

KMI 북방물류리포트

VOL.203
FEB 4 2021

발간년월 2022년 2월 4일(통권 제203호) **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 콜스타, 연해주 항만 개발 사업 추진
- 푸틴, 바렌츠해 연결 북극철도 건설 방안 제안
- 디피 월드(UAE), '북극 항로에 투자하겠다'.

전문가 칼럼

- 우크라이나의 지정학적 특수성과 나토 가입 전망

주요 통계

- 2021년 11월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 10월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모
- 2021년 10월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모



주요 동향



러시아 콜스타, 연해주 항만 개발 사업 추진

그림. 콜스타 사(社) 석탄 채굴 현장



자료: <https://portnews.ru/comments/3099/>

■ 러시아 해양하천운송청은 콜스타(Coalstar)의 극동지역 석탄 터미널 건설 사업 2건 승인

- 첫 번째 사업은 보스토치니 항만에 새로운 석탄 터미널을 건설하는 사업이며, 해당 석탄 터미널이 완공될 경우, 연간 석탄 처리량이 1,700만 톤 가량 증가할 것으로 예상됨
- 두 번째 사업은 블라디보스토크 항만에 새로운 석탄 및 석유 터미널을 건설하는 사업인데, 콜스타 사(社)가 100% 지분을 보유하고 있는 '아브로라 항만' 사 (社)가 추진할 계획임
- 예상 항만 처리 능력은 석탄 2,500만 톤, 석유 1,000만 톤임
- 콜스타 사(社)는 베이스키 석탄 매장지(하카시아 공화국)의 "마이리흐스키(Mayrykhsy)"와 "베이스키-자파드니(Beisky-Zapadny)", 그리고 고를로프카(Gorlovsky) 석탄 분지(노보시비리스크 지방)의 보가티르(Bogatyr) 석탄 탐사 및 채굴권을 갖고 있음
- 콜스타 사(社)는 위의 매장지에서 채굴한 석탄을 보스토치니 항, 우스트 루가 (Ust-Luga),

타만(Taman), 투압세(Tuapse), 템류크(temryuk)의 터미널을 통해 유럽, 중국, 한국, 일본, 터키로 수출하고 있음

- 콜스타 사(社)는 러시아 로스네프트(Rosneft) 전 대표이사가 지분 75.1%를 보유하고 있는 기업임

■ 러시아 대형 석탄 터미널은 석탄 회사가 운영하는 경우가 대부분

- 석탄 터미널 중 10개의 주요 터미널이 아래와 같이 전체 석탄의 70%를 처리하고 있는 것으로 알려졌다
- △보스토치니 항만, △로스터미날루골(Rosterminalugol), △UMMC(우랄 광업 및 야금 회사)의 달트란스우골(Daltransugol), △SUEK(시베리아 석탄 에너지사)의 무르만스크MTP(Murmansk MTP), △에브라즈(EVRAZ)의 나호드카 MTP, △동광산기업(EMCO)의 샤흐토르스크 석탄 항만(Coal Sea port of Shakhtersk) 등이 있음

■ 극동지역 철도 처리능력 부족으로 새로운 석탄 터미널을 건설하는 것은 리스크가 있음

- 전문가들은 현재 철도 인프라 개발 사업보다 항만 터미널 건설 사업이 더 빠르게 진행되고 있으나, 항만과 철도 인프라 개발 사업은 병행되어야 한다는 의견을 제시하고 있음. 철도 인프라 사업은 5년, 항만은 2~3년 정도 소요되기 때문임
- 다만, 전문가들은 2019~2020년 유럽의 석탄 수요 증가율이 낮아지기는 했지만, 꾸준히 증가해 2024년 수요량은 80억 3,000만 톤에 이를 것으로 예상했음
- 러시아 항만의 석탄 처리능력은 2019년 2억 5,000만에서 2021년 3억 2,700만 톤으로 31% 증가했음
- 2019년 철도에서 항만으로 환적된 화물량은 1억 5,900만 톤에 달했으며, 2021년에는 1억 9,000만 톤에 이를 것으로 예상됨

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

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

참고자료

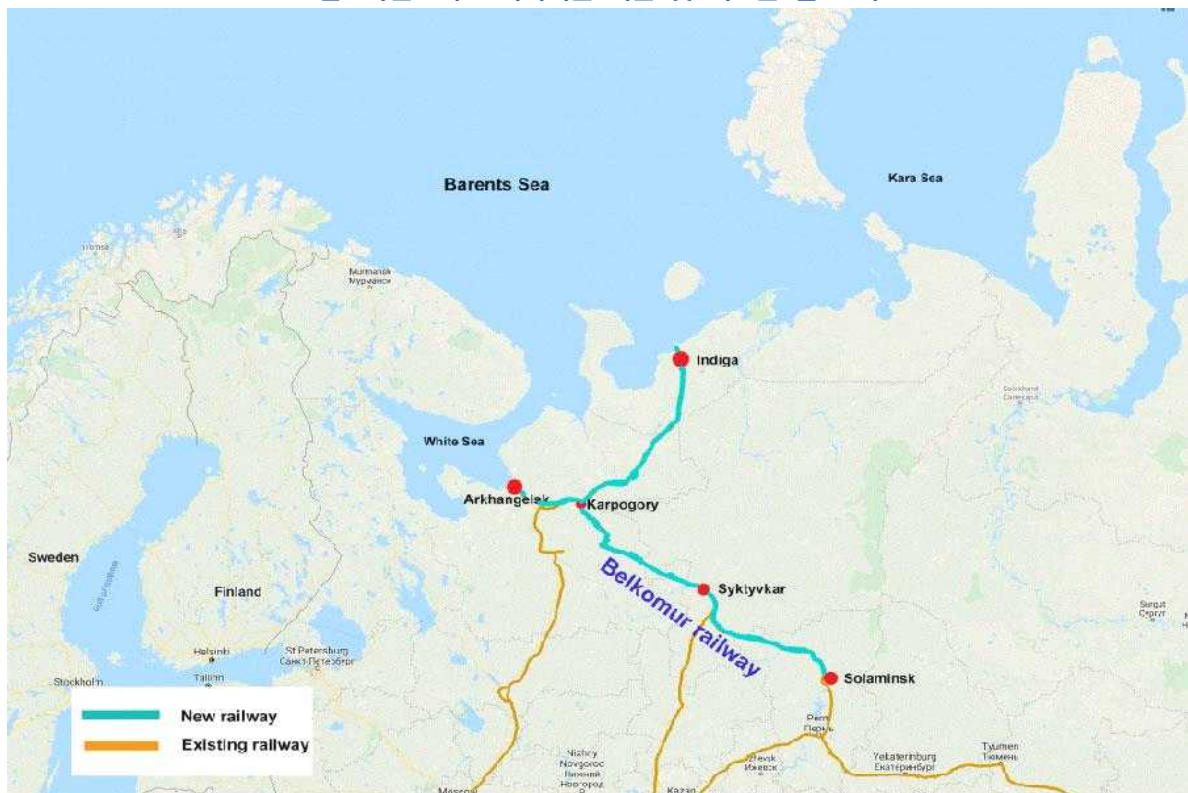
a) [https://portnews.ru/comments/3099/\(2022.1.21. 검색\)](https://portnews.ru/comments/3099/(2022.1.21. 검색))

푸틴, 바렌츠해 연결 북극철도 건설 방안 제안

■ 북극에 얼음이 없는 기간이 점차 길어지자 푸틴이 북극지역 개발에 속도를 높이기 위해 바렌츠해 연안으로 연결되는 철도 건설을 제안^{a)}

- 러시아 언론에 따르면 2018년에 핀란드와 노르웨이가 핀란드 북부에서 바렌츠해 연안으로 연결되는 북극철도 건설을 공동으로 추진하겠다고 밝힌 바 있으나 이후 아무런 조치를 이뤄지지 않은 채 방치되어 있었음
- 이 철도가 완공되면 노선은 남부 우랄, 코카서스 및 중앙아시아의 산업단지를 위한 무역로 역할을 하게 될 것으로 보임
- 이와 관련하여 러시아 푸틴 대통령이 미하일 총리에게 제안한 ‘바렌츠해 인디가 만으로 연결되는 철도 건설 사업’에 대한 답변 기한은 5월 10일까지임

그림. 바렌츠해로 이어지는 기존 및 새로운 철도 지도



자료: The Barents Observer

■ 북극 네네츠 자치구의 인디가(Indiga)항 개발 사업이 이 철도 사업과 밀접하게 연관되어 있음^{a)}

- 인디가항 개발은 Aeon 그룹의 소유주인 억만장자 로만 트로첸코가 2024년부터 시행하겠다

고 밝힌 사업임

- 인디가항은 북극해 항로의 아주 좋은 위치에 있으며, 강의 입구는 얼지 않는 부동항으로 건설에 필요한 추가 공사가 필요하지 않음. 또한 동쪽 방향으로는 쇄빙선의 에스코트 없이도 선박의 자유로운 운항이 가능함
- 인디가항이 개발되면 바렌츠해와 북극해 항로를 통해 러시아 상품을 유럽이나 동남아시아로 직접 수출할 수 있으며, 아르한겔스크 항구로 운송할 때보다 350~400km 정도 줄어드는 이점이 있음
- 또한 이 같은 사업이 추진되면 북극 유일의 부동항인 무르만스크항에 대한 화물 집중을 완화하는 효과도 있음

■ 우랄에서 시베리아에 이르는 화물 수송 거리를 850km로 감소시키는 ‘벨코무르(백해-코마-우랄)’ 사업도 외국 투자자들이 관심^{a)}

- 이 철도 건설을 통해 아르한겔스크는 무르만스크의 개발 이후 잃어버린 주요 북부 무역 관문의 지위를 회복할 수 있을 것으로 기대하고 있음.
- 아르한겔스크 항만과 서부 시베리아의 자원이 풍부한 지역을 연결하고, 철도를 중앙아시아, 몽골, 중국으로 확장한다는 계획임. 이 사업이 추진되면, 기업이 더 저렴한 원자재와 에너지 자원에 접근할 수 있어 러시아 국내 산업의 경쟁력을 높이는 효과가 있음

그림. 무르만스크 항만에 연결된 철도 노선



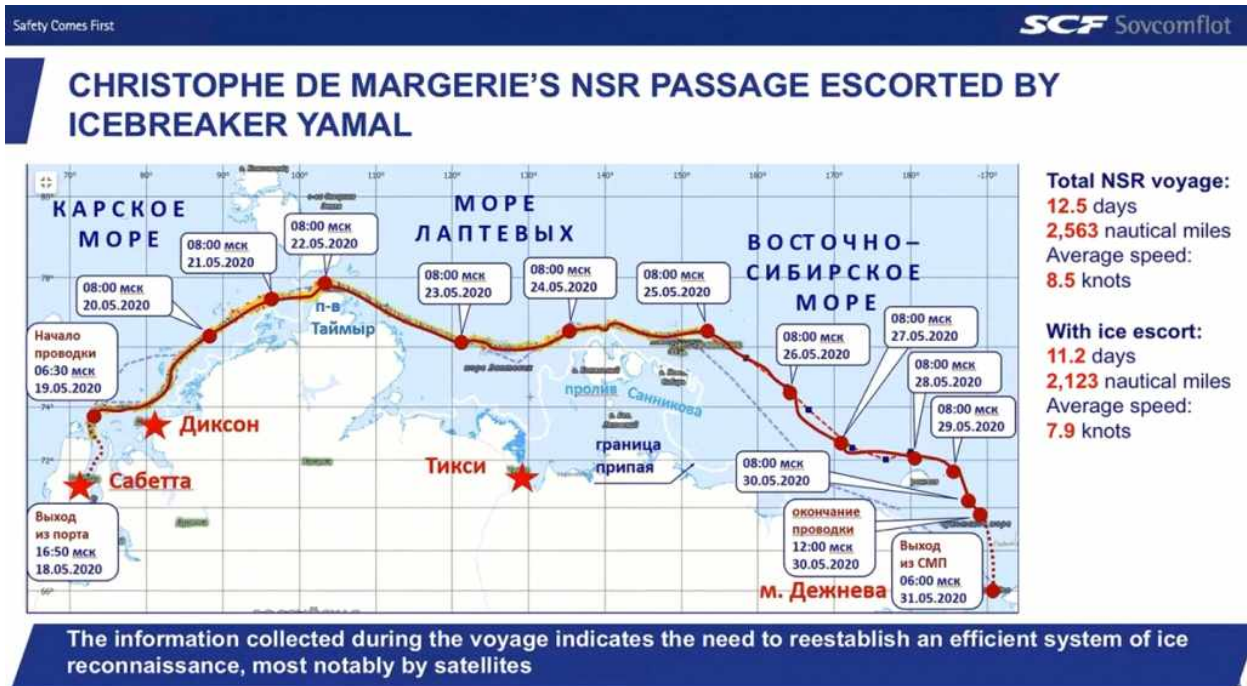
자료: Martin Lie / Public Domain

참고자료

- a) <https://www.russia-briefing.com/news/russia-studies-rail-link-to-the-arctic-barents-sea.html> (2022.1.25. 검색)

디피 월드(UAE), '북극 항로에 투자하겠다.'

그림. 컨테이너 운송 경로(예상)



자료: https://www.korabel.ru/news/comments/dp_world_i_rosatom_budut_sotrudnichat_po_konteynernomu_tranzitu_dl_ya_perevozki_generalnyh_gruzov_po_smp.html

■ UAE의 DP 월드는 러시아 국영기업인 로사톰(Rosatom)과의 협력을 기반으로 북극항로 투자 사업에 관심 표명^{a)}

- 2021년 7월 로사톰과 DP월드는 북극항로를 통해 컨테이너를 운송하는 시범사업을 추진하는 양해 각서(MOU)를 체결한 바 있음
- 로사톰과 DP월드의 협력사업은 러시아의 SMTC(Northern Sea Transit Corridor) 프로젝트의 하나로 추진되고 있는 파일럿 컨테이너 교통의 공동 개발 사업으로 추진될 예정임
- 현재 두 기관은 쇄빙 기능이 있는 컨테이너선을 설계하고 있으며, 총 8척을 건조하여 2025년부터 운항에 들어갈 예정임
- DP월드는 러시아 항만 투자 의향을 여러 번 밝힌 바 있으며, 2016년에는 RDIF와 합작투자회사를 설립한 바 있음
- 러시아의 SMTC 프로젝트에는 북극항로 인프라를 포함하여 모두 33척의 컨테이너선을 건조하는 내용이 들어 있으며, 2019년 기준 총예산은 70억 달러였음

■ 두바이에서 열린 ‘지속가능한 개발을 위한 신기술’ 협력주간에서 양국 무역 대표부는 항공, 자동차, 운송, IT 분야의 협력이 강화되고 있다고 천명

- 이 행사에서 UAE는 러시아 모스크바 지하철의 얼굴인식 시스템에 관심을 보이며, IT 협력 사업을 검토하고 있다고 밝혔음
- 또한, 러시아 무역부 대표는 ‘메탈로인베스트스(Metalloinvest)사(社)가 아랍 에미리트의 샤르자 자유경제구역에서 러시아산 금속 원료로 연간 100만 톤의 강철 철근을 생산하고 있다고 강조하면서 이 같은 비즈모델을 금속공업, 농업, 식품산업과 같은 다양한 분야로 확대 적용하고자 요청하였음
- 그는 또 ‘러시아 농산물 생산업체가 원재료를 공급하면, UAE에서 가공하여 러시아, 동아프리카 지역, 중동에 판매할 수 있다’고 설명했다
- 그 밖에도 로사톰과 UAE는 소형 원자력 발전소의 활용 가능성을 연구하기 위해 워킹그룹을 설치하였음

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

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

참고자료

- a) [https://businessemirates.ae/news/uae-property-news/uae-khotyat-investirovat-v-sevmorput/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D\(2022.1.21. 검색\)](https://businessemirates.ae/news/uae-property-news/uae-khotyat-investirovat-v-sevmorput/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D(2022.1.21. 검색))
- b) [https://www.korabel.ru/news/comments/dp_world_i_rosatom_budut_sotrudnichat_po_konteynernomu_tranzitu_dlya_perevozki_generalnyh_gruzov_po_smp.html\(2022.1.21. 검색\)](https://www.korabel.ru/news/comments/dp_world_i_rosatom_budut_sotrudnichat_po_konteynernomu_tranzitu_dlya_perevozki_generalnyh_gruzov_po_smp.html(2022.1.21. 검색))
- c) [https://tass.ru/ekonomika/13515471\(2022.1.21. 검색\)](https://tass.ru/ekonomika/13515471(2022.1.21. 검색))



우크라이나의 지정학적 특수성과 나토 가입 전망

임길호, 우크라이나 한국교육원 실장

러시아의 우크라이나 침공 가능설이 연일 보도가 되며 우크라이나 문제해결을 위한 러시아와 미국의 첨예한 대립과 협상이 진행되고 있다. 그러나, 실제적인 양측의 시각은 우크라이나의 나토 가입에 대한 지정학적 이해 관계로 인하여 쉽게 합의를 이루지 못하고 있다. 미국은 우크라이나의 신속한 나토 가입을 통하여 흑해 지역과 유라시아 지역에 대한 지정학적 패권을 확보하겠다는 목적이며 러시아의 푸틴 대통령은 우크라이나의 나토 가입을 절대로 허용할 수 없으며 전쟁을 불사하더라도 가입을 허용할 수 없다는 단호한 태도를 고수하고 있다. 유럽연합의 독일과 프랑스는 러시아와 관계를 고려하여 우크라이나의 나토 가입을 환영하는 입장은 아니다. 2008년 루마니아에서 개최된 나토정상회의에서 당시 미국의 부시 정부는 우크라이나의 나토 가입을 강력히 지지했으나 독일과 프랑스 등의 반대로 무산이 된 바 있다. 독일은 우크라이나 나토 가입이 러시아와의 관계에 미칠 수 있는 영향을 우려하여 우크라이나의 나토 가입에 소극적인 자세를 취하고 있다.

러시아는 합의를 위반하고 통일독일을 나토에 가입시킨 미국의 말 바꾸기와 유고 내전 당시 나토의 일방적인 세르비아 공습 결정한 미국의 일극주의 행동을 러시아는 강하게 비판해왔다. 한편으로 러시아는 나토의 일방적인 코소보 독립 주민투표 지원을 비판했음에도 불구하고, 코소보 사례를 들며, 2014년 크림반도의 합병 관련 주민투표는 자발적인 결정에 의한 것임에 따라 정당하다고 주장했다. 미국과 러시아의 힘겨루기에서 우크라이나는 자국의 안보에 대한 위협을 받고 있다. 우크라이나-러시아 간의 지역분쟁 원인을 지정학적인 측면에서 분석해보고 양국 분쟁이 한국에 미칠 수 영향을 경제적인 측면에서 설명해보고자 한다. 1장에서는 유라시아와 유럽을 연결하는 우크라이나의 지정학적인 특수성에 따른 전략적인 중요성과 국내의 물류 인프라에 대한 소개한다. 2장에서는 우크라이나의 역사적인 국가 형성 과정에서 동서간 지역갈등의 원인을 역사적으로 분석하여 나토 가입에 대한 지역적 차이를 해명할 예정이다. 3장에서는 우크라이나의 독립 이후 대통령 집권기에 따른 대외정책을 분석하며, 특히 대러시아 관계에 대한 특수성과 대외경제 관계를 알아본다. 4장에서는 우크라이나와 한국의 경제 관계를 파악하고 최근 우크라이나에 대한 대외적인 긴장을 야기할 수 있는 영향에 대해 예상해본다.

1. 우크라이나의 지정학적 특수성과 물류 인프라 구조

우크라이나의 나토 가입은 이미 미국의 클린턴 행정부 시절부터 추진되었다. 90년대 초에 이미 유럽-카프카스-중앙아시아를 연결하는 TRACEKA에 대한 구상에 따라 러시아를 경유하지 않고 중앙아시아를 경유하며 유럽으로 에너지를 운송하는 방안이 강구되었다. 미국은 이러한 구상의 구체화를 위해서는 흑해 인접국인 루마니아와 불가리아의 나토 가입과 러시아 카프카스와 인접한 우크라이나의 나토 가입이 필수라고 판단했다. 우크라이나, 발트 3국, 조지아, 아제르바이잔을 최종적으로 나토에 가입시킴으로써 벨로루시를 삼각으로 포위할 수 있으며 러시아와 몰도바 트란스니스티리아 공화국을 단절시킬 수 있기 때문이다.

과거 우크라이나 수도 키예프에서 시작하는 주요 내륙 철도망은 드니프로(구 드네프로 페트로프스크)와 돈바스를 관통하여 러시아 흑해의 소치까지 이어지는 유로-카프카스 트랜스 노선이다. 하루 일정이면 러시아의 북 카프카스 관문인 로스토프에 도착할 수 있다. 과거 2차 세계대전 시 독일은 식량 확보를 위해 비옥한 토지를 가진 우크라이나가 필요했으며 카프카스의 에너지 확보를 위해 스탈린그라드에서 소련군과 치열한 사투를 벌였다. 러시아는 북아프리카와 중동에 대한 지정학적 영향력을 상실하지 않고, 흑해 함대를 통한 패권을 유지하기 위해서는 어떠한 희생을 하더라도 크림반도를 통제권에 두어야 한다.

국제물류의 측면에서 우크라이나의 흑해 연안은 유일하게 파나마스 선박을 정박할 수 있는 항만 조건을 갖추고 있다. 우크라이나에 이미 다국적 기업들이 진출하였으며 항만 일대에 곡물 수출을 위한 인프라에 많은 투자를 활발히 하고 있다. 우크라이나의 가장 큰 규모 수준으로 5개의 항구 순위는 1. 유즈니 2. 니콜라예프 3. 초르노모르스크 4. 오데사 5. 마리우폴 순이다. 이들 5개 항구가 전체의 물동량에서 91.8%를 차지하고 있다. 니콜라예프 항만에는 우크라이나 곡물 수출기업인 니블론사(Niblon), 다국적기업 곡물 기업 붕거(Bunge), 중국 국영곡물기업 코프코(COFCO), 스위스의 글렌코 인터내셔널(Glencore International), 대우포스코의 곡물 터미널이 운영 중이다. 미국의 카길은 유즈니 항만에 연간 500만 톤 규모의 곡물 터미널을 자체 건설하여 2018년부터 운영 중이다. 우크라이나 곡물 수확량이 2021년 8,400백만 톤을 달성하여 현재 우크라이나 외화 수입에서 높은 비중을 차지하고 있다. 2010년 이후 드네프로 강을 이용한 바지선을 통한 곡물 운송이 증가하고 있으며 수확된 곡물을 취합하여 저장할 수 있는 곡물저장소를 중요 선착장에 운영하고 있다.

물류망의 경우, 아직 철도의 비중이 높게 차지하고 있다. 총 길이는 22,000km에 이르며 흑해와 아조프해의 중요 항만과 연결되어 있다. 도로의 총 길이는 164,000km이며 동서남북으로 주요 도시를 연결하는 고속도로와 지방의 소도시를 연결하는 국도망이 발달되어 있는 것이 특징이다.

그림. 우크라이나의 동서남북을 연결하는 철도 인프라



자료: <https://www.imbf.org/karty/karta-zheleznyh-dorog-ukrainy.html>

2. 우크라이나의 동서 갈등의 역사적인 배경과 나토 가입에 대한 지역적 차이

역사적으로 러시아가 일개 내륙국가에서 제국으로 성장할 수 있었던 결정적인 계기는 우크라이나 확보와 흑해 연안 및 크림반도 진출이었다. 1654년 페레야슬라브 조약을 통하여 러시아는 우크라이나에 대한 영향력을 확보함에 따라 표트르 대제 시절의 북방전쟁을 통하여 당시 강국이었던 스웨덴을 제압하고 남방으로 영토를 확장했으며 예카테리나 여제에 이르러 크림반도와 흑해 연안을 확보하기에 이른다. 당시에는 사람이 거의 거주하지 않던 흑해 연안을 확보함에 따라 개발을 위한 대대적인 이민정책이 실시되었다. 역사적으로 흑해 연안은 아시아계 유목민과 크림 타타르의 잦은 침입으로 인한 위협으로 사람이 거의 거주하지 않은 지역이었다. 16세기 중반 이후에 폴란드의 학정을 피해 온 이주민들을 중심으로 자포로즈에 코사크 집단 거주촌인 세치가 형성이 되었다. 코사크는 크림 타타르의 공격을 방어하는 폴란드의 국경수비대 역할을 담당하고 있었다. 우크라이나라는 지칭은 변방의 지역이라는 의미로 폴란드 지배 시기에 최초로 사용되었다. 러시아는 우크라이나 통치지역을 소러시아라는 의미에서 말로러시아라고 명명했다. 예카테리나 여제는 표트르 대제 시기의 행정체계를 대대적으로 개편하여 흑해 연안 지역의 본격적인 개발에 박차를 가한다. 이민을 장려하기 위하여 공납 면제와 같은 이주 특혜를 부여하며 정착을 장려했다. 당시 지주의 횡포를 피해 폴란드와 러시아로부터 우크라이나인들과 러시아인이 이주했으며, 종교적인 자유를 위해 독일에서도 이주했다. 표트르 대제는 세르비아로부터 이민을 적극 장려했으며, 그 결과 인근의 몰도바, 불가리아에서도 이민자들이 행렬이 이어졌다. 19세기 초반 오데사 항구가 건설됨에 따라 흑해를 통한 활발한 국제무역이 이루어졌으며 빠른 인구증가로 급속한 성장을 하고 있었다. 예카테리나 여제는 새롭게 확보한 흑해지역을 노보러시아로 지칭을 했다. 당시의 강대국들이 유행어처럼 사용하던 뉴잉글랜드의 “new” 의미에 해당하는 러시아어의 “노브이”를 합성하여 “노보러시아”라는 지역 명칭을 부여했다.

19세기 중반 이후 우크라이나 동남부 지역에 철광과 석탄 채굴을 위한 활발한 외국인 투자가 시작됨에 따라 현재의 분쟁지역인 돈바스 지역으로 많은 외부 노동 인력이 유입이 시작되었다. 20세기 이후 돈바스 지역은 풍부한 지하자원을 바탕으로 급속한 성장을 하게 되었다. 돈바스는 소련 시대의 산업의 철강 산업의 중추적인 역할을 담당했으며 70년대 시베리아를 본격적으로 개발하기 전까지는 소련의 산업발전 영광을 함께 했던 지역이다. 스탈린의 통치 시기에는 공포정치를 피하여 통제가 비교적 느슨한 돈바스 지역으로 이민자들이 유입되었으며 급속한 산업 성장으로 인한 인력 부족으로 이민자들에 대한 통제는 심하지 않았다. 하지만 돈바스 지역도 스탈린의 공포정치를 피해갈 수 없었다. 그럼에도 불구하고, 돈바스 지역은 살아남았다. 돈바스 지역은 과거 소련을 지탱하는 중추적 산업 역할을 했다는 자부심이 강하다. 이들의 소련시절 우주 항공과 중공업의 산업역군이었다는 영광과 흐루시초프 서기장을 배출했다고 자부하고 있다. 소연방 해체과정에서도 돈바스는 지역투표를 통하여 러시아가 아닌 우크라이나에 소속이 되기를 희망했다. 이점은 돈바스가 모스크바에 종속이 희망하지 않는 키예프-돈바스-모스크바라는 독립적인 성격을 가지고 있는 지역이라는 의미한다.

이와는 대조적으로 우크라이나 르보프를 중심으로 한 서부 지역은 역사적으로 폴란드와 오스트리아 제국의 지배를 받아왔으며 동부지역의 러시아의 지배 아래에 있던 하리코프나 돈바스와는 매우 다른 역사적 성장 배경을 가지고 있다. 서부 지역은 우크라이나가 유럽연합의 국가가 되기를 희망하며 이들에게 러시아는 모스칼리(폭압정치의 모스크바를 상징)의 제국주의 상징이다. 이 지역 주민의 상당수는 우크라이나가 유라시아의 권위주의의 국가가 아닌 유럽연합의 민주국가의 일원이 되기를 희망한다. 국가 안보를 위해서 나토 가입을 적극 찬성하는 의견이 지배적이다. 하지만 우크라이나 동남부 지역은 나토 가입에 부정적인 의견이 높게 나타나고 있다. 과거 세계대전을 통한 전쟁의 공포를 실제로 경험하여 우크라이나가 강대국들 패권의 확보를 위한 전쟁터가 되는 것을 바라지 않기 때문이다. 또한 민족적으로 러시아계 우크라이나인이 비중이 다른 지역에 비해 매우 높은 편이다. 우크라이나의 나토 가입과 유럽연합 가입 대한 동과 서의 지역적인 극명한 차이는 최근의 조사에서도 극명하게 드러난다. 하지만 우크라이나 국민의 나토 가입에 대해서는 아직은 회의적이다. 유럽연합가입에 대해서는 지역을 막론하고 찬성을 나타내고 있다.

표. 우크라이나-나토: 왜 러시아는 광분하는가?

지역	유럽연합 가입				나토 가입			
	찬성	반대	기권	보류	찬성	반대	기권	보류
중서부	75.5	14.8	1.8	7.8	69.5	18.5	1.7	10.3
동남부	53.5	32.6	1.9	12.0	42.3	43.7	0.8	13.2

자료: <https://nv.ua/ukr/opinion/ukraina-nato-pochemu-rossiya-v-yarosti-26458.html>

우크라이나의 나토 가입은 국내적으로도 절차상 단순한 사안을 결코 아니다. 현직 대통령이 승인한다고 해서 또는 의회가 동의한다고 해서 즉시 우크라이나의 나토 가입이 이루어지는 것을 절대 아니다. 우크라이나 헌법에서는 우크라이나를 비군사동맹국으로 규정하고 있다. 우선적으로 국민직접 투표를 통한 다수의 동의를 얻어 헌법 개정을 통한 가입 준비를 해야 한다. 우크라이나 엘리트들과 지역에 따른 복잡한 이해관계로 절대다수의 동의 가능성은 매우 희박하다. 나토 회원 가입국들이 만장일치 승인해야 한다. 나토 가입을 위해서는 현재 우크라이나 국내에 진행 중인 돈바스 분쟁이 우선 해결이 되어야 한다.

3. 독립 이후 우크라이나 대외정책의 특수성

과거 우크라이나는 나토 가입을 러시아를 견제하는 차원에서 적절하게 대외정책에서 활용해 왔다. 옐친 집권기 양국관계는 옐친의 우크라이나에 대한 각별한 애정으로 양국은 비교적 안정적인 우호 관계를 유지할 수 있었다. 러시아 민족주의 진영의 큰 반발에도 불구하고, 1997년 양국은 국경을 인정했으며, 크림반도와 세바스토폴에 대한 우크라이나 영유권에 대해 상호 우호조약을 체결하였다. 흑해 함대가 위치한 세바스토폴 조차권 문제는 러시아가 향후 20년 동안의 사용권을 허용받으며 매년 막대한 임대료를 지불하기로 합의가 되었다.

레오니드 쿠즈마 대통령은 멀티외교를 통하여 러시아와 서방과의 관계를 적절하게 균형을 유지하며 나름대로 대외정책의 균형을 유지하는 데 노력했다. 러시아와 불편한 관계를 유지하는 시기에는 미국과 우호적인 관계를 유지했으며 미국과의 관계가 불편한 경우 러시아와 우호적인 관계를 유지하며 러시아와 미국을 적당하게 견제하는 대외정책을 구사했다. 부시 집권기에 이라크에 대한 쿠즈마 대통령의 불법 군사 무기 판매와 정치적 정적이었던 저널리스트 암살에 대한 개입 의혹이 깊어지며 냉대를 받은 시기에는 러시아와 돈독한 우호 관계를 과시했다. 반면 지나치게 친러시아적 정책에 대한 국내 비판이 거세지는 시기에는 나토 가입이 최종 목적이라는 doktrin을 선언하며 친서방적인 입장을 표명했다. 이러한 안정적인 관계는 쿠즈마 대통령의 개인적인 소련시절의 “유즈니” 군사 복합체 책임자로서 노련한 운영 경험이 크게 작용했던 것이다. 쿠즈마 대통령은 유럽과의 자유무역에 대해서는 매우 회의적인 시각을 가지고 있었다. 소련 시절의 중공업과 농업 중심의 산업 특성을 가지고 있는 우크라이나가 유럽과 경쟁하기에는 너무나도 빈약한 경쟁력을 가지고 있었던 것을 간파하고 있었다. 우크라이나의 군수산업은 구조적으로 자체적으로 완제품을 만들 수 있는 능력을 보유하고 있지 않다. 과거 소련의 군수 산업체 분산으로 러시아와의 연계를 통해서만 가능하다. 항공 분야의 안톤노프와 미그기엔진 제작의 마토르세치, 우주항공 분야에서 유즈니는 러시아가 주요 고객이다. 우크라이나는 러시아 천연가스와 석유 의존도가 매우 높으며 유럽에 공급하는 가스의 70%는 우크라이나 영내를 통과하고 있다. 러시아가 추진 중인 노드스트림-2와 터키를 통한 유럽연합으로 가스운송이

가동되는 경우 가장 많은 피해를 받을 나라도 역시 우크라이나이다. 이 가스관을 통해 유럽에 공급하는 가스량은 현재 우크라이나 영내를 통과하는 가스량과 거의 비슷하다.



자료 : <https://www.hani.co.kr/arti/international/europe/92260.html>

천연가스의 40%를 러시아에 의존하는 유럽 국가들에게는 노드스트림-2 통한 가스 공급은 환영할 일이지만 우크라이나는 가스 통과에 대한 혜택을 상실함에 따라 피해가 클 것이다. 미국 입장에서조차 결코 환영할 사안은 아니다. 농업 분야에서도 우크라이나와 러시아 CIS권의 곡물 생산은 전세계 생산량의 20%를 차지하고 있다. 과거 양국의 밀 수출 제한으로 우크라이나와 러시아 산(産) 밀수입에 많이 의존하는 과거 북아프리카 국가 중 식량 가격 폭등에 대한 불만이 정치적인 혁명으로까지 발전한 사례가 있다. 쿠즈마 집권기 우크라이나와 러시아는 비교적 안정적인 관계를 유지하고 있었으며 러시아로부터 제공되는 저렴한 가스로 인하여 우크라이나의 철강 생산과 수출은 호황기를 맞이하고 있었다.

2004년 유럽연합과 나토 가입을 국정 목표로 집권한 친서방주의자 유첸코 대통령의 집권기는 가스 분쟁을 시작으로 러시아와 관계는 급속도로 냉각이 되었다. 러시아의 푸틴 대통령은 특히 우크라이나의 오렌지 시민혁명 과정에서 유첸코 당선을 위하여 서방 측이 치밀하게 계획하고 관여했다고 간주한다. 현재 러시아의 NGO 단체와 외국의 지원을 받는 언론기관에 의심과 불신, 최근 카자흐스탄 소요사태를 안정시키기 위하여 러시아의 신속한 파병 원인은 우크라이나의 오렌지 혁명에서 얻은 교훈이 큰 듯하다. 벨로루시의 루카첸코 대통령도 민주화 요구 시위에 대하여 서방의 개입을 주장하며 무력으로 진압을 했다. 무엇보다도 안보적인 측면에서 푸틴을 가장 자극한 사건은 유첸코의 공공연한 나토 가입 추진계획과 흑해에서 나토와 군사 합동훈련 시도이다. 유첸코는 흑해 나토 군사 합동훈련이 우크라이나 주권 영토인 크림반도에서 진행되는 합법성을 주장하며 강행을 했으나 결국에는 지역 주민들의 강한 반발과 우크라이나 의회의

외국군대 주둔에 대한 반대로 무산된 바 있다. 유첸코는 유럽연합 가입을 목표로 러시아 주도의 유라시아 단일경제공동체 가입에 적극적인 반대 의사를 표명하고 있었다. 유첸코는 친서방 자유주의 개방경제를 표방하면서 집권기 달러의 세계적인 양적팽창에 힘입어 달러 차입과 국제유가 상승에 따른 인근 러시아의 경제 호황과 함께 경제 호황기를 누리고 있었다. 우크라이나는 서방의 지원으로 러시아보다 일찍 세계무역기구에 회원국이 되었으며 시장개방을 더욱 가속화했다. 금융시장 개방으로 다국적 은행들의 우크라이나 시중은행에 대한 활발한 인수가 진행되었다. 반면, 러시아는 가스 공급을 전략적인 무기로 활용하여 우크라이나에 대한 경제적으로 부담을 가중시켰다. 2008년 미국의 서브라임모기지 사태로 인한 세계경제위기 여파는 취약한 경제 구조를 가지고 있는 우크라이나의 거품경제에 결국 막대한 타격을 주었다. 결국 오렌지 시민혁명으로 집권한 유첸코 대통령도 국정운영에 대한 낮은 지지율로 재선에 실패하고 물러난다.

2010년 집권한 야누코비치 대통령은 유첸코 집권기의 지나친 친서방주의로 인한 러시아와 불편한 관계를 해소하기 위하여 과거 쿠츠마 집권기와 같은 멀티외교의 방식을 채택하였다. 동서 외교라는 양분된 외교를 벗어나 아시아, 중동, 아프리카, 중남미 등으로 다자외교를 통한 시장개척과 경제외교 강화를 역점을 두었다. 유첸코 집권기의 나토 가입으로 인한 러시아와 불편한 관계를 고려하여 나토의 세계평화를 위한 파트너쉽에는 참가했지만, 중립적인 입장을 고수했다. 우크라이나의 지정학적 특성을 고려하는 경우 일방적으로 치우쳐진 지역 외교는 전혀 득이 되지 않는다는 것을 유첸코의 편향적인 대외정책에서 경험했기 때문이다. 야누코비치 집권기의 한가지 특징은 아시아 국가들과의 관계에도 중점을 두었으며 특히 한국에 대하여 우호적이었다. 우크라이나의 대도시를 연결하는 고속철도 사업에 한국산 열차 차량 수입을 승인했으며 핵 정상회담을 계기로 한국을 직접 방문하기도 했다. 모스크바와 유럽의 브뤼셀을 방문하며 중도 외교를 취하고 있었다. 하리코프 협정을 통하여 러시아의 크림반도 세바스토폴 흑해 함대 임대 기간을 25년 연장해 주었으나, 러시아, 벨로루시, 우크라이나 경제 통합에 반대하고, 유럽연합에 가입을 시도하는 등 갑작스러운 태도 변화를 하였다. 야누코비치 대통령의 독단적인 태도와 야당 대표에 대한 정치적 탄압, 유럽연합과의 자유무역협정 거부에 항의하는 시위대 무력 진압으로 시작된 마이단 사태는 야누코비치가 러시아로 망명하면서 끝나게 된다.

러시아의 크림합병과 돈바스 지역의 분리독립에 대하여 집권한 포로셴코 대통령은 러시아에 강경한 태도를 취했으며, 나토 가입에 더욱 중점을 두었다. 포로셴코는 돈바스 분리 움직임에 무력으로 강경 진압을 단행했다. 포로셴코의 무력 진압에 분노한 돈바스 주민들은 중무장 대응하며 루간스크, 돈바스 공화국을 선포하기에 이른다. 아직까지도 돈바스와 중앙정부의 분쟁은 진행 중이다. 포로셴코 대통령은 러시아의 크림반도 병합과 돈바스에 대한 군장비와 병력지원에 대하여 양국 간의 항공 운항을 전면 중단시키는 강경한 입장을 취했으며, 나토

가입과 유럽연합 가입을 국가의 우선 과제로 추진했다. 2019년에 집권한 젤렌스키 대통령도 포로셴코 정권의 나토 가입과 유럽연합 가입을 대외정책의 국정과제로 변함없이 추진하고 있다.

4. 한국과 우크라이나의 지속적인 협력의 필요성

우크라이나의 대(對)한국 수출 품목 1위는 농업원자재가 차지하고 있으며 그 중에서도 곡물과 사료를 수입하고 있다. 한국의 대(對)우크라이나 수출품 1위 품목은 자동차, 화장품 등의 소비재이다. 양국 교역액은 연간 10억 달러 미만으로 높은 교역 수준을 나타내고 있지는 않다. 2014년 이후 우크라이나는 한국에 대해 매년 흑자를 기록하고 있다. 한국이 우크라이나의 밀 수출에서 차지하는 비중은 3%이며 전체 국가 중 11위를 차지하고 있다. 인도네시아가 우크라이나산 밀 수입 1위 국가이다. 중국은 우크라이나산 옥수수 수입 1위 국가이다. 우크라이나가 세계 곡물 시장에서 차지하는 비중을 고려하는 경우 대외적인 정국 불안은 고스란히 세계 곡물 가격 상승으로 이어질 가능성이 높다. 러시아 가스 공급 불안과 석유 가격 상승은 곡물 보관 및 운송비용과 상승을 야기하여 곡물 수출 원가 상승에 반영이 된다. 국제 곡물 가격은 매년 상승하고 있다. 2021년 우크라이나의 밀 수출가격이 최고점을 기록했으며, 이러한 상승세는 앞으로도 지속될 전망이다. 밀과 옥수수의 수입 비중이 높은 한국의 경우 국제 곡물 가격 상승은 소비자 물가 상승 압박으로 이어지리라 예상된다.

국제정치의 측면에서 크림반도 합병 이후 한국 정부는 대(對)러시아 경제제재에는 동참을 하지 않고 있으며 크림반도의 러시아 영토에 대한 국제사회의 승인 불가에 동참하고 있다. 우크라이나를 가운데 두고 벌어지는 미국과 러시아의 힘겨루기 싸움에서 한국은 나름대로 국익을 위한 최선을 결정을 최선의 판단이 이루어지기를 바란다. 유럽과 유라시아의 중간에 위치한 우크라이나와 한국이 협력할 수 있는 분야는 무궁무진하다. 우크라이나는 한국에 대해 매우 우호적이며 비옥한 흑토를 바탕으로 한국의 식량안보를 문제를 해결할 수 있는 곡물 공급기지의 역할을 충분히 담당해 줄 수 있는 국가이다. 비교적 인근 유럽 국가에 비교하여 저렴한 고급노동력과 4,000만 이상의 인구를 바탕으로 한 거대한 내수시장 규모를 가지고 있다. 이러한 장점들에도 불구하고 우크라이나의 외국인 투자에 대한 관심 부족, 비효율적인 행정체제와 부패, 불안정한 대내외정책, 불안정한 국민의 소득은 한국의 투자를 망설이게 하는 요소임을 주지하고 있어야 한다.



주요 통계



표. 2021년 11월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2020/2021 증감율
극동지역	11.1 (+2.4%)	6.5 (-1.8%)	17.6	+0.9%
북극해	2.3 (-2.8%)	5.6(-0.7%)	7.9	-1.3%
발트해	10 (+6.1%)	12.3 (+3.4%)	22.3	+4.7%
아조프-흑해	8.9 (+2.2%)	11.1 (+0.6%)	19.9	+1.3%
카스피해	0.3 (-25.2%)	0.2 (-4.0%)	0.5	-13.0%
합계	32.6(+2.7%)	35.7(+0.8%)	68.3	+1.7%

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

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리얀마르, 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 증가율

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

참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/322577/>(2022.1.15. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/321232/>(2022.1.15. 검색)

표. 2021년 10월 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	502,662	53,238.7	526.7	41.2	503,188.8	53,279.9
25-27	광물 제품	2,318,867.1	29,441.6	361.2	4.6	2,319,228.4	29,446.1
27	연료 및 에너지 제품	2,082,831.4	28,575.3	361.2	0	2,083,192.6	28,575.3
28-40	생고무 화학 제품	4,615.4	97,447.5	606.5	106.5	5,221.8	97,553.9
41-43	가죽원료모 피 제품	26.7	2,547.2	0	0	26.7	2,547.2
44-49	목재 및 펄프, 종이 제품	100,969.9	9,421.1	53	49.2	101,023	9,470.3
50-67	섬유·섬유제 품 및 신발	309	54,542.5	0	130.6	309	54,673.1
72-83	금속 및 금속 제품	51,433.2	78,792.1	10.8	61.4	51,444	78,853.5
84-90	기계류	89,456	659,385.4	100	11.9	89,556	659,397.3
68-71, 91-97	기타	280,731.3	55,375.6	1,163	168.6	281,894.3	55,544.1
	합계	3,349,070.5	1,040,191.3	2,821.3	573.9	3,351,891.9	1,040,765.3

*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\(2022.1.27. 검색\)](https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya(2022.1.27. 검색))

표. 2021년 10월 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	4.5	-	-	-	-	-	-	0	4.5	-	-
0303	냉동수산물	105,266	226,987.4	496	1,757.8	0.1	1.2	-	-	105,267	226,988.9	496	1,757.8
03031	연어	16,790	60,030.5	-	-	0	0	-	-	16,790	60,030.6	-	-
030331	광어	0	0	-	-	-	-	-	-	335	2,122.3	-	-
030332	가자미	685	636.2	-	-	0	0.5	-	-	685	636.7	-	-
030339	기타 넙치류	1,190	950.9	-	-	-	-	-	-	1,190	950.9	-	-
030351	청어	14,195	7,466.7	-	-	0	0	-	-	14,195	7,466.7	-	-
030363	대구	4,362	11,091.6	-	-	0	0.4	-	-	4,362	11,092	-	-
0303670000	명태	52,706	55,100.6	-	-	0	0.3	-	-	52,707	55,101	-	-
0303893	농어	1	6.7	-	-	-	-	-	-	1	6.7	-	-
030391	알류	4424.4	79,223.3	-	-	0	0	-	-	4424.4	79,223.3	-	-
030399	지느러미, 머리, 꼬리 및 기타 식용 어패류	518	967.1	-	-	-	-	-	-	518	967.1	-	-
0304	생선 필레	5,285	18,060.1	97	328.2	0	0	-	-	5,285	18,060.1	97	328.2

0305	훈제 생선, 생선 가루	22	35.1	25	154.9	-	-	-	-	22	35.1	25	154.9
0306	갑각류	5,070	161,493	51	321.8	-	-	-	-	5,070	161,493	51	321.8
030614, 030633, 030693	게	4,491	153,885.7	-	-	-	-	-	-	4,491	153,885.7	-	-
0307	조개류	2,822	8,889.3	-	-	0	0	-	-	2,822	8,889.3	-	-
03072	가리비	220	660.4	-	-	-	-	-	-	220	660.4	-	-
03074, 03075	오징어 및 문어	2,348	6,203.5	115	714.9	0	0	-	-	2,348	6,203.5	115	714.9
0308	수생 무척추 동물*	1,321	3,886.1	-	-	-	-	-	-	1,321	3,886.1	-	-
03081	해삼	191	731.1	-	-	-	-	-	-	191	731.1	-	-
03082	성게	1,018	3,128.1	-	-	-	-	-	-	1,018	3,128.1	-	-

* 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>(2022.1.27. 검색)