

ISSN: 2635-6104

북극연구

The Journal of Arctic

No. 31 FEBRUARY
2023

2



배재대학교 한국-시베리아센터 / 북극학회

북극연구

The Journal of Arctic

No.31 FEBRUARY 2023

발행일 : 2023년 2월 28일

인쇄일 : 2023년 2월 28일

발행인 : 김정훈

편집위원 : 곽성웅, 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 : kising@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

▶ 북극 지정학과 중국의 빙상실크로드(氷上丝绸之路)	1
▶ 전략	
박영민	
▶ 북극이사회 옵서버 국가 가입 10주년, 한국의 북극	9
▶ 전략과 전망	
이송	
▶ 북극항로 현황과 해양위험	21
예병환	
▶ 여행하는 삶: 툰드라 네네츠인 이동문화의 전통적	32
▶ 특색	
김자영	

북극 지정학과 중국의 빙상실크로드(氷上絲綢之路) 전략¹⁾

박영민
(대진대학교)

1. 들어가며

2020년대 이후 북극이 뜨겁게 달아오르고 있다. 여름철 북극 상공의 오존층 파괴도 한 탓이지만 북극권에서의 강대국 간 지정학적 경쟁이 강한 열기를 뿜어내고 있기 때문이다. 특히 중국의 공세적 진출이 쏘시개 구실을 하면서 북극은 조만간 타오를 듯한 형국이다. 2018년 1월 중국은 <북극정책>을 공개하면서 북극권 '이해국가(stake holder)'임을 천명한 바 있다. 이후 아이슬란드 등 북극권 국가들과의 협력은 물론 러시아와 빙상실크로드 협력을 구체적, 실질적으로 추진해 나가고 있다. 그런데 중국의 러시아와 북극권 협력 강화는 미국의 이해와 중첩되면서 새로운 미·중의 균열 요인이 되고 있다. 2023년 2월 바이든 대통령은 처음으로 마이크 스프라가(Mike Sfraga) 월슨센터 극지연구소장을 북극 특사에 지명하였다. 그러면서 미국은 북극권에서 미국의 이익 수호 및 증진에 대한 의지를 분명히 표방하였다. 중국의 북극전략을 파악하기 위해서는 빙상실크로드를 축으로 매개된 중국과 러시아 간 협력의 배경과 목표는 어디에 있는 지 살펴보는 것이 우선 검토되어야 한다. 아울러 2000년대 이후 반상 위에 펼쳐진 미·중 패권경쟁 구도 변화에 대한 검토가 병행되어야 한다.

2022년 12월 31일, 미국 조지 W. 부시 행정부의 '테러와의 전쟁(War on terror)' 선포 이후 약 20년 동안 지속해 온 미국 주도의 반테러 국제질서가 종식되었다. 이날 바이든 대통령이 테러와의 전쟁에 참전한 군인에 대한 서훈을 추서했기 때문이다. 미국 정부의 참전 군인에 대한 훈장 추서는 전쟁의 공식적 종결을 의미한다. 지난 '20년의 위기'를 거쳐 오는 동안 미국과 국제사회는 '보이지 않는 위협'에 공동 대응하면서도 각자도생의 생존전략을 우선해 왔다. 그 과정에서 중국은 자본축적과 이윤을 증대를 지속하면서 G2의 경제 대국으로 발돋움하였다. 2000년대 접어들어 자신감을 회복한 중국은 그간 대외전략의 키워드로 내세웠던 '화평발전(和平发展)'을 버리고 '주동작위(主动作为)'와 '신형대국관계(新型大國關係)'를 강조하기 시작했다. 2013년 3월 11일 제7대 국가 주석에 오른 시진핑 총기서는 '중화 민족의 위대한 부흥'을 주창하면서, 중국은 점기래(站起來), 부기래(富起來)를 거쳐 강기래(強起來) 시대에 도달했다고 천명하였다. 중국의 대표적 대전략

1) 본 게재문은 2023년 2월 14일 배재대학교 한국-시베리아센터에서 개최한 콜로키움에서 발표한 내용을 일부 발췌하여 정리한 글입니다.

가이자 관방학자인 칭화대 옌쉐통(阎学通) 교수는 2013년 그의 저서「역사의 관성: 미래 10년의 중국과 세계(历史的惯性: 未来十年的中国与世界)」에서 ‘2023년에 이르러 중국은 급부상하여 미국과 양극구도를 정착시킬 것’이라고 낙관하였다.

한편, 2011년 11월 오바마 행정부는 ‘아시아 귀환정책’을 공식 천명함으로써 미·중관계의 변화를 예고하였다. 이후 ‘아시아로의 회귀(Pivot to Asia)’는 ‘재균형 정책(rebalancing)’으로 바뀌었고, 트럼프 정부에 들어와서는 중국과의 ‘탈동조화(decoupling)’가 전개되었으며, 바이든 행정부 출범 이후에는 ‘인도·태평양전략’ 추진과 함께 중국은 ‘패권경쟁(hegemonic competition)’의 대상으로 지목되었다. 이처럼 미·중 관계가 포괄적 전략경쟁 국면에 빠져들게 되면서 결국 그레이엄 엘리슨(Graham Allison)이 지적한 ‘투키디데스의 함정(The Thucydides Trap)’을 회피하기 어려울지 모를 일이다.

특히 코로나-19 팬데믹 이후 중국은 미국의 공세적 태도에 맞서 과거의 순응과 적응 보다는 대응의 양태를 취하고 있다. 중국의 대응은 인·태지역과 동시에 북극지역에서 뚜렷하게 드러나고 있다. 즉, 중국의 대응은 2013년 열린 제8차 북극이사회 외교장관회의에서 채택된 키루나선언(Kiruna Declaration)을 계기로 상시 오픈서버 국가 지위를 확보한 이후 더욱 능동적이다. 즉, 북극 거버넌스 참여 외에 ‘근 북극국가’로서의 규범적 위상 강화와 러시아와의 빙상실크로드를 통한 양자협력 확대 등을 수단으로 권력의 수평적, 수직적 확대에 국가 역량을 투입하고 있다.

이에 여기에서는 중국의 북극 진출과 북극지역 지정학적 균열이 어떤 의미를 지니는지, 특히 중국의 북극전략과 중·러 간 빙상협력이 북극권 역학 변화에 어떤 영향을 미치는 지를 검토하고자 한다.

2. 북극 지정학과 강대국 경쟁

냉전 시기 북극해는 지정학적 요충지로 간주되지는 못했다. 1987년 10월 구소련 서기장이던 미하일 고르바초프는 ‘무르만스크 구상(Murmansk Initiative)’을 통해 북극을 개방과 함께 환경보호 및 자원의 공동개발 등 협력의 공간으로 제안한 것도 이러한 인식을 반영한다. 무르만스크 구상은 북극 자원개발에 대한 평화적 협력의 강조, ‘북극공동연구위원회(Joint Arctic Research Council)’ 설치 및 환경보전 등을 전제로 북극의 개방과 평화지역으로 조성하겠다는 내용을 담고 있다.²⁾

북극해가 지정학적 본격적 관심 대상으로 부상하기 시작한 계기는 1994년 유엔해양법협약(UNCLOS: UN Convention on the Law of the Sea)이 발효되면서부터 이다. UNCLOS는 해양에 대한 국제규범으로서 중요한 원칙을 담고 있었으나 북극해 영유권 문제가 미해결된 상태에서

2) 박영민, “한·중·일의 북극 전략과 협력 거버넌스의 구축 필요성,” 「중소연구」 제39권 제1호(2015), p. 213.

북극해 갈등을 규율할 세부적 규범까지 규정하고 있지는 못하였다. 가령, UNCLOS 제58조 및 제 87조 등에서는 배타적 경제수역에서의 타국 군함의 군사활동 문제가 명시돼 있지 않아 이 문제에 대한 국가 간 해석이 상이하게 나타나고 있다.³⁾

2007년 8월 러시아가 북극해 해저 탐사를 시행한 이후 러시아, 캐나다, 덴마크, 노르웨이, 미국 등 북극 연안 5개국이 자국 관할권 및 권리 주장에 나서면서 국가 간 갈등이 수면위에 떠올랐다. 캐나다와 미국 간 북서항로 통제권을 둘러싼 갈등, 1973년 이후 잠재돼 있던 캐나다와 덴마크 간 한스 섬(Hans Island) 영유권 분쟁(The Whisky War)도 이때 노골화 되었다. 한스 섬 영유권 분쟁은 2022년 6월 덴마크와 캐나다가 북극해 그린란드 인근에 있는 작은 섬을 절반씩 나눠 갖기로 함으로써 49년 간 갈등은 종식되었다. 이처럼 북극권 영유권 갈등의 근본적 문제는 북극권 국가 간 갈등을 중재 또는 규율할 강력한 구속력을 지닌 국제규범, 국제기구가 부재하다는 점이다. 이러한 조건에서 중국의 북극 진출은 새로운 긴장 요인으로 받아들여지고 있다.

미국은 2013년 이전까지 북극 의제와 관련해 주로 전략경쟁 보다는 포괄적 의제에 관심을 집중해 왔다. 그러나 미국은 2013년 5월 백악관이 발표한「북극 지역에 관한 국가 전략(National Strategy for the Arctic Region)」을 계기로 북극에 대한 국익을 구체적으로 제시하기 시작했다. 즉, 2013년 NSAR은 북극권에서의 미국의 핵심 이익을 안전 보장, 자원과 상업의 자유로운 항행 보장, 환경 보호, 원주민의 요구 해소, 과학 연구 강화 등 다섯 가지로 규정하였다. 아울러 안보이익 증진, 북극 관리에 대한 책임 강화, 국제협력 확대를 주요 전략 목표로 삼았다. 이후 미국 국방부와 해군, 북극연구정책위원회(Interagency Arctic Research Policy Committee)가 관련 보고서를 연이어 발표했고, 이를 바탕으로 2014년과 2015년에는「북극 지역에 대한 국가전략 실행 계획(Implementation Plan for National Strategy for the Arctic Region)」을 공개하였다.

그런데, 2022년 10월 발표된 NSAR에서는 2022년부터 2032년까지 미국의 북극권 관련 의제를 명시하고 있는데, 북극에 대한 미국의 인식 변화가 뚜렷하게 드러나고 있다. 즉 미국은 우크라이나 전쟁과 북극에서 중국의 영향력 확장을 북극권에서의 전략적 경쟁을 가중시키는 것으로 이해하고 있다. 이에 대응하여 북극 지역에서의 이익 수호를 위해 동맹국에 대한 위협 억제, 그리고 효율적 경쟁 및 긴장 관리 태세 강화 필요성을 강조하고 있다. 특히 북극지역에서 동맹국 및 NATO와 공동 안보를 한층 공고히 하면서 흑한기 작전과 상호운용성 등 북극 지역에서 작전 숙련도 제고를 위한 연합훈련을 실시할 것이라고 밝히고 있다.

중국의 북극 진출에 대한 미국의 인식은 안보적 요인이 핵심이다. 중국의 북극 진출에 대해 미국은 민감하게 바라보고 있다. 이와 관련해 두 가지 장면을 상기해 볼 수 있다. 하나는, 항로 문제이다. 중국은 해외 무역 화물의 90%를 해상 루트에 의존하고 있는데, 북극 항로가 열리면 수송기간을 크게 줄일 수 있을 것으로 보고 있다. 현실성이 가장 높은 항로로서 북동항로를 그 대안으로 고려하고 있다. 즉 중국은 베링 해를 통해 축치 해, 그리고 동시베리아 해-랍탐 해-가

3) 김현수, “유엔해양법협약의 제문제에 관한 연구,” 「해사법연구」 vol.22, no.2(2010), pp. 51-55.

라 해-바렌츠 해로 이어지는 루트이다. 이와 더불어 중국은 북극 개발 참여를 주장하고 있지만, 향후 물자와 인력 수송이 활발해지면 이를 보호하기 위한 해군의 지원은 필연적이다. 이 경우 미국의 알래스카 인근 해역에 중국 해군의 접근이 이뤄질 수밖에 없다. 특히 중국은 해양 전략선으로 세 개의 도련선을 설정하고 있는데, 제3 도련선은 알류산열도에서 출발해 하와이를 거쳐 뉴질랜드까지 설정돼 있다. 만일 중국 해군이 북동항로를 이용하는 자국 국민의 안전과 선박 및 물자 보호를 이유로 베링 해를 넘는 것은 기존의 해양 전략선을 넘는 것을 의미한다. 이는 미국에게 새로운 지정학적 도전 요인으로 받아들여질 수 있다. 다른 하나는, 중국의 그린란드에 대한 진출 시도를 들 수 있다. 2016년 중국 집안그룹(俊安集團)이 폐쇄되어 있던 그린란드 지역 그뢰네달(Grønneidal) 해군기지를 매입하려던 시도가 불거지면서 민감한 문제로 받아들여졌다. 그뢰네달 해군기지는 당초 미군이 2차 세계대전 중이던 1942년에 건설한 것이었다. 물론 집안그룹의 그뢰네달 기지 매입 시도는 덴마크 정부의 반대로 좌절되었다.

사실 북극 지정학의 변화 요인 중 미국이 가장 우려하는 것은 그린란드의 독립 움직임이다. 그린란드는 1721년부터 1953년까지 덴마크의 식민지였다 덴마크의 고도의 자치권을 보장받고 있다. 그린란드 주민들의 독립을 향한 자치권 확대 운동을 통해 2009년 6월 21일 북극 천연자원에 대한 권리와 사법·경찰권이 부여되었다. 현재 그린란드 지역 국방은 덴마크가 담당하고 있지만 주민들의 독립 추진이 지속되고 있어 불안정한 자치가 유지되고 있다. 만일 그린란드가 독립하게 되면 미국으로서는 북극 국가이자 NATO 회원국인 덴마크의 북극권 영향력 감소를 우려하고 있다. 특히 NATO의 북극권 관여가 크게 제약을 받는 상황은 미국이 가장 원치 않는 상황이다.

2007년 여름 러시아는 잠수정을 이용해 북극점(the North Pole) 해저에 티타늄으로 된 러시아 국기를 꽂고 영유권을 주장에 나섰다. 이후 북극해 주변의 군사 기지들도 완전히 복구하였다. 미국은 러시아 미사일이 북극지방의 중력으로 인해 미국의 본토방어에 불리하다고 판단한다. 특히 그린란드를 러시아 미사일을 탐지할 수 있는 요격미사일체제(anti-ballistic missile defense) 구축을 위한 전략적 요충지라고 판단하고 있다. 이러한 점에서 미국에게 있어 중국·러시아 간의 빙상실크로드 협력은 매우 민감한 의제가 되고 있으며, 북극 지정학의 핵심 요인으로 등장하고 있는 것이다.

3. 중국의 북극 전략과 그 향배

중국의 북극에 대한 관심은 1925년 스피츠베르겐 조약(Spitsbergen Treaty)에 가입을 계기로 시작되었다. 이후 중국의 북극권 진출은 1995년 북극 탐사하면서부터 행동으로 전환 된다. 특히 2013년 북극이사회 정식 옵서버 국가 지위를 획득하면서 적극적인 진출을 모색하기 시작한다. 중국은 자국을 ‘북극 근접 국가(near-Arctic state)’로 규정하고, 이를 근거로 북극에 대한 이해상관자(Stakeholder)라고 주장한다.⁴⁾ 또한 중국은 2030년까지 스스로 ‘극지 강대국(polar great

4) “China Defines Itself as a ‘Near-Arctic State’,” *SIPRI*, 10 May, 2012, www.sipri.org (검색일: 2023.2.10)

power)’이 될 것으로 전망하고 있다.

중국은 2013년 11월「중국공산당 제18기 중앙위원회 제3차 전체회의(中国共产党中央委员会第三次全体会议)」에서 ‘일대일로 구상’을 공식화 하였다. 이에 따라 2015년 3월 28일 국가발전개혁위, 외교부, 상무부 등 세 기관이 <실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진의 비전과 행동(推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动)>을 발표 하였다. 또한 2017년 6월 중국 국가발전개혁위원회(国家发展和改革委员会)와 국가해양국(国家海洋局)은 남태평양, 인도양, 지중해 등 세 개의 해양을 연결하는 <일대일로 해상 협력 건설 비전(一带一路)建设海上合作设想>을 발표하였다.⁵⁾ 여기에서 중국은 해양실크로드 통로를 중국·인도양·아프리카·지중해 경제 통로와 중국·오세아니아·남태평양 경제 통로, 북극해·유럽 경제 통로 등 세 개의 ‘해양 경제 통로’를 제시하였다.⁶⁾

한편, 중국은 2013년 제12차 전국인민대회에서 국가해양국 설치를 위한 <국무원 조직개편 및 기능전환 방안 계획>을 논의하면서 ‘국가해양국’을 설치했다. 또한 <해상법> 집행을 통합하고 법 집행의 효율성을 높이기 위해 국토자원부 해양국 해감 등의 조직을 국가해양국으로 통합하여 확대 개편하였다. 국가해양국 내 북극 관련 임무는 극지조사실(国家海洋局极地考察办公室)이 담당하고 있으며, 주요 임무는 다음과 같다. (1)극지개발전략, 방침, 정책 및 극지탐사계획의 수립과 극지관련 문제 연구, (2)극지 과학연구 및 극지관련 법률, 규칙, 표준 등 규범 제정 및 관련 사무관리, (3)극지관련 과학연구 프로젝트 수행, 훈련기지 및 현지 주재기관의 관리 및 감독, (4)극지 분야 국제사무 및 관련 국제기구 활동 조정 및 조직(홍콩, 마카오, 대만 지역 교류 및 협력 포함), (5)극지과학 보급과 홍보 업무, (6)국가해양국이 하달한 업무 수행 등이다.

중국은 북극에 대한 전략적 비전을 공식화 한 것은 2018년 1월 「중국의 북극 정책」을 발표한 것이 계기를 이룬다. 북극정책백서는 ‘존중, 협력, 공영, 지속가능’의 원칙을 통해 ‘북극 이해, 북극 보호, 북극 개발, 북극 거버넌스 참여’ 등 4대 정책목표를 제시하고 있다. 그런데 북극정책백서가 담고 있는 가장 핵심적인 사항은 ‘빙상실크로드’를 통한 ‘중국-북극-유럽’을 연결하는 일대일로 전략의 완성에 있다.

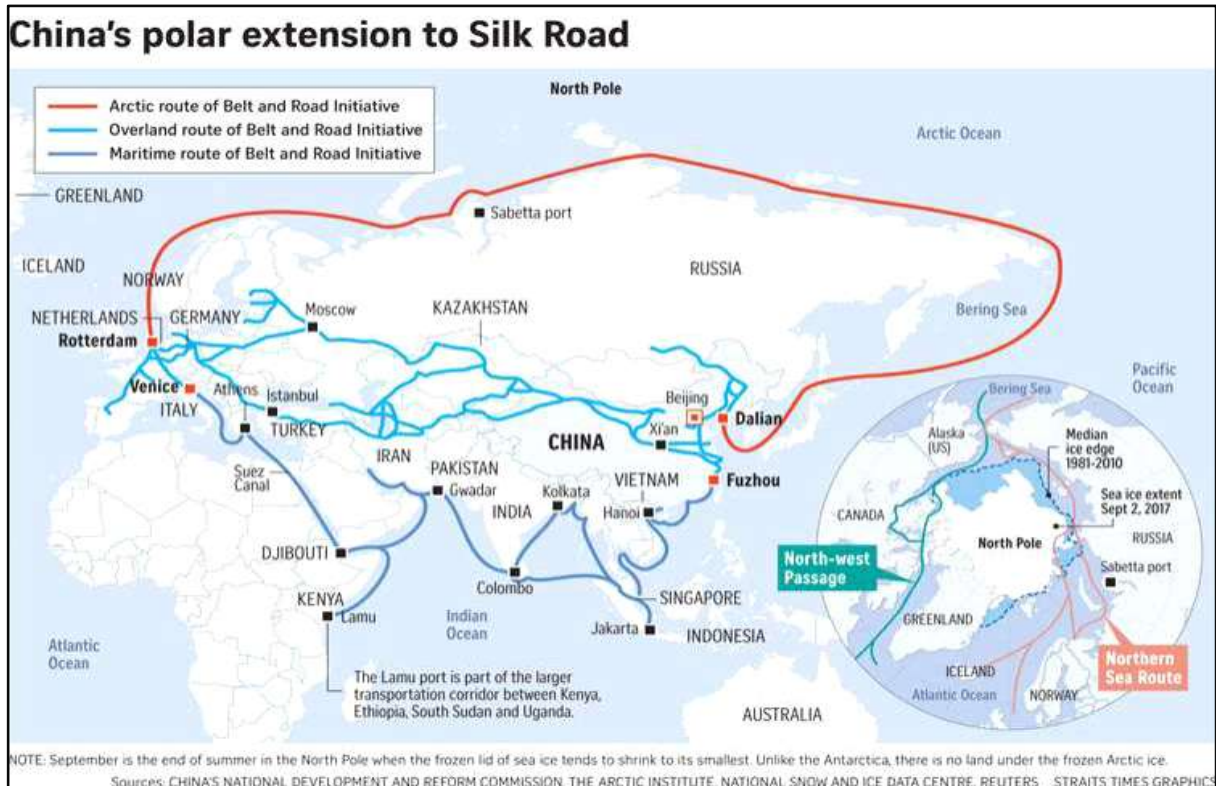
중국의 북극정책에 담긴 구체적 정책은 다음과 같다. (1)북극권 국가의 관할권 내에서는 합법적인 과학연구를 수행하고, 공해에서의 과학연구 수행을 위한 권리 및 자유를 강조하고 있다. (2)북극권의 생물자원 보존 등 관련 국제법의 준수 등 북극환경 및 기후변화에 대한 글로벌 대응에 적극 동참한다는 것이다. (3)북극항로 개발을 통한 빙상 실크로드 건설, 석유·가스·광물·무생물 자원, 수산자원 및 여타 생물자원 보존 및 활용, 그리고 관광자원 개발 분야에 적극 진출한다는 것이다. (4)유엔 및 UNCLOS 중심의 북극 거버넌스 체제를 지지하며, 일대일로를 통해 국제협력력을

5) “国家发展改革委、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》,”
http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201706/t20170620_56591.html (검색일: 2023.02.10.)

6) “Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative,”
www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm (검색일: 2023.02.11.)

강화함으로써 북극 당사국의 공동선과 공동이익을 추구한다는 것이다. (5)북극의 평화·안정, 자산과 생명의 보호 등 북극권에서의 해양 무역·운송 안전보장을 강조하고 있다.

[그림 1] 중국 실크로드의 북극 확장



중국의 북극지역에 대한 일차적 관심은 북극항로 개척을 통해 북미와 유럽시장에 대한 접근성을 높이는 데 있다. 그리고 장기적으로는 북극권 인프라 구축을 통해 석유, 천연가스 등의 에너지자원 확보에 맞춰져 있다. 또한 중국이 북극권 이해상관자로 적극적인 주장을 펴게 된 데는 러시아와의 협력이 바탕을 이루고 있다. 아울러 경제적 어려움에 직면해 있는 러시아로서도 중국과의 협력은 북극권에서 영향력 확대를 위해 매우 필요한 것이었다. 즉, 러시아는 2014년 크림반도 강제 병합 이후 미국과 EU의 경제제재가 심화되면서 중국과 같은 비북극권 국가의 지지가 필요함으로써 적극적인 북극 개방정책을 펴고 있는 것이다. 특히 우크라이나 전쟁 이후 러시아의 대외 무역관계에 있어 중국은 매우 중요한 협력 대상으로 간주될 수밖에 없다. 이에 중국은 일대일로 추진을 위해 새로운 희망으로서 북극항로 및 자원개발이라는 목표를 위해 러시아와의 협력은 필수불가결하다. 다만, 러-우전쟁 이후 국제질서의 변화와 러시아 국내정치 변화 여부에 따라 중국의 북극전략의 추진 속도와 내용은 조정될 가능성이 크다. 다만, 중국은 대외적으로 북극을 경쟁보다는 법의 적용을 받아야 하는 '새로운 강역(新疆域)' 내지 '신 전략적 강역(战略新疆域)' 또는 '글로벌 공공 공간'으로 규정한다. 일부에서는 북극을 지정학적 영역, 군사적 공간으로 간주하는 경향도 없지 않다. 이러한 점에서 중국의 북극에 대한 '지정학적 야망'(geopolitical ambition)을 결코 부정하기는 어렵다.

4. 나오며

최근 중국은 ‘북극의 비영토적 이해당사국(non-territorial Arctic stakeholder)’이라는 제한적 위상에도 불구하고 2013년 북극이사회 정식 옵서버 국가 지위를 확보한 이후 ‘근 북극 국가’로서 규범 강화에 주력하고 있다. 또한 이를 뒷받침하기 위한 외교적 영향력 확대에 노력하고 있다. 특히 러시아 및 북유럽 연안국과 협력에 적극 투자하고 있다. 중국이 추진하는 일대일로는 러시아와의 빙상실크로드 협력을 통해 그 추진 반경이 확대되었다. 이는 미·중 간 전략경쟁의 심화와 우크라이나 전쟁에 따른 러시아에 대한 국제적 제재가 겹치면서 양국 간 협력의 조건과 가능성은 과거에 비해 열려 있다. 그러나 중·러 빙상실크로드 협력이 군사적 협력으로 발전될 경우, 북극권은 ‘신냉전’의 중심지로 부상할 개연성도 안고 있다.

최근 북극권에 대한 미국을 포함한 유럽의 인식과 대응은 매우 엄중하다. NATO는 2018년 27년 만에 북극권에 항공모함을 파견하였으며, 2021년 미국과 영국의 군함이 1980년대 이후 처음으로 바렌츠 해에 진입하기도 했다. 2022년 6월 열린 NATO 정상회의에서는 북극의 해빙이 ‘새로운 지정학적 긴장’ 요인이 될 것이라는 우려가 제기된 바 있다. 미국의 중국의 북극 진출에 대한 전략적 대응 수위가 보다 강화되고 구체화하고 있는 까닭이다.

북극의 지정학적 균열 축은 북극 국가 간 내재된 전통적 영유권 문제가 자리하고 있는 가운데, 그린란드의 독립 문제, 그리고 ‘중국의 북극 야망’ 등이 복잡하게 자리하고 있다. 다만, 러시아, 캐나다, 덴마크는 로모노소프 해령(Lomonosov Ridge)에 대한 영유권 주장이 해결되고 있지 않은 상태에서 북극권에서의 지정학적 파열은 자칫 북극권이 내재한 복합 갈등을 표면화 할 가능성이 없지 않다. 특히 전쟁 개시 1년을 지나며 장기화 국면을 보이고 있는 우크라이나 전쟁은 근시일 내 북극권 지정학의 구체적 현상 변형을 초래하기는 어려울 것으로 보인다. 이는 미·중 간 전략경쟁 속에 있는 중국이 북극권의 권력적 진공 상태를 깨는 무리한 시도를 추진하기는 어려울 것이기 때문이다.

기후변화에 따른 북극해 해빙 추이는 20년 내 북동항로의 상시 통행을 예고하고 있다. 북극항로는 세계 물동량의 30% 비중을 차지하는 한·중·일에 새로운 물류 이동로가 될 것은 명약관화하다. 이러한 점에서 한국을 포함한 중국, 일본의 북극 협력은 중요한 의미를 지닌다. 특히 동북아 삼국의 북극 협력을 위한 거버넌스 형성은 현실적 대안이 될 수 있다. 구체적으로 북극변화에 대한 삼국의 공동 모니터링 및 과학연구와 탐사 협력 기반을 조성해야 할 것이다.

한국은 향후 북극항로 개방에 따른 물류와 자원의 확보 등에서 동·태지역 주요 행위자이다. 우선 세계적 기술 우위를 점하고 있는 쇄빙선 건조역량 고도화에 역점을 두어야 한다. 또한 북극항로 및 항공로 개항에 대비하여 국제적 물류거점으로서 기반을 구축해야 한다.

<참고 문헌>

- 김현수(2020). “유엔해양법협약의 제문제에 관한 연구.” 「해사법연구」 vol.22, no.2. pp. 51-55.
- 박영민(2015). “한·중·일의 북극 전략과 협력 거버넌스의 구축 필요성.” 「중소연구」 제39권 제1호. p. 213.
- “China Defines Itself as a ‘Near-Arctic State’,” *SIPRI*, 10 May, 2012.
- “Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative,”
www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm
- “国家发展改革委、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》,”
http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201706/t20170620_56591.html

북극이사회 옵서버 국가 가입 10주년, 한국의 북극 전략과 전망

이송

(한국외국어대학교 국제지역대학원 박사과정)

1. 2023년 북극의 국제정세

북극권은 학자들마다 지리적 좌표제시가 상이하지만 북위 66°33'에 위치한 공간이며¹⁾, 기후학적으로는 7월 기온이 영상 10도 이하인 지역을 의미한다.²⁾ 북극권(Arctic Circle, 이하 북극권)의 둘레는 16,000km이며 미국, 러시아, 덴마크, 노르웨이, 캐나다, 스웨덴, 핀란드, 아이슬란드 8개국의 영토에 속하는 지역이다.³⁾

[그림 1] 북극권 지도(Arctic Circle Map)



출처: <https://www.visitnordic.com/en/article/arctic-circle-map>

1) 극지활동 진흥법 제3조 2항, 북극권 정의
 2) 진동민, 서현교, 최선웅, "북극의 관리체제와 국제기구 : 북극이사회(Arctic Council)를 중심으로," 『Ocean and Polar Research』 제32권 1호 (부산: 한국해양과학기술원, 2010) p. 85.
 3) Visit Nordic, "Arctic Circle Map", <https://www.visitnordic.com/en/article/arctic-circle-map> (검색일: 2023.2.1.)

오랜 시간 북극권은 인류 공동유산이라는 명목 하에 국제협력의 공간으로 인식되었고 북극권 국가들은 군사·안보적 차원에서 관리하는 수준에 머물렀다.

1987년 소련의 서기장 미하일 고르바초프(Mikhail Gorbachev)는 ‘무르만스크 선언(Murmansk Declaration)’을 통해 북극권의 개방과 환경보호, 지속가능한 자원의 공동개발 및 협력, 북극 학술연구 등을 국제사회에 제시했다. 동 선언을 통해 북극 이슈가 국제의제로 채택되며 북극이 국제사회에 주목받는 계기가 되었다. 1996년 캐나다 오타와에서 ‘지속 가능한 개발 및 환경보호를 위한 협력 및 협조’, ‘군사안보 문제를 다루지 않는다’는 내용이 포함된 ‘오타와 선언’을 하였다. 이후 북극권 국가들의 포럼인 북극이사회(Arctic Council)가 설립되어 북극권 공동의 관심사인 북극 환경보호, 북극 원주민의 삶 보장, 지속 가능한 자원 개발 등에 대한 논의를 하기 시작했다.⁴⁾ 현재 북극이사회 의장국은 2023년 5월까지 임기인 러시아이며,⁵⁾ 향후 2년은 노르웨이 가 책임을 맡게 된다. 북극이사회 회원국 8개국(러시아, 미국, 노르웨이, 덴마크, 캐나다), 인접국 3개국(스웨덴, 아이슬란드, 핀란드)으로 구분된다.

연안국 5개국은 2008년 그린란드의 일루리사트(Ilulissat)에 모여 북극에 대한 주권과 법적 영역에서 북극 연안국의 북극권 영해의 지위 인정을 요구하고, 북극권 보호를 위한 5개국의 협력을 강조했다. 자국의 권리를 약화시킬 수 있는 새로운 조약이 북극권 내에서 체결되는 것에 대한 절대적인 반대 의견을 표명했다. 북극 인접국인 핀란드, 스웨덴, 아이슬란드의 입장은 북극권이 연안국 5개국의 권리지역이 아닌 공유지임을 주장한다. 따라서 북극이사회 회원국의 활동을 하지만 비 북극권 국가와 북극이사회 옵서버 국가들과 협력을 모색하고 있다.

평화와 협력의 공간으로 인식되었던 북극은 2023년 현재 갈등과 분쟁의 공간으로 변화하고 있다. 역사적으로 북극권은 열악한 환경과 기술력 부재로 인해 닫힌 공간이었고 지극히 제한적인 경제활동으로 인해 지리적으로 장애물에 불과했다.

남극과 달리 북극은 바다를 활용할 수 있다는 장점과 지구온난화로 인한 북극권에 매장된 막대한 양의 자원 개발, 북극항로의 상용화에 따른 물류 운송 등의 가능성이 증가하자 북극권을 둘러싼 갈등과 분쟁이 첨예화되고 있다.

비 북극권 국가 중 북극권에 가장 큰 관심을 갖는 국가는 중국이다. 중국은 자국을 ‘근 북극국가(Near-Arctic State)’로 지칭하며 북극권이 중요한 이해당사국임을 주장하고 있다. 이에 대응하여 미국은 북극권 국가와 비 북극권 국가만 존재하며, 제3의 범주는 존재할 수 없다고 밝히며 러시아와 중국의 북극권 내 협력과 군사화 현상을 비판했다. 2022년 8월 미국은 북극권 내 심화되고 있는 중국과 러시아 협력을 견제하기 위해 북극권 특사를 파견하기도 했다.⁶⁾

4) 서현교, "한국의 북극정책 과제 우선순위에 대한 평가와 분석," 『한국 시베리아연구』 제23권 1호 (대전: 배재대학교 한국-시베리아센터, 2019) p. 45.

5) 한국해양전략연구소, "신 냉전시대 북극의 경쟁과 한국의 국가전략," p. 45.

6) AA, "US to appoint envoy to Arctic region for 1st time in history", <https://www.aa.com.tr/en/am>

북극권은 미·중·러 강대국을 중심으로 군사적 대립의 공간이자 진영대결의 장으로 변모하는 추세이며 러시아를 중심으로 북극해의 군사화 현상이 빠르게 진행되고 있다. 2022년 2월 러시아의 우크라이나 무력 침공으로 미국과 서방 중심의 대러제재가 더욱더 강력해지고 있고, 북극이사회 7개국은 러시아 보이콧 선언을 했다. 북극이사회 회원국인 스웨덴과 핀란드는 자국 군사·안보 보전을 위한 나토 가입을 선언하는 등 북극권 내 군사·안보는 긴박하게 진행되고 있다.

2. 2013년 한국의 북극이사회 옵서버 취득과정과 북극전략

2000년 프랑스가 북극이사회 옵서버 국가로 활동을 시작한 이래로 독일, 스페인, 영국이 북극이사회 옵서버 자격을 취득했다. 그러나 이 시기에는 북극이사회 옵서버 국가들의 활동이 미비했다. 지구온난화에 따른 북극해의 지정학적, 경제적 가치가 증대되자 2007년 중국, 2008년 한국, 2009년 일본까지 동북아 3개국이 북극이사회 옵서버 가입 신청을 했다. 2009년 동북아 3개국(한국, 중국, 일본)과 이탈리아, 싱가포르, EU 등의 국가들과 국제기구가 정식으로 옵서버 지위를 신청했으나 북극이사회 각료회의에서는 승인을 유보했다. 2011년에도 북극이사회는 옵서버 승인 기준 수정을 이유로 한 차례 더 연기됐다.

2008년 한국은 북극이사회 옵서버 신청 이후 3번의 도전 끝에 정식 옵서버 국가로 선정됐다. 1994년 북극포럼에 처음 참석하여 북극외교의 초석을 다졌고, 2000년부터 북극 연구가 본격화됐다. 2002년에는 노르웨이령 스발바르 제도에 북극다산기지를 개소했으며, 2004년 극지연구소(KOPRI)가 설립됐다. 2008년 5월에는 북극이사회 옵서버 가입제안서를 제출했다. 2009년에는 한국 최초의 쇄빙연구선인 아라온호 건조하여 북극 연구 인프라 구축에 힘쓰고 있다.

2011년 두 번째 북극이사회 옵서버 자격 승인이 연기된 이후 북극연구에 대한 관심을 고취시키고 북극과 멀리 떨어져 있다는 지리적 단점을 보완하기 위해 북극권 국가와 외교 협력을 강화하기 시작했다. 러시아와는 2010년 해운협정을 체결했고, 2011년 노르웨이와 북극협력 확대에 관한 협의를 했다. ‘제19차 북극과학최고회의(서울)’를 성공적으로 개최했고, 극지연구소-EU는 북극공동연구 진행, 노르웨이의 극지연구소와 MOU 체결을 통해 국제협력을 강화했다.

한국은 북극관련회의에 적극적으로 참여하여 북극권에 기여하고 있음을 밝히고 북극권 국가와 북극권 원주민 대표들과 관계 유지에 힘썼다. 2013년 3월에는 북극이사회 회원국인 스웨덴, 덴마크, 핀란드, 노르웨이의 대사와 해외전문가들이 참석한 ‘북극정책 국제심포지엄’개최를 통해 한국의 향후 북극권 기여 의지를 보여줌으로써 북극이사회 회원국으로부터 폭넓은 지지를 이끌어냈다.

[ericas/us-to-appoint-envoy-to-arctic-region-for-1st-time-in-history/2670822](https://ericas.us-to-appoint-envoy-to-arctic-region-for-1st-time-in-history/2670822) (검색일: 2023.2.8.)

2013년 스웨덴 키루나에서 개최된 북극이사회 각료회의에서는 어느 국가를 옵서버 국가로 승인할지를 두고 입장차가 있었다. 러시아, 캐나다, 미국은 북극이사회 옵서버 가입 요청에 대해 반대했으나 스웨덴, 노르웨이, 핀란드, 덴마크, 아이슬란드는 옵서버 승인에 찬성하는 입장으로 나뉘어졌다. 어느 국가를 옵서버 국가로 승인할지도 중요 쟁점이었다. 북극이사회 각료회의에서는 개별적으로 심사하기보다는 일괄심사로 진행됐다. 중국과 나머지 신청국과의 관계도 주목되면서 국제기구(EU, Green Peace)를 제외한 신청국 모두가 새로운 옵서버 국가로 승인됐다.⁷⁾

한국은 옵서버 국가로 승인을 받기까지 지속적으로 북극 연구에 참여하면서 북극이사회 회원국들과 협력을 모색했고 북극이슈에 대한 관심 표명을 했다. 특히 옵서버 가입을 앞두고 북극이사회 회원국인 스웨덴과 핀란드는 북극권 내 가장 큰 영향력을 행사하는 러시아를 견제하기 위해 북극권의 높은 관심을 표명해 온 동아시아 3개국과 협력이 필요한 상황이었다. 한국은 이러한 상황을 견지하고 북극권 환경 분야 등에 적극적인 참여 의사를 표출했고, 스웨덴, 핀란드와 견고한 네트워크 구축 등의 복합적인 외교적 상황을 잘 작용하여 2013년 북극이사회 옵서버 자격을 얻는데 성공했다.

<표 1> 한국의 주요 북극 외교

연 도	내 용
2002	스발바르 내 북극다산과학기지 설치
2004	극지연구소(KOPRI) 설립
2008	북극이사회 임시옵서버 자격으로 영구옵서버 가입신청, 고위급실무자회의의 참석
2009	연구 쇄빙선 아라온호 건조
2010	러시아와 해운협정 체결
2011	제19차 북극과학최고회의의 서울 개최, 노르웨이와 북극협력 협력 협의
2012	한-노르웨이 극지연구소 연구협력 및 인적교류 MOU 체결, 스발바르 조약 가입
2013	북극이사회 정식 옵서버 지위 획득, 북극정책기본계획 수립
2014	한국 극지연구소, 노르웨이 극지연구소간 극지연구협력센터 개소, 한-노르딕 외교장관 회의 개최, 한국해양수산개발원(KMI) 제3차 북극해 포럼 개최
2015	한국북극연구 컨소시엄(KoARC) 발족
2017	북방경제협력위원회 대통령 지속 설치
2018	북극활동진흥기본계획 수립, 2050 극지비전 수립
2021	2050 북극 활동 전략 수립, 극지활동진흥법

출처: 한국이 제시한 북극전략 및 북극외교, 필자 재구성

한국은 북극이사회 옵서버 국가 지위를 획득한 이후 2013년 11월 외교부, 국토교통부, 해양수산부, 산업통상자원부, 기상청, 환경부, 미래창조과학부 등 7개 부처 합동으로 ‘북극정책 기본계획’을 발표했다. ‘북극정책 기본계획’에 따르면 ‘지속가능한 북극의 미래를 여는 극지 선도국가’라

7) 배영자, "한국 중견국 외교와 북극: 북극이사회 옵서버 승인과 중견국 지위 형성 연구," 『국가전략』제22권 2호 (성남: 세종연구소, 2016), p. 111.

는 비전 하에 3개의 주요 정책 목표, 4개의 전략과제 및 세부 추진과제를 제시했다. 3개의 정책 목표는 국제사회에 기여하는 북극 파트너십 구축, 인류 공동과제 해결에 기여하는 과학연구 강화, 경제영역의 참여를 통한 북극 新산업 창출이다. ‘북극정책기본계획’의 4대전략과 세부 추진과제는 <표 2>와 같다.⁸⁾

<표 2> 북극정책 기본계획

4대 전략과제	세부추진과제(13~17년)
국제협력 강화	북극이사회 관련 활동 확대, 북극 관련 국제기구 활동 강화, 민간협력 활성화
과학조사 및 연구활동 강화	기지 등 인프라 활용 연구.활동 확대, 연구.활동 기반 확충, 기후변화 연구 강화, 북극 및 북극해 공간정보 구축
북극 비즈니스 발굴·추진	북극항로 개척 등 해운.항만 협력, 자원개발 협력 및 조선.해양플랜트 기술개발, 수산 자원 협력
제도기반 확충	극지정책 근거법령 제정, 극지정보센터 구축

출처: 해양수산부, https://www.mof.go.kr/synap/view.do?fn=MOF_ARTICLE_4638_BBS_201402190116499660&fd=202302

정책목표 추진을 위해 국제협력 강화, 과학조사 및 연구 활동 강화, 북극 비즈니스 발굴 및 추진, 제도기반 확충이라는 4가지 전략과제와 2013-2017년까지 추진할 세부 추진과제를 제시했다. 북극이사회 활동 확대를 통해 워킹그룹에 참여할 전문가 참여계획을 수립하고 공동연구 프로젝트 수행을 위한 과제 발굴을 통해 북극 파트너십을 구축하고자 했다. 제2쇄빙연구선 건조 타당성 검토, 한-노르웨이 간 극지연구 국제협력 센터 개설 추진, 북극권 연구정보 공유 및 융합연구를 위해 ‘한국 북극연구 컨소시엄’ 구성, 기후변화, 북극해 공간 정보 구축 등의 과학연구 강화도 포함됐다. 북극이사회 비연안국으로 북극정책을 수행하는데 제약이 따를 것으로 예상되는데 이를 보완하기 위해 북극이사회 워킹그룹과 북극써클의 활동에 적극 참여하여 북극협력강화를 모색하고 있다.

2018년 7월에는 지구온난화 현상으로 북극권 접근이 가능해짐에 따라 해양수산부와 관계부처 합동으로 2018-2022년 간 추진전략인 ‘북극활동 진흥 기본계획’이 수립됐다. ‘북극활동 진흥 기본계획’에 따르면 극지는 미래 자원의 보고로 개척해야 할 기회의 공간으로 인식하고 있다. 지구 온난화로 인한 북극권 해빙현상은 북극항로와 북극권 내 매장된 자원 개발이 가능해지는 상황에 따라 종합적이고 체계적인 접근이 요구되었고 한국은 북극항로 이용, 북극 거버넌스 참여 확대를 통한 국가 위상 제고, 북극권 현안 대응방안을 제시했다.⁹⁾ ‘북극활동 진흥 기본계획’의 4대 전략과 13개로 구성된 추진과제는 <표 3>과 같다.

8) “북극정책기본계획”, https://www.mof.go.kr/synap/view.do?fn=MOF_ARTICLE_4638_BBS_201402190116499660&fd=202302 (검색일: 2023.2.12.)

9) “북극활동 진흥 기본계획”, <https://eiec.kdi.re.kr/policy/materialView.do?num=179137> (검색일: 2023.2.12.)

<표 3> 북극활동 진흥 기본계획

4대전략	추진과제
북극권과 상생하는 경제협력 성과 창출	북극진출 협력기반 구축, 북극항로 개척 등 해운·물류 협력 에너지·자원개발 협력, 수산 협력
책임있는 옵서버로서 북극파트너십 구축	북극이사회 협력 강화, 국제협약체 참여 확대, 북극 파트너십 구축을 위한 기반 마련
인류 공동과제 해결을 위한 연구활동 강화	북극 환경 관측활동 강화, 북극 기후분석과 미래 환경 대응 연구·활동 기반 확충
북극정책 추진을 위한 역량 강화	제도적 기반 및 청사진 마련, 전문인력 양성, 북극 홍보 강화

출처: <https://eiec.kdi.re.kr/policy/materialView.do?num=179137>

해양수산부는 장기적인 정책 방향 수립 및 추진되어야 한다는 점을 인식하여 2018년 12월 부산에서 개최된 ‘북극협력주간’에 ‘2050 극지비전’을 수립했다. ‘2050 극지비전’ 선언문에는 ‘극지를 지구 기후와 환경변화의 척도로 인류사회의 미래를 좌우하고 대한민국 발전에 기여할 수 있는 중요한 지역’으로 명시하고 있다. 극지에서 발생하는 인류공동의 현안을 해결하고, 국제교류 및 협력을 증진하는 극지 선도국가로 도약한다는 목표를 제시했다.¹⁰⁾ ‘2050 극지비전’의 7대 추진 전략과 주요 도전과제는 <표 4>와 같다.

<표 4> 2050 극지비전 주요 내용

7대 추진전략	주요 도전과제
기후변화에 선제적으로 대응하는 극지정책 추진	기후변화 통합관측시스템 구축, 국제공동연구 추진 및 해수면 상승 경보 등 대국민 서비스 제공
극지를 통한 새로운 에너지·자원 확보 노력	북극 자원협력을 통한 국가에너지·자원 수급 新 구축망 확보
새로운 성장동력으로서 극지 미래신산업 활성화	‘환유라시아 물류 이니셔티브’ 추진, 극지관광, 수산 진출 등 성장동력 육성
극지연구 혁신 및 실용화 성과 창출	4차 산업혁명 기술의 극지연구 도입, 극한지 토목, 바이오신약 개발 및 극한기술 테스트베드 지원
국제사회의 극지환경 보전 노력에 적극 참여	극지의 환경변화 대응과 생태계 보전을 위한 연구 및 국제규범 마련 주도
교류 확대를 통한 북극 진출 교두부 확보	북극권과의 인문·사회 교류, 원주민문화 보전 및 생활개선을 위한 사회적 인프라 투자 협력
연구인프라 확충 및 인력 양성 등 정책역량 강화	남극 제3기지, 북극 제2기지, 최첨단 쇄빙연구선 등 연구인프라 확충, ‘Polar 100 프로그램’ 등 인력양성

출처: <https://www.etoday.co.kr/news/view/1697219>

10) 극지이야기, “2050 극지비전”, <https://www.koreapolarportal.or.kr/poli/2050PolarVision.do> (검색일: 2023.2.12.)

2021년 10월 한국은 ‘극지활동 진흥법’을 시행했다. 총 16조로 구성된 ‘극지활동 진흥법’은 남북극의 지속적인 발전과 체계적인 남북극 활동의 육성 및 지원에 필요한 사항들을 규정했다.¹¹⁾ 특히 8조부터 15조까지 총 8개의 조항들이 핵심 사업이며, 여기에는 연구개발 지원, 전문인력 양성 및 지원, 북극권 경제활동 진흥, 극지활동 기반시설 설치 및 운영, 국제협력 촉진, 극지환경의 보호 및 안전관리 등이 포함되어 있다. ‘극지활동 진흥법’에는 남극(남위 60° 이남)과 북극(북위 66° 30’ 이북)의 지리적 좌표를 제시하고 남북극 통합 전략을 제시하고 있다.

한국은 극지 관련 국제조약을 준수하고 남북극의 평화적 이용과 국제협력을 통해 극지에서 발생하는 문제 해결은 한국이 실행해야 하는 사안으로 제시하고 있으며, 아울러 극지 관련 국제조약을 준수하고 남북극의 평화적 이용과 국제협력을 통해 인류 공동의 문제 해결 노력을 국가의 책무로 정해 놓고 있다. 또한 한국 정부는 경제활동 진흥에 관한 사항을 명시하고, 남북극의 연구개발 활성화를 위해 대학, 연구기관 협력과 공동연구 비용 지원, 국제협력 촉진, 극지통합시스템 구축, 환경보호, 국민 인식 제고 방안 모색 등을 지향하고 있다. ‘극지활동 진흥법’의 주요 세부조항과 과제는 <표 5>와 같다.

<표 5> 극지활동 진흥법 주요 조항과 세부 과제

조 항	세부과제
8조 연구개발 등의 지원	극지 연구 개발 촉진.
9조 전문인력 양성	극지 전문인력 양성 및 지원
10조 북극에서의 경제활동 진흥	북극항로 개척에 필요한 대책 마련 및 추진
11조 극지활동 기반시설의 설치·운영	극지 과학기지, 쉼터, 항공기 등 극지활동에 필요한 설비 및 장비 확보 및 운영
12조 국제협력 촉진	극지활동에 관한 정보교환, 기술협력, 공동조사·연구 활동 추진 및 지원
13조 극지통합정보시스템의 구축·운영	극지통합시스템 구축 및 운영
14조 극지환경의 보호 및 안전관리	극지 연구자 환경보호 노력, 안전관리 체제 마련
15조 교육·홍보	극지활동을 국민들에게 교육 및 홍보 추진

출처: <https://law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EA%B7%B9%EC%A7%80%ED%99%9C%EB%8F%99%EC%A7%84%ED%9D%A5%EB%B2%95>

2021년 11월 발표한 ‘2050 북극활동 전략’에서는 2050 북극 거버넌스 선도국가 도약이라는 비전 아래 4가지 추진 전략과 세부 추진과제를 제시했다.¹²⁾

11) 해양수산부, “극지활동 진흥법”, <https://law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EA%B7%B9%EC%A7%80%ED%99%9C%EB%8F%99%EC%A7%84%ED%9D%A5%EB%B2%95> (검색일: 2023.2.1.)

12) “2050 북극 활동전략”, <https://law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EA%B7%B9%EC%A7%80%ED%99%9C%EB%8F%99%EC%A7%84%ED%9D%A5%EB%B2%95> (검색일: 2023.2.5.)

북극권의 해빙으로 얼음이 감소하자 북극권 내 매장된 막대한 양의 자원개발, 북극항로 이용 가능성이 증가하고 있다. 북극 핵심 연안에 기반한 연구 구축과 다자간 외교협력, 북극권 거버넌스 체제에 대응하기 위해 ‘2050 북극활동 전략’이 수립됐다. 북극권에서 나타나는 군사·안보 정치적 이슈에 적극적인 개입은 지양하고 북극항로, 자원개발, 친환경에너지, 북극권 협력을 모색하는데 중점을 두었다. 북극 전문인력 양성과 제도 정비방안 마련을 통해 북극권 인프라 구축의 내부틀을 마련했다.

<표 6> 2050 북극활동 전략

추진 전략	세부 추진과제
북극권 현안 해결 기여	기후 위기 대응 역량 강화, 해양환경과 생태계 예측·대응 기술 확보, 북극 원주민 협력 강화
북극 외교 지평 확대	맞춤형 양자협력 활성화, 다자협력 플랫폼 구축 동참
지속가능한 북극 발전 동참	조선·해운 신기술 기반 안전한 북극항로 조성, 친환경 에너지 협력 강화, 지속가능한 북극해 수산업 실현 동참, 북극권 상생 협력 모범과제 발군·추진
북극 활동 기반 마련	전문인력 양성, 제도정비

출처:

https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:5VJwgvw4_AJ:https://www.mof.go.kr/jfile/readDownloadFile.do%3FfileId%3DMOF_ARTICLE_44635%26fileSeq%3D1&cd=3&hl=ko&ct=clnk&gl=kr

한국은 북극이사회 옵서버 자격 획득 이후 남북극의 추진전략을 제시했다. 본고에서 제시한 ‘북극정책 기본계획’, ‘북극활동 진흥기본계획’, ‘2050 극지비전’, ‘극지활동 진흥법’, ‘2050 북극활동 전략’은 2013년 한국이 북극이사회 옵서버 자격 획득 이후 발표된 북극전략이다. 그러나 2022년 2월 시작된 러시아·우크라이나 전쟁의 장기화, 북극이사회 7개국의 러시아 보이콧 선언, 핀란드, 스웨덴의 나토(NATO) 가입 선언 등 변화하는 국제정세와 북극 거버넌스, 미·중·러 3개국의 패권 전쟁에 대비한 한국의 새로운 북극 전략 모색이 필요한 시점이다.

3. 한국의 북극협력과 과제

북극 거버넌스는 정치, 환경, 군사·안보 등 다양한 부문에서 나타나고 있다. 지구온난화로 인한 북극해 해빙은 북극권의 접근이 용이해지면서 북극권에 매장된 자원개발과 북극항로 활용 가능성이 높아지고 있다. 북극권은 ‘북극 예외주의’ 존재가 무색하게 미·중·러 강대국 중심의 패권대결

이 심화되고 있고 미국과 중국·러시아 간 진영대결의 각축장이 되고 있다.

러시아는 북극권을 국가적 차원에서 관리하기 시작했고, 2022년 우크라이나 침공 이후 더 강해진 경제제재의 탈출구로 북극항로를 선택했다. 러시아는 미국을 포함한 세계 여러 국가들이 러시아 선박 입항 금지, 수출 통제, 러시아 자원 수입 제한을 시작하면서 물류 루트 다각화가 절실했다. 이러한 상황 속에서 러시아는 우호국과 경제 협력 강화를 통해 현재의 위기를 해소하려 하고 있다. 북극항로를 이용해 석유, 가스 수출을 넘어 장기적 관점에서 물류 수송을 꾀하고 있다.¹³⁾ 미국은 상대적으로 북극권의 관심이 미흡했으나 러시아와 중국의 북극권 협력이 본격화되자 견제의 목적으로 북극권의 전략적 중요성을 표명하며 북극대사(Arctic Ambassador)를 임명했다. 미국의 북극대사 임명은 북극권의 전략적 중요성을 인지하고 북극권 영향력 확대 의지를 보여주고 있다.

중국은 북극권 비 인접국가임에도 불구하고 '북극정책백서'를 발표하며 북극권 개발에 적극적으로 개입하고 있다. 2008년 발표된 '북극정책백서'에는 북극권 거버넌스 내 중국의 북극권 참여 필요성과 북극권 개발은 자국의 경제력을 통해 가능하다는 내용이 포함되어 있다.¹⁴⁾

오랜기간 북극권은 지정학적 대립의 공간이 아닌 평화와 협력의 공간이었다. 그러나 지구온난화 현상과 미-중-러 강대국들의 북극권 관심 증가는 북극권의 변화를 가져왔다. 이에 발맞춰 한국도 북극전략을 통해 북극권 관심을 표명해왔다. 2013년 북극이사회 옵서버 국가로 선정되었지만 북극 문제에 접근할 수 있는 최소한의 요건이 충족된 것에 불과하다.

지정학적으로 북극권과 한국은 멀리 떨어져 있으며 중견국가인 한국의 입장에서 고려해야 할 사안과 장애물이 존재한다. 첫째, 북극권에서 벌어지고 있는 패권전쟁과 진영대결, 둘째, 러시아와 중국의 북극권 협력확대, 셋째, 북극이사회 옵서버국가로서 북극외교활동 제약, 넷째, 러시아와 관계 악화로 인한 북극권 협력 저하, 다섯째, 국민들의 낮은 북극 관심도, 여섯째, 한국 북극정책의 연속성 결여가 있다. 한국은 미국의 동맹국가로 바이든 정부가 추구하는 동맹국 외교에 속하는 국가이다. 줄타기외교와 중립외교 정책을 통해 한국의 국익을 추구해야 하는데 이는 북극권에서도 유효하다. 한국은 대표적인 중견국가로 국제사회에서 벌어지는 진영대결의 소용돌이 속에서 헤쳐 나가야 하며 미-중-러 강대국 3국을 중심으로 벌어지는 북극권 정세도 신경 써야 하는 입장에 놓여있다. 비북극권 국가인 한국이 북극외교를 펼치기 위해서는 북극 연안국과의 협력 관계가 절대적이다. 한국만이 제시할 수 있는 북극정책 수행과 북극항로 및 자원 개발 등 경제, 자원문제에 관심을 갖고 있는 국가들과 외교적 협력이 무엇보다 중요하다.

2013년 북극이사회 옵서버 자격 획득 이후 한국은 북극권 선도국가를 표방한 북극 전략을 제

13) Kotra 해외시장뉴스, "더커진 북극항로의 가치와 러시아의 북극항로 개발 계획", https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=410&CONTENT_S_NO=1&bbsGbn=242&bbsSn=242&pNttSn=196730 (검색일: 2023.2.8.)

14) 성지승, 김정훈 "북극권 미중 경쟁 속 한국의 중견국 외교전략 모색: 북극 5G 거버넌스", 『한국 시베리아연구』제26권 1호 (대전: 배재대학교 한국 시베리아 센터, 2022), pp.52-53.

시했다. 북극권에서 발생하는 군사·안보 부문의 깊숙한 개입을 지양하고 한국의 우수한 IT, 조선, 의료 기술을 활용해 북극권에서 기여할 수 있는 방안을 제시해야 한다. 북극권 내 환경변화를 모니터링 할 수 있는 통합정보시스템 구축, 원주민의 건강을 책임지는 보건·의료 부문 지원방안 모색과 국가적 차원에서 지원할 자본 확보도 필요하다. 한국이 제시한 북극 전략인 ‘극지활동진흥법’, ‘북극정책기본전략’, ‘2050 북극활동 전략’, ‘2050 극지비전’에는 군사·안보 부문을 배제하고 환경 분야와 안전한 북극항로 조성, 전문인력 양성, 기반시설 설치 및 운영, 연구개발 지원 등이 포함됐다. 현재 북극권 국가들의 입장과 변화하는 북극 거너번스를 고려하여 북극외교를 펼쳐야 하는데 한국이 제시한 북극전략을 체계적으로 수행하기 위해서는 북극권 정책을 총괄하는 컨트롤 타워를 세우는 것도 필요하다. 2017년 문재인 정부가 대통령 직속기관으로 북방경제협력위원회(The Presidential committee on Northern Economic Cooperation)을 설립했으나 2022년 5월 수립된 윤석열 정부 수립 이후 2022년 8월 폐지됐다. 이처럼 한국의 정치적 특성상 정권이 5년마다 변하는 상황에서 북극정책을 추진하는데 한계가 존재하며 북극전략을 중장기적으로 펼칠 수 있는 법안 마련도 필요하다.

2023년 5월부터 북극이사회 의장국이 되는 노르웨이와 협력도 필요하다. 노르웨이는 북극이사회 설립국이자 연안국으로 북극이사회 내에서도 여러 이해관계에 포함되어 있는 국가이다. 노르웨이는 미국과 러시아의 북극권내에서 펼쳐지는 힘의 균형 유지를 위해 한국과 같은 중견국과 북극이사회 옵서버국가와 협력이 필요한 상황이다. 따라서 북극이사회 옵서버 국가들과 협력을 증진하고 북극해에서 아시아 국가의 활동을 장려하고 있다. 세계적 수준의 북극연구실적을 보유한 노르웨이와 학술공동연구를 추진하고 노르웨이 극지연구소의 우수한 연구진과 협업을 통해 북극 연구협력을 추진한다면 북극권 환경보호, 지속가능개발의 큰 틀에서 국제협력의 연결고리가 형성될 것이다. 노르웨이는 EU 회원국을 대상으로 연구원 지원사업을 하고 있으며,¹⁵⁾ 노르웨이 극지연구소의 연구원 지원사업 벤치마킹을 통해 한국의 북극 연구자 확보방안 마련과 지원도 필요하다.

북극이사회 내 가장 큰 영향력을 행사하는 러시아와 관계 유지에도 힘써야 한다. 한국은 러시아의 우크라이나 무력 침공으로 미국 중심의 대러제재에 동참하고 있고 러시아는 한국을 비 우호 국가로 지정했다. 러시아·우크라이나 전쟁이 장기화됨에 따라 러시아와 북극협력은 지체되고 있다. 러시아는 북극권 개발 추진 경험 노하우를 보유하고 있으며, 북극권의 자원, 환경문제, 북극항로 등 북극권 핵심국가이다.¹⁶⁾ 러시아는 북극권을 지정학적, 국가적 차원에서 접근하고 있다. 이러한 상황을 고려하여 러시아와 관계 개선 방안을 마련하고 더 나아가 러시아가 제시한 북극개발 전략 분석은 한국의 북극정책 수행과 경제적 부분에 중요하게 작용할 것이다.

북극 원주민의 삶 보장, 환경보전뿐 아니라 한국이 가지고 있는 우수한 기술력을 북극권에 접목시키는 것도 필요하다. 한국은 우수한 IT 기술, 조선(쇄빙선), 보건·의료 분야 진출방안을 북극

15) 여시재, “[이슈브리프] 유럽의 북극전략 논의와 정책 방향”, <https://www.taejaeacademy.org/research/243> (검색일: 2023.1.20.)

16) 한종만, "러시아 북극권 지역에서의 자원/물류 전쟁: 현황과 이슈," 『한국 시베리아연구』, (대전: 배재대학교 한국시베리아 센터, 2014) 제18권 1호 pp. 22.

권 이해당사국에게 제시할 필요가 있다. 이를 위해서는 옹서버 국가와 북극이사회 워킹그룹에 적극적인 참여를 통해 특정지역을 뛰어넘는 다자주의 북극외교를 펼쳐야 한다. 한국이 제시한 북극 전략인 ‘극지활동진흥법’, ‘북극정책기본전략’, ‘2050 북극활동 전략’, ‘2050 극지비전’에는 군사·안보 부문을 배제하고 환경 분야와 안전한 북극항로 조성 등이 포함되어있다.

무엇보다 한국이 북극전략을 체계적이고 중장기적으로 수행하기 위해서는 국민들의 인식제고가 필요하다. 한국은 북극권에서 발생하는 환경오염문제 해결에 기여하고 생태계 변화 관찰과 북극권 내 종합적인 관측을 위한 장비구축 등 대외적 역량도 중요하지만 무엇보다 국민들의 관심 없이는 불가능한 사안이다. 한국은 국제사회의 북극환경보전에 동참하고, 북극이사회 회원국들과 협력 확대모색, 국민들의 인식제고를 위해 매년 12월 초 외교부가 주최하고 해양수산개발원과 극지연구소가 주관하는 ‘북극협력주간(Arctic Partnership Week)’을 2016년부터 개최하고 있다. 국내외 북극 전문가들을 초청하여 북극 정책, 산업, 문화 등 다양한 분야에 지속가능한 현안을 논의하고 있다.

2013년 한국과 함께 북극이사회 옹서버 국가로 가입한 중국, 일본과의 북극권 협력방안 모색도 필요하다. 북극항로의 항시 운영에 기대를 걸고 있는 한-중-일 3개국은 러시아의 중요한 파트너가 될 수 있는 조건을 갖추고 있다. 그러나 현재 발생하고 있는 정치적, 환경적, 경제적 요인들로 인해 러시아와 협력을 통한 북극권 개발은 지체되고 있다. 이러한 시기에 한-중-일이 공동으로 제시하는 북극권 전략제시도 필요하다. 그러나 한국은 북극 항만 인프라 개발 및 쇄빙선, 중국은 러시아와 협력을 통한 북극권 자원개발, 일본은 북극항로에 관심을 보이고 있다.¹⁷⁾ 한-중-일 3개국이 북극권 관심 분야가 상이하지만 다자간 협력 방안 모색을 통해 북극이사회 옹서버국가로서 북극권 내에서 한 목소리를 낸다면 북극권 개발 참여는 한층 가까워 질 것이다. 이는 북극권 활용에 따른 파급효과를 고려했을 때 신성장동력의 한 축으로 한국 경제에 기여할 것이다.

17) 이상준, "러시아의 북극개발과 한국의 참여전략," 『러시아연구』 제31권 1호 (서울: 서울대학교 러시아연구소, 2021) p. 247.

<참고문헌>

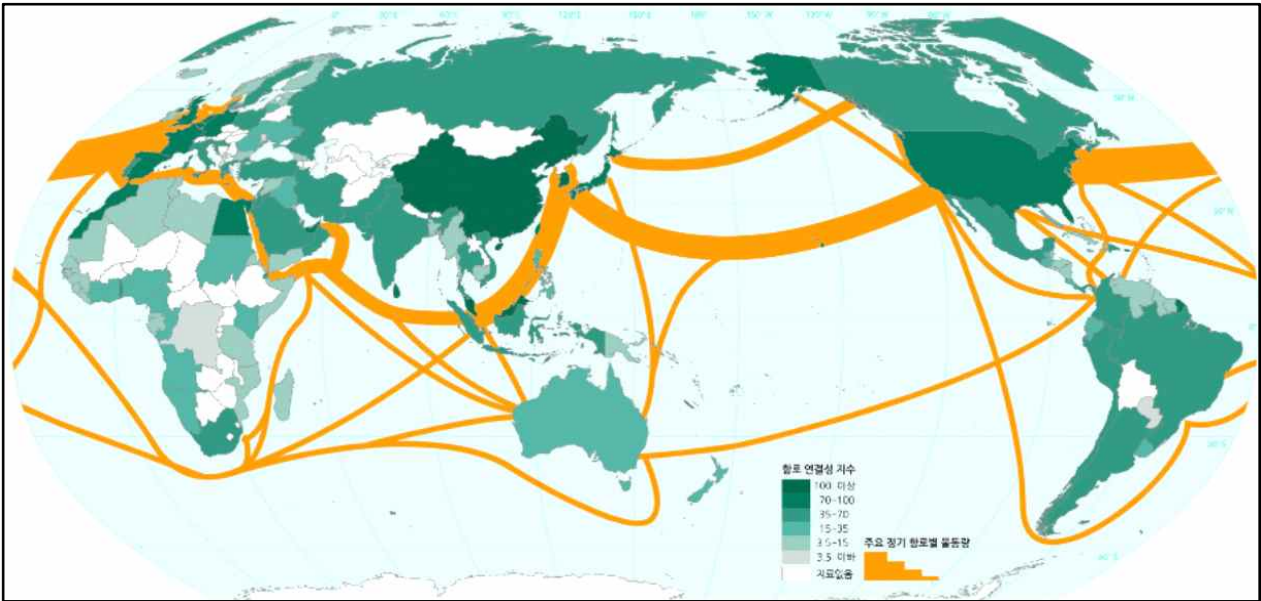
- 배영자. "한국 중견국 외교와 북극: 북극이사회 옵서버 승인과 중견국 지위 형성 연구." 『국가전략』, 세종연구소, 제22권 제2호, 2016.
- 서현교. "한국의 북극정책 과제 우선순위에 대한 평가와 분석." 『한국 시베리아연구』, 배재대학교 한국-시베리아센터, 제23권 제1호, 2019.
- 성지승, 김정훈. "북극권 미중 경쟁 속 한국의 중견국 외교전략 모색: 북극 5G 거버넌스." 『한국 시베리아연구』, 배재대학교 한국-시베리아 센터, 제26권 제1호, 2022.
- 이상준. "러시아의 북극개발과 한국의 참여전략." 『러시아연구』, 서울대학교 러시아연구소, 제31권 제1호, 2021.
- 진동민, 서현교, 최선웅. "북극의 관리체제와 국제기구 : 북극이사회(Arctic Council)를 중심으로." 『Ocean and Polar Research』, 한국해양과학기술원, 제32권 제1호, 2010.
- 한종만. "러시아 북극권 지역에서의 자원/물류 전쟁: 현황과 이슈." 『한국 시베리아연구』, 배재대학교 한국-시베리아센터, 제18권 제1호, 2014.
- "2050 북극 활동전략", <https://law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EA%B7%B9%EC%A7%80%ED%99%9C%EB%8F%99%EC%A7%84%ED%9D%A5%EB%B2%95> (검색일: 2023.2.5).
- 극지이야기, "2050 극지비전", <https://www.koreapolarportal.or.kr/poli/2050PolarVision.do> (검색일: 2023.2.12).
- "북극정책기본계획", https://www.mof.go.kr/synap/view.do?fn=MOF_ARTICLE_4638_BBS_201402190116499660&fd=202302 (검색일: 2023.2.12).
- "북극활동 진흥 기본계획", <https://eiec.kdi.re.kr/policy/materialView.do?num=179137> (검색일: 2023.2.12).
- 여시재, "[이슈브리프] 유럽의 북극전략 논의와 정책 방향", <https://www.taejaeacademy.org/research/243> (검색일: 2023.1.20).
- 한국해양전략연구소, "신 냉전시대 북극의 경쟁과 한국의 국가전략", <https://kims.or.kr/publication/policy-report/b-20210902-001/> (검색일: 2023.2.12).
- 해양수산부, "극지활동 진흥법", <https://law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EA%B7%B9%EC%A7%80%ED%99%9C%EB%8F%99%EC%A7%84%ED%9D%A5%EB%B2%95> (검색일: 2023.2.1).
- Kotra 해외시장뉴스, "더커진 북극항로의 가치와 러시아의 북극항로 개발 계획", https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=410&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=242&bbsSn=242&pNttSn=196730 (검색일: 2023.2.8).
- Visit Nordic, "Arctic Circle Map", <https://www.visitnordic.com/en/article/arctic-circle-map> (검색일: 2023.2.1).
- AA, "US to appoint envoy to Arctic region for 1st time in history", <https://www.aa.com.tr/en/americas/us-to-appoint-envoy-to-arctic-region-for-1st-time-in-history/2670822> (검색일: 2023.2.8.).

북극항로 현황과 해양위험1)

예병환
(배재대학교 한국-시베리아센터)

1. 주요 해상항로 현황

[그림 1] 주요 컨테이너선 항로



세계 주요 컨테이너선 항로로는 대서양 항로, 태평양 항로와 아시아-유럽 항로 등이 있다.

1) 대서양 항로

북대서양, 아프리카, 남아메리카(파나마 운하 경유 포함)의 3개 주요 항로가 있으며, 세계 제일의 대항로의 지위를 유지하고 있다. 크게 북대서양 항로와 남대서양 항로로 구분된다.

- 북대서양 항로: 서유럽과 북아메리카 동안을 연결하는 1840년경 개항한 세계 최초의 대양횡단 항로이며, 취항 선박 수와 수송 화물량에서 각각 세계 전체의 2/3 이상을 차지하여 세계 제1의 교통량을 가지는 항로이다.
- 남대서양 항로: 서유럽과 남아메리카 동안을 잇는 항로로, 남아메리카의 밀·육류·양털 등의

1) 본 게재문은 북극주간인 2022년 12월 5일 배재대학교 한국-시베리아센터가 주관한 세미나에서 발표한 내용을 일부 발췌하여 정리한 글입니다.

농·축산물과 유럽의 공업제품 등이 수송된다.

2) 태평양 항로

태평양을 중심으로 동북아시아와 북미, 오세아니아 및 남미대륙을 연결하는 주요 운송항로이다. 크게 북태평양 항로와 남태평양 항로로 구분된다.

- 북태평양 항로: 알류산 열도에 근접하는 북방항로와 하와이를 경유하는 남방항로가 있다. 남방항로는 1867년 일본의 요코하마에서 샌프란시스코를 연결하는 항로가 처음으로 개설되었다.
- 남태평양 항로: 태평양을 경유해서 북아메리카와 오스트레일리아, 뉴질랜드 등을 연결하는 항로이다. 미국 경제의 팽창과 더불어 중요성이 증가하고 있다.

3) 아시아·유럽 항로

유럽에서 인도양을 거쳐 아시아 동부지역을 연결하는 주요 항로이다. 15세기부터 유럽인의 동진으로 인해 개척되었는데, 18세기부터 제2차 세계대전 때까지 영국의 아시아 식민지 경영을 위한 대동맥이 되었으며, 1869년에 수에즈 운하가 개통되자 시간과 거리가 크게 단축되었다.

4) 북극항로

최근 기후변화로 인해 북극해의 해빙현상이 가속화 되면서 북극해를 경유하는 항로의 이용가능성이 크게 증가하고 있으며, 크게 북서항로, 북동항로, 그리고 북부해항로(NSR)로 구분되어 진다.

(1) 북서항로(Northwest Passage, NWP):

북아메리카의 서부지역 배링해와 캐나다 북부지역의 북극 군도를 지나 배핀만을 경유하여 북아메리카 동부지역을 연결하는 항로.

[그림 2] 북서항로

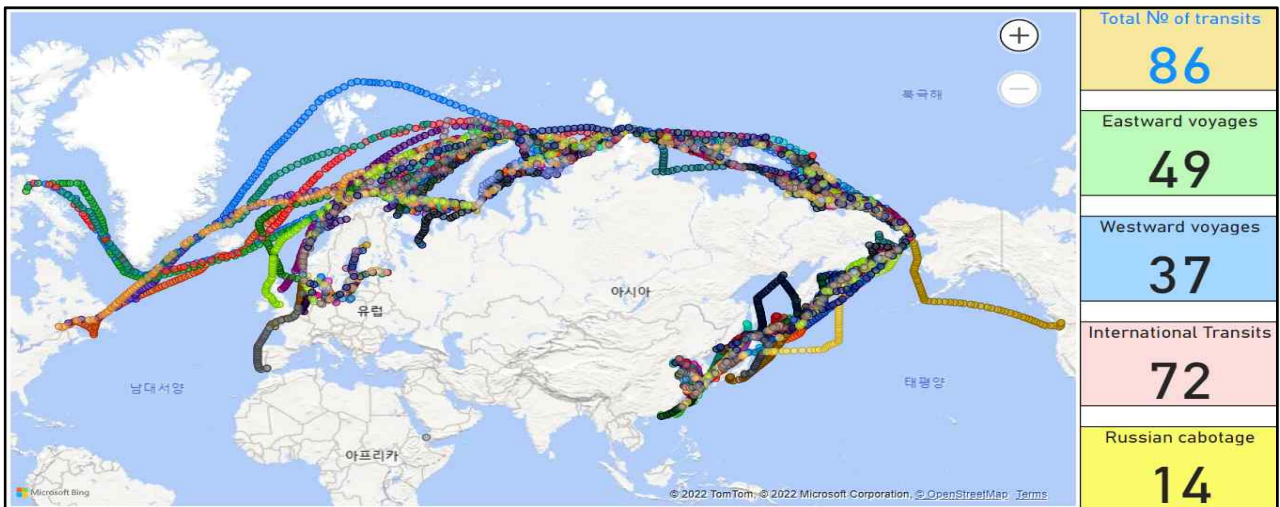


<표 1> 태평양과 대서양 연결 항로의 거리 (단위 : 마일)

구분	Hamburg			
	Vancouver	Yokohama	Hong Kong	Singapore
북극해 항로	6,635	6,920	8,370	9,730
수에즈 운하 경유	15,377	11,073	9,360	8,377
희망봉 경유	18,846	14,542	13,109	11,846
파나마 운하 경유	8,741	12,420	12,920	15,208

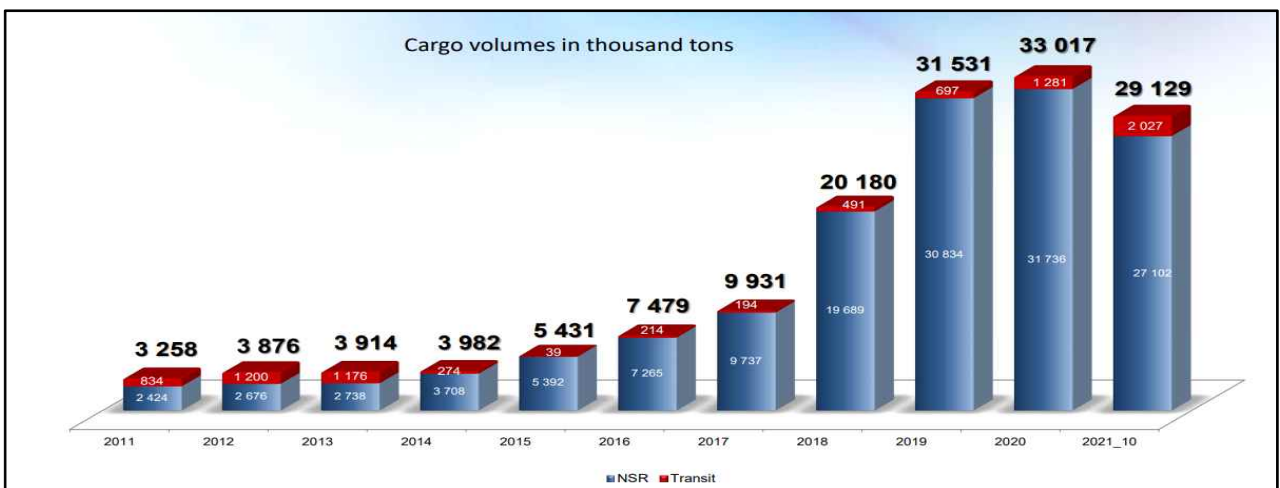
출처: 최경식, “북극해 항로의 전망과 기술적 과제”, 『해양한국』, 2001년 2월호, p. 61.

[그림 5] 북동항로 선박운항 현황(2021)



자료: 노르웨이 북극물류센터(CHNL)

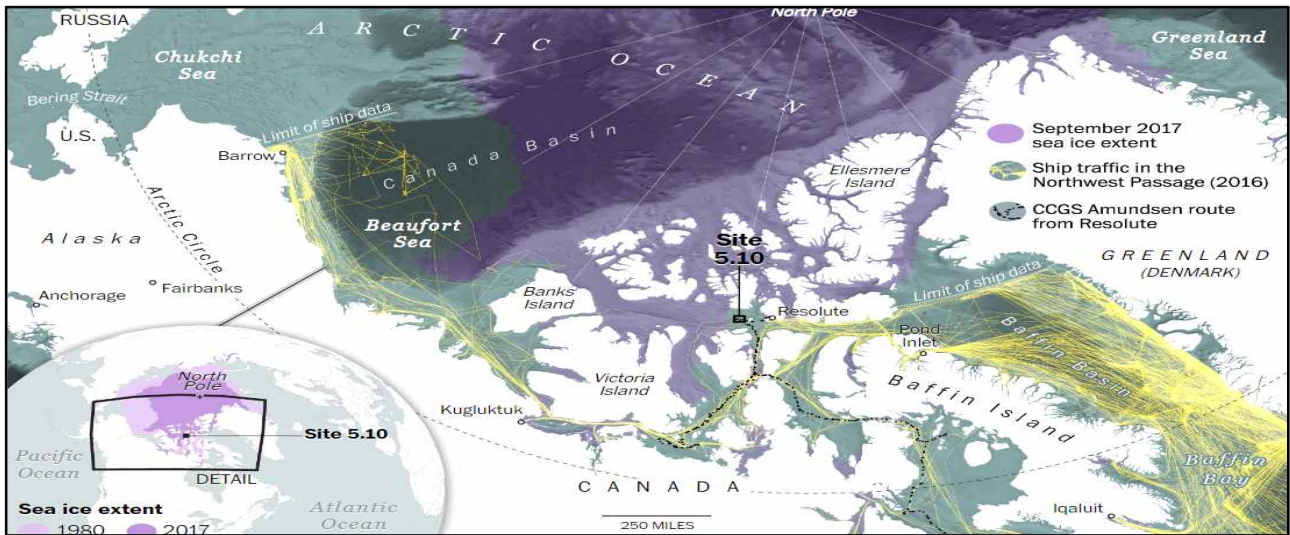
[그림 6] 북부해항로(NSR)의 연간 물동량



자료출처: Nikolay Monko, “Brief Results of the Navigations in the Water Area of the Northern Sea Route in 2021”, The Northern Sea Route Administration. 2021.

NSR을 이용한 러시아에서의 북극해 물동량은 2018년 2,000만 톤을 넘어선 이후 매년 3,000만 톤에 달하고 있다.

[그림 7] 북서항로 선박운항 현황(2016)



출처: <https://www.washingtonpost.com/graphics/2017/business/mapping-arctic-waters/>

2014년, 캐나다 해상운송사인 Fednav는 퀘벡 북부 디셉션 베이에 있는 대규모 광산에서 생산된 니켈정광(nickel concentrate)을 북서항로를 통해 중국으로 운송하였으며, 2016년과 2017년에는 네덜란드 선박회사인 Royal Wagenborg가 운영하는 내빙선박이 중국에서 퀘벡으로 북서항로를 통해 알루미늄 양극을 운송하였다.

북서항로를 이용한 대서양과 태평양을 오가는 선박 항해는 2012년 20건에서 2017년 33건으로 크게 증가하여 이전의 최고 기록을 갱신하였다.²⁾ 북서항로를 이용한 물동량은 2018년 캐나다 배핀섬(Baffin Island)에서 유럽 및 아시아로 수송된 철(iron)의 물동량이 처음으로 500만 톤을 넘어섰다.

북극항로를 이용한 전체 물동량은 2030년까지 1억 톤에 육박할 것으로 전망된다.

2. 국제 해상운송 사고

2021년 전 세계적으로 약 3,000건의 해상사고가 발생했다. 해상사고에 따른 피해의 정도가 다소 큰 전손사고는 전체사고의 약 2% 정도인 54건이 발생하였다. 선박 전손사고는 2012년 이후 지속적인 감소세를 나타내고 있다. 전손사고의 발생 건수는 전년(65건) 대비 11건 감소하였으며, 2012년의 127건에 비해 57% 감소하였다.

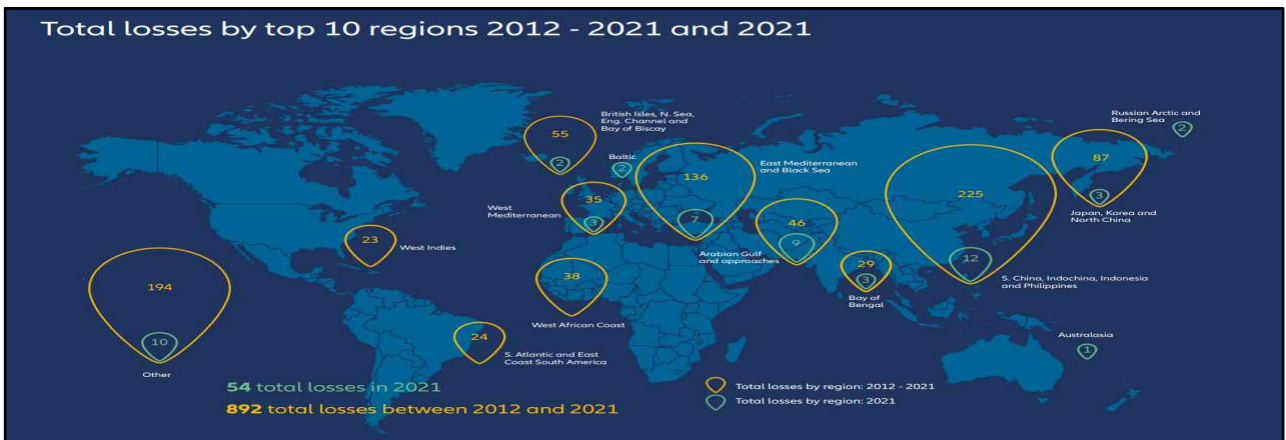
2) Chris Mooney, "Scientists came to explore the fabled waters of the Arctic – but their work could also change its future". Washington Post. 21 December 2017.

[그림 8] 최근 10년 선박 전손사고 발생 추이 (2012~2021)



자료: Allianz Global Corporate & Specialty, *Safety and Shipping Review 2022*.

[그림 9] 지역별 선박 전손사고 발생 현황(2012-2021)



2012년 이후 10년 동안 전 세계 선박 전손사고는 총 892건을 기록했다. 지역별로는 남중국해(25%), 흑해 및 동지중해(15%), 일본, 한국 및 중국(9.8%), 영국제도 및 북해(6%), 아라비아만 일대(5%)에서 많이 발생했다.

<표 2> 최근 10년 원인별 전손사고 발생 추이 (2012~2021)

	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	Total
침몰	53	70	50	66	48	56	33	32	25	32	465
난파 및 좌초	29	21	18	19	22	15	18	9	12	1	164
화재 및 폭발	14	15	7	9	13	8	12	20	14	8	120
기관계 고장	15	1	5	2	10	9	3	3	4	6	58
충돌	5	2	2	7	2	1	3	3	3	3	31
선체파손	7	1	5	2	4	5	2	1	1	1	29
접촉	2		1				2	1			6
실종					2			1			3
기타	2	1	2		1			1	6	3	16
Total	127	111	90	105	102	94	73	71	65	54	892

해상사고의 원인으로는 침몰 465건(52%), 난파 및 좌초 164건(18%), 화재 및 폭발 120건(14%), 충돌 31건(6%), 그리고 선체파손 29건(3.5%) 순으로 나타났다.

3. 북극해 운항의 위험요인

1) 운항 위험요인

북극해의 극한 환경으로 인해 북극해를 운행하는 선주와 해운회사들은 그들이 일반적으로 예상하는 것보다 더 많은 위험에 직면한다. 북극해를 경유하는 선박의 운항에는 안전운항을 위한 시설과 관련 인프라가 적고, 극한의 기후환경으로 인하여 일반적인 항로를 운항하는 선박들에 비해 사고의 위험 또한 증가하게 된다. 영국의 해상보험사들이 공동으로 설립한 JHC(Joint Hull Committee)에서 밝힌 북극해에서의 선박운항의 위험요인들은 다음과 같다.³⁾

- 해빙과의 접촉 (빙하 포함)
- 해빙에 의한 프로펠러, 방향타 및 기타 기계장치의 손상
- 해도에 표시되지 않은 암초에 의한 좌초
- 결빙 (11월~3월)
- 안개 (6~7월이 가장 극심)
- 충돌
- 멀리 떨어져 있음에서 발생하는 구조의 지연/부족
- 안전한 항구에 대한 정보 부족

[그림 10] 북극해 운항 위험



이러한 위험들은 다음과 같은 이차적 요인에 의해 악화될 수 있다.

- 좋지 못한 해도
- 부족한 수로도 및 기상 자료
- 부족한 위성항법 정보 및 통신 문제

북극해를 운항하는 해운회사들이 직면한 사고위험은 안전한 항해를 위한 해도가 부족하다는 것이다. 북극이사회(Arctic Council)의 ‘2009년 북극 해상운송 평가에 관한 보고서(Arctic Marine Shipping Assesment Report 2009)’에 따르면 주요 북극 해상운송로의 상당한 부분에 대한 해

3) Joint Hull Committee, “Northern Sea Route Norters”, JH2012/004, 2012.
 file:///C:/Users/OWNER/Downloads/The+Northern+Sea+Route+Information+Paper.pdf

도가 부족하다는 것을 강조했다. 이는 캐나다 북극해 제도(Canadian Archipelago) 및 보퍼트해(Beaufort Sea)에서 가장 심하고, NSR상에 있는 카라해(Kara Sea), 랍테프해(Laptev Sea), 동시베리아해(East Siberian Sea)에서도 마찬가지이다. 해도의 부족으로 발생하는 문제들은 해당 지역에서의 부족한 통신 네트워크에 의해 더 악화된다.

북극에서의 크루즈 선박들은 선주, 규제당국, 보험회사들에게 특히나 큰 도전으로 다가온다. 특히, 카리브해, 유럽, 지중해에서 오는 큰 크루즈 선박들이 그렇다. 2010년 8월 27일 캐나다 국적의 북극 탐험 크루즈선박인 Clipper Adventurer호가 캐나다 북극지역 '코러내이션만(Coronation Gulf)'에서 암초에 충돌하여 좌초되었다.⁴⁾ 해빙관련 문제가 아니었음에도 불구하고, 승객의 구조 및 선박 인양은 명확한 도전이었다. 이 사고는 북극에서의 증가하는 위험에 대응하기 위해 크루즈산업 내에서 절차와 전략의 확립이 필요함을 보여준 사례였다.

<표 3> 북극해 선박사고 현황 2011-2020 (14건의 전손사고 포함)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
기관계 고장	12	13	20	27	44	32	46	23	14	18	249
난파 및 좌초	9	9	10	14	6	11	9	8	6	8	89
화재 및 폭발	6	2	4	2	4	1	3	6	8	8	44
충돌	4	4	2		3	2	4	2	3	6	30
접촉	1	3	6	4	5	1	1		1	1	23
침몰	3	1	1	2		1		1	1	2	12
선체파손	2	1	2	1	1	2	2				11
노동쟁의						1					1
기타	2	6	5	5	6	4	6	4	8	15	61
Total	39	38	50	55	69	55	71	44	41	58	520

출처: Allianz Global Corporate & Specialty, *Safety and Shipping Review 2021*. p. 55.

국제 해상보험업체인 AGCS(Allianz Global Corporate & Specialty)의 '2021년 해운안전보고서(*Safety and Shipping Review 2021*)'에 따르면 2011년부터 2020년까지 10년간 북극권 해상에서 발생한 해상사고는 선박의 전손사고 14건을 포함해 총 520건의 해상사고가 보고되었다. 사고의 원인으로는 기계파손 및 고장 건수(249건)가 절반 가까운 비중을 차지했으며, 그 다음으로 난파 및 좌초에 의한 사고가 89건으로 많았으며, 그 외 다른 사고요인으로는 화재 및 폭발, 충돌, 접촉사고, 그리고 침몰사고 등이 발생했다.

2) 환경적 위험요인

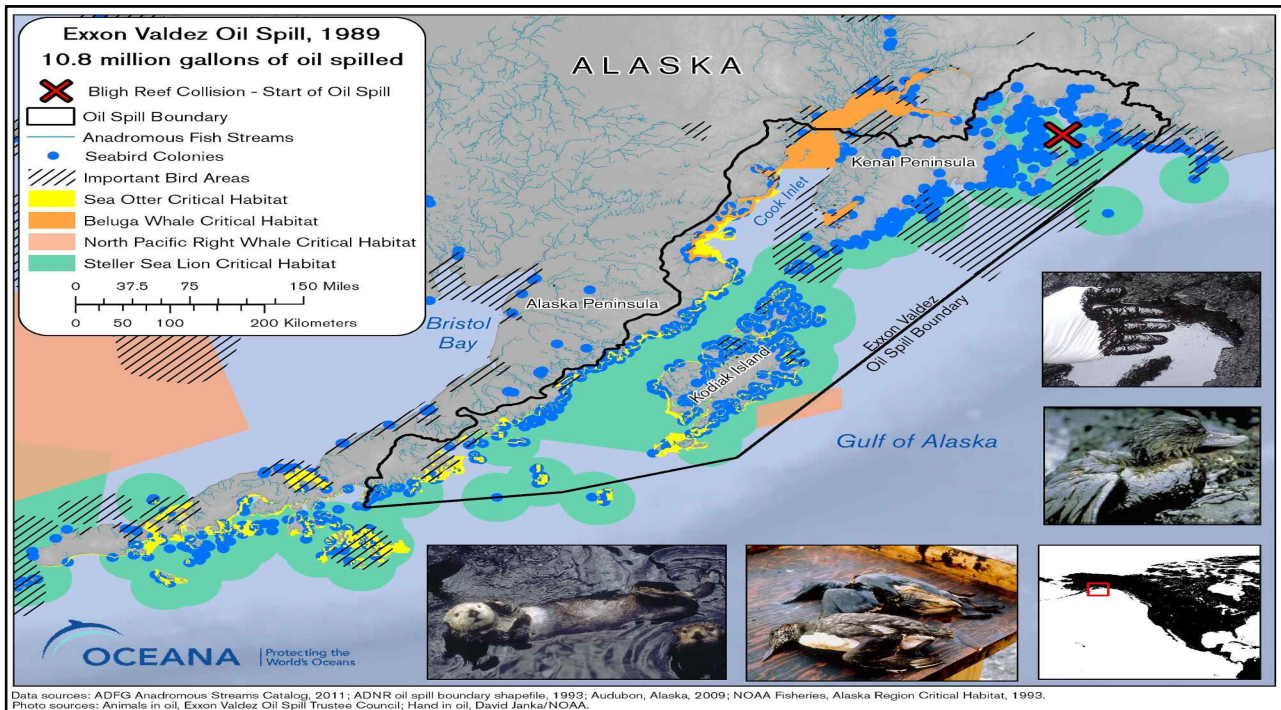
해운사들은 북극항로를 이용한 운항과정에서 선박사고의 위험과 함께 환경적 위험에 놓이게 된다. 북극이사회는 북극 해양환경에 대한 가장 큰 위험은 우발적이거나 불법적인 방류를 통한 선

4) Jane George, "Expert:Clipper Adventurer ran into a charted hazard". Nunatsiaq Online, 4 September 2010.

박의 기름방출이며, 북극해 운항선박에 따라 발생할 수 있는 추가적인 잠재적 환경영향으로는 해양 포유류에 대한 선박 공격, 해양 포유류의 이주 패턴 파괴, 인공 소음 발생 등을 주요 환경적 위험요인으로 제시했다⁵⁾.

이런 해양 환경에 대한 영향은 1989년 알래스카의 북위 60° 부근에서 일어난 Exxon Valdez 사례를 통해 알 수 있다. 이 사고로 10.8백만 갤런(257,000 배럴)의 기름이 유출되었으며, Prince William Sound 지역의 깨끗했던 자연이 파괴되었고, Exxon은 43억 달러의 복구 및 보상비용을 부담해야 했다.⁶⁾

[그림 11] Exxon Valdez 기름유출 사고



출처: <https://twitter.com/oceana/status/448180456421212160/photo/1>

북극해에서의 높은 물리적 위험과 환경적 위험은 제3자의 사망 혹은 부상, 환경오염과 관련된 책임의 위험이 증가함을 의미하여, 자연스레 관련 비용도 높다는 것을 의미한다. 예를 들어 장거리 운행을 위해 보다 많은 기름을 적재하고, 오염이 심할 수 있는 강한 벙커유를 사용하는 것은 북극 자체의 극악한 환경과 더불어 벙커유 유출 사고시 제거를 어렵게 할 수 있는 요인이다. 또한 선원과 승객의 송환비용도 북극에서는 보다 높을 것이다.

5) Arctic Council, *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*, 2009. p.5.
file:///C:/Users/OWNER/Downloads/AMSA_2009_Report_2nd_print%20(1).pdf

6) ExxonMobil, The Valdez oil spill.
<https://corporate.exxonmobil.com/Operations/energy-technologies/Risk-management-and-safety/The-Valdez-oil-spill#Overview>

5 맺음말

북극항로의 운항에는 많은 위험요소들이 존재한다. 오늘날 해상운송과 관련한 많은 해양위험들은 이미 잘 분석되고 있지만, 북극해 항해와 관련해서는 여전히 확인하고 분석해야 할 위험요소가 많다. 보험사들은 사고의 발생빈도나 통계와 같은 역사적 자료에 의해서 보험료를 책정하는 것이 일반적이다. 사고 비율에 대한 정보가 있다면 적정보험료의 산정에 도움이 된다. 하지만 북극에 관한 실증적인 자료와 통계가 부족하여 보험사들이 북극의 다양한 항로와 관련된 위험분석을 하는 데 어려움이 있다.

독일 회사인 Beluga Shipping은 2009년 8-9월 두 대의 선박이 한국 울산으로부터 북극항로를 통해 Novaya Zemlya를 거쳐 Ob 강에 있는 Novy 항구 및 Yamburg에 중량화물을 운반하는 시험운항을 했다. 이 시험운송은 북극해 운항과정의 해양위험을 분석하는 과정에서 신뢰할 만한 자료를 제공하는 실제 사례가 될 수 있다.

INSROP와 ARCOP을 통한 러시아의 NSR 항로에 대한 경험과 지식을 제외하고는 북극해 운송과 관련된 해양위험에 관한 정보가 제한적이다.

북극해 운송은 극심한 해빙과 개방수역에서의 항해를 모두 포함하고 있다. 이는 계절적 차이도 있겠지만, 북극에서의 지리적 지역에 따라서도 영향을 받는다. NSR, NWP 및 TPP에서 일어날 수 있는 사고 및 사고율에 관한 해상위험의 통계자료는 사고방지를 위한 사전조치를 취하거나 사고로 인한 추가비용을 추정하거나 북극항로의 해상보험의 효율적인 보험요율을 책정하는데 중요한 자료가 될 것이다.

<참고문헌>

최경식, “북극해 항로의 전망과 기술적 과제”, 『해양한국』, 2001년 2월호.

Allianz Global Corporate & Specialty, *Safety and Shipping Review 2022*.

Arctic Council, *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*, 2009.

Mooney, Chris, "Scientists came to explore the fabled waters of the Arctic – but their work could also change its future". Washington Post. 21 December 2017.

George, Jane, "Expert: Clipper Adventurer ran into a charted hazard". Nunatsiaq Online, 4 September 2010.

Joint Hull Committee, “Northern Sea Route Norters”, *JH2012/004*, 2012

Monko, Nikolay, “Brief Results of the Navigations in the Water Area of the Northern Sea Route in 2021”, The Northern Sea Route Administration. 2021.

여행하는 삶: 툰드라 네네츠인 이동문화의 전통적 특색

김자영

(배재대학교 한국-시베리아센터)

1. 들어가는 말

러시아의 극북지역에 살고 있는 토착소수민족 네네츠인. Raipon(Russian Association of Indigenous Peoples of the North) 자료 기준 그 숫자는 41,000명 정도이다. 우랄어족 사모예드어파에 속하는 네네츠인은 북극해와 툰드라가 만나는 혹독한 환경을 가진 곳에서 수세기 이상 살아왔다. 이들은 오늘날 사모예드어를 사용하는 러시아 북극 민족들 중 가장 크고 광범위하게 퍼져있는 민족으로 현재 네네츠 자치구, 야말-네네츠 자치구, 크라스노야르스크 타이미르 반도(돌간-네네츠 자치구), 코미공화국, 한티-만시 자치구 등에 살고 있다.

네네츠인의 영토는 시베리아 서부 메젠 강으로부터 시베리아의 동부지역 파시나 강의 왼쪽 지류까지 이어지는 유럽툰드라와 삼림툰드라 지역의 대부분을 장악하고 있을 정도로 광활했다. 네네츠인은 툰드라 네네츠와 포레스트 네네츠로 나뉘는데 네네츠인의 대부분은 툰드라 네네츠 방언을 사용하는 툰드라 네네츠족에 속한다. 포레스트 네네츠는 소수로 포레스트 네네츠 방언을 쓰며 타이가지대에 주로 분포한다.

본 글에서는 네네츠민족 중에서도 다수를 차지하는 ‘툰드라 네네츠인’을 중심으로 이들의 전통적인 여행 문화의 대표적 특색들을 러시아 자료들¹⁾을 토대로 정리하고 소개하고자 한다.

2. 네네츠민족

‘네네츠’라는 이름은 *ненец*(네네쯔) - *человек*(인간)이라는 단어에서 나왔다. 네네츠인이 자민족의 공식 명칭을 ‘네네츠’라고 정한 것은 20세기 초반 사회주의 혁명으로 소연방이 성립된 이후로 이전에는 네네츠 이외에도 *хасава*(하싸바) - *мужчина*(남자), *ненэй* *ненэць*(네네이 네네쯔) - *настоящий человек*(진정한 사람)등의 이름으로 스스로를 불렀다고 전해진다. 극북지역으로 진출하면서 네네츠인을 만나게 된 러시아인들은 소련 혁명 전에는 이들을 사모예드나 유라

1) 주요 자료: С.П. Толстов(『Народы Сибири』, Ленинград, 1956.), В.Н. Адаев · Р.Х. Рахимов (“Традиционная культура путешествия тундровых ненцев”, <Вестник археологии, антропологии и этнография>, No. 2(29), 2015), Raipon (<https://raipon.info/narody/nentsy/>)

크(юраки)라고 부르기도 했다. 19세기에 사모예드는 네네츠인 뿐만 아니라 또 다른 북방 토착민족들인 응가나산 족이나 에네츠족을 통틀어 가리키는 말이기도 했으나 관용적으로는 네네츠인을 의미하는 명칭이었다.

19세기 네네츠인과 처음으로 조우한 러시아인은 이 민족을 왜 사모예드(самоед)라고 불렀을까. 명칭의 어원은 само-ед(сам себя едящий 스스로를 먹는 자), сам-один(одинокко живущий 홀로 사는 자), семго-ед(едящий семгу 연어를 먹는 자)등의 의미를 가지고 있다고 추측된다. 교회 슬라브어에서는 이 명칭을 ‘식인종’이라는 뜻으로 구분하고 있기도 하다. 혹은 ‘사미족의 땅’이라는 의미에서 그 어원이 출발했을 것이라는 추측까지 다양하지만 이러한 이야기들은 모두 비 학술적인 추론으로 남겨져 있다.

네네츠인은 전통적으로 사냥과 순록을 이용한 유목생활을 해왔고 물고기도 주요 식량공급원이다. 툰드라 네네츠인은 목동의 감독 하에 개의 도움을 받아 연중 내내 순록방목을 하는 것과 계절에 따라 장거리 이동을 하는 것이 특징이고, 애니미즘과 샤머니즘에 영향을 받은 세계관을 가지고 있다.

툰드라 네네츠인에게 있어 1년 내내 지속되는 ‘여행’은 삶 그 자체라고 볼 수 있다. 전통적인 종교적 세계관, 오랜 세월 혹독한 자연 및 지리적 조건 속에서 체화된 경험과 지식들이 정교하게 얽혀서 만들어지고 현대에 이르기까지 지켜지고 있는 툰드라 네네츠인의 전통적 여행문화는 어떤 모습을 하고 있을까.

[그림 1] 순록무리와 목동



출처: <https://yandex.ru/images/>

3. 툰드라 네네츠인 여행문화의 대표적 특징

툰드라 네네츠인에게 있어 여행은 일상의 삶이었다. 연중 내내 이어지는 순록의 방목을 위해 계절에 따라 경로를 결정하고 해마다 반복하여 수백에서 수천 킬로미터에 이르는 장거리 이동을 자주 하였다. 툰드라 네네츠인은 춤(Чым)이라고 부르는 천막으로 만든 집에 살며 적은 수의 사람들만이 함께하는 유목생활을 하기 때문에 친척방문이나 생필품 교환, 가게 방문, 사냥, 낚시, 성지순례, 심지어 신부 감을 중매하기 위해서 등 다양한 목적을 가지고 장거리 여행을 계획하곤 했다.

이들에게 가장 중요한 이동수단은 순록 썰매였다. 툰드라 네네츠인의 썰매는 나르타(нарта, хан) 라고 부르는데 썰매의 무게나 타는 사람에 따라 6가지 종류로 나뉘고 가벼운 나르타를 기준으로 2-6마리의 순록이 한 팀을 이루어 썰매를 끌었다. 마구의 왼쪽 첫 번째에는 항상 가장 훈련이 잘 된 최고의 순록을 배치한다. 썰매의 크기가 더 작아지면 3-12마리의 개를 반원모양으로 배치한 뒤 썰매를 끌게 하기도 했다. 스키를 이용해 이동하는 것도 툰드라 네네츠인들에게서 자주 볼 수 있는 이동수단이였다. 여름에는 낚시와 바다사냥을 하기 위해 배를 이용하기도 했다

[그림 2] 네네츠인의 이동방법



출처: <https://yandex.ru/images>

가혹한 자연조건과 기후조건을 보았을 때 툰드라 네네츠인이 장거리 여행을 떠나기 위한 시기를 적절히 선택하는 것은 매우 중요한 일이었을 것이다. 이들은 매우 세심하게 떠날 수 있는 날짜와 기간을 결정했다. 구체적인 날짜가 정해졌다 해도 출발 하루 이틀 전까지도 이것은 확정적이라고 볼 수 없다. 심지어 출발 당일에도 날씨를 점칠 수 있는 몇 가지 사항들을 고려하면서 출발일을 미룰 것인지 아니면 그대로 진행할 것인지를 생각하곤 했다. 예를 들어, 붉은 석양은 길조이다. 반대로 아침의 밝은 붉은 빛은 악천후를 예고한다. 개가 등을 바닥에 대고 눈 속에서 덩굴면 눈보라가 몰아칠 것이다. 태양 주위에 나타나는 테두리 역시 몇 시간 후 눈보라의 시작을 알리는 징후이다. 별이 유난히 반짝반짝 빛나는 밤하늘은 아름답지만 바람이 많이 부는 날씨를 예고한다. 순록 무리 중 선두에 있는 순록이 시끄럽게 코에서 공기를 내뿜을 때 역시 뭔가 좋지 않은 일이 일어날 수 있으니 여행을 취소하는 것이 낫다고들 믿었다. 이렇게 특히 겨울에 여행을 떠날지 말지에 대한 결정은 출발 직전에야 가능한 것이다. 툰드라 네네츠인들은 흔히 “혹한에는 모험하지 않는다.”라고 얘기하고, 노인들은 “(언제 떠날 것이라는 것을) 미리 말하지 마시오. 날씨란 하루에 세 번도 변할 수 있으니까.” 라고 말하곤 한다.

포레스트 네네츠 사이에도 비슷한 믿음이 있다. 무리의 선두에 있는 순록이 바닥에 누워버리면 그날 점심 즈음이나 저녁때쯤 뇌우를 동반한 악천후가 닥쳐올 것이라고 생각했기 때문에 이동은 당연히 취소되었고 춤 역시 해체하지 않고 하루 더 머무르곤 했다.

여행준비를 위해 필요한 것들을 보자. 우선 따뜻한 모피 옷은 필수이다. 길에서 입을 옷과 이동 도중 길에서 밤을 지새울 때 사용할 것으로 따로 준비한다. 툰드라 네네츠인의 겂옷은 안감에만 혹은 안감과 겂 표면을 모두 모피로 채우는 말리차(малица)와 소빅(совик), 야구시카(ягушка)가 대표적이다.

[그림 3] 네네츠인의 남성용 겨울 의복 <말리차(왼쪽)와 소빅(오른쪽)>



출처: <https://yandex.ru/images/>

[그림 4] 여성용 외투 야구시카(ягушка)



출처: <https://yandex.ru/images/>

여행 중간에 장작을 모으거나 순록이 잘 갈 수 있도록 덤불을 자르거나, 썰매를 수리하거나, 나무에 걸린 순록 뿔을 자르거나, 눈을 파내는 등의 작업이 필요하기 때문에 톱, 도끼, 삽, 활, 로프, 칼, 불을 피울 재료, 냄비 등도 챙긴다. 장거리 여행을 떠나기 전 필요한 모든 물건은 꼼꼼히 챙겨야한다. 집을 떠난 후 중간에 뭔가를 잊어버린 것이 떠올랐다고 해도 되돌아가는 것은 금기시 되기 때문이다. 이것을 지키지 않으면 여행 도중 길에서 불행한 일을 만나게 되거나 잊어버리고 집에 놓고 온 것보다 더 많은 물건을 잃어버리게 될 것이라는 믿음과 연관되어 있다.

툰드라 네네츠인의 금기사항 중 또 다른 것으로는 장거리 이동을 앞두고 집 앞을 쓸거나 바느질을 해서는 안 된다는 것이 있다. 다만 비상시에는 이런 금기사항을 피해 바느질을 하되 바느질을 해야 하는 천에 여러 군데 매듭을 만들고 매듭사이를 이은 다음 그 이어진 실을 잘라버리면 여행자의 앞길이 깨끗해진다고 믿었다. 설거지나 세수를 하지 않는 여행자도 있다. 또한 가려는 경로에서 누군가 사망했다는 소식을 들었을 때에도 그 길로는 여행을 떠나지 않는다. 성냥과 숯돌 역시 먼 길을 떠나는 여행자에게 필수적이다. 숯돌은 툰드라 네네츠 남자라면 허리춤에 한 개씩은 반드시 넣고 다니며, 성냥은 여행자가 모닥불이나 담배를 피울 일이 없거나 현대에 와서 라

이터가 있더라도 먼 길의 동행자로서 반드시 지참한다. 성냥이 있으면 그는 더 이상 툰드라나 숲 속에서 혼자가 아니라고 생각되어지기 때문이다. 여행 중간에 네네츠인의 성소²⁾를 지나치게 된다면 떠나기 전 정화의식을 치르고 떠나야 한다.

순록은 미리 잘 먹이고 잘 쉬게 한 뒤에 가장 강한 순록을 썰매의 맨 앞 왼쪽에 배치하고 여행 도중 교체를 위해 또 다른 강한 순록 한 마리 정도를 예비로 데려가야 한다. 목동이 뛰어날수록 최고의 순록들로만 이루어진 썰매 끄는 무리를 구성할 수 있다고도 얘기한다. 때로 길을 떠나는 초입부에는 약한 순록이 무리를 이끌도록 하고 강한 순록을 예비로 둘 수도 있다. 현대에 들어와서 순록을 대체할 수 있는 스노모빌이 있기는 하나 네네츠인은 여행경비도 상대적으로 저렴하고 중간에 고장 날 일도 없는 순록 썰매로 장거리 여행을 떠나는 것을 여전히 선호한다.

어떤 음식을 먹지 않을 것인가, 어떤 음식을 싸가지고 갈 것인가도 중요하다. 길을 떠나기 전에는 기름진 음식으로 충분한 식사를 하고 사슴가죽으로 썬 빵과 차, 설탕, 버터 등을 준비하지만 술은 절대 입에 대지 않는 것인 불문율이다. 사람에 따라 순록고기나 생선을 준비하는 경우도 있긴 하지만 대개는 고기가 필요할 때면 여행 도중 순록을 도살하기도 한다.

무엇보다 중요한 것은 여행 경로 계획을 잘 짜야한다는 것인데 이것은 강과 해안, 협곡 등 지형, 도로상태, 적설량, 한 구역을 대표할 수 있는 특유의 지형지물 즉 랜드마크의 존재 여부, 다른 사람들이 살고 있는 촌이나 부락의 존재를 고려해야 한다는 것을 뜻한다. 뭔가 장애물이 있다고 판단되면 그것을 우회하는 경로를 선택하지 반드시 직선거리만을 고집하지 않는다.

툰드라 네네츠인의 전통적인 거리 단위는 순록 한 마리를 타고 다음 휴식 장소까지 갈 수 있는 만큼의 거리를 의미하는 네달라바(нэдалаба)를 사용한다. 보통 장거리 여행에서 언제 휴식을 취할 것이냐 하는 것은 순록의 배변과 먹이공급의 필요성에 따라 결정되고 도로 상태, 기상조건, 순록의 체력, 여행자의 습관에 따라 달라지기 때문에 네달라바라는 기준이 상당히 임의적일 수 있지만 보통 10km라고 볼 수 있다. 한 네달라바를 통과할 때마다 순록은 10-15분 정도의 휴식을 취하고 3-4 네달라바 후에는 여행자가 차를 끌고 사슴이 목줄을 맨 채 풀을 뜯을 수 있을 정도의 휴식시간이 필요하다.

낯선 곳을 통과하거나 중간에 여러 지인을 방문하려는 목적을 가진 여행이라면 매일 저녁 다른 이의 촌을 방문하여 휴식을 취하는 식으로 경로를 짤 수도 있다. 손님에 대한 환대는 네네츠인의 전통에서 매우중요한 부분이지만 여행자 역시 여행 중간에 들른 다른 촌의 주인에게 무례해보이지 않기 위해 제공된 식사가 보잘 것 없더라도 만족해야 하고, 자신이 가지고 있는 음식을 절대 테이블에 꺼내지 말아야 한다. 그러나 대개는 손님을 맞는 주인은 장작이 부족할 경우 심지어 자신의 가장 허름한 썰매를 잘라서 장작으로 쓰고 거위를 잡아 요리했으며, 귀한 손님이나 친척의 방문일 경우 순록을 잡기도 했다. 주인이 손님에게 주는 선물은 거절하지 말고 받아야 한다. 손

2) 네네츠민족을 포함하여 북극 토착민족들은 산, 강, 돌 등 자신들의 종교관과 신화적 세계관에 따라 정해진 성스러운 구역이 있으며 이곳에서 영혼의 돌봄과 건강을 얻을 수 있다고 믿는다.

님이 여행 중인 지역을 낯설어한다면 주인은 기꺼이 그를 안내해야 하고, 어떤 경우 한 춤에서 다른 춤으로 연속해서 인계하는 방식으로 손님 여행의 도움을 도울 수도 있다. 주인은 손님에게 무료 식사를 제공하는 것은 물론 망가진 썰매를 고쳐주거나 심지어 지친 순록을 바꿔주기도 한다. 다만 남의 춤에 방문하는 것은 날짜를 잘 따져야 하는데 만일 월말에(네네츠인의 달력에 따라) 남의 춤을 방문하게 될 경우 초승달이 뜰 때까지 그곳에 머물러야 하며 이보다 일찍 출발하는 것은 주인에게 공격적인 행위로 보일 수도 있다.

여행 도중 묘지나 대규모 정착지를 방문했거나 지나왔다면 집에 도착하기 전에 연기를 몸에 짚는 식의 '정화 의식(нибтара, нибтрава)'을 통해 자신과 가족에게 '불순물'이 따라오지 못하도록 해야 한다.

여행 도중 낯선 곳에서 길을 잃었을 경우 툰드라 네네츠 여행자는 묘지에서 잠을 청하는 것이 안전하다고 생각했다. 다만 단일 매장에서 잠을 청하는 것은 오히려 초자연적인 어떤 것에 의한 위협을 받을 수도 있다는 점은 염두에 두어야 한다. 홀로 있는 영혼이 외로워하기 때문이다. 길을 이동하던 중 웬지 썰매에 무게가 느껴지거나, 눈앞에 뭔가가 흐릿하게 보인다거나 하는 것을 느꼈을 때는 무조건 아무것도 듣지도 보지도 못한 척 반응하지 말아야 하고 무서워하는 기색을 보여서도 안 된다. 무조건 가던 길을 그대로 달려야 어떤 나쁘고 불행한 것으로부터 부정적인 영향을 받지 않고 거대하고 춥고 외로운 북극의 자연 속에서 긴 여행을 무사히 마칠 수 있는 것이다.

4. 나가는 말

광활한 북쪽 땅에서 살아가는 유목민으로서 장거리여행이 필수적인 툰드라 네네츠인. 이들이 살고 있는 가혹한 환경적 조건은 애니미즘과 샤머니즘으로부터 영향을 받은 네네츠민족의 신비주의적 정서와 어우러져 여행의 출발준비와 이동에 있어 특별한 주의를 기울이게 했다는 것을 알 수 있다. 정주민과 달리 적은 수의 사람들끼리 살아가고, 이동이 잦으며, 끝없이 펼쳐진 대지를 달려야 하는 유목민인 툰드라 네네츠인이 지키는 이웃과의 관계, 길에서 초자연적 현상을 느꼈을 때 취해야 할 행동규칙, 떠날 수 있는 타이밍을 결정하는 방법, 준비할 물건 등은 모두 네네츠인의 '여행'을 안전하게 만들어주는 요소들이었다.

현대 네네츠인은 석유·가스 기업들로 인한 목축용 토지 부족과 환경오염 등의 위협을 겪으며 전통적 삶을 보존하고 이어나가는데 큰 어려움을 겪고 있다. 인류의 소중한 문화적, 인류학적 자산인 북극 토착민족들의 유산을 보존·유지하기 위해서는 이들의 전통을 고찰하고 기록하는 작업이 중요하지만 용이하지 않은 것이 현실이다. 본 글에서는 툰드라 네네츠인의 여행과 관련된 대표적인 전통적 모습을 정리하여 소개하였으며, 앞으로 더 다양한 북방 토착민족들의 전통적 삶의 모습이 보다 구체적이고 다양한 주제로 연구 및 소개될 수 있기를 기대한다.

[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 간곡히 부탁드립니다.