

ISSN: 2635-6104

북극연구

The Journal of Arctic

No. 30 November 2022 11



배재대학교 한국-시베리아센터 / 북극학회

북극연구

The Journal of Arctic

No. 30 NOVEMBER 2022

발행일 : 2022년 11월 30일

인쇄일 : 2022년 11월 30일

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 : kiseling@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

▶	1697년 아틀라소프의 1차 캄차카 원정 연구	----- 1
	곽성웅	
▶	러시아 북극항로~내륙수운 물류거점별 분석 및 시사점	----- 9
	김엄지	
▶	Политика поддержки традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Чукотского автономного округа	----- 17
	Слепченко В. В.	
▶	19세기 러시아가 바라본 한반도, 울릉도 그리고 독도 명칭에 관한 연구 -국립해양박물관 소장 '러시아제국 아시아지역 지도'를 중심으로-	----- 30
	방민규·강설원	
▶	『특별기고』 2022 부산청소년북극체험단 북극 다산과학기지방문 인솔기	----- 38
	서현교	

1697년 아틀라소프의 1차 캄차카 원정 연구*

곽성웅

(배재대학교 한국-시베리아 센터 전임연구원)

1. 1697년 아틀라소프의 1차 캄차카 원정의 역사적 의미

광대한 시베리아의 북동쪽 끝에는 캄차카 반도가 있다. 캄차카란 지명은 이 지역에 살던 유명인의 이름이나 비단직물을 의미하는 러시아어 ‘캄카’(камка)에서 유래한 것으로 알려진다.¹⁾ 캄차카 반도는 러시아 극동시베리아 동쪽 최북단의 험난한 기후 조건을 가지고 있어서 과거 러시아의 탐험가들은 이 곳에 쉽게 도달하지 못했다. 현재 캄차카는 북극 개발과 북극항로 개척을 위한 최전선이자 북극으로 향하는 관문으로 활용되는 전략적 요충지이다.

국내에서는 그동안 캄차카 지역에 관한 연구가 활발히 수행되지 못했다. 이는 캄차카 지역의 역사에 관한 정보를 원하는 측면에서는 아쉬운 감이 없지 않다. 그래서 본 글은 이러한 문제 의식을 기반으로 러시아의 캄차카 정복 과정에 대한 정보 전달이라는 목적 속에서 서술했다.

내용의 구성은 다음과 같다. 2장에서는 아틀라소프 원정의 배경을, 3장에서는 17~18세기 캄차카 현지 사정을, 4장에서는 아틀라소프의 1차 캄차카 원정의 진행과정을 순차적으로 배치했다. 그리고 마지막 결론에서는 아틀라소프의 1차 캄차카 원정이 어떠한 역사적 의미와 결과를 담고 있는지를 분석하면서 글을 마무리했다.

2. 아틀라소프 원정의 배경

16세기 말 예르마크(Ермак Тимофеевич)의 시비르 칸국(Сибирское ханство) 정복 이후 시베리아는 국가적인 차원에서 러시아 발전의 잠재력이자 원동력으로 여겨져 왔다. 현재 러시아에서는 시베리아를 영토에 편입시킨 그 역사적인 동진(東進) 정책의 원인으로 다양한 이유를 제시한다. 그러나 러시아 외부에서 인식하는 시베리아 정복의 가장 중요한 키워드는 무엇보다도

* 본 게재문은 2022년 10월 15일 고려대에서 개최된 4개학회 공동학술대회 역사분과에서 발표한 내용을 일부 발췌하여 수정한 글입니다.

1) 강성희, “캄차카 반도의 지명 ‘캄차카’의 유래에 대한 고찰,” 『순천향 인문과학논총』 제40권 1호 (순천향대학교 인문학연구소, 2021), pp. 174-175.

‘부드러운 황금’이라 불린 ‘모피(毛皮, мех, fur)이다.²⁾ 모피 산업은 러시아제국의 근세 경제에서 상당히 중요한 부분을 차지했기 때문이다.³⁾

러시아의 시베리아 탐험과 원정의 역사에서 자주 등장하는 카자크는 모험가로 불리기에는 상당히 잔인하고 잔혹한 약탈자가 대부분이었다. 러시아 역사에서 카자키(казаки, 카자크의 복수형)는 새로운 땅을 발견하겠다는 명예욕보다는 신분상승의 원동력이자 부의 원천인 모피를 찾기 위해 시베리아를 탐험했다. 그리고 카자크가 시베리아의 북동쪽 끝에 있는 캄차카로 향한 것은 지정학적인 시대적 배경이 존재했다. 남쪽으로는 진출이 1689년 극동시베리아 중서부의 네르친스크(Нерчинск)에서 강희제(康熙帝)의 청제국에게 가로막힌 후, 러시아제국은 진격의 방향을 동쪽과 북동쪽으로 돌렸다.

한편으로, 17세기 말 러시아제국의 캄차카 정복이 단순히 아틀라소프의 원정에 따른 결과물은 아니다. 그 이전에도 러시아의 여러 탐험가들이 아틀라소프의 성공적인 원정에 기여하는 다양한 정보를 축적했기 때문이다. 사실 기록상 최초로 캄차카 땅을 밟은 러시아인은 미하일 바실리예비치 스타두힌(Михаил Васильевич. Стадудин)이었다.⁴⁾ 그 이후에는 베링보다 먼저 베링해를 발견한 세몬 이바노비치 데즈노프(Семён Иванович Дежнёв)가 1648년 축치반도 탐험 후 귀환 과정에서 캄차카 북부를 경유한 것으로 알려져 있다.⁵⁾ 베링 이후 캄차카에 진입한 러시아인은 이반 메르쿠리예비치 루베츠(Иван Меркурьевич Рубец)였다. 1662년 가을 루베츠가 이끄는 카자키 원정대는 남쪽의 캄차카 해안으로 향했다.⁶⁾ 1690년대 중반 아틀라소프 직전의 마지막 캄차카 원정대를 이끈 이는 루카 세묘노프 모로스코(Лука Семёнов Мороско)였다. 그의 탐험 이후 최신 정보가 반영된 캄차카 반도 지도가 작성됐고, 이는 훗날 아틀라소프의 원정에서 유용하게 활용됐다.

3. 17~18세기 캄차카 현지 사정

러시아인 최초로 캄차카 땅을 밟은 스타두힌을 비롯하여 아틀라소프에 이르기까지 그 어떤 외

2) W. Bruce Lincoln, *The Conquest of A Continent: Siberia and the Russians* (Ithaca, NY: Cornell Univ. Press, 1994), p. 57; James R. Gibson, *Feeding The Russian Fur Trade: provisionment of the Okhotsk Seaboard and the Kamchatka Peninsula 1639-1856* (Madison, Milwaukee, and London: The University of Wisconsin Press, 1969), p. 24; 정세진 외, 『한반도 동북아 평화체제의 정착을 위한 시베리아 인문학의 학적 체계 구성: 지역학적 통섭과 정책 공간 연계』 (세종: 경제인문사회연구회, 2020), pp. 12-13; 제임스 포사이스, 『시베리아 원주민의 역사』(A History of the Peoples of Siberia), 정재겸 (서울: 솔, 2009), p. 19; 안나 레이드, 『샤먼의 코트』(The Shaman's Coat), 윤철희 (서울: 미다스북스, 2003), pp. 54-56.

3) 정세진 외 (2020), op. cit., p. 2.

4) S. M. 두다료노프 외 23, 『러시아 극동지역의 역사』(История Дальнего Востока России), 양승조 (경기: 진인진 2018), p. 62.

5) A. И. Коваленко, “«Шли встречу солнца. . . » жизнь и быт казаков на севере Дальнего Востока,” *Россия и АТР* № 1 (2002), с. 5.

6) B. П. Полевой, *Новое об открытии Камчатки* (Петропавловск-Камчатский: Издательство “Камчатский печатный двор”, 1997), ч. 2, с. 17.

부인의 관측에서도 캄차카 지역에서 통일된 국가나 정부의 존재를 보고하지 않았다. 즉, 17세기 말 아틀라소프의 1차 원정 당시에 캄차카 지역의 모든 토착민족들은 국가의 전시 동원체제를 이용하여 효율적인 대응을 할 능력이나 경험을 보유하지 못했다. 그리고 캄차카 현지인들은 동물의 뼈와 돌로 만든 활과 화살을 사용했다.⁷⁾ 이는 철제 무기와 화약 총기류로 무장한 러시아 원정대가 소수의 인원으로도 수적으로 우세한 토착 원주민과의 무력 분쟁에서 압도적 우위를 점할 수 있는 장점으로 작용했다.

여기에 캄차카 지역의 여러 곳에 분포해 있던 토착민족인 축치족과 유카기르족, 코랴크족(коряки), 이텔멘족(Ительмени)은 서로 반목하고 있었고, 그로 인해 러시아의 침공에 효과적으로 대응하는 단일한 저항 세력 구축에 실패했다. 캄차카 내부의 분열은 각각의 토착 민족들 간 폐쇄적인 소통 체계와 다른 민족과 부족에 대한 뿌리 깊은 불신에서 비롯됐을 것으로 추정된다. 설사 상호 소통이 있었다라도 이는 주거지역이 겹치는 일부 부족 간의 소통에 불과했기에 외부세력의 침공 초기에 이에 대응하는 저항을 위한 단일 대외 형성은 사실상 불가능했다.

결국 시베리아 동남부가 러시아제국의 영향력에 편입되는데 200년 이상 소요된 반면에 캄차카를 비롯한 시베리아 북동부가 러시아에 복속되는데 반 세기도 걸리지 않은 이유는 단일하고 통일된 지배세력이나 국가체제의 미비가 가장 큰 이유였다. 특히 러시아제국은 캄차카에서 국가 차원의 강력하고 조직적인 반발과 대응을 경험하지 않았다. 이는 러시아가 아무르 지역을 포함한 시베리아 동남부로 진입하는 과정에서 청의 강력한 반격에 포기했던 것과 비교해보면 놀라운 역사적, 지리적 행운이었다고 할 수 있다.

4. 아틀라소프의 1차 캄차카 원정 진행 과정

푸시킨이 ‘캄차카의 예르마크’(Камчатский Ермак)라 칭송했던 블라디미르 블라디미로비치 아틀라소프(Владимир Владимирович Атласов)는 야쿠츠크에서 태어났다.⁸⁾ 1682년 카자크로 첫발을 내딛은 그는 1680년대에 야쿠츠크 요새를 거점으로 조세(야삭) 징수 업무에 주력했다. 그리고 그는 야쿠츠크 주변 지역을 탐색하는 탐험대에도 합류하여 훗날의 원정을 위한 여러 경험도 축적했다.

7) В. В. Атласов, “«Сказки» Владимира Атласова.” К. В. Цеханская, (Составление, предисловие, комментарии, словарь). Колумбы земли русской: Сборник документальных описаний об открытиях и изучении Сибири, Дальнего Востока и Севера в XVII-XVIII вв. (Хабаровское книжное издательство, 1989), сс. 70-72.

8) 아틀라소프가 태어난 시기는 현재까지도 명확하지 않다.

그림 4. 블라디미르 블라디미로비치 아틀라소프



* 출처: “Крест Атласова,” КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА, 24 июля 2018, <https://www.kp.ru/daily/26859/3901517/> (검색일: 2022.10.01).

1694년 아틀라소프는 야쿠츠크의 총독인 가가린(Иван Михайлович Гагарин)과의 면담에서 캄차카 반도로 향하는 원정 계획을 제안했다.⁹⁾ 이 제안을 수락한 가가린은 1694년 10월 아틀라소프를 카자키 부대의 50부장 지휘관으로 임명했다.¹⁰⁾ 이후 그의 캄차카 원정대는 아나디르로 출발했고, 1696년 4월 아나디르에 도착했다.¹¹⁾

아나디르에서 아틀라소프는 모로스코가 직전에 행한 캄차카 탐험에 관한 소식을 접했다. 그는 이에 자극받아 더욱 규모를 확대한 새로운 캄차카 원정 계획을 세우기 시작했다. 캄차카 원정을 위한 모든 준비가 끝나자 아틀라소프는 총 120명의 카자키와 상인, 상공업자(промышленные), 유카기르족 대원들을 이끌고 1696년 12월 아나디르를 떠났다.

아틀라소프 원정대는 캄차카 반도 북서부 펜지나 강(река Пенжина) 유역부터 탐사를 시작했다.¹²⁾ 코랴크족의 땅인 이곳에서 아틀라소프는 많은 코랴크인들에게 러시아제국으로의 복속을 강요하고 야삭(모피)을 징수했다. 정복 작업은 순조로웠으나 원정대가 기존에 이미 복속한 코랴크족에게까지 과중한 세금을 강요하는 행동을 자행해 많은 원성을 유발했다.¹³⁾ 코랴크족의 집단 반발로 인해 원정이 무산될 위기에 처한 아틀라소프는 캄차카 북부에서 남부로 원정의 방향을 돌렸다.

아틀라소프 원정대는 캄차카 반도 북서부 해안을 따라 이동하면서 수많은 코랴크 부족을 복속시키고 세금을 징수했다. 계획이 순조롭게 진행된다고 판단한 아틀라소프는 본대를 둘로 나누었다.¹⁴⁾ 60명의 대원으로 구성된 원정 분대가 반대편인 캄차카 반도 북동부 해안에 인접한 류토르

9) В. В. Атласов, “«Сказки» Владимира Атласова,” К. В. Цеханская(1989), op. cit., с. 68.

10) Б. П. Полевой (1997), op. cit., ч. 2, с. 82.

11) ibid., ч. 2, с. 84.

12) ibid., ч. 2, с. 85.

13) ibid., ч. 2, сс. 85-86.

해(Лютторское море) 방면으로 이동했다. 아틀라소프는 남은 대원들과 함께 원정 본대를 지휘하여 오호츠크해(Охотское море)와 접한 캄차카 반도 서부해안을 따라 이동했다. 이 와중에 큰 악재가 발생했다. 아나디르 인근의 반(反)러 유카기르족이 원정대에 참여하고 있던 유카기르 대원 일부와 합세하여 아틀라소프 원정대와 아나디르 요새를 동시에 공격했다.¹⁵⁾ 당시 캄차카 반도 중부 지역에 위치한 팔라나 강(река Палана) 부근의 아틀라소프 원정본대는 유카기르족 오마(Ома)가 이끄는 무리의 급습을 막아내고 이들을 추적하여 죽였지만, 이 과정에서 상당수 원정대원들이 전사하거나 부상하는 손실을 입었다. 이 사건 후 아틀라소프는 원정의 동력을 강화하기 위해 동부해안을 탐사하던 원정 본대에게 본대와 합류하라고 지시했다.

이후 아틀라소프 원정대는 티길 강(река Тигиль)을 따라 이동하다 캄차카 강(река Камчатка)에 도착했다. 당시 캄차카 강에는 많은 수의 이텔멘족이 산재해 있었다. 캄차카 강 중류 지역에서 진행된 아틀라소프 원정대의 복속 작업은 별다른 어려움 없이 신속하게 진행됐다. 당시 중부 이텔멘족은 캄차카 강 하류의 호전적인 남부 이텔멘족과 적대적인 관계였다. 그래서 캄차카 강 중류의 이텔멘족은 아틀라소프와 협력하여 하류 지역을 공략하고자 했기에 그의 복속 요구에 응했다.¹⁶⁾

이후 아틀라소프 원정대는 캄차카 강 하류로 이동하여 중부의 이텔멘족과 함께 남부의 이텔멘족을 공격했다. 남부 이텔멘족은 순순히 러시아에 복속하지도, 야락을 납부하려고도 하지 않았기에 아틀라소프는 상당히 거칠고 잔혹하게 대응했다.¹⁷⁾ 이후 원정대는 캄차카 반도 남부끝까지 이동한 것으로 추정된다. 기록상 아틀라소프가 쿠릴족(Курильские народ)이라 불리던 아이누족(Ainu, Айны)과 러시아인으로서는 최초로 조우했기 때문이다.¹⁸⁾ 1697년 가을 아틀라소프 원정대는 캄차카에 거주하던 아이누족과 접촉했다. 원정대는 6개의 쿠릴족 요새를 발견했고, 복속에 저항하는 쿠릴족 50명을 죽였다. 이때 아틀라소프는 쿠릴 열도의 존재도 러시아 최초로 확인했다.

한편으로 아틀라소프는 캄차카 원정 과정에서 일본인 조난자들¹⁹⁾과 접촉하기도 했다. 이들은 우자킨(Узакин) 출신²⁰⁾으로 상선을 타고 인도(Индея)²¹⁾로 이동하던 중 태풍을 만나 조난을 당

14) В. В. Атласов, “«Скаска» Владимира Атласова,” К. В. Цеханская(1989), op. cit., с. 71.

15) *ibid.*, с. 71; Б. П. Полевой (1997), op. cit., ч. 2, с. 87.

16) *ibid.*, ч. 2, с. 88.

17) В. В. Атласов, “«Скаска» Владимира Атласова,” К. В. Цеханская(1989), op. cit., сс. 72-73.

18) *ibid.*, сс. 73-74; Б. П. Полевой (1997), op. cit., ч. 2, сс. 90-91.

19) 체한스카야와 폴레보이는 이들 중 한 명의 이름이 ‘덴베이’(Денбей), 김석희는 ‘덴베에’(伝兵衛)라고 언급했다. В. В. Атласов, “«Скаска» Владимира Атласова,” К. В. Цеханская(1989), op. cit., с. 83(미주 4); Б. П. Полевой (1997), op. cit., ч. 2, с. 90; 김석희, “19세기 일본상인의 캄차카 여행 보고서 『다카다야가헤이 조액자기(高田屋嘉兵衛遭厄自記)』에 나타난 골로브닌 사건 -근대 초기 환동해지역 북방의 교류-,” 『인문사회21』 제9권 3호(인문사회 21, 2018), p. 677.

20) 아틀라소프의 『이야기』에서는 우자킨국(Узакинское государство) 출신으로 나오는데 이는 일본의 도시 오사카와 혼동한 것으로 보인다. В. В. Атласов, “«Скаска» Владимира Атласова,” К. В. Цеханская(1989), op. cit., с. 73.

21) 아틀라소프의 『이야기』에서는 인도(Индея)로 가는 여정으로 나오나, 체한스카야와 폴레보이, 김석희는 이것이 인도가 아닌 당시 일본의 수도인 에도라고 지적했다. *ibid.*; Б. П. Полевой (1997), op. cit., ч. 2, с. 90; 김석희

해 캄차카 반도에 표류했다. 아틀라소프는 캄차카에서 이 소문을 듣고 현지인들을 통해 이들과 접촉했다. 당시 이텔멘족은 이들을 러시아인이라 생각했고, 아틀라소프 일행은 이들을 인도인으로 여겼다. 아틀라소프와 만난 일본인 중 한 명이 그와 함께 모스크바로 갔고 그곳에서 일본으로 귀국하지 못한채 생을 마쳤다.

여기서 아틀라소프는 자신의 캄차카 원정을 사실상 마무리지었다. 즉, 아틀라소프 원정대는 캄차카 반도 정복작업에 있어 중부 지역의 복속은 달성하나 남부 전역까지는 완료하지 못하고 멈췄다. 그 이유는 원정대의 인원 손실이 심각한 수준에 이르러 원정의 동력이 소진됐기 때문으로 추정된다. 그리고 이 와중에 북부의 코랴크족들은 지속적으로 아틀라소프의 원정을 위협하고 있었다. 결국 캄차카 반도가 완전히 러시아제국 영토에 편입된 시기는 2차원정이 이루어진 1700년대 초였다.

이후 아틀라소프는 귀환을 결정했지만 아나디르로의 여정은 순조롭지 못했다. 우선 아틀라소프는 캄차카 원정 과정에서 심각한 부상을 입어 이동 속도가 느렸고, 반(反)러 코랴크족은 캄차카 북부에서 원정대의 귀환을 방해했다.²²⁾ 1699년 7월 드디어 아틀라소프는 19명의 원정대원(러시아인 15인과 유카기르족 4인)과 이텔멘족 상류층 1인, 일본인 덴베이와 함께 아나디르로 무사히 귀환하는데 성공했다.²³⁾ 원정을 떠난 지 2년만의 일이었다.

5. 아틀라소프의 1차 캄차카 원정의 결과와 역사적 의의

아틀라소프의 캄차카 원정은 엄청난 수량의 모피를 향후 수세기 동안 지속적으로 조세 징수할 수 있는 영토가 러시아제국에 정복되는 역사적 결과로 이어졌다. 그리고 당시 원정대가 획득한 경제적 성과도 대단했다. 원정 과정 중 수집한 모피의 총 수량은 541점에 달했다.²⁴⁾ 이를 당시의 가치로 추산해보면 대략 43,280~54,100루블에 달했다.

그러나 아틀라소프 원정대의 가장 큰 정치적 성과로 여겨지는 캄차카 반도의 러시아제국 편입은 아직 미완의 결과였다. 1차 원정이 수행된 17세기 말까지 러시아의 캄차카 장악력은 불완전했고, 거점기지가 있던 중부의 일부 지역만에서 유지되고 있었다. 그래서 러시아제국은 아틀라소프의 1차 원정에 이어 주기적으로 추가 원정대를 파견하면서 캄차카의 완전한 정복을 꾀했고, 이는 1700년대 초반에야 완수됐다. 그리고 1차 원정의 결과 역시 모피 수집을 통한 엄청난 경제적 성과를 제외하면 일방적이고 완벽한 형태로 귀결되지 못했다. 아틀라소프 포함 최초 원정대원 121명 중 귀환인원 20명(본인 포함)과 캄차카 잔류 27명을 합하면 총 47명이 이번 원정에서 살아남았다. 이는 전체 인원의 38.8%로 사상률(61.2%) 측면에서 상당히 심각한 결과였다.

(2018), op. cit., p. 677.

22) Б. П. Полевой (1997), op. cit., ч. 2, с. 92.

23) ibid.

24) В. В. Атласов, “«Скаска» Владимира Атласова,” К. В. Цеханская(1989), op. cit., с. 75; Б. П. Полевой (1997), op. cit., ч. 2, с. 92.

결국 위와 같은 내용을 고려해 볼 때 아틀라소프의 1차 캄차카 원정에 대한 역사적 평가와 의의는 다음과 같다고 볼 수 있다.

첫째, 아틀라소프의 1차 원정은 러시아의 캄차카 정복과정의 첫단계로서 받아들여야 할 것이다. 즉, 당시 아틀라소프가 선포한 캄차카의 러시아 영토편입은 선언적인 의미에 불과했다고 봐야한다.

둘째, 교류사의 범주에서 볼 때 아틀라소프의 1차 원정 과정에서 나타난 캄차카 토착민의 반발과 저항은 이질적인 정치와 사회, 문화가 접촉하는 과정에서 격렬히 표출된 ‘부정적 상호작용’의 대표적 사례로 평가해 볼 만하다.

덧붙이자면, 앞으로 국내의 캄차카 지역 연구는 지금까지 캄차카 역사에서 많은 이들이 주목하지 않았던 현지 토착민들의 저항과 내부 정세에 관한 분석이 보다 많이 이루어져야 할 것이다. 이를 통해서 캄차카의 근세사에 대한 객관적이고 균형잡힌 이해가 가능해질 수 있기 때문이다. 아무쪼록 국내 연구자들의 다양한 후속연구가 이어져 캄차카에 관한 한국 지역연구의 인문학술적 기반이 더욱 충실히 확립되기를 기대해 본다.

[참고문헌]

- 강성희, “캄차카 반도의 지명 ‘캄차카’의 유래에 대한 고찰,” 『순천향 인문과학논총』 제40권 1호, 순천향대학교 인문학연구소, 2021.
- 김석희, “19세기 일본상인의 캄차카 여행 보고서 『다카다야가헤이 조액자기(高田屋嘉兵衛遭厄自記)』에 나타난 콜로브닌 사건 -근대 초기 환동해지역 북방의 교류-,” 『인문사회21』 제9권 3호, 인문사회 21, 2018.
- 두다료노크, S. M. 외 23, 『러시아 극동지역의 역사』(История Дальнего Востока России и), 양승조, 경기: 진인진 2018.
- 안나 레이드, 『샤먼의 코트』(The Shaman's Coat), 윤철희, 서울: 미다스북스, 2003.
- 정세진 외, 『한반도 동북아 평화체제의 정착을 위한 시베리아 인문학의 학적 체계 구성: 지역학적 통섭과 정책 공간 연계』, 세종: 경제인문사회연구회, 2020.
- 포사이스, 제임스. 『시베리아 원주민의 역사』(A History of the Peoples of Siberia), 정재겸, 서울: 솔, 2009.
- Gibson, James R. *Feeding The Russian Fur Trade: provisionment of the Okhotsk Seaboard and the Kamchatka Peninsula 1639-1856*, Madison, Milwaukee, and London: The University of Wisconsin Press, 1969.
- Lincoln, W. Bruce. *The Conquest of A Continent: Siberia and the Russians*, Ithaca, NY: Cornell Univ. Press, 1994.
- Коваленко, А. И. “«Шли встречу солнца. . . » жизнь и быт казаков на севере Дальнего Востока,” *Россия и АТР* № 1, 2002.
- Полевой, Б. П. *Новое об открытии Камчатки* (Петропавловск-Камчатский: Издательство “Камчатский печатный двор”, 1997.
- Цеханская, К. В. (Составление, предисловие, комментарии, словарь), *Колумбы земли русской: Сборник документальных описаний об открытиях и изучении Сибири, Дальнего Востока и Севера в XVII-XVIII вв.*, Хабаровское книжное издательство, 1989.

러시아 북극항로~내륙수운 물류거점별 분석 및 시사점

김엄지

(한국해양수산개발원 북방·극지전략연구실 전문연구원)

1. 북극항로 동향 및 전망

2019년 시작된 코로나 팬데믹과 올해 발발한 러시아와 우크라이나의 충돌 등 국제적 이슈로 인해 북극항로를 포함하여 전세계 물류망은 큰 영향을 받았다. 러시아 항만의 경우, 올해 전체 물동량이 작년 대비 2% 감소했다. 특히, 서부지역 항만의 건화물 물동량은 급감했다. 러시아의 주요 3대 항만인 상트페테르부르크 항만의 올해 10월까지의 누적 물동량은 전년 동기 대비 37.1% 감소했다.¹⁾ 또한, 상트페테르부르크 항만이 포함된 발트해 수역 항만의 총 물동량은 6월 이후부터 작년 동기 대비 급감하고 있다. 특히 건화물의 경우, 8월 물동량은 작년 동기 대비 18.2%가 감소했다. 북극해의 경우, 3월 이후 건화물 물동량은 꾸준히 감소하고 있으며, 특히 아르한겔스크 항만의 경우, 작년 동기 대비 올해 1~10월 누적 물동량은 27.7% 감소했다. 이는 미국과 유럽의 대러제재로 인해 러시아 선박은 유럽 항만으로 입항이 금지된 결과로 보여진다. 유럽뿐만 아니라 러시아와의 경제협력을 강화하고 있는 중국 또한 올해 북극항로 국제통과 운송을 신청하지 않은 것으로 밝혀졌다. 그러나, 이러한 현상은 건화물에 한하여 나타난다. 액체화물의 경우, 오히려 작년 대비 10% 이상 증가했다(그림 1 참고). 이는 유럽연합이 PNG 대신 러시아 북극 LNG를 수입하고 있기 때문이다.²⁾ 또한, 올해 중국 선박이 북극항로를 통과한 사례는 없지만, 러시아는 북극에서 생산된 원유를 무르만스크 탱커에 저장한 후 유럽으로 수출했으나, 유럽연합이 12월 5일부터 해상운송을 통한 러시아산 수입을 금지할 예정임에 따라 러시아는 북극항로를 통해 중국으로 수출하려고 시도하고 있다.³⁾

1) <http://www.morvesti.ru/news/1679/99158/>

2) <https://www.montelnews.com/news/1360932/eu-imports-of-russian-lng-soar-to-record-high->

3)

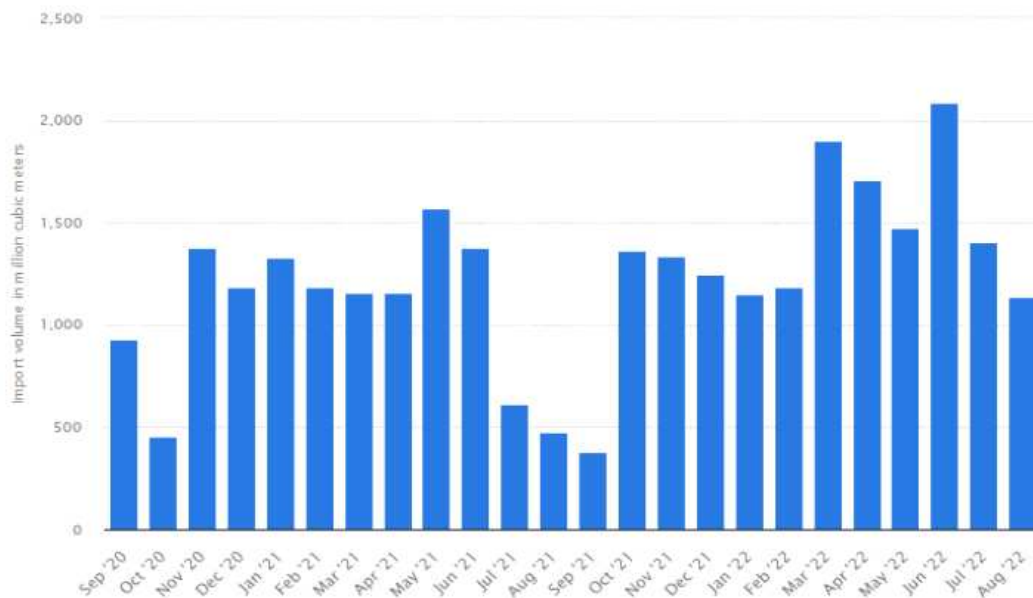
<https://www.profinance.ru/news/2022/11/08/c7b1-rossiya-vtoroj-raz-v-istorii-otpravila-neft-v-kitaj-po-severnomu-morskomu-puti.html>

<표 1> 2022년 1~8월 북극해/발트해 항만 물동량 변화

월	북극해				발트해			
	건화물 백만 톤 (%)	액체화물 백만 톤 (%)	합계 백만톤	증감율 (%)	건화물 백만 톤 (%)	액체화물 백만 톤 (%)	합계 백만톤	증감율 (%)
1	2.2 (12.6)	6.3 (8.7)	8.5	9.7	9.1 (-3.9)	13.0 (12.2)	22.1	5.0
2	2.0 (4.9)	5.8 (10.4)	7.8	9.0	8.3 (-1.9)	11.5 (15.3)	19.8	7.5
3	1.3 (-12.9)	6.3 (11.0)	7.6	4.3	6.8 (-11.3)	11.8 (13.9)	18.6	2.3
4	1.8 (-7.1)	6.2 (11.0)	8.0	3.3	7.3 (-15.5)	13.4 (15.3)	20.7	1.0
5	2.9 (-7.0)	5.9 (10.0)	8.8	5.2	8.7 (-15.3)	12.8 (13.8)	21.5	0.3
6	2.4 (-5.2)	5.3 (35.8)	7.7	4.8	8.4 (-15.6)	12.2 (13.3)	20.6	-0.2
7	3.0 (-4.1)	5.1 (6.4)	8.1	3.3	7.7 (-7.1)	12.6 (14.1)	20.3	-0.6
8	2.9 (-4.4)	5.8 (8.0)	8.7	4.3	7.5 (-18.2)	12.4 (13.8)	19.9	-1.3

주: 북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나라얀마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바란데이, 페벡, 사베타, 발트해: 상트페테르부르크, 프리모르스크, 브보스크, 비소츠크, 우스트-루가, 칼리닌그라드
 자료: Portnews 자료를 토대로 재구성.

<그림 1> 유럽의 러시아산 LNG 수입량(월별)



자료: <https://www.statista.com/statistics/1288252/monthly-lng-imports-from-russia-to-the-eu/>

단, 유럽연합은 2022년 12월부터 해상운송을 통한 러시아산 원유 수입을 금지할 계획이며, 2023년 2월부터는 러시아에서 정제된 석유제품을 전면 수입 금지할 예정이다. 따라서, 향후 해운을 통해 유럽으로 수출되는 석유 및 가스 규모는 더욱 급감할 것으로 전망된다. 그러나, 중국이 러시아산 석유와 가스를 수입할 수 있는 여력이 얼마나 되는지 살펴볼 필요가 있다. 에너지 분야에서 러시아와 중국의 협력 관계는 더욱 긴밀해지고 있기 때문이다.

이러한 추세에 맞춰 러시아 정부는 북극 자원 수출을 기반으로 북극항로를 개발하기 위한 정책을 추진하고 있다. 2022년 8월 러시아 정부가 승인한 ‘북극항로 개발계획 2035’은 △화물 창출, △운송 인프라, △화물선단 및 쇄빙선단, △안전 보장, △국제협력 등 5가지 부문으로 구성되어 있다. 해당 계획의 내용을 보면, 러시아 정부는 북극 자원을 수출하기 위해 북극항로를 활용할 것임을 명확히 알 수 있다. 북극 지역의 LNG, 가스 콘덴세이트, 석유 전용 터미널 건설 사업이 포함되어 있으며, 예상 물동량 또한 에너지 자원이 대부분 차지하고 있다. 다만, 장기적으로 러시아 정부는 북극항로 전용 컨테이너 운영사 설립, 쇄빙 컨테이너선 건조, 컨테이너 통과 절차 정비 등을 통해 에너지 자원뿐만 아니라 컨테이너 화물 또한 북극항로로 운송할 수 있도록 여건을 조성하고자 한다.

2. 내륙수운 인프라 현황 및 전망

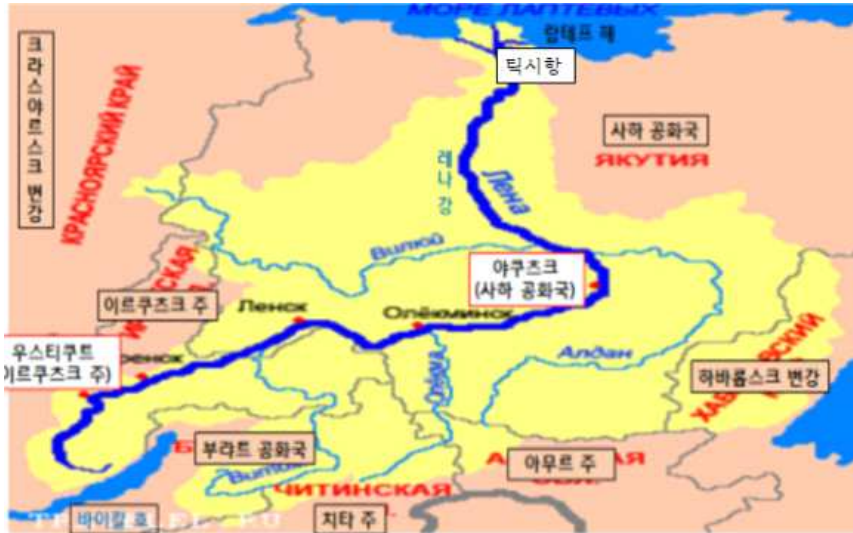
북극항로와 연계할 수 있는 내륙수운은 레나강, 예니세이강, 오브강 등 크게 3개가 있다. 각 내륙수운의 인프라 현황을 살펴보고자 한다.

2.1 레나강

사하공화국을 관통하는 레나강의 총 길이는 4,310km로 야쿠츠크 부근에서 북극까지 흐른다. 서부지역에서 사하공화국으로 운송되는 화물은 주로 오세트로보(Osetrovo)항만~바이칼-아무르 철도(BAM)~레나강을 통해 운송되며, 북극지역에서 사하공화국을 운송되는 화물은 텍시 항만, 야쿠츠크 항만, 니즈니베스타흐 항만을 통한다. 레나강은 얼음이 얼기 때문에 연중 사용이 힘들지만, 상류는 약 160일, 하류는 약 120일 동안 사용이 가능함에 따라 야쿠츠크 항만은 동계 기간에 사용되며, 니즈니베스타흐 항만은 하계 기간에 사용된다. 해당 항만의 주요 화물은 컨테이너, 석유, 대량 화물, 석탄 순으로 많다.⁴⁾

4) : <http://kodeks.karelia.ru/api/show/571071726>; <https://portnews.ru/news/292507/>

<그림 2> 레나강의 주요 도시 및 항만



자료: 러시아 내륙수운과 연계한 TSR·NSR 이용 화물 조사보고서

2.2 예니세이강

예니세이강에는 TSR(시베리아횡단철도) 거점 지역인 크라스노야르스크와 북쪽에 위치하는 두딘카, 노릴스크가 있다. 두딘카 항만의 항행 기간은 310일(5월 20일부터 6월 15일까지는 항행하지 않는다)이며, 해상 및 내륙 항만 기능을 모두 한다. ‘러시아의 서부지역인 모스크바 및 노보시비르스크~아르한겔스크 항만~북극항로~두딘카 항만’ 노선을 통해 해당 지역까지 화물이 운송된다. 이렇게 두딘카 항만으로 운송된 화물은 내륙수운과 도로를 통해 노릴스크, 크라스노야르스크 항만, 레소시비르스크 항만까지 운송되는데 주요 화물은 벌크, 목재, 일반화물이다.

<그림 3> 예니세이강의 주요 도시 및 항만

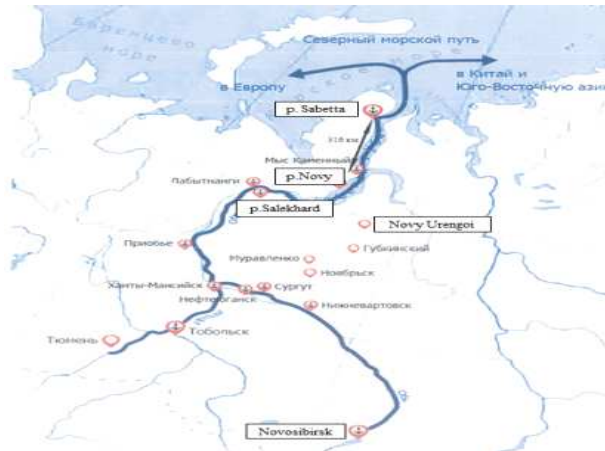


자료: <http://ultima0thule.blogspot.com/2018/10/the-mighty-yenisei-one-of-four-great.html>

2.3 오브강

오브강의 내륙수운은 노보시비르스크에서 시작되어 사베타 항만과 살레하르트 항만, 우렌고이 항만을 통해 북극항로와 연결된다. 사베타 항만은 연중 운항이 가능하며, 북극에서 개발된 에너지 자원을 수출하는 주요 항만으로 역할하고 있다. 사베타 항만에서 처리되는 화물 중 약 97.9%는 석유 및 화학 제품이다. 살레하르트 항만은 북극항로와 오비강이 교차하는 항만으로 유조선, 여객선 등 다양한 선박이 입항할 수 있을뿐더러 살레하르트~이가르카 철도 또한 연결되어 있다. 다만, 철도가 노후화되어 현대화 사업이 진행 중이며, 2018년부터 노릴스크, 나딤, 우렌고이 등을 연결하는 북위도 철도 건설 사업 또한 추진 중이다.

<그림 4> 오비강의 주요 도시 및 항만



자료: https://www.rosmorport.ru/filials/arf_news_main/1381/?print

앞서 살펴봤듯, 내륙수운의 물동량은 감소하고 있는 추세이다. 이는 인프라의 낙후화 문제, 수심 문제, 화물 창출 문제 등이 복합적으로 발생한 결과로 보여진다. 현재 내륙수운 인프라는 (구)소련시절 구축되어 낙후화 문제가 심각하다. 정부 주도로 현대화 사업이 진행 중이나, 연방 예산 확보 여부 및 지방 정부 예산 부족 등의 문제로 진행 속도가 더딘 편이다. 그 밖에도 수심 문제가 계속해서 지적되고 있다. 최저 수심인 4m가 되지 않는 구간에서 선박들이 화물 적재량을 줄이고 다른 운송 수단으로 옮기거나, 수위 조절을 위해 주위 댐의 방출을 기다려 운송 시간이 늘어나는 등과 같은 병목현상은 시간과 비용 등에서 효율성을 저하시키고 있다. 또한 북부지역의 경우, 계절에 따라 수심에 변화가 있다는 문제점이 존재한다. 예를 들면, 오브강의 북부지역은 겨울에 강이 얼어 항해가 불가능하며, 남부 지역은 가을부터 수심이 낮아짐에 따라 정시성을 확보하기 어렵다.

그럼에도 불구하고, 1920년대 소련은 내륙수운을 활용한 이유가 무엇일까? 우선, 러시아의 물류 체계는 동서 방향으로 연결되어 있는 철도를 중심으로 발전했다. 즉, 횡단 방향으로만 화물 운송이 가능하다는 한계를 가지고 있다. 또한, 철도가 연결되어 있지 않은 지역이 다수이며, 특히 북극지역과 극동지역의 물류망 밀도는 서부에 비해 상대적으로 낮은 편이다. 또한, 러시아 경제구조의 특징 중 하나가 에너지 수출 의존도가 높아 제조업이 상대적으로 덜 발달되었다는 점이 있

는데, 이 특징은 북극지역에서 더욱 두드러지게 보인다. 즉, 북극지역에서 생산되어 수출할 수 있는 화물 기반 조성이 어렵다는 점이 있다. 이를 보완하기 위해서는 내륙수로 및 철도와 북극항로를 연계하여 남북 물류망을 구축하여, 내륙지역에서 생산되는 수출품을 북극 항만에 집합시킨 뒤 수출하는 방안을 고민할 필요가 있다. 그렇다면, 내륙지역 즉, TSR과 내륙수로 북극항로가 만나는 물류거점별 생산품은 무엇이 있고, 물류 관점에서 투자 여건이 어떻게 되는지 살펴보자.

3. 물류거점별 생산품 분석 및 해외투자 가능 분야

레나강의 주요 물류 거점인 야쿠츠크는 러시아내 모든 유형의 자원 매장량이 가장 많은 지역이다. 러시아 지역 중 야쿠츠크가 차지하는 비율은 다이아몬드 82%, 우라늄 61%, 안티몬 82%, 석탄 40% 등이다.⁵⁾ 주요 수출 품목 또한 보석류가 79.7%로 1위를 차지하고 있으며, 광물자원이 20.3%로 2위를 차지했다. 예니세이강의 경우, 러시아에서 가장 공업이 발달한 지역인 크라스노야르스크를 통과한다. 크라스노야르스크는 비철금속 산업을 기반으로 하는 제조업이 발달했다.⁶⁾ 또한, 산림자원이 풍부하여, 잠재 목재 보유량은 1,182억³m³로, 목재 가공업 또한 발달되어 있다. 2021년 기준 러시아 지역 중 목재 수확량이 가장 많은 지역 2위를 차지했다.⁷⁾ 그 밖에도 노릴스크에는 세계 니켈 생산량의 22%, 팔라듐의 41%, 백금의 11% 등을 차지하는 노릴스크 니켈사(社)가 소재해 있다. 오브강은 노비 우렌고이, 살레하르트, 노보시비르스크를 통과하는데, 노비 우렌고이나 살레하르트의 경우, ‘야말LNG’, ‘북극LNG-2’ 등 LNG 및 석유를 주로 생산해 수출하고 있다. 그러나, 러시아의 3대 도시인 노보시비르스크는 제조 및 과학 중심 산업단지를 보유하고 있을 정도로 기계제조(터빈·발전기·광업기·공작기·농기), 제강, 면공업 등 제조업이 발달했다. 노보시비르스크시의 총 산업생산액에서 제조업이 가장 큰 비중(약 17%)을 차지하고 있다.⁸⁾

이를 종합해보면, 대부분 에너지 자원 및 광물자원을 수출하고 있고, 그 외 크라스노야르스크나 노보시비르스크는 목재 가공품, 기계류 등을 수출하고 있다고 판단할 수 있다. 따라서 두 개의 지역을 대상으로 사회·지리적 요인과 투자 요인을 분석하면 다음과 같다. GRDP, FDI 인구, 인구성장률 등에서 크라스노야르스크가 노보시비르스크와 대비하여 상대적 우위를 보유하고 있음을 아래 표를 통해 확인할 수 있다.

5) <https://www.sakha.gov.ru/economy/obshtaya-informatsiya>

6) 주이르쿠츠크대한민국총영사관, 러시아 시베리아연방관구 개황, 2020.12., p.74

7) <https://lpk-sibiri.ru/forest-industry/lesnaya-promyshlennost-krasnoyarskogo-krayav-tsentre-vnimanija/>

8) : СТАТИСТИЧЕСКИЙ ЕЖЕГОДНИК НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ 2020. Приветственное слово мэра города Новосибирска

<표 2> 주요 물류 거점별 요인 분석

지역	GRDP (억 루블)	물류인프라 개발계획	FDI (백만 달러)	인구 (천 명)	인구성장률 (%)	인구밀도 (명/km ²)
크라스노야르스크*	27,226	유	12,691	341.2	1.8	2,796.89
노보시비르스크**	13,569	유	400	182.7	0.3	7,888.64

*주1: GRDP, FDI는 크라스노야르스크 변경주를 기준으로, 인구, 인구성장률, 인구밀도는 크라스노야르스크시를 기준으로 한 데이터임

*주2: GRDP, FDI는 노보시비르스크주 기준, 인구, 인구성장률, 인구밀도는 노보시비르스크시를 기준으로 한 데이터임

마지막으로, 물류 투자 관점에서 크라스노야르스크의 주요 생산품인 목재 가공 산업의 현황을 분석하고자 한다. 2022년 1분기 기준으로 크라스노야르스크 주의 목재산업에 투자된 금액은 약 320억 달러다.⁹⁾ 세계자 그룹과 같은 러시아 대기업은 크라스노야르스크에 목재 클러스터를 조성하여 북극항로를 통해 화물을 수출하는 것을 최종 목표로 투자하고 있다. 이미 크라스노야르스크 산(産) 목재상품의 85% 이상(2021년 기준)이 중국으로 수출되고 있다. 더불어, 러시아 정부는 원목이 아닌 목재를 가공 및 상품화하여 수출하는 모델로 전환하기 위해 원목에 대한 수출 관세를 높이고, 외국 장비 의존도를 인위적으로 낮추기 위한 정책을 추진하고 있다. 그 밖에도 러시아 정부는 대러제재로 인해 핀란드 등 유럽 시장이 불안해지자, 아시아 시장으로 경제협력 대상을 전환하고 있기 때문에 목재 가공품 역시 아시아 시장에 더욱 집중될 것으로 예상된다. 크라스노야르스크산(産) 목재 가공품을 아시아 시장으로 수출하기 위해 필요한 물류 관점의 투자 분야는 크게 세 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째, 신속한 화물 처리, 항만 운영, 신규 장비 및 장치 등 크라스노야르스크 항만의 운영 효율성을 제고해야 한다. 둘째, 내륙수로용 친환경 컨테이너 선박을 개발하고 건조할 필요가 있다. 현재 전 세계는 탄소제로 정책을 모든 산업 분야에 적용하고 있다. 선박 건조 분야 또한 마찬가지임에 따라, 새로 개발 및 건조될 내륙수로용 선박은 친환경 에너지 기반 선박일 필요가 있다. 셋째, 화물 확보 차원에서 목재 클러스터에 현물 및 지분 투자를 할 필요가 있다. 크라스노야르스크 목재 가공공장은 기계 및 생산 기술이 낙후화되어 있어, 생산성이 낮고, 생산되지 않는 품목도 존재한다. 따라서 글로벌 기준에 맞는 규격화된 가공품을 생산하여, 품질을 제고하여, 내수시장 및 글로벌 시장에서의 점유율을 점차 높일 필요가 있다.

4. 시사점

국제사회가 러시아를 규탄하고 있음에도 불구하고 우리는 왜 러시아의 북극항로~내륙수운 개발 프로젝트에 관심을 기울여야 할까? 두 가지 관점에서 설명할 수 있다. 첫째, 지정학적 관점이다. 우리나라는 지정학적 관점에서 러시아를 대북정책의 지렛대로서 인식하고 있다. 실제로 러시아는

9) 김엄지 외, 한국해양수산개발원, p.149

북핵문제에 대해 세력 균형을 위한 동북아 지역 안보의 이해관계자로서 역할을 했다. 그러나, 현재 목격되는 국제사회의 양극화 현상은 ‘한미일vs북중러’ 구도를 고착화하여 동북아 지역의 안보나 대외 경제에 좋지 않은 영향을 미칠 수 있다. 따라서, 우리나라는 미국의 대러 정책과 글로벌 정세에 순응하는 ‘플랜 A’와 이러한 첨예한 상황을 안정화할 수 있는 ‘플랜 B’가 필요하다. ‘플랜 B’는 러시아와의 관계를 전략적으로 ‘유지’하는 것을 목표로 해야 한다. 우리나라는 미국의 대러 정책과 국제사회의 영향을 많이 받는 국가 중 하나이기 때문에 대러 관계를 ‘발전’시킨다거나, ‘강화’하는 것보다는 협력의 ‘다리’를 보존할 수 있는 전략을 모색할 필요가 있다. 그렇다면 러시아와 어떤 분야를 중점으로 전략적 협력 방안을 모색해야 할까? 둘째, 우리나라의 글로벌 공급망 안정화 관점이다. 러시아는 전쟁 종료 여부나 대러제재 적용 여부와 상관없이 북극항로를 개발할 의지가 강하고, 정부 주도로 북극항로를 적극적으로 개발하고 있다. 2021년 발생한 수에즈 운하 사고 당시 러시아 정부는 북극항로를 적극적으로 홍보한 바 있다. 따라서, 우리는 전쟁이 종료되어, 러시아와 국제사회가 환경적 및 법·제도적 여건을 완비하여 북극항로의 연중 활용이 가능해질 시점에 대비할 필요가 있다. 다양한 대안을 많이 보유할수록 예기치 못한 사건 및 사고에 유연하게 대처할 수 있어 공급망을 안정화할 수 있는 능력이 향상되기 때문이다.

Политика поддержки традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Чукотского автономного округа

Слепченко В. В.
(Университет *Халлим*)

1. Введение

Устойчивое развитие малочисленных народов зависит от многих факторов. Один из ключевых факторов – это позиция государства, которую оно занимает по отношению к этим народам в процессе освоения их территорий. Интенсивное экономическое освоение территорий оказывает влияние на традиционный образ жизни коренных народов российского Полярного круга, а также на их родной язык, на совершение религиозных обрядов и формы природопользования. Социально-экономические проблемы коренных малочисленных народов Севера во многом обусловлены способностью этих народов к социальной адаптации к новым условиям.

Чукотский автономный округ населен четырьмя коренными народами, из которых наиболее многочисленны чукчи и эскимосы. Хотя в образе жизни этих двух этнических групп, как представляется, существенных изменений в последние годы не произошло, но в будущем интенсивное экономическое развитие может поставить под угрозу разные стороны их традиционного уклада.

В данной статье проанализированы шаги, которые предпринимает российское государство с целью устойчивого развития коренных народов Чукотского автономного округа. В качестве примера таких шагов рассмотрены усилия по сохранению их традиционной хозяйственной деятельности.

2. Понятие коренные народы РФ

В 1993 г. в Конституцию Российской Федерации впервые было введено понятие коренных малочисленных народов (статья 69). Затем в 2000 году правительством Российской Федерации был опубликован Единый перечень коренных малочисленных народов РФ, а в 2006 году – Перечень коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ. В настоящее время единый перечень включает 44 народа Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Защита основных прав коренных малочисленных народов предусмотрена Федеральным «Законом о гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» (1999 г.)¹⁾. Согласно этому закону, для признания определенной этнической группы коренным народом необходимо наличие следующих условий: 1) представители этого народа должны осознавать себя самостоятельной этнической общностью (самоидентифицироваться), 2) сохранять исконную среду обитания (территорию), национальные промыслы, (т. е. особое экономическое пространство), самобытную культуру, общий родной язык и 3) иметь численность на территории России менее 50 тыс. чел. Российское законодательство о защите статуса и прав коренных малочисленных народов основано на международных нормах, межгосударственных договорах России о правах человека и защите прав национальных меньшинств.

В соответствии с этим законом коренные малочисленные народы отнесены к отдельной группе, находящейся под особой защитой государства. Они имеют особый статус и имеют право на гарантированные законом льготы (преимущественный доступ к биологическим ресурсам, ранний выход на пенсию, альтернативная служба (возможно занятие оленеводством), освобождение от земельного налога и т. д.).

1) Федеральный закон от 30.04.1999 № 82-ФЗ «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. (1999).

Защита прав этих народов гарантируется не только «Законом о гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации», но также «Законом об общих принципах организации общин коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока». Кроме того, согласно Постановлению Правительства Российской Федерации № 132, была принята «Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации».

3. Коренные народы Чукотского автономного округа

3.1. Национальный состав

В Чукотском автономном округе проживает 14 859 представителей коренных народов: чукчи (12 772), эскимосы (1 529), эвены (1 392) и чуванцы (897)²⁾. Самым многочисленным народом являются чукчи.

Таблица 2. Динамика численности коренных малочисленных народов Чукотского автономного округа и их доля в общей численности населения (чел.)

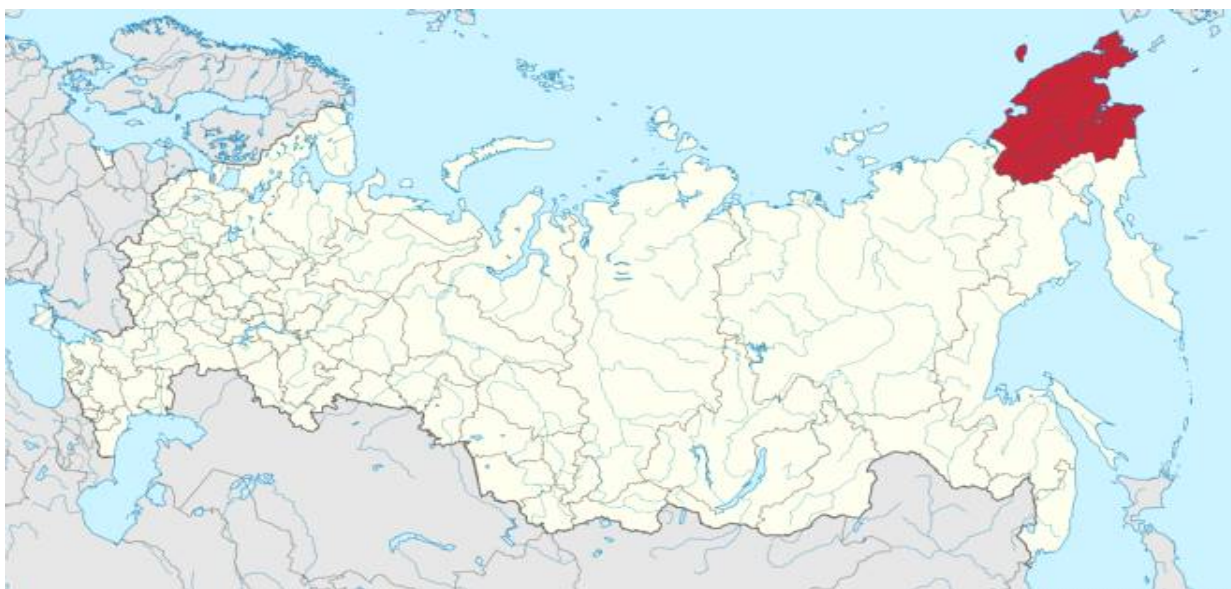
	1979 г.	1989 г.	2002 г.	2010
Чукчи	11 300 (8,1%)	11 914 (7,27%)	12 622 (23,45%)	12 772 (25,28%)
Эскимосы	1300 (0,9%)	1452 (0,88%)	1534 (2,85%)	1529 (3,03%)
Эвены	1000 (0,7%)	1336 (0,81%)	1407 (2,61%)	1392 (2,76%)
Чуванцы	-	944 (0,58%)	951 (1,77%)	897 (1,78%)

Источник: Росстат, <https://rosstat.gov.ru> (режим доступа: 12 августа 2022 г.) .

2) Актуальные данные об этническом составе Чукотского автономного округа в открытом доступе отсутствуют; самые свежие данные опубликованы в 2010 году. Однако, учитывая, что численность коренных народов за десятилетия не претерпела существенных изменений, можно предположить, что данные сохранились примерно на том же уровне.

Чукчи традиционно делятся на тундровых (кочевых оленеводов) и береговых (оседлых зверобоев). Береговые чукчи в основном живут в поселениях близ посёлка Лорино. Что же касается тундровых чукчей, то они занимаются оленеводством по всей территории Чукотского полуострова.

Рисунок 1. Чукотский автономный округ



Эскимосы проживают в трех населенных пунктах: Новое Чаплино (единственный поселок, в котором азиатские эскимосы составляют абсолютное большинство), Сиреники (численность эскимосов незначительно превышает численность чукчей) и Уэлькала. Коренное население составляет около 30% от всего населения этого автономного округа.

3.2. Традиционная хозяйственная деятельность коренных народов Чукотского автономного округа

3.2.1. Оленеводство

Оленеводство — один из основных видов традиционной хозяйственной деятельности тундровых чукчей. Оно развивается в данное время во многом благодаря государственной поддержке.

По состоянию на июнь 2021 года поголовье северных оленей в Чукотском автономном округе составило 153 841 особей, что на 2,2% больше, чем

в 2020 году. Всего с апреля по май родилось 49 085 оленят. Это на 2,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года³⁾.

По сравнению с предыдущим годом поголовье непродуктивных оленей уменьшилось на 8 555 голов, что свидетельствует об улучшении качественных показателей.

Наибольший прирост поголовья оленей отмечается в хозяйствах, расположенных в посёлке Эгвекино и Билибинском районе. Крупнейшими оленеводческими районами Чукотского автономного округа являются Анадырский и Иультинский.

Рисунок 2. Оленеводство в Чукотском автономном округе



Источник: Национальное аграрное агентство.

<https://www.rosng.ru/post/oleevody-chukotki-poluchat-nanoyarangi> (режим доступа: 15 августа 2022 г.).

Оленеводством в Чукотском автономном округе занимаются 14 муниципальных и 2 частных хозяйства. В целом в отрасли задействовано около 600 человек⁴⁾.

3) «На Чукотке увеличилось поголовье оленей.» (2021). *Чукотский автономный округ*. <https://чукотка.рф/press-tsentr/novosti-chao/na-chukotke-uvelichilos-pogolove-oleneu-/> (режим доступа: 15 августа 2022 г.)

Переработкой оленины занимаются две компании: ГП ЧАО «Чукотопторг» и пищевой комплекс «Полярный». С 2010 года «Чукотопторг» производит консервы из мяса северного оленя под торговой маркой «Оленина тушеная». Пищевой комплекс «Полярный» разрабатывает разные виды продукции из мяса северного оленя (в основном колбасы). Компания производит различные колбасные изделия из мяса северного оленя под торговыми марками «Чукотские», «Ямальские», «Закусочные». Поэтому не будет преувеличением сказать, что на сегодняшний день проблема переработки оленины в Чукотском автономном округе решена полностью. С другой стороны, до сих пор существуют проблемы с обработкой и реализацией кожи, рогов и крови⁵⁾.

Для улучшения условий жизни оленеводов окружная администрация разработало специальную программу по обновлению яранг, традиционных жилищ оленеводов. Новая современная яранга получила названия нанояранга. В 2020 году оленеводы Чукотки смогли получить 29 новых нанояранг. В отличие от традиционной яранги, нанояранга достаточно удобная в эксплуатации. Она легко собирается, потому что для ее изготовления используются современные материалы. Каркас изготовлен из легкого стеклопластика, имеет просторный купол и снабжен лебедочным механизмом. Преимущество нанояранги заключается в том, что на сборку дома уходит всего 30-40 минут. Для обогрева предусмотрен генератор и специальная печь. От генератора можно также зарядить мобильный телефон или ноутбук. Кроме этого, каждая нанояранга снабжена спутниковым телефоном, двумя снегоходами и санями для перевозки вещей. На приобретение таких 29 яранг правительство Чукотского автономного округа потратило 72,5 млн рублей⁶⁾.

Правительство округа ежегодно оказывает поддержку отрасли в рамках реализации «Государственной программы развития агропромышленного ко

4) Там же.

5) Интервью с Сергеем Сойкиным (202.10.01.)

6) «Оленеводы Чукотки получают «нано-яранги»» (2020) *Национальное аграрное агентство*, 24.01.2020.
<https://www.rosng.ru/post/oleevody-chukotki-poluchat-nanoyarangi> (проверено 15 августа 2022 г.)

мплекса Чукотского автономного округа». В 2021 году на развитие сельского хозяйства округа направлено 1,83 млрд рублей. Наибольшую поддержку (1,2 млрд рублей) получили оленеводы. За последние шесть лет на оленеводство Чукотского автономного округа направлено 5,8 млрд рублей⁷⁾.

Несмотря на постоянную поддержку со стороны государства, оленеводческая отрасль Чукотского автономного округа сталкивается со значительными трудностями. Среди них самой серьезной проблемой является нехватка рабочей силы. Дети оленеводов зачастую отказываются продолжать дело своих родителей. Еще одной проблемой является отсутствие мотивации. В настоящее время большинство оленеводческих хозяйств зарегистрированы как государственные предприятия. Оленеводы работают по системе, при которой они получают базовую заработную плату от государства и надбавку в зависимости от выработки. Самые прибыльные хозяйства находятся в частной собственности. Так, например, частное хозяйство Анатолия Чейвытегина было отмечено как образцовое предприятие и получило поддержку государства в размере 1,5 млн рублей⁸⁾. По мнению экспертов, приватизация оленеводства – единственный способ спасти отрасль⁹⁾.

3.2.2. Морской зверобойный промысел

Основными морскими млекопитающими, на которых охотятся жители Чукотского автономного округа, являются китообразные и ластоногие. Среди китообразных чаще всего самыми распространенными являются серый и гренландский киты, а среди ластоногих – моржи¹⁰⁾.

В Чукотском автономном округе морской зверобойный промысел не является коммерческой деятельностью. Это связано с природоохранной деяте

7) «Оленеводы Чукотки получают «нанояранги».» (2020). *Национальное аграрное агентство*. <https://www.rosng.ru/post/oleevody-chukotki-poluchat-nanoyarangi> (режим доступа: 15 августа 2022 г.)

8) «Первый фермер-олeneвода Чукотки дал надежду на возрождение отрасли», Информационное агентство Чукотка, https://m.prochukotku.ru/news/actual/primer_pervogo_fermera_olenevoda_chukotki_dal_nadezhdu_na_vozrozhdenie_otrasli_4610/ (2022.09.09.).

9) Интервью с Сергеем Сысойкиным (2022.11.02.).

10) Среди ластоногих объектами охоты также являются морские зайцы и кольчатые нерпы.

льностью. Как форма традиционного природопользования этот промысел является основным и необходимым условием выживания коренных малочисленных народов Чукотского автономного округа. Сохранение морского зверобойного промысла, одного из традиционных видов хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Чукотки, является стратегической задачей администрации округа. Реализуя несколько национальных программ поддержки сельского хозяйства, власти округа помогают улучшить финансовое положение общин, занимающихся этим промыслом. В период с 2007 по 2012 год в Чукотском автономном округе было организовано девять территориально-соседских общин (ТСО). Эти общины поставляют свою продукцию в 14 поселков, расположенных в Иультинском, Провиденском и Чукотском районах. Правительство округа также занимается организацией специальных зон отдыха для охотников, а также строительством береговых сооружений для ремонта оборудования и хранения огнестрельного оружия. При государственной поддержке зверобойи могут приобрести новые суда для морской охоты. Эти суда оснащены всем необходимым оборудованием, включая средства спутниковой навигации и радиосвязи. В процессе охоты на морских млекопитающих используются новые модернизированные виды оружия.

Рисунок 3. Охота на китов с использованием дакингана в Чукотском автономном округе



Источник: Русский охотничий журнал.

https://rhm-magazine.ru/magazine/2020/_1_88_2020/morskie_okhotniki_chukotki/
(Проверено 20.08.2022.).

С 2019 года производство продукции зверобоев постоянно увеличивается. Однако увеличение производства не может полностью удовлетворить потребности коренных народов в мясе. Мясо морских млекопитающих довольно быстро портится, что через определенный период времени делает его непригодным для употребления в пищу.

По мнению местных жителей, одним из способов решения этой проблемы является строительство необходимой инфраструктуры на базе небольших заводов по разделке, упаковке, хранению и переработке мяса, заводов по переработке субпродуктов для производства кормов, заводов по переработке кожи. Кроме того, целесообразно строительство предприятия по производству различных пищевых добавок и косметических средств из жира морских млекопитающих¹¹⁾.

Несмотря на эти трудности, в последнее время при поддержке государства в Чукотском автономном округе постепенно создается инфраструктура по переработке продукции зверобойного промысла. К концу 2022 года планируется завершение строительства завода по переработке морских млекопитающих в поселке Лорино. Годовое производство продукции ожидается на уровне 400 тонн мяса и 70 тонн животного жира¹²⁾.

Морские млекопитающие являются важным источником сырья для изготовления различных пищевых добавок. Согласно результатам исследования, переработка жира, тимуса и селезенки морских млекопитающих, и изготовление из них пищевых добавок может увеличить продажи до 5 миллионов долларов в год¹³⁾. Географическая близость Чукотского автономного округа к потенциальным рынкам сбыта (страны Азиатско-Тихоокеанского региона) делает эти проекты достаточно перспективными. В настоящее время в поселке Эгбекинот Иультинского района планируется строительство завода по производству препарата Омега-3. В качестве сырья для произв

11) Интервью с Евгением Поздеевым (2022.09.10).

12) «На Чукотке создадут предприятие по переработке продукции из морского зверя» (2022) ТАСС, 2022,09. (режим доступа: 2022.10.01.)

13) «АПК - морзверобойный промысел» (2022) *Чукотский автономный округ*, <https://чукотка.рф/ekonomika/otrasli/apk/morzveroboy>.

одства препарата планируется использовать не только мелких ластоногих, но и рыбу.

Квоты на вылов ластоногих в Чукотском автономном округе выдаются местными органами власти. Что касается охоты на китов, то эта сфера связана с мораторием на коммерческий китобойный промысел. Коммерческий китобойный промысел запрещен Международной китобойной комиссией с 1982 года. Легальный китобойный промысел осуществляется только для защиты коренных народов или в рамках научных программ. Согласно регламенту Международной китобойной комиссии, в период 2019–2025 годов коренные народы Чукотки могут вылавливать 140 китов в год¹⁴⁾. В свою очередь правительство Чукотского автономного округа распределяет китобойные квоты между коренными народами пропорционально численности местного населения. Почти половина китобойных квот приходится на город Лорино¹⁵⁾.

4. Выводы

В данной статье рассмотрены меры поддержки правительством России традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов Чукотского автономного округа.

Наиболее важно то, что права коренных малочисленных народов закреплены в ряде федеральных законов: «Закон о гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» (1999), «Закон об общих принципах организации коренных малочисленных народов Северной Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» (2000). Кроме того, согласно Постановлению Правительства Российской Федерации № 132, была принята «Концепция устойчивого развития малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» (2009).

14) Из 140 китов на гренландских китов приходится всего лишь пять особей.

15) «Морские охотники Чукотки.» *Русский охотничий журнал*. https://rhm-magazine.ru/magazine/2020/_1_88_2020/morskie_okhotniki_chukotki/ (режим доступа: 01.09.2022).

Коренные жители Чукотского автономного округа занимаются традиционными видами хозяйственной деятельности: в основном это оленеводство и охота на морских животных. Оленеводством занимаются 14 муниципальных и два частных питомника, в которых работает около 600 работников. В 2021 году поголовье северных оленей составило 153 841, что на 2,2% больше, чем в 2020 году. Переработка оленины осуществляется компаниями «Чукотопторг» и «Полярный», которые производят различные мясные консервы и колбасные изделия. Проблема переработки мяса северного оленя в Чукотском автономном округе в целом решена, но нерешенными остаются проблемы с добычей и переработкой изделий из кожи, пантов и крови этих животных.

Правительство также заботится об улучшении условий жизни оленеводов: им предоставляются современные традиционные дома типа яранги. В целом поддержка оленеводов осуществляется в рамках реализации Национальной программы развития сельского хозяйства Чукотского автономного округа.

Что касается охоты на морских животных, то коммерческой отраслью она не является, поскольку на отлов есть квоты. Реализуя несколько национальных программ поддержки данного вида охоты, власти соответствующих районов улучшают финансовое положение общин, занимающихся этим видом традиционной хозяйственной деятельности, и помогают им в приобретении новых охотничьих инструментов. При государственной поддержке коренные народы могут также приобрести современные рыболовецкие суда. А к концу 2022 года будет достроен завод по переработке морских животных в поселке Лорино. Годовое производство продукции данной отрасли ожидается на уровне 400 тонн мяса и 70 тонн животного жира.

На основе сказанного можно сделать вывод, что государство прилагает определенные усилия для устойчивого развития коренных народов Чукотского автономного округа. Однако пока мясо северного оленя и морских животных в основном используется для удовлетворения местного спроса. Вместе с тем надо отметить, что из данного сырья можно производить гораздо больший спектр пищевой и непищевой продукции (например, биодобавки, изделия из кожи и т. д.). Такого рода потенциальная продукция может заинтересовать не только потребителей из других районов России, но и зарубежных потребите

лей. Такое направление развития возможно, и оно требует значительных инвестиций.

Список использованной литературы

- Богословская Л., И. Слугин, И. Загребин, И. Крупник (2007). *ОСНОВЫ морского зверобойного промысла*. Москва: Институт Наследия.
- Коломиец О. П. (2019). “К истории развития морского зверобойного промысла Чукотки.” *Вестник Омского университета*. №3 (23), с. 223-231.
- Постановление Правительства Российской Федерации от 24.03.2000 № 255 “О едином перечне коренных малочисленных народов Российской Федерации” Собрание законодательства Российской Федерации (2000). № 14. ст. 1493. 2012. №1.
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 04.02.2009 № 132-р “О Концепции устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации” Собрание законодательства Российской Федерации (2009). №7.
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.04.2006 № 536-р “О перечне коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации” Собрание законодательства Российской Федерации (2006). № 17. Ч. 2.
- Федеральный закон от 30.04.1999 № 82-ФЗ “О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации” Собрание законодательства Российской Федерации (1999). № 18.
- “АПК - морзверобойный промысел.” (2022). *Чукотский автономный округ*. <https://чукотка.рф/ekonomika/otrasli/apk/morzveroboynyy-promysel.php> (режим доступа: 2022.10.01.)
- “Морские охотники Чукотки.” (2021). *Русский охотничий журнал*. https://rhm-magazine.ru/magazine/2020/_1_88_2020/morskie-okhotniki-chukotki/ (режим доступа: 2022.09.01.)

- “На Чукотке увеличилось поголовье оленей.” (2021). *Чукотский автономный округ*.
<https://чукотка.рф/press-tsentr/novosti-chao/na-chukotke-velichilos-pogolove-oleneu-/> (режим доступа: 2022.08.15.)
- “На Чукотке создадут предприятие по переработке продукции из морского зверя.” (2022). *ТАСС*. 2022,09,07. <https://tass.ru/ekonomika/15673861?> (режим доступа: 2022.10.01.)
- “Оленеводы Чукотки получают «нанояранги».” (2020). *Национальное аграрное агентство*. 2020.01.24.
<https://www.rosng.ru/post/olenevody-chukotki-poluchat-nanoyarangi> (режим доступа: 2022.08.15.)
- “При государственной поддержке Чукотка восстанавливает оленеводство.” (2022). *Поворот на Восток*.
<https://vostok.today/42987-pri-gosudarstvennoj-podderzhke-chukotka-vostanavlivaet-olenevodstvo.html> (режим доступа: 2022.10.15.)
- “Пример первого фермера-олeneвода Чукотки дал надежду на возрождение отрасли.” (2022). *Информационное агентство Чукотки*,
https://m.prochukotku.ru/news/actual/primer_pervogo_fermera_olenevoda_chukotki_dal_nadezhdu_na_vozrozhdenie_otrasli_4610/ (режим доступа: 2022.09.09.).

19세기 러시아가 바라본 한반도, 울릉도 그리고 독도 명칭에 관한 연구 -국립해양박물관 소장 '러시아제국 아시아지역 지도'를 중심으로-

방민규·강설원

(국립해양박물관 선임학예사/국립해양박물관 연구원)

I. 들어가는 말

2021년 문재인 대통령이 스페인을 방문했는데 당시 관심을 끌었던 것은 단연 스페인 상원도서관에서 '독도'가 표기된 한 장의 지도를 바라보던 모습이었다¹⁾. 대한민국 국민에게 언제나 독도와 관련된 이슈는 민감할 수밖에 없는 상황에서 1737년 제작된 서양고지도 속 독도의 표기는 사료적 가치를 떠나 관심을 끌 수밖에 없었다.

이 지도는 서양에서 제작한 지도 중 가장 이른 시기 한반도를 그려낸 전도이며 울릉도와 독도가 표기되었다는 점에서 18세기 이후 급변하는 세계질서 속에서 동아시아를 바라보는 서양의 시선 속 조선의 모습을 확인할 수 있다. 물론 서양 고지도에 한반도가 처음 등장한 것은 16세기 말부터이다²⁾. 이후 한반도의 모습은 여러 형태로 표현되었으며, 19세기 후반에는 현재의 지도와 거의 동일한 모습을 갖추게 되었다. 일본과의 독도 관련 영유권 문제가 대두될 때 마다 이와 관련된 고지도들은 끊임없이 관심을 받게 되었고, 이진명(1998), 박경(2014), 정인철(2015), 등의 연구가 대표적인 결과물이다. 또한 동북아역사재단(2021)에서는 『서양 고지도 속의 한반도, 동해, 그리고 독도』를 통해 서양고지도를 제작한 지도 제작자 관련 내용, 지도상에 나타난 한반도의 형태, 동해·독도 표기 변화 양상 등을 체계적으로 정리하였다.

2012년 개관한 국립해양박물관은 해양과 관련된 다양한 자료들을 수집하고 있으며 해도를 포함한 다수의 국내외 고지도 뿐만 아니라 근현대 지도도 소장하고 있다. 2021년 기획전시를³⁾ 통해

1) 프랑스의 유명한 지리학자인 당빌(J. B. dAnville)이 1737년에 제작한 서양 최초의 한국전도이다. 중국의 실측지도인 「황여전람도(皇輿全覽圖)」를 바탕으로 제작하였고 18세기 이후 유럽에서 제작되는 한국 지도의 모델이 되었으며 19세기까지 영향을 미친 지도이다. 울릉도를 'Fan-ling-tao'로 독도를 'Tchian-chan-tao'로 적었는데 이는 울릉도(鬱陵島)를 울릉도(?陵島)로 우산도(于山島)를 천산도(千山島)로 혼동하여 잘못 표기하고, 이를 중국식 발음으로 표기한 것이다(국립해양박물관 소장).

2) 김종근, 2021, 「서양 고지도에 나타난 동해와 독도」, 『서양 고지도 속의 한반도, 동해, 그리고 독도』, 동북아역사재단, p. 368.

소중한 자료들을 국민들에게 공개하여 친해양문화 확산에 앞장서고 있다.

본 연구의 목적은 2020년 국립해양박물관이 수집한 유일한 러시아 제작 ‘Карта Азиатской России(러시아제국 아시아지역 지도)’ 지도를 통해 19세기말 러시아가 한반도를 지리적으로 어떻게 인식했는지를 살펴보는 데 있다. 특히 국내에 거의 언급되지 않았던 지도제작 전문가인 로긴 알렉산드로비치 볼셰프(Л.А. Большев)의 활동을 통해 상대적으로 취약한 부분이었던 러시아의 역할에 대해 살펴보는 데 의의가 있다. 특히 울릉도, 독도 관련 지명에 주목하여 서양 각국에서 어떻게 표기하였는지도 비교해보고자 한다. 이를 통해 국립해양박물관 소장 ‘Карта Азиатской России(러시아제국 아시아지역 지도)’의 사료적 가치를 살펴보고자 한다.

II. 로긴 알렉산드로비치 볼셰프(Л.А. Большев)의 해양측량

로긴 알렉산드로비치 볼셰프(Л.А. Большев, 1834~1880)는 한국 자료에 거의 소개된 적이 없는 인물이지만 19세기 중반 당시 최신의 측량기법을 습득하고 러시아제국 총참모부의 동시베리아 군사 지형 관리국에 근무한 인물로 군복무 25년 동안 측량 등 지도제작에만 관여했던 인물이다. 군복무기간 중 러시아제국 극동지역 해안지도를 완성해 1877년 러시아지리학회로부터 수상을 받을 정도로 활발한 활동을 펼친 인물이기 때문에 격동기 러시아가 한반도를 어떻게 인식했는지를 직접적으로 살펴보는 데 도움을 줄 수 있을 것으로 판단된다⁴⁾.

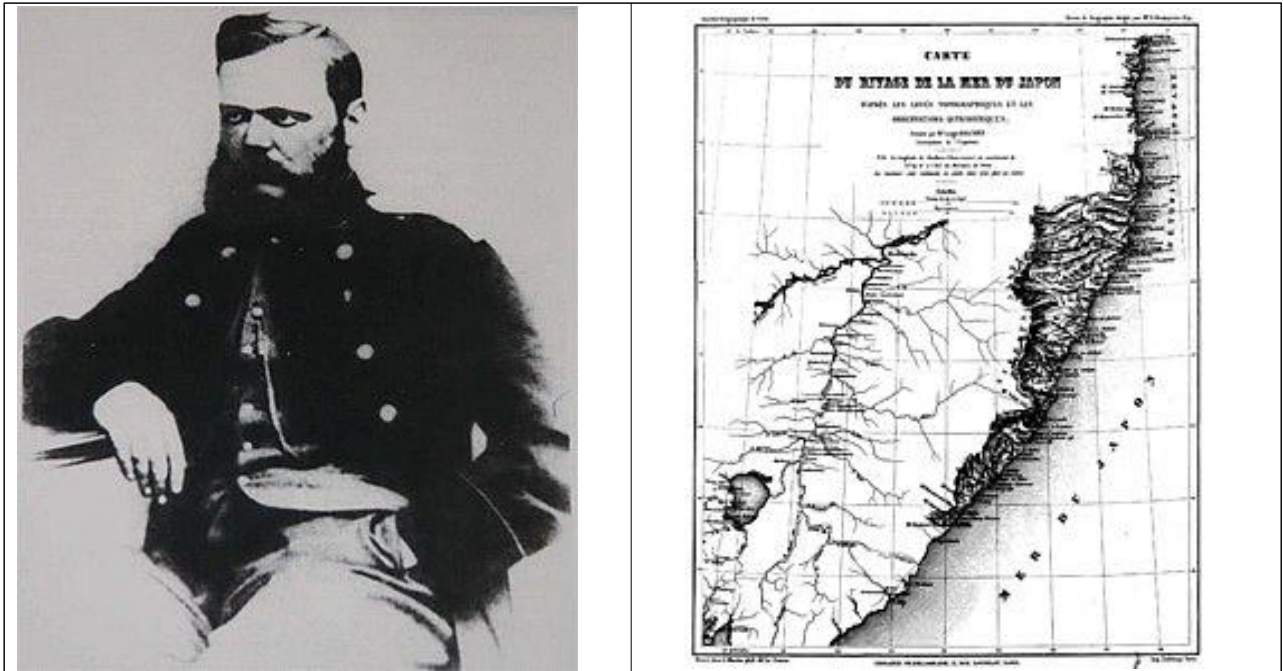
볼셰프는 1850년 군복무를 시작했으며, 군의 측량을 담당하는 군사지형학교에서 삼각측량법 등 전문적인 교육을 받은 후 1855년 12월 29일 소위로 임관하였다⁵⁾. 1851~1854년 지형학교 재학기간 중 당시 수도였던 상트 페테르부르크 부근에서 지형조사를 실시하였다. 이후 1855~1857년까지는 에스토니아, 1858년은 니콜라예프 천문대에 파견되어 천문학 및 실습이론 과정을 이수하였다. 이런 경험을 바탕으로 1861년부터 1869년까지 핀란드에 배치되어 천문학 및 측지작업을 수행하였다. 그사이 대위로 진급하여 1872년부터는 동시베리아 군사령부 군사지형부서 부국장에 임명되었다. 1872년 이르쿠츠크에서 근무하던 중 러시아제국 지리학회(IRGO) 동시베리아 지부 회원으로 선출되어 학문적인 영역에서도 적극적인 활동을 하게 되었다.

1874년 볼셰프는 러시아 극동 해안의 지형조사를 위해 이르쿠츠크 참모 원정대 원정대장으로 임명되어 조사를 수행하게 되었다. 11명의 원정대원은 동해와 타타르해협 연안을 따라 서로 약 220km 떨어진 곳에서 각자 측량을 수행하고 사진촬영도 병행하였다. 해안선 전체에 대한 주요 측량지점을 볼셰프가 지정하였고 이 지점들은 이후 측량작업에 중요한 기준이 되었다(그림 1).

3) 2021년 12월 7일부터 2022년 3월 22일까지 ‘고지도, 수평선 너머의 세계를 그리다’ 라는 주제로 기획 전시를 진행하였다.

4) 추후 러시아지도 제작자와 관련된 자료를 추가·보완 예정이다.

5) <https://ru.wikipedia.org/wiki> (검색일자 2022.11.15.)

그림 1. 볼셰프의 원정 결과 제작된 프리모르스키 연안 지도⁶⁾

(사진 출처 : 러시아 위키피디아, 검색일자 2022.11.17.)

프리모르스키 원정 결과를 비롯해 수많은 지도를 제작하였으며 천문학 그리고 민족지 자료 등의 연구 결과물도 발표하였으며, 특히 해안지도는 알렉산드르 2세에게 개인적으로 선물을 하기도 하였다. 이런 업적들을 바탕으로 볼셰프는 1876년 대령으로 승진하였으며 시베리아 본부 부서장에 임명된다. 촬영 및 측량 작업 뿐만 아니라 지리학회 회원으로 동시베리아 지부를 맡아 협회 회원으로도 활발한 활동을 펼쳤다.

1854년 팔라다호와 올리부차호의 동해안 탐사 이후 러시아의 한반도에 대한 관심은 특별했으며, 1884년 조러 수호통상조약을 통해 합법적으로 해안 수로 조사를 체계적으로 수행하게 된다⁷⁾. 이런 결과물들을 바탕으로 러시아제국 총참모부의 동시베리아 군사 지형 관리국(Военно-топографическое отдел)에서 근무한 볼셰프의 실질적인 지휘하에 러시아제국 아시아지역에 대한 상세한 지도를 작성할 수 있었던 것으로 보여진다.

Ⅲ. 러시아제국 아시아지역 지도에 나타난 한반도, 울릉도 그리고 독도

2020년 국립해양박물관이 수집한 'Карта Азиатской России(러시아제국 아시아지역 지도)'의 제작국은 러시아제국(Российская империя)이며 제작자는 로긴 알렉산드로비치 볼셰프(Л.А. Большев, 1836~1880)로 보여진다. 제작시기인 1894년은 러시아가 자본수출과 금융을 통한 아시

6) 자료에는 일본해 측량으로 표기되어 있으나 프리모르스키(연해주)로 표기하였음.

7) 박경, 「19세기 이후 러시아의 한반도 주변 조사에 관한 연구: 『국역 한국지』를 바탕으로」, 한국지도학회지 20권 3호, 2020, p. 4.

아 국가의 지배를 위해 외교·군사 정책이 활발하게 침투되고 있던 시기이다⁸⁾. 러시아가 동아시아로의 적극적인 침투를 준비하고 있던 상황에서 제작된 ‘Карта Азиатской России(러시아 아시아지역 지도)’에 대한 연구는 19세기 이후 러시아지도에 나타난 한반도의 모습속에서 서양 각국과 다르게 지칭한 울릉도·독도의 인식을 살펴볼 수 있다.

러시아가 한반도에 대한 관심을 갖기 시작한 것은 1850년대부터 시작되었다⁹⁾. 1854년 러시아 군함 ‘팔라다(Паллада, Palada)’는 뿌짜핀(Е.В. Путятин)의 지휘하에 1852년 10월 19일 발틱해에 있는 해군기지 크론스타트항(Крондштат)을 출발하여 일보능로 항해하는 도중 영국에서 보스톡(Восток)호를 인수해사 합류시키고, 1853년 8월 2일에는 일본 남쪽 보닌도(Bonin Island)에서 캄차카반도로부터 온 군함 올리브차(Опивица)와 상선 크니즈 멘쉬코프(Князь Меншиков)를 합류시켜 8월 23일 나가사키에 도착하여 일본정부와 문호개방을 한 교섭을 시도했으나 뜻을 이루지 못하고, 상해(上海)로 갔다가 나가사키로 되돌아와서, 이후 마닐라로 갔다가 다시 나가사키로 오던 중 1854년 4월 14일 거문도에 도착하게 된다. 6일간 거문도에 머물면서 측량을 했으며, 나가사키에 가서 1주일간 기항했다가 5월 2일부터 23일 까지 3주일 동안 부산에서 두만강에 이르기까지 약600마일의 한반도 동해안을 정밀측량 하였다¹⁰⁾.

이후 1884년 조로 수호 통상조약이 체결되었고 러시아의 한반도 주변 조사와 관련한 중요사항을 정리하면 다음과 같다(표 1).

표 1. 러시아의 한반도 해양조사¹¹⁾

연도	주요내용	비고
1854	뿌짜핀(Путятин) 거문도 상륙	
1854	팔라다호, 올리부차(총 4척) 동해안 탐사	독도 서도(올리부차), 동도(메넬라이) 러시아어 명명
1884	조로 수호 통상조약	러시아의 합법적인 해양조사 근거 마련
1885	크레이세르호(Крейсер) : 함장 오스톨로보프(Остоловов)	함경도 곤차로프(Гончаров, 마양도) 탐사
1891	나젠헌다호(Надежда; Nadezhda) 남동해안 탐사	나데자 곶 외 13개 지명 명기
1896	돈스코이호(Дмитрий Донской; Dmitriy Donskoy) 탐사	돈스코이호(Донско́й)만 외 10개 지명 표기
1904	러일전쟁	

8) 박경 외, 「러시아 고지도로 바라본 한반도에 관한 연구」, 2014년 한국지역지리학회 정기학술대회발표집, 2014, p. 97.

9) 이반 알렉산드로비치 곤차로프, 문준일 역, 『전함 팔라다』, 동북아역사재단, 2014, pp. 23~24.

10) 수당 한상복, <https://blog.naver.com/hahnsudang> (검색일자 2022.11.09.).

11) 김영수, 「근대 러시아의 독도와 동해를 포함한 한국 해양탐사」, 『이사부와 동해』, 6호, 2020, pp. 53~54.

그림 2. 러시아제국 아시아지역 지도(Карта Азиатской России)



국립해양박물관 소장 ‘러시아제국 아시아지역 지도(Карта Азиатской России)’(그림 2)는 종이로 제작되었으나 현재는 직물로 배접이 되어 있는 상태이다¹²⁾. 전체 크기는 195×150cm 이지 만 37.5×24cm 크기로 32매로 접혀 있는 상태이다(그림 3-2). 왼쪽 상단에 ‘러시아제국 아시아지역 지도(Карта Азиатской России)’라는 제목이 쓰여 있고 발행처인 ‘총참모부 군사 지형 관리국(Военно-топографическое отдел)’이 표기되어 있다. 동쪽으로는 일본, 서쪽으로는 흑해, 북쪽으로는 북극해, 남쪽으로는 티벳까지 그려져 있다.

흥미로운 점은 지도 하단에만 4곳에 걸쳐 볼셰프의 이름이 표기되어 있다는 점이다(그림 3-3). 1891년 지도 수정을 바탕으로 1984년 제작되었음을 알려 주는데 실질적인 지도제작자였던 볼셰프가 1880년에 사망하였다는 점을 고려하면 러시아제국 총참모부 동시베리아 군사지형국에서 볼셰프의 역할이 얼마나 대단하였는지를 이 표기를 통해서도 짐작할 수 있다.

이 지도에서 한반도는 현재의 모습과 차이가 거의 없을 정도로 정교하게 그려져 있으며 러시아어로 지명이 표기되어 있다. 해양과 관련하여 서해는 황해(그림 3-5)로 표기되어 있으나 동해는 일본해로(그림 3-6) 표기되어 있다. 특히 울릉도는 일본식 지명인 ‘마츠시마(Мацусима)(그림 4)로 표기되어 있다. 하지만 독도는 서도와 동도를 구분해서 명명하였는데, 서도는 올리부차(Олив уца)와 동도는 메넬라이(Менелай)로 명명하였다. 독도를 서도와 동도로 구분해 명명한 것은 러시아가 최초이다(그림 4)¹³⁾.

12) 추후 국립해양박물관의 유물보존 전문가에게 의뢰해 섬유의 종류를 밝히는 작업을 진행할 예정이다.
 13) 프랑스크립도서관 소장 「조선동해안도」(러시아, 1857년)에는 아르고노트(Argonaut), 다즐레(Dagelet, 울릉도), 리앙쿠르(Liancourt, 독도)로 표기되어 있다. (1854년 러시아 군함이 항해 중 서쪽의 높은 바위 섬은 '올리브차', 동쪽 섬은 '메넬라이'로 명명하였다)

그림 3. 러시아제국 아시아지역 지도 세부



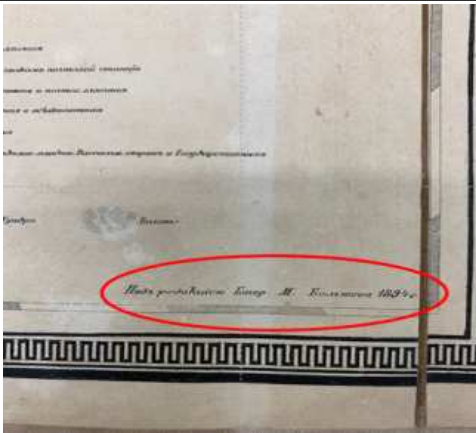
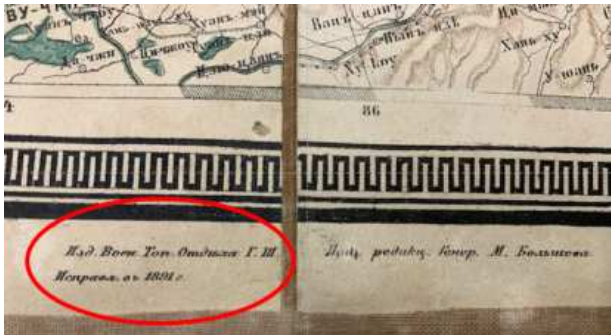


	
<p>1. 총참모부 군사 지형 관리국</p>	<p>2. 32매로 접혀 있는 상태(37.5×24cm)</p>
	
<p>3. 지도 제작연도 1894년</p>	<p>4. 지도 수정연도 1891년</p>
	
<p>5. 황해 표기</p>	<p>6. 동해 표기(일본해로 표기 되어 있음)</p>

표 2. 울릉도, 독도 명칭 비교(19세기 기준)

구분	울릉도	독도
러시아(1894년)	마츠시마(Мацусима)	올리부차(Оливуца) : 서도 메넬라이(Менелай) : 동도
영국(1876년)	마츠시마(Matusima)	리앙쿠르(Liancourt)
프랑스(1854년)	다즐레(Dagelet)	리앙쿠르(Liancourt)

그림 4. 지도 내 러시아어로 표기된 울릉도, 독도



IV. 맺음말

한국학계에서는 그동안 서양 고지도상에 나타난 동해, 울릉도 그리고 독도 표기와 관련하여 영국과 프랑스 지도를 중심으로 17세기 이후부터 19세기까지의 변화상을 중점적으로 연구하였다. 국립해양박물관 소장 ‘러시아제국 아시아지역 지도(Карта Азиатской России)’는 19세기 이후 러시아가 가졌던 동아시아에 대한 지정학적 인식이 어떠한지를 보여주는 중요한 사료라고 보여진다. 특히 동해안에 대한 정밀한 수로조사 등을 통한 지도제작은 현대 지도의 토대를 갖추게 했다는 점에서 의미가 있다고 본다. 울릉도는 일본식 표기인 ‘마츠시마’로 표기했지만 독도의 도서명은 러시아어로 서도를 ‘올리브차’, 동도를 ‘메넬라이’로 구분해 표기한 것은 러시아가 최초이다.

자료 습득 등 현실적 어려움으로 인해 아직도 한국관련 러시아의 자료들은 제대로 활용되고 있는 않은 상황에서 국립해양박물관 소장 ‘러시아제국 아시아지역 지도(Карта Азиатской Росси

나)는 역사지리적 정보뿐만 아니라 격변의 근현대 한반도 국제관계를 연구하는데도 중요한 정보를 제공할 것으로 판단된다. 앞으로 자료보완과 인접 학문과의 연계를 통해 좀 더 깊이 있는 연구를 진행되길 기대해본다.

참고문헌

- 국립해양박물관, 『고지도 수평선 너머의 세계를 그리다』, 2021.
- 김영수, 「근대 러시아의 독도와 동해를 포함한 한국 해양탐사」, 『이사부와 동해』, 6호, 2013, pp. 41~69.
- 김종근, 2021, 「서양 고지도에 나타난 동해와 독도」, 『서양 고지도 속의 한반도, 동해, 그리고 독도』, 동북아역사재단, p. 368.
- 동북아역사재단, 『서양 고지도 속의 한반도, 동해 그리고 독도』, 동북아역사재단, 2021.
- 박경·장은미, 「1700년대 후반부터 1800년대 말까지 한국 수로조사에 미친 서양의 영향: 해안가 지명과 해저지명을 중심으로」, 『한국지도학회지』, 12권 3호, 2015, pp. 17~25.
- 박경·장은미, 「러시아 고지도로 바라본 한반도에 관한 연구」, 2014년 한국지역지리학회 정기학술대회발표집, 2014, p. 97.
- 박경, 「근대 유럽 지도에 나타난 우리나라 지명 표기의 변천에 대한 연구」, 『한국지도학회지』, 15권 2호, 2015, pp. 25~37.
- 박경, 「러시아제국의 극동진출과 1860년대 이후의 한반도 주변 지도제작에 관한 연구」, 『한국지도학회지』, 16권 2호, 2016, pp. 27~39.
- 박경, 「19세기 이후 러시아의 한반도 주변 조사에 관한 연구: 『국역 한국지』를 바탕으로」, 한국지도학회지 20권 3호, 2020, p. 4.
- 이반 알렉산드로비치 곤차로프, 문준일 역, 『전함 팔라다』, 동북아역사재단, 2014, pp. 23~24.
- Всеподданнейший отчёт генерала -адъютанта гр. Путятин, о плавании отряда военных судов наших в Японии и Китай 1852-1855 гг., Морской Сборник(해양선집), T.24. N.10, 1856. СС.1-2.

『특별기고』

2022 부산청소년북극체험단 북극 다산과학기지방문 인솔기

서현교

(극지연구소 정책개발실/한국북극연구컨소시엄 사무총장)

(프롤로그) 저자는 극지연구소 부산시와 극지해양미래포럼이 주관하는 ‘부산청소년북극체험단’의 7박 9일(8월 27일~9월 4일) 일정을 극지연구소 내 북극전문가 자격으로 동행하며, 다산기지 방문 지원 및 노르웨이 중간 기착지의 주요 극지시설 및 극지경관 견학 자문역할을 수행하였다. 그 여정의 주요 에피소드를 소개하고자 한다.

한국의 긴 여름이 끝날 무렵인 8월 26일(금) 밤 10시 반, 필자는 인천공항 제1터미널에 도착하였다. 다음날 새벽 1시반에 카타르 수도 ‘도하’로 출발하는 카타르 항공편에 몸을 싣기 위해서다. 그날의 최종 목적지는 오슬로. 도하까지 10시간의 비행, 그리고 2시간 정도 환승대기 후 6시간 정도 더 소요되어야 ‘오슬로’에 도착할 수 있다.

밤 10시 반경 공항에 도착하여 탑승 수속을 통해 확인해보니, 좌석은 거의 만석인 상태, 흡족하지는 않지만 맨 뒤 창가 좌석을 배정받았다. 부산에서 온 4명의 중고생을 포함한 부산청소년북극체험단 일원은 벌써 짐을 부치고, 비행기를 타는 면세구역으로 들어갔다. 공항 내에서 상점은 거의 문을 닫은 상태, 탑승게이트에서 체험단 인솔자 포함 총 11명을 만나 비행기에 같이 탑승했다.

이윽고 도하공항에 도착했는데 세상에. 그 곳 시간으로 새벽 4시 반 정도였는데, 말 그대로 공항 안의 면세구역 상점들은 거의 문전성시였고, 실내에는 비행기를 갈아탈 사람으로 불야성을 이루고 있었다. 이전에 비행기를 갈아타기 위해 두바이 공항에 새벽에 도착했을 때에도 새벽에도 면세점을 운영하고 있었는데 그때 모습이 떠올랐다. 잠시 졸음을 쫓기 위해 커피를 한잔 마신 후 다시 오슬로행 비행기에 몸을 싣었다.

도착 첫날부터 오슬로 시내 강행군

오슬로에 도착하니 오후 2시 반. 공항에서 짐을 찾아, 공항 근처 호텔행 유료 셔틀버스(편도 80 크로네)로 호텔에 짐을 놓고 다시 나와 공항에 되돌아가서 일반기차로 오슬로 중앙역에 갔다. 도보로, 오슬로 시내의 노벨평화상 박물관을 방문했다. 이곳에는 김대중 전 대통령을 비롯해 그간 노벨평화상을 받은 분들이나 기관에 대한 사진과 설명이 전시된 곳이다. 다만 그곳에 도착하니 시간이 이미 오후 6시 반이 되어, 문이 닫힌 시간이라 건물 외관만 볼 수 있었다. 그래도 우리나라 인사가 북유럽 국가의 노벨상 전시관에서 어깨를 나란히 하고 전시되고 있는 사실과 그러한 건물을 봤다는 것만으로도 체험단 학생들의 반응은 매우 좋았다.

이어 박물관 옆의 아케르스후스 요새(Akershus Fortress)를 방문하였다. 이 성채는 중세시대 스웨덴 등 주변국의 침략에 대응하기 위해 1299년 바다 끝에 지어진 성채로, 중간에 한번 불타 소실되었으나 중간에 튼튼하게 복원하여, 하나의 완전체로 남아있다. 요새 내부의 가장 높은 언덕에 오르면, 오슬로에서 가장 멋진 바다를 조망할 수 있으며, 그 안에 전시된 당시 대포를 보면 지금도 ‘요새’라는 분위기를 느낄 수 있다. 그리고 저녁식사 후 노르웨이 국왕이 거주하는 왕궁 주변을 보여주면서 노르웨이는 국왕(왕실)과 정치가 분리된 입헌군주제 방식을 채택하고 있음을 소개하였다. 이렇게 16시간 비행 후 호텔에서 쉬지 않고, 곧바로 2만보 가까이 걸으며, 첫날 이곳저곳을 방문하며 현지 시간 저녁 10시가 되서야 숙소로 들어갔다. 이렇게 해외 현지의 첫날 저녁을 바쁜 일정으로 보내게 되면 시차 적응에 훨씬 유리한 게 오랜 출장생활의 경험이라 그야말로 학생들에게 잠이 꿀맛이었다.

<사진: 아케르스후스 요새에서 바라본 오슬로 해안>



둘째날 오전 7시에 아침식사 후 일찍 오슬로 공항에 나가 롱이어비엔행 비행기 탑승권을 받았다. 노르웨이는 이미 10여 년 전부터 개인이 직접 항공권 티켓과 수화물 태그(Tag)를 키오스크를 통해 발부받는 시스템이다. 필자는 이미 2016년 노르웨이 북극 관문도시인 트롬소(Tromso)에 위치한 한-노르웨이 극지협력센터의 첫 장기파견자로 근무할 때부터 이런 상황에 익숙하여 체험단 모두에게 항공권 발부용 키오스크(자동단말기) 사용법을 알려주었다. 영어로 항공권 예약번호 입력 및 여권 스캔하면 좌석지정 항공권이 출력되고, 다시 부칠 수화물의 개수를 선택하면 짐 손잡이에 부칠 태그가 출력된다. 보통의 항공사 같으면 항공사 직원들이 직접 해주는 할 일을 스칸디

나비아항공(SAS)은 일찌감치 무인시스템으로 전환되어, 여행자 개인이 이 모두를 해야 한다. 항공권을 발부 받은 후 인쇄되어 나오는 수화물 태그의 스티커 뒷면을 직접 떼어낸 후 직접 붙이고, 수화물을 부치는 컨베이어벨트에 직접 수화물을 놓은 후, 수화물 태그에 있는 바코드를 찍으면 수화물은 벨트를 타고 공항 야적장으로 이동된다. 다산기지에 들어가려면 한국에서부터 왕복 10번의 비행기를 타는데, 그중 4번 정도를 직접 이런 과정을 통해 항공권을 발부받고 짐부치기를 해야 한다. 이번 여행을 하는 중 실전 연습(?)을 하면서 체험단원 모두 마치 공항직원(?)이 된 것처럼 능숙하게 항공권을 직접 발부받고 스스로 수화물 처리를 할 수 있게 됐다.

이어 노르웨이 북극 최북단 도시인 롱이어비엔에 가려면 트롬소에서 국제노선과 같은 검사를 다시 받아야 한다. 롱이어비엔을 포함한 스발바르 제도는 노르웨이 영토 중 유일하게 쉥겐조약(Schengen Agreement)¹⁴ 지역이 아니기 때문이다. 그래서 마지막 중간 기착지인 트롬소에서 노르웨이인, 유럽인을 포함한 모든 국가 사람들은 비행기에서 내려서 다시 출국심사를 받고 자기 여권에 출국(?) 도장을 받아야 한다. 체험단원 모두에게 이 부분을 설명하는 데 약간 어려웠다. 쉥겐조약이라는 말부터 생소했기 때문. 마찬가지로 스발바르 제도에서 나올 때에도 같은 절차로 노르웨이 입국심사 형식을 받아 입국도장을 받아야 한다. 아무튼 롱이어비엔으로 갈 때, 중간에 한번 내리고 다시 도장을 받은 후 같은 비행기의 자기 좌석에 그대로 앉는다. 또한 SAS항공은 운항 중 커피나 차를 제외한 모든 식사와 물에 돈(신용카드)을 지불해야 한다. 가격이 비싸기 때문에 이점을 일행 분들에게 사전 고지했다. 사실 노르웨이는 고물가로 유명하다. 체험단 학생들은 500ml 생수 한 병에 한화로 약 5,000원(35크로네)이라는 것으로 확인하고, 혀를 내두른다. 버스 5분 타는데 11,000원(80크로네), 그리고 체험단이 고물가 체험의 절정은 오슬로 중앙역의 유료 화장실이었는데, 사용료가 거의 3,000원(20크로네)에 육박했기 때문이다.

우여곡절 끝에 드디어 롱이어비엔에 도착하였다. 8월말 기준 영상 3-4도 수준으로 아주 두꺼운 옷이 필요 없다고 느낄 정도였다. 확실히 몇 년 전보다 따뜻해진 것 같다. 이미 언론에서도 스발바르 제도가 올해 2022년 역사상 가장 더운 기록을 갖고 있다고 보고한 바 있다. 노르웨이기상연구소(Norwegian Meteorological Institute)에 따르면, 20세기말인 1990년까지 스발바르 제도는 여름철(6~8월) 연평균 4°C 정도였다고 한다. 그런데 1991년부터 2020년까지, 연평균 5.5°C, 그리고 과거 10년간 평균 6.4°C를 기록했다. 그리고 올해 2022년에는 여름 3개월간 평균기온이 7.4°C를 기록한 것이다. 노르웨이 내륙 영토에서도 노르웨이와 러시아 경계인 핀마르크 주 지역도 평년보다 여름철 2~3°C 높게 기록되는 등 노르웨이 북극이 급격히 더워지고 있는 게 사실이다. 우리는 롱이어비엔에 도착 후 세계 450만종의 씨앗을 산 밑 지하에 보관하고 있는 스발바르 국제종자보관소로 바로 향했다. 보안상 외관만 볼 수밖에 없었는데, 종자보관소 역시 영구동토층이 녹아 땅이 흘러내려 그곳에 박은 철근 기둥이 바깥으로 드러나 있었다. 주변을 밟을 때마다 땅이 해동되어 출렁거리며, 마치 그 밑에 공기층이 있는 것처럼 푹신푹신했다.

14) 쉥겐조약은 유럽에서 조약가입국 간 입출국 심사를 철폐해 사람과 물자의 이동을 자유롭게 하는 조약임.

<사진: 롱이어비엔 국제종자보관소/폐 탄광과 연결된 석탄이동 곤돌라 사진>



롱이어비엔, 먼 옛날에는 아주 따뜻했던 곳

셋째날 본격적으로 지역 탐방에 나섰다. 먼저 스발바르 박물관을 방문했다. 롱이어비엔의 스발바르 대학센터(UNIS: The University Centre in Svalbard) 내에 위치한 이 박물관은 자연 환경 및 서식 생물부터 스발바르의 지역의 역사까지 생생하게 전해 주고 있다. 특히 잎이 넓은 식물 화석을 보면서 이곳 롱이어비엔이 아주 먼 옛날에 아주 따뜻한 곳이었음을 짐작하게 해준다. 또한 과거 주요 석탄 탄광지로서 각광을 받았던 이곳은 현재 석탄 개발용 중간 리프트들과 산 중간의 탄광입구들만 흉물스럽게 남아 있고, 현재는 1개 광구에서만 석탄 개발이 이뤄지고 있다. 그마저도 내년 쯤 폐쇄될 예정이어서, 1906년 미국 존 먼로 롱이어(John M. Longyear)¹⁵가 Arctic Coal Company라는 회사를 통해 첫 석탄개발을 시작하여 1916년 노르웨이 사기업 (AB Spetsbergen svenska kolfält)에 팔아 노르웨이 회사가 운영을 주도한 스발바르 탄광 개발은 120년 역사의 뒤편길로 사라지게 된다. 사실 스발바르지역 석탄개발이 그 성장기가 꺾인 결정적인 요인은 1920년대 세계적인 경제불황으로 톤당 석탄가격이 80%이상 폭락한 것과 연 이은 1925년 탄광의 심각한 화재로 이때부터 스발바르 탄광은 개발동력을 잃고 쇠퇴일로로 걷게 된다. 그러다 노르웨이 정부가 1970년대 인수하여 운영하다가 이제 마지막 광구 문도 닫을 예정이다. 스발바르 박물관에는 많은 동물 박제도 있는데 특히 북극곰이 눈에 띈다. 전과 다르게 롱이어비엔 지역에 북극곰이 출몰하여 조심하라는 삼각형 모양의 표식을 자주 발견할 수 있다. 이제 이곳도 지역주민 주요 거주지를 제외하면 안전한 곳이 아닌 셈이다. 특히 그 지역을 벗어나려면 총기 소지가 의무화되어 있고 만약 이를 어기면 경찰 신고가 들어간다. 또한 거리에서는 북극여우와 순록도 간혹 관찰된다.

15) 존 먼로 롱이어의 이름을 본따 롱이어비엔이라는 지역명이 생성.

지난 6년 전 여름 롱이어비엔을 방문했을 때 크게 달라진 점은 타운하우스와 같은 집들이 많이 늘어났다는 점이다. 10여 년 전만해도 롱이어비엔 인구가 1,000여명이 약간 넘는 수치에서 현재 2,400여명으로 증가했다고 한다. 앞으로 기후변화가 가속화될수록 이곳 정주 환경이 더욱 개선되고 새로운 산업 등이 일어나면 인구는 계속 증가할 것으로 보인다.

<사진: 롱이어비엔 도시 전경>



롱이어비엔 빙하트레킹으로 온난화 현장 체험

넷째 날이 되어 필자는 탐험대가 주관하는 롱이어비엔 빙하트레킹에 참여했다. 실은 롱이어비엔에 여러 차례 출장을 왔으나, 빙하트레킹은 경험이 없어 이번에 처음 일행을 따라가면서 학생들 안전을 함께 보조한다는 자세로 임했다. 롱이어비엔에서 내륙 쪽으로 보이는 산에 빙하가 있는데 거기까지 걸어가는 코스다. 육안으로는 가깝게 보였으나, 실제 걸어보니 상당히 멀었다. 업츨을 든 가이드와 함께 체험단 12인은 2시간 정도를 바위와 돌로 된 길을 헤치고 나가 드디어 산밑의 빙하 초입에 도착하였다. 이때부터 등산화에 아이젠을 신고, 빙하산을 오르기 시작했다. 손에 든 등산용 지팡이도 생각보다 트레킹 안전에 큰 몫을 차지했다. 얼마 지나지 않아 마주한 트레바스와 빙하가 녹아 흐르는 물을 보면서 이러한 물이 계속 흘러내리면 이 빙하도 결국에는 감소할거란 우려가 엄습하였다. 이윽고 어느 지점에 다다르자 가이드가 등산용 밀키트를 1인 1개씩 제공하였다. 더운 물을 붓고 흔들여 봉지 입구를 밀봉하여 2~3분 기다리니 꽤 맛있는 파스타집 리조또와 비슷한 식사가 완성됐고, 그 맛 역시 꽤 괜찮았다. 이후 여정을 마치고 하산하는 과정에서 문제가 발생했다. 필자의 왼쪽 다리에 ‘쥐(경직 현상)’가 난 것이다. 그때 일행 중 경험 많은 분이 세 발가락 부위를 몸 쪽으로 꺾어주었더니 쥐가 난 부분이 바로 풀렸다. 그때부터 트레킹이 가벼워지면서 가이드보다 앞장설 정도로 속도가 붙어 쉽게 내려왔다. 롱이어비엔에서 점심과 저녁은 햄거버와 프렌치프라이를 전부였다. 그래서인지 몇 번 먹으니 질렸다. 다행히 머무르는 기간 중 나머지 끼니는 공금을 모은 후 마트에서 장을 봐서 간단한 것을 해먹었다. 필자는 생선살 함유량이 많은 ‘노르웨이 생선어묵’이나 치약같은 곳에 담긴 캐비어잼, 현지 콜라 등 색다른 것을 추천했다. 일행 분에 캐비어잼을 맛을 보신 분이 김에 밥과 싸먹으면 맛있을 거 같다는 평가를 내려주셨다. 그리고 노르웨이 우유는 옛날 우리나라 유리병으로 먹은 ‘00우유’맛이 난다고 하셨다.

<사진: 롱이어비엔 빙하트레킹 중 빙하 현장 사진>



체험단은 레스토랑에서 노르웨이 주식 중 하나인 고래고기를 주문하여 조금씩 맛을 보기로 하였다. 필자는 고래고기를 별로 추천하지 않았다. 사실 노르웨이에서 순록고기와 고래고기를 내오면 크게 대접받는 것인데, 비위에 안맞는 특유의 향 때문에 추천을 하지 않는다. 이윽고 고래고기 스테이크가 나와서 체험단은 조금씩 맛을 보았다. 그런데 예상대로 한점씩 먹고 더 이상 먹지 않는 분위기였다. 그 후로는 필자가 시키는 메뉴를 같이 시키는 분위기가 되었다.

다산기지에서 연구시설 및 현장 체험

다섯째 날 우리는 다산기지에 들어갔다. 다산기지는 하루 2회 경비행기로 운항한다. 우리는 오전 비행기를 타기 위해 설레는 맘을 안고 롱이어비엔 공항¹⁶⁾으로 향했다. 루프트트랜스포트(Lufttransport)라는 롱이어비엔-니알슨 기지촌 노선을 유일하게 운영하는 경비행기 회사 대합실에 8시가 조금 안되어 도착했다. 그런데 9시 15분 출발임에도 대합실에는 승무원이 없었고, 경비행기 2대는 창고에 그대로 있었다. 체험단은 14인승 경비행기를 탄다는 생각에 들떴으나, 필자는 출발 시간이 거의 다 되어도 승무원이 나타나지 않자 필자는 애가 탔다. 항공사에서 다산기지 출발일을 행여 착각한 건 아닌지 별생각이 다 들었다. 이윽고, 출발 30분을 남긴 8시 30분경 승무원이 드디어 나타났다. 그러면서 다들 모였냐고 하면서 여유있는(?) 모습으로 차라도 마시라고 권유했다. 그러면서 15분이 지나자 비행기를 타라고 바로 지시했다.

우리 일행은 다산기지에서 당일 일정으로 나올 예정이라 짐은 거의 없었다. 그럼에도 작은 배낭도 맡기라고 하여, 모든 짐을 짐칸에 싣고 14인승 좌석에 앉았다. 그런데 경비행기 유리창이 모두 볼록렌즈 형태로 되어 있어 창밖 사진 찍기가 불편하였다. 그럼에도 30분 정도 소요되는 비행기에 몸을 싣고 구름 사이로 보이는 해빙과 빙벽, 설산 등으로 이어지는 바깥 풍경을 설 새 없이 매료되어 매 순간을 휴대폰 사진에 담았다. 경비행기가 마침내 니알슨 기지촌 활주로에 도착하자, 휴대폰은 스스로(?) 먹통이 되었다. 전파망원경 등 니알슨 주요 통신망 안전을 위해 무선통신 금지구역으로 운영하기 때문. 유선전화나 유선망 컴퓨터를 통해서만 외부와 전화와 통신이 가능하다.

16) 롱이어비엔공항 한 칸에 루프트트랜스포트 경비행기 항공사 대합실이 위치하고, 공항 활주로는 공동활용.

우리는 바로 내린 후 새로 생긴 기지촌 내 대강당으로 인도되어 그곳에서 기지를 관리하는 킹스 베이 사 소속 연구자문관으로부터 기지 주요시설과 연구동향 등에 대해 소개받았다. 그리고 기지촌에서 총기 소지 없이 다닐 수 있는 한계선에 대해서도 소개받았다. 반갑게도 전날 미리 들어온 KOPRI 및 KMI 연구진 4분과 대강당에서 조우할 수 있었다. 이 분들은 올해 처음 수립되는 제1차 극지활동진흥기본계획 수립에 필요한 극지 현장조사를 위해 이곳에 2박 3일간 머무르며, 타국 기지를 방문하고 연구활동을 파악하는 임무로 기지에 머물렀다. 그런데 체험단보다 하루 먼저 기지에 들어온 것도 경력(?)이었던가. 이분들 모두 기지를 처음 방문한 분들임에도 우리를 다산기지로 인솔하고, 다산기지 소개 및 연구활동에 대해 설명하는 데 다산기지를 수차례 방문한 경험이 있는 나조차도 그분들의 기지 설명에 놀라지 않을 수 없었다.

기지소개가 끝나자, 이제 점심식사 시간. 우리나라, 일본, 중국을 비롯해 총 10개국 연구기지들이 함께 있는 니알슨 기지촌은 킹스베이(Kingsbay)라는 노르웨이 국영기업이 니알슨 지역 토지를 소유하고 건물 등을 관리한다. 이 킹스베이가 기지촌 내 10개국¹⁷⁾의 기지 건물을 관리하여 모든 나라들은 사실상 건물을 기지로 임대하여 쓰는 형식이다. 마찬가지로 기지촌 내 식사도 한곳 레스토랑에서 모여 한다. 식사 메뉴는 총 20여 가지가 넘는다. 쌀밥부터 생선튀김, 연어, 빵, 감자 등 뷔페로 차려졌다. 모든 음식이 조금 짠으나 우리 탐험대 모두 오랜만에 포식을 하였다. 식사 후 기지에서 비행기 대기시간까지 남은 시간은 단 1시간. 이때부터 탐험대는 기지 곳곳을 누비며 살펴보았다. 이곳에 남극점을 최초로 정복한 아문센 동상에서 사진을 찍으니 학생들이 필자와 아문센이 서로 코가 비슷하게 닮았다며 조크를 한다. 이후 육지 끝으로 가서 마린랩(해양시료 실험실)부터 독일/프랑스 등 타국 기지, 체육관 시설, 니알슨 박물관 등 기지 곳곳을 누볐다. 그리고 기념품점을 잠시 들른 후 다시 경비행기에 몸을 실었다.

<사진: (다산기지) 경비행기 출발 모습/ 기지 전경/ 다산기지 아문센 동상 옆 필자>



17) 한국(다산기지), 노르웨이(Sverdrup, VLBI), 독일(Koldewey, Rabot), 프랑스(독일과 통합운영), 영국(영국 북극기지), 네덜란드(네덜란드 북극기지), 일본(일본 북극기지), 이탈리아(Dirigibile 기지), 중국(Yellow River 기지), 인도(Himadri 기지) 등

트롬소, 지하터널에 교차로가(?)

롱이어비엔 숙소에 도착하니 이제 롱이어비엔에서 수행해야 할 일정이 모두 끝났다. 여섯째 날 오전 공항으로 다시 나가 트롬소로 향하는 비행기를 탔다. 비행기에서는 트롬소에 완전히 내릴 사람은 제1터미널로 이동하라는 영어 방송이 흘러나왔다. 이윽고 2시간 여 비행 후 트롬소 제2터미널에 내려, 마치 다시 외국에 다녀온 것처럼 여권심사 및 입국 도장을 받았다. 그리고 부친 짐을 그곳 터미널에서 찾지 않고 바깥으로 나와 비행기 방송이 알려준대로 공항 제1터미널로 갔다. 그곳으로 당연히 수화물이 올 줄 알고, 나오길 한참 기다렸다.

여기서 사단이 났다. 20분 정도 지나도 짐이 나오지 않아 공항 관계자에게 물으니 조금 더 기다리란다. 그러다 뭔가 이상해 다시 물으니, 아까 내린 터미널로 다시 가란다. 그곳에 우리 짐이 있단다. 통상 도착 터미널에서 내부로 이동하여 전광판 등에 표시된 터미널로 가서 수화물을 찾는데, 트롬소 공항에서는 바로 도착한 터미널에서 짐을 찾아 해당 터미널로 움직이는 시스템이었던 것. 아무튼 공항 직원 설명대로 처음 도착했던 터미널로 다시 되돌아갔는데, 이제는 수화물을 찾는 곳에 들어갈 수가 없다. 이미 공항 내부에서 나왔기 때문. 이에 보안요원을 불러 상황을 설명하니 본인이 가져다준다며 기다리란다. 그러면서 우리 일행 12명의 짐 중에 4명 짐만 가지고 나오더니 본인도 바쁘다며 어디론가 사라졌다. 그래서 수화물이 안 나온 일행들은 발을 동동 구르고 있는데 또다른 공항직원이 나와, 우리의 상황을 설명하니 수화물이 컨베이어 벨트에서 돌고 있는 공항 안으로 들어가도록 안내했다. 그래서 수화물을 30여 분 만에 찾을 수 있었다. 그리고 또다시 공항 제1터미널로 갔다. 사실 공항 제1터미널 입구에서만 택시와 버스를 탈 수 있어 트롬소 시내로 나가려면 당연히 제1터미널로 가야 한다.

아무튼 제1터미널 바깥으로 나가니 20명 정도 탈 수 있는 대형택시가 기다리고 있었다. 우리는 단체라서 같은 값이면 대형택시가 효율적이라 택시를 이용할 수 있는 지 문자 택시기사는 이미 예약이 되었다며 다른 대형택시를 불러주었다. 그래서 예상치 않게 버스보다 싼 값으로 트롬소 시내 호텔로 이동할 수 있었다.

트롬소 공항에서 시내까지는 대략 10분 남짓 소요된다. 이때 산 반대편으로 가야 하는데 위도 69도인 북극관문도시 트롬소에는 평소 눈이 많이 내려 지하터널이 발달되어 있다. 특이한 점은 지하터널을 통해 차가 다니는데, 터널 안을 달리다보면 신호등 없는 지하 3거리 또는 4거리 교차로가 있어, 한국 사람에겐 마치 지하도시에 온 것처럼 복잡하고 생소하게 보일 수 있다. 그만큼 노르웨이는 지하터널 뚫는 우수한 기술과 함께 터널을 통한 이동이 일상화되어 있다고 할 수 있다.

트롬소에 도착 후 저녁 해질 무렵 체험단 일행은 맞은편 해발 400여 미터 높이의 산 정상으로 오르내리는 케이블카에 올랐다. 트롬소 도시 전경과 함께 멀리 험산준령 산들이 병풍처럼 줄지어 늘어선 모습을 보기 위해서였다. 사실 북위 78도의 롱이어비엔에서 위도 69도의 북극 도시 트롬소로 내려오게 되면 많이 따뜻해야 함에도 날씨는 영상 10도 이하로 그렇게 따스하지는 않았으

며, 더욱이 산 위라서 약간 추웠다.

트롬소에서 오로라와 피오르드 직접 체험

산에서 내려오니 벌써 9시가 다 되어 늦은 저녁을 먹고 11시쯤 모두 호텔로 들어갔는데, 샤워를 하고 다시 휴대폰을 확인해보니, 체험단 일원 중 한 분이 휴대폰 단체 대화방에 호텔방 유리창으로 내다본 하늘에서 희미한 오로라가 관측된다며 사진을 찍어올렸다. '9월 초에 왜 오로라'라는 생각으로 사진을 보니 진짜 오로라 같아보였다. 사실 2016년 트롬소에 위치한 협력센터에서 센터장으로 근무하던 시절 10월에는 2~3일에 하루 꼴로 오로라를 봤다. 그래서 큰 감흥은 없었으나, 일단 건물 밖으로 나와 육안으로 확인 작업(?)에 들어갔다. 그런데 포럼 국장님이 나오셔서 이미 오로라를 찾고 계셨다. 그래서 그분과 함께 어두컴컴한 곳을 찾아 하늘을 보니 무언가 희뿌연 줄기가 밤하늘로 살며시 뻗어나가는 것을 볼 수 있었다. 그래서 그분께 지금 밤 11시 반이지만 한번 오로라를 관측하러 가지자고 제안한 후 단체 단체 대화방에 오로라를 보러 갈 분은 나오시라는 공지를 내자 체험단원 중 총 7명이 모였다. 사실 완전한 암흑지대를 찾아야 오로라를 볼 수 있기에, 과거 그곳에 살면서 언덕너머 호수의 지역주민 정도만 알 수 있는 곳으로 30분 가까이 일행을 이끌었다. 일행 분들은 오로라를 본다는 생각에 어두침침한 꼬불꼬불한 골목 언덕길을 잘 따라오거나 오히려 앞서갔다. 가면서도 오로라가 안 뜨면 꺾어시, 즉 은하수라도 보여주겠다는 마음으로 12시를 넘겨 호수 입구에 도착했다. 도시의 불빛이 사라진 거의 완벽한 암흑이었다. 그리고 조마조마한 마음으로 하늘을 올려다 보았다. 그런데 진짜 오로라가 나타나기 시작했다. 오로라는 태양에서 나오는 플라즈마 입자가 지구 대기 상층부의 자기권과 마찰을 일으키며 빛을 내는 현상으로 마치 검은 밤하늘에 천연색 커튼이 움직이는 느낌이 든다. 이날 오로라는 거의 1시간 가량 계속되었다. 여름이 끝나가는 '9월 초 오로라'는 개인적으로 경험해보지 못한 일기기에 더욱 경이로웠다. 트롬소 지역주민처럼 보이는 서너 분도 그 자리에 찾아와 같이 밤하늘을 채색한 오로라를 만끽했다. 새벽 1시 반 넘어 호텔에 돌아와 필자를 따라온 일행들이 대화방에 찍은 사진들을 올리자 새벽에 사진 경연대회가 일어난 듯 멋진 사진들이 공유됐다.

일곱째 날 우리는 어제의 흥분을 가라앉히고, 폴라리아(Polaria)로 명명된 북극수족관으로 향했다. 이곳에는 살아있는 어류부터 흡착생물 등 다양한 북극해 및 북대서양의 해양생물을 관찰할 수 있었다. 그리고 점심식사 후 트롬소 대학으로 향했다. 트롬소 대학에서 항해 시뮬레이션을 연구하는 실험실로 안내되어, 뉴욕 맨하튼의 허드슨강과 주변 마천루가 앞쪽 대형 파노라마 화면에 실제처럼 가상화면이 펼쳐지면서, 일행은 직접 조타 핸들을 잡고 허드슨 강을 가로지르는 가상 시운항 체험을 하였다. 일행들이 조타 핸들을 살살 돌리면 민감하게 배가 전진하면서 좌우로 기울어 배를 타고 있다는 착각과 함께 멀미마저 느껴졌다. 이러한 선박 가상 시운전 후 오슬로로 이동하기 위해 대형 택시를 다시 불렀다. 대형 택시는 짐과 일행을 한번에 태웠는데 가는 길에 트롬소의 마지막으로 일정으로 피오르드 체험을 시켜주고자 공항에서 10분~15분 정도 차를 타고 가면 나오는 에슈 피오르드(Ers Fjord)로 갔다. 피오르드는 대형 빙하가 점차 산에서 바다 쪽으로 녹아내리면서 좌우의 산들을 깎아만든 U자형 골짜기로 노르웨이의 대표적인 관광명소이다. 피

오르드에 다다르니, 일행 모두 탄성을 자아냈고, 비행기 시간이 촉박하여 5분 이내 포토타임을 마쳤다. 체험단 학생들은 과학교과서에도 나오는 피오르드와 오로라 등을 모두 체험했다면서 만족해하는 모습이였다.

<사진: 트롬소 에슈 피오르드 및 오로라 전경(9월초)>



아문센의 남극 최초정복 ‘프람호’를 직접 타보다

트롬소 공항에 도착 후 우리는 비행기에 몸을 실어 밤 9시가 넘어 오슬로 공항에 도착했다. 저녁을 먹지 못했는데 그곳 공항에 한국에서 익히 알려진 햄버거 프랜차이즈점이 있었다. 필자는 그래도 한국에서 먹는 맛과 비슷한 맛일 것이라며 거기에서 식사를 하자고 제안했다. 필자의 예상대로 햄버거 세트를 모두 즐긴 후 호텔로 차를 타고 들어가 노르웨이의 마지막 밤을 보냈다. 현지에서 마지막날인 여덟째 날 아침, 일행은 짐을 호텔에 맡기고 우리는 마지막 여정지인 프람 박물관으로 향했다. 노르웨이를 이동하면서, 특히 코로나 방역 걱정을 많이 했다. 우리는 사전에 검사 키트와 마스크를 충분히 가져갔다. 노르웨이는 코로나와 관련한 규제 조치를 완전히 해제한 상태라 마스크를 쓴 사람은 우리 일행들 외에는 거의 찾아볼 수 없었다. 특히 대중교통을 탈 때 에나 비행기를 탈 때 여기저기서 기침 소리가 자주 들렸다. 그래서 우리 일행은 철저하게 마스크를 썼기에 문제는 없었다.

프람박물관에는 아문센이 남극점을 최초로 정복했을 때 사용했던 선박인 프람호가 은퇴한 후 복원되어 전시돼 있다. 그런데 다양한 역사와 볼거리를 제공하여 배 하나라도 ‘이렇게 솔솔한 재미를 줄 수 있구나’라는 것을 느끼게 해주었다. 우선 배를 전시관 가운데 배치하고 배를 둘러 3층까지 벽 쪽에 각종 전시물과 볼거리를 제공하고 있다. 선체에 오르면 선체 지하까지 가면서 100여 년 전 배에서 생활상을 엿볼 수 있도록 해놓았다. 주변에 생생한 파도소리와 천장에 바다가 움직이는 대형 스크린 상황에서 직접 조타 핸들을 잡아보니, 마치 아문센이 남극점을 정복하러 가는 그 당시의 생동함이 전해왔다.

<사진: 프람박물관 내 프람 호, 프람호 조타 핸들을 잡은 필자>



이제 집으로 향하는 비행기를 탈 시간. 완행기차를 타고 공항에 가려는 데 점심식사 시간이 길어져 오슬로 중앙역으로 모두 뛰기 시작했다. 그러다 기차를 겨우 탈 수 있었다. 공항에 내려 다시 호텔에 가서 짐을 가져오려고 하는 데 셔틀버스가 우리를 내려주고 다시 공항으로 순환하기 때문에 호텔 앞에서 내리자마자 다시 짐을 가져와 버스에 바로 타야 한다. 일행 중 1명이 운전사에게 양해를 구할 동안 우리는 호텔에서 짐을 가지고 나와 그 버스를 다시 탈 수 있었다. 그리고 버스요금을 다시 지불하려 하자 호텔에서 공항으로 가는 버스비는 안내도 된다고 하며 버스기사님이 흐뭇한 미소로 이야기했다. 그도 그럴 것이 그 버스를 타고 다시 공항으로 왔으니 1번만 내는 것이 어찌 보면 맞을 수도 있다. 그래도 운전기사님의 친절함에 다시 한번 기분이 좋아졌다.

이윽고 오슬로 공항. 우리는 좋은 자리를 스마트폰 앱으로 사전 예약하여 편한 좌석을 잡았다. 그리고, 6시간 걸려 도하에 다시 도착했는데 한국에 태풍 '힌남노'가 접근한다는 소식이 들렸다. 그래서인지 도하에서 한국행 비행기가 2시간 연착되었다. 이러다 비행기가 취소되는 건 아닌지, 특히 부산에 직접적인 영향을 준다고 하여 일행들의 귀국이 늦춰질까 걱정했는데, 다행히도 탑승 시작. 비행기는 만석이었고 한국 사람들이 대부분이었다. 10시간 여를 비행하여 다음 날 오후 늦게 인천공항에 도착하는데, 체험단 일행은 이제 태풍으로 부산에 내려갈 게 문제였다. 그런데 막상 도착하니 태풍이 아직 우리나라로 근접을 안해서인지 김포에서 부산으로 가는 비행기가 정상운항을 한다고 한다. 그래서 공항철도로 필자는 중간에서 내리고 부산 체험단은 김포공항 도착 후 부산에 안전하게 내려가면서 전체 일정은 안전하게 마무리되었다. 7박 9일간의 길지고 짧지도 않은 여정에서 많은 경험과 에피소드, 그 안에서 하나된 체험단은 지금도 대화방에서 연락을 주고받으며, 당시 체험하고 겪은 일들을 아름다운 추억으로 되새기고 있다.

[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.