

개도국 지역이슈 리포트

【지역이슈분석 2014-25】

2014. 11. 5.

러시아 극동지역 개발현황 및 시사점

목 차

- I. 러시아 극동지역의 경제 현황 1
- II. 러시아 정부의 극동지역 개발 추진정책 4
- III. ‘극동바이칼지역 사회경제발전’ 프로그램 7
- IV. 한·극동 러시아 교역·투자현황 및 시사점 10

작성: 조사역 김세진(6255-5708)
sejin0302@koreaexim.go.kr

확인: 수석조사역 조양현(6255-5711)
yhjo@koreaexim.go.kr



■ 러시아 극동지역은 낮은 인구밀도와 취약한 인프라로 낙후되어 있으나, 천연자원이 풍부하고 동북아시아와 유럽을 잇는 지리적 이점을 지니고 있어 러시아는 정부 차원에서 극동지역 개발을 강화하고 있음. 이에 러시아 극동개발 현황을 살펴보고, 그 시사점을 검토해 보고자 함.

I. 러시아 극동지역의 경제 현황

□ 광활한 국토면적과 지리적 중요성

- 러시아 극동지역은 바이칼 호 동쪽에 위치한 지역을 지칭하는 용어로 러시아 행정구역 상 극동 연방관구로 분류되며, 총면적은 617만 km²로 러시아 연방 전체 면적의 35.4%를 차지함.
- 러시아의 행정구역은 중앙연방관구, 북서연방관구, 남부연방관구, 북캅카스 연방관구, 불가연방관구, 우랄연방관구, 시베리아연방관구, 극동연방관구 등 총 8개 연방관구로 구성됨.
- 극동연방관구는 총 9개 연방주체로 구성되며, 사하공화국, 캄차카주, 연해주, 하바롭스크주, 아무르주, 마가단주, 사할린주, 유대인자치주, 추코트카자치주로 분류됨.
- 주요 도시로는 블라디보스토크, 사할린, 하바롭스크 등이 있음.
- 극동 러시아를 구성하고 있는 9개 연방주체 모두 태평양 연안에 위치하고 있어 향후 러시아 물류, 에너지 네트워크 및 북극항로 구축 등을 통해 동북아시아와 유럽을 잇는 경유지로 지리적 중요성을 지님.

<그림 1> 러시아 극동지역 위치



자료: 위키피디아 및 블로그(<http://politicstory.tistory.com/808>).



□ 미개발된 풍부한 천연자원

- 극동지역에는 주요 천연자원인 석유, 가스, 석탄 이외에도 주석, 우라늄, 철광석, 금, 구리, 다이아몬드 등 다양한 지하자원이 매장되어 있음.
- 석유는 러시아 전체 생산량의 4.1%, 천연가스는 전체 생산량의 4.2%를 차지하며, 석탄은 9.6%를 차지하나 인근 시베리아 연방관구와 합칠 경우, 러시아 전체 생산량의 약 94%를 차지함.
- 또한, 극동지역에서 러시아 아연의 100%, 다이아몬드의 98%, 금의 67.5%가 채굴되며, 러시아 전체 주석매장량의 3/4이 매장되어 있으며, 사실상 생산량의 100%를 차지하고 있음.
- 이외에도 러시아 전체 수산물의 65% 가량이 극동지역에서 수확되며, 특히 연어 어획량이 연간 45만 톤에 달해 러시아 전체 연어 어획량의 대부분을 차지함.
- 연해주 일대의 농토, 캅차카주 어장 및 시베리아 산림자원 등도 극동 지역에 풍부한 천연자원임.

<표 1> 러시아 연방관구별 주요 에너지자원 생산량
(2013년 기준)

구 분	석유		천연가스		석탄	
	생산량 (백만 톤)	비율 (%)	생산량 (억 m ³)	비율 (%)	생산량 (백만 톤)	비율 (%)
전체	512.4	100.0	6,708	100.0	334.8	100.0
중앙연방관구	-	-	-	-	0.3	0.1
북서연방관구	29.7	5.8	42	0.6	13.5	4.0
남부연방관구	9.3	1.8	169	2.5	5.3	1.6
북캅카스연방관구	2.0	0.4	10	0.1	-	-
볼가연방관구	110.1	21.5	245	3.7	0.3	0.1
우랄연방관구	305.2	59.6	5,889	87.8	2.4	0.7
시베리아연방관구	35.4	6.9	72	1.1	280.9	83.9
극동연방관구	20.8	4.1	281	4.2	32.2	9.6

자료: 러시아 통계청.



□ 넓은 국토면적에 비해 낮은 인구밀도

- 극동지역 거주 인구는 2012년 기준 627만 명으로 러시아 전체인구 1억 4,306만 명의 4.4%에 불과함.
- 구소련 시기에 극동 지역에 부족한 노동인구의 유입을 촉진하기 위해 극동지역 근로자의 임금 수준을 평균임금의 2~3배 수준으로 책정하면서 인구유입이 가속화되었으나, 구소련 해체 이후 보조금 지원 감소로 인구 유출이 심화됨.
- 2012년 1월 기준 극동 연방관구의 인구는 1990년 대비 22.1%(약 178만 명) 감소하여 8개 연방관구 중 가장 큰 폭의 인구감소를 보였음.
- 2001~12년 기간 중 러시아 전체 인구가 2.2% 감소한 가운데 극동 연방관구는 8.3% 감소하였으며, 2012년 1월 기준 해당 지역 인구밀도는 km²당 1명으로 매우 낮은 수준임.
- 극동 지역의 인구 부족은 내수위축과 생산력 저하를 초래하고, 장기적인 성장동력을 약화시킬 수 있어 극동지역 개발의 어려움으로 작용함.

<표 2> 러시아 연방관구별 인구 변화

단위: 천 명

구 분	1990년	2001년	2012년	증감비율(%)	
				1990년 대비	2001년 대비
전체	147,665	146,304	143,056	-3.1	-2.2
중앙연방관구	38,018	38,175	38,538	1.4	1.0
북서연방관구	15,310	14,199	13,660	-10.8	-3.8
남부연방관구	13,324	14,060	13,884	4.2	-1.3
북캅카스연방관구	7,373	8,702	9,493	28.8	9.1
불가연방관구	31,764	31,532	29,811	-6.1	-5.5
우랄연방관구	12,725	12,471	12,143	-4.6	-2.6
시베리아연방관구	21,106	20,333	19,261	-8.7	-5.3
극동연방관구	8,045	6,832	6,266	-22.1	-8.3

주: 해당연도 1월 1일 기준.

자료: 러시아 통계청.



Ⅱ. 러시아 정부의 극동지역 개발 추진정책

□ 극동개발을 위한 투자환경 개선 및 외국인투자 유치계획

- 극동지역은 풍부한 천연자원에도 불구하고, 러시아 중앙지역에서 소외된 지리적 여건과 단순한 원료생산 및 군수산업 위주의 경제구조로 인해 주거와 도로망 등 인프라 개발에서 소외되어 왔음.
- 이에 따라 러시아 정부는 지속가능한 발전을 위해 미개발지역인 극동지역 개발을 필수요소로 판단하여, '07년 및 '09년도 2차에 걸친 극동발전전략 수립 및 '12년 5월 전담부처인 극동개발부를 신설함.
- 러시아 정부는 2025년까지 연 4조원 규모의 재정투자를 집중하고, 투자환경 개선을 통해 연 20조원 이상의 자국 내 민간 및 외국인투자 유치를 진행할 계획임.
- 푸틴 대통령은 2013년 9월 극동개발 사업의 부진을 이유로 초대 극동개발부 장관인 Viktor Ishayev에 비해 사업추진력이 강한 Alexander Galushka를 극동개발부 장관으로 임명함.
- 기존에는 극동개발부 장관이 극동지역 전권대표¹⁾를 겸임하였으나 극동개발부 장관 교체를 통해 부총리 겸 극동연방지구 전권대표로 Yuri Trutnev를 새로 임명함.

<표 3> 러시아 정부의 극동 개발계획 추진경과

시 기	내 용
'07. 12	- 극동러시아 바이칼호 인근 지역을 아우르는 대규모 사회경제 개발계획 허가 (소요자금: 6년간 1조 루블(약 300억 달러))
'12. 5	- 극동개발부 설립(초대장관: 전 하바롭스크 주지사 Viktor Ishayev 임명)
'12. 11	- 푸틴대통령, 개발담당 국영기업 극동개발공사 설립 제안
'13. 3	- 극동러시아 개발을 위한 2025년까지의 장기 프로그램 승인 (소요자금: 총 10조 7,094억 루블(약 3,529억 달러))
'13. 9	- 푸틴대통령, 극동개발부의 기대에 못 미치는 성과에 불만, 장관을 Alexander Galushka로 전격 교체

자료: Artyom Lukin(러시아 극동연방대학교 교수), 극동러시아 개발과제와 한국과의 협력 가능성, 2013. 11.

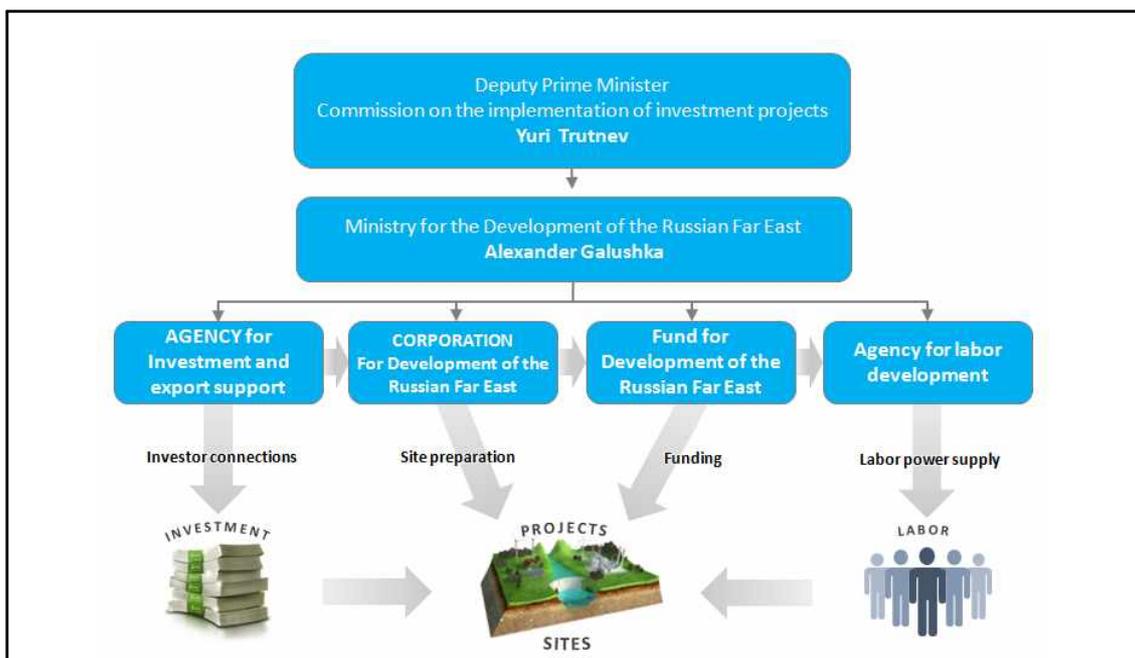
1) 전권대표는 지방에 대한 중앙정부 통제강화의 목적으로 파견되어 크렘린의 지시를 직접 이행함. 부총리급이 연방지구 전권대표를 겸임하는 것은 북캅카스 연방지구 전권대표 이후 두 번째로 극동 지역의 중요성을 잘 드러내는 사례임.



□ 러시아 대외경제협력은행(VEB)의 개발펀드를 통한 극동지역 개발 추진

- VEB의 직간접 금융지원을 통해 극동러시아 개발을 추진하고 있으며, 직접투자펀드(Russia Direct Investment Fund: RDIF)와 극동개발펀드(Far East and Baikal Region Development Fund: FEDF)를 조성함.
- **(직접투자펀드)** 러시아 직접투자펀드는 ① 투자를 통한 수익성 추구 및 ② 러시아 지역에 대한 외국인 직접투자 유치 목적으로 2011년도에 100억 달러 규모로 설립됨.
 - 직접투자펀드는 외국인투자자와 1:1 비율 공동 투자 형태로만 투자가 가능하며, 투자대상지역은 러시아 연방 전역임.
 - 투자기간은 5~7년으로, 개별 프로젝트 투자규모는 50백만~5억 달러로 최대 50%+1주 미만의 지분투자 가능

<그림 2> 러시아 극동지역 개발 및 해외투자유치를 위한 지원체계



자료: 한국수출입은행 모스크바사무소.

- **(극동개발펀드)** 극동개발펀드는 극동 바이칼지역의 지역개발 사업 기획 및 교통, 에너지, SOC 등 투자지원을 목적으로 2011년 11월 설립되었으며, 기금규모는 150억 루블(약 5억 달러)임.



- 극동개발펀드는 사업 초기단계부터 프로젝트의 10~15% 상당을 투자하며, 산업개발 관련 프로젝트의 경우에는 극동개발펀드의 지분투자 외에 VEB의 금융지원을 병행함.

<표 4> 러시아 직접투자펀드와 극동개발펀드 차이점

구 분	직접투자펀드(RDIF)	극동개발펀드(FEDF)
목 적	- 투자를 통한 수익성 추구 (Seeks for high returns on Investment)	- 미손실 거래에 대한 투자(안정성 추구) (Enters into non loss-making transactions)
투자형태	- 해외직접투자 형식의 공동투자 (Raises foreign direct investments under own capital) · 지분투자 (Invests only in equity)	- 비공공부문에 대한 투자 (Raises non-public investments) · 지분, 대출, PPP 방식 투자 (Invests in equity, grants loans and PPP structuring)
대 상	- 성숙기업에 대한 투자 (Invests into mature companies) · 러시아 연방 전역 프로젝트 (Projects in all Region of Russian Federation)	- 초기개발 단계 프로젝트에 대한 투자 (Invests into projects at early stage of development) · 극동·바이칼지역에 대한 개발사업 (Projects in Far East and Baikal region)

자료: 극동개발펀드.

□ 극동지역의 취약한 물류부문 인프라 개발 추진

- 러시아 정부와 우리나라 정부는 2013년 10월 유라시아 이니셔티브를 통해 ‘하나의 대륙’을 제창하며, 교통·물류·에너지 인프라 구축을 통한 거대 단일시장 형성을 목표로 함.
- 그러나, 극동지역의 물류 인프라(철도, 도로, 항만)는 시설 노후화 및 수송량 부족으로 취약한 수준이며, 이로 인해 운송망의 현대화와 신규 운송망 건설 등이 필요함.
- (철도) 유라시아 이니셔티브의 중심지역인 극동지역 내 연해주 지역의 연간 철도 수송능력은 61백만 톤이며, 2012년 기준 실제 화물수송량은 58백만 톤임.
- 향후 철도 인프라 개발을 통해 수송능력을 확충하지 않고 현 상태를 유지할 경우, 화물량이 2015년 36.5백만 톤, 2020년 43.5백만 톤 수준으로 시설량을 초과할 것으로 예상됨.



- * 러시아 정부는 이에 따라 '철도수송발전전략 2030'을 통해 시베리아 횡단 철도(TSR)과 한반도 종단철도(TKR)의 연계운행을 포함한 신규철도 건설, 기존철도 개·보수, 철도차량 증량 등의 철도 개발계획을 추진할 예정임.
- 2030년까지 러시아 철도공사의 주요임무 중 하나는 러시아 영토를 관통하여 동부와 서부를 연결하는 국제교통로를 개발하는 것임.
 - 극동지역 항만 또는 중국, 북한을 통해 유입된 화물을 서부 러시아 지역 및 유럽으로 수송함으로써 상품 교역을 활성화할 수 있음.
- 이러한 정책적 맥락에서 러시아 철도공사는 나진-하산 철도현대화사업을 추진하였으며, 나진항 컨테이너 터미널 개발사업도 추진하고 있음.
 - 아시아에서 유럽으로의 해상운송에 45일이 소요되는 반면, 나진항, 나진-하산 철도 및 TSR을 활용하여 14일내 유럽지역으로 화물수송이 가능하므로 나진항은 향후 아태지역의 거점항만으로 성장할 수 있음.
- **(항만·도로)** 극동지역 항만은 대부분 개발시점이 30년 이상 지나 노후화 되었음. 보스토치니, 블라디보스토크, 나호트카, 바니노, 포시에트 항만이 극동 전체 항만처리 화물의 대부분을 처리하고 있음.
 - 극동지역 항만 인프라 개발의 우선목표는 노후화된 항만의 현대화를 포함 하여, 석탄, 원유, 천연가스 등 에너지 처리를 위한 항만과 TSR 및 중국을 연계하는 환적 컨테이너 물동량 처리시설을 추가 개발하는 것임.
- 극동지역 도로 인프라는 기존도로의 노후화, 포장도로의 부족, 연방 간선망과의 연계가 미비하며, 역내 도로운송망 확대 및 교통접근성 향상 등에 도로 인프라 개발의 초점이 맞춰져 있음.

Ⅲ. '극동·바이칼지역 사회경제발전' 프로그램

□ 개 요

- 러시아 정부는 2013년 3월 연방정부 차원에서 러시아연방 국가 프로그램인 '극동·바이칼지역 사회경제발전'을 승인함.
- 극동·바이칼지역은 극동연방관구의 9개 연방주체와 시베리아연방관구에 속하는 3개 연방주체를 포괄하며, 총 면적은 772만 7,400km²로 러시아 전체의 절반(45.2%)에 해당함.



- * 극동지역과 바이칼 지역을 한데 묶어 개발을 추진하는 이유는 극동과 바이칼 지역의 사회경제적 상황이 유사하고, 교통·인프라 측면에서도 서로 밀접하게 연관되어 있기 때문임.
- 총투자액은 10조 7,094억 루블로 이중 연방정부 예산이 3조 8,169억 루블로 가장 크며, 지방정부 3,478억 루블, 민간부문 6조 5,447억 루블로 구성되어 있음.
- 동 프로그램은 12개의 하부 프로그램과 기존에 수행하던 2개의 연방 목적 프로그램인 ‘2018년까지 극동·바이칼지역 사회경제발전’과 ‘2007~2015년 쿠릴열도(사할린 주) 사회경제발전’을 포괄함.
- 해당 프로그램은 극동·시베리아 경제의 신속한 발전 및 구조 변화, 해당 지역 주민의 생활수준 향상 및 인구 증가를 골자로 하는 2대 목표와 이에 부합하는 13대 과제를 제시하고 있음.

<표 5> 극동·바이칼 지역 사회경제발전 프로그램 개요

구 분	내 용
관 할 부 서	극동개발부
총 투 자 액	10조 7,094억 루블 (구성비 100%) (연방정부) 3조 8,169억 루블 (구성비 35.6%) (지방정부) 3,478억 루블 (구성비 3.3%) (민간부문) 6조 5,447억 루블 (구성비 61.1%)
수 행 기 간	- 2014 ~ 2025년 (12년간)
대 상 지 역	- 극동 연방관구 9개 연방주체 및 이르쿠츠크주, 브리야트 공화국, 자바이칼 지방
프로그램 구성	- 12개의 부속프로그램과 2개의 연방 목적프로그램
주요프로젝트	- 시베리아 철도 및 바이칼-아무르 철도정비, 지방공항 정비, LNG 플랜트 등 각종 플랜트·발전소의 건설 등
주 요 목 표	- 2025년까지 2011년 대비 역내총생산 2.2배 향상 - 역내 인구는 100만명 늘려 1,200만명으로 증대 - 2011년 대비 수출 약 3배 확대

자료: 극동·바이칼지역 사회경제발전 프로그램 연방 정부령.

□ 분야별 주요 사업계획

- (제조업) 극동지역에서 육성하고자 하는 제조업은 항공기 제조, 우주, 조선, 석유화학, 자동차산업 등임.



- 항공기 제조와 조선, 자동차 부문은 극동지역에 일부 기반을 두고 있으며, 우주와 석유화학은 새로 신설되는 부문임.
- **(광물자원)** 단순채굴에 의한 수출보다 가공을 통한 부가가치 증대를 추구하고, 부속프로그램 투자액의 25.6%를 차지할 정도로 중요한 투자대상 부문임.
- 마가단 대륙붕 석유·천연가스 개발, 체얀다 가스전, 오고진스코에 탄전, 에리가 탄전개발 등이 있으며, 해당 프로젝트의 경우 연방예산보다는 대부분 기업자금을 통한 개발을 목표로 함.
- **(교통인프라)** 교통부문 개발에 대한 총투자는 약 1조 7,000억 루블로 투자규모면에서 세 번째를 차지하며, 투자액의 대부분인 97%를 연방 예산에서 조달한다는 계획임.
- 바이칼-아무르 간선철도(BAM)의 개선, 혼잡구간의 수송능력 증대, 터널과 다리의 재건 등 시베리아 철도 개보수 및 현대화, 내륙도로 정비, 산업 클러스터 조성 및 자원개발에 필요한 철도나 도로의 지선건설 등이 있음.

<표 6> 극동·바이칼지역 사회경제발전 프로그램의 분야별 투자액

단위: 억 루블, %

프로그램	총 액	연방정부	지방정부	국영·민간기업	구성비
부속프로그램 소계	99,689	32,290	2,197	65,201	100.0
경제효율 향상	26,622	1,026	7	25,590	26.7
광물자원	25,542	810	32	24,700	25.6
임업	1,897	171	8	1,718	1.9
수산	791	440	30	320	0.8
농업	1,167	281	133	753	1.2
교통	16,688	16,201	270	217	16.7
전력	13,862	4,418	141	9,302	13.9
주거환경	7,618	5,555	948	1,115	7.6
환경	2,970	2,375	528	67	3.0
학술·인재	697	644	21	32	0.7
관광	1,759	293	79	1,387	1.8
프로그램 시행	76	76	0	0	0.1
2018년까지 발전	7,354	5,846	1,268	240	-
쿠릴제도 개발	52	33	13	6	-
총 계	107,094	38,169	3,478	65,447	

자료: 극동·바이칼지역 사회경제발전 프로그램 연방 정부령.



IV. 한·극동 러시아 교역·투자현황 및 시사점

□ 우리나라의 대 극동 러시아 교역은 활발하나 투자는 부진한 편

- 극동 러시아의 주요 교역 거래국은 한국·중국·일본이며, 2013년 기준 3개국의 극동러시아 대외교역 비중이 약 80%에 달함.
- 2013년 기준 러시아 극동 지역의 대 한국 교역액은 96억 달러로 전체 교역액의 24.2%를 차지하며, 대 한국 수출비중은 29.6%로 2위, 대 한국 수입비중은 12.1%로 3위를 차지함.
- 우리나라의 대 극동러시아 주요 수출품목은 석유화학제품, 자동차 및 자동차 부품, 철재, 제지 등이며, 주요 수입품목은 수산물, 석유, 천연가스, 석탄 등임.

<표 7> 극동 러시아의 對 한·중·일 교역현황

단위: 백만 달러, %

구분	2011년			2012			2013년		
	수출	수입	교역	수출	수입	교역	수출	수입	교역
한국	8,462 (33.8)	1,312 (14.4)	9,775 (28.6)	8,368 (32.4)	1,893 (17.9)	10,261 (28.2)	8,174 (29.6)	1,474 (12.1)	9,648 (24.2)
중국	3,968 (15.9)	4,224 (46.4)	8,192 (24.0)	5,111 (19.8)	4,892 (46.3)	10,003 (27.5)	5,429 (19.6)	5,764 (47.2)	11,193 (28.1)
일본	6,855 (27.4)	9,034 (9.9)	7,759 (22.7)	7,455 (28.9)	986 (9.3)	8,441 (23.2)	9,052 (32.7)	1,729 (14.2)	10,781 (27.0)
전체	25,012 (100.0)	9,110 (100.0)	34,122 (100.0)	25,831 (100.0)	10,555 (100.0)	36,386 (100.0)	27,652 (100.0)	12,207 (100.0)	39,859 (100.0)

주: ()는 전체 수출입액에서 개별국가가 차지하는 비중임.

자료: 극동 연방관구 관세청.

- 2012년 기준 극동 러시아의 투자유입액은 135억 8,258만 달러이며, 우리나라는 대 극동 러시아의 제8위 투자국으로 9,289만 달러를 투자하였으나 전체 투자유입액의 0.7%로 비중은 미미함.
- 우리나라의 대 극동 러시아 투자는 주로 수산업, 제조업, 농림업 등의 분야이며, 해당분야에 대한 투자가 전체 투자액의 84.6%를 차지함.



- 우리나라는 그 동안 대 극동 투자협력에 있어 대규모 자본투자에 대한 대외적 관심은 많았으나, 투자사업이 활발하게 진행되지 않아, 향후 극동지역 투자를 위한 러시아와의 투자협력 강화가 필요함.

<표 8> 우리나라의 주요 부문별 대 극동러시아 투자현황

투자사업	주요 내용
유연탄광산 운영	- 에렐 탄광 지분인수
이동통신 서비스사업	- 이동통신 서비스법인 자회사 설립
복합주택단지 건설	- 주택건설 분양
해외자원개발	- 서캄차카 해상유전 개발(사업철회)
영농법인 경영	- Khorol Zerno 법인인수, 아시노프카 제2농장 인수투자
고압차단기 생산공장 건설	- 현대 일렉트로닉스 현지공장(공장가동 지연)
반제품 형태 수출조립공장 합작	- 러시아 Sollers社 자동차 CKD 공급 합작
즈베즈다사 조선소 현대화 사업	- Zvesda-DSME와의 합작조선소 설립(프로젝트 참여 철회)
하바롭스크 공항 지분인수	- 지분인수 10% 투자 및 공항운영 사업자 선정
극동물류센터 건설 운용	- 물류창고 건설

자료: 대외경제정책연구원, 극동·시베리아 개발협력 활성화를 위한 주요과제와 추진방향, 2013. 11

□ 극동지역 투자시 유의사항

- 러시아 극동지역에서의 기업활동을 저해하는 주요 요인으로 공무원의 부패, 행정 관료주의 및 편의주의로 인한 인허가 지연 및 복잡한 인허가 절차 등이 있음.
- 세계은행의 2013년 기업경영여건(Doing Business) 순위에 따르면 러시아의 기업환경은 189개국 중 92위로 경제규모에 비해 상대적으로 낮은 수준이며, 국제투명성기구의 2013년 부패인식지수는 177개국 중 127위임.



- 또한, 광대한 면적에도 불구하고, 중앙지역과 원활하게 연결되지 못하는 불충분한 교통 인프라 및 시설노후화로 투자자들의 화물운송비용에 대한 부담이 크며, 인프라 요금 자체도 높은 수준임.
- 화물운송비용의 증가는 제품 가격으로 전가되어 상품의 가격경쟁력을 낮추고, 프로젝트에 대한 비용회수를 지연시키는 요인으로 작용함.
- 이외에도 극동지역은 노동가능인구 감소와 고령화로 인해 산업별 숙련노동자 부족 및 노동생산성 저하를 겪고 있으며, 법률·회계·컨설팅 등 서비스 산업 미발달로 인한 현지투자의 어려움이 존재함.

□ 극동 러시아 지역과의 물류 부문 협력강화 필요

- 우리나라의 높은 대외교역 의존도를 고려할 때, 향후 유라시아 대륙과의 육상물류 분야 개발이 중요함. 특히, 러시아 극동지역은 태평양 연안의 항구와 항만시설이 위치하여 지리적으로 중요함.
- 특히, 극동지역을 기점으로 시베리아 횡단철도(TSR), 바이칼-아무르 간선철도(BAM) 등의 대륙횡단 철도와 도로, 광케이블, 송유관과 가스관 등 수송 인프라가 출발함.
- 또한, 북극의 해빙과 러시아의 내륙수로를 이용한 미래의 대륙간 수송노선으로 불리는 북극항로 및 북방복합운송로는 극동·시베리아 지역의 동북부 해안과 내륙하천을 따라 구축될 전망이다.
- 극동 지역은 천연자원의 새로운 공급처로서, 유라시아 대륙을 향한 새로운 교통·물류 거점으로서, 국가적 차원의 개발이 시도되고 있는 미개척 시장으로 한국경제에 새로운 기회가 될 가능성이 큰 것으로 분석됨.

□ 북한과의 협력을 통해 남북러 3각 협력사업 지속추진 검토

- 러시아의 극동개발과 우리나라 정부의 유라시아 이니셔티브 정책 간 상호 효과적인 실현을 위해서는 우리나라와 북한, 그리고 러시아와의 철도, 도로 등의 복합물류 네트워크에 대한 3각 협력이 선결되어야 함.
- 특히, 시베리아 횡단철도(TSR)와 한반도종단철도(TKR)의 연결, 북한을 통과하는 천연가스관 건설 등 러시아 극동지역 개발을 위해 북한의 협력이 절대적으로 필요함.



- TKR-TSR 연결 시범사업인 나진-하산 프로젝트가 실질적인 남북러 3각 협력사업이 될 수 있도록 우리나라 기업의 직접참여 가능성을 지속적으로 협의할 필요성이 있음.
- 나진-하산 프로젝트는 나진항 제3부두에서 러시아 국경도시 하산까지 철도 54km를 개보수하고, 화물터미널 건설 및 화물열차 운영을 통해 나진항과 시베리아횡단철도를 연계하는 물류사업임.

<그림 3> 유라시아 이니셔티브 구상안



자료: 동아일보('13. 10. 19자).

문의: 조사역 김세진(6255-5708)
sejin0302@koreaexim.go.kr