

동북아 국가 지역발전 전략의 지정학적 함의

문 경 연 *

- I. 들어가며
- II. 중국 일대일로(一帶一路)와 함의
- III. 러시아 신동방정책과 함의
- IV. 중·러의 지역 발전 전략과 유라시아 이니셔티브
- V. 맺음말

요약

급변하는 동북아 지역 정세 속에서 한·중·러 국가들 간 정치, 외교적 측면에서의 우호 관계가 가시화되고 있다. 하지만 실질적인 경제협력 사업의 발굴과 이들 국가들이 위치한 동북아 지역 역내의 연결성(connectivity) 개선을 위한 사업의 발굴은 쉽지 않은 상황이다. 본고에서는 이들 남·북·중·러의 국가들이 위치한 동북아 지역에서, 정치, 외교 및 경제 협력 관계의 심화 가능성을 고찰하였다. 결론적으로, 중국의 일대일로 정책과 러시아의 신동방정책 그리고 아국의 유라시아 이니셔티브는 긴밀한 상호 연계 가운데 시너지 발생이 가능한 지역 발전 전략들을 알 수 있었다. 문제는 우리 정부의 유라시아 지역 내 사업 발굴에 대한 관심은 높으나 진척 수준과 사업간 연계성이 미미하다는 점에서 유라시아 이니셔티브의 효과적 추진을 위한 총괄 조정메커니즘 구축과 동 이니셔티브의 추진을 위한 동력 확보가 선행되어야 함을 알 수 있었다. 이를 바탕으로 거대 내수시장과, 에너지 자원이 풍부한 유라시아 대륙으로의 진출을 위해 극동 지역에 대한 물류거점 확보가 우선되어야 하며, 이 과정에서 사업 대상 지역의 저발전과 낮은 비즈니스 관행에서 기인하는 리스크 감소를 위해 정책금융 기관과의 협업과 지원이 필요함 강조하고 있다.

* 한국수출입은행 북한개발연구센터 책임연구원

I

들어가며

노태우 대통령의 북방정책(1988) 추진과 맞물려 1989년 냉전의 종식이 가시화 되면서 한국이 러시아와는 1990년, 중국과는 1992년 수교를 맺음으로서 전통적으로 북한의 우방 국가였던 이들 동북아 국가들 간 관계에 변화가 일어나기 시작했다. 하지만 이후 동북아 역사에서 한중 경제교류 관계의 비약적인 증가 이외에 남·북·중·러 간 정치외교 관계에는 이렇다 할 변화가 감지되지 않았다. 중국은 정치 체제는 사회주의 체제를 유지하면서 경제는 시장경제를 적극적으로 도입하면서 세계 경제 대국으로 급성장하였으나, 인권 문제에 있어서는 서방국가와 대립을 지속하여 왔으며, 여전히 북한의 든든한 우방 역할을 자처해 왔다. 냉전의 해체와 함께 탄생한 러시아는 국영기업의 사유화 작업을 진행하였으나, 산업 구조의 재편 보다는 자원 수출 경제에 의존하는 경제 구조를 최근까지 유지해 왔고, 북한과의 관계에 있어서도 북중관계에는 미치지 못하나 과거 사회주의 우방국가로서 친밀한 관계를 유지하여 왔다.

하지만 최근 남·북·중·러 간 정치, 경제, 외교 관계에 있어 과거와는 다른 변화가 관측되고 있다.

첫째, 2006년 첫 핵실험을 시작으로 3차에 걸쳐 북한이 핵실험을 단행함으로써 전통적 혈맹 관계였던 북중, 북러 관계에 있어 변화가 일어나기 시작했다. 먼저, 북중관계에 있어서 국제사회의 우려에도 불구하고 북한이 2차 핵실험(2009년)과 3차 핵실험(2013년)을 단행하면서 지속적인 경제발전을 위해 서방국가와 우호적 관계를 유지해야 하는 중국의 입장을 난처하게 하는 상황이 지속되었다. 이 가운데 한중 경제 교역 규모가 비약적으로 증가하면서 한중간 관계는 그 어느 때 보다도 긴밀한 관계로 발전하였다.

둘째, 가스와 석유, 석탄 등 천연자원의 수출에 의존하였던 러시아 경제가 우크라이나 사태로 인한 서방의 대러 경제제재와, 미국발 셰일가스 혁명으로 국제 유가 급락하면서 2014년 루블화 위기가 발생하였다. 이 과정에서 루블화 위기의 주 원인을 우크라이나 사태로 인한 서방의 경제제재에서 기인한 것으로 해석하는 이도 있으나,

필자는 냉전해체 이후 산업구조를 다변화 하지 못하고 자원수출 경제에 의존해온 러시아 경제 정책의 실패에서 기인한다고 본다. 러시아 경제의 침체와 서방의 대러 제재는 중러간 관계의 심화와 상대적으로 낙후된 극동지역 개발을 위해 한러 경제 협력 관계를 심화해야한다는 필요성을 인식하게 만드는 계기가 되었다. 결론적으로 지난 3년간 중러 가스관 연결 합의 등 중러간 경제협력 사업의 비약적 증가와, 지난 2013년 부터 현재까지 푸틴 대통령을 비롯하여 극동개발부 인사들의 빈번한 한국 방문 및 투자 확대 요청은 과거와는 다른 한러간 관계의 변화를 나타낸다.

셋째, 한중러 간 관계의 변화는 한국측에서도 일어났다. 2013년 박근혜 대통령이 유라시아 이니셔티브를 통해 동북아 및 중앙아시아 지역의 정치, 경제, 외교적 관계 수립의 중요성을 역설하면서 외교 및 경제적 측면에서 중국과 러시아의 중요성이 확대되었다. 실제로 박근혜 대통령 취임 후, 미국에 앞서 2013년 중국을 먼저 방문하고, 이어서 2014년 7월 시진핑의 한국 방문 그리고 금년 9월 전승절 기념행사에 박근혜 대통령이 연이어 방문하면서 한중간 외교 관계는 그 어느 때 보다도 우호적인 상황이 지속되고 있다. 러시아 역시 2013년 푸틴 대통령이 한국을 방문하면서 한러 정상간 외교 관계 역시 우호적이다.

끝으로, 동북아 지역의 주요 국가인 중국, 러시아, 한국 간 정치적 협력 관계가 그 어느 때보다 긴밀해 지고 있는 가운데, 북한은 김정은 정권의 집권 기반 다지기에 집중하면서 이렇다 할 대외관계에 있어서 성과를 보여주지 못하고 있다. 즉, 대외 관계에 있어서는 앞서 언급하였듯이 지속된 핵실험으로 인해 중국과의 관계가 요원해진 반면, 변화된 북·중관계의 틈새를 러시아가 매꾸는 형상이 나타나고 있다. 실제로 북한 내 철도 현대화 사업에 대한 러시아의 참여 확대, 나진-하산 프로젝트 사업과 추가적인 북러 사업 발굴을 위해 러시아 극동개발부 인사들의 잦은 북한 방문 등 북·러 협력 관계가 심화되고 있다는 평가이다.

앞서 살펴본 바대로 급변하는 동북아 지역 정세 속에서 북한은 상대적으로 배제된 측면이 없지 않아 있다. 하지만 관계가 심화되고 있는 한·중·러 국가들 간 정치, 경제, 외교 측면에서의 우호관계에도 불구하고 실질적인 경제협력 사업의 발굴과 이들 국가들이 위치한 동북아 지역 역내의 커넥티비티(connectivity) 개선을 위한 사업의 발굴은 쉽지 않은 상황이다.

본고에서는 이들 남·북·중·러의 국가들이 위치한 동북아 지역에서, 정치, 외교

및 경제 협력 관계의 심화를 위한 실질적인 협력 방안과 사업은 무엇인지 고찰하고자 한다. 이를 위해 중국 지역 개발 이니셔티브인 ‘일대일로(一帶一路) 정책’과, 러시아의 ‘신동방정책’을 살펴보고, 이를 통해 한국의 ‘유라시아 이니셔티브’ 추진에 있어 접점과, 고려되어야 할 요소는 무엇인지 도출하고자 한다.

II

중국 일대일로(一帶一路)와 함의

중국 정부는 2013년 9월, 중부와 서부의 불균형 지역발전 문제 해소, 대내외 내수 시장 활성화, 대외 자원 확보 통로 협소 문제 극복, 대외 개방 및 접근성 강화를 통한 아태경제권과 유럽경제권으로의 진출 강화를 위해 일대일로(一帶一路) 정책을 수립하였다. 일대일로(一帶一路)에서 ‘일대(一帶)’는 중국-중앙아시아-유럽을 잇는 육상 실크로드 연결이며, ‘일로(一路)’는 중국-동남아시아-인도양-아프리카를 잇는 해상 실크로드 교통망 구축을 의미한다. 중국은 이 계획의 이행을 위해 총 620억 달러의

〈그림 1〉

일대일로(一帶一路) 구상



출처: 아주경제 <http://www.ajunews.com/view/20150412153429013>

출자 계획을 밝히고, 구체적으로 국가개발은행 \$320억, 중국수출입은행을 통해 \$300억을 마련한다는 입장이다.

일대일로 구상이 기본적으로는 중국의 중서부와 동부를 연결한다는 구상이지만 실질적으로 중국 전역과 중국을 둘러싼 중앙아, 러시아, 동북아, 동남아, 유럽을 연결하는 구상으로 볼 수 있으며, 이 때문에 중국이 기존에 수립한 지역 개발 계획과 유기적으로 연결됨을 알 수 있다. 즉, 동서남북 교통망 연결의 핵심인 ‘4종 4형’의 고속철도 교통망 구축을 통해 2020년까지 ‘일대(一帶)’ 정책을 완성하며, 2007년 수립된 ‘동북지역진흥계획’, 2009년의 ‘창지투개발계획’, 2013년 수립된 ‘헤이룽장 및 내이멍구 동부지역 연변개발개방계획’ 등도 일대일로 정책에 포함된다고 볼 수 있다.

〈그림 2〉 중국의 4종 4형



〈그림 3〉

중국의 동북아 교통망 연결 구상



출처: 동아닷컴. <http://news.donga.com/3/all/20150312/70077058/1>

특히, 주목할 것은 일대정책 하에서 추진되고 있는 중국 전역을 연결하는 고속철도망 건설이다. 소위 4중 4형으로 함축되는 교통망 건설 사업은 동부 연안의 주요 항만과 중국의 중부와 서부, 동북부를 연결함으로써 중국 내륙 물류체계의 완성판일 뿐만 아니라 중앙아시아, 유럽, 러시아 국가로의 물류 인프라 개선에 크게 기여할 것으로 보인다. 현재 베이징-선양-단둥 고속철도(19년 개통 예정)를 연결하는 고속철도가 완공되면 중국 동북부 지역의 교통 물류망의 획기적인 변화가 가능해져 동북지역의 경제발전이 가속화될 것으로 전망된다. 랑저우-시안 구간, 정저우-쉬저우 구간의 고속철도 완공과 청두-충칭-우한 구간의 완공, 정저우-쉬저우 구간, 쿤밍-창사-난창-항저우 구간의 고속철도가 완공되면 중국 전역이 일일 생활권에 접어들면서 중국 경제 발전에 획기적인 변화가 일어날 것으로 전망된다.

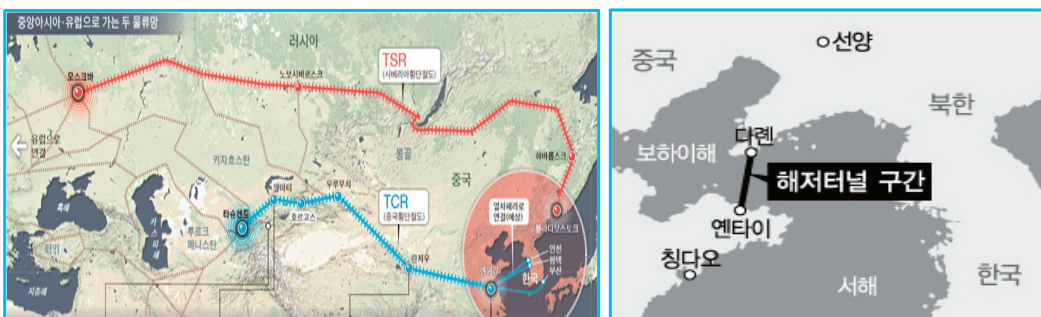
이러한 가운데 이미 동북지역의 철도 연결 사업도 본격화 되고 있다. 창춘-지린 고속철도가 2010년 개통되었으며, 지린-훈춘 고속철도는 오는 2015년 10월 개통 예정에 있다. 또한 중국은 훈춘-블라디보스토크 고속도로 연결과/고속철도 사업(도로와 철도는 이미 연결)을 논의 중에 있으며, 180km에 이르는 양쪽 도시 간 고속도로와 고속철도 연결이 완료되면 소요시간이 1시간 이내로 가능해져 동북아 지역의 물류

환경에 변화가 일어날 수 밖에 없다. 이 외에도 신의주-개성 고속철도 계획이 수립되어 있어 동북아 지역을 촘촘히 연결하려는 중국의 전략이 구상이 아닌 현실화되고 있다.

아울러 중국과 카자흐스탄 합작(51:49)으로 TCR 연결망이 구축되었다. 중앙아시아의 기점인 타슈켄트(우즈베키스탄), 알마티(카자흐스탄)와 동부 렌위강을 연결하는 TCR 연결은 렌위강 항구 22만m² 규모의 물류단지를 통한 한중 열차페리 운항시 인천/평택/부산-타슈켄트 구간 25~30일 운송이 가능한 것으로 알려졌다. 또한 총 길이 123km의 다렌-엔타이 해저터널 완공 시 기존 1500km 거리를 우회할 수 있어 동 기간의 소요 시간이 60분 이내로 단축된다. 2015년 현재, 연구 완성 단계에 있으며, 2016년 착공하여 2020년 완공시 동북 3성 물류에 또 다른 혁신적 변화를 예상할 수 있다.

이 외에도 중국은 동북 지역을 확보함으로써 차항출해 전략을 본격화 하고 있다. 2010년 말, 창춘-지린-투먼-훈춘 고속도로의 전 구간이 개통되었으며, 훈춘-나진 도로보수가 2012년 10월 완료됨으로써 나진항에 대한 중국기업 및 물류 통과 규모가 증가 추세에 있다. 또한 2014년 6월 지린성 정부는 러시아 자루비노항 개발 사업 참여를 공식화하였으며, 신두만강 교량과 신압록강 도로대교 건설에 박차를 가하고 있다. 아울러 이번 동방경제포럼에서 훈춘과 인접한 슬라반카-크라스키노 구간 신규도로 건설, 슬라반카 신항만 개발 및 리조트 단지 건설 등을 합의함에 따라 러시아의 극동 연해주 지역의 개발에 있어 중·러 합작 사업이 본격화 되고 있다.

〈그림 4〉 중국 - 카자흐스탄 TCR 연결과 다렌 - 엔타이 해저터널 구상



이러한 가운데, 북중간 경제협력 및 개발 사업이 활발히 논의되고 있다. <표 1>에서 알 수 있는 바와 같이 북한의 자원과 노동력을 활용하기 위한 북중 접경 지역 내 경제협력 단지 건설이 본격화 되고 있다. 특히 접경지역 인근의 중국쪽 지역에서의 개발은 경제협력 단지, 관광, 교통, 자원 개발을 위한 인프라 건설이 활발히 진행되고 있어 일각에서 제기되고 있는 북한 경제의 중국 예측화 현상이 현실화되고 있다.

<표 1> 북·중 경제협력 사업

구 분	북중 경제협력 사업
경제협력 단지	<ul style="list-style-type: none"> - (중)도문시 '조선공업원구', 단동 '북중경제협력단지' - (중)훈춘국제물류단지 (1단계 완료, 2 단계 추진중) - (북)나진 시장 (천우그룹) - (중)장백현 북중경제협력단지 - (중)용정시 삼합세관 인근 남북중 3각협력 공간
관 광	<ul style="list-style-type: none"> - (중)연길 - 백두산 고속도로 건설 - (중)통화 - 지안-만포 도로정비 - (중)백두산관광휴양단지 ('13) - (북중러접경)북·중·러 국제관광특구 개발
교 통 인 프 라	<ul style="list-style-type: none"> - (중)훈춘 - 나진고속도로 개보수 - (북중)신두만강, 신압특강 대교 건설중 - (중)신의주-개성 고속철도 건설 (구상) - (중)나진항 4,5,6항 개발 (구상)
자 원 개 발	<ul style="list-style-type: none"> - (중)화통-무산광산 연결철도 - (중)광산정련 산업단지 (무산-오통광산 연계 산업단지)

주: 검정색: 운영단계 / 파란색: 구상 및 준비단계 / 붉은색: 다자협력 사업

III

러시아 신동방정책과 함의

2013년 3월, 러시아 정부는 극동·바이칼 지역에 대한 발전 구상으로 2014~2025년을 기한으로 하는 ‘2025 극동바이칼 프로그램’을 수립 하였다. 극동·바이칼 지역은 지정학적으로 러시아를 동북아 지역과 연결시키는 지정학적 요충지이자, 풍부한 천연자원을 보유하고 있는 유라시아 대륙횡단 교통·물류망의 요지임에도 불구하고 저발전 상태 지속되고 있다는 문제의식에서 출발하였다.

총 10조 7,094억 루블(379조 6,482억원) 규모의 발전 구상으로 연방정부 35.6%, 지방정부 3.3%, 민간부문 61.1%를 통해 필요한 자금을 조달한다는 계획 하에 국내 총생산 및 연평균 투자증가 속도를 러시아 평균보다 1.5% 이상 확보, 가공산업의 빠른 발전을 통한 국내 경제구조 개선, 에너지, 교통, 통신비 최적화와 기술혁신 및 연구소 수준 제고를 통해 국내 경쟁력 강화, 새로운 교통시설, 전략 등 인프라 시설의 빠른 개발, 양호한 투자환경(예산, 세금, 관세 및 기타 혜택) 제공으로 비즈니스 여건 조성, 러시아의 다른 지역과 교통 시간 단축 및 도로망 확충, 아태지역 국가들과 무역 통상교류 강화와 국내 기업의 수출확대를 주요 목표로 하고 있다.

‘2025 극동·바이칼 프로그램’의 주요 사업 분야는 교통물류, 에너지, 사회 인프라 개선으로 구분되며, 교통물류 분야의 주요 내용은 TSR과 BAM 철도의 현대화, 지역 간선 철도의 신규 건설 및 개보수, 주요 도시와 지역을 연결하는 도로망 건설 및 개보수, 주요 항만 현대화 및 증설, 지역 공항 개보수 및 신규 공항 건설을 주요 내용으로 한다. 에너지 인프라의 경우 열병합 및 수력발전소 등 지역발전소 건설, 자원개발, 가스관 및 전력 공급 시스템 개선을 내용으로 한다. 사회 인프라 주거 환경 개선 등과 같은 생활 인프라 투자, 생태안보 및 환경보존, 인적 자원 개발에 초점을 맞추고 있다. 구체적인 사용명은 아래와 <표 2>와 같다.

〈표 2〉 2025 극동·바이칼 프로그램의 주요 사업

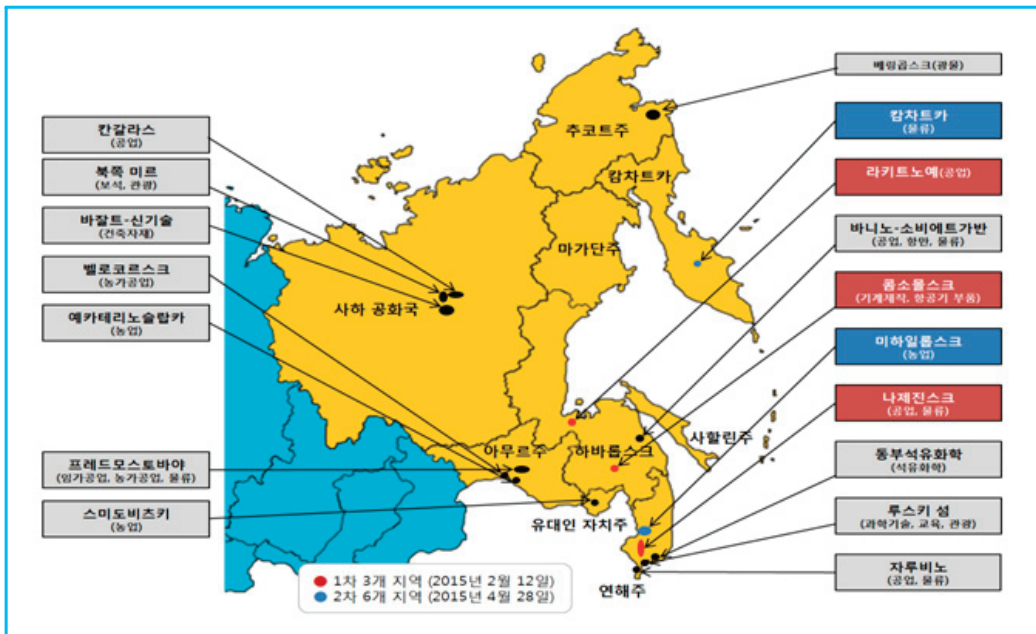
분 야		주 요 사 업
교통물류 인 프 라	철도	TSR 현대화/BAM (바이칼 - 아무르철도) 현대화/셀리힌-사마르가 구간 신규 철도 건설/우수리스크 - 블라디보스톡 - 하바롭스크 구간 고속화/베르카이트-야쿠츠크 노선 및 레나강 자동차-철도 교량 건설완료/야쿠츠크 - 모마 - 마가단 철도노선 건설/북시베리아 간선철도 (니즈네바르토프스크-우스트쿠트) 건설
	도로	(부) 울란우데 - 투문타예보-쿠룸칸 - 노브이우오얀 - 구간, 구시오노제르스크 - 페트로파블롭카 - 자카멘스크 구간/ (사) 야쿠츠크 - 압가 - 우스트 - 마야 - 엘디칸-유고레노크 - 아얀 건설개보수/ (자) 페스찬카, 클류첸스키, 네르친스크 등 9개 독립거주지와 치타 - 하바롭스크 구간 건설 개보수/ (감) 페트로파블롭스크-우스트참차츠크 구간 건설개보수/아나브가이-팔라나 동절기 도로 연장 건설/ (연) 하바롭스크 - 클라디보스톡-나흐타 - 보스토초니 구간 건설개보수
	항만	(감) 툴리치키 부두 건설, 우스트 - 하이류조보 보조항 개보수/ (연) 수호돌 석탄항개발/ (연) 포시예트, 나호드카, 보스토치니, 바니노, 블라디보스톡 등 항만 확장/북극항로 개발 등 여객, 컨테이너, 석탄, 가스, 석유 반출항만 개발
	공항	(부) 울란우데 공항 활주로 포장개보수/ (사) 초쿠르다흐, 뉴르바, 네룬그리, 등 15개 공항 개보수/ (감) 페트로바 블롭스크, 니콜스코예 등 9개 공항 개보수, 툴리치키 등 3개 공항 건설
에너지 인프라		- 지역발전소 건설: (사할) 사할린/ (사) 야큐티야/ (아) 하라노르스카야 (3, 4호기) - 열병합발전소 건설: (연) 우수리스크, 블리디보스톡 (제2), 루스키섬/ (부) 울란우데 (제2)/ (이) 렌스크/ (하) 우르갈, 소비초카야가반/ (아) 브라고베첸스크 (2단계) / (사) 유즈노사할린스크 (4호기) - 수력발전소 건설: (마) 우스트 - 스레드네칸스카야/ (아) 니즈네제이스카야 & 느즈네부레이스카야/ (사) 칸쿤스카야 - 자원개발: (사) 스레드네 - 보투오빈스크 매장지, 차얀다 가스전, 타린나호스크 탄광, 타에지느이 탄광/ (아) 오고진스코예 탄전, 가스가공화학공장/ (자) 우도칸스코예 동광 개발/ (연) 석유화학단지, 액화가스공장 - 기타: 야쿠츠크 - 하바롭스크 - 블라디보스톡 가스관/크릴지역 이투루프 섬 전력공급시스템 개선
사회 인프라		- 편리한 생활조건 조성: 의료 기관 발전, 도시 주거 환경 개선 (주거용 전력, 주택) 등 - 생태안보 및 환경보존: 상하수시설 현대화, 물 오염 방지, 폐기물 처리 시설, 대기오염 방지 등 - 인적자원 개발: 지역 노동시장 수요 충족을 위한 교육 기관 투자, 사회경제분야 전문가 육성 등

이후 2014년 2월, 러시아는 극동바이칼 지역에 선도사회경제개발구역(TOR)을 지정하였는데, 이 구상 역시 2025 극동바이칼 프로그램의 일환으로 이해할 수 있다. 이 구상의 주요 내용은 투자기업에 대한 세제, 행정 편의, 고용 관련 예외(외국인 근로자 허용) 등의 혜택을 통해 외국 투자를 유치하며, 지역 발전의 거점으로 육성

한다는 전략이다. 금년 2월에는 TOR 1차 우선사업 대상으로 기존 당초 선정했던 14개 TOR 중에서 3개 지역을 우선 개발하기로 하였으며, 이어서 4월에 6개 지역을 추가 선정하고 이들 우선 지역에 대한 인프라 개발에 착수한다고 밝혔다.

이러한 가운데 러시아는 접경 국가인 중국, 북한 그리고 유라시아 이니셔티브를 추진하고 있는 한국과 경제협력 사업의 발굴에 박차를 가하고 있다. 북한과는 철대 현대화 사업 및 전력망 구축 사업이 핵심 사업으로 꼽을 수 있으나, 지난 2014년 러시아의 루블화 위기 이후 개발자금 수급에 어려움이 생기면서 동 사업의 진전은 더딘 상황이며, 나진-하산 프로젝트는 남·북·러 다자협력 사업의 대표 사례로 평가할 수 있다. 중국과는 대규모 인프라 개발 사업이 본격화 되고 있다. 합의를 마친 가스관 연결 사업과 이번 제1회 동방경제포럼 당시 중러 간에 극동 연해주 지역에 대한 대규모 인프라 개발 사업에 대한 합의가 이루어진 것으로 알려졌다. 하지만 한국이 참여하고 있는 극동 연해주 지역에서의 한러 경제협력은 주로 소규모 사업에 국한되고 있으며, 대규모 인프라 개발 사업의 경우 대러제재로 인한 자금 수급상의 어려움으로 가시적인 진척을 이루지 못하고 있다.

〈그림 5〉 선도사회경제개발구 선정 현황



〈표 3〉 북·중, 중·러, 한·러 간 사업 현황

구 분	북·러 협력사업	중·러 협력사업	한·러 협력사업
경 제 협 력		<ul style="list-style-type: none"> - 우수리스크 중국전용공단 - 훈춘단지 러 슈마그룹 단지 분양 (330만m^2) 	
관 광		<ul style="list-style-type: none"> - 슬라비안카 리조트 단지 	<ul style="list-style-type: none"> - (한) 두만강 국제도시 구상 - 북·중·러 국제관광특구 개발
교 통 인프라	<ul style="list-style-type: none"> - 남포 - 재동간 철도 현대화 - 남양-나진간 철도 현대화 - 나진-하산 프로젝트 	<ul style="list-style-type: none"> - 훈춘-블라디보스톡 고속 도로, 고속철도 연결 - 자루비노항 개발 - 슬라비안카항 개발 - 슬라비안카-크라스키노 도로 	<ul style="list-style-type: none"> - 사할린 국제공항 현대화 - 하비롭스크 공항 (인천공항공사) - 나진 - 하산 도로 (교량) 건설
자 원/ 에너지	<ul style="list-style-type: none"> - 러 라오 에스 보스토크사 잉여전력 북한 송전구상 	<ul style="list-style-type: none"> - 중러 가스관 연결 - 남북러 가스관 연결 	<ul style="list-style-type: none"> - 사하공화국 광산 개발 - 사할린-2LNG 도입 - 쿠즈바쓰/엘가 광산개발 - SUEK 광산 개발 - 블라디보스톡 석탄항 건설
농 업/ 수산업/ 산 업			<ul style="list-style-type: none"> - 영농 단지 - 자동차조립 - 고압차단기 공장 설립 - 나훗카 비료공장 - 연해주 내 물류창고건설 - 슬라비안카, 나호드카, 소베츠카야가반 수산물공단지
사 회 인프라			<ul style="list-style-type: none"> - 하비롭스크 주상복합건설 - 하비롭스크 폐기물선별 처리장 - 사할린 모듈러주택 - 하비롭스크 온수관 파이프

주: 검정색-운영 및 실시단계, 파란색-구상 및 준비단계, 붉은색-다자협력 사업

IV 중·러의 지역 발전 전략과 유라시아 이니셔티브

중국은 ‘일대일로’ 정책 하에 동북아지역에서의 지역패권과 경제발전을 위해 동북 3성 내 교통과 물류 인프라 구축, 동해출구 확보를 위한 러시아와의 연결망 구축, 압록강과 두만강 유역의 북중간 인프라 연계를 통한 초국경 협력에 집중하고 있다. 중국의 초국경 협력은 궁극적으로 북한과의 주요 교통 인프라 건설 및 연계 작업을 통해 북한 경제의 중국 경제로의 통합 가능성이 높아질 수 있는 우려를 증폭 시키고 있다. 따라서 자본력, 지리적 인접성, 우호적 북·중 관계 속에서 이루어지는 북한 경제의 중국 경제로의 통합 저지를 위한 시급한 대응방안이 필요한 때이다.

이러한 가운데, 한·중 FTA가 2015년 하반기에 발효에 들어갈 경우 동북아 지역 내 경제 통합이 더욱 가시화 될 것으로 보이며 지리적으로 한·중 사이에 위치한 북한 활용 및 협력 과제가 더욱 중요해질 것으로 보인다. 이 때문에 중국의 ‘일대일로’ 지역개발 정책과 우리정부의 ‘유라시아 이니셔티브’ 구상의 적극적 연계를 통해 우리 정부 및 기업의 동북아 및 유라시아 지역 내 정치·경제적 영향력과 교류 협력의 기회를 확대할 필요가 있다.

아울러 한중 FTA를 바탕으로 인구 1억 규모의 중국 동북3성 내수시장 접근성을 높이고 이미 완료 단계에 접어든 동북3성의 교통물류 인프라를 활용하기 위해 동북 3성 지역과 북한 내 교통·물류 인프라 거점 지역의 확보 및 개발과 한중 FTA 체결로 개성공단 생산품목 포함 310개의 역외가공지역 제품에 대한 원산지 지위가 부여됨에 따라 인건비가 저렴하고 중국과 지리적 접근성이 뛰어난 북한 나진, 선봉 등 북·중 접 경지역에 제2 개성공단 형태의 역외가공지역 조성, 중국 전역의 고속철 연결과 TCR(중앙아(타슈켄트)-중국(렌위강)) 완공 등 중국의 교통인프라 구축을 우리 기업의 중앙아와 중국 내수 시장 개척의 발판으로 활용하기 위한 서해안 물류 인프라 개선 사업 가속화, 그리고 이미 북·중 혹은 북·중·러 간 가시적 합의 및 협력 상황의 진척이 큰 사업들에 대한 우선 대응으로써 북·중·러 국제관광특구 구상, 나진항 4, 5, 6항 개발, 나진 다국적 시장, 북·중 접경지역 산업협력단지(도문, 단둥, 훈춘 등), 용정-회령 산업단지 건설 계획 등에 대한 적극적 관심과

대처가 필요할 것으로 보인다.

다음으로, 러시아의 극동·바이칼 지역 개발 구상과 주요 개발 이니셔티브가 동북아 지역의 경제협력 측면에서 가지는 함의를 도출하기에 앞서 나름의 평가를 시도하고자 한다.

먼저, 시베리아횡단철도(TSR)망을 기본적으로 통신, 에너지, 수자원을 연결하는 러시아의 유라시아 횡단벨트 Razvitie(확대) 구상은 유라시아 이니셔티브와 연계 가능하다. 극동 연해주 및 이 지역을 통한 유라시아 지역으로의 진출은 우리 영토 밖의 새로운 성장 공간 조성에 있어 의미하는 바가 크다. 실제로 2015년 1월 출범한 유라시아경제공동체(EEU)는 시장규모 세계 5위, GDP규모 4조 달러, 인구 1.7억명에 달하는 거대시장이며, 이 시장에 한국이 접근하기 위해서는 TSR과 극동 주요 항만에 대한 진출 교두보 확보가 필요하다. 이 때문에 TSR로 연결되는 유라시아 내수 시장 진출을 위해 연해주 지역에 교두보 확보가 절실한 상황이다.

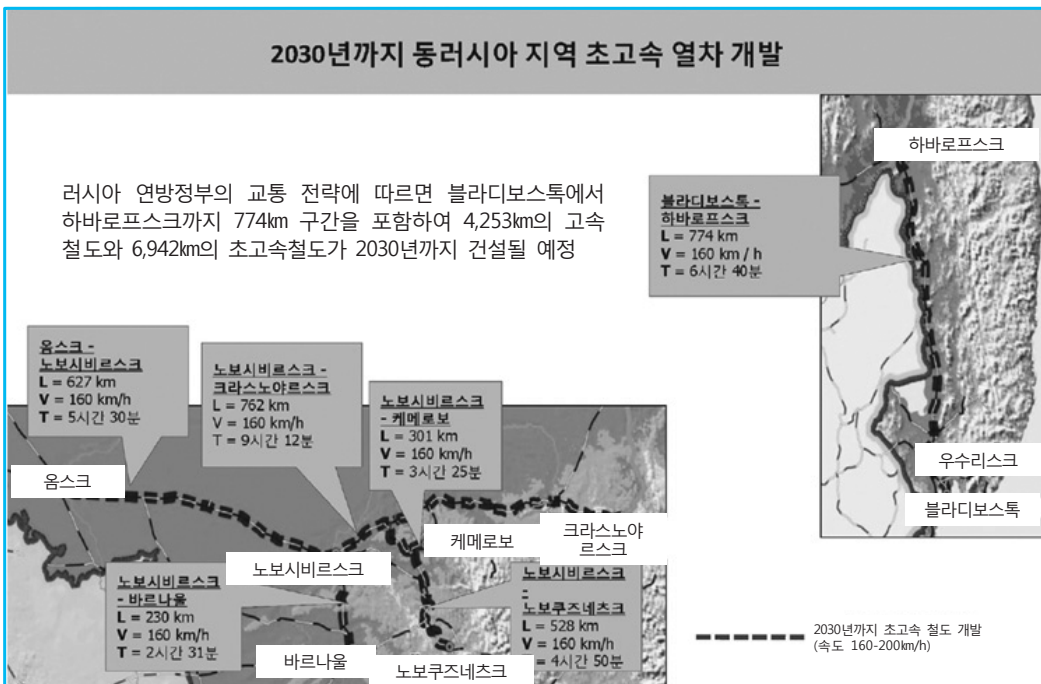
다음으로, 2014년 루블화 위기와 서방의 대러제재 이후, 대규모 인프라 개발을 통한 경제 부흥 전략과 제조업으로의 산업구조 개편을 위한 러시아의 노력이 가속화 되고 있는 가운데 한국에 러시아 투자 및 진출을 그 어느 때보다도 강하게 요청하고 있다. 비록 한국에 있어 대러제재가 러시아 사업에 대한 근본적인 걸림돌로 작용하고 있기는 하나, 지난 2013년 이래로 ‘2025 극동·바이칼 프로그램’의 추진을 위해 필요한 천문학적 규모의 교통, 에너지, 사회 인프라 개발을 위한 자본과 기술에 우리 정부와 기업의 참여를 지속적으로 요청하고 있는 상황을 효과적으로 활용하기 위한 전략의 수립이 필요하다. 아울러 실질적인 경협 사업 추진 과정에서 빈번히 발생하고 있는 러시아 측의 사업 지연, 중단, 파산 가능성에 대한 안정 장치 마련 또한 과거의 우리 정부 및 기업이 대러 사업 추진 과정에서 겪어야만 했던 실패의 경험을 반복하지 않기 위해 고민해야 할 사안으로 보인다.

끝으로, ‘2025 극동·바이칼 프로그램’하에 추진 중인 대규모 인프라(도로, 철도, 항만, 에너지 및 사회기반 시설) 사업에 있어 중국의 독식 현상이 가속화 되고 있다. 문제는 서방의 대러제재는 극동 연해주 지역의 인프라 개발 사업 참여에 있어 한국의 참여를 가로막는 최대 걸림돌로 작용하고 있다는 점이다. 이 때문에 러시아의 신동방 정책 하 ‘2025 극동·바이칼 프로그램과’ 한국의 유라시아 이니셔티브가 연결되기 위해서는 대러제재를 극복할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것으로 보인다.

이러한 이해를 바탕으로, 러시아의 ‘2025 극동·바이칼 프로그램’과 한국의 유라시아 이니셔티브 간 접점은 첫째, 러측의 TSR 현대화 사업에 대한 참여 방안 모색이다. <그림 6>에서 알 수 있는 바와 같이 러시아는 2030년까지 극동 지역을 초고속 열차로 연결한다는 구상을 수립한바 있다. 러시아가 추진하고 있는 TSR 고속화 및 고속철도화 사업은 장기적 관점에서 통신, 에너지, 수자원 재분배와 통합 개발될 가능성이 큰 사업이다. 이 때문에 극동 지역의 대규모 인프라 건설 사업에 정부 예산 지원을 우선 배정하였으나, 지난 해 불거진 루블화 위기로 이들 예산이 마련되지 못하고 있다는 분석이다. TSR과 TKR의 연결, 그리고 동북지역 교통 교두보의 확보가 유라시아 이니셔티브의 출발점임을 감안할 때 TSR 현대화 사업에 대한 한국의 참여 방안을 수립할 필요가 있다.

둘째, 러시아가 우선 경제개발 구역으로 선정한 선도사회경제개발구(TOR)을 중심으로 우리 기업의 진출 방안 수립이 필요하다. 앞서 논의한대로 러시아는 기존 14개

<그림 6> 러시아의 TSR 고속화 구상



출처: 보리스 라트비스(러시아 철도연구원 원장), “ 2015 유라시아 교통-에너지 국제컨퍼런스” (2015.4.22)

선도사회경제개발구(TOR)에서 우선 사업 대상 지역을 선정하였다. 러시아가 제조업 분야 육성에 높은 관심을 보이고 있는 만큼 우리 중소기업의 해외생산 기지를 극동 지역에 건설함으로써 장기적으로 러시아의 경제발전에 따른 내수 시장 공략, 유라시아경제연합(EEU)의 거대 시장 진출을 위한 교두보 확보 등 우리 경제의 신성장 동력 확보와 함께, 북한 인력 고용을 통한 삼각협력 활성화로 남·북·러 상호 윈윈이 가능한 연성협력의 강화로 동북아 지역 평화 기반 조성에 기여할 수 있을 것으로 본다.

끝으로, 미래 에너지 공급의 측면에서 러시아의 석유·화학 분야 진출 및 플랜트 건설 사업과 가스관 연결 사업에 대한 관심이 필요하다. 서방의 대러제재 주요 타깃은 에너지 관련 기업과 인사에 초점을 맞추고 있다는 점에서 현재 동 분야에 대한 사업 모색은 어려운 것이 사실이다. 또한 대러제재 문제가 해결된다고 하더라도, 러시아 에너지원에 대한 높은 의존도는 오히려 한국의 에너지 안보를 위협하는 요소로 작용할 수 있다. 하지만 에너지 매장량이 풍부한 극동·바이칼 및 러시아 자원개발을 위한 지속적 관심과 노력은 미래 에너지 공급 측면에서 간과할 수 없는 사안이다. 특히 현재 한국의 에너지 수입원이 지리적으로 거리가 먼 지역에서 이루어지고, 이로 인해 가격이 높아질 수 없다는 점과 이것이 산업에 미치는 영향력으로 인해 제품 및 수출 경쟁력에 악영향을 초래할 경우, 그렇지 않아도 성장 침체기에 접어든 한국 경제에 부정적인 요소로 작용할 것임을 예상할 수 있다. 결론적으로, 미래 에너지 공급과 안보 측면에서 러시아의 석유화학 분야 및 플랜트 건설, 그리고 석유, 가스, 석탄 등 매장량이 풍부한 러시아 에너지 자원 확보를 위한 정부 차원의 정책적 관심과 마스터플랜의 수립이 필요한 때이다.

V

맺음말

앞서 살펴본 바대로 급변하는 동북아 지역 정세 속에서 한·중·러 국가들 간 정치, 외교적 측면에서의 우호관계가 가시화되고 있다. 하지만 실질적인 경제협력 사업의 발굴과 이들 국가들이 위치한 동북아 지역 역내의 커넥티비티(connectivity)

개선을 위한 사업의 발굴은 쉽지 않은 상황이다.


본고에서는 이들 남·북·중·러의 국가들이 위치한 동북아 지역에서, 정치, 외교 및 경제 협력 관계의 심화 가능성을 고찰하였다. 이를 위해 중국 지역 개발 이니셔티브인 ‘일대일로(一帶一路) 정책’과, 러시아의 ‘신동방정책’을 살펴보고, 이를 통해 한국의 ‘유라시아 이니셔티브’ 추진에 있어 접점과, 고려되어야 할 요소는 무엇인지 도출하고자 하였다.

결론적으로, 중국은 북·중 접경지역의 자원 및 노동자 활용에 대한 높은 이해 관계를 바탕으로 적극적인 북중 경제협력 사업을 추진 중에 있으나, 북한 내륙 지역의 경제개발구에 대한 관심은 저조한 실정이다. 이 때문에 북한 경제개발구 계획의 이행 및 활성화는 전통적 우방국인 중국, 러시아의 적극적 참여와, 한·미의 핵문제 우려 해소를 바탕으로 한 대북 경제제재 완화 및 한국으로부터의 투자유치가 관건인 상황이다.

이러한 가운데 북·중 간 인프라 연결이 가속화되고 있으며 북한 경제의 중국 경제로의 통합 가능성이 높아지고 있는 실정이다. 하지만 중국이 추진 중인 중국 전역의 고속철도망 연결, 중앙아(알마티/타슈켄트-렌위강/중국) 연결은 우리 기업에게 기회적인 요소로서 중앙아 및 중국 내수시장 진출에 있어서 유용한 교통 인프라 이기도 하다. 또한 한중 FTA 타결 시 북한 생산 제품에 대한 역외가공지 인정제도를 활용할 경우 경제적 시너지를 기대할 수 있을 것으로 보인다.

러시아 역시, 경제위기 가운데 극동 지역 개발 정책의 일환으로 선도사회경제 개발구 전략을 추진 중에 있다. 러시아 지역은 EEU 시장에 대한 관세혜택이 가능하기 때문에 러시아 지역 내 우리 기업의 제조업 등 생산 시설 구축이 필요할 것으로 보이며, ‘2025 극동·바이칼 프로그램’의 대규모 철도, 도로, 항만, 공항 등 교통 물류 인프라와, 자원개발 및 에너지 인프라, 사회개발 인프라 사업에 대한 우리 기업의 진출 지원 전략 수립이 필요한 때이다. 특히, 종합개발 사업의 성격(교통+통신+수자원+에너지)을 가지는 TSR 고속화 및 고속철도 사업에 우리 기업의 참여를 위한 정부 차원의 금융 및 제도 지원 방안이 마련되어야 할 것으로 보인다.

결론적으로, 중국의 일대일로 정책과 러시아의 신동방정책 그리고 아국의 유라시아 이니셔티브는 긴밀한 상호 연계 가운데 시너지 발생이 가능한 지역 발전 전략들을 알 수 있었다. 문제는 우리 정부의 유라시아 지역 내 사업 발굴에 대한 관심은 높으나

진척 수준과 사업간 연계성이 미미하다는 점에서 유라시아 이니셔티브의 효과적 추진을 위한 총괄 조정메커니즘 구축과 동 이니셔티브의 추진을 위한 동력 확보가 선행되어야 함을 알 수 있었다. 이를 바탕으로 거대 유라시아(중국, 러시아, EEU) 내수시장 개척과, 자원개발 사업이 활발한 중앙아 국가로의 접근성 향상을 위한 동북 3성 및 극동 지역에 대한 대륙 진출 물류거점 확보가 우선되어야 하며, 이 과정에서 사업 대상 지역의 저발전과 낮은 비즈니스 관행에서 기인하는 사업의 리스크 감소를 위해 정책금융 기관과의 협업과 지원이 필요할 것으로 보인다. 

〈참고문헌〉

- 기획재정부 외. “러시아 극동 4개주 투자포럼.” KOTRA 국제회의장, 2014.11.18.
- 김천규. 『북한·중국·러시아접경지역의 산업입지·기반시설 개발잠재력 분석과 대응전략연구』. 서울: 국토연구원, 2011.
- 서종원. 『중국 동북지역 교통체계 발전 전망과 우리의 대응 방안』. 서울: 대외경제정책연구원, 2012.
- 성원용 외. 러시아 극동·바이칼 지역의 개발과 신북방 경제협력의 여건. 서울: 대외경제정책연구원, 2013.
- 이백진. “북한의 도로인프라 현황과 개발협력 과제.” 『KDB 북한개발』, 2015년 통권 4호.
- 안병민. “나진·하산 교통·물류사업의 현황과 향후 발전 가능성.” 『KDI 북한경제리뷰』, 2014년 2월호.
- 윤승현. 『두만강지역의 신개발 전략과 환동해권 확대 방안』. 강원발전연구원, 2009.
- _____. “중국의 동북3성 개발현황과 한중 협력방안.” 한국수출입은행 발표자료, 2014.
- 제성훈 외. 『러시아의 극동 바이칼지역 개발과 한국의 대응방안』. 서울: 대외경제정책연구원, 2014.
- 한국무역협회. “유라시아 포럼 서울 2015.” 무역센터, 2015.7.13.
- 한국교통연구원. “유라시아 복합교통물류네트워크 국제세미나.” 코리아나호텔, 2015.2.11.
- 한국해양수산개발원. “동아시아 북방물류의 변화와 부상.” 『KMI 현안분석』, 2014.3.27.
- 최보영 외. 『GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력』. 서울: 대외경제정책연구원, 2014.