

# KMI 북방물류리포트

**VOL.204**  
FEB 11 2022

발간년월 2022년 2월 11일(통권 제204호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
발행인 김종덕 총괄 이주호 감수 최재선 담당 김엄지·유지원 발행처 한국해양수산개발원  
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



## 주요 동향

- 영국 기업, 사할린과 콜라 반도에서 수소 생산 추진
- 러 부총리, 극동 러시아 투자 활성화 방안 논의
- 러시아, 아르한겔스크 주에 목재 산업단지 건설
- 러·중, 북극 지역 전략적 동반자 관계 합의
- 러시아, 북극항로 보호 해상 훈련 실시
- 〈세미나 중계〉러 컨 운송시장, 크게 개편해야

## 전문가 칼럼

- 우크라이나 군사 위기와 한반도

## 주요 통계

- 2021년 12월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모
- 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모



## 주요 동향



### 영국 기업, 사할린과 콜라 반도에서 수소 생산 추진<sup>a)</sup>

#### ■ Eurasia Mining, 수소 프로젝트 전문 기업 H4Energy와 계약 체결

- 유라시아 마이닝(Eurasia Mining)은 최근 사할린과 콜라 반도에서 수소를 생산하기 위해 수소 프로젝트 전문 기업 H4Energy와 계약을 체결했다고 공식 보도자료를 통해 알렸음
- 유라시아 마이닝은 수소 프로젝트 진행을 위해 이미 러시아 연방 차원의 지원을 받아 예비타당성 조사 보고서를 준비하였고, 러시아 극동·북극개발공사가 프로젝트를 위한 토지 매입 및 에너지 공급 지원을 할 예정임
- 해당 기업은 우랄과 콜라 반도에서 팔라듐, 백금 및 기타 자원 생산에 오랜 기간 종사해온 기업으로, 2021년 말 수소 및 암모니아 시장 진입을 위한 프로그램을 발표하여 현재 무르만스크 주 뿐만 아니라 사할린 지역으로까지 사업을 확대할 방침임

#### ■ 사할린과 콜라 반도에서 생산한 수소·암모니아, 일본으로 수출 예정

- 사업은 대부분 콜라 반도에서 진행되고, 일부는 사할린에서도 추진되는데, 특히 사할린 최남단에 위치한 케이프 크릴론(Cape Crillon) 근처 섬의 남서쪽에서 수소를 생산한다는 방침임
- 이곳에서 생산된 수소와 암모니아는 쿠릴열도의 슈슈(Shumsh) 섬까지 연결된 운송로(가스관)를 통해 일본으로 수출될 예정임
- 사할린 SNS 채널 ‘사할린 원 투(Sakhalin One Two)’에 따르면 유라시아 마이닝은 2024년까지 사할린 수소 생산에 착수할 것이며, 시험 생산기간 동안 연간 1만 6,000 톤을 생산하고, 사업이 정상적으로 진행될 경우, 2030년까지 목표 생산치를 연간 15만 톤으로 확대시킬 계획임

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실  
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

김혜영 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원  
(gpdud027@hufs.ac.kr)

#### 참고자료

a) <https://sakhalin.info/news/215979> (2022.1.30. 검색)

# 러 부총리, 극동 러시아 투자 활성화 방안 논의<sup>a)</sup>

그림. 트루트네프 부총리가 참석한 프리모르스키 지역 투자 프로젝트 회의 모습



자료: <https://habarovsk.bezformata.com/listnews/tor-mozhet-poyavitsya-na-ostrove/102098602/>

## ■ 러 부총리, 프리모르스키 지역 투자 사업 활성화 회의 진행

- 유리 트루트네프(Yuri Trutnev) 러시아 부총리 겸 극동관구 대통령 전권대표는 블라디보스토크에서 극동 지방의 프리모르스키(Primorsky) 변경주 투자 프로젝트 구현에 대한 회의를 개최함
- 트루트네프 부총리는 회의 중, 극동 개발의 주요 원칙은 각개 프로젝트의 병행 진행임을 강조하며 만약 프로젝트 이행상 문제가 발생한다면 이를 투자자들이 제거할 수 있도록 돕고 투자자와 지속 접촉해야 한다고 설명하는 한편, 이를 통해 경제발전을 성공적으로 이룩할 수 있다고 언급함
- 또한, 그는 이러한 경제발전은 푸틴 대통령이 제시한 것으로 병원, 학교, 유치원 등의 사회 인프라 발전을 포함한 기초 인프라 발전을 낳을 것이라고 덧붙임
- 부총리의 말에 따르면, 극동의 프리모리예(프리모르스키) 지역의 투자는 매우 활발한 상황인데, 특히 프리모리예 지역에서 진행 중인 투자 프로젝트는 총 1,969 건으로 전체 극동지역 투자의 70%를 차지하였음

- 이는 극동지역 선도개발구역 및 자유항 이행 프로젝트 중 60%를 차지하는 비율일 뿐만 아니라 투자자들은 프리모리에 지역 선도개발구역과 자유항에 4,010억을 투자했고, 이를 통해 현재까지 278개의 프로젝트가 실행되었고 4만 개의 일자리가 창출됨

## ■ 목재, 물류, 곡물 생산, 관광 등 다양한 사업 진행 계획 발표

- (목재 생산·가공 시설 건설) 목재 패널을 생산하는 세계 최대 기업 중 하나인 크로노스판(Kronospan)社は 연간 60만m<sup>3</sup> OSB 합판 생산과 MDF/라미네이트 합판 및 판넬 생산, 저품질 펄프 용재 100만 m<sup>3</sup> 이상의 가공이 가능하도록 생산 및 가공 시설을 설비할 계획이라고 언급함
- 트루트네프 부총리는 목재 가공 및 건축자재 생산 사업은 극동지역에 매우 중요하며, 사업 진행을 통해 건축자재 비용이 낮아질 경우 극동지역 주택 비용도 함께 낮아질 수 있다고 언급하며 크로노스판社の 사업 계획에 대해 긍정적으로 평가함
- (터미널 건설) 오로라(Aurora) 항만社は 연간 2,500만 톤을 처리할 수 있는 석탄 터미널과 연간 1,000만 톤을 처리할 수 있는 탱크 터미널 건설 프로젝트를 제안함. 이 터미널은 4만~20만 톤의 선박을 수용할 수 있게 설계될 예정이며, 볼쇼이카멘(Bolshoy Kamen) 선도개발구역에 건설될 계획임
- (물류 터미널 건설) 미하일롭스키(Mikhailovsky) 선도개발구역 입주기업인 프레이트 빌리지 프리모리스크예(Freight Village Primorsky)社は 우수리스크(Ussuriysk)시 보즈디비젠스키(Vozdvyzhensky)역 근처에 연간 30만 TEU를 처리할 수 있는 프리모르스키예 물류 터미널을 건설할 계획이라고 발표함
- (운송·물류 센터 건설) 핀인베스트(FININVEST) 그룹은 회의 중 물류 관련 전반적인 복합 인프라를 갖춘 운송·물류 센터 ‘아르툼(Artym)’을 극동 지역 아르툼 시에 건설할 계획이라고 발표함. 이 센터 건설은 극동지역 항만의 효율성을 높이고, 동시에 러시아 북부지역 운송에 크게 기여할 것으로 판단하고 있음
- (건축자재 제조) 기존에 하바롭스크 지역에서 다양한 투자 프로젝트를 진행하던 테크노니콜(Technonikol)社は 하바롭스크 선도개발구역으로 사업을 확대하여 암면 생산, 단열재 기술 생산 등에 주력할 예정임. 특히, 석유 아스팔트 원료, 고무, 폴리머 재활용 공장, XPS 패널 생산 공장, 관련 물류 센터 등을 건설할 계획이며, 볼쇼이카멘(Bolshoy Kamen) 선도개발구역에 건설될 것으로 예상됨
- (곡물 생산) 터키 기업 셀바 기다(Selva Gida)社와 IMAS社は 컨소시엄을 구성하여 프리모

리에 지역에 10만 톤의 곡물 저장소와 밀가루 생산설비 2개 라인, 파스타면 생산설비 등을 갖춘 공장을 건설 할 예정임. 주 원료 공급자는 알타이 지역 및 극동 지역의 농부들이 될 것으로 보이며, 아시아-태평양 시장에 생산 제품을 집중적으로 판매할 계획임

- (관광 및 레저) 기업 만테라 그룹(Mantera Group)은 카지노가 있는 세계적 수준의 호텔과 골프 공원, 전시 컨벤션 센터, 관광 및 스포츠 인프라가 구축된 쇼핑몰인 ‘프리모리에’ 통합레저단지를 루스키 섬에 구현하기 위해 사업 준비작업을 진행하고 있음
- 또한, 아르세니예프(Arseniev)시 벨라야 고라(Belaya Gora)의 지역 학교를 기반으로 스키 리조트를 만드는 프로젝트가 제안되었는데, 이 프로젝트는 지역 스키 인프라와 옵조르나야(Obzornaya) 산 기슭에 있는 살류트(Salyut) 휴양 시설을 하나의 스키 리조트로 통합하는 등 다양한 세부 프로젝트를 포함하고 있으며, 이를 통해 지역 관광 개발 및 극동 지역의 겨울 레저 활동 매력을 제고한다는 방침임

## ■ 쿠릴열도·루스키 섬 등에 투자자 특별우대제도 시행 예정

- 트루트네프 부총리는 쿠릴열도에서 시행될 예정인 특혜제도(관세자유구역)를 언급하며, 특혜제도가 가동될 경우 20년간 투자자들은 납세의무를 지지 않아도 되며, 5년간 사업 감면제권을 부여받으므로 투자자들은 이 전례 없는 혜택의 기회를 활용해야 한다고 강조하였음. 현재 쿠릴열도 투자자들을 위한 특별우대제도 관련 법안은 가까운 시일 내 두 달의 준비 기간을 거쳐 제정될 것이라고 언급함
- 또한, 트루트네프 부총리는 극동·북극개발부, 프리모르스키 지방정부와 함께 루스키 섬 내 선도개발구역 형성 문제를 협의하고 있다는 사실을 밝히면서 정부에 루스키 섬 선도개발구역 지정 제안을 지시하였음. 이 선도개발구역에는 투자자가 필요한 모든 지원을 제공 받을 수 있도록 하는 통합관리시스템을 구축할 예정임
- \* 현재 러시아 프리모르스키 지역에는 나제진스카야, 미하일롭스키, 볼쇼이 카멘, 네프테히미체스키(Neftekhimichesky) 등 4곳의 선도개발구역(Territories of Advanced Social and Economic Development, TOR)이 있으며, 각 TOR에는 지역에 따라 조선 및 선박수리, 농업, 생산업, 물류, 석유 및 가스 화학 등과 같은 다양한 특화산업이 존재함. 선도개발구역 제도를 통해 투자자들은 사업을 진행하는 과정에서 발생하는 세금을 면제받는 등 광범위한 세제 혜택과 행정적 편의 및 우대를 제공 받을 수 있음

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실  
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

강하람 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원  
(wish125@hufs.ac.kr)

---

#### 참고자료

a) <https://minvr.gov.ru/press-center/news/34227/>(2022.2.6. 검색)

## 러시아, 아르한겔스크 주에 목재 산업단지 건설<sup>a)</sup>

### ■ 목재 및 펠릿을 대량 생산하는 현대 기술 기반 목재 산업단지 건설 계획

- ULK 그룹은 러시아 극동·북극개발공사와의 계약을 체결하여 아르한겔스크 주 피네지스키(Pinezhsky) 지역에 목재 산업단지를 건설할 예정임
- ULK 그룹은 향후 동 목재 산업단지가 가공 목재와 펠릿의 대량 생산단지가 될 수 있도록 단지 건설 프로젝트에 포함되는 세부 사업인 공장 건설, 임대한 산림단지 부지에서의 목재 수확, 최신기술을 사용한 목재 생산, 펠릿 생산 등에 적극 참여할 것으로 예상됨
- 이 목재 산업단지 사업 프로젝트를 통해 목재조달 단지의 용량 증가, 현대식 제재소 건설, 펠릿 공장, 자체 열난방 화력발전소, 목재 단지까지 접근할 수 있는 양방향 고속도로 154km 및 7.5km의 철로 5개 노선, 통신 엔지니어링과 전원공급망 설치 등이 진행됨
- 이 프로젝트를 위한 투자액은 총 200억 루블을 상회하여 사업이 성공적으로 시행될 경우 약 1,800개의 일자리가 창출될 것으로 기대됨
- 아울러 이 목재 산업단지는 연간 최대 목재 생산 능력 2,800만m<sup>3</sup>를 목표로 하며, 산업단지 건설 프로젝트 구현을 위해 2022년부터 벌목이 시작되어 2023년 말경에는 프로젝트가 본격적으로 가동될 계획임.
- 2026년까지 생산 과정 준비가 끝나면 점차 생산량을 늘리는 한편, 벌목 및 목재 가공분야 전문가들을 고용함과 동시에 인력 교육을 실시하고, 벌목 구역 접근 및 대형화물 운반용 도로 건설에 필요한 장비 구입을 진행할 예정임
- 해당 산업단지 건설 프로젝트의 책임자는 목재 산업단지가 건설될 경우, 자동화 및 첨단 기술을 기반으로 한 신식 장비를 사용하여 목재를 생산하고, 엑스레이를 활용한 원목 절단, 2분에 200m의 속도로 톱질을 할 수 있는 제재소 가공라인 마련 등 매우 경제적인 생산 공정이 단지 내에 설비될 것이라고 설명함
- 아울러, 최대의 생산 효율을 내기 위해 종이, 시트, 필름, 목재 등의 수분, 두께 등을 측정 및 스캔하는 기술인 트래버스 시스템(Traverse system)을 이용하여 공장 내 장비 수를 최소화할 예정이라고 언급함
- 피네지스키 지역의 목재가공 단지에는 목재 생산 및 가공을 담당할 모든 인프라가 구축되어 있는 바, 향후 목재 원료 공장과 관련한 어떤 요인에도 구애받지 않고 제품 운송 비용을 감소시켜 지역 물류 시스템을 효율적으로 만들어줄 것으로 예상됨

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실  
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

강하람 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원  
(wish125@hufs.ac.kr)

---

#### 참고자료

a) <https://minvr.gov.ru/press-center/news/34197/>(2022.2.6. 검색)

## 러·중, 북극 지역 전략적 동반자 관계 합의

### ■ 시진핑 중국 국가주석과 푸틴 러시아 대통령이 북극의 지속가능한 개발을 위한 전략적 동반자 협력 관계에 합의하였음<sup>a)</sup>

- 베이징 동계 올림픽을 계기로 시진핑 주석이 러시아 푸틴 대통령을 초청해 정상회담을 개최하였음. 시 주석은 코로나 19 팬데믹 가운데 거의 2년 만에 대면 정상외교를 재개한 것임
- 양국이 발표한 공동성명에 따르면 “양측은 북극의 지속가능한 발전을 위한 실질적인 협력을 지속적으로 강화해 나가기로 합의하였다”면서 북극을 여러 차례 언급하였음
- 또한 “다양한 분야에서 유라시아경제연합(EAEU)과 중국의 실질적인 협력”을 강화하고, “아시아태평양과 유라시아 지역의 상호 연결성 강화”를 추진하겠다는 뜻도 밝혔음. EAEU는 동유럽, 서아시아 및 중앙아시아에 위치한 구소련 국가들의 경제연합으로 벨라루스, 카자흐스탄, 러시아로 구성되어 있음

그림. 시진핑 주석과 푸틴 대통령 정상회담 기념사진(2월 4일)



자료: The Barents Observer

## ■ EAEU를 통해 중국과 러시아는 일대일로 건설과 병행해 대유라시아 동반자 관계를 더욱 강화할 것으로 보임<sup>a)</sup>

- 러시아는 서방 제재가 지속·확대되자 출구 전략의 일환으로 ‘유라시아 통합정책’과 중국 등 아시아 국가들과 협력을 심화시키는 ‘동방정책’을 추진하고 있으며, 더 나아가 이를 통합하는 ‘대유라시아 동반자 관계(Greater Eurasian Partnership)’ 정책을 적극 추진 중에 있음
- 중국 또한 접경 지역이자 유럽·중동·아프리카 대륙으로의 연결로인 유라시아 국가, 특히 러시아와 전략적 협력을 확대하는 정책을 적극 추진하고 있어. 양국 정상은 현재 사상 최고의 좋은 관계를 유지하고 있음
- 양국은 협력 프로젝트 중 하나로 북극항로에 주목하고 있으며, 공동성명에는 다음과 같이 언급하였음

*“양국은 스마트하고 지속가능한 운송에 대한 협력을 강화하고, 북극항로의 개발 및 이용에 필요한 인프라 건설에 적극적으로 협력하고 지식을 공유할 것을 촉구함”*

그림. 중국-러시아 정상회담 모습



자료: The Barents Observer

## ■ 공동성명에는 냉전시대의 어떤 정치·군사 동맹보다 우월한 러시아와 중국의 새로운 관계를 구축할 것을 강조했음<sup>a)</sup>

- 두 정상은 성명에서 “양국의 우호 관계에는 한계란 없고 협력에 있어 ‘금지된’ 분야도 없다”고 선언했음
- 덧붙여 군사기술협력, 코로나 19 백신 개발, 우주, 기후변화, 인공지능, 인터넷 통제 등 다방면에서 협력하겠다는 뜻을 밝혔음. 회담 후 시 주석은 양국 교역을 2,500억 달러로 늘리겠다는 의사를 밝힘
- 로이터는 이번 합의가 인권과 민주주의에 대한 각자의 해석을 바탕으로 새로운 국제질서를 구축하기 위해 미국에 맞서 함께 협력하겠다는 러시아와 중국의 결의를 가장 자세하고 단호하게 표현했다고 전했음

이슬기 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

---

### 참고자료

- a) <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2022/02/russia-and-china-deepen-cooperation-arctic>(2022.2.7. 검색)

# 러시아, 북극항로 보호 해상 훈련 실시

## ■ 러시아가 북극항로 보호를 목적으로 해상 훈련 영역을 북극해로 확대했음<sup>a)</sup>

- 러시아 해군은 군함·잠수함·지원함 30척, 전투기와 헬기 20대, 군인 1, 200명이 참가하는 해상훈련을 북극해 해역에서 실시하였음. 본 훈련의 목적은 북극해 해역에서의 전투 수행과 북극해 항로를 보호하기 위해 이뤄졌음
- 이번 훈련은 최근 러시아가 우크라이나 주변에 병력을 증강 배치하고, 육해공군을 모두 동원한 대규모 군사훈련을 과시하고 있는 와중에 실시되어 서방국가에 의해 면밀히 주시되고 있음. 한편 러시아는 이번 훈련을 통해 북극해에서 위기 발생 시 북극항로와 러시아의 해양경제 활동 지역의 보안을 보장할 것이라고 덧붙였다
- 러시아는 빠르면 올해 또는 내년부터 북극항로의 연중 상시 이용이 가능할 것이라고 밝혔음

그림. 북극해 러시아 해군 군사훈련 모습



자료: 러시아 해군

이슬기 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

### 참고자료

- a) <https://www.arctictoday.com/russia-starts-naval-drills-to-rehearse-protecting-arctic-shipping-lane/>(2022.2.7. 검색)

## 〈세미나 중계〉 러 컨 운송시장, 크게 개편해야<sup>a)</sup>

### ■ 2021년 한 해 운송 시스템 붕괴 및 위기 직면

- 2021년에는 수에즈 운하를 통한 운송보다 시베리아 횡단열차(TSR)을 통한 철도 운송에 대한 수요가 증가했으나, 극동지역 철도·항구 관계자들은 이 같은 운송 수요의 급격한 변화와 증가에 대비하지 않아 러시아 내 컨테이너 운송 시스템에 큰 혼란이 빚어졌으며 많은 문제가 발생함
- 이러한 러시아 운송 시스템이 직면한 문제를 해결하고 운송 처리 속도를 높이기 위한 논의가 ‘2021 러시아 운송 포럼’의 ‘수송 잠재력을 이행하는 컨테이너 화물 운송’ 세션에서 진행되었는데, 다양한 전문가들이 토론을 통해 러시아 컨테이너 운송의 성과와 문제점을 정리함
- 이날 세미나에는 러시아에 물류사업을 시행하고 있는 정부 관계자는 물론 국내외 전문가들이 모여 최근 발생한 러시아 지역 물류 적체 문제와 운송시스템 및 해결 방안 등에 대해 다각도로 의견을 제시하였음

### ■ 폭발적인 화물량 증가 - 도전인가 기회인가?

- 2015년 기준 러시아 철도의 컨테이너 수송량은 300만 TEU를 넘지 않았으나 2021년에는 650만 TEU에 도달하는 등 2021년 중 10개월 동안 540만 TEU가 러시아 철도망을 통해 운송됨
- 동기 내수 컨테이너 수송량은 204만 TEU로 6.4%가 증가되었고, 수출 수송량은 8.2% 증가한 130만 TEU, 수입 수송량은 13.8% 증가한 115만 TEU를 기록하였으며, 2035년에는 5년마다 2배씩 증가 혹은 잠재력에 따라 4배까지 증가할 것으로 예측됨
- 이 같은 러시아 대내외 화물 수송량 증가세가 뚜렷함에도 불구하고, 지난 10년 동안 러시아는 고질적인 자국 운송 시스템 붕괴의 원인 문제에 시달리는데, 이는 바로 ‘화물 처리 지연’임
- 알렉산더 이수린스(Alexander Isurins) 러시아 최대 컨테이너 운송회사 ‘트랜스컨테이너 (TransContainer)’ 대표는 이러한 러시아 물류 위기에 대해, 러시아의 모든 터미널과 철도에서의 지연은 처리량 부족으로 생기며 교통 수요를 충족할 수 있는 기반 시설이 제한되어 있고, 많은 열차가 운행을 하지 않고 있을 뿐더러, 교통 상황은 전반적으로 악화되고 있고 평균 속도도 작년에 비해 떨어진 상태라고 일갈했음
- 또한 이수린스 대표는 세계적인 소비 증가로 인해 상품 운송 수단이 부족해졌고, 운송 수단의 가격 또한 투기적으로 상승했으며, 이로 인해 미래 수요를 고려하여 새로운 결정을

내리는 것이 매우 중요할 것으로 예측함

## ■ 전반적인 운송 시스템 변화 필요

- 세르게이 베레즈킨(Sergey Berezkin) 루스콘 그룹(Ruscon Group) 회장은, 전통적으로 러시아의 주요 운송 수단은 철도이며 컨테이너를 중심으로 한 수송 체계화를 일컫는 컨테이너화(Containerization)은 매우 중요하고 소규모 단지나 생산 현장을 포함한 인프라 개발이 매우 필요한 실정임을 강조함
- 아울러 베레즈킨 회장은, 현재 화물처리를 위한 대부분의 물류 창고가 철도 기반 시설 없이 건설되었기 때문에 운임 인상과 운송 속도 감소가 야기되었다는 사실을 언급하며, 이를 해결하기 위해 러시아 연방 정부는 철도 인프라를 고려한 운송물류센터(TLC) 건설 프로젝트를 우선적으로 지원해야 한다고 의견을 피력함
- 알렉세이 그롬(Alexey Grom) 주식회사 UTLC ERA 이사는 현재 러시아가 화물 수송 과정에 있어서 인프라 병목현상을 제거하고 있으며, 이에 대한 긍정적인이고 즉각적인 결과를 얻었고 수요가 매우 높은 수준으로 유지되고 있기 때문에 보다 많은 양의 컨테이너 화물 운송 계획이 가능한 단계라고 설명했고, 카자흐스탄~중국 국경에 기차가 버려져 철도 수송에 어려움이 있다는 예를 들어 인접국 등 파트너 국가들과의 인프라 계획이 불일치 되어있는 점을 지적한바, 향후 통합 개발, 파트너십, 협력에 좀 더 초점을 맞춰야 한다고 강조함
- 세르게이 시도로프(Sergey Sidorov) 러시아 국영선사 페스코(FESCO) 지역 운송 작업 책임자는 러시아가 운임 상승, 연안 항행권에 대한 준비, 노후화된 선박 등에 대한 인지가 부족했던 상황에 대해 안타까움을 표하며 이에 관해 건설적인 작업을 진행할 수 있는 국영 및 민영 기업이 부재함을 설명했고, 국가와 기업이 그 자신의 운송 전략 및 프로그램을 구현할 수 있는 공통의 시스템이 존재해야 함을 강조하며 전반적인 운송 인프라, 시스템 등이 변화해야 한다고 주장함

## ■ 세계 경제 및 물류 공급망 등 다양한 요소와 정보를 고려한 컨 시장 예측 필요

- 현재 운송 업계 관계자들은 러시아 운송 인프라를 이용하고자 하는 수요가 얼마나 더 지속될 것인지, 운송을 위한 기반 시설 개발 비용이 충당될 수 있을지 예측하기 어려우며, 러시아 컨테이너 수송 수요가 얼마나 안정적인지 또한 장담하기 어렵다고 언급했음
- 블라미디르 코소이(Vladimir Kosoy) 경제 인프라 센터 소장은, 물류망 단절 발생 및 무역 세계화 시대가 막을 내린 뒤 인플레이션이 발생할 가능성, 물품 생산 현지화 등의 요소가 러시아 컨테이너 수송량과 수요에 심각한 영향을 미칠 수 있다고 경고하며, 전체 운송 시

장에서 컨테이너 화물 운송의 점유율 증가함에 따라 향후 몇 년 동안은 러시아가 세계 무역시장과 공급망의 변화 양상을 주의 깊게 모니터링을 해야 한다고 설명함

- 또한, 컨테이너 운송 시장에서 발견되는 가장 큰 문제는 복합운송서비스의 환적 연계 지점인 선형 인프라에서 발생하고 있는데, 해당 인프라의 질과 투자 상황을 개선하기 위해서는 다양한 경제적 요소 및 특정 경제적 위험을 고려·가정하는 것이 필요함
- 바체슬라프 페트렌코(Vyacheslav Petrenko) 노보트랜스(Novotrans)의 부사장은 러시아 철도청과의 협력을 일례로 들며, 러시아 철도청과 노보트랜스가 화물 수송량과 화물 수송을 위한 인프라 개발을 보장하기 위한 투자 협정을 체결했다고 언급함
- 그 밖에 세션에 참여한 전문가들은 러시아 컨테이너 화물 시장이 꾸준히 물류 역량을 제고하고 있어 잠재력이 있지만 새롭게 찾아오는 기회와 도전적 환경에 적응할 시간이 필요하다고 평가함
- 더불어, 전문가들은 인프라 건설뿐만 아니라 이용 가능한 수송 능력을 최대한 활용해 국외 배송 역량, 터미널 화물 처리 능력 등을 개선시키는 것이 중요하고, 이를 위해서는 국가, 기업, 전문 공공기관의 공동 노력 하에 물류로의 다양화, 생산자에서 소비자에 이르는 전체 물류체인 단계별 일정 개발 등이 필요하다고 강조함

## ■ 극동 항만 운송 시스템 붕괴의 원인과 향후 해결 방안은?

- 2021년 가을 극동지역에서 발생한 운송 시스템 붕괴 현상은 극동 지역 항만을 통한 러시아 상품의 중계 운송뿐만 아니라 지역 간 철도운송, 대형 건설 현장으로의 건축자재 해상 운송, 북부지역으로의 운송에도 영향을 미쳤음. 이와 관련, ①극동지역 항만 운송 시스템 붕괴 원인, ②극동 지역 항만과 철도의 컨테이너 화물을 포함한 기타 화물들의 처리 지연 문제 해결 방안과 해결 가능 기간에 대해 언론사 ‘러시아 해양소식지’가 전문가들에게 질문함
- 미하일 루사코프(Mikhail Rusakov) 독일 물류기업 DACHSER社 러시아지부 복합 운송부 부장은, 동남아시아를 통한 운송비용이 대체 경로보다 약 40% 유리하여 극동 지역을 화물 환적 지점으로 사용한 선사들로 인해 2021년 상반기 러시아 항구의 컨테이너 회전율은 2020년 동기 대비 7% 증가했고 극동 지역의 터미널 지표 또한 12% 증가하였으나, 기존 터미널 인프라로 화물 증가분을 처리할 수 없어 블라디보스토크 항 및 보스토치니 항에는 컨테이너 화물을 양하할 공간이 없는 상황이 이어졌다고 설명하며, 현재와 같은 철도 인프라로는 증가하는 화물량을 감당할 수 없다고 강조함
- 또한, 루사코프 부장은 극동 지역 항만을 통한 환적물량 증가가 향후 지속될 것인지 감소할 것인지에 대해서는 그 누구도 예단할 수 없으나 현재 러시아의 운송 인프라는 낮은 개

발물로 인해 모든 운송 단계에서 문제를 빚고 있으므로, 문제를 해결하고 화물을 적시에 처리하기 위한 극동지역 항만 인프라 확장, 신 터미널 건설 및 항만과 철도·도로운송을 위한 화물창고 설비를 비롯하여 복합운송을 위한 해상~육로운송 간 상호연결 물류망을 개발하는 것이 중요하다고 언급함

- 드미트리 수호베르샤(Dmitry Sukhoversha) 프랑스 물류 기업 FM 로지스틱스(FM Logistic) 러시아 지사 복합운송부문 책임자는 컨테이너 화물 시장의 지속적인 변동성으로 인해 극동 지역 항만 운송 체계가 붕괴되었다고 지적하며, 중국의 경우 러시아로 향하는 열차 수를 줄이고 유럽으로 향하는 열차를 확대하여 아시아 지역 항만에서 발트해 항구까지의 운송 경로에 높은 관세를 부과하는 등의 조치를 시행하여 화주들이 육상 루트가 아닌 극동 지역 항만을 이용하도록 만들었다고 설명함
- 아울러 수호베르샤 책임자는 극동 지역 항만의 기상 조건과 저개발 인프라가 증가한 화물량을 감당하지 못하고 있는바, 이러한 문제 해결을 위해서는 극동 항만의 인프라 개발과 수출입 화물 흐름의 균형이 필요함을 강조함
- 아나톨리 부투를린(Anatoly Buturlin) AsstrA 러시아 지사 컨테이너 화물 운송부서 포워더는, 2020년 코로나 19 팬데믹이 시작되고 컨테이너 화물 시장에 규제가 광범위하게 도입되면서 초기에는 별 다른 타격이 없었으나 연말인 9~10월 경부터 컨테이너 운송업체가 장비 부족과 처리 예약 중단을 보고하며 혼돈이 시작되었던 것을 상기하며, 사실상 설비 부족으로 인해 중국 및 극동 항만 해상 운송 요금이 크게 증가하여 운송 업체들의 적자가 발생했다고 설명함
- 부투를린 포워더는 특히, 에버 기븐(EVER GIVEN)호의 수에즈 운하 좌초 사건을 포함한 여러 이유로 러시아 서부지역 항만 이용 시 발생하는 운송 비용이 블라디보스토크 항 및 보스토치니 항만 이용 시 비용보다 높은 수준으로 증가하면서 중국~블라디보스토크~상트페테르부르크 노선의 운송은 직항 노선인 중국~상트페테르부르크에 비해 컨테이너 당 수천 달러 이상 저렴한 것으로 나타나, 선사들이 극동 지역을 통한 화물 운송을 선호하게 되었다고 언급함
- 더불어, 부투를린 포워더는 극동 지역 항만이 이미 예전의 운영 시스템으로 회귀하는 것은 불가능한 상태라고 언급하며 이 같은 문제 상황이 장기화되면 항만 터미널 인프라 재정비가 쉽지 않고 지속적인 화물 유입은 상황의 정상화를 지연시키므로 극동지역 컨테이너 혼잡 문제가 언제, 어떻게 해결될 수 있을지 미지수이나, 화물 흐름을 조정함으로써 혼잡 문제 해결이 가능하다고 설명하였음. 블라디보스토크 항만을 통한 운송비용이 상트페테르부르크 지역 항만을 통한 운송비용과 같아지면 극동 지역의 상황이 개선되기 시작할 것이고, 2022년 봄에는 혼잡이 감소할 것으로 예상할 수 있지만, 불균형이 발생할 가능성이 아직

까지는 더 높을 것이라고 예측함

- 아나스타샤 판크라토비치(Anastasia Pankratovich) 스타로지스틱(STALOGISTIC)社 물류 조달 부문 수석 전문가는 ①극동 항만에 지나치게 많은 화물이 적재되어 극동지역 주요 터미널의 화물 적재량이 처리 능력의 10~20% 이상을 상회, ②새로운 터미널 운영 시스템(Terminal Operating System)의 도입으로 최대 컨테이너 화물 터미널 중 하나인 보스토치니 항만의 작업 속도가 현저히 떨어지게 되어 내·외부 시스템 처리 과정의 오랜 조정으로 인한 작업상 오류 발생 및 각 컨테이너 화물 처리를 시스템이 아닌 각개 수동 처리, ③수출품보다 수입품에 편중하여 수출품 선적량을 줄이고 터미널에 쌓아두어, 항만 전체 화물 처리량에 부정적 영향을 주는 상황 등이 극동 항만 운송 시스템 붕괴 요인으로 보인다고 언급함
- 판크라토비치 수석 전문가는 화물량의 감소, 해상이 아닌 육로와 같은 대체 운송로로의 전환, 항만 기술 역량 제고, 컨테이너 처리 터미널 및 철도 인프라 확대가 상황 개선에 영향을 미칠 수 있으며, 극동 지역의 상황이 현재 일정수준 정상 궤도로 진입했지만 완전한 회복에는 더 많은 시간이 소요될 것으로 짐작되어 이 같은 상황이 내년 여름 이후까지 지속될 수 있다고 전망함

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실  
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

김혜영 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원  
(gpdud027@hufs.ac.kr)



# 우크라이나 군사위기와 한반도

홍완석, 한국외국어대학교 국제지역대학원 원장

## 1. 우크라이나를 둘러싼 미·러의 치킨 게임

2021년 1월 민주당 바이든 행정부 등장 이후 우크라이나를 둘러싼 미·러의 갈등이 대립을 넘어 치킨게임 양상으로 전개되고 있다. 친(親)서방 젤렌스키 대통령의 강력한 요청과 미국 바이든 행정부의 비호 하에 우크라이나의 북대서양조약기구(NATO) 가입이 조금씩 현실화 조짐을 보이고 있다. 이에 안보적 위기의식을 느낀 러시아가 2021년 말부터 우크라이나의 나토 편입을 막기 위해 일전불사의 강공책을 펼치고 있다. 이후 미·러가 벼랑 끝 대치를 계속하면서 동유럽에서 전쟁의 유령이 배회하고 있다.

작년 말 러시아는 우크라이나 접경지역에 10만 명이 넘는 군 병력을 배치시켰다. 연합군사훈련을 명분으로 우크라이나 북부와 국경을 맞대고 있는 벨라루스에도 군 병력을 보내 사실상 우크라이나를 포위하고 있다. 크렘린은 우크라이나 국경지대에 고강도 군사력을 전개하는 가운데 작년 12월 중순 워싱턴에 러시아의 안전보장을 요구하는 최후통첩을 보냈다. 내용의 핵심은 나토의 확대 중단과 우크라이나의 나토 가입 불용에 대한 ‘법적 보장’ 요구로 압축된다. 러시아의 목을 죄는 나토의 동진 팽창을 멈추고 슬라브 형제국가 우크라이나에서 손을 떼라는 것이다. 백악관은 러시아의 침공 시 심각한 결과와 가혹한 대가를 치를 것이라고 경고하지만 이를 비웃기라도 하듯 크렘린은 대놓고 전쟁을 예고하고 있다.

이와 관련해 몇 가지 의문이 제기된다. 서방 언론의 보도대로 러시아는 과연 우크라이나에 대한 군사공격을 감행할 것인가? 우크라이나 및 유럽의 안보위기 해소를 위한 미·러의 협상에서 타협 가능성은 없는가? 우크라이나를 둘러싼 미·러 대립이 담고 있는 지정학적 함의는 무엇인가? 2021 우크라이나 사태에서는 우리는 어떤 교훈과 시사점을 얻을 수 있는가? 본고에서는 이런 질문에 대한 답을 필자의 관점에서 제시하고자 한다.

## 2. 러시아에게 겨울공세가 유리한 이유

마주보고 달리는, 양보 없는 미·러의 ‘강대강’ 대치 속에서 국제사회의 관심은 러시아가

과연 우크라이나를 침공할 것인가에 모아진다. 이에 대한 합리적 판단을 위해서는, 2021년 러시아가 우크라이나 국경지역에서 군사적 압박을 자행한 시기와 이에 대한 해석이 우선적으로 필요하다. 결코 우발적이지 않은 우크라이나 위기 사태에서 주목해야 할 점은 ‘도발 시점’이다. 크렘린의 의중과 전략을 간파할 수 있는 중요한 열쇠를 제공해주기 때문이다. 러시아는 작년 초겨울, 좀 더 정확히는 11월 이후 단숨에 긴박하게 우크라이나 국경지대에 10만 대군의 병력을 집결시키면서 일촉즉발의 긴장감을 고조시켰다. 크렘린이 2021년 11월에 갑자기 고강도 군사적 긴장을 조성한 이유는 무엇인가? 몇 가지 절제된 추론이 가능하다.

우선 겨울이라는 혹한의 계절적 요인이 제공해주는 군사작전 운용의 효용성을 지적할 수 있다. 러시아는 겨울전쟁에 특화된 나라다. 나폴레옹의 프랑스도 나치의 독일도 동장군을 만나 겨울전쟁에서 모두 대패했다. 러시아와 우크라이나로 이어지는 유라시아 대평원지역은 늪과 수로, 진흙길이 많아 봄·여름에는 군사적 기동에 제약을 받는다. 단단한 얼어붙은 땅이 3월 중순 해빙기 빨밭으로 변하는 현상을 ‘라스뿌찌싸’(распу́тица)라고 하는데, 실제로 2차 대전 당시 독일군의 진격에 큰 방해물이 되었다. 그런 측면에서 동토 왕국 러시아에게 겨울은 우크라이나와 또는 그 너머로 효율적인 군사기동작전을 수행하기에 좋은 타이밍이다.

아울러 난방 가스수요가 많은 겨울은 유사시 러시아의 에너지 ‘볼모’ 유럽의 저항력을 이완시킬 수도 있다. 서구와의 외교안보 협상력을 제고하는 데에도 도움이 된다. 지금처럼 천연가스 가격이 고공행진을 기록 중인 시점이라면 더더욱 그렇다. 그래서 만약 러시아가 우크라이나를 공격한다면, 봄이 도래하기 전 겨울에 속전속결로 결행할 가능성이 높다. 서방언론이 일제히 보도하는 올 2월 침공설이 설득력을 갖는 중요한 배경 가운데 하나다.

다음으로 유럽연합의 두 기관차 독일과 프랑스의 권력교체 시기라는 점에도 주목할 필요가 있다. 작년 12월 8일 독일에서 무려 16년간 최장수 총리를 지낸 기민당 앙겔라 메르켈 시대가 끝나고 사민당 올라프 숄츠 내각이 출범했다. 오는 4월에는 프랑스에서 대통령 선거가 예정되어 있다. 현재 엘리제궁 권좌를 놓고 에마누엘 마크롱 등 대권 후보들 사이에 치열한 각축전이 한창이다. 유럽연합 두 맹주 국가에서의 정권교체 또는 권력 변동과정은 러시아의 군사조치에 대한 기민한 대응을 약화시킬 수 있다.

러시아가 우크라이나에 대한 군사적 공세 시점을 2021년 초겨울로 선택한 것은 여러 정황을 고려할 때 크렘린의 압박전략이 가장 잘 통할 수 있을 것이라는 고도의 판단에 따른 것으로 보인다. 이런 분석을 우연의 일치로 치부할 수도 있지만 결코 그렇지 않다. “루스키(러시아인)는 왼손으로 모기 다리에 (말)편자를 박는다.”는 속담에서 확인할 수 있듯 제정러시아와 소련 책략가의 후예들은 항상 목표달성을 위해 정교한 계산과 치밀한 전술을 구사한다. 러시아가 정교함의 총아 인공위성을 세계 최초로 쏘아올린 게 그냥 된 게 아니다. 유리한 위치를 선점하고 상대의 약점을 공략하기에 좋은 위기 고조 타이밍 선정에서 우크라이나 침공 의도가

전혀 없지 않음을 읽을 수 있다.

### 3. 러시아의 안정보장안 핵심 내용

최근 푸틴 대통령은 여러 공식 인터뷰에서 서구가 러시아의 안보적 이해를 보장해주지 않을 경우, 그동안 미국과 나토에 당한 것만큼 비례적으로 되돌려주겠다는 보복 의지를 누차 천명한 바 있다. 비유적으로 표현해 현재 러시아는 팽팽하게 부풀어 오른 까치복어 마냥 화가 잔뜩 나 있는 상태다. 소련의 몰락과는 상관없이 여전히 러시아는 재래식 및 핵전력에서 미국과 어깨를 나란히 하는 군사 초강대국이다. 그런 맹독성을 지니고 있어 쏘이면 치사율이 높다. 미국과 나토가 바짝 긴장하지 않을 수 없고, 러시아를 어르면서 달랠 수밖에 없는 이유다.

다른 한편 우크라이나 접경지에서 군사적 긴장조성의 주기적 고저를 반복하는 양태에서 “짓는 개는 물지 않는다”는 채근담의 격언이 떠오른다. 우크라이나 침공을 하나의 군사적 옵션으로 쥐고 있지만 서구를 향해 다양한 요구사항을 발신하는 것으로 보아 최대한 타협점을 찾고자하는 의도도 엿보인다.

러시아는 일방적으로 작성한 안정보장안 초안을 작년 12월 15일과 16일 각기 미국과 나토에 보냈다. 힘이 잔뜩 실린 안정보장안 제시를 통해 서구에 전달하려는 메시지의 핵심은 동쪽으로의 나토 확대를 더 이상 용납할 수 없고 1997년 5월 이후 가입한 나토 회원국에 러시아 동의 없는 병력과 무기를 배치할 시 전쟁도 불사할 수 있다는 경고다. 러시아의 안보이익과 배타적 세력권 수호를 위해 나토의 동진을 차단하려는 크렘린의 의지는 확고하고 단호해 보인다. 그런 의지는 세르게이 라브코프 러시아 외무차관이 “나토는 소지품을 챙겨서 1997년 이전 경계선 밖으로 나가야 할 것이다”라고 경고한 타스통신과의 인터뷰에서도 확인된다.

### 4. 미국의 딜레마

러시아의 최후통첩에 미국은 진퇴양난에 처해 있는 듯하다. 러시아의 요구를 용인하는 것은, 특히 우크라이나와 조지아의 나토 가입 불허 확약은 유럽의 정치지형에서 크렘린의 지정학적 지분을 일정수준 인정하고 나아가 러시아와 권력을 나누어야 함을 의미한다. 이는 나토 회원국들이 유럽안보의 보호자·수호자로서 미국에 거는 기대에 커다란 흠집을 낼 것이다. 여기에 작년 미국의 아프가니스탄 전격 철군이 오버랩되어 서구공간에서 워싱턴의 국제적 위신은 땅에 떨어지고 지정학적 입지는 큰 타격을 받을 수밖에 없다. 경우에 따라서는 중국의 양안 관계에서도 북경에 잘못된 신호를 줄 수 있다. 보수·진보를 막론하고 미국 주류 정치권에 광범위하게 그리고 깊게 뿌리내린 반러시아 정서도 크렘린의 안보건의서 수용을 어렵게 한다.

날개 없이 추락하는 바이든 행정부에게 올 연말에 있을 중간선거도 고려요인이 될 수밖에 없다.

워싱턴에게 무엇보다도 가장 신경이 쓰이는 부분은 크렘린이 미국의 목 밑에 비수를 들이대는 군사적 옵션을 만지작거리고 있다는 점이다. 세르게이 라브코프 러시아 외무차관은 지난 13일 국제방송 RTVi와의 인터뷰에서 서방과의 안전보장 협상 실패 시 중남미의 친러국가 쿠바와 베네수엘라에 러시아 군 병력 주둔 가능성을 언급했다. 한걸음 더 나아가 미국에 치명적 위협을 가할 수 있는 세계 최강의 극초음속 순항미사일 ‘치르콘’ 배치도 암시했다. 치르콘은 최대 마하 9(시속 약 11000km) 속도로 1000km 이상 비행해 지상과 해상 목표물을 정확하게 타격할 수 있는 성능을 갖춘 것으로 알려져 있다.

만약 예상대로 푸틴 정부가 쿠바와 베네수엘라에 러시아 군 병력을 주둔시키고 미사일발사 기지를 설치한다면 미국에게 심각한 안보위협이 아닐 수 없다. 이게 현실화될 경우 제2의 쿠바 미사일 위기 사태가 발생할 가능성이 농후하다. 하지만 카리브 해에서의 미·러 대치 재연은 양측 모두에게 상당한 군사안보적 부담이 될 수밖에 없기 때문에 이 극단적 대치가 오히려 양국을 타협으로 이끄는 중요한 계기를 제공할 수도 있을 것이라는 조심스런 전망을 해본다.

1962년 쿠바 미사일 위기 시의 극적인 타결처럼 백악관과 크렘린은 공개되지 않은 비밀조약 형식으로 미국의 우크라이나 나토 가입 불허 확약과 러시아의 우크라이나 영토주권 보장을 맞바꾸는 방식으로 타협점을 찾을 가능성도 배제할 수 없다. 상상의 날개를 펴 가정법으로 말하자면, 미·러의 협상 타결이 상호 신뢰 구축으로 이어져 우크라이나 거래에서 양측이 손을 맞잡을 경우, 좀 더 구체적으로 미국이 우크라이나 크림 반도를 러시아 영토로 인정하고 대러 제재를 해제할 경우, 이것이 21세기 국제질서의 새로운 지각변동을 알리는 신호탄이 될 수도 있다고 본다.

어둠이 깊으면 새벽이 가까워졌음을 의미하고, 위기는 기회라는 고전적 명제를 상기할 때 우크라이나 위기가 미·러 관계 개선으로 이어질 가능성도 없지 않다고 본다. 러시아의 모험주의를 견제하는데 미국이 과도하게 힘을 투사할 경우 미·중 세력역전은 훨씬 더 빨리 다가올 공산이 크다. 오히려 미국이 글로벌 패권 유지 및 연장을 위해 러시아를 껴안아야 할 때다. 국익을 먹고사는 냉혹한 국제정치는 미국의 대러 포용정책을 압박하고, 갈수록 그 강도를 더해가고 있다. 아무튼 협상의 최종단계에서 미국이 러시아와 군사적 대결을 선택할 지, 아니면 무력충돌을 막는 봉합수준에서 현상 유지를 계속할지, 아니면 막판 타협점을 찾아 대러관계 개선의 획기적인 전환점을 만들지 자못 귀추가 주목된다.

## 5. 우크라이나 단층선과 미·러의 패권투쟁

2021년 말 우크라이나에서 형성된 군사안보적 불연속선은 냉전 종식 이후 NATO를

앞세워 동쪽을 향해 힘의 진공벨트를 흡수하려는 미국과 자국의 전통적 세력권을 보전하고 통제권을 강화하려는 러시아 사이의 격렬한 투쟁의 산물이다. 이 투쟁의 동인은 일차적으로 우크라이나가 마·러 양국 모두에게 결코 포기하거나 양보할 수 없는 지정학적 ‘경혈’에 해당한다는 사실에서 비롯된다. 유라시아를 안정적으로 관리하고 컨트롤하기 위해서는 반드시 자신의 세력권으로 편입시켜야 할 핵심 공략 대상인 것이다.

미국으로 대표되는 서구에게 우크라이나의 포섭은 러시아의 제국적 부활을 억제하면서 나토의 세력권 확대를 보장해줄 뿐만 아니라, 막대한 에너지 자원의 보고(寶庫) 카스피해 연안지역에 대한 접근을 용이하게 해준다. 역(逆)으로 러시아의 입장에서 우크라이나의 친서구화 방지와 중립화 나아가 슬라브 공동체로의 유인은 나토의 동진팽창을 차단하는 ‘방역선’이자 중·동부 유럽지역에 대한 영향력 확장의 ‘징검다리’이며, 흑해와 CIS 지역에 대한 헤게모니 장악의 필수불가결한 전제조건이다. 크렘린에게 우크라이나는 위대한 강대국 러시아 재건의 중요한 초석(礎石)인 것이다. 정리하면 우크라이나가 유라시아 패권 장악을 위한 마·러 간 세력투쟁에서 최대 승부처인 이유다.

## 6. 우크라이나 위기의 교훈과 시사점

우크라이나는 한반도의 거울로 표현할 수 있다. 유럽의 우크라이나와 동북아의 한국은 지리적으로 멀리 떨어져 있지만 양국이 처한 지정학적 환경은 마치 일란성 쌍둥이처럼 매우 유사하다. 우크라이나와 한국 모두 세계적 강대국 사이에 끼인 소위 ‘중간국가’이고 각기 유라시아의 서쪽 날개와 동쪽 날개에서 역내 패권국의 세력판도를 좌우하는 중요한 지정학적 추축국가(Pivot State)라는 점에서 그렇다. 양국 모두 자국의 대외적 좌표 선택이 국가의 운명에 결정적 영향을 준다는 점도 공통점이다. 우크라이나는 마·러 두 지정학적 거인이 엮어내는 여러 형태의 세력 투쟁 속에서 준(準)제로섬적인 선택을 강요받고 있고, 한국 역시 마·중, 마·러 사이에서 외교적 좌표설정의 어려움을 겪고 있다. 그런 측면에서 우크라이나를 둘러싼 마·러의 대치 상황은 한반도에 많은 교훈과 시사점을 던져준다.

2021년 우크라이나 사태가 한국에 주는 지정학적 함의는 다양한 수준에서 설명할 수 있지만, 크게 2가지 측면을 강조하고 싶다. 먼저 자강(自強)이다. 우크라이나의 국가적 위기에 마·러의 다툼과 전략만 보일뿐 정작 우크라이나는 안 보인다. 우크라이나 위기 해소를 위한 마·러의 협상에 우크라이나의 자리는 없었다. 풍전등화의 국가적 위기를 외세에 의존해야 하는 약소국의 비애가 아닐 수 없다. 이런 누란지세의 위기는 사실 우크라이나 스스로 자초한 측면이 있다. 예컨대 우크라이나 정치권의 무능과 정쟁의 일상화, 만연한 부정부패, 극심한 부의 편재, 만성적인 경제위기, 고질적인 동·서 지역갈등 등을 지적할 수 있다.

스스로 힘을 키우지 않으면 주변 강대국들의 위세에 휘둘리고 안보와 국익을 침탈당할 수밖에

없는 게 국제정치의 냉혹한 현실이다. 1905년 미·일의 가쓰라-태프트 밀약이 그렇고, 1945년 미·소의 남북분단이 그렇고, 1953년 한국이 빠진 미·중의 휴전협정이 그렇다. 바로 여기서 우크라이나 위기가 우리에게 주는 중요한 교훈 하나를 찾을 수 있다. 의존은 힘과 외교력을 약화시키기 때문에 부국강병을 토대로 부단히 안보와 외교역량을 강화해야 한다는 점이다. 그런 측면에서 현시점에서 한국에게 시급히 요구되는 것은 지속적인 국방력의 강화와 함께 동맹에 대한 의존도를 줄이는 전시작전권의 조속한 환수라고 본다. 자강이 결여된 세력균형은 결국 외세에의 종속으로 귀결되었다. 미·중·러·일로 대표되는 세계적 강대국들의 틈바구니 속에서 생존해야 하는 지정학적 숙명성을 지닌 한국이 끊임없이 경제력의 고도화, 군사력의 첨단화, 문화력의 세계화를 강화해야 하는 이유다.

국익 우선의 실용외교 강화도 우리에게 주는 중요한 시사점이다. 말하자면 오랜 기간 한국외교를 짓눌러왔던 대외정치적 도그마로부터의 탈각이다. 우크라이나의 포로셴코 및 젤렌스키 정권이 보여주듯 미·러의 전략적 이해관계가 직접적으로 충돌하고 민감하게 교차하는 지정학적 공간 우크라이나에서 외교노선의 양자택일은 결국 스스로 대외정치적 입지를 좁혔고 국익을 침식시켰으며 안보위기를 초래했다. 국내적으로는 우크라이나의 사회적 긴장을 높였고 경제·금융 안정성도 해쳤다. 미·중, 미·러 사이에 위치한 한국에게도 그대로 적용되는 교훈이다.

동맹관계인 미국, 전략적 관계인 중국과 러시아 모두 21세기 한국의 생존과 국가적 번영을 좌우하는 글로벌 강대국이라는 점은 불문가지의 사실이다. 한·미, 한·중, 한·러관계의 지정학적 숙명성에 비추어 양자택일 외교 또는 진영외교와 같은 이분법적 사고의 대외정치적 선택지는 한국의 국익과 안보에 이롭지 못하다. 또 자칫 실수를 범할 경우 큰 재앙을 초래할 수 있기 때문에 줄타기외교, 균형외교도 정책대안이 될 수 없다.

시시각각 변하는 한반도를 에워싼 지정학적 현실은 한국 외교에 대한 21세기적 사고를 요구한다. 국제정세와 패권국 간 세력 상관관계가 급변하는데 우리만 동북아시아의 귀퉁이에서 과거의 잔영을 되씹으면서 시간의 미로 속을 헤맬 수는 없다. 한국 외교가 한·미 동맹 프레임에 갇혀 있는 한 중국뿐 아니라 러시아와의 관계에서도 상상력을 발휘하기란 쉽지 않다. 한국 외교의 대상들이 모두 끊임없이 움직이는 목표물이고 동시에 한국 자신도 쉬지 않고 변동하는 행위주체라는 점을 명료히 인식하는 가운데 국제관계에 대한 관성적 이미지에서 벗어나 새로운 현실에 기초한 대외전략을 강구해야 한다. 그 방향성은 철저히 냉철한 국익 기반의 실용외교가 되어야 할 것이다. (이 글은 필자의 전문적인 의견이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 견해가 아닙니다.)



## 주요 통계



표. 2021년 12월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2020/2021 증감율
극동지역	11.2 (+1.4%)	6.9 (-1.0%)	18.1	+0.6%
북극해	2.2 (-3.8%)	5.5(-1.0%)	7.7	-1.9%
발트해	10.1 (+4.8%)	12.2 (+4.6%)	22.3	+4.7%
아조프-흑해	10 (+2.4%)	12.9 (+1.4%)	23.0	+1.9%
카스피해	0.2 (-22.3%)	0.3 (-8.0%)	0.5	-14.0%
합계	33.7(+2%)	37.8(+1.5%)	71.5	+1.7%

\* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차스키

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바란데이, 페벡, 사베타

발트해: 상트페테르부르크, 프리모르스크, 브보스크, 비소츠크, 우스트-루가, 칼리닌그라드

아조프-흑해: 노보로시스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

\*\* 주: 누적 물동량 기준 전년 동기 대비 증감율

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

### 참고자료

a) <https://portnews.ru/news/322590/>(2022.2.9. 검색)

b) <https://portnews.ru/news/323885/>(2022.2.9. 검색)

표. 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*		CIS**		합계	
		수출	수입	수출	수입	수출	수입
01-24	식료품 및 원자재	488,113.1	58,574.3	2,160.9	3,514.4	490,274	62,088.7
25-27	광물 제품	631,154.4	24,174.4	40,838	53,606.2	671,992.3	77,780.5
27	연료 및 에너지 제품	497,367.4	20,609.1	511	0.1	497,878.4	20,609.2
28-40	생고무 화학 제품	4,374	79,626.6	1,178.4	870.8	5,552.4	80,497.6
41-43	가죽원료모 피 제품	8.6	2,080.9	9.1	200.9	17.7	2,281.8
44-49	목재 및 펄프, 종이 제품	90,615	10,273.9	415	269.5	91,030	10,543.4
50-67	섬유, 섬유제 품 및 신발	399.6	48,443.3	65.7	1,446.8	465.2	49,890.1
72-83	금속 및 금속 제품	56,410.9	80,556.7	2,000.8	5,604.8	58,411.6	86,161.4
84-90	기계류	112,094.9	564,415.5	6,905.6	6,888.9	119,000.5	571,304.3
68-71, 91-97	기타	313,063.1	63,036.7	47,434.9	498.9	360,498	63,535.7
	합계	1,696,233.6	931,182.4	101,008.4	72,901.3	1,797,241.9	1,004,083.7

\*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실  
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

## 참고자료

a) [https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya\(2022.2.9. 검색\)](https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya(2022.2.9. 검색))

표. 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모

(단위: 톤, 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*				CIS**				합계			
		수출		수입		수출		수입		수출		수입	
		톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러
0302	냉장수산물	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-
0303	냉동수산물	98,846	233,521.7	1,005	3,244.7	19	24.2	-	-	98,865	233,545.9	1,005	3,244.7
03031	연어	11,304	48,018	-	-	0	0	-	-	11,304	48,018	-	-
030331	광어	541	4,466.6	-	-	-	-	-	-	541	4,466.6	-	-
030332	가자미	677	600.6	-	-	0	0	-	-	677	600.6	-	-
030339	기타 넙치류	619	493.2	-	-	0	0	-	-	619	493.2	-	-
030351	청어	12,992	3,628.8	-	-	0	0	-	-	12,992	3,628.8	-	-
030363	대구	5,426	17,870.4	-	-	0	0	-	-	5,426	17,870.4	-	-
03036 70000	명태	45,483	48,269	-	-	19	24.2	-	-	45,502	48,293.2	-	-
03038 93	농어	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-
030391	알류	3,548	97,869.6	-	-	0	0	-	-	3,548	97,869.6	-	-
030399	지느러미, 머리, 꼬리 및 기타 식용 어패류	531	986.9	-	-	-	-	-	-	531	986.9	-	-
0304	생선 필레	3,720	11,982.8	48	189	0	0	-	-	3,720	11,982.9	48	189

0305	훈제 생선, 생선 가루	0.2	1.9	46	274	-	-	-	-	0.2	1.9	46	274
0306	갑각류	5,696	198,497.2	79	575.8	-	-	-	-	5,696	198,497.2	79	575.8
030614, 030633, 030693	게	5,244	190,837.8	-	-	-	-	-	-	5,244	190,837.8	-	-
0307	조개류	4,768	14,594.5	-	-	0	2	-	-	4,768	14,596.6	-	-
03072	가리비	271	496.4	-	-	-	-	-	-	271	496.4	-	-
03074, 03075	오징어 및 문어	4,041.4	11,028.2	82	441.9	0	0	-	-	4,041.4	11,028.2	82	441.9
0308	수생 무척추 동물*	1,667	4,167.9	-	-	-	-	-	-	1,667	4,167.9	-	-
03081	해삼	487	1,227.9	-	-	-	-	-	-	487	1,227.9	-	-
03082	성게	993	2,891.7	-	-	-	-	-	-	993	2,891.7	-	-

\* 주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실  
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

## 참고자료

a) [https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya\(2022.2.9. 검색\)](https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya(2022.2.9. 검색))