

러시아 극동지역의 인프라 개발과 한·러 경제협력의 전망

진용섭

(한양대 국제학대학원 러시아학과 석사과정)

- I. 서론
- II. 러시아 극동지역 인프라 개발현황과 계획: 철도, 도로, 항만 물류인프라를 중심으로
 1. 극동지역의 물류인프라 개발현황
 - 가. 철도 개발현황
 - 나. 도로 개발현황
 - 다. 항만 개발현황
 2. 극동지역의 개발계획과 프로그램
 - 가. 철도 개발계획과 프로그램
 - 나. 도로 개발계획과 프로그램
 - 다. 항만 개발계획과 프로그램
- III. 러시아 극동지역 인프라분야 한·러 경제협력의 전망
 1. 러시아 측에게 한·러 경제협력이 필요한 이유
 - 가. 인구감소에 따른 국가적 안보차원에서의 필요성
 - 나. 미국의 셰일가스(Shale Gas)개발에 따른 국가경제성장의 장애위협요인 도래로 인한 필요성
 - 다. 불균형적인 국토개발과 지역발전에 따른 필요성
 2. 한국 측에게 한·러 경제협력이 필요한 이유: ‘유라시아 이니셔티브’ 정책관점에서의 경제협력을 중심으로
- IV. 러시아 극동지역의 한·러 경제협력 전략도출
- V. 결론

< 초 록 >

박근혜 정부는 新북방정책의 일환으로 2013년 10월 '유라시아 이니셔티브'를 발표하고 동해 11월에 잇달아 대한민국을 공식 방문한 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 알마즈베크 아탐바예프 키르기스스탄 대통령과의 정상회담을 통해 '유라시아 이니셔티브' 관련 협력과 한반도 평화구축을 위한 상호노력에 대한 합의와 다양한 경제협력을 포괄하는 내용의 양해각서(MOU)를 체결하였다. 특히, 한·러 양국은 '유라시아 이니셔티브' 정책을 현실화하는 그 첫 행보로 북한의 나진과 러시아의 핫산 구간을 개·보수하는 프로젝트에 한국기업의 참여에 대한 의견에 공조하였다.

이는 러시아입장에서 나진-핫산 철도 프로젝트에 한국의 참여를 이끌어 낸 것은 최근 들어 극동에 대한 외국투자가 줄어들고 있다는 점에서 큰 희망이 되는 일이며, 한국입장에서는 '유라시아 이니셔티브'를 현실화하는 적절한 첫 행보였다고 평가된다.

러시아 정부의 극동개발과 한국 정부의 '유라시아 이니셔티브'정책의 효과적인 실행을 위해서는 한국과 북한 그리고 러시아와의 철도, 도로 등의 복합 물류 네트워크 구축이 우선적으로 선결되고 추진되어야 하며, 한·러의 경제협력 뿐만 아니라 주변 동북아시아 국가의 다자협력이 필수적으로 요구된다. 향후 극동개발이 본격화 될 경우 개발참여국들의 이익선점을 위한 경쟁이 치열해 질 것으로 예상되는바 한국은 적절한 전략을 활용하여 개발이익을 선점하여야 한다.

한국은 '유라시아 이니셔티브'계획의 허브가 될 극동지역의 개발계획에 대한 투자를 늘리고 러시아와의 경험사업에 적극적으로 협력할 필요가 있다. 아울러 러시아 정부는 주변 국가들이 수월하게 지역개발사업에 참여할 수 있도록 제도적인 제반을 마련하고 외국의 직접투자를 유치할 수 있는 환경을 조성하여야 한다. 이러한 한·러 양국의 적극적인 협력과 관심이 수반되었을 때, 한·러 양국의 관계를 제조정하고 공고한 글로벌 경제협력국가로 자리매김 할 수 있을 것이다. 이와 더불어 남·북 관계개선을 통해 남·북·러 가스관 사업과 TSR-TKR연결사업도 순조롭게 다시 진행할 수 있을 것이다.

I. 서론

대한민국 정부는 지난 1983년 6월 사회주의국가와의 외교에 적극 나서는 북방정책을 선언한 바 있다. 당시의 북방정책은 노태우 정부가 출범하면서 추진했던 일련의 對공산권 외교정책의 일환으로 중국과 소련을 포함하는 사회주의 국가와의 관계 개선을 도모하고 궁극적으로 남북관계의 정상화와 통일을 위한 기반환경을 조성하는데 그 목적이 있었다. 이후 30여년이 지난 2013년 5월 박근혜 정부가 발표한 新북방정책은 노태우 정부의 북방정책을 계승한 정책으로서 근본적으로 추구하고자 하는 바는 대한민국의 新성장동력원을 위한 하나의 전략으로 북방정책과 상이하나 궁극적으로는 남북관계의 개선을 그 목적으로 하고 있다는 점에서 두 정책은 대동소이하다고 볼 수 있다.

이러한 新북방정책의 일환으로 현 정부가 구상한 세부정책이 바로 2013년 10월 '유라시아 시대의 국제협력' 컨퍼런스 개막식에서 박근혜 대통령의 기조연설을 통해 공표된 '유라시아 이니셔티브'이다. 그리고 약 한 달 뒤인 2013년 11월에 잇달아 대한민국을 공식 방문한 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 알마즈베크 아탐바예프 키르기스스탄 대통령과의 정상회담을 통해 현 정부는 '유라시아 이니셔티브' 관련 협력과 한반도 평화구축을 위한 상호노력에 대한 합의와 다양한 경제협력을 포괄하는 내용의 양해각서(MOU)를 체결하였다. 특히 러시아와의 경제협력은 푸틴 3기 정부와 박근혜 정부의 국정운영목표와 이해관계가 서로 상응하는 것은 물론 향후 남·북·러 3각 협력을 통해 남·북관계의 개선을 위한 기회요인으로 작용할 수 있다는 점에서 그 관심과 기대가 크다 하겠다.

반면에 러시아의 입장에서 박근혜 정부의 '유라시아 이니셔티브' 정책은 푸틴 3기 정부의 對 극동·시베리아 개발정책방향과도 상응하기 때문에 환영받고 있다. 러시아는 1986년부터¹⁾ 극동이 위치한 동부러시아의 개발에 지속적인 관심을 가져왔다. 그러나 동부러시아 개발은 막대한 소요 자금이 투입되는 개발 사업으로 1991년 사회주의에서 탈피하고 21세기에 들어와 원자재가격의 인상으로 경제부흥을 시작한지 얼마 되지 않은 러시아가 동부러시아의 개발에까지 제대로 주의를 기울일 여력이 없었다고 보여 진다.

2012년부터 러시아의 극동개발은 큰 전환기를 맞고 있다. 러시아는 극동개발의 중요성과 필요성을 인식하고 2012년 5월 극동개발부(Ministry for the Development of the Russian Far East)를 신설하였으며, 이 지역의 개발을 위하여 전략적인 포석으로 2012년 APEC 정상회담을 블라디보스토크에서 개최²⁾하고 사전에 대대적으로 도로와 교량과 같은 인프라시설을 구축하는데 많은 시간과 자원을 투입하였다. 이는 푸틴정부가 극동개발의 전초기지로 블라디보스토크를 개발허브 중심지로 이용하기 위함이다. 따라서 러시아가 이 지역에 대한 개발에 큰 관심과 실질적인 개발 진행을 하려하는 이때에 한국은 극동지역에 대한 한·러 경제협력을 통해 개발이익을 선점하고, 현 정부가 내놓은 '유라시아 이니셔티브' 정책을 구체적으로 현실화해야 한다.

본 논문에서는 박근혜 정부의 '유라시아 이니셔티브'에서 우선적으로 남·북·러 철도, 도로 등의 복합 물류 네트워크 구축을 강조하였으므로, 러시아 극동지역의 인프라 부문에 초점을 맞추어 동 지역의 인프라 개발현황과 계획을 비롯하여 '유라시아 이니셔티브' 정책관점에서의 한·러 경제협력을 전망하고 전략을 도출하는데 그 목적이 있다.

1) 러시아가 극동지역개발에 큰 관심을 보인 계기는 1986년 고르바초프 전 소련공산당 서기장의 블라디보스토크 연설에서 비롯된다고 볼 수 있다. 고르바초프는 동 선언을 통해 아시아·태평양지역 국가들과의 협력을 희망하는 의사를 분명히 밝힌 바 있으며, 소련 극동의 침체된 경제상황을 비난하고 극동이 중앙정부로부터의 보조금에만 의존하지 않고 경제적으로 자립하도록 애써 줄 것을 당부하면서, 이러한 목표를 달성하기 위한 유일한 해결책은 아태지역과의 경제통합을 실현시키는 것이라고 강조하였다.

홍성원, 『동북아경제협력에 있어서 러시아 극동지역의 역할』, 1996, p. 48

2) 2013년 11월 29일 한양대학교에서 주최된 '박근혜 정부의 신북방경제정책과 남·북·중·러 4각 협력' 컨퍼런스에 참석한 국립 블라디보스토크 경제·서비스 대학교 국제 경영·경제연구소 소장인 '알렉산더 라트킨'의 말에 따르면, 2012년의 APEC 정상회담이 러시아의 모스크바나 상트페테르부르크가 아닌 블라디보스토크에서 개최된 이유로 푸틴정부의 극동개발을 염두한 전략적 포석이었다고 말하였다.

II. 러시아 극동지역 인프라 개발현황과 계획: 철도, 도로, 항만 물류인프라를 중심으로

극동지역의 개발현황은 ‘유라시아 이니셔티브’에서 가장 먼저 철도, 도로 등의 복합 물류 네트워크 구축을 강조하였으므로, 물류인프라를 중심으로 지금까지 진행되어온 그리고 향후 진행될 러시아의 극동지역 개발계획과 프로그램 및 개발현황을 중심으로 살펴보고자 한다. 극동지역에 대한 러시아의 적극적인 개발의지는 ‘유라시아 이니셔티브’의 성공가능성을 한층 높여줄 수 있는 중요한 요인이며, 극동지역개발이 막대한 개발비³⁾소요가 예상되는 프로그램이니 만큼, 러시아와 한국의 협력과 정책적인 공조가 반드시 필요하다.

1. 극동지역의 물류인프라 개발현황

가. 철도 개발현황

극동지역 공용철도의 총 연장은 2010년 연말 기준 8,080km이며, 공용철도의 밀도(표1)는 10,000평방킬로미터 당 13km로 러시아 평균 철도밀도가 50km이상인 것과 비교해 보면, 아직까지 약 3.8배가량 낮은 수준이다. 이 지역의 철도노선은 연해주, 하바롭스크 크라이, 유대인 자치주, 아무르 주, 사할린 주 등 극동지역 남부에 집중되어 있는 것이 특징이다. 이 중 유대인 자치주의 공용철도 밀도가 10,000km당 141km로 가장 많이 분포되어 있다.

[표 1] 극동지역 공용철도 밀도

단위: km/10,000km², 연말기준

	1995	2000	2005	2008	2009	2010	전체순위
러시아연방	51	50	50	50	50	50	-
극동지역	14	13	13	13	13	13	-
사하공화국 (야쿠티야)	0.5	0.5	0.5	2	0.5	2	75
캄차카 크라이	-	-	-	-	-	-	-
연해주	98	94	94	95	95	95	52
하바롭스크 크라이	29	29	27	27	27	27	68
아무르 주	82	83	81	81	81	81	57
마가단 주	-	-	-	-	-	-	-
사할린 주	121	110	92	92	92	92	53
유대인 자치주	87	86	141	141	141	141	38
추코트카 자치주	-	-	-	-	-	-	-

출처: ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ 보고서, 『Регионы России. Социально-экономические показатели-2011г.』, 2012

3) 러시아 정부는 2025년까지 연방예산 3조 9,000억 루블(약 1,300억 달러), 민간투자 6조 8,000억 루블, 지방정부 예산 3,000억 루블 등 총 11조 루블(약 3,600억 달러)을 해당지역 개발에 투입하기로 결정하였다.

제성훈, 『3기 푸틴 정부의 동아시아 정책: 결정요인, 평가, 전망』, 2013.05

극동철도는 시설의 노후화가 심각하며 철도용량이 낮아 1990년대 이후 철도 인프라와 차량 노후화가 가속화됨에 따라 통과 화물의 수송력(표2)이 크게 감소하였다. 극동지역은 철도 인프라 및 차량이 부족한 실정임에도 불구하고 극동지역 남부에서는 철도가 화물과 여객을 수송하는 주요 교통수단으로 이용되고 있으며, 역내 수송 화물의 경우 철도의 비중이 절대적이다.

[표 2] 극동지역 연간 철도수송량

단위: 백만톤, 천명

		1995	2000	2005	2008	2009	2010
화물 수송량	러시아 연방	1028.0	1046.8	1273.3	1304.4	1108.8	1312.0
	극동 지역	44.7	42.8	58.1	60.0	46.2	68.0
여객 수송량	러시아 연방	1,832,971	1,418,780	1,338,723	1,295,567	1,136,925	947,676
	극동 지역	53,956	34,338	30,632	29,706	21,452	18,676

출처: ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ 보고서, 『Регионы России. Социально-экономические показатели-2011г.』, 2012

극동지역의 철도개발은 지난 1990년부터 2010년까지 양적인 부분보다는 질적인 개선이 대거 이루어졌다. BAM 건설 완공(2003년 북 무이스크 터널개통), TSR 간선 전철화 완료(2002년), 철도의 주요터널 건설 및 개·보수 완료(타르만추칸스키 터널, 라친 터널, 키파리슈스키 터널, 라가르 아울스키 터널 등), 하바롭스크 부근 아무르강 제 2철교 건설, 아무르강 철도터널 개·보수 완공, 항만역 현대화 진행(나호트카, 보스토치니, 블라디보스토크 등), 코즈미노 석유전용항만 철도 시설 구축 등의 철도인프라 개발 사업⁴⁾이 진행되었다.

나. 도로 개발현황

극동지역의 도로사정은 추가적인 개발이 저조한 실정이며, 기존도로의 노후화도 심각한 수준이다. 또한 포장도로가 극히 부족하고 연방 간선망과의 연계가 미비하다.⁵⁾ 극동의 포장도로 밀도는 [표 3]에서와 같이 6.1km/1,000km²로 러시아 전체 평균보다 약 6.4배 낮다. 극동연방관구의 도로망 개발 속도는 다른 연방관구에 비해 뒤쳐져 있으며, 1990년 이후 대부분의 러시아 연방관구 지역의 도로연장이 60%내지 76%가량 증가한 반면 극동연방관구는 가장 낮은 수치인 45.8%(약 6,300km)증가하는데 그쳤다. 즉 1990년 이후 러시아의 도로망은 총 24만 6,700km 증가하였지만, 주로 서부 또는 중부지역을 중심으로 도로망 개발이 이루어졌다.

4) 한국교통연구원, 『극동의 교통시설현황과 개발정책 분석』, 2012.10, p. 21

5) 이옥남, 『러시아 극동지역의 교통시설 운영현황 및 개발정책』, 2012.07.15, pp. 1-4

[표 3] 극동지역 공용포장도로 밀도

단위: km/1,000km², 연말기준

	1995	2000	2005	2008	2009	2010	전체순위
러시아연방	28	31	31	37	38	39	
극동지역	5.0	5.5	5.4	6.0	6.0	6.1	
사하공화국 (야쿠티야)	2.1	2.4	2.5	2.7	2.6	2.7	78
캄차카 크라이	2.6	2.8	3.1	3.6	3.6	3.6	77
연해주	42	43	43	49	50	52	56
하바롭스크 크라이	4.3	5.7	6.2	6.8	7.1	7.4	73
아무르 주	17	19	20	22	23	22	63
마가단 주	5.8	4.8	4.8	4.8	4.6	4.7	76
사할린 주	21	21	9	13	13	14	70
유대인 자치주	44	45	42	43	44	46	57
추코트카 자치주	0.8	1.7	0.8	0.8	0.8	0.8	81

출처: ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ 보고서, 『Регионы России. Социально-экономические показатели-2011г.』, 2012

[표 4]는 극동지역 공용도로 연장 변화추이를 나타낸 것으로 2000년부터 2010년까지 사하공화국(야쿠티야)에서 도로건설이 가장 많이 이루어진 것으로 나타났다. 주요사업으로는 야쿠티야와 마가단 주를 잇는 콜리마 도로를 비롯한 레나 도로, 빌류이 도로 등의 개·보수 및 건설 사업 등이 있었으며, 이들 건설 사업을 시행한 결과 2007년 9월 빌류이(미르노이-야쿠츠크)도로가 연방도로로 편입되었다. 현재 빌류이 도로는 야쿠티야 서부지역의 간선교통망 역할을 하고 있다. 또한 2012년 APEC정상회담을 준비하면서 블라디보스토크를 중심으로 도로망 및 교량을 정비(금각만 대교 및 루스키 섬 연륙대교, 블라디보스토크 시와 공항을 연계하는 도로, 루스키 섬 도로망 등)하였고, 2013년 8월에 중국 훈춘과 크라스키노 도로가 확장 및 재개통⁶⁾ 되었다.

[표 4] 2000년-2010년 극동지역 공용도로 연장 변화추이

단위: km

극동연방관구 총계	3907.1
사하공화국(야쿠티야)	2326.2
캄차카 크라이	286.9
연해주	1020.2
하바롭스크 크라이	851
아무르 주	880
마가단 주	-67
사할린 주	-740.6
유대인 자치주	80.6
추코트카 자치주	-730.2

출처: 한국교통연구원, 『극동의 교통시설현황과 개발정책 분석』, 2012.10, 재인용

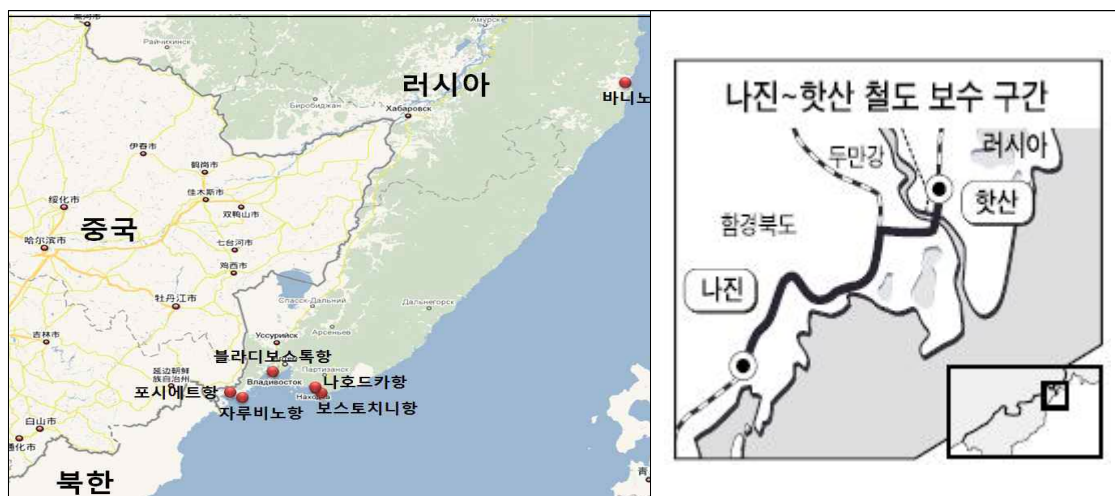
6) 이상준, 『The Development of the Far East and Triangular Cooperation Development of Primorsky Krai』, 2013.11, '박근혜 정부의 신북방경제정책과 남·북·중·러 4각 협력' 컨퍼런스 책자 p. 63

극동 지역은 2009년을 기준으로 보수가 필요한 도로가 전체 운영도로의 59%였으며, 이 중 43%는 새로운 개·보수 또는 재건이 필요한 도로이고 16%는 유지·보수 또는 대대적인 보수가 필요한 것으로 나타났다. 2008년부터 2010년간 개·보수가 진행된 도로는 총 373km였으며, 이 중 대대적인 보수가 진행된 도로는 49km였다. 2011년 기준 러시아 극동지역의 포장도로는 43%에 불과하다.

다. 항만 개발현황

러시아 주요 항만 64개 중 28개가 극동연안에 위치하고 있으며, 하바롭스크 크라이와 연해주에 위치한 보스토치니, 블라디보스토크, 나호드카, 바니노, 포시에트 항만⁸⁾이 극동전체 항만처리 화물의 많은 부분을 처리하고 있으나, 항만시설이 노후화되어 현대화가 시급한 실정이다.

[그림 1] 극동지역의 주요항만 위치



출처: 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』, 2009.07, p. 42
 중앙일보, http://article.joins.com/news/article/article.asp?total_id=2414694, 검색일- 2013.11.30

러시아의 컨테이너 항만물동량은 [표 5]와 같이 1995년 21만 TEU에서 2006년에는 225만 TEU로 급증하였다. 1995년부터 2006년까지 약 10년간 연평균 항만물동량은 24.0%증가하였으며, 특히 푸틴정부가 출범한 2000년부터 2006년까지는 오일머니로 인한 급격한 경제성장에 힘입어 29.6%의 높은 연평균 성장률을 기록하였다. 러시아 극동지역의 경우 동 기간 중 10만 TEU에서 46만 TEU로 연평균 14.5%로 전체통계에 비해서 낮은 기록을 보였으나, 2000년부터

7) 한국교통연구원, 『극동의 교통시설현황과 개발정책 분석』, 2012.10, pp. 21-23

8) '유라시아 이니셔티브'와 관련이 있는 핫산에 근접한 항만은 자루비노항과 포시에트항으로 2013년 현재 자루비노항은 수산물의 주요 수출항으로서 30년 전에 건설되었으며, 대달 200-250 컨테이너가 수산물을 운송하고 있다. 포시에트항은 철강기업 메첼의 석탄수출항으로 전체화물의 99%가 석탄이며 주로 일본으로 수출되고 있다. 2008년 항만별 물동량 기준으로 포시에트항은 역대 물동량 점유율이 6.4%로 가장 낮았다. 메첼의 주요 파트너 기업인 포스코도 포시에트 항만 현대화 사업에 참여하고 있다.

이상준, 『The Development of the Far East and Triangular Cooperation Development of Primorsky Krai』, 2013.11, '박근혜 정부의 신북방경제정책과 남·북·중·러 4각 협력' 컨퍼런스 책자 p. 63

2006년 중에는 극동지역의 컨테이너 항만물동량 증가율이 21.0%로 높아졌다.⁹⁾ 이러한 통계자료에 근거해 2013년 현재의 극동지역 항만물동량을 유추해볼 경우, 물동량의 규모는 상당히 증가했을 것으로 추측되나 항만시설의 노후화로 인하여 처리물동량의 규모는 한계가 있을 것으로 보여진다. 따라서 향후 '유라시아 이니셔티브'를 통한 남·북·러 3각 경제협력이 활발히 이루어질 경우, 물동량 증가로 인한 극동지역항만의 현대화 작업이 시급히 이루어져야 할 것으로 여겨진다.

[표 5] 러시아 컨테이너 항만물동량

단위: 백 만 TEU

구분	러시아 극동지역					상페테스 부르크	노보로 시스크	칼리닌 그라드	전체
	보스토차니	블라디 보스톡	나호드카	바니노	소계				
1995년	76,026	23,584	2,362	1,963	103,935	91,072	7,042	8,601	210,650
2000년	85,387	53,062	4,472	3,717	146,638	300,000	13,329	16,280	476,247
2001년	89,917	62,569	8,612	7,158	168,256	478,659	25,669	21,313	693,897
2002년	133,804	73,779	10,957	9,108	227,648	580,639	32,660	27,871	868,818
2003년	204,650	86,997	13,576	11,284	316,507	649,812	47,417	44,687	1,058,423
2004년	272,529	102,584	12,520	17,061	404,694	773,467	135,407	72,094	1,385,662
2005년	272,004	124,721	12,290	24,056	433,071	1,119,346	161,756	112,528	1,826,701
2006년	269,043	140,151	17,321	33,911	460,426	1,500,000	209,792	84,376	2,254,594
연평균 증가율 (1995-2006)						14.5%			24.0%
연평균 증가율 (2000-2006)						21.0%			29.6%

출처: 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』, 2009.07, 재인용

2. 극동지역의 개발계획과 프로그램

동부러시아는 물류인프라가 빈약하여 인구 이동과 물류수송이 원활하지 못한 것이 사실이다. 따라서 동부러시아의 개발과정은 자연스럽게 지역 내 교통인프라를 보완하는 작업과 함께 시작된다. 광범위하고 다양한 자연 지리적 조건과 어려운 사회경제적 환경에 처해 있는 극동지역의 경제 주체들을 통합하고 주민들의 지역 간 공간이동이 가능하도록 하기 위한 교통망 구축사업이 현재에도 계속되고 있다. 러시아 중앙정부가 계획하고 있는 극동지역 개발 프로젝트에서 교통과 물류분야가 제외된 적은 지금까지 없었으며, 이는 이 지역의 개발에 교통과 물류가 중대한 영향을 미치고 있다는 사실을 반영한다. 현재 극동지역은 주요 간선망이 잘 갖춰진 러시아 유럽 지역과 달리 현행 운송망의 현대화뿐만 아니라 새로운 운송망 건설이 필요한 실정이며, 이러한 운송망 인프라 시설의 미비는 극동의 경제발전을 제약하는 요인으로 작용하고 있다.

2030년까지 극동지역의 교통개발, 특히 철도와 도로개발은 ‘러시아연방 교통전략 2030’, ‘철도 수송발전전략 2030’ 및 ‘러시아 교통시스템발전 2010-2015’ 등의 문건에서 개발 및 발전방향이 제시되어 있다. 이중에서도 러시아 교통부에서 2008년 9월에 발행한 ‘러시아연방 교통전략

9) 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』, 2009.07, p. 39

2030' 문건에는 러시아 교통부문 발전의 근본적인 문제를 다음과 같이 지적하고, 향후 극동지역을 포함한 러시아의 교통인프라 개발계획의 진행은 이러한 문제점들을 보완하고 극복하는 방향으로 진행할 것이라고 밝히고 있다.

□ 러시아 교통부문 발전의 근본적인 문제점

- ① 교통인프라 발전상 존재하는 지역적, 구조적 불균형
- ② 노동자원의 기동성 및 이동과 국민을 위한 낮은 수준의 교통서비스 접근성
- ③ 낮은 교통서비스의 질
- ④ 운송자원을 포함한 교통서비스 수출의 낮은 품질
- ⑤ 낮은 교통안전수준
- ⑥ 생태학상 교통부문의 부정적인 영향의 증대¹⁰⁾

가. 철도 개발계획과 프로그램

러시아의 철도현대화 계획은 극동지역을 개발하려는 중장기 국가전략과 맞물려 있다. 이에는 TSR과 TKR의 연계운행을 포함하여 남·북한의 철도를 연결하는 문제까지 포함하고 있다. 상에서 언급한 교통개발 관련 프로젝트에는 극동지역을 포함한 러시아의 교통인프라 개발계획이 포함되어 있다. 특히, '철도수송발전전략 2030' 프로젝트는 2007년 10월 모스크바에서 개최된 연례 총회에서 발표된 계획으로 2030년까지 13.7조 루블(약 5,500억 달러)을 투자하여 신규 철도 건설, 기존철도 개·보수, 철도차량 증량, 철도교통 산업발전 등을 목표로 하고¹¹⁾ 있다. 2030년까지의 극동의 주요 철도개발계획 및 프로젝트는 다음과 같다.

[표 6] 2030년까지의 극동지역 주요 철도개발계획 및 프로젝트

2015년까지의 개발계획	<ul style="list-style-type: none"> ① 베르카리트-툼모트-야쿠츠크(Беркалит-Томмот-Якутск) 전략노선 건설 ② 야쿠츠크(Якутск) 시의 레나강 복합교량 건설 ③ 이즈베스트코바야-체그도민(Известковая-Чегдомын) 기술노선 건설 ④ 바이칼-아무르 간선(БАМ), 콤소몰스크-볼로차예브카(Комсомольск-Волочаевка), 하바롭스크-볼로차예브카(Хабаровск-Волочаевка)선로구역의 추가간선 건설 ⑤ 하바롭스크 시의 아무르강 터널 개·보수 ⑥ 쿠즈네조프(Кузнецов) 터널 우회노선 건설, 교량을 포함한 레닌스크-고스그라니짜(Ленинск-Госграница) 간선과 비로비잔-레닌스크(Биробиджан-Ленинск) 선로구역 개·보수 ⑦ 제야 강과 부레야 강 교량 개·보수, 우글레고바야-나호트카(Угловая-Находка) 구간선로의 교량 개·보수 ⑧ 일본, 한국 및 기타 아태지역 국가와 러시아의 무역증대는 물론, 유라시아의 관계 증진을 위한 극동항만과 여러 선로의 교차점에 물류센터 건설
---------------	--

10) Министерство транспорта Российской Федерации, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, 2008.09, pp. 14-15

11) 이영형, 『러시아의 극동개발과 북한 노동자』, 2012.12, pp. 21-23

2016-2030년 까지의 개발계획	① 야쿠츠크《니즈니 베스짜흐》-모마-마가단(Якутск《Нижний Бестях》-Мома-Магадан), 셸리힌-세르게예브카(Селихин-Сергеевка), 수크라이-사마르가(Суклай -Самарга) 전략노선 건설 ② 레나-네파-렌스크(Лена-Непа-Ленск), 슈마노프스카야-가리-페브랄리스크(Шимановская-гарь-Февральск), 야쿠트스크-칸가라스이(Якутск-Кангалассы), 메기노-알단-췌바리키 하야(Мегино-Алдан-Джебарики Хая), 우락-에리가(Улак-Эльга), 하니-알렉민스크(Хани-Олекминск), 이리인스크-우그레고르스크(Ильинск-Углегорск) 화물중계노선 건설 ③ 노보추구예브카-부흐타 올가(Новочугуевка-бухта Ольга), 루드나야 프리스탄(Рудная Пристань), 우글레고르스크-스미르니흐(Углегорск-Смирных) 기술노선 건설 ④ 트이그다-제야(Тыгда-Зея), 셸리힌-느이쉬(Селихин-Ныш) 사회적 성격의 노선 건설 ⑤ 바이칼-아무르 간선(БАМ), 우수리스크-그로제코보(Уссурийск-Гродеково) 추가간선 건설 ⑥ 우수리스크-그로제코보(Уссурийск-Гродеково) 노선 현대화 ⑦ 벨로그르스크-블라고베셴스크(Белогорск-Благовещенск) 구간의 블라고베셴스크 시에 두 번째 교량 건설 ⑧ 우수리스크-블라디보스토크(Уссурийск -Владивосток), 블라디보스토크-하바롭스크(Владивосток-Хабаровск) 구간에 고속철 운행
---------------------------	---

출처: Министерство транспорта Российской Федерации, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, 2008.09, pp. 96-97

이와 함께 북한의 나진과 러시아의 핫산을 잇는 54km길이의 구간을 개·보수하는 프로젝트가 계획 중에 있다.

나. 도로 개발계획과 프로그램

극동지역의 도로개발계획은 역내 도로운송망 확대 및 교통접근성 향상에 초점을 맞추어 추진 될 계획이다. 특히, 거점 도시 간 도로 연계망 개발을 통해 항만 그리고 인접국가와 교통연계를 활성화하고 지방도로의 개발을 가속화하며, 미개발 지역의 교통접근성을 향상시키는 것이 개발 계획의 주목적이다. 2030년까지의 극동의 주요도로개발계획 및 프로젝트는 다음과 같다.

[표 7] 2030년까지의 극동지역 주요 도로개발계획 및 프로젝트

2015년까지의 개발계획	① M-60《우수리》-하바롭스크-블라디보스토크(M-60《Уссури》-Хабаровск-Владивосток), M-56《레나》-네베르-야쿠트스크(M-56《Лена》-Невер-Якутск), M-53《바이칼》-브라트스크-우스찌 쿠티-미르느이-야쿠트스크(M-53《Байкал》-Братск-Усть Кут-Мирный-Якутск) 로부터 《빌류이》(Виллюй)까지의 도로 개·보수 및 건설 ② A-165 우란 우데-카흐타(A-165 Улан Удэ-Кяхта)-몽골국경 도로 개·보수 ③ 《콜리마》-야쿠트스크-마가단(《Колыма》-Якутск-Магадан) 도로 건설 ④ 아무르(Амур) 도로로부터 블라고베셴스크(Благовещенск) 시와 아나드یری(Анадьирь) 시 공항 그리고 페트로파블롭스크 캄차스키(Петропавловск-Камчатский) 시 공항까지의 도로 개·보수 및 건설
2016-2030년까지의 개발계획	① 하바롭스크-니콜라옌스크 나 아무르-캄사몰스크 나 아무르(Хабаровск-Николаевск на Амуре-Комсомольску на Амуре), 유즈나 사할린스크-트이몹스코예-오하-마스칼리바(Южно Сахалинск-Тымовское-Оха-Москальво) 항, 러시아 연방 철도망으로부터 항구들(블라디보스토크, 바니노, 보스토치니)까지의 도로 개·보수 ② 콜리마(Колыма), 레나(Лена), 빌류이(Виллюй)의 新개발지역과 북부구역에 새로운 도로 건설 및 현대화 ③ 블라디보스토크 교통거점의 도로망 개발 및 복합현대화

출처: Министерство транспорта Российской Федерации, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, 2008.09, pp. 96-98

다. 항만 개발계획과 프로그램

극동지역의 항만들은 모두 구소련시기에 개발한 항만들로 대부분 개발 시점이 30년 이상 지난 항만들이다. 그래서 최근 경제 발전으로 인한 항만 물동량의 급격한 증가로 인해 시설부족현상을 겪고 있다. 이 지역의 항만개발계획은 러시아 중앙정부 차원의 계획으로 상대적으로 낙후된 극동지역 북쪽 항만부터 개발할 계획이며, 가장 우선적으로 바니노항을 개발할 계획에 있다. 항만개발의 가장 우선시 되는 목표는 이 지역의 부족자원인 석탄과 원유, 천연가스 등을 처리하기 위한 항만과 TSR 및 중국을 연계하기 위한 환적 컨테이너 물동량 처리시설을 건설하는 것이다.

최근에 극동지역은 원자재 수급증가와 환적 컨테이너 물동량 수요증가로 항만개발압력이 매우 높아져 있는 상태이며, 러시아 정부는 극동지역에 위치한 항구별로 다음과 같이 개발을 진행하였거나 개발계획을 세워놓고 있다.

[표 8] 극동지역 항만 개발계획

항만	개발내용
포시에트	2010년까지 연간 700만 톤을 처리할 수 있는 부두 개발
바니노	① 2009년 5월말 연간 1,200만 톤을 처리할 수 있는 석탄터미널 건립 및 가동 ② 바니노 항만 인근지역에 일본기업과 추가적인 선석개발에 관해 협의, 신속한 석탄처리를 위해 철도연결 준비 및 철도연결을 위한 터널공사 추진 ③ 바니노 항과 바니노 신항에 대규모 항만개발계획 수립 ④ 2015년까지 약 1조 4천억 원을 투입하여 원목부두(1,300만 톤), 금속광물부두(1,800만 톤) 건설 ⑤ 2015년까지 약 1조원을 투입하여 석탄, 철광석, 원목부두 등 총 2,600만 톤의 물류를 처리할 수 있는 부두 건설
보스토치니	① 석탄을 6,000만 톤까지 처리할 수 있는 시설계획 구상 ② 컨테이너 150만 TEU를 처리하는 항만시설 설계
블라디보스토크	① 70만 TEU 규모의 컨테이너 물동량을 처리할 수 있는 시설 확보 ② 기존 1선석에서 현재 3선석 구비
나호드카	① 부산 BPA에서 여항부두 리모델링을 통한 선석 확보 후, 신규 컨테이너 선석개발계획을 추진 ② 기존 8번 부두를 개축하여 연간 물동처리량 60만 톤의 화물터미널 건설 계획 ③ 항만인근 지역에 조선소개발 검토

출처: 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』, 2009.07, pp. 54-55
내용을 바탕으로 작성

III. 러시아 극동지역 인프라분야 한·러 경제협력의 전망

푸틴의 러시아와 남·북한의 3각 경제협력을 위한 시도는 푸틴정부가 처음으로 출범한 해인 2000년 당시 러시아를 방한한 김대중 前대통령에게 시베리아횡단철도(TSR)-한반도종단철도(TKR) 연결 사업을 제안한 것에서부터 시초한다. 실제로 푸틴은 집권 1기 때부터 남·북한에 대한 균형정책을 통해 한반도에서의 러시아 영향력 제고와 극동·시베리아 지역의 개발을 촉진시키기 위한 남·북·러 3각 협력에 각별한 관심을 가져왔다. 그리고 2008년 이명박 前대통령의 방러를 계기로 한·러는 ‘전략적 협력의 동반자’관계를 발전시켜 나가기로 합의한 이후, 남·북·러 3각 경제협력을 위한 또 하나의 사업인 남·북·러 가스관 연결 사업을 계획하였으나 북한의 비협조와 남·북의 관계경색으로 인하여 남·북·러 3각 경제협력은 지금까지 이렇다 할 진전이 없었다.

그러나 한국과 러시아는 2008년부터 빈번한 정상회담 및 고위급 인사교류와 한국의 對러 투자와 교역량(표9) 증대 그리고 에너지·자원 분야에서의 협력증대 등에 힘입어 양국의 실질적인 협력이 크게 증대되었고¹²⁾ 경험의 파트너로서의 신뢰를 구축하는 계기를 마련하였다고 평가된다.

[표 9] 2000년-2013년 한·러 교역량 변화추이

단위: 미화 백만불

년도	수출		수입		합계
	금액	증가율	금액	증가율	
2000	788	23.7	2,058	29.4	2,846
2001	938	19.0	1,929	-6.3	2,867
2002	1,066	13.6	2,218	14.9	3,284
2003	1,659	55.7	2,522	13.7	4,181
2004	2,339	41.0	3,671	45.6	6,010
2005	3,864	65.2	3,937	7.2	7,801
2006	5,179	34.0	4,573	16.2	9,752
2007	8,088	56.2	6,977	52.6	15,065
2008	9,748	20.5	8,340	19.5	18,088
2009	4,194	-57.0	5,789	-30.6	9,983
2010	7,760	85.0	9,899	71.0	17,659
2011	10,305	32.8	10,852	9.6	21,157
2012	11,097	7.7	11,354	4.6	22,451
2013(01-10)	9,377	-0.1	9,235	-1.4	18,612

출처: 한국무역협회(KITA)자료에 기초하여 작성.

이러한 양국 관계발전이 힘입어 2013년 출범한 박근혜 정부의 대외정책과 3기 푸틴정부가 추구하려는 국가이익이 서로 맞아 떨어지면서 한·러 관계는 다시금 새로운 기회를 맞이하게 되었다. 이 기회는 러시아의 극동지역, 그 중에서도 특히 연해주지역을 중심¹³⁾으로 한·러 경제협력의 필요성이 제기되고 있다.

논문의 서두에서도 언급하였듯이 러시아는 극동개발의 중요성과 필요성을 인식하고 2012년 극동개발부(Ministry for the Development of the Russian Far East)를 신설하였으며, 같은 해에 APEC정상회담을 블라디보스토크에서 개최하는 등 극동지역 개발을 본격적으로 진행하려는 움직임을 보이고 있다. 그러나 극동개발은 러시아가 혼자서는 감당하기 힘든 막대한 투자자금이 들어가는 만큼, 푸틴정부는 한국은 물론 북한, 중국, 일본 등 극동지역 주변국가의 직접투자를 끌어들이어 지역개발자금을 조달하고 개발협력을 할 계획에 있다. 따라서 러시아 극동지역 인프라 분야에서의 한·러 경제협력의 전망은 밝다고 할 수 있으며, 한국과 러시아가 이 지역에 대한 상호 경제협력이 필요한 당위성은 다음의 이유에서 찾아 볼 수 있다.

12) 고재남, 『2012년 러시아 대선 평가 및 국내의 정책 전망』, 2012.03.28, pp.19-21

13) 2012년에 러시아 블라디보스토크에서 개최되었던 APEC정상회담에 제출된 '2008-2020 투자 프로젝트'는 대부분 연해주와 블라디보스토크 시를 중심으로 투자계획이 세워져 있으며, 2013년 11월 18일 블라디미르 푸틴의 방한 당시 '유라시아 이니셔티브'관련 경제협력의 첫 단계는 북한 나진항과 러시아 연해주에 위치한 핫산을 잇는 물류협력 사업인 '나진~핫산 프로젝트'에 대한 한국기업의 참여였다. 또한 중장기적인 추진 과제로 한국의 북극항로 이용에 대한 문제와 극동지역 항만개발에 대한 협력강화를 위해 해양수산부와 러시아 교통부 상호간에 MOU체결을 추진키로 하였는데, 이러한 일련의 계획들은 극동지역 중에서도 연해주를 중심으로 하는 계획이다.

엄구호, 『한러경제협력 활성화 방안』, 2013, pp. 12-13

Newsis, 검색일- 2013.11.30

http://www.newsis.com/ar_detail/view.html?ar_id=NISX20131113_0012510500&cID=10202&pID=10200

1. 러시아 측에게 한-러 경제협력이 필요한 이유

가. 인구감소에 따른 국가적 안보차원에서의 필요성

러시아 극동지역은 구 소련시절부터 극동함대가 위치한 군사시설지역이자 자원 및 군수물자를 생산하여 보급하는 창구로서의 역할을 수행하던 곳이었다. 또한 구소련이 붕괴한 이후에 유럽을 표방한 정부정책과 국가기간산업인 에너지자원의 최대수요처인 유럽시장에 지리적으로 가까이 위치한 러시아 서부지역에 대부분의 국가기간산업이 밀집할 수밖에 없었고 이는 러시아 국토의 불균형적인 발전을 초래하게 되었다. 따라서 자연스럽게 러시아 극동지역은 국가의 핵심 개발지역에서 소외될 수밖에 없었고 이는 인구감소(표10)를 초래하는 하나의 요인으로 작용하게 되었다.

극동지역의 인구감소로 인해 발생한 지역의 노동력 부족현상은 지정학적으로 근교에 위치한 중국의 동북 3성(랴오닝, 지린, 헤이룽장)과 북한의 노동력인구를 대거 유입시키는 결과를 초래하였고 러시아정부는 자국인구의 감소와 외국노동인구의 증가로 인해 발생할 수 있는 지역적인 문제를 국가적 차원의 안보위협으로 인식하기에 이르렀다. 이러한 인구감소현상과 더불어 지역 주민들의 부정적인 노동의식이 또 다른 지역안보위협요인으로 작용하고 있다. 이 지역에 거주하는 현지 러시아주민들 다수가 육체노동참여를 꺼려하고 있다. 이는 노동력을 많이 필요로 하는 극동지역의 기간산업인 건축업, 농업, 임업, 수산업 등의 산업에서 노동력 부족현상을 부추기는 동시에 외국인 노동자의 유입을 급속히 증가시키는 결과를 가져왔다.

이러한 여러 요인들로 인해 극동지역의 인구는 향후 20년 내에 절반으로 줄어¹⁴⁾들지 모른다는 우려를 낳고 있으며, 인구감소를 막기 위해 푸틴정부는 극동지역개발의 필요성을 절감하고 있다.

[표 10] 1995년-2010년 극동지역의 인구변화추이

단위: 천 명

년도 ¹⁾	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010
사하공화국	1,037	963	951	950	951	950	949
캄차트카 크라이	422	372	352	347	346	344	342
연해주	2,266	2,141	2,036	2,006	1,996	1,988	1,982
하바롭스크주	1,567	1,474	1,420	1,405	1,404	1,402	1,400
아무르주	995	936	887	875	870	864	861
마가단주	267	202	175	169	166	163	161
사할린주	659	569	532	521	518	514	511
유대인자치주	209	195	189	186	186	185	185
추코트카 자치구	96	61	51	50	50	50	49
합계	7,518	6,913	6,593	6,509	6,487	6,460	6,440

주1: 해당 년도의 기준 일은 1월 1일임.

출처: ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ 보고서, 『ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ЕЖЕГОДНИК РОССИИ 2010』, 2010, p. 31

14) 이영형, 『러시아의 극동개발과 북한 노동자』, 2012.12, pp. 47-48

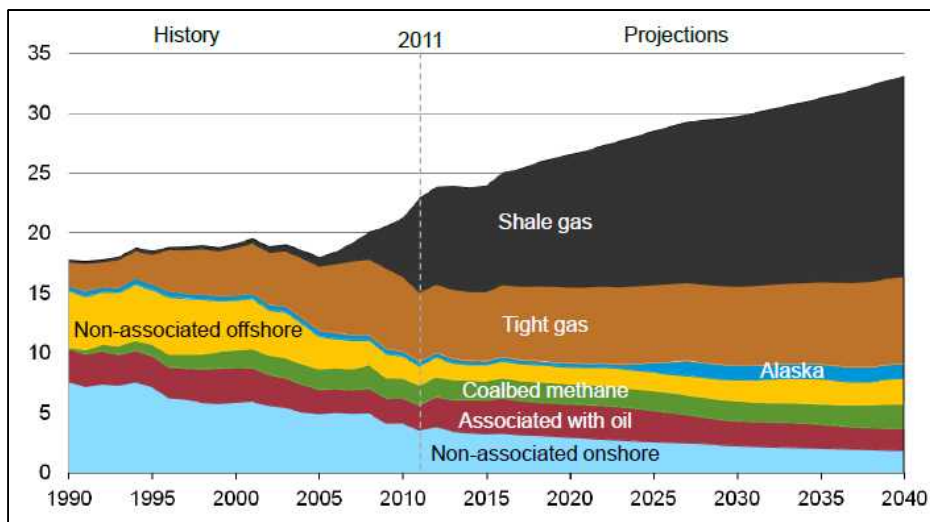
나. 미국의 셰일가스(Shale Gas)개발에 따른 국가경제성장의 장해위협요인 도래로 인한 필요성

미국의 오바마 대통령은 2012년 1월 25일에 있었던 연두교서에서 “We have a supply of natural gas that can last America nearly 100 years. And my administration will take every possible action to safely develop this energy. Experts believe this will support more than 600,000 jobs by the end of the decade.”라고 셰일가스(Shale Gas)에 대하여 언급하였다. 그동안 미국은 장기간의 경기침체와 저성장으로 인하여 새로운 경제성장 동력이 절실히 필요하였으며, 그 새로운 경제성장 동력원으로 미국은 지속적으로 국가전략적인 사업으로서 셰일가스(Shale Gas)를 염두하고 있는 듯하다.

실제로 미국은 [그림 2]의 EIA의 자료에서 보는 바와 같이 셰일가스(Shale Gas)의 에너지생산 비중이 지속적으로 증가하여 2040년경에는 전체 가스 생산량의 절반에 가까운 비율을 차지할 것으로 내다보고 있다. 이에 따라 2000년대 중반 이후 본격적으로 셰일가스(Shale Gas)의 생산이 늘어난 미국은 2009년부터 러시아를 제치고 세계 최대 천연가스 생산국이 되었으며, 천연가스 수입량은 2007년 이후 감소추세를 보이면서 수입의존도가 점차 줄어들고 있다. [그림 3]에서 보는 것과 같이 2020년을 기점으로 미국은 가스수입을 하지 않아도 될 전망이며, 국내의 천연가스 생산이 소비보다 빠르게 증가하여 잉여가스의 양이 늘어남에 따라 가스의 수출여력도 그만큼 커질 것으로 예상된다.

[그림 2] 미국의 2040년까지의 전체 가스생산에서 셰일가스(Shale Gas)의 성장전망

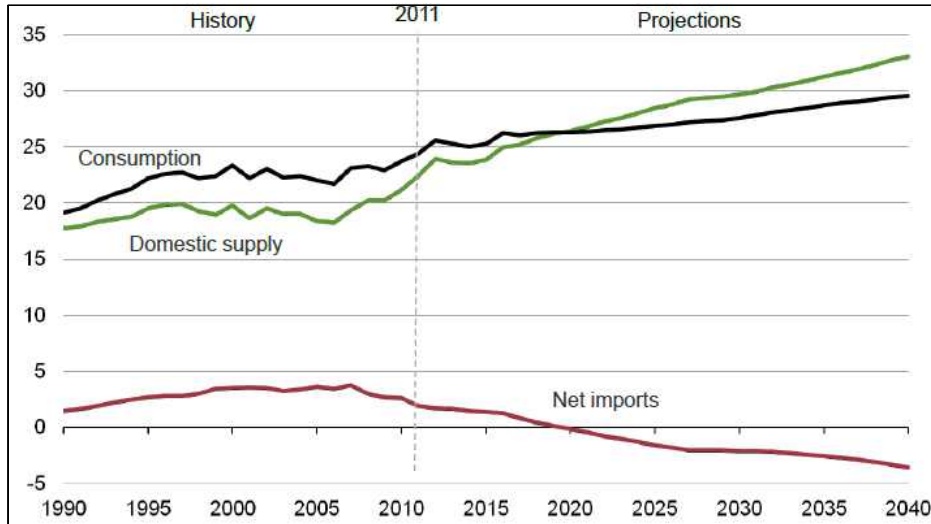
단위: 조 입방피트((cubic feet)



출처: Adam Sieminski, 『Outlook for shale gas and tight oil development in the U.S.』, EIA, 2013.05

[그림 3] 미국의 셰일가스(Shale Gas) 소비, 국내공급, 수입전망

단위: 조 입방피트((cubic feet)



출처: Adam Sieminski, 『Outlook for shale gas and tight oil development in the U.S.』, EIA, 2013.05

미국은 셰일가스(Shale Gas)의 생산 확대에 의한 가스의 이용목적과 지정학적 영향의 변화를 다음과 같이 예상하고 있다. 첫째, 미국은 향후 적어도 20년간 LNG수입과 수요가 줄어들 것이다. 둘째, 중동으로부터 LNG수입경쟁을 완화시켜 가격안정화를 가져올 것이며, 환경문제 등으로 인하여 천연가스사용이 증가하게 될 것이다. 셋째, 이른바 Gas OPEC이 활성화되고 러시아의 장기적 천연가스 공급독점을 완화시킬 수 있을 것이다. 넷째, 서유럽의 러시아에 대한 가스의 의존도를 낮춰 러시아가 가스공급을 정치적 목적을 위한 도구로 활용할 기회를 낮추게 될 것이다. 다섯째, 미국의 셰일가스(Shale Gas)의 생산이 없을 경우 러시아, 이란, 베네수엘라의 가스공급 점유율은 2040년 33%에 달할 것이나, 미국의 셰일가스(Shale Gas) 생산으로 인해 점유율이 26%까지 하락할 전망이다. 여섯째, 베네수엘라 메이저 LNG수출국지위 가능성을 약화시켜 베네수엘라 LNG에 대한 서유럽의 의존도를 낮출 것이다. 일곱째, 가장 에너지 소비가 많은 미국과 중국 양국의 중동의존도를 낮춤으로써 양국은 에너지 공급에 있어 다변화를 꾀할 수 있게 될 것이다. 마지막으로 이란의 지역적 영향력과 핵무기보유에 대한 지지수단으로서 에너지 활용도가 떨어지게 될 것이다.¹⁵⁾

지금까지 국제적으로 러시아와 미국은 정책적으로 대립되는 구도를 보여 왔다. 미국은 셰일가스(Shale Gas)를 이용하여 우방국인 유럽국가에 대한 러시아의 에너지 의존도를 줄이고 에너지 자원을 국가의 정치적 목적에 이용하려는 러시아의 영향력을 줄이는데 가스를 이용할 수 있다. 따라서 이러한 러시아 에너지시장에 대한 위협요소와 더불어 유럽의 경제위기는 러시아가 안정적인 에너지 수급처의 확보를 위해서 대한민국, 중국, 일본, 북한이 위치한 동북아시아로 눈길을 돌릴 수밖에 없는 국제적인 상황과 정세를 조성하고 있으며, 그동안 지지부진했던 극동지역의 개발에 러시아가 다시금 주목하게 된 시발점이 되었다.

15) Kenneth B. Medlock · Amy Myers Jaffe · Peter R. Hartley, 『Shale Gas and U.S. National Security』, James A. Baker III Institute for Public Policy Rice Univ., 2011.07, p. 13

다. 불균형적인 국토개발과 지역발전에 따른 필요성

과거 서구의 열강들이 식민지를 개척하듯이 러시아는 동부지역으로의 급속한 공간 확장을 하였고, 이 공간은 열악한 기후조건 등과 겹치면서 지역 간 발전에 큰 차이를 가져왔다. 그 결과 러시아는 넓은 영토를 가지고 있지만 자국영토의 가치를 최대한 활용하지 못했고 많은 지역들이 군사적 목적, 자원개발 등의 특정한 목적으로 이용되었다. 또한 과거 러시아 영토의 불균형적인 개발과 지역발전의 해소를 위해 옐친시기 20여개 이상의 지역이 경제특구로 조성되었지만, 칼리닌그라드 주를 제외하고는 특별한 성과를¹⁶⁾ 거두지 못하였다. 결국 러시아정부의 다양한 지역발전 육성프로그램에도 불구하고 결과적으로 만족할 만한 열매를 거두지 못하였으며, 국가의 부가 서부지역에 편중되는 결과를 초래하였다.

불균형적인 국토개발의 또 다른 이유로는 러시아 중앙정부와 지방정부 간의 재정운영에 관한 관계설정에서 비롯된다. 러시아연방 내에서 지방정부에 필요한 재정운영은 많은 부분 중앙정부의 세수운영과 지원을 통해 지방정부에 공급되고 있다. 따라서 몇몇 자원개발이 이루어지고 있는 지방정부를 제외하고 여타의 지방정부들은 자체적인 지방운영에 필요한 재정마저 여유롭지 않은 실정이며, 지역개발을 위해서는 중앙정부의 도움이 없이는 추진자체가 어려운 상황이다. 이러한 중앙정부의 지방정부에 대한 통제는 러시아의 시장경제로의 경제개혁과 경제성장 그리고 지역불균형을 초래하는 중요한 장애물이 되고 있다. 그리고 중앙정부의 지방정부에 대한 재정지원은 궁극적으로 재정지원을 통한 중앙정부의 지방정부 통제를 목적으로 하고 있어 지방정부의 자율적인 독립성과 발전을 저해하는 요인으로 작용하고 있다.

이에 더하여 89개 지방정부 수장을 실질적으로 임명할 수 있는 권한을 중앙정부가 갖고 있다는 것도 문제의 한 요인으로 작용할 수 있다. 또한 매년 연방예산 법률을 심의하는 하원인 국가 두마가 친 푸틴정당에 의해 장악당하고¹⁷⁾ 있는 요인도 러시아 중앙정부에 대한 지방정부의 자율성을 저해하는 요인으로 작용하고 있다. 따라서 러시아의 불균형적인 국토개발은 이와 같이 여러 가지 복합적인 요인들에 의해서 초래된 결과물이며, 이 문제를 해소하기 위해서는 러시아의 특수한 지리적, 정치적 상황을 고려했을 때 중앙정부의 주도적인 개입과 계획을 통한 국토개발이 이루어지지 않고서는 이 문제를 타파할 수 없을 것으로 보여 진다. 따라서 서부지역에 러시아 경제가 편중된 현상을 해결하기 위해서는 러시아 동부지역 특히, 극동지역의 개발이 시급히 필요하며 이를 위해서는 한국과의 경제협력이 꼭 수반되어야 할 것이다.

2. 한국 측에게 한·러 경제협력이 필요한 이유: ‘유라시아 이니셔티브’ 정책관점을 통해서 본 한·러 경제협력을 중심으로

박근혜 정부는 2013년 10월 '유라시아 이니셔티브'를 제시하였다. '유라시아 이니셔티브'의 골자는 한동안 냉전 등으로 단절되었던 유라시아를 소통·개방·창조·융합의 공간으로 되살리고, '하나의 대륙', '창조의 대륙', '평화의 대륙'¹⁸⁾으로 만들어 가는데 그 함축적인 의미를 담고 있다. 현 정부가 '유라시아 이니셔티브'정책을 추진하려는 배경은 다양하겠지만, 가장 주된 원인은 新 경제성장 동력원으로 이용하기 위함이 가장 크다. 한국은 그 동안 괄목할 만한 양적경제성장을 이루어 왔지만, 계속해서 경제성장률이 둔화되는 조짐(표11)을 보이고 있다. 이는 2007년 미국의

16) 이상준, 『“더 커지는” 러시아 경제공간과 한국의 경제협력 전략』, 2012, p. 56

17) 조원호, 『러시아 조세개혁연구: 중앙정부의 지방정부 통제강화를 중심으로』, 2007, pp. 93-113

18) 청와대, http://www.president.go.kr/news/newsList.php?mode=view&uno=207&article_no=201, 검색일- 2013.11.27

서브프라임 모기지 사태로 인해 발생한 글로벌 금융위기와 2009년 그리스발 유럽의 경제위기로 인해 전 세계적으로 거의 모든 국가들이 공통적으로 겪고 있는 글로벌 경제위기현상에서 비롯된 것일 수도 있겠으나, 근본적으로 한국경제가 내부적으로 갖고 있는 부정적인 현상들, 이를테면 빠르게 증가하고 있는 고령인구로 인한 성장 잠재력의 하락, 기존의 한국경제를 이끌어 왔던 주력산업의 경제성장 동력원으로서의 한계, 유로지역의 경제위험이 현실화 될 경우 예상되는 OECD국가들의 심각한 경기침체 등은 현재 수출이 GDP의 절반 이상을 차지하는 한국에게는 경제성장을 제한하고 침체시킬 수 있는 위협으로 작용할 수 있다. 따라서 이렇게 다양한 위협요인들이 존재하는 글로벌 경제현실에서 한국은 경제를 안정적으로 성장시키고 보호할 수 있는 新경제성장 동력원을 오래전부터 찾고 있었고, 그 결과물이 박근혜 정부의 新북방정책과 ‘유라시아 이니셔티브’로 여겨진다.

[표 11] 2005년-2012년 한국의 연간 실질GDP 변화추이

단위: %

년도	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
실질 GDP	4.0	5.2	5.1	2.3	0.3	6.3	3.7	2.0

출처: IMF보고서, 『World Economic Outlook October 2013』, 2013.08, p. 154

유라시아 대륙은 세계인구의 약 71%가 살고 있고 동쪽 끝에서 서쪽 끝까지 12개의 시간대가 존재하는 세계에서 가장 큰 단일 대륙이다. 한반도는 이러한 유라시아 대륙의 동쪽 출발지점에 위치하고 있다. 만약 유라시아 대륙을 교통 인프라 건설을 통해 하나로 묶고 서로 연결하는 동시에 교역장벽을 단계적으로 허물어 나간다면, 유라시아 대륙은 유럽연합의 단일시장처럼 거대한 자유무역지대가 구축된 단일시장으로 탄생할 수 있다. 그러나 이러한 구상을 현실화하기 위해서는 넘어야 할 산이 수없이 존재하며, 가장 먼저 출발점인 한국과 북한 그리고 러시아와의 철도, 도로 등의 복합 물류 네트워크 구축이 우선적으로 선결되고 추진되어야 한다. 또한 이러한 남·북·러 3각 협력과 더불어 전력망, 가스관, 송유관을 비롯한 에너지 인프라를 연계하고 동시베리아의 석유 및 가스를 공동으로 개발하는 등의 유라시아 에너지 협력을 추진할 필요가 있다.

'유라시아 이니셔티브'는 이와 같이 철도, 도로를 포함하는 교통망과 에너지협력을 강조하고 있다. 또한 국민들의 창의성과 과학기술, IT를 핵심기반으로 하는 창조경제를 통해 유라시아를 '창조의 대륙'으로 만드는 것과 더불어 문화적인 교류를 통해 정신적인 교류 네트워크의 구축을 강조하고 있다. 마지막으로 이러한 모든 구상과 계획이 안정적으로 진행되기 위해서는 가장 먼저 유라시아 대륙의 평화가 필수적으로 정착되어야 한다.¹⁹⁾

'유라시아 이니셔티브'의 시작점은 중국의 동북 3성과 북한 그리고 러시아가 국경을 맞대고 있는 러시아의 극동지역, 그 중에서도 연해주지역이 그 중심에 위치해 있다. 2013년 11월 13일 박근혜 정부는 한국을 국빈 방문한 러시아의 블라디미르 푸틴대통령과의 정상회담을 통해 '유라시아 이니셔티브'구상을 현실화하는 그 첫 행보를 내딛었다. 양국 정상은 먼저 북한의 나진과 러시아의 핫산을 잇는 54km길이의 구간을 개·보수하는 프로젝트에 한국기업의 참여에 대한 의견을 공조하였고, 극동개발의 참여에 한국기업이 진출하기 위해 총 15억 달러 규모의 공동 투자·용자 관련 MOU를 체결하는 등 금융·교통·에너지·과학기술·보건의료 등 다방면의 협력을 강

19) 청와대, 대통령 연설문 『유라시아 컴퍼런스 기조연설』, 2013.10.18

화하기로 하였다.²⁰⁾ 그리고 얼마 후인 2013년 11월 19일 키르기스스탄 대통령인 아탐바예프의 방한이 이루어졌으며, 양국은 정부간 무상원조를 위한 기본협정을 비롯한 화석연료와 천연자원, 수력·재생에너지 등 산업의 전반에 관한 협력강화를 내용으로 하는 양해각서를 체결하는 것은 물론, 박근혜 대통령은 '유라시아 이니셔티브'에 대한 구상을 밝히고 키르기스스탄 정부의 공조를 얻어 냈다.²¹⁾

'유라시아 이니셔티브'는 이제 막 걸음마를 시작하는 단계로 향후 진행결과에 따라서 활발한 남·북·러 3각 경제협력과 더불어 한국과 북한의 관계개선에도 긍정적으로 작용할 것으로 보인다. 이러한 남·북의 관계개선여부에 따라 그동안 별로 성과를 거두지 못하고 답보상태에 머무르고 있는 남·북·러 가스관사업의 진행도 기대해 볼 수 있다. 또한 '유라시아 이니셔티브'계획의 초석을 마련하여 향후 출범할 유라시아 단일시장의 물류허브로 한국이 재탄생하는 계기를 마련함으로써 대한민국은 新성장동력원을 얻을 수 있을 것이다. 따라서 극동지역에 대한 한·러의 경제협력은 '유라시아 이니셔티브'정책을 현실화하는데, 반드시 필요하다고 하겠다.

IV. 러시아 극동지역의 한·러 경제협력 전략도출

박근혜 정부의 新북방정책의 일환인 '유라시아 이니셔티브'와 푸틴 정부의 극동개발정책은 상호 양국정부 간 정책의 일치로 긴밀한 협력이 가능하리라 보여지며, 두 나라가 잘 만 활용한다면 서로가 원하는 바를 양쪽이 모두 얻을 수 있는 상생의 결과를 이끌어 낼 수 있을 것이다. 이러한 한·러 양국의 긍정적인 협력전망은 두 나라간 경제규모에 비해 그동안 지지부진했던 경제교류의 규모와 한·러 기업들의 상호투자에도 영향을 줄 것이다. 따라서 향후 러시아 극동지역에서의 한·러 경제협력을 성공적인 방향으로 이끌어가기 위해서는 양국의 적극적인 의지와 협력이 필요하다.

[표 12]은 러시아 극동지역의 한·러 경제협력에 대한 SWOT분석으로서 이를 통해 향후 한국과 러시아의 경제협력에 필요한 전략을 도출할 것이다.

[표 12] 러시아 극동지역의 한·러 경제협력에 대한 SWOT분석

Strength(강점)	Weakness(약점)
<ul style="list-style-type: none"> - 대규모 인프라 구축경험(도로, 항만, 공항 등) - 상대적으로 높은 IT 등 첨단기술 분야의 경쟁력 - 단기간에 산업화를 이룩한 경험 	<ul style="list-style-type: none"> - 지정학적으로 러시아 극동지역과 한국의 중간에 위치한 북한 - 동북아시아 주변 경쟁국인 중국, 일본 등의 국가에 비해 자본력 부족 - 핵심기술의 해외의존 및 원천기술의 부족 - 중장기 비전 및 진출전략 부재 - 러시아 문화에 대한 이해와 교류부족

20) 한국일보, 2013-11-14일자 신문 1면

21) 한국일보, 2013-11-20일자 신문 6면

Opportunity(기회)	Threat(위협)
<ul style="list-style-type: none"> - 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’ 정책 - 극동개발에 참여하는 한국기업을 위한 총 15억 달러 규모의 한·러 공동 투자·용자 기금 - 나진-하산 철도 개·보수작업에 한국기업의 참여 - 푸틴 정부의 실질적이고 적극적인 극동 개발 의지(극동개발부 신설, 블라디보스토 크를 개발거점으로 이용 등) - 러시아 정부의 극동지역 개발정책 및 계획(TSR 현대화 사업, 바이칼-아무르 철도 확장 사업, 고속철 사업, 모스크바 순환도로 건설사업 등) - 러·베·카 3국 관세동맹의 확대에 의한 유라시아와의 경제통합 - 극동지역의 인프라 개발수요(철도, 도로, 항만, 교량 등) - 자원개발 잠재력(에너지, 광물, 수산, 산림 등) - 극동지역의 내수시장 성장잠재력 - 극동지역의 지정학적인 근접성 - 러시아의 WTO가입으로 인한 관세 및 무역장벽의 하락 	<ul style="list-style-type: none"> - 극동개발참여 경쟁국(중국, 일본 등)과의 개발선점을 위한 경쟁심화 - 외국기업이 러시아 국내에서 경제활동을 위한 자본조달이 힘든 열악한 금융시스템 - 갈수록 첨예화되는 동북아 군비경쟁과 영토 및 방공식별구역 갈등 - 부패 및 관료주의 - 복잡하고 높은 세율과 행정장벽 - 산업 인프라의 미비 - 급속히 증가하는 물가와 임금수준

□ 전략도출

① S-O 전략

- IT 등 첨단기술을 활용한 인프라 개발사업 참여(러시아 TSR현대화 사업에 한국의 IT기술 접목 등)
- 총 15억 달러규모의 한·러 공동 투자·용자기금을 활용한 적극적인 극동투자와 진출
- 나진-하산 철도 개·보수작업을 시작으로 공고한 한·러 경제협력 구축 및 추가적인 경협사업에 대한 참여기회 획득
- 패키지 협력을 통한 자원개발
- 푸틴 3기 정책 중 하나인 러시아의 산업다각화사업 참여 및 산업화 경험전수
- 단기간에 인프라 산업을 구축하는 노하우와 IT첨단기술을 활용한 극동인프라 개발사업 참여에서 경쟁력 확보
- 제품 경쟁력과 지리적 근접성을 활용한 수출 및 경제협력확대
- 러·베·카 3국 관세동맹의 확대를 이용한 ‘유라시아 이니셔티브’정책의 추진

② W-O 전략

- 총 15억 달러규모의 한·러 공동 투자·융자기금을 활용하여 극동개발 참여 경쟁국과의 경쟁에서 유리한 입지와 개발이익 선점
- 나진-핫산 철도 개·보수작업 참여를 통한 남·북 관계개선과 이를 통해 한국의 극동개발참여를 위한 지정학적 위치극복 및 통일을 위한 기반환경 조성
- 극동지역 장기발전 전략을 고려한 중·장기 진출전략 수립
- 교류증진을 통한 러시아 문화이해력 제고

③ S-T 전략

- 가격경쟁력을 활용한 내수시장 진출기반 구축
- 산업다각화 지원을 통한 경제협력 강화
- IT기반사업과 인프라 개발사업 등에 적극적 참여와 투자

④ W-T 전략

- 극동개발을 위한 구체적인 비전과 중·장기 진출전략 신속히 수립
- 극동지역 개발을 위한 전담부서를 설치하고 러시아 전문가 양성
- 정부간 고위급 외교와 교류 확대 및 강화22)
- 한·러 공동 투자융자기금 이외의 한·러 경제협력을 확대하기 위한 기금 추가조성

V. 결론

러시아는 블라디보스토크를 2012 APEC을 준비하면서 대대적으로 인프라를 정비한 바 있으며, 과거 피터대제가 상트페테르부르크를 유럽으로 향하는 창으로 만들었듯이 블라디보스토크를 아시아로 향하는 대문으로 만들고자 계획하고 있다. 그러나 이러한 러시아의 원대한 계획은 갖은 난관에 봉착해 있다. 최근 드미트리 메드베데프 러시아 총리는 성명을 통해서 극동지역에 대한 투자유치 계획을 수정하였다. 계획된 수정안은 극동지역에 대한 중전의 개발계획들이 기대했던 경제적 이익에 못 미칠 것이라는 예상에 따라 이 지역을 수출중심의 지역으로 개발하는 방향으로 계획을 전환하였으며, 우선적으로 극동지역의 항구개발과 철도 인프라 시설물건축을 주요 개발과제로 삼을²³⁾ 것이라고 하였다. 이는 서두에서도 밝혔다시피 2012년 푸틴정부가 극동지역에 대한 개발의지를 피력하고 다양한 개발계획을 준비했음에도 불구하고 동지역에 대한 외국의 투자가 저하되고 있기 때문이며, 극동지역개발이 천문학적인 투자자금이 들어감에 따라 외국의 투자가 뒷받침되어야 성공할 수 있는 개발정책이기 때문이다. 따라서 이와 같은 외국의 투자 감소는 극동지역개발에 대한 러시아 정부의 국정진행을 어렵게 하고 있다. 이런 때에 2013년 11월에 있었던 한·러 정상회담을 통해 극동개발에 대한 한국의 경제협력과 나진-핫산 철도 프로젝트에 한국의 참여를 얻어낸 것은 러시아 입장에서 큰 희망이 되는 일이며, 한국은 러시

22) 이재영 외, 『한·러 극동지역 경제협력 20년: 새로운 비전의 실현방안』, 2010, p.276

23) 러시아의 소리, http://korean.ruvr.ru/2013_11_21/251558098/, 검색일- 2013.12.02

아의 더욱 깊은 신뢰를 얻어내는 결과물이 될 것이다.

박근혜 정부가 계획한 新북방정책의 일환인 ‘유라시아 이니셔티브’는 유럽연합 국가들이 단일 시장을 구축하여 하나의 경제권 형성을 통해 무역장벽을 최소화하고 자유로운 재화의 이동을 통해 국가의 경제적 이익을 극대화함으로써 시장에 소속된 유럽 국가들의 상호 경제적 신뢰와 공동의 발전을 꾀하는데 그 목적을 두고 있는 것과 같이, 유라시아 대륙의 단일시장구축을 통한 해당 국가들의 경제적 발전과 번영을 추구하는데 그 궁극적인 지향점이 있다. ‘유라시아 이니셔티브’는 원대한 계획이니만큼, 박근혜 정부 기간 동안에 정책을 완수하기는 불가능하며, 정책의 효과적인 진행을 위해서는 장기적인 안목을 갖고 차기에 들어설 정부들과의 정책적 공조를 통해 점진적으로 실행하는 것이 무엇보다 중요하리라 여겨진다. 따라서 이 정책의 첫 단추를 어떻게 끼울 것이냐에 따라서 정책의 성과와 그 다음 단계로의 진행여부가 결정되는 만큼, 정책의 시작은 실행 가능한 작은 일부부터 진행하는 것이 바람직하다. 이러한 측면에서 볼 때, 2013년 11월 한·러 정상회담을 통한 나진과 핫산의 철도 개·보수 사업에 한국이 참여한 일은 ‘유라시아 이니셔티브’의 적절한 첫 행보였다고 여겨진다.

극동지역의 개발은 막대한 자금이 소요되므로 동북아 국가들의 다자협력이 필수적이다. 따라서 ‘유라시아 이니셔티브’는 남·북·러에 국한된 경제협력, 더 나아가 유라시아 국가들이 참여하는 다자협력관계로 접근했을 때, 그 성공가능성이 크다 하겠다. 러시아는 극동지역의 개발에 한국뿐만 아니라 주변 동북아시아 국가들, 그리고 세계 여러 나라의 투자와 협력을 필요로 하고 있고, 향후 극동개발이 본격화 될 경우 참여국들의 이익선점을 위한 경쟁이 치열해 질 것으로 예상된다. 따라서 한국은 상기에서 도출한 전략을 활용하여 개발이익을 선점해야 할 것이다.

지금까지 러시아 극동지역에 투자한 동북아시아국가들과 비교해 보았을 때, 한국은 중국과 일본에 비해 투자규모가 미미한 수준이다. 따라서 한국은 ‘유라시아 이니셔티브’계획의 허브가 될 극동지역의 개발계획에 대한 투자를 늘리고 러시아와의 경제사업에 적극적으로 협력할 필요가 있다. 아울러 러시아 정부는 주변 국가들이 수월하게 지역개발사업에 참여할 수 있도록 제도적인 제반을 마련하고 외국의 직접투자를 유치할 수 있는 환경을 조성하여야 한다. 이러한 한·러 양국의 적극적인 협력과 관심이 수반되었을 때, 그동안 경제규모에 비해 저조한 양국의 경제수준에서 벗어나 상호 중요한 글로벌 경제협력국가로 관계를 제조정하고 남·북 관계개선을 통해서 그 다음 단계인 남·북·러 가스관 사업과 TSR-TKR연결사업도 순조롭게 진행할 수 있을 것이다.

<참고문헌>

□ 논문 및 연구자료

- Adam Sieminski, 『Outlook for shale gas and tight oil development in the U.S.』, EIA, 2013.05
- Kenneth B. Medlock · Amy Myers Jaffe · Peter R. Hartley, 『Shale Gas and U.S. National Security』, James A. Baker III Institute for Public Policy Rice Univ., 2011.07
- IMF, 『World Economic Outlook October 2013』, 2013.08
- ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ, 『ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ЕЖЕГОДНИК РОССИИ 2010』, 2010
- ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ, 『Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011』, 2012
- Министерство транспорта Российской Федерации, Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030, 2008.09
- 고재남, 『2012년 러시아 대선 평가 및 국내외 정책 전망』, 2012.03.28
- 엄구호, 『한러경제협력 활성화 방안』, 2013
- 제성훈, 『3기 푸틴 정부의 동아시아 정책: 결정요인, 평가, 전망』, 2013.05
- 이영형, 『러시아의 극동개발과 북한 노동자』, 2012.12
- 이상준, 『“더 커지는” 러시아 경제공간과 한국의 경제협력 전략』, 2012
- 조원호, 『러시아 조세개혁연구: 중앙정부의 지방정부 통제강화를 중심으로』, 2007
- 이상준, 『The Development of the Far East and Triangular Cooperation Development of Primorsky Krai』, 2013.11
- 이옥남, 『러시아 극동지역의 교통시설 운영현황 및 개발정책』, 2012.07.15
- 홍성원, 『동북아경제협력에 있어서 러시아 극동지역의 역할』, 1996
- 이재영 외, 『한·러 극동지역 경제협력 20년: 새로운 비전의 실현방안』, 2010
- 한국교통연구원, 『극동의 교통시설현황과 개발정책 분석』, 2012.10
- 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』, 2009.07
- 청와대, 대통령 연설문 『유라시아 컴퍼런스 기조연설』, 2013.10.18
- 한국일보, 2013-11-14일자 신문 1면
- 한국일보, 2013-11-20일자 신문 6면
- 중앙일보, 검색일- 2013.11.30
- http://article.joins.com/news/article/article.asp?total_id=2414694,
- Newsis, 검색일- 2013.11.30
- http://www.newsis.com/ar_detail/view.html?ar_id=NISX20131113_0012510500&cID=10202&pID=10200
- 러시아의 소리, http://korean.ruvr.ru/2013_11_21/251558098/, 검색일- 2013.12.02

□ 홈페이지

- 한국무역협회(KITA), <http://www.kita.net/>
- 청와대, <http://www.president.go.kr/>
- 미국에너지정보청(EIA), <http://www.eia.gov/>