

유라시아 이니셔티브와 환동해권 전략

강 태 호*

-
- I. 문제 제기
 - II. 유라시아 이니셔티브와 주변국 대응 현황
 - 1. 유라시아 이니셔티브와 ‘통일대박론’
 - 2. 유라시아 이니셔티브와 나진-하산 프로젝트 참여
 - 3. 중국·러시아의 나진 항만 등 동해 수송로 본격화
 - 4. 북·중·러 대륙세력의 해양으로의 진출
 - 5. 북극해 항로로 가는 관문으로서의 동해
 - III. 우크라이나 사태와 지정학적 변동기에 들어선 유라시아
 - 1. 중·러간 사상최대 규모의 경제협력
 - 2. ‘신실크로드’ 대장정에 동참하는 러시아
 - 3. ‘거대한 체스판’과 21세기 초반 세계질서의 변화
 - IV. 푸틴의 동방정책과 북·러 협력의 새로운 시대
 - 1. 블라디보스톡 지역 자유항과 극동연해주의 획기적 개혁 개방
 - 2. 북·러가 직면한 ‘공동의 과제’
 - 3. 북·러간 경험 메카니즘과 본격화되는 러시아 기업들의 북한 진출
 - V. 유라시아 이니셔티브 전망과 발전
 - 1. 해양과 대륙을 연결하는 허브로서의 한반도
 - 2. 우크라이나 사태와 대(對)러 관계의 정체
 - VI. 환동해권 경제 네트워크와 러시아와의 전략적 협력
 - 1. ‘균형자적 준(準) 동맹’(semi-balancing alliance) 지향
 - 2. 시베리아 에너지와 철도를 활용하는 남북관계
 - VII. 결론 및 제안
-

* 한겨레신문 스페셜컨텐츠 남북관계 선임기자(부장, 통일-외교부 출입)

I. 문제 제기

2015년 8월 취임 2년 6개월여를 맞은 박근혜 대통령은 이제 임기의 반환점에 와 있다. 절반의 시점에서 한번쯤 이 정부가 내걸었던 정책들이 어디쯤 와 있는지 그리고 남은 절반의 시기에 무엇을 할 수 있으며, 다음 정부에는 무엇을 넘겨줄 것인가를 생각해야 할 때라고 본다.

예를 들어 공약들은 정책이 되고 그 정책들은 추진되는 과정에서 변화된 정세에 의해 규정된다. 이제 새로운 정세에 맞춰서 그 정책이 현실성을 갖도록 보완해야 할 부분이 있는지, 수정해야 할 대목이 있는지도 다시 점검해 볼 필요가 있을 것이다. 또한 정책이 성과를 내지 못한다면 새로운 관점에서 접근해야 할 것이며, 새로운 접근방법을 찾아볼 필요도 있을 것이다. 또 각각의 정책들이 여전히 구호나 선언 발표에 머물러 있다면 대통령이 직접 나서서 이를 추진할 수 있는 주체를 다시 꾸리고 제대로 이행될 수 있기 위해 필요한 조치들을 마련해야 할 것이다.

박근혜 대통령이 취임 후 8개월여의 준비기간을 거쳐 2013년 10월 야심차게 내놓은 유라시아 이니셔티브는 지난 25년여 탈냉전의 시기를 지나면서 변화해 온 정세에 맞춰 남북을 포함한 한반도가 나아가야 할 미래에 대한 청사진을 담은 것이었다. 이 구상은 시진핑 중국 지도부가 비슷한 시기부터 구체화하기 시작한 실크로드 구상(일명 일대일로)¹⁾과 2012년 3기 임기를 시작한 블라디미르 푸틴 대통령의 신 동방정책²⁾과 맞물리면서 이 지역질서의 변화와

1) 2013년 시진핑(習近平) 국가주석은 중앙아시아와 동남아시아를 순방하면서 '실크로드경제벨트(絲綢之路經濟帶)'와 '21세기 해상실크로드(21世紀海上絲綢之路)' 소위 '일대일로(一帶一路)' 구상을 제시했다. 2013년 11월 중국공산당 제18기 3중전회에서 21C해상실크로드 건설이 결정되었고 12월 중앙경제업무회의는 실크로드경제벨트와 21C해상실크로드 건설을 2014년 중점업무로 내걸었다. 과거의 실크로드가 그저 유럽과 중국 사이를 '오가는 길'이었다면 오늘날 중국이 제시한 실크로드 경제벨트와 21C 해상실크로드는 육지와 바다를 연결해 세계경제의 커다란 순환구조를 형성하겠다는 발전전략이자 새로운 경제협력 내지 경제질서의 비전이다.

2) 푸틴정부는 3기 출범에 맞춰 러시아 극동지역의 개발을 전담할 '극동개발부'를 신설하는 한편으로 동아시아 국가들과의 협력관계 증진에 노력을 기울여왔다. 푸틴 정부는 2013년 2월에 발표한 새로운 러시아연방 대외정책 개념에서 아시아, 태평양 지역과의 협력을 강화해 러시아 극동 및 동시베리아 개발의 기회로 삼아야 한다는 점을 명시하고 있다. 푸틴은 이 신 동방정책을 과거와 달리 선언에 그치지 않고 실행에 옮기고 있다. 중국과는 2014년 동시베리아태평양송유관 준공에 이어 세기의 빅딜로 불리는 4천억달러 규모에 이르는 동시베리아 천연가스관 사업 등 에너지 분야만이 아닌 거의 모든 분야에 걸쳐 포괄적인 경제협력을 확대해오고 있으며, 극동지역의 경우 블라디보스톡 지역을 자유무역항으로 선포함으로써 개발과 외자유치에 적극 나섰다. 또 중국과의 전략적 협력관

흐름을 같이하는 시의적절한 정책방향을 제시한 것이었다고 볼 수 있다. 그러나 이 유라시아 이니셔티브에 대한 지난 2년간의 평가는 긍정적이지 않다. 긍정과 부정을 떠나 선언적 비전 제시를 넘어서 그 실체가 무엇인지도 의문이 드는 측면이 있다. 이 글은 유라시아 이니셔티브에 대한 중간평가가 필요한 시점이라는 판단과 이 유라시아 이니셔티브가 앞으로 나아가기 위해서는 새로운 접근을 모색할 필요가 있다는 문제의식에서 출발한다.

2014년 5월 우크라이나 사태를 계기로 가속화하고 있는 중러 협력이 이 지역 뿐만 아니라 세계정세에도 중요한 변화를 가져오는 지정학적인 변동의 새로운 시대를 맞이하고 있다. 그에 반해 한반도의 남과 북은 여전히 과거의 낡은 갈등과 대결을 반복하고 있으며 이는 남북의 협력을 통해 대륙으로의 진출을 꾀하고 대륙과의 협력을 통해 남북의 새로운 미래를 만들어 가려는 유라시아 이니셔티브의 발목을 잡고 있는 상황이다. 한반도 신뢰프로세스의 진전이 없는 한 유라시아 이니셔티브는 한계에 부딪칠 수밖에 없다. 따라서 남북의 직접적 대결이라는 제약을 뛰어넘어 러시아와의 전략적 협력관계를 통해 한반도 정세를 완화시키고 보다 협력적으로 전환하기 위한 새로운 접근이 요구되고 있다고 본다. 또 일대일로와 관련해서 본다면 유라시아 이니셔티브는 중국의 일대일로에 적극적으로 참여하는 과제와 동시에 일대일로가 신실크로드로 표현되고 있듯이 서쪽 방향으로 협력을 적극화함으로써 상대적으로 약화돼 있는 동쪽 방향 이른바 환황해, 동북3성 등 일대일로의 동진을 위한 협력에서 적극적인 내용을 담아내야 할 것으로 보인다.

이 논문은 유라시아 이니셔티브의 전진을 위한 새로운 접근의 필요성과 그 방향을 제시하려는 데 있다. 이를 위해 우선 유라시아 이니셔티브의 제안과 그 동안의 경과를 살펴보고 변방의 바다에 머물렀던 동해가 북극해 항로의 가능성과 두만강 지역에서의 북중러 3국의 초국경 협력으로 새로운 동북아 협력의 가능성을 보여주고 있다는 인식을 바탕으로 박근혜 정부의 정책을 평가한다. 이어서 우크라이나 사태로 인한 중국과 러시아의 전략적 협력으로 지정학적 변동기에 들어선 유라시아의 변화를 조망한다. 마지막으로 푸틴 대통령의 신동방정책과 그에 따른 북러 협력이 새로운 시대에 접어들고 있는 것에 발맞춰 대륙과 해양을 이어주는 지정학적 관점에 입각해 동해를 중심으로 한 환동해

계는 글로벌 차원 및 동아시아 지역 수준에서 미국의 헤게모니에 공동으로 대응하기 위한 군사, 안보적 협력까지 포괄하고 있으며, 북한과의 경제협력 또한 한차원 높은 새로운 단계에 접어들고 있다.

권 협력을 통한 러시아와의 전략적 협력의 필요성을 제기한다. 이를 바탕으로 남북관계의 변화를 위한 ‘우회로’로서의 남북러 3각협력이 유라시아 이니셔티브의 전진을 위한 돌파구가 될 수 있다는 점을 강조하고자 한다.

Ⅱ. 유라시아 이니셔티브와 주변국 대응 현황

1. 유라시아 이니셔티브와 ‘통일대박론’

박근혜 대통령은 2013년 10월 18일 “유라시아를 진정한 하나의 대륙으로 다시 연결해 새로운 시대를 열어야 한다”며 ‘유라시아 이니셔티브’를 제시했다.³⁾ 유럽과 아시아를 ‘진정한 의미에서 하나의 대륙으로 만들기 위한’ 구체적 방안도 내놴다. 또 역내 전력망과 송유관 등의 연계와 국가 간 무역·투자 장벽 해소도 과제로 제시했다. 남북한과 러시아, 중국, 중앙아시아를 거쳐 유럽까지 연결되는 ‘실크로드 익스프레스(SRX)’를 추진하겠다는 것이다. “유라시아 동북부를 철도와 도로로 연결하는 복합 물류 네트워크를 구축하고 부산을 출발해 북한, 러시아, 중국, 중앙아시아, 유럽을 연결하는 하나의 대륙, 평화의 대륙으로 만들어가겠다”는 것이다. 또한 그는 “새롭게 열리고 있는 북극항로와 연계해 유라시아 동쪽 끝과 해양을 연계하는 방안도 적극 모색하겠다”고 밝혔다.

박 대통령의 다음과 같은 유라시아의 역사에 대한 인식과 평가 이를 바탕으로 한 정책방향은 누구도 부인할 수 없는 미래의 비전 제시라 할 수 있었다.

“유라시아 지역은 ‘실크로드’를 통한 교류·협력 등을 통해 ‘소통과 개방’, ‘창조와 융합’의 공간으로서 인류 문명의 발전을 주도해왔습니다. 그럼에도 근세기 ‘동서 진영’ 간의 냉전시대가 도래하면서 그 같은 역할 또한 단절됐습니다. 냉전 종식 이후 러시아와 중앙아시아 국가들이 서유럽과의 장벽을 허물고 교류에 나서는 등의 변화가 시작되고 있습니다. 이를 계기로 이제 단절과 고립, 긴장과 분쟁을 극복하고 소통과 개방으로 평화롭게 교류하며 함께 번영하는 새로운 유라시아를 건설해야 합니다.”

3) 2013년 10월18일 대외경제정책연구원(KIEP)과 한국수출입은행, 경제인문사회연구회의 공동 주최로 열린 ‘유라시아 시대의 국제협력 컨퍼런스’에서 있었던 박근혜 대통령의 기조연설 참조.

박 대통령의 이 연설은 9월 러시아 상트페테르부르크 G20(주요 20개국) 정상회의에서 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과의 정상회담, 그리고 11월 푸틴 대통령의 방한을 앞둔 시점에서 이뤄진 것이었다. 푸틴 대통령은 2012년 3번째 임기를 맞아 중국, 일본 한국 등 아시아국가들과의 협력 강화를 통해 새롭게 시베리아 극동 연해주의 발전을 추진하겠다는 이른바 ‘신 동방정책’을 내세웠다. 두 정상은 11월 서울에서 한러 정상회담에서 두나라 협력관계를 전략적 협력 동반자관계로 격상시키고 비자면제 협정을 체결하기로 하는 등 모두 35개항에 걸친 합의문을 발표했다.⁴⁾ 이 가운데는 공동으로 북극을 개발하고 북극항로를 활용하기 위해 쇄빙선과 내빙선 건조 및 운항 분야의 협력을 강화하는 내용도 포함돼 있었다.

아울러 박 대통령은 2014년 새해 들어 기자회견을 통해 한반도 신뢰프로세스를 한단계 업그레이드 해 남북한간의 통일기반을 구축하는 한 해를 열어가겠다고 말했다. 이른바 통일은 대박이라고 생각한다는 ‘통일 대박론’이다. 이 통일 대박론과 유라시아 이니셔티브는 2014년 3월 국제회의에서의 기초연설을 통해 하나로 연계된 구상이자 정책이 됐다. 박 대통령은 이렇게 말했다. “한반도를 유라시아 대륙과 연결해 동아시아 전체의 성장 동력이자 변영의 불빛으로 승화시키는 것이 제가 꿈꾸는 한반도 통일구상입니다.”⁵⁾

2. 유라시아 이니셔티브와 나진-하산 프로젝트 참여

그러나 그로부터 2년여 뒤 실제로 이뤄진 것이 무엇인가라는 의문이 제기되고 있다. 나진-하산 간 철도 복구 및 나진항 제 3호부두의 현대화에 따른 양국 기업 간 철도 및 항만 협력사업은 한국의 포스코(POSCO), 현대상선, 한국철도공사가 나진항 3호부두 투자와 운영권을 확보한 러시아 나선컨트랜스의 지분 가운데 일부(49%)를 인수해 참여하고, 러시아는 이 지분 매각으로 신규사업자금을 조달하려는 것이었다. 한국 컨소시엄은 POSCO가 터미널의 운영과

4) 박 대통령의 유라시아 이니셔티브와 푸틴 대통령의 신동방정책이 결실을 얻을 수 있는 분야를 찾아낸 것인데 러시아의 나진하산 투자사업 공동참여를 비롯해 조선, 우주항공, 과학기술 분야, 농업 및 금융부문에서의 협력 등 광범위한 분야가 망라돼 있다. 문화교류와 인적교류에 있어 문화원 설립에 관한 협정이 체결됐고, 비자면제 협정으로 2014년 1월1일부터 60일 단기여행자에 대한 비자가 면제됐으며, 2014년과 2015년을 상호방문의 해로 선정하는 데 합의했다.

5) 2014년 3월 <조선일보>가 주최한 아시아리더십 컨퍼런스에서의 연설 참조.

석탄 등 광물자원의 물동량 확보, 코레일은 철도 운영 및 상하역, 현대상선은 해상운송을 담당하는 것으로 돼 있었다. 하지만 포스코 등 한국 컨소시엄의 나진 하산투자는 지난해 2월과 7월 두 번에 걸쳐 현지 실사단이 다녀왔을 뿐 진전이 없었으며 올해 말까지 지분참여 협상을 마무리한다는 계획에 있다. 그러나 핵심 쟁점인 항만 비용과 운영 방식, 지분인수 금액 등 쉽사리 해결하기 어려운 문제를 안고 있을 뿐만 아니라 근본적으로는 남북관계에 연계돼 있는 문제라는 점에서 합의가 난항을 거듭해 온 측면이 있다.

지난해 이 실사단의 일원으로 참여한 한 관계자는 “지분투자만으로는 의미가 없다”면서 “운영권을 확보해야 하는데 그렇게 되면 5.24 조치와 충돌한다”고 말했다. 포스코 코레일 등 민간 컨서시엄은 나진 하산투자에 남북교류협력기금의 지원을 요구하고 있다. 그러나 통일부는 천안함 사건에 대한 제재로 남북교류 협력을 전면 중단한 5.24 조치에 어긋나니 정부가 지원해줄 수 없다고 말하고 있다는 것이다. 또 러시아에 대한 투자로 간주할 경우는 가능한데 이는 남북교류협력기금의 취지와 맞지 않는다는 논리에 묶여 어떤 결정도 하지 않고 있는 상태였다.

알렉산드르 티모닌 주한 러시아 대사는 지난 6월 서울에서 열린 북한경제포럼과 한국 교통연구원이 주최한 조찬강연에서 “남북한과 러시아간 3각 협력 사업이 별다른 진전을 거두지 못하고 있는 것은 남북한 당국의 상호 불신 때문”이라면서 “올해 안에 나진 하산 프로젝트에 대한 한국과 러시아 사업자 간의 본계약 체결이 이뤄지길 기대한다”고 말했다.⁶⁾ 그는 “러시아 정부가 3억 달러를 들여 라진과 하산을 잇는 철도망을 깔고 나진항의 터미널을 지었다”며 “러시아가 해야 할 몫은 다 한 상태이며, 사전평가에 따르면 한국의 투자 규모는 2억 달러 정도가 될 것으로 예상된다”고 말했다.

3. 중국·러시아의 나진 항만 등 동해 수송로 본격화

남한의 나진 하산프로젝트 참여사업이 최종 합의를 보지 못하고 지체되는 가운데 러시아의 나진을 통한 바다로의 해상운송은 올 들어 큰 폭으로 늘어나는 등 급속도로 진행하고 있다. 나진항으로 운송된 러시아산 석탄량은 올 상

6) 주한 러시아 대사 “남·북·러 3각 협력 진전, 남북관계 개선에 달려” <자유아시아방송(RFA)> 2015년 6월10일자

반기에만 73만4800톤을 기록했다. 이같은 석탄 운송량은 지난해 같은 기간에 비해 무려 53배 가까이 늘어난 규모다.⁷⁾ 남한은 이 가운데 지난해 11월 러시아산 유연탄 4만5천 톤을 나진항을 통해 처음으로 포항으로 시범운송했으며, 올 4월 5월에 14만톤을 2번째 시범 운송했다. 나진항 석탄 반출의 15% 정도의 비중을 차지하고 있는 셈이다. 북한과 러시아는 지난 4월27일 평양에서 열린 정부간 북러 경제무역과학기술공동위원회 회의에서 올해 나진항을 통한 러시아산 석탄 운송량을 150만 톤으로 잠정 합의했다.

그런가 하면 중국은 올 6월 들어서 북한 나진항을 기존 석탄 수송으로부터 컨테이너 화물 수송으로까지 확대해 본격적으로 이용하기 시작했다. 훈춘시 정부에 따르면 중국 화물선은 6월 24일 훈춘에서 컨테이너 38개를 싣고 북한 나진항을 거쳐 3일 뒤인 6월 27일 상하이 닝보항에 도착했다. 앞서 6월 11일에도 중국의 첫 화물선이 같은 경로를 통해 42개의 컨테이너를 상하이로 옮겼다.⁸⁾ 중국 해관은 지난 2014년 2월 석탄으로 제한돼 있던 나진항 경우 운송물품을 곡물·목재·동 등 3가지 상품으로 확대했으며, 이번에 컨테이너 화물 수송이 이뤄진 것이다.

2014년에 들어서자 이제 중국은 그 여세를 몰아서 직접 자루비노 항만개발에 뛰어들었다. 그리고는 올해부터는 훈춘 나진 이외에 훈춘-자루비노 항만을 이용한 동해운송로를 본격적으로 열어가기 시작했다. 중국 동북3성 기업들은 일찍부터 북한의 나진항과 더불어 자루비노 항을 동해로의 출구로 생각해왔다. 자루비노항에서 훈춘까지는 63km 거리에 불과하다. 2014년 5월 20일 블라디미르 푸틴 러시아 대통령의 중국 공식방문 기간 중 상하이에서는 자루비노 항만 운영권을 갖고 있는 러시아의 숨마그룹과 지린 성 사이에 자루비노 프로젝트를 위한 의향 협정서가 조인됐다. 이어 2014년 10월 13일 제18차 러-중 총리 정례 회담에서 숨마그룹과 지린성은 훈춘에 물류센터를 조성키로 협정을 체결했다. 그 배경에는 중국 북한과의 관계가 2013년 2월의 3차 핵실험과 그 해 12월 북중 경제협력의 실질적 창구였던 장성택 노동당 행정부장의 처형등으로 악화되면서 큰 진전을 보지 못한 데다, 2014년 들어 우크라이나 사태로 러시아가 중국과의 협력을 더욱 적극적으로 추진하겠다는 의지가 있었다.

이 과정을 거쳐 11월 10일 베이징 아시아·태평양경제협력체(APEC) 정상

7) “상반기 러 석탄 나진항 운송 53배 증가”, <자유아시아방송(RFA)> 2015년 7월24일자

8) “훈춘~나진~상하이 컨테이너 화물운수 정기선 출항식” <연합뉴스> 2015년 6월 15일자 및 <자유아시아방송(RFA)> 2015년 7월1일자

회의에서는 솜그룹과 차이나머천트그룹(CMG) 사이에 자루비노 항만 현대화를 위한 협력 의향서가 조인됐다. 이에 따르면 자루비노 항만 현대화를 통해 확보할 총 계획 물동량을 최소 6000만톤에서 최대 1억톤으로 잡았다. 이 가운데 최대 60%는 중국 북부 지방에서 남부 지방으로 가는 통과 화물에 할당될 것이라고 한다. 그에 따라 철도 및 자동차 인프라와 국경도시 훈춘의 '내륙항' 개발을 고려한 프로젝트 비용은 30~35억 달러로 추산되고 있으며, 솜그룹이 자체 조달하게 될 자금은 10~12억 달러로 평가되고 있다.

중국은 또한 본격적인 항만개발에 앞서 이 자루비노항을 통한 정기컨테이너 항로를 열기 시작했다. 국영기업인 지린성 동북아철도그룹은 지난해 2월 길림성 동북아 해사로 국제해운(유)을 설립해 철도-해운 복합운송 업무를 준비해왔으며, '훈춘-자루비노-부산 항로'를 개설했다. 그리하여 지난 5월26일 중국 동북 지린성 및 러시아 연해주를 한국과 연결하는 '훈춘-자루비노-부산'간 정기 컨테이너선이 부산항 북항 7부두에 입항했다.⁹⁾

중국과 러시아는 유라시아 시대의 한반도가 지니는 중요성을 인지하고 이미 발 빠르게 움직여 왔다. 중국이 야심차게 추진하고 있는 동북3성 개발의 성공을 위해서는 한반도를 통해 동해로 나가는 물류체계가 필요하다. 중국이 오래전부터 북한의 도로와 항만, 철도에 관심을 가지는 이유이다. 러시아는 나진-하산 철도 항만 현대화 사업을 추진해 왔으며, 북한 철도의 개보수 및 송전망 등 극동 시베리아 개발과 연계된 경험을 지속적으로 추진했다. 중국의 부상, 러시아의 도약을 바탕으로 러시아의 연해주(시베리아) 중국 동북3성(만주) 등 이른바 이 지역에서의 북방 협력은 남한에게는 기존의 한미일 협력을 중심으로 한 성장을 넘어서는 새로운 성장의 모멘텀으로 간주됐다. 유라시아 이니셔티브는 이를 배경으로 나온 것이기도 했다. 그러나 남한이 나진항 시범운송으로 조심스레 걸음마의 첫걸음을 떼려하고 있다면, 중국과 러시아는 하루가 다른 모습으로 뛰어가는 형국이다.

박근혜 정부의 유라시아 이니셔티브는 남북간의 철도연결 없이는 대륙으로 갈 수 없다. 남북관계가 막혀 있다고 멈출 수는 없다. 분단으로 대륙과 단절됐음에도 남한이 중국과의 협력을 확대 발전시킬 수 있었던 것은 서해를 통해서였다. 마찬가지로 이제 유라시아 이니셔티브는 해양과 대륙을 연결하는 지정학적 관점에서 동해를 시야에 넣는 환동해 네트워크를 통한 협력의 전략으로

9) "부산항과 중국 동북3성 잇는 '훈춘-자루비노-부산' 컨테이너 신규항로 개설" <해럴드경제> 2015년 5월26일자

돌파구를 찾아야 할 것이다. 사실 오래전부터 강원도와 포항 울산 부산 등 지역자치체 차원에서 한반도의 '배꼽'에 위치한 강원도를 대륙진출의 전진기지로 삼고, 위로는 나진 선봉지역으로 이어지는 남북협력 벨트의 동해 축을 만들어, 두만강 지역의 북중러 협력에 적극 진출하며, 일본까지 아우르는 환동해권 협력 또는 환동해 경제권 구상을 추진해왔다. 유라시아 이니셔티브에는 이런 동해에 대한 적극적인 전략이 보이질 않는다. 대륙과 해양을 이어주는 지정학적 관점이 필요한 이유다.

4. 북·중·러 대륙세력의 해양으로의 진출

남북의 동해안 지역, 중국의 지린성, 러시아의 극동 연해주, 일본의 서쪽 지역이 면해있는 동해는 각국의 주변부의 중첩된 변방으로 존재했다. 일본까지 포함해 동해에 면하거나 인접한 지역은 자국 내 다른 지역에 비해 상대적으로 발전과 성장이 지체돼 있었다. 1970~80년대 일본 쪽에서 '탈구입아론(脫歐入亞論)'¹⁰⁾이 부활하며 북한을 포함해 중국, 러시아와의 경제협력을 활성화하기 위한 환동해경제권 구상이 있었다. 그러나 구상일 뿐이었다. 일본은 태평양 쪽인 동남부지역을 중심으로 발전했고, 남한도 미국과 유럽 등 남쪽의 바다를 통해 성장하고 발전했다. 경남 부산을 벗어나 동해에 면한 경북 강원쪽의 발전은 가로막혔다. 분단은 비무장지대에만 있었던 게 아니다. 동해를 갈라놓고 북방으로 가는 길을 막았다. 중·러의 대륙세력과 미·일의 해양세력은 동해를 사이에 두고 분리돼 있었다.

그러나 이제 동해는 역동적으로 변모할 조짐을 보이고 있다. 가장 강력한 힘은 중국의 '동북 진흥계획'에서 나오는 것이다. 1억 1천만명의 인구를 거느린 동북3성¹¹⁾의 동해 출구 전략이라 할 수 있는 '동진 전략'이 러시아의 극동 연해주 개발 전략인 동진(남진)전략과 나진 선봉에서 충돌하고 융합하면서 그 힘을 한편으로는 동해로, 다른 한편으로는 청진, 나진, 훈춘, 창춘, 지린, 자루비노, 블라디보스톡의 내륙으로 확산시키고 있다.

과거 대동아공영권을 내세운 일본의 만주 지배가 해양세력의 대륙진출이었

10) 한마디로 서구 중심에서 벗어나 아시아와의 협력을 강화하자는 논리이다.

11) 북한 러시아와 접한 지린, 헤이룽장성 두 개성의 인구는 6천5백만명이다. (2013년 기준)

다면, 중국의 동해로의 진출은 러시아의 남진과 함께 대륙세력의 해양으로의 진출이다. 특히 나진 선봉지역은 20세기 초 일본 제국주의가 만주로 들어가는 최종단향으로서 일제의 대륙침략의 교두보였다. 1930년대 만주국을 세운 일본은 창춘과 투먼을 연결하는 철도노선을 한반도 북단까지 연장하는 계획을 세웠고, 철도의 최종 도착 항구를 나진으로 정했다. 20세기 초 해양세력이 대륙으로 진출하는 입구였던 나진은 이제 중국과 러시아의 대륙세력이 해양으로 진출하는 출구로 자리잡아 가고 있다. 두만강 지역에서 북중과 북러, 중러는 서로 경쟁과 견제하고 있다. 그러나 이 상호작용은 오히려 협력을 확대시키는 기제로 작동하고 있다. 자원 부국이자 내륙국가인 몽골이 바다로 가기 위해 북한과의 협력을 본격화하는 것도 중국 내몽골과 이어진 동북지역에서 동해를 출구로 하는 새로운 통로가 구축되고 있기 때문이다.¹²⁾ 대륙의 해양으로의 진출과 같은 맥락이다. 이는 대륙과 해양으로 대변되는 동서의 권력이 반전되는 새로운 세기의 흐름을 보여주는 것이기도 하다.

5. 북극해 항로로 가는 관문으로서의 동해¹³⁾

동해의 역동적 변화 가능성은 여기에 그치지 않는다. 기후변화에 따른 온난화로 북극해가 열리고 있기 때문이다. 동해는 그 북극해로 가는 동북아 항로의 관문이 될 수 있는 지리적 위치에 있다. 북극해 항로 개설이 실현될 경우 현재 싱가포르항이 위치하고 있는 말라카 해협과 같이 모든 선박이 북극해항로로 접어들기 위해서 모여드는 길목으로서 역할을 하게되는 것이다. 그동안 아시아에서 유럽으로 가는 화물의 해상루트는 수에즈운하를 통과하는 게 유일한

12) 몽골 석탄채굴회사 샤린 골(Sharyn Gol JSC)은 2015년 6월 19일 몽골 울란바토르에서 몽골삼목물류와 나진항을 통해 한국으로 석탄을 수송하는 계약을 맺었다. 몽골 삼목물류는 몽골 정부와 한국의 삼목해운이 최근 설립한 합작회사다. 이 계약에 따라 석탄은 몽골에서 4천km 떨어진 북한 나진항까지 열차로 운송된 후 남한으로 배로 옮겨진다. 샤린 골 관계자는 “이번 계약을 통해 한 해 30만t의 석탄을 수출할 수 있을 것”이라며 “수출 가격 아직 협상 중”이라고 밝혔다. 세계 10위의 석탄 매장 국가인 몽골은 한국 등 새로운 수출시장을 개척하려 노력하고 있으며, 전통적 우호협력 관계인 북한과 몽골은 지난 3월에 몽골의 광산물을 철도와 도로, 선박을 통해 제3국에 수출하는데 협력하기로 뜻을 모은 바 있다. “몽골, 나진항 통해 한국에 석탄 수출” <연합뉴스> 2015년 6월20일자

13) 줄고, “동해, 변방의 바다에서 동북아 협력의 미래로” 『북방루트 리포트』 (서울: 돌베개, 2014년) 참조.

것이였다.

동북아에서 북극해 항로는 유럽으로 가는 가장 빠른 길이다. 전찬영 한국해양수산개발원(KMI) 항만연구본부장에 따르면 이미 한·중·일 세 나라의 총 물동량은 전체 세계 컨테이너 물동량의 30%를 차지하고 있다. 또한 한-러, 한-중, 한-일 간의 컨테이너 물동량은 1995년 이래 연평균 11.2%씩 증가해왔다.¹⁴⁾ 이미 동북아는 세계경제의 3대 축이며, 세계 해상물류의 또 다른 중심으로 자리잡고 있는 셈이다. 북극해 항로는 이 물류 흐름을 동해 쪽으로 이동시키게 될 것이다. 북극해 항로의 상용화는 동해를 환동해 국가들만의 수송 루트만이 아닌 세계의 주요 선박들이 이용하는 간선행로로 확장시킨다. 북극해 항로의 상용화가 가져올 이런 물류혁명의 변화는 환동해 협력의 또 다른 기폭제로 작용할 것이다.

2012년 9월엔 북극해 항로에서 영구 결빙지역으로 남아있던 랩터프해가 녹아 내려 지구간의 얼음이 해빙되기 시작했다. 일시적이지만 쇄빙선 없이 일반 선박도 북극해 항로를 항해하게 된 것이다. 러시아 정부가 2013년 승인한 북극항로 통과 선박은 372건에 달했다. 2012년에 46건이었고, 2011년에는 34척, 2010년엔 불과 4건이었다.¹⁵⁾ 물론 2012년 수에즈 운하를 통과한 선박은 1만 7000여척이었다. 기존 항로가 물동량 면에서는 여전히 압도적이다. 또 북극항로는 7월부터 11월까지만 열린다. 그러나 북극항로의 총연장은 약 1만3천여km로, 수에즈 운하 경유 항로에 비해 8천여km를 단축할 수 있다. 북극항로 경유 화물 수송량은 급증하고 있다.

한국이 북극해 항로의 시범 운항에 성공한 건 2013년이다. 현대 글로벌비스는 그해 9월 16일 러시아 우스트루가항을 출발한 스웨덴 국적의 스테나(Stena) 해운 유조선(스테나 폴라리스호)을 이용하여 4만4천t의 나프타를 35일 간 수송하여 10월 22일 광양항에 기항했다. 약 45일 걸리는 기존의 수에즈 운하 경유 항로보다 운항기간을 10일을 더 단축시켰다. 그에 앞서 2009년 9월엔 독일 벨루가 해운(Beluga Shipping Company) 선박이 한국의 울산에서 유럽 네덜란드의 로테르담 항까지 북극해 항로를 운항했다.

중국은 훨씬 더 적극적이다. 2012년 중국 쇄빙선 쉐롱((雪龍, Xuelong)호가 최초로 북극항로를 통과했고, 중국은 다시 13억 위안(약 2200억원)을 들여 대형

14) 전찬영 한국해양수산개발원(KMI) 연구위원, “러시아 연해주 개발과 부산항 발전전략” 9차 한겨레-부산심포지엄 발표문 2013년 11월 20일

15) “중국 용성(永盛)호, 북극항로 첫 상선 운항” <파이낸셜타임스> 2013년 8월11일자

쇄빙선의 추가 건조에 나섰다. 핀란드의 아커 악틱(Aker Arctic Technology, AARC)사와 공동으로 중국에서 건조 중인 이 쇄빙선은 길이 120m, 폭 22.3m로 2014년에 취항했다. 또 2013년 9월에는 중국 국영 해운기업 코스코 그룹(Cosco: 중국원양운수집단) 소속 화물선 용성(永盛)호가 홍콩 깃발을 달고 베링 해협과 빌키츠키 해협을 통과해 러시아 북극해 연안을 따라 항해했다. 이에 앞서 2010년 9월 노르웨이 츠디해운(Tschudi Shipping Company)의 선박이 중국정부와 합작으로 북극해를 통과하여 중국 장쑤(강소)성 련윈강(连云港)에 도달하여 기존 항로보다 18일을 단축하는 기록을 보였으며, 그 뒤 2010년 10월엔 러시아 소브콤프로트(Sovcomflot)사의 11만t급 유조선이 러시아 북극연안 항구 무르만스크에서 중국 저장(절강)성 닝보(영파 宁波)항까지 초대형 선박의 운항에 성공하기도 했다. 중국의 나진항 출구 확보는 동해에 한정된 게 아니다. 스웨덴의 스톡홀름국제평화연구소(SIPRI)가 2012년 11월 발표한 <중국의 북극해 야망>이란 종합 보고서는 “북극항로가 본격화되면 중국은 나진항을 북극항로의 허브(hub)로 삼을 것”이라고 전망했다.¹⁶⁾

Ⅲ. 우크라이나 사태와 지정학적 변동기에 들어선 유라시아

지금 유라시아는 중국 시진핑 정부의 신실크로드(‘일대일로’), 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립, 시베리아 중앙아시아등 대규모 천연가스관 사업과 같은 중 러의 전면적 협력을 배경으로 가장 역동적인 변화에 접어들었다. 동방 정책을 추진해 온 푸틴 대통령이 2012년 다시 집권하고, 우크라이나 사태로 미국 유럽쪽의 제재에 맞서 중국과의 협력을 전면화하면서 지정학적인 변화가 시작되고 있다. 그리고 이런 지정학적인 변화는 다시 동북3성, 극동 연해주 지역에서의 중러간 국경 협력과 북러간 협력을 한단계 더 발전시키는 계기가 되고 있다.

중국이 신실크로드 경제벨트로 열리고 하는 유라시아 시대의 중심에는 철도와 에너지 수송로(석유 가스파이프라인)가 있다. 중국과 인도의 성장을

16) 스톡홀름국제평화문제연구소(SIPRI), “중국의 북극야망 (China’s Arctic Aspirations)” 정책보고서 제34호 (SIPRI Policy Paper No.34) 2012년 11월
http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=449

바탕으로 아시아 각국의 연계가 긴밀화하고 있으며, 유라시아 전역에서 철도를 중심으로 파이프라인, 고속도로, 그리고 전력망을 연계하는 프로젝트가 현실화하고 있는 것이다. 집권 3기 푸틴 대통령이 신동방정책으로 추진한 동시베리아 및 극동 지역 개발 역시 동북아 및 아태 지역을 항만과 철도와 에너지망으로 연결하고자 하는 것이다. 정위(鄭羽) 중국사회과학원 연구원은 <표 1>과 <표 2>와 같이 중러간 협력이 두가지 조건에 의해 크게 강화되고 있다고 말했다.¹⁷⁾ 하나는 2008년 미국발 금융 위기로 경제적 타격을 입은 유일한 초강대국의 국제적 영향력이 전례 없이 약화되고 워싱턴 컨세서스 등 소프트파워도 대폭 취약해짐에 따라, 미국 단일국 위주의 국제시스템이 더욱 심하게 동요하고 있다는 것이다. 다른 하나는 러시아가 직면한 위기다. 러시아는 2014년 3월 이래, 서방국가들로부터 지속적으로 경제적 제재를 받는 한편, 국제 에너지 가격까지 대폭 하락했다. 이러한 배경 하에, 상황을 지켜보던 푸틴 대통령은 중국을 위주로 한 대외경제협력을 대대적으로 추진하기 시작했다. 지난 5월 중국 시진핑 주석이 승전기념 행사로 러시아를 방문했을 때 두 나라의 경제 협력은 양적 및 질적으로 전대미문의 진전을 이루었다는 것이다.

〈표 1〉 중국의 대(對)러시아 직접 투자액 현황(2006~2013년)

(단위: 100만 달러)

2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
470	438	240	410	594	303	660	4,080

〈출처: 러시아 경제 발전부 발표 자료〉

17) 정위(鄭羽) 중국사회과학원 연구원 “중-러 양국간 경제협력이 갖는 전략적 의미”〈인민망(人民網)〉 2015년 7월6일 CSF(대외경제정책연구원 중국전문가포럼) 2015.07.10.에서 인용
<http://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004000000/view.do?articleId=14180>

〈표 2〉 러시아-중국 교역액 현황(2003~2014년)

(단위: 100만 달러)

	총 교역액	러시아의 대(對)중국 수출액	중국의 대(對)러시아 수출액
2007년	48,164	19,676	28,488
2008년	56,830	23,825	33,005
2009년	38,795	21,282	17,513
2010년	55,448	25,836	29,612
2011년	79,248	40,345	38,903
2012년	88,157	44,100	44,057
2013년	89,205	39,599	49,606
2014년 (1~9월)	70,797	31,365	39,432

〈출처: 러시아 경제 발전부 발표 자료〉

1. 중·러간 사상최대 규모의 경제협력¹⁸⁾

실제로 시진핑 중국 국가주석은 5월8일 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 정상회담을 하면서 두나라간 경제협력 가운데 최대규모의 경제계약을 체결했다. 이번 합의 가운데는 세계 1위인 4조달러의 외환보유고를 자랑하는 중국 은행들이 러시아의 거대 프로젝트들에 대해 차관을 제공하는 협정들이 포함돼 있다. 이는 러시아 기업들이 대러 제재로 인해 서방 시장으로부터 자금을 조달하지 못하게 된 상황에서 중국이 구원투수로 나섰음을 보여주는 것이다. 러시아는 이에 호응해 중국이 절실히 필요로 하는 러시아산 가스와 민간 항공기 수요이 수퍼제트 100의 대중국 공급량을 확대하는 계약을 체결했다.

게다가 중국이 제공하기로 한 차관은 대부분 위안화 차관이었다. 러시아 최대 국영 은행 스베르방크는 중국 국가개발은행(CDB)에서 60억 위안(9억 6,600만 달러)에 달하는 신용장을 개설했다. 이 자금은 러시아 최대 시멘트 생

18) 줄고, “러시아 주도 유라시아 경제연합과 중국의 신실크로드 구상의 통합” 한겨레 온라인 스페셜 콘텐츠 〈투코리아〉 2015년 5월27일

http://2korea.hani.co.kr/?act=dispMediaContent&mid=media&search_target=title_content&search_keyword=%EB%9F%AC%EC%8B%9C%EC%95%84+%EC%A4%91%EA%B5%AD&page=2&document_srl=367714

산 기업 ‘에브로체멘트’에 제공된다. 또 러시아 제2의 국영 은행 대외무역은행(VTB)은 중국수출입은행(Exim Bank)과 30억 위안(4억 8,300만 달러)에 달하는 신용장 개설 협정을 체결했으며, 또 다른 러시아의 핵심 개발 은행인 대외경제개발은행(VEB)은 러시아 내 특수강 제조용으로 15년간 39억 위안(6억 2,800만 달러)을 중국수출입은행에서 대출받았다. 상호 결제에서 달러와 유로화에서 탈피하겠다는 건 2000년대부터 러시아와 중국이 추구해온 목표였다. 서방의 대러 제재가 발효 중이고 미국이 우크라이나 사태 악화 시 자국과 유럽연합(EU) 내 러시아 대기업들의 대체 계좌 거부 가능성을 논의하고 있는 상황에서 대체 통화로의 결제 전환은 더욱 절실한 상황이다. 이에 따라 위안화가 태환이 자유로운 국제 통화가 아님에도 러시아는 여전히 위안화를 더 많이 사용하는 방향으로 나아가고 있는 것이다.

러시아의 <리아 노보스티 통신>에 따르면 이들 모든 협정은 주로 러시아 루블화와 중국 위안화로 표시됐다면서 푸틴 대통령은 시진핑 주석과의 회담을 마친 뒤 “러시아와 중국은 상호 결제 시 루블화와 위안화를 더 많이 사용하는 등 금융 분야에서 협력을 강화할 계획”이라고 밝혔다. 러시아 대통령궁 자료는 “2015년 첫 두 달에만 쌍무 계약에서 차지하는 러-중 양국 통화 결제 비율은 7% 증가했다”고 밝혔다. 2014년 이 비율은 러시아 관세청 자료에 따르면 890억 달러, 중국 자료에 따르면 950억 달러를 기록했다. 러시아투자회사 UFSIC의 일리야 발라키레프 수석분석가는 이들 상업 협력 프로젝트들 가운데 가장 눈에 띄는 분야는 에너지와 철도, 항공기 제작 분야 협력이라고 말했다.

우선 에너지 협력에서는 알렉세이 밀레르 가스프롬 사장과 왕동진 중국 석유천연가스집단(CNPC) 부총경리가 총 길이 2,700km에 달하는 서부 노선 ‘알타이’ 가스관을 통해 러시아산 가스를 중국에 공급한다는 내용의 기본 조건에 관한 협정을 체결했다. 이는 30년 동안 연간 30bcm(300억 입방미터)의 시베리아 서부지역의 가스를 공급하는 것을 말한다. 이에 앞서 중러가 2014년 5월 타결한 시베리아가스 공급합의는 ‘시베리아 힘’이라 불리는 동부노선을 말하며, 이 역시 연간 38bcm(380억 입방미터)의 천연가스를 30년동안 공급하는 것이다. 2019년부터 가동될 이 동부노선의 경우 이미 지난해 9월 가스프롬이 중국으로부터 50억달러의 공사비용 가운데 일부를 받아 파이프라인 부설 공사에 들어갔다. 이 두 노선을 통해 중국이 러시아로부터 공급받기로 한 연간 68bcm의 천연가스는 2014년 중국 천연가스 소비량의 38%에 해당되며 러시아가

유럽에 공급하는 전체 가스 물량의 거의 절반에 이르는 규모다.¹⁹⁾

또 항공산업 협력은 러시아 통합항공기제작사(OAK)가 수호이 수퍼제트 100 항공기 100대를 3년간 중국에 공급한다는 것으로 대당 3억 6천만 달러의 비용을 고려하면 계약 총액은 36억 달러에 달한다. 항공기 분야에서는 러시아가 앞서지만 고속철은 중국이 이미 세계 최고수준의 기술을 자랑한다. 이번 두 나라 협력사업엔 고속철 건설 사업도 포함돼 있다. 중국은 러시아 최초로 건설되는 모스크바-카잔 구간 고속철도에 59억달러(3천억 루블)을 투자하기로 했다. 총 연장 770km에 달하는 이 고속철도가 건설되면 모스크바-카잔 구간 소요 시간은 현재 11시간 30분에서 최대 3시간 30분으로 단축된다.

전문가들은 이번에 새로 체결된 모두 32건에 이르는 계약들로 러시아 기업들의 중국 자본 의존도가 커질 것으로 보고 있다. 러시아 투자회사의 전문가 발라키레프는 “중국은 이미 국내총생산 구매력 평가 기준으로 세계 최대 경제대국이자 러시아의 직접 파트너이다. 경제 규모와 소비, 금융 자원에서 나타나는 두나라의 차이점을 고려할 때 중국의 우월한 지위는 꽤 당연해 보인다”고 말했다.

2. ‘신실크로드’ 대장정에 동참하는 러시아

이들 프로젝트별 협력 사업 보다 전략적으로 의미가 큰 것은 공동성명의 내용이다. 공동성명에서 양국 정상은 러시아가 벨라루스와 중앙아시아 국가들을 끌어들이 추진하고 있는 유라시아경제연합(EEU)과 시진핑 지도부가 적극적으로 추진하는 ‘실크로드 경제 벨트(SREB)를 통합할 용의가 있다고 밝혔다. 유라시아 경제연합은 러시아와 카자흐스탄, 벨라루스, 아르메니아, 키르기스스탄을 통합하려는 구소련 공간에서 추진하고 있는 경제협력체 구상이다.

또 공동성명은 두 이니셔티브를 조율하기 위한 대화의 플랫폼으로 상하이 협력기구(SCO)를 지적했다. 이는 두 나라의 전략적 협력 동반자 관계가 그동

19) 중국석유화학공업 연합회(CPCIF)의 2015년 초 보고서에 따르면 2014년 중국 천연가스 소비량은 전년 대비 7.4% 증가한 180bcm이며, 수입량은 전년 대비 9.6% 증가한 58bcm이었음. 또 2000~2013년 동안 중국의 천연가스 소비량은 24.5bcm에서 167.6bcm으로 연평균 11bcm(16%) 증가했으며, 이는 같은 기간 1차 에너지 소비량(7.9%) 및 GDP(10.2%)의 증가 속도보다 높은 것이다. 한편, 2014년 가스프롬이 유럽에 수출한 천연가스의 규모는 146.6 bcm이다.

안 상호 견제의 경쟁 내지 갈등 양상을 보여왔던 중앙아시아 지역으로까지 확대되고 있음을 보여주는 것이다. 이에 앞서 유라시아경제연합(EEU)은 중국과의 경제통상 협력 협정에 서명했다. 안드레이 슬레프네프 유라시아경제위원회(EEU 집행기관) 통상장관은 5월19일 <러시아포커스>에 이는 명실상부한 연합체 창설을 추진하려는 것으로, “중국의 기본 프로젝트인 ‘실크로드 경제 벨트’ 안에서 인프라 개발에 합작 투자할 예정이다”라고 말했다. 이 계획이 실현된다면 중앙아시아에서 러-중 공동 관리 지대 창설이 가능할 것이라는 기대를 낳고 있다. 전문가들은 두 프로젝트의 통합은 러시아와 중국 모두에 유리할 수도 있다고 말한다. 러시아는 인프라 개발용으로 ‘실크로드 건설기금’에서 자금을 받게 될 것이고, 중국은 정치적 위험성이 없고 관세동맹의 인프라가 제공되는 믿을 만한 대유럽 운송로를 얻을 수 있기 때문이다(이 노선을 통하면 중국에서 유럽으로 가는 길에 세관국경은 모두 2개뿐이다). 또 러시아는 안보를 보장하는 역할을 맡게 되고 중국은 거대한 경제 행위자로 나서게 된다.

투자회사인 ‘루스-인베스트’ 드미트리 베텐코프 수석분석가는 “이 프로젝트는 무엇보다도 정치적 차원에서 전략적 의미가 있다”면서 “유라시아경제연합 구조를 효과적으로 발전시키려면 (중국의) ‘실크로드’ 창설 프로젝트와의 경쟁보다는 협력이 필요하다”고 말했다. 그에 따르면 이제 기존에 검토돼 왔던 EEU-중국 간 자유무역지대 창설 협정을 확대하여 더 폭넓은 경제 통상 협력 협정을 입안하기 위한 논의가 시작된 이유도 바로 여기에 있다는 것이다.

3. ‘거대한 체스판’과 21세기 초반 세계질서의 변화

에너지 철도 등에서 시작된 중국과 러시아의 협력은 중앙아, 인도, 서남아시아 등 유라시아 지역과 인근 지역에 이르는 지정학적 협력의 지도를 바꾸고 있다.

70년대 말 카터 행정부의 국가안보보좌관을 역임한 미국의 전략가 즈비그뉴 브레진스키는 1997년 출간한 <거대한 체스판>(삼인, 2000년)에서 소비에트 연방의 붕괴로 20세기말 10여년의 기간에 유라시아에 속하지 않는 서반구의 강국인 미국이 유일한 사실상 최초의 세계강국이 되는 상황(이른바 단극패권 시대)을 맞이하고 있다고 지적했다. 그러나 그는 미국이 전세계적으로 유라시아의 국제 관계를 어떻게 다룰 것인가, 특히 패권적이고 적대적인 유라시아 강

국의 부상을 저지할 수 있느냐 없느냐가 미국의 ‘세계 일등적 지위’(단독 패권적 지위)를 유지하는데 핵심적인 사안이 될 것으로 예견한 바 있다. 그가 말하는 ‘거대한 체스판’은 세계일등의 지위를 유지하려는 미국의 투쟁이 계속되고 있는 역사 지리적 공간으로서의 유라시아이다.

특히 나토와 유럽연합의 동진정책의 결과로 촉발된 우크라이나 사태를 배경으로 한 두 유라시아 거인간의 협력은 브레진스키가 말하는 미국의 일등적 지위를 위협하고 있다. 지금 두나라의 협력관계는 금융(위안화 결제 등) 산업 군사 외교 안보영역 등 전면적 전략적 관계로까지 확대 발전하고 있다. 그런 점에서 우크라이나 사태는 아시아 유럽 등 전세계의 지정학적 구도를 뒤흔드는 사건이 되고 있다. 이제 중러의 협력은 이 ‘거대한 체스판’의 판세를 뒤흔들고 있으며 21세기 초반의 세계 질서를 변화시키는 힘이다.

중국의 국제관계분야 전문가 가운데 한 사람인 옌쉐통 칭화대학 현대국제관계연구원 원장은 <역사의 관성: 미래 10년 중국과 세계>(2013년)에서 중국이 러시아와 동맹을 맺음으로써 미국의 견제에 대비해야 한다고 역설하고 있다. 미국의 영향력에서 벗어난 대륙에서의 이러한 중러의 협력관계는 거스를 수 없는 힘으로 확산되고 있는 셈이다.

IV. 푸틴의 동방정책과 북·러 협력의 새로운 시대

러시아 언론들은 블라디미르 푸틴 대통령의 아시아태평양지역과의 협력강화 내지 동방정책을, 특히 우크라이나 사태 이래 미러 관계 악화와 서방의 제재 등을 배경으로 가속화되는 중국과의 협력을, 미국의 재균형 전략에 빗대서 러시아판 아시아 중시 또는 아시아 재균형 전략이라 부르고 있다. 푸틴 대통령의 북한과의 협력은 그동안 이 지역에서 바다로의 출구를 향한 중국에 대한 견제 또는 경쟁적 협력으로 받아들여졌다. 실제로 북중관계가 불편해지고 악화되면서 북·러 협력이 더욱 확대되고 있는게 사실이다. 물론 과거 견제와 경쟁의 관계를 보여왔던 중앙아시아에서 중국과 러시아가 유라시아경제연합과 ‘실크로드 경제 벨트(SREB)를 통합하는 데 동의함으로써 협력의 범위를 확대하고 있는 건 분명하다.

1. 블라디보스톡 지역 자유항과 극동연해주의 획기적 개혁 개방

러시아의 푸틴 대통령은 블라디보스톡 자유항 등 극동 연해주 지역에 대한 획기적인 개혁 개방조치를 내걸고 9월초 블라디보스톡에서 동러시아경제포럼 (East Russia Economic Forum)을 연다. 그는 중국과의 전면적 전략적 협력 관계를 이 지역으로 확대하면서 북한에 대한 전략적 접근 또한 구체화할 것이다. 푸틴은 블라디보스톡을 방문해 이 경제포럼에서 연설을 한 뒤 베이징 천안문 광장의 전승절 열병식에서 시진핑과 어깨를 나란히 하며 정치 경제를 넘어 군사적 협력관계로 확대되는 두나라의 유대를 과시할 것으로 보인다.

블라디미르 푸틴 대통령이 추구해 온 전략은 낙후된 먼 변방의 극동·시베리아 지방을 동북아 및 아태 경제권의 협력과 연계해 개발하겠다는 것이다. 푸틴이 북한과 관계를 적극적으로 회복하려 한 것은 기본적으로 이런 전략적 접근에서 출발하는 것이다.

1999년 12월 31일 옐친 대통령이 전격 사임한 뒤 2000년 러시아의 새로운 지도자로 등장한 푸틴 대통령은 취임 첫 해인 그 해 7월 북한을 방문했다. 이때부터 북-러 관계는 탈냉전 과정에서 손상된 관계를 회복하기 시작한다. 푸틴 대통령은 2000년 5월 “한반도는 역사적으로나 지정학적으로 러시아의 국익에 포함된다”면서 극동지역에 대한 영향력을 회복하겠다는 의지를 밝혔다. 곧바로 북한에 방북을 제안했고 북한이 이를 수용하자 2개월 만인 7월 북한을 전격 방문했다고 한다. 그 한달 전인 6월15일 남북정상회담이 열리긴 했지만 소련시기 까지를 통틀어 처음으로 러시아 국가 정상인 푸틴이 북한을 방문한 것은 놀랄만한 일이었다. 두나라는 군사협력 강화, 국제 패권 반대, 주권 존중, 한반도의 자주적 통일, 양국 우호협력 증진 등 11개 항이 담긴 ‘북-러 공동선언’을 채택했다. 그리고는 다음해인 2001년 여름, 김정일 국방위원장은 무려 23박 24일의 일정으로 러시아를 방문했으며, 푸틴 대통령은 김정일 위원장과 특별한 유대관계를 맺었다. 실제로 지난 2002년 당시 김정일 국방위원장은 블라디보스톡에서 푸틴 대통령과 정상회담을 한 바 있다. 당시 푸틴 대통령은 김정일 국방위원장에 대해 “국제상황을 객관적으로 이해하는 완전한 현대인으로 보였으며, 그에 대한 좋은 인상을 갖고 있다”, “주권국가의 이해와 국방문제 등 어떤 문제에 대해서도 함께 논의할 수 있는 해박한 인물”이라고 이야기한 것으로 전해지고 있다.²⁰⁾

20) 북한은 지난 7월19일 노동신문 논설을 통해 2000년 푸틴의 북한방문에서 채택한 북-러 공동선언 15주년을 맞아 러시아와의 친선 관계를 강화 발전시키겠다는 의지를 다짐했다. 논설은 “역사적인

푸틴 대통령은 그 뒤 2007년 ‘2013년까지 극동·자바이칼 지역의 경제·사회발전 연방특별 프로그램’을 승인하고 극동·자바이칼 지역개발 정책을 추진하기 시작했다. 또한 이 지역개발 프로그램의 기본적 방향을 규정하고 세부 목표와 과제들을 포괄적으로 정의하는 차원에서 2009년 12월 28일 ‘극동·자바이칼지역 사회경제발전전략 2025’을 승인하고 본격적으로 아태지역으로 경제협력의 지평을 확대하려는 국가전략을 추진해왔다.

이제 이런 거창한 계획들은 블라디보스톡 자유무역지대라는 보다 구체적이고 실천적인 프로그램으로 현실화하고 있다. 특히 중국과의 협력은 이런 원대한 구상이 현실화될 수 있는 바탕이 되고 있다. 그와 동시에 어떻게 보면 북한과의 협력은 더욱 더 핵심적 고리가 되고 있다. 북한과 러시아는 현재 두만강을 사이에 두고 육지로는 약 16.9km에 이르는 협소한 국경을 서로 맞대고 있지만, 교통망, 에너지운송망, 전력망 등을 연결하는 사업들은 중국에 대한 견제, 한반도 접근이라는 전략적 관점이 깔려 있으며, 일본과의 협력이라는 관점에서 중요한 의미를 담고 있기 때문이다.

에너지, 전력, 농업, 물류에서 러시아가 이 지역에서 확보하고 있는 잠재적 가능성과 강점은 동북아 접경지역 협력 내에서의 중국의 주도를 견제할 수 있으며, 이는 북-중-러 삼각관계 속에서 협력과 경쟁의 균형을 가져올 수 있다. 북·러는 이런 전략적 이익을 고려해 협력의 폭을 넓혀 가고 있는 것이다.

2. 북·러가 직면한 ‘공동의 과제’

특히 2014년 들어 북러 협력이 본격화되는 데는 우크라이나 사태 뒤 러시아와 북한이 모두 미국과의 대결이라는 공동의 과제에 직면하고 있는 것도 중요한 요인으로 작용하고 있다. 김형준 주러 북한 대사는 지난 4월 예브게니 부시민 러시아 상원 부의장과의 회담에서 “북한과 러시아가 서방의 압력이라는 공동의 문제 직면하고 있다”면서 서방의 제재는 북한과 러시아를 더욱 강하게 만든다고 강조했다(리아 노보스티)가 2015년 4월3일 전했다.

북러 공동선언이 채택된 때로부터 오늘에 이르는 기간 북러 친선관계는 끊임없이 강화 발전돼 왔다”면서 “북러관계는 오랜 역사를 가진 전통적인 친선관계”라면서 “이를 더욱 공고발전시켜 나가려는 것은 두 나라 인민들의 확고한 의지”라고 강조했다. 노동당 기관지 <로동신문> 2015년 7월 19일자.

김 대사는 “최근 미국은 북한 정권을 전복시키려는 정책을 펴면서 우리나라에 대한 군사적 압력을 확대하고 있다. 다른 전선에서는 이른바 인권 캠페인이란 것을 펼치면서 우리나라에서 범죄를 저지른 후 남한으로 도주한 이른바 탈북자들을 이에 이용하고 있다. 뼈라를 살포하는 등 이러한 모든 시도들이 북한을 내부로부터 와해시키기 위한 것”이라고 주장했다. 그는 러시아에 대해서도 미국과 유럽 국가들이 우크라이나 사태와 크림의 러시아 합병과 관련하여 경제 제재를 가하는 등 국제적 압박의 강도가 거세지고 있다고 지적했다.

러시아의 한반도 전문가인 알렉산더 보론초프 러시아과학원 동방학연구소 한국몽골학과 교수는 경제제재와 지나친 중국 의존의 탈피 필요성이 북러 관계 강화에 기여하고 있다고 말했다. “서방의 제재조치는 러시아를 중국, 한국, 북한 등 동쪽으로 협력 관계를 강화하는데 기여했다. 경제제재조치 등으로 한국과의 무역 관계가 급격히 소원해진 북한에게 중국은 최고의 무역 파트너이다. 90% 무역량을 중국에 의지해오고 있는 북한은 이제 중국으로부터 정치적, 경제적 의존도에서 벗어나려 하고 있다. 때문에 다양한 분야에 있어 러시아와의 협력 확대 방안을 환영하고 있다.” 그는 특히 북한의 노동력 제공이 극동지역에 제한돼 있었다면 이제는 모스크바 근교, 볼가 지역 및 기타 다른 지역으로까지 확대될 수 있다고 덧붙였다.²¹⁾

3. 북·러간 경협 메카니즘과 본격화되는 러시아 기업들의 북한 진출

2011년 울란우데 북러 정상회담 이후 최근 들어 두드러지고 있는 북러 협력 관계는 전문가들 사이에 양국 관계의 르네상스 시기라는 지적이 나올 정도다. 여기엔 북러가 미국이라는 비우호 세력을 상대해야 하며, 국제정치적 고립을 탈피해야 하는 동일한 모티브를 가지며, 미국의 제재를 받고 있다는 공통점을 지니고 있으며, 게다가 중국의 지나친 영향력 확대에 대한 우려라는 요인들이 작동하고 있다.

북러는 앞으로의 무역규모를 10억 달러까지 확대하기로 했다. 중국과의 무역규모가 60억달러에 이른 것에 비춰보면 한참 뒤진 것이다. 하지만 중요한 것

21) 2014년 11월17일자 <스푸트니크 뉴스(옛 러시아 소리)>

은 북러간 협력의 내용과 방식이다. 두나라는 2014년 10월 250억달러 규모의 자원개발과 철도망 현대화를 연계시킨 ‘포베다(승리) 프로젝트’에 합의했다. 이 승리 프로젝트를 들여다보면 러시아가 북의 철도를 보수하고 희귀자원 광산을 개발하는 역할을 수행하면 북은 이에 희귀 광물로 대금을 지급하는 방식을 취하고 있다. 거기에 머물지 않고 러시아는 그 대금을 다시 북의 산업시설을 현대화하는 사업에 재투자한다. 그리고 이 현대화 사업의 파트너로 러시아 기업이 참여하는 사업 진행 구도다. 하나의 사업이 다른 투자와 협력의 계기가 된다는 점에서 기업간 연쇄적 투자협력관계를 만들어내는 방식인 셈이다.

이를 통해 러시아는 자국 기업의 국제적 경쟁력을 높이고, 북은 자국 내 산업 시설의 현대화를 진행시키는 윈-윈 협력이 추구하고 있는 것이다.

특히 기업이 참여하는 경제협력을 촉진하기 위해 러시아연방 상공회의소 산하 북러‘기업협의회’가 2월4일 발족했다. 러시아 외무부, 경제개발부, 극동개발부, 주러 북한 대사관의 적극적인 지원으로 설립된 이 ‘기업협의회’의 주요 과제는 러시아 기업 및 단체들이 북한 내 사업 파트너를 찾을 수 있도록 시스템을 구축하는 것이다. 또 기업협의회는 다양한 무역투자 프로젝트 개발과 사업 박람회 및 회담을 주관하는 업무를 맡았다.

이를 바탕으로 지난 2월 26일에는 러시아 극동개발부 알렉산드르 갈류시카 장관과 북한 대외경제성 리용남 장관 주재하에 첫 번째 공식회담인 북러 경제협력위원회가 모스크바에서 열렸다. 이 회의에는 러시아 철도공사(Russian Railway) 철도 교량의 브릿지 그룹(Bridge Group), 러시아 수력발전기업 루스하이드로(Rus Hydro)의 계열사인 라오 에스 보스톡(Rao Es Vostok), 극동 지역 광산지질탐사기업 노던 마인즈(Northern Mines), 러시아 자동차 제조업체 가스그룹(Gazgroup), 생의약품 전문회사 나노렉(Nanolek), 제분회사 알타이 플로어 밀즈(Altai Flour Mills) 등 많은 러시아 기업이 참가했다고 <러시아 포커스>는 전했다.

이에 따르면 북한 철도 현대화 사업 포베다의 일환으로, 평양에서 남포를 잇는 철도구간의 설계 및 건설 준비 작업을 브릿지 그룹이 2015년 말까지 완료하기로 했으며, 러시아 상업용 차량 제조업체인 가스그룹은 자사 4.5t 중형 트럭(Gaz 3309)을 북한에 공급하는 것과 북한 김책제철소 현대화에 대해서 협의한 것으로 나타났다.

갈류시카 극동개발부 장관은 지난해 말 한국언론과의 회견에서 “북한과 정부간 위원회의 정기 회의를 통해 경제통상분야에 관해 많은 논의를 해왔다”면

서 “최근 농업분야의 협력을 논의하고 있으며, 실질적 단계로 옮겨가고 있다”고 밝힌 바 있다. 그는 “북러간에 최근들어 더욱 확실해진 것은 양자 간에 아직도 개발하지 못하고 실현하지 못한 막대한 잠재력이 있다는 것을 깨닫게 됐다는 점”이라고 덧붙였다.

실제로 북한과 러시아가 합의한 협력사업과 투자 계획은 매우 광범위한 분야에 걸쳐 진행되고 있다. 2월의 모스크바 정부간 협력위원회에 이어 두달만인 4월27일 평양서 열린 북러간 7차 통상 경제 과학 기술 협력위원회에서는 농축수산물의 교역을 확대하기 위해 상대방이 발행한 식품위생증서를 상호 인정하는 내용의 의정서가 합의됐다. 이에 따르면 곡물과 채소류를 비롯해 해산물, 육류, 그리고 가축 등의 수출입 때 상대방 검역기관이 발행한 위생증서만으로 추가 검역없이 통관이 가능하다.²²⁾

이 농업협력의 시범 사업으로 합의된 것이 황해도 사리원의 돼지공장 설립이다. 러시아에서 지원한 생산설비를 갖춘 러시아 육류 회사 ‘스파스키 베이컨’의 북한 지사를 설립한다는 것인데, 러시아쪽은 이 곳에서 생산된 육류를 가공해 러시아로 되가져가 팔 예정이며 사업성이 좋을 경우 다른 지역 농장으로 제휴를 확대할 계획이라고 밝혔다. 이와 함께 러시아 아무르, 연해주, 하바롭스크 지역에는 북한의 농경 기업이 진출하며 러시아는 토지를 임대하기로 했다.

또한 이 회의에서는 에너지, 자원 개발, 인프라, 교육·과학 기술 분야에서 그 어느 때보다 다양하고 구체적인 논의와 합의가 이뤄졌다.²³⁾ 북한은 러시아 로스게올로기야 회사와 함께 동서해 대륙붕에서 원유, 가스 지질탐사를 진행하고 탄화수소 산지 산업 개발을 추진하기로 했다. 더불어 북한 북쪽지역에 매장된 텅스텐, 몰리브덴 산지 탐색, 평가, 개발 작업과 니오브, 탄탈 금속 탐색 및 철광산지 보유량 재평가 작업도 함께 실행하기로 했다. 북한의 철수출입련맹은 러시아 세베르 회사가 연간 2천만 달러 규모의 석탄을 공급하면 이를 이용해 주철을 생산하고 생산한 주철을 다시 세베르 회사에 제공하는 것에 합의했다. 또 북한은 러시아가 라선시 경제특구를 비롯해 청진, 탄천 및 원산-금강산 국제관광지역에 전력을 공급하고 그 대가로 함경북도 온성의 구리 광산 개발권을 제공하는 것을 제안했다고 한다. 지난 4월14일 체결된 북러 자동차 운

22) 2015년 4월 27일자 <자유 라디오 방송(RFA)>. 이 방송은 러시아 극동개발부(공식 홈페이지)의 내용에 입각해 5월부터 러시아산 육류의 북한 수출이 간편해지고, 북한은 또 러시아로부터 가축과 사료 등을 들여와 농장에서 사육한 뒤 육류 가공식품을 러시아 측에 수출하길 원하고 있다고 전했다.

23) 2015년 4월 27일 <연합뉴스>

송협정에 따라 두만강의 자동차 전용 교량을 건설하기로 했으며 건설되기 이전에 이용할 부교를 건설하기 위한 준비 작업에 착수하기로 했다. 또 양국은 북한의 철도에 연결되는 러시아의 열차 운행 궤간(두 철로 사이의 간격)의 우선순위를 보장할 것을 합의했으며 한해 5백만톤의 물류가 이동하는 북-러 철도 연결지점 궤간 운행을 보장하기로 했다.²⁴⁾

북한과 러시아의 협력관계는 2014년 전환점을 맞은 것으로 평가되고 있다. 두나라는 이때부터 상호이익이 되는 협력관계의 기본틀을 만들었다. 갈루시카 극동개발부 장관은 앞서의 한국언론과의 회견에서 북한이 2014년 1년간 양국간 경제통상을 촉진하기 위한 러시아 측의 건의나 요구를 수용하거나 긍정적으로 검토하는 등 “건설적으로 임해왔다”면서 “양국간 협력 모델을 찾은 한 해였다”고 평가했다. 그에 따르면 북한은 러시아와 러시아 기업들의 비즈니스에 대해 과세 혜택, 복수 비자 발급, 무선통신 보장 등 최혜국 대우를 제공하는 데 동의했으며 적극 협력했다는 것이다.²⁵⁾

알렉산드르 마체고라 북한 주재 러시아 대사는 지난 6월 25일 러시아 <타스 통신> 특파원과 회견에서 “북러간에는 잠정적인 계획을 수립하는 과정에 있으며, 아직도 해야 할 일이 많다”면서도 “무엇보다도 주목할만한 일은 이미 이러한 계획이 실행되고 있다는 것이다”라고 말했다.

V. 유라시아 이니셔티브 전망과 발전

1. 해양과 대륙을 연결하는 허브로서의 한반도

24) “북러 원유공동탐사 등 경제 과학기술 협력 더욱 강화” <NK투데이> 2015년 5월5일자 <http://nktoday.tistory.com/1612>

25) 북러간의 경제협력이 크게 강화되고 있는 데는 가장 큰 장애요인 가운데 하나였던 옛소련 시절의 북한 채무에 대한 탕감 조치를 빼놓을 수 없다. 푸틴 러시아 대통령은 2014년 5월 5일 2년 전에 북한과 체결했던 옛 소련 시절 북한 채무 탕감 협정 비준 법안에 최종 서명했다. 이 협정은 2012년 9월 17일 양국 정부 간에 체결됐으며, 북한은 러시아에 지고 있던 약 109억 달러(달러당 0.6 루블로 계산)의 옛 소련 시절 채무 가운데 90%를 탕감하고 남은 10억9천만 달러는 20년에 걸쳐 분할 상환하기로 합의했다. 하지만 이에 채무 상환금에 대해서도 러시아가 북한 내 보건·교육·에너지 분야 프로젝트에 재투자할 수 있도록 규정함으로써 경제협력을 활성화 시키는 계기로 작용한 것이다.

한반도는 새롭게 역동적인 발전의 모습을 보이고 있는 유라시아 대륙과 미일 등 이미 높은 수준의 기술과 발전된 산업 시스템을 이룩한 미일 등 태평양권을 연결하는 허브의 위치에 있다. 이는 한반도가 이제 대륙의 주변부가 아니라 대륙과 대양의 문물을 연결시켜주는 교량으로서의 위상을 확립할 수 있다는 것을 의미한다. 한반도는 남북한을 넘어 대양과 대륙을 연결하는 통로가 돼야 한다.

박근혜 대통령의 유라시아 이니셔티브는 이런 지정학적인 맥락과 한반도의 현실 그리고 대륙의 역동적 변화를 반영한 비전이었다. 한국의 동북아 역내 국가들과의 수출입 교역은 전체의 40%에 육박하며, 특히 한국의 대 중국 수출은 1992년 3.5%에서 2013년 기준으로 전체의 26.1%에 달했다. 이는 미국(11.1%), EU(8.7%), 그리고 일본(6.2%)에 수출하는 물량을 합한 것보다 더 많다. 한국의 수입 총액 중 중국 비중은 1992년 4.6%에서 2013년 16.1%로 대폭 확대됐다. 중국 수입증가율은 최근 연간 둔화되고 있지만, 중국 수출증가율은 추세적으로 꾸준한 증가세를 나타내고 있다. 2000~2013년 사이 우리나라의 전체 소재·부품 수출 총액 중 대중국 수출 비중은 13.2%에서 35.3%로 3배 이상 급증하였다. 중국은 이미 2004년부터 한국의 최대 교역 대상국이었다.²⁶⁾

여기에 ‘일대일로’는 중국과 중앙아시아, 몽골, 동남아, 러시아 등 이웃 국가들과 인프라 투자 확대 및 물류 에너지 물자 등 교류확대로 새로운 경제협력의 공간을 창출하게 될 것이다. 경제 침체 내지 저성장에 빠져든 한국경제의 새로운 활로이자 기회이며 동시에 도전이다.

그러나 박근혜 정부는 한중 FTA에 머물고 있다. 한중 경제협력을 제3의 국가 중앙아시아, 몽골 등 일대일로 협력국가들과의 공동 프로젝트 내지 3자 협력 프로젝트로 확대 발전시키지 못하고 있다. 일본 미국이 중국을 견제하는 경쟁적 관점에서 추진하고 있는 베트남, 미얀마 등 동남아국가, 인도 그리고 대륙의 경우 중앙아시아, 몽골 등과의 새로운 협력관계를 구축하기 위한 정책이 우리에게 보이지 않는다.

2. 우크라이나 사태와 대(對)러 관계의 정체

러시아와의 협력관계에서도 이는 마찬가지다. 푸틴의 동방정책은 나진-선봉

26) “한국경제의 對중국 의존도 현황과 시사점” 현대경제연구원 <경제주평>, 2014년 12월6일

항만투자, 러시아 극동항만 개발, 시베리아 에너지 공급 등 중국에 의존할 수밖에 없는 상황이다. 러시아는 이들 모스크바에서 5천km 이상 멀리 떨어진 동시베리아 극동 연해주지역에 대한 중국 동북3성의 영향력 확대를 우려하고 있으며, 이를 견제할 수 있는 제3의 협력 상대를 필요로 하고 있다.

그럼에도 유라시아 이니셔티브가 추진하고자 한 정책방향과는 달리 이 지역의 새로운 지정학적 구도에서 볼 때 가장 핵심적인 협력 대상으로 부상하고 있는 러시아와의 협력은 정체상태에 빠져 버렸다.²⁷⁾ 나진 선봉의 항만 개발 및 북한 철도의 현대화 등 대륙 수송망으로의 연결은 러시아에 주도권을 넘겨준 상황이며, 유일하게 추진된 러시아의 나진콘트란스 지분참여를 통한 나진 선봉 항만 투자는 합의를 보지 못한 채 시베리아 석탄의 시범운송에 머물고 있다.

한러간의 협력이 이처럼 답보 내지 정체 상태에 빠진 원인은 어디에 있는가? 한러 두 정상은 2013년 11월 서울에서의 정상회담에서 공동성명을 통해 정상회담을 정례화하고 국가 안보회의간 외교·안보 협력 확대를 위한 협의 메커니즘을 가동하기로 했다. 그러나 이는 전혀 작동되지 않았다. 고재남 국립외교원 교수(러시아)는 “2014년중 양국간 정상회담이 부재함은 물론 고위급 외교·안보 인사교류가 축소되었다”면서 “상당수의 한·러 관계 전문가들은 ‘전략적 협력 동반자’ 관계로의 성격규정은 아직까지 ‘수사’(rhetoric)에 불과하며, 앞으로 실질협력이 부재할 경우 양국관계가 위기에 봉착할 수도 있다”고 지적했다.²⁸⁾

27) 정여천 대외경제정책 연구원에 따르면 수교 이래 25년의 대부분 기간 동안 한·러 간 경제교류는 빠르게 성장했으며, 러시아는 최근 몇 년 사이 한국의 무역상대국 순위에서 10위로까지 부상하였다. 거의 미미한 수준이었던 한·러 간 무역은 국교 수립을 전후하여 급증하기 시작해 1990년대 중반에 30억달러까지 성장했으며, 2011년에는 200억 달러를 넘어서 2014년에는 257억 달러를 기록했다. 하지만 상대적인 순위가 아닌 절대액으로 보면 러시아는 한국의 핵심적인 무역상대국이 못된다. 한국의 총 무역규모에서 러시아가 차지하는 비중은 2% 내외에 머물고 있다. 실제 양국간 경제관계는 실제로 도달할 수 있는 잠재적인 수준에 크게 못 미치고 있다. 무엇보다도 최근에 수행된 한 연구(정여천 외, 『전략적 동반자 시대의 한러 경제협력』, 2010, 대외경제정책연구원)에서는 2000년대에 기록되었던 한-러 간의 무역 규모가 당시의 두 나라의 경제적 조건을 토대로 일반적으로 예상할 수 있는 규모의 40~50%에 불과했던 것으로 평가된 바 있다. 게다가 이런 경제교류마저도 최근 1~2년 사이에는 러시아 경제의 침체 등으로 인해 증가 속도가 대폭 줄어드는 현상이 나타나고 있다. 작년(2014년)의 경우, 한국의 대러시아 수출액은 전년 대비 9% 정도 감소했고 이로 인해 한국의 대러시아 무역수지 적자폭이 확대되기도 했다. 정여천, 한·러 경제협력의 성과와 과제 한러 대화(KRD 정치 경제 컨퍼런스 토론문 2015년 3월6일.

28) 고재남 국립외교원 교수, “한-러외교관계 정상화 25주년: 평가 및 과제” 앞의 컨퍼런스 발표문. 이 컨퍼런스는 한국·러시아간 대화체널인 ‘한러 대화(KRD)’(조정위원장 한국쪽 이규형 전 주러 대사, 러시아쪽 크로바체프 상트페테르부르크대학 총장)가 지난 2015년 3월6일 소공동 롯데호텔에서 ‘한러수교 25주년-평가와 과제’를 주제로 연 것이다.

러시아 전문가들은 그 원인을 ‘우크라이나 사태에 따른 서방세계의 대러 제재’ 때문으로 보고 있다. 경제적 차원에서 한국은 대러 제재에 나서지 않았다. 그러나 러시아와의 고위급 교류나 회담이 열리지 않은 것과 지난 5월9일 모스크바에서 열린 2차대전 승전 기념일 행사에 박근혜 대통령이 참석하지 않은 것은 모두 같은 맥락이다. 은연 중에 서방의 일원으로서 우크라이나 사태에 대한 러시아에 대한 제재에 적극적으로 동참함으로써 극동지역, 환동해에서 러시아와의 협력 기회를 잃어버리고 있는 것이다. 이는 미국의 압력 여부를 떠나 한국 외교가 미국 서방의 대러 제재를 추종한 결과라고 볼 수 있을 것이다.

홍완석 외대교수(국제지역대학원)는 “한국 측에 요구되는 것으로서 미·러 관계와 한·러 관계의 탈동조화. 즉 한·러 관계를 미·러 관계로부터 분리시키려는 노력이 필요하다”고 말했다. 그는 “한러관계는 미러관계에 의해 가장 많은 영향을 받아 왔다”면서 “미·러관계로부터 한·러관계의 분리가 (두나라 간) 지속 가능한 협력체제 구축의 성공요건”이라고까지 말하고 있다.²⁹⁾

Ⅵ. 환동해권 경제 네트워크와 러시아와의 전략적 협력

한국은 지금 신 실크로드의 출발점이자 대륙과 대양을 연계하는 허브가 될 것인지, 대륙으로부터 분리된 외딴 섬으로 신실크로드의 변방에 머물 것인지 선택의 기로에 서 있다. 남북의 통로 없이 육상의 교통체계로는 유라시아로 갈 수 없다.

‘남북의 통로’를 뚫어야 유라시아에의 길이 보인다. 대륙철도와의 연결은 DMZ를 연결하지 않는 한 불가능한 것이다. 그러나 현재와 같이 한반도 신뢰 프로세스가 진전을 보지 못하면 미래 성장동력을 겨냥한 유라시아 이니셔티브는 공염불이 될 수밖에 없다. 5.24 조치 등 남북간에는 풀어야 할 문제가 많다. 그러나 이들 문제는 국내정치 상황과 얽혀 있으며, 북핵 문제의 해결은 실종상태이며, 5.24조치와 관련해 천안함 사과 등 남쪽의 요구가 확고한 상황에서 한 걸음도 나아가기 어렵다. 광복 70주년을 맞아 그 어느 때보다 기대가 높았던 올해 남북관계의 ‘골든 타임’은 남북관계에 돌파구를 마련하지 못한채 지나가

29) 홍완석 외대 교수(국제지역 대학원), “한·러관계 : 지속 가능한 협력방안의 모색” 앞의 컨퍼런스 토론문 2015년 3월6일.

고 있다.

분단으로 대륙과 단절됐음에도 한국이 중국과의 협력을 확대 발전시킬 수 있었던 것은 서해를 통해서였다. 마찬가지로 이제 유라시아 이니셔티브는 해양과 대륙을 연결하는 지정학적 관점에서 동해를 시야에 넣는 환동해 네트워크를 통한 협력의 전략으로 나아가야 할 것이다. 우리는 최고의 경쟁력을 갖춘 부산항의 물류체계가 있다. 러시아의 블라디보스톡 자유무역지대 설치 등 극동 연해주 지역 개발에 적극 참여하는 한편, 포항, 동해, 속초의 항만 등을 활용해 환동해의 해상 항로를 통한 대 러시아 접근전략이 마련돼야 한다.

1. ‘균형자적 준(準) 동맹’(semi-balancing alliance) 지향

무엇보다도 러시아와의 협력은 한반도의 지정학적인 관점에 입각해 전략적으로 접근할 필요가 있다. 예컨대 북·러관계의 개선을 남·북·러 협력에 순기능으로 작동할 수 있도록 한·러간 신뢰와 소통을 강화할 필요가 있다. 엄구호 교수는 한러 관계를 여기서 한 걸음 더 나아가 ‘균형자적 준동맹(semi-balancing alliance)’ 수준으로 발전시킬 것을 제안하고 있다.³⁰⁾ 러시아가 남한에 유리하도록 북한에 영향력을 행사하는 건 소극적 의미의 이익 대상 국가다. 그를 넘어서 러시아를 동북아 지역의 전략적 핵심 파트너로 보는 적극적 인식이 필요하다.

그는 중견국으로서 한국이 한미 동맹의 틀 속에서도 중국과의 FTA를 통해 경제동맹을 구축하고 있듯이, 러시아와도 전략적 협력을 통해 자원부문 중심의 경제동맹을 구축할 필요가 있다고 본다. 그에 따르면 이 러시아와의 협력은 미국과 중국의 잠재적 긴장을 감소시키는 기능을 할 수 있다는 점에서 균형자적인 역할을 부여할 수 있다는 것이다. 그가 지적하고 있듯이 이러한 접근은 미국과 중국 사이의 양자관계에 의해 주로 영향을 받는 동북아 정치의 과도한 민감성을 안정화시키는데 도움을 줄 수 있을 것이다. 특히 이러한 대러 자원동맹 형성, 특히 철도, 전기, 가스 등의 남·북·러 3각협력 프로젝트를 시행한다면, 북한 변화를 위한 유도하는 효과를 만들어내는 수준에서 두나라의 협력

30) 엄구호 한양대 교수(국제학 대학원) “한국의 대러 통일외교: 방향과 몇 가지 제언” 앞의 컨퍼런스 토론문 2015년 3월6일.

의 수준을 우리가 결정할 수 있는 주도적인 위치에 설 수 있다.

2. 시베리아 에너지와 철도를 활용하는 남북관계

지금 박근혜 정부는 비유적으로 말하면 얼어붙은 남북관계를 풀기위해서라도 시베리아의 ‘혼풍’이 불어닥치는 기상이변을 만들어내야 한다. 이른바 유라시아 이니셔티브와 대북정책이 윈윈할 수 접점은 존재하며 러시아를 포함시키는 남북러 3각 협력 그리고 특히 에너지 협력은 북한의 변화를 유도하는 핵심 수단이 될 수 있다. 한-러 사이에는 북한을 참여시키는 (또는 활용하는) 경제 협력 사업들이 끊임없이 제안돼 왔다. 이러한 제안들의 가장 주된 논거는 남한과 러시아의 극동지역 사이에 위치하는 북한의 지리적인 입지를 활용하자는 것이거나, 북한과 러시아 사이의 오랜 정치적, 외교적 우호관계나 남한과 북한 사이의 특수한 관계를 활용하자는 것이었다. TSR-TKR 철도 연결 사업이나 러시아 극동지역과 남한을 연결하는 파이프라인 건설 사업들이 대표적인 사례이다. 이밖에도 러시아와 한반도 사이의 송전망 건설 사업, 러시아 극동지역에서의 한·러 간 공동 개발사업에 대한 북한 노동자의 활용 방안 등을 들 수 있을 것이다.

소위 ‘남-북-러 3각 경제협력’으로 불리는 이와 같은 방안들은 남북한 간 대화와 협력을 촉진하고 한반도 주변의 안정에 기여한다는 정치적, 안보적인 의미도 갖고 있었다. 지금 푸틴 대통령은 그 어느 때보다도 북한과의 협력을 강화하고, 북한 또한 러시아와의 협력에 적극적인 상황이며 극동 시베리아지역의 개혁 개방이 본격화되려는 시점이다. 이러한 ‘3각협력’의 실현은 한반도 전체와 러시아 사이의 경제관계를 한 단계 더 심화시키게 될 것이 분명하다.

유라시아 이니셔티브는 남북러 3자협력을 포함한 환동해 협력의 네트워크를 중심에 두고 추진돼야 할 것이다. 환동해를 통해 북극해로 가고 대륙으로 가는 전략이다. 몽골-북한, 남한-몽골 협력을 연계시키는 남북 몽골 3자 협력도 같은 맥락에서 중요하다.

VII. 결론 및 제안

2015년 8월 취임 2년 6개월여 반환점에 접어드는 시점에서 이제 박근혜 대통령이 내걸었던 유라시아 이니셔티브 정책들이 어디쯤 와 있는지 그리고 남은 절반의 시기에 무엇을 할 수 있는지를 확인하는 것이 필요하다고 본다. 지금 유라시아 대륙은 우크라이나 사태 등으로 촉발된 에너지 군사 정치 경제 등 중력의 전면적 협력을 배경으로 거대한 변화의 시기에 들어서 있다. 중국, 시베리아 극동, 중앙아시아, 유럽을 연계하는 유라시아 교통 물류 및 에너지 협력은 시진핑 정부의 신실크로드(일대일로), 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립 등으로 더욱 가속화하고 있다. 특히 집권 3기 푸틴 대통령이 신동방정책으로 추진한 동시베리아 및 극동 지역 개발 역시 동북아 및 아태 지역을 철도와 에너지망으로 연결하고자 노력하고 있으며 중국과의 전략적 제휴를 증대시키고 있다. 이 모두가 박근혜 정부가 추진하고자 하는 유라시아 이니셔티브의 새로운 기회이자, 경제 침체 내지 저성장에 빠져든 한국경제의 새로운 활로가 될 수 있다. 그러나 박근혜 정부는 뒤늦게나마 아시아 인프라개발은행(AIIB)에 참여했으나 한중 FTA에 머물러 있는 상황이다. 러시아와의 전략적 협력관계 또한 우크라이나 사태 등의 여파로 크게 위축되고 있다.

무엇보다도 남북관계를 풀기 위해서도 남북관계가 갈등과 대결로 막혀 있는 상황에서도 러시아와 중국과의 협력관계를 통해 이를 극복하려는 지정학적인 관점이 요구된다. 지금까지 분단으로 대륙과 단절됐음에도 남한이 중국과의 협력을 확대 발전시킬 수 있었던 것은 서해를 통해서 가능하였다. 마찬가지로 해양과 대륙을 연결하는 지정학적 관점에서 이제 유라시아 이니셔티브는 동해를 통해 발전시키는 환동해권 또는 환동해 경제권을 지향하는 대전략으로 발전해야 한다. 구체적으로 한국은 부산, 포항, 동해 및 속초 등 항만을 활용해 환동해권을 형성해야 한다. 더욱이 북극해 항로가 기다리고 있다. 이를 위해 박근혜 정부는 러시아와의 관계를 한 차원 더 높은 부분 균형동맹(semi-balancing alliance)의 수준으로 격상시킬 필요가 있으며 이를 중국의 일대일로 구상과 연계시켜야 한다. 그러면 이러한 흐름에 북한 역시 참여할 수 있는 동기가 부여될 것이며, 박근혜 정부의 유라시아 이니셔티브 구상은 한반도 신뢰프로세스와 선순환의 관계를 맺을 수 있을 것이다. 이게 본 논문의 제안이자 핵심이다.

참고문헌

- 강태호, “러시아 주도 유라시아 경제연합과 중국의 신실크로드 구상의 통합” 한겨레 온라인 스페셜컨텐츠 <투코리아> 2015년 5월27일
- 강태호, 기획연재 <북방 3각관계> 시리즈 1. 북중러 3각관계의 새로운 움직임 2. 시진핑의 동북지방 현지도-동북진흥계획 3. 김정은의 선택-미사일 발사준비와 전승철의 국제정치 4. 푸틴의 블라디보스톡 방문과 동러시아경제포럼, <한겨레> 온라인 스페셜 컨텐츠 투코리아(<http://2korea.hani.co.kr>), 2015년 8월 7월29일~8월4일
- 강태호 외 지음, <북방루트 리포트-환동해 네트워크와 대륙철도>. 돌베개, 2014년 12월
- 즈비그뉴 브레진스키 지음 김명섭 옮김, <거대한 체스판-미국의 세계전략과 유라시아>. 삼인, 2002년 1월(초판 6쇄)
- 켄트 E. 콜더 지음 오인석 유인승 옮김, <신대륙주의 (The New Continentalism): 에너지와 21세기 유라시아 지정학>, 아산정책연구원, 2013년 6월
- 캐롤린 퓨엘 지음 이세진 옮김, <중국을 읽다-세계와 대륙을 뒤흔든 핵심 사건 170 장면>, 푸른숲, 2011년
- 전찬영 한국해양수산개발원(KMI) 연구위원, “러시아 연해주 개발과 부산항 발전전략” 9차 한겨레-부산심포지엄 발표문 2013년 11월 20일
- 정위(鄭羽) 중국사회과학원 연구원, “중-러 양국간 경제협력이 갖는 전략적 의미” <인민망(人民網)>
- 현대경제연구원 <경제주평> “한국경제의 對중국 의존도 현황과 시사점”, 2014년 12월 6일
- <자유아시아방송(RFA)> 2015년 4월27일, 6월10일, 7월1일, 7월24일자
- <스푸트니크(옛 러시아 소리)> 북러관계 기사 묶음
(http://kr.sputniknews.com/trend/north_korea_russia_relations/)
- 정여천 대외경제정책 연구원 연구위원, 한·러 경제협력의 성과와 과제, 한러 대화(KRD) 정치 경제 컨퍼런스 토론문 2015년 3월6일
- 고재남 국립외교원 교수, “한-러 외교관계 정상화 25주년: 평가 및 과제” 위 컨퍼런스 발표문
- 홍완석 외대 교수(국제지역 대학원), “한·러관계 : 지속 가능한 협력방안의 모색” 앞의 컨퍼런스 토론문
- 엄구호 한양대 교수(국제학 대학원), “한국의 대러 통일외교: 방향과 몇 가지 제언” 앞의 컨퍼런스 토론문

Abstract

Eurasia Initiative and East Sea Rim Maritime Community

Kang Tae - Ho*

In September 2013, President Park Geun-hye announced her controversial “Look North” policy, of which the most salient aspect is the “Eurasia Initiative”. This comprises various proposals designed to overcome existing constraints by developing new markets and creating new economic partners in continental areas from which South Korea has been alienated since the end of World War II, and this dovetails nicely with China's One Belt, One Road Initiative. The concepts of the “Silk Road Rail Express (SRX)” and the “East Sea Rim Maritime Community (ESRMC)” have also been discussed. SRX is at present a purely symbolic railroad project intended to encourage individual, cultural, trade and diplomatic exchanges. ESRMC is a model for establishing an ad hoc community to promote regional economic cooperation around the East Sea. President Park’s Eurasia Initiative will provide South Korean investment for the Northeast to complement Russian plans, like the “Northern Energy Road” being built by Gazprom, and Chinese plans, like the Chang-Ji-Tu Development Plan for the North Korean port of Rajin.

China’s trade, as well as its energy and food supplies, pass through the Strait of Malacca and the Indian Ocean, and are thus vulnerable to interdiction by India or the US. China is therefore trying to reduce its exposure geopolitical risk by establishing a network of corridors between the Belt and the Road to provide alternative paths. The “China-Pakistan Economic Corridor”

* Senior Reporter, *The Hankyoreh Daily*.

and the “China-Myanmar Economic Corridor” provide such connections, and South Korea hopes that SRX and ESRMC can become part of a “China-South Korea Economic Corridor”. This concept could do much to revitalize the underdeveloped northern provinces of China and Russia’s Far East, not to mention North Korea. By linking up the Trans-Siberian Railway, the Trans-China Railway, the Trans-Mongolian Railway and the Trans-Korean Railway all these Asian countries will be connected to one another, and ultimately to Europe. An interim connection between China and South Korea using a rail-ferry has also been proposed.

Key Words: Eurasia Initiative, China’s One Belt and One Road Initiative, Park Guen-hye’s government, North Korea, East Sea Rim Economic Community.

논문접수: 2015년 7월 20일 | 논문심사: 2015년 7월 24일 | 게재확정: 2015년 8월 4일