

Korea Institute for National Unification

유라시아 이니셔티브 구현을 위한 한·러 협력 방안

조한범·김규륜·김승철·김영식·안병민·이성규

NORTH KOREA STRATEGY

Korea Institute for National Unification

유라시아 이니셔티브 구현을 위한 한·러 협력 방안

조한범·김규륜·김승철·김영식·안병민·이성규

유라시아 이니셔티브 구현을 위한 한·러 협력 방안

인 쇄 2014년 4월
발 행 2014년 4월
발 행 처 통일연구원
발 행 인 통일연구원장
편 집 인 국제관계연구센터
등 록 제2-02361호 (97.4.23)
주 소 (142-728) 서울시 강북구 4.19로 123(수유동) 통일연구원
전 화 (대표) 900-4300 (직통) 901-2527 (팩시밀리) 901-2543
홈페이지 <http://www.kinu.or.kr>
기획·디자인 한디자인 (02-2269-9917)
인 쇄 처 한디자인 (02-2269-9917)

ISBN 978-89-8479-759-8 93340
가 격 비매품

© 통일연구원, 2014

통일연구원에서 발간한 간행물은 전국 대형서점에서 구입하실 수 있습니다.

(구입문의) 정부간행물판매센터:

• 매장 : 734-6818 · 사무실 : 394-0337

유라시아 이니셔티브 구현을 위한 한·러 협력 방안

본 보고서에 수록된 내용은 집필자의 개인적인 견해이며,
당 연구원의 공식적인 의견을 반영하는 것이 아님을 밝힙니다.

목차 Contents

요 약	vii
I. 서론	1
II. 푸틴 정부의 동북아 전략	7
III. 한·러 경험 및 극동개발협력	17
1. 한·러 경험 현황	19
2. 한·러 경험 발전 방안	33
3. 극동개발 협력 방안	40
IV. 교통협력	51
1. 한·러간 교통 협력사업 현황	53
2. 북·러간 교통 협력사업 현황	63
3. 한·러 교통 협력 방안	68
V. 에너지협력	77
1. 한·러 서울 정상회담과 에너지 협력 현황	79
2. 한·러 에너지 협력사업 평가	86
3. 한·러 에너지 협력 방안	103
VI. 남·북·러 협력과 북한	109
1. 김정은 정권 개방전략	112
2. 북한 교통·에너지 현황 및 인프라 실태	123
3. 남·북·러 협력 전망	136
VII. 결론 및 정책적 고려사항	143
참고문헌	153
최근 발간자료 안내	157

표 목차

Table

〈표 III-1〉 대러시아 수출 품목의 변화	23
〈표 III-2〉 대러시아 수입 품목의 변화	25
〈표 III-3〉 대러시아 외국인직접투자 추이	28
〈표 III-4〉 연도별 한국의 대러시아 투자 현황	30
〈표 III-5〉 러시아의 WTO가입에 따른 상품별 수입관세 인하 계획	35
〈표 III-6〉 극동지역의 교역 현황	41
〈표 III-7〉 2012년 극동지역의 수출입현황	42
〈표 III-8〉 한·극동 주요지방간 교역현황	42
〈표 III-9〉 극동지역별 발전전략	46
〈표 III-10〉 ‘극동 및 바이칼지역 사회 경제발전전략 2025’의 지역발전 시나리오	47
〈표 IV-1〉 한·중·일·러 간 TSR 이용 컨테이너 화물량	55
〈표 IV-2〉 TSR과 해운 운임 비교(부산-모스크바 기준)	56
〈표 IV-3〉 러시아 극동 자루비노항 시설 현황	59
〈표 IV-4〉 RUCO와 러시아 철도공사와의 사업 구상	61
〈표 IV-5〉 구소련의 북한 철도 지원 사업	66
〈표 IV-6〉 한·러 경제과학기술공동위원회 주요 의제	69
〈표 V-1〉 러시아 극동·시베리아 지역의 석유생산 전망	92
〈표 V-2〉 한국의 러시아 자원 수입 현황	104
〈표 VI-1〉 북한의 대규모 화력·수력발전소 설비출력	130
〈표 VI-2〉 북한의 중소형발전소 합계 출력(설비)	132

그림 목차

Figure

〈그림 Ⅲ-1〉 한·러간 교역현황	21
〈그림 Ⅲ-2〉 한국의 대러시아 투자 현황	31
〈그림 Ⅲ-3〉 2001-2012년 대 극동바이칼지역의 외국인 투자동향	43
〈그림 Ⅳ-1〉 TSR노선도	54
〈그림 Ⅳ-2〉 유라시아 이니셔티브 개념도	62
〈그림 Ⅴ-1〉 러시아 극동·시베리아 지역 주요 파이프라인 구축계획	93
〈그림 Ⅴ-2〉 동북아 전력계통환상망	96
〈그림 Ⅴ-3〉 동북아 가스 수송망 구축 계획	98

요약



한국과 러시아의 협력은 냉전체제의 해체라는 국제 정세변화를 배경으로 시작되었다고 할 수 있다. 한국은 중동부 유럽국가와 소련의 체제전환 가능성을 파악하고 이들 국가와의 관계 정상화를 시도했다. 이후 한국은 진보적 성향의 정권과 보수적 성향의 정권간의 권력교체를 경험하였으며, 러시아는 시장화와 민주화를 위한 변화를 시도했다. 한·러 양국의 국내정치와 경제적 변화는 국제정세의 변화와 함께 양국간 협력의 방향을 좌우하는 요인으로 작용하였으며, 현재 및 미래의 한·러협력에도 큰 영향을 미친다고 할 수 있다. 2013년에 진행된 박근혜 대통령과 푸틴 대통령간의 2차례 정상회담은 한·러협력의 실질적 내용을 확대하는 동시에 전향적인 양국의 미래 협력방향을 모색하는데 촉매제가 되었다. 이 같은 상황은 그동안 주변국에 비해 상대적으로 덜 중요하게 여겨왔던 대러협력 문제가 큰 비중을 가지고 추진될 것이라는 점을 예고하고 있다.

본 연구는 러시아 푸틴 정부의 동북아 전략에 대한 분석을 바탕으로 한·러간 경제 및 극동지역 개발 협력방안을 모색하였다. 포괄적 한·러 협력방안의 제시와 함께 양국 협력의 핵심적 이슈이자 동시에 북한과의 협력이 매우 중요한 위치를 차지하는 교통 및 에너지분야의 협력에 대한 현황을 파악하였다. 이어서 북한의 개방전략과 교통 및 에너지 분야 현황 파악을 토대로 남·북·러 3각협력에 대하여 분석하였다. 이 같은 분석에 있어서 중요한 함의는 유라시아 이니셔티브의 구현에 있어서 한국과 러시아간 협력의 의의와 중요성에 주목하는 것이다. 러시아는 한국의 통일을 통해 자국의 이해관계를 관철시킬 수 있다는 점에서 통일외교와 유라시아 협력의 실질적인 협력자로서의 의미를 지니고 있다. 특히 주목해야할 점은 박근혜 정부의 동북아 평화협력구상과 푸틴 정부의 신동방정책이 유라시아 이니셔티브로 구체화

될 수 있는 가능성을 지니고 있다는 점이다.

박근혜 정부의 동북아 평화협력구상은 역내국가들 간의 연성 이슈에서 시작, 더 나아가 안보협력까지 점차 확대하는 것을 내용으로 하고 있다. 동북아 평화협력구상의 출발점은 아시아 패러독스 현상의 해소에 대한 인식이라고 할 수 있다. 동북아 평화·협력 구상은 핵안전이나 기후변화, 사이버 테러, 질병 대응 등과 같은 문제부터 우선적으로 대화를 촉진, 궁극적으로는 전통적 안보의 의제화를 지향하는 것으로 볼 수 있다. 동북아 평화협력구상은 연성안보문제를 중심으로 기능적 협력을 통해 역내 구성원간 불신과 의혹을 해소하고 신뢰와 협력을 확대함으로써 다층적·다원적 차원에서 신뢰의 문화와 협력의 습관, 그리고 새로운 지역정체성을 확립하는 것을 목표로 한다. 이를 통해 동북아시아에서 평화와 안정을 구현하고 번영을 추구한다는 점에서 새로운 협력의 틀과 질서의 형성을 목표로 한다.

아시아 패러독스는 역내 국가간 경제적 상호의존도는 높아지는데 반해 안보적 측면에서의 긴장이 고조되는 역설적 상황을 의미한다. 아시아 패러독스 문제의 중심에는 남북한과 중국, 그리고 일본이 자리하고 있다. 한·중·일을 중심으로 하는 동북아는 북미 및 EU와 함께 세계 3대 경제권으로 현재에도 경제적 영향력을 확대해 가고 있는 역동성을 보이고 있다. 반면 안보적 측면에서는 긴장관계를 해소하지 못하고 있으며, 최근의 경우 과거사 및 영토문제 등으로 갈등의 수위가 높아지는 역설적 현상이 나타나고 있다. 일본과는 정상회담조차 개최하지 못하고 있으며, 가까운 장래에 실현될 가능성도 희박해 보이는 상황이다. 중국의 일방적인 방공식별구역 설정으로 한·중·일 간 안보적 긴장이 영토와 영해에 이어 영공에서도 고조되고 있다. 3국간의 긴밀한 인적교류에도 불구하고 각국 국민들간에 상존하는 정서적

거리감은 동북아의 미래에 부정적 영향을 미치고 있다. 박근혜 대통령은 이 같은 아시아 패러독스의 해결을 위해 동북아평화협력구상을 대안으로 제시해왔다. 동북아평화협력구상의 특징은 우선 실현가능한 분야에서의 협력을 통한 신뢰의 형성에 주력하는 것이다.

이 같은 동북아평화협력구상과 푸틴체제의 신동방정책간 접점이 모색될 수 있다는 점에 주목할 필요가 있으며, 한·러협력은 유라시아 아이니셔티브 구현의 중요한 과제에 해당한다. 러시아는 한반도 문제에 대해 실용적 접근을 하고 있으며, 시베리아·극동개발이라는 국정과제를 지니고 있다는 점에서 동북아평화협력구상의 구체화를 위한 적절한 협력대상이라고 할 수 있다. 시베리아·극동개발은 러시아의 오랜 숙원이자 푸틴 정부의 주요한 국정과제에 해당한다. 푸틴체제는 다양한 차원에서 시베리아·극동개발 문제에 주력해야할 요인에 직면해 있다. 우선 에너지와 자원에 의존하는 산업구조로 인해 최근 세계경제의 침체국면은 러시아에 부담이 되고 있다. 3기에 접어든 푸틴체제를 지탱해주는 가장 강력한 원천은 그 동안 에너지와 자원의 수출 호황과 외화의 유입으로 인한 국내경기활성화라고 할 수 있다. 그러나 세계경기침체로 에너지·자원 수출에 부정적 영향이 나타나고 있으며, 시장체제로의 전환에도 불구하고 새로운 적절한 산업정책의 효과는 나타나고 있지 않다. 이와 더불어 러시아 민주화 세력의 성장에 따라 국내정치적 압력이 발생하고 있다는 점에서 푸틴체제는 부담에 직면해 있다. 러시아 경제 활성화는 푸틴체제 안정의 핵심적 과제라고 할 수 있다. 이 같은 점에서 푸틴체제는 러시아 경제 활성화를 위한 대형 국정과제를 발굴하고 추진해야할 필요성이 있다.

시베리아·극동개발은 이 같은 푸틴체제의 고민을 해결할 수 있는

적절한 과제라는 점을 주목할 필요가 있다. 푸틴체제는 시베리아·극동개발이라는 대형 국책과제의 실현을 통해 오랜 숙원의 해결과 아울러 새로운 러시아 경제의 도약을 도모할 수 있기 때문이다. 러시아는 분단체제로 인해 고립된 섬의 위상에 머물고 있는 한국의 대륙으로 갈 수 있는 관문이라는 점에서 유라시아 이니셔티브 구현의 핵심적 대상의 하나라고 할 수 있다. 이 같은 점에서 동북아평화협력구상과 신동방정책의 접점이 모색될 수 있으며, 한·러 협력을 통해 양국의 상호이해가 관철될 수 있다는 점을 주목해야 한다. 2013년 두 차례 신속하게 진행된 한·러 정상회담은 이 같은 한·러 양국의 협력 필요성에 기인한 것으로 볼 수 있다.

러시아는 한국의 통일문제에 있어서 가장 적극적이고도 실용적인 관점을 견지하고 있는 국가로 평가될 수 있다. 한반도의 통일은 러시아의 숙원사업인 극동 시베리아 개발을 촉진시킬 수 있고, 남·북·러 협력은 이를 구체화할 수 있는 구체적 방안으로서의 의미를 지니고 있기 때문이다. 따라서 박근혜 정부의 유라시아 이니셔티브와 푸틴 정부의 신동방정책의 접점 모색을 통한 양국 관계의 발전은 한반도와 러시아 극동 시베리아를 포함하는 동북아 전체의 안정과 번영에 기여할 수 있다는 점에서 주목할 필요가 있다.

본 연구는 한반도 신뢰프로세스 및 동북아 평화협력구상과 상호보완적 관계에 있는 유라시아 이니셔티브의 중요성에 주목하여 푸틴 정부의 신동방정책과 연계한 효율적인 협력방안의 모색을 목적으로 하고 있다. 이를 위해 본 연구는 한·러간 경험 및 극동개발 분야, 교통 분야, 에너지 분야의 협력관계 강화 방안 모색 및 남·북·러 삼각 협력과 관련된 북한요인을 검토하고자 한다. 본 연구를 통해 도출된 제안들은 한·러간 신뢰와 협력 관계의 증진에 기여하는 한편 남·북·러 삼

각협력체제의 형성 및 유라시아 이니셔티브의 구체화 방안의 도출이라는 함의가 있다. 아울러 동북아 협력체제의 강화를 위한 정책적 대안의 모색에 시사점을 줄 수 있을 것이다.

I. 서론



한·중·일은 긴밀한 경제적 상호 의존에도 불구하고 외교안보적 차원에서의 갈등과 긴장이 높아지는 역설적 상황에 직면해있다. 동북아 평화협력구상은 이 같은 역설적 상황을 해결하기 위한 실용적 외교정책이라는 점에서 의의가 있다. 이해관계가 첨예하게 대립하고 있는 동북아 국제관계에서 동북아 평화협력구상 정책 역시 한반도 신뢰프로세스와 동일하게 국가간 신뢰 형성의 중요성에 주목하고 있다.

문제는 동북아 역내 국가간 협력의 중요성과 아시아 패러독스 해소의 필요성에도 불구하고 중국과 일본, 그리고 동남아 국가간 해양 분쟁, 독도문제를 둘러싼 한일 갈등이 고조되고 있으며, 일본의 과거사 왜곡 등의 문제가 위협스러운 상황으로 전개되고 있다는 점이다. 이 같은 상황은 역내 국가간 외교안보적 신뢰형성을 위한 시도를 어렵게 만들고 있다. 동북아 평화협력구상은 실현 가능한 분야에서부터 신뢰를 형성하는 노력을 시도한다는 점에서 실용적 접근으로 평가될 수 있다. 동북아 국가간 비전통적 안보이슈인 기후 변화와 원자력안전, 대테러 협력 등의 분야에서 협력과 다자협의를 통해 신뢰를 형성하고 이 같은 구도를 점차 확대할 필요가 있다는 것이다.

박근혜 정부의 유라시아 이니셔티브 역시 동북아 평화협력구상과 맥을 같이 하고 있다. 박근혜 대통령은 2013년 10월 18일 서울 장충동 신라호텔에서 열린 ‘유라시아 시대의 국제협력’ 회의에서 아시아를 넘어 유럽과 연계하는 경제협력체제를 구축하는데 선도적인 역할을 하겠다는 의지를 담은 유라시아 이니셔티브를 제안했다. 유라시아 이니셔티브는 새로운 소통과 협력을 통해 유라시아를 하나의 대륙, 창조적 대륙, 그리고 평화의 대륙으로 만들어 가자는 제안이다. 박근혜 대통령은 유라시아

이니셔티브를 구체화하기 위해 부산에서 출발해 북한, 중국, 러시아, 유럽을 관통하는 ‘실크로드 익스프레스(Silk Road Express: SRX)’와 각국의 전력망, 가스관, 송유관 등 인프라의 연계 및 공동자원개발을 내용으로 하는 ‘유라시아 에너지 네트워크’ 구축을 제안했다. 또한 한·중·일 자유무역협정(Free Trade Agreement: FTA)을 가속화하고 역내포괄적경제동반자협정(Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP), 환태평양경제동반자협정(Trans-Pacific Partnership: TPP) 등 개별 협정과 연계된 유럽연합과 유사한 단일 시장 구축을 제안했다.

유라시아 이니셔티브는 한반도 신뢰프로세스와도 관련이 있다. 한반도의 분단은 유라시아 교류협력 확대에 핵심적 장애요인이며, 유라시아 이니셔티브 구현을 위한 주요 과제들 대부분이 남북한 간의 협력과 북한의 개혁·개방을 전제로 하고 있기 때문이다. 따라서 유라시아 이니셔티브와 한반도 신뢰프로세스 그리고 동북아 평화협력구상은 밀접한 상관관계를 맺고 있는 정책이라고 할 수 있다.

러시아는 유라시아 이니셔티브의 구체화에 있어서 주목되는 국가이자 한국과 협력의 진전에 가장 큰 관심을 지닌 국가에 해당한다. 극동 및 시베리아 개발은 러시아인들의 오랜 숙원으로서 역대 러시아 정부의 주요 국정과제로 자리매김해 왔다. 푸틴 정부의 ‘신(新)동방정책’과 ‘극동 시베리아 중시 정책’ 역시 같은 맥락이라고 할 수 있다. 중요한 것은 이 같은 푸틴정권의 정책이 동북아 평화협력구상과 친화력을 가지고 있다는 점이다. 남·북·러 삼각 경제협력을 통해 한반도 평화와 번영을 추구하는 한국의 시도와 러시아의 극동 및 시베리아 개발에 대한 강한 의지가 접목될 수 있기 때문이다.

2013년 상트페테르부르크(Saint Petersburg)와 서울에서 두 차례

개최된 한·러 정상회담은 유라시아 이니셔티브의 구현을 위한 한국과 러시아의 구체적 노력의 결실이라는 점에서 의의가 있다. 2013년 9월 6일에는 박근혜 대통령과 푸틴 대통령과의 첫 정상 회담을 통해 북극 항로와 항만, 철도 및 에너지 연결 등 전반에 걸친 양국간 협력의사를 확인했다. 이후 박근혜 대통령은 유라시아 이니셔티브를 제안함으로써 러시아와의 협력은 주요한 국정과제로 부각되었으며, 11월 13일 푸틴 대통령의 공식 방한을 통해 진전된 협력관계가 모색되었다. 서울에서 개최된 한·러 정상회담에서는 남·북·러 3각 협력을 통한 유라시아 이니셔티브 구체화 및 한·러 양국간 전략적 협력동반자관계에 동력을 부여할 수 있는 구체적이고도 실질적인 협력 방안들이 도출되었다고 평가할 수 있다.

러시아는 한국의 통일문제에 있어서 가장 적극적이고도 실용적인 관점을 견지하고 있는 국가로 평가될 수 있다. 한반도의 통일은 러시아의 숙원사업인 극동 시베리아 개발을 촉진시킬 수 있고, 남·북·러 협력은 이를 구체화할 수 있는 구체적 방안으로서의 의미를 지니고 있기 때문이다. 따라서 박근혜 정부의 유라시아 이니셔티브와 푸틴 정부의 ‘신동방정책’을 통한 양국간 발전은 한반도와 러시아 극동 시베리아를 포함하는 동북아 전체의 안정과 번영에 기여할 수 있다는 점에서 주목할 필요가 있다.

본 연구는 한반도 신뢰프로세스, 동북아 평화협력구상과 상호보완적 관계에 있는 유라시아 이니셔티브의 중요성에 주목하여 푸틴 정부의 ‘신동방정책’과 연계한 효율적인 협력방안의 모색을 목적으로 하고 있다. 이를 위해 본 연구는 한·러간 경협 및 극동개발 분야, 교통 분야, 에너지 분야의 협력관계 강화 방안 모색 및 남·북·러 삼각 협력과 관련된 북한요인을 검토하고자 한다. 본 연구를 통해 도출된 제안들은

한·러간 신뢰와 협력 관계의 증진에 기여하는 한편 남·북·러 삼각협력체제의 형성 및 유라시아 이니셔티브의 구체화를 이끌 것이다. 이는 결과적으로 동북아 안정화를 위한 정책적 대안의 모색에 의미 있는 시사점을 줄 수 있을 것이다.

Ⅱ. 푸틴 정부의 동북아 전략



푸틴은 강력한 리더십으로 ‘강한 러시아’를 건설하겠다는 의욕을 보여 왔으며, 러시아의 국력 강화와 영향력 확대를 위한 새로운 패러다임을 준비하고 있다. 푸틴이 이처럼 중앙권력을 강화하는 이유는 옛 소련의 ‘영화(榮華)’를 부활시켜, 국제질서를 미·중·러 ‘3강 체제’로 정립시킨다는 전략이다. 푸틴 대통령은 경제재건, 부패척결, 전문 관료제의 강화 등 개혁 정책을 내세우면서 한편으로는 국내 정치를 자신의 통치력을 강화하는 데 집중시키기 위해 석유, 천연가스와 관련된 국영 기업들의 민영화를 이용해 부를 축적하고, 러시아 정치에 영향을 끼치고 있는 올리가르히(Oligarchi, 신흥재벌)들을 과감하게 숙청했다.

푸틴의 전략은 에너지 자원 국유화를 통해 국가의 힘을 비축하고, 이를 바탕으로 첨단기술 등에 집중 투자해 세계 경제 강국 대열에 들어가겠다는 것이다. 실제로 러시아는 푸틴의 집권기간인 지난 7년간 6~7%의 경제성장률을 보였으며, 강대국의 반열에 당당히 합류했다. 푸틴의 목표는 러시아가 오는 2020년까지 세계 7대 무역국과 세계 10대 자본 수출입국이 되는 것이다.

경제 호황과 에너지라는 강력한 무기를 갖춘 푸틴은 대외적으로 힘의 외교를 구사하면서 중동 문제를 비롯해 국제 현안에서 목소리를 높이기 시작했다. 러시아는 이와 함께 군사력도 대폭 강화하고 있으며, 푸틴의 새로운 비전은 앞으로 에너지를 많이 필요로 하고 있는 동북아시아로 뻗어 나가는 것이다.

러시아의 극동지역으로의 진출은 이미 16세기 중반부터 17세기말까지 이루어졌으며, 팽창정책은 20세기 초반까지 계속되었다. 러시아의 극동지역 진출의 목적은 1차적으로 영토 확장에 있었으며, 2차적으로는 시베리아 지역에 내재되어 있는 지하자원을 확보하기 위해서였다. 러시아는 극동지역 진출을 위해 시베리아로 진출하였으며, 극동

지역을 확보하기 위해 내부 식민지 개척을 시작하였다. 러시아는 극동 지역을 동북아시아로 진출하는 거점지역으로 삼고, 하바로브스크(Khabarovsk)와 블라디보스토크(Vladivostok)를 전략적 요충지로 활용하였다.

극동지역은 모스크바로부터 멀리 떨어져 있어 정치, 경제, 군사적 영향력이 미치지 못하였다. 따라서 제정시대 러시아는 극동지역의 효율적인 지배를 위해 1904년 세계최장의 철도인 시베리아 횡단철도(Trans Siberian Railway: TSR)를 개통하였다. 2000년대 들어서 푸틴은 중앙정부의 통제를 강화하기 위해 하바로브스크에 대통령 전권 대표를 파견하여 극동지역을 효율적으로 관리하기 시작하였다.

러시아는 중국과 포괄적이고 동등한 신뢰 파트너십 및 전략적 협력을 추진해 오고 있으며, 양국관계는 정치·경제, 인문교류 등 여러 분야에서 빠르게 발전하고 있다. 메드베데프(Dmitry Medvedev) 러시아 전 대통령은 2008년 5월 중국을 방문하여 ‘중대한 국제문제에 관한 공동선언’ 및 ‘전략적 협력 동반자 관계를 전면적으로 심화시키는 러·중 공동성명’을 2010년 9월에 채택하는 등 총 17개 분야에서 협력을 체결하였다. 2013년 6월에는 푸틴 대통령이 취임 후 중국을 방문하여, 러·중 공동성명을 통해 양국간의 전략적 협력 동반자 관계를 재확인하였다.

러시아가 중국과 동반자 관계를 구축하는 것은 한반도 문제에 적극적으로 개입함으로써 동북아 지역에서 미국의 정치·안보적 독점을 막고, 궁극적으로 미국의 독점적 지위를 약화시키려 하는 것이다. 그리고 러시아는 외교적인 다변화정책을 통해 동북아시아에서 정치적 평화와 경제적 이익을 실현하고자 하는 것이다.

러시아와 중국은 여러 분야에서 협력하고 있으나 특히 중국은 러시

아 극동지역의 원자재 수입만 이루어지고 있으며, 자국 상품의 수출증대를 위해 중·러 국경지역 세관인프라 개발에 많은 관심을 가지고 있다. 또한 중국은 창지투(長吉圖)계획으로 중국의 투먼(圖們)지역과 나진·선봉지역을 연결하는 계획도 추진 중이다. 이에 따라 러시아는 중국의 동북3성에서 생산된 물류를 나진항을 통해 한국과 일본, 동남아로 이동시키고, 이를 위해 나진항을 동북아시아의 허브항으로 만들고자 하는 것이다.

러시아는 일본과 다차원적인 선린관계의 발전을 모색하고, 우선적으로 에너지 개발, 현대화, 혁신, 투자 등의 분야에서 경제협력에 치중하여 양국간 협력기반을 확대 추진해 나가는 것을 원칙으로 하였다. 양국간 무역액은 2003년 60억 달러에서 2012년에 300억 달러로 5배나 증가하였다. 그리고 러시아는 일본이 자국의 극동 시베리아 지역 개발 및 경제 현대화 사업에 일본 기업들이 적극 참여해 줄 것을 기대하고 있다. 그러나 러·일 양국간 최대 현안은 남쿠릴열도 4개 섬과 관련된 분쟁이다. 러시아는 국제법상 명백한 러시아 영토라는 원칙 하에서 양국간 상호 수용 가능한 해결방안을 마련해야 한다는 입장이다.¹ 2013년 8월에는 모스크바에서 개최된 러·일 차관급 협의에서 북방영토 문제에 대해 논의하였다.² 러시아 측은 동 영토에 대한 주권은 논쟁의 여지가 없는 국제법적 기반을 가지고 있다는 원칙하에 여건이 성숙되면 4개 도서 중 2개 도서를 반환이 아닌 양도하는 방안을 검토할 수 있다는 입장이다.

¹ 2010년 11월에 메드베데프 대통령은 러시아(구소련 포함) 국가원수로서는 최초로 남쿠릴열도(쿠나시르 섬)를 방문함으로써 영토문제와 관련된 갈등을 재현하였으며, 2012년 7월에 메드베데프 총리는 남쿠릴열도(쿠나시르 섬)를 재차 방문하였다. 2013년 4월에 아베 총리 방러시, 푸틴 대통령과 아베 총리는 남쿠릴열도와 관련하여 상호 수용가능한 해결책을 마련하라고 양국 외교부에 지시했다.

² 주러시아대사관, 『러시아의 대외정책』, (2013), pp. 51-53.

지난 20년간 북한문제에 소극적이었던 러시아는 2013년 11월 13일 한·러 정상회담에서 ‘나진-하산 프로젝트’에 한국기업과 함께 참여할 수 있도록 러시아의 지분을 양도한다는 양해각서(Memorandum of Understanding: MOU)를 체결 했으며, 2012년에는 북한과 가스, 에너지, 철도산업의 협력을 통해 친선관계를 유지 발전시켜나가기로 했다. 푸틴의 통합가스공급시스템(Unified Gas Supply System: UGSS)은 시베리아와 사할린의 석유 및 가스 송유관을 연해주와 북한을 거쳐 한국으로 연결되는 노선으로 북한에 가스를 제공함으로써 핵을 대체할 수 있는 에너지로 사용하게 한다는 것이며, 이 전략은 푸틴의 세계에너지 전략과 한반도의 평화 전략과도 일치한다고 볼 수 있다.

최근 러시아가 북한과의 관계 개선에 적극적인 이유는 동북아 지역에서 러시아의 정치, 경제, 외교적 이익 실현을 위해서는 북·러 관계 개선이 중요하다고 판단했기 때문이다. 정치적 측면에서 러시아는 북한문제에 적극적으로 개입함으로써, 역내 미국의 영향력을 견제하고 북한의 대중국 편향 정책을 수정하여 궁극적으로 자국의 대북영향력을 증대시키고 역내 위상을 강화하고자 하는 것이다. 경제적 측면에서 러시아 극동 시베리아 지역은 각종 지하자원과 석유·가스 등 에너지 자원이 풍부하게 매장되어 있으나 인구가 지속적으로 감소하고 있는 저개발지역으로서 극동 시베리아 지역(Russian Far East and Siberia)은 국가균형발전 실현과 국가정체성 유지 차원에서 중요한 의미를 가지는 지역이기 때문이다.

한편, 동북아시아 에너지 공급의 거점이 될 수 있는 극동 시베리아 지역은 광대한 면적과 풍부한 천연자원을 보유하고 있으며, 러시아와 동북아시아를 잇는 곳으로 발전의 잠재력이 매우 크다. 그러나 그동안 극동 시베리아 지역이 가진 잠재력은 러시아 중앙정부의 투자 부족으

로 인해 오랫동안 지연되어 왔다.

따라서 러시아는 시베리아와 극동지역의 전략적 중요성과 지역균형 발전 등을 고려해 ‘2013년까지 극동·자바이칼지역의 경제 사회 발전 연방프로그램’을 정부령으로 채택하여 발전계획을 추진하였다. 그리고 2012년 9월 블라디보스토크에서 개최되었던 APEC 정상회의를 시작으로 극동지역 개발을 본격적으로 추진하고 있다.

푸틴 정부의 시베리아 지역과 극동지역의 개발전략은 지역들간의 균형발전을 통한 국가의 통일성 확보를 우선적인 목표로 하고 있다. 실제 푸틴 정부는 시베리아 지역과 극동지역을 개발하기 위한 정책으로 에너지산업 중심의 발전전략과 에너지산업의 국가 통제 강화를 실시하였다. 푸틴 정부가 시행한 ‘극동·자바이칼 경제사회 개발프로그램’³, ‘에너지장기전략 2020’, ‘교통장기전략 2020’, 석유·가스, 전력 등의 통합공급시스템 등 지역개발프로그램들은 이러한 목적 달성의 일환으로 추진되었다.

그러나 위의 개발 목표는 이 지역이 가지고 있는 특징을 반영한 정책이기도 하다. 하바로브스크에 위치한 러시아과학원 산하 극동경제 연구소는 극동지방의 개발과 관련하여 다음과 같은 세 개의 정책의 방향성을 제시하였다. 첫째는 중앙의 집중적인 지원을 받아 시베리아와 극동지역을 자원기지로 발전시키는 것이고, 둘째는 아태지역으로 자원 수출을 강화하여 재정자립의 기반을 마련하는 것이며, 셋째는 중국의 동북지역과의 경제통합을 도모하고, 나아가 아태경제권과의 통합을 이루는 것이다.

러시아는 2000년 이후 지속된 고유가 상황에서 석유·가스 등 에너지

3. 극동·자바이칼지역에 속하는 연방구성주체는 사하공화국, 프리모르스키지방, 하바로브스크지방, 아무르주, 마가단주, 사할린주, 치타주, 캄차카주, 유대인자치주, 추코트자치주, 아킨스크-뷰라트자치구 등이다.

지자원의 수출로 많은 자금을 축적하였다. 러시아가 시베리아와 극동 지역에 자립 경제기반 구축과 주민들의 생활수준 향상을 위해 석유·가스 채굴 및 관련 산업 육성, 통합된 에너지 수송망을 구축하는 것은 단순히 국가적인 통일성을 확보하는데만 있는 것이 아니었다.

러시아는 극동지역을 동북아시아 자원의 공급지이자 아태지역에서 미국과 일본을 견제하기 위한 군사적 요충지로 사용하였다. 그러나 최근에는 사할린, 이르쿠츠크, 하바로브스크 등의 지역에서 에너지자원 개발이 시작되면서 에너지자원 활용에 대한 문제가 제기됨에 따라, 동북아시아의 에너지시장으로 확보하려는 움직임을 보이고 있다.

최근 메드베데프 총리는 극동지역 개발에 주안점을 두었던 계획들이 경제이익의 기대치에 못 미칠 것이라는 전문가들의 예상에 따라 ‘수출 가능성 개발’에 초점을 맞춰 지역개발에 박차를 가하면서 극동지역의 투자유치 계획을 일부 수정했다. 이는 최근 극동지역에 투자가 저하되고 있어 이 같은 수정안이 제시되었다고 볼 수 있다. 그렇다고 극동지역이 위기 상황에 놓인 것은 아니다. 극동지역 투자 현황은 여전히 높고 특히 아태지역 국가들의 관심도가 높기 때문에, 그에 대한 잠재적 가능성을 최대한 실현시키고자 하는 것이다.

최근 들어 러시아는 한국과 두 번의 정상회담에서 한·러간의 동반자적관계를 다시 한 번 상기시키면서 동북아시아 진출을 위한 계획을 밝혔다. 2013년 9월 7일 상트페테르부르크에서 열린 G20 정상회의에서 박근혜 대통령은 러시아 푸틴 대통령과의 정상회담을 통해 극동 진출 활성화방안과 대륙철도연결, 북극항로 및 항만개발협력에 대한 협력방안, 러시아의 동북아 개발 프로젝트와 관련된 협력강화 방안에 대해 논의했다. 푸틴 대통령은 ‘신동방정책’을 추진하면서 사할린과 시베리아 등 극동지역 개발과 아태지역 국가들과의 협력강화를 추진

하고 있다고 밝혔으며, 박근혜 대통령은 유라시아 협력을 강화하는 것은 새 정부의 주요 국정과제이자, 본인 역시 극동지역에 대해 관심이 많다고 했다.⁴ 현재 러시아 정부는 항만 현대화사업을 추진하고 있으며, 그와 더불어 세관절차 및 다른 서비스들도 개선하고 있다. 따라서 한국의 전문성, 선박기술, 투자가 어느 때보다 필요하다고 볼 수 있다.

한·러 양국은 2013년 11월 13일 한·러 정상회담을 통해 ‘유라시아 이니셔티브’와 관련하여, 러시아와의 협력과 한반도 평화구축을 위한 양국간 노력에 합의한다는 공동성명을 발표했다. 박근혜 대통령이 제안한 ‘유라시아 이니셔티브’와 러시아의 ‘신동방정책’ 간 정책방향의 일치하기 때문에 한·러 협력 추진에 대한 상승효과를 극대화시킬 수 있다는 것이다.

이번 정상회담에서 얻은 결과는 크게 네 가지로 볼 수 있다. 첫째, 한국이 ‘나진-하산 프로젝트’에 한국기업이 참여할 수 있도록 러시아의 지분을 양도한다는 양해각서를 체결한 것이다. 둘째, 60일 단기비자 면제협정이 체결된 것이다. 셋째, TSR-TKR 철도연결에 대한 계획이고, 넷째, 남·북·러 가스관 연결 사업이다.

한국 정부는 포스코, 코레일, 현대상선이 합작법인(Consortium)을 이뤄 ‘나진-하산 프로젝트’에 참여하기로 했고, 현재 러시아가 가지고 있는 지분 70%(북한 30%)의 절반을 인수하기로 했다. 그럴 경우 한국은 직접투자가 아닌 러시아를 통한 간접투자 방식으로 투자하게

4. 푸틴의 ‘신동방정책’은 극동지역의 발전전략을 위한 프로그램을 의미하는 것으로 ‘2012년 9월 블라디보스토크의 APEC 정상회의’, ‘2013년 극동지역과 바이칼동부지역의 개발 프로그램’, ‘동시베리아-태평양양송유관(East Siberia Pacific Ocean: ESPO) 연결 사업’, ‘UGSS 구축 사업’ 등 극동지역에 2015년까지 3조 3천억 루블을 투자할 계획임.

된다.⁵

나진항의 물류를 선점하기 위해서는 우리나라 항만과 북한의 나진항을 연결하는 신항로를 개설하여야 한다. 러시아는 2005년 12월부터 나진-하산 철도 구간을 TSR과 연결하는 작업에 착수하여, 2013년 9월 약 54km 철도구간을 개통하였다. 러시아가 추진한 ‘나진-하산 물류협력사업’은 러시아 하산과 북한 나진항을 연결하는 철로를 개·보수하고, 나진항을 현대화하며, 복합물류 사업을 추진하는 것이다. 따라서 ‘나진-하산 물류협력사업’에 우리기업이 참여하는 것은 신냉전체제에 있는 남북관계를 개선 할 수 있는 기회가 될 것이다.

⁵ 나진-하산 철도현대화사업은 2006년 3월 블라디보스토크에서 개최된 3자간 철도회담에서 이루어졌으며, 그해 10월 두만강역에서 착공식을 개최하였다. 2009년 동 프로젝트 이행을 위해 북한과 러시아는 ‘라손콘트란스사(社)’(러시아 철도공사와 북한 나진항 개발 사업에 참여)를 설립하였고, 라손콘트란스는 북한과 양자간 나진-하산 구간 철도를 49년간 임차 계약을 체결했다.

Ⅲ. 한·러 경험 및 극동개발협력



1. 한·러 경험 현황

가. 교역

러시아는 체제 전환과정에서 사유화와 민영화를 무리하게 추진함으로써, 민간부문의 역할이 지나치게 비대해졌다. 시장경제의 안정적인 시스템 구축을 위해서는 경제제도와 법령, 그리고 관행을 점차 투명화해야 하며, 러시아가 가지고 있는 풍부한 에너지자원과 양질의 저렴한 노동력, 그리고 기초과학을 토대로 잠재적 성장을 키워 나가야 한다. 이는 한국에게 협력 파트너로 충분한 가능성을 보여주고 있다. 따라서 통관제도와 조세제도 등 기업 활동을 확대하기 위해서는 지나친 관료주의와 부정부패 요인 축소, 지하경제의 해소가 이루어져야 하며, 오일머니(Oil Money) 활용을 통한 산업의 다각화와 지속적인 경제성장, 그리고 산업구조 개편이 필요하다.

한·러간 교역에서 한국은 1990년 수교이후부터 1995년까지 적자를 나타냈으나 1996년부터는 가전제품과 자동차 등의 수출이 증대하면서 흑자로 전환되었다. 1993년 한·러 양국간 총 교역량은 15.7억 달러(수출 6억 달러, 수입 9.7억 달러)로 적자를 기록하였으나 이는 러시아로부터 원자재 수입이 증가하였기 때문이며, 1995년 총 교역량도 33억 달러(수출 14억 달러, 수입 19억 달러)로 전년대비 50.9% 증가하였지만 4.8억 달러 적자를 기록하였다.

1996년부터는 수출 증가로 인해 총 교역량이 37.8억 달러(수출 19.7억 달러, 수입 18.1억 달러)로 전년대비 14.2% 증가했으며, 1.5억 달러의 흑자를 기록하였다. 그러나 1997년에는 총 교역량이 33억 달러로 전년대비 13.4% 감소하였다. 총 교역량의 감소 원인은 러시아 정부가 재정수입증대를 위해 통관을 강화하고, 한국산 가전제품과 자동차 등

주요 수입품목들에 대한 수입을 자제했기 때문이다. 1997년 우리나라의 대러시아 수출구조는 전기, 전자제품과 운송기계 및 기계류가 전체 수출에 60%를 차지했으며, 전체 수출의 80%가 공산품 위주로 구성되었다. 수입 품목은 주로 에너지 및 광물자원으로 알미늄괴, 철강판, 원목 등의 원자재이다. 지금까지도 주요 수입 품목은 원자재가 대부분이며, 1997년 말 우리나라에서 대러시아 수출이 차지하는 비중은 1.3%이고, 순위는 16위였다.

1997년과 1998년에 한·러간 교역량이 감소한 이유는 1997년부터 시작된 아시아의 금융위기에 있다. 금융위기로 인해 글로벌 투자자들이 러시아의 에너지시장을 새로운 투자처로 인식하고, 외국자본들을 러시아 에너지시장으로 이동시켰다. 그러나 아시아시장의 경제혼란이 지속되면서 에너지 수요가 급감하면서, 석유와 천연가스 등 에너지 가격 역시 급락했다. 이로 인해 러시아 경제는 불안정하게 되었고, 러시아 정부는 예산부족으로 인한 채권(The Government Short-terms Bonds: GKO)의 상환부담을 줄이기 위해 1998년 8월 17일 루블화 표시 채권에 대해 90일간 모라토리엄(Moratorium)을 선언하게 되었다. 이로 인해 경제성장률은 4.6% 감소하였으며, 물가상승률도 84.4%로 크게 증가하였다. 1998년 한·러간 총 교역량은 1997년 33억 달러에서 21억 달러로 36%나 급감하였다.

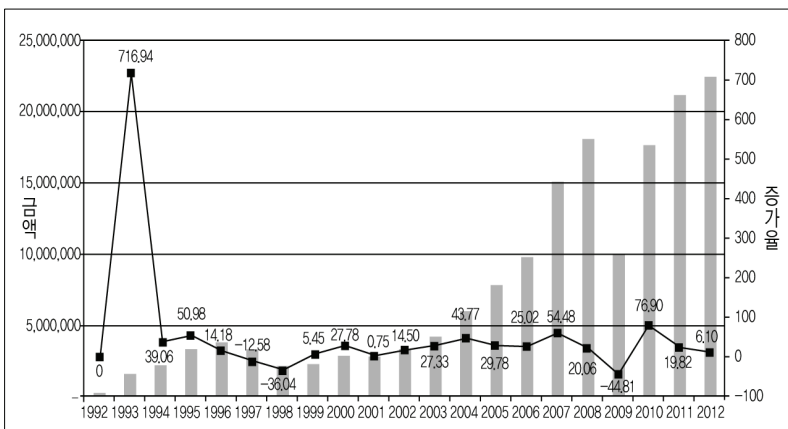
1999년 이후 러시아가 경제성장을 달성할 수 있었던 것은 에너지 자원에 대한 수요가 급증했기 때문이다. 에너지산업이 활성화되면서 천연가스, 석유 등의 에너지자원의 수출 급증으로 만성 적자에 시달리던 러시아 재정에 많은 도움을 주었다. 이에 따라 2000년 이후 러시아는 2008년까지 6-7% 내외의 고도성장을 지속하였다. 높은 경제 성장에 따라 중산층이 급속하게 증가하였으며, 소비지출도 확대되었

다. 이에 따라 한·러간 교역량도 2007년 150억 달러, 2008년 180억 달러로 전년대비 각각 54.7%와 20.6%로 증가하였다. 반면, 러시아는 폐쇄적 경제성장으로 인해 계층 및 지역 간 소득 불균형 현상이 한층 심화되었다.

2005년 한·러간 교역규모는 78억 달러로 전년대비 29.8% 증가했으며, 우리나라의 대러시아 주요 수출 품목은 승용차, 합성수지, 철 구조물, 자동차 부품 등 이다. 대러시아 수입 품목은 원유, 알미늄괴, 나프타, 니켈괴, 고철, 유연탄, 원목 등이 대부분이다. 2000년대 한·러간 교역의 특징은 우리나라의 대러시아 수출이 지속적으로 증가했다는 것이다. 이것은 러시아의 높은 경제성장이 러시아인들의 소비성향을 변화시킨 것으로 볼 수 있다.

<그림 Ⅲ-1>에서 보는 바와 같이, 한·러 양국간 교역은 2003년부터 2008년까지 지속적으로 증가하고 있음을 알 수 있다. 대외교역에서 러시아의 수출이 급증한 원인은 원유, 철강재, 화학, 목재 등 주요 수

<그림 Ⅲ-1> 한·러간 교역현황



출처: 한국무역협회, 2013. 12.

출 제품의 가격이 상승했기 때문이며, 수입도 전년대비 31.8%나 증가하였다. 한국과의 교역도 2007년 수출이 80억 달러로 56.2% 증가했으며, 수입도 69.7억 달러로 52.6% 증가했다. 그러나 2008년도 미국발 금융위기는 한국과 러시아에도 영향을 미쳐 2009년 한국의 대러시아 수출이 42억 달러로 57% 감소했으며, 수입도 57.9억 달러로 30% 감소하였다. 이에 따라 2009년 러시아의 경제성장률은 7.8% 하락하였고, 실업률도 8.2%로 높게 나타났다.

<표 III-1>에서 보는 바와 같이, 한·러 연도별 교역현황을 보면 2009년 세계금융위기로 인해 경제침체가 되고 있음에도 우리나라와의 무역거래량은 증가하고 있음을 알 수 있다. 2013년 전반기 우리나라의 세계 수출액은 2,766억 달러, 수입액은 2,566억 달러로 무역수지는 200억 달러 흑자를 기록했으나, 대러시아 수출액은 56.1억 달러, 수입액은 56.7억 달러로 무역수지는 5천2백만 달러 적자를 기록했다. 대러시아 무역수지 적자는 2009년 15.9%, 2010년 21.4%, 2011년 5.5%, 12년 2.6%로 점차 감소하고 있으며, 2013년 10월까지 1.4%의 흑자를 기록했다. 무역수지 적자의 원인은 러시아의 경기침체에 따라 자동차 부품(-6.6%), 합성수지(-9.9%), 화물자동차(-38.8%) 등의 수출이 감소했기 때문이다.⁶

<표 III-1>, <표 III-2>에서 보는 바와 같이 우리나라의 대러시아 주요 수출 품목은 매년 조금씩 차이를 보이고 있지만, 대체적으로 수출은 승용차, 자동차부품, 건설중장비, 합성수지, 화물자동차 등이며, 특히 건설중장비, 타이어, 선박, 냉방기, 배전 및 제어기 등의 수출은 증가하고 있는 추세이다. 주요 수입 품목은 원유, 나프타, 유연탄, 알루미늄괴, 천연가스, 고철 등이며, 원유, 무연탄, 우라늄 등도 역시 수입

6. 모스크바 무역관, 『러시아 경제동향 및 한·러교역 현황』 (2013).

이 증가하고 있는 품목이다.

러시아에서 에너지자원이 경제지표에서 차지하고 있는 비중을 보면, 국내총생산(Gross Domestic Product: GDP)의 24%, 재정수입의 49%이고, 국제유가가 10% 상승 할 시 GDP가 0.9% 증가한다. 이와 같이 러시아 경제에서 에너지자원이 수입에서 차지하는 비중이 너무 크므로, 국제통화기금(International Monetary Fund: IMF)는 러시아 경제의 지속적인 성장을 위해서는 높은 에너지자원 의존도 및 국영기업 위주의 경제구조 개선이 필요하다고 지적했다.

또한 한국의 대러시아 수출은 10년간 2001년 9.3억 달러에서 2012년 110억 달러로 12배 증가 했으며, 수입은 2001년 19억 달러에서 2012년 113억 달러로 5.9배 증가했다. 2011년에는 1990년 수교 이후 처음으로 교역규모가 200억 달러를 넘어서 지속적으로 증가하고 있다. 한국은 러시아로부터 천연가스, 석유 등 에너지자원을 수입하고, 러시아는 한국으로부터 자동차, 자동차 부품, 합성수지 등을 수입하고 있다. 비록 연도별로 차이는 있으나 양국의 상호보완적인 경제구조와 더불어 한국의 적극적인 시장개척 노력과 러시아의 경제성장률이 지속적으로 증가하고 있기 때문에 한·러 양국간 교역량은 앞으로도 증가할 것이다.

〈표 Ⅲ-1〉 대러시아 수출 품목의 변화

금액(단위 : 천 달러)

순위	품목명	1992년
1	가열난방기	10,992
2	혁의류 및 기타	10,604
3	당류	10,076
4	칼라TV	9,037
5	세탁기	7,878

6	냉장고	7,442
7	직물제의류	5,984
8	컴퓨터	5,328

순위	품목명	1995년
1	칼라TV	351,610
2	영상기록매체	108,109
3	VCR	91,493
4	승용차	57,788
5	직물제의류	45,428
6	모니터	40,832
7	경유	40,750
8	편직제의류	40,549

순위	품목명	2000년
1	합성수지	185,413
2	혁의류 및 기타	45,442
3	편직물	43,685
4	칼라TV	37,801
5	면류	26,589
6	기타 플라스틱제품	16,136
7	기타섬유제품	16,008
8	경유	15,860

순위	품목명	2005년
1	승용차	966,360
2	합성수지	557,086
3	선박	301,781
4	철구조물	223,255
5	무선전화기	181,419
6	자동차부품	140,639
7	화물자동차	102,861
8	건설중장비	47,009

순위	품목명	2012년
1	승용차	3,119
2	자동차부품	1,645
3	건설중장비	477
4	합성수지	578
5	화물자동차	568
6	타이어	183
7	칼라TV	249
8	아연도강판	189

〈표 Ⅲ-2〉 대러시아 수입 품목의 변화

금액(단위 : 천 달러)

순위	품목명	1992년
1	강반제품	21,982
2	동괴 및 스크랩	12,327
3	천연섬유원료	7,022
4	동물성한약재	4,527
5	알루미늄괴 및 스크랩	4,502
6	선철	4,029
7	원목	3,322
8	펄프	2,972

순위	품목명	1995년
1	철강 및 비합금강형강	173,326
2	강반제품	165,352
3	알루미늄괴 및 스크랩	141,154
4	열연강판	123,389
5	동괴 및 스크랩	110,626
6	어란	93,669
7	천연섬유원료	79,263
8	니켈괴 및 스크랩	76,398

순위	품목명	2000년
1	알루미늄괴 및 스크랩	322,065
2	원유	304,757
3	열연강판	143,160
4	고철	141,881
5	나프타	137,639
6	니켈괴 및 스크랩	120,135
7	원목	98,253
8	유연탄	78,608

순위	품목명	2005년
1	알루미늄괴 및 스크랩	595,430
2	고철	483,099
3	원유	423,943
4	나프타	279,487
5	니켈괴 및 스크랩	235,865
6	유연탄	235,297
7	무기류	150,825
8	원목	150,525

순위	품목명	2012년
1	원유	3,905
2	나프타	1,790
3	유연탄	1,355
4	알루미늄괴 및 스크랩	840
5	천연가스	848
6	고철	392
7	무연탄	218
8	합금철	174

출처: KOTIS 통계(MTI 4단위 기준). 2013.12.

나. 대러시아 투자

한국의 대러시아 투자는 1990년 수교 이후 꾸준히 증가하였으나 1998년 모라토리엄으로 인해 외환시장이 불안정하여 투자가 급속히 감소하였다. 그러나 2000년 이후 세계 에너지자원 시장이 활성화되면서 대러시아 투자가 증가하기 시작했다. 그럼에도 불구하고 양국간 교역규모를 감안할 때, <표 III-3>에서 보는 것처럼 투자협력은 미미한 수준이라 할 수 있다. 이는 러시아의 국내투자환경이 열악하고, 시장 상황 및 현지화 여건이 미성숙하여 투자를 꺼리기 때문이라고 파악할 수 있다. 따라서 러시아의 투자환경에 대한 키워드는 2011년 12월 러시아가 세계무역기구(World Trade Organization: WTO)에 가입하고, 대외경제를 개방화하며, 경제 산업을 현대화하는 동시에 국영기업을 민영화하는데 있다고 할 수 있다.

러시아로 유입된 외국인직접투자(Foreign Direct Investment: FDI)는 <표 III-3>에서 보는 바와 같이, 2008년 글로벌 금융위기로 크게 감소하였으며, 2010년 이후 경제위기 극복대책 추진 등으로 서서히 증가하고 있으나 글로벌 금융위기 전 수준으로는 회복되지 못하고 있다.⁷ 따라서 2011년 러시아 경제는 유럽 발 경제위기의 영향은 상대적으로 적었으나 고유가의 지속으로 인해 경제성장률이 2009년에는 7.8% 감소하였었고, 2010년 4.3%, 2011년 4.3%, 2012년 3.4%로 회복

7. 모스크바 무역관, 『최근 러시아 투자환경 변화 및 한국기업의 진출 동향』 (2012). 러시아는 2003년 이후 높은 경제성장률, 정치적 안정, 막대한 내수시장 잠재력 등에 힘입어 FDI가 지속적으로 증가하였다. 특히 국제유가가 폭등하던 2007년에는 551억 달러로 전년대비 85.4%나 상승하였고, 2008년에는 755억 달러로 전년대비 37.0%나 상승하는 등 FDI 유입액이 크게 증가하였다. 그러나 2008년 글로벌 금융위기로 러시아의 펀더멘털(Fundamental)에 대한 불확실성이 증가하고, 내수가 부진을 겪으면서 2009년에는 전년 대비 48.7%나 감소하였다. 한편 외국인 투자가 급격히 감소함에 따라 위기의식을 느낀 러시아 정부는 경제 현대화에 필수적인 선진 기술·인력 및 자본 도입을 위해서 적극적으로 외국인 직접투자 유치 노력을 전개하고 있다.

하는 단계에 있다.

〈표 III-3〉 대러시아 외국인직접투자 추이

(단위: 백만 달러)

연도	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
금액	56,996	55,874	74,783	36,583	43,168	55,084	50,661

출처: 러시아 중앙은행, 2013.

한국기업의 대(對)러시아 투자는 러시아 내수시장의 관리를 위해 제조업분야 투자가 주종을 이루고 있으며, 이외에 에너지와 자원, 농업 등 관심 분야를 점차 확대해 나가는 추세에 있다. 특히 원유, 천연가스, 광물, 농업 분야와 건설 및 플랜트 등 유망 분야에 대한 투자진출 관심 역시 증가하고 있다. 그리고 수직계열화 및 기업인수합병(Merges and Acquisitions: M&A) 투자에도 관심을 보이고 있다. 특히 원료 공급에서 제품제조, 판매까지 수직계열화 투자에 관심을 보이고, 기존 그린필드(Green Field)형 투자 위주에서 기업 인수합병 투자 등으로 관심이 확대되어 나가고 있다.⁸

또 다른 특징으로는 대기업 위주의 투자 일변도에서 중소기업의 투자진출 확대를 들 수 있다. 즉 자동차, 전자부품업체 등 기존 대기업의 투자를 따라 중소기업의 동반 진출이 확대되고 있으며, 정보통신기술(Information Technology: IT), 발광다이오드(Light Emitting Diode: LED), 전력기자재, 물류 등의 분야에서 중소기업의 진출이 확대되고 있다는 것이다.

〈표 III-4〉에 따르면, 한국 기업들의 대러시아 투자는 2013년 6월

8. 외교부, “한국과 러시아의 투자 동향 및 전망,” 『러시아연방 개황』, (2010).

까지 누계 신고건수는 1,144건이며, 누계 투자금액은 20억 달러이다. 제조업분야 340건(신고건수)에 11.3억 달러로 투자금액이 가장 많았으며, 도매 및 소매업은 188건(신고건수)에 2.9억 달러, 광업은 47건(신고건수)에 1.5억 달러, 농업, 임업, 어업분야는 200건(신고건수)에 1.5억 달러, 그리고 부동산 및 임대업은 122건(신고건수)에 0.7억 달러가 투자 되었다.

투자 사례를 보면, 대러시아 초기투자는 현대의 스베틀라야(Svetlaya)의 산림개발과 블라디보스토크의 비즈니스센터, 한국제강의 제철업 등 소액투자에 머무르고 있다. 그러나 2004년 석유공사 등 한국기업들 간에 합작법인을 구성해 서캄차카 석유개발사업에 진출했으며, 2005년 9월에는 한국야쿠르트(주)가 2천만 달러를 투자하여 라면공장을 완공하였고, 2006년 6월에는 오리온(주)이 2천만 달러를 투자하여 초코파이공장을 완공하였으며, LG전자는 1억5천만 달러를 투자하여 전자공장을 완공하였다. 2007년도 6월에는 범한 판토스가 1천만 달러를 투자하여 물류단지를 완공하였으며, 9월에는 롯데가 3억 달러를 투자하여 백화점 및 오피스텔을 완공하였다.⁹ 2008년 9월에는 삼성전자(주)가 1억 9천만 달러를 투자하여 공장을 완공하였으며, 2009년 10월에는 현대모비스가 5천만 달러를 투자하여 물류센터를 건설하였다. 2010년 6월에는 롯데호텔이 3억 달러를 투자하여 호텔을 건설하였으며, 9월에는 현대자동차가 4억 달러를 투자하여 상트페테르부르크에 공장을 건설하였으며, 롯데제과는 8천5백만 달러를 투자하였다. 10월에는 KT&G가 1억 2.7천만 달러를 투자하여 칼루가에 공장을 건설하였다.¹⁰ 투자분야는 제조업이 대부분이며, 도소매업·광업 분야에도 관

⁹ 주러시아대사관, 『2007 경제현황 및 전망』, (2008).

¹⁰ 외교부, 『러시아연방 개황』.

〈표 Ⅲ-4〉 연도별 한국의 대러시아 투자 현황

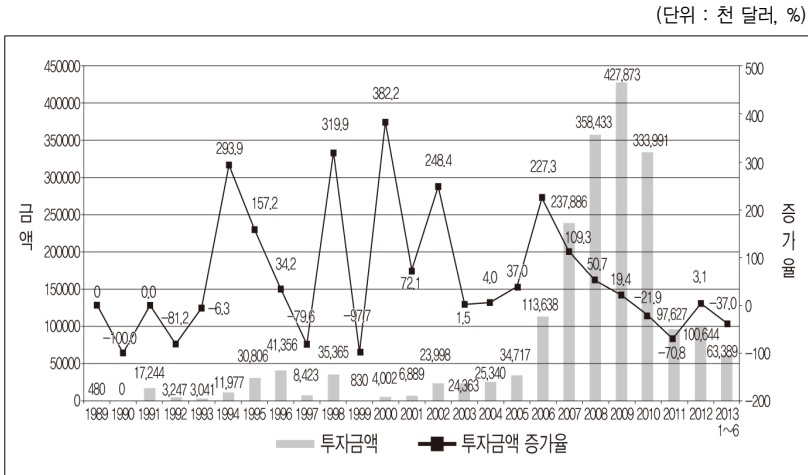
연 도	신고 건수	신규 법인 수	투자금액 (단위: 천 달러)	송금 횟수	투자금액 (단위: 천 달러)
1989	2	2	480	2	480
1990	4	0	8,781	0	0
1991	9	5	9,539	14	17,244
1992	17	7	7,386	11	3,247
1993	28	12	4,943	16	3,041
1994	37	20	52,427	33	11,977
1995	29	24	51,618	57	30,806
1996	41	12	72,037	38	41,356
1997	24	7	33,642	21	8,423
1998	15	4	34,771	10	35,365
1999	10	7	3,376	13	830
2000	16	11	11,001	26	4,002
2001	16	9	21,191	38	6,889
2002	23	9	46,571	42	23,998
2003	35	13	10,293	43	24,363
2004	29	14	90,485	73	25,340
2005	49	22	69,312	85	34,717
2006	47	18	131,685	80	113,638
2007	100	48	432,364	133	237,886
2008	120	51	518,854	186	358,433
2009	173	29	722,596	264	427,873
2010	96	19	232,164	172	333,991
2011	79	28	130,829	103	97,627
2012	65	13	96,667	97	100,644
2013, 1~6	50	13	134,226	70	63,389
합 계	1,114	397	2,927,239	1,627	2,005,558

출처: 한국수출입은행, 2013.11.

*신고건수는 공동투자, 증액투자를 포함하고, 투자건수는 송금건수를 의미함.

심을 보이고 있고, 수산물 가공업, 숙박, 요식업 등으로 확대해 나가고 있다.

〈그림 Ⅲ-2〉 한국의 대러시아 투자 현황



출처: 한국수출입은행, 2013.11

러시아 경제가 회복되고 양국 교역이 확대됨에 따라 투자 진출도 확대될 전망이다. 러시아는 직접투자 환경을 지속적으로 개선해 나가면서 자국내 생산 제품을 우대하겠다는 의지를 표명하였다. 또한 산업 및 기간시설(Infrastructure)의 현대화를 추진하고 있으며, 이러한 움직임과 더불어 러시아 국민소득 수준이 향상되면서 1억 4,500만 명의 시장을 고려한 한국 기업의 현지화 전략이 확대될 전망이다.¹¹⁾

¹¹⁾ 위의 글.

<그림 III-2>에서 보는 바와 같이, 한국 기업의 대러시아 투자는 지속적으로 증가하고 있다. 그러나 매년 투자금액 증가율은 큰 폭의 차이를 나타내며 불안한 모습을 보이고 있다. 한국기업의 대러시아 투자가 증가하는 이유는 최근 러시아의 높은 경제성장률과 대외신인도 제고, 정치적 안정, 그리고 고유가에 따른 소득증가에 따라 우리 기업들이 러시아 시장의 잠재력을 높이 평가하고 있기 때문이다.

투자증진을 위해서는 이미 진출해 있는 우리 기업들의 성패여부가 중요한 만큼 러시아 정부와 협력을 강화해 나가는 한편, 향후 투자진출을 원하는 기업들에게 러시아의 시장동향과 에너지산업동향 등 많은 정보를 제공해야 한다. 또한 한·러 간 투자의 실질적인 협력 강화를 위해서는 러시아 정부가 수립 중에 있는 2014 소치 프로그램과 극동 시베리아 개발 계획에 참여를 통한 한·러 정부 및 기업 간의 협력이 필요하다.

러시아는 복잡한 투자절차와 비효율적인 관료주의, 부패 등 FDI 환경 개선이 미흡하여 외국인투자가 감소하고 있다. 2010년 세계은행(World Bank)의 ‘기업환경 평가 2009’에 따르면, 러시아는 기업하기 좋은 환경 순위가 183개국 중 120위로, 브릭스(BRICs)국가 중 최하위를 기록했다.¹² 그러나 2011년 12월 러시아가 WTO에 가입하게 되면서 법적, 제도적 투명성이 제고되어 한국의 대러시아 투자진출이 증가하였다.

¹² 위의 글.

2. 한·러 경험 발전 방안

가. 한·러 경험 확대 방안

푸틴 러시아 대통령은 2013년 11월 13일 한·러 정상회담에서 남·북·러 3개국 경제협력은 정치와는 별개로 진행되어야 하며, 3개국의 경제협력은 통합과 화해의 주요인으로 작용할 것이라고 밝혔다. 또한 해상운송 및 에너지 분야 프로젝트에서 3국이 공동 협력하여 철도건설과 가스관설치를 통해 한반도의 경제협력과 남북관계 개선에 일조할 수 있을 것이라 밝혔다.

한·러 회담 공동성명서에서 러시아는 북한의 나진항을 포함한 하산-나진 철도 인프라 시스템을 제약 없이 이용하는데 도움을 줄 수 있다고 언급했다. 한국은 러시아의 나진-하산 철도 연결 및 나진항의 현대화 작업 완료 여부에 따라 러시아의 투자규모를 현재보다 3배까지 증가시킬 예정이다. 이러한 계획은 향후 러시아의 시베리아와 극동지역 근대화 계획에 긍정적 영향을 가져다 줄 뿐만 아니라 한국 정부의 대러시아 투자로 러시아의 과학 및 우주분야와 같은 최첨단 기술 분야에서 양국이 상승(상생) 할 수 있는 기회이다.

나. 자유무역 협정

세계 11위의 경제규모를 가진 러시아는 지난 1993년 WTO 가입 신청서를 제출한 지 18년만인 2011년 12월 15일에 제8차 WTO 각료회의에서 WTO 가입을 승인 받았다. 러시아는 WTO에 가입함으로써 교역규모가 큰 폭으로 증가하였다. 그리고 이는 EU를 포함한 주변 국가들과 FTA체결의 촉매제로 작용할 것이다.

WTO가입에 따라 공산품의 수입관세가 크게 낮아져 수출기회가 확대되고, 서비스시장의 대외개방속도가 빨라질 전망이다. 상품분야에 미치는 효과는 평균 10%대인 수입관세가 7.8%까지 낮아지고, 일반 공산품은 9.5%에서 7.3%로, IT제품은 5.4%에서 0%로, 15-20%인 철강분야 관세율은 5-7%로 크게 하락하게 된다. 이에 따라 WTO가입에 따른 관세 인하 스케줄이 완료될 경우 우리나라는 러시아 수출시 약 3억 5천만 달러 관세 절감효과를 거둘 것으로 기대된다. 또한 수입품에 대해서도 러시아가 약 700개 품목에 대해 부과하던 수출세를 폐지하거나 크게 낮추게 되어 긍정적인 효과가 기대된다. 특히 러시아의 수출세 폐지나 인하로 인해 대러시아 원자재 수입 가격이 인하되면 관련 제품 수요기업의 생산성이 증대될 것이다. 그리고 러시아는 비교적 안정적으로 성장하고 있는 시장이며, 천연가스 등 원자재가 풍부하여 향후 시장이 지속적으로 확대될 것으로 예상된다.

러시아가 WTO 가입을 추진하는 동안 카자흐스탄(Kazakhstan), 벨라루스(Belarus), 키르기스스탄(Kirgizstan), 타지키스탄(Tadzhikistan)이 참여하는 유라시아경제공동체(Eurasian Economic Community: EurAsEC)가 2001년 발효되었고, 2010년 1월에는 벨라루스, 카자흐스탄과 관세동맹을 만들어 경제협력을 강화하였으며 향후 이를 확대하여 유라시아경제연합(Eurasian Economic Union: EEU) 창설을 구상함과 동시에, 이를 독립국가연합(Common Wealth of Independent States: CIS)을 대상으로 확대해 추진하고자 한다. 또한 3국간 관세동맹도 공동경제구역으로 통합수준을 높여 상품뿐 아니라 서비스와 자본이동을 자유화함과 동시에 우크라이나 등과도 경제통합을 추진한다는 계획이다.

〈표 Ⅲ-5〉 러시아의 WTO가입에 따른 상품별 수입관세 인하 계획

품목	현재 실행세율	가입 첫째 세율	최종 양허세율	이행 기간
승용차	30%	25%	15%	2019년
상용차	25%	10~20%	5~15%	즉시~2017년
자동차부품	5~15%	5~15%	0~10%	2018년
TV부품	10%	10%	0%	2015년
합성수지	5~10%	5~10%	4~6.5%	2013~2014년
담배	30%	30%	2€/1000개	2015년
냉장고	20%	20%	5~13%	2015~2017년
철강제품	15~20%	5~15%	5~7.5%	즉시~2015년
의료기기	10%	10%	5%	2015년
플라스틱	10~20%	10~20%	5.5~6.5%	2015~2017년
제지	15%	5%	5%	즉시
커피	15%	15%	10%	2016년
주스	15%	15%	8%	2015년
의류	10%	10%	5~8%	2014~2015년
가방	15~20%	15~20%	6.5~10%	즉시~2017년

출처: 한국무역협회 국제무역연구원, "러시아 WTO가입의 영향과 무역업계 대응," 설명회 발표 자료, 2011.12.21.

현재 한·러 FTA에 대한 논의는 중단된 상태지만 조만간 다시 시작 될 것으로 보인다. 현재까지 한·러간에 경제협정은 양자경제동반자협정(Bilateral Economic Partnership: BEPA)으로 지난 2008년 이후 중단된 상태이지만, 향후 FTA추진 논의 재개와 활발한 교류가 기대 된다.¹³

¹³ BEPA는 2005.11 양국정상이 체결한 Action Plan에서 공동전문가 그룹을 창설기로 합의 했으며, 2007.10.31.-11.1에는 제 1차 한·러 양국간 BEPA 공동연구그룹 회의(서울)가 있었으며, 2008.7.8.-9 제 2차 한·러 양국간 BEPA 공동연구그룹 회의(모스크바)가 있었다.

그동안 한·러 FTA 논의가 진척되지 못한 것은 러시아가 자국 산업의 피해를 우려해 협상을 일방적으로 중단했기 때문이다. 이는 한국이 얻을 기대이익에 비추어 러시아의 실익은 크지 않은 반면 자국 제조업 시장을 개방해야 한다는 부담감이 크게 작용하였기 때문이다. 그러나 WTO 가입 이후 러시아 산업계가 공개적으로 한·러 FTA 체결을 지지한다는 입장을 밝히기도 했다. 러시아는 자원수출의 비중을 줄이고 자동차, 기계류 등의 제조업 육성을 국가적 과제로 추진하고 있는데, 한·러 FTA는 이 분야 산업에 부정적인 영향을 줄 것이 분명하다.

따라서 한국은 러시아의 적극적 참여를 유도하기 위하여 한·러 FTA에 에너지와 극동개발 협력을 포함시키는 것이 필요하다. 잘 알려진 대로 한국이 동아시아의 어떤 국가보다 먼저 미국의 셰일가스를 수입할 수 있었던 것은 한·미 FTA 덕분이다. 한·러 FTA를 통해 러시아산 천연가스 도입을 보장하고 관세 인하 및 기타 규제가 완화된다면 러시아는 충분히 한·러 FTA에 참여할 이점을 갖게 된다. 뿐만 아니라 한·러 FTA를 통해 러시아는 극동개발에 필요한 한국 정부와 기업의 투자를 적극 유치할 수 있다는 점을 강조하여야 한다.

러시아는 아태지역으로 에너지 수출을 확대시키고, 극동지역 개발을 강화해야 하는 시점이기 때문에 한국과 일본 등 동아시아 국가들과의 경제적 교류를 활성화 시켜야 하는 상황이다. 따라서 한국과의 FTA 협정 체결도 러시아 입장에서는 필요하다.

한·러 양국은 단순한 원자재와 소비재를 사고파는 전통적 교역 형태를 벗어나 자원, 인프라, 첨단산업과 혁신 분야 등에서 협력 방안을 추진해야 하며 이를 위해 한·러 FTA는 절대적인 조건이다. 한국이 러시아와 FTA를 통해 다른 어떤 국가보다 먼저 극동 시베리아에 진출 및 선점하는 것은 전략적으로 매우 중요하다. 극동지역에서 한국의

경제 영토가 확대되고, 러시아와의 경제협력이 강화된다면 북한을 포함한 동아시아 지역에서 평화와 번영에 큰 도움이 될 것이다.

한국이 러시아와 FTA를 서둘러야 하는 이유는 푸틴 대통령이 강력한 리더십을 기초로 극동 시베리아 지역을 개발하고, 아태지역 국가들과 협력을 강화하는 ‘신동방정책’을 추진하고 있기 때문이다. 한국역시 FTA를 통한 경제협력과 정치, 외교 관계를 강화하는 새로운 ‘북방정책’을 추진해 나가야 하는 상황에 직면해 있다. 한국은 한·러간 FTA 논의가 조기에 재개될 수 있도록 대러시아 시장을 선점하여 양국 통상 문제의 안정적 해결기반을 마련하기 위해 FTA를 적극적으로 추진해 나가야 한다.

정부는 추진 방안으로 “한·러 경제공동위, 한·러 비즈니스 다이얼로그 등 다양한 협력채널을 활용해 한·러 FTA 재개 여부를 논의해 나갈 것”이라며, “한·러 FTA 논의 재개를 한·러간 주요 통상과제로 삼아 사전연구 등 다양한 협력 방안을 검토해 나갈 것”이라고 말했다.

정부는 2008년 공동연구단계에서 중단된 한·러 FTA에 대한 논의를 5년 만에 재추진하기로 했다. FTA의 재추진 배경은 경제여건이 달라졌기 때문이다. 지난해 WTO에 가입한 러시아가 아태지역을 자국의 성장 동력으로 활용하기 위해 FTA 체결에 나서고 있는 만큼, 이를 기회로 러시아 시장에 진출하겠다는 것이다. 이는 시장 확대를 위한 ‘신북방정책’의 일환으로 볼 수 있다.

우리나라 정부는 한·러 FTA 추진을 양국간 주요 통상과제로 공론화하고, 한·러 경제위원회 등 다양한 협력채널을 활용해 협상 재개 여부를 모색한다는 계획이다.

다. 경협차관

한국 정부는 1990년 9월 한·러 수교 이후 러시아와의 경제협력을 증진시키기 위해 소련에 총 30억 달러의 경협차관을 제공하기로 했다. 이에 따라 산업은행은 현금차관 10억 달러와 한국수출입은행 소비재 차관 4억7000만 달러 등 총 14억7000만 달러를 제공했으나 1992년 12월에 구소연방이 해체되면서 경협차관 지급을 중단하였다. 러시아 경협차관은 당초 1999년까지 모두 돌려받기로 했으나 러시아 측의 사정으로 상환을 미루게 되어 현재까지도 회수하지 못했다.

1991년 우리나라가 러시아에 제공한 경협차관은 14억7천만 달러로 이자가 붙어 한때 누적액이 22억4천만 달러에 달하기도 했다. 이에 따라 한국 정부는 1995년 협상을 벌여 1993년까지 만기가 도래한 4억5000만 달러를 1998년까지 돌려받기로 했으나, 1994년에 현물상환에 합의하여 1995년 7월 이후 3억 100만 달러 만큼의 방산물자(2억1천만 달러)와 헬기(7천만 달러), 알루미늄과 우라늄, 원자재(9천만 달러) 등을 현물로 상환 받았다. 헬기는 1994년 도입한 러시아산 까모프(KA-32T) 기종으로 산불 진화가 주 임무로, 탑승인원은 18명, 최대 이륙중량은 1만1천kg, 기본 중량은 6640kg으로 이 기종은 옛 소련에 빌려준 경협차관 대신 현물로 30대가 들어왔다. 이때 상환방식으로 러시아 무기를 도입하기로 한 것을 일명 ‘불곰사업’이라 부른다. ‘불곰사업’은 대러시아 경협차관 14억7,000만 달러(약 1조6000억원)를 현물로 들여오기로 하고, 1995년부터 추진한 러시아 무기도입 사업이다.

2003년 9월 한·러 양국은 차관 상환협상을 타결하였다. 러시아는 우리나라 채무에 대해서도 정상적으로 상환할 의사를 밝히면서 1998년 8월 경제위기를 겪으면서도 파리클럽, IMF 등 서방채권국들에 대한 채무를 정상적으로 상환해오고 있으므로 다른 채권국들과의 상환

조건상 형평성 문제와 러시아 경제 회복이 이제 시작이라는 점을 들어 상환조건을 완화 해줄 것을 요청했다. 이에 따라 우리나라 정부는 이자가 붙어 늘어난 경험차관 22억 4000만 달러 가운데 6억6000만 달러를 탕감하고, 나머지 15억 8000만 달러를 2026년까지 분할 상환하기로 하였다.

러시아는 그동안 1·2차 불곰사업을 통해 7억4,000만 달러를 상환했으며, 현재 7억3,000만 달러가 미상환인 채 남아 있다. 러시아 경험차관의 현물 상환으로 전차와 장갑차, 대전차유도탄 등 모두 5억3,400만 달러(6,408억원) 어치의 러시아 무기 여섯 종류를 도입했다.

러시아에 제공했던 경험차관 상환 대신 현물로 2005년과 2006년 들여온 대전차 유도탄 메티스엠(METIS-M)¹⁴이 실전에서 사용할 수 없을 정도로 성능이 엉망이었던 것으로 드러나게 되어 2007년 12월 ‘불곰사업’이란 이름을 ‘한·러 군사기술협력사업’으로 이름을 바꿔 기술이전 협력 사업으로 질적인 전환을 추진하였다.

한국 정부는 2013년 11월 13일 한국을 공식방한한 푸틴 대통령과 경험차관 상환문제를 논의하였으나 양국간 이견이 있어 합의를 이루지 못했다. 러시아 측은 잔여분 상환에 대해 전액을 방산물자 및 군사기술을 한국에 제공하는 형태로 상계하자고 제안했고, 한국 정부는 절반은 현물로 나머지는 현금으로 상환 받겠다는 뜻을 나타냈으며 채무 탕감 조건으로 러시아와 우주기술협력협정을 체결하여 2013년 1월 나로호를 발사하게 되었다.

¹⁴ METIS-M은 사정거리 1,500m에 야간사격이 가능하며, 관통력이 850mm로 한국군 전력에 도움이 될 것으로 기대됐다. 1차 불곰사업 때 700여발, 2차 불곰사업 때 9,000여발을 들여왔으며, 가격은 한발 당 1,700만원으로 총 1,500억원 규모다.

3. 극동개발 협력 방안

가. 극동경제 현황

러시아는 극동지역을 21세기 전략적 요충지로서 동북아시아 진출을 위한 교두보로 삼고자 한다. 2012년 9월 APEC 정상회의의 블라디보스토크 개최 및 2012년 5월 연방정부 내 극동개발부 신설은 러시아에서의 극동지역의 중요성을 반영하고 있다고 볼 수 있다. 이와 같이 러시아는 극동지역 개발을 국가적 과제로 추진하는 동시에 아태지역내 국가위상 제고 및 진출확대, 정책도모 등 극동지역의 경제낙후, 인구 감소 현상, 부패와의 전쟁 등을 국가안보 문제로 인식하여 ‘2025 극동 바이칼지역 경제사회개발 프로그램’을 수립하고 추진 중에 있다.

2012년 블라디보스토크는 APEC 준비사업으로 교통인프라 조성에 대규모 연방재원을 투자했으며, 에너지자원의 수출시장의 다변화를 위해 극동가스배관, 동시베리아-태평양송유관(East Siberia Pacific Ocean: ESPO), UGSS 구축사업을 추진 중에 있다. 극동지역은 에너지자원분야의 대규모 프로젝트 시행에 힘입어 2011년 5%, 2012년 9.6%의 높은 경제성장률을 보이고 있다. 그러나 극동지역은 거시경제 지표상으로는 양호한 실적임에도 불구하고, 주민의 삶의 질은 낮고, 인구는 지속적으로 감소하고 있다. 극동지역 인구는 러시아 전체의 4.4%에 불과하나 지역총생산은 러시아 GDP의 5.6% 수준이다. 인구 대비 생산량을 볼 때, 극동지역 주민의 소득은 러시아 평균보다 약 20% 높으나 생활여건을 감안한 실질소득은 러시아 평균보다 약 30% 정도 낮은 것으로 평가된다.

극동지역의 대외교역량은 2009년 세계금융위기의 여파로 인하여 감소했다가 이후 꾸준히 증가하여 2011년에 340억 달러(전년대비 29%),

2012년에 364억 달러(전년대비 7%)로 높은 증가세를 보이고 있다. 우리나라는 2011-2012년에 극동러시아의 최대 교역국으로 부상했다. 사할린주와 연해주는 한국의 주요 교역대상이다. 우리나라는 극동러시아에 자동차, 화학제품, 식료품 등 공산품을 주로 수출하고, 극동으로부터는 석유, 천연가스, 수산물, 목재, 철, 비철금속 등의 원자재를 수입한다.

한국기업들의 극동진출은 에너지자원분야, 물류·건설분야, 제조업분야, 농업분야, 서비스분야 등으로 점차 다양해지고 있다. 에너지자원분야에는 한국가스공사가 연간 150만 톤의 사할린 액화천연가스(Liquefied Natural Gas: LNG) 수입 계획과 연해주지역 가스화사업 참여를 추진 중에 있으며, 한국석유공사는 서캄차트카(Kamchatka) 해상광구 유전개발 사업 참여를 추진하고 있고, 한국투자증권은 사할린 유연 탄광 지분을 보유하고 있으며, LG상사는 연간 250만 톤의 야쿠츠크 유연탄을 수입하고 있다. 물류·건설 분야에서는 부산항만공사가 나훗트카에서 컨테이너항 개발 사업을 추진하고 있으며, 계룡건설이 하바로브스크에서 주상복합아파트를 건설하고 있다. 제조업분야

〈표 Ⅲ-6〉 극동지역의 교역 현황

(단위: 억 달러, %)

연 도	수출	수입	총 교역량
2006	62	70	132
2007	106	77	183
2008	140	89	229
2009	120	50	169
2010	186	77	262
2011	248	92	340
2012	258	106	364

출처: 주블라디보스토크대사관, 『한·러 극동관계』.

에서는 대우조선해양이 대형조선소를 건설하고 있고, 서비스분야에는 1997년 블라디보스토크에 현대호텔(현대중공업)을 건설하였다.

극동지역(시베리아 포함)에는 석유가 141억 배럴(전체매장량-742

〈표 Ⅲ-7〉 2012년 극동지역의 수출입현황

(단위: 억 달러, %)

구분		수출		수입	
		금액	증가율	금액	증가율
총계/총 교역량		258	3.3	105	15.9
한국	102.5	83.6	-1.1	18.9	44.2
중국	100	51.1	28.8	48.9	15.8
일본	84.3	74.5	8.7	9.8	9.2
연해주	87	19.8	18.3	67.2	17.9
사할린	177.3	163.7	2.3	13.6	19.9
하바로브스크	26	15.2	-7.8	10.8	-1.5
사하 (야쿠찌야)	47.5	46.3	1.1	1.2	-32.2

출처: 주블라디보스토크대사관, 『한·러 극동관계』.

〈표 Ⅲ-8〉 한·극동 주요지방간 교역현황

(단위: 백만 달러)

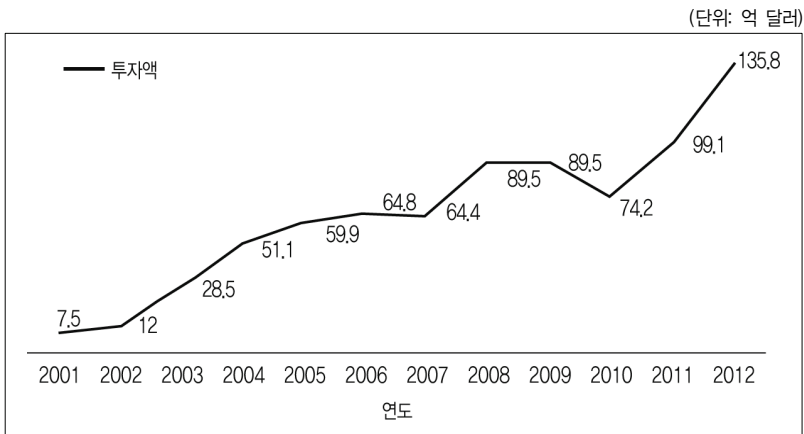
교역 현황 연도	연해주			사할린주			하바로브스크주		
	교역량	수출	수입	교역량	수출	수입	교역량	수출	수입
2009	547	252	295	3,008	44	2,964	216	60	156
2010	1,069	638	431	4,427	45	4,381	352	161	190
2011	1,595	1,063	531	6,919	69	6,850	382	118	264
2012	1,922	1,346	576	7,296	360	6,935	473	129	343

출처: 주블라디보스토크대사관, 『한·러 극동관계』.

억 배럴의 약19%), 가스가 10.2조m³(전체매장량-44.4조m³의 23%) 매장되어 있다. 그러나 인프라가 미비하여 개발율은 10%에 불과하다. 이외에도 확인매장량 기준으로 철광석 120억 톤, 망간 1,500만 톤, 주석 200만 톤, 텅스텐 40만 톤, 납 180만 톤, 아연 250만 톤, 구리 80만 톤, 금 2,000만 톤, 은 38,000톤, 티타늄 1,030만 톤 등의 광물자원이 매장되어 있다.¹⁵

2011년 러시아 극동지역에 대한 외국인투자액은 약 100억 달러를 기록했다. 극동지역의 외국인투자액은 러시아 전체 외국인투자액(1,900억 달러)의 5% 수준으로 미미한 수준에 머물고 있다. 대극동러시아 외국인투자는 주로 석유·가스가 매장되어 있는 사할린주(49.8억 달러, 전체투자액의 67%), 사하공화국(13.3억 달러, 전체투자액의 18%), 하바

〈그림 Ⅲ-3〉 2001-2012년 대 극동바이칼지역의 외국인 투자동향



출처: 주블라디보스토크총영사관, 『러 극동지역 외국인 투자동향』.

* 2011년(99.1억 달러)은 자바이칼지역(자바이칼주, 부랴티야공화국)을 제외한 극동지역 외국인투자액임.

¹⁵ 주블라디보스토크총영사관, 『최근 러 극동지역 정세』.

로브스크주(4.2억 달러, 전체투자액의 6%) 등 에너지자원 개발 분야에 집중 투자되고 있다. 투자는 대부분 석유·가스 등 에너지자원 주요 기업을 보유한 네덜란드, 일본 등 일부 국가들에 의해 이루어지고 있으며, 우리나라와 중국의 투자비중은 상대적으로 주요 투자국들에 비해 낮다.

2012년 대극동러시아 외국인투자유입액은 135.8억 달러로 전년대비 37% 증가하였다. 전년도와 마찬가지로 가스와 석유 등 에너지자원 매장량이 풍부한 사할린주에 집중 투자됐다. 투자유형별로는 직접투자 비중이 16%이고, 간접투자 비중이 83.9%를 차지하고 있다.

나. 푸틴 정부의 극동지역 개발전략

러시아는 동북아 지역의 중요성을 감안해서 이 지역에서의 입지 강화를 추구하고 있다. 따라서 아태지역 다자기구인 APEC, ASEAN, SCO, BRICs 등에 적극적인 참여 및 아시아국가간 통합과정에서 역할 강화를 모색하고 있으며, 이를 통해 극동 시베리아의 경제적 개발 프로그램 실행에 있어 한·중·일 동북아 지역의 능력을 활용하고자 하는 것이다. 특히 극동 시베리아 지역의 개발은 국가안보적인 차원에서 우선순위를 두고 추진한다는 입장이다. 2012년 9월에 APEC정상회의를 블라디보스토크에서 개최한 것은 극동 시베리아 지역개발에 대한 러시아의 관심도를 직접적으로 보여주는 단적인 예이기도 한다.

푸틴 대통령은 2013년 8월 31일 빅토르 이샤예프 극동관구 전권대표 겸 극동개발부 장관을 경질한 후, 유리 트루트네프 대통령보좌관을 신임 극동관구 전권대표로 임명하고, 9월 11일에는 갈루쉬카 알렉산드르를 신임 극동개발부 장관으로 임명했다. 장관교체의 배경은 극동 러시아 개발과 관련해 그동안 푸틴 대통령이 원하는 방향으로 이샤예프 전권대표가 제대로 움직이지 않았기 때문이다. 푸틴 대통령이 극동

개발부를 공개적으로 질타하는 등 이샤예프의 경질은 이미 예고된 것이었다. 결과적으로 푸틴 대통령이 갈루쉬카를 임명한 것은 극동지역의 개발에 대한 대통령의 생각과 의지가 분명하다는 것을 보여주고 있다. 이에 따라 극동러시아의 개발은 지지부진함에서 벗어나 빠르게 추진될 것으로 기대 된다.

푸틴 대통령은 북극해 항로, 대륙붕개발로 인해 로스네프트(Rosneft, 국영석유기업), 가스프롬뱅크(Gazprombank, 국영가스기업 Gazprom의 금융자회사), 소브콤플로트(Sovcomflot, 국영해운기업) 등 러시아 대기업들의 신규 선박수요가 크게 늘어날 것이므로 이에 대한 준비가 필요하다고 언급하였다. 더불어 조선업은 러시아경제에 있어 매우 중요한 부분이라고 강조하였다. 현재 러시아의 군용 선박 산업은 국가발주에 힘입어 꾸준히 성장세를 이어가고 있는 반면, 민간 선박조선업은 여전히 가격과 품질 면에서 낮은 경쟁력으로 선박발주자들의 신뢰를 얻지 못하고 있으며, 중국과 한국 등 외국 조선소에 크게 처지고 있는 상황이다. 따라서 러시아는 즈베즈다(Zvezda)조선소를 로스네프트, 가스프롬뱅크, 제너럴 일렉트로닉(General Electric), 파커드릴링(Parker Drilling), 한국의 대우조선해양, STX 등이 참여하는 민간합작법인에 매각하는 방안을 협의하고 있다.¹⁶

푸틴 대통령이 한국 방문을 강력히 추진한 배경도 작년부터 야심차게 추진해온 극동개발과 남·북·러 가스관 사업에 새로운 돌파구를 찾기 위해서이다. 푸틴 대통령은 2012년 12월 12일 국정연설에서 “21세기 러시아 발전의 방향은 동쪽을 향하고 있다”고 발표했다. 더불어 “시베리아와 극동은 우리의 거대한 잠재력이며, 이 잠재력을 반드시 실현

¹⁶ 즈베즈다조선소의 지분 100%를 통합조선공사의 자회사인 극동선박조선수리센터가 소유하고 있음. 주블라디보스토크총영사관, ‘푸틴 대통령의 블라디보스토크 방문 결과,’ 2013.10.10.

해야 한다”고 강조하면서 내각에 극동개발부를 신설하고, 극동투자에 필요한 대규모 자금을 조달하기 위해 극동개발공사를 설립하였다.

푸틴 정부의 극동개발 핵심은 시베리아가스를 동북아시아 시장에 공급하는데 있다. 러시아는 유럽을 보완할 수 있는 거대 에너지 시장을 동북아시아에 구축함으로써 새로운 성장 동력을 확보하고, 이를 바탕으로 극동지역 개발을 추진할 수 있는 재원을 확보할 수 있기 때문

〈표 Ⅲ-9〉 극동지역별 발전전략

지역	사업내용
연해주	<ul style="list-style-type: none"> - 아태지역과의 교류협력중심지, 극동지역의 교통물류 중심지, 혁신학술과학관광의 중심지로 육성 - 2013-2017 연해주 경제개발 프로그램(총 95억루블 재정투입): 투자환경개선, 중소기업육성, 상품·서비스 시장경쟁력 강화, 예산집행구조 선진화, 연 7%대 성장 목표 - 수산가공산업개발계획(2013-2017), 블라디보스토크 석유화학단지 조성, LNG플랜트(17년 완공, 100억 달러 투입), 블라디보스토크 위락단지(투자자 모집 완료)
하바로브스크	- 극동지역내 중화학공업(항공, 조선, 기계, 석유화학) 중심지 및 유라시아 물류거점으로 육성
사할린주	- 대륙붕 자원개발에 기반한 석유가스화학단지 및 쿠릴 열도 내 수산레저분야 경제특구조성
아무르주	- 광업, 전력산업, 농업분야 중점 육성(종합 제철단지 조성, 수력발전소 확장, 우주기지 건설)
유대인자치주	- 광업, 임업, 농축산업 중점 육성
캄차트카주	- 수산업, 광업, 관광레저 분야 중점 육성(수산업 현대화, 북극해 자원탐사개발 및 항로개척)
마가단주, 추코트카주	- 광업자원 개발 및 관련산업 중점 육성

출처: 주블라디보스토크총영사관, ‘러시아 극동지역 개황,’ 2013.10.10.

〈표 Ⅲ-10〉 ‘극동 및 바이칼지역 사회 경제발전전략 2025’의 지역발전 시나리오

단계	목표	예상되는 문제
1단계 (2009-2015년)	<ul style="list-style-type: none"> - 러시아 평균 투자 증가율 추월 - 에너지자원저장 기술 도입 - 고용의 미미한 증가 - 선도적 경제성장 지대들에서 산업 및 농업 신규인프라 프로젝트 수행시작으로 투자증가 및 새로운 지역발전 중심 형성 촉진 	<ul style="list-style-type: none"> - 교통, 에너지, 사회 인프라부족 및 경제 다각화 미진으로 인한 높은 시장 리스크 등 사회발전 억제요인들의 영향력 경험
2단계 (2016-2020년)	<ul style="list-style-type: none"> - 외국인 및 국가 투자유입과 관련되고 기존 인프라 장벽 극복을 보장하는 대규모 에너지 프로젝트 수행 - 교통잠재력확대, 여객 및 화물수송확대, 자동차, 철도, 공항, 항구 네트워크 등 주요교통망 구축 완료 - 채굴된 원료의 심층가공 생산물 수출 비중 증대 	<ul style="list-style-type: none"> - 1단계 대비 투자 증가율 둔화 등 부정적 경향 출현
3단계 (2021-2025년)	<ul style="list-style-type: none"> - 러시아의 주도적 지위 강화와 극동 및 바이칼지역의 세계경제 통합과 관련된 사회경제적 발전 - 혁신 경제발전, 첨단기술, 지식기반경제, 에너지, 교통부문에 극동 및 바이칼지역의 경쟁 잠재력을 수행하는 국제노동분업 참여 - 대규모 탄화수소(Hydrocarbon)연료 채굴, 가공 공급프로젝트 수행 - 대규모 에너지, 교통 프로젝트 수행 완료 - 러시아 과학의 선도적 지위확대 - 교육 및 보건에 대한 국가 및 민간지출의 점진적 증가(선진국 수준까지)로 이 부문에서 주도적 지위를 보장하는 인적자본의 발전 가속화 	<ul style="list-style-type: none"> - 원료 채굴 및 에너지 수출 증대 잠재력제한과 환경보호 지출 증가와 관련된 억제요인 출현

출처: 제성훈, 대외경제정책연구원, '푸틴 3기 정부의 극동개발계획과 한·러 협력과제,' (대외경제정책연구원, 2013.3), p. 15.

이다. 그런데 지금 이 프로젝트가 거의 무산될 위기에 처해 있다. 2011년 11월 한·러 정상은 남·북·러 가스관 사업의 로드맵에 대해 포괄적으로 합의하고, 2013년 9월부터는 본격적인 가스관 공사를 시작하기로 결정하였다. 그러나 계속되는 북한의 도발과 가격 문제로 인해 한·러 양국은 사업을 착수조차 못하고 있는 실정이다.

러시아는 극동 시베리아 개발에 전략적 중요성을 부여하고 있다. 그 지역이 인구가 감소하고 있고, 중국과 국경을 접하고 있는 등 국가 안보적으로 중요한 지역이기 때문이다. 그래서 러시아 정부는 2009년 12월에 ‘극동·자바이칼지역 사회 경제발전전략 2025’와 2010년 ‘2050년 극동 태평양지역 발전 계획’에 서명했다. 러시아 극동 시베리아 지역의 낙후된 인프라를 개발하고, 소득수준을 향상시키기 위해 동북아 인근 국가의 투자유치가 필요하기 때문이다. 그리고 지리적으로 동북아시아와 인접해 있어, 이 지역과 경제적 유대 강화도 필요하다. 푸틴 대통령은 ‘극동·자바이칼지역 사회 경제발전전략 2025’에서 동북아시아 지역으로 에너지자원을 공급하기 위한 가스관 건설 등을 위해 390조원의 투자 계획을 추진하고 있다.¹⁷

다. 한·러 극동개발 협력 방안

한·러 양국은 극동 시베리아 개발 분야 협력 관계에서 잠재력이 크다. 한국은 극동 시베리아 지역에서 생산되는 에너지, 광물, 수산 등 풍부한 자원이 필요하며, 한반도와 접해 있어 물류 측면에서 유럽 러시아지역과 연결할 수 있고, 북극항로의 본격적인 개발 등에 있어서 극동 시베리아는 매우 중요한 지역이다. 한·러간 주요 협력사업으로

17. “박근혜 대통령의 유라시아 이니셔티브,” 『세계일보』, 2013년 11월 10일.

는 TKR-TSR 연결사업 추진과 PNG, 해운, 항공분야 협력을 통한 물류 기반 강화 등이 있으며, 극동지역에서 남·북·러 삼각협력 추진은 북한의 개발을 촉진시켜 한반도에서 평화와 번영의 기반을 형성하는데 도움이 된다.

특히 잠재력이 큰 분야인 에너지, 자원 및 과학기술, 수산 분야 등에서 양국간 협력도 지속적으로 확대될 것으로 보인다. 에너지 개발사업 참여 및 도입선 확보는 대러시아 에너지협력을 확대하는 추세에 있으며, 특히 사할린-1, 사할린-2에서 생산된 가스를 LNG플랜트와 터미널을 통해 연해주, 한국, 중국, 일본 등으로 판매할 계획이다. 가스의 수출은 가스수송 인프라 개발과 한국, 중국, 일본과의 수출물량 및 가격에 대한 협상에서 결정될 것이나 한국, 중국, 일본에 대한 가스공급은 2020년 30-120 BCM(Billion Cubic Meters of Natural Gas), 2030년 70-190 BCM에 달할 것으로 예상된다. 이에 따라 한국의 경우 안정적인 에너지자원 확보를 위해 러시아 가스유전 개발사업과 가스수송배관프로젝트분야에 대한 협력을 확대해야 한다.

그리고 한·러간 중요한 협력사업 중 하나는 수산과 해운항만에 대한 협력이다. 한국과 러시아는 2009년 12월에 불법어업방지협정을 체결하였으며, 2010년 7월부터 발효되었다. 이 협정에 따라 러시아 수역 내에서의 불법조업이 줄어들고, 불법 어획물의 유입도 감소할 것으로 전망된다. 또한 수산업분야에서는 블라디보스토크에 수산물 가공공장 건립과 어선 건조 등의 협력 사업이 추진 중에 있다.

한·러간 극동지역 개발 협력을 위해서는 우선적으로 나진-하산프로젝트의 성공적인 추진과 TSR-TKR이 연결, 그리고 러시아 극동지역-북한-한국을 연결하는 에너지 분야에서의 협력과 수산 및 해운항만과 관련된 분야의 협력이 필요하다.

IV. 교통협력



1. 한·러간 교통 협력사업 현황

한·러 양국간에는 수많은 경제협력 사업이 논의되어 왔으나 실제 협력 사업으로 추진된 것은 소수에 불과하다. 그 주된 원인은 러시아와 협력 사업에 대한 커다란 시각 차이 및 사업 추진에 필요한 제반 여건의 미성숙을 들 수 있다.

그럼에도 불구하고 꾸준히 양국간에 경제협력의 공감대가 형성되어 온 영역은 교통, 물류부문이다. 한국은 1991년에 한국과 러시아간 해상 직항로가 개설되는 것을 계기로 시베리아횡단철도의 최대 고객으로서의 위상을 구축하기 시작하였다. 따라서 한국과 러시아는 정부와 민간 차원의 다양한 협의체가 구성되었으며, 이것을 중심으로 해상운송과 철도운송과 관련된 협의가 본격화되었다.

우리나라 철도공사(당시는 철도청)와 물류기업 등은 시베리아횡단철도를 이용하는 관련국가의 철도, 항만, 선사, 물류 포워드들의 협의체인 TSR국제조정협의회(International Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation: CCTST)에 가입하였으며, 2001년에는 CCTST와 러시아철도공사는 공동으로 TSR 노선에 대한 설명회를 서울에서 개최한 바 있다.

가. TSR 현황과 한·러 협력

TSR은 러시아가 1891년에 착공하여 1916년에 블라디보스토크~모스크바간 전구간(9,297km)을 개통시킨 간선철도망이다. 러시아의 동-서를 연결하는 산업축으로 천연자원과 노동력, 기술, 자본을 결합시키는 기능 및 시베리아 개발, 태평양 진출의 가교역할을 수행해 왔다.

1970년대 이후, 아시아와 유럽을 연결하는 루트로서도 중요한 역할을 담당하여 오고 있으며, 정치, 사회적으로는 광대한 러시아 영토를 하나의 통일된 국가로 결집시키는 국가통합에도 크게 기여하고 있다. 또한 러시아 전체 수출입화물 및 통과화물의 50% 이상이 TSR을 통하여 수송되고 있다.

시베리아횡단철도는 1965년부터 일본이 북해도산 목재를 핀란드로 수송하기 위해 국제수송로로서 활용한 것이 시발점이 되었다. 이후 1967년부터 컨테이너 운송이 개시되었고, 1983년에는 연간 11만 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit)를 처리하는 주요 국제간선수송로로서의 지위를 확보하게 되었다. 1980년대 말에는 물동량이 1만 TEU 이하로 격감하기도 했으나 한국, 일본, 유럽의 운송업자들과의 협력과 러시아 정부의 노력으로 1983년 이후 정상 수준을 유지하고 있다.

시베리아횡단철도를 이용하는 주요 국가는 한국과 중국, 일본이다. 국가별 컨테이너 물동량을 살펴보면, 2006년에는 한국이 3국 물동량의 63%, 중국이 33%, 일본이 4%를 차지하였다. 그러나 2012년에는

〈그림 IV-1〉 TSR노선도



출처: 러시아철도공사, 〈www.rzd.ru/〉 (검색일: 2013.09.27)

중국이 3국 물동량중 70%인 34만 TEU, 한국이 21%인 10만 TEU를 수송한 것으로 나타난다.

일반적으로 중국 상해항이나 한국의 부산항을 출발한 TSR 운송을 위한 컨테이너 선박은 극동 러시아항만에서 TSR 열차에 환적 출발하기 까지 약 10여일이 소요된다. 극동 항만에서 모스크바 인근역까지는 10-14일 소요되며, 역에서 목적지까지 약 2-3일 이내에 트럭으로 배송되고 있다.

〈표 IV-1〉 한·중·일·러 간 TSR 이용 컨테이너 화물량

(단위: TEU)

구분 \ 연도	2010	2011	2012 ¹⁸	2012년 전년대비(%)
일본	27,820	37,388	42,301	13.0
수출	6,133	7,002		
수입	21,590	30,220		
Transit	97	166		
중국	221,835	339,798	346,238	14.0
수출	143,703	214,133		
수입	68,759	110,464		
Transit	9,373	15,201		
한국	88,577	113,485	103,252	31.0
수출	44,279	48,488		
수입	25,364	38,686		
Transit	18,934	26,311		

출처: CCTT, <icctt.com/rabochie-gruppy> (검색일: 2013.09.27); 러시아철도공사, <www.rzd.ru> (검색일: 2013.09.27).

¹⁸. 러시아철도공사, <www.rzd-partner.ru/> (검색일: 2013.01.30).

해상운송으로 모스크바까지 수송할 경우, 중국과 부산의 거점 항만에서 상트페테르부르크까지 운송일수는 약 45일, 내륙 모스크바지역까지의 운송에는 약 7일이 소요되어 약 50일 정도가 필요하다.

운송 요금은 매분기 해상운임에 따라 크게 달라지는데, 2013년 여름을 기준으로 모스크바까지 TSR를 이용한 운송 요금은 3,700-4,300달러(20피트), 해상운송을 중심으로 한 수송은 3,300-4,000달러 수준이다. 수송 일수에는 TSR 철도수송이, 운임 측면에서는 해상운송이 강점을 갖고 있다.

〈표 IV-2〉 TSR과 해운 운임 비교(부산-모스크바 기준)

(단위: 달러)

구분	TSR	해상운송(2013년 2분기)
TEU(20ft)	3,700-4,300	3,300-4,000
FEU(40ft)	6,000-6,300	4,200-4,900

출처: 한국교통연구원 내부 자료

TSR 철도수송의 문제점으로는 양하하는 러시아 극동 항만의 선적, 터미널 운영이 독점적인 형태로 운영되며, 철도운송도 반독점적인 형태로 운영된다는 점이다. 보스토치니항에 양하하면, VSC(Vostochnaya Stevedoring Company) 터미널에서만 열차가 발차하고 있으며, 국영 컨테이너회사인 트랜스컨테이너(Trans Container)의 반독점적인 수송이 이루어진다. 또한 이 업체가 특정업체에만 저렴한 특별운임을 제공하는 등 불공정한 요금 정책을 시행하고 있다. 또한 해상운송에 비해 통관수속이 복잡하고 요구하는 서류가 많다는 점이 문제점으로 제기되고 있다.

나. 나호드카 자유경제지대 한·러공단 설립

1999년 5월, 한국과 러시아 연방 정부는 나호드카(Nakhodka) 자유경제지대 내에 한·러 공단설립에 관한 협정을 체결하였다. 주요 내용은 공단조성 초기 10년간은 20ha의 면적을 개발, 30개 한국기업과 합작기업을 유치하며, 장기적으로는 330ha 면적을 개발, 100개 기업을 유치한다는 것이다. 이 사업이 모두 완공될 경우 약 1만명 이상의 고용효과를 가져올 것으로 전망하였다.¹⁹

이 자유경제지대는 극동지역의 자유경제지대중 러시아 연방이 가장 적극적으로 설치를 주장했던 곳으로, 1990년 7월 14일 러시아 연방 의회의 결정에 의거하여 지정되었고 동년 11월, 이 지역의 개발에 대한 우선조치에 의해 러시아 연방 각료회의의 승인을 받았다.

나호드카 자유경제지대는 아시아-태평양 지역에 대한 수출지향적인 산업에 중점을 두어 목재, 석탄, 원유 등 가공업의 발전을 지향하고 있다. 나호드카항은 연간 수백만 톤의 석탄, 목재, 원유를 처리 할 수 있는 어항과 유류항만 시설을 갖추고 있다.

2001년 한·러 공동성명 당시, 푸틴 대통령은 나호드카 자유경제지역내 한·러 산업공단 건설사업의 조속하고 성공적인 이행을 위하여 노력해 나가고자 하는 강한 의향을 표명한 바 있다. 그러나 한국 측은 나호드카 공단 건설에 대하여 국회의 승인을 받은 반면, 러시아 측은 현재까지 하원의 승인을 받지 못해 개발 중단상태에 놓여 있다.

¹⁹ “러, 나호카 공단부지 한국에 임대할 듯,” 『연합뉴스』, 1999년 05월 18일; “한러합작 ‘나호카 공단’ 활기 되찾을 듯,” 『연합뉴스』, 2005년 05월 05일.

다. 러시아 극동 한국전용 항만 물류기지 개발

2008년 9월, 당시 이명박 대통령은 한·러 정상회담에서 러시아 극동지역에 한국기업 전용의 항만, 물류기지 개발을 제안하였고, 러시아 대통령으로부터 긍정적인 답변을 얻었다. 이후 항만개발, 물류, 교통 전문가들을 중심으로 한 현지 조사가 이루어졌으며, 2009년 1월에 러시아 극동 자루비노 항만(15선석) 및 배후단지(5,000만평) 개발 구상안과 양국 공동개발 양해각서 체결을 러시아 측에 제의하였다.

이후 우리나라는 한·러 교통장관 및 차관회의, 전문가 회의를 통해 러시아와 개발구상에 대한 협의를 하였으며, 2010년에는 국내기업 설명회를 개최하기도 하였다. 하지만 극동지역 항만, 물류단지에 투자 의향을 표명한 기업은 소수에 불과하였다.

한·러 경제공동위를 통해 양국은 극동러시아 항만 현대화 및 개발에 관한 양해각서를 체결키로 합의하였으며, 2010년 11월, 한·러 교통부 장관 간담회에서 철도, 공항, 도로, 항만 등 교통물류 전 분야에 대한 양국 간 협력에 합의한 바 있다. 이 사업의 개발 규모는 자루비노(Zarubino) 지역에 항만 총 15선석(컨테이너 9, 석탄 3, 일반 3선석), 배후물류단지 3,500만평이며 초기 물동량 확보가 불확실하며 투자 재원 조달이 어렵다는 점을 감안하여 단계적으로 개발한다는 구상이었다.

사업주체는 한국 측 투자주체를 구성한 후, 러시아 기업과 특별목적법인(Special Purpose Company: SPC)을 설립하여 추진하는 방식이었다. 그러나 10조원에 달하는 막대한 투자재원의 조달이 어렵다는 점, 러시아 측의 비협조적인 태도, 동북아 지역의 새로운 물류 환경 변화에 따른 경제성 확보의 불투명성 등으로 본격적인 사업으로 이행되지 못하였다.

〈표 IV-3〉 러시아 극동 자루비노항 시설 현황

운영주체	트랜스그룹AC		
주요 처리 화물	자동차, 고철, 목재, 컨테이너, 기계 설비		
항만 시설 현황			
	길이(m)	수심(m)	취급화물
1 부두	150	9.5	고철
2 부두	150	9.25	고철, 목재
3 부두	200	8.5	수산물, 자동차
4 부두	150	7.5	수산물, 컨테이너
기계설비	항구 크레인(5-20톤), 자동차 크레인(30톤), 자동로더(1.5-35톤) 등		
야적장(m ²)	27,400		
창고(m ²)	19,200		
교통 연계 현황			
도로연계	자루비노 - 훈춘 도로(총 연장 85km) 연계 중국 접경 지역인 크라스키노와 거리가 70km임		
철도연계	수하노프카 - 바라놉스키-하산 항구 내 철도 총 연장 4.5km, 수하노프카 역에서 항만 접근 철도 연장 11km 임		

자료: 이옥남, "APEC 개최 이후 극동항만물류 발전 양상 진단," 『동북아북한교통물류』, 13호 (한국교통연구원, 2013), p. 7.

라. RUCO와 러시아 철도공사간의 물류합작회사 설립

2006년 7월, 러시아철도공사 야쿠닌 사장은 한국을 방문하여 국내 주요물류업체 대표와의 회담에서 나진-하산간 철도 화물 수송을 위한 한-러 합작 물류법인 설립을 제안하였다. 러시아는 한국에서 유럽으로 수송되는 해상 물동량을 시베리아 횡단철도로 유치하겠다는 의도였으며, 한국 측은 대륙횡단철도 활성화를 통한 운송비용 절감, 운송기간 단축, 통관절차 간소화를 기대한 것이었다.

2007년에 한국 측 참여업체의 러시아 방문 및 한·러 철도공사 사장 간 회담을 거쳐 한·러 양국 철도공공간 양해각서 체결 및 한국 측 합작법인 RUCO(루코)(주)가 설립되었다. 한국 측 합작법인에 참여한 업체는 한국철도공사, 현대 글로벌비스, 범한 판토스, 장금상선, 우진 글로벌, 한루 등 6개사였다.

한국 합작법인인 RUCO는 자본금이 6억원(참여사가 1억씩 출자)이었으며, 주요 업무는 러시아 철도공사와의 협력사업에 대한 사업성 분석과 실무협상 추진, 부산-나진-하산 경유 TSR 시범 운행 추진, 중장기적인 TKR-TSR 연결 사업 추진 등이었다.

사업의 진행은 2단계로 나누어, 1단계에서는 한국 합작법인과 러시아 철도공사가 물류합작회사를 설립하고, 2단계에서는 TKR-TSR 연계를 위한 국제 합작법인을 추진한다는 것이었다. 한국 합작법인과 러시아 철도공사간의 물류합작회사는 지분비율이 러시아 60%, 한국 40%이며 투자 규모는 1.85억 달러(20만 TEU 처리 기준: 화차 구매금액 제외)로 하였으며, 초기자본금 규모는 4천만 달러로 하는 것으로 의견의 접근을 보았다.

2단계에서는 한·러 물류합작회사와 북한과의 합영회사를 설립하는 것으로 되어 있다. 이 합영회사는 한·러 물류합영회사가 70%, 북한이 30%, 투자 회수기간 이후에는 50대 50으로 잠정 합의한 상태였다. 이 합영기업의 존속기간은 49년으로 구두 합의하였으며, 투자원금 회수기간은 할인율을 작용할 경우에는 17년, 적용하지 않을 경우에는 10년으로 보았다. 또한 원금이 회수될 때까지는 이익이 발생하더라도 북측에 손익배당은 없으며, 원금 회수이후에는 지분에 해당하는 부분만큼 이익을 배분하는 것으로 매우 구체적인 부분까지 협의되었다.

그러나 대북 투자회사의 철도 및 항만 운영권 문제, 한국 화물의 나

진항 출발 TSR 요금의 할인 폭, 나진항 통관 절차, 투자비 산정 방식 등을 둘러싼 이견이 나타났고, 그 폭을 좁히지 못해 한·러간 물류합작 회사 설립은 실패로 끝났다.

〈표 IV-4〉 RUCO와 러시아 철도공사와의 사업 구상

구분	주요 내용
예상 비용	나진항 3부두: 1억 1,500만 USD 나진-하산 철도 개보수: 7,000만 USD
공사기간	항만: 2008년부터 단계적 투자 철도: 2008년 內 4개월 간 수행
나진항 용량 계획	1단계 10만 TEU, 2단계 20만 TEU 3단계 40만 TEU 중장기 계획: 65만~70만 TEU 처리 수준으로 설계

출처: 성원용, "한국과 러시아의 철도-에너지협력," <www.eurasiahub.org/data/ftproot/2010한러국제/성원용.pdf> (검색일: 2013.10.21)

마. 나진-하산 교통물류사업 한국기업 진출

박근혜 대통령은 지난 대선 기간 중에 동북아 지역의 지속적인 평화와 발전을 위한 동북아 평화협력 구상 추진을 발표한 바 있다. 또한 이 구상의 구체적인 실천방안으로 TKR-TSR-TCR을 연결시켜 복합물류네트워크를 구축하는 SRX구상과 통합에너지망 구축을 위한 가스관과 송전망 구축사업이 제시되었다.

이후 정부는 유라시아를 하나의 대륙으로 연결하는 구체적인 방안으로 유라시아 이니셔티브를 제안하였다. 박근혜 대통령은 지난 10월, 유라시아 시대의 국제협력 회의에서 아시아와 유럽을 하나의 경제공동체로 묶는 것을 기본으로 하면서 정치, 군사적인 측면에서도 평화적 연대를 구축하겠다는 유라시아 이니셔티브 구상을 밝혔다. 즉

유라시아를 소통과 개방, 창조와 융합의 공간으로 발전시키자는 비전인 것이다.

유라시아 이니셔티브는 하나의 대륙, 창조의 대륙, 평화의 대륙 등 3개의 개념을 기본 축으로 하고 있다. 이 가운데 교통, 물류협력과 관련된 것은 하나의 대륙 개념으로 유라시아 내 끊어진 물류 네트워크를 연결하고 교류를 가로막는 물리적 장벽을 극복한다는 구상이다.

〈그림 IV-2〉 유라시아 이니셔티브 개념도



출처: “朴대통령 “유라시아 단일시장 만들자.” 『동아일보』, 2013년 10월 19일.

이러한 유라시아 이니셔티브 제안은 한·러, 및 중앙아시아와의 정상회담에서 공감대가 형성되었으며, 구체적인 추진 동력을 확보하게 되었다. 이 가운데 주목할 만한 것은 한·러 정상회담에서 나진-하산간 교통, 물류 협력사업의 한국기업 진출을 합의했다는 사실이다.

러시아는 앞에서 언급한 한국 합작법인 RUCO와의 협력사업이 실패하자, 단독으로 나진-하산간 철도 현대화사업을 추진하였다. 이 사업은 러시아와 북한 간 54km에 이르는 철도노선의 복합궤(선로가 광

궤와 표준궤로 구성되어 둘 이상의 궤간을 이루고 있는 철로) 개보수와 나진항 3호 부두에 연간 400만 톤 수준의 석탄터미널을 건설하는 사업이다. 사업 대상 구간중에 만포(301m), 웅상(490m), 웅라(3,850m) 등 3개소 터널 개보수 공사가 이루어졌으며, 철도 레일 및 침목 교체, 통신과 전력시설의 현대화가 포함되었다. 2008년 10월에 나진-하산 철도 개보수 착공식이 있었으며, 2011년 10월에는 나진-하산 철도 시범열차 운행, 2013년 9월에 전구간이 개통되었다.

지난 11월의 한·러 정상회담에서는 공동합의문을 통해 러시아와 한국기업간의 나진-하산간 철도 및 항만협력사업이 원활한 추진을 장려하기로 하였고, 이에 양국 주요 기업간 협력 협정이 체결되었다.

금번 한·러 합의의 주요 내용은 북·러간 7:3 지분 비율로 설립한 나선 컨트란스 합작회사의 러시아 지분중 약 34%를 한국기업이 획득하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 북·러간의 합작회사인 나선컨트란스의 자본금이 3억4000만 달러이므로 한국기업의 투자액은 약 1억 2,800달러 수준이 될 것으로 보인다.²⁰

2. 북·러간 교통 협력사업 현황

가. 경제협력 현황

북한은 정권 수립 이후에 러시아(구 소련)와 정치, 경제, 군사, 문화 등 다양한 부문에서 긴밀한 협력관계를 유지하여 왔다. 그러나 소련 체제 붕괴 이후, 북·러 양국은 국내 경제 침체 및 정치 혼란으로 경제

²⁰ 엄구호, “한국의 나진-하산 철도사업 참여의 함의와 전망,” 『2014 나진-하산 교통 물류포럼협력포럼 자료집』, p. 52.

통상 협력이 급감하기 시작하였다. 그러나 2000년대 초 푸틴 정권 수립 이후 양국간 경제 협력이 안정화 단계로 진입하고 있다.

2011년도 교역 규모는 1억 1,300만 달러 수준으로 러시아는 북한과의 교역에서 약 8,400만 달러의 흑자를 보고 있다. 러시아의 대북한 주요 수출 품목은 광물 연료, 식료품 및 농산물, 운송기계 등이며, 주 수입 품목은 화학제품, 기계 설비 등이다. 푸틴 정권이 등장한 2000년대부터 북한과 러시아는 교통 부문을 중심으로 급격한 관계 개선이 이루어지고 있으며, 특히 TKR-TSR 연결문제는 북·러간의 현안을 넘어선 국제적인 프로젝트의 성격을 나타내고 있다. 그간 교통 부문에 있어서의 북·러 관계는 러시아의 일방적인 원조 형태였으나, 최근의 움직임은 상호 이익을 위한 대등한 협력관계 내지는 파트너 관계로까지 발전하고 있다.

특히 2011년 김정일의 러시아 방문에서는 북·러간 건설, 전력, 농업, 수산, 철도 등 다양한 부문에 걸친 협의가 극동 시베리아 지방정부를 중심으로 이루어졌다. 또한 2012년에는 북한과 러시아간의 대형 경제 협력사업의 걸림돌로 작용해 왔던 110억 달러에 달하는 채무를 러시아 정부가 90%를 탕감해 주는 조치를 취하였다.²¹

북한과 러시아는 1996년부터 양자간 경제, 무역 및 과학기술 협력위원회를 지속적으로 개최해 오고 있다. 이 위원회는 목재산업, 교통, 과학기술, 지역협력분과위원회 등 분과위²²를 설치하고 있는데, 2011년

21. 북한과 러시아는 북한이 구소련에 진 채무액을 1달러=60코페이카로 환산해 110억 달러로 확정하고, 이 가운데 90%를 탕감하고, 약 11억달러의 나머지 채무액은 지원을 통한 채무변제 모델에 따라 교육, 의료, 에너지 분야 양국협력사업에 이용하기로 하였다. “북·러, 채무탕감 위한 정부 협정 체결,” 『연합뉴스』, <www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2012/09/18/0200000000AKR2012091814400080.HTML> (검색일: 2012.09.18)

22. 북·러간 경제, 무역 및 과학기술 협력위원회는 2000년도까지 임업·석탄·교통·극동·과학기술·경공업·무역·금융 및 채무, 등 8개 위원회를 설치하고 있었다.

제5차 회의에서는 가스 및 철도연결 등의 경제 협력, 나선특구와 하산 간 개발 협력 문제, 북한 노동자의 연해주 파견 문제, 북한의 러시아 채무감면 문제 등 핵심적인 사안에 대한 논의가 이루어졌다.

나. 북·러간 교통 협력²³

(1) 철도

북한과 러시아간 철도 부문의 협력은 한국전쟁 종전 이후부터 본격화되었다. 러시아(당시 소련)는 한국전쟁 직후 시설이 대파된 평양전 기기관차공장과 원산철도차량공장의 복구를 폴란드와 함께 지원하였으며, 1971년부터는 청진철도차량공장과 평양디젤기관차공장 건설을 건설하였다.

또한 북한과 구소련 국경역인 두만강역과 하산역 간의 철도교량 건설 및 두만강-청진간 철도 개량 사업, 두만강-라진, 두만강-청진 김책제철소간의 광궤 노선 부설 공사 사업, 북한 철도의 중앙통제시스템 건설 사업, 디젤 기관차 및 화차 공급, 철도 전문인력 양성 등을 지원하였다. 1940년대 중반부터 1980년대 말까지 러시아가 북한에 지원한 철도부문의 지원금액은 약 1억 3,400만 달러 수준인 것으로 알려지고 있다.

(2) 항공

북한의 교통수단 중 구소련 지원 금액 규모가 가장 큰 부문은 항공 부문이었다. 당시 소련은 소련제 민간항공기의 제공 및 평양(순안), 백

²³ 안병민, “북한의 교통부문 현대화를 위한 러시아의 지원현황과 전망,” 『월간교통』, (교통개발연구원, 2003), pp. 62~69에서 재정리.

두산(삼지연), 청진(어랑)공항의 정비, 평양공항의 항공관제시설 제공, 조종사 및 정비사의 교육 등에 약 8억7천만 달러를 지원했다.

항공 부문의 시설 및 기자재(항공기) 공급은 대규모 비용이 투입된다. 이러한 대규모 지원을 바탕으로 북한과 구소련 간에는 1974년에 평양-하바롭스크, 1983년에는 평양-모스크바 노선간 정기항로가 개설되었다. 이후 불가리아의 소피아, 태국의 방콕, 마카오 등 중장거리 노선에 북한 국적기가 취항한 것은 소련의 중대형 항공기 지원이 있었기 때문이다. 북한이 소련의 지원으로 현재 보유하고 있는 항공기로는 AN(안토노프)-24, TU(투폴레프)-134, TU-154(여객), IL(일류신)-76(화물) 등 20여대가 있다.

〈표 IV-5〉 구소련의 북한 철도 지원 사업

사업명	기 간	지원액(백만 달러)
김종태전기기관차공장	1950년대 말	7.5
원산화차수리공장	1960년대 초	4.75
광궤 공사	1970년대 초	3.1
두만강-청진간 철도 개량	1950년대 중반	21.55
중앙통제센터 건설	1970년대 중반	5.67
기관차 지원	1940년대 말 ~ 1980년대 말	54.0
화차 지원	1940년대 말 ~ 1980년대 말	20.0
레일, 침목 지원	1940년대 말 ~ 1980년대 말	12.0
기술 교육	1940년대 말 ~ 1980년대 말	6.0
합 계		134.57

출처: 안병민, “북한의 교통부문 현대화를 위한 러시아의 지원현황과 전망,” 『월간교통』, (교통개발연구원, 2003), p. 63.

다. 항만 및 해운

소련의 북한 항만 및 해운 부문에 대한 지원은 화물선 제공, 항만의 시설 현대화(청진항, 나진항, 해주항, 선봉항), 조선소(남포, 원산, 청진, 나진조선소)의 현대화, 항만 하역시설(원산, 웅상, 남포, 흥남, 신포항) 정비, 원산해운양성소 등 선원교육에 대해 집중적으로 이루어졌다.

현재 청진항의 하역능력은 800만 톤, 나진항 300만 톤, 해주항 240만 톤, 선봉항 200만 톤 수준이며, 1980년대 말까지 항만 및 해운 분야 지원 규모는 약 6,100만 달러 수준이었다.

라. 관(管) 수송

관 수송은 일정한 압력이 형성되어 있는 관(파이프)을 통해 액체나 기체를 수송하는 방식으로 공기(空氣)관 수송과 수력(水力)관 수송이 있다. 소련은 1980년대에 무산철광산에서 청진항 부두까지의 정광(精鑛) 수력관 개선사업을 지원하였다. 이 수송관은 무산광산연합기업소에서 주초-서풍산-신참-서상-고무산-부령-장흥을 거쳐 청진까지 98km를 연결하였는데, 무산-청진간 정관수송로의 연간 수송능력은 약 1,000만 톤이었고, 투자비용 규모는 120만 달러 수준이었다.

마. 전문가 양성 사업

북한과 소련은 1952년에 ‘조선민주주의인민공화국과 소비에트사회주의공화국연방 간의 소련 고등교육기관으로의 유학에 관한 협정’, 1962년에는 북한과 러시아가 ‘대학 및 대학원생의 호상 연구를 위한 조건에 관한 협정’을 체결하였다.

또한 1955년에는 북한과 소련간 ‘과학기술원조에 관한 협정’이 체결되었다. 주요 내용은 상호간 기술 문서 및 해당 정보 교환, 기술 원조 제공, 전문가 파견, 과학기술 협력을 위한 위원회의 설치 등 이었다.

2001년 북러정상회담에서 북한 철도 전문 인력 양성 지원이 합의되어 2002년부터 본격적인 교육 지원이 이루어졌으며, 2012년에는 나진-하산 철도사업 관련 기술자 연수프로그램도 진행되었다.

이러한 전문가 양성 교통사업을 통해 북·러 간에는 긴밀한 과학기술 협력이 이루어졌으며, 현재 북한 교통부문의 고급기술관료 중 상당수는 소련과 러시아 전문교육을 받은 것으로 알려지고 있다.

3. 한·러 교통 협력 방안

가. 한·러간 협의 기구

(1) 한·러 경제과학기술공동위원회

1992년 11월, 한국과 러시아는 경제담당 부총리를 위원장으로 하고 관계 부처 장, 차관을 위원으로 하는 ‘한·러 경제과학기술공동위원회’ 구성을 합의하여 매년 한차례씩 회담을 갖기로 하였다. 그러나 실제로 1차 공동위원회가 개최된 것은 1997년 7월로서, 합의된 해로부터 5년이 지난 시점이었다. 이것은 한·러 정부간 범부처 최고협의체인 부총리급 위원회를 구성하는 것이 얼마나 어려운지를 보여준 구체적인 사례이다.

이 위원회는 한·러 양국간 교역, 투자, 산업, 과학기술, 교통, 에너지 등 분야별 경제협력 증진방안 및 경험 애로 해소방안을 협의하는 기능을 하고 있으며, 2013년에 제13차 회의가 개최되었다.

〈표 IV-6〉 한·러 경제과학기술공동위원회 주요 의제

구 분	주요 의제
1차('97.7. 서울)	나호드카 공단건설 협정 체결 등
2차('99.5. 모스크바) * 대통령 방러(5.27~30)	산업협력위, 중소기업협력위 설치 등
3차('01.2. 서울) * 푸틴 방한	이르쿠츠크 가스전 개발, 기술협력 등
4차('02.11. 모스크바)	경협차관 상환문제 등
5차('03.7. 서울)	극동 시베리아 자원협력, TKR-TSR 연결 등
위원장 회담('04.9. 서울) * 대통령 방러	에너지·플랜트 등에 우리기업 참여 지원 희망
6차('05.9. 모스크바)	우주기술협력, TKR-TSR 연결, 해운협정 체결 등
7차('06.10. 서울) * 리 총리 방한	순록뿔 수출, TKR-TSR 연결, 광물자원협정 체결 등
8차('07.12. 모스크바)	극동 시베리아 개발 계획, 캄차카 유전 등
부위원장 회의('08.9. 서울)	극동 시베리아 개발 계획, 사할린산 가스공급 등
9차('09.7. 서울)	극동 시베리아 개발 계획, 과학기술·우주분야 협력 등
10차('10.9. 상트페테르부르크)	극동 시베리아 개발 계획, 한시적 고용근로 협정 등
11차('11.10. 서울)	러시아 공항건설사업의 한국기업 참여, 과학기술 협력
12차('12.8. 모스크바)	극동 시베리아 지역 개발협력 강화, 건설, 보건, 농수산협력 확대
13차('13.7. 서울)	극동 시베리아 진출, 북극항로 개발, 남·북· 러 3각협력 이행 노력, 중소기업 협력

출처: 기획재정부

금년에 개최된 회의에서는 부총리가 수석대표로, 14개 부처 국·과장으로 정부 대표단이 구성되었다. 그러나 지난 위원회에서 합의한 내용에 대한 종합적인 평가, 새로운 정책으로의 피드백(Feedback)이 이루어지기 보다는 새로운 의제에 대한 협의 및 합의 수준에 그치는 수준이다.

향후 이 회의는 초기에 합의한 관계부처 장관관을 위원으로 하는 수준의 실질적인 협의기구로 격상할 필요가 있다. 과거 한일간에는 매년 양국 관계 각료들이 회합하는 모임인 한일각료회담이 개최된 바 있으며, 당시 실질적이고 구체적인 현안이 논의되었다.

(2) 한·러 교통장관회의

제13차 ‘한·러 경제과학기술공동위원회’에서는 한·러 교통장관회의의 재추진이 합의되었다. 2008년에 이미 한국과 러시아는 ‘한·러 교통협력위원회’를 장관급을 대표로 하는 ‘한·러 교통장관회의’로 확대하고 정례화하기로 합의한 바 있다. 그러나 합의 이후 개최되지 못하였으며, 5년이 지난 올해(2014년)에 다시 재추진하기로 합의한 것이다.

‘한·러 교통장관회의’로 확대하기로한 한·러 교통협력위원회는 2000년에 개최된 한·러 정상회담에서 TKR-TSR 연계에 필요한 기초 조사 및 연구(북한내 철도시설 개량, 수송물동량 확보방안), 건설사업 전반에 걸친 협의기구로 설치를 약속하였다.

그러나 ‘한·러 교통협력위원회’ 설립 문제도 러시아는 한·러 경제공동위 산하 분과위원회로 설치하자는 입장인 반면, 한국 측은 별도의 위원회로 하자는 입장으로 의견이 나뉘다가 러시아 측이 한국입장을 수용하게 되었다.

2001년에 설립된 ‘한·러 교통협력위원회’는 TKR-TSR 사업이 북

핵문제 등 남북관계 경색으로 진전이 없게 됨에 따라 유명무실한 조직으로 남아있었다.

(3) 남·북·러 철도운영자회의

남·북·러는 TKR-TSR 연결사업의 원만한 진행을 위해 한·러, 북·러 양자간 철도 운영자회의를 진행하였다. 철도운영자회담은 3개국의 철도 책임자(북한: 철도상, 러시아: 철도공사 사장, 한국: 코레일 사장)가 참석하는 회의로서 2006년에는 한·러 철도운영자회담이, 2007년에는 북·러 철도운영자회담이 이루어졌다.

2006년 3월에는 러시아 블라디보스토크에서 남·북·러 철도 책임자들이 참석하는 운영자회의가 개최되었으며, 6월 이루크츠크 회의에서는 러시아가 의장성명을 통해 TKR-TSR의 연계사업의 일부 구간인 나진-하산 구간 개량사업에 국영 러시아철도가 투자한다는 내용을 발표하였다. 하지만 운영자회담에서 합의한 북한 측 철도 실태에 대한 정확한 정보 및 기술적인 문제로 국제합작법인 참가에 주저하던 한국 측과의 정보공유는 이루어지지 않았다. 이후 남·북·러 철도운영자회의는 개최되지 않고 있다.

(4) 남·북·러 철도전문가 회담

남·북·러 철도전문가 회담은 2004년 4월에 모스크바에서 남·북·러의 철도 전문가들이 모여 TKR-TSR 연결사업의 추진 원칙을 확인하고, 관련국가간 공동연구, 컨테이너 열차 시범운송 문제, 우리나라의 국제철도협력기구 가입문제들을 협의하였으나, 각국의 견해 차이로 합의에 도달하지 못하였다.

러시아는 중재자로서의 역할만을 강조한데 반해, 북한은 조속한 철

도 현대화사업의 추진만을 주장하는 등 공감대 형성에 실패하였으며, 이에 1차 회담 이후 2차 회담은 진행되지 못하고 있다.

나. 협력관계 강화방안

이상에서 언급한 바와 같이 한·러간 교통부문에서의 협력관계는 다양한 논의는 이루어졌으나 실질적인 사업으로 이행된 것은 미미한 상태이다.

한국 정부는 단임제 정부의 약점인 정책의 일관성 및 추진동력 확보 문제, 기업의 투자환경을 위한 법제도 정비, 경제성 확보방안에 무관심한 러시아의 태도 등 모두가 문제로 제기되고 있다.

(1) 정부간 협의체 강화

한·러 정부간 협의체인 한·러 경제과학기술공동위원회, 한·러 교통협력위원회, 재추진을 합의한 한·러 교통장관회의 등에서 실제적인 합의를 도출한 것을 정책적으로 연계시키기 위해서는 국내 관계 부처와의 협의, 의회 심의 등 선결문제를 해결하여야 한다.

이를 위해서는 정부간 협의체의 구성을 확대하여야 하며, 실제적인 결정을 할 수 있는 책임자 수준으로 협의체의 수준을 상향 조정하여야 한다. 한·러 경제과학기술공동위원회의 구성원을 관계 부처 차관급으로 격상시키는 방안, 한·러 경제과학기술공동위원회 외에 주요 현안을 협의하는 한·러 경제각료회담 등을 신설하는 방안도 검토되어야 한다.

또한 매년 논의한 의제들의 추진상황을 점검하고, 관련국간 조정 및 협의를 담당하는 사무국을 상설화하는 방안도 마련되어야 한다.

(2) 1.5트랙 및 민간협의체 확대

박근혜 대통령은 유라시아를 하나의 대륙으로 연결하는 구체적인 방안으로 유라시아 이니셔티브를 제안하였다. 박근혜 대통령은 지난 10월, 유라시아 시대의 국제협력 회의에서 아시아와 유럽을 하나의 경제공동체로 묶는 것을 기본으로 하면서 정치, 군사적인 측면에서도 평화적 연대를 구축하겠다는 유라시아 이니셔티브 구상을 밝혔다. 즉 유라시아를 소통과 개방, 창조와 융합의 공간으로 발전시키자는 비전인 것이다.

유라시아 이니셔티브는 3개의 개념을 축으로 하고 있다. 유라시아 내 끊어진 물류 네트워크를 연결하고 교류를 가로막는 물리적 장벽을 극복하는 ‘하나의 대륙’, 유라시아인들의 창의성이 발휘되고 산업과 기술 그리고 문화가 융합될 수 있는 환경을 조성하여 새로운 경제가 창출되고, 새로운 문화가 어우러지는 시대를 열어나가는 ‘창조의 대륙’, 유라시아 시대의 경제통상과 문화교류를 가로막는 평화와 안보 위협을 해결하는 ‘평화의 대륙’ 구축이다. 이를 추진하기 위해서는 공공부문 뿐만 아니라 민간 부문의 적극적인 참여가 전제되어야 한다.

정부간 협의에서 전반적인 틀을 만들고, 공공부문의 1.5트랙에서 구체적인 실행계획을 수립하며, 민간부문은 이러한 기본 환경 조성위에서 한·러간 새로운 경제를 창출해 나갈 수 있도록 할 것이다. 따라서 1.5트랙 방식의 철도, 도로, 항만, 항공, 물류 관련 공공기관들이 참여하는 다양한 한·러간 협의체가 구성되어야 하며, 민간부문도 적극적으로 참여할 수 있는 공간 역시 확보되어야 할 것이다.

(3) 남·북·러 관련 법·제도 정비

러시아는 2012년에 공식적인 WTO의 156번째 회원국이 되었다.²⁴ 러시아의 WTO 가입에 따라 러시아는 시장경제 운영에 필요한 각종 법적, 제도적 장치의 조속한 정비를 하게 될 것이며, WTO 무역 분쟁 해결 메커니즘이 작동됨에 따라 러시아 시장 진출 기업들에 대한 보호 장치가 작동될 것이다.

또한 교통부문에서는 WTO 가입 이후 외국인 투자 확대와 국제적 연계 강화 등으로 운송시장의 발전이 촉진될 것으로 기대하고 있다.²⁵ 즉, 러시아의 국제적 교통경제 연계 확대, 운송시장에 외국인 투자 유치 증가, 운송 서비스의 질적 향상과 비용 감소, 최혜국대우 적용 및 러시아 통과화물 수송 여건 향상, 분쟁 소지가 있는 문제들의 WTO 메커니즘에 따른 해결 가능 등 많은 긍정적인 측면이 강조되고 있다.

하지만 이러한 긍정적인 효과가 창출되기 위해서는 한국과 러시아의 관련 법적, 제도적 장벽이 해결되어야 한다. 북한은 나진-하산 철도를 통한 화물운송사업이 이루어짐에 따라 선제적으로 국제철도화물 운송법을 제정한 바 있다.

북한의 철도화물수송법은 2011년 10월, 북·러간의 나진-하산 철도 현대화사업 공사중 이루어진 컨테이너 시범사업 실시 2개월 후에 채택된 법이다. 이 법이 등장한 배경에는 다자간 운송협정인 SMGS나 북·중, 북·러 국경철도의정서로 해결할 수 없는 새로운 형태의 철도화물수송이 등장하였기 때문이다.

²⁴ 러시아의 WTO 가입에 따른 한·러간 교통, 물류부문의 현안들은 안병민·이옥남, “러시아의 WTO가입 이후 교통물류시장 변화분석,” 『동북아북한교통물류』 3호(한국교통연구원, 2013)를 참조.

²⁵ Минтранс, Вступление России в ВТО и обеспечение стабильности национального транспортного рынка, <[www.mintrans.ru:8080/pressa/Trans Strat_Gossovet_Rab_Groop_48.htm](http://www.mintrans.ru:8080/pressa/Trans%20Strat_Gossovet_Rab_Groop_48.htm)> (검색일: 2012.09.10)

한·러간에 협의되고 있는 교통협력사업들은 대부분 북한을 통과하거나, 장래 북한지역을 공간적인 대상에 포함하고 있다. 따라서 북한의 철도법, 철도차량법, 도로법, 도로교통법, 자동차운수법, 민용항공법, 해운법, 해상침수송법, 뱃길표식법, 수로법, 항만법, 배등록법, 배안전법, 선원법, 해사감독법 등에 대한 면밀한 검토도 이루어져야 한다.

V. 에너지협력



1. 한·러 서울 정상회담과 에너지 협력 현황

한·러시아 양국은 박근혜 정부의 ‘신북방정책’과 러시아 푸틴 정부의 ‘신동방정책’이 추진되는 과정에서 새로운 협력 관계를 구축해야 하는 시점에 직면해 있다. 푸틴 대통령은 극동·시베리아 지역을 개발하고 아·태 국가들과의 협력을 강화하는 ‘신동방정책’을 추진 중이다. 러시아 정부는 이 정책을 통해 극동·시베리아 지역 내에 단일 에너지 공급시스템을 서둘러 구축하고, 동 지역의 자립적이며 지속적인 경제 발전을 담보할 수 있는 경제시스템(에너지 공급자로서의 대외 경제관계)을 마련하려고 한다.

아시아를 중시하는 ‘신동방정책’의 근간에는 자국의 경제성장 기조를 더 이상 유럽에서 기대할 수 없기 때문에 아시아로 눈을 돌릴 수밖에 없는 현실적 필요성에서 비롯된 것으로 생각된다. 또한, 2003년 이후 시작된 극동지역 단일가스공급시스템(Unified Gas Supply System: UGSS) 구축과 ESPO(Eastern Siberia-Pacific Ocean) 송유관 건설, 그리고 극동·시베리아 지역 가스공급 프로그램의 완성이 북미 셰일가스와 동부아프리카 LNG(Liquefied Natural Gas)의 아시아시장으로의 대규모 유입으로 무용지물로 될 수 있음을 러시아 중앙정부 입장에서 좌시할 수 없었을 것이다.

한·러 양국은 2013년 11월 서울 정상회담을 통해서 러시아의 ‘신동방정책’의 성공과 한국의 창조경제 실현에 서로가 최적의 파트너임을 확인하였고, 또한 중장기 협력 로드맵을 새롭게 구축해야 하는 과제를 안게 되었다.

가. 2013년 11월 한·러 정상회담²⁶

한·러 양국간 주요 에너지 협력사업은 한·러 수송망 연결을 통한 가스·전력 도입, 러시아 극동지역 자원 공동개발, 한국 기업의 러시아 전력·조선산업 현대화 및 에너지 관련 플랜트·건설 사업 참여 등이다. 이들 협력사업은 2009년 8월 한국 지식경제부 장관과 러시아 에너지부 장관 간에 체결된 ‘에너지 사업 실행계획(Energy Action Plan)’에 포함되어 있으며, 양국은 차관급 자원협력위원회를 통해 추진상황을 점검하고 현안과제를 정기적으로 협의하고 있다.

한국 정부는 러시아를 풍부한 에너지 자원과 취약한 제조업 기반 등 상호 보완적 경제구조로 협력 잠재력이 높고 중요한 파트너로 생각하고 있다. 러시아는 자원 의존적 경제구조에서 탈피해서 지속 성장을 위한 산업다변화와 경제혁신을 위해 한국을 포함한 동북아 국가들과의 긴밀한 협력을 기대하고 있다. 특히, 러시아는 북미 셰일가스 개발 영향으로 유럽 지향적이던 협력 방향을 아시아 시장으로 점차 옮기고 있다.

한·러 양국은 2013년 정부간 고위급 회담을 통해서 남·북·러 3각 협력사업, 러시아 극동지역 개발 참여, 북극항로 개발 및 이용 등에 있어서 가시적인 성과를 거두었다.

2013년 11월 한·러 정상회담에 앞서, 양국 간 정례모임인 한·러 경제과학공동위원회(부총리급 회담)가 2013년 7월 서울에서 개최되었다.²⁷ 동 위원회는 양국에서 새로운 정부가 들어선 이후 처음으로 개

26. 기획재정부 보도자료(2013.11) 참조.

27. 한·러 양국은 2013년 7월 9일 서울에서 “제13차 한·러 경제과학기술공동위원회”를 개최하였으며, 한국 측에서는 현오석 부총리를 비롯해서 미래창조과학부, 외교부, 국토교통부, 산업통상자원부 등 14개 부처 국과장 급 등, 러시아 측에서는 빅토르 이사예프 극동개발부 장관을 포함해서 경제개발부, 에너지부, 교통부, 산업통상부,

최된 고위급 경제협력 회의로서 2013년 11월 정상회담을 위한 사전 준비 회의 성격도 갖고 있었다.

경제·에너지 분야에서 양국 간 협력 추진방향은 크게 3가지로 첫째, 러시아의 대규모 프로젝트에 대한 협력기반 조성, 둘째, 진출 분야 다변화를 위한 협력 모델 발굴, 셋째, 중장기 협력비전 공유를 통한 전략적 동반자 관계 심화이다. 구체적으로 이와 관련된 양해각서 제·개정, 협력채널 활성화, 시범사업 발굴 등이 논의되었다. 또한 양국 정부는 양국 간 교역 및 투자협력 확대에 대한 명확한 목표치를 설정하고 공식화하기로 합의하였다. 양측은 이번 회의에서 논의된 과제들을 정상회담 성과로 발전시켜 나가기로 했다. 한편 이번 회담에서 남·북·러 가스관 연결 사업은 구체적으로 논의되지 않았다.

2013년 11월 13일 서울 한·러 정상회담에서 박근혜 대통령은 한국 정부가 ‘유라시아 협력강화 정책’을 추진하는 과정에서 러시아와의 협력을 중시하고 있음을 표명하였고, 이에 대해 푸틴 대통령은 극동·시베리아 개발 및 경제 현대화 등 다방면에서 한국과의 협력을 중시하고 있음을 강조하였다.²⁸

양국 공동성명 가운데 에너지 분야에서 양측은 연료, 에너지부문 협력 확대 의사를 확인하였고, 한국에 대한 러시아 파이프라인 가스의 중장기적 공급과 관련된 문제들은 자원보유, 경제적 타당성 및 동프로젝트 실현에 필요한 여타 조건 등을 고려하여 결정해 나가기로 하였다.

양측은 한국전력공사와 러시아 전력회사 INTER RAO UES가 그

농림부 15개 부처 국과장급이 각각 참석하였음. 여기서 양측은 교역·투자, 에너지·자원, 산업·중소기업, 건설·인프라, 지역협력, 과학기술·우주, 농수산·환경, 보건·의료, 문화·관광, 공공행정 등에 대해 협의하였음.

²⁸ 외교부 보도자료(2013.11) 참조.

동안 중단되었던 양국 간 전력망 연계에 대한 공동 조사연구 사업을 다시 추진하기로 하였다. 한국은 2009년 하반기부터 2010년 상반기까지 한·러 전력계통 연계 타당성 1차년도 조사사업(해외 사례분석, 계통연계 기술분석, 경제성 분석방법론 검토)을 완료했고, 러시아는 1차년도 조사사업(송전선 노선 검토, 비용검토, 계통운영 기술분석)을 완료할 예정이었다. 그러나 천안함 폭침사건 이후 남북한 긴장상태를 이유로 양측은 조사사업을 일시 중단기로 결정했다.

한·러 정상회담 공동성명에서 양국은 러시아 철도공사의 한반도 중단철도와 시베리아 횡단철도 연결 시범사업인 나진-하산 구간 철도복구가 성공적으로 완료되고, 나진항 제3부두의 현대화된 것을 환영하였고, 이를 계기로 양측은 양국 기업이 추진하고 있는 철도 및 항만 협력사업이 원활히 추진되도록 장려해 나가기로 하였다. 즉, 러시아 철도공사와 북한 나진항이 ‘라손콘트란스’ 합작기업을 설립해서 지난 2008년부터 러시아 하산과 북한 나진항을 연결하는 54km 구간의 철도를 개보수하고, 나진항 현대화, 복합 물류사업 등을 추진하는데 한국이 참여하기로 했다.²⁹ 철도 개보수 공사는 2013년 9월에 마쳤고, 나진항 3호 부두 현대화 작업은 2013년 말 완공을 목표로 하고 있다. 한국 측에서는 코레일, 포스코, 현대상선이 합작법인을 구성해서 러시아 측 지분 일부를 매입하게 될 것이다. 지난 11월 13일 러시아 철도공사와 한국 합작법인은 이러한 내용의 양해각서를 체결하였다.

양국은 러시아, 중국 화물을 나진-하산 철도와 나진항을 통한 운송

²⁹ 나진-하산 프로젝트는 2001년 러시아와 북한 간 합의 하에 2008년 북한 철도성(지분 30%)과 러시아 철도공사(70%)의 합작회사인 ‘라손콘트란스’가 설립되면서 본격화됐음. 총 사업비는 3.4억 달러이며, 나진-하산 구간(54km) 개보수, 나진항 현대화가 주된 사업임. 동 협력사업은 천안함 사태 이후 한국 정부에 의해서 내려진 5.24 대북제재 조치에 저촉되지 않는 것으로 알려짐.

사업에 착수하려고 하며, 중·장기적으로 동북아 지역 국가들의 유럽행 수출 화물을 나진항으로 끌어들여 나진-하산 구간 철도와 TSR을 통해 운송하는 물류사업을 추진할 계획이다. 러시아 입장에서는 동아시아 지역의 유럽행 화물을 철로를 통해 운송할 수 있고, 한국에서는 해상에만 의존해 왔던 물류 시스템을 개편해 운송비용을 크게 줄이는 장점이 있다. 또한 러시아 극동지역에서 생산된 석탄이 러시아 극동지역 내 바이칼-아무르철도(Baikal-Amur Mainline: BAM) 또는 TSR을 통해 태평양 연안 항구로 수송되는데, 기존 항구의 선적능력이 크게 부족해서 제때 수출되지 못하고 있다. 향후에 나진항을 이용하게 되면 이러한 문제도 일정 정도 해소될 수 있을 것이다.

마지막으로 양측은 공동성명에서 산업분야 협력이 발전하고 있는데 만족을 표명하고, 특히 양국 기업들의 민간항공기 제작, 자동차 산업, 그리고 블라디보스토크지역 내 조선소 건설 및 현대화 등의 분야에서 협력을 확대하기로 했다. 특히, 조선, 플랜트 분야에서의 협력은 러시아 에너지 자원의 개발과 아시아 지역으로의 수송과 밀접히 연결되어 있다. 러시아는 한국으로부터 LNG 선박 건조 및 해상구조물 제작에 대한 기술협력을 대단히 원하고 있다. 양측은 최근에 한국의 북극이사회 정식 옵서버 가입에 따라 북극 개발·연구, 환경보존, 북극항로 운항 등에 있어 상호 협력에 대해 합의하였고, 쇄빙선(Ice Breaker Ship), 내빙선(Ice Class Ship)의 건조 및 운항 관련 새로운 분야의 협력을 강화하기로 하였다.

구체적으로 대우조선해양은 러시아 로스네프트, 가스프롬뱅크, 소브콤플로트등과 조선분야 협력에 대한 양해각서를 체결했다.³⁰ 대우

³⁰ 한편, 러시아 Rosneft가 자국 내에서 합작법인(가스프롬뱅크, 소브콤플로트 등)을 구성해 대우조선해양 지분인수를 추진 중인 것으로 알려졌다.

조선해양이 러시아 측에 조선 관련 선진기술을 이전하고, 러시아는 LNG 운반선 13척 이상을 발주기로 했다. 또한 대우조선해양은 블라디보스토크지역의 군사용 즈베즈다 조선소를 LNG 운송선박을 생산할 수 있는 대규모 조선소로 확대 개편하는 데 참여하게 되었다. 동양해각서에는 2016년까지 즈베즈다 조선소 설비 현대화의 완공 및 운용 개시, 조선 및 해양 프로젝트 관련 설비를 위한 러시아-한국 조선해양 엔지니어링 센터의 설립, 기술 교류, 생산 현지화 및 계약 체결 등의 내용이 포함됐다.³¹ 러시아 정부는 극동지역에 조선, 해양 종합복합단지를 설립하려고 한다.

결론적으로 이번 정상회담에서도 양국 간에 오랫동안 에너지 수송 그리드(Energy Grid) 연결, 이를 통한 자원 도입, 극동지역 내 자원 공동개발, 그리고 에너지 가공분야에서 공동 투자 등에 있어서 구체적인 성과를 내지 못하였다. 다만, 북극해 항로 이용, 조선·플랜트분야에서 협력, 그리고 북한 물류사업 공동 추진 등에서는 가시적 성과가 있었다고 평가할 수 있을 것이다. 특히, 나진-하산 프로젝트에 한국 기업들의 참여는 가장 커다란 성과라고 할 수 있다.

나. 투자위험 및 자원조달 문제 해결³²

러시아 극동·시베리아 지역에 대한 진출을 위한 한·러 양국간 기업에 대한 금융지원 및 투자협력 기반이 마련되었다. 지난 2013년 11월 한·러 정상회담을 계기로 한국 한국수출입은행과 러시아 대외경제개발은행간, 한국투자공사(KIC)와 러시아직접투자펀드(Russian

³¹ 러시아 사할린- I, II 사업에 한국 조선·플랜트 기업들이 해상플랫폼, 배관망, 철골공사 등을 맡아서 성공적으로 수행한 바 있음.

³² 기획재정부 보도자료(2013.11) 참조.

Direct Investment Fund: RDIF), 그리고 한국 한국수출입은행과 러시아 스베르뱅크(Sberbank, 일종의 저축은행) 간에 총 30억 달러 규모의 금융지원 및 투자협력 양해각서가 체결되었다. 그동안 러시아의 다양한 개발 프로젝트에 대한 한국 기업의 진출을 촉진하기 위해 투자 위험을 완화할 수 있도록 양국은 공동으로 금융지원 및 투자협력 방안을 모색해 왔으며, 이번에 한·러 공동 투융자 플랫폼 등 다양한 기관 간 금융·투자협력 체계를 구축하게 되었다.

먼저 양국 정책금융기관인 한국수출입은행과 러시아 대외경제개발은행 간에 10억 달러 규모의 ‘한·러 공동투융자 플랫폼’을 구축하였는데, 동 플랫폼은 양 기관이 공동으로 발굴한 프로젝트에 한국기업이 투자·수출할 때 공동으로 금융을 지원하기 위한 협력 시스템이다. 러시아 극동·시베리아 지역 등에서 에너지, 석유화학, 자원개발, 인프라, 조선 등의 대형 개발 프로젝트를 발굴하기 위해 양 기관이 공동으로 노력하고, 이들 사업에 양국 기업이 참여하는 경우 10억 달러 한도 내에서 지분투자, 프로젝트 파이낸싱, 수출금융 등을 공동으로 지원하게 될 것이다.

다음으로 한국투자공사와 러시아직접투자기금 간에 5억 달러 규모의 공동투자 플랫폼을 구축하고, 투자협력을 확대해 나가기로 하였다. 양 기관은 러시아를 비롯해서 해외 유망투자 기회에 대해 구체적인 프로젝트별로 투자여부를 검토하여 공동 투자하기로 하였다. 또한, 투자 정보 공유 및 해외 공동투자 기회 발굴 등 상호교류 강화와 이를 위한 협의체 구성 등 전략적 동반자관계를 강화하게 될 것이다. 또한 현재 양국 에너지 기업은 이라크와 중앙아시아 지역에서 자원개발 사업을 공동으로 추진하고 있다.³³

33. 이라크 바드라 유전개발 사업을 러시아 Gazprom Neft(Gazprom의 자회사)와 한국

마지막으로 한국 한국수출입은행과 러시아 최대 국영은행인 스베르뱅크는 15억 달러 규모의 중장기 프로젝트 금융협력을 위한 양해각서를 체결하였는데, 에너지, 자원 개발 관련 플랜트 사업 분야 등 한국 기업의 중장기 수주 사업 지원을 위해 양 은행간 전대금융³⁴ 신용공여 한도를 현행 7억 달러에서 15억 달러로 대폭 확대하였다.

이러한 금융부문의 협력은 특히 그동안 러시아 진출에 걸림돌이던 대규모 투자자금과 긴 시간을 요구하는 에너지 관련 사업의 투자위험과 재원조달 문제를 개선함으로써 한국 기업들의 러시아 진출 및 투자 협력 확대에 획기적인 계기가 될 것이며, 양국간 ‘협력 성공사례’ 창출의 디딤돌이 될 것이다.

2. 한·러 에너지 협력사업 평가

가. 푸틴 정부 동북아 에너지 협력전략

러시아 푸틴 정부는 장기발전전략의 중점과제 중 하나인 극동·시베리아 지역 개발과 인프라 시설 확충을 적극적으로 추진하고 있다. 푸틴 대통령은 3기 정부를 구성하면서 극동개발부를 신설했다. 또한 낙후된 극동·시베리아 지역 개발을 위해 지역개발 예비기금(Reserve Fund)을 조성하였고, 이를 통해 지역 내 수송망 구축 등 인프라 개발 프로젝트를 보다 적극적으로 지원하고 있다.

가스공사가 공동으로 추진하고 있으며, Gazprom Neft(지분 30%)은 운영사이며, 한국가스공사는 지분 22.5%를 소유하고 있음.

³⁴ 전대(轉貸)금융은 한국 한국수출입은행이 현지은행과 신용공여한도계약을 체결하고 자금을 빌려주면, 현지은행이 한국에서 생산된 물품을 수입하려는 현지기업에게 이 자금을 대출해 주는 제도임.

극동·시베리아 지역은 대규모 미개발 자원 및 에너지 공급 잠재력을 보유하고 있으며, 해당 지역의 신속한 개발은 러시아 정부의 전략적 과제이다. 러시아 정부는 극동지역의 급격한 인구감소를 국가적 위기상황으로 인식하고 있으며, 이를 해결하기 위해 에너지산업을 기반으로 하는 지속가능한 지역경제 성장을 목표로 삼고 있다. 구체적으로 러시아 정부는 에너지 자원 채굴산업 중심의 산업구조를 자원가공 산업구조 및 가공품 수출구조로 전환(정유, 가스, 석유화학, 조선 산업 육성)하고, 초기에는 연방정부 차원의 안정적인 예산확보를 통해 사회간접시설 및 에너지 수송망 건설을 계획기간 내에 완료하여, 이후에는 외국인투자를 포함한 민간투자를 통해 지속적으로 확충함과 동시에 아·태지역 국가들과의 적극적인 협력과 개혁·개방 정책을 통한 혁신적 사회·경제 시스템을 구축하려고 한다.

러시아는 1990년대 중반부터 에너지 자원을 한·중·일 등에 수출하기 위한 정부차원의 대규모 투자프로그램(파이프라인, 액화설비, 송전선)을 발표했고, 사업을 추진하고 있다. 1997년 가스프롬(Gazprom)의 ‘동부가스 프로그램’³⁵, 2009년 정부의 ‘에너지 장기전략 2030’, 2013년 ‘극동·바이칼 사회경제 프로그램 2025’ 등은 동북아 지역을 주축으로 하여 아·태지역 국가들과의 에너지·경제협력 증진을 통한 극동지역

³⁵ 동부가스 프로그램은 러시아 동시베리아 및 극동지역 가스를 생산, 수송, 판매, 그리고 수출하기 위한 정부 주도의 통합개발 프로그램임. 러시아 정부와 Gazprom은 러시아 동부지역을 4개 가스생산 센터(사할린, 야쿠츠크, 이르쿠츠크, 크라스노야르스크)로 나누고, 동 센터를 중심으로 가스전 개발, 지역내 가스화, 가스전과 소비지까지 가스관 건설 등의 사업을 추진하고 있음. 동 프로그램에 의하면, 2012년까지 사할린-하바로프스크-블라디보스토크 가스관이, 그리고 2015년까지 야쿠츠크-하바로프스크 가스관이 각각 건설됨. 2016년 이후에 국내 및 동북아시아 가스시장 여건변화를 검토하여 이르쿠츠크(코빅타 가스전)에서 야쿠츠크까지의 가스관이 건설됨. 그러나 러시아 정부와 Gazprom은 동부가스프로그램 수정을 추진 중인데, 최근에 야쿠츠크-하바로프스크 가스관을 2016년까지 건설하는 것으로 수정 발표했다.

개발을 추진목표로 삼고 있다.

러시아 정부는 2012년 9월 개최된 ‘2012 블라디보스토크 APEC 정상 회의’를 계기로 아·태지역 국가들과의 협력 증진을 위한 극동 및 시베리아 지역에 대한 개발 전략을 더욱 더 구체화시키고 있다. 러시아는 극동지역의 지정학적 위치와 에너지 자원의 커다란 공급 잠재력을 바탕으로 아·태지역에서 자국의 경제적, 외교적 입지를 강화하고, 극동·시베리아 지역 경제를 발전시키려 한다. 러시아는 중·장기적으로 ‘유라시아 경제동맹’, ‘단일 에너지 시장’을 구축하는데 있어서 주도적인 역할을 담당하며, 이와 관련해서 블라디보스토크지역을 역내 에너지 거래 허브(Hub)로 발전시키려 한다.

특히 2013년에 개정 발표된 ‘극동·바이칼 사회경제 프로그램 2025’의 가장 큰 특징 중에 하나는 외국인투자를 포함한 민간투자를 주된 재원으로 삼고 있다는 것이다. 따라서 외국인투자 유치가 계획하는데로 이루어지지 않으면 상기 프로그램의 추진은 어렵게 될 것이다. 또 다른 특징은 파이프라인 및 송전선, 정제, 석유화학, LNG, 발전시설 건설 등 플랜트·건설 사업비중이 자원개발 사업에 비해서 상대적으로 크게 증대되었다는 점이다. 이러한 사업들은 초기 대규모 투자자금과 첨단기술을 필요로 하기 때문에 외국기업과의 협력이 무엇보다 중요하다.

러시아 정부는 극동·시베리아 지역을 대아태지역 에너지 자원 공급지로 육성하려고 한다. 가스프롬은 극동지역 LNG생산능력을 현재 연간 960만 톤(사할린-II)에서 2018년까지 블라디보스토크 LNG생산공장 완공(1단계 설비용량 1,000만 톤/연), 사할린-II에 LNG생산시설 추가(500만 톤/연) 건설, 로스네프트(Rosneft)에 의한 사할린-I LNG 생산시설(1,000만 톤/연) 신규 건설 등을 통해 크게 확충하려고 한다.

그리고 가스프롬은 남·북·러 가스관 사업과 중국과 동부노선 및 서부노선 가스관 건설을 추진하고 있다.³⁶ 이를 통해 러시아는 아·태지역 수출물량을 2015년 9.4Bcm(Billion cubic meters), 2020년 50Bcm으로 기대하고 있다.³⁷

한편 러시아 동부지역 내 석유가스화학공장 건설사업은 경제성이 불확실한 것으로 분석되고 있다. 러시아 사하공화국에 위치해 있는 차안다 가스전과 사할린-Ⅲ 가스전에 대한 탐사, 시추 실적이 저조한 편이다. 차안다 가스전과 사할린-Ⅲ에서 충분한 가스물량을 확인해야만 가스프롬의 ‘동부가스프로그램’을 실현시킬 수 있다. 차안다 가스전에 대한 탐사시추 작업은 2013년에 개시되었다. 사할린-Ⅲ 가스전 탐사 및 시추 작업은 2년 전부터 시작되었지만, 지금까지 충분한 물량을 발견해 내지 못했으며, 최근에서야 시범 가스 생산이 이루어졌다.

결과적으로 러시아 정부는 중앙에 의존하지 않고 자립적으로 성장할 수 있는 극동지역의 경제적 기반을 구축하기 위해 외국, 특히 동북아 국가의 자본과 기술을 끌어들이며 자원을 개발하고, 수송인프라(철도, 파이프라인, 송전선) 및 자원 가공산업(정제, 석유화학, 가스화학, 액화플랜트 등)을 육성하여, 여기서 생산된 제품을 아시아 시장으로 수출하려는 전략을 추진하려고 한다. 남·북·러 에너지 그리드(철도, 가스관, 송전선) 구축사업도 러시아 정부의 ‘신동방정책’의 중요한 한 부분이라고 할 수 있다. 그러나 앞서 언급했듯이 이를 실현시키기 위

³⁶ 2013년 9월 러시아 상트페테르부르크 G20정상회담 기간 중에 러시아 가스프롬과 중국 CNPC는 러시아 가스 38Bcm을 극동지역에서 중국으로 연결되는 가스관(동부노선)을 건설하여 공급하는 것에 합의했음. 이후에 러시아 알타이지역에서 중국 서부지역으로 연결되는 서부노선도 건설될 것임.

³⁷ 러시아 Aleksandr Novak 에너지부 장관은 2030년경 아·태지역의 전체 가스소비에서 러시아 가스가 차지하는 비중이 약 22%에 이를 것으로 2월 19일 밝힘. 2030년에 러시아 가스의 아·태지역 공급량은 135Bcm이며, 이 중 PNG 공급량은 80~90Bcm에 이를 것임. RIA(2013.2.19.) 참조.

해서는 투자환경 개선을 통한 외국인투자를 포함한 민간투자 유치가 무엇보다 중요하게 작용할 것이다.

러시아는 최근 들어 북미지역의 셰일가스 공급 증대와 유럽의 러시아가스 의존도 감축 노력으로 커다란 위기감을 느끼고 있다. 카타르, 동·서아프리카국가, 북미 LNG 등 새로운 가스공급자의 유입 증대로 인해 유럽시장은 갈수록 더 경쟁적인 가스시장으로 변모해 가고 있다. 또한 러시아는 장기 가스계약에 의한 석유가격연동 가격결정방식을 고수하고 있어서 다른 경쟁국(노르웨이, 카타르, 북서아프리카지역 국가 등)에 비해서 가격경쟁력을 상실해 가고 있다.

러시아는 에너지 수입국들과의 관계에서 일관되게 양자협상과 상호주의 원칙을 견지하고 있으며, 또한 이를 통해 자국 에너지 수출의 안정성을 유지하고, 수입국들 간의 경쟁을 유도해서 가격 및 도입조건 협상에서 우위를 점하는 전략을 구사하고 있다. 양자협상은 소비국들 간 협력을 통한 가스 수출국에 대한 압력행사를 원천적으로 차단할 수 있게 해 준다. 러시아는 한·중·일 3국과 각각 양자 가스협상을 정부 및 기업단위에서 정례적으로 추진중에 있으나, 협상 내용은 비공개 될 뿐만 아니라 서로 약간씩 상이하다.³⁸ 이는 러시아와 동북아 3국들과의 양자간 협상에서 주요한 걸림돌은 기준이 되는 가격수준, 석유가격연동의 가격결정방식, 파이프라인의 북한통과에 따른 수송안정성 문제, 극동지역 내 충분한 가스공급 물량 확보에 있어서 불확실성 등이 있기 때문이다.

또한 러시아는 자신의 전략적 이해를 기초로 해서 수입국들 간에 차등한 계약을 체결하기도 한다. 친러시아 성향의 국가에 대해서는 가스

³⁸ 가즈프롬은 유럽 가스 도입업자와 가스계약을 맺거나, 러시아 정부가 수입국 정부와 가스협상을 할 때에 계약 또는 협상 내용을 외부에 철저히 공개하지 않고 있음.

공급가격을 할인해 주고, 반대인 경우에는 엄격한 계약조건 이행을 요구한다. 예를 들면, 친러시아 성향의 벨로루시에는 가스가격 할인혜택을 제공하고, 친유럽 성향의 우크라이나에게는 유럽시장과 같은 수준의 가스가격을 요구하고 있다.

한편, 러시아의 한반도 접근전략은 푸틴 대통령의 ‘신동방정책’과 긴밀하게 연결되어 있다. 푸틴 정부는 북한과의 유대 관계를 지속적으로 발전시켜 나가려고 하며, 동시에 한국과 긴밀한 관계를 유지하면서 극동지역 개발에 실질적으로 기여할 수 있는 파트너로서 경제협력 관계를 강화하려고 한다. 러시아는 경제 현대화와 극동지역 개발에 있어 가장 믿을 수 있는 파트너로 한국을 주목하고 있다. 푸틴 정부는 동북아 국경지대(특히 북한)를 안정적으로 관리하면서 극동지역 개발정책을 보다 안정적으로 추진해 나가려고 한다.

나. 극동·시베리아 지역 자원 공급능력

러시아에서 향후 10년 내에 석유생산 감소와 가스 생산 증가세 둔화가 예상되고 있다. 신규 매장지들의 개발여건이 점차 악화되면서 이에 따른 고비용 개발·생산 구조가 나타나고 있다. 이러한 상황에서 러시아 정부는 극동·시베리아 지역 내 자원 개발권을 국영기업에게 우선적으로 제공하는 자원개발 정책을 추진하고 있다. 가스프롬과 로스네프트시는 유망하고 경제성 높은 대형 매장지 위주로 개발 사업을 추진하고 있으며, 이로 인해 중소형 매장지들은 그대로 방치되고 있다. 이러한 이유로 인해서 극동·시베리아 지역에서 자원 탐사실적이 정부의 기대치에 크게 못 미치는 것으로 나타났다.

러시아 정부는 2030년 원유생산량을 5.35억 톤으로 전망하지만, 국내·외 전문가들은 이보다 훨씬 적은 3.5~4.0억 톤으로 전망하고 있다.

국영 석유수송기업인 트랜스네프트(Transneft)는 장기적으로 동시베리아-태평양 송유관(ESPO)을 통한 원유수송량을 최대 8,000만 톤으로 예상하고 있지만, 현재 송유관 주변에 있는 매장지의 원유 확인매장량은 5,000만 톤 수준에 불과하다.³⁹ 러시아는 ESPO송유관과 태평양 연안에 있는 코즈미노(Kozmino)원유수출터미널을 통해 중국으로 연간 3,000만 톤, 아·태지역으로 연간 5,000만 톤을 수출하려고 한다. 최근에 ESPO송유관의 전체 구간(동시베리아 지역 타이셰트에서 태평양연안 코즈미노까지 노선, 중국지선)이 완공되었다.

러시아 정부는 기존 매장지의 고갈과 석유·가스의 해외수출 감소 상황에서 투자 인센티브 제공을 통해 석유·가스 생산 및 수출 증대를 실현시키려고 한다.⁴⁰ 러시아 국내 전문가들은 석유·가스 생산 감소 추

〈표 V-1〉 러시아 극동·시베리아 지역의 석유생산 전망

(단위: 백만 톤)

구분	2005년 (실제치)	2008년 (실제치)	제1단계 (~2015년)	제2단계 (~2022년)	제3단계 (~2030년)
러시아 전체 생산량	470.2	487.6	486~495	505~525	530~535
동시베리아 ·극동지역	4.6	14.3	44~58	71~83	102~108
비중	1.0%	2.9%	9.1~11.7%	14.1~15.8%	19.1~20.4%
동시베리아 지역	0.2	0.5	21~33	41~52	69~75
극동지역	4.4	13.8	23~25	30~31	32~33

출처: 러시아 정부(2009), 『에너지 장기전략 2030』.

39. 장주혜, “러시아 원유 수송시스템 중장기 발전전략,” 『세계 에너지시장 인사이트』, (에너지경제연구원, 2012) 참조.

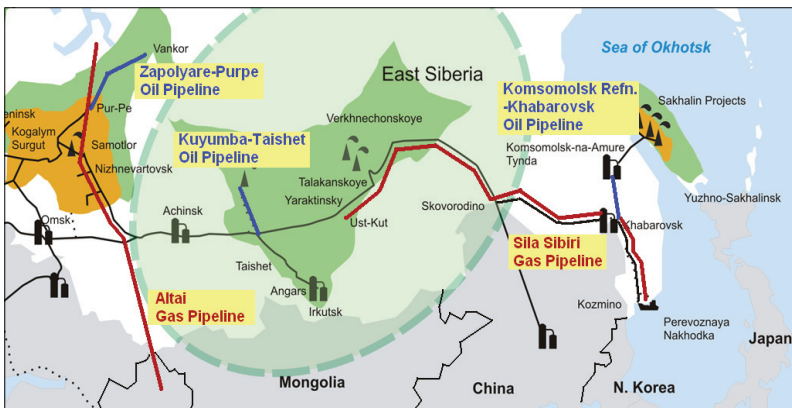
40. 최근 푸틴 대통령은 향후 30년 동안 대륙붕 개발사업에 약 5,000억 달러, 그리고 연관산업에 1.4조 달러 투자를 지시하기도 하였음. 러시아 정부는 개발여건이 열악한 매장지에 대해 조세감면 및 투자인센티브를 제공하려고 함.

세를 자원 부존량보다 정부의 세제·투자 정책에 기인한 것으로 보고 있다. 자원개발 지대수익의 많은 부분이 정부수익으로 귀속됨에 따라 에너지 기업들은 신규 투자자금을 마련하는데 어려움을 겪고 있다. 2008년 하반기 이후 국제 에너지 가격이 하락하고, 유럽시장에서 러시아 가스 수요가 감소하게 되자 에너지 기업들은 투자자금을 조달하는데 더욱더 어려움을 겪고 있다. 이에 정부는 에너지 기업들의 신규 매장지 개발을 촉진시키기 위해 개발여건이 좋지 않은 대형 매장지에 대한 수출세 및 지하자원 채굴세를 감면해 주고 있다. 그러나 이러한 정부의 지원책은 대부분 자국 국영기업에게 집중되어 있다.

외국기업들은 러시아 정부의 외국기업에 대한 차별대우와 자원민족주의 정책으로 인해 투자 관망세를 견지하고 있다. 그러나 최근 들어 푸틴 대통령이 대륙붕 및 북극지역 자원개발 사업에 메이저 기업의 참여를 허용함에 따라 메이저 석유기업들은 러시아 기업과의 전략적 제휴를 통한 자원개발부문에 진출하려 하고 있다.

국내·외 전문가들은 러시아 정부의 조세감면 정책만으로는 탐사·개

〈그림 V-1〉 러시아 극동·시베리아 지역 주요 파이프라인 구축계획



출처: Transneft, <www.transneft.ru/projects/118> (검색일: 2013.09.29)

발부문에 대한 투자 활성화를 달성할 수 없다고 주장한다. 이들은 정부의 재정 부담을 주지 않고 탐사·개발부문의 투자증대를 촉진시킬 수 있는 방법으로 민간투자 및 외국인투자 유인정책을 주장한다.

또한, 자원개발 기업에 대한 조세 감면은 정부의 조세수입 감소로 연결되기 때문에 러시아 재무부는 안정적 조세 수익 확보를 위해 조세 감면의 지속적 추진에 반대하고 있다. 정부는 정부 소유의 국영기업 지분 일부를 매각하여 자원개발부문에 대한 재정투자 자금을 확보하고, 민간투자 자금을 에너지부문으로 끌어들이려고 한다. 기업 차원에서는 국제 자본·금융시장에서 기업공개(Initial Public Offering: IPO)와 회사채 발행을 통해 투자자금을 마련하고 있다. 물론 이를 위해서는 기업 재무구조의 투명성이 확보되어야 한다.

신규 매장지의 경우에 초기 개발비용이 크게 들어가고, 개발단가도 상대적으로 높은 편이며, 특히 대륙붕 매장지 개발을 위해서는 외국 메이저 기업의 개발 기술 경험과 투자자금이 필요하다. 높은 투자위험과 개발 기술 위험을 갖고 있는 대륙붕 및 북극지역 개발 사업에 메이저 기업들의 유치를 위해서는 러시아 정부의 정책추진의 일관성과 투명성이 크게 요구된다. 외국기업들은 지난 2006년 가스프롬이 사할린-II의 개발권을 셸(Shell)사로부터 반강제적으로 매입한 것을 지켜보면서 러시아 정부 및 기업에 대해 깊은 불신감을 갖게 되었다. 또한, 외국 기업이 운영권을 갖고 있는 코빅타(러시아 이르쿠츠크지역에 위치한 가스전) 사업과 사할린-I 사업은 러시아 정부와 가스프롬의 직간접적인 행정 규제와 방해로 인해 오랫동안 자신들이 생산한 가스를 해외로 수출하지 못하고 있으며, 이로 인해 커다란 경제적 손실을 입고 있다.⁴¹

41. 코빅타 가스 사업의 운영권은 실질적으로 영국계 메이저 기업인 BP에게 있었는데, 결국에 BP는 자신들의 사업권을 Gazprom에게 매각했음.

러시아의 대 아·태지역 수출 증대전략에 있어서 현안 과제는 동시베리아·극동지역에서 충분한 가스공급량을 확보하는 것이다. 현재까지 발견된 사할린-III의 키린스키 광구와 유즈노-키린스키 광구의 추정매장량은 가스프롬의 기대치에 크게 못 미치는 수준이다. 가스프롬은 사할린-III의 가스 자원량을 1.4Tcm(Trillion cubic meters)로 예상하지만, 현재까지 발견된 가스 추정 매장량은 136Bcm에 불과한 것으로 알려지고 있다. 차안다 가스전의 경우도 가스프롬은 추정 매장량을 1.3Tcm으로 예상하고 있지만, 2013년부터 시작되는 탐사, 시추 결과에 따라 확인 매장량은 크게 달라질 수 있다.

결과적으로 러시아가 한·중·일 3국에 공급해 주겠다고 약속한 석유·가스 물량은 발견 또는 확보되지 않은 상태에 있다. 이는 극동·시베리아 지역에서의 상대적으로 높은 탐사, 개발 위험과 개발단가, 그리고 러시아 기업들의 대륙붕 개발 기술경험 부족 등 물리적, 기술적 요인도 원인으로 지적될 수 있지만, 국영기업 중심의 개발정책과 자원민족주의 정책도 주요한 원인이라고 할 수 있을 것이다.

러시아 정부와 가스프롬은 동시베리아 및 극동지역 상·하류 부문에 대한 투자를 최우선시 하고 있지만, 사업 초기에 대규모 투자 지출을 필요로 하기 때문에 커다란 투자위험을 감수해야 한다. 러시아 국내 가스전문가들은 중국과의 가스협상 난항, 아·태지역으로 세일가스 공급 증대, 아·태지역 LNG시장의 경쟁 심화 등을 이유로 가스프롬의 수출전략에 대해 부정적인 평가를 내리고 있다. 또한, 가스프롬이 장기 계약에 유가연동 가격결정 방식을 계속해서 고수한다면 아태시장에서 가격경쟁력을 상실할 수도 있음을 지적하고 있다.

다. 동북아 및 남·북·러 에너지 그리드(Energy Grid) 연결 사업

한국은 에너지 수급 측면에서 ‘섬나라’라고 할 수 있다. 주변 국가들과의 에너지 연계망이 전무하다. 이는 동북아 지역 내 에너지의 효율적 사용과 해외 에너지의 안정적 도입에 상당히 불리하다는 것을 의미한다. LNG는 장거리 수송 특징으로 PNG에 비해 수급상황에 신속하게 대응하는 단기거래가 용이하지 않다.⁴²

한국은 오래전부터 러시아와의 에너지 그리드 연결을 계획 및 추진해 왔었다. 1992년 한·러 정상회담에서 러시아 극동지역(사하공화국)

〈그림 V-2〉 동북아 전력계통환상망



출처: 윤재영, “동북아 SUPERGRID 구상과 전망,” 『세계 에너지시장 인사이트』, (경가: 에너지경제연구원, 2013), p. 9. 재인용.

⁴² 일본의 경우, 2011년 3월 후쿠시마 원전사고 직후 에너지 공급위기 상황에서 주변국들과 연결된 에너지 수송인프라 부재로 인해서 신속한 에너지 공급이 이루어지지 못했음.

에 위치해 있는 차안다 가스전의 공동 개발 및 도입 사업에 대한 협정이 체결된 바 있었다. 1999년에는 러시아-중국-서해-한국을 잇는 가스관 사업 추진이 3국 기업들 간에 합의되었다. 그러나 이 사업들은 경제성 부족과 러시아 정부의 소극적 자세로 인해서 실현되지 못했다.

에너지 그리드 구축은 에너지, 경제측면에서 첫째, 에너지소비 피크 시점(peak time)에 공급부족상황과 긴급위기상황 등을 사전에 예방하고, 이를 효과적으로 대처하며, 둘째, 역내 가까운 곳에 있는 대규모 자원을 저렴하고 안정적으로 확보할 수 있으며, 셋째, 자원 부존·생산국과 자원도입 이외에 연관산업(가공, 조선, 플랜트 등)에서 협력을 확대할 수 있는 이점을 제공한다.

현재 북한에 의한 천안함과 연평도 도발 이후 남북 관계가 크게 경색되면서 남·북·러 PNG사업의 추진은 사실상 중단된 상태이다.⁴³ 남·북·러 에너지 그리드(파이프라인, 송전선) 연결사업은 향후에 한반도 정세가 크게 호전되거나, 혹은 남·북·러 당국이 전략적으로 남-북간 관계를 개선시키려고 할 때 추진될 수 있을 것이다. 대 북한 접촉라인을 러시아가 그동안 전담했었는데, 지금까지 이렇다 할만한 협상 결과를 거두지 못한 상태이다. 정확한 이유를 알 수는 없지만, 북한 측이 무리한 요구를 했다거나, 남·북 관계 경색으로 북한이 적극적으로 협상에 임하지 않았을 것으로 생각된다. 이러한 이유로 러시아의 대 북한 협상은 현 시점에서 크게 기대하기 어려울 것으로 판단된다. 또한 러시아도

⁴³ 러시아 메드베데프 대통령은 2008년 8월 한국 이명박 대통령과 모스크바에서 정상 회담을 갖고 파이프라인이 북한영토를 통과하는 남·북·러 PNG사업에 합의하였음. 이후 2011년에 사업추진 주최인 한국가스공사와 러시아 가즈프롬이 남·북·러 PNG사업의 로드맵을 발표하였음. 이에 따르면 2017년부터 러시아 가스가 한국에 파이프라인을 통해 공급되는 것으로 되어 있음. 그러나 현재 이 사업은 남·북관계 경색으로 인해 사실상 중단된 상태에 있음. 앞으로 언제 다시 사업이 실질적으로 재개될지는 불투명함. 게다가 우리나라에게 상대적으로 유리한 공급조건을 제시하고 있는 북미 셰일가스가 LNG 형태로 2017년부터 공급될 예정임.

북한과의 협상에서 남·북·러 사업을 성사시키기 위해 무리하게 북한 관련 투자위험을 자국이 모두 감수하지는 않을 것으로 판단된다.

북한이 적극적으로 남·북·러 PNG사업에 협력한다는 전제하에 먼저 한국가스공사와 가스프롬은 PNG도입과 관련된 구체적인 조건(물량, 가격, 기간, 인도지점 등)을 결정하고, 이와 함께 남·북·러 3국이 공급 안정보장을 위한 정부간 협정(Intergovernmental Agreement)을⁴⁴, 그리고 통과국인 북한정부와 배관운영사는 통과국 협정(Host Government Agreement)을⁴⁵ 체결하게 될 것이다. 만약 북한이 외국 기업과의 PNG사업 추진을 위한 관련 법률 및 세제를 갖추고 있지 않

〈그림 V-3〉 동북아 가스 수송망 구축 계획



출처: 에너지경제연구원, 『세계 에너지시장 인사이트』, (경가: 에너지경제연구원, 2013). 각호를 참고해서 필자 작성.

44. IGA는 국가별로 상이한 입법, 사법, 행정적인 측면의 협조를 통하여 사업의 원활한 진행과 안정적인 가스수급을 위해 당사국 정부간 프로젝트 보장 협정임.

45. HGA는 배관 통과국에서의 가스공급 중단위험을 줄이고, 배관망의 안정적 운영을 위하여 배관운영회사와 통과국간의 의무와 권리에 대한 협정임.

다면, 북한 당국에 특별법 제정도 요구해야 한다. 마지막으로 배관운영회사는 가스를 실질적으로 공급해 주는 가스프롬과 가스수송계약(Gas Transportation Agreement: GTA)⁴⁶을 체결하게 된다. 이러한 투자보장 및 건설보장 장치가 마련된 후 북한 내에서 기술적·경제적 타당성 조사가 이루어지게 될 것이다. 대북한 사업에 국내외 민간자금을 대규모로 조달하는 것은 사실상 어려울 것으로 판단된다.⁴⁷

최근 들어 전 세계적으로 국경간(Cross-border) 파이프라인 사업들이 활발히 계획·추진되고 있다. 주된 이유는 구조적으로 석유·가스 생산지와 소비지가 멀리 떨어져 있어서 파이프라인 또는 선박을 통해서 석유·가스를 수송할 수밖에 없고 수요측면에서 선진국 및 개도국에서 수요가 지속적으로 증가하고 있는데 있다.⁴⁸

유럽지역은 국경간 파이프라인 수송망이 복잡하게 구축되어 있으며, 지금도 중앙아시아, 북·서아프리카, 러시아 등과 연결하는 새로운 파이프라인 사업들이 계획·추진되고 있다. 유럽 국가들은 오랫동안 국경간 파이프라인 수송망을 운영한 관계로 정교한 양자간 그리고 다자간 협정(수송의정서, Energy Charter Treaty)들을 갖고 있으며, 이를 바탕으로 상당한 정도의 수송안정성을 확보하고 있다.⁴⁹

국경간 수송망을 통한 에너지 거래에서는 다음과 같은 두려움 또는

46. GTA는 가스 수송료 및 수송조건, 설비의 운영 및 유지보수와 관련된 내용을 배관 운영회사와 shipper간에 체결함. GTA는 가스의 인도지점에 따라 체결 당사자가 달라짐.

47. 이성규, “남·북·러 가스관 사업의 경제적 효과와 참여방식,” 『KDI 북한경제리뷰』, 8월호 (한국개발연구원, 2011) 참조.

48. 2011년 현재 약 103개 국가가 석유·가스 파이프라인망을 갖고 있음. 파이프라인 수송은 유조선, LNG에 의한 수송보다 상대적으로 안정적이고 또한 경제적인. 2012-2020년 동안 전 세계적으로 계획 중인 석유·가스 파이프라인 사업수는 약 157개에 이를. 이 중에서 가스 파이프라인 사업수가 대부분을 차지하고 있음.

49. EU지역에서 수송위험은 거의 존재하지 않지만, 역외지역(우크라이나, 그루지야, 북아프리카지역 등)에서의 수송위험은 존재함.

위험이 존재한다. 첫째, 계약 당사국의 경제주체들 간에 부당한 거래에 대한 두려움이 존재한다. 특히 파이프라인 또는 송전선이 통과하는 국가들은 그들이 경제적 또는 환경적인 면에서 부당한 대우를 받을 수 있다는 두려움 또는 선입견을 갖고 있다. 둘째, 외국인자에 대한 두려움이 존재한다. 이들은 FDI가 현지 국가 이익을 무시하고 중요한 결정들이 외부에서 이루어진다는 인식을 기본적으로 갖고 있다. 셋째, 자신들의 통제권 밖에 있는 외부 환경·투자변수에 의한 에너지 안보 약화에 대한 두려움이 존재한다.

사실상 국제법에서 국경통과 파이프라인에 대한 법적 지위가 정확하게 명시되어 있지 않다. 그래서 수송안정을 위한 법적 지위는 다자간 협정, 당사국간 정부협정, 통과국의 국내법 등에 의해서 확보되고 있다. 그러나 당사국들간 분쟁 발생시에 다자간 협정이 없게 되면, 분쟁해결이 어려워질 수 있다. 국경통과 파이프라인 사업마다 각기 상이한 특징을 갖고 있기 때문에 국제적으로 일반화된 규정을 찾기 어렵기 때문이다.

국경간 파이프라인 사업의 경우, 가스 수출국과 최종 소비국 사이에 통과국이 있을 때 분쟁 발생 가능성이 높다. 국경간 파이프라인 사업은 당사국 간에 정례적으로 협상을 통해 통과료를 조정하도록 되어 있다. 그러나 이때마다 파이프라인을 이용하는 국가 또는 기업과 통과국 간 협상력이 파이프라인 운영기간이 경과할수록 달라지기 때문에 합의점에 도달하기 어려울 수 있다.

또한 정치적 동기들이 종종 경제적 분쟁으로 귀결되고, 그 반대로 경제적 분쟁이 정치적 갈등으로 발전하는 경우도 있다. 인접국 간 좋지 않은 역사적 관계도 정치적 분쟁에 영향을 미친다. 원래부터 당사국들 간에 좋지 않은 관계에서 비롯되는 정치적 갈등도 수송망에 영향을 미칠 수 있다.

아시아 국가들의 석유·가스 수요가 빠르게 증대되면서 동 지역에서 특히 중국과 인도를 중심으로 국경간 파이프라인 건설 사업들이 계획·추진되고 있다. 그러나 아시아 지역은 국경간 파이프라인 수송망의 운영 경험이 미천하기 때문에 수송안정성을 충분히 담보할 수 있는 제도적·법적 장치들을 갖고 있지 않다. 이해 당사국 간에 정부, 사업자 간 협정들이 체결되겠지만 이것만으로는 분쟁을 예방하거나 해결하기에 크게 부족하다. 그래서 가능하면 지역 내 다자간 협력틀을 구축하든지, 아니면 다수의 제3국 기관을 포함시키는 것이 필요하다. 국제적인 중재가 해결책이 될 수도 있지만, 그 중재에 양쪽이 동의하고 순응해야 의미가 있다. 공유할 이윤과 지대를 분배할 수 있는 분명한 메커니즘이 부재하며, 분쟁을 관리하는 다자간의 공동 사법권도 존재하지 않는다. 또한 ‘주권’ 국가의 정부가 종이쪽지에 불과한 협정서를 무시할 수도 있다.

라. 북극해 항로의 공동 이용

아시아 지역으로 수입되는 자원의 새로운 수송노선으로 북극항로의 중요성이 크게 증대되고 있다. 북극해 해빙(海氷)면적이 줄어들면서 북극항로의 개방속도가 빨라지면서 새로운 항로로서 각광받고 있기 때문이다. 향후 상당기간 동안은 북극해의 낮은 기온으로 북극항로는 일반 컨테이너 화물운송보다 에너지 자원의 운송에 적합할 것으로 북극해 전문가들은 전망하고 있다. 북극항로 개방과 함께 자원 개발, 수송용 인프라 건설 등에 대한 새로운 대규모 투자수요가 발생할 것으로 기대되고 있다.

한·중·일 동북아 3국은 경쟁적으로 북극해 개방에 따른 이득을 선점하려고 노력하고 있다. 또한, 동북아 3국은 북극해 연안국인 러시아

와 북극항로 이용과 관련된 공동 사업도 적극적으로 계획 및 추진하고 있다. 나아가 러시아뿐만 아니라 다른 북극해 연안 국가들과 북극해에 관심을 갖고 있는 북극해 비연안 국가들과의 다자협력 사업에도 참여 중이다. 러시아도 경제적 이득을 최대한 확보하고 북극해 관련 국제적 협력 움직임을 주도하기 위해 북극해 항로를 이용하고 있으며, 자원을 도입하려는 여러 국가들과 협력하고 있다.

북극해 연안국들(러시아, 미국, 캐나다, 노르웨이, 그린란드 등)과 자원탐사, 북극항로 운항, 환경보호, 북극해 관련 정보·자료 공유, 인적교류 등과 같은 다자 협력 프로그램들이 계속적으로 추진될 수 있을 것이다. 한편으로 러시아와는 북극해 항로 이용과 관련한 각종 규제와 요금(원자력 쇄빙선, 항만·터미널, 러시아 내해 통과 시 이용료 등) 설정에 있어서 원활한 협상 및 합의 도출이 필요하다.

현재 메이저 기업들이 북극해 연안국 기업과 공동으로 북극지역 자원 탐사개발 사업을 주도하고 있다.⁵⁰ 한국을 포함한 아시아 기업은 투자자금 및 판매시장 제공을 조건으로 러시아 북극지역 자원개발 사업에 지분을 획득할 수 있을 것이다. 지분참여 기업들은 북극지역 내 플랜트·선박·건설 수주, 항해 기술·경험 확보 등의 경제적 이득을 얻을 수 있다. 지분참여와 해양플랜트·선박 수주, 항해 경험·기술 습득 등을 동시에 고려해서 러시아와 포괄적인 협력 협상을 추진함으로써 장기적으로 수입선 다변화와 북극항로 개방에 따른 경제적 이득을 선점할 필요가 있다.

⁵⁰ 현재 미국 ExxonMobil(Kara Sea), 노르웨이 Statoil(Barents Sea and Okhotsk Sea), 이탈리아 Eni(Barents Sea), Total(Barents Sea) 등이 러시아 기업과 전략적 제휴 형태로 공동으로 대륙붕과 북극해 자원개발을 추진하고 있음. ExxonMobil과 러시아 국영기업 로스네프트는 러시아 상류부문과 미국 하류부문 자산 교환과 상호 시장참여를 추진하고 있음. 노르웨이 Statoil과 로스네프트는 러시아 및 노르웨이 상류부문 공동 개발과 북극해 공동 기술개발에서 협력하고 있음.

3. 한·러 에너지 협력 방안

가. 한·러 주도 동북아 에너지협력

한·러 양국이 동북아 에너지 협력의 주도적인 역할을 담당해야 한다. 극동·시베리아 지역 내 자원개발, 여기서 생산된 자원을 동북아 지역으로 수송하는 역내 에너지 그리드 구축 및 이를 안정적으로 운영하기 위한 법·제도적 장치 마련, 역내 에너지 거래 허브 구축을 통한 공동 에너지시장 형성 등을 양국 정부 및 기업이 긴밀히 협력하면서 지속적으로 추진해야 할 것이다. 이는 한국 정부의 ‘신북방정책’과 러시아 정부의 ‘신동방정책’을 성공적으로 실현시키기 위한 가장 효과적인 방법이라고 할 수 있다.

남·북관계가 경색되어 있는 상황에서 한국은 남·북·러 사업만 고수할 필요는 없다. 북한을 가운데 두고 먼저 중·러 양국간 가스관 건설이 이루어지면, 한국과 일본을 연결하는 한·일 가스관을 동북아 국가들이 구축할 수도 있다. 북한을 제외한 역내 에너지 그리드 구축을 통해 역내 국가들이 공동으로 북한의 개방과 비핵화를 요구할 수 있고, 중국과 러시아를 대북한 협상 창구로 모두 활용할 수 있을 것이다. 그렇지 않고 남북관계가 예상보다 빠르게 호전된다면 남·북·러 에너지 그리드를 먼저 구축하고 이를 기반으로 동북아 그리드 구축을 촉진시킬 수도 있을 것이다.

후쿠시마 사태 이후 역내 국가들 간에 그 어느 때보다 동북아 그리드 구축 필요성이 크게 강조되고 있다. 이러한 상황을 충분히 살려서 러시아와 한국이 동북아 에너지 그리드 구축에 주도적인 역할을 해야 할 것이다.

동북아 지역에서 에너지 부문에서 양자간·다자간 협력 추진은 상당

히 오래전부터 시작되었지만 현재까지 이렇다 할만한 성과가 없는 실정이다. 여기에는 당사국 자체의 문제, 북한과 같이 높은 국가위험(Country Risk)을 갖고 있는 국가의 존재, 그리고 중국과 일본의 주도권 경쟁 등이 주된 장애요인으로 작용했다. 그래서 대규모 에너지 투자 사업은 동북아 지역에서 추진되지 못하고, 자원도입 사업만 추진되고 있다. 러시아 에너지 자원이 동북아 3국의 총 에너지소비에서 차지하는 비중은 한자리 숫자로 그렇게 크지 않다. 이에 역내에서 가장 쉽고 모든 역내 국가들이 원하는 사업을 성사시켜 이를 기반으로 전략적 대형 투자사업을 선정하는 전략이 필요할 것이다.

또한, 러시아 에너지 전문가들은 러시아의 대아시아 지역 수출전략과 극동지역 개발정책이 성공을 거두기 위해서는 첫째, 러시아는 아태국가들에게 일관된 외국인투자정책과 개방정책을 보여주어야 하며, 둘째, 러시아 중앙정부의 지속적인 추진 의지와 지원정책이 필요하며, 셋째, 투자자금 조달 방안과 외국인투자 보호·혜택을 구체적으로 명시한 세부 프로그램을 마련해야 하며, 마지막으로 각 부문별로 아태 지역 국가들과의 협력 프로그램을 일괄적으로 추진·관리할 수 있는 독립된 기관을 설립해야 한다고 제시하고 있다.

〈표 V-2〉 한국의 러시아 자원 수입 현황

구분	원유	천연가스	석탄
2008	305.8 (2.6%)	0	749.6 (7.5%)
2009	369.4 (3.2%)	101.7 (3.9%)	472.0 (4.6%)
2010	672.7 (5.7%)	293.3 (9.0%)	855.7 (7.2%)
2011	433.3 (3.4%)	285.0 (7.8%)	1,273.2 (9.8%)
2012	446.2 (3.4%)	216.3 (6.0%)	1,276.3 (10.1%)

출처: 한국무역협회, <www.kita.net> (검색일: 2013.09.27)

*한국의 총수입 중에 러시아로부터 수입이 차지하는 비중

나. 역내 다자협력체 구축

에너지 부문에서 한·러 간 신뢰증대는 양국 간 노력만으로는 부족하다. 러시아 입장에서 한국은 아·태지역 국가 중에 하나이며, 중국, 일본과 비교해서 아주 매력적인 자국 에너지 자원의 소비시장은 아니다. 그러나 러시아가 아시아 지역 수출시장을 개척하는데 있어서 한국은 기폭제 역할을 충분히 할 수 있으며, 이는 러시아 정부 및 기업도 충분히 인식하고 있다. 양국 간에 에너지 투자사업을 성공적으로 이끌어 낸다면, 이에 자극을 받아 일본과 중국이 러시아와 적극적으로 자원 도입 및 투자 협력을 추진하려고 할 것이다. 반대로 만약 러시아가 일본 또는 중국과 대형 사업의 계약을 체결한다면 한국도 러시아와의 협력을 서두르게 될 것이다. 그만큼 동북아 3국은 러시아 극동지역 에너지 자원을 두고 경쟁을 하고 있다. 물론 북미지역과 중앙아시아 지역 가스가 동북아 지역으로 공급됨에 따라 현재 러시아 가스의 중요도가 과거 고유가 시대보다 크게 줄어들었지만, 동북아 3국은 수입선 다변화를 통한 에너지 안보 증대를 위해 러시아 에너지 자원을 도입할 수밖에 없다.

앞서 살펴보았듯이 러시아는 아시아 시장을 겨냥한 자원 개발 및 수송망 구축을 추진하고 있다. 여기에는 당연히 여러 국가들을 통과하는 파이프라인과 송전선 건설사업도 포함되어 있다. 다자간 수송망 건설 및 운영은 다자 차원의 수송안정을 확보할 수 있는 법·제도적 틀을 요구하게 된다.

한편, 동북아 지역에 국경간 에너지 그리드가 구축되면 역내 국가들은 수송망의 안정적 운영을 위해 협력을 적극적으로 추진해야 한다는 의무감을 갖게 된다. 만일 수송 상 문제가 발생하게 되면 각국이 경제적 또는 에너지 수급 차원에서 커다란 피해를 얻기 때문에 이를 회피

하기 위해 긴밀히 협력하려고 할 것이기 때문이다. 특정국이 국경간 에너지 그리드를 자신의 이득을 위해 외교적 수단으로 이용하는 반대의 경우가 생길수도 있다. 그러나 1960년대, 70년대 냉전시대에도 소련과 독일을 연결한 가스관과 송유관은 상당히 안정적으로 운영되었던 점을 인식할 필요가 있다. 따라서 분쟁에 따른 경제적 및 에너지 수급상의 피해가 분쟁을 통해 얻고자 했던 이득을 월등히 상회하는 환경을 조성하는 것이 필요하다. 여기에는 앞서 언급했듯이 다자협력에 의한 공동 제재, 피해를 최소화시킬 수 있는 충분한 저장능력 확보, 대체 수송노선 및 도입방안 마련 등이 있을 수 있다.

국경간 에너지 그리드의 안정적 구축과 운영을 위해서는 관련 국가들간 긴밀한 다자협력이 필요하며, 이러한 것이 법·제도적 차원에서 뒷받침되어야 한다. 가능하면 국가간 조약처럼 특별한 경우에 회원국의 행동을 강제할 수 있는 내용까지도 합의할 수 있을 정도까지 되어야 한다. 즉, 에너지헌장조약(Energy Charter Treaty: ECT)과 같은 역내 에너지 교역, 투자, 통과 보장 및 분쟁해결을 위한 동북아 지역을 위한 다자협약체가 필요하다고 할 수 있다.

동북아 지역에서 ECT와 같은 강력한 다자협력체가 당장 설립되기는 어려울 것이다. 그러나 장기적으로 이를 위한 역내 국가들간 노력은 계속 되어야 하며, 그 일환으로 먼저 국경간 에너지그리드 사업을 계획·추진 중인 국가들과 ‘에너지 통과수송 안보 대화·포럼(Energy Transit Security Dialogue/Forum)’을 결성 및 추진 할 수도 있을 것이다.

또한 대규모 에너지 그리드 구축사업의 원활한 추진을 위해 동북아 지역에도 역내 모든 국가들이 참여하는 다자간에너지협의체 구축, 유럽과 같은 ECT 마련, 동북아개발은행 설립 등이 필요할 것이다.

남·북·러 가스관 및 전력망 연계사업의 추진을 바탕으로 석유 및 가스의 동북아 트레이딩 허브, 동북아 전력망 연계 등 역내 에너지시스템의 통합 사업을 추진할 경우에 동북아 에너지협력은 현재 한국 정부의 ‘동북아 평화협력 구상’을 실현하는 실천적 의제가 될 것이다. 이러한 의제의 역내 논의를 강화하기 위해 동북아 국가간 다자협력체가 설립·활성화될 필요가 있다.

Ⅵ. 남·북·러 협력과 북한



최근 북한의 김정은 정권은 경제 분야에서 여러 가지 변화를 시도하고 있다. ‘6.28조치’라고 하는 공업, 농업 분야에서의 경영방식 변화와 북한 전역의 특정 지역을 경제개발구로 지정하여 외국 투자를 유치하려는 시도가 그것이다. 북한의 이 같은 시도는 과거 김정일 정권에서도 있었지만 체제유지를 위해 몇 년 만에 스스로 철회한 경험이 있어 김정은 정권에서의 성공 가능성은 높지 않다.

중요한 것은 북한 정권이 북한경제의 근본적인 문제점을 개선하기 위해서가 아니라 현 경제체제 하에서 통치자금 마련 목적으로 경제적 조치들을 취한다는 것이다. 북한 김정은 정권이 경제를 정상화하려면 단순한 경영방식의 변화보다는 경제제도와 구조, 경영방식을 개혁하고 이와 동시에 외국의 투자를 유치해야 한다.

북한경제 정상화에서 우선순위는 경영방식이나 특정지역 개방보다 먼저 북한 에너지 산업을 정상화하여야 한다는 것이다. 이를 위해 가장 실현 가능성이 높은 것이 남·북·러 협력이며, 남·북·러 삼각 협력이 실현된다면 북한은 전력, 천연가스, 철도 등 북한경제의 치명적인 약점을 일거에 개선할 수 있게 된다. 남·북·러 경제협력으로 북한 에너지 산업이 살아나게 된다면 북한의 정치와 경제, 사회 등 다른 모든 분야의 변화를 촉진할 수 있게 되는 등 한반도의 분단 상황의 변화를 위한 전제조건을 만족시킬 수 있다.

남·북·러 경제협력은 성장한계에 직면하고 있는 남한경제에도 중요한 기회를 제공하고 있다. 저성장, 저출산, 고령화와 가계부채 등으로 상징되는 한국 경제의 난제와 선진국의 ‘출구전략’으로 위기를 겪고 있는 한국경제에 남·북·러 경제협력은 새로운 기회와 시장을 제공할 수 있다.

그러나 남한과 북한, 러시아의 삼각 협력이 성공하기 위해서는 북한의 적극적인 참여가 반드시 필요하다.

1. 김정은 정권 개방전략

가. 김정일 집권기와 차이점

김정일, 김정은 정권은 모두 세습정권이고 후계자 시절에 두 젊은 지도자는 변화에 대해 긍정적이고 능동적이었다는 동일성을 갖고 있다. 김정일은 후계자시절 권력에 대한 자신감과 리더십을 스스로 갖추었다면, 김정은은 아버지 김정일의 뇌졸중과 갑작스런 사망으로 단기간에 물려받은 권력과 통치구조가 심히 불안정하다는 차이를 가지고 있다.

경제적 측면에서 볼 때 김정일은 안정되고 상대적으로 풍요로운 경제환경에서 후계자를 시작했지만 김정은은 심각한 경제위기 속에서 후계자와 지도자 역할을 시작했다. 김정일이 아버지 김일성의 권력과 통치를 실질적으로 장악한 1980년대 초에 변화와 개혁을 강조하며 법과 제도를 변화시키면서 외국투자유치를 시도했다면 김정은은 지도자가 된 2012년 초부터 북한체제의 문제점을 인정하며 변화를 시도했었다.

2011년 12월 17일 김정일 사망 이후 김정은은 단기간에 지도자가 되었고 이듬해인 2012년 4월 15일 통치자로서의 첫 연설에서 “다시는 우리인민들이 허리띠를 조이지 않도록 하겠다”는 파격적인 선언을 했다. 김정은의 이 연설은 모든 것을 감추고 현상을 유지하는 전략을 취하면서 막대한 인적, 경제적, 사회·문화적 손실을 감수했던 김정일과는 전적으로 다른 모습이었다.

김정일 시대와 김정은 시대에는 정치적, 경제적 환경도 달랐지만 변화에 대한 정책과 그 실천에서도 큰 차이를 보이고 있다.

첫째, 김정일은 절대권력을 지키기 위해 권력안정 후 시도했던 변화를 중단하고 현상을 유지하는 전략을 펼쳤다면 김정은은 절대권력을

만들기 위해서는 권력불안의 위험을 무릅쓰고 변화하는 과감한 전략을 구상 및 계획하고 있다. 이러한 차이는 김정일이 후계자가 되었던 1960년대 말 1970년대 초의 북한의 정치, 경제, 사회문화적 환경과 김정은이 후계자가 된 2009년과 현재의 환경이 격차를 보이기 때문이다.

김정일도 처음부터 변화를 거부한 것은 아니다. 김정일이 후계자에서 노동당 조직비서로 자신의 지위를 확실하게 굳히고 김일성의 실질적인 권력을 확보한 1980년대 초부터 개혁개방 의지를 실천하기 위한 노력을 보였다. 당시 김정일은 “설비를 수십년간 사용한다고 해서 무조건 좋은 것은 아니다”라며 새로운 기술도입을 장려하는가 하면 일본내 조총련 상공인들에게 북한 투자를 유도하고 해외 기술과 플랜트 도입 등에 적극적이었다.

둘째, 김정일은 부분적, 제한적 개방노선을 제시하고 1984년 합영법 등을 제정하면서 외국 투자유치 노력을 했으나 실패했다. 북한의 정치, 경제, 행정제도와 당의 지나친 간섭과 방해 및 간부들의 뇌물 요구를 비롯한 부정부패가 주원인이었다.

이에 비해 김정은 시대는 국가의 기능과 역할은 크게 축소된 반면에 공장, 기업소의 생산과 경영 자율권은 넓어졌다. 그러나 그 범위와 내용에서 한계가 있었다. 또한 김정일 시대에는 국가의 예산과 계획, 생산 및 판매 등이 전적으로 통제하에 있었지만 지금은 통제의 범위를 벗어나 있다. 김정은 시대에는 국가권력을 위한 중요 공장, 기업소, 광산 등을 제외한 나머지 민간기업과 경제활동은 방치되어 있다.

중앙의 대형 공장, 기업소의 경우 부분적이지만 대부분의 민간기업들은 국가의 통제와 공급에서 벗어나 기본적으로 자율적인 생산 및 판매를 하고 있다. 또한 공장, 기업소가 외국과의 직접 거래를 하기 위해서는 국가의 무역와크(무역허가증)를 받아야 하는데 이 허가증은 달

러를 상납하는 대가이다.

공장, 기업소의 계획과 생산, 판매 제도는 형식적으로 국가 규정을 따르지만 실질 내용에서는 개인의 장사와 밀무역 등에 전적으로 의존하고 있다. 심지어 공장, 기업소의 재정 공급에까지 개인의 자금이 투자되는 경우도 있다. 김정은 시대의 공장, 기업소 경영에서의 소위 ‘경영활동의 자유’는 국가에 생산계획을 현금으로 ‘납부금’을 바치고 인정받는 대가성 자유이지만 일반적인 이익을 초과할 경우 당, 군대, 보위부 등에 의해 경영권과 판매권 등을 ‘강탈’⁵¹당하는 경우도 적지 않다.

그럼에도 불구하고 현재 북한경제의 하부구조는 상당한 수준으로 ‘민영화’가 되어있다. 당과 내각의 통제와 개입이 있지만 형식적으로 국가경영의 틀에 맞출 뿐 실질적인 경영은 민간에 의해 형성된 금융, 공급, 소비, 물류, 유통 시스템을 이용하여 생산과 판매를 하고 있는 것이다. 이러한 현실은 김정일 통치 시대에는 상상할 수 없던 현상이다. 현 북한의 경제 체제가 외형적으로는 사회주의 계획경제라고 하나 현실적으로는 사회주의 경제요소가 소멸되거나 외형적 틀만 남은, 계획경제와 시장경제 사이에서 불분명한 과도기적 경제체제로 변화되어 있다는 것을 보여준다.

김정일이 변화를 시도하던 1980년대 초의 북한 경제체제는 사회주의 계획경제체제가 분명했지만 지금의 김정은 시대 경제체제는 계획 경제체제는 아니라는 것이 김정일 시대와 김정은 시대의 두 번째 차이이다. 현 북한 경제 환경은 과거 계획경제체제에서 너무나도 큰 질적 변화를 거쳤기 때문에 절대로 계획경제체제로 돌아갈 수 없다.

⁵¹. ‘강탈’이라는 표현은 북한의 권력기관들이 외화 벌이를 위해 이익이 많이 나는 공장, 기업소, 광산 등의 생산권과 경영 및 이익권을 차지하기 위해 제도적 절차를 거치지 만 그 과정이 권력에 의해 일방적으로 이루어지기 때문에 쓴 표현이다.

셋째, 김정일 시대와 김정은 시대의 북한 경제 관련 정부 간부들, 전문가들의 경제의식이나 북한 일반 주민들의 경제의식이 본질적으로 변했다는 것이다. 현재 북한경제에서 생산을 유지하고 있는 기관, 기업소들의 대부분은 군수산업과 외화벌이를 위한 광산, 탄광 등으로 이들 기관들은 국가계획에 따른 공급이나 생산, 판매는 불가능한 상태이다. 내각에 의한 계획경제체제에 의한 생산과 판매보다는 군부와 당, 보위부 등 특정 권력기관에 종속되어 특혜를 받거나 중국의 투자가에 의한 공급과 유지, 보수 등을 받으면서 생산을 유지한다.

지난해 12월 9일 북한당국이 노동당 중앙위원회 확대회의를 열고 장성택 노동당 행정부장을 ‘반당반혁명 종파분자로 규정하고 ‘제거’했다. 장성택 처형은 본질에 있어서는 권력다툼이지만 그 발현(發現)은 북한 경제에서 생산과 판매과정에서 이익이 있는 공장, 탄광, 광산 등에 대한 당과 군부의 이권다툼(권력투쟁) 때문이다. 북한 경제 구조와 운영체제, 현실이 계획경제의 통제하에 있었다면 결코 일어날 수 없는 현상이다. 이 같은 상황은 김정은 정권의 경제회생 전략이 어떻게 진행될지를 분석하고 전망하는데서 중요한 변수가 되고 있다.

실제로 김정은 정권은 집권 초기부터 북한 체제 내부의 경제적 능력과 잠재력 절대부족을 인식하고 경영방식의 자율화(6.28조치)와 개방지역 설정(13개 개발구)으로 외국 투자유치를 시도했다. 북한당국은 2012년 6월 28일 공장과 기업소, 협동농장에 생산에 대한 자율권을 주어 생산성을 높이기 위한 ‘우리식의 새로운 경제관리체계를 세우는데 대한’ 방침을 내놓았고 2013년 11월 21일에는 각 도에 13개의 경제개발구와 신의주 특구 설치에 대한 최고인민회의 상임위원회 정령을 발표⁵²했다.

52. “북한, 각 道 13개 개발구 확정…外資유치 본격화,” 『데일리NK』, 2013년 11월 22일.

이러한 조치들은 경제 정상화 또는 회생을 위한 전략에 의한 개혁·개방 정책 및 대책이 아닌 통치자금 마련을 위해 실행됐다. 북한당국이 나선시의 개방도를 높이면서 철조망을 더욱 강화한 것 역시 김정은 통치하의 개방정책의 딜레마를 잘 보여준다.

김정일 시대에는 경제발전 목적에서 부분적, 제한적 개방을 추구하였다면 김정은 시대에는 통치자금 마련 목적에서 제한적, 부분적 개방을 추구하고 있다는 것이 네 번째 차이이다. 김정일 시대에는 국가와 권력에 의한 통제가 완벽한 반면에 김정은 시대에는 국가 권력에 의한 통제가 부분적으로 진행되고 있고 현실에서는 공장, 기업소 등 민간 하부 기업이 국가의 통제권에서 벗어나 ‘지울적 민영화’로 경영과 특정한 분야에서 외국과의 거래도 가능할 정도로 개방이 되어 있다는 것이다.

나. 김정은 정권 개방전략 한계

김정은 통치 2년을 관찰해보면 개방을 추구하고자 하나 북한의 현실을 고려한 분명한 개방전략을 갖고 있다고 보기 어렵다. 김정은은 2011년 12월 김정일 사망 이후 단기간에 정권을 넘겨받은 후로 자신만의 색깔을 보여주는 것은 했지만 권력불안으로 우왕좌왕 하면서 분명한 전략과 정책을 보여주지 못했기 때문이다.

2012년 1월 당 간부들에게 그는 “자본주의적 방식 논의에 눈치를 보지 말고 이러한 방식을 포함하여 활용할 만한 것을 도입하라”는 지시⁵³를 내렸지만 2013년에 들어서는 자본주의적 방식을 도입하지는

53. ‘북한의 최고 지도자인 김정은 노동당 제1비서가 자본주의적 방식 도입을 포함한 경제 개혁의 논의를 촉구했다’고 마이니치 신문이 16일(현지시간) 보도했다. 『중앙일보』 2012년 4월 16일자 기사 참조.

주장에 대해 강력한 처벌을 하라는 지시를 내리기도 했다.

이후 2013년 4월 15일 연설에서 “다시는 인민들이 허리띠를 조이지 않도록 하겠다”는 현실문제 인정과 비전을 동시에 제기했고 이에 따라 이른바 ‘6.28조치’를 ‘우리식의 새로운 경제관리체계’라는 새로운 경제관리체계를 내놓았다. 2012년 7월 6일에는 김정은이 관련한 모란봉악단의 시범공연에서 미국의 유명한 캐릭터인 ‘미키마우스’를 등장 시키고 미국영화 ‘록키’의 화면을 띄우는 등 파격적인 개방메시지를 보여주기도 했다.

김정은의 개방적인 의지는 부인을 철저히 숨겼던 아버지와 다르게 공식 석상에서 자신의 부인을 공개한데서도 알 수 있다. 2012년 7월 6일에 있었던 모란봉악단의 시범공연 당시 김정은 옆에 앉은 모습으로 공개된 리설주⁵⁴는 김정은의 부인으로 김정은 현지지도에서 팔을 끼거나 김일성, 김정일 초상휘장을 달지 않는 등 개방적이고 파격적인 모습을 보여주었다. 아버지 김정일의 폐쇄적 가치관에 도전하는 통치자의 이념적, 문화적 개방의지로 볼 수 있는 대목이었다.

2013년 8월까지 김정은은 경제분야와 군사분야에 대한 현지지도에서 과거 김일성의 모습을 따라하며 군인과 주민들과의 과감한 스킨십을 통해 개방적이고 자유분방한 모습도 보여주었다. 김정은의 ‘파격적인 개방 모습’들은 2012년 9월을 전후해 발생한 ‘김정은 암살설’⁵⁵이 있는 후 2012년 10월 5일과 11월 19일 국가안전보위부를 방문해 ‘원수들의 사상문화적 침투와 심리모략 책동을 단호히 부숴버리기 위한

54. 2012년 7월 25일, 북조선의 관영 매체들이 김정은 국방위원회 제1위원장의 능라인 민유원지 준공식 참석 소식을 전하면서, “김정은 원수가 부인 리설주 동지와 함께 준공식장에 나왔다”고 밝혀 리설주가 김정은의 정식 부인이라는 사실이 확인되었다. “北김정은 부인 리설주는 “예술단 출신” (종합), 『연합뉴스』, 2012년 7월 26일.

55. “[단독] 작년 평양서 김정은 제거 시도” 『중앙일보』, 2013년 3월 13일.

투쟁을 강도높이 벌이고 어리석게도 판 꿈을 꾸는 불순 적대분자들은 단호하고도 무자비하게 짓몽개 버려야 한다”고 지시했다. 11월 23일에는 파출소장격인 전국 분주소장을 평양에 불러올려 ‘분주소장회의’를 열고 김정은 축하문을 통해 “불순 적대분자, 속에 갈을 품고 때가 오기를 기다리는 자들을 모조리 색출해 가차없이 짓몽개 버려야 한다”고 강조했다.

2013년 가을부터 시작된 강경통치 분위기는 2012년 12월 12일 ‘은하 3호’ 장거리 미사일 발사와 2013년 2월 12일 제3차 핵실험으로 이어졌다. 2013년 4월에는 최고인민회의에서 ‘핵무력과 경제건설 병진노선’을 채택하면서 김정은의 개방마인드는 완전히 사라지는 것처럼 보였으나 지난해 11월 21일 최고인민회의 상임위원회를 통해 발표된 13개 경제개발구 설치 소식으로 개방이 진행 중인 것으로 확인되었다. 김정은은 올해 2014년 신년사에서 남북관계 개선을 제안한 이후 북한 당국은 언론을 통해 남한에 관계개선을 강조하고 있어 그 진의가 주목 받고 있다.

김정은의 통치 2년에서 특징적인 것은 유흥오락시설 건설에 집중투자를 하면서 이를 대대적으로 선전하고 있다는 것이다. 김정은은 지난해 여름부터 평양에 자본주의식 슈퍼와 식당을 건설하는가 하면 곱등어관이나 물놀이장, 마식령스키장, 미림승마당 등의 건설로 ‘사회주의 문명국’을 건설하겠다는 ‘비현실적인 발전전략’에 집착하는 모습을 보였다. 김정은이 유흥, 오락시설 건설에 투자한 자금이 5억 달러를 넘는다는 것을 고려할 때⁵⁶ 그의 개방전략의 핵심목표가 경제발전인지, 권력강화인지, 이상화인지는 분명치 않다.

56. “[단독]北 김정은 체제 2년… 이상화-전시성 사업, 5300억 쏟아부었다,” 『조선일보』, 2013년 11월 28일.

김정은 시대의 경제정책과 대책, 지시들이 2년 동안 여러 차례 중단과 재시도의 우여곡절을 겪거나 변형을 겪은 것도 ‘국가 지도자 김정은의 개방전략’이 분명하게 확립되지 않았다는 의심을 갖게 한다. 북한의 새로운 경제관리체계(6.28조치)는 지속성과 일관성을 지키지 못했고 2013년 12월 현재 어느 하나도 확실하게 추진되지 않았다.

6.28조치는 지난해 여름부터 지금까지 김정은 및 중앙기관의 지시 및 대책 등이 진행 또는 중단되는 과정이 몇 차례 반복되었다는 여러 정보들이 있었다. 농촌에서의 소토지 문제도 주민들에게 허용을 했다가 다시 불허하는 등 북한당국의 정책은 심하게 변동되는 모습을 보였다. 북한당국이 전국적으로 특정 협동농장을 지정해 실시하고 있다는 6.28조치의 성과에 대해서도 긍정적인 소식과 부정적인 소식들이 혼재되어 전해지는 것 역시 6.28조치의 신뢰성을 의심하게 한다.

김정은 정권의 ‘6.28조치’의 핵심은 정부의 지원과 보장을 최소화하고 근로자와 농민의 생산의욕을 최대화해서 경제를 살리려는 것이었지만 북한의 제도적, 정치적, 사회적 문제들과 부정부패 등이 복합적으로 작용하여 성공적으로 안착되지 못하고 지도자의 전략적, 정책적 결단이 일관되지 못해 성과를 거두지 못하고 있다.

김정은 통치 2년을 평가해볼 때 분명한 개방의욕은 있지만 권력불안으로 심히 흔들리고 때로는 폐쇄를 앞세우는 혼돈상태를 보이고 있다. 초기에는 자본주의에 대한 긍정적 인식을 주장하고 미키마우스와 룩키를 보여주며 개방적 의지를 보였지만 권력불안이 심화되자 개방적 요소를 기본적으로 없었다. 결론적으로 김정은의 개방의욕은 노동당과 내각 등에 의해 하나의 정책이나 전략으로 만들어졌을지는 모르지만 그것이 지도자의 개방의지나 전략으로 발전되고 구체화되었는지는 불분명하다.

지난 2년의 과정을 평가해볼 때 김정은의 개방전략은 우선 첫째, 국가 지도자가 아닌 개인 김정은의 주관적인 의식과 경험, 가치관에 구속되어 있으며 둘째, 청소년기의 외국유학 과정에 형성된 선진국의 시각적 요소에 대한 집착을 전제로 하고 있다는 것이다. 셋째, 김정은의 개방전략은 경제이론과 실무에 대한 지식과 현실경험이 전무하고 글로벌 경제에 대한 인식이 부족하여 전략적 마인드가 심히 왜곡되어 있다는 것이다.

국가 지도자로서의 경제마인드가 아닌 폐쇄적 환경에서 권력을 누리며 성장한 젊은 청년의 개인적 욕구 충족을 위한 경제마인드에서 형성된 개방전략인 탓에 김정은의 개방전략은 분명한 한계를 갖고 있다. 우선 권력을 세습한 지도자로서 김정은의 권력불안이 북한의 개방전략을 심히 구속하고 있다는 것이다. 김정은은 통치 초기에는 개방의지를 보여주었지만 권력불안이 심화된 2013년에는 주민통치에서 아버지 김정일보다 더 심한 폐쇄적 통치를 실시했다.

김정은 정권의 심각한 위기는 통치자금의 부족으로 인한 이권다툼과 그 이면에 숨겨진 권력투쟁이다. 장성택 처형의 원인도 권력기관의 통치자금 부족으로 인한 갈등이고 이것을 김정은이 관리하지 못하면서 발생했다. 지난해 11월 13개 경제개발구 설치의 형식적으로 볼 때 개방으로 보이지만 그 목적은 통치자금 확보를 위한 외화벌이로 결국에는 진정한 개방으로 이어질 수가 없다.

돌이켜보면 김정은은 분명 개방에 대해 적극적이고 의욕적이었지만 정치적으로나 권력적으로나, 제도적으로 준비되지 못했다. 여기에 김정은의 권력이 불안정하여 정치적 이슈들과 권력투쟁이 중첩되면서 개방의욕이 실현가능한 전략으로 발전하지 못했다. 이와 함께 김정은의 경제마인드가 비현실적이고 유아적 몽상에 편향되고 집착되면서 개방

의욕은 전략이나 정책으로 분명하게 발전하지 못하고 실종되었다.

다. 김정은 정권 개방전략 전망

김정은 정권의 딜레마는 개방은 필수적이지만 개방을 할 수 없다는 것이다. 이는 김정은의 이복형이자 김정일의 맏아들로서 해외에서 은둔해 있는 김정남이 지난 2012년 1월 일본 언론과의 인터뷰에서 “개혁·개방을 하지 않으면 북한이 망하고, 개혁·개방을 하면 하면 정권이 망한다”고 말한 것은 현재의 김정은 정권의 딜레마를 잘 표현했다.

북한당국은 중국을 비롯한 외국을 상대로 함경북도 나선시의 개방 수준은 높였지만 북한주민들에게는 더욱 폐쇄적인 지역으로 고립시켰다. 북한당국이 설정한 13개 경제개발구 역시 외국 투자유치를 위한 개방지구이지만 향후 북한주민들에 대한 영향이나 의식변화에 따라 나선시와 같은 폐쇄적인 지역으로 고립될 가능성이 크다.

북한당국은 개방의 필요성을 인정하지만 권력안정이 우선이기 때문에 점진적인 개방을 추구하는 것으로 보여진다. 향후 북한이 추구하는 개방이 어떤 개방이 될 것인가는 현재 북한이 해외에 파견한 근로자들을 어떻게 관리하고 있는지를 보면 더욱 분명하게 예측할 수 있다. 북한당국은 중국과 러시아 등지에 파견한 자국 근로자들이 외부 정보를 받아들이는 것을 강력하게 통제하고 있다.

2013년 12월 장성택 처형 사건과 13일에 발표한 장성택 사형 판결문 보도 내용은 북한경제의 위기와 개방을 할 수밖에 없는 이유와 개방전략의 한계를 잘 보여주고 있다. 12월 13일자 노동신문의 ‘천만국민의 치솟은 분노의 폭발. 만고역적 단호히 처단’ 보도 내용에는 “장성택 높은 심리과정에 《나는 군대와 인민이 현재 나라의 경제실패와 인민생활이 파국적으로 번져지는데도 불구하고 현 정권이 아무런 대책

도 세우지 못한다는 불만을 품게 하려고 시도하였다.》고 하면서”라는 언급이 있다.

이 언급은 북한정권, 즉 김정은 정권이 경제정책을 추진하는데서 얼마나 많은 어려움을 갖고 있는지도 확인시켜주었다. 권력을 위해 변형 왜곡된 북한경제를 정상화기 전에는 개방도, 외화벌이기도 성공할 수 없는 것이다. 장성택 처형 판결문은 북한이 내각을 강화하여 경제의 주체를 구축하고 이를 통해 개방을 추진하고자 한다는 정책적 의지도 있었음을 보여주고 있다.

장성택 처형으로 심각한 권력불안 상황에 놓인 김정은 정권이 제대로 정상국가로서의 개방전략을 추진하는 것은 현재로서는 불가능하다. 북한당국이 장성택 판결문에서 언급한 것처럼 ‘개혁가’인 장성택 당행정부장을 처형함으로써 경제 분야에서 개방과 외국 투자유치가 단기적으로는 불가능하게 되었다. 그러나 북한 정권이 장성택 처형으로 조성된 권력불안을 안정시킨다면 예상외로 개방의 속도를 높일 가능성이 높다.

김정은 정권의 통치자금을 마련해야 권력안정을 이룰 수 있고 권력안정을 이루자면 외국 투자유치와 협력 등을 해야만 가능하기 때문이다. 지난 2년간 보여준 김정은의 개방전략의 시도와 과정을 고려할 때 권력안정에 도움이 된다면 북한은 남·북·러 삼각협력에 적극적으로 나올 가능성도 있다.

2014년에 북한정권은 급변사태를 맞을 수도 있지만 정권의 붕괴보다는 지도자 또는 권력교체를 통한 정권 변화의 가능성이 있다. 김정은 정권이 급진적 또는 개방적인 집단지도체제로 바뀐다면 북한의 개방전략이나 정책은 지금까지와는 전혀 다른 새로운 형태가 될 것이다.

만약 김정은 정권이 소멸되고 새로운 개혁 또는 급진 정권이 출현한다면 북한은 단기간의 안정화 기간을 거쳐 경제 분야에서 과감한 개방을 할 수 있을 것이다. 김정은 정권이 새로운 정권으로 교체된다면 북한의 신정권은 정치적 이념을 어떻게 정립하는가에 따라 급진개방이나 부분적 개방의 형태를 취할 것으로 예측된다.

북한의 신정권이 기득권을 유지하는 정권이라면 수립 초기에 남한보다는 중국이나 러시아, 일본, 미국 등 권력에 영향을 덜 미치는 주변국과 경제 분야에서 개방전략을 추진할 가능성이 있을 것이다. 반면에 신정권이 기득권을 부정하고 새로운 권력과 새로운 정치 경제 이념을 선택한다면 전면적인 개방으로 남한과의 적극적이고 대규모의 협력을 선택할 가능성이 크다.

2. 북한 교통·에너지 현황 및 인프라 실태

북한의 교통·에너지 현황이나 인프라 실태는 열악한 상황이다. 북한의 사회간접자본 실태는 탈북자들 및 2000년초 부터 북한에 투자하여 기업 활동을 한 사람들의 증언에서도 확인되고 있다.

가. 철도

북한의 철도는 장기간의 경제난의 여파로 정상적으로 운영되지 못하고 1960~1970년대의 기술에서 대부분 현대화 되지 못한 채 운영하고 있다. 특히 2013년 북한의 철도 상황은 1960년대의 북한 상황보다 더 퇴보해 있다. 북한 철도는 제도와 관리, 경영과 조직, 기술과 설비 등 모든 분야에서 몇십 년 동안 전혀 변화가 없었다. 아직도 북한 철도

는 1945년 이전의 설비와 부품들이 사용되고 있을 정도로 노후되어 있다.

북한에서는 해마다 대형 철도사고가 빈발하는 것으로 알려져 있다. 북한 열차는 탑승객이 정원을 훨씬 초과하기 때문에 사고가 나면 최소한 100여명 이상의 사상자가 발생하는 대형사고로 이어진다. 화물열차 사고도 많이 일어나며, 주로 탄광이나 광산지역, 양강도와 함경도를 비롯한 고지대의 철도기반시설이 열악한 특정한 지역에서 빈번히 발생하고 있다. 언론에 보도되지 않기 때문에 정확한 실태는 크게 알려지지 않았다.

북한의 철도 사고 중에서 대부분은 열차 탈선 사고이며, 원인은 레일과 침목, 철도 노반의 열악함, 그리고 관리부실이다. 북한 철도에서 정상적인 여객열차의 속도는 약 70~80km인데 보통 60km시속으로 달린다. 화물열차는 본선에서 50~60km, 여객열차는 70~80km의 속도를 내야 하지만 철도 레일과 노반, 침목 등의 부실로 화물열차의 경우 50~60km도 잘 다니는 경우이고 평균 40~45km정도이다. 기상상황이 나쁠 경우 20~30km 속도를 내는 경우도 있다. 사고 지점에서는 열차가 시속 15km로 운행하기도 한다.

(1) 전기기관차

북한 전기기관차는 6축 기관차가 대부분이다. 1축당 출력은 530KW이다. 북한의 기관차는 4축, 6축, 8축 총 세 종류가 있다. 8축 기관차는 4축 기관차 두 대를 붙여 만든 것이고 4축 기관차는 역전이나 조차장에서 열차 편성을 할 때 쓰는 기관차이다. 북한의 전기기관차 기관차의 출력은 정격 출력의 70%를 내면 잘 낸다고 볼 수 있으며 정상은 50~60% 정도의 출력을 낸다. 기관차의 속도 또한 철도 노반의 노후와 열악함, 레일

과 침묵의 부실 등으로 정상속도를 내지 못한다.

북한에서 전기기관차는 5년, 7년에 한번 대수리를 하고 2년에 한 번씩 중수리, 45일에 한번씩 소수리를 한다. 소수리는 우리 기관차대에서 자체로 하는데 대수리는 기관차를 만드는 김종태전기기관차 공장⁵⁷에 가서 한다. 여기에서 수리한 것은 철도국 기관차대(지방기관차대)에서 한 것보다 좋지만 그렇다고 아주 좋은 것은 아니고 조금만 시간이 지나면 고장나는 것은 마찬가지이다.

북한에서 화물열차를 끄는 것은 기본적으로 6축, 8축의 기관차가 화물열차와 여객열차를 끄는데 기관차의 고장이 잦다. 낡은데다가 부속품이 제대로 공급되지 않고 수리도 제때 이루어지지 않기 때문이다. 기관차대에서 수리를 마치고 운행하는 경우 곧 바로 고장이 나는 경우도 발생한다. 잔고장까지 포함하면 전기기관차의 고장은 매우 빈번한 것으로 알려지고 있다.

전기기관차에 공급되는 전압은 정격전압 3,300V인데 정상적 공급 전압은 3,000V 최저 1,500V일때도 있다. 이 때문에 전기기관차의 고장 유형을 보면 가장 많은 유형이 접촉기 고장, 전동기 고정자와 회전자가 타버리는 고장이 많다. 이런 고장이 많은 이유는 부하가 있지만 공급되는 전압이 낮아 열이 나면서 타기 때문이다.

기관차가 고장 나면 철도국에서 보장을 해주는 것은 없고 부속품이 도착할 때까지 기다리거나 자체적으로 수리해야 한다. 자체 수리의 경우 제대로 수리를 못하면 바로 고장이 나기 때문에 기관사들이 직접 중국산 용접봉이나 부품을 자체 돈으로 사다가 기관차대에 갖다 주어 수리를 하게 한다. 기관차를 운행할 경우 운행과 관련된 뇌물의 수수

⁵⁷ 김종태전기기관차 공장은 북한의 대표적이고 유일한 기관차 제작공장으로 북한 전체 기관차를 수리하거나 새로 생산을 한다. 하지만 기술적으로 발전되지 않아 현재의 생산제품이 1980년대보다 질적으로 떨어진다.

가 가능하기 때문이다. 이 같은 이유로 고장 난 기관차를 그대로 운행하기도 하는데 이는 사고의 원인이 되기도 한다.

(2) 철길 노반(路盤)

북한의 철길 노선은 북한 전역의 모든 지역에서 같은 문제를 지니고 있다. 철길 노반은 제대로 다져있지 못하고, 자갈에 토사가 섞여 있어 열차의 진동을 흡수하지 못한다. 노반의 레일을 지지하는 침목은 생나무로 만들어 겉에 기름칠만 한 것으로 곡선구간에서 열차의 속도가 조금만 높거나 비가 오면 레일이 이동해 탈선사고를 일으킨다. 레일은 기준강도를 보장하지 못해 열차가 제동을 걸면 심하게 마모되어 탈선사고의 원인이 된다. 북한당국은 북한 철도의 본선(평양-신의주, 평양-청진 등)에 일부 투자를 할 뿐 기타 간선이나 지선에는 유지보수 관리에도 어려움을 겪고 있다.

또 다른 문제는 철도 레일을 지지해주는 침목의 심각한 부실이다. 북한 본선 철도의 침목에서 30% 정도는 콘크리트 침목이고 나머지 70% 정도는 나무 침목이다. 그런데 나무 침목도 과거 70~80년대에 정상적인 기술생산과정을 거쳐 생산된 침목이 아닌 단기적 방법에 의해 조악하게 만든 나무 침목이어서 열차탈선사고의 원인이 되며, 고속주행을 어렵게 하고 있다.

나무 침목의 교체는 과거와 달리 빈번하게 이루어지고 있으며, 썩은 침목을 골라서 보통 1년에 한 번씩 교체하는 것으로 알려지고 있다. 이는 침목생산 방식이 과거와 다르고 질적으로 떨어지기 때문이다. 과거 북한의 경제사정이 좋을 때에는 길주 방부공장에서 침목을 만들었으며, 현재는 생나무를 침목 규격으로 깎아서 겉면에 대충 기름을 발라서 쓴다. 경제난 때문에 침목 공장에서 침목을 만들지 못하

고 각 지방의 철도국에서 자체 생산하여 사용하기 때문에 생나무를 침목으로 사용하는 것이다. 급조해 만든 침목은 겉면에 기름을 칠했기 때문에 오래가지 못하고 썩어버리기 때문에 1년 이상 쓰기 어렵다. 본선이 아닌 지선(간선)철도 노선에는 모두 나무 침목을 사용하고 있다.

북한에서 사용하는 대부분의 레일은 러시아산이다. 북한에서도 1980년대부터 황해제철소와 천리마제강소에서 레일을 자체 생산하고 있지만 본선 철도에서 사용하지 못하고 탄광 등에 사용한다. 북한제 레일은 재질이 약해 사고가 자주 나고 내구성도 떨어진다. 기관차 제동시 레일 겉면의 쇠가 밀리거나 열악한 침목의 재질로 인해 레일 손상이 가속화되는 경향이 있다. 따라서 본선의 경우 모두 러시아 레일을 사용하고 있다.

북한 지방의 철도역의 경우 특히 기관차가 정차하는 지점에 레일이 패인 것을 많이 볼 수 있다. 이러한 흠들은 기관차가 견인력이 충분하지 못해서 출발을 위한 강제력을 얻기 위해 증기기관차나 전기기관차의 견인바퀴를 고속회전하면서 발생한다. 이때 국부적인 가열과 마찰로 레일이 파이는 현상이 발생하는 것이다. 철도 노반에 부설된 레일이 직선도가 보장되지 않고 휨 곳이 많다. 특히 역전구간이나 철도노반의 곡선구간 등에서 레일이 휘는 곳이 많다. 북한 탄광에서 사용하는 소형 레일도 마모가 심하고 장기간의 사용으로 평행도 등이 나빠 탄차의 전복사고가 빈번하게 일어난다.

일반적으로 북한의 철도에서 무연탄과 같은 화물을 수송하는데 사용하는 화물차량은 40톤급이며 북한의 강원도에 소재한 6.4차량공장에서 만든다. 1980년대에 북한은 철도의 수송능력을 높이기 위해 100톤 중량화차를 개발했다. 이 중량화차는 석탄이나 광석, 철제품 등을

신는데 다른 화차에 비해 차축이 배나 많은 8축차량이다. 철도 노반이나 레일, 침목의 상태는 아주 열악한 상황에서 화물차량 중량의 기증으로 곡선이 많은 북한철도에서 차량탈선이 빈발하고 있다. 중량화차로 인한 탈선사고가 많은 구간은 대체로 광물수송량이 많은 북한 지역의 탄광, 광산 부문의 지선들이다.

(3) 견인기관차와 철도 전기 공급

북한의 철도는 거의 대부분이 전기철도로 전력공급이 제대로 되지 않으면 운행이 어렵다. 현재 북한철도의 운행이 정상화되지 못하는 중요 이유는 전기공급의 부족과 아울러 공급되는 전기의 질이 떨어진다는 점이다. 북한 전기철도는 직류 3,300V를 사용하는 것이 정상이나 북한의 경제상황이 악화되기 시작한 1980년대 중반부터는 전압이 떨어지기 시작했고 1990년대 초부터는 상시적으로 정격전압이 공급되지 못하고 있다. 현재 북한의 철도는 공급되는 교류 전력의 질이 낮아 평균 2,600V~2,500V에 달하고 전력수요가 증가하는 낮 시간이나 저녁 시간대에 2,000V에서 최하 1,500V로 떨어지기도 한다. 이때 전동기가 제 출력을 발휘하지 못하고 전기 전압이 낮을 경우 부하가 걸려 타는 경우가 발생한다. 오르막 구간의 경우 전압이 낮으면 운행을 하지 못한다. 경사 구간에서는 기관차를 세우고 기관차의 바퀴에 받침대, 제동목을 받쳐놓고 전압이 올라갈 때까지 기다려야 하는 것으로 알려지고 있다.

(4) 철도 통신

1980년대의 경우 기관차에 군에서 사용하는 배낭크기의 무선기를 통신에 사용하여 역 및 열차 관리 기관과 통화가 가능했다. 그러나

1990년대 이후에는 이를 사용하지 않음으로써 기관차에 별도의 통신 수단이 없는 실정이다. 열차 사고가 발생할 경우 인접한 역에 도보로 알려주어야 하는 상황이 빈번하게 발생한 것으로 알려지고 있다. 역과 역 사이의 통신장비는 러시아 및 구소련제를 사용한다. 그러나 대부분 구형으로 발전기 돌리듯이 돌려서 전화를 하는 방식을 사용한다. 각 역에는 3대의 전화가 있는데 ‘사령전화’(구간전화), 양쪽 역전 사이 통화용 전화 그리고 일반전화가 있다. 현재는 북한의 본선 철도 노선을 따라 이동통신 기지국이 설치되어 휴대폰에 의한 통신이 가능한 것으로 알려지고 있다.

나. 에너지

(1) 에너지 자원

북한은 대표적 에너지 부족 국가로 만성적인 전력난에 시달리고 있으며 북한주민들은 생활용 석탄 공급도 제대로 되지 않아 심각한 어려움을 겪고 있다. 북한의 대표적인 에너지인 전력산업은 외형적으로는 수력 및 화력 발전소들을 지속적으로 건설하고 있지만 제 기능을 수행하지 못하고 있다. 김정일도 희천발전소 건설에 집착을 보이면서 수차례 현지도도를 했지만 건설 후에도 전력생산을 제대로 하지 못하고 있으며, 수력발전소의 특성상 설계 출력을 발휘하지 못해 북한의 전력생산량에 기여하지 못하고 있다.

북한의 이론적 수력 잠재량은 9백30억KW로 이 중 4백80억KW가 개발 가능하다고 알려져 있다. 북한의 에너지 중에서 가장 많은 비중을 차지하는 발전에너지원은 수력과 화력인데 지금까지 대략 총 500여만KW의 수력 발전설비가 설치되었으나 실제 발전량은 3분의 1에도 미치지 못한다. 현재 가능한 북한의 수력발전 용량은 약 1,000만

KW에서 1,400만KW에 달하는 것으로 알려져 있다.

북한의 화력발전설비 규모는 대략 2백95만KW로 추정되고 있으나 북한의 대표적인 화력발전소인 평양화력발전소와 북창화력발전소는 모두 1960년대에 소련에서 수입해 건설한 발전소로, 노후하여 전체 발전출력의 못미치는 전력을 생산하고 있다. 북한이 자체로 건설한 순천화력발전소나 청진화력발전소들은 설비노후 및 불량, 수리미비 등으로 생산을 제대로 못하고 있어 북한의 전력난을 가중시키고 있다.

〈표 VI-1〉 북한의 대규모 화력수력발전소 설비출력

번호	발전(소) 기명	설비용량 (MW)	형식	설명 (MW)	비고
1	6.16(선봉)	200	중 유	100×2	함경북도 라선시
2	12월	150	무연탄		남포시 대안구구역
3	동평양	50	무연탄	계획 50×4	평양시 낙랑구역
4	북창	1,600	무연탄	100×16	평안남도 북창군
5	순천	200	무연탄		평안남도 순천군
6	청진	200	무연탄		청진시 송평구역
7	청천강	200	무연탄		평안남도 안주시
8	평양화력	500	무연탄		평양시 평천구역
9	강계청년1호	150	수 력		자강도 강계시
10	강계청년2호	80	수 력		자강도 강계시
11	강계청년3호	16	수 력		자강도 강계시
12	남강	135	수 력	45×3	평양시 강동군 향단리
13	대동강	200	수 력	50×2	평안남도 덕천군 금성리
14	미림갑문	80	수 력		평안남도 사동구역 미림리
15	봉화갑문	20	수 력		평양시 강동군 맥전리
16	부령	40	수 력		함경북도 청진시
17	수풍	700	수 력	100×7	평북 삭주군 수풍노동자구
18	순천갑문	5	수 력		평남 순천시 대동강 상류

번호	발전(소) 기명	설비용량 (MW)	형식	설명 (MW)	비고
19	안변청년 (금강산)	100	수 력	계획 810	강원도 안변군
20	위원	390	수 력	65×6	자강도 위원군
21	장자강	90	수 력	30×3	자강도 만포시
22	장진강1호	160	수 력		함남 영광군 수전노동자구
23	장진강2호	124	수 력		함남 영광군 상동리
24	장진강3호	46.5	수 력		함남 영광군 상동리
25	장진강4호	40.5	수 력		함남 영광군 동양리
26	장진강5호	10	수 력		함남 영광군 인다리
27	3.17	437	수 력	1, 2, 3호	함북 청진시, 함북 부령군
28	허천강	406	수 력	1~5호	함남 허천군, 단천시
29	운봉	400	수 력	100×4	자강도 자성군 운봉노동자구
30	통천	17	수 력		강원도 창도군 명리
31	부전강1호	180	수 력	45×4	함남 신흥군 발전노동자구
32	부전강2호	46	수 력	23×2	함남 신흥군 경흥리
33	부전강3호	20	수 력		함남 신흥군 동흥리
34	부전강4호	13	수 력		함남 신흥군 길봉리
35	부전강5, 6호	3	수 력		함남 신흥군
36	태평만	190	수 력		평북 삭주군
37	내중리	12	수 력		양강도 김형직군
38	희천	300	수 력	5×6	자강도 청천강 상류지역
39	태천1호	135	수 력	45×3	평북 동창군
40	태천2호	450	수 력		평북 태천군 발전구(덕화리)
41	태천3호	20	수 력		평북 태천군
	합 계	8,096			

(2) 전력 생산량

북한은 전력난을 해결하기 위해 1980년대부터 중소수력발전소 건설을 대대적으로 추진해왔다. 이 같은 계획은 1950년대부터 1960년대

에도 있었으나 그 효과는 미미했다. 그러나 심각한 경제난으로 전력생산이 한계에 이르면서 대체 에너지원으로 1980년대에 시작하여 1990년대 후반에 약 7,000여개의 중소형발전소를 건설했다. 하지만 중소형 수력발전소에서 생산하는 전력생산량은 얼마 되지 않으며 이마저도 몇 년이 지난 후에는 거의 대부분이 설비고장, 수량부족, 관리미흡 등으로 생산을 거의 못하고 있어 북한 전력난 해결에 도움이 되지 못하고 있다. 북한이 지금까지 건설한 여러 형태의 중소형 발전소 중 800여개만이 가동 중에 있으며 출력은 37만2천여KW인 것으로 알려지고 있다.

<표 VI-2> 북한의 중소형발전소 합계 출력(설비)

1. 북한의 중소형발전소 건설 총 누계는 6,828개
2. 건설된 중소형발전소의 총 출력 누계는 371,845KW
3. 가동중으로 보도된 중소형발전소는 792개(1,413개)
4. 1998~2000년에 건설된 중소형발전소 6,500여개소에 286,000KW

출처: “북한 중소형 발전소 가동실 실태,” 『연합뉴스』, 2011년 4월 12일.
 ※ : 3번의 가동 중 발전소 숫자에서 ()안의 숫자는 신뢰도가 약한 1998년 발표를 포함하였을 경우임.

대형 화력발전소들도 상황은 마찬가지이다. 북한의 대표적인 화력 발전소인 북창화력발전소는 100MW발전기 16기로 이루어져 전체 설비출력 1600MW이지만 실제 정상적인 전력생산에 참가하는 발전기는 6~8기로 생산출력은 500~600MW에 지나지 않아 발전소 전체 설비출력의 절반에도 미치지 못하고 있다. 평양화력발전소, 순천화력발전소와 청진화력발전소도 상황은 비슷한데 이러한 현상은 북한의 만성적인 경제난으로 인해 발생하는 필연적인 현상이다.

북한에서 가장 큰 화력발전소로 평양시에 전력공급을 담당하고 있

는 북창화력발전소의 운영상황⁵⁸을 보면 북한의 전력난 실태를 알 수 있다. 탈북자들의 증언에 따르면 북한 전력생산량의 70~80%를 북창화력발전소가 담당한다고 한다. 북창화력발전소의 발전기는 총 16기가 있는데 원래 정격 출력은 10만KW이지만 현재 한 개의 발전기의 전력생산량은 평균 6만5천KW~7만KW이다. 최대출력으로 발전을 한다고 해도 7KW만~7만5천KW이며 가장 최대 부하를 걸면 8만KW까지 전기를 생산한다. 최소로 전기를 생산하는 경우에는 6만KW가 된다. 북창화력발전소 전체 16기의 발전기 중에서 9호기와 11호기는 완전히 폐기돼 발전기 동체까지 뜯어냈고 보일러실도 뜯어내서 형체도 없다.

북창화력발전소는 석탄 공급이 좋은 여름에는 평균적으로 8대(10만KW출력이나 실질 출력은 7만KW내외) 정도가 발전에 투입되는데 평균 6대가 부하 발전을 하고 있다고 한다. 겨울에는 석탄 공급이 제대로 되지 않아 11월 말부터 2월 3월까지 평균 4~5대가 가동된다. 발전기 2~3대만 전력생산에 투입되는 경우도 있는 것으로 알려지고 있다.

수력발전소의 상황도 유사하다. 북한이 1970년대에 완공한 평안남도 덕천시에 건설한 대동강발전소는 오스트리아에서 생산한 발전기 2대(50MW×2)와 북한 대안중기계공장에서 생산한 발전기 2대(50MW×2)를 설치했지만 현재 오스트리아 설비 2대는 폐기되어 전력생산량도 절반 이하로 줄어있다. 북한은 2000년대에 들어 다수의 수력발전소를 건설했으나 실제 전력생산 여부는 확인되지 않고 있다. 김정일이 중시했던 희천발전소는 2001년 착공했으나 경제난 등으로 공사가 중단되었다. 이후 김정은의 지시로 공사가 재개되어 2012년 준공했으나 댐 균열 등으로 전력생산을 하지 못하는 것으로 알려지고 있다.⁵⁹ 북한은

58. “북한 SOC 실태 및 운영현황,” 『북한실태 보고서』, (북한개혁연구원, 2013.10.12).

59. “희천발전소 부실에 ‘김정은 책임론’ 은밀 확산,” 『데일리엔케이』, 2013년 2월 14일.

이 외에도 백두산선군청년발전소(4만4천KW), 예성강발전소(10만 KW), 어랑천 발전소(7만KW), 금야강발전소(13만5천KW) 등의 발전소들을 건설하고 있으나 경제난 등으로 차질을 빚고 있어 전력난 해소에 도움이 되지 않고 있다.

현재 탈북자들의 증언과 북한의 화력 및 수력발전소들의 현실을 고려하였을 때 실제 부하발전에 참가하는 발전설비출력은 200만KW내 외일 것으로 추정된다.

(3) 전기 및 계통

북한의 에너지 분야의 다른 문제점은 전기의 질이 열악하고 계통이 낡고 고장이 많아 안정적인 산업전력 공급이 어렵다는 것이다. 북한은 220V 전압 체계인데 전압과 주파수가 정상치를 유지하지 못하고 있다. 북한의 전력계통 주파수는 60Hz의 주파수로 작동하고 있지만, 계통불안정으로 주파수가 안정될 경우 57~59Hz, 나쁠 경우 54~55Hz이며 심할 경우 50Hz로 떨어지기도 한다.

북한은 통일된 전력망을 1958년에 완성했으며 송변전 계통은 다수의 발전소, 58개의 변전소로 구성되었는데 비효율적이고 자동화되어 있지 않아 고장이 자주 발생하고 있다. 북한 전력계통의 최고전압은 220KV인데 220KV 송전선에서도 정전, 단절 사고가 빈번하게 발생하고 있다. 북창화력발전소에서도 발전설비 및 터빈의 잦은 고장으로 강제 차단이 발생할 정도로 설비가 열악하다.

북한의 전력산업 기반의 현실을 고려할 때 남·북·러 협력사업으로 진행하게 될 가스관 공사 등에 안정적인 에너지를 공급할 수 없는 상황이라고 할 수 있다. 북한을 통과하는 가스관을 건설하는 공사를 할 경우 단기적으로는 외부에서 전력선을 끌어와야 할 것이며 북한내부에

가스관 공사용 이동식 또는 임시 발전설비가 확충되어야 할 것이다.

(4) 석탄산업

북한 석탄산업은 북한 경제와 에너지 산업에서 중요한 역할을 하고 있으나 최근에는 제1의 외화수입원이 되고 있다. 북한의 석탄생산은 2000년대 후반에 들어서면서 지속적으로 증가하고 있으나 대부분 중국의 투자로 인한 것이다. 중국의 단기적 속성투자로 인한 특정 탄광에서의 생산량 확대일 뿐 북한 석탄산업의 현대화와는 거리가 멀다.

북한의 경제구조는 ‘중앙집권적 계획경제’, ‘자력갱생의 경제 이념’에 의해 분야별 종합운영체제⁶⁰ 형식으로 되어 있다. 김정일 통치시대(1980년대)에 들어서면서 북한의 경제는 외형적으로는 내각에 의한 유일 집중경제관리 형태로 되어 있으나 경영과 이익의 취득에서는 분야별로 ‘당·군·정에 의해 분산 점유’되는 형식으로 변화되었다. 이러한 구조는 석탄산업분야에서 북한이 중국과의 합영 또는 중국의 단독 투자운영을 가능하게 하고 있는데 석탄산업이 북한 경제의 회생이 아닌 외화획득 수단으로 전락하는 원인이 되고 있다.

북한은 1980년대 이후로 북한의 민간 경제분야에 대한 설비, 기술 투자를 거의 하지 못하고 있다. 1994년 김일성 사망 이후 경제난과 식량난으로 대량아사가 진행되던 시기는 중국의 경제가 급속한 부흥과 대량산업화로 이어지는 시기여서 당시 북한근로자들이 공장의 설비를 고철로 중국에 판매하는 경우가 많았다. 또한 생산시설의 전기선이나 전동기에 들어있는 동선, 알루미늄 선을 절취하여 중국에 판매함으로써 북한 민간경제의 하부 구조에 속하는 일반 공장들의 설비 손상이

⁶⁰ 종합운영체제라 하면 북한의 특수한 경영방식으로 대표적으로 연합기업소와 종합기업소 체제를 말한다.

심각하게 진행되었다.

1994년 김일성 주석 사망이후 심각한 경제, 전력, 식량난 등으로 탄광들이 생산을 하지 못하고 방치되면서 상당수가 침수피해를 입었다. 2000년대에 들어서면서 북한의 중요 탄광들은 보수정비를 거쳐 생산을 시작했으나 전력난과 설비, 부품 등의 부족으로 생산을 정상화하지 못했다. 품질이 저하된 전기공급으로 인해 탄광의 채굴설비의 모터가 타버리거나 변압기가 고장 나는 등의 문제도 나타나고 있다.

3. 남·북·러 협력 전망

가. 협력 조건

경제적 측면에서 남·북·러 삼각 협력에 대해서는 긍정적 전망이 가능하다. 한·러는 철도, 에너지 분야에서 협력을 위해 오래전부터 접촉하고 협력해왔으나 북한은 정치적 이유로 남·북·러 협력에 미온적인 태도를 보이고 있다. 통치자금 마련이 절실한 북한으로서는 북한을 통과하는 철도와 천연가스 수송관의 설치가 매력적이지만 체제유지에 위협이 된다고 판단하는 것으로 보인다.

북한은 1945년 8.15 광복 직후부터 러시아(소련)와 긴밀한 정치, 경제적 협력관계를 유지해왔다. 소련은 1945년 북한에 군정을 설치하면서부터 북한에 정치, 경제적 지원을 하였고 1953년 6.25 전쟁이 끝나기 직전부터 1960년 사이에 총 13억 루블⁶¹을 경제복구에 지원했다. 이후에도 소련은 기술원조협정에 따라 평양화력발전소, 북창화력발전

61. “북한 군사경제 소련에 완전예속,” 『동아일보』, 1984년 5월 23일.

소 건설, 청진열병합발전소 건설 등 북한의 에너지 산업을 비롯한 경제 전반에 대한 지원을 해왔다.

1990년 구소련이 붕괴된 이후에도 북한은 러시아의 군사, 경제적 지원을 지속적으로 받아왔다. 당시 북한은 1990년 9월 30일 한·러 수교가 이뤄지자 소련에 대해 “달리로 사회주의 연대를 팔아먹었다”⁶²고 주장하며 비난했다. 북한과 러시아는 탈 냉전기를 거치며 이념과 정치, 군사를 중시하는 관계에서 실리를 중시하는 경제관계로 변화되었다. 1990년 구소련의 해체로 경제지원이 중단됨으로써 북한경제는 타격을 받았고 이는 김일성 사망 이후 심각한 경제난과 식량난에 기인한 대량아사 사태의 발생에 간접적으로 영향을 미쳤다.

북한과 러시아와의 관계는 1990년대의 갈등관계에서 2000년대에 들어와 복원을 거쳤지만 경제 분야의 눈에 띄는 협력은 없었다. 2001년 3월 약쇼넨코 러시아 철도부 장관이 북한을 방문하여 철도협력 회담을 개최하고 TKR-TSR 연결 사업을 논의하였지만 실천하지는 못했다. 2000년대에 들어와 북·러 양국의 무역관계는 회복되었지만 북한의 수입이 수출보다 훨씬 많은 불균형 관계였다.

북한당국은 체제유지를 위해 수입은 많지만 위험부담이 높은 TKR-TSR의 연결과 한·러 가스관 연결 사업에 부정적이면서도 노동집약적 진출에는 적극적인 자세를 보여왔다. 2013년 현재 북한은 벌목, 건설, 광산 및 탄광 노동 등 노동집약적 분야에 러시아에 노동력을 파견하고 있다. 지난 2012년 9월 8일 러시아 블라디보스토크에서 열리는 APEC 준비과정에 북한은 1만여 명의 북한근로자를 투입⁶³했을

62. 『노동신문』, 1990년 10월 5일자 기사 참조.

63. 필자가 탈북자단체 ‘북한전략센터’에서 진행하는 해외 북한근로자 인권침해실태 조사차 2012년 8월 말에 러시아 블라디보스토크와 하바로브스크를 직접 방문하여 현지관계자로부터 전해 들었음.

정도로 북한의 노동력 파견은 적극적이었다. 북한은 러시아에 북한노동력을 더 많이 투입하고자 하는 입장이지만 러시아는 일정한 제한을 두고 있는 것으로 보인다. 러시아는 북한을 경유한 남한으로의 가스관 및 송전선 건설, TKR-TSR 연결 등 남·북·러 3각 협력 프로젝트를 추진하면서 북한의 참여를 유도하고 있으나 이에 북한은 소극적으로 대응하고 있다.

러시아의 푸틴 대통령은 2001년 한국을 처음 국민 방문했을 때 TKR-TSR의 연결을 제의했으며, 2003년 방콕 한·러 정상회담, 2005년 부산 APEC, 올해 12월 13일 열린 한·러 정상회담에서도 극동 시베리아 개발과 관련된 ‘남·북·러 3각협력’의 청사진을 제시했다. 한·러 양 정상은 한·러간 협력 사업들을 ‘조기 추진 사업’과 ‘중장기 추진 사업’으로 분리했고 조기 추진 사업에 대해서는 양해각서를 체결하는 등 가시적 성과의 도출에 주력했다.

한·러 경제협력 사업들은 북한의 참여가 전제되어야 하는 만큼 북한의 입장과 변화가 필수적이다. TKR-TSR이 연결되면 북측에는 연간 1억 5천만 달러, 가스관 허용시에 수입 역시 1억 달러 이상이 예상되고 있으나 체제유지에 부담이 된다는 점에서 북한이 꺼리고 있는 것으로 볼 수 있다.

북한이 남·북·러 경제협력에 참여하기 위한 첫 번째 조건은 이 같은 북한 입장의 변화라고 할 수 있다. 2013년 12월 9일 북한은 북한권력에서 ‘개혁가’로 불리던 장성택 행정부장을 숙청함으로써 체제와 지도자 절대 권력 우선의 경제협력과 정책을 고수할 것임을 드러냈다. 북한의 김정은 정권이 자신의 고모부이자 경제 분야에서 실무경험이나 추진력을 갖춘 장성택을 숙청함으로써 체제의 불안이 더 심해졌다는 점에서 단기적으로 남·북·러 경제협력에 부정적인 영향이 초래될

가능성이 있다.

남·북·러 경제협력의 두 번째 조건은 북한의 정치, 행정, 경제제도의 취약점 및 한계가 개선되어야 한다는 것이다. 북한의 당 우선의 정치제도와 당에 소속된 행정 및 경제제도는 철도 건설이나 가스관 건설 등 남·북·러 협력의 실천과정에 충돌하게 되는 가장 중요한 장애물이다. 정치이념과 당중심의 행정, 경제사업 제도는 남·북·러 협력이 진행되는 과정에서 공사기간 연장, 공사의 질 저하 등 수많은 문제들을 야기할 수 있다. 철도 및 가스관 공사 등의 남·북·러 협력과정에서 북한은 노동력 외에는 제공할 수 있는 수단이 거의 없다고 할 수 있다. 북한 노동력은 개성공단운영에서 보듯이 북한당국의 철저한 감시와 통제, 노동력의 잦은 교체 등으로 인해 공사에 차질을 빚을 수 있다. 북한권력층의 부정부패로 인해 건설과정에 필요한 물자가 유실되는 등 비리들로 인해 공사 차질 및 부실공사 가능성도 우려의 대상이다.

남·북·러 협력과정에서 제기되는 북한의 정치, 행정, 경제제도의 문제점은 북한의 지도부의 개혁성향의 강화를 통해서 해결될 수 있다. 북한정권이 남북한의 경제협력에 정치, 체제, 사회적 부담을 느끼지 않고 적극적으로 나올 수 있는 환경이 조성되어야 남·북·러 경제협력이 될 수 있으며 그러기 위해서는 북한의 개혁과 개방이 남·북·러 경제협력의 전제가 되어야 한다.

남·북·러 경제협력의 세 번째 조건은 북한의 열악한 인프라의 현대화이다. 북한의 도로, 철도, 전기, 통신 등 인프라를 현대화 하지 않고는 북한 내에서 대규모 건설공사가 효율적으로 진행되기 어렵기 때문이다. 남한이 북한의 인프라 현대화에 적극적으로 참여해 남·북·러 협력의 조건을 선제적으로 만들어가야 하는 과제도 제기되는 것이다.

마지막으로 남·북·러 철도 및 가스관 협력을 위한 건설이 성공하기

위해서는 북한근로자들의 근로의식 변화와 아울러 기술 수준이 향상되어야 할 것이다.

나. 협력 전망

여러 제약요인에도 불구하고 김정은 정권하에서 남·북·러 경제협력의 실천 가능성은 과거에 비해 높아졌다고 볼 수 있다. 김정은 정권하에서 남·북·러 경제협력의 전망은 크게 김정은 정권의 안정과 불안정의 경우로 나누어 볼 수 있다. 두 경우 모두 남·북·러 경제협력의 실천 가능성이 있으나 그 형태는 다를 것으로 전망된다. 김정은 정권은 자신의 권력기반이 안정될 경우 남·북·러 협력에 점진적으로 참여할 가능성이 있다. 반면 김정은 정권의 권력불안정으로 인한 정권교체 상황이 발생할 경우 북한이 남·북·러 협력에 적극적으로 참여하게 될 가능성이 있다.

김정은 정권이 장성택 숙청으로 더욱 심화된 권력의 위기를 넘기고 일정 기간내에 체제를 안정시킬 경우 남·북·러 경제협력 참여를 통한 실리추구에 나설 가능성이 있다. 이 경우에도 북한정권은 체제안정을 우선으로 다양한 조건부 방식을 사용할 것으로 예상되는 바, 남·북·러 경제협력이 급속하게 진전되기는 어려울 것이다. 반면 김정은 정권이 교체되는 경우 신 정권은 권력기반의 안정과 경제난의 신속한 탈피를 위해 남·북·러 경제협력에 적극적으로 나설 가능성이 있다.

북한의 과거 행보를 분석할 경우 남·북·러 협력을 통한 천연가스관 부설과 TKR-TSR의 연결, 송전선 건설 등에 대해 경제적인 필요성을 인지한 것으로 볼 수 있다. 김정일이나 김정은 모두 정치, 경제적 이익 외에도 외교전략적 수단으로서 남·북·러 협력의 중요성을 인식했다고 볼 수 있다. 남·북·러 경제협력에 대한 북한의 참여는 중국에

대한 경제적 종속에서 어느 정도 벗어날 수 있기 때문이다. 김정일은 2001년 7월과 8월 두 달간에 걸쳐 열차로 모스크바를 방문했으며, 당시 정상회담에서 TKR-TSR 연결 사업에 합의하는 등의 내용을 담은 8개항의 공동선언문을 채택했던 점을 상기할 필요가 있다. 김정일은 약 1년 후인 2002년 8월 23일 러시아 극동의 블라디보스토크에서 푸틴 대통령과 다시 정상회담을 열고 TKR-TSR의 연결사업 등을 포함한 양국간 경제협력방안을 논의했다. 2011년 8월에도 김정일은 러시아를 방문하여 극동지역의 최대수력발전소인 부레야발전소를 방문하면서 러시아로부터 전력지원을 논의했고 이 과정에서 러시아는 TKR-TSR의 연결을 논의했을 것으로 보인다.

2012년 9월 블라디보스토크에서 열린 APEC 정상회의에 참가한 세르게이 라브로프(Sergei Lavrov) 러시아 외무장관은 “러시아는 남·북·러가 기존에 합의한 천연가스관 부설, 송전선 부설, TKR-TSR 연결의 3가지 협력 프로젝트들을 차질 없이 진행하고 있다”고 밝혔다. 러시아 외무장관의 이 발언은 북한 철도전문가들이 2012년 6월말부터 러시아 극동 우스리스크 철도교육센터와 극동국립교통대학 연해주 지부 등에서 7주간의 교육을 받은 것으로 확인된다. 2013년 11월 북한과 러시아 극동 도시 하산을 연결하는 철도개보수작업이 성공적으로 마무리되어 개통됨으로써 남·북·러 경제협력을 기반이 갖추어 지고 있는 것도 주목의 대상이다.

김정은 정권의 안정성 여부는 남·북·러 협력의 전망에 중요한 의미를 지닌다. 김정은 정권이 다양한 불안정 요인을 극복하고 권력기반을 강화할 경우 13개의 개발구를 통해 일정한 개방을 시도했던 시도가 탄력을 받을 수도 있을 것이다. 이 경우 김정은은 경제난 해소와 통치자금 마련을 위해 과감하게 남·북·러 경제협력에 참여할 가능성도 배

제할 수 없다.

현재의 북한 현실을 고려할 때 김정은이 단기간에 안정적 권력기반을 확보하기는 쉽지 않을 것으로 전망된다. 김정은 정권이 교체되는 경우 새로운 정권은 과거와 차별화되는 비전과 이념, 정치철학과 전략, 정책을 제시할 필요성에 직면하게 될 것이다. 장기간의 경제침체와 식량난 등 최악의 주민생활의 가시적인 해소가 시급한 현안이 될 것이며, 남·북·러 협력은 이를 위한 현실적 선택으로서의 의미를 지니고 있다 할 것이다. 북한으로서는 극심한 경제난과 열악한 교통·에너지 인프라의 문제를 동시에 해소할 수 있다는 점에서 남·북·러 경제 협력의 중요성이 있다 할 것이다.

VII. 결론 및 정책적 고려사항



한국과 러시아의 협력은 냉전체제의 해체라는 국제 정세변화를 배경으로 시작되었다고 할 수 있다. 한국은 중동부 유럽국가와 소련의 체제전환 가능성을 파악하고 이들 국가와의 관계 정상화를 시도했다. 이후 한국은 진보적 성향의 정권과 보수적 성향의 정권간의 권력교체를 경험하였으며, 러시아는 시장화와 민주화를 위한 변화를 시도했다. 한·러 양국의 국내정치와 경제적 변화는 국제정세의 변화와 함께 양국간 협력의 방향을 좌우하는 요인으로 작용하였으며, 현재 및 미래의 한·러협력에도 큰 영향을 미친다고 할 수 있다. 2013년에 진행된 박근혜 대통령과 푸틴 대통령간의 2차례 정상회담은 한·러협력의 실질적 내용을 확대하는 동시에 전향적인 양국의 미래 협력방향을 모색하는데 촉매제가 되었다. 이 같은 상황은 그동안 주변국에 비해 상대적으로 덜 중요하게 여겨왔던 대리협력 문제가 큰 비중을 가지고 추진될 것이라는 점을 예고하고 있다.

본 연구는 러시아 푸틴정부의 동북아 전략에 대한 분석을 바탕으로 한·러간 경제 및 극동지역 개발 협력방안을 모색하였다. 포괄적 한·러 협력방안의 제시와 함께 양국 협력의 핵심적 이슈이자 동시에 북한과의 협력이 매우 중요한 위치를 차지하는 교통 및 에너지분야의 협력에 대한 현황을 파악하였다. 이어서 북한의 개방전략과 교통 및 에너지분야 현황 파악을 토대로 남·북·러 3각협력에 대하여 분석하였다. 이 같은 분석에 있어서 중요한 함의는 유라시아 이니셔티브의 구현에 있어서 한국과 러시아간 협력의 의의와 중요성에 주목하는 것이다. 러시아는 한국의 통일을 통해 자국의 이해관계를 관철시킬 수 있다는 점에서 통일외교와 유라시아 협력의 실질적인 협력자로서의 의미를 지니고 있다. 특히 주목해야할 점은 박근혜정부의 동북아 평화협력구상과 푸틴정부의 신동방정책이 유라시아 이니셔티브로 구체화 될 수 있는

가능성을 지니고 있다는 점이다.

박근혜정부의 동북아 평화협력구상은 역내국가들 간의 연성 이슈에서 시작, 더 나아가 안보협력까지 점차 확대하는 것을 내용으로 하고 있다. 동북아 평화협력구상의 출발점은 ‘아시아 패러독스(Asia Paradox)’ 현상의 해소에 대한 인식이라고 할 수 있다. 동북아 평화·협력 구상은 핵안전이나 기후변화, 사이버 테러, 질병 대응 등과 같은 문제부터 우선적으로 대화를 촉진, 궁극적으로는 전통적 안보의 의제화를 지향하는 것으로 볼 수 있다.⁶⁴ 동북아평화협력구상은 연성안보문제를 중심으로 기능적 협력을 통해 역내 구성원간 불신과 의혹을 해소하고 신뢰와 협력을 확대함으로써 다층적·다원적 차원에서 신뢰의 문화와 협력의 습관, 그리고 새로운 지역정체성을 확립하는 것을 목표로 한다. 이를 통해 동북아지역에서 평화와 안정을 구현하고 번영을 추구한다는 점에서 새로운 협력의 틀과 질서의 형성을 목표로 한다.⁶⁵

아시아 패러독스는 역내 국가간 경제적 상호의존도는 높아지는데 반해 안보적 측면에서의 긴장이 고조되는 역설적 상황을 의미한다. 아시아 패러독스 문제의 중심에는 남북한과 중국, 그리고 일본이 자리하고 있다. 한·중·일을 중심으로 하는 동북아는 북미 및 EU와 함께 세계 3대 경제권으로 현재에도 경제적 영향력을 확대해 가고 있는 역동성을 보이고 있다. 반면 안보적 측면에서는 긴장관계를 해소하지 못하고 있으며, 최근의 경우 과거사 및 영토문제 등으로 갈등의 수위가 높아지는 역설적 현상이 나타나고 있다. 일본과는 정상회담조차 개최하지 못하고 있으며, 가까운 장래에 실현될 가능성도 희박해 보이는 상

64. 주철기 청와대 외교안보수석, “동북아 평화와 한반도 신뢰프로세스 구축 방안(요약)”, 현대경제연구원 조찬 강연, 2013.9.24.

65. 최강, “동북아평화협력구상의 배경과 목표” 『동북아평화협력구상』 2013 세종국제학술회의 (서울: 세종연구소, 2013), p. 3.

황이다. 중국의 일방적인 방공식별구역 설정으로 한·중·일간 안보적 긴장이 영토와 영해에 이어 영공에서도 고조되고 있다. 3국간의 긴밀한 인적교류에도 불구하고 각국 국민들간에 상존하는 정서적 거리감은 동북아의 미래에 부정적 영향을 미치고 있다. 박근혜 대통령은 이 같은 아시아 패러독스의 해결을 위해 동북아평화협력구상을 대안으로 제시해왔다. 동북아평화협력구상의 특징은 우선 실현가능한 분야에서 협력을 통한 신뢰의 형성에 주력하는 것이다.⁶⁶

이 같은 동북아평화협력구상과 푸틴체제의 신동방정책간 접점이 모색될 수 있다는 점에 주목할 필요가 있으며, 한·러협력은 유라시아이니셔티브 구현의 중요한 과제에 해당한다. 러시아는 한반도 문제에 대해 실용적 접근을 하고 있으며, 시베리아·극동개발이라는 국정과제를 지니고 있다는 점에서 동북아평화협력구상의 구체화를 위한 적절한 협력대상이라고 할 수 있다. 시베리아·극동개발은 러시아의 오랜 숙원이자 푸틴정부의 주요한 국정과제에 해당한다. 푸틴체제는 다양한 차원에서 시베리아·극동개발 문제에 주력해야할 요인에 직면해 있다. 우선 에너지와 자원에 의존하는 산업구조로 인해 최근 세계경제의 침체국면은 러시아에 부담이 되고 있다. 3기에 접어든 푸틴체제를 지탱해주는 가장 강력한 원천은 그 동안 에너지와 자원의 수출 호황과 외화의 유입으로 인한 국내경기활성화라고 할 수 있다. 그러나 세계경기 침체로 에너지·자원 수출에 부정적 영향이 나타나고 있으며, 시장경제로의 전환에도 불구하고 새로운 적절한 산업정책의 효과는 나타나고 있지 않다. 이와 더불어 러시아 민주화세력의 성장에 따라 국내정치적 압력이 발생하고 있다는 점에서 푸틴체제는 부담에 직면해 있다.

66. 조한범, “동아시아 그린데탕트 DMZ세계평화공원”, 『신뢰와 평화, 희망의 DMZ세계평화공원』 통일연구원 학술회의 자료집 (서울: 통일연구원, 2013), pp. 61-62.

러시아 경제 활성화는 푸틴체제 안정의 핵심적 과제라고 할 수 있다. 이 같은 점에서 푸틴체제는 러시아 경제 활성화를 위한 대형 국정과제를 발굴하고 추진해야할 필요성이 있다.

시베리아·극동개발은 이 같은 푸틴체제의 고민을 해결할 수 있는 적절한 과제라는 점을 주목할 필요가 있다. 푸틴체제는 시베리아·극동개발이라는 대형 국정과제의 실현을 통해 오랜 숙원의 해결과 아울러 새로운 러시아 경제의 도약을 도모할 수 있기 때문이다. 러시아는 분단체제로 인해 고립된 섬의 위상에 머물고 있는 한국의 대륙으로 갈 수 있는 관문이라는 점에서 유라시아 이니셔티브 구현의 핵심적 대상의 하나라고 할 수 있다. 이 같은 점에서 동북아평화협력구상과 신동방정책의 접점이 모색될 수 있으며, 한·러 협력을 통해 양국의 상호이해가 관철될 수 있다는 점을 주목해야 한다. 2013년 두 차례 신속하게 진행된 한·러 정상회담은 이 같은 한·러 양국의 협력 필요성에 기인한 것으로 볼 수 있다.

박근혜 정부의 중요한 대외정책 목표로 설정된 유라시아 이니셔티브는 원대한 구상으로써 중장기적 정책환경 변화의 고려와 함께 추진될 필요가 있다. 유라시아 이니셔티브가 새로운 구상이라면 기존에 한국의 역대 정부가 내세운 대외정책 관련 다양한 구상과의 관련성에 대해서도 주목할 필요가 있다. 유라시아의 국제협력이 한국만의 구상이 아니라는 점에서 관련 국가 및 정부간 기구를 포함한 여러 행위자들을 고려한 한국의 정책적 추진방향의 설정이 필요하다.

이와 같은 중장기성, 역대정부의 구상, 기존구상 등 3가지 차원의 연관성을 고려할 경우 유라시아 이니셔티브 추진의 가장 중요한 원칙은 ‘조화’라고 할 수 있다. 첫째, 유라시아 이니셔티브는 중장기적 정책환경의 변화를 감안해서 추진해야 하기 때문에 현재적 정책수요와 중

장기적 정책수요를 조화롭게 고려해서 실천방향을 설정해야 한다. 유라시아 이니셔티브의 중장기적 정책목표가 유라시아 공동체의 형성이라고 할 때 현재적 정책수요는 러시아와의 관계 긴밀화를 통한 한국의 유라시아 공동체 형성에 있어서의 역할 증대라고 할 수 있다. 따라서, 유라시아 이니셔티브의 구현은 러시아가 유라시아의 핵심적 위치를 차지하고 있다는 점에서 앞서 논의된 한·러 협력을 통해서 촉진되는 것이 중요하다. 보다 넓은 차원에서 볼 경우 우즈베키스탄, 카자스탄 등 중앙아시아 국가들을 포함한 구소련에서 독립한 국가들과의 협력을 동시에 강화하는 것이 필요한 것으로 판단된다.

둘째, 한국의 역대 정부가 그 동안 제기했던 대외정책 구상들과 조화를 이루도록 하는 것이 필요한 것으로 판단된다. 한국은 냉전이후 시기의 국제정세 변화에 대응하기 위해서 다양한 대외전략 구상을 발표해 왔다. 예를 들면, 노무현 정부의 동북아 중심국가론을 바탕으로 한 균형자 역할 추구 및 이명박 정부의 신아시아 외교 등을 표방하고 역대정부는 대외정책을 추진했던 것이다. 이러한 역대 정부의 대외전략 구상들이 가지고 있는 공통점은 한국의 국익을 신장하는 동시에 한반도 문제의 해결이라 일컬어지는 남북한 통일에 도움이 되는 방향성을 가지고 있다 할 수 있는 것이다. 한편, 대외전략 구상이 가지고 있는 또 하나의 특징은 한국의 대외관계 지평을 넓히는 것이라고 할 수 있으며, 유라시아 이니셔티브도 사실상 주변4국 및 동북아를 향한 대외정책 구상에 치중되어 있는 한국의 대외정책을 유라시아라는 보다 넓고 다소 새로운 공간 개념에 바탕을 둔 외교의 구사를 염두에 둔 것이다. 여기에서 중요한 것은 유라시아 이니셔티브의 구현은 동북아 평화협력 구상과 맥을 같이 해야 함은 물론이고, 한국의 역대 정부가 추진한 외교의 영역 확대와 연장선상에서 실현되어야 한다는 것이다.

셋째, 러시아를 포함한 유라시아 국가들이 구상하고 있는 국제협력과 조화롭게 추진되도록 방향을 설정하는 것이 중요한 것으로 판단된다. 러시아는 구소련에서 독립한 국가들에 대한 영향력의 유지 및 확대와 아시아·태평양 지역으로의 진출을 위해서 한국을 포함한 아시아 국가들과의 협력이 필요한 상황이라는 점을 고려하는 것이 긴요하기 때문에, 우리의 유라시아 이니셔티브에서 차지하는 러시아와 협력은 매우 중요한 것이다.

한·러협력을 추진함에 있어서 중요하게 고려해야 하는 문제는 양자관계의 발전과 다자협력의 발전을 조화롭게 추진하는 것이다. 한국과 러시아간의 양자간 협력방안에 대해서는 앞에서 자세히 제시되었는 바, 여기에서는 한국과 러시아가 속해있는 다자적 협력의 틀 안에서의 협력 추진방향에 대해서 간략하게 논의하고자 한다. 현재 시점에서 보면, 한국과 러시아는 북한 핵문제 해결과 관련해서 6자회담에 동시에 참가하고 있으며, 아시아지역의 국제협력 문제를 논의하는 ARF 및 아태지역의 광역적 지역협력 협의체인 APEC에 참여하고 있는 상황이다. 따라서, 한·러 협력의 양자적 측면의 확대 및 발전이 자연스럽게 다자무대에서의 협력 긴밀화에 도움이 되도록 해야 할 것이며, 다자협력 무대에서의 협력이 또 다시 양자간 협력을 강화하도록 하는 선순환적 외교를 구사하는 것이 필요하다. 이러한 가운데 중요하게 고려해야 할 것이 3자간 협력의 활용이다. 즉, 한·러 협력을 촉진하는 매개체로서의 제3국의 역할 도입을 고려할 필요가 있다는 것이다. 예를 들면, 환동해 경제권 구상 실현의 일환으로써 러시아 극동지역 개발에 대한 진출에 있어서 일본과 동반 진출하는 문제를 고려할 수 있는 것이다. 러시아 입장에서는 극동지역 개발이 그동안 상대적으로 소홀히 취급되어 왔다는 점, 일본 입장에서도 태평양을 향한 지역의 개발은 매우

진척되어 있지만 동해쪽의 개발이 더디다는 점, 한국도 강원도 지역을 중심으로 한 동해안 지역의 경제개발이 상대적으로 낫다는 점을 감안할 때, 한국·일본·러시아의 국토 균형 발전이라는 측면에서 보면 환동해 경제권의 교류협력 활성화는 사실상 매우 큰 잠재력을 가지고 있다고 할 수 있다.

한·러 협력 강화 방안을 추진함에 있어 또 하나의 정책적 고려사항은 다양한 행위자간 역할을 조화롭게 하는 것이다. 즉, 유라시아 이니셔티브가 박근혜 정부의 핵심적 대외정책 구상이라 할 때 정부의 정책 구현 의지는 매우 높다고 할 수 있는 바, 외무부를 중심으로 한 유라시아 이니셔티브의 구현과 통일부의 남북관계 발전 및 강화 노력 및 청와대의 조율능력은 유라시아 이니셔티브의 구현과 한·러협력의 강화 및 발전에 핵심적 요인으로 작용할 것이라는 점이다. 이와 같은 정부 내 부처간 협조와 함께 중요한 것은 민간 및 반관반민 주체의 역할이다. 특히, 정부의 중장기적 구상의 구현과정의 초기단계에서는 각계각층의 다양한 의견을 수렴하는 것이 중요한 바, 학계 및 재계를 포함한 전문가 그룹의 의견을 취합할 수 있는 한·러 협력포럼을 국내적 차원에서 우선적으로 설립하는 것이 시급하며, 러시아와 공동으로 운영하는 1.5 트랙의 협의체를 운영하는 것도 필요한 것으로 판단된다.

한·러 협력의 강화는 양국의 현재적 필요에 의해서 촉진된 측면이 있으나, 유라시아 이니셔티브의 궁극적 목표를 감안하여 보다 큰 전망을 토대로 한·러 협력 강화의 추진방향이 설정되어야 할 것이다. 아울러 한·러 협력의 확대에 있어서 양국 시민들의 중요성에 주목할 필요가 있으며, 인적교류의 강화 및 다양한 사회문화적 차원의 교류협력이 중요하다는 점이 강조될 필요가 있다.

참고문헌

1. 단행본

- 국가안전기획부. 『북한의 전력공업 현황』. 서울: 국가안전기획부. 1996.
- 국가정보원. 『북한의 산업』. 서울: 국가정보원. 2000.
- 대외경제정책연구원. 『북한경제백서』. 서울: 대외경제정책연구원. 2002.
- 대한광업진흥공사. 『북한의 자원현황』. 서울: 대한광업진흥공사. 2002.
- 산업은행. 『新 북한의 산업』. 서울: 산업은행. 2005.
- 에너지경제연구원. 『세계에너지 시장 인사이트』. 서울: 에너지경제연구원. 2013.
- 외교부. 『러시아연방 개황』. 서울: 외교부. 2010.
- _____. 『대한민국과 러시아연방간 공동성명』. 서울: 외교부. 2013.
- 이기현·김장호·제성훈. 『남·북·러 가스관과 동북아 에너지 협력의 지정학』. 서울: 통일연구원. 2013.
- 이영형. 『러시아의 극동개발과 북한노동자』. 서울: 통일연구원. 2012.
- 이윤식. 『남·북·러 가스관 사업의 효과, 쟁점, 과제』. 서울: 통일연구원. 2011.
- 임수호. 『계획과 시장의 공존: 북한의 경제 개혁과 체제변화 전망』. 서울: 삼성경제연구소. 2008.
- 정영철. 『북한의 개혁·개방: 이중전략과 실리사회주의』. 서울: 선인. 2004.
- 평양백과사전출판사. 『조선대백과사전』. 평양: 백과사전출판사.
- 한국개발연구원. 『KDI 북한경제리뷰』. 서울: 한국개발연구원. 2011. 2013.
- 한국전기연구원. 『남북한 계통연계 정책연구 방안』. 2011.
- 한종만. 『TKR(한반도 종단철도) 건설: 북한을 열고 세계를 뚫다』. 서울: 명지출판사. 2013.
- Aalto, Pami. "EU-Russia Energy Dialogue and the Future of European Integration: From Economic to Politico Normative Narratives." Pami Aalto (ed.). *The EU-Russian Energy Dialogue: Europe's Future Energy Strategy*. United Kingdom: Ashgate, 2008.
- Itoh, Shoichi. "The Geopolitics of Northeast Asia's Pipeline Development."

Edward Chow (eds.). *Pipeline Politics in Asia: The Intersection of Demand, Energy Markets, and Supply Routes*. Washington, D.C.: The National Bureau of Asian Research, 2010.

2. 논문

- 박정민. “김정은 시대의 대(對)러시아 정책-지속과 변화.” 『현대북한연구』. 제 16권 3호 (북한연구학회), 2013.
- 송봉선. “외화벌이로 연명하는 김정은.” 월간북한 편저. 『월간 북한』. 서울: 월간북한, 2013.
- 신범식. “동북아시아 에너지 안보와 다자 지역협력: 러·북·남 가스관 사업과 동북아 세력망 구도의 변화 가능성.” 『한국정치학회보』. 제46권 4호 (한국정치학회), 2012.
- 안병민. “북한의 교통부문 현대화를 위한 러시아의 지원현황과 전망.” 『월간교통』. 제64호 (교통개발연구원), 2003.
- 이민영. “러시아 국가자본주의에 의한 극동지역 개발정책의 적절성 연구.” 경희대학교 석사학위 논문. 2013.
- 이성규. “남·북·러 가스관 사업의 경제적 효과와 참여방식.” 『KDI 북한경제리뷰』. 10월호 (한국개발연구원), 2011.
- 이성규·윤익중. “러시아의 동북아 에너지사업과 일·중간 협력가능성 연구: 게임이론을 적용하여.” 『사회과학연구』. 제15권 2호 (서강대 사회과학연구소), 2007.
- 이영형. “북한 노동자의 러시아 극동지역 진출 현황 및 그 역할 분석.” 『국제정치연구』. 제10권 2호 (동아시아국제정치학회), 2007.
- 장주혜. “러시아 원유 수송시스템 중장기 발전전략.” 『세계 에너지시장 인사이트』. 2012.
- 제성훈. “푸틴 3기 정부의 극동개발계획과 한·러 협력과제.” 『KIEP 오늘의 세계경제』. 제13권 10호 (대외경제정책연구원, 2013).
- 최태강. “제3기 푸틴 정부의 동북아 정책: 시베리아와 극동 러시아 개발을 위한 전략적 선택.” 『신아세아』. 제19권 3호 (신아시아연구소), 2012.
- Mareš, Miroslav and Martin Laryš. “Oil and Natural Gas in Russia’s Eastern Energy Strategy: Dream or Reality?” *Energy Policy*. Vol.

50, 2012.

Platts. “Japan’s LNG Demand for Power in 2012 Seen at 53 mil mt.”
<<http://www.platts.com>>.

Westphal, Kirsten. “The Four Great Challenges for the European Gas Market.” *European Energy Review*. 2 July 2012.

3. 기타자료

『동아일보』.

『러시아철도공사』.

『로동신문』.

『세계일보』.

『조선일보』.

『코나스』.

『DailyNK』.

『RBC Daily』.

『Voice of America』.

『Oil Daily』.

김승철. “북한의 석탄분야 연관 산업 현황 분석 및 평가.” 한국에너지포럼 세미나 발표자료. 2012.

_____. “북한 SOC 실태 및 운영현황(철도·발전소·주택).” 국토연구원 용역 보고서. 2013.

기획재정부. “러시아 진출을 위한 30억 달러 규모 금융지원·투자 협력 추진.” 2013.

_____. “한·러시아 경제과학기술공동위 추진결과.” 2013.

러시아철도공사. <<http://www.rzd-partner.ru>>.

러시아 중앙은행. “대러시아 외국인직접투자 추이.” 2013.

북한전략센터. “북한의 해외 인력송출과 근로자 인권.” 북한전략센터 세미나 발표집. 2011.

한국수출입은행. “연도별 한국의 대러시아 투자현황.” 2013.

엄구호. “한국의 나진-하산 철도사업 참여의 함의와 전망.” 2014 나진-하산

- 교통물류포협력포럼 자료집. 2013.
- 오영일. “한·러 극동 경협: 정부정책 지원 있어야 대형 프로젝트 성사.”
<<https://www.posri.re.kr>>.
- 주러시아대사관. “2007 경제현황 및 전망.” 2008.
- _____. “러시아의 대외정책.” 2013.
- 주블라디보스톡총영사관. “러 극동지역 외국인 투자동향.” 2013.
- _____. “러시아 극동지역 개황.” 2013.
- _____. “최근 러 극동지역 정세.” 2013.
- _____. “푸틴 대통령의 블라디보스톡 방문 결과.” 2013.
- _____. “한·러 극동관계.” 2013.
- 코트라 모스크바 무역관. “러시아 경제동향 및 한·러 교역 현황.” 2013.
- 한국무역협회. “대러시아 수출입 품목의 변화.” KOTIS 통계. 2013.
- _____. “러시아 WTO가입의 영향과 무역업계 대응.” 설명회 발표 자료. 2011.
- 홍원일. “북한 석탄 채굴현황과 과제.” 2012 NK지식인연대 workshop 발표논문. 2012.
- APEC Energy Working Group. “Great Expectations: Cross-Border Natural Gas Trade in APEC Economies.” <<http://www.apec.org>>.
- BP. “BP Statistical Review of World Energy 2013.” <<http://www.bp.com>>.
- CCTT. <<http://icctt.com>>.
- ESMAP. “Cross-Border Oil and Gas Pipelines: Problems and Prospects.” <<http://www.esmap.org>>.
- Gazprom. <<http://www.gazprom.com>>.
- IEA. “Golden Rules for a Golden Age of Gas: World Energy Outlook Special Report on Unconventional Gas.” <<http://www.worldenergyoutlook.org>>.
- _____. “World Energy Outlook 2013.” <<http://www.worldenergyoutlook.org>>.
- IHS. “Global Insight.” <<http://www.ihs.com>>.
- Shtilkind, Theodore. “ECT, Transit, Transit Protocol and All That. How it Looks from Moscow.” <<http://www.mofa.go.jp>>.

최근 발간자료 안내

연구총서

2011-01	제2차 핵안보정상회의와 북한 핵문제	전성훈	14,500원
2011-02	북한군의 기강 해이에 관한 연구	이교덕 외	11,000원
2011-03	통일 진입과정에서의 북한 재건 방향	최진욱, 김진하	5,500원
2011-04	북한의 부문별 조직실태 및 조직문화 변화 종합연구	정영태	16,000원
2011-05	북한형사재판제도 연구: 특징과 실태	이규창, 정광진	8,000원
2011-06	북한주민의 삶의 질: 실태와 인식	김수암 외	12,000원
2011-07	한반도 평화와 북한 비핵화: 협력적 위협감축(CTR)의 적용방안	박종철 외	10,000원
2011-08	대북한 핵협상 전략구상방향	홍우택 외	6,000원
2011-09	중국의 부상에 대한 북한의 인식과 대응	허문영, 마민호	10,000원
2011-10	북한 핵의 국제정치와 한국의 대북 핵전략	배정호 외	11,000원
2011-11	평화통일을 위한 통일외교 전략	박영호 외	13,500원
2011-12(I)	중국의 G2 부상과 한반도 평화통일 추진전략 제1부	황병덕 외	15,500원
2011-12(II)	중국의 G2 부상과 한반도 평화통일 추진전략 제2부	황병덕 외	13,500원
2011-12(III)	중국의 G2 부상과 한반도 평화통일 추진전략 제3부	황병덕 외	18,000원
2012-01	미국의 對韓 핵우산정책에 관한 연구	전성훈	14,000원
2012-02	북한부패와 인권의 상관성	김수암 외	11,000원
2012-03	보호책임(R2P) 이행에 관한 연구	이규창 외	11,000원
2012-04	EC/EU사례분석을 통한 남북 및 동북아공동체 추진방안: 유럽공동체 형성기를 중심으로	손기웅 외	14,000원
2012-05	김정은체제의 권력엘리트 연구	이교덕 외	13,000원
2012-06	독재정권의 성격과 정치변동: 북한 관련 시사점	박형중 외	11,000원
2012-07	북방삼각관계 변화와 지속: 북한의 균형화 전략을 중심으로	허문영, 유동원, 심승우	10,000원
2012-08	북한 핵문제의 전망과 대응책: 정책결정모델(Decision Making Model)을 이용한 전략 분석	홍우택	8,000원
2012-09	중국의 한반도 관련 정책연구기관 및 전문가 현황분석	전병곤, 양갑용	6,000원
2012-10	2000년대 대북정책 평가와 정책대안: '동시병행 선순환 모델'의 원칙과 과제	박종철 외	12,500원
2012-11	리더십교체기의 동북아 4국의 국내정치 및 대외정책 변화와 한국의 통일외교 전략	배정호 외	11,500원
2012-12	김정은 정권의 정책전망: 정권 초기의 권력구조와 리더십에 대한 분석을 중심으로	최진욱, 한기범, 장용석	7,500원
2012-13	신정부 '국가전략 DMZ 평화적 이용'	손기웅 외	8,000원
2013-01	남북러 가스관과 동북아 에너지 협력의 지정학	이기현 외	6,000원
2013-02	한국의 FTA전략과 한반도	김규륜 외	8,500원
2013-03	김정은 체제의 변화 전망과 우리의 대책	박종철 외	10,000원
2013-04	EC/EU사례분석을 통한 남북 및 동북아공동체 추진방안 - EC기 분석을 중심으로 -	손기웅 외	12,000원

2013-05	오바마·시진핑 시대의 동북아 국가들의 국내정치 및 대외정책과 한국의 대북 및 통일외교	배정호 외	11,000원
2013-06	북한사회 위기구조와 사회변동전망: 비교사회론적 관점	조한범, 황선영	6,000원
2013-07	인도적 지원을 통한 북한 취약계층 인권 증진 방안 연구	이규창 외	12,500원
2013-08	새로운 세대의 탄생: 북한 청소년의 세대경험과 특성	조정아 외	15,000원
2013-09	북한의 핵·미사일 대응책 연구	홍우택	6,000원
2013-10	북한에서 국가재정의 분열과 조세 및 재정체계	박형중, 최사현	7,000원

학술회의총서

2011-01	한반도 통일비전과 국제협력		4,000원
2011-02	북한인권 실상과 효율적 개입방안		8,500원
2012-01	The Outlook for the North Korean Situation & Prospects for U.S.-ROK Cooperation After the Death of Kim Jong-il		6,000원
2012-02	김정은 체제의 북한 인권문제와 국제협력		19,000원
2012-03	해외 이주·난민 지원제도의 시사점		12,000원
2013-01	유엔 인권메커니즘과 북한인권 증진방안		20,000원
2013-02	한반도신희프로세스 추진전략		19,000원

협동연구총서

2011-14-01	북한정보관리체계 개선방안(총괄보고서)	황병덕 외	14,500원
2011-14-02	북한정보관리체계 개선방안(상)	황병덕 외	13,000원
2011-14-03	북한정보관리체계 개선방안(중)	황병덕 외	12,000원
2011-14-04	북한정보관리체계 개선방안(하)	황병덕 외	13,500원
2011-15-01	북한 경제발전을 위한 국제협력 프로그램 연구: 국제사회의 경험 분석(총괄보고서)	임강택 외	11,000원
2011-15-02	부패의 개념과 실태 및 반부패 개혁	박형중 외	10,000원
2011-15-03	체제전환국의 시장-민주제도 건설 지원	박영호 외	13,000원
2011-15-04	국제사회의 개발지원전략과 협력체계 연구	장형수 외	9,500원
2011-15-05	수원국의 역량발전을 위한 개발협력전략과 사례연구	이종무 외	9,500원
2011-15-06	인프라 개발을 위한 국제협력 사례와 시사점	이상준 외	9,000원
2012-11-01	북한 경제발전을 위한 국제협력 프로그램 실행방안(총괄보고서)	임강택 외	11,000원
2012-11-02	북한 부패실태와 반부패 전략: 국제협력의 모색	박형중 외	10,000원
2012-11-03	북한 경제발전을 위한 국제협력체계 구축 및 개발지원전략 수립 방안	장형수 외	8,000원
2012-11-04	북한의 역량발전을 위한 국제협력 방안	이종무 외	8,000원
2012-11-05	북한의 인프라 개발을 위한 국제사회 협력 프로그램 추진방안	이상준 외	8,000원

2012-12-01	한반도 통일 공공외교 추진전략(I) - 공공외교의 이론적 조명과 한반도 주변4국의 對한국 통일 공공외교(총괄보고서)	황병덕 외	13,500원
2012-12-02	공공외교의 이론적 조명과 주변4국의 한반도통일 공공외교 분석틀	김규륜 외	8,500원
2012-12-03	미국의 對한국 통일 공공외교 실태	박영호 외	9,500원
2012-12-04	중국의 對한국 통일 공공외교 실태	이교덕 외	7,500원
2012-12-05	일본의 對한국 통일 공공외교 실태	이진원 외	8,000원
2012-12-06	러시아의 對한국 통일 공공외교 실태	여인근 외	7,500원
2013-26-01	한반도 통일 공공외교 추진전략(II) - 한국의 주변4국 통일공공외교의 실태 연구(총괄보고서)	황병덕 외	14,000원
2013-26-02	한국의 對미국 통일 공공외교 실태	박영호 외	8,000원
2013-26-03	한국의 對중국 통일 공공외교 실태	전병근 외	7,500원
2013-26-04	한국의 對일본 통일 공공외교 실태	이기태 외	8,000원
2013-26-05	한국의 對러시아 통일 공공외교 실태	조한범 외	6,000원

논총

통일정책연구, 제21권 1호 (2012)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 21, No. 1 (2012)	10,000원
통일정책연구, 제21권 2호 (2012)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 21, No. 2 (2012)	10,000원
통일정책연구, 제22권 1호 (2013)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 22, No. 1 (2013)	10,000원
통일정책연구, 제22권 2호 (2013)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 22, No. 2 (2013)	10,000원

북한인권백서

북한인권백서 2010	박영호 외	10,000원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2010</i>	박영호 외	20,000원
북한인권백서 2011	김국신 외	17,500원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2011</i>	김국신 외	17,500원
북한인권백서 2012	김수암 외	19,500원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2012</i>	손기웅 외	23,500원
북한인권백서 2013	조정현 외	24,000원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2013</i>	조정현 외	23,000원

기타

2011	통일대비를 위한 북한변화 전략(통일대계연구 2011-01-1)	박형중 외	17,000원
2011	북한변화를 위한 한·중 협력방안(통일대계연구 2011-01-2)	임강택 외	6,500원
2011	남북 친화력 확대 방안(통일대계연구 2011-02)	조민 외	6,000원
2011	통일대비를 위한 국내과제(통일대계연구 2011-03)	박종철 외	13,000원
2011	통일외교 과제와 전략(통일대계연구 2011-04)	최진욱 외	13,000원
2011	US-China Relations and Korean Unification(Grand Plan for Korean Unification 2011-05)	최진욱 편저	12,000원
2011	통일 비용·편익 연구의 새로운 접근: 포괄적 연구요소의 도입과 대안의 모색 (통일 비용·편익 종합연구 11-01)	김규륜 외	19,000원
2011	체제전환 비용·편익 사례연구 (통일 비용·편익 종합연구 11-02)	조한범 외	10,500원
2011	통일 비용·편익 추계를 위한 북한 공식경제부문의 실태연구 (통일 비용·편익 종합연구 11-03)	임강택 외	9,500원
2011	2011년 통일예측시계구축	박영호, 김형기	8,000원
2011	한반도 통일과 동북아 4국의 입장과 역할	배정호 외	6,500원
2011	Korean Unification and the Positions and Roles of the Four Neighboring Powers	배정호 편	8,000원
2011	중국의 부상에 따른 동북아 전략환경의 변화와 한반도	배정호 편	12,000원
2011	2011 Unification Clock: When will We See a Unified Korea? Park Young-Ho, Kim Hyeong Ki		4,000원
2011	알기쉬운 통일교육 12주제	허문영 외	35,000원
2012	탈북자 관련 국제조약 및 법령	이규창 외	19,500원
2012	북한인권 이해의 새로운 지평	북한인권연구센터 편	20,500원
2012	알기쉬운 통일교육: 해외한인용	허문영 외	30,000원
2012	통일대비를 위한 대북통일정책 모색 (통일대계연구 12-01)	박형중 외	15,000원
2012	통일한국에 대한 국제적 우려해소와 편익: 지역 및 주변국 차원 (통일대계연구 12-02)	박종철 외	14,000원
2012	Korean Unification and a New East Asian Order (Grand Plan for Korean Unification 12-03)	최진욱 편저	6,000원
2012	Korean Peninsula Division/Unification: From the International Perspective Kim Kyuryoon, Park Jae-Jeok		13,000원
2012	중국의 국내정치 및 대외정책과 주요 국가들의 대중국 전략	배정호, 구재회 편	22,000원
2012	China's Domestic Politics and Foreign Policies and Major Countries' Strategies toward China	Bae Jung-Ho, Ku Jae H.	22,500원

2012	통일 비용·편익의 분석모형 구축 (통일 비용·편익 종합연구 2012-1)	김규륜 외	11,500원
2012	'선도형 통일'의 경로와 과제 (통일 비용·편익 종합연구 2012-2)	김규륜 외	9,000원
2013	유엔 인권메커니즘과 북한인권	북한인권사회연구센터 편	18,000원
2013	중국 시진핑 지도부의 구성 및 특징 연구 (중국 지도부의 리더십 분석과 한중정책협력방안 2013)	전병곤 외	9,000원
2013	통일 이후 통합을 위한 갈등해소 방안: 사례연구 및 분야별 갈등해소의 기본방향	박종철 외	13,000원
2013	한반도 통일에 대한 동북아 4국의 인식 (통일외교 컨텐츠 생산(1))	배정호 외	16,500원
2013	알기 쉬운 통일교육III: 북한이탈주민용	조정아 외	11,000원
2013	알기 쉬운 통일교육III: 북한이탈주민용 수업지침서	조정아 외	6,000원
2013	민주화 및 양질의 거버넌스 수립: 북한 변화와 통일을 위한 시사점 (통일대계연구 13-01)	박형중 외	13,500원
2013	시장화 및 빈곤감소형 경제질서 수립: 북한 변화와 통일을 위한 시사점 (통일대계연구 13-02)	임강택 외	12,500원
2013	통일대계연구: 4년 연구 종합논의 (통일대계연구 13-04)	박형중 외	8,000원
2013	정치·사회·경제 분야 통일 비용·편익 연구 (통일 비용·편익 종합연구 2013-1)	조한범 외	17,500원
2013	The Attraction of Korean Unification: Inter-Korean and International Costs and Benefits (통일 비용·편익 종합연구 2013-2)	김규륜 외	15,500원
2013	한반도 통일의 미래와 주변 4국의 기대 (통일 비용·편익 종합연구 2013-3)	김규륜 외	10,500원
2013	전환기 중국의 정치경제 (통일대비 중국에 대한 종합적 전략 연구: 통일시대 한중관계 전망 2013-1)	배정호 외	15,500원
2013	China's Internal and External Relations and Lessons for Korea and Asia 통일대비 중국에 대한 종합적 전략 연구: 통일시대 한중관계 전망 2013-2	Bae Jung-Ho, Ku Jae H.	17,500원
2013	중국의 대내외 관계와 한국의 전략적 교훈 (통일대비 중국에 대한 종합적 전략 연구: 통일시대 한중관계 전망 2013-3)	배정호, 구재희 편	16,500원

연례정세보고서

2011	통일환경 및 남북한 관계 전망: 2011~2012	6,000원
2012	통일환경 및 남북한 관계 전망: 2012~2013	7,000원
2013	통일환경 및 남북한 관계 전망: 2013~2014	7,000원

통일정세분석		비매출
2011-01	2011년 북한 신년 공동사실 분석	최진욱 외
2011-02	미·중 정상회담의 의미와 한국의 전략적 고려사항	배정호 외
2011-03	2011년 미·중 정상회담 평가: 동북아 및 한반도에의 함의	황병덕 외
2011-04	2009년 헌법 개정 이후 북한 노동법제 동향	이규창
2011-05	최근 북한 주민의 의식변화와 정책적 시사점	임순희
2011-06	최고인민회의 제12기 제4차 회의 결과 분석	임강택, 최진욱
2011-07	중동 민주화 혁명과 한반도 전략적 함의	배정호, 박영호, 박재적, 이기현
2011-08	북한의 여성권·아동권 관련 법 제정 동향	임순희, 김수암, 이규창
2011-09	상반기 북한정세 분석 보고서	최진욱 외
2012-01	2012년 북한 신년 공동사실 분석	최진욱 외
2012-02	북한의 아동교육권 실태와 관련 법령 제정 동향	임순희, 조정아, 이규창
2012-03	북한 미사일 발사에 대한 국제사회의 대응	배정호 외
2012-04	제4차 당대표자대회와 제12기 제5차 최고인민회의의 분석	박형중 외
2012-05	최근 국제사회의 북한인권 논의동향	이금순, 한동호
2013-01	2013년 북한 신년사 집중분석	전성훈 외
2013-02	3차 핵실험 이후 김정은 정권의 대내외 정책	전성훈 외
2013-03	시진핑 체제의 출범과 대내외정책 방향: 12기 전국인민대표대회 제1차 회의 결과분석	전병곤, 이기현
2013-04	북한 3차 핵실험 이후 미국의 대북정책 논의 동향	박형중, 박영호, 김동수
2013-05	대북경제제재에 대한 북한의 반응과 대북정책에의 함의	임강택
2013-06	한미정상회담 결과 분석	김규륜 외
2013-07	한중정상회담 결과 분석	이기현
2013-08	김정은 정권의 대내외 정책평가와 우리의 대응방향	박영자
2014-01	2014년 북한 신년사 집중분석	박형중 외

KINU 정책연구시리즈		비매출
2011-01	재스민혁명의 분석과 북한에 대한 시사점	박종철 외
2011-02	창지투(長吉圖) 선도구와 북한·나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력 과제	림금숙
2011-03	6자회담과 남북관계: 전망과 대책	박종철 외
2011-04	보호책임(R2P)의 이론 및 실행, 그리고 한반도에의 함의: 리비아 및 코트디부아르 사태를 중심으로	조정현
2011-05	남북러 가스관 사업의 효과, 쟁점, 과제	이윤식
2011-06	DMZ 총람: 개요, 정치·군사적 현황	손기용 외
2011-07	DMZ 평화적 이용의 국가적 의미	손기용 외
2012-01	통일재원 마련 및 통일인지 결집 관련 국민의 인식	김규륜, 김형기
2012-02	2012년 상반기, 북한 정책동향 분석: 북한 매체의 논조를 중심으로	박형중 외
2012-03	러시아의 극동개발과 북한 노동자	이영형
2012-04	오바마 2기 행정부의 대 한반도 정책 전망	김정호 외

2012-04(E)	The Second Term Obama Administration's Policy towards the Korean Peninsula	Jangho kim
2012-05	중국 18차 당대회 분석과 대내외정책 전망	이기현 외
2013-01	북한 지하자원을 활용한 DMZ/접경지역 남북 산업단지 조성방안	손기웅 외
2013-02	박근혜정부의 대북정책 추진 방향	최진욱 외
2013-03	박근혜정부의 통일외교안보 비전과 추진 과제	최진욱 외
2013-04	유엔조사위원회(COI) 운영 사례 연구	김수암 외
2013-05	Trustpolitik: 박근혜정부의 국가안보전략 - 이론과 실제 탐색연구 -	박형중 외
2013-06	서독의 대동독 인권정책	안지호 외
2013-07	2013년 북한 정책 논조 분석과 평가	박형중 외
2013-08	한반도 신뢰프로세스 업그레이드를 위한 2014년 대북정책 추진전략	최진욱 외
2013-09	김정은 정권의 대남 긴장조상: 2013년과 향후 전망	박영자

북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응

비매품

2011	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제6권 1호	김수암, 전현준, 이규창
2011	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제6권 2호	김수암, 김국신, 이규창
2012	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제7권 1호	손기웅 외
2012	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제7권 2호	손기웅 외
2013	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제8권 1호	이금순 외
2013	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제8권 2호	이금순 외

Study Series

비매품

2011-01	A New Approach to the National Community Unification Formula Park Jong Chul, Hong Woo Taek, Lee Kyu Chang, Kim Philo, Chun Chae Sung, Cho Seong Ryoul, Hong Ihk Pyo, Hwang Sun Hye	
2012-01	Study of Disciplinary Problems in the North Korean Army Lee Kyo Duk, Chung Kyu Sup	
2012-02	The Quality of Life of North Korean: Current Status and Understanding Kim Soo Am et al.	
2012-03	Basic Reading on Korean Unification Huh Moon Young et al.	
2013-01	Study on the Power Elite of the Kim Jong Un Regim Lee Kyo Duk et al.	
2013-02	Relations between Corruption and Human Rights in North Korea Kim Soo Am et al.	
2013-03	Easing International Concerns over a Unified Korea and Regional Benefits of Korean Unification Park Jong Chul et al.	
2013-04	'Peaceful Utilization of the DMZ' as a National Strategy Son Gi Woong et al.	

통일연구원 定期會員 가입 안내

통일연구원은 민족공동체 실현을 위한 국민 역량을 축적하고 통일환경 변화에 적극적 주도적으로 대응할 수 있도록 통일문제에 관한 제반 사항을 전문적, 체계적으로 연구하고 있습니다. 본원의 연구성과에 관심이 있는 분들에게 보다 많은 정보와 자료를 제공하고자 연간 회원제를 운영하고 있습니다.

연간 회원에게는 간행물을 우편으로 우송해 드리며 각종 학술회의에 참석할 수 있는 혜택을 드립니다.

1. 회원 구분

- 가) 학생회원: 대학 및 대학원생
- 나) 일반회원: 학계나 사회기관소속 연구 종사자
- 다) 기관회원: 학술 및 연구단체 또는 도서관

2. 가입방법

- 가) 「회원 가입신청서」작성
- 나) 신한은행 140-002-389681(예금주: 통일연구원)으로 계좌입금
- 다) 연회비: 학생회원 7만원, 일반회원 10만원, 기관회원 20만원

3. 회원 특전

- 가) 연구원이 주최하는 국제 및 국내학술회의 등 각종 연구행사에 초청
- 나) 연구원이 발행하는 정기간행물인 『통일정책연구』, *International Journal of Korean Unification Studies*, 단행본 시리즈인 연구총서, 학술회의총서, 협동연구총서, 통일정세분석 등 우송
- 다) 도서관에 소장된 도서 및 자료의 열람, 복사이용
- 라) 구간자료 20% 할인된 가격에 구입

4. 회원가입 문의

- 가) 주소: (142-728) 서울시 강북구 419로 123(수유동) 통일연구원
통일학술정보센터 출판자료팀 도서회원 담당자(books@kinu.or.kr)
- 나) 전화: (02)901-2559, FAX: (02)901-2547
- 다) 홈페이지: <http://www.kinu.or.kr>

※ 가입기간 중 주소변경 시에는 즉시 연락해 주시기 바랍니다.

회원가입신청서

성 명		입금일자	
		입금자 (가입자와 입금자가 다를 경우 기입)	
소 속			
간 행 물 받을 주소	(우편번호 :)		
연 락 처	전 화		E-Mail
	핸드폰		FAX
Mailing Service	수신 () 수신거부 ()		
회원구분	학생회원 () 일반회원 () 기관회원 ()		
<p>본인은 통일연구원의 연회원 가입을 신청합니다.</p> <p style="margin-left: 200px;">20 년 월 일</p> <p style="margin-left: 150px;">신청인 (인)</p>			

※ 본 신청서를 보내주십시오.
(우142-728) 서울시 강북구 4.19로 123(수유동) 통일연구원 통일학술정보센터
전화: (02)901-2559, FAX: (02)901-2547 E-Mail: books@kinu.or.kr
※ 신한은행 온라인 140-002-389681 (예금주: 통일연구원)

KINU 정책연구시리즈 13-14

유라시아 이니셔티브 구현을 위한 한·러 협력 방안

 통일연구원

www.kinu.or.kr

