

經營學碩士 學位論文

韓半島 安定과 平和繁榮을 위한 南北
經濟協力 活性化方案에 관한 研究
-海運協력을 中心으로-

A Study on Peaceful Prosperity and Stabilization of
Korean Peninsula through Economic Cooperation
between South and North Korea
- Primarily on Shipping Cooperation -

指導教授 辛 瀚 源

2005年 2月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

海 事 經 營 學 科

李 哲 民

本 論 文 을 李 哲 民 의 經 營 學 碩 師 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

主 審 : 金 在 棒 ㉠

副 審 : 朴 相 甲 ㉠

副 審 : 辛 瀚 源 ㉠

2 0 0 4 年 12 月

韓 國 海 洋 大 學 校

海 事 產 業 大 學 院

< 목 차 >

Abstract	v
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 방법 및 구성	2
제2장 한반도 평화변영정책의 주요내용 및 성과	4
제1절 평화변영정책의 내용	4
1. 개념 및 추진배경	4
2. 목표 및 추진원칙	5
3. 추진전략	7
4. 특징 및 의의	9
제2절 평화변영정책의 성과	10
1. 북한 핵문제의 평화적 해결 여건조성	10
2. 남북관계의 진전과 북한의 변화	11
제3장 남북 경제 및 해운협력 현황	13
제1절 남북 경제협력사업	13
1. 경제협력사업 추진현황	13
2. 경의선·동해선 철도·도로 연결	17
3. 개성공단 개발사업	20
4. 금강산 관광사업 활성화	24
5. 대북 식량차관 제공	26
제2절 남북교류협력 기반조성	29
1. 남북간 물자교역	29
2. 위탁가공교역	34
3. 남북경협합의서	36
제3절 남북 해운 현황	39

1. 남북 해상운송 현황	39
2. 남북 해상운송의 문제점	43
제4절 남북해운합의서 서명·교환	48
1. 해운합의서 서명의 의의	48
2. 해운합의서 주요내용	49
3. 해운합의서 기대효과	53
제4장 남북 경제 및 해운협력 활성화방안	54
제1절 경제협력 활성화방안	54
1. 위탁가공 교역분야	54
2. 공단설치	55
3. 관광사업분야	57
제2절 중·장기 경제활성화방안	59
1. 북한의 대남투자	59
2. 제3국 공동진출	60
3. 대단위 장치산업 육성	61
제3절 남북 해운협력방안	62
1. 해운협력분야	62
2. 해운관련 사업분야	64
제5장 결론	66
제1절 연구결과의 요약	66
제2절 연구의 시사점 및 한계점	69
참고문헌	71
<국내문헌>	71
<외국문헌>	72

< 표 목 차 >

<표 2-1> 평화번영정책의 체계	10
<표 3-1> 남북경제협력사업자 승인현황	15
<표 3-2> 남북철도·도로 연결공사 개요	18
<표 3-3> 남북 사이 차량의 도로운행에 관한 기본합의서 요지	19
<표 3-4> 개성공단 개발사업 추진경과	21
<표 3-5> 개성공단지구법 하위규정 요지	22
<표 3-6> 남북간 식량차관 제공합의서 요지	27
<표 3-7> 북한 항구별 전달물량	28
<표 3-8> 분배현장확인 개요	28
<표 3-9> 유형별 남북교역현황	31
<표 3-10> 연도별 교역 품목현황	33
<표 3-11> 위탁가공교역현황	35
<표 3-12> 연도별 위탁가공 참여업체현황	36
<표 3-13> 정기화물선(컨테이너선) 수송실적	40
<표 3-14> 컨테이너 정기항로 취항선박현황	40
<표 3-15> 정기여객선(금강산 관광유람선) 수송실적	41
<표 3-16> 금강산 관광항로 취항선박현황	41
<표 3-17> 경수로 건설사업 소요물자·인력 수송실적	41
<표 3-18> 경수로항로 취항 여객선현황	42
<표 3-19> 남·북한간 해상수송현황총괄(통일부 자료)	42
<표 3-20> 남북한별 보유톤수	42
<표 3-21> 남북한별 하역능력	43

<그림목차>

<그림 3-1> 연도별 남북교역액 변동추이	30
<그림 3-2> 남북교역 형태	33
<그림 3-3> 연도별 위탁가공교역 추이	35

A Study on Peaceful Prosperity and Stabilization of
Korean Peninsula through Economic Cooperation
between South and North Korea
- Primarily on Shipping Cooperation -

Lee, Chul Min

Department of Shipping Management
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University

Abstract

Nowadays, globalization to stand for free market economy order has been rapidly progressing in the world, and each country is devoting her efforts to maximize her economic profits. In that regard, it is desired that interdependence & cooperation and security & peace be steadily kept in the world via mutual compromise and reconciliation.

Faced with such a transition period, the South and North have to promote the following two important assignments preponderantly for the purpose of converting conflict and tension among them for the time being to reconciling and cooperating relation and aiming at unification in the long term.

First, we are to promote the policy for peace and prosperity to build up the basis of the Korean Peninsula's security and the South

& North's peaceful unification,

Second, we are to enhance the South and North's economic cooperation.

The said two assignments are not independent from each other but closely correlated. In particular, exchange & cooperation between the South and North has a great meaning in aiming at the balanced development and peaceful unification through the South and North's mutual cooperation at the same time of settling the North's economic crisis.

The South and North's economic cooperation has been activated with the summit meeting in June, 2000 last, but the result is, in actuality, far under our expectation for it.

Therefore, this study is to grope for a more positive plan for activating the South and North's economic cooperation, and the purpose of this study is as follows.

First, promoting the present government's policy for peace and prosperity and analysing the result.

Second, analysing the actual situation of the South and North's economic cooperation and the plan for its expanding & developing.

Third, analysing a plan for building up a South-North marine cooperation system.

In order to fulfil the purpose of this study, literature survey and In-depth interview was carried out. First of all, the present government's unification policy related with the promoting background, concept, object & principle of the policy for peace and prosperity was reviewed. The actual conditions of the South and

North's economic cooperation project and South-North marine exchange & cooperation was analyzed to draw a plan of expanding & developing South-North's economic cooperation. And an activation plan was made out.

The result of this study are summarized as follows;

First, the policy for peace and prosperity set up its two objectives of 'the Korean Peninsula's peace promotion' and 'realizing the South and North's community prosperity.

'The Korean Peninsula's peace promotion' is aimed for promoting the actual cooperation between the South and North on the basis of settling the pending security problems with the North's nuclear problem and converting unstable cease-fire system through building up military reliance.

Second, the South and North's great 3 economic cooperation projects including railway · road connecting construction, Gaesung industrial center construction project and Geumgangsan tour project are steadily promoted, and expanding these great 3 projects invites the contact with other fields, thereby enabling the North to get over its pending economic difficulties and designing a good plan for getting their citizens's life in stability.

Third, the South and North put its 4 economic cooperation agreements such as double tax avoidance agreement, firm dispute settlement, investment guarantee and liquidation settlement into effect as of Aug. 20, 2003, and 'the 9th the South and North Economic Cooperation Promotion Committee' made its signature on

& exchanged the South and North Marine Agreement on June 05, 2004.

Finally, the main assignment to promote in short term for activating the South-North exchange is as follows. In the marine field, To set up the R&D plan for the North's harbor is strongly needed, And, the plan for the North concerns's visiting the South & mutual cooperation is to be discussed. The Seminars for the South and North joint coastal marine development is to be held. The South and North's concerned parties need to share with the principal knowledge of the object and expectation effect of the South and North marine cooperation.

In conclusion, expansion of the South-North exchange is to be the means to anchor down security and peace & prosperity in the South and North. In this regard, economic cooperation between the South and North is not only the means to tie up the South and North to one unity but also the driving force for their unification. The more frequent and diversified are economic exchange and cooperation between the South and North, the less is heterogeneousness between them, thereby enabling them to relax their mutual tension and recover our national homogeneity. Conclusively, economic exchange & cooperation between the South and North is to draw the North's change, that is, its opening and reformation, which serves a stepping-stone to settle down peace in this Korean Peninsula and, further, leads to its peaceful unification.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

오늘날 우리는 역사적 轉換期에 살고 있다. 지난 20세기는 명암이 교차한 激動의 한세기였다. 20세기는 전반기를 통해 두번의 세계대전과 파시즘 나치즘의 흥망을 경험했고 후반기 냉전질서를 통해 이른바 ‘공포의 균형’을 경험했다. 이후 20세기말부터 구소련을 비롯한 사회주의권의 崩壞는 동서진영간 냉전적 대립구도의 瓦解를 초래했으며 전 세계적 차원에서 국제질서 재편을 촉진하였다.

새로운 국제질서의 주요특징은 이념·체제·제도간의 갈등과 대립이 현저하게 감소된 반면 평화와 경제발전의 중요성이 크게 부각되고 있다는 점이다. 그러나 국제테러·마약·환경·난민 등 새로운 분쟁요인들이 분출되고 영토·종교·민족문제 등 전통적 갈등양상이 국제질서불안요인으로 대두되고 있다. 2001년 9.11 미국 테러사건과 아프가니스탄에 대한 대 테러전쟁 및 이라크 전쟁은 이를 단적으로 보여주는 대표적인 사건이라 할 수 있다.

이러한 국제정세의 이중적 구조 속에서 세계는 자유시장경제질서를 내세우는 세계화(globalization)가 진행되고 있으며 각 국은 자국의 경제적 이익을 극대화하려 노력하고 있으며 이를 위해 세계 각 국들은 타협과 화해를 통한 상호의존과 협력, 그리고 안정과 평화가 유지되기를 바라고 있다.

그러나 남북한은 대립이라는 냉전적 구도에서 크게 벗어나지 못하고 있다. 격동의 20세기를 거치면서 강대국 사이에 자리잡은 지정학적 조건으로 인해 식민지와 분단의 試鍊을 겪어야 했던 우리에게 통일은 그러한 불행한 역사를 청산하고 21세기를 맞아 민족발전의 새로운 전기를 마련하는 의미를 갖는다.

우리는 새로운 세계사의 전환기를 맞이하여 그 동안 남북한간의 對立과 긴장관계를 화해와 협력관계로 전환시키고 장기적으로 統一을 지향하기 위해서는 두 가지 과제를 추진해야 할 것이다. 그 첫째로 평화번영정책을 추진하여 한반도 안정 및 남북한 평화통일의 기반을 구축하고, 둘째 이를 위해 남북한 경제협력을 확대·진행시켜나가야 한다. 이들 두 과제는 상호독립적인 것이 아니라 밀접히 연관되어 있는 과제인데 특히 남북한 經濟交流協力은 북한의 經濟危機를 해결하는 동시에 남북한의 협력을 통한 균형적 발전과 평화통일을 지향하는데 큰 의미를 갖고 있다.

남북한은 2000년 6월 정상회담을 기점으로 상호관계발전에 일대전환을 가져오는 계기를 마련했으며 6·15남북공동선언을 채택함으로써 남북관계에 새로운 역사를 만들어 냈다. 南北頂上會談에 이어 이루어진 각종 형태의 회담은 남북관계발전과 교류협력활성화를 위한 방향으로 추진되었다. 정상회담 이후 2000년 7월 ~ 2003년 12월 사이에 14차례 장관급 회담이 열리고 회담을 통해, 철도 도로연결, 투자보장·이중과세방지 등 경제협력을 위한 제도적 장치마련과 남북해운합의서 및 부속합의서 서명 및 금강산관광사업 활성화, 개성공단 조성사업이 활성화되고 있다. 그러나 남북경제협력의 성과는 기대치에 크게 부합하지는 못하고 있는 실정이며 보다 적극적인 남북경제협력활성화 방안이 모색되어야 한다. 이와 같은 상황에서 본 연구는 다음과 같이 요약된다.

첫째 : 한반도 평화번영정책의 주요내용 및 성과를 분석한다.

둘째 : 남북 경제 및 해운협력 현황을 분석한다.

셋째 : 남북 경제 및 해운협력 활성화방안을 분석한다.

제2절 연구의 방법 및 구성

본 연구에서는 한반도의 평화를 정착시키고 남북공동번영을 추구함으로써 평화통일의 기반조성과 동북아 경제중심국가로의 발전 토대를 위

한 평화번영정책(policy of peace & prosperity)과 남북경제협력의 확대 방안을 考察하기 위하여 통일부 산하 통일교육원 발행자료 등을 이용한 문헌연구와 통일교육원 교수 등 관련분야 전문가들과의 심층면접을 (in-depth interview) 실시하였다.

먼저 평화번영정책의 추진배경, 개념, 목표 및 추진원칙에 관한 현정부의 통일정책을 검토하고 그 성과를 정리하였으며 남북경제협력의 확대 발전방안을 도출하기 위하여 남북경제협력사업, 남북해운교류협력 현황을 기술하고 이에 따른 활성화 방안을 모색하였다.

본 연구의 구성은 다음과 같이 다섯 개의 장으로 이루어져 있다.

제1장은 연구의 목적, 그리고 연구의 방법 및 구성을 기술한 서론부분으로서 본 연구를 수행하게 된 근본적인 동기를 서술하고 있으며,

제2장은 평화번영정책의 원칙과 그 정책의 성과를 다루고 있다.

제3장에서는 남북 경제 및 해운협력 현황을 기술하였으며,

제4장에서는 남북 경제 및 해운협력 활성화방안을 분석하였고,

마지막으로 제5장은 본 연구의 결론부분으로서 분석결과의 요약 및 시사점 그리고 본 연구가 가지고 있는 한계점과 向後 연구과제를 제시하였다.

제2장 한반도 평화변영정책의 주요내용 및 성과

제1절 평화변영정책의 내용

1. 개념 및 추진배경

평화변영정책은 한반도 平和增進과 南北共同繁榮이라는 목표를 달성하여 한반도를 동북아 경제중심으로 만들어 나가기 위한 우리정부의 포괄적인 중장기 국가발전전략이다. 이를 위해 우선 북한 핵문제를 비롯한 한반도에서의 안보현안을 평화적으로 해결하는 데 역점을 두고, 중장기적으로 항구적인 평화체제를 구축하면서 남북경제공동체를 건설하는 동시에 동북아의 평화변영을 위한 협력체 창설을 주도해 나가고자 한다.¹⁾

평화변영정책은 그 동안 우리가 이룩한 한국의 정치·경제발전과 남북관계 상황, 그리고 변화된 국제적 환경 등 몇 가지 背景을 바탕으로 제시되었다.

첫째, 그동안의 경제발전과 민주화로 높아진 국가위상과 국민적 자신감이다.

지난 1960~70년대의 경제성장, 1980년대의 민주화, 1990년대의 국제화와 정보화, 그리고 1990년대 말 외환위기 극복 및 2002년 월드컵대회의 성공적 개최과정에서 우리의 국가역량은 신장되고 국민적 자신감도 높아져 왔다. 이처럼 높아진 우리의 국가위상과 국민적 자신감은 평화변영의 동북아 시대를 열어가는데 있어 우리의 역할공간을 擴大함으로써 평화변영정책 추진을 가능케 하였다.

둘째, 2000년 6월 남북정상회담 이후 남북사이에 화해협력이 가속화되어왔고, 이에 따라 韓半島를 둘러싼 동북아지역의 경제협력에 대한 주

1) 통일부, 「통일백서」, 2004, p.24.

변국들의 관심도 높아져 왔다. 특히 남북한 철도·도로 연결사업추진을 계기로 한반도중단철도(TKR)²⁾와 시베리아횡단철도(TSR)³⁾ 및 중국횡단철도(TCR)⁴⁾ 연결에 관한 논의와 함께 지역 내 에너지협력에 대한 주변국의 觀心이 고조되고 있다.

또한 북한도 경제문제를 해결하기 위해 경제특구 확대, 경제관리개선 조치 시행 등 제한적이거나 실용주의적 정책을 추진하고 있다. 따라서 이러한 북한의 노력이 지속되어 변화와 발전을 안정적으로 이룰 수 있도록 지원할 必要가 있다.

셋째, 한반도 문제가 국제문제화 되어가는 상황에서 정책추진 시야를 남북관계에서 동북아로 확대할 필요가 있다는 점이다.

특히 2002년 10월 이후 심각한 안보현안으로 대두된 북한 핵문제는 한반도에서의 평화정착이 동북아 지역안정의 관건이라는 사실을 새롭게 인식시키는 계기가 되었다. 이러한 상황은 우리의 대북정책이 남북관계 차원을 넘어 동북아 지역의 安定과 發展을 함께 고려하면서 주변국들과 긴밀한 협력을 통하여 추진할 필요가 있음을 의미한다.

2. 목표 및 추진원칙

가. 목표

평화번영정책은 ‘한반도 평화 증진’과 ‘남북한 공동번영실현 및 동북아 공동번영추구’라는 두 가지 목표를 설정하고 있다.

‘한반도 평화 증진’은 북한 핵문제를 비롯한 안보현안을 해결하는 토대 위에서, 남북간 실질협력을 增進시키면서 군사적 신뢰구축을 통해

2) TKR (Trans-Korea Railway) : 한반도 중단철도, 한반도와 중앙 아시아 및 유럽의 연결을 목표로 추진하는 철도 노선

3) TSR (Trans-Siberian Railroad) : 시베리아 횡단철도, 러시아 서 시베리아 지방의 첼라빈스크에서 블라디보스톡까지를 연결하는 대륙횡단철도

4) TCR(Trans-China Railway) : 중국횡단철도, 중국의 련윈항에서 카자흐스탄과 러시아를 거쳐 유럽에 연결된 철도

불안정한 정전체제를 항구적인 평화체제로 전환하려는 것이다.⁵⁾

분단 반세기 동안 남북은 소모적인 葛藤과 대립 속에서 불안정한 평화를 유지해 왔으나, 탈냉전의 세계사적 흐름과 6·15남북공동선언 등으로 한반도에서도 평화를 정착시킬 수 있는 새로운 기회가 도래하고 있다. 한반도에서 확고한 평화가 정착되면 한반도가 지니고 있는 무한한 성장잠재력을 구현할 수 있는 기틀을 다짐으로써, 동북아 경제중심으로 나아가는 토대가 마련될 수 있을 것이다.

‘남북 공동번영 실현 및 동북아 공동번영 추구’는 남북 모두의 이익을 창출·확대할 수 있도록 경제협력을 활성화시켜 나감으로써 중장기적으로 남북경제공동체를 건설하고, 이를 통해 동북아 이웃국가들의 번영에도 기여하고자 하는 것이다.

나. 추진 원칙

평화번영정책은 이러한 목표를 달성하기 위하여 ①대화를 통한 문제 해결, ②상호신뢰 우선과 호혜주의 ③남북 당사자 원칙에 기초한 국제협력, ④국민과 함께 하는 정책 등 4가지 추진 원칙을 제시하고 있다. 이를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 모든 갈등과 문제는 대화를 통해 평화적으로 해결해 나간다는 원칙이다.

한반도는 불안정한 정전체제와 군사적 대치로 긴장과 갈등이 지속되어 왔으며, 동북아 지역은 세계 최대의 군사력 밀집지대로 우발적인 무력충돌 가능성이 상존하고 있다. 이러한 현실을 감안할 때 한민족의 공멸을 초래할 수 있는 어떠한 형태의 戰爭도 배제되어야 한다.

둘째, 상호신뢰 우선과 호혜주의 원칙이다.

남북한 및 주변 국가들이 서로를 인정하는 토대 위에서 상호이해를

5) 통일부, 「통일백서」, 2004, p.27.

바탕으로 신뢰우선의 원칙에 입각하여 지역의 평화와 협력을 지향해 나가야 한다는 것을 의미한다. 남북한 및 미·일·중·러 등을 포괄하는 동북아지역은 상이한 文化와 政治·經濟체제를 가진 국가들로 구성되어 있으며, 특히 남북은 분단 반세기에 걸친 불신과 반목의 대결관계를 완전히 청산하지 못하고 있다. 따라서 서로를 인정하는 토대 위에서 상호 신뢰 우선의 원칙에 입각하여 화해와 협력을 추구해 나가야 한다.

셋째, 남북 당사자 원칙에 기초하되 緊密한 국제협력을 통하여 문제를 해결해 나간다는 원칙이다.

한반도 문제는 남북한 당사자간 문제이면서도 국제적 문제라는 특성을 지니고 있기 때문에 남북한 당사자로서의 입장과 국제사회의 이해관계를 함께 고려할 필요가 있다. 평화체제 구축도 한반도 문제의 당사자인 남북한이 협의하되, 주변국가의 이해관계도 동시에 고려할 때 보다 안정적인 평화체제를 정착시킬 수 있을 것이다.

넷째, 국민과 함께 하는 정책추진 원칙이다.

국민들의 적극적인 參與와 초당적 협력을 토대로 대북정책을 수립하고 법과 제도에 따라 투명하게 추진함으로써 대북정책을 수립하고 法과 制度에 따라 투명하게 추진함으로써 대북정책에 대한 국민적 합의를 높여 나가는 것이 중요하다.

3. 추진전략

가. 북한 핵문제의 평화적 해결

평화번영정책의 추진을 위해서는 우선 안보현안인 북한 핵문제의 평화적 해결이 긴요하다.

북한 핵문제는 7천만 民族의 生命과 안전에 직결되는 문제일 뿐 아니라 민족의 공동번영을 가로막는 중대한 장애물이다. 따라서 북한 핵문제를 해결하는 것은 한반도에 평화를 定着시키고 남북관계를 진전시켜 나가는데

필수불가결하다.⁶⁾ 이를 위하여 북한 핵문제의 평화적 해결을 위한 전기를 마련하고 남북정상회담 등을 통한 평화정착의 토대를 마련하여야 한다.

나. 한반도 평화체제 구축

평화체제 구축을 위해서는 우선 남북간 평화의 실질적 증진을 위해 남북 관계를 정상화하고 남북 실질협력관계를 持續적으로 심화시켜 나가는 것이 중요하다. 남북간 경제적 교류협력을 통하여 상호의존도가 높아지게 되면 한반도에서 군사적 긴장의 수위도 그만큼 낮아지게 될 것이다. 남북 철도·도로연결이라는 경제협력이 군사·안보분야의 협력으로 이어지면서 비무장지대의 군사적 긴장완화에 기여하고 있는 것이 그 좋은 예라고 하겠다.

그리고 경제분야의 협력과 함께, 군사분야에서 긴장완화 및 신뢰구축을 위한 조치를 단계적으로 추진해 나가야 한다. 국방장관회담을 비롯한 군사 당국자 회담을 통해 군사적 긴장완화와 관련한 조치를 협의·이행해 나가는 한편 한반도 평화체제 구축을 위한 국제적 협력 분위기 조성차원에서 동북아 안보협력을 활성화하는 노력도 並行해 나갈 필요가 있다.

다. 동북아 경제중심 추진

평화번영정책에서는 중장기적으로 남북경제공동체를 건설하는 동시에 동북아의 평화번영을 위한 협력체의 창설을 제시하고 있다. 이는 한반도를 평화와 번영의 중심으로 만들어 나감으로써 동북아 지역의 안정과 번영에도 기여하고자 하는 것이다.

한반도가 지닌 지정학적 특성을 고려할 때 평화가 정착되는 가운데 남북간 경제교류협력이 심화되어 남북경제공동체가 실현되면 한반도가 동북아

6) 통일부, 「통일백서」, 2004, p.30.

경제중심으로 跳躍할 수 있는 발판이 마련될 수 있게 될 것이다.

4. 특징 및 의의

평화번영정책은 기존 대북정책에 비해 정책의 내용과 외연이 확대되고, 경제와 안보분야 진전의 균형을 중시하고 있다.

과거 대북정책은 남북관계에 중점을 두고 정책의 목표와 전략을 제시하였다. 그러나 평화번영정책은 남북관계를 넘어 동북아까지로 정책시야를 확대했을 뿐 아니라 군사안보분야의 진전도 중요시하고 있다는 점에서 統一·外交·安保정책의 유기적인 연계와 조화를 중시한다.

또한 평화번영정책은 남북경제협력의 성과가 군사분야의 긴장완화와 신뢰구축으로 이어지고, 군사분야의 진전이 경제협력을 더욱 促進시키는 구도를 지향하고 있다. 즉 군사·안보분야의 긴장해소와 경제협력확대의 효과가 서로 상승작용을 불러일으키는 방향에서 대북정책을 추진해 나가려는 것이다.

한편 평화번영정책은 한반도에서 확고한 평화정착을 최우선 목표로 설정하고, 경협·심화·확대를 통해 남북경제공동체 구축기반을 조성함으로써 남북공동번영을 실현한다는 남북협력의 목표와 비전을 제시하였다는데 의의가 있다. 또한 동북아지역에서 갈등의 장이었던 한반도를 지역평화의 축으로 자리매김 함으로써 평화와 번영의 동북아 時代를 주도해 나가겠다는 의지를 밝혔다는 점도 큰 意義라고 할 수 있다.

<표 2-1> 평화번영정책의 체계

개 념	한반도에 평화를 증진시키고 남북공동번영을 추구함으로써, 평화 통일의 기반조성과 동북아 경제중심으로의 발전 토대를 마련하고자 하는 노무현 대통령의 전략적 구상
목 표	한반도 평화증진 남북공동번영 실현 및 동북아 공동번영추구
추진 원칙	대화를 통한 문제 해결 상호신뢰 우선과 호혜주의 남북 당사자원칙에 기초한 국제협력 국민과 함께하는 정책
추진 전략	북한 핵문제 해결(단기) 한반도 평화체제 구축(중기) 동북아 경제중심 추진(중장기)

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004.

제2절 평화번영정책의 성과

1. 북한 핵문제의 평화적 해결 여건조성

정부는 북한 핵 불용, 대화를 통한 평화적 해결, 대한민국의 적극적 역할 등 3대 원칙을 확고히 견지하면서 북한 핵문제 해결을 위해 노력하였다. 남북대화 채널을 통해 북한 핵문제에 대한 우리 국민과 국제사회의 우려를 가감없이 전달하고, 다자회담 호응 등 조속한 解決을 지속적으로 촉구하였다.

특히 2002년 10월 북 핵문제 대두 이후 5차례 개최된 남북장관급회담은 북한 핵문제 해결을 위한 매우 중요한 채널로 기능하고 있다.

2002년 11월에 개최된 제8차 남북장관급회담에서는 북핵문제를 대화

를 통해 평화적으로 조속히 해결해야 한다는 우리측 입장을 분명히 전달하였으며, 제9차(2003년 1월) 및 제10차 장관급 회담(2003.4)에서는 다자회담의 필요성을 強調하였다. 또한 제11차 남북장관급회담(2003.7)에서는 다자회담의 △불가피성 △유용성 △시급성을 논거로 북한을 집중 설득하여, “핵 문제를 적절한 대화의 방법을 통해 해결해 나가기로” 합의하였다. 이러한 노력들은 세 차례의 6자 회담이 열리는데 寄與하였다.

이와 같은 남북대화를 통한 북 핵문제 해결노력과 남북경협사업의 지속추진은 북핵 상황의 악화를 방지하여 한반도 상황을 안정적으로 관리하는 데 기여하고 있다. 美國, 中國 등 국제사회도 남북관계의 지속이 북한 핵문제 해결에 도움이 되고 있는 것으로 평가하고 있다.

2. 남북관계의 진전과 북한의 변화

북한 핵 상황, 이라크전 등 대내외적으로 어려운 상황에서도 남북관계는 다양한 분야에서 많은 진전을 이룩하였다.

2003년 한해 동안 남북대화는 4차례의 남북장관급회담 등 총38회가 개최되었으며, 회담 일수는 106일에 이른다. 또한 대화의 분야가 다양화 되고, 회담의 내용도 각종 남북경협사업들이 세부적이고 기술적인 문제들을 협의하는 단계로 접어들어 따라 점차 전문화되었다. 개성-문산 간 출퇴근 회담이 진행되기도 하고 대화의 장소도 개성, 문산, 금강산, 설악산 등으로 확대되었다.⁷⁾

南北交流協力 분야도 3대 경협사업을 중심으로 많은 진전이 있었다. 철도·도로 연결공사는 철도궤도 연결식(2003년 6월 14일)이 개최되는 등 안정적이고 지속적으로 추진되고 있다. 개성공단 건설사업은 착공식(2003년 6월 30일)개최, 1단계 100만평 측량·토질조사완료 등, 개성공단을 본격적으로 건설할 수 있는 여건을 조성하였다. 제9차 남북경제협력추진위원회(2004년 6월 5일)에서 하반기에 전력·통신을 공급하고 연

7) 통일부, 「통일백서」, 2004, p.38.

말까지 남한기업이 공단에 입주하기로 합의하였다. 금강산 관광사업은 경비지원 중단, 사스 여파 등으로 관광객이 감소하여 일시 어려움을 겪었으나 2003년 9월부터 육로관광이 본격화되고 북측이 금강산 특구를 지정하는 등 관광 활성화의 전기가 마련되었다.

그리고 2003년 한 해 동안 남북간 교역액은 7억2천만 불을 넘어섰고, 남북한住民 往來 인원도 1만 6천명을 넘어서는 등 人的·物的 교류가 전년도에 비해 확대되었다. 또한 2003년 8월에는 투자보장, 청산결제, 이중과세방지, 상사분쟁 등 4개 경협합의서가 발효됨으로써 남북경협을 뒷받침 할 수 있는 제도적 기반이 마련되었다.

또한 남북경협사업의 추진이 군사적 분야의 협력으로 진전되는 경우도 있었다. 남북 철도·도로연결 공사를 위한 비무장지대 지뢰제거, 군 당국간 직통전화 개설(경의선: 2003. 9. 24, 동해선: 2003. 12. 6) 등은 그 대표적 예이다.

그리고 인도적 문제해결을 위해서도 다양한 노력을 전개하였다. 2003년 한 해 동안 3차례(6차-8차)의 이산가족상봉 행사가 실시되어 총 2,691명의 이산가족이相逢을 하였다. 또한 제5차 남북적십자 회담(2003.11.4-6)에서는 금강산 이산가족 면회소를 우리측이 전담건설·운영한다는데 합의함으로써 이산가족문제를 제도적으로 해결할 수 있는 기반이 마련되었다.

남북관계의 진전을 위한 위와 같은 정부의 지속적인 노력은 결국 북한의 변화를 가져오는데도 영향을 미치고 있다고 할 수 있다. 아직 정치·군사분야에서의 변화는 미약하나, 경제·사회분야의 변화는 확대되고 다양화되는 추세를 보이고 있다. 이제 북한의變化는 상징적 수준을 넘어 점차 의미있는 수준으로 평가되기도 한다. 북한의 이러한 변화는 대내외적 상황변화에 적응하여 체제를 유지하기 위한 불가피한 선택일 수 있으나, 변화의 흐름을 과거로 되돌리기는 어려울 것으로 보인다.

제3장 남북경제 및 해운협력 현황

제1절 남북경제협력사업

1. 경제협력사업 추진현황

1992년 10월 5일 (주)대우의 남포공단 합영사업이 최초로 經濟協力사업자 承認을 받은 이래 2003년 12월말 현재까지 56건의 경제협력사업자 승인과 27건의 경제협력사업 승인이 이루어졌다. 1998년 이후 21건의 경제협력사업 승인이 있었으며 2003년에는 평화항공여행사의 평양·백두산 관광사업, 한국광업진흥공사에 대한 510만 달러 상당의 정촌 후연광산 개발사업 등 2건의 경제협력사업 승인이 이루어졌다.

가. 제조업 분야

2000년 이후 일부 제조업분야에서는 사업이 본 궤도에 올라 제품생산 및 搬入이 이루어지고 있다.

녹십자는 2001년 7월 유로키나제⁸⁾ 반제품을 최초로 반입한 이래 2003년에는 35만 달러 상당의 반제품을 반입하여 꾸준히 사업을 추진하고 있다 또한 평화자동차는 2002년 4월 남포에 자동차 조립공장을 준공한 이래 「휘파람」 자동차 463대를 생산하였으며, 자동차 전시장과 주유소를 운영하는 한편, 옥외광고판을 평양에 설치하였다.

한편 그 동안 물값 조정문제 등으로 사업이 중단되었던 태창의 금강산샘물 개발사업은 생산설비 등 投資規模를 증액하고(\$580만 → \$830만) 육로운송을 통한 샘물반입이 실현되면 사업이 본격적으로 재개될 예정이다.

8) 유로키나제 : 혈전용해제

나. 정보기술(IT) 분야

2000년 3월에 경제협력사업 승인을 받은 이래 삼성전자의 소프트웨어 공동개발사업은 계획된 대로 사업이 착실히 進行되고 있으며, 2003년 10월에 투자금액 증액(59.6만달러) 및 신규과제(9개) 추가를 통해 사업이 진행중이다. 또한 하나비즈 닷컴·엔트랙 등의 업체가 북한과 IT관련 사업을 추진 중이나 국내 IT업계 불황, 북측 관련 산업기반 부실 등으로 인해 사업이 활성화되지 못하고 있는 상황이다.

다. 농·어업 분야

농·어업분야 경제협력사업은 인적·물적교류의 誘發效果가 크고 북한의 식량난 해결에 바람직한 협력형태이나, 북측의 농업기반이 매우 취약한 현 상황에서는 민간차원의 협력사업 추진에 여러 가지 어려움이 있는 것이 사실이다.

이와 같은 상황에서 KT&G(구. 한국담배인삼공사)는 담배 임가공 사업에 이어 북한 내수용 담배개발 및 완제품 담배수출을 추진하는 등 사업의 범위를 확장해 나가고 있다.

「국제옥수수재단」은 옥수수신품종 개발협력사업을 진행하면서 2003년 말까지 27차례 방북하는 등 활발하게 사업을 진행시키고 있다.

현대아산의 금강산지역 영농사업은 2000년 2월 첫 농산물을 출하한 이래 꾸준한 생산량을 유지하고 품질도 좋아지고 있다.

한편 漁業분야에서는 2000년 12월 개최된 제4차 남북장관급회담에서 어업협력을 제의하는 등 사업추진에 있어 새로운 방향을 모색해 왔으나, 현재까지 활발하게 이루어지고 있는 수산물의 단순교역과 달리 어업분야 협력사업은 가시적인 성과가 없는 상황이다.

<표 3-1> 남북경제협력사업자 승인현황

기업	사업상대자	사업내용	지역	금액(\$)	사업자승인일 (사업승인일)
▲대우 (합영)	삼천리 총회사	남포공단 셔츠, 가방, 자켓 등 3개 사업	남포	512만	92.10. 5 (‘95. 5.17)
고합물산 (합영,합작)	광명성 총회사	의류·봉제, 직물 등 4개 사업	남포, 나진 선봉, 평양	686만	95. 5.17
한일합섬 (합영,합작)	조선은하 무역총회사	웨타, 봉제, 방직 등 4개 사업	"	980만	95. 6.26
국제상사 (합영,합작)	"	신발	"	350만	‘95. 6.26
▲녹십자 (합작)	광명성 총회사	의약품(유로키나제) 제조	평양 통일구역	311만	‘95. 9.15 (‘97.11.14)
동양시멘트 (단독투자)	대외경제협력 추진위원회	시멘트 싸이로 건설	나진, 선봉	300만	‘95. 9.15
동룡해운 (단독투자)	해양무역회사	하역설비 (크레인 등)	"	500만	‘95. 9.15
삼성전자 (합작)	조선체신회사	나진선봉 통신센터	"	700만	‘96. 4.27
▲태창 (합영)	릉라888무역 총회사	금강산 샘플개발	강원도 고성군	580만	‘96. 4. 27 (‘97. 5.22)
대우전자 (합영)	삼천리총회사	TV 등 가전제품 생산	남포	640만	‘96. 427
한국전력 공사	원자력총국	경수로건설지원사업	신포	4,500만 → 114,308만	96. 7.15 (97. 8.16→ 99. 810 변경)
미흥식품 (합영)	조선철산 무역총회사	수산물 채취·가공	청진, 함흥, 원산, 남포	47만	‘97. 5.22 (98. 3.13)
※신일피혁		피혁, 의류봉제	나진, 선봉	300만	‘97. 5.22
한 화(합작)	청운산무역회 사	PVC장판 제조	평양, 남포	90만	‘97. 5.22
LG전자/LG 상사(합영)	광명성 총회사	전자제품(컬러TV) 조립생산	평양	450만	‘97. 522 (‘97.10.14(변경승인))
▲ KT	체신성	경수로 건설 통신 지원사업	신포	14만	‘97. 8. 1 (978.1→ ‘01. 2. 5, '02. 5.28 변경)
삼성전자 (합영)	조선체신회사	전자교환기 등 통신설비생산	나진, 선봉	500만	‘97. 8. 1
코오롱상사 (합작)	조선은하무역 총회사	섬유 및 섬유제품 가공·생산	평양, 남포	400만	‘97. 8. 1
신원 (합작)	조선은하무역 총회사	의류·봉제사업	평양	100만	‘97. 8. 1

기 업	사업상대자	사업내용	지 역	금액(\$)	사업자승인일 (사업승인일)
파라우수산 (합영)	조선은파산 무역상사	수산물 생산·가공	원산, 해주	300만	'97. 8. 1
대상 물류 (단독투자)	대외경제협 력추진위원 회	나진·선봉 국제물류 유통기지 개발·운영	나진, 선봉 (동명지구)	420만	'97. 10. 14
삼천리 자전거/LG상사 (합영)	광명성 총회사	자전거 조립·생산	나진, 선봉	800만	'97. 10. 14
롯데제과 (합영)	“	과자류(초코파이) 생산 및 판매	평양	575만	'98. 1. 9
(주) 광인 (단독투자)	대외경제협 력추진위원 회	옥외광고(야립, push cart, 옥상 및 도시형 간판, 내부벽면 부착광고 등)	평양, 나진, 선봉	250만	'98. 2. 18
▲두레마을영농 조합법인 (합작)	라선경제 협조회사	나진, 선봉지대 합영농장 운영 및 계약재배사업	나진, 선봉	200만	'98. 4. 8
▲(주)현대상선, 현대건설, 금강개발산업, 현대아산, 한국관광공사	조선아시아 태평양평화 위원회	금강산관광사업 (98.9.7) →금강산관광 및 개발사업(99. 1. 15)	금강산	9,583만 →1억33만 (99.1.15) →1억8,739만 (01. 1.20) →20,532.9만 (‘03. 1. 10)	'98.8.6 (‘98.9.7→99.1.15변경 99.4.16변경 01.1.20변경 01.6.23변경 03.1.10변경)
성화국제그룹		원정국제자유시장 건설·운영 및 평양지역내 백화점 운영	나진, 선봉 평양	190만	'98. 9. 14
(주)해주(합작)	광명성총회 사	북한수산물 생산 및 판매	서해인근	299만	'99. 1. 8
▲(주)평화 자동차(합영)	조선민홍총 회사	자동차 수리 및 조립공장 건설	남포	5,536만	'99. 8. 31 (‘00.1.7 →’00.10.21변경 02.2.20변경)

기 업	사업상대자	사업내용	지 역	금액(\$)	사업자승인일 (사업승인일)
▲한국전력공사		대북 경수로 건설사업 본공사(TKC)	금호지구	40.8억	‘99.12.15)
▲(주)하나비즈 닷컴(합영)	평양정보 센터	남북프로그램 공동개발	단동	200만	‘01. 4. 28 (‘01. 8. 22)
▲(주)엔트렉 (합영)	광명성 총회사	정보기술·공동제품 개발협력사업을 위한 고려정보기술센터 건립	평양	400만	‘01. 4. 30 (‘01. 8. 22)
▲(주)G-한신	광명성 총회사	북한내 유리제품 생산시설 설립운영	평양	290만	‘01. 7. 18 (‘01. 10. 16)
한국 토지공사 (주)현대아산	조선 아시아 태평양평화 위원회	평양, 백두산 관광사업	평양, 백두산	-	‘03. 8. 25
G-한신-경평 인터네셔널	광명성 총회사	식품 가공공장 설립	평양 락랑구역	27억원	‘03. 10. 31

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004

주 : ▲: 「협력사업」 승인까지 받은 기업, ※ : 승인 취소된 기업

2. 경의선·동해선 철도·도로 연결

南北頂上會談 직후인 2000년 7월에 개최된 제 1차 남북장관급회담과 8월에 개최된 제2차 남북장관급회담에서 경의선 鐵道(서울~신의주) 및 道路(문산~개성)를 연결하기로 합의하였다. 이에 따라 우리측은 2000년 9월 18일 경의선 철도·도로 연결공사를 착수하여 철도는 2001년 12월 말 완료하였으며 최북단 역인 도라산 驛舎는 2002년 4월 30일 준공하게 되었다.

이후 2002년 8월에 개최된 제7차 남북장관급회담에서 경의선 철도·도로의 착공 등에 합의함에 따라 2002년 9월 18일 경의선 철도·도로와 동해선 철도·도로 연결공사 착공식을 남북이 동시에 개최하였다.

2002년 8월 개최된 남북경제협력추진위원회 제2차 회의에서 북측은 경의선·동해선 철도·도로 연결공사를 위한 자재·장비를 제공하기로 합의함에 따라 10월 19일부터 제공을 시작하여 2003년 10월말에 철도·

도로 기초공사에 필요한 1차분 자재·장비 제공을 완료하였다.

착공식 이후 남북은 공사에 필요한 실무적 사항 등에 대한 협의를 진행하면서 공사를 착실히 추진하여 2003년 2월 11일에는 동해선 임시도로 개통식을 갖고 금강산 육로시범관광을 실시하게 되었다. 특히 2003년 5월 개최된 남북경제협력추진위원회 제5차 회의에서 남북 철도궤도 연결행사를 개최하기로 합의함에 따라 2003년 6월 14일에 분단 반세기 동안 끊어져 있던 경의선·동해선 철도궤도를 남북이 동시에 연결하는 성과가 있었다. 우리측은 경의선 철도는 2002년 12월 31일, 도로는 2003년 10월 31일 공사를 완료하였으며, 동해선 철도·도로는 사전 環境평가 및 설계를 완료하고 본격적인 공사를 진행하여 노반공사 및 궤도부설, 포장공사를 본격 추진하고 있다.

북측은 우리측이 提供한 자재·장비를 사용하여 철도·도로 연결공사를 착실히 추진하여 경의선 철도는 군사분계선에서부터 약 3.5km까지, 동해선 철도는 군사분계선에서부터 약 4.7km까지 궤도부설을 완료하고 현재 역사부지 조성 등을 본격 추진하고 있다. 道路는 노반공사 및 구조물 공사(교량 등)를 모두 완료하였으며 2004년에는 포장공사를 본격 추진할 것으로 보인다.

<표 3-2> 남북철도·도로 연결공사 개요

노선	종류	규모	구간	거리(km)
경의선	철도	단선	문산역(남)-개성역(북)	27.3
	도로	4차선	통일대교북단(남)-개성(북)	12.1
동해선	철도	단선	저진(남)-온정리(북)	27.5
	도로	2차선	송현리(남)-고성(북)	24.2

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004.

<표 3-3> 남북 사이 차량의 도로운행에 관한 기본합의서 요지

<p>□ 기본 원칙</p> <ul style="list-style-type: none">○ 쌍방은 상대측 차량의 안전운행 및 운전자를 포함한 모든 인원의 신변안전 및 편의보장○ 군사적 보장문제는 쌍방 군사당국이 정하는 바에 따름.○ 쌍방은 상대측 운전사와 운행차량에 부여한 운전면허자격 및 기타 각종 증명서를 상호 인정 <p>□ 차량의 운행절차 및 방법</p> <ul style="list-style-type: none">○ 상대측 지역을 운행하고자 할 때는 상대측 차량운행사무소 책임자에게 신청서를 제출, 승인을 받아야 함.○ 운전사는 상대측 지역에 도착하면 해당 통과수속을 거친 후 승인받은 목적에 맞게 지정된 노선을 따라 운행하여야 함.○ 운전사는 운행과정에서 상대측 교통법규, 신호체계를 준수하여야 하며, 공동위원회에서 정한 표지를 차량에 부착하여야 함.○ 쌍방은 상대측 운전사가 운행목적, 교통질서, 사회공중도덕을 위반하는 경우 단속하고, 심한 경우 운행허가를 취소시킬 수 있음. 취소 시 상대측 차량운행사무소를 거쳐 운전사와 차량을 돌려보냄.○ 자연재해, 도로보수 등으로 차량운행을 일시정지시킬 수 있으며, 정지이유가 소멸된 경우 운행재개 허용 <p>□ 운행안전 및 사고처리</p> <ul style="list-style-type: none">○ 쌍방은 사고발생 시 긴급구조조치를 취하고, 즉시 통보하여야 하며, 각종 편의 보장○ 차량사고의 원인조사는 그 구역을 관할하는 측에서 담당하고, 특별한 경우 상대측 연락관 또는 인원의 입회를 허용함.○ 합의서에 정하는 사항에 대해서는 공동조사단을 구성·운영하고, 조사결과는 즉시 그 내용을 상대측에 통보하여야 함.
--

자료 : 통일부, 「통일백서」 2004 .

앞으로 남북간 철도·도로가 연결되면, 남북간 교역에 있어서 장애요인이었던 物流費를 절감하는 것은 물론, 향후 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR)⁹⁾, 몽골횡단철도(TMGR)¹⁰⁾로의 연계수송도 가능해 진다.

특히 京義線은 개성공단 개발을 促進하고 인천공항의 허브(HUB)기능강화에 기여할 것이며, 동해선은 금강산 관광활성화 및 설악산과의 연계관광을 촉진시킴으로서 동해권 경제발전에 기여할 것으로 예상된다.

한편 러시아, 중국, 몽골, 북한 등의 값싸고 풍부한 천연자원 및 노동력과 한국, 일본 등의 기술력 및 자본이 결합되어 유럽연합(EU) 같은 거대한 경제권 구축도 촉진 될 것으로 기대된다. 이러한 과정에서 자연스럽게 비무장 지대의 평화적 이용과 함께 군사적 긴장완화 및 신뢰구축을 논의하기 위한 여건도 조성될 수 있을 것이다.

3. 개성공단 개발사업

우리기업이 주로 입주하게 되는 北韓내 공업단지 조성을 위한 대규모 경제협력사업인 개성공단 개발사업(개성공업지구 공장구역 1단계 개발사업)이 본격적으로 추진되고 있다.

개성공단 개발사업은 북한 개성시와 판문군 평화리 일대 약 2000 만평(공단800만평, 배후도시 1,200만평)을 개발하는 것으로서 우선 韓國土地公社와 現代峨山이 공동으로 추진중인 1단계 100만평 규모의 공단을 조성하는 것을 목표로 사업을 추진 중에 있다.

개성공단 개발사업은 2000년 8월 9일 현대-아태간 합의서 체결 이후 공단조성에 필요한 設計·測量 등의 작업과 병행하여 공단개발을 위한

9) TMR(Trans-Manchuria Railway) : 만주횡단철도, 러시아 지바이칼 지방과 블라디보스톡을 연결하는 철도

10) TMGR (Trans-Mongolia Railway) : 몽골횡단철도, 중국의 단둥과 베이징을 거쳐 몽골의 수도인 울란바토르를 지나 러시아의 울란우데를 거쳐 시베리아 철도(TSR)와 만나 모스크바를 거쳐 파리로 이어지는 철도)

제도적 정비 작업을 동시에 추진하는 關係로 사업이 빠르게 進行되지는 못했으나, 사업자 및 남북 당국간 지속적 노력으로 2004년부터 본격적인 공사착수를 목표로 준비가 착실히 進行되고 있다.

<표 3-4> 개성공단 개발사업 추진경과

구분	추진내용	일자
사업자간 조치	o 현대-북아태간 총 2,000만평 개발합의서 체결	2000. 8. 22
	o 개성공단 1단계 건설 착공식 개최	2003. 6. 30
	o 1단계 100만평 측량·토질조사 완료	2003. 8. 8
	o 중기관리사무소(현대)설치 승인	2003. 12. 1
	o 개발사무소 착공식 개최	2003. 12. 11
북측조치	o 「개성공업지구법」 발표	2002. 11. 27
	o 토지허용증 발급	2002. 12. 1
	o 「개발」 및 「기업창설」 하위규정 제정·공포	2003. 6. 29
	o 「노동」 및 「세금」 하위규정 제정·공포	2003. 10. 1
	o 「관리기관」, 「출입·체류·거주」, 「세관」 규정 제정·공포	2003. 12. 17
남북한 협의	o 통관·통신·검역합의서 채택 ※남북경추위 산하 개성공단 실무협의회(2차)	2002. 12. 8
	o 투자보장 등 4대 경험합의서 발효	2003. 8. 20
	o 경추위 제 7차회의, '04년 초부터 본격공사 착수 합의-금년내 제도적 장치 마련, 내년 상반기내 경험사무소·시범단지 개발완료 등	2003. 11. 8
	o 개성공단·금강산 통행합의서 채택 ※남북경추위 산하 경험제도 실무접촉	2004. 1. 29

자료 : 통일부, 「통일백서」 2004.

<표 3-5> 개성공단지구법 하위규정 요지

<p><input type="checkbox"/> 개성공업지구 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> o 중앙지도기관이 개발업자 선정, 개발업자가 「개발총계획」 작성 o 중앙지도기관이 개발구역 내 주민이주, 건물철거 담당, 소요비용은 개발업자 부담 o 개발업자는 지구 내 △에너지 공급사업 △창고 보관수송 △건설사업 △관광오락사업 △광고사업을 포함한 모든 분야의 사업권보유 <ul style="list-style-type: none"> * 사업권을 제 3 자에게 양도·위탁 가능 o 중앙지도기관이 노력보장 등 개발사업의 원활한 추진 보장
<p><input type="checkbox"/> 개성공업지구 기업창설운영</p> <ul style="list-style-type: none"> o 남측 및 해외동포, 외국인이 모든 분야에서 단독 또는 공동투자가가능 <ul style="list-style-type: none"> * 기업의 등록자본은 총 투자액의 10% 이상 o 관리기관이 기업 창설승인·등록·영업·업종변경허가 담당 o 주식채권발행 허용, 물자 반 출입 신고제, 북한 기업·단체와 연계사업도 가능
<p><input type="checkbox"/> 지구의 세금</p> <ul style="list-style-type: none"> o 공업 지구내 창설기업 및 182일 이상 체류 개인이 납세자 o 기업소득세 : 결산이윤의 14%(장려부문은 10%) 또는 판매수입액의 2% <ul style="list-style-type: none"> * 장려·생산부문 : 이윤 발생년부터 5년 면제, 3년 50% 감면 서비스부문 : 2년 면제, 1년 50% 감면 o 개인소득세 : 노동소득의 종류·금액에 따라 4~20% 차등 과세 o 자동차세 : 차종에 따라 20 - 60 달러
<p><input type="checkbox"/> 세관</p> <ul style="list-style-type: none"> o 물자 반출입 원칙 신고제 (신고만으로 물자 반출입, 금지품 사전지정) <ul style="list-style-type: none"> - 휴대품은 구두신고로 같음, 외화는 신고없이 반출입 o 자주 왕래하는 운수수단은 세관등록·출입 (세관수속 생략) o 세관검사 편의보장 <ul style="list-style-type: none"> - 도착지 / 출발지 검사원칙, 표본검사 가능, 휴대품은 기계검사 (필요시 생략) o 관세면제 : 공업지구 반출입 물자,위탁가공물자

<p>□ 공업지구의 노동</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 북측 인력 채용원칙, 필요시 남측 및 해외동포·외국인 채용허용 <ul style="list-style-type: none"> * 중앙지도기관은 관리기관이 요청한 규모의 인력공급 보장 ○ 기업은 노력알선기업에서 공급한 인력 중 선발된 인원에 대해 종업원 대표자와 노동시간, 휴식, 노동보호, 노동규율 등에 관한 노동계약 체결 ○ 기업이 채용한 인력은 노력동원 금지 (자연재해 등 불가항력사유제외) ○ 임금 (월 50달러)·사회보험료 15%(7.5달러)·연 5% 미만 임금인상 주 48 시간 노동 등 ○ 노동분쟁은 △당사자 협의 △노동중재위 △중앙지도기관 또는 관리기관에 신고
<p>□ 관리기관 설립운영</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 관리기관 : 개발업자가 설립 <ul style="list-style-type: none"> · 투자조건조성/투자유치, 기업장설승인/등록, 건설허가 부동산/수송수단등록, 출입증발급, 사업준칙 작성 등 ○ 이사장 1 명 <ul style="list-style-type: none"> - 역할 : 관리기관 대표 사업전반 관할, 기구/정원수 제정. 구성원 임명 / 해임 - 임명/해임 : 관리기관 사업준칙에 따름(초대이사장은 개발업자가 임명) ○ 운영자금 : 수수료 등 수입으로 충당(예산 자체편성, 집행)
<p>□ 출입·체류·거주</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 적용대상 : 남측 지역에서 직접 출입하는 인원 및 수송수단 ○ 지구출입당국 : 출입통로 지장변경, 체류·거주·신분 등록 및 변경 관리기관 : 출입증명세출입증, 관광증, 자동차통행증 등) 발급 * 테러범, 마약중독자, 정신병자, 전염병자, 위조·훼손 증명서 소지자 출입금지 ○ 자동차 : 자동차통행증을 발급받아 지정통로로 출입, 열차 : 시간표에 따라 출입 ○ 출입절차 : 출입증명서 소지자출입통로로 출입, 신속한 출입세 관심사 및 검역 * 지구 → 북한 다른 지역 출입시 별도 사증 발급 ○ 체류·거주 : 단기 (90일 미만), 장기 (90일 이상), 거주(1년 이상)으로 구분, 등록대상자는 48시간 이내 체류등록, 1년 이상 거주시 거주 등록 ○ 체류등록 제외 : 7일 이하 체류자, 남측체류 국제기구, 외국기관 구성원, 관광객 등

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

4. 금강산 관광사업 활성화

金剛山觀光事業은 1998년 11월 18일 「금강호」가 출항하면서 시작되었다. 금강산관광은 사업자의 자금난, 육로관광·특구지정 등 관광활성화 조치의 이행이 지연되면서 2002년 초에는 관광객이 월 1천명까지 감소하는 등 중단위기에 직면하였다. 정부는 금강산관광을 계속 추진하는 것이 남북관계의 안정적 발전을 위해 반드시 필요하다고 보고, 2001년 6월에는 금강산관광사업에 참여한 한국관광공사에 남북협력기금¹¹⁾을 貸出하기로 결정하는 한편, 2002년 1월에는 금강산관광사업 지원방침을 발표하고 같은 해 4월부터 학생, 교사, 이산가족, 국가유공자, 장애인, 통일 교육강사 등의 금강산 관광경비 일부를 남북협력기금에서 지원하였다. 이러한 조치가 실시되면서 2002년 4월부터 학생, 교사 등을 중심으로 관광객이 늘어났다. 정부는 육로관광, 특구개발 등이 본격 추진될 때까지 경비지원을 지속할 계획이었으나, 국회가 북한 핵문제에 진전이 있을 때에 경비지원을 검토한다는 조건하에 豫算을 삭감하면서 경비지원이 2003년 1월 1일부터 중단되었다.

이로 인해 금강산관광은 관광객 감소, 사업자의 자금난 등으로 어려움을 겪었으며, 2003년 4월 26일부터 6월 26일까지는 북측이 사스(SARS, 급성호흡기증후군)를 이유로 남한주민의 북한방문을 금지하면서 금강산관광이 일시 중단되기도 하였다. 그러나 이러한 어려움 속에서도 2003년에는 육로관광이 시작되고 특구개발에 필요한 제도적 장치가 갖추어지는 등 관광활성화의 土臺가 마련되었다.

가 . 육로관광 실시

2002년 12월 11일 東海線 임시도로 연결공사가 완료되고 2003년 1월

11) 남북협력기금 : 남북한 인적 교류 및 경제협력 촉진을 목적으로 설치된 기금.

27일 제7차 남북군사실무접촉에서 동·서해지구 임시도로 통행의 군사적 보장을 위한 합의서가 타결되면서 금강산 육로관광을 실시할 수 있는 여건이 마련되었고, 사전답사(2003.2. 5-6), 시범관광(2003. 2. 14-16)에 이어 일반인 대상 육로관광이 3차례 실시되었다.

분단 50여년만에 非武裝地帶가 민간인에게 개방되면서 관광객이 크게 늘어날 것으로 기대되었으나, 북측이 동해선 철도·도로공사를 위해 임시도로의 사용중지를 요청하면서 3월 2일부터 일시중단되기도 하였다. 우리 정부 및 사업자는 당국간 회담, 사업자간 협의 등을 통해 북측에 육로관광 재개를 계속 촉구하였다. 그 결과, 남북경제협력추진위원회 제5차 회의에서 남북한 당국이 육로관광 再開에 합의한 데 이어, 양측 사업자가 구체적인 재개일정을 확정함으로써, 9월 1일부터 육로관광이 재개되었으며 2004년 10월 현재 총 22만 8천여명이 육로로 금강산을 방문하였다.

금강산 육로관광은 남북관광교류 활성화에 새로운 전기를 마련하는 한편, 중장기적으로 설악-금강 連繫觀光이 실현될 수 있는 토대가 될 것으로 기대된다.

나. 관광지구 개발사업 추진

북측은 2002년 11월 25일 「금강산관광지구법」(최고인민 상임위 정령 제 3,413호)을 발표한데 이어, 2003년 6월 29일에는 「금강산관광지구개발규정」과 「금강산관광지구 기업창설운영규정」을 발표하였다. 또한, 2003년 10월 8일에는 북측 최고인민회의¹²⁾ 상임위원회의 비준을 받아 금강산관광지구 경계를 확정하였다.

이에 따라, 강원도 고성·해금강·삼일포·통천 등이 금강산관광지구로 지정되었고, 이 지역에서는 간소한 절차로 出入, 投資 및 營業, 관

12) 최고인민회의 : 입법권을 행사하는 북한의 최고 주권기관, 1948년 8월 25일 설립.

광 등을 할 수 있게 되었다. 또한, 관광지구내에서의 자유왕래, 투자자 산 보호 등 관광객 및 투자자의 기본적인 권리도 제도적으로 보장되었다.

이 법에 따라 현대아산이 금강산관광지구의 개발사업자로 指定되고 이 지역에 대해 50년간 토지이용권을 확보하였다. 현대아산은 WTO(세계무역기구)¹³⁾ 등과 협조하여 금강산관광지구 종합개발계획을 수립 중이며, 2004년도 상반기 중 개발계획을 확정할 계획이다. 開發計劃은 중장기적인 개발전략과 세부사업계획을 포함하는 것으로, 앞으로 현대아산은 이 계획을 바탕으로 국내외 기업들의 투자를 유치하여 호텔, 골프장, 스키장 건설 등 본격적인 개발사업을 추진해 나가게 된다. 정부는 금강산 관광지구 개발계획이 금강산의 자연환경을 보전하면서 경제적 타당성을 갖춘 합리적인 方向으로 수립될 수 있도록 유도해 나갈 방침이다.

5. 대북 식량차관 제공

정부는 2002년에 이어 2003년에도 북한의 식량난을 덜어준다는 인도적 측면 등을 감안하여 40만 톤의 쌀을 借款방식으로 북한에 제공하였다.

남북경제협력추진위원회 제5차 회의(2003년 5월 23일)에서 쌀 40만톤을 북한에 제공하기로 합의하였고, 6월 21일 남북교류협력추진협의회에서 1억1천만달러 범위 이내의 남북협력기금貸出을 의결하였다. 식량차관금액은 톤당 미화 265달러를 기준으로 북한과 합의한 1억 600만달러이다. 차관제공조건은 10년 거치 30년 상환, 이자율 1%로 2000년, 2002년과 동일하다.

13) WTO(World Trade Organization) : GATT(관세 및 무역에 관한 일반협정)체제를 대신하여 세계무역질서를 세우고 UR(우루과이 라운드) 협정을 감시하는 국제기구.

<표 3-6> 남북간 식량차관 제공합의서 요지 (2003. 5. 23)

1. 남측은 북측에 쌀 40만 톤을 차관으로 제공한다.
2. 차관금액은 제공하는 쌀 가격을 톤당 US \$265 로 계산하고. 남측은 북측항까지의 수송에 관련된 비용부담 , 북측은 하역·항만비용과 체선료 등을 부담한다 .
3. 상환기간은 차관제공 후 거치기간 10년 포함 30년, 이자율 연 1.0%로 한다.
4. 차관공여 및 상환은 남측의 한국수출입은행과 북측의 조선무역은행사이에 체결되는 차관계약에 의한다.
5. 인도인수에 관한 사항은 「식량인도·인수절차」에 따르며, 이의 이행을 위하여 남측은 식량인도회사를, 북측은 식량인수회사를 각각 지정하여 상대방에 통보한다.
6. 북측은 식량차관 제공이 원만하게 이행되도록 남측인원들의 신변안전과 무사귀환 및 선박의 안전운행을 보장하며, 필요한 편의를 제공한다.
7. 북측은 남측의 분배투명성 확인·보장 등 쌀 제공이 원활하게 진행될 수 있도록 적극 협력한다.
8. 이 합의를 이행하는 과정에서 제기되는 문제는 남북 당국이 협의하여 해결한다.

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

이러한 借款형식의 식량제공은 남북경제공동체 형성을 위한 신뢰분위기를 조성함으로써 남북관계 개선에 기여할 것으로 평가된다.

식량차관 제공과 관련하여 2003년 6월 26일 한국수출입은행과 북한의 조선무역은행간 차관계약을 체결하였고, 우리측은 식량인도회사로 농수산물유통공사를, 북한은 식량인수회사로 수매양정 산하 청길무역회사를 선정하여 2002년에 이어 인도·인수 업무를 代行하도록 하였다.

수송은 1항차가 7월 3일 목포에서 남포로 출항하였고, 12월 15일 마지막 55항차까지 약 5개월여에 걸쳐 남포, 송림, 해주, 원산, 흥남, 청진 등 총 6개 항구로 전달하였다.

<표 3-7> 북한 항구별 전달물량

항구	남포	원산	홍남	청진	송림	해주	계
물량(천톤)	208.2	51.8	50	45	30	15	400
항차수	21	11	8	7	5	3	55

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

한편, 정부는 제공되는 식량의 分配투명성을 확보하는데도 노력을 경주하였다. 북한은 쌀의 구체적 분배내역(지역, 대상, 수량 등 포함)을 10만톤 단위를 基準으로 인수일 30일 이내에 문건으로 南側에 통보하며, 매 분배 문건 통보 후 10일 이내에 남측 인원들이 동·서해 각각 한 곳 이상의 분배현장을 확인할 수 있도록 합의하였다.

이에 따라 북한은 매 10만톤 단위로 11개 시·도, 194개 시·군·구역에 대한 분배결과를 통보해 왔으며, 우리측은 매 10만톤마다 동·서 3곳씩 총 4차에 걸쳐 총 59명이 12곳의 식량공급소를 방문하였다.

<표 3-8> 분배현장확인 개요

구분	지역	일시	식량공급소	구분	지역	일시	식량공급소
1차	청진	9.23	청암구역 락양	3 · 4 차	남포	12.3	천리마구역 제 7
	남포	9.30	와우도동		청진	12.4	포항구역 청송
	홍남	10.1	룡성		홍남	12.6	운성 1동
2차	해주	10.26	룡당동		원산	12.10	문천시 해방산동 제련
	원산	10.28	봉춘동		남포	12.16	평양시 만경대 구역 금성 1동
	평양	11.7	만경대구역 축전 2동		원산	12.17	강원도 원산시 장덕

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

분배현장확인 결과, 지역마다 조금씩 차이는 있으나 북한은 주민들에게 우리 쌀을 kg당 46원, 1인당 하루에 300~380g, 월 2회 공급하고 있

었으며, 북한 주민들은 남한동포에 感謝를 표시하면서 품질이 괜찮으나 풀기가 없다는 반응을 보였다. 한편, 우리 쌀의 군전용 우려에 대해 북한의 식량분배 관계자는 “군은 자체생산한 식량만 공급받고 있으며, 다만 군이 수송에 협조할 수 있다”고 설명하였다.

남북경제협력추진위원회 북측위원장 최영건은 12월 17일 전화통지문을 통해 쌀 40만톤 輸送이 귀측의 협력 하에 성공적으로 끝난 데 대해 사의를 표하는 바이며, 앞으로도 동포애와 인도주의적 입장에서 북남사이의 협력사업이 잘 되기를 바란다“는 내용으로 사의를 표하였다.

제2절 남북교류협력 기반조성

1. 남북간 물자교역

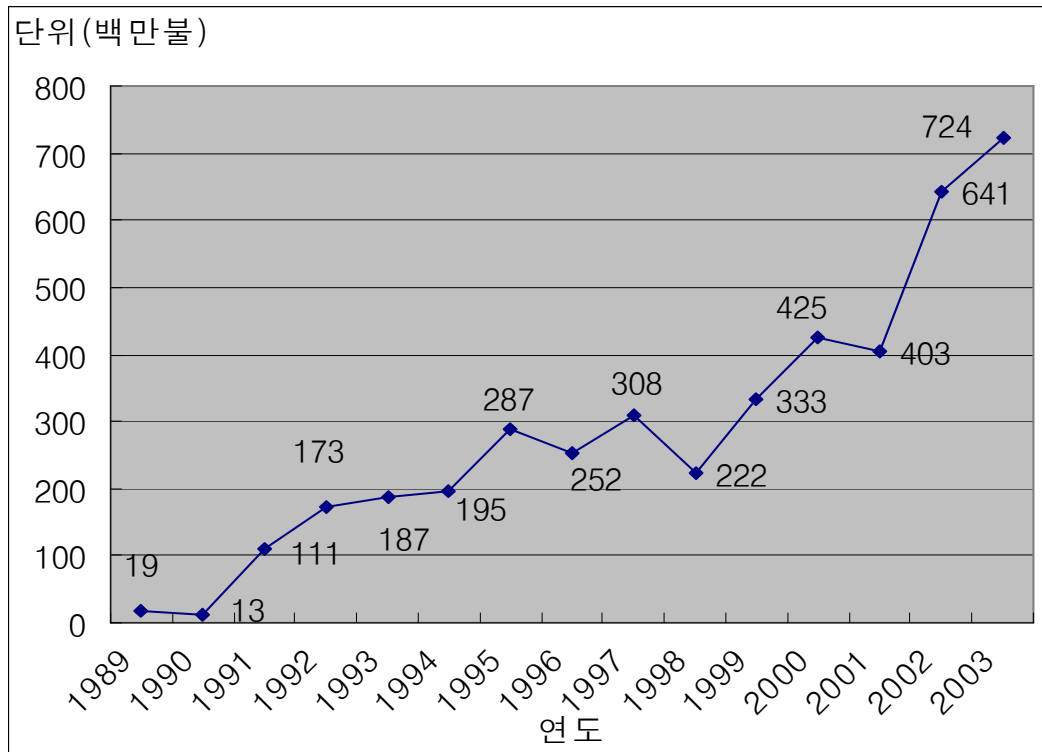
가. 교역규모

2003년 남북교역은 4개 경협합의서 채택을 비롯한 남북경협의 활성화에 힘입어 전년보다 12.9% 增加한 7억 2천만달러에 이르렀다. 반입은 2억 8,925만 달러로 전년보다 5.5%증가하고 반출도 4억 3,496만 달러로 17.5% 증가하였다. 반입은 북한의 경제사정 등으로 인해 반입-품목이 제한되어 그 증가율이 낮은 반면, 반출은 경협사업의 진전에 따라 관련 물자의 수요가 확대됨에 따라 증가율이 높은 편이다.

2003년도 전체적인 交易規模의 증가는 전년에 이은 위탁가공교역 및 상업적 매매거래가 4억 867만 달러로 전년보다 19.2% 증가하는 등 거래성 교역의 꾸준한 증가세와 인도적 대북지원, 식량차관제공, 남북철도·도로 연결공사 관련 자재·장비지원 등 비거래성 교역이 3억 1,553만 달러로 5.6% 증가함에 따른 것이다. 1989년 남북교역이 시작된 初期에는 2천만달러에도 미치지 못하였던 교역규모가 2002년 6억달러, 2003

년 7억달러에 이르게 됨으로써 1989년과 비교할 경우 교역규모는 38배 증가하였다. 이에 따라 2002년부터 남한이 中國에 이어 북한의 제2교역 상대로 浮上하게 되었다.

<그림 3-1> 연도별 남북교역액 변동추이



자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

나 . 유형별 남북교역

2003년도 거래성 交易(상업적 매매거래, 위탁가공)은 4억 867만 달러로 전년대비 19.2% 증가하였고 , 전체 교역액의 56.4%를 차지하였다. 이중 반입은 2억 8,908만 달러로 전년대비 7.0%, 반출도 1억 1,959만 달러로 64.3% 각각 증가하였다.

거래성 교역 중 상업적 매매거래는 2억2,367만달러로 전년대비 30.2%

증가하고, 전체 교역액의 30.9%, 거래성 교역의 54.8%를 차지하였고, 위탁가공교역은 1억 8500만 달러로 전년대비 8.1% 증가하고, 전체 교역액의 25.5%, 거래성 교역액의 45.2%를 차지하였다.

또한 비거래성 교역은 3억 1,553만 달러로 전년대비 5.6%증가하고, 전체 교역액의 43.6%를 차지하였다. 主要 유형별로는 인도적 지원물자인 대북지원이 2억 7,065만 달러로 비거래성 교역액의 85.8%를 차지하고 있으며, 경수로사업 2,376만 달러, 금강산 관광사업 1,610만 달러, 협력사업 501만 달러로 각각 비거래성 교역액의 7.5%, 5.1%, 1.6%를 차지하고 있다.

<표 3-9> 유형별 남북교역 현황

(기준일/단위 : 2003. 12. 31, 천달러,%)

구분		반입	반출	합계	구성비	전년대비 증가율
거래	상업적 거래	177,443 (167,400)	46,227 (4,382)	223,670 (171,782)	30.9 (26.8)	30.2
	위탁가공	111,639 (102,789)	73,370 (102,789)	185,009 (171,177)	25.5 (26.7)	8.1
	소계	289,082 (270,189)	119,597 (72,770)	408,679 (342,959)	56.4 (53.4)	19.2
비 거래	경수로 사업	- (1)	23,767 (58,568)	23,768 (58,569)	3.3 (9.1)	-59.4
	금강산 관광사업	- (1)	16,105 (11,916)	16,105 (11,916)	2.2 (1.9)	35.2
	협력사업	170 (1,385)	4,846 (11,665)	5,016 (13,051)	0.7 (2.0)	-61.6
	KEDO 중유	- (0)	- (2,041)	- (2,041)	0.0 (0.3)	-100.0
	대북지원	- (0)	270,650 (213,194)	270,650 (213,194)	37.4 (33.2)	27.0
	소계	170 1,387	315,368 (297,384)	315,539 (298,771)	43.6 46.6	5.6
	총계	289,252 (271,575)	434,965 (370,155)	724,217 (641,730)	100.0	12.9

()는 2002년 금액임.

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

다. 남북간 교역수지

2003년도 교역수지는 명목상으로는 남한이 1억 4,571만 달러 흑자이나 비 거래성 반출입을 制外한 실질교역 수지는 1억 6,941만 달러로 적자이다. 1989년부터 2003년까지 누적명목 수지는 남한이 4억 1,596만 달러 적자이나 비거래성 교역을 제외한 누적 실질수지는 이보다 훨씬 적자 폭이 큰 16억 7,283만 달러이다.

이러한 교역수지구조는 금강산 관광사업, 비료지원, 경의선·동해선 철도·도로연결공사 관련 자재장비와 식량차관 등을 추진하면서 이른바 비거래성 교역이 큰 비중을 차지하게 되면서 赤字 폭이 확대되고 있는 추세에 따른 것이다.

이러한 교역수지의 불균형은 북한경제의 반입여력이 확보되고, 청산결제 등을 통해 교역품목이 확대되면 다소 緩和될 수 있을 것으로 전망된다.

라. 교역형태·품목

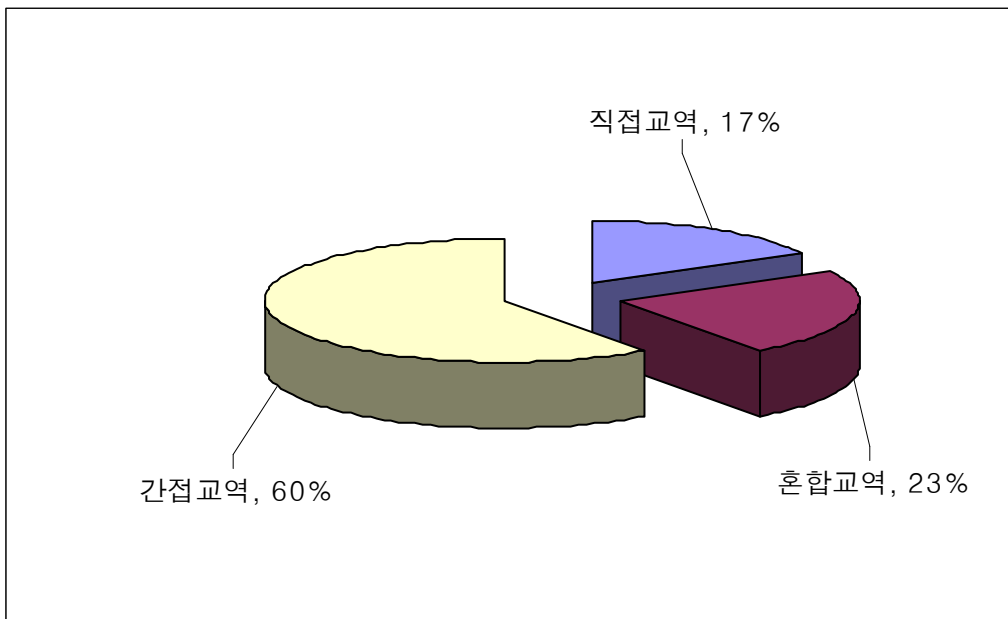
남북교역 초기에 해외중개상을 통해 간접교역 形態로 진행되어 오다 1990년대 중반부터 한약재, 농산물, 위탁가공교역의 일부 품목을 중심으로 남북교역 당사자간 직접계약을 체결하여 거래하는 직접교역의 비율이 늘어나고 있는 추세이다. 그러나 아직까지 통행·통신 등의 제약에 따른 거래위험을 줄이기 위해 중개교역을 하는 경우가 많다.

통일부가 한국무역협회와 공동으로 2003년 9월 300여개의 남북교역업체를 대상으로 교역실태조사를 실시한 결과 남북교역 당사자간 직접 계약하는 직접교역 업체수의 비율은 17.4% 인 반면 제3국 중개인을 통한 간접교역은 60.1%, 직접교역과 간접교역방식을 병행하는 혼합교역은 22.5%인 것으로 조사됐다.

이와 관련하여 남과 북은 2003년 8월 28일 남북경제협력추진위원회

제6차 회의에서 남북한간 직거래 확대추진에 합의하였으며, 後續協議를 통해 2004년 상반기 중에 개성공단에 직교역을 위한 경협 협의사무소를 설치하기로 하였다. 이같이 직교역 확대를 위한 제도적 장치 등 여건이 조성됨에 따라 남북간 직교역의 比重은 점차 확대될 것으로 전망된다.

<그림 3-2> 남북교역 형태



자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

남북한 교역품목의 수는 1989년에는 25개에 불과하였으나, 2002년 572개, 2003년 588개로 꾸준히 증가해 왔으며, 2003년의 경우 반입품목 수는 186개로 전년에 비해 18개 감소한 반면, 반출품목 수는 530개로 35개 증가하였다.

<표 3-10> 연도별 교역 품목 현황

(기준일/ 단위 : 2003. 12. 31, 개)

연도	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	2000	2001	2002	2003
품목수	26	57	92	103	158	244	258	365	449	488	578	549	572	588

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

북한에서 남한으로 오는 반입품목 중 가장 많은 비중을 차지하고 있는 품목은 농림수산물, 섬유제품, 철강·금속제품 순이다.

농림수산물은 꾸준히 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 2003년에는 44.2%를 차지하고 있다. 섬유제품은 1992년부터 시작된 위탁가공교역이 점차 확대되면서 그 비중이 높아지기 시작하여 2003년에는 33.4%를 차지하고 있다.

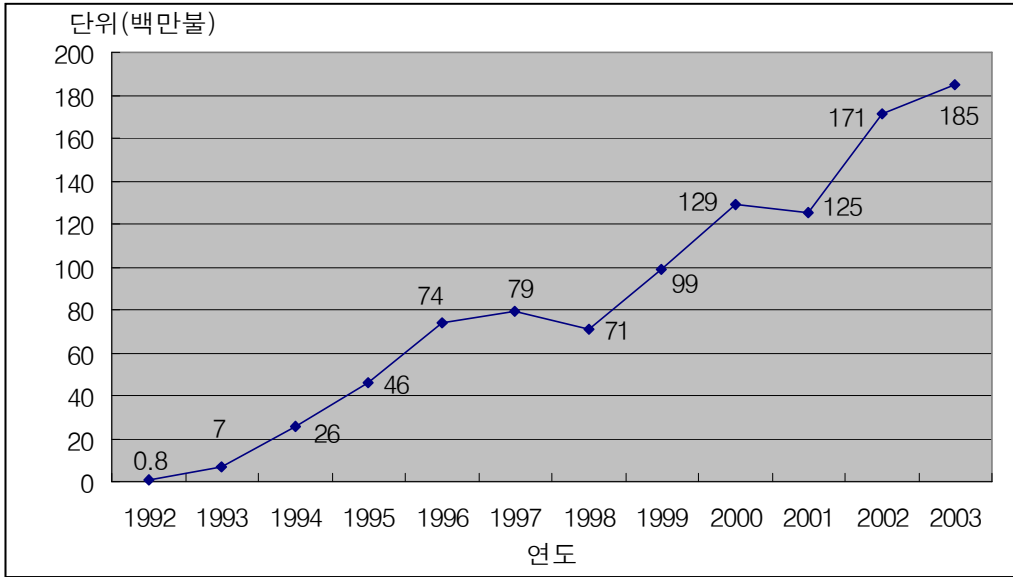
철강·금속제품은 교역 初期에 금괴 등 광산물과 아연괴, 선철 등이 주류를 이루었으나 최근에는 반입량이 계속 감소하고 있으며 2003년에는 11.3%를 차지하였다.

북한으로 반출되는 물품은 초기에는 농업용 비닐자재 등 화학제품이 많았으나, 위탁가공교역의 시작과 함께 섬유류의 반출이 늘어나 지금까지 높은 비중을 차지해 왔으며, 최근에는 식량·비료지원 등으로 인해 농림수산물, 화학제품의 반출 비중이 높아졌다. 2003년 주요 반출품목은 농림수산물 28.9%, 화학공업제품 21.0%, 섬유류 20.5%, 잡제품 8.3%, 철강금속제품 6.4%, 기계류 6.4% 등이다.

2. 위탁가공교역

위탁가공교역은 남한에서 원·부자재의 전부 또는 일부를 북한에 반출하여 가공한 후 국내에 가공제품을 再反入하고 북측거래 상대방에게 일정액의 가공임을 지급하는 교역형태이다. 2003년도 위탁가공교역액은 1억 8,500만달러로 전년대비 8.1% 증가하였다. 위탁가공교역액은 전체 교역액의 25.5%, 거래성 교역액의 45.2%를 차지하고 있다.

<그림 3-3> 연도별 위탁가공교역 추이



자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

<표 3-11> 위탁가공교역 현황

(기준일/단위 : 2003. 12. 31. 천달러, %)

연도	반 입			반 출			합 계		
	전체	위탁 가공	구성 비	전체	위탁 가공	구성 비	전체	위탁 가공	구성 비
1989	18,655	-	-	69	-	-	18,724	-	-
1990	12,278	-	-	1,188	-	-	13,466	-	-
1991	105,719	-	-	5,547	-	-	111,266	-	-
1992	162,863	638	0.4	10,563	200	1.9	173,426	839	0.5
1993	178,167	2,985	1.7	8,425	4,023	47.8	186,592	7,008	3.8
1994	176,298	14,321	8.1	18,249	11,343	62.2	194,547	25,663	13.2
1995	222,855	21,174	9.5	64,436	24,718	38.4	287,291	45,892	16.0
1996	182,400	36,238	19.9	69,639	38,164	54.8	252,039	74,402	29.5
1997	193,069	42,894	22.2	115,270	36,175	31.4	308,339	79,069	25.6
1998	92,264	41,371	44.8	129,679	29,617	22.8	221,943	70,988	32.0
1999	121,604	53,736	44.2	211,832	45,883	21.7	333,437	99,620	29.9
2000	152,373	71,966	47.2	272,775	57,224	21.0	425,148	129,190	30.4
2001	176,170	72,579	41.2	226,787	52,345	23.1	402,957	124,924	31.0
2002	271,575	102,789	37.8	370,155	68,388	18.5	641,730	171,177	26.7
2003	289,252	111,639	38.6	434,965	73,370	16.9	724,217	185,009	25.5
합계	2,335,544	572,330	24.3	1,939,578	441,451	22.8	4,295,122	1,013,780	23.6

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

2003년의 위탁가공교역 參與 業體 수는 109개에 이르고 있으며, 최근 5년 연속 100개 이상 維持하고 있어 안정되는 추세를 보여주고 있다.

신규 참여업체수가 크게 증가하지 않는 가운데 위탁가공교역이 꾸준히 증가하고 있는 것은 교역규모가 1억 5,472만 달러로 위탁가공교역의 83.6%를 차지하고 있는 섬유류와 1,574만 달러로 85%를 차지하고 있는 전자전기제품의 초기 생산설비의 반출이 완료되어 원·부자재 반출과 완제품 반입이 본 궤도에 오른 때문으로 볼 수 있다.

<표 3-12> 연도별 위탁가공 참여업체 현황

(단위 : 개)

연도	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
업체수	4	12	11	24	70	64	66	131	157	147	108	109

자료 : 통일부, 「통일백서」, 2004 .

3. 남북경협합의서

가. 합의내용과 의미

남북한은 2000년 11월 경제협력 상무접촉에서 투자보장, 청산결제¹⁴⁾ 등 4대 경협합의서 채택한 후, 각각의 내부절차를 거쳐 2003년 8월 20일 합의서를 발효시켰다.

이는 남북 간에 適用될 경제협력분야에 최초의 제도적 장치로 남북 당국간 협의를 통해 마련했다는 점과 남북경협 진전에 상응한 안정적인 발전의 토대를 구축하는 계기를 조성하였다는 데 큰 의의가 있다. 4개 경협합의서 발효시 기대효과는 다음과 같다.

14) 청산결제 : 무역거래에서 일정기간에 한번씩 누적된 대금을 결제하는 방식.

1) 투자보장 합의서

앞으로 우리 기업이 북한에 투자하는데 따른 불확실성이 줄어들게 되므로 대북투자 活性化에 크게 기여할 것으로 기대되며, 지금까지 대북 투자자산에 대한 보호장치가 없었기 때문에 수용위험 및 送金제한 위험에 노출되어 있었으나, 발효 후에는 투자자산의 보호, 수용금지 및 수용시 국제시장가치로의 보상 투자자금 및 수익금의 자유송금 등이 보장된다.

부수적으로는 일방적 契約破棄 위험방지, 임직원의 방북편의, 기술자의 방북지도 등으로 인해 보다 자유로운 경영활동이 가능해지고 전반적인 교류·협력의 활성화에 크게 이바지하게 될 것이다.

2) 이중과세방지 합의서

남북간에 이중과세방지제도가 도입됨으로써 양측 투자기업의 조세부담이 경감되고 남북한 투자수익이 증대되어 남북경협을 실질적으로 지원하게 되는 효과가 발생하게 된다.

지금까지는 우리 기업이 북한에 진출(합영¹⁵⁾, 합작, 단독투자)하여 얻은 소득에 대해 쌍방의 법률에 따라 중복과세(북 14%, 남 28%) 되었으나, 발효 후에는 북한에서 납부한 稅金에 대해서는 남한에서 면세(북한 기업소득세율 14%만 납부)된다.

3) 상사분쟁 해결절차 합의서

남북간 商社分爭의 효율적 해결에 있어서는 납기지연, 품질불량 등 계약불이행 사태 발생 시 중재기관을 이용하지 못함에 따라 대부분 손실을 감수하는 처지였으나, 발효 후에는 중재기관을 통한 상사분쟁의 신속·효율적 해결이 가능하다.

15) 합영 : 북한의 외국투자 기업형태로서 출자지분에 따라 경영이윤과 기업해산시 잔여자산이 귀속되며 현재 북한에서 이루어지고 있는 대부분의 외국인 투자형태.

남북간 교역의 안정화·예측성을 제고하고, 직교역을 유도하여 북측 및 남한기업이 계약불이행시 해결과정과 그에 따른 손실에 대해서 사전인지·이해가 가능하여 계약 불이행 사례예방에 도움이 된다.

남북협력기금의 손실보조제도의 도입여건이 마련되어 남북간 교역 및 투자시 계약불이행에 대한 양측간의 귀책사유에 대한 조사 및 판정이 가능해 진다.

4) 청산결제 합의서

남북 양측간 직결제가 가능하여 남북간 거래에 수반하는 대금결제가 남북 양측이 지정한 은행간의 청산계정 또는 換去來契約을 통해 이루어져 제3국 은행을 경유한 대금결제의 번거로움과 환전 및 송금비용이 절약된다. 청산결제의 경우 대금결제용 외화를 사전에 준비할 필요가 없으므로 경화가 부족한 북한에게는 필요물품의 적기확보에 도움을 주고 우리 기업에게는 반출즉시 대금을 회수함으로써 상환의 확실성이 보장된다.

환결제의 경우에도 국제간 대금결제관행에 준하여 대금결제가 이루어지므로 남측 기업의 대북 결제처리 負擔이 경감되고 다양한 결제방식으로 계약이 가능해져 편의성이 제고된다.

부수적으로 청산결제는 남북한 교역의 지속적 확대에 기여하고, 대북 투자를 촉진하는 觸媒역할 수행이 가능하며, 금융부문에 있어서도 남북간의 본격적인 교류협력이 이루어질 것으로 예상된다.

청산결제제도는 은행의 고유업무와 관련되는 전문적·기술적 사항이 많으므로 합의서에는 기본적인 사항만 정하고 청산계정의 운영에 관하여 필요한 세부적인 사항은 통상적인 관례에 따라 쌍방이 지정하는 청산결제은행간에 정하도록 하였다.

나. 후속조치

후속조치 사항으로는 투자보장합의서 및 이중과세 방지합의서는 追加 조치없이 시행되며, 상사분쟁해결절차 합의서는 당국간 상사중재위 요 구성과 운영 합의서를 북한과 협의해서 확정해야 하며, 북한을 국제중재협약에 가입토록 유도하고 손실보존제도에 관한 세부규정 및 약관을 마련해야 한다.

청산결제 합의서도 당국간 청산결제 품목과 한도, 일반결제은행지정문제를 협의해야하고, 청산결제은행간에 정산 및 계리방법 등 실무협의를 해야한다.

제3절 남북 해운현황

1. 남북 해상운송 현황

남북한은 1991년 12월과 1992년 9월에 南北基本合意書와 부속 합의서를 통해 상호해상항로를 開設하기로 합의하였으나, 항로개설 및 국적선¹⁶⁾ 運航을 공식적으로 인정하지 않아 별다른 진전을 보지 못하고 있다. 그러나 우리측의 적극적인 노력으로 남북해상항로는 투입선박과 물동량이 꾸준히 증가하였다. 남북한간 선박운항회수는 1994년 97회에서 2003년 2,022회로 증가하고 있으며, 항로별로는 같은 기간 북한에서 남으로 운항한 회수가 총 6,315회로서 남한에서 북한으로 운항한 4,688회보다 월등히 많다. 그러나 항로별 물동량은 남한에서 북한으로 수송한 양이 총 466만 3,000톤으로 북에서 남으로 수송한 203만 8,000톤을 크게 상회한다.

한편 남북해상수송은 1995년 부산~나진 항로가 개설되기 전까

16) 국적선 : 자기 나라에 선적을 등록하고 자기 나라의 국기하에 운항하는 선박을 말한다. 해상운송에서는 세금관계로 선주의 국적과는 다른 나라의 선박을 등록하여 그 나라의 국기를 달고 운항하는 소위 편의국적을 획득하는 경우가 있기 때문에 당해 선박이 어느 국가에 적을 두고 있는가를 밝히기 위한 개념이다.

지 부정기적으로 선박을 用船하여 이루어졌다. 그리고 대부분 중국을 경유하여 운송됨으로써 교역제품의 원가상승요인으로 작용하고 있다. 현재 남북간 컨테이너 항로는 동룡해운이 2,283톤급 컨테이너선을 투입하고 있는 부산~나진 항로와 국양해운에 의해 2,684톤급 컨테이너선이 就航하고 있는 인천과 남포 2개 항로이다. 향후 남북 해운합의서가 발효되면 남북한 당국은 각각 7개항을 개방하게 된다.

<표 3-13> 정기화물선(컨테이너선) 수송실적

구 분	수송량(TEU)								
	'95	'96	'97	'98	'99	2000	2001	2002	2003
계	114	2,475	3,019	9,832	9,833	11,172	8,527	잘못된 계산식	잘못된 계산식
부산/나진	114	2,475	3,019	5,720	5,225	4,859	3,827	4,064	4,726
인천/남포	-	-	-	4,112	4,608	6,313	4,700	5,171	5,930

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상 수송현황」, 2004, 10.

<표 3-14> 컨테이너 정기항로 취항선박 현황

항 로	선 사	선 명	선 적	총톤수	적재능력	항로개설	운항개시
부산/나진	동룡해운	추 성 호	중 국	2,283	100TEU	'95.10.	'95. 10.
인천/남포	국양해운	트레이드포춘호	파나마	2,684	253TEU	'98. 8.	'02. 2.

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상수송현황」, 2004, 10.

주 : 부산/나진간에는 월3회, 인천/남포간에는 월4회 정기적으로 운항

<표 3-15> 정기여객선(금강산 관광유람선) 수송실적

구 분	수송인원(명)						
	계	'98	'99	2000	2001	2002	2003
계	573,735	10,524	147,445	213,232	64,631	93,248	44,655
동해/장전	348,264	10,524	147,445	163,070	27,225	-	-
부산/장전	57,583	-	-	50,162	7,421	-	-
속초/장전	167,888	-	-	-	29,985	93,248	44,655

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상 수송현황」, 2004, 10.

<표 3-16> 금강산 관광항로 취항선박현황

항 로	선 사	선 명	선 적	총톤수	승객 정원	항로 개설	비 고
속초/ 장전	현대 아산	설봉호	파나마	9,088	720	2001.1.	· 운항개시 : 2001. 1. · 2000.10. 동해/장전 임시운항

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상수송현황」, 2004, 10.

주 : 2001. 7.부터 현대아산(주)에서 현대상선(주)의 금강산관광사업 인수

<표 3-17> 경수로 건설사업 소요물자·인력 수송실적

구분	화 물 (톤)							인 원 (명)						
	'97	'98	'99	2000	2001	2002	2003	'97	'98	'99	2000	2001	2002	2003
횡수	5	8	13	25	32	30	17	-	2	-	6	30	52	52
수송량	5,190	2,965	17,475	56,653	87,958	68,031	31,531	-	120	-	829	4,317	6,630	5,153

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상수송현황」, 2004, 10.

주 : 선박운항횡수는 왕복기준임

<표 3-18> 경수로항로 취항여객선현황

항로	선사	선명	선적	총톤수	승객정원	항로개설	운항개시
속초/양화	대아고속해운	한겨레호	한 국	445	445	2001.8.	'01. 8.

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상수송현황」, 2004, 10.

주 : 월4회 정기적으로 속초/양화간을 운항(매주 화요일 속초출항/양화입항, 수요일 양화출항/속초입항)하며 평상시에는 묵호/울릉간 운항

<표 3-19> 남·북한간 해상수송현황 총괄

(단위 : 척, 천톤)

구분	계		반출 (남한→북한)		반입 (북한→남한)	
	선박	수송량	선박	수송량	선박	수송량
'94	97	138	27	7	70	131
'95	307	627	99	281	208	346
'96	322	335	101	148	221	187
'97	357	611	113	361	244	250
'98	602	558	260	396	342	162
'99	1,714	984	731	781	983	203
2000	2,073	703	916	547	1,157	156
2001	1,686	641	766	402	920	239
2002	1,823	1,056	798	899	1,025	157
2003	2,022	1,048	877	841	1,145	207

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상수송현황」, 2004, 10.

주 : 선박운항횟수는 편도기준임

<표 3-20> 남북한별 보유톤수

(단위 : 천G/T)

	2002	2001	2000	1999	1998
남북	1,530	1,457	1,438	1,313	1,192
등록선	764	659	615	608	524
북한	81	85	85	79	72
남북한	845	744	700	687	596
남/북(배)	9.4	7.8	7.2	7.7	7.3

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상수송현황」, 2004, 10.

주 : 남북 - 국적 취득을 조건부로 한 용선(국취부나용선) 포함, 남북한 - 남한의 등록선과 합산한 수치, 남/북(배) - 남한의 등록선과 대비한 수치임.

<표 3-21> 남북한별 하역능력

(단위 : 천톤)

	2002	2001	2000	1999	1998
남한	486,510	469,585	430,437	417,561	416,254
북한	35,500	35,500	35,500	35,010	35,010
남북한	522,010	505,085	465,937	452,571	451,264
남/북	13.7	13.2	12.1	11.9	11.9

자료 : 해양수산부, 「남북한간 해상수송현황」, 2004, 10.

2. 남북 해상운송의 문제점

남북 海上運送의 문제점은 크게 법적·제도적인 것과 물리적인 제약 요인으로 나누어 볼 수 있다. 전자는 특별한 비용부담이 없이 남북 합의만으로 해결이 가능하나 후자는 투자를 수반하는 점에서 장기적으로 해결방안을 모색해야 한다.

가. 법적 제도적 문제

2004년 6월 5일 남북 경제협력 추진위원회 제9차 회의 시 남북 장관급 회담 수석대표가 남북 해운합의서 및 부속합의서를 交換함으로써 쌍방이 국회 동의절차 등을 거치면 곧 발효될 것으로 예상된다. 남북 해운 합의서가 발효되면 지금까지 제3국적선에 의존하던 남북 교역물자를 남북의 국적선이 직접 운송할 수 있게 되는 등 보다 안전하고 효율적인 해상운송제도가 마련되어 남북 교역의 활성화가 기대되며 다음과 같은 주요 내용의 법적·제도적인 문제점은 해결이 된다.

1) 남북 해상운송

자기측이 승인하고 상대측의 허가를 받은 선박운항을 보장한다.

2) 항로개설

해상항로는 나라와 나라가 아닌 민족내부 항로로 인정하고 남측의 인천·군산·여수·부산·울산·포항·속초항 북측의 남포·해주·고성·원산·홍남·청진·나진항간에 해상항로를 개설한다.

3) 운항선박에 대한 대우

항만 내에서 자기 측 선박과 동등한 대우를 부여한다.

(항만시설의 사용료 부과, 선석 배정, 화물 하역 등)

4) 행정증서의 상호인정

선박관련 서류와 선원신분증명서를 상호인정한다.

5) 해양사고시 등의 상호협력

선박의 충돌, 좌초, 전복, 화재 등의 해양사고나 긴급환자 발생시 긴급피난을 보장하며 해사 당국간 협의를 통하여 공동응급 구조 또는 해양오염방제를 실시한다.

6) 선원 및 여객의 상륙

선박이 상대측 항구에 체류하는 동안 선원 및 여객은 상대측 당국의 허가를 받아 상륙가능하며, 선원과 여행객의 신변안전과 무사귀환을 보장한다.

7) 정보교환 및 기술교류

선박운항 정보교환을 위하여 해사당국간에 통신망을 구성하고 항만시설의 개선, 해상운송분야의 발전을 위한 기술협력을 실시한다.

8) 해사 당국간 협의기구 구성·운영

해운 및 항만관련 분야의 상호 교류와 협력 촉진 및 해양사고를 방지하기 위하여 협의기구를 구성·운영한다.

9) 통신

전화 및 모사전송을 포함한 유선 통신망을 확보한다.

나. 시설부족과 기타 문제점

1) 낙후된 북한의 항만시설

북한의 항만시설과 하역장비는 매우 落後되어 있다. 남북 해상운송 컨테이너 물동량은 남북 해운 합의서 발효 후 급격히 늘어날 것으로 예상된다. 그러나 늘어나는 대북한 물동량에 비해 현재 북한의 전체 대외 무역항의 하역능력은 3,500만톤에 不過하다. 이는 남한 전체 하역능력의 10%수준으로서 인천항 하역능력에도 미치지 못한다. 하역장비도 대부분 5~20톤 능력의 소형 크레인이 대부분이며 컨테이너 전용하역 장비는 청진항 이외에는 사실상 전무해 신형 컨테이너선은 입항조차 어려운 형편이다.¹⁷⁾

따라서 대북한 교역물량이 증가하면 港灣내, 滯船, 滯貨가 불가피할 것이다. 실제 북한내 함흥, 청진 등 주요 항만은 부두작업 효율이 지나치게 낮아 적지않은 체선, 체화현상을 경험한 것으로 나타난다. 이러한 체선, 체화현상은 북한교역이 중국과 러시아에 대한 의존도가 낮아지면서 상대적으로 해상물동량이 크게 증가한데 연유한다.

결국 남북항로가 활성화되기 위해서는 우선 하역장비의 보강이 시급하고 장기적으로는 신항만 시설의 과감한 확충을 통한 접안능력의 확충이 뒤따라야 한다.

개별 항만별로는 동해의 청진항과 서해의 남포항에 대한 하역능력의 보강이 먼저 이루어져야 한다. 청진항은 북한에서 배후 공업지구가 비교적 잘 발달되어 있는 港灣이고, 남포항은 서해 제일의 국제무역항이다. 따라서 남북교역을 원활히 하기 위해서는 이 지역에 대한 투자가 우선될 수밖에 없다.

17) 강종희, “남북경제교류 촉진을 위한 해운협력방안”, 「해양한국」 2000. 6, pp.28~29.

2) 선박관제시스템과 야간운항 금지

주로 중국, 러시아와 육로로 교역해 온 북한은 항만에 대한 투자우선 순위를 특히 철도와 같은 육상운송수단에 비해 낮게 책정하였다. 결과적으로 북한항만은 시설이 낡아서 이를 補助하기 위한 선박관제시스템의 역할이 매우 중요하다.

그러나 북한의 선박관제시스템은 초보적인 단계인데다 시설이 노후화되어 선박의 入港, 접안, 이안, 출항의 4단계 서비스가 신속히 수행되지 못하고 있다. 더욱이 북한 항만은 대부분 야간작업과 도선이 통제되고 있으며, 이에 따라 선박대기시간이 증가하고 있는 형편이다. 청진항을 예로 보더라도 통상 오후 4시 이후에는 선박입항이 허용되지 않으며 남포항은 낮 시간에만 선박이동이 가능하다.¹⁸⁾

북한의 주요 항만이 이처럼 야간 導船을 실시하지 않는 이유는 각 부두의 조명시설이 부족하고 항 내수면적이 협소한 데 기인한다. 또한 야간 입출항에 필요한 부두조명과 안벽조사 등이 설치되어 있지 않고 항로표시가 일부 파손되어 있어 사실상 야간 입출항이 어려운 실정이다. 따라서 북한 항만에 대한 입출항을 원활히 하기 위해서는 선박관제시스템을 개선할 수 있는 시설투자가 대규모로 선행되어야 한다.

3) 항만배후 소송체계의 미비

북한의 항만배후수송체계는 철도가 주축을 이루고 있다. 그러나 철도 부족과 시설 老後化로 화물의 내륙유통이 圓滿하지 못하다. 북한은 일제시대 건설된 철로망을 근간으로 철도 위주의 내륙수송체계를 구축해 왔다. 북한 철도망은 약 60여개의 노선으로 구성되며, 이들 노선의 50% 이상이 30km 이내의 짧은 구간이다. 현재 북한의 철도는 총 연장 5,112km이며, 철도에 의한 수송 분담률은 73.8%에 이른다. 이 가운데 전철화 구간은 75%인 3,850km이고 표준궤구간은 4,451km로 87%이다.

18) 上揭書, p.29.

협궤구간은 9%인 474km이고 나머지는 표준궤와 廣軌의 혼합구간으로 구성된다. 그러나 북한 철도체계는 높은 전철화율에도 불구하고 전체 노선의 98%가 單線이기 때문에 열차운행 빈도가 높아질수록 정차장에서 대기하게 되는 시간이 늘어나 효율성이 낮다. 또한 북한은 교통 수단이 다양화되지 못하고 철도에 편중하기 때문에 철도의 장점인 장거리 대량수송의 이점을 살리기 어렵다.¹⁹⁾

한편 북한의 도로는 철도의 보조수단으로 활용되며 운송분담률은 18%정도로 매우 낮다. 자동차 보유대수는 27만 4,000대에 이르고 있으나 석유수입의 어려움으로 이용에 상당한 제약을 받고 있다. 결국 이상과 같은 제약으로 船舶이 접안하여 하역준비가 완료되더라도 선적과 양하에 많은 시일이 소요될 수 밖에 없다. 따라서 남북 해상운송의 활성화를 위해서는 장기적으로 항만배후시설에 대한 투자가 요망된다.

4) 운항선사의 수익성과 과당경쟁

남북항로에 참여하고 있는 국적선사의 대부분은 경영규모가 영세한 연근해 수송업체이다. 이들 선사들이 남북항로에 특화하기 위해서는 무엇보다도 이 항로에서 수익성이 보장되어야 한다. 아직까지 비교적 소수의 선사가 남북항로에 진출하고 있다. 향후 상당수 선사가 이 항로에 진출할 것으로 예상되는데, 이는 단기적 이익추구보다 기득권을 확보하기 위한 목적이 크다. 더욱이 남북교류가 궤도에 오르면 남북 교류물량 중 상당량이 육상으로 轉換되어 해상수송이 위축될 가능성도 적지 않다. 특히 경인지역과 평양간 거래는 運送거리가 상대적으로 짧아 육상부문으로 전환이 용이하다. 그러나 육상부문이 제 기능을 발휘하기 위해서는 상당한 시일이 걸릴 것이므로 일정기간 해상운송이 중추적 역할을 담당할 수밖에 없다. 그렇지만 물량단위가 적고 북한 항만의 체선, 체화와 비싼 航費를 감안할 때 남북 항로에 참여하는 선사에 대한 특별

19) 上掲書, pp.29~30.

지원대책이 필요하다고 보여진다.

5) 보험 기피와 거래위험

해상운송에서 화물에 대한 보험이용은 필수적이다. 그러나 남북 해상운송에서는 이러한 보험이 제대로 이루어지지 않고 있다. 북한 내에도 보험회사가 있어 양국간 합의만 이루어지면 保險이용은 별다른 문제가 없다. 해상운송이 안정적으로 이루어지기 위해서는 보험문제도 중요한 만큼 이 문제에 대한 남북 합의가 반드시 이루어져야 할 것이다.

제4절 남북해운합의서 서명·교환

남북해운합의서가 2002년 12월 28일 가서명된지 약 1년 반이 경과한 2004년 6월 5일 평양에서 열린 ‘제9차 남북경제협력추진위원회’에서 드디어 정식으로 서명·교환되었다. 남북분단 이후 부분적으로 열렸던 남북한 해로가 사실상 전면 개방되는 제도적 틀이 마련된 것이다.

남북해운합의서의 서문에서 2000년 6월 15일 발표된 남북공동선언에 따라 진행되는 경제교류와 협력정신에 입각하여, 남북항로는 민족 내부항로로 規定되고 있다. 따라서 이 합의서의 발효 이후 남북 해운은 공식적으로 정상화의 길로 나아가면서 남북 경제교류와 협력은 더욱 본격화될 전망이다. 그러나 법적·제도적 문제점들이 해결된다고 해서 해상운송이 정상화되기 위해서는 북한의 낙후된 항만시설, 선박관제시스템 그리고 배후수송체계 등의 개선대책이 요구된다.

1. 해운합의서 서명의 의의

남북해운합의서는 남과 북 사이의 안정적 해상운송체계를 마련하고 해운분야협력을 도모하게 된 기본 문서이다. 따라서 남북 해상운송의 법적·제도적 문제점은 상당부분 해결될 전망이다. 그간 남북당국 간

공식관계가 수립되지 못한 상황에서 남과 북은 국적선박을 투입하지 못하고 파나마, 중국 등 제 3국 선적 선박을 용선할 수 밖에 없었다. 우리의 沿岸선박이 남아돌아도 투입할 수 없었던 것이다. 남북항로에서 이용 가능한 무역항은 북측과 남측에 각각 2개항, 즉 나진·남포, 부산·인천의 4개항에 불과했다. 해운합의서에서 남북한 당국은 각기 7개 무역항을 개방하였다. 북한은 남포·해주·고성·원산·홍남·청진·나진 등 7개항을 남한 선적 선박에 개방한다. 러시아 일본, 태평양으로 열린 동해안에 5개항, 서해안에 2개항이 개방된 것이다. 이는 북한의 무역항 8곳 가운데 송림을 제외한 무역항 모두가 남한 선박에 개방된 것이다. 합의서에 명시되지 않은 나머지 무역항도 사전허가를 받으면 이용이 가능해 사실상 북한의 모든 貿易港이 남한 선박에 개방되는 셈이다.

남한은 인천·군산·여수·부산·울산·포항·속초 등 7개항을 북한 선박에 개방하기로 합의했다. 이와 같이 남북 양측이 각각 무역항 7곳을 상대측 선박에 개방함에 따라 새로운 남북 해운항로의 개설조건이 성립되었다. 남북한 간 물동량 증가는 남북경협이 폭과 북한의 시장경제로의 전환속도에 따라서 급물살을 탈 것이다. 특히 개성공단 가동은 남북한 물동량 증가에 큰 변수가 될 것이다.

그리고 지금까지 남북한 해운협력에 장애요인으로 작용해 온 불합리한 비즈니스 관행이 사라질 것이다. 남북해운은 남북해운시장의 상호참여로 相生의 길, 정상화의 길로 접어들게 될 것이다.

2. 해운합의서 주요 내용

해운합의서의 내용은 크게 남북해운항로의 일반규정, 남북항로 운영규정, 해운관련 각종 협력규정, 해운협의기구 등 남북해운의 정상화를 위한 제반규정으로 구성되어 있다.

먼저 남북해운항로의 일반규정은 다음과 같다

첫째, 남북해운항로는 민족 내부항로로 규정함에 따라 국제항로가 아

나라 연안항로로의 실체가 확인되었다.

둘째, 남북항로에 취항할 수 있는 선박은 상업용 국적선박이다. 이는 지금까지 제3국 선박을 이용할 수밖에 없었던 규제를 철폐한 것이다.

셋째, 운항선박에 대해서는 자기 측의 船舶과 동등한 대우를 부여하고 항만시설의 이용, 항만구역의 제공 및 편의시설의 사용 등을 동등한 조건으로 적용하도록 하고 있다.

넷째, 해상운송을 원활하게 하기 위하여 상대측 선박에 대해 통관수속 등 관련절차를 신속하고 간소하게 처리하고 상대측 항구에 입항 시 상대측 항구의 입항질서, 항 慣例와 안내를 따르도록 하고 있다.

다섯째, 해운사업 수익금의 자유 송금(합의서 제 10조)을 보장한다.

그리고 남북해운항로의 운영을 위한 규정은 다음과 같이 항목별로 요약될 수 있다.

i) 연안선박의 투입

남북해운항로는 내부항로로 규정된 이상, 남측 연안선박의 투입이 가능하다. 남북항로 사업자가 남북항로에 투입할 선박을 확보하기 위하여 제3국 선박을 용선하는 행위는 더 이상 할 필요가 없다.

ii) 남북해운항로의 개설 전망

남과 북은 항로개설 대상 항구로 남측에 7개항, 북측에 7개항 등 남북 14개항을 개방하고 앞으로 남과 북이 합의하면 港灣을 추가로 개항할 수 있도록 하였다. 나아가 개방되지 않은 항만에 기항하고자 할 때에는 출항예정 7일 전까지 상대측 해운당국에 許可를 받으면 가능하도록 하여 사실상 전면개방이라 할 수 있다.

남북항로의 개설 가능성은 남북 각 7개항을 연결하는 수만큼 될 수 있다. 인적·물적교류의 규모와 성장속도에 따라 수많은 항로가 개설될 수 있다. 정기선에 대해서는 일정한 기간을 정하여 운항허가를 할 수 있다.(부속합의서 제 1조 5 항)

북측의 경제개발이 진전됨에 따라 남북항로개설은 탄력을 받을 것이

다. 우선 북측의 에너지 사정이 劣惡하므로 유류의 북송 수요는 상당한 규모로 발생할 것이다. 북한의 농수산물도 남측으로 그리고 남한의 원자재와 수많은 생활용품이 북측으로 반입될 것이다. 그리고 북한 모래의 반입은 남과 북 모두에게 利益이 되는 사업이므로 큰 폭으로 전개될 것이다.

iii) 남북해운항로 운영의 주체

남북해운협력사업은 남북한 해운당국자들이 남북해운협력의 기본방침을 설정하고 구체적인 협력가이드라인을 중심으로 하여 추진해 나가야 할 것이다. 남북해운협력사업의 실질적인 추진주체는 북한에서는 북측이 指定하는 기관이, 남한에서는 한국해운조합이 담당하는 것이 효과적일 것이다.

또한 남북한 해운관련 각종 협력을 위해서는 다음과 같이 규정되어 있다.

i) 선박증서 등의 상호인정

선박증서 등의 상호인정, 남과 북은 상대측이 발행한 선적증서, 톤수증서 및 기타 선박관련 서류와 선원 증서를 상호 認定한다.(제6조 1항)

ii) 해양사고시 협력

남과 북은 자기측 해역에서 상대측의 선박에 衝突, 좌초, 전복, 화재 등의 해양사고와 긴급환자가 발생된 때에는 가장 가까운 항구에 긴급피난을 보장하며 모든 지원과 보호조치를 제공하고 인명 및 재산의 구조와 해양오염방제를 위한 필요한 응급조치를 취하도록 한다.

iii) 선원 및 여객의 상륙시 주의사항

남과 북은 선원과 여객의 신변안전과 무사귀환을 보장한다. 그리고 긴급환자가 발생할 경우, 치료에 필요한 기간동안 체류할 수 있다. 선원의 질병으로 인한 선원교체도 보장된다.

선박이 상대측 항구에 체류하는 동안 선원과 여객은 상대측 당국의 허가를 받아 상륙할 수 있으나 상대측의 안내와 질서에 따르도록 규정

하고 있다. 북한에서 상륙시, 남측 선원과 旅客이 주의해야 할 점은 선박의 정상운행에 관련된 필수적인 활동사항은 허용되지만 자유로운 활동을 할 수 없다는 점이다.

iv) 선박의 통신

남과 북은 선박이 상대측 海域에서 자기 해운회사나 대리점 및 해운당국에 필요한 통신을 할 수 있도록 보장하고 있다. 그리고 해난사고나 긴급환자가 발생한 경우에는 긴급통신수단을 보장하고 있다.

v) 국제협약 및 국제관행의 준용

남북해운관련 분쟁해결은 당사자 간 협의를 원칙으로 한다. 그렇지 못할 경우에는 남북 해운당국 간 협의기구를 통하여 해결하도록 한다. 단 「남북 사이의 상사분쟁 해결절차에 관한 합의서」가 發效되면, 이에 따르게 된다. 남과 북은 이 합의서에 규정되지 아니한 사항은 국제협약과 국제관행을 준용하기로 한다.

vi) 남북해운 기술협력

남과 북은 쌍방의 항만시설 개선 및 기타 해상운송분야의 발전을 위한 기술협력을 진행한다고 규정하고 있다.(합의서 제11 조 2항) 그러나 기술협력의 실상은 북한의 落後한 항만과 배후 수송망에 대한 남측의 광범위한 지원사업이다. 남북 해운당국은 협의기구를 통하여 남측의 해운당국, 해운물류 사업자, 전문가들로 구성된 북한 항만조사단을 구성하여 장·단기 대책을 마련해야 할 것이다.

vii) 남북해운 협의기구

남과 북은 해운 및 항만관련 분야의 교류협력을 촉진하고 해양사고 방지 등을 위하여 남북 해운당국자 간 협의기구를 구성·운영하도록 합의하였다.(합의서 제12조) 부속합의서 제6조에서 협의기구에 대하여 詳細하게 규정하고 있다. 이제 남북 해운협력의 기본원칙이 정리된 다음 이제부터는 보다 실질적인 협력을 추진해야 할 것이다. 특히 낙후된 북한 항만시설의 개선을 위한 노력을 협의기구에서 논의하여야 한다.

3. 해운합의서 기대효과

남북해운합의서로 인한 기대효과는 다음과 같다.

첫째, 남북한간 안정적인 輸送실현이 이루어지며 이를 위하여 해상항로를 개설 및 지정하고, 남·북간 해양사고에 대한 구조체제를 확립하며, 또한 선원과 旅客의 신변안전과 無事歸還을 보장하고 선박운항 정보교환을 위한 통신망을 구축한다.

둘째, 남북한 해운항만산업의 상호발전을 위하여 해운 및 항만관련 분야의 교류와 협력을 촉진하게 되고 항만시설의 개선, 해상운송분야의 발전을 위한 기술협력을 한다.

셋째, 연안해운 활성화 및 교역 擴大를 위하여 제3국적선이 수송하던 물자를 남·북한 국적선이 직접 수송함으로써 연간 30억 이상의 용선료 해외유출을 방지하게 된다. 이것은 물류비 절감에 따른 교역확대로 이어지게 된다.

끝으로 남북상호 교류확대를 통해 共感帶를 형성하고, 해운항만산업의 공동발전은 남북통일 기반 조성에 기여하게 된다.

제4장 남북경제 및 해운협력 활성화방안

제1절 경제협력 활성화방안

1. 위탁가공교역 분야

가. 설비반출형 위탁가공교역의 활성화 필요성

설비반출형 위탁가공교역은 기존의 設備를 북한에 이전해서 위탁가공 사업을 한다는 점에서 임가공형 위탁가공사업보다 한 걸음 나아간 것이며, 본격적인 合作投資의 전 단계로서 남북한 경제협력을 산업협력의 차원으로 끌어올리는 발판이 될 수 있을 것이다.

설비반출형 委託加工交易은 주로 중소기업이 기존의 설비를 북한에 이전하는 형태로 이루어질 것이기 때문에 자금력이 상대적으로 취약한 중소기업의 남북한 경제협력을 고도화시킬 수 있다는 장점이 있을 뿐만 아니라, 효율적으로 활용되지 못하고 있는 설비를 북한으로 移轉해서 경쟁력 있는 제품을 생산할 수 있게 됨으로써 중소기업의 구조조정을 촉진시킨다는 효과도 기대할 수 있을 것이다.²⁰⁾

나. 설비반출형 위탁가공교역의 유망분야

대북 위탁가공교역의 주된 동기의 하나가 북한의 노동력을 활용하기 위한 것이기 때문에 인건비 비중이 높고 대규모 투자가 요구되지 않는 분야에서 우선적으로 추진될 수 있을 것이다. 이 범주에 속하는 분야로는 紡績, 봉제의류 등 현재 위탁가공교역이 가장 활발하게 이루어지고 있는 섬유산업을 비롯하여 染色·가공, 가죽·신발, 제지, 인쇄 등 경공

20) 최신림, 이석기, 「남북한 경제협력 방안」, 산업연구원, 2000. 3, pp.151~152 .

업과 일부 가전제품과 전기·전자부품, 농기계, 광산용 기계, 공작기계 등의 일부기계 및 부품 등을 들 수 있을 것이다. 중소기업진흥공단이 실시한 설문조사에서도 노동집약적인 섬유·의복분야와 가죽·가방·신발업종에서 북한의 풍부한 노동력 활용을 통한 생산원가절감을 위해 남북 설비반출형 위탁가공공업을 추진하려는 경향이 높게 나타나고 있다. 그리고 연평균 부가가치증가율이 낮거나 경쟁력이 저하되고 있는 음식료품, 木材, 가정용 전기제품, 단순조립 전자부품, 일부 금속가공 등의 분야도 유망한 것으로 보인다.

2. 공단설치

남한기업전용 개성공단은 빠른 시일 내에 실현될 수 있는 사업이며, 이 사업이 실현될 경우 남북한 투자협력을 위한 기반조성으로서의 의미가 클 것이다. 전용공단은 남북한 경제협력이 특정부문 및 지역에 한정되기 때문에 체제의 차이에 따른 마찰을 극소화 할 수 있으며, 제도적 개편이 요구되는 경우 제한적 조치의 적용이 가능하다는 이점이 있다. 따라서 북한측으로서도 받아들이기 쉬운 경제협력 방식의 하나이다.

또한 공단 설립과 관련한 사회간접자본의 擴充을 집중적으로 추진할 수 있어 경제적이며 제한적 조치의 적용이 가능하다는 이점이 있다. 따라서 북한측으로서도 받아들이기 쉬운 경제협력방식의 하나이다.

또한 공단설립과 관련한 사회간접자본의 확충을 집중적으로 추진할 수 있어 경제적이며, 전기료, 임금, 세금 등에서 동일한 조건으로 적용받을 수 있기 때문에 기업간의 과당경쟁 방지 및 개별기업의 생산활동에 안정성을 기할 수 있다는 장점이 있다.

전용공단은 쌍방간 協約에 의거 특수지위가 부여되는 특별공단 형태로 설립함으로써 북한 국내법의 적용대상에서 제외토록 하며, 토지개발공사 등이 공단전체의 토지사용권을 50년 이상의 장기임차 형태로 취득한 후 진출기업에 分讓토록 하되 대단위 공단을 조성하게 되면 노동

력 확보, 전력 등 인프라²¹⁾ 부족 등의 애로가 생길 수 있으므로 우선 100만평 정도의 시범단지를 설치하고 북한의 공업배치현황을 감안하여 업종별로 분산배치하는 것이 효율적일 것이다. 또한 차후 對象地域으로는 산업기반과 사회간접자본 등 입지여건이 상대적으로 유리한 남포·평양지역과 접근성이 상대적으로 좋은 해주, 신의주, 함흥·원산 등 임해지역을 우선적으로 고려할 수 있다. 특히 남포, 해주 등 개발여건이 좋은 지역이 선택될 경우 공단조성에서 공장유치에 걸리는 시간을 줄일 수 있을 것이다. 물론 나진·선봉지역을 후보지에서 制外할 수는 없을 것이다. 사회간접자본이 크게 부족하며, 남한과의 거리도 상대적으로 멀다는 단점이 있지만 법적, 제도적으로 유리한 측면이 많으며, 무엇보다도 한국기업의 진출에 대해서 보다 적극적이라는 측면도 무시할 수 없을 것이다.

공단의 조성은 토목공사를 비롯하여 전기, 용수 등의 공급을 위한 제반시설의 설치 등 개별기업 수준에서 담당하기 어려운 부분이 적지 않다. 뿐만 아니라 많은 資金과 긴 사업기간이 소요되며, 경우에 따라서는 많은 기업들이 관련되게 된다. 따라서 공단조성사업이 특정기업이나 그룹이 주체가 되어서 추진된다고 하더라도 이 사업을 효과적으로 추진하기 위해서는 정부에 의한 실질적인 조정이 필요하다.

한편, 전용공단의 생산형식은 임가공형식이나 외부공정(outward processing)의 형식이 바람직할 것이다. 이는 일차적으로 북한 내에서 생산 원자재를 공급받기가 容易하지 않으며 당장은 북한산 상품의 해외 수출시 관세 등의 혜택도 없기 때문이다. 그리고 일부 공정만을 북한에 이전함으로써 이 사업에 대한 북한의 자의적인 개입여지를 줄일 수 있을 것이다. 따라서 단기적으로는 생산과정의 일부만을 북한에 이전하는

21) 인프라 : 인프라는 인프라스트럭처(Infrastructure)의 준말로 본래는 하부구조, 하부조직 등의 일반적 용어이지만 오늘날에는 경제활동의 기반을 형성하는 시설·제도 등의 의미로 사용된다. 동력·에너지 관계시설, 도로·수로·공항·항만·전신·전화 등의 교통·통신시설, 상하수도, 관개, 배수시설 등을 포함한다.

것이 바람직한데, 그 방식으로는 ① 남한기업이 제공하는 원자재 가공, ② 남한기업이 제공하는 디자인이나 모형에 따른 생산, ③ 남한기업이 제공하는 반제품의 조립생산, ④ 남한기업이 제공하는 설비로 남한기업이 사용할 부품 혹은 반제품 생산 등이 있을 것이다.

3. 관광사업 분야

북한은 사업대상지역이 제한되어 있고, 체제에 미칠 영향이 상대적으로 적은 관광분야의 대외합작에 적극적인 것으로 알려지고 있다. 이미 금강산관광사업이 추진되고 있지만, 상황에 따라서는 비교적 단기간 내에 남북한간의 관광협력사업이 활성화될 가능성이 큰 것으로 평가된다. 더구나 관광협력은 외화가 크게 부족한 북한이 큰 투자 없이도 짧은 시간 내에 외화를 확보할 수 있는 사업이라는 측면에서 북한경제회복을 통한 남북한 경제협력 활성화라는 전략에도 부합된다고 하겠다. 관광산업의 개발에 대한 북한의 意志는 현대와 추진하고 있는 금강산 관광 사업을 통해서도 부분적으로 확인되고 있다.

북한은 관광산업의 외화가득 잠재력을 인식하여, 비교적 적극적인 개발정책을 펴고 있다. 1990년대 들어 나진·선봉경제무역지대 개발구, 함경북도 회령·온성 등 국경도시 중심의 두만강 지구, 평안북도 신의주 중심의 압록강 유역, 함경북도 칠보산 등을 4대 관광지구로 개발해 왔으며, 신규 관광상품을 개발하고 관광관련 사회간접자본을 확충하는 등 적극적인 노력을 경주하고 있다. 북한은 신의주·셋별·온성군 등 압록강 및 두만강 지역을 중심으로 1~3일코스의 단기관광코스를 개발하고, 백두산 천지 외국인관광객에 대한 무비자 개방을 추진하였으며, 버섯채취, 사이클링투어 등과 같은 관광상품을 개발한 바 있다.

그리고 원산 ~ 금강산간 전철화, 백두산의 천지에 이르는 총구 간 1,200m의 케이블철도 설치, 평양 ~ 묘향산²²⁾간 120km 구간의 관광도로 건설, 청진 ~ 회령 ~ 남양 ~ 선봉 ~ 청진간 순환철도망 건설, 원

산 갈마지역의 비행장 확장공사 등을 추진하고 있다.

특히 종래 重工業까지 포함하는 종합적인 자유경제무역지대로 育成할 계획이었던 나진·선봉지대를 관광 및 중계무역기지로 육성한다는 방침을 정하고, 이 지역의 관광인프라 확충에 적지않은 노력을 기울이고 있으며, 상당한 성과를 거두고 있다. 즉, 중국 및 홍콩기업을 중심으로 이 지역의 관광 및 서비스업에 대한 외국인 투자가 꾸준히 늘어나고 있으며, 중국을 중심으로 관광객도 크게 늘어나고 있다.

북한은 다양한 관광자원을 보유하고 있지만, 수송체계의 미비로 접근성이 제한되며, 관련 서비스 분야가 발달되어 있지 못하는 등의 문제점으로 인하여 당장은 투자여건이 良好한 것은 아니다. 따라서 초기단계의 관광자원 공동개발은 비교적 접근이 용이한 금강산, 철보산, 나진·선봉 등에서 상대적으로 발달된 해상교통로를 이용하는 방향으로 추진하고, 특히 금강산 권역은 서울, 제주도, 설악산 국립공원지구 등 남한 지역과 연계하여 국제관광지로 개발할 필요가 있다.

남북한 관광협력의 여건이 보다 成熟된 단계에서는 추가적인 교통로 및 관광루트를 개발해 나가야 하며, 해상수송수단의 정비, 철도 및 도로의 확충 등 북한 관광자원의 접근성을 높이기 위한 사회간접자본 분야의 협력이 이루어져야 할 것이다. 따라서 기본적으로 민간자율에 의한 관광협력사업을 추진하되, 사회간접자본의 공동건설이라든가 관광사업에 필요한 제반 제도적 장치의 마련을 위한 정부의 일정한 역할은 필수적이다.

22) 묘향산 : 평안북도 향산군과 우장군, 평안남도 영원군(녕원군), 자강도 희천시 등에 걸쳐 있는 산, 높이 1909m이다.

제2절 중·장기 경제활성화방안

1. 북한의 대남투자

북한의 자본을 남한에 留置한다는 것은 현 상황에서 경제적 의미는 거의 없다. 그러나 자본의 투입없이 북한의 특산물이나 문화상품을 남한에서 활용하는 것은 남북한 경제협력의 기반조성이라는 측면에서 시도할 가치가 있다.

경제적 여건상 북한의 대남투자는 순수제조업 분야보다는 문화와 결부된 분야가 가능성이 높을 것이다. 북한 문화상품의 남한유치는 경제적 측면과 함께 남북한의 異質性을 해소해 나간다는 측면에서도 의미가 있을 것이다.²³⁾

남한으로 유치가 가능한 북한의 문화상품으로서는 우선 외식사업분야를 들 수 있다. 북한지방 특유의 飮食을 남한에서 생산·공급한다면 일정한 수요를 확보할 수 있을 것이다. 예를 들어 옥류관²⁴⁾ 냉면의 경우 북한이 상호, 기술자, 혹은 원·부자재를 供給하고, 남한이 자본을 공급하는 형태의 합작투자사업이 가능할 것이다. 북한은 음식료 분야에서 다양한 원료자원을 확보하고 있으며, 천연재료를 이용한 음료 등 새로운 제품의 개발을 위해 노력하고 있는 것으로 알려지고 있다. 따라서 북한산 원자재와 제조기술을 활용하는 음식료, 건강식품, 의약품 등의 사업도 시도해 볼 만한 가치가 있다.

문화공연 역시 훌륭한 남북한 경제협력사업이 될 수 있다.

북한의 문화공연단체를 남한에 초청해서 공연을 하는 형태의 합작사업이 가능할 것인데, 이때 일시적인 공연이 아니라 남북한이 일종의 합작공연단체를 만들어 정기적으로 공연을 하는 것이 바람직하다.

23) 上揭書, p.166 .

24) 옥류관 : 북한의 대표적인 식당의 하나로 꼽히고 있다. 평양시 중구역 창전동 대동강변에 위치하고 있으며 1960년 8월 15일 준공됐다.

이러한 형태의 경제협력이 가능한 분야는 북한이 세계적 수준을 자랑하는 서커스 풍의 分野가 있을 수 있다. 이러한 북한의 대남 투자는 그 경제적 활용성이 당장은 크지 않겠지만 대북투자 일변도에서 벗어나고, 북한의 자신감을 鼓吹시킨다는 측면에서 어느 정도 상징성을 가진다고 하겠다.

약간 성격이 다르지만 소프트웨어 분야에서의 남북한 합작도 적극적으로 추진할 필요가 있다. 북한은 하드웨어 분야의 경쟁력은 크게 떨어지지만 소프트웨어 분야에서는 나름대로 育成을 위한 노력을 기울이고 있으며, 일부 경쟁력이 있는 제품을 생산하고 있는 것으로 알려지고 있다.

2. 제3국 공동진출

남북한이 제3국에 공동으로 進出하는 것은 국외에서 협력이 이루어진다는 점에서 정치적 부담이 상대적으로 적을 수 있다. 현 시점에서 이러한 방식의 협력은 남한기업이 주도하는 해외건설현장에 북한의 노동력을 고용하는 것을 들 수 있을 것이다. 특히 북한과 정치·외교관계가 우호적인 국가, 그 중에서도 대사급 외교관계가 수립된 국가에서 북한 노동력의 고용이 가능할 것이다. 이러한 형태의 협력이 이루어지면, 북한은 외화수입과 해외에서의 공사수주관행 등을 습득할 수 있으며, 남한 해외건설기업은 의사소통이 圓滑하고, 임금이 저렴한 인력을 고용할 수 있다는 상호이익을 얻을 수 있을 것이다.

한편, 남북한간의 정치·군사적 갈등, 산업발전 수준의 현저한 격차, 시장협소 등의 문제를 완화하고 남북한 경제협력의 대상범위를 넓히기 위한 수단으로 다국간 경제협력사업을 개발할 필요가 있다. 특히 한국, 중국, 북한의 삼각경제협력 혹은 한국, 러시아, 북한의 삼각 경제협력 방안을 다각도로 摸索해 나가야 한다. 예컨대 러시아의 시베리아·극동지역, 중국의 동북 3성에 풍부하게 보존되어 있는 자원을 이들 국가와

남북한이 공동으로 개발하는 방법을 보다 적극적으로 추진할 수 있을 것이다. 그리고 중국 및 러시아의 대북한 接境地域에 북한 노동자를 고용하는 조건으로 한국기업이 투자하는 프로젝트도 생각해 볼 수 있다.

3. 대단위 장치산업 육성

남북한 경제협력은 북한경제가 회복되고, 지속적인 성장기조를 확보할 수 있을 때 비로소 본격적으로 추진될 수 있을 것이다. 섬유류를 비롯한 노동집약적인 부문의 성장이 북한 경제성장의 계기가 될 수 있겠지만, 장기적인 成長基調를 확보하기 위해서는 북한이 주력산업으로 발전시켜 온 대규모 장치산업의 육성도 병행되어야 할 것이다.

북한의 대단위 장치산업부문은 현재 설비를 적절하게 개 보수하지 못하고, 기술이 落後되어있어 효율적으로 가동되지 못하고 있다. 북한은 철강, 에너지 등 기반산업의 재건을 경제회복을 위한 가장 중요한 과제로 설정하여 투입가능한 자원을 총동원하고 있지만 외부로부터의 지원 없이는 만족할 만한 성과를 거두는 것이 사실상 불가능한 것으로 평가되고 있다.

따라서 이들 산업에 대한 남북한 경제협력도 적극적으로 추진해 나갈 필요가 있다. 구체적으로 북한이 가장 큰 어려움을 겪고 있는 농업 및 에너지 분야에 직접적으로 도움이 될 수 있는 화학비료공장, 정유공장, 석유화학공장, 화력발전소 등의 건설 및 개·보수에 있어 북한이 자력으로 해결하기 힘든 설비 및 기술을 제공하는 사업이 우선적으로 검토되어야 할 것이다. 이와 함께 황해 제철연합기업소나 김책 제철연합기업소의 정비, 대륙봉 지역의 석유탐사, 시멘트 공장의 건설 등과 관련한 사업도 검토대상에 포함될 수 있을 것이다.

제3절 남북 해운협력방안

1. 해운협력분야

가. 해상화물운송분야

해상화물운송 분야의 협력은 우선 남북간 정보교류협력에서 출발해야 한다. 남북간에는 이미 해상교역이 이루어지고 있으나 북한의 정보차단으로 대부분 위험을 무릅쓰고 제한적으로 이루어지고 있다. 이러한 이유로 남북 해상운송이 남북한 海運發展에 별다른 기여를 못한 것으로 판명된다. 한편 정보교류가 원활히 소통되기 위해서는 대북창구를 좀더 확대할 필요가 있다.

현재 우리측의 대북창구는 통일부로 일원화되어 있는데, 해운의 국제성을 감안할 때 해운관련 대북창구는 주무부서인 해양수산부로 확대해도 별다른 문제가 없을 것이다.

다음으로 본격적인 화물운송분야 협력방안으로 거론될 수 있는 것은 남북 합작선사의 設立이다. 이 경우 북한의 자본능력을 감안하여 선박은 남한측이 제공하고 선박관리와 일부 화물확보를 북한이 제공하는 형태의 합작선사 설립을 생각할 수 있다. 이러한 합작선사의 선박은 남북항로만이 아니라 북한의 대외교역에도 參與하게 함으로써 남북에 다같이 이익이 될 것이다.

나. 해상여객 수송분야 협력

海上旅客에 대한 남북협력은 현 시점에서 상대적으로 어려운 협력분야이다. 그러나 대북관광 및 경제협력 사업이 본격화되면 해상여객수송에 대한 협력이 어떤 형태로든 이루어져야 한다. 이를 위해 정기적으로 인력수송을 위한 여객선이 남북항로에 취항해야 하며 협력방법으로서는

남북이 합작으로 카페리선사를 설립하고 이 선사로 하여금 인원과 물자 수송을 전담하도록 하는 것이 바람직하다.

한편 북한은 금강산 이외에도 백두산과 묘향산 등 천혜의 관광자원을 가지고 있으므로 장차 동북아 지역의 해상관광과 連繫할 수 있는 가능성이 높다. 따라서 향후 남북이 합작하여 해상관광항로를 개설하면 커다란 성과를 거둘 수 있을 것으로 기대된다.

다. 항만개발분야 협력

남북해운의 실질적인 협력분야는 항만개발에서 切實하다. 잘 알려진 대로 북한 港灣은 대부분 시설이 미비하고 운영조차 전근대적이라서 효율이 크게 떨어진다. 북한이 대외개방을 성공적으로 추진하기 위해서라도 항만개발은 서두를 수 밖에 없으나, 북한의 투자여력에 비추어 볼 때 한계가 있다.

따라서 북한의 항만개발에 반드시 남한의 참여가 요구되는 바 남북공동사업단을 발족시켜 이 기구로 하여금 북한 항만개발을 선도하도록 할 필요가 있다. 이 기구는 남한 정부의 保證아래 국내의 금융시장에서 기채하여 북한 항만개발 및 시설보수에 투자하고, 투자된 항만과 시설에 대하여 일정기간 사용권을 보장받게 하여 투자자금을 회수할 수 있게 하여야 한다.

라. 복합운송분야 협력방안

한반도가 동북아지역의 경제 및 물류 중심지로 발전하기 위해서는 남북한 해륙복합운송체제가 구축되어야 한다. 특히 이 점은 북한이 중국과 러시아와 대륙으로 連結된다는 점에서 남한만이 아니라 대만, 일본 등 주변 국가도 관심사항이다. 따라서 복합운송분야에 대한 남북협력은 주변 국가들과 협의하여 추진될 필요가 있다. 유엔 아시아·태평양 경

제사회이사회(ESCAP)²⁵⁾ 등 국제기구에서 동북아 지역 복합운송위원회를 설치하여 이 분야에 대한 南北協力を 유도하는 것도 하나의 방법이다.

2. 해운관련 사업분야

가. 개요

남북협력은 해운관련 사업분야에도 그 가능성이 폭넓게 주어지고 있다. 그 좋은 예가 북한 선원의 養成과 취업, 해상보험, 船舶解體, 조선 등이다. 현재 중국 僑胞 선원을 양성하여 국적선에 취업시키고 있으나, 가까운 장래에 북한 선원의 고용이 불가피할 것으로 예상된다. 해상보험 역시 남북 해운거래를 위해 조만간 검토되어야 할 사안으로서, 합작보험사의 설립을 추진하는 것도 대안의 하나이다. 선박해체 및 조선분야에 대한 남북협력은 원칙적으로 조선분야에서 주도하여야 하나, 국내 해운선사와 연계하여 추진할 수 있다. 특히 선박해체산업은 북한의 풍부한 노동력과 환경에 대한 규제가 아직 엄격하지 않다는 점에서 매우 유망한 합작사업으로 간주된다.

나. 북한선원 활용

국내 해기사는 높은 이직율로 인하여 지속적인 감소세를 보이고 있으며 2005년부터 약 2천명의 海技士 공급부족이 예상되며 이미 2000년부터 부원은 공급부족 현상이 심화되고 있다.²⁶⁾ 한편 북한의 해기사 양성기관은 나진해운대학으로서 1968년 7월 3일 나진시에 설립하였으

25) ESCAP(Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) : 아시아·태평양경제사회위원회, 국제연합경제사회이사회의 산하기구인 지역경제위원회 .

26) 해양수산부, “해운산업 중장기 발전계획”, 2001, p.41 .

며 북한 운수부문의 기술자·전문가·경영일꾼을 양성하는 5년제 기술대학으로 북한전역에서 선장, 기관장, 항해사, 선박기사를 희망하는 학생이 入學하고 있다. 학생, 관료, 경영자를 대상으로 행정관리, 자금관리, 세계기업경영, 해외무역, 해운 등 운수, 정보 기계화 등에 관한 교육을 하고 있으며 경제특구관리 운용담당, 해기사의 인재육성을 목적으로 한다. 그러나 해기사의 경우 북한 선박 수의 소규모, 해외선박 승선기회의 희박 등으로 공급과 수요의 불균형을 이루고 있다. 그러므로 향후 남북경제협력추진위원회 회의에서 북한선원의 국내 선박취업을 협의한 후 북한선원을 우리 선박에 乘船시킨다면 남·북 양측에 이익이 될 것이다. 그리고 북한 해기사 및 부원의 실무교육은 남북간 협의가 이루어진다면 한국해양대학교 및 해기연수원 등에서 기존의 교육과정과 시설로서 충분히 교육을 시킬 수 있다.

제5장 결론

제1절 연구결과의 요약

21세기 새로운 세계사의 轉換期를 맞이하여 남북한간의 대립과 긴장 관계를 화해와 협력관계로 전환시키고 장기적으로 통일을 지향하기 위해서는 두 가지 과제를 추진해야 한다. 그 첫 번째 과제는, 평화번영정책을 추진하여 남북한 평화통일의 기반을 구축하는 것이며, 두번째는, 남북한 경제협력을 확대, 추진하는 것이다. 이들 두 과제는 서로 密接히 연관되어 있으며, 평화번영정책추진은 한반도의 확고한 평화정착을 최우선 목표로 설정하고, 남북경제협력의 확대를 통해 남북경제공동체 구축기반을 조성함으로써 남북 공동번영을 실현한다는 남북협력의 목표와 비전을 제시하였다는데 의의가 있다.

남북한의 交流·協力は 분단 50여 년이라는 기간이 경과했음에도 불구하고 실질적인 교역이 이루어진 것은 비교적 최근의 일이다. 남북한은 1992년 남북한기본합의서를 채택하여 교류·협력을 제도화 할 수 있는 바탕을 마련했으나, 정치적 상황과 연계되어 그 실효성을 충분히 거두지 못한 것이 사실이다.

그럼에도 불구하고 1988년 이후 지금까지 이루어진 남북교역과 경제협력은 남북간에 일정한 범위에서의 긍정적인 변화를 초래한 것도 사실이다. 남북교류협력이 시작된 이후 인적·물적 교류는 크게 擴大되어 왔으며 2003년말 교역액은 7억 2천만 달러로 최고치를 기록했다. 이로써 남한은 1995년 이후 중국, 일본에 이어 북한의 3대 교역국으로 자리매김했다. 그리고 북한도 당면한 경제난을 현실적으로 인정하고 이를 극복하기 위해 남북정상회담 이후 경제정책에 있어서 ‘신사고’를 제창하면서 과학기술을 중시하는 한편, 전향적 법제정과 북한 관리의 경제사절단 및 해외연수단 派遣을 확대하는 등 内部로부터 나름대로의 변화모

습을 보이고 있다. 남북 정상회담 이후 2003년 12월까지 14차례의 장관급 회담과 후속 실무접촉을 통해 민간차원의 묵시적이고 막연한 신뢰와 인적관계에 의존해 왔던 남북경협이 당국차원의 정상적인 경제관계로 발전할 수 있는 법적·제도적 장치마련의 기틀을 마련하는데 기여했다. 특히 경제협력 4개 합의서 발효와 남북해운합의서 및 부속합의서 서명을 통해 대북교역과 투자에 대한 불확실성과 불안정성은 상당부분 완화될 수 있는 기반을 마련한 것은 앞으로의 남북경협이 긍정적인 방향으로 이루어질 수 있음을 豫告하는 것이라 하겠다. 뿐만 아니라 경의선 복원, 개성공단 착공식에 이어 금강산 육로관광을 실시하고 육상교통체계와 직교역 체제의 확대 및 남북간의 안정적인 해상수송실현을 추진함으로써 남북간의 불안정성과 불확실성은 상당부분 극복될 수 있게 되었다.

본 연구의 분석결과, 첫째, 平和繁榮政策은 ‘한반도평화증진’과 ‘남북한 공동번영실현 및 동북아 공동번영추구’라는 두 가지 목표를 설정하고 있다. ‘한반도 평화증진’은 북한 核 問題를 비롯한 안보현안을 해결하는 토대 위에서 남북간 실질협력을 증진시키면서 군사적 信賴구축을 통해 불안정한 정전체제를 전환하려는 것이다. 이를 달성하기 위하여 對話를 통한 문제해결, 상호신뢰우선과 호혜주의, 남북 당사자 원칙에 기초한 국제협력, 국민과 함께 하는 정책을 추진한 결과 북한 핵 상황과 관련한 3차례의 6자회담 개최, 남북 3대 경협사업 진전, 제10차 이산가족 상봉(2004년 8월 11일)개최 등 북한의 변화를 가져오는데 많은 영향을 미치고 있으며, 南北關係의 진전에 변화를 가져오는 계기가 되고 있다.

둘째, 南北 3대經協事業의 철도·도로연결공사는 철도케도연결식(2003년 6월 14일)이 개최되는 등 안정적이고 지속적으로 추진되고 있으며, 개성공단 건설사업은 착공식 개최(2003년 6월 30일)후 1단계 100만평 측량·토질조사완료 등, 개성공단의 본격적인 건설을 위한 여건을 조성하였다.

제9차 남북경제협력추진위원회(2004년 6월 5일)에서는 하반기에 전력·통신을 공급하고 연말까지 남한기업이 공단에 入住하기로 합의하였으며, 金剛山觀光事業은 2003년 9월부터 육로관광이 본격화되고 북한이 금강산특구를 지정하는 등 관광활성화의 전기가 마련되었다. 3대 경협사업의 확대는 다른 분야의 접촉을 유발함으로써 이를 통해 북한이 당면한 경제난을 극복하고 주민생활의 안정을 도모할 수 있다.

셋째, 남북한은 2003년 8월 20일 이중과세방지, 상사분쟁해결, 투자보장, 청산결제 등 4개 經協合意書를 발효시켰으며, 2004년 6월 5일 '제9차 남북경제협력추진위원회'에서 南北海運合意書를 서명·교환하였다. 이는 경제협력분야에 제도적 장치를 남북 당국간 협의를 통해 마련했다는 점과 남북경협 진전에 안정적 토대를 구축하는 계기가 조성되었다는 데 큰 의의가 있다. 이는 앞으로 우리기업이 북한에 투자하는데 따른 불확실성이 줄어들게 되므로 대북투자활성화에 크게 기여할 것으로 기대되며, 海上運送 역시 안정적으로 이루어지게 되었다.

끝으로 남북교류의 활성화를 위하여 短期的으로 추진되어야 할 주요 과제는 다음과 같다. 우선 경제분야는 위탁가공교역활성화, 개성공단 사업실행, 관광사업활성화, 북한의 대남투자활성화, 제3국 공동진출 등을 추진할 필요가 있으며 해운분야에서는 북한 항만에 대한 조사와 개발계획의 수립, 북한 관계자의 남한訪問과 협력방안논의, 남북한 연안해운 공동발전방안에 관한 세미나 개최 등을 통하여 남북한 관계자들이 南北海運協力の 목적과 기대효과에 대한 기본인식을 서로 공유하는 것이 필요하다. 또한 2004년 하반기 개성공단이 가동되면 개성發 輸出入貨物은 상당한 규모로 늘어날 것이다.

육로교통이 활발하지 못한 현실에서 개성공단의 물류지원은 해주항을 통하여 이루어질 수 밖에 없다. 남한의 인천·광양·부산항과 해주항과의 항로개설이 필요하다.

결국 南北交流 擴大는 남북한의 안정과 평화번영을 정착시키는 수단이 되며, 이런 점에서 남북한간의 經濟協力은 남북한 쌍방을 하나로 묶

는 수단이자 통일의 원동력이라 할 수 있다. 경제교류와 협력이 증대될수록 그리고 다양해질수록 남북한의 異質性은 그만큼 더 줄어들게 될 것이며, 相互緊張을 완화하고 민족 동질성을 回復할 수 있게 될 것이다. 즉 남북한간 경제교류협력을 통해 북한의 변화, 즉 開放과 改革을 유도하고 이를 발판으로 한반도에 평화를 정착시켜 평화통일에 접근할 수 있는 것이다.

제2절 연구의 시사점 및 한계점

본 연구의 시사점은 다음과 같다.

첫째, 본 연구는 남북한간 대립과 긴장관계를 和解와 協力관계로 전환시키고 장기적으로 통일을 지향하기 위하여 平和繁榮政策의 추진과정과 그 성과를 분석했다는 점에 그 의의가 있다.

둘째, 본 연구의 결과는 남북 경제협력의 확대·발전을 위하여 經濟交流協力을 통해 민족경제 공동체 형성의 기반을 구축하기 위한 경제협력 사업추진실태, 남북해운협력체제구축방안을 綜合적으로 기술하였으며 남북경제 활성화를 위한 현실성있는 구체적인 사업계획을 제시하였다는 것에 의의가 있다.

셋째, 우리 民族은 이제 새로운 世界史의 轉換期를 맞이하여 그간의 불행한 歷史를 청산하고 統一과 민족 발전의 새로운 전기를 마련하고 더 나아가 동북아 경제중심국가로 도약하기 위한 구체적인 과제를 제시한 점에 본 연구의 의의를 들 수 있다.

본 연구는 이상과 같은 시사점에도 불구하고 다음 몇 가지 限界點을 지니고 있다.

첫째, 한반도평화증진과 共同繁榮을 내세운 평화번영정책은 화해협력의 진전만으로 한반도의 공고한 평화를 達成하기 힘든 측면이 있다. 최근 북한 핵문제에서 드러났듯이 南北頂上會談 이후 남북관계진전에도

불구하고 북미간 핵 문제 등 한반도 안보현안이 해결되지 않는 이상 한반도평화는 불안정 할 수 밖에 없다. 그러므로 북한 핵문제의 평화적 해결에 대한 研究가 필요하며,

둘째, 南北交易은 그 규모가 지속적으로 확대되어 왔으나 대북교역수지는 남측의 적자가 특징적 현상이다. 이러한 교역수지의 不均衡은 북한경제의 반입 여력이 확보되면 완화될 수 있을 것이지만 이에 대한 개선책과 관련한 研究는 장기적 과제이다.

셋째, 南北海運協力시 현실적 장애요인인 북한의 항만시설과 내륙수송망의 열악한 실정개선, 북한선원 교육훈련, 해운항만 인프라조성에 대한 개발사업, 등과 관련한 연구도 추진되어야 할 것이다.

이러한 본 연구의 한계는 이후 장기적 차원에서 남북한이 공동으로 해외글로벌 물류시장에 진출하고 統一韓國의 초석을 놓는다는 戰略으로 더욱 연구해야할 필요성이 있으며 남북경제협력의 중요성에 비하여 이 연구는 후속 연구에 도움이 될 수 있을 것이다.

참고문헌

<국내문헌>

- 강종희, “남북 경제교류 촉진을 위한 해운협력 방안”, 「해양한국」 2000 .
- 권영경, 「북한경제의 현황과 개혁·개방전망」, 통일교육원 교재, 2004 .
- 김길수, “남북 해운협력을 위한 연안해운의 실천전략”, 「남북해운·수산교류실천전략」, 한국해양대학교 부설 해사산업연구소, 한국항해학회, 한국해사법학회, 2000 .
- 김동수, 「평화번영시대의 통일문제인식」, 통일교육원 교재, 2004 .
- _____ 「평화번영을 위한 대북정책」, 통일교육원 교재, 2004 .
- 김용재, 「21세기 평화번영과 우리의 과제」 통일교육원 교재, 2004 .
- 박석삼, 「남북경제협력의 현황과 향후과제」, 한국은행조사국, 2002 .
- 박하진, 「남북관계의 어제와 오늘」, 통일교육원 교재, 2004 .
- 양재성, 「북한 어떻게 볼 것인가?」 통일교육원 교재, 2004 .
- 오상봉, 「북한산업의 현황과 남북한 산업협력」, 산업연구원 2001 .
- 윤영관 외, “21세기 민족화해와 번영의 길”, 「남북나눔총서 2」, 크리스찬 서적, 2000 .
- 이병희 외, 「민족의 분단과 통일」, 형설출판사, 1999 .
- 이상직, 「남북한 관광협력방안」, 산업연구원, 1998 .
- 정영석, “남북 교류협력과 동북아 물류 거점화를 위한 대북물류 인프라와 제도 정비 방향”, 통일부 정보분석국 분석총괄과, 2002 .
- 주성환, 「남북한의 경제발전 수준과 산업구조비교, 그리고 경제교류협력방안」, 집문당, 2003 .
- 최신림, 이석기, 「남북한 경제협력방안」, 산업연구원, 2000 .
- 통계청, 「남북한 경제사회상 비교」, 각년도 .

통일교육원 , 「북한이해」, 2004 .
 _____ , 「통일문답」, 2003 .
 _____ , 「통일문제 이해」, 2004 .
 통일부 , 「2003년도 남북관계평가 및 분야별 추진현황」, 2003 .
 _____ , 「통일백서」, 2004 .
 해양수산부, 「해운산업 중장기 발전계획」, 2001 .
 현대경제연구원 통일경제센터, 「북한교역투자 가이드」 2000 .

<외국문헌>

Andre Lankov, *From Stalin to Kim Il Sung : The Formation of North Korea, 1945-1960*, London Hurst & Company, 2002 .
 Balassa, B.(1961), *The theory of economic integration*, London : George Allen & Urwin .
 Bruno, M.(1992), *Stabilization and Reform in Eastern Europe : A Preliminary Evaluation*, IMF Working paper .
 Brada, J. and A. King(1992), "Is there a J-curve for the economic Transition from Socialism to Capitalism", *Economics of planning*, Vol.25.
 Myong-sop Park and Tae-yong Kim, "A plan for co-operation in transport between South and North Korea", *Transport Reviews*, Vol.16, No.3, 1996.

感謝의 글

12월의 초겨울 날씨 임에도 불구하고 불을 스치는 바람결은 한결 상큼하기만 하다. 아마도 엇그제 내린 겨울비 탓이기도 하겠지만 실은 3년여에 걸친 修學의 길을 마무리짓는 學位論文 마지막 審査를 막 마친 까닭일 것이다. 이제 이 한편의 所重한 結實을 맺을 수 있도록 도와주신 분들께 感謝를 드린다.

우선 晩學의 이 사람을 선뜻 指導學生으로 받아주시고 學文과 論文指導를 정성스럽게 해주신 신한원 교수님, 南北韓 經濟協力 活性化方案에 관한 문단설정을 바르게 제시해 주신 審査委員長 김재봉 교수님, 자칫 놓칠 뻔했던 論文內容의 작은 部分까지 세심하게 지도해주신 박상갑 교수님, 그리고 海事經營에 관한 分野別 학문을 가르쳐 주신 안기명 교수님, 조성철 교수님, 이기환 교수님, 그리고 여러모로 論文作成을 도와준 최영로氏 등께 眞心으로 感謝를 드립니다.

돌이켜보면 오늘이 있기까지 恒常 자식을 위해 기도해 주시는 아버지, 동생들, 그리고 사랑하는 아내와 나의 자랑스러운 자식들 동규·혜경 내외, 將來를 약속한 동욱·유진 등의 깊은 사랑에 感謝하며, 끝으로 공부하지 않은 것을 못내 아쉬워하셨던, 지금은 하늘나라에 계신 그리운 어머니께 이 論文을 바칩니다.

그간 統一剖 統一教育專門委員으로 委囑되어, 우리祖國의 平和統一을 위하여 社會教育을 해온 지 十數年の 經驗을 바탕으로 作成한 論文이라고는 하지만 不足한 점이 많아서 悚懼스러운 마음입니다. 다만 이 글이 우리民族의 平和統一에 조금이나마 寄與할 수만 있다면 저에게는 큰 기쁨이겠습니다.

2004年 12月 17日 李 哲 民 拜上