

論 文
1-1

남북한 통일대비 항만개발 전략

이태우* · 임종길**

Port Development Strategy for Unification of South and North Korea

Tae-Woo Lee · Jong-Kil Lim

Key Words : 항만물동량(Port traffic), 남한의 항만개발(Port development of South Korea), 북한의 항만개발(Port development of North Korea), 통일독일의 항만개발(Port development of unification Germany), 통일이전의 항만개발(Port development before unification of South and North Korea), 통일대비 남북한 항만별 기능특화(Ppecialization of function of port for unification of South and North Korea), 남북한간 항만부분 협력방향(Direction for cooperation in port sector between South and North Korea), 통일이후의 항만개발(Port development after unification of South and North Korea), 동북아 물류체계(North-East Asia logistics system), 항만개발의 추진방법(Methods for implementation of port development for unification of South and North Korea)

Abstract

This paper aims to suggest for port development at the dawn of unification of South and North Korea. Referring to the case study of port development in the unified German and on the basis of investigation port traffic between the two Koreas, it is also concerned with direction for co-operation in the port sector and practical methods for implementing port development plans after and before the unification of the Korean pensular.

* 정희원, 한국해양대학교 교수

** 정희원, 한국해양교통정책연구소 연구위원

1. 서 론

현 정부는 북한에 대해 햇볕 정책을 전개하여 남북한간 교류를 확대하고 점진적인 통일을 지향하고 있다. 남한의 금강산관광을 계기로 남북한간의 물자 교류가 활발해지고, 더구나 남북정상회담의 개최로 남북한간 경험은 보다 촉진될 전망이다. 최근 남북한이 서해 5도에서 충돌이 있었지만, 남북한간 교류 확대에는 변함이 없는 것으로 보인다.

남북한의 통일시기는 불명확하지만, 그 시기가 그리 멀지는 않을 것이라는 의견이 일반적인 시각이다. 남북한의 교류가 확대되고 나아가 통일이 된다면, 그에 따라 남북한간의 항만물동량도 계속 증가할 것이다. 그런데 항만수요의 증가에 대한 공급은 그에 미치지 못하고 있으며, 남북한 통일에 대비한 항만개발은 과제로만 취급되고 있는 실정이다.

독일도 통일 이전부터 항만물동량의 격증을 예상하여 항만개발은 물론 개발을 위한 기금조성에 적극적이었으나 통일이 실현되었을 때에는 항만건설에 막대한 재정이 필요하여 어려움을 겪었다.

한반도는 삼면이 바다이고 평야보다 산이 70%정도나 되어 육로운송보다는 해상운송이 보다 경제적인 것으로 알려져 있다. 남한의 경우 톤/킬로 마일기준으로 국내수송량의 60%가량을 해상운송이 담당하고 있는데, 이는 기존의 육로운송에 대한 의존이 강한데다가 해상운송에 대한 경제성 인식 부족과 해상운송의 원활화를 위한 하부구조와 시설부족에 기인한다.

본고에서는 남북한 통일에 대비한 항만개발 방향을 제시하고자 한다. 이러한 목적을 달성하기 위해 본고에서는 남북한간의 항만물동량, 통일독일의 항만개발사례, 통일 이전 및 이후의 남북한 항만개발방향, 동북아 물류체계에 따른 한반도의 항만개발방향 등에 대해 살펴보았다.

2. 남북한 항만물동량 현황

남북한간의 항만물동량은 1996년의 62만7천여톤에서 1996년에는 33만5천여톤으로 절반가량으로 감소하였다가 1997년에는 다시 61만천여톤으로 1995

년의 수준으로 회복되었고, 1998년에는 전년도보다 다시 감소한 55만8천여톤의 실적을 기록하였다. 1996년까지는 북한에서 남한으로 유입되는 항만물동량이 상대적으로 많았으나 1997년부터는 남한에서 북한으로 반출되는 항만물동량이 상대적으로 많으며, 특히 1998년에는 남한에서 북한으로 반출된 항만물동량은 39만6천여톤인데 반해, 북한에서 남한으로 유입된 항만물동량은 16만2천여톤으로 큰 격차를 보였다.

<Table 1> port traffic in South and North Korea
(단위 : 톤)

구 분	남한→북한	북한→남한	계
1994. 7~12	6,758	131,136	137,894
1995	281,220	345,778	626,998
1996	147,888	187,610	335,498
1997	361,282	249,759	611,041
1998	396,111	162,220	558,331
합계	948,964	997,512	1,946,476

자료 : 통일부

남한의 각 항구에서 북한으로의 해상물동량은 1996년부터 1998년까지 3년간에 여수항이 46만여톤으로 가장 많고, 울산항이 19만6천여톤, 부산항이 14만4천여톤, 인천항이 10만6천여톤에 달하였다.

<Table 2> Port traffic from South Korea to North Korea
(단위 : 톤)

구분	1996년	1997년	1998년	계
인천	37,252	30,804	38,334	106,390
당진	4,518	-	-	4,518
군산	-	44	1,256	1,300
여수	46,381	238,310	176,914	461,605
동해	113	-	2	115
부산	47,954	16,747	79,428	144,129
울산	47,954	75,377	72,841	196,172
목호	-	-	231	231
포항	378	-	-	378
속초	-	-	9	9
광양	-	-	27,095	27,095
마산	180	-	-	180

자료 : 통일부

다음으로 북한에서 남한으로의 해상물동량을 살펴보면, 1996년부터 1998년까지의 3년간에 있어 나진항이 24만7천여톤으로 가장 많고, 남포항이 14만3천여톤, 청진항이 6만3천여톤, 홍남항이 5만9천여톤, 원산항이 4만2천여톤, 송림항이 1만8천여톤, 해주항이 1만5천여톤의 순이며, 나머지 항들은 만톤이하로 해상물동량이 극히 적다.

<Table 3> Port traffic from North Korea to South Korea

(단위 : 톤)

구분	1996년	1997년	1998년	계
해주	2,404	10,237	2,613	15,254
송림	-	6,027	12,369	18,396
남포	47,212	21,352	74,226	142,790
신의주	-	386	6,248	6,634
원산	16,845	18,915	5,907	41,667
홍남	11,611	40,291	7,445	59,347
양화	-	229	387	616
청진	39,815	12,567	10,826	63,208
김책	-	-	1,429	1,429
나진(선봉)	69,723	139,722	37,651	247,096
장전	-	-	3,119	3,119

자료 : 통일부

한편 남북한의 항만간 주요 해상운송품목은 다음과 같다.

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

3. 통일 독일의 항만개발 사례

독일의 경우, 통일에 대비하여 항만개발을 어떻게 진행했는가에 대한 구체적인 자료가 없어 그 과정

을 세밀히 파악할 수는 없지만, 아래의 내용으로서 어느 정도는 남북한 항만개발 방향을 수립하는데 일조가 될 것이다.

독일민주주의공화국(GDR) 시기에 상업항(Rostock이 가장 중요한 상업항)들은 하부구조 뿐만 아니라 상부구조 모두에 대해 책임을 지는 국영기업이었다. 이들 항만은 독점적 지위에 있었던 관계로 하여, 자체의 시설만으로 하역, 보관 및 창고업무 등 모든 업무를 수행했다.

독일 교통부는 항만을 어떻게 개발해야 할 것인가에 관해서 뿐 아니라 먼저 어떠한 선택이 하역을 해야 하는가에 대해 결정을 내린 바 있다. 그리하여 독일 항만들은 독립적으로 운영이 이루어지지 않았으며, 항만의 경영층은 재무상으로서나 기타의 결정을 내릴 수 있는 어떠한 권한도 가지지 못했다.

그러나 1990년 10월에 독일이 통일됨에 따라, 독일 재무부는 국영기업의 모든 주식을 양도받은 수탁자의 수탁기관으로써 'Treuhand-Anstalt'라는 이름의 산업지주회사를 설립했는데, 이는 세계에서 가장 큰 지주회사의 하나였다. 'Treuhand-Anstalt'의 목적은 이전의 서독 경제를 민영화하고 중앙정부의 계획경제로부터 자유시장경제로 독일경제를 전환시키는 것이었다.

'Treuhand-Anstalt'는 4년 후인 1994년 12월에 문을 닫았지만, 그것이 존재하는 동안, 전체 14,000개사의 국영기업 중에서 10,000개사 이상이 민영화되었고, 3,700개사는 청산되었다.

Rostock항을 민영화하기 위하여 모든 국영 소유물(Volkseigentum)은 법적인 청구권과 함께 이전의 소유자들에게 이전될 수 있도록 법을 통과시켰다. 따라서 1991년 3월 28일에 Rostock항(Seehafen Rostock AG)은 Rostock시와 Mecklenburg-Vorpommern의 연방정부 사이에서 공동(조인트)주식회사로 이전하게 되었다.

그때 Rostock 항만은 보다 융통성을 갖기 위해 조직구조를 분권화시켰으며 'Seehafen Rostock AG'는 유한책임회사로 되었다.

'Seehafen Rostock GmbH'라 명명된 이 회사는 설립자본금이 2억 마르크(1억2천4백만달러)였으며,

그 중에서 1억5천만 마르크(9천5백만달러)는 Rostock에 의해 출자되었고, 그 나머지는 연방정부에서 출자하였다. 이는 Rostock시가 74.9%의 소유지분을 갖고, Mecklenburg-Vorpommern의 연방정부가 25.1%의 소유지분을 갖는 것이었다.

그런데 Rostock 항만당국은 이전에는 하부구조와 상부구조 모두에 대해 책임이 있었는데 통일 후에는 2개의 별개 회사로 분리되었다. 그 하나인 'Seehafen Rostock Verwaltungsgesellschaft mbH'라 불리는 Rostock 포트오리티가 하부구조를 소유하고 있으며, 그 나머지는 'Seehafen Rostock Umschlaggesellschaft mbH'라는 회사가 항만 내의 하역작업과 창고 관련업무의 분야에 있어 모든 운영활동을 감독하는데, Rostock시가 이 회사를 100% 소유하고 있다. 게다가 다수의 민간회사가 또한 형성되었는데, 중개업자, 운송업자 그리고 검수업자 등이 그것들이다.

흥미로운 것은, Rostock 항만의 하부구조는 직접적으로 시의 관리하에 있는 것이 아니라, 별도의 상업화된 합법적인 민간기업이 운영하고 있다는 점이다.

시장경쟁과 민영화는 모든 부문에 있어 비효율을 제거하기 위해 요청된다. 또한 항만의 과잉인력은 신속히 감소되어야만 한다. 반면에 그와 동시에, 잉여 노동력은 자유시장체제의 도전에 대응할 수 있도록 충분히 훈련되어야 한다. 이러한 것들이 독일이 통일되는 시기에 이루어졌다.

예를 들면, 독일이 통일된 시기에 Rostock항은 5,850명의 노동력을 가지고 있었다. 그러나 통일 직후 3개월 안에 그 항만의 화물처리량은 급격히 감소하였다. 그리하여 통일이 된지 3개월이 되지 않아, Rostock항의 노동력은 1,150명이 감소한 4,700명으로 되었고, 1991년도 말에는 3,500명으로 감소하게 되었다. 나아가 1993년 말에는 그보다 감소한 1,100명이 되었고 이후에도 화물처리량이 감소함에 따라 600여명까지 그 수가 격감하게 되었다. 비록 Rostock 항만의 민영화에 따른 효과를 조금하게 판단하기는 어렵지만, 만일 Rostock 항만이 민영화되지 않았더라면, Rostock 항만은 Le Havre/Baltic 간의 매우 치열한 항만간의 경쟁환경으로 말미암아 생

존할 수 있는 기회를 갖지 못했을 것이라는 점에서, 이 항만의 민영화 효과를 어느 정도 판단할 수 있을 것이다.

이상에서 살펴 본 바와 같이, 독일이 통일된 후 서독의 많은 항만이 민영화되었는데, 이는 통일 이후에 항만간의 경쟁이 치열해졌고, 따라서 더 이상 공공부문에 의한 항만경영관리가 적합하지 않다는 인식에서 나온 것이다. 따라서 우리나라도 남북한이 통일이 된다면 남한의 주요 항만과 북한의 주요 항만간에 물량 유치경쟁이 치열해 질 것으로 전망된다. 그렇게 되면, 항만의 운영효율화를 위해 대부분의 항만은 민영화가 이루어져야 할 것으로 판단된다. 그리고 지금부터 민영화를 보다 활성화하여 통일 이후 항만 운영이 효율적으로 이루어질 수 있도록 사전에 대비해야 할 것이다.

4. 통일이전의 남북한 항만개발 방향

4.1. 기본방향

통일시대를 대비한 한반도 항만개발은 국가기간 교통체계의 구축과 경제·사회·국토개발 등 타 부문과 연계된 종합적인 계획수립을 토대로 그 기본방향 설정되어야 할 것이다.

남북교역협력 단계에 있어서는 우선적으로 남북간의 기본적인 접근성을 확보하고 낙후된 북한경제개발을 효율적으로 지원할 수 있도록 단절된 남북항만간 해상교통로를 연결하고 북한지역내의 항만시설의 재정비가 요구된다. 남북교역협력의 활성화되고 통일시기에 즈음해서는 한반도가 동북아 경제권의 핵심적 역할을 담당할 수 있도록 한반도를 동북아물류의 중심기지로 개발한다는 목표하에 대륙과 대양의 연계성, 한반도 내의 광역도시권간의 접근성을 고려한 종합적인 항만물류체계를 구축하도록 해야 할 것이다.

이를 위해서 다음과 같은 통일에 대비한 국가기간교통망체계 구축을 위한 항만개발정책 방향을 설정하여야 할 것이다.

첫째, 남북한간의 사회·경제적 격차 해소 및 국

토의 균형적 성장을 위해 필요 최소한의 항만을 통일 이전부터 점진적으로 개발하도록 한다.

둘째, 전국 항만수송체계를 구축한다. 동북아시아의 거점으로서의 기능과 전국토의 상호 접근성 향상을 위한 항만물류체계를 구축한다. 특히 통일 이후 장거리 해상수송분담율이 급격히 높아질 것을 대비하여 장거리 운송에 경제적인 지역간의 항만물류체계를 구축하도록 한다.

셋째, 동북아 복합일관 화물수송체계를 구축한다. 한반도 통일시대에는 동북아 및 유라시아 지역과의 화물수송이 기존의 해상운송에서 철도 및 육로수송과의 연계수송이 활발해질 가능성이 높다. 따라서 복합일관 화물수송체계를 구축하도록 한다. 통일단계 무렵에는 남북 및 인접국가와의 교역 추이를 토대로 남북한 항만 개발을 위한 계획을 재정비하여 차질없이 실행에 옮겨야 할 것이다.

남북교역 확대 및 남북통일시 한반도가 동북아 물류체계의 중심지 역할을 할 것으로 예상되므로 남한의 항만개발계획은 차질없이 실행에 옮기고, 북한 항만에 대해서는 하역시설의 현대화, 항만운영의 전문인력과 기술을 지원하고 필요한 재원을 제공한다.

넷째, 수도권 주변의 항만개발을 촉진하도록 한다. 남북간 수송량의 증가는 수도권지역의 교통정책 문제를 심화시킬 것으로 전망된다. 따라서 이를 해소하기 위해 남북한간 해상교통에 있어 수도권 주변 지역의 항만을 특히 개발해야 할 것이다.

다섯째, 북한지역의 낙후된 항만시설을 재정비하고 항만물류서비스를 합리화하도록 한다. 북한의 경제활동에 기본적으로 필요한 항만을 조속히 정비해야 할 것이다. 특히 북한의 기본적인 도시 및 역내 교통의 원활한 소통을 위하여 항만물류서비스를 확보하도록 한다. 북한의 항만시설은 향후 10여년간은 충분한 것으로 예상되지만, 하역장비와 운영시스템 등의 현대화가 이루어지도록 하고, 남북교역 확대 또는 통일 이후 한반도가 동북아의 물류 중심지로 될 수 있도록 주요 항만을 대상으로 항만개발을 지속적으로 추진해 나아가야 할 것이다.

남북한 교역규모는 1997년까지 증가하다가 1998년에는 상당히 감소하였다. 그러나 1999년도에는 다

시 크게 증가하였다. 따라서 남북한간 교역규모는 정치적·군사적 요인 등과 같은 우발적인 요소가 작용하지 않는 한 계속 증가할 것으로 전망된다. 하지만 북한의 경제규모는 GNP와 대외무역량의 지속적인 감소추세에 따라 당분간은 호전되기가 어려울 것으로 판단된다. 이러한 북한의 경제현실을 감안할 때 북한 항만들의 하역능력은 통일 이전에는 그다지 문제가 되지 않을 것으로 전망된다. 다만, 남북한간 교역규모가 꾸준히 확대되고 그에 따라 북한의 대외 무역도 증가한다면 하역능력의 확충이 필요할 것으로 판단된다.

북한 항만의 하역능력은 통일 이전에 별 문제가 되지 않더라도 항만운영관리, 항만개발기술, 항만전문인력 등의 측면에서는 매우 부족한 실정에 있다. 반면 남한은 북한에 비해 하역능력, 운영상의 노하우, 하역설비, 항만개발기술, 자본 등 항만분야의 모든 면에 있어 절대적 우위에 있다. 따라서 남한은 통일 이전에 이러한 측면에서 북한 항만의 개발 및 발전에 기여할 수 있을 것이다.

그리고 통일이 되면 한반도가 동북아물류의 중심이 될 것이므로 여기에 대비하여 남북한의 항만개발이 이루어져야 할 것이다. 이를 위해서는 통일 이후 인접국가들과의 교역 중심항이 될 것으로 예상되는 항만에 대해 통일 이전에 항만확장 또는 개발을 지속적으로 해나가는 것이 바람직할 것이다.

4.2. 남북한 항만별 기능특화 방향

통일에 대비한 남북한 항만개발은 항만별 주요 취급화물을 중심으로 개발하는 것이 항만기능의 중복회피와 항만물류의 흐름에 도움이 될 것이다. 즉 항만별로 그 이용방향을 특화하는 것이 남북간 항만물류의 활성화에 기여할 것이며 나아가 한반도가 동북아의 물류중심국으로서의 위치를 확보할 수 있을 것으로 기대된다. 남북한 주요 항만별 중단기 특화 방안은, 남한지역과 북한지역간, 한반도와 주변국과의 해상물동량을 토대로 이루어져야 할 것이다.

서해안 항로에서는 남한지역의 경우, 인천항은 위탁가공용 원부자재의 반출 및 완제품의 반입기지,

남한의 합성섬유, 의류, 설탕, 전자제품 등 공산품 반출항만으로, 군산과 목포항은 쌀 반출 항만으로, 평택항은 대중국 화물중계 및 남한 중남부지역 공산품 반출 항만으로, 광양항은 컨테이너와 철광석, 유류, 잡화처리 항만으로 개발되어야 할 것이다.

북한지역의 남포항은 남포공단을 대상으로 위탁 가공용 원부자재의 반입 및 완성품의 반출, 남한의 컨테이너화된 공산품 반입, 북한의 석탄, 시멘트, 흑연, 석고 등의 반출 항만으로 개발되어야 할 것이다. 남포항은 평양의 관문으로 북한 서해안의 최대 항구이므로 컨테이너를 비롯한 다목적부두로 충분한 시설을 갖춘 항만으로 개발되어야 할 것이다.

송림항은 송림제철소의 전용부두로 제철, 광석을 전문적으로 처리하는 항만인데, 남북교류가 활성화됨에 따라 남포항의 보조항으로 개발되어야 할 것이다. 해주항은 현재 시멘트 전용부두인데, 남북교역의 활성화 정도에 따라 개성 및 그 주변지역에 공산품을 반입하는 항만으로 개발되어야 할 것이다.

다음으로 동해안 항로에서는 남한의 부산항과 북한의 나진항과 청진항이 중심항만으로 될 것이다. 부산항은 나진·선봉의 자유무역지대와 화물운송이 활발하게 이루어질 것이며, 중국과 러시아의 중계화물을 처리하는 항만으로 발전할 가능성이 높다. 포항항은 북한지역의 철광석 반입 및 제강·제철제품 반출 항만으로, 동해항은 수산물 반출입, 시멘트와 수도권 컨테이너를 처리하는 항만으로, 울산항은 현재와 같이 유류와 화학제품을 주로 취급하는 항만으로, 속초항은 금강산 여객 및 대북여객이 이용하는 항만으로 각각 개발되어야 할 것이다.

북한 항만에 있어서는 나진항과 선봉항이 자유무역지대내 원부자재 및 완제품의 반출입으로 크게 발전할 것이며, 특히 나진항은 러시아, 중국, 일본, 동남아, 호주 등 여러 나라의 화물중계항으로 발전할 것이다. 선봉항은 나진항의 보조항만으로 그 역할을 수행할 수 있어야 할 것이다. 청진항은 북한 최대의 무역항으로 철광석, 곡물 등 벌크화물 반출, 청진을 비롯한 주변지역에 공산품을 반입하는 항만으로 발전할 것이다. 특히 청진항은 중국과 러시아화물의 중계항으로 더욱 발전할 가능성이 높다. 원산항은

북한지역의 최남단 무역항이며, 관광항으로 발전할 가능성이 가장 높지만, 원산공업지구와 연결되어 있어, 기계, 석탄, 시멘트 등 다목적부두로 발전할 가능성도 높다. 홍남항은 홍남공업지대와 연결되어 있으며, 군항인 동시에 무역항이다. 홍남항은 북한 최대의 화학공업지구에 위치한 항만으로서 마그네슘, 비료, 시멘트, 석탄 등의 반출기지, 함흥 및 주변 지역 소요 공산품의 반입 항만으로 발전시켜야 할 것이다.

4.3. 남북교류단계에 따른 남북한 항만개발 방향

우리의 통일접근 방안은 남북한간 교류협력을 통하여 남북한간의 이질성을 극복하고 상호신뢰를 달성함으로써 궁극적인 통일의 기반을 마련하는 것을 기본개념으로 하고 있다. 이와 같은 점진적인 통일방안의 기초 위에 남북한 교통체계 통합은 상호이질성으로 인한 충격을 최소화하는 방향으로 단계별로 이루어져야 할 것이다.

여기서는 점진적인 통일방안에 맞추어 남북통일 단계를 남북교류협력 초기단계, 남북교류협력 활성화단계, 그리고 통일국가단계의 3단계로 나누어 통일에 대비한 한반도 항만개발 방향을 논의하기로 한다.

(1) 남북교류협력 초기 단계

남북교류협력 초기단계에서는 남북교류와 협력을 효과적으로 지원하기 위해 남북한간 정부협의하에 단절된 해상교통로를 복구하여 연결시키고, 선박, 하역장비 등의 상호교류와 관리운영에 관련된 남북한 정부간 상호운수협정을 체결하여야 할 것이다.

(2) 남북교류협력 활성화 단계

남북교류협력 활성화 단계는 통일의 전단계로서 민족의 동질성을 회복하기 위해 남북이 연합국가체제를 유지할 수 있을 정도로 남북한 관계가 발전하는 단계로 본다. 이 단계에서는 북한지역 내에 경제질서가 자유화되고 사유화도 추진되어야 할 것이다.

남북교류협력 활성화 단계에서는 북한지역의 정

개발을 촉진하기 위해, 북한지역 내에 대규모의 사회간접자본시설을 건설해야 할 것인 바, 항만시설 부문은 타 사회간접자본시설의 건설 진행 방향과 맞추어 개발이 이루어져야 할 것이다. 이 경우 효율적인 남북한간 항만물류체계를 구축하기 위하여 남북한간 공동계획하에 기존의 항만시설, 전국적인 국토계획, 경제개발계획 등이 감안되고 남북한간의 실질적인 항만물류체계를 고려하여 남북한 공동의 통합적인 항만투자계획 정책이 수립되어야 할 것이다.

통일이전에 남북한간 교역이 활발히 진행됨을 전제로 하는 경우에는 남한의 중심항인 부산항과 남해안의 광양항, 동해안의 포항항, 동해항, 서해안의 인천항, 군산항, 평택항을 북한교역의 중추항만으로 개발해야 할 것이다. 따라서 이들 항만의 기존 항만개발계획에 남북한 교역의 확대를 감안하여 항만개발계획이 수정되어야 할 것이다.

그리고 어느 정도의 규모로 항만개발이 이루어져야 할 것인가에 대해서는 남북한 교역실적이 아직까지는 항만개발을 신규로 해야 할 정도의 수준이 아닌 데다가 1997년까지 증가하다가 1998년에는 상당히 감소하는 추세를 보이고 있어 수치적으로 나타내기는 어렵다. 다만, 남북한 교역은 전체적으로 보아 증가할 것으로 전망되어 현재 남한의 항만시설이 부족한 점을 감안할 때 시설확장이 더욱 이루어져야 할 것으로 기대되며, 북한은 GNP와 대외무역량의 감소추세 등으로 미루어 경제적으로 점점 악화되고 있어 항만시설은 전반적으로 과잉인 상태에 있는 관계로 당분간은 추가적인 항만개발이 필요치 않는 것으로 전망된다.

그러나 남북 통일이 이루어지면 남북한간 교역이 갑자기 크게 증가할 것이므로, 이에 대비하여 통일이전이라도 남북한 교역의 규모가 증가함에 따라 시기적절하게 항만개발이 이루어지도록 유도하는 것이 바람직할 것이다.

통일이전에 남한이 단독으로 북한항만을 개발하는 것은 투자리스크가 크고, 재원조달에도 어려움이 있으므로, 남한은 교역확대에 따라 북한이 항만을 개발하는데 필요한 자본과 기술, 그리고 항만운영관리의 전문인력을 지원하는 것이 현실적인 방안일 것

이다.

자본의 측면에서는 북한항만을 개발하는데 지원할 수 있는 기금을 활용할 수 있을 것이며, 기술면에서는 항만건설에 필요한 전문적인 기술지식을 이전하거나 남한의 전문인력이 항만개발에 직접 참여하는 방안이 있을 것이다. 그리고 항만운영관리에 필요한 노하우를 북한에 이전하거나 그러한 노하우를 갖고 있는 전문인력이 직접적으로 북한 항만의 운영 및 관리에 참여하는 방안도 고려할 수 있을 것이다.

남북교역 확대 및 통일 이후 항만의 전문인력이 점진적으로 또는 시급히 필요한 경우를 대비하여 항만전문인력을 양성하기 위한 전문대학 정도의 교육기관을 설립하는 것도 고려할 수 있을 것이다. 즉 일본 横濱항의 항만직업훈련전문대학(1984년 설립) 등을 사례로 하여 통관, 보세실무, 항만실무, 하역의 관리·감독 등을 위한 지식과 기술을 갖춘 전문인력을 통일에 대비하여 양성할 수 있을 것이다.

(3) 통일무렵의 남북한 항만개발 방향

통일 직후에는 남한지역과 북한지역을 연계하는 도로 및 철도시설이 열악하며 이를 복구하는 데에는 막대한 자본과 시간이 소요되기 때문에 연안해운을 통한 물자수송이 주를 이룰 것이다.

따라서 최소한 2,000톤급 선박이 접안할 수 있는 북한지역의 항만과 남한지역의 항만을 연계하는 연안해송로를 개설하는데 중점을 두어야 할 것이다. 그 일례로 남포항의 일반화물 취급부두인 1, 2, 3, 4, 5, 7부두 중 2개 부두를 지정하여 인천항의 일반부두 및 컨테이너부두와 연계한 일반잡화 및 컨테이너수송, 남포항 석탄부두인 8부두와 인천항 석탄부두간 석탄수송, 청진항의 철광석을 포항, 광양항으로 수송, 나진·청진항과 부산간 컨테이너화물 운송, 원산항과 동해항의 시멘트운송 및 관광여객선 운영, 해주항을 통한 시멘트 수송 등을 들 수 있다.

또한 남북간 경제교류 활성화에 대비하고 통일기반을 조성하기 위해서 해양수산부는 경수로 지원사업 외에도 동해항로의 개설을 추진하고 있다. 곧 속초-나진·선봉 항로에 카페리를 투입하고 나진·선봉에서 훈춘에 이르는 육상로를 개설하겠다는 것이

다. 한편 남북간 경제교류를 촉진시키기 위해서 인천-남포간 직항로 개설도 조만간 추진되어야 할 것이다.

4.4. 남북한간 항만부문 협력 방향

남북한간 항만부문의 협력은 통일에 대비한 동북아 물류중심센터로서의 성장을 전제로 이루어져야 하며, 이 과정에서 각 해안별·항구별 장기발전 계획이 마련되어야 할 것이다. 단기적으로는 남북간 항로를 내항 항로로 국제적 승인을 받고 남북교류 협력 부속합의서에서 체결된 직항로를 실질적으로 개설·운영함으로써 운송비용과 시간을 절감하도록 추진하는 것이 당면과제일 것이다.

그리고 남한의 자본 및 경영기술을 북한의 입지 및 값싼 노동력과 결합시켜 하역장비의 확충과 항만시설에 대한 개보수 및 확장을 위한 경험 여건 조성, 남북간 항만의 공동 이용 등에 합의하는 것이 필요할 것이다.

각 해안별·항구별 장기적인 발전계획수립에 있어서는 신의주~광양으로 이어지는 서해안 개발 축은 환황해경제권을, 나진·선봉~부산으로 이어지는 동해안 입해 개발 축은 환동해경제권을 주도하면서, 일본~한국~러시아의 나호드카 및 블라디보스톡으로 이어질 수 있도록 동해안 단일 연계 수송망을 형성해야 할 것이다. 이를 위해 중·단기적으로 북한내 각 항구별 개발전략 수립에 있어서는 배후 산업입지와 물동량, 화물별 취급을 고려한 기능별 전문항로의 특화, 북한의 개발계획 등을 종합적으로 고려해야 할 것이다. 아울러 항만 및 내륙 화물이 원활하게 유통될 수 있도록 항만의 시설규모와 입지 선정, 투자 및 운영방안을 다각적으로 검토하는 것은 물론 내륙과의 원활한 유통을 위해 철로와 도로 등의 배후 수송망과의 연계 대책도 마련해야 할 것이다.

구체적으로 서해안에서는 남포항이 북한 당국이 신의주와 함께 새로운 특구로 개발할 계획을 갖고 있다는 점 이외에도, 북한 제1, 2의 대도시인 평양특별시와 남포직할시의 인접성, 평양공업지구의 입지, 비교적 잘 갖추어진 내륙 연계 수송망 등의 관점에서 투자 우선 순위가 가장 유력한 것으로 보인다. 따

라서 남포항은 평양·남포 공단을 대상으로 위탁 가 공용 원·부자재를 반출하고 완제품을 반입하면서 남한의 컨테이너화된 공산품의 반출항으로 활용할 수 있을 것이다. 또한 북한의 시멘트와 석탄, 흑연 등의 대남 반출 등 남북교역의 다목적용 항만으로 충분히 개발 가치가 있는 것으로 평가된다. 그러나 남포항은 평양과의 인접성으로 인해 북한 당국이 항만개발을 위한 남북협력을 주저할 것으로 예상될 뿐만 아니라, 서해간만의 차이와 컨테이너 정기항로 노선으로부터의 상당한 거리감 등으로 외국과의 연계 가능성이 낮아 모항으로서의 입지여건은 다소 불리한 여건을 갖추고 있다고 하겠다.

동해안에서는 나진항과 청진항이 컨테이너항 개발 차원에서, 원산항은 북한 동남부 일대의 수송 수요를 대체할 수 있는 다목적 피더부두로서 발전할 가능성이 높다. 나진항과 청진항은 배후의 방대한 인구 규모와 산업기반시설을 갖추고 있을 뿐만 아니라 외국과의 연계성, 북한의 개방정책의 중심지로서 향후 서방 자본 유입 가능성, 특히 만주와 러시아, 일본을 연결하는 컨테이너 환적항으로서의 조건을 구비하고 있다.

더욱이 부동항인 이 두 항은 인근에 러시아의 포시에트항과 블라디보스톡항을 제외하고는 다른 항만이 없을 뿐만 아니라, 블라디보스톡항은 북한 지역 항만에 비해 외지에 취해 있고 겨울철 4개월 동안은 결빙되기 때문에 이들 러시아 항만에 비해 비교우위에 있다고 할 수 있다. 그러나 나진항은 중국과 러시아로의 물류전진기지의 입지적 조건을 갖추고 있음에도 불구하고 현재로서는 경공업 분야 등 배후 산업기반이 취약하고 도로와 발전, 통신시설 등 SOC 기반시설이 부족하여 청진항이나 원산항에 비해 다소 뒤떨어지는 측면이 있다. 결론적으로 컨테이너 전용부두는 나진항을 중심으로 개발하는 한편, 단기적으로는 청진항과 남포항, 원산항은 다목적 피더부두로 개발하는 것이 바람직할 것이다.

5. 통일 이후의 항만개발 방향

5.1. 기본방향

항만시설의 경우 현재로서는 여유가 있다고는 하

지만 통일 이후에는 남북한간 해상물동량의 급증, 중국, 러시아, 유럽 등지로의 해상물동량의 증가 등으로 기존항만의 확장 및 새로운 항만개발이 필요할 것이며, 항만하역시설의 현대화, 운영관리의 전산화, 전문인력의 확보 등 항만물류의 합리화를 위한 여러 가지 투자가 필요할 것이다.

통일이 되어 남북한간의 해상교통체제가 연결되면 그동안 분단으로 인하여 운송거리가 경제적이지만 못한 관계로 하여 도로, 철도 등 내륙운송수단과 비교하여 경쟁력이 뒤지는 까닭에 발달되지 못한 연안해운이 크게 발달할 것으로 전망된다. 즉 남북한 해안이 연결되는 경우에 해상운송거리가 연장되어 장거리 화물을 대상으로 한 해상운송의 발전가능성이 더욱 커지게 될 것이다.

남북한간에 해상운송을 담당하게 될 주요 항로로서는 남북기본합의서에서 동의된 바와 같이, 통일 초기에는 비교적 항만시설이 양호한 주요 항만들을 중심으로 해상운송 연결망을 구축하고, 점차 물동량이 증가되고 남북한간 교통부문의 상호협력력이 축적되어감에 따라 다른 항만들도 연결토록 해야 할 것이다.

서해안에서는 북한의 평양 및 제1의 공업지역의 관문인 남포항과 수도권의 배후항인 인천항을 연결하는 항로와, 동해안에서는 북한의 주요 공업지대의 관문인 청진항과 동해안의 북방 교역항으로 개발된 동해항을 연결하는 항로가 각각 발전할 것으로 전망된다. 따라서 이들 항로의 항만개발이 활발히 이루어져야 할 것으로 판단된다.

그리고 남북한간 교역이 확대됨에 따라 서해안의 신의주, 해주항과 군산, 목포항간의 항로와 동해안의 나진, 원산, 홍남항과 동해안의 속초, 포항, 울산항의 항로도 발전할 것으로 전망된다. 따라서 이들 항로의 항만도 적극적으로 개발해야 할 것으로 판단된다.

통일 한국에서의 화물운송구조의 변화는 우선 현재와 달리 연안해운의 역할이 크게 증대될 것이고, 이와 더불어 동북아지역의 근해 해운의 거점으로서 우리나라의 항만이 크게 활용될 것이다. 통일 한국은 동해안의 각 항만을 복수적으로 연결하는 연안해운 항로가

크게 발전할 것으로 전망된다. 이는 무엇보다 항해거리가 연안해운이 타 운송수단에 비해 우위를 가질 수 있을 정도로 길고, 한반도의 지형상 동해안에서는 해상운송로가 육상보다 짧다는 데에서 연유하며 북한이 내륙 산악지형으로 공업단지가 항만을 끼고 임해공업단지로 형성이 되고 있어 연안해운이 효과적일 것이기 때문이다. 따라서 부산항, 광양항, 나진항을 거점으로 다수의 연안해운항로가 활용될 수 있으며 이외에도 청진, 남포, 해주, 홍남, 원산항 등과 남한의 항만들은 활발한 연안해운의 거점이 될 수 있다. 나아가서 이들 항만은 중국과 일본, 동남아와의 교역항만으로 널리 활용될 수 있을 것이다.

한편 남북한 통일이 달성된 후 한반도가 동북아의 물류중심지로서의 역할을 원활하게 수행하기 위해서는 남한 자체의 물동량을 충분히 처리할 수 있는 항만개발이 선행되어야 할 것이다. 현재로서 통일 이후 남한의 물동량이 어느 정도 발생할 것인지 추정하기는 어렵지만 북한지역의 개발과 중국, 러시아 및 대륙철도를 통한 유럽 등지로의 물동량이 크게 증가할 것으로 전망되므로 남한지역의 항만개발수요는 크게 증가할 것으로 전망된다. 이러한 점에서 현재 추진되고 있는 기존의 항만개발, 3대 국책사업, 신항만개발사업계획을 차질없이 수행해 나아가야 할 것이다.

북한의 경우 항만에 따라 시설의 과잉상태가 일부 있겠지만, 주요 항만에 대해서는 남북한 통일에 따른 물동량의 증가 정도 및 전망에 따라 부분적 개발이 이루어지고, 기존항만의 시설유지보수 및 하역장비의 현대화가 신속하게 이루어져야 할 것이다. 또한 남한 항만과 북한 항만간의 운영시스템 전산화 구축과 운영 전문인력 등을 확보해야 할 것이다.

이상에서 볼 때, 통일 이후 남북한간 항만개발의 기본방향은 다음과 같이 제시될 수 있을 것이다.

첫째, 남한의 항만개발 자본, 기술, 인력 등을 북한의 항만개발에 적극적으로 지원한다.

둘째, 남한지역 항만과의 상호연계 및 기능분석을 고려하여 북한지역 항만을 개발·정비한다. 집안능력을 제고하며 야적장 및 창고시설의 확충, 하역설비의 현대화와 기타 항만배후시설을 확충한다. 두만

강지역 개발계획의 일환으로 정비 확충되고 있는 북부지역의 청진항, 나진항, 신봉항을 동해안에 위치한 남한의 동해항, 울산항, 포항항, 부산항 등과 연계하여 환동해경제권시대의 교역항만으로 개발하도록 한다.

셋째, 동북아 교역항만을 개발한다. 부산항, 인천항, 광양항, 포항항 등을 대륙횡단철도망인 중국횡단철도(TCR), 시베리아횡단철도(TRS) 및 만주횡단철도(TMR)와 연결하며 도로 및 철도와 상호 연계된 복합일관수송체계를 구축한다.

통일 이후의 해운항만정책은 기본적으로 한반도의 동북아 물류센터화 구축을 주도하는 기능의 확보에 있다고 할 수 있다. 우선적으로 동북아의 거점항으로서 부산, 광양항의 기능을 확보하여 세계 정기선 항로에서의 모항의 위치를 확립하여야 한다. 또한 동북아 경제활동의 중심지로서, 나아가서 세계경제 흐름에서 주도적인 역할을 담당하기 위해서 항만기능 외에 국제적 공항, 무역, 금융센터가 설치되어야 하며 이러한 면에서 영종도 국제신공항의 역할이 주목된다. 통일 한국에서 한반도의 항만이 화물의 연계수송과 물류거점으로 크게 활용될 수 있다는 것이 커다란 장점이며 내륙 운송망이 만주일원 및 러시아와 광범위하게 연결되어 TCR과 TSR을 이용한 유럽, 중동까지의 연계수송이 편리하다는 점이 한반도의 물류센터화를 촉진시킬 수 있는 중요한 점이다.

항만의 물류센터화는 주요 항만에서 물류서비스 기능, 즉 화물의 하역 이외에 보관, 포장, 재고관리, 집·배송서비스 등을 제공할 수 있어야 하며 그밖에 단순가공, 물류관련 정보서비스 등도 제공함이 바람직하다. 추가적으로 국제무역 금융센터로서의 역할을 담당하기 위한 공항시설을 비롯하여, 국제무역, 정보센터의 설립도 필요하며 국제금융거래 시스템의 확립 등도 이루어져야 한다. 이와 같은 기능은 우선적으로 동북아 거점항만기능을 담당할 수 있는 부산항, 광양항, 나진항 등에 필요하며 영종도의 국제물류 기능을 복합적으로 발전시켜 배후지로 수도권을 가진 장점을 충분히 활용해야 할 것이다.

5.2. 통일이후 남한의 항만개발 방향

남한의 항만개발은 북한이 남한과의 경제력 격차가 적어지고 균형있는 발전이 이루어질 수 있도록 하는데, 그 역할을 다하는 방향으로 이루어져야 할 것이다. 북한의 경제발전을 위해서는 남북한 교역이 활발히 이루어져야 할 것이고, 통일 초기에는 무엇보다 해상으로 통한 연안운송이 유리할 것이므로 여기에 대비하여 항만개발이 이루어져야 할 것이다.

한편 통일 이후 한반도를 중심으로한 항만물류가 활발해질 것이고, 특히 부산항을 중심으로 일본, 중국, 러시아, 미국 등으로의 해상물동량이 증가할 것이다. 건설중인 부산신항만이 완공되면, 광양항과 더불어 환적항으로서 크게 발전할 것으로 예상된다.

그리고 서울이 명실공히 한반도의 심장부로서 크게 발전함에 따라 관문인 인천항이 여기에 지대한 역할을 할 것으로 예상되며, 특히 중국과의 해상물동량이 크게 증가할 것으로 전망된다. 그리고 전남권의 경제가 크게 발전할 경우 목포항의 역할이 크게 부상되어야 할 것으로 판단된다. 동해안에서는 동해항, 포항항, 울산항이 현재보다 그 역할이 더욱 중요해질 것으로 판단된다.

특히 통일 후 북한경제의 발전을 지원하고, 동북아 물류의 중심역할을 하는데 손색이 없도록 남한지역의 항만개발이 이루어져야 할 것이다.

통일 이후 남한지역의 구체적인 항만개발 방향은 서울이 한반도의 중심부가 되어 서울을 중심으로 한 물동량이동이 많을 것으로 예상되며, 특히 중국과의 해상물동량도 크게 증가할 것으로 전망되어 인천항은 물론, 평택항이 크게 개발되어야 할 것이며, 전남권의 경제개발이 보다 진척되고 동해안과 일본, 중국으로의 중계무역 활성화를 위해 목포항이 적극 개발되어야 할 것이다. 또한 동해안에서는 부산항과 광양항이 한반도 주요 수출입항만으로서의 기능과 동북아 물류중심지인 환적항으로서의 역할을 충분히 수행할 수 있도록 개발되어야 할 것이다. 그리고 울산항, 포항항 및 동해항은 북한지역, 중국 및 러시아 등지로의 해상물동량이 증가할 것으로 전망되므로 항만개발이 지속적으로 이루어져야 할 것으로 전

망된다. 특히 동해항은 동해안의 중심항으로 부상할 가능성이 있어 장래 발전가능성이 주목된다.

<Table 4> Port development strategy in South Korea

항만	현행	개발 방향
인천	살화물(유류, 모래, 철재, 시멘트), 컨테이너	다목적(컨테이너, 살화물, 잡화)
평택	모래, 유류	다목적(컨테이너, 살화물)
군산	유류, 시멘트	다목적(컨테이너, 살화물, 잡화)
대산	유류 전용	현행기능유지
목포	살화물(유류, 모래, 시멘트)	다목적부두(컨테이너, 살화물, 잡화)
군산	살화물(유류, 시멘트, 모래, 광석)	현행기능유지
여수	살화물(유류, 시멘트, 모래)	현행기능유지
광양	살화물(유류, 광석, 철재, 시멘트, 모래), 컨테이너	현행기능유지(환적항)
마산	시멘트, 유류	다목적(컨테이너, 살화물, 잡화)
부산	컨테이너, 살화물(유류, 시멘트, 철재, 모래)	현행기능유지(환적항)
울산	살화물(유류, 시멘트, 철재, 모래)	현행기능유지
포항	살화물(광석, 철재, 유류, 시멘트)	현행기능유지
옥계	살화물(시멘트, 광석)	현행기능유지
목호	살화물(시멘트, 광석)	현행기능유지
속초	살화물(시멘트)	관광항
동해	살화물(시멘트, 광석)	다목적(컨테이너, 시멘트, 관광항)

5.3. 통일 이후 북한의 항만개발 방향

통일 이후 북한지역은 남한과의 활발한 교역은 물론 중국, 러시아, 일본 등과도 교역이 확대될 것으로 전망된다.

북한지역의 서해안은 남포항이 여전히 중심항만으로 발전할 것이며 해주항과 송림항 역시 시멘트와 제철 전용부두로 각각 발전될 것이다. 따라서 남포항은 다목적부두로 발전시켜 컨테이너는 물론, 석탄, 곡물 등의 살화물과 잡화를 취급할 수 있도록 하고, 해주항은 시멘트전용부두로, 송림항은 제철전용부두로 그 기능을 다하도록 항만확장개발계획을 수립해야 할 것이다.

북한지역의 동해안은 나진·선봉지역과 기존의 청진항 및 원산항이 여전히 발전할 것으로 전망되며, 특히 나진항은 러시아, 만주, 일본 등과의 중계항으로 크게 발전할 가능성이 있으므로 컨테이너 전용항으로 개발하는 것이 바람직할 것이다. 선봉항은 현행과 같이 유류 부두로 계속 개발하되 나진항의 보조항만이 되도록 하고, 청진항과 원산항은 컨테이너처리부두로서의 기능이 강화되도록 해야 할 것이다. 홍남항은 현재와 같이 살화물을 계속 취급할 것으로 전망된다.

<Table 5> Port development strategy in North Korea

항만	현행	개발 방향
남포	살화물취급부두(석탄, 곡물, 시멘트)	다목적 부두(컨테이너, 살화물)
해주	시멘트 전용항	현행기능유지
송림	제철전용부두	현행기능유지
나진	잡화부두	컨테이너 전용항(대러시아, 만주, 일본중계항)
선봉	유류부두	유류부두시설 확충 및 공업항으로 개발
청진	살화물 취급부두(철광석, 곡물, 각재 등)	다목적부두(컨테이너, 살화물)
홍남	살화물 취급부두	현행기능유지
원산	살화물 취급부두	다목적부두(컨테이너, 살화물, 관광항)

6. 동북아 물류체계의 한반도 항만개발정책 방향

동북아경제권은 현재의 경기침체 국면을 벗어나 앞으로 높은 경제성장과 함께 교역량이 늘어나면 해상컨테이너 물동량이 크게 증가할 것이며, 특히 중국과 한국의 물동량 증가율이 일본의 물동량 증가율보다 높아져서 물동량의 중심이 일본에서 한국, 중국으로 이동하게 된다. 즉 컨테이너 물동량의 중심이 대륙쪽으로 이동하게 된다. 따라서 일본의 항만이 동북아지역의 중심항만 역할을 하기가 점점 어려워질 것으로 예상된다. 한편, 동북아 지역의 운송선박의 변화를 1995년 기준으로 보면 동북아지역에서 북미 지역이나 유럽지역으로 연결되는 항만에 운항하는 평균선형은 4,000TEU급으로 대형화될 것이며,

5,500TEU급 이상의 초대형 선박도 상당수 보편화 될 것으로 예상된다.

국가간의 경쟁체제를 보면 홍콩, 싱가포르, 대만의 카오슝간의 경쟁과 일본의 고베항과 한국의 부산항, 중국의 상해와 한국의 부산항간의 화물유치경쟁 등이 치열한 것으로 나타나 있다.

이와 같이 항만 경쟁이 치열한 상황에서 초대형 컨테이너선을 운항하는 정기선사들은 운항의 효율성을 극대화하기 위해 기항지를 축소하고 직접 기항하지 않는 인근 항만간에는 피더서비스망을 구축하는 현상으로 변화하고 있으며 동북아 주요 항만들은 환적기능을 갖춘 중심항만으로서의 경쟁력 우위를 확보하기 위해 각종 항만시설의 첨단화 및 효율적인 정보시스템 구축 등에 노력하고 있다.

따라서 동북아 해상물동량의 역내 이동으로 인한 동북아 각 항만의 수요의 증가로 항만간의 경쟁심화가 계속 될 것으로 보인다. 특히 동북아 경제권이 형성되면 역외로 이동하던 물동량이 역내로 흡수되기 때문에 이러한 현상은 한층 심화되리라 예상된다. 따라서 동북아 각국의 항만간에 물류 거점확보를 위한 경쟁이 가속화 될 것이며 항만운영 및 항만 서비스 강화 경쟁이 치열할 것으로 보인다.

동북아의 물동량 처리는 당분간 해상운송에 의하겠지만 운송망이 확충되어 도로, 철도, 항공운송 등이 활발해 지면 그에 수반되는 하부구조도 크게 확장 개선될 것이며, 복합운송과 화물유통체계가 크게 변화될 것으로 예상된다.

중국의 경제가 급격히 발전하고, 동북아의 역내 경제권이 크게 신장하면서 해상물동량도 날로 증가할 것으로 전망되고 있다. 특히 동북아의 물류중심지가 중국을 중심으로 한 대륙쪽으로 이동할 가능성이 높다. 그렇게 되면 한반도가 동북아의 물류중계항으로 더욱 부각될 것이다. 따라서 동북아 물류 중심지로서의 역할 강화와 남북교역 확대 및 통일에 따른 남북한간 항만물류의 증가에 대비하여 남북한의 주요 항만을 지속적으로 개발해 나가는 것이 중요하다.

7. 항만개발의 추진방법

7.1. 민간과 정부의 역할

추진 주체는 크게 민간과 정부로 구분할 수 있다. 시설 자체가 사회간접자본임을 감안할 때, 일차적으로 정부가 추진하는 것이 적합하지만, 남북경협 초기에는 기업의 북한 진출이 앞서고 있음을 고려할 때, 민간의 역할을 기대하지 않을 수 없다. 특히, 항만 기본시설의 경우에는 정부투자를 유도하되 하역장비, 보관창고 등의 시설에 대해서는 민간 투자를 유도하고, 정부는 세제 혜택·융자 조건 완화 등 다양한 지원책을 마련해야 한다.

남북경협의 활성화 및 본격화 단계에서는 민간의 역할보다는 양측 정부간의 역할을 기대해 볼 수 있는데, 이러한 사업은 정부의 본격적인 투자와 주도 아래 북한과의 협약을 통해 공동 추진하는 것이 독일의 사례를 볼 때 바람직하다. 특히, 각종 항만시설 사업·남북간 상이한 제도의 통합·조직의 통폐합 추진 및 지원 업무를 효과적으로 추진하기 위한 '남북한 항만정비통합추진위원회(가칭)'를 설립·운영할 필요가 있다.

그 외에 가능한 방법으로는 민관 합동, 외국 기업과의 컨소시엄 형성, 부산~나진 구간처럼 일부 대량 수요가 예상되는 항만에 대해서는 민간 자본의 적극 유치, 민간의 북한 지역 투자(산업단지 개발 등)와 항만시설 확충을 패키지로 추진하는 방법 등 다양한 방안을 강구할 필요가 있다.

7.2. 특별법 제정

원활한 남북경협과 통일로의 지름길인 항만시설의 신속한 확충을 위해서는 특별법 제정을 통한 제도적 지원이 필요하다. 항만시설 부지 우선 확보 방안, 추진 기구 구성 의견 수렴 과정의 단축 등 효율적인 사업 추진 방안과 재원 조달 방안 등을 포함한 '통일항만시설건설촉진법(가칭)' 등을 고려할 수 있을 것이다.

7.3. 항만시설 부지의 우선 확보방안 마련

비용의 최소화와 신속한 항만시설 확충을 위해서는 항만시설 부지의 우선 확보가 요구된다. 이는 통일 후 토지 처리 방안(사유화·국유화 및 이들의 혼합형)과 무관하게 예비항만부지 및 시설 입지 선정 등과 같은 준비를 통하여 부지를 무상으로 우선 확보할 수 있어야 할 것이다. 특히, 남북간 주요 항만을 축으로 한 주변 시설 확장을 감안한 지역 개발 계획이 수립되어야 할 것이다.

7.4. 추진 조직의 일원화를 위한 프로그램 개발

사업의 효율적인 추진을 위해서는 조직의 일원화가 필요하다. 조직 개편에 있어서는 구 동서독 관리들간에서 있었던 갈등, 특히 구동독 관리들이 느꼈던 박탈감과 같은 것을 최소화할 수 있도록 해야 할 것이다. 이를 위해서는 북한의 기존 공무원과 기술자들이 새로운 체제에 잘 적응할 수 있도록 각종 교육과 홍보 프로그램의 개발을 통일 이전부터 하는 것이 바람직할 것이다.

8. 결 론

통일은 우리 민족의 최대의 과제이다. 세계경제가 블록화에 따라 동북아경제의 중심국인 일본도 21세기에 생존하기 위해서는 필연적으로 주변국과 상호협력해야 할 것이다. 유럽에서 독일과 프랑스가 오랫동안 불편한 관계를 지속해 왔음에도 불구하고 상호협력을 하게 된 바와 같이, 한국이나 일본 모두 21세기에 생존하기 위해서는 상호협력해야 할 것으로 전망된다. 나아가 한민족이 21세기에 생존하기 위해서는 남북한이 상호협력해야 하며, 궁극적으로는 통일 한국을 이루는 것이 모두에게 이익이 될 것이다.

국가간 경제협력이 증대되고 있는 상황에서 남북한도 생존전략으로서 상호경제교류의 활성화는 물론 통일경제의 필요성이 증대되고 있다.

본 연구에서는 남북한의 통일을 전제로 하여 항만개발 전략을 모색하였다. 통일의 시기가 다소 먼 장

래에 도래할지라도 남북한이 세계경제에서 살아남기 위해서는 남북한 경제교류의 활성화가 요청된다.

남북한 경제교류의 활성화를 위해서는 남북한간 연안수송의 원활화를 위한 해상교통로의 개설 및 항만시설의 확충 및 첨단화가 필요하다.

북한경제와 항만시설의 현 수준하에서 남한이 적극적으로 지원하는 것이 바람직할 것이다. 남한에서 북한의 주요 항만시설을 확충 및 현대화하는데 필요한 인적·물적 지원을 하고 일정기간 북한항만을 적극 이용하거나 경우에 따라 전용하는 것이 최선의 정책일 것이다. 그리고 남북한 경제교류의 활성화 및 통일대비 남북한의 항만개발 전략은 여건의 변화 또는 예상에 따라 신속적으로 수정해 나가는 것이 무엇보다 중요할 것이다.

주요 참고문헌

- 김영운, “남북교역물자 해상수송의 문제점과 과제,” 월간 북한, 통권 327-328, 1999.
- 김학소·이성우·강정만, 통일시대를 대비한 한반도 항만개발정책방향, 한국해양수산개발원, 1998.
- 김한곤, “독일통일의 경험과 남북한 경제통일 정책에 관한 소고,” 북한경제논총 제4호, 북한경제 Forum, 1998.
- 박영철, “통일에 따른 북한내 산업 입지 개발추진 방안,” 통일경제, 현대경제연구원, 1993. 3.
- 배진영, “통일 후 북한의 경제발전 전략,” 한국국민경제학회 제7권 제3호, 1998. 12.
- 오재학·주정렬, 통일에 대비하는 남북한연계 교통체계 구축방안, 교통개발연구원, 1995.
- 이상만, “남북한 경제통합과 북한의 경제구조,” 북한경제논총 제4호, 북한경제 Forum, 1998.
- 이상준·최영순·박준엽, 통일 후 동독지역의 공간구조 변화, 국토개발연구원, 1998.
- 이찬우, “동북아시아 물류시스템 현황과 효율적인 연계방안,” 통일경제, 현대경제연구원, 1994. 4.
- 정필수·김형태, 새로운 항만개발 및 관리제도의 구축방안, 한국해양수산개발원, 1998.
- 해운항만청, 신항만개발 투자우선순위 평가, 1996.