

# 북극항로의 귀환: 포모르가 만든 바다의 역사

김혜진

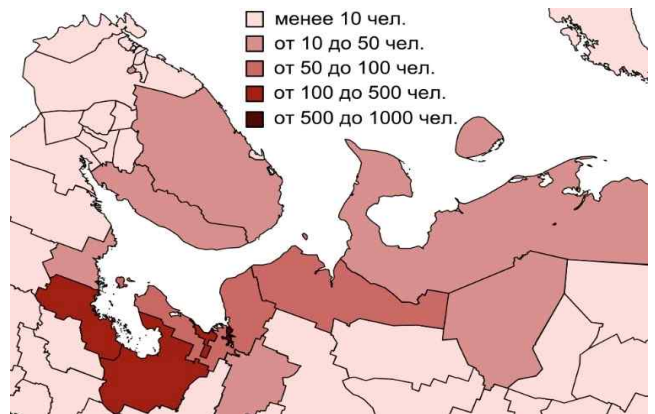
한국외국어대학교 러시아연구소 HK연구교수

최근 기후 변화로 북극항로가 기존의 해상 교통 질서를 재편할 수 있는 전략적 공간으로 주목받고 있다. 이제 ‘북극항로 시대’라는 표현이 과장처럼 들리지 않을 정도로 전 세계 강대국들이 이 ‘새로운 항로’의 가능성에 주목하고 있다. 우리나라 역시 북극항로를 둘러싼 국제 질서 변화에서 자유로울 수 없다. 그러나 사실 북극항로는 온난화나 현대 기술로 갑자기 발견된 완전히 새로운 경로가 아니다. 북극은 정복해야 할 불모지가 아니라, 수 세기 동안 누군가의 앞마당이자 삶의 터전이었다. 이미 500여 년 전부터 얼음의 흐름을 읽으며 북극해를 ‘연결의 공간’으로 재정의한 사람들이 있었다. 바로 ‘포모르(Pomor)’라 불렸던 이들이다.

‘포모르’라는 말은 러시아어 접두사 ‘포’(po, ~를 따라)와 ‘바다’를 뜻하는 ‘모레’(morye)가 결합한 ‘포모리예(Pomorje)’에서 유래했다. ‘포모리예’는 문자 그대로 ‘해안 지역’을 뜻하고, 그 지역에 사는 사람들을 일컫는 ‘포모르’는 ‘바다 곁에 사는 사람들’이라 할 수 있다. 여기서 말하는 바다는 러시아 북서부에서 북극해로 이어지는 백해를 가리킨다.

전 세계가 북극항로의 잠재력에 주목하는 가운데 초기 북극 항해자로서 포모르 역시 학계의 관심을 받고 있다. 일부에서는 포모르가 북극의 특정 ‘민족집단’으로 보기도 하지만, 엄밀히 말해 이는 사실과 다르다. 포모르는 12세기 무렵 러시아 북서부 노브고로드 공국의 해양 활동이 확장되던 시기부터 백해 연안에 정착한 일종의 지역-문화 공동체라고 할 수

있다. 민족지학적인 관점에서 보자면, 포모르는 슬라브계 이주민들과 북서부 원주민인 핀-우그르계(Finno-Ugric) 종족들, 예를 들면, 사미인, 카렐인, 코미인 등이 수 세기에 걸쳐 뒤섞여 만들어낸 집단이다. 이들은 백해 연안에 정착해 어업, 수렵, 교역 활동을 이어 왔으며, 15세기 이후에는 아르한겔스크를 중심으로 러시아 북부 전역에서 활동했다.

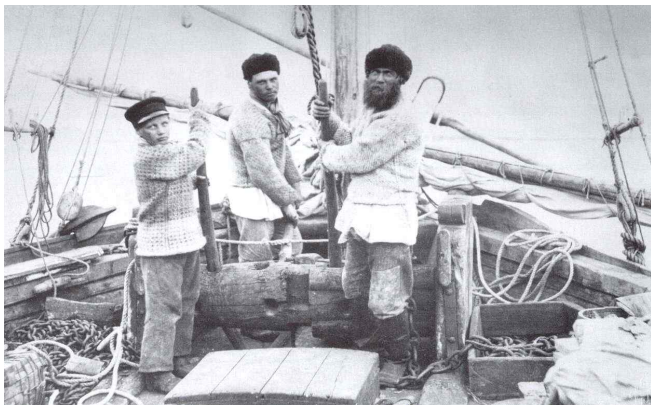


2020~21년 기준 러시아 북부 포모르 분포도. 색깔이 짙은 곳이 백해 유역 아르한겔스크 지역이다. (출처: 위키미디어)

오랜 시간 북극의 혹독한 해양 환경에 적응해 온 포모르는 독특한 생활 방식과 지역 정체성을 형성해 왔다. 이러한 배경 속에서 포모르는 2000년대 이후 러시아에서 정치적 논쟁의 대상이 되기도 했다. 일부 포모르 활동가가 자신들을 러시아의 ‘소수민족’으로 인정해 달라면서 법적 지위를 얻고자



했다. 이는 러시아 정부의 소수민족 정책과 밀접하게 연관돼 있다. 러시아 정부는 2000년에 ‘러시아 토착 소수민족 목록’을, 2006년에는 ‘러시아 북부·시베리아·극동 토착 소수민족 목록’을 구성했다. 조상 대대로 특정 지역에 거주하며 순록 유목, 해양 동물 사냥 등 전통적인 경제활동에 종사하는 인구 5만 명 이하의 소수민족이 이 목록에 등재된다. 러시아 정부는 이들에게 병역 면제, 정부 보조금, 전통 조업권 등의 실질적 혜택을 제공하고 있다. 포모르 활동가들은 자신들이 러시아인과는 다른 독자적인 ‘민족 그룹’임을 주장하며 이 명단에 포함해 줄 것을 지속해서 요청해 왔다. 그러나 이러한 요구는 받아들여지지 못했다. 아르한겔스크 북방연방대 교수이자 포모르 연구소 소장을 맡으며 포모르 운동을 이끌던 이반 모세예프가 2012년 ‘민족 간 증오 선동’과 ‘극단주의’ 혐의로 기소된 사건은 이 문제에 대한 러시아 정부의 단호한 태도를 단적으로 보여준다.



20세기 초 포모르 모습 (출처: 위키피디아)

다시 북극 이야기로 돌아가자면, 포모르는 북극 항해사를 논할 때 빼놓을 수 없는 존재이다. 그들의 항해 기술은 단순한 생계 수단을 넘어, 북극해 탐사와 해양 지식 축적에 이바지했다. 특히, 포모르가 사용한 전통 선박 ‘코치(Koch)’는 북극 항해사에서 중요한 위치를 차지한다. 코치는 선체를 계란형으로 둥글게 설계하여 얼음에 쉽게 파손되지 않고 얼음 위로 떠 오르게 고안됐다. 수면 아래 선체에는 단단한 목재를 덧대 얼음과의 마찰을 견디게 했으며, 얼음 위에서 배를 끌고 이동하기 쉽도록 바닥을 비교적 평평하게 설계했다. 포모르는

이 배를 타고 백해와 바렌츠해를 오가며 북극해의 바람과 조류, 빙하의 움직임에 관한 경험과 지식을 축적했다. 2023년에는 아르한겔스크주가 주최한 ‘러시아의 성과’ 투표에서 ‘포모르 코치 복원 프로젝트’가 18개 후보 가운데 1위를 차지하며 지역을 대표하는 역사 유산으로 인정받았다. 현재 아르한겔스크 조선소에서는 코치 복원 사업이 진행 중이며, 일반 방문객들도 제작 과정을 직접 관람할 수 있다.



포모르가 사용한 전통 선박 ‘코치’ (출처: 위키피디아)

포모르는 러시아의 해양 확장 과정에 동원된 정복자라기 보다는 북극을 삶의 공간으로 인식하고 활용한 초기 항해자였다. 이들에게 북극은 고립된 공간이 아니라 노르웨이 북부 등 외부 세계와 소통하는 통로였으며, 북극의 추위는 극북해야 할 장애물이 아니라 삶의 전제 조건이었다. 18세기에 활발하게 전개됐던 ‘포모르 무역(Pomor Trade)’은 러시아산 곡물과 노르웨이산 수산물을 교환하며 지역 경제를 지탱했을 뿐만 아니라, 북방 지역의 안정과 협력을 가능하게 했다. 포모르와 노르웨이 어민들은 서로의 언어를 이해하지 못했지만, 장기간 교류 속에서 러시아어와 노르웨이어가 혼합된 ‘루세노르스크(Russenorsk)’라는 그들만의 교역 언어를 만들어냈다. 두 언어 중 한 언어가 지배적이지 않은 루세노르스크는 양측의 대등한 파트너십과 상호 존중을 상징적으로 보여준다. 또 하나 흥미로운 역사적 사실은 나폴레옹 전쟁과 관련이 있다. 노르웨이의 주요 식량 공급원이었던 영국의 해상이 봉쇄되자 노르웨이 북부 사람들은 심각한 식량난에 직면하게 됐다. 이때 포모르인들이 위험을 무릅쓰고 곡물을 실어 날라 북



부 노르웨이 주민들을 도왔다. 전쟁의 위기 속에서 포모르 교역이 국경을 넘어서 생존 공동체를 형성하게 한 것이다.

오늘날 러시아가 추진하는 북극항로 개발 정책의 뿌리에 는 포모르의 이런 역사적 경험이 자리 잡고 있다. 혹독한 북부의 추위를 극복하고 그 안에서 고유한 가치를 창조해 내는 포모르 정신은 어쩌면 러시아적인 ‘북방성’을 잘 보여주는 것일지도 모른다. 최근 러시아 언론에서 종종 포모르 코치 복원 사업이 언급되는 것 역시 러시아의 북극항로 개발 전략과 무관하지 않다. 북극해 해안선의 절반 이상을 차지하는 러시아가 이곳에서의 통제권을 강조하는 가운데, 북극 개발이 갑자기 이뤄진 것이 아니라 수백 년 전 포모르들의 항해와 축적된 경험 위에 있음을 강조하며 북극권 점유의 역사적 명분을 강화하고 있다.

포모르는 북극을 이해하고 공존하는 방식으로 살아왔다. 그들에게 바다는 고립을 의미하지 않았으며, 오히려 교역과 교류를 가능하게 하는 열린 통로였다. 북극항로가 미래의 새로운 해상 운송로로 주목받는 지금, 포모르의 역사적 경험은 단순한 과거가 아니라, 변화하는 북극 환경에 관한 인간의 적응력, 더 나아가 북극 정책을 성찰하게 되는 중요한 단서를 제공한다. 