

(코리아연구원 기획위원/ 송실대학교 정치외교학과 교수)

- 지도로 본 2007 남북정상선언**

백두산관광 실시, 백두산-서울 직항로 개설

중 국

북 한

개성-신의주 철도 및 개성-평양 고속도로 개보수, 베이징을 필두로 남북유원단 경의선 열차 이용

정전체제 관련국 3차 또는 4차 정상 회담 (추진)

국방장관 회담 (11월)

조선협력단지 건설

남포

개성공업지구 1단계 초기 완공 및 문산-봉동간 철도화물수송

해주

개성

한강하구 공동이용

남북총리회담 (11월)

공동어로수역 평화수역

서울

대한민국

‘서해평화협력특별지대’ 설치

경협사업 투자비용

투자비용 총계: 113억달러

SOC 비용 소개 23억달러

농업개발 비료 생산 3억5,000만달러 생선양 종대 5,000만달러

개성-신의주 철도 개보수 15억달러

개성-평양 고속도로 개보수 3억달러

해주특구 500만평 규모 가정 46억달러

해주항 확장 3억달러

백두산 도로, 항공 인프라 등 종합관광객지시설 13억달러

환경보호 조립 통합 탄소 배출권 확보사업 2억달러

안변 및 남포 조선협력 단지 2억달러

개성공업지구 (2단계) 25억달러

자료: 서울경제, 현대경제연구원 추정치

2007 남북정상회담 합의는 6.15 공동선언을 기본정신으로 두고 그 이행 합의를 구체화한 데 가장 큰 특징이 있다. 사실상 6.15 공동선언의 실행 합의문에 가깝다는 이 점 때문에 동 합의문의 이행은 향후 구성된 남북간 협의 틀의 실효성 즉 남북 협력의 거버넌스에 좌우될 가능성이 높다는 점



이 특징이다. 거버넌스가 취약할 경우 동 합의가 남북 기본 합의서처럼 휴지조각이 될 가능성이 높다는 것을 의미한다. 즉 합의문이 매우 구체적이지만 그 구체성이 임기말이라는 취약성과 모순관계에 있어, 구체적 합의의 실현 가능성을 강제할 방도로서의 거버넌스에 대한 고민이 필요하다는 것이다.

경제 협력의 내용으로 보면 동 합의는 사실상 경제와 평화의 선순환 관계를 제시함으로써, 남북 관계와 북미관계의 선순환과 동시에 한반도의 쌍끌이 선순환 구조를 정착시킬 수 있는가라는 시대적 화두를 던진 데 의의가 있다. 이는 노대통령이 도라산 연설에서 언급했듯이 ‘북방경제’ 구상이라는 자신의 브랜드를 어떻게 구체화할 것인가 하는 문제와 연동되어 있다.

이에는 북방경제론, 평화경제론, 한반도경제론 등 다양한 버전의 논의가 있지만, 참여정부 시기 이들 논의의 공통성은 민족경제협력(nation-building/Integration)과 지역협력(region-building)의 동시 진행이라는 관점을 강조해서 통합의 방식에 지역협력의 관점(regional cooperation approach)을 어떻게 접목하는가에 많은 고민을 해왔었다. 이에 비하면 이번 합의는 ‘우리민족끼리’에 따른 남북 경제의 거버넌스에 강조점을 둬으로써 경제 통합 논의로 강조점이 다시 회귀한 인상이다.

한편 서해특별지대 구상은 접경지대 개발 청사진을 제시함과 동시에 군사벨트를 평화벨트로 전환하고자 한 남북의 시도라는 점에서 그 의의는 매우 크다고 볼 수 있다.

1. 경제 협력 합의의 3대 내용

본 합의 사항은 크게 3가지로 구분할 수 있다.

첫째는 물류 협력이다. 물류 협력의 가장 큰 합의 내용은 개성-평양 고속도로와 개성-신의주 철도 개보수 사업이다.

먼저 개성-평양 고속도로(170km) 사업을 보면 이는 통행, 통관, 통신 합의와 결합되면 평양권이 가시적인 경제 협력 대상 지구로 된다는 것을 의미한다. 북한 내에서는 가장 인프라가 좋은 평양권에 대해 투자 협력이 가능할 수 있는 기반을 조성할 수 있다는 것이다.

그러나 이에는 다른 한편으로는 개성 공단과 대체재라는 성격이 있음도 간과할 수 없다. 동일한 여건이라면 육로 운송비용이 조금 들어가더라도 평양권에 산업 시설을 투자하는 것이 기업들의 입장에서는 유리하기 때문이다. 결과적으로 개성-평양간 고속도로 개보수는(3,000억원대) 개성 공단 3단계 투자의 의지를 낮추는 결과를 낳게 됨을 남북 모두가 모를 리 없다. 이 점에서 이번 합의문에 개성공단 ‘2단계’ 개발에 착수한다고 선언한 것은 의미가 있다.

다음으로는 개성-신의주 철도 개보수 합의이다. 여객 운송을 통한 북경 올림픽 참가라는 상징적



이벤트로서 동 합의는 유의미하나 경제성에 대해서는 검토할 여지가 있다. 이미 TCR 노선이 화물 운송으로서는 포화상태이기 때문에, 동 노선을 활용해서 물류 기반을 확장한다는 것은 어려운 현실이다. 이 점에서 신의주까지의 노선은 여객 중심의 상징적 이벤트를 위한 것일 따름이다.

사실 중요한 것은 평산까지의 개보수이다. 이미 우리 정부는 2,900억원의 비용을 들여 평산까지의 개보수에 주력한다는 방침을 밝히고 있다. 개성-평산(59km)까지 개보수에 이어 청년이천선-강원선-평라선 구역을 통한 TSR로의 연결 가능성은 향후 대륙간 철도 연결과 관련해서 검토해볼만 하기 때문이다. 러시아측 자료에 따르면 동 노선의 개보수 비용은 23억 달러 수준이므로 북측과 통행 통관 협의가 제대로 이루어진다면 실질적인 물류 수단으로 기능할 수 있을 것이다. 특히 동 노선은 향후 나진 선봉 개발 프로젝트가 확정될 때 한층 유의미한 인프라 기반으로 작용할 것으로 보이므로 구간 구간별 개보수를 진행해 놓는 것은 중요하다.

현실적으로는 문산-봉동간(27.3km) 철도 화물 운송의 시작은 개성공단 관련 운송로 포화 상태를 해결한다는 점에서 유의미하다. 이는 도로 수송 외에 추가적인 운송로를 확보하는 의미가 있으며 개성공단 화물 적체 현상을 해소하는 데 기여할 것으로 추정된다. 현재 25톤 트럭 기준 49만원 대 수준의 개성-서울 화물 운송비를 철도 운송을 통해 상당부분 절감 가능한 것도 중요한 의의로 보인다.(안병민, 18)

둘째는 투자 협력 및 특구 개발이다.

이번 합의에서 가장 상징적인 투자 협력은 안변, 남포의 조선협력단지와 개성공단 2단계 개발 관련 건이다. 안변과 남포의 경우는 사실상 대우 조선이라는 개별 기업의 투자를 패키지화하여 묶어 낸 것이므로 새로운 합의 사항이라 보기는 어렵다. 오히려 이를 정상회담이라는 틀 내에서 합의 사항으로 묶어냄에 따라 정부 지원이 불가피한 측면이 있고 이 점에서 특혜 시비가 제기될 우려가 있다.

동 지역은 사실상 수리 조선과 블록 조선 사업 대상으로 검토 중이나, 남포의 영남 배수리 공장의 경우 서해갑문을 통한 통항 기준이 5만톤 이하이어서 대규모 조선소의 입지로는 부적합하다. 따라서 이 지역에는 5만톤급 이하의 수리 조선만이 가능하다. 반면 블록 조선으로 검토되고 있는 안변의 경우 부존 시설 규모가 미비한 것으로 알려지고 있어 신규 투자 문제나 이에 따른 전략 물자 문제가 해결되어야 할 검토 대상이 될 것으로 보인다. 따라서 조선산업단지는 노동집약산업이라는 점에서 남북협력의 신 모델로서는 그 자체가 획기적 의의를 지닌 협력 사안으로 보기는 어렵다.

특구개발로서의 서해 특별 지대 논의는 다음 장에서 다시 다루기로 한다.

셋째는 협력 체계 즉 남북 경제 협력의 거버넌스이다.

사실 이번 회담을 통해 남북관계에는 국가연합 방식의 거버넌스가 합의되었다고 볼 수 있다. 우



리의 오랜 통일 방안인 국가연합안은 현 상태에서 남북간 교류 협력을 제도화하여 각료급회담과 평의회 그리고 정상회담을 구성하는 것으로 되어 있다. 이 점에서 이번 합의를 통해 형성된 차기 회담 틀이 곧 사실상의 국가 연합 방식의 틀임을 쉽게 추론할 수 있다.

즉 별항 2항에서 수시 정상 회담 합의를 통해 정상회의의 가능성을 더욱 구체화했고, 2항에서는 국회회담을 합의함으로써 평의회의 가능성을 열었고 그리고 별항 1항에서 총리회담을 합의함으로써 각료급 회담에 합의하였다.

따라서 가능태이지만 이같은 협력 틀을 만들어 놓은 점은 사실상 국가연합의 거버넌스를 구성한 것으로 볼 수 있는 것이어서 통일 논의의 일보 진전을 가능케하고 독일식과 다른 한반도식 통일 방식의 맹아를 선보였다는 점에서도 그 의의는 크다.

특히 경제 관련 부분에서는 차관급의 경추위를 부총리급인 남북경제협력공동위로 구성하여 경제 협력 논의 틀을 격상시킨 것은 유의미하다.

다만 국방장관회담이라는 틀은 사실상 북측의 군사 기관이 총리의 관할 밖에 있다는 점 즉 인민 무력부가 내각과 독립된 국방위원회 산하 조직이기 때문에 북측의 체계에 맞추어 어쩔 수 없이 구성된 협상 틀이다. 그러나 남측의 경우 사실상 국방장관이 총리회담과 별개의 독자 관할을 가진 것으로 볼 수 없고 특히 우리는 군에 대한 문민통제가 강조된다는 점에서 다소 불안한 협상 틀인 것은 사실이다.

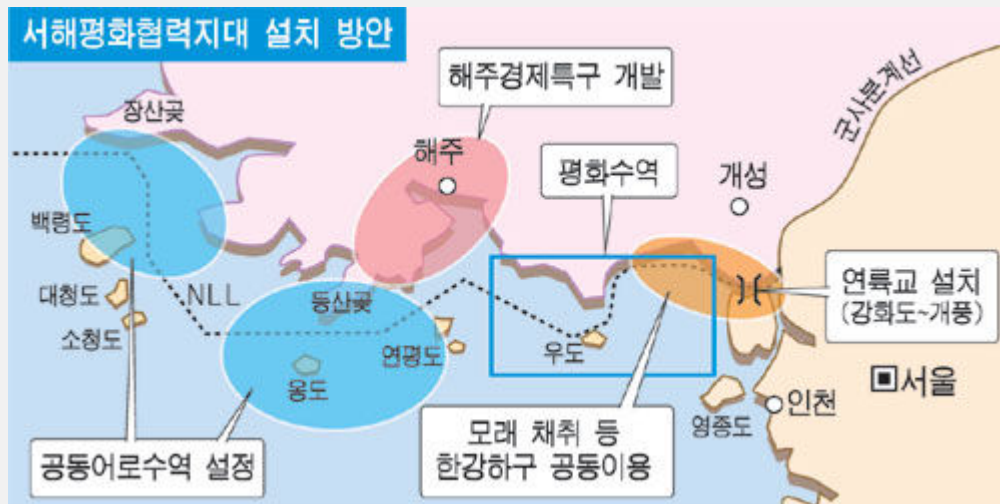
이 점에서 우리정부가 서해 특별 지대를 위해서는 새로운 협상 틀의 제안이 필요하다고 보는 것은 서해특별 지대가 갖고 있는 평화와 경제의 선순환이라는 담론을 구체화하기 위해서는 적어도 동 지대에서만이라도 군과 내각을 아우르는 독자적 협상 틀이 필요하다는 의미로 읽혀진다. 남북간 거버넌스 구조로 보면 서해 특별 지대를 특수 관할 구역으로 가져가겠다는 점에서 의미가 있을 수 있다. 이렇게 보면 이번 선언은 남북 협력의 틀과 관련해 상당히 안정적인 거버넌스를 합의했다고 보아도 무방하다.

II. 서해평화협력특별지대 구상 평가와 전망

서해특별지대 구상은 한편으로는 NLL 문제의 해법을 위해 도출된 것이고 다른 한편으로 개성-한강 하구 개발을 해주와 패키지로 묶는 프로젝트로 보는 것이 타당하다. 동 지대의 협력은 경제성 뿐만 아니라 정치적 고려가 중요하다는 의미이고 그만큼 우리 측의 책임 부담도 크다는 것이다.

동 합의는 크게 4가지로 표현되어 있다. 해주 특구와 해주항 활용, 공동어로구역과 평화수역, 해주직항 그리고 한강 하구 공동 이용문제이다. 그러나 사업 영역으로 나누어 보면 사실상 해주 특구

와 해주(항) 직항 문제, 공동어로구역과 어업 협력, 평화수역과 한강하구공동이용의 3가지이다.



출처: Naver

1) 해주 특구 문제

해주 특구로 북측이 지목한 지역은 강령군이다. 현실적으로 강령군에 산업단지로 지목할 만한 특구가 개발 가능한가라는 문제부터, 동 지역에서도 어디에 어떤 규모의 특구를 설치할 것인가 그리고 동 특구는 남북 공동 특구인가 등에 대해서는 어떠한 합의 내용도 전해지지 않고 있다. 강령군은 사실상 해주항과는 동 떨어진 지역이어서 기존의 해주 인프라를 활용하기는 어려울 전망이다. 그렇다면 강령군 해주 특구의 의미는 남측과 육로로 연결되는 산업 공단이 아니라 해로를 통한 것이고 따라서 해주 특구는 전적으로 해주 직항 문제와 결합될 수밖에 없다. 결국 해주 특구는 해주 항 이용 및 해주 직항로 개설 문제와 필수불가결한 문제인 것이다.

특구 거버넌스와 해주 특구

기대컨대 우리가 생각할 수 있는 특구의 거버넌스는 네가지이다.

하나는 경공업/자원개발 협력 틀이다. 이는 유무상통 방식의 개발인데 우리가 자재 등 자원을 지원하되 대가로 줄 자원 개발 과정은 북측이 주도하는 것이므로 사실상 무상 차관 지원 형태의 개발 과정과 최종물의 바터 거래로 될 가능성이 높다. 이 경우 협력의 틀은 회의 방식이 유일하다.

다음은 공개 차관 지원 방식(EDCF 방식)이다. 이는 북한에 차관을 지원하고 이의 활용 계획을 북한이 투명하게 제출하는 것이다. 북한의 개발 계획 제출 및 투명성 확보가 필요하나 쉽지 않은



과제이고 사실상의 현금 지원이기 때문에 전용 문제가 제기될 소지가 높다.

다음은 행정 특구식 개발로서 신의주 특구처럼 특정 지역의 행정/개발사업 전체를 한국이 일괄 주도하는 것이다. 이에선 행정 특구 장을 한국 국적이 맡는 형태가 가장 높은 형태가 될 것이다. 그러나 이 또한 쉽지 않은 과제이다. 아직까지 북측의 입장으로는 외국인이 아니라 남측 민간인이 특구 주민의 행정 사업까지 관할하는 것은 허용하지 않을 태세이다.

그리고 마지막으로 기존의 개성/금강산 방식으로 행정 조직을 북측이 맡고 남측은 권한에 제한이 있는 개발업자가 결합하는 방식이다. (관리위원회는 북측 주민을 관리할 권한이 없는 사실상의 개발업자일 따름이다.) 형태는 상업적 개발이지만 사실상 정부의 인프라 지원이 불가피하여 공공적 성격이 강한 형태로 특혜 시비가 지속될 가능성이 높다.¹⁾

이렇게 구분한다면 해주 특구를 강령군으로 지정한 북측의 의도를 고려할 때, 생각할 수 있는 거버넌스는 기존과 유사한 네 번째 형태로 보인다. 다만 개성이나 금강산처럼 민간 개발업자가 직접 뛰어 들 수 있는 수준이 아니어서 정부 혹은 공기업이 직접 개발업자가 되어야 할 형태로 보인다. 해수부 장관은 준설을 재정으로 부두 시설과 운영은 민자로 한다고 하고 있으나(연합뉴스 07/10/10) 당분간은 민자 투자를 기대하기는 어렵다. 민자 투자를 위해서 세 번째 형태를 제기해 볼 수 있으나 지역 여건상 북측의 수용 가능성은 거의 없다고 볼 수 있다.

- 1) 개성은 개발업자 - 관리기관 - 인민위원회의 3원구조로 되어 있다. 이 때 관리기구와 별개로 개발업자를 선정하여 인프라 개발과 분양을 전담토록 한 중국식 특구 모델을 따르고 있다. 그러나 중국 공단들은 최근 인프라 개발과 상업적 개발을 위해 국영기업이나 공사를 설립하여 관리위원회와 별개의 조직이 관리하고 관리위원회는 사실상 행정 조직으로 기능하고 있다. 이 때 중국은 인민위원회와 관리기구가 동일하나, 개성은 별개의 조직으로 되어 있어 갈등의 소지가 있는 것이다. 관리기관이 먼저 설립되고 개발업자를 지정하는 것이 아니라, 개발업자를 선정하고 관리기구를 구성하다보니 역할도 혼란이 발생한 것이다.

중국 특구/개발구 개발전담기구 현황

	천진 TEDA(東區) 개발구	소주 공업원구	심천 특구
개발 조직	* TEDA 투자 지주회사 (TEDA Holdings)	* 중신 쑤저우 공업원구개발유한공사(CSSD)	* 심천시 투자관리공사
자산	* 총 투자자산 48억달러 * 개발 초기 중앙은행 차입금 45백만 달러로 시작	* 개발 초기 싱가포르가 200억 달러 컨소시엄으로 65% 지분 구성	간접금융회사화

해주항과 강령군



해주 특구의 광역 프로젝트화

사실상 해주 특구가 성공하기 위해서는 그 규모나 산업 연관 등에서 경제성이 있어야 하는데 강령군의 위치상 이같은 조건을 만족시키기 어려울 가능성이 높다.

따라서 해주를 섬 개발 방식으로 고립시키지 않고 연계 개발하기 위해서는 광역 프로젝트 구상이 전제되어야 한다. 즉 인천-강화-개풍간의 연륙교 연결 프로젝트와 개성-해주간 육로 연결, 인천-해주간 항로 연결 프로젝트가 유기적으로 이루어져 개발 벨트가 형성되어야 해주 개발이 완결적 구도로 이루어질 것이다.

이는 해주와 동시에 강화도-개풍의 연륙교 구상에 초점을 두어 인천-개성-해주 벨트를 구상하는 것이다. 인천 등 서해 지구가 상해에 대해 경쟁력을 갖기 위해서는 우리 금융 섹터가 저임금제조업 섹터와 연계된 복합 특구가 되어야 하기 때문에 이를 위한 구상을 강조하는 것이다. 이는 해주항 개발을 개성과의 중복을 피한다는 의미에서 수산 양식, 가공, 유통에서 출발하여 단계적으로 발전시켜야 한다는 구상과는 다소 괴리가 있는 큰 구상으로 보일 수 있다. 그러나 이 구상은 해주 자체보다는 서해 권역을 강조한다는 점에서 단계적 발전론과는 다르지만 해주 자체의 개발 규모에 대해서는 큰 차이가 없는 구상이다.

현재 개성공단의 가장 큰 문제점은 노동력 수급 문제이다. 개성 1단계 개발에 향후 6만명 이상의 외지 인력이 소요되고 2단계 개발(200만평 전후로 추산)의 경우 10-20만 사이의 추가 인력이 요구되는 바, 개성 공단의 외지 인력 숙소 건설 등에 많은 추가 비용이 들어갈 것이다. 따라서 현재



개성공단 개발 계획에서 가장 큰 문제로 되고 있는 것이 이 부분이다. 이같은 개성 권역의 20 - 44세 노력 가능인력이 14 만명 정도임에 비해 해주 권역은 24 - 28 만명 추산이어서(정형곤, 2), 해주에서 가능한 공단 규모도 100-200만평 규모 수준일 것이다. 강령군 자체에 형성될 수 있는 해주 공단의 규모는 이 이상을 벗어나기 어렵다고 본다면 문제는 주변 연계를 강화해 효과를 극대화할 수 있는 방안을 만드는 것이다. 광역 프로젝트 구상이 필요한 것은 그래서이다. (해주 특구의 전력 문제가 제기될 경우 개성과 해주를 묶는 화력 발전소 필요성이 제기될 정도임. 개성도 3단계 구상을 위해서는 추가 송전선이나 발전소가 필요)

이점에서 해주 특구의 추가 개발 구상을 위해서는 대만-하문(샤먼)간 개발 과정을 검토할 필요성이 있다.

2) 공동어로구역과 어업협력 / 평화수역과 한강하구 공동이용

공동어로구역의 경우 매우 예민한 문제이다. 그러나 NLL을 경계로 동 면적안을 고집할 필요는 없다. NLL개념 자체를 논의하지 않고 공동어로구역을 합의할 수 있는 지혜가 필요하다. 사실상 해주 특구 개발은 북측 지대를 우리가 사용하는 개념이므로 이에 준하는 우리측 발상의 전환이 필요하다.

평화 수역과 한강 하구 공동 이용 문제는 우리 측 골재 채취 문제와도 연관되어 있다. “한강하구 골재 부존량은 10억8000만m³로 수도권에서 20년 이상 사용할 수 있는 규모이고 북측의 바다모래 가격으로 환산해도 28억달러 상당의 가치를 지니고 있다. 수해 방지 효과도 있다. 한강 하구를 준설하면 임진강 수위가 1m 낮아져 수해 방지 효과가 있다.” (청와대 브리핑)는 정부측 주장은 모래 질이나 습지 환경 문제 등에 대한 추가 검토가 필요하나 최소한의 남북 공동 이용 가능성은 있다고 보겠다.

Ⅲ. 자원 문제

비용과 관련해서 현대경제연구원이 113억 달러를 추산하거나 간접 비용 포함 10-50조원이라는 등(연합통신 07.10.7) 다양한 논의가 난무하다. 그러나 사실상 북측 투자 사업의 재원에 관해서는 실제 투자가 집행되기까지는 정확한 수치에 접근하기는 어렵다.

그리고 이번 합의처럼 장기간이 요구되는 사업들이 많은 경우 일괄해서 비용을 산정하는 것 자체가 무의미하다. 도중에 어떤 사태가 발생할 지 알 수 없고 또한 남북 협력과정에서 벌어질 리스크 완화에 따른 편익 계산 또한 사전에 추산하기 힘들기 때문이다.



이점은 재원 마련 또한 마찬가지이다. 따라서 대북 투자 협력은 현실적으로 일정한 기간 동안은 공공 투자가 기본이 될 수밖에 없다. 오히려 사기업을 매개하는 것이 더 큰 부작용을 가질 수 있다는 점도 고려해야 한다. 그리고 회임 기간이 장기적이어서 비가시적인 이익(benefit)의 경우 특히 공공성이 강조될 수밖에 없고 이의 주체가 국가임을 부정할 필요가 없다. 퍼주기 논란의 정략성이 강조되는 것은 그래서이다.

재원의 구성을 구체화해보면 남북협력기금을 활용한 재원조달방식 / 공공차관(IMF, IBRD 등) / 북일 관계 개선에 따른 일본 청구권 자금 등 개별 국가 지원 / 국내외 펀드 및 FDI다. 공공차관과 개별 국가 지원은 사실상 북핵 문제의 해결과정과 연동되어 있기 때문에 북핵 협상에 따라 실질적인 혜택의 여지가 정해질 수 있다. 그 규모는 공공차관이 연간 7억불 수준, 북일 수교시 연간 10억불 10년 수준으로 추산하는 것이 일반론이다. 이 경우 총액의 60% 이상이 untied(*공여국(供與國)이 대출금의 용도를 미리 지정하지 않으며, 그 운용을 감독하지도 않는) 형태이기 때문에 북한 개발 사업의 재원이 의외로 쉽게 조성될 경우 우리 기업들이 최대 수혜자가 될 가능성도 높다.

그러나 문제는 이같은 국제 환경 변수와 독립 변수로서 우리가 해야 할 사업들의 경우도 있다. 그것은 전적으로 남북협력기금이나 국내 PF(**Project Financing: 자금조달의 기초를 프로젝트를 추진하려는 사업주의 신용이나 물적 담보의 가치에 두지 않고 동 프로젝트 자체의 수익성에 두는 금융기법)에 의거할 수밖에 없으나 역시 전자가 중요하다. 당분간은 남북 협력 기금 중 정부 지원금을 현행 7,500억원에서 연간 1조원 수준으로 상승시키는 것은 어렵지 않은 수준이다. 추후에 북권이나 목적세 신설을 통해 재원을 확보해야 하는 것은 물론이지만, PF의 경우 특정 사업권을 국가가 독점적으로 보장받을 경우에만 동 사업권에 대한 전략적 투자자로 선정하는 것이 타당하다.

IV. 결

이번 회담을 보면서 한가지 확인한 점은 북측이 경제 협력에서도 있어 민족 내부간 거래원칙을 견지하고 있다는 점이다. 한 때 CEPA(**Comprehensive Economic Partnership Agreement) 논의가 제기되면서 남북간 FTA 논의가 부상했지만, 결과적으로 대북 접근법의 한계를 적나라하게 보여준 것 이상이 아니었다.

선부른 경제공동체 논의나 국교정상화식 접근법에 대해서 결국은 ‘역지사지’의 관점에서 우리가 사용했던 ‘개혁 개방’ 론을 재검토할 수밖에 없었다는 노대통령의 토로는 이 점에서 의미심장하다. 이를 계기로 그만큼 우리식으로 북한을 바라보고 있었다는 반성이 대통령만의 것이 아니어야 한다는 공감대도 넓혀지기를 기대해본다.



경협이 북한의 개방을 전제로 해야 한다는 당위는 더 이상 무의미하다. 그것이 바로 역지사지론이 갖는 함의이다.

한가지 아쉬움 점은 이번 합의과정에서 상대적으로 서해 협력이 강조된 반면 동해안 구상이 빈약했다는 점이다. 이는 북측이 단천 특구 안을 거부함에 따른 결과이지만, 보다 구체적인 투자 계획안의 부재를 반영하는 것일 수 있다. 향후 동해안은 북일 수교 등의 이벤트와 결합되면 결국 중요한 프로젝트들이 제기될 가능성이 높은 지역이므로 이에 대해서는 추가의 계획이 필요하다. 핵 협상 과정에서 신포 경수로가 재개된다면 동 지역을 중심으로 하는 청진-나진 권역의 개발 가능성에 대해서는 면밀한 준비가 필요하다. 특히 이 지역은 지역협력(micro-regionalism)으로 다국간 프로젝트를 준비해야 한다는 점에서 더 많은 사례 연구가 필요하다.

항상 강조하지만 경협은 이벤트가 되어서는 안된다. 남북 경협이 이익 계산의 장이 되어야 한다는 무성한 논의를 귀담아 들어야 하지만, 그 계산의 이면에 깔린 진솔함 또한 되돌아보지 않을 수 없다.

이 시대 공공성은 국가의 존립 근거이다. 그 공공성에 계산의 잣대를 들이미는 것은 국가의 권리에 대한 알파한 공격이고, 이에 대한 방어를 소홀히 하는 것은 국가의 직무유기이다. 남북문제가 평화와 경제의 선순환을 위한 공공성의 영역이라는 확신이 있는 한, 이를 사수하는 것은 국가의 몫이다. 들끓는 비판 앞에 백년 구상으로 버텨야 한다. (2007/10/16)

