

〈국외출장 결과보고서〉

1. 출장자: 박양호 원장, 정일호 기획경영본부장, 이상준 한반도·동북아 연구센터장
2. 출장일시: 2012년 7월 19일(목)-22일(일)(3박4일)
3. 출장지: 러시아 블라디보스톡
4. 출장목적:
 - 국토연구원, 한국환경정책평가연구원, 한국해양수산개발원 및 APEC 학회가 러시아과학아카데미 등과 공동으로 개최하는 2012 한러포럼에 참석하여 주제발표 및 토론
 - 이번 출장을 통해 러시아의 관련 전문가와 향후 협력 네트워크 구축
5. 출장일정

월 일 (요일)	출발지	도착지	업무 수행 내용
7.19(목)	인천	러 시 아 블 라 디 보 스톱	10:30 인천공항출발; 15:30 블라디보스톡 공항 도착 17:30 Round Table
7.20(금)	러시아 스톡	블라디보	09:00-10:00 한러포럼 개회식 10:00-12:00 총괄 세션 13:00-17:00 물류, 에너지, 지역개발 세션 18:00 만찬
7.21(토)			10:00-12:00 현지 전문가 간담회 13:00-16:00 APEC시설 등 현지 시찰
7.22(일)	러 시 아 블 라 디 보 스톱	인천	14:00 블라디보스톡 공항 출발 15:30 인천공항 도착

▣ 주요 일정 및 논의 내용

□ 7월 19일(목) Round Table

- 한국과 러시아는 주요 국제회의를 교차 개최하는 등 밀접한 연관성을 갖고 있음.
 - 한국의 부산이 APEC을 개최한 이후 러시아의 블라디보스톡에서 APEC 개최, 러시아의 소치에서 동계 올림픽 개최 이후 한국 평창에서 동계 올림픽 개최.
- 한국과 러시아는 향후 두 가지 분야에서 중요한 협력 파트너가 될 수 있음.
 - 제조업 분야에서의 협력.
 - 극동개발에서의 협력.
- 향후 한러협력 확대를 위해서는 한국기업들에 대한 러시아의 매력 포인트 부각이 필요.
 - 이와 관련된 러시아측의 고민이 필요.
 - APEC개최가 이러한 측면에서 러시아에게 좋은 기회가 될 것.

□ 7월 20일(금): 한러 극동포럼 본회의

1. 기조연설

이윤호 경제통상대사는 “한-러 협력의 중요성과 협력방향” 주제로 기조연설을 실시한바, 동 요지 아래와 같음.

(한-러 관계의 발전과 평가)

- 1990년 수교 이래 한-러 실질 관계는 기대-실망-현실인식-구체적 협력의 단계로 이행되고 있으며, 공식적으로는 건설적, 상호

보완적 동반자 관계(1994년), 상호 신뢰하는 포괄적 동반자 관계(2004년), 전략적 협력동반자 관계(2008년)로 발전해 옴.

(전략적 협력동반자 관계)

- 양국관계는 협력의 내실이 중요함. 양국 관계의 친밀도, 발전정도에 따라 정치, 경제, 문화, 군사, 외교, 국제관계 등 다방면의 협력의 질과 강도가 다름. 한-러간 전략적 협력동반자 관계도 앞으로 어떻게 구체화시키고 발전시켜 나가느냐가 중요함.
- 전략적 협력동반자 관계 설정 이후 양국간에는 △ 차관급 전략대화 신설 △ 북핵문제 관련 사안별 공조 △ 주요 국제기구 진출 상호 지지 △ 교역규모 200억불 돌파 △ 우주과학기술분야 협력 증대 △ 사할린-2 LNG 도입 개시 △ 러 경제현대화를 위한 협력기반 구축 △ 빈번한 문화교류 행사 및 사회인사 교류 등으로 유례없이 활발하고 좋은 관계를 유지하고 있음.
- 특히 지리적 근접성, 상호보완적 산업구조, 역사적 영토적 갈등 부재, 유사한 국민정서 등을 고려할 시 발전 잠재력이 다대

(한-러 관계 강화와 내실화 필요성)

- 한국에 있어 러시아는 △ 북핵 문제 해결, 한반도 평화정착 및 통일에 대한 건설적 기여를 하고, △ 경제협력의 유익한 파트너(에너지자원/식량 공급원 다변화 및 안정적 공급처, 새로운 물류기지 개발 및 루트 개발, 새로운 투자처 및 상품시장, 미래산업 육성에 필요한 기술협력)가 될 수 있음.
- 러시아에 있어 한국은 △ 러시아 특히 극동시베리아지역의 경제현대화 △ 러시아의 아태지역 진출, 동 지역내 위상강화에 있어

중요한 협력파트너가 될 수 있음.

(한-러 관계 발전의 제약요인)

- △ 상대방의 중요성에 대한 낮은 인식과 낮은 상호인지도 △ 양국간 존재하는 가치, 체제, 행동양식 차이 △ 미국, 중국, 러시아 간의 국제정치 역학구도와 이에 따른 각국의 한반도 정책, 남북한의 대외정책 등이 발전이 한-러 관계발전의 제약요인이나, 양국이 합심, 노력하면 상당한 정도 극복이 가능하다고 봄.

(한-러 협력관계 내실화 방안)

- 경제분야에서는, 양국의 필요성에 부합하는 맞춤형 경제협력 추진 필요.
 - 한국은 러시아의 경제 현안인 경제현대화와 극동지역 개발에 적극 참여.
 - 남-북-러 가스, 철도, 전력망 연결사업의 적극 추진 및 여타 협력사업 발굴.
 - 한-러 FTA 체결 추진.
- 정치·안보 분야에서는, 북한 비핵화, 한반도 평화정착을 위해 보다 능동적인 역할 수행(러시아), 2012 APEC 정상회의의 성공적 개최와 러시아의 동북아내 건설적 역할 수행 적극 지원(한국).
- 문화·홍보 분야에서는, 체계적인 인적교류, 문화교류, 언론홍보 등을 통해 양국 국민간 심리, 거리적 거리감 완화와 상화이해 증진 및 비자면제협정 체결 적극 추진.

2. 제1세션 : 교통·물류부문 (Moderator: 김학소 해양수산개발원장)

가. 한-러 극동 물류협력 방안(주제발표: 이성우 해양수산개발원 국제
물류연구실장)

- (러 극동을 둘러싼 환경변화) △ 동북아 물류시장 성장(한-중, 중-일 간 교역이 급증, 한-일 간 교역 지속 성장세) △ 중국 동북지역 성장(2004년 '동북진흥계획' 발표, 2009.11월 중국 국무원 '두만강구역 계획' 승인) △ 러 극동의 경제적 부상(아태지역 국가들의 수요를 충족시킬 만한 에너지자원 부존, 2009.11월 에너지전략-2030 채택) △ TSR 연계성 강화 △ 나선 경제특구 개발(1991년 나선지역 자유무역지대로 설정, 2010년 경제특구로 승격) △ 2012 APEC 정상회의 △ 북극해 항로 개발.
- (러시아 국가 발전 전략 : 2030년 장기개발전략) △ 제도적 장치 마련과 인프라 개발 프로젝트(1단계, 2008-2012년) △ 정보, 통신, 바이오, 나노 신기술 경제로 전환(2단계, 2013-2017년) △ 효율적인 유럽 및 아시아 경제통합 체제 형성(3단계, 2018년 이후).
- 러시아 경제·사회정책 방향(4I) : 제도화(Institutions), 인프라건설 (Infrastructure), 혁신(Innovation), 투자(Investment).
- (러 극동지역의 잠재력) 러 정부는 동·서부지역 불균형 해소 및 아태지역에서의 위상 제고 차원에서 극동개발을 착수한바, 동 개발의 핵심은 제반 인프라 개선임.(2012 APEC 인프라, 운송 인프라, 에너지개발 인프라, 환경/교육/의료 인프라 등)
- (한-러 물류분야 협력의 중요성) △ 러 극동항만을 중심으로 최

근 양국간 교역이 빠르게 증가하는 추세(양국 수출입 품목은 상호보완적 구조, 2011년 한-러 컨테이너 물동량 2004년 대비 약 2배 증가) △ 러 극동은 최단 유라시아 연결로이자, 북극항로 물류거점으로서 강점 보유(한-러 컨테이너 물동량의 85% 극동지역 항만을 통해 처리, 북극항로 개장시 극동항만은 아시아-유럽간 중계항만의 역할 수행 가능하며 이는 항만산업 발전으로 확산).

- (한-러 물류협력 방안) ① 러 극동 물류산업 공동 활성화(러 극동지역 경제발전을 위해 한-러 물류인프라 공동 개발 필요) ② 동북아 물류네트워크 공동 구축(러 극동과 동북아 국가간 최적의 물류인프라 구축, 범 글로벌 물류네트워크를 구축하여 환동해 국가와 북극해 항로를 연결하는 항로 개척 선도) ③ 정부간 차원의 협력 구축(2012년 제4차 한·중·일 물류장관 회의시 러시아의 옵저버 참여 필요, 한-러 항만국장회의 추진 필요).

나. 동북아 통합과정과 극동 인프라 발전(주제발표 : 노보셀체프 FEMRI 부소장)

- 러 극동 교통인프라 개발 목적은, ① 교역상품의 원활한 이동 기반으로서 동북아 교통시스템으로의 통합 ② 역내 교역상품의 경쟁력 제고와 투자 유치에 긍정적으로 작용 ③ 역내 국가간 교통 프로젝트의 북한 참여 유도(TSR-TKR 연결, 남북러 가스관 건설, 평양-블라디보스톡-모스크바-유럽간 고속철도 건설 등) ④ 러시아 국내 교통 물류망 개발(TSR, 프리모리에-1, 프리모리에-2, 북극해 항로 등) ⑤ 러시아-동북아 국가간 에너지 원자재 분야 협력 외에 농업, 수산업, 임업 분야 가공 산업 육성에서의 협력 강화 등임.

- 교통분야 프로젝트는 러시아내 통관(Transit) 능력을 감안하여 추진해야 함. 이점에서 러 극동에서의 국제 교통 corridor 구축은 실제적인 문제임. 러 극동지역을 경유하여 4대 국제물류망 구축이 가능함(TSR, 프리모리에-1,2, 북극항로).
- 유라시아고속철도 (서울-블라디보스톡-하바롭스크-모스크바-유럽) 프로젝트는 러 극동지역내 교통 분야 최대 프로젝트 중 하나임. 동 프로젝트 관련 러 FEMRI는 한국 측과 공동연구를 실시함.
 - 동 프로젝트 추진을 위해 블라디보스톡시를 기반으로 한 광역도시 건설 필요성이 제안됨.
 - 블라디보스톡, 트루도보예, 우글로보예, 아르쭘, 우수리스크, 나호트카, 슬라비안카, 하산을 통합하여 2030년까지 인구 1.5-3백만의 메가시티를 건설한다는 계획.
 - 아울러, 광역도시 인근에 대규모 허브항만(연 물동량 3억톤 이상 처리 규모) 건설 필요.
- 한-러 전문가들은 유라시아고속철도 건설(2011년 기준)에 약 2,500억불 소요될 것으로 평가하고 동 재원은 러시아(15%), 한국(15%), 독일 등 유럽국가(20%), 민간투자(25%), 국제증권시장(25%) 등에서 확보하는 방안을 제시함. 유라시아 고속철도 건설 사업은 TSR 여객운송 적체 해소, 화물(특히 고급화물) 유치 경쟁력 강화, 여행객 유치 등 경제적 시너지 효과를 낼 것임.

다. 동북아 통합과정과 극동 인프라 발전(토론 : 홍진기 Trans Container Asia Pacific 고문)

- 동북아내 교통망은 동북아경제권과 아·태경제권의 가교역할을 하

는 Land-bridge 역할을 수행함. 유럽-아·태지역을 잇는 철의 실크로드 프로젝트가 이루어진다면, 동북아 경제협력 확대에 크게 기여할 것임.

- 철도가 유럽의 경제를 통합시킨 것처럼, 동북아-유럽을 잇는 유라시아 Land-bridge를 통해 동북아 경제공동체가 촉진될 것임. 또한 남·북대륙철도 사업은 한-러간 철, 에너지, 녹색 등 실크로드 경제협력에 추진력을 제공할 것임.
- 러시아는 2014 동계올림픽, 2018년 월드컵을 대비하여 고속철도 등 철도망 현대화 사업을 추진할 계획임. 러시아는 세계 4번째 고속철도기술 보유국인 한국과의 협력도 희망하고 있음. 유라시아고속철도는 유럽과 아시아를 통합시켜 새로운 유라시아 시대 개막을 앞당길 것임. 차세대 성장 동력인 철도산업과 물류 분야에서의 한-러간 활발한 협력을 기대함.

3. 제2세션 : 지역개발 (Moderator: 박양호 국토연구원장)

가. 환동해권의 발전전망과 한-러 협력을 위한 전략적 접근(주제발표: 이상준 국토연구원 한반도·동북아연구센터장)

- 환동해권(한반도 동부연안, 일본 서부연안 및 러 극동지역)은 그간 역내 정치경제적 교류 미비로 주목을 끌지 못했으나, 최근 러 극동 천연가스 도입, 2012 블라디보스톡 APEC 정상회의 개최, 중국의 창지투 개발 등에 따라 동 지역의 중요성이 재조명되고 있음.
- 동 지역이 보유한 강점과 기회를 잘 활용할 시, 동북아 경제협력을 선도해가는 발전의 한 축이 될 수 있으나, 약점을 극복하지

못할 경우, 동 지역의 발전도 지지부진할 가능성 상존.

- 한-러 경제협력에 있어 러 극동은 중요한 지역임.
 - 한국정부는 2010년 동해안권 발전방향을 설정하고 환동해권 국제관광거점 조성, 특화거점항만 조성, 항만물류 비즈니스 거점 조성 등의 프로젝트를 수립함.
 - 러 정부도 '2013년까지의 극동자바이칼 지역 경제사회발전 연방 프로그램'을 추진하고 있으며 2012년에는 극동개발부를 신설하여 동 지역 개발을 전략적으로 추진 중임.
 - 러 극동에서 한-러 협력은 인프라, 자원개발 등을 중심으로 한 다자협력과 에너지, 물류 등을 중심으로 한 다자협력으로 구분하여 추진 가능함.

- 한국과 러시아의 환동해권 개발정책과 러 극동의 잠재력 감안시 한-러간 유망 협력 분야는 △ 물류 △ 에너지 △ 생태관광 △ 농업·수산업 △ 해양자원 보호 △ 지하자원 개발 등이 될 수 있음.
 - 한-러 협력의 기본 원칙이 호혜성과 미래지향성이 되어야 한다는 점에서 우선적 협력의 내용에는 물류, 에너지, 해양자원 보호 관련 분야임.

- 한-러 협력의 초국경 협력이라는 기본적 구도 하 미시적 틀(양자협력)과 거시적 틀(다자협력), 정부차원의 틀과 민관협력의 틀로 구분할 수 있음.
 - 환동해안권은 초국경협력의 초기단계로서 다자협력보다는 양자협력이 현실적이고 정부 주도 협력이 실현가능성이 높음.

- 한-러 협력, 환동해권 전체의 발전에 있어 북한변수는 도전이자

기회임.

- 이와 관련, 한-러간 물류와 에너지 협력의 촉진체로서 '뉴 라선 프로젝트' 추진을 제안함.
- 2012 블라디보스톡 APEC 정상회의 계기 '뉴 라선 프로젝트' 등 북한을 포함한 환동해권 다자협력 논의가 이루어질 수 있기를 기대함.

※ 뉴 라선 프로젝트 : 한국, 러시아, 중국, 북한이 중심이 되고 일본, 미국이 참여하는 4+2 다자추진체를 통해 물류, 에너지, 관광분야 협력을 추진하는 사업

나. 러 극동지역에서의 한-러 협력(발표 : 테르스키 전략연구센터 소장)

- 러 극동의 면적은 호주와 유사하나, 극동내 자원 개발율은 호주 개발율의 12%에 불과함. 낮은 개발율은 단점인 동시에 장점이 될 수 있음.
- 러 극동을 중심으로 한-러 간 실질적 협력 가능 프로젝트는 수산업과 에너지자원 개발 분야에서 찾아볼 수 있음.
- (수산업) 러시아는 태평양 연안 최대 수산자원 보유국임. 러시아는 수산 분야 한국, 일본 등의 직접투자를 희망하고 있음.
 - 수산업 분야 인프라 노후, 기술적 이유 등으로 인해 어획되는 수산자원 중 50%가 손실되고 있음.
 - 통계에 따르면 2018년까지 약 500척 이상의 선박 수요가 발생할 것으로 예측하고 있음. 러시아가 현재 독자적으로 종합특수 어선을 건조할 능력을 없음을 감안시, 한국은 동 분야 최적의

파트너가 될 수 있음.

- 아울러 수산자원 가공, 남획 방지 등에서 협력이 가능함.
- (에너지) 현재 러 극동 TSR 인근에 송유관, 가스관, 전력망 등 대규모 에너지 인프라가 구축되고 있음. 특히, 연해주내 조성 예정인 석유화학, 가스화학산업은 새로운 성장동력임.
- 러 극동 전력 시스템은 러시아 전력망과 단절되어 있으며, 고가의 전력요금, 전력 공급의 비효율성은 동 지역 경제성장의 장애 요인임.
- 한-러 간 에너지, 수자원 분야 협력은 주변국과의 통합을 가속화 하고 여타 분야 협력을 선도한다는 점에서 중요하고 시급하다고 봄.

다. 러 극동 개발을 위한 연방정부의 새로운 이니셔티브(발표 : 라트킨 블라디보스톡 경제서비스대 교수)

- 블라디보스톡은 20년 전 개방 이후 APEC 정상회의 개최로 인해 최대 발전의 기회를 맞이함. 연해주는 러 극동에서 한-러간 협력이 가장 활발히 이루어지고 있는 지역임.
- 상기 불구, 연해주를 포함한 극동의 인구는 지난 20년간 주로 청년층을 중심으로 20% 감소한 바(마가단주 60%, 사할린 30%, 캄차트카 32%), 매우 우려할 만한 사안임. 러 정부는 최근 5년간 극동지역 개발에 관심을 갖고 구체적으로 2013 개발 프로그램과 2025 발전전략을 수립함.
- 러 극동내 한국기업 참여가능 사업은 연해주의 조선소, 석유화학

단지 건설, LNG 공장, 광물비료 생산 공장 프로젝트, 하바롭스크 주 인프라 현대화, 아무르주 우주기지 건설 프로젝트, 캄차트카 주의 항만, 수산물, 관광 분야 프로젝트 등임.

- 러 정부는 극동개발정책의 일환으로 극동개발부를 신설하였으며, 투자프로젝트를 관장하는 극동·동시베리아 개발공사 설립방안을 논의 중에 있음. 연방정부의 극동 개발 의지와 구체적 개발정책은 동 지역 체계적 개발에 대한 반증으로 한국과의 협력에 있어 긍정적 신호라고 생각함.

4. 제3세션 : 환 경 (Moderator: 이병욱 환경정책평가연구원장)

가. 최근 한국의 물환경 정책의 발전과 전망(발표 : 이창희 명지대 교수)

- (물환경 관리 여건) △홍수, 가뭄에 매우 취약한 자연환경(계절적 강우량 편차) △수자원 총량의 27% 이용(담 이용 17%, 지표수 10%).
- (물환경 관리의 성과 및 한계) △안정적인 치수 및 용수공급 능력 확보(15개 다목적 댐, 12개 발전용 댐, 54개 용수전용댐, 12개 하구담수호, 17,500여개의 농업용 저수지) △성공적인 점오염원 관리대책(대규모 시설 투자) △상대적으로 취약한 비점오염원 관리(2020년 오염물질의 약 70%가 비점오염원으로부터 배출).
- (최근 물환경 관리정책의 변화) △기후변화에대한 대응 능력 확보 및 친수 공간 확대(4대강 살리기 사업) △물의 안정적 공급 정책과 더불어 물 수요관리 정책 강화(공업용수, 생활용수 재이

용율 향상) △수질오염총량관리제 시행 통한 통합 물관리 강화.

○ (물환경 관리정책의 사례) △4대강 살리기 사업(2008-2012년간 총 22조 6천억원 투입한 녹색뉴딜 사업) △수질오염총량관리제(2003년 시작, 4대강 수계 전역으로 시행).

○ (물환경 관리정책 전망)

- 기후변화 대응 5대 전략(2020 물 강국 비전) : ①대규모 홍수 방어 능력 제고 ②이상가뭄 대처능력 확보 ③수질 및 하천환경 개선 ④기후변화 대응 기술 개발 ⑤물관련 제도 개선.

나. 러 극동항만 수역 환경상태 및 모니터링 시스템(발표 : 블리놉스카야 해양국립대 교수)

○ 최근 활발히 진행되는 러 극동 항만 개발은 항만수역 오염에 부정적인 영향을 미치고 있음. 예로서, 블라디보스톡항에 2011년 7,000척의 선박이 입항하였으며, 국가환경모니터링 자료에 따르면 블라디보스톡 수역(금각만)의 오염물질 농도가 한계허용치를 3-9배 초과하는 것으로 나타남.(2009년 조사시 일부 구역의 한계허용치 30배 이상 초과)

○ 환경보전 관련 불충분한 재정지원, 관련 기술 및 장비 노후화, 법규 미정비 등은 기존 환경오염 모니터링 시스템의 효율성을 약화시키는 주된 요인임. 또한 블라디보스톡 APEC 정상회의 관련 인프라 사업은 환경 상태에 부정적 영향을 끼치고 있음.

○ 환경 문제는 더 이상 지체할 수 없는 문제라는 점에서 정부 당국의 관련 예산지원이 시급하며(이동경로 추적, 야간 해수면 촬영,

오염원 식별 위한 첨단기술 및 장비), 기존 모니터링 시스템 보완, 항만 연안 수질에 대한 종합적 모니터링 시스템을 구축해야 함.

5. 총 평

- 유장희 동반성장위원장은 포럼 총평을 통해, 러 연방정부가 극동 개발에 관심을 기울이고 있는 점을 감안, 한-러 협력 증진을 위해 마스터플랜(로드맵)이 필요하며, TSR, 극동항만, 메가시티, 환경개발 등 분야에서 구체적 협력 계획 마련과 실천이 중요하다고 강조함.
- 또한, 한-러 극동지역간 공동 관심사에 대한 인식을 새롭게 하고 협력 계획을 치밀하게 짜서 호혜적 발전을 이룩하고 특히 APEC 개최 계기 한-러 정상간 양국 공동 번영을 위한 선언문이 채택될 수 있는 여론을 조성해 나가자고 제안함.
- 후지야토프 극동연방대 교수(포럼 사회자)는 금번 한-러 극동포럼은 양국 전문 연구기관간 협력의 필요성과 교통(북극항로, TSR 고속철도화), 지역개발, 환경 분야에서 한-러 양국간 협력 가능성을 확인하는 계기가 되었다고 평가하고, 차기 포럼을 2013년 극동연방대 루스키섬 캠퍼스에서 개최할 것을 제의함.

□ 7월 21일(토, 오전11시): 현지 전문가 간담회(현대호텔)

- 바클라노프 러시아 과학아카데미 극동 분소 태평양 지리 연구소장, 아브라모프 극동 연방대학교 부교학처장과의 면담에서 본원과 극동 러시아지역 학자들간의 학술협력에 대한 논의가 있었음.
- 극동 러시아지역의 지역 발전 잠재력에 대한 연구, 지역의 통합

적 발전에 대한 연구를 한국과 극동 러시아 지역 학자들이 공동
으로 추진하는 것을 향후 논의하기로 함.

- 또한 학술적 차원의 인적 교류를 보다 활성화하기 위해 공동으로 노
력하기로 함

<전문가 간담회 전경>



□ 7월 21일(토, 오후 2시): 2012 APEC 개최지 탐방

- 한러 극동포럼에 참가한 한국측 참가자들은 2012년 9월 APEC
총회가 개최될 극동 연방대학교 신 캠퍼스를 방문하였음