

남북한 육상물류 활성화를 위한 강원도의 통상과제와 전략

The Strategies and Problems of Gangwon Province to Revitalize of the Physical Distribution
on Land between South and North Korea

엄광열(Kwang-Yeol Um)

(사)강원무역창업연구원 원장, 경제학박사

목 차

- | | |
|---------------------------------|-----------------------|
| I. 서론 | IV. 강원도 육상물류운송 활성화 방안 |
| II. 남북한교류 및 육로교통망현황분석 | V. 결론 |
| III. 주요국 접경지역 육로운송 운영사례와 강원도 과제 | 참고문헌 |
| | Abstract |

Abstract

DMZ is came from the antagonism of ideology of the cold war and will of peace embodiment of Gangwon province, the only divided province in the world, at the time of opening physical distribution transportation time on ground between south and north Korea. Analyze the central plan of Gangwon province that includes Mt. Geumgang sightseeing, the Gyeongwon line and the Donghae line.

As regaining the overland route with Eurasian continent that lost because of the division of Korea into north and south, We have lived as people in a island country actually for the last 60 years. we should extend the racial imagination that lean toward the ocean to the continent again.

As we present the use of efficient overland distribution transportation that is endowed with the fitness of the Gangwon province's plan to make a new developing opportunity physically and mentally. we would seek the revitalization of Gangwon economy and inter Korean trade.

Key Words : Land between South and North Korea, The Physical Distribution on Land Problems of Gangwon Province.

I. 서론

남북한 분단 60년이 넘어서면서 강원도의 이미지를 전쟁에서 평화로, 단절에서 교류로, 파괴에서 생명으로, 과거에서 미래로 거듭나게 하고 있다. 즉, 육상운송의 개막으로 전쟁의 상흔과 분단의 아픔으로 점철된 과거를 청산하고, 미래로 나아가는 새로운 역사의 출발점에서 끊겼던 민족의 동맥을 하나로 잇는 화해와 협력의 가교 역할을 하고 있다.

그동안 강원도는 그 지정학적 위치 때문에 남북교류협력의 필요성이 남달랐으며, 남북으로 갈라진 지구촌 유일의 분단 「도(道)」로써 접경지역, 정부정책의 소외, 영원한 변방 등의 이유로 군사·환경 목적에 의한 각종규제로 지역발전의 낙후성을 면치 못하였다. 그러나 남북한 화해무드의 진전으로 개성공단조성과 금강산 관광이 열렸고, 경의선, 동해선 철도·도로 개통으로 남북한간 인적·물적·교류를 위한 토대가 구축되어, 장기적으로는 강원도를 거쳐 남북은 물론 시베리아 별관을 지나 유라시아 대륙을 왕래할 수 있는 희망을 갖게 하고 있으며, 이는 중국·러시아·몽골 등 국가들과 육로운송을 통한 본격적인 대북방교역시대를 열어가는 장이 마련되고 있다. 또한 경원선축의 “철원평화산업단지 조성”과 동해선축의 고성통관장을 중심으로 한 남북교류센터 및 제진역 세관유치활동 등 다양한 정책을 가시화하려고 노력을 하고 있으나, 서쪽 접경지역 및 수도권중심의 남북한 교류 추진 정부정책 등으로 많은 문제점과 어려움을 직면하고 있는 가운데 환동해권과 유라시아 수송망의 기점이자 종점이 되는 물류중심지로서의 역할, 남한의 자본과 기술, 북한의 지하자원과 노동력을 결합하여 강원경제의 새로운 도약은 물론 동해선과 경원선을 축으로 하는 육로운송의 새로운 로드맵을 정립하여 전략적으로 활용해야 하는 입장이다.

이에 본고는 동서냉전의 이데올로기 대립으로 세계 유일의 분단도인 강원도의 평화구현 의지와 남북한 육상물류운송시대가 개막된 시점에서 금강산관광과 경원선, 동해선을 축으로 하는 강원도 중심정책을 분석하여, 남북분단으로 잃어버렸던 유라시아 대륙과의 육로를 회복함으로써, 지난 60여 년 동안 사실상 섬나라 국민인 것처럼 살아오면서 해양쪽으로부터 편향돼 온 민족적 상상력을 대륙으로 다시 넓히면서 물질적, 정신적으로 새로운 발전의 기회를 만들기 위한 강원도 정책의 합목적성이 부여된 효율적 육상물류운송 활용방안을 제시하여 강원경제활성화는 물론 남북교역 활성화 방안 모색해 보고자 한다.

II. 남북한 교역 및 육로교통망 현황 분석

1. 남북한 교류·교역현황

1) 남북한 교류 추진 연혁

(1) 남북교류·협력관계의 정립

남북한간 경제교류협력은 1988년 7월 「7·7선언」이라고 일컬어지는 「민족자존과 통일번영을 위한 특별선언」을 통하여 시작되었다. 정부가 북한과의 경제교류를 허용한다는 방침을 천명하는 “남북한간 교역의 문호를 개방하고 남북한간 교역을 민족내부교역으로 간주한다”고 밝힌 기본방침을 실천하기 위하여 10월에는 「남북경제개방조치」를 통해 남북한간 교역을 허용하고, 다음 해 6월에는 「남북교류협력에관한지침」을 제정하여 부분적이지만 제3국을 통한 북한과의 교역이 합법적으로 추진되었으며, 북한주민 접촉도 일부 성사되었다.

(2) 남북교류협력에 관한 법률 제정

남북한 교류협력 관계를 더욱 체계적으로 정착·제도화시키기 위하여 1990년 8월 1일 남북교류협력에관한법률(법률 제4239호)을 제정함으로써 마침내 남북교류협력이 우리 법률의 테두리 안에서 안정적으로 이루어질 수 있는 기반을 마련하게 되었다.

한편 1990년 9월에는 분단 이후 처음으로 남북한 총리를 수석대표로 하는 제1차 남북 고위급회담이 서울에서 개최됨으로써 남북한간 화해와 협력의 새로운 분위기가 조성되었는데, 특히, 1991년 12월 제5차 회담에서는 「남북사이의 화해와 불가침 및 교류협력에 관한 합의서」가 채택되었고, 1992년 9월 제8차 회담에서는 남북기본합의서의 구체적 이행대책을 담은 부속합의서가 채택·발효되었다. 남북합의서에서 “남과 북은 민족내부교류로서 물자교류, 합작투자 등 경제교류와 협력을 실시하며, 남북사이의 경제관계를 민족내부관계로 발전시키기 위한 조치를 협의·추진한다”고 밝힘으로써 남북한간 화해·협력시대의 실천단계에 진입할 수 있는 기반을 마련하였다.

(3) 남북경제협력 활성화 조치

1994년 10월 미국과 북한간의 「제네바 핵협상」 타결에 따른 대북 경수로 지원과 북한과 관련국간의 관계가 개선되었다. 이는 한반도 주변상황의 변화에 능동적으로 대처하고 남북관계를 실질적 협력관계로 진전시켜 나가기 위하여 정부는 1994년 11월 「남북경제협력 활성화」 조치를 발표하였다. 또한 기업인 방북 승인과 협력사업(자) 승인, 위탁가공 교역 활성화를 위한 기술자 방북과 시설재 반출 허용 등을 구체화하는 후속조치를 시행하였다.

(4) 국제무역질서 개편에 따른 남북교역 체제의 확립

1995년 들어 WTO 체제가 출범함에 따라 정부는 국제무역질서의 변화에 능동적으로 대처하고 민족 내부거래로서의 남북교역이 효율적으로 추진될 수 있도록 하기 위하여 1995년 1월 「남북교역물품 및 반출입 승인절차에관한고시」를 개정하였다.

즉, 대외시장 개방에 따른 수입자유화의 확대 등 대외무역의 여건변화를 감안하여 남북교역이 국내 시장 질서에 부정적인 영향을 미치지 않는 가운데 질서 있게 추진될 수 있도록 남북교역 품목을 재조정하였다.

한편, 무상 반출입의 경우에는 교역품목의 구분과 관계없이 통일부장관의 승인을 받도록 하였다. 또한 그동안의 대외무역법상 수출입 품목 구분을 그대로 남북교역 품목 구분으로 인정하여 왔으나, 동 고시의 개정으로 남북교역 고유의 교역대상품목 구분이 이루어짐으로써 남북교역의 독자성이 제고되었다.

(5) 남북경협 활성화 조치

1998년 2월 국민의 정부가 들어서면서 정경 분리원칙에 입각한 남북경협 확대추진을 천명하고, 이에 따라 1998년 4월 30일 「남북경협 활성화 조치」를 발표하였다. 이에 국내시장의 영향을 최소화하는 범위 내에서 포괄승인품목을 지속적으로 확대하고, 위탁가공교역 촉진을 위한 생산설비의 반출제한을 폐지하였다. 또한 정부는 「경협활성화 조치」에 따라 남북간 교역 및 협력사업 활성화를 위하여 기계·장치 등 생산설비의 대북 반출시 승인제도를 폐지하고, 반입승인을 요하는 품목을 축소하는 것을 주요내용으로 하는 「남북교역대상물품 및 반출·반입승인절차에 관한고시」를 개정하여 1998년 6월 19일부터 시행하였다.

(6) 교역질서 확립 및 절차간소화 조치

최근 들어 북한물품의 부정 반입행위가 발생하고 있는 점을 중시하고 교역질서 확립과 국내산업피해 구제·방역 및 생산자 보호 등의 차원에서 일부품목에 대하여 승인을 요하는 품목으로 분류하였다. 또한 무상거래 형태로 인하여 반출입승인을 요하게 되는 위탁가공용 원·부자재 및 그 생산품에 대해서는 승인을 받지 않도록 하는 등 절차를 간소화 하는 것을 주요 내용으로 하는 「남북교역대상물품 반출·반입승인절차에 관한 고시」를 개정하여 1999년 8월 16일부터 시행하고 있다.

2) 남북한 교역현황과 전망

1988년 7.7선언에 따라 분단 이후 재개된 남북교역이 1991년 1억달러를 넘어선데 이어, 지난 2005년도 남북교역이 사상 최초로 10억달러를 초과 14년만에 10배인 10억달러를 달성하였다.¹⁾ 남북교역 10억

달러 시대 진입은 개성공단 개발의 진전에 크게 힘입은 것으로, 지난 2004년 개성공단 개발 관련 교역은 4,169만달러로 전체 교역금액의 6.0%를 차지했으나 이 비중이 작년에는 무려 10%포인트 이상 높아진 16.7%(1억7,674만달러)를 기록했다.

이에 따라 지난해 남북교역액 중 민간의 교역 등 ‘상업적 거래’와 정부 지원 등 ‘비상업적 거래’의 비중이 65:35로 2000년대 들어 상업적 거래의 비중이 가장 높은 수준을 기록했다. 또한 상업적 거래 중 교역부문과 협력사업부문(기업의 대북투자)의 비중이 각각 61:39로 협력사업의 비중이 2000년대 들어 가장 높은 수준을 기록하면서 남북교역이 종전의 일반교역, 위탁가공교역 등 교역분야 일변도에서 탈피하는데 도움이 됐다.

아울러 대북교역 분야에서의 지속적인 성장을 위해 남한 기업인의 원활한 북한 방문, 북한 기업인과의 신속·원활한 연락, 상업적 거래 물동량의 육상운송 시스템 구축과 같은 실질적인 교역여건 개선이 이루어져야 할 것이다.

(1) 남북한 교역 연도별 추이

남북한 교역은 지난 2000년 4억2,515만달러에서 2005년 10억5,575만달러로 연 평균 20.0% 증가(반출: 연 평균 21.3% 증가, 반입: 연 평균 17.4% 증가)하였다. 이는 개성공단과 금강산관광개발에 따른 교역 증가에 크게 힘입은 것이다.

<표 1> 남북한 교역 추이

(단위: 천달러,%)

구분	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
반입	152,373(49.4)	176,170(25.3)	271,575(54.2)	289,252(6.5)	258,039(-10.8)	340,281(31.9)
반출	272,775(28.8)	226,787(-16.9)	370,155(63.2)	434,965(17.5)	439,001(0.9)	715,472(63.0)
계	425,148(27.5)	402,957(-5.2)	641,730(59.3)	724,217(12.9)	697,040(-3.8)	1,055,753(51.5)
수지	120,402	50,617	98,580	145,713	180,962	375,191

주 : ()은 전년 대비 증가율

(2) 남북교역이 전체 무역에서 차지하는 비중

2005년 남북교역이 우리나라 전체 무역에 차지하는 비중은 0.19%로 여전히 미미한 수준을 탈피하지 못하였다. 남북교역의 비중은 2002년 2.0%로 2000년대 들어 가장 높은 수준이었으며 지난해 이에 근접하였다.

1) 한국무역협회, 남북교역동향, 2005. 1.23.

〈표 2〉 남북교역의 비중

(단위: 억달러, %)

구 분	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
남북교역액	4.2	4.1	6.4	7.2	7.0	10.6
전체무역 대비 남북교역 비중	0.13	0.14	0.20	0.19	0.15	0.19
한국 전체 무역액	3,328	2,915	3,146	3,726	4,783	5,457

(3) 상업적 거래와 비상업적 거래의 추이

2005년 상업적거래의 비중은 65%로 2000년대들어 가장 높은 수준을 기록하였으며, 개성공단 개발에 힘입어 상업적 거래의 비중이 점차 높아지고 있는 실정이다.

〈표 3〉 상업적 거래와 비상업적 거래비교

(단위: 백만달러, %)

구 분	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
상업거래 (비중)	256 (60)	244 (61)	355 (55)	425 (59)	437 (63)	690 (65)
비상업거래 (비중)	169 (40)	159 (39)	287 (45)	299 (41)	260 (37)	366 (35)
합 계	425 (100)	403 (100)	642 (100)	724 (100)	697 (100)	1,056 (100)

주 : ()은 남북교역액에서 차지하는 비중

(4) 상업적 거래의 형태별 추이

상업적 거래는 일반교역과 위탁가공교역 등 교역 위주에서 협력사업의 비중이 높아지면서 과거의 교역 일변도를 점차 탈피하고 있다. 상업적 거래 중 협력사업의 비중은 2000년 6.3%에서 2005년 39.1%이다.

〈표 4〉 상업적 거래의 형태별 추이

(단위: 백만달러)

구 분	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
일반교역	111	111	171	223	171	210
위탁가공교역	129	125	171	185	176	210
개성공단사업	0	0	0	0	42	177
기타	16	8	13	17	48	93
합계	256	244	355	425	437	690

(5) 남북교역 참여업체(개성공단 입주업체 제외)

지난 2000-2005년 일반교역에 참여한 업체는 연 평균 368개(업체당 연 평균 실적: 45.2만달러)이다. 이중 위탁가공교역에 참여한 업체는 연 평균 129개(업체당 연 평균 실적: 128.7만달러)이다. 이 같은 일반교역과 위탁가공교역분야 업체당 평균실적의 차이는 북한의 공급능력, 교역여건의 상대적인 유불리에 크게 영향을 받아 나타나는 현상으로 풀이되고 있다. 즉, 대북교역(개성공단 진출 등 협력사업 제외)은 일반교역에 비해 위탁가공교역이 상대적으로 유리한 것으로 풀이된다.

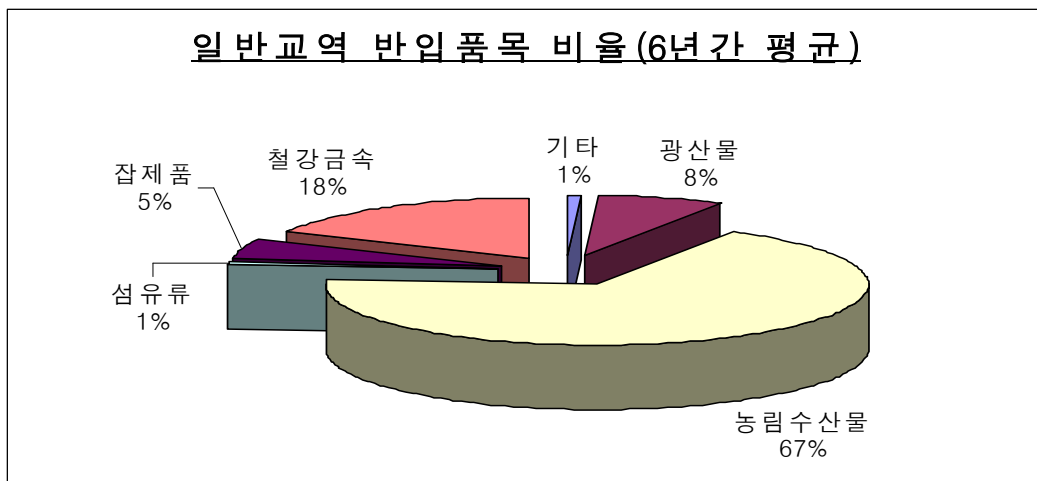
<표 5> 남북교역 참여업체(개성공단 입주업체 제외)

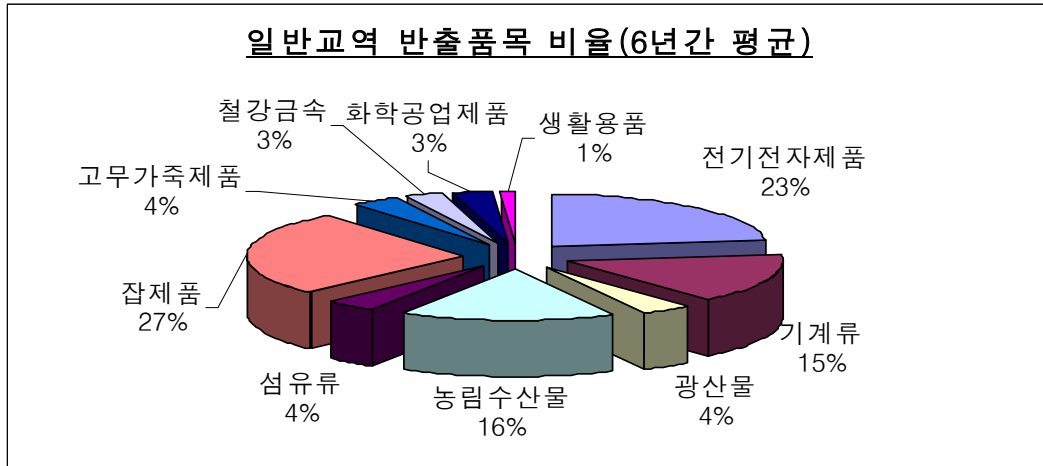
(단위: 개/천달러)

구 분		2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
일반 교역	참여업체수	386	369	333	380	364	379
	실 적	110,529	111,389	171,782	223,670	171,324	209,778
	업체당 평균실적	286	302	516	589	471	554
위탁 가공 교역	참여업체수	157	147	108	109	117	136
	실 적	129,190	124,924	171,177	185,009	175,959	209,729
	업체당평균실적	823	850	1,585	1,697	1,504	1,542

(6) 남북교역 반입·반출품목

[그림 1] 남북교역 반입·반출품목





자료 : 통일부 · 한국무역협회, 2005년도 남북교역 동향, 2006. 1.

일반교역의 반입품목은 농림수산물이 반입품목의 절대다수를 차지하며 이어서 아연피를 중심으로 한 철강금속, 모래 등의 광산물이 뒤를 잇고 있다.

반면에 일반교역의 반출품목은 잡제품(2003년의 전신물품이 큰 비중), 전기전자제품, 기계류, 농림수산물 등이 주 품목으로 자리잡고 있다.

한편, 위탁가공교역의 반입품목은 섬유류(주로 의류)가 84%, 전기전자제품 9%, 생활용품, 3%, 기타 4% 순으로 섬유류 위탁가공교역이 대부분을 차지하고 있으며, 1회용 라이터 등 생활용품 위탁가공도 꾸준히 이어지고 있으나 여전히 소규모에 머무르고 있다.

(7) 남북한간 선박운항 및 해상 물동량 현황

2004년도 남북한간 선박운항은 편도기준 2,124회로 전년 대비 2,022회에 비해 5.0% 증가하였으며, 2004년 남북한간 해상 물동량은 1,108,057톤으로 전년 대비 1,048,383톤에 비해 5.7% 증가하였다.²⁾

운항횟수를 살펴보면 첫째, 항구별은 남한에서 북한으로의 운항은 인천 339회, 목호 231회, 속초 192회, 부산 82회 등 946회이며, 북한에서 남한으로의 운항은 해주 350회, 흥남 248회, 남포 189회, 나진 134회, 원산 112회 등 1,178회이다.

둘째, 항로별로는 ‘인천↔해주’ 540회, ‘목호↔흥남’ 326회, ‘인천↔남포’ 298회, ‘속초↔나진’ 127회, ‘목호↔원산’ 117회, 속초↔흥남 110회, ‘부산↔나진’ 98회, ‘속초↔양화’ 64회, ‘속초↔고성’ 8회 등이며, ‘인천-남포’간은 교역 물자의 정기 운송 및 대북지원물자, 북한산 수산물 수송항로로 전년도 대비 16% 증가하였으며, ‘부산-나진’ 간은 교역물자 및 나진경유 한중간 화물 정기 운송 항로로 전년도 대비 34% 증가하였고, ‘인천↔해주’간 운항은 지난해 대비 46%가 증가되었으며, 이는 지난해 10월 이후

2) 통일부 보도자료, 2005. 1. 31.

해주항 모래반입이 본격화되었기 때문이다. 또한 ‘목호↔홍남’, ‘목호↔원산’, ‘속초↔홍남’, ‘속초↔나진’ 간은 주로 북한산 수산물 운송 항로로, ‘속초↔양화’ 간은 경수로 건설인력 및 물자 수송항로로 경수로 사업 일시 중단에 따라 운항횟수가 108회→64회로 축소되었으며, ‘속초↔고성’ 간은 금강산 관광선 운항 항로였으나, ‘2004년 1월 이후 운항 중단에 따라 256회→8회로 축소되었다.

2004년 현재 남북한간 정기운항 선박은 TRADE FORTUNE(인천↔남포), CHU XING(부산↔나진), 한겨레호(속초↔양화) 등이다.

〈표 6〉 남북한간 선박운항 횟수 및 물동량 현황

구 분	선박 운항횟수(회)			물동량(톤)		
	남한→북한	북한→남한	총횟수	남한→북한	북한→남한	총물동량
2003년	877	1,145	2,022	841,215	207,168	1,048,383
2004년	946	1,178	2,124	625,205	482,852	1,108,057
증가율(%)	7.8	2.9	5.0	-25.7	133.1	5.7

자료 : 통일부 보도자료, 2005. 1. 31.

한편, 항구별 물동량을 살펴보면 첫째, ‘남한→북한’ 수송물량은 지난해 남한→북한으로의 물동량은 625,205톤으로 전년대비 25.7% 감소하였는데, 이는 대북 식량차관(40만톤)중 일부물량의 육로수송(10만톤)과 연내 미수송분량(9만톤) 등에 따른 것이며, 주요 반출 품목은 비료 등 화학공업제품(51.3%), 식량차관 등 농산물(35.9%) 등이다. 둘째, ‘북한→남한’ 수송물량은 지난해 북한→남한으로의 물동량은 482,852톤으로 전년대비 133.1% 증가했으며, 약 66%인 317,834톤이 해주항 모래이며, 주요 반입 품목은 모래(해주항, 65.8%), 광산물(12.5%), 농림수산물(10.8%) 등이다.

(8) 남북교역의 전망

2005년도 전체 남북교역은 활발한 상업적거래와 남북관계 진전에 따른 대북지원확대로 인해 전년 동기대비 51.4% 증가하였다. 2006년 남북교역은 일반교역 및 위탁가공교역이 꾸준한 증가세를 이어나갈 것으로 예상되며, 개성공단사업은 작년말 분양된 본단지 1차(5만평) 입주 예정업체공장건설이 본격화됨에 따라 올해도 남북교역의 핵심동력으로 자리매김할 것으로 기대된다. 남북관계가 작년 같은 때와 비교하여 많이 진전된 관계로 민간 및 정부차원의 대북지원이 순조롭게 이루어질 것으로 예상됨으로, 금년 남북교역은 이번이 없는 한 작년에 이어 10억 달러를 넘어설 것으로 보인다.³⁾

3) 통일부·한국무역협회, 남북교역 동향, 2006. 1.

2. 남북한 육로교통망 현황분석

1) 북한 철도인프라 현황

북한은 화물수송의 90%, 여객수송의 62%를 철도가 분담하는 철도운송 중심의 운송시스템을 갖추고 있으며 공업용원자재와 농수산물 등의 화물수송에 철도가 주로 이용되고 있다. 주요 철도망은 크게 서해안축, 동해안축, 동서횡단축으로 나누어지며 대표적 노선으로는 경의선(개성-신의주), 평라선(평양-나진), 평원선(평양-고원), 함북선(회령-나진)과 청년이천선(평산-세포) 등이 있다. 서해안축의 대표적 노선인 경의선은 총연장 411.3km(북한지역)로서 평부선(개성-평양)과 평의선(평양-신의주)으로 나누어지며 서부평야지대의 주요 산업지를 관통하며 신의주에서 북경까지의 국제열차와 연결되는 핵심 교통축을 형성하고 있다.

〈표 7〉 북한의 주요 철도노선 현황

구 분	노선명	구간	연장(km)	동력
서부노선	평의선	평양~신의주	225	전철
	평부선	평양~개성(봉동)	187(199)	부분전철
동서노선	청년이천선	평산~세포	141	전철
	평라선	간리(평양)~나진	781(819)	전철
동부노선	평라선	간리(평양)~나진	781(819)	전철
	금강산청년선	안변~구읍리	102	-
	함북선	회령~나진	327	부분전철
내륙노선	강원선	고원~평강	145	전철
	만포선	순천~만포	303	전철
	백두산청년선	길주청년~혜산청년	142	전철
	백무선	백암청년~무산	187	전철

자료 : 교통개발연구원(2002), 『남북한 교통망연결을 위한 기초조사』 및 전국경제인연합회(2001), 『통일한국을 향한 남북한 산업지도』에서 재구성

북한 철도의 총연장은 5,214km이며 총연장의 98%가 단선이고 70% 이상이 일제시대에 건설된 것으로 개보수 부진에 따른 시설의 노후화가 심각하다. 하지만 북한 철도의 전철화율은 80%로 비교적 높은 편이며, 노선의 대부분은 표준궤(1,435mm)이고, 청진~두만강 구간에 표준궤와 광궤가 혼재되어 있

- 4) 경의선(서울~신의주, 499km)은 1902년 고종황제에 의해 기공식이 이루어졌으나 1904년 러일전쟁 이후 일본이 철도부설권을 강탈하고 공사를 강행하여 1906년 4월 3일 개통하였다.
- 5) 남한 철도의 전철화율은 21.4%로 스위스 97%, 일본 60%, 프랑스, 독일 46%와 비교할 때 매우 낮으며 주요 전철화 구간은 중앙선(218.8km), 태백선(103.5km), 영동선(148.5km)과 기타 수도권 전철 노선 구간으로 총 667.5km에 불과하다.

으며 일부 구간에서 협궤도 사용되고 있다. 1998년 현재 북한은 기관차 1,193량, 객차 1,065량, 화차 24,380량을 보유하고 있으며 증기기관차가 일부 지선에서 이용될 뿐 대부분 디젤기관차와 전기기관차가 사용되고 있다. 철도운송은 대형, 장거리운송에 경쟁력이 있음에도 불구하고 북한의 화물평균수송 거리는 197km로 남한의 244km보다 짧은 단거리 수송에 주로 이용하고 있는데, 이는 생산자와 소비자 간의 수송거리를 줄이려는 북한의 경제·산업정책에 기인한 것으로 보인다.⁶⁾

북한의 국제철도 노선으로는 신의주-단둥(중국), 만포-집안(중국), 남양-도문(중국), 두만강역-하산(러시아)의 4개 노선이 있으며, 중국 방면으로 신의주-단둥-북경 구간은 TMGR(Trans-Mongolian Railway : 몽골횡단철도) 및 TCR(Trans-Chinese Railway: 중국횡단철도)이 연결되어 있으며 남양-도문-하얼빈-만주리 구간은 TMR(Trans-Manchurian Railway : 만주횡단철도)을 통해 러시아철도와 연결되어 청진항을 이용하는 중국의 중계화물 운송에 주로 이용된다. 러시아 방면으로는 두만강-블라디보스톡-하바로프스크를 통해 TSR (Trans-Siberian Railway : 시베리아횡단철도)과 연결되어 나진항을 이용하는 러시아의 중계화물 수송에 주로 이용하고 있다.

〈표 8〉 남북한 도로단절구간과 연결 추진현황

노 선	단절구간	추진현황
국도 1호선	판문점~개성	- 공동경비구역까지 4차로, 판문점까지 2차로 포장완료
국도 3호선	철원~평강	- 월정리까지 2차로, 연천까지 4차로 확장 완료
국도 5호선	화천~평강	- 생창까지 2차로 설계중, 금곡까지 2차로 포장
국도 7호선	간성~장전	- 휴전선까지 2차로 설계 완료, 통일전망대까지 2차로 포장 완료 - 현내까지 4차로 설계중, 간성까지 4차로 확장
국도 31호선	양구~백현리	- 입당까지 2차로 포장
국도 43호선	신철원~근동	- 생창까지 2차로 포장, 김화까지 4차로 설계 및 공사중, 신 철원까지 4차로 확장

자료 : 건설교통부, 국가 기간교통망계획(2000~2019), 1999. p.83.

한반도의 남북간 연계철도구간은 일제시대 건설된 경의선, 경원선, 동해선, 금강산선 등 총 4개⁷⁾가 있었으나 현재 금강산선은 거의 유실된 상태로 이를 제외한 3개 노선의 운행이 가능하며 이들 노선을 통해 일일 약 72회의 철도화물 수송이 가능할 것으로 파악하고 있다.⁸⁾ 화물의 선로용량(1일 최대운행가능 횟수)은 경의선 37-47회, 강원선 28-39회, 평라선 25-43회로 추정되며, 표정(表定)속도⁹⁾는 평양-북경 여객 열차가 약 60km, 평양-두만강 40km이며, 기타 화물열차는 30-40km로 매우 낮은 수준에 머물러 있다.

6) 안병민, “남북철도 연결의 경제적 파급영향과 정책과제”, 『경제정책연구』 2002. 12, p.11.

7) 경원선의 남북간 단절구간은 남, 신탄리-북, 평강까지 약 31km 구간이며, 금강산선(철원-기성)은 남, 철원-북, 기성까지 약 76km 구간이 단절되어 있다. 경원선의 연결과 관련해서는 남한에서 1991년 실시설계 및 1992년 환경영향평가협의 등을 추진하였으며, 최근 경원선 확공이 가시화되는 등 활발하게 진행되고 있다.

8) 안병민, “남북 철도·도로연결의 경제적 파급효과”, 『통일로』 2002. 10, p.32.

9) 표정속도는 열차의 정차시간을 포함한 평균속도를 의미하며, 남한철도의 표정속도는 서울-부산 KTX 300km, 새마을호 106.7km, 무궁화호 90km이다. 그러나 북한의 경우에는 20km 정도이다.

<표 9> 남북한 접경지역 도로현황

구분	단 절 구 간	연결가능 도로	
		남 한	북 한
서부측	-파주시 문산-개성 -파주시 놀노리-장풍군 립강리 -연천군 마거리-장풍군 귀촌리 -연천군 마거리-장풍군 장학리	-국도 1호선 -비법정도 " "	-개성-평양간 고속도로 -비포장 2급이하도로 " "
중부측	-철원군 외촌리-평강군 평강 -철원군 읍내리-평강군 천암리 -철원군 읍내리-김화군 수태리 -철원군 외촌리-철원군 마장리 -철원군 주파리-김화군 용현리	-국도 3호선 -국도 5호선 -국도 43호선 -비법정도 "	-2급도로 -2급도로 -2급도로 -비포장 2급이하도로 "
동부측	-고성 포화진리-고성 구읍리 -양구군 비아리-금강군 속사리 -양구군 건설리-창도군 백현리 -양구군 가전리-금강군 속사리	-국도 7호선 -국도 31호선 -비포장 비법정도 "	-평양-금강산고속도로 -2급도로 -2급 이하도로 "

자료 : 김연규안병민·이선영, 남북한 교통망연결을 한 기초조사-육상교통을 중심으로, 교통개발연구원, 2000.

<표 10> 북한의 교통망 관련 SOC인프라 현황

구분	현 황	의 미
철 도	·화물 수송의 90%, 여객수송의 62% 철도가 담당 ·화물중심 운영체계임 ·철도 총연장 5,214km(남한의 78%) ·전철화구간은 전체의 79.2%, 표준궤도 4,760km(93%) ·전노선의 98% 단선, 철도통신망 등 관련시설 낙후	-철도활용 필요 (TSR 등과 연계)
도 로	·지역내 연결수단으로서 보조적 기능 ·지리적 험난, 중공업 위주의 벌크화물, 주민이동 제한 및 유류확보문제에 기인 ·도로수송분담률은 화물수송이 10%, 여객수송 37%, 도로총연장 23,479km(남한의 26.8%), 고속도로는 682km(남한의 34.2%) ·도로포장율이 낮아 평양남포를 제외한 지역은 10% 미만(1999)	-남북연결 필요
항만 및 해운	·폐쇄적인 자립경제 체제유지로 항만 및 해운 낙후 ·일제시대에 동해안의 청진, 원산, 홍남, 나진항 등을 개발 ·해운화물 수송분담률: 3%정도 ·주요항만은 동해의 청진, 홍남, 원산, 나진, 선봉항과 서해안의 남포, 해주, 송림 등 8개 무역항 ·남한 하역능력의 12%, 2만톤급 접안가능 4개(1999)	-항만시설 확충필요
공 항	·국제공항으로 평양근교 순안공항 ·국내선은 청진, 선덕(함흥), 원산, 해산, 삼지역, 순천, 과일(황남)등 17개 ·대부분 군용비행장을 겸하는 간이공항 ·활주도와 공항시설 부족(소형여객기와 헬리콥터가 이용)	-공항시설 확충필요

자료 : 정진호, 통일경제를 향한 남북한 산업지도, 북한경제포럼 “제27차 북한경제학술세미나”, 2001. 10., p.8. 재작성.

2) 경의선 및 동해선 철도·도로현황

(1) 남북한 육로운송 연결의 의미

첫째, 상징적 의미이다. 남북간경제적 교류와 협력을 위한 역사적인 경의선, 동해선 연결사업이 2002년 9월 18일 본격 착공, 서울과 평양 등 남북한의 수도가 하나의 철도망으로 연결된다는 것은 경제적 교류와 실리라는 차원보다 실제로 분단의 벽을 부수는 신호탄이라고 평가되고 있다. 또한 경의선, 동해선 연결은 한반도의 군사적 대치상태가 완화되고 신뢰를 바탕으로 한 남북한 협력관계가 더욱 단단하게 구축되어 실질적인 분단의 벽을 없앤다는 상징적인 의미뿐만 아니라 또 다른 두 가지 중요한 의미를 지닌다.

둘째, 한반도 중심 시대의 개막이다. 경의선, 동해선 연결은 남한이 반도국에서 벗어나, 동북아 중심 국가로 설 수 있게 함으로써 동북아 중심지 시대의 개막을 예고한다. 또한 경의선 연결에 따른 환황해(광양, 서울, 신의주, 심양, 북경, 상해 배후지역) 경제권 가시화에 이어, 경원선 및 동해 북부선이 연결될 경우 환동해(부산, 동해, 홍남, 청진, 블라디보스토크, 하마로브스크) 경제권을 형성시킴으로써 한반도 중심의 경제권이 탄생하게 될 것이다. 한국과 일본의 자본과 기술 그리고 북한, 중국, 러시아의 개발되지 않은 많은 자원과 풍부한 노동력의 결합은 동북아시아 지역 통합 경제권 구축에 기여할 것이다.

셋째, 민족경제의 균형발전과 경제공동체 형성이다. 경의선, 동해선 연결은 그동안 한민족이지만 두 나라로 갈라져 있어야만 했던 남북을 화해시키고 이를 통해 사실상의 통일로 나아가는 실천적 수단이라고 볼 수 있다. 육로철도 연결로 남북간의 보다 많은 교류와 협력을 이루어낼 수 있으며, 통일을 위한 경제통합에 한 몫을 하게 될 것이다.

그리고 교통로 연결은 북한의 공업지역과 연결되어 원료 공급지로서의 북한과 제품 생산지로서의 남한이라는 분업생산이 가능해져 생산에 있어 효율성을 높일 수 있다. 북한의 노동집약적 산업과 남한의 자본, 기술 집약적 산업이 결합하여 경제의 균형발전과 남북경제공동체 형성을 빠르게 진행시킬 것이다.

또한 경의선 및 동해선 연결은 군사보장합의서 발효와 직접 연계됨으로써 향후 남북협력사업에 대한 쌍방 군사당국의 보장과 지원이라는 선례를 마련하였으며, 공사추진 과정에서 자연스럽게 비무장지대의 평화적 이용과 함께 군사적 긴장완화와 신뢰구축 문제를 논의하기 위한 환경이 조성될 것이다. 철도·도로의 착공으로 남북관계가 ‘선언적 단계’에서 ‘실천적 단계’로 접어들었으며, 남북간 인프라가 구축되어 물류비 절감, 수송시간 단축 등 실질적인 경제협력 활성화를 기대합니다. 남북 철도망이 연결될 경우 인천-남포간 운임은 해상운임의 1/4수준인 TEU(20피트 컨테이너당) 200달러 이하이며, 운항 일수도 1/5수준인 2일정도가 될 것이다.

한편 남북간 직교역로 확보로 남북교역이 ‘간접교역’에서 ‘직접교역’으로 전환되는 계기가 마련되어 우리 기업들의 북한내 임가공 및 직접투자가 활성화되고, 북한의 경제 발전에도 기여하게 될 것이다.

경의선은 개성공단 개발을 촉진하고, 인천공항의 허브(hub)기능 강화에 기여할 것이며, 동해선은 육로 관광 등 금강산관광 활성화 및 설악산과의 연계관광을 촉진시킴으로써 동해권 경제 발전에 기여하게 될 것이다. 특히 경의선 및 동해선 철도가 중국횡단철도(TCR) 및 시베리아 횡단철도(TSR)와 연결되면 중국 및 시베리아의 시장과 자원개발 활용이 용이해질 것이다.

〈표 11〉 경의선 및 동해선 철도·도로 연결 규모와 구간

노선	종류	규모	구 간	거리(Km)	연결시기
경의선	철도	단선	개성역(북)-도라산역(남)	17.1	2002년 12월
	도로	4차선	개성공단터(북)-도라산역(남)	8.8	2003년 봄
동해선	철도	단선	온정리(북)-저진(남)	27.5	2003년 9월
	도로	2차선	고성(북)-송현리(남)	14.2	2003년 9월
	임시도로	2차선	고성 군사분계선	1.5	2002년 11월

(2) 경의선, 동해선 철도·도로 추진현황

남북한간 도로는 모두 연결공사를 완료(2004년 11월말), 2004년 12월부터는 본 도로를 통해 남북간 인원·차량이 왕래하고 있다. 철도의 경우, 우리측은 경의선 연결구간 공사를 완료하였고, 동해선의 경우 MDL-통진터널간 구간(3.8km)공사 완료, 통진터널-군사분계선 구간(3.2km) 공사가 진행중이다. 북측은 경의선·동해선 모두 궤도부설 공사를 완료하고 신호·통신·전력계통 공사 및 역사공사 등 잔여공정 진행 중이다. 한편 경의선 철도 완공까지의 총 소요 비용은 우리측 구간(12km) 철도 연결공사 총 사업비는 90,262백만원이다. 아울러, 철도 및 도로의 이용과 관련한 제도적 장치와 관련, 차량운행합의서(2003.1.4), 및 열차운행합의서(2004.4.10)를 남북간에 체결하였음.(2005.8.5 발효)

〈표 12〉 경의선 철도·도로 현황

구 분	구 간	공 사 현 황
철도	우리측 문산 ~ MDL(12km)	◦공사완료('02.12월말)
	북 측 MDL ~ 개성(15.3km)	◦궤도부설 완료 ◦신호·통신·전력계통 공사 및 역사공사 등 잔여공정 추진 중
도로	우리측 통일대교 ~ MDL(5.1km)	◦공사 완료('03.10.31)
	북 측 MDL ~ 개성(7km)	◦공사완료('04.11월말)

<표 13> 경의선 철도연결 연도별 사업비

(단위 : 백만원)

연도	2000	2001	2002	2003	2004	2005	합계
예산	8,518	49,987	17,868	6,478	1,855	5,556	90,262

참고: 북측 구간 경의선·동해선 철도·도로 연결공사는 우리측이 차관형태로 자재·장비를 제공하여 북측이 시공하는 바, 관련사업비는 총 176,402 백만원임.

한편, 동해선 철도의 사업내용 개요를 살펴보면 다음과 같다.

- 사업내용 : 동해북부선 금강산~제진간 25.5km 철도복구(단선)
- 사업기간 : 2002년 ~ 2005년
- 총사업비(우리측 구간 사업비) : 96,341 백만원

* 북측구간 사업비는 경의선·동해선을 합쳐 대북 자재·장비제공 사업비로 산정

동해선 철도 사업현황은 우리측은 통전터널-군사분계선(3.8km) 구간 연결공사를 완료하고 잔여구간(통전터널-저진역사, 3.2km) 공사 실시 중이며, 북측은 본선 궤도부설을 완료하고 역사공사 및 신호·통신·전력계통 공사 등 잔여공정 진행중이다.

<표 14> 동해선 철도·도로현황

구분	구간	공사현황
철도	우리측 제진 ~ MDL (7km)	◦ MDL-통전터널간 구간(3.8km)공사 완료, 통전터널-군사분계선 구간(3.2km) 공사 진행 중
	북측 MDL ~ 운정리 (18.5km)	◦ 궤도부설 완료 ◦ 신호·통신·전력계통 공사 및 역사공사 등 잔여공정 추진 중
도로	우리측 송현리 ~ MDL (4.2km)	◦ 공사완료('04.10.31)
	북측 MDL ~ 고성 (20km)	◦ 공사완료('04.11월말)

아울러 동해선 철도·도로 연결 총 소요비용은 동해선 우리측 구간 철도(7km)·도로(6.7km) 연결사업비는 총 218,603 백만원이다.

동해선 철도의 완공후 활용계획은 건교부·철도공사 등 유관기관과의 긴밀한 협조체계하에 동해선 연결구간 개통 이후 활용방안을 다각적으로 모색하고 있다. 개통 초기에는 금강산 관광객 등을 대상으로 한 여객열차 위주로 운영하고 점차 남북간 인원·물자 이동 추이를 감안하여 운행확대를 검토해 나갈 계획이다.

〈표 15〉 동해선 철도·도로연결 사업비

(단위 : 백만원)

구 분	2002	2003	2004	2005	합 계
철 도	4,532	9,705	23,759	58,345	96,341
도 로	4,055	23,141	33,893	61,173	122,262
합 계	8,587	32,846	57,652	119,518	218,603

(3) 남북한 육로왕래 추진일지 현황

남북간의 철도·도로 연결은 1991년 12월13일 「남북사이의 화해와 불가침 및 교류협력에 관한 합의서」에서 처음 남북이 합의한 이후 2000년 7월31일 제1차 장관급회담에서 경의선 철도 연결합의 이후 본격화되어, 2002년 4월5일 임동원 특사방북시에는 동해선 철도·도로 연결에 합의한바 있다.

〈표 16〉 남북한간 육로왕래 현황

(단위 : 명/대)

구 분		2003	2004	2005
동 해 선	인 원	39,395	296,924	335,713
	차 량	3,143	15,585	19,852
경 의 선	인 원	3,643	24,164	66,772
	차 량	1,249	15,314	38,868

자료 : 통일부, 통계자료, 2005.

〈표 17〉 경의선·동해선 출입인원 및 차량 통계

(출경기준)

구 분	2003년	2004년	2005년
인 원	43,038명	321,088명	402,485명
차 량	4,392 대	30,899 대	58,720 대

자료 : 통일부 보도자료, 2006. 3. 14.

〈표 18〉 남북한간 철도·도로 추진일지

일 자	추진내용	비 고
'00.7.31	◦경의선 철도 연결 합의	장관급회담(1차)
'00.9.18	◦경의선 철도·도로 공사 착공	
'01.12.31	◦경의선 철도 비무장지대 이남 남측구간 공사완료	
'02.4.5	◦동해선 철도·도로연결 합의	특사 방북

'02.8.30	◦동해선 임시도로는 '02.11월까지 완공하기로 합의	경추위(2차)
'02.9.17	◦「자재·장비제공에 관한 합의서」 체결	실무협의회(1차)
'02.9.17	◦자재·장비 제공 사업비 지원 의결(597억원)	
'02.9.18	◦경의선·동해선 철도·도로 동시 착공식	
'02.12.31	◦우리측 경의선 철도 전구간 공사 완료	
'03.1.4	◦차량운행합의서 합의	
'03.1.27	◦「임시도로 통행을 위한 군사적 잠정합의서」 채택	군사실무회담
'03.2.14	◦동해선 임시도로 개통 및 금강산시범육로관광 실시	
'03.6.14	◦남북 철도 궤도연결행사 개최	
'03.10.31	◦우리측 경의선 도로 전구간 공사 완료	
'03.12.2	◦동해선 공사구간 상호 방문 실시	
'03.12.8	◦경의선 공사구간 상호 방문 실시	
'04.4.10	◦열차운행합의서 합의	실무협의회(4차)
'04.6.5	◦금년 10월 경의선·동해선 도로개통, '05년 철도 개통 합의	경추위(9차)
'04.10월말	◦남북 경의선·동해선 포장공사 완료	
'04.12.1	◦남북연결도로 본도로 이용	
'05.4.18	◦북측구간 역사건축 관련 기자재 제공 내역 합의	문서교환
'05.7.12	◦'05.10월경 열차시험운행 및 도로개통식 개최합의	경추위(10차)
'05.7.30	◦'05.10월 하순 열차시험운행 및 도로개통식 개최합의	실무협의회(5차)
'05.8.18~20	◦경의선 지역 남북연결철도공사실태 공동점검 실시	
'05.8.23~25	◦동해선 지역 남북연결철도공사실태 공동점검 실시	
'06.3.15.	◦경의선·동해선 도로 출입시설 준공식	

3. 남북연결 도로·철도의 물동량 운송효과

1) 남북연결 도로 물동량 운송에 따른 기대효과

(1) 운임 절감효과

기존의 해상운송 중심의 남북물동량 처리는 북한의 육상 교통망이 확립되지 않은 현실에는 불가피한 선택이었지만 남북 연결도로 및 북한의 주요기간망의 구축과 함께 육상교통으로의 전환이 기대된다.

해로를 따라 움직이던 해운 물동량을 도로망을 활용하여 처리했을 때 발생한 운임비용 효과는 현재 인천-남포간의 해상물동량의 평균운송단가(800달러/TEU)를 기준으로 했을 때 해상 물동량의 평균운송 단가는 도로가 0.31달러/톤·km로 해운의 0.18달러/톤·km보다 높다. 그러나 육로의 톤·km가 해상로

의 톤-km보다 작아 전체적인 총 운송단가는 훨씬 낮은 것으로 분석되었다. 남북교역에 있어서 도로를 이용함으로써 발생하는 운임비용 절감효과는 2009년 95백만달러, 2019년 237백만달러인 것으로 나타났다.¹⁰⁾

(2) 수송시간 절감효과

남북 연결도로와 북한의 도로망이 구축되어 화물을 도로중심으로 수송했을 때 소요되는 시간과 현재와 같이 해상중심으로 수송했을 때 소요되는 시간을 비교하였다. 해상을 이용하는 경우의 수송시간은 선박의 운항시간과 출발지와 도착지항구에서의 환적시간으로 크게 구분한다. 운항시간은 해상거리와 선박의 평균운항속도(20노트)를 이용하여 산정하였으며 출발지와 도착지에서의 환적에 걸리는 시간은 36시간을 적용하였다. 현재의 북한항구 시설의 낙후로 북한에서는 3-4일이 걸리는 것으로 알려져 있지만 장래에 노후한 시설물을 개선했을 때 남한 수준의 환적시간이 유지될 것이란 전제에서의 접근 방법이다. 도로를 이용한 수송시간은 도로상의 수송시간과 남한 및 북한의 CIQ를통과시간을 고려하였다. 도로상의 수송시간은 거리와 평균속도(80km/h)를 적용하여 산정하였으며 CIQ 통과시간은 4시간을 적용하였다. 각 CIQ에서 소요되는 4시간은 연구자가 직접 경험한 시간이며 운전자들도 대략적으로 인정하는 시간이다.

이와 같은 수치를 적용했을 때 남북한 물동량의 평균 도로운송시간은 8시간, 해상운송시간은 48시간으로 도로가 훨씬 짧은 것으로 분석되었다. 여객의 경우, 수단별 시간가치가 산정되어 각종 교통사업에 활용되지만 화물의 경우 공식적인 시간가치가 산정되지 않는다. 따라서 해상운송대신에 도로를 활용했을 때의 시간절감효과는 산정하지 않았다.

2) 남북연결 철도 물동량 운송에 따른 기대효과

(1) 운임절감 효과

운임절감효과는 해상운송을 이용하던 물동량이 운송비가 상대적으로 저렴한 철도를 이용하게 됨으로써 얻게 되는 효과를 볼 수 있는데 남북교역 물동량은 약50달러/톤의 운임절감효과가 있을 것으로 보이며, 대륙철도 연결을 위한 운임은 약34달러/톤 운임이 절감될 것으로 기대된다.

(2) 수송시간절감 효과

시간절감효과는 철도운행속도로 평균수송거리를 나누어 산출한 철도이용시 평균수송시간과 해상운송시 소요시간의 차를 구하여 산출하였는데 남북한 철도의 평균 운행속도는 남한 60km/시간, 북한 30km/시간으로 설정하고, 철도수송은 환적 등에 4시간을 적용하였고, 해상운송의 환적 등에 남북교역은

10) 성낙문·김연규·안병민, 남북연결 도로·철도의 교통수요 및 비용분석 연구, 한국교통연구원, 2005. 4. p.162.

36시간, 한국-중유럽-러시아는 12시간을 추가로 적용하였다. 이 경우에 시간절감 효과는 남북한구간에서만 보면 남북교역 물동량은 약30시간의 시간절감 효과가 기대되며, 대륙철도와 연결되는 물동량은 33시간에서 38시간의 철도수송에 의한 시간절감효과가 나타날 것으로 기대된다.

3) 남북한 출입관리시설(CIQ) 운영현황

(1) 출입관리시설(CIQ)의 개념

관세의 부과·징수 및 수출입 물품의 통관과 관세 수입을 확보하기 위한 세관 (Customs), 모든 내·외국인의 출입국과 외국인의 체류 관리 및 난민의 인정절차를 규정하는 출입국 관리(Immigration), 국내 및 국외로의 전염을 방지하기 위하여 입출국시 수송수단, 승객 및 승무원 또는 화물에 대한 검역절차와 예방조치를 관리하는 검역(Quarantine)의 약칭으로 당해 지역에서의 인적자원 및 물품의 반입 또는 반출 등에 대하여 반드시 거쳐야 하는 3대 수속을 한 곳에서 통합적으로 처리하기 위한 시설이다.

〈표 19〉 C.I.Q의 세부기능

구 분	세 부 기 능
세관 (Customs)	<ul style="list-style-type: none"> -수출입 물품의 효율적 통관관리 -관세 및 내국세의 부과, 징수를 통한 국가재정 수입 확보 -관세환급에 의한 수출지원 -마약, 총기류, 밀수 등 부정 수출입의 단속을 통한 사회안전보호 -원산지 표시 확인 및 지적 재산권 보호를 통한 소비자 보호 -남북교역물품 통관규정에 의한 반입 및 반출 -반출입 물품의 장치, 반출입 신고, 원산지 증명, 반입 심사, 반출입 물품 검사, 반출입 신고수리, 재세 납부, 반출 신고필증 교부, 관세 등 환급
출입국 관리 (Immigration)	<ul style="list-style-type: none"> -내외국인의 출입국 관리 -입국사증 발급, 내외국인의 출입국 심사, 외국인 체류 관리 및 보호, 난민인정, 강제 퇴거 등 -남북한 왕래에 관한 출입 심사 -통일부 발급 (북한 방문 증명서, 남한방문 증명서, 재외국민 등의 신분 증명, 재발급, 방문기간 연장, 북한 방문 신고, 북한 방문 결과 보고, 북한 주민 접촉 신고, 북한 주민 접촉 격화 보고, 출입 신고, 협력 사업자 승인, 수송 장비운행 승인) 문서에 의한 출입 심사
검역 (Quarantine)	<ul style="list-style-type: none"> -반출입 되는 물품(수산물, 식물, 축산물, 식품 등)의 검역 -서류심사 : 서류의 적합여부 검토 -관능검사 : 외관, 색깔, 선별, 이물, 활력도, 선도, 풍미, 건조 및 유소, 제정도 -정밀검사 (무작위 표본검사) : 중금속, 항생물질, 방사능, 병해충, 역학검사 등 -신고필증 발급

(2) 경의선·동해선 도로출입시설 준공

경의선·동해선 육로 이용인원 및 물자의 증가 추이 등을 고려하여 2004년에 출입시설 공사에 착수하여 1년 6개월만에 완공하게 되었다.¹¹⁾

〈표 20〉 도로출입시설 현황

구 분	연면적	공사기간	소요예산	시설현황
경의선	5,290평	‘04.9~’06.3	425억	본동(1), 부속동(10)
동해선	4,252평	‘04.6~’06.3	548억	본동(1), 부속동(2)

자료 : 통일부 보도자료, 2006. 3. 14.

(3) 남북한 출입관리시설(CIQ)의 운영현황

현재 남북한간은 도라산통관장과 고성통관장을 운영하고 있는데 그 내용은 다음과 같다.

〈표 21〉 도라산·고성통관장 운영현황 (2005년 12월기준)

구 분	도라산 통관장	고성통관장
통관장 지정연월일	2002년 12월 23일	2002년 12월 5일
위치 및 면적	경기도 파주시 장단면 도라산 108번지 일대/2,600㎡	강원도 고성군 현내면 명호리 88-1번지 일대/7,030㎡
근무형태/세관원	서울세관 현지출장 근무/9명	속초세관 현지출장/8명
남북왕래현황	인원 : 66,772명, 차량 : 38,868대	인원 : 335,713명, 차량 : 19,852대
주요 반출입품목	반입 : 건설장비재반입, 사천강 모래 반출 : 개성공단건설자재, 대북지원쌀, 경의선 도로철도자재	반입 : 건설장비 재반입 반출 : 대북지원쌀, 동해선 도로철도자재

11) 통일부 보도자료, 2006. 3. 14.

Ⅲ. 주요국 접경지역 육로운송 운영사례와 강원도 과제

1. 주요국의 접경지역 육로운송 운영사례

남북한 철도운행과 관련한 육로운송 분계역의 운영방법을 참고하기 위하여 북한의 중국 및 러시아와 국제철도를 운행사례, 동서독간의 분계역 운영사례¹²⁾를 살펴보기로 하겠다.

1) 북한-중국 국경역 운영 사례

중국과 북한은 압록강과 두만강을 국경선으로 하여 3개 노선의 북한철도와 연결되어 있는데, 중국의 단둥역과 북한의 신의주역간, 중국의 집안역과 북한의 만포역간, 중국의 도문역과 북한의 남양역간 등이다.

양국간 연락체계는 양국 철도부간에 전보 또는 교환을 통한 직통전화를 이용(예 : 평양⇒신의주⇒단둥⇒심양⇒북경⇒만주⇒러시아)하고, 역과 역간은 교환을 통한 직통전화를 이용하고 있다. 이중 대표적인 노선인 단둥역(중국측 국경역)의 운영실태를 살펴보면 다음과 같다. 단둥역은 국제·국내 여객 및 화물을 취급하며, 국제여객 및 화물 취급을 위한 출입국 심사, 세관기능, 차량의 검수 및 보수유지를 위한 차량검수 기능 등 종합기능을 수행하는 역이다.

수속철차의 경우, 승차여객은 약 1시간 30분전까지 역에 도착 후 출입국관리소에서 여권 검사, 세관에 물품명세서(세관양식)를 제출 후 검사, 검역소에 검역증(검역소 양식)제출, 격리된 맞이방에서 대기 후 승차하며, 통과여객은 CIQ(출입국관리, 세관, 검역)에서 모두 승차한 상태에서 검사(일반적인 검사)하며, 출입국관리는 여권을 수거한 후 발차하기 전 검사, 여객이 정차시간 중 역 구내에 마련된 면세점 등을 이용할 수 있기 때문이다(중·몽간 국경역 간에는 면세점이 마련되어 있지 않는 등 하차사유가 없으므로 공안이 승·하차 통제).

또한 휴대품(수화물)의 제한이 있는데, 출입국, 세과, 검역의 검사를 용이하게 하고, 승객의 안전을 확보하기 위하여 제한을 두고 있음. 특히 중국 → 북한행 열차의 경우에는 휴대품이 너무 많아 안전 및 통행에 문제가 발생하고 있으며, 어른 35kg, 어린이 10kg, 외교관·공무원 75kg까지, 규정 중량을 초과할 경우에는 운임을 수수하며, 10kg이상 초과할 경우에는 승차를 제한할 수 있고, 국제열차의 경우 객실이 침대로 구성되어 있어 휴대품을 보관할 장소가 부족한 반면, 소규모 상인들의 증가로 제한은 불가피 하다.

이밖에도 운임정산체계의 사용화폐는 스위스 프랑이며, 전염병 발생시의 조치로 입국 국경역에서 처리되는데 북한은 신의주에서 중국은 단둥에서 신체검사를 하고 필요한 조치를 한 후 여행을 계속한다.

12) 통일부, 남북간 분계역 (도라산역, 저진역) 철도출입시설 관리방안, 2004. 10.

2) 북한-러시아 국경역 운영 사례

TSR 구간의 동부시발점인 블라디보스톡 역은 북한과의 철도 연결의 중심점이 되고 있다. 블라디보스톡 역은 그 지선인 핫산역과 약 270km 정도 떨어져 있으며, 이 구간에는 디젤열차가 운행되고 있으며, 블라디보스톡 시내에서는 디젤과 전기가 혼용되고 있다.

북한과 연계되는 핫산역은 북한과의 교역을 위한 소규모역으로 주변지역에는 국경수비대와 역에 종사하는 주민들의 숙소가 있고, 핫산역의 화물취급 능력은 500만톤이며, 1988년에는 470만톤을 처리했으며, 대부분의 화물은 북한에 대한 무상원조물자이다. 러시아는 광궤(1,520mm)이고, 북한은 표준궤(1,435mm)이므로 환적 및 대차교환이 필요함. 핫산역에는 환적시설이 있으나 대차교환은 북한의 두만강역에서 실시하게 되어 있다.

북한과 러시아간의 여객수송은 크게 평양-모스크바간 국제(여객)열차와 두만강-핫산간 열차로 수송하고 있다. 평양-모스크바간 국제(여객)열차는 북한의 나진·선봉이나, 두만강역(핫산역에서 1.5km 거리, 약 10분 소요)에서 광궤로 대차교환을 한 후에 국경(핫산역~국경 : 약 1km)을 통과하고, 핫산역에서 러시아 여객열차에 연결하여 운행(월3회), 통상 28인 정원의 북한객차 1량을 운행하는데, 국경에서 대차교환에 소요되는 시간은 약 30~40분 정도이다.

3) 분단기간 중 동·서독간 국경통과 운영 사례

분단기 동서독 교통 교류 및 서독의 대동독 교통 정책의 가장 중요한 특징은 서베를린이 동독 내부에 위치하고 있다는 특수한 상황에서 비롯하는 바, 서독정부는 물론이려니와, 베를린의 전략적 지위를 고려한 서방연합국들도 서독-서베를린간의 통과교통로 확보를 절대적인 정책과제로 인식해 왔다. 이런 배경에서 약 1,400Km에 이르는 동·서독 국경을 따라 국경통과를 위한 9개의 연결도로와 7개 연결철도가 설치되어 있었고, 동·서베를린 간에도 8개의 교통연결 지점이 유지되었다. 독일의 경우 동서독간의 교통교류는, 여객에 있어서는 승용차의 이용빈도가 높았고, 화물은 처음에는 철도의 역할이 컸지만, 점차 도로교통의 점유율이 높아지는 추세를 보였으며, 가장 이용빈도가 높은 동서간 국경통과지점은 다음 그림의 4번 도로연결지점인 헬름슈타트-마리엔본이었고, 동독-서베를린 연결관문은 드레비츠였다.

내독간 교통 흐름에서 예외적 상황이 아니라면 마리엔본-드레비츠간 2시간, 히르쉬베르그-드레비츠간 4시간, 마르타-드레비츠간 5시간, 짜렌탄-슈톨페간 3시간 정도가 걸렸으며, 통과교통로의 교통 혼잡은 동독측의 관료적 행태도 문제가 되었지만, 무엇보다 도로 상태 등 교통시설이 열악한데 원인이 있었기 때문에, 1970년대 중반부터는 동독측이 서독측에 대해 동독 내 통과교통로에 대한 투자 요청이 이어졌고, 서독이 이를 받아들였다.

양독간의 분계역 운영은 철도의 역할은 미미한 수준이었고, 시간이 흐를수록 수송분담율은 더욱 감소하였으며, 철도의 이용은 여객부문에서는 주로 동독인들이 서독을 방문하는 경우에(서독 방문 동독 주민의 75%가 열차이용) 두드러졌고, 화물의 경우에도 동독에서 서독으로 보내지는 물동량의 이용도가 높았다.

2. 강원도 남북한 육로운송 활성화 과제

1) 물동량 증가에 따른 통관절차를 간소화·효율화 과제

남북한간 물동량 증가로 인한 통관절차를 간소화·효율화 및 육로통관업무의 수행의 필요성 증대되고 있다. 동해선 철도·도로의 복원은 중국과 러시아, 유럽 등지로 육로 수출입물량이 급격히 증가해 지금과 같은 세관원의 파견근무형태로는 정상적인 통관업무를 감당할 수 없게 된다. 이에 북한 전역에서 제작된 물품이 국내유통단계와 유사한 경쟁력을 지닐수 있도록 모든 통관절차를 간소화, 효율화해야 하는 단기적 과제 해소와 함께 세계 각국으로 육로통관업무를 수행하기 위해서라도 지금과 같은 세관원의 파견근무체제가 아닌 정식세관으로 직제 개편이 필연적으로 있어야 하기에, 고성통관장 제진역 세관(가칭) 신설안은 행정자치부와 논의과정에서 관세청뿐만 아니라 정부 각 기관의 직제 개편을 포함해야 할 것이다.

21세기 육로통관장의 효시가 될 고성통관장이 동해선 철도·도로 복원으로 통관 물동량이 증가될 것이 자명하기에 지금과 같은 세관원의 파견근무형태로는 세관본연의 업무를 수행할 수 없기에, 남북한간의 물류흐름 도모와 육로통관시대를 차질 없이 준비하기 위해서라도 고성통관장 제진역 세관신설은 우선되어야 할 것이다.

2) 동해선-나진-블라디보스톡-TSR 이용 국제복합운송루트 개발과제

동해선-나진-블라디보스톡-TSR 이용 국제복합운송루트가 선박을 이용한 해상운송루트에 비해 운임 및 운송시간 면에서 더 경쟁력이 높기 때문이다.

동북아와 유라시아 대륙을 연결하는 시베리아 횡단철도(TSR)를 이용한 국제복합운송루트가 선박을 이용한 해상운송루트에 비해 운임 및 운송시간 면에서 더 경쟁력이 높다. TSR과 해상운송을 비교 조사한 결과¹³⁾, 우리나라에서 러시아, CIS 내륙 및 동유럽, 북유럽 지역 수출화물을 TSR로 운송할 경우 10-15일정도 운송기간이 단축시킬 수 있을 뿐만 아니라 운임면에서도 메리트가 있는 것으로 나타났다.

따라서 TSR이용하는 수출업체들은 이를 적절히 활용할 경우 빠른 리드타임과 물류비절감이 가능할 것이다. 부산항에서 보스토치니항을 거쳐 모스크바까지 시베리아횡단철도(TSR)로 수출컨테이너화물을 운송할 경우 운송거리가 10,280Km로서 20일에서 25일 정도의 시간이 걸리는 반면, 부산항에서 상페테르부르크항까지 해상운송을 이용하여 모스크바까지 내륙운송시 운송거리는 약 23,000Km 35일 정도가 소요된다. 반면 운임은 20 ‘컨테이너당 TSR이 \$2,700~2,800, 해상운송루트는 \$3,800로 TSR이 US\$1,000 정도 낮은 수준이다.

그 외에 중앙아시아, 동유럽 내륙지역의 경우도 운송비용이나 운송거리, 시간 면에서 TSR의 경쟁력

13) 한국무역협회, TSR 해상운송보다 경쟁력 높다, 2005. 7. 7.

이 높으며 가장 많은 수출화물이 운송되는 핀란드 등 스칸디나비아지역은 운임 면에서는 TSR이 다소 높지만 운송거리, 소요시간 면에서 TSR이 매우 유리하다.

러시아철도청에 따르면 TSR을 이용한 수출 컨테이너물동량은 1999년부터 연간 평균 49.9%로 늘어나서 2004년에는 약 387,000 TEU에 이르렀으며 그 중 한국발 물량은 약 154,000 TEU로 전년 동기대비 29.1% 늘었다. 한국무역협회는 중국현지생산 우리제조업체가 중국에서 TSR로 운송되는 물량을 포함할 경우 한국이 동북아시아역 TSR수송량의 약 60%를 점유하는 최대 하주국이라고 밝힌바 있다.

3) 단절된 남북 육로교통망의 우선 확충의 과제

남북간 단절된 주요 교통로는 도로 13개 노선, 철도 4개 노선이다. 이들 중에서 강원도의 입장에서 우선적으로 연결되어야 하는 노선 및 구간은 도로의 경우, 춘천~철원간 중앙고속도로 및 국도 7호선(고성 포화진리~구읍리), 철도의 경우 경원선과 동해선(강릉~제진)을 들 수 있다.

현재로서는 강원도의 요구에도 불구하고 중앙정부입장이 중앙고속도로 확장, 경원선, 동해중부선 연결 계획이 장기 계획이기 때문에, 그 이전까지는 연계수송은 버스나 트럭 등 도로교통수단을 이용할 수 밖에 없는 상황이다.

〈표 22〉 남북간 단절된 교통망 현황

구분	노선 및 축	단절구간	사업 추진현황 및 실태
철도	경의선	남측 : 문산~장단(12km) 북측 : 장단~봉동(8km)	시공중
	경원선	남측 : 신탄리~군사분계선(16km) 북측 : 군사분계선~평강(15km)	실시설계, 용지매수 완료
	금강산선	남측 : 철원~군사분계선(25km) 북측 : 군사분계선~기성(51km)	기본, 실시설계 완료
	동해북부선	남측 : 강릉~군사분계선(112km) 북측 : 군사분계선~온정리(18km)	건설계획 수립
도로	서부축	파주시 문산-개성 파주시 놀노리-장풍군 립강리 연천군 마거리-장풍군 귀촌리 연천군 마거리-장풍군 장학리	국도 1호선 (2차선) : 시공중 남한: 비법정도, 북한: 비포장 " "
	중부축	철원군 외촌리-평강군 평강 철원군 읍내리-평강군 천암리 철원군 읍내리-김화군 수태리 철원군 외촌리-철원군 마장리 철원군 주파리-김화군 용현리	국도 3호선, 북한 : 2급 도로 국도 5호선, 북한 : 2급 도로 국도 43호선, 북한 : 2급 도로 남한: 비법정도, 북한: 비포장 "
	동부축	고성군 포화진리-고성군구읍리	국도 7호선, 북한 : 고속도로

	양구군 비아리-금강군 속사리 양구군 건솔리-창도군 백현리 양구군 가전리-금강군 속사리	국도 31호선, 북한 : 2급 도로 비포장 비법정도, 북한 : 비포장 "
--	---	--

자료 : 김경석, “남북경협 활성화를 위한 통합도로망 구축방안”, 교통, 2000.6

4) DMZ의 문화와 생태·관광 자원의 보존 관리과제

접경지역에는 고대국가 시대부터의 각종 문화적 역사적 유적이 산재해 있고 희귀 생태환경이 고스란히 보존돼 있어 남북이 이를 공동으로 보존·관리하고 활용할 수 있는 가능성이 무궁무진하다. 지난 60여년간 일반인의 출입이 통제돼 온 비무장지대는 생물다양성이 원형 그대로 유지돼 자연 생태계의 보고를 이루고 있는 곳이다.

조사된 것만 해도 2800여종의 동식물이 서식하고 있고 희귀동식물 146종이 보고돼 있다. 이 같은 생태 환경은 소중한 연구 및 관광 자원으로 활용될 수 있다. 또한 역사 유적의 고증 및 복원을 위한 남북한 민간차원의 노력도 꾸준히 진행되고 있다. 남북한은 지난 92년 기본합의서에서 비무장지대의 공동보존을 추진하기로 합의한 바 있다.

이를 위해 강원도는 DMZ의 생태계 보전을 위해 백두대간 탐방루트를 민족정기 회복공간으로 활용하며, 백두대간을 공유하는 남북한의 지자체가 협의체를 구성하여 공동으로 관리하는 방안을 시도하는 것도 바람직할 것이다.

5) 육로운송활성화를 위한 신뢰구축과제

남북한은 신뢰구축이 없이는 교류도 현재의 상태에서는 희망적이지 않다. 남한이 평화를 얻기 위해서는 북한의 협력이 필요하기 때문에 북한이 살수 있는 길을 남한이 부담해 경제 틀을 만들어 주면서 북한에게 경제번영의 길을 지원해 주어야 한다.

또한 한반도 경제통합을 위한 번영전략은 앞으로도 철저한 준비와 계획, 그리고 많은 인내심을 필요하다. 남한기업들이 지금까지 경험한 대북 사업은 멀고 경제적 성과를 기대하기 어려운 일방적인 지원이었다. 이에 남북한이 상호신뢰를 구축하여 민간기업이 자유롭게 경제활동을 할 수 있도록 하는 제도적인 환경마련이 우선되어야 한다.

6) DMZ와 접경지역 관련 통합적인 법·제도적 완비의 과제

DMZ와 접경지역 관련 통합적인 법·제도적 완비가 필요하다. 현행 법률들은 중앙부처별 사안에 따라 이루어져 있어 다소 혼선을 빚고 있으며, 통일이후 DMZ와 접경지역에 관한 법률은 전무한 실정이다. 중앙 및 지방정부차원에서 이에 대한 점진적 접근이 요구된다.

이밖에도 항만 및 산업단지 등 교통유발시설을 효율적으로 운영할 수 있도록 배후수송로 확충이 요구된다. 주요 거점항만이 될 청진(나진-두만강)지역의 중요한 배후 수송망으로 나진-훈춘간 고속도로, 나진-두만강 고속도로, 북부순환철도 등을 들 수 있다. 한반도 간선교통축 구축 역시 필요하며, 교통축 연결점에 물류 거점시설 확보도 필요하다. 항만배후, 육상교통로 접경지역 등에 보관, 환적시설을 필요로 하기 때문이다.

IV. 강원도 육상물류운송 활성화 방안

1. 육로통관시대의 중요성에 대한 마인드 제고

강원도는 그 동안 공·항만에 집중된 우리나라 통관행정이 동해선 복원으로 육로통관시대에 접어들면서 통관영역이 확대되고 있음으로 국토의 균형발전이라는 비전하에 혁신적인 변화를 앞두고 남북교류의 활성화는 시대적 과제라는 육로통관행정의 중요성과 마인드가 제고되어야 한다.

2. 육로운송활성화를 위한 고성통관장 제진역 세관유치

강원도와 고성군은 세관유치단을 운영하여야 한다. 이에 총괄반은 타당성 조사 및 기본계획수립 용역 추진 및 중앙 관계부처와 업무 협의를, 세관유치반은 기본설계 및 개발계획수립 추진을, 산학관연 추진반은 타당성 조사기본계획수립 및 설계 등의 행정지원과 산·관·학·연·민의 클러스터를 통한 제진역 세관유치단을 구성하여 일관되고 효율성 있는 세관유치를 위한 상호 유기적인 지원활동과 해외 분계역의 벤치마킹을 통한 세관유치 유인전략을 적극 추진하여야 한다.

3. “관세 국경관리연수원”의 동해선 인근 고성군 유치

올해 관세청이 조직운영의 유연성과 효율성을 제고하기 위하여 조직개편¹⁴⁾을 단행한 내용중에서 새로운 환경변화에 따른 관세행정 수요에 신속히 대응하고, 자율적 교육기능을 강화하는 조직으로 탈바꿈하겠다는 일환으로 고려된 “관세 국경관리연수원”을 남북교류의 전진기지 육성차원에서 강원도 영동 북부 유치를 제기해 본다.

관세청은 그동안 국제공무원교육원에서 내국세(국세청)와 함께 교육훈련이 이루어지던 관세(관세청)를 이의 기능으로부터 분리하여 독립된 형태로 인천공항세관의 마약탐지견훈련센터를 통합하여 “관세

14) 관세청 보도자료, 2006. 1. 2.

국경관리연수원”¹⁵⁾을 신설한다고 하였다.

물론 현실적으로는 어렵고, 무리한 요구인지는 안다. 그러나 정책이라는 것은 여러 가지 변수가 있지 않은가? 지금 공항만이 연계된 수도권은 양적으로 너무나 포화상태에 있다. 이에 대북방교역의 거점도시 육성의 당연성이 있고, 관세공무원이 천정의 자연환경인 설악-금강산과 평화의 바다 동해를 바라다보며 심신을 단련할 수 있는 여건을 갖춘 도시인 강원도 영동북부에 “관세 국경관리연수원” 유치하여 휴식을 통한 자기계발과 전문능력을 갖춘 핵심인재양성 기반을 마련하여 교육과 세관업무의 질을 향상시키며, 아울러 접경지역에 위치한 곳이기 때문에 국경과 관세의 실질적인 내용을 민간인에게 체계적으로 전파하는 체험학습장을 같이 설계하여 실사구시(實事求是)하는 관세행정과 교육의 생산성을 크게 향상하는 계기를 마련하여야 한다.

4. Gangwon- Dream Marketing Zone 조성(가칭 G-DMZ)

첫째, DMZ 자원물류 특구 조성이다.

북한은 협소한 국토에 비해 상대적으로 다종다양한 지하자원이 풍부하게 매장되어 있어, 세계적으로 중요 광물로 인정되고 있는 25종의 광물(금, 은, 철, 중석, 몰리브덴, 망간, 니켈, 코발트, 크롬, 동, 아연, 연, 수은, 안티몬, 석, 알루미늄, 마그네사이트, 유화철, 인회석, 중정석, 운모, 형석, 석탄, 석유, 흑연 등)중 북한에서 채취 가능하고 매장량이 많은 광물만 해도 대략 14종에 달하므로,¹⁶⁾ 이런 풍부한 지하자원을 상호 이익이 되는 경험구조를 만들어 나가는 것이 긴요하다.

따라서 DMZ 인근 일정지역을 특구화해 공동이익을 창출하는 DMZ 자원물류 특구를 조성하여 꿈과 평화의 상징인 경제특구를 창출해야 한다. 특히 북한의 동쪽지역은 단천의 납, 아연, 마그네사이트 주산지로 검덕광산과 룡양광산 등이 위치해 있으며 단천제련소, 단천내화물공장 등 광공업 관련 산업시설이 집중돼 있는 곳이기 때문에 남측의 자본과 기술, 북측의 풍부한 지하자원과 숙련된 인적자원을 결합할 경우 관광 특구인 금강산에 이어 남북강원도가 공동의 이익을 창출할 수 있는 또 하나의 전초기지를 실현할 수 있기 때문이다.

자원물류특구가 조성되면 북한은 자본과 기술을 유치하면서 낙후된 산업을 복구할 수 있으며, 공장가동률 제고와 고용 창출 등 눈에 띄지 않는 경제적 효과와 최근 중국과 주요 선진국가를 중심으로 철광산을 비롯한 풍부한 자원을 노리는 외국 투자자들을 견제할 수 있으며, 우리는 수입에 의존해야 하는 광물의 고정적인 공급원의 확보와 부품·소재산업등과 같은 연관산업과 관련한 특성화된 기업을 유치하는 효과가 있기 때문이다.

둘째, DMZ 평화관광벨트 조성의 일환 세계 메이저 테마파크 유치이다.

15) "관세 국경관리연수원"은 세관이 관세국경(Customs Territory, Customs line) 최일선에서 세수확보뿐만 아니라, 마약테러물품 반입 차단 등 사회안전·국민환경보호 기능과 불법·불공정무역 감시 및 합법적인 교역과 여행자 이동을 촉진하는 기능으로 변화된 미션을 충실히 수행하기 위한 핵심인재 양성을 목표로 한다.

16) 북한총담, 1983.

강원도는 세계 유일의 냉전 유산이자 분단의 장벽인 DMZ를 세계적인 관광상품으로 집중 육성하기 위해 메이저 테마파크 조성해야 한다.

현재 DMZ라는 브랜드 지향성이 높은 특징을 살린 세계적 브랜드의 테마파크 유치는 국내 테마파크 산업의 수준향상과 외국관광객 유치 등으로 관광산업과 평화에 일조할 것이다. 물론 이 같은 사업을 현실화 하기위해서 정부 및 유관기관과 긴밀한 협조를 통해 군사시설보호법으로 인한 규제 등을 극복하는 강원도의 정책적 결정이 우선되어야 할 것이다.

5. DMZ 활용 문화·관광 콘텐츠산업 육성전략

강원도는 개방이 가능한 안보시설과 일반 관광자원을 결합한 안보관광 및 남북한 연계관광, 비무장 지대내 생태공원 조성방안과 DMZ내에 역사문화적인 분단의 유산이 산재해 있고 자연생태·환경부문에 높은 관광가치를 지닌 특색 있는 관광자원으로 개발 육성하여야 한다. DMZ 관광상품은 철원군 노동당사와 월정역, 통일전망대, 김일성 별장, 땅굴, 전적지 등 남북 대립의 역사·안보자원과 생태·병영체험 등을 테마로 하면 될 것이다.

더불어 DMZ와 접경지역에 관한 인문·자연환경의 콘텐츠를 개발하여 DMZ의 복합적인 콘텐츠를 확보·저장·활용할 수 있도록 지속가능한 발전방안이 끊임없이 수립되고 실천되어야 한다.

6. 접경지역 대북 전진기지 활용 물류산업단지 육성

동해선 관련 영동북부에 대북 전진기지로 활용할 수 있는 50만평이상 대규모 물류산업단지를 조성하여, TSR노선 연계시 남한과 북한의 물류거점의 관련시설 정비, 철도관련 물류시설, 컨테이너 보관 등을 위한 ODCY 및 관련시설인 터미널, 배송센터, CFS, 아울러 대량화물수송에 필요한 화차의 개발과, TSR이 통과하는 지역의 기후인 툰드라기후의 온도에서도 화물의 상태를 유지시켜주는 컨테이너의 개발을 하여야 한다.

한편 경원선 중심의 철원지역에는 다가올 통일에 대비하기위한 철원평화산업단지 경제특구(17)를 조기에 추진여야 한다.

7. SOC 인프라 확충방안 적극모색

제2영동고속도로 조기착공, 경춘고속도로, 동서고속도로 및 원주-강릉간 철도 조기착공, 제진역-강릉 120km 구간 철도 조기복구, 국도 7호선과 진부령의 4차선 확장공사 조기 착공, 남북교류타운과 명파리

17) 강원일보, 2006년 6월 30일자

DMZ평화마을 조성, 화진포종합관광 개발사업 추진 등 SOC 확충과 도내 기업의 물류비용 절감 등 인프라 확충을 위한 노력이 이루어져야 한다. 이에 지자체 차원에서 지속적인 대정부건의 및 노력과 국내 주요 물류회사와 제휴하여 도내 업체에 물류비 일부를 보조해 주거나 할인혜택을 받을 수 있도록 지원하거나, 기업체가 화물 운반을 공동으로 할 수 있도록 하는 지원시스템을 신설·운영하는 것이 필요하다.

8. 남북교류 활성화를 감안한 속초우체국 통관우체국 신설

관세법 제256조 제2항의 규정에 의한 통관우체국 지정에 관한 고시(개정 2004. 12.13. 관세청고시 제 2004-50호)에 의하여 강원도의 지리적인 여건을 감안하여 속초우체국 관내(거진, 대진, 간성우체국) 우체국을 통관우체국으로 지정하여 남북우편물의 원활한 통관을 지원하는 것이 필요하다. 현재 강원도에는 영동지역의 동해우체국을 통관우체국을 지정 통관우체국에 반입된 국제우편물에 대하여 통관 처리를 하고 있다.

이밖에도 고성통관장 제진역의 세관신설을 위해서는 다각적인 방안들이 모색되어야 하겠지만 가장 중요한 것은 정부당국의 남북경협에의 중요성과 균형발전을 도모하겠다는 의지가 중요하며, 아울러 강원도, 고성군의 적극적인 유치활동과 이의 유관기관의 유기적인 협조가 이루어져야 할 것이다.

9. 남북한 경제네트워크 형성 및 동북아 국가와의 삼각망 구축

동북아의 교류증추권을 제대로 경영하자면 지역간에 산업·경제네트워크가 구축되어야 한다. 두 가지 측면의 산업경제네트워크가 필요하다. 하나는 남북한간의 경제네트워크이고 다른 하나는 동북아국가와의 삼각협력네트워크이다. 즉, 동북아의 중심국가가 되기 위해서는 한반도 통일이 필수적이나, 통일이 되기 전이라도 북한으로의 기업진출을 활발히 하여 남한과 북한과의 경제네트워크를 구축하고, 이를 연장하여 동북아 역외거점과의 다양한 삼각네트워크를 구축하는 것이 바람직할 것이다.

10. 남북철도와 대륙철도 연계추진 전략

남북철도 연결을 통한 국제철도망과의 연계는 국내환경, 남북간 환경, 국제환경이 조성되어야 가능하다. 국내적으로는 철도의 북한통과 및 국제화물운송과 관련하여 국내법과 제도의 상충관계를 검토하여 정비 또는 개정하는 것이 필요하며, 남북간에는 당사자간이나 ESCAP 등 국제기구를 통해 이 사업의 사회경제적 파급효과와 국제관계 개선효과에 대해 공감대를 형성하는 것이 필요하다. 아울러 TCR 및 TSR의 이해당사자국인 중국, 러시아, 몽골, 일본, 카자흐스탄 등과의 협조체계를 구축하여야 한다. 특히 해운과 철도수송과의 비교우위에 있어서 화물의 안정성과 컨테이너 회수측면과, 운임인하, 운송

시간단축 등을 통한 경쟁력 확보를 위해 관련국들과 긴밀한 협력이 요구된다.

이를 위해서 우선 미연결구간의 복원이 필요하다. 남북철도망이 우선적으로 연결되어야 TCR 및 TSR과 연계가 가능하므로 TKR노선의 단절구간인 경의선, 경원선 등의 구간을 복원하고, 통과역의 시설을 확충하기 위한 노력이 필요하다.

또한, 남북철도 미연결을 고려한 국제철도망과의 연결과 TSR노선을 통해 국제철도망으로 열차를 운행하기 위해서는 선로용량과 적정속도의 확보되어야 하고, 이는 곧 사업성에 영향을 주게된다. 일차적으로 북한내의 열악한 선로와 노반을 보수하고 나아가 시설 및 신호개량을 통해 용량을 증대하고 운행속도를 증가시켜 수송수요를 충족시켜 주어야 할 것이다.

이밖에도 접경지역 경원선과 동해선의 강원도 중심 균형발전전략 필요 등이 필요하다.

V. 결 론

어려움이 있는 곳에 지혜가 있다. 강한 국가, 강한 기업은 어려울 때 더욱 강해진다. 그래서 불황과 어려움의 시기에 경쟁력이 개발된다. 이러한 급변하는 글로벌환경변화 속에서 남북한 육로운송의 활성화의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다고 본다.

강원도 중심의 육로운송 활성화전략을 통한 SOC를 확충하고 제반여건을 개선하여 경쟁력과 자생력을 확보하는 것이 남북한 협력에 임하는 강원도의 현실적인 대안일 것이다.

이에 필자는 강원도에 국토의 균형발전을 이루고 냉전시대에 침묵의 바다였던 동해가 화해와 남북 교류의 중심권역으로 부상하고 있고, 환 동해시대의 거점지역의 새로운 기운으로 “동해선 도로·철도” 연결사업이 완료하고 활발히 진행되고 있는 현실을 감안하여 형평성에 크게 어긋나는 일이라 판단하여 육로운송의 활성화 방안을 제시하였다.

그동안 강원도는 그 지정학적 위치 때문에 남북교류협력의 필요성이 남다르며, 남북으로 갈라진 지구촌 유일의 분단 「도(道)」로써 접경지역, 영원한 변방 등의 이유로 군사환경 목적에 의한 각종규제로 지역발전의 낙후성을 면치 못하였다. 그러나 남북간의 화해무드의 진전으로 금강산 관광 뱃길이 열렸고, 남북한간 인적·물적교류를 위한 토대를 마련하고 장기적으로는 강원도를 거쳐 남북은 물론 시베리아 별관을 지나 유라시아 대륙을 왕래할 수 있는 희망을 갖게 하고 있으며, 환동해권시대를 열어가고 있는 ‘러시아 향로’는 중국·러시아·일본·몽골 등 국가들과 본격적인 교역의 장을 여는 전기를 마련되고 있다.

지금까지 한반도는 분단상태로서 남한은 아시아 대륙과는 철조망이 막고 있어 섬보다도 못한 절해고도였다. 북한은 철조망으로 태평양을 잃어버리고 동해와 황해에 갇혀진 반도였다. 남북한을 잇고 한반도를 관통해서 대륙으로 달리는 철의 실크로드가 단순한 남북한 철도가 아닌 남한으로 하여금 유라

시아를 얻고, 북한으로는 태평양을 얻는 것이라는 장기적이고 구체적인 로드맵속에서 육로운송 활성화가 이루어지길 기대해 본다.

참 고 문 헌

- 관세청, 초일류세관 추진성과와 향후 과제, 2004. 7. 31.
- 관세청 보도자료, 2005. 1. 17.
- 관세청 보도자료, 2006. 1. 2.
- 관세청, 남북교역지원 정책 및 향후, 도라산 현장 설명 자료, 2005. 10.
- 관세청 홈페이지 참고.
- 교통개발연구원, “남북한 교통망연결을 위한 기초조사”, 2002.
- 남북교류협력에 관한 법률.
- 대외무역법.
- 매일경제, 2000, 9. 20.
- 성낙문·김연규·안병민, 남북연결 도로·철도의 교통수요 비용분석 연구, 한국교통연구원, 2006. 3. 22.
- 안병민, “남북철도연결의 경제적 파급영향과 정책과제”, 경제정책연구, 2002. 12.
- 엄광열, 강원도 영서지역 세관유치전략, 강원무역·창업연구원 정책세미나, 2005. 4. 22.
- 엄광열, 남북한 교역활성화를 위한 동해선 제진역 세관유치방안, 강원무역·창업연구원정책세미나, 2006. 2. 22.
- 전국경제인연합회, “통일한국을 향한 남북한 산업지도”, 2001.
- 중소기업청, “중소기업 정보화수준 조사 결과”, 2000, 3.
- 통일부, 남북교역실무안내, 2000
- 통일부, 통계자료, 2005.
- 통일부·한국무역협회, 남북교역 동향, 2006. 1.
- 한국관세사회, 통계자료, 2004, 4. 30.
- 한국무역협회, TSR 해상운송보다 경쟁력 높다, 2005. 7. 7.
- 한국무역협회, 남북교역동향, 2005. 1. 23.
- 한국무역협회, 남북경협실무 길잡이, 1998.
- 한국법제연구원, 북한의 무역관련 제도에 관한 연구, 용역보고서, 2000.