GLOBAL NK
Zoom & Connect

EAI

북중러의 전략적 협력 강화와 지정학적 도전

이호령(한국국방연구원)

북·중·러 협력을 둘러싼 논의는 대체로 무기 거래와 파병, 유엔 안전보장이사회에서의 상호 비호처럼 눈에 보이는 협력에 집중돼 왔다. 그러나 더 근본적이고 오래 지속될 변화는 지정학적 지형에서 일어나고 있다. 2026년 9월 북·러를 잇는 첫 자동차 교량이 두만강에 놓였고, 한 달 뒤에는 10년 넘게 방치됐던 신압록강대교가 개통됐다. 같은 해 5월 중·러 정상은 두만강 하구를 거쳐 동해로 나가는 중국 선박의 항행 문제를 북한과 계속 협의하겠다고 재확인했다. 러시아와 중국이 북한에 동시에 제공하는 이중의 후견 구조, 두만강 하구를 둘러싼 3자 관계, 동해로 넓어지는 작전 공간, 그리고 북한의 전략적 가치를 끌어올리는 담론의 수렴은 북한의 위협과 한반도 문제를 지정학의 틀에서 다시 짚어 볼 필요가 있음을 보여준다.

경첩과 종심: 중·러 협력의 지정학적 토대

북·중·러 협력의 지정학적 의미를 이해하려면 먼저 러시아의 위치를 보아야 한다. 러시아는 유럽과 태평양에 걸쳐 있고, 세계에서 가장 긴 북극 해안을 통제하며, 중국·북한과 국경을 맞대고, 카스피해를 통해 이란과 이어진다. 그동안 비교적 독립적으로 다뤄지던 유럽-대서양, 중동, 북극, 서태평양, 한반도의 안보 전선을 잇는 지정학적 경첩(hinge)인 셈이다. 나토가 러시아의 북한·중국·이란과의 협력이 유럽-대서양과 인도-태평양 전선을 연결하고 있어 두 지역의 안보를 더 이상 별개의 문제로 다루기 어렵다고 평가한 것도 이 때문이다.[1]

중·러 관계에서 지리가 갖는 가치는 서로에게 전략적 종심(strategic depth)을 제공한다는 데 있다. 약 4,200km의 국경이 안정되면서 러시아는 군사 자원의 대부분을 유럽 전선으로 돌릴 수 있게 됐고, 중국은 안정된 북부 국경을 바탕으로 서태평양과 대만해협에 집중할 수 있게 됐다. 최근에는 여기에 북극이라는 축이 더해졌다. 양국은 화물 운송, 해상 안전, 극지 선박 건조, 인력 양성을 위한 하위위원회를 설립하며 북극해 항로 협력을 제도화했다.[2] 이를 통해 러시아는 북극 개발에 필요한 중국의 자본과 물동량을 확보했고, 중국은 말라카 해협과 수에즈 운하를 우회하는 대체 해상 연결로를 얻었다.

한반도에서 두 강대국의 지정학적 협력이 만나는 지점은 북한이다. 러시아는 군사·물류 측면에서, 중국은 경제 측면에서 북한을 떠받치는 후견국 역할을 나란히 하고 있다. 주목할 점은 이 구조가 중·러의 직접적 공조를 전제하지 않는다는 것이다. 두 나라가 각자 움직이더라도 북한은

[1] NATO, "NATO Deputy Secretary General Addresses Young Leaders at NATO Youth Summit," April 25, 2025; 연담린, "한국-NATO 협력과 對러시아 함의," 『KIDA 안보전략 FOCUS』 (2026), pp. 2–3.

[2] Российский совет по международным делам, "Россия и Китай: сотрудничество в новую эпоху," 18 августа 2025 г.

ⓒ EAI 2026

양방향 모두에서 이익을 얻으며, 그 이익은 3자 협의체 같은 제도적 장치 없이도 교량과 철도, 항만이라는 물리적 인프라를 통해 구현된다.

17km 국경의 재발견과 북한의 이중 회랑

한국에 가장 중대한 변화는 북·러 국경의 지정학적 가치가 달라졌다는 점이다. 약 17km에 불과한 이 국경은 수십 년간 교역과 인프라 규모가 작아 북·중 국경에 비해 전략적 의미가 낮았다. 그러나 두만강-하산 철도의 활용도가 높아지고 나진항을 통한 해상 물류가 늘어난 데 이어 첫 자동차 교량이 개통되면서, 이 국경은 유라시아 대륙과 한반도를 잇는 전략적 접점으로 바뀌고 있다. 라선시와 하산을 잇는 두만강 자동차다리는 2025년 4월 착공 이후 1년 5개월 만인 2026년 9월 7일 개통됐다. 하루 최대 약 300대의 차량이 통행할 수 있고, 다리 양쪽에는 세관·출입국 시설과 배후 물류단지가 함께 조성됐다. 러시아에게 북한은 블라디보스토크의 태평양함대 기반시설과 시베리아 횡단철도로 이어지는 극동 방어·물류망의 일부가 됐고, 북한에게 러시아는 중국에 이은 두 번째 대륙 출구가 됐다.

북·중 국경에서도 같은 시기 연결성이 크게 높아졌다. 2014년 완공 이후 북한 측 세관과 연결도로 공사가 이뤄지지 않아 개통되지 못했던 신압록강대교는 2025년 1월 북한 측 공사가 재개된 데 이어, 단둥시가 2026년 업무보고에서 개통을 '전력으로 추진'(全力推动开通)한다고 명시한 끝에 2026년 10월 15일 개통됐다. 두만강 자동차다리 개통 약 한 달 만이다. 이로써 북한은 두 강대국과의 육상 연결을 동시에 넓히는 '이중 회랑'을 물리적으로 갖추게 됐다.

이중 회랑은 더 넓은 유라시아 회랑망의 동쪽 끝이기도 하다. 〈그림 1〉에서 보듯이 러시아를 중심으로 중국에서 러시아 극동과 북극해 항로를 거쳐 유럽 러시아로 이어지는 북방 동서 회랑과,

ⓒ EAI 2026

러시아에서 카스피해와 이란을 거쳐 인도양으로 이어지는 남북 회랑이 교차한다. 2025년 5월에는 시안을 출발한 화물열차가 중앙아시아를 거쳐 테헤란 인근 내륙항에 도착하면서 중·이란 직통 철도가 운영에 들어갔고, 운송 기간은 해운의 30~40일에서 약 15일로 줄었다.[3] 서쪽 결절점인 이란이 해상 요충지를 우회하는 육상 통로를 제공한다면, 동쪽 결절점인 한반도 북단은 북한에 두 강대국으로 향하는 이중의 출구를 제공한다. 한 지역에 대한 압박이 커질수록 다른 지역 우회로의 가치가 함께 높아지는 연동 구조다.

이 구조가 한국에 갖는 함의는 분명하다. 냉전 종식 이후 북한의 사실상 유일한 후견국은 중국이었지만, 이제 경제적·지리적 지원을 제공하는 중국과 군사·물류 지원을 제공하는 러시아라는 이중의 후견 구조가 형성됐다. 후견국이 둘로 늘어나면서 북한은 고립의 비용을 줄이고 회복탄력성을 높일 수 있게 됐다. 특히 연결로의 다변화는 제재 집행과 유사시 차단을 복잡하게 만든다. 수송 능력이 제한적이더라도 연료, 부품, 식량, 탄약처럼 긴요한 물자를 우선 실어 나른다면 그 전략적 의미는 크다. 제재는 대상국에 대체 이웃이나 경유국이 없을 때 가장 효과적이다. 그러나 북한은 대북제재를 서방이 북한의 목을 조르는 수단으로 규정하는 러시아, 그리고 제재를 위협·탄압과 같은 범주에 놓고 철회를 촉구하는 중국과 국경을 맞대고 있다.[4] 여기에 회랑까지 연결되면서 북한의 제재 회피와 우회로 확보는 한층 쉬워졌다.

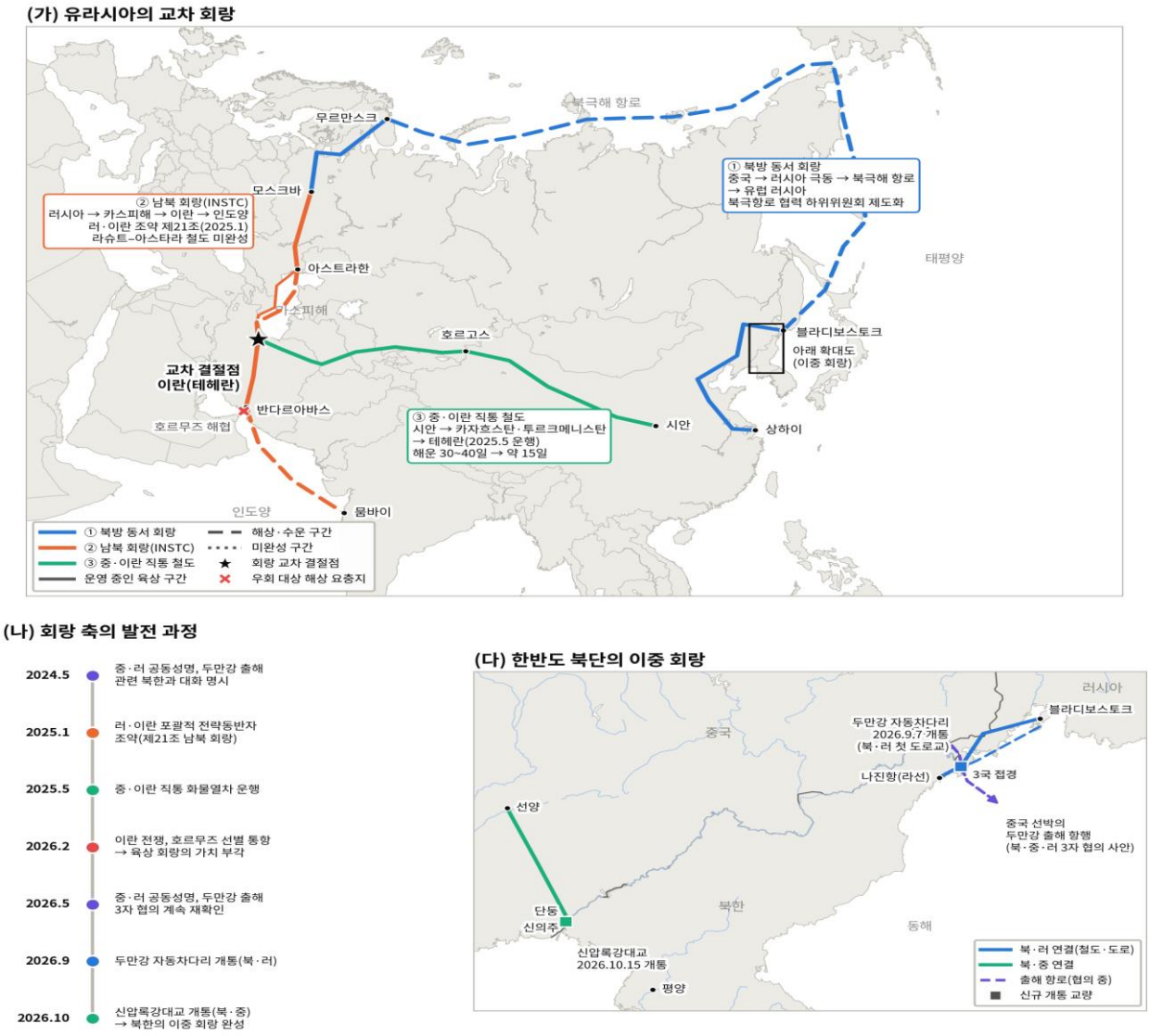
---

[3] "15 天直达！中国-伊朗铁路打通能源陆路生命线," 川观新闻, 2026 年 3 月; "伊朗贸易五千年," 新浪财经, 2026 年 3 月 17 日.

[4] 中华人民共和国外交部, "中华人民共和国和俄罗斯联邦在两国建交 75 周年之际关于深化新时代全面战略协作伙伴关系的联合声明," 2024 年 5 月 16 日; UN Security Council, "Security Council Fails to Extend Mandate for Expert Panel Assisting Sanctions Committee on Democratic People's Republic of Korea," SC/15648, March 28, 2024.

ⓒ EAI 2026

〈그림 1〉 북·중·러 지정학 협력의 교차 회랑과 한반도 북단의 이중 회랑



두만강 하구: 세 나라의 이해가 만나는 곳

두만강 하구는 북·중·러 세 나라의 국경이 만나는 곳이다. 중국 동북 지역은 바다에 매우 가까이 있으면서도 하구의 북·러 구간에 가로막혀 동해로 직접 나가지 못한다. 중국이 두만강 하류를 거쳐

ⓒ EAI 2026

동해로 나가는 선박 항행권, 이른바 출해권(出海權) 확보를 오랜 과제로 삼아 온 이유이기도 하다. 이 문제는 최근 중·러 정상 간 문서에 연이어 등장했다. 2024년 5월 공동성명은 중국 선박의 두만강 하류 출해 항행에 관해 북한과 건설적 대화를 진행하기로 했다고 명시했고, 2026년 5월 공동성명은 1991년 중·소 국경협정 제9조를 근거로 들며 북한과 함께 3자 협의를 계속하기로 했다고 재확인했다.[5] 중국에게 북한의 가치가 전통적 완충지대를 넘어 동해로 나가는 길목으로 확장되고 있는 것이다.

출해 문제는 러시아와 북한 모두의 협조 없이는 풀리지 않는다는 점에서 전형적인 3자 협력 의제다. 러시아국제문제위원회(RIAC)는 세 나라 간 교통회랑, 철도 통합, 에너지 연결이 동북아에서 새로운 지역질서의 형성에 기여할 수 있다고 보았다.[6] 이러한 구상은 아직 실행보다 지향에 가깝다. 그러나 러시아의 전략적 사고가 북한을 더 넓은 동북아 지정학 구조의 일부로 개념화하기 시작했음을 보여준다는 점에서 가볍게 볼 사안이 아니다.

동해로 넓어지는 전장과 동시성의 위협

북·중·러 협력이 만들어 내는 지정학적 변화는 한반도 주변 바다에서 가장 먼저 구체화될 수 있다. 2026년 이란 전쟁은 바다가 진영 간 대립의 무대가 될 수 있음을 보여줬다. 이란은 군사적 열세에도

[5] 中华人民共和国外交部,
“中华人民共和国和俄罗斯联邦在两国建交 75 周年之际关于深化新时代全面战略协作伙伴关系的联合声明,”
2024 年 5 月 16 日; 中华人民共和国外交部,
“中华人民共和国和俄罗斯联邦关于进一步加强全面战略协作、深化睦邻友好合作的联合声明,” 2026 年 5 月 21 日.

[6] Российский совет по международным делам, “Геополитический пасьянс в Северо-Восточной Азии,” 23 июня 2026 г.

ⓒ EAI 2026

불구하고 호르무즈 해협의 통항을 교란해 세계 에너지 시장과 미국의 군사 배치에 직접적인 압력을 가했고, 러시아·중국 등 우호국과 연계된 선박에만 선별적으로 통항을 허용함으로써 바다에 대한 접근이 개방적 통항 규범이 아니라 정치적 진영에 따라 갈릴 수 있다는 선례를 남겼다.[7] 동해 역시 이러한 진영 대립의 지점이 될 수 있다. 동해는 미·중 전략경쟁이 해양에서 맞닿는 공간이자, 한·미·일의 해상 안보협력과 북·중·러의 군사협력이 마주하는 바다다. 북한과 러시아는 연안국으로 이 바다에 접해 있고, 중국은 두만강 출해를 통해 진입을 모색하고 있다. 동해가 한·미·일 대 북·중·러의 해상 대립선이 될 가능성에 대비해야 하는 이유다.

이러한 변화 속에서 한반도 위기는 점점 더 주변 해역과 공역에서의 중·러 활동과 맞물려 전개될 수 있다. 비무장지대와 북방한계선 일대의 북한군 활동, 서해의 중국 해·공군 활동, 동해의 중·러 연합 해상훈련, 한국방공식별구역을 넘나드는 중·러 폭격기 순찰 등은 서로 조정되지 않더라도 병행되는 것만으로 한·미의 정보·감시·경보·전력 배치를 복잡하게 만든다. 더욱이 비무장지대를 일방적으로 국경선화하려는 북한의 조치는 북·중, 북·러, 중·러의 전략적 협력과 맞물려 한반도의 긴장을 높이고 있다. 북한은 9차 당대회 이후 헌법에 남부 국경선을 명문화했고, 지뢰 도발 이후에는 김여정이 담화를 통해 경계선을 회담이 아니라 힘으로 긋겠다고 선언했다.[8] 나아가 2026년 6월 최현호 취역식에서 김정은은 북한 해군이 '연안방어의 무력'에서 벗어나 '전략적 수단을 갖춘 군종'으로 성장하고 있다며 1만 톤급 전략함선 건조 계획까지 밝혔다.[9] 북한의 빠른 해군력 증강에 더해 중국의 출해권까지 현실화된다면 동해에서 북·중·러의 해군 활동이 상시화될 수 있고, 이에 따라 한국의 해상교통로와 동해 작전환경도 구조적으로 바뀔 수 있다.

---

[7] Daniel Byman, "Iran's Strait of Hormuz Gambit and the Limits of U.S. Military Power," CSIS, April 20, 2026; Kari Heerman and David Wessel, "Chokepoints and Coercion: Iran's Challenge to Maritime Openness," Brookings, June 8, 2026.

[8] "김여정 담화," 조선중앙통신, 2026 년 10 월 2 일.

[9] 『로동신문』, 2026 년 6 월 24 일.

ⓒ EAI 2026

가장 심각한 시나리오는 여러 전구에서 동시에 압력이 가해지는 경우다. 유럽에서의 러시아발 위기, 중동에서의 이란 긴장 고조, 서태평양에서의 중국의 강압, 한반도에서의 북한의 도발이 겹치면 미국의 정보·방공·해군·물류 자원이 분산되는 효과를 가져올 수 있다. 특히 북한의 우크라이나전 파병과 CRINK(중국·러시아·이란·북한)의 전략적 연대, 그리고 이란 전쟁은 이러한 우려가 현실이 될 수 있음을 보여줬다. 한반도도 여러 전구의 연동성에서 자유로울 수 없게 됐다. 북한이 지정학적으로 연결된 다른 지역의 위기를 미국의 관심과 자원을 묶어 두는 도발의 '기회의 창'으로 이용할 수 있기 때문이다.

담론의 수렴과 북한의 지정학적 가치

이러한 변화는 중국과 러시아가 북한을 바라보는 시각에도 반영되고 있다. 북·중, 북·러의 전략적 협력이 확대되면서 두 나라에게 북한의 지정학적 가치는 전통적 완충지대의 의미를 넘어서고 있다. 중국에게 북한은 여전히 동북 지역과 주한미군 사이의 전략적 완충지대이지만, 이제 동해로 나가는 길목이라는 의미가 더해졌다. 러시아에게 북한은 우크라이나 전쟁에 탄약과 병력을 제공하는 협력국일 뿐 아니라, 극동에서 미국 주도의 전략 공간 확장을 막는 전초기지로서의 가치도 커지고 있다. 이렇게 증대된 가치는 물리적 협력만이 아니라 담론을 통해서도 강화되고 있다.

그 중심에는 한·미·일 안보협력을 둘러싼 담론이 있다. 북한은 우크라이나 전쟁 이후 국제관계 구도가 '신랭전' 체계로 명백히 전환됐다고 규정하고, 미국이 한·미·일 3각 공조를 통해 '아시아판 나토'를 형성하려 한다고 주장하며 한·미·일 대 북·중·러의 대립 구도를 부각해 왔다.[10]

[10] "조선로동당 중앙위원회 제 8 기 제 6 차 전원회의 확대회의에 관한 보도," 조선중앙통신, 2023 년 1 월 1 일.

ⓒ EAI 2026

중국은 처음에는 진영 대결에 반대한다는 입장에서 이러한 구도와 거리를 두었다. 그러나 2023년 8월 캠프 데이비드 정상회의로 한·미·일 협력이 제도화되자, 이를 냉전적 사고를 되살리는 폐쇄적·배타적 '소집단(小圈子)'으로 규정하며 비판하기 시작했다.[11] 러시아도 한·미·일 협력을 지역 불안정을 부르는 블록으로 간주했다.[12] 출발점은 달랐지만 세 나라는 한·미·일 협력을 비판하는 공통의 담론으로 수렴하고 있다.

북한의 입장에서 이 수렴은 중국과 러시아를 자기편에 묶어 두는 강력한 보호장치가 된다. 한·미·일 협력이 대립 진영으로 규정될수록 중·러는 북한을 그 진영과 맞서는 최전선으로 인식하게 되고, 북한의 개별 행동에 이견이 있더라도 북한을 엄호할 명분을 갖게 된다. 베이징과 모스크바는 북한 체제의 붕괴나 한반도 세력균형의 급격한 변화를 막으려 하고, 평양은 자신의 지정학적 위치를 두 강대국 모두에게 협상 자산으로 활용하고 있다. 결국 북·중·러 모두 한·미·일 협력을 자신들의 전략적 연대를 강화하는 논리로 활용하고 있는 셈이다.

한국의 전략 지도 재설계

지리와 인프라에서 비롯되는 변화는 한 번 형성되면 되돌리기 어렵다. 이 점에서 지정학 차원의 북·중·러 협력이 한반도 안보에 주는 시사점은 크다. 특히 두만강과 압록강의 두 회랑이 러시아의 북방 동서 회랑, 카스피해로 이어지는 남북 회랑, 그리고 중·이란 철도 회랑과 연결될 수 있다는 점에서 북한의 전략 공간은 이전보다 훨씬 넓어졌다. 한국의 대응도 이에 맞춰 달라져야 한다.

---

11 中华人民共和国外交部, "2023 年 8 月 21 日外交部发言人汪文斌主持例行记者会," 2023 年 8 月 21 日.

12 Андрей Губин, "Корейский узел: разрубить нельзя развязать," Российский совет по международным делам, 31 июля 2025 г.

ⓒ EAI 2026

첫째, 전략 지도를 확장해야 한다. 한국의 안보 시야는 휴전선과 서해를 넘어 '한반도 → 동해 → 러시아 극동 → 북태평양 → 알래스카·베링 해협'으로 넓어져야 한다. 동해의 해양영역인식(MDA) 역량을 강화하고, 중·러 연합 순찰의 빈도와 경로 변화, 러시아 태평양함대와 북한 해군 간 교류의 징후를 한·미·일이 공동으로 추적하는 체계를 갖춰야 한다.

둘째, 회랑을 상시 감시 대상으로 삼아야 한다. 두만강 자동차다리와 신압록강대교의 물동량과 품목은 대북제재의 실효성을 가늠하는 가장 직접적인 지표다. 위성영상, 세관 자료, 제3국 무역통계를 결합한 분석 체계를 구축하고, 그 결과를 다국적제재모니터링팀(MSMT) 등 우방국 공조 틀에서 공유해 육상 회랑을 통한 제재 우회가 국제적 의제로 다뤄지도록 해야 한다.

셋째, 중·러 사이의 틈을 관리해야 한다. 두만강 출해 문제는 중·러 이해가 엇갈리는 몇 안 되는 사안이다. 한국은 이 문제가 동해의 군사화로 이어지지 않도록 동해 연안국으로서의 이해와 국제해양법상의 원칙을 분명히 하고, 중국과의 전략대화에서 출해 항행의 비군사적 성격을 확인하는 노력을 기울여야 한다. 아울러 북극항로와 극동 개발을 둘러싼 러시아의 이해를 면밀히 관찰하며 전후 국면에 대비한 외교적 선택지를 유지할 필요가 있다.

넷째, 동시성에 대비해야 한다. 다지역 동시 위기 시나리오를 한·미 연합연습과 확장억제 협의에 반영하고, 미국의 자원이 분산되는 국면에서도 억제 공백이 생기지 않도록 한국 주도의 재래식 억제 역량을 강화해 나가야 한다. 북·중·러가 만들어 가는 지정학적 변화는 한국 안보와 한·미·일 협력에 새로운 부담을 안기는 구조적 도전이다. 이 도전을 관리할 수 있느냐는 한국이 얼마나 넓은 전략 지도를 펼쳐 놓고 대응하느냐에 달려 있다.■

ⓒ EAI 2026

■ 저자: **이호령**_한국국방연구원 책임연구위원

■ 담당 및 편집: **송채린**_EAI 연구원
문의: 02-2277-1683 (ext. 211) | crsong@eai.or.kr

본 논평을 인용할 때에는 반드시 출처를 밝혀주시기 바랍니다.
EAI는 어떠한 정파적 이해와도 무관한 독립 연구기관입니다.
EAI가 발행하는 보고서와 저널 및 단행본에 실린 주장과 의견은 EAI와는 무관하며 오로지 저자 개인의 견해임을 밝힙니다.

발행일 2026년 11월 20일 979-11-7584-189-5 95340
"북중러의 전략적 협력 강화와 지정학적 도전"

재단법인 동아시아연구원
03028 서울특별시 종로구 사직로7길 1
Tel. 82 2 2277 1683 Fax 82 2 2277 1684

Email eai@eai.or.kr Website www.eai.or.kr

ⓒ EAI 2026