

러시아 북서-유럽연합 간의 지역통합 프로세스

- 발트 해 지역의 한자동맹 사례를 중심으로 -

김 영 술

전남대학교 유라시아연구소

< 목 차 >

- | | |
|--------------------------------|------------------------|
| I. 서론 | IV. 발트 해 지역의 지역화와 지역협력 |
| II. 이론적인 틀 | V. 결론 |
| III. 발트 해 러시아 북서의 지역통합 프로세스 사례 | 참고문헌 |
| | Abstract |

Key words(중심용어): 발트 해(Baltic Sea), 러시아 북서(North West of Russia), 유럽연합(the European Union), 한자동맹(the Hanseatic League), 지역통합(regional integration)

국 문 요 약

유럽의 지형과 관계의 변화, 유럽에서 양극 모델의 가능성, 그리고 러시아의 북서 지역에서 통합의 필요조건과 현대적인 변화로의 선택의 기로에 선 러시아에게 발트 해 지역에서 효율적인 지역협력이 요구되고 있다. 따라서 이 연구는 러시아의 입장에서 러시아 북서-유럽 연합 간의 지역협력에 나타난 상호작용을 통해 지역통합의 가능성 여부에 대해 고찰한다. 이를 위해, 이 연구는 한자동맹을 통해 발트 해 지역의 글로벌화 관점에서 지역의 통합 프로세스와 지역통합이라는 관점에서 발트 해 지역의 현재의 지역화와 지역협력을 분석한다.

현재 지역통합 차원에서 러시아가 유럽연합의 회원이 되거나 유럽과 러시아 사이에 FTA 체결 가능성, 관세동맹 또는 단일시장 형성 가능성은 없어 보이며, 그리고 러시아가 유럽연합과 경제 연합이나 더 이상의 완전한 경제통합은 전혀 가능성이 없다. 또한 진행되고 있는 공동 유럽 경제 공간의 현실화 문제마저도 이론적 논의의 대상으로 남아 있다. 이것은 한편으로 경제 통합에 대한 지향성과 다른 편으로는 주권에 대한 보호 지향성으로 러시아의 유럽연합에 대한 딜레마에서 비롯되었다고 볼 수 있다.

이런 상황에서 한자동맹의 경험은 많은 시사점을 주고 있다. 이 연구를 통해서 볼 때, 무역경제에 기초한 한자동맹은 지역통합의 프로세스를 통한 글로벌화의 주요 방향이었으며, 한자동맹의 네트워크는 그 구성 주체가 국가가 아니라 한자도시들로서 지역화의 핵심이었다. 중요한 것

으로 한자동맹의 경제공동체를 이룬 기초에는 경계를 넘나드는 자유로운 한자도시연합 상인들의 네트워크뿐만 아니라 국경협력, 그리고 자유무역 경제 시스템 등이 그 역할을 하였다.

따라서 지역통합의 모델로 새로운 한자동맹의 모색은 유럽과 러시아 사이의 상호 작용의 효과적인 조직을 위한 가장 최적의 형식뿐만 아니라, 지역 자원의 독특하며 강력한 수단이며, 그리고 러시아가 발트에 대한 영향력을 확대하는데 새로운 기회를 주게 될 것이다.

I. 서 론

유럽의 지형과 관계의 변화, 유럽에서 양극 모델의 가능성, 그리고 러시아의 북서 지역에서 통합의 필요조건과 현대적인 변화로의 선택의 기로에 선 러시아에게 발트 해 지역에서 효율적인 지역협력이 요구되고 있다. 그동안 유럽에서 다차원의 공간 경계가 형성되고 동유럽이 유럽연합에 가입하는 결과로 러시아와 유럽연합과의 관계는 폭발적인 위험을 가지게 되었다. 그리고 주요 유럽 지역은 지정학적 지각 변동의 영향을 받았다. 최근 유럽의 금융 위기로부터 대부분의 발트 해 국가들은 고통을 받고 있으며, 이러한 국가들은 일관되게 반러시아 정책을 실시하고 있다. 더욱이 서유럽 국가들은 자신들의 이익에 따라 폴란드와 발트 국가를 우회하여 북대서양 가스관 프로젝트를 받아들였다.

그리고 러시아는 미국 주도의 단극의 세계 질서는 실패하였다며 유럽에서 양극 모델로의 교체를 강하게 주장하였다. 그것은 위선과 서방의 이중 잣대, 핵전략과 관련하여 미국의 오만이 위험수위에 도달하였고 지진략적인 이익을 가져가고 있다는 점에서였다. 이에 대해 나토와 상하이 협력기구(SCO)의 대립이 시작되고 있다. 미국의 신자유주의 정책에 의해 발생한 세계 금융 위기 이전까지 서유럽과 가까운 동맹국들의 주요 시나리오는 유라시아의 자원에 대한 싸움이었다. 하지만 그 기회를 놓친 유럽 연합은 글로벌 경쟁에서 주요 경쟁자가 되었다. 이런 측면에서 러시아는 새로이 요구되는 지정학적 유럽은 양극 모델에 기초하여 세워져야 하며, 강력한 경제력과 세계 핵에너지 강국인 러시아와 서유럽이 선도적인 역할을 하여야 한다고 주장하고 있다. 따라서 유럽의 지정학적 프로젝트는 서방의 확장으로 유럽에서 생겨나는 치명적인 지리적 경계형성이 아니고 경제를 살리는 공동체 구축이어야 한다는 것이다.

또한 2004년 5월 EU의 동유럽 확대로 러시아는 EU의 회원으로 있는 4개의 이웃을 가지게 되었다. 러시아는 이러한 국가들과 경제 협력을 하는 것이 더 많은 기회를 만드는 것보다는 오히려 위험하거나 손실이 될 수 있다고 보았다. 그러나 점점 증가하는 협력의 원칙에 전략을 두는 경우 유럽연합의 신입 회원이나 기존 회원국 모두는 러시아 북서 지역에 이로울 수 있다. 문제는 중앙정부의 수직적인 관리 경제의 조건에서 지역이 어떠한 개별적인 대외경제 정책을 실시할 수 있는가이다. 실제로 최근의 정책은 다른 국가와 통합 상호작용의 방향을 포함하여 지역의 사회와 경제 정책의 실행에서 자율성이 감소하고 있다. 따라서 지역에서 협력의 발전을 의미하는 EU와의 성공적인 통합의 상호 작용이 필요하다고 생각된다. 특히 러시아 북서 지역의 유럽 경제 공간으로 칼리닌그라드는 동력을 받을 수 있다. 하지만 이곳은 여전히 구체적인 방안에 따라

새로운 현대화의 조건에 적응하는 지역으로 되는 데는 많은 문제를 안고 있다.

이에 따라 경제적인 영역에서 러시아와 유럽의 통합의 상호 작용의 거점으로서 발트 해 지역 개발에 대한 제도적인 형태의 새로운 협력 개념이 요구되고 있다. 이는 무엇보다도 유럽연합과 함께 발트지역에 포함되는 러시아 북서 지역의 통합과 관련된 상호작용의 문제와 관련되고 있다. 이러한 문제를 해결하는 전제 조건중 하나는 발트지역에서 러시아와 유럽연합이 국제적인 협력의 중요한 주체로서 지역 발전의 미래에 우선순위를 두는 접근 방식일 것이다.

발트 해 지역은 러시아와 유럽연합의 상호 이익을 조화하는데 역할을 할 수 있는 곳으로 광범위한 맥락에서 지리적 위치의 이점을 이용하여 지역협력의 아이디어를 개발할 수 있는 곳이다. 이러한 국제협력 모델로 발트 해의 역사적인 한자동맹의 사례는 이 지역협력을 구현할 수 있는 귀중한 경험을 제공하고 있다. 한자동맹은 유럽의 역사에서 무역 경계를 통한 지역통합을 한 최초의 경우였기 때문이다. 한자동맹의 전성기에 유럽은 가장 부유하고 번영한 지역이었다. 또한 한자동맹은 세계의 역사에서 도시 간에 맺은 자발적이고 상호 이익이 되는 협력과 발전의 모델로 매우 특별하며, 장기적이고 지속적인 것이었다. 따라서 한자도시 발전의 성공은 다시 지역협력의 발전 대안으로 강조되고 있다.

1980년 독일 뤼베크의 주민 발의에 따라 자발적인 사회단체인 '새 시대의 한자동맹'이 만들어졌다. 한자동맹과 역사적인 관계가 있었던 유럽 15개국 173개 도시가 연합하였다. 1993년 대노브고로드가 새시대 한자동맹의 첫 공식 회원이 되었다. 매년 러시아에서도 국제적인 모임이 있으며 많은 도시들이 참여하고 있다. 이들은 발트 해 국가들의 경제 성장을 촉진하기 위해서 지역통합을 요구하고 있는 상태이다.

그렇다면 발트 해 지역의 한자동맹의 경험이 오늘날 지역통합의 초기 발전과정에 어떠한 시사점을 줄 수 있는가? 그리고 현재 이루어지고 있는 지역화와 지역협력의 현재 수준은 어디에 와 있는가? 과연 발트 해 지역의 러시아 북서-유럽연합의 지역통합은 가능성이 있는가? 본 논문의 목적은 이 물음을 탐구하는 데 있다.

기존 연구들은 한자동맹을 통한 협력을 중심으로 발트 해 지역의 형성과 도시 네트워크, 상인 네트워크, 독일 한자도시의 지위, 물류 측면을 중심으로 이루어져 왔다(곽정섭 2005; 박민수/조현천 2008; 박홍식 2008; 정문수/정진성 2008; 최재수 1997). 하지만 이들 연구에서 발트 해 지역통합 형성에 대한 이론적인 시도만 있을 뿐 실질적인 지역협력에 대한 분석까지는 이루어지지 않았다. 특히 발트 해 지역의 협력에는 지정학적 측면의 여러 수준에서 상호관계와 발트 해 지역에 잠재해 있는 현실적인 상호작용의 비판을 충분히 반영하지 못하였다. 이것은 러시아가 새로운 유럽안보조약(European Security Treaty)을 추진하고 있으며, 러시아와 나토(NATO) 양자간 협력이 그다지 원만하게 이루어지지 않고 있는 점에서 잘 보여주고 있다.

따라서 발트 해 지역통합 형성에 이론과 현실적인 비판적 고찰을 심도 깊게 한 후 이들 지역의 맥락 속에서 논의하는 것이 선행되어야 한다. 더불어 발트 해 지역에서 국경 협력과 발트 해 지역 조직(기구) 국제 협력, 공동 유럽 경제 공간 등에 대한 분석이 이루어져야 한다.

또한 발트 해 한자동맹에 대한 해외 연구는 한자의 형성, 전성기, 쇠퇴라는 한자역사, 발트 해 한자도시들의 관계, 한자의 문화 등 다양한 주제들이 연구되었다(Dollinger 2000; Esper 1966;

Fudge 1988 ; Nash 1995 ; Nance 1913 ; North 1996 ; Hammel-Kiesow 2003 ; Kazimiers 1979 ; Zimmern 1889 ; Jörgen 1989 ; Dollinger 1997 ; Гишпиус 2002 ; Казакова 1984 ; Рыбина 1989). 각각의 주제가 독립적인 연구영역으로 각 주제에 대해 여러 학문에서 많은 연구가 진행되어 왔지만, 거시, 미시 구조, 그리고 한자상인, 한자도시, 그리고 한자동맹이라는 전체 틀 속에서 지역 협력에 대한 체계적이고 심화된 연구는 그다지 진전되지 못하고 있는 실정이다.

한자동맹과 관련된 연구들은 주로 독일을 중심으로 이루어지고 있었으며, 러시아에서 연구는 적극적으로 없었다. 러시아에서는 새로운 한자와 북서 러시아 국경협력 측면, 노브고로드를 중심으로 한자도시들에 대해 연구가 되고 있었다. 이들 대부분의 연구도 한자동맹 그 자체로서 연구 수준에 머물고 있으며, 한자동맹의 경험을 통해 현대의 관점에서 협력 대안을 창조해 내지 못하고 있는 상태이다. 이런 점에서 이 연구는 오늘날의 유럽의 지정학적 변화와 관계, 발트 해 지역에서 지역통합의 요구나 현대적인 변화에 적응하기 위한 지역협력과 연계하여 전체적인 틀 속에서 다층적인 연구중심으로 이루어져야 할 것이다.

II. 이론적인 틀

1. 발트 해의 지역 개념

발트 해 지역의 역사적 개념은 최초로 한자상인들이 거래를 하였던 러시아 북서도시 루시(Руси), 특히 노브고라드와 프스코프와 관계가 있었던 한자동맹 시기에 나타났다. 발트 해 지역은 그동안 영토적으로 지리적 경계를 고수하지 못하였으며, 좁은 의미로 실제로는 국경 협력을 기반으로 하고 있다. 이런 의미에서, 발트 해 지역은 자주 레닌그라드 주와 함께 상트페테르부르크, 칼리닌그라드 주, 발트 해 지방 행정 단위로 덴마크, 스웨덴, 핀란드, 독일, 발트 해 3국뿐만 아니라 폴란드 북부가 포함되었다. 이 영토에 많은 도시들이 발트 도시 연합에 포함되어 있어서, 이곳을 가깝은 보다 넓은 의미의 지역 핵심으로 '발트 지대'라고 부르기도 한다.

발트 해 지역의 물리-지리적 정의는 발트 해로 유입되는 배수유역 영토와 관련되고 있다. 거기에 상트페테르부르크, 레닌그라드 주, 프스코프 주, 노브고로드 주, 칼리닌그라드 주, 카렐리야 남부 및 아르한겔스크 일부 지역, 블로고드 주, 트베르 주와 스몰렌스크 주가 포함된다. 외국 국가 중에 발트 해 지역에는 발트3국-리투아니아, 라트비아, 에스토니아, 폴란드, 스웨덴 전체, 핀란드의 주요 부분, 덴마크 절반 이상, 그리고 벨로루시의 거의 절반, 북동 독일, 일부분의 우크라이나, 체코와 슬로바키아가 해당된다.

국제 프로그램 영토 기획 VASAB 2010에서는 발트지역에 덴마크, 스웨덴, 노르웨이, 핀란드, 발트3국, 폴란드, 벨로루시, 독일 연방 국가-쉬레스빅 골슈테인, 메크렌부르크 페데르야 포메라니아, 브란덴부르크, 베를린과 함부르크 시와 러시아 연방 주체로는 상트페테르부르크, 레닌그라드 주, 프스코프 주와 노브고로드 주, 카렐리야 공화국, 무르만스크 주 및 칼리닌그라드 주를 포함시키고 있다.

가장 광범위한 지정학적 의미에서 발트 해 지역은 발트 해로의 출구를 가진 국가를 포함하고 있다. 러시아, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 폴란드, 독일, 덴마크, 스웨덴, 핀란드, 종종 발트 해로부터 그리 멀지 않은 노르웨이, 벨로루시도 해당되고 있다. 이 논문에서는 발트 해 지역은 발트 해에 직접 출구할 수 있는 국가로 이해하고자 하며, 이 연구의 지역적 범위는 발트 해 지역의 러시아 북서와 발트 3국으로 한정한다.

마킨데르(X. Макиндер)는 유럽의 정치 지형은 모든 국가에 대한 최상의 이점을 가진 지리적 위치인 ‘중간’을 차지하고 있음을 언급하였다(Макиндер 1997, 491 - 506). 그리고 블라디미르 비데만(Владимир Видеман)은 중립 지역과 새로운 정치 문화의 ‘중간 공간’ (Среднее пространство)¹⁾으로 묘사하며 발트 해 지역의 확장된 방안으로 범발트국가(스칸디나비아 국가 포함)를 언급하였다. 이는 유럽의 중립된 정치 공간으로 동과 서의 버퍼 역할을 하는 것을 의미하고 있다.

실제로 범발트 해 그룹들은 다양한 군사와 경제 블록을 가지고 있으며 현대 산업의 다양한 수준을 가지고 있다. 예를 들어 노르웨이, 덴마크는 나토의 일원이며 덴마크, 스웨덴, 핀란드는 유럽 연합의 일원이다. 폴란드, 리투아니아, 라트비아, 에스토니아는 나토 회원이면서 EU 회원이다. 반면 우크라이나는 CIS이나 그동안 나토에 접근하였으며 벨로루시는 러시아와 군사-정치적 동맹을 추진하고 있다.

하지만 이러한 모든 범발트 해 유럽은 어떠한 안정적인 지정학적 특성을 가지고 있지 않다. 이러한 상황에서 발트 해 지역을 중간 공간의 구성 원칙에서 의미를 찾고 있지만, 이러한 공간의 정치 구조는 새로운 정치 문화의 기준에서 결정되어야 한다.

2. 분석 틀

발트 해 지역의 약 200개 한자도시들을 하나의 네트워크로 연결됐던 한자동맹은 오늘날 국경과 그 장애를 초월한 하나의 글로벌라이제이션(globalization)의 모델로 강조되고 있다. 이는 발트 해 지역통합의 최적의 협력 모델로 한자동맹이 다시 이 지역의 소통과 상생의 공간으로 복원되는 계기와 이른바 발트 해 지역 형성에 중요한 역할 기제로 보고 있다는 것이다.

현대 세계 발전의 가장 중요한 트렌드 중 하나는 글로벌화이다. 프랑스 학자 바디(B. Badie)는 글로벌화를 세 개의 차원으로 구분하였다. 여기에는 연속적으로 진행되는 역사적 과정으로 글로벌화, 세계의 균질화 및 유니버설화로서 글로벌화, 국가 경계의 침식으로 인한 글로벌화가 해당된다(Торкунов 2002, 9).

이중에서 특히 첫 번째 차원의 글로벌화는 깊은 역사적 뿌리를 가지고 있으며 국제 사회 발전의 주요 방향을 나타내고 있다. 그것은 국제 관계에서 집중적인 공간의 확장과 다양한 지역 및 국가 연합 형성의 장기적인 경향을 반영하고 있다. 발트 해 지역은 다양한 역사적인 시기와 글

1) Владимир Видеман, Пан-Балтония: проект XXI столетия.
<http://www.imperativ.net/imp4/20.html>. (2010년 1월 25일 검색).

로벌화의 여러 단계의 특징을 반영한 통합의 중심지였다. 발트 해 연안에는 도시와 지역이 중심이 된 세계적인 의미의 제국을 발생시킨 강력한 한자동맹이 존재하였다. 지역의 통합 과정은 바랴크(варяг) 시기(고대 스칸디나비아의 노르만인, 8-9세기), 한자 시기(12-15세기), 덴마크 시기(16세기), 스웨덴 시기(17세기), 러시아 시기(18-19세기) 등으로 나눈다.

이 유형의 글로벌화는 확장론적인 것으로 불리고 있다. 그것은 낮은 강도, 느린 발전 과정, 상당히 강한 영향과 결합된 세계적인 상호 작용 측면에서 매우 광범위한 특징을 가지고 있다(Held et al. 2000, 21-22). 글로벌화의 이러한 유형은 적극적인 국가 간의 국경 관계를 포함하고 있다. 실제로, 수세기 동안 발트 해는 어떠한 지역 범위에 국한되지 않으면서 지속적인 대륙과 문명 간의 접촉이 있었던 지역이었다. 이러한 증거로는 ‘바랴크인에서 그리스인’, ‘바랴크인에서 아랍인’ 등의 중요한 길, 스칸디나비아 국가와 긴밀한 관계, 러시아 공국이 대서양에서 태평양으로 뻗어있는 유라시아로의 변환 등이 해당될 수 있다. 이러한 모든 현상은 전 세계적 규모의 글로벌화 역사적 과정에서 지역 연구의 높은 수준을 반영하고 있다.

이런 측면에서 한자동맹은 발트 해 지역의 글로벌화 과정에 참여한 오랜 전통과 지역통합 프로세스를 보여주고 있다. 오늘날 유럽연합과 러시아 북서 사이에 공동 경제공동체 공간을 형성하려는 움직임이 활발히 전개되고 있다. 더욱이 2008년 경제지표에 의하면 발트 해 지역 도시 간 상호 의존성은 40% 이상이다. 발트 해 지역을 하나의 공동체로 만들려는 시도는 1980년대 말부터 여러 방면에서 진행돼 왔다.

반면에 오늘날 각국 간의 상호의존성이 증가하고 있는 세계에서, 지역화는 통합을 촉진하는 동인이자 중앙집권적 경제 및 전체주의 정권으로부터 시장경제 및 민주적 제도화로의 전환을 위한 촉매로서 인식되었다. 또한 국지적인 신뢰형성 조치와 함께 지역적 그룹형성은 지역의(따라서 글로벌한) 안보와 안정을 위협하는 현존의 문제점들에 대처하려는 협조적 행동을 용이하게 함으로써 지정학적인 안정에 기여할 수 있을 것으로 기대 된다.

지역화는 통합된 지역 내의 국가 간의 무역 장벽을 없애고, 자유무역을 추진하는 경향이라고 할 수 있다. 그리고 지역화 추세가 강화되면, 회원국 국민들이 경제의 상호의존성을 높이는 역할을 할 수 있으며, 바로 다자 간 협상으로 해결하기 어려운 문제들을 일부 국가 간에 우선적으로 해결을 시도하는 측면이 있다.

지역화는 다층적이고 국경을 넘는 협력네트워크를 구축함으로써 경계를 초월한 지역형성(region-building)을 위한 잠재력을 갖게 한다. 지역화는 관련국가의 정치적 의지에 따라 지역(area)에서 지역(region)으로 바꾸게 할 수 있다. 지역화는 지역기구를 통해 공통의 이해관계에 대한 공감대와 일정 정도의 공유된 정체성을 형성한다. 더욱이 사회·문화적 이슈뿐만 아니라 정치·경제·환경 분야의 비군사적인 안보이슈를 다룸으로써 명백히, 지역기구의 존재는 참가국으로 하여금 비강제적인 태도를 발전시키도록 유도하고 국익을 추구하기 위해 비평화적인 수단에 의존하는 경향을 감소시킨다. 이러한 사례로는, EU의 장려정책과 함께 발트 해와 바렌츠 해의 여러 조직(기구)이 북방 차원 협력사업(Northern Dimension) 아래로 통합되는 경우가 해당될 수 있다(김영진 2007, 7).

무역경제에 기초한 한자동맹은 지역통합의 프로세스를 통한 글로벌화의 주요 방향이었으며,

한자동맹의 네트워크는 그 구성 주체가 국가가 아니라 한자도시들로서 지역화의 핵심이었다. 여기서 중요한 것은 경계를 넘나드는 자유로운 한자도시연합 상인들의 네트워크뿐만 아니라 국경 협력, 그리고 자유무역 경제 시스템 등이며, 이것이 한자동맹 경제공동체를 이룬 기초였다.

이 연구는 이러한 이론적 배경을 바탕으로 러시아의 입장에서 러시아 북서-유럽연합 간의 지역통합의 가능성 여부를 살펴본다. 이를 위해, 제 III장에서는 한자동맹을 통해 발트 해 러시아 북서의 지역통합 프로세스를 살펴본다. 여기서는 한자동맹의 협력 시스템, 한자동맹의 자유무역 네트워크, 러시아 한자도시 노브고로드의 역할, 그리고 러시아 한자도시의 몰락 등 한자시기 지역통합을 달성케 하였던 제 요인들과 해체 요인들을 고찰한다. 이러한 과정을 고찰하는데 있어서 단순히 현시점의 지역통합의 현황만 파악하지 않고, 역사적으로 진행되어 온 지역통합의 발전과정을 파악하는 이유는 발트 해 지역의 지역통합에 대한 시사점을 도출하는데 도움을 줄 것으로 보았기 때문이었다.

제 IV장에서는 지역통합이라는 관점에서 발트 해 지역의 지역화와 지역협력의 현황을 살펴본다. 여기서는 발트 해 지역에서 이루어지는 국경협력, 국제협력으로 북방차원 협력사업, 발트 해 지역의 물류인프라 협력, 그리고 공동 유럽 경제 공간의 현실화 문제를 고찰한다.

III. 발트 해 러시아 북서의 지역통합 프로세스 사례

1. 지역통합 프로세스

오늘날 세계에서 지역 경제의 특성화는 노동의 국제적인 분업으로 점점 더 중요한 요소가 되고 있다. 특히 통신, 교통, 문화와 정치적인 소통이 이루어지는 그러한 지역과 관련이 있다. 14-16세기 발트 해 지역의 한자동맹은 지역화에 기반 한 효율적인 경제였다는 측면에서 국가 발전의 성공의 사례로 다시 조명되고 있다. 지역통합의 과정에는 어느 정도 제도화되었던 한자동맹의 협력 시스템과 자유무역 네트워크, 한자도시들의 역할 등이 자리 잡고 있으며, 이러한 요인들은 오늘날 지역협력에 커다란 시사점을 주고 있다.

첫째는 한자동맹의 협력 시스템이다. 한자 사무실은 브뤼헤, 런던, 노브고로드, 그리고 르벨(탈린) 등에 설립되었다. 한자동맹은 발트 해 지역 간의 중개 무역에 목표를 두었다. 한자동맹의 도시의 첫 전체 의회는 1367년에 뤼베크에서 개최되었다. 한자도시에는 뤼베크의 법률이 있었으며 사람들에게는 시민과 개인의 자유가 있었다. 뤼베크 법률은 별도의 문서에 확실히 표현한 적이 없었으며 그것은 '유동체'였다. 필요에 따라 변경과 추가의 권리와 권한이 부여되었다. 한자상인에 의해 만들어진 법률은 매우 독특하였다. 뤼베크에 한자 사법부가 아주 처음부터 끝날 때까지 한자상인에게 발생하는 모든 분쟁을 효율적으로 처리하였다. 1349년에 노브고로드를 포함한 모든 도시에 대한 항소 법원이 있었다는 사실은 이를 잘 증명하고 있다.

한자상인들은 약 200개 도시로 빠르게 자신들의 영향력을 확대하여 동맹이 커지게 되었다. 공동 언어로는 독일어를 사용하였고, 단일 통화 시스템의 사용 등은 이러한 역할에 기여하였다. 상

인들이 한자에 가맹했을 때, 그들은 다양한 지방 세금 면제와 함께 많은 특권을 받았다. 중세 한자의 상인들은 한자의 주요 도시에서 운영되는 경쟁사, 매출, 특전과 제한 등 필요한 모든 정보를 받을 수 있었다. 한자상인들은 동맹을 통해 자신의 이익을 최대한 획득하는 효율적인 시스템을 만들었다.

한자상인들은 건강한 생활 습관을 선전하였고 사업에 윤리의 개념을 도입하였다. 사업 운영의 경험을 교환하는 클럽이 만들어졌으며, 이들은 상품의 생산 기술들을 널리 확산시켰다. 이들은 초보자를 위한 장인과 상인 학교를 개설하였다. 그것은 혼란 속으로 뛰어들었던 중세 유럽을 위한 진짜 혁신이었다. 사실 한자는 유럽 문명의 모델을 형성하였다.

둘째는 한자동맹의 자유무역 네트워크이다. 발트 해를 통한 러시아와의 교류는 1천년 이상이 되며, 처음에는 꿀, 밀랍, 소금과 같은 상품이 판매되었고 오늘날에는 석유 제품, 광물 비료, 목재 등이 교역되고 있다. 이곳은 지리적 위치로 인해 자원을 이용한 수출이 용이하여 지역발전을 가능하게 하였다. 노브고로드, 스몰렌스크, 그리고 구 라도가(Старая Ладога)의 주요 한자상인들은 열심히 지역 상품을 구입하였고 수입 상품을 판매하여 이익을 보았다. 한자동맹에서 발행되었던 은전이 모로코, 알제리, 리비아, 튀니지, 새 라도가에서 발견되었던 것은 상인들에게 경계가 부재하였다는 사실을 보여주고 있다.

유럽과의 관계에서 노브고로드의 의미는 16세기 초까지 너무 컸다. 일부 유럽인들은 그곳을 러시아 국가의 중심지라고 하였으며, 국가의 성격과 민족 신화, 러시아의 시적 이미지의 일부가 되었다. 한자상인들에 대해 커다란 존경과 함께 슬라브 서사시에서 한자 무역에 대해 언급하고 있는 것은 특이할 만하다. 러시아 서사시 사드코(Садко)에서 노브고로드에 대한 이야기가 나온다. 이 서사시는 젊고 진취적인 상인이 무역에 행운을 수반하여 사업 모험을 피하고 결국 성공한다는 것을 노래하였다(Гавриленко 2003).

상인들은 무역 관계에서 가맹점 설립의 주도권을 확보하여 부를 추구할 뿐만 아니라 대외 명성을 중요시하였다. 그러한 노브고로드 사드코들이 12세에서 16세기까지 러시아 한자도시에 있었다. 놀라운 베네치아의 유리, 러시아의 담비 모피, 영국의 양모와 플라망 천, 사이프러스 구리, 아이슬란드 청어, 프랑스의 치즈, 이라크의 칼, 리투아니아의 호박들이 나란히 유명한 한자시장에 있었다. 한자상인에게 맥주는 수출 제1위에 속하였다. 과학적인 양조법은 한자와 함께 성장하고 발전하였다. 함부르크와 브레멘은 스칸디나비아와 발트 해의 도시로 맥주를 수출하였으며, 이는 매우 오랫동안 모든 스웨덴에 유지되었다.

효과적인 중개 무역을 위해 운송 인프라가 되어 진 통로와 대형화물 공급 수단이 필요하였다. 한자상인들은 항구 도시를 설립하였으며, 집중적인 무역을 통해 자체 시장 경계를 발전시켰다. 주요 길은 바다였으며 조선업이 발전하였다. 한자상인들은 강력한 배를 건립하였으며 코그(Kugg) 배를 발명하였다. 매우 높은 양측 볼록한 선체의 돛대 배가 북부 유럽과 지중해를 향해 하였다. 한자 코그는 유럽의 범선 발전에 큰 영향을 미쳤다. 뱃전에 화물을 200톤까지 실었으며 많은 화물의 안전을 제공하였다. 교통 회랑의 인프라가 만들어졌으며, 동시에 한자상인은 더 많은 수익이 있는 곳을 찾았다. 1391-1398년에 뤼베크에서 함부르크로의 오래된 소형 도로가 변경되었으며 엘베-뤼베크 운하가 건설되어 북쪽 바다와 발트 해 사이의 경로가 훨씬 축소되었다.

전성기 동안 한자상인 동맹은 한자도시에서 상당한 영향력을 획득하였다. 한자상인들은 국가의 국경에서 정치적 세력으로부터 영향을 받았다. 하지만 다국적 무역 연맹의 창설로 한자상인들은 북유럽의 많은 사람이 살고 있는 연안 공간을 기반으로 경제 활동을 하였다. 한자는 기업이 정신과 시장 경제에 기반 하여 번영과 발전을 가져온 문명 건설의 놀라운 예를 보이고 있다.

셋째는 러시아 한자도시 노브고로드의 역할이다. 러시아 한자도시들의 발트 해에서 역할은 노브고로드 공국의 정책을 추적하면 그 윤곽을 알 수 있다. 거기에는 다른 국가와 국가 상호 작용 과정에 대한 기본적인 원칙, 국제 협력의 주요 방법이 나타나 있다.²⁾ 한자동맹의 시작과 함께 노브고로드의 계약서에는 명확하게 상호 무역의 규칙, 물류 창고와 기타 시설 성격, 보안 자격 증명 방식 등이 규정되어 있다. 또한 이 계약서에는 세부적으로 국경선에 대해 묘사하였으며, 영토 경계의 계약 및 법적 절차 문제에 설명하였다. 그리고 노브고로드와의 계약서에는 포로 교환 문제, 특정 집단에 대한 군사 행동에 대한 제한, 대사의 면책 특권에 대한 세부 규정이 포함되었다.

따라서 루시(고대 러시아)는 서유럽 파트너의 다양한 영향력 아래 봉건 노브고로드 공국의 시기에 경제권을 포함한 국제 관계의 시스템에서 안정적인 형태를 보였다. 러시아 공국의 정책에서 발트와 스칸디나비아 지역의 역사적 중요성은 12세기부터 지속적으로 정치적 과정과 봉건 분할, 타타르-몽골 통치시기에 조차도 강조되었다.

그리고 발트 해에서 러시아 한자도시 정책의 중요한 특징은 강력한 '경제화'에 있었다. 이 공간에서 러시아의 경제 협력의 우선순위는 이미 12-13세기에 영토 확장의 강한 이념을 나타냈었다. 또한 한자도시의 지역 국제 관계 시스템을 보면 참가자가 많으며 영토의 크기가 크지 않았다는 점이며 이러한 경향은 현재까지 유지되고 있다.

한자도시는 '무역로'와 '시장'이 그 중심에 있었다. 가장 적극적으로 한자와 교역했던 러시아 한자도시 대노브고로드(Великий Новгород)도 그러한 경우이다. 대노브고로드는 1999년 이전까지 노브고로드였으며 러시아 북서의 대도시이다. 노브고로드는 8세기에 프릴멘야 마을의 중심이었고 9-12세기까지 첫 수도였으며, 키예프 후에 두 번째로 고대 러시아 공국의 중심이 되었으며 1478년 모스크바 공국의 예속 하에 있게 되었다.

1014년 노브고로드 야로슬라브 무드릭 공작이 키예프에 공물을 지불하는 것을 거부하고 노브고로드는 독립 선언을 하였다. 원래 무역 도시로서 노브고로드는 자신의 지정학적인 자원의 이점을 활용하였다. 11세기 초 진취적인 정신을 가진 노브고로드 공작은 노브고로드에서 무역과 공예의 발전에 지대한 역할을 하였다. 이들은 다른 러시아 공국과 경쟁을 하기 시작하였다.

1136년 키예프 공작 므스티슬라프 프셰블로드의 아들이 가족과 함께 도시에서 퇴출되고 노브고로드는 공국이 되었다. 대귀족들이 공국의 기구를 장악하고 밀려난 귀족들은 도시의 군사령관의 역할을 하였다. 귀족의 권력을 잃어버린 자들은 도시로 이주하여 유르예프 수도원을 창설하기도 하였다. 과두 귀족들이 노브고로드 상인과 장인으로 구성된 자유로운 주민들의 형성에 커다란 기여를 하였다. 이러한 노브고로드의 풍부하고 독특한 도시 문화의 발전은 북-동유럽 도시의 독특한 무역-경제 동맹인 한자동맹을 형성하는 촉매제가 되었다.

2) <http://hanse-portal.ru/page/3>. (2010년 1월 26일 검색).

14-15세기에 노브고로드³⁾는 마침내 독일 상인 무역회사인 한자동맹의 파트너가 되었다. 노브고로드는 한자와 긴밀한 관계를 유지하였다. 그곳에 가장 큰 한자 사무실(Kontor)이 있었으며 소위 ‘독일의 마당’이라고 불렸다. 이들은 한자와 개별 조약을 통해 무역의 정해진 조건, 한자동맹 사이의 상호 관계의 권한 및 절차에 있어 독립성을 유지하였다.

이미 12세기부터 노브고로드에 외국인 거주 세대가 있었다. 중세 시대의 노브고로드 지역은 독일인과 고트인이 거주하고 있었고 대외 무역 임무를 제공하고 있었다. 이것은 노브고로드의 상인단과 독점 무역 권리를 가지고 이동하는 편력상인(編曆商人)들의 단체였다. 독일 거주지는 그리 크지 않았다. 16세기에 면적은 1,960km²였으며, 중심지는 성 베드로의 석조 교회가 있었지만 오늘날까지 보존되지 않았다.

노브고로드는 유럽의 무역 동부 극점에 해당한다.³⁾ 러시아 영토의 북서 경계에 위치하며 무역로의 교차로인 노브고로드는 가장 큰 고대 러시아와 국제 무역 중심지였으며 루시, 비잔틴, 서유럽, 이슬람 동쪽과 관계를 가졌다. 노브고로드의 영토를 통해 9-10세기 아랍의 은이 들어왔으며, 스칸디나비아 상인들은 여기에서 고급 모피, 비잔틴과 동양의 직물, 풍부한 식자재를 구입하였다.

2. 지역화의 해체

러시아 한자도시의 몰락으로 한자동맹이 추구하였던 지역화는 해체되게 되었다. 노브고로드 공국은 효과적으로 시장의 문명을 수용하였고, 노브고로드인들은 시장 경제가 화폐 교환경제라는 것을 이해하였다. 그들의 목표는 시장에서 물건의 교환과 함께 화폐를 통한 이익을 받는 것이었다. 그것은 훨씬 더 편리하고 효율적인 자유로운 교환경제의 주요 사례였다. 한자의 경제 시스템이 노브고로드인들의 마음에 들었다. 모든 개인들은 공식적으로 어떠한 가치에 대한 권리를 주장할 수 있었다. 시장은 점차적으로 풍부한 경영과 도제와 관련되었다. 명예, 지식, 권력 등 또한 매우 가치가 있었다. 시장은 사회적 인정을 얻는 최고의 방법이 되었다. 개성의 가치는 사회의 가치를 우선하였다. 시장 문명은 사회적 중요성을 자극하고 개성의 자유로운 활동을 하게 하는 발전의 강력한 내부 원천을 가지고 있다. 따라서 그것은 매우 빠른 속도로 발전하였다.

그러나 시장의 발전과 함께 영토 국가와 공국의 형성이 시작되었다. 덴마크, 영국, 네덜란드, 폴란드, 모스크바에서 그러하였다. 이 시기에 정치인과 통치자의 관심은 종종 생활, 활동과 번영 등 일상적인 이익을 초월하기도 하였다. 루시의 중앙 집권화가 시작되었을 때 노브고로드는 충돌하게 되었으며 도시의 자유는 피의 흐름에 빠지게 되었다. 자율성을 가진 한자도시의 자유무역은 결국 끝나게 되었다.

노브고로드는 1478년 1월 5일에 모스크바 공작에 충성의 서약을 하였다. 노브고로드 통치자는 자신의 자유와 특권을 버려야 하였다. 이반 3세의 명령에 따라 한자의 마을(자유민으로 구성된 큰 마을)이 약탈되고 파괴되었다. 그때 이후로, 한자상인들은 거대한 러시아의 시장과 발트에서

3) <http://1150.novgorod.ru/read/hanseatic-days/russia>. (2010년 1월 26일 검색).

자신의 은혜로운 자원을 잃게 되었다. 또한 연안 무역에 적용된 한자 상선은 포르투갈, 스페인, 네덜란드의 완전히 열린 바다에서의 상선과 비교하면 경쟁이 되지 못하였다. 배는 없어지고 한자의 무역 인프라 통로는 없어지고 노브고로드의 경제는 점차 침체되기 시작하였다. 이 과정은 모스크바 국가라는 특별한 유형에 의해 가속화되었다. 국가는 시장 문명의 기업 마인드를 공유하지 않았다. 결국 한자동맹에 따른 노브고로드 대공국의 번영은 기억에 불과하였다.

노브고로드는 총 매출의 최대 60%를 차지하는 등 한자동맹에서 핵심 역할을 하였다. 노브고로드의 붕괴 후 한자는 무엇보다도, 전략적 원료의 통로로 러시아 시장의 손실을 보상하지 못하였다. 1669년에 개척되었던 한자동맹 의회는 마지막으로 간주할 수 있으며 후에 동맹은 조용히 사라졌다.

대부분의 유럽 국가들은 이미 15세기 중반에 화폐 소득으로 전환을 완료하였으며 상품과 화폐의 관계에서 소규모 농민이 참여한 내부 시장이 급격히 확대되었다(Барг 1960, 112-113). 지속적인 경제 관계는 북부 유럽과 지중해를 하나의 경제 지역으로 연결하게 하였다. 동시에 국내 시장의 발전으로 이미 시스템에 여러 위기 현상이 등장하였고 국제 경제 관계가 조직되었다. 상인 단체와 도시에서의 독점이 끝나게 되었다. 북부의 한자동맹과 남부 유럽의 이탈리아 도시들은 새로운 민족 국가들의 무역 발전으로 인해 훼손되었다.

북부 지역과 발트 해는 아직 한자에 의해 통제되고 있었지만 네덜란드와 영국의 상인들의 경쟁은 그들의 독점적 지위를 심각하게 위협하기 시작하였다(Личные Деньги 2009). 바다의 길과 함께 대륙에서도 경쟁하였다. 중계무역에 국가 간의 관계가 신속하게 강화되었다. 남부 독일 도시, 폴란드, 프리시아, 리투아니아 대공국은 한자를 통하지 않고 서로 관계를 하였다. 무역 노선의 새로운 시스템이 동쪽에서 서쪽과 남쪽에서 북쪽으로 나게 되었다.

15세기 말에 대서양 횡단 무역이 열리고, 인도와 미국과 거래하는 강력한 무역 기업이 출현하면서 한자의 영향력은 점차 떨어졌다. 민족과 영토 경제의 성장은 점진적으로 국경을 폐쇄하였고 한자상인들은 격리되었다.

이러한 한자동맹의 몰락에 대해 일부 역사학자들은 정치적인 발육부진과 독일의 영토분할로 설명하였다. 다른 사람들은 종속된 영역의 대외 경제 활동으로부터 수익의 공평한 분배를 받을 수 있는 민족 국가의 욕망 때문으로 보면서, 다국적 무역 동맹을 위한 해외 시장의 유해를 말하였다. 그 외에 한자동맹의 몰락은 모스크바 루시에 의해 형성된 국가라는 특정 유형과 시장 경제관의 지속적인 경쟁에 의한 노브고로드 공국의 비극이라고 보았다(Личные Деньги 2009).

IV. 발트 해 지역의 지역화와 지역협력

1. 국경 협력

국경협력은 국제적·지역적 상호작용과 영토적·지리적 속성을 가지고 있기에 지역화와 지역협력에 지대한 영향을 미치고 있다. 사실 발트 국가는 사실 경제와 정치의 높은 수준에서 이웃

들과 실제로 경계가 교차하는 위치에 있다. 협력의 네트워크 모델로 지역은 수평 및 수직 연계의 의미를 가지고 있다. 발트지역은 발트 해, 북해, 노르웨이 및 바렌츠 해의 출구뿐만 아니라 여러 가지 독특한 교통의 기회를 주고 있는 곳이다. 이는 자신의 유리한 지정학적 위치로 인해 전유럽 및 대서양, 그리고 아시아 태평양 지역과 관련하여 핵심적인 역할을 할 수 있다는 것이다. 국경 지역의 협력은 발트 해의 범위에서 국가 간, 지역 간 지역협력을 고려해 볼 수 있는데, 하위 지역 수준에서 최고 형태로 달성되는 것이 바람직하다. 이러한 하위지역이 실제적으로 국제 경제 협력의 행위자로 있는 경우에는 국경 교류 구축의 좋은 기회가 될 것이다.

발트 해 지역의 국경 협력은 북-동부 유럽이 상상할 수 없는 지역통합을 위한 원동력을 제공할 수 있다. 이러한 협력의 주요 주체는 내부 지역-주, 현, 지방, 대도시 등이다. 법률, 계약 및 조약 등이 중앙 정부에 의해 지배되는 것이 국경 지역협력의 주체 간에 직접적인 관계가 이루어지고 있다. 이러한 협력의 형태는 국제 지정학적 차원의 지역 범위에서 비교적 좋은 전망을 가지게 하고 있다. 따라서 지리적 측면에서 상대적으로 조밀한 내부의 지역 형성은 경제와 정치적인 동질성, 교통 발전 시스템 등에서 높은 수준의 접근을 보이고 있다.

발트 해 국경 협력의 특징과 의미는 다음과 같다. 첫째, 협력의 탈중앙화, 외부 관계의 개발 설정에서 보다 큰 자율성을 가진 내부 지역협력을 위한 기회의 조건이 조성되고 있다. 국제 지정학적 지역의 구성에 해당되는 내부 지역과 이웃 국가 간에 보다 적극적인 파트너십이 만들어지고 있다. 따라서 국경 협력 참가자들이 스스로 파트너, 상호작용의 방법과 형태를 선택할 수 있어야 한다. 이러한 접근 방식만이 구체적인 가능성과 지역의 요구와 함께 관계를 최적화 할 수 있게 할 수 있으며 그들을 더 역동적이고 효율적으로 만들 수 있다(Kocob 2003).

20세기 이 지역은 두 차례 세계 전쟁의 장이었으며, 그 후 두 주요 군사 블록 사이에 경계가 존재하였다. 정치적인 진영에 대립하는 국가 간에 상호 작용의 조건에서 중앙 정부에 의한 엄격한 통제와 규제가 실현되었다. 냉전 후 국경 지역협력은 발트 국가를 위해서 장벽과 장애물, 금지 및 제한에 의해 생성된 것을 극복하는 가장 효과적인 방법 중의 하나였다. 그것은 보다 깊은 그들의 통합을 위한 이웃 국가 간의 긴밀한 관계 구축을 의미한다.

둘째, 지역 수준에서 국경 관계는 국가의 생활 활동의 범위(정치, 경제, 문화, 환경 등)에서 기본적인 분야이다. 국경 협력에는 서로 다른 정치적, 사회적 그룹이 참가하고 있다. 하지만 공식적으로 중앙 정부는 종종 정치적 전제 조건 및 다국적 지역협력 메커니즘을 만들고, 그곳의 정치 엘리트, 사업가, 과학, 문화의 주도권을 잡아서 좌지우지하기도 한다.

지역협력에는 경제적인 관계가 핵심적인 역할을 한다. 국경의 다양한 국가 간에 국경 무역은 가장 쉬운 방법이다. 이러한 교류는 일반적으로 상호 이익과 상호 보완적인 성격을 가지고 있다. 거기에는 대기업과 중소기업이 함께 참여할 수 있어야 한다.

셋째, 국경 협력의 기초는 수세기 동안 이어온 역사 전통의 지역 관계이다. 발트 해 지역은 번갈아 덴마크(16세기), 스웨덴 (17세기), 그 후 러시아 제국(18-19세기) 등 다양한 강국들이 지배하였다. 발트 국가들은 공동 역사의 발전을 위한 풍부한 경험을 가지고 있으며, 특정 기간에 그들은 하나의 국가의 형성 범위에서 자주 강압적으로, 때로는 자발적으로 몇 차례 결합하였다. 따라서 그들은 양자 및 다자 관계에서 부정적인 역사적인 고정 관념을 극복하고 상호 작용의 축적

된 전통에서 의존할 수 있다. 지역 차원에서 상호 번영, 그리고 민족의 문화 다양성 보호 등 문화의 대화가 필요하다.

넷째, 국경 관계에서 중요한 것은 제도화이다. 세계의 정치 제도를 보완하는 지역의 국제적인 조직의 시스템을 만드는 것이다. 따라서 1992년부터 발트 해 국가 위원회가 적극적인 활동을 하고 있으며 여기에 러시아가 참가하고 있다. 또한 발트 해 연맹 도시가 만들어졌으며 여기에 지역의 10개 국가 86개 도시가 포함되었다. 1997년에 상트페테르부르크에는 북유럽 국가 각료 이사회 정보 사무실이 개설되었다.

2. 북방차원 협력사업

지역협력에 있어서 지역기구를 통한 공통의 이해관계와 비군사적인 안보이슈에 대한 협력은 지역화의 과정에서 협력네트워크 구축에 지대한 역할을 한다. 이런 측면에서 유럽 연합의 대외 및 국가 간 정책에서 북방차원 협력사업(Northern Dimension Initiative, NDI)은 발트 해와 북극 지역에서 러시아(특히 러시아 북서)와 EU의 관계를 반영하고 있다. 이는 발트 해 지역에서 가장 알려진 국제 프로그램으로 1997년 핀란드에 의해 동인되었다. 이 프로그램은 국제 지역 관계에서 지역의 모든 국가가 참여할 수 있는 유리한 조건으로 만들어 졌다. 북방차원 협력 프로그램은 북방 지역에서 발생한 특정 문제를 해결하기 위해 만들어진 것이다. 이는 유럽연합 회원국 내에서 북유럽 국가, 유럽연합과 러시아 간 서로 간의 협력을 강화하고 대화를 할 목적으로 구성되었다. 북방차원 협력 프로그램은 러시아와 EU 간 파트너십 및 협력의 협정의 틀 내에서 수행되고 있다. 특히 중요한 것은 지역 단체, 지방 및 지역 당국, 학계 및 기업뿐만 아니라, 시민 사회 등 북부 지역의 모든 이해 당사자가 참여하고 있다.⁴⁾

북방차원 협력사업의 몇 가지 핵심 주제는 다음과 같다. 경제, 비즈니스 및 인프라, 노동 자원, 교육, 문화, 연구 및 보건 의료, 환경, 원자력 안전 및 자연 자원, 국제 협력 및 지역 개발, 재판 및 내부 업무 등이다. 북방차원 협력사업의 작업은 모든 이해 당사자의 노력을 수행하고 있다. 유럽 연합 차원에서 재정 지원이 필요한 경우에는 유럽연합의 기존의 금융 수단을 이용하고, 상당한 부가 가치를 만들어야 하는 프로젝트는 타시스(Tacis) 및 인터레그(Interreg)과 같은 도구를 이용한다.

북방차원 협력사업의 개념은 북극과 하부 북극 지역에서 발트 해 남부 해안, 그리고 러시아 북-서에서 아이슬란드와 그린란드까지 광범위하고 다양한 지리적 영역을 다루고 있다. 북방차원 협력의 목표는 핵폐기물 처리와 하수의 처리 문제를 비롯한 환경 문제뿐만 아니라 국경이동에 불충분한 교통수단 부족, 추운 기후 조건, 장거리, 생활수준의 불균형 같은 북부 유럽의 지역 개발의 문제를 해결하는 것이다. 북방차원 협력은 자연 자원, 경제의 역동과 풍부한 문화유산 등 지역의 풍부한 잠재력을 이용할 예정이다. 북방차원 협력은 지역의 안보와 안정성뿐만 아니라 북부 지역에 있는 모든 사람들을 위한 안전하고 깨끗하고 환경을 만들 예정이다.

4) Северное измерение. http://www.delrus.ec.europa.eu/ru/p_303.htm. (2010년 1월 31일 검색).

3. 발트 해 지역의 물류인프라 협력

물류 협력은 사람과 물자의 이동, 지역 간 상호연계, 대내외 경제관계 등을 가능하게 하는 전제조건으로 각 지역은 물론이고 국가 전체의 사회경제적 발전에 지대한 영향을 미치는 핵심 요소로 자리매김하고 있다. 특히 물류 인프라 건설은 지역협력의 확실한 기초가 되고 있다. 발트 해 지역은 유럽에서 가장 역동적으로 발전하고 있는 곳이다. 러시아 수출의 약 40%가 러시아 항구 외에 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 핀란드의 항구를 포함한 발트 해를 통해 실행되고 있다. 그것은 러시아 항구는 들어오는 모든 상품을 소화시킬 수가 없기 때문이다.

국내 석유제품의 주요 시장은 유럽연합이다. 또한 중앙아시아에서 러시아를 통해 발트 해 항구로 화물의 운송이 성장하고 있다. 최근 몇 년 동안에는 중앙아시아 국가, 특히 우즈베키스탄과 카자흐스탄에서 서유럽으로 수출이 매우 빠른 속도로 성장하고 러시아와 발트 해 항구를 통해 물품의 환적이 전체 용량에서 차지하는 점유율이 커지고 있다.

발트 해 연안에는 잘 발달된 94개의 항구가 있으며, 여기에 엄청난 지적인 잠재력, 다양한 산업, 전문적으로 훈련을 받은 인재, 오래전부터 잘 발달된 물류가 존재하며, 중요한 것은 통과가 안전하다. 러시아는 발트 해의 경우, 에스토니아의 탈린항(Tallinn), 라트비아의 리가항(Riga), 벤츠필스항(Ventspils), 리투아니아의 클라이페다항(Klaipeda) 등 5-6개 항만이 자국 항만에서 제3국 항만으로 전환되었다. 이에 따라 러시아 수출입 화물은 통관, 수송 등에 많은 시간과 비용을 추가로 부담해야 하는 상황에 직면했는데, 이러한 현상은 1980년 이후 러시아가 해상운송망을 확대하지 못한 원인 중 하나로 지적되고 있다. 이에 러시아 정부는 발트 해 지역에 위치하고 있는 자국 항만의 개발을 서두르고 제3국에서 처리되던 화물을 자국 항만에서 처리함으로써 물류 비용을 절감하는 데 박차를 가하고 있다(Containerisation International 2004).

최근 유럽위원회는 적극적으로 ‘단거리 해상운송’의 개념을 추진하고 있다. 주요 목표는 해양 교통 환경, 화물 흐름 개념과 정규적인 화물의 보증에 영향을 미치는 관점에서 보다 친화적인 교통 형태의 변환으로 화물 흐름을 전환하는 데 있다. 이 개념의 일부가 발트 해 지역의 ‘해양 간선’(Морские магистрали, 해양고속도로) 프로젝트이다.⁵⁾

이 문제는 높은 수준의 그룹(유럽연합과 교통 통신 발전 전략과 유라시아 관계에 따른 파트너 국가들)들이 관심을 두었다. 2005년 러시아 방향으로 발트 해의 긴 간선이 합의되었다. 이는 러시아-유럽연합 간의 해상, 하천과 내륙 수로 운송에 따른 실무 그룹의 모임에서 고려되었다. 유럽은 러시아 교통 기관의 여러 프로젝트에 관심을 표명하였다. 해양 간선은 연안 지역과 관련되어 있다. 대서양, 발트 해, 바렌츠, 지중해, 흑해와 카스피 해 뿐만 아니라 이 지역의 해안 국가가 해당된다.

프로젝트의 목표는 문에서 문까지 물류의 효율적인 이동을 확보하는 것이다. 이것은 두 개 이상의 교통 모드, 통합된 운송 체인을 사용하여 교통의 모든 수단이 자신의 역할을 하고 더욱 효율적이고 비용 효과 및 안정적인 교통 시스템을 구축하는 것이다. 주변 지역과도 국가의 통로를

5) Предложение Европейской комиссии по проекту «Морские магистрали» в регионе Балтийского моря. http://www.mintrans.ru/pressa/Russia_EC/sea_road.htm. (2010년 2월 1일 검색).

향상시키고 교통 형태의 환적을 축소할 수 있어야 한다.

해양 간선의 성공적인 수행을 위한 중요한 전제 조건은 물류 흐름의 개념에 있다. 해양 간선의 개념을 구현하기 위해 항구 인프라 및 서비스의 질을 향상시키기 위한 조치가 매우 중요하다. 항구에서 지역 해안까지 자주 안정적인 물류를 위해 적절한 혼합 간선을 건설해야 한다. 유럽위원회에 의해 이 제안은 2007-2013년까지 중점을 두고 있다.

한자동맹 시기처럼 유럽인들은 자신들의 물류 인프라 프로젝트를 발트 해 지역에서 수행하고 있다. 이들 몇 가지 프로젝트가 유럽 연합의 후원 하에 시작되었다. '남부 핀란드-상트페테르부르크(카렐리야 지협) 개발지역'(1997) 사업은 러시아와 핀란드 국경 지역의 지역 구조 개발의 큰 프로젝트 틀 안에서 시작되었다. 'E-18 공동 프로젝트'(2001)는 국제적인 교통 간선의 통합 개발을 목적으로 하고 있으며, 오슬로-스톡홀름-헬싱키-상트페테르부르크의 경로이며 지역 균형 구조를 지원하며 교통 간선과 지속적인 환경, 사회 경제적 지속가능한 발전의 결합을 하기 위한 것이다. '중앙 서부의 개발 통로-상트페테르부르크'(2000) 사업의 주된 목적은 트론하임(노르웨이)에서 스웨덴과 핀란드를 통해 레닌그라드 주와 상트페테르부르크까지 뻗어있는 통로의 영역에 공동의 전략적인 관심과 함께 다양한 활동의 교류 및 협력의 발전에 있다.

4. 공동 유럽 경제 공간의 현실화 문제

현재 공동 유럽 경제 공간(Общего европейского экономического пространства, ОЕЭП)의 현실화는 지역통합을 위한 러시아와 유럽연합 간의 초기 단계의 문제로 상호 협력 관계의 가능하고 효율적인 시스템과 제도화에 그 핵심이 있다. 러시아와 유럽 연합 간의 관계는 주로 동유럽에 의한 유럽연합 확대 후에 위기로 특징 지워졌지만, 실제로 협력에 있어서는 보다 실용적이고 효과적인 상호작용의 형성 단계로 이동하고 있다.

유럽연합과 러시아와의 관계를 결정하는 공동 유럽 경제 공간 형성의 아이디어는 2001년 5월 유럽연합-러시아 정상회담에서 제기되었다. 그것은 유럽위원회 위원장 로마노 프로디가 블라디미르 푸틴 러시아 대통령에게 제안하였다. 그 후 이 아이디어로 인해 높은 수준의 그룹이 형성되었고, 이들은 '공동유럽경제공간에 대한 기본 문서'를 만들었다.

2003년 5월에 상트페테르부르크 정상회담에서 만들어진 러시아-유럽연합의 새로운 협력 방안으로 4개의 '공동 공간'(общих пространств)⁶⁾ 형성에 대한 선언이 있었다. 이 선언은 오랫동안 실제적인 현실화를 하지 못하였으나 로드맵의 형태로 2005년 5월 러시아-유럽 정상회담에서 승인되었다. 아직 내용은 추상적이지만, 방향에 대해서는 쌍방의 대표자들 간에 구체적인 대화의

6) 이 4개 공동공간은 공동 유럽 경제 공간(ОЕЭП), 자유롭고, 안전하며 정의로운 공동 공간(Общее пространство свободы, безопасности и правосудия), 외부적 영역에서 안전한 공동 공간(Общее пространство в области внешней безопасности), 그리고 과학, 교육과 문화의 공동 공간(Общее пространство науки, образования и культуры) 등이다. 특히 공동 유럽 경제 공간(ОЕЭП)은 세계 시장에서 경쟁 증가로 인해 대규모 협력 활동과 경제의 단합에 기초하고 공동 행정 절차를 포함하여 공동이나 협력의 규정에 근거한 EU와 러시아 사이에 개방적이고 통합된 시장을 의미하고 있다.

의제를 제시하였다.

특히 공동의 유럽 경제 공간은 이러한 개념의 로드맵에 대한 현실화 범위에서 2005년 말부터 러시아와 EU간 협력의 부문별 대화의 활성화를 약속하였다. 중요한 것은 러시아의 지역은 유럽 연합 국가들과 경제적인 관계를 간단하게 확대할 수 없지만, ОЕЭП 개념은 많은 자치권의 조건에서 통합 협력의 새로운 형태를 이룰 수 있다고 보았다. 또한 EU와 지역협력은 그들의 사회경제적인 현대화의 중요한 요소이며 동시에 지역 간의 차이 증가와 경쟁의 기회를 주게 될 것이라는 것이다.

공동 유럽 경제공간의 개념은 제도적 측면(파트너와 협력에 관한 협정 조직 등), 경제활동의 4가지 주요 영역(국경 무역 상품, 국경 무역 서비스, 회사설립 및 운영, 인구 이동의 관련 양상), 기본도구(시장 개방, 규제 표준, 법안 근사치 접근, 그리고 무역 촉진), 특정 문제에 관한 협력과 대화(에너지 문제, 통신 문제, 교통 문제, 과학 연구 및 실험 R & D)를 내용으로 하고 있다.

그러나 많은 러시아 전문가들은 로드맵에 대해 부정적으로 평가하였다. 또한 러시아의 전문가와 정치인들 사이에는 유럽회의론이 증가하고 있을 뿐만 아니라 공동 공간의 타당성에 의심을 가지고 있다. 이는 유럽 규칙에 대한 부가로 국가의 이익에 상응하지 않을 것으로 생각하여 상대적으로 우려가 증가하고 있는 것이다. 이처럼 러시아 전문가와 정치인들은 유럽 발전 모델이나 가치에 대한 거부감을 가지고 있다.

현재 유럽 연합과 러시아의 관계는 1994년 5월에 서명하고 비준 후 1997년 12월에 발효된 ‘파트너와 협력에 관한 협정’(Соглашении о партнерстве и сотрудничестве, СПС)을 기반으로 하고 있다. 쌍방은 СПС에 상응하는 통합을 심화하고자 하였다. 유럽 모델은 미국과 비교하여 러시아 자신의 힘의 부활에 부적절한 특징을 강조하고 있다고 생각하였다. 따라서 일부 러시아 전문가들은 EU와 전략적 제휴에 파트너십과 협력 협정(Соглашения о партнерстве и сотрудничестве, СПС)에 대해 개정을 요구하였다. 이들 전문가들은 진심으로 전략적 제휴를 구축하고 유럽 연합과의 관계를 심화하자는 방향으로 진행되는 СПС의 최적화에 상응하는 현대화의 현재 조건을 생각하였다(Арбатова и др. 2005). 다른 전문가들은 이러한 방향은 유럽 지향적이어서 매우 부정적으로 생각하였다. 이들은 СПС 현대화 대신 가장 일반적인 선언을 하고 실질적인 협력은 ‘부분별 협정’의 기초위에 세워져야 한다고 주장하며, 유럽 국가들과 통합 협력의 가능성을 거부하였다(Бордачев и Сулов 2009)

결국 20세기 초의 현실정치의 오랜 원칙에 기반 한 지정학적 계산은 글로벌화되고 있는 세계에서 불충분한 이해로 이끌 수 있다. 통합 협력의 새로운 패러다임은 국가적인 이익을 구성하는 지역의 경제 주체인 개인을 관심의 중심에 두어야 한다. 개별경제 주체와 지역 간의 상호 작용뿐만 아니라 필연적으로 거버넌스적인 성격이 필요하다. 여기에는 국가 간뿐만 아니라 산업화한 구조의 경제 간에도 가능하다. 이것은 규칙 및 규정에 따라 경영주체(정부)와 서로 상호작용하는 것을 의미하고 있다.

그리고 부정확하고 약한 제도적 구조는 약한 신뢰 관계를 만들거나 심지어는 효과적인 파트너에게 불신과 약점을 주게 된다. 특히 러시아에서는 종종 심각하게 받아들이지 않고 있지만 소규모 및 중소기업이 취약하다. 또한 러시아의 제도적 조건의 모순과 대립, 정책 결정은 대기업에게

어려움을 주고 있다.

공동 유럽 경제 공간에서 EU와의 경제 관계의 새로운 모델을 만드는 것은 지역 수준을 포함하여 마이크로 수준에서 통합적인 협력을 강화할 좋은 기회가 될 것이다. 또한 러시아와 유럽 관계는 상호작용의 새로운 표준의 가능성과 한계를 이해해야 한다. 문화의 여러 측면을 포함한 자유의 공동 공간, 안보 및 정의, 외부 보안, 연구와 조사와 교육은 모두 중요하다. 이러한 각각의 공간은 서로 대상이 아닌 파트너로 생각한다면 새로운 차원에서 상호 이익이 되는 협력이 가능하다.

유럽 통합의 과정은 EU와 러시아 간의 공동 유럽 경제 공간의 형성에 커다란 도움을 줄 수 있다. 이러한 협력에는 쌍방의 성공을 가져오는 다수의 기업 참여와 함께 실제적인 생산 협력이 중요하다. 또한 공동 유럽 경제 공간 형성을 지원하는 정치적인 명백한 선언의 채택이 중요하다. 러시아와 유럽연합 양국 관계를 다변화, 특히 다자간 협력의 형식으로 나가는 것이 중요하다. 그렇다고 러시아 북서와 유럽연합 간의 단일 경제 공간이 가까운 장래에 생기는 것은 거의 기대할 수 없다.

러시아 북서와 유럽 연합의 통합 극점으로 발트 해 지역의 잠재력은 러시아의 영토의 공식적인 분리를 의미하지 않으며 러시아 경제의 공간의 출구로서 의미가 있다. 그러나 통합이라는 용어가 협력의 방향과 성격 측면에서 정당성이 있지만, 모호한 인식과 오해의 위험이라는 다의성 측면에서 사용될 수가 있다. 따라서 무엇보다도 투자를 통한 통합의 상호작용이 중요해 보인다.

또한 중요한 것은 공동 유럽 경제 공간의 형성에 대한 성격을 미리 정하는 것이다. 통합 절차와 지역수준에서 세계 시장의 글로벌 플레이어뿐만 아니라 중소기업, 심지어는 많은 투자를 가져오지 않은 기업도 참가하여 많은 프로젝트들을 실현화할 수 있도록 보장할 필요가 있다. 또한 러시아의 경제 공간에서 비즈니스 환경과 시장의 제도 형성도 중요하다.

지역 수준에서 이러한 변화의 과정은 필요하다. 사실은 국가 경제의 규모에서 프스코프와 칼리닌그라드 지역은 매우 어려운 상황에 있기에, 이러한 통합 공간 형성은 경제적 및 사회적 상황을 개선하는 데 중요한 역할을 수 있다. 하지만 러시아연방 정부는 지역의 주가 참여한 유럽 지역 개발을 촉진하는 것에 낮은 평가를 하고 있어서 이것에 불충분한 관심으로 나타나고 있다.

V. 결 론

그동안 러시아와 유럽연합은 다양한 차원에서 지역협력을 넘어 발트 해 지역통합에 대한 논의를 하여왔다. 그 예로 러시아가 유럽연합의 회원이 되는 문제에 대해 언급이 된 적이 있었다. 하지만 1999년에 채택된 ‘2000-2010년 중기 전망에 러시아와 유럽연합 간의 발전 전략’의 다극 세계 형성의 객관적인 필요성에 기초하여 본다면 이에 대한 가능성은 전혀 없어 보인다. 또한 현재 진행되고 있는 공동 유럽 경제 공간의 현실화 문제마저도 이론적 논의의 대상으로 남아 있다.

그리고 1990년 초에 CHIC 문제에 협상을 하는 동안 러시아에 제안되었던 유럽과 러시아 사이

에 FTA를 체결하는 아이디어는 달성되지 않고 있으며 가까운 장래에 이루어질 가능성도 적어 보인다. 관세동맹 또는 단일시장 형성에 대해서는 OEЭП의 기본적인 문서를 통해 볼 때 전망이 없다. 이 문제는 분명히 유럽과 러시아 사이의 대화 의제에 있지 않다. 사실 러시아는 유럽연합 보다는 실질적으로 CIS 국가들과 더 큰 통합을 찾고 있는 상황이다.

따라서 러시아가 유럽연합과 경제 연합이나 더 이상의 완전한 경제통합은 전혀 가능성이 없다. EU 가입을 원하는 나라는 EU와 국가의 법안과 국가의 법의 조화가 필요하지만 러시아에게는 이러한 것에 매력이 없으며, OEЭП형성 과정에서 공동 경제 정책을 운영하는 초국가적 기관을 형성하고자 하는 그런 징후는 EU와 러시아에게 아직까지는 없다.

하지만 그동안 발트 해 지역협력 과정에서 나타난 특징은 지역통합에 대한 희망을 가지게 한다. 첫째, 발트 해 지역은 협력 과정에서 타민족과 제한적인 측면에서 초국가적 유럽의 정체성을 형성하고 있다. 둘째, 발트 해 지역은 유럽연합의 회원 간이나 그 국가에 가입하지 않은 국가 간의 사이를 연결하는 요소이다. 셋째, 발트 해 지역의 내부지역 무역이 지속적으로 증가하고 있다. 넷째, 앞으로 발트지역의 경쟁력이 강화되고 매우 발전한 지역 중심지가 될 것이라는 가능성이 있다.

그럼에도 불구하고, 특히 발트3국에서 러시아의 국가적인 이익을 아직까지 실질적인 문제로 공식화하지 않았지만 발트 해 지역협력 전략은 여전히 좁은 외교 정책, 지역 교통의 문제, 러시아어 구사자 권익 보호의 전술적 계획 등 부분적인 것에 갇혀 있다. 따라서 주요 문제는 미래의 이런 불안을 없애는 것이다. 러시아와 발트의 관계의 불안은 과거로부터 오고 있기 때문이다.

현재 유럽은 국경의 투명성 강화의 과정을 겪고 있다. 오늘날 새로운 한자상인들은 정말 러시아 북서 연방지구의 경계까지 접근하고 있다. 문제는 새로운 한자상인을 위해 러시아의 경계는 투명하지 않다는 점이다. 그리고 유럽과 러시아의 일부 전문가들은 북서 러시아는 아직 경제적이지 않고 정치 개념을 가지고 있다는 의견을 표명하고 있다. 그리고 행정 때문에 이 지역에 대한 시장 문명의 발전이 억제되고 있다는 것이다. 중요한 것은 자유 시장 경제에 기초한 건강한 시장 경쟁이 필요하다.

이제 어떠한 시나리오에 따라 유럽연합과 러시아 북서 지역이 통합 경제 시스템을 발전시킬 수 있는가는 문제는 러시아의 전략적 문제로 남아있다. 이 문제가 지금 러시아에게 경제 문제에 있어서는 한편으로 경제 통합에 대한 지향성과 다른 편으로는 주권에 대한 보호 지향성으로 유럽과 러시아 사이의 딜레마의 원인이 되고 있다.

하지만 발트 해 지역통합 형성 문제에 있어서 글로벌화와 지역화 차원의 한자동맹이 보여주었던 국가 차원이 아닌 한자도시 연합 네트워크, 초국가적 자유무역 경제 시스템, 그리고 지역통합의 프로세스를 통한 경험이 러시아와 유럽 간의 현실적인 새로운 협력 모델에 큰 기여를 할 수 있을 것으로 보인다.

이런 점에서 지역통합의 모델로 새로운 한자동맹의 모색은 유럽과 러시아 사이의 상호 작용의 효과적인 조직을 위한 가장 최적의 형식일 뿐만 아니라, 지역 자원의 독특하며 강력한 수단이며, 그리고 러시아가 발트 해 지역에 대한 영향력을 확대하는데 새로운 기회를 주게 될 것이다.

참 고 문 헌

- 곽정섭(2005). “한자에서 튀-백의 지위.” 『서양중세사연구』, 제 15권.
- 김영진(2007). “범흑해지역의 지역화와 지역협력.”
- 박민수, 조현천(2008). “1990년대 이후 발트 해 공간에서 도시 및 지역 네트워크 활성화의 배경.” 『해항도시문화교섭학』, 기획논문.
- 박홍식(2008). “한자 초기 북유럽의 상인 네트워크.” 『서양중세사연구』, 제 21권.
- 정문수, 정진성(2008). “해항도시 네트워크가 구성하는 발트 해 지역.” 『독일언어문학』, 제 42집.
- 최재수(1997). “북유럽 초기의 해운업: 한자동맹과 영국해운.” 『해운물류연구』, 제 24권.
- Dollinger, P.(2000). *The German Hansa: The Emergence of International Business 1200-1800*. Routledge.
- Esper, T.(1966). “Russia and the Baltic 1494-1558.” *Slavic Review*.
- Fudge, John D.(1988). “Anglo-Baltic Trade and Hanseatic Commercial Systems in the Late Fifteenth Century.” *Britain and the Northern Seas*. Ed. W. Minchinton. Pontefract: Lofthouse. pp. 29-39.
- “Growing Concerns.” *Containerisation International*. 2004. 4.
- Hammel-Kiesow, Rolf(2003). “The Hanseatic League.” *The Oxford Encyclopedia of Economic History*. Vol. 2. Oxford. pp. 495-498.
- Held, D. et al.(2000). *Global Transformations: Politics, Economics and Culture*. Cambridge. pp. 21-22.
- Kazimiers, Slaski(1979). “North-Western Slavs in Baltic Sea Trade from the VIIIth to XVth Century.” *The Journal of European Economic History* 8.1. pp. 83-107.
- Nash, E. Gee. *The Hansa: its history and romance*. London: Lane, 1929(Reprint. 1995 Edition, Barnes and Noble).
- Nance, R. M.(1913). “A Hanseatic Bergentrader of 1489.” *Mariner’s Mirror* 3. pp. 161-167.
- North, Michael(1996). *From the North Sea to the Baltic: Essays in Commercial, Monetary and Agrarian History, 1500-1800*. Collected Studies Series. Ed. Variorum. Aldershot, Hampshire: Ashgate Publishing Limited.
- Zimmern, Helen(1889). *The Hansa Towns*. 3rd ed. London: T. Fisher Unwin.
- Jörgen, Brecker(1989). *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, Hamburg.
- Hammel-Kiesow, Rolf(2000). *Die HANSE*. Verlag C. H. Beck. München.
- Dollinger, Philippe(1997). *Die Hanse*. Stuttgart. 5. Aufl.
- Аузиньщ, Модрис(2008). “Конец игры.” *Совершенно секретно* №. 7.
- Владимир Видеман, Пан-Балтония: проект XXI столетия.
<http://www.imperativ.net/imp4/20.html>. (2010년 1월 25일 검색).

- Гавриленко, Артур(2003). Новые ганзей цы у границ Северо-Запада России.
http://www.archipelag.ru/ru_mir/ostrov-rus/north-west/scope/. (2010년 1월 25일 검색).
- Гишпиус, Алексей А.(2002). “О книге Е.Р.Сквай рс и С.Н.Фердинанд Ганза и Новгород.” Вопросы медиевистики. 4(10), сс. 113-120.
- Казакова, Н. А.(1984). “Еще раз о закрытии Ганзейского двора в Новгороде в 1494 г.” *Новгородский исторический сборник* Вып. 2 (12).
- Личные Деньги(2009). Ганзейский союз в России.
<http://www.personalmoney.ru/txt.asp?sec=205&id=571802>. (2010년 1월 28일 검색).
- Макиндер, Х.(1997). Географическая ось истории. *ОСНОВЫ ГЕОПОЛИТИКИ*. М. сс. 491 - 506.
- О социально-экономических сдвигах в Европе XV в. см.: М. А. Барг. О так называемом «кризисе феодализма» в XIV–XV веках. – «Вопросы истории». 1960, № 8. сс. 112-113.
- Обоснование подобного подхода сделали Т. Бордачев и Д. Суслов в ходе обсуждения вышеуказанных предложений комитета «Россия в объединенной Европе». 2009.
- Предложение Европейской комиссии по проекту «Морские магистрали» в регионе Балтийского моря. http://www.mintrans.ru/prensa/Russia_EC/sea_road.htm. (2010년 2월 1일 검색).
- разработанную под эгидой общественного комитета «Россия в объединенной Европе» (авторы: Н.К. Арбатова, Ю.А. Борко и др.) в конце 2005 г. «Концепцию модернизации Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС и заключения Соглашения о продвинутом партнерстве, учреждающем ассоциацию».
- Рыбина, Е. А.(1989). “О двух древнейших торговых договорах Новгорода.” *Новгородский исторический сборник* Вып. 3(13).
- Северное измерение. http://www.delrus.ec.europa.eu/ru/p_303.htm. (2010년 1월 31일 검색).
- Торкунов, А.В.(2002). *Глобализация: человеческое измерение*. М. с. 9.
- Косов, Ю.В.(2003). Трансграничное региональное сотрудничество: Северо-Запад России. <http://www.politstudies.ru/N2004fulltext/2003/5/15.htm>. (2010년 1월 30일 검색).
- <http://hanse-portal.ru/page/3>. (2010년 1월 26일 검색).
- <http://www.regnum.ru/news/1175428.html>. (2010년 1월 29일 검색).
- <http://1150.novgorod.ru/read/hanseatic-days/russia>. (2010년 1월 26일 검색).

Abstract

The regional integration process between Northwest Russia and European Union -focusing on the experience of the Hanseatic League in the Baltic Sea region-

Young-Sool Kim*

Russia and European Union are required the effective regional cooperation in the Baltic Sea region because of geographical changes and the relationship in Europe, the possibility of the bipolar system in Europe, and the conditions of the integration in the northwest region of Russia or the choice of modernization's changes. This article examines the possibility of regional integration through regional cooperation between Northwest Russia and European Union. This article analyzes the integration process and regional cooperation through the Hanseatic League in the Baltic Sea Region from globalization and regional integration perspective.

At the level of regional integration, it is not possible that a Russia's European Union will become membership, and Russia has not the possibility of the FTA Agreement between Europe and Russia, formation of the customs union or a single market. There is no possibility at all the Economic Union and full economic integration between Europe and Russia. In addition, realization of a common European economic space remains as the object of theoretical discussions. This is a dilemma to Russia in the orientation of economic integration and protection of sovereignty.

In this situation, the experience of the Hanseatic League has many implications. The Hanseatic League was the main direction of globalization based on the trade economic through the process the region of integration. The Hanseatic League was the key of localization, it is composed of cities, not countries. The Hanseatic League is based on free merchants network, border cooperation and free trade economic system. It played an important role for the Hanseatic economic community.

Therefore, the New Hanseatic League is the most optimal format for the new regional integration in Europe and Russia. It is local resources. Moreover, the Hanseatic League is the unique and powerful tool which will give new opportunities to expand influence in the Baltic Sea to Russia.

■ 논문접수일 : 2010년 07월 20일, 논문심사일 : 2010년 8월 10일, 게재확정일 : 2010년 8월 15일