



남북해운합의서 및 부속합의서 8월5일 발효

남북 당국은 판문점 연락관 접촉을 통해 9개 경험합의서 발효문본을 교환함으로써 8월5일부로 남북해운합의서 및 부속합의서가 발효됐다. 이번 남북해운합의서 효력 발효는 그동안의 남북교역 특수성에 따른 불확실성을 크게 해소시킴으로써 남북 해상수송 활성화의 기폭제 역할을 하게 될 것으로 기대되고 있다. (편집자 주)

남북해운합의서가 발효됨에 따라 남북한 경험물자의 안정적 수송은 물론 앞으로 북한지역 항만개발 및 선원양성 등 해운항만 분야 다방면에 걸쳐 남북협력력이 본격화되는 계기가 될 것으로 전망된다.

남북해운합의서 발효에 따라 달라지는 점은 그동안 제3국적 위주로 운항됐던 남북간 항로가 이제 명실상부한 민족 내부항로로 인정되면서 남북의 국적선 위주로 운항될 수 있게 된다.

이에 따라 앞으로는 남북운송에 적합한 국적선이 없는 경우 등을 제외하고는 외국적선 용선 필요성이 사라져 국적선 활용도를 높힐 수 있게 되면서 외국적선 용선료를 절감할 수 있다.

또한, 남북한은 관할 항만에 기항한 상대방 선박에 대해 항만사용료, 하역 및 항만서비스에 대해 자기측 선박과 동등한 대우를 하게 되어 북한을 기항하는 우리 선박의 항비부담이 줄어들게 될 전망이다.

아울러 남북한은 상대지역에 기항한 선원·여객의 신변안전과 무사귀환을 보장하게 되며, 상대측 해역에서 해양사고 또는 긴급환자 발생시 긴급피난을 보장하고 필요시 공동구조와 해양오염 방제도 실시된다.

특히 남과 북은 상대측 해역에서 자기 해상운송회사나 그 대리점 및 쌍방 당국등에 필요한 통신을 할 수 있도록 보장하게 된다.

하지만, 합의서 발효후 남북간 해상물동량은 북한의 항만시설 낙후와 화물창출 기반 취약으로 수송물량의 급격한 증가는 기대할 수 없을 것으로 보인다. 다만, 모래와 지하자원, SOC 건설자재 및 장

비 등은 큰 폭의 상승세를 보일 것으로 전망된다.

우선 매장량이 세계 1위(36억톤)인 마그네사이트의 채굴이 본격적으로 이루어지면 연간 약 300만톤에 이르는 물량이 해상으로 수송될 예정이다. 아울러 남한내 연안지역의 모래채취 금지 등으로 북한 모래, 특히 해주산 모래의 반입은 지속적으로 늘어날 전망이다.

해양부는 이번 남북해운합의서 발효가 남북해상수송 활성화의 계기는 되지만, 우리나라 연안선대는 남한지역의 단거리 항로 운항위주로 구성되어 있고 경쟁력도 취약한 실정이라서 해결과제들은 많이 남아있다고 밝혔다.

또한, 이번 남북해운합의서 발효를 계기로 제기되는 문제점을 해결하고 남북해운 교류의 내실화를 위해 내항화물선사에 대해 남북간 활용도가 높은 5천톤급 이상의 중·대형선을 집중 확보할 수 있도록 선박 건조 자금 지원방안을 마련할 계획이라고 말했다.

그리고, 내항화물운송사업자의 남북한 해상교류를 지원하고 과당경쟁을 예방하기 위해 사업자 단체인 한국해운조합에 남북해상수송지원센터(가칭)를 설치운영하고, 남북항로의 연안교역(Cabotage) 효력을 제고하기 위해 국적선 투입의 유예대상과 기간을 최소화하는 등 외국적선의 투입을 억제해나갈 예정이다.

해양부는 이번 합의서 발효를 계기로 민족간 내부항로가 남북경협의 주된 운송루트가 되고, 이를 통해 남북 해상교역을 발전돼 궁극적으로 통일의



초석이 되도록 하겠다고 말했다.

해운합의서 발효에 따른 전망 및 대책

1. 해운합의서 추진경과

2001년 6월에 북한상선 3척이 제주해협을 무단 통과함으로써 남북간 해운협력문제가 남북간 쟁점으로 부각됐다. 이에 우리측은 통일부장관 명의 대북전통문을 통해 해운합의서 체결을 위한 해운회담의 필요성을 제기했다.

그해 9월 제5차 남북장관급회담에서 민간선박의 상호 영해통과 허용문제를 협의하기 위한 해운실무접촉에 합의한데 이어 2002년 10월에는 제8차 남북장관급회담에서 해운합의서 채택을 위한 해운실무접촉에 합의하기에 이르렀다.

그리고, 2002년 11월18일부터 20일까지 제1차 남북해운협력 실무접촉을 가졌으며, 12월25일부터 28일까지 열린 제2차 남북해운협력 실무접촉에서는 남북해운합의서에 가서명했다.

이어 2004년 2월25일, 26일 양일간 열린 제4차 남북해운협력 실무접촉에서는 남북해운부속합의서 주요 쟁점사항이 타결됐고, 5월28일에는 남북해운부속합의서에 가서명했다. 특히, 2004년 6월 남북경제협력추진위원회 제9차 회의를 남북장관급회담 수석대표가 정식 서명한 남북해운합의서 및 부속합의서를 교환했으나, 최근까지 답보상태를 유지했었다.

그러나 2005년 7월 남북경제협력추진위원회 제10차 회의에서 해운합의서를 8월초에 발효키로 합의함에 따라 8월5일 정식으로 발효되었다.

2. 남북한 해상수송 실태

▶ 북한의 항만실태

북한항만의 총 하역능력은 8대항만 기준으로 3,410만톤으로 추정되고 있다. 부두 길이는 총연장

15.6km 가량인 것으로 추산되고 있다. 북한의 8대항만은 남포, 청진, 나진, 선봉, 흥남, 원산, 송림, 해주항이다.

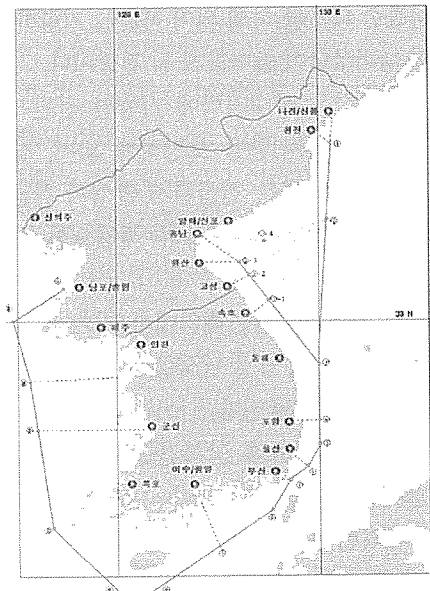
북한의 최대 교역항은 서해안에 위치한 갑문식 항만인 남포항으로 하역능력 800만톤, 안벽 2.5km, 접안능력 7,000-1만톤급 31척에 5톤급 크레인이 설치되어 있다. 평양간 고속도로 및 철도가 연결되어 있고 석탄, 시멘트, 양곡 등을 주로 처리하고 있다.

동해안에서는 청진항이 규모 등 모든 면에서 가장 큰 항만으로 동·서·중앙항으로 구분됐으며, 중국의 대일중개 무역항으로 활용되고 있다. 하역능력은 800만톤이며, 안벽 합계는 5.9km에 접안능력은 7,000-1만톤급 50척에 달한다.

▶ 북한의 선복보유 현황

북한이 보유한 선복량은 총 292척에 95만 9,000G/T 수준이다. 선종별로는 컨테이너선 2척 1만7,000톤, 유조선 15척 12만9,000톤, 일반화물선 194척 67만6,000톤 등이다.

남북 해상 망로대



[북한 보유선박 세부내역]

구 분	계	컨테이너선	유조선	일반 화물선	건화물선	기타선
선박척수	292	2	18	194	15	63
G/T(천톤)	958	17	22	676	129	114

※ 기타선 : 여객선 2, 어선 47척 등 포함

▶ 남북한 해상물동량

남북한 해상물동량은 특정화물에 편중되어 있으며 특정변수(지원물자 등)에 따라 기복이 심한 편이다. 남한에서 북한으로 반출되는 화물의 경우에는 식량, 비료 등 인도적 차원에서 지원하는 물자가 대부분이다(2004년의 경우 약 60%)

북한에서 남한으로 운송되는 화물은 모래가 주종을 이루며, 그 외에 아연 등 광산물과 농수산물 등이 일부 포함됐다. 2005년 6월 기준으로 북한산 모래 반입량이 201만2,000톤으로 전체물량의 85%를 차지하고 있다.

[남북 해상물동량 추이]

(단위 : 천톤)

구 분	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05.6
남한 → 북한	281	148	361	396	781	547	402	899	841	625	343
북한 → 남한	346	188	250	162	203	156	239	157	207	483	2,026
합 계	627	336	611	558	984	703	641	1,056	1,048	1,108	2,370

남북간 해상컨테이너 물동량은 2000년까지 증가세를 유지해 왔으나, 이후 1만TEU 내외에서 정체상태를 유지하고 있다.

[남북 해상컨테이너물동량 추이]

(단위 : TEU)

구 분	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05.6
부산 → 나진	114	2,475	3,019	5,720	5,225	4,859	3,827	4,064	4,726	4,292	1,713
인천 → 남포	-	-	-	4,112	4,608	6,313	4,700	5,171	5,930	6,187	2,534
계	114	2,475	3,019	9,832	9,833	11,172	8,527	9,235	10,656	10,479	4,247

▶ 남북간 선박운항 추이

2004년도의 경우 남북한간에 총 2,124회의 선박운항이 이루어졌다. 남한에서 북한으로 들어간 선박운항횟수는 946회, 북한에서 남한에 입항한 선박운항이 1,178회에 달한 것으로 집계됐다. 현재 남북한간에는 17척의 정기·부정기 선박이 운항중이며 경수로 지원여객 수송선박 1척을 제외하고는 모두 외국적선이다.

3. 합의서 발효후 남북해상수송 전망

▶ 해운합의서 발효에 따른 변화

해운합의서 발효전에는 비료, 식량 등 인도적 지원물자의 경우에만 국적선이 투입됐고 대부분의 화물수송은 용선을 통한 제3국적선에 의존하여 왔으나, 우리 선원이 승선한 국적선 운항이 가능하게 됐다.



구분	발효전	발효후
운항선박 및 선원	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 제3국적선(용선) - 비료, 식량 등 인도적지원물자의 경우 아국적선 투입가능 ▶ 외국선원 승선 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 내항 국적선 - 필요시 제3국적선 투입 가능 ▶ 아국선원 승선
행정절차	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 민경련과 합의서 체결 및 선박 운항 승인(화주) - 운항장비 승인(통일부), 사업계획변경신고(우리부) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 북한 해사당국으로부터 운항허가를 득한 후 운항 - 종전화 동일
선박대우	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 제3국적선에 상응한 대우 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 북측 선박과 동등한 대우 ※ 항만시설사용료 부과, 하역, 여객 승하선 등의 동일 적용
개방항만	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 각 3개 항만 - 남측 : 인천, 부산, 포항 - 북측 : 남포, 원산, 청진 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 각 7개 항만 - 남측 : 인천, 군산, 여수, 부산, 울산, 포항, 속초 - 북측 : 남포, 해주, 고성, 원산, 흥남, 청진, 나진
운항항로	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 북측 군사당국의 금지의 해역 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 남북한 지정 해상항로
선박통신	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 북측항만 재항중 통신 불가 ※ 정박중 제3국을 거쳐 전화, 팩스 등으로만 통신 가능 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 직접 통신 가능 ※ 운항선사, 대리점, 우리 정부와 직접통신 보장
선원·여객의 상륙	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 상륙 불가 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 상륙 가능 ※ 긴급한 치료를 위한 체류 가능
구조·구난	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 북측 해역에서 우리선박 해양사고시 구조·구난 불가 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 북측 해역에서 우리선박 해양 사고시 공동 구조·구난 가능

▶ 남북해상수송 물동량 전망

단기간 내에 남북간 교역량이 획기적으로 증가하지는 않을 것으로 예측되고 있다.

남북 해운합의서가 발효되더라도 북한의 경제 여건 및 낙후된 항만 사정으로 인해 해상교역 물량이 크게 증가하지는 않을 것으로 보인다. 따라서 일정 기간 동안은 현재와 같은 교류추세가 당분간 유지될 것으로 전망된다.

그리고 광물자원, 건설자재 등 SOC 관련화물, 모래 등이 당분간 남북 해상수송의 주종을 이룰 것으로 분석되고 있다.

함경북도 광산지역의 아연, 마그네사이트 등 지하자원과 해주지역의 모래화물이 큰 폭의 증가세를 보일 것으로 예상되는 가운데 북한지역의 낙후된

SOC 시설을 개발하기 위한 투자확대로 건설자재 및 장비 등의 해상수송 수요가 지속적으로 증가할 것으로 예상된다.

모래화물의 경우도 현재 북한의 해주만에서 채취된 모래가 월 30~50만톤 가량이 인천항으로 반입되고 있으며, 북한산 모래 반입사업은 현재 해주지역에서 제한적으로 이루어지고 있으나 남한내 연안지역의 모래채취 금지 등으로 북한모래 반입은 지속적으로 늘어날 전망이다.

유류의 경우는 개성공단이 정상적으로 가동되기 위해서는 전력은 물론 에너지 분야 협력이 불가피하므로 이에 따른 유류 수송이 증대될 것으로 예상된다. 건설자재 또한 개성공단 개발 및 북한의 SOC 개발에 따른 건설자재의 해상수송 수요가 늘

어날 것으로 전망된다.

컨테이너부문에 있어서는 개성공단 단계적 개발에 따라 남북한간 원자재 및 완제품을 포함한 화물량이 점진적으로 증가하게 될 것이나 당분간은 공로수송에 의존할 것으로 보여지며, 2010년 개성공단 2단계 개발완료 이후에는 도로의 운송용량 한계로 연안해송 물량이 점차적으로 늘어날 가능성이 있다.

4. 남북 해상활성화 문제점 및 대책

▶ 북측지역 항만시설 열악

남북한간 해상운송 활성화를 위해서는 우선 북한 지역에 화물수송에 적합한 선박접안 시설과 양적화장비 등을 확보하여야 하나 북측 항만이 낙후되었다.

마그네사이트 대량 매장장소인 함경북도 개마고원 지역의 화물수송을 위해서는 항만간 연계수송 도로와 인근항만인 청진, 김책, 흥남항 등의 이용이 필요하나 도로 및 항만의 현대화가 필요한 실정이다.

또한 낮은 항만생산성과 비효율적인 항만운영으로 장기체선 발생 및 고물류 비용이 소요되는 것도 문제점으로 지적되고 있다. 그리고 항만시설사용료는 남측 항만보다 3배가량 과다한데다 하역능력 낙후로 체선현상도 심각한 상황이다. 남포항의 경우 70TEU의 컨테이너화물을 처리하는데 3일이 소요된다.

그러나 북한의 경우 항만시설 노후화 및 시설미비 등은 경제력과 전문인력 부족에 따라 북측이 자체적으로 해결하기가 어려운 실정이다.

따라서 남북 해상협력 추진 기본계획(2004. 5)에 의거하여 북한항만 개발을 지원해야 한다. 북한지역의 화물수송 수요를 감안하여 개발지원 우선순위를 결정하고, 항만개발사업은 민간단체인 컨공단에 위탁하여 시행하는 것이 바람직한 방안이다.

▶ 무분별한 과열경쟁 우려

내항화물 운송사업은 등록제로서 남북한간 경쟁이 활성화 될 경우 무분별한 경쟁이 발생할 소지가 있다. 북한투자 및 경제협력의 경우 그 절차가 투명하지 못한 특수성을 이용하여 남북해송 참여를 시도하는 업체 등이 다발적으로 발생할 가능성이 있으며, 제3국인(브로커) 등이 개입한 비정상적인 절차를 거쳐 남북해송에 참여하려 할 경우 이에 대한 견제장치가 없는 실정이다.

▶ 외국적선박 운항 허용여부

해운합의서 발효에 따라 원칙적으로는 아국적 선박을 투입해야 하지만 기존 남북운항 사업자의 영세성 및 수익성이 불투명에 따라 이를 즉시 적용하기가 어려운 여건이다. 대체선박 확보(매입 및 용선)를 위한 자금능력 부족, 아국선 운항시 내항선원을 승선시켜야 함에 따른 인건비 과다소요 등의 문제가 발생할 소지가 있다.

이에 따라 남북운항선사는 지금과 같이 국적선의 투입을 일정기간 유예하여 줄 것을 희망하고 있다. 그러나 외국적 항차 용선 등을 광범위하게 허용할 경우 남북한 항로의 외국적선 의존도가 심화되어 바람직하지 않은 측면도 있다는 것이 해양수산부의 진단이다.

이에 대한 대책으로는 기존 남북간을 운항하는 정기선박에 대하여는 일정기간 국적선박의 투입을 일정기간 유예하고, 부정기선에 대하여는 원칙적으로 외국선박의 운항을 불허하는 쪽으로 가닥이 잡혀가고 있다.

다만, 적합한 선박이 없어 국적선의 투입이 불가능하다고 판단되는 경우에만 해 예외적으로 유예하는 방안도 검토되고 있다. 국적선 투입을 유예하는 경우에도 남북항로의 Cabotage 효력을 제고하기 위해 유예대상 및 기간을 최소화하는 방안이 모색되고 있다.