

포스트 코로나 시기, 신의주의 도시공간 변화와 북중관계 전망

Online Series

2023. 04. 06. | CO 23-13

황진태(북한연구실 부연구위원)

이 글은 포스트 코로나 시기 북중교역의 대표 관문도시인 신의주의 도시공간 변화를 면밀히 살펴봄으로써 북중관계의 현재를 조망하고, 가까운 미래를 전망한다. 보다 구체적으로 세 가지 변화를 살핀다. 첫째, 2014년 신압록강대교가 완공된 이후 한동안 지체되었던 대교와 남신의주지구를 연결하는 도로의 완공을 주목한다. 둘째, 신압록강대교의 연결도로 완공과 맞물려 신의주의 도시발전 방향이 신의주지구를 중심으로 한 단극화된 발전 계획에서 남신의주지구를 포함하는 다극화된 발전방향으로 바뀌게 되는 징후들을 확인한다. 셋째, 비상방역상황에서 중국발 물자를 받기 위한 하역장으로 사용되고 있는 의주비행장이 다시 군사공항으로 전환될 가능성을 검토한다. 이상 세 가지 변화에 대한 분석을 바탕으로 단동-신의주 접경지역에서 형성되는 아래로부터의 지경학적 역동성은 상위정치상에서 북중관계를 한층 두터운 동맹관계로 만들 촉매제로 작용할 가능성이 높을 것으로 전망한다.

중국 단동과 마주하는 신의주는 전체 북중교역의 상당 부분(60~80%)을 차지해온 제1의 관문도시이다. 관문도시라는 입지적 특성으로 인하여 2020년 1월부터 시작된 코로나19 팬데믹에 대응한 국경 전면 봉쇄 상황에서 단동-신의주 열차운행 유무가 국경봉쇄 해제의 리트머스 종으로 간주되었다. 최근 조사에 따르면, 지난해부터 북중 수출입량이 급격히 증가 추세로 돌아섰지만, 2022년 북중 무역규모는 국경봉쇄 직전인 2019년의 63.1% 수준에 머물고 있다.¹⁾ 이처럼 북한의 물자부족을 해결하기 위한 중국의 역할은 앞으로 북중관계에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

이 글은 포스트 코로나 시기 북중교역의 대표 관문도시인 신의주의 최근 도시공간 변화를 면밀히 살펴봄으로써 무역통계자료에서 드러나지 않는 북중관계의 현재를 조망하고, 가까운 미래를 전망한다. 보다 구체적으로 세 가지 변화를 살핀다. 첫째, 2014년 신압록강대교가 완공된 이후 한동안 지체되었던 대교와 남신의주지구²⁾를 연결하는 도로의 완공을 주목한다. 둘째, 신압록강대교의 연결도로 완공과 맞물려 신의주의 도시발전 방향이 신의주지구를 중심으로 한 단극화된 발전계획에서 남신의주지구를 포함하는 다극화된 발전방향으로 바뀌게 되는 징후들을 확인한다. 셋째, 비상방역상황에서 중국발 물자를 받기 위한 하역장으로 사용되고 있는 의주비행장이 다시 군사공항으로 전환될 가능성을 검토한다.

변화 1: 신압록강대교 연결도로의 완공

2014년 신압록강대교가 완공되기까지 이 다리를 어디에 건설할지를 두고서 중국과 북한은 상충되는 입장이었다. 북한은 기존에 일방통행인 조중우의교를 양방통행이 가능하도록 개보수를 하거나 조중우의교와 인접한 위치에 새로운 다리를 건설해 신의주지구를 발전시킬 기대를 했었다. 반면 중국은 단동의 서쪽 지역에 신도시를 건설하여 ‘대단둥’으로 성장시킬 목적으로 조중우의교로부터 하류 방향으로 20km 떨어진 현재의 신압록강대교의 위치를 원했다.

중국의 입장은 단순히 신도시 개발에만 국한하지 않고, 중국의 대표적인 저발전 지역에 속한 랴오닝성(省) 차원의 지역발전의 측면도 고려했었다. 즉, 선양-다롄 고속도로가 신도시 중심부를 거쳐서 신압록강대교와 직선으로 연결되는 공간적 이점을 활용하여 단동-평양뿐만 아니라 단동-평양-서울-부산으로 연결되는 동북아 물류망 구축을 통한 성장의 발판을 마련할 것을 기대한 것이다.³⁾ 이러한 랴오닝성의 정책기조는 2018년에도 성급 일대일로 계획으로서 동북아 물류망 안을 중앙정부에 제시하였다.

북한은 2002년 야심 차게 발표했던 신의주 특별행정구 계획이 행정장관으로 임명된 양빈이 중국 당국에 구속되면서 물거품이 된 경험을 겪은 바 있다. 특별행정구 계획은 조중우의교가 놓여 있는 신의주지구의 발전에 초점이 맞춰졌다는 점에서 중국 측이 제안한 신압록강대교와 남신의주지구를 연결하는 안을 북한은 반가워하지 않았다. 하지만 당시 양국 간 우호적 외교관계를 다지는 것이 최우선시되면서 결국 북한은 중국 측 제안을 받아들여지게 된다. 대교가 완공된

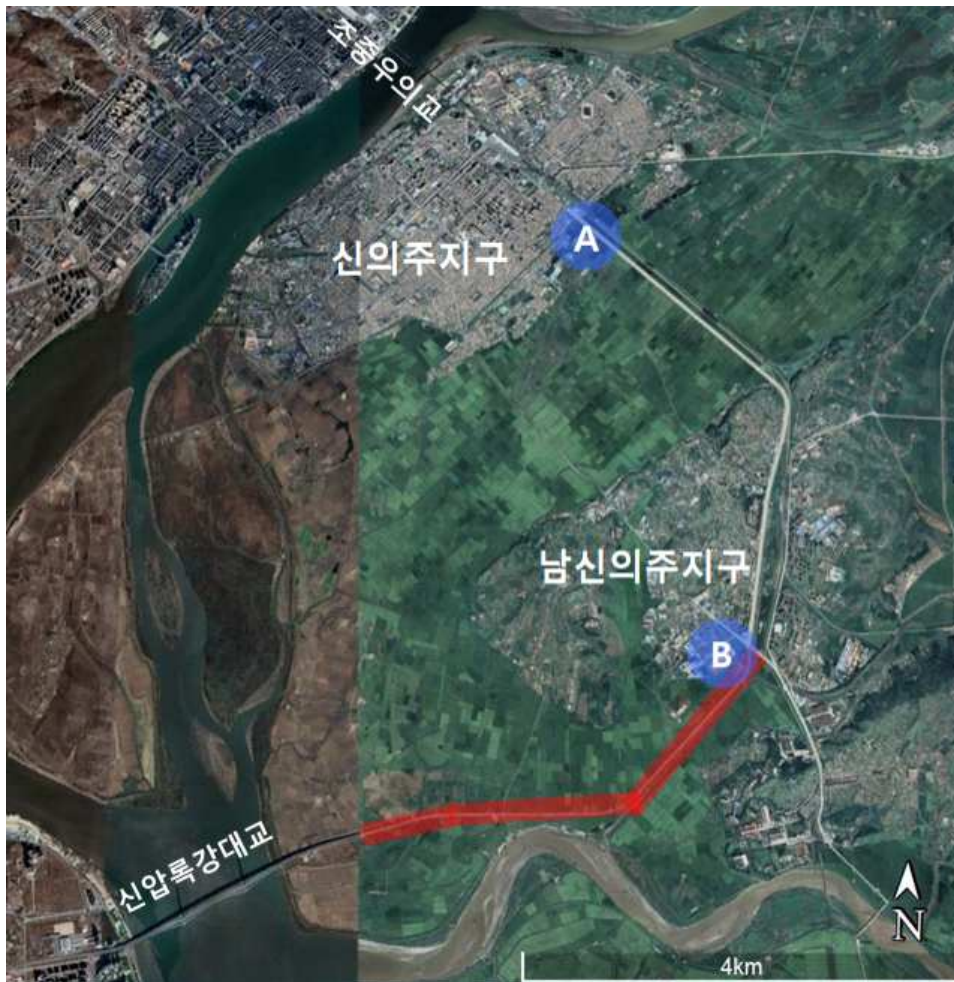
1) 최장호·최유정, “2022년 북중 무역 평가: 경제난의 가중과 위드코로나 전환,” 『KIEP 오늘의 세계경제』, 제22권 6호 (2023), p. 6.

2) <그림 1>에서 보듯이 신의주시는 신의주지구와 남신의주지구로 구성된다.

3) 이경수, “북중 접경도시의 스케일의 정치: 신압록강대교 건설 18년을 중심으로,” 『한국과 국제정치』, 제34권 4호 (2018), pp. 159~162.

2014년 이후부터 연결도로를 건설하기 직전인 2019년 상반기까지 5년이 넘도록 아무런 후속 조치를 하지 않았다는 사실은 북한이 중국 측 제안에 대한 불만을 갖고 있었음을 우회적으로 드러낸 것으로 볼 수 있다.

<그림 1> 신의주시 일대의 위성사진



출처: Google Earth를 바탕으로 필자 작성 (촬영일: 2022.9.6.;6 검색일: 2023.3.28.)

그런데 2019년 후반부터 그간 미뤄졌던 연결도로(길이: 4.3km, 왕복 4차선)의 공사가 시작되었다(<그림 1>의 붉은 선은 신설된 연결도로 구간). 2020~2021년에 공사가 지속적으로 진행되어 2022년 하반기에 완공된 것으로 보인다. 코로나19 팬데믹의 발발 직전인 2019년 후반부터 공사가 시작된 배경에는 2019년 6월 시진핑이 정상회담을 위해 평양을 방북한 자리에서 중국 측의 제안이 있었을 것으로 추정된다. 그런데 코로나19라는 예상치 못한 상황에서도 공사가 지속된 것은 다른 의도와 논리가 작용했을 수 있다.

첫째, 코로나19로 인한 비상방역상황에서 ‘넓은’ 조중우의교를 통해 물자를 공급받던 기존 방식으로는 팬데믹 상황에 적절히 대응하는 데 한계가 있다고 북한 당국이 판단했을 수 있다. 북한은 중국발 물자를 안전하고, 넓은 공간에서 받기 위해 국경지대에 위치한 군사공항인 의주비행장의 용도를 하역장으로 전환했었다. 우호적 관계를 맺는 국가를 마주하는 국경지대 이더라도 기존에 실전 배치된 전투기들을 치우고서 하역장을 조성한 것은 북한 당국으로서도 안보공백의 부담이 되었을 것이다.

만약 연결도로가 신압록강대교와 함께 2014년에 완공되었다면, 팬데믹 상황에서 신압록강대교를 통해 신속하게 물자를 운송하고, <그림 1>에 보이듯이, 연결도로 주변의 인적이 드문 넓은 부지 위에 하역장을 만들 수 있었을 것이다. 그러면 의주비행장을 하역장으로 전환하는 선택지는 고려되지 않았을 것이다. 혹은 북한 내부의 코로나19 상황이 지금과 달리 매우 심각해졌다면 정책결정자의 입장에서는 느린 열차를 이용하고 이동경로가 긴 의주비행장에만 의존하지 않고, 보다 빠른 운송수단을 이용하고 이동경로가 짧은 새로운 부지를 추가 확보해야 할 필요성이 제기되었을 수 있다. 이러한 잠재적 필요성을 선제적으로 고려하여 비상방역상황이 한창인 시기(2020~2022년)에 연결도로의 공사가 진행되었을 것이라는 추론이 가능하다.

둘째, 신의주시의 도시발전 방향에 변화가 생겼을 수 있다. 다시 말해, 기존 조중우의교 중심으로 단일한 성장축을 고집하기보다는 또 다른 성장축으로 남신의주의 발전을 연계한 구상을 고려했을 수 있다. 이와 관련한 논의는 다음 ‘변화 2’와 연관된다.

변화 2: 신의주지구-남신의주지구 도시중심축의 개발 징후

2018년 11월 김정은은 신의주시를 방문하여 신의주시건설총계획을 지도했다는 기사가 노동신문 2018년 11월 16일 자 1면에 게재되었다. 기사에 따르면 건설총계획의 핵심은 아래와 같다.

“신의주시 중심광장에 정중히 모여져있는 위대한 수령님들의 동상(인용자주: <그림 2>의 파란색 원)을 축으로 남신의주지구까지 도시중심축을 중심궤에 구성하고 그 주변에 고층살림집들과 도급, 시급공공건물들을 입체감이 나게 배치하며 기본도시중심축과 도시기본도로, 압록강강안을 따라 고층, 초고층주택구역들을 조형예술적으로 훌륭하게 배치하면서 주택구역안에 공원들도 많이 꾸려 신의주시를 공원 속의 도시로 건설할데 대한 가르치심을 주시였다.”⁴⁾

4) “경애하는 최고령도자 김정은동지께서 신의주시건설총계획을 지도하시였다,” 『노동신문』, 2018.11.16.

해당 기사에는 총 3장의 사진이 실렸는데, 지면 중앙에 배치된 사진은 중국과 접경하는 신의주지구 모형을 가리키는金正은의 모습이 촬영되었다. 이는 2002년 신의주 특별행정구 계획처럼 신의주지구의 발전을 강조한 북한 당국의 기존 입장이 확인된다. 위 인용기사에서 “압록강강안을 따라” 초고층 건물 건설을 언급한 부분도 신의주지구 중심의 개발의지가 읽힌다. 또 다른 주목할 부분은 북한 당국의 신의주시 개발구상에서 변화된 인식이 확인된다는 점이다. 즉, 그동안 정책적 관심이 덜했던 남신의주지구까지 고려한 개발방향을 언급한 것인데, 나머지 두 장의 사진들(<그림 2>는 두 사진 중 하나)은 신의주지구와 남신의주지구를 연결하는 “도시중심축”에 초점을 두었다.

<그림 2> 신의주시건설총계획 모형 앞에 있는 김정은과 간부들



출처: 『노동신문』, 2018.11.16., 1면. (뉴스1의 동의를 얻어 게재)

<그림 1>과 <그림 2>를 함께 보면, 현재 신의주지구와 남신의주지구 사이는 대부분 농지이지만, 모형에는 도로를 중심으로 건물들이 밀집된 형태이며, 남신의주지구의 모형도 섬세하게 만들어져 있다.⁵⁾ 이는 조중우의교와 연결되는 신의주지구를 중심으로 한 단극화된 발전계획에서 남신의주지구까지 연동하여 보다 입체적으로 도시공간을 접근하는 다극화된 발전방향으로 변화했음을 시사한다. 이처럼 발전방향이 변화하게 된 배경에는 신압록강대교가 도시공간에 미칠 영향을 고려했을 것이다.⁶⁾

5) <그림 2>에는 모형 전체가 나오지 않지만, 조선중앙TV 보도를 통해 전체 모형을 확인했다.

6) 2016년 북한은 신의주국제경제지대 개발계획을 발표했다. 그 계획도에는 신압록강대교가 국제경제지대와 연결되는 것을 명시했다는 점에서 신압록강대교에 대한 북한의 입장이 호의적으로 변화했음을 확인할 수 있다. 다만 국제경제지대 개발계획에서도 남신의주는 여전히 배제되었었다.

현시점에서 다소 성급한 추정일 수 있지만, 신압록강대교의 연결도로 주변에서 경제적 공간의 변화가 확인된다. <그림 3>(또한 <그림 1>의 B지점)에서 보듯이, 신압록강대교 연결도로가 건설된 시기에 도로 주변 농지에는 물류창고로 추정되는 신축공사가 있었고(2020년 하반기 완공 추정), 연결도로와 인접한 남신의주역 근처에는 신의주시구명탄공장처럼 새로운 공장이 건설되었으며(2020년 8월 개장), 마찬가지로 남신의주역 인근에 위치한 신의주측정계기공장의 규모는 2배가량 확장되었다(2016년 공사시행). 김정은이 신의주시를 현지지도하면서 남신의주 지구에 위치한 신의주측정계기공장(2015년)⁷⁾, 신의주화장품공장(2018년)을 방문한 것도 신의주시의 도시발전에 있어서 남신의주지구의 중요성이 증가하고 있음을 짐작할 수 있는 대목이다.

<그림 3> 신압록강대교 연결도로 인근에 신설된 물류창고 (좌: 건설 이전, 우: 건설 이후)



출처: Google Earth를 바탕으로 필자 작성 (촬영일: 왼쪽부터 2019.3.2., 2022.9.6.; 검색일: 2023.3.28.)

<그림 4> 신의주지구-남신의주지구 도시중심축에 건설된 호텔로 추정되는 건물



출처: Google Earth를 바탕으로 필자 작성 (촬영일: 왼쪽부터 2018.12.31., 2021.3.17., 2022.12.28.; 검색일: 2023.3.28.)

7) 신의주측정계기공장을 방문한 김정은은 “각종 계기류생산에서 커다란 성과를 이룩해나가고 있다”면서 공장의 성과를 “높이 평가”했다고 노동신문은 보도했다(“경애하는 김정은동지께서 신의주측정계기공장을 현지지도하시었다,” 『노동신문』, 2015.9.4.). 이러한 호의적 평가가 공장의 규모 확장 결정에 영향을 미쳤을 것이다.

이처럼 북한 당국의 신의주시 발전방향이 변화하게 된 저변에는 신압록강대교가 이미 완공된 상황에서 조중우의교를 통한 북중교역 및 북중 외교관계를 진전시키기엔 한계를 깨닫거나, 2002년 신의주 특별행정구 계획 실패의 ‘트라우마’도 영향을 미쳤을 것이다. 다시 말해, 중국으로부터 실질적 지원을 받기 위해서는 신압록강대교와 연결된 남신의주지구를 신의주시 발전의 새로운 성장축으로 추가하는 것이 효과적일 것이라는 전략적 판단이 작용한 것으로 볼 수 있다. 김정은이 신의주시를 “국경관문도시답게 잘 꾸”려야 한다며 건설될 건물 중에서 호텔이 언급되고, 상수도 시설을 “국제적 기준”에 맞출 것을 강조한 점⁸⁾은 중국 관광객 및 중국 자본의 유치를 고려한 것으로 추정할 수 있다.

그런데 김정은이 신의주를 방문한 시기는 제1차 북미정상회담(2018년 6월)은 마쳤지만, 제2차 북미정상회담(2019년 2월)은 개최되기 이전이었다. 당시로서는 2차 북미정상회담 결렬 이후의 북미관계 경색은 예상하지 못했을 시점이었고, 2차 정상회담에서 대북제재 완화와 같은 성과를 얻어 중국과의 경제적 교류가 보다 활발해질 것을 기대했을 것이다. 결국 2차 북미정상회담 결렬은 신의주시건설총계획을 추진할 동력도 상실시켰다. 신의주를 방문했을 당시 김정은이 신의주시건설총계획에 대해 “몇 개월 기간 내에 현실성 있게 재작성 제출하여야 한다”⁹⁾고 지시했지만, 2023년 4월 현재까지도 수정된 계획에 대한 일체의 보도가 없는 것은 대외관계 악화와 코로나19 팬데믹까지 겹치면서 건설총계획의 추진이 쉽지 않았음을 방증한다.

하지만 국경봉쇄를 완전히 해제하지 않은 상황에서 건설총계획 추진이 어려울 것이라는 예상과 달리, 건설총계획에 밝혀져 있는 도시중심축 조성의 ‘첫 단추’에 해당하는 건물이 최근 건설되었다. <그림 2>의 빨간 원(또한 <그림 1>의 A지점)으로 표시된 건물¹⁰⁾은 <그림 4>에서 보듯이 김정은이 신의주를 방문한 직후인 2018년 12월에 기초공사가 시작되었고, 2021년부터 본격적으로 건물이 올라가기 시작하여 2022년 12월 약 12층 규모의 호텔 용도로 보이는 건물이 완공되었다. 시계열에 따른 위성사진들을 살펴보면, 코로나19가 발생한 2020년에는 공사속도가 느렸지만(혹은 중지되거나) 2021년부터는 방역대응에 자신감을 얻고 공사속도가 점차 빨라진 것으로 보인다. 완공된 건물이 호텔로 추정¹¹⁾된다는 점에서 중국 자본이 투입되었을 가능성이 있고, 또한 포스트 코로나 국면이 가까워지면서 중국 관광객을 상대로 국경을 열기 위한 준비에 들어간 것으로 해석될 수도 있다.

8) “경애하는 최고령도자 김정은동지께서 신의주시건설총계획을 지도하시였다,” 『노동신문』, 2018.11.16.

9) 위의 기사.

10) <그림 2>의 해상도가 떨어지지만 다른 사진자료들을 검토해본 결과, 모형에 설치된 건물과 실제 건설된 건물의 외형은 상당히 비슷하다.

11) 호텔로 보는 근거는 주건물의 외관이 여느 호텔과 흡사할 뿐만 아니라, 주건물과 연결된 2층 높이의 저층 건물(주로 홀, 수영장, 기타 편의시설이 들어감)을 확인했기 때문이다. 이러한 건축형태는 주로 호텔에서 확인된다. 물론 현재의 변화는 매우 작은 수준이며, 후속적으로 이곳의 변화를 면밀히 추적하여 중국과의 연계가능성을 보다 설득력 있게 밝힐 필요가 있다.

변화 3: 하역장에서 군사공항으로의 전환 가능성

북중국경이 전면 봉쇄된 지 1년이 지난 2021년 2월, 군사공항이었던 의주비행장은 중국발 방역물자를 받기 위한 대형 하역장으로 용도변경되었다. 당시 언론은 활주로 위에 창고들이 건설되고, 신의주청년역과 연결되는 철도가 비행장 내부까지 들어오고, 활주로는 있던 IL-28 폭격기들이 함경남도에 위치한 선덕비행장과 장진공항으로 재배치된 상황을 보도하였다. 사실상 의주비행장의 군사적 기능은 사라지고, 북중교역의 재개 가능성이 부각되었다. 이후 위성 사진을 통해 하역장이 된 활주로는 쌓여 있는 물자들의 증감을 두고 북중교역 상황을 추정하는 기사들이 간헐적으로 보도되었다.

<그림 5> 의주비행장 활주로는 주변 공간의 변화



출처: Google Earth를 바탕으로 필자 작성 (촬영일: 2022.12.28.; 검색일: 2023.3.28.)

하역장으로 용도 변경된 지 2년이 흐른 현시점에서 의주비행장이 군사공항으로 전환될 가능성은 없는지에 대한 검토가 필요하다. 먼저, 다른 비행장으로 재배치된 것으로 보도된 전투기들의 상당수가 활주로부터 멀리 떨어지지 않은 구역에서 확인된다. <그림 5>의 A, B 지점에는 MIG-21(A지점: 12대, B지점: 8대) 20대와 C지점에는 IL-28 1대가 확인되었다. 활주로까지 유도로(<그림 5>의 녹색 선)로 연결되는 <그림 5>의 D지점에는 산속 지하격납고가 존재한다. 하역장으로의 전환을 보도한 당시 언론은 대부분의 전투기들이 다른 공항으로 옮겨진 것으로 보도했지만, 지하격납고에 상당수 전투기들이 남았을 가능성이 있었다.

<그림 6> 산속에 건설된 지하격납고의 출입구



출처: Google Earth를 바탕으로 필자 작성 (촬영일: 왼쪽부터 2019.11.28., 2022.12.28.; 검색일: 2023.3.28.)

그런데 D지점에도 2km 길이의 새로운 철도(<그림 5>의 주황색 선)가 건설되었다. 철도의 존재는 2021년 가을부터 확인되며, 이 철도는 의주비행장을 관통한 철도와도 연결된다는 점에서 의주비행장 하역장의 물류보관 기능의 일부를 맡은 것으로 추정된다. 2022년 겨울부터 신설된 철도를 통해 D지점에서 화물열차가 정차하고, 화물들이 쌓인 것을 확인할 수 있다. <그림 6>을 보면 코로나19 직전까지 IL-28들이 있던 자리(<그림 6>의 왼쪽)에 지하격납고 출입구 안까지 화물이 놓여 있다(<그림 6>의 오른쪽). A, B 지점에서 확인된 전투기들은 지하격납고에 있던 전투기들이 철도 건설로 인해 활주로와 연결된 유도도가 막히기 전에 이동한 것으로 추정된다.

여기서 주목할 부분은 국가영토를 지키기 위해 존재하는 군사공항의 기능과 국가 간 교역을 위한 하역장 기능이 양립불가능한 것은 아니라는 점이다. 북중 국경지대에 군사공항이 배치된 상황을 분쟁지역의 국경처럼 지정학적 긴장관계로만 환원할 수는 없는 것이다. 의주비행장으로부터 20km 떨어진 거리에 입지하고 있는 중국 단둥공항에 공군력이 주둔하고 있다는 사실은 중국의 입장에서는 한미 공군력에 대응할 목적이 있겠지만, 북한 내부의 급변사태 등의 다면적인 고려를 했을 것이다. 따라서 의주비행장이 군사공항으로 다시 전환되더라도 북중관계에 균열이 생겼다는 식의 일면적 해석은 지양할 필요가 있다.

포스트 코로나 시기, 신의주의 변화를 통해 전망한 북중관계

미중 갈등의 부상, 러시아의 우크라이나 침공 그리고 북한의 연이은 군사적 긴장고조에 따른 대미 장기전이 예상되는 지정학적 격랑 속에서 “러시아-중국-북한”, “러시아-중국”, “러시아-북한”, “중국-북한”과 같은 교집합들이 뚜렷해지고 있다. 이러한 양상은 전통안보를 강조하는 상위정치(high politics)가 북중관계에도 상당한 영향을 미칠 것으로 예상할 수 있다. 그러나 단둥과 신의주 간의 오랜 긴밀한 관계는 국가 간의 외교관계로만 환원되지 않는 관문도

시인 두 지역의 상호의존적인 공간적 특성이 영향을 미쳤다는 점에서 하위정치(low politics)의 영향력을 간과해서도 안 될 것이다.

이 글에서는 중국의 신압록강대교 건설을 마땅치 않아 했던 북한이 신압록강대교의 역할을 최근 긍정적으로 고려하기 시작하고, 이와 맞물려 신의주의 새로운 도시공간 재편에 있어서 중국의 참여와 협력(관광이든 자본투자든)이 증가할 것으로 보이는 징후들을 확인했다. 이러한 아래로부터의 지경학적 역동성은 상위정치에서의 북중관계를 한층 두터운 동맹관계로 만들 촉매제로 작용할 가능성이 높다. 앞으로 “러시아-중국-북한”이라는 교집합이 더욱 강화된다면 대북제재에 참여해온 중국의 입장이 선회할 가능성도 배제할 수 없다. 만약 그럴 경우 이 글에서 예상한 수준을 넘어서 신의주의 공간변화에 중국은 보다 깊숙이 참여할 것이다.

끝으로 북중관계가 긴밀해지는 것에 비례하여 남북관계가 멀어지는 것으로 보는 우리 사회의 시각도 변화해야 함을 환기시킬 필요가 있다. 앞서 살폈듯이 신압록강대교가 현재의 입지에 건설될 수 있었던 것은 중국 중앙정부뿐만 아니라 지방정부인 랴오닝성의 역할이 중요했다. 현재도 랴오닝성은 중앙정부를 상대로 신압록강대교로 연결되는 동북아 물류망 구축을 지원할 것을 요청하고 있다. 랴오닝성의 지경학적 목표는 한반도의 지정학적 긴장을 완화시키고자 하는 한국의 이해관계와도 맞을 수 있는 것이다. 연일 군사적 긴장수위를 고조시키고 있는 북한도 중국의 동북아 물류망 구축을 통하여 얻게 될 경제적 편익을 마다할 이유는 없다. “중국-북한”의 견고해 보이는 교집합을 교란시킬 수 있는 새로운 교집합(예컨대, “랴오닝성-한국”?)을 만들 수 있는 공간적 상상력이 필요한 시점이다. ©KINU 2023

※ 이 글의 내용은 집필자의 개인적 견해이며, 통일연구원의 공식적 견해가 아님을 밝힙니다.