

김영윤·나희승·황진희

남북 물류·운송 활성화 및 협력방안 연구



김영운·나희승·황진희

남북 물류 · 운송 활성화 및 협력방안 연구

남북 물류·운송 활성화 및 협력방안 연구

인 쇄 2007년 12월 29일

발 행 2007년 12월 29일

발 행 처 통일연구원

발 행 인 통일연구원장

편 집 인 남북협력연구실

등 록 제2-02361호 (97.4.23)

주 소 (142-728) 서울시 강북구 4-19길 275 통일연구원

전 화 (대표) 900-4300

(직통) 901-2524

(팩시밀리) 901-2572

홈페이지 <http://www.kinu.or.kr>

기획·디자인 도서출판 늘봄 (2275-5326)

인 쇄 처 두일디자인 (2285-0936)

가 격 8,000원

© 통일연구원, 2007

통일연구원에서 발간 한 간행물은 전국 대형서점에서
구입하실 수 있습니다.

(구입문의) 정부간행물판매센터:

·매장: 734-6818 ·사무실: 394-0337

국립중앙도서관 출판시도서목록(CIP)

남북 물류·운송 활성화 및 협력방안 연구 / 김영운, 나희승, 황
진희. -- 서울 : 통일연구원, 2007
p. ; cm. -- (연구총서 ; 07-16)

참고문헌수록

ISBN 978-89-8479-427-6 93340 : ₩8,000

322.8311-KDC4

337.519-DDC21

CIP2007004080

남북 물류·운송 활성화 및 협력방안 연구

연구 책임: 김 영 윤 (통일연구원)

외부연구진: 나 희 승 (한국철도기술연구원)
황 진 회 (한국해양수산개발원)

연구자문: 안 병 민 (한국교통연구원 북한교통정보센터)
경의선남북출입사무소

연구심의: 최 수 영 (통일연구원)
이 석 (통일연구원)

○본 서에 수록된 내용은 집필자의 개인적인 견해이며,
당 연구원의 공식적인 의견을 반영하는 것이 아님을 밝힙니다.

목차

I. 서론	1
1. 연구목적	3
2. 연구내용	4
3. 연구방법	5
II. 물류·운송의 개념과 남북한 적용	7
1. 물류·운송의 개념과 의미	9
2. 물류정보화 문제	12
3. 물류개념의 남북한 현실 적용	14
III. 물류·운송분야 남북협력 현황과 문제점	17
1. 물류·운송분야 남북협력 현황	19
2. 남북경협 장애요인으로서의 대북 물류·운송 문제	39

IV. 사례연구: 동·서독 물류·운송분야 협력	57
1. 통일 전 동·서독 교통시설 및 이용 실태	59
2. 통일 전 동·서독간 교통분야 협력	70
3. 통일 후 동·서독 교통망 확충을 위한 노력	87
4. 시사점	97
V. 남북 물류·운송분야 활성화 및 협력방안	103
1. 기본방향: 남북한 물류체계 연결 및 개발	105
2. 남북한 출입제도 개선방안	108
3. 남북 물류·운송 활성화를 위한 협력체제 구축 및 운영	120
4. 세부추진 과제	127
VI. 결론	153
참고문헌	159
최근 발간자료 안내	165

표목차

<표 III-1> 남북한간 연결 도로 이용량	19
<표 III-2> 남북한간 육로 물동량 추이	20
<표 III-3> 남북철도 운영 관련 주요 협력 사례	22
<표 III-4> 남북철도 연결공사 공정률	24
<표 III-5> 남북한간 정기항로 운항선박 현황	27
<표 III-6> 남북한 부정기항로 수송실적	30
<표 III-7> 남북한간 부정기항로 취항선박 현황	30
<표 III-8> 경수로 항로 취항선박 및 수송실적	33
<표 III-9> 북한모래 반입단계와 사업참여 방식	34
<표 III-10> 남한 및 북한 광물자원 매장량 및 잠재가치 비교 ...	37
<표 III-11> 남북한간 철도수송 분담률 비교	45
<표 III-12> 중국 개방 후 여객 수송 분담률 비교	46
<표 III-13> 중국 개방 후 화물 수송 분담률 비교	46
<표 III-14> 남북한 선박운항 여건	48
<표 III-15> 남북한 수송경로별 물량	55
<표 IV-1> 통일 전후 동·서독 경제 관련 주요 지표	60
<표 IV-2> 통일 이전 교통시설 비교	61
<표 IV-3> 교통수단별 수송 분담률	62

<표 IV-4> 동·서독 철도현황 비교(1989년)	69
<표 IV-5> 교통분야 투자규모(1991~2012년)	91
<표 IV-6> 동·서독 연결 프로젝트	93
<표 V-1> 운행허가서 간소화 방안	117
<표 V-2> 단동지역의 지리적 여건	139

그림목차

<그림 Ⅲ-1> 남북한간 해상교역 물동량 추이	26
<그림 Ⅲ-2> 남북한간 선박운항 척수 추이	26
<그림 Ⅲ-3> 부산~나진간 해상 컨테이너 물동량 추이	28
<그림 Ⅲ-4> 인천~남포간 해상 컨테이너 물동량 추이	29
<그림 Ⅲ-5> 북한 바다모래 수송선 인천 ↔ 해주 운항 항로	35
<그림 Ⅲ-6> 북한 모래 국내 반입 추이	36
<그림 Ⅲ-7> 남북한 교역량 중 해상수송량 비중추이	54

I

서론



1. 연구목적

남북한간의 교역량은 총 교역액을 기준으로 1991년부터 2006년 말까지 연평균 약 15%의 증가를 가져왔다. 2006년 남북교역량은 1,350백만 달러로 2005년의 1,055백만 달러에 비해 27.9%나 증가한 실적이다. 그러나 이와 같은 외형적 성장에도 불구하고 대북 사업을 수행하는 국내 기업들은 남북한 교역에 있어 높은 물류비용을 사업추진의 가장 큰 애로요인으로 제시하고 있다.¹ 이들은 소위 3통(통행·통신·통관) 문제의 미해결을 가장 큰 불만요인으로 제시하면서 이의 우선적으로 해결을 기대하고 있다. 비교적 활발한 대북사업이 이루어지고 있는 분야라고 할 수 있는 섬유류 위탁가공의 경우, 생산원가의 40%, 판매가격의 10~15%를 물류비가 차지하고 있는 것을 보아도 이 분야의 해결과제가 급한 문제임을 알 수 있다.² 그 외에도 대부분의 대북 교역 및 경험 기업들은 북한 내 SOC 미비 등 인프라 문제, 특히 화물과 여객 수송에 필요한 항만, 철도·도로 등 교통인프라의 부족을 대북 물류분야에서 우선적으로 극복해야 할 과제로 지적하고 있다.³

대북 사업 추진상의 어려움은 2007 남북정상회담에서도 제기되어 남북은 조속한 시일 내 3통 문제, 특히 개성공단의 통행·통신·통관 관련 문제의 원만한 해결에 합의하기도 했다.

한편, 남북간에 이루어진 경의선·동해선 연결(2007.5.17) 및 시험운행은 비록 한차례에 그치긴 했으나, 향후 남북한간 육상교통로 연결에 따른 한반도중단철도 운행, 더 나아가 아시아횡단철도(TAR), 중국횡

1- 통일연구원 주최, 대북경협사업자 간담회 (2007.9.22)

2- 한국은행, 『동북아 물류허브로 발전하기 위한 남북경협 추진방안』 (서울: 한국은행, 2003), p. 13.

3- 김영운, 『남북경협 실패사례연구』 (서울: 통일연구원, 2004), pp. 46~49.

단철도(TCR), 시베리아횡단철도(TSR) 등 대륙횡단철도망과 연결될 수 있는 가능성을 시사하기도 했다. 이는 한반도가 동북아 및 유럽지역 국제복합운송경로의 하나로서 새롭게 개발될 수 있음을 의미하는 것이라고 할 수 있다.

남북간 물류·운송체계의 구축은 남북 경제관계에서 중요한 사안이다. 단기적으로는 남북교역 활성화에 따른 물류측면의 애로를 해소하고 안정적이고 비용 효과적인 운송경로를 확보하는 방향으로, 중장기적으로는 한반도중단철도 구축을 통해 동북아 및 유럽지역으로의 전략적 국제복합운송경로를 개발하는 방향으로 나아가야 할 것으로 판단된다.

본 연구는 이상과 같은 시각에서 남북 물류·운송 활성화와 협력방안에 초점을 맞추고 있다. 남북경협을 실질적으로 뒷받침하는 것은 물류·운송분야이기 때문에 물류·운송분야의 활성화가 바로 남북경협의 활성화로 이어질 수 있다는 점에서 남북 물류·운송분야, 특히 육상 및 해상 물류·운송분야에서의 정책적, 제도적인 방안 연구에 주력하고자 한다.

물류·운송분야를 대상으로 하는 연구는 한국교통연구원을 중심으로 그동안 폭넓게 진행된 바 있다. 그러나 대부분의 연구가 남북한 철도·도로연결과 물류기반시설을 구축하는 방향으로 연구초점이 모아진 것이 사실이다. 본 연구는 여기에서 한걸음 더 나아가 남북경협 활성화의 효율성 제고 측면에서 접근, 이의 현실화 방안을 제시하고자 했다.

2. 연구내용

본 연구는 크게 세 부문으로 나누어져 있다. 먼저 제2장에서 남북경협과 물류문제에 대한 일반적인 고찰과 함께 물류개념의 남북한 적용의 한계성을 지적하였다. 제3장에서는 물류·운송분야별 남북협력 현황을



살펴보고, 이에 대한 평가를 육상 및 해운·항만분야로 나누어 고찰하는 동시에 남북경협 장애요인으로서의 대북 물류분야 실태와 문제점을 제시하고 있다. 이어 제4장에서는 남북한 물류·운송분야의 과제를 통일 전 동·서독의 사례를 바탕으로 시사점을 얻고자 했다. 제5장은 본 연구의 핵심부분으로 본 장에서는 물류·운송분야 대북정책 추진을 위한 기본방향과 제도적 개선의 기본방안을 남북출입절차 개선과 남북관계정립을 통한 물류·운송분야 활성화 방안을 모색하고 있다. 이를 바탕으로 물류·운송 활성화를 위한 세부 협력추진 방안을 논의하고자 한다. 제6장은 결론이다.

3. 연구방법

본 연구는 통일연구원, 한국철도기술연구원, 한국해양수산개발원이 task force를 구성, 긴밀한 협의를 통해 추진했다. 물류·운송분야 현황에 대해서는 문헌을 중심으로 파악하였으나, 시사점 도출을 위해서는 독일 및 중국 단둥지역에서 전문가 회의를 추진하기도 했다. 그 밖에도 연구 추진을 위한 관련 분야 전문가 자문회의 개최하였으며, 북한지역 전문가 및 물류·운송분야의 원내 전문가를 초청, 아이디어를 수렴했다. 물류·운송분야의 제도적 장치개선을 위해 “경의선남북출입사무소”를 방문, 업무 관련 담당인사들과의 면담을 진행하는 한편, 본 사무소 관련 회의에도 참여한 바 있다.

I
II
III
IV
V
VI

II

물류·운송의 개념과 남북한 적용



1. 물류·운송의 개념과 의미

물류는 인류의 조상들이 수확물의 일부를 동굴 등 적당한 장소에 보관하여 월동을 준비하였을 때부터 그 활동이 존속되어 왔다. 물류·운송의 개념은 만들어진 상품을 필요한 시기와 필요한 장소에 필요한 품질의 제품을 필요한 수량만큼 소비자에게 전달하는 것과 관련된 활동이라고 할 수 있다.⁴ 그러나 그동안 여러 차례의 변천 과정을 거쳐 물류의 목적과 함께 이에 포함되는 범위가 더 확대되었다. 초기 물류는 생산자로부터 소비자에 이르는 유통과정 그 자체를 의미하는 ‘물적 유통(distribution)’ 개념이 주를 이루었으나, 최근에는 공급체인관리(Supply Chain Management: SCM)를 포함하는 종합적인 의미로 발전된 것이 그것이다. 특히, 1990년대 정보기술의 급격한 발전과 더불어 물류는 원재료 조달에서부터 생산·보관·판매 그리고 정보 등 기업 활동의 전체 흐름 속에서 기업경영전략에 부합되게 하는 총체적인 전략시스템으로 인식되고 있다.

4- 물류·운송은 일반적으로 포장·하역·수송·보관 및 정보와 같은 여러 활동을 말한다. 제품·재화를 수송하는 데는 포장→보관→집하, 적재→수송→하역, 배달→보관→개장의 여러 과정을 거친다. 어떠한 수송수단을 이용하든 이러한 과정을 거치지 않고는 제품·재화의 이동은 불가능하다. 이러한 이동의 전체를 종합적으로 보는 물류유통과 같은 개념으로 볼 수 있다. 본래 유통은 ‘생산과 소비를 잇기 위한 기능’이며, 물적 유통은 그 일부라고 할 수 있다. 유통에는 거래와 관련된 ‘상적 유통활동’과 제품 자체를 물리적으로 이동하여 생산지로부터 소비자까지 운반하기 위한 물적 유통활동이 있다. 본래 물적 유통활동은 인류의 경제활동 자체의 일부로서 새삼스러운 것은 아니지만, 물적 유통이라는 개념이 자주 쓰이고 이러한 측면이 특히 주목되기 시작한 것은, 대량생산·대량판매·대량소비 시대의 추세가 되었으며, 그 사이를 잇는 물자의 흐름을 효율화할 필요성이 커졌기 때문이다. 근대기업에서는 상적 유통활동, 즉 거래의 부분만이 아니라, 제품을 소비자의 손에까지 정확하고 신속하게 배달할 물적 유통활동이 중요한 부분으로서 부각되었다. 즉, 경제발전과 함께, 생산비용의 인하만을 추구하다가는 격심한 기업경쟁에서 이길 수가 없으며, 유통비도 가능한 한 절감되도록 해야 한다는 견해가 대두되었다. 두산백과사전 EnCyber & EnCyber.com, <<http://100.naver.com/100.nhn?docid=66317>> (검색일: 2007.10.23).



미국 「물류관리협의회(Council of Logistics Management)」에 의하면 물류는 고객의 요구에 부응할 목적으로 원산지와 소비시간 재화, 서비스 및 관련 정보를 효율적이고 효과적으로 상·하방으로 유통하고 보관하는 활동을 기획하고, 시행하며 통제하는 공급사슬 과정상의 해당 부분으로 정의되고 있다. ‘공급사슬관리’는 물류에 있어서의 핵심이자, 근간을 이루는 개념이다. ‘공급사슬관리’란 기업이 관련을 맺고 있는 다른 외부 기관들, 예를 들어 소매기업, 납품사, 운송회사와 공동으로 물류측면에서 고객에 대한 저비용과 고가치 서비스를 달성하고자 하는 것을 의미한다.⁵ 오늘날 물류가 시간을 중시하게 됨에 따라 기업의 주요한 고객에 대해 연속적인 재고의 흐름을 가능하게 하는 시스템의 도입이 대두됨으로써 이의 개념적 근거를 마련하여 주는 것이 ‘공급사슬관리’라고 할 수 있다. ‘공급사슬관리’를 미국 「물류관리협의회」는 “개별기업과 공급사슬 전의 장기적 성과를 향상시킬 목적으로 공급사슬 내의 기업 상호간 및 특정 기업 내의 경영 직능 상호간에 걸친 전통적 기업 기능과 기술의 체계적, 전략적 조정”으로 정의하고 있다. 공급체인관리와 관련 의사결정을 해야 하는 주요 영역에는 수요예측, 주문처리, 운송, 창고관리, 생산관리, 재고관리, 구매와 공급관계, 판매 후 서비스(post sale service) 등으로 모든 단계에서의 물질(material)과 정보(information)가 포함되어 있다. 이런 점에서 공급체인관리는 전체적인 공급체인시스템에 그 초점이 맞추고 있다고 할 것이다. 효과적인 공급체인관리를 위해서는 체인 내 또는 체인간의 정보 공유, 계획 공유, 리스크 공유, 업무효율화 공동대응, 물류공동화, 주문 및 물류프로세스의 통합적 관리가 요구된다. 특히, 고객 만족을 위해서는 주문의

⁵- 김재일, “기업물류의 전개,” 『로지스틱스 21세기』 2002년 한국로지스틱스 학회 10주년 기념백서 (서울: 한국로지스틱스학회, 2002), p. 176.

접수, 재고배정, 필요부품 및 원자재의 구매·생산·보관·운송·배달 등 일련의 주문을 충족하기 위한 프로세스를 중심으로 관리하는 것이 바람직한 것으로 인식되고 있다.

기업이 공급체인관리를 효율적으로 수행할 경우에는 첫째, 비용절감과 함께 질 좋은 상품을 소비자들에게 제공할 수 있는 성과를 기대할 수 있다. 이를 위해서는 공급체인 내의 각 기능들간 정보를 공유·전달하고, 프로세스를 통합적으로 관리할 수 있는 정보시스템이 필수적이다. 공급체인간의 소프트한 측면뿐만 아니라, 일관된 컨테이너화, 파레트화, 패키지 사양 통일 등 하드적인 측면의 대응도 필요하다고 할 것이다.

이상과 같은 점에서 볼 때 ‘물류’문제에 대한 고찰은 ‘통합물류’를 근간으로 하고 있는 것이 특징이라고 할 것이다. ‘통합물류’는 물류의 제반 영역이 기업의 상이한 부서에서 개별적으로 취급됨으로써 나타나는 조직 내 갈등을 해소하고 관련된 모든 기능을 통합함으로써 시스템적 관점에서 물류활동을 전개해 나가는 것이라고 할 수 있다. 따라서 현대 물류는 그 범위에 있어서 조달물류, 생산물류와 판매물류를 한 범주 내에 통합하는 것을 추구할 뿐만 아니라, 재활용, 폐기, 반품과 관련된 역물류(reverse logistics)도 포괄하고 있다.

물류는 또한 재화뿐만 아니라 정보의 흐름까지도 그 대상으로 하고 있다. 비교적 최근까지 원자재, 반제품, 완제품의 흐름과 보관이 물류의 주요한 대상이 되어 왔으나, 현대 물류에 있어서는 정보의 활용을 통해 물자의 흐름을 개선하고자 하는 것이 주요한 추세가 되고 있다. 이와

6- 공급업체를 일정수로 제한함으로써 공급업체와의 거래비용을 절약하고, 각 사업단위 간의 정보교환을 통해 재고수준을 최적으로 유지하며 물류비용도 최소화할 수 있다. 또한 실질적 통합이 이뤄지기 때문에 수직적 통합에 비해 관리비용도 절감할 수 있다. 이두희·이미영, “IT의 진전과 로지스틱스,” 『로지스틱스 21세기』 2002년 한국로지스틱스 학회 10주년 기념백서 (서울: 한국로지스틱스학회, 2002), p. 237.

같은 변화는 물류에 영향을 미치는 여러 가지 환경변화에 의한 것이라고 할 수 있는데, 이의 주된 요인에는 ① 원자재 공급원과 시장의 글로벌화, ② 고객의 서비스에 대한 욕구 증대, ③ 환경에 대한 관심 증가, ④ 정보화의 진전, ⑤ 기업 생산성 및 수익성 개선에 있어서 물류의 역할 증대, ⑥ 유통시장 개방 및 다품종 소량생산 등을 들 수 있다. 이런 점에서 기업의 공급사슬 범위는 과거보다 크게 확장되었다고 할 수 있다. 각지에서 생산된 제품을 특성이 각각 다른 시장의 고객의 주문에 맞추어 운송·하역·재고·서류 작업 등을 해야 함으로 전반적으로 시간이 증대되고, 물류 관련 당사자의 증가를 초래함으로써 그 활동의 복잡성을 크게 증대시켰기 때문이다.

2. 물류정보화 문제

앞서 언급한 물류정보화를 가능케 하는 요소는 정보기술(Information Technology)의 발달이다. 컴퓨터, 정보통신, 소프트웨어의 정보기술 발전은 기업의 물류, 정보, 자금흐름에 대한 계획·실행·통제 기능을 효과적으로 수행하는 데 많은 기여를 한 것으로 평가할 수 있다.

첫째, EPR(Enterprise Resource Planning),⁷ SCP(Supply Chain

⁷-ERP란 Enterprise Resource Planning(기업 전체 자원의 효율적 관리 시스템)의 약어로서 전사적 자원관리라고 불리운다. 기업활동을 위해 쓰여지고 있는 기업 내의 모든 인적, 물적 자원을 효율적으로 관리하여 궁극적으로 기업의 경쟁력을 강화시켜 주는 역할을 하게 되는 통합정보시스템이라고 할 수 있다. 기업은 경영활동의 수행을 위해 여러 가지의 시스템 즉 생산, 판매, 인사, 회계, 자금, 원가, 고정자산 등의 운영시스템을 갖고 있는데 ERP는 이처럼 전 부문에 걸쳐있는 경영자원을 하나의 체계로 통합적 시스템을 재구축함으로써 생산성을 극대화 하려는 대표적인 기업 리엔지니어링 기법이다. ERP는 어느 한 부문에서 Data를 입력하면 회사의 전 부문이 동시에 필요에 따라서 정보를 활용할 수 있다. ERP를 실현하기 위해서 공급되고 있는 S/W를 ERP Package라고 하는데 이 Package는 데이터를 어느 한 시스템에서 입력을 하면 전체적으로 자동 연결되어 별도의 Interface를 처리 하여야 할 필요가 없는 통



Planning)⁸와 같은 계획시스템과 창고관리시스템(Warehouse Management System), 수송관리시스템(Transportation Management System), 공정내 데이터 수집 소프트웨어 등 워크스테이션 수준에 적용할 수 있는 비즈니스 시스템 솔루션(Business System Solution)의 출현을 들 수 있다.

둘째, 전화나 팩스와 같이 간단한 통신수단으로부터 전자자료교환, 위성통신, 무선데이터 통신 등과 같은 최첨단 통신기술로의 발달이 이루어짐으로써 장소와 시간에 관계없이 정보를 조화·입력할 수 있는 기반이 제공된 덕분이다.

셋째, 작업지원장비 및 바코드 인식기술의 발달로 작업의 정확도와 속도를 크게 향상시킴으로써 작업자의 작업정보를 다른 영역으로 즉시 전달시키는 기능을 가능케 해주었기 때문이다.

넷째, 인터넷의 등장은 시간적·공간적 제약을 극복하며 제품과 서비스와 관련된 정보를 제공했을 뿐만 아니라 상거래까지도 구현하고 있음을 알 수 있다. 특히, 인터넷의 이용은 전용망을 필요로 했던 기존 방식에 비해 비용부담을 상당히 절감시켜 주었기 때문에 공급체인 내의 영세 납품업자, 판매상, 제조업체간에 정보전달 및 공유를 위해 크게 각광을 받고 있다.

합 운영이 가능한 시스템이다.

⁸- SCP(Supply Chain Planning: 공급사슬계획)은 SCM(Supply Chain Management: 공급사슬관리)의 실행부문인 SCE(Supply Chain Execution)로 구성되는 요소의 하나라고 할 수 있다. SCP는 공급망 계획, 스케줄링, 수요관리, 납기확약 등을 지원하고 SCE는 주문관리(OM), 창고관리(WM), 운송관리(TM) 등을 지원하는 것을 말한다. 물론, 그 외에도 협업(CPFR), 고객관리(CRM), 공급업체관리(SRM) 등의 영역이 있다.

3. 물류개념의 남북한 현실 적용

이상과 같은 물류의 개념을 남북한 물류·운송에 적용시키는 것은 무리다. 물류개념의 적용 대상인 북한지역과 남북한 관계는 그와 같은 포괄적인 개념을 수용할 수 있는 여건이 형성되어 있지 않기 때문이다. 따라서 물류개념의 남북한 적용은 남북한간의 전통적인 운송, 보관 등 단일물류분야에 머무를 수밖에 없다. 그러나 직접적인 적용은 어렵지만 시사점을 제공하고 있는 것도 사실이다. 왜냐하면 향후 남북한간의 물류·운송은 종합적인 물류서비스를 제공할 수 있는 복합물류체계(combined transport system)의 구축 및 거점수송체계(hub-and-spoke system)를 확립하는 방향으로 나아갈 것으로 예상되기 때문이다. 다시 말해 개별적인 운송수요별 직송 또는 단일집하-단일배송 서비스(point-to-point service)를 제공하는 방식을 지양하고, 궁극적으로 물류수송의 대형화와 집·배송의 체계화를 통해 보다 계획적인 서비스를 제공함으로써 물류비를 절감하는 방향으로 나아갈 것으로 전망되기 때문이다.

물류거점을 이용한 단일집하-복수배송, 복수집하-단일배송 방식(trans-shipment)이 물류거점을 이용하지 않는 단일집하-단일배송 방식에 비해 운송수단의 운행효율성을 높일 수 있다.⁹

거점수송체계의 구축을 위해서는 환적(transfer), 혼재(consolidation), 보관, 집·배송, 유통가공, 물류정보 등 다양한 부가가치 물류기능을 수행할 수 있는 물류시설이 지역별로 충분히 조성되어 있어야 한다. 또한 구조화되고 표준화된 통신방식을 활용하여 물류활동 수행주체간의 관련 정보

⁹- 권오경·곽수환, “화물자동차 수배송활동의 운행효율성 분석,” 『로지스틱연구』, 제8권 제1호 (2000.12)



를 효율적으로 전달, 교환, 공유하게 함으로써 물류운영의 효율화를 제고할 수 있는 물류전략을 추진할 수 있도록 해야 할 것이다. 보다 구체적으로는 ① 지역거점 물류시설의 확충, ② 지역간 화물운송망 구축, ③ 수송구조의 합리적 개편, ④ 물류시설 운영의 효율화, ⑤ 창고시설의 확충, ⑥ 물류표준화의 추진, ⑦ 종합물류정보망 구축, ⑧ 물류관련 제도·절차의 개선, ⑨ 국제물류 중심지 역할 강화, ⑩ 물류기술 혁신, ⑪ 물류전문인력 양성 및 행정지원의 강화 등이 되어야 할 것이다. 더 나아가서는 남북전문물류산업의 육성을 지향하는 것도 중요하다. 종합 물류서비스를 제공할 수 있는 역량을 가진 전문물류업체를 육성하고, 전자상거래 환경에 부응하는 부가가치 물류서비스의 개발하는 것이 요구된다. 이를 위해서는 정보통신업체나 벤처업체들이 인터넷기반의 물류서비스를 제공할 수 있는 기반을 마련하고 정보통신기술을 기반으로 다양한 부가가치 물류서비스를 온라인상에서 구현하여 SCM 개념 하에 물류 프로세스를 효율적으로 추진할 수 있어야 할 것이다. 그러나 본 연구에서는 위와 같이 지적된 내용을 모두 다룰 수는 없다. 남북경협 활성화를 위한 물류·운송분야에서의 연결을 중심으로 논의하는 데 제한하고자 한다.

I

II

III

IV

V

VI

III

물류·운송분야 남북협력 현황과 문제점



1. 물류·운송분야 남북협력 현황

가. 육상분야

현재 남북 간의 도로는 경의선 왕복 4차로와 동해선 왕복 2차로 모두 2004년 11월에 공사를 완료하여 동년 12월부터 임시운행합의서에 따라 정상운영 중이다. 2006년 육로출입 차량은 경의선 4만 7,563대, 동해선 1만 4,724대 등 총 6만 2,287대로 2005년도 5만 8,720대 보다 약 6% 정도 증가했다. 육로 출입 차량은 경제협력분야 93.1%(개성공단 사업 46%, 사천강 모래반입사업 22.1%, 금강산 관광사업 15.5%, 철도·도로 연결사업 3.2%, 기타 6.3%), 대북 인도적 사업분야 6.4%, 사회문화교류협력 사업분야 0.5% 순의 분포를 나타내고 있다. <표 III-1>은 남북한간 도로연결 이후 차량과 인원의 일간 이용량을 나타내고 있다.

<표 III-1> 남북한간 연결 도로 이용량

구 분		2004	2005	2006. 9.
차량 (대/1일)	경의선	42	106	114
	동해선	43	54	45
	전 체	85	161	159
인원 (명/1일)	경의선	66	183	211
	동해선	814	920	813
	전 체	880	1,103	1,025

출처: 통일부

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI

2007년 상반기 남북간 차량운행은 편도기준 73,356회로 전년 동기 대비 30.9% 증가한 실적을 나타냈다. 이 중 경의선은 59,124회로 전년 동기 대비 51.7% 증가했으나, 동해선은 14,232회로 전년 동기 대비 16.5% 감소했다.

경의선 도로를 통한 육로방북은 개성공단사업, 경협협회의 등 개성지역에서의 남북 교류협력이 활발해짐에 따라 2005년 대비 26%가 증가한 84,152명이었다. 반면, 동해선은 금강산 관광을 중심으로 전년 대비 20%가 감소한 26만 6,158명에 그쳤다. 이 같은 실적은 동절기 관광객 감소, 북한 미사일 발사 및 핵실험 사태에 영향을 받은 것으로 분석된다. 2007년 상반기까지의 육로방북은 경제협력분야 97.1%(금강산관광사업 73.2%, 개성공단사업 16.8%, 사천강 모래반입사업 4%, 철도·도로연결사업 1.1%, 기타 2%), 대북인도적 사업분야 2%, 사회문화교류 사업분야 0.8% 순이었다.

<표 III-2> 남북한간 육로 물동량 추이

구 분	남한 → 북한		북한 → 남한		계(톤)
	경의선	동해선	경의선	동해선	
'06년 상반기	129,038	28,417	56,607	112	214,174
'07년 상반기	57,095	24,814	232,171	1,357	315,437
증가율(%)	△55.8%	△12.7%	△310.1%	△1111.6%	△47.3%

출처: 통일부

2006년 전체 물동량 1,696만 톤 중 육로를 통한 물동량은 전체의 3.9%인 약 66만 톤이었으며, 이는 2005년 대비 1.9% 증가한 수치다.

이 중 남한 → 북한으로의 물동량은 28만 톤으로 전년 대비 26.2% 감소한 반면, 북한 → 남한으로의 물동량은 37만 톤으로 전년 대비 42.7%가 증가했다. 66만 톤 중 경의선은 전체의 92.4%를 차지한 61만 톤, 물동량면에서는 전년 대비 8.8% 증가한 실적했으나, 동해선은 42,021톤으로 전체의 7.6%, 전년 대비 47.1% 감소한 물동량을 나타냈다. 2007년 상반기 남북간 육로 물동량도 전년 동기 대비 47.3% 증가하는 등 상승 추세를 보였으나, 골재와 같은 북한에서 남한으로의 반입이 크게 증가한 결과라고 할 수 있다.

<육상분야 인프라 협력>

육상 교통분야에서 남북한간에 이루어지고 있는 인프라협력은 경의선·동해선의 철도·도로 연결 사업이 대표적이라고 할 수 있다. 지난 2007년 5월 17일 경의선·동해선 열차시험운행이 있기까지 6여 년간 남북간에는 60여 차례 철도·도로운행을 위한 크고 작은 회담이 있었다. 이 가운데 남북철도 운영과 관련한 주요 협력 사안은 <표 III-3>과 같다.

I
II
III
IV
V
VI

<표 III-3> 남북철도 운영 관련 주요 협력 사례

구 분	주 요 내 용
<p>『남북사이 열차운행에 관한 기본합의서』 채택</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 제4차 남북 철도·도로실무협의회에서 채택('04.4.13) ○ 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> - 남북철도운영공동위원회 구성 및 운영 - 열차운행방법 및 절차, 수송절차와 방법 - 사고처리 및 책임부담, 차량고장시 대책 등
<p>『남북사이 열차운행에 관한 기본합의서의 부속서(안)』 * (안) 제출</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 근거: 『남북사이 열차운행에 관한 기본합의서』 제13조 ○ 추진경과 <ul style="list-style-type: none"> - 부속서 초안 제출(철도청→건교부, '04.11) - 관련부처(법무부, 국정원, 철도공사 등) 의견수렴(건교부주관, '05.10) - 부속서 수정(안) 제출(철도공사→건교부, '06.1) ○ 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> - 남북간 열차운행에 필요한 세부사항을 기술 - 총칙, 운전, 여객운송, 화물운송 등 8장 62개 조항으로 구성
<p>남북철도운영공동위원회 구성 * (안) 제출</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 근거: 『남북사이 열차운행에 관한 기본합의서』 제3조 ○ 주요업무 <ul style="list-style-type: none"> - 남북간 열차운행에 필요한 기술적, 실무적 문제 협의 및 결정 ○ 구성: 대표를 포함 각 5~11인으로 구성 ○ 건교부 위원구성(안) <ul style="list-style-type: none"> - 건 교 부(4): 대표, 총괄, 운영, 안전 - 통 일 부(1): 회담 - 시 설 공 단(1): 건설 - 철 도 공 사(5): 영업, 운전, 차량, 전기, 시설 ※ 공사에서 참여할 위원명단 건교부 제출('06.1)

구 분	주 요 내 용
남북철도연결구간 운영계획(안) (내부)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> - 남북철도 운영의 기본방향 - 남북·대륙철도 연계수송 수요예측 - 개통초기 및 중장기 열차운행계획 - 분계역 운영계획 여객취급 및 화물취급, 인력운용
남북철도 연결구간 공사실태 점검	<ul style="list-style-type: none"> ○ 제10차 남북경제협력추진위원회에서 합의('05.7.12) ○ 점검기간: '05. 8. 18~25 ○ 점검구간 <ul style="list-style-type: none"> - 경의선: 문산~MDL~개성(27.3km) - 동해선: 제진~MDL~금강산(25.5km) ○ 점검방법 <ul style="list-style-type: none"> - 모터카를 이용하여 점검 후 합동회의 개최 ○ 점검자 <ul style="list-style-type: none"> - 남측(14): 통일부 2, 건교부 3, 철도공사 4, 시설공단 3, 안전공단 2 - 북측(14): 철도관계자 8, 정보요원 등 6 ○ 점검결과 <ul style="list-style-type: none"> - 경의선 및 동해선 선로내 자갈보충 및 다지기 필요 - 측구간 전기·신호공사 등 조속히 마무리 필요
남북간 철도차량의 출입절차에 관한 고시 발령(관세청)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관세청고시 제2006-38호('06.9.15) ○ 시행일: '06. 9. 15 ○ 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> - 철도차량의 남북간 출입절차: 출발·도착보고 - 육로운송회사 등록(철도운송 육로회사 등록) - 세관장의 확인 및 검사 등 * 철도차량의 사전등록은 업무절차 간소화 차원에서 생략토록 협의(공사의견 수용)
동해선 남북철도 연결구간 열차시운전	<ul style="list-style-type: none"> ○ '06.6.8 제진 ↔ 남방한계선(5.0km), 열차시운전 ○ 기관차 단독 2회 왕복, 열차 2회 왕복 ○ 열차시험운행 합의속도(40km/h)까지는 무난

출처: 한국철도기술연구원

I
II
III
IV
V
VI

남북철도의 경우 2007년 5월 17일 경의선·동해선 열차시험운행이 시행되었다. 남측의 경의선·동해선은 2006년 말 현재 대부분 완공되었고, 북측의 경우에도 역사 및 신호·통신공사 관련 일부를 제외하고는 완공 상태다. 남북철도 연결 공사 착공 이후 남한은 북한에 자재와 장비를 지원하고, 남북한간 열차운행합의서를 채택하는 등, 시험운행 이후 개통을 준비·완료한 상태다.

<표 III-4> 남북철도 연결공사 공정률
(2006년 말 기준)

구분	남 측		북 측	
	내 용	공정률	내 용	공정률
경 의 선	○ 궤도부설(문산~MDL)	100%	○ 궤도부설(개성~MDL)	100%
	○ 건축 및 시설물 - 도라산역사 및 부대시설 - 철도출입사무소(CIQ) 증축 - 공용CY조성	100% 98% 8%	○ 건축물 및 시설물 - 판문·손하 역사, 부대시설 - 개성역사 개보수	약95%
	○ 전력·신호·통신	100%	○ 전력·신호·통신	약95%
동 해 선	○ 궤도부설(제진~MDL)	100%	○ 궤도부설(금강산~MDL)	100%
	○ 건축 및 시설물 - 제진역사 및 부대시설 * 측선 및 검수고 공사중	100%	○ 건축물 및 시설물 - 감호·삼일포 역사, 부대시설 - 금강산 역사 개보수	약95%
	○ 전력·신호·통신	100%	○ 전력·신호·통신	약95%

출처: 통일부

남북철도가 연결·운영되면 수송시간단축 및 수송비용절감 등으로 남북경협에도 크게 기여할 것으로 보인다. 분단된 국토를 연결하는 상징성과 함께 기존의 남북관계를 한 차원 더 높이고, 새로운 동북아 협력시

대를 여는 중요한 발판을 제공할 것이다. 철도운영의 경제적인 연장이 400km 이상임을 고려할 때, 한반도에서의 철도 역할이 증대되고, 경제적 이익을 제공할 것이다. 조속한 철도개통과 함께 효율적인 철도운송을 위한 체계를 확보하는 한편, 철도연계운행에 따른 법적·제도적·기술적인 보완이 필요하다.

나. 해운·항만분야

남북한간 해상수송물자는 1994년 이후 매년 30%씩 증가하여 2006년까지 총 1,600만 톤이 수송되었다. 2006년 남한에서 북한으로 수송된 물동량은 총 720만 톤이었으나, 반대로 북한에서 남한으로 반입된 물동량은 총 2,350만 톤에 달했다. 북한에서 남한으로 들어오는 반입물량이 반출물량에 비해 월등히 많은 이유는 2005년부터 북한산 모래수입이 크게 증가했기 때문이었다.

현재 남북한간에는 연간 2,250척 정도의 선박이 왕래하고 있다. 남북 해상수송시 주로 이용되는 항만은 입항 척수기준으로 볼 때, 남한의 경우 인천, 속초, 묵호 등의 순이고, 북한은 해주, 흥남, 나진항 등의 순이다. 물동량 기준으로는 남한 항만은 인천항이 절대적으로 큰 비중을 차지하고 있고, 나머지 항만은 서로 비슷한 수준이다. 북한은 남포, 해주, 청진 등의 순이다.

I

II

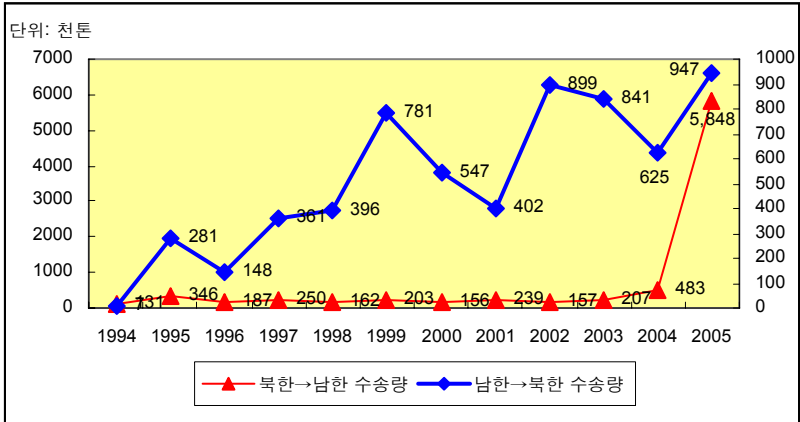
III

IV

V

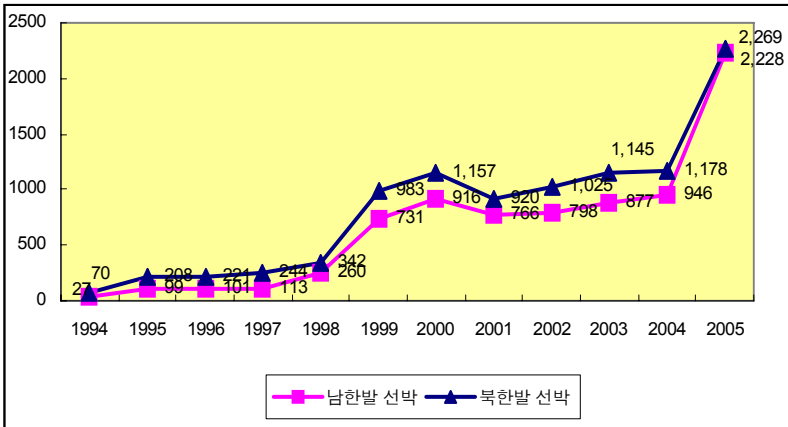
VI

<그림 Ⅲ-1> 남북한간 해상교역 물동량 추이



출처: 해양수산부

<그림 Ⅲ-2> 남북한간 선박운항 척수 추이



출처: 해양수산부

남한과 북한을 연결하는 해상항로에는 정기선 항로와 부정기선 항로가 있다. 정기선 항로는 2007년 6월 현재 2척의 컨테이너 선박이 운항

하고 있다. 동해쪽으로는 부산~나진, 서해쪽으로는 인천~남포항로에서 각각 한척의 선박이 운항하고 있다.

부산~나진항간은 1995년 남북한 최초의 정기항로로 개설되었다. (주)동룡해운이 100 TEU의 중국적 선박 『추싱호』를 투입, 월 4회 운항하면서 남북교역물자를 수송하고 있다. 본 항로는 북한 물자 외, 중국 동북 3성의 화물을 수송하고 있다. 북한의 나진과 중국의 훈춘간 93km 구간은 컨테이너 트럭으로 화물이 수송되고 있다.

<표 III-5> 남북한간 정기항로 운항선박 현황

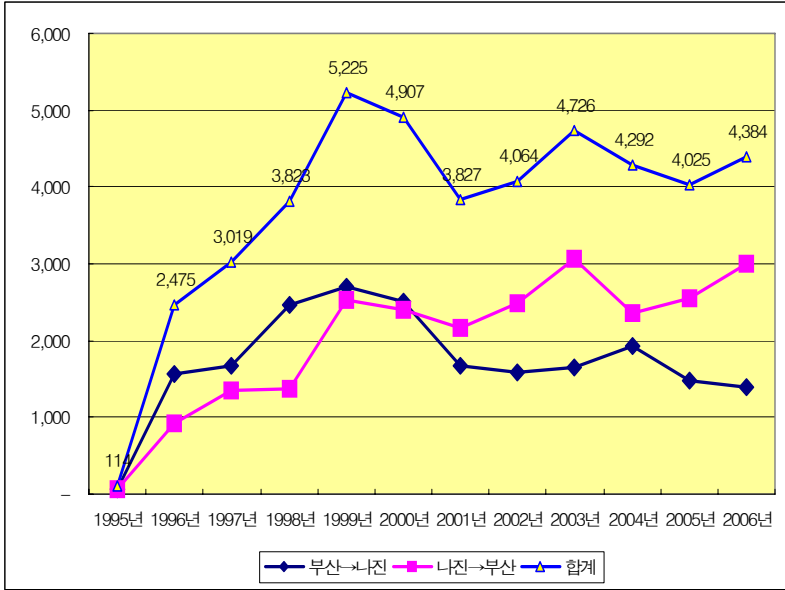
항로	선사	선명	선적	총톤수	적재능력	항로개설	운항
부산/나진	동룡해운	추싱호	중국	2,283	100TEU	1995.10.	월4회
인천/남포	국양해운	트레이드포춘호	파나마	2,684	253TEU	1998. 8.	월4회

주: 부산/나진 매주 화요일 부산 출항, 인천/남포 매주 수요일 인천 출항
출처: 해양수산부

부산~나진간 컨테이너 물량은 1995년 항로개설 이후 2006년 말까지 총 44,881 TEU를 기록했다. 1999년 5,200 TEU를 수송한 이후 교역물량은 점차 감소, 2006년에는 4,384 TEU를 수송, 정체상태를 보이고 있다. 본 항로는 2000년 이전까지 남한에서 북한으로 반출되는 물량이 많았으나, 그 이후에는 북한에서 남한으로 반입되는 물량이 많아졌다. 본 항로로 수송되는 남한 반출 화물은 과거 경수로 물자를 비롯, 방직 및 제지회사의 원부자재, 북한지원물자와 중계물자 등이 주를 이루고 있고, 북한으로부터 반입 화물은 위탁가공물자, 목제품, 북한산 농산물(고사리 등), 약재, 수산물(명태, 조가비, 굴비 등)이 주를 차지하고 있다.

I
II
III
IV
V
VI

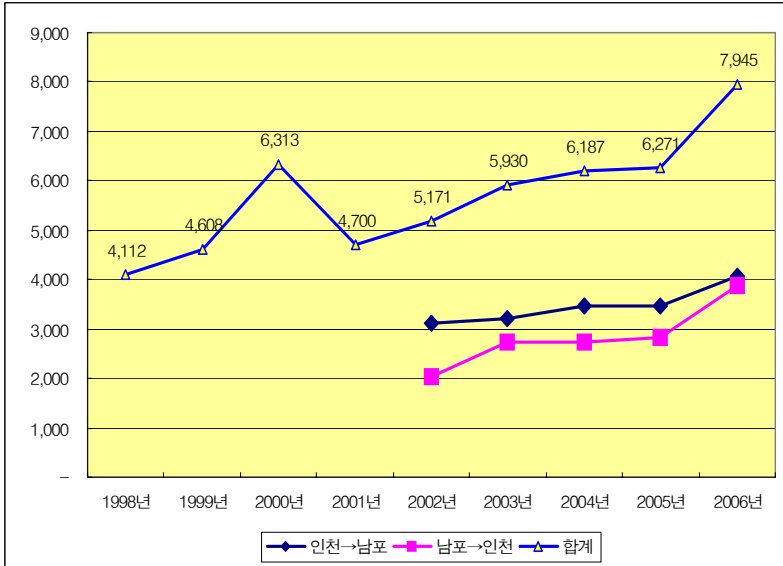
<그림 III-3> 부산~나진간 해상 컨테이너 물동량 추이



출처: 해양수산부

인천~남포항로는 1998년에 개설되었다. 초기에는 삼선해운, 한성선박 등의 선사에서 선박을 투입했으나, 현재는 국양해운(주)에서 253 TEU의 파나마국적 선박 「트레이드포춘호」를 투입, 월 4회씩 운항하고 있다. 인천~남포항로간 컨테이너 물량은 지난 1998년 항로 개설 이후 2006년 말까지 총 51,237 TEU를 수송했다. 2007년에는 8월 현재 7,945 TEU를 수송, 항로 개설 이후 가장 많은 물동량을 나타냈다. 본 항로는 대체로 반입보다 반출이 많은 편이다. 이와 같은 추세는 당분간 지속될 것으로 보인다.

<그림 III-4> 인천~남포간 해상 컨테이너 물동량 추이



출처: 해양수산부

남북한간의 화물은 부정기항로를 통해서도 많은 물량이 수송되고 있다. 남한과 북한간 부정기 해상항로를 통해 수송되는 물량은 모래, 일반 화물, 차관식량, 지원비료 등이 있다. 부정기항로를 통해 수송되는 물량은 2006년 1,570만 톤으로 전년 대비 139% 증가했다. 그러나 2005년 부정기 수송물량의 대부분은 모래로 국내 모래파동에 따른 북한산으로의 대체 영향으로 576만 톤이나 도입되었다. 부정기 선박으로 수송되는 일반화물은 16만 톤 수준이다. 그러나 향후 남북협력사업이 활성화할 경우에는 부정기 화물수요가 크게 증가할 것으로 예상된다. 북한의 지하자원 개발에 따른 벌크선 수요가 증가할 것으로 전망되기 때문이다.

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI

<표 III-6> 남북한 부정기항로 수송실적

구 분	합계(톤)	모래	일반화물	식량차관	비료지원
2004	697,901	320,297	77,604	-	300,000
2005	6,553,806	5,766,567	167,239	300,000	320,000
2006	15,698,129	15,132,266	215,863	-	350,000

출처: 해양수산부

남북한 부정기항로에는 2006년 12월 말 기준으로 31개사 43척의 선박이 운항되고 있다. 부정기 선박의 대부분은 모래 운반을 목적으로 하고 있다. 부정기 선박의 주요 항로는 북한의 해주와 남한의 인천을 주항로로 남한의 목포, 평택, 군산, 보령항 등으로 연결되고 있다. 부정기항로를 통해 수송된 물동량은 2006년의 경우 645만 톤에 달하는 것으로 나타났다.

<표 III-7> 남북한간 부정기항로 취항선박 현황

(2006년 12월)

운항구간	선사	선 명	총톤수	국적	선 종	회주
목포,군산,해주	(유)진도해운	2005진도호	3,436	한국	모래운반선	호상기업(주)
목포,군산,해주	(유)현성산업	503현성호	1,538	한국	모래운반선	(주)에스지에스
인천/해주	경우해운(주)	한강2호/한강6호	437/3,206	한국	예/부선	(주)천도
인천/해주	남광해운(주)	남광2호/남광1호	253/3036	한국	예/부선	(주)금암
인천/해주	대아테저산업(주)	경남티호/경남비호	166/3,646	한국	예/부선	대아테저산업(주)
인천/해주	백석해운(주)	백석15호/103백석호	211/2,505	한국	예/부선	(주)한국물산
인천/해주	보람해운(주)	한일호/한일2002호	251/1,544	한국	예/부선	(주)엔젤

운항구간	선사	선 명	총톤수	국적	선 종	화주
인천/해주	보람해운(주)	105한성호/선광22호	266/1,143	한국	예/부산	(주)에스지에스
인천/해주	보람해운(주)	101한성호/102한성호	251/1,998	한국	예/부산	(주)엔젤
인천/해주	보령해운개발(주)	2002보령호/보령2003호	173/1,212	한국	예/부산	(주)천도
인천/평택/해주	성경상선(주)	제1모리호/제2모리호	322/2,511	한국	예/부산	호상기업(주)
인천/해주	성진소재(주)	성진2호/제2성진호	198/2,607	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	성진소재(주)	성진1호/제1성진호	155/2,214	한국	예/부산	(주)천도
인천/보령/해주	세원산업(주)	세원101호/성원105호	131/1088	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	유진기업(주)	삼원1호/삼원301호	243/2,359	한국	예/부산	유진기업(주)
인천/해주	일목로지스(주)	글로리2호/글로리3호/글로리3호	22/22/1,766	한국	예/부산	유진기업(주)
인천/해주	(주)동원	제1부성호/5삼양호	156/1,534	한국	예/부산	(주)엔젤
인천/해주	(주)동원	금단1호/15삼양호	199/1,644	한국	예/부산	(주)엔젤
인천/해주	(주)동원	201금단호/삼양2호	283/1,880	한국	예/부산	(주)엔젤
인천/해주	(주)삼표	삼표101호/삼표102호	216/2,171	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)삼한강	한강3호/한강12호	286/3,110	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)삼한강	한강25호/제11한강호	248/2,296	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)삼한강	한강17호/제9한강호	154/1,706	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)선광	성원6호/한염방주호	192/1,968	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)선광	세계에이스1호/세계에이스2호	299/4,365	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)선광	선광7호/일광호	196/1,907	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)선광	선광9호/선광99호	269/4,539	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)세계선박	세계스카이1호/세계스카이2호	288/2,983	파나마	예/부산	(주)에스지에스
인천/해주	(주)에스지에스	101대산호/동화11호	179/1604	한국	예/부산	(주)에스지에스
인천/해주	(주)영진공사	원진호/영진16호	211/3,339	한국	예/부산	(주)금암
인천/평택/해주	(주)유진산업	유진71호/유진72호	149/1,995	한국	예/부산	호상기업(주)

I
II
III
IV
V
VI

운항구간	선사	선 명	총톤수	국적	선 종	화주
인천평택/해주	(주)창덕개발	창덕2호/태성106호	126/1,167	한국	예/부산	호상기업(주)
인천/해주	(주)태원기업	태원1호/태원101호	107/1,083	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)태원기업	돌핀1호/돌핀101호	156/1,257	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	(주)태진해운	태진11호/태진22호	107/1,083	한국	예/부산	(주)천도
인천목포/해주	(주)트라보해운	트라보3호	2,268	한국	모래운반선	(주)한국물산
인천/해주	(주)한국물산	트라보T1호/트라보B1호	322/3,732	한국	예/부산	(주)한국물산
인천/해주	(주)한국물산	삼봉1호	3,343	한국	모래운반선	(주)한국물산
인천/해주	(주)한영해운	한이2호/한이22호	192/2,578	한국	예/부산	(주)금암
인천/해주	(주)해등마린	성진3호/성진23호	258/3,421	한국	예/부산	(주)천도
인천/해주	케이피엘(주)	케이피엘01호/케이피엘02호	277/3,744	한국	예/부산	케이피엘(주)
인천/해주	태화해운(주)	금강1호/금강12호	331/3,220	한국	예/부산	(주)한국물산
인천/해주	현준해운(주)	서현호/진영호	141/914	한국	예/부산	유진기업(주)

출처: 해양수산부

한편, 남북한간에 여객을 수송하는 여객선 항로는 현재 전무하다. 과거 금강산 관광선 항로, 경수로 항로 등을 통해 여객이 수송되었으나, 금강산 항로는 운항적자와 육로관광 개설 등의 이유로, 경수로 항로¹⁰는 북핵문제 등의 이유로 경수로 사업이 종료됨으로써 폐지되었다.

경수로 취항선박은 2001년 8월부터 속초~양화 간 월 4회씩 운항, 경수로 건설공사 인력 및 자재를 수송했으나, 2006년 1월 8일 중단되었다. 본 항로에 투입된 선박은 1997년부터 2006년까지 총 19,818명의 여객수송(항차당 98명)총 27만 톤의 화물을 수송(항차당 2,019톤)했다.

¹⁰ - 경수로항로 취항선박은 여객과 함께 건설사업 소요물자 수송에도 활용되고 있어 순수 여객선과 구분된다.

<표 III-8> 경수로 항로 취항선박 및 수송실적

(단위: 명, 톤)

취항 선박	항 로	선명	선사	선적	승객 정원	운항기간	비 고
	속초~ 양화	한겨레 호	대아고속 해운	한국	445	2001. 8~ 2006. 1. 8	월 4회 운항

수송 실적	구 분		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	인력	횟수	-	2	-	6	30	52	52	32	28
수송 실적		-	120	-	829	4,317	6,630	5,153	1,316	1,368	
화물	횟수	5	8	13	25	32	30	17	3	1	
	수송 실적	5,190	2,965	17,475	56,653	87,958	68,031	31,531	206	500	

주: 월 4회 정기적으로 속초/양화 간을 운항(매주 화요일 속초출항/양화입항, 수요일 양화출항/속초입항)하며 평상시에는 묵호/울릉 간 운항했음.

출처: 해양수산부

<남북한 해운협력 사례>

남북한 해운협력 사업 중에서 가장 활발한 움직임을 보이는 분야는 북한모래 반입사업이다. 북한 모래는 남한의 태안, 웅진군 지역 등의 모래 채취가 중단되면서부터 반입이 급증했다. 국내 바다모래 채취 중단 이후 2004년 3월부터 북한 해주 앞바다의 모래 825m³가 김포 ‘백석해운’에 의해 반입된 이후, ‘대양해운’, ‘한진’, ‘해동마린’ 등 국내 다수의 선사들이 북한 모래 반입에 참가하면서 반입물량이 급증하기 시작했다.

북한에서 반입되는 모래는 2004년 32만 5천 톤을 시작으로 2005년에는 577만 톤이 반입되었다. 2006년의 반입량은 1,513만 톤에 달했다. 북한 모래를 국내에 반입하기 위해서는 남한의 수입업체가 북한과 모래



교역계약을 체결하고 통일부의 허가를 받아야 한다. 선박 운항은 해양수산부에 연안화물운송업 등록을 한 업체(또는 대리점)가 북한에 가서 모래를 채취·운송하는 방식으로 진행된다. 북한 모래의 반입절차와 허가가 복잡한 구조를 띠고 있어 국내 반입을 위해서는 여러 단계를 거쳐야 한다.

<표 III-9> 북한모래 반입단계와 사업참여 방식

분류	1차	2차	3차	4차
	주계약자	선박업체 (중·대형 선사)	선박대리점 (중·소형 선사)	모래하역/공급
사업내용	·북한과 모래도입 계약 체결	·내항운송면허 소지 업체로 면허 대여	·북측에서 모래 채취 해상운송	·모래하역 ·육상판매
업체 예	엘젠	오대양선박	영성영신선박	성광

출처: 최재선·황진희, 『모래 수입물류 효율화 방안』 (서울: 한국해양수산개발원, 2005).

북한 모래 반입과 관련, 남북 당국 차원에서 항로단축을 위해 상호 협력한 사례가 있다. 모래 운반선은 입항시보다 출항시 단축 항로로 이동하기 때문에 소요시간이 단축된다. 모래 운반선의 최단 항로는 편도 6시간 정도 소요될 수 있으나, 남북의 정치·군사적 상황으로 외각 항로를 이용하기 때문에 북한지역으로 출항시에는 7~8시간, 반대로 북한 지역으로부터 인천으로 입항할 경우에는 12시간이 소요되고 있다.

<그림 III-5> 북한 바다모래 수송선 인천 ↔ 해주 운항 항로

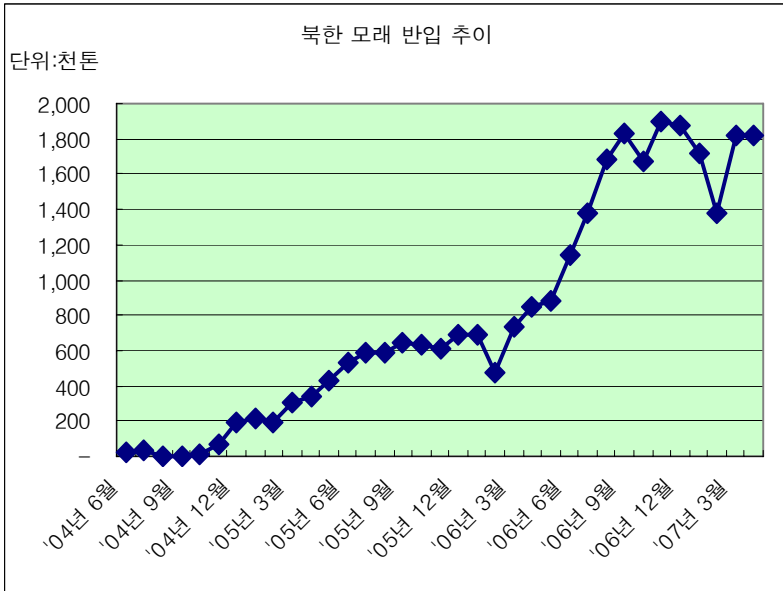


출처: 해양수산부

북한 모래의 국내반입에는 해결되어야 할 과제도 많다. 남한에서는 모래 하치장 부족, 모래 운반선의 인천항 접안문제 등이 있고, 북한에서는 모래 준설선 등 모래 채취장비 및 기술부족, 도선사 부족 등의 문제가 있다. 북한 모래의 안정적 수송을 위해서는 북한이 겪고 있는 장비부족과 기술을 남한이 해결해야 하나, 남한의 민간 기업이 단독으로 추진하기에는 투자 안정성 문제를 비롯, 경제적 부담 문제가 제기될 수 있다.

I
II
III
IV
V
VI

<그림 III-6> 북한 모래 국내 반입 추이



출처: 한국해양수산개발원

한편, 대북 경공업 원자재 지원에 따르는 북한산 광물자원 수출은 향후 해상운송분야의 중요한 협력사업이 될 것으로 전망된다. 북한은 일찍이 『광물의 표본실』이라 불릴 만큼 다양한 종류의 광물자원을 보유하고 있다. 화강암·화강편마암 등 산성 화성암 층에 존재하는 금광, 텅스텐광, 몰리브광, 형석, 운모, 명반석, 규사, 고령토 등과 토륨·세륨·리튬·탄탈 등 희유광물이 다량 분포되어 있다. 또한 오랜 기간 지층 형성기를 거친 암석군들이 널리 분포되어 있어 철광석과 흑연의 매장량이 풍부하다.

현재 북한은 약 200여 종에 달하는 풍부한 지하자원을 보유하고 있는 것으로 추정되고 있다. 이 가운데 경제적 가치가 있는 광물만 하더라도 140여 종에 이르는 것으로 알려져 있다. 광물별 부존 현황은 다음 <표 III-10>과 같다.

<표 III-10> 남한 및 북한 광물자원 매장량 및 잠재가치 비교

광종	품위(%)	단위	매장량		잠재가치(억 원)		수입 의존율 (%)
			남한	북한	남한	북한	
금	금속(AU)	천 톤	0.030	1~2	4,600	234,500	98.49
은	금속(AU)	천 톤	1.175	3~5	2,960	10,007	87.54
구리	금속(AU)	천 톤	41	2,155	551	28,961	100
납	금속(AU)	천 톤	305	6,000	1,174	23,095	99.96
아연	금속(AU)	억만 톤	0.044	1~2	2,648	90,273	100
철	Fe 50	억 톤	0.197	20~40	4,849	738,426	99.49
중석	WO3 50	천 톤	100	200~30	869	2,173	100
몰리브덴	MoS2 50	천 톤	10	1 ⁰ 3	2,086	417	100
망간	Mn 40	천 톤	123	100~30	208	65	100
니켈	Ni 3	천 톤	-	10 ⁰ 20	-	36	100
흑연	각급	천 톤	1,837	6,000	11,834	38,652	99.36
석회석	각급	억 톤	65,478	1,000	652,486	9,964,965	0.65
고령토	각급	천 톤	74,357	2,000	11,438	308	10.07
활석	각급	천 톤	5,451	600	5,451	600	54.73
석면	각급	천 톤	511	13	552	14	-
형석	각급	천 톤	345	500	530	768	100
중정석	각급	천 톤	712	2,100	755	2,227	99.84
마그네사이트	MgO 45	억 톤	-	30~40	-	1,260,000	100
무연탄	각급	천 톤	3,353	117	247,216	8,626,386	57.09
유연탄	각급	천 톤		30		1,853,400	100
20종 광물 합계	북/남:24배				950,297	22,875,273	

주: 남북한 금속광 매장량은 금속기준으로 동일하게 환산

출처: 통일부·대한광업진흥공사·지질자원연구원·한국산업은행, 『신북한의 산업』, 2005, p. 80.

I
II
III
IV
V
VI

모래를 제외한 북한산 광물자원의 반입은 연간 13만 톤 정도 달한다. 그러나 향후 북한 광물자원이 본격적으로 개발될 경우, 관련 물동량은 상당히 큰 폭으로 증가할 수 있을 것이다. 북한산 광물자원의 채취 및 수송사업은 남북한간 해운협력사업의 우선 대상사업이 될 수 있을 것이다. 북한 광물자원의 반입은 다음과 같은 상호보완적 차원에서 이익을 제공할 것으로 판단된다.¹¹ 첫째, 남한의 수입의존율이 높은 광물자원은 북한의 주요부존자원으로 시장 확보와 투자비 회수가 용이하다는 점이다.

둘째, 북한은 광물자원 생산기반이 취약해 개발을 위한 외국자본의 투자유치가 필요하고, 남한은 산업원료광물의 공급안정화를 위해 광물자원을 확보해야 하며, 북한의 광물자원은 향후 남북경제공동체 시대를 대비하기 위해서라도 선투자할 필요가 있다.

셋째, 광업이 남한의 GDP에 차지하는 비중은 0.3%로 지극히 낮은 형편이나 북한의 GDP에는 8.3%로 중요한 위치를 차지하고 있다.

넷째, 제철·제강과 제련업분야와 관련, 북한에는 현 설비를 유지·보수 가능한 노동력 의존형 중소규모 공장이 존재하고 있는 반면, 남한에는 자동화된 대규모의 일관 생산공장을 가지고 있어 상호 보완적인 협력이 가능하다. 마찬가지로 내수 위주의 비금속광물분야의 제조업을 북한으로 이전, 양질의 노동력을 활용, 생산하게 되면 국제경쟁력을 강화할 수 있는 발판을 마련할 수 있을 것으로 판단된다.

¹¹ 정우진, “북한의 광물 광물자원 현황과 남북협력방안,” 『통일경제』, Vol. 8 (서울: 현대경제연구원, 2006.3), p. 8.

2. 남북경협 장애요인으로서의 대북 물류·운송 문제

가. 육상운송분야

(1) 통행·통관 문제

대북 경협사업을 통한 수익성 및 경제적 효율성 창출은 지금까지 거의 불가능했다. 가장 기본적인 이유는 경협사업 추진을 위한 통행·통신·통관(3통)이 원만하게 이루어지지 않은 데 있었다고 할 수 있다.¹² 이와 같은 점을 감안, 2007 남북정상선언에서는 “통행·통신·통관 문제를 비롯한 제반 제도적 보장조치들을 조속히 완비해 나가기로” 합의한 바 있다(제5항). 그러나 북한은 3통 문제를 자신의 체제에 직접적인 영향을 주는 개방과 관련된 문제로 인식하고 있으며, 이에 대한 관할을 군부가 직접하고 있다. 이런 점에서 남북간 3통 문제의 해결이 어떤 수준에서 이루어질 지는 미지수다. 북한은 3통 문제를 경제특구에 우선 적용하면서 경과를 보아 타 지역으로의 점진적인 확대조치를 취할 것으로 판단된다.

통행·통관 문제가 가장 우선적으로 해결되어야 할 지역은 현재로서는 개성공단이다. 현재 개성공단 제품은 수출여부에 관계없이 먼저 국내로 반입된 후 국내소비지 또는 타국가로 수출되고 있다. 개성공단과 관련된 통행·통관은 개성공단의 경쟁력에 많은 영향을 미친다. 특히, 기업의 물류·운송에 많은 영향을 미치고 있다. 남측과 개성공단간의 출입만 하더라도 ‘개성공업지구관리위원회’의 출입증명서를 발급받아 출입이 이루어지게 되어 있으나, 출입증명서의 발급은 반드시 북측이 발급하는 초청장이 있어야만 가능하다. 이에 따라 개성공단 출입에 많은

¹² 김영운, 『남북경협 실패사례 연구: 대북 경협사업의 성공을 위한 정책과제』 (서울: 통일연구원, 2004), 특히 p. 138.

I
II
III
IV
V
VI

시일이 소요되기도 한다. 이와 함께 북측이 초청장 발급 자체를 꺼리는 경우도 종종 발생하고 있는 실정이다.

CIQ 자체를 통과하는데도 상당한 시간이 소요된다. 통행·통관상의 시간적 제약은 곧바로 원가부담 상승으로 이어지고 있기도 하다. 물론, 개성공단 개발 초기에 비교하면, 통행·통관 문제가 큰 폭으로 개선된 것은 사실이다.

남한의 지속적인 제도개선의 요구에 따라 2006년 5월부터는 북측통행검사소 본건물이 가동됨으로써 출입수속이 빨라졌다. 입·출경 횟수도 하루 4회에서 23회로 증가시켜 30분 간격으로 운영하고 있다. 지정 인원·차량에 대해서는 단독통행증을 발급하거나 ‘신속호구제도’를 시행, 출입절차를 개선하기도 했다. 2007년 9월부터는 시범적으로 초청장 제도를 부분적으로 폐지하는 등 출입절차 간소화 조치를 시행하고 있다. 이에 따라 초청장 신청에서부터 방문에 이르기까지 종전에는 30여일이나 소요되던 것이 ‘개성공업지구관리위원회’ 및 각종 지원기관, 입주기업, 개발업자, 건설관계자, 통일부 개성공단사업지원단 등에 대해서는 7일로 크게 단축되게 되었다. 그럼에도 불구하고 개성공단 통행·통신·통관 문제로 입주업체들의 애로가 적지 않다.

개성공단의 물류·운송 문제를 정리하면 다음과 같이 제시할 수 있다.

첫째, 통행허가방식의 문제이다. 현재는 개성공단 방문을 위해서는 북한 측으로부터 초청장을 발급받아야 하기 때문에 적기 방문이 어려운 실정이다. 남북관계의 특수성, 군사분계선 접경지역이라는 지리적 환경을 고려하면 현재의 방문절차를 근본적으로 개선하기에는 한계가 있을 수 있으나, 통상적 출입이 요구되는 관련자들에 대해서는 전자시스템 구축을 통한 방북 신고·승인이 일괄 처리될 수 있도록 하는 방안이 요구된다. 특히 개성공단에 근무하는 남측 근로자들에 대해서는 방북증 없



이 여권으로, 초청기간에 관계없이 방북할 수 있도록 해야 할 것이다.

둘째, 통관 문제다. 현재 개성공단에서 생산된 제품을 남측으로 반출할 경우, 수속이 복잡하다. 각종 면허절차 및 원산지증명 등의 서류를 세관에 제출해야 하고, 개성공단에서 필요한 사소한 물자까지도 국경통과 절차를 거쳐야 한다. RFID용 칩 등을 이용, 반출입 물자의 종류 및 위치 등을 정확하게 파악할 수 있는 시스템을 구축할 필요가 있다.

셋째, 야간 통행 금지 문제다. 개성공단이 지리적으로 근접해 있으며, 산업·금융 중심인 서울·경인지역의 배후지로서 기능하기 위해서는 현재 금지되고 있는 야간 통행을 허용, 생산성을 높여야 할 것이다.

넷째, 개성공단으로의 물류·운송이 물류·운송전문기업(3PL)이 아닌 대부분 자가물류·운송방식에 의해 이루어지고 있는 점이 문제로 지적될 수 있다. 자가물류방식에 의한 운송은 기업의 생산원가 증가로 직결된다. 수송상의 안정성 미확보는 물론, 특수차량 준비로 인한 고정자산의 증가, 대형면허 소지자 채용에 따른 인건비 증가, 운송 관련 전문성 부족으로 인한 제품의 장시간 출하대기 등이 입주기업의 경쟁력을 저하시키는 원인이 된다.

다섯째, 개성공단 공동물류시설 및 소화물취급시설이 부재함으로써 개별비용이 증가(비효율적 자재관리)하고 있는 점이다.

이상의 문제점과 함께 향후 발생할 문제점도 예상해 볼 수 있다. 무엇보다도 개성공단 물류 증가에 대한 문제다. 개성공단 반·출입 물동량은 제1단계 분양 완료에 따른 입주기업 증가에 따라 현재 시범단지 입주 15개 기업 및 1단계 1차 분양 기업 30여개 기업 등 총 40여개 기업에서 2008년에는 약 300여개의 기업이 입주할 것으로 예상된다. 기 생산되는 원자재의 반출 및 제품의 반입, 공장건설을 위한 반입 물동량과 남북관계개선에 따른 육로운송물자의 증대 등으로 경의선 육로를 이용할 것으

I
II
III
IV
V
VI

로 예상되기 때문에 2008년 초반부터 획기적인 물동량의 증대가 이루어질 것이다. 일일 평균 출입인원만 하더라도 약 1,000명(2007년 7월 현재 약 400여명), 출입차량 약 600여대(현재 약 250여대)로 늘어날 것이다.¹³ 인원 및 물자 수송의 원활화를 위한 통행로 확보 및 효율적 통관을 위한 절차 개선을 염두에 두어야 할 것이다.

덧붙여 개성공단의 수송이 현재 상황에서는 육로를 이용하고 있지만, 향후 제2, 제3단계의 개발이 이루어지게 될 경우, 중화학 공업 및 첨단 산업복합단지로서의 기능을 할 것으로 내다보이는 바, 해상수송 수요도 발생할 것으로 예상된다. 이에 대한 적절한 대비가 필요하다.

(2) 철도연결 및 기반시설 문제

남북한간 연결된 철도가 1회성 시험운행에서 더 나아가 정상 개통·운행되기까지는 해결해야 할 문제점이 적지 않다.

첫째, 무엇보다도 정상운행을 위한 상시적인 군사적 보장합의서가 체결되지 않고 있는 것이 문제다. 본 합의서는 임시 보장합의서가 아닌 정식 보장합의서이어야 한다. 열차 운행에 필요한 남북한간 열차운행합의서는 2004년에 이미 체결된 바 있다. 그러나 통신망 연결을 포함, 차량운행사무소의 설치 및 운영에 관한 사항은 합의를 이루지 못하고 있다. 현재의 열차운행합의서는 분계역 사이의 운행에만 국한되어 있기 때문에 그 활용도가 매우 제한적일 수밖에 없다. 장거리, 대용량 수송수단으로써 철도의 역할을 살리기 위해서는 분계역 사이뿐만 아니라 남북한 전 지역과 대륙 사이의 철도 연계를 고려한 법적, 제도적, 기술적인 사항에 대한 논의가 이루어져야 한다. 남북간 화차의 공동이용, 화차운

¹³- 유창근(개성공단 입주기업 에스제이테크 사장), “개성공단물류 어떻게 할 것인가?” (사)남북물류포럼 조찬간담회(2007.5.8) 언급.



영, 요금정산, 화물수송방법에 대한 기준마련, 수송효율 제고 등에 대한 논의를 비롯하여 향후 남북철도가 중국, 러시아, 유럽과 연계 운행될 수 있도록 국제 승객·화물 운송협정을 관장하는 국제철도협력기구(OSJD)의 가입도 검토되어야 할 것이다.

두 번째로 북한지역 철도 기반시설에 대한 개선이 큰 문제의 하나로 대두될 가능성이 크다. 잘 알려진 바와 같이 북한의 철도는 상당히 노후화되어 있다. 10여 년간 보수유지가 제대로 되지 않아 시속 20km 이하로 운행하는 구간이 많다. 이에 따라 남·북·러 3자간의 TSR~TKR 연결과 관련, 노후화된 북한 철도의 현대화가 논의된 바 있으며, 북·러 간에는 실제 4차례에 걸쳐 북한철도 실태조사가 수행된 것으로 알려지고 있다. 그러나 이에 대한 자료는 한국에 전혀 공개되고 있지 않은 실정이다. 다만, 동해선 지역의 북한의 철도현대화 사업에 드는 비용만 최소 25억 달러가 소요될 것으로 전해지고 있다.¹⁴ 북한 철도의 현대화 사업은 많은 재원이 소요되기 때문에 철도의 실태파악이 이루어지고, 현대화에 해당되는 노선과 수준을 결정한 후, 남·북·러 뿐만 아니라 이 해당사국간에 협의를 통해 해결방안을 모색하는 것이 바람직할 것이다.

세 번째로 TKR~TSR의 원활한 운영을 위해서는 남북한이 국제철도협력기구(OSJD)에 가입하고, OSJD가 관장하는 국제화물운송협정(SMGS)에도 가입해야 하나, 북한은 유보적인 입장으로 가입이 불투명한 상황이다. 이와는 별도 한국은 북한 철도 현황에 대한 3자간 공동조사 및 컨테이너 시범운송을 제안한 바 있다.¹⁵ 이에 러시아는 한국에

¹⁴ 러시아 철도부의 북한 실태조사 자료에 근거하여 추정, 한국교통연구원 추산 및 통일부 장관의 MBC-TV 2007년 5월 18일자 언급.

¹⁵ 제1·2차 한·러 교통협력위원회에서 논의된 사항(모스크바 2001, 서울 2002). 건설교통부는 2006년 9월 19일부터 20일까지(2일간) 카자흐스탄 아스타나에서 개최된 UNESCAP 주관 아시아횡단철도망 북부노선 컨테이너 전용열차 시범운송 제4차

I
II
III
IV
V
VI

대해 TSR 물동량을 보장해 줄 것을 희망하고 있다. 그러나 이는 TSR 서비스의 질에 따라 화주 또는 운송업자가 결정할 부분이라는 것이 한국의 입장이다.¹⁶

네 번째로 한반도 기반인프라 개발과 관련하여 중장기 교통망계획으로 국토종합계획과 국가기간교통망에 대한 구체적인 계획이 미비한 점이 문제점으로 지적될 수 있다. 국토종합계획에는 남북한 철도망의 연결이 유라시아 철도망의 일환으로 경의선을 포함한 남북한간의 단절된 4개 노선 철도망을 복원한다는 내용으로만 구성되어 있어 구체적인 로드맵은 없는 실정이다. 국가기간교통망계획에는 남한 내 간선철도망의 중장기 구축계획은 수립되어 있는데 반해, 남북한간 교통망 연결을 전제로 하는 중장기 구축계획은 없는 실정이다.

(3) 북한지역 철도운송 편중 현상과 대외 미개방 문제

북한은 교통운수정책의 목표를 “주체화, 과학화, 현대화된 교통운수를 건설하고 발전”시키는 데 두고, “수송을 생산에 확고히 앞세우기”¹⁷

조정위원회에 우리 정부대표단(단장: 남북교통팀장)이 참가하여 한반도 구간을 연계하는 컨테이너 시범운송을 제의하였으며, 러시아도 한국의 의견에 적극 지지를 표명하였다고 밝힌 바 있다. 참가국은 한국, 러시아, 중국, 몽골, 카자흐, 우즈베크, 벨라루스, 폴란드, 북한(불참)이었으며, 정부대표단은 건교부, 철도공사, 철도시설공단, 철도기술연구원이 참여했다. 이번 회의에서는 한국을 포함한 아시아횡단철도망 북부노선 8개국과 국제철도협력기구(OSJD), 국제철도연맹(UIC) 등 관련 국제기구, 각국 화물운송업체 등이 참가하여 각 국가별 아시아횡단철도망 노선에서의 기반시설 구축사업과 컨테이너 전용열차 운영서비스에 관한 사업현황을 발표하고 협력사항을 논의했다. 건설교통부 남북교통팀, 보도자료 2006.9.20.

¹⁶ 제1·2차 한·러 교통협력위원회에서 논의된 사항(모스크바 2001, 서울 2002). 남북한간의 구체적인 시범운송 경로는 수도권 내륙컨테이너기지(의왕 ICD)에서 출발한 컨테이너가 아시아횡단철도망 주요노선인 경부선을 이용하여 부산항에 도착하면 선박으로 환적과정을 거쳐 북측의 나진항까지 해상으로 운송하는 방식으로 북측의 나진항에 도착한 컨테이너는 다시 철도로 환적하여, 나진~햇산 구간을 통해 시베리아 횡단철도(TSR)를 경유하여 모스크바 등 유럽지역까지 운송하는 계획이다.



위해 노력하고 있다. 그러나 북한 육상운송은 주철종도(主鐵從道)의 수송분담 구조를 가진 것이 가장 큰 특징이다. 도로수송을 포함, 해상운송은 보조적 역할을 담당한다.¹⁸ 북한에서 도로수송이 보조적 역할에 국한되고 있는 이유는 동서로 분리된 지령적 여건으로 도로건설이 용이하지 않은 측면 이외에도 주민의 자유로운 이동을 제한, 부족한 유류 사용을 억제하기 위한 선택으로도 볼 수 있다. 또한 단거리 운송의 경우 자동차 운송이 철도수송에 비해 수송원가가 저렴하기 때문이다.

1998년 기준, 북한 철도의 수송 분담률은 화물 90%, 여객 62%로서 여객과 더불어 원자재, 농수산물 운송을 전담하는 산업철도의 기능에 치중되어 있음을 알 수 있다. 남북한 간의 철도수송 분담률을 비교하면 다음과 같다.

<표 III-11> 남북한간 철도수송 분담률 비교

구 분		남 한	북 한
수송분담률	여 객	8%	62%
	화 물	15%	90%

출처: 한국철도기술연구원 내부자료

현재, 남북한간 철도·도로는 연결 이후 임시은행합의서에 의해 경의선·동해선 도로만 개성과 금강산까지 우선적으로 이용하고 있다. 이는 남북간 접경지역의 특구사업에 따른 도로의 근거리 경쟁우위 때문이다. 북한은 철도의 높은 수송 분담률을 고려, 북쪽지역에는 철도위주의 교

¹⁷ - 사회과학원, 『경제사건 I』 (평양: 사회과학출판사, 1998), p. 194.

¹⁸ - 북한은 도로운송은 30km 이내의 단거리운송에 국한하며, 철도수송의 보조적 역할을 수행하는 것을 원칙으로 하고 있음을 알 수 있다. 통일연구원, 『경제분야 통일인프라 구축 및 개선방안』, (서울: 통일연구원, 2004), p. 169.



통 기반시설의 현대화를 원하고 있다. 물론, 북한의 개방이 가시화할 경우 도로의 수송 분담률은 증가할 것이다.

중국의 경우에도 1985년 개방 이후 도로·철도·해운분야의 수송 분담률에 큰 변화를 가져온 것을 알 수 있다.

<표 III-12> 중국 개방 후 여객 수송 분담률 비교

구 분		철 도	도 로	해 운
수송분담률	1985년	17.1%	76.9%	5.0%
	2003년	6.21%	92.8%	1.0%

출처: 국토연구원, 『한반도 기반시설의 기본 구상 연구(I)』 (안양: 국토연구원, 2006).

<표 III-13> 중국 개방 후 화물 수송 분담률 비교

구 분		철 도	도 로	해 운
수송분담률	1985년	17.7%	73.5%	8.8%
	2003년	14.4%	75.4%	10.2%

출처: 국토연구원, 『한반도 기반시설의 기본 구상 연구(I)』 (안양: 국토연구원, 2006).

여객의 경우, 1985년 철도 17.1%, 도로 76.9%, 해운 5.0%의 수송 분담률을 차지했으나, 2003년에는 철도 6.21%, 도로 92.8% 그리고 해운 1.0%의 수송 분담률을 보였다. 18년간 철도는 1/3, 해운은 1/5 수준으로 감소했다. 도로의 수송 분담률이 증가했음을 알 수 있다. 반면, 화물의 경우에는 1985년 철도 17.7%, 도로 73.5% 그리고 해운 8.8%의 수송 분담률을 나타냈으나, 2003년에는 각각 14.4%, 75.4%, 10.2%의 수송 분담률을 보였다. 화물의 경우 18년 동안 각 수단별 수송 분담률의 변화는 여객에 비해 미미함을 알 수 있다.

북한의 경우에도 개방 이후에는 철도의 수송분담률이 약 40% 정도 감소할 것으로 예상¹⁹되나, 이것이 반드시 철도의 중요성이 저하되는 것을 의미하는 것은 아니라고 할 수 있다. 북한의 경제규모가 커짐에 따라 철도의 투자도 증가하지만 근거리 교통에는 도로에 대한 수요도 증가할 것이기 때문이다.

나. 해운·항만분야

(1) 대북접촉창구확보 및 정보교환 문제

남북 해운물류협력 과정에서 가장 먼저 대두되는 문제는 대북접촉 창구의 확보 및 정보교환 문제다. 이 문제는 비단 해운물류 문제만은 아니라고 할 수 있다. 대북협력 사업 전체가 당면한 문제다. 이와 관련된 문제를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 해운분야의 대북 협력을 위한 기초자료가 부족하다. 북한의 선대, 선원, 해운 인프라 등에 대한 자료가 절대적으로 부족하고, 해운협력을 위한 북한의 요구 사항이 비현실적인 것이 많다.

둘째, 남북 해운협력을 위한 민간의 개별적 접촉에 따른 과당경쟁 문제가 발생하고 있는 점이다. 북한 모래, 지하자원, 농산물, 수산물 등을 반입·수송하기 위해 남한 기업이 개별적으로 창구 일원화된 북한과 접촉하고 있어, 업체간 과당경쟁이 발생하기 쉬운 상황이다.²⁰ 수익성과 경제성을 외면한 무리한 사업개발 추진이 이루어짐으로써 해당기업의 실패는 물론, 남한 기업의 대북한 이미지도 악화될 수 있는 가능성을 안고 있다.

¹⁹- 북한 교통 인프라는 철도와 도로의 균형있는 개발이 필요하다.

²⁰- 이는 북한이 사주하는 경향도 강하다.

I
II
III
IV
V
VI

(2) 수송, 통관 등의 물류 문제

남북협력사업의 물류분야에서 많이 거론되는 문제가 높은 물류비, 수송일자 지연 및 하역·수송계획의 차질, 수송 루트의 불편 등이다. 이 중에서도 먼저 화주들이 가장 많이 지적하고 있는 문제가 높은 물류비다. 가격은 일반적으로 시장경쟁을 통해 결정되는 것이 바람직하나, 대북 수송의 경우에는 그와 같은 시장이 형성되지 않아, 물류비가 높게 나타날 수밖에 없는 구조를 갖고 있다.

<표 III-14> 남북한 선박운항 여건

구 분	인천~남포항로	부산~부산항로
항로거리	220mile	450mile
선박회사	국양해운(주)	(주)동룡해운
운항시간	24시간	45시간
운 입	700~800달러/20FT	850달러/20FT 1,400FT/40FT
운항주기	주1회	주1회
적재능력	253TEU	100TEU
평균소석율	25%	42%
운항소요일(항차)	7일(4항차/월)	7~10일(3~4항차/월)
적정운항일수	4~5일	7일
평균체선기간	2~3일	3일
북한항 항비	20,000달러	9,000달러
컨테이너 임대료	2.0~3.0달러/일	
컨테이너 회수기일	평균 60일	
용 선 료	4,000~5,000달러/일	2,400달러/일

출처: 김영운, 『남북경협 실패사례 연구: 대북 경협사업의 성공을 위한 정책과제』, (서울: 통일연구원, 2004) 참조 및 필자 수정보완

대체적으로 수송업체는 독과점을 이루고 있고, 다른 업체의 시장진입은 거의 차단된 상태다. 그럼에도 불구하고 수송업체가 막대한 수익을 올리고 있다고는 판단하기 어렵다.²¹ 물동량이 규모의 경제를 실현할 만큼 확보되지 않은 상태이기 때문이다. 이에 대처하기 위해 수송시설이나 장비의 대체투입 및 개선을 통해 생산성을 올리기도 쉽지 않다. 과다한 물류비는 대부분 교역업체들의 생산원가에 전가된다. 섬유류 위탁가공의 경우 물류비는 생산원가의 약 40%, 판매가격의 10~15%를 차지하여 무관세 효과를 상쇄하고 있다.²² 또한 북한행 부정기 화물은 부두에서 멀리 떨어진 컨테이너 야드를 사용하기 때문에 추가비용도 발생한다.

둘째, 물류비보다 더 큰 문제로 지적될 수 있는 것은 대북 물류가 계획된 스케줄을 지키지 못하는 점이다. 북한 물류여건의 전반적인 열악성이 물류의 효율성을 보장하지 못하기 때문이다. 물동량 부족은 선박 투입의 비경제성을 유발, 운송스케줄을 지키지 못하게 하는 폐단을 가져온다. 그러나 물자가 한꺼번에 많을 경우에는 하역에 큰 차질을 가져온다. 하역시설을 비롯, 북한내 생산공장까지의 도로사정의 열악함 등으로 남포에서 40km 떨어진 평양까지만 하더라도 평균 3~4일 정도 소요되는 실정이다. 도로사정의 열악함 때문에 수송되는 원·부자재의 파손이 빈번하다.

셋째, 통관에 있어서도 지연되는 사례도 빈번하다. 북한으로 직항되는 물품의 통관이 지연됨으로써 높은 물류비용에도 불구하고 먼저 중국으로 물자를 보낸 다음, 철도나 도로를 이용해 북한으로 수송하는 경우

²¹ 대북 수송사업에 참여한 해운업체의 경우 수익성 악화 등의 이유로 사업을 철수한 경우가 많다.

²² 김영윤, 『남북경협 실패사례 연구: 대북 경협사업의 성공을 위한 정책과제』, pp. 47~48.

I
II
III
IV
V
VI

도 있다. 물자수송의 비효율성은 비용면에서 부담을 주어 원가상승과 함께 손실발생의 주요 요인이 되고 있다. 남북한 수송료가 제3국 수송료에 비해 2~3배 비싸기 때문에 기업들의 대북 사업 진출의사결정에 큰 제약요소로 작용하고 있다.

(3) 항만 운영 및 인프라 문제

북한은 1986년 최고인민회의 상설회의에서 「항만법」을 채택하여 북한 방식의 항만개발 및 운영에 관한 질서와 절차를 규정하고 있다. 북한은 국가 재원부족으로 항만개발이 매우 부진한 상태이며 극히 일부 집중개발 항만을 제외하고는 대부분 항만시설 및 장비의 노후화로 기능이 위축된 실정이다. 이에 북한은 외국으로부터 투자를 기대하고 있으나 대외개방정책의 부진으로 국가적 대외신뢰도가 매우 낮아 외국자본의 유치도 극히 부진하다. 그러면서도 북한은 주요 항만시설에 대한 남측의 투자는 기피하는 경향을 나타내고 있다. 항만 운영 및 항만기반시설 관련 북한의 문제점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 항만 하역장비 및 시설의 노후화 문제다. 북한 항만의 시설 및 장비의 노후화와 화물처리능력의 부족은 남북교류협력은 물론, 대외교역에도 큰 걸림돌로 작용하고 있다. 항만하역장비도 5~20톤급 소형장비가 주종을 이루고 있어 하역효율이 매우 저조하다. 이로써 선박의 체항 시간이 지체되고 물류비용을 증가시키고 있다. 특히, 컨테이너 운송 시스템에 맞는 컨테이너 크레인이 낡고 오래된 것들이어서 설계된 하역능력을 발휘할 수 없다.

둘째, 항만 작업 동안에 돌발적인 문제가 발생할 가능성도 상존하다. 북한의 자유무역항 규정 제19조에 의하면, “짐을 싣거나 부리는 과정에서 배에서 일어나는 노동재해에 대해서는 배 임자가 책임”을

부담하도록 규정하고 있다. 북한 항만의 하역장비와 시설의 노후화로 인해 북한 항만근로자에게 안전사고가 발생할 경우, 북한 당국이 배상 책임을 물어 남한에 의해 운행하는 선박과 선원이 억류될 가능성도 있다.

셋째, 전용부두시설의 부족과 항만관리운영의 부실을 들 수 있다. 항로에 토사가 쌓임에도 불구하고 준설작업이 적기에 이루어지지 않아 항로수심을 유지할 수 없어 선박의 자유로운 입출항이 어려운 실정이다.

넷째, 북한은 항만운영을 낮 시간에 한정하고 있어 야간에는 선박의 이동이 제한된다. 전체 항만에서 선박의 야간 입항과 하역작업, 도선이 통제되는 상황에서는 선박의 대기시간이 늘어나 선박의 생산성 및 항만의 효율성이 감소할 수밖에 없다. 특히 도선사의 승선규정이 엄격하다. 북한 항만에 입항할 경우, 우리 측 선박이 총톤수가 500톤 이상이면 도선사를 승선시키도록 되어 있다. 기존에 인천~남포 항로를 취항하던 ‘한성선박’의 경우에도 하역장비 제공과 선석 배정에 있어서 어려움이 지속됨에 따라 정기적인 운항이 거의 불가능했으며, 어려운 선적조건이 제시됨에 따라 운항을 결국 포기한 바 있다.

다섯째, 북한의 항만서비스 수준에 비해 턱없이 비싼 고가의 북한 항만이용료도 문제다. 북한에 기항하는 선박은 자국 선박과의 차별적 대우에 따른 운항채산성 확보의 어려움에 직면해 있다. 외국 해운기업은 선박 입출항시마다 계산하고 항만비용을 정산하도록 되어 있으며, 입항 전 항만비용 전도금을 지정된 은행에 예치하도록 규정하고 있다(북한 항만법 제4장).

여섯째, 항만 배후수송망의 열악성과 유류 및 전력부족이 하역작업의 중단사태를 가져오고 있는 점이다.²³ 북한의 내륙수송체계는 철도가 주축을 이루고 있으나, 철로부족과 시설 노후화로 내륙운송이 활발하지 못

I
II
III
IV
V
VI

하다. 항만 배후수송망이 제대로 갖추어지지 못하고 운송수단의 공급도 제약되어 있어 입출항 선박의 항내 체재시간을 장기화하는 원인이 되고 있다.

일곱째, 외국선박의 북한 국기 게양이나 통신장비의 봉인 관행 등 국제관행을 무시하는 처사를 자행하고 있는 점도 문제다. 항만관리는 원칙적으로 항만운영기관이 담당한다. 북한이 제시하는 항만 내 선박의 준수사항, 항내 항해규칙 등에는 별 문제가 없다. 그러나 북한 항만에 입항한 외국선박에 선적국가의 국기를 내리고 북한 국기를 게양하도록 규정하고 있는 점은 관례에 크게 어긋나는 처사다. 선박이 항해 중이거나 항만에 정박 중일 때 자국의 국기를 선미에 게양하는 것은 국제법상 선박의 권리임과 동시에 의무다. 전 세계적으로 예외 없이 준수되고 있는 관습이다. 북한 당국은 또한 북한 항만구역 안에서 외국 선박은 무선 통신기재를 사용할 수 없도록 봉인 조치를 강행하고 있다(북한 항만법 제3장 항만관리규정).

남한 선박이 북한 항만에 입항하여 남한 국기를 게양하지 못하게 하는 등, 해당 선박과 선원에 대한 법 적용을 북한이 일방적으로 결정하고 있는 점은 큰 문제로 지적된다. 자국의 국기를 내렸기 때문에 남한 법의 관할권이 포기된 것으로 간주되는 가능성이 상존한다.

남북한 해운·물류 협력을 추진하는 데 있어서는 남북간 해운당국의 대화채널의 재가동이 요구되고 있다. 현재 남북한에는 해운협약서에 대한 해석상의 차이로 해운당국간의 대화채널이 단절된 상태에 있다. 해운협약서에는 직접 통신이 가능하도록 되어 있으며, 남한 선박의 북한 항만 입항시 북한 선박과 동등한 대우를 하도록 되어 있으

²³- 2003년 자동차 보유대수가 1993년 27만 9천대보다 오히려 3만 7천대가 줄어든 24만 2천대 수준인 것은 북한 내륙 수송망의 비효율성에 기인하고 있을 가능성이 크다.



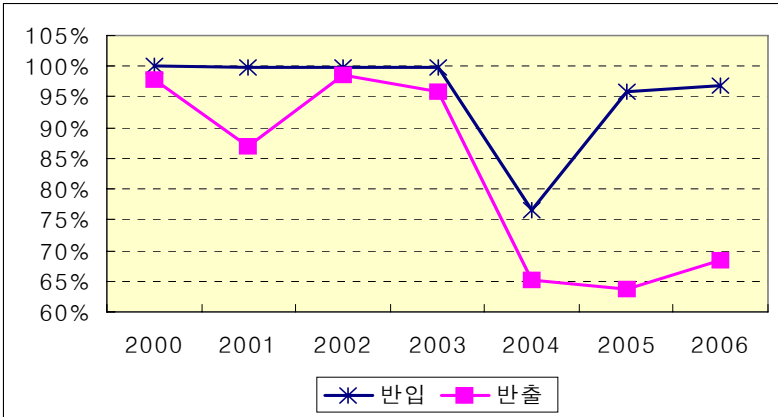
나, 이에 대한 남북한의 인식차이로 더 이상의 진전이 이루어지지 않고 있으며, 해운합의서상 규정된 후속조치 사업도 추진하기 어려운 상태에 있다.

(4) 남북한 해상수송 물동량 문제

남북한 해상운송에 있어서 모래 외의 기타 물동량은 좀처럼 증가하지 않고 있다. 남북한 해운협력사업이 확대되기 위해서는 해상물동량이 계속적으로 증가해야 한다. 수송수요가 증가해야 상호간에 새로운 협력 사업을 개발하고 인프라 개선사업도 추진할 수 있기 때문이다. 그러나 남북한간 해상수송에는 모래반입이 규모로 보아 총 물동량의 96.44%를 차지하고 있는 실정이다.²⁴ 여기에는 두 가지 원인이 있다. 첫 번째 원인은 남북한간 교역 물량 중 큰 부분을 차지하는 개성공단 물동량이 육로를 통해 이루어지고 있는 것과 두 번째로는 남북한간의 상업성 거래가 활발하지 못하기 때문이다. 실제 지금까지 남북한 교역물량은 대부분 해상으로 수송되었다.

²⁴- 통일부, 『남북교류협력동향』 (서울: 통일부, 2007.6) 참조.

<그림 III-7> 남북한 교역량 중 해상수송량 비중추이



출처: 한국무역협회

2000년 이후 북한에서 남한으로 들어온 반입물량의 경우 96.0%가 해상으로 운송되었으며, 같은 기간 동안 반출물량은 80.5%가 해상으로 수송되었다. 육로로 수송되는 물량은 반입 3.3%, 반출 14.8% 수준이다. 항공수송물량은 전체의 0.3% 정도에 불과했다. (다음 <표 III-15> 참조).

<표 III-15> 남북한 수송경로별 물량

(단위: 톤)

구분	연도	물량	해운	육로	항공	기타
반입	2000	73,468	73,443	-	25	-
	2001	99,422	99,178	-	244	-
	2002	109,194	109,046	-	148	-
	2003	135,870	135,645	-	225	-
	2004	576,919	441,510	135,203	206	-
	2005	6,206,529	5,943,539	262,775	215	-
	2006	14,818,758	14,347,811	336,264	74,669	14,747
	2007.6.	11,814,572	11,573,497	233,528	88	7,456
	계	33,834,732	32,723,669	967,770	75,820	22,203
	(비중)	100.0%	96.7%	2.9%	0.2%	0.1%
반출	2000	492,100	481,815	-	4	10,281
	2001	351,620	305,415	-	356	45,849
	2002	820,787	809,619	-	49	11,119
	2003	855,735	820,992	-	7	34,736
	2004	623,339	406,696	78,054	138	138,451
	2005	1,097,539	699,440	398,060	30	9
	2006	883,886	603,580	280,160	40	106
	2007.6	504,949	412,411	92,536	2	-
	계	4,241,220	4,539,968	756,276	624	240,551
	(비중)	100.0%	80.6%	15.1%	0.01%	4.3%
합계	2000	565,568	555,258	-	29	10,281
	2001	451,042	404,593	-	600	45,849
	2002	929,981	918,665	-	197	11,119
	2003	991,605	956,637	-	232	34,736
	2004	1,200,258	848,206	213,257	344	138,451
	2005	7,304,068	6,642,979	660,835	245	9
	2006	15,702,644	14,951,391	616,424	74,709	14,853
	2007	12,319,521	11,985,908	326,064	90	7,456
	계	39,464,687	37,263,637	1,816,580	76,446	262,754
	(비중)	100.0%	94.4%	4.6%	0.19%	0.7%

출처: 한국무역협회

I
II
III
IV
V
VI

그러나 남북교역 물량 중 해상으로 수송되는 물량의 비중은 최근 들어 감소하고 반면, 육로를 통한 수송이 점차 증대하고 있다. 서울~개성 간 육로가 개통되면서 상당량의 물량이 육로를 통해 이동되고 있기 때문이다. 반출물량 중 육로를 통해 수송된 물량은 2004년에 7만 8천 톤으로 반출물량 전체의 12.5%에 불과했으나, 2005년에는 육로로 이동한 물량이 약 40만 톤으로 동년도 반출물량의 36%에 달했다. <그림 III-7>은 이와 같은 해상운송의 비중 감소를 분명하게 나타내 보이고 있다. 남북 교역물량 중 해상운송을 통한 반출물량의 비중이 급격히 감소한 것은 앞서 지적한 바와 같이 남한에서 북한으로 반출되는 물동량 중 점차 큰 비중을 차지하는 개성공단 물량이 모두 육로를 통해 수송되고 있기 때문이다. 해상물동량의 특별한 증가가 없는 한 이러한 추세는 계속될 것으로 전망된다.

현재 해상수송에 의존하는 화물은 비료, 쌀과 같은 대북지원물자 그리고 북한 모래 등이 주를 이루고 있다. 그러나 육로를 통한 수송이 시간, 배송, 적재, 하역 등의 측면에서 해운보다 유리한 위치에 있기 때문에 향후 육로수송은 더욱 증가할 전망이다. 2007 남북정상선언에 합의된 문산~봉동간 화물철도의 운행이 이루어질 경우, 남북교역물량의 해상수송의 비중은 보다 감소할 것으로 예상된다. 남북해상수송은 남북한 간 새로운 대규모 사업이 이루어져 그것이 수송수요로 나타날 경우, 달라질 수 있을 것으로 예상된다. 이와 관련 가장 크게 주목받을 수 있는 사업은 북한의 광물자원 개발이라고 할 수 있다. 현재 사업추진 상황으로 볼 때, 단기간 내 새로운 해상운송 수요를 일으킬 가능성은 높지 않은 것으로 판단된다. 그러나 현재 추진하고 있는 경공업 원자재 제공에 따른 북한의 광물자원개발 사업이 활성화할 경우, 이의 수송은 해상에 의존할 수밖에 없을 것이다.

IV

사례연구: 동·서독 물류·운송분야 협력



1. 통일 전 동·서독 교통시설 및 이용 실태

가. 교통분야 일반 현황

1989년 통일 당시 서독 인구는 6,268만 명으로 동독 1,643만 명의 약 3.8배, 총 인구는 7,911만 명이었으나, 통일 과정에서 동구권 독일민족의 이주 등으로 64만 명이 증가, 1990년 7,975만 명이 되었다. 국토 면적은 서독지역이 249천 km², 동독지역이 108천 km²으로 서독지역이 동독지역 보다 약 2.3배 컸으며, 이에 따른 인구밀도는 서독이 252명/km²인 반면 동독은 152명/km²을 나타냈다. 통일 당시 서독의 국민총생산은 2조 2,452억 마르크, 1인당 국민소득 36,176마르크였다. 동독도 국민총생산 2,837억 마르크, 1인당 국민소득 17,076마르크로 동유럽 국가 중에서는 높은 수준을 견지했다. 이와 같이 통일 당시 서독의 국민총생산은 동독의 7.9배, 1인당 GNP는 2.12배였다. 대외 무역에서는 동·서독 모두 무역흑자를 나타내었다.

본 장은 필자가 독일 통일 이후 교통분야와 관련하여 집필한 내용을 본 연구에 맞게 부분적으로 보완·정리하여 작성한 것이다.

<표 IV-1> 통일 전후 동·서독 경제 관련 주요 지표

항 목	단 위	통일 전(1989년)			통일 후 (1992년)
		동독(A)	서독(B)	대비(B/A)	
면 적	km ²	108,000	249,000	2.3	357,000
인 구	천명	16,434	62,679	3.8	80,275
국민총생산	억DM	2,837	22,452	7.9	28,083
1인당 GNP	DM	17,076	36,176	2.11	-
실질성장률	%	1.9	3.8	2.0	1.5 ¹⁾
무역규모 - 수출	억\$	237	3,413	14.4	4,223
- 수입	억\$	233	2,698	11.6	4,024
실 업 율	%	-	7.2	-	8.1 ²⁾

주: 1). 전년도 대비, 2). 구동독 지역의 실업률: 18.1 %

출처: Handbuch zur deutschen Einheit, 1993. p. 741, 『숫자로 본 독일 통일』 1992.

(1) 교통망

독일은 유럽의 중심에 위치, 유럽 동-서 및 남-북축의 결절점으로서 역할을 하고 있다. 특히, 유럽 공간구조의 주요 축이라 할 수 있는 Blue Banana²⁵ (런던~브뤼셀~프랑크푸르트~밀라노 축)의 중앙에 위치하여 유럽경제 및 교통의 중심지로서의 역할을 하기 때문에 이에 따른 사회간접자본 확충에 대한 필요성이 높게 제기되었다.

통일 전 서독지역 고속도로(Autobahn)²⁶는 세계에서 유일하게 속도 제한이 없다. 총연장 8,721km의 고속도로가 전 지역으로부터 빠른 접근을 가능하게 해주고 있으며, 오스트리아, 프랑스, 스위스, 네덜란드 등 주변국가와 연결되어 있다. 독일 철도는 ICE(Inter City Express)를 통해 유럽공동체와 고속철도망을 형성하고 있으며, 2010년을 목표로

²⁵- 유럽공동체(EU)의 상징색인 파란색과 바나나 형태의 축 모양에서 붙여진 이름

²⁶- 정식 명칭은 연방지역간도로 (Bundesfernstraße)라고 한다.

유럽고속철도망 구축의 중심역할을 하고 있다. 수운은 라인강(스위스~네덜란드)과 네카, 마인강을 통해 전 화물수송의 4.7% 정도를 담당하고 있다.

<표 IV-2> 통일 이전 교통시설 비교

항 목	단 위	독 일(1989년)		
		동독(A)	서독(B)	대비(B/A)
도로연장	천km	124.9	499.0	4.00
철도연장	천km	14.0	27.0	1.97
내륙수로	km	2,513	4,940	1.97
선 박	대	1,228	3,469	2.82
화물선	대	1,228	2,990	2.43
여객선	대	-	479	-
비행기	대	40	627	15.68

출처: Verkehr in Zahlen, 1993.

이에 비해 동독지역은 베를린을 중심으로 남북축의 고속도로망이 형성되어 있고, 비교적 고밀의 도로망을 형성하고 있었으나, 고속도로의 중앙분리대가 없고, 포장상태가 좋지 않는 등 시설수준이 매우 낙후했다. 철도부문도 서독의 열차들이 정규 속도를 유지할 수 없을 정도로 시설이 낙후되어 있어, 도로와 함께 교통시설의 높은 개·보수 수요발생요인이 되었다.

독일 전체 지역을 볼 경우, 남북 교통축은 발달했으나, 동·서 연결축이 형성되지 않아 동·서독뿐 아니라 유럽과 동구권의 연결이라는 측면에서 동·서연결 교통망이 절대적으로 필요한 상태였다.



(2) 수송 분담

동·서독은 통일 전부터 도로부문의 수송 분담률이 높았다. 통일 직후 도로부문이 화물수송의 55.4%(양측의 평균치)를 담당했다. 화물수송에 있어서는 동독이 서독에 비해 철도부문의 의존도가 상대적으로 높았다. 그러나 서독은 항공 분담률이 동독지역에 비해 압도적으로 높았다.

<표 IV-3> 교통수단별 수송 분담률

항 목		단 위	통일 전(1989)		통일 후(1990)	
			동독	서독	동독	서독
여객	철 도	%	14.57	17.40	14.33	16.50
	도 로	%	85.21	81.74	85.64	82.60
	내륙해운	%	0.17	-	-	-
	항 공	%	0.05	0.86	0.03	0.90
화물	철 도	%	37.09	6.31	36.33	6.36
	도 로	%	59.19	63.75	56.26	55.31
	내륙해운	%	2.19	4.71	2.79	9.17
	항 공	%	0.00	22.38	0.01	27.61
	해 운	%	1.53	2.85	4.61	1.55

출처: Verkehr in Zahlen 1991; Statistisches Jahrbuch 1990.

통일 전(1988년) 서독의 자동차보유율은 인구 1인당 0.553대, 동독은 0.345대로 양측이 모두 높게 나타났다. 그러나 통일 후 1년(1990년) 사이 동독지역은 1인당 0.430대로 자동차보급의 급속한 성장이 이루어졌다. 급속한 자동차보급의 확대에 도로시설, 특히 도시주변도로의 부족에 따른 교통문제가 심각하게 대두되기도 했다.

나. 동·서독 교통연결 상황과 교통로 통행 실태

(1) 분단 이후 동·서독간 교통상황

분단 후 동·서독간 침예하게 대립된 문제는 서독지역과 서베를린지역의 연결이었다. 동독 측의 강력한 통제로 공식적인 행사에 참석하는 서독지역의 의회의원들 마저도 통과가 금지되는 사례가 있었다.²⁷

분단 이전인 1944년 9월 12일 「런던협정」에서 전승 4개국은 동·서독 교통 및 통신에 관한 공동정책을 수립했으나, 서방 3개국과 소련의 입장이 각기 달라 백지화되었다. 그 후 소련은 1948~1949년 베를린을 봉쇄함으로써 동·서독간 교통이 완전히 두절된 적이 있었다. 베를린 봉쇄는 「뉴욕협정」 체결로 다시 연결되었다.²⁸ 1949년 5월 파리에서 열린 전승 4개국 외무장관 회담에서 서방 3개국과 소련은 「뉴욕협정」을 준수하고 동·서독간 교통장애를 제거하는 데 합의, 서독의 독일연방철도(DB)와 동독의 독일제국철도(DR)간의 철도교통 재개를 합의했다. 그러나 동·서독간 철도교통 재개 합의 이후 1952년 5월 동독은 도로통과 소 총 12개 중 8개를 철폐하는 등, 동·서독간 교통장애를 유발시키기도 했다. 승용차의 이용이 증가했음에도 불구하고 서독지역과 베를린지역의 승용차를 이용한 일반여행은 많은 제한을 받았으며, 사업 등 특수한 경우에 한해서만 제한적으로 허용했다. 트럭을 이용한 화물운송은 통행료 지불은 물론, 검문, 수속절차의 지연 등으로 많은 불편을 초래했다.

²⁷ - 특히, 1960년대 말부터 이러한 통제는 더욱 심했다. 그럼에도 불구하고 1970년도까지 베를린 왕복 여행객수는 연간 1,100만 명을 유지했으며, 그 중 약 64%인 700만 명은 육로를 이용했다. 후술하는 바와 같이 서독과 베를린을 연결하는 도로보수를 위해 서독 연방정부는 동독 측에 약 24억 마르크를 무상 제공하는 등 서독정부는 교통인프라의 연결을 양독간 긴장완화를 위한 매개체로 활용했다.

²⁸ - 연합국 공동관리위원회에 의해 4대 전승국은 서베를린에 대한 생필품과 연료공급을 위해 서독과 서베를린간에 일간 16량의 화물열차를 운행할 것을 합의했다.

1958년 베를린 최후통첩 및 1961년 베를린 장벽 설치 등으로 베를린 교통은 다시 단절되었다. 이후 베를린 시정부는 동독정부와 협상하여 1963년 12월 17일 「통과사증협정(Passierscheinabkommen)」을 체결했다. 「통과사증협정」에 따라 서베를린 주민의 동베를린 방문은 1966년까지 계속되었으며, 1964년 동독의 연금수령자가 서독행 개인여행이 허용되는 상황을 맞기도 했다. 그러나 양국 관계에 대한 법적·정치적 기본입장 차이로 양독간의 통행은 1971년 「베를린 통행협정」체결시까지 중단되었다. 긴박한 가정사, 동독 관광서의 초청이 있는 경우(문화, 스포츠행사 및 상업적 목적)에만 정해진 코스에 따른 통행이 가능했으나, 이 또한 동독의 방해로 상당히 제한적이었다. 동독과 소련은 이와 같은 통행 제한을 대서독 정치적 압력수단으로 사용, 동·서독간 「통행협정」이 체결된 1971년까지 강화했다. 한 가지 예외적인 부문이 항공분야였다. 항공분야는 다른 교통수단이 강력한 제재를 받을 때, 비교적 쉽게 허용되었는데, 이는 1945년 「연합국 공동관리위원회」의 결정에 따라 전승 4대국의 서독~서베를린간의 3개 공중회랑을 이용할 수 있도록 한 것 때문이었다. 본 공중회랑은 20마일을 폭으로 연합국 항공기만이 사용할 수 있었으며, 통일독일 전까지 유효했다.

‘브란트’ 정부 출범 후 서독은 대동독 해빙무드를 조성, 동독과 활발한 협상을 추진했다. 연합군 측에서도 1971년 9월 3일 「베를린 통행협정」을 체결, 서베를린~서독간의 제한없는 통행, 서베를린 주민의 동베를린 및 동독 여행기회 제공, 동·서 베를린간 전화선, 서베를린 주민의 동독내 휴식허용, 서독~서베를린간 전신·전화선 연결이 이루어질 수 있도록 했다. 1972년 10월 「4대 전승국협정」에 기초하여 「국경지역에 관한 통행협정과 서베를린 통행교통에 관한 협정」이 체결되었다. 이때부터 시간이 경과하면서 교통분야에서 비로소 여러 가지 완화조치들이 취해졌다.

(2) 분야별 교통상황

분단 이전 동·서독간에는 40여 개의 철도 노선, 30개의 고속도로와 국도, 140개의 지방도로 및 수천 개의 각 지역간 통과도로가 있었다. 그러나 앞서 언급한 바와 같이 분단 후에는 국경통과로가 직접 연결되지 못해 많은 국경지역에 거주하는 사람들이 시간을 소비하며 멀리 돌아가야 하는 폐단이 발생했다. 서독정부는 통과로 연결에 많은 노력을 기울여 통일 이전까지 양독간에는 10개의 국경 통과 국도(이중 4개는 고속도로), 8개의 국경통과 철도, 2개의 내륙 운하, 3개의 항공로를 개설했다. 그리고 동·서 베를린간에는 8개의 통과로를 개설했다.

분단 직후 동·서독을 연결한 교통상황은 다음과 같다.

첫째, 항공분야에 있어서는 1945년 11월 30일 ‘연합국 공동관리위원회’의 결정에 따라 전승 4대국은 서독과 서베를린간에 3개의 공중회랑 및 베를린 영공을 위한 통제지역을 만들었다. 공중회랑은 연합국의 항공기만이 사용할 수 있었으며 공중회랑의 통제에 대한 제 규정은 통일 독일 이전까지 유효했다.²⁹

둘째, 철도교통분야에 있어서는 1945년 5월 11일 서독의 독일연방철도(DB)와 동독의 독일제국철도(DR)간에는 「헤름스테트 협정(Das Helmstedter Abkommen)」이라고 불리는 동·서독간 철도교통의 재개를 합의하고,³⁰ 이어 1945년 9월 10일 ‘연합국 공동관리위원회’의 결정에 따라 4대 전승국은 서베를린에 대한 생필품 및 연료공급을 위해 서독과 서베를린간에 하루 16량의 화물열차가 운행되었다. 1954년 7월

²⁹- 공중회랑은 베를린 위기를 비롯하여 특히 베를린 봉쇄시 공중다리를 통해 베를린시에 물자를 공급할 수 있는 기능을 하였다.

³⁰- 그 후 1949년 9월 3일 「오펜바하협정(Offenbacher Abkommen)」 체결로 양독간 여객철도여행(Interzonen-Reisezugverkehr)이 확대되었다.

12일과 1964년 8월 17일에는 교통량 증가문제가 합의되었다.

셋째, 도로교통분야에서는 승용차를 이용한 개인적인 여행교통은 크게 제한을 받았다. 승용차를 이용한 동독입국은 단지 동독 측에 의해 사업여행, 라이프찌히 박람회 방문자 등 특수한 예외적 경우에만 허용되었다.³¹ 트럭을 이용한 화물운송은 베를린 왕복 및 동·서독간 교통에 있어서 점증하였음에도 불구하고 이에 대한 성문화된 규정이 없어 여러 가지 취약점을 안고 있었다. 베를린 왕래교통의 경우 거의 모든 화물차와 외국차량이 서독지역 및 서베를린지역에 소속되어 있었으나, 서독지역 및 서베를린에서 동독지역 및 동베를린을 왕래하는 화물차량들은 대부분 동독에 소속된 것이었다.³² 1951년 9월 1일부터 동독은 도로사용료를 징수하기 시작했으며, 1955년 4월 1일부터는 도로사용료를 2배 이상 인상했다. 이에 따라 동·서독간 수차례의 회담이 이루어졌으며, 그 결과 부분적으로 다시 원상 복구되기도 했다.³³

원래 총 12개였던 도로통과소는 1952년부터 동독에 의해 일방적으로 8개가 철폐되고 4개로 줄어들었으며 1960년 부활절을 기해 1개소가 신설(뤼벡지방의 Schutup-Selmsdorf)되었다. 여행자들에게 대한 검문 강화, 트럭 적재물에 대한 수색, 장시간의 사무처리로 말미암아 통과소에서는 오랜 시간을 참고 기다려야만 하는 불편을 감수해야 했다. 특정한 단체여행자들에게 월경을 금지하였고 더욱이 뚜렷한 이유도 없이 개개인의 통행이 거부되기도 했다.

그 후 1968년 동독은 베를린 통행에 여행증명서와 수수료를 의무화

³¹- 1971년 9월 3일 4대국협정이 체결되기 전까지 도로교통은 그 중요성이 크게 부각되었을 뿐 연합국의 명문화된 법적 원칙이 수립되지 않았었다.

³²- 이와 같은 교통방식은 베를린왕래문제에 있어서 각종의 방해를 받을 우려가 있었다.

³³- 「교통요금협정」은 20년간 유효하였으며, 1976년 1월 1일부터 동독은 신규교통요금을 공표하고 대형트럭에 대한 요금을 크게 인상하였다.

하는 ‘비자제도(Visumzwang)’를 도입했고 화물자동차에는 도로 사용료에 추가하여 ‘세금조정세(Steuerausgleichsabgabe)’를 징수했다. 그리고 특정 단체여행자에게는 통과여행이 원칙적으로 금지되었고 그밖에도 뚜렷한 이유를 밝히지 않은 채 개인 여행이 거부되는 경우가 허다했다. 1970년에는 방해가 더욱 심해 교통로가 수시로 봉쇄되었고 그 시간이 수 시간을 넘기기도 했다.

넷째, 동·서독간 선박교통에는 양국의 대표적 항만인 ‘함부르크항’과 ‘로스토크항’ 및 ‘북해~발틱해 운하’가 아주 중요한 역할을 했다. 특히 ‘함부르크’와 ‘막데부르크’를 연결하는 운하는 동·서연결의 중요한 의미를 갖고 있었다. 독일의 선박교통 일체는 1945년과 1946년 연합군 선박운행령으로 규정되었는데, 선박 식별 표시방법, 4개 국어로 된 운행증, 승무원 명단 등에 관한 규정이 포함되었으며, 1950년에는 서독에서는 연합군 최고사령부 법령 제42호로 대치되어 선박교통이 수월해지기도 했다.

(3) 분단 상황하의 동독지역 교통로 특징

독일에서 최초로 철도가 부설된 것은 1835년 뉘른베르크(Nürnberg)와 휘어트(Fürth)간이었다. 이후 독일 철도는 비약적인 성장을 거듭, 1910년에는 영업구간이 61,000km까지 늘어나기도 했다. 그러나 1875년과 1885년 사이 대부분의 사철들이 운영난에 처하게 되자, 지자체가 철도를 매수하여 운영하게 된다. 지자체 소유의 철도들은 1920년 4월 1일 다시 철도청으로 통합되어 당시 독일제국교통부(Reichsverkehrsministerium) 산하에 들어가게 된다. 제1차 세계대전 이후인 1924년 철도운영권은 전쟁배상의 무³⁴ 때문에 독일제국철도회사(Deutsche Reichsbahn Gesellschaft: DRG)로 넘어가게 되나 소유권은 독일제국이 소유했다. 1937년 철도운

I
II
III
IV
V
VI

영권은 독일제국철도회사로부터 다시 독일제국의 특별 재산인 독일제국 철도로 환원되었다.

1920년 국유철도로의 통합은 독일의 철도사업이 기술적·제도적 차원에서 단일화되는 계기를 마련함으로써 제2차 세계대전 이후 동·서독간의 분단에 따른 철도사업의 분리 및 기술적 차이 발생에도 불구하고 궤도, 차량표준 등에서 상호 호환성이 유지될 수 있었던 배경이 되고 있다.

1945년 제2차 세계대전의 종식과 함께 독일은 2개의 교통지역으로 분리되었으며, 독일제국철도도 서독에서는 독일연방철도(Deutsche Bundesbahn: DB)로, 동독에서는 국영기업인 독일제국철도(Deutsche Reichbahn: DR)로 분리되었다.³⁵

사회주의 계획경제체제 하의 동독지역에서는 중앙정부가 교통에 관한 투자계획을 세우고 세부 운수계획까지 수립했기 때문에 일선 교통담당자들은 운송수요에 적응할 수 있는 능력을 함양하지 못했으며, 교통 서비스도 거의 대부분 대규모 운수기업(콤비나트)에 의해 제공되었다.

동독교통체계에 있어 중요 특징의 하나는 에너지 효율성에서 유리한 철도 중심의 교통체제로 구성되었다는 점이다. 철도망은 비교적 조밀하게 구축되어 총연장 14,000km에 달했으며, 철도의 수송 분담률은 37% 정도였다. 동독정부는 철도여객운임을 국고지원 하에 매우 낮게 책정하는 한편, 화물운송을 법적 강제조치를 통해 철도로 유도했다. 도로화물수송은 근거리(50km 미만)나 혹은 매우 고가인 특별 허가증을 취득한 경우에만 허용되었다.

동독 제국철도는 일반 콤비나트의 10배 정도로 동독에서 가장 큰 국

34- 1932년까지 독일제국은 매년 10억 제국마르크를 제1차 세계대전 전승국들에게 배상했다.

35- 동독의 제국철도는 1984년 1월 9일에 전철의 경영권이 서베를린 교통회사에 넘어갈 때까지 서베를린에서도 운행되었다.

영기업이었다. 직원수 255,000명, 이 중 약 1/3이 여성 근로자였다.³⁶ 동독 철도는 외형상으로는 콤비나트가 아니었으나 콤비나트와 동일한 조직으로 운영되었다.

동독 제국철도는 교통성 산하에 소속되어 있었으며, 지방청, 관리역 및 일반역의 3개 부문으로 나뉘어져 있었다. 제국철도지방청은 베를린, 코트부스, 드레스덴, 에르푸르트, 그라이프스발트, 할레, 막테부르그 및 슈베린 등 8개 지역에 소재해 있었으며, 행정구역과는 일치하지 않았다. 8개의 지방청 산하에는 23개 제국철도관리역(RBA)이 있었다.

<표 IV-4> 동·서독 철도현황 비교(1989년)

		동독	서독
영업km (km)	간 선	7,537	18,069
	지 선	6,469	9,559
	합 계	14,035	27,628
전철화율		28%	40%
복선화율		30.4%	45.8%
철도밀도 (선로km/1000km ²)		132km	120km
여객 (인 km)		170만	140만
화물 (톤 km)		420만	200만
직원수		254,491	267,653

출처: 독일통계청 1992; 동독통계연감 1990.

³⁶- 일반적인 콤비나트의 약 10배에 달하는 규모라고 한다.

I
II
III
IV
V
VI

동독제국철도의 근무형태는 4명씩 한 조가 되어 교대근무를 했다. 특기할 만한 사항은 동독제국철도의 직원은 공무원 신분이 아닌 일반 직원신분(öffentliche Angestellte)을 유지했던 것이었다.

통일 전까지 동독의 철도망은 다른 교통망과 마찬가지로 매우 낙후된 상태에 있었다. 동·서독간의 직통 노선도 대부분이 유지·보수되지 않았으며, 복선화율이나 전철화율에서도 서독철도에 비교할 수 없는, 적어도 20년 이상이나 차이가 나는 수준을 유지하고 있었다. 양독 국경지역의 노선들은 특히 노후화되어³⁷ 열차들이 제 속도를 내지 못하는 상태였다. 드레스덴과 라이프찌히간의 120km 구간은 평균 시속 60km 밖에 낼 수 없었으며, 신호 및 안전시스템은 물론, 역사 또한 긴급 복구를 요하는 상태였다. 8,000개 교량 중 3,500개 정도가 85년이 넘은 노후 상태로 교량 건설 후 단 한 번도 보수되지 않은 것으로 조사되었다. 복합수송체계(철도 및 트럭 화물수송 터미널)에 대한 투자도 소홀하였으며, 신호박스의 70% 이상이 수동으로 작동했다.

2. 통일 전 동·서독간 교통분야 협력

가. 동·서독간 수송체계 구축 및 교통로 개설

(1) 서독과 서베를린간의 통과협정 체결과정

동·서독간의 육로수송체계의 구축은 서독과 서베를린을 잇는 자유통행로 확보를 위한 노력으로부터 출발했다. 서베를린은 서독으로부터 약 170km 떨어져 있는 내륙 속의 섬이나 다름없는 존재였기 때문에 그 자체로는 생존능력이 없어 서독과의 연결이 절대적이었다. 다시 말해

³⁷-에르푸르트의 경우 복선화율이 가장 낮을 뿐 아니라 전철화율도 7% 수준에 불과했다.



서베를린간의 교통문제는 양독간의 상호관계와 분리할 수 없는 기본문 제였다. 그러나 1944년 9월 『런던의정서』에 입각한 점령지역의 교통과 통신을 공동관리할 것을 전승 4개국간 합의³⁸하였음에도 불구하고 서 방측과 구소련간에는 서독지역으로부터 베를린 진입과 관련된 조약상 처리가 제대로 되지 않음으로써 자유롭고 원활한 민간교통에 엄청난 지장을 주었다. 소련과 동독은 이와 같은 서베를린의 지정학적 약점을 이용, 이를 처음부터 서독과 서방에 대한 정치적 압력 수단으로 삼았다. 항공로를 제외한 왕복교통은 동독정부의 방해로 지장이 초래되기가 일 수였으며 봉쇄까지 일어나기도 했다.³⁹

1960년대 들어 동독은 베를린 왕복교통에 대한 감독과 방해는 더욱 가중되었다. 서방 3대국은 소련과의 회담을 통해 서베를린으로 자유 롭게 진입할 수 있도록 조약을 통해 보장받으려고 시도함으로써 1961/62년에는 미·소간의 회담이 개최되기도 하였으나 아무런 성과 가 없었다.⁴⁰

1963년 6월초 동독은 통과로에 대한 감독과 방해를 강화⁴¹하면서 서

³⁸- 1944년 9월 12일 4대전승국이 『런던의정서』를 통해 합의한 수송 및 통신업무에 관한 공동정책에 따라서 필요한 연합국기구(관리이사회의 수송 및 공로관리위원회) 와 최초의 규정이 마련되었는데 여기에서 상시 가장 중요하게 대두되었던 문제는 서독의 서베를린지역에 대한 지원문제 및 서독과 서베를린간의 공중회랑설치 문제 였다. 그러나 그 후의 정치발전의 결과로 점령지역 전체에 유효한 연합국의 통행권 이 제약을 받게 되었다. 따라서 서부지역과 구소련점령지역은 양분된 교통관리지역 이 되었다.

³⁹- 1948년 7월 18일부터 1949년 5월 12일까지의 베를린봉쇄기간 동안 서독과 서베를 린간의 교통은 거의 완전히 차단되었다. 이 베를린봉쇄는 1949년 5월 4일 체결된 『뉴욕협정』으로 해제되었다.

⁴⁰- 서독은 특혜적 베를린통행문제와 동·서독간의 일반적 통행문제를 형식상 구분해서 해결한다는 데 합의가 이루어지기 전까지는 상호 의견교환 단계에서 전반적 통행문 제에 대한 본격적 협상을 할 입장이 아니었다. 서독에게 결정적으로 중요한 문제는 베를린의 안전을 보장하는 4대국의 계속적인 의무에 기초해서 양독간에 베를린통행 문제에 대한 협상이 이루어지는 것이었다.

I
II
III
IV
V
VI

독과 서베를린 왕복교통에 관한 정부간 협정체결을 위한 협상을 강력히 원했다. 동독은 통과로 방해로 빌미로 서독과 서베를린 왕복교통에 관한 정부간 협정을 체결함으로써 국가승인의 효과를 얻으려 했기 때문이었다. 그러나 서독정부는 동독을 정부로서 인정하지 않는 상태에 있으며 베를린 교통에 대한 문제는 연합국의 권한이지 동독의 권한이 아니라는 이유로 협정체결을 거부했다.

1968년 6월 동독은 베를린 왕복교통을 이용하는 사람들에게 비자를 요구하고 도로사용료를 부과하였다.⁴² 서방측은 이에 이의를 제기했으나 동독은 주권국가임을 강조하면서 이를 무시했다.

교통문제에 관한 서독의 소극적인 입장은 1970년대 초 브란트 정부가 출범하면서 적극적으로 바뀌었다. 동독을 사실상의 국가로 인정하는 상황이었기 때문에 동독이 요구하는 정부간 교통협정을 피할 필요가 없었기 때문이었다. 또한 그동안 인적 교류를 경제교류와 연계시켜 추진해 왔던 정책을 경제교류와 인적 교류를 분리하여 추진하는 방향으로 정책을 전환하였다.

이와 함께 1971년 9월 3일 전승 4개국간 베를린 협정(4대국협정)이 체결되면서 서독과 서베를린간의 왕복교통에 관한 세부사항은 동·서독정부가 직접 협상하도록 하였다. 이에 따라 1971년 12월 17일 육로, 철도 및 수로를 이용한 서독-베를린간 교통협정인 「동·서독정

41- 베를린 왕복교통에 대한 동독의 방해는 그 대상이 서방 3대국이 아니라 1차적으로는 서독 연방기관의 서베를린내 상설화를 반대하는 것이었다. 따라서 동독은 서베를린에서의 연방정부 행사, 의회 전문위원회 및 원내총무단 회의, 연방대통령 선거인단의 회합 등이 개최될 때에는 이에 참여하는 의회위원의 통과까지 금지하였다.

42- 당시 동독은 베를린 왕복교통뿐만 아니라 동·서독 왕복교통의 전반에 대해 1968년 6월 11일 인민회의는 ① 극우정당인 독일민족민주당(NPD) 인쇄물의 통과로 이용 운송금지, ② 동·서독간 여행교통에 대한 여권 및 사증소지 의무화, ③ 동독 도로이용에 대한 세금조정공과금 부과, ④ 최소의무환전액(Mindestumtausch)의 인상과 같은 조치를 취했다.



부간 서독과 서베를린간의 민간인과 재화의 통과에 관한 협정 (Transitabkommen)』이 체결되고, 동년 12월 20일 서베를린시와 동독정부간에는 서베를린 주민의 동독방문을 수월하게 하는 협정이 체결됨으로써 서독과 서베를린을 왕복하는 교통에 대한 제도적 장치가 처음으로 마련되었다.⁴³ 이로써 서베를린 주민의 동독여행도 한결 자유로워졌다.⁴⁴

서독~서베를린간 통과협정의 내용은 통과교통에 아무런 지장이 초래되지 않고, 간소하고 신속하며, 최대의 편의가 도모되는 여행절차를 거쳐 여행이 수월해지도록 규정한 것으로서 통과로를 이용하는 사람들에게 어떤 차별도 배제하는 것으로 되어 있다. 동 협정 제16조의 “통과로의 악용”이라는 혐의가 충분할 경우를 제외하고는 여행자의 체포, 교통수단과 개인 지참물에 대한 검색을 할 수 없도록 되어 있었다. 민간재를 운송할 때의 간소화 조치로서 도로화물차량, 철도화물차량, 내륙항행선박, 용기 등 차량의 납봉인이 허용되었다. 납봉인은 서독과 서베를린의 세관이 수행하며, 동독의 관계기관은 불안상태와 관계서류만을 검토하였다.

동독은 1972년 6월 3일 베를린 통과협정 최종의정서가 조인된 후 4대국협정과 양독정부의 추가협정이 발효되기도 전에 이미 부활절과 성령강림일을 기해서 통행협정 및 서베를린시-동독간의 협정에서 규정한 통행완화조치를 일방적으로 취하고 조약비준을 끝냈다. 베를린

⁴³- 1972년 6월 3일 「4대국협정」에 대한 최종의정서와 함께 동 협정은 효력을 발휘하였으며 동 「통과협정」과 더불어 동독지역을 통과하는 서독과 서베를린간의 교통이 처음으로 조약화되는 결과를 가져왔다.

⁴⁴- 서독주민들이 처음으로 동독내 친지들의 초청을 받고 갈 수 있게 되었으며 관광여행이 가능하게 되었다. 그리고 동독주민들도 특별한 가족적인 사정이 있을 경우, 연령에 관계없이 서독내의 친척들을 방문할 수 있게 되었다.

I
II
III
IV
V
VI

통과협정 체결은 이미 1970년 시작된 동·서독 교통 전반에 관한 협상에 큰 도움이 되었다.

(2) 동·서독간 교통조약 체결

1970년 11월 서독의 Bahr와 동독의 Kohl간에 동·서독 통행문제에 대한 대화가 시작되었으며, 이들의 대화는 1971년 9월 「양국의 국경을 넘나드는 인적·물적 통행 전반에 관한 조약(이하 교통조약: Vertrag zwischen der BRD und der DDR über Fragen des Verkehrs)」 체결을 위한 공식적인 회담으로 발전하였다.

양측은 교통의 종류, 실질적인 개선문제, 향후 공동협력 등에 관해 상이한 관심을 표명하는 한편, 동 조약 체결과 관련하여 각각 정치적으로 상이한 목표를 설정하였다. 동독정부는 4대 전승국과의 협정에 무관하게 서독과의 국가간 조약체결을 꾀했던 반면, 서독정부는 동독을 국가로 인정하지 않으면서도 동·서독간의 원활한 통행을 보장하기 위한 협정의 이행과 관련 국제법적인 조약으로서 구속력을 가질 수 있도록 노력하였다.⁴⁵

조약체결을 위한 2년여 70회 이상의 접촉을 거듭한 결과 동·서독은 1972년 4월 26일 교통조약의 가서명에 이어 같은 해 5월 26일 정식 서명하였다. 교통조약은 그 후 동·서독정부가 비망록을 교환함으로써 1972년 10월 17일 그 효력을 발생하였다.⁴⁶

⁴⁵- 동·서독은 공히 국제 철도교통 규범체제인 CIM(국제철도화물수송협정)과 CIV(국제철도여객수하물협정)와 같은 국제협정에 가입할 것을 제기하였으며, 특히 동독 측은 이를 더욱 요구하였다. 서독 측은 여행교통의 장애철폐는 물론, 「통행조약」의 효력범위가 서베를린에도 확장될 것을 요구하였다. 이 「통행조약」 합의는 동·서독 기본협정 체결을 위한 중요한 전제조건이었다.

⁴⁶- 교통조약은 기본조약체결에 앞서 맺어진 동·서독간 최초의 국가조약이다.



동·서독간의 교통조약은 전승 4개국의 위임이 아닌 동독과 서독이 독자적으로 체결하였다는 점에서 그 의미가 크다. 동독은 이 조약을 통해 서독과 대등한 국가가 되었다는 점을 강조하였고, 서독은 동독을 국가로서 승인하지 않으면서도 동독으로부터 인적 교류에 관한 보장을 확실히 받아낸 점에 의미가 크다.⁴⁷ 동·서독간 교통조약은 동·서독 왕복 교통을 보장하는 기본틀로 그 내용은 1972년 12월 21일 체결된 기본조약 추가의정서에 그대로 수용되었다.

<교통조약의 주요내용>

동·서독은 본 조약을 체결하면서 쌍방은 상호공동생활에 대한 조약상의 규제가 유럽의 평화적 발전과 유럽제국간의 관계개선을 위한 가장 중요한 전제조건 중의 하나임을 인식하면서, 유럽긴장완화에 기여하기 위해 노력할 것을 합의하였다.

본 조약은 민간인 및 물자의 월경통행 문제를 포괄적으로 규제하는 내용을 담고 있는데, 조약의 대상은 상호왕래, 즉 양측 교통지역간의 왕래문제로 도로, 철도, 수로를 이용한 제3국에의 여행교통이다(제1조 제1항). 조약쌍방의 관할영역내 또는 이를 통과하는 교통은 일반적인 국제관례에 상응하여 상호주의와 무차별의 원칙에 입각해서 최대한으로 보장, 완화되고 가능한 합리적으로 이루어져야 함을 규정하고 있다(제1조 제2항).

제2조에서 제9조까지는 쌍방의 국내법의 적용에 관한 규정을 담고 있는데, 상대방지역내의 공공교통시설 및 월경시설의 이용권, 교통수단 이용에 필요한 증명서 및 개인 신분증의 인정, 여행용 휴대품 및 소모

⁴⁷- 또한 독일문제가 모두 외부의 손에 달려있는 것이 아니라 독일인 스스로 해결할 수 있게 된 점을 발견하는 계기를 만들었다.

I
II
III
IV
V
VI

품, 연료의 휴대문제, 사고 및 재난시의 구호조치, 교통과 관련되어 징수되는 공과금과 수수료의 청산방법 그리고 교통상황 및 월경교통에 영향을 미칠 수 있는 공사계획에 관한 정보교환 등이다.⁴⁸ 조약의 운용 및 해석에 대한 의견 차이를 해소하기 위해 양국정부의 교통성 전권위 임자가 이끄는 대표단으로 구성된 합동위원회(gemischte Kommission)를 두기로 하였다. 합동위원회가 해결하지 못하는 의견대립은 쌍방정부가 협상경로를 통해 해결하기로 하였다.

본 조약의 육로수송과 관련된 내용을 중심으로 살펴보면 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 철도교통과 관련하여서는 ① 열차교통에 있어서 정기열차 운행계획과 여객용 열차배정 및 차량배정,⁴⁹ 열차의 구조 및 배차, 교통수요증가에 대한 대책, ② 여객과 그의 소지품 및 화물운송에 적용시킬 법(제11조), ③ 조약쌍방의 두 경계역사이의 구간에 적용할 규정과 열차기관사 및 열차승무원에게 적용할 규정, ④ 상대방 철도관리지역에서의 최단 선로구간의 사용(U자형 통행 원칙), 이와 유사한 문제에 대한 합의사항 등을 규정하였다. 또한 평상시의 교통량을 훨씬 초과할 경우

⁴⁸- 본 조약에 따라 동·서독은 자국의 영역을 지나는 통과통행을 위해 일정한 통행로를 지정한 경우, 그 통과통행이 가능하도록 통과출발지점을 관리하도록 하고(제3조) 통행은 미리 준비된 국경통과지점에서 이루어지도록 하였다. 그리고 이의 변경사항이 발생할 경우에는 통행을 관장하는 양국 장관간에 협의하도록 하였다(제4조). 또한 통행자는 조약국의 권한이 있는 관청이 교부한 국경출입에 관한 행정사증을 제시하여야 하며(제5조) 일정한 통행관련 세금과 수수료는 총액청산(Pauschalabgeltung) 방식으로 처리하도록 하였다. 그리고 동·서독 자체 영역에서 발생한 재난과 해난시의 사고서비스, 운반서비스, 위생보호, 부두보조, 작업장보조 등 필수적인 조치를 제공하도록 배려하도록 하였으며(제7조), 도로상태, 고속도로의 지나친 장거리우회전 구간, 중요 장거리 도로, 수로의 수심 및 수위, 수문관리시설, 선박운행금지, 하역봉쇄 및 통행과정과 관련된 정보를 상호 제공하도록 하였다(제8조).

⁴⁹- 「국제열차시간표협약」에 기초한 「교통협정」을 고려하여 상호 해결하거나 쌍방의 해당중앙관청간의 합의로 이루어지도록 하였다.



가능한 운행 한도내에서 추가로 증차를 협의할 수 있도록 규정하였으며, 여객의 월경통행에 대해서는 「철도여객수하물 운송에 관한 국제협정(CIV)」, 화물수송에는 「철도화물운송에 관한 국제협정(CIM)」에 명문화되어 있는 「국제철도여객 및 화물운송법」인 「베른협정」의 규제를 받도록 하였다.⁵⁰

둘째, 자동차교통과 관련, 본 조약은 제25조와 부속 의정서 부록에 「산업상의 인원과 화물의 수송에 대한 허가절차」를 담고 있다. 쌍방은 임시여객통행을 위한 영업적 수송과 자동차화물수송에 대해서는 상호주의에 입각하여 그의 영역에 들어오거나 통과할 때는 허가발급권을 행사하지 않도록 하였으나 조약상대국의 기업이 사업상 타방의 영토 내에서 또는 영토를 통과하여 사람을 정기 버스편으로 운송하기 위해서는 조약국의 허가를 받도록 규정하였다. 그렇지만 자신의 영역으로 들어오는 영업적 여객수송 및 화물수송이 단순히 영역을 통과하는 경우에는 허가에 관한 법을 적용되지 않도록 하였다.

셋째, 상대 조약국에서 규정한 양과 무게를 초과한 적재물을 포함한 자동차 및 부속물의 운행은 상대방 지역에 들어가거나 통과할 때에는 예외적으로 권한이 있는 관청의 허가를 받아야 할 것을 규정하였다. 운행이 허가된 자동차는 책임보험에 가입하여야 하며 자동차사고로 인한 손해배상협상은 특별규정의 대상이 되도록 하였다. 그 외 도로교통에 의한 화물운송을 위해서는 국제운송에 관한 1957년 1월 15일의 관세협정(Cernets TIR)과 육상운송상의 국제위험물취급에 관한 1957년 9월

⁵⁰- 그 외 교통에 영향을 미치는 경우에는 국경구간에서의 시설유지, 수리·개선작업의 시기를 합의하고 있으며, 승무원의 증명서의 상호 인정, 철도행정당국 종업원의 상대지역에서의 근무시의 제복착용을 비롯한 상대편 철도행정당국의 업무규정 준수, 이들의 업무수행에 필요한 소비품이나 생활용품반입에 대한 공과금이나 수수료의 징수 면제, 국경통과지역 철도역에서의 휴게소 설치, 의료혜택 등을 규정하고 있다.

I
II
III
IV
V
VI

30일의 유럽협정(ADR)을 적용됨을 규정하였다.

1972년 10월 17일 교통조약의 발효와 함께 그 당시까지 예외적으로 허용되었던 승용차 사용이 대규모로 가능하게 되었다. 1973년 6월 21일 기본조약이 발효되면서 4개소의 경계선통과도로가 신설되어 경계선근방 교통에 있어 승용차 이용은 중요한 역할을 하게 되었다. 경계선 근방교통에서 승용차를 이용하는 이유를 제시하는 의무는 1976년 9월 7일부로 폐지되었다. 또한 경계선근방교통을 위해 4개소의 신규통과도로와 기존 통과도로에 양국이 각각 경계선 통과지점까지 근거리 왕래 버스를 운행하며 3개의 철도통과지점에 추가로 기차를 연결하기로 했다.

기존 국경통과소의 변경은 양국 교통성의 동의하에 이루어지며 내륙 선박교통, 해상교통, 연해항행은 허가를 조건으로 이루어질 수 있도록 했다.

(3) 동·서독간 교통조약 체결에 따른 병행조치

1972년 10월부터 발효된 동·서독간 교통조약에 의해 여행절차 및 통행이 신속하고 간소해지게 되었다. 본 조약에 따라 국제관행에 입각한 상호주의 및 배척금지의 원칙이 적용되고 교통사고시 상호구조, 교통장에서 상호정보 교환이 의무화하였다. 또한 교통조약 제반사항의 적용과 해석에 관한 의견조정을 위해 협정당사국간에 공동위원회가 구성되었으며, 차량교통사고 처리, 차량세 면제, 도로사용료 문제 등에 대한 구체적인 협의도 진행됐다.

차량교통사고에 대해서는 서독의 자동차보험업협회와 동독의 국립보험기관간에 체결된 합의를 통해 차량책임보험을 통한 손해배상금의 개별적 이전이 필요 없도록 처리했다. 양국간의 차량세 면제와 관련해서는 동독트럭과 버스운영에 대한 세금면제와 동독은 서독의 트럭과

버스에 대한 도로사용료 징수 철폐를 위한 회담을 진행했다. 그러나 후술하는 바와 같이 서독의 승용차는 제외되었는데, 양측의 통행 승용차의 절대적인 차이로 인해 균형이 이루어질 수 없었기 때문이었다. 이에 따라 서독 승용차에 대해서는 도로사용료를 징수하기로 결정하고 이의 지불방법은 일괄지불 형태로하기로 했다.

그 외에도 다음과 같은 세부적인 내용들이 후속조치로 결정되었다.

첫째, 서독인의 동독여행제한과 동독의 외환확보를 위해 최소의무환 전제도가 도입되었다. 초기에는 1일 1인당 5마르크였으나 1980년에는 25마르크로 증액됨으로써 동·서독 인적교류의 조절장치로서 사용되기도 했다.

둘째, 상호 방문도중 사망사건이 발생할 경우 사체나 유골의 반입·반출에 관한 조치였다. 이에 따라 사체나 유골의 반입·반출은 원칙적으로 운구차, 철도, 선박 등 교통수단에 무관하게 이루어질 수 있도록 했으며, 특히 유골은 우편으로 송부가 가능하도록 했다. 운반에 있어서는 양국이 공히 국경지역까지만 운송을 하고 최종목적지까지는 해당국가에서 운송을 담당하도록 했다.

통과로의 연결에 따른 화물의 반출입과 관련해서는 다음과 같은 조치가 이루어졌다. 동·서독 간 교역용 물품과 재산의 반입·반출은 1968년과 1969년 사이에 개정된 피점령지역간 교역법령(Interzonenhandelsverordnung)이 발효되기 전까지는 상대국의 허가를 필요로 하게 되어, 교역 1건에 두 개의 허가가 필요했다. 그러나 동 법령 적용 이후 허가면제품목에 대해서는 신고서 제출을 면제, 화물별로 운송관련서류 및 기타 면제사실증명용 서류를 검사시점까지 제출하도록 하는 한편, 특히 화물운송로를 통해 운송될 경우 반출지는 운송장에 허가면제 대상임을 명기하도록 했다.

개별허가를 필요로 하는 품목의 운송은 허가서를 발급하고 국경통과

I
II
III
IV
V
VI

지역 중 일정장소를 통하도록 했다.⁵¹ 또한 동독이 관세법상 외국이 아니므로 동·서독 물품거래에 대한 세관수속절차를 행하지 않았다. 그러나 물품거래에 대한 감독은 이루어졌는데, 서독의 경우에는 세관이, 동독의 경우에는 국경통과지역 내 국경검문소에서 실시했다.

내륙선박교통은 1945년에 체결된 특수허가제도가 폐지되었고, 엘베강을 통해 내륙선박통행이 보장되었다. 해상교통은 일반적으로 허용되지 않았으며, 단지 1975년 5월부터 동독의 로스톡 항만이 서독 여객선을 위한 특수관광을 위해 입항이 허용되었다.

(4) 동·서독간 육상 연결로 연결에 따른 문제점

양국간 구체적인 교통조약이 체결되었음에도 불구하고 이들 협정의 적용됨으로써 다음과 같은 중요한 문제가 발생했다. 서독~서베를린간의 통과로가 동독주민으로 탈출로로 이용되었던 것이다. 동독주민에게는 그 이전까지 주된 탈출로였던 제3국을 통한 방법과 직접 장벽을 통과하는 방법 외에 새로운 수단이 생겨나게 된 셈이었다. 심지어 이와 같은 동독주민의 탈주를 서독사람들이 상업적으로 이용하는 사례까지 발생했다.

서독정부는 인도적인 차원에서 이를 법적으로 부당한 것으로 취급하지는 않았지만, 통관규정, 탈세방지, 형법 등 모든 가능한 한 방법을 동원하여 탈주지원업체의 영업행위를 제한했다.

이에 동독은 통과화물에 대한 대대적인 통제, 검사의 지연, 국경통과 지점 신호등에 대한 장시간 전력공급 차단, 장시간 교통체증 방지, 일부 특정인사 및 단체에 대한 입국금지 등으로 통과로의 원활한 소통을 방

⁵¹ - 허가서가 분실될 경우에는 부분으로 대체가 가능하였고, 허가의 유효기간은 통상 3개월로 한정되었으나 필요에 따라 근거가 분명하면 연장이 가능하였다.

해함으로써 교통협정을 위반했다. 서독은 동독의 협정위반행위에 항의하는 것 외에 별다른 조치를 할 수 없었다.

그 밖에도 통과교통일괄금 결정에서 양국간의 견해차이가 발생하기도 했다. 즉 통과교통일괄금 지급규모에 대해서 실제 통행량과 추정치에 대한 의견차이 등이 문제가 되었다.

나. 교통분야 대동독 협력 및 지원

(1) 사용료 지불 및 조세 지원

(가) 통과여객 및 승용차 도로사용료의 일괄 지급

1971년 12월 17일자 통과협정에 근거하여 서독지역과 서베를린지역간 통과시 징수되던 도로사용료, 세금부담조정세(Steuerausgleichabgaben), 시증비용은 1972년 1월 1일부터 더 이상 개인 징수하지 않고 서독정부가 예산에 일괄금을 계상하여 매년 3월 31일까지 ‘동독이 지정한 서독은행의 구좌를 이용하여 동베를린 소재 동독의 독일 대외무역은행 주식회사(Deutsch Aussenhandelsbank AG)’에게 송금하였다.⁵²

이와 함께 동·서독은 1979년 10월 31일부로 서독에서 신고된 승용차가 동독지역을 여행하는 경우, 개인이 지불하던 도로사용료를 교통조약 제6조 제1항에 의거 일괄금으로 대치하였다. 1989년까지 연간 일괄금은 5,000만 마르크이며, 서독정부는 매년 3월 31일까지 ‘동독이 지정한 서독은행의 구좌를 이용하여 베를린 소재 동독의 독일 대외무역은행

⁵² 내독관계성은 동독이 이용하고 있는 서독내 은행의 자유구좌에 관한 내용을 발표하지 않았는데, 공동경제은행(Bank für Gemeinwirtschaft)을 통해 일괄금이 송금되는 것으로 추측된다. 당시 통과일괄금은 연간 2억 2,490만 마르크로 확정되었으나, 동독 측의 요청에 따라 1976년 3월 31일부터 4억 마르크(1975년 12월 19일 결정), 1980년 3월 31일부터 5억 2,500만 마르크(1978년 11월 16일 결정)로 인상되었으며 이 금액은 실제 교통량과 관계없이 일괄적으로 1989년 말까지 지불되었다.

I
II
III
IV
V
VI

주식회사'에게 송금하였다. 이와 같은 결정사항은 서베를린에도 유효하며 서방 3대국에게도 이와 같은 결정사항이 보고되었으며, 이에 따라 동독정부는 1980년 1월 1일부터 서독승용차에 대한 개별적인 도로사용료, 예를 들어 동독지역 일일 방문자들에 대한 도로사용료 10마르크의 징수가 불필요하게 되었다. 이와 같은 조치는 여행교통의 안정화에 기여하였으며, 특히 베를린과 국경 부근의 여행교통이 활성화되는 계기를 마련했다.

(나) 차량세 면제

1979년 서독은 차량세법 개정을 통해 동독차량에 대해 최초로 납세의무를 부과하였는 바, 이는 동독차량에 대한 과세에 목표를 둔 것이 아니라 상호간 세금면제 협정체결을 위한 것이었다. 이에 따라 1979년 3월 23일 동독과 회담을 개시하여 1979년 10월 31일 동독과 「차량세 면제협정」을 체결하였다. 그 내용은 ① 동독트럭과 버스운영에 대한 세금면제, ② 서독의 트럭과 버스에 대한 동독의 도로사용료 징수 철폐 등이었다.

「차량세 면제협정」에 서독측 승용차는 포함시키지 않았는데, 그 이유는 동독행 서독승용차가 베를린 통과교통을 제외하고는 200만대에 이르렀던 반면 극소수의 동독승용차만이 서독이나 서베를린으로 왔기 때문에, 수적인 균형이 이루어질 수 없었기 때문이었다. 그러나 서베를린은 「차량세 면제협정」에 포함되었었다.

도로 사용료 철폐와 함께 서독의 영업용 화물교통은 연간 1,200만 내지 1,500만 마르크의 재정적 부담을 덜게 되었으며, 이로 인해 서독 화물업계는 경쟁력이 제고될 수 있었다.

(다) 화물운송료 보상

국경지역 소재 기업이 국경에 인접해 있음으로서 원자재 반입이나 생산제품 발송에 있어 화물운반 운송비 현저하게 많이 발생할 경우 서독정부는 이에 대해 부분적 보상혜택을 주었다. 보상대상은 과거 내륙간 경계선이 생기기 전에, 동독지역으로부터 40% 이상을 반입했으나 국경이 생김으로 인해 먼길을 우회하여 수송될 수밖에 없는 물품들이었다.⁵³ 그러나 국경선이 생긴 이후 새로이 생산되는 제품들에 대해서는 보상대상에서 제외하였다. 또한 쓰레기 폐기물이나 부산물들도 보상대상이 되지 않았다. 보상 대상이 되는 화물운송 형태는 철도, 수로, 국도 운송제품이었다.

보상을 받기 위해서는 연간 화물 운송료가 개별기업 당 2,000마르크 이상이 되어야 하고, 전년도 매출액의 0.4%가 넘어야 했다. 보상액은 개별기업 당 1년에 4,000마르크를 넘을 수 없었으며, 보상대상 물품, 보상액, 보상대상 수송료 등에 대해서는 각 주 경제성과 상공회의소가 기본지침을 확정하여 시행하였다. 또한 기업이 이와 같은 보상에 계속 의존하는 것을 방지하기 위해 1회에 보상금의 5배에 달하는 액수의 신규투자를 유도하거나 해당 기업이 구조조정할 경우 일괄 투자보조금 형식으로 보상하여 보상액의 기업자본화를 피했다.

(2) 교통로 건설 및 유지·보수 지원

(가) 통과도로 보수비용 지불

1965년 이래 서독정부는 서독과 서베를린 지역간 통과도로 개선을

⁵³- 접경지역 내 기업간 공동으로 결의하여 제품 운송량을 늘이는 기업은 보상을 받을 수 없었다.

위해 재정적으로 지원하였다. 우선 Hirschberg부근의 Saale교의 교량 복구를 위해 서독정부는 내독간 지불교류용 청산구조를 이용, 총 550만 마르크를 지불하였으며, 1975년 12월 19일자 합의에 따라 Helmsteht-Berlin간 고속도로 보수를 위해 서독정부는 총액 2억 5,950만 마르크 (1976년 200만 마르크, 1977년 1978년부터 1979년까지 매년 1,983만 3,300마르크)을 ‘공동경제은행에 개설된 독일대외무역은행 주식회사의 구조’로 송금하였다. 또한 1977년 12월 22일 동 프로젝트 보완건설조치로서 273만 마르크의 추가금액이 합의되었고, 이 역시 상기 은행을 통해 송금되었다. 그 다음으로 Berlin-Hamburg간 고속도로 보수를 위해 1978년 11월 16일자 합의에 따라 서독정부는 총액 12억 마르크를 동독이 지정한 서독은행의 자유구조를 통해 분할 지급하였다.⁵⁴ 그 밖에도 Wartha-Eisenach간 고속도로 신설 및 확장을 위한 동·서독간의 1980년 4월 30일 합의에 따라 서독정부는 2억 6,800만 마르크 지급하였다.

(나) 철도교통 개선비용 지불

서독정부는 서독과 서베를린 왕복 여객운송철도 개선을 위해 1976년 2,600만 마르크, 1977년 1,860만 마르크를 지급하였으며, 1980년 4월 30일자 교통관계 합의에 따라 동독지역 및 서베를린지역 공사에 총 8,900만 마르크를 지불하였다.

(다) 접경지역 교통분야 지원

접경지역 지원법 제4조에는 접경지역내에 도로망이나 철도의 개축·

⁵⁴ - 분할지급내역은 1979년 3월 1일: 1억 2,000만 마르크, 1979년 12월 15일: 2억 7,000만 마르크, 1980년 6월 30일: 2억 7,000만 마르크, 1981년 6월 30일: 2억 7,000만 마르크, 1982년(준공시): 2억 7,000만 마르크였다.

증축·신축시 단순히 비용적인 측면에서 뿐만 아니라 이 지역이 갖는 정치적인 의미를 고려하도록 되어 있는 바, 연방정부는 접경지역내 국도의 보수·유지에 있어 우선적으로 배려하였다.⁵⁵ 지방도의 경우 도로 건설·보수시 연방정부의 재정보조가 보통 60%이나, 국경지역의 경우는 75%였다.

철도의 경우에는 철도경영합리화의 일환으로 수지가 맞지 않는 구간의 선로 폐쇄 결정시, 다른 지역은 연방교통성이 독자적으로 할 수 있으나 접경지역의 경우는 내각에서 결정토록 하여 신증을 기했다. 이 경우 연방철도의 적자분에 대해서는 연방정부예산으로 보상을 해주고 있으나, 예산낭비를 줄이기 위해 특히 인구밀도가 적은 지역의 경우, 철도 이용보다 도로의 이용을 장려하였다.

(라) 동·서독 교통망 확충 프로젝트의 공동 추진

동·서독은 기본조약 제7조 3호에 대한 추가의정서를 통해 1972년 5월 26일 조약상 합의된 교통분야의 협력을 확대하고 강화할 것에 합의하였다. 1974년 동독정부는 서독정부와 교통문제에 관한 추가적인 회담을 할 용의가 있음을 선언했고 동년 12월 9일 베를린 왕복철도와 도로와 같은 교통로 확장과 개선을 위한 제안을 했다. 이에 서독정부는 서베를린과 서독과의 통행로 연결에 큰 의의를 부여했기 때문에 12월 9일자 동독의 제안을 4대국 협정과 그 추가합의사항 체결 이후 가장 긍정적인 제안으로 받아들였다.

1975년 12월 19일 동·서독은 수차례 회담을 거친 후 통과로 확충 및 개선에 관한 합의에 도달했다. 동독정부는 Marienborn과 Berliner

⁵⁵ 국도보수유지의 경우 5년마다 보수·유지가 필요한 곳을 선정, 그 계획에 따라 우선 순위를 정하여 실시하도록 되어 있었다.

I
II
III
IV
V
VI

Ring간의 고속도로를 보수(노면보수, 일부구간 6차선화)하며, 프로젝트의 총 경비 4억 500만 마르크 중 서독정부가 2억 5,950만 마르크를 부담할 것에 합의하였다.⁵⁶

동·서독은 이러한 공동 프로젝트에 대한 관심이 동일하게 대단했는데, 서독정부는 베를린과 서독간의 연계성에 의의를 두었던 반면, 동독은 특히 전략적 의의가 큰 도로의 일부가 서독으로부터 재정지원된다는 점에서 큰 의미를 두었다.⁵⁷

위의 형태와 비슷하게 Berlin-Hamburg간의 제2차 교통프로젝트를 위해 동독은 1978년 서독과 회담을 개시하고 1980년부터 공사에 착수했다. 동·서독정부간의 회담 내용 중 주된 쟁점사항은 자금조달문제와 노선확정문제였다. 1978년 11월 16일 5개월에 걸친 회담 후 ① 북부 고속도로의 건설, ② 베를린 남부 Teltow이하의 재개, ③ 1980년부터 1989년까지 통과일괄금을 기존 4억 마르크에서 5억 2,500만 마르크로 인상, ④ 동독의 서독제 현대식 건설장비 구입을 위한 1억 마르크 지원과 같은 공동 프로젝트에 대한 합의를 이루었다.⁵⁸

⁵⁶- 이러한 합의에 대한 서독 내에서는 찬반양론이 있었는데 비판의 요지는 도로공사 전문가들의 견해에 따르면 동독은 기술적으로 15년이나 낙후되어 고속도로의 건설경험이 없는데도 불구하고 동독에게 건설을 위임한다는 점과, 서독측 재료가격과 임금에 기준한 서독수준의 건설비용의 계산이 너무 높아 재정지출이 과다하다는 주장을 폈다. 찬성하는 측은 동독이 애당초 회담제안과는 달리 프로젝트 비용의 35% 참여의사를 밝혔기 때문에 서독측으로서도 비교적 생산성이 있는 거래이자, km당 예정가격이 서독의 국내가격보다 저렴하다는 점을 들었다. 즉 전장 150km의 Helmsteht-Berlin간에 합의된 1km당 합의비용은 267만 마르크나 서독의 경우 약 400만 마르크가 소요된다는 주장이었다. 따라서 서독정부는 동독정부 측의 부담을 제한 매 km당 170만 마르크만 지불하면 된다는 것이었다.

⁵⁷- 1975년 12월 초 COMECON 회원국은 Budapest에서 회동, 동구권과 서구권간의 교통망 확충을 논의했는 바, Marienborn과 Berliner Ring간의 고속도로 확장은 바르샤바와 모스크바로서도 동서 교통로 확장에 중대한 의의가 있음을 인정하였었다. 이는 고속도로의 서부 연장선이 곧 Helmsteht-Berlin간의 고속도로의 일부였기 때문이었다.

⁵⁸- 서독정부는 향후 10년에 걸쳐 비용을 부담하되 그 중 12억 마르크는 고속도로 건설

이러한 동·서독간의 합의는 베를린의 통과교통의 개선, 통일독일 이후를 염두에 둔 경제성 있는 사회간접자본의 구축이라는 측면에서 긍정적으로 평가되었으나, 서독이 부담하는 재정적 측면에서 기본조약 체결 이후 최대규모였다는 점에서 지나쳤다는 비난의 대상이 되기도 했다.

이와 같은 서독정부의 호의에 동독은 ① 서독인들의 동독방문시 산재연금수령자에 대한 최소환전 면제, ② 더 많은 정치범을 서독으로 석방, ③ 유로수표와 크레딧 카드의 동독 도입 등의 반대급부를 제공했다.

3. 통일 후 동·서독 교통망 확충을 위한 노력⁵⁹

가. 동·서독간 단절 교통망 연결

1989년 11월 9일 동·서독간의 국경이 개방되면서 동독과 서독간의 교통망 연결이 가장 시급한 문제로 대두되자, 서독정부는 즉각적인 조치를 발동, 우선 국경 근처에 약 200여 개의 도로를 연결시켰다. 동시에 교통위원회는 국경통과시 행정절차(여권소지, 물품소지 증명서, 지정통과로 등)를 폐지하기로 합의했다. 이어 보다 체계적인 문제해결을 위해 1990년 1월 9일 동·서독은 공동으로 ‘교통망위원회’를 출범시켜, 단절된 교통망의 연결 및 복구를 위한 긴급 프로그램을 수립했다. 이는 통일독일 교통망 구상의 기초가 되었다.

1990년 5월 3일 동·서독 교통장관은 긴급조치 프로그램에 합의하게 된다. 그 주 내용은 철도의 경우 베를린 시내의 전철, 지하철 포함하여 단절되었던 선로 복구와 독일제국철도망(동독)의 선로를 보수하는 것

에, 1억 9,000만 마르크는 Teltow 운하 및 통과로의 운하개선용으로 부담하기로 했다.

⁵⁹-이 부분은 최연혜, “EU의 철도정책과 동·서독 철도통합,” 미발표 논문(2005)의 일부를 참고·인용하였다.

이었다. 도로의 경우에는 동·서독을 연결하는 3대 대형 프로젝트⁶⁰의 추진과 약 130여 개에 이르는 국경부근의 도로 신설 및 보수에 관한 것이었다.

교통수단별 중점사업을 세분화하면 ① 질적으로 열악한 독일제국철도망에 대해 대대적인 선로보수를 실시하고, 비전철구간에 대한 전철화 추진, ② 주요 동·서 연결도로에 대한 재포장 및 차선 확충, 노면확장 등 개량작업, ③ 베를린으로 연결되는 내륙수로의 장애물 제거 작업, ④ 에어푸르트, 라이프찌히, 드레스덴 지역에 대한 신규항공노선 확충 등을 들 수 있다. 이와 같은 프로젝트를 추진하기 위해 서독정부는 1990년 중 3차례에 걸쳐 추가경정예산을 편성, 20억 마르크를 지원했으며, 그 외 여행교환기금에서도 약 10억 마르크를 추가로 배정했다.

나. 통일독일교통프로젝트 추진

1992년 독일정부는 「통일독일교통프로젝트(Verkehrsprojekte Deutsche Einheit)」와 「독일연방 교통투자계획 92(Bundesverkehrswegeplan 92: BVWP)」를 수립했다. 「통일독일교통프로젝트」는 독일정부가 통일 직후 마련한 교통인프라 구축 계획으로 1992년의 「연방교통투자계획 92」의 초안이라고 볼 수 있다. 독일정부는 1991년 4월 9일 동·서독 통일에 따라 가장 시급히 추진해야 할 프로젝트 17개(총 675억 마르크 규모, 9개 철도, 7개 도로, 1개 내륙해운 프로젝트)를 선정했다. 통일독일교통프로젝트의 핵심은 남북으로 편향되었던 교통축을 동·서간 연결을 강화하여 공동성장의 중요역할을 담당할 수 있도록 하는 것이었다. 또한 대형프로젝트의 추진을 통해 동독지

⁶⁰- 4번 고속도로(Thüringer-Zipfel), 72번고속도로(Hof-Plausen), 191번 국도(Elbebrücke-Domitz).

역 경기부양의 견인차 역할을 하는 건설업을 촉진, 실업 해소에도 기여하는 것이었다.

1992년 7월 독일 연방각료회의에서 의결된 「연방교통투자계획 92」는 2010년까지의 교통분야 사회간접자본 확충을 위한 청사진으로 ① 동독지역 교통인프라의 신속한 개선 및 유럽통합의 차원에서의 상호연계, ② 효율적인 복합수송체계의 구축, ③ 환경을 고려한 교통망 건설, ④ 교통 및 정보체계의 현대화를 지향하여 추진할 수 있도록 했다. 본 계획은 연방정부, 주정부 및 지방자치단체 차원에서 각각의 권한과 책임하에 추진되도록 했다. 17개 교통프로젝트의 조속 실현을 위해 독일 정부는 다음과 같은 장치를 확보했다. 첫째, 「교통투자계획촉진법(Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)」⁶¹과 「계획이행규정(Planverstellungsverfahren)」을 제정했다. 즉, 교통인프라 건설 프로젝트의 신속한 진행을 위해 행정절차를 통폐합, 폐지 또는 간소화하고, 공사와 관련하여 소송이 제기될 경우, 소송이 진행되는 동안에도 공사는 계속할 수 있도록 하는 동시에 관련부처의 담당업무와 관련, 정확한 일정을 정해주고 이를 반드시 지키도록 하고 체크하는 내용을 담았다. 이의 효율적 추진을 위해 철도, 도로, 내륙수로 등 3개 부문별로 별도 기획회사를 설립했다. 이들 기획회사들은 민간회사 형태로 계획수

⁶¹- 이 법은 교통계획기간을 단축시켜, 구동독에서의 도로 및 철도 계획·시행을 신속하게 하기 위한 것으로 철도계획은 1999년 말, 도로 및 타 계획은 1995년 말까지 효력을 가졌다. 그러면서도 계획의 진행과정에 환경과 자연보호가 타 요소보다 크게 강조되었다. 그러나 선형결정 등에 있어서 시민참여 특히, 공청회 등을 생략했지만, 모든 해당 시민은 선형계획에 대해 자신의 의견을 제시할 수 있도록 했으며, 각종 자료는 언제든지 제공될 수 있도록 법적으로 보장했다. 이 외에도 노선결정에 있어서 교통성 장관의 권한을 강화하여 계획확정절차를 간소화하고, 이 법의 시행기관인 연방행정법원의 심판을 단심으로 했다. 본 촉진법은 또한 토지수용에 앞서 이전의 소유권 문제가 발생할 것에 대해서도 언급하고 있는바, 계획의 긴급성으로 인해 개인의 이익은 유보되는 것을 원칙으로 하였다.



립부터 계획실천절차를 관장하고, 건설까지를 담당했다. (철도분야: 통일독일철도건설기획사, Planungsgesellschaft Bahnbau Deutscher Einheit, 도로분야: 독일통일 장거리도로 건설 및 기획사: DEGES, 내륙수로: 내륙수로건설청, Wasser-Straßen Neubauamt)⁶²

<교통분야 투자 내역>

「BVWP 92」에 따른 1991~2012년 사이의 총 투자액은 4,535억 마르크(239조 원)⁶³로 이의 53.5%에 해당하는 2,426억 마르크(133조 원)를 각종 교통시설의 새로운 건설에 투자하고, 나머지 46.5%인 2,109억 마르크(116조 원)를 시설의 개수 및 유지관리에 투자하는 것으로 나타났다. 한편, 교통수단별로는 도로부문에 38.9%, 철도부문에 39.7% 그리고 해운부문에 5.6%를 투자하고, 기타 지자체 지원 등에 15.8%를 투자하는 것으로 계획되었다. 그 외 지자체 재정지원 등을 포함할 경우, 1991~2012년 사이의 교통분야 총 투자액은 5,388억 마르크(296조 원)이다.

⁶²- 내륙수로의 경우에는 민간회사가 아닌 청으로 조직되었다.

⁶³- 이하 1 마르크 = 550원으로 환산한 결과이다.

<표 IV-5> 교통분야 투자규모(1991~2012년)

분 야	금 액(억 마르크)	비 중(%)
1. 철 도	2,136	39.7
2. 도 로	2,096	38.9
3. 해 운	303	5.6
소 계	4,535	84.2
4. 지자체의 재정지원	826	15.3
5. 기 타	27	0.5
총 계	5,388	100.0

출처: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, 1993.

『BVWP 92』에 나타난 교통망 확충계획을 살펴보면, 철도부문에 서는 유지관리, 개보수 (특히 구동독지역)와 전독일 고속철도망 건설과 계획기간 중 유럽고속철도망과 동유럽국가의 철도망과 연계되는 200km/h이상 속도의 노선 약 3,200km를 구축하는 데 중점을 두고 있는 바, 이는 유럽 교통중심지로서의 역할을 수행하기 위한 목적에서 비롯된다고 볼 수 있다. 도로부문의 투자는 기존노선의 확장에 중점을 두고, 4~6차선 고속도로의 비중을 기존의 1,300km에서 3,850km로 약 3배 정도 증가시켜, 총연장 약 13,100km에 이르게 할 의도를 나타내고 있다. 신설·확장구간의 35%가 『통일독일교통프로젝트(Verkehrsprojekt Deutsche Einheit)』에 의해 시행된다. 국도 부문은 국도투자계획의 약 70%인 약 330억 마르크(18.2조 원)를 5,200 km에 달하는 지역우회도로 신설에 투자된다. 이 중 약 3,700km는 구서독지역에 그리고 1,500km는 구동독지역에 투자될 예정이다. 해운은 서독지역과 베를린을 연결하는 데 약 40억 마르크(2.2조 원)가 투자될 예



정이며, 그 외에도 약 120억 마르크(6.6조 원)가 수로 건설 및 수심을 증가시키는 데 투자될 계획이다. 교통분야의 투자는 통일에 따른 총투자의 14.45%를 차지, 환경분야 투자 22.5%에 이어 두 번째로 많은 규모를 차지하고 있다.

상기 철도부문의 9개, 도로부문의 7개 그리고 수운부문에 1개 프로젝트 등 총 17개 프로젝트에 소요되는 총 투자액은 약 570억 마르크(약 31.3조 원)에 달한다. 이 총 투자액 중 철도부문에 300억 마르크(52.6%), 도로부문에 230억 마르크(40.4%) 그리고 수운부문에 40억 마르크(7.0%)가 투자된다. 총 570억 마르크 중 21%인 120억 마르크는 구서독지역에 그리고 79%인 450억 마르크는 구동독지역에 투자될 예정이다. 2004년 현재 『독일통일교통프로젝트』의 기 투자규모는 350억 유로이며, 이 중 65%인 250억 유로가 지출되었다. 17개 프로젝트 중 일부는 이미 완공되었고, 나머지는 공사가 진행 중이다.⁶⁴

⁶⁴- 2005년에서 2008년까지 건설 예정인 프로젝트는 ① 연방도로 A4, 글라우흐하우 오스트~호헨슈타인~에른스트탈 ② 연방도로 A38, 블라이헤르로데~브라이텐보르 비스 ③ 연방도로 A73, 코부르크~리히텐펠스 ④ 통일독일 교통프로젝트 제8.1번 뉘른베르크~에어푸르트 ⑤ 통일독일 교통프로젝트 제8.2번 에어푸르트~라이프치히/할레 ⑥ 통일독일 교통프로젝트 제17번 하노버~막테부르크~베를린 수로 등이다.



<표 IV-6> 동·서독 연결 프로젝트

구분	노 선 명	차선/폭	길이 (km)	확장/신설	소요비용 (백만DM)
철 도	1. 뤼벡/하게노프란드-로스톡-스트랄순트	-	262	시설개선	836
	2. 함부르크-베를린	복선화	270	확장	4,612
	3. 윌젠펠-잘쯔베델-스텐달	복선화	103	확장/신설	1,345
	4. 하노버-스텐달-베를린	-	247	확장	5,345
	5. 헬름슈테트-막테부르크-베를린	-	163	시설개선	2,115
	6. 아이헨베르크-할레	복선화	170	확장	383
	7. 베브라-에어푸르트	복선화	103	확장/신설	1,836
	8. 뉘른베르크-에어푸르트-할레-베를린	복선화	514	확장/신설	15,515
	9. 라이프찌히-드레스덴	-	115	확장/신설	2,675
고속 도로 · 국 도	10. 뤼벡-스테틴(폴란드국경, 국도)	2차선	286	신설	3,928
	11. 하노버-베를린-베를리너링	6	322	확장	4,271
	12. 베를린-뉘른베르크	6	373	확장	5,256
	13. 괴팅겐-할레(국도)	4	192	신설	2,127
	14. 할레-막테부르크	4	94	신설	988
	15. 카셀-아이제나하-괴어리츠	6-4	435	확장/신설	6,740
	16. 에어푸르트-슈바이푸르트-리히텐펠스	2	207	신설	2,359
수로	17. 하노버-베를린	-	280	시설개선	4,000

출처: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, 1993.

(1) 연방철도

1991년부터 2004년까지 연방철도 프로젝트에 투입된 금액은 약 119억 유로에 달한다. 2004년까지 9개 프로젝트 중 6개 구간이 완공되었으며, 개통된 신규구간은 다음과 같다.

- 통일독일교통프로젝트 제2번: 함부르크~베를린 구간
- 통일독일교통프로젝트 제3번: 울첸~슈텐달 구간
- 통일독일교통프로젝트 제4번: 하노버~베를린 구간



- 통일독일교통프로젝트 제5번: 헬름슈테트~막데부르크~베를린 구간
- 통일독일교통프로젝트 제6번: 아이헨부르크~할레 구간
- 통일독일교통프로젝트 제7번: 베브라~에어푸르트 구간

통일독일교통프로젝트 제1번은 부분 개통되었다(하게나우 란트~슈베린역 (a)~카를스회헤 및 립니츠~담가르텐 베스트~슈트랄즈운트).

통일독일교통프로젝트 제9번(라이프치히~드레스덴 구간)에서는 라이프치히~리이자 (a) 구간이 완공되어 1시간 반 거리가 1시간 거리로 단축되었다.

통일독일교통프로젝트 제8번(뉘른베르크~베를린 구간)에서는 할레/라이프치히~베를린 구간(통일독일교통프로젝트 제8.3번)의 95%가 완공되어 2006년 봄부터 구간안전속도인 200km/h로 운행이 가능하다. 부분프로젝트 에르푸르트~뉘른베르크(통일독일교통프로젝트 제8.1번) 구간과 라이프치히/할레~에르푸르트(통일독일교통프로젝트 제8.2번) 구간의 공사는 계속 진행되고 있다.

(2) 연방간선도로

통일독일교통프로젝트 연방간선도로 부문을 살펴보면, 2004년 말까지 연장 1,500km의 도로가 6차선으로 확장·부설되었으며, 2004년 말 현재 나머지 300km의 도로는 공사 중에 있다. 이로써 통일독일교통프로젝트는 75% 완료되었으며, 15%는 건설 중에 있다. 2004년 말까지 연방간선도로 부문에 총 1,080만 유로가 투자되었다. 주요 건설프로젝트를 살펴보면 다음과 같다.

- 하노버 오스트 교차로에서 베르더 삼각지까지 이어지는 6차선 고속도로 A2 개설공사를 완료·개통
- 고속도로 A10의 6차선 확장공사 역시 일부 구간을 제외 완료



- 막데부르크~할레를 잇는 4차선 도로 A14도 공사 2000년 완료
- 2005년 말까지 뤼베크~슈테틴을 잇는 고속도로 A20 완공 예정, 뤼베크~랑스도르프 구간과 노이브란덴부르크~우케르만 교차로 구간만 개통
- 베를린에서 뉘른베르크를 잇는 고속도로 A9의 6차선 확장공사
- 베를린 환상도로~헤름스도르프 교차로 구간
- 튀링엔/바이에른 주 경계선~뉘른베르크 교차로 구간, 아이제나흐~괴리츠 고속도로 A4 공사 완료
- 고속도로 A38(괴팅엔~할레)의 신설프로젝트와 A143(할레 서부 우회도로)의 신설프로젝트 완료
- 에르푸르트~슈바이ن푸르트 고속도로 A71과 쥘~리히텐펠스 고속도로 A73의 신설프로젝트는 진행중
- 고속도로 A71은 2005년 말까지 완공 예정
- 고속도로 A73은 기 완성

(3) 연방수로

하노버~막데부르크~베를린을 잇는 통일독일교통프로젝트 제17번 연방수로의 핵심은 중부지방운하, 엘베~하벨 운하와 막데부르크 수로 교차로다. 2003년 엘베강의 운하다리과 호헨바르테 수문이 완공됨으로써 2.5m 높이의 화물을 실은 선박이 베를린까지 연중 운항할 수 있게 되었다. 샤로텐부르크 수문 역시 2003년 가을부터 개통되었다. 통일독일교통프로젝트 제17번에 투입된 총 비용은 약 23억 유로이며, 이 중 절반이 2004년 말까지 지출되었다.

다. 교통분야 제도통합 및 구동독지역 지원체제 확립

(1) 연방교통부 통합

1990년 10월 3일 통일과 함께 독일정부는 베를린에 외청을 설치하여 구동독 교통부 청산작업을 추진했다. 한시적으로 설치된 베를린 외청은 청장(2~3급)을 비롯해 인원 150명으로 구성되었다. 청장은 총괄

I
II
III
IV
V
VI

은 하나, 부서감독권은 갖지 않았다. 구동독의 교통부는 중앙집권적 형태를 갖춘 방대한 조직이었다. 본부인원 1,450명에 산하기관 인력만 해도 12,000명에 달했다. 산하기관으로는 각종 연수원, 교통박물관을 비롯, 폴리클리닉, 고아원, 양로원 등이 있었다. 통일과 동시에 연방교통성으로 통합하면서 이양 가능한 업무 및 조직은 각 주정부로 이관되었다. 소규모단체(운전교습소, 전문대학 폴리클리닉, 고아원 등은 폐지되었다.

구동독 교통부의 인력 중 250명 정도를 선발, 청산작업에 투입하였고 이 중 60명은 서독연방법 등에 대한 기초연수(12주) 후 연방교통성에 근무하도록 했다. 구동독 교통부 산하 인력의 50~70%는 해당 주정부에서 흡수하고, 이들에 대한 인건비는 통일기금에서 지원했다.

(2) 교통관련 법제 통합

동·서독 통일에 따라 교통분야에서는 다음과 같은 통합이 이루어졌다.

우선 통일조약 제26조 제2항에 따라 예를 들어 독일제국철도에 속한 재산은 조약의 발효와 동시에 연방철도로 귀속되었다. 또한 통일조약 제28조 경제촉진 규정에 따라 신연방지역 경제성장과 체제전환을 위한 구체적인 조치 및 프로그램이 준비되었다.

두 번째로 서독연방법 적용에 관한 특별경과규정에 따라 동독법령의 개폐, 별도 기준에 따라 적용되는 법령, 계속 유효한 법령으로 정비되었다. 개폐되는 법령에는 「해난 조사법」, 지방자치단체 교통재원 조달법, 이·착륙시 항공기 안전을 위한 시설과 복무요구 비용징수 규정 등이 있고, 별도 기준에 따라 적용되는 법령에는 「연방철도법」, 「철도건널목법」, 「도로교통법」, 「항공교통법」, 「연방장거리도로법」, 「위험물운반법」 등

이 있었다. 그 밖의 동독법은 대부분 폐지되었으나 일부 기술규정 등은 존속되었다.

세 번째로 철도·도로 등 사회간접자본의 신속한 건설을 위한 지원법들이 제정되었다. 여기에는 기 언급한 ① 「신연방주와 베를린 주 교통망 계획수립을 위한 법률」, ② 「연방장거리도로확장건설법 및 선로확장법」, ③ 「투자계획이행규정」, ④ 「1994년 3월 고속도로 A20과 A11구간건설에 관한 법률」, ⑤ 「교통투자계획촉진법(Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)」 등이 있었다.

네 번째로 연방철도의 구조개혁과 관련해서도 신규법률 및 시행령이 제정되었는데, 여기에는 ① 5개 신규법률과 131개 시행령을 통한 연방철도의 구조개혁, ② 「연방철도 통합 및 개편에 관한 법률(철도구조개혁법 1993.12)」⁶⁵ ③ 「독일철도주식회사 설립에 관한 법률」(연방철도재산의 기업분야를 주식회사로 변경), ④ 「연방철도행정에 관한 법률」, ⑤ 「연방철도의 선로건설 및 자원조달에 관한 법률」(선로확장법), ⑥ 「일반철도법」(영업용 철도교통을 위한 규범 재편 및 모든 철도 수송업체에 선로망 개방 등)이 있다.

4. 시사점

동·서독간의 육상운송체계의 구축은 베를린이 육지 속의 섬으로 작용, 서독과 연결되어야 했던 점이 크게 뒷받침되었다. 베를린이라는 특수지역이 동·서독이 상호 접촉·교류할 수밖에 없었던 매개체 역할을 하였으며, 이를 통해 양독은 협력의 발판을 넓혀 나갔던 것이다.

⁶⁵ - 구서독의 독일연방철도와 구동독의 독일제국철도의 특별재산을 단일화하여 연방철도재산으로 통합하고 기업분야와 행정분야로 분류

I
II
III
IV
V
VI

상호 원활한 육로수송이 이루어지기까지 교통로가 비록 정치적인 차원에서 이용되는 사례도 있었지만 상호 협정을 체결, 이를 철저히 준수함으로써 극복해 나갔다.

동·서독간의 협력사례로부터 얻을 수 있는 시사점은 첫 번째로 교통로 개설도 중요하지만 교통로 개설에 따른 통행관련 제반사항을 명확하게 규정하여 준수했다는 점이다. 동·서독이 교통로의 운행계획을 철저히 수립하여 시행하고 수송에 이용되는 교통수단의 운행시간, 차량배정을 비롯하여 재난시 구호조치 등에 대해서도 합의를 이끌어 냈으며 상호 교통정보에 대한 교환이 이루어지도록 한 점은 경의선 철도 개통과 시범운행에 합의했음에도 불구하고 이를 지키지 않고 있는 남북한에 많은 시사점을 제공하고 있다.

두 번째로는 교통로의 원활한 운영을 위한 정부의 지원이 다각도로 이루어졌다는 점이다. 도로사용료 및 출입국 비자수수료를 일괄금으로 대체하고 화물운송료의 정부부담과 함께 통과로의 유지·보수에 상호 협력하였다. 그 밖에도 대규모 자금이 서독의 지원 아래 동·서독 연결 교통망 건설을 위해 투입되었다. 남북한의 경우에도 화물과 인적수송의 원활화를 위해 남북이 합의하는 형태의 육로 운송체계의 구축과 이를 위한 지원을 고려할 수 있을 것이다. 남북한은 이미 1992년 2월 발표된 『남북기본합의서』에서 ‘민족경제의 통일적이며 균형적인 발전과 민족전체의 복리향상을 도모’하기 위한 실천사업으로 다른 분야와 함께 남북간 철도·도로 연결 등에 합의한 바 있다. 또한 김대중 정부 이후 북한 지역의 사회간접자본에 대한 지원에 관심을 기울이고 있는 형편이다. 경의선 건설 또한 이와 같은 의도에서 추진되었으며, 개성공단 건설과 금강산 관광은 군사분계선을 가로질러 남북한을 육로로 연결하고 있다는 점에서 큰 의미를 갖는다. 그러나 그 통행은 동·서독과 비교, 아직도

많은 어려움과 절차상의 복잡성을 제시하고 있다. 남북한간의 육로를 통한 원활화와 효율성을 진작시키기 위해서는 개성공단 건설이 본격화 되고, 금강산 관광이 더욱 확대되어 이 지역을 통해 북한의 다른 지역까지도 연결되어야 할 필요가 있다. 이와 같은 곳에서의 기업이나 관광 활동은 남한과 절대적인 연관성을 가질 수밖에 없다. 이는 궁극적으로 서베를린과 서독과의 연결과 비슷한 효과를 가질 수 있을 것으로 판단 된다.

물론 육상 교통연결이 민간기업의 경협사업을 뒷받침하는 방향으로 추진될 것이 아니라 남북 경제협력에 다수 중소기업의 참여를 유도하기 위한 북한내 사회간접시설의 정비 및 확충이라는 차원에서 전개되어야 할 것이다. 이와 함께 실제로 교통로가 개설되기 위해서는 앞서 동·서독의 사례에서 살펴본것처럼 교통로 운영과 관련된 제반사항을 면밀히 검토하여 북한과의 합의를 이끌어 내어야 할 것이다. 그럼으로써 상호 이질적인 교통체계로 말미암아 빚어질 혼란을 최소화해야 할 것이다.

동·서독의 경험에 비추어 볼 때 향후 북한지역 교통로 건설과 남북한 연결은 다음과 같은 점에서 관심을 가져야 할 것으로 판단된다.

첫째, 통행협정은 동·서독간 최초의 국가조약으로서 향후 통일로 가는 길을 여는 역할을 하였다. 통행협정으로 통행로를 이용한 동독주민의 탈출과 동·서독 주민의 직·간접적인 접촉과 상호 문화교류로 인해 통일은 한층 더 수월해 진 것으로 판단된다. 따라서 남북한도 이러한 협정체결을 통한 통행로 구축이 우선되어야 할 것이다.

둘째, 협정이 국제법적인 구속력을 갖도록 하는 것이 북한이 향후 협정을 위반했을 경우 대처할 수 있는 하나의 수단이 될 수 있다. 동독은 협정체결 이후에도 동·서통행을 정치적인 압력수단으로 이용했다. 이는 통행서비스차원에서 볼 때는 신뢰도 및 안전성의 상실을 의미하는

I
II
III
IV
V
VI

것으로 이에 대한 보장이 절대적으로 필요할 것이다.

셋째, 동·서독의 경우와 같이 통과로를 탈출로로 이용할 경우, 북한은 이에 대해 민감한 반응을 보일 것인 바, 이에 대한 대응방안이 마련되어야 할 것이다.

넷째, 공동사업의 추진을 통한 통행로 확충방법의 모색이 필요하다. 동·서독의 경우 공동사업은 동독의 경제적 실익을 제공하면서 추진되었다. 남북한간에도 접경지역 및 배후 일부지역까지 재정적·기술적 지원을 통한 공동사업에 의해 통행로의 원활한 구축이 가능해질 것으로 판단된다.

다섯째, 통과교통에 대한 규정이 마련되어야 할 것이다. 북한지역으로의 교통로 연결은 중국과 러시아까지 연결됨을 의미하는 바, 통과교통개념을 도입, 북한과의 접촉없이 연결될 수 있는 방법을 모색해야 할 것이다.

여섯째, 이러한 제반사항들이 고려된 상태에서 먼저 남북간 통행협정이 체결되어야 하며, 이를 구체화하기 위하여 도로, 철도, 항만, 공항 등 각종 시설의 확충에 주력해야 할 것이다.

일곱째, 남북교류의 확대에 대비하고, 사회·경제·정치적 측면의 이질감의 신속한 극복을 위해서는 독일의 사례에서 보았듯이 북한지역 교통분야의 시설확충이 우선되어야 할 것이다. 여기에는 많은 투자 재원이 소요될 것이다. 단절된 구간의 경의선 연결에 소요되는 비용만이 아닌 복선화와 현대식 시설, 기타 교통로 연결과 개선에 만만찮은 비용이 소요될 것이다. 따라서 남한 재정능력과 북한지역 철도망의 노선별 특성 및 향후 수송능력을 전망하여 투자 우선순위를 결정하고 투자재원 확보를 위한 다자간 국제협력 방안을 수립해야 할 것이다.

마지막으로 연결 교통망 건설에는 환경보호를 각별히 염두에 두어야

할 것이다. 독일은 통일 후 구동·서독의 생활수준의 격차해소와 서방기업들의 구동독지역에 유치를 위해 교통망확충의 필요성을 통일에 따른 중요한 요소로 인식하였으며, 이러한 조치가 곧 동독을 포함한 전 독일의 신속한 경제회생의 지름길이라고 생각하였다. 이들 교통시설의 신속한 확충을 위해 앞서 제시한 여러 가지의 제도와 계획을 수립하여 시행한 것으로 나타났다. 이 과정에서 가장 중요한 요소로 나타난 것은 환경보호 문제였다. 신속한 완공을 목표하는 각종 사업의 시행과정에서 흔히 간과하기 쉬운 환경문제를 가장 중요한 문제로 다루었다는 것은 우리에게 시사하는 바가 크다.

동·서독간의 교통분야 연결은 독일 통일의 통행로 역할을 했다. 동독 주민간의 동질성을 제고했으며, 서독의 실상을 알리는 수단이 되었다. 남북한 교통로 또한 북한을 개혁·개방으로 유도할 수 있는 절대적인 역할을 할 수 있도록 해야 할 것이다.

I

II

III

IV

V

VI

V

남북 물류·운송분야 활성화
및 협력방안



1. 기본방향: 남북한 물류체계 연결 및 개발

남북한 물류·운송분야의 활성화를 위해서는 육·해상 수송로를 연결·통합하여, 교역과 경제사업을 위한 간선교통망으로서의 기능을 수행할 수 있도록 하는 일이 가장 중요하다. 이는 북한 경제의 회생과 더 나아가서는 남북한 경제공동체 형성을 위해서도 필요한 작업이다. 그러나 이를 단기간에 한꺼번에 이루는 것은 불가능하다. 먼저 북한의 항만과 대도시를 연결하는 남북간간 물자 수송용 철도·도로로써 단절된 남북 도로·철도망을 연결하는 한편, 장기적으로는 동북아 및 유라시아 대륙과 연계되어질 수 있도록 구축하고, 동북아 물류거점을 확보하는 방향이 되어야 할 것이다.⁶⁶ 구체적으로는 다음과 같은 단계별 접근이 필요하다.

첫 번째 단계에서는 경제협력거점으로 개발된 북한의 특구지역과 그와 같은 가능성이 있는 지역을 중심으로 동·서해 양대축을 물류수송로로 연결하는 것이다. 동해축은 동해선을 따라 금강산~통천·원산(함흥)~나진·선봉(청진)지역으로 연결하고, 서해축은 경의선을 따라 개성~남포(평양)~신의주지역으로, 철도·도로를 연결하는 일이 바람직하다. 특히, 라·선지역은 무역기지로 개발할 수 있도록 러시아와 연결하고, 신의주지역은 동북 3성을 비롯, 중국경제와의 협력창구로서 중국 '단둥' 지구와 연계될 수 있도록 하는 것이 효율적이다. 중국과 러시아와의 연결은 수출시장으로서 큰 잠재력을 갖고 있는 중국 및 러시아와 육로를 통한 직접 교역이 가능해지기 때문에 교통망의 구축은 큰 의미

⁶⁶- 서울~신의주, 동해안 노선을 「아시아하이웨이」와 연결, 동북아 및 유라시아 대륙과 통합도로망을 구축하고 한반도횡단철도와 시베리아횡단철도를 연결, 한반도를 동북아 물류중심지로 육성하는 방안을 모색해 볼 필요가 있다.

I
II
III
IV
V
VI

를 갖게 된다. 이를 위해서는 개성~평양~신의주간 철도·도로의 개보수, 금강산~원산~라·선을 연결하는 도로의 확장·정비가 필요하다.⁶⁷

그 다음 두 번째 단계에서는 남북한 연계를 위한 우선 복원 대상구간으로서 도로는 이미 건설 완료된 문산~판문점~개성을 있는 국도 1호선, 동해안의 간성과 장전을 연결하는 국도 7호선의 개통과 함께 철원~평강의 국도 3호선을 연결할 필요가 있으며, 장기적으로는 교통수요에 따라 국도 5, 31, 43호선을 연결하는 방안을 강구할 필요가 있다. 철도의 경우는 현재 완료된 개성~문산을 연결하는 경의선과 함께 철원~평강~북계를 연결하는 경원선을 우선 복구해야 할 것이다.

마지막으로 세 번째 단계에서는 동북아지역과의 연결이다. 한반도는 동북아지역의 대륙과 해양을 이어주는 역할을 담당할 수 있는 지리적 이점을 확보하고 있다. 따라서 북·중 국경지대가 대륙 전진기지로서의 역할을 할 수 있도록 그 잠재력을 제고시키는 방향으로 물류체계를 구축해 나가야 할 것이다. 북·중 국경지대에는 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 바이칼-아무르철도(BAM), 몽골통과철도(TMGR), 만주통과철도(TMR) 등 해양과 대륙을 연결하는 교통망이 존재하고 있어 이와 같은 교통망 체계를 남북한과 연결시켜 북한지역의 대외개방과 주변국들과의 상호교류·협력에 도움을 줄 수 있어야 할 것이다.

한편, 남북한 해상운송체계의 재정비도 필요하다. 잘 알려졌듯이 북한의 해상운송체계는 매우 폐쇄적이다. 상업적 고려보다는 정치·외교

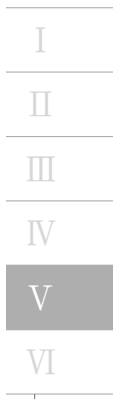
⁶⁷ 경의선 구간에서 가장 문제가 되는 지역은 안주~신의주(149km) 구간이다. 이 구간은 북한에서는 1급 도로이지만 선형이 나쁘고 차선폭이 좁다. 이 도로를 정비하기 위해서는 기존의 고속도로인 도로위계를 맞추어 양방향 4차선의 고속도로로 건설하는 것이 바람직하나, 건설비에 대한 부담을 고려, 기존도로의 정비 등을 통해 임시적인 통행로를 확보하는 것도 대안일 것이다.

적 고려에 의해 크게 영향을 받고 있다. 이와 같은 해상운송체제에서는 물류의 활성화와 채산성 제고가 불가능하다. 이를 개선하기 위해서는 무엇보다도 항로개설 및 항로운영의 자유화가 이루어져야 한다.⁶⁸ 이와 함께 남북항로를 중국, 일본, 러시아 등 제3국 항만과 연계하는 것도 바람직하다. 이를 위해서는 남북항로를 국내 연안항로에 편입·통합 시키는 방향으로 항로개설 및 운영을 자유화할 필요가 있다. 남북해상 운송체제가 기존의 국내 연안운송체제와 통합될 경우, 항로별로 다수의 항만들을 순항하는 형태의 항로가 개설될 것이며, 운송거리도 늘어나게 된다. 그렇게 된다면 화물의 확보가 쉬워지며, 장거리 운송에 따른 비교우위를 가진 해상운송의 특성을 살릴 수 있어 채산성이 크게 향상될 수 있다.⁶⁹ 남북한 해상운송의 활성화는 남북경협외의 물류 효율화와 물류비용의 절감을 가져옴으로써 남북경제의 발전에도 기여하게 될 것이다.

북한지역 물류기반시설의 개발은 북한의 경제회생과 남북경제공동체 형성, 동북아지역의 경제협력이라는 거시적 목표하에 추진해야 할 것이다. 앞서 언급한 바와 같이 경의선·동해선 철도·도로 연결과 같은 남북 접경지역 경제특구 활성화를 위한 물류기반시설의 개발과 함께, 북·러, 북·중, 북한통과 수요에 대비한 물류기반시설의 개발·확충이 요구된다. 개성공단과 같은 경제특구 활성화를 위한 물류기반시설의 개발은 인천~개성~남포 등을 연결하는 남북한 서해연안지역과 다렌, 칭따오 등 중국 동부연안지역과의 연계를 위해서도 중요하다. 이를 통해 개성공단이 환황해권 경제협력벨트의 남북 연결 고리로서 역할을 할

⁶⁸- 정봉민, “남북한 해운항만물류 부문 협력방안,” 『남북한 해양수산 협력방안 세미나』 한국해양수산개발원 남북정상회담 기념 학술세미나, 2007.10.8, p. 53.

⁶⁹- 위의 글, p. 54.



수 있기 때문이다. 즉, 중국의 성장을 견인하고 있는 중국의 동부해안지역과 우리의 서해안지역을 하나의 경제권역으로 연결하는 거점으로 활용할 수 있다. 개성은 인천을 포함한 남한의 수도권과 평양·남포지역을 연결시켜주는 남북경제 교류협력, 나아가 동북아 경제협력의 결절지로 자리매김할 수 있다. 개성이 이와 같은 기능을 제대로 수행할 수 있기 위해서는 물류, 특히 남북교통망의 역할이 절대적이다. 물류기반시설이 개발·연결되면 수송시간 및 비용 절감 등으로 남북간의 경제협력뿐만 아니라 동북아 경제협력 확대에 크게 기여하게 될 것이다. 러시아의 극동 및 시베리아지역의 풍부한 자원과 에너지를 실어 나르는 수송로가 확보되고, 극동 및 시베리아의 자원과 에너지개발에 다자협력의 가능성도 높아지게 된다.

2. 남북한 출입제도 개선방안

남북한 경제협력의 확대와 대북지원 물자의 증가 등으로 남북한 물동량은 급증하는 추세에 있다. 남북교역은 남북교통망이 연결될 경우 물류비 절감 차원에서 상당한 물동량이 육상수송으로 전환될 수 있을 것으로 예상된다. 경의선 등 철도·도로 단절구간이 복원·개통될 경우, 예를 들어 평양지역에서의 임가공 교역의 상당 부분이 도로·철도로 전환될 것이다. 앞서 언급했듯이 개성공단사업의 활성화에 따라 남북한 육로 수송도 크게 증가하고 있는 실정이다. 이런 점에서 남북한간 육상 인적왕래 및 물동량의 원활한 처리를 위해서는 장기 차원에서의 대책이 요구된다. 본 절에서는 남북출입절차와 관련, 문제점을 검토하여 개선 방안을 마련함으로써 남북 인적왕래 및 교류협력사업 활성화에 기여하고자 한다.

가. 남북출입(통행·통관) 절차의 근본 문제

「남북교류협력에관한법률」에는 남북간 거래를 민족내부거래로 규정하고 있음에도 불구하고 남북출입관련 제도는 지나치게 대외교역 및 외국을 기준으로 이루어지는 경향이 크다. 또한 「남북교류협력에관한법률」에는 출입, 관세, 검역 등 업무처리에 관한 구체적 규정이 결여되어 「출입국관리법」, 「관세법」 등을 준용함으로써 출입업무처리에 혼선을 야기하고 있는 실정이다. 남북출입에 관한 책임(출입장소지정, 출입심사공무원 지정 등)도 통일부장관이 지고 있으나, 관세청, 법무부, 보건복지부 등 심사관련 부처는 독립적으로 업무를 수행, 원활한 업무수행에 지장을 주거나 인력의 낭비를 초래하고 있는 것으로 파악되고 있다. 출입제도 및 절차, 출입시설 배치, 인적왕래 및 물류유통 등 교류협력시스템 측면에서의 문제점을 논의하면 다음과 같다.

현재 개성공단 출입 인원은 사전단계로 초청장(민경련) 및 방문증명서(통일부) 발급, 입경 48시간 이전까지 군사분계선 출입계획에 입경 및 출경일시를 신고하도록 되어 있으며, 출입차량은 수송장비운행승인(통일부), 통행차량증명서(세관)를 발급받고, 인원 신고방식과 동일하게 군사분계선 출입계획에 입·출경 계획을 신고하도록 되어 있다. 그리고 출입 당일에는 사전에 제출된 군사분계선 출입계획 시간대에 맞추어 ① 남북출입사무소(남측 통행검사소), ② 남북 양측 군부의 안내에 따라 군사분계선 통과, ③ 북측 통행검사소 입경수속을 거쳐 개성공단을 출입하게 된다. 남북출입사무소에서는 출발신고서(도착신고서)를 작성하여 방문증명서와 함께 제시하고 휴대품 검사(세관), 출입심사(법무부)를 받게 된다. 이어 남북 군사분계선에서는 출입 48시간 전까지 입·출경일자(시간), 차량번호, 적재물자가 각각 기재된 “군사분계선 출입계획”을 받고 이것이 남측 군상황실에 제출되면, 남측 군상황실에서는 이를 북측 군상황실

I

II

III

IV

V

VI

로 통보한 후, 양측 군부의 안내차량 인도하에 정해진 시간대에만 군사분계선을 통과시키게 된다. 그 다음 북측 통행검사소에서는 입경인원의 초청장 유무를 확인하고 북측 세관의 휴대품 검사 후 통과시킨다.

한편, 물자 반·출입과 관련 남측세관에서의 통관은 다음과 같이 이루어지고 있다. 『남북교류협력에관한법률』 제13조에서 규정하고 있는 반·출입 승인대상에 해당되는 품목인 경우에는 사전에 통일부장관의 반·출입 승인을 득한 후, 반·출입 화물운송차량의 군사분계선 출입계획을 48시간 이전에 제출하도록 되어 있다. 통관절차는 “개성공업지구반출입물품및통행차량통관에관한고시(관세청)”에 따라 ① EDI 전산망을 통한 수출입 신고(송품장, 포장명세서, 가격신고서 등 첨부) ② KT-net을 통한 화물적하목록 제출 ③ 원산지 신고(반입의 경우) ④ 보세장치장에서 세관의 물품검사를 거치는 것으로 되어 있다. 북측세관은 『개성공업지구 통관에 관한 합의서』 및 『개성공업지구 세관규정』에 따라 ① 물자 반출입 신고 → ② 세관검사·봉인 → ③ 통관 등 비교적 간소화된 표준 3단계 물자반출 절차를 수립·시행하고 있다. 먼저 물자 반·출입 신고는 반출 1일전까지 관리위원회를 경유하여 제출받고 있으며, 세관 검사 봉인은 공업지구 세관에서 도착지 또는 출발지 현장에서 물품 검사 실시 후에 하고 있다. 그 다음 운송차량이 통행검사소에 도착하면 봉인 이상 유무 확인 후 통관시키는 절차를 시행하고 있다.

남북출입(통행·통관) 절차의 가장 큰 문제점은 개성공업지구 육로출입의 특수성을 전혀 고려하지 않고 국제교역상 공항이나 항만 출입에 통용되는 『출입국관리법』, 『관세법』상의 통행·통관절차가 준수되고 있는 점이다. 이는 북한 당국의 문제가 아니라 남한 당국에 의한 남북한 물류분야의 활성화를 저해하는 요인이라고 할 수 있다. 남한 당국은 남측과 개성공단간 출입이 지정된 통로를 통해 연결되고 울타리로 격리된

일정규모 내에 한정되어 있음을 전혀 고려하지 않고 있다. 남북한간에는 교역물품에 대한 관세가 적용되지 않음에도 불구하고 개성공단 반·출입 물품에 대해 관세의 부과·징수 및 수출입 물품의 통관절차를 규정하고 있는 「관세법」이 적용되고 있다⁷⁰⁾는 것은 이해하기 어려우며, 화물의 반·출입이 수출입 신고와 같이 서식이 매우 복잡하고 어려워 관세사가 대행하고 수출입 면장을 발행하는가 하면, 세관검사 및 운송에 있어서도 국제 컨테이너 운송원칙을 적용하는 것은 개성공단을 명백한 국제법상의 역외지역으로 간주하고 있음을 증명하는 것이라고 할 수 있다.

두 번째로 남북출입 절차의 문제점은 군사분계선 통과에 따른 절차의 복잡성 문제다. 군사분계선 출입계획은 현행 개성공업지구 출입절차 중 가장 복잡하고 불합리한 절차로 인원·차량·물자 등의 이동을 제한, 개성공단에서의 생산 활동과 개성공단 건설 사업에 큰 지장을 초래하고 있다. 예를 들어 ① 출입 36시간 이전에 입경계획(남→북: 인원, 차량, 물자 포함) 및 출경예정계획(북→남: 인원, 차량, 물자 포함)을 남측 군상황실에 송부하고, 출입 24시간 이전에 남측 군상황실에서 북측 군상황실에 통보하는 절차를 비롯, ② 출경계획(북→남)에 변동이 발생한 경우, 변동사실(출경일자 등)을 남측 군상황실에 통보하고 남측 군상황실에서 북측 군상황실로 재차 통보하며, 북측 군상황실의 승인이 있을 이후에야 출경이 가능한 점, ③ 입경 당시 7일 후 심지어 15~30일 이후의 상황을 미리 예측하여 출경계획을 사전에 신고하게 하거나, 사정변경에 따른 변경절차가 매우 복잡한 점을 들 수 있다.⁷¹⁾

⁷⁰⁾ - 2005년 3월 관세청에서는 개성공업지구에 적용되는 「개성공업지구반출입물품및차량통관에관한고시」를 제정·시행하고 있으나, 인접지역 육로운송의 특수성이 전혀 반영되지 못하고 국가간 통용되는 통관절차 적용하고 있다.

⁷¹⁾ - 통일부, 「남북출입절차 및 제도 개선대책(안)-개성공업지구 출입을 중심으로」 미발간 보고서(2006).

I
II
III
IV
V
VI

나. 개선방안

(1) 민족내부거래에 준하는 출입조치로의 전환

남북관계는 국제차원에서는 유엔에 동시 가입한 국가간의 관계이나, 남북 당사자 사이에는 “통일을 지향하는 과정에서 이루어지는 특수관계”를 형성하고 있다. 따라서 모든 거래는 내국간 거래에 준해서 이루어져야 할 당위성을 가지고 있다. 『남북관계발전기본법』에서도 “남한과 북한간의 거래는 국가간의 거래가 아닌 민족내부의 거래로 본다”라고 규정(제3조 제2항, 2006년 6월 30일 시행)하고 있다. 그럼에도 불구하고 출·입경 절차를 포함한 남북한 사이에 이루어지는 거래가 국제교역이나 거래에 의해 이루어지고 있는 측면이 강하다. 따라서 대북교역 및 인적왕래에 대한 출입·관세·검역 사항을 민족내부거래를 기준으로 적용하는 조치를 추진하는 것이 바람직하다. 그러나 본 조치의 단기적 시행이 어려운 점을 감안, 우선 개성공단 및 금강산지역을 출입하는 남한의 인적·물적 왕래에 대해 우선 적용하는 것이 바람직할 것이다. 즉, 개성공단 및 금강산지역으로의 입·출입은 민족내부거래를 적용, 자유왕래할 수 있도록 제반 조치를 강구하는 것이다. 이 경우, 남북출입관련 업무의 상당 부분을 생략, 업무의 효율화를 가져올 수 있을 것이다. 개성공단 및 금강산지역 이외의 북측 지역을 입·출입하는 인적·물적 왕래에 대해서도 현행 제도의 대폭적 개선이 이루어질 수 있도록 하는 것이 바람직하다. 이의 세부적 시행을 위해서는 관련 T/F를 구성, 제반사항을 검토하여 확정해야 할 것이다. 또한 대외적으로도 남북교역을 내국간 거래로 인정받을 수 있도록 하는 노력이 필요하다.



(2) 남북출입통합관리시스템 구축

남북출입관리와 관련된 사항을 각 부처별로 관장하는 업무로 독립시키지 않고 각 부처업무가 하나의 통일된 체제하에 관장될 수 있도록 별도의 직제 하의 운영을 고려할 필요가 있다. 이를 위해서는 남북출입관리사무소 직제 규정을 신설, 통일부에서 별도 운영할 수 있도록 하는 것이 바람직할 것이다. 그 밖에도 남북출입관리사무소 독립 직제 운영을 가속화하기 위해서는 무엇보다도 남북출입통합관리시스템을 구축·운영할 필요가 있다. 즉, 남북출입통합시스템과 각 부처별 업무를 체계적으로 연동시키고 일원화하여 출입관련 업무를 일원화(one stop service)할 수 있도록 하되, 전산을 통한 업무 처리에 중점을 두어야 할 것이다.

(가) 남북출입사무소의 통합직제로의 개편

남북출입관련, 통행·통관이 국제교역상의 준칙을 따르지 않고 민족내부거래에 상응하는 절차로 간편화가 이루어지게 하기 위한 가장 효율적인 방법은 남북출입사무소의 직제를 하나로 통합하는 것이다. 즉, 종래의 수출입이나 관세법에 따른 직제에서 민족내부거래에 준한 직제로 개편, 일반적인 CIQ개념이 아닌 민족내부거래에 따른 출입절차의 간소화가 이루어지도록 하는 것이다. 이를 위해서는 통일부장관이 남북출입관련 공무원의 지정·배치·해지할 수 있는 출입사무소 운영규정을 제정⁷²하고, 출입관련 각종 준용규정을 개정(교류협력법 시행령)하거나 대체하는 출입업무 처리지침을 제정할 필요가 있다.⁷³ 더 나아가서는

⁷²- 출입사무소를 단일 기관으로 통일부 직제화(단일 기관장 체제)하고 출입사무소 직원(타 부처 직원 포함)은 통일부장관이 임명할 수 있도록 하며, 출입 통행량 규모에 따른 단계별 직제·인원의 조정이 이루어질 수 있도록 하는 것을 검토해 볼 수 있다.

「남북관계발전법」 시행령 제정시 통합직제 등에 관한 규정을 반영할 수 있도록 하는 것도 바람직하다. 이와 함께 출입절차의 간소화 방안, 남북관리구역 통행방법 등에 관한 개선안, 출입관련 전산시스템의 보완·개선방안 등도 마련해야 할 것이다.

(나) 출입제도 및 절차의 간소화

남북 물류활성화를 위한 출입절차(통행·통관)제도 개편은 다음과 같은 관점에서 추진되어야 할 것이다.

첫째, **제출 서류의 단순화 작업**이다. 남북출입 인원 및 물자를 규제하는 법규정(고시, 훈령 포함)은 총 48건 이상에 달하고 있다. 이 중 구비·제출하는 서류만 하더라도 인원 및 물자에 따라 각각 다르나, 총 12건/39여종 이상이 된다. 제출 서류의 종류가 과도한 것은 남북출입 관련 정보가 관계기관간 일괄처리(one stop service)되지 못하고 각 부처별로 민원인에게 개별적으로 서류제출을 요구하고 있기 때문이다. 예를 들어 「북한물품반출입승인서」, 「반출입관련사업계약서」, 「무역업고유번호 부여증사본」, 「사업자등록증사본」 등은 중복 발급받아야 한다. 출입업무의 일괄처리가 이루어질 경우에는 제출서류의 대폭적인 간소화가 이루어질 수 있다. 필요한 서류 이외는 과감하게 생략할 수 있도록 추진되, 이를 위한 심사 T/F를 한시적으로 운영할 필요가 있다.

둘째, **방북증 발급제도의 전환**이다. 북한지역 방문자에 대해 별도의

73- 「남북교류협력법」은 법체계상 과도한 포괄위임규정, 광범위한 타법의 준용규정 등 문제점 있어 「출입왕래절차규정」 외 전반적인 검토가 필요한 실정이다. 전반적인 검토를 하되, 출입·왕래관련 규정을 우선 개정할 것인지, 전면적인 개정을 추진할 것인지에 대해서는 전략적인 판단이 필요하다. 「남북교류협력법」에 의해 준용되는 법률 중 남북간에 필수적으로 적용해야 할 법률과 간소화 내지 생략가능하고 타당한 부분을 우선적으로 파악할 필요가 있다.

방북증 발급없이 현행 여권을 사용할 수 있도록 하거나 복수의 방북증을 발급, 사용할 수 있도록 함으로써 비용 낭비를 없앨 필요가 있다. 즉, 방북 목적에 따른 방북 증명서를 발급하는 제도를 폐지하고 여권을 사용할 수 있도록 하는 것이다. 개성공단 근로자의 경우에도 복측 초청 기간에 관계없이 방북증 발급하거나, 여권으로 대체할 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

셋째, **출입절차의 시스템화**이다. 출입절차의 시스템화는 출입절차 간소화를 위한 관건이다. 이를 위해서는 다음과 같은 부분별 대안이 요구된다. ① 먼저 승인신청 창구 일원화 및 양식 간소화를 할 필요가 있다. 즉, 육로운송과 관련된 현재의 분산된 각종 승인신청 접수창구를 일원화하는 것이다. 예를 들어 통일부장관의 「수송장비운행승인신청서」, 북측 차량운행사무소장의 「차량운행허가신청서」(공업지구 관리기관의 자동차통행증 신청서), 남북간 통행차량등록서, 민통선 출입계획의 제출창구를 차량운행사무소로 일원화하여 일괄처리(해당기관에 서류송부)하는 것이다. ② 민원의 신속한 처리를 위해 신청서 및 증명서를 소정양식으로 통일하고, 남북간 차량운행의 각종 신청서 및 첨부서류를 법정양식으로 통일하여 간소화하는 것이 필요하다. ③ 차량부착표지는 남북도로운영협의회에서 소정양식으로 합의(「차량운행합의서」 제4조 제5항)하고, 통일부장관의 「수송장비운행승인서」 교부는 남측 출입사무소장에게 승인·통보로 대체 운영하는 방안을 도입하는 것이 합리적일 것이다. ④ 그 다음으로 차량운행 및 통행관련 절차를 간소화하는 것이다. 현행 「남북사이의 차량운행에 관한 기본합의서」 제4조에는 “상대측 지역에서 차량을 운행하고자 하는 자는 운행기간, 구간 등에 관하여 사전에 상대측 분계터미널 책임자 또는 상대측 당국으로부터 운행허가를 받아야 하며, 이에 대한 세부사항은 협의회(남북도로운영협의회)

I
II
III
IV
V
VI

에서 합의”하여 정하도록 되어 있다. 또한 “상대측으로부터 운행차량 운행허가 신청을 접수한 측은 운행차량의 군사분계선 통과와 남북관리 구역 출입에 따른 군사당국과의 합의절차를 거친 후 (상대측에) 운행허가서를 교부”하도록 되어 있다. 운행허가서의 교부 간소화를 위해서는 기본적으로 상대측에 통보하는 『통행차량등록명부』 및 『방문 인원·차량, 물자 출입계획』을 활용하여 『운행허가신청서』 제출 및 운행허가서 교부 절차를 생략 또는 간소화하는 것이 바람직할 것이다. 이를 위해서는 구체적으로는 다음과 같은 방안을 고려해 볼 수 있다. 제1방안으로는 모든 절차를 생략하는 것이다. 즉, 최초 승인한 서류(초청장)로 갈음하되, 북측에서 개인에게 발송하는 최초 승인 서류(초청장)에는 차량에 대한 운행 목적, 운행구간, 유효기간 등 세부사항 없이 포괄적으로 방문 승인 내용만 있는 바, 초청장에 이와 같은 내용을 보완, 당국간에 상호 통보하는 형식을 취하는 것이다. 제2방안으로는 신청서는 생략하되, 허가서를 문서로 일괄 승인·통보하는 방법이다. 운행허가서는 상대측의 『통행차량등록명부』 및 『방문인원·차량, 물자 출입계획』을 확인한 후 일괄 승인한다는 문서통보로 갈음하는 것이다. 제3의 방안으로는 신청서는 생략하되, 허가서는 교부하는 방안이다. 여기에는 운행허가신청 제출은 생략(출입계획서로 대체)하되, 운행허가서는 상대측의 통행차량등록명부 및 방문인원·차량, 물자 출입계획을 확인 후 발급 교부하는 방안(모사전송)을 생각해 볼 수 있다. 상기 내용을 도표로 정리하면 다음과 같다.

<표 V-1> 운행허가서 간소화 방안

구분	제1안	제2안	제3안	제4안
운행허가서(신청서) 제출	×	×	×	○
운행허가서 교부	×	문서 통보로 같음	○	×
비 고	최초 초청장 내용에 차량에 관한 언급이 필요	최적안	허가서 교부에 불편	신청서 제출, 허가서 교부에 상당한 불편

출처: 자체작성

넷째, **차량운행 제도의 간소화를 추진**하는 것이다. 남북한 차량운행 신청 및 승인 절차가 복잡하고, 남북간 차량운행 관련하여 통일부, 관세청, 국방부 등 다수 기관이 개입해 있으며 승인을 위한 제출서류가 과도한 점을 감안, 민원인의 편리를 도모할 수 있도록 남북간의 차량운행제도를 간소화할 필요가 있다. 기본적으로 CIQ 관련 사항에 대한 대폭적인 절차 완화가 필요하다. 일반적으로 CIQ 기능은 세관업무, 출입국관리 및 검역업무로 구분되는 바, 세관업무는 화물검사, 차량검사로 제한하고, 출입국관리는 운전자 검사, 검역관련 업무는 신청승인 및 인가 등을 적용할 수 있도록 할 필요가 있다. 그리고 검사방법은 세관의 경우, 하물적하목록, 인가증을 포함 대부분의 문서검사와 화물검사가 이루어질 수 있도록 하되, 화물검사 또는 무작위 x-ray검사로 대체할 수 있도록 하는 것이다. 다만, 확인된 문서상 의심스러운 경우 상세조사가 이루어질 수 있도록 하되, 출입국 관리는 자동검사시스템을 도입할 수 있도록 하는 것이 바람직하다. 차량 국경개방시간은 빈차량일 경우에는

I
II
III
IV
V
VI

24시간, 화물적재차량일 경우에는 오전 7시부터 오후 10시까지 할 수 있도록 조정할 필요가 있다. 현재 남북 출입계획 사전통보(2일전), 군 호송, 시간대별 출입을 허용함으로써 물류비 증가 및 문서처리 복잡 등 문제점 야기하고 있으며, 인원 및 차량 통행 증가에 제대로 대처하지 못하고 있다(차량심사장 부족 및 병목현상으로 대기시간 증가). 세관업무에 필요한 시간은 10~15분, 출입국관리에는 10~15분, 검역에는 20~30분 정도로 제한할 수 있도록 하는 방안을 고려해 볼 필요가 있다. 그러나 향후 차량에 대해서는 RI(Radio Identification) 칩을 부착, 자동 체크될 수 있는 방안을 마련할 수 있도록 하고, 이것이 북한지역에서도 통용될 수 있도록 해야 할 것이다. 모든 처리를 전산화하여 북쪽에서도 일괄 처리될 수 있도록 지원하는 것이 바람직하다.

다섯째, **CIQ 구간내 통신망 구성이 요구된다.** 물자수송의 원활화를 위해 CIQ 구간내 통신망 구성이 이루어질 필요가 있다. 출입사무소와 북측 및 차량운행자간의 CIQ 구간내 연락수단이 없어 긴급상황 발생시 대처가 곤란한 상황이다. 현재 핸드폰 사용이 금지되어 있어 물자 이동시 연락을 취할 수 있는 실질적인 수단이 없는 상태다. 따라서 응급사태 발생시 통과 및 후송조치 문제가 현재 가장 시급히 해결해야 할 현안인바, 군부대 구급차의 상시 비치와 필요하다.

(다) 출입 관련업무의 첨단화

출입사무 관련업무의 첨단화를 추진함으로써 관련업무의 효율성을 제고, 예산을 절감할 수 있도록 할 필요가 있다. 이의 주요 형태로는 ① Land Port-MIS 운영: 차량의 출입, 화물 입·출입, 도착까지의 모든 남북출입운영관련 정보 관리(PDA 기기 사용 업무처리), ② VTS(육로 교통관제 시스템) 운영: 레이더, CCTV, 무선전화, 차량자동식별장치

(AIS) 등 첨단과학장비를 이용, 차량의 이탈여부, 진행방향, 속도 등을 파악·감시하는 형태, ③ APIS(여행자 사전정보 시스템 구축): 왕래자들에 대한 정보를 사전에 출입심사기관에 전달하는 형태가 있다.

다. 정책사항

이상의 분야별 세부 개선 사항 외 다음과 같은 정책적인 고려가 필요하다. 첫째, **남북군관리지역에서의 통제 완화**를 위한 관계 당국자간 합의 유도해야 할 것이다. 남북관리구역내 통행과 관련 UNC의 통제 절차 및 조치의 간소화 및 완화를 위해 정부 당국자의 협상이 필요하다.

둘째, **직제개편이 이루어질 경우, 이에 따른 업무공백을 최소화**해야 할 것이다. 남북출입사무소 직제개편 과정에서 업무공백이 발생할 가능성이 있는 바, 부처별 관계 장관회의를 통해 합의를 이끌어내고, 업무공백에 대해서는 엄중 대처할 것임을 주지시켜야 할 것이다. 관련 업무 담당자에 대한 충분한 교육을 실시, 이해 증진을 도모하고, 부처이기주의가 자리잡지 않도록 대처할 필요가 있다.

셋째, **법·제도적 정비가 요구**된다. 정부가 남북출입 관련 법·제도적 정비를 통해 전체적인 방향을 설정하되, 개방형 출입 환경을 조성하고 대통령 혹은 통일부 직속의 '추진기획단' 설치할 필요가 있다. 그 밖에도 개성공단 및 금강산지역 입·출입 절차 생략을 위한 남북간 합의서 체결이 이루어져야 할 것이다. 그러나 이는 북한의 적극적인 참여 없이는 추진하기 불가능한 사안이다. 따라서 정부 차원에서 장관급회담이나 경추위에서 북한 당국과 협상하여 합의서 체결에 노력해야 할 것이다. 그 밖에도 앞서 언급한 바와 같이 「남북교류협력법」 시행령을 개정, 민족내부거래에 준하는 남북출입절차를 명시할 수 있도록 할 필요가 있다. 즉, 통관, 통행, 검역의 세부적인 절차 명시할 필요가 있다. 북한 당국,

I
II
III
IV
V
VI

국방부 및 유엔사와 협의를 통해 다음과 같은 사항, 즉 비무장지대 내 철도·도로에 대한 남북측 군부 및 유엔사의 관할권을 남북 CIQ 당국에 이관, 철도·도로 출입의 항시화 또는 개방 시간의 대폭적인 확대, 군호송 폐지, 군사분계선 출입에 대한 유엔사의 승인권 폐지 등의 합의를 이끌어 낼 수 있도록 해야 할 것이다. 그 외에도 국정원, 경찰, 기무사 등 과도한 개별 민간인 접촉 및 정보수집활동을 제한하는 제도적 장치를 마련할 필요가 있다.

넷째, 경의선·동해선 **남북출입사무소 업무 운영의 표준화**가 필요하다. 개별적인 업무 처리가 이루어질 경우, 민원인들의 혼란을 야기할 수밖에 없다.

3. 남북 물류·운송 활성화를 위한 협력체제 구축 및 운영

남북한 물류·운송분야 활성화를 위한 「남북한 물류활성화 실무협의기구」(가칭)를 범정부 차원에서 설치·운영할 필요가 있다. 본 기구는 남북한 당국자 및 해당 분야 전문가로 구성하여, 2007 남북정상회담을 통해 구성된 총리급 회담 채널인 「남북경제협력공동위원회」 산하에 설치하고 남북한 물류시설 및 운영상황, 물류 관련 법·제도 등에 대한 종합적으로 점검, 실태를 파악할 필요가 있다. 더 나아가서는 남북한 물류 기반 시설의 확충, 물류시스템의 표준화, 한반도 철도망의 연결과 대륙 철도와의 연계 등을 추진하고 구체적인 로드맵을 제시하는 기능을 수행해야 할 것이다.⁷⁴ 이하에서는 이와 관련된 구체적인 방안을 제시하기로 한다.

⁷⁴- 안병민, “남북한 교통망 통합을 위한 중장기 전략의 필요성,” 『한반도 및 동북아 교통네트워크 구축의 전망과 과제』 열린정책연구원 내부토론회 (2007.4.25), p. 16.

가. 남북 철도협력 체제 구축

(1) 철도운영 협력

남북한 철도는 시험운행을 넘어 개통과 정기운행이 물류분야 활성화 를 위해 중요하다. 남북한 철도가 시험운행을 넘어 정상 운행되기 위해 서는 다음과 같은 운영분야에서의 남북한간 협력이 필요하다. 먼저 2004년 4월에 합의한 『남북철도기본합의서』 제3조에 근거한 “남북철 도운영공동위원회”의 기능을 대폭 강화해야 할 필요가 있다. 본 위원회 에서 철도를 활용한 남북교역물자 및 지원물자 수송, 특구개발 사업관 련 물동량 수송, 자원공동개발에 투입, 관광 및 출퇴근 열차로의 활용 등 폭넓은 의제를 논의할 수 있을 것이다. 구체적으로는 다음과 같은 사안에 대한 협력 추진이 요구된다.

첫째, 화물수송 협정 체결이다. 남북철도개통을 위한 준비단계로서의 보다 효율적인 국경통과방식을 협의하고 운임설정 및 정산방식을 결정 하는 것이다. 또한 신속한 세관통관절차, 재난구조, 신분보장, 통관 및 검사(검역 포함), 손해배상, 화차 및 컨테이너 회수 방안을 지속적으로 협의할 필요가 있다.

둘째, 법령 정비가 요구된다. 지속적인 남북교류관련법령의 정비를 통해 남북철도 개통이 보다 원활히 추진되도록 할 필요가 있다.

셋째, 수요예측 및 열차 확보문제의 해결이다. 실제 남북철도의 이용 이 예상되는 잠재고객(화주)을 대상으로 수송수요 예측, 수요에 근거한 열차운행회수 및 소요 차량대수 산출, 적정 기관차대수 및 화차대수 확 보, 화차의 경우 컨테이너 화차 이외에도 남북간 교역품목을 고려한 필 요 화차에 대한 논의가 이루어져야 할 것이다.

넷째, 통과노선의 용량 검토 및 다이어 편성을 준비해야 할 것이다.

I
II
III
IV
V
VI

남북은 남북측 통과구간의 시설현황 공동조사를 통해 선로용량을 산출, 차량 및 시설 조건을 고려한 열차운행계획 수립이 필요하다.

다섯째, 화차 공동이용에 대비, 화차 공동이용시 소요 화차대수 확보, 호환성, 내한성 등 기술적 애로요인과 대량화물수송을 고려한 화차를 공동 개발할 필요가 있다.

여섯째, 물류시설 및 철도시설 확충이 요구된다. 화물유치가 가능한 일정 수준 이상의 속도를 확보할 수 있도록 통과노선의 기술적 애로요인 현장조사 및 시설보강 검토, 공업단지·물류단지 및 무역항 배후철도 정비, 통과구간의 용량부족문제에 대한 대책을 수립해야 할 것이다.

일곱째, 유지보수 대책도 필요하다. 부품교체 및 보수인력 문제, 부품 및 규격 표준화 또는 북한생산화차 사용 방안에 대해 남북이 협력할 필요가 있다.

여덟째, 국제운송협정 및 국제철도기구 공동가입도 요구된다. 국제철도기구(OSJD)에 공동 가입해야 할 것이다. 이와 관련된 국제운송협정으로는 「국제철도운송협정」(SMGS), 「국제여객운송협정」(SMPS), 「국제철도화물운송협약」(CIM), 「국제육로운송협약」(CMR), 「국제수송화차협약」(PPW), 「국제철도여객운임협약」(MPT), 「국제철도화물운임협약」(ETT), 「국제화물수송관세협정」, 「컨테이너 관세협정」 등이 있으며 남북한은 이에 공동 가입하도록 해야 할 것이다. 다국간 협상을 통해 통관절차를 간소화하고 안전한 열차운행보장 등의 협약을 추진하도록 해야 할 것이다.

여덟째, 국제화물 유치 전략을 수립할 필요가 있다. 현재 미미한 극동 지역과 유럽간의 화물유치를 위한 전략을 수립하고, 화물수송시간 단축, 환적시 안전성 확보, 공컨테이너 회수 등의 해결방안에 협력할 필요가 있다.

(2) 철도 기반시설 확충

남북 물류·운송분야의 활성화, 한반도 교통망의 구축을 위해서는 북한지역 교통기반시설 확충이 필수적이다. 이는 전술한 바와 같이 한반도의 종합적인 운송 네트워크 구축 차원에서 단계적으로 추진되어야 하며, 다자간의 협력을 통해 이루어지는 것이 바람직할 것이다. 그 구체적인 방안의 하나로 남북한 교통망 연결사업을 추진하고 이를 국제교통망과 효율적으로 연계하기 위한 관련 국가들간의 협력, 특히 러시아와의 협력을 추진하는 것이 바람직할 것이다.

동북아 주변국 중 러시아는 한반도종단철도(TKR)~시베리아횡단철도(TSR)연계를 위한 북한 철도 현대화에 가장 적극적이다. 한국과는 한·러 철도협력 의정서교환(2001), 한·러 교통협력위원회(2001, 2002), 남·북·러 3자 철도전문가회의(2003), 남·북·러 철도최고책임자회의(2006)등을 통해 3자간 TKR~TSR 연계 프로젝트를 추진해 왔다. 또한 열차운행속도 향상, 시간단축을 위한 시스템 개선과 시설 현대화, 항만연계수송망 건설 등 TSR의 운행 개선을 제의한 바 있으며, TSR의 인프라 개선을 통해 화주와 운송업자에게 질 높은 서비스를 제공하기 위해 노력해 왔다.

2006년 3월 블라디보스톡에서는 TKR~TSR 연계운행을 위한 남·북·러 3자간 철도운영자회의가 개최되었는데, 본 회의에서 국영 러시아철도는 조만간 나진~하산구간의 개량사업에 착수할 준비가 되어 있음을 밝혔으며, 북한은 TKR의 개량을 위한 투자유치를 러시아측 재량에 따라 진행 필요가 있다고 강조한 바 있다.⁷⁵ 3자는 TKR~TSR 경쟁력제고를 위한 TKR 통과노선의 추가적인 연구 필요성을

⁷⁵- 남·북·러 3자간 철도운영자 회의에서 채택한 의장 성명서에 명기(2006.3 블라디보스톡)

공감하고, 이 사업의 실질적인 문제에 대해 3자 실무자간에 지속적으로 논의하기로 합의했다. 나진~하산구간의 개량사업이 추진될 경우 향후 북한철도 현대화에 상당한 모멘텀을 줄 것으로 예상된다. 이와 관련하여 최근 한·러간 물류합영회사 설립방침에 합의한 것으로 알려졌다. 본 사업의 경쟁력을 제고하기 위한 운임 재조정이 협의되고 있다.

나진~하산구간의 개건사업은 TKR~TSR사업의 시범사업을 의미하며, ‘부산~나진간 해상수송 후 TSR 경유 컨테이너 사업’이 상업적으로 성공한다면 국제사회에 북한철도 현대화 및 TKR~TSR사업의 공론화에 매우 긍정적인 효과로 작용할 것이다. 북한은 이 사업을 통해 노후화된 철도의 복원, 나선지역 경제 활성화, 북·러협력 강화 등의 실익을 기대할 수 있을 것이다. 러시아는 포화상태의 극동항을 해결하고, 극동의 물류활성화, 북·중관계 심화에 따른 균형추 역할을 기대하며, 동북아 국가들에 대한 정치·경제적 영향력을 확대할 수 있을 것이다. 한국은 물류사업을 통한 실질적 남·북·러 3국 협력사업 추진하고, 나선지역 활용 등 경제협력의 선 순환적 시너지효과를 기대할 수 있을 것이다.⁷⁶⁾

⁷⁶⁾ 북한의 나진·선봉특구는 1991년 설치 이후 8억 달러의 투자계약이 이루어졌으나, 특정 산업분야를 특화하지 못하고 진행이 미비하다. 하지만 나진·선봉경제특구는 중계무역 및 물류사업의 성공 가능성이 매우 높은 지역이다. TKR~TSR연결 시범사업의 거점이며, 남북·러시아·중국·일본의 화물중계 기지로서 사통팔달의 탁월한 입지조건을 가지고 있다. 또한 남북은 경제 및 자원개발분야에서 제3국에 공동으로 진출하기로 합의한 만큼, 남·북·러 3국 협력프로젝트인 에너지·자원의 개발협력과 에너지·자원수송의 교통협력으로 나진선봉특구에 새로운 추동력을 제공해야 할 것이다.

나. 남북한 해운 협력체계 구축

『남북해운합의서』 제13조에는 “남과 북은 해운 및 항만관련 분야의 교류·협력을 촉진하고 해양사고 방지 등을 위하여 남북 해사당국간 협의기구를 구성·운영하도록 한다”고 규정하고 있다. 남북 해운 협력 사업의 현안문제 해결과 남북한간의 해운산업을 공동으로 발전시키기 위해서는 남북해사당국간 협의기구를 가동하여 다음과 같은 남북한간 해운교류를 확대할 필요가 있다.

첫째, 남북한 해운항만 상호 시찰사업을 전개할 필요가 있다. 현재 남북한간에는 각 분야별로 다양한 시범사업, 공동협력사업이 전개되고 있으나, 해운분야에서의 남북협력 사업을 찾기 어려운 실정이다. 남북한 해운항만 상호시찰사업은 남북한간의 해운협력 분위기를 조성하고 해운항만에 대한 상호 이해 증진을 위한 초기의 사업 테마로 적절하다. 남한과 북한의 항만, 선박, 해운기업, 선원양성 및 교육기관, 연구기관 등을 남북한 해운항만관계자가 함께 방문하는 것을 검토해 볼 필요가 있다.

둘째, 구상무역 방식의 북한자원 해상수송 협력사업을 추진하는 것도 바람직할 것이다. 현재 북한에는 약 200여 종에 달하는 풍부한 지하자원이 매장되어 있고 잠재가치만 하더라도 2002년 기준, 남한의 30배인 2,162조 8천 억 원에 달하는 것으로 알려지고 있다.⁷⁷ 그러나 북한이 자원을 반출하기 위한 선박과 같은 수송수단과 항만 등의 인프라 조성이 불비하여 경제적 가치를 실현하는 데 애로를 겪고 있다. 남한에서 북한의 항만을 개발하거나 선박을 지원하는 대신 북한의 광물자원 채굴권을 확보하는 이른 바 구상무역 방식의 추진이 필요하다.

77- 김영윤, 『북한 광물자원 개발을 위한 남북협력방안 연구』 (서울: 통일연구원, 2005).

셋째, 남북한 공동의 해운물류협력사업 추진의 일환으로 남북 연계 크루즈 상품 개발을 모색하는 것도 요구된다. 남북한 관광사업은 이를 통해 얻을 수 있는 효과가 어느 부문보다 높기 때문에 정책적 효과가 높다. 남북한 관광사업 중에서도 비무장지대(DMZ), 설악산·금강산, 백두산 등 남북한을 연계한 크루즈 사업은 북한의 우수한 관광자원을 활용할 수 있다는 점에서 상업적 성공 가능성이 높다. 북한의 입장에서는 외화수입도 간과할 수 없는 매력이다.

넷째, 국제운송협약의 공동 가입이다. 해운물류 전반에 관한 상호간의 구속력을 확보하기 위해 국제운송협약 등에 공동으로 가입하는 방안도 적극 추진할 필요가 있다. 예를 들어 컨테이너와 관련한 국제협약인 「컨테이너에 관한 관세협약」(CCC), 「국제도로운송에 관한 관세협약」(TIR), 「안전한 컨테이너를 위한 국제협약」(CSC) 등과 국제규정인 「국제철도연맹규정」(UIC) 등 해운 및 국제물류와 관계된 국제협약에 북한이 가입하도록 추진한다.

다섯째, 남북공동합작선사의 설립 추진이다. 남북한의 해운협력을 실질적으로 전개하기 위해서는 남북공동합작선사 설립이 가장 효과적인 사업으로 판단된다. 우리나라는 이미 한·중수교 전에 공산국가인 중국과 공동으로 선사를 운영한 경험이 있는 회사가 있어 이를 벤치마킹한다면 사업의 성공 가능성도 높을 것이다. 만약 북한과의 쌍방계약에 다소 부담이 있다면 중국 등 제3국과 함께 진행하는 것도 좋은 방안이 될 수 있다.⁷⁸

여섯째, 남북공동이 참가하는 해운물류항만산업의 중장기 발전계획 수립이다. 지금까지 수립된 해운 및 물류산업 발전계획은 그 대상범위

⁷⁸- 정봉민, “북한의 물류발전 전망과 남북협력 과제,” 미공개 보고서(2007.8), p. 17.

를 대부분 남한으로 한정하고 있어 통일 이후 한반도의 해운물류항만산업 발전을 위한 중장기 발전계획은 부족한 실정이다. 해운물류항만산업 중장기 발전계획에는 한반도를 단일한 경제권으로 설정하고 남북한의 해운물류항만산업이 함께 발전할 수 있는 방안을 포함시켜야 할 것이다.

4. 세부추진 과제

가. 당면과제

(1) 개성공단 종합물류대책 수립

정부 차원의 개성공단 종합물류대책 수립이 필요하다. 개성공단은 개성~인천공항 및 항만과 서울 연계의 강점을 활용하여 장기적으로 동북아 중심 포지셔닝이 가능하다. 인천공항과 항만은 동북아 종합물류와 유통 네트워크의 거점으로 수출입 게이트웨이의 역할을 할 수 있으며, 개성은 가격경쟁력과 시장접근성, 공항 및 항만 접근성이 용이한 강점을 동시에 보유하고 있어 Lean & Agile 생산이 동시에 가능한 동북아 생산 거점이 될 수 있다. 서울과 수도권은 기본적인 O/D 물동량을 창출할 수 있는 배후경제권으로서 금융 및 생산서비스 거점이 된다. 개성공단을 성공적으로 운영·발전시키기 위해서는 물류분야에서 남북간의 긴밀한 협력방안이 추진되어야 한다. 현재 개성공단 물류관련 문제점은 개발에 대한 물류계획이 거의 없다는 점이다. 특히, 물동량 증가에 대한 대책이 미흡하다. 따라서 개성공단을 공항, 항만 등 대외 수출망과 연결하는 인프라를 구축할 필요가 있으며, 물류장비, 시설, 포장설비, 정보전달 등의 측면에서 물류표준화를 종합물류대책에 포함시켜 추진할 수 있어야 할 것이다.

기본적으로 경의선 및 국도 1호선을 통해 단거리 및 소량 호물은 도

I
II
III
IV
V
VI

로운송을 통해, 장거리 및 대량화물은 철도운송을 통해 이룰 수 있도록 하되, 주요간선 도로 외 개성과 인천을 연결한 도로 및 해상루트의 확보, 중장기적으로는 서해안축 등 수도권을 우회하여, 광양항과 부산항과 연계할 수 있는 광역교통망의 확충이 요구된다. 그리고 개성과 수도권 북부~인천을 연계하는 복합일관운송 네트워크를 구축하여 인천공항과 직접 연결하는 방안을 마련해야 할 것이다.⁷⁹ 즉, 서울의 교통량에 영향을 받지 않고 인천공항과 항만을 연결할 수 있는 방안 마련이 요구된다. 이런 점에서 자유로에 의존하는 기존 개성공단 접근로를 보다 다양화하면서 장기적으로 해상, 항공수단에 대한 접근로의 확충하는 차원에서 김포~개성간 고속도로 건설이 요구되고 있다. 이 방안은 기존 자유로 및 제2자유로가 수도권 지역을 통과하는 노선으로 이 지역의 기존 교통량 증가로 향후 개성공단 물류수요의 대처에 미흡하다는 점에서 설득력을 얻고 있다. 특히, 김포~개성간 연결도로 건설은 ① 인천(강화도)~개성간 연결도로 건설에 비해 단거리이며, ② 강화도~개성연륙교 외 강화도~김포를 연결하는 별도의 연륙교 건설이 필요 없으며, ③ 김포지역이 강화도보다 수도권에 인접하여 경제성이 우수하며, ④ 제2외곽순환고속도로와 연계 가능하기 때문에 물류수송의 효율화를 기대할 수 있다는 점에서 장점을 가진다.⁸⁰

두 번째로 개성공단 내 물류기지의 건설이 요구된다. 개성공단에 입주하는 기업에게는 입주 초기 공급사슬(supply chain)구조가 결정된다. 이는 다시 조달, 생산, 물류, 유통시설 입지에 영향을 주게됨으로써

79- 이현수, “개성공단과 인천공항 물류분야 연계 및 개발방안,” 『개성공단과 인천공항-항만간 물류·운송분야 연계방안』, (사)남북물류포럼 & 인천국제공항공사 공동학술회의 자료집(2007.6.19), p. 64.

80- 안병민, 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(1차)연구』 (서울: 한국교통연구원, 2007) 최종연심의 요약자료, p. 52.

물동량의 흐름을 결정하게 된다. 상당수의 입주 업체들은 자가 물류로 인한 가격 및 서비스 경쟁력을 확보하는 데 제약을 가지고 있으며, 국제 물류서비스를 제공할 3자 물류 능력이 부족하다. 또한 입주 중소기업들을 위한 물류 공동화 시설 및 서비스가 미비한 실정이다. 개성공단의 물류를 개선하기 위해서는 현재 개별적으로 사용되고 있는 자가 차량 등 개별 장비와 시설의 사용을 지양하고 개성공단 입주기업과 거래기업이 공동으로 장비와 시설을 사용할 수 있는 물류 공용화 시책이 필요하다. 그리고 개성공단 제품은 아직까지 소량으로 이동되는 점을 감안하여 소화물 수송시스템 구축도 필요하다. 따라서 화물터미널, 보관 및 집배송센터, 내륙컨테이너기지, 세관기능 등이 결합된 복합화물터미널 기능을 수행할 수 있는 물류기지가 필요하다. 보관 및 집·배송시설은 상품을 제조업체나 산지로부터 집하하여 보관·가공·포장하고 이를 수요자에게 배송하며, 관련 물류정보를 종합 분석 및 가공하기 위해 체계적으로 계획된 업무설비단지로서 하역 또는 배송시설, 보관시설, 분류시설, 포장 또는 가공시설, 정보처리시설, 관리·부대 또는 지원시설을 갖추어야 할 것이다. 그러나 현재 정부차원에서 계획되고 있는 수도권 북부 물류기지, 도라산역 물류기지, 판문역 물류기지 및 개성북부 물류기지와 중복 투자에 의한 비효율이 발생하지 않도록 충분한 검토가 있어야 할 것이다.

(2) 2007 남북정상선언 물류관련 합의 이행

2007 남북정상선언 제5항에는 “남과 북은 경제협력을 위한 투자를 장려하고 기반시설 확충과 자원개발을 적극 추진하며”라고 언급하고 있는 바, 이는 북한지역 물류·운송시설 확보와 확충을 지향함으로써 북한의 경제발전, 통일비용의 사전적 지출 차원에서 큰 의미를 지닌다고

I
II
III
IV
V
VI

할 수 있다. 여기에는 해주 경제특구건설 및 개성공단 2단계 사업 착수를 포함, 해주직항로 개설, 한강하구 공동이용, 문산~봉동간 철도화물수송, 개성~신의주 철도 및 개성~평양 고속도로 개보수, 백두산~서울 직항로 개설 등이 포함되어 있다. 이하에서는 이에 대한 이행방안을 언급하고자 한다.

(가) 철도·도로 개보수와 연결망 정비

남북정상선언에서 언급된 평양~개성간 고속도로와 개성~신의주간 철도는 북한의 중심 교통축으로 남한의 경부선과 국도 1호선과 연결되어 있다. 또한 중국과도 연계됨으로써 남·북·중 3국이 화물 및 여객을 운송할 수 있는 통로로서의 기능이 가능하다. 북한지역 철도·도로 보수에 이어 반드시 정상 개통하여 육로를 통한 운송이 이어져야 할 것이다. 남북한간 도로와 철도가 연결·개통될 경우, 남북교역에 수반되는 물류비용이 크게 감소될 것으로 전망된다. 현재 남한기업들은 대북교역시 제3국적선을 이용, 공해를 거쳐 우회하는 해상운송에 주로 의존하고 있어 용선료 지급, 수송시간 지연 등으로 인한 운송비용의 증가로 물류비 부담이 과중한 실정이다.⁸¹ 그러나 육로를 통해 직접운송이 이루어질 경우 수송시간 단축은 물론, 부대비용을 축소함으로써 물류비를 크게 절감시킬 수 있다. 예를 들어 철도운송비는 현재 인천~남포간 컨테이너(20피터) 1개당 800달러의 1/3~1/5 수준으로 운항일 13~15일을 대폭 단축시킬 수 있을 것이다. 또한 서울~평양간 화물수송단가는 하역비용 및 항만 자체시간 비용을 제외한 해운과 철도를 연계한 총수송 비용

⁸¹ - 주교역 항로인 인천~남포, 부산~나진인 경우 편도기준 각각 24시간 및 45시간 정도 소요된다. 그리고 섬유류 위탁가공업체의 경우 남북교역에 따른 물류비가 생산원가의 40% 수준(판매가의 15%) 정도인 것으로 알려지고 있다.

은 km당 73,424원이나 단순 철도만을 이용한 비용은 km당 28,877원으로 추정(한국교통연구원, 2000년)된다. 현재 부산~나진간 해상과 철도를 이용한 수송시간과 요금을 비교할 때, 해상의 경우 45시간이 소요되며 요금 역시 TEU당 850달러 정도인 것이 철도로 전환되면 수송시간은 절반 이하로 줄고, 요금은 TEU당 500달러 선에서 가능해 질 것으로 보인다(건설교통부, 2004). 특히, 대북 인도적 지원물자에 대한 운송은 북한 주민의 생존과도 직결되는 문제인 바, 신속한 운송이 절대적이다. NGO의 특성상 소규모 신속한 대북지원 사업이 이루어져야 하고 북측 상대와의 원활한 협력을 위해서도 육로수송은 필수적이다. 대북 물자의 육로수송의 필요성을 정리하면 다음과 같다. 첫째, 해상운송의 비효율성을 극복, 보다 저렴하고, 신속·정확한 대북 물류를 보장할 수 있다. 둘째, 대북 수송상의 효율성 창출을 통해 북한에 제공하는 지원 물자의 양을 증대시킬 수 있다. 셋째, 특성상 해상으로는 수송하지 못했던 냉동 식품이나 파손 위험물자들의 수송이 가능해져 지원물자 사업이 다양화·활성화될 수 있다. 넷째, 현행 해상운송을 위한 제3국적선의 임차료를 절약, 육로수송에 따른 생산 및 고용효과를 창출할 수 있다. 다섯째, 육로수송에 따른 인적교류의 대북 접촉면을 넓혀, 북한의 개혁·개방을 유도함으로써 남북주민간의 이질성을 완화할 수 있을 것이다. 여섯째, 러시아와 중국과의 연계수송이 이루어질 수 있어 이에 따른 남북한의 경제적 이익(남한: 운송비 외화획득, 북한: 통과료 수입)을 확보할 수 있으며, 일곱째, 육로수송이 연결되는 북한지역의 발전을 기대할 수 있다.

한편, 평양~개성간 고속도로는 타 도로에 비해 도로의 상태가 비교적 양호하여 차량의 운행은 가능하다. 다만 터널과 도로포장상태가 불량한 구간이 많아 남북교역 물동량이 증가할 경우 운송장비의 운행이

I
II
III
IV
V
VI

증가함으로써 상태보존이 어려울 것으로 판단된다. 따라서 우선 본 도로에 대한 면밀한 점검을 거쳐 개보수가 필요한 부분을 결정할 수 있도록 해야 할 것이다. 그러나 해당지역이 북한의 수도와 군사적 요충지 등과 인접해 있어 남북한간 군사분야의 보장장치가 선행되어야 할 것으로 내다보인다. 이상과 같은 경의선 철도·도로의 개보수에 앞서 문산~봉동간 철도화물수송에 대한 합의는 군사적 보장장치만 확보된다면 조속한 시행이 가능한 사업이다. 이는 도로운송 외 추가적인 운송로를 확보하는 의미가 있으며 개성공단 화물이동의 적체현상을 상당부분 완화할 수 있는 역할을 할 것으로 내다보인다.

(나) 「서해평화협력특별지대」 설치와 물류 문제: 해주직항로 개설 및 해주항 개발

1) 「서해평화협력특별지대」 설치의 의미

2007 남북정상선언 경제분야의 가장 큰 의미는 한반도 평화정착의 수단으로 경제협력의 증진을 지향하고 있는 점이라고 할 수 있다. 이는 남북한이 당면해 있는 정치·군사적으로 특수상황에서 비롯된 것으로, 경제협력을 통한 평화창출이 한반도에서 가능하다는 인식에서 출발하고 있는 것으로 판단된다. 「서해평화협력특별지대」 설치의 바로 경제와 평화문제의 연결, 한반도의 평화와 번영을 위한 포괄적 프로젝트의 성격을 지닌다고 할 것이다. 본 프로젝트에는 ① 공동어로구역과 평화수역의 설정, ② 경제특구 건설과 해주항 활용, ③ 북한 민간선박의 해주직항로 통과, ④ 한강하구 공동이용 등이 포함되어 있다.

남북간에는 2000년 12월 제4차 남북장관급회담을 통해 남북어업협력을 공식적으로 제기, 그동안 7차례의 회의가 있었으나 별다른 진전을 보지 못했다. 2005년 제1차 남북수산협력실무협의회(2005.7.25~27, 개성)

에서는 ① 서해수역에서의 공동어로사업 추진, ② 서해상의 제3국 불법 어선 조업방지, ③ 수산물 생산·가공·유통분야의 협력, ④ 수산분야의 기술교류협력, ⑤ 우량품종 개발의 공동추진, ⑥ 제3국 어장진출을 위한 협력에 대한 합의를 도출한 바 있다. 그러나 합의문에 포함된 공동어로수역의 시작 시기를 남북군사당국자회담에서 합의되는 데 따라 확정하기로 함으로써 군사분야의 진전이 본 협력의 관건으로 작용했다. 따라서 서해상의 수산협력은 제1차 남북수산협력실무협의회에서의 합의를 바탕으로 2007년 11월에 예정된 군사당국자간의 회담을 통해 실질적인 진전을 이루는 방향으로 추진해야 할 것이다. 본 사안은 금번 남북정상회담에서 합의한 「서해평화협력특별지대설치」와 관련하여 기타 사안(직항로개설, 해주항이용, 해주경제특구건설, 한강하구이용 등)을 포괄하는 패키지 방식으로 해결하는 것이 바람직하다. 특히, 해주항이용은 개성공단과 연결하는 물류망 보완과 대중국 수출입 활성화를 도모할 수 있을 것으로 예상된다. 또한 한반도 면적의 17.4%인 유역면적 38,665km²에 강우량이 모여 한강하구로 흐르며, 그 70%가 홍수기에 집중 방류되고 있는 바, 하구언으로 담수호를 조성할 경우, 막대한 산업용수를 생산할 수 있으며, 노출된 간석지를 매립하면 광활한 산업용지도 확보할 수 있다. 확보된 토지와 수자원을 한강하구의 산업개발에 활용하고 남는 수자원은 부족한 산업용수로 공급하고, 북한의 황해도 연백평야에 부족한 농업용수를 공급, 식량 문제를 해결할 수 있다. 한강하구는 친환경개발로 개발과 보전이 조화를 이루면서 새로운 볼거리가 될 수 있는 바, 남북이 협력 관광지대로 조성, 국제하천의 새로운 개발모델로 개발하는 것도 유의미하다. 이를 위해서는 한강하구의 개발에 필요한 조사를 추진, 새로운 산업구조, 관광, 토지, 물류, 경영시스템 등을 함께 연구해야 할 것이다.

I
II
III
IV
V
VI

2) 해주항 직항로 개설

해주항을 개성공단의 주요 배후 항구로 육성하기 위해서는 해주항과 개성공단을 직접 연결하는 방안이 강구되어야 할 필요가 있다. 해주~개성간 도로는 도로가 부실하고 예성강에서 도로가 단절되어 있어, 해주에서 개성에 이르기 위해서는 사리원을 경유해야 하므로 시간이 3~4시간 더 소요되는 것으로 알려져 있어 해주~개성 도로는 예성강 단절구간의 복원을 포함한 전체구간에 대한 정비가 요구되고 있다.

『남북해운합의서』에 의하면 남북한 선박은 상대해역을 항해할 때 우회항로인 남북해상항로대를 운항하도록 되어 있다. 다만, 합의서 체결 당시 운항 중인 인천~남포 등의 정기선 운항선박과 해주항을 출입하는 남측 선박은 예외를 인정받아 단축항로(직항로) 이용이 가능하다. 이에 따라 해주항 이용에 있어 남측 선박은 직항로를 이용하는 데 반해 북측 선박은 남북해상항로대를 따른 우회항로를 이용하고 있다.

북한 민간선박의 해주 직항로 통과문제는 북한의 필요에 의해 요구되어 왔다. 그러나 해주 직항로가 개설되면 남한에도 여러 가지 편익이 발생된다. 해주 직항로를 이용할 경우 동 항로의 항행시간은 최대 약 16시간 단축될 전망이다(인천~해주 직항로의 경우 항해거리가 기존의 279마일에서 90마일로 189마일 단축)이다. 따라서 동 항로의 해상물류비가 대폭 낮아짐으로써 경제교류활성화가 촉진될 수 있다. 북한 선박의 해주 직항로 이용은 북한 선박의 북방한계선(NLL)을 통과하게 되는 바, 이와 관련된 문제를 포함한 군사적인 사항들은 향후 실무회담 등을 통해 반드시 해결해야 할 것이다.

3) 해주항 개발

해주항 개발 또한 남북정상회담의 결과로 가능성이 높아진 사안이다. 해주항은 개성공단과 인접해 있어 공단 개발 및 운영에 필요한 원부자재 및 제품의 취급을 위한 항만으로 개발할 수 있는 가능성이 크다. 자유무역항으로서의 지정을 비롯한 투자의 안전장치를 확보하는 차원에서 다음과 같은 조치가 필요하다. 우선 기존 항만시설 활용가능 여부를 확인하는 일이다. 기존부두 개축 및 하역장비 설치, 항만 서비스 제공에 필요한 부대시설부터 시작하고 물동량 증가와 연계하여 부두 신설을 추진하는 것이 바람직하다. 특히, 해주항은 주요 군항의 역할을 수행하고 있으므로 입지선정이 매우 중요하다. 대형선 상시출입항에 필요한 수심이 확보되지 않은 구역이 산재하고 있으므로 적기 항로준설이 중요하다. 해주항이 개발되면 신규로 조성될 해주경제특구 및 개성공단의 활성화를 기대할 수 있을 것이다. 해주만 등 북한 서해지역에서 채취되는 모래의 효율적인 운송이 가능해짐으로써 국내 골재수급의 안정화에도 기여할 것이다.

(다) 백두산 직항로 개설

서울~백두산 직항로를 통한 백두산 관광은 기존의 중국을 경유한 노선(인천~옌지~백두산)에 비해 시간적으로 크게 절약되는 이점을 가지고 있다. 남북 직항로를 통한 백두산 관광사업의 추진은 중국지역으로의 백두산 관광수요를 낮춤으로써 북한의 직접적인 소득 증가로 이어질 수 있을 뿐만 아니라 중국의 동북공정(백두산공정)을 차단하는 효과도 가져올 수 있을 것이다. 그러나 백두산 관광사업의 추진을 위해서는 남북한이 먼저 대화를 나눌 수 있는 자세를 갖추어야 한다. 2005년 7월에 합의한 관광사업이 2006년 7월 초 북한의 미사일 시험발사에 따

I
II
III
IV
V
VI

른 남북관계가 경색된 이후 정상회담 추진시까지 본 건에 대한 조치가 전혀 이루어지지 않고 있는 실정이다. 북한은 남한으로부터 백두산지구 도로 개보수 자재를 두 차례(2005.8~9, 2006.3~5)에 걸쳐 지원받으면서도 정작 백두산 관광사업 추진에 대해서는 분명한 의지를 드러내지 않았기 때문이다.

백두산 관광이 이루어지기 위해서는 북한이 먼저 활주로 및 도로포장에 대한 확인절차를 거쳐야 할 것이다. 이는 향후 백두산지역 관광사업을 위한 개발 투자가 이루어지기 위해서도 필요하다. 항공 및 도로전문가, 관광사업자로 구성된 조사단을 구성·파견하여 사업추진을 위한 활주로 및 항공기 운항안전시설에 대한 점검과 함께 남북항공합의서에 대한 협의를 추진해야 할 것이다. 그 밖에도 항공관제시설 보완과 공항건물 수리, 숙박, 온천장, 위락시설 건설 등 관광 인프라 구축을 위한 투자를 비롯, 관광지 전력 공급 등에 대한 대책이 마련되어야 할 것이다.

백두산 관광사업은 기본적으로 일개 민간기업이 단독으로 추진하기에는 부담이 너무 크다. 관광기간이 수개월로 한정되어 있을 뿐만 아니라, 대규모 시설투자가 동반되어야 하는 바, 정부 지원의 뒷받침이 요구된다.

(3) 북한지역 물류창고 건립과 육상운송사업 추진

대북 교역물자, 특히 인도적 차원의 지원물자에 대한 보관창고의 건립은 물류 부대적인 사안으로 반드시 병행·요구되는 사업이다. 대북지원 물자의 보관창고 건립은 다음과 같은 부대효과를 창출할 수 있다. 첫째, 지원물자의 항시 수송체계가 확립될 수 있다. 둘째, 물류창고가 존재함으로써 대북 물자 수송의 적기를 보장할 수 있으며, 북한이 요구

하는 물품에도 적절히 대응할 수 있다. 셋째, 수송 장비의 적절한 배치와 함께 효율적 운행을 보장할 수 있다. 넷째, 물류창고를 교역물자용으로 확대할 경우, 가공교역의 제조원가를 낮춤으로써 대북 가공산업의 확대를 기대할 수 있으며, 그 결과 북한은 연간 수억 달러의 가공수입을 확보하고, 고용을 증대시킬 수 있는 효과도 거둘 수 있다. 다섯째, 남북한 물류창고를 토대로 경제·기술교류센터까지 확대·운명을 할 경우, 기업인 및 기술자의 원활한 접촉, 생산품의 유통·판매 효율화를 기할 수 있을 것이다. 예를 들어 경제·기술교류센터와 공동연구센터가 운영될 경우, 첨단기술 및 선진 경영 정보 교류가 활성화되어 북한 산업의 현대화를 촉진시킬 수 있으며 생산 수준 향상이 외자유치 환경개선으로 연결될 수 있다. 여섯째, 국제교류단지 운영으로까지 확대할 경우, 물자공급 관련사업의 활성화 효과를 기대할 수 있다.

북한지역 창고건설사업 추진은 무엇보다도 남북한 공히 이익을 얻을 수 있는 상호 협조적인 육로 물류체계가 이루어질 수 있는 방향으로 추진해야 할 것이다. 북한의 전향적인 태도 및 협조 등 사회적 여건과 북한의 경제회생을 가능하게 하는 단계적인 물류체계의 구축을 추진하는 동시에, 남한의 기업이나 지원 단체들에게 물류비 절감 및 경쟁력 제고가 가능한 합리적인 운영체계를 구축하는 방향이 되어야 할 것이다. 더 나아가서는 항만과 철도 및 도로 등 배후 수송로를 고려하여 복합물류체계를 단계적으로 구축하는 한편, 북한의 거점항만의 확충을 통해 남북한 거점항만과 연안항만을 연계하는 연안해운네트워크와 이들을 내륙으로 연결하는 복합수송체계의 구축이 필요하다. 또한 한반도내 물류축을 토대로 이루어져야 하고 기존 물류시설과 시스템을 최대한 활용할 필요가 있으며, 이 과정에서 표준화·정보화를 통한 운영효율 확보방안을 다각적으로 마련해야 할 것이다. 이를 통해 북한지역에 건설

I
II
III
IV
V
VI

되는 물자보관 및 물류기지는 대북 협력의 전진기지로 성장할 수 있도록 해야 할 것이다.

사업 추진의 세부방안으로는 남·북·중 3국이 공동 참여하는 형태가 요구된다. 3국간 공동사업으로서의 추진 필요성은 북한은 현재 남북한 육상 직수송을 받아들이지 않는 상태이기 때문에 지원물품의 운송에 있어서도 대북 직접 수송에 대해 일부 직접적인 수송이 이루어졌으나, 대부분의 물자는 중국 단동을 통한 우회수송으로 처리되었다. 대북지원 물자의 효율적인 수송 및 보관, 배분을 위해 남·북·중 3국이 협력, 지원 체계의 일원화가 필요하다. 이 경우 중국 단동을 경유한 물자의 수송이 가장 합리적이며 효율적인 수송로가 될 수 있을 것이다. 그 이유로는 다음과 같은 점을 들 수 있다. 첫째, 중국 단동(동향)시가 요녕성에 속해 북한 신의주지역과 압록강을 연계로 접경하고 있는 국경도시로서의 기능을 할 수 있기 때문이다. 단동지역은 경의선 개통, 북한 개방 등의 경우 북한 내수시장 진입을 위한 전략적 요충지이자 한반도와 유라시아를 연결하는 물류 거점지역이다. 단동(동향)시는 중국 14개의 변경도시 중 최대 규모로 단동~신의주간 압록강교를 통한 북한과 활발한 물량 이동이 이루어지고 있다(현재 중국 북한 교역량의 70~80%를 담당). 단동지역에 대한 한국기업 투자규모는 전체 외국업체 투자 금액의 22%를 점유할 정도로 한국기업의 비중이 매우 크다.

<표 V-2> 단동지역의 지리적 여건

구 분	주 요 내 용
지리적 위 치	- 요녕성 동부, 남으로는 황해, 동쪽으로는 압록강 및 북한 신의주와 접경 * 심양 230km, 대련 300km, 단동 37km, 서울 420km, 평양 220km
산 업 기 초	- 섬유, 제지·전자산업 등 경공업 및 농·축·수산업이 발달 - 한국기업 진출: 전체 외국업체 투자금액의 20% 이상 점유
항 만	- 현재 선적능력 400만톤(화물선좌 5개) → 2000만톤 확장 예정(2010년까지) - 카페리 및 컨테이너 운항 * 인천(주3회), 부산(주2회), 일본(주1회) * 컨테이너 운송비용(동항 ↔ 부산): 400\$/20FT
도로 및 철도	- 현재 인근 중심지역인 심양, 대련지역에 2시간대 소요 ·심양~단동간 고속도로 개통('02)으로 2시간대 접근 ·단동~대련간 고속도로 완공('04) 예정으로 2시간대 접근 - 심양, 북경, 천진, 대련, 장춘, 신의주 모스크바 등과 연결 - 단동~신의주간 압록강교를 통한 북한과의 물량이동 활발 * 동항시 인근에 북한과 연결되는 새로운 교량 건설 합의

출처: 자체작성

둘째, 단동지역은 또한 과거부터 북한(신의주지역)과 중국간의 연계 협력의 요충지이기 때문에 남한~단동~신의주~평양을 연계하는 물류시스템 구축이 바람직하다. 단동지역은 신의주 경제특구뿐만 아니라 평양과의 연계 개발에 따른 발전 가능성이 높다. 이런 점에서 단동지역을 통한 물류시스템 구축은 북한지역의 개방 유도를 위한 모티브를 제공할 수 있을 것으로 전망된다.

셋째, 단동지역에 한국기업의 물류 거점을 선점하는 것은 장기적 관

I
II
III
IV
V
VI

점에서도 큰 의미가 있다. 한반도~유라시아를 연계하는 교통 요충지에 국제산업·물류 전략 거점 확보할 수 있으며, 단동지역이 동북 3성의 관문인 동시에 대북 진출거점으로서, 특히 신의주를 통한 북한과의 교류 연계의 거점지역으로서 발전 잠재력이 높다. 남한~중국(단동)~북한을 잇는 삼각 물류경제협력이 활성화될 경우, 남한의 값싸고 질 좋은 제품이 단동을 통해 북한에 공급할 수 있고, 같은 루트를 타고 북한의 생산제품을 단동을 통해 남한에 공급할 수도 있다. 즉, 1차로 해상을 이용하여 인천에서 중국 단동으로 물자를 수송하고, 2차로 도로나 철도를 이용하여 중국 단동에서 북한 신의주로 수송하며, 3차로 신의주에서 직접 지역별로 배분하거나 다시 도로나 철도를 이용하여 평양으로 수송 후 배분하는 방안을 고려할 수 있다. 이를 위해서는 각 지역별로 전체적인 물류시스템을 총괄할 수 있는 대단위 물류센터를 건립하여 운영할 필요가 있다. 물류센터는 남한의 파주, 중국의 단동, 북한의 신의주, 평양지역에 각 1개씩 건립하여 지원물품을 보관하고 관리할 수 있도록 해야 할 것이다. 이의 사업 추진에는 반드시 중국의 전문 물류사업자와 북한의 중앙당 차원에서 사업 주체자로 적극 참여하여야 할 필요가 있다.

한편, 3국간 공동사업체 설립은 남한과 북한, 중국측 3국간 공동 법인형태로 설립하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 운영은 법인의 본사를 남한에 두고 중국 단동과 북한지역은 지사 형태로 운영하거나 법인 본사를 중국 단동지역에 두고 남한과 북한지역은 지사 형태로 운영하는 것도 고려해 볼 필요가 있다. 주요 업무로는 다음과 같이 정리할 수 있다.

먼저, 남북한 운송물자의 종합 지원업무의 창구 역할 수행하는 것으로 국내외 대북물자의 승인 및 조정, 물류의 일원화·통합화하고 남북한



물자의 수송, 보관, 배분, 사후 관리 등을 수행하는 것이다. 두 번째로는 복합 다기능형태의 물류창고(단지) 부지 확보 및 조성하여 기반시설, 하역장비, 창고 등 기능시설과 정보시스템을 갖춘 물류단지로 개발함으로써 물동량 증가에 대비한 충분한 시설 확충함으로써 체선·체화 없는 서비스를 제공하는 것이다. 세 번째로는 동북아 물류시스템과 연계한 종합물류단지로 육성할 필요가 있다. 다시 말해 해상, 육상, 항공운송의 연결점인 항만을 중심으로 물류단지를 조성하고, 배후시설(철도·도로, 항공)과 연계해 육·해·공 물류체계를 확립하는 동시에 국제화, 정보화 진전에 따른 새로운 물류공간으로 조성하는 것이다.

나. 전망과제

(1) 동북아 물류중심 복합운송 시스템 구축

남북간의 물류문제는 한반도에 국한하여 생각할 수가 없으며, 남북간 육로 연결을 통한 교류활성화는 현재의 동북아 물류체계에 커다란 변화를 가져다 줄 것이다. 가장 두드러진 변화는 바로 육상교통수단을 이용한 복합물류체계의 구축이 될 것이다. 북한에 의해 단절되었던 동북아의 물류체계가 북한의 개방으로 단일물류체계로 전환할 수 있는 기회가 될 것으로 예상된다. 이런 점에서 향후 동북아 물류체계는 두 가지 요소에 의해 변화할 수 있는 것으로 전망된다. 한 가지는 북한의 개방이며, 다른 한 가지는 중국의 항만을 비롯한 물류거점 인프라의 개발일 것이다. 먼저 북한의 개방은 한반도의 위상을 제고시키는 결정적인 요인이 될 것이며, 이는 다시 한반도 서해안 및 동해안을 중심으로 하는 해운과 육운을 연계하는 복합수송체계의 구축으로 연결될 것으로 예상된다.

한편, 중국의 물류인프라 구축은 중국의 황해연안 항만의 발달과 내

I

II

III

IV

V

VI

륙수송망의 발달에 따른 물류네트워크의 확장과 한국의 환적화물 수송 물량의 감소가 발생할 수 있을 것이다. 이는 곧 물류거점 기능의 약화를 의미할 수 있으나, 결국 일본 열도 서안 도시들의 대륙진출 물동량 확보를 통해 한반도의 물류거점 기능을 확보해야 할 것이다. 중국의 성장에 따른 한국과 일본의 지속적인 물류의 발전을 감안할 때, 향후 동북아에서는 도로의 아시아 하이웨이, 철도의 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 몽골횡단철도(TMGR), 항만으로서 부산, 상해, 고베 그리고 공항으로서 인천, 나리타, 푸둥 등이 국제거점으로서 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다. 이들 국제거점과 일부 지역거점들의 연계에 의해 형성될 복합물류체계가 향후 동북아 물류체계의 모습이 될 것이다.

이런 점에서 남북~중국~유라시아 육상 및 철도 운송에 대한 준비가 필요하다. 즉, 남북한간의 철도, 육로 등 육상을 통한 물자 수송을 통해 남북한 물류체계를 구축하여 동북아진출의 교두보로 발전시켜야 할 것이다. 남북한 철도·도로 연결과 신의주 및 단동으로 연결시킬 경우, 한반도는 광양~서울~개성~평양~신의주~중국 단동을 연결하는 서해안 운송축과, 부산~포항~원산~함흥~나진~중국 도문을 연결하는 동해안 운송축, 부산~대구~서울~개성~평양~신의주를 연결하는 경부권 운송축을 통해 유라시아 대륙횡단 철도인 시베리아횡단 철도철도(TSR), 만주횡단철도(TMR), 몽고횡단철도(TMGR)와의 연계체계를 구축하여 유럽의 로테르담까지 논스톱 운송체계를 갖출 수 있다. 이런 점에서 남북한~중국~유라시아 육상과 철도운송에 대한 준비를 해야 할 것이다. 기본적으로 단절된 남북연계 교통시설을 복원하고, 대북 교류의 진전 여부에 따라 한반도가 동북아지역의 물류거점 역할수행을 위한 단계적 남북통합의 물류망 계획의 수립이 요구된다. 한반도의 지리적 이점을 살리고 동북아 물류중심국으로 위상을 정립하

기 위해서는 시베리아횡단철도(TCR), 중국횡단철도(TSR)과의 연계를 추진하며, 이를 바탕으로 아시아·유럽대륙과의 육상교통연계노선 개발을 추진해야 할 것이다. 유라시아 대륙을 연계하는 ‘실크로드’를 구축하기 위해서는 남북한간 현재 추진되고 있는 경의선·동해선을 포함, 단절된 4개 노선의 남북철도 연결이 우선과제로 추진될 것이다. 더 나아가 남북철도와 아시아횡단철도(TAR)와의 연계 추진시에는 남북철도와 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽고횡단철도(TMGR) 등 아시아횡단철도(TAR)와의 연계·추진되어야 할 것이다. 이와 동시에 유라시아 도로망과의 연결 추진도 필요하다. 남북간 단절된 국도 노선(6개)을 연결하고, 장기적으로 중국·러시아와의 도로 및 아시아 고속도로망(Asian Highway)과 연결이 필요하다.

(2) 민족내부성 거래의 대외 인정 획득 및 국내법제 개선

(가) 대외 인정 획득의 필요성

남한은 현재 남북교역에 대해 관세를 부과하고 있지 않다. 「남북기본합의서」 교류협력분야 부속합의서 제1조 제10항에 “남과 북은 물자교류에 대하여 관세를 부과하지 않으며, 남북한 사이의 경제관계를 민족 내부관계로 발전시키기 위한 조치를 협의·추진”하는 것으로 명시되어 있으며, 동조 제8항에는 “남과 북 사이의 물자교류에 대한 대금결제에 청산결제방식을 원칙으로 하며, 필요한 경우 쌍방의 합의에 따라 다른 결제방식으로 할 수 있다”라고 언급되어 있다. 만일 남북교역의 민족내부교류성이 국제사회에서 인정되지 않는다면, 무관세 허용 등 북한에 대해 취하는 특혜조치가 무의미하게 될 가능성이 있다. 왜냐하면 한국은 GATT(WTO의 설립에도 불구하고 계속 유효) 회원국들에게도 북

I
II
III
IV
V
VI

한에게 취한 대우와 동일한 대우, 즉 무관세에 의한 교역을 인정해야 하기 때문이다.

한편, 1991년에 이루어진 남북한간 쌀 직교역과 관련하여 미 정부의 고위관리는 “한국이 북한과 대량의 쌀을 비롯한 물자교역을 추진할 경우 GATT협정에 입각하여 한국을 제소할 수도 있다”고 발언한 바 있다.⁸² 따라서 남북한 직교역이 본격화될 경우, 남북교역의 민족내부교류성 또는 남북교역을 민족내부거래 내지 민족내부교류로 추진하겠다는 남북한간 합의에 대한 국제적 인정문제가 대두될 수 있을 것으로 예상된다. 이런 점에서 볼 때, 향후 WTO로부터 남북교역의 민족내부교류성을 국제적으로 인정받지 못하면, 남북교역 및 합작사업을 통한 민족경제공동체 형성 노력에도 불구하고 우리가 기대하는 소기의 성과를 거두지 못할 것이다.⁸³

남북한간 관계가 국가 대 국가의 관계가 아니라는 입장이 국제사회에서 인정받더라도 이로써 모든 국제경제규범에서 남북교역을 민족내부교류로 당연히 인정받을 수 있다는 것을 의미하는 것은 아니다. 남북한이 각기 사실상 독립적인 관세영역을 형성하고 독자적인 무역규범체제를 유지하고 있다는 자체가 남북교역이 GATT협정의 규율을 받아야 할 거래의 대상이 될 수 있기 때문이다. 지금까지 GATT체제 내에서 분단국의 문제에 관해 어떤 확립된 원칙이 명백히 존재하고 있는 것은 아니다. 이는 가급적 정치적인 문제에 개입하지 않으려는 GATT의 일반적인 정책에 따른 결과인 것으로 보인다.

동·서독과 중·대만간의 교역에 대한 GATT의 처리 관행으로부터 분

⁸²- 『한국일보』, 1991년 4월 30일; 『조선일보』, 1992년 10월 10일.

⁸³- 제성호, 『남북한 특수관계의 법적 성격과 운영방안』 (서울: 통일연구원, 1994), p. 86.

단국 내부문제에 대한 구GATT의 입장을 정리하면 다음과 같은 3가지로 나타낼 수 있다.⁸⁴ 첫째, GATT는 민족자결주의 및 자결권 존중원칙에 따라 분단국이 하나의 국가임을 주장할 경우에 이를 존중한다는 것이다. 둘째, 분단국을 구성하는 정치실체가 각기 GATT 가입을 희망할 경우에는 이들 양 영역의 승인을 조건으로 하여 그 가입을 허용한다는 것이다. 셋째, GATT는 분단국의 내부거래에 관해 분단국의 의사에 반하여 GATT규범의 적용을 강요하지 아니한다는 것이다. 실제로 GATT 이사회는 특히, 자결권 존중의 원칙에 따라 체결국들이 그들의 헌법이나 무역법에 그 법의 적용영역과 관세영역의 범위를 정하는 체결국의 주권행사에 대해 간섭할 바가 없음을 주목할 필요가 있다. 이런 점에서 볼 때, GATT협정이나 WTO설립협정도 국제협정이므로 국제법상의 관련원칙인 유엔헌장에 일치하도록 해석되어야 할 것으로 판단된다. 유엔헌장 제103조는 “유엔 회원국의 헌장상의 의무와 다른 국제협정상의 의무가 상충되는 경우에는 유엔 헌장상의 의무가 우선 한다”고 규정하고 있는 바, GATT협정이나 WTO설립협정의 규정이 유엔헌장과 상충할 경우에는 헌장 제103조에 따라 유엔헌장이 우선하게 된다.⁸⁵ 유엔회원국은 남북교역을 민족내부교류로 결정하는 한민족의 자결권 행사를 인정하고 존중할 의무가 있다. GATT협정 체결국들은 GATT협정 제24조를 남북한이 해석·적용함에 있어 하나의 국가임을 주장하고, 하나의 국가경제 단위에 입각하여 남북교역을 민족내부교류로서 주장할 권리를 포함하는 한민족의 자결권을 고려하여 해석해야

⁸⁴- GATT의 입장에 대해서는 Ernst-Ulrich Petersmann, “Study on Legal and Political Aspects of Inter-Korean Transactions and their Relationship to the International Trade Regime under GATT,” pp. 57~58 참조. 제성호, 『남북한 특수관계의 법적 성격과 운영방안』, p. 90에서 재인용.

⁸⁵- 위의 책, pp. 91~92.

I
II
III
IV
V
VI

할 것이다. 따라서 기본합의서의 남북교역 관련 규정이 자결권 행위라는 법적 의미를 갖는 것이라고 할 때, 남북교역의 민족내부교류성 주장에 대한 국제적 당위성은 충분하다고 할 것이다.

(나) 민족내부성 교류 인정 획득 방안

남북사이의 거래가 내국간 교역이라는 것을 국제적으로 인정받기 위해서는 다음과 같은 방법을 고려해 볼 수 있다.⁸⁶

첫 번째로 한국 정부가 자결권에 기초하여 남북교역이 민족내부교류임을 국제사회에서 주창함으로써 앞으로 GATT 등 국제기구들이 이를 존중해 주도록 촉구할 수 있다. 북한이 한국에 대해 타국이 아니므로 원칙적으로 남북교역은 GATT협정 제1조의 최혜국대우원칙 적용대상이 아니라는 점을 강조하는 것이다. 비록 한국이 GATT협정의 체약국이지는 않지만, 동협정의 적용대상이 아닌 사항(남북교역)에 대하여 다른 당사국이 알기알부하는 것은 부당하다고 할 것이다. 다만, 궁극적으로 북한이 타국인지 아닌지는 GATT 이사회의 권고를 거쳐 GATT 체약국단에 의해 최종 결정되는 것이기 때문에 GATT에 의해 북한이 타국으로 최종 판정되는 경우, 이 방안은 아무런 해결책을 제시하지 못한다.

두 번째로 WTO와 특별의정서 체결하는 방법이다. 즉, 대 WTO 통상외교를 강화, 남북교역을 민족내부교류로 인정받는 특별의정서를 채택하는 방안을 고려하는 것이다. 본 특별의정서는 한국이 GATT가입(1967년 가입됨)당시 이미 체결한 의정서(관세와 무역에 관한 일반협정에의 대한민국 가입을 위한 의정서) 형식으로 첨부되어 있다. 그러나 북한이 아직 GATT에 가입하고 있지 않은 바, 북한 상품이 미국 등

⁸⁶- 이하 방안에 대한 논의는 위의 책, pp. 94~109을 참조 정리하였다.

국제시장에 수출하기 위해서는 궁극적으로 북한도 GATT에 가입할 수밖에 없을 것이기 때문에, 북한의 GATT협정 가입시 이를 지렛대로 민족내부교류성을 인정받는 방법을 강구하는 것이다. 다시 말해 북한이 WTO로부터 남북간 교역을 민족내부교류로서 인정받는다는 것을 전제조건으로 가입함으로써 간접적으로 한국이 민족내부교류로 인정받는 방안도 생각해 볼 수 있을 것이다.

참고로 동·서독의 경우, 1951년의 베를린협정에서 내독교역의 추진에 관한 원칙적 조항, 청산거래절차, 거래품목, 신용공여제도 등에 관한 규정을 두고 있을 뿐이었고, 관세면제에 관한 규정이 포함되어 있지 않았다. 당시 교역을 주도한 구서독의 입장은 동·서독간에 단일경제권을 형성한다는 소위 단일시장의 원칙을 수립하는 것이었다. 이를 국제적으로 공인받기 위해 구서독은 외교적 노력을 경주한 결과, 초창기부터 내독교역상의 비관세부과를 법적·제도적으로 보장받을 수 있었다. 즉, 1951년 4월 구서독정부가 GATT에 가입하면서 동 기구에 의해 동·서독간 교역의 내독적(또는 역내교역적) 성격을 인정받았으며, 이로써 독일의 원산지로서 하는 재화를 대상으로 하여 이루어지는 내독교역은 어떠한 국제적 규제도 받지 않게 되었다. 또한 1957년 3월 유럽경제공동체(EEC) 창설을 위한 로마조약의 체결시에도 내독교역 및 이와 관련된 문제와 관련하여 구서독정부는 동 조약의 부속의정서를 통해 다른 EEC회원국들로부터 동독에 대한 관세부과의 면제를 보장받았다. 그 이후 구동독은 양독간 교역에 관한 한 사실상 구서독과 동등한 대우를 받아 EEC 역내 시장에 편입되게 되었다. 구서독은 위의 두 가지 조치들에 의해 단일시장원칙 아래 내독교역에 있어서 동독의 구매자 및 공급자들을 국내의 경쟁자들과 동일하게 취급할 수 있게 되었다. 이들 조치의 결과로서 구서독은 동독으로부터의 공산품 반입에 대해 어떠한 관세

I
II
III
IV
V
VI

도 부과하지 않았으며, 농산물에 대해서도 부과금을 징수하지 않을 수 있었다. 남북한의 경우에도 동·서독의 경우와 같이 GATT와 위와 같은 특별의정서를 채택하는 것이 바람직할 것이다.

세 번째로 남북자유무역지대를 선포하는 방안을 고려할 수 있다. 남북교역의 특별한 지위를 WTO내 체제에서 인정받도록 하는 것이다. 이는 GATT협정 및 WTO설립협정상 인정되고 있는 예외조치들을 활용하는 것이라고 할 수 있다. 그와 같은 예외조치를 활용할 수 있는 방안으로는 남북한간 자유무역지대, 관세동맹 공동시장 또는 경제동맹 등의 방식으로 경제통합을 달성함으로써 GATT협정 제24조의 소위 ‘전면적인 GATT원칙 적용면제조항’의 적용을 받을 수 있도록 하는 것이다. 그동안 GATT는 당사국간 협정을 통해 자유무역지대를 설치하는 것에 대해 기존의 제3국의 이익을 침해하지 않는 범위 내에서 당사국의 자율에 맡겨왔다. 따라서 당사국간 무역거래의 실질적인 자유화를 통해 협정당사국 경제의 긴밀한 통합을 발전시켜 나가기 위한 목적으로 설치되는 자유무역지대 또는 공동시장 등은 “동 지역과 기타 국가간 무역에 대한 장벽을 높이는 것이어서는 안된다”는 제한을 제외하면, 이론상 구 GATT 회원국은 자유로이 상기와 같은 경제통합을 이룩함으로써 GATT협정의 최혜국대우 부여의무로부터 면제될 수 있다. 다만, 자유무역지대 설치협정 체결이나 공동시장 형성 등 남북경제통합을 위해서는 남북한 당국간 사전 합의도출이 필요하다. 그렇지 않는다면 남한이 일방적인 자유무역지대 선포선언을 한 후, 동일한 내용의 선언을 북한이 하는 방법으로도 가능하다. 그러나 북한의 소극적인 입장으로 당분간 이것이 실현되기는 어려울 것으로 판단된다. 따라서 우리만이라도 먼저 남북자유무역지대를 선포하는 내용의 일방적 선언을 해두는 방안도 검토할 필요가 있다. 그 밖의 또 다른 대안으로서는 상기와 같은 협

정을 새로이 체결하거나 또는 그러한 취지의 일방적 선언을 하는 대신, 교류협력분야 부속합의서 제1조의 1문과 동조 제10항을 원용하여, 이를 남북한간 자유무역지대 설치규정 또는 그것을 의도한 규정이라고 주장(해석)함으로써 GATT협정의 최혜국대우 부여의무로부터 면제를 받는 방안을 생각해 볼 수 있을 것이다. 더 나아가서는 자유무역지대 설치의 선포방안 외에도 남북한간에 관세동맹을 결성하는 방안도 생각해 볼 수 있을 것이다.

네 번째로 GATT협정의 웨이버 원용 방안을 생각해 볼 수 있다. 이는 상기의 방법들이 받아들여지지 않을 경우, 고려해 볼 수 있다. 이는 GATT협정 제25조에 명시된 ‘특수한 경우의 예외’에 의거한 의무면제 허용조항을 원용하는 방안이다. 이를 위해 한국은 남북교역이 민족내부 교류라는 특수한 형태의 교역임을 이유로 하여 GATT협정의 최혜국대우원칙을 수락할 수 없음을 대외적으로 천명하고, GATT의 특별의제로 상정하여 표결에 참여한 GATT 회원국 3분의 2이상의 찬성을 얻는 것이 필요하다. 그러나 의무면제조항의 적용을 인정받았다 하더라도 통상 여기에는 기간의 제한을 두는 것이 일반적이고, 특별협상절차, 정기 보고의무부과 및 감독절차 등 조건이 부과되는 경우가 많다. 특히 웨이버 승인 자체가 한시적이어서 영속적으로 민족내부거래로 인정받는 방법이 될 수는 없다. 또한 이 웨이버조항 적용을 신청할 경우, 이는 남북교역이 국제교역임을 스스로 인정하는 것이 되어, GATT협정 제1조의 최혜국 부여의무를 위반하고 있음을 자인하는 측면이 없지 않는 것임을 인식해야 할 것이다. 따라서 웨이버 승인을 받더라도 이는 남북교역의 독자성을 유지하면서 민족내부교류성을 국제적으로 인정받기에는 많은 한계가 있을 것으로 판단된다.

I
II
III
IV
V
VI

(다) 민족내부성 교류 강화를 위한 국내법제 개선

민족내부교류로서의 남북교역이 국내법의 규율대상이 될 경우에는 「남북교류협력법」 등 우리의 관련 국내법이 적용되고, 국제법의 규율대상이 될 경우에는 국내법과 상충되지 않는 범위 내에서 관련 국제법이 적용될 수밖에 없다. 그런데 문제는 「남북교류협력법」이 남북교역을 기본적으로 국내거래로 보고 있는 것은 사실이나, 제도적으로는 남북교류의 민족내부교류성을 충분히 반영하고 있지 못하다는 데 있다. 동법 제26조 제1항 및 제3항은 남북교역에 관하여 국가간의 관계에 적용되는 대외무역법 등을 준용토록하고 있기 때문이다. 즉, 「남북교류협력법」 제26조 제1항은 이 법에 특별히 규정되지 아니한 사항에 대해서는 대통령이 정하는 바에 의하여 「대외무역법」 등 ‘무역’에 관한 법률을 준용한다고 하고, 동조 제3항은 남북한간 투자, 물품의 반출·반입 기타 경제에 관한 협력사업 및 이에 수반되는 거래에 대하여는 대통령이 정하는 바에 따라 「외국환관리법」, 「외자도입법」, 「한국수출입은행법」, 「수출보험법」, 「대외경제협력기금법」, 「수출용 원재료에 대한 관세 등 환급에 관한 특례법」 등을 준용한다고 규정되어 있다. 그 밖에도 「남북교류협력법」 시행령 제41조 제1항에서 남북한간 교역과 협력사업에 따른 대금결제에 대해 “그 범위·방법 및 절차에서 「외국환관리법」이 정하는 바에 의한다고 하여 동법을 준용하도록 하고 있으며, 「남북교류협력법」 제21조는 수송장비 등의 출입관리에 관하여 「출입국관리법」 제65조 내지 제72조의 준용을 규정하고 있다. 그러나 특수관계에 있는 남북한이 상호간의 교역과 협력사업 등 경제교류에 제26조 제1항과 제3항과 같이 국가간 경제교류에 적용되는 법률을 준용하는 것은 법리상 타당하지 않다. 그 이유는 북한을 외국으로 인정하는 결과가 되기 때문이다. 따라서 우리가 대내외적으로 남북교역의 민족내부교류성을 주장하

기 위해서는 남북교역의 국내거래성을 보다 강화해야 할 것이라고 판단된다. 이러한 점을 감안, 「남북교류협력법」상 준용규정의 개정문제를 신중히 검토해야 할 것이다. 이의 구체적 방안으로서 현재 「대외무역법」을 위시한 기타 관련 법률에서 준용하도록 하거나 또는 수정 적용할 수 있는 조항들을 묶어 별개의 통합적인 법령으로서의 특별법 또는 대통령령을 제정하는 방안을 고려할 수 있을 것이다.⁸⁷

⁸⁷- 위의 책, p. 112.

VI

결론



향후 물류산업은 한국의 미래전략산업으로서 국가의 새로운 성장엔진으로 등장하게 될 것이다. 남한은 일본, 대만, 러시아, 중국의 중심지에 위치하고 있으며 세계 정기선 항로의 간선향로에 위치, 유럽대륙과 직접 연결되어 물류중심지로서의 최적여건을 확보, 특히 중국 경제가 급격하게 성장함에 따라 발생하는 막대한 수출입 물량을 취급함으로써 막대한 부가가치 창출할 수 있는 가능성이 있다. 한반도의 우수한 전략적 입지를 활용하는 경우 한반도는 물류거점지역으로서 세계경제, 무역, 금융중심지로 발전하여 유라시아, 태평양 연결의 관문으로서 물류대국으로 성장할 가능성이 있다. 남한은 동북아에서 비교적 우수한 인적 자원, 발달된 통신기술, 인프라 및 운송산업 등 기본적인 물류환경을 확보하고 있다. 따라서 한반도의 지리적 이점을 살리고 동북아 물류중심국으로 위상을 정립하기 위해서는 시베리아횡단철도(TCR), 중국횡단철도(TSR)과의 연계를 추진하며, 이를 바탕으로 아시아, 유럽대륙과의 육상교통연계노선의 개발을 추진해야 할 것이다. 그러나 이와 같은 잠재력은 단지 남한을 대상으로, 북한을 배제한 채 논의되는 경향이 크다. 남한이 가지고 있는 잠재력을 충분히 발휘하기 위해서는 남북한을 아우르는 물류·운송 문제의 해결이 중요할 것이다. 이런 점에서 대북 물류·운송분야 활성화와 협력은 대단히 중요하다.

그렇다면 남북한간의 물류·운송은 어디서부터 시작해야 할 것인가? 본 연구를 통해 나타난 것을 정리하면, 2007 남북정상선언에 담긴 물류분야의 협력사업과 함께 구체적인 방안을 마련하는 것이 가장 바람직할 것으로 판단된다. 그 이유는 사업의 추동력이 남북한간에 합의되었으며, 이를 실행하기 위한 구체적인 계획이 추진되고 있기 때문이다.

2007 남북정상선언에 제시된 사업으로 물류분야의 기반시설 확보와 관련된 경제협력사업에는 ① 해주 경제특구건설 및 개성공단 2단계 사

I
II
III
IV
V
VI

업 착수를 포함, ② 해주직항로, ③ 한강하구 공동이용, ④ 문산~봉동 간 철도화물수송, ⑤ 안변, 남포 조선협력단지 건설, ⑥ 개성~신의주 철도 및 개성~평양 고속도로 개보수, ⑦ 백두산~서울 직항로 개설 등이 있다. 이와 같은 사업들은 남북한 상생의 협력사업을 추진하고 있다는 점에서도 적지 않은 의미를 가진다고 볼 수 있다. 남북한간의 경제협력을 상호 이익창출의 관점에서 보고 있는 점이 특징적이며, 경제협력을 통해 상호 이익을 도모하는 관계를 형성하여 평화의 물질적 토대를 구축, 남북이 동반발전함으로써 남북이 하나의 경제권을 추구해 나가려고 하고 있는 점에서 큰 의미를 가진다고 할 수 있다.

물류분야의 남북 경제협력은 앞으로 다음과 같은 직·간접적인 효과를 가져 올 수 있을 것이다. 먼저 한반도종단철도(TKR) 연결과 이에 따른 중국횡단철도(TCR), 몽고횡단철도(TMGR), 시베리아횡단철도(TSR)와 연결됨으로써 남북한 및 동북아지역 교류협력의 확대를 도모할 수 있을 것이다. 동시에 남북한은 동북아 육상 인적·물적 운송망 및 물류거점 기지로서의 기능을 할 수 있게 될 것이다. 둘째, 개성공단 건설 활성화, 경제특구건설, 조선협력단지조성, 백두산 관광사업을 비롯, 통행·통신·통관 원활화를 위한 제도적 장치가 확보될 경우, 남북 양측은 생산 및 고용유발, 남북교역증진효과 등 남북 공동의 경제적 이익(경제성장과 후생증가, 투자유인 등)을 확대해 나갈 수 있을 것이다. 남북경협이 경공업분야의 임가공에서 중공업분야로까지 확대됨으로써 북한지역으로의 기술이전을 통한 전문인력을 양성할 수 있을 것으로 내다보인다. 물론, 개성공단 등 경제특구 근무 북한 인력 증가에 따른 노동력 확보와 북한 노동자 거주시설의 문제가 부담으로 작용할 가능성도 있음이 사실이다. 셋째, 한강하구 이용을 통해서도 남한 건설업분야에 필수적인 골재채취를 가능하게 함으로써 막대한 경제적 이익을 가져올

것이며, 북한에게는 수입원이 되며, 준설에 따르는 북한지역 수해방지도 도움을 주고, 북한의 식량증산에도 기여할 수 있을 것으로 예상된다. 넷째, 남북한 경제협력 사업의 추진은 다음과 같은 비경제적 효과도 가져올 것이다. 예를 들어 『서해평화협력특별지대』 설치를 통해 한반도 평화번영의 체제가 굳건하게 확립될 경우, 군사비용의 절감은 물론, 한국의 대외 신인도를 상승시키는 역할을 할 것이다. 또한 백두산 관광사업의 추진은 중국지역으로의 백두산 관광 수요를 낮추는 한편, 중국의 동북공정(백두산공정)을 차단하는 효과도 가져올 수 있을 것이다. 동시에 관광사업을 통해 북한 당국은 직접적인 소득을 확보할 수 있는 기회를 가지게 될 것이다. 다섯째, 남북 경제협력사업의 추진은 어떤 형태로든 남측에 비용조달의 부담을 안기게 될 것이며, 투자의 기회비용 문제를 야기할 수도 있을 것이다. 특히, 자원의 공동개발, 개성~신의주 철도 개보수 같은 분야에 대한 투자는 개발 결실을 확보하기 이전 전력, 수송, 설비 등의 분야에 상당기간 동안 대규모의 자본투자를 요구할 가능성도 크다.

향후 남북 물류·운송분야는 효율성과 경제성을 확보하기 위해서라도 보다 장기적인 구상 속에서 확실한 방향을 가지고 추진되어야 할 것이다. 단기적으로는 남북정상선언에서 언급된 사업을 포함, 남북한 물류기반을 조성하는 일이 될 것이다. 단절된 남북연계 교통시설을 복원하고, 대북 교류의 진전 여부에 따라 한반도가 동북아지역의 물류거점 역할수행을 위한 단계적 남북통합의 물류망을 수립해야 할 것이다. 장기적으로는 물류시설의 효율화, 물류운영의 첨단화, 물류산업의 선진화, 물류제도의 합리화, 물류조직·인력의 정예화 등을 국가물류정책을 달성하는 일이 되어야 할 것이다. 장·단기적 차원의 물류목표를 달성하기 위해서는 물류분야의 조직과 인력의 전문화와 국제화가 중요하다. 물류

I
II
III
IV
V
VI

를 기획·계획·관리할 수 있는 물류전문인력이 필요하다. 국제전문물류 인력의 확보, 지식기반 물류 서비스기업의 육성 등을 통해 대북 물류에서도 자산·노동집약적 물류에서 정보·기술집약적 물류로의 전환 및 물류운영체계의 첨단화와 물류산업의 선진화를 위해 노력해야 할 것이다.

참고문헌

1. 단행본

- 개성공업지구관리위원회. 『개성공업지구 단계별 관리운영 계획』. 통일연구원 용역보고서. 2007.2.
- 경실련통일협회·한국경제신문사. 『남북정상회담 이후 남북경협 전망과 과제: 북한 개발의 방향과 자원마련의 과제를 중심으로』. 2007 남북경협 정책 심포지엄 자료집. 2007.10.29.
- 김영봉·이문원·조진철. 『북한 관광자원의 효율적 활용방안에 관한 연구』. 안양: 국토연구원, 2007.
- 김영운. 『남북경협 실패사례 연구: 대북 경협사업의 성공을 위한 정책과제』. 서울: 통일연구원, 2004.
- 민족화해협력범국민협의회. 『한국경제와 남북경협: 남북경협은 한국경제의 신성장동력이 될 것인가?』. 2007 민화협 통일포럼 자료집. 서울: 민화협, 2007.
- 사회과학원. 『경제사전 I』. 평양: 사회과학출판사, 1998.
- 성낙문·김연규·안병민. 『남북연결 도로, 철도의 교통수요 및 비용분석 연구』. 일산: 한국교통연구원, 2005.
- 심의섭 외. 『한강지구 지역 자원의 평화적 이용방안』. (사)남북물류포럼 정책토론회 자료집. 2007.4.11.
- 안병민. 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(1차)연구』. 일산: 한국교통연구원, 2007.
- 안병민·김연규. 『남북한 교통망 연결을 위한 기초조사』. 일산: 한국교통연구원, 2000.

- 장명봉 편. 『김정일체제하의 북한 법령집』. 서울: 북한법연구회, 2005.
- 제성호 『남북한 특수관계의 법적 성격과 운영방안』. 서울: 통일연구원, 1994.
- 최연혜. 『EU의 철도정책과 동·서독 철도통합』. 미발표 논문. 2005.
- 최재선·황진희. 『모래 수입물류 효율화 방안』. 서울: 한국해양수산물개발원, 2005.
- 통일부. 『남북출입절차 및 제도 개선대책(안)-개성공업지구 출입을 중심으로』. 미발간 보고서. 2006.
- 통일연구원. 『경제분야 통일인프라 구축 및 개선방안』. 서울: 통일연구원, 2004.
- 한국산업은행. 『신북한의 산업』. 서울: 한국산업은행, 2005.
- 한국수출입은행. 『개성공단 투자환경』. 서울: 한국수출입은행, 2005.
- 한국은행. 『동북아 물류허브로 발전하기 위한 남북경협 추진방안』. 서울: 한국은행, 2003.
- 한국해양수산물개발원. 『통일시대 대비 남북한 해양수산물 협력방안』. 서울: 한국해양수산물개발원, 2006.
- 독일통계청. 『동독통계연감』. 독일통계청, 1992.

2. 논문

- 권오경·곽수환. “화물자동차 수배송활동의 운행효율성 분석.” 『로지스틱연구』. 제8권 제1호(2000.12).
- 김경석. “남북경협 활성화를 위한 남북한 도로망 연계구축 방향.” 『교통』. 일산: 한국교통연구원, 2007.6.
- 김영운. “남북 경제협력과 단동의 역할: 물류분야의 협력사업을 중심으로”. 미발표 논문.



- _____. “남북정상회담과 경제공동체 건설: 과제와 전망.” 『2007 남북 정상회담과 한반도 평화·번영: 평가와 전망』. 서울: 통일연구원, 2007.
- 김재일. “기업물류의 전개.” 『로지스틱스 21세기』. 2002년 한국로지스틱스 학회 10주년 기념백서. 서울: 한국로지스틱스학회, 2002.
- 김호성. “한·중 협력을 통한 남북경협 활성화 방안.” 한국중재학회 주최 단동 국제학술회의 발표논문.
- 안병민. “남북경협 활성화를 위한 남북한 철도망사업 추진방향.” 『교통』. 일산: 한국교통연구원, 2007.6.
- _____. “남북한 교류협력사업과 지방자치단체의 역할.” 『남북경협 활성화 대비 육상 교통물류체계 구축을 위한 대토론회』. (사)남북물류포럼 세미나 자료집.
- 양문수. “개성공단 활성화를 위한 남북교통망의 기능과 역할.” 『교통』. 일산: 한국교통연구원, 2007.6.
- 원동욱. “북·중간 두만강 지역 국제협력개발사업의 현황과 전망.” 『수은 북한경제』. 2007 가을호. 서울: 한국수출입은행, 2007.
- 이두희·이미영. “IT의 진전과 로지스틱스.” 『로지스틱스 21세기』. 2002년 한국로지스틱스 학회 10주년 기념백서. 서울: 한국로지스틱스학회, 2002.
- 이현수. “개성공단과 인천공항 물류분야 연계 및 개발방안.” 『개성공단과 인천공항·항만간 물류·운송분야 연계방안』. (사)남북물류포럼 & 인천국제공항공사 공동학술회의 자료집. 2007.6.19.
- 박형일. “북한의 투자환경개선 관련 합의사항과 이행전망.” 『남북정상회담 경제분야 합의사항 이행전망과 과제』. 서울: 대외경제정책연구원, 2007.

- 정봉민. “남북한 해운항만물류 부문 협력방안.” 『남북한 해양수산 협력 방안 세미나』. 한국해양수산개발원 남북정상회담 기념 학술세미나 자료집. 2007.10.8.
- 정우진. “북한의 광물 광물자원 현황과 남북협력방안.” 『통일경제』. Vol. 8. 서울: 현대경제연구원.
- 허문구. “국내물류시설 및 물류창고업 현황 및 문제점.” 『물류시설과 물류창고업의 현황 및 발전방향』. 한국물류창고업협회 물류시설 전문가 학술세미나 자료집. 2007.10.25.
- 황진희. “한반도의 동북아 물류허브화를 위한 인천항과 개성공단의 역할.” 『개성공단과 인천공항·항만간 물류·운송분야 연계방안』. (사)남북물류포럼 & 인천국제공항공사 공동학술회의 자료집. 2007.6.19

3. 기타자료

- 국토연구원 동북아발전연구센터. “북한 주요항만과 배후산업단지 개발 전략에 관한 연구.” 미공개 자문회의 자료. 2007.4.16.
- 안병민. “남북한 교통망 통합을 위한 중장기 전략의 필요성.” 『한반도 및 동북아 교통네트워크 구축의 전망과 과제』. 열린정책연구원 내부토론회. 2007.4.25.
- 통일부 남북출입사무소. “남북출입절차 및 제도.” 개선대책(안) 남북출입사무소 제도개선 전문가 T/F 회의자료. 2006.4.
- 통일부 남북출입사무소. 『남북출입제도 개선』. 기본계획(안): 남북출입사무소 통합직제 신설 중심 남북출입사무소 출입제도 개선 관계부처 회의 자료집. 2006.4.15.

『연합뉴스』.

『조선일보』.

『한국일보』.

Handbuch zur deutschen Einheit. 1993.

Verkehr in Zahlen. 1991.

Statistisches Jahrbuch. 1990.

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit. 1993.

연구총서

2005-01	Toward Greater Transparency in Non-Nuclear Policy : A Case of South Korea	전성훈	저	7,000원
2005-02	유럽연합(EU)의 대북 인권정책과 북한의 대응	최의철	저	8,000원
2005-03	북한의 노동인력 개발체계: 형성과 변화	조정아	저	7,000원
2005-04	Energy Cooperation with North Korea : Issues and Suggestions	김규륜	저	4,500원
2005-05	일본의 보수우경화와 국가안보전략	김영춘	저	5,000원
2005-06	북한주민의 국경이동 실태: 변화와 전망	이금순	저	6,500원
2005-07	북한 청소년의 교육권 실태: 지속과 변화	임순희	저	5,500원
2005-08	미·중 패권경쟁과 우리의 대응전략	황병덕	저	9,000원
2005-09	북한 광물자원 개발을 위한 남북 협력 방안 연구	김영운	저	7,000원
2005-10	청소년의 통일문제 관심 제고 방안	손기웅	저	5,500원
2005-11	러시아 탈 사회주의의 체제전환과 사회갈등	조한범	저	6,000원
2005-12	동북아협력의 인프라 실태: 국가 및 지역차원	박종철	외 공저	10,000원
2005-13	북한의 형사법제상 형사처리절차와 적용실태	김수암	저	7,000원
2005-14	6·15 공동선언 이후 북한의 대남협상 행태: 지속과 변화	허문영	저	7,500원
2005-15	북한체제의 분야별 실태평가와 변화전망 : 중국의 초기 개혁개방과정과의 비교분석	이교덕	외 공저	10,000원
2005-16	한반도 평화체제 구축과 통일전망	조민	저	6,000원
2005-17	북한의 경제개혁과 이행	이석	저	7,000원
2005-18	북한의 산업구조 연구	최수영	저	5,500원
2005-19	탈냉전시대 전환기의 일본의 국내정치와 대외전략	배정호	저	6,500원
2005-20	부시행정부의 대북 정책 추진 현황과 전망	김국신	저	5,000원
2005-21	미국 외교정책에서의 정책연구기관(Think Tanks)의 역할과 한반도 문제	박영호	저	8,500원
2005-22	2005년도 통일문제 국민여론조사	박종철	외 공저	10,000원
2005-23	미국과 중국의 대북 정책 및 한반도 구상과 한국의 정책공간	박형중	저	5,000원
2006-01	Cooperative Denuclearization of North Korea	전성훈	저	10,000원
2006-02	한반도 경제통합 모형의 이론적 모색	임강택	저	7,000원
2006-03	7·1조치 이후 북한의 농업개혁과 과제	최수영	저	5,000원
2006-04	북한경제의 대외의존성과 한국경제의 영향력	이석	저	8,000원
2006-05	동북아 경제·안보 협력의 연계: 4대 분야 협력체 형성 중심	박종철	외 공저	10,000원
2006-06	북한체제의 내구력 평가	전현준	외 공저	10,000원
2006-07	북한 경제개혁의 실태와 전망에 관한 연구 -개혁의 부작용을 통해 본 북한 체제전환의 성공과제-	김영운	저	10,000원

2006-08	남북한 공유하천 교류협력 방안	손기웅	저	6,000원
2006-09	북한의 당·군·민 관계와 체제 안정성 평가	정영태	저	7,500원
2006-10	동북아 정세변화와 한국의 동북아 균형자 역할 연구	황병덕	저	8,500원
2006-11	김일성 항일무장투쟁의 신화화 연구	서재진	저	10,000원
2006-12	평화통일의 기본방향과 추진전략	조민	저	6,500원
2006-13	중국의 대북한 정책: 지속과 변화	최춘흠	저	5,000원
2006-14	한·미 안보관계의 변화와 북·미관계의 전망	박영호	저	7,000원
2006-15	동북아지역의 갈등·협력과 한반도 평화구축을 위한 대외전략	배정호 외	공저	10,000원
2006-16	북한 새 세대의 가치관 변화와 전망	임순희	저	8,000원
2006-17	개혁·개방과정에서 인권의제: 이론과 실제	이금순, 김수암	저	10,000원
2006-18	경제난 이후 북한 문학에 나타난 주민생활 변화	조영아	저	6,000원
2006-19	남남갈등해소방안 연구	조한범	저	5,000원
2007-01	남북한 재외동포정책과 통일과정에서 재외동포의 역할	최진욱	저	6,500원
2007-02	민주주의와 인권에 대한 북한의 인식과 대응	김수암	저	6,000원
2007-03	북한의 경제난과 체제 내구력	서재진	저	8,500원
2007-04	“확산방지구상”(PSI)과 한국의 대응	전성훈	저	10,000원
2007-05	통합정책과 분단국 통일: 독일사례	손기웅	저	7,000원
2007-06	새터민의 증언으로 본 북한의 변화	이교덕 외	공저	10,000원
2007-07	북·중 경제관계 확대와 대응방안	최수영	저	6,000원
2007-08	한반도 비핵화와 평화체제 구축전략	허문영 외	공저	10,000원
2007-09	북한군대의 대내외 정세 인식 형성과 군대변화	정영태	저	6,000원
2007-10	평화번영정책 추진성과와 향후과제	허문영 외	공저	9,000원
2007-11	비교사회주의 측면에서 본 북한의 변화 전망 : 리비아와 쿠바 사례를 중심으로	정영태 외	공저	7,000원
2007-12	미·일동맹 강화에 따른 동북아정세 변화와 한국의 안보정책 대응전략	김국신 외	공저	8,500원
2007-13	아베정권의 국내정치와 대외전략 및 대북전략	배정호	저	6,000원
2007-14	중국의 대북 정책과 2·13합의에 대한 입장	최춘흠	저	5,000원
2007-15(1)	남북협력과 동북아협력 연계 추진방안	김규륜 외	공저	10,000원
2007-15(11)-1	동북아 지역협력의 새로운 연계	김규륜	편저	10,000원
2007-15(11)-2	New Linkages of Northeast Asian Regional Cooperation	김규륜	편저	10,000원
2007-15(11)-3	東北アジア地域協力の新たな連係	김규륜	편저	10,000원
2007-15(11)-4	東北亞区域合作的新联系	김규륜	편저	10,000원
2007-16	남북 물류·운송 활성화 및 협력방안 연구	김영운 외	공저	8,000원
2007-17	북한의 통계: 가용성과 신뢰성	이석	저	8,500원
2007-18	북한 사회개발협력방안 연구	조한범	저	5,000원
2007-19	북한주민의 거주·이동: 실태 및 변화 전망	이금순	저	7,000원

학술회의총서

2005-01	북한 경제의 변화와 국제협력	8,000원
2005-02	6·15남북공동선언과 한반도 평화·번영: 평가와 전망	10,000원



2005-03	Infrastructure of Regional Cooperation in Northeast Asia : Current Status and Tasks		10,000원
2005-04	Implementing the Six-Party Joint Statement and the Korean Peninsula		10,000원
2005-05	북한 광물자원 개발 전망과 정책방안		10,000원
2006-01	남북경제공동체 형성전략		10,000원
2006-02	한반도 평화포럼: 구상과 이행		9,500원
2006-03	동북아구상과 남북관계 발전전략		10,000원
2006-04	Political Economy of the Northeast Asian Regionalism : Linkages between Economic and Security Cooperation		9,500원
2006-05	The North Korean Nuclear Test and The Future of Northeast Asia		7,000원
2007-01	2-13 합의와 한반도 평화체제 구축		8,500원
2007-02	6-15 정상회담과 한반도 평화체제		10,000원
2007-03	2007 남북정상회담과 한반도 평화-번영: 평가와 전망		9,000원

협동연구총서

2005-01-01	동북아 문화공동체 형성을 위한 유럽연합의 정책 사례	김명섭 외 공저	9,500원
2005-01-02	동북아 문화공동체 형성을 위한 한-중-일 대중문화 교류의 현황 및 증진 방안 연구	문옥표 외 공저	10,000원
2005-01-03	동북아 문화공동체의 동아시아 지역 확대를 위한 동남아시아 정치 사회 문화 인프라 연구	서중석 외 공저	9,000원
2005-01-04	동북아 평화문화 형성을 위한 인프라 구축방안	전성훈 외 공저	10,000원
2005-01-05	동북아 한민족 공동체 형성을 위한 인프라 구축 방안	배정호 외 공저	10,000원
2005-01-06	동북아 지역인권체제(포럼) 구성 추진	최의철 외 공저	10,000원
2005-01-07	동북아공동체의 정책결정기구 구축에 관한 연구	윤종설 외 공저	10,000원
2005-01-08	동북아 국가의 인적자원개발 제도 및 인프라 분석과 공동체 형성 방향 연구	강일규 외 공저	10,000원
2005-01-09	동북아 문화공동체 형성을 위한 법적지원방안 연구(II)	전재경 외 공저	10,000원
2005-01-10	변화하는 동북아 시대의 체계적인 국경관리시스템 구축에 관한 연구	장준오 외 공저	8,000원
2005-01-11	동북아 여성문화유산 네트워크 구축에 관한 연구	김이선 외 공저	10,000원
2005-01-12	동북아 문화공동체 형성을 위한 청소년교류 인프라 구축 연구	오해섭 외 공저	9,000원
2005-01-13	동북아시아 3국 학생 및 교원의 상호이해에 관한 의식조사 연구	한만길 외 공저	10,000원
2005-08-01	남북한 통합과 통일인프라 확장방안		10,000원
2005-08-02	남북한 통합을 위한 바람직한 통일정책 거버넌스 구축방안	김국신 외 공저	10,000원
2005-08-03	통일관련 국민적 합의를 위한 종합적 시스템 구축방안 : 제도혁신과 가치합의	박종철 외 공저	10,000원
2005-08-04	남북한 통합을 위한 법제도 인프라 확충방안	이철수 외 공저	10,000원

2005-08-05	신패러다임 통일교육 구현방안	박광기 외 공저	10,000원
2005-08-06	남북한 경제통합의 인프라 확장방안	양문수 외 공저	10,000원
2005-08-07	북한이탈주민 사회적응 프로그램 연구	이금순 외 공저	10,000원
2005-08-08	종합결과보고서: 남북한 통합과 통일인프라 확장방안	김영춘 외 공저	10,000원
2005-09-01	동북아 NGO 백서	전봉근 외 공저	10,000원
2005-09-02	동북아 NGO 연구총서	조한범 외 공저	10,000원
2006-04-01	2020 선진 한국의 국가전략 총괄편	박종철 외 공저	10,000원
2006-04-02	2020 선진 한국의 국가전략(I): 안보전략	박종철 외 공저	10,000원
2006-04-03	2020 선진 한국의 국가전략(II): 경제전략	박종철 외 공저	10,000원
2006-11-01	한반도 평화변영 거버넌스의 실태조사	황병덕 외 공저	10,000원
2006-11-02	한반도 평화변영 거버넌스의 분야별 현황과 과제		10,000원
2006-11-03	한반도 평화변영 거버넌스의 실태조사(상)	황병덕 외 공저	10,000원
2006-11-04	한반도 평화변영 거버넌스의 실태조사(중)	황병덕 외 공저	10,000원
2006-11-05	한반도 평화변영 거버넌스의 실태조사(하)	황병덕 외 공저	10,000원
2006-12-01	동북아 지역내 NGO 교류협력 활성화 및 인프라 구축방안(총괄편)	황병덕 외 공저	10,000원
2006-12-02	동북아 지역내 NGO 교류협력 활성화 및 인프라 구축방안	황병덕 외 공저	10,000원
2007-10-01	동북아 지역내 NGO 네트워크 활성화 방안(총괄보고서)	김국신 외 공저	6,000원
2007-10-02	한반도 통일대비 국내NGOs의 역할 및 발전방향	손기웅 외 공저	9,000원
2007-10-03	동북아 NGO 교류·협력의 인프라 개선과 NGO 네트워크의 활성화 방안	최대석 외 공저	7,500원
2007-11-01	한반도 평화변영 거버넌스의 개선 및 활성화 방안 (총괄보고서)	김국신 외 공저	10,000원
2007-11-02	한반도 평화변영 거버넌스의 활성화를 위한 이론적 논의와 개념적 틀	임성학 외 공저	9,000원
2007-11-03	한반도 평화변영을 위한 외교안보정책 거버넌스 활성화 방안	배정호 외 공저	6,500원
2007-11-04	한반도 평화체제 거버넌스 활성화 방안	함택영 외 공저	6,000원
2007-11-05	대북정책 참여 거버넌스 활성화 방안	전성훈 외 공저	6,500원
2007-11-06	남북경협 거버넌스 활성화 방안	김규륜 외 공저	8,000원
2007-11-07	남북한 사회문화 협력 거버넌스 활성화 방안	이교덕 외 공저	10,000원
2007-11-08	한반도 평화변영을 위한 로컬 거버넌스 활성화 방안 : 지방자치단체 남북교류를 중심으로	양현모 외 공저	7,500원
2007-11-09	한반도 평화교육 거버넌스 활성화 방안	박광기 외 공저	8,500원

논총

통일정책연구, 제14권 1호 (2005)	10,000원
통일정책연구, 제14권 2호 (2005)	10,000원
통일정책연구, 제15권 1호 (2006)	10,000원
통일정책연구, 제15권 2호 (2006)	10,000원



통일정책연구, 제16권 1호 (2007)	10,000원
통일정책연구, 제16권 2호 (2007)	10,000원
International Journal of Korean Unification Studies, Vol. 14, No. 1 (2005)	10,000원
International Journal of Korean Unification Studies, Vol. 14, No. 2 (2005)	10,000원
International Journal of Korean Unification Studies, Vol. 15, No. 1 (2006)	10,000원
International Journal of Korean Unification Studies, Vol. 15, No. 2 (2006)	10,000원
International Journal of Korean Unification Studies, Vol. 16, No. 1 (2007)	10,000원
International Journal of Korean Unification Studies, Vol. 16, No. 2 (2007)	10,000원

북한인권백서

북한인권백서 2005	이금순 외 공저	10,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2005	이금순 외 공저	10,000원
북한인권백서 2006	임순희 외 공저	10,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2006	임순희 외 공저	10,000원
북한인권백서 2007	김수암 외 공저	10,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2007	김수암 외 공저	10,000원

독일통일백서

독일통일백서 2005	8,500원
-------------	--------

연례정세보고서

2005 통일환경 및 남북한 관계 전망: 2005~2006	6,000원
2006 통일환경 및 남북한 관계 전망: 2006~2007	6,000원

통일정세분석

비매품

2005-01 2005년 북한의 신년 「공동사설」 분석 및 정책 전망	이교덕, 서재진, 정영태, 최진욱, 박형중
2005-02 북한의 경제개혁 동향	김영윤, 최수영
2005-03 북한의 「핵보유」 선언 배경과 향후 입장 전망	정영태
2005-04 북한의 「핵무기 보유」 선언 이후 주변 4국의 반응과 향후 정책 전망	박영호, 김영춘, 여인곤, 전병곤
2005-05 북한인권 관련 미 국무부 보고서 분석 및 정책전망	최의철, 김수암
2005-06 중국 10기전인대 제3차회의 결과 분석	전병곤

2005-07	일본의 보수우경화 동향분석		김영춘
2005-08	농업분야 대북 협력 방안		김영운, 최수영
2005-09	2004년 북한 영양실태조사결과 보고서 분석		이금순, 임순희
2005-10	북한 최고인민회의 제11기 제3차 회의 결과 분석		박형중, 최진욱
2005-11	북한 인권에 대한 국제사회의 동향 : 제61차 유엔인권위원회의 결의안 채택을 중심으로		최의철, 임순희
2005-12	최근 중·일관계와 갈등요인 분석		배정호
2005-13	북한인권국제대회 동향과 향후 전망		김수암
2005-14	북한 주권국가 인정문제의 국제법적 조명: 동·서독 사례와 향후 통일정책 과제		황병덕
2005-15	동서독간 정치범 석방거래(Freikauf)		손기웅
2005-16	일본 총선 결과 분석		김영춘
2005-17	평화비용의 의미와 실익	김영운, 이 석, 손기웅, 조 민, 서재진,	최수영
2005-18	미-일동맹의 강화와 주일미군의 재편		배정호
2005-19	주변4국과의 연쇄 정상회담 결과분석	여인곤, 박영호, 배정호,	최춘흠
2005-20	APEC 정상회의의 의의와 한국의 역할		김규륜
2006-01	2006년 북한 신년 공동사설 분석	허문영, 서재진, 임강택, 전현준, 정영태,	최진욱
2006-02	김정일 국방위원장 방중 결산과 향후 한반도 정세 전망		전현준, 김영운
2006-03	2005 국무부 연례각국인권보고서(북한부분) 분석		김수암, 이금순
2006-04	북·중관계 강화의 영향과 우리의 대응책	박종철, 김국신, 최수영, 허문영,	전병곤
2006-05	중·러 정상회담 결과분석		여인곤
2006-06	북한 최고인민회의 제11기 4차 회의 결과분석		서재진, 김영운
2006-07	주일미군 재편의 의미와 시사점		김국신, 배정호
2006-08	북한 「7·1경제관리개선조치」 4년의 평가와 전망		김영운
2006-09	한·미 정상회담 결과분석		김국신, 박영호
2006-10	아베 정권의 출범과 대한반도 정책 전망		배정호
2006-11	북한의 핵실험과 국제사회의 대응	김국신, 박영호, 배정호, 여인곤,	최춘흠
2006-12	미국 중간선거 결과분석		김국신, 박영호
2006-13	APEC 정상회의의 결과분석		김규륜
2007-01	2007년 북한 신년 공동사설 분석	허문영, 김영운, 박영호, 서재진, 전현준, 정영태,	
2007-02	2·13 북핵 합의이후 북한정세와 남북관계 전망	여인곤, 이금순, 정영태, 조한범,	최수영
2007-03	2006 미 국무부 연례각국인권보고서(북한부분) 분석		김수암, 이금순
2007-04	'2·13합의' 전후의 북한동향	이교덕, 임순희, 정영태,	최수영
2007-05	부시 행정부의 북핵정책 변화 분석		전성훈
2007-06	북한 최고인민회의 제11기 제5차 회의 평가		최수영
2007-07	7·1조치 이후 5년, 북한경제의 변화와 과제		최수영
2007-08	상반기(07년 1월~6월) 북한의 대내외 정세 분석	정영태, 이교덕, 임순희,	최수영
2007-09	제6차 6자회담 수석대표회의의 결과분석		김국신, 여인곤
2007-10	7·29 일본 참의원 선거 결과 분석		배정호
2007-11	북한의 「전국 당세포비서 대회」 개최 배경과 전망		정영태
2007-12	후쿠다 정권의 특징과 대외 및 대북전략		배정호
2007-13	러시아 총선(12·2) 결과분석		여인곤



2005-01	북핵보유선언: 향후 정세전망과 우리의 정책방향	허문영
2005-02	북핵문제와 남북대화: 현안과 대책 이기동, 서보혁, 김용현, 이정철, 정영철, 전병곤, 곽진오	
2005-03	6·15 남북공동선언 재조명: 이론과 실제	홍용표, 조한범
2005-04	광복 60년과 한반도: 한미관계, 남북관계 그리고 북핵문제	김근식
2005-05	한반도 비핵화와 평화체제 구축의 로드맵: 「6자회담 공동성명」 이후의 과제	조성렬
2005-06	제4차 6자회담 합의 이행구도	전현준, 박영호, 최진욱, 이교덕, 조한범, 박종철
2006-01	남북한 관광사업 활성화 방안	김영운
2006-02	2006년 QDR의 특징 분석과 한반도안보에 주는 시사점	박영호
2006-03	북한 개발협력을 위한 주요 쟁점과 정책 과제	임을출
2006-04	아시아 지역협력의 발전추세와 한국의 정책방향	김규륜
2006-05	6·15 남북공동선언 이후 북한의 대남정책과 우리의 정책방향	전현준
2006-06	국내외 북한인권 동향 평가와 인권개선 로드맵	서보혁
2006-07	북한군 최고사령관 위상 연구	고재홍
2006-08	평화를 통한 국가 이미지 제고와 통일과정에서의 활용 방안	이현근
2006-09	김정일 정권의 정세인식: '선군' 담론 분석을 중심으로	전미영
2007-01	북핵 '2·13합의' 와 평화적인 핵폐기 사례 분석	전성훈
2007-02	2차 남북정상회담의 의의와 전망	조한범
2007-03	국군포로·남북자 문제 해결방안	김수암, 이금순, 최진욱, 서은성
2007-04	한미동맹 그리고 북한과 동북아 2001~2007년간의 회고와 한국의 정책 대안	박형중
2007-05	주변 4국의 대북정책 동향과 전망: '2·13합의' 이후부터 남북정상회담까지를 중심으로	여인근, 김국신, 배정호, 최춘흠
2007-06	국제금융기구의 북한 개입: 조건, 시나리오 및 과제	임을출
2007-07	평화조약의 역사적 변천과 사례: 한반도평화체제에 주는 시사점	최진욱
2007-08	북핵 폐기를 위한 한반도 모델: 기본원칙과 추진방향	전성훈

북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응

비매품

- 북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제1권 1호(2006)
북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제1권 2호(2006)
북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제2권 1호(2007)

월간 북한동향

비매품

월간 북한동향 제1권 제1호

제1호 한반도 평화체제: 자료와 해제 허문영, 김수암, 여인곤, 정영태, 조 민, 조정아

Studies Series

비매품

- 2005-01 Strategies for Development of a North Korean Special Economic Zone
through Attracting Foreign Investment Kang-Taeg Lim & Sung-Hoon Lim
- 2005-02 The Food Crisis and the Changing Roles and
Attitudes of North Korean Women Lim Soon Hee
- 2005-03 Evaluation of South-North Economic Cooperation and Task for Success Young-Yoon Kim
- 2005-04 North Korea's Market Economy Society from Below Jae Jean Suh
- 2005-05 Continuities and Changes in the Power Structure and the Role of Party
Organizations under the Kim Jong-il's Reign Hyeong-Jung Park and Kyo-Duk Lee
- 2005-06 The DPRK Famine of 1994-2000: Existence and Impact Suk Lee
- 2006-01 The North Korean Penal Code, Criminal Procedures,
and their Actual Applications Kim Soo-Arn
- 2006-02 North Korea's Negotiation Behavior toward South Korea
: Continuities and Changes in the Post Inter-Korean Summit Era Huh, Moon-Young
- 2006-03 The Establishment of Peace on the Korean Peninsula
and the Outlook for Unification Cho, Min
- 2006-04 A Study on the structure of industry in North Korea Choi, soo-young
- 2006-05 The Border-crossing North Koreans: Current Situations and
Future Prospects Keumsoon Lee
- 2006-06 North Korea's Human Resource Development System Cho, Jeong-Ah
- 2007-01 Value Changes of the North Korean New Generation and Prospects Lim, Soon-Hee
- 2007-02 North Korea's Civil-Military-Party Relations and Regime Stability Jeung, Young-Tai
- 2007-03 An Assessment of the North Korean System's Durability
Chon, Hyun-Joon, Huh, Moon-Young, Kim, Philo, Bae, Chin-Soo
- 2007-04 A Study on the Reality and Prospect of Economic Reform in North Korea
: Tasks for Successful Transformation of the North Korean System Kim, Young-Yoon
- 2007-05 North Korea's Agricultural Reforms and Challenges in the wake of the
July 1 Measures Choi, Soo Young
- 2007-06 The Changes of Everyday Life in North Korea in the Aftermath
of their Economic Difficulties Cho, Jeong-Ah

■ ■ 통일연구원 定期會員 가입 안내

통일연구원은 통일문제가 보다 현실적인 과제로 대두되고 있는 시점에서 그동안 제한적으로 유관기관과 전문가들에게만 배포해오던 각종 연구결과물들을 보다 폭 넓게 개방하여 전국의 대형서점에서 개별구입하거나 본원의 定期會員에 가입하여 구독할 수 있도록 하였습니다.

본원의 간행물 분량이 많아 일일이 서점에서 구입하기에는 번거로움이 있을 것이라는 점을 고려하여 定期會員制를 운영하게 되었습니다. 정기회원에게는 본원의 모든 간행물(연구총서, 국문논총, 영문저널, 학술회의 총서, 판매되지 않는 수시 『정세분석보고서』 등)을 직접 우편으로 우송해드리는 것은 물론 학술회의 초청 등 회원의 권리를 부여하오니 많은 이용을 바랍니다.

1. 정기회원의 구분

- 1) 일반회원: 학계나 사회기관에서의 연구종사자
- 2) 학생회원: 대학 및 대학원생
- 3) 기관회원: 학술 및 연구단체 또는 도서관 등의 자료실

2. 회원가입 및 재가입

- 1) 가입방법: ① 회원가입신청서를 기재하여 회비를 납부하신 入金證과 함께 본 연구원으로 Fax 또는 우편으로 보내주심으로써 정기회원 자격이 취득됩니다.
② 본원 홈페이지(<http://www.kinu.or.kr>)에서 회원가입신청서를 작성하신 후 회비를 납부하신 입금증을 Fax 또는 우편으로 보내주심으로써 정기회원 자격을 취득하실 수 있습니다.
- 2) 연 회 비: 회원자격은 가입한 날로부터 1년간입니다
(기관회원 20만원, 일반회원 10만원, 학생회원 7만원)
- 3) 납부방법: 신한은행 온라인 140-002-389681(예금주: 통일연구원)
- 4) 재 가 입: 회원자격 유효기간 만료 1개월전 회비를 재납부하면 됩니다.(재가입 안내장을 발송)

3. 정기회원의 혜택

- 1) 본 연구원이 주최하는 국제 및 국내학술회의 등 각종 연구행사에 초청됩니다.
- 2) 본 연구원이 발행하는 학술지 『통일정책연구』와 International Journal of Korean Unification Studies를 포함하여 그 해에 발행되는 단행본 연구총서(연평균 30-35권), 학술회의 총서(연평균 5-6권), 정세분석보고서(연평균 5-10권) 등의 간행물이 무료 우송됩니다.
- 3) 본 연구원에 소장된 도서 및 자료의 열람, 복사이용이 가능합니다.
- 4) 시중서점에서 판매되고 있는 지난자료를 20% 할인된 가격에 구입할 수 있습니다. (단, 비영리에 한함)
- 5) 저작권과 관련하여 DB서비스를 통해 압축한 자료는 제3자 양도 및 판매를 금합니다.

4. 회원가입 신청서 제출 및 문의처

서울시 강북구 수유6동 통일연구원 통일학술정보센터(우편번호: 142-728)
(전화: 901-2559, 901-2529 FAX: 901-2547)

회원가입신청서

성명		주민등록번호	-	
근무처				
	직위			
간행물 받을 주소	(우편번호 :)			
연락처	전화		FAX	
	전자메일			
	ID		PW	
전공 및 관심분야				
회원구분	일반회원 () 학생회원 () 기관회원 ()			

본인은 통일연구원의 정기회원 가입을 신청합니다.

200 년 월 일

신청인 (인)

- ※ 본 신청서를 팩스나 우편으로 보내주십시오.
(우142-728 서울시 강북구 수유6동 통일연구원 통일학술정보센터 FAX: 901-2547)
- ※ 신한은행 온라인 140-002-389681 (예금주: 통일연구원)
- ※ 본 연구원에서 여러분들을 위해 어떤 서비스를 더 제공했으면 좋은지에 대한 의견이 있으신 분은 본 신청서 뒷면에 적어주시기 바랍니다.

이 책은 국제산림경영인증(FSC)마크를 획득한 무염소 펄프 친환경용지 띠또레또지(표지)와 친환경소재로 만들어진 재생용지 이라이트지(본문)를 사용하였으며 환경에 유해한 코팅을 하지 않았습니다.

KINU 연구총서 07-16

남북 물류·운송 활성화 및 협력방안 연구

 통일연구원

