

KMI 북방물류리포트

VOL.173
MAY 28 2021

발간년월 2021년 5월 28일 (통권 제173호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 장영태 총괄이주호 감수 최재선 담당 김엄지 발행처 한국해양수산개발원
자료문의 종합정책연구본부 북방·극지연구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

- EU 의원, 러 북극 LNG 개발 프로젝트 투자중단 요구
- 가즈프롬, 러시아 최대 규모 LNG 복합단지 건설 착공
- 러, 4차 산업혁명 기술 이용한 물류 인프라 개발 시급
- 북극항로 연중 운항에 대한 러시아 기업 의견 엇갈려

전문가 칼럼

- 북극 지역 갈등과 국제 협약의 탄생

주요 통계

- 2021년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 3월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모
- 2021년 3월 러시아 극동 지역 주요 수산물 수출입 규모



주요 동향



EU 의원, 러 북극 LNG 개발 프로젝트 투자 중단 요구

■ 러시아 Arctic LNG-2 개발 프로젝트가 탄소중립 목표에 모순된다고 비판

- 프랑스, 독일, 이탈리아의 유럽연합 의회 의원(Members of the European Parliament, MEP)들이 러시아 Arctic LNG-2 프로젝트에 대한 투자 중단을 각국 정부에 요구하고 나섰다^{a)}
- 위 3개국 250명의 의원 중 39명은 서한을 통해 러시아의 Arctic LNG-2 프로젝트에 대한 유럽의 지원은 탄소 중립 목표에 모순된다고 밝혔는데, 서명한 의원은 대부분 녹색당 소속임
- 러시아 최대 LNG 생산업체인 노바텍이 운영하고 있는 Arctic LNG-2와 Yamal LNG에서 생산된 가스는 대부분 아시아 시장으로 보내지며, 일부는 유럽으로도 공급되고 있음
- 야말 LNG 프로젝트는 2017년 본격적인 LNG 생산을 시작으로 연간 생산능력은 총 1,650만 톤임. Arctic LNG-2 프로젝트는 2022년~2023년 생산을 목표로 현재 관련 설비를 구축 중에 있으며 연간 생산능력은 1,980만 톤임

■ 프랑스 등 공공 투자 기관 Arctic LNG-2 프로젝트에 20억 달러 투자 검토^{a)}

- 프랑스 에너지 기업인 토탈(Total)은 Arctic LNG-2 사업의 지분 10%를 가지고 있으며, Yamal LNG 프로젝트의 2대 주주 중 하나임
- 유럽 3개국에서 투자된 자금은 러시아, 중국, 일본 투자은행으로 유입되며, 노바텍은 외부 자금 조달로 95억 달러를 기부할 것으로 예상됨

■ EU는 2030년까지 온실가스 배출량을 1990년 대비 55% 감축기로 합의하였음

- EU는 환경적으로 지속가능한 경제활동을 판단하는 기준인 'EU Taxonomy' 리스트를 발표하면서 대부분의 천연가스 발전소는 녹색산업으로 인정되지 않는 것으로 분류함
- EU의 이 같은 기후변화 대응조치를 고려할 때, 러시아 북극 LNG 개발 프로젝트에 대한 투자는 이와 대립되는 행동일뿐 만 아니라 유럽의 에너지 경쟁력과 독립 목표에 위배된다고

주장하고 있음

그림. 사베타 항을 출발하는 Arc7 LNG 선박



자료: 노바텍

이슬기 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

참고자료

- a) <https://www.arctictoday.com/eu-reps-call-on-state-backed-lenders-to-halt-investment-in-gas-project-in-russian-arctic/>(2021.5.27. 검색)

가즈프롬, 러시아 최대 규모 LNG 복합단지 건설 착공

■ 연간 1,300만 톤의 LNG와 300만 톤의 폴리머를 생산하는 러시아 최대규모 LNG 복합단지 건설 시작^{a)}

- 가즈프롬은 천연가스 생산업체인 루즈가즈 도비차(RusGazDobycha)와 공동으로 LNG 및 화학공장 건설공사에 들어갔는데, 2023년까지 완공할 계획임. 이 복합단지는 북극의 야말반도 북쪽 끝에 위치한 탐베이(Tambey) 유전에서 파이프라인으로 천연가스를 공급받게 됨
- 탐베이 유전은 러시아에서 개발되지 않은 천연가스 유전 중 최대 규모로 꼽히며, 약 5조 2000억m³의 천연가스와 3억 8000만 톤의 석유가 매장돼 있는 것으로 추정되고 있는데, 야말 LNG 프로젝트 지역 인근에 있음
- 탐베이 유전 개발권은 2008년에 가즈프롬에 부여되었으나 노바텍은 Arctic LNG 개발과 연계하여 탐베이 유전 개발 라이선스가 노바텍으로 이전돼야 한다고 푸틴을 설득해 왔으나 반영되지 않았음

■ 러시아는 발트해에 대규모 가스처리단지 건설로 글로벌 LNG 시장 점유율을 20%까지 높일 계획^{a)}

- 우스트루가(Ust-Luga)에 설립되는 LNG 복합단지는 완공시 연간 450억m³의 천연가스를 공급받게 됨. 가동 초기 단계에는 나딤(Nadym-Pur-Taz) 유전에서 천연가스를 공급받고, 이어 2026년부터 탐베이 유전으로부터 가스를 공급받음
- 가즈프롬은 탐베이 필드를 파이프라인 프로젝트로 개발하여 인근 보바네크보(Bovanenkov) 프로젝트의 인프라와 연결할 계획임
- 가즈프롬 CEO는 노박 러시아 부총리 등 정부 대표단들이 참석한 가운데 열린 착공식에서 레닌그라드 주의 북서부에서 국가에 아주 중요한 첨단 산업 클러스터 건설을 시작한다고 강조하고, 이같은 고급처리시설은 에탄올을 함유한 천연가스를 가장 효율적으로 활용하는 경로가 될 것이라고 말했음

■ 러시아는 글로벌 경제가 재생가능한 비화석 에너지원으로 급속하게 이동하자 석유화학 발전에 적극적^{a)}

- 푸틴 대통령은 작년 12월 시베리아 톨볼스크(Tobolsk)에서 열린 석유화학산업 발전회의에

서 러시아 석유화학 생산시설을 국내외에서 보다 적극적으로 홍보하고 효율성과 생산량을 늘려야 한다고 강조했다

- 이어 그는 총 5조 루블에 달하는 새로운 석유화학 프로젝트가 내부적으로 검토되고 있다고 덧붙였다
- 러시아 연방정부의 LNG 생산 프로그램에 따르면 러시아 연간 LNG 생산량은 2035년까지 1억 4,000만 톤에 이를 전망인데, 이는 2020년에 비해 거의 5배나 급증한 수치임

그림. 야말반도의 탐베이 유전 위치



자료: 구글지도

이슬기 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

참고자료

- a) <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/natural-gas/052121-russia-as-gazprom-begins-construction-of-major-ust-luga-gas-complex>((2021.5.27.검색))

러, 4차 산업혁명 기술 이용한 물류 인프라 개발 시급

■ 생산 혁신은 현대적 운송 기술에 기반해야 하며 기술 격차는 비즈니스 지표에 악영향

- 4차산업혁명의 주요 개념은 프로세스를 자동화하고 모든 비즈니스 체인에서 불필요한 과정을 제거하여 상품의 최종 소비자와의 상호 작용을 가속화하여 비용을 줄이는 것임
- 이러한 모든 작업은 생산 과정뿐만 아니라 상품 배송을 포함한 모든 관련 프로세스에서 해결되어야 함
- 실제로 배송기간의 장기화, 화물의 손상 등 질 낮은 배송 형태는 고객 감소로 이어지며 비즈니스 결과에 직접적인 영향을 미치게 되는데, 제조 기업은 배송 최적화 부문에 투자함으로써 비용을 절감할 수 있음

■ 러시아 자체 물류부서의 현대화를 통해 기업이 지출하는 비용 절감하는 구조

- 자체 물류 부서를 현대화하는 것은 운송 및 재고 물류 모두에서 현재 IT 개발에 대한 투자를 의미함
- 각 기업의 연간 보고서에 따르면 자체 물류 서비스를 그대로 유지할 경우 기업 연간 지출하는 비용은 수십억 루블에 이릅니다
- 딕시 그룹(Dixy Group)의 경우 트럭 1,000대, 유통센터 7대를 운영하는 데 2017년에 18억 루블, 운송비에 21억 루블이 지출하였는데, 2016년의 경우 각각 32억 루블, 31억 루블의 비용이 지출되었음
- 마그닛(Magnit) 사의 2017년 연간 매출 증가율은 2016년 대비 절반으로 줄어 12.8%에서 6.37%로 순이익이 2016년 대비 34.7% 감소했음
- 여기에는 마그닛 사가 지나친 사업 다각화로 핵심역량인 식품 거래에 집중하기 어려워지면서 매출 감소로 이어진 것이라 분석됨
- 따라서 마그닛 사가 재고와 물류 흐름을 최대한 효율적으로 관리할 수 있도록 물류 프로세스와 IT 시스템에 대한 투자가 원활해질 필요가 있음
- 차량의 현대화 외에도 연방 규모의 비즈니스를 위한 새로운 현대적인 유통센터가 개방되어야 하는데, 물류 분산화 추세로 모스크바 허브에서만 분류를 수행하는 것은 바람직하지 않음
- 비용을 직접적으로 줄이는 것 외에도 현대 기술의 도입은 선적에서 최종 소비자에게 배송까지 모든 단계에서 고객과의 상호 작용을 가속화하기 때문에 우리 비즈니스뿐만 아니라 모든 고객의 비즈니스의 매출을 증가시킬 수 있음

■ 운송 거래소 변화, 운송 기계·장비 디지털화로 물류 서비스 시장 활성화 가능

- 운송 거래소(Transport Exchanges)의 변화 : 운송 거래소는 화물과 운송을 제공하는 단순한 플랫폼에서 경로의 정교화, 재무 자동화를 통해 적극적인 시장 참여자로 진화함
- 현재 러시아에서 경쟁 우위를 가진 운송 거래소가 없으며, 향후 2~3개의 운송 거래소 개발 및 상품 보장 메커니즘을 개발하여 장점을 강화할 필요가 있음
- 대규모 운송 거래소의 경우 EAEU 국가의 시장보다 러시아의 유럽 지역을 개발하는 것이 유리하며 EAEU 국가와 극동 시베리아 지역의 경우 이를 관리할 전문가가 부족하여 발전이 제한되고 있음
- 물류 자동화를 위한 IT 제품 도입 : 대규모 국제 물류 기업의 경우 모든 활동을 자체적으로 자동화하는 것은 매우 어려운 작업이며, 방대한 자원이 필요함
- 러시아 TELS 그룹(TELS, Transeuropean Logistic Services Ltd.)은 유럽의 대규모 물류 회사와의 협력을 통해 단일 시스템으로 통합된 IT 제품 개발을 논의 중임
- 물류 산업의 IT 제품 개발 분야는 고객 및 계약 업체와 협력하기 위한 자체 플랫폼을 생성하고 상대방의 정보 시스템과 통합하여 시장에서 운영되는 운송 거래소에 통합되는 일련의 과정으로 구성됨
- 모든 단계에서 기계 및 장비의 디지털화 : 새로운 세대는 기존 세대와 다른 방식으로 의사소통하며, 이들을 유치하고 유지하기 위해 친숙한 의사소통 환경을 조성해야 함
- 최근의 로봇 기술은 수집한 정보를 모든 형식(텍스트, 음성, 그림)으로 읽고, 처리하고 구매자에 최적화된 제안을 제시할 수 있는 수준에 도달함
- 그러나 일반적으로 비즈니스는 이러한 기술이 생산 및 물류 프로세스에서 어떻게 사용될 수 있는지 아직 완전히 이해하지 못하고 있어 이에 대한 개발이 시급함

김현진 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원

(hyunjink24@gmail.com)

참고자료

a) <https://plus.rbc.ru/news/5b7d22507a8aa933217df4d1>(2021.5.25. 검색)

b) <https://logistics.ru/automation/news/logistika-40-cherez-2-3-goda-vsyo-mozhet-silno-izmenitsya>(2021.5.25. 검색)

북극항로 연중 운항에 대한 러시아 기업 의견 엿갈려

■ 노바텍 북극항로 연중운항 가능성 언급

- ‘노바텍(NOVATEK)’ 레오니드 미헬손(Leonid Mikhelson) 회장은 러시아 연방 블라디미르 푸틴 대통령과의 회담에서 북극항로의 연중 운항이 빠르면 2023년 ~ 2024년에 이뤄질 것으로 언급함
- ‘노바텍’은 북극에서의 가장 큰 화주 중 하나로 야말 LNG 플랜트를 소유하고 있으며 Arctic LNG-2를 건설 중임
- 현재 북극항로 항해는 1년 중 8개월만 가능하며, 전통적인 항해는 7월부터 11월까지만 가능함
- 이는 겨울철에 얼음의 두께가 최대 4m까지 형성되며 북극항로를 항해하기에 환경적인 조건이 좋지 않기 때문임

■ ‘소브콤프로트’사와 ‘로사톰’사와 협력

- 레오니드 미헬손(Leonid Mikhelson) 회장이 북극항로 연중 운항을 전망한 이유로는 다음과 같음
- 올해 5월에 북극항로 운항을 시작함에 따라 기존의 북극항로 항해 시작 시기보다 약 2개월 정도 앞당겼으며, 올해 1월~2월 동절기에 ‘소브콤프로트(Sovcomflot)’사, ‘로사톰(Rosatom)’과 북극항로 시범운항을 함
- ‘소브콤프로트(Sovcomflot)’사는 러시아 대표 해운회사 중 하나로 액화가스 해상 운송 분야에서 세계적인 수준을 보유하고 있으며, 원유 및 석유, 해양 탄화수소 생산 등의 서비스를 제공함^{c)}
- ‘로사톰(Rosatom: State Atomic Energy Corporation Rosatom)’은 러시아 400개 이상의 원자력 산업 기업을 통합한 법인으로 세계 유일 원자력 쇄빙선을 보유하고 있음^{d)}
- 또한 2022년 말에 쇄빙선 ‘시베리아’와 ‘우랄’이 시운전 될 예정이며, 이는 겨울철 빙해로 인해 북극항로 연중 운항이 가지는 문제점을 해결하기 위한 여건을 형성하는데 도움이 될 것으로 전망함

■ 북극항로 연중운항 부정적 의견도 상존

- ‘소브프라흐트(Sovfrakht)’사 드미트리 푸림(Dmitry Purim) 대표는 북극항로 연중 운항에 대해 부정적인 견해를 표명함
- 드미트리 푸림(Dmitry Purim) 대표는 러시아 언론사 인터뷰에서 자신이 북극개발의 지지자이며 북극개발에 대한 전망은 긍정적이나 특히 수에즈 운하 대안으로 북극항로를 연중 이용하는 것에 대해서는 부정적인 의견을 표출함
- 그는 2017년에도 북극항로를 통한 운송에 부정적인 견해를 말한 바 있으며, 그 당시 러시아 연방 경제개발부에서 발표한 북극개발 프로그램에 대해 선주들의 경험을 고려하지 않고 작성된 이론적 내용이며 북극항로가 가지는 이점인 운송거리 및 시간단축에 관해서도 북극해 얼음이 완전히 녹지 않는 이상 보장할 수 없다고 함^{e)}
- 그의 주장은 북극해(북동항로)는 러시아의 해역으로 탄화수소 프로젝트 등을 실현하기 위한 자체 인프라 구축을 위해 개발되어야 하며 북동항로는 러시아 북극지역 개발을 위해 사용되어야 한다는 것임^{f)}

김은미 자료 입력원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr/051-797-4942)

참고자료

- a) https://logirus.ru/news/infrastructure/novatek_verit_v_kruglogodichnost_navigatsii_po_sevmorputi-_v_otlichie_ot_-sovfrakhta.html(2021.05.23. 검색)
- b) https://logirus.ru/news/infrastructure/sevmorput_stanet_alternativoy_suetskomu_kanalu_ne_ranshe-_chem_rastaet_led.html(2021.05.23. 검색)
- c) <http://sovcomflot.ru/en/>(2021.05.23. 검색)
- d) <https://www.rosatom.ru/>(2021.05.23. 검색)
- e) <https://www.sovfracht.ru/company/news/6829/>(2021.05.23. 검색)
- f) <https://www.rbc.ru/business/08/02/2021/602156109a7947176d32a1ab>(2021.05.23. 검색)
- g) <https://www.sovfracht.ru/>(2021.05.23. 검색)



북극지역 갈등과 국제협약의 탄생

김 봉 철

한국외국어대학교 EU연구소 소장/국제학부 교수

법학박사

북극지역에 이해관계를 가지는 국가들은 개별적인 논제에 따라 별도의 정책이나 전략을 추구해왔다. 그러나 이 국가들의 이해관계가 충돌하며 갈등이 나타나기도 하는데, 그러한 갈등을 해결하기 위해서 국제사회에서의 협력을 실천하려는 노력도 나타난다. 북극지역 논제를 해결하기 위한 대표적인 국제사회의 무대인 북극이사회는 기후변화 문제와 오염원의 북극권 이동, 북극해의 변화, 북극지역 원주민의 보호 등 다양한 문제에 대처하면서 국제법 형성에 많은 영향을 주고 있다. 국제사회에서는 특정 논제에 관한 이해당사국들이 직접 협의하여 자신들만의 약속을 도출하는 방식의 양자 또는 지역적 조약이 체결되기도 한다.

이와 같은 국제법들과는 별도로, 각국의 관할권 내에서는 해당 국가들의 국내법이 규범력을 발휘하는 경우가 많다. 결과적으로 북극에 관련된 여러 가지 논제들에 관한 법제는, 국가들의 정치적 협력과 북극이사회 등의 무대를 통하여 마련되는 다자주의적 국제법, 이해당사국들의 양자 또는 지역협정, 북극지역 국가의 관할권에만 적용되는 국내법 등이 다양한 모습으로 나타난다. 한편, 북극의 문제에 관한 규율을 목적으로 만들어지는 규범들은 각기 다른 특성을 가지며 통일되지 못하고 있다는 점이 문제점으로 지적되는데, 이것이 새로운 갈등을 낳는 원인이 되기도 한다.

그러나 조약의 체결이나 국내법 적용을 통한 분쟁과 갈등의 조정이 여전히 매력적으로 받아들여지기 때문에, 여전히 북극지역의 여러 문제를 ‘법치’(Rule of Law)의 방식으로 해결하는 노력을 포기할 수 없다. 스발바르 조약(Svalbard Treaty)에서 그러한 사례를 찾을 수 있다. 10개의 조항(Article)과 부속서로 구성된 비교적 짧은 이 조약은, 1920년 제1차 세계대전이 끝나고 베르사유 협상이 진행되는 과정에서 북극과 노르웨이 사이에 자리하는 스발바르 제도의 국제법적 처리를 위해 파리에서 체결되었다. 스발바르 조약은 국

제법상 스발바르 제도에 대한 노르웨이의 주권과 이에 관련된 여러 가지 원칙을 설정하고 있다.

1920년 당시 이 조약에 서명한 국가는 미국과 덴마크, 프랑스, 이탈리아, 일본, 네덜란드, 노르웨이, 스웨덴, 영국, 캐나다의 영국 해외 자치령, 오스트레일리아, 인도, 남아프리카, 뉴질랜드 등 14개국이었다. 이후 1924년에 소비에트 연방이 스발바르 조약을 체결하였고, 1925년에는 독일과 중국이 서명하였다. 노르웨이를 포함한 일부 국가의 이해관계를 조율하기 위해 체결된 스발바르 조약은, 오늘날 40개국 이상의 국가들이 체결하였고, 100년의 역사를 가진 스발바르 조약은 북극지역과 관련된 대표적인 다자조약으로, 현대 국제법 역사에서 영토분쟁 해결을 위한 조약체결의 중요한 사례로 평가된다. 유럽 국가들은 초기부터 참여하면서 이 조약의 체결을 주도하였다.

유럽의 국가들은 오랫동안 북극지역을 활용하여 여러 이익을 추구하였다. 그러나 세계대전을 경험하면서 변화된 국제사회의 정치적 지형이 유럽의 북극지역 활동에 영향을 주었고, 기술과 과학의 발전도 유럽의 이 지역 활동에 여러 변화를 가져왔다. 최근 국제사회의 경제제재 등으로 곤란해진 러시아는 민감한 사안이었던 북극지역에 관하여 국내법의 적용을 확대하면서 관할권 주장을 강화하고 있다. 유럽의 국가들은 오랫동안 이 지역을 활용하여 이익을 얻어왔기 때문에, 이와 같은 러시아의 정책에 반발하며 국제법상의 원칙이나 집단적 대응을 시도하기도 한다. 환경보호와 소수민족에 대한 보호 등의 명제들이 유럽의 주장을 뒷받침하는 논리가 된다.

특히 북극지역에서 오랜 기간 생활해온 주민들을 어떻게 보호할 것인가에 대한 논의는 국제사회에서 주요한 과제가 되었다. 이에 관한 북극 지역에 거주하는 소수원주민을 위한 유럽 국가들의 협약 및 정책이 다수 존재한다. 이 소수원주민들은 혹독한 추위와 농경이 거의 불가능한 환경 속에서 생존해왔기 때문에 특정한 전통들을 가지고 있다. 수렵생활이 기본인 환경에서도 원주민들이 생존할 수 있었던 것은 전통적인 삶의 방식과 지식이 세대에 걸쳐 내려왔기 때문이었다. 이러한 모습은 인류에게 소중하고 특징적인 유산이다.

그러나 현대사회에서 기술문명이 북극지역에 접근하고, 다른 형태의 경제활동과 문화가 추가되었다. 소수원주민들은 자급자족과 수렵생활, 그리고 전통지식의 대물림 속에서도 자본주의 시장경제에 적응해야 했고 현대가 추구하는 교육과정을 받아들여야 하였다. 원주민들은 변하는 사회에 적응하고자 도시로 이동하여 지역 불균형이 발생하였고, 실업과 상대적 박탈감, 사회로부터 소외 등 다양한 사회문제를 겪고 있다. 우울증으로 인한 청소년의 자살률이 매우 높은 것도 각국의 정부가 우려하는 부분이다. 이들은 국제사회와 각국에서 주로 소수민족으로 취급되어, 보호와 지원의 대상이 되고 있다.

북극지역의 소수민족에 대한 보호는 인권과 환경 등을 중요시하는, 이른바 ‘유럽의 가

치'를 반영할 수 있는 민감한 문제이기도 하고, 국제사회에서 북극의 지속가능한 발전과 공존을 위한 핵심 논제이다. 북극지역 국가들은 소수민족의 형평성을 고취시키기 위해 다양한 접근을 제도화하고 있다. 유럽의 북극지역 소수민족에 대한 관심은 1990년대부터 본격적으로 시작되었는데, 유럽의 소수민족 보호에 관한 기본협약은 1994년에 EU 각료 이사회에 의해서 승인된 바 있다. 이후 2000년대로 넘어가면서 EU차원의 기준이 마련되었다. 북유럽 국가들을 중심으로 EU의 기준에 합치하는 새로운 소수민족 정책이 도입되고 있다.

북극지역의 안보 관련 문제는 갈수록 수위가 높아지고 있다. 최근 이 지역을 두고 러시아와 미국의 군사적 경쟁이 새롭게 강화되면서, 유럽의 국가들도 민감한 반응을 보인다. 기후변화로 인하여 빙하가 급격하게 녹으면서 북극을 관통하는 항로까지도 활용할 수 있게 되면서, 북극지역 안보문제의 핵심으로 부상하고 있다. 이 지역이 더 많은 관심을 받고 국가들의 이해관계가 갈등을 낳으면서 여러 의견대립이 드러났다. 러시아는 북극항로의 개발과 활용이 실현되면서 전통적인 안보문제를 경제적 가치와 연결하고 있다.

노르웨이와 러시아는 오랜 기간 지속되던 국경분쟁을 2010년 '바렌츠해 및 북극해에서의 해양경계 확정 및 협력에 관한 협정(Treaty on Maritime delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean)'을 체결하여 법제도적인 갈등 해소방법을 취하였다. 그러나 여전히 덴마크와 캐나다, 미국과 캐나다 등 북극 지역의 국가들 사이에서는 해양경계와 관련된 갈등이 해소되지 못하고 있다. 그 대표적인 사례로 북극점 영유권에 대한 긴장 속에서 러시아가 2007년 북극해의 로모노소프 해령(海嶺, Oceanic ridge)에 자국의 깃발을 꽂으며 북극점의 영유권을 주장한 사건이 있었다. 이를 계기로 북극지역에 대한 국가들의 영유권에 대한 관심과 갈등이 명확하게 드러났다.

이 지역에서 긴장을 유지하던 러시아(2013), 덴마크(2014), 캐나다(2019)는 UN해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)에 따라 영유권을 확보하고자 자국의 대륙붕이 북극점과 이어진다는 과학적 근거를 UN대륙붕한계위원회(UN Commission on the Limits of the Continental Shelf, CLCS)에 제출하였다. 또한 북대서양 조약기구(North Atlantic Treaty Organization, NATO)가 러시아의 움직임에 경계해 7,000여 명의 군사가 투입되는 대규모 군사훈련인 'Cold Response'를 진행하기도 하였다.

오랫동안 러시아 및 구소련의 위협에 대응해온 북유럽 국가들도 이러한 상황들과 마주하고 있다. 문제에 대응하는 방법 중에서, 북유럽 국가들을 노르딕 정체성에 근거한 '안보 공동체' 건설을 위한 지역협력을 추진하였다. 2000년대부터 북유럽 국가들의 군사협력이 확대되었는데, 2008년 북유럽 5개국은 노르딕지원방어구조(Nordic Supportive Defence

Structures; NORDSUP)를 정식 기구로 출범시켰다. 아이슬란드와 덴마크가 참여하여 북극지역을 포괄하는 북유럽 방위 협력구조를 만든다는 구상이 현실로 나타난 것이다. 2009년에는 이 개념을 강화한 노르딕방위협력기구(Nordic Defence Cooperation, NORDEFCO)를 제도적으로 확립하면서, 북유럽 국가들은 효율적인 공동대응을 촉진하고자 하였다.

NORDEFCO의 주요 목적은 북유럽 국가들에게 다자간 공동방위 정책을 도입하여 방위력을 강화하고 효과적인 작전을 수행하려는 것이다. 전통적으로 러시아와 구소련에 대응하는 안보전략을 유지해왔던 북유럽 국가들은, 유사한 전략운용 원리를 가지고 있으므로 다양하고 효율적인 협력이 가능하다는 판단이었다. 이들은 방위협력을 통해 각국의 방위 시스템을 조율하고 주요 정보를 교환하여 안보위기에 효과적으로 대응할 수 있다고 보았다. 유럽 국가들의 개별적인 안보정책과 EU의 공동안보정책, 그리고 북유럽 국가들의 방위협력체계 구축으로 이어지는 북극지역과 연관되는 안보 및 군사 분야의 향후 움직임에 주목할 필요가 있다.

북극지역은 오랫동안 유럽의 이해관계가 민감하게 교차하며 분쟁을 낳았던 무대였기 때문에, 유럽의 주도로 북미와 러시아 등이 참여하여 양자 또는 지역적 협정체결이 누적되어 관련 국제법의 발전이 이루어졌다. 최근 기후온난화로 인한 환경변화와 교통기술의 발달로 인한 접근가능성의 확대 등 전 지구적 문제들은 북극지역에 관한 국제법의 발전에 있어서 변화를 요구하고 있다. 이러한 문제들은 이 지역이 가지는 지역적 특색을 반영한 양자 간 또는 지역 내 조약의 발전보다는, 전 인류와 지구에 공통적인 가치와 원칙이 더욱 중요하게 반영된 국제법의 발전을 요청하고 있다. 오래전부터 환경문제와 인권, 평화, 지속가능성 등 유럽의 가치가 이 지역과 관련된 새로운 국제법의 패러다임 구축을 위해서 활용될 수 있다.



주요 통계



표. 2021년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2020/2021 증가율
극동지역	13.33(+11.5%)**	6.62(-6.7%)	19.95	+4.5%
북극해	2.49(-3.8%)	5.35(-8.0%)	7.94	-6.8%
발트해	9.9(+5.7%)	11.35(-18.1%)	21.25	-8.5%
아조프-흑해	8.75(+5.7%)	12.26(-12.5%)	21.01	-5.5%
카스피해	0.17(-33.6%)	0.39(-2.6%)	0.56	-16.4%
합계	34.84(+6.6%)	35.87(-12.6%)	70.1	-4.2%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비초카야가반, 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: 전년 동기 대비 증가율

김임지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/311533/>(2021.5.26. 검색)

b) <https://portnews.ru/news/312779/>(2021.5.26. 검색)

표. 2021년 3월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*		CIS**		합계	
		수출	수입	수출	수입	수출	수입
01-24	식료품 및 원자재	301,729.9	54,019.1	1,634.8	996.3	303,364.8	55,015.4
25-27	광물 제품	1,151,782.8	13,656.8	33,708.5	21,424.5	1,185,491.2	35,081.3
27	연료 및 에너지 제품	916,247.1	13,266.2	424.1	0	916,671.2	13,266.2
28-40	생고무 화학 제품	3,728.1	69,328.7	475.4	606.2	4,203.5	69,934.9
41-43	가죽원료모 피 제품	65.8	1,363.9	0.5	0.0	66.2	1,363.9
44-49	목재 및 펄프, 종이 제품	87,363.6	6,499.2	301.8	126.0	87,665.4	6,625.1
50-67	섬유, 섬유제 품 및 신발	205.2	26,757.2	223.3	244.0	428.4	27,001.1
72-83	금속 및 금속 제품	1,873.9	49,143.1	271.3	3,098.9	2,145.2	52,242.0
84-90	기계류	122,688.8	422,977.7	1,060.4	1,187.7	123,749.2	424,165.5
68-71, 91-97	기타	327,578.6	31,998.8	39,805.6	243.4	367,384.2	32,242.2
	합계	1,997,016.6	675,744.5	77,481.5	27,927.0	2,074,498.1	703,671.4

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya>(2021.5.26. 검색)

표. 2021년 3월 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
	냉장수산물	0	2.5	-	-	-	-	-	-	0.1	2.5	-	-
0303	냉동수산물	99,417	127,616.3	511	953.0	3	3.1	-	-	99,419.8	127,619.4	511	953.0
03031	연어	1,070	3,805.6	-	-	0	0.0	-	-	1,069.9	3,805.6	-	-
030331	광어	68	378.2	-	-	-	-	-	-	68.4	378.2	-	-
030332	가자미	92	72.6	-	-	-	-	-	-	92.2	72.6	-	-
030339	기타 넙치류	1,577	1,206.1	-	-	-	-	-	-	1,577.3	1,206.1	-	-
030351	청어	7,707	4,536.3	-	-	0	0.0	-	-	7,707.4	4,536.3	-	-
030363	대구	5,407	15,560.7	-	-	-	-	-	-	5,406.7	15,560.7	-	-
03036 70000	명태	73,255	73,523.5	-	-	3	3.1	-	-	73,258.2	73,526.6	-	-
03038 93	농어	50	86.8	-	-	-	-	-	-	49.7	86.8	-	-
030391	알류	6,446	27,643.1	-	-	-	-	-	-	6,446.0	23,942.6	-	-
030399	지느러미, 머리, 꼬리 및 기타 식용 어패류	553	660.0	-	-	-	-	-	-	553.3	660.0	-	-
0304	생선 필레	11,708	34,851.5	42	132.2	0	0.0	-	-	11,708.1	34,851.5	42	132.2

0305	훈제 생선, 생선 가루	1	3.0	59	344.9	0	0.0	-	-	1.1	3.0	59	344.9
0306	갑각류	4,724	95,920.6	39	265.1	-	0.0	-	-	4,724.2	95,920.6	39	265.1
030614, 030633, 030693	게	3,693	88,119.3	-	-	-	0.0	-	-	3,692.7	88,119.3	-	-
0307	조개류	1,022	1,981.8	-	-	0	0.0	-	-	1,022.0	1,981.8	-	-
03072	가리비	121	321.0	-	-	-	-	-	-	121.1	321.0	-	-
03074, 03075	오징어 및 문어	837	1,414.4	69	234.8	0	0.0	-	-	837.3	1,414.4	69	234.8
0308	수생 무척추 동물*	1,030.6	3,276.1	-	-	0	0.0	-	-	1,030.6	3,276.1	-	-
03081	해삼	158.0	527.2	-	-	0	0.0	-	-	158.0	527.2	-	-
03082	성게	872.6	2,747.4	-	-	-	-	-	-	872.6	2,747.4	-	-

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya>(2021.5.26. 검색)