

# 지정학적 이슈로 인한 북중러 접경지역의 변화와 한국의 대응<sup>1)</sup>

이성우 | 한국해양수산개발원 선임연구위원 | waterfront@kmi.re.kr

## I. 머리말

북한, 중국, 러시아가 국경을 맞대고 있는 접경지역은 과거 냉전 시대부터 군사적 긴장과 지정학적 전략이 교차해 온 동북아의 핵심 요충지였다. 그러나 이 지역은 러시아의 유럽 중심 정책, 북러 및 중러 간의 갈등 등으로 인해 전략적 중요성에도 오랫동안 정치·경제적 암흑기에 있었다. 과거 UNDP의 광역두만강개발계획(GTI)<sup>2)</sup>이나 문재인 정부의 북방경제협력위원회의 동북아 평화협력클러스터<sup>3)</sup>와 같은 협력 구상들이 추진되었음에도 기존의 지정학적 긴장과 역사적 배경 아래 거의 변화가 없던 침묵의 공간이었다.

최근 몇 년 사이, 코로나19 팬데믹, 미중 무역 갈등, 러시아우크라이나 전쟁, 홍해 사태 등의 글로벌 공급망 리스크 심화는 이 지역에 급격한 변화를 가져왔다. 특히 러시아가 훈춘, 하산, 크라스키노를 북극항로와 연결하며 ‘극동 경제의 재구성’을 시도하는 현장에서, 북중러 접경지역은 기존의 지정학적 요충지에서 물류망 확충을 통한 경제 협력 공간으로 변모하고 있다. 이 지역의 물류 인프라가 개선되거나 추가되면서 새로운 물류 지형이 형성되고 있으며, 이는 다극 세계 속에서 제3의 물류 경제권이 형성되는 과정을 보여준다. 특히 북한 나선,

1) 이성우, 「북러중 접경지역 신물류지형 변화」, 『Russia In & Out』, No.18, 2025. 10의 현장 내용을 저자가 수정하여 수록하였다.

2) 광역두만강개발계획(Great Tumen Initiative, GTI)은 한국, 중국, 러시아, 몽골 등 동북아 4개국이 참여하는 다자간 협력 플랫폼으로, 두만강 유역을 중심으로 한 지역 개발과 경제 협력을 목표로 한다. 1991년 두만강개발계획(TRADP)으로 시작해 2005년 GTI로 명칭이 변경되며 협력 범위가 확대되었다. 2009년 북한이 탈퇴해 현재 한국, 중국, 러시아, 몽골 4개국이 회원국이다. 주로 교통, 관광, 무역·투자, 에너지, 농업, 환경 등 6개 분야별 실무위원회와 4개 지역 협력 파트너십을 운영하고 있다(자료: 조명철·김지연, 「GTI의 추진 동향과 국제협력 방안」, 대외경제정책연구원, 2010).

3) 제4차 동방경제포럼의 남북러 평화협력세션에서 나선경제특구, 러시아 연해주 하산 그리고 중국 지린성 훈춘을 연결해 초국경 거점으로 만드는 ‘동북아 평화협력 클러스터’라는 개념이 발표되었다. 첫째는 연결고리의 강화로 나진항을 시종점으로 훈춘까지 도로와 철도, 러시아 하산까지 철도와 도로를 정비하거나 건설하는 것이고 둘째, 이 지역을 단순한 화물 이동뿐만 아니라 생산의 중심지로 만들자는 것이었다. 결과적으로 나선경제특구 주변을 묶어 물류, 산업, 관광 인프라로 초국경 연결과 융합 공간으로 만들자는 내용이다(자료: 이성우, 「동북아 클러스터, 한반도 평화의 시작」, 『파이낸셜 뉴스』, 2018. 9. 16).

러시아 하산, 중국 훈춘을 중심으로 물류 인프라 건설과 현대화가 빠르게 진행되고 있다. 이는 군사적·정치적 밀착을 넘어 경제적 협력 관계로 발전하고 있음을 의미한다.

본고는 최근 북중러 접경지역에서 관찰되는 물류 지형의 급변 현황을 심층 분석하고, 이러한 변화를 이끄는 지정학적 배경과 주요 인프라 구축 변화 상황을 상세히 고찰함으로써, 새롭게 구축되는 신 물류 지형의 특징과 한국에 미치는 함의를 도출하는 것을 목적으로 한다.

## II. 물류지형 변화의 배경

### 1. 역사적 맥락과 미완의 전략적 중요성

북중러 접경지역은 17세기 러시아 제국과 청나라 간 국경 확정 과정에서 역사가 시작되었다. 1689년 네르친스크 조약 이후 러시아는 19세기 중반 청나라의 쇠퇴 과정에서 1858년 아이훈(愛琿) 조약과 1860년 베이징(北京) 조약을 통해 만주와 연해주의 광대한 영토를 차지했다.<sup>4)</sup> 이에 따라 중국 길림성과 흑룡강성은 두만강 하류의 동해 출해권(出海權)을 상실하게 됐다. 이는 중국 동북지역의 해상 접근성 저하로 이어져 당시 중국의 심각한 경제 쇠퇴를 초래했다.

이후 중국은 길림성 내 훈춘을 동해 출해구 도시이자 국제 물류 거점으로 육성하고자 했으나, 러시아의 영토 분쟁 우려로 인한 소극적인 태도로 좌절되었다. 1992년 중러 국경 협상<sup>5)</sup>으로 중국이 원칙적으로 두만강을 통해 동해로 나갈 수 있게 되었다. 그러나 실제로는 북한 두만강리와 러시아 하산시를 잇는 철도 교량의 낮은 구조적 한계(높이 약 7m)로 인해 1천톤급 소형 선박도 통항하기 어려운 상황이었다. 일반적으로 소형 화물선인 1천톤급 선박이 통항하기 위해서는 교량의 높이는 10~15m 이상이어야 한다.

북한 역시 정치적 상황에 따라 중국의 출해구 활용에 협력하거나 제약을 가해왔다. 훈춘의 권하 세관에서 북한의 원정리 세관을 통해 나진항까지의 연결도로(약 54km)는 중국의 해상 진출로로 활용될 수 있었으나, 북중 관계 변화에 따라 이용 강도가 달라졌다. 또한, 훈춘에서 러시아 자루비노항까지 이어지는 연결도로(약 66km) 역시 세관 통과 지연, 통관 제한 등으로 인해 원활하지 못했다. 이 문제는 중국의 개혁·개방 이후 현재까지 지속되어 왔었다.

4) 주강현·강태호·이성우, 『북방루트 리포트』, 바다위의정원, 2015.

5) 1996년 중·러 상하이 협정에서 국경선과 이용에 대한 협정을 승인했다. 『중앙일보』, 「중·러 등 5개국 정상회담 來3일 국경선 협정 서명」, 1998. 6. 20(<https://www.joongang.co.kr/article/3662328>).

한편, 1945년 한반도 분단 이후 북한은 이 지역을 통해 소련의 물자 지원을 받았고, 한국전쟁 시기에는 중국과 군사적으로 협력했다. 그 결과 이 지역은 냉전 구도의 핵심 전략지로 자리 잡았으며, 오늘날에도 다양한 민족이 혼재하는 가운데 과거 국경선의 불명확성으로 인한 갈등이 잔존한다. 이후 이 지역은 중국 동북지역의 경제성장을 위한 출해구, 북한의 대러·대중 경협을 위한 접경 무역 지역, 러시아의 부동산 확보를 위한 연결 지역으로 과거와는 달리 정치적 용도보다 경제적 용도에서 주목을 받기 시작했다.

## 2. 러시아의 정책 전환과 지정학적 요인

2000년대 이후 러시아는 신동방정책(New Eastern Policy)<sup>6)</sup>을 수립하고 극동 러시아 개발과 북극항로 개척을 통해 아시아 중심으로 정책 방향을 전환하고자 했다. 2020년 이전까지 러시아는 경제적, 기술적 선진국인 한국과 일본을 통해 극동지역을 발전시키고자 했으나, 2022년 러시아-우크라이나 전쟁 발발 이후 서방의 제재로 한국과 일본 기업이 철수하자 정책 방향을 수정했다.

러시아는 대신 중국과 북한과의 협력을 강화하는 방향으로 선회했다. 중국은 러시아의 최대 교역국으로 부상했고, 북한과는 경제·군사적 협력을 강화했다. 이러한 지정학적 구도 변화는 과거 경제적 불모지였던 북중러 접경지역에 삼국의 투자가 진전되면서 새로운 경제 중심지로 탈바꿈할 기반을 조성하고 있다. 이는 과거 러시아의 소극적 태도와 느린 인프라 개발 속도와 대비되는 현상이다. 결국 러시아는 현상화에서 전략적 판단에 의한 실리를 선택한 것으로 보인다.

## III. 신규 물류 인프라 구축 및 현대화 현황

최근 몇 년간, 북러중 접경지역은 지정학적 긴장 속에서 북러 및 러중 간의 정치적 밀착 관계가 경제적 밀착 관계로 빠르게 전환되며 물류 인프라의 현대화 및 신규 건설이 급물살을

6) 러시아정부의 신동방정책은 푸틴 집권 3기부터 본격적으로 추진되었으며, 지역 균형 발전과 아시아 태평양지역으로의 외교 및 경제 지평 확대에 주된 목표를 둔다. 첫째는 낙후된 극동지역 개발을 통해 주민들의 삶의 질을 개선하고 인구 유출을 방지하려는 정책적 취지를 갖고 있으며, 둘째는 부상하는 동북아 국가들과의 경제협력 증진을 바탕으로 새로운 경제성장 동력 확보에 강조점을 둔다. 신동방정책은 2012년 극동개발부 신설, 2015년 경제특구(선도개발구역과 블라디보스토크 자유항) 지정, 2015년 동방경제포럼 창설 및 정례화, 2016년 극동 핵타르 프로그램 시행, 2017년 '극동지역 인구확대 정책 2025' 발표 등을 통해 추진되어 왔다(자료: 박정호 외, 「푸틴과 러시아 극동개발 20년: 한-러 극동협력 심화를 위한 신방향 모색」, 대외경제정책연구원, 2019. 12. 30).

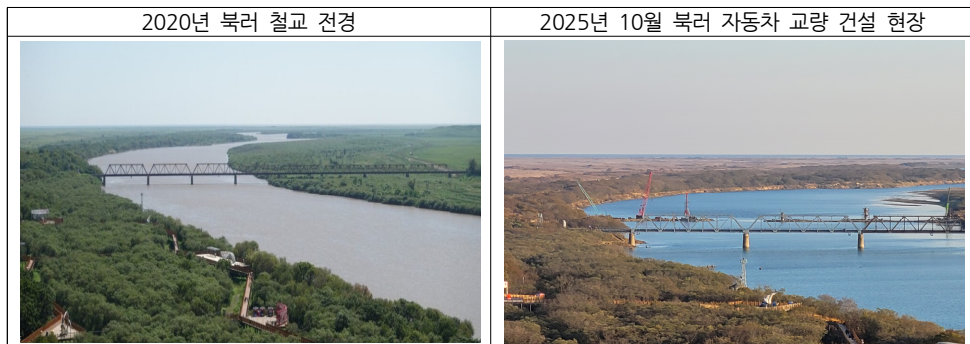
타는 새로운 국면에 접어들고 있다. 이는 과거 러시아의 소극적 태도, 느린 인프라 개발과 시스템 개선 속도와 대비되는 현상이다. 그 주요 변화는 다음과 같다.

## 1. 북러 간 연결성 강화

### 1) 북러 국경 자동차 전용 교량 건설

2025년 4월 30일 북한 나선(선봉)과 러시아 하산 지역에서 ‘북러 국경 자동차 교량’이 착공되었다. 이 교량은 총길이 4.7km로, 기존 철교<sup>7)</sup> 하류 지점에 건설 중이며, 북한이 오래전부터 러시아에 요청했던 사업이다. 북러 자동차 전용 교량의 러시아 측 사진(그림 1 참고)을 보면 도로 통행 시 필요한 통관 시설 설치가 동시에 진행되고 있다. 2010년대 GTI사업, 2018년 동북아 평화협력클러스터 구축 시 북러 자동차 전용 교량 필요성이 제안되었으나 러시아는 경제적 타당성이 없다고 일축했던 적이 있다. 사실 교량이 연결되는 러시아측 하산은 현재 526명에 불과하고 2010년 당시 2,000명 정도에서 계속 인구가 줄고 있는 지역이다. 그래서 러시아정부는 광역 물류수단인 철도의 활용성은 인정했지만 단거리 교통·물류 수단인 북러 자동차 전용 교량 연결은 양국의 경제적 입장에서 이익이 없다고 결론을 내었다. 그러나 러시아는 과거 경제적 타당성이 없다고 언급을 뒤집고, 러-우 전쟁 이후 서방 제재와 북러 간 교역 증가에 따라 이 사업이 전격적으로 추진되었다. 이 교량 건설은 북러 간 안보 동맹

[그림 1] 2020년과 2025년 10월 북러 철교 전경과 북러 자동차 교량 건설 현장



자료: 저자 직접 촬영.

7) 1956년 러시아의 지원으로 건설된 철교로 러시아 하산역과 북한 두만강역을 연결해 주고 있음. 러시아의 광궤 철도가 두만강역으로 인입해서 환적을 통해 북한의 보통궤 철도로 갈아타는 구조였는데 나진·하산 프로젝트 당시 러시아 광궤철도가 바로 나진항까지 연결되는 복합궤(광궤와 보통궤)가 건설되었다.

복원과 더불어 경제, 기술, 인적 교류 확대를 염두에 둔 상징적인 건설 사업이다. 다만, 이 신규 교량의 높이 역시 7m 이내로 추정되어 중국의 동해 진출에는 추가적인 제약으로 작용할 가능성이 있다.

## 2) 두만강역 현대화

북한 역시 ‘북러 국경 자동차 교량’ 건설에 맞춰 2025년 5월 29일 두만강역 현대화 사업을 완료했다<sup>8)</sup>. 두만강역은 평양역과 함께 북한 최대의 철도 거점으로, 이번 두만강역 현대화는 국경 통관 효율화를 통해 러시아와 북한의 인적·물적 교류 확대를 강화하려는 의미가 있다(그림 2 참고).

2014년과 2019년 방문 당시 두만강역은 1950년대 건설된 낡은 역사, 노후된 통관 장비 그리고 녹슨 철로와 환적 시설(보통궤 ↔ 광궤)만 있었던 곳이다. 당시 두만강역의 유일한 현대화된 시설은 하산과 나진항 연결을 위해 2010년 전후 건설된 하산-나진 간 복합 철도였다. 그런데 이번 현대화 사업으로 여객 대기실, 안내실, 매점, 기념품점 등 여객편의 시설이 갖추게 되었다. 두만강역 철도 인프라 역시 목재 침목에서 콘크리트 침목으로 개선되어 중량화물 수송이나 다빈도 철도 이용이 가능하도록 용량까지 개선이 되었다. 기존 두만강역의 외부로 노출되었던 궤도 환적 시설은 300m 규모의 실내 환적 시설로 바뀌어졌다. 이 시설을 통해 실내 환적 작업도 가능해서 군사적 이유뿐만 아니라 양국의 철도 연결 효율을 높일

[그림 2] 2014년과 2025년 두만강역 현황



자료: 『뉴스1』 사진 인용.

8) 『아시아투데이』, 「북, '두만강역' 현대화... "러시아와 인적·물적 교류 증가 예상"」, 2025. 5. 29.

수 있다. 특히 나진항 이외 북한의 다른 지역으로 철도 수송 효율성을 높여 양국의 교역을 더 촉진할 수 있다.

한편 북러 간 경제 밀착은 북한 입장에서 전적으로 중국에 의존하던 경제를 상대적으로 분산시켜 북중 간 협상에서도 유리한 고지를 점할 수 있을 것이다. 현재 북중 국경에는 철도 3곳, 도로 12곳의 교역 거점이 존재하고 있어 제재 국면에서 북한은 절대적으로 중국에 경제적으로 의존했었다.

## 2. 중러 간 물류 효율화 및 투자

### 1) 크라스키노 세관 현대화

러시아와 중국 간의 경제적 밀착이 강화되면서, 오랜 시간 지연되었던 양국의 국경 물류인프라 문제가 해결될 기미를 보이고 있다. 크라스키노 세관은 2010년부터 중국이 러시아 항만을 이용하기 위해 개선을 요구했던 시설이고 배후권의 러시아 자루비노항과 슬라비안카항 투자에 관심이 있던 한국 기업들이 투자 전 전제 조건이 해당 세관의 현대화였다. 드디어 중국 훈춘 장영자 세관과 연결된 러시아 하산 크라스키노 세관을 현대화하고 있으며, 2025년 12월 완공을 목표로 공사가 진행 중이다(그림 3 참고). 이미 2023년 1월 코로나19 팬데믹 이후 중러 간 여객버스가 통행하기 시작했고 2025년 상반기 기준 화물차량이 약 45% 이상 증가했다. 장영자 세관에서 크라스키노 세관 통과 시 중국 측 세관 앞으로 약 500m 이상 화물차량이 대기 중에 있어 이러한 추세는 지속되고 있는 것으로 보인다.

크라스키노 세관의 현대화 공사에는 도로 포장 시 항공 활주로에 준하는 강화 콘트리트를 사용하게 되어 있으며, 이는 러중 간 운송하는 중량 화물에 대비한 것이다. 크라스키노 세관과 연결된 자루비노항과 슬라비안카항에서 처리되는 주요 화물이 곡물, 자동차, 철강, 알루미늄 등 고중량 화물임을 미리 대비한 것으로 보인다. 현재는 1일 12시간만 운영 중이며 현대화 이후에도 운영시간에 대한 고지는 없으나 점차 운영시간 확대를 통해 처리 화물량을 증대할 가능성이 높다. 크라스키노 세관이 확장 및 현대화가 이루어지면 중국 길림성의 수출입 화물이 러시아 국경에서 인접한 자루비노항과 슬라비안카항을 보다 신속하게 이용할 수 있게 될 전망이다.

[그림 3] 중국 장영자 세관 전경과 러시아 크라스키노 세관 공사 현장



자료: 저자 직접 촬영.

## 2) 자루비노항 투자

자루비노항은 2009년 이명박 정부의 북방물류 개척사업 1호로 저자가 직접 사업타당성 조사를 했던 곳이다. 당시 블라디보스토크에서 자루비노항 배후인 하산까지 비포장도로밖에 없어서 왕복 12시간 이상 이동했었다. 당시 자루비노항은 6~8m의 낮은 수심, 동절기 일부 결빙, 작은 배후지(당시 하산 인구 약 2천명), 러중 통관 문제 등으로 사업 타당성이 낮다는 결론이 났던 곳이다. 이후 자루비노항은 수차례 한국 공기업, 민간기업 요청으로 재검토가 이루어졌던 항만으로 지정학적 요인과 중국 동북 2성 화물 유지 시 통관 문제로 인해 투자가 보류되었던 곳이다.

그런데 2023년 2월 중국 Legendagro 그룹이 중러 합작회사인 Legendagro Logistics LLC<sup>9)</sup>를 설립하고 자루비노항에 대형 곡물 사일로 8기를 건설하면서 전환점이 되었다(그림 4 참고). 당시 자루비노항은 3~5천톤 정도의 화물만 수송 가능했는데 해당 기업은 1만톤 규모의 옥수수를 선적해서 중국 칭다오항으로 운송에 성공했다. 현재 연간 20만톤 이상의 옥수수와 대두를 극동러시아에서 중국 중남부와 한국에도 운송하고 있으며, 향후 5년간 자루비노항을 중심으로 극동지역에 2억 4,750만루블 규모의 투자를 통해 항만 설비, 창고, 철도 등에 대한 투자계획을 가지고 있다. 러시아정부 또한 항만 규정을 유연하게 정비하고 수심 개선 등을 통해 다양한 화물과 입항 선박의 규모를 상향 중이다. 특히 2024년 10월 러시아 교통부령으

9) Legendagro Logistics LLC는 중국 Joyvio Beidahuang Agricultural Holdings(JBA)의 러시아 현지 투자기업으로 모기업인 JBA는 Joyvio Group(Lenovo를 설립한 Legend Holdings의 농기업 개발을 위한 전략적 투자 플랫폼), Beidahuang Agricultural Co.(토지은행 6백만 헥타르의 중국 최대 농업 회사 중 하나), Jiusan Grain and Oil Industry Group(국유 콩 가공 회사)이 합작해서 만든 곡물투자기업이다(자료: 한국농수산식품유통공사, 농식품수출정보([https://www.kati.net/board/boardView.do?board\\_seq=88682](https://www.kati.net/board/boardView.do?board_seq=88682)), 접속일: 2025. 11. 1)

[그림 4] 자루비노항 곡물 사일로와 배후 현대화 작업 현장



자료: 저자 직접 촬영.

로 위험화물 취급 범위를 확대하였고 2025년에는 항로, 접근 수심, 화물적재 시설 포장 등 항내 환경을 개선하고 법적인 지원도 하였다. 2025년 12월 크라스키노 세관이 현대화되면 자루비노항의 물동량은 급속하게 늘어날 것으로 보이며, [그림 4]에서 보는 것처럼 현재 항만 내 시설 현대화를 기반으로 중국발 물동량 처리가 가능할 것으로 보인다.

### 3. 러시아 극동지역 물류 활성화

2000년대 이후 한국은 북러중 접경지역과 블라디보스토크를 중심으로 한 극동러시아를 해외 식량·자원 거점 및 남북협력 완충지로 인식하고 다양한 프로젝트를 추진하였다. 1990년대 UNDP가 만든 GTI 프로그램에 한국이 적극 참여했고, 2009년 자루비노항 개발사업, 2017년 블라디보스토크 한국인 전용산업단지 개발 사업, 2019년 북방경제협력위원회를 중심으로 동북아 평화협력클러스터 구축사업 등이 그 예이다. 당시 러시아가 추진했던 극동지역 개발 및 투자유치를 위한 선도개발구역(TDA)와 블라디보스토크 자유항 사업에 한국 기업들이 주인공이었다. 그러나 2025년 현재 블라디보스토크는 중국 자본과 북한 노동력 중심의 도시로 변모하였다. 한국은 러시아의 ‘비우호국’ 지정으로 인해 극동지역 진출에 제약 받고 있으며, 중국 경유를 통한 입국 등 절차적 불편이 지속되고 있다. 이러한 상황에서 북러중 접경지역의 신 물류 지형은 급변하고 더 활성화될 가능성이 높다. 현재 블라디보스토크는 전쟁 중인 국가의 도시가 아니라 신규 투자와 개발로 인해 활력이 넘치는 도시로 바뀌 있었다. [그림 5]에서 보는 것처럼 극동지역 최대의 냉장·냉동 물류센터가 고려인 자본에 의해 블라디보스토크 근교에 건설 중이며 다수의 공장, 물류센터, 상업 건물이 건축 중이다.

[그림 5] 블라디보스토크 근교 대형 냉장·냉동 물류센터 건설 현장



자료: 저자 직접 촬영.

또한 중국 자본에 의한 다양한 사업이 진행 중이며 대상 지역 현장에는 북한 노동자들이 주류를 이루어 부족한 노동력을 채우고 있다.

## IV. 신 물류 지형의 함의와 한국의 대응 과제

### 1. 새로운 경제 블록화와 지정학적 함의

북중러 접경지역의 물류 인프라 개선은 코로나19 팬데믹으로 단절됐던 물류망을 새롭게 구축하고 있으며, 세 나라의 경제적 협력 전기를 마련하고 있다. 러시아는 중국 훈춘, 러시아 하산, 크라스키노를 통해 북극항로를 연결하는 ‘극동 경제의 재구성’을 시도하고 있다. 이러한 현장은 다극 세계 속에서 경제적 연계를 통해 새로운 물류 경제권이 형성되고 있음을 시사한다.

특히 북러 간 경제 밀착은 북한에 전적으로 중국에 의존하던 경제를 상대적으로 분산시켜 북중 간 협상에서 유리한 고지를 점할 수 있는 수단을 제공한다. 또한, 러시아와 북한이 새롭게 건설하는 물류 인프라(신규 자동차 전용 교량 등)가 중국의 동해 진출을 제한하는 구조로 설계되고 있다는 점은 역내 지정학적 역학 관계의 복잡성을 보여준다.

## 2. 한국의 입장과 대응 전략

2000년대 이후 한국은 이미 언급했던 것처럼 이 지역을 식량·자원 거점 및 남북협력 완충지로 인식하고 GTI, 자루비노항 개발 등 다양한 프로젝트를 추진했으나, 러시아로부터 소외되고 있다. 현재 블라디보스토크는 신규 투자와 개발로 활력이 넘치며, 중국 자본과 북한 노동력 중심의 도시로 변모하고 있다. 실제로 극동지역 최대 냉장·냉동 물류센터도 고려인 자본에 의해 조성되는 등 한국의 과거 노력이 물거품이 될 위기에 처해 있다.

한국이 현 정부의 국정과제인 북극항로 개척을 공허한 메아리로 만들지 않고 새로운 물류 지형에 대응하기 위해서는 다음과 같은 전략적 대응이 필요하다. 첫째, 북방 외교 및 비즈니스 복원이다. 대러 주요 교역 상품인 에너지와 광물자원의 국가 공급망 다변화를 통해 한러 간 교역의 물꼬를 시급히 열어야 한다. 둘째, 정부 차원의 기업 참여 지원이다. 새로운 외교·경제 전략 수립을 통해 북한, 러시아, 중국과의 경제 협력 방안을 마련하고, 북중러 접경지역에서 한국 기업들의 참여를 정부 차원에서 지원해야 한다. 셋째, 다자 협력 방안 모색이다. 미국과의 대승적 협력 방안을 강구하여 북중러 접경지역에 남북미러, 한미러 공동으로 참여하는 산업단지, 물류 인프라 등의 투자 방안을 다자적 차원에서 검토할 필요가 있다.

## V. 결론

북중러 접경지역은 새로운 지정학적 충동을 계기로 경제적 활력을 되찾으며 신 물류 지형을 구축하고 있다. 북러 자동차 전용 교량 건설과 두만강역 현대화, 러중 간 크라스키노 세관 현대화와 중국의 자루비노항 투자는 이 지역을 '극동 경제의 재구성'을 위한 핵심 공간으로 변화시키고 있다.

이러한 물류 지형 변화는 단순한 지역 개발을 넘어, 군사적·정치적 밀착을 경제적 협력 관계로 전환하는 북중러 삼국의 전략적 선택의 결과이다. 아직 북러, 북중 그리고 중러 관계는 실리 입장의 전략적인 협력 관계로 보인다. 그러나 현재 신 지정학적 움직임이 고착될 경우 전략을 넘어서는 강력한 결속으로 이어질 수 있다. 특히 러-우 전쟁 이후 러시아의 탈유럽 정책이 더욱 공고히 될 경우 이 지역은 북극항로와 함께 러시아의 중요한 아시아 경제 거점으로 성장할 가능성이 높다.

이 지역은 북극항로 개척의 마중물 역할을 하는 중요한 지역이다. 한국의 주요 항만들이

북극항로를 오고가기 위해서는 이 지역을 포함한 극동지역 항만과 그 배후지역의 연결이 중요하다. 한국이 이 새로운 경제 활력 공간에서 소외되지 않고, 과거의 노력을 잇고 국익을 확보하기 위해서는 북방 외교와 비즈니스의 시급한 복원과 더불어, 미중 G2 구도를 넘어선 새로운 외교적 상상력과 전략적 기획 능력을 발휘할 필요가 있다. 이 다극화된 지정학적 변화 속에서 한국이 다자간의 경쟁을 안정의 기초로 전환하는 협력 구조를 설계해야 할 것이다.

## 참고문헌

- 박정호, 김석환, 강부균, 파벨 미나키르, 아르쎌 이사예프, 안나 바르달, 데니스 수슬로프, 『푸틴과 러시아 극동개발 20년: 한-러 극동협력 심화를 위한 신방향 모색』, 대외경제정책연구원, 2019. 12. 30.
- 이성우, 「동북아 클러스터, 한반도 평화의 시작」, 『파이낸셜 뉴스』, 2018. 9. 16.
- \_\_\_\_\_, 「북러중 접경지역 신물류지형 변화」, 『Russia In & Out』, No.18, 2025. 10. 『아시아투데이』, 「북, ‘두만강역’현대화... “러시아와 인적·물적 교류 증가 예상”」, 2025. 5. 29.
- 조명철·김지연, 『GTI의 추진 동향과 국제협력 방안』, 대외경제정책연구원, 2010.
- 주강현·강태호·이성우, 『북방루트 리포트』, 바다위의정원, 2015.
- 『중앙일보』, 「중·러등 5개국 정상회담 來3일 국경선협정 서명」(<https://www.joongang.co.kr/article/3662328>, 1998. 6. 20, 접속일: 2025. 11. 1).
- 한국농수산식품유통공사, 『농식품수출정보』([https://www.kati.net/board/boardView.do?board\\_seq=88682](https://www.kati.net/board/boardView.do?board_seq=88682), 접속일: 2025. 11. 1).