정책자료 98-17

統一時代를 對備한 韓半島 港灣開發政策方向

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

〈ABSTRACT〉

The Directions of the Port Development Policy in the Unified Korea

This paper studies on SOC(Social Overhead Capital) of South and North Korea by collecting many literatures. Specially, we attempt to analyze the port development strategy after the Korea Unification. The lack of data about North Korea makes our study very difficult, so we can only analyze its traffic estimated by the econometric methods.

Research results indicate that North Korea's traffic in the optimistic case will be tons of 17million, 30million in the pessimistic case, at 2011, the time of the unification. But, after the unification, it is shown that traffic will increase rapidly. So, at 2020, we can find that 260million tons in the optimistic case and 288million tons in the pessimistic case will be generated separately in north region. Consequently, it is necessary to have to develop 198 berths totally in the North region, especially Nampo, Najin and Chungjin, after the unification. Most of all, the direction of port development policy is based on preparation of infrastructure as the Korea peninsula making a role of the central country of a transportation in the Northeast economy region.

〈초 록〉

통일시대를 대비한 한반도 항만개발정책방향

세계는 자유경쟁 및 블록화 흐름으로 급변화하고 있으며 이러한 국제경쟁에서 살아남기 위해서는 새로운 경제질서하에서의 한반도의 위상을 급속히 정립해야 할 중대한 시점에 처해 있다. 또한 우리나라의 연구와 외국문헌 등을 통해서 볼 때 한반도의 통일은 가까운 미래에 이루어질 것으로 보이며, 이러한 기대는 남북통일을 대비한 국토개발 및 정책수립으로 이루어져야 할 것이다.

남한과 북한의 경제협력, 경제통합, 통일후의 일체화된 국토공간을 고려한 내륙개발전략과 항만개발전략 수립은 국토공간의 일체화된 효율성과 개방성을 높임으로써 해양 및 대륙의 접근도를 높여줄 것으로 전망된다.

본 연구의 목적은 향후 10년간 남북간 경제협력이 추진되는 과정에서 통일의 방향이 정립되고 2010년경에 한반도가 통일된다는 전제하에서 남북한의 국토개발구상과 교통망체계의 전망을 검토하고 2020년까지의 한반도 해상물동량 전망을 통하여 남북한의 통합된 항만개발전략을 수립하는데 그 목적을 두고 있다. 또한 이런 연구결과를 바탕으로 21세기 이후 전개될 아시아·태평양시대, 동북아 경제권시대에 한반도가 지역의 중심역할을 수행할 수 있는 정책을 제시하는데 그 목적이 있다.

第1章 序 論

1. 研究의 目的

우리나라는 지난 30여 년간의 고도성장기를 통하여 정치, 경제, 사회면에서 비약적인 발전을 하였으며 지속적인 대외지향적인 경제정책을 추진하여온 결과 세계 10대 교역국으로 발돋움하였다. 이와 동시에 우리나라의 항만정책도 항만내의 제반기술의 합리화와 항만시설의 현대화를 통하여 수출산업의 국제경쟁력에 크게 기여하여 왔다.

그러나 우리나라를 둘러싼 세계 경제여건은 급속히 변화하고 있으며, 특히 우리나라가 속해 있는 아시아·태평양지역은 유럽경제권, 북미경제권과 함께 세계 3대 경제권으로 부상하게 될 것이다. 특히 동북아시아의 경제·사회는 세계에서 가장 경제성장률이 높은 지역일 뿐 아니라 21세기 세계경제를 이끌어 나갈 중심지역으로 부상하고 있다.

우리나라의 경우 증대하는 국제경쟁에서 살아남기 위해서는 새로운 경제질서하에서의 위상을 급속히 정립해야 할 중대한 시점에 처해 있다. 즉 21세기 국가경쟁력의 제고와 국토공간 이용의 효율성을 높이기 위하여 장기적인 사회간접자본의 투자계획이 수립되어야 할 것이다. 특히 한반도의 통합적인 항만개발계획을 통하여 한반도 전체, 나아가 동북아지역을 대상으로 하는 광역적인 차원의 항만개발전략을 수립, 추진해야 할 것이다.

다시 말해 남한과 북한의 경제협력, 경제통합, 통일후의 일체화된 국토공간을 고려한 내륙 개발전략과 항만개발전략을 수립하여 국토공간의 일체화된 효율성과 개방성을 높임으로써 해양 및 대륙과의 접근도를 높여야 할 것이다.

본 연구에서는 향후 10년간 남북간 경제협력이 추진되는 과정에서 통일의 방향이 정립되고 2010년경에 한반도가 통일된다는 전제하에서 남북한의 국토개발구상과 교통망체계의 전망을 검토하고 2020년까지의 한반도 해상물동량 전망을

통하여 남북한의 통합된 항만개발전략을 수립하는 데 그 목적을 두고 있다.

2. 硏究의 方法

위와 같은 연구목적을 위하여 본 연구에서는 이제까지 국내외적으로 진행된 아시아·태평양시대, 동북아시아 경제권, 남북통일 전망 등에 관련된 대다수의 문헌을 검토하였으며, 동시에 본 연구원에서 여타 연구를 수행하면서 얻을 수 있었던 항만개발과 관련된 경험과 자료를 최대한 활용하였다. 특히 북한관련자료를 정확히 수집하기 위하여 안기부, 국방부 등 일반인으로서는 접근하기 어려운 자료원을 최대한 접촉하였으며 관련인사들과의 면담을 통한 아이디어 개발에 심혈을 기울였다.

본 연구는 모두 9개 장으로 구성하였다. 제1장 서론에 이어 제2장에서는 한반도 주변여건 및 환경변화와 관련한 세계경제 및 무역체제 변화, 아시아·태평양 경제협력체 등장, 동북아경제권의 부상, 환동해 및 환황해경제권의 구상 등에 대하여 살펴보았다.

제3장에서는 한반도의 경제협력과 통일여건에 관한 현황과 전망에 대하여 고찰하였다. 즉 남북한 교류협력의 현황을 인적교류, 교역협력, 남북한 해상운송 현황에 대하여 살펴보고 이에 대한 평가와 전망을 통하여 남북한 통일전망과 통일을 위한 과제를 살펴보았다.

제4장에서는 남북한의 국토개발 구상과 교통망체계를 살펴보았는바, 먼저 남북한의 경제현황과 전망을 고찰하고 남한과 북한에서 독립적으로 추진되어온 국토개발 구상과 교통망체계에 대한 현황파악을 통하여 미래전망에 대하여 살펴보았다.

제5장에서는 통일 이후의 한반도 해상물동량을 전망하였다. 먼저 남한의 해상물동량에 대하여 수출, 수입, 연안물동량 처리실적과 함께 주요 항별 항만물동량 취급현황을 살펴보고 2020년까지의 물동량을 예측하였다. 북한의 해상물동량에 대해서는 곡물, 원유 등을 제외하고는 현황자료조차 파악되지 않고 있으나 본 연구의 목적상 수출입금액과 물동량 관계식을 도출하여 북한의 해상물동량을 추정하였다. 또한 향후 물동량에 대해서는 시나리오에 따라 수출입물동량을 추정하여

항별, 품목별물동량을 전망하였다.

제6장에서는 현재 추진되고 있는 남북한의 항만시설 현황 및 개발계획을 살펴보았다. 본 장에서는 먼저 남한의 주요항만에 대한 항만시설 현황에 대해서 살펴보고 개발계획을 정리하였다. 또한 북한의 항만시설에 대해서도 현황과 개발계획을 살펴보았다.

제7장에서는 통일시대 한반도 항만정비 방향 및 단계별 항만시설규모를 추정하였는바, 우선 통일 이전단계의 남북한 항만이용전략을 수립하고 다음으로는 통일 이후 한반도 항만정비방향 및 단계별 개발규모를 분석하였다.

제8장에서는 통일시대 한반도 항만개발정책방향에 대하여 통일 이전의 법적·제도적 정비 및 해운항만 협력방안을 마련하고 통일 이후 항만개발정책방향을 제시하였다.

제9장에서는 앞에서 연구된 내용을 정리하고 동시에 필수적인 정책사항들을 정리하여 제시하였다.

3. 研究의 限界

본 연구는 통일시대를 대비한 한반도 항만개발정책방향을 제시함으로써 21세기 이후 전개될 아시아·태평양시대, 동북아경제권시대에 한반도가 지역중심의 역할을 수행할 수 있도록 정책을 제시하기 위하여 수행되었다.

본 연구의 한계는 여러 측면에서 지적될 수 있으나 가장 중요한 것은 다음과 같은 것을 들 수 있다.

첫째, 문헌조사상의 한계로서 본 연구는 남북한의 항만개발정책을 제시하기 위해 수행되는 것이므로 철저한 현장조사를 바탕으로 수행될 성격을 가지고 있다. 그러나 본 연구과제가 충분한 시간이나 연구예산이 뒷받침된 용역과제가 아닌 내부과제로서 추진됨에 따라 가급적이면 현장조사를 활용한 자료들을 참조함으로써 이러한 한계점을 극복하려고 노력하였다. 특히 북한지역의 시설현황자료나 항만취급실적 등은 철저한 현장자료의 조사·분석이 요구되는 사항이나 현실적인 제약으로 추정치에 근거할 수밖에 없었음을 밝히는 바이다.

둘째, 분석요소상의 한계이다. 항만개발계획을 수립하기 위해서는 경제, 기술

적인 사항이 동시에 고려되어 종합항만개발계획이 수립되어야 하나 본 연구에서는 항만물동량의 추정과 이에 따른 개발소요선석을 산정하였을 뿐이며, 보관시설 소요규모, 하역장비, 배후연계수송로 규모, 항내 수면적 등 모든 요소를 종합적으로 분석하지 못하였다. 이러한 종합적인 분석은 다음의 기회로 미루어 보다 상세한 계획을 수립해야 할 것이다.

셋째, 통일시기에 관련된 구체적 시기에 관한 문제로서 본 연구에서는 통일에 관한 전문연구기관들이 예측한 2011년을 통일시기로 기준하고 있으나 이에 대한 예측은 사실 본 연구의 중심지표이자 핵심사항이면서도 가장 불확실한 요소가 되고 있는 실정이다. 통일에 관한 시기문제는 향후 국제정세 및 한반도정세에 대한 변화를 주시하여야 하며 복합적이고 다양한 요소들이 성숙되지 않으면 안 될 것이다.

第2章 韓半島 周邊與件 및 環境變化

1. 世界經濟 및 貿易體制의 變化

1) 세계경제 현황과 전망

IMF의 「'98년도 연례보고서」에 따르면 아시아 금융위기가 '97년 하반기와 '98년 상반기 세계경제에 부정적 영향을 미쳤으나 '97년 전체적으로는 미국, 유럽 등 선진국가들의 높은 성장과 러시아와 체제전환국가들의 8년만의 첫 플러스 성장으로 인해 아시아와 아프리카, 중동의 성장둔화에도 불구하고 4.1%의 높은 성장을 기록하였다고 발표하였다.

선진국 중 미국과 캐나다의 북미지역은 '97년에 각각 3.8%의 높은 성장을 기록하였고, 독일, 프랑스 등 서유럽국가들도 수출 및 내수확대를 기반으로 각각 2.2%, 2.4%의 성장을 기록하였으나 일본은 '97년 1/4분기부터 경기후퇴를 보이기 시작하여 0.9%의 성장을 기록하는 데 그친 것으로 나타났다.

〈표 II-1〉 **세계 경제성장 추이**

단위 : %

구 분	1994년	1995년	1996년	1997년
전세계	3.9	3.6	4.1	4.1
선진국	3.1	2.5	2.7	3.0
미 국	3.5	2.0	2.8	3.8
일 본	0.6	1.5	3.9	0.9
독 일	2.7	1.8	1.4	2.2
개도국	6.8	6.0	6.6	5.8
아시아	9.6	9.0	8.3	6.7
체제전환국	-7.6	-1.3	-0.1	1.7

자료: IMF, *Annual Report*, Sept. 1998.

아시아 금융위기가 선진국의 경제성장에 미친 영향이 상기와 같이 다르게 나타난 이유는 금융위기국들과의 무역 및 금융거래 규모와 위기발생 당시 각국의 경기국면에 차이가 있었기 때문으로 분석된다. 즉 경기후퇴를 겪고 있던 일본에게 아시아 금융위기는 큰 타격이 된 반면, 경기과열의 우려가 있었던 미국 등에게는 아시아 위기가 물가상승(inflation)을 억제해주는 등 긍정적인 영향을 미쳤기 때문이다.

한편 개도국(developing country)은 '97년도에 '96년의 6.6%보다 둔화된 5.8%의 성장을 기록하였는데, 성장둔화 정도가 큰 지역은 아프리카와 아시아로 나타났다. 개도국의 성장둔화는 아시아위기로 인한 차입금리 상승, 원자재 가격하락, 내수급감 등의 타격과 잘못된 거시경제정책 운용에 주로 기인한다고 볼 수 있다.

그러나 개도국 중 중국은 막대한 외환보유고, 적절한 거시경제정책 운용 그리고 외국자본의 직접투자가 주축이 된 건전한 자본유입으로 인해 아시아위기의 타격을 덜 받았으며, 브라질, 칠레 등 남미국가들은 아시아위기가 확산될 당시 긴축통화정책, 금리인상 등을 통해 자국으로의 위기확산을 방지하였다.

WEFA는 World Economic Outlook 7월 보고서에서 '98, '99년도 세계경제전망을 2.7%, 3.3%에서 2.2%, 3.1%로 각각 하향조정하였다. 이런 '98년도 세계경제의 성장둔화는 아시아 금융위기와 '97년도에 높은 경제성장을 기록하였던 미국, 캐나다의 완만한 성장에 주로 기인한다고 볼 수 있다. 그러나 위기국들의 개혁추진 여부, 원유 등 원자재 가격하락으로 인한 수출국들의 타격, 개도국 및 체제전환국가들로의 자본유입 저하, 신흥 시장국들의 과다한 외채부담 등으로 향후 전망이 불투명하다고 볼 수 있다. 또한 '98년 심한 금융위기를 맞고 있는 일본이 건전한 거시정책 운용, 금융개혁 등을 통해 국내소비를 진작시키고 활발한 경제성장을 이룩하는 것이 아시아와 세계경제 회복에 중요한 관건이다.

북미는 '98~'99년도에 '97년보다 성장률이 다소 둔화, 완만한 성장세를 보일 것으로 전망되며 서유럽은 지속적으로 높은 성장세를 기록할 것으로 보인다.

미국은 아시아 금융위기로 무역수지가 악화되고 있지만 경제사정이 크게 악화될 것으로 보이지 않는다. 아시아위기 발생전 호황국면이었는데다가 국제투자자금이 투자안전지역을 찾아 미국의 채권시장으로 유입되고 있고, 낮은 물가, 低金利, 활발한 국내소비로 인해 '98, '99년도에 3.5%와 2.7%의 완만한 성장을 기

〈표 Ⅱ-2〉 **세계 경제전망**

단위 : %

	1998년	1999년	2000년
세 계[1]	2.2	3.1	3.6
북 미			
미 국	2.3	2.5	2.4
캐 나 다	3.5	2.7	2.0
서 유 럽			
독 일	2.6	2.3	2.8
프 랑 스	2.7	2.6	2.5
영 국	2.3	2.1	2.2
아 시 아			
일 본	-1.8	1.4	2.4
중 국	7.5	8.0	8.2
한 국	-4.8	0.6	4.8

자료 : WEFA, *World Economic Outlook*, July 1998.
주 : 1) PPP 기준.

록할 것으로 전망되며, 특히 '99년에는 밀레니엄버그 문제를 해결하기 위한 기업의 컴퓨터 장비 및 소프트웨어로의 투자가 성장에 기여할 것으로 전망된다.

서유럽은 '97년도의 2.7% 성장에 이어 '98, '99년에도 2.8%, 2.6%의 높은 성장률을 기록할 것으로 보이는데, '97년과 '98년 초반의 성장을 주도한 것이 수출이었다면 '98년 후반과 '99년의 성장은 기업투자와 활발한 국내소비가 성장의 주요요인으로 작용할 것으로 전망된다.

한편 아시아는 일본의 경기침체, 역내무역 감소, 신용경색, 실업으로 인한 사회불안 등으로 인해 예상보다 심각한 경기후퇴를 겪을 것으로 예상되는바, 특히 IMF 구제금융을 받은 국가들을 포함한 태평양연안국들은 '98, '99년에 -3.1%와 1.2%의 성장을 기록할 것으로 전망된다. 2차대전 이후 최대의 경기침체를 겪고 있는 일본은 '98, '99년에 -1.8%, 1.4%의 성장을 기록할 것으로 보이나 금융개혁이 실패하고 경기침체가 예상보다 오래 지속될 경우 '99년에도 마이너스 성장을 기록할 수도 있을 것이다. 한국은 '98, '99년도에 -4.8%, 0.6%의 성장을 기록할 것으로 전망되는데 구조조정의 성공여하에 따라 더욱 하향조정될 수 있다.

2) 무역체제의 변화

새로운 국제 경제질서 출범을 본질로 하는 WTO체제는 우리의 경제환경을 근본적으로 변화시키고 있다. 전면적 시장개방과 구속력을 수반한 이 체제는 이제 지리적 국경은 그 의미를 상실하고 지구를 하나의 경제촌으로 만들고 있다.

1948년 1월 1일 발효하여 48년간 국제 무역질서를 이끌어 오던 GATT(관세와 무역에 관한 일반협정)체제가 해체되고 대신 WTO체제가 1995년 1월 1일 정식 출범하였다. 이 체제는 GATT와 여러가지 점에서 다른 면을 가지고 있는데, GATT가 '자유로운 무역'을 추구한 반면에 WTO는 '더욱 자유롭고 보다 공정한 무역'을 목표로 하고 있다. 또한 WTO는 GATT에서 다루었던 상품교역 이외에 서비스, 지적재산권, 투자 등 새로운 분야들을 포괄하고 섬유교역 규제, 농산물교역의 예외적용, 수출 자율규제 등 GATT체제하에서 용인되어 온 보호무역조치들을 자유화시키고 있다. 또 각국이 수행하는 산업정책의 투명성을 점검하기 위한 무역정책 검토기구를 설치하여 모든 회원국의 무역관련 법, 제도, 관행 및 정책의 이행여부를 점검하고 있다. 즉, WTO는 모든 회원국으로 하여금 자국의 국내법규를 WTO협정에 합치시키도록 의무화하는 한편, WTO협정에 상치되는 기존의 국내조치는 철폐토록 함으로써 多者貿易體制 출범을 도모하고 있다. 그리고 지금까지 각국이 산업정책 지원차원에서 집행되던 각종 보조금도 전면적으로 규제를 받게 된다. 또한 분쟁해결기구를 설치하여 회원국간의 무역분쟁을 적극적으로 조정하고 있다. 이와 함께 조직과 체제면에서 IMF(국제통화기금)나 세계은행과 같은 수준의 국제기구로서의 면모를 갖추게 되어 단순히 관세 및 무역에 관한 국제규범의 사무국 역할을 담당해 온 GATT와는 큰 차이를 보이고 있다.

WTO가 추진하고 있는 이러한 개방화는 경쟁을 촉진하고 이러한 경쟁은 효율성을 증대시켜 혁신과 비용절감을 유도함으로써 소비자와 생산자 모두의 이익을 도모하고 이는 성장의 기회를 최대화하고 세계의 자원배분을 효율적으로 만든다는 취지를 가지고 있다. 이러한 WTO체제의 출범에 따라 1995년 이후 국제교역이 수량 및 금액면에서 교역증가율이 현격하게 증가하여 더욱 자유롭고 공정한 무역을 실현한다는 당초의 취지에 부합하고 있다.

〈표 II-3〉 **GATT체제와 WTO체제의 비교**

내용	GATT체제	WTO체제
관장분야	상품(주로 공산품)교역.	상품, 농산물, 서비스, 지적재산권, 무역정책검토제도, 복수국간 무역협정, 무역관련투자 등 국제무역관련분야
법적권한	GATT체제하에서 결정된 사항은 권유사항으로 국제법상 구속력이 없음.	WTO체제는 법인격을 보유하여 그 기능과 역할을 수행하고 필요한 경우 사법적 기능을 가짐
분쟁해결	GATT는 가맹국간의 무역분쟁을 해결할 수 있는 권한과 능력이 미약했음.	WTO는 우루과이 라운드 최종협정 중 '분쟁해결규칙 및 절서에 관한 협정'에 따라 무역분쟁을 해결할 수 있는 권한과 능력을 가지고 있음. WTO는 분쟁해결기구를 두고 있음
기구성격	GATT체제는 체계성이 미비한 불완전한 국제경제기구였음.	WTO체제는 체계성을 갖춘 완전한 세계경제기구임. WTO는 모든 다자간협정 관련사항의 최고의사결정기구인 가맹국의 각료회의를 두고 있음. 그 산하에 각료회의의 결정사항을 집행하고 또한 산하의 각종 전문이사회, 전문위원회, 기구와 사무국을 관리·조정하는 일반이사회가 있음
시장개방 노력	관세인하에 주력, 비관세장벽은 동경라운드에서 철폐노력, 그러나 선언적인 규정정립수준으로 실효성이 미흡	관세인하는 물론 특정분야에 대한 무관세도입으로 관세율의 하향평준화 달성 비관세장벽의 철폐를 강화(모든 회색조치를 4년이내에 폐지함)
신분야 협정	없음	서비스교역에 대한 협정의 제정 지적재산권 보호를 위한 규범의 제정 무역관련 투자조치에 대한 협정을 도입
규범강화	보조금에 대한 정의 등이 불명료 반덤핑조치의 남용 등 자의적으로 운용	보조금 정의의 명료화 및 규율강화(금지, 상계가능, 허용보조금 등의 구분) 반덤핑 조치의 발동기준 및 부과절차의 명료화로 남용을 방지함 세이프가드 협정, 원산지규정, 선적전 검사 협정 등을 새롭게 도입

〈표 Ⅱ-4〉 **WTO체제의 기본원칙과 그 내용**

• 최혜국대우의 원칙	특정국가에 대하여 다른 국가보다 불리한 교역조건을 부여해서는 안된다는 원칙
• 내국민대우의 원칙	외국인과 내국인을 똑같이 대우해야 한다는 원칙
• 시장접근의 보장	관세나 조세를 제외한 재화용역의 공급에 대한 일체의 제한을 철폐해야 한다는 원칙
• 투명성의 원칙	각국의 행정, 사법기관의 의사결정이나 법령적용, 제도운용이 합리적이며 예측 가능하여야 하고, 결정에 대한 이유가 고지되어야 하며, 그러한 결정의 기초가 되는 모든 법령 및 자료들이 공개되어야 한다는 원칙

또한 환경라운드(GR), 기술라운드(TR), 노동라운드(LR), 경쟁라운드(CR) 등 5가지 국제경제에 관한 공동규범의 제정 움직임이 현실화되고 있다. 현재 진행되고 있는 이러한 세계 신경제질서 구축의 원칙이 자율화, 개방화, 내국민대우에 있는데, 이들 규범이 선진국 주도하에 만들어질 전망이므로 이러한 국제 공동규범은 강제성있는 규제가 될 것이 틀림없다. 공평한 경쟁체제의 구축을 내세운 이러한 규범은 이제까지 선진화 과정에서 많은 준비가 되어 있는 선진국들조차 경쟁이 치열해질 것에 대비하여 효율적인 경쟁체제의 구축을 위해 노력하고 있으며, 우리와 같은 신흥공업국은 준비해야 할 사항이 너무 많다. 즉, 우리는 생산에서부터 첨단기술 및 환경에 이르기까지 선진국들과 전면적인 경쟁에 돌입해야 하는 상황이 전개되고 있는 것이다.

또한 WTO체제의 이러한 동향과 함께 지리적, 문화적 근접성을 중심으로 경제적 지역주의(블록화) 움직임이 동시에 진행되고 있다. 유럽연합(EU), 북미자유협정(NAFTA), 아세안 자유무역협정(AFTA)과 같은 지역경제 통합 및 협정들이 이들 역내 산업구조의 지역내 분업을 통한 구조조정으로 WTO가 추진하는 공정한 무역환경의 구현을 위한 중간단계의 시도로 추진되고 있다.

이러한 '개방화'를 표방한 WTO체제의 출범과 경제적 지역주의의 블록화 움직임은 지구촌 어디에서나 치열한 시장경쟁을 유발시키고 있다.

2. APEC(Asia-Pacific Economic Cooperation)의 등장

APEC은 아시아·태평양지역 국가간의 경제유대 강화 필요성에 따라 1989년 캔버라회의에서 태동된 이후 그 기능과 역할을 강화시켜 왔다. 아·태지역 최초의 정부간 공식협의체로서 각 참가국의 다양성을 존중하는 가운데 역내 경제협력 강화를 추진하고 있는 APEC은 민간차원의 논의 또는 협력체 구성에 머물고 있던 아·태경제협력을 정부간의 협력으로 격상시켜 구체적인 협력을 추진함으로써 경제협력의 실익을 도모하고 있다.

당초 APEC은 한국, 미국, 일본, 캐나다, 호주, 뉴질랜드와 ASEAN 6개국[1] 등 12개국으로 출범하였으나 '91년에는 중국, 대만, 홍콩 등 「3개의 중국」, '93년에는 멕시코와 파푸아뉴기니, '94년에는 칠레가 추가로 가입함에 따라 현재 18개 회원국으로 구성되어 있다. 한편 APEC은 역내 다양성을 존중하기 위한 합의제 의사결정방식을 채택하고 있으며, 현재까지 구속력있는 협정이나 제도적 장치의 설치보다는 비공식대화와 협의를 통하여 의견을 수렴하는 포럼형식으로 운영되어 왔다. 하지만 '93년부터 APEC 정상회의가 시작되었고 '95년에는 구체적인 경제협력 증진을 위한 행동지침(Action Agenda)이 채택되었으며, '96년에는 실행계획(Action Plans)이 채택됨에 따라 향후 보다 구속력있는 경제협력체로 발전할 가능성이 크다고 할 수 있다.

APEC은 EU 및 NAFTA와 같은 특혜적 경제블록과는 대조적으로 무역자유화에서 파생되는 경제적 이익을 역외국가와도 공유한다는 의미의 「개방적 지역주의」(Open Regionalism)의 원칙을 천명하고 있다. 이 원칙이 실제로 지켜질 경우 APEC은 WTO의 최혜국대우원칙을 최대한으로 존중함으로써 역내 무역 및 투자자유의 확대를 통한 범세계적 자유무역 촉진에 기여하게 될 것이다. APEC이 세계경제의 핵심국인 미국 및 일본과 중심국으로 부상하고 있는 중국 및 ANIEs를 포함하고 있다는 점도 다자주의의 확립을 촉진하는 지역주의로서의 역할을 강화시켜 줄 수 있는 요소이다.

---

1) 태국, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 필리핀, 브루나이.

〈표 Ⅱ-5〉 **APEC 회원국의 경제규모 현황**

국 가	면적 (천km²)	인구 (천명)	GNP (10억달러)	무역액(백만달러)	
				수출	수입
한 국	99	45,991	480	136,164	144,616
일 본	378	125,638	5,140	421,018	338,616
인도네시아	1,905	203,480	222	49,814	42,929
싱가포르	0.6	3,439	95	124,995	132,447
태 국	513	59,159	180	55,721	73,484
중 국	9,597	1,243,738	933	182,877	142,189
대 만	36	21,622	275	122,098	114,426
필리핀	300	70,724	87	20,417	34,122
브루나이	5.8	307	60	2,525	1,864
말레이시아	330	21,018	94	78,327	78,418
홍 콩	1.1	6,249	130	151,396	161,777
미 국	3,964	271,648	7,638	688,697	899,020
캐나다	9,971	29,943	582	214,422	200,929
멕시코	1,958	94,218	370	59,368	61,160
칠 레	757	14,625	70	16,875	19,860
오스트레일리아	7,713	18,250	377	62,890	65,882
뉴질랜드	271	3,641	61	14,052	14,520
합 계	37,800	2,233,690	16,792	2,401,656	2,526,259

자료 : 통계청, 「국제통계연감」, 1998.
IMF, *International Financial Statistics*, 1998.

최근 1996년 11월 필리핀의 수빅에서 열린 APEC회의에서는 각 회원국은 2010년(선진국), 2020년(발전도상국)까지 무역·투자 자유화와 경제·기술협력을 달성하기 위한 구체적인 실천계획을 채택했다. 수빅 선언안의 골자와 ABAC (APEC 비즈니스 자문위원회)이 제시한 案의 골자는 다음과 같다.

〈표 Ⅱ-6〉 수빅 선언안의 골자

- 무역투자의 자유화는 이념에서 실행으로 이행
- 인프라 정비에 민간자금의 활용
- 아시아 · 태평양공동체의 심화
- 식량, 에너지, 환경, 인구 등의 문제에 관한 협력강화
- 정보기술협정(ITA)을 2000년까지 실질달성
- 세계무역기구(WTO)를 세계적인 것으로 하기 위해 실질적인 교섭을 가속

1997년 밴쿠버회의에서 APEC의 경제각료들은 MAPA를 재확인하고 수개월 동안 겪어온 아시아 통화위기의 극복과 국제협력과제를 검토하고 또한 몇 개의 특정부문에 걸친 조기자유화 추진방안, 전자상거래 자유화방안, 사회간접자본 개발방안 등 매우 중요하고 민감한 사안을 협의하였다.

3. 東北亞經濟圈의 浮上

1) 동북아 경제협력의 개념

동북아 경제협력의 개념에 대해서는 학자에 따라 여러가지 견해가 있는데 크게 두 가지로 구분될 수 있다. 하나는 동북아 경제협력을 지역국가간 경제협력체의 형성이라는 지역주의 및 경제통합의 개념으로 보는 견해이며, 다른 하나는 동북아 경제협력을 경제통합보다는 역내국가간 경제협력의 증진에 초점을 두는 보다 개방적이며 포괄적인 개념으로 이해하는 입장이다.

그런데 동북아지역은 역내국가 상호간 정치 · 경제체제가 상이할 뿐만 아니라 경제발전단계 등에서 많은 차이를 보이고 있으므로 지역공동의 협력체를 형성하더라도 그것이 구미지역에서 전개되는 EU나 NAFTA 등의 동질적 경제간의 경제통합과는 형태와 기능면에서 근본적으로 차이가 있을 수밖에 없다. 따라서 동북아 경제협력은 전통적인 경제통합이론이나 시장메커니즘을 기본으로 하는 시장통합모형에서 그 근원을 찾는 것이 아니라 동서, 남북간의 이질적 경제를 하나

〈표 Ⅱ-7〉 **1996년 APEC 필리핀회의 국가별 실행계획**(MAPA)

국 가	실 행 계 획
미 국	• 현재 4.9%인 평균관세율을 2004년까지 3.5%로 낮추고 무관세 품목을 전체품목의 44%에서 51%로 확대 • 섬유쿼터를 2004년까지 점진적으로 폐지하고 농업수출보조금 삭감 • 금융서비스부문과 기본통신분야 추가자유화 • 다자간 투자협정 추진과 함께 2000년까지 APEC회원국과 쌍무적 투자협정체결 추진 • 3년내 냉장고 부품표준화, 5~10년내 에어컨 표준화 달성 • 반독점법 이행 강화, 경쟁체제 투명성 제고 • 중기적으로 모든 APEC 회원국의 정부조달시장 개방 촉구
멕 시 코	• 정보통신 관련제품 내국민대우 제한 점진 철폐
캐 나 다	• 2000년까지 정보기술 관련제품 관세철폐
칠 레	• 2010년까지 관세 0%로 인하
일 본	• UR 양허수준 이상의 관세인하 계획은 밝히지 않음 • 통신서비스 중 기본음성서비스분야 1997년 완전자유화 • 2000년까지 관산투자 사전승인제 폐지 • 1997년 3월 '규제완화 실천계획' 수정보완 • 2000년까지 정보통신관련제품과 의약품 관세철폐 추진
한 국	• 1997년부터 조선분야 무관세화 추진 • 1999년까지 수입선 다변화제도 폐지, 1998년까지 10개 품목에 대한 수출자율규제 폐지 • 2000년까지 92개 업종 투자자유화 • 1997년 우호적 M&A 허용, 5년 이상 장기차관 허용
중 국	• 2000년까지 단순평균 관세율을 15%로 인하 • 외국은행 보험사 지시설립의 확대 • 단기적으로 저작법, 상표법, 특허법 개정, 중기적으로 지적재산권 관련법 충실히 적용
인도네시아	• 2003년까지 관세 5~10%로 인하 • 각종 부과금 철폐
말레이시아	• 아세안자유무역지에서 비관세장벽 완화혜택 확대 • 투자관련제도 투명성 제고, 투자제한분야 감축, 쌍무적 투자보장 협정 확대 • 2000년까지 WTO 지적재산권 협정 완전이행, 1997년부터 상표권 및 특허권 절차 완전자유화
필 리 핀	• 2004년까지 농산물 등 민감분야를 제외하고 관세 0~5%로 인하
싱가포르	• 2010년까지 관세 0%로 인하
대 만	• 2010년까지 관세 6% 수준으로 인하
태 국	• 현지부품 조달요건 단계적 철폐
브루나이	• 2020년까지 관세 단계적 인하
호 주	• 2000년까지 승용차 관세를 22.5%에서 15%로, 의류는 37%에서 25%로, 신발은 27%에서 15%로 인하 • 장기적으로는 천연자원 수출규제 폐지 • 기본통신분야 1997년 7월부터 완전개방, 국영통신회사인 텔스트라의 부분적 민영화 • 1997년 중반까지 외국인 부동산 투자제한 철폐 • 1997년부터 기업인 여행카드(BTC) 도입
뉴질랜드	• 2010년까지 모든 품목 무관세화
파푸아뉴기니	• 1999년까지 철강, 화학, 기계 등 관세 5%로 인하

의 국제적인 질서로 포섭하여 새로운 국제협력의 방향을 제시한다는 데 그 의의가 있다.

동북아 경제협력은 이 지역내에서 역외국가도 참여하는 가운데 국가차원뿐 아니라 지방간의 경제협력도 포함하여 지역개발 또는 프로젝트별 공동사업 등 모든 형태의 양자간, 다자간 경제협력 등 상호연결을 총칭하는 개방적이며 포괄적인 개념으로 파악되어야 할 것이다.

동북아지역의 범위에 대해서도 협의적으로 한국, 북한, 일본, 중국 동북3성, 몽골 및 러시아의 극동지역이 포함된다고 할 수 있으며, 광의적으로는 한국, 북한, 일본, 중국, 몽골과 러시아의 우랄산맥 동부지역, 홍콩, 대만이 거론되기도 한다. 그러나 이와 같은 동북아지역의 지리적 범위에 대한 혼란은 동북아 경제협력이 배타적인 성격을 띤 자유무역지대나 경제통합을 목표로 하는 것이 아니라 동북아지역에서의 경제협력을 활성화하려는 다각적인 노력이라고 해석될 때에는 크게 문제될 것이 없을 것이다.

2) 동북아 경제협력 가능성

동북아지역의 경제협력 가능성은 무엇보다도 이 지역의 경제적 위상에서 찾아볼 수 있다. 장차 이 지역을 통한 경제협력이 역내 각국 전지역으로 확산될 수 있다는 차원에서 몽골을 제외한 남북한, 중국, 일본, 러시아 5개국의 전체적 위상을 본다면 세계면적의 20%, 세계인구의 27.4%를 점하는 광역협력지역이다. 국민총생산(GNP)의 규모도 세계 전체의 약 22%를 점하고 있으며, 무역에 있어서도 수출입이 각각 15%, 12%를 점하여 세계경제에서 큰 비중을 차지하고 있다. 특히 동북아지역은 중국 등 舊사회주의권 경제가 개혁·개방정책을 지속적으로 실시함으로써 고도의 성장이 기대되는 세계경제에서 가장 역동적인 도약이 예상되는 지역이다.

〈표 II-8〉 **동북아 각국의 경제규모**

구 분	국토면적 (만㎢)	인 구 (백만명)	GNP (10억달러)	1인당 GNP (달러)	수출입계 (10억달러)	수출 (10억달러)	수입 (10억달러)
한 국	9.9	45.9	480	10,457	280	136	144
일 본	37.8	125.9	5,140	40,826	759	421	338
북 한	12.3	23.9	20	837	2.2	0.9	1.3
중 국	960.0	1,229	933	759	325	183	142
러시아	1,707.5	147	384	2,612	102	71	31
계	2,727.5	1,432.8	6,957	55,491	1,468.2	811.9	656.3
對세계비중 (%)	20.0	27.4			13.4	14.8	11.9

자료 : EIU, *Country Report*, 1998.
통계청, 「국제통계연감」, 1998.
주 : 북한은 GDP로 '98년 한국은행의 추정치임.

또한 동북아국가간의 경제협력 가능성은 역내국가간 생산요소의 상호보완성에도 있다. 동북아지역의 시장경제권 국가들은 해외시장에의 진입장벽으로 인해 북방 사회주의권으로의 시장개발이 필요하며, 사회주의권 국가들은 경제개발과 사회간접자본 확충을 위해 시장경제권 국가들의 자본과 기술을 필요로 하는 등 상호간 공동이해의 폭이 넓어지고 있다. 일본과 한국은 지하자원, 에너지자원 및 노동력이 부족한 상태이나 중국, 러시아, 북한 등은 부존자원 개발에 필요한 자본 및 기술이 부족한 상태이므로 공동의 이해관계가 작용하고 있다.

그러나 동북아지역은 여타의 경제협력체와는 다른 특성을 지니고 있다. 동북아지역으로 포함되는 남북한, 일본, 중국, 러시아는 정치이념과 경제발전 정도에서 커다란 격차를 보인다. 정치적으로는 사회주의 국가와 자본주의 국가가 공존할 뿐만 아니라 경제적 측면에서는 선진국인 일본과 신흥공업국에 속하는 한국, 후진국 수준을 벗어나지 못한 북한, 중국, 러시아 등으로 다양하게 구성되어 있고, 산업구조 또한 격차가 심하다. 특히 북한은 수년간 계속된 마이너스 경제성장기록 등 어려운 여건에도 불구하고 개혁, 개방에 별 진전을 보이지 않고 있어 이 지역의 협력에 걸림돌이 되고 있다.

〈표 Ⅱ-9〉 **동북아국가들의 상호보완관계**

국 가	장 점	단 점
한 국	자본, 기술, 장비, 첨단산업제품	에너지 및 산업자본의 부족, 비축용식량 부족, 노동력 부족
일 본	충분한 자본, 선진기술, 충분한 이전 장비, 첨단제품, 경영기법	심각한 에너지산업자원의 부족, 부족한 농축산물, 노동력부족
러시아	풍부한 산림, 광물자원, 석유, 천연가스, 석탄, 일부의 중화학 산업(철강, 비료 등)	식량 및 경공업제품의 심각한 부족, 노동과 자본의 부족, 산업장비 및 경영기법의 낙후
중 국	양호한 농업조건, 다양하고 풍부한 농산물(옥수수, 콩, 축산물, 과일), 약간의 섬유제품, 석유, 석탄, 건자재, 한약, 풍부한 노동력	자본, 첨단장비, 기술, 경영기법의 부족, 상대적으로 부족한 광물자원, 하부구조미비
북 한	풍부한 광물자원, 단순가공제품, 약간의 산업재, 풍부한 노동력	자본의 부족, 농업, 경공업제품의 부족, 장비 및 기술의 낙후

이러한 특성을 고려해 볼 때 동북아국가간 경제협력은 EU, NAFTA와 같은 역내 자유무역지대화나 경제통합의 형태가 아닌 다양한 형태의 양자 또는 다자간 협력이 이루어질 가능성이 크다. 구체적으로 동북아 경제협력은 첫째, 역내국가간의 경제협력 촉진을 위한 교통, 통신 등 인프라의 구축, 둘째, 환황해경제권, 환동해경제권과 같이 동북아지역내 소지역간 경제교류의 활성화, 셋째, 두만강지역 개발사업과 같은 다자간 경제협력사업 추진 등을 통해서 나타날 것으로 보인다.

3) 무역동향

〈표 Ⅱ-10〉은 동북아지역 국가들 사이의 무역의 흐름을 행렬의 형식으로 나타내 주고 있다. 경제발전의 단계와 경제의 규모 그리고 개방의 정도가 제각기 다른 나라들이 동북아지역에 존재하기 때문에 동북아지역 국가들은 상호 다른 교역상의 특색을 보여주고 있다. 전세계에 대한 교역량을 기준으로 볼 때 동북아지역 국가 중 일본이 압도적으로 높은 무역량을 차지하고 있다. 한국과 중국의 경우 그 국가규모의 차이에도 불구하고 교역량에서 큰 차이를 보이지 않고 있다.

1990년에는 한국이 오히려 많은 수출액을 보였으나 1995년에는 역전되어 중국의 전세계에 대한 수출이 한국을 능가하였다. 이러한 사실은 중국의 개방정책이 확대됨에 따라 중국의 수출이 보다 빠른 속도로 증가하고 있다는 것을 알려준다. 북한의 교역량은 극히 낮은 수준에 머물러 있는데, 이는 북한이 아직도 완전한 대외개방정책을 실시하지 않고 있고 경제적 규모도 지극히 작기 때문이다.

일본의 무역이 전세계 교역량에서 압도적인 만큼 일본의 對동북아 교역량이 압도적이지는 않다. 일본의 對동북아 수출의 對전세계 수출에 대한 비율은 약 10% 정도로 나타나고 있다. 전세계에 대한 수출 중에서 對동북아 수출비중이 일본보다 낮은 나라는 동북아국가 중 러시아뿐이다. 일본의 對동북아 교역비율이 낮은 것은 일본의 교역이 비동북아지역으로 다변화되어 있기 때문이다.

러시아의 對동북아 교역비율이 낮았던 이유는 러시아가 주로 CMEA국가들과 교역했기 때문이며, 러시아의 경제적 중심이 유럽에 가깝게 위치해 있어 운송비를 이유로 유럽과의 교역에 치중해왔기 때문이다. 그러나 최근 러시아는 극동지역에 대한 관심이 매우 높아지고 있고, 한국과의 교역이 추진되고 일본과 중국과의 교역이 점점 증가하는 추세로 동북아지역에 대한 교역이 점차 늘어날 것이다.

비록 절대량에 있어서는 교역수준이 낮으나 對동북아 교역비율이 가장 높은 국가는 북한이다. 북한의 對동북아 무역의존도가 높은 이유는 사회주의 국가이며 대외적으로 개방이 늦은 폐쇄적 국가로 지리적으로 중국과 러시아에 인접해 있기 때문이다.

동북아지역 국가들 사이의 교역은 서로 사회경제체제가 다르고 경제발전의 단계도 다르기 때문에 체제의 변화와 경제발전의 진행에 따라 교역의 흐름도 크게 달라질 수 있을 것이다. 전세계 교역량에 대한 동북아지역내의 교역량의 비율도 1980년, 1990년, 1995년 사이에 증가하고 있다는 사실을 알 수 있다. 즉 같은 기간 동안 동북아지역의 교역량은 다른 지역의 교역량보다 빠르게 증가하고 있다는 것을 의미한다. 이 지역에 사회주의 국가가 포함되어 있음에도 불구하고 전세계의 교역보다 빠른 속도로 증가했다는 사실은 이 지역이 잠재력을 가지고 있다는 것을 의미한다. 앞서 지적한 바와 같이 자유무역조건이 완비되어 있지 않음에도 불구하고 역내교역이 對세계무역보다 빠른 비율로 증가하였음은 동북아경제권의 상호의존성의 중요성과 미래교역의 확대가능성을 시사한다고 할 수 있다.

〈표 II-10〉 **동북아 5개국의 무역통계 행렬**

단위 : 백만달러

수출국 \ 수입국		한 국	북 한	중 국	일 본	러시아	동북아 (N)	세 계 (W)	N/W (%)
한국	1980		-	3	3,039	2	3,044	17,505	0.17
	1990		1	1,533	13,638	519	15,691	65,016	0.24
	1995		64	9,192	17,088	1,407	27,751	125,365	0.22
북한	1980	-		276	165	334	775	1,093	0.71
	1990	12		285	281	676	1,254	1,818	0.69
	1995	223		58	306	14	601	973	0.62
중국	1980	3	374		4,032	228	4,637	18,139	0.26
	1990	2,268	362		9,210	2,048	13,888	64,500	0.22
	1995	6,688	486		28,466	1,674	37,314	148,755	0.26
일본	1980	5,393	376	5,109		2,796	13,674	130,435	0.10
	1990	17,499	176	6,145		2,563	26,383	287,678	0.09
	1995	31,292	257	21,934		1,170	54,653	443,005	0.12
러시아	1980	9	449	240	1,703		2,401	31,936	0.08
	1990	333	1,478	2,012	3,064		6,887	50,284	0.14
	1995	747	90	3,377	3,173		7,297	77,398	0.09
동북아	1980	5,405	1,199	5,628	8,939	3,360	24,531	199,108	0.12
	1990	20,100	2,016	9,975	26,193	5,806	64,103	469,296	0.14
	1995	38,727	833	34,561	49,033	4,265	127,616	795,496	0.16

자료 : IMF, *Direction of Trade Statistics Yearbook*. 1983, 1992, 1996.
통계청, 「국세통계연감」, 1998.

주 : 1) 첫번째 줄은 1980년, 둘째 줄은 1990년, 셋째 줄은 1995년의 무역량을 나타낸다.
2) 남북간은 직교역량이다.

4. 環東海圈 및 環黃海經濟圈 構想

1980년대 후반 범세계적 냉전체제 종식으로 그 동안 막혀 있었던 동·서 진영간의 인적왕래와 경제적 교류가 열리게 됨으로써 지리적인 접근성, 막대한 시장잠재력, 상호보완적인 산업발전 등의 이점을 공유하고 있는 동해를 중심으로 한 남·북한, 일본, 러시아 극동지역, 중국 동북3성 등 환동해경제권, 황해를 중심으로 한 남·북한, 중국, 일본, 대만 등 환황해경제권 연안국가들은 산업 및 기술협력이 가능한 지역으로 크게 부상하고 있는 지역이다.

1) 환황발해경제권 구상

동북아지역에는 UNDP의 지원과 관련국가의 협력에 따라 진행되고 있는 「두만강유역 개발계획」 이외에 가장 현실적이고 실현가능성이 있는 사업으로 「환황발해경제권의 형성」을 들 수 있다. 환황발해경제권에는 한반도, 일본의 큐우슈우 및 세토나이카이 지역을 포함하며 중국의 요녕, 하북, 산동, 강소의 4개 省과 북경, 천진, 상해의 3개 市를 포괄한다고 볼 수 있다.

중국의 이 지역은 2.8억명의 인구와 1,400여개의 도시를 포함하고 있으며, 풍부한 광산자원(석유, 천연가스, 석탄 등)과 해양자원을 보유하고 있을 뿐 아니라 인적자원의 수준이 비교적 높고 과학기술인재가 집중되어 있으며 숙련된 노동력이 풍부한데다가 항구와 기초시설이 양호하게 발전되어 있다. 철도, 도로, 항공 및 해양수송이 매우 편리하여 국내외에 대하여 강력한 영향력을 갖고 있다. 이 지역은 상해, 북경, 천진 등 대도시를 포함하고 있어 공업기초, 기술장비, 업종면에서 뛰어나며 식량과 경제작물의 집산지인 농업성이 소재하고 있어 국내에서 선진지역에 속할 뿐 아니라 대외개방을 가장 먼저 시행한 연해지역으로서 많은 외국기업이 합자기업과 각종 형태의 경제협력활동에 종사하고 있는 지역이다. 중국의 환황발해지역은 일인당 GNP와 일인당 수출규모가 전국의 평균을 크게 상회하고 있는 지역이기도 하다. 따라서 중국의 환황발해지역은 '황금해안지역'으로 불리워지고 있으며 동북아의 여타 국가에 대하여 광활한 투자와 상품시장을 제공하고 있을 뿐 아니라 자체적으로도 우월한 생산요소를 동북아지역에 투입함으로써 여타 국가와 함께 동북아 경제개발에 참여하고 있는 지역이기도 하다. 또한 중국은 이미 '환발해지역 경제연구회'와 '환발해지역 시장연석회의' 등의 기구를 조직하여 이 지역경제의 협력개발과 국내외적인 협력 및 연락활동을 적극적으로 추진함으로서 환황발해경제권의 형성과 국제협력의 발전에 커다란 기여를 하고 있다.

중국 이외에 한국은 이미 서해안지역을 대규모로 개발하고 있다. 한국의 서해안지역은 경기도로부터 전라남도와 제주도에 이르는 전통적인 농업지역으로서 경인지역을 제외하고 기타 지역의 경제는 비교적 낙후되어 있어 동부지역과 현저한 차이를 보이고 있다. 한국은 20세기 말까지 22조 3천억원에 달하는 막대한 자금을 서해안 개발에 투입하여 73억평에 달하는 해안매립지를 건설하고 시

화, 아산, 군장, 대불 등 6개 산업기지와 16개의 지방공업기지 건설을 계획하고 있다. 또한 서해안고속도로망과 호남고속철도를 건설하고 아산항, 군장항을 신규 건설하며 인천항, 목포항, 광양항을 확장하고 영종도와 군산에 국제공항을 건설하며 수자원을 개발하고 상·하수도와 통신 등 기초시설과 오락 및 관광시설의 건설을 계획하고 있다. 이들 계획이 순조롭게 추진될 경우 한국 서해안지역은 크게 변화될 것으로 기대되어 동서간의 불균형 해소와 함께 한국의 환황해경제권에 대한 참여의 기회를 더욱 넓혀주게 될 것이다.

북한은 한반도에 위치한 또다른 중요한 국가로서 경제는 한국의 수준에 미치지 못하지만 서부의 황해 연안지역은 북으로는 신의주에서 남으로는 남포와 해주에 이르는 지역으로서 농업지구이자 공업지구로서 교통이 비교적 발달되어 있는바, 평양에서 신의주까지 철도거리가 222km에 불과하다. 신의주는 압록강을 사이에 두고 중국의 단동과 마주보고 있으며 압록강대교를 통하여 도로와 철도가 연결되어 있으며 평양에서 북경과 모스크바간에 여객 및 화물철도가 정기적으로 운행되고 있다. 중국과 북한은 압록강에 수풍, 운봉, 위원, 대평만 등 4개의 수력발전소를 공동으로 건설·운영하고 있는바, 총용량은 161만KW에 연간 발전량은 76.5억KWH에 달하고 있다. 북한 경제의 발전과 점진적인 대외개방에 따라 북한은 천연자원과 노동력 등을 바탕으로 '환황해경제권'과 동북아지역 경제협력에 참여할 수 있을 것이다.

환황해경제권의 또다른 지역인 일본의 큐우슈우와 세토나이카이 지역은 일본의 4대 공업지대의 하나로서 그 경제규모는 한국과 비슷하며 첨단기술이 집중되어 있으며 한국과 중국의 황해 및 발해 연안지역과는 밀접한 경제관계를 유지하고 있다. 환황해지역 경제협력의 연구와 추진을 위하여 북큐우슈우시의 국제동아시아연구센터는 이미 국제회의를 개최하여 '환황해경제권'의 발전전망에 대하여 토론을 진행한 바 있다. 이 또한 일본 큐우슈우지역의 '환황해경제권' 협력의 참여에 대한 적극성을 보여주고 있는 것이라 하겠다.

이상에서 환황해경제권 구상은 관련국가에서 공동의 요구사항으로 발전되었음을 알 수 있고 경제권 형성에 대한 조건은 이미 기본적으로 성숙되었으며 관련국가는 상응하는 협력기구의 설립에 관한 노력을 할 수 있을 것이다.

2) 환동해경제권의 구상

동북아경제권 중에서도 중복의 의미가 있지만 한반도는 '환황해경제권'과 '환동해경제권'이라는 지역경제권의 중심지로서 역할을 수행하게 될 것이다. 환황해경제권에 비해서 상호간의 활발한 교류는 아직 이루어지지 않고 있으며 그 실체가 명확하지 않은 실정이다. 그 이유는 환동해에 면한 각국의 지방은 공통적으로 낙후된 지역이기 때문이다. 그래서 이런 낙후성을 벗어나기 위하여 지방정부간 경제협력의 필요성이 증대되고 있으며 이런 이유로 인해 환동해경제권내의 상호협력은 지방정부가 주도하고 있는 실정이다.

환동해경제권을 형성하고 있는 국가 및 지방은 중국의 동북3성지역, 러시아의 극동지역, 남북한, 일본의 서해안지역이며, 각국의 입장을 특징별로 정리하면 다음과 같다. 첫째는 동북아 경제협력을 각국의 지역경제활성화의 일환으로 추진하고 있다는 것이다. 중국은 연안지역의 경제개발을 통해 궁극적으로 내륙으로 그 맥을 확대시켜 나간다는 전략하에 상대적으로 낙후된 동북3성의 개발을 서두르고 있으며, 러시아는 소연방이 와해된 후 더욱 본격화되고 있는 분권화 및 자유화의 차원에서 극동지역의 개발을 추진하고 있다. 또한 일본은 그간의 태평양지역 집중개발에 따른 지역간 개발의 상대적 불균형의 해소차원에서 환일본해경제권 형성을 추진하고 있으며, 북한도 수도 평양과 지리적으로 멀리 떨어진 지역을 개방·개발함으로써 경제난국을 극복하려는 차원에서 나진-선봉지역에 자유무역지대를 설치한 것이다.

두번째 특징은 각국의 지역경제활성화의 일환인 환동해 경제협력을 중앙정부보다는 지방정부의 차원에서 더욱 적극적으로 추진하고 있다. 중국 두만강 황금의 삼각주 개발계획도 지역간 중점개발계획의 우선순위를 둘러싸고 중국의 여타 지역과 상호 경쟁관계에 있는 길림성을 위시한 동북3성에서 처음 제기된 것이다. 러시아의 극동지역의 경제개발도 이 지역의 주와 지방들이 극동협회를 창설하여 추진하고 있으며 설사 이 지역이 중앙정부의 지원을 받기 원하더라도 경제적 위기상황이 있는 공화국의 중앙정부가 그만한 여력이 없는 상황이다. 일본도 중앙정부보다는 니카타현, 토야마현, 돗토리현 등 동해(일본해)연안에 있는 지방정부들을 중심으로 이루어지고 있다. 예외적으로 북한만이 중앙정부가 직접 관여하고 있으나 이는 물론 북한의 중앙집권적 체제에 기인한다.

세번째의 특징은 각국이 환동해 경제협력에 대응하여 거점지역 또는 도시를 선정하고 있다는 것이다. 중국은 길림성의 훈춘, 연길, 흑룡강성의 하얼빈을 거점도시로, 러시아는 블라디보스톡 및 하바로푸스크 지역을 거점지역으로, 일본은 토야마와 니카타 등을 거점지역으로, 북한은 나진·선봉지역을 거점지역으로 개발하고 있다.

환동해지역 경제협력은 주로 지역국가간의 상호보완성과 경제 및 무역규모의 성장잠재력에 바탕을 두고 있다. 우선 상호보완성을 살펴보면, 이 지역은 관련국가들간의 경제발전 정도의 격차가 존재하며 동시에 산업구조적으로 많은 차이를 나타내고 있다. 즉, 한국과 일본은 2차산업과 3차산업의 비중이 큰 반면 중국과 러시아의 경우는 1차산업의 비중이 비교적 크며 북한은 2차산업의 비중이 크다. 한편 자원의 보유면에서 보면 일본은 풍부한 자본과 첨단기술을 보유하고 있으나 자연자원 부족과 노동력 부족이 심각하다. 한국은 중간단계의 기술과 자본을 축적하고 있고, 특히 고도성장을 가능케 한 개발경험을 갖고 있으나 일본과 마찬가지로 자연자원이 부족하고 노동력 부족도 점점 일반화되고 있다. 반면에 북한과 중국의 동북지역은 양질의 노동력과 풍부한 자연자원을 보유하고 있으나 자본과 기술부족으로 개발이 많이 이루어지지 못한 상태이다. 러시아의 극동지역은 광활한 평원지대로 풍부한 자연자원을 보유하고 있으나 자본, 기술 및 노동력의 부족으로 개발이 거의 이루어지지 못하고 있다.

따라서 한국과 일본은 자본, 기술 및 경영능력을 제공하여 러시아의 극동지역, 중국의 동북3성 및 북한지역의 풍부한 천연자원(석탄, 천연가스, 삼림, 철광석 등)을 개발하고 그것을 활용하면 한국과 일본은 장기적인 자원공급원을 확보하고 중국, 러시아, 북한 등은 자원개발을 통해 외화획득, 산업개발 등의 이익을 얻을 수 있을 것이다.

역내국가간 환동해경제권 구상과 추진전략에 대하여 공식적인 협의가 진행된 바는 없지만, 관세동맹이나 경제동맹체와 같은 발전된 경제통합형태보다는 느슨한 형태의 경제협력단계를 거치면서 발전된 형태로 진행되어 나갈 것으로 전망된다. 우선 초보적인 수준에서의 합작기업의 운영, 기술인력 교류, 환경보호협력 등의 단계를 거친 후, 수출가공지대나 경제특구, 자유무역지대 등을 공동으로 설정하여 각국의 자원, 인력, 기술 등을 결합시키는 단계로 발전할 것으로 보인다.

현재 우리나라는 중국이 개방한 이래 환황해권경제협력에 대응한 「서해안 종합개발계획」을 수립·추진하고 있지만, 환동해경제권에 대해서는 국가적 차원의

마스터플랜은 아직껏 마련된 바 없고, 단지 UNDP가 주도하는 두만강개발계획에 참여하는 정도이다. 이에 반해 동해에 면한 강원도와 경상북도 등 지방정부는 매우 적극적이다.

第3章 韓半島 經濟協力과 統一與件 現況 및 展望

1. 南北韓 交流協力 現況

1) 인적교류

(1) 인적교류의 개념

남북한간의 인적교류는 왕래와 접촉개념으로 구분하고 있다. 왕래는 방문의 개념이며, 접촉은 상봉 및 의사교환과정을 뜻한다. 남북 경제교류협력을 목적으로 남한/북한의 주민이 남한/북한을 왕래하고자 할 때에는 통일부장관이 발급한 증명서를 소지하여야 하며(「남북교류협력에 관한 법률」 제9조 제1항〔제정 1990. 8. 1. 법률 제1423호〕), 남한의 주민이 북한주민과 접촉하고자 할 때에는 통일부장관의 승인을 얻어야 한다(동법 제9조 제3항). 여기서 남북한 왕래란 남한주민이 북한지역 또는 북한주민이 남한지역을 방문하는 것을 말하며, 접촉은 남한/북한의 주민이 상호간에 어떤 형태로든 특정내용의 의사교환과정을 의미한다. 따라서 남한주민이 북한지역을 방문시는 〈북한 방문증명서〉를, 북한주민이 남한지역을 방문시는 〈남한 방문증명서〉를 발급받아 소지하여야 하고, 제3국을 경유하여 남북한을 경유하는 경우도 포함하며, 중개인/제3자를 통하거나 다른 통신수단을 이용한 의사교환도 모두 접촉에 해당된다.

다만 재외국민이 북한을 방문시는 〈북한 방문증명서〉 대신에 〈북한 방문신고서〉를 제출하면 되고 조총련 인사와 같이 해외거주 동포가 남한을 방문시는 여권법에 의한 〈여행증명서〉를 재외공관에서 발급받아 방문해야 하고, 동법에서 말하는 남한주민은 법인/단체 포함의 남한에 적을 둔 주민을 의미하며, 북한주민은 북한에 적을 둔 주민은 물론 조총련과 같이 북한의 노선을 따르는 국회단체 구

성원을 포괄하여 말한다.[2] 남북한 왕래를 위한 증명서 발급절차, 재외국민의 범위와 신고절차 및 접촉을 위한 승인절차 등의 필요사항은 동법 제9조 제4항에서 대통령령으로 정한다고 규정하고 있으며, 관련 남북교역 약사는 〈표 Ⅲ-1〉과 같다.

〈표 Ⅲ-1〉 **남북교역 약사**

연 월 일	주 요 내 용
88. 07. 07	○ 「7·7선언」발표
88. 11. 14	○ 최초 반입승인(대우, 도자기 519점, 104천달러)
89. 01. 26	○ 최초 반입통관(효성물산, 전기동 200톤, 660천달러)
89. 06. 12	○ 「남북교류협력에 관한 법률」 제정 ○ 「남북협력기금법」 제정
89. 02. 04	○ 최초 반출승인(현대상사, 잠바 5,000벌, 69천달러)
90. 08. 01	○ 「남북교류협력에 관한 법률」 제정 ○ 「남북협력기금법」 제정
90. 08. 13	○ 「남북한 왕래자의 휴대금지품 및 처리방법」 제정
90. 08. 31	○ 「남북한 왕래주민의 휴대품검사 및 반출입요령」 제정(관세청)
90. 09. 25	○ 「남북한 교역대상물품 및 반출·반입 승인 절차에 관한 고시」 제정
90. 09. 04~92. 09. 18	○ 제 1-8차 남북고위급회담
91. 05. 06	○ 「남북한교역 대상 물품 및 반출·반입 승인 절차에 관한 고시」 개정 - 미술품·우표·화폐 등을 반입 제한 품목으로 분류
91. 07. 01	○ 교류협력국 창설, 반·출입승인 1억달러 돌파(반입 105백만달러, 반출 12백만달러)
91. 12. 10~12. 13	○ 「남북기본합의서」 채택(제5차 고위급회담)
92. 01. 16~01. 26	○ 대우 김우중 회장 북한방문
92. 09. 17~09. 18	○ 「3개 부속합의서」 채택(제8차 고위급회담)
92. 09	○ 최초 위탁가공교역(코오롱상사, 셔츠 6,216벌, 38천달러 반입)
92. 10. 05	○ 최초 협력사업자 승인(대우)
93. 01. 27~01. 30	○ 북한의 두만강 개발계획 관련 통신분야 전문가회의 참석
93. 03. 12	○ 북한 NPT탈퇴 선언
93. 03. 19	○ 이인모 송환
93. 07	○ 반출·입승인 신청서류 간소화(재무제표 등 참고자료 제출 생략)

2) 통일부, 「남북교역 실무안내」, 1998. pp.30~42 참조.

93. 11. 08 - 11. 10	○ 북한의 자원·산업·환경분야 전문가회의 참석
94. 02. 05	○「남북교역물품통관규정」 제정(관세청)
94. 06. 20	○「남북한 수송장비운행승인 신청에 관한 고시」 개정
94. 07. 08	○ 김일성 사망
94. 11. 08	○ 1994년 남북경협 활성화 조치
94. 12. 01	○「남북한 교역대상 물품 및 반출·반입 승인절차에 관한고시」 개정, 「남북경협사업처리에관한규정」, 「국내기업·경제단체의 북한지역 사무소 설치에 관한 지침」 마련 - 위탁가공용 설비 반출 승인절차 명시
94. 12. 31	○ 반·출입 통관누계 7억달러 기록
95. 01. 03	「남북한 교역대상 물품 및 반출·반입 승인절차에 관한 고시」 개정 - WTO체제 출범관련 품목구분
95. 04	「남북한 교역물품 통관관리지침」 제정 - 남북교역물품의 통관절차 간소화
95. 04. 01	○ 남북교역 상담창구 확대 - 무역협회 부산지부 등 10개 지부에 남북교역 상담창구 개설
95. 05	○ 최초의 협력사업 승인(대우)
95. 06. 25~10. 07	○ 쌀 15만톤 대북 지원
95. 06. 28	○「대북투자 등에 관한 외국환 관리 지침」마련
95. 12. 31	○ 반·출입 교역규모 연 2억달러 돌파
95. 12. 15	○ 경수로 공급협정 체결
96. 01. 26	○ 최초 합영회사 설립(대우→민족산업총회사)
96. 03. 05	○「남북한 교역대상 물품 및 반출·반입 승인절차에 관한 고시」 개정 - HSK분류표 개정에 따른 품목 개정
96. 04. 16	○「4자회담」 제의
96. 05. 13	○ LG 대북임가공으로 생산한 컬러TV 첫반입
96. 07. 06	○ 대우 기술자 최초 방북승인
96. 09. 18	○ 잠수함사건 발생
96. 12. 29	○ 잠수함사건 사과성명 발표
97. 01. 15	○ 소형선박(2,000톤급 미만)의 인천항 입항금지조치 해제
97. 04. 01	○「남북한 교역대상 물품 및 반출·반입 승인절차에 관한 고시」 개정 - 외국환은행장의 승인절차 폐지에 따른 절차변경 등
97. 05. 26	○「남북적십자간 대북구조물자 전달절차에 관한 합의서」 채택
97. 07. 10	○ 남북한간 수송장비 운항승인 절차 간소화

97. 07. 25	○ 남북 적십자대표 접촉. 제2차 구호물자 전달 관련 합의서 타결
97. 08. 19	○ 경수로 초기 현장공사 착공식
97. 09. 13	○ 북한 영공개방 합의
97. 12. 31	○ 남북교역 규모 연 3억달러 돌파(누계 15억 5천만달러)
98. 01. 12	○ 북민의 정부 「100대 국정과제」 발표
98. 02. 25	○ 「남북기본합의서」 이행 촉구(대통령 취임사)
98. 03. 02	○ 최초 평양 FIR통과항로 시범 운항(대한항공)
98. 04. 30	○ 「국민의 정부」의 「남북경협 활성화 조치」 발표
98. 06. 16~06. 23	○ 현대그룹 정주영 명예회장, 판문점 통과 북한방문
98. 06. 19	○ 「남북한 교역대상 물품 및 반출·반입 승인절차에 관한 고시」 개정 - 경협활성화 조치사항 반영
98. 08. 06	○ (주)현대상선·현대전설·금강개발산업의 금강산 관광사업의 협력사업자 승인
98. 09. 14	○ 성화국제그룹의 원정국제자유시장 건설 및 평양 성화백화점 운영사업의 협력사업자 승인
98. 10. 30	○ (주)현대상선에 금강산 관광유람선을 위한 내항부정기 여객운송사업 면허 부여
98. 11. 15	○ 현대상선(주)의 금강산 관광유람선 북한 장전항 첫 입항

자료 : 1) 통일부, 「남북교역 실무안내」, 1998, 「월간 남북교류협력 동향」 및 「통일백서 1997」, 1998.
2) 주간 「물류신문」, 1998. 11. 4일자에서 발췌 정리.

(2) 남북한 왕래와 북한주민 접촉 현황

① 남북한 왕래

1989. 6. 12일 「남북교류협력에 관한 지침」 시행 이후 1998. 9. 30일까지 남한주민의 북한방문에 대한 신청이 563건(4,658명), 승인 501건(4,357명), 성사 426건(3,564명)이며, 북한주민의 남한방문은 신청 15건(607명), 승인 14건(597명), 성사 12건(575명)이다. 전체적으로 볼 때 남북한 인적왕래가 남한주민의 북한방문 위주임을 나타내고 있다.

연도별 남북왕래 추이를 살펴보면, 남한주민의 북한방문은 1992년까지는 상당히 활발하게 이루어지다가 1993년 북한의 NPT 탈퇴선언('93. 3. 12) 등 북한 핵문제와 1994년 김일성 사망('94. 7. 8) 등으로 현저히 감소하였다. 그러나 1995년에 들어 남북경협 활성화 조치('94. 11. 8)에 따른 기업인 방북 등으로

다시 증가하였다.

1996년 상반기 동안은 기업인 외에도 경수로협정체결('95. 12. 15) 후의 대북 경수로 지원('96. 9. 18)으로 잠시 주춤한 상태였으나 1997년에는 잠수함사건 사과성명 발표('96. 12. 29)와 적십자사간 합의에 의한 대북식량지원 인도요원의 방북도 계속 진행되고 있다. 그러나 북한주민의 남한방문은 1990년을 첨두로 하여 1993년까지 점차 감소하여 1993. 11. 8~11. 10 사이 자원·산업·환경분야전문가 회의에 참석한 후 1998. 9. 30일 현재까지 한 건도 성사되지 못하고 있다. 연도별 및 분야별 남북왕래 현황은 〈표 Ⅲ-2〉와 같다.

〈표 Ⅲ-2〉 **연도별 남북왕래**('89. 6. 12~'98. 9. 30)

단위 : 건(명)

연 도	구 분	신 청	승 인	성 사
1989	북한방문	1(1)	1(1)	1(1)
	남한방문	-	-	-
1990	북한방문	7(199)	6(187)	3(138)
	남한방문	5(306)	5(306)	4(291)
1991	북한방문	12(244)	11(243)	10(237)
	남한방문	3(175)	3(175)	3(175)
1992	북한방문	17(303)	8(257)	8(257)
	남한방문	4(113)	3(103)	3(103)
1993	북한방문	6(21)	5(19)	4(18)
	남한방문	2(6)	2(6)	2(6)
1994	북한방문	12(78)	7(54)	1(12)
	남한방문	-	-	-
1995	북한방문	66(567)	59(546)	53(539)
	남한방문	1(7)	1(7)	-
1996	북한방문	50(249)	35(170)	28(146)
	남한방문	-	-	-
1997	북한방문	156(1,194)	149(1,172)	136(1,015)
	남한방문	-	-	-
1998	북한방문	236(1,802)	220(1,708)	182(1,156)
	남한방문	-	-	-
계	북한방문	563(4,658)	501(4,357)	426(3,564)
	남한방문	15(607)	14(597)	12(575)

자료 : 통일부, 「통일백서 1977」, p.145 및 「월간 남북교류협력 동향」, p.10.

기업인 방북지역별로는 평양/남포지역과 나진/선봉지역이 대부분이나 일부기업의 경우는 강원도·신의주·사리원 등의 지역을 방문하기도 하였다. 방북경로는 북한이 판문점을 통한 직접왕래를 꺼리고 있는 관계로 중국 북경을 경유하여 항공편으로 방북하거나 중국 도문-북한 남양간 국경을 거쳐 입북하였고, 최근에는 중국 훈춘/권하-북한 원정리쪽으로 방문하는 사례가 증가하고 있다. 경수로 건설관련 방북은 1995년 부지조사 활동이 시작된 후 1996년에 이어 1997년에도 부지조사와 실무협상 등 준비작업과 초기현장공사 착공식('97. 8. 19) 및 공사시공 등을 위하여 62회에 걸쳐 711명이 방북하여 '96년 3회 42명에 비해 대폭 증가, 본격적인 공사시작으로 향후 공사진척에 따라 체류인원은 점증할 것으로 전망된다. 초기현장공사는 한전 중심으로 현대, 동아건설 등 4개 업체가 합동시공단을 구성하여 시공하고 있고, 방북경로는 통상 항공편으로 북경경유 평양 순안공항을 거쳐 선덕공항에 도착한 다음 차량편으로 금호지구로 이동하거나, 때로는 동해안 항구에서 양화항으로 입항하는 해로를 이용하고 있다.[3]

「한적」의 대북식량지원 관련하에 1997년에는 6~11월 사이에 식량지원 인도요원 149명이 방북했고, 방북경로는 육상의 경우 단동, 집안, 도문에서 북한의 신의주, 만포, 남양으로 방문했으며, 해상의 경우는 남포항, 흥남항으로 입항하고 있다.[4]

② 북한주민 접촉

남한주민의 북한주민 접촉은 1989. 6. 12일 「남북교류협력에 관한 지침」 시행 이후 1998. 9. 30일까지 신청 11,600건(24,090명), 승인 11,190건(22,835명), 성사면에서 증가하여 오다가 1996년 북한 무장잠수함 침투사건('96. 9. 18)으로 일시 감소하였으나 1996. 12. 29일 잠수함사건 사과성명 발표 이후 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있다.

3) 통일부, 「통일백서」, pp.147~148 ; 「남북교류협력 동향」, 제78호, 1997, p.48.
4) 통일부, 「통일백서」, p.148.

〈표 Ⅲ-3〉 **분야별 남북왕래**('89. 6. 12~'98. 9. 30.)

단위 : 건(명)

구 분	분 야	신 청	승 인	성 사
북한방문 남한방문	이산가족	7(10) -	6(9) -	2(2) -
북한방문 남한방문	경 제	212(811) 4(19)	183(697) 4(19)	149(521) 4(19)
북한방문 남한방문	교육·학술	15(95) -	13(92) -	8 (40)
북한방문 남한방문	문화·예술	13(116) 1(33)	8(94) 1(33)	5(87) 1(33)
북한방문 남한방문	체 육	5(190) 2(148)	5(190) 2(148)	5(185) 2(148)
북한방문 남한방문	종 교	42(151) 1(10)	33(115) -	22(71) -
북한방문 남한방문	언론·출판	17(76) -	11(47) -	7(34) -
북한방문 남한방문	관광·수송	21(538) -	19(531) -	10(106) -
북한방문 남한방문	과학·환경	12(42) -	11(37) -	9(32) -
북한방문 남한방문	경수로	150(1,456) -	146(1,424) -	145(1,385) -
북한방문 남한방문	고위급회담	- 4(360)	- 4(360)	- 4(360)
북한방문 남한방문	대북지원	55(682) -	53(672) -	52(653) -
북한방문 남한방문	기 타	14(461) 3(37)	13(445) 3(37)	12(448) 1(15)
북한방문 남한방문	계	563(4,658) 15(607)	501(4,357) 14(597)	426(3,564) 12(575)

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 1998. 9. pp.11~12에서 발췌 정리.

〈표 Ⅲ-4〉 **연도별 북한주민 접촉 현황**('89. 6. 12~'98. 9. 30)

단위 : 건(명)

구 분	신 청	승 인	성 사
1989	36(70)	21(22)	-
1990	235(687)	206(652)	62(377)
1991	753(2,195)	685(2,047)	266(1,173)
1992	801(2,420)	744(2,250)	238(1,015)
1993	1,172(2,220)	1,148(2,182)	313(707)
1994	1,338(2,864)	1,261(2,673)	237(691)
1995	1,011(2,769)	1,007(2,703)	494(1,222)
1996	729(2,338)	692(2,029)	465(1,003)
1997	1,287(2,969)	1,340(2,850)	516(1,191)
1998	4,138(5,558)	4,086(5,427)	626(1,065)
계	11,600(24,090)	11,190(22,835)	3,217(8,444)

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 1998. 9, p.8.

북한주민 접촉은 경제분야에서 기업인들의 교역·투자상담, 이산가족들의 재북가족과의 서신교환, 관광교통, 언론·출판 등의 형태로 주로 이루어지고 있고, 최근 정부는 남북교류협력을 확대해 나간다는 차원에서 폭넓게 허용해 오고 있다. 분야별 접촉인원으로는 경제분야의 비중이 가장 크며 접촉형의 내용별로는 물자교역, 투자협의, 위탁가공 등과 관련한 접촉이 활발하게 이루어지고 있다. 그 다음 이산가족분야로 북한주민 접촉승인기간 만료로 인한 재신청 및 북한의 식량난에 따른 가족안부의 신규신청의 증가 때문인 것으로 보이며, '98년 3/4분기에서 기타, 관광·교통, 언론·출판분야의 접촉도 다소 증가하는 양상을 나타내고 있다. '89. 6. 12일부터 '98. 9. 30일 현재까지 분야별 북한주민 접촉 현황은 〈표 Ⅲ-5〉와 같다.

〈표 Ⅲ-5〉 **분야별 북한주민 접촉 현황**('89. 6. 12~'98. 9. 30)

단위 : 건(명)

구 분	신 청	승 인	성 사
이산가족	6,736(7,177)	6,771(7,149)	1,283(1,481)
경 제	2,804(7,288)	2,713(7,052)	1,397(2,329)
교육학술	430(2,987)	392(2,673)	131(1,691)
문화예술	271(1,297)	228(1,211)	64(617)
체 육	149(436)	139(404)	39(106)
종 교	293(1,367)	227(1,144)	79(636)
언론출판	234(620)	193(526)	41(124)
관광수송	190(632)	182(604)	58(211)
과학환경	166(693)	156(678)	35(241)
대북지원	18(107)	16(94)	13(74)
기 타	309(1,486)	233(1,300)	77(934)
계	11,600(24,090)	11,190(22,835)	3,217(8,444)

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 1998. 9, p.9.

(3) 인적교류의 전망

인적교류는 한민족 구성원간에 자유로운 접촉과 왕래를 통한 남북한 분단의 장기화로 인한 한민족의 사회적·문화적 이질감을 최소화하기 위한 동질성 회복과 궁극적으로는 평화통일의 기반을 조성함으로써 한반도 통일에 기여하게 될 것이다.

그러나 북한은 주민접촉과 왕래를 통한 인적교류가 북한의 극심한 경제난과 불안정한 정치체제에 부정적 영향을 미칠 것을 우려하여 소극적 대응으로 남한의 기대만큼 진전되지 못하고 있는 실정이다. 이와 같은 상황에서도 북한이 당면한 식량과 경제난을 타개하기 위해서는 외부의 도움이 필연적이므로 향후 남북

한간의 교류협력은 점증할 것이며, 이는 인적교류도 불가피하게 점차 확대될 것임을 예측케 한다.

더욱이 경수로초기 현장공사 착공식 이후 남한의 기술진들이 북한에 체류하고 있으며 금강산 관광사업의 협력 등으로 향후 우리의 기술인력과 관광객들이 북한주민과 피할 수 없는 인적교류의 여건이 조성됨에 따라서 남북간의 교류협력 전반에 긍정적인 파급효과가 있을 것으로 전망된다.

2) 교역협력

(1) 남북교역협력의 개념

남북교역이란 남한과 북한간의 거래를 민족내부거래로 관례화된 것을 전제로 쌍방간 물품의 반출·반입을 의미한다. 「남북교류협력에 관한 법률」 제2조 제2항의 "교역"을 국가간 교역이 아닌 국내거래로서 동법 제2조 제3항의 "반출입"을 의미한다. 따라서 반출입이란 매매·교환·임대차·증여 등으로 야기된 남한/북한간의 물품 이동을 말하며, 단순한 제3국 경유의 물품 이동도 포함하는 것이다.

남북협력사업이란 법인/단체 포함의 남·북한 주민이 공동으로 행하는 문화·체육·예술·경제 등에 관한 제반활동을 의미하며(동법 제2조 제4항), 여기서 교역협력이란 남북교류협력관계에서 특히 남북경협과 관련된 남북한 내부거래로서 교역활동상의 협력을 의미한다.

따라서 남북교역의 경우 수출입 절차와 구분되는 반출·입 절차를 따라야 하며, 관세관련 규정인 동법 제26조 제2항 및 동법시행령 제50조 제2항(다른 법률 준용) 규정에 의해 북한물품의 반입에 대해서는 관세를 면제한다. 이러한 남북교역의 경우는 단순한 반출·입 외에도 연계교역, 임가공교역 등의 제 형태가 있을 수 있다. 연계교역은 반출/반입이 연계된 교역을 의미하며 그 형태에는 물물교환(Barter Trade), 구상교역(Compensation Trade), 대응구매(Counter Purchase) 등이 있다.

임가공교역의 경우에는 "위탁가공"과 "수탁가공"의 형태가 있는데, 전자는 가공지급조건으로 가공 원부자재의 전부/일부를 북한에 반출·가공한 후 가공품을 반입하는 형태이다. 이 중 최근 급증추세를 보이고 있는 "위탁가공교역"은 장래

의 발전성이 높은 교역방식으로서 남북한간 교역협력의 훌륭한 범례가 될 것이다.

남북교역협력에 있어서 현실적 당면문제는 북한이 실행하지 않음에 있다. 그 대책의 일례로서 민간차원의 항로개설, 예를 들면 현대상선의 금강산 관광을 위한 유람선 항로개설 등은 경직화된 쌍방 정부간의 타협점을 더욱 필요하게 해주는 교량적 역할을 해줄 수 있을 것이다.

남북한간의 교역협력의 여건이 마련될 경우 법률적 근거 조항은 제16조의 협력사업자 규정에 따라 대통령이 정하는 바에 의거하여 통일부장관의 승인을 얻는 것이고(동법 제16조 제1항), 제17조 협력사업의 승인 규정에 따라 협력사업 시행시 마다 사업내용 변경시를 포함하여 통일부장관의 승인을 얻는 것이다. 이러한 협력사업 시행의 전제로서 현재는 "정경분리 원칙"의 필요성이 대두되고 있다. 예를 들면 「남북기본합의서 시행령」제34조는 협력사업의 승인신청을 규정하고 있는데 동법 제34조 제4항에 "북한 당국의 확인서"를 요구하고 있는데 이의 해결방법으로서 민간기업간의 합영회사를 건립하는 것이다. 이러한 경우 정부는 간접지원 등으로 실리를 추구할 수 있을 것이다. 전술한 제34조의 내용은 협력사업의 승인신청을 위한 서류인데 다음 각호의 서류를 통일부장관에게 제출하게 되어 있다. 즉 i) 사업계획서, ii) 협력사업 상대자에 대한 소개서, iii) 협력사업 상대자와의 협의서, iv) 북한당국의 확인서, v) 기타 통일부장관이 협력사업 승인의 심사를 위해 필요하다고 인정하여 요구하는 자료이며, 제2항에서는 제1항 각호의 기재방법 등에 관해 필요한 사항을 통일부장관이 정한다고 규정하고 있다.

(2) 남북교역 현황

남북교역은 1988년 7월 7일 대북경제교류협력에 대한 우리측 정부의 일방적 선언(7. 7 선언)과 동년 10월의 「남북물자교류에 관한 기본지침」으로 시작되었으며, 1990년 8월 1일 「남북교류협력에 관한 법률」 제정으로 남북한 교역의 기본적 틀이 마련되었다.

1992년 9월 최초 위탁가공교역이 시작되어 남한의 기술 및 자본과 북한의 노동력이 결합한 경제협력의 실질적 교량역할을 할 수 있는 신규종목의 교역이 추

가되었다. 1993년 3월 12일 북한 NPT[5] 탈퇴선언으로 남북관계가 어려움에 당면했었지만 1994년 11월 8일 정부가 남북한간의 시범적 경협과 기술자 방북 등을 포함한 「남북경협 활성화 조치」 발표 이후 남북한간의 교역량은 큰 폭으로 증가하여 1995년에는 287,192천달러로 전년 194,547천달러 대비 47.7%나 증가하였다.

1996년 9월 18일 북한 잠수함 침투사건 등으로 전년에 비해 다소 감소하였으나 동년 12월 29일 잠수함사건 사과성명 발표로 남북한 교역 분위기의 호전과 1997년 8월 19일 경수로 초기현장공사 착공식에 따른 대북경수로 지원사업의 진전, 위탁가공교역의 확대 등에 따라 1997년의 교역량은 308,339천달러로 1996년의 252,039천달러 대비 22.3% 증가하였다. 1997년 남북한 교역실적 중 민간/정부의 대북지원, 경수로 물자, KEDO 지원 중유를 제외한 순수교역규모는 250,300천달러로 전년 239,255천달러에 비해 4.6% 증가에 불과하였다.

IMF 경제체제의 영향으로 1997년 12월부터 매월 전년동기 대비 남북한 교역은 감소추세이며 1998년 4월말 「국민의 정부」의 「남북경협 활성화 조치」 발표에도 불구하고 교역감소현상은 IMF의 경제관리체제하에서 교역여건의 악화에 따른 물동량 감소에 기인한 것으로 볼 수 있으며, 구체적으로 북한의 구매력 부족과 한정된 교역품목, 운송비를 주축으로 한 고물류비용, 간접교역으로 인한 부대비용 증가 등을 지적할 수 있겠다. 「7. 7 조치」 이후 1998년 9월 현재까지의 통관기준 남북교역 총규모는 1,690,688천달러이며, 연도별 남북교역 현황은 〈표 Ⅲ-6〉과 같다.

1998년 9월 현재까지의 총교역수지는 반입 1,316,281천달러, 반출 374,407천달러로 남한이 941,874천달러의 적자를 기록하여 반입 초과현상을 나타내고 있다.

연도별 남북교역수지 현황을 보면, 1998년중(1~9월) 통관실적의 경우 반입 63,975천달러로 전년동기 152,050천달러 대비 57.9%, 반출은 81,023천달러로 전년동기 97,237천달러 대비 16.7% 감소하였다. 이러한 교역감소는 반입에 있어서 1997년 11월 이후 환율급등으로 인한 금괴반입의 급감에 따른 광산물의 반입(664천달러)이 전년동기(44,861천달러) 대비 98.5% 감소가 주 원인이고, 반출에 있어서도 주요 품목 중 금강산 관광개발 관련물자의 반출로 기계류/운반

5) NPT(Treaty on the Nonproliferation of Nuclear Weapons).

용기계 품목(14,687천달러)은 전년동기(8,675천달러) 대비 69.4% 증가했으나, 주요 반출품목구성의 섬유류(29.1%), 비금속광물제품(16.8%), 일차산품(16.7 %) 등의 감소 때문이며, 남북교역수지 연도별 현황은 〈표 Ⅲ-6〉의 교역수지(B-A), 즉 각 년도의 (반출-반입)관계에서 알 수 있다.

〈표 Ⅲ-6〉 **연도별 남북교역 현황**

단위 : 천달러, %

연 도	반입금액(A) (위탁가공)	반출금액(B) (위탁가공)	합계금액 (위탁가공)	증가율(%) (위탁가공)	교역수지 (B-A)
1989	18,655[-]	69[-]	18,724[-]	-[-]	-18,586
1990	12,278[-]	1,188[-]	13,466[-]	-28.1[-]	-11,090
1991	105,719[-]	5,547[-]	111,266[-]	726.3[-]	-100,172
1992	162,863[638]	10,563[200]	173,426[839]	55.9[-]	-152,300
1993	178,167[2,985]	8,425[4,023]	186,582[7,008]	7.6[736.8]	-169,742
1994	176,298[14,321]	18,249[11,343]	194,547[25,663]	4.3[266.2]	-158,049
1995	222,855[21,174]	64,436[24,718]	287,291[45,892]	47.7[78.8]	-158,419
1996	182,400[36,238]	69,639[38,164]	252,039[74,402]	-12.3[62.1]	-112,761
1997	193,069[42,894]	115,270[36,175]	308,339[70,069]	22.3[6.3]	-77,799
1998.9	63,975[29,544]	81,023[24,111]	144,998[53,655]	-41.8[-14.8]	17,048
총 계	1,316,281[147,793]	374,407[138,734]	1,690,688[286,527]		-941,874

자료 : 통일부, 「남북교역 통계자료(1989~1997)」, 1998. 9, p.7과 「월간 남북교류협력 동향」, 87호(1998. 9. 30), pp.20 및 42에서 발췌 정리.

주 : 1) '95년도 반출금액은 대북 쌀지원 237,213천달러를 제외한 것임.
2) 증가율은 전년비 수치임.
3) 금액은 통관기준.

품목별 반출입 현황을 살펴보면, 1989~1998년 9월 현재까지 반입품목은 철강금속제품 37.0%, 광산물 32.6%, 섬유류 13.6%, 농림수산품 11.3% 등으로 구성되어 있는데, 철강금속제품의 경우 반입품목 구성비가 계속 감소추세이고 광산물은 1993년까지는 증가추세였으나 이후로는 감소추세이다. 섬유류는 꾸준히 증가추세인데 특히 최근 전자/전기품목과 함께 증가추세이며, 농림수산, 화공생

산품은 답보상태이고 기계류/운반용기계는 양적으로는 증가추세이나 구성비의 증가세는 미미한 상태이다.

1998년중(1~9월) 주요 반입품목은 섬유류 43.4%, 철강금속제품 24.5%, 농림수산품 19.8% 등이다. 여기서 섬유류와 전자/전기품목의 현저한 증가세와 광산물의 급감소 현상은 1992년부터 위탁가공제품 반입의 증가추세와는 달리 1990년대 중반 이후 철강금속제품과 광산물의 감소추세로 1차산품의 반입비중이 줄어들고 2차산품의 비중이 높아지는 형태로 남북교역의 품목구조가 변하고 있음을 시사하고 있다. 다만 예외적인 것은 1차산품의 농림수산품에 있어서 한약재와 양곡 및 농산물의 꾸준한 수입증가를 들 수 있는데 이는 한민족의 생필품 성격의 품목으로 향후에도 계속 증가추세일 것으로 전망된다.

1989~1998년 9월까지 반출품목별 구성비는 섬유류 39.4%, 비금속광물제품 18.9%, 일차산품 14.2%, 기계류/운반용기계 8.4%, 화공제품 5.4%, 플라스틱고무/가죽제품 4.6%, 전자/전기 2.7%, 철강금속제품 2.6%, 생활용품 2.3%, 잡제품 1.5%로 되어 있다. 초기 반출품목은 농업용 비닐자재 등 화공제품이 큰 비중을 차지하였으나, 1992년의 위탁가공교역이 시작된 이후 특히 1993년부터는 섬유류가 60% 이상을 점유하면서 반출품목구조가 크게 바뀌었으며, 1990년대 중반 이후에는 KEDO의 중유반출로 화공제품의 비중이 다시 증가하고 있다. 생활용품, 비금속광물제품, 철광금속제품 및 기계류/운반용기계는 점증 추세이며, 일차산품, 플라스틱고무/가죽제품 및 전자/전기는 답보상태이다.

1998년중 반출품목은 금광산개발 관련물자의 운반용 기계류와 전자/전기, 철강제품, 화공제품이 전년대비 증가세를 보이며, 비금속광물제품을 비롯한 플라스틱고무/가죽제품, 전자/전기, 철강금속제품, 생활용품은 전년에 비해 감소추세이고 일차산품, 잡제품 등은 답보상태이다. 주요 반출품목은 섬유류, 비금속광물제품, 기계류/운반용기계, 일차산품이며, 전년동기에 비해 섬유류의 상대적 비중감소와 화공제품, 임산물의 비중증가는 북한의 경제난으로 인한 구매력 부족현상을 시사하고 있으며, 경수로 물자, 대북지원물품, 협력사업용 물품도 꾸준히 반출되고 있고, 특히 최근 금강산 관광개발 관련물품 반출의 현저한 증가로 남북교역의 큰 증가를 가져왔다.

〈표 Ⅲ-7〉 **연도별 품목별 반·출입 현황**

단위 : 천달러, %

구분	품목	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998.9	계
반입	농림수산품	2,352 (12.6)	5,572 (45.4)	10,818 (10.2)	16,906 (10.4)	12,015 (6.7)	15,250 (8.7)	22,319 (10.0)	23,455 (12.9)	27,326 (14.2)	12,656 (19.8)	148,669 (11.3)
	광산물	1,094 (5.9)	58 (0.5)	21,520 (20.4)	43,866 (26.9)	87,277 (49.0)	75,468 (42.8)	86,562 (38.8)	64,807 (35.5)	48,313 (25.0)	664 (1.0)	429,629 (32.6)
	화학공업생산품	104 (0.6)	(1,730) 14.1	5,732 (5.4)	13,064 (8.0)	1,528 (0.9)	1,246 (0.7)	347 (0.2)	555 (0.3)	15,677 (8.1)	2,183 (3.4)	42,165 (3.2)
	섬유류	5 (0.0)	- -	- -	3,385 (2.1)	8,477 (4.8)	18,515 (10.5)	28,833 (12.9)	44,460 (24.4)	47,091 (24.4)	27,743 (43.4)	178,508 (13.6)
	철강금속제품	15,072 (80.8)	4,529 (36.9)	67,303 (63.7)	83,514 (51.3)	64,647 (36.3)	63,069 (35.8)	81,629 (36.6)	44,260 (24.3)	47,946 (24.8)	15,696 (24.5)	487,664 (37.0)
	기계류및운반용기계	24 (0.1)	14 (0.1)	17 (0.0)	797 (0.5)	- -	- -	9 (0.0)	91 (0.0)	2,678 (1.8)	2,084 (1.4)	152,050 (100.0)
	전자 및 전기	- -	- -	- -	4 (0.0)	80 (0.0)	- -	6 (0.0)	1,697 (0.9)	3,140 (1.6)	2,361 (3.7)	7.287 (0.6)
	기타제품	4 (0.0)	376 (3.1)	329 (0.3)	1,329 (0.8)	4,144 (2.3)	2,750 (1.6)	3,150 (1.4)	3,076 (1.7)	2,578 (1.3)	2,633 (4.1)	20,369 (1.5)
	합 계	18,655 (100.0)	12,278 (100.0)	105,719 (100.0)	162,863 (100.0)	178,298 (100.0)	176,298 (100.0)	222,855 (100.0)	182,400 (100.0)	193,069 (100.0)	63,975 (100.0)	1,316,281 (100.0)

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 1998. 9, p.18 및 「남북교역 통계자료」, 1989. 9, pp.8~11.

주 : ( )은 구성비를 나타냄.

1992년 위탁가공교역이 시작된 이후 1998년 9월 현재까지 총거래액은 286,527천달러로 동기 총교역액 1,690,688천달러의 16.9%를 차지하며, 이 중 반입은 147,793천달러이고 반출은 138,734천달러이다.

〈표 Ⅲ-8〉 **위탁가공교역 연도별 현황**

단위 : 천달러

연 도	반 입		반 출		합 계	
	금 액	위탁가공	금 액	위탁가공	금 액	위탁가공
1989	18,655	-	69	-	18,724	-
1990	12,278	-	1,188	-	13,466	-
1991	105,719	-	5,547	-	111,266	-
1992	162,863	638	10,563	200	173,426	839
1993	178,167	2,985	8,425	4,023	186,592	7,008
1994	176,298	14,321	18,249	11,343	194,547	25,663
1995	222,855	21,174	64,436	24,718	287,291	45,892
1996	182,400	36,238	69,639	38,164	252,039	74,402
1997	193,069	42,894	115,270	36,175	308,339	79,069
소 계	1,252,306	118,249	293,384	114,623	1,545,690	232,872
1998. 1/4	16,922 (38,348)	7,498 (8,333)	16,492 (20,359)	5,761 (5,947)	33,414 (58,707)	13,258 (14,280)
1998. 2/4	15,069 (58,709)	8,478 (7,992)	29,324 (36,610)	8,533 (13,750)	44,393 (86,735)	17,011 (21,742)
1998. 3/4	31,984 (57,496)	14,114 (16,827)	37,111 (48,852)	9,818 (10,124)	69,095 (103,847)	23,385 (26,952)
소 계	63,975 (152,053)	29,544 (33,153)	81,023 (97,237)	24,111 (29,822)	144,998 (249,290)	53,655 (62,975)
총 계	1,316,281	147,793	374,407	138,734	1,690,688	286,527

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 1998. 9, p.42.
주 : ( )안은 '97년 동기실적임.

남북한간 교역품목수는 1989년 이후 매년 증가되고 있으며, 특히 1998년에는 IMF 경제관리체제하에서 전반적인 교역규모의 감소에도 불구하고 교역건수와 품목수는 증가하여 내용면에서는 더욱 발전되었다고 평가할 수 있다. 1998년중 (1~9월) 교역건수와 품목수는 각각 3,305와 427로 전년동기 3,188과 359에 비교하면 교역건수 3.4%와 품목수 18.9% 증가했으며, 교역건수/품목수 연도별 현황은 〈표 Ⅲ-9〉와 같다.

〈표 Ⅲ-9〉 **연도별 교역건수 · 품목수 현황**

단위 : 천달러, 개

연 도	반 입			반 출			합 계		
	건 수	품목수	금 액	건 수	품목수	금 액	건 수	품목수	금 액
1989	66	25	18,655	1	1	69	67	26	18,724
1990	78	23	12,278	4	3	1,188	83	26	13,466
1991	300	44	105,719	23	17	5,547	323	61	111,266
1992	510	76	162,863	62	24	10,563	572	100	173,426
1993	601	67	178,167	97	38	8,425	698	105	186,592
1994	708	73	176,298	267	92	18,249	975	165	194,547
1995	976	105	222,855	1,668	174	64,436	2,644	279	287,291
1996	1,475	122	182,400	1,908	171	69,639	3,383	293	252,039
1997	1,806	140	193,069	2,185	274	115,270	3,991	414	308,339
소 계	6,521		1,252,306	6,215		293,384	12,736		1,545,690
1998. 9	1,365 (1,396)	115 (116)	63,975 (152,053)	1,940 (1,792)	312 (243)	81,023 (97,237)	3,305 (3,188)	427 (359)	144,998 (249,290)
총 계	4,763		1,316,281	4,348		374,407	9,111		1,690,688

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 1998. 9. p.20.
주 : 1) ( )안은 '97년 동기실적임.
2) '95년 교역금액은 대북 쌀지원 237,213천달러 반출을 제외한 것임.

남북한 교역형태상 교역방식은 북한측에서 아직까지 남북한간의 교역을 공식적으로 인정하지 않고 있기 때문에 대부분이 해외중개상을 통한 간접교역방식을 취하고 있으나, 최근에는 한약재와 농산물 및 위탁가공교역의 일부품목에 대해 북한당국과 직교역방식도 일부 성립되고 있다.

반출의 반입에 대한 비율은 초기에 10% 정도에도 미치지 못했으나 1996년 약 33%, 1997년 60%, 1998년 9월 현재에는 127%로 반출의 비중이 점증하고 있는데, 이는 위탁가공교역 확대에 따른 원부자재의 반출증가와 KEDO가 지원하는 중유, 경수로 물자, 대북구호물품 등의 반출이 크게 증가한 데 기인한다.

(3) 남북협력사업 현황

「7. 7선언」에 따른 남북교류협력시대의 개막과 동년 10월 「남북경제개방조치」

를 통한 남북한간 경제협력이 추진되어 성과를 보임에 따라 한국기업의 대북투자에 대한 관심이 나타나기 시작했다. 1991년 12월 13일 「남북기본합의서」를 채택하고 1992년 9월 18일 「3개 부속합의서」 채택과 코오롱상사의 최초 위탁가공교역 개시 등 남북경협 분위기가 조성됨에 따라 10월 5일 (주)대우가 남북경협사업자 승인을 최초로 받아 투자대상지역인 남포에 조사단을 파견하였다. 1994년 11월 8일 「남북경협 활성화 조치」 이후 정부는 동 조치의 추진을 위해 1994년 12월 1일 「남북경협사업처리에 관한 규정」과 「국내기업 및 경제단체의 북한지역 사무소 설치에 관한 지침」을 마련하여 1995년 5월에는 대우가 최초의 협력사업 승인을 얻었고 1995년 6월 28일에는 「대북투자 등에 관한 외국환 관리지침」이 마련되었다. 이와 같은 남북경협의 꾸준한 증진으로 (주)대우가 1996년 1월 26일 남북한간 최초 합영회사인 민족산업총회사를 설립하는 성과를 이루었다.

정부는 평화파괴의 무력도발 불용, 흡수통일 배제, 화해/협력 적극추진을 대북정책의 3원칙으로 제시하고, 정경분리 원칙에 입각한 남북경협의 확대추진을 천명하였다.

또한 정부는 경협활성화 조치에 따라 남북한간 교역/협력사업 활성화를 위해 기계/장치 등 생산설비를 북한에 반출시 승인제도를 폐지하고, 반입승인 품목을 축소하기 위해 「남북교역 대상물품 및 반출/반입 승인절차에 관한 고시」를 개정하여 1998년 6월 19일부터 시행하고 있다.[6]

---

6) 주요내용은 ① 기계/장치/설비의 경우 "1회 100만불 이상 또는 연간 미화 300만불 이상 반출"하는 경우 통일부장관의 승인을 받아서 반출하도록 한 규정을 삭제하였고, ② 협력사업의 승인을 받은자가 협력사업수행을 위해 필요한 물품이나 그 협력사업의 결과로 생산된 물품을 반출/반입시 통일부장관에게 신고한 물품은 사업승인의 범위내에서 「반출·입 포괄승인품목」으로 구분하여 개별적 승인없이 반출·입할 수 있도록 하였으며, ③ 「반입승인을 요하는 품목」을 205개에서 178개로 축소하였고, ④ 외국간행물 수입배포에 관한 법률 등 개별법에 의거 규제되고 있는 도서, 음반, 비디오필름 등을 "남북교역 대상물품"으로 명시하여 반입승인절차를 명확하게 규정.

〈표 Ⅲ-10〉 **남북경협 활성화 조치 비교**(1998/1994년)

구분	남북경협 활성화 조치('98. 4. 30)	남북경협 활성화 조치('94. 11. 8)
기본방향	• 경협주체인 기업의 자율적 판단 존중, 민간주도의 경협추진 • 정부는 경협질서 유지를 위한 과당경쟁 및 불공정거래행위 방지 등 경협추진 여건 조성에 노력	• 북한 핵문제·남북관계 진전에 따라 단계적·신축적으로 경협확대 • 남북경제교류·협력은 상호보완과 호혜의 바탕에서 남북 모두의 실리를 도모하도록 추진 • 민간차원의 경제교류·협력이 법절차에 따라 질서있게 추진되도록 지원
접촉·방북	• 방북요건(초청장 등) 구비시, 승인을 원칙 • 방북을 제한해 온 대기업, 경제단체장도 허용 • 협력사업자 승인시 적용→기업인 방북에 일반적으로 적용 - 기업인의 북한주민 접촉 승인유효기간 연장(1년→3년), 승인처리기간 단축 • 접촉 : 현행 20일→15일, 방북 : 30일→20일	• 기업인 방북 등 남북 경제인사 상호방문 허용 • 「시범사업」 협의 및 타당성 조사를 위한 방북허용 - 대규모 사업의 타당성 조사를 위한 방북은 사안별로 허용 • 민간차원에서 북한 경제인을 초청하여 투자설명회 개최 및 우리 산업현장 견학 등의 사업 추진 허용
교역	• 교역활성화 - 국내시장의 영향을 최소화하는 범위내에서 「포괄승인품목」의 지속적 확대 - 위탁가공교역 촉진을 위한 생산설비의 반출제한 폐지 • 국내유휴설비의 무상반출, 임대허용 • 1회 승인한도(현행 100만불) 기준 폐지	• 위탁가공교역 활성화 • 위탁가공교역을 위한 기술자 방북허용 - 생산설비 운용·기술지도·품질관리요원 등 - 수시방북 절차 간소화 등 편의지원 방안 강구 • 위탁가공교역을 위한 시설재 반출 허용 - 대규모 또는 무상으로 이루어지는 설비 등의 반출은 통일부장관의 승인을 받아 반출
협력사업	• 현행 500~1,000만불 규모 - 투자제한업종의 Negative List화 • 전략적으로 기술이전이 곤란한 분야 ▷ 신소재, 전자장비, 전기통신 및 정보보안, 센서 및 레이저, 항공전자공학 등 「대외무역법」상의 전략물자 관련사업 ▷ 「방위산업에 관한 특별조치법」상의 방산물자 관련사업 • 기타 북한의 전력증강에 직접 기여할 수 있는 산업 • 300만불 이하의 협력사업 • 제3국에서의 북한주민 고용사업 • 남북한 당국 합의 또는 당국의 위임을 받은 자간의 합의에 의해 이루어지는 사업	• 소규모 시범적 경제협력사업 실시 - 북한주민의 생활향상에 기여할 수 있는 생활용품분야 - 단기간내 경협효과가 가시적으로 나타날 수 있는 제조업 분야 - 민족공동체 형성에 직접적으로 기여할 수 있는 분야 • 민간차원의 북한지역 사무소 설치 허용 • 남북 당국간의 협의를 거쳐 「투자보장」, 「이중과세방지」 등 경제협력의 기본틀을 마련 • 시범경협의 경험과 제도적 장치를 바탕으로 분야별 경협활성화 • 장기적으로 SOC, 식량, 에너지의 남북연계공급 등 남북경제공동체 형성을 위한 기반 구축

자료 : 통일부, 「남북교역 실무안내」, 1998. 9, p.8, 9, 11과 12 및 「통일백서 1997」, 1998, pp.140~141.

남북경협 활성화 조치 이전에는 1992년 10월 (주)대우가 남포공단 경공업사업에 남북경협사업자로 승인된 것이 유일한 것이었으나, 「남북경협 활성화 조치」 이후 1995년 6개, 1996년 4개, 1997년 16개, 1998년 9월 현재 10개 기업으로 총 37개 기업이 남북경협사업자 승인을 받았으며, 경협사업자 승인 현황은 〈표 Ⅲ-11〉과 같다.

국제기구를 통한 남북경협을 고찰해 보면, 남북한간 경협사업과 함께 국제기구에서 추진하는 지역협력사업을 통해서도 남북경협이 이루어지고 있다. 대표적인 사업은 국제연합개발계획(UNDP : United Nations Development Program) 주관의 두만강지역개발계획(TRADP : Tumen River Area Development Program)이다. TRADP의 목적은 동북아국가간의 협력을 촉진시켜 두만강지역을 세계적인 수준의 교통/물류 중심지 및 제조가공업 중심지로 개발하여 중/장기적으로는 유라시아의 중계무역기지로 발전시킴은 물론, 교역/투자면의 경협잠재력을 활성화시켜 동북아국가들의 경제협력 거점을 마련하는 데 있다. 이 계획과 관련하여 중국/러시아/몽골/남한/북한 5개국은 UNDP 후원하에 제1차 서울회의 때(1992. 2)부터 참석하였고, 일본/캐나다/핀란드 등이 옵저버로 참석하고 있다. 개발대상은 두만강지역을 중심으로 개발의 범위에 따라 3개 권역으로 구분되고 있다. 제1차 서울회의에서 나진-훈춘-포시에트를 연결하는 소삼각 지역(1,000㎢)에 해당하는 협의의 두만강 경제무역개발지역 TRETZ(Tumen River Economic and Trade Zone), 연길-블라디보스톡-청진을 잇는 대삼각(10,000㎢)에 해당하는 두만강 경제개발지역 TRADA(Tumen River Economic Development Area), 그리고 극동러시아-북한 함경북도-중국의 동북3성과 내몽고 일부/몽골 등 대삼각의 배후지를 포함하는 광의의 동북아지역 개발권역의 NEARDA(Northeast Asian Regional Development Area)로 두만강 개발대상지역에 관한 3가지 개념이 검토/채택되었다. 한국정부는 초기부터 두만강개발계획에 적극적으로 참여해 오고 있으며, 남북한간의 화해와 신뢰회복을 위해 민간분야의 자율성을 바탕으로 교역협력을 활성화시켜 나간다는 방침에 따라 1998년 9월 현재 현대그룹의 금강산 관광사업에 대하여 협력사업 승인, 성화국제그룹의 원정 국제자유시장 건설 및 평양 성화백화점 운영사업에 대한 협력사업자 승인을 허락함으로써 1994년 「남북경협 활성화 조치」 이후 총 37개의 협력사업자 승인으로 사업추진자격을 부여하였으며, 총 13개 기업의 협력사업 승인으로 실제사업을 추진시켰다.

〈표 Ⅲ-11〉 **경제협력사업자 승인 현황**(37개 기업)

기 업	사 업 내 용	금 액	승인일
※대우	남포공단 셔츠, 가방, 자켓 등 9개 사업	-	'92. 10. 5
고합물산	의류·봉제,직물 등 4개 사업	686만달러	'95. 5. 17
한일합섬	쉐타, 봉제, 방적 등 4개 사업	980만달러	'95. 6. 26
국제상사	신발	350만달러	'95. 6. 26
※녹십자	의약품(유로키나제)	300만달러	'95. 9. 15
동양시멘트	시멘트 싸이로 건설	300만달러	'95. 9. 15
동룡해운	하역설비(크레인 등)	500만달러	'95. 9. 15
삼성전자	나진선봉 통신센타	700만달러	'96. 4. 27
※태창	금강산 샘물 개발	580만달러	'96. 4. 27
대우전자	TV등 가전제품 생산	640만달러	'96. 4. 27
※한국전력	경수로 건설지원 사업(PWC)	4,500만달러	'96. 7. 19
LG전자/LG상사	전자제품(컬러TV) 조립생산	450만달러	'97. 5. 22('97. 10. 14)
※한국통신	경수로 건설 통신지원사업	-	'97. 8. 1
삼성전자	전전자교환기 등 통신설비생산	500만달러	'97. 8. 1
코오롱	섬유 및 섬유제품 가공·생산	400만달러	'97. 8. 1
신원	의류·봉제사업	100만달러	'97. 8. 1
한국토지공사	나진·선봉지대 시범공단 조성	-	'97. 10. 14
삼천리자전거/LG상사	자전거 조립·생산	800만달러	'97. 10. 14
※한국외환은행	경수로 사업 부지내 은행점포 개설	-	'97. 11. 6
롯데제과	과자류(쵸코파이) 생산 및 판매	575만달러	'98. 1. 9
※두레마을 영농조합법인	나진·선봉지대 합영농장 설립	400만달러	'98. 4. 8
※국제옥수수재단	새품종 생산력 검정시험 및 재배적지 확정, 신품종 슈퍼옥수수 개발을 위한 공동연구	220만달러	'98. 6. 18
※(주)현대상선, 현대건설, 금강개발산업	금강산 광광사업(금강산 관광, 관광선 운항, 관광기반 및 편의시설 설치·운영, 관광상품 개발 및 판매)	95,826천달러	'98. 8. 6
성화 국제그룹	원정 국제자유시장 건설 및 평양 성화백화점 운영	190만달러	'98. 9. 14
상기 외 세원, 광인 등 37개사			

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 1998. 9, pp.59~60.

주 : ※는 「협력사업」 승인까지 받은 기업임.

3) 남북한 해상운송 현황

(1) 개관

남북한은 1991. 12. 13일 「남북 사이의 화해와 불가침 및 교류협력에 관한 합의서〈남북기본합의서〉」 제19조와 1992. 12. 17일 「남북교류협력의 이행과 준수를 위한 부속합의서〈3분야 부속합의서〉」 제3조에서 공히 남북한의 수송부분과 관련하여 쌍방은 끊어진 도로와 철도를 연결하고 해로, 항공로를 개설하기로 합의하였다. 특히 경제, 사회문화 및 인도적 문제해결의 대책에 관한 〈3분야 부속합의서〉 제3조 제5항에서 남북간의 교류물자는 쌍방이 합의하여 개설한 육로, 해로, 항공로를 통하여 직접 수송하도록 한다고 규정하고 있다. 그러나 아직까지 후속협의가 성립되지 않아서 쌍방간에는 공식적인 수송로가 개설되어 있지 못하기 때문에 아직까지는 제3국적선에 의한 수송이 대부분이다. 그러나 1995년 쌀 15만톤 대북지원, 1997년 이후 한적의 구호물품, 경수로 물자를 한국적선이 수송한 사례와 같이 남북한간 국적선 운항은 물론 해운항만분야의 상호협력을 위한 제도도 계속 발전시켜 나가야 하겠다.

(2) 남북간 선박운항 현황

① 선박운항횟수

1994. 6. 20일 「남북한간 수송장비 운행승인신청에 관한 고시」가 제정됨에 따라 동년 7월부터 당 승인제도가 시행되어 1998년 상반기까지 남북한간 선박운항횟수는 편도기준 1,274회이다. 이 중 「북한→남한」 운항 853회로 「남한→북한」 운항 421회보다 약 2배가 많다.

1998년 상반기 항구별 운항횟수를 출항지 기준으로 보면, 남한지역에서는 묵호항, 부산항이 각각 23회, 인천항이 21회이며, 북한에서는 흥남 31회, 남포 23회, 나진(선봉) 21회이다.

② 항로별 운항횟수

1998년 상반기 항로별 운항횟수를 보면, 「묵호↔흥남」 구간 48회, 인천↔남포 구간 42회, 부산↔나진(선봉) 구간은 36회 등이다.

〈표 Ⅲ-12〉 **연도별 남북간 선박운항 현황**

단위 : 횟수, %

구 분	1994. 7~12	1995년	1996년	1997년	1998. 1~6(B) (1997. 1~6(A))	증가율 (B/A)
남한→북한	27	99	101	113	81(48)	68.8
북한→남한	70	208	221	244	110(132)	-16.7
계	97	307	322	357	191(180)	6.1

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」.
주 : ( )안은 전년동기 실적임.

〈표 Ⅲ-13〉 **'98년 상반기 남북간 항구별 선박운항 횟수**

단위 : 회

구 분	해 주	송 림	남 포	신의주	원 산	흥 남	양 화	청 진	나 진 (선 봉)	소 계
인 천	4	1	21 21		3	2		1	1	33 21
군 산	6 2			3						9 2
여 수 (여 천)		1	2						1	4
목 포									2	2
장목항							2 2			2 2
부 산	2	2	1 1		3 1	4 1	1	3 1	18 18	33 23
울 산		1					3 3			3 4
묵 호						25 23				25 23
포 항			1							1
속 초							2 2			2 2
소 계	12 2	3 2	23 24	3	6 1	31 24	7 8	4 1	21 19	110 81

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 제86호, 1998. 8, p.52.
*범례 : 해주⇒인천 4회, 인천⇒남포 21회, 북한항⇒남한항 110회, 남한항⇒북한항 81회(왕복 72회).

② 항만물동량

남북한간 수송장비 운행승인제도가 시행된 1994년 7월부터 1998년 상반기까지 남북한간의 물동량은 1,946,476톤이며, 이 중 북한→남한은 997,512톤으로 남한→북한 948,864톤보다 약 1.05배 많다. 이러한 물동량 추이는 반입위주의 남북교역구조를 반영하고 있는데, 전년동기 북한→남한 817,718톤, 남한→북한 562,286톤의 1.45배 정도와 비교해 볼 때 1997년 상반기보다 1998년 상반기의 반입이 상당히 감소되었음을 반영하고 있다.

〈표 Ⅲ-14〉 **연도별 남북간 항만물동량 현황**

단위 : 톤

구 분	남한→북한	북한→남한	계
1994. 7~12	6,758	131,136	137,894
1995	281,220	345,778	626,998
1996	147,888	187,610	335,498
1997	361,282	249,759	611,041
1998. 1~6 (1997. 1~6)	151,816 (126,420)	83,229 (153,194)	235,045 (279,614)
합 계	948,964	997,512	1,946,476

자료 : 통일부, 「남북교역 실무안내」, 1998. 9 : 「월간 남북교류협력 동향」 : 「통일백서 1997」 자료에서 발췌 정리.
주 : ( )안은 전년동기 대비임.

1998년 상반기 항구별 물동량 처리는 대부분이 남한의 인천, 여수(여천), 부산, 울산항과 북한의 남포, 송림, 나진(선봉), 원산항에서 이루어지고 있다. 남한은 인천항 95,962톤, 여수(여천)항 87,674톤, 부산항 27,973톤, 울산항 21,112톤 등이며, 이들 4개 항구에서 전체 물동량의 99.0%를 처리하였다. 그리고 북한은 남포 123,202톤, 송림 46,608톤, 나진(선봉) 34,068톤, 원산항 13,564톤 등의 순으로 이들 4개 항구에서 전체 물동량의 92.5%를 처리하였다.

1998년 상반기 항로별 물동량을 보면, 반출(남한→북한)된 총물동량 151,816톤의 선적/하역처리는 주로 여수(천)항 87,674톤, 부산항 23,330톤, 울산항 20,866톤, 인천항 19,944톤으로 4개 항구에서 거의 모두 선적되어 남포 63,328톤, 송림 42,208톤, 나진(선봉) 27,335톤, 원산 10,496톤으로 4개

항구에서 94.4%를 하역하였다.

반면 반입(북한→남한)된 총물동량 83,229톤의 선적/하역처리는 남포 59,874톤, 나진(선봉) 6,733톤, 청진 4,785톤으로, 송림 4,400톤으로 4개항에서 91.1%를 선적하여 여수(천) 87,674톤, 부산 23,330톤, 울산 20,866톤, 인천 19,944톤으로 4개항에서 거의 모두를 하역하였으며, 항만간 주요 해상운송 품목은 다음과 같다.

- ○ 인천항→남포항 : 대북지원물품, 위탁가공용 원부자재
- ○ 여수항, 울산항→송림항, 남포항 : KEDO 지원 중유
- ○ 부산항→흥남항, 청진항 : 대북지원물품
- ○ 남포항→인천항 : 의류, 수산물 등
- ○ 나진(선봉)항→부산항 : 농임수산물, 섬유류, 목재류 등
- ○ 청진항, 송림항→인천항 : 선철 등

〈표 Ⅲ-15〉 **1998년 상반기 남북간 항구별 물동량**

단위 : 톤

구 분	해 주	송 림	남 포	신의주	원 산	흥 남	양 화	청 진	나 진	소 계
인 천	729	4,400	59,874 19,944		3,025	2,039		4,785	1,166	76,018 19,944
군 산	315			360						675
여 수 (여 천)		22,147	43,384						22,143	87,674
목 포									988	988
부 산					44 10,495	20 3,263	372	4,008	4,579 5,192	4,643 23,330
울 산		20,061					246 805			20,866
묵 호						659				659
속 초							2			2
소 계	1,004	4,400 42,208	59,874 63,328	360	3,069 10,495	2,718 3,263	246 1,179	4,785 4,008	6,733 27,335	83,229 151,816

자료 : 통일부, 「월간 남북교류협력 동향」, 제86호, 1998. 8.

※범례 : 남포→인천 59,874톤, 인천⇒남포 19,944톤.

(3) 국적선 운항

「남북기본합의서」 제19조와 「남북교류협력 이행과 준수를 위한 부속합의서」 제3조에 규정된 바와 같이 남북한은 끊어진 철도와 도로의 연결과 해로/항로를 연결하기로 합의하였으나 이에 대한 후속협의가 없어 남북간의 교통로가 개설되지 못하고 있다. 다만 부분적으로 물자수송을 위한 임시교통로가 개설되어 있는 실정이다.

그러나 남북한 당국간의 공식적인 합의가 성립되지 못한 상태이나, 경수로사업과 남북한 적십자사간의 물자수송과 인원장비, 대북지원물품 운송을 위한 국적선 운항이 제한된 조건에서 부정기로 운항되고 있다. 1997. 7. 14일 경수로기획단의 「바지선 항로 시험운항」은 「KEDO와 북한정부간의 경수로사업 이행을 위한 통행의정서」에서 바지선/소형선 물자의 수송로〔제4조(해상로) 제2항 a호」와 KEDO 인원/물자의 수송로〔제4조 제2항 b호」를 통한 규정에 따라 경수로 물자를 수송하고 있다.

한편 1997. 5. 26일 「남북적십자사간의 구호물자 전달 절차합의서」 채택에 의한 한적의 대북지원 구호물자의 직접전달 절차가 타결되어 전달경로, 분배지역 등의 사항이 구체적으로 합의되었다. 인도/인수장소를 육상은 신의주, 남양, 만포, 해로는 남포항, 흥남항으로 하며 필요시 쌍방합의에 따라 추가가능하다는 합의도출로서 향후 수송경로 확대 및 남북관계 개선의 좋은 계기를 마련하게 되었다. 선박/수송차량의 표지와 관련하여 남측선박의 북측지역 항구 입출항시 양측 국기를 게양하지 않고 적십자 깃발만을 달도록 되어 있다(동합의서 제9항 제2호).

(4) 남북간 직항로 개설현황 및 문제점

① 남북간 직항로 개설현황

'98년 현재 남북간 직항로는 부산/나진항로, 인천/남포항로가 개설되어 있으며 각각 3,000톤급 선박이 월 3항차씩 운항되고 있다.

가. 부산/나진항로

- 운항선사 : 동룡해운(주)
- 운항선박명세(내항운송사업면허 : '95. 9. 14)

〈표 Ⅲ-16〉 **운항선박 명세**(CHUXING)

선 명	선 종	총톤수	적재톤수	국 적	확보방법	운항개시
추싱호	세미컨테이너	2,283톤	3,240톤(100TEU)	중 국	용 선	'95. 10. 6

자료 : 통일부 업무자료, 1998.

- 운항횟수 : 월 3회 왕복운항
- 수송실적 : '96년(2,475TEU), '97년(3,019TEU), '98. 9월(2,841TEU)

나. 인천/남포항로

- 운항선사: 한성선박(주)
- 운항선박명세(내항운송사업면허 : '98. 8. 17)

〈표 Ⅲ-17〉 **운항선박 명세**(SONA)

선 명	선 종	총톤수	적재톤수	국 적	확보방법	운항개시
소나호 (SONA)	세미컨테이너	2,244톤	2,928톤 (200TEU)	세인트빈센트	용 선	98 8. 24

자료 : 통일부 업무자료, 1998.

- 운항횟수 : 월 3회 왕복운항
- 수송실적 : '98. 9월(584TEU)

현재 서해안의 인천/남포, 동해안의 부산/나진간에 제3국선을 이용한 남북한 직항로의 세미컨테이너선을 취항시키고 있는데, 동 항로 운항의 높은 물류비 이유는 〈표 Ⅲ-18〉과 〈표 Ⅲ-19〉의 항로별/선사별 운항현황과 문제점의 비교에서 잘 나타나 있다.

〈표 Ⅲ-18〉 **남북한 동·서해안 직항로별 운항현황 비교**

항 로	인천/남포(서해안 항로)	부산/나진(동해안 항로)
항 로 거 리	220mile	450mile
선 박 명	SONA(2,928톤) 외 1척	CHUXING(2,283톤)
국 적	세인트빈센트	중국
운 항 시 간	28시간	45시간
운 임	1,000달러/20′	850달러/20′, 1,400달러/40′
연간수송능력 총선복량	11,894TEU	7,200TEU
수송실적	2,800TEU	3,000TEU
운항횟수(왕복)	40항차	36항차
소 석 률	24%	42%
운항소요일(항차)	14일(3~4항차/월)	10일(3항차/월)
적정운항일수	6일	7일
평균체선기간	8일	3일
북한항 항비	9,500달러	9,000달러
컨테이너 임대료	2.0달러/1일	
컨테이너 회수기일	평균 100일	
용 선 비	2,500달러/1일	2,400달러/1일

자료 : 통일부 업무자료, 1998.

〈표 Ⅲ-19〉 **남북한간 직항로 선사별 운항현황과 문제점 비교**(1997년 기준)

한성선박('98년 8월 운항 시작)	동룡해운('95년 10월 운항 시작)
(1) 운항현황 : 한성선박(주)은 '97년 인천/남포간에 총 40항차를 운항, 총 2,800TEU를 수송하여 평균 소석률이 24.0% 정도로 물동량이 절대적으로 부족함	동룡해운(주)은 '97년 부산/나진간에 총 36항차를 운항, 총 3,000TEU 수송으로 평균 소석률이 42% 정도로 적자운영. '95~'97말 100만달러 이상 적자
(2) 체선상태 : 인천/남포의 적정 운항일수는 약 6일(왕복)이나 실제운항은 약 13~14일이 소요되어 평균 7~8일의 장기 체선이 물류비를 높이는 가장 큰 요인임 * 장기체선의 가장 큰 원인은 입출항 수속 및 대기시간임	부산/나진의 적정운항일수는 7일(왕복)이나 실제운항은 약 10일이 소요되어 평균 3일의 체선발생은 있으나 남포항처럼 심하지는 않음 * 나진항내 타선박 운항은 거의 없는 상태임
(3) 항비 : 남포항 항비는 2,500톤급 선박의 경우 약 9,500달러로 대련항 3,500~4,000달러에 비해 약 2배 이상이 비쌈	나진항의 항비는 남포항의 것보다 약간 저렴한 9,000달러 정도이나 역시 고물류비용으로 영업수지에 악영향을 끼침
(4) 공컨테이너 회수문제 : 평균 100일 정도 소요되는 컨테이너 회수기일, 약 10%에 이르는 북한에서의 컨테이너 분실도 물류비 인상에 일조를 하고 있음	수출 : 수입은 10:3 정도로 수입이 적어 공컨테이너 회수문제 발생. 회수비용으로 운임료가 증가되는 경향. 중국 연길에서 나진까지 컨테이너 회수한 후 한국까지 공컨테이너 가져옴으로써 물류비 증가
(5) 입출항수속문제 : 인천항이 입항수속을 전산처리(EDI)함에 따라 북한의 선적서류를 재작성하기 위해 약 1~2일 정도 입항을 대기하고 있음	연길의 대리점이 나진항의 입출항 수속을 대행해 주는 상태. 커뮤니케이션의 문제와 통신불편으로 상황판단의 어려움이 있음
(6) 하역설비상태 : 남포항 하역설비의 낙후성으로 인한 체선 및 이로 인한 물품의 납기지연, 예) 항만 기중기의 용량부족과 잦은 고장, 배후 물류기반의 취약	남포항의 하역설비 상태와 유사. 심지어 크레인 작동중 정전으로 화물파손 문제 대두
(7) 하역능력 : • 약 70개 컨테이너 하역/선적에 최소 3일 소요 • 20Feet 컨테이너 처리 가능(40Feet 컨테이너 처리 불가) * 크레인의 동력으로 「전기」를 이용하고 있는데, 잦은 정전으로 하역작업이 중단되기도 함	Hardware측면 취약 - 항만설비, 장비, 수송시설 미흡. 나진에서 연길/연변방향의 중계화물, 나진/연길간 화물수송중 화물은 물론 트레일러/트럭 등의 많은 장비가 도난되고 있음. 심지어는 컨테이너가 통채로 약탈당하는 경우도 있음
(8) 정치/경제의 문제점 : 사회주의체제의 경직성으로 인한 작업능률의 저하와 식량난으로 인한 작업인부들의 능력 저하	
(9) 운항초기 북한 사람들의 밀항을 가장 우려했으나 문제는 없었음. 물론 나진항 내에는 군인들이 감시하고 있음.	
(10) 개선과제→임가공 물품에 대한 통관 간소화 등 납기지연을 예방할 수 있는 관세행정상의 지원 및 환적화물에 대한 원활한 업무로 외국 화주에게 신뢰감을 심어주어 궁극적으로 국내를 환적항으로 이용하게 하여 외화를 벌어들일 수 있음.	

자료 : 통일부, 남북간 정기항로 운항선사와의 인터뷰자료와 해양수산부의 업무자료 발췌 정리.

② 남북직항로의 문제점

부산-나진간 화물은 99% 정도가 대중국 중계화물이며, 현재의 물동량을 고려할 때 하역장비 등 나진항 이용에는 큰 문제가 없는 것으로 판단되나 향후 문제점은 다음과 같다.

가. 비면허 외국선박의 취항

남북한간은 내항수송이므로 해운법에 의한 등록 또는 면허가 없는 경우에는 운송행위가 불가함에도 남북관계의 특수성 때문에 외국적선이 수송에 참여

- 남북교류활성화로 물동량 증가 및 통일시 제3국선의 운항규제 곤란

※ 남북교류협력법, 해운법, 선박법에 따라 비면허 외국선박은 운항불가

국적선사가 운항하는 남북직항로 구간에도 비면허 외국선의 운항으로 국적선사의 육성을 위한 취지와 상반되는 문제 대두(1998년 7월 현재)

- 부산/나진간 비면허선박 운항실태 : '97년 2회, '98년 3회
- 인천/남포간 비면허선박 운항실태 : '97년 78회, '98년 14회

전술한 해상운송 현황과 남북간 직항로 개설관련 제반상황은 승선, 선사 방문, 정책입안 해당정부부처 방문, 관련기관과의 인터뷰, 공청회자료, 보도자료, 통신 등의 여러 경로를 통하여 연구자료 입수로 실태파악 위주의 문제점 분석에 역점을 두었다.

나. 운항선사의 애로사항

○ 운항채산의 열악

- '97년도 적자 : '95년~'97년말 기간 동안 100만달러 이상 적자
- '98년도는 약간 흑자 예상, 그 이유는 IMF 경제관리체제하의 '97년말~'98 상반기 동안 환율관계로 수입은 달러기준이고 수출품 중 중고자동차가 많아서 중국측은 환율차액 1/2과 한국시장내 가격 1/2 수준으로 가격이 하락되어 전체적으로 전년도 대비 약 1/4 값에 구입 가능
- 불경기 때문에 한국내 유휴 중고 건설장비(담프, 포크레인 등)를 싼 값으로 수출할 수 있는 기회 확대(특히 상반기 동안)
- 금년의 변수 : 나·선지역 투입장비와 구호물품 등의 공급량 증대 예상
  - 나·선 자유경제무역지대가 활성화되면 경기는 좋아질 것으로 전망됨
  - 대규모의 시장은 중국 연변인데 출해권(길림성의 지상과제) 문제

• 일본의 관심은 자루비노항 개발투자. 이 때 북한의 나선지역 타격. 일의 관심 있는 곳 비교·검토 필요. 이유는 투자개발에 대한 상호 경쟁관계
하얼빈~블라디보스톡간 철로
훈춘~포쉬엣/자루비노항, 훈춘~나진

- 1998년 10. 21일자 물류신문에 의하면 일본의 두만강 인근 자루비노항 개발투자로 중/일간 운송루트 확보의 필요성 때문에 일본이 동북아 물류거점 선점시 북한의 나·선 FETZ 중계기지화에 타격 예상
- 일의 ERINA 보고서에 의하면 개발 삼각지역권 중 나진항 우선 선호. 그 이유는 나진항은 자연조건이 최고, 자루비노항은 조그만 어항으로 러시아측은 CIQ 비용증대. 시차문제도 러가 가장 불편을 느끼고 있음
- 도로사항은 점진적으로 좋아지고 있음
- 철로문제는 심각. 침목의 bolt/nut 등도 빠져 있어서, 나진-남양간은 저속운행을 해야 하는 위험한 상태임
- 수출은 선복량 부적상태에서도 수입이 적기 때문에(10:3 정도) 한국측은 공컨테이너 회수에 어려움이 있음

○ 내항항로 개념의 미확립

해양수산부는 (98. 10. 22)회의서 ①내항항로 취급 : 북한에서는 불인정

- 비면허 외국선 운항으로 국적선사의 육성곤란 문제 대두
- 수송장비 운송승인 허가시 각 부처(안기부, 법무부, 해양수산부 등)에 회람 후 이의 없으면 통일부장관이 승인토록 되어 있음
- 선박운항의 합당한 면허가 부여된다는 조항이 있음에도 실천은 되지 않음
- 고려할 점 : 자유경쟁의 원리상 외국선이 남북한간 항로에 운항해도 무방하겠지만 문제는 기존 승인취득선사(2개 선사)의 기득권은 인정되어야 할 것임

○ 남북교류협력에 관한 법률

제20조 수송장비의 운행 : 남한과 북한간에 선박/항공기/철도차량 또는 자동차등을 운행하고자 하는 자는 통일부장관의 승인을 얻어야 함.

제43조 운행의 승인 기준

- 합당한 면허취득 관계를 해양수산부에서 현재까지는 무관심. 최근 한 관련

선사의 지적으로 대리점협회를 통해 향후 감독취지 전달될 것임

• 대리점 측 입장 : 홍보시간 필요함

• 문제점 : 대리점은 실제 운영사항을 잘 모르므로 선사와 협조가 잘 안될 것임

- 개선사항 : 기존의 남북 승인항로는 정부가 보호해 주어야 할 것임. 그 이유로 독점관계의 문제보다는 경쟁차원에서 정식허가를 받아서 당항로에 선박을 투입하는 것이 바람직할 것임

○ 국기게양 문제 : KEDO와 정부보조물자(적십자)만 한국선이 입북가능. 기타의 민간단체는 3국적선 이용(그 이유는 북한이 남한당국 인정하지 않음)

○ 교역관계 : 부산~나진간

- 반출화물 평균소석률은 1998 상반기 동안 특수로 80~90%, 현재는 60%.
- 반입은 '98년(1~9월) 동안 30~40% 정도
- 상향화물은 의류 원자재가 대부분이고, 기계설비류, 자동차 중고, 건설장비(금년도의 IMF 영향), 생필품류
- 하향화물은 의류제품(일본으로도 감), 목탄, 목재류, 반제품, 농산물(염장상태) 등

○ 향후전망

- 초기투자로 적자예상
- 향후 전망은 낙관적. 이유는 나·선 FETZ개방화 필연적, 배후 SOC 정비되면 길림성/흑룡강성 화물 증가 기대. 경쟁항로는 대련항로
- 나진~니이카타항로 개설도 고려중

○ 기업측(선사) 고충사항

- 제　　도 : 허가·승인 개선되고 있음. 전에는 매항차 승인(월 3항차 정도) 받았으나 현재는 기간제로서 6개월 기간 포괄 승인(1998년 6월부터)

- 개선사항 : Spot항로(예, 신포행 KEDO화물) 필요한데 1달전 승인 요청. 화물 없을 때 문제
- 이로(Deviation)는 사전 승인사항인데 사후보고로 처리함이 바람직
- 항해보고 체제 : 정부화물 운송선박과는 다름. 따라서 정규 입항수속을 해야 함
- KEDO/북한간 Barge선 시험항로가 있어서 보고는 당 규정에 따라서 시행됨
- 항차결과보고는 초기에는 매항차 했으나 현재는 1개월마다 항차결과 보고

지금까지의 남북간 해상운송과 경제협력에 있어서 정부측과 기업측의 현안문제를 종합적으로 평가해 보면, 북한측이 남한측의 정부를 파트너로 대하지 않는 근본적인 문제에 기인한다. 따라서 정부가 전면에 나설 수 없는 상황에서 남북경협을 지원하는 가칭 '남북경협추진협의회'를 만들고 협의회가 정부의 지원하에 해운회사를 운영하며, 북한의 책임있는 기관과 남북경협에 관련된 대화를 추진하고 필요한 합의도출을 모색하는 방안이다. 북한측이 남북교역의 협상에 응하도록 하기 위해서 정부의 역할은 당 협의회의 업무협조 또는 지원차원으로 최소화해야 할 것이다. 이 협의회의 역할은 업체간의 과당경쟁, 중복투자, 중개인 난립 등을 방지하여 공생의 길을 모색하며 남북한 교류협력을 유도해 나아가는 것이다. 이런 과정에서 협의회는 남북경협의 발전에 기여하고 장기적으로는 한반도 통일에 기여할 것이다.

2. 南北韓 經濟協力 評價 및 展望

1) 남북교역의 평가와 전망

남북한간의 교역은 북한측의 공식적 조치가 없는 가운데 한국정부의 일방적인 조치로 진행되어 왔다. 1988년 대북 경제개방조치 이후 계속 증가추세를 보여온 남북교역은 1996년 북한의 심화된 경제난 때문에 동년 북한의 원료 및 에너지 공급부족으로 인한 철강금속류의 생산감소 등의 영향을 받아 일시적 감소현상을

보였다. 그러나 1997년에는 전년대비 22.3%가 증가한 통관기준 금액 308,339천달러로 1988년 남북교역이 시작된 이래 처음으로 3억달러를 돌파하였다. 1997년의 교역증가는 주로 Naptha 등 화학제품과 수산물 반입 증가, 민간/정부의 대북지원, 경수로 물자, KEDO 중유 반출 및 섬유류/기계전자제품의 위탁가공교역 증가에 기인한다.

1997년 남북교역 중 민간/정부의 대북지원, 경수로 물자, KEDO 중유를 제외한 실질교역은 250,300천달러로 전년의 239,255천달러에 비해 4.6% 소폭증가하였다. 소폭증가는 북한의 구매력 부족, 비싼 운송비, 간접교역에 의한 부대비용 증가 등 교역여건의 미비에 기인한다. 실질교역 규모는 1996년 참여업체 333개, 품목수 227개, 교역건수 3,383건에 비해 1997년 참여업체 442개, 품목수 274개, 교역건수 4,018건으로, 각각 32.7%, 20.7% 및 18.8%로 크게 증가하여 남북교역의 저변확대를 보여 주었다.

위탁가공교역은 운송비과다/기술지도 및 품질검사의 애로 등에도 불구하고 6.3% 증가하여 전체교역의 25.6%를 차지하고, 위탁가공교역 품목도 섬유 외에 기계전자제품 등으로 품목의 다변화가 이루어지고, 참여업체도 48개 업체로 전년 38개에 비해 많이 늘어났다(「월간 남북교류협력 동향」, 제78호).

1998년 9월 현재까지의 총교역수지는 반입 1,316,281천달러, 반출 374,407천달러로 남한이 941,874천달러의 적자를 기록하여 반입 초과현상을 나타내고 있으며, 연도별 남북교역수지는 1998년중(1~9월) 통관실적의 경우 반입 63,975천달러로 전년동기 152,050천달러 대비 57.9%, 반출은 81,023천달러로 전년동기 97,237천달러 대비 16.7% 감소하였다.

이러한 교역감소 현상은 1997년 11월 이후 환율급등으로 인한 금괴반입의 급감에 따른 광산물의 반입이 전년동기 대비 98.5% 감소가 주 원인이고, 반출에 있어서도 주요품목 중 금강산 관광개발 관련물자의 반출로 기계류/운반용기계품목은 전년동기 대비 69.4% 증가한 것보다도 주요 반출품목구성의 섬유류(29.1%), 비금속광물제품(16.8%), 일차상품(16.7%) 등의 감소분이 더 컸기 때문이다.

반출의 반입에 대한 비율은 교역 초기에 10% 정도밖에 미치지 못했고, 1997년 59.7%, 1998년 9월 현재 126.6%로 반출의 비중이 점증하고 있으며, 이러한 현상은 위탁가공교역 확대에 따른 원부자재의 반출증가와 KEDO가 지원하는 중유, 경수로 물자, 한적의 대북구호물품 등의 반출이 크게 증가한 데 기인한

것으로 평가된다.[7]

향후 남북한교역은 한반도를 둘러싼 국제정세의 변화, 남북한당국의 경협강화 및 대북정책, 아시아경제의 활성화 추이 등에 따라 지속적인 증가추세를 나타낼 것으로 전망된다. 그러나 남북교역은 아직도 시작일 뿐 개념에 대한 이견, 교역에 대한 이해의 상반, 제반 법률/제도적 문제가 상존하고 있기 때문에 이러한 문제해결없이는 획기적인 교역증대의 기대가 어려운 실정이다.

따라서 남북교역의 활성화를 위해서는 적절한 교역품목의 개발 등 업계의 노력과 양측 정부의 남북교역의 공식화를 위한 협상을 통해 간접교역을 직교역으로 전환, 물류비 절감을 위한 육로운송, 품질검사/기술지도를 위한 기술자 방북, 대금결제/통신 등의 교역제도 마련과 교역여건 개선을 위한 남북한당국간의 충분한 협력이 필요할 것으로 사료된다.

남북한간 교역유망품목을 전망해 보면 다음의 3가지로 대별할 수 있겠다. 첫번째 유형은 남한 반출과 북한 반입품목, 두번째 유형은 남한 반입과 북한 반출품목의 일방교역품목, 그리고 세번째 유형은 동일품종에 대한 쌍방교역의 품목이다. 세번째 유형은 남북한 모두 비교우위가 강한 품목으로 수산물, 섬유류, 의류, 완구류, 기타잡화 등이다. 그러나 곡물류, 석유, 금속공장용 기계류, 유기/무기화학품 등은 남북한 공히 제3국으로부터 계속 수입할 수밖에 없고, 그 밖의 농수산물같은 제품들은 지역특산물 형태로 교역될 수 있을 전망이다.

2) 남북간 해상운송의 평가와 전망

남북교역실적은 1989~1998. 9월 현재까지 16억 9천만달러를 넘었고 1994. 7월 이후 남북간 물동량은 192만톤을 넘고 있으나 아직까지 남북교역물품 운송을 위한 공식적인 정기항로가 개설되어 있지 못한 실정이다. 또한 현재 남북간 교역물량을 해상운송시 물류비용이 비슷한 거리의 외국운송시의 물류비용에 비해 상대적으로 과대한 것으로 평가되고 있다. 그 이유는 남북간 정기항로의 미개설, 소규모의 물동량, 북한 항만사정과 하역시설의 미흡에 따른 장기체선 등으로 인해 운송비가 비싸기 때문이다.

이러한 고물류비용은 남북교역 물품의 가격경쟁력을 저하시키는 주요요인이

7) 「월간 남북교류협력 동향」, 제87호, 1998. 9.

되고 있다. 따라서 고물류비용을 절감하여 남북경협의 활성화를 위해서는 공식적인 정기항로 개설은 물론 철도/도로의 개설 등 수송분야의 남북간 협력이 적극 추진되어야 할 것이다.

○ 속초-나진-훈춘간 카페리항로 개설추진

1993년 2월 한국과 중국은 해운해담에서 속초-훈춘(방천)간 카페리항로를 개설하고, 한중합작선사를 운항사업자로 지정하기로 합의함으로써 정부는 동년 4월 (주)동북훼리 등 9개 선사가 구성한 컨소시엄사를 동 항로의 국내사업자로 지정하였다. 그러나 두만강의 하상이 높아 동 항로의 이용이 불가능하자 운항선사는 포시에트항이나 자루비노항에 기항하는 문제를 러시아와 합의하였으나, 러시아가 항만시설 투자를 요구하여 항로개설은 성립되지 못하였다.

1995~1996년에 걸쳐 북한과 중국의 훈춘시가 나진항을 이용하여 화객을 중계운송한다는 데 합의함에 따라 속초-훈춘(방천)간 카페리항로의 개설문제가 본격적으로 논의되었으나, 북한이 당국간 협의를 기피하여 성사되지 못했다. 1997년 1월말 중국은 자국 출입지점인 권하통상구를 제3국인이 통과할 수 있는 임시국가 1급통상구로 지정하고, 카페리항로 개설을 합의하기 위한 남북한-중국 3국간 실무회의 개최를 제의하였다.

1997. 11. 13~14일 이틀간 북경실무회의에서 남북한은 카페리항로 개설의 필요성에 대해서는 공감하였으나, 한국측의 항로이용여객의 신변안전보장방안과 분쟁해결을 위한 당국간 합의기구 구성에 대해 이견 때문에 합의가 성립되지 못하였다.

동 항로의 개설은 남북교류협력 차원에서 매우 의미있는 사업이고, 중국도 동북3성지역의 경제개발을 위해 매우 적극적인 입장이며, 북한도 나진·선봉지대 투자기반의 조성에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다. 따라서 북한당국의 한국측 여객에 대한 신변안전보장 등의 태도변화가 있을 경우 동 항로 개설에 큰 진전이 있을 것으로 전망된다.[8]

---

8) 통일부, 「통일백서」, 1998.

3) 남북협력사업의 평가와 전망

한국정부는 남북협력사업을 통해 민족동일성을 회복하고, 남북간 실질적 협력관계를 형성시켜 나가기 위해 관련제도를 정비해 나가면서 정부와 민간 공히 남북협력사업 추진을 지원하기 위해 노력하고 있다. 그럼에도 불구하고 대북투자는 교역과 달리 여전히 부진한 상태로 (주)대우가 남포공단에 투자목적으로 설립한 민족산업총회사 외에는 별다른 진전이 없는 상태이다. 그러나 대북투자면에서 1997년과 1998년도에 걸쳐 특히 협력사업자 승인과 협력사업 승인이 대거 성립되었다는 점이다.

1998년 9월 대북투자를 추진할 수 있는 자격인 협력사업자 승인건수는 37건으로 이 중 26건이 1997년 이후에 승인되었고, 협력사업 승인도 13건 중 (주)대우의 1995. 5. 17의 남포공단 투자승인을 제외한 12건이 1997년 이후 승인되었다. 1998년 9월 정부는 남북한간의 화해와 신뢰회복을 위해 민간분야의 자율성을 바탕으로 교역협력을 활성화시켜 나간다는 방침에 따라 전술한 바와 같이 현대그룹의 금강산 관광사업 승인, 성화국제그룹의 협력사업자 승인을 허락함으로써 1994년 「남북경협 활성화 조치」 이후 총 37개의 협력사업자 승인으로 사업추진자격을 부여하였다.

한전의 북한 신포지구 경수로 건설지원사업은 KEDO를 매개로 하여 진행되지만 향후 장기간에 걸쳐 남북한간에 대규모 인적/물적교류를 수반하게 되는 협력사업으로서 남북간 신뢰회복과 민족공동발전에 기여할 수 있는 중요한 계기가 될 것이며, KEDO와 북한간에 합의된 각 분야별 의정서 및 절차규정은 향후 남북간 교류협력이 활성화될 경우 원용할 수 있는 좋은 선례가 될 것이다. 하지만 남북경협에 대한 북한의 태도는 크게 변하지 않고 있는데, 남북경협 활성화를 위해서 극복해야 할 과제는 아직도 많은 실정이다. 갈수록 심각해지는 북한의 경제난 해소를 위해 개혁이 필요한데, 북한은 개혁보다 나진·선봉 자유무역지대의 부분개방을 통해 자본축적과 경제회생을 도모하려고 남북경협 활성화를 위한 당국차원의 대화는 거부하면서 남한기업을 상대로 투자유치하려는 이중적 태도를 보이고 있다.

남북한간 정치/군사적 긴장상황이 한국기업은 물론 서방기업의 대북투자를 저해하는 최대의 장애요소인 만큼 단순교역을 넘어선 대북투자가 성사되기 위해서

는 정치/군사적 신뢰에 기초한 한반도의 평화적 환경조성과 이미 합의한 「남북기본합의서」 이행체제의 확보가 급선무라고 하겠다.

향후에도 정부는 민간기업이 자율성을 바탕으로 경협을 확대해 나갈 수 있도록 절차간소화 등 법률/제도적 여건을 조성하고, 제 분야에서의 남북간 경협을 확대시키기 위하여 당국간 제도적 장치 마련을 위해 노력해야 할 것이다.

3. 南北韓 統一의 展望과 課題

1) 통일환경의 변화

(1) 국제정세

① 국제정세 변화의 특징

1980년대 후반 이후 구소련 및 동구의 사회주의권이 붕괴되기 시작하면서 양극체제는 무너지고 국제환경의 새로운 변화가 초래되었다. 다시 그 변화의 영향을 받으면서 새롭게 형성된 국제질서는 다음과 같이 특징지을 수 있다.

첫째, 국제질서의 성격을 규정하던 미·소 양대 초강국의 위상은 쇠퇴하고, 양대세력의 이념과 세력확장을 뒷받침했던 군사력의 중요성은 상대적으로 감소되었으며 경제력의 중요성이 크게 부각되었다.

둘째, 과거 체제경쟁에서는 정치/군사적 대결의 양상이 주류를 이루어 왔으나, 현재의 국제질서는 경제적 이익을 극대화하기 위한 경쟁과 협조추구의 방향으로 전환되고 있다.

셋째, 국가 및 지역간 분쟁해결이나 환경오염, 핵개발, 인권문제, 마약, 경제개발 등과 같은 지구적 문제해결을 위한 다차원적인 상호의존성이 중시되고 있다.

넷째, 지구적 문제의 해결이나 다자간협상은 국제협력의 계기를 조성함과 동시에 빈부국간의 갈등 증대 및 지역주의 심화현상을 가져오고 있다. 세계질서가 재편됨에 따라 각국은 자국의 이해에 따라 국가간 협력의 경향이 증대되고 있으며, 예컨대 ASEAN(동남아국가연합), EU(유럽연합), NAFTA(북미자유무역협

정), APEC(아·태경제협력체) 등과 같은 지역주의 경향이 현저하게 나타나고 있다.

② 국제정세 변화의 한반도에 대한 영향

동북아지역은 1980년대 후반부터 시작된 국제질서 변화에 많은 영향을 받아 점진적으로 새로운 방향으로 변모해 가고 있으며, 한반도 정세에도 지대한 영향을 미치고 있다. 한반도의 대결구조는 이러한 국제정세로 인해 근본적으로 변하고 있으며, 대남 적화통일을 위한 북한지원으로 한반도에 영향력을 행사해 오던 소련의 해체, 한·중 수교 등으로 남북대결을 부추기는 외부요소가 없어짐으로써 남북한 양측의 노력에 따라 남북관계 변화의 여지가 크게 증가되었다.

물론 동북아지역의 국제질서에 영향을 미치는 강대국간 전통적 경쟁관계가 완전히 해소된 것은 아니지만 화해와 협조의 국제조류는 한반도 평화를 위한 변화를 촉진하는 요소로서 작용할 것이다. 현 국제사회에서는 모든 국가가 협력을 추구하지 않고서는 발전을 보장받을 수 없게 되었다. 북한도 장기적으로는 생존을 위해 국제환경의 변화와 주변국의 요구를 계속 무시하지는 못할 것이며, 이럴 때 남북한 관계도 무력대결을 억제하고 한반도 평화정책에 기여하는 방향으로 발전될 것이다.

최근 한반도 문제와 관련하여 중요한 것은 남북한간 현안문제가 국제협력의 틀 속에서 그 해결을 모색하고자 하는 경향이 증대하고 있다는 점이다. 예컨대 UNDP(국제연합개발계획)가 두만강개발계획을 주관하고 있고, KEDO(한반도 에너지개발기구)가 북한의 경수로 건설에 주역을 하고 있고, ICAO(국제민간항공기구)는 남북한 항공로 개설 합의를 성사시켰으며, WFP(국제식량계획)은 북한의 식량난 해결의 전면에 나서고 있다. 이러한 현상은 한반도 문제의 국제화와 국제화된 남북한간 문제해결은 국제적 협력차원에서 이루어질 수 있음을 시사해 주고 있다.

그리고 한반도 문제가 정치외교/군사부문뿐만 아니라 식량/경제, 인도적 문제 등 다원화되고 있다는 것도 큰 특징이라 하겠다. 요컨대 한반도 문제는 과거 냉전체제하에서 벗어날 수 있는 여건이 마련되어 실제적 문제해결의 실마리가 잡히고 있다. 이러한 국제추세하에 남북한 양측이 상호 슬기를 발휘하여 한반도 문제를 당사자 해결원칙에 입각하여 스스로 해결함으로써 통일환경의 변화에 따른 한민족의 이익을 극대화할 수 있을 것이다.

(2) 북한환경의 변화[9)]

① 권력승계

1997년 10월 8일 북한은 '당중앙위원회·당중앙군사위원회 특별보도'를 통해 김정일이 조선노동당 총비서로 추대되었음을 선포한다고 발표하였다. 북한은 김정일이 총비서직을 승계함으로써 부분적이나마 권력승계를 이루었으며, 김일성 사망 이후 3년여 동안 당총비서와 국가주석 등 체제의 중요직책들을 공석으로 남겨두었던 비정상적인 상태를 어느 정도 탈피하였다.

그러나 김정일의 권력승계는 이미 오래 전부터 준비되어 왔었다는 것이 주지의 사실이다. 김정일은 김일성종합대학을 졸업하던 1964년 노동당 조직지도원으로 일하기 시작하면서부터 북한정권의 핵심인 당권장악에 나섰고 그 하나의 계기가 된 것이 1967년 5월의 당중앙위원회 제4기 제15차 전원회의였다. 이 회의를 기점으로 북한체제는 김일성 유일지배체제로 돌입하였는바, 당시 당 조직과 선전선동 등 핵심분야를 책임지고 있던 박금철, 이효순 등 소위 갑산파들이 숙청되었다. 북한의 공식역사서는 이 숙청을 김정일이 주도하였다고 쓰고 있으며, 이로써 김정일은 북한노동당의 핵심으로 접근하였다.

김정일이 김일성의 후계자로 선정된 것은 이 사건이 있은 지 7년 후인 1974년의 일이다. 그 해 2월 비공개리에 열린 당중앙위원회 제5기 제8차 전원회의는 김정일을 당 정치위원으로 선출함과 동시에 '경애하는 영도자 김정일 동지를 위대한 수령님의 후계자로 추대하는 결정'을 채택한 것이다. 그리고 이것은 1980년 제6차 당대회에서 공식화되었으며 김정일은 이 회의에서 정치국 상무위원, 비서국 비서, 군사위원회 위원으로 선출됨으로써 사실상 당권장악에 성공하게 된다.

당권장악에 이어 김정일은 1990년 5월 국방위원회 제1부위원장이 되면서 군권장악에도 본격적으로 나서, 1991년 12월 24일에는 조선인민군 최고사령관, 1993년 4월 최고인민회의 제9기 제5차 회의에서는 1992년 헌법개정을 통해 분리·독립되고 권한이 강화된 국방위원장에 취임함으로써 이를 완성하게 된다.

그러나 1997년 10월의 김정일 당총비서 승계는 그 절차에 있어 예전 김일성 시대의 그것에 비하면 다소 이례적인 것이었다. 김일성이 당총비서에 선출될 때

9) 통일부, 「통일백서」, 1997, pp.41~55.

에는 통상 당대회 혹은 당대표자회의를 열고 그 마지막날 당중앙위원회 전원회의를 열어 당총비서에 선출되어 왔다. 이에 비해 김정일의 당총비서 추대절차를 보면, 먼저 1997년 9월 21일 평안남도 당대표회를 필두로 10월 3일 까지 12개 시·도 및 군 당대표회를 개최하여 김정일을 당총비서로 추대하는 결정을 채택하도록 하였으며 당대회나 당대표자회의를 열지 않고 바로 '특별보도'로써 김정일이 당총비서에 추대되었다고 선포한 것이다. 북한의 노동당 규약은 당총비서 선출의 권한을 당중앙위원회 전원회의에 배타적으로 부여하고 있는데 북한은 이 회의가 열렸었는지, 김정일을 총비서로 추대하자는 결정이 이루어졌는지를 명확히 밝히지 않고 있다. 다만 북한은 김정일의 당총비서 선출절차의 하자 문제에 대해 "그 어떤 실무적 절차에 의해서가 아니라 전당적인 일대 정치적 사업으로 당의 최고 영도자를 추대하였다"고 설명하고 있다.

결국 김정일은 그가 당총비서가 되는 문제에서부터 기존의 절차를 무시함으로써 향후 김정일체제의 불투명성은 더욱 높아지고 있다.

② 대내정책

북한은 그 동안 제반 대내외 정책의 목표를 소위 김일성이 창시하였다는 주체사상 구현을 통해 '온 사회를 주체사상화, 공산주의화'하는 데 두어 왔다. 이를 위해 북한은 소위 '사상에서의 주체', '정치에서의 자주', '경제에서의 자립', '국방에서의 자위' 등의 방침을 제시하고 이를 추진하였다.

북한은 그간 체제유지의 절대적이며 유일적인 이데올로기라 할 수 있는 주체사상을 토대로 1996년 '붉은기 사상'을 새로이 제기하여 김정일의 사상가적 면모 강조와 아울러 김일성시대와의 차별화를 시도하고 있다. 물론 북한은 붉은기 사상이 주체사상의 요구대로 자기 운명을 개척해 나가는 자주와 창조의 사상이라고 주장해 왔으며, 김정일시대의 새로운 사상으로서의 그 의미를 부여 계속 강조해 나갈 것으로 보인다.

경제면에서는 1990년 이후 7년 연속 마이너스 성장을 기록함으로써 자력성장의 잠재력을 상실하였으며, 에너지 원자재난 등의 심화로 공장가동률 하락이 가속화되고 있고 만성적인 식량부족으로 1995년부터는 북한의 식량난이 국제적 문제로 되었다.

특히 제3차 7개년 계획의 실패에 따라 설정하였던 완충기('94~'96)정책의 성과나 차기 경제계획에 대한 공식적인 발표가 없었던 점은 완충기의 주요과제인

농업·경공업·무역제일주의 또한 참패하였음을 시사하는 것이다.

사회적으로도 극심한 식량 및 물자난으로 각종 사회일탈행위가 증가하고 있으며 특히 체제유지의 근간인 관료사회에 직권남용·뇌물·횡령 등 부정부패 심화와 무사안일, 보신주의 팽배 등 기강해이 현상이 만연하고 있다.

북한은 앞으로도 농업제일주의·경공업제일주의·무역제일주의 등 이른바 '3대 제일주의'를 경제전략의 기조로 계속 유지하면서 식량난 해결 등 민생 안정에 주력할 것으로 보인다. 그러나 북한경제는 원자재 및 에너지 부족, 중공업 편중의 경제구조, 생산력 저하 등 구조적 문제점을 안고 있어 단기간에 회생될 가능성을 기대하기는 어려운 상황이다.

③ 대외정책

북한은 1980년대말 구소련과 동구 사회주의체제 해체 등 국제환경의 변화로 인한 국제적인 고립 탈피와 내부의 경제난 타개를 위해 미·일을 비롯한 서구 자본주의 국가들에 대한 접근을 더욱 강화하기 시작하였다. 특히 북한은 김일성 사후에도 기존 대외정책노선을 그대로 유지한 채 체제유지와 한계상황에 이른 경제난 해결을 위해 대미·일관계 개선에 주력하면서 중·러 등 사회주의 국가들과의 기존 우호관계 회복을 도모하고 있다.

북한은 미국과의 핵문제 해결을 위한 제네바합의 이후 협조적 태도를 보이면서 미국과 연락사무소 개설문제에 관해 협상을 진행시키고 있다. 이와 관련 미국도 제네바합의 이행차원에서 대북경제제재 완화조치발표('95. 1. 20), 미·북 직통전화 개설('95. 4. 10), 대북 인도적 지원규제 해제조치('96. 4. 7) 이외에도 UN을 통한 인도적 차원의 대북지원을 실시하고 미하원 정보위 대표단('97. 8) 등 정치·경제·사회단체 대표단의 방북을 허용하였다. 또한 한반도 평화체제의 구축을 위해 한·미 정상이 제의('96. 4. 16)한 4자회담에 대하여도 북한은 두차례의 예비회담에서 본회담 의제의 세분화와 선 식량지원 약속 등을 요구하여 난항을 야기하기도 하였으나 제3차 예비회담('97. 11. 21)에서 '한반도 평화체제 구축과 긴장완화를 위한 제반문제'를 의제로서 수용하였고, 이에 따라 제1차 본회담이 1997년 12월 9일 제네바에서 개최되었다.

북한은 일본의 연립 여3당 대표단과의 일·북 국교정상화 회담재개 합의('95. 6) 이후 대일접근에도 적극적으로 나서고 있다.

한편 북한은 우리와 국교수립으로 다소 불편한 관계를 유지해온 중국·러시아

와의 관계를 재정립해 나가기 위한 노력을 계속하고 있다. 중국과는 당·정 및 사회단체 대표단을 빈번히 교류하는 한편, 김정일과 강택민 주석이 등소평 사망, 홍콩반환 및 김정일의 노동당 총비서 추대 등 기념일을 계기로 조전과 축전을 상호 발송하는 등 황장엽 망명사건 처리시의 다소 불편했던 관계에도 불구하고 쌍방간 친선 유대강화를 더욱 발전시켜 나갈 것을 다짐하였다.

러시아와도 1961년 7월에 체결된 「조·소 우호협력 및 상호원조 조약」이 만료('96. 9)됨에 따라 군사적 동맹관계에서 일반적 국가관계로의 새로운 관계 설정을 위해 신조약의 체결 협상을 벌이고 있다.

이와 같은 점을 고려해 볼 때 북한은 기존 대외정책의 기본방향은 그대로 유지한 채 김정일 체제의 최대 당면과제인 체제 안정, 심각한 경제난 타개 및 외교적 고립 탈피를 위해 생존전략차원에서 실용주의노선을 병행 추구해 나갈 것으로 보인다.

④ 대남정책

북한은 분단 이후 지금까지 50여년간을 지속해온 대남 적화통일 기도를 한번도 포기한 적이 없다. 이러한 북한의 태도는 지난 1992년 개정된 헌법에서도 크게 바뀌지 않았으며 사회주의 헌법보다 우위에 있는 노동당 규약에도 명백하게 나타나고 있다. 즉 당규약 전문에서 "조선로동당의 당면목적은 공화국 북반부에서 사회주의의 완전한 승리를 이룩하며 전국적 범위에서 민족해방과 인민민주주의 혁명과업을 완수하는데 있으며, 최종 목적은 사회의 주체사상화와 공산주의 사회를 건설하는데 있다"고 규정하고 있다. 즉 한반도의 공산화가 그들의 대남전략의 최종목표이다.

북한은 이와 같은 기본적인 대남 인식이나 목표를 견지하는 가운데 내외정세와 시대적 상황의 변화에 따라 대남정책을 조금씩 변화시켜 가고 있다.

1960년대의 폭력혁명정책이 실패하고 때마침 국제적인 동서냉전 해빙무드가 이는 등 국제정세의 변화에 따라 1970년대 이후에는 대화와 대결을 병행하기 시작하여 대화없는 대결상태에서 대화있는 대결상태로 겉모양만 달라진 대남정책을 추구하였다.

1980년 북한은 '고려민주연방공화국창립방안'을 통일방안으로 제시하였다. 북한이 주장하는 연방제통일방안은 남과 북이 현존하는 사상과 제도의 차이를 그대로 인정하고 남과 북이 동등하게 참가하는 민족통일정부를 수립할 것 등 통일

국가로서의 개념에 맞지 않는 것이다. 더구나 고려민주연방공화국 창립의 전제조건으로 '주한미군 철수', '남한 반공법 철폐', '남한 현정권 퇴진' 등을 요구함으로써 이 제의가 기본적으로는 '남조선해방론'에 입각한 적화통일노선임을 분명히 하고 있다.

김일성 사망('94. 7. 8) 이전까지 이와 같은 대화와 대결 병행정책을 추구하던 북한은 김일성 사망 이후부터 남북관계를 단절시킨 채 미·일을 비롯한 서방국가들과의 관계개선에 주력하고 있다.

북한은 김일성 사망시 정부의 조문불허 방침을 구실로 내세워 자신들의 대화거부 입장을 정당화하고 있으나 그 이면에는 내외의 체제위기적 상황속에서 남북간 긴장을 고조시켜 이를 주민통제에 이용함으로써 위기상황을 극복해 보려는 저의에서 나온 책임전가용 대남비방책이라 하겠다.

북한은 대남교란을 위한 통일전선 공세와 무장도발을 자행하는 한편으로 우리 정부 및 대한적십자사와 민간단체들의 식량 및 인도적 대북지원 물자를 받아들이고 있으며 남북간 교역도 꾸준히 증가하고 우리 기업의 개별적 대북투자를 요청하는 등 경제적 실리 추구를 외면하지 않고 있다.

최근 김정일은 당총비서 추대를 앞두고 소위 「8·4 노작」을 발표('97.8.4)하였는데, 여기에서 그는 '조국통일 3대 원칙', '전민족대단결 10대 강령', '고려민주연방공화국 창립방안' 등 기존 대남정책들을 묶어 조국통일 3대 헌장이라 명명하고, 이러한 기본노선을 자신도 그대로 고수할 것임을 분명히 하였다.

1) 남북한 통일 전망[10]

통일은 현실적 문제라는 인식이 우리 사회에 널리 확산되고 있다. 세계사의 흐름이나 한반도의 내부상황을 조망해 볼 때 이러한 인식은 타당하다고 본다. 이제 우리에게 분단의 아픔을 안겨주었던 국제냉전 질서는 사라지고, 세계는 평화와 번영이라는 공동의 목표를 향해 화해와 협력을 증대시켜 가고 있다. 나아가 세계화와 정보화의 물결 위에서 하나의 지구공동체가 현실로 다가오고 있는 것이다.

한반도의 내부상황도 크게 달라졌다. 비록 냉전의 마지막 동토로 남아 외양상 단절과 적대가 계속되고 있지만, 내면적으로는 변화의 물결이 일고 있는 것이 오

10) 통일부, 「통일백서」, 1997. pp.343~348.

늘의 남북관계라 할 수 있다. 남북간 위상의 차이가 현저해지고 우리가 어려움을 겪고 있는 북한에 대해 직·간접적으로 지원하고 있으며 남북간의 교류와 협력이 꾸준히 증대되고 있는 점은 이를 잘 보여주고 있다.

이러한 대내외 환경의 변화는 분명 통일의 전도를 밝게 하고 있으며, 우리는 지금 그 어느 때보다 통일을 이룰 좋은 기회를 맞고 있는 것이 사실이다. 그러나 역사는 당위와 시대흐름 등 객관적인 여건만으로 이루어지지는 않는다. 주어진 상황속에서 당사자가 어떠한 생각을 갖고 무엇을 하는가에 따라 현실로 구현되는냐, 아니면 영원히 소망으로만 남느냐가 결정되는 것이다.

통일의 상대방인 북한도 국제정세의 변화에 큰 영향을 받고 있다. 분단 이후 북한을 지탱해 왔던 많은 요소들이 무너진 현실에서 과거와 같은 체제유지 방식들은 실효성을 상실하고 있다. 이러한 이유로 북한도 1900년대 들어와 국제정세의 변화와 경제의 침체로 인한 위기를 인식하고 나름대로 변화를 모색하는 징후를 보이고 있다.

경제정책의 실패를 자인하고 농업·경공업·무역제일주의를 채택한 것이나 무역특구를 설치하여 외자유치 노력을 경주하는 일, 미·일과의 관계개선을 추구하는 외교정책, 남북정상회담을 추진했던 사실 등은 기존정책의 한계를 인식한 토대 위에서 비롯되었다고 평가할 수 있다.

그러나 북한의 정책노선 변화노력은 체제붕괴에 대한 위기감과 뿌리깊은 중앙집권적 통제체제, 적화전략을 고수하고자 하는 시대착오적 대남전략 등으로 인해 성공적이지 못했다. 북한에서는 앞으로도 변화를 추구하는 세력과 상대적으로 변화에 소극적인 세력간에 갈등이 지속될 것으로 보인다. 이 과정에서 북한은 남북관계를 의도적으로 악화시키거나 우리의 안보를 위협할 수도 있을 것이다. 나아가 북한은 내외의 위기를 해소하지 못하고 급변사태를 맞이할 가능성도 배제할 수 없다.

통일시기의 전망과 관련하여 아직까지 구체적인 시기가 제시된 연구결과나 논문의 발표는 없지만 세계적으로 군사전략연구로 권위있는 일본방위청 연구소에 의하면 남북한 통일시기를 2015년 이전으로 예측하고 극동안보체계를 분석하고 있다. 일본환동해연구소에서도 2010년을 통일시기로 보고 있는 것이 유력한 추세이다. 또한 최근 대한국토·도시계획학회에서 개최한 통일시대 한반도 국토개발구상 학술회의에서도 2010년 전후를 가장 유력한 통일시기로 보고 있다.

반면에 일부학자들은 2030~40년까지 보는 견해도 있으며, 이러한 논리의 근

거는 김정일이 팔순에 가까워질 때 사망에 따른 권력승계의 문제, 김일성의 후광을 업고 권력승계의 안정을 바탕으로 한 김정일의 경우와는 다른 양상을 보일 것이라는 것이다. 그러나 북한의 식량난 문제, 외환문제 및 정치불안 등의 복합적 요인을 고려시 2010년 전후의 기간을 통일시기로 보는 것이 별 무리없을 것으로 사료된다. 본 논문에서는 지금까지의 통일관련자료를 종합적으로 분석한 결과 남북한 통일시기를 2011년으로 정하는 것이 가장 유력하다고 보고 이에 맞추어 통일시대 북한 항만개발정책의 방향을 설정하고자 한다.

3) 남북한 통일을 위한 과제[11]

한반도에서 진행되고 있는 역동적 변화는 우리가 어떻게 대처하느냐에 따라 유리하게도, 또 불리하게도 작용할 수 있다. 우리가 남북관계를 개선하고 마침내 평화통일을 이룩하기 위해서는 이러한 변화에 적극 대응하면서 다음과 같은 당면한 과제들을 슬기롭게 해결해야 한다.

첫째, 한반도의 평화를 확고히 하는 일이다. 평화가 지켜지지 않고는 우리가 추구하는 그 어떠한 것도 이룩할 수 없다. 평화를 수호하기 위해서 우리의 안보태세를 확충하고 한·미 동맹체제를 유지해 나가는 한편, 남북간에 새로운 평화체제를 수립해야 할 것이다.

둘째, 북한의 안정적 변화를 유도하는 일이다. 대남 적화전략이나 폐쇄노선 등 북한의 기본노선이 변하지 않는 한 남북간 진정한 관계개선은 불가능하며, 통일은 더 한층 멀어질 수밖에 없다. 내외의 상황으로 보아 북한의 개방과 변화는 불가피하다. 북한이 처한 어려움은 스스로 해결하기 힘든 과제이기 때문에 외부의 도움이 필요하며, 이는 필연적으로 개방과 변화를 초래할 수밖에 없기 때문이다.

셋째, 남북기본합의서를 비롯한 남북간의 합의를 성실히 이행하여 남북관계를 실질적으로 개선하는 일이다. 이 문서에는 남북간 화해와 신뢰구축, 인도적 문제 및 교류와 협력에 관한 사항들이 망라되어 있다. 따라서 남북간 모든 현안들이 남북기본합의서 체제내에서 해결될 수 있다.

넷째, 북한의 어떠한 상황변화에도 대처할 수 있는 준비를 갖출 필요가 있다. 가장 바람직한 것은 북한 스스로 변화하는 것이다. 그러나 내부의 장애요소로 인

11) 앞의 책, pp.343~348.

해 변화에 성공하지 못하고 급변사태를 맞이할 가능성도 배제할 수 없다. 우리는 북한의 변화가 어떠한 형태로 나타나든간에 한반도의 안정을 유지해야 하며, 급격한 변화로 인한 혼란을 수습해야 할 책임을 지고 있다. 따라서 북한의 급변상황을 수습하고 관리할 수 있는 내부적 역량과 치밀한 사전대비계획을 미리 갖추는 것이 필요하다.

다섯째, 통일에 유리한 국제환경을 조성하는 일이다. 통일은 우리 스스로의 힘으로 우리의 의지에 따라 이루어져야 한다. 그러나 이것이 배타적 의미의 '자주'가 되어서는 안된다. 한반도 분단의 기원이 그러했듯이 통일을 이룩하는 데에도 국제사회의 지지와 협조가 필요하기 때문이다. 우리나라에 앞서 통일을 이룩한 독일의 예는 이의 중요성을 잘 보여주고 있다. 따라서 남북관계를 바람직하게 유도하여 평화적 통일을 이룩하기 위해서는 한반도 문제에 가장 큰 책임과 이해관계를 가지고 있는 우리가 합리적 방안과 확고한 방침을 세우고 국제사회가 이에 적극 협력할 수 있도록 노력해야 할 것이다.

여섯째, 통일문제에 관한 국민적 합의를 강화하는 일이다. 통일문제에 관한 국민적 합의가 튼튼해야 정부의 강력하고 효과적인 통일정책 추진이 가능함은 물론이다. 특히 통일문제가 현실적 과제로 대두될수록 기본원칙뿐만 아니라 구체적 문제에 이르기까지 국론이 통일되어야 북한의 각종 공세에 효과적으로 대처할 수 있다.

한반도의 통일은 우리 민족의 오랜 염원이자 역사의 순리이며, 시대의 도도한 흐름이다. 지구상에서 유일한 냉전의 고도로 남아있는 한반도의 통일은 냉전의 진정한 종식을 의미하는 것이며, 항구적 세계평화를 이루는 중대한 계기가 될 것이다. 나아가 평화와 번영이 약속되는 21세기 세계공동체를 열어가는 굳건한 토대가 될 것이다.

第4章 南北韓 國土開發 構想 및 交通網體系의 現況과 展望

1. 南北韓 經濟의 現況과 展望

1) 남한 경제의 현황과 전망

(1) 남한 경제의 현황

'97년 하반기에 외환위기와 금융시장의 불안 등으로 주가 폭락, 환율 급등과 함께 부실기업들의 연속적인 도산으로 국내경기는 상당한 침체를 겪었다. IMF로부터 구제금융지원을 받은 '98년 초반 이후 예상외로 큰 폭의 경상수지 흑자, 외국인의 직접투자자금 유입 등으로 외환시장과 금융시장은 다소 안정적으로 돌아서고 있다. 그간의 경제개혁 노력, 선진국 및 채권은행들의 우호적인 자금지원 등으로 조금씩 경기를 회복하는 모습을 보이고 있다. 그러나 여전히 단기외채가 많고 금융부실이 누적되고 있는 상태이고 정치적, 사회적 불안요인들도 잠재해 있어 위험이 사라진 것은 아니다.

세계경제가 어느 정도 안정을 찾아가는 모습을 보이고 인도네시아를 비롯한 동남아시아 지역에서도 외환위기가 더 이상 심화되지 않을 전망으로 일본의 금융불안이 세계적인 금융위기로 발전할 가능성은 적다고 할 수 있다. 또한 '99년부터는 대외신인도 향상으로 장기차입이 가능해지고 외환보유고도 상당한 수준으로 늘어나면서 우리 경제가 외환위기를 벗어날 것으로 전망된다. 따라서 국내의 불안요인으로 작용하는 부실금융과 기업들의 구조조정이 합리적으로 실시되어진다면 3~4년의 구조조정기를 거쳐 2001년 이후에는 안정적인 성장궤도에 진입할 수 있을 것으로 전망된다.

경제개혁이 실행됨에 따라 한계기업과 부실기업이 도태될 것이고, 기업과 금융기관 등의 구조조정과 고금리, 신용경색 등으로 생산이 위축되고 실업이 급증하는 어려운 상황이 앞으로 계속 이어질 것으로 전망된다. 이 과정에서 극심한 내수침체로 생산활동이 위축되면서 실물경제는 마이너스 성장을 기록할 것으로 보인다. 실업증가와 실질임금 감소로 인한 민간소비의 위축으로 내수침체가 당분간 이어질 전망이고, 부동산경기 침체, 긴축재정 등으로 건설투자가 크게 위축될 것으로 예상되며 고금리와 자금난으로 부도위협에 시달리는 기업들의 설비투자도 크게 줄어들 것으로 보인다. 다만 수출물량의 확대가 꾸준히 지속되면서 급격한 성장률 저하를 막는 요인이 될 것으로 예상된다. 중요 경제지표별 중기 전망은 다음과 같다.

① 경제성장

1998년 국내 경제성장률은 환율절하의 영향으로 해외부문(수출, 수입)이 크게 기여할 것임에도 불구하고 내수의 극심한 위축(-19% 내외)에 의하여 -6.5% 내외로 하락할 전망이다. '98년초 6~10%로 잡았던 올 수출증가율을 최근 구조조정이 본격화되면서 내수 및 투자에 있어 급격한 감소와 더불어 실업자가 늘고 고용불안이 심화됨에 따라 소비수요가 더욱 위축되고 있어 KDI에서는 '98년 올해 성장률을 -1%에서 다시 -6.5%로 하향 조정했다.

장기적으로 성장률을 원래의 궤도 위에 올라서기 위해서는 현 IMF체제를 조속한 시일내에 극복하고 수출확대를 통한 성장력 회복에 달려있다. 하지만 아시아지역을 중심으로 수요감소 현상이 점차 확산되는 상황하에서 세계적으로 설비과잉상태가 상당기간 동안 지속될 것이며 이로 인해 앞으로 가격경쟁이 더욱 치열해질 것이기 때문에 우리나라 수출제품의 단가하락이 가속화될 우려가 크며 그만큼 우리의 수출증가세가 둔화될 것이다. 그러나 '98년말 순조로운 구조조정 및 경상수지 흑자가 진행되고 있어 이 추세가 유지된다면 '99년도에 국내경제전망이 회복추세로 전환되어 2.2%(KDI 추정치)~-1.0%(IMF 추정치) 정도의 안정추세로 경기회복이 가능할 것이다.

② 대외거래

대외거래의 경우 1996년 237억달러의 적자를 나타내었던 경상수지가 1997년에는 89억달러로 적자규모가 급속히 줄어들었고, 이러한 경상수지의 개선은

IMF 구제금융신청이 있은 4/4분기에 더욱 두드러지게 나타나고 있다. 즉 1997년 3/4분기 19.9억달러의 적자를 나타내었던 경상수지가 4/4분기에는 32.7억달러의 흑자를 기록하였다. 이것은 원화환율 상승으로 인해 수출이 증가하고 국내경기 침체로 인한 수입감소폭이 더욱 커지면서 무역수지가 개선되고 무역외 및 이전수지도 적자규모가 축소되거나 흑자로 전환되고 있기 때문이다.

동남아경기 침체, 미국, 일본 등 선진국경기 둔화가 수출을 제약하는 요인으로 작용하고 구조조정과 더불어 금융경색이 갈수록 심화됨에 따라 '98년 수출은 크게 증가하지 못할 전망이다. 당초 환율상승으로 인한 국내 수출품의 가격경쟁력 제고로 수출이 10% 내외로 증가할 것이라고 예측하였지만 수출입금융 지원의 미흡과 동남아 수입수요의 감소로 수출증가율은 3~7% 정도가 될 전망이다. 수입은 국내수요의 위축과 환율상승에 따른 수입가격 상승으로 큰 폭의 마이너스 성장세를 기록할 것으로 전망된다. 그러나 국내 금융부문의 구조조정이 잘 진행되고 세계경제의 회복이 늦어도 2000년대 초반까지는 이루어진다는 가정 하에 앞으로 우리나라의 수출에 활력을 넣을 것으로 보이는 반면 구조조정 과정에서 국내 내수경기의 회복은 상대적으로 늦어져 수입증가를 제약하는 요인이 될 것이다.

③ 물가

1997년 하반기부터 외환시장 불안으로 야기된 원화환율의 급격한 상승은 수입품 가격의 급등을 초래, 생산자물가뿐만 아니라 소비자물가의 상승압력을 가중시키고 있다. 1997년 12월 생산자물가는 전년 동월대비 10.9% 포인트, 소비자물가는 6.6% 포인트 상승하였는바, 이러한 상승률은 생산자물가의 경우 17년, 소비자물가의 경우에는 6년만의 최고치이다.

1998년 생산자물가 상승률은 원화환율 상승에 따른 수입가격 상승과 유류제품 가격상승 등으로 1997년의 3.9%에서 큰 폭으로 상승하여 '98년 평균적으로 14%에 이를 것으로 전망된다. 이후 1999년에는 생산자물가는 점차적인 환율안정에 따라 수입원자재 가격이 하락, 원자재난의 해소, 임금억제 분위기의 지속으로 인해 8% 상승에 그칠 전망이다.

1998년 소비자물가는 환율의 급격한 상승, 특별소비세 및 교통세 등 세율인상에 따른 공공서비스 요금의 인상, 일부 수입원재료를 사용하는 식품의 품귀현상에 따른 가격폭등 등으로 12%까지 상승할 것으로 전망되나 1999년에는 환율의

안정으로 공급측면에서의 물가인상 요인이 완화된 상태에서 소비 자제 분위기가 이어짐에 따라 소비자물가는 7% 상승에 그칠 전망이다.

④ 실업

'98년 4월 현재 143만명(실업률 6.5%)에 달한 실업자의 인구가 당분간 더 늘어날 전망이다. 경기침체와 기업구조조정에 따른 실직자의 증가와 신규채용의 감소로 '98년말 실업률은 9%까지 늘어날 것으로 보인다. IMF체제하의 긴축기조와 본격적인 구조조정으로 당분간 감속성장으로 이어지면서 100만명 이상의 고실업 현상은 2~3년 정도 더 지속될 것으로 보인다. 2001년 이후 경제구조조정이 어느 정도 마무리되고 성장활력이 회복되면서 고용사정이 호전되어 실업률이 낮아질 것으로 전망되지만 과거와 같은 2~3% 수준의 낮은 실업률을 회복하기는 어려울 전망이다.

(2) 무역전망 및 산업구조의 변화

① 수출전망

1994년에 16.8%의 증가율을 기록한 수출(통관기준)은 1995년에 들어와서는 더욱 큰 폭의 신장세를 보여 상반기 동안 지난해 동기간 대비 34%의 증가율을 기록하였으며 이러한 증가세는 하반기에도 계속 이어져 연간으로는 전년대비 32% 내외의 증가율을 기록한 것으로 잠정 추정되었다. 내년에도 수출호조는 계속될 것으로 전망되나 증가율은 금년보다는 다소 낮은 13.9%에 머물 것으로 전망되고 있다.

경기의 양극화 현상이 최근 들어서도 완화되지 않고 있는 데도 불구하고 1993년 이후 지금까지 큰폭의 수출신장이 계속되고 있는 것은 주요 수출대상국인 미국과 EU 등의 경기호조에다 급격한 엔고로 일본과 경쟁하고 있는 수출품목의 가격경쟁력이 향상되었기 때문이다. 또한 일본기업들이 엔고에 대응하여 우리나라로부터 부품수입을 늘린 것도 한 요인이 되고 있으며 그 밖에 아세안, 중국 등 아시아 개도국들의 고도성장으로 민간소비가 확대되고 경제개발에 필요한 기계류, 석유화학제품 등 산업설비와 소재의 수요가 크게 증대되어 이들 지역으로의 수출이 급신장되었기 때문이다.

품목별로는 반도체 등 전자부품, 자동차, 기계류, 석유화학제품의 수출이 급증

한 반면 선진국시장에서의 직물 등을 제외한 경공업제품이 수출부진을 면치 못함에 따라 수출양극화 현상이 보다 선명하게 드러나고 있다.

우리나라 수출의 향후 장단기 전망을 살펴보면 1995년 처음으로 수출 1,000억달러를 넘어선 뒤 단기적으로는 세계경제의 지속적인 호조에도 불구하고 엔화의 완만한 약세기조 및 중국을 비롯한 태평양 연안국의 경기하강세와 맞물려 1996~2000년 동안 다소 둔화될 것이나 전반적으로 10%대의 증가세는 유지될 전망이다. DRI는 우리나라의 1996년 이후 2000년까지의 연평균 수출신장률이 10.9%, 2000년 이후 2010년까지는 연평균 9.1%의 증가율을 기록하여 2010년에는 우리나라의 수출규모가 1994년의 5배에 달하는 4,773억달러에 이를 것으로 장기 전망하고 있다.

〈표 Ⅳ-1〉 **한국의 수출전망**

단위 : 억달러, %

구 분	1991	1994	1995	2000	2010	연평균 증가율(%)		
						'90~'95	'96~2000	2001~2010
KDI 전망자료	696	960	1,216	1,935	-	15.0	10.2	-
DRI 전망자료	696	960	1,216	2,262	5,404	15.0	10.9	9.1

주 : 1994년까지의 자료는 실적치이고 1995년의 자료는 한국은행의 잠정치임.

한편 우리와 경쟁관계에 있는 나라들의 수출동향을 살펴보면, 홍콩은 1990년 이후 계속 두 자리수의 견고한 수출증가세를 보이고, 싱가포르는 1993년 16.6%의 증가율에 이어 1994년에는 14.2%의 수출 증가세를 보였는데, 홍콩은 중국을 통한 외주가공무역의 활성화에 기인한 재수출의 높은 신장세에 힘입은 바 크며 싱가포르는 주요 수출시장인 대미수출이 현지 경기회복에 따라 큰 폭으로 증가한 것에 기인하고 있다. 대만은 1992년 7.0%, 1993년 4.1% 그리고 1994년에는 8.6%의 수출증가를 보여 인근 아시아지역의 높은 수출신장에 비해 열세를 보이고 있는데 이것은 중국의 긴축정책과 대만 현지의 임금상승 및 노동력부족 현상에 따른 생산공장의 중국 이전으로 대중국 수출이 크게 부진한데 기인한 것으로 보인다. 일본은 1991년 이후 수출증가세가 지속적으로 둔화되고 있는데 1990년 이후 지속되고 있는 엔고의 영향이 일본에 큰 영향을 미치고 있음

을 알 수 있다.

〈표 Ⅳ-2〉 **주요 경쟁국의 수출 추이**

단위 : 억달러, %

연 도	한 국		대 만		홍 콩		싱가포르		일 본	
	금 액	증가율	금 액	증가율	금 액	증가율	금 액	증가율	금 액	증가율
1985	303	3.6	307	0.9	302	6.6	288	-5.2	1,736	2.1
1986	347	14.6	396	29.7	354	17.4	225	-1.4	2,092	20.5
1987	473	36.2	535	34.5	485	36.8	287	27.5	2,292	9.6
1988	607	28.4	605	13.0	632	30.3	393	37.0	2,649	15.6
1989	624	2.8	661	9.3	731	15.8	447	13.6	2,752	3.9
1990	650	4.2	671	1.5	822	12.3	528	18.1	2,870	9.5
1991	719	10.5	761	13.3	986	20.0	590	11.9	3,148	8.0
1992	766	6.6	814	7.0	1,195	21.2	635	7.6	3,399	8.0
1993	822	7.3	847	4.1	1,352	13.2	740	16.6	3,622	6.6
1994	960	16.8	920	8.6	1,560	15.4	845	14.2	3,462	-4.4

자료 : 한국무역협회, 「주요무역동향지표」, 각호.

② 남한의 수입전망

국내경기가 하강국면을 지속하였던 1992년과 1993년의 수입은 전반적인 수입수요의 감소와 철강, 시멘트, 제지 등 기초소재산업의 설비증설에 따른 수입대체효과, 수입원자재 시세의 안정세 등으로 전년대비 각각 0.3%와 2.5%의 증가에 그쳤다. 그러나 1993년 하반기부터 국내경기가 살아나면서 수입은 1994년 이후 유례없이 큰 폭으로 늘어나기 시작했다. 수출호조가 수출용 원자재의 수입증가로 연결되는 가운데 설비투자의 급증으로 자본재 수입이 크게 증가하고 있고 1994년 하반기부터는 국내 소비증가를 반영하여 소비재의 수입도 큰 폭으로 늘어나기 시작하였다. 이에따라 1994년의 수입은 전년대비 22.1%의 증가세를 보였고 1995년에는 이보다 늘어나 30% 이상의 수입증가세를 기록했다. 최근의 수입급증세의 특징은 선진국으로부터 자본재 수입이 주도하는 양상을 나타내었다. 이는 국내 자본재산업이 취약하여 일본 등 선진국에 대한 자본재 수입의존도가 높고 설비투자 증가세가 꺾이지 않은데다 엔고로 인한 대일 수입자본재 가격상승이라는 요인이 가세한 때문이다.

그러나 1995년 상반기부터 일부 기업들이 급격한 엔고에 대응하여 일본에서

미국으로 수입선을 전환하고 미국의 시장개방압력이 거세지면서 대미 수입이 현저히 늘었던 점도 특기할 만하다. 1994년에 수입증가율이 다소 낮았던 원자재도 경기확장 지속에 따라 소재 공급부족 등으로 1995년 들어 수입증가율이 크게 높아졌으며 총수입에서 차지하는 비중은 10% 정도로 작으나 소비재 수입도 늘고 있다.

우리나라의 수입에 대한 장·단기적 전망을 보면 단기적으로는 설비투자를 서둘러 추진했던 기업들의 설비확충의 완료와 정부의 투자완화 유도정책, 경기활황세 둔화에 따른 내수경기의 위축 등에 영향을 받아 수입증가율이 다소 낮아질 전망이다. 1996~2000년 사이에는 약 9.5%대 전후의 수입증가를 보일 전망이며, 국내경기가 적정수준의 성장률을 기록하게 될 2000년 이후 2010년까지 수입의 연평균 증가율은 7.9% 정도(DRI의 장기 전망자료에 의거)를 기록할 것으로 전망되었다.

〈표 Ⅳ-3〉 **한국의 수입 전망**

단위 : 억달러

구 분	1991	1994	1995	2000	2010	연평균 증가율(%)		
						90~95	'96~2000	2001~2010
KDI 전망자료	766	1,023	1,249	1,960	-	14.4	9.5	-
DRI 전망자료	766	1,023	1,249	1,950	4,172	14.4	8.2	7.9

주 : 1994년까지의 자료는 실적치이고 1995년의 자료는 한국은행의 잠정치임.

③ 국제수지

한국은 1986년에 처음으로 경상수지의 흑자를 나타내기 시작하여 1989년까지 4년간 연속 흑자를 유지하였으나 1990년부터는 다시 적자로 전환되었으며 1991년에는 87억달러, 1992년에는 45억달러의 적자를 기록하였다. 그러나 1993년에는 무역수지가 1990년이래 처음으로 흑자를 기록한데 힘입어 전년의 45억달러 적자에서 4억 5천만달러의 흑자로 돌아섰는데 이는 수출이 개도국의 높은 수입수요와 엔화강세의 영향으로 꾸준한 신장세를 보인 반면 수입은 내수회복 지연과 원유 등 국제 원자재가격의 하락으로 소폭 증가하는데 그쳤기 때문이다. 1993년 흑자로 돌아섰던 무역·경상수지는 1994년에 다시 적자로 반전된

후 1995년에는 그 폭이 더욱 늘어났으며 당분간 주력수출상품인 반도체가격의 폭락, 조선, 기계, 전자, 자동차 등의 엔저현상에 따른 수출부진 등으로 적자에서 벗어나지 못할 전망이다.

〈표 Ⅳ-4〉 **남한의 국제수지 전망**

단위 : 억달러

구 분		1991	1994	1995	2000	2010
KDI 전망자료	무역수지	-70	-32	-48	12	-
	경상수지	-87	-45	-88	-42	-
DRI 전망자료	무역수지	-70	-32	-48	40	80
	경상수지	-87	-45	-88	-	-

주 : 1994년까지의 자료는 실적치이고 1995년의 자료는 한국은행 잠정치임.

경상수지는 해외여행경비 등 무역외수지의 적자로 인해 1994년에 48억달러의 적자를 기록하였다. 1995년의 경상수지적자는 무역적자의 확대, 외환자유화 조치로 인한 무역외수지 적자확대 등으로 전년대비 43억달러 늘어난 88억달러 정도였다.

무역수지는 IMF타격에 의한 급격한 수입감소 및 수출호조로 1998년에 390만달러의 흑자를 기록했고, 1999년 이후 더 나아질 것으로 전망되고 있다. 반면에 경상수지는 무역외수지 적자의 완만한 증가추세에 따라 2000년까지 적자가 지속될 것으로 보인다. 그러나 이는 우리나라 GDP의 1% 미만에 해당하는 것으로 균형수준으로 판단할 수 있다.

④ 산업구조의 변화

산업구조의 변화란 특정산업 또는 산업군의 성장률이 산업전체의 평균성장률과 격차를 가짐으로써 상대적 비중이 변화하는 것을 말하는데, 그 요인은 수요와 공급의 두 가지 측면에서 살펴볼 수 있다. 먼저 수요요인으로는 경제발전에 의거 소득수준이 향상되며 이 과정에서 산업별 재화 및 용역에 대한 수요의 소득탄력치 차이에 따라 수요구성비가 변화된다는 점을 들 수 있으며, 공급요인으로는 노동, 자본, 자연자원 등 생산요소의 부존과 기술의 변화에 따라 산업별 비용구조

가 변화하며 그 결과 산업별 생산의 변화가 초래된다는 점을 지적할 수 있다. 우리나라 산업구조의 추이와 전망을 보면 농림수산업의 비중은 갈수록 낮아져 1980년 14.9%에서 1990년에는 절반수준인 8.7%로 감소되었고 제조업을 포함한 광공업분야는 중화학공업의 괄목할 성장에도 불구하고 과거 우리 제조업의 핵을 이루었던 섬유, 의복, 신발 등의 경공업이 크게 위축됨으로써 오히려 그 비중이 점차 하락하고 있는 양상을 보여주고 있다. 이와는 대조적으로 건설업은 사회간접자본의 지속적 확충과 민간건설부문의 높은 성장세 그리고 전기, 가스, 수도사업분야는 전력사용의 꾸준한 증가와 도시가스의 보급이 크게 확대됨에 따라 그 비중이 계속 높아지고 있다. 또한 금융업과 통신사업은 미래 고부가가치 첨단업종으로 분류되어 전체 경제활동에서 차지하는 비중이 더욱 높아짐으로써 이를 포함하고 있는 서비스업종의 비중이 갈수록 증대되고 있다.

국내총생산에서 차지하는 산업별 구성비를 전망해 보면 농림어업부문의 경우 생산성 향상에도 불구하고 시장개방의 확대로 인한 저부가가치 작물수입의 증가로 전체적인 성장세는 둔화되어 2000년에는 3.8%까지 비중이 하락할 것으로 보인다. 제조업 부문은 경제가 성숙단계에 들어서면서 제조업내 분업구조의 고도화와 한계자본수익의 감소로 인한 해외직접생산의 증가로 전(全)산업에서 차지하는 제조업 비중 및 제조업내 경공업의 비중도 점차 감소할 것으로 전망되고 있다. 서비스업부문은 제조업에 비해 생산성이 낮기는 하나 비교역부문의 비중이 높고 수요의 소득탄력성이 높아 구성비는 계속 높아질 전망이다. 특히 정보화의 진전에 따라 통신, 금융, 의료, 보건 및 영상분야 등에서 급성장이 예상된다.

한편 산업구조의 고도화에 따라 중간재 수요가 증대됨으로써 내수의 확대와 수출입의존도의 저하가 예상된다. 즉 소득증대에 따른 개인소비의 증대, 무역환경변화에 따른 불확실성의 회피 및 내수판매 확대노력이 지속됨으로써 GNP에 대한 무역의존도가 낮아져 1980년에 66%에 이르던 무역의존도는 2001년에는 50% 이하로 떨어질 전망이다. 참고로 이웃 경쟁국들의 무역의존도를 살펴보면 1993년에 대만이 73.7%, 중국이 35.5% 그리고 일본이 14.2%를 기록하고 있다.

산업 내부의 수출입구조도 크게 변화될 전망인데 수출은 과거 성장기에는 섬유, 의류산업이 주도하였으나 앞으로는 전기, 전자산업을 중심으로 한 기계류산업이 주도할 것으로 보인다. 특히 수입에 있어서는 산업구조 개편에 따라 제조업내 고기술, 지식산업의 수입대체가 급속히 전개되어 중공업부문의 제조업내 수입

비중은 2000년의 78.2%에서 2020년에는 73.7%로 낮아질 전망이다.

〈표 Ⅳ-5〉 **산업별 국내총생산 구성비 전망**

단위 : %

구 분	1970	1980	1990	2000	2010	2020
농림수산업	26.8	14.9	8.7	3.8	2.8	1.5
광공업	22.6	30.2	29.8	27.6	27.0	26.6
(제조업)	21.1	28.6	29.2	27.4	26.8	26.6
- 경공업	12.9	13.0	9.5	5.4	3.9	3.0
- 중공업	8.2	15.6	19.7	22.0	22.9	23.6
서비스업	50.6	54.9	61.5	68.6	70.2	71.9
건설업	5.1	8.1	11.6	11.0	9.5	8.8
전 체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : KDI, 「21세기 한국경제의 위상」, 1995. 5.

2) 북한 경제의 현황과 전망[12]

북한은 현재 심각한 경제난에 직면해 있다. 북한은 1990년 이후 경제성장률이 연속 마이너스 성장을 기록하고 있으며 경제난의 주요요인이라고 할 수 있는 식량, 에너지, 외환뿐만 아니라 생필품 등의 만성적인 부족현상은 산업생산은 물론 주민들의 일상생활을 크게 위협하고 있다.

이러한 북한의 심각한 경제상황과 관련해서 특히 관심을 끄는 것은 북한의 향후 전망이다. 북한의 전망에 대한 평가는 크게 두 가지로 나눌 수 있으며, 그 중 하나는 북한의 현 경제상황은 회복불능단계에 들어섰고 북한체제가 이미 자생력을 상실해 붕괴의 초기단계에 진입하였다는 것이며, 다른 하나는 북한의 경제난이 기존 계획경제체제를 마비시킬 정도로 심각한 수준이지만 현재 김정일은 대내통제력을 유지하는 등 정치적으로 비교적 안정되어 있고 북한 스스로도 경제난의 심각성을 충분히 인식해 나름대로의 방도를 모색하고 있기 때문에 향후 외국자본의 유치가 이루어지고 내부적으로는 개혁정책이 뒷받침되면 북한경제는 소생할 수 있다는 것이다.

12) 전홍택 · 김상기, 「북한경제의 현황과 개혁전망」, KDI, 1997, pp.1~2.

(1) 북한 경제의 현황

① 개관

중앙집권적 계획경제체제하에서 자립적 민족경제의 건설과 중공업우선주의를 추구해 온 북한의 경제정책은 경제성장에 필요한 자본과 기술의 도입기회를 제약함으로써 공업에서 경쟁력을 갖출 수 없었고 소비재산업의 낙후 등 산업부문간의 불균형을 심화시켜 왔다. 이러한 경제정책의 한계와 중앙집권적 계획경제체제에 내재된 구조적 문제 등으로 북한경제는 1980년대 후반부터 침체에 직면하게 되었다.[13]

더욱이 1990년대에 들어서서 북한경제는 최악의 침체를 경험하고 있는데, 이는 이미 구조적 침체가 현재화된 상황하에서 구소련의 붕괴와 동구 사회주의 국가의 해체로 북한의 대외경제관계가 거의 와해되었기 때문이다. 특히 구소련의 지원중단과 교역의 감소는 북한경제의 침체를 가속화시켰다.

1990년 북한의 대소련 교역규모는 25.7억달러로 북한의 총교역규모 47.7억달러의 50% 이상을 점유하고 있었지만 1991년에 들어와서는 4.7억달러로 감소해 북한의 대외무역에서 점하는 비중도 17.3%로 급락하였다. 또한 중국도 자국의 경제개혁 진전에 따라 그 동안 북한에게 우호가격으로 제공하였던 원유, 유연탄 등 기본원료를 국제가격으로 결제하도록 요구하였다.

이와 같은 체제의 구조적 모순, 불합리한 경제정책, 대외교역체계의 붕괴여파로 북한은 1990년 이후 6년간 경제성장률이 연속 마이너스 성장을 보이는 극도의 경제침체에 빠져 있으며, 이에 따라 1995년 현재 북한의 경제규모는 1989년에 비해 25% 정도 감소한 것으로 나타나고 있다.

---

13) 북한의 경제는 1960~75년까지는 비교적 빠르게 성장하였지만 1970년대 후반기부터 GNP 성장률은 1960~75년까지의 성장률 수준의 절반도 안되는 4% 수준으로 급격히 떨어졌고 1980년대 후반기에는 2%대로 더욱 떨어졌다.

〈표 Ⅳ-6〉 **북한의 성장률 및 교역규모 추이**

연 도	GNP 증가율(%)	교역규모(억달러)		
		수 출	수 입	교역규모
1990	-3.7	19.6	27.6	47.2
1991	-5.2	10.1	17.1	27.2
1992	-7.6	10.2	16.4	26.6
1993	-4.3	10.2	16.2	26.4
1994	-1.7	8.4	12.7	21.1
1995	-4.5	7.4	13.1	20.5

자료 : 한국은행, 「1995년도 북한 GDP 추정결과」, 1996. 6.

이를 산업별로 보면 〈표 Ⅳ-7〉에서와 같이 1990년 이후 서비스부문을 제외하고 거의 모든 산업에서 매년 생산이 감소되고 있는데, 특히 광업부문과 중공업부문이 가장 큰 충격을 받은 것으로 나타나고 있다. 광업부문은 1990년 이후 계속적으로 5% 이상의 마이너스 성장을 보이고 있으며 중공업분야는 1991년과 1992년에 각각 -15.8%와 -21.0%의 성장을 나타내어 경제침체를 주도하였다고 볼 수 있다.

② 식량

북한은 농업통계를 공개하지 않고 있으며 다만 1984년 곡물생산목표 1,000만톤을 달성했다는 내용이 전부이다.

농촌진흥청은 북한곡물의 품종을 구입하여 북한과 가까운 농지에서 이를 시험재배하고 북한의 경지면적과 관계시설, 기상조건, 시비량 등을 감안하여 북한의 곡물생산을 추정하고 있다. 농촌진흥청과 통일부에 따르면 북한농업은 1980년대 후반부터 집단농업체제에 기인한 생산성 저하로 어려움을 겪기 시작하였으며, 1990년에 들어 비료, 농약 등 영농자재생산이 줄어들고 연료부족에 따라 농기계 이용도 크게 제약을 받아 곡물생산이 급속히 감소한 것으로 판단된다.

〈표 Ⅳ-7〉 **북한의 산업별 성장률**

단위 : %

구 분	1990	1991	1992	1993	1994	1995
농림어업	-10.2	2.8	-2.7	-7.6	2.7	-10.5
광 공 업	-2.8	-11.9	-15.0	-3.2	-4.2	-4.6
광 업	-8.5	-6.8	-6.1	-7.2	-5.5	-2.3
제 조 업	-1.5	-13.4	-17.8	-1.9	-3.8	-5.3
(경공업)	(-6.2)	(-4.4)	(-7.3)	(5.0)	(-0.1)	(-4.0)
(중공업)	(-0.4)	(-15.8)	(-21.0)	(-4.2)	(-5.2)	(-5.9)
전기·가스	-2.2	-4.5	-5.7	-8.7	4.2	0.1
건 설	5.9	-3.4	-2.1	-9.7	-26.9	-3.2
서 비 스	0.3	2.5	0.8	1.2	2.2	1.5
국민총생산	-3.7	-5.2	-7.6	-4.3	-2.7	-4.5

자료 : 한국은행, 「북한 GNP 추정결과」, 각년도.
주 : 전년대비 증감률임.

〈표 Ⅳ-8〉 **북한의 곡물수요 추정**(1989~95년)

단위 : 천M/T

구 분	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
총수요(A)[1]	6,000	6,200	6,400	6,500	6,580	6,670	6,720
주식용[2]	4,219	4,359	4,500	4,570	4,627	4,690	4,725
비주식용[2]	1,781	1,841	1,900	1,930	1,953	1,980	1,995
총공급(B)	5,901	6,343	6,081	5,347	5,358	4,484	5,018
생산[3]	5,210	5,482	4,812	4,427	4,268	3,884	4,125[4]
순수입[5]	691	861	1,269	920	1,090	600	893[6]
부족량 (A-B)	99	-143	319	1,153	1,222	2,186	1,702

주 : 1) 농촌진흥청 추정치.
2) 1991년은 농촌진흥청 추정치, 다른 연도는 총수요에 '91년의 주식용과 비주식용 비율 적용.
3) 전년 생산분.
4) 수해로 인한 생산분 재고손실을 감안하지 않은 수치임.
5) 김운근, "북한의 식량난", 「통일경제」, 1995. 11.
6) UN 인도지원국, *Preliminary Findings of United Nations Assessment Mission*. 1995. 9. 12.

북한은 1991년까지 적어도 총량기준으로 식량수급에 큰 어려움은 없었던 것으로 보이나 1992년부터 식량수요가 공급을 100만톤 이상 초과하기 시작하였다. 북한은 1992년과 1993년에 식량배급의 감량과 사료용 등 비주식용 소비의 억제를 통해 식량부족을 해결한 것으로 보인다. 북한이 곡물소비를 얼마나 줄일 수 있는가를 대략적으로 추정해 보면 생활에 필요한 최저영양열량을 공급한다고 가정할 경우, 식량배급에서 50만톤의 감량이 가능하고 비주식용 곡물소비에서 정상수요의 절반에 해당하는 100만톤의 곡물절약이 가능하다.[14] 1992년과 1993년에는 연간 100만톤 정도의 곡물을 수입한 결과 곡물의 부족량이 각각 115만톤, 122만톤이었기 때문에 이러한 곡물절약으로 곡물부족을 해결한 것으로 보인다. 그러나 1994년과 1995년에는 곡물수입을 감안하더라도 곡물부족량이 219만톤과 170만톤이었기 때문에 곡물소비의 절약만으로 수요를 감당할 수 없었을 것이다. 북한은 이러한 곡물부족량을 비축곡물에서 충당하였을 것으로 추측된다.

북한의 식량난은 1995년과 1996년의 연이은 홍수로 인한 생산감소 때문에 1996년부터 더욱 악화되고 있다. 〈표 Ⅳ-9〉는 1996~97년도 북한 곡물수급에 대한 우리나라 통일부와 식량농업기구(FAO), 세계식량계획(WFP)의 추정치를 보여주고 있다.

1997년도('96. 11~'97. 10)의 곡물수급도 1996년과 마찬가지로 200만톤 이상의 곡물부족현상을 보일 것으로 전망된다. 통일부는 1996년도의 곡물생산을 전년대비 6.9% 증가한 369만톤으로 추정하고 있어 감량수요 581만톤(정상수요 677만톤에서 전년의 감량수요비율을 적용하여 계산)을 감안하면 212만톤의 곡물이 부족한 것으로 평가된다. 이에 반해 직접 북한의 농업지역을 표본추출하여 조사한 자료에 근거하여 발표한 FAO/WFP의 특별보고서(Special Report, 1996. 12)는 북한의 총수요를 536만톤, 곡물생산을 284만톤으로 추정해 1997년도 곡물부족량을 236만톤으로 평가하고 있다.[15] 특별보고서는 1997년도의

14) 생활에 필요한 최저열량은 1일에 2,100kcal 수준이다. 곡물 이외에서 얻는 영양열량을 '70년대 초의 남한수준이라고 보면 곡물에서 얻어야 하는 영양열량은 1일 1,735kcal이다. 이 양은 1일 1인당 500g, 1년 182.5kg에 해당된다.

15) 이 보고서는 236만톤의 부족량 중 북한이 광물 등 원재료와의 직접교환 형태로 수입할 수 있는 곡물량 50만톤과 해외에서 지원을 약속한 3만톤을 차감하여 실제 곡물부족량은 183만톤에 달할 것으로 추정하고 있다.

식량부족현상이 1996년도의 경우보다 더욱 심각해질 것으로 전망하고 있다. 북한은 200만톤 이상에 달하는 곡물부족을 1996년도와 마찬가지로 감량배급, 옥수수의 조기수확, 물물교환 형태의 곡물수입, 가축의 처분 등과 같은 비상수단으로 해결할 수밖에 없고, 이러한 방법은 일시적인 해결방법이지 장기적인 해결방법이 될 수 없다는 점에서 시간이 지남에 따라 북한의 식량사정은 더욱 심각해진다는 것이다.

〈표 Ⅳ-9〉 **곡물수급 추정**(1996~97년)

단위 : 천MT

	통 일 부		FAO/WFP	
	1996[1]	1997[2]	1996[3]	1997[4]
총 수 요	5,780[5](6,730[6])	5,810[7](6,770)	5,988(5,548)[8]	5,359
실제생산량	3,450	3,690	4,077	2,837[9]
생산부족량	2,330	2,120	1,911(1,471)	2,364[10]

주 : 1) 서울신문, 1996. 2. 2
2) 중앙일보, 1997. 1. 11.
3) FAO/WFP 조사단보고, 1995. 12. 28.
4) FAO/WFP "FAO/WFP Corp and Food Supply Assessment Mission to the DPRK", *Special Report*, 1996. 12. 6.
5) 감량수요 기준.
6) 정상수요 기준.
7) 1996년도 통일부의 감량수요 대비 정상수요 비율을 적용하여 계산.
8) 감량수요기준임. ( )안의 수치는 1996년 9월에 평가한 것으로 북한이 비주식용 곡물 44만톤을 절약하여 실제소비가 5,548천톤이었던 것으로 추정하고 있음. FAO/WFP, "Special Alert No.270", 1996. 9. 6.
9) 1996년도 곡물총생산량 430만톤에서 '96년 7월 홍수피해로 인한 손실 30만톤, 그리고 1996년 8~9월 식량위기때 옥수수를 비상식량으로 50% 조기 사용하는데 따른 감소량을 차감한 수치임.
10) 생산부족량은 2,522천톤이나 2,364천톤으로 계산된 것은 기초재고분 158천톤을 감안하였기 때문임.

③ 에너지

식량문제 못지 않게 북한 경제의 커다란 장애요인으로 작용하고 있는 분야가 에너지분야이다. 1990년 이후 북한의 에너지 공급상태는 석탄생산량의 계속적인

하락, 발전량의 감소, 그리고 외환부족으로 인한 원유도입량의 축소 등으로 지속적으로 악화되고 있다. 1995년 북한의 에너지 공급상태를 살펴보면 석탄의 경우 1989년의 54.7%, 발전량의 경우는 78.8%로 지속적인 감소추세를 보이고 있으며, 보다 심각한 것은 원유도입량이 1989년의 42%에 불과하다는 점이다. 이러한 에너지 공급상태의 지속적인 악화는 공장가동률의 저하뿐만 아니라 수송부문에도 장애를 초래하여 산업의 침체를 심화시키고 있다.

IEA의 통계에 따르면 1992년 경우 북한의 1차에너지 공급은 총 38,806천 TOE(석유환산톤)으로 이 중 석탄이 차지하는 비중은 83.8%, 석유 9.2%, 전력 7.0%를 차지하고 있다. 반면 최종에너지소비는 석탄 76.3%, 석유 11.0%, 전력 12.7%로 구성되어 있다.[16]

〈표 Ⅳ-10〉 **에너지 공급 추이**(1989~95년)

구 분	단 위	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
석 탄 생 산	백만M/T	43.3	33.1	31.1	29.2	27.1	25.4	23.7
	지 수	100.0	76.4	71.8	67.4	62.6	58.7	54.7
원 유 수 입	1,000M/T	2,600	2,520	1,890	1,520	1,360	91.0	1,100
	지 수	100.0	96.9	72.7	58.5	52.3	35.0	42.3
전 력 생 산	10억kwh	29.2	27.7	26.3	24.7	22.1	23.1	23.0
	지 수	100.0	94.9	90.1	84.6	75.7	79.1	78.8

자료 : 한국은행, 「북한 GNP 추정결과」, 각년도.

북한의 가장 중요한 에너지원인 석탄은 상대적으로 풍부하게 매장되어 있으면서도[17] 북한의 석탄수급은 이미 1980년대 중반 이후 불균형이 심화된 상태였다. 즉 1981~88년 사이에 석탄공급은 연평균 3%씩 증가한 반면 석탄수요는 매년 16%씩 증가해 1988년의 경우 전체 석탄공급량의 약 5%를 해외에서 수입한 바 있다. 이러한 수급사정의 악화는 대체할 만한 에너지자원이 개발되지 않은 상태에서 석탄생산이 부진하였기 때문이다.

---

16) IEA, *Energy Statistics and Balances of Non-OECD Countries*, OECD, 1993.

17) 통일부의 자료에 의하면 북한의 석탄매장량은 148억톤으로 이 중 무연탄이 117억톤, 유연탄이 30억톤으로 추정하고 있다(통일부, 「'95 북한개요」, 1996).

석탄생산 부진의 주요 원인은 채탄기술의 후진성에 기인한 것이며, 이러한 석탄공급상의 장애는 수송과 철강생산에 영향을 미쳐 악순환이 일어나고 있으며 나아가 북한경제를 제약하고 있다.

다음으로 원유수입의 감소는 북한의 수송부문과 농업부문에 결정적인 문제를 야기시켰다. 북한은 에너지 자립정책에 따라 석유소비를 억제하고 석탄과 수력을 중심으로 한 에너지정책을 추진하여 왔지만 타 에너지로 대체하기 어려운 수송 및 농업분야는 원유도입의 급격한 감소로 커다란 타격을 받고 있다. 북한은 1980년대에 중국, 구소련, 이란 등으로부터 연간 약 250만톤에서 300만톤에 달하는 원유를 수입하여 왔다. 그러나 1990년대에 들어 구소련과 중국은 그 동안 우호가격으로 제공한 원유공급을 국제가격에 의한 硬貨결제의 조건으로 공급할 것을 요구함으로써 1994년의 경우 원유도입은 91만톤에 불과하였다.

북한은 당초 전력생산을 주로 수력에 의존하고 있었으나 1970년대 초부터 국내에 풍부하게 매장된 무연탄을 이용하는 화력발전소 건설에 주력하여 1995년 현재 수력발전 시설용량이 60%, 화력발전 시설용량은 40%를 차지하고 있다(1965년에는 수력 88.3%, 화력 11.7%). 1995년 북한의 발전량은 230억kwh(수력 142억, 화력 88억)로 1989년 292억kwh(수력 150억, 화력 142억)에 비하여 21%나 감소하였다.[18] 이는 화력발전의 경우 석탄공급의 부족으로 가동률이 줄어들었고 수력발전도 용수부족과 시설의 노후화로 생산에 차질을 빚고 있는데 기인한다.

전체적으로 보아 북한의 에너지난의 직접적인 원인은 석탄의 생산저하와 원유수입의 위축에 있으나 산업구조가 에너지 다소비산업에 편중되어 있는 점과 전력의 경우 송·배전시설의 노후화에 기인한 중간단계에서의 손실도 중요한 요인으로 지적할 수 있다. 또한 수요측면에서 에너지에 대한 적절한 가격체계가 결여된 채 생산가보다 훨씬 낮은 가격으로 제공되기 때문에 최종수요자로 하여금 효율적인 에너지 이용을 유도할 수 있는 유인이 없다는 문제가 있다. 따라서 북한이 에너지 문제를 해결하기 위해서는 공급확대와 함께 송·배전시설의 교체, 에너지절약형으로의 산업구조조정, 합리적 가격체계의 도입 등 에너지체계의 전반적 개혁이 필요하다.

---

18) 통계청, 「남북한 경제사회상 비교」, 1996. 11 및 한국은행, 「북한 GNP 추정결과」, 1995.

④ 외환

북한이 외환부족에 직면하고 있는 원인으로는 두 측면에서 설명될 수 있다. 그 하나는 먼저 북한의 수출부진이다. 자립경제노선을 견지해 온 북한은 대외경제관계를 자립체제의 보완적 수단으로 간주하였지만 수출의 확대는 북한경제에 필수적인 원유, 곡물, 천연고무, 설비 및 부품을 수입할 수 있는 외환수요를 충족시킨다는 점에서 중요한 의미를 지닌 것이었다. 1990년대에 들어서서 구소련의 붕괴와 CMEA(Council for Mutual Economic Assistance)의 해체로 북한의 대외경제관계가 거의 와해되어 북한의 수출규모는 1990년 19억 6천만달러로 급격히 축소되었다. 특히 1990년 북한의 총대외무역 중에서 점하는 비중이 54%에 달하고 있던 대소교역의 급격한 단절은 북한경제에 커다란 충격을 주었다.

외환부족의 또 다른 원인으로는 북한이 냉전상황하에서 사회주의 국가들과의 무역에서 받아 왔던 우호가격 등의 혜택을 1991년 이후 받지 못하게 된 것을 들 수 있다. 북한은 중국, 러시아 등 사회주의 국가들로부터 원유, 곡물, 설비 및 부품 등을 국제시장가격보다 훨씬 낮은 우호가격으로 제공받음으로써 북한경제를 유지하는데 도움을 받아 왔다. 또한 교역도 경제적 이해뿐만 아니라 국제정치관계를 고려한 정부간의 협정에 근거하고 있었기 때문에 북한은 원유와 곡물을 국제시장에서는 팔기 어려운 열등재와의 교환을 통해 취득하였다. 따라서 구소련과 중국이 무역개혁에 따라 북한과도 정부간 협정이 아닌 상업베이스에 의한 대외무역을 추구함으로써 북한이 필요한 물자를 구입하기 위해서는 경화나 국제시장에서 팔 수 있는 상품으로 지급하지 않으면 안되게 된 것도 북한경제에 엄청난 타격을 주었다.

(2) 북한의 경제개혁 전망

소련, 동유럽의 부분개혁과 시장경제체제로의 이행을 위한 전면개혁, 그리고 중국의 본격적인 경제개혁은 누적된 경제문제에 대한 대응으로서 추진되었지만 그 직접적 계기는 최고지도자의 교체에 따른 정치적 변화였다. 그러나 북한의 경우는 김일성 개인은 물론 전체 가계에 대한 우상화, 그리고 주체사상을 중심으로 유일 영도체계가 강화되어 왔어 전면개혁없이 경제측면의 부분개혁이 이루어짐으로써 경제체제는 정치체제보다 신축적이고 실용주의적이라는 특징을 보이고

있다.

다만 자유경제무역지대 설치는 나진·선봉지역에 제한되기는 하지만 부분개혁을 넘어서는 주목할 만한 정책변화이다. 자유경제무역지대는 중국의 경제특구를 모델로 한 것이다. 자유경제무역지대에는 외국인 단독투자기업이 허용되며 외국투자기업의 경영방식도 자유로우며 시장경제원리가 적용되는 특별지역이다. 북한은 이러한 자유경제무역지대의 시장경제적 성격을 우려하여 평양 등 인구가 밀집되어 있는 중심지에서 가장 멀리 떨어져 있고 인구밀도가 낮은 지역을 선택한 것으로 보인다.

그리고 1996년부터 도입한 것으로 알려진 '개선된 분조관리제'는 농가청부제를 실시하지 않고 할 수 있는 최대한의 개혁이다. 따라서 1990년대 들어와 북한은 중앙계획경제체제의 범위안에서 실시할 수 있는 최대한의 개혁조치들을 추진해 온 것으로 평가되며 여기서 한걸음만 더 나간다면 결국 중국식 경제개혁으로 발전하게 될 수밖에 없다. 이와 같이 북한은 매우 경직된 정치제도를 가지고 있음에도 불구하고 정치체제를 위협하지 않고 경제에 도움이 된다면 어떠한 경제정책도 수용하는 실용주의적 성향을 보여왔다.

이상에서 살펴본 바와 같이 과거 북한이 수용해 온 부분개혁 조치들은 북한체제의 기본틀을 건드리지 않았으며 정권이 안정된 가운데 실시되었다. 그러나 중국식 개혁은 북한 경제체제의 기본틀을 바꾸는 것으로서 김정일체제를 위협할 가능성이 있다. 따라서 북한에서 본격적인 경제개혁이 추진되기 위해서는 김정일을 대체할 수 있는 개혁세력이 등장하여 김일성시대의 청산이 이루어져야만 할 것이다.

2. 統一後 韓半島의 國土開發 構想

1) 남북한 국토개발 현황

(1) 제3차 국토종합개발계획안(1992~2001년)[19]

1992년부터 2001년까지를 목표년도로 하고 있는 제3차 국토개발계획은 분단상황을 전제로 하고 있으면서도 통일기반의 조성을 목표로 하고 있기 때문에 통일후 국토계획에 시사점을 내포하고 있다. 특히 금강산-설악산을 연계한 국제적 관광지대 개발, 단절된 남북교통망의 복원·개발, 남북연결 간선도로망의 다변화 및 남북접경지대의 개발사업전개 등은 통일후 국토계획을 염두에 둔 주요항목이다.

이 가운데 교통망 복원사업은 휴전선 남쪽구간에 대해서 우선 추진키로 하고 있다. 철도는 경의선(문산-장단 12km), 경원선(신탄리-월정 16km), 동해북부선(철원-금곡 24km)이며, 도로는 1번국도(자유의 다리-판문점), 3번도로(연천-철원), 7번국도(고성군 명호리-송현진리) 등이 이에 속한다.

이와 함께 남한의 국토공간이 안고 있는 지역간 불균형문제를 해소하고 낙후지역의 개발을 도모하고 있다. 이를 위하여 강원, 경북북부, 경남서부 등 내륙지역에 중소공단을 개발하고, 중·서부신산업지대를 중부권(아산, 대전, 청주), 전북권(이리, 전주), 전남권(광주, 목포, 광양) 등의 3개 권역으로 세분화하여 전략적으로 개발토록 하고 있다.

(2) 신경제 장기구상

① 개방적인 국토구조 형성 및 동북아 연계교통망 구축

해안을 따라 해양지향적인 개발거점을 건설하여 동북아경제권의 중심지로서 한반도의 기능을 강화하도록 하고, 아울러 서울-부산축 개발 압력의 흡수를 통하여 국토의 균형적인 발전을 도모한다. 또한 동북아경제권의 중심지로서 기능강화를 위하여 동서 연안개발축의 간선교통망을 건설하여 북한-중국-러시아를 잇

19) 대한국토·도시계획학회, 「통일시대 한반도 국토개발 구상」, 1997. 2, pp.161~165.

는 동북아 광역교통체계의 구축에 대비한다. 철도망의 경우 중국내 관통 대유럽 철도망(TCR)과 연계하여 대유럽 육로수송체계를 확립한다.

② 신국토축의 형성

연안개발축의 형성 : 동서 및 남해 연안을 중심으로 U자형 개발축을 다음과 같이 형성하고, 해양과 대륙교류기반을 형성한다.

○ 서해안축(목포-서울-평양-신의주 연결축) : 환황해경제권(중국-동북부 및 중국 동해안 등)과의 교류기반 구축, 서해안 신항만 및 신산업지대를 연결하여 대중국 교류거점 형성

○ 남해안축(목포-광양-진주-마산-부산 연결축) : 남북한 교류증대 장기적인 차원에서 환동해경제권(중국 동북부, 러시아 극동지역, 일본 서해안 등)과 교류기반 조성

○ 동해안축(부산-포항-원산-함흥-청진 연결축) : 남북한 교류증대 등 장기적인 차원에서 환동해경제권(중국 동북부, 러시아 극동지역, 일본 서해안 등)과 교류기반 조성

○ 연안개발거점의 육성 : 연안축별로 개발잠재력이 높고, 산업 및 도시개발 등 경제기반 구축여건이 양호한 개발거점에 항만, 공항 등을 집중 육성하여 국제교류거점으로서 개발효과를 극대화하고, 연안개발 확산에 따른 환경부담을 최소화

○ 연안과 내륙개발을 연계 : 동해안과 서해안축의 주요 연안개발거점을 효율적으로 연결함으로써 연안과 내륙개발의 연계, 보완을 도모

③ 남북교류 활성화를 위한 한반도 교통망 구축

남북교류 활성화에 따라 통행거리가 장거리화되면 여객의 경우 철도, 항공이 경쟁력이 우위에 서게 된다. 따라서 제한된 도로능력 범위내에서 자동차여행에 의한 북한 방문은 가능하나 상당부분 철도수송이 담당하도록 한다. 화물의 경우는 거리와 비용면에서 유리한 철도와 해운수송이 불가피하다. 통일 이전 남북교류단계에서는 제도적 합의만으로도 수송이 가능한 항공과 해운수송을 위주로 교통시설을 연계한다. 남북관계 진전에 따라 장거리 화물을 직접수송할 수 있는 철도망의 연결과 함께 인적교류에 대비한 단절도로망의 연결을 아래와 같이 추진한다.

○ 해운직항로 개설 : 부산-포항-원산, 나진(청진), 인천, 광양-남포
○ 항공노선 개설 : 김포-순안
○ 철도연결 : 경의선(울산-판문점-개성), 경원선(철원-평양-북계), 동해북부선(강릉-속초-고성-원산)
○ 도로연결 : 국도 1호선(문산-판문점-개성), 3호선(철원-광양), 7호선(간성-장전)

④ 동북아 교통망의 구심적 교통체계 구축

한국은 동북아의 중심지에 위치하고 있기 때문에 동북아 각국간의 여객 및 화물이동의 중계기지로 활성화할 필요가 있다. 특히 한국의 공항 및 항만체계의 확충은 한국경제뿐 아니라 동북아지역 전체의 성장을 위하여 필수불가결한 요소이다. 따라서 영종도 신공항, 부산신항, 광양항 등을 정보통신, 무역, 금융, 첨단물류, 국제회의, 레저기능 등을 담당할 배후지와 항공, 해운, 철도, 도로 등 연계서비스 제공이 되는 교통거점지역으로 개발해야 한다.

(3) 제4차 국토개발계획(안)

2000년대 세계 및 국가적 변화를 근간으로 제4차 국토개발계획이 수립될 계획이며, 그 기초적 계획안이 제시되고 있다. 제시된 안을 소개하면 3개의 연안축과 3개의 동서내륙축을 중심으로 한 국토종합축(3×3)이 구상되고 있으며, 3개 연안축은 서해안, 남해안, 동해안축이고 3개 내륙축은 평양-원산, 인천-강릉, 군산-포항축이다. 또한 지방도시 육성과 수도권의 분산, 국제개방거점 개발 및 테크노벨트 조성이 계획안의 중심내용이다.

2) 북한의 국토개발 현황

(1) 국토개발 방향

① 자연개조

북한은 국토개발 원칙을 외부에 의존하기보다는 자체적으로 주어진 국토를 가능한 최대로 이용하자는데 기초를 두고 있다. 국토의 잠재적 효용을 극대화할 수 있도록 자연조건과 자원을 합리적으로 이용하기 위하여 자연개조사업을 적극적으로 추진하고 있다.

자연개조사업은 협의적으로는 농업과 밀접한 관련을 가지고 있어, 식량증산을 위한 영농의 수리화, 간석지 개발, 고지대 개발, 새땅찾기, 다락밭 건설, 토지정리 및 개량사업, 산지의 종합적 이용, 수자원의 종합적 이용 등이 그 대상이 되고 있다.

② 도농 균형개발

이 개념은 도시는 지배계급의 거점이며, 농촌은 권력계급의 종속된 기지라고 하는 이분법적이고 대립적인 개념을 극복하자는 것으로 북한뿐 아니라 사회주의 지역개발의 기본명제라 할 수 있다.

농업과 공업을 분리하여 농촌발전을 근대화-공업화-도시화의 과정논리로 보는 서구적 개발모델과는 달리, 북한에서 농촌은 3대 혁명사업을 실천하고 도시는 이를 지원하는 농공병진을 통하여 농촌전체를 발전시키는 것이 국가전체를 발전시킨다는 모델을 가지고 있다. 이로써 도시형 농촌, 농촌형 도시전원생활의 집합이 가능하며, 이를 실현할 수 있는 공간적 거점단위로써 군(郡)을 제시하였다. 북한은 이를 위해 1952년 12월 22일 대군제를 중군제로 축소조정하는 행정구역 개편을 실시하고, 여러 개의 면을 재분할, 병합하여 94개군을 168개군으로 증편하고 각 군의 중심지에 168개의 읍을 설치하였다.

③ 국방건설과의 병진

북한에서는 산업의 분산 및 지방공업의 발전을 도모하되, 유사시 물자보급의 용이함과 전략상의 문제점을 감안하여 주요기업소들을 안전지대로 이동시키는

정책을 강력히 추진하였다. 이에 따라 기계공업이 북부내륙(강계공업지구)지대로 이전하고, 휴전선 인접지역(사리원 이남)은 물론 기존의 공업집중지역인 관북해안 일부지역의 성장을 제한하였다.

(2) 국토개발 실태[20]

① 계획수립 체계 및 국토개발 건설총계획 수립원칙

북한은 생산수단의 국유화, 계획경제 및 중앙집중관리 등을 통해 사회주의 개혁의 기초를 닦았고, 이를 기초로 국토개발계획을 추진하고 있다. 국토개발계획의 사실상의 최고기관은 국가계획위원회이다. 이 기구는 정무원 총리와 부총리의 지휘감독하에 있다. 그러나 국토개발정책의 기본방향은 노동당의 지시를 받게 되어 있고 노동당의 기본정책에 입각하여 국가계획위원회가 모든 개발계획을 종합적으로 작성하는 책임을 진다.

국토개발계획에 관한 주요 법규로는 1972년 12월 27일에 개정, 공포된 헌법과 토지관리규정(1960년), 토지법(1977년) 등이 있으며, 국토건설총계획 수립의 원칙은 다음과 같다.

○ 농촌보전 측면 : 국토건설과 자원개발에서 농경지를 침범하지 말며 극력 아끼고 보호하도록 한다.

○ 소도시지향 측면 : 도시의 규모를 너무 크게 하지 말며 작은 도시형태로 많이 건설하도록 한다.

○ 지역특성별 도시 및 지역개발 측면 : 각 지역의 기호 풍토적 특성을 고려하도록 한다.

○ 지역경제의 연계화 측면 : 나라의 인민경제 발전방향과 각 지역의 경제발전 전망에 맞게 과학적으로 계획을 세우도록 한다.

그러나 실제로 그 원칙에 위배되는 사례가 많다. 대도시를 지양하고 소도시를 여러 개 만든다는 원칙에 따라 군의 역할을 강조하고 있으나 원칙이 무시되고 있다. 평양을 비롯한 대도시들은 특별시나 직할시로 승격되었을 뿐만 아니라 농촌인구의 유입이 날로 증가하고 있으며 이로 인해 도시의 주택부족현상은 심각한 문제로 남아 있다. 특히 평양-남포간과 평양-사리원간은 이미 대도시권화되어

20) 대한국토·도시계획학회, 앞의 책, pp.156~158.

주택건설사업이 지역주민사업 가운데 가장 해결하기 어려운 문제로 대두되었다.

② 지역 균형개발 원칙과 국토개발

사회주의 체제를 유지하고 있는 북한은 국토개발의 이념적 목표를 지역간 균형개발에 두고 있다. 북한이 지역균형발전을 달성하기 위해 고수하고 있는 원칙은 i) 공장, 기업소는 원료산지 및 소비자와 접근, ii) 전국토를 구성하고 있는 각 지역간의 균형적 발전, iii) 도시와 농촌간의 문화적 격차의 해소, iv) 자연환경의 보호, v) 중공업시설 우선 건설에 의한 혁명무력역량의 강화 등이다.[21] 첫번째 원칙은 무산의 철광석, 고원탄전의 무연탄 등을 기초로 원료산지에서 공업이 발달하여 그 기조가 그대로 지켜지고 있으나, 그외의 원칙은 북한의 현실적 차원과 거리가 멀어 제대로 지켜지지 못하고 있다.

따라서 북한의 지역개발 및 도시성장도 총량적 성장중심의 계획경제를 추진하기 위해 개발여건이 좋은 항구도시와 교통요충지, 그리고 일제하의 공업도시지역이 우선 개발되고 양강도, 자강도 등의 내륙지역이 낙후되었다. 특히 중앙계획총국의 계획 주도로 산업화가 추진되면서 평양이 북한의 절대적 중심도시로 성장하였으며, 남포, 평성, 송림 등의 평양부근 도시가 발전하게 되었다.

(3) 북한의 지역개발 현황[22]

① 평양, 남포권

평양은 북한의 수도이자 김일성의 출생지이고 조선노동당 중앙위원회와 정무원이 자리하고 있는 북한의 사상, 정치, 경제, 문화의 중심이다. 1990년 현재 평양시 인구는 328만 8천명, 면적은 약 2,800㎢로 서울시 면적의 약 4배이나 도시화된 지역은 전체면적의 5%에 불과하다.

평양의 도시공간구조는 경의선철도가 남북축을 형성하고, 중심부를 동서로 가로 지르는 간선도로축을 골격으로 보조축이 형성된 방사형구조를 기본으로 형성되어 있다. 이 축을 중심으로 동북편에는 각종 문화·교육기능이 자리잡고, 서남편에는 주택지역과 만경대를 중심으로 한 김일성혁명 사적지들이 도처에 분포되

21) 통일부, 「북한총람」, 1996, p.744.
22) 윤혜정·장성수, 「통일시대 국토개발의 방향」, 태림문화사, 1997. 3, pp.87~96.

어 있다.

평양의 공업은 금속, 건재, 일용품 생산이 중심이며, 남포, 대안과 송림, 사리원 일대를 묶는 평양공업지구는 북한의 최대 공업지구이며, 철강, 기계, 전기 및 경공업이 발달하여 있다.

대동강 하구에 위치하여 평양의 관문역할을 하는 남포는 평안도에 속해 있다가 1979년 12월 행정구역 개편에 의해 용강군과 대안시를 흡수하여 직할시로 승격되었다. 1990년 현재 인구는 79만명이며, 면적은 828.9km^{2}로서 북한 제2의 도시로 성장하여 국제항구 및 공업도시로 기능하고 있다. 남포항 일대의 대동강 하구는 간조시에도 하천폭이 4km, 항내수심이 평균 12~25m에 달해 2만톤급 이상의 선박이 동시에 접안할 수 있는 양항이며, 그 하역능력도 700만톤이다.

남포와 평양사이에는 1989년 건설된 고속도로와 1979년 전철화된 연장 55km의 평남선 철도가 개설되어 있다. 북한은 대동강하구 연안 일대인 와우로 구역 일원에 견직공장 등 경공업시설을 건설하고 있으며, 남북합작사업에 대비하여 30여만평 규모의 공단을 조성하고 있다.

② 개성, 해주권

개성은 1955년 개풍, 판문군이 묶여 개성직할시로 개편되었다. 개성직할시는 개성시와 개풍군, 판문군, 장풍군 등 3개 군으로 구성되어 있으며, 인구는 1990년 기준 37만 9천명으로 추계되고 있다. 개성지역은 사회주의 경공업도시이자 풍요로운 농촌의 상징으로 간주되고 있으며, 공업은 방직, 편직, 피복생산이 특징이다.

해주는 황해남도의 대표적인 도시로 1982년 잠정추계로 인구가 약 26만명으로 알려져 있다. 1975년 이후 해주항이 국제무역항이 되었고, 해주제련소, 해주인비료공장이 건설되어 공업지역으로서의 윤곽을 갖추었다. 1976년 김일성의 현지지도에 따라 해주시를 경공업 및 산업도시로 육성하여 국제 무역도시로 개발하기 위한 사업이 1980년대 들어 대대적으로 추진되었다.

③ 신의주, 남신의주권

도청소재지인 신의주는 평의선의 종점이자 중국으로 철도가 연결되는 국경관문도시로서 1988년 4월 중국 단동시와 1일 관광지역으로 상호개방하는 협정을

체결하였다. 인구는 1982년 잠정추계에 의하면 27만 1천명으로 알려져 있다.

1980년대말부터 김정일의 지시에 따라 신의주 남쪽지역에 5년간의 계획기간을 설정하고 3만세대의 주택, 학교, 유치원, 극장, 호텔 및 각종 체육시설 등 현대적인 문화생활시설을 건설하는 소위 '남신의주' 건설에 박차를 가하고 있다.

④ 청진, 나진, 선봉권

동해 북부지역에 해안선을 따라 청진, 선봉, 나진을 묶는 청진공업지구, 김책, 명윤, 실주, 단천을 묶는 김책공업지구가 형성되어 있다. 제철, 제강, 야금공업이 발달한 청진공업지구 중심인 청진시의 인구는 1990년 기준 66만 4천명이다. 청진시에는 조선소, 철도공장, 화력발전소, 화학섬유공장 등이 있다.

군항으로 개발되었던 청진항은 1970년대 이후 대규모 무역항으로 완전히 탈바꿈하였다. 수심 평균 9.7m, 부두연장 2,138m, 하역능력은 800만톤에 이른다.

나진항에는 3개의 접안부두를 갖고 있는데, 총부두길이 2,115m, 10개의 선창, 3개의 돌출제방이 있으며 총연장은 2.5km에 이른다. 15척의 1만톤급 선박의 정박이 가능하고 연간 300만톤의 하역능력을 갖추고 있다. 선봉에는 북한 최초의 원유처리공장인 승리화학공장이 건설되어 연간 100만톤의 처리능력을 갖고 있다. 선봉군은 철도망이 잘 정비되어 있고 주요 원유공장이 있는 소련의 나호드카항으로부터 최단거리에 있다. 북한은 1991년 12월 나진·선봉지역을 자유경제무역지대로, 청진항의 일부를 보세지역 내지는 특혜관세지역으로 발표했다.

3) 통일후 남북한의 국토개발 구상

(1) 기본구상[23]

① 서울 중심의 단핵구조를 다핵구조로 개편

남한이 주도한 통일은 서울 중심의 기존 공간구조를 더욱 강화시킬 여러가지 요인을 지니고 있다. 그 요인들은 통일 이전의 남북교류 및 협력추진 및 통일 이후의 권력구조, 행정체계 및 경제관리와 같은 비공간적인 요인과 밀접한 관계가

23) 윤혜정 · 장성수, 앞의 책, pp.145~148.

있어 쉽게 통제하기 어렵다. 따라서 단핵구조를 다변화시켜 다핵구조로 개편해야 한다.

그와 더불어 평양, 서울, 영종도, 대전을 잇는 중서부지역에 중추관리기능을 연담하는 중핵지역을 편성, 한반도의 심장으로 만드는 것을 가정할 수 있다. 이 지역은 21세기 국가공간구조의 심장부 역할을 수행하는데서 나아가 동북아, 태평양경제권의 핵심지역으로서의 기능을 담당할 것으로 기대된다.

② 기존 X자형 발전축을 모래시계형으로 유도

경의선, 경원선을 재건하여 각각 중국과 구소련의 간선 철도망과 연결시킴으로써 대륙으로의 연계를 강화하고, 고속도로를 보강하여 국제화시킨다.

현재 남한에서 개발중인 서해안 축을 북한으로 연장하고, 경부축과 전제한 중서부 중핵지역과 결합시키면, 전체국토의 발전의 축은 「X자형」이 모형이 된다. 이 모형에 시베리아와의 연결을 감안하여 서울-원산-함흥-청진을 잇는 동북축의 강화가 필요한데, 이 동북축은 동북아 경제협력의 시금석이 놓이고 있는 두만강 하구의 접경지대를 중서부 심장부에 연결시킬 수 있기 때문이다. 이 축의 개발은 역사적으로 소외지역인 관북지방의 개발과 북한지역경제의 성장에 결정적 역할을 할 것이며, 전국토적 측면에서 볼 때 동남임해공업지대와 함께 환동해권 형성의 중요한 부분이 될 것이다.

북한지역의 동해안에서 개마고원을 가로질러 북한지역의 서해안지역으로 발전축을 형성시키고, 또 환황해권의 중심도시이며 동서해안의 연결고리인 광양을 중심으로 해상의 동서를 연결, 통일한국 국토개발은 모래시계형 구조로 유도하며, 이를 통해 낙후지역의 개발을 국토개발계획 측면에서 뒷받침하도록 한다.

③ 관북, 관서지방의 개발을 위한 동서간선교통로 개발

한국과 중국의 국경선을 따라 형성되는 발전축과 별도로 함흥-신의주간의 동서간선교통로를 개발하여 동북축의 내륙공업도시들을 서북축과 연결시키는 것이 필요하게 될 것이다. 이 동서연결로는 남포-평양-원산간 고속도로와 함께 북부지방의 동서안을 연결시켜 경제적 효과를 증대시키고 관북, 관서지방의 개발에 추진력을 제공할 것으로 기대된다. 이 북부동서축은 동북아경제권의 핵심적 발전축으로 기능하게 될 것이다. 러시아는 이를 이용해 시베리아횡단철도와 연결시켜 본격적인 극동개발을, 중국은 만주를 거쳐 발해만 연안과 연계시킬 것으로 보인

다. 이 과정에서 「블라디보스톡-목단강-길림/하얼빈-장춘-심양」을 잇는 만주노선과 「블라디보스톡-나진-청진-함흥-신의주-심양」을 잇는 한반도노선이 성립될 것이기 때문에 이 지역에서의 입지적 우위를 확보하기 위한 동서축에 대한 투자와 개발이 매우 중요하다.

④ 자연친화적 생활공간 구축

국토의 등줄기 산맥이 되는 지리산에서 태백산맥을 거쳐 금강산, 개마고원, 백두산으로 이어지는 산지 및 그에 연한 동해안 일대는 자연보전을 우선목표로 삼는 휴양공간으로 조성한다. 백두산 일대와 개마고원 및 비무장지대는 자연공간으로 보존하여 자연학습장이나 체력단련의 장으로 활용하도록 한다. 이 지역은 한반도에서 유일하게 원시림, 자연림이 남아있는 삼림지대이며, 화산·용암지대, 고산주변 빙하지역 등 자연경관이 독특할 뿐 아니라 민족발흥의 근원지라는 민족정서가 깃든 지역으로 후세에 남겨줄 정신적인 유산을 담고 있기 때문이다.

⑤ 환경친화적 항만의 개발

우리나라는 그 동안 바다를 개발하고 이용하는 데만 치중해 온 결과 바다관련 환경문제가 새로운 과제로 제기되고 있다. 특히 우리나라 내륙의 오염물질이 연안을 오염시키고 있어, 해양개발 거점지역인 동시에 환경생태적으로 매우 중요한 연안역은 개발과 보전의 조화가 필요하나 그 동안은 산업입지, 도시개발, 매립 등의 대규모 연안개발사업이 무주물 선점식으로 추진됨에 따라 체계적인 연안역 오염방지와 보전대책이 미흡하였다.

항만의 개발도 연안역 개발 및 보호와 관련된 문제이기 때문에 궁극적으로 환경친화를 위한 항만개발의 노력이 경주되고 있다. 이를 위해서 최근에는 항만의 계획단계에서 환경영향평가를 강화하고, 건설단계에서는 비산먼지 발생억제, 소음발생 저감 및 수질오염의 억제를 위한 방법을 강구하고 있다. 또한 항만개발후 운영단계에서는 연안오염방지와 해양환경의 보존을 위해 항만수요에 적합한 여러가지 육상 수용시설을 설치·운영할 수 있도록 하는 폐유처리업, 유창청소업, 저장 및 처리시설 등의 설치운영에 대해 규정을 하는 해양오염방지법 등의 법률에 의해 환경기준의 입법화를 통한 환경오염 방지와 환경보전 노력을 마련하고 있다.

그러나 우리나라의 환경친화적 항만개발은 선진 항만에 비해 초보적인 수준으

로 21세기를 맞이해 우리나라 항만을 더욱 환경친화적인 항만으로 만들기 위해서는 해양 및 연안수역의 종합적인 관리가 필요하며, 동시에 해양환경의 조성 및 보호 노력이 더욱 경주되어야만 한다.

⑥ 종합적 관광대책의 수립

21세기 초에 맞게 될 경제통일과 정치통일을 바탕으로 남북간의 지역간, 계층간의 불균형이 타파되고 민족동질성이 회복되는 정치통일을 맞이하기 위해서는 지금부터 다음과 같은 관광의 미래관리방향이 정립되어야 한다.

첫째, 통일중립국이 완성될 시 시급한 과제는 우리의 삶을 더욱 알차고 풍요롭게 하기 위한 관광문화를 꽃피우는 일이다.

둘째, 현재 진행되고 있는 남북대화에서 반드시 관광학술분야 교류, 관광공동개발, 관광개발의 이익공유, 관광교육프로그램 개발, 관광을 통한 민족동질성 회복을 위한 관광전시회, 문화유물·유적에 관한 공동조사 및 연구 등 제 분야의 항목들이 진지하게 논의될 수 있는 분위기를 조성해야 한다.

셋째, 한국의 정치지도자는 한반도를 둘러싼 국제환경변화에 능동적으로 대응하면서 "한국속의 세계"를 통일시 실현하기 위해서 지속적인 북방외교를 전개하여야 한다. 북방외교의 전개는 물적, 인적교류뿐만 아니라 관광의 교류가 실현될 수 있도록 성실한 노력을 경주해야 한다.

넷째, 통일중립국을 준비하고 통일중립국이 완성되었을 시 관광사업이 통일중립국의 기간산업으로 확고한 위치를 점하기 위해서는 경제통일시까지는 물론 정치통일 이후까지를 대비한 관광분야의 사회간접자본을 지속적으로 확충해야 한다.

다섯째, 분단상황을 극복하고 민족의 동질성을 회복하기 위해서는 문화의 이질감을 해소할 수 있는 관광정책의 방향이 설정되어야 한다. 분단 반세기 동안 한국의 전통문화는 외래문화에 의해 상당히 그 모습이 퇴색되었고, 북한은 주체사상에 입각한 왜곡된 문화를 생성하여 한민족 고유문화와는 거리가 먼 이상한 형태를 북한 주민에게 심어 놓았다. 이와 같은 문화의 이질감은 통일시 민족의 일체감을 형성하는데 가장 큰 장애요인으로 등장할 것이므로 남북의 동질감을 형성하기 위해서는 문화정책을 관광정책 개발의 방향에서 찾도록 해야 한다.

여섯째, 사회적 형평에 바탕을 둔 복지관광 정책개발의 방향이 설정되어야 한다. 경제통일이 완성될 시 남북한의 불균형 중 가장 큰 항목이 관광에 참여하지

못하는 북한의 비참여계층에 관광기회를 제공하여 줌으로써 관광분야의 사회적 단층을 제거하는 것이므로 우리 사회가 안고 있는 제 갈등과 빈부의 격차를 복지관광으로 흡수하여 해결하여야 할 것이다. 따라서 한국은 지속적인 복지관광 육성으로 사회적 형평을 실현하고, 이를 바탕으로 복지사회를 건설하면 경제통일 시 북한지역이 안고 있는 갈등요소를 복지관광으로 흡수하여 처리할 수 있는 능력이 축적될 수 있으므로 한국의 정치지도자는 통일을 대비하여 복지관광 육성에 전력해야 한다.

(2) 통일후의 국토개발계획[24]

개발권역의 설정은 개발의 동질성, 지역의 특수성, 지역간 균형발전, 특구개발 등을 감안하여 설정하여야 한다. 지역간의 이질성을 가능한 한 동질화할 수 있고 지역간 균형개발을 도모하면서 동북아의 중심국으로서의 경쟁력을 배양한다는 목표에 따라 남북의 개발권역을 의주권, 청진·나진·선봉권, 평양·남포권, 원산권, 중서부권, 금강산·동해권, 서남부권, 광양·남해권, 부산·포항권, 내륙자연권 등 10개 권역으로 구분하였다. 권역의 성격은 각 권역의 인력수급, 입지적 경제성, 교역성격, 자원공급을 감안하여 개발성격 및 기능을 부여한다.

① 의주권

환황해권의 거점도시이자 중국과의 교역거점으로서 한반도 개발의 서북쪽 중심으로 개발한다. 또한 환황해와 환동해권 연결도시로서의 기능을 부여한다. 평북지역의 철광석 및 지하자원을 활용하고 압록강 하구에 조성된 갈대밭 등을 활용하여 화학섬유공업 콤비나트를 육성한다. 용천평야 등의 입지를 활용하여 공업단지를 조성하여 평북지역의 개발을 선도하는 지역으로서 구성, 박천권을 배후지로 연계하여 개발한다.

② 청진, 나진, 선봉권

대외교역 및 중공업 개발기반육성권역으로 계획하며 환동해권의 중심으로서 두만강개발 및 시베리아 개발거점으로 조성한다.

---

24) 윤혜정·장성수, 앞의 책, pp.149~157.

무산의 철광석과 알루미나 원광석을 이용하고 항만시설기반을 활용하여 지하자원 활용형 산업을 육성하며 러시아 및 일본과의 교역지역으로 개발한다. 동북지역의 개발낙후지역 개발거점으로 활용하여 혜산, 길주, 명천권을 배후지로 연계하여 개발한다.

③ 평양, 남포권

한반도 중심관리축의 북쪽 연단부로서 경공업 및 정보, 서비스산업 거점으로 육성한다. 특히 북한지역개발의 거점이었던 점을 감안하고 시가화가 이루어지지 않은 지역에 도시기능을 부여하여 통일에 따른 북한주민의 도시유입지로 개발한다. 북한주민들의 도시유입을 평양권에서 흡수하지 못할 경우 남한 대도시권으로의 인구유입을 초래할 우려가 있기 때문에 평양의 도시기능 강화는 매우 중요한 의미를 갖는다.

남포는 환황해권 개념에 입각하여 중국의 산동, 대련 및 청도와 교역 및 가공무역기지로 육성한다. 서해의 남포갑문지역의 자연조건을 이용하고 평양의 대동강권을 연계, 개성의 역사적 유적을 한데 묶어 역사관광단지를 조성한다.

④ 원산권

함경남도 및 강원도의 지하자원을 이용한 사업을 개발하고 중공업 및 수산업을 유지한다. 함흥의 화학공업기반을 강화하며, 원산항의 항만기능을 강화하기 위한 항만시설을 보강하고, 원산-평양, 원산-의주간 3각 지점으로 물류처리능력을 증대시킨다.

⑤ 중서부권

서울, 인천(영종도), 개성과 대전을 연결하여 국토전반의 중추관리지역으로 개발한다. 행정·경제·산업정보의 중심이자 신의주-평양-서울-대전-부산으로 이어지는 대륙-해양-연결도시의 중심부로 개발함과 동시에 영종도 신공항을 활용하여 동북아시아 교류거점으로 개발한다. 서울-개성간 한 지역에 행정수도를 건설하여 통일한국의 정치적 상징성을 부여하고 거대도시 과밀화의 요인을 해소한다.

⑥ 금강산, 동해권

자연관광자원을 적극 활용하여 세계적인 휴양지역으로 개발한다. 수도 서울의 상수도원 보호라는 측면과 군사적 이유로 개발이 낙후된 한강 상류 강원도지역을 금강산과 동해안이라는 천혜의 자원과 연계하여 국민휴양지역으로 개발한다. 그 교통거점으로 춘천, 강릉, 양양을 개발한다.

⑦ 서남부권

첨단산업 및 대중국 교역지대로 개발한다. 중국과의 교류라는 새로운 변화에 맞추어 항만시설 정비, 대규모 공단조성, 첨단산업기지 조성을 추진하여 낙후되었던 서남권을 21세기의 새로운 개발거점으로 조성한다. 광양과 목포지역에서 해로를 통해 중국으로 운반된 화물은 유럽까지 철도로 운반되어 거리단축, 상품운반의 안전도를 보장할 수 있어 광양, 목포지역은 대중국, 대유럽 상품수출항으로 조성한다. 아울러 인구가 조밀한 중국 동해안의 소비시장을 겨냥한 경공업 및 가공공업기반을 구축한다.

⑧ 광양, 남해권

중국과 일본을 연결하는 동북아시아의 중심교역도시로 개발한다. 철강, 화학공업지역으로 조성하며 환동해권과 환황해권의 교점에 위치한 항구라는 점을 중점개발하여 남해안의 중요한 대외교역창구로 조성한다.

⑨ 부산, 포항권

동남부지역 및 환동해의 거점으로 개발한다. 포항의 중공업, 부산의 경공업 및 중공업, 대구, 구미지역의 전자공업을 망라한 남한 최대의 공업력을 기반으로 대일본, 대태평양교역의 거점지역으로 조성한다. 서울-부산간의 고속전철망이 신의주까지 연장될 경우 중국 및 시베리아횡단철도를 이용하여 부산에서 유럽의 심장부인 파리까지의 육로가 개통되어 부산, 포항은 태평양과의 유럽을 연결하는 지역으로 성장할 것이다.

⑩ 내륙자연권

지리산, 태백산, 금강산, 개마고원, 백두산으로 이어지는 한반도의 준령들을 연계개발하여 자연과 친화된 환경보전 및 한민족 휴양지역을 조성한다. 개발에

따른 국토공간의 황폐화를 방지하고 민족적 정서와 정기를 함양할 수 있는 기회의 요소로서 개발한다. 비무장지대와 개마고원, 백두산의 천연원시림과 야생조수를 적극 보존하여 국민교육의 장으로 삼는다.

3. 南北韓 交通體系의 現況과 展望

1) 남한 교통망체계의 현황과 전망

(1) 남한 교통망체계의 현황

① 도로

연대별 도로연장 증가현황을 보면 1962년 도로의 총연장이 27,169km이던 것이 1982년에는 약 2배가 증가한 53,935km가 되었고 1996년에는 82,342㎞로 늘어났으며, 고속도로는 1996년 기준으로 23,369㎞에 달하고 있다.

〈표 Ⅳ-11〉 **도로연장추세**

단위 : km

구 분	1962	1972	1982	1992	1994	1995	1996
고속국도	-	655	1,245	1,600	1,650	23,339	23,369
총 연 장	27,169	42,868	53,935	58,848	73,833	74,237	82,342

자료 : 건설교통부, 「건설교통통계연보」, 각년호.

② 철도

남한의 철도 총연장은 1970년에 5,500km에서 1996년에는 6,559km로서 1970년에 비해 19.3% 증가하였다.

남한의 전철화률은 1985년 6.9%인 432km에서 1996년 8.8%인 576.6km로 다소 늘어났다. 남한의 지하철 총연장은 1975년 7.8km에서 1996년에는 250.9km로 21년간 32.1배나 신장하였다.

〈표 Ⅳ-12〉 **철도 총연장**

단위 : km

1965	1970	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
4,387	5,500	5,619	6,007	6,299	6,435	6,462	6,496	6,517	6,559	6,554	6,559

자료 : 통계청, 「남북한 경제지표」, 1996, p.235.

〈표 Ⅳ-13〉 **전철 총 연장 및 전철화율**

단위 : km, %

구 분	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
전 철 총 연 장	432.0	524.5	524.5	524.5	530.0	557.4	557.4	576.6
전철화율	6.9	8.2	8.1	8.1	8.1	8.5	8.5	8.8

자료 : 통계청, 「남북한 경제지표」, 1996, p.236.

③ 해운

항만하역능력을 보면 1980년에 1억 1,288만톤에서 1997년 3억 6천만톤으로 3.2배가 확대되었다.

〈표 Ⅳ-14〉 **항만하역능력**

단위 : 천톤

1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
112,886	118,433	224,353	248,365	257,656	268,940	276,200	285,000	295,260	359,926

자료 : 통계청, 「남북한 경제지표」, 1996, p.96.

남한은 지난 30여년 동안의 고도 경제성장과 함께 수출입 물동량이 급격히 증가하였다. 1997년의 수출입 물동량은 485백만톤으로 1970년의 22백만톤에 비해 무려 22배에 달하는 규모로 증가하였다.

〈표 Ⅳ-15〉 **수출입 물동량**

구 분	1970	1992	1994	1997
수출입 물동량 (백만RT)	22.3	285.6	353.4	485.0
컨테이너 화물량 (천TEU)		2,081	3,096	3,846

자료 : 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」, 1998, pp.40~41.

한국 해운에 있어서 1997년 기준 국적선대 구성은 5,134척, 6,757천GT이고, 이 중 화물선 766척/5,831천GT, 여객선 187척/79천GT, 유조선 637척/615천GT, 예선 1,092척/78천GT, 기타 2,452척/154천GT로 되어 있다. 한국의 항만은 45개의 지정항만 중 무역항 27개, 연안항 18개와 89개의 어항 중 1종어항 58개와 3종어항 31개항으로 구성 되어있다.[25]

④ 항공

1990년대에는 국제교류의 확대와 환태평양시대의 중심적 위치로서 세계적 중심공항이 되도록 영종도에 수도권 신공항을 건설하고 있으며 제주국제공항과 지방의 비행장시설 확충사업이 진행되고 있다. 현재 한국의 공항은 14개로 국제공항은 김포, 제주, 김해 등 3개이며 국내선 전용공항은 광주, 대구, 사천, 울산, 여수, 포항, 강릉, 속초, 예천, 목포 및 군산 등 11개로 이 중 김포, 제주, 울산, 여수 등 4개 공항을 제외한 10개 공항은 군비행장을 이용하고 있다. 항공기 보유량은 1962년의 14대에서 1994년말 현재 213대로 약 15배 증가하였다.

민간정기항공운송은 대한항공의 독점체제였으나 1988년부터 제2민간항공사인 아시아나항공이 영업을 개시함으로써 복수경쟁체제에 돌입하였다. '97년도 현재 민간운송용 항공기 보유 현황은 〈표 Ⅳ-16〉과 같다.

25) 해양수산부, 「항만편람」, 1997.

〈표 Ⅳ-16〉 **민간운송용 항공기 보유 현황**

업 체 별	용 도	기 종	보유대수
대한항공	여객기	B - 747	16
		DC - 10	3
		A - 300	18
		B - 727	12
		MD - 82	8
		F - 28	3
		F - 27	1
		소 계	61
	화물기	B - 747	8
		A - 300	2
		소 계	10
아시아나	여객기	B - 767	2
		B - 737	12
		소 계	14

자료 : 통계청, 「남북한 경제사회상 비교」, 1997.
정석홍, 「남북한 비교론」, 1997 외 다수.

(2) 남한 교통망체계의 전망

① 도로

전국의 간선도로망 계획을 보면 전국 모든 지역에 균등한 도로접근도가 제공되도록 남북방향 5개 노선, 동서방향 8개 노선으로 구성된 격자형 간선도로망을 구축할 계획이며 서울·부산 등 대도시권에는 고속순환도로를 건설, 지역간 통과교통을 분산시킬 수 있는 방사순환형 도로망체계로 구축할 예정이다.

남북 7개축 중 4개축은 목포 - 서울 - 신의주 - 중국, 광주 - 서울 - 만포, 마산 - 원주 - 혜산, 부산 - 강릉 - 선봉 - 러시아로 남북교류 진전 및 통일에 대비하여 남북한 연결이 가능하도록 계획한다. 〈표 Ⅳ-17〉은 도로부문의 격자형 간선도로망 구축계획을 나타내고 있다.

〈표 Ⅳ-17〉 **국가 간선도로망 구축계획안**

단위 : km

구 분	총연장	이용중 노선	2001년까지	2002~2011년	2011년 이후
계	6,160	1,825	1,470	2,267	598
남북 5개축	3,291	872	1,036	1,065	318
동서 8개축	2,869	953	434	1,202	280

자료 : 해양수산부, 「항만편람」 부록, 1997, pp.224~225.

② 철도

한국의 화물운송은 주로 단거리운송이고 점차 화물이 소형화·고급화되고 있는 추세여서 대량화물을 제외하고는 도로를 통한 운송이 선호되었다. 그러나 최근에 와서 차량교통량의 급증으로 인한 심한 도로체증으로 운송시간의 지연과 운송비 증가, 환경문제 등으로 현대적 철도시설 확충을 계획하게 되었다. 따라서 지역간 여객수송에서는 고속철도 건설을 추진하고 기존의 철도는 수출입 컨테이너화물의 내륙수송 등 화물운송을 주로 담당하게 할 예정이며, 산업활동 지원을 위한 주요 간선철도의 수송능력 확충과 고속철도 중심의 전국 간선철도망과 산업철도의 확충에 따른 기간철도망을 원활히 연계하여 주요 대도시권의 중추관리기능 및 산업지원기능을 강화할 계획이다.

철도시설 확충계획을 보면 남북 2개축, 동서 3개축의 날일자형 철도망을 구축하며 장기적으로는 "사다리 형태"로 발전시킬 계획이다. 남북 2개축으로 서해안축은 호남고속철도를 동해안축으로는 동해선 복선철도화 계획을 추진하고 있으며, 동서 3개축으로 동서 및 경부고속철도, 경전선 복선전철화를 추진하고 있다. 장기적으로 남북통일에 대비 서해안축인 호남고속철도에 개성-평양-신의주를 연결하게 하고 동해안축에는 동해선에 원산-함흥-나진축을 연결할 계획이다. 이 밖에 남포-평양-원산-나진을 연결하는 동서 1개축을 신설할 예정이다.

〈표 Ⅳ-18〉 **철도망 확충계획안**(2011년까지)

선 명	연장(km)	비 고	선 명	연장(km)	비 고
〈고속철도〉	1,023.2		〈산업철도〉	203.3	
- 경부고속철도	426.2	신 설	- 가덕선(삼량진~가덕도)	48.4	복선전철건설
- 호남고속철도	357	신 설			
- 동서고속철도	240	신 설	- 서해선(수인선~안중~예산)	113.0	복선전철건설
〈간선철도〉	1,493.0		- 일로~대불공단	12.4	단선신설
- 동해선(포항~삼척~고성)	364.5	복선전철화 및 복선신설	- 황길~광양항	2.5	단선신설
			- 평택~포승	27.0	단선신설
- 경부선(수원~천안)	55.6	복복선전철화			
- 경전선			〈남북철도망 연결〉	52.7	단선신설
- 보성~마산~천안	212.0	복선전철화			
- 목포~보성	77.5	복선신설	〈광역전철망〉	841.7	
- 전라선(익산~여수)	199.1	복선전철화	- 수도권	596.9	
- 호남선(송정리~목포)	70.6	복선화	- 부산, 대구, 대전, 광주권	245.1	
- 중앙선(청량리~연주~영천)	334.7	복선전철화			
- 장항선(천안~장항)	144.9	복선전철화			
- 군장선(군산~장항)	11.0	단선건설			
- 군산선(군산~익산)	23.1	복선전철화			

자료 : 해양수산부, 「항만편람」 부록, 1997, p.223.

③ 해운

2011년까지 항만시설을 수요의 100%를 확보하고 국제경쟁력을 갖춘 항만을 개발할 목적으로 동북아 대형 중추항만의 개발, 권역별 거점항만개발, 연안해상화물수송의 활성화 및 주요 배후시설을 확충할 계획이다.

가. 동북아 대형 중추 컨테이너항만의 개발

동북아 중심항만으로서 부산항과 광양항을 2대 컨테이너 중심항으로 개발, 동북아 중심항만으로서의 경쟁력을 확보하여 환적컨테이너화물 유치와 대륙횡단 TSR과 TCR의 연결이 가능하도록 할 계획이다.

기존의 항만개발 투자계획(안)은 〈표 Ⅳ-19〉와 같다.

〈표 Ⅳ-19〉 **기존 항만개발 투자계획**

단위 : 억원

사 업 명		총사업비	사업기간	95까지	96	97	98	99~01	02~06	07~11
합 계		349,773	79~11	18,779	8,370	13,828	24,598	71,605	94,365	118,228
7개신항만	소 계	115,747	92~11	85	300	2,942	11,136	30,777	40,847	29,660
	부산신항	55,528	94~11	20	130	2,366	8,049	13,755	18,612	12,326
	인천북항	8,510	95~11	4	8	58	375	4,814	1,800	1,451
	새만금신항	6,672	95~11	10	-	45	50	417	3,827	2,323
	목포신항	6,692	93~11	18	70	228	488	1,307	2,277	2,304
	울산신항	22,900	95~11	10	33	60	1,281	4,781	9,666	7,069
	영일만신항	22,900	92~11	20	59	155	623	5,241	4,178	3,132
	보령신항	2,307	92~11	3	-	30	270	462	487	1,055
기타항만	소 계	234,026	79~11	18,694	8,070	10,886	13,462	40,828	53,518	88,568
	부산항	26,097	90~11	4,802	2,458	3,745	5,018	8,020	1,027	1,027
	인천항	6,025	89~11	1,210	953	904	935	1,007	462	554
	광양항	25,089	87~11	3,111	1,610	2,732	2,141	4,443	5,526	5,526
	아산항	29,464	89~11	2,387	387	643	866	14,111	5,535	5,535
	군산항	11,262	79~11	1,930	509	915	887	2,246	2,388	2,387
	목포항	3,280	83~11	1,031	218	216	262	559	452	542
	울산항	3,676	80~98	877	898	655	1,246	-	-	-
	동해항	1,487	90~98	509	301	170	507	-	-	-
	제주지역	7,251	79~11	1,476	241	280	358	503	1,575	2,818
	일반항	38,312	80~11	1,361	495	626	1,242	7,028	11,330	16,230
	기타신항만	82,083	99~11	-	-	-	-	2,911	25,223	53,949

자료 : 해양수산부, 「항만편람」, 1997.
주 : 사업비는 1996년 불변가격임.

나. 북방교역 및 거점항만 개발

중국 및 러시아 등 북방교역과 산업기지 지원을 위한 거점항만으로 군·장신

항 개발, 동해항 2단계 개발, 보령지구 신항만 개발, 목포 신항만 개발, 새만금 신항만 개발 등을 계획하고 있다.

〈표 Ⅳ-20〉 **북방교역 및 거점항만 개발계획**

구 분	기 간	규 모	처리능력	비 고
군장신항	1989~2011	5만톤급 62선석	4,547만톤	대중국 교역기지 및 군장산업기지 지원
동해안 2단계	1990~2005	5만톤급 7선석, 연간 600만톤 처리	1,024만톤	북방교역 대비와 동해공업단지 조성
보령지구신항	1996~2001	3만톤급 20선석	630만톤	대중국 교역량 증가대비 및 충청지역 거점항만 기능
목포신항	1994~2011	5만톤급 13선석	1,300만톤	대중국 교역증대 대비 및 서남권 중추항만 기능
새만금신항	1995~2011	5만톤급 31선석	4,600만톤	서해안 중부지역 중추항 역할

자료 : 건설교통부, 「종합물류대책」, 1995.

다. 연안운송의 활성화

도로수송에 편중된 화물수송구조를 철도·연안해운 중심으로 점진적인 전환을 목표로 컨테이너, 유류, 시멘트, 철재 등 대량·장거리화물의 철도·연안운송체계를 구축할 예정이다. 이와 함께 부두배후에 유통기지를 조성하여 물류기능의 집약화가 지원될 수 있도록 할 계획이다.

④ 항공

화물처리능력의 제고를 위해 2011년까지 10개 수도권, 호남권, 영동권, 청주, 제주 등에 신공항을 건설하고 김포, 제주, 대구, 사천, 포항 등의 공항에 화물처리시설을 확충할 계획이다. 수도권 신공항으로 영종도에 1992년부터 1999년까지 1단계로 132,000m^2의 화물처리시설을 건설하여 연간 171만톤의 화물을 처리하고, 동북아지역의 중추공항으로 개발하여 항공통로상에서 동북아시아 지역과 북미, 유럽지역을 연결하는 환승기지로 개발할 계획이다. 이 밖에 국제선, 일부

국내선을 수용함으로써 기존의 김포공항은 국내선 전용공항 및 도시 항공화물터미널로 활용할 계획이다.

〈표 Ⅳ-21〉 동북아지역의 로지스틱스 거점관련 항공수요 예측

단위 : 천명, 천톤

구 분		1994	1997	2001	2011	연평균 증가율(%)
국내	여객	36,812	49,794	55,689	93,042	5.6
	화물	612	900	1,018	1,744	6.4
국제	여객	13,074	19,024	25,799	48,141	8.0
	화물	1,113	1,522	2,097	4,170	8.1

자료 : 해양수산부, 「항만편람」 부록, 1997, p.227.

기존공항의 화물처리시설 확충으로 김포공항에 1995년까지 기존시설에 추가로 연간 380천톤의 국제화물을 처리할 수 있도록 국제화물터미널을 증축하고 연간 280천톤의 국제화물을 더 처리할 수 있도록 국내화물터미널도 확충할 계획이다. 또 1997년까지 제주공항에 281천톤, 대구공항에 31천톤을 처리할 수 있는 화물터미널을 확충하고 1998년부터 1999년까지 포항에 6천톤의 화물처리능력의 터미널을 신축할 예정이다.

2) 북한 교통망체계의 현황과 전망

(1) 북한의 교통망

① 도로

북한은 단차선 도로로부터 복차선 영구노면 전천후 도로를 30,000km 넘게 유지하고 있으며 도로망은 평양이남 지역에 집중되어 있고, 험준한 산악지형에 의한 지형적인 원인 때문에 동-서를 잇는 횡적 도로망보다는 종적 도로망이 발달되어 있다.

북한의 28개 주요 도로망은 6개의 고속도로와 22개의 기타 도로로 구성되어 있으며, 그 중 남과 북을 잇는 1, 3, 5, 7, 51번 도로와 동-서를 잇는 1, 2번 고속도로와 8, 10번 도로 등이 북한지역 종횡, 동서를 잇는 주요 간선도로이다.

기본축으로 서해안상의 1번 도로와 동해상 7번 도로의 두 개의 해안도로가 있으며, 이 도로에는 중국과 연결되는 지점이 있다. 또한 10번 도로는 신의주에서 온성까지 중국과의 접경을 따라 평행하게 있으며, 몇 개의 도로들은 공업, 광업, 인구 집중지역에 연결되어 있다.

남쪽지역에 있는 동서도로는 평양-원산 고속도로(평양선 E1)와 평양-남포 고속도로(E2)이며 이 두 도로는 1972년과 80년 사이에 건설되었으며, 수도와 해안을 연결하고 있다. 이 두 고속도로는 콘크리트 포장의 4차선 도로이나, 콘크리트 포장의 질이 낮고, 평원고속도로에 평양으로부터 동쪽 100km 지점에 2차선의 터널로 인하여 도로능력에 제한을 받고 있는 실정이다.

최근까지 북한의 아스팔트와 콘크리트 포장률은 20% 정도의 수준이며, 나머지 도로는 자갈살포나 노면시공 도로이다. 고속도로를 제외한 나머지 도로들은 급커브, 높은 구배, 많은 도섭장, 도선장, 낮은 급수의 교량을 가진 단차선 도로로 인하여 도로 사용에 지장을 받고 있다. 또한 많은 도로들이 겨울이나 우기에는 사용을 못하며 더구나 이상 기후로 인한 파손시는 복구에 상당한 시간이 요구된다.

〈표 Ⅳ-22〉 **북한지역의 도로 및 고속도로 길이**

단위 : km

연 도	도로 길이	고속도로 길이
1985	21,735	240
1990	23,000	354
1995	27,339	644
1996	23,369	682
1998		739

자료 : 한국무역협회, 「주요 북한경제지표」, 1998 외 다수.

〈표 Ⅳ-23〉 **북한지역의 고속도로망 현황**

단위 : km

도로	구 간	길이	개통시기	비 고
E1	평양-원산	190	1978년	콘크리트 도로 2~4차선, 노폭 20m 비상시 군용비행기 활주로로 이용(2,500×24m)
E2	평양-남포	44	1978년	콘크리트 도로, 4차선, 노폭 20~24m
E3	평양-판문점	208	1992년	아스팔트 4차선, 폭 22m 수곡리 휴게소(평양남쪽 82km)
E4	평양-희천	150		아스팔트 4차선, 폭 24m '89년 착공, 향산-희천 공사중
E5	원산-금강산/온정리		1989년	콘크리트 도로, 4차선, 노폭 14m, 금강산 관광도로, 기존 7번국도 확장/포장, 주읍리 비상활주로 4,000×20m
E6	황주/침촌-신천	33	-	아스팔트, 4차선 노폭 18m, 장차 해주와 연결
(E4)	평양-순안	15	1977년	1987년 확장, 순안국제공항과 평양 연결도로, 평양-희천간 고속도로의 일부분으로 간주

자료 : 한국무역협회, 「주요 북한경제지표」, 1998 외 다수.

〈표 Ⅳ-24〉 **북한지역의 도로 개황**

구 분	노선수	총연장 (km)	내 용
고속도로	4	354	평양/순안, 원산, 남포, 원산/금강산
간선도로	10	3,100	3대 간선(평양/원산, 평양/남포, 개성/신의주)은 상태양호 7개 노선은 동부해안선 및 중국국경선 등의 외곽선
1급 도로	9	1,250	평양을 중심으로 방사형 구성
2급 도로	26	2,560	1급 도로간을 연결 거미줄 형성
3급 이하 도로	429	13,100	
계	478	20,500	2차선 이상 1~6급 도로

자료 : 임희철, 「북한의 수송망과 산업분포의 연구관계 분석」, 국토통일원 조사연구실.
임형민, "북한의 사회기반 시설", 「북한연구」, 1992년 봄호.
주 : 고속도로를 제외하고는 노폭이 7m 전후임.

② 철도

가. 개요

북한 국토의 규모나 지형을 고려한다면 현재 총연장 5,112km의 철도망은 상당히 많은 비중을 차지하고 있다. 이 방대한 철도망은 표준궤간(1.435m)이 85%를 차지하고 있고, 광궤(1.542m), 협궤(1.0m)가 5%로 구성되어 있다. 우리나라도 표준궤도를 사용하고 있으므로 남·북한 철도가 연결된다면 철도 이용의 호환성은 매우 높아질 수 있을 것이다.

북한은 현재 전체 선로의 약 75% 정도 전철화되어 있다. 과거 북한의 전철화 노력은 주선로에만 국한되었으나 1980년대 초기 이후부터 광산업과 연결되는 지선전철화도 발전시켜 왔다.

북쪽의 러시아와 중국으로부터 북한으로 들어오는 주요 선로가 5개가 있다. 서쪽으로부터 평의선, 평북선, 만포선, 함북선, 평라선이 그것이다. 중국과 북한간은 양쪽 모두 표준궤도로 연결되어 있으나 러시아와는 광궤로 연결되어 궤간 차이로 인하여 과거에는 러시아로부터 들어오는 모든 화물은 국경선에서 다른 차로 옮겨 싣거나 육로차량으로 전환하여 수송하였다. 그러나 현재는 광궤(원라선, 함북선)선로가 청진까지 설치되어 있어 광궤용 철도차량으로 청진까지 올 수 있다.

남쪽의 종축 철도망은 북쪽 국경지역에서 출발해서 남쪽 휴전선까지 주선로에 연결되어 있으며, 서쪽의 1, 2번선과, 동쪽의 강원선, 원라선이 중요한 종축 철도망이며 동·서해안의 주요선로와 측방으로 연결하는 주요 내륙선로에는 평원선, 청년이천선이 있다. 또한 북한의 내륙선로인 운봉리-혜산 구간 252km을 '80년대초에 건설을 시작하여 '88년에 개통하였다.

〈표 Ⅳ-25〉 **북한지역의 주요 철도망 제원**

순 위	선 로 명	구 간	궤 도	거 리 (km)	능 력 (톤/일)	철 도 시 설		
						역	철 교	터 널
1	평 라 선	평양-청진	표준궤	788.1	23,100	132	168	149
1-1	온 산 선	은산-무진대	표준궤	44	미확인	6	8	
1-2	장 진 선	영광-장진	협궤	58	8,400	14	18	4
1-3	단 풍 선	단천-흥군	표준궤	80.3	19,950	14	13	15
1-4	흥 의 선	흥의-두만강	표준궤	9.5	미확인	2	1	
1-5	신 흥 선	함흥-부전	표준궤	91.7	8,400	19	21	4
1-6	금 골 선	여해진-대흥	표준궤	79.5	19,950	18	28	30
1-7	북 청 선	신북청-상이리	표준궤	61.3	미확인	12	12	4
1-8	회 암 선	아오지-오봉	광궤	10.4	미확인	3		
1-9	회령탄광선	회령-유선	표준궤	11.7	미확인	2		
2	평 부 선	평양-개성	표준궤	195.5	21,000	27	58	13
2-1	황해청년선	사리원-해주	표준궤	100	18,900	17	18	1
2-2	은 파 선	은파-장연	표준궤	79.8	24,150	16	15	3
2-3	웅 진 선	해주-웅진	협궤	40	15,750	10	12	1
2-4	부 포 선	부포-신강령	표준궤	20	미확인	5	2	
2-5	송 림 선	황주-송림	표준궤	14	13,650	4		
2-6	백 천 선	해주-은빛	표준궤	64.4	미확인	14	7	
2-7	은 율 선	수교-송관	표준궤	70	미확인	12	12	2
3	평 남 선	평양-온천	표준궤	89.6	28,350	19	17	
3-1	용 강 선	용강-마영	표준궤	17	미확인	5	3	
4	평 의 선	평양-신의주	표준궤	222.5	18,900	30	56	6
4-1	개 천 선	안주-개천	표준궤	29.5	25,200	6	8	4
4-2	박 천 선	박천-명중리	표준궤	9.3	미확인	3	5	1
4-3	염 주 선	신의주-염주	표준궤	25.5	미확인	6	5	1
4-4	다사도선	용천-다사도	표준궤	23.1	18,900	5		
4-5	덕 현 선	신의주-덕현	표준궤	48.9	미확인	5		
5	평 북 선	정주-청수	표준궤	120	18,900	16	24	8
5-1	팔 원 선	구성-팔원	표준궤	81.9	8,400	14	9	
6	만 포 선	순천-만포	표준궤	299.5	미확인	35	61	42
6-1	강 계 선	강계-낭림	협궤	57	미확인	16	16	
7	함 북 선	청진-라진	표준궤	326	14,700	53	54	33
7-1	무 산 선	고무산-무산	표준궤	57.9	81,900	13	12	3
7-2	백 무 선	백암-무산	협궤	191	19,950	29	27	10
8	백두산청년선	길주-혜산	표준궤	141.6	19,950	20	30	22
8-1	삼지연선	보천-삼지연	협궤	56.2	미확인	14		
8-2	백두림철선	위원-대평	협궤	50	미확인	11		
9	해산만포청년선	혜산-만포	표준궤	250.2	미확인	42	116	76
10	강 원 선	평강-고원	표준궤	141.6	22,050	23	39	17
11	평 덕 선	평양-팔원	표준궤	208.5	15,750	34	46	52
12	청년이천선	평산-세포	표준궤	129	17,500	18	19	8

자료 : 교통개발연구원, 「월간교통」, 1998. 9 외 다수.

나. 주요 철도 선로의 특징

○ 평부선(개성-평양)

총연장이 195km의 단선철도로서 전철화되어 있으며 평산과 개성 구간에서는 전철화가 되어 있지 않기 때문에 증기 또는 디젤기관차가 운용되고 있으며 북부지역은 중국국경선을 연결하는 평양↔신의주의 평의선 철도와 연결되고, 사리원에서 황해청년선철도와 연결, 해주 등 황해도 남·서부지역과 연결되며, 평산에서 가장 남쪽 측방지선인 황해이천선철도와 연결되어 동부해안의 주요 간선인 강원선 철도와 세포와 연결되는 핵심적인 철도이며, 평양, 황주, 사리원 및 서흥지역에 위치한 다수의 유류 및 병참지대를 통과하는 보급용 철도로 사용될 수 있다.

한편 이 철도는 비무장지대 북쪽 약 10km 지점까지 설치되어 있으며, 남측의 경의선과 재연결 및 복구되면 서부전선으로 1일 약 21,000톤의 철도수송지원이 가능하다.

○ 평의선(평양-신의주)

총연장 223km인 주요 보급로로서 중국과 국경지대에서 평양까지 설치되어 평부선 철도와 평양지역에서 연결되는 북한 서부지역의 1급 철도로 간주되어 있다. 본 철도는 중국과의 접경지역에서 연결되는 평북선과 정주를 연결하고, 신안주지역에서 전철화된 덕현선과 만포선을 이어주고 있으며, 평양북쪽 5km 지점에서 내륙철도인 평원선과 연결되고 서부지역 평남선이 남포항구지역에 본 철도와 연결된다.

이 철도 주변인 정주지역과 신안주 및 평양사이 지역에는 수개의 주요 유류, 탄약, 물자저장소가 위치하고 있으며, 중국으로부터 도입되는 유류 및 군사상 주요물자 등이 본 철도를 통하여 수송되고 있다.

○ 평남선/평안선(서해안 주요철도)

- 평남선(평양↔남포)은 53km 단선, 전철화 노선으로 평부선철도를 경유 중요 항구시설인 남포와 평양지역을 연결하는 선로이다.
- 남포↔온천은 총연장 38km로 단선이며 전철화가 되어 있지 않기 때문에 증기 또는 디젤기관차로 운용하며 남포유입 물량을 평부선철도로 수송하는 역할을 담당하고 있으며, 평안선은 평남선(평양-온천)에 포함되어 선

로 명칭이 없어짐.

○ 평원선(평양-원산)

총연장이 211km로 평양에서부터 순천, 송천, 창림, 양덕을 거쳐 고원에 이르고 있으며 단선, 전철선로로서 평양북쪽 소포지역에서 평의선 철도와 동해안 고원지역에서 원라선 철도와 연결되는 측방지선으로 알려져 있다.

본 철도는 동·서해안간의 측방이동뿐만 아니라 본 노선의 중심부에 위치한 양덕지역 내의 주요 인원 및 병참 저장지대를 지원하고 있다. 이 철도는 1일 24,000톤의 수송지원이 가능하다.

○ 평북선(정주-청수)

이 철도는 총연장 120km로 단선, 전철화 철도이며, 신의주 북동쪽 약 60km 지점인 청수지역을 출발하여 정주지역 평의선 철도와 합류하고 있다.

○ 만포선(순천-만포)

이 철도는 중국지역과 북한북부 중앙산업지대 내 저장소 및 남부지역의 군 부대와 민간 소비지 등을 연결하는 매우 중요한 선로이며 총연장 300km로 단선, 전철화 선로이다.

○ 강원선(평강-고원)

본 철도는 철원축 선상의 가장 중요한 병참선으로 전방지역의 부대집결지 등에 병력이나 보급품을 남북으로 수송하는데 사용되며, 총연장이 142km인 단선 철도로서 원산역에서 시작되어 비무장지대 북쪽 6km 지점인 평강역 바로 남쪽까지 연결되어 있으며, 남측의 경원선 철도와 철원지역에서 끊어져 있다. 만약 재연결과 복구후에는 이 철도로 1일 약 22,050톤의 수송지원이 가능하다.

○ 원라선(원산-청진)

본 철도는 북한지역에서 가장 긴 철도로서 총연장 528km 정도이며 청진지역 일부 복선지역을 제외하고는 단선, 전철 노선이며, 길주에서 백두산철도와 고원에서 평원선철도와 교차하고 있다.

○ 함북선(청진-온성)

본 철도는 원라선 철도와 북한지역 동해안의 가장 중요한 병참선으로 중국과 러시아 및 북부산업지대로부터 원산지역까지 군수품 수송에 사용되며 온성에서 중국철도와 연결된다. 또한 온성지역에서 광산 및 산업지역에 연결되는 내륙전철 및 증기 철도선인 함북선 철도와도 연결되며, 총연장 약 240km로 두만강 유역을 따라 설치되어 있으며, 계속해서 동해안을 경유하여 청진까지 이어지고 있다.

○ 청년이천선(평산-세포)

평산에서 시작하여 신계, 지하리, 이천을 거쳐 세포에 이르는 총연장 129km로 표준궤도이며, 완전 전철화되어 있고 1일 수송능력은 17,500톤이다.

본 철도는 전방지역내에서의 유일한 동서 연결 측방지선으로 북한내에서는 적대행위 이전 또는 전쟁초기 단계에서 가장 중요한 철도로 평가된다.

○ 백두산청년선(길주-혜산)

이 철도는 단선, 전철노선으로 중국과의 국경지역인 혜산에서 시작하여 동해안 근처 길주까지 총 연장 141km이며, 길주에서 원라선 철도와 연결된다. 이 철도는 북동 내륙지방의 광산 및 인구 밀접지대를 지원하며 백두청년선으로 알려져 있다.

③ 해운

가. 주요항로

○ 동서해안이 상호분리되어 연안해운 발달 부진(해안 총연장 3,000km)
○ 해운의 경제성은 장거리, 대량수송에 있으나 대형선박 미비
○ 서해갑문(남포갑문) 건설
- 1986년 건설, 50,000톤급 선박 통과 가능
- 높아진 대동강 수위를 이용 내륙수운능력을 높이고자 1988. 8월 길성포항 준공
- 비료, 시멘트 등을 사리원에서 타지역으로 수송

〈표 Ⅳ-26〉 **북한의 내국항로**

구 분		노 선
서해안	주요항로	• 용암포-다사도-송림항로 : 평북 덕현광산(철광석)→송림 황해제련소 • 몽금포-남포항로, 서해리-송림항로
	기타항로	• 신의주, 용암포, 남포, 해주(항만), 다사도, 장송, 신천도, 관상, 애도, 화진, 몽금포, 구미포, 소강, 부포(소규모 포구) 등
동해안	주요항로	• 북부항로 : 나진-청진-흥남을 연결→원라본선의 운송수요 보급역할 • 남부항로 : 동해안지역의 주요 운송수단
	기타항로	• 서수라, 웅기, 나진, 관해, 청진(한-소 국경지역) • 어대진, 사포, 김책(북부지역) • 여해진, 단천, 신창, 신진, 전진, 삼호(북부 이남) • 안저, 장전(흥남, 원산 이남)

〈표 Ⅳ-27〉 **북한의 외국항로**

구 분		노 선
근해항로	정기항로	• 남포-상해(1,043km), 해주-상해, 해주-블라디보스톡 • 청진/나진-블라디보스톡/나호드카, 원산-나호드카, 웅기-나호드카, 청진-니카타
	부정기항로	• 용암포-여대, 남포-여대, 남진-長崎/大阪/利戶/동경, 남진-홍콩/하이퐁/랑구운, 청진(흥남, 남포)-오사카(고베, 도쿄, 요코하마)
원해항로	정기항로	• 대 호주항로 : 북한/아시아/호주간 1967년 개설 • 대 중남미항로 : 북한/일본/중남미/동남아/기타지역(실효성 의문) • 대 유럽항로 : 동독의 씨크 데이로(1986년)와 계약운항 • 대 파키스탄항로 : 파키스탄 항적(1973년 협정체결)
	부정기항로	• 시베리아 철도로 이용가능하나 대 유럽의 무역량의 증가를 고려 항만보충 및 대형선 확보에 노력 예정 • 원양항로는 동남아시아, 중동, 아프리카까지 부정기선 운항중

나. 내륙수로

○ 북한의 수운낙후 : '49년 화물운송분담률 1.0% → '90년 분담률 2%에 불과

○ 북한의 수운여건 양호 : 압록강을 포함 8개 강 수운가용거리 총 1,415km

○ 압록강, 청천강, 대동강(재령강 포함)와 동부의 두만강 및 沼湖 수면으로 大別

〈표 Ⅳ-28〉 **북한의 내륙수운 현황**

구 분	내 용
압록강 수계	• 상류지역 임산물의 하류수송에 이용(총연장 698km) • 용암포-신의주(18km)에 200톤급 선박운행가능, 그외 소형선박, 뗏목 • 다사도/신의주/청수간, 수풍/초산·만포간 정기여객선 운항 • 1960년 중국과 국경하천운항협정에 의해 압록강 운수사업소에서 관리
대동강 수계	• 대동강 본류와 재령강으로 구성된 하천운수에 적합한 광범위한 지역 • 총연장 450.3km, 가항거리 260km(본류의 북창까지) • 대략 25톤급에서 준설시 2,000톤급까지 운항가능(평양까지 운행가능) • 남포/제도리, 평양/남포/신환도간 정기여객선 운행 • 재령강은 재령, 하성광산의 철광석 수송, 본 수계는 철광석 및 소금수송
청천강 수계	• 가항거리 152km, 소금 및 간척지행 석재, 기타물자 운반
두만강 수계	• 강구/신아산간 85km, 경사가 급하여 운수가치가 적음 • 중국, 소련과의 국경하천 이용협정에 의거 이용가능

④ 공항현황

가. 개요

○ 관장 : 민용항공국(CAAK) 휘하 지방항공관리사무소

○ 국제공항 : 1개 공항(순안국제공항)

○ 국내공항 : 33개 공항(순안, 선덕, 순천, 원산, 청진, 삼지연, 혜산, 어랑 등)

나. 순안(평양)국제공항 제원

○ 활주로 : 2본(3,500×70m 1본, 4,000×60m 1본)

○ 착륙시설 : 저중파비지향성무선등대(NDB), 계기착륙장치(ILS), 초단파전방향성 무선등대(VOR), 초단파방향탐지무선국(VDF), 거리측정장치(DME), 정밀접근탐지기(PAR)

(2) 북한의 수송망 연결 계획 및 전망

① 도로

가. 건설계획

○ 현재 도로를 9m 폭으로 확장, 포장할 계획

- 청진강, 나진강 출입 중국 동북지방의 화물운송능력 1,200만톤 증가

○ 청진/남양/샛별간 235km, 청진/남양/샛별간 182km, 은덕/원전간 22km, 총 439km의 확폭 및 포장계획

○ 차후로 청진-남양간, 청진-나진간, 샛별-종성간 연결 300km의 운송능력증대 계획

○ 고속도로 건설

- 총 306km의 環狀 고속도로 건설 : 동해 주요도시와 중국-러시아도시를 연결, 왕복 6차선, 1백톤 트레일러 운행 가능 규모
- 직통고속도로 건설 : 나진과 중국간 80km, 나진과 러시아 핫싼간 18km

나. 장기전망

○ 북한 동북부의 운송능력을 통합, 철도운송 잠재력과 도로운송능력을 증대 → 두만강 삼각지대-중국-소련 출입 화물 1억톤 이상의 운송능력을 보유할 계획

② 철도

가. 수송망

○ 나진항

- 나진항으로 들어오는 화물은 나진, 두만강, 소련 핫싼역으로 운송
- 화물운송능력(나진과 두만강간) : 소련방향(아래쪽 방향) 504만 1천톤, 북한방향(위쪽 방향) 705만 7천톤, 현재 소련방향 359만 8천톤, 북한방향 223만 4천톤의 예비능력이 있음

○ 청진항

- 청진항으로 들어오는 중국화물은 청진/남양간 164km 철도로 도문역으로 운송
- 화물운송능력 : 중국방향(아래쪽 방향) 498만 4천톤, 북한방향(위쪽 방향) 623만톤, 현재 중국방향 445만 6천톤, 북한방향 424만 9천톤의 예비능력이 있음

나. 건설계획

〈표 Ⅳ-29〉 **북한의 철도 건설계획**

구 분	내 용
1단계	• 나진-훈계간 12km 선로 복선공사 • 구룡평과 초산리간 14km 신설 → 훈계와 중국간의 철도 수복 계획
2단계	• 고무산-훈계간 169km, 나진-반칙간 71km, 청진지구 9km간은 복선 선로 건설 전철화 • 청진, 운산역 확장 → 청진, 운산 기관차대와 객차대를 확장
화물수송능력	• 1단계와 2단계 공사후 화물운송능력은 총 1억 589톤에 이름

③ 항만

○ 나진항 : 현재 3백만톤에서 3천만톤으로 하역능력 증대

○ 청진항 : 1단계로 현재 8백만톤에서 2천만톤으로 하역능력 증대, 2단계로 연간 5천만톤의 화물처리능력 보유 계획

○ 선봉항 : 취급물량 증대에 대비 원유취급전용항으로 전환 계획

○ 신 웅상항 건설 : 선봉지구에 연간 화물처리능력 5천만톤 규모의 새로운 항만건설, 나진, 청진항을 포함 지역전체 화물처리능력 1억톤으로 증대 계획

④ 공항

○ 국제공항 건설 계획

- 예정지 : 西蕃浦(풍경 수려함), 주변에 무역전시장도 건설할 계획

3) 남북 교통협력망 구축방안

(1) 남북 교통협력망 구축시 검토사항

○ 한반도의 지정학적 이점의 극대화 추구

- 남북한간 국내수요뿐 아니라 대륙과 태평양을 연결하는 국제간 수요에도 대처

○ 북한 개방을 유도하기 위해 북한지역 항만의 대폭적인 개발을 선행
- 한반도 여건상 자급자족 경제체제는 유지될 수 없어 북한은 외부지향적인 경제구조로 전환이 예상되고 이를 간접지원하기 위해 북한지역 항만개발 선행 필요

○ 철도의 양적, 질적 제고를 위해 기존계획 근본적 재검토
- 철도의 양적, 질적 확대개발이 이루어지도록 북한철도의 복선화, 남한철도의 전철화, 이어서 초고속전철에 대해서도 국제화를 추구하는 광범위한 계획 추진

○ 북한도로 교통의 체계화
- 국내교통 및 국민의 복지 향상 측면에서 새로운 자동차 교통체계를 구축할 필요

○ 내륙수운의 활성화
- 압록강, 대동강, 한강에 대해서 기존의 시설 활용도를 높이면서 새로운 사업대상 지역을 발굴하여 제한된 국토의 효율적인 이용을 추구

(2) 부문별 남북 교통협력망 구축방안

① 도로

○ 남북을 연결하는 주요도로는 국도 1호선, 7호선, 국도 3호선임

○ 건설부는 연결도로 공사를 적극 추진할 예정

○ 국도 1호선 중 자유의 다리에서 판문점까지 11.2km 구간을 2차선에서 4차선으로 확장하고, 국도 3호선은 강원도 철원부근 신탄리에서 월정리까지 2차선 12km를 143억원의 예산으로 포장할 계획

○ 국도 7호선 중 강원도 고성군 명호리에서 송현진리까지 2차선 3km 구간도 25억원의 예산으로 포장할 계획

〈표 Ⅳ-30〉 **남북 연결도로 복구·확장사업 추진상황**

노 선	연장(km)	추진현황
국도 1호선 (자유의 다리-판문점)	11.2	실시설계중('92년중 완료)
국도 3호선 (신탄리-휴전선)	12.0	실시설계중('92년중 완료)
국도 7호선 (통일전망대-휴전선)	4.0	실시설계중('92년중 완료)
지방도 3159호선 (행주대교-자유의 다리)	46.0	'92년 8월중 행주대교-오두산간 완공

자료 : 전경련, 「제7차 경제사회발전 5개년 계획」, 1992(경제기획원 자료).

② 철 도

○ 교통부와 철도청은 이미 '91년초부터 남북한을 잇는 3개의 철도망을 복원시킬 계획을 작성해 놓았음

○ 대상 노선은 경부선, 경의선과 금강선임

○ 경원선은 신탄리 - 월정리까지 16.2km에 대한 현지조사와 설계가 이미 끝났고 용지매입계획도 완료된 상태

○ 경의선은 문단 - 장단까지 12km의 용지 매입비로 7억원이 책정되었음

〈표 Ⅳ-31〉 **남북 연결철도 복구·확장사업 추진상황**

노 선	연장(km)	추진현황
경의선 (문산-장단)	12.0	용지매입 완료
경원선 (신탄리-휴전선)	16.2	실시설계 완료
금강산선 (철원-금곡)	24.5	실시설계 완료

자료 : 전경련, 「제7차 경제사회발전 5개년 계획」, 1992(경제기획원 자료).

③ 해 운

○ 해운은 항공과 함께 가장 손쉽게 개발할 수 있는 남북교통망으로 남북한 당국자간의 합의만으로 가능함.

○ 제3국적이긴 하지만 남북한간에는 선박의 왕래경험도 있어 가능성이 높은 분야임
○ 최초의 개발대상 항구는 북한의 원산과 남한의 부산으로서 남북물자교류에 드는 시간과 비용을 크게 절감할 것으로 전망됨
○ 현재 북한은 항만시설이 기본적으로 낙후되어 있어 남북한 교통망 구축시 가장 큰 장애요인으로 작용할 전망이며, 북한 항만시설 정비에 최우선 순위를 두어야 할 것임
○ 남북한 해상항로 개설을 대비 남한정부는 남·북한과 일본·소련이 함께 참여하는 무선항법위성 지구국 협력체계를 구축, 안전운항을 보장할 계획임

④ 항공

○ 해운과 함께 가장 쉽게 개설할 수 있는 남북한 교통망이며 김포와 평양순안 비행장간의 항공로 개설은 남북한 당국자간의 합의만으로도 가능함
○ 항공로 개설 이전에 항공관제에 관한 기술적 협의가 필요함
○ 가장 현실적인 남북한 항공교통망 확립방안은 2단계로 구분할 수 있음

〈표 Ⅳ-32〉 **단계별 항공교통망 확립방안**

1단계 : 예비단계	2단계
(1) 연대운송체조체제의 확립 (2) 상호 판매협조체제 확립 (3) 남북한을 중심으로 한 항공로의 설정 (4) 외국 항공사의 남북한 영공통과 허용	(1) 중국·일본을 중계지로 연대운송 실시 (2) 주요행사 전세편의 직행운항 (3) 공동운항방식에 의한 정기항로 개설 (4) 남북한 합작항공회사의 설립

(3) 남북한 교통체계 발전전망

북한과의 직접교류가 제한적인 현재와 같은 상황하에서는 남한은 대륙으로의 육상통로가 봉쇄되어 고립된 입지조건에 놓여 있을 수밖에 없으므로 향후의 남북한 경제협력에 있어서 가장 중요시되는 과제는 남북한간에 통과운송에 대한 합의를 이루는 것이 될 것이다. 남북한간 교통체계는 교류 및 협력단계에 따라 여객보다는 화물우선, 수송수단별로는 상대적으로 육로교통보다 행선지 통제가 용이한 해운, 항공, 철도가 도로보다 우선 개통될 것으로 전망된다.

향후 남북간 직접교류가 활성화되면 관광교통수요가 지역간 여객의 대부분을 차지하고, 북한지역의 경제, 산업이 활성화되면 고용인구 이동, 상업 및 업무목적의 여객수요가 급격히 증가될 것으로 전망된다.

화물수송수요는 국내 주요산업도시간 수송수요와 중국의 동북부지방, 러시아의 원통지방 및 유라시아지역 등으로의 수송수요로 구분할 수 있다. 북한→남한 화물수송수요로는 시멘트, 철광석, 석탄, 농림수산물 등 살화물의 대량수송이 전망되고, 남한→북한 화물수송수요는 전자제품, 화학제품, 생필품 등 컨테이너화물이 될 것으로 전망된다. 남북간 화물 및 북한지역을 통과하여 대륙으로 향하는 화물은 대부분 장거리 수송이기 때문에 도로보다는 비용측면에서 유리한 철도, 해운에 의존하게 될 전망이며, 통일후에도 대량 장거리 운송화물은 주로 해상운송이 될 것으로 전망된다.

남북 교통망의 연결은 단기간에 이용이 가능하고 대규모의 시설투자없이도 제도적인 합의만으로 활용이 가능한 해운, 항공부문에서 시작하여 육상교통부문으로 확대해 나가는 것이 효과적일 것으로 전망된다.

第5章 統一 以後 韓半島 海上物動量 展望

1. 南韓의 海上物動量 現況과 展望

1) 남한의 해상물동량 현황

남한의 총해상물동량은 1970년 기준으로 4천만톤을 약간 상회하였으나 1997년에는 7억 7천만톤에 이르러 27년만에 19배로 급신장하였으며, 동기간 동안 연평균 증가율은 11.6%에 달하였다. 기간별로 총해상물동량의 증가추세를 세분해 보면 1970년대에는 연평균 11.8%씩 증가하였고, 1980년대에 접어들어 증가율이 연평균 8.8%로 낮아졌으나 1980년대 후반부터는 다시 두 자리수의 증가율을 회복하여 1990년대에는 연평균 12.0%의 높은 증가율을 기록하였다.

〈표 V-1〉 **총해상물동량 증가추세**

단위 : 천톤

구 분	1970	1975	1980	1985	1990	1996	1997	연평균 증가율(%)			
								'71~'80	'81~'85	'86~'90	'91~'97
수 입	18,695	35,142	71,353	101,112	172,277	342,227	366,974	14.3	7.2	11.2	11.4
수 출	3,589	9,985	22,682	31,899	47,505	98,893	114,547	20.2	7.1	8.3	13.4
연 안	21,020	23,080	37,703	67,471	125,768	277,614	286,274	6.0	12.3	13.3	12.5
합 계	43,304	68,207	131,738	200,482	347,610	718,734	767,794	11.8	8.8	11.5	12.0

자료 : 「해운항만통계연보」, 각호.
주 : 연안화물은 입·출항을 모두 고려하여 이중계산한 것임.

(1) 수입물동량

남한의 총수입화물량은 경제규모의 팽창과 더불어 1970년 이후 거의 매년

10%대를 넘는 증가세를 보여왔는데 기간대별로는 1970년대 14.3%, 1980년대 9.2%, 그리고 1990년대에는 11.4%의 연평균 증가율을 기록하였다. '70년대 수입화물의 급증이 양곡과 유류물동량에 의해 주도되었다면 '80년대에는 제철 및 시멘트산업의 확충과 발전용 수요의 증대에 따른 유연탄 및 철광석 물동량의 증가와 수입개방의 확대로 인한 기타품목 물동량의 증가에 가장 큰 영향을 받았다고 볼 수 있다. '90년대는 계속적인 경제성장과 3저현상에 힘입어 물동량 증가세가 안정적으로 지속되었으나 1997년 후반기부터 밀어닥친 IMF체제하의 경제위기로 급속한 경제위축, 금융위기, 실업증가 등으로 물동량 증가추세가 하향곡선을 그리게 되었다. 한편 전체 수입물동량에서 유류물동량을 제외하면 수입물동량의 연평균 증가율은 '70년대 16.3%, '80년대 10.9%, '90년대 7.1%로 점차 둔화되고 있음을 알 수 있다. 남한의 경제성장률(GNP 기준)이 '70년대 연평균 9.1%, '80년대 10.6%, '90년대 8.6%임을 감안하면 이와 같은 추세변화는 남한 수출입품목들의 화물적 특성이 산업 및 무역구조의 고도화 진전과정을 반영하여 투입자원 절약, 중간제품 수입증가 및 생산제품의 경량화 경향을 나타내면서 변모해가는 것으로 볼 수 있다.

〈표 V-2〉 **수입화물의 물동량 변화추이**

단위 : 천R/T

구 분		총수입 물동량	주요수입화물				
			양 곡	유 류	유연탄	철광석	기 타[1]
1970		18,695	1,918	9,175	32	8	2,841
1980		71,352	5,534	27,918	5,032	8,896	7,698
1990		172,276	8,613	48,840	24,591	22,654	31,060
1991		210,546	9,406	67,018	27,955	29,423	34,601
1992		222,721	11,621	85,626	28,497	30,545	30,324
1993		245,627	11,958	97,253	34,282	33,263	30,371
1994		277,334	10,523	113,118	36,726	33,912	31,919
1995		316,010	12,582	130,828	40,374	35,311	38,471
1996		342,227	12,159	145,355	45,953	36,552	102,208
1997		366,974	11,599	167,689	47,631	33,588	106,467
연평균 증가율 (%)	'71-'80	14.3	11.1	11.2	-	-	10.5
	'81-'90	9.2	4.5	6.0	17.2	9.8	15.0
	'91-'97	11.4	4.3	19.3	9.9	5.8	19.2

자료 : 해운항만청, 「해운항만통계연보」, 각호.

주 : 1) 해운항만통계연보상의 기타품목 물동량, 즉 육류, 제분, 동식물 생산품, 당류, 화공, 플라스틱, 고무, 피혁, 섬유, 기타 등의 물동량.

(2) 수출물동량

남한의 총수출화물량은 1970년에 350만R/T에 불과하였으나 1997년에는 1억 1,445만R/T로 27년만에 약 33배 가량 증가함으로써 연평균 13.8%의 증가율을 보였다. 연도별로는 '70년대 20.2%, '80년대 7.7%, 그리고 '90년대에는 13.4%의 연평균 증가율을 기록하였는데, '70년대 수출화물의 급증세는 철강재와 섬유류 등을 중심으로 한 기타품목의 수출신장세에 힘입은 바가 큰 반면, '80년대 수출화물의 증가는 자동차, 선박, 전기, 전자제품 등을 중심으로 한 기계류와 국내 석유화학시설의 대규모 신·증설에 따른 유류의 수출이 큰 폭으로 늘어난 데 많은 영향을 받았다. '90년대 역시 對중국 특수와 공급과잉에 따른 여유분의 수출규모가 증대되고 있는 유류와 자동차, 선박, 전기, 전자제품 등을 중심으로 한 기계류의 수출폭증에 힘입어 총수출량은 연평균 13.4%의 큰 폭 증가세를 보이고 있다.

〈표 V-3〉 **수출화물의 물동량 변화추이**

단위 : 천R/T

구 분		총수출 물동량	주요수출화물			
			유 류	기계류[1]	철 재	기 타[2]
1970		3,589	368	7	69	1,150
1980		22,682	171	408	4,773	10,033
1990		47,504	3,293	3,591	8,506	27,163
1991		52,426	9,627	2,356	8,443	27,350
1992		62,852	11,985	8,200	11,522	26,532
1993		71,244	12,714	13,153	12,483	25,339
1994		76,094	13,017	16,838	10,329	26,671
1995		88,413	16,890	21,088	11,019	30,977
1996		98,893	22,865	22,866	10,983	42,179
1997		114,547	32,154	23,447	11,673	47,273
연평균 증가율 (%)	'71-'80	20.2	7.4	50.1	52.7	24.1
	'81-'90	7.7	34.4	24.3	5.9	10.4
	'91-'97	13.4	38.5	30.7	4.6	8.2

자료 : 해운항만청, 「해운항만통계연보」, 각호.

주 : 1) 기계류는 자동차, 선박, 전기, 전자제품 등의 물동량임.

2) 해운항만통계연보상의 기타품목 물동량, 즉 육류, 제분, 동식물 생산품, 당류, 회공, 플라스틱, 고무, 피혁, 섬유, 기타 등의 물동량임.

(3) 연안물동량

1970년에 1,047만R/T이던 남한의 연안화물 수송량은 1997년에는 1억 4,314만R/T에 이르러 수출입물동량과 함께 매년 10.2%대의 높은 증가율을 보여왔다. 특히 근래에는 육상교통의 체증이 심해지면서 연안수송 분담률이 크게 높아져 1970년대 6.1%이던 물동량의 연평균 증가율이 '80년대에는 12.8%로 높은 성장을 나타내다가 '90년대에는 12.5%로 안정된 추세를 보이고 있다.

〈표 V-4〉 **연안화물의 물동량 변화추이**

단위 : 천R/T

구 분		총연안 물동량	주요연안화물				
			유 류	시멘트	모 래	철 재	기 타[1]
1970		10,476	6,360	1,370	-	5	795
1980		18,851	10,428	3,031	-	156	1,939
1990		62,884	25,459	9,629	14,695	2,896	6,247
1991		75,104	30,451	11,238	19,585	3,546	7,099
1992		84,594	35,745	12,305	22,023	3,613	8,787
1993		95,230	37,881	12,321	26,116	5,020	11,920
1994		116,313	44,627	13,625	31,469	5,926	10,855
1995		127,558	54,224	15,536	32,358	7,762	6,855
1996		138,807	57,058	16,885	38,187	6,750	19,927
1997		143,137	55,834	18,863	41,259	7,338	19,843
연평균 증가율 (%)	'71-'80	6.1	5.1	8.3	-	41.0	9.3
	'81-'90	12.8	9.3	12.2	-	33.9	12.4
	'91-'97	12.5	11.9	10.1	15.9	14.2	17.9

자료 : 해운항만청, 「해운항만통계연보」, 각호.

주 : 1) 해운항만통계연보상의 기타품목 물동량, 즉 육류, 제분, 동식물 생산품, 당류, 화공, 플라스틱, 고무, 피혁, 섬유, 기타 등의 물동량임.

(4) 컨테이너물동량

남한의 컨테이너물동량은 수출입물동량의 급속한 증가와 상품 포장기술 및 컨테이너 제작산업의 발전에 따른 컨테이너화율의 계속적인 진전으로 전체 해상물

동량에서 컨테이너물동량이 차지하는 비중이 해마다 높아지고 있는 추세에 있다. 1976년에 총 38만TEU이던 컨테이너물동량은 이후 연평균 14.3%의 증가세를 보이면서 1997년에는 605만TEU로 늘어나 불과 21년 사이에 그 규모가 14배로 커졌다. 특히 컨테이너 환적물동량의 경우 중국의 경제활성화로 인한 교역증대와 일본 등 인접국의 국내항만 이용증대의 결과 1982년에 1만 3천TEU에 불과하던 환적물동량은 1997년에는 117만 2천TEU에 이르러 연평균 35%라는 기록적인 증가율을 실현하였다. 또한 연안 컨테이너물동량은 육상교통의 혼잡으로 인한 원가상승의 부담을 덜기 위해 해송으로의 전환이 늘어나면서 '91년 이후 연평균 41.7%의 큰 폭의 신장세를 나타내고 있다.

〈표 V-5〉 **컨테이너물동량의 변화추이**

단위 : 천TEU

구 분		수 입	수 출	환 적	연 안	전 체
1976		179	204	0	0	383
1980		289	404	0	0	693
' 1990		1,046	1,347	151	15	2,544
1991		1,135	1,431	141	54	2,762
1992		1,190	1,530	156	106	2,982
1993		1,344	1,597	382	124	3,448
1994		1,653	1,787	594	98	4,132
1995		1,915	2,026	860	117	4,918
1996		2,066	2,191	944	169	5,370
1997		2,302	2,400	1,172	172	6,047
연평균 증가율 (%)	'76-'80	12.7	18.6	-	-	16.0
	'81-'90	13.7	12.7	35.8	-	13.9
	'91-'97	11.9	8.6	34.0	41.7	13.1

자료 : 해운항만청, 「해운항만통계연보」, 각호.
주 : 환적(T/S)물동량은 입항기준의 2배이며, 연안은 입출항의 합계임.

2) 남한의 주요항만의 해상물동량 현황

남한에는 27개의 무역항과 18개의 연안항이 있으며, 그 가운데 대북연결의 중요한 역할을 할 수 있는 사회적, 지리적 여건을 가진 부산, 인천, 평택, 포항, 동해항을 중심으로 항만별 해상물동량 현황을 살펴본다.

(1) 부산항

부산항은 우리나라 최대의 무역항으로서 1876년 개항된 이래 일제시대를 거쳐 항만기반이 구축된 곳이다. 해방 이후 제1, 2차 경제개발 5개년계획사업의 결과로 급증하는 해상화물의 수송수요를 처리하기 위해 급격히 성장하였다.

부산항에서 취급되고 있는 남북한 항만물동량을 살펴보면, 1997년 기준으로 반입 16,402톤, 반출 16,747톤을 처리했으며 향후 대북관계 개선에 따라 대북물동량이 증가할 것으로 예상된다.

〈표 V-6〉 **부산항 해상물동량 현황**(품목별)

단위 : 천R/T

항 별	품 목	1991	1994	1995	1996	1997	연평균 증가율
부산항	양 곡	11,747	763	1,275	1,495	1,313	-0.27
	시멘트	2,382	2,576	3,043	3,229	3,172	0.04
	석 탄	606	354	308	145	23	-0.37
	목 재	1,190	2,856	2,925	3,191	3,623	0.17
	철광석	0	68	28	19	92	0.08
	철 재	6,228	5,883	8,529	6,487	5,904	-0.01
	기계류	3,324	12,083	13,532	15,121	14,884	0.24
	유 류	5,777	8,990	9,564	11,971	15,082	0.15
	기 타	33,327	48,107	54,224	55,940	62,536	0.09
	계	64,576	81,680	93,438	97,598	106,629	0.09

'97년 처리총물동량은 106,629천톤으로 우리나라 전체 물동량의 13.9%를 차지하고 있으며, '90년 이후 연평균 성장률 9%로 계속적인 성장을 하고 있으나 1998년에는 경제불황으로 인하여 그 성장세가 둔화될 것으로 보인다. 취급물동

량 가운데 기계류, 유류, 기타잡화 물동량이 전체의 90%를 점하고 있으며, 양곡, 철재 외에는 계속 증가하고 있는 추세이다.

(2) 인천항

인천항은 수도권의 막대한 물동량을 처리하는 우리나라 제2의 무역항으로 서울의 관문역할을 하고 있다. 1883년 개항된 이래 일제시대를 거쳐 제1, 2차 경제개발 5개년계획사업의 결과로 수도권의 발전과 함께 급증하는 해상화물의 수송수요를 처리하기 위해 급격히 성장하였다.

'97년 처리총물동량은 122,408천톤으로 우리나라 전체 물동량의 15.9%를 차지고 있으며, '90년 이후 연평균 성장률 8%로 성장세가 둔화되고 있으나 수도권 물동량 처리에 한계를 느끼고 있는 실정이다.

인천항에서 취급되고 있는 남북한 항만물동량을 살펴보면, 1997년 기준으로 반입 78,372톤, 반출 30,804톤을 처리했으며 향후 대북관계 개선에 따라 대북물동량이 증가할 것으로 예상된다.

〈표 V-7〉 **인천항 해상물동량 현황**(품목별)

단위 : 천R/T

항 별	품 목	1991	1994	1995	1996	1997	연평균 증가율
인천항	양 곡	8,068	7,897	9,251	8,283	7,936	-0.002
	시멘트	4,780	988	1,193	2,988	3,887	-0.03
	석 탄	3,076	1,608	1,384	2,062	1,688	-0.08
	목 재	6,240	5,791	6,403	6,217	6,330	0.002
	철광석	0	30	6	20	19	-0.11
	철 재	6,484	6,391	7,372	7,622	7,190	0.015
	기계류	1,493	4,067	6,430	6,502	6,878	0.24
	기타광석	842	2,085	2,917	1,515	1,822	0.12
	유 류	17,657	24,227	34,326	37,912	42,151	0.13
	기 타	22,318	40,827	35,896	42,881	44,507	0.10
	계	70,958	93,911	105,178	116,002	122,408	0.08

인천항을 통하여 1997년도 한해 동안 입출항화물은 총 122,408천톤으로 수출입화물이 60,980천톤이고 연안화물은 61,428천톤이었다. 총처리물동량은 전년도의 116,002천톤보다 5.5% 증가한 것이다. 외항화물이 증가한 것은 양곡 및 유지류와 자동차의 물량이 증가한데 기인한 것이며, 연안화물에서는 모래가 급증하였기 때문이다. 그러나 1997년 후반부터 1998년에 이르는 IMF체제하에 저조한 경제실정으로 인하여 물동량이 일시적으로 줄어들고 있는 실정이다.

(3) 평택항

하역능력이 포화상태에 이른 수도권 화물의 분담처리 기능과 함께 배후의 공업단지 수용을 위하여 개발된 평택항은 1997년에 1단계 개발이 완료된 상태이며, 2001년, 2006년, 2011년에 2, 3, 4단계가 연차적으로 개발될 예정이다. 주 요 취급화물은 유류, 철광석, 일반화물 등이며, 일부 인천에서 처리가 포화상태인 화물들을 이동하고 있는 실정이다.

〈표 V-8〉 **평택항 해상물동량 현황**(품목별)

단위 : 천R/T

항 별	품 목	1991	1994	1995	1996	1997	연평균 증가율
평택항	양 곡	0	0	0	0	0	-
	시멘트	0	0	0	0	0	-
	석 탄	0	0	0	0	0	-
	고 철	0	0	0	339	1,364	1.01
	철광석	0	0	0	0	0	-
	철 재	9	3	593	1,392	871	0.92
	기계류	0	1	0	6	5	-
	유 류	3,496	13,496	16,081	19,546	16,282	0.25
	기 타	1,970	6,491	5,146	7,244	7,071	0.20
	계	5,475	19,091	21,820	28,527	25,593	0.44

평택항의 해상물동량 현황은 '91년 유류를 중심으로 기타잡화 일부가 포함되었고, '91~'97년 사이에 유류화물이 25%로 증가하였고 철재가 92%나 증가한

상태이다. '97년 총처리물동량은 25,593천톤으로 계속 증가할 것으로 보이며, 연평균 증가율은 44%로 높은 성장을 나타내고 있다.

(4) 포항항

1923년에 지정항이 된 포항항은 1968년 포항제철소 지원항만 1차 계획안 수립을 계기로 급속히 발전하기 시작했다. 포항제철의 제2기 설비가 완공된 1976년을 시작으로 매년 증가하는 제철소 소요물동량과 경북일원의 수출입 물동량을 분담하기 위해 제7부두, 제8부두가 건설되면서 대폭적인 능력이 증가되었다.

〈표 V-9〉 **포항항 해상물동량 현황**(품목별)

단위 : 천R/T

항 별	품 목	1991	1994	1995	1996	1997	연평균 증가율
포항항	양 곡	0	0	12	0	0	0
	시멘트	633	875	1,188	1,455	1,494	0.13
	석 탄	9,635	8,801	10,257	10,282	9,332	-0.01
	목 재	203	375	220	187	151	-0.04
	철광석	14,885	14,130	15,553	16,750	14,208	-0.01
	철 재	7,135	7,490	7,891	9,004	9,963	0.05
	기타광석	2,392	3,383	4,032	4,192	4,414	0.09
	유 류	1,455	1,510	1,618	1,629	1,491	0.004
	기 타	90	1,122	1,456	1,971	1,973	0.55
	계	36,428	37,686	42,227	45,470	43,026	0.02

포항항은 철광석, 철재, 석탄 등 제철관련 물동량이 대부분을 차지하였으며, 계속적인 증가세를 보이다가 '96년을 정점으로 누그러지는 추세를 보이고 있다. '97년 총물동량은 43,026천톤이고 연평균 증가율은 2% 수준으로 높은 증가율을 나타내다가 세계경기 침체로 인한 철강산업의 저조로 그 성장세가 낮아지고 있다.

(5) 동해항

동해항은 강원도지역의 물류거점 항만으로 시멘트산업을 중심으로 하는 산업항 성격을 지니고 있다. 동해항은 배후교통편이 좋은 편이며, 강릉과 동해를 잇는 동해고속도로, 강릉과 원주를 잇는 영동고속도로, 남북을 관통하는 7번 국도가 있어서 현재 강원도 해안권에서 가장 활발하게 이용되는 항만이다.

〈표 V-10〉 **동해항 해상물동량 현황**(품목별)

단위 : 천R/T

항 별	품 목	1991	1994	1995	1996	1997	연평균 증가율
동해항	양 곡	0	0	5	5	0	-
	시멘트	6,604	8,216	8,460	8,230	8,356	5.7
	석 탄	2,379	2,633	3,103	2,969	3,109	4.6
	목 재	0	15	31	42	28	-
	철광석	33	33	66	0	0	-
	철 재	0	33	0	0	2	-
	유 류	90	90	392	777	761	42.7
	기 타	3,400	4,910	5,450	5,468	5,900	9.6
	계	12,506	15,930	17,507	17,491	18,156	6.4

동해항의 '91~'97년 사이의 물동량 연평균 증가율은 6.4%이고, 유류, 시멘트, 기타광석 등의 화물이 많이 증가하였다. 동해항을 통하여 유입되는 수입화물은 3,972천톤이며, 수입물동량 중 상업항 화물인 컨테이너물동량은 없으며 대부분 기타화물 물동량으로 1,003천톤에 이르고 있다. 한편 동해항을 통하여 수출되는 화물은 1,727천톤이다.

3) 남한의 해상물동량 전망

(1) 해상물동량 전망

남한의 해상물동량 전망은 기존 「신항만개발 투자우선순위 평가(해운항만청, 1996)」 보고서에서 수행된 전국 해상물동량 전망을 근거로 「IMF 경제체제하에

서의 항만개발정책방향(KMI, 1998)」 보고내용을 참조하여 남한의 해상물동량을 전망하였다.

IMF의 영향에 따른 물동량을 상세하게 예측하기 위해서는 장기간(대략 1년)이 소요되는 방대한 작업이며 IMF 구제금융기간 동안의 거시경제 및 산업별 장기지표가 필요하나 현재까지 국내외 연구기관에서 공식적으로 발표된 지표(IMF와 협의기관인 KDI 전망치, 1998. 10)에 의거하여 '98~2002년 전망치를 기준으로 물동량을 추정하였다.

2001년에 당초 전망보다 1억 8천7백만톤, 2006년에 1억 4천3만톤 감소할 것으로 전망되었고, 2006년 이후 경제회복의 진전에 따라 당초 전망치와 수정전망치의 격차는 점차 축소되어 2011년에 당초 전망치보다 7천5백만톤 정도 밑도는 것으로 전망된다.

〈표 V-11〉 **남한의 해상물동량 전망치**

단위 : 천R/T

구 분	당초전망치('96. 7)	수정전망치('98. 9)	IMF체제전망치('98. 10)
1996	718,734	-	-
1997	770,054	-	-
2001	997,320	854,194(△143,126)	810,233(△187,087)
2006	1,255,032	1,147,875(△107,157)	1,111,185(△143,837)
2011	1,497,863	1,428,582(△69,281)	1,422,372(△75,491)

자료 : KMI, 「IMF체제하에서의 항만개발정책방향」, 1998. 10.
주 : 1) 1996, 1997년은 실적치임.
2) ( )은 당초 전망치와의 차이임.

(2) 품목별 해상물동량 전망

1997년 12월 기준으로 집계된 전국의 총해상물동량은 1997년의 7억 7천만톤에서 「신항만개발 투자우선순위 평가」 보고서에 따르면 2011년 14억 9,786만톤(KMI수정치 14억 2,237만톤), 2020년에는 19억 3,941만톤으로 증가할 것으로 전망되고 있다. 이 중 비컨테이너화물은 1997년 3억 7,655만톤에서 2011년에는 8억 1,053만톤으로 연평균 5.63%씩 증가할 것으로 예측되었으며, 수출

입, 환적 및 연안컨테이너의 총물동량은 1997년 605만TEU에서 2011년에는 3,006만TEU으로 연평균 12.13%씩 증가할 것으로 전망되었다.

〈표 V-12〉 **품목별 전국 총해상물동량 전망**

단위 : 천R/T

구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	11,636	13,763	14,644	15,232	16,135
시 멘 트	41,925	49,140	55,903	65,328	86,439
석 탄 류	49,194	76,478	102,375	108,969	136,320
목 재	11,603	15,298	17,997	20,659	24,219
모 래	83,166	105,468	139,668	151,032	199,262
철 광 석	34,056	50,941	70,143	75,369	87,207
철 강	39,017	44,875	55,032	61,742	69,974
고 철	6,796	9,445	7,203	7,004	0
자 동 차	13,953	17,906	19,925	18,117	17,823
기타잡화	85,202	158,462	214,228	287,080	400,770
비컨화물계	376,548	541,776	697,118	810,532	1,038,149
컨테이너 (천TEU)	79,846 (6,047)	107,795 (9,854)	147,348 (13,955)	191,742 (19,224)	285,246 (30,057)
유 류	311,396	347,749	410,566	495,589	616,017
합 계 (천TEU)	767,789 (6,047)	997,320 (9,854)	1,255,032 (13,955)	1,497,863 (19,224)	1,939,412 (30,057)

자료 : 해운항만청, 「신항만개발 투자우선순위 평가」, 1996.
한국해양수산개발원 내부자료, 1998.

주 : 1997년은 실적치이며, 각 품목의 물동량은 컨테이너물동량(R/T)을 제외하여 표기.

2. 北韓의 海上物動量 現況과 展望

1) 북한의 해상물동량 현황

북한의 총해상물동량은 북한당국의 정확한 통계자료가 없는 관계로 현재 북한 관련자료에 배포한 항만별 개략적 화물량과 북한과 거래를 가진 대외국의 무역액 통계자료를 기초로 추정해 보았다.

(1) 수출입물동량

북한의 해상무역은 러시아, 중국, 일본, 동남아지역과 주로 이루어지며, 러시아와는 청진-블라디보스토크항로를 이용하고 중국과는 남포-상해항로를 주로 이용하고 있다. 대일항로는 청진, 흥남, 남포와 일본의 도쿄, 오사카, 고베, 요코하마, 나가사키를 연결하는 항로로서 '90년대 초반 대일무역의 증가에 따라 활기를 띠었으나[26] 북한의 자연재해에 따른 경제악화, 아시아경제 침체 등으로 인하여 현재는 정체상태에 있다. 동남아항로는 일본을 경유하여 홍콩, 캄보디아 등을 운항하고 있는 실정이다. 북한의 외항화물은 약 1,500만~2,000만톤으로 추정되고 있으며, 이 가운데 북한선박에 의해 수송되는 비율은 약 20% 미만인 것으로 파악되고 있다.

나진·선봉을 중심으로 한 자유무역지대에서 1994년 이후 점차 수출입물동량이 증가하기 시작하였다. 중국산 우드칩은 나진에서 울산까지 수송되어 1997년에 약 1만 2천톤을 수출하였고 1998년에는 10만톤 정도 수송될 예정이다. 기존의 대련항만을 이용하던 중국은 대련항의 포화로 나진항을 지속적으로 이용할 계획을 세우고 있어 향후 지속적으로 나진항의 물동량이 증가할 것이다.[27] 또한 1994년에 재일기업의 투자로 약 100만톤 규모의 화학비료창고가 건설되어 대일

---

26) 1989년도 일본의 8개 항구(도쿄, 키타큐슈, 오사카, 요코하마, 고베, 시미즈, 니카타, 하카다)의 대북한 입출항 현황을 살펴보면 남포(29%), 원산(29%), 청진(19%), 흥남(18%) 등이 교역의 대부분을 차지하고 있다. 유석형·임종관, 「남북한 화물운송체계 구축방안」, 해운산업연구원, 1993.

27) 影山陽一, 「豆滿江地域開發は進んでいるか-豆滿江地域開發の最近の動き-」, ERINA REPORT, Vol.21, 환동해경제연구소, 1998, pp.4~5.

본 물동량도 증가할 것이다.

(2) 컨테이너물동량

북한에서 컨테이너화물을 취급할 수 있는 곳은 청진항밖에 없으며, 경제개발정책의 일환으로 청진항 개발계획이 수립되어 1997년 3월 청진항 3호 및 4호 부두건설 1단계공사가 완료되었고 1998년 7월에 청진항 3, 4호 컨테이너부두 확장공사가 완공되어 컨테이너 처리항만기능이 보강되었다. 현재 청진지역의 컨테이너 처리물동량은 소량이므로 여전히 그 기능을 제대로 활용못하고 있는 실정이지만 남북경협의 활성화 및 대일, 대동남아시아, 대미 등의 여러 무역경로가 활성화된다면 더 많은 물동량 처리가 이루어질 것이며, 컨테이너부두 확장공사가 지속적으로 이루어질 것이다.

1995년 10월초에 개설된 나진~부산간의 컨테이너항로가 개발되어 3개월간 150TEU의 화물이 취급되었고, 1996년 수송량은 3,000TEU에 달했다. 화물내용은 연변 등지에 진출한 외자기업들에 대한 원재료, 부품 등이 주로 수입되고 그 기업의 제품이 월 3~4회 정도의 빈도로 수출되었다. 1997년도에는 훈춘시 일대의 섬유, 의류공장의 본격적인 가동에 의해 약 4,000TEU 정도가 수출되었으며, 경협의 진전 및 도로망 확충에 따라 수출량이 다량 증가할 것으로 보인다.

1997년 6월에는 컨테이너항로가 부산으로 연결되어 일본에서 투자한 연변지역의 梨加工설비의 수출, 훈춘시내 봉제공장 등의 수출품이 월 10TEU 정도가 생기고 있으며, 나진~선봉간 정기컨테이너항로 개설이 검토중에 있어 대련항에서 수출되던 중국산 대두를 나진항에서 수송할 것으로 예상된다.[28]

2) 북한의 주요항만의 해상물동량 현황

북한은 무역항 8개, 일반항 1개, 어항 14개 등 총 30여개의 항만을 보유하고 있으며, 지형상 양항이 많은 동해지역에 대형 항만들이 입지하고 있다.

---

28) 影山陽一, 앞의 책, p.5.

(1) 청진항

1908년 개항장으로 지정된 청진항은 현존하는 북한 최대의 무역항으로서 동항, 서항, 중앙항 등 세개의 항구로 구성되어 있으며, 1974년 이후 각종시설과 장비가 대폭 보강되어 수송능력이 확충되었다. 중국이 경제개발을 본격화하면서 자국내 양곡을 남양까지 수송한 후 길림성으로 연결되어 있는 철도와 공로를 통해 약 20만톤 내외의 양곡을 일본 등지로 수출하고 있으나 화차, 창고 등 수송부대시설의 미비로 이용률이 저하되고 있는 실정이다. 북한내 타화물항의 경우와 마찬가지로 강제도선 원칙이 적용되며 통상 오후 4시 이후에는 선박입항이 허용되지 않는다.

'95년 실적기준으로 대략 300만톤을 처리하고 있으며, 북한경제정책 변화와 나진-선봉지역 및 두만강지역 개발이 계획대로 이루어진다면 지속적인 물동량 증가가 이루어질 것이다.

(2) 나진항

블라디보스톡과 나호드카항이 동절기에는 결빙되기 때문에 1965년부터 매년 150만톤 가량의 러시아 화물을 전이하는 점도 동항이 갖는 중요한 특성이다. 러시아에서 생산된 비료, 수산물 등 주요화물을 핫산→두만강교를 통해 나진항까지 수송한 후 일본, 동남아시아 등으로 반출하는 한편, 일본의 강관과 잡화, 호주의 알루미늄 원료 등을 러시아로 반출시키는 중계항의 성격도 확보하고 있다. 1995년 기준으로 나진항에서 150만톤을 처리하고 있다.

(3) 선봉항

선봉항은 나진항과 함께 두만강지역 개발사업의 중심항만으로 1974년 무역항으로 개항, 북한 최대의 원유전용항의 기능을 담당하고 있다. 선봉항은 나진에서 북동쪽으로 10㎞ 떨어진 거리에 위치하고 있으며 배후에는 연간 2백만~3백만톤을 처리할 수 있는 정유공장(승리화학공장)과 북한에서 유일한 석유화력발전소가 건설되어 있다. 연간 2백만~3백만톤 규모의 원유를 하역하고 있다.

(4) 남포항

남포항은 평양에서 서쪽으로 50㎞ 떨어진 평양의 관문이자 북한 제2의 도시인 남포직할시를 배후에 두고 있다. 대동강 하구에 위치하여 북한당국의 집중적인 투자의 대상이 된 곳이다. 평양의 외항 역할을 하며, 북한 총화물량의 40%를 차지하고 있다. 북한 최대 공장지구인 평양공업지구의 해상관문 및 서해안 제1의 국제무역항으로 '81. 5~'86. 6월에 걸쳐 서해갑문을 완성하여 최대 12m에 이르는 간만차를 극복하면서 기능이 보강된 항만이다.

남포항은 북한 최대의 항구로서 연간 처리물동량이 800만톤에 이르고 있으며, 수출품은 주로 석탄, 시멘트, 흑연, 석고 등이고 수입품은 곡물(밀), 사료, 인광석, 기계 및 잡화(10%)이다. 입출항선은 연간 400 내지 500척으로서 중국(15%)을 비롯하여 소련, 동유럽, 일본 및 쿠바선 등으로 세계 각국에 미치고 있다. 그리고 남포는 인구 20만명의 특별시인데, 인민위원회가 소유하고 있는 800총톤급 5척이 남포와 하카다 간에서 왕래하고 있다.

(5) 원산항

원산항은 100년전 어항으로 출발하였으나 구한말인 1880년에 개항을 함으로써 근대적 항구로 발전하게 된 토대를 쌓았다.

최근 북한은 원산항이 국제무역항이며 또한 굴지의 어항임을 감안, 항만시설 확충과 도시미화에도 투자를 하고 있다. 국제항만도시와 문화휴양도시의 구성을 목표로 신시가지 개발, 도시환경의 개선, 고층아파트의 건설 등으로 인해 점차 항만활성화가 이루어지고 있는 실정이다. 1995년 기준으로 연간 40만톤의 화물을 취급하고 있다.[29]

---

29) 田中 仁·伊倉 仁, 「日本海側港灣と對岸諸國の港灣間の物流實態」, ERINA REPORT, Vol.18, 환일본해경제연구소, 1997, p.24.

3) 북한의 해상물동량 전망

(1) 북한의 무역 동향

남한의 수출입구조와 북한의 수출입구조는 현저한 차이를 보이는데 그 이유는 남한은 시장경제체제로서 수출입에 크게 의존하는 경제구조를 보이고 있는 반면 북한은 사회주의경제체제로서 대외적으로 무역의 중요성이 크지 않고 필요에 의한 무역만을 하고 있는 실정이다.

'90년대에 들어서면서 동구, 소련 등 사회주의권이 시장경제체제로 이행하면서 과거 북한과의 경제적 협력관계가 단절되기 시작함과 동시에 구사회주의 국가들이 과거의 바터방식, 청산결제방식에서 경화결제를 요구해 옴에 따라 외화부족에 시달리는 북한의 무역은 급속히 감소하게 되었다. 특히 원유 및 원자재의 수입이 급감하면서 공장가동률 저하, 생산감소 등 북한경제는 극심한 경제난을 겪고 있으며 이를 타개하기 위해 북한은 대외무역부문에 관심을 집중시키기 시작하였다. 즉 수출확대로 외화를 벌어들이고 획득한 외화로 경제에 긴요한 원유, 식량, 원자재 등을 입수하여 경제에 활력을 불어넣으려는 전략을 취하게 되었다.

이러한 전략하에서 북한은 '92년 11월 대외경제 관련부서의 통합 등을 포함하는 소위 '신무역시스템'을 도입했으며, '93년 12월 노동당 중앙위원회 제6기 21차 전원회의에서는 향후 3년간의 완충기를 설정하고 이 기간 중 경제운영방향으로서 농업, 경공업, 무역제일주의를 천명하는 등 무역부문에 대한 관심을 공식화했다.

(2) 북한의 수출 동향

북한은 '97년도에 부족한 외화획득을 위해 홍콩으로의 금수출을 대폭 증가시켰으며, 변경무역을 통하여 고철, 원목 등의 對중국 수출을 크게 늘렸는데 이는 식량, 에너지 구입용 외화확보를 위한 수출에 전력하고 있음을 보여주고 있다.

전통적으로 북한의 주요 수출품은 철강금속류와 임가공 생산된 섬유제품, 그리고 식료품 및 수산물 등 가공단계가 낮은 품목들이었으나 '90년대에 들어와서 일본 및 독일 등과 섬유제품의 임가공교역이 활발해지면서 섬유제품의 수출비중

이 크게 높아졌다. '95년도에 섬유제품이 총수출에서 차지하는 비중이 31.7%로 최대치를 기록한 후 2년 연속 큰 폭의 감소세가 이어져 '97년에는 20.4%를 점하고 있다. 섬유제품류의 임가공수출부진은 에너지난에 따른 공장가동률의 저하 등이 원인으로 볼 수 있다. '97년도에 들어서는 예멘, 중국 등지로부터 구입한 원유의 임가공수출이 활기를 띠었다.

〈표 V-13〉 **북한의 주요 수출상품 구조**

단위 : 천달러, %

HS 대분류	1996년		1997년		증감률
	금 액	비 중	금 액	비 중	
섬유제품	210,464	29.0	184,171	20.4	-12.5
귀금속류	9,682	1.3	171,085	18.9	1,667.0
철강비금속제품	88,226	12.1	91,710	10.1	3.9
식물성생산품	51,892	7.1	86,911	9.6	67.5
기계,전기전자류	81,819	11.3	85,489	9.5	4.5
광물성생산품	58,433	8.0	71,740	7.9	22.8
산동물	67,821	9.3	58,962	6.5	-13.1
화학공업,플라스틱	55,424	7.6	54,785	6.1	-1.2
목제품	21,216	2.9	31,146	3.4	46.8
기 타	81,696	11.2	68,602	7.6	-16.0
합 계	726,673	100.0	904,601	100.0	24.5

자료 : KOTRA, 「세계각국정보(북한)」, 1998.

① '96년도 품목별 수출동향

'96년도의 북한의 품목별 수출동향을 살펴보면 '94년도에 비금속제품을 대신하여 최대수출상품군으로 부상한 방직용 섬유제품은 '96년에는 '95년보다 9.9% 감소하여 총수출에서 차지하는 비중이 '95년도 31.7%에서 '96년 29.0%로 줄었으나 북한의 최대수출품목의 위치를 지키고 있다. 반면, '93년까지 전통적인 북한 최대수출품목군이었던 철강금속제품류의 수출비중은 '95년 13.1%에서 '96년에는 다시 12.1%로 감소하였다. 이러한 현상은 직접적으로는 극심한 에너지난과 원부자재의 수급이 어려워 철강금속공장들의 평균가동률이 30% 이하로 떨어지며 수출여력이 급속히 약화되고 있는데 기인하며, 정책적으로 부족한 투자여력

의 분배가 이들 부문에 우선하여 경공업부문에 이루어지고 있기 때문이다.

기계·전기전자류는 '96년도에 전년대비 43%가 증가한 8,200만달러 상당으로서 동품목은 그 동안 꾸준히 증가추세를 보여온 바 있으나 '96년중에는 특히 증가폭이 컸다. 특히 전자제품류는 TV, VTR 등을 중심으로 수출의 증가폭이 컸는데 '96년 증가분 중 상당량은 되거리무역에 의한 것이다.

수산물 수출은 6,800만달러로서 전년대비 19% 감소하였는데 이는 북한이 현재 유류 및 어구류 부족으로 인한 어선출어 애로로 수산물 생산에 어려움을 겪고 있기 때문이다. 송이버섯 등 식물성 생산품 수출은 전년대비 40%나 감소한 5,200만달러 상당으로 나타났는데 최근 2년간의 수해로 인한 송이버섯 수확량의 감소뿐만 아니라 심각한 운송사정이 수출감소에 주요 원인이다.

② '97년도 품목별 수출동향

'97년중 품목별 수출동향은 귀금속류의 수출이 1억 7천만달러 상당으로 전년대비 1,667%가 증가하였다. 귀금속류의 수출의 큰 증가는 '97년도 수출증가의 주요인으로 작용하였다. 귀금속류의 수출중 홍콩으로의 금수출이 1억 5,600만달러로 북한 금수출의 90% 이상을 차지하였다.

철강, 비금속제품은 9,100만달러 상당이 수출되어 전년대비 3.9% 증가하였고, 전통적으로 북한의 최대수출품이었던 이들 품목은 '94년 이후 계속적인 감소세를 보이다가 변경무역을 통한 고철수출의 증가 등으로 '97년도에는 소폭으로 증가하였으나 수출에서 차지하는 비중은 점차 작아지고 있다. 철강, 비금속제품의 계속적인 비중감소는 북한의 전력사정 약화 및 원부자재 공급애로에 따른 제철공장 가동률의 급격한 하락에 기인한 것이다.

기계, 전기전자제품은 최근 지속적인 증가세를 보이고 있으나, '96년도 43%의 큰 증가폭을 나타낸 이후 '97년도에는 8,549만달러를 수출함으로써서 증가폭(4.5%)이 눈에 띄게 감소하였다. 기계류의 경우 방글라데시에 시멘트플랜트를 턴키베이스로 수출계약한 것이 특기할 만하며 태국으로의 중고 기계류의 수출도 큰 폭으로 증가하였다.

'95년도 한때 30% 감소하였던 광물성 생산품은 '96년도에 11% 증가한 이후 '97년도 7,200만달러 상당이 수출되어 계속 증가세(22.8%)를 보이고 있는데, 이는 중국으로의 원유임가공 수출증가에 원인이 있는 것으로 보인다.

'94년도 이후 최대 수출품목군의 자리를 고수해 온 방직용 섬유제품은 1억

8,400만달러 상당이 수출되어 여전히 최대수출품목군의 위치를 지켰으나 계속 감소세에 있는데, 이는 섬유제품의 최대 수출상대국인 일본으로의 수출이 23% 나 감소한 것이 주요인인 것으로 보인다.

(2) 북한의 수입 동향

전통적으로 북한의 주요 수입품목은 원유, 코크스 등 광물성 연료, 섬유사, 직물류 등 섬유원자재, 기계 및 운송장비, 곡물 등이다. 최근 북한의 심각한 식량난 및 에너지난으로 곡물, 원유 등의 수입비중이 높아지고 있으며, 외화난으로 기계류 등 생산재수입은 정체상태에 있다.

① '96년도 품목별 수입동향

'96년 중 주요 수입품목군인 원유, 코크스 등 광물성생산품은 '95년 대비 16%감소하였으며, 곡물 등 식물성 생산품은 전년대비 48%나 증가, 북한의 어려운 식량난을 반영하고 있다. 어려운 식량사정에 따라 '96년 들어서는 국제사회에 공개적으로 식량원조를 요청하는 등 노력을 기울였으나 '96년중 곡물도입은 전년보다 약간 증가한 105만톤에 머물렀다.

〈표 V-14〉 **북한의 곡물 및 원유수입 현황**

단위 : 만톤

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
곡물수입량	129	83	109	49	96	105	126
원유수입량	189	152	136	91	110	94	111

자료 : KOTRA, 「세계각국정보(북한)」, 1998.

'96년중 북한의 원유도입량은 '95년보다 감소한 93.6만톤이 도입되었으나 소련사회주의 붕괴전인 1988년도 250여만톤의 도입물량에는 절반에도 못미치는 양으로 원유가 석탄이나 기타 북한의 국내자원으로 대체될 수 없는 수송용 연료라는 점에서 수송상의 어려움이 심각할 것으로 보인다.

한편, 운송기기류의 수입은 전년대비 92%나 증가하였는데, 이는 북한의 차량생산이 거의 중단됨에 따라 운송기기 수요를 외제 중고차량, 선박 등으로 충당하

고 있으며 어려운 경제사정에도 불구하고 인프라건설용 화물차량 상당량을 수입함에 따른 것이다.

② '97년도 품목별 수입동향

'97년도 북한의 수입에서 가장 주목할 만한 사실은 식물성 생산품 등 북한의 최대현안이 되어 있는 식량난 극복을 위한 곡물수입량의 증가와 임가공 원유도입의 증가이다. 식물성 생산품은 수입품목 중에서 광물성 생산품에 이어 두번째로 높은 비중(20.5%)을 차지하고 있으나 기타 식량대용품목까지 합치면 최대의 비중을 차지하고 있어 북한당국이 식량난 극복에 모든 노력을 경주하고 있음을 짐작할 수 있다. 양곡증산을 위한 화학비료수입도 37.6% 증가하였으나 기계류를 제외한 나머지 품목들은 대부분 수입이 감소하였다.

수입품목 중 가장 높은 비중을 차지하고 있는 광물성 생산품의 경우 전년대비 19.2% 증가한 2억 8,663만달러를 수입하였는데, 이는 임가공용 원유도입의 증가에 원인이 있다. 기계류의 수입은 총수입에서 세 번째의 비중을 차지하고 있으며 전년에 비해 소폭(1.9%) 증가하였으나 대체로 정체상태이다. 섬유제품의 경우 전년에 이어 수입이 계속 감소하고 있는데, 이는 섬유제품의 임가공 수출감소와 관련이 있으며 동품의 임가공 수출감소에 따른 원부자재의 수입도 더불어 감소하는 것이라고 볼 수 있다.

'97년도 수입의 특징은 식량난 극복을 위한 곡물 및 식량대용품목의 수입증가, 양곡증산을 위한 화학비료수입의 증가, 그리고 임가공 수출용 원유도입량의 증가(전년대비 18.6%)로 정리할 수 있다. 또한 외화획득을 위한 새로운 주요 산업으로 떠오른 원유 임가공산업에 사용될 원유도입은 중국산보다 상대적으로 저렴한 예멘산으로 상당량 대체되었다.

〈표 V-15〉 **북한의 주요 수입상품 구조**

단위 : 천달러, %

HS 대분류	1996		1997		증감률
	금 액	비 중	금 액	비 중	
광물성생산품	240,430	19.2	286,626	22.5	19.2
식물성생산품	181,362	14.5	261,429	20.5	44.1
섬유제품	151,670	12.1	125,972	9.9	-16.9
기계,전기전자류	144,429	11.6	147,187	11.6	1.9
화학공업생산품	70,416	5.6	96,901	7.6	37.6
차 량	117,213	9.4	90,089	7.1	-23.1
조제식료품	51,810	4.1	57,871	4.5	11.7
플라스틱제품	68,362	5.5	56,630	4.5	-17.2
기 타	223,924	17.9	149,550	11.8	-33.2
합 계	1,249,616	100.0	1,272,253	100.0	1.8

자료 : KOTRA, 「세계각국정보(북한)」, 1998.

(4) 북한의 주요 국가별 교역

과거 1990년까지 구소련이 북한의 최대교역국이었으나 '90년 소련의 사회주의 체제가 붕괴된 이후 1991년부터 중국이 이를 대체하였다. 그러나 '95년도에 엔고로 인한 환율요인과 함께 북-일간 임가공교역의 확대, 일본의 유무상 대북 쌀 지원 등의 요인이 복합적으로 작용하여 일본이 최대교역상대국으로 올라섰다. 그러나 곧바로 '96년중 다시 엔저로 인해 달러화 기준 최대교역상대국이 중국으로 바뀌었으나 물량면에서는 중국과 일본이 거의 차이가 없는 것으로 나타났다.

'96년에 이어 '97년도에도 중국이 북한의 최대교역상대국의 위치를 유지하였는데, 이는 북한의 대중국 광물성 원유 및 광물유 수출의 대폭 증가 및 곡물과 비료의 수입증가에 기인한다. 중국과 일본 2개국이 북한 전체 무역에서 차지하는 비중은 '93년도 이후 지속적으로 50%를 상회함으로써 북한의 대중, 대일 무역 의존도가 매우 높음을 알 수 있다.

'97년도에는 홍콩과 예멘이 싱가포르와 스웨덴을 밀어내고 10대 무역상대국에 신규진입하였는데, 홍콩의 경우 대북한 금수입이 대폭 증가하였고 예멘의 경우는 임가공 수출용 원유를 대량 수입한 것에 따른 것이다. '96년 승합차, 승용차와

차량부품의 대폭적인 수입증가로 10대 무역국에 신규진입하였던 스웨덴은 다시 예년 수준으로 감소하여 29위로 내려앉았다.

'97년도 대륙별 교역실적을 보면 아시아, 대양주와 유럽과의 교역실적이 절대적인 비중(94.6%)을 차지하고 있다. 금액상으로 비중이 낮지만 미주와 중동아프리카와의 교역이 전년도에 비해 증가하였는데, 이는 예멘산 원유수입의 증가에 기인한 것이다.

전체적으로 '97년도 북한과 10대 교역국과의 교역실적은 전체교역의 85% 비중을 차지하여 전년의 80.1%에 비해 4.9% 증가하였다. 그 밖의 교역상대국들과는 전년에 비해 감소추세를 보이고 있어 전체교역량 중 10대 교역상대국과의 교역집중현상이 심화되고 있음을 알 수 있다.

〈표 V-16〉 **북한의 주요 교역국과의 교역규모 변화추이**

단위 : 백만달러

순위	1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997	
	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액
1	중국	610	중국	697	중국	900	중국	624	일본	595	중국	566	중국	656
2	일본	508	일본	480	일본	472	일본	493	중국	550	일본	518	일본	489
3	소련	365	CIS	292	CIS	331	러시아	140	인도	127	인도	116	홍콩	213
4	이란	220	이란	260	독일	120	독일	119	러시아	83	독일	75	인도	88
5	홍콩	164	홍콩	156	홍콩	109	이태리	108	홍콩	81	싱가포르	71	예멘	86

북한의 전통적인 수출대상국은 구소련, 중국, 일본 등이다. 과거 최대수출대상국이었던 소련으로의 수출은 양국간의 경제적 우호관계가 단절되면서 지속적으로 감소되고 있으며 일본, 중국이 최대수출국의 자리를 지키고 있다. '97년도에 들어서도 중국, 일본과의 교역이 전체교역의 절반 이상을 점유하고 있으며, 특히 금수출을 매개로 한 홍콩과의 대폭적인 교역량 확대는 주목할 만한 일이다.

〈표 V-17〉 **북한의 상위 5대 수출국**

단위 : 백만달러

순위	1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997	
	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액	국명	교역액
1	일본	284	일본	257	중국	297	일본	332	일본	340	일본	291	일본	310
2	소련	171	중국	155	일본	252	중국	199	인도	76	인도	73	홍콩	181
3	이란	100	이란	115	독일	72	독일	60	중국	64	중국	69	중국	122
4	중국	86	독일	87	CIS	52	러시아	40	독일	42	독일	41	인도	69
5	독일	72	CIS	65	인도	50	홍콩	33	인도	28	방글라데시	33	독일	43

전통적으로 북한의 주요 수입상대국은 구소련, 중국, 일본 등이었다. 1990년까지는 소련이 최대 수입대상국이었으나 '91년 이후부터는 중국이 최대수입대상국 1위 자리를 고수하고 있다.

내외통신 '97. 11. 22일자에 따르면 북한과 중국의 길림성, 장백조선자치현의 변경무역(국경무역)이 '97년에 들어 급신장, 변경무역 43년 역사중 최고의 교역량을 보이고 있다. 북한은 '54년 10월 중국과 「물자교환합동서」를 체결, 중국과의 국경무역을 시작했으나 중국의 문화혁명으로 한때 중단되었다가 '82년부터 재개, '90년대 들어 국경무역은 계속 증가하고 있다.

북중무역은 주로 변경무역을 통해 이루어지며, 이들은 모두 공식집계에 잡힌다. 국가무역은 국가간 계약에 의해 이루어지는 것인바, 전형적인 예가 1년 계약에 의해 이루어지는 원유거래이다. 변경무역은 지방정부나 개인이 주체가 되어 이루어지는 형태를 말한다. 현재 변경무역이 가장 활발하게 이루어지는 곳은 단동-신의주이다. 단동에는 지방정부 및 개인무역회사가 800여개 정도 있으며 단동은 북중 변경무역의 80%를 차지하고 있어 최대 규모이며 최근에는 훈춘-나진·선봉지역으로 확대되고 있다.

〈표 V-18〉 **북한의 대외무역 현황**

단위 : 백만달러

무역상대국		1991년	1992년	1993년	1994년	1995년	1996년	1997년
일 본	계	508	480	472	493	595	518	489
	수출	284	257	252	332	340	291	310
	수입	224	223	220	161	255	227	179
중 국	계	610	697	900	624	550	566	656
	수출	86	155	297	199	64	69	122
	수입	524	542	603	425	486	497	534
러시아	계	367	335	234	97	91	65	69
	수출	173	71	49	40	14	29	30
	수입	194	264	185	57	77	36	38
한 국	계	102	160	171	180	283	252	308
	수출	96	148	162	160	205	182	193
	수입	6	12	9	20	78	70	115
기 타	계	350	350	321	610	643	575	655
	수출	110	160	114	246	258	155	249
	수입	240	190	207	364	385	420	407
세 계	계	2,720	2,660	2,641	2,108	2,052	1,976	2,177
	수출	1,010	1,020	1,021	839	736	726	904
	수입	1,710	1,640	1,620	1,269	1,316	1,250	1,273

자료 : KOTRA, 「세계각국정보(북한)」, 1998.
KIEP, 「북한과 중국의 경제관계 현황과 전망」, 1998.
IMF, *Direction of International Trade Yearbook*, 1998.

'90년대 들어 북중무역에서 이러한 변경무역이 차지하는 비중은 전체의 80% 정도라고 한다. 북한과 중국 및 동북지방 3자간의 무역현황으로 볼 때, 북중 변경무역은 1991년 3.69억달러로 전체의 60.5%를 차지하였으며, 1992년에는 4.89억달러로 전체의 약 70.2%를 차지한데 이어 1995년에는 4.66억달러로 전체의 85%를 차지하고 있다.

〈표 V-19〉 **북한과 중국의 변경무역 현황**

단위 : 백만달러

연 도	1991	1992	1993	1994	1995
규 모	369	489	695	498	466
비중(%)	0.60	0.70	0.77	0.80	0.85

자료 : KIEP, 「북한과 중국의 경제관계 현황과 전망」, 1998.

(5) 북한의 수출입물동량 추정

① 수출입 총해상물동량 추정

북한의 수출입물동량에 대한 톤단위의 정확한 자료가 없기 때문에 남한의 교역규모에 대한 수출입물동량을 추정한 관계식을 통하여 북한의 수출입물동량을 추정하였다. 북한은 남한과 산업구조가 다르고 수출입에 대한 의존도가 매우 낮기 때문에 추정에 무리가 있을 수 있겠으나 무역상품은 국제가격기준으로 거래되고 그 수가 매우 많기 때문에 어느 정도 합리적인 물동량을 도출해 낼 수 있을 것이다.

먼저 수출입액과 수출입물동량과의 관계식을 도출해내기 위해서 남한의 1970년부터 1997년까지 수출입교역액과 교역량자료를 사용하였으며 수출입물동량과 수출입액 사이의 관계식을 도출하기 위해 다음과 같은 회귀방정식을 추정하였다.

$$TVOL_t = \alpha + \beta\, TRA_t + \varepsilon_t$$

- TVOL : 남한의 수출입물동량
- TRA : 남한의 수출입액

여기서 α, β는 추정계수이며 ε_t는 오차항이다.

위 식은 시계열자료를 사용하여 추정하기 때문에 잔차항이 자기상관관계(Auto-correlation)를 가지는 문제가 있으므로 이를 해결하기 위해서 Cochrane-Orcutt의 두 단계 OLS추정법을 사용하여 추정하였다.

〈표 V-20〉 **회귀분석 결과**

설 명 변 수	상수항	TRA
추정계수값	17872.9	1.55
t-value	8.00	49.91
R^2	0.99	
D-W 통계치	2.05	
자기회기계수(ρ)	ρ_1 : 1.14, ρ_2 : -1.22, ρ_3 : 0.52	

회귀분석 결과를 토대로 수출입물동량과 수출입무역액 사이의 관계를 나타내는 방정식을 도출하면 다음과 같다.

$$TVOL_t = 17872.9 + 1.55\ TRA_t + \varepsilon_t$$

이 방정식의 설명변수 TRA에 북한의 수출입무역액을 대입하면 북한의 수출입물동량을 추정할 수 있다.

〈표 V-21〉 **북한의 총무역액 현황**

단위 : 백만달러

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
수 입	1,710	1,640	1,620	1,269	1,316	1,250	1,273
(비 중)	(0.37)	(0.38)	(0.39)	(0.40)	(0.36)	(0.37)	(0.42)
수 출	1,010	1,020	1,021	839	736	726	904
(비 중)	(0.63)	(0.62)	(0.61)	(0.60)	(0.64)	(0.63)	(0.58)
수출입계	2,720	2,660	2,641	2,108	2,052	1,976	2,177

북한의 수출입물동량은 1997년 기준으로 21,246천톤으로 추정되었다. 그러나 이 물동량은 북한의 총수출입물동량으로 해상으로 수출입되는 물동량은 아니다. 그러므로 이 물동량 중에서 해상으로 운송되는 수출입물동량을 구하는 작업이 필요하다. 현재 북한은 전술한 바와 같이 중국과의 총교역 중 80%가 변경을 통한 국경무역임을 알 수 있다. 또한 러시아와의 교역도 대부분 육상을 통해서 이루어지고 있다.

이러한 사실을 바탕으로 對중국 교역량의 80%와 對러시아 교역량을 뺀 나머지 국가들과의 교역량이 북한의 총해상물동량이라 할 수 있다. 따라서 북한의 총수출입물동량의 약 75%가 북한의 해상물동량이라 할 수 있다.

〈표 V-22〉 **북한의 수출입 물동량 추정치**

단위 : 천톤

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
수출입계	22,088	21,995	21,966	21,139	21,053	20,935	21,246
수 출	8,202	8,434	8,492	8,414	7,551	7,692	8,823
수 입	13,886	13,561	13,474	12,726	13,502	13,243	12,424

〈표 V-23〉 **북한의 총해상물동량 추정치**

단위 : 천톤

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
수출입계	16,566	16,496	16,474	15,855	15,789	15,701	15,935
수 출	6,151	6,326	6,369	6,310	5,663	5,769	6,617
수 입	10,415	10,171	10,105	9,544	10,126	9,932	9,318

〈표 V-24〉 **남한의 수출입 통계**(참고)

연 도	교 역 액			교 역 량		
	수 출 (백만달러)	수 입 (백만달러)	계	수 출 (천톤)	수 입 (천톤)	계
1971	1,068	2,394	3,462	4,192	24,257	28,449
1972	1,624	2,522	4,146	6,010	24,699	30,709
1973	3,225	4,240	7,465	7,964	31,798	39,762
1974	4,460	6,852	11,312	8,258	33,829	42,087
1975	5,081	7,274	12,355	9,985	35,142	45,127
1976	7,715	8,774	16,489	14,311	41,447	55,758
1977	10,046	10,811	20,857	16,814	51,498	68,312
1978	12,711	14,972	27,683	16,039	61,843	77,882
1979	15,055	20,339	35,394	17,828	72,992	90,820
1980	17,505	22,292	39,797	22,682	71,353	94,035
1981	21,254	26,131	47,385	26,297	79,024	105,321
1982	21,853	24,252	46,105	27,569	80,938	108,507
1983	24,445	26,192	50,637	29,279	88,905	118,184
1984	29,245	30,631	59,876	30,617	95,119	125,736
1985	30,283	31,136	61,419	31,899	101,112	133,011
1986	34,714	31,584	66,298	41,766	112,058	153,824
1987	47,281	41,020	88,301	51,226	126,781	178,007
1988	60,696	51,811	112,507	54,300	144,189	198,489
1989	62,377	61,465	123,842	50,915	152,985	203,900
1990	65,016	69,844	134,860	47,505	172,277	219,782
1991	71,870	81,525	153,395	52,426	210,546	262,972
1992	76,632	81,775	158,407	62,852	222,721	285,573
1993	82,236	83,800	166,036	71,245	245,627	316,872
1994	96,013	102,348	198,361	76,094	277,334	353,428
1995	125,058	135,119	260,177	88,413	316,010	404,423
1996	129,715	150,339	280,054	98,893	342,227	441,120
1997	136,164	144,616	280,780	115,038	370,215	485,253

② 북한 국민총생산(GNP) 전망

한 국가의 수출입 규모는 그 국가의 경제규모에 밀접한 관계를 갖는다는 사실은 잘 알려져 있다. 북한이 사회주의 국가이고 자급자족 형태의 산업발전정책을 고수해왔지만 최근 들어 자본주의 국가들과 교역을 꾸준히 늘리고 있고 국지적으로 대외개방정책을 펴고 있다는 사실로 미루어 북한도 예외가 아닐 것이다. 여기서는 한 국가의 경제규모를 나타내는 지표로 국민총생산(GNP)을 북한의 경제수준 평가척도로 삼았으며 이후 북한의 장기 해상물동량을 GNP와의 관계를 통하여 전망해 보도록 할 것이다.

북한에서 발표하는 GNP 자료는 신뢰성이 없기 때문에 여기서는 한국은행에서 발표한 자료를 사용하기로 하겠다. 한국은행의 북한 GNP 추정자료에 따르면 북한은 1990년 이래로 지난 해까지 계속적으로 감소한 것으로 나타났다. 1990년도 224,250억원이던 것이 1997년까지 연평균 4.8% 감소하여 168,240억원으로 급격히 하락하여 북한경제가 더욱 악화되어가고 있다는 것을 보여준다.

〈표 V-25〉 **북한의 GNP 추정**

단위 : 10억원, %

연 도	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
GNP	22,425	22,201	21,046	19,426	18,610	18,275	17,434	16,824
성장률	-3.7	-5.2	-7.6	-4.3	-1.7	-4.5	-3.7	-6.8

자료 : 한국은행, 「북한 GDP 추정결과」, 1995, 1996, 1997.

북한 GNP의 장기전망은 매우 불투명하며 장기전망을 위한 경제의 이렇다할 자료들도 구하기 어려울 뿐만 아니라 구하더라도 신뢰성에서 문제가 많이 되고 있다. 그래서 대한국토·도시계획학회에서 연구한 「통일시대 한반도 국토개발 구상」에서 사용된 방법을 토대로 재구성하였다. 통일 직후 무엇보다도 중요한 것은 남한과 북한지역의 경제적 격차해결을 위해서 북한지역의 산업구조를 재편, 대규모의 고용창출 등 많은 공공정책이 필요하게 된다. 독일의 통일과정에서 볼 수 있듯이 우리나라의 경우에도 남북통일 직후 북한지역의 산업재편과정에서 많은 비용이 들 것으로 예상된다.

장기적인 북한의 경제규모는 다음과 같은 시나리오 설정을 통해 추정하도록

할 것이다. 먼저 독일 통일의 예측치와 같이 남·북한 지역균형성장이라는 전제하에 통일 이후 10년이 지난 2020년에 북한의 국민 1인당 국민총생산이 남한 수준과 같아진다는 가정을 하도록 한다. 북한지역을 남한의 1인당 국민소득과 같은 수준으로 올리기에는 독일의 연구결과와 같이 남한의 많은 지원이 필요할 것이기 때문에 남한의 GNP 성장률이 잠재성장률보다 크게 낮아질 것으로 전망된다. 따라서 지역간 균형성장정책의 실천을 위해서는 남한이 예측성장률보다 낮은 성장률로 발전할 것으로 가정하는 것이 합리적이다.

〈시나리오 Ⅰ〉에서는 북한이 마이너스 성장을 계속할 경우 경제가 피폐되어 급격한 붕괴가 일어날 수 있다는 것을 고려하고 통일 이후 2020년에 북한의 국민 1인당 국민총생산이 남한 수준과 같아지도록 정책개입을 한다고 가정하며, 이 경우 막대한 통일비용이 들 것으로 예상되는바, 남한지역의 장기 경제성장률이 2% 감소할 것으로 전제한다.

〈시나리오 Ⅱ〉에서는 북한이 개혁·개방정책이 성공적으로 이루어져 경제성장이 고도화된다고 가정하고 이를 위한 기반시설의 투자는 남한이 적극적으로 지원한다고 보고 통일 이후 2020년에 북한의 국민 1인당 국민총생산이 남한 수준과 같아지도록 정책수립을 하며 이에 따라 남한지역의 장기 경제성장률이 1% 감소할 것으로 가정한다. 이런 시나리오를 바탕으로 전망된 북한의 GNP는 2020년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉의 경우 4,644천억원, 〈시나리오 Ⅱ〉의 경우 5,131천억원으로 추정되었다. 이는 2020년 시점에서 북한지역의 1인당 국민소득과 남한지역의 그것과 같은 수준을 이루는 경제규모이다.

〈표 V- 26〉 **시나리오별 북한 GNP 전망치**

단위 : 10억원, %

구 분	1997	2000	2010	2020	1997~2000	2001~2010	2011~2020
시나리오 Ⅰ	16,824	16,161	14,763	464,435	-1	-1	39.2
시나리오 Ⅱ	16,824	16,824	43,637	513,086	0	10	26.7

(6) 북한지역의 수출입 해상물동량 전망

① 수출입 해상물동량 전망

앞에서 추정된 북한의 GNP 자료를 이용하여 북한의 수출입 해상물동량을 OLS 방법을 사용하여 추정하면 통일 이전 2010년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉의 경우 수출은 6,161천톤, 수입은 8,507천톤으로 수출입 총 14,668천톤이며, 〈시나리오 Ⅱ〉의 경우 수출은 10,185천톤, 수입은 14,066천톤으로 수출입 총 24,251천톤이다. 〈시나리오 Ⅱ〉의 경우 〈시나리오 Ⅰ〉보다 1.7배 정도 많다.

〈표 V-27〉 **북한의 시나리오별 수출입 해상물동량 추정치**

단위 : 천톤, %

구 분	시나리오 Ⅰ				시나리오 Ⅱ			
	계	성장률	수 출	수 입	계	성장률	수 출	수 입
1998	15,296	- 4.01	6,424	8,872	15,935	-	6,692	9,242
1999	15,241	- 0.36	6,401	8,840	15,935	-	6,692	9,242
2000	15,186	- 0.36	6,378	8,808	15,935	-	6,692	9,242
2001	15,132	- 0.36	6,355	8,777	16,169	1.47	6,791	9,378
2002	15,078	- 0.36	6,333	8,745	16,525	2.20	6,940	9,584
2003	15,025	- 0.35	6,311	8,715	17,200	4.09	7,224	9,976
2004	14,973	- 0.35	6,289	8,684	17,943	4.32	7,536	10,407
2005	14,921	- 0.35	6,267	8,654	18,761	4.56	7,880	10,881
2006	14,869	- 0.34	6,245	8,624	19,660	4.79	8,257	11,403
2007	14,818	- 0.34	6,224	8,594	20,649	5.03	8,673	11,977
2008	14,768	- 0.34	6,202	8,565	21,738	5.27	9,130	12,608
2009	14,718	- 0.34	6,181	8,536	22,934	5.51	9,632	13,302
2010	14,668	- 0.34	6,161	8,507	24,251	5.74	10,185	14,066
2011	**17,608**	**20.04**	**7,395**	**10,213**	**30,044**	**23.89**	**12,618**	**17,426**
2012	21,920	24.49	9,206	12,713	37,140	23.62	15,599	21,541
2013	28,603	30.49	12,013	16,590	45,900	23.58	19,278	26,622
2014	38,021	32.92	15,969	22,052	56,739	23.62	23,830	32,909
2015	50,734	33.44	21,308	29,426	70,830	24.83	29,749	41,081
2016	67,837	33.71	28,492	39,346	86,096	21.55	36,160	49,935
2017	88,161	29.96	37,028	51,134	105,103	22.08	44,143	60,960
2018	111,679	26.68	46,905	64,774	126,077	19.96	52,952	73,125
2019	137,157	22.81	57,606	79,551	150,501	19.37	63,211	87,291
2020	**163,909**	**19.50**	**68,842**	**95,067**	**180,055**	**19.64**	**75,623**	**104,432**

통일 이후에는 〈시나리오 Ⅰ〉은 빠른 성장을 보여 2020년에 수출입 총 1억 6,391만톤으로 예측되었으며 〈시나리오 Ⅱ〉는 2020년 기준 1억 8,006만톤으로 예측되었다. 또한 통일 이후에는 사회간접자본시설 등 북한지역의 개발을 위해 상당한 양의 남한 물동량이 연안으로 통해서 운송될 것으로 보이기 때문에 실제로 수출입물동량뿐만 아니라 연안물동량도 상당히 늘어날 것으로 전망된다.

가. 품목별 수출입물동량 추정

통일 이전 북한의 품목별 수출입물동량 구조와 통일 이후 북한지역의 품목별 물동량 구조와 차이가 있을 것이다. 통일 이전에는 1997년 북한의 수출입물동량의 품목구조와 산업구조, 경제수준 등을 고려하여 추정하였다. 통일 이후에는 수출입물동량의 경우 과거의 품목구조를 유지한다는 전제하에 연안물동량의 경우 '70년대 성장기의 남한의 품목별 물동량 구조와 동일할 것으로 가정하여 추정한다.

통일 이전 연안물동량의 경우 동해안과 서해안의 단절, 극심한 에너지난, 상대적인 내륙철도 운송망의 발달 등으로 인해 연안화물의 해운수송은 현재 거의 발생하지 않고 있으며 앞으로도 거의 미미할 것으로 볼 수 있다. 참고로 화물수송에 있어서 남한의 경우 철도, 도로, 해운 등 수송수단별 분담률이 큰 격차를 보이지 않고 있는데 반해, 북한은 전체 물동량의 90%를 철도가 담당하고 있어 철도의존율이 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 현재 북한의 철도의존율은 점점 심화되어가는 추세이다.[30]

〈표 V-28〉 **남북한 수송수단별 분담률**(1991년)

단위 : %

수송수단	여객수송		화물수송	
	북 한	남 한	북 한	남 한
철 도	62.0	32.9	90.0	29.1
도 로	37.0	63.5	7.0	31.1
해 운	1.0	0.4	3.0	39.6
항 공	-	3.2	-	0.2

자료 : 통일부, 「북한경제개관」.

30) 통일부에 따르면 '86년도 화물수송의 철도의존율이 86% 정도였으나 '93년에는 90% 이상으로 크게 높아진 것으로 분석하고 있다.

그러나 통일된 이후에는 현재 낙후되어 있는 북한지역의 대규모 시설투자를 위한 원부자재 화물운송이 남한으로부터 북한으로 활발히 이루어지게 될 것으로 보인다. 그래서 단기간에 이용가능하고 큰 투자없이 제도적인 합의만으로 가능한 해운, 항공부문에서 주로 이루어질 것으로 보이기 때문에 통일 이후의 북한지역 항만에 연안화물이 크게 늘어날 것으로 보인다.

나. 품목별 물동량 분류

여기서는 수출입물동량에 대한 12개 품목별 분류작업을 수행하도록 할 것이다. 분류작업은 북한의 각종 교역자료와 산업, 지하자원 생산량 등 다양한 자료를 토대로 이루어졌다. 다만 정확한 품목별 수출입물동량에 대한 자료를 구할 수 없기 때문에 한계를 가진다. 또한 통일부에서 작성된 「남북교역 통계자료」를 참조로 금액단위의 북한 대외교역내역을 수출입물동량으로 재구성하였다. 먼저 수출품목에 대해서 품목별 수출물동량을 재구성하고 다음으로 수입품목에 대해 품목별 수입물동량을 구하도록 할 것이다.

철강비금속제품의 경우 철재, 고철로 분류될 수 있고 북한의 수출내역과 구조상 철재품목에 비중을 두었다. 식물성 생산품의 경우 양곡과 기타잡화로 분류될 수 있으며 북한의 식량난 등 양곡을 수출하는 것은 모순이므로 기타잡화로 처리하도록 하였다. 또한 광물성 생산품의 경우 철광석, 모래, 시멘트, 석탄, 유류로 분류가능하며, 북한에 관한 자료를 종합해 볼 때 석탄이 수출의 주요구성비를 차지하고 그 다음으로 철광석, 시멘트, 유류제품 순으로 처리하였다. 그리고 나머지는 모두 기타잡화로 처리하였다.

이렇게 12개 품목구조로 분류된 것들은 물량단위가 아니라 금액단위로 되어 있기 때문에 남북교역 현황자료를 통해 톤환산계수를 작성하였으며 이 수치를 통하여 각 품목별 수출액을 수출물동량으로 계산하였다. 그리고 기타잡화의 경우 워낙 품목수가 방대하고 집계가 곤란해 이미 추정된 '97년 총수출물동량에서 계산된 수출물동량을 뺀 나머지를 기타잡화 물량으로 보았다.

〈표 V-29〉 **북한의 수출물동량의 12개 품목분류**

HS 대분류	수출액 (백만달러)	12 품목	분류비율[2] (%)	수출액 (백만달러)	톤환산[2] (x톤/천달러)	수출물량 (천톤)
섬유제품	184.171	기타잡화[3]	100	184.171		
귀금속류	171.085	기타잡화	100	171.085		
철강비금속제품	91.710	철재	100	91.710	8.38	769
		고철	0	-		-
식물성생산품	86.911	양곡	0	-		-
		기타잡화	100	86.911		
기계전기전자류	85.489	기타잡화	100	85.489		
광물성생산품	71.740	철광석	30	21.522	5.00	108
		모래	0	-		-
		시멘트	15	10.761	9.73	105
		석탄	50	35.870	0.34	12
		유류	5	3.587	7.4	27
산동품	58.962	기타잡화	100	58.962		
화학공업,플라스틱	54.785	기타잡화	100	54.785		
목제품	31.146	목재	100	31.146	2.28	71
기 타	68.602	기타잡화	100	68.602		
합 계	904.601			904.601		6.617

자료 : 통일부, 「남북교류협력 동향」,1997.
해운산업연구원, 「수출입항만물동량 기종점(O/D) 분석에 관한 연구」, 1997.

주 : 1) 분류비율은 북한의 산업 및 수출 등을 참조로 구한 추정치임.
2) 톤환산계수는 '97년 남북교역 통계자료를 토대로 구한 수치임.
3) 기타잡화의 경우 품목이 방대하여 톤환산계수를 적용할 수 없으며 추정 수출물동량에서 나머지 물량을 빼서 구한 것임(6.617천톤 - 1.091천톤=5.526천톤).

수입의 경우도 수출과 마찬가지로 추정하였다. 수입의 경우에는 광물성 생산품 중 북한의 지하자원의 풍부성에 비추어 볼 때 생산되지 않는 유류로 처리하였으며 차량의 수입은 자동차로 쉽게 분류되고 식물성 생산품의 경우 북한의 식량난 등 양곡으로 처리하는 것이 옳다고 판단된다.

물량산정에 있어서 수입의 경우는 유류, 양곡은 실적치를 그대로 인용하였으며 나머지는 수출물동량 산정과 같은 방식으로 구하였다.

〈표 V-30〉 **북한의 수입물동량의 12개 품목분류**

HS대분류	수출액 (백만달러)	12품목	분류비율[1] (%)	수출액 (백만달러)	톤환산[2] (x톤/천$)	수출물량 (천톤)
광물성생산품	286.626	철광석	0	-		
		포 래	0	-		
		시멘트	0	-		
		석 탄	0	-		
		유 류[5]	100	286.626		1,110
식물성생산품	261.429	양 곡[4]	100	261.429		1,260
		기타잡화[3]	0	-		
섬유제품	125.972	기타잡화	100	125.972		
기계, 전기전자류	147.187	기타잡화	100	147.187		
화학공업생산품	96.901	기타잡화	100	96.901		
차 량	90.089	자동차	100	90.089	0.85	77
조제식료품	57.871	기타잡화	100	57.871		
플라스틱제품	56.630	기타잡화	100	56.630		
기 타	149.550	기타잡화	100	149.550		
합 계	1,272.255			1,272.255		9,318

자료 : 통일부, 「남북교류협력 동향」, 1997.
해운산업연구원, 「수출입항만물동량기종점(O/D) 분석에 관한 연구」, 1997.

주 : 1) 분류비율은 북한의 산업 및 수출 등을 참조로 구한 추정치임.
2) 톤환산계수는 '97년 남북교역 통계자료를 토대로 구한 수치임.
3) 기타잡화의 경우 품목이 방대하여 톤환산계수를 적용할 수 없으며 추정 수입물동량에서 나머지 물량을 빼서 구한 것임(9,318천톤 - 2,447천톤=6,871천톤).
4), 5) 양곡 및 유류는 실적치임.

이렇게 구한 1997년도 기준으로 12개 품목으로 분류된 수출입물동량의 품목별 구조를 구해 보면 〈표 V-31〉과 같다.

〈표 V-31〉 '97년도 북한의 품목별 수출입 구조

단위 : 천톤

품목별	수 입	수 출	소 계	수 입	수 출	소 계
양 곡	1,260	-	1,260	0.13522	0.00000	0.07907
시멘트	-	105	105	0.00000	0.01587	0.00659
석탄류	-	12	12	0.00000	0.00181	0.00075
목 재	-	71	71	0.00000	0.01073	0.00446
모 래	-	-	-	0.00000	0.00000	0.00000
철광석	-	108	108	0.00000	0.01632	0.00678
철 강	-	769	769	0.00000	0.11622	0.04826
고 철	-	-	-	0.00000	0.00000	0.00000
자동차	77	-	77	0.00826	0.00000	0.00483
기타잡화	6,871	5,525	12,396	0.73739	0.83497	0.77791
컨테이너	-	-	-	0.00000	0.00000	0.00000
유 류	1,110	27	1,137	0.11912	0.00408	0.07135
합 계	9,318	6,617	15,935	1.00000	1.00000	1.00000

② 컨테이너물동량 전망

북한의 컨테이너물동량은 해운산업연구원에서 선행해서 연구된 자료를 토대로 재구성하였다. 세계적인 화물의 컨테이너화 추세와 더불어 북한의 대외개방정책 표방 등 무역제일주의를 지향하는 북한의 입장에서도 컨테이너화물의 처리시설 및 컨테이너화를 더 이상 미룰 수 없는 입장에 있다. 북한은 현재 주요 항만인 청진항, 나진항 등 컨테이너화물을 처리할 수 있는 시설계획을 가지고 있으며 진행중에 있다.

'93년도 해운산업연구원에서 작성된 북한의 컨테이너물동량은 2011년을 기준으로 230천TEU, 2020년에는 650천TEU 정도의 물동량이 발생할 것으로 전망되었다.

〈표 V-32〉 **북한의 컨테이너물동량**(TEU 기준)

단위 : 천TEU

연 도	1985	1990	2001	2006	2011	2020
북 한	-	-	57 (9)	115 (18)	230 (34)	804 (115)

자료 : 해운산업연구원, 「21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안」, 1993에 의거 작성.
해운항만청, 「신항만개발 투자우선순위 평가」, 1996.
주 : ( )의 수치는 空컨테이너물동량임.

TEU단위의 컨테이너화물을 R/T단위로 환산하기 위해 R/T환산계수가 필요하다. R/T환산계수는 「신항만개발 투자우선순위 평가」의 전망치를 사용하였다.

〈표 V-33〉 **수출입 컨테이너화물의 TEU당 R/T**

연 도	수 입	수 출
1996	16.35	21.21
2001	16.35	21.22
2006	16.40	21.23
2011	16.44	21.24
2020	16.50	21.24

자료 : 해운항만청, 「신항만개발 투자우선순위 평가」, 1996.

이렇게 구한 북한의 컨테이너물동량은 2011년을 기준으로 수출입 총 3,619천 R/T로 전망되었다.

〈표 V-34〉 **북한의 컨테이너물동량 전망**(R/T 기준)

단위 : 천R/T

연 도	수 입	수 출	계
2001	461	432	893
2006	929	869	1,798
2011	1,871	1,748	3,619
2020	6,592	6,145	12,737

③ 품목별 물동량 장기전망

앞에서 추정된 1997년도 북한의 12개 품목별 수출입 구조를 바탕으로 북한의 수출입물동량을 시나리오별로 추정하면 다음과 같다. 통일 이전에는 '97년 품목별 수출입 구조를 그대로 유지한다고 전제하였으며 전술한 것처럼 동·서해안의 단절, 에너지 등으로 연안물동량은 없는 것으로 가정하여 추정하였다.

통일 이후에는 수출입 구조는 통일 이전과 같이 '97년도 품목별 구조를 그대로 유지하되 연안물동량의 경우 북한의 제반 SOC시설 건설 및 복구, 북한의 산업화 등을 고려하여 남한의 1977년도 품목별 연안물동량 발생분포를 적용하였다.

〈표 V-35〉 **품목별 물동량 전망**(시나리오 I)

단위 : 천톤

구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	1,260	1,187	1,166	1,381	12,386
시 멘 트	105	101	99	117	21,991
석 탄 류	12	12	11	13	11,244
목 재	71	68	67	79	722
모 래	-	-	-	-	-
철 광 석	108	104	102	121	4,680
철 강	769	739	726	860	7,740
고 철	-	-	-	-	-
자 동 차	77	73	71	84	737
기타잡화	12,396	10,885	9,775	10,088	124,535
컨테이너	-	893	1,798	3,619	12,737
유 류	1,137	1,071	1,053	1,247	65,482
합 계	15,935	15,132	14,869	17,608	262,254

〈표 V-36〉 **품목별 물동량 전망(시나리오 II)**

단위 : 천톤

구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	1,260	1,268	1,542	2,356	13,606
시 멘 트	105	108	131	200	24,157
석 탄 류	12	12	15	23	12,351
목 재	71	73	89	135	793
모 래	-	-	-	-	-
철 광 석	108	111	135	206	5,141
철 강	769	789	960	1,467	8,503
고 철	-	-	-	-	-
자 동 차	77	77	94	144	809
기타잡화	12,396	11,693	13,504	19,768	138,058
컨테이너	-	893	1,798	3,619	12,737
유 류	1,137	1,145	1,392	2,127	71,933
합 계	15,935	16,169	19,660	30,044	288,088

④ 항만별 물동량 배분

북한의 8대 무역항만의 취급화물과 배후산업단지, 배후지하자원 등을 토대로 각 품목별 물동량을 항만별로 배분하도록 할 것이다.

가. 공업단지 분포현황

평양공업지구는 경공업과 중공업이 집중된 종합공업지역이자 집약화된 농업지역으로 북한 최대의 경제중심지이다. 이 지구는 정치·사회적인 중요성과 함께 부근에 매장된 풍부한 원료자원과 에너지원, 공업용수 및 수송의 중심지라는 이점을 가지고 전력, 금속, 화학, 방적, 건재·건설공업 등이 발달해 있다. 특히 대동강 종합개발계획을 추진하면서 지방공장도 많이 유치해 경공업이 발달되어 있으며 공업생산액 중 그 비중이 50%에 달한다. 또한 평양은 북한 방적공업 총생산량의 40%를 점유하는 등 방적공업 중심지로도 이름이 높다. 이 지구에 속

하는 항만으로 남포항과 송림항 등이 있다.

청진공업지구를 보면 이 지구는 이미 일제 때 공업·병참기지로 개발되어 온 동해안 지구의 대표적인 중공업단지이다. 무산의 철광석 등 주변의 풍부한 지하자원을 바탕으로 김책제철소, 청진제철소 및 조선소, 화학공장 등 북한의 핵심산업이 산재해 있다. 이 지구의 대표적인 지원항만은 청진항, 나진항, 선봉항 등이 있다.

비교적 내륙과의 수송수단이 발달해 있는 김책공업지구는 마천령산맥의 지하자원과 개마고원의 임산자원이 풍부해 소재, 금속, 화학, 조선 등 각종 공업이 배치되어 있다. 이 지구는 함흥공업지구와 청진공업지구의 중간에 위치해 있으며 일제 때부터 개발된 성진제강소 이외에는 비교적 최근에 개발된 공업지구이다.

함흥공업지구는 일제 때부터 발달하여 온 화학공업지구로 유명하다. 이 지구에는 만덕광산과 운포광산의 석회석과 고원탄전의 무연탄을 바탕으로 수많은 화학공장이 들어서 있으며, 과거 유안비료의 생산에만 한정되어 있던 생산기술도 다양한 화학비료생산이 가능한 정도로 발달되어 있다. 특히 흥남비료공장은 유안비료, 과린산석회비료, 요소비료를 생산하는 이 지구의 대표적인 기업소이다. 이 지구의 지원항만으로 흥남항 등이 있다.

해주공업지구는 휴전선이 인접한 관계로 그 동안 주로 관광휴양지로만 이용되어 왔으나 1973년 해주항이 국제무역항으로 되면서 항만시설 확장과 더불어 해주제련소, 해주인비료공장, 해주시멘트공장 등 대규모 공장이 계속해서 들어섰다. 업종별로 시멘트산업이 북한 최대이나 다른 중공업의 비중은 미미한 실정이다.

〈표 V-37〉 **북한 8대 무역항의 특징**

항 만	주요취급화물	배후산업단지	특화공업	배후지하자원	특 징
청진항	잡화, 곡물, 광석, 철재	청진공업지구 김책제철소지원	제철, 제강, 기계, 조선, 화학, 시멘트	무산 철광, 아오지 유연탄, 부렴 · 회령의 석회석	중국화물 중계항
나진항	석탄, 잡화, 비료	청진공업지구	〃	〃	
선봉항	석유, 화학제품	〃	〃	〃	북한유일의 석유화학발전소
흥남항	비료, 마그니샤, 크링커	함흥공업지구	각종화학공업, 비료, 제련, 기계	고원 탄전, 만덕 · 운호의 석회석	북한최대의 화학공업지구
원산항	시멘트, 수산물	원산공업지구	기계, 조선, 제련, 시멘트	고원 탄전, 천내리 석회석	군항, 원양기지
남포항	석탄, 시멘트, 잡화	평양공업지구	전기, 전자, 정밀기계, 철강, 조선, 관유리, 방직	평양남부 · 북부 무연탄, 승호지역의 석회석, 은율의 철강	평양과 고속도로, 전기철도연결
송림항	철광석, 석탄	〃	〃	〃	송림제철소 전용부두
해주항	시멘트	해주공업지구	시멘트, 인비료	부포 광산	북한 최대의 시멘트산업지

자료 : KOTRA, 「북한의 산업」, 1995.
전일수, "북한 해운항만 현황과 과제", 「북한연구」, 1994.

위의 자료와 함께 북한의 항만시설 현황, 교역국가별 품목 등을 종합적으로 분석하여 북한의 8대 무역항에 품목별 항만물동량을 배분하였는데 항별로 보면 다음과 같다.

나. 항별 물동량 배분결과

○ 청진항

청진항은 동해안 지역의 최대항만으로서 발전가능성이 매우 큰 항만이다. 청진항의 경우 통일 직후 시점인 2011년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 3,974천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 6,526천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 41,689천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 45,670천톤으로 추정되었다.

〈표 V-38〉 **품목별 물동량 전망**(청진항)

단위 : 천톤

시나리오 I						시나리오 II					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	378	356	350	414	3,716	양 곡	378	380	463	707	4,082
시멘트	0	0	0	0	0	시멘트	0	0	0	0	0
석탄류	4	3	3	4	3,373	석탄류	4	4	4	7	3,705
목 재	28	27	27	32	289	목 재	28	29	35	54	317
모 래	0	0	0	0	0	모 래	0	0	0	0	0
철광석	54	52	51	60	2,340	철광석	54	55	67	103	2,570
철 강	308	295	290	344	3,096	철 강	308	316	384	587	3,401
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	15	15	14	17	147	자동차	15	15	19	29	162
기타잡화	2,479	2,177	1,955	2,018	24,907	기타잡화	2,479	2,339	2,701	3,954	27,612
컨테이너	0	268	539	1,086	3,821	컨테이너	0	268	539	1,086	3,821
유 류	0	0	0	0	0	유 류	0	0	0	0	0
합 계	3,266	3,194	3,230	3,974	41,689	합 계	3,266	3,406	4,213	6,526	45,670

○ 나진항

나진항의 경우 2011년을 기준으로 〈시나리오 I〉에서는 1,501천톤, 〈시나리오 II〉에서는 2,237천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 I〉에서는 12,004천톤, 〈시나리오 II〉에서는 13,027천톤으로 추정되었다.

〈표 V-39〉 **품목별 물동량 전망**(나진항)

단위 : 천톤

시나리 오I						시나리오 II					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	0	0	0	0	0	양 곡	0	0	0	0	0
시멘트	0	0	0	0	0	시멘트	0	0	0	0	0
석탄류	0	0	0	0	0	석탄류	0	0	0	0	0
목 재	14	14	13	16	144	목 재	14	15	18	27	159
모 래	0	0	0	0	0	모 래	0	0	0	0	0
철광석	0	0	0	0	0	철광석	0	0	0	0	0
철 강	0	0	0	0	0	철 강	0	0	0	0	0
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	23	22	21	25	221	자동차	23	23	28	43	243
기타잡화	905	795	714	736	9,091	기타잡화	905	854	986	1,443	10,078
컨테이너	0	179	360	724	2,547	컨테이너	0	179	360	724	2,547
유 류	0	0	0	0	0	유 류	0	0	0	0	0
합 계	942	1,009	1,108	1,501	12,004	합 계	942	1,070	1,391	2,237	13,027

○ 선봉항

선봉항의 경우 2011년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 1,530천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 2,738천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 61,082천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 67,162천톤으로 추정되었다.

〈표 V-40〉 **품목별 물동량 전망**(선봉항)

단위 : 천톤

시나리오 Ⅰ						시나리오 Ⅱ					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	0	0	0	0	0	양 곡	0	0	0	0	0
시멘트	0	0	0	0	0	시멘트	0	0	0	0	0
석탄류	2	2	2	3	2,249	석탄류	2	2	3	5	2,470
목 재	0	0	0	0	0	목 재	0	0	0	0	0
코 크	0	0	0	0	0	코 크	0	0	0	0	0
철광석	0	0	0	0	0	철광석	0	0	0	0	0
철 강	0	0	0	0	0	철 강	0	0	0	0	0
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	23	22	21	25	221	자동차	23	23	28	43	243
기타잡화	620	544	489	504	6,227	기타잡화	620	585	675	988	6,903
컨테이너	0	0	0	0	0	컨테이너	0	0	0	0	0
유 류	910	857	842	997	52,386	유 류	910	916	1,114	1,702	57,546
합 계	1,555	1,425	1,355	1,530	61,082	합 계	1,555	1,526	1,820	2,738	67,162

○ 남포항

남포항의 경우 2011년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 6,111천톤 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 9,873천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 71,866천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 78,673천톤으로 추정되었다.

〈표 V-41〉 **품목별 물동량 전망(남포항)**

단위 : 천톤

시나리오 Ⅰ						시나리오 Ⅱ					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	882	831	816	967	8,670	양 곡	882	888	1,079	1,649	9,524
시멘트	21	20	20	23	4,398	시멘트	21	22	26	40	4,831
석탄류	2	2	2	3	2,249	석탄류	2	2	3	5	2,470
목 재	14	14	13	16	144	목 재	14	15	18	27	159
모 래	0	0	0	0	0	모 래	0	0	0	0	0
철광석	0	0	0	0	0	철광석	0	0	0	0	0
철 강	154	148	145	172	1,548	철 강	154	158	192	293	1,701
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	15	15	14	17	147	자동차	15	15	19	29	162
기타잡화	3,508	3,081	2,766	2,855	35,244	기타잡화	3,508	3,309	3,822	5,594	39,070
컨테이너	0	447	899	1,810	6,369	컨테이너	0	447	899	1,810	6,369
유 류	227	214	211	249	13,096	유 류	227	229	278	425	14,387
합 계	4,824	4,770	4,887	6,111	71,866	합 계	4,824	5,084	6,336	9,873	78,673

○ 원산항

원산항의 경우 2011년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 284천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 554천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 5,562천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 6,143천톤으로 추정되었다.

〈표 V-42〉 **품목별 물동량 전망(원산항)**

단위 : 천톤

시나리오 Ⅰ						시나리오 Ⅱ					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	0	0	0	0	0	양 곡	0	0	0	0	0
시멘트	11	10	10	12	2,199	시멘트	11	11	13	20	2,416
석탄류	0	0	0	0	0	석탄류	0	0	0	0	0
목 재	0	0	0	0	0	목 재	0	0	0	0	0
모 래	0	0	0	0	0	모 래	0	0	0	0	0
철광석	0	0	0	0	0	철광석	0	0	0	0	0
철 강	0	0	0	0	0	철 강	0	0	0	0	0
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	0	0	0	0	0	자동차	0	0	0	0	0
기타잡화	335	294	264	272	3,362	기타잡화	335	316	365	534	3,728
컨테이너	0	0	0	0	0	컨테이너	0	0	0	0	0
유 류	0	0	0	0	0	유 류	0	0	0	0	0
합 계	345	304	274	284	5,562	합 계	345	326	378	554	6,143

○ 해주항

해주항의 경우 통일 이전 2011년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 746천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 1,445천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 21,539천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 23,744천톤으로 추정되었다.

〈표 V-43〉 **품목별 물동량 전망**(해주항)

단위 : 천톤

시나리오 Ⅰ						시나리오 Ⅱ					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	0	0	0	0	0	양 곡	0	0	0	0	0
시멘트	63	61	59	70	13,195	시멘트	63	65	79	120	14,494
석탄류	0	0	0	0	0	석탄류	0	0	0	0	0
목 재	0	0	0	0	0	목 재	0	0	0	0	0
모 래	0	0	0	0	0	모 래	0	0	0	0	0
철광석	0	0	0	0	0	철광석	0	0	0	0	0
철 강	0	0	0	0	0	철 강	0	0	0	0	0
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	0	0	0	0	0	자동차	0	0	0	0	0
기타잡화	831	729	655	676	8,344	기타잡화	831	783	905	1,324	9,250
컨테이너	0	0	0	0	0	컨테이너	0	0	0	0	0
유 류	0	0	0	0	0	유 류	0	0	0	0	0
합 계	894	790	714	746	21,539	합 계	894	848	983	1,445	23,744

○ 송림항

송림항의 경우 통일 이전 2011년을 기준으로 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 1,216천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 2,297천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 Ⅰ〉에서는 19,014천톤, 〈시나리오 Ⅱ〉에서는 20,996천톤으로 추정되었다.

〈표 V-44〉 **품목별 물동량 전망(속initiate항)**

단위 : 천톤

시나리오 I						시나리오 II					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	0	0	0	0	0	양 곡	0	0	0	0	0
시멘트	0	0	0	0	0	시멘트	0	0	0	0	0
석탄류	4	3	3	4	3,373	석탄류	4	4	4	7	3,705
목 재	14	14	13	16	144	목 재	14	15	18	27	159
모 래	0	0	0	0	0	모 래	0	0	0	0	0
철광석	54	52	51	60	2,340	철광석	54	55	67	103	2,570
철 강	231	222	218	258	2,322	철 강	231	237	288	440	2,551
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	0	0	0	0	0	자동차	0	0	0	0	0
기타잡화	1,078	947	850	878	10,835	기타잡화	1,078	1,017	1,175	1,720	12,011
컨테이너	0	0	0	0	0	컨테이너	0	0	0	0	0
유 류	0	0	0	0	0	유 류	0	0	0	0	0
합 계	1,381	1,238	1,136	1,216	19,014	합 계	1,381	1,328	1,552	2,297	20,996

○ 홍남항

홍남항의 경우 통일 이전 2011년을 기준으로 〈시나리오 I〉에서는 2,246천톤, 〈시나리오 II〉에서는 4,377천톤으로 추정되었으며, 2020년에는 〈시나리오 I〉에서는 29,499천톤, 〈시나리오 II〉에서는 32,672천톤으로 추정되었다.

〈표 V-45〉 **품목별 물동량 전망(홍남항)**

단위 : 천톤

시나리오 I						시나리오 II					
구 분	1997	2001	2006	2011	2020	구 분	1997	2001	2006	2011	2020
양 곡	0	0	0	0	0	양 곡	0	0	0	0	0
시멘트	11	10	10	12	2,199	시멘트	11	11	13	20	2,416
석탄류	0	0	0	0	0	석탄류	0	0	0	0	0
목 재	0	0	0	0	0	목 재	0	0	0	0	0
모 래	0	0	0	0	0	모 래	0	0	0	0	0
철광석	0	0	0	0	0	철광석	0	0	0	0	0
철 강	77	74	73	86	774	철 강	77	79	96	147	850
고 철	0	0	0	0	0	고 철	0	0	0	0	0
자동차	0	0	0	0	0	자동차	0	0	0	0	0
기타잡화	2,640	2,319	2,082	2,149	26,526	기타잡화	2,640	2,491	2,876	4,211	29,406
컨테이너	0	0	0	0	0	컨테이너	0	0	0	0	0
유 류	0	0	0	0	0	유 류	0	0	0	0	0
합 계	2,728	2,403	2,165	2,246	29,499	합 계	2,728	2,580	2,985	4,377	32,672

3. 統一 以後 韓半島 海上物動量 展望

지금까지 추정된 남·북한 해상물동량을 정리해보면 통일 이전 2001년 남한의 물동량은 9억 9,732만톤으로 북한의 물동량보다 62~66배 정도 많은 것으로 나타났다. 수출입산업 중심의 남한이 폐쇄적이고 사회주의 국가인 북한보다 월등히 많은 것은 당연한 일이다. 또한 남한은 삼면이 바다로 둘러싸여 있고 육지로는 휴전선으로 가로막혀 사실상 섬이라 해도 과언이 아닐뿐더러 이런 지리적인 여건과 부존자원이 적은 남한의 현실로 볼 때 수출입에 크게 의존하는 경제구조를 가졌다. 그러나 북한은 동·서해안이 단절되어 있고 주요 교역국인 사회주의 국가인 중국이나 러시아와 육로로 연결되어 있기 때문에 해상물동량이 적은 것은 당연한 결과이다.

〈표 V-46〉 **통일 이후 한반도 해상물동량 전망**

단위 : 천톤

구 분		2001	2006	2011	2020
남 한		997,320	1,255,032	1,497,863	1,939,412
북 한	시나리오 I	15,132	14,868	17,609	262,254
	시나리오 II	16,169	19,659	30,046	288,088
남/북	시나리오 I	66	84	85	7
	시나리오 II	62	64	50	7
남북한 총계	시나리오 I	1,012,452	1,269,900	1,515,472	2,201,666
	시나리오 II	1,013,489	1,274,691	1,527,909	2,227,500

그러나 최근 북한이 자본주의 국가인 일본이나 미국 등 여러 나라와의 교역을 중시하는 추세이기 때문에 북한 개혁·개방의 성패여부가 북한의 해상물동량 크기를 결정할 것이며, 해운항만부문의 발전과도 직결된다. 또한 본 연구의 가정이지만 2011년 이후 통일이 되면 북한지역의 부존자원과 노동력, 남한의 자본과 기술이 어우러져 수출입 교역이 크게 증가될 것이고 남에서 북으로 동해안에서 서해안으로 해운활동이 왕성하게 될 것이다. 본 연구에서 예측된 결과에 의하면 통일 이후 10년 뒤인 2020년에는 북한지역의 해상물동량은 남한의 1/7 수준으로 통일 이전의 남북물동량 차이가 크게 줄어들 것이다. 또한 남북으로 연결되는

교통망이 완전하게 연결된 통일시대에는 동북아시아의 중심국가로서의 물류중심지 역할을 할 수 있을 것이며 한반도 남쪽의 부산항이나 광양항은 대일본, 대중국의 중심항 역할과 한반도 동북지역은 중국 동북3성, 러시아 극동지역의 대외 수출입 창구의 역할을 할 것이다.

第 6 章 南北韓 港灣施設 現況 및 開發計劃

1. 南韓의 港灣施設 現況 및 開發計劃

1) 남한의 항만시설 현황

남한의 항만현황은 항만법상 지정항만으로 무역항 27개, 연안항 18개으로 총 45개 항만이 있으며, 동해안 12개소, 남해안 21개소, 서해안 12개소가 위치하고 있다. 지정항만은 국민경제와 공공의 이해에 밀접한 관계가 있는 항만으로 주로 원양구역을 항행하는 선박이 입·출항하는 항을 무역항, 연안구역을 항행하는 선박이 입·출항하는 항이 연안항이다. 그 외 415개의 어항이 1종, 2종, 3종으로 분류되어 있다.

(1) 남한 총항만시설 현황

○ 1997년말 현재 남한 전체항만의 안벽연장은 약 85.9km이며 이 중 부산항 20.6km, 인천항 10.4km, 포항항 9.4km, 광양항 8.7km, 울산항 8.1km로서 이들 5개항이 전체의 66.6%를 차지하고 있음.
- 전국의 안벽연장은 10년 전인 1987년의 안벽시설 52.8km의 1.6배에 이르는 규모이며 동기간 중 연평균 5.0%씩 증가함으로써 해상수송의 효율성 제고를 위한 부두의 대형화·전용화를 꾸준히 추진한 결과이기는 하나 아직도 부족한 실정임.

○ 또한 접안시설의 하나인 물양장 시설의 규모는 부산항(9.0km), 목포항(3km), 통영항(2.4km), 여수항(2.3km), 완도항(2.2km), 삼천포항(2.1km), 포항항(2km), 인천항(1.9km), 울산항(1.9km), 마산항(1.7km) 등 10개항이 전체의 약 54.8%를 점유하고 있으며 기타 群小港이

전체의 45.2%인 23.5km를 차지하고 있음에 비추어 볼 때 물양장 시설이 기존항구에 보편적인 시설임을 알 수 있음.

○ 방파제는 전체 50,196m 중 동남권 항만이 52.4%, 태백권 항만이 20.2%, 제주권 항만이 13.2%를 차지하고 있는데 수도, 중부 및 서남권 항만에 비하여 외해의 노출이 비교적 심함을 보여주고 있음.

○ 접안능력 및 하역능력의 경우도 이들 부산항, 인천항, 포항항, 울산항, 광양항 5개항의 비중이 각각 61.9%(349척) 및 74%(264,582천톤)로 높게 나타나 이들 항만이 속해 있는 수도권, 서남권 및 동남권의 시설이 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 검토되었음.

〈표 VI-1〉 **1997년도 항만별 권역별 항만시설 현황**

구 분		안벽 (m)	물양장 (m)	소계 (m)	잔교 (기)	방파제 (m)	접안능력 (척)	하역능력 (천톤)
수도권	인천항	10,396	1,939	12,335	21	2,233	69	47,971
	평택항	1,990	330	2,320	8	240	11	3,374
	소 계	12,386	2,269	14,655	29	2,473	80	51,345
	비 중	0.1507	0.0589	0.1214	0.2164	0.0734	0.1521	0.1466
중부권	대산항	0	707	707	15	0	13	141
	보령항	472	190	662	0	0	2	9,715
	태안항	0	160	160	1	0	1	5,508
	군산항	2,434	1,239	3,673	16	0	24	8,526
	장항항	0	968	968	2	0	2	663
	소 계	2,906	3,264	6,170	34	0	42	24,553
	비 중	0.0354	0.0847	0.0511	0.2537	0.0000	0.0798	0.0701
서남권	목포항	2,196	3,020	5,216	13	0	11	3,226
	완도항	620	2,182	2,802	3	300	4	763
	여수항	1,034	2,334	3,368	5	2,016	8	2,663
	광양항	8,748	160	8,908	5	0	53	66,598
	소 계	12,598	7,696	20,294	26	2,316	76	73,250
	비 중	0.1533	0.1996	0.1681	0.1940	0.0687	0.1445	0.2091

구 분		안벽 (m)	물양장 (m)	소계 (m)	잔교 (기)	방파제 (m)	접안능력 (척)	하역능력 (천톤)
동남권	마산항	3,988	1,749	5,737	11	0	24	9,096
	통영항	1,076	2,436	3,512	11	1,191	4	402
	삼천포항	1,223	2,138	3,361	5	2,543	7	6,178
	장승포항	0	968	968	6	231	0	194
	진해항	883	123	1,006	2	122	7	1,039
	옥포항	100	0	100	1	1,385	1	389
	고현항	232	0	232	3	0	2	531
	부산항	20,628	9,040	29,668	3	3,919	105	91,046
	울산항	8,105	1,886	9,991	1	4,650	79	20,103
	포항항	9,381	1,988	11,369	0	3,610	43	38,864
	소 계	45,616	20,328	65,944	43	17,651	272	167,842
	비 중	0.5549	0.5273	0.5461	0.3209	0.5239	0.5171	0.4791
태백권	동해항	2,265	0	2,265	1	2,110	12	14,148
	묵호항	1,141	991	2,132	0	1,175	6	5,925
	삼척항	776	1,288	2,064	0	880	7	7,002
	속초항	917	1,359	2,276	0	1,321	6	896
	옥계항	749	0	749	1	1,304	4	2,797
	소 계	5,848	3,638	9,486	2	6,790	35	30,768
	비 중	0.0711	0.0944	0.0786	0.0149	0.2015	0.0665	0.0878
제주권	제주항	2,221	608	2,829	0	2,956	16	1,842
	서귀포항	630	751	1,381	0	1,504	5	716
	소 계	2,851	1,359	4,210	0	4,460	21	2,558
	비 중	0.0347	0.0352	0.0349	0.0000	0.1324	0.0399	0.0073
전 국	무역항계	82,205	38,554	120,759	134	33,690	526	350,316
	비 중	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
	연안항계	3,683	13,458	17,141	3	16,506	38	7,035
	총 계	85,888	52,012	137,900	137	50,196	564	357,351

자료 : 해운항만청, 「해운항만통계연보」, 1998.

(2) 주요항만 시설현황

다음은 통일후 남북교역에 주요한 역할을 할 7개 항만시설현황을 정리하였다.

① 부산항

부산항은 연간 55,892천톤(1997년 기준)의 하역능력을 가지고 있으며, 안벽길이는 16,631m이고 30여개에 이르는 부두를 보유하고 있다. 총처리물동량은 97,598천톤(1996년 기준)으로 항만처리능력이 포화상태여서 가덕도에 부산신항만이 건설되는 시점에는 늘어나는 화물량에 대처할 수 있을 것이다. 접안능력은 총 87척이 접안가능하며, 약 30기 이상의 고정식 하역장비를 보유하고 있다.

주요 취급화물은 컨테이너, 잡화, 철재, 양곡, 유류, 목재, 양회 등 다양한 품목을 취급하고 있고 세계 주요항로상에 위치하고 있어 외국선박의 출입이 많은 곳이다.

〈표 VI-2〉 **부산항 시설현황**

부 두	연간하역능력(천톤)	접 안 능 력	안벽길이(m)	취 급 화 물
총 계	55,892		16,631	
제1부두		5만×1, 1만×2, 7천×1, 3천×1	997	잡화, 컨테이너
제2부두		2만×1, 1만×2, 7천×1, 5천×1	925	
제3부두		1만×2, 8천×2, 5천×2, 3천×1	1,146	잡화, 컨테이너
제4부두		1만×1, 8천×1, 7천×1, 5천×4, 3천×2	1,308	
양곡부두		5만×1	371	양곡
자성대부두		5만×4, 1만×1, 3천×2	1,747	컨테이너
제7부두		2만×1, 1만5천×1, 5천×5	1,167	고철, 광석,무연탄
제8부두		1.5만×3, 1만×1, 5천×1, 3천×1, 1천×1	1,080	특수부두
중앙부두		8천×4	645	철재
연안여객부두		5천×1, 4천×1, 2천×1, 1천×1	910	여객·잡화
용호부두		2만×1	210	냉동어획물
신선대부두		5만×3	900	컨테이너
동명부두		1천×1	101	유류
16개 민자부두		1천×2, 2천×3, 3천×2, 4천×4, 5천×5, 6천×2, 8천×3, 2만×2, 3만×1	5,124	철재, 유연탄, 양회, 유류, 목재

② 인천항

인천항은 연간 45,275천톤(1996년 기준)의 하역능력을 가지고 있으며, 물동량은 116,002천톤(1996년 기준)으로 수도권 관문으로 방대한 수도권 물동량을 처리하고 있다. 동시접안능력은 64척으로 대부분 수도권 인구들이 소비하는 양곡, 잡화, 목재 등과 주변 수도권 공업단지에 소비되는 공업관련 원자재들이 주로 수입되고 있다. 하역장비는 양곡하역기 2기, 컨테이너크레인 5기, 고철크레인 5기, 언로다 5기가 설치되어 있으며, 늘어나는 화물량에 대비하여 평택항 및 대산항 개발이 현재 완료 및 확장사업이 진행중에 있다.

〈표 VI-3〉 **인천항 시설현황**

부 두	연간하역능력(천톤)	접 안 능 력	안벽길이(m)	취 급 화 물
총 계	45,275		10,396	
제1부두		5만×1, 3.5만×2, 4.5천×4, 2천×3	1,799	잡화, 철강, 원목, 사료
제2부두		3만×1, 2만×2, 8천×5	1,422	잡화, 철강, 양곡
제3부두		2만×1, 1만×2, 8천×4	1,250	잡화, 철강, 양곡
제4부두		5만×1, 4만×1, 3만×1, 2만×1, 1만×1	1,160	컨테이너, 자동차, 양곡
제5부두		5만×4	1,110	잡화, 철강, 원목
제6부두		5만×1, 3만×2	750	잡화
제7부두		5만×3	1,164	양곡
제8부두		5만×3	910	고철, 살물
석탄부두		10만×1, 5만×1	240	유연탄
국제여객부두		1.5만×1, 1만×1	385	여객·잡화
물양장			1,981	
쌍용양회		1만×1	186	양회
한라시멘트		1만×1		양회
동양시멘트		1만×1		양회

주 : 유류부두 제외.

③ 평택항

평택항은 연간 1,368천톤(1996년 기준)의 하역능력을 가지고 있으며, 총물동량은 28,527천톤(1996년 기준)을 처리하고 있다. 동시접안능력은 6척으로 대부분 LNG, 유류, LPG, 철강재 등을 처리하고 있으며, 배후 석유화학공단에 수입되는 화물들과 일부 수도권 화물들을 처리하고 있다. 하역장비는 LNG ARM 4기, B/C OIL ARM 1기, ARM 7기 등의 하역기계를 보유하고 있으며, 계속적인 확장계획 및 장비추가계획이 추진중에 있다.

〈표 VI-4〉 **평택항 시설현황**

부 두	연간하역능력(천톤)	접 안 능 력	안벽길이(m)	취 급 화 물
총 계	1,368		16,631	
LNG부두		6.5만×1	997	LNG
한전돌핀		2만×1	925	유류
한국석유돌핀		5만×1	1,146	LPG
한보철강부두		5만×1, 3만×2	1,308	철강재
물양장			371	

④ 광양항

광양항은 연간 51,369천톤(1997년 기준)의 하역능력을 가지고 있으며, 총물동량은 112,690천톤으로 우리나라 제2의 컨테이너항으로 발돋움하고 있다. 동시접안능력은 47척이며, 광양제철 및 여천화학공단에 필요한 철강원자재 및 석유화학원료를 수입하고 컨테이너 환적 및 수출입을 위한 항만으로 개발하고 있다. 하역장비는 언로다, 쉽로다, B.T.C, 로딩암, 언로딩암 등의 장비가 설치되어 타항에 비해 기계화 정도가 높은 항만이다.

〈표 VI-5〉 **광양항 시설현황**

부 두	연간하역 능력(천톤)	접 안 능 력	안벽길이 (m)	취 급 화 물
총 계	51,369		6,998	
낙포부두		5만×2, 2만×2, 3천×1	1,050	유황, 인광석, 비료
중흥부두		5천×2, 3천×3	560	석유화학제품
석탄부두		1.5만×1	185	유연탄
원료·CTS부두		25만×2, 15만×2, 3만×1, 5천×2	2,195	제철원료, 기타광석
광양제품부두		5만×1, 3만×3, 2만×1, 5천×5, 3.5천×1	1,980	철재품류, 기계류
관리부두		3천×2, 1천×1	306	스라그, 크링카
컨테이너부두		5만×1	280	모래
코스모스부두		3천×2, 1천×1	123	LPG, 케미칼
사포부두		5만×1	319	납사, 컨테이너
LPG부두		3천×2, 1천×1	352	LPG

주 : 유류부두 제외

⑤ 울산항

울산항은 연간 19,221천톤(1996년 기준)의 하역능력을 가지고 있으며, 총물동량은 129,468천톤으로 공업도시인 울산지역 관문의 역할을 하고 있다. 동시접안능력은 77척으로 울산본항에 26개 부두, 온산항 11개 부두, 미포항 1개 부두가 건설되어있다. 하역장비는 언로더 250t/h 1기, 400t/h 1기, 420t/h 1기, 500t/h 1기, 600t/h 1기, 750t/h 2기가 설치되어 있으며, 처리량에 따라 계속적으로 하역장비가 추가될 계획에 있다.

⑥ 포항항

포항항은 연간 38,864천톤(1996년 기준)의 하역능력을 가지고 있으며, 총물동량은 45,470천톤으로 대부분 포항제철관련 철강원자재가 주로 수입되고 있다. 동시접안능력은 43척으로 대부분 제철관련 철광석, 유연탄, 철재, 양회, 기타광석과 일부 잡화가 수출입되고 있다. 하역장비는 LLC, 쉽언로다, 언로다 등의 철강재 관련 하역장비가 많이 있으며, 11개부두에 총안벽길이는 9,381m이다.

〈표 VI-6〉 **울산항 시설현황**

부 두	연간하역 능력(천톤)	접 안 능 력	안벽길이 (m)	취 급 화 물
총 계	19,221		7,645	
제1부두		5천×1	149	석탄, 잡화
제2부두		4만×1, 2만×1, 5천×1	602	원목, 시멘트
제3부두		1만×2	347	석유화학
제4부두		2만×1, 5천×1	322	석유화학, 비료
제5부두		2만×1	220	목재, 산화물
제6부두		3만×3	750	철재, 잡화
제7부두		3만×1, 2만×1	450	잡화
일반부두		5천×2, 1천×6	799	잡화류
석탄부두		4만×1	270	석탄

주 : 1) 민자부두, 유류부두 제외.
2) 온산항, 미포항부두 제외.

〈표 VI-7〉 **포항항 시설현황**

부 두	연간하역 능력(천톤)	접 안 능 력	안벽길이 (m)	취 급 화 물
총 계	38,864		9,381	
제1부두		5만×1, 1만×2, 7천×1, 3천×1	1,290	유연탄, 철광석
제2부두		2만×1, 1만×2, 7천×1, 5천×1	1,010	유류, 잡화, 유연탄, 철광석
제3부두		1만×2, 8천×2, 5천×2, 3천×1	545	철재
제4부두		1만×1, 8천×1, 7천×1, 5천×4, 3천×2	420	철재
제5부두		5만×1	855	철재
제6부두		5만×4, 1만×1, 3천×2	734	기계류, 철재, 잡화
제7부두		2만×1, 1만5천×1, 5천×5	1,577	기타광석, 철재
제8부두		1.5만×3, 1만×1, 5천×1, 3천×1, 1천×1	1,448	철재, 기타광석
원료부두		8천×4	390	유연탄, 철광석
구항부두		5천×1, 4천×1, 2천×1, 1천×1	782	유류, 양회, 무연탄
유류부두		2만×1	330	

⑦ 동해항

동해항은 연간 14,148천톤(1997년 기준)의 하역능력을 가지고 있으며, 2단계 개발사업이 완료되는 1998년말부터는 그 능력이 20,000천톤 이상 증가할 것으로 보인다. 야적장 능력은 연간 171천톤(43,700㎡)이고 동시접안능력은 15척(5만톤 9척)으로 대부분 시멘트관련 양회, 석회석, 기타광석, 유연탄 등을 취급하고 있다. 하역장비는 선적기 1,000t/h 6기, 2,000t/h 2기, 900t/h 3기, 600t/h 2기, 500t/h 1기, 150t/h 1기가 설치되었으며, 처리량에 따라 계속적으로 하역장비가 추가될 계획에 있다.

〈표 VI-8〉 **동해항 시설현황**

부 두	연간하역능력(천톤)	접 안 능 력	안벽길이(m)	취 급 화 물
총 계	14,148		2,265	
남부두		5만×1, 1만×2, 7천×1, 3천×1	1,282	양회(벌크)
북부두		2만×1, 1만×2, 7천×1, 5천×1	1,190	양회
석탄부두		1만×2, 8천×2, 5천×2, 3천×1	270	유연탄
중앙부두		1만×1, 8천×1, 7천×1, 5천×4, 3천×2	270	석회석, 백운석
유류부두		5만×1	돌핀	유류
일반부두		5만×4, 1만×1, 3천×2	320	

주 : 2단계 개발공사 이전 기준(1998년).

(3) 항만시설 수급추이

남한의 경우 지속적인 항만시설투자에도 불구하고 시설능력이 절대 부족한 상태이며, 시설확보율('97)이 64.5%(컨테이너부두 : 44.3%)로 상대적으로 개발이 저조한 실정이다. 남한의 국민경제규모에 비추어 항만시설투자의 상대적 저조 원인은 시설소요화물량 증가율 10.6%('80~'97)에 비해 하역능력 증가율이 8.4%밖에 되지 않기 때문이다.

〈표 VI-9〉 **전국 항만시설확보 추이**

단위 : 천R/T

구 분	총화물량	시설소요화물량	하역능력	과부족	시설확보율(%)
1970	43,238	20,917	19,507	△1,410	93.3
1980	131,746	82,798	75,000	△7,798	90.6
1990	345,550	241,496	189,896	△51,600	78.6
1993	507,332	321,600	257,650	△63,950	80.1
1997	770,054	457,966	295,257	△162,709	64.5
증가율(%) ('80~'97)	10.9	10.6	8.4	-	-

자료 : 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각년호.
주 : 1) 시설확보율 : 하역능력÷시설소요량.
2) 시설소요화물량은 총화물량에서 유류물동량을 제외한 것임.

〈표 VI-10〉 **컨테이너부두 시설확보 추이**

단위 : 천TEU

구 분	화물량	하역능력	과부족	시설확보율(%)
1980	693	970	277	140.0
1990	2,543	1,510	△1,033	59.4
1993	3,447	2,420	△1,027	70.2
1997	6,051	2,680	△3,371	44.3
증가율(%) ('80~'97)	13.6	6.2	-	-

2) 남한의 개발계획

남한의 항만시설 부족에 따른 항만확장 개발계획을 살펴보면, 2011년을 기준으로 항만하역 물동량이 증가하여 1996년을 기준으로 약 628선석이 필요한 것으로 나타났다. 따라서 항만의 부족을 해결하기 위해 기존항만 확장과 신항만개발계획을 추진하고 있으며, 2011년을 기준으로 장기개발계획이 추진되고 있다.

특히 3대 국책사업과 6대 신항만사업, 기존항 개발계획이 추진중에 있어 항만물동량의 급속한 증가로 인한 시설부족현상을 해결하려고 한다.

(1) 주요항만 개발계획

본 연구에서는 통일 이후 북한지역과 밀접한 관계를 가지게 될 주요항만에 대한 기존항만과 신항만개발계획을 중심으로 살펴보겠다.

① 부산신항(가덕신항만)

부산신항만의 경우 포항항과 울산신항지역에 컨테이너부두를 대대적으로 개발할 여지가 없어 컨테이너항만시설이 절대적으로 필요한 우리나라 전체의 입장에서 2000년대 동북아 물류중심기지로서 국가의 주요 추진사업으로 중점개발할 예정이다.

〈표 VI-11〉 **부산신항 개발계획**

부 두 별		선박규모	2006년		2011년(누계)	
			선 석 수	시설연장(m)	선 석 수	시설연장(m)
컨테이너부두		5만톤급	8	2,800	15	5,250
		2만톤급	4	1,000	9	2,250
		소계	12	3,800	24	7,500
기타화물부두	철재부두	2만톤급	5	1,050	5	1,050
	자동차부두	4만톤급	1	300	1	300
	잡화부두	2만톤급	-	-	1	210
		5천톤급	-	-	1(물양장)	360
		소계	-	-	2	570
	유류부두	5천톤급	1	130	1	130
소형선부두		-	-	1,200	-	1,200
합 계			19	6,480	33	10,750

자료 : 해양수산부, 「가덕신항만개발기본계획용역보고서」, 1996.
주 : 선석수 산정시 소형선부두는 제외하였으며, 5천톤급(연안화물 물양장) 잡화부두는 1선석으로 계산함.

② 인천항

인천항은 전국 최악의 항만체선 현상을 보이고 있는 곳으로 이러한 문제점을 해소하기 위한 최선의 대책이며 이미 기본계획과 실시설계가 완료되어 있는 상

황이다. 인천항의 개발계획은 크게 북항정비계획과 남항개발계획으로 나누어진다.

인천항의 시설소요화물량은 1980년대 후반 이후 중국으로부터 원자재의 수입 급증 등에 힘입어 1988년에는 5천만톤, 1996년 7,800만톤으로 증가하였으며, 2001년에는 9,220만톤의 시설소요화물량을 취급하게 될 것으로 예상되고 있다. 인천항의 점증추세에 있는 물동량을 수용하기 위해 북항개발의 필요성이 검토되었고 1988년부터 2011년까지 단계적으로 개발하는 총 5,505억원(민자 3,430억원) 규모의 개발계획을 수립하였다. 그러나 북항개발계획은 수도권 집중억제를 위해 일시 중단되었다가 최근 인천항의 체선현상이 심해지자 다시 계획의 일부를 수정하여 축소된 규모로 다시 추진하고 있다.

인천 남항지역에 산재되어 있는 각종 시설물의 합리적인 정비를 통해 항만운영의 효율성 제고, 공해문제의 해소, 연안수송의 확대 및 대중국 및 대북 교류확대에 대비하는 등 복합적인 목적으로 남항지역에 중소형 접안시설을 확충하려 하고 있다. 또한 노후화가 심한 각종 소형선박의 번잡한 입출항으로 인한 안전사고도 방지할 수 있는 동 개발계획은 2006년까지 추진할 계획이다.

동 계획이 완공되어 돌핀시설 8기를 비롯해 주요 유통시설이 구비될 경우 국내 시멘트의 지역간 수급불균형 해소와 서해안시대를 대비해 경기일원지역에 대한 안정적인 시멘트 공급이 가능해져 인천지역 화물유통체계의 합리화 및 항만시설의 이용도를 제고할 것으로 보인다.

〈표 VI-12〉 **인천남항 개발계획**

단위 : 억원

구 분	계('96~2001)		정부투자		민간투자	
	사업량	사업비	사업량	사업비	사업량	사업비
계		2,697		544		2,153
접안시설	10선석	1,651	-	-	10선석	1,651
호안보강	1,570m	220	1,570m	220	-	-
준 설	940만m^3	423	630만m^3	283	310만m^3	140
기타시설	1식	403	1식	41	1식	362

자료 : 해양수산부, 「수도권항만 기능정립 및 재정비계획용역」, 1998.

③ 울산신항

울산항은 국내 최대의 물동량 처리로 국내유일의 세입초과 항만이나 공장전용부두 위주로 개발되어 항만시설 투자부족으로 적체현상이 발생하고 있다. 울산신항만의 경우 동남권 신항만으로서 부산항과의 역할부담문제와 함께 향후 증가하는 일반화물 및 컨테이너화물 처리를 위하여 조기개발이 시급한 실정이다.

1997년부터 2011년까지 총 2조 9,000억원을 투입하여 울산신항만을 개발할 계획이며 사업추진계획 및 접안시설 규모는 다음과 같다.

〈표 VI-13〉 **울산신항 개발계획**

단위 : 억원

구 분		전체계획	2006년까지	2011년까지
계	사업비	29,000	16,650	12,350
	사업량	방파제 5.20㎞ 접안시설 31선석	방파제 2.45㎞ 접안시설 20선석	방파제 2.75㎞ 접안시설 11선석
	효 과	30백만톤 (43만TEU 포함)	20백만톤 (43만TEU 포함)	10백만톤
정 부	사업비	14,890	7,070	7,820
	방파제	5.20㎞	2.45㎞	2.75㎞
	호안	1.1㎞	0.5㎞	0.6㎞
민 자	사업비	14,110	9,580	4,530
	접안시설	31선석	20선석	11선석
	효 과	30백만톤 (43만TEU 포함)	20백만톤 (43만TEU 포함)	10백만톤

자료 : 해양수산부, 「울산신항만기본계획보고서」, 1997.

울산신항만은 5.2㎞의 접안시설(컨테이너 4선석 등 31선석)을 건설하고 항만부지 66만평과 관련부지 26만평 등 모두 92만평의 부지를 조성할 계획이며, 하역능력은 컨테이너화물 43만TEU를 포함하여 연간 3,000만톤에 이를 것으로 예상되고 있다.

④ 포항신항(영일신항)

포항 영일신항만은 경북지역에 늘어나는 물동량에 대처하고 포항지역 제철산업의 지원을 강화하기 위해 개발계획이 추진되어 현재 기본계획 및 실시설계가

완료되어 있는 상태이다. 총 항만개발규모는 38선석(8,490m)이고 영일신항만에 24선석(5,070m), 신항만인근에 14선석(3,420m)이 개발될 계획이다.

〈표 VI-14〉 **포항신항 개발계획**

단위 : m

구 분	선 박 (DWT)	제1단계(~2001)			제2단계(2002~2006)			제3단계(2007~2011)		
		선석수	연장	누계	선석수	연장	누계	선석수	연장	누계
유 류	5,000	1	130	130	-	-	130	1	130	260
시멘트	20,000	-	-	-	1	210	210	-	-	210
목 재	30,000	1	240	240	-	-	240	-	-	240
기타잡화	20,000	5	2,050	1,050	5	1,050	2,100	6	1,260	3,360
컨테이너	20,000	2	500	500	-	-	500	2	500	1,000
계		9	1,920	1,920	6	1,260	3,180	9	1,890	5,070

(2) 항만시설 수급전망

남한은 항만물동량의 급속한 증가로 항만개발계획이 지연될 경우 시설부족현상은 계속 심화될 것으로 총항만물동량이 '97~2011년 기간 동안 급신장 연평균 4.9%의 성장률을 보이고 있다('97년 770백만톤→2011년 1,498백만톤(2020년 1,939백만톤).

만약 남한지역에 시설부족현상이 심화되어 화물수급에 많은 지장을 줄 수 있으므로 결국 시설확보율 100% 달성을 위해서는 7대 신항만개발계획 이외에도 별도의 추가적인 항만개발이 필요할 것으로 판단되고 있다.

남한의 컨테이너물동량은 수출입컨테이너뿐만 아니라 일본, 중국 등으로부터의 환적물동량의 증가에 따라 높은 증가세를 보일 전망이다('97년 6,051천TEU → 2011년 19,224천TEU(연평균 8.6% 증가)). 그러나 컨테이너 모항인 부산항, 광양항은 물론, 인천항, 아산항, 기타항의 개발계획을 예정대로 추진하여도 시설능력이 부족할 전망이다.

- 시설소요화물량 : '97년 6,051천TEU → 2011년 19,224천TEU(2020년 30,057천TEU)
- 시설능력계획 : '97년 2,680천TEU → 2011년 18,869천TEU(2020년 개발계획 미수립)

- 시설부족량 : '97년 3,371천TEU → 2011년 355천TEU

〈표 VI-15〉 **남한 항만시설 수급전망**

단위 : 백만톤

구 분		1997	2001	2006	2011	2020
화 물 량		770	997	1,255	1,498	1,939
시설소요화물량(A)		458	649	844	1,001	1,322
하역능력(1996년 기준)(B)		323	323	323	323	323
기존항계획반영(C)		323	564	633	707	707
신항만계획반영(D)		323	596	739	898	898
과 부 족	(B-A)	-134	-354	-549	-706	-999
	(C-A)	-134	-85	-211	-294	-615
	(D-A)	-134	-53	-105	-103	-424
시설확보율(%)	(B/A)	70.5	49.8	38.2	32.3	24.4
	(C/A)	70.5	86.9	75.0	70.6	53.5
	(D/A)	70.5	91.8	87.5	89.7	67.9

자료 : 해운항만청, 「신항만개발 투자우선순위 평가」, 1996. 7.

주 : 1) 신항만은 인천북항, 보령신항, 새만금신항, 목포신항, 부산신항, 울산신항, 포항영일만신항을 말함.

2) 기존항만은 7대 신항만을 제외한 기존의 무역항(28개), 연안항(22개)의 정비확충계획을 말함.

〈표 VI-16〉 **컨테이너물동량 및 시설수급 전망**

단위 : 천TEU

구 분		1997	2001	2006	2011	2020
물동량 수요(A)		6,051	9,854	13,954	19,224	30,057
하역능력	1996년 기준(B)	2,680	2,785	2,785	2,785	2,785
	기존항만확장포함(C)	2,680	8,378	9,860	12,114	12,114
	신항만확장포함(D)	2,680	8,913	12,717	18,869	18,869
과 부 족	(B)-(A)	-3,371	-7,069	-11,169	-16,439	-27,272
	(C)-(A)	-3,371	-1,476	-4,094	-7,110	-17,943
	(D)-(A)	-3,371	-941	-1,237	-355	-11,188

2. 北韓의 港灣施設 現況 및 開發計劃

1) 북한의 항만시설 현황

북한의 항만시설 및 하역능력은 1970년대까지는 일제시대 이후 사용되어온 기존시설의 복구 및 정비 등 현상유지에 그쳐 매우 빈약하였으나 1980년대 들어와서는 대외무역 증대방침에 따라 주요 무역항인 청진, 남포, 해주, 송림항 등의 확장공사를 추진하였으며, 특히 1991년 12월 정무원결정 74호에 따라 나진, 선봉지역을 자유경제무역지대로 설정하여 나진, 선봉, 청진 등 3개항을 자유무역항으로 지정, 대외개발을 위한 전진기지로 개발하고 있다.

북한의 항만시설은 동해의 청진, 나진, 선봉, 흥남, 원산과 서해의 남포, 송림, 해주 등 모두 8개의 무역항이 있으며, 1995년 기준으로 연간 총하역능력이 3,501만톤이다.[31]

(1) 북한 총항만시설 현황

북한지역의 총항만시설 현황은 사회간접자본 투자의 미비로 '90년대 초반의 하역능력과 크게 차이가 없으며, 1998년도 한해가 완성된 사회간접시설이 단 2건밖에 없어 그 상태가 심각함을 알 수 있다. 현재 북한지역의 총항만능력은 3,501만톤이고 8대 항만의 하역능력은 3,410만톤으로 하역능력은 비교적 안정되어 있는 편이다. 청진, 남포항의 하역능력이 각각 800만톤, 흥남항 450만톤, 원산항 360만톤, 나진, 선봉항이 각각 300만톤의 능력을 가지고 있다.

전체 총부두연장은 15,640m로 청진항 5,270m, 남포항 1,890m, 나진항 2,280m이며, 장비현황은 정확하게 파악된 자료가 없으나 대략 5~18톤급 크레인을 보유하고 있다. 최대접안능력은 선봉항의 유류선박을 제외하고는 대부분 2만톤 내외여서 항만의 영세함을 알 수 있다.

---

31) 통일부, 「북한개요」, 1995.

〈표 VI-17〉 **북한의 주요 항만시설**

항 명	하역능력 (만톤)	접안능력 (만톤)	수심 (m)	부두연장 (m)	주요장비	비 고
청 진	800	2	10.0	5,270	15톤급 크레인	1974년 시설과 장비보강, 1983년 중국의 대일중개무역 동항 : 만경봉호 전용부두 서항 : 김책제철소
흥 남	450	1	6.7~13	1,630	10톤급 일반 및 갠트리크레인	10톤 갠트리크레인 보유 1960년 무역항으로 개항
나 진	300	1.5	10	2,280	5~15톤 크레인	1974년 무역항으로 개항 (소련의 대동남아 수출창고)
원 산	360	1	6.1~7.9	2,520		1976년 무역항으로 개항 군항으로 이용되고 있음
남 포	800	2	10~13.5	1,890	5톤급 크레인, 해상크레인	평양과 고속도로 및 전기철도로 연결, 동항은 석탄부두로 이용
해 주	240	1	7~12	1,350	10톤급 크레인	1974년 무역항으로 개항
송 림	160	1	10	700	18톤급 크레인	1975년 무역항으로 개항 송림제철소 전용부두
선 봉	300	20	23	-		석유도입항으로 개발
합 계	3,410(3,501)[1]			15,640		

자료 : Lloyd's, *Ports of the World*, 1996.
Fairplay, *Fairplay World Ports Directory*, 1990.
주 : ( )안 북한 전체 하역능력.

(2) 주요항만별 시설현황

① 청진항

청진항은 동항, 서항, 중앙항으로 구분되어 있으며 양항간의 거리는 약 5㎞이며, 7(12)개 부두로 구성되어 있다. 5천톤급 선박 5척과 1만톤급 선박 8척이 동시접안할 수 있으며, 연간하역능력은 동항 87만톤(1993년 기준), 서항 713만톤, 중앙항(추정불가)으로 총 800만톤이 처리되고 있다. 청진항의 철도와 도로는 북부지구 순환선을 통하여 중국, 러시아아 연결되어 있으며, 혼합철도선이 러시아산 석탄의 반입을 위해 서항 4호부두 배후의 김책제철소까지 들어와 있다. 북한은 현존시설의 정비 및 안벽 380m를 축조하여 서항의 처리능력을 1천만톤

으로 증대시킬 계획이다. 청진항의 경우 1983년 러시아 나호드카항의 체선현상이 심각했을 때 일본의 컨테이너화물이 처리된 적이 있으나 청진항의 접안능력이 제한되어 소기의 성과를 거두지 못한 것으로 알려지고 있다.

〈표 VI-18〉 **청진항 시설현황**

단위 : 척, m'

항부두		접안능력	하역능력(만톤)	구조물		부지면적	창고면적	야적장면적	취급화물	하역장비
				방파제(m)	안벽길이(m)					
총 계		50	800	18,000	2,138	1,013,750	43,140	99,000		
동항	계	13	87			192,500				15톤 크레인 외 살화물 크레인
	1호	7천톤×2	20		280				일반화물, 양곡, 컨테이너	
		1만톤×1								
	2호	7천톤×3	37		390					
		1만톤×1								
	3호	1만톤×1	30		150					
	4호	1만톤×1			130					
	돌제	7천톤×4			300					
서항	계	17	713			821,250				
	동부두	1만톤×4	100		890				양곡, 모래, 기타광석, 철광석	25톤 크레인
	북부두	7천톤×1	150		600					
		1만톤×2								
	서부두	7천톤×2	300		700					
		1만톤×2								
	군 항	7천톤×6	163		400					
중앙항	계	20			2,360	821,250				
	수 산	1만톤×4			1,110				양곡, 모래, 기타광석, 철광석	25톤 크레인
	조 선	7천톤×8			850					
		1만톤×2								
	상가대	7천톤×6			400					

자료 : 1) 대한무역진흥공사, 「나진·선봉 경제특구 핸드북-진출전략과 실무」, 1998 외 다수자료.
2) Lloyd's, *Ports of the World*, 1996.

② 나진항

나진항은 항만이 위치하고 있는 나진만 입구에 대초도, 소초도 등 2개의 섬이 방파제처럼 파랑을 막아주고 있어 자체적으로 정온수역을 유지할 수 있으며 수심이 깊어 양항(良港)으로서 천혜의 조건을 갖추고 있다. 또한 기온은 겨울에도 온난한 편이어서 최북단의 부동항으로서 손색이 없다. 작은 어촌이 개항후 항만시설의 완성과 철로의 개통 등 꾸준한 발전을 계속하였고 1940년 시로 승격될 즈음은 중국대륙 진출의 야심을 품은 일제가 진해-군산에 이어 나진을 군항 및 무역항으로 건설하기 시작한 바 있다.

이처럼 일찍이 개발된 항만시설 외에도 항만화물을 배후에서 지원할 수 있는 철도, 도로 등 육상운송 역시 잘 발달되어 있다. 후술하는 바와 같이 나진은 평양에서 시작하는 평라선의 종점이며 나진을 출발한 함북선은 두만강을 따라 환상선을 이루며 회령까지 이어지고 있다. 또한 1971년 12월 소련과의 정부간 협정에 의해 러시아화물을 취급하고 있으며 러시아화차를 위한 11.7㎞ 연장의 광궤가 부두까지 부설되어 있다. 도로망은 청진-경흥간 국도와 청진-경원간 국도가 동해안을 따라 시의 남부를 지나가고 있다. 북한은 이러한 지리적 여건을 감안하여 선봉-나진을 포함하는 두만강 특구개발계획을 확정지었다.

현재 부두 3곳에 총연장 2,515m의 안벽이 있으며, 연간 3백만톤 처리능력을

〈표 VI-19〉 **나진항 시설현황**

부 두	접안능력 (척)	하역능력 (만톤)	안벽길이 (m)	부지면적 (㎡)	창고면적 (㎡)	야적장면적 (천㎡)	주요 화물	하역 장비
총 계	23	300	4,340	380,000	26,000	177	석탄, 비료, 잡화, 컨테이너	5~15톤 크레인 (17대)
1호	7천톤×2 1만톤×3	50	1,280					
2호	7천톤×2 1만톤×3	150	880					
3호	7천톤×4 1만톤×9	100	1,130					
조선소			1,050					

자료 : 〈표 VI-18〉과 동일.

가지고 있으나 연간처리능력을 5천만톤으로 확장할 계획을 가지고 있다.[32] 한편 부산-나진간에는 1995년 10월부터 컨테이너 화물전용 직항로가 개설되어 컨테이너선이 운항되고 있다.

③ 선봉항

나진에서 북동쪽으로 약 10㎞에 위치한 원유전용항이다. 최근에 무역항으로 개항하였으나 1921년에 이미 개항장으로 지정되었던 선봉항은 원유전용항으로서 연간 2백만톤 규모의 정유공장과 북한내의 유일한 석유화력발전소(35만kw)가 소재해 있다. 현재 건설중인 해저송유관(500m)의 부설공사가 완료되면 처리능력이 2백만톤(~3백만톤)에서 1단계 개발계획이 완료되면 4백만톤으로 증대될 것이고 향후 2만톤급 출하부두와 탱크시설이 건설되는 2010년까지는 1,500만톤의 원유취급능력을 갖추게 될 것으로 보인다.[33]

〈표 VI-20〉 **선봉항 시설현황**

부 두	접안능력 (척)	하역능력 (만톤)	안벽길이 (m)	부지면적 (㎡)	창고면적 (㎡)	야적장면적 (천㎡)	주요 화물	하역 장비
총 계	23	300	2,515	380,000	26,000	177	석탄, 비료, 잡화	5~15톤 크레인 (17대)
1호	7천톤×2 1만톤×3	50	970					
2호	7천톤×2 1만톤×3	150	965					
3호	7천톤×4 1만톤×9	100	580					

자료 : 〈표 VI-18〉과 같음.

32) 단계별 확장계획은 다음과 같다. 1단계(2000년) : 현존부두 정비 및 안벽 1,000m(4선석) 축조하여 처리능력 1,700만톤으로 증대시키며, 7천~5만톤급 23척을 동시접안, 2단계 : 안벽 1,560m(컨테이너전용 4선석, Ro-Ro용 1선석) 축조, 3단계(2010년) : 안벽 2,950m(컨테이너전용, Ro-Ro용 총 9선석) 축조하여 화물처리능력 1억톤, 동시접안능력 70척이 되도록 할 계획임(전일수, "북한의 해운항만 현황과 과제", 「북한연구」, 1994 재인용 및 일부편집).

33) 대한무역투자진흥공사, 「나진·선봉 경제특구 핸드북」, 1996, p.43.

부두시설은 455m 안벽부두와 684ha의 정박지가 있으며, 수심 5.4~23m, 하역장비는 10톤, 20톤 크레인 각 1기씩을 보유하고 있으며, 주요취급화물은 석유, 화학제품이다.

④ 남포항

북한최대공업지구인 평양공업지구의 해상관문 및 서해안 제1의 국제무역항으로 '81년 5월~ '86년 6월에 걸쳐 서해갑문 완성, 서해의 최대 12m에 이르는 간만의 차를 극복하여 5만톤급 선박의 입출항이 가능한 곳이다.

부두의 연장은 2.1㎞, 수역면적은 20만㎡, 수심 13.0~27.0m이고 9개의 부두가 있다. 연간하역능력은 약 800만톤으로 9개 부두(제1부두~제9부두)가 있으며, 제8부두는 석탄부두이다. 평양과는 고속도로 및 전철로 연결되어 있고 남포와 하카다간에 인민위원회 소속 선박(800톤급)이 운항중에 있다. 하역장비는 5톤급 크레인 및 석탄, 시멘트, 곡물적하기, 해상크레인 등이 있으며, 석탄, 시멘트, 일반잡화가 주요취급화물이다.[34]

〈표 VI-21〉 **남포항 시설현황**

부 두	접안능력 (척)	하역능력 (만톤)	안벽길이 (m)	부지면적 (㎡)	창고면적 (㎡)	야적장면적 (천㎡)	주요 화물	하역 장비
총 계	31	800	2,510	380,000	20,790	160	일반잡화, 살화물, 석탄	5톤급 크레인
1호	1만×3		540					
2호	1만×1		160					
3호	1만×2		340					
4호	1만×1		120					
동조선	7천×10		450					
서조선	7천×12		550					
석 탄	7천×2		230					

자료 : 〈표 VI-18〉과 동일.

34) 대한항공 경영기획실, 「북한의 교통현황」, 1993, pp.23~24.

⑤ 원산항

원산항은 원래 군항이었던 것을 1976년 무역항으로 개항하여 평양 및 서울과의 지리적 근접성을 이용한 금강산 개발의 중심항으로 장래성이 매우 큰 항만이다. 1971년부터 원산항과 일본 니카타항 간에 북한의 만경봉호와 삼지연호가 월 3~4회 정기적으로 운항하고 있으며 작년부터 청진조선연합기업체에서 건조한 5천톤급 만경봉 92호(적재량 1천톤, 여객 3백명)가 신규 투입되었다.

외항선 부두연장은 274m, 총연장은 3.5㎞, 수역면적은 79,000㎡이고 수심은 6.1~7.9m로 비교적 얕아 10,000톤급이 입항가능하도록 준설된 상태이다. 하역능력은 연간 360만톤(12,000톤/日)이고 조선능력은 3만톤의 원산조선소가 소재하고 있으며, 주요 취급화물은 시멘트, 수산물 등이다.

〈표 VI-22〉 **원산항 시설현황**

부 두	접안능력 (척)	하역능력 (만톤)	안벽길이 (m)	부지면적 (㎡)	창고면적 (㎡)	야적장면적 (㎡)	주요화물	하역 장비
총 계	38	360	2,970		14,673	86,887		
본항(1)	7천톤×1 1만톤×1		28		12,213	86,887		
본항(2)	7천톤×1		110					
경비	1만톤×6		500				일반화물, 살화물	
어뢰	7천톤×4		410					
보장	7천톤×4		420					
어항	7천톤×11		680					
수산	7천톤×7		430		2,460			
조선소	7천톤×3		140					

자료 : 〈표 VI-18〉과 동일.

⑥ 해주항

해주항은 서해 최남단 부동항으로 해상수송, 해군 전진기지로 활용하고 있으며, 주취급화물은 시멘트이고 그외 일부 살화물을 취급하고 있는 시멘트 전용항 성격을 가지고 있다. 조수차이 심화로 일부를 제외하고는 5,000톤 미만의 선박만 접안가능하고, 수심도 10m 전후밖에 되지 않는다.

시멘트 처리능력은 시간당 120톤 정도로 배후에 4만 5천톤 규모의 시멘트 사일로가 있으며, 최대접안 가능선박은 시멘트 벌크선 1만톤급이다. 동시접안능력

은 31척이며, 하역능력은 240만톤, 안벽길이는 1,430m이고 창고면적은 21,810㎡이다. 배후 연결교통망은 철도가 황해청년선, 도로가 50, 51번 국도가 연결되어 있다.

〈표 VI-23〉 **해주항 시설현황**

부두	접안능력(척)	하역능력(만톤)	안벽길이(m)	부지면적(㎡)	창고면적(㎡)	야적장면적(천㎡)	주요화물	하역장비
총계	31	240	1,430		21,810		석탄, 시멘트, 잡화	10톤, 15톤 크레인
수산부두	5천톤×2		270		15,810			
군용부두	3천톤×2		200					
공장부두	5백톤미만×27		960		6000			

자료 : 〈표 VI-18〉과 동일.

⑦ 송림항

송림항은 북한 최대의 제철소인 황해제철 전용항으로 동제철소에서 생산한 철강류를 수출하고 철광석, 유연탄 등 원자재를 수입하는 공업항 성격을 띠고 있는 남포항의 보조항만이다. 동시접안능력은 3척으로 1만톤급 이하가 접안할 수 있으며, 하역능력은 160만톤, 안벽길이는 460m, 창고면적 10,362㎡이다.

연결교통망은 철도가 송림선, 도로는 평양-개성간 고속도로가 연결되어 있다.

〈표 VI-24〉 **송림항 시설현황**

부두	접안능력(척)	하역능력(만톤)	안벽길이(m)	부지면적(㎡)	창고면적(㎡)	야적장면적(천㎡)	주요화물	하역장비
총계	3	160	460		10,362	2,000	철광석, 유연탄, 철재	
1호	6천톤×1		460					
	1만톤×2							

자료 : 〈표 VI-18〉과 동일.

⑧ 흥남항

흥남항은 배후에 흥남비료공장, 시멘트공장 등 북한최대의 화학공업지구인 흥남공업지구의 관문항 역할을 하고 있다. 동시접안능력은 23척으로 최대 1만 5천톤급 살물선까지 접안할 수 있으며, 3만톤급 부두와 시멘트 하역시설이 건설중에 있다. 총안벽길이는 2,072m이고 연간 하역능력은 450만톤 정도이며, 대부분 비료, 석탄, 시멘트, 일반잡화 등의 품목을 취급한다. 배후 연결교통망은 원라선, 장진선 철도와 국도 50번, 7번이 연결되어 있다.

〈표 VI-25〉 **흥남항 시설현황**

부 두	접안능력 (척)	하역능력 (만톤)	안벽길이 (m)	부지면적 (㎡)	창고면적 (㎡)	야적장면적 (천㎡)	주요화물	하역장비
총 계	23	450	2,072		23,300	4,050	비료, 석탄, 시멘트, 일반잡화	크레인 3만톤 3기, 10톤 15기, 5톤 3기
제1부두	1만톤×3		642					
제2부두	5천톤×2		210					
제3부두	1.5천톤×7		490					
제4부두	1.5천톤×4		300					
안 벽	소형선박×7		430					

자료 : 〈표 VI-18〉과 동일.

2) 북한의 개발계획

북한지역 항만개발계획에 대한 자세한 자료를 구하기 어려워 현재 북한이 자유무역항으로 개발중에 있는 나진·선봉지역의 항만개발계획, 청진항 개발계획에 대해서 살펴보겠다.

(1) 주요항만 개발계획

① 청진항

청진항은 동항과 서항으로 구분되어 있으며 양항간의 거리는 약 5㎞이며, 7개 부두로 구성되어 있다. 청진항의 철도와 도로는 북부지구 순환선을 통하여 중국, 러시아와 연결되어 있으며, 혼합철도선이 러시아산 석탄의 반입을 위해 서항 4

호부두 배후의 김책제철소까지 들어와 있다. 북한은 현존시설의 정비 및 안벽 380m를 축조하여 서항의 처리능력을 1천만톤으로 증대시킬 계획이다.

현재 북한의 경제난으로 인한 사회간접자본 투자가 미비하여 청진항 개발계획이 지연되고 있으나 1997년 3월 청진항 3호 및 4호 부두건설 1단계 공사가 완료되었고, 1997년 7월에 청진항 서항 3, 4호 컨테이너부두 확장공사 완공되어 북한의 유일한 컨테이너 처리항만기능이 보강되었다.[35]

〈표 VI-26〉 **청진항 개발계획**

항 만	단 계 별	확 장 계 획
청진항	1단계 (1993~2000)	• 서항의 3호부두와 4호부두를 연결하는 480m의 안벽을 새로 건설하여 연 100만톤 능력의 화물전문부두를 건설하여 동항과 서항에서 1,000만톤의 화물을 통과시킬 계획 • 이를 위하여 480m의 안벽공사, 약 30만㎡ 준설, 6만㎡의 야적장 포장공사, 1,000m의 철로공사 계획중
	2단계 (2001~2010)	• 청진동항에 약 1,600m의 새로운 부두를 건설하고 설비와 시설들은 개보수하여 연 1,000만톤의 화물취급능력으로 늘릴 계획 • 이를 위하여 약 1,600m의 부두와 1,200m의 방파제 건설, 50만㎡의 야적장 포장, 40만㎡의 준설공사 등을 계획중

자료 : KDI, 「북한 경제지표집」, 1996.

② 나진항

나진항은 지리적 여건으로 인해 과거부터 교통요충지로 발달하여 항만시설 외에도 항만화물을 배후에서 지원할 수 있는 철도, 도로 등 육상운송도 잘 개발되어 있다. 후술하는 바와 같이 나진은 평양에서 시작하는 평라선의 종점이며 나진을 출발한 함북선은 두만강을 따라 환상선을 이루며 회령까지 이어지고 있다. 또한 1971년 12월 소련과의 정부간 협정에 의해 러시아화물을 취급하고 있으며 러시아화차를 위한 11.7㎞ 연장의 광궤가 부두까지 부설되어 있다. 도로망은 청진-경흥간 국도와 청진-경원간 국도가 동해안을 따라 시의 남부를 지나가고 있다. 북한은 이러한 지리적 여건을 감안하여 선봉-나진을 포함하는 두만강 특구개발계획을 확정지었다.

35) 통일부, 「북한경제 동향(상반/하반기)」, 1998. 4.

현재 부두 3곳에 총연장 2,515m의 안벽이 있으며, 연간 3백만톤 처리능력을 가지고 있으나 연간처리능력을 5천만톤으로 확장할 계획을 가지고 있다.

단계별 확장계획은 다음과 같다. 1단계(1993~95년)는 현존부두 정비 및 안벽 1,000m(4선석) 축조하여 처리능력을 1,700만톤으로 증대시키며, 7천~5만톤급 선박 23척을 동시접안하도록 계획되었으며, 2단계(1996~2000년)는 안벽 1,560m(컨테이너전용 4선석, Ro-Ro용 1선석) 축조, 3단계(2001~2010년)는 안벽 2,950m(컨테이너전용, Ro-Ro용 총 9선석) 축조하여 화물처리능력 1억톤, 동시접안능력 70척이 되도록 할 계획이다.[36]

〈표 VI-27〉 **나진항 개발계획**

항 만	단 계 별	확 장 계 획
나진항	1단계 (1993~1995)	• 목표 : 화물취급능력 1,000만톤 이상 • 기존설비 및 보관시설 개보수 • 1,000m 규모의 신부두, 3만 2,300㎡
	2단계 (1996~2000)	• 목표 : 연 2,000만톤 이상 • 약 3,500m의 안벽공사(2만~20만톤급 선박 진입가능) • 50만㎡의 창고(보세창고 포함) 건설 • 석탄전용출하부두화(20만톤급 초대형선박 취급)
	3단계 (2001~2010)	• 목표 : 연 4,000만톤(최대 1억톤) • 2만~20만톤급 선박 36척을 동시에 진입시킬 수 있는 부두

자료 : KDI, 「북한 경제지표집」, 1996.

③ 선봉항

선봉항은 원유전문 취급항으로 나진항으로부터 북동쪽에 위치하고 있으며, 북한의 2대 화학공장중 하나인 승리화학공장과 선봉화력발전소가 있다.

총부지면적은 약 20만㎡이며 원유입하부두와 원유제품출하부두로 구분되어 있으며, 원유입하부두에는 3,263m의 해저송유관이 설치되어 25만톤급까지의 유조선이 정박하여 승리화학공장으로 송유할 수 있게 되어 있다. 현재 선봉항의 연간 원유취급량은 200~300만톤인데 취급능력을 증대하기 위해 송유관 증설공사를 완료했으며, 1만톤급 선박 2척이 동시에 정박할 수 있는 출하부두가 건설중

36) 대한무역투자진흥공사, 「나진·선봉 경제특구 핸드북」, 1996. pp.42~43.

에 있다. 이들 공사가 순조롭게 진행될 경우 1단계에서 400만톤, 2010년까지는 1,500만톤의 원유취급능력을 갖추게 될 것으로 보고 있다.[37]

(2) 항만시설 수급전망

북한의 경우 항만물동량이 2011년 이후에 급속도로 증가하여 그에 따른 시설부족현상이 심화될 것으로 보인다. 시설확보율도 2001년까지는 현재 능력을 제대로 사용하지 못하는 실정이지만 2011년에 344.8%에 이르고 2020년에는 36.9%로 시설수급상태가 심각하게 저하된다. 따라서 2011년 이전에 적절한 항만수급계획이 수립되어야 할 것이다.

〈표 VI-28〉 **북한 항만시설 수급전망**

단위 : 천톤

구 분	1997	2001	2006	2011	2020
화 물 량	15,935	16,172	19,659	30,047	288,088
시설소요량	14,798	15,027	18,267	27,920	216,155
하역능력(1996년 기준)	32,404	53,940	84,871	87,443	90,145
과 부 족	19,302	38,913	66,604	59,523	-126,010
시설확보율(%)	213.9	393.3	464.6	313.2	41.7

주 : 원유전용부두 개발이 포함되면 화물량 기준으로 하역능력이 2001년 59,100천톤, 2006년 90,031천톤, 2011년 103,603천톤, 2020년 106,305천톤으로 전망됨.

3. 南北韓의 港灣施設 需給展望

남북한 전체의 항만시설 수급전망을 살펴보면, 남한의 경우는 2001년부터 시설확보율이 저조한 편이며, 북한의 경우는 2011년부터 급격하게 늘어나는 물동량에 의해 시설수급률이 낮아지게 된다.

남북한 전체 시설소요량은 2011년 기준으로 1,028,920천톤이고 시설확보율

37) 민족통일연구원, 「북한의 사회간접자본 실태분석」, 1994.

은 2001년 56.8%, 2006년 47.3%, 2011년 39.9%, 2020년 26.9% 정도로 통일 이후 항만부족현상이 더욱 심화될 것으로 파악되어 시급히 항만확충계획이 준비되어야 할 것이다.

〈표 VI-29〉 **남북한 항만시설 수급전망**

단위 : 천톤

구 분	2001	2006	2011	2020
화 물 량	1,013,492	1,274,691	1,527,910	2,227,500
시설소요량	664,027	862,267	1,028,920	1,538,155
하역능력(1996년 기준)	376,940	407,871	410,443	413,145
과 부 족	-287,087	-454,396	-618,477	-1,125,010
시설확보율(%)	56.8	47.3	39.9	26.9

第7章 統一時代 韓半島 港灣整備方向 및 段階別 港灣施設 規模分析

1. 統一 以前段階의 南北韓 港灣利用戰略

1) 주요 화물별 남북한 연계항로 현황

(1) 남북한 연계항로 현황

남북한 경제교류의 규모는 1989년 1,800만달러에서 1997년에는 3억 800만 달러로 크게 확대되었다(〈표 Ⅲ-6〉 참조). 이처럼 교역규모가 지속적으로 증대되고 있음에도 불구하고 교류물자의 수송에는 남한선박이나 북한선박이 참여하지 못하고 제3국적의 선박만이 이용되고 있다. 1993년부터 1996년 8월까지 남북한간에 해상으로 운송된 화물은 총 135만톤이며 이러한 수송을 위해 795척의 선박이 운항되었다.

그러나 795척의 운항선박 중 남한국적의 선박은 52척에 불과하며, 이 52척의 남한선박 운항은 북한에 제공하기로 했던 남한의 쌀을 수송하기 위한 것이었다. 따라서 평상시의 남북교류물자 수송에는 남한선박이나 북한선박이 일체 참여하지 못하고 있는 실정이다.

이러한 운송체제는 남북한 정부가 각각 별도로 인정하고 있는 것일 뿐, 정부당국간 합의문서를 기준으로 개설된 공식항로가 아니다. 다만 1995년 북한에 지원된 쌀의 운송이 남북당국간의 합의에 의거하여 이루어지긴 하였으나 이것은 한시적으로 실시된 임시교통로에 불과하다. 이와 같이 남북한 해상운송이 비공식적인 체제로 계속 운영될 경우 선박, 선원, 화물에 대한 억류나 약탈 등과 같은 정치적 문제가 발생하거나 또는 선박의 입출항이나 화물의 하역과 관련하여 상업

적 분쟁이 발생할 경우엔 적용 법규의 선택이 곤란하기 때문에 해결하기 어려워진다.

그러므로 남북한 당국은 1991년 12월 13일에 체결한 '남북 사이의 화해와 불가침 및 교류협력에 관한 합의서'와 1992년 9월 17일에 체결한 '남북교류·협력의 이행과 준수를 위한 부속합의서'에 근거한 공식적인 해상운송로를 개설하고, 해상운송에 투입할 선박과 선원의 국적문제, 항만 입출항 절차, 통신체계, 운항사고시 처리절차, 대금결제 문제 등 해상운송의 정상적인 발전요건을 조성해야 한다.

〈표 Ⅶ-1〉 **남북한간 선박운항 척수 및 물동량 현황**

연 도	남 한 → 북 한		북 한 → 남 한		계		
	선 박 (척수)	물 동 량 (톤)	선 박 (척수)	물 동 량 (톤)	선 박 (척수)	물동량 (톤)	선박1척당 평균물동량(톤)
1993	18	27,799	116	159,566	134	187,365	1,398
1994	40	13,098	110	199,161	150	212,259	1,415
1995	97	306,521	203	374,860	300	681,381	2,271
1996. 8	74	144,344	137	126,484	211	270,828	1,283
1997 1/4	21	52,049	55	52,818	78	104,867	1,344
1997 2/4	27	74,371	77	100,376	104	174,747	1,680
1998 1/4	39	73,612	54	13,243	93	86,855	934
1998 2/4	42	78,204	56	69,986	98	148,190	1,512

자료 : 통일부, 「남북교류협력 동향」, 1998. 8.

(2) 화물별 남북한 연계항로 구상

화물특성을 고려한 항로개설이 이루어지는 경우 항해시간과 거리단축으로 막대한 경비절감효과를 가져올 수 있다. 북한 최대의 시멘트 수출항인 해주항과 인천항간의 항로개설이 이루어지는 경우 항해시간과 거리단축으로 막대한 경비절감효과를 가져올 수 있을 것이다.

한편 광양항이 동북아의 새로운 컨테이너 모항으로 개발됨에 따라 남포항과 광양항과의 컨테이너 피더서비스가 필요하게 되며 이와 같은 상호연결성을 높이

면 항만자체의 개별적인 힘 이상의 능력을 발휘할 수 있게 될 것이다. 특히 북한의 미비된 항만시설과 서해안 지역의 낮은 수심을 고려할 때 광양 또는 인천을 모항으로 하여 북한에 필요한 잡화 또는 컨테이너화물의 피더서비스를 제공하고 회항시에는 북한에서 수출되는 원자재류를 바지로 운송한다면 수송의 대량화, 저렴성뿐만 아니라 투자비의 경감 등의 이점도 함께 살려 cabotage 기능의 장점을 충분히 이용할 수 있겠다.

1998. 11. 15일 동해~장전항간 남북 관광유람선의 첫 시험항해에 이어 원산항과 속초항간에도 여객선 항로가 개설된다면 금강산과 설악산을 중심으로 한 관광거점이 조성될 수 있으며, 향후 개설될 것으로 전망되는 속초-Zarubino-훈춘간의 소위 민족항로와 연계되는 경우 한반도 동해가 카리브해나 유럽의 지중해처럼 유람선 해역으로 등장할 가능성이 매우 높다고 하겠다.

또한 울산/광양으로부터 선봉항, 송림항, 원산항간에는 유류품목이 특수부두를 필요로 하므로 유류터미널을 갖춘 이들 항과 상호보완성이 있는 유류제품의 교역이 가능할 것이다.

〈표 Ⅶ-2〉 **화물별 교역가능 항구 구상**

북한 / 남한	남 포	송 림	해 주	원 산	나 진	청 진	선 봉
인 천	일반잡화, 컨테이너, 석 탄		시 멘 트 (수 입)				
광 양	컨테이너, 일반잡화	철 광 석 (CTS)			컨테이너	컨테이너, 철 광 석 (수 입)	유 류
속 초				여 객 선	여 객 선		
동 해				시 멘 트	시 멘 트	시 멘 트	시 멘 트
부 산				컨테이너, 수 산 물 (수입)	컨테이너, 일반잡화	컨테이너, 일반잡화, 양 곡	
포 항	컨테이너				철강제품	철 광 석 (수 입)	
울 산		유류제품		유류제품	유류제품		유 류

2) 주요 화물별 주변국가와의 연계항로 현황

남·북한과 동북아지역 주변국가간의 역내 해상 정기선항로로는 한·일항로, 한·러항로, 한·중항로, 일·북한항로, 중·북한항로, 러·북한항로 등 6개 항로를 설정할 수 있다. 6개 항로 중 컨테이너 운송시설이 미비한 북한항로는 컨테이너 운송실적이 거의 없는 것으로 알려지고 있다. 또 중국·북한·러시아간에는 주로 육상운송에 의한 교역이 이루어지고 있어 컨테이너 운송수요가 많지 않은 여건이기도 하다. 따라서 현재 컨테이너운송이 이루어지고 있는 정기선항로는 한·러항로, 한·일항로, 한·중항로 등 3개 항로이다. 이 중 한·중항로는 통일 이후 남·북한간의 원활한 물류유통과 통일한국이 21세기 동북아 물류중심국가로 발전하기 위해 가장 중요한 항로이기 때문에 본 연구에서는 한·중항로에 대해 중점적으로 살펴보기로 하겠다.

〈표 Ⅶ-3〉 **동북아지역항로의 컨테이너물동량 현황**

단위 : 천TEU, %

항 로	구 분	1992	1993	1994	1995	1996	1997	연평균 증가율
한·일	한국 → 일본	162	180	212	244	264	287	9.5
	한국 ← 일본	127	144	165	158	192	213	
	소 계	290	324	377	402	455	500	
한·중	한국 → 중국	67	86	116	161	209	230	21.7
	한국 ← 중국	62	81	120	146	155	186	
	소 계	128	166	236	307	364	416	
한·러	한국 →러시아	25	30	31	38	42	36	10.3
	한국 ←러시아	15	21	25	30	37	37	
	소 계	40	51	56	68	79	72	

자료 : 한국해양수산개발원 내부자료, 1998.

〈표 Ⅶ-3〉에서 볼 수 있듯이 한·일항로의 물동량이 점진적으로 감소하고 있는 것과는 대조적으로 한·중항로, 한·러항로의 물동량은 급격히 증가하고 있다. 한·중항로는 1992년 이후 연평균 21.7%씩 증가하고 있으며, 한·러항로도 연평균 10.3%씩 증가하고 있다. 한·중항로를 이용한 대중국 품목별 수출 현황을 보면 〈표 Ⅶ-4〉와 같다.

〈표 Ⅶ-4〉 **한국의 대중국 품목별 수출 현황**

단위 : 천달러

연도 / 품목	1993			1994		
	대중국	총 계	구성비(%)	대중국	총 계	구성비(%)
양 곡	-	1,363	-	-	966	-
유 류	341,185	1,767,923	19.3	287,171	1,658,426	17.3
유지류	285	5,856	4.9	198	8,284	2.4
비 료	2,560	197,931	1.3	9,536	225,172	4.2
시멘트	338	172,031	0.2	3	160,791	0
무연탄	-	-	-	-	-	-
유연탄	-	15	-	-	27	-
기타광석	1,213	199,206	0.6	2,985	206,950	1.4
식가공품	2,640	717,031	0.4	2,145	851,719	0.3
모 래	5	17	29.4	-	7	-
수산물	9,177	981,142	0.9	17,359	1,038,094	1.7
철광석	-	-	-	-	-	-
기계류	1,576,342	39,939,199	3.9	1,569,406	50,657,984	3.1
철 재	1,082,409	6,944,333	15.6	866,524	6,305,645	13.7
목 재	17,801	118,094	15.1	37,975	154,578	24.6
염 류	2	420	0.5	4	998	0.4
기 타	2,116,896	31,191,300	6.8	3,409,537	34,743,597	9.8
합 계	5,150,853	82,235,861	6.3	6,202,843	96,013,238	6.5

자료 : 관세청 한국관세연구소, 「무역통계연보」, 1992~1994.

또 양국간 항만별 컨테이너화물 교역량을 살펴보고 앞으로의 교역량을 예측해 보면 〈표 Ⅶ-5〉에서와 같이 급속도로 증가할 것으로 예측된다.

이제 북한의 경우를 살펴보면 북한은 약 3,000km에 달하는 동서해안이 분리되어 있어 연안해운에 의한 유기적 수송이 불가능하였다. 또한 주요 무역대상국인 중국, 러시아와는 육로수송이 가능하고, 경제정책이 폐쇄경제로 전환하면서 해상의존도가 저하되어 해운의 발달은 낮은 상태이며, 실제 해운의 수송분담률은 2~3%에 불과하다. 그러나 1980년 이후 대외무역 증대방침의 일환으로 주요 무역항의 확장공사를 추진하고 있으며, 총 22개 항만 중 8개 항만이 무역항 기능을 수행하고 있다.

〈표 VII-5〉 한국 항만별 한·중간 컨테이너화물 교역량 현황과 예측

단위 : TEU

연도 / 항만	1994			1996			2001			2006			2011		
	수출	수입	계	수출	수입	계	수출	수입	계	수출	수입	계	수출	수입	계
부산	173,413	244,538	417,951	311,105	280,528	591,633	485,220	428,534	913,754	586,204	645,762	1,231,966	725,533	828,406	1,553,939
인천	16,241	17,807	34,048	18,932	17,990	36,922	38,608	35,711	74,319	57,986	67,245	125,231	85,852	103,346	189,198
광양	-	-	-	-	-	-	89,454	77,658	167,112	259,515	286,057	545,572	526,614	603,670	1,130,284
군산	-	-	-	2,227	1,829	4,056	11,582	10,770	22,352	28,993	34,155	63,148	42,926	52,493	95,419
마산	-	-	-	1,114	916	2,030	3,862	3,401	7,263	11,597	13,876	25,473	17,170	21,325	38,495
울산	-	-	-	6,682	3,659	10,341	11,582	10,770	22,352	17,396	20,280	37,676	25,755	31,168	56,923
계	189,456	262,345	451,999	340,060	304,922	644,982	640,308	566,844	1,207,152	961,691	1,067,375	2,029,066	1,423,850	1,640,408	3,064,258

자료 : 조용갑, 「한·중 화물유통체계 구축과 중국 내륙운송망 개발에 관한 연구」, 해운산업연구원, p.185.

이들 항구 중 비교적 수심이 깊은 청진항(9.7m), 송림항(10m)은 철광석, 석탄 등의 수송을 담당하고 청진항은 중·소의 대일중계무역기지, 나진항은 소련의 대동남아 수출창구, 대형선박의 접근이 필요한 원유의 수송은 선봉항에서 담당하고 있다. 항만의 시설수준은 '96년 전체 항만하역능력이 약 3,501만톤으로 추정되었으며, 이 중 8개 무역항의 하역능력은 3,410만톤으로 8대 항만이 차지하는 비중이 높으며, 규모에 비해 하역시설이 낙후, 컨테이너용 다목적항만 개발 미비, 항만관리·통제기능의 미비 및 수송정보 부족으로 화물취급 효율성이 매우 낮다. 실제 시설활용도는 흥남항이 91%, 송림항 81%로 높은 편이지만, 기타 항만은 20~50% 수준으로 미흡하다.

해운 외에도 북한은 하운의 이용이 남한에 비해 활발한 편인데, 1992년에 대규모 하천을 이용한 운항총노정은 1,382km로 나타났다. 그리고 11개 갑문건설을 포함한 "대동강운하건설구상"계획(1993년 현재까지 5개의 갑문이 건설됨)을 통해 동서해안의 연결을 꾀하고 있다.[38]

38) 박양호·김경석, "통일에 대비한 사회간접자본", 「민족통일논집」, 제12집, 경상대, 1996. 12, pp.20~21.

3) 남북한 항만의 기능별 특화방향 제시

(1) 남북한 해상교류망 및 주변국가 해상교류망 검토

① 남북한 해상교류망 검토

남북한 해상운송망을 구축하는데 있어서는 단기적으로는 남북한 교류물자의 안정적 수송을 고려해야 하고, 중장기적으로는 남한과 북한의 대외교역화물의 효율적인 수송과 주변국들의 남북한 통과화물 수송 등을 고려해야 한다. 우선 남북한 교류물자의 안정적 수송을 위해서는 해상운송 및 육상 연계운송거리를 최소화시켜 수송시간을 단축하고 수송비를 절감할 수 있도록 다양한 해상운송망을 구축해야 한다.

1998년도 1/4분기 중 남북한 해상운송실적을 보면, 비록 수송량은 8만 7천여 톤에 불과하지만, 남한의 인천, 군산, 목포, 여수, 부산, 울산, 묵호, 속초 등과 북한의 남포, 해주, 송림, 원산, 흥남, 양화, 나진(선봉)등의 항만에 93회에 걸쳐 선박이 입출항한 것으로 나타났다.[39] 입·출항횟수가 많은 항만을 보면 남한의 인천, 부산, 묵호 등과 북한의 남포, 흥남, 나진(선봉) 등으로 압축되고 있으나, 남북한간의 교류물자가 생필품에서부터 원자재와 중간재 등 다양하기 때문에 경제협력이 활발해질 경우에는 선박의 입출항지가 보다 다양하게 나타날 것으로 예상된다. 그리고 남북한 직교류물자는 수송도중에 환적될 필요가 없기 때문에 다양한 해상운송망을 필요로 한다.

남북한의 대외무역구조와 항만입지여건을 고려할 때 향후 남북간에는 환적수송이 활성화될 가능성이 매우 높다. 동북아 국제해상운송은 싱가포르, 홍콩, 카오슝, 부산, 고베를 연결하는 기간항로 위주로 이루어지고 있고 이것은 5,000TEU를 초과하는 대형선박을 운항하는 선사들이 경제성을 얻기 위해 각 지역운송권에 중심적 역할을 수행하는 거대항만에만 선박을 기항시키기 때문이다. 따라서 북한, 중국 동북3성, 러시아 극동은 초대형 선박이 직접 기항하기 어려운 여건이므로 환적항로를 이용해야 한다.

북한의 수출입교역은 1992년부터 비교적 빠르게 증가하고는 있으나 규모면에서 볼 때 남한의 중견 무역회사의 수출입 규모와 비슷한 수준이며, 러시아를 포

39) *Korea Shipping Gazette*, June 22, 1998, pp.112~113.

함한 아시아지역에 약 73% 정도를 의존하고 있다. 특히 러시아, 중국, 일본 등 3국에 대한 무역이 전체 무역의 60%나 차지한다.

〈표 Ⅶ-6〉 **북한의 지역별 교역구조**

구 분	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
러시아	-	-	-	234	97	91	892
수출	-	-	-	49	40	14	315
수입	-	-	-	185	57	77	577
일 본	465	496	477	465	485	588	514
수출	271	250	231	222	297	306	265
수입	194	246	246	243	188	282	249
중 국	516	655	734	732	648	593	609
수출	118	78	140	269	181	58	62
수입	398	577	594	663	467	535	547
홍 콩	144	174	161	113	80	88	58
수출	26	37	44	27	23	22	13
수입	118	137	117	86	57	66	45
아시아	918	1,068	1,136	1,228	898	979	1,038
수출	290	208	330	377	269	206	251
수입	628	860	806	851	629	773	787
세 계	2,239	2,185	2,241	2,447	2,428	2,455	3,333
수출	913	681	845	884	993	805	1,095
수입	1,326	1,504	1,396	1,563	1,435	1,650	2,238

자료 : IMF, *DOT 1997*.
주 : 1) 아시아는 인도를 포함한 아시아 전지역에 대한 교역임(러시아, 일본 제외).
2) 러시아 수치 중 1992년 이전은 소련 기준이므로 생략.

따라서 북한의 대외 해상수송수요는 현재로서는 아주 작은 규모이며 지역적으로도 일본에 집중되어 있다. 그러나 북한이 1984년에 합영법을 제정하면서 시작한 대외개방정책을 1990년대에 와서 더욱 강화하고 있기 때문에 이러한 개방정책의 성과가 나타나기 시작하면 해상물동량이 빠르게 증가함과 동시에 동남아, 미국, 유럽 등으로 다양하게 분산될 것으로 예상된다. 그러므로 북한으로서는 앞으로 다양한 국제해상운송망을 구축해야 한다. 그러나 앞서 지적한 바와 같이 북한은 국제해상운송의 지정학적 위치상 초대형 컨테이너선이 직접 기항하기 어려운 상황이므로 환적항로를 활성화시켜야 한다. 만약 북한이 환적항로 대신 직교

류항로를 활성화시키고자 할 경우엔 소요선박의 확보 및 항만건설에 많은 자본을 투자해야 할 뿐만 아니라 상당한 기간을 기다려야 한다. 북한의 선박보유량은 1996년 현재 182척의 69만톤(GT)에 불과하다.

〈표 Ⅶ-7〉 **북한의 최근 선박보유량 추이**

선 종	1994		1995		1996	
	척 수	톤수(GT)	척 수	톤수(GT)	척 수	톤수(GT)
유 조 선	2	114,801	3	115,797	4	4,155
살 화 물 선	10	127,940	9	107,243	9	107,243
일반화물선	61	372,135	83	401,081	100	449,299
화 객 선	1	3,574	1	3,574	1	3,574
컨테이너선	-	-	-	-	-	-
냉 동 선	4	2,909	4	2,940	4	2,940
로로 화물선	-	-	-	-	-	-
로로 화객선	1	5,376	1	5,376	2	15,048
여 객 선	1	8,315	2	16,008	2	16,008
어 선	28	11,214	33	13,225	50	43,171
기 타 어 선	7	50,079	7	50,079	8	48,921
조 사 선	-	-	-	-	2	2,505
합 계	115	696,343	143	715,323	182	692,864

자료 : Lloyd's Register of Shipping, *World Fleet Statistics*, 각년도.

이 중 여객선과 어선 등을 제외한 화물선은 120척의 58만톤(GT)에 지나지 않으며 그것도 선령이 오래된 노후선박이 많은 실정이다. 특히 공산품을 수송할 수 있는 컨테이너선박이나 로로(Ro-Ro)선박은 전혀 보유하고 있지 않다. 따라서 동남아, 유럽, 북미지역으로 직접 연결되는 해상운송을 활성화시키기 위해서는 비교적 큰 컨테이너선박을 많이 확보해야 하며 항만의 시설 또한 대형선박을 수용할 수 있을 만큼 큰 규모로 건설되어야 하기 때문에 많은 자본이 투자되고 장기간이 소요된다.

그러나 이미 구축된 동북아 중심항만과 연결하는 환적항로를 이용할 경우엔 비교적 소규모의 자본투자로 단기간내에 국제해상운송망을 확보할 수 있게 된다. 따라서 환적항로의 설정에 있어서 비용을 고려해 볼 때 남한의 부산항, 광양항

그리고 동해권에 개발될 신항만을 이용하는 것이 보다 유리할 것이다.

특히 북한의 선봉(나진)항과 청진항을 남한의 부산항, 동해신항(미정)에 연결하는 환적항로를 구축할 경우엔 북한의 '선봉(나진)자유무역지대' 발전에 크게 기여할 수 있을 뿐만 아니라 남한의 수도권과 직교역이 가능하고 장기적으로는 중국 동북3성과 러시아 극동, 일본 서해안지역의 환적화물도 상당량 유치할 수 있을 것으로 전망된다. 향후 중국 동북3성의 수출입화물은 현재 선봉(나진)항과 부산항, 동해신항(미정)을 연결하는 환적항로를 통하여 수송되기도 할 것이며, 청진항과 일본의 항만(고베, 요코하마 등)을 연결하는 환적항로를 경유하여 수송되기도 한다. 또 러시아 극동지역 항만들의 결빙기에는 선봉(나진)항과 청진항을 남한의 부산항과 광양항, 동해신항(미정)에 연결하는 환적항로가 동북아지역내 해상운송의 중심축을 형성하게 될 것이다. 따라서 남북한은 이러한 환적항로를 공동으로 이용함으로써 많은 경제적 편익을 누릴 수 있을 것이며 동북아 물류중심국가로 성장할 것이다.

② 주변국가 해상교류망 검토

우리나라의 동북아 역내교역 물동량은 21세기에 들어 급증할 것으로 예상된다. 한·중항로, 한·일항로, 한·러항로의 교역물동량은 1997년 약 98만TEU이나, 2001년 703만TEU, 2020년에는 1,174만TEU 정도로 예상된다(〈표 Ⅶ-8〉 참조). 특히 한·중항로와 한·러항로 물동량이 높은 증가추세를 보이며, 남북한 교류가 본격화되면 남북항로 물동량도 급증할 것으로 예상된다. 이러한 역내교역 물동량은 가능한 한 중심항만(부산·광양항)에 유입되지 않도록 하고, 지역항만에 최대한 유입되도록 해야 할 것이다.

〈표 Ⅶ-8〉 **우리나라의 동북아 역내교역 물동량 전망**

단위 : 천TEU

구 분	1992	1996	1997	2001	2006	2011	2020
한·중항로	128	364	416	616	1,042	1,609	2,685
한·러항로	40	79	72	191	339	550	920
남·북항로	-	-	-	10	20	41	80
한·일항로	290	455	500	761	945	1,083	1,807
동남아항로				2,032	2,.725	3,789	6,326
합 계	448	873	980	3,600	5,051	7,031	11,738

자료 : 한국해양수산개발원 내부자료.

따라서 앞으로 주변국가와의 해상교류망 구축방안에 대해 검토해 보면 아래와 같다.

가. 대량운송 및 연계운송체제의 조화

21세기에는 4,000TEU급 이상의 대형 컨테이너선박이 세계 각 지역의 중심항만을 연결하는 대량운송체제가 보편화될 것이다. 이러한 대량운송체제는 각 경제권을 대표하는 중심항만을 연결함으로써 기항지를 축소하는 대신, 각 중심항만에서 해당 경제권의 모든 항만을 연결하는 연계운송(피더운송)체제를 보편화시킬 것이다. 따라서 운송의 경쟁은 대량운송체제와 연계운송체제의 조화가 얼마나 잘 이루어지느냐에 따라 좌우될 것이다. 21세기 동아시아지역에서 대형 컨테이너선박이 기항할 중심항만은 동남아경제권의 싱가포르, 화남경제권의 홍콩과 카오슝이 될 것이며, 동북아경제권에서는 한국의 광양·부산과 일본의 고베·요코하마가 대상이 될 것이다. 중국의 상해항은 대형선박이 기항할 수 있는 터미널의 건설여부에 따라 2000년 이후에나 극히 일부 선박만이 선택적으로 기항할 것으로 예상된다. 따라서 우리나라에서는 광양항 일부와 부산신항의 개발이 완료되어야 하고 부산신항, 광양항, 동해신항(미정)에서 동북아지역의 모든 항만을 연결하는 연계운송체제가 구축되어야 한다. 그리고 광양항과 부산신항에서 대량운송체제와 연계운송체제가 신속히 연결될 수 있도록 피더선 전용부두를 보유하는 등 효율적인 운영체제를 구축해야 할 것이다.

나. 역내 해상직통서비스(TPS)체제 구축

역내 해상운송이 신속히 이루어지지 않으면 역내운송과 대량운송의 조화는 어려워진다. 또한 중심항만에 대한 연계운송 외에 역내 교역화물의 운송도 신속히 이루어져야 역외교역은 물론 역내교역이 발전할 수 있다. 역내의 신속한 해상운송은 역내 모든 항만간에 직통서비스체제가 이루어질 수 있도록 각 항만에서 역내의 모든 항만을 연결하는 거미줄 모양의 운송망이 구축되어야 한다. 즉 환동해 연안의 거미줄 모양 TPS(Two Port Service)체제와 환황해 연안의 거미줄 모양 TPS체제가 그물 모양의 육상운송체제로 연계될 수 있어야 역내 해상운송과 육상운송이 신속히 이루어질 수 있을 것이다. 동북아 역내교역 해상물동량이 2011년에는 703만TEU 정도로 예상되며, 여기에 환적물동량을 더하면 역내 총 해상운송수요가 1,000만TEU를 초과할 것이다. 이 정도면 TPS체제의 구축을

위한 충분한 규모가 될 것으로 판단된다.

다. 역내 1일 서비스(ODS) 체제 구축

역내 직통서비스체제는 2개의 항만간을 직통운항하는 서비스다. 이러한 TPS 체제가 구축되면 역내 1일 서비스체제가 구축될 수 있을 것이다. ODS(One Day Service)체제는 처음에 역내 주요항만을 대상으로 선박이 매일 출발하는 체제로 시작하여 궁극적으로는 내륙의 최종목적지까지 1일에 화물운송이 완료되는 체제가 될 것이다. 이러한 ODS체제는 각 국가의 내륙운송시설이 발전함에 따라 중국과 러시아 등 동북아 전역으로 확대됨으로써 동북아지역에서 복합운송에 의한 화물유통서비스체제를 획기적으로 발전시킬 것이다. 동북아지역의 ODS 체제를 가능하게 할 중요한 요인은 1,000TEU급의 초고속선박이 21세기에 현실화될 수 있다는 점이다. 일본과 한국의 조선산업에서는 이러한 초고속선박의 개발을 진행중이며, 이러한 동북아 ODS체제의 운송센터 역할을 우리나라가 하게 되는 것이다.

라. 해상운송의 자유화로 운송시장 단일화

우리나라가 동북아경제권의 화물운송센터가 되려면 선박의 입출항이 자유로워야 한다. 선박 입항이 규제를 받으면 TPS체제나 ODS체제가 구축되기 어렵다. 따라서 치열한 경쟁을 통해서만 경쟁력이 축적되고 운송산업이 발전한다는 기본원칙에 입각하여 선박입출항 항로운영 등 해상운송을 전면 자유화시켜야 할 것이다. 그리하여 궁극적으로는 동북아지역에서 단일운송시장이 형성되도록 해야 한다. 화물운송센터의 효과는 단일운송시장에서 가장 극대화될 수 있고, 운송시장의 단일화는 운송이 자유화되어야 가능하다. 앞서 검토된 바와 같이 우리나라가 동북아지역의 화물운송센터가 될 경우 추가로 창출될 수 있는 역내 해상운송수요가 2001년에 약 360만TEU, 2020년에는 약 1,174만TEU나 된다. 1997년 현재 우리나라 총해상운송량이 538만TEU란 점에 비추어 보면 엄청난 수요를 창출하는 것이라 할 수 있다.

(2) 남북한 항만별 기능특화

인천항은 위탁가공용 원부자재의 반출 및 완제품의 반입 기지와 남한의 합성

섬유·의류·설탕·TV 등 공산품의 대북 반출 항만으로 매우 중요하게 이용될 수 있다.

군산과 목포항은 남한의 대북 쌀 반출항으로 이용될 것이다. 북한의 남포항은 남포공단을 대상으로 위탁가공용 원부자재의 반입 및 완성품의 반출, 평양 및 주변지역에서 소요될 남한의 컨테이너화된 공산품의 반입 항만, 북한의 시멘트·석탄·흑연·석고 등의 대남 반출 항만으로 활용될 수 있다.

송림항은 남포항을 보조하는 항만으로 지속될 것이고, 해주항은 시멘트 수출과 개성 및 주변지역에 대한 공산품 반입 항만으로 지속될 것이고, 해주항은 시멘트 수출과 개성 및 주변지역에 대한 공산품 반입 항만으로 이용될 것이다.

한편 동해안에서 부산은 현재의 기능 외에 나진·선봉자유무역지대에 대한 화물운송과 나진 혹은 청진항을 경유한 대동북3성의 중계화물을 남한내에서 처리하는 항만으로 자리잡을 것이다. 포항은 북한지역의 철광석 반입 및 제강·제철제품을 반출하고, 동해권은 수산물 및 수도권 컨테이너화물의 반출입 항만으로 이용될 수 있다. 북한지역의 원산항은 한반도의 중부지역을 동서로 연결해 주는 항만으로서 부수적으로는 기존의 시설을 개량하여 조선소·수리기지 및 금강산 관광용의 카페리 운항기지로 이용가치가 크다. 흥남항은 북한지역 동해안에서 최대의 인구가 밀집된 주변에 위치해 있다는 점을 고려할 때 함흥 및 주변지역에 필요한 공산품의 반입 항만과 마그네슘·비료·석탄·시멘트·석회석 등을 반출하는 기지로 이용될 가능성이 있다. 청진항은 대중국 및 대러시아 중계화물기지, 철광석·곡물·석탄 등 벌크화물을 반출하고 청진 및 주변지역에 필요한 공산품을 반입하는 항만으로 활용될 수 있다. 나진항은 자유경제지역내 원부자재 및 완제품의 반출입, 대러시아 극동지역의 화물중계, 러시아산 석탄·비료·수산물의 대중국·일본·동남아 반출, 일본산 강관·잡화 및 호주산 알루미늄 원료 등의 러시아 반출기지로 이용될 것이다.[40]

40) 허 훈, 「남북한 통합 화물운송체계 구축 전망 및 정책방향」, 로지스틱스학회 봄철 학술발표대회, 1995. 4. 5, p.21.

〈표 Ⅶ-9〉 **남북 주요 항만별 중단기 특화방안**

구 분		대상항만	주요이용방안
서해안 항로	남한	인 천	위탁가공용 원부자재의 반출 및 완제품의 반입기지 남한의 합성섬유, 의류, 설탕, TV 등 공산품 반출 항만
		군산 및 목포	남한의 쌀 반출 항만
		평 택	대중국 화물중계 및 남한 중남부지역 공산품 반출 항만
		광 양	컨테이너, 철광석, 잡화, 유류
	북한	남 포	남포공단을 대상으로 위탁가공용 원부자재의 반입 및 완성품의 반출 남한의 컨테이너화된 공산품 반입 항만 북한의 석탄, 시멘트, 흑연, 석고 등의 반출 항만
		송 림	남포항의 보조 역할 담당
		해 주	시멘트 수출 항만, 단기적으로 개성 및 주변지역에 대한 공산품 반입
동해안 항로	남한	부 산	나진·선봉자유무역지대에 대한 화물운송 대중국 중계화물의 남한내 처리 항만
		포 항	북한지역의 철광석 반입 및 제강·제철제품 반출 항만
		동 해	수산물 반출입 항만, 시멘트, 수도권 컨테이너
		울 산	유류(잡화), 화학제품
		속 초	금강산 여객 및 대북여객
	북한	원 산	북한의 동서연결 항만, 선박조선소 및 수리기지 금강산 관광용 카페리 운항기지
		흥 남	마그네슘, 비료, 시멘트, 석탄, 석회석 등 반출기지 함흥 및 주변지역 소요 공산품 반입 항만
		청 진	대중국 및 대러시아 중계화물기지 철광석, 곡물, 석탄 등 벌크화물 반출 항만 청진 및 주변지역에 대한 공산품 반입 항만
		나 진	자유경제지역내 원부자재 및 완제품의 반출입 대러시아 극동지역의 화물중계기지 - 러시아의 석탄, 비료, 수산물의 중국, 일본, 동남아 반출 - 일본의 강관, 잡화, 호주의 알루미늄 원료 등의 러시아 반출
		선 봉	자유경제지역내 원부자재 및 완제품의 반출입

2. 統一 以後 韓半島 港灣整備方向 및 段階別 開發規模 分析

1) 남북한 동북아 물류중심화를 위한 단기적 항만정비방향

남북한 통일이 달성되는 시기를 2011년으로 가정하면, 동북아 물류중심기지로서의 역할을 수행하기 위해서는 우선 남한에서의 자체 발생화물량을 충분히 처리할 수 있는 대대적인 항만개발이 선행되어야 한다. 왜냐하면 2011년까지 남한의 물동량은 '97년의 7억 7천만톤에서 14억 9,700만톤으로 증가함으로써 '97년 말 현재보다 약 6억 8,000만톤의 시설이 부족하게 될 것이며, 2011년까지 현재 추진되고 있는 기존항만 개발, 3대 국책사업, 6대 신항만계획을 완전히 완료해야 할 것이다. 따라서 통일이 되는 2011년에 들어서는 단기적으로 부족한 시설 확보율 10%인 1억톤에 대한 개발이 추진되어야 할 것이다. 북한의 경우는 2011년까지 항만시설의 일부 과잉상태가 지속될 것이지만, 주요 항만에 대한 부분적 개발과 하역장비를 비롯한 기존항만의 시설유지보수에 전력을 기울여야 할 것이다.

2) 남북한 단계별 항만별 개발규모 산정

(1) 남한의 단계별 항만별 개발규모 산정

① 남한의 항만시설 개발규모

○ 남한의 총화물량은 2011년의 14억 9,700만톤에서 19억 3,900만톤의 화물이 발생할 것으로 예상되고 있다. 이 중에서 시설소요화물량은 2011년 이후 2020년까지 약 3억 2,000만톤이 증가하게 되므로 약 246개 선석의 추가개발이 필요하다.

〈표 Ⅶ-10〉 **남한 항만시설 개발규모 전망**

단위 : 천톤

구 분	통일 이전			통일 이후	
	1996	2001	2006	2011	2020
물동량	743,172	997,320	1,255,032	1,497,863	1,939,421
시설소요	465,694	649,156	843,854	1,001,386	1,322,254
하역능력	322,751	322,751	322,751	322,751	322,751
과부족	-142,943	-326,405	-521,103	-678,635	999,503
소요선석	-152	-306	-461	-627	-873

② 주요 항만별 개발규모

○ 항만별 개발규모(2020년 기준)

부산항 : 223,407천톤, 114선석(통일후 44선석), 평택항 : 102,740천톤, 63선석(통일후 11선석), 인천항 : 285,574천톤, 208선석(통일후 50선석), 광양항 : 309,761천톤, 83선석(통일후 29선석), 울산항 : 352,515천톤, 80선석(통일후 24선석), 포항항 : 90,633천톤, 36선석(통일후 11선석), 동해항 : 44,757천톤, 26선석(통일후 8선석)

③ 품목별 개발규모

○ 품목별 개발규모(2020년 기준)

- 일반부두 246개 선석, 컨테이너부두 69선석
- 시멘트 : 86,439천톤, 25선석(10선석 추가 개발)
- 석탄류 : 136,320천톤, 21선석(8선석 추가 개발)
- 철광석 : 87,207천톤, 10선석(1선석 추가 개발)
- 기타잡화 : 400,770천톤, 501선석(136선석 추가 개발)
- 컨테이너 : 30,057천톤, 172선석(69선석 추가 개발)

〈표 Ⅶ-11〉 **주요 항만별 개발규모 전망**

단위 : 천톤

구 분		통일 이전			통일 이후	
		1996	2001	2006	2011	2020
부산항	물 동 량	102,590	114,977	136,980	158,190	223,407
	시설소요	93,153	104758	125,351	144,159	205,371
	하역능력	58,955	58,955	58,955	58,955	58,955
	과 부 족	-34,199	-45,804	-66,397	-85,205	-146,416
	소요선석	-23	-37	-52	-70	-114
인천항	물 동 량	125,411	154,204	189,198	221,838	285,574
	시설소요	90,126	113,445	140,223	166,215	215,251
	하역능력	53,009	53,009	53,009	53,009	53,009
	과 부 족	-37117	-60,436	-87,214	-113,194	-162,242
	소요선석	-54	-86	-116	-158	-208
평택항	물 동 량	26,705	54,081	67,974	82,146	102,740
	시설소요	11,363	33,637	45,256	57,173	72,637
	하역능력	1,368	1,368	1,368	1368	1,368
	과 부 족	-9,995	-32,269	-43,888	-55,805	-71,269
	소요선석	-9	-26	-41	-52	-63
광양항	물 동 량	112,195	148,073	197,197	242,950	309,761
	시설소요	56,840	87,856	126,865	155,084	202,691
	하역능력	48,576	48,576	48,576	48,576	48,576
	과 부 족	-8,264	-39,280	-78,289	-106,508	-154,115
	소요선석	-10	-22	-37	-54	-83
울산항	물 동 량	140,992	194,399	229,827	279,462	352,515
	시설소요	31,817	43,048	55,028	65,766	87,877
	하역능력	23,815	23,815	23,815	23,815	23,815
	과 부 족	-8,002	-19,233	-31,213	-41,951	-64,062
	소요선석	-17	-29	-43	-56	-80
포항항	물 동 량	44,556	55,072	61,697	72,972	90,633
	시설소요	41,427	52,072	58,794	69,482	86,138
	하역능력	43,568	43,568	43,568	43,568	43,568
	과 부 족	1,141	-9,104	-15,226	-25,914	-42,570
	소요선석	1	-12	-17	-25	-36
동해항	물 동 량	21,452	26,070	29,921	32,704	44,757
	시설소요	21,337	25,945	29,785	32,542	44,551
	하역능력	14,645	14,645	14,645	14,645	14,645
	과 부 족	-6,692	-11,300	-15,140	-17,897	-29,906
	소요선석	-12	-15	-16	-18	-26
기타항	물 동 량	169,271	250,444	342,238	407,601	530,034
	시설소요	119,631	188,395	262,552	310,965	407,738
	하역능력	78,815	78,815	78,815	78,815	78,815
	과 부 족	-40,816	-109,580	-183,737	-232,150	-328,923
	소요선석	-27	-79	-139	-194	-263
전 국	물 동 량	743,172	997,320	1,255,032	1,497,863	1,939,421
	시설소요	465,694	649,156	843,854	1,001,386	1,322,254
	하역능력	322,751	322,751	322,751	322,751	322,751
	과 부 족	-142,943	-326,405	-521,103	-678,635	-999,503
	소요선석	-152	-306	-461	-627	-873

〈표 Ⅶ-12〉 **품목별 개발규모 전망**

단위 : 천톤

구 분		1996	2001	2006	2011	2020
양 곡	물 동 량	13,112	13,763	14,644	15,232	16,133
	하역능력	12,945	12,945	12,945	12,945	12,945
	소요선석	0	-1	-1	-2	-2
시멘트	물 동 량	39,342	49,140	55,903	65,328	86,439
	하역능력	42,217	42,217	42,217	42,217	42,217
	소요선석	2	-5	-10	-15	-25
석탄류	물 동 량	47,195	76,478	102,375	108,969	136,320
	하역능력	66,279	66,279	66,279	66,279	66,279
	소요선석	7	-3	-11	-13	-21
목 재	물 동 량	12,525	15,298	17,997	20,659	24,219
	하역능력	7,221	7,221	7,221	7,221	7,221
	소요선석	-11	-15	-20	-25	-31
모 래	물 동 량	73,184	105,468	139,668	151,032	199,262
	하역능력	15,102	15,102	15,102	15,102	15,102
	소요선석	-23	-37	-53	-59	-81
철광석	물 동 량	36,907	50,941	70,143	75,369	87,207
	하역능력	25,998	25,998	25,998	25,998	25,998
	소요선석	-1	-5	-8	-9	-10
철 강	물 동 량	40,145	44,875	55,032	61,742	69,974
	하역능력	31,882	31,882	31,882	31,882	31,882
	소요선석	-5	-11	-19	-26	-32
고 철	물 동 량	6,455	9,445	7,203	7,004	0
	하역능력	2,134	2,134	2,134	2,134	2,134
	소요선석	-7	-12	-9	-8	-3
자동차	물 동 량	11,666	17,906	19,925	18,117	17,823
	하역능력	10,730	10,730	10,730	10,730	10,730
	소요선석	0	-1	-3	-2	-1
기타잡화	물 동 량	114,119	158,462	214,228	287,080	400,770
	하역능력	65,632	68,914	72,360	75,978	79,777
	소요선석	-99	-173	-258	-365	-501
컨테이너	물동량(TEU)	5,483	9,854	13,954	19,224	30,057
	하역능력	2,785	2,785	2,785	2,785	2,785
	소요선석	-15	-43	-69	-103	-172
합 계	물 동 량	465,694	649,156	843,854	1,001,386	1,322,254
	하역능력	322,751	322,751	322,751	322,751	322,751
	소요선석	-149	-306	-461	-524	-873

(2) 북한의 단계별 총항만 개발규모

① 항만별 개발규모

○ 총물동량

- 2011년 : 17,608천톤(시나리오 Ⅰ), 30,047천톤(시나리오 Ⅱ)

- 2020년 : 262,253천톤(시나리오 Ⅰ), 288,088천톤(시나리오 Ⅱ)

○ 항만별 총 개발규모(2020년, 시나리오 Ⅱ 기준)

- 청진 : 45,670천톤, 27선석
- 나진 : 13,027천톤, 0선석
- 선봉 : 67,162천톤, 13선석
- 남포 : 78,673천톤, 74선석
- 원산 : 6,144천톤, 1선석
- 해주 : 23,744천톤, 20선석
- 선봉 : 20,996천톤, 22선석
- 남포 : 32,672천톤, 41선석
- 총 : 288,088천톤, 198선석

〈표 Ⅶ-13〉 **북한의 항만별 총개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
청 진	물동량	3,193	3,406	3,229	4,212	3,975	6,527	41,689	45,670
	하역능력	9,000	9,000	19,000	19,000	19,475	19,475	19,973	19,973
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-23	-27
나 진	물동량	1,010	1,071	1,108	1,392	1,501	2,237	12,003	13,027
	하역능력	23,000	23,000	43,000	43,000	44,120	44,120	45,296	45,296
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
선 봉	물동량	1,425	1,526	1,354	1,820	1,529	2,738	61,083	67,162
	하역능력	7,000	7,000	7,108	7,108	18,221	18,221	18,340	18,340
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-11	-13
남 포	물동량	4,772	5,085	4,886	6,336	6,112	9,872	71,865	78,673
	하역능력	8,000	8,000	8,260	8,260	8,533	8,533	8,820	8,820
	소요선석	0	0	0	0	-1	-1	-66	-74
원 산	물동량	304	327	274	378	282	554	5,561	6,144
	하역능력	3,600	3,600	3,774	3,774	3,957	3,957	4,149	4,149
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
해 주	물동량	790	848	714	984	746	1,444	21,539	23,744
	하역능력	2,400	2,400	2,511	2,511	2,627	2,627	2,729	2,729
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-18	-20
송 림	물동량	1,238	1,328	1,135	1,552	1,216	2,297	19,014	20,996
	하역능력	1,600	1,600	1,661	1,661	1,725	1,725	1,793	1,793
	소요선석	0	0	0	0	0	-1	-20	-22
흥 남	물동량	2,403	2,581	2,165	2,985	2,247	4,378	29,499	32,672
	하역능력	4,500	4,500	4,717	4,717	4,945	4,945	5,185	5,185
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-37	-41
합 계	물동량	15,135	16172	14,865	19,659	17,608	30,047	262,253	288,088
	하역능력	59,100	59,100	90,031	90,031	103,603	103,603	106,305	106,305
	총소요선석	0	0	0	0	-1	-2	-176	-198

② 품목별 개발규모

○ 품목별 총개발규모(2020년, 시나리오 II 기준)

- 시멘트 : 24,157천톤, 14선석
- 철강 : 8,503천톤, 5선석
- 석탄 : 12,350천톤, 4선석
- 기타잡화 : 138,058천톤, 140선석
- 컨테이너 : 12,737천톤, 4선석
- 유류 : 71,933천톤, 22선석
- 총개발규모 : 2선석(2011년), 198선석(2020년)

〈표 VII-14〉 **북한의 품목별 총개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오 I	시나리오II	시나리오 I	시나리오II	시나리오 I	시나리오II	시나리오 I	시나리오II
양 곡	물동량	1,187	1,268	1,166	1,542	1,381	2,356	12,386	13,606
	하역능력	3,290	3,290	4,290	4,290	4,290	4,290	4,290	4,290
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-6	-7
시멘트	물동량	101	109	99	131	115	200	21,991	24,157
	하역능력	355	355	355	355	355	355	355	355
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-13	-14
석 탄	물동량	10	12	10	14	14	24	11,244	12,350
	하역능력	23	23	23	23	23	23	23	23
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-4	-4
목 재	물동량	69	74	66	89	80	135	721	794
	하역능력	150	150	150	150	150	150	150	150
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
철광석	물동량	104	110	102	134	120	206	4,680	5,140
	하역능력	197	197	197	197	197	197	197	197
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-2	-2
철 강	물동량	739	790	726	960	860	1,467	7,740	8,503
	하역능력	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-5	-5
자동차	물동량	74	76	70	94	84	144	736	810
	하역능력	171	171	171	171	171	171	171	171
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
기타잡화	물동량	10,886	11,694	9,775	13,505	10,088	19,768	124,536	138,058
	하역능력	36,508	36,508	51,439	51,439	54,011	54,011	56,713	56,713
	소요선석	0	0	0	0	0	-1	-122	-140
컨테이너	물동량	894	894	1,798	1,798	3,620	3,620	12,737	12,737
	하역능력	11,834	11,834	26,834	26,834	26,834	26,834	26,834	26,834
	소요선석	0	0	0	0	-1	-1	-4	-4
유 류	물동량	1,071	1,145	1,053	1,392	1,246	2,127	65,482	71,933
	하역능력	5,160	5,160	5,160	5,160	16,160	16,160	16,160	16,160
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-19	-22
합 계	물동량	15,135	16,172	14,865	19,659	17,608	30,047	262,253	288,088
	하역능력	59,100	59,100	90,031	90,031	103,603	103,603	106,305	106,305
	총소요선석	0	0	0	0	-1	-2	-176	-198

(3) 북한의 단계별 항만별 개발규모

① 청진항(〈표 Ⅶ-15〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 19,475천톤, 0선석, 2020년 19,973천톤, 27선석

② 나진항(〈표 Ⅶ-16〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 2,237천톤, 0선석, 2020년 13,027천톤, 0선석

③ 선봉항(〈표 Ⅶ-17〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 2,738천톤, 0선석, 2020년 67,162천톤, 13선석

④ 남포항(〈표 Ⅶ-18〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 71,865천톤, 66선석, 2020년 78,673천톤, 74선석

⑤ 원산항(〈표 Ⅶ-19〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 554천톤, 0선석, 2020년 6,144천톤, 1선석

⑥ 해주항(〈표 Ⅶ-20〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 1,444천톤, 0선석, 2020년 23,744천톤, 20선석

⑦ 송림항(〈표 Ⅶ-21〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 2,297천톤, 1선석, 2020년 20,996천톤, 22선석

⑧ 흥남항(〈표 Ⅶ-22〉 참조)

○ 개발규모(시나리오 Ⅱ 기준)

- 2011년 4,378천톤, 0선석, 2020년 32,672천톤, 41선석

〈표 Ⅶ-15〉 **청진항 전용·일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
양곡	물동량	356	380	350	463	414	707	3,716	4,082
	하역능력	1,893	1,893	2,893	2,893	2,893	2,893	2,893	2,893
	과부족	1,537	1,513	2,543	2,430	2,479	2,186	-823	-1,189
	기준능력(3만)	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
석탄	물동량	3	4	3	4	4	7	3,373	3,705
	하역능력	10	10	10	10	10	10	10	10
	과부족	7	6	7	6	6	3	-3,363	-3,695
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
목재	물동량	27	29	27	35	32	54	289	317
	하역능력	68	68	68	68	68	68	68	68
	과부족	41	39	41	33	36	14	-221	-249
	기준능력(3만)	998	998	998	998	998	998	998	998
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
철광석	물동량	52	55	51	67	60	103	2,340	2,570
	하역능력	130	130	130	130	130	130	130	130
	과부족	78	75	79	63	70	27	-2,210	-2,440
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
철강	물동량	295	316	290	384	344	587	3,096	3,401
	하역능력	741	741	741	741	741	741	741	741
	과부족	446	425	451	357	397	154	-2,355	-2,660
	기준능력(2만)	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-2	-2
자동차	물동량	15	15	14	19	17	29	147	162
	하역능력	36	36	36	36	36	36	36	36
	과부족	21	21	22	17	19	7	-111	-126
	기준능력(2만)	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
기타잡화	물동량	2,177	2,339	1,955	2,701	2,018	3,954	24,907	27,612
	하역능력	5,492	5,492	9,492	9,492	9,967	9,967	10,465	10,465
	과부족	3,315	3,153	7,537	6,791	7,949	6,013	-14,442	-17,147
	기준능력(5만)	685	685	719	719	755	755	793	793
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-18	-22
컨테이너	물동량	268	268	539	539	1,086	1,086	3,821	3,821
	하역능력	630	630	5,630	5,630	5,630	5,630	5,630	5,630
	과부족	362	362	5,091	5,091	4,544	4,544	1,809	1,809
	기준능력(2만)	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
합계	물동량	3,193	3,406	3,229	4,212	3,975	6,527	41,689	45,670
	하역능력	9,000	9,000	19,000	19,000	19,475	19,475	19,973	19,973
	총소요선석	0	0	0	0	0	0	-23	-27

〈표 Ⅶ-16〉 **나진항 전용·일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
목 재	물동량	14	15	13	18	16	27	144	159
	하역능력	41	41	41	41	41	41	41	41
	과부족	27	26	28	23	25	14	-103	-118
	기준능력(3만)	998	998	998	998	998	998	998	998
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
자동차	물동량	22	23	21	28	25	43	221	243
	하역능력	65	65	65	65	65	65	65	65
	과부족	43	42	44	37	40	22	-156	-178
	기준능력(2만)	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
기타잡화	물동량	795	854	714	986	736	1,443	9,091	10,078
	하역능력	12,393	12,393	22,393	22,393	23,513	23,513	24,689	24,689
	과부족	11,598	11,539	21,679	21,407	22,777	22,070	15,598	14,611
	기준능력(2만)	521	521	547	547	574	574	603	603
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
컨테이너	물동량	179	179	360	360	724	724	2,547	2,547
	하역능력	10,501	10,501	20,501	20,501	20,501	20,501	20,501	20,501
	과부족	10,322	10,322	20,141	20,141	19,777	19,777	17,954	17,954
	기준능력(2만)	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
합 계	물동량	1,010	1,071	1,108	1,392	1,501	2,237	12,003	13,027
	하역능력	23,000	23,000	43,000	43,000	44,120	44,120	45,296	45,296
	총소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0

〈표 Ⅶ-17〉 **선복항 전용 · 일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
석 탄	물동량	2	2	2	3	3	5	2,249	2,470
	하역능력	5	5	5	5	5	5	5	5
	과부족	3	3	3	2	2	0	-2,244	-2,465
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
자동차	물동량	22	23	21	28	25	43	221	243
	하역능력	46	46	46	46	46	46	46	46
	과부족	24	23	25	18	21	3	-175	-197
	기준능력(2만)	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
기타잡화	물동량	544	585	489	675	504	988	6,227	6,903
	하역능력	2,149	2,149	2,257	2,257	2,370	2,370	2,489	2,489
	과부족	1,605	1,564	1,768	1,582	1,866	1,382	-3,738	-4,414
	기준능력(2만)	521	521	547	547	574	574	603	603
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-6	-7
유 류	물동량	857	916	842	1,114	997	1,702	52,386	57,546
	하역능력	4,800	4,800	4,800	4,800	15,800	15,800	15,800	15,800
	과부족	3,943	3,884	3,958	3,686	14,803	14,098	-36,586	-41,746
	기준능력(25만)	9,072	9,072	9,072	9,072	9,072	9,072	9,072	9,072
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-4	-5
합 계	물동량	1,425	1,526	1,354	1,820	1,529	2,738	61,083	67,162
	하역능력	7,000	7,000	7,108	7,108	18,221	18,221	18,340	18,340
	총소요선석	0	0	0	0	0	0	-11	-13

〈표 Ⅶ-18〉 **남포항 전용 · 일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
양 곡	물동량	831	888	816	1,079	967	1,649	8,670	9,524
	하역능력	1,397	1,397	1,397	1,397	1,397	1,397	1,397	1,397
	과부족	566	509	581	318	430	-252	-7,273	-8,127
	기준능력(3만)	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-5	-6
시멘트	물동량	20	22	20	26	23	40	4,398	4,831
	하역능력	34	34	34	34	34	34	34	34
	과부족	14	12	14	8	11	-6	-4,364	-4,797
	기준능력(2만)	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-3	-3
석 탄	물동량	14	15	13	18	16	27	144	159
	하역능력	23	23	23	23	23	23	23	23
	과부족	9	8	10	5	7	-4	-121	-136
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
목 재	물동량	2	2	2	3	3	5	2,249	2,470
	하역능력	4	4	4	4	4	4	4	4
	과부족	2	2	2	1	1	-1	-2,245	-2,466
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
철 강	물동량	148	158	145	192	172	293	1,548	1,701
	하역능력	248	248	248	248	248	248	248	248
	과부족	100	90	103	56	76	-45	-1,300	-1,453
	기준능력(2만)	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
자동차	물동량	15	15	14	19	17	29	147	162
	하역능력	24	24	24	24	24	24	24	24
	과부족	9	9	10	5	7	-5	-123	-138
	기준능력(2만)	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992	3,992
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
기타잡화	물동량	3,081	3,309	2,766	3,822	2,855	5,594	35,244	39,070
	하역능력	5,207	5,207	5,467	5,467	5,740	5,740	6,027	6,027
	과부족	2,126	1,898	2,701	1,645	2,885	146	-29,217	-33,043
	기준능력(5만)	685	685	719	719	755	755	791	791
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-37	-42
컨테이너	물동량	447	447	899	899	1,810	1,810	6,369	6,369
	하역능력	703	703	703	703	703	703	703	703
	과부족	265	256	-196	-196	-1,107	-1,107	-5,666	-5,666
	기준능력(2만)	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594	1,594
	소요선석	0	0	0	0	-1	-1	-4	-4
유 류	물동량	214	229	211	278	249	425	13,096	14,387
	하역능력	360	360	360	360	360	360	360	360
	과부족	146	131	149	82	111	-65	-12,736	-14,027
	기준능력(5천)	844	844	844	844	844	844	844	844
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-15	-17
합 계	물동량	4,772	5,085	4,886	6,336	6,112	9,872	71,865	78,673
	하역능력	8,000	8,000	8,260	8,260	8,533	8,533	8,820	8,820
	총소요선석	0	0	0	0	-1	-1	-66	-74

〈표 Ⅶ-19〉 **원산항 전용 · 일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
시멘트	물동량	10	11	10	13	10	20	2,199	2,416
	하역능력	119	119	119	119	119	119	119	119
	과부족	109	108	109	106	109	99	-2,080	-2,297
	기준능력(2만)	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
기타잡화	물동량	294	316	264	365	272	534	3,362	3,728
	하역능력	3,481	3,481	3,655	3,655	3,838	3,838	4,030	4,030
	과부족	3,187	3,165	3,391	3,290	3,566	3,304	668	302
	기준능력(2만)	521	521	547	547	574	574	603	603
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
합 계	물동량	304	327	274	378	282	554	5,561	6,144
	하역능력	3,600	3,600	3,774	3,774	3,957	3,957	4,149	4,149
	총소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1

〈표 Ⅶ-20〉 **해주항 전용 · 일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
시멘트	물동량	61	65	59	79	70	120	13,195	14,494
	하역능력	183	183	183	183	183	183	183	183
	과부족	122	118	124	104	113	63	-13,012	-14,311
	기준능력(2만)	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-8	-9
기타잡화	물동량	729	783	655	905	676	1,324	8,344	9,250
	하역능력	2,217	2,217	2,328	2,328	2,444	2,444	2,566	2,566
	과부족	1,488	1,434	1,673	1,423	1,768	1,120	-5,778	-6,684
	기준능력(2만)	521	521	547	547	574	574	603	603
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-10	-11
합 계	물동량	790	848	714	984	746	1,444	21,539	23,744
	하역능력	2,400	2,400	2,511	2,511	2,627	2,627	2,749	2,749
	총소요선석	0	0	0	0	0	0	-18	-20

〈표 Ⅶ-21〉 **송림항 전용 · 일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
석 탄	물동량	3	4	3	4	4	7	3,373	3,705
	하역능력	4	4	4	4	4	4	4	4
	과부족	1	0	1	0	0	-3	-3,369	-3,701
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
목 재	물동량	14	15	13	18	16	27	144	159
	하역능력	18	18	18	18	18	18	18	18
	과부족	4	3	5	0	2	-9	-126	-141
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
철광석	물동량	52	55	51	67	60	103	2,340	2,570
	하역능력	67	67	67	67	67	67	67	67
	과부족	15	12	16	0	7	-36	-2,273	-2,503
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
철 강	물동량	222	237	218	288	258	440	2,322	2,551
	하역능력	285	285	285	285	285	285	285	285
	과부족	63	48	67	-3	27	-155	-2,037	-2,266
	기준능력(2만)	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164	1,164
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-2	-2
기타잡화	물동량	947	1,017	850	1,175	878	1,720	10,835	12,011
	하역능력	1,226	1,226	1,287	1,287	1,351	1,351	1,419	1,419
	과부족	279	209	437	112	473	-369	-9,416	-10,592
	기준능력(2만)	521	521	547	547	574	574	603	603
	소요선석	0	0	0	0	0	-1	-16	-18
합 계	물동량	1,238	1,328	1,135	1,552	1,216	2,297	19,014	20,996
	하역능력	1,600	1,600	1,661	1,661	1,725	1,725	1,793	1,793
	총소요선석	0	0	0	0	0	-1	-20	-22

〈표 Ⅶ-22〉 **흥남항 전용·일반부두 개발규모**

단위 : 천톤, DWT

구 분		2001		2006		2011		2020	
		시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ	시나리오Ⅰ	시나리오Ⅱ
시멘트	물동량	10	11	10	13	12	20	2,199	2,416
	하역능력	19	19	19	19	19	19	19	19
	과부족	9	8	9	6	7	-1	-2,180	-2,397
	기준능력(2만)	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663	1,663
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-1	-1
철광석	물동량	74	79	73	96	86	147	774	850
	하역능력	138	138	138	138	138	138	138	138
	과부족	64	59	65	42	52	-9	-636	-712
	기준능력(5만)	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326	3,326
	소요선석	0	0	0	0	0	0	0	0
기타잡화	물동량	2,319	2,491	2,082	2,876	2,149	4,211	26,526	29,406
	하역능력	4,343	4,343	4,560	4,560	4,788	4,788	5,028	5,028
	과부족	2,024	1,852	2,478	1,684	2,639	577	-21,498	-24,378
	기준능력(2만)	521	521	547	547	574	574	603	603
	소요선석	0	0	0	0	0	0	-36	-40
합 계	물동량	2,403	2,581	2,165	2,985	2,247	4,378	29,499	32,672
	하역능력	4,500	4,500	4,717	4,717	4,945	4,945	5,185	5,185
	총소요선석	0	0	0	0	0	0	-37	-41

(4) 남북한의 개발규모 산정

○ 남한의 총화물량은 2011년의 14억 9,700만톤에서 2020년 19억 3,900만톤의 화물이 발생할 것으로 예상되고 있다. 이 중에서 시설소요화물량은 2011년 이후 2020년까지 약 3억 2,000만톤이 증가하게 되므로 약 246개 선석의 추가개발이 필요하다.

○ 북한의 총화물량은 2011년(시나리오 Ⅱ) 기준으로 3,005만톤에서 2020년 2억 8,809만톤의 화물이 발생할 것으로 예상되고 있다. 소요선석은 2020년 기준으로 198선석을 추가개발 해야 할 것이다.

○ 남북한의 총화물량은 2011년 기준으로 15억 2,791만톤, 2020년 기준으로 22억 2,751만톤의 화물이 발생할 것으로 예상되고 있다. 하역능력은 2011년에 4억 2,635만톤, 2020년에 4억 2,906만톤 정도로 시설소요화물량에 비해 하역능력이 많이 낮은 것으로 나타났다. 이에 따라 추가개발해야 하는 소요선석은 2011년에 629선석, 2020년에 1,071선석이 필요한 것으로 전망되었다.

〈표 Ⅶ-23〉 **남북한 항만시설 개발규모 전망**

단위 : 천톤, 척

구 분	통일 이전		통일 이후	
	2001	2006	2011	2020
물동량	1,013,492	1,274,691	1,527,910	2,227,500
시설소요	665,328	863,513	1,031,433	1,610,342
하역능력	381,851	412,782	426,354	429,056
과부족	-283,477	-450,731	-605,079	-1,181,286
소요선석	-306	-461	-629	-1,071

주 : 북한 물동량은 시나리오 II 기준이며, 시설소요 및 하역능력부분에 원유물동량 및 시설능력이 포함되어 계산됨.

第8章 統一時代 韓半島 港灣開發政策方向

1. 統一 以前 法的·制度的 整備 및 海運港灣 協力方向

1) 통일 이전 법적·제도적 정비

(1) 남북교류협력을 위한 법제도

① 남북교류협력의 제도화

1990년 8월 「남북교류협력에 관한 법률」이 제정되기 전까지 남북한 관계를 규율하는 법체계는 국가보안법이 유일한 것이었다. 회합·접촉, 북한왕래 등 남북한 주민간에 이루어지는 일체의 행위는 국가보안법 체계내에서 반국가적 활동으로 간주되어 엄격한 법적 규제의 대상이 되었다. 그러나 서울올림픽의 성공적 개최, 북방정책의 추진 및 민주화 실현 등을 통해 대내적 기반이 조성되고, 대외적으로도 동서화해와 공산권의 개혁·개방 등 우리의 통일정책에 유리한 환경이 조성되어 이를 위한 법제도 정비가 시급하다는 인식이 일반화되었다. 이에 정부는 「남북교류협력에 관한 특별법안」을 마련하였고 국무회의의 의결을 거쳐 1989년 2월 13일 제145회 임시국회에 이 법안을 제출하였다. 이에 대해 당시 여당인 민주자유당은 별도의 「남북교류협력에 관한 특별법안」을 국회에 제출하였으며, 야당인 평화민주당 또한 독자적으로 「남북교류촉진법안」을 제출하였다. 1990년 6월 국회 외무통일위원회 법안심사소위원회는 상기 3개의 법안을 폐기하고 대신 3개 법안의 정신을 수용한 「남북교류협력에 관한 법률안」을 채택하고, 1990년 7월 14일 국회 본회의에서 통과되어 동년 8월 1일 공포·시행되게 되었다. 또한 남북교류협력 촉진책의 일환으로 「남북협력기금법」을 국회에 제출하였고 제150회 임시국회 의결에 따라 공포·시행되게 되었다(법률 제

4240호, 1990. 8. 1).[41]

② 남북교류협력 관련법령의 주요내용

가. 남북교류협력법

가) 인적왕래

남한주민이나 북한주민이 상대지역을 방문하고자 할 때에는 통일부장관이 발급하는 방문증명서를 소지하여야 한다. 한편 우리 국민 중 외국에서 영주권을 취득하였거나 이에 준하는 장기체류허가를 받은 사람은 재외공관장에게 신고만 함으로써 자유롭게 북한을 방문할 수 있다.

나) 주민접촉

북한주민과 접촉하고자 하는 자는 접촉승인서와 신원진술서를 제출하여 통일부장관의 승인을 얻어야 한다. 다만 남북한 주민이 각기 상대측 지역에 도착하여 그 지역주민들과 접촉하는 경우는 그것이 방문목적을 실현하기 위해 당연하다고 인정되는 범위의 접촉은 승인을 요하지 아니한다. 그 밖에 국제행사에서 북한주민과 접촉하거나 외국에서 우발적으로 북한주민과 접촉한 경우를 비롯하여 교역을 위해 긴급히 북한주민과 접촉한 경우 등은 신고를 하도록 되어 있다

다) 남북교역

북한에 물품을 반출하거나 북한으로부터 반입하고자 하는 자는 반출·입 승인신청서를 통일부장관에게 제출하여 물품 또는 거래형태·대금결제방법에 관하여 승인을 얻도록 규정하고 있다. 단 자동승인품목으로 분류된 물품의 반출·입에 대해서는 외국환은행장의 승인을 득하여야 한다.

남북한간에 반출·입되는 물품은 내국간 이동으로 간주되기 때문에 북한으로부터 반입되는 물품에 대하여는 관세, 방위세 및 기타 부담금을 면제하고 있다. 그리고 북한으로 반출되는 물품에 대해서는 보조금 또는 기타 필요한 지원을 제공하고 있다.

---

41) 제성호, 「남북교류협력 활성화를 위한 법제도 개선방안」, 민족통일연구원, 1996, 12. pp.4~6.

라) 남북한 협력사업

남북한 협력사업은 남북한 주민들이 공동으로 행하는 문화·학술·체육·경제관련 제반활동을 의미하며, 협력사업을 하기 위해서는 먼저 통일부장관으로부터 협력사업자 승인을 얻어야 한다. 협력사업자는 남북교류협력에 기여할 수 있는 자로서 협력사업을 하고자 하는 분야에서 최근 3년 동안의 사업실적이 있어야 한다.

협력사업자가 협력사업을 시행하고자 할 때에는 i)협력사업 승인신청서, ii) 사업계획서, iii) 협력사업 상대자와의 협의서 등을 통일부장관에게 제출하여 승인을 득하여야 한다. 협력사업은 그 내용이 실현가능하고 협력사업자의 능력으로 충분히 수행할 수 있으며 남북한관계에 악영향을 미치지 않을 것으로 판단되는 경우 승인을 받을 수 있으며, 협력사업에 부수되는 외국환 거래는 「대북투자 등에 관한 외국환 관리지침」과 같은 관련규정에 따라 이루어지고 있다.

마) 남북교류협력추진협의회 설치·운영

정부는 남북교류협력을 효율적으로 추진하고 이를 제도적으로 보장해 나가기 위해 1989년 3월 31일 대통령령 제12670호로 「남북교류협력추진협의회」를 설치하였다. 그 후 정부는 1990년 8월 1일 「남북교류협력법」을 제정하고 여기에 「남북교류협력추진협의회」의 설치근거를 명문화함으로써 동 협의회는 정식으로 법정기구가 되었다.

「남북교류협력추진협의회」의 기능은 다음과 같다.

i) 남북교류협력에 관한 정책의 협의·조정 및 기본원칙의 수립
ii) 남북교류협력에 관한 각종 허가·승인 등에 관한 중요사항
iii) 교역대상품목의 범위 결정
iv) 협력사업에 대한 총괄·조정
v) 남북교류협력의 촉진을 위한 지원
vi) 남북교류협력과 관련된 중요사항에 대한 관계부처간의 협조
vii) 기타 위원장이 문의하는 사안의 심의·의결

나. 남북협력기금법

1988년 「7·7 특별선언」 이후 남북한간에 인적·물적교류가 점차 증가함에 따라 정부는 이산가족 방문단의 교환 등 인도적 사업에 대한 정부 지원의 필요성

을 인식하고 이를 추진하기 위해 「남북협력기금법」을 제정·시행하였다. 「남북협력기금법」의 주요내용은 다음과 같다.

첫째, 정부는 남북교류협력을 증진하는 데 필요한 자금을 확보·공급하기 위하여 남북협력기금을 설치한다.

둘째, 남북협력기금의 재원은 정부출연금 등 출연금과 장기 차입금, 국채관리기금으로부터의 예수금 등으로 조성된 자금 등으로 조달한다.

셋째, 남북협력기금은 통일부장관이 운용·관리하도록 하되, 그 운용·관리에 관한 사무를 금융기관에 위탁할 수 있도록 하며, 기금의 운용·관리에 관한 기본정책 등 중요사항에 대해서는 남북교류협력추진협의회의 심의를 거치도록 한다.

넷째, 남북협력기금은 남북한간의 제반 교류와 협력사업에 소요되는 경비의 지원 및 융자 등에 사용하도록 한다.

다섯째, 남북협력기금에 여유자금이 있을 때에는 국채·공채의 매입, 재정투자·융자 특별회계에의 예탁, 금융기관에의 예치 등의 방법으로 운용할 수 있도록 한다.

(2) 「남북교류협력방안」의 문제점

① 법체계상의 문제점

가. 남북교류협력의 합법성 미확보 및 독자성 부족

「남북교류협력법」에는 준용기준이 지나치게 많고 그 범위도 상당히 광범위하다. 이러한 점은 「남북교류협력법」의 독자성을 저해하는 요인으로 작용하고 있다. 또한 「남북교류협력법」은 "다른 법률을 준용함에 있어서는 대통령령으로 그에 대한 특례를 정할 수"있도록 규정하고, 대통령령인 「남북교류협력법 시행령」에서는 "이 영에 정한 사항 외에 법 제26조 제4항의 규정에 의한 특례는 관계행정기관의 장이 협의회의 의결을 거쳐 고시"하도록 하고 있어서 입법체계상 「남북교류협력법」의 문제점으로 지적되고 있다.

나. 법규정의 추상성과 불일관성

「남북교류협력법」은 그 규율사항의 다양성에 비추어 상대적으로 적은 조문으로 구성되어 있고, 내용도 추상적이고 일반적인 규정들이 많다. 또한 「남북교류협력법」과 동법시행령을 자세히 고찰하면 각종 승인취소에 관한 법적 근거규정

같은 규정내용의 불일관성이 발견된다.

다. 남북한 특수관계와 민족내부거래성 인정문제

남북한 특수관계에 비추어 대북교역 및 투자에 관하여 민족내부교류성을 인정하는 명문의 규정을 삽입할 필요가 있다. 남한은 WTO에 가입하며 제정한 법률 제4858호 「세계무역기구협정의 이행에 관한 특별법」에서 "남북한간의 거래는 민족내부거래로서 협정에 의한 국가간 거래로 보지 아니한다"고 규정하긴 하였지만 이러한 내용은 「남북교류협력법」에 명문화하는 것이 법리상 더욱 타당할 것이다.

라. 국가보안법과의 관계 및 「정당한 경우」의 범위 문제

「남북교류협력법」상 북한방문과 국가보안법상의 잠입·탈출 또는 「남북교류협력법」상 북한주민 접촉과 국가보안법상의 회합·통신같이 어느 법을 적용할 것인가와 관련하여 정부의 재량 내지 임의성이 개입될 소지가 다분히 있다. 물론 법리상 i) "자유민주적 기본질서를 해할 情을 알면서" 행한 것인지 또는 ii) 문제의 행위가 반국가적 활동의 성격을 갖고 있는지 여부에 따라 어느 법을 적용할 것인지를 결정할 수 있다고 일반적으로는 말할 수 있지만 현실적으로 그 기준은 분명하다고 할 수 없다.

마. 다양한 협력사업의 일률적 취급의 문제

남북한간의 교류협력은 경제·사회·문화·예술·종교·교육·언론 등 여러가지 분야에서 이루어질 수 있고, 이들은 제각기 독자성을 지니고 있지만 「남북교류협력법」은 남북교류협력의 유형을 크게 남북교역과 남북협력사업으로 나누고 있는바, 협력사업의 다양한 유형에 비해 관련법규는 지나치게 단순하다고 볼 수 있다.

바. 북한주민 의제규정의 문제

「남북교류협력법」 제30조는 "북한의 노선에 따라 활동하는 국외단체의 구성원"을 북한주민으로 본다고 규정하고 있다. 그런데 이 규정에 대해서는 자의적인 해석가능성이 상존하고 있다.

사. 실체법적 규정 不備

남북교류가 활성화되어 남북한간 주민왕래가 늘어나고 특히 이산가족이 상봉내지 재결합하게 된다면, 혼인·상속 등 민사관계의 조정문제가 대두될 수 있다. 민법 등 관련법에서 이러한 문제들에 관해 규율하도록 할 것인지 또는 「남북교류협력법」이 이에 관한 일반규정을 두고 각종의 법에서 특례를 둘 것인지를 검토할 필요가 있다.

② 법운용 및 실천과정에서 제기되는 문제점

이제까지 남북교류협력이 활성화되지 못하고 있는 것은 「남북교류협력법」 자체의 문제점에 있다고 하기보다는 북한의 남북협력 기피 태도에 일차적인 이유가 있다. 그러나 「남북교류협력법」의 규정에도 교류협력을 활성화시키지 못하는 조항들이 없지 않다. 따라서 물적 교류협력과 인적 교류협력분야로 나누어 남북교류협력 과정에서 제기되는 문제점을 지적해 본다.

가. 물적 교류협력분야

i) 위탁가공교역에 대한 규정 미비
ii) 교류협력 승인절차의 중복·번잡
iii) 구비서류의 제출 곤란
iv) 북한산 물품의 원산지 확인문제
v) 통관의 지연
vi) 통신수단의 미비
vii) 제한승인품목과 사실상의 반입통제
viii) 남북협력기금 사용에 따른 부작용

나. 인적 교류협력분야

i) 북한주민 접촉 승인제의 문제
ii) 방북 신청시 구비서류의 획득 곤란
iii) 북한측의 「남북교류협력법」 무시태도에 따른 법규실효성 상실
iv) 이산가족에 대한 증여 및 송금기준 부재
v) 과도한 범칙부과에 따른 인적 교류 위축가능성

③ 남북교류협력에 대한 관할기구의 문제 : 관할권의 분산 및 부처이기주의

「남북교류협력법」과 「남북협력기금법」은 통일부 소관의 법률들이다. 통일부장관이 남북교류협력과 남북협력기금 운용에 관한 제반사항을 관장하고 있기 때문이다. 그러나 남북교류협력에 관한 업무의 범위와 유형이 다양하여 통일부가 독자적으로 수행하기가 어렵다. 따라서 관계 행정기관의 협조가 있어야 원활한 남북교류협력업무의 수행이 가능한 경우가 적지 않다. 이러할 경우 관할권의 분산 및 부처이기주의에 의한 행정절차의 중복·번잡의 결과를 초래할 수 있다.

(3) 「남북교류협력법」의 개정·보완방법

① 기본방향

「남북교류협력법」의 입법보완작업은 남북한 관계의 현실에 비추어 다음과 같은 기본방향에 입각하여 추진해 나가는 것이 바람직하겠다.

첫째, 「남북교류협력법」은 기왕에 채택된 합의서들 외에도 앞으로 채택될 각종 남북한간 합의서의 내용과 정신에 부합되게 계속 정비되어야 한다. 그러나 남북교류협력의 안정성과 지속성을 확보하기 위한 관련법령의 정비는 세부합의서 채택 등 후속조치 마련과 그 이행성과 등 남북관계의 발전에 맞추어 추진하는 것이 타당하다.

둘째, 남북교류협력의 관련법령은 지나치게 전향적이거나 낙관적 예측에 따른 정비는 삼가해야 하며, 기본적으로 상호주의에 입각하여 북한측의 상응한 조치와 병행하여 이루어져야 한다.

셋째, 남북한관계의 특수성과 변화가능성에 신속히 대처하기 위해서는 신축적이고 탄력적인 규정이 필요하다는 점에 유의해야 한다. 이것은 남북교류협력 본격화단계의 경우에도 마찬가지일 수 있다.

법체계상 문제점의 해결은 중·장기적인 차원에서, 그리고 「남북교류협력법」을 교류협력 촉진법규로서 위상을 갖도록 개정·보완하는 것은 단기적인 차원에서 다루어져야 한다. 현 단계에서 서둘러서 「남북교류협력법」을 대신하는 새로운 대체입법을 제정하거나 또는 이를 전면적으로 개정하는 것은 적절치 않다고 생각된다.

② 구체적인 개정·보완방법

가. 「남북교류협력법」 체계상 문제점의 해결방안

앞에서 법체계적인 측면에서 본 「남북교류협력법」의 여러가지 문제점을 지적하였다. 이러한 문제점들은 곧 「남북교류협력법」 입법체계의 정비·보완이 필요함을 말해 주는 것이다. 따라서 정부는 남북교류협력이 증대되고 남북한관계 개선이 이루어질 경우 이에 보조를 맞추어 「남북교류협력법」을 정비해야 할 것이다.

아래에서는 「남북교류협력법」의 전면개정을 시도할 경우와 새로운 기본법을 제정할 경우를 구별하지 않고 공통적으로 적용될 수 있는 입법방향 중에서 중요한 몇 가지만 지적해 보기로 한다.

○ 기본법의 위상에 맞는 체제 도입

「남북교류협력법」에서는 단지 30개의 조문만이 나열되어 있다. 이것은 인적·물적교류와 협력에 관한 사항을 포괄적으로 규정하고 있는 것에 어울리지 않는 것이다. 따라서 장·절의 편성을 도입함으로써 기본법으로서의 위상에 걸맞는 체제를 갖출 필요가 있다.

○ 법치주의에 입각한 교류협력 제도화

- 하위법령에 대한 구체적 위임의 근거 명시
- 비용의 극소화 및 준용될 법규정의 구체적인 명시
- 법률에 의한 특례 인정
- 하위법규 제정의 근거 불명확 및 법규 상호간 불일관성 시정

○ 민족내부교류성 강화

현행 「남북교류협력법」의 규정과 같이 대외무역법 등 대외경제관계에 적용되는 법령을 그대로 준용하는 것은 남북기본합의서문의 특수관계규정과 남북한간의 교역 및 투자를 민족내부교류로 본다는 동 합의서 제15조에 부합되지 않는다. 따라서 「남북교류협의회」의 대체입법 또는 전면개정을 추진할 때에는 남북한관계의 특성에 맞는 남북교류협력의 민족내부 거래성을 제소하는 방향으로 개정·보완되어야 한다.

○ 정당한 남북교류협력의 기준 및 범위 제시

「남북교류협력법」 개정·보완시 "정당한 남북교류협력"의 구체적인 범위와 가중을 분명히 함으로써 국민들에게 예측가능성을 제공하고 행정당국에 의한 자의적 처리를 극소화해야 할 것이다.

○ 교류협력의 세분화에 따른 규제장치 마련

남북한관계가 개선되고 교류협력이 양과 질의 면에서 현저하게 발전하게 될 경우 남북교역보다 협력사업의 비중이 증가될 것이다. 그렇게 될 경우 현행법의 3개 조문으로 다양한 물적교류협력을 모두 소화하기는 어려울 것이다. 따라서 승인제와 허가제 등 다양한 규제방법을 고려할 필요가 있다.

○ 북한주민 의제조항의 개정·보완

「남북교류협력법」과 국가보안법상의 북한주민 의제조항에 관한 명확한 구별기준을 설정하는 것이 필요하다. 적어도 제3국에서의 남북한 주민의 접촉에 대한 규제는 폐지 내지 완화하는 방안도 검토할 필요가 있다.

○ 실체법 규정 마련

남북한간 인적교류 확대에 대비하여 남북한 주민간 친족·상속 등 분야의 실체법적인 법률관계 조정에 대한 일반규정을 두고 이에 관한 별도의 특별법 내지 시행령을 제정하는 방안을 고려할 필요가 있다.

나. 교류협력 활성화를 위한 입법보완 및 개선방안

앞으로 「남북교류협력법」의 법체계를 정비할 경우 규정내용도 전반적으로 남북교류협력을 촉진하는 방향으로 정비해야 할 것이다. 즉 현재와 같은 「규제법적 성질 강, 촉진법의 성질 약」의 양상으로부터 탈피하여 「규제법적 성질 약, 촉진법적 성질 강」의 특성을 부각시키도록 규정해야 할 것이다. 아래에서는 남북교류협력을 활성화하고 현행 「남북교류협력법」의 촉진법적 성격을 부각시킬 수 있는 몇가지 법제도 개선방안을 제시한다.

○ 물적교류협력의 경우

- 남북한간 위탁가공교역 등의 법제 마련

- 남북교역 승인절차의 간소화
- 협력사업자 승인 및 협력사업 승인의 단일화
- 남북협력기금의 용도 조정
- 남북교류협력 관련 화폐 및 보험관리 법제 마련
- 원산지 판정기준 마련
- 반출·입 물품 품질검사 기준 등의 마련
- 제한승인품목의 점진적 축소

○ 인적교류협력의 경우
- 방북신청시 서류요건 완화
- 북한주민의 남한방문증명서 휴대의무 완화
- 북한주민 접촉시 신고제로 전환
- 재외국민의 방북 신고제 폐지 또는 개선
- 이산가족에 대한 증여 및 송금기준 마련
- 남북관광교류 확대에 대비한 남북통행 지원
- 승인받지 않은 인적교류협력에 대한 벌칙 완화

○ 기타
- 「남북사회·문화교류 보장·지원을 위한 특별조치법」 제정
- 남북간 인적교류에 따른 민·형사문제 처리방안 강구
- 남북교류협력 관련기구의 정비방안

2) 무역제도의 정비[42]

(1) 무역관리

대외무역법의 기본골격이 이루어진 1993년도만 하더라도 우리나라의 무역규모가 1,660억달러였으나, 이제는 무역 규모가 3,000억달러에 달해 거래형태의 다양화 등으로 종전과 같은 사전적 관리체제로는 효과적으로 무역활동을 수행하

42) 「무역연감」, 1998. 9.

기 어렵게 되었다. 또한 대외적으로는 WTO체제의 출범과 우리의 OECD 가입 등에 따라 국내 무역관련제도를 국제규범에 일치시킬 필요성이 증대되었고, 무역업등록제와 수출입행위에 대한 규제로 오인될 우려가 있어 제도개선의 필요성이 제기되어 왔다.

① 무역업

가. 개요

무역업에 대한 규제를 완화하는 차원에서 무역업을 등록제에서 신고제로 전환하였다. 또한 부칙에 무역업과 무역대리업의 신고제에 대한 적용시한을 마련하여 향후 2000년부터는 완전 자유화하기로 하였다.

나. 갑류·을류 무역업 통합

갑류·을류 무역업을 통합하였고, 과거 무역업 등록여건을 폐지하여 누구든지 신고만 하면 즉시 수출입을 할 수 있도록 하였다.

② 수출입제도

가. 수출입의 원칙

수출입업자에게 수출입행위에 따르는 자유를 보장하되, 자유에 따르는 이행책임을 부과하여 필요한 경우 최소한의 국가관여 여지를 남겨 두었다.

나. 수출입의 승인

과거 매건별로 받던 수출·수입승인을 수출입선 다변화 공고 및 수출입 별도 공고 대상물품에 한하여 받도록 하였다.

③ 특정거래형태의 수출입

나날이 다양화되고 있는 거래형태를 비록 제한된 범위 내에서나마 원활하게 수용하기 위하여 특정거래 수출입인정제도를 도입하였다.

④ 소요량증명서 및 소요량계산서 발급

소요량 자체관리 기업이나 소요량계산서 발급 기업에 한하여 자체 발급토록 하였던 소요량계산서를 업체 자율로 발급하도록 모든 기업에게 허용하였다.

⑤ 원산지제도

국제규범에 적합한 원산지표시제도 운영을 위하여 표시방법, 요건 등을 구체화 하였다.

(2) 무역금융

한국은행은 무역금융의 융자단가 산정방식을 일률적으로 전월 평균 기준환율의 일정비율에 연동하여 신축적으로 조정하는 방식으로 변경함과 아울러 융자비율을 인상하여 1997년 2월 15일부터 시행하였다.

① 무역금융 융자단가의 기준환율 연동제 도입

한국은행은 기업 규모별, 자금별 달러당 융자단가를 설정하는 현행방식에서 기업 규모별 달러당 융자단가를 전월 평균 기준환율의 일정비율로 연동하도록 하였다.

② 융자비율 인상 조정

무역금융 융자비율을 중소기업의 경우 현행 84.7%에서 90%로, 비계열 대기업의 경우 현행 52.9%에서 60.0%로 크게 인상 조정하였다.

③ 자금별 무역금융 융자단가 차등제도 폐지

단일 무역금융 융자비율을 모든 자금에 일률적으로 적용함과 아울러 원자재 수입자금 및 원자재 구매자금을 원자재금융으로 통합, 운용하도록 하였다.

(3) 외환관리

기업의 외부금융제도 정비, 사업차관한도 및 융자비율 등의 자유화 폭을 확대하였으며, 외화자금유입 확대를 통한 국내 금융기관의 외화유동성 지원을 위해

수출선수금 영수한도 등을 폐지 또는 확대하였다.

① 자금용도의 통합·정비

상업차관, 해외증권 발행, 외화대출은 동일한 성격의 자금이나 용도가 다기화되어 있어 이를 통합·정비하였다.

② 한도 및 융자비율 등 자유화폭 확대

가. 융자한도 등 확대

외제 시설재 도입용 상업차관의 융자한도를 원칙적으로 폐지하였다.

나. 융자비율 조정

대기업에 대한 상업차관 및 외화대출의 융자비율과 해외증권 발행의 융자비율이 자금의 종류에 관계없이 80%로 단일화되었다.

다. 금리제한 폐지

지금까지는 상업차관 도입시 중소기업의 경우 LIBOR+2%, 대기업은 LIBOR+1%로 금리를 제한하고 있으나 이를 폐지하였다.

③ 외화자금 유입 확대

가. 수출선수금 영수한도 폐지

대기업에 대한 수출선수금 영수한도를 자유화하였다.

나. 수출착수금 영수한도 확대

선박·플랜트 등 장기간에 걸쳐 제작되는 물품에 대하여 수출착수금 영수한도를 계약시 60%, 제작기간 중 30%, 물품인도시 10%로 영수한도를 확대하였다.

다. 연지급 수입기간 연장

연지급 수입기간을 용도와 지역에 따라 중소기업은 90~180일까지, 대기업은 60~180일로 제한하던 것을 대기업의 경우에만 인근지역에서의 수출용 원자재

수입시 120일에서 150일로 30일 연장하였다.

④ 관세

관세율의 조정을 통한 산업경쟁력 강화 및 구조조정을 지원하는 데 목적을 두고 현행 균등관세율 체계는 유지하되 현실적 여건을 감안하여 일부 관세율을 조정하였다.

가. 현행 관세율표의 정비

연차별 예시제 형태의 관세율표를 단일세율로 수정하였으며, HS(품목분류)협약 수정내용을 관세율표에 반영하였다.

나. 관세율 조정

현행 균등관세율 체계를 유지하되 현실적 여건을 감안하여 일부 관세율을 조정하였다. 매년 반복적으로 탄력관세가 적용되는 일부품목의 관세율은 현행 탄력관세율 수준을 감안하여 조정하고 제품보다 원료의 관세율이 높은 역관세 품목의 세율을 시정하는 등 세율체계를 정비하였다.

다. 관세제도 개선

규제 완화 및 현행 제도의 보완을 통하여 수요자의 편의를 증진하고자 관세제도를 개선하였다.

○ 관세감면대상의 합리적 조정

국내산업의 국제경쟁력 강화 지원을 위하여 첨단산업용품에 한해서 관세감면제도를 3년 연장하도록 하였다.

○ 규제완화 등 수요자의 편의 증진

- 수출신고 수리물품의 보세구역 반입의무 폐지
- 보세구역 반입없이 바로 선적가능하게 하여 수출통관절차를 간소화
- 원료과세대상에 수출자유지역에서 제조된 물품을 포함
- 수출자유지역 입주업체에 대한 생산지원 및 외국인 투자유치를 지원하기 위하여 앞으로는 수출자유지역에서 수입한 물품은 원료과세 대상으로 하였음

○ 심사청구 자격의 확대
- 납세자 등의 권리증진을 위하여 국세기본법과 같이 심사청구를 권리·이익을 침해당한 당사자뿐 아니라 제2차 납세의무자 및 납세보증인과 같은 이해관계인에게도 허용

○ 품목분류 변경시 유예기간 설정
- 변경일로부터 20일을 경과하기 이전에 물품을 선적한 경우에는 변경 전 품목분류를 적용할 수 있도록 하였음

라. 기타 현행제도의 일부 보완

○ 입출항 보고를 허위로 한 자에 대한 처벌규정 신설
- 입출항 보고를 허위로 한 자에 대하여는 2천만원 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 처벌규정을 신설

○ 매각대금 충당우선순위 규정
- 현행 규정상 물품매각대금은 관세, 제세, 그리고 물품매각에 관한 비용순으로 충당하고 있으나, 그 우선순위를 물품매각에 관한 비용, 관세 그리고 제세순으로 변경

마. 관세감면율 및 기간 연장

우리 기업의 경쟁력을 강화하기 위하여 1997년 12월 31일까지 시행하기로 한 일부품목의 관세감면제도를 1998년 1월 1일 수입신고분부터 감면기간과 감면율을 확대하여 시행토록 하였다.

○ 첨단산업 시설재 감면
- 관세감면제도를 2000년 12월 31일까지로 연장하고 감면율도 30%로 확대

○ 공장자동화 시설재 감면
- 관세감면제도를 2000년 12월 31일까지로 연장하고 감면율도 40%(중소기업은 50%)로 확대

○ 항공기 수리용 부분품 감면
- 외국 항공사와의 균형을 유지하기 위하여 항공기 제조·수리용 부분품에 적용하는 관세감면(20%)제도를 감면율을 80%로 상향 조정하여 계속 시행

○ 방위산업 시설재·부분품 및 원재료 감면
- 관세감면제도를 2000년 12월 31일까지로 연장하고 감면율도 시설재의 경우 30%로 확대

⑤ 조세

기업의 재무구조 개선과 원활한 구조조정을 촉진하기 위하여 양도소득세 과세제도 등을 개선하고 지급이자, 접대비, 기밀비, 기부금 한도를 축소하였다.

가. 기업 재무구조 개선에 대한 세제지원

기업이 재무구조 개선계획에 따라 사업용 부동산을 1999년 12월 31일까지 매각하고 그 양도대금을 금융기관의 부채상환에 사용할 경우 특별부가세를 면제함으로써 기업의 재무구조 개선노력을 효율적으로 지원하도록 하였다.

나. 구조조정에 대한 세제지원

종전 사업자의 부동산 양도에 대하여는 과세하지 아니하고 새로 취득한 부동산을 양도할 경우 함께 과세하도록 하여 기업의 구조조정 시점에서는 양도소득세 등의 부담을 없앰으로써 기업의 원활한 구조조정을 지원하도록 하였다.

다. 재무구조 개선 유도를 위한 세제상 제한

○ 차입금 과다 법인의 지급이자에 대한 손비인정 제한
- 2002년부터는 차입금이 자기자본의 기준배수를 초과하는 경우에는 그 초과차입금에 상당하는 지급이자를 일정 조건하에서 손비 부인하는 제도를 신설

○ 접대비 한도 축소
- 기업의 소비성 경비지출을 억제하여 건전한 접대문화를 발전시키고 과소비 풍조를 예방하면서 재무구조 개선을 통한 경쟁력 강화를 유도하기 위하여 접대비 한도를 축소

○ 기밀비 한도 축소
- 사적 경비로 이용할 소지가 큰 기밀비의 손비 인정 한도를 축소하여 기업경영의 투명성 제고 및 접대비의 건전한 사용을 유도하기 위하여 기밀비 한도를 축소

○ 기부금 한도 축소
- 기업의 영업활동과 직접 관련이 없는 준조세적 성격의 지출을 축소하도록 유도하고자 기부금의 손비인정 한도를 축소

3) 해운항만 협력방향

(1) 항만부문

현재까지 남·북한은 북측에서 남포, 원산, 청진, 나진항을 개방하고 남측에서 인천, 포항, 부산을 개방하기로 원칙적으로만 합의하였으므로 구체적 및 추가적 세부실천사항으로 다음 방안이 모색될 수 있다.

○ 남포항과 인천항의 일반화물, 컨테이너 연계방안
- 남포항의 일반화물 취급부두인 1, 2, 3, 4, 5, 7부두 중 2개 부두를 지정하여 인천항의 일반부두 및 컨테이너부두와 연계한 일반잡화 및 컨테이너 수송방안
- 특히 현재 임가공무역단계인 평양공업지구와 남포시를 중심으로 합작투자에 의한 공단조성으로 양측 물자교류가 본격적으로 활성화될 경우 일반잡화 및 컨테이너 수송수요가 급증할 것으로 예상되므로 남포항 부두 중 1개 부두를 전용화할 필요가 있다.
- 3, 4, 5부두의 수심 등을 고려하고 현재 바지선용으로 4, 5부두가 이용되는 점, 서해 갑문으로부터 평양공업지대까지 수로가 연결되는 점등을 감안할 때 인천항으로부터의 Semi Container선이 남포항에서 하역작업을 마친 후 바지선에 의해 소비지로 운송이 가능할 것으로 전망된다. 단지 남포항 크레인은 모두 5톤 이하의 소형이므로 컨테이너를 취급할 수 있는 하역

기기(갠트리 크레인 혹은 대형 크레인)를 남한측에서 공급해야 된다.

○ 남포항 석탄부두인 8부두와 인천항 석탄부두간 석탄 수송방안

- 북한의 석탄 생산실적은 1993년 총 2,710만톤에 이르는 것으로 추산되어 (북한은 최근 1990년 석탄 생산량이 7,500만톤이라고 발표함) 이 중 상당량의 수출이 가능할 것으로 판단된다. 또한 인천항 석탄부두는 1990년과 1991년 각각 약 220만톤, 285만톤의 석탄을 수입하고 있으나 현재 수입선이 중국의 천진 등으로 상대적으로 원거리이나 남포항을 이용하여 수입할 경우 항해거리와 시간이 엄청나게 단축되어 비용측면에서 유리할 것으로 판단된다.

○ 청진항의 철광석 수출을 포항, 광양항에서 수입하는 방안

- 청진항 인근은 약 10억톤의 철광석 매장량을 보유하여 한국측 이용잠재력이 매우 크며, ESCAP 통계청자료에 의하면 1995년 북한의 철광석 생산능력은 420만톤이고 포항과 광양의 1997년 철광석 수입은 각각 1,500만톤에 이르나 수입선이 호주, 브라질 등의 원양항로에 의존하고 있다. 따라서 북한이 철광석 생산시설을 확충하여 연간 생산량을 3천만톤으로 증가시키고 전량 남한에 수출한다 하더라도 매장량 기준에서 30년 이상 이용가능하며 운항거리, 비용단축 등으로 획기적인 비용절감방안이 될 수 있다. 문제점으로 부두내 수심이 8~9m로 1만DWT급 선박만이 접안가능하나 현재 북한은 청진항의 하역능력을 2,000만톤으로 확장할 야심에 차있으므로 이 계획에 철광석 수입이 가능하도록 청진항의 구상에 철광석 전용부두를 구체화시키도록 협력이 필요하다.

○ 나진·청진항과 부산간 컨테이너화물 운송방안

- 현재 부산-보스토치니간에 컨테이너서비스가 운영중이나 동절기에 항만동결로 이용에 지장을 초래하므로 나진·청진항 이용과 연계된 운송망 구축이 바람직하다고 사료된다. 따라서 청진항 확장계획(2,000만톤)에 이 구상안의 반영이 이루어지도록 협의요망되며, 특히 나진항은 현재 블라디보스톡과 나호드카항의 겨울 동결로 매년 100만~150만톤의 러시아 극동지방화물을 중계하고 있으므로 나진항이 개발계획중인 7,000만톤 규모의 항만개발안에

컨테이너를 처리하고 TSR과 바로 연결되는 복합운송망 구축안의 반영이 필요하다.

○ 원산항과 동해항의 시멘트 운송 및 속초항~장전항의 관광여객선 운영

- 금강산 관광권과 속초항을 중심으로 한 설악산 관광권을 연계한 관광여객선이 운영된다면 관광객이 폭발적으로 증가할 것으로 기대된다. 해양수산부는 한·중 신규항로로 황해안 4개 카페리 항로, 동해안 1개 여객선항로를 개설할 예정이었으나 황해안 4개 항로는 최근 양국해운회담에 의해 합의되었으며 동해안 항로는 훈춘항 및 자루비노항 시설과 관련된 중국측 사정에 의해 보류중이나 언젠가는 민족항로로 불리는 속초-훈춘간 항로가 개설될 것이므로 향후 이 항로와 연계방안이 검토되어야 한다.

○ 시멘트 수입을 위한 해주항의 추가개방 방안

- 북한의 시멘트 생산능력은 1995년 1,200만톤에 이르며(북한은 1990년 청진 인근 시멘트 생산량만도 약 1,200만톤이었다고 발표함) 남한에서 가장 근접한 해주항은 북한 최대 시멘트산업이 발달하여 연간 100만톤의 시멘트를 수출(러시아 50%, 중국 10%)하는 전용항구로 이용되고 있다. 반면 남한의 1997년 시멘트 수입은 총 290만톤으로 이 중 인천항은 약 120만톤을 수입하였다. 현재 남한은 중국 등으로부터 시멘트를 수입하나 해주로부터 시멘트를 수입할 경우 항해시간과 거리단축으로 지대한 경비절감효과를 가져올 수 있다.

(2) 해운부문

남·북간 거래는 현재와 같이 국내거래로 계속 간주되고 비관세 적용을 받으며 입출항 절차가 대폭 간소화되어야 하고 항만시설 사용료도 국내 해운업체의 연안항로에 적용되는 수준으로 혜택이 주어져야 한다. 북한과의 해운부문 활성화를 위해 남·북한 합작회사를 설립하여 특정항로를 공동운항하며 해운비즈니스의 전수를 통해 장차 동북아 근해항로의 공동진출도 모색될 수 있을 것이다. 또한 현재 공급부족인 남한 선원문제의 해결방안으로 북한의 해운관련 교육기관인 평양운수대학, 평양운수전문학교, 평양고등운수학교, 남포해양고 등 선원양성기

관의 졸업생들을 승선시키는 방안이 모색되어야 한다.[43]

2. 統一 以後 港灣開發政策方向

통일한국의 해운·항만 역할의 구도는 기본적으로 동북아 화물유통센터로서의 성장을 전제로 이루어져야 한다. 이는 한반도가 가지고 있는 지정학적인 위치로 인하여 통일한국은 현재 발전되고 있는 동북아경제권의 중심권에서 물류의 요충지가 될 것이기 때문이다.

최근 보호무역과 경제블럭화에 따른 경제지역주의의 확대로 동북아지역의 경제협력논의가 활발하게 전개되고 있는데 경제의 세계화 현상은 동북아지역에서 각국의 경제관계를 더욱 밀접하게 만들 것이다. 통일후 한반도는 이러한 동북아 경제권에서 화물유통의 중심지로 부상될 것이며, 현재와는 달리 연안해운의 역할이 크게 증대될 것이고 동북아지역의 근해해운의 거점으로 활용될 것이다. 이러한 관점을 토대로 앞으로의 항만정책에 대한 방향을 제시하여 보기로 한다.

1) 통일 이후 남북한간 수송수요에 대한 전망

통일한국 해운·항만의 역할의 구도는 동북아 화물유통센터로서의 성장을 목표로 해야 하지만 통일 직후엔 남북간의 단절된 교통망 복구가 최우선과제로 등장할 것이기 때문에 항만정책 또한 단기·장기로 나누어 다르게 수립되어야만 한다.

남북통일 이후 수송수요를 살펴보면 남북통일 직후엔 남한의 북한에 대한 곡물, 식료품, 연료 등 생필품의 수송이 요구될 것이며, 통일 이후 10년간은 북한경제 재건을 위한 공업설비, 사회간접자본시설 건설용 기자재 등의 대량 수송수요가 발생할 것으로 전망된다. 통일 10년 이후에는 남북간 부존자원, 토양, 기후, 자본, 기술 및 노동생산성의 차이로부터 연유되는 경제교류가 이루어질 수 있을 것으로 전망되며, 남한지역으로부터 북한지역으로 수송되는 제품은 전자제품, 통신기기, 승용차, 신발, 의류 및 잡화 등이 될 것이며 북한지역으로부터 수

43) 한국해양연구소, 「남·북한 협력에 대비한 해양정책방안 연구」, 과학기술처, 1993. 9.

송되는 제품은 침엽수, 미가공 광물, 비금속광물, 동, 아연괴, 마그네사이트, 화약, 화공약품 및 화학제품연료 등이 될 것으로 전망된다. 또한 대중국 화물도 급속히 증가할 것이다.

2) 단계별 항만시설 공급계획 방향

(1) 통일 이전

통일 직후엔 남한지역과 북한지역을 연계하는 도로 및 철도시설이 열악하며 이를 복구하는 데에는 막대한 자본과 시간이 소요되기 때문에 연안해운을 통한 물자수송이 이루어질 것이다.

따라서 최소한 2,000톤급 선박이 접안할 수 있는 북한지역의 항만과 남한지역의 항만을 연계하는 연안해송로를 개설하는데 중점을 두어야만 할 것이다. 일례로 남포항의 일반화물 취급부두인 1, 2, 3, 4, 5, 7부두 중 2개 부두를 지정하여 인천항의 일반부두 및 컨테이너부두와 연계한 일반잡화 및 컨테이너수송, 남포항 석탄부두인 8부두와 인천항 석탄부두간 석탄수송, 청진항의 철광석을 포항, 광양항으로 수송, 나진·청진항과 부산간 컨테이너화물 운송, 원산항과 동해항의 시멘트운송 및 관광여객선 운영, 해주항을 통한 시멘트수송 등을 들 수 있다.

또한 남북간 경제교류 활성화에 대비하고 통일기반을 조성하기 위해서 해양수산부는 경수로 지원사업 외에도 동해항로의 개설을 추진하고 있다. 곧 속초-나진·선봉 항로에 카페리를 투입하고 나진·선봉에서 훈춘에 이르는 육상로를 개설하겠다는 것이다. 한편 남북간 경제교류를 촉진시키기 위해서 인천-남포간 직항로 개설도 조만간 추진될 전망이다.

(2) 통일 직후

이 기간 동안은 남북물자의 원활한 교류와 동북아 화물유통센터의 기반조성을 위한 항만의 대폭적인 정비가 이루어져야 할 것이다. 북한의 8대 무역항 중 나진, 선봉, 남포항은 대외교역을 위해 정비하며, 해주, 청진, 원산, 송림, 흥남항은 남북교류를 위해 대대적인 투자가 이루어져야 할 것이다. 그 중 동해의 청진

항과 서해의 남포항은 거점항만도시로 성장할 여건이 가장 잘 갖추어진 항만이기 때문에 우선적으로 대대적인 투자와 정비가 필요하다.

일례로 북한 최대의 시멘트 수출항인 해주항과 인천항간의 항로개설이 이루어지는 경우 항해시간과 거리단축으로 막대한 경비절감효과를 가져올 수 있을 것이다. 한편 광양항이 동북아의 새로운 컨테이너 모항으로 개발됨에 따라 남포항과 광양항과의 컨테이너 피더서비스가 필요하게 되며 이와 같은 상호연결성을 높이면 항만자체의 개별적인 힘 이상의 능력을 발휘할 수 있게 될 것이다.

아울러 장전항과 속초항간의 여객선 항로가 개설된다면 금강산과 설악산을 중심으로 한 관광거점이 조성될 수 있으며 향후 개설될 것으로 전망되는 속초-Zarubino-훈춘간의 소위 민족항로와 연계되는 경우 한반도 동해가 카리브해나 유럽의 지중해처럼 유람선 해역으로 등장할 가능성이 매우 높다고 하겠다.

또한 울산/광양으로부터 선봉항, 송림항, 원산항간에는 유류품목이 특수부두를 필요로 하므로 유류터미널을 갖춘 이들 항과 상호보완성이 있는 유류제품의 교역이 가능할 것이다. 특히 북한의 미비된 항만시설과 서해안지역의 낮은 수심을 고려할 때 광양 또는 인천을 모항으로 하여 북한에 필요한 잡화 또는 컨테이너 화물의 피더서비스를 제공하고 회항시에는 북한에서 수출되는 원자재류를 바지로 운송한다면 수송의 대량화, 저렴성뿐만 아니라 투자비 경감 등의 이점도 함께 살려 cabotage 기능의 장점을 십분 이용할 수 있겠다.

(3) 남북통일 10년간

동북아 화물유통센터로의 성장을 위한 종합화물연계시스템의 개발을 추진한다. 이를 위해서는 남북한 지역항만이 전체적으로 유기적 기능을 발휘하게 하기 위해 항만간 상호연계성과 합리적인 기능분담을 고려한 종합적 항만네트워크를 구축해야 하며, TSR, TCR체계에 적합한 항만 및 내륙수송체계의 정비가 필요하다. 일례로 청진항을 포함한 3항 체계를 구축할 수 있겠다. 청진항은 지정학적으로 볼 때 동북아 물류중심지로서 최적의 여건과 가능성을 지니고 있다. 특히 장차 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR) 개통시 시베리아와 만주 등지에서 오는 물류를 처리하는데 핵심적인 역할을 할 것으로 전망된다. 따라서 청진항을 국제무역항으로 부각시켜 동북아의 중심항만으로 위치를 확보시키면 통일한반도의 3대 허브항만 체계가 구축된다. 즉 기존의 부산항과 광양항의 양항체

계만으로는 장기적으로 동북아의 수출입 및 환적컨테이너화물을 효과적으로 처리하기 어려울 것이기 때문에 부산항, 청진항, 광양항을 일본, 미주, 유럽을 겨냥한 대외교역의 핵심항만으로서 집중육성하는 것이 바람직하다고 하겠다.

또한 남쪽의 인천, 군산, 목포와 북쪽의 남포, 송림, 해주항을 연결하는 서해안항로와 부산, 포항, 동해항과 원산, 청진, 흥남항을 연결하는 동해안항로를 구축한다.

第9章 結論 및 政策建議

1. 結 論

본 연구는 통일시대를 대비한 한반도의 항만개발정책방향을 제시하기 위하여 수행되었다. 최근 한반도를 둘러싼 경제여건 및 환경변화를 살펴보면 한반도 통일에 대한 국제적인 분위기가 성숙되고 있음을 알 수 있다. 세계적인 저성장 추세 속에서 WTO체제가 출범함으로써 국가간, 지역간에 경쟁이 촉진되고 있으며 자유롭고 공정한 무역이 실현되고 있다. 한반도가 속해 있는 아시아·태평양지역에서는 국가간의 경제적 유대를 강화하기 위하여 APEC이 출범함으로써 EU, NAFTA와 함께 3대 경제블럭으로 등장하게 되었다. 또한 한국, 북한, 일본, 중국, 러시아 등을 중심으로 하는 동북아경제권은 고도의 성장이 기대되는 지역으로서 세계경제에서 가장 역동적인 도약이 예상되는 지역이다.

이와 함께 거론되고 있는 환동해권 및 환황해경제권 구상이 실현되는 경우 남한과 북한은 어쩔 수 없이 경제적인 협력을 하지 않을 수 없을 것이며 이러한 협력을 지속하다 보면 한반도의 통일도 멀지 않은 장래에 이루어질 것으로 예상되고 있다.

한편 1988년 7·7선언 이후 '94년 남북경협 활성화 조치에 이르기까지 남북한간의 경제협력은 인적교류와 교류협력을 통하여 괄목할 만한 성장세를 보이고 있다. 특히 남북한간의 해운항만분야에서는 연간 300여회의 선박운항횟수를 보여 왔으며 남북간의 항만물동량은 61만톤에 이르고 있다. 현재 남북한 직항로는 부산/나진항로와 인천/남포항로가 개설되고 있으며 몇 가지 문제점만 해결되면 향후 크게 확대될 것이다.

이와 같은 대내외 환경의 변화는 분명히 통일의 전도를 밝게 하고 있으며 그 어느 때보다도 통일을 이룰 좋은 기회를 맞고 있는 것으로 판단되고 있다. 통일의 시기에 대한 전망에 관해 아직까지 구체적인 시기가 제시된 연구결과나 논문

의 발표는 없으나 군사전략연구로 권위를 인정받고 있는 일본 방위청연구소에서는 남북한 통일시기를 2015년 이전이 될 것으로 예측하고 극동안보체계를 분석하고 있다. 또한 일본의 환동해연구소에서도 2016년을 통일의 시기로 보고 있으며 최근 대한국토·도시계획학회에서 개최한 통일시대 한반도 국토개발구상 학술회의에서도 2010년 전후를 통일의 시기로 보고 있다. 본 연구에서는 지금까지의 통일관련자료들을 종합적으로 분석하고 북한의 식량난문제, 외환문제, 정치불안문제 등의 복합적인 요인을 고려하여 남북한 통일시기를 2010년으로 가정하여 연구를 진행하였다.

이와 같은 통일시기를 바탕으로 하여 본 연구에서는 통일 이후의 한반도 해상물동량을 전망하였는바, 편의상 남한의 해상물동량과 북한의 해상물동량을 구분하여 전망하였다. 먼저 남한의 해상물동량은 '70년 이후 '97년까지 약 11.6%의 신장세를 보이고 있으며 '97년말 현재 7억 6,700만톤에 이르고 있다. 이러한 해상물동량은 2011년에 가서는 14억 9,700만톤에 이르게 될 것으로 예상되고 있으며 2020년까지는 19억 3,940만톤으로 증가할 것으로 전망되고 있다. 특히 컨테이너화물의 경우에는 '97년의 605만TEU에서 2011년에는 1,922만TEU, 2020년에는 3,000만TEU로 증가하게 될 것으로 예상되고 있다.

다음으로 북한의 해상물동량을 살펴보자. 북한의 경우 북한당국이 정확한 통계자료를 발표하지 않고 있기 때문에 단편적으로 발표된 자료와 산발적으로 집계된 자료들을 종합하였다. 그러나 북한의 수출입 해상물동량은 품목별로 파악하기가 어렵기 때문에 수출입금액을 바탕으로 하여 해상물동량을 추정하는 간접적인 방법으로 예측한 결과 1997년말 현재 1,593만톤으로 나타났다. 또한 북한의 장래 해상화물량은 통일 이후 독일통일의 경우를 참고로 하여 남북한 지역균형 성장정책을 추진할 것이라고 가정하여 추정한 결과 2011년까지는 1,700만톤(시나리오 Ⅰ)에서 3,000만톤(시나리오 Ⅱ)으로 증가할 것으로 예측되었으며, 2020년까지는 2억 6,000만톤에서 2억 8,800만톤에 이를 것으로 예측되었다. 한편 컨테이너물동량은 2001년에 5만 7,000TEU, 2011년에는 23만TEU, 2020년에는 80만TEU에 이를 것으로 예측되었다.

이에 따라 통일 이후 한반도 해상물동량은 2011년의 경우 15억 1,500만톤에서 15억 2,700만톤에 이를 것으로 예상되며 2020년에는 22억톤에서 22억 2,700만톤이 될 것으로 예상되고 있다.

이와 같은 해상물동량 전망치를 근거로 하여 남북한의 항만시설 수급을 살펴

보면 남한의 경우 '97년 현재 64.5%에서 개발계획을 감안하는 경우 2011년에는 89.7%로 개선될 것으로 보이며 2020년에 가서는 69.9%로 악화될 것으로 보인다. 북한의 경우 경제침체에 따른 물동량 부족으로 기존시설 활용이 미비해서 '97년 현재 213.9%에서 2011년에는 344.8%로 높아졌다가 통일에 의한 급격한 물동량 증가로 2020년에는 36.9%로 악화될 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 남북한의 총항만시설 개발규모를 전망하여 보면 통일 이전인 2006년까지는 총 461선석, 통일 이후인 2011년에는 629선석, 2020년에는 총 1,071선석의 추가적인 개발이 필요한 것으로 나타났다. 특히 북한의 경우 2011년까지는 항만시설이 크게 부족하지는 않을 것이나 통일 이후 2020년까지는 총 198선석의 시설개발이 필요한 것으로 나타나고 있다. 이를 항별로 살펴보면 청진항 27선석, 선봉항 13선석, 남포항 74선석, 해주항 20선석, 송림항 22선석, 흥남항 41선석 등으로 나타나고 있다. 한편 남한의 경우에는 2006년까지 461선석, 2011선석까지 627선석, 2020년까지 873선석의 개발이 필요한 것으로 나타나고 있으며 항만별로는 2020년 기준으로 기존개발계획을 포함하여 부산항 114선석, 인천항 208선석, 평택항 63선석, 광양항 83선석, 울산항 80선석, 포항항 36선석, 동해항 26선석, 기타항 263선석이 필요한 것으로 나타나고 있다.

2. 建議事項

통일한반도의 해운항만부문 장기개발정책의 기초는 동북아 물류중심국가로서의 기반시설 확충에 중점이 주어져야 한다. 이는 한반도가 지정학적인 위치상 동북아 중심권에 있다는 단순한 이유에서가 아니라 세계경제 블럭화 및 성장잠재력으로 볼 때 향후 아시아·태평양지역이 세계경제의 핵이 될 것이며, 그 중에서도 동북아지역이 가장 활발한 경제활동지역이 될 것이며 이에 따라 한반도의 역할이 가장 중요해질 것이기 때문이다. 이와 같은 관점에서 남북한간의 항만개발정책은 다음과 같은 구도하에서 추진되어야 할 것이다. 즉 통일 이전의 협력방안과 통일 이후의 항만개발방안으로 나누어서 추진되어야 할 것이다.

먼저 통일 이전의 경제 및 교통부문과 함께 해운항만부문의 협력방안을 살펴보자. 북한의 현재와 같은 최악의 경제여건을 해소하기 위해 앞으로 경제부문의

개혁을 보다 신축적이고 실용주의적으로 추진하지 않을 수 없을 것이다. 이에 따라 지금까지 이론적으로 추진해온 남북한 경제협력을 보다 적극적으로 강화하게 될 것으로 전망되며, 특히 남북한간의 통과운송에 대한 합의를 비롯하여 남북한간의 교통체계에 대한 교류협력을 추진하게 될 것이다.

이때 남북한간의 교통망 연결은 단기간에 이용가능하고 대규모의 시설투자없이 제도적인 합의만으로 활용가능한 해운, 항공부문에서 시작하여 철도, 도로 등 육상수송부문으로 확대되는 것이 효과적일 것이다. 따라서 현재와 같은 제한적인 남북한간의 해상운송은 간접교역에서 직교역으로 양국차원의 대화거부에서 당국간의 제도적 장치마련으로 협력체제가 강화될 것이다. 따라서 통일 이전에 남북교류협력을 위한 법적·제도적 정비가 이루어져야 할 것이며, 무역제도의 정비는 물론 남북한간 항만의 안전개방에 따른 남북한 운송로 개설이 추진되어야 할 것이다.

다음으로 통일 이후에는 남북물자의 원활한 교류와 화물유통센터의 기반조성을 위한 항만의 대폭적인 정비가 이루어져야 할 것이다. 즉 북한의 8대 무역항은 대외교역 및 남북교역을 위해 대대적인 투자가 있어야 할 것이다.

우선 남북한 항만간의 기능특화 내지 기능재배치를 통하여 전국적 차원의 마스터플랜을 마련, 투자우선순위를 조정하고 항만간의 네크워크체계를 확립해야 한다.

첫째, 동해의 청진항과 나진항, 서해의 남포항은 거점항만도시로 성장여건이 가장 잘 갖추어져 있으므로 투자우선순위를 높게 두어야 할 것이다.

둘째, 항만의 화물취급 특성을 파악하여 상호간 시설규모의 정비와 함께 항만간 연계체계를 위한 투자가 필요하다. 시멘트의 경우 해주항과 인천항의 시설 보완이 필요하며 컨테이너부두의 경우 부산항과 광양항을 모항으로 하여, 남포, 나진, 청진항과의 연계를 위한 개발이 필요하다. 또한 여객수송을 위하여 속초, 장전, 자루비노, 훈춘간을 연결할 수 있는 민족항로의 개설을 위한 사전투자가 있어야 할 것이다. 유류품목을 위하여 울산, 광양항에서 출항하여 기항하게 될 선봉항, 송림항, 원산항간에 유류터미널 개발이 있어야 할 것이다.

마지막으로 이상과 같은 내용들은 제한된 예산과 단기간에 이루어진 연구결과에 의한 것이기는 하나 본 연구는 통일시대 한반도 항만개발방향의 기초자료로서 활용될 수 있을 것이다. 그러나 보다 실천적인 정책지표로 활용하기 위한 심층적인 연구는 충분한 예산과 기간의 뒷받침하에 이루어져야 할 것이다.

參 考 文 獻

강원도, 「환동해권 교류지역현황」, 1995.
강원도, 「환동해경제권 대응전략구상」, 1995.
강원대학교, 「21세기 환동해경제권 형성을 위한 실천적 협력방안」, 1997.
관세청, 「무역통계연보」, 각년도.
국토개발연구원, 「국토 2020의 전망과 과제 : 청사준공기념 심포지움」, 1994.
_____, 「사회주의 국가토지개혁의 비교연구」, 1996.
_____, 「통일과 국토개발의 과제 : 독일통일의 경우」, 1997.
_____, 「21세기를 향한 한반도 구조개편」, 1998.
건설교통부, 「종합물류대책」, 1995.
_____, 「국가 기간교통망 구축방안」, 1998. 5.
_____, 「건설교통통계연보」, 각년도
교통개발연구원, 「통일대비 남북한 교통 및 관광 심포지움」, 1993. 9.
_____, 「공로화물 공동수송체계 정책방안」, 1996.
_____, 「한반도 단일운송망의 형성을 위한 북한의 교통체계 구축방안」, 1997. 7.
_____, 「아시아 횡단철도 북부노선 교통망 구축방안」, 1997. 12.
_____, 「월간교통」, 1998.
김경석 · 박양호, 「통일에 대비한 사회간접자본」, 민족통일논집, 1996.
대외경제정책연구원, 「남북한 물자교류와 원산지 규정」, 1993. 5.
_____, 「두만강지역개발사업(TRADP)에 대한 분야별 평가」, 1994.
_____, 「두만강지역 개발사업과 한반도 : 북한의 라 · 선 FETZ 진출관련 우리의 전략도 중심」, 1994. 12.
_____, 「ASEAN 자유무역지대의 설립과 한국의 대외무역정책」, 1994. 12.
_____, 「북한경제전망과 남북경협」, 1995. 1.
_____, 「한반도 주변4국의 대북한 정책」, 1996.
_____, 「환발해권 경제협력 강화방안」, 1996.
_____, 「WTO체제하의 남북한 경제교류 : 남북한 경제교류와 국제규범과의 조화방안」, 1995. 10.

대경협 DPRK, 「Golden Triangle : Projects for Investment-Rajin /Sonbong Free Economic and Trade zone」, 1993.
_____, 「황금의 삼각주 라진-선봉, 법규」, Vol.1~7, 1993~1997.
_____, 「라진·선봉 FETZ 투자환경」, 1995.
대한국토·도시계획학회, 「통일시대 한반도 국토개발구상」, 1997.
대한무역투자진흥공사, 「북한투자실무」, 1993.
_____, 「북한의 산업」, 1995
_____, 「나진·선봉 경제특구 핸드북」, 1996
_____, 「세계각국정보(북한)」, 1998
대한항공, 「북한의 교통 현황」, 1992. 10
민족통일연구원, 「북한의 사회간접자본 실태분석」, 1994. 10.
_____, 「통일한국의 대외경제협력 방향」, 1994. 12.
_____, 「북한의 경제특구 투자환경 연구 : 중국·베트남과의 비교」, 1995. 12.
_____, 「북한경제제도의 문제점과 개혁전망」, 1996.
_____, 「남북교류협력 활성화를 위한 법제도 개선방안」, 1996. 12.
_____, 「KEDO체제하에서 남북한 협력증진에 관한 연구」, 1996. 12.
(사)북한경제포럼, 「북한경제논총」, 1995.
산업연구원, 「동북아시아 경제권 구상과 협력방안」, 1991. 1.
세종연구원, 「동북아물류센타 서울항」, 1997. 7.
윤혜정·장성수, 「통일시대 국토개발방향」, 태림문화사, 1997.
임종관, 「북한의 해운항만실태와 남북협력방안」, 통일경제, 1998. 8.
임형민, 「북한의 사회기반시설」, 북한연구, 1992.
전일수, 「북한의 해운항만현황과 과제」, 북한연구, 1994.
통계청, 「국제통계연감」, 1998.
_____, 「남북한 경제사회상 비교」, 1997.
통일부, 「남북경협실무」, 1995.
_____, 「남북교역 실무안내」, 1995.
_____, 「북한개요」, 1995.
_____, 「북한총람」, 1996.
_____, 「통일백서」, 1998
_____, 「남북교역 통계자료」, 1998.
_____, 「월간 남북교류협력 동향」, 각호, 1998.
한국개발연구원, 「북한경제동향」, 1995.

_____, 「21세기 한국경제의 위상」, 1995. 5.
_____, 「북한경협현황과 개혁전망」, 1996.
_____, 「북한경제지표집」, 1996.
_____, 「북한의 체제전환과 남북한 경제통합의 주요과제」, 1996.
_____, 「남북한 경제통합의 새로운 접근방법」, 1997.
_____, 「전환기의 대북정책과 남북경협」, 1997.
한국은행, 「1997년 북한GDP추정결과」, 1998.
한국해양수산개발원, 「환황·발해권 경제협력 전망과 광양항의 활성화 방안」, 1997.
_____, 「해운통계요람」, 1998.
해양대학교, 「동북아경제의 발전과 새로운 국제물류센터의 발전」, 1994. 7.
해양수산부, 「신항만개발 투자우선순위 평가」, 1996.
_____, 「해양수산통계연보」, 각년도.
해운산업연구원, 「21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안」, 1993.
_____, 「수출입 항만물동량 기종점(O/D) 분석에 관한 연구」, 1997.
허 훈, 「남북한 통합 화물운송체계 구축방안 및 정책방향」, 로지스틱학회 봄철 학술대회, 1995
環東海經濟協力研究會(SEEC), 「環東海圈 경제협력을 위한 한국과 일본의 역할」, 1995.
環日本海經濟研究所, 「北東アジア - 北東アジア經濟白書」, 1996.
_____, 「ERINA REPORT」, Vol.17~23, 1998.
丁 士晟, 「図們江 開發構想」, 1996.
Fairplay, *Fairplay World Ports Directory*, 1990.
Lloyd's, *Ports of the World*, 1996.
UNDO, *Industrianl Survey for the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone(FETZ) : Model Industrial Estate Development Plan*, April 1996.