

변화시대 남북물류의 협력과 발전방안에 관한 연구

김홍섭*

A Study on the Cooperaton & Development Schemes of South-North Korea Logistics in the Age of Changes

Hong-seop Kim

Abstract : Concerning the political situations of Korea, after the coming of MB Administration the blockades between South and North has been deepened. Because of stopping of the tourism of Diamond Mountain, the Cheonan ship accidents and the ** bombardment of Yeonpyung island, the situation of confrontation of South and North is enlarged. After the death of Kim Jong-il, on 17 Dec. 2011, the new situations are opened in North Korea(NK). On the basis of economic cooperation between South and North, various logistical cooperation of South and North has been progressed. On November of 2002, the 1st Shipping Cooperation Meeting of South and North, which may be a basis of Shipping Agreement has been discussed. And the railway between South and North has been connected. This study, screening the change of South and North conditions, analyzed the tasks and current conditions of South and North logistics based on economic cooperation, with the previous researches and data of South and North Korea. And it grouped and suggested future development directions and practical agenda, after considering the recent changes. Futhermore it proposed the medium-long term logistical system of Korea peninsula and future strategies and vision. To solve the confrontation situations the role of South Korea is more important.

Key words: South-north Logistics, South-north Logistics Cooperation, East Asia Logistics Hub, Eurasia Continent Railway

▷ 논문접수: 2012.02.15 ▷ 심사완료: 2012.03.27 ▷ 게재확정: 2012.03.28

* 이 연구는 인천대학교 2011년 학술연구비 지원에 의해 수행되었음.

* 인천대 무역학부 교수, ihomer@hanmail.net

I. 서론

한반도의 여건은 빠르게 변화하고 있다. 1991년 12월 13일 오전 9시 서문과 4개장 25개 조항으로 구성된 “남북 사이의 화해와 불가침 및 교류협력에 관한 합의서”가 남측의 정원식 수석대표와 북측의 연형묵 대표단장이 각각 대한민국 국무총리와 조선민주주의인민공화국 정무원총리의 이름으로 서명함으로써 정식 채택된 이후 남북관계는 부침의 연속이었다. 근래 6자 회담을 기본 틀로 하던 한반도의 정세는 MB정부 등장으로 남북경색 국면이 심화되면서 대화가 어렵게 되었다. 금강산 관광의 단절과 이어서 천안함 사건과 연평도 포격 등으로 남북은 대결국면이 강화되었다. 2011년 12월 17일 김정일 사망으로 전혀 다른 상황이 전개되고 있으며, 북한은 김정은을 빠르게 새로운 지도자로 부각시키면서 후계정권의 출범을 알리고 있다.

남북경제협력을 기본으로 남북 간의 다양한 물류분야에서의 협력도 진행되었다. 남과 북은 2002년 11월 18~20일 3일간 금강산에서 ‘제1차 해운협력 실무접촉’을 갖고 남북해운 관련 기본 협의를 진행하여 국민의 정부와 참여정부에서 남북교류가 진행되었다. 남북철도 연결 등의 계획도 진행되었다. 이런 남북물류는 MB정부 등장으로 침체되다가 김정일 위원장의 사망으로 전혀 다른 상황에 처하게 되었다. 본 연구에서는 남북여건변화를 살펴보고 남북경제협력과 이를 기초한 남북물류의 실태와 과제를 문헌연구와 기존 남북자료를 토대로 분석하고, 최근의 여건 변화를 분석하여 향후 남북물류의 발전방향과 실천과제를 모색, 제시하고자 한다. 아울러 중장기적인 한반도의 물류체계와 향후 전략과 비전에 대하여 제안하고자 한다.

II. 선행연구 고찰

1. 주요 선행연구의 고찰과 의의

남북물류에 대하여는 다양한 연구가 여러 각도에서 진행되어왔다. 북한의 정치상황과 남북관계에 영향을 받아 오면서 지속적인 남북 경제협력과 이를 토대로 한 남북물류가 발전되어 왔다. 주요 선행연구들로는 다음의 연구들을 들 수 있다.

서문성(2005)은 개성공단 활성화를 위한 남북물류의 효율적 운영방안에 관한 연구에서 남북 경제 협력은 단순 물자 교역, 위탁 가공 교역 등 교역 사업과 북한 현지에 투

자하는 협력 사업으로 구분되어 오다 개성공단 사업을 통하여 전환기를 맞이함을 지적하고 있다. 개성공단은 남북 철도를 통한 TSR, TCR 연결에 의한 대륙 진출로 동북아 경제에서 물류, 유통의 전초 기지 역할을 기대하며, 물류시스템의 문제점들의 개선으로 입주 기업 및 향후 입주 예정 기업들의 물류 운영 효율성을 제고방향을 제안하고 있다.

김영운 외(2007)는 남북경협을 실질적으로 지원하는 물류운송에 대한 연구로 정책적, 제도적인 방안 연구에 초점을 맞추었다. 기존 연구가 철도, 도로 등 물류기반 시설 구축을 강조한 점에 비해 물류, 운송을 남북경협의 효율성 제고측면에서 현실적 대안을 제시하고 있다. 원동욱, 안병민(2008)은 북한의 개혁, 개방의 유도과 남북 경협의 거점인 경제특구를 중심으로 남북 간 교통 인프라 구축방안을 제시하고 있다. 이 연구는 1990년대 이후 단계적 경제특구 개발을 추진한 4대 경제특구인 나진,선봉자유무역지대, 개성공업지구,신의주특별행정구,금강산 관광지구 등을 개발하여 왔으며, 단천 자원특구, 백두산 관광지구 등의 개발 잠재력과 인적, 물적 교류 증대에 초점을 맞춘 대안들을 제시하고 있다. 북한 물류인프라의 투자재원 조달 등에 관한 연구로 강종희 외(2006)는 재원도달 방안을 국내외 투자로 구분하여 재정자금, 공단 등 정부산하기관 중심 재원 및 민간재원 등으로 구분하여 향후 투자재원 조달 가능 대안을 제시하고 있다. 국외 투자재원으로 IMF, IBRD 등 국제금융기구, 북한 신탁기금, UNDP 재원활용, 대일청구권 자금 활용, 프로젝트파이낸싱 등의 대안을 제시하고 있으나 본 연구와는 연구 영역이 약간 다르다 할 수 있다. 정봉민 외(2008)도 남북한 물류체계 통합 필요한 재원 조달 방안 등에 대하여 연구하였으며, 재원조달의 목표, 남북협력기금의 현황과 문제 등에 대한 제안을 하였다.

황진희 외(2009)는 남북 물류체계의 통합에 초점을 두어 남북한의 물류망이 연결되고, 남북한에 걸쳐 있는 물류망이 수송 모드별로 연계되고 운영 시스템이 연결되는 것으로 정의하고, 물류체계 통합의 필요성과 기본원칙 등에 대한 제안을 하고 있다. 남북한 물류의 장애 요인에 대한 분석과 대안을 나름대로 제시하고 있다. 김병대(2009)는 남북 경제 협력의 현황과 평가를 통해 1988년 7월 7일 “민족자존과 통일 번영을 위한 특별선언”으로 분단된 40년 만에 남북 경제협력의 물꼬가 트인 이래 20여년이 경과하고 많은 우여곡절을 거치며 발전해왔고, 2008년 새로 출범한 MB정부 출범 이후 위축 국면이 유지되고 있음을 지적하였다.

엄선희 외 (2010)는 북한물류 기반 시설 확충을 위한 재원조달 방안에 대하여 주요 관련국과 국제기구 등 공공기관이 제공하는 공적자금의 우선적 투자를 강조하며, 위험-공공성 틀을 기준으로 북한 물류기반시설의 확충에 대한 전략을 제시하였다.

<표 1> 주요 선행연구 요약

연구자	연 구 년 도	주요 연구내용	연구방법
서문성	2005	개성공단 활성화 방안제시	문헌연구
김영운 외	2007	물류, 운송을 남북경협의 효율성 제고측면에서 현실적 대안	문헌연구
원동욱, 안병민	2008	경제특구중심의 인프라 구축방안 제시	문헌연구
강중희 외	2006	북한물류인프라 투자재원확보방안제시	문헌이론연구
정봉민 외	2008	남북한 물류체계 통합 필요한 재원 조달 방안 제시	문헌, 설문연구
황진희 외	2009	물류체계 통합 필요성, 원칙 제시	문헌연구
김병대	2009	남북경제현황 평가	문헌연구
엄선희	2009	전문가 설문조사로 북한물류과제도출	설문조사
엄선희 외	2010	북한물류 기반 시설 확충을 위한 재원조달 방안제시, 국제기구 등 공공기관의 공적자금의 투자를 강조	문헌연구
본 연구	2012	기존문헌과 변화 여건분석을 토대로 남북물류 협력방안, 비전과 세부전략제시	문헌연구

2. 본 연구의 차별점

본 연구는 우선 남북한의 급격한 변화에 주목하여 정치, 경제 및 사회, 문화적 변화를 살펴보고자 한다. 기존 남북 경협과 물류 부문의 교류를 분석하고, MB정부 기간의 남북의 경제 및 교류의 변화와 근래 김정일 사후와 북한의 변화들이 남북 경제협력과 물류, 유통 분야에 미칠 영향 등을 고찰한다. 중장기적 관점에서 남북 협력의 지속과 확대 및 물류 인프라의 확충과 시스템의 구축 등의 필요성과 원칙, 전략 및 세부 실천 과제와 해결대안 등에 대하여 선행연구와 전문가 의견 및 관련 기업체들의 경험 등을 토대로 제안한다. 체계적인 남북 경제협력과 물류, 유통 분야의 교류, 협력의 틀과 실천 대안 및 향후 비전을 제시하여 일시적 정치권력의 변화에도 의미 있는 남북물류 협력의 틀을 제시하고자 한다.

III. 남북 경제협력과 물류 교류 현황

1. 남북경제협력 및 북한 경제 현황

1) 남북경제 협력 실태

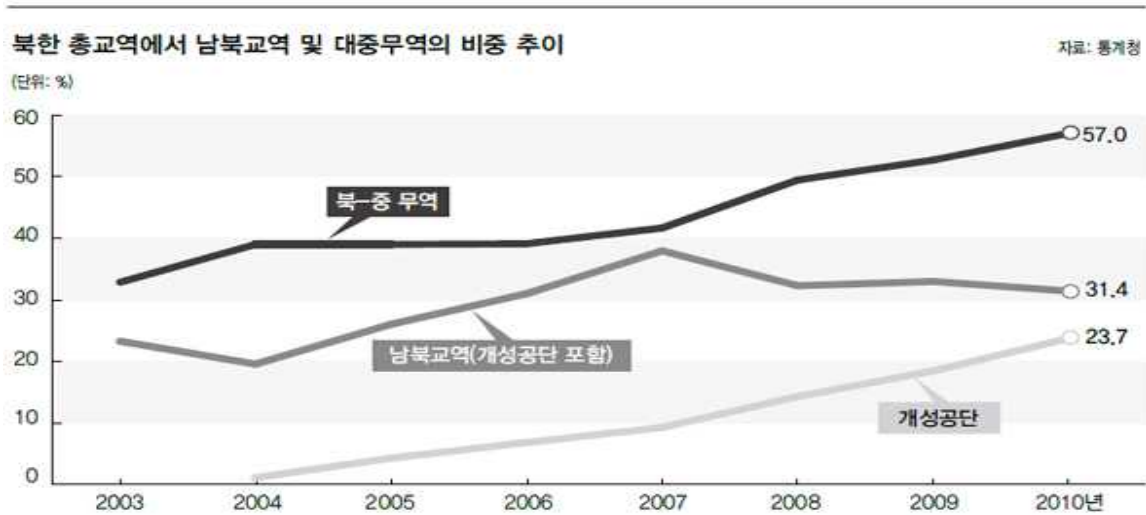
1988년 7월 7일 “민족자존과 통일 번영을 위한 특별선언”으로 분단 40년 만에 남북 경제협력의 물꼬가 트이고, 1991년 “남북 사이의 화해와 불가침 및 교류협력에 관한 합의서”에 의해 남북교류는 지속적으로 발전해 왔다. 남북교역 규모는 2007년 38억 달러로 북-중 무역 규모에 근접하며 북한 총 교역 대비 비중이 38%까지 상승했으나, MB 정부 출범 이후 남북관계의 경색, 특히 2010년 천안함 사태 이후 경험 위축으로 증가세가 둔화돼 2010년 비중은 31%에 머무르고 있다. 현 정부 등장 이후 남북교역의 둔화 움직임 속에서도 개성공단 사업을 통한 교역규모가 지속적으로 늘어났다. 2004년 시작된 개성공단 사업을 통한 남북교역 규모는 2010년 14억4000만 달러로 전체 남북교역의 75%를 차지했고, 이는 북한 총 교역 대비 비중도 24%에 이른다. 개성공단을 포함한 남북교역 규모는 북-중 무역에 비하면 절반 수준이지만, 북한의 수출에 초점을 맞춰보면 남북교역과 북-중 무역의 격차는 크게 줄어든다. 2010년 북한의 총수출은 25억5000만 달러인데, 그중 대중수출이 11억9000만 달러로 47%를 점하고 있고, 대남 수출(반출)은 10억4000만 달러로 41%에 이른다. 비록 2010년 들어와 역전되기는 했으나, 2006~2009년 동안 남한은 북한의 제1위 수출 대상국이었다.

남북교류의 제한으로 북한 경제의 중국 의존도는 계속 높아져 왔다. 북-중 무역 규모는 2003년에 10억3000만 달러로, 남북교역을 포함한 북한 총 무역에서 차지하는 비중은 38% 수준이었다. 이후 급증세를 지속해 2010년에는 34억6000만 달러로 7년 만에 세 배로 증가했으며, 비중은 57%에 이른다. 북한은 남한을 제외한 거의 모든 나라들과의 교역에서 적자를 보고 있는데, 특히 2010년 북-중 무역의 적자규모는 10억9000만 달러로 북한 전체 무역적자 9억7000만 달러를 상회했다. 반면 남북교역의 경우 2008년부터 흑자로 돌아선 이래 2010년에도 1억8000만 달러 흑자를 기록했다. 북한에게 남북교역은 공식적으로는 거의 유일한 북한의 외화벌이 수단이며, 전체 교역규모는 북-중 무역에 비해 작지만, 수입보다 수출이 많은 흑자기조 덕분에 북한 경제 성장에 대한 기여도는 크다.

남북교역의 중심에 개성공단이 있다. 2010년 개성공단의 대남수출은 7억1000만 달러로 북한 총수출의 28%, 북한의 대남수출에서 차지하는 비중은 68%에 이른다. 2010년 3월 천안함 사태에 따른 5·24 대북 제재조치, 그리고 11월의 연평도 포격사건으로 남북

교역이 빠르게 위축되는 가운데서도, 개성공단을 통한 남북교역은 꾸준히 증가하고 있다. 최근 실적을 보면 개성공단의 역할은 더욱 두드러진다. 2011년 1~10월 북한의 전체 대남수출은 7억6000만 달러로 지난해 같은 기간의 8억9000만 달러에 비해 다소 줄었다. 같은 기간 개성공단을 통한 대남 수출액은 5억8000만 달러에서 7억6000만 달러로 증가해, 대남 수출액의 99%를 차지했다. 전통적인 남북경협 유형인 일반교역과 위탁가공은 거의 중단됐지만, 개성공단을 통한 교역만 유일하게 증가하고 있는 것이다.

<그림1> 북한교역에서 남북교역 및 대중무역 비중 추이



자료: 통계청.

김정일 북한 국방위원장 사망 이후 북한체제의 불확실성은 더 높아지고, 중국 의존도가 더욱 높아질 것이라는 전망이 나온다. 이런 환경에서 개성공단의 교역 비중은 향후 남북관계에서 중요한 변수로 작용할 가능성이 높다. 북한 입장에서 전체 수출의 30% 안팎인 개성공단 사업은 남북관계가 악화된다고 해서 쉽게 포기할 수 있는 것이 아니다. 또한 남한 입장에서도 개성공단 사업은 경제교류 활성화를 통한 정치적 긴장완화라는 측면뿐만 아니라, 상대적으로 저렴하고 양질의 노동력의 활용이라는 점에서 남한 기업들의 새로운 활로가 되고 있다.

2) 북중 경협과 대중 의존도 심화

전통적인 대북지원 사업과 달리 개성공단 사업은 정부의 보증이 있기는 하지만 민간 기업들의 자발적 대북투자에 의한 것이다. 남북관계 경색에도 불구하고 개성공단을

통한 교역규모가 꾸준히 증가하고 있는 것은, 이처럼 서로의 경제적 이해관계에 부합하기 때문이다. 무역협회는 2011년 1~8월 말까지 북·중 교역 규모는 약 36억 달러로 사상 최대치를 기록했고, 이는 지난해 같은 기간보다 82% 늘어난 것이며 지난 한 해 전체 교역액(약 35억 달러)을 넘는 수치다. 2011년 1년 새 북·중 간 교역 규모가 급격히 늘어났으며, 이런 북·중 교역이 증가한 배경에는 남북경협 중단이 중요 요인으로 평가된다. 북한이 중국에 수출한 광물자원 규모는 2002년 약 5000만 달러에서 2010년에는 8억 6000만 달러어치로 급증했다. 2011년 1분기에도 북한이 중국에 석탄을 팔아 벌어들인 금액만 1억5400만 달러로, 지난해 같은 기간보다 15배나 늘었다. 올해 1분기 북한의 대중국 수출 품목 중 석탄과 철광석이 각각 1, 2위를 기록했고, 대중국 수출액 중 63%를 광물자원이 차지하고 있다.

중국의 대북 직접투자 규모는 2010년 중국 대외직접투자통계공보 보고서에 따르면 지난해 중국의 대북 직접투자액은 1214만 달러로 2009년 586만 달러에 비해 두 배 이상으로 늘었다. 중국과 북한은 단순한 무역 거래를 넘어 나선경제특구 등 양국의 개발 이익이 맞물린 대형 경제 협력 프로젝트를 빠른 속도로 추진해 나갈 것으로 평가된다.

3) 북러 경제협력 : 북한 경유 한러 가스관 개발

한국과 러시아간에 가스관을 통해 가스 직교역이 논의된 지 오래다. 한러 대통령이 관심과 의지를 표명하고 북한에서도 긍정적 반응을 보여 왔다. 김정일 국방위원장 사망 후 들어선 북한의 새 지도부가 러시아에서 북한을 경유, 한국으로 이어지는 천연 가스관 건설 사업이 차질 없이 계속될 것이라고 재확인했다. 러시아 세르게이 슈마트코 러시아 에너지부 장관은 에너지부를 방문한 러시아 주재 위성락 한국대사에게 "북한 새 지도부가 이 프로젝트(북한 경유 가스관 사업)를 계속 추진하겠다는 의사를 밝혔다"며 "현재 가장 핵심적 과제는 가스 가격 문제와 관련한 협상을 활성화하는 것"이라고 강조했다. 러시아 국영가스회사 가스프롬과 한국가스공사는 수개월간 가스관 프로젝트에 관한 교섭을 진행한 끝에 지난해 9월 15일 사업 추진 일정을 담은 로드맵에 서명했다. 이와 별도로 가스프롬은 같은 날 북한 원유공업성과도 가스관 건설 사업 검토를 위한 실무그룹 구성 등의 합의를 포함한 양해각서를 체결했다.金正일은 2011년 8월 말 러시아 극동과 시베리아를 방문, 시베리아 도시 울란우데에서 드미트리 메드베데프 대통령과 정상회담을 하고 러시아 극동에서 북한을 거쳐 한국으로 이어지는 가스관을 부설하고 이를 통해 러시아산 천연가스를 한국으로 공급하는 남북러 3각 협력 사업에 합의한 바 있다.

2. 남북 물류 교류 현황

1) 남북 경제교류

남북한 간의 경제교류는 정치적 여건의 변화에 따라 증감을 보여 왔으며, 국민의 정부 들어와서 빠르게 증가하였다. 2008년에 18.2억불, 2010년에 19.1억불의 교역 규모를 보였다. 이 중에서 1989년에서 2011년간의 반입 누계는 80.6억불이고 반출은 82.5억불로 비슷한 수준을 보였다.

<표2> 남북교역 현황 - 연도별 남북교역액 현황

(단위: 백만 불)

구분	'89-00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	계
반입	1,618	176	272	289	258	340	520	765	932	934	1,044	914	8,062
반출	908	227	370	435	439	715	830	1,032	888	745	868	800	8,258
계	2,526	403	642	724	697	1,055	1,350	1,798	1,820	1,679	1,912	1,714	16,320

자료: 통일부.

2) 인적교류 현황

비공식적으로 남북한 간 오가던 인적 교류는 1998년부터 대한민국의 관광객들은 금강산 관광이 허용되면서 빠르게 확대되었다. 처음 금강산 관광은 크루즈를 이용해서 관광하는 것이었지만 나중에는 육로를 통해 금강산 관광이 확장되었다. 2008년에 가장 많은 인적교류가 있었으며, 186,775명(금강산, 개성공단 관광객 제외) 수준이었다.

<그림2> 남북 인적왕래 현황



자료: 통일부 통계자료.

남북인적 교류의 많은 부분은 금강산, 개성지역 관광객들에 있다. 금강산 관광객은 2007년 345,006명이 최고였으며, 개성 공단은 2008년 103,122명이 가장 많은 수준이었다. 금강산 관광객은 총 누계가 1,934,662명이었다. 특히 2002년 12월 동해선 임시도로 연결에 따라 2003년 2월 14~16일 육로를 통한 시범관광이 실시된 데 이어 그 해 9월부터 육로관광이 본격 시행됐기 때문이다. 육로관광에 따라 당일관광이나 1박2일, 2박3일 등 다양한 관광 상품 개발이 가능해지면서 월 평균 2만 명 관광시대를 열기도 하였다. 2008년 7월 11일 관광객 피살 사건 이후 중단되어 오늘에 이르고 있다. 금강산 관광 중단으로 인해 남측이 입게 되는 경제적 손실액이 1조8700억 원이 넘을 것이라는 주장이 제기되기도 하였다.*

<표3> 남북 관광협력사업 현황 - 금강산 관광객 현황

(단위: 명)

구분	'98~'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	계
금강산관광	해로	371,637	57,879	84,727	38,306	449	-	-	-	-	-	-	552,998
	육로	-	-	-	36,028	267,971	298,247	234,446	345,006	199,966	-	-	1,381,664
	합계	371,637	57,879	84,727	74,334	268,420	298,247	234,446	345,006	199,966	-	-	1,934,662
개성관광	-	-	-	-	-	1,484	-	7,427	103,122	-	-	-	112,033
평양관광	-	-	-	1,019	-	1,280	-	-	-	-	-	-	2,299

자료: 통일부 통계자료.

3) 남북물류 교류현황

남북한간에 선박과 차량의 이동에 의한 물자 교환 등 물류활동도 지속적으로 이어졌다. 선박은 2006년 8,401척과 2007년 11,891척이 많은 편이고 물동량은 각각 1,631만 톤, 2,511만 톤이었으며 점차 줄어들었다.

* (사) 남북물류포럼 김영운 회장은 2010.4.28 홍사단 민족통일운동본부 주최로 열린 강연회에서 “금강산 관광 중단의 대가는 유·무형의 경제 손실로 나타날 것”이라면서 “남측이 입게 되는 경제적 손실액은 1조8778억 원 이상으로 집계 된다”고 밝혔다. 그는 금강산 관광의 주사업자인 현대아산의 손실액만 1조5600억 원이 넘을 것으로 추산했다. 북한에 지급한 토지 및 사업권 대가 4억8669만 달러(약 5448억 원)와 사회간접자본(SOC) 사업취득권 5억 달러(5597억 원)에 시설투자액 2269억 원, 2008년 7월 이후 관광 중단으로 거둬들이지 못한 매출 손실 2368억 원을 합한 수치다.

<표4>남북 선박왕래 현황 (편도기준, 분기별 집계)

(단위: 회, 만 톤)

분	'94~'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	계
선박 (운항회수)	3,399	2,073	1,686	1,827	2,022	2,124	4,497	8,401	11,891	7,435	2,577	1,432	142	49,506
제주 해협 *	-	-	-	-	-	-	42	122	178	191	245	88	-	866
선박 (물동량)	326	70	64	109	105	111	680	1,631	2,511	1,506	191	106	0.2	7,410.2

자료: 통일부 통계자료.

남북간의 차량 및 항공기 운항은 아래 <표5>와 같다.

<표5 > 남북 차량 및 항공기 왕래 현황

(차량 왕래, 단위: 회)

구분		'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	계
차량 (운행회수)	경의선	2,497	30,442	77,395	94,506	143,450	184,072	145,802	166,181	162,848	1,007,193
	동해선	6,286	31,072	39,565	29,406	40,053	25,077	2,534	2,140	397	176,530
	합계	8,783	61,514	116,960	123,912	183,503	209,149	148,336	168,321	163,245	1,183,723
차량 (물동량)	경의선	-	-	563,321	570,044	769,249	382,848	221,518	289,168	208,423	3,004,571
	동해선	-	-	95,675	41,975	134,296	58,751	8,695	4,451	613	344,456
	합계	-	-	658,996	612,019	903,545	441,599	230,213	293,619	209,036	3,349,027

<표 6> 항공기 왕래 ,편도기준, 분기별 집계,

(단위: 회, 명)

구분	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	계
항공기 (운항회수)	43	19	67	112	28	208	88	153	64	11	-	2	795
항공기 (수송인원)	1,873	1,365	4,814	7,512	1,576	22,722	3,170	7,515	3,746	46	-	20	54,359

자료: 통일부 통계자료.

3. 남북 물류 협력 및 교류를 위한 주요 과제

1) 남북 경협 및 물류의 일반적 장애

남북한의 경제 협력과 교류에서 항상 지적되는 장애요인은 통행, 통신, 통관이라는 3통과 관련된 문제다. 먼저 통행(通行)의 경우 경제 협력과 물자 지원 및 교류를 위해서 첫 과제는 필요한 장소에 자유로운 통행이 자유롭지 못하다. 이는 북한 전역에서 발생하는 과제이며 개성공단 같은 특수한 경우에도 통행에 어려움이 있다. 통관(通關)의 경우에도 각종 면허절차, 원산지 증명 등 여러 서류제출이 요청된다. 개성공단의 경우에도 사소한 물자의 반출, 입에도 국경통과와 같은 복잡한 절차와 서류제출이 요청된다. 통신(通信)의 경우에도 남북한 직접 통신이 어려우며 인터넷이나 전화, 팩스 등의 사용이 자유롭지 못하다. 많은 경우 제3국을 경우하게 되며 이때는 과다한 통신비가 예상된다.

2) 주요 물류 운송모드별 과제

가) 남북 해상운송의 과제

첫째, 북한의 항만 및 배후시설의 부족과 낙후성을 들 수 있다. 북한의 대표적인 항만으로 서해의 남포항, 동해의 청진, 원산항을 들 수 있으나 이들 항만의 시설이 크게 낙후되어 있다. 안벽, 하역시설, 창고 및 배후시설 등이 낙후되어 하역생산성이 떨어진다는 점이다. 둘째, 북한의 해상운송과 항만입출항 절차의 복잡성을 들 수 있다. 북한의 선박들도 낙후되어 적재 규모나 선박의 운항 및 하역 생산성이 낮은 단계이다. 북한 항만의 입출항에 관한 규정 등이 복잡하여 국제적 관행 등에 어긋난 점들이 있고, 관련

법 규정의 개선도 쉽지 않다.

셋째, 해상운송에 경제적 동기보다 정치적 제약이 많다. 항로의 개설, 해상운송 루트의 결정 등에서 화물의 집하 및 운항 경제성 등이 우선 고려되어야 함에도 이것들이 무시되는 경향이 있다. 특히 남북한 취항 선박이 동시에 일본, 중국 등 제3국에도 취항하기도 하며 남북한 반, 출입 화물의 제 3국 환정 등의 문제가 제약받기도 한다. 넷째, 남북해상항로의 근원적 문제는 남북 간의 정치적 변화에 크게 좌우되며 근래 남북 경제국면의 지속으로 물류의 근본 수요가 현저히 부족한 점을 들 수 있다.

나) 남북 철도운송의 과제

남북철도는 국민의 정부와 참여 정부를 거치면서 가까스로 연결되어 있다. 경의선과 경원선을 기간으로 남북철도의 연결을 내실화 할 필요가 있다. 북한철도운송의 과제로 첫째, 철도의 노후화를 들 수 있다. 가장 큰 문제는 철도기반시설이 낡았고, 전 구간의 80% 정도가 전철화 했지만 전력 사정이 좋지 않아 정상 운행에 지장을 받고 있다. 또한 오래된 전기 기관차의 성능도 문제점으로 지적된다. 경제난으로 철도 시설의 유지·보수가 어려워 나무 침목의 부식이 심각한데다 레일의 마모 상태도 심하다. 대부분의 철도노선이 전면 보수기에 직면해 있다. 둘째, 북한 철도의 경제속도 미흡을 들 수 있다. 북한철도의 노후화로 경제속도로의 운행이 어렵다. 42.195km를 달리는 마라톤 선수의 기록이 2시간 10분대라면 북한의 기차가 시속 20km대로 사람이 달리는 속도와 유사하다. 가장 빠른 구간인 평양~신의주 구간도 최고 시속이 50km대에 불과하며, 224km거리인 이 구간에 국제선 열차가 운행하는 데 5시간 걸린다. 셋째, 북한철도 전 노선의 98%가 복선이 아닌 단선이며, 이 때문에 효율적인 운행이 되지 않고 있다. 전체 철도 구조망도 일제 시대 철도 노선을 대부분 그대로 유지하는 X자 형태를 이루고 있다. 즉 X자 형태이기 때문에 횡적으로 연결하는 노선이 없고, 한 곳의 기능이 마비되면 전체 철도 기능이 마비되기 쉽다.

넷째, 철도관련 기반시설도 낙후되어 있다. 북한 철도 전 구간의 80% 정도가 전철화 했지만 전력 사정이 좋지 않아 정상 운행에 지장을 받고 있다. 전기 기관차도 오래되어 성능에 문제가 있다.

다) 남북한 도로운송의 과제

북한은 정권 100돌을 맞이하는 2012년을 앞두고 평양의 도로현대화사업을 추진하고 있다. 도로는 물자의 이동과 사회의 발전에 매우 중요한 요소이며, 교통 시스템 역시 얼마나 체계화 되어 있느냐에 따라 그 나라의 기간산업 수준을 알 수 있다. 북한의 도

로 총 연장은 25,621km로, 남한의 24.9%이며 고속도로 연장은 약 700여 km로 남한의 20% 정도다. 북한의 고속도로는 평양-향산(119km), 평양-남포(44km), 평양-원산(196km), 원산-온정리(107km), 평양-개성(162km), 평양-강동(33km)의 6개 노선으로 구성되어 있고 고속도로 외의 일반 도로는 총 여섯 개 등급으로 분류되어 있다. 1등급 도로는 우리나라의 일반 국도와 비교할 수 있는 수준이며, 가장 낮은 등급인 6급도로는 1차선으로 이루어진 비포장도로다. 이 6급도로는 포장 상태가 열악하여 일반 차량이 운행하기 힘들 정도라서 우마차만 이용하고 있다.

북한도로운송의 과제는 첫째, 낮은 도로연장과 열악한 도로 사정을 들 수 있다. 국도를 지속적으로 개선하고 있으나 미흡한 수준이며 도로의 포장과 상태도 열악하다.

둘째, 도로운송의 배후 시설로서 공동창고 등 배후물류시설이 미흡을 들 수 있다. 개성공단 등 육상의 주요 생산 거점의 배후에 화물반출입을 효율적으로 관리할 수 있는 화물 야적지, 공동 물류창고 등 화물 보관시설이 미흡하다. 셋째, 물류관련 운송장과 운항전문 인력의 미흡을 들 수 있다.

라) 남북 항공운송의 과제

북한의 항공운송의 문제점으로 첫째, 공항 등 항공기반시설의 낙후성을 들 수 있다. 북한에는 333개의 공항이 있으나 군사적으로 병행하여 운영되고 있으며, 건설도 일제시대 이루어진 것이다. 대표적 국제공항인 순안공항과 어랑 공항을 제외하고는 대형기의 이착륙이 어렵다.

둘째, 북한의 정기항공노선의 부족과 남북항공노선의 부재를 들 수 있다. 북한에는 정기 국제항공노선이 극히 제한적이다. 남북 간의 항공노선은 정상회담이나 국제회의 등의 경우에 부정기적으로 제한적인 항공노선이 운영되었다. 항공노선은 비교적 짧은 거리로 화물운송의 경우는 육상운송이나 해상운송에 비교우위를 갖지 못하였다. 인적교류의 경우에는 여타 국제여객과 같이 제한적으로 남북 간에도 운영되었다.

셋째, 관제협정 등 남북항공운송의 기본 협약과 규정 등 법적 장치가 미흡하다. 항공운송과 항공루트 및 공항에 이착륙시의 관제의 책임과 의무, 통신망의 운영과 유지, 유사시의 지원 사항과 책임, 항공관제의 인수인계 등에 대한 협정이 명확화 되지 못하고 있다.

마) 남북 통과 물류 및 복합운송 과제

남북 통과 물류 및 복합운송 과제로는 첫째, 남북한의 철도, 도로 등의 연결로 직접 물류의 가능성과 북한 경유 대륙횡단철도 및 아시안 하이웨이 등의 국제운송 루트에 대한 준비와 관련 협의가 미흡한 상태다. 둘째, 한반도와 일본 또는 대만 등의 국가와 중국, 러시아 경유하여 중동, 유럽 등으로의 국제운송루트에 대한 연계기반시설이 아직 완벽하지 못하다.

<표6> 남북한의 항공 현황 비교

구 분	남 한	북 한
공항수	총50개(민간공항5,국제공항2, 국내공항3, 군공항 45/민군공용공항 중 4개 국제공항과 8개 국내공항)	총 33개(국제공항1, 민간활용 가능 10)
항공기 보유대수	270대	20대
항공산업	12개 항공사(2개 정기, 10개 부정기)	2개 항공사
항로현황	16개 항로(국내항로 5,국제항로 11)	3개 항로(1국내, 2 국제항로)
공역현황	4개 공역(대구 FIR,관제구역, 접근관제구역, 특수구역)	3개 공역(북한 FIR,북한 TMA, 특수공역)
공역 관리	국토부, 항공국	민용항공국 비행부

자료: 정봉민 외 남북한 물류체계 통합 및 활용방안(I), KMI ,2007 p.280.

<표7> 남북물류 주요 과제

구 분	주요 내용
물류 공통 과제	-통행 허가 방식 -통관의 문제 -통신의 문제
남북 해상운송체계 과제	- 해상운송 수요 부족 - 해상운송에 정치적 제약 큼 - 항만시설,장비 노후 및 하역효율성 저하 -선박입출항 절차 복잡 - 관련법의 반시장성과 국제관행 부적합
남북 도로 운송체계의 과제	-육로운송 수단 미비 - 야간통행금지 - 전문성 저하
남북 철도운송체계의 과제	-소규모 화물취급역 산재로 철도효율 저하 -철도기반시설 부족
남북 항공운송체계의 과제	- 정기항공운송 노선의 부재 -항공관련 기반시설 낙후 -남북한 임시직항로 관제협정 미체결 - 항공전문성 결여
남북 복합운송 체계의 관제	-복합운송 시설 낙후 - 남북한 물류망연계미흡

자료: 황진희, 남북한 물류체계 통합전략, 북한해양수산저널, 2010,제 2호, p.122,참조.

4. 남북 물류분야의 최근 주요 변화

1) 중국의 창지투(長吉圖) 개발계획

중국이 동북지방 특히 장춘(長春), 길림(吉林), 도문(圖們)을 잇는 지역의 개발에 역점을 두고 있다. 중국은 동북지방의 많은 인구와 넓은 지역을 개발하고 이를 한반도의 동쪽인 훈춘 그리고 북한의 청진 등 항만으로 연결하여 동해에 해상운송루트를 개발하려는 계획을 추진하고 있다. 근래 김정일 위원장도 생전에 이 지역을 순방하고 관심을 갖었다. 김정일의 이달은 중국 등 방문은 후진타오 주석 등 중국 지도부가 중국식 개혁·개방을 통한 변화를 요청한데 기인한다고 평가된다. 중국은 훈춘(琿春)~북한 나선특별시 도로확장을 통해 동해진출권을 확보하고자 한다.

<그림3> 김정일 위원장 방중 루트와 창지투 지역



자료: 연합뉴스.

창지투(長春, 吉林, 圖們) 개발은 ‘동북아 국제공동체 형성’이라는 중국의 정책의지가 강하게 작용하고 있으며, 이 계획은 러시아, 북한, 한국, 일본의 공동의 이익을 추구할

수 있는 지리적 위치로 관심을 갖고 있다.

2) 황금평 개발

2011년 6월 8일 북한과 중국이 합작 개발하는 압록강 하류 황금평 개발 착공식이 8일 오전 황금평 현지에서 개최되었으며 이날 착공식에는 북한에서 장성택 국방위원회 부위원장이 참석하였다. 황금평은 압록강 하류에 위치한 섬으로 2010년 북한이 황금평을 자유무역지구로 지정, 중국 측에 50년간 임대형식으로 개발권을 넘겼다. 북한은 황금평 개발을 본격적인 북한 개방의 시초로 생각하고 있고, 내륙 접경지역 주민들은 황금평 개발 소식에 부러워하는 분위기다. 황금평 개발은 중국입장에서는 동해로 나진항 진출과 연동돼 있어 개발은 이루어질 것이나, 배후 신의주에 항만시설이 미흡한 것 큰 약점이다. 북한은 신의주 개발을 위해 황금평 개발을 시작했고, 또한 신의주 개발을 지역특화 전략의 발화점으로 여기고 있다. 북한 개발에 중국이 참여하는 문제는 김정일 위원장과 장쩌민 전 주석 간에 2001년 김정일-장쩌민 회동에서 이루어졌으나 그 진행은 여의치 않았다. 김정일 생전에 세워진 황금평 개발이 후계 김정은 정권에도 이어질 지에 관심이 모아지고 있다.

3) 연해주 개발

연해주 개발은 남북한, 러시아, 중국 그리고 일본이 관심을 갖는 국제 개발 및 물류의 주요 관심 지역이다. 근래 강원 동해항을 중심으로 러시아 블라디보스토크와 일본 사카이미나토항을 운항하는 DBS국제크루즈페리인 '이스턴 드림호'를 통한 러시아 수출 화물량이 급격히 증가하고 있다. 최근 러시아로 수출되는 버스와 승용 및 승합차, 굴착기, 지게차, 카고 트럭 등 건설 중장비를 비롯해 원단, 새시 등 건축자재에 이르기까지 다양한 수출화물이 안정적으로 공급되면서 빠르게 안정화되고 있다. 연해주의 개발은 관련국 정상들의 다양한 만남에서 논의되었으며, 2012년 블라디보스토크 APEC 정상회담과 발맞춰 푸틴 총리는 이곳을 경제특구로 지정했다. 러시아는 블라디보스토크 인근지역 2천8백 헥타르의 부지에 비즈니스 센터, 특급호텔, 아쿠아리움과 해양교육 연구소가 들어설 전망이다. 또한 블라디보스토크와 인근 섬을 연결하는 대형다리 2개를 건설하고 주변의 자연 경관을 개발, 리조트 단지를 건설할 계획이다

4) 중국의 북한 에너지 자원 개발

남북의 경색과 대치가 지속되는 동안 중국의 북한 자원에 대한 개발과 채굴권 등에

대한 확보가 확대되고 있다. 잠재가치가 1경원에 달하는 것으로 추정되는 북한자원이 중국에 헐값에 팔려가고 있다는 지적이 있다. 중국 지린성의 국유기업인 통화철강그룹은 함경남도 무산광산의 철광석 50년 채굴권을 획득했고, 산둥성의 국유기업 귀다황진은 양강도 혜산시 구리광산 25년 채굴권을 가져갔다. 북한에 매장된 몰리브덴·석탄·아연 광산도 이와 비슷한 상황이다. 중국은 북한 내 도로, 철도 같은 인프라 건설을 지원하고 채굴권을 얻는 방식으로 지하자원을 독점해 가고 있고, 황해 서한만 유전 탐사에도 뛰어 들었다.

이에 대해 한국의 포스코는 북-중 국경지대인 중국 지린성 훈춘에 물류기지를 건설하고, 통화철광과 합작해 철강재 가공기지를 창춘 근처에 건설하기로 했다. 포스코는 독자 개발한 차세대 친환경 제철 기술인 파이넥스 공법을 적용한 제철소를 중국에 설치하는 협상을 진행하고 있고, 이를 위해 중국 사강그룹, 충칭철강, 중국 당국과 협상을 진행하고 있다.

5) 훈춘과 청진항 개발

중국의 창지투 개발의 주요 목적은 동북3성 개발과 관련 물동량을 동해로 운송하고자 하는 물류루트의 개발에 있다. 중국의 동북진흥계획과 2009년 ‘창지투 선도구’ 개발계획이 국가전략으로 추진되면서 중국정부는 나진항을 중심으로 북한 북방항구 인프라 개선에 대규모 투자를 투입하고 있다. 한편 북한은 중국의 ‘창지투’ 프로젝트에 적극 호응해 나선특별시 승격과 ‘나선경제무역법’ 개정, 나진특구 재개발을 위해 도로·항만 건설 등 인프라 개선을 추진하고 있다.

두만강개발계획과 연계·추진하는 ‘창지투’ 개발계획은 동북진흥계획의 핵심적 프로젝트이며, 그 핵심위치에 연변조선족자치주가 자리 잡고 있다. 현재 연변자치주 투먼·훈춘시는 러시아·북한변경과 인접해 있는 지정학적 우세가 있고, 남북한 모두와 밀접한 관계를 갖고 있는 조선족사회는 남북관계 회복·발전에 중개자 및 교두보 역할을 하게 될 것이다.

한국기업은 조선족사회의 교두보 역할과 지정학적 우세를 이용하여 북방진출에 적극 참여할 필요가 있다. 최근 나선특별시에 첫 남북합작기업이 설립되어 남북경협이 새로운 기회와 협력모델이 제공되고 있다. 한국정부는 남북관계의 경색국면을 타개해 개성공단을 활성화하고, 조선족사회에 대한 지원·합작을 통해 한국기업의 대북진출을 적극 모색하고 있고 그 지원 사업으로 나진, 선봉, 청진 개발에 관심을 보이고 있다. 나진시의 관리를 중앙정부로 일원화한 것도 의미 있는 대목이다. 중국과 목표가 충돌하는 측면도 있지만 나진항을 동북아 **물류** 중심으로 만들겠다는 계획도 세우고 있다.

IV. 남북한 물류부문의 협력과 발전 방안

남북물류부문의 협력과 발전 방안을 고찰하기 위해서 전술한 여러 여건과 변화에 대한 이해와 분석을 토대로 이루어져야 한다. 여기서는 남북한을 싸고 있는 여러 여건과 물류부문의 조건을 고려하여 협력, 발전 대안을 제시코자 한다.

1. 물류부문 협력 대안 마련을 위한 여건 분석

(1) 정치적 여건

가) 김정일 사후 북한 정치 권력체계의 변화

2011년 12월 17일 8시 30분에 현지 지도 방문을 위한 기차에서 김정일 북한 국방위원장이 사망했다. 이는 남북관계에 중요한 사건이며 향후 남북경제협력과 남북물류 분야에도 큰 영향요인이 될 것이다. 김정일 사후 3남 김정은을 중심으로 한 집단지도체제 성격의 후계 체제가 형성된 것으로 평가되고 있다. 새로 김정은 체제가 가동한 지 오래지 않아 북한의 대남기구인 민족화해협의회(민화협)와 민족경제협력연합회(민경련) 등의 반응은 신중한 상태다. 북한은 정부·정당·단체 연석회의 등의 절차를 통해 대남정책의 기초를 발표하며, 특히 김 위원장의 49재(2월3일)와 그의 생일(2월16일)을 거친 뒤에야 본격적인 행보를 할 것으로 보인다. 북한이 대남정책에 대한 전반적인 시스템을 정리하면, 남측과 민간차원의 인도적 사업이나 경협을 위한 접촉에 나설 것이라는 관측이 대두되고 있다.

나) 6자 회담과 핵실험

6자회담은 한반도 정치, 외교의 중요한 의제다. 북한 핵을 대상으로 주변 6개국이 다양한 견해와 대안으로 북한의 핵을 억제, 폐지하고 반대급부로 북한에 어떤 것을 제시할 것인가를 논의하는 국제회의로 여러 차례 중단과 계속을 이어오고 있고, MB정부 출범이후 중단되어왔다. 2012년 상반기 중 6자회담이 열릴 가능성이 있지만 연말까지 가시적인 성과를 거두기는 어려울 것으로 전망된다.

북한은 6자회담에서 '선 평화협정'을 주장하고 보유 중인 핵무기와 우라늄농축 문제

는 6자회담과 분리해 각각 핵보유국 간 군축 협상과 북·미 대화를 통해 해결될 수 있다는 기존의 입장을 유지할 것으로 보인다(배궁찬,2012). 김정은이 자신의 체제 확립을 위해 실적과 리더십을 보일 필요가 있는 모험적 행동을 취할 가능성이 있고, 국내적 필요성과 함께 미국과 한국의 총·대선과 신정부들의 등장에 맞춰 올 하반기와 내년 상반기에 걸쳐서 장거리 미사일 실험과 핵실험을 단행할 수 있다는 것이다. 김정은은 대외적 효과를 극대화하고 새로운 실적을 과시하기 위해 우라늄탄실험을 시도할 우려가 있다.

다) 북중/북러 관계

북한과 중국과의 관계는 전통적 우호, 혈맹관계를 지속할 것이다. 김정일 사망 후에 중국이 보여준 신속한 조문과 김정은 후계체제 인정 등에서 양국의 정치적 결속을 확인할 수 있다. 중국은 북한이 중국식 개혁, 개방 모델로 발전하기를 바라며 경제적 난관의 북한을 껴안기를 계속하고 있다. 2005년경부터 북중무역이 크게 신장되기 시작했으며, 2010년과 2011년에는 증가세가 폭발적이라 할만하다. 북한의 총 교역(남북경협 포함)에서 북중무역이 차지하는 비중은 1990년대에는 연평균 23.9%로 북일무역과 큰 차이가 나지 않았지만, 2000년대 상반기에는 연 평균 30.7%로 높아졌고, 2009년부터는 50%를 넘어섰다. 특히 2011년의 북중무역은 전년 대비 약 63.0% 증가해 56.6억 달러로 이른 것으로 추정된다. 남북경협을 제외한다면, 북한은 대외무역의 85% 이상을 중국에 의존하고 있다.

북한과 러시아와의 관계는 북한입장에서는 보완적 성격으로 보이며, 러시아의 극동지역 관심 증대로 점차 협력의 정도가 심화되고 있다. 특히 러시아가 북한경유로 한국에 가스송출 계획과 관련하여 남북한과 러시아간의 협력의 가능성이 높아지고 있다.

라) 정치적 여건 분석의 평가

남북물류 부문의 협력과 발전 방향에 영향을 미치는 가장 중요한 변수가 정치적 여건이라 할 수 있다. 정치적 여건은 먼저 북한 국내적 여건으로 김정일 사후 후계 김정은 구도가 잘 정착하는가의 문제와 내부 다수 국민들의 동조/저항의 여부가 중요한 요인이다. 주요 전문가들은 북한의 오래고 강고한 통치시스템으로 김정은 후계 구도가 안정될 것으로 보는 시각이 많다. 그 가장 큰 요인은 오래 학습된 국민과 강한 통치 시스템이다. 국외적으로는 중국의 영향과 남한 및 미국의 영향력이 정치적으로 어떻게 작용하는가에 있다. 남북물류협력에서 대내적 변화와 대외적 변화가 불가분의 관계를 가지는 것은 자명하다. 중국은 가장 먼저 김정은 체제를 옹호하고 나온 국가이며, 중국의

후원은 북한의 후계 구도와 정치적 안정을 예상하는 중요한 요인이다.

(2) 경제적 여건

북한의 경제여건은 매우 취약하고 열악한 수준에 있다. 경제적 여건도 국내, 외적으로 분석해야 한다. 국내적으로 건축과 열악한 소비 수준과 낮은 구매력 등과 동시에 고위층의 사치 등 이원화 된 구조이다. 북한의 경제구조와 산업조직에 대한 분석과 생산, 소비, 투자와 R & D에 대한 여건 분석이 중요하다. 북한 국외적으로는 중국과의 교류와 후원이 강력한 체제 후원요인이다. 남한과의 교류로 경제 여건에 중요 변수로 작용할 것은 분명하다.

(3) 사회, 문화적 여건

가) 사회적 충격과 변화

김정일 위원장의 급작스런 타계는 북한 사회에 큰 충격과 변화를 낳고 있다. 그의 3남 김정은과 장성택 국방위 부위원장들에 의한 집단 지도체제형태로 후계 구도가 정립되어 가고 있어 북한 사회는 충격 속에서도 김정일 유훈 통치를 이어 가고 있다. 김정일 유훈에 따라 김정은 부위원장은 2011.12. 30일에 인민군 최고사령관에 추대되어 군의 수반이 되고 군부대 등을 방문해 선군통치에 변화가 없음을 시사했고, 각국 정상들에게 조문에 대한 답전을 발송하는 등 북한 사회는 지금 큰 변화를 겪는 것처럼 보인다. 그러나 실상을 보면 김정일 사후의 북한은 별로 변한 것이 없다. 북한은 경제적으로 궁핍한 상태인 것 같지만, 사실 국가의 내실은 아직 견고하다고 보아야 한다. 북한은 현대의 세계에서 볼 수 없는, 유일한 3대 세습을 이룩할 정도로 막강하다. 국제사회에서도 북한은 핵을 이용한 협박외교를 통해 실리외교를 벌리고 있다. 김정일은 죽었어도 그가 구축해 온 세습체제는 김일성 때와는 비교도 안되게 잘 다져져 있다. 김정은이 이 세습체제를 토대로 북한의 권력을 장악하는 일이 시간문제가 된 것이다. 새로운 권력자가 등장한 북한에 인접하고 있는 우리는 이에 대한 적절한 대비를 해야 할 것이다.

나) 문화적, 심리적 변화

국제 사회의 대북한 여론과 특히 제3세계와 북한과의 우호, 교류 협력관계는 중요한 전략 요인이다. 북한 내부의 사회, 문화적 여건은 이미 많이 변해 오고 있으며, 외부와 남한의 경제 등 사회에 대한 이해가 증대되고 있어, 북한 주민들의 내면에는 많은 갈등

과 좌절이 자리하고 있다고 보아야 할 것이다.

김정일의 사후 시민들의 심리적 변화 등은 김일성의 경우에 비해 덜하고 비교적 빨리 충격을 완화, 해소하고 있는 것으로 평가되고 있다. 북한의 구조적 경제적 어려움과 사회의 경직성과 소통의 부족 등의 현상을 큰 변화가 없는 것으로 평가되고 있다. 김정일 사후 중동에서와 같은 재스민 혁명(Jasmine Revolution)을 기대하는 것은 국제이동이 거의 없는 북한의 폐쇄적이며 통제된 사회에서는 기대하기 어렵다는 것이 전문가들의 평가다.

2. 남북한 물류부문 협력의 기본 방향

(1) 기본 방향

전술한 여건분석과 선행연구들을 고려하여, 남북한 물류부문 협력의 기본 방향으로 필자는 다음의 5가지 원칙을 제안하고자 한다.

가) 호혜 평등(reciprocity)의 원칙

남북 간의 교류와 협력은 국제교류와 외교의 기본 원칙이라 할 수 있는 호혜 평등의 원칙이 유지되어야 한다. 거래와 계약 당사자가 평등하고 동등한 입장에서 협력이 이루어져야하며, 그 때 거래는 오래 유지, 발전할 수 있을 것이다.

나) 상생, 협력의 원칙

남북 간에 서로 협력하고 상생하여 서로에게 유익한 윈윈(win-win)적 협력과 교류가 이루어져야한다. 물론 이 때의 상생과 협력이 꼭 동일 시점(time)과 동일 공간(space)에 동일한 규모(scale)와 금액(value)으로 이루어져야 하는 것은 아닐 것이다. 시간적 여유와 긴 안목이 필요하고 동시에 공간적으로도 좀 더 거시적인 접근이 요청된다.

다) 정경분리(政經分離)의 원칙

남북 간에는 오랜 긴장과 대립의 시간이 있었으며, 그 주된 요인의 하나는 정경비분리의 정책 기조에 기인한 바 크다. 따라서 독일 등 사례에서와 같이 정경분리에 기초한 협력과 교류가 더 현실적인 방안이라 사료된다.

라) 민족 공생, 민족자결의 원칙: 민족경제공동체

남북 교류,협력은 외세나 다른 강대국의 이해나 강제에 의해 가부가 결정되어서는 안 된다. 민족 공생을 위해 민족이 주체적으로 스스로 결정하여야 한다.

마) 지피지기(知彼知己)와 평화의 원칙

남북교류는 상대에 대한 충분하고 정확한 이해와 지식이 전제되어야 한다. 교류는 혼자 하는 것이 아니라 상대가 있다. 전략의 기본인 지피지기(知彼知己)는 물론이며, 더 나아가 부전이승(不戰而勝)과 평화적 해결이 중요한 원칙이다.

(2) 남북한 물류체계 통합에 대한 전문가 의견

남북물류 체계 통합에 대하여 전문가들에 대한 설문조사 결과를 다음과 같이 요약, 소개한다(엄선희,2009 참조)

가) 남북한 물류통합 필요성과 가능성

응답자의 57.5%가 남한의 물류 산업 발전을 위해 통합은 필요하다고 인식하였다. 남북한 물류통합의 필요성에 대한 의견은 남한 경제 및 산업 경쟁력제고, 남한 물류산업 발전 및 남한 물류 효율화 측면에서 필요하다는 의견이 전체 응답자의 57.5%를 나타내었다. 이는 남북한 물류통합이 궁극적으로는 남한에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대하는 데 기인하는 것으로 해석된다.

나) 남북한 물류통합 가능성과 수준

남북한 물류통합 가능성에 대하여 응답자의 84%가 남북한 물류 통합이 가능하다고 생각하였다. 남북한 물류 통합 가능 수준에 대하여는 가능한 남북한 물류통합 수준은 남측은 시설 건설을 담당하고 운영은 남북이 공동으로 하는 방향으로 의견이 모아졌다.

궁극적으로 남북한 물류통합은 시설은 남측이 건설하고, 운영은 남과 북이 각각의 시스템은 연계하는 정도 까지 남북물류 통합이 가능하다고 응답하였다.

<표8> 남북 물류 통합의 수준에 대한 의견

순위	내용	비율
1	시설부문은 남측이 전담하고 운영은 남과 북이 각각 운영	34.9
2	남과 북이 각각 시스템을 운영하면서 연계하는 정도	32.2
3	일원화된 남북통합시스템을 남측이 운영	20.5
4	시설부문은 남측이 전담하고 남측이 북측의 시스템을 위탁운영	10.3
5	제3의 기관(외국 기업 등)이 북측의 물류시스템 운영	1.4
6	기타	0.7

자료: 엄선희, 남북한 물류체계통합에 대한 전문가설문결과, 북한해양수산리뷰, 2009.12.29.

다) 남북물류 통합 장애 요인

남북물류 통합 장애 요인으로는 남측의 남북관계 경색 정책 추진과 북측의 정책 의지 부족을 들고 있다. 남한과 북한의 각각의 입장에 남북한 물류 통합에 있어서 장애 요인에 대한 의견을 조사한 결과 남한은 남북관계의 경색이 가장 큰 장애요인이라고 생각하는 반면 북한은 북한 당국의 정책의지의 부족으로 보았다.

<표9> 물류통합의 장애 요인 비교

순위	남한	비율	북한	비율
1	남북관계의 경색	65.8	북측 정부의 정책의지 부족	43.2
2	남측 정부의 정책. 의지부족	20.5	남북관계의 경색	29.5
3	재원 부족	7.5	북한의 대내외적 물류 네트워크 부재	13.0
4	중국, 일본, 러시아 등 주변국의 대외적 요인	4.1	재원 부족	4.8
5	기타	2.1	중국, 일본 등 대외적 요인	3.4
6			기술 부족	2.1

자료: <표8>과 동일.

라) 남북한 물류 통합 기본방향

남북한 물류 통합 기본방향으로는 시설과 운영이 일원화된 시스템 구축이 중요하다고 지적하였다. 응답자의 48.6%가 남북한 물류 통합은 시설과 운영 면에서 일원화된

시스템을 구축하는 것을 기본 방향으로 추진해야한다는 의견이 다수인 것으로 조사되었다.

<표10> 남북 물류 통합의 기본 방향과 최우선 고려요인에 대한 의견

순위	내용	비율
1	시설 및 운영 면에서 일원화된 물류 통합 체계 구축	48.6
2	시설과 운영을 분리하여 남과 북이 각각의 시스템 구축	19.9
3	북측의 기반시설은 남한이 지원하되 운영 시스템은 북한이 구축	16.4
4	북한 물류시스템을 남한이 위탁하는 시스템 구축	13.0
5	기타	1.4

자료: <표8>과 동일.

남북한 물류체계 통합에 있어 최우선적 고려요인은 “북한의 수용가능성”여부라고 보았다. 다음으로 재원조달 가능성, 남한과의 연계성, 국제협력의 용이성 및 남한과의 연계성, 물동량 등을 고려해야 할 것으로 보았다.

북한 항만 중에서 남포항을 가장 우선적으로 개발해야한다는 전문가의 지적하고 이어 나진항, 해주항, 선봉항, 청진항, 원산항, 흥남항, 송림항 등의 순으로 나타났다.

3. 남북한 물류부문의 세부 협력, 발전 방안

남북 물류분야의 협력은 다양하게 추진되어질 수 있다. 남북 물류분야는 정치, 경제, 사회 분야에 크게 영향을 받고 있다. 여기서는 남북물류부문의 협력 및 발전 방안을 물류부문에서 고찰하고, 이를 배후에서 지원하고 영향을 미치는 정치, 경제, 사회부문의 요인들과 주요 지방자치단체, 기업 등에서 추진할 수 있는 대안들을 살펴보고자 한다.

(1) 물류부문의 협력과 발전 방안

여기서는 사업 및 프로젝트의 도입 시기와 용이성 등을 고려하여 단기 전략과 중장기전략으로 나누어 살펴보고자 한다.

가) 단기 전략

1) 물류인프라 구축

남북물류에서 가장 시급한 것으로 기존의 열악한 북한의 물류인프라를 정상으로 회복하는 일이다. 특히 철도의 노후도가 심하고 항만과 배후시설 등이 미흡하다. 이런 기

본 물류인프라의 회복과 구축이 우선적으로 확보되어야 할 것이다.

2) 통일 비용 저감과 중, 장기적 대비

전력이나 도로 등 기본적인 북한의 사회간접 자본의 확충은 향후 통일 비용의 저감에 기여할 것이며, 남북 교류 확대 시 중요한 경쟁요인으로 작용할 것이다.

3) 물류 수단별(modes)의 효율성 제고

좀 더 구체적으로 물류 수단별 상태파악이 필요하고 이의 보완, 유지가 중요하다.

철도의 경우는 전문가들이 구상하는 북한철도의 현대화는 교량을 새로 건설하고, 터널을 뚫어 직선 구간을 만드는 것이다. 북한 철도 현대화에 소요될 막대한 재원을 한국이 혼자 부담할 수 없기 때문에 남·북·러 3개국이 주도적으로 참여하고 일본이나 미국, EU 등이 협력국이 되는 국제 컨소시엄을 구성하는 것도 고려할 수 있다.

항만의 경우

4) 정보의 소통과 시스템 구축

남북 물류의 원활화를 위해 가장 제약요인이 3통의 미비인 바 이들에 대한 해소와 소통은 가장 빠르고 저렴하게 물류의 효율을 크게 높이는 요인이 될 것이다. 물론 이를 위해 남북의 정치, 외교적 과제 해결이 전제 되어야 할 것이다.

5) 한중 자유무역협정(FTA) 협상에서 북, 중 협력유도

우리 정부는 한중 자유무역협정(FTA) 협상을 진행하고 있다. 이 때 북한과 중국 간 협력 사업이 진행 중인 나진·선봉, 황금평 등의 경제특구 지역을 '역외(域外) 가공 지역'으로 지정하도록 도울 필요가 있다. 2007년 발효된 한국과 아세안 간 FTA에서 개성공단 제품의 역외 가공을 인정, 한국산 제품과 똑같이 관세 혜택을 받게 한 것처럼 나진·선봉과 황금평에서 만드는 제품에도 한중 FTA 혜택을 주는 방안이 실현되어야 한다. 이렇게 되면 북한의 일부 지역과 한국, 중국 간의 삼각 자유무역이 이뤄지게 된다. 한중 FTA로 한중 간 신뢰가 강화되면 남북 관계에 긍정적 영향을 미칠 것이며, 북한도 중국에 대한 의존을 줄이고 남북 관계 개선으로 가는 선택을 하도록 압박을 받게 될 것이다.

6) 개성공단의 유지, 확대

현 단계에서 정치적 통일은 불가능하다. 다만 남북 합의로 개성공단 10개 만들면 사실상 통일은 달성 된다는 주장이 있다. 실제로 MB 정부의 대북정책은 반실용주의로 대결과 경색으로 일관하였으며, 중국 등 주변국에 모든 실리와 명분을 다 내주고 별 소

득 없이 정권 말기에 왔다. 경제적 통합, 그와 동시에 진행될 문화적 통합 등 비정치적 통합을 우선 하면서 다 함께 사는 방식의 통일. 그것이 세월 지나면 피 흘리지 않고 특권층을 소멸시키면서 결국 정치적 통일도 달성하는 가장 효과적인 길일 수 있다. 남북이 합의해서 개성공단 10개만 만들면 사실상 통일은 달성될 수 있을 만큼 그 영향력은 매우 크다.

나) 중, 장기 전략

1) 복합운송의 구축과 연계, 통합 고도화

중장기적으로 남북물류는 각 수송수단별로 그리고 복합운송으로 연계, 통합되어야 한다. 남북 간의 철도와 도로가 형식적으로 연결만 된 것이 아니라 실제적으로 연결되어 기능하고 수송효율성이 제고되도록 시스템의 구축이 이루어져야 한다.

2) 생태 및 환경물류 구축 및 연대

한반도의 생태계를 유지, 보전하고 중장기적으로 물류의 효율과 생산성과 동시에 지속가능성을 담보하기 위해 생태, 환경물류에 대한 이해 증진과 관련 제도 및 시스템의 구축이 요청된다.

3) 유라시아/태평양 연계 물류 브리지, 회랑(corridor)

한반도는 유라시아 대륙과 태평양을 연계하는 세계에 드문 물류거점이다. 이를 위해 한반도가 유라시아/태평양 브리지(bridge)나 회랑(corridor)으로 자리하는 비전과 전략 구축이 요청된다.

4) 아시안 Highway와 유라시아 철도 요충

유엔 (ESCAP)에 의해 주도되고 있는 아시안 Highway와 유라시아 철도연결의 중요 요충으로서 한반도가 자리하고 있다. 남북한 도로와 철도가 연결되면 명실상부한 아시안 Highway와 유라시아 철도가 완성될 수 있을 것이다.

5) 동아시아 물류 정상회의/ 공동해운시장 / 항만회담 / 복합운송 등 물류 회담, 협정

남북은 물론 동아시아 권역의 물류 정상회의와 공동 해운시장 및 항만회담 등이 확장되어 정례화 될 필요가 있다. 동아시아와 유럽 등 유라시아 대륙의 복합운송 협정 등이 제정되어 국제간 협력 증진과 갈등 해소의 기초를 마련해야 할 것이다.

6) 한반도 물류 Hub 구축

남북한 물류협력의 궁극적 목표는 한반도가 유라시아와 태평양의 물류 Hub로서 기능하는 것이다. 이를 위해 항공, 해운, 철도, 도로 등 기본 인프라의 연계와 정보 및 시스템의 선진화, 국제화가 절실하다.

(2) 정치, 경제, 사회적 협력 방안

남북물류 협력은 실제로 정치, 경제적 여건의 변화에 크게 영향을 받는다. 따라서 이런 외연적 조건과 상황의 변화가 남북물류 협력에 주요 요인이 될 수 있다.

가) 통일세, 통일재원의 마련

MB정부가 제안한 통일세는 그 방법과 수준에서 국민적 동의를 얻지 못한 면이 있으나 근본 취지는 바람직하다고 할 수 있다. 근래 통일부가 통일재원 마련을 위해 '통일 항아리'라는 이름의 특별계정을 새로 만들어 운영하기로 했다. 정부 내에 통일계정 마련과 관련한 합의가 완전히 이뤄지고, 국회에 계류 중인 남북협력기금법 개정안에 정부안을 붙여서 관련 법의 제정이 진행 중이다.

통일부는 '통일 항아리' 계정에 우선 남북협력기금 불용액을 적립할 방침이며, 약 1조 원 규모의 남북협력기금은 최근 남북 관계 경색으로 집행율이 10% 미만이다. 불용액이 많을 경우에는 매년 최대 9000억 원 정도를 '통일 항아리'에 적립할 수 있다. 적립 목표액으로 20년 후 55조원을 상징적인 목표로 하고 있다. 55조원은 지난달 통일연구원 등 정부의 통일재원 연구용역을 받은 국책연구소들이 '2031년 통일을 가정했을 때 통합 1년간 소요될 최소비용으로 추산된 것이다.

나) 북한 자원개발에 남한 자본, 기술의 접목 및 협력

북한의 자원개발에 남한의 자본과 기술이 참여해야 한다. 한국광물자원공사(전신 대한광업진흥공사)가 2006년 내놓은 자료에 따르면 북한에는 약 220여종의 광물자원이 부존하고 있다. 경제적 개발 가능성을 가지고 있는 광물로는 금, 은, 동, 철광석, 연·아연 등 금속광물 19종과 마그네사이트, 석회석, 인상흑연 등 비금속광물 12종, 무연탄, 유연탄, 우라늄의 에너지자원 3종 등 약 42종이다. 2005년 국내 경상가격 기준으로 단순 평가한 잠재가치는 북한 2287조원, 남한 95조원으로 24배가 넘는 차이가 난다.

다) 중국의 창지투 개발과 훈춘, 청진항에 남한 참여

전술한 중국이 관심을 기우리는 창지투 개발과 이를 이은 훈춘, 청진항 개발과 동해 진출에 우리도 관심을 가져야 한다. 최근 북한 고위층에서 경제개혁에 관심을 기울이고 있다.

라) 연해주 개발 및 가스 송유관 개발 참여

연해주 개발과 극동러시아의 가스 도입에 적극 참여할 필요가 있다. 이는 남북한과 러시아의 협력 모델이 될 수 있고, 거대한 연해주의 자원개발과 퓨틴 등 러시아 정부의 극동개발 수요가 일치하여 시너지를 낼 수 있기 때문이다.

마) 북한 개방 시 효과 예상

북한이 개방경제체제를 도입한다면 향후 수년간연평균 10~12%의 고공성장을 할 수 있다는 분석이 나왔다. 뱅크오브아메리카(BOA) 메릴린치는 북한이 글로벌 경제에 합류할 경우 과거 한국과 중국처럼 급속한 경제성장을 달성할 수 있다고 예상했다. BOA 메릴린치는 북한의 경제개방 시 수년간 10~12% 급성장을 기록할 것으로 예상했다. 이 경우 40년 뒤에는 남북 간 소득격차와 1인당 국민소득격차가 현재의 40배와 19배에서 3.2배와 1.8배로 좁혀질 것으로 내다봤다. 이 수치는 북한의 경제성장률이 2020년까지 연평균 11%로 가속화한 뒤 2050년까지는 3%로 둔화하는 상황을 전제했다. 환율은 원화와 같고 인플레이션은 첫 10년간은 10%, 2050년까지는 3%로 둔화할 것으로 가정했다. 북한의 개방경제 도입은 한국에도 이익이 될 것으로 기대된다.

(3) 지방자치단체(서울, 인천, 경기)의 세부실천 방안 제시

오래 막혔던 남북간의 교역에 대한 기대가 커지고 있는 시점에 지자체 차원에서의 다양한 남북경협이 시도되거나 계획되고 있다. 서울의 경우 전통적으로 서울-평양간 개최했던 '경평축구대회'를 부활하려는 움직임이 있다. 박원순 서울시장은 2011.12.25일 서울·평양 간 '경평축구대회'를 66년 만에 부활하겠다고 선언하고, 서울시향 등 교향악단 상호 방문연주도 언급했다. 김정일 사망이 부진했던 남북관계 물꼬를 트는 계기가 될 것이며, 교착상태에 빠진 남북관계 활성화를 위해 경평축구는 의미를 가질 수 있다. 경평축구는 1929년 서울팀(경성중학)과 평양팀(숭실학교)이 서울 휘문고보 운동장에서 연 경기가 시초며, 매년 열리다 1946년 중단됐다.

인천시는 해주(개성), 인천, 강화(교동)를 잇는 황금 삼각을 남북교류와 협력 및 통일

변화시대 남북물류의 협력과 발전방안에 관한 연구

전초기지로 발전시킬 것을 주장하고 세부사항을 준비하고 있다. 이를 위해 교동을 남북 평화지대와 같은 공동구역으로 자유로운 자본과 사람의 이동을 보장하는 경제특구로의 개발을 주창하고 있다. 또 스포츠 교류에도 적극적이어서 4월에 북측의 4·25 축구단과 인천 유나이티드 축구단 친선경기를 기획하고, 2014 인천 아시아경기대회 남북단일팀 구성을 계획 중이다. 경기도·강원도도 북한 인접지역이라는 점을 활용해 총 20억 원 가량의 말라리아 방역 사업 등을 통해 남북협력의 계기를 마련하려하고 있다.

경기도 고양시도 ‘2020 고양평화특별시’란 구호를 내걸고, 고양-개성 자매결연, 고양국제꽃박람회에 북측과 화훼업 교류(4월), 한반도 평화마라톤 개최(10월) 등을 담은 남북 교류 구상을 밝혔다. 이러한 남북 교류 사업에는 재정이 필요하나 현행 5·24 조치는 기금 사용을 금지하고 있다. 통일부는 지자체들과 남북교류협력실무위원회를 열고 다양한 방안을 협의할 필요가 있다.

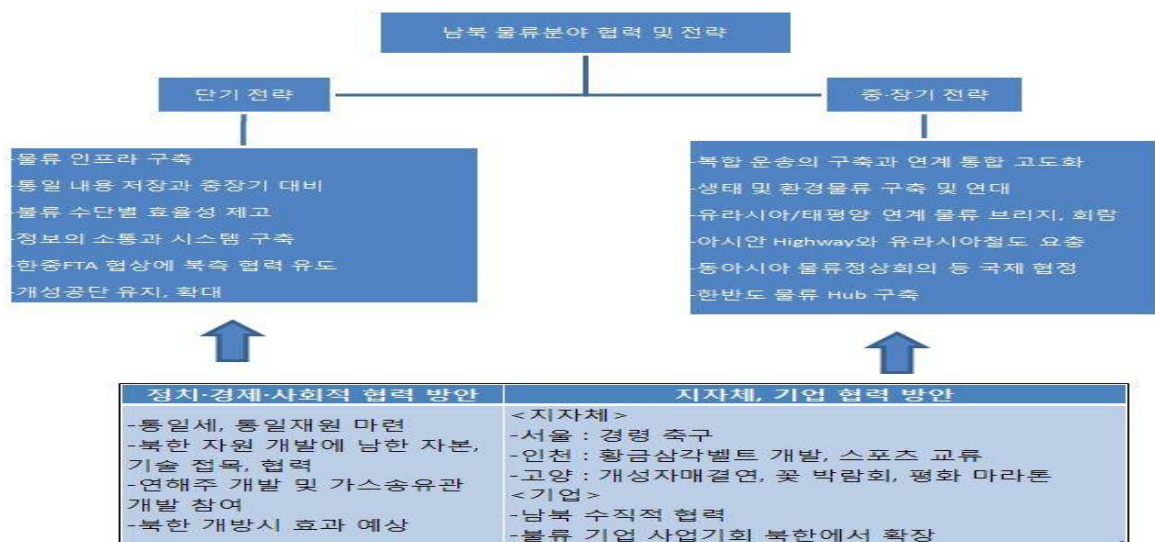
(4) 기업, 민간단체 차원의 실천 방안

기업과 민간단체 차원에서도 남북물류에 참여하고 남북 간의 수직적 협력을 통해 기업경쟁력을 제고할 수 있다. 먼저 물류기업 측면에서 북한과 남북협력이란 요인은 매우 크고 중요한 기회로 작용할 수 있다. 도로와 철도의 육상물류와 해상 수송 기업에게 미지의 북한은 중요한 기회와 도전의 장이라 할 수 있다. 면밀하고 체계적인 연구와 분석으로 남북물류협력에 참여하는 것을 고려해 볼 수 있다.

(5) 협력의 세부 실천 대안 및 체계

전술한 협력의 실천 대안들의 연계체계를 <그림4>와 같이 요약할 수 있다

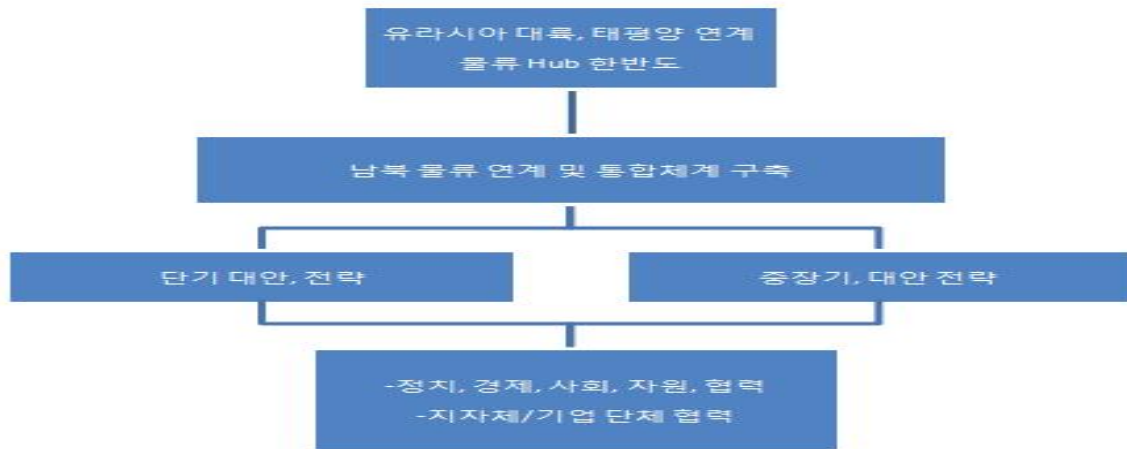
<그림4> 남북물류협력 및 발전 전략 체계



4. 남북한 물류 향후 비전

남북한 물류의 향후 비전은 한반도가 동아시아의 물류 Hub가 되는 것이며, 유라시아 대륙과 태평양을 연계하는 요충, 브리지(bridge), 회랑(corridor)의 역할을 감당하는 것이다. 이런 남북한 경협과 물류의 발전과 비전은 남북 간 군사적 충돌이 재현되지 않도록 하는 최우선의 조건에서 가능하다. 남북한 물류부문의 교류와 협력을 통한 향후 비전을 <그림5>와 같이 제안하고자 한다.

<그림5> 남북한 물류의 발전의 향후 비전



남북한 물류의 향후 비전은 한반도가 동아시아의 물류 Hub가 되는 것이며, 유라시아 대륙과 태평양을 연계하는 요충, 브리지(bridge), 회랑(corridor)의 역할을 감당하는 것이다. 이런 남북한 경협과 물류의 발전과 비전은 남북 간 군사적 충돌이 재현되지 않도록 하는 최우선의 조건에서 가능하다. 남북한 물류부문의 교류와 협력을 통한 향후 비전을 <그림5>와 같이 제안하고자 한다.

V. 결론

남북경제협력의 증대는 움직일 수 없는 정책방향이다. 이를 원활하게 하고 자체적 가치와 효용을 창출하는 물류부문에서의 남북협력은 중요한 과제다. 우리 정부가 현재의 대북 정책적 기조를 유지한 채, 북한이 스스로 김정일 사망이 계기가 되어 남북관계를 개선해 올 가망은 없다. 북한이 스스로 남북관계를 개선시킬 명분이 현재로서는 없기

때문이다. 불확실한 현 상황의 타개를 위한 우리 정부의 역할이 강조되고 있다. 남북한의 물류연계망이 구축되고 중국, 러시아, 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 향하는 유라시아 대륙으로의 복합운송 루트의 개발과 시스템의 구축은 이제 더 늦추어선 안 될 일이다. 또 태평양으로 이어지는 해상운송루트도 한반도를 브리지로 연계될 때 한반도는 물류의 허브로서 기능할 수 있다. 남북한이 위대한 통일국가(The Great Unified Korea)을 만들기 위해서는 남북한이 통일에 대한 신념을 갖는 것이 절실하다. 정치, 외교적 능력을 배양하며, 경제력 향상, 튼튼한 안보 유지, 국민들의 참여와 공감 그리고 주변 국가들과의 협력이 전제되어야 할 것이다. 한반도의 물류체계와 전략에 대하여서는 향후에도 더 많은 심층연구들이 필요하다고 본다.

참고문헌

- 강종희·남정호·최성애·김정봉·김수진·이현동·황진회·심기섭, 「통일 시대 대비 남북한 해양수산 협력 방안」, 연구보고서, 한국해양수산개발원, 2006, 12.
- 김영운·나희승·황진회, 「남북물류·운송 활성화 및 협력 방안 연구」, 연구보고서, 통일연구원, 2007.
- 김병대, “남북경제협력 현황과 추진 방향”, 『KDI 북한경제리뷰』, 2009, 12.
- 배금찬, 「2012 국제 정세 전망」, 연구보고서, 외교안보연구원, 2012, 02.
- 서문성, “개성공단 활성화를 위한 남북물류의 효율적 운영방안에 관한 연구”, 『해운물류연구』 제44호, 2005, 03, 17-40.
- 엄선희, “남북한 물류체계 통합에 대한 전문가 설문결과”, 『북한해양수산리뷰』, 2009, 12, 29.
- 엄선희·고병욱, “북한물류기반시설 확충을 위한 재원조달 방안”, 『북한해양수산저널』, 제2호, 한국해양수산개발원, 2010.
- 원동욱·안병민, 「북한경제특구개발에 따른 연계 교통망 구축방안」, 연구보고서, 교통개발연구원, 2008.
- 정봉민·최종희·황진회·고병욱·박문진·박정원·안병민·임재경·신희철·김선철·정성엽·오용식·오정석·박진국·홍성호·이영혁·최성호·류민영·이민희·이준규·이윤하·김수현·유승권·윤한주·이종근·장찬혁·전현준·김영운·최수영, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안(II)」, 연구보고서, 한국해양수산개발원, 2008, 12.
- 황진회·엄선희·고병욱·최영석·박문진·박성준·허소영, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안 연구(III)」, 연구보고서, 한국해양수산개발원, 2009.
- 황진회, “남북한 물류체계 통합전략”, 『북한해양수산저널』, 제 2호, 2010.
- 통일부, 통일부 통계 자료 및 인터넷사이트.

국문요약

변화시대 남북물류의 협력과 발전방안에 관한 연구

김홍섭

한반도의 정세는 MB정부 등장으로 남북경색 국면이 심화되면서 대화가 어렵게 되었다. 금강산 관광의 단절과 이어서 천안함 사건과 연평도 포격 등으로 남북은 대결국면이 강화되었다. 2011년 12월 17일 김정일 사망으로 전혀 다른 상황이 전개되고 있으며, 북한은 김정은을 빠르게 새로운 지도자로 부각시키면서 후계정권의 출범을 알리고 있다. 남북경제협력을 기본으로 남북간의 다양한 물류분야에서의 협력도 진행되었다. 남과 북은 2002년 11월 '제1차 해운협력 실무접촉'으로 남북해운 관련 기본 협의를 진행하였다. 남북철도와 도로가 연결되었다. 이런 남북물류는 MB정부 등장으로 침체되다가 김정일 위원장의 사망으로 새로운 상황에 처하게 되었다. 본 연구에서는 남북여건변화를 살펴보고 남북경제협력과 이를 기초한 남북물류의 실태와 과제를 문헌연구와 기존 남북자료를 토대로 분석하고, 최근의 여건 변화를 고려한 향후 남북물류의 발전방향과 실천과제를 모색, 제시하고자 한다. 아울러 중장기적인 한반도의 물류체계와 향후 전략과 비전에 대하여 제안하였다. 현재의 남북 대결국면의 타개는 우리 정부의 몫이 크다. 한반도가 위대한 통일국가(The Great Unified Korea)가 되고 남북경협과 남북물류가 원활히 교류되기 위해서는 남북한이 통일에 대한 신념이 있어야하고, 정치, 외교적 능력, 경제력 향상, 튼튼한 안보 유지, 국민들의 참여와 공감 등이 전제되어야 할 것이다.

핵심 주제어 : 남북물류, 남북물류협력, 동아시아물류허브, 유라시아대륙횡단철도