

KMI 북방물류리포트

VOL.214
APR 22 2022

발간년월 2022년 4월 22일(통권 제214호) 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

- 러시아, 극동 지역으로 화물 운송 루트를 재편
- 러 해양하천운송청, 항만 화물 처리 확대 추진
- 우즈베크 교통부 차관 방한, 운송분야 협력 논의
- 중국~키르기스스탄~우즈베키스탄 통과 철도 건설한다.

전문가 칼럼

- 러시아-우크라이나 전쟁과 중앙아시아의 미래

주요 통계

- 2022년 3월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모
- 2021년 11월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모
- * 러시아 극동지역 세관 홈페이지 접속 불가로 업데이트하지 못하였습니다.
세관의 홈페이지가 복구되는대로 게재하겠습니다. 양해 부탁드립니다.



주요 동향



러, 극동지역으로 화물 운송 루트 재편

■ 러시아 수출 화물, 극동 지역으로 화물 운송 루트^{a)} 전환

- 현재 러시아 발트해와 아조프해·흑해 항만의 러시아향 화물운송이 어려움을 겪고 있음. 특히 세계 최대 해운 기업인 덴마크 머스크(Maersk), 스위스 MSC(Mediterranean Shipping Company), 일본 오션네트워크익스프레스(Ocean Network Express, ONE)社は 러시아 화물 선적 예약을 중단하거나, 수에즈 운하를 통한 러시아행 해상운송을 제한하고 나섰음
- 러시아·아시아 산업가·기업가 연합회 막심 쿠즈네초프(Maxim Kuznetsov) 부회장은, 러시아 서부 상트페테르부르크항 화물 운송 서비스가 거의 막혀 있고, 노보로시스크(Novorossiysk)항으로 가는 화물운송에 차질이 빚어지면서 중국발 러시아향 주요 화물들이 극동지역인 블라디보스토크나 보스토치니 항만으로 운송될 것이라고 언급했음
- 이는 현재 러시아 국영선사 페스코(FESCO)와 사할린 해운사 사스코(SASCO)는 물론 중국 국영선사 코스코(COSCO), 대만 선사 에버그린(Evergreen), 홍콩 선사 오리엔트오버시즈(Orient Overseas)가 연해주 지역으로 선박을 운항하고 있기 때문임
- 러시아 대형 슈퍼체인인 마그니트(Magnit)의 표도르 파블로브스키(Fedor Pavlovsky) 물류 부문 이사에 따르면, 자사는 현재 동남아시아에서 수입하는 제품들의 운송 루트를 기존 물류통로가 아닌 러시아 극동지역과 자바이칼지역 및 카자흐스탄 노선으로 전환했다고 설명함

■ 극동지역으로 물류 공급망 전환 ... 근본적인 해결책 아니다.

- 러시아의 대표적인 컨테이너 물류업체 루스콘(RUSCON)社の 막심 라주모프(Maxim Rasumov) 부사장은 현재 유럽 선사를 대체할 수 있는 다수 중국 컨테이너 선사가 보스토치니 항만으로 운항할 준비가 되어 있다고 강조했다
- 그는 또 상트페테르부르크 항만을 통한 화물운송이 현재 중단되어 있으므로 러시아에서 출항할 수 있는 유일한 출구 지점인 러시아 극동지역으로 물류 공급망이 재편 및 전환될 것이라고 덧붙임
- 그러나, 극동지역을 통한 화물 운송 집중은 여러 가지 문제를 안고 있는데, 2021년 러시아 컨테이너 물동량은 560만 TEU였으나 러시아 블라디보스토크 항만과 보스토치니 항만의

처리 가능 컨테이너 화물량은 약 150만 TEU에 불과했을 정도로 러시아 연해주 항만의 컨테이너 처리능력은 러시아 대외교역 전체 물동량을 처리하기에는 역부족임

- 이른바 ‘공급망 붕괴’를 비롯해 해상운임 급등, 화물의 운송 시간 지연 등과 관련한 근본적인 문제 해결을 위해, 러시아 물류회사 연합인 ACEX Group의 미로슬라브 졸로타료프(Miroslav Zolotarev) 회장은 철도망 확대, 국경 검문소와 항만 인프라 현대화가 필수적이라고 강조하고 나섰음

■ 러시아·중국 및 브릭스(BRICS) 국가와 협력 가능성 커져

- 중국 물류회사 하이링크(Hylink Supply Chain Management)의 쉰 티엔슈(Sun Tienshu) 이사는, 작년 미국과 유럽국가 정부가 포스트 코로나 정책으로 대량의 지원금을 지급한 덕에 중국 생산 제품 주문이 급증하였고, 이로 인해 미국 항만에 화물 컨테이너들이 빼곡히 들어차 있어 물류 정체 현상이 발생함에 따라 상품 운송 기간이 늘어나는 등 어려움이 발생했다고 설명하면서 현재 시점에서는 러시아와 중국 간 물류 서비스 협력에 어려움이 있다는 사실에 동의할 수 없다고 의견을 밝힘
- 러시아·아시아 산업가·기업가 연합회 안나 포미체바(Anna Fomicheva) 부회장은 러시아가 중국 간 협력을 자연적으로 강화할 뿐만 아니라 중국 외 다른 국가들과도 협력할 수 있는 전망이 보인다고 언급했음
- 특히, 포미체바 부회장은 △경공업 분야에서 키르기스스탄과 우즈베키스탄과 협력 확대, △자유무역협정(FTA)을 체결한 이란 및 베트남과의 협력 증대 등 중국뿐만 아니라 다른 브릭스 국가들과 협력할 기회가 열려있다고 강조했다

예고로프 아르쎀 러시아전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(egorov201548131@mail.ru)

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

러 해양하천운송청, 항만화물 처리 확대 추진

그림. 항만 개발 계획을 설명하는 무하메토프 러 해양하천운송청 항만 운영·인프라 개발 부서장



자료: <http://morvesti.ru/news/1679/94779/>

■ 현 러시아 정치·경제적 상황을 고려한 러시아 항만 개발계획 조정

- 루슬란 무하메토프(Ruslan Mukhametov) 러시아 해양하천운송청(Rosmorrechflot) 항만 운영 및 인프라 개발 부서장은 ‘항만 인프라: 새로운 건설, 현대화, 운영’을 주제로 한 포럼에 참석하여, 러시아 항구 개발 계획이 현재의 정치·경제 상황으로 인해 재조정되고 있다고 설명하며, △2021년 러시아 항만 개발 연방 프로젝트 조치 결과, △2022년의 러시아 항만 처리량 증진 계획을 발표함
- 무하메토프 부서장의 설명에 따르면, 2021년 러 항만 처리능력 증대 계획 수치는 4,030만 톤으로 책정되었으나, 다음과 같은 조치가 시행되며 실질적으로 1,910만 톤의 수치를 달성함 : △추코트카 자치구 페벡(Pevak) 항만의 연방 재산 시설 재건(80만 톤), △보스토치니 항만 31-35번 선석 진입로 등 시설물 재건(50만 톤), △우스트-루가(Ust-Luga) 항만 인프라 건설(1,200만 톤), △노보로시스크(Novorossiysk)항만의 주식회사 ‘KSK’ 곡물 터미널 재건(370만 톤), △템류크(Temryuk) 항만 인프라 건설 및 시설 재건(210만 톤) 등임
- 상기 2021년 러시아 항만 개발을 위한 프로젝트 이행에 투입된 예산은 총 1,485억 루블 규

모로, 이 중 국가 예산 외 자본금과 국가 예산 비율은 각각 86%와 14% 수준임

- 2022년의 러시아 항만 처리량 증진 계획에 따르면 항만 시설 관련 건설 조치 6개 계획을 통해 처리량 총 6,849만 톤 증대를 목표로 하고 있으며, 6개 계획의 상세 내용은 아래와 같음 :
 - 러시아 흑해 타만(Taman)항의 벌크 화물 터미널 건설 2단계 사업이행의 하나로 항만 처리량 증대(2,500만 톤)
 - 러시아 모스크바 북서쪽에 위치한 비소츠크(Visotsk) 항만의 포르토파야(Portovaya) 압축 설비 설치 지대 터미널 사업(220만 톤)
 - 항해 안전 시설 등 국유 시설 포함 무르만스크 주 LNG 환적단지 사업(1,044 톤)
 - 중소 탄광 기업의 항만 인프라 접근성 증대를 위한 수호돌(Sukhodol) 만의 신(新) 특별항만 건설 사업(1,200만 톤)
 - 캄차카 지역 LNG 환적 단지 사업(1,085만 톤)
 - 우스트-루가 범용상업터미널 화물 처리량 증대 (800만 톤)
- 2022년 계획 사업을 위한 자금 조달 규모는 1,858억 루블에 달하며, 이 중 국가 예산 외 자본금과 국가 예산 비율은 각각 84%, 16% 규모임

■ 해양하천운송청, 항만 터미널 운영 현황 파악하기 위해 회의 개최

- 한편, 무하메토프 부서장은 지난 3월 16일 해상터미널 주요 사업가들의 업무 현안에 대한 간담회를 해양하천운송청에서 개최한 사실을 밝히며, 간담회를 통해 현 정치·경제적 상황에서의 터미널 운영 현황에 대한 의견 교환을 진행했다고 언급함
- 간담회에 참석한 항만하역업체 대표들은 현재 운항 해운사 부족으로 인해 외국계 계약업체와의 상호계약 체결과 선박 용선계약 등에 어려움을 겪고 있다고 호소한 한편,
- 아조프해 항행 제한 관련, 아조프해의 항만으로 화물을 수송하는데 어려움이 있다고 설명했으며, 러시아 북서 연방관구의 해상 터미널 운영자들의 경우 화물 수송 기지 부족 현실에 대한 우려를 밝혔음
- 또한, 항만하역업체 관계자들은 현장에서 △외환거래 제한 및 루블화 환율 변동, △투자 프로젝트 이행 중 발생하는 애로사항을 포함, △러시아에 우호적이지 않은 일명 ‘비우호 국가’의 업체의 러시아 해운·물류 기업 협력 거부 등 다양한 문제들이 발생하고 있다고 설명함
- 무하메토프 부서장은 간담회 중 항만 터미널 운영업체들이 언급한 다양한 경제 및 규제 관련

제안을 무역항만협회(Association of Commercial Sea Ports)에서 검토하고 있으며, 검토 결과를 러시아 교통부 및 해양하천운송청에 전달하여 추가 작업을 진행할 것이라고 설명함

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

발레리아 샤페로바 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <http://morvesti.ru/news/1679/94779/> (2022.4.19. 검색)

우즈벡 교통부 차관 방한, 운송분야 협력 논의

그림. 우즈벡 교통부 차관 및 우즈벡 실무그룹 BPA 방문 모습



자료: <https://mintrans.uz/ru/news/koreya-respublikasi-bilan-transport-va-logistika-sohasidagi-hamkorlik-rivozhlantiriladi>

■ 양국 운송, 물류, 디지털화 분야 협력 방안 논의

- 압두사마트 무미노프(Abdusamat Muminov) 우즈베키스탄 교통부 차관이 이끄는 실무그룹이 4월 11일~14일까지 한국을 방문함
- 우즈벡 교통부의 전문가 실무 대표단은 방한 기간 중 인천 국제공항, 부산항, 김해공항 등을 방문하여 관련 논의와 시찰 등을 진행함

■ 부산~우즈벡 항공편 개설 등 양국 실질적 협력 확대방안 협의

- 인천공항에 방문한 무미노프 차관은 인천 국제공항의 경험과 최신 기술을 우즈벡 역내 공항에 도입하는 문제와 관련하여 인천공항과 논의를 진행했으며, 인천공항의 잠재력을 이용한 제3국으로부터의 환적 항공 화물량 증가와 연계하여 한-우즈벡 양국간 화물 운송량 증대 방안 등에 대한 의견을 교환함
- 또한 방한 이튿날 무미노프 차관은 부산을 방문하여 부산 시장과 만남을 가졌으며, 부산의 교통 인프라 및 도로 인프라 사업에 대한 설명을 청취하였음

- 특히, 부산항만공사(BPA)와는 물류, 운송, 화물 수송등에 대해 논의를 진행하였고, BPA는 운송 및 물류분야의 젊은 인재 양성 및 수출입 과정에서의 효율적 항만 활용 기술 향상을 위한 무상 교육 코스를 운영할 준비가 되어있다고 언급하기도 함
- 아울러, 무미노프 차관은 부산항을 찾아 북항 재개발 현장을 방문하는 등 부산항 항만 운영과 북항 재개발 사업에 관심을 보이기도 했으며, 코로나19 팬데믹으로 인한 글로벌 물류 혼란에도 불구하고 안정적으로 항만 운영을 지속한 부산항에 대해 큰 관심을 표함
- 그 밖에, 무미노프 차관 일행은 김해공항을 방문하여 항공분야 협력 및 공항 개발 협력에 대한 논의를 진행하였음
- 김해공항측은 향후 우즈베키스탄의 역사적 대도시들과 부산간의 항공편을 개설할 계획임을 밝히며, 현재 단계에서는 동 항공편의 재정·경제적 측면을 검토하고 있다고 언급함
- 이와 관련, 부산~타슈켄트, 사마르칸트, 부하라 간 항공편 개설 가능성에 대해서도 논의되었는데, 한·우즈벡 양측은 항공편 개설을 위한 양측의 상호협력과 내부 절차 이행 가속화를 위해 실질적인 지원을 제공하기로 합의함

■ 우즈벡 교통부, 한국도로공사·KIND와 MOU 체결

그림. KIND와 우즈벡 교통부간 MOU 서명 모습



자료: <https://mintrans.uz/ru/news/koreya-respublikasi-bilan-transport-va-jol-hozhaligi-sohasida-hamkorlikni-rivozhlantirish-bojicha-ahdlashuv-memorandumi-imzolandi>

- 또한 무미노프 차관은 방한 계기 윤성원 한국 국토교통부 제1차관 및 이창봉 한국도로공사 혁신성장본부장, 이강훈 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND) 사장, 박종규 한국수출입은행 부행장 등과 △운송 및 도로 인프라 분야 민관협력 공동 프로젝트 이행, △한국의 경험을 이용한 국가 대중교통 시스템 개혁, △지능형교통체계(ITS, Intelligent Transport System)

도입 등에 대한 다양한 의견 교환을 진행하였음

- 그 밖에, 유망한 투자 및 무상지원 프로젝트로의 한국 금융기관 자본금 투입 가능성에 대한 자세한 논의가 이루어졌으며, 구체적인 향후 계획에 대해서도 의견을 교환하였음
- 이 같은 협의 내용을 토대로 우즈베키스탄 교통부와 한국도로공사 및 KIND간 양해각서(MOU)를 체결하여, 향후 물류 인프라 발전을 위한 한국과의 협력 확대를 적극 추진할 것으로 예상됨

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

참고자료

- a) <https://mintrans.uz/ru/news/transport-vazirligi-mutahassislari-zhanubij-koreyaning-transport-tizimi-bilan-yaqindan-tanishmoqda> (2022.4.19. 검색)
- b) <https://www.trend.az/casia/uzbekistan/3584021.html> (2022.4.19. 검색)
- c) <https://mintrans.uz/ru/news/koreya-respublikasi-bilan-transport-va-jol-hozhaligi-sohasida-hamkorlikni-rivozhlantirish-bojicha-ahdlashuv-memorandumi-imzolandi> (2022.4.19. 검색)
- d) <https://mintrans.uz/ru/news/koreya-respublikasi-bilan-transport-va-logistika-sohasidagi-hamkorlik-rivozhlantiriladi> (2022.4.19. 검색)
- e) <http://www.busaneconomy.com/news/articleView.html?idxno=277790> (2022.4.13. 검색)
- f) <https://www.uzdaily.uz/ru/post/68372> (2022.4.19. 검색)

중국~키르기스스탄~우즈베키스탄 통과 철도 건설한다.

그림. 중국~키르기스스탄~우즈베키스탄 통과 철도 예상 루트

The Proposed Cross-Kyrgyzstan Railway Route



Graphic © Asia Briefing Ltd.

자료: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/12/10/awaiting-on-kyrgyzstan-to-allow-chinas-railway-through-central-asia-and-to-the-middle-east/>

■ 키르기즈 교통·통신부, 3국간 철도건설 협상 브리핑

- 타아발디 티라예프(Taabaldi Tillaev) 키르기스스탄 교통·통신부 차관은 현재 중국, 키르기스스탄, 우즈베키스탄 3국이 국가 간 철도 건설 협상을 진행하고 있다고 키르기즈 의회(Jogorku Kenesh) 회의에 참석하여 언급하였음
- 현재 3국간 철도의 건설 주체, 착공 시기, 건설에 소요될 비용 등에 대한 협의가 진행 중에 있으며, 특히 철도 너비 문제에 대해서도 해결할 필요가 있다고 덧붙였다
- 아킬벡 자파로프(Akylbek Japarov) 키르기즈 내각 의장(총리)은 지난 2021년 10월 27일 키르기즈 의회 회의 중 중국~키르기즈~우즈베크간 철도 건설을 위한 필수 서류가 준비되었고, 우즈베크 측과의 마지막 협상이 완료되었다고 밝힌바 있음
- 3국 간 철도 건설 프로젝트를 통해, 키르기스스탄 영토를 지나는 철도는 280km가 건설될 것으로 예상되며, 이 중 57km이 철도 터널로 건설될 계획임

■ 2000년 초반부터 3국 간 철도 건설 방안 논의

- 이 같은 3국간 철도 건설 프로젝트 이니셔티브는 2000년대 초반에 처음 언급된 이후, 약 20년이 지난 현재 시점까지 건설을 위한 최종 타당성 조사의 부재 등의 문제가 발생하며 사실상 중국 측이 이끌어오고 있던 프로젝트임
- 그러나 지난 2020년, 유라시아경제연합(EAEU) 회원국가 가운데, 최남단에 위치한 국가로서 중국으로의 길 뿐만 아니라 더 나아가 인도, 파키스탄으로까지 키르기스스탄에서 출발하는 물류로가 이어져야 한다는 산자르 무칸베토프(Sanjar Mukanbetov) 전 키르기즈 경제부 장관의 언급이 언론에 보도되는 등 키르기스스탄 내부에서도 3국 간 철도 건설의 중요성이 부각되고 있음
- 2017년에는 철도 건설 관련 3자 실무그룹이 설치되었으며, △키르기스스탄의 남쪽 지역과 북쪽 지방을 연결하는 키르기즈 아트바시(At-Bashi)지역 토루가르트(Torugart) 고갯길을 통과하는 철도 건설(키르기즈 측 제안), △전체 철도의 길이를 축소하고 사업 전체 예산을 낮추게 하는 키르기즈 오쉬 주의 예르케시탐 고갯길 통과 철도 건설(중국·우즈베크 측 제안) 등의 방안이 검토되고 있는 것으로 알려졌다

■ 철도 건설 진척 위해 키르기즈 대통령 중국 방문 추진

- 텔라예프 차관에 따르면, 현재 이 사업과 관련한 사디르 자파로프 키르기즈 대통령의 중국 공식 방문을 검토하고 있으나 코로나19 팬데믹으로 인해 중국 국경이 닫혀있는 상황이라고 설명하며, 중국 국경이 열리는 즉시 자파로프 대통령의 방문이 이루어질 것이고, 방문기간 동안 이 프로젝트 이행 관련 문제가 해결될 것으로 믿는다고 희망을 내비쳤음

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

참고자료

- a) <https://rus.ozodi.org/a/31801456.html> (2022.4.19. 검색)
- b) <https://www.ritm Eurasia.org/news-2020-12-06-zheleznaja-doroga-knr-kyrgyzstan-uzbekistan-rasshirit-rynki-eaes-52234> (2022.4.19. 검색)



러시아-우크라이나 전쟁과 중앙아시아의 미래

윤성학 연구교수
고려대학교 러시아CIS연구소

1. 러시아-우크라이나 전쟁과 중앙아시아 경제 위기

2022년 2월 발생한 러시아-우크라이나 전쟁은 중앙아시아의 다양한 위기를 불러일으키고 있으며, 미래에 대한 심각한 고민을 주고 있다. 루스키 미르(Русский мир)와 중화(中華) 제국 사이에서 자신들의 문화와 역사를 유지해온 중앙아시아 국가들은 이제 새로운 도전을 맞이하고 있다. 중앙아시아의 선택은 유라시아 지역 전체에 변화를 몰고 올 것이다.

당장 중앙아시아 국가들은 러시아 경제 몰락으로 다음과 같은 경제 위기를 맞이하고 있다. 첫째는 환율 폭락이다. 러시아 루블의 폭락은 중앙아시아 국가들의 환율 폭락을 초래했다. 2022년 2월 24일 부터 3월까지 카자흐스탄 텡게는 약 30%, 우즈베키스탄, 키르기스스탄은 20% 이상 동시적으로 하락했는데,^{a)} 이것은 중앙아시아 경제가 그만큼 러시아 의존적이었던 것을 잘 보여준다. 중앙아시아 국가들은 환율 폭락과 물가 상승으로 가스 대박이 터진 투르크메니스탄을 제외하고는 올해 예상한 경제 실적을 달성하기 힘들 것이다.

둘째, 러시아로부터의 송금액 감소이다. 중앙아시아 국가들은 러시아 이주노동자의 송금에 크게 의존하고 있다. 2021년 기준 러시아에는 우즈베키스탄 노동자 450만, 타지키스탄 240만, 키르기스스탄 92만 명 등 세 나라 국민 10명 중 1명이 일하고 있으며 러시아에서 보내는 송금은 타지키스탄은 무려 30%, 키르기스스탄은 28%, 우즈베키스탄은 12% 등 GDP 비중을 차지한다.^{b)} 러시아에서 일하는 이주노동자가 해고되고 송금액이 크게 줄어들면서 중앙아시아 현지 경기도 심각한 타격을 받고 있다.

셋째, 장기적이고 구조적 영향이다. 더 심각한 경제 위기는 러시아 의존적인 무역 구조를 가진

a) <https://eurasianet.org/explainer-the-rubles-rubble-economic-fallout-on-central-asia>. (검색일: 2022.03.31)

b) Martin Brownbridge & Sudharshan Canagarajah(2021), *Migration and Remittances in the Former Soviet Union Countries of Central Asia and the South Caucasus*, WORLD BANK, p. 9.

중앙아시아 국가들이 서방의 러시아 경제 제재에 따른 장기적이고 구조적 위기를 맞이하고 있다는 점이다. 예를 들어 카자흐스탄은 텡기즈 유전에서 생산되는 원유를 러시아로 연결되는 CPC 송유관을 통해 서방에 판매하고 있는데, 러시아는 이 파이프라인 가동을 갑자기 중단했다. 중앙아시아 국가들은 러시아 의존적인 무역 구조와 운송회랑 이용이 불가능해짐에 따라 향후 이를 대체할 루트를 찾기까지 구조적 침체를 벗어나기 힘들 것이다.

2. 러시아-우크라이나 전쟁과 중앙아시아의 지정학적 위기

러시아는 전통적으로 중앙아시아가 가깝고 영향력 있는 영역이라는 의미에서 ‘근외(Near abroad)’로 규정하고 자신의 안마당으로 간주했다. 아래 표에서 보듯이, 러시아와 중앙아시아 국가들은 다양한 다자적 관계를 형성하고 있으며, 러시아는 경제적으로는 유라시아경제연합(EAEU), 군사적으로는 다자안보협력기구(CSTO)에서 핵심적인 역할을 행사하고 있다.

표. 중앙아시아 국가와 지역통합 현황

	영토 1,000km ²	인구 100만 명	EAEU	WTO	상하이 협력기구	집단안보조약기구 CSTO
러시아	17,098	142.1	가입	2011년	가입	가입
중국	9,597	1,402.2	미가입	2001년	가입	미가입
카자흐스탄	2,724.9	16.4	가입	2015년	가입	가입
키르기스스탄	199.9	5.5	가입	1998년	가입	가입
타지키스탄	143.1	7.6	옵서버	2012년	가입	가입
우즈베키스탄	448.9	28.2	옵서버	가입 신청	가입	미가입
투르크메니스탄	491.2	6.7	미가입	옵서버 신청	초청 국가	미가입

자료: 필자 작성

러시아-우크라이나 전쟁은 중앙아시아의 안보 포지션에도 큰 영향을 미치고 있다. 전통적으로 친러 국가였던 중앙아시아는 처음에는 러시아의 우크라이나 침공을 찬성하는 태도였다가 국제사회의 비난이 쏟아지고 전쟁 과정에서 러시아가 우위를 보이지 못하자 중립, 심지어 반러시아 입장으로 돌아섰다. 키르기스스탄에서는 우크라이나 파병이 논의되었다가 역풍을 받고 언론사 사주 등이 구속되었으며, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 키르기스스탄 등은 우크라이나의 루간스크와 도네츠크 인민공화국의 독립을 승인하지 않았다.

가장 주목할 만한 변화를 보인 국가는 카자흐스탄이다. 불과 얼마 전에 러시아의 군사개입 덕분에 간신히 정권을 연장한 카자흐스탄은 우크라이나를 지지하고 푸틴을 규탄하는 시위를 승인했다. 토카예프 대통령은 푸틴의 병력 파병 요청도 거부하고, 도네츠크와 루간스크 독립도 인정하지 않았다. 또한 카자흐스탄을 경유해 러시아로 들어가는 비행기를 모두 끊고, 반면 유럽 국가들 항공기의 자국 영공 통과를 허가했다. 심지어 카자흐스탄은 러시아에서 철수하는 기업들을 유치하기 위해 철의 장막 뒤편에 서 있지 않겠다고 선언했다. 카자흐스탄은 중립을 넘어 반러 국가가 되었다고 해도 무방할 정도이다.

2022년 1월 카자흐스탄 시위 과정에서 러시아의 강력한 지원을 업고 시위를 진압한 토카예프 정권은 초대 대통령 나자르바예프가 주장한 외교 전략인 멀티 벡터리즘(multi vectorism)^{c)}에서 벗어나는 것처럼 보였다. 러시아는 카자흐스탄을 지난 2020년 민주화 시위 이후 완전히 자신의 영향력 아래에 두게 된 제2의 벨라루스로 만들려고 했지만 카자흐스탄은 이를 거부했다. 전통적으로 솔제니친, 알렉산드로 두긴 등 러시아 우익은 카자흐스탄 북쪽을 자신의 영토로 간주하고 필요하다면 무력으로도 병합해야 한다고 주장했다. 지금도 카자흐스탄 북쪽에 다수 러시아인이 사는 것을 고려한다면 러시아의 우크라이나 침공은 카자흐스탄에 심각한 안보적 위기를 초래한 것이다.

친러 국가였던 중앙아시아가 이제 중립, 심지어 반러 국가로 지정학적 변화를 보이는 것은 향후 이 지역이 또 다른 뇌관이 될 수 있다는 것을 의미한다. 벌써 러시아는 제2의 우크라이나로 카자흐스탄을 점찍고 있다. 우즈베키스탄 또한 러시아가 무력으로 다시 중앙아시아를 장악할 것을 두려워하여 가입 예정이었던 EAEU와 CSTO 가입 신청을 주저하고 있다.

3. 러시아-우크라이나 전쟁과 중국의 부상

전통적으로 중국은 중앙아시아와 중앙 유라시아 지역을 가장 심각한 안보적 위협으로 간주했다. 이 지역에서 발흥한 흉노, 돌궐, 거란, 여진, 몽골, 청나라는 중국의 왕조를 바꾸었으며, 현대 중국에서도 동투르키스탄은 가장 심각한 도전이었다. 중앙아시아의 신장위구르 지역 독립과 분리주의 운동은 중국 공산당 체제에 공개적으로 도전하고 있다.

2014년 러시아의 크림반도 병합 이후 서방의 경제 제재가 가해지면서 러시아는 중국과의 관계를 개선하기 시작했다. 러시아는 중앙아시아에서 중국의 경제적 영향력을 인정하면서도 제도적 수준에서는 중국을 배제하는 선에서 타협을 보았다. 중국 또한 러시아의 연고가 강하게

c) 나자르바예프 전 카자흐스탄 대통령은 러시아의 영향권에 있으면서도, 카자흐 민족주의를 살리고 미국·유럽·중국과의 '균형 외교'를 추구했다. 2014년 러시아가 우크라이나를 침공하자, 나자르바예프는 심지어 중국의 시진핑에게 '카자흐 안보'를 요청하기도 했다.

작용하는 중앙아시아에 진출하면서, 개별국가에 내정불간섭 원칙과 경제 협력 우선을 내세우며 일대일로(Belt and Road Initiative, BRI) 전략을 전개했다. 중국은 일대일로를 통해 2015년 이후 카자흐스탄과의 호르고스 물류 프로젝트 협력 진행뿐만 아니라, 키르기스스탄과 타지키스탄 등에는 차관을 제공했으며 투르크메니스탄과는 대규모 가스 사업을 성공적으로 추진했다.

중국의 경제 협력 우선 원칙에 입각한 중앙아시아로의 접근은 장기적으로 자원 확보와 유럽과의 연결로 구축이라는 전략적 관점에서 시작되었다. 2006년 중국은 투르크메니스탄과 우즈베키스탄을 연결하는 ‘중국-중앙아시아 가스관’ 2,228km를 구축했고, 이후 카스피해에서 중국 신장성으로 연결하는 송유관을 구축했다. 이에 따라 중국은 매년 중앙아시아로부터 대규모 가스와 석유를 수입하고 있는데, 이것은 중국의 에너지 안보의 가장 중요한 성과이다.

러시아와 중국은 EAEU와 일대일로를 통해 경제적으로는 협력하고 있지만 점차 협력이 아닌 중국의 일방적인 사업 추진으로 이어질 가능성이 크다. 만약 러시아-우크라이나 전쟁에서 러시아가 패배하게 된다면 중국의 중앙아시아에 대한 영향력이 강해지게 될 것이다. 러시아에 대한 경제 제재 조치는 중앙아시아 국가와 러시아 간 무역 효과를 극적으로 감소시킬 뿐만 아니라 중앙아시아의 중국 의존을 심화시킬 가능성이 크다.

2022년 2월 베이징 동계올림픽에 많은 나라의 지도자들이 외교적 보이콧을 했지만 5명의 중앙아시아 대통령은 모두 참석했다. 이들은 중국이 주도하는 ‘중국 플러스 중앙아시아(China Plus Central Asia)’ 회의에서 시진핑이 제안한 5억 달러의 보조금과 2030년까지 무역을 700억 달러로 늘리겠다는 공약을 무시할 수 없기 때문이다.^{d)} 지난 30년 동안 중국과 중앙아시아 5개국 간 무역량은 무려 100배 이상 증가했으며, 중국의 중앙아시아 인프라 투자는 수백억 달러 규모에 달하는 상황이다.

중국은 중앙아시아 역내에서 러시아의 단순한 안보 파트너로 끝나지 않고, 추후 장기적으로 러시아와의 일종의 ‘패권 경쟁’을 강요받게 될 것이다. 만약 러시아가 우크라이나 전쟁에서 패한다면 러시아는 중국의 경제 식민지로 전락하고 영토 문제 등이 제기될 가능성이 있다. 시베리아에서 기존에 거주하던 러시아인들이 퇴거할 가능성도 배제할 수 없으며, 과거 중국 영토였던 아무르와 연해주의 운명도 어떻게 될지 누구도 예측할 수 없다.

4. 러시아-우크라이나 전쟁 이후 중앙아시아의 미래

이번 전쟁을 통해 러시아가 생각하는 미래와 중앙아시아 국가들이 생각하는 미래가 다르다는 것이 드러나고 있다. 예를 들어 러시아는 EAEU를 장기적으로 ‘유라시아연합(Eurasian

d) 중국과 중앙아시아 5개국 장관이 만나는 China Plus Central Asia(C+C5) 회의는 2020년 7월에 시작되었으며, 2021년 5월 12일 중국 시안에서 각국 외무 장관이 모여 중앙아시아 안보 문제를 논의했는데, 여기에 러시아는 초청받지 못했다.

Union)’이라는 통합체로 확대할 것을 목표로 하여 정치·경제적 통합을 추진하고 있지만, 중앙아시아 국가는 이에 동의하지 않는다. 중앙아시아 국가들은 19세기 러시아 제국에 의해 강제적으로 통합된 이후 1991년에 겨우 독립하였다. 그동안 러시아의 압도적인 경제력과 군사력 우위 때문에 친러 입장을 취했지만 국가 정체성이나 발전 방향은 러시아와 전혀 다르다.

중앙아시아의 맹주를 자처하고 있는 우즈베키스탄은 그동안 러시아의 패권 위협 때문에 EAEU 정회원 가입을 주저하였다. 우즈베키스탄은 1917~1918년 러시아 혁명 시기 페르가나 지방을 중심으로 강력한 독립운동을 벌인 경험이 있다. 카리모프 전 대통령은 러시아의 패권 움직임에 반발하여 러시아 주도 CIS 통합을 거부했다. 전통적으로 우즈베키스탄 정부의 외교 목표는 러시아로부터의 의존과 종속성을 탈피하여 주권국가로서 자신의 입장을 강화하는 데 있다. 일찍이 영세중립국을 선언한 투르크메니스탄 또한 러시아와 거리를 두고 있다.

중앙아시아의 빈국이자 중국과 국경을 접하고 있는 키르기스스탄과 타지키스탄 등은 중국 견제를 위해 러시아와의 관계에 큰 비중을 두지 않을 수 없다. 러시아와 많은 부분 육로 국경을 맞대고 있으며, 인구 구성에서 러시아인 비중이 가장 높은 카자흐스탄은 친러 입장에 서지 않을 수 없었다. 그렇지만 이번 전쟁으로 러시아 경제가 붕괴하고, 러시아가 중앙아시아를 침략할 수도 있다는 가능성이 부상한 현 상황은 이들 국가로 하여금 친러에서 중립, 심지어는 반러로 돌아서게 했다.

중앙아시아로의 러시아 영향력이 지배적이었던 시기에도 중앙아시아 국가들은 자신들의 미래가 루스키 미르(러시아의 세계)에 있지 않다는 것을 분명히 했다. 러시아는 중앙아시아를 자신의 제국으로 통합하기를 희망하지만, 중앙아시아 국가들은 러시아 정교나 슬라브 문화에 매력을 느끼지 못한다. 중국과의 관계도 마찬가지다. 전통적으로 중앙아시아 국가들은 중국의 진출을 러시아 이상으로 경계한다. 19세기의 중국과 중앙아시아 유목민 간 대결 시대는 오래전에 사라졌지만, 중국은 여전히 불신받고 있다. 중앙아시아 국가들은 중국의 일방주의 속성과 중화사상에 이질감을 갖고 있다. 중앙아시아 국가들은 러시아와 중국이라는 두 강대국 사이에 끼어 있지만 어디에도 지배받기를 원하고 있지 않으며, 유목성과 이슬람이라는 자신들의 정체성을 분명히 하고 있는 것으로 보인다. (* 이 글은 필자의 개인적인 견해이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.)



주요 통계



표. 2022년 3월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2021/2022 증감율**
극동지역	11.4(-1.3%)	6.8(+4.8%)	18.2	+0.9%
북극해	1.3(-12.9%)	6.3(+11.0%)	7.6	+4.3%
발트해	6.8(-11.3%)	11.8(+13.9%)	18.6	+2.3%
아조프-흑해	8.2(+2.9%)	10.5(+2.7%)	18.7	+0.3%
카스피해	0.2(-12.9%)	0.2(-44.6%)	0.4	-32.8%
합계	27.9(-5.5%)	64.4(+7.3%)	63.5	+1.2%

* 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, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/326442/>(2022.3.24. 검색)

b) <https://portnews.ru/news/328059/>(2022.4.18. 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, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(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, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(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))