형태로 영향을 끼쳤다. 하나는 앞서도 언급한 바 있는 시베리아의 완전한 분리독립과 같은 정치적 극단주의였고, 다른 하나는 시베리아의 자치능력 강화를 통한 정치경제적 자율성 확보에 초점을 맞춘 시도였다. 이의 대표적인 사례가 ‘주권 선언 퍼레이드’(Парад суверенитетов)와 ‘시베리아협약’(Сибирское соглашение)이라 할 수 있다.

주권 선언 퍼레이드는 구소련 해체를 촉발한 대표적인 정치적 사건이자, 동시에 시베리아 지역주의의 부활을 조력한 역사적 시발점이었다. 주권 선언 퍼레이드는 1980년대 말부터 1990년대 초반까지 구소련과 그 이후 러시아연방의 연방 구성 주체들 상당수가 주권 회복을 잇달아 선포하며 각자의 독립과 자치권 확대를 위해 중앙정부에 대한 격렬한 정치적 투쟁을 벌였던 일련의 사건을 가리킨다.

1990년대의 극동과 시베리아 지역은 실질적인 분리독립보다는 현지 고유의 정서를 바탕으로 결속력을 다지면서 정치적 자치와 경제적 자결권 강화에 더 집중했다.<sup>9)</sup> 따라서 1990년대에 펼쳐진 극동시베리아 각지의 독립 선언 퍼레이드는 중앙정부와의 경제적 이익 배분 협상 과정에서 지방 주체가 자신의 목소리를 강력히 관철하는 전략 차원에서 고안된 것으로 해석할 수 있다.

이렇게 주권 선언이 각 지방 정부의 자치능력 극대화를 염두에 둔 정치적 행동의 대표적인 사례였다면, 시베리아협약은 경제적 목적의 자치권 강화를 염두에 둔 각 지방의 지역주의에 기반한 연대 행동의 대표적 형태였다. 1992년에 정식 기구로서 출범한 시베리아협약의 회원들은 극동과 동서 시베리아의 4개 자치공화국과 7개 주, 6개 자치구, 2개 변경주 등 총 19개 지방 주체가 참여한 대규모 지방 연대 기구였다.<sup>10)</sup> 협약에 참여한 지방 주체들은 모스크바의 정책에 대해 공동 대응했는데, 이러한 행태는 시베리아 지역주의를 구체적으로 현실화시킨 사례라 할 수 있었다. 과거 지역주의자들이 시베리아의 자립과

8) Сушко 2018, с. 199.

9) 강혜련·박재욱 2010, pp. 12-13.

10) 이영형 2011, p. 182.

자치를 꿈꿨던 이유 중의 하나가 경제적 독립과 연관이 있었기 때문이다.

이러한 두 갈래의 역사적 과정 속에서 1990년대 중반까지 지속한 극동시베리아 지역의 자치능력 강화와 자율성 확대 움직임은 1990년대 후반부터 변곡점을 맞이하기 시작했다. 1999년 프리마코프 총리는 연방으로부터의 독립성을 확보하려는 지방 주체들의 분리주의에 대응하는 차원에서 새로운 관계 정립을 시도했다.<sup>11)</sup> 이는 이후 연이은 선거에서 러시아 국민들의 압도적 지지를 확인하면서 연방-지방 관계를 역전시킬 수 있는 원동력을 마련할 수 있었다.

사실 1990년대 내내 연방대통령이 파견하는 전권대표들의 권한과 정치적 입지는 상당히 허약한 수준이었다. 일례로, 프리모르스키변경주에서는 옐친이 주지사를 정치적으로 제어하기 위해 파견한 전권대표가 ‘주지사의 담배심부름이나 할 정도의 정치적 영향력 밖에 가진 것이 없다’라는 조롱까지 들을 정도였다.<sup>12)</sup> 그러나 이러한 상황은 2000년대 이후 푸틴 시대에 접어들면서 완전히 역전됐다. 2000년대 이후 시베리아 지역주의는 1990년대만큼의 외형적인 기세는 사라졌지만, 현지 주민들 속으로 파고든 지역주의 운동의 정신은 온전히 보존되어 중앙정부가 전혀 예측하지 못한 또 다른 형태로 재부상하기 시작했다.

#### 4. 시베리아 지역주의의 현황과 전망

2000년대 이후 푸틴의 국정 장악력이 갈수록 공고해졌음에도 시베리아 지역주의는 소멸하지 않고 새롭게 진화하여 지역사회에 파고들고 있다. 특히 시민운동과 같은 풀뿌리 지역주의가 곳곳에서 발아되고 있다. 이는 극동시베리아 지역의 연방정부에 대한 신뢰도가 대폭 하락했기 때문이다. 그 가장 큰 근원은 극동시베리아 지역민의 축적된 경제적 불만이 야기했다. 2010년대 초반 모스크바(147,023루블)와 노보시비르스크(34,311루블) 간의 소득수준 차이는 현지의 불만이 왜 발생하고 있는지를 여실히 보여준다.<sup>13)</sup> 이런 현실은 풍부한 천연자원 개발을 통해 거두어들이는 극동시베리아의 경제적 이익이 현지에 과연 효과적으로 분배되고 있는가라는 강력한 의구심을 불러일으켰다. 그래서 시베리아 지역주의를 지지하는 이들은 ‘모스크바를 먹여 살리는 것은 이제 충분하다’(Хватит кормить Москву)는 구호 아래 현지민의 정치사회적 결집과 정치세력화를 끊임없이 시도하고 있다. 여기에 중앙정부가 지방의 문제에 큰 관심을 보이지 않는 태도도 극동시베리아 지역의 불만을 높이는 또 다른 이유다. 게라시멘코(O. Герасименко)는 극동시베리아 지역에서 지역주의자들의 활동이 점차 증가하고 있는 것은 연방정부가 제 할 일을 제대로 하

11) 강원식, “러시아 연방주의와 중앙·지방 관계,” 유세희 엮음 2005, pp. 129-130.

12) Manuel & Kiselyova 2000, p. 181.

13) Сушко 2018, сс. 200-201.

고 있지 않기 때문이라고 지적한다.<sup>14)</sup>

러시아 국가통합과 단합을 강조하는 푸틴 정부에게 있어 극동시베리아의 중앙에 대한 이런 불만이 축적되고 있는 상황은 커다란 위협 요소로 부상할 수 있다. 불만은 분리주의의 부활로 이어질 수 있기 때문이다. 시베리아 지역에서 급진적인 분리주의 운동을 펼치고 있는 쿨레호프(М. Кулехов)의 모스크바에 대한 비난은 그런 차원에서 설득력을 지니고 있다. 20여 년 간 동시베리아의 문제에 천착해 온 그는 연방정부를 약탈자로 규정했다. 특히 그의 비판 중 일부 발언은 주목할만하다.<sup>15)</sup> “몽골의 러시아 점령 기간에 러시아가 그들에게 빼앗긴 것이 10%였는데, 우리는 이를 ‘몽골의 멍에’라 부른다. 그럼 (모스크바가) 70% 이상을 빼앗아가는 자국의 현실은 어떠한가?” 현지에서는 극동시베리아지역의 산업생산 혜택이 차별적으로 배분되고 있다고 느끼고 있다. 이런 상황에 대해 온건한 지역주의 운동가인 부드니코프(А. Будников)는 모스크바 사람들이 술집에서 흥청망청할 때 시베리아의 농촌 주민들은 굶주리고 있다며 개탄한다.<sup>16)</sup> 미트로파노프(Е. Митрофанов)는 ‘지방의 나발니’(местный Навальный)로 불릴 정도로 연방정부에 대한 반감이 강한 지역주의자이지만, 그렇다고 해서 시베리아의 분리독립까지 주장하지는 않고 있다. 그럼에도 미트로파노프는 러시아의 올바른 발전을 위해 지방에 대한 경제적 차별이 개선되어야 한다고 주장하며, 모스크바 사람들이 떠돌이 개에게 쓰는 돈이 시베리아 지역의 연금수혜자에 돌아가는 혜택보다 많은 현실을 비판하고 있다.<sup>17)</sup>

2000년대 이후 극동시베리아 지역주민들이 연방정부에 제기하는 반감은 경제적 문제에 국한되지 않고 다양한 분야에 걸쳐 있다. 가장 대표적인 사례가 2020년 상당한 정치적 논란을 불러일으킨 푸르갈 사건이다. 2020년 7월 11일 극동연방관구에 속하는 하바롭스키변경주의 주지사 푸르갈(С. Фургал)은 전격적으로 체포되어 모스크바로 압송됐다. 당국은 그의 혐의로 16년 전인 2004년에 발생한 사업가 산달로프(Р. Сандалов)의 살인 사건을 연관시켰다. 이에 2020년 7월부터 하바롭스크 시민들은 푸틴의 연방정부 결정에 크게 반발하는 대규모 시위에 나섰다. 푸르갈 사건에서 하바롭스크 주민들은 중앙의 지방에 대한 태도가 마치 식민지를 다루는 듯한 우월적이고 고압적이라는 점에 대해 크게 분노했다.

극동 지역에서 중앙정부에 대한 반감을 갖고 있는 건 하바롭스크뿐만이 아니다. 블라디보스토크에서도 21세기 이후 벌어진 일련의 사건들로 인해 모스크바에 대한 거부 분위기가 고조됐다. 2000년대 후반 이 항구도시는 대규모 도시개발을 위한 중국의 거대 자본이 연관된 외국인투자를 계획했다.<sup>18)</sup> 그러나 이 계획은 모스크바 중앙언론이 쏟아낸 비판

14) Герасименко 2014, с. 5.

15) Герасименко 2014, с. 3.

16) Герасименко 2014, с. 4.

17) Герасименко 2014, с. 4.

18) Герасименко 2014, с. 7.

보도로 무산됐다. 대규모 개발계획이 무산된 후 연방정부는 2012년 ‘아시아태평양경제협력체’(APEC) 정상회담 개최 준비 예산(약 6,000억 루블)으로 블라디보스토크의 불만을 다독이려 했다. 그러나 이에 대한 현지 주민들의 반응은 아직도 차갑다. 어느 블라디보스토크 시민의 말처럼, 술 취한 아버지(중양)가 가끔 잘해준다고 그동안 쌓였던 가족들(지방)의 분노가 사라지는 것은 아니기 때문이다.<sup>19)</sup>

사실 블라디보스토크 주민들은 일본산 자동차 이용과 연관된 문제로 연방정부와의 갈등이 폭발했던 경험도 존재했다. 2000년대 후반부터 중앙정부는 국내 자동차 산업을 육성하기 위해 연해주 지역에서 널리 운행되던 일본산 차의 유입과 구매를 억제했다. 당국이 예고한 정책 가운데 일본산 차량을 겨냥한 것이 분명한 우측 운전석 차량의 운행 규제가 현지 주민들의 강한 반발을 불러일으켰다. 2008년 블라디보스토크 중심가에서 당국의 규제에 반대하는 대규모 비폭력 시위가 벌어졌다. 당시 이 시위를 현지 당국이 무력 진압하면서 시위 참가 여부에 상관없이 연해주 전체에서 반정부 움직임이 한동안 뜨겁게 불타 올랐다. 당시 시위를 회고한 현지 시민운동가는 오랜 사용으로 익숙해진 우측 운전대 사용 주장이 분리주의와 무슨 상관이 있고, 자신들은 러시아 시민이 아니냐고 반문하기까지 했다.<sup>20)</sup> 2008년의 시위 무력 진압으로 파생된 극동의 반정부 시위는 페트로파블롭스크와 캄차트카, 사할린 등지에서 동시다발적으로 발생했다.<sup>21)</sup> 그럼에도 극동의 시위참여자들은 아직까지는 분리주의에 찬성하는 것이 아니라 모스크바에 반대하고 것 뿐이라고 선을 그었다.

중앙정부에 대한 극동시베리아 지역의 반발은 가까운 미래에 시베리아 지역주의의 오랜 역사에서 자주 반복됐던 분리주의로의 발전 가능성이 충분하다. 러시아의 인구조사는 그런 차원에서 흥미로운 결과를 제시해준다. 2010년의 인구조사에서 시베리아의 주민 중 일부는 자신의 민족정체성을 러시아인이 아닌 ‘시베리아인’(시비랴크, Сибиряк)이라고 답했다.<sup>22)</sup> 이는 지역주의에 영향받은 시베리아인들이 자신들만의 정체성을 밑바닥에서부터 서서히 형성시키고 있는 모습을 보여주고 있는 것이나 다름없다. 실제로 이 지역에서 자신의 정체성을 시베리아인이라고 답하는 이가 10만 명에서 4백만 명에 이를 정도이다. 그런데 인종학적 측면에서 시베리아 주민의 94%는 러시아인(Русский)이다.<sup>23)</sup>

2000년대 이후 푸틴은 1990년대의 열친이 범했던 실수를 되풀이하지 않기 위해 연방정부의 러시아 전역에 대한 지배력을 공고히 했다. 그 결과 시베리아 지역주의는 외견상 크게 후퇴했다. 그러나 실상은 시민사회 저변에 파고들어 연방정부의 일방적인 정책에 의해 파생된 지방의 문제를 해결하기 위해 나섰고, 이는 지역민들의 상당한 호응을 얻고 있

19) Герасименко 2014, с. 10.

20) Герасименко 2014, с. 10.

21) Герасименко 2014, с. 11.

22) Сушко 2018, с. 201.

23) Manuel & Kiselyova 2000, p. 177.

다. 아직까지는 지역주의자들이 분리주의로 경도되지는 않았으나, 중앙정부의 오판과 정책실패가 계속 이어진다면 상황은 언제라도 변화할 수 있을 것으로 보인다. 시베리아 지역주의는 수 세기 동안 부침을 반복하며 그 끈질긴 생명력을 단절하지 않고 계속 유지해 왔다. 극동시베리아의 역사에서 지역주의가 분리주의로 변화하여 연방의 분열을 촉진했던 경험은 아직 현지인의 기억에서 완전히 사라지지도 않았다. 현재도 중앙에 대한 반감이 지역주의에서 파생된 분리주의에 미약하게나마 부활의 동력을 계속 제공해주고 있는 측면도 무시해서는 안 될 것이다.

## [참고문헌]

- 강원식, “러시아 연방주의와 중앙·지방 관계.” 유세희 엮음, 『현대 러시아 정치론』, 서울: 오름, 2005.
- 강혜련·박재욱, “러시아 극동, 시베리아지역의 정치의식 변화에 관한 소고(小考): 지역주의적 투표행태와 집권정당에 대한 지지의 전형성 평가를 중심으로,” 『아태연구』, 경희대학교 국제지역연구원, 제17권 제2호, 2010.
- 김성진, “시베리아 지역주의의 역사적 고찰: 제정말기를 중심으로,” 『유라시아연구』, 연세대학교 동서문제연구원, 제1권 2호, 2001.
- 민경현, “시베리아 지역주의(Областничество) 운동의 사상적 기원 - 삐따닌과 야드린 쟁프를 중심으로,” 『슬라브연구』, 한국외국어대학교 러시아연구소, 제20권 2호, 2004.
- 유영식·윤준모, “에콰도르 지역주의의 형성 - 카카오 붐과 과야킬 지역과두세력을 중심으로,” 『이베로아메리카』, 부산외국어대학교 중남미지역원, 제19권 1호, 2017.
- 이영형, “시베리아 지역의 자치권과 《시베리아 합의》의 성격,” 『한국시베리아연구』, 배재대학교 한국시베리아센터, 제15집 제1호, 2011.
- 한정숙, 2012, “학술마당: 특별기고2: 시베리아 지역주의 연구: 19세기 시베리아 지역주의와 이에 영향을 미친 역사가들,” 『Russia & Russian Federation』, 한국외국어대학교 러시아연구소, 제3권 2호, 2012.
- Castells, Manuel & Kiselyova, Emma, “Russian federalism and Siberian regionalism, 1990-2000,” *City*, Vol. 4, No. 2, 2000.
- Герасименко, О., *Неединая Россия*, М.: Common place (Online version), 2014.
- Дамешек, И. Л. и др., *Сибирь в составе Российской империи*, отв. ред. Л. М. Дамешек и А. В. Ремнев, Москва: Новое лит. обозрение, 2007.
- Сушко, А. В., “Исторические идеи и политические практики сибирского се партизма,” *Вестник Томского государственного университета*, № 426, 2018.
- “Сибирские областники как первые биографы Ч.Ч. Валиханова”, <https://kraeved.lib.tomsk.ru/page/42> (검색일: 2021.11.18.).



## [공지 사항]

- 본 잡지 『북극연구』는 북극 지역에 관련된 인문, 사회, 과학 등 전 분야에 걸친 자유로운 형태의 글을 담고 있습니다. 게재되는 글에 대해서는 소정의 고료를 지급합니다. 여러분의 옥고를 기다리고 있습니다.
- 『북극연구』의 발간을 주관하는 배재대학교 한국-시베리아센터는 한국연구재단의 인문사회과학연구소지원 사업에 선정되어 연구영역의 확장과 연구성과의 질을 향상시켜 나가기 위해 전력을 기울이고 있습니다.
- 『북극연구』의 발간 예정일이 2월 28일, 5월 31일, 8월 31일, 11월 30일로 변경되었습니다. 이에 따라 투고 마감일은 매 발간 월 20일까지임을 공지합니다.
- 배재대학교 한국-시베리아센터에서 발행하는 한국연구재단의 등재지 『한국 시베리아 연구』의 출간 횟수와 일정에 변경 사항이 발생했습니다. 기존의 연 2회 발간에 서 연 4회(매년 3월말, 6월말, 9월말, 12월말)로 확장되었으며, 이에 따라 논문 투고 마감일은 매년 2월 20일, 5월 20일, 8월 20일, 11월 20일로 변경되었음을 고려해 주시기 바랍니다. 아울러 많은 관심과 적극적인 지원으로 본 학술지의 질을 더욱 더 향상시켜 주시기를 부탁드립니다.