

南北和解時代의 沿岸旅客航路의 活性化展望에 관한 研究

김명재* · 이용호* · 안기명**

A Study on the Activation Vision of Coastal Passenger
Route in the Reconciliation age of South and North Korea

Kim, Myung Jai · Lee, Yong Ho · An, Ki Myung

<目 次>	
I. 序 論	2. 南北交流 活性化와 沿岸旅 客航路의 重要性
II. 南北交流 및 東北亞交流 活 性化에 따른 沿岸旅客航路의 重 要性	3. 東北亞交流 活性化와 沿岸 旅客航路의 重要性
1. 南北交流 및 東北亞交流 活性化의 環境變化	III. 南北和解時代의 旅客航路의 活性化展望 참고문헌

I. 序 論

物流費用 面에서 볼 경우, 公路나 鐵道輸送에 비하여 海上輸送이 훨씬 저렴하고 大規模로 輸送할 수 있는 이점이 있기 때문¹⁾에 南北交流의 확대는 필연적으로 沿岸海運需要의 증대가 불가피하다. 그러나, 우리 나라의 沿岸海運, 특히 沿岸旅客業은 업체의 고질적인 영세성과 보다 장기적이고 계획적인 政府의 지원미비로 만성적인 적자를 면하지 못하고 있으며, 더욱이 IMF 이후에는 産業全體가 破産危機에 직면하는 최악의 危機狀況을 맞이하고

* 한국해양대학교 해운경영학부 박사과정 수료

** 한국해양대학교 해운경영학부 교수

1) 민성규, 「해운경제론」, 한국해양대학교 해사도서출판부, 1973.

있다. 아울러 21세기를 맞아 沿岸海運의 경영환경이 크게 바뀌고 있어 업체는 변모하는 市場環境에 적극 대처할 필요성이 대두되고 있다²⁾.

따라서, 환해권으로서 南北交流의 중요한 窓口役割이 기대되는 南北 接境地의 江華北方航路를 중심으로 우리 나라 沿岸旅客業의 問題點을 分析함과 동시에, 活性化戰略을 進단하는 연구는 長차 南北全域으로 확대될 沿岸旅客業의 활성화와 21세기 東北亞經濟圈에서 우리 나라가 중심권역으로 부상하기 위해서도 중요한 意義가 있다고 본다.

또한 지난 6·15 南北宣言을 계기로 南北經協의 급진전이 예고됨에 따라 民間事業者의 대북 진출이 활발하게 전개될 것으로 전망되고 있으며, 따라서 여타의 運送手段에 비해 競爭優位에 있는 沿岸海運의 역할이 부각되고 있다. 그러나 이러한 남북 沿岸海運의 活性化를 위하여서는 남북한 海運航路의 현황과 과제를 살펴보고 南北海運協力의 현실적인 방안을 마련할 필요성이 대두되고 있다.

이러한 沿岸旅客業이 직면한 새로운 環境變化에 부응하기 위하여 업체에서는 다양한 事業戰略을 수립하고 있으나, 외부적인 제약요인으로 인하여 원만한 事業計劃 수립과 실행이 어려운 실정이다. 예컨대 남북 接境地 항로에 있어 군부대의 지나친 통제와 간섭, 船舶運航과 相關한해영경찰과 기타 安全管理機關의 획일적인 규제와 지나친 통제, 정부의 지원미비, 沿岸港灣 및 여객편의 附帶施設 미비, 유·도선과 旅客船의 항로중첩문제, 전업자와 비전업자간의 競爭深化, 그리고 기타 相關법규의 實行原則과 제도정비 미비 등은 沿岸旅客業의 活性化에 심각한 阻害要因으로 작용하고 있어 업체의 經營效率性提高를 위한 사업전략수립에 중대한 障害要因으로 작용³⁾하고 있으므로, 이러한 문제를 업체와 여객을 대상으로 實證分析에 의한 입증여부는 제도개선 등의 정책반영에 있어 중요한 의의가 있다고 판단된다.

Ⅱ. 南北交流 및 東北亞交流 活性化에 따른 沿岸旅客航路의 重要性

1. 南北交流 및 東北亞交流 活性化의 環境變化

1) 南北交流 活性化의 環境變化

그 동안 상호반목과 理念對決 양상으로부터 치달았던 南北韓 관계도 6·15宣言을 계기로 和解와 協力の 새로운 국면으로 접어들고, 특히 지금껏 舊蘇聯과 中國에 크게 의존했던 北韓의 對外經濟政策이 南北經協으로 급선회 함으로써, 地政學的으로 東北亞의 중심부에 위치한 韓半島는 物流 뿐만 아니라 政治經濟의 대외적 交流窓口로서 중심적 역할을 遂行하게 되었다⁴⁾. 南北韓의 物資交流은 1988年 7.7.宣言을 계기로 시작되었다. 그러나 陸路는 차

2) 최재수, 안기명, 이태우, 이기환, 「연안여객선업체 경영평가기준 제시와 경영효율화 유도방안」, 한국해양대학교 해운연구소, 1998. 9.

3) 최재수, 안기명, 이태우, 이기환, 전제서, pp.2~48.

4) 진형인, 백종실, 박용안, 우종균, “우리나라를 동북아 국제물류 거점으로 육성하기 위한 관세자유 지역(자유무역지대) 설치방안”, 「한국해운학회지」제29호, 1999. 12.

단되어 主要物資交流는 海運航路를 통하여 실현되었다. 1998年 政府는 對北韓 政策과 관련, 政經分離原則에 입각하여 南北韓 經濟協力活性化 조치(1998.4.30)를 발표하였다(<표 1>참조).

이「4.30措置」의 主要內容은 ① 기업의 자율성 존중과 民間主導의 經協追求 ② 대기업 총수의 방북승인 등 접촉·방북요건 및 절차의 簡素化 ③ 包括承認 品目の 확대, 委託 가공용 生産設備의 搬出制限 폐지 등 交易增進 對策 ④ 投資規模 상한선 철폐와 네가티브 리스트(negative list)⁵⁾ 方式의 導入 등 投資制限 緩和對策 등이다. 이러한 對北政策 기조의 변화로 남북한 經濟交流는 크게 늘어났다⁶⁾ 이러한 政府의 對北經濟協力 活性化 조치와 함께 北韓當局에서 南北高位級 政治會談을 제의(1999.2.3.)하고, 韓國政府도 조건 없이 조속히 개최(1999.2.4.)하자고 수정 제의함으로써 南北韓間 高位會談이 성사되었으나 별 성과 없이 끝났다.

<표 1> 남북경협 활성화 주요내용

區 分		主 要 內 用
基本方向		- 企業의 자율적 판단 존중 - 民間主導에 의한 경협 - 政府는 經協推進 與件造成(過當競爭, 不公正去來行爲 방지 등)
細 部 推 進 對 策	接觸 · 訪北	- 訪北要件 구비시 승인을 원칙(大企業總首, 經濟團體長 포함) - 수시 訪北制度 擴大施行(企業人 방북에도 적용) - 北韓住民接觸 承認有效期間 확대(1년-3년) - 承認處理期間 단축(접촉: 20日→15일, 방북: 30일→20일)
	交易	- 包括承認品目の 지속적 확대(國內市場影響 최소화 범위내) - 委託加工 交易促進을 위한 生産設備의 반출제한 폐지 ① 國內 遊休設備의 無償搬出, 임대허용 ② 1회 승인한도(현행 100만달러)의 기준폐지 * 「南北韓 交易對象物品 및 搬出·搬入承認 절차에 관한 告示」의 關聯條項 개정을 거쳐 시행
	協力 事業	- 投資規模制限 완전 폐지(현행 500-1,000만 달러 규모) - 投資制限 업종의 Negative List화 ① 戰略的으로 技術移轉의 곤란한 분야 · 對外 貿易法上的 戰略物資 相關산업 · 防衛産業에 관한 特別措置法上의 방산물자 相關사업 ② 기타 北韓의 戰力增強에 직접 기여할 수 있는 산업 - 協力事業者 및 協力事業 同時 承認制度 도입 ① 300만 달러 이하의 協力事業 ② 제3국에서의 北韓住民 雇用事業 ③ 南北韓間 當局合意 또는 當局委任을 받은 자 간의 합의사업 * 「南北經濟協力事業處理에 관한 규정」改正(案)審議·의결

자료: 통일부 교류협력국, 2000년.

5) 投資制限業種 중 일부業種을 제외하고는 一般的으로 투자를 허용하는 것을 말함.

6) 조계석, 박용안, 전형진, 전계서, p.164.

南北韓 和解協力과 관련하여 가장 중요한 진전은 2000年 6月 13-15日 개최된 南北頂上會談이다. 이 頂上會談이 기대이상의 성과로 끝남에 따라 南北經濟交流와 각 부문과의 협력은 더욱 活氣를 떨 것으로 展望된다. 이제 南北經濟共同委員會가 가동되면 南北經濟協력이 南北韓 政府當局者間 協議와 협력차원으로 발전하게 된다. 이 共同委를 통하여 經濟活性化를 위한 先決條件인 投資保障協定, 二重課稅防止協定, 分爭調整節次, 清算決濟方式 등 法的 制度的 장치가 마련되면 南北韓 經濟事業은 收益性에 기초하여 큰 폭으로 확대될 것으로 전망된다⁷⁾.

한편 대외적으로는 美國政府가 北韓에 대한 經濟禁止措置를 완화하고 이에 따라 美國民間業界는 對北韓 進出事業에 참여하기 위하여 여러 가지 경로로 탐색하고 있다. 지난 7월 6일 워싱턴에서는 對北經濟制裁緩和 說明會를 개최한 바 있다. 이 說明會에는 農畜產物, 컴퓨터, 重裝備業體 등 80여 업체가 참석, 대북 사업에 깊은 관심을 가지고 있음을 나타냈다⁸⁾.

또한 陸上 運送路의 確保와 관련하여 北韓에서는 원산-온정리(金剛山)간 108km의 철길이 1997年 4월 복원된바 있으며, 지난 9月 18日 京義線의 着工式을 비롯 京原線 등 南北鐵道 復元事業을 추진함에 따라 鐵道運送手段을 통한 南北韓 物資交流도 머지 않아 실현될 전망이다. 이와 같이 政經分離 원칙에 의한 南北韓 經濟交流 활성화 정책은 陸上交通手段의 복원과 함께 南北交流에 새로운 전기를 제공할 것이다.

2) 東北亞 交流 活性化의 環境變化

최근 들어 世界經濟는 WTO를 통한 自由貿易主義 확산과는 달리 지리적으로 인접하고 經濟的으로 상호 依存性이 높은 國家들이 利益을 增進하기 위하여 經濟블록을 형성하는 이른바 地域主義(regionalism)⁹⁾가 深化되고 있다.

이러한 추세에 편승하여 아시아·太平洋地域 國家들에서도 地域經濟 블록화를 위한 계획이 具體化 되고 있다. 아시아 지역에서는 개별 국가 간 自由貿易 協定締結을 통한 지역블록화가 모색되고 있다. 이미 韓國과 日本의 自由貿易協定 체결이 양국 간 현안으로 떠오른 것을 비롯하여 韓·中·日을 잇는 東北亞 自由貿易地帶 구상도 본격적으로 논의되고 있다¹⁰⁾.

7) 전계서, p.165.

8) 한국무역협회, 「주요북한무역지표」, 2000.

9) 地域主義는 協定締結國間의 무역 및 投資障壁 철폐를 통해 역내 貿易·投資 自由化를 실현하고 이를 통해 域內國들의 持續的인 經濟成長과 후생의 極大化를 목표로 하고 있다. 地域主義는 地域經濟統合(Regional Economic Integration)라고도 불리는데, 經濟的 利害關係가 밀접한 일부 특정 國家들이 互惠的인 貿易 및 投資自由化 등의 措置를 상호간에 취하는 것을 일컫는다. 地域主義는 商品交易에서 시작하여 서비스交易, 投資, 生産要素 移動의 自由化 등을 포함하는 포괄적인 經濟統合을 함축하고 있다. 또한 地域主義는 自由化 및 經濟統合의 정도에 따라 經濟統合過程을 自由貿易地帶(Free Trade Area), 關稅同盟(Customs Union), 完全經濟統合(Complete Economic Union) 등의 5段階로 구분하였다. Bela Balassa, *the Theory of Economic Integration*, George & Unwin Ltd., London, 1969.

10) 하명신, “한국-유럽의 컨테이너화물 무역에 있어서 해상과 중국 횡단철도간의 수송물류비 비교에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제29호, 1999. 12.

그런데 이러한 經濟統合이 블록 내 貿易을 促進시키고 世界經濟의 均衡成長을 이끌 수 있을 것으로 評價하고 있으나, 한편으로 이와 같은 地域經濟블록의 형성은 어떠한 형태로든 域內 外國의 貿易, 投資흐름에 影響을 주므로, 이에 대한 精確한 이해는 輸出 의존적 經濟發展을 도모하는 우리 나라의 입장에서는 매우 重要하다. 특히 海運產業은 그 성격상 21世紀에 全世界的으로 擴散되고 있는 地域主義에 상당한 影響을 받을 것으로 판단되기 때문이다¹¹⁾.

한편, 東北亞의 中心에 位置한 우리 나라가 이러한 地域經濟主義의 環境變化에 부응하기 위하여서는 地政學的, 產業的 장점을 살려 東北亞 經濟圈의 物流·生産·經濟를 中心 基地化 하고, 東北亞 經濟圈의 海上·陸上·航空·鐵道運送에 있어 中心 基地化 하는 것이다¹²⁾. 더욱이 南北鐵道가 開通되고 시베리아 橫斷鐵道(Trans-Siberian Railway) 및 中國 橫斷鐵道(Trans-Chinese Railway : TCR)¹³⁾를 이용, 中國의 天津으로부터 출발하여 北京을 통과하고 몽골의 우루무치를 경유하여 TSR로 連結하는 몽골橫斷鐵道(TMGR : Trans-Mongolia Railway), 中國의 大連으로부터 출발하여 滿洲의 하얼빈을 통과하고 TSR로 연

<표2> 년도별 남북한 교역규모 (단위: 천달러)

年度	搬入(北韓→南韓)			搬出(南韓→北韓)			合計		
	件數	品口數	金額	件數	品口數	金額	件數	品口數	金額
'89	66	25	18,655	1	1	69	67	26	18,724
'90	78	23	12,278	4	3	1,188	83	26	13,466
'91	300	44	105,719	23	17	5,547	323	61	111,266
'92	510	76	162,863	62	24	10,563	572	100	173,426
'93	601	67	178,167	97	38	8,425	698	105	186,592
'94	708	73	176,298	267	92	18,249	975	165	194,547
'95	976	105	222,855	1668	174	64,436	2,644	279	287,291
'96	1,475	122	182,400	1908	171	69,639	3,383	293	252,039
'97	1,806	140	193,069	2185	274	115,270	3,991	414	308,339
'98	1,963	136	92,264	2847	380	129,679	4,810	486	221,943
'99	3,089	172	121,604	3421	398	211,832	6,510	525	333,436

자료: 통일부, 「南北交易統計資料」, 1999 및 「南北交易協力動向」, 각 호.

주: '95年 交易實績에는 對北 쌀 지원 2억 3,721만 3,000달러 搬出을 제외한 것임.

- 11) 韓國海洋水産開發院, 「海運與件變化에 대응하는 政策轉換과 經營技法研究」, 1999. 3. pp.4-7.
- 12) 金형인, 백종실, 박용안, 우중균, 「우리나라를 東北亞 國際物流據點으로 育成하기 위한 關稅自由 地域(自由貿易地帶) 설치방안」, 韓國海運學會誌 제29호, 1999. 12. p.82.
- 13) TSR은 우리나라의 輸出入 컨테이너화물이 釜山航을 출발하여 蘇聯의 沿海州에 位置한 보스토치니 항까지 海上을 이용하고 거기에서 시베리아鐵道を 통하여 로테르담 등에 運送되는 형태로서 북유럽과 中東地域을 主要對象으로 하고 있다. 반면에 TCR은 1992年 12月 1日 連運港에서 開通된 것으로서, 이는 유럽 및 中東으로 輸出入되는 컨테이너貨物이 釜山港 또는 仁川港을 出發하여 上海 근처에 위치한 連運港까지 海上으로 運送되고 그 곳에서 鐵道로 最終目的地까지 운송되는 형태이다. TCR은 TSR보다 運送距離가 약 2,000km 短縮되며, 釜山에서 수에즈運河를 통과하여 로테르담까지의 海上運送路 보다는 8,000km 짧다. 河明信, 「韓國-유럽의 컨테이너화물 貿易에 있어서 海上과 中國 橫斷鐵道間의 輸送物流費 比較에 관한 研究」, 「韓國海運學會誌」, 第26號, 1998. 7. p.166.

결하는 滿洲橫斷鐵道(TMR : Trans-Manzuria Railway), 韓半島의 남단으로부터 출발하여 TSR로 連結하는 韓國縱斷鐵道(TKR : Trans Korea Railway)¹⁴⁾ 등의 陸路로 이어지는 大陸間의 陸上運送網이 可視化 될 경우를 대비한 우리 나라의 東北亞 物流中心化 戰略樹立은, 우리 나라 國家經濟 再跳躍의 초석을 마련하고 21世紀 東北亞 物流·生産·貿易·金融의 거점화 역할을 수행하는데 필요불가결의 과제로 부각되고 있다.

2. 南北交流 活性化와 沿岸旅客航路의 重要性

1) 南北交流의 現況

전술한 바와 같이 南北韓 經濟交流은 「1988年 7·7宣言」을 계기로 하여 1989년부터 시작되었으며. 南北韓間 經濟交流은 주로 單純貿易과 委託加工貿易이 주종을 이루고 있다. 1999년까지 南北韓間에 이루어진 交易量은 금액기준으로 총 20억 8,234만 달러에 달했다 (<표2> 참조).

1999年度 貿易規模는 전년도에 비하여 50% 增加한 3억 3,344만 달러에 달하여 南北經濟交流에서 최고치를 기록하였다. 이 해에는 對北交易에서 약 9천만달러의 흑자를 나타냈다. 搬入品目 중에는 農林水産物과 化學工業 生産品이 크게 늘어난 반면, 鐵鋼金屬製品, 電子電氣製品은 줄었다. 搬出品目에서는 纖維類와 化工製品이 늘어났지만, 기계류와 運搬用 機械들은 줄어들었다. 南北韓 交易商品의 구성을 보면, 북한으로부터 搬入되는 品目은 農林水産物, 石油類, 鐵鋼金屬製品 등이며, 품목의 종류도 172개 품목(1999)에 그치고 있다. 북한으로 들어가는 물품은 機械類 및 運搬用 機械類, 鐵鋼金屬製品, 非金屬 鑛物製品, 전자 및 電氣製品, 석유류 등으로 품목 수는 같은 기간에 398품목에 달했다. 이러한 南北韓間 搬出入 物품의 종류를 볼 때, 南北韓의 産業構造와 發展段階를 실감하게 한다¹⁵⁾.

앞으로 南北韓間 經濟交流은 北韓當局의 開放政策의 추구하고 남한의 政經分離原則에 입각한 交流活性化 정책의 지속적인 추진으로 더욱 활성화될 것으로 기대된다. 특히 北韓의 경제가 물자부족에 직면하고 있는 만큼, 기존 南浦工團과 海州地域의 西南海岸 工團開發과 南韓 企業人들의 북한 내 合作事業이 늘어남에 따라, 南北韓 경제는 相互補完的 차원에서 새로운 經協擴大의 전기를 맞이할 것이다.

2) 經濟交流活性化와 沿岸旅客事業의 重要性

南北頂上會談을 계기로 南北經濟協力 사업이 북한 내 현대그룹의 工團開發을 비롯하여 여러 가지 協力事業을 승인한 결과 본격적으로 추진될 전망이며, 가장 우선적으로 추진될 經濟協力事業은 北韓 開城 背後圈에 2,000만평 규모의 대단위 西海岸 公단을 조성하는 일이다. 이 工團이 조성되면, 현재 대구와 경북 그리고 釜山地域에서 生産活動을 하고 있는

14) 朴明燮, “東北アジア의 國際物流における 釜山港”, 「日本海運經濟學會誌」 第32號, 1998. p.152.

15) 조계석, 박용안, 전형진, 전계서, pp. 170-171.

輕工業 業體들이 북한 西海岸 공단에 대규모로 입주할 예정이다¹⁶⁾.

北韓의 공단 조성과정에서 그리고 공단이 조성되어 工團 내 生産活動이 本格化되면, 기존 南北沿岸航路에 추가하여 이 大單位 공단과 南韓의 慶北 大邱地域의 纖維 電子工團과 蔚山·浦港工團을 이어주는 新規航路의 개설은 不可避하며, 이들의 經濟活動과 물류를 원활하게 지원하기 위한 강화/인천/부산/마산/울산/포항-남포/해주/개성(예성강)항로의 개설 可能性이 높게 될 것으로 보인다.

이러한 新規航路의 개설시기는 北韓 西海岸 工團建設과 南韓 企業들의 入住를 전후하여 추진하는 때와 같이 하는 것이 타당할 것이며, 西海岸 工團이 대단위로 개발되고 南韓 企業들이 大規模로 입주하면, 南北人力交流도 상당한 수준에 이를 것이다. 또한 南北和解 무드를 타고 각종 歷史 文化觀光 자원이 풍부한 平壤市内 觀光과 絶景으로 이름난 묘향산 觀光事業이 推進될 경우 수도권에서 인접하고 개성 등 환 황해권에 가장 가까운 江華 또는 仁川에서 海州와 南浦 및 開城(예성강)을 잇는 旅客船 航路가 유망하게 떠오르게 될 것이다.

<표3> 輸送手段別 費用項目別 原價構造比較¹⁷⁾

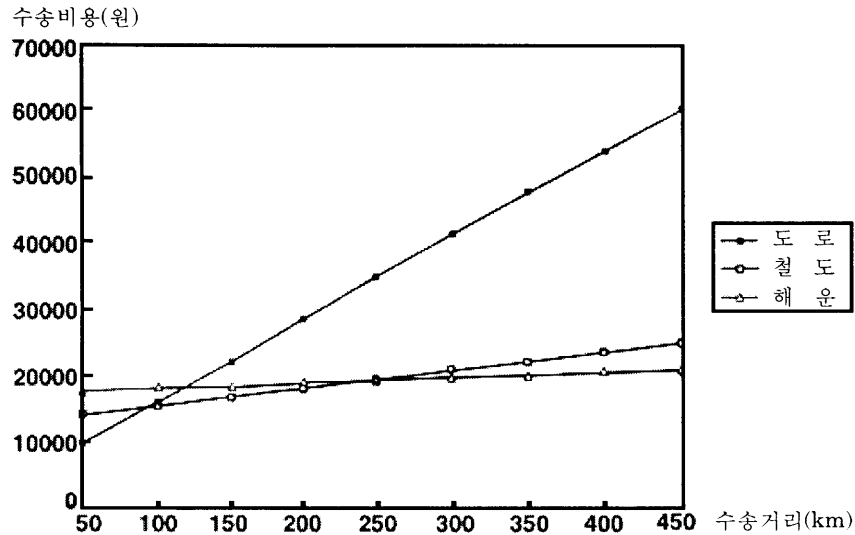
(단위 : 원/km,%)

	鐵 道		道 路		沿岸海送	
	費用	構成費	費用	構成費	費用	構成費
人件費	914.1	8.7	516.0	51.2	6,269.1	27.4
福利厚生費	17.0	0.1	10.0	1.0	119.4	0.5
油類費	1,220.0	11.7	127.5	12.7	2,686.7	11.7
保險料	-	-	80.3	8.0	1,268.7	5.5
減價償却費	1,563.0	14.9	59.5	5.9	4,975.1	21.7
潤滑油費	122.0	1.2	12.8	1.3	268.7	1.2
修繕維持費	2,431.0	23.2	68.4	6.8	2,985.1	13.0
驛運營/區內運營費	1,183.7	11.3	-	-	-	-
列車統制費	437.4	4.2	-	-	-	-
船用品費	-	-	-	-	746.3	3.3
타이어·튜브비	-	-	40.4	4.0	-	-
港費	-	-	-	-	1,492.5	6.5
軌道維持費	1,628.1	15.6	-	-	-	-
一般管理費	951.6	9.1	91.5	9.1	2,081.2	9.1
計	10,467.9	100	1,006.4	100	22,892.8	100.0
圓·●/km	26.2		125.8		7.2	

자료 : 진형인, 조찬혁, 「統一에 對備한 海運港灣 政策構想」, 海洋水產開發院, 1994. 12. p.50.

16) 전계서, p.182.

17) 輸送手段은 도로의 경우 8톤 트럭, 鐵道는 20-25량의 3,000마력 이상의 貨車, 그리고 沿岸海送의 경우는 2천G/T 船舶을 기준하였다. 표에서 종합한 沿岸輸送船의 톤당원가는 톤·km당 7.2원으로 타 輸送手段에 비해 가장 낮음을 알 수 있다. 자세한 것은 진형인, 조찬혁, 전계서, pp.48-55를 참조 망.



<그림 1> 남북교역시 運送距離에 따른 輸送手段別 競爭力 現況
 자료 : 진형인, 조찬혁, 前掲書, p.55.

이 경우 觀光商品과 해운 및 道路運送을 연결하는 一貫運送方式이 결합된 패키지 觀光商品이 적절할 것으로 보인다. 또한 북한에서 南韓觀光客들의 自動車 반입을 허용할 경우에는 거리가 가장 가까운 江華北方航路를 中心으로 약 30분 이내면 開城의 예성강 또는 나진포에 닿을 수 있는 車渡船의 취항도 전망이 매우 밝다고 할 수 있을 것이다. 그러나 이를 위하여서는 범 정부 차원의 충분한 港灣施設 보완도 따라야 하는 問題點이 있다.

한편 東海圈 北韓地域에서는 현대그룹과 金剛山 및 통천지역 일대를 金剛山 特別經濟地區로 지정하기로 이미 합의하였으며, 이 합의에 따라 金剛山 지역에 尖端技術研究開發團地(가칭 금강산밸리)를 비롯하여 세계적인 貿易, 金融, 觀光, 文化, 藝術의 도시로 개발하고 통천에는 3만 평 규모의 輕工業團地를 개발하게 된다.

이 경우 南北經濟交流는 物資交流와 함께 人的 교류도 크게 확대될 것이므로 타 運送手段에 비해 輸送費用이 가장 낮은(<표3> 및 <그림1> 참조) 沿岸旅客事業의 중심적 역할이 기대된다¹⁸⁾.

3. 東北亞交流 活性化와 沿岸旅客航路의 重要性

동북아시아란 韓·中·日 3국에 러시아 極東地域을 병합하여 일반적으로 동북아시아 지역이라고 하지만, 中國의 경우는 구 滿洲인 東北三省(遼寧省·吉林省·黑龍江省)만 포함한다. 이 지역은 면적적으로는 아시아 전체면적의 2할에 해당하는 828만km², 人口는 1할

18) 沿岸海運 部門은 輸送距離가 長距離이고 大量貨物일수록 他 運送手段에 비해 가장 낮은 費用構造를 갖추고 있어 競爭力이 가장 높은 것으로 評價된다.

<표4> 동북아시아 5개국의 貿易行列¹⁹⁾

(단위: 백만달러)

輸出	輸入								
	韓國	日本	中國	蘇聯러시아	北韓	東北아시아	全世界	N/W(%)	
韓國	1985		4,543	0	0	0	4,543	30,283	15.0
	1990		12,638	549	519	1	13,707	65,015	21.1
	1994		13,523	6,203	962	18	20,706	96,013	21.6
日本	1985	7,090		12,477	2,751	247	22,565	175,595	12.8
	1990	17,450		6,129	2,563	176	26,318	287,581	9.2
	1994	24,359		18,682	1,167	171	44,379	395,600	11.2
中國	1985	354	6,123		1,054	239	7,770	27,559	28.2
	1990	1,260	9,011		2,239	358	12,868	62,091	20.7
	1994	4,402	21,573		1,581	425	27,981	121,038	23.1
蘇聯.러시아	1985	0	1,275	938		778	2,985	86,929	3.4
	1990	333	3,114	1,926		1,516	6,889	103,911	6.6
	1994	370	2,245	2,834		51	5,500	63,243	8.7
東北아시아 各國	1985	7,444	12,102	13,632	4,228	1,264	38,670	321,537	12.0
	1990	19,054	25,063	8,716	6,368	2,051	61,252	520,558	11.8
	1994	29,290	37,663	27,918	3,750	665	99,286	676,733	14.7
北韓	1985	0	161	223	423		807	1,171	68.9
	1990	11	300	112	1,047		1,470	1,960	75.0
	1994	159	322	199	40		720	839	85.8
全世界	1985	31,136	127,513	38,548	79,887	1,770	278,854		
	1990	69,844	235,368	48,014	120,964	2,760	476,950		
	1994	102,348	274,741	115,693	38,650	1,269	532,701		
N/W(%)	1985	23.9	9.4	35.4	5.3	71.4	13.9		
	1990	27.3	10.6	18.1	5.3	74.3	12.8		
	1994	28.6	13.7	24.1	9.7	52.4	18.6		

자료: 최신태, "東北아시아 經濟圈과 北韓經濟", 「比較經濟研究」 제4호, 1996, p. 305.

을 약간 넘는 3.5억 명을 가지고 있다²⁰⁾. 南北韓·日本·中國·러시아 등 東北 아시아지역 5개국의 貿易흐름을 보면 <표4>와 같다.

<표4>에서 보는 바와 같이 국별 격차가 현저한데 이는 經濟의 均衡發展 전략에서 不均 衡發展 전략이 이 지역의 開發初期段階에 적합하고 있음을 의미한다. 또한 東北亞地域 5개 국의 全世界에 대한 輸出額은 6,767억 달러, 輸入額은 5,327억 달러이다. 동북아시아 5개 국이 전세계에 대해 기록한 貿易黑字는 거의가 日本의 대규모 貿易黑字에 기인한 것이다.

東北 5개국간의 총 貿易量은 1985년에는 400억 달러 가까운 수준이었지만, 1994년에는 약 1,000억 달러정도의 규모로 증대하였다. 동북아시아 5개국의 全世界에 대한 輸出入 중 에서 域內貿易이 접하는 비율은, 輸出의 경우 1990년에 11.8% 뿐이었지만 1994년에는

19) 全世界의 輸出을 제외하고 각 수치는 F.O.B. 기준이며 蘇聯·러시아의 항목에서 1990年 이전은 蘇聯, 1994年은 러시아를 대상으로 한다. 各國의 무역통계에 의거해서 작성, 韓國·北韓의 全世界에 대한 輸出·輸入額은 統·院(1992)과 大韓貿易振興公社(1995)의 추정치이며, 南北間의 교역은 通關基準值로서 統·院 「月刊南北交流協議動向」에 의거한다.

20) 朴明燮, 전제서, p.148.

14.7%로, 輸入의 경우도 1990년에 13.9%였지만 1994년에는 18.6%로 증대해 왔으며, 최근에는 域內貿易이 비교적 빠른 속도로 증가를 보이고 있다.

이러한 동북아시아 5개국의 域內貿易은 南北經協이 본격화되고 南北縱斷鐵道 등이 현실화될 경우 더욱 증대될 것이며 이는 南韓의 海運業界에 새로운 市場領域을 의미한다. 즉, 北韓經濟가 대외 지향적인 輸出主導形 經濟發展戰略을 채택할 경우, 輸出入 물동량이 늘어남에 따라 釜山 및 光陽 또는 仁川港을 중심으로 東北亞의 人的·物的 交流는 예상보다 훨씬 바람직하게 변화될 수 있을 것이다.

南北韓을 중심으로 동북아시아 3개국간의 人的·物的 교류의 급증과 이에 필요한 교통 인프라의 확충이 필요한데, 道路와 鐵道施設이 열악한 가까운 장래에는 저비용의 海上을 이용한 人的·物的 交流의 活性化가 不可避하다. 또한 현재 北韓의 港灣施設과 荷役裝備가 열악하기 때문에 北韓의 늘어나는 輸出入物量은 자체처리가 어렵다.

輸出入 물동량을 자체적으로 처리를 하려면 北韓 港灣의 現代化가 우선적으로 이루어져야 하는데 港灣開發事業이 완료될 때까지는 開發資金의 확보도 용이하지 않겠지만, 資金이 확보된다고 해도 건설하는데 상당한 기간이 요구되기 때문이다. 따라서 長期的으로 北韓의 主要 輸出入貨物은 北韓의 港灣條件上 대형선이 기항하기에는 地理的, 商業的으로 不適合하므로 釜山, 光陽, 仁川港을 중심으로 컨테이너 피더선 등의 貨物船과 카훼리 旅客航路의 중요성이 부각될 것이며, 이러한 南北沿岸 海上輸送網을 토대로 東北亞 交流活性化가 더욱 증대될 것이다²¹⁾.

Ⅲ. 南北和解時代의 旅客航路의 活性化展望

2000년 6월 15일에 있었던 南北頂上會談을 계기로 南北和解와 협력시대가 급속하게 전개되고 있다. 南北協力の 범위는 정치, 경제, 사회, 문화의 전분야에 걸쳐서 앞으로 계속하여 빠르게 진행될 것이 예상된다. 이러한 새로운 南北의 和解와 協力は 필연적으로 南北間의 人的·物的 交流를 활성화하게 될 것이고, 이러한 교류에 필연적으로 수반되는 交通手段의 새로운 개발이 필수적인 과제가 된다. 필요한 交通手段은 海運航路뿐만 아니라, 鐵道, 航空, 公路 등 모든 交通分野에 걸쳐게 된다.

새로운 南北和解와 協力時代에 제기되는 旅客航路는 크게 두 분야로 나누어 생각할 수 있을 것이다. 그 하나는 南北間에 인적·물적교류가 활성화될 때 이들을 효율적으로 運送할 수 있는 南北韓間을 연결하는 旅客航路의 개설과 운영이 될 것이다.

다른 하나는 南北關係가 緊張狀態를 지속할 때 군사상 保安上의 이유로 항로의 개설이 통제되었던 休戰線 인접지역에 대한 새로운 항로의 개설이다. 새로운 南北和解와 協力體制하에서도 休戰線은 여전히 존재할 것이고, 休戰線을 중심으로 한 南北間의 군사적인 緊

21) 조계석, 박용안, 전형진, 전계서, pp.175-178.

張狀態는 당분간 지속될 것이다. 그러나 그 정도는 많이 완화될 것이 확실하며, 또 완화되지 않으면 안된다. 그렇게 될 경우 군사상, 보안상의 이유로 항로개설을 통제하고 제한하였던 해역에 새로운 航路를 개설하는 것은 바람직할뿐만 아니라 남북간의 理解와 協力을 증진하는데도 많은 도움을 줄 것이다.

이러한 해역으로서 일단 고려의 대상이 되는 해역은 東海岸과 西海岸의 休戰線 인근해역이다. 그러나 東海岸의 해역은 지리적인 조건으로 인하여 당장 꼭 개설해야 할만한 항로가 없다. 西海岸의 해역 중에서 백령도 및 연평도 관련항로는 이미 개설되어 운영 중이므로 특별한 문제가 없다. 그러나 江華島 북방 임진강 하구를 사이에 둔 해역은 휴전선이 너무 인접하여 住民交通의 필요성이 절실하였음에도 불구하고 항로의 개설이 통제되었던 해역이다. 이 해역에 航路를 개설할 경우 강화도와 바로 건너편에 있는 김포군을 최단거리로 연결하는 航路가 되므로 住民交通의 편의를 획기적으로 증진할 수 있을 뿐만아니라 주변의 경관과 북한을 육안으로 관찰할 수 있는 이점 등이 있어 觀光航路로도 각광을 받을 수 있을 것으로 사료된다.

參 考 文 獻

- 1) 朴明燮, “東北アジア의 國際物流における 釜山港”, 『日本海運經濟學會誌』, 第32號, 1998년.
- 2) 勝原 光治郎, “フェリー航路の國內物流ネットワーク分析”, 『日本海運經濟學會誌』, 第32號, 1998년.
- 3) 안기명, 이기환, “沿岸旅客船 業體의 財務狀態와 經營成果分析”, 『韓國海運學會誌』, 제28호, 1999년, 6월.
- 4) 野間恒, “日本の國內海上物流考察”, 『日本海運經濟學會誌』, 第32號, 1998년.
- 5) 오세영, “2000년대 海運의 새로운 展望”, 『韓國海運學會誌』, 제18호, 1994년, 8월.
- 6) 日本旅客船協會, 『旅客船·カーフェリー運航管理必携』, 成山堂, 1976년.
- 7) _____, 『全國フェリー旅客船ガイド』, 1997년, 6월.
- 8) 조성철, 최경식, 권해규, “世界 크루즈선 産業의 動向과 市場展望”, 『大韓造船學會誌』, 제37권 제3호, 2000년, 9월, pp. 5-19.
- 9) 진형인, 백종실, 박용안, 우종균, “우리 나라를 東北亞 國際物流 거점으로 육성하기 위한 關稅自由地域(自由貿易地帶) 設置方案”, 『韓國海運學會誌』, 제29호, 1999년, 12월.
- 10) 진형인, 조찬철, 『統一에 대비한 海運港灣 政策構想』, 海洋水産開發院, 1994년, 12월.
- 11) 최신림, “동북아시아經濟圈과 北韓經濟”, 『比較經濟研究』, 제4호, 1996년.
- 12) 최재수, 안기명, 이태우, 이기환, 『沿岸旅客船業體 經營評價基準 제시와 經營效率化 誘導方案』, 韓國海洋大學校附設 海運研究所, 1998년 9월.
- 13) 統一部, 『南北統計資料』, 1999년. 26) _____, 『南北交易協力動向』, 각 호.
- 14) 하명신, “한국-유럽의 컨테이너화물 貿易에 있어서 海上과 중국횡단철도간의 輸送物流費 比較에 관한 연구”, 『韓國海運學會誌』, 제26호, 1998년, 7월.
- 15) 海運産業研究院, 『沿岸旅客船의 運航環境變化와 運營體制 改善方案』, 1991년.
- 16) 韓國海洋水産開發院, 『沿岸海運의 當面課題와 21世紀 發展戰略』, 2000년, 9월.

- 17) _____, 『海運與件變化에 대응하는 政策轉換과 經營技法 研究』, 1999년, 3월.
- 18) _____, 『海洋水産情報』, 1997년.
- 19) 韓國海運組合, 『月別 旅客輸送實積』, 1995년, 1월-2000년, 6월.
- 20) _____, 『內航旅客船 및 業體現況』, 각 년도.

