

[Field Note]

## A Study on the Exchange Cooperation of Circulation ·

## Distribution between South and North Korea.

## 남북한 유통·물류 교류협력에 관한 연구

Ryu, Tae-Hui(류태희)\*, Lee, Sang-Youn(이상윤)\*\*

## Abstract

It remains that South and North Korea are the most conflict ridden region of the world and at high risk of military collision despite the appropriateness and necessity of unification between South and North Korea. Meanwhile, our government has pushed ahead with exchange between the two countries in many different fields to defuse this conflict and tension. But, these efforts have made it less meaningful as South-North relations are strained again. This can be because temporary recovery of political relation didn't proceed to system improvement and economic cooperation.

This study on exchange cooperation of circulation · distribution between South and North Korea begins with expectation that this study will be based on realizing free circulation · distribution for the unification and making an economic bloc through exchange cooperation of circulation · distribution. To expand economy exchange and cooperation between the two nations, the field of circulation · distribution should be developed. On the basis of this discussion, this study suggests that cooperation relation and the mood of reconciliation created by political declaration are institutionalized in the national consensus and exchange should be expanded in the economic field as well as political field.

Keywords : Seamless distribution and logistics, Veins of economic activity, National consensus, Institutionalization, unification between South and North Korea

## 국문초록

한민족으로서 남북한이 통일을 해야 한다는 당위성에도 불구하고 남북한은 지구상에서 가장 갈등이 심하고 군사적 충돌의 위험이 높은 관계로 남아 있다. 물론 그동안 우리정부는 이러한 갈등과 긴장관계를 해소하기 위해 다양한 방면에서 북한과의 교류를 추진해 왔지만, 최근 남북관계가 다시 경색국면에 들어서면서 이러한 노력들은 그 의미가 퇴색해 가고 있다. 이는 정치관계의 일시적 회복이 제도 개선과 경제협력으로 나아가지 못한데 기인한다고 할 수 있다.

남북한 유통·물류 교류협력에 관한 본 연구는 남북통일을 위한 교류협력에서의 “막힘없는 유통·물류”를 실현하여 유통·물류 교류협력을 통한 하나의 경제권을 형성해가는 기초가 될 것이라는 기대에 의한 것이다. 다시 말해서 남북한의 경제교류와 협력이 확대되기 위해서는 경제활동의 핏줄에 해당하는 유통·물류분야의 발전이 있어야 가능하기 때문이다. 이에 본 연구는 정치적 선언에 의해 조성된 협력관계와 화해분위기를 국민적 합의 속에 제도화하고, 정치분야외 특히 경제 분야에서 교류를 확대해야 한다고 본다.

주제어: 막힘없는 유통·물류, 경제활동의 핏줄, 국민적 합의, 제도화, 남북한 통일

## I. 서론

## 1. 연구의 배경 및 필요성

유통은 화폐나 물품 따위가 세상에서 널리 쓰임을 의미하고 있으며, 상품 따위가 생산자에서 소비자 및 수요자에 도달하기까지 여러 단계에서 교환되고 분배되는 활동을 정의하는 것으로 인간이 살아가는데 있어 필요한 재화와 서비스를 생산하고 교환하는 필수적인 것이라 할 수 있다. 다시 말해, 유통은 생산과 소비 사이에 발생하는 시간과 장소의 간격을 좁혀 주는 동시에 품질이나 성능 또는 수량상의 변화가 없도록 수요와 공급을 원활히 조절함으로써 생산자와 소비자를 함께 보호하는 역할을 수행하고 있는 것이다.

물류는 경제활동을 지원 내지 뒷받침하고, 나아가 하나의 독립적인 산업으로서 부가가치와 고용을 창출하는 기능을 담당한다.

이에 남북한 유통·물류체계의 통합 역시 남북한 교역의 효과적 지원과 한반도 유통·물류산업의 발전이라는 두 가지 목적을 달성하기 위하여 다음과 같이 유통·물류 교류협력에 대하여 연구 필요성에 대한 몇 가지 예를 들어 보았다.

첫째, 남북한 교역의 확대에 따라 유발되는 물류수요의 증가에 능동적으로 대응해야 할 필요성이 증대되고 있다. 남북교역은 1990년대 이후 지속적인 증가세를 나타내고 있다. 즉, 1990년 135만 달러에 불과하던 남북교역은 2007년에 17억 9,790만 달러로 그동안 연평균 52.7%의 높은 증가세를 나타냈다. 그 결과 남한은 북한의 제2의 교역상대국이 되었다. 특히 대표적인 남북 경제 협력사업인 개성공단 제1단계 사업이 완료 운영되고 있으며, 제2단계와 제3단계 사업의 경우 제1단계에 비해 건설자재, 원자재 및 수출입 화물이 10배 이상으로 대폭 증가할 것으로 예상된다. 남북한 여객의 왕래도 급속한 증가세를 보이고 있다. 남북한 왕래 인원은 금강산 관광객을 제외하고도 2007년 기준 약 16만 명으로 1990년 말

\* Korea Institute for National Unification, Korea. Tel: +82-10-8847-5326  
E-mail: ggubook@hanmail.net

\*\* Corresponding author. Professor, Department of Business Management, Sejong University, Korea. Tel: +82-010-8206-5411.  
E-mail: rmi21lee@hanmail.net

5,000명 내외에 비하여 30배 가까이 증가하였다. 북한은 관광객 유치에도 적극 노력하고 있는바, 조선민주주의인민공화국 합작법(1984), 조선민주주의공화국 합법법(1984) 및 자유경제구역지대 관광규정(1996) 등에서 합작·합영 사업의 대상 분야로 관광 부분을 포함시켰다. 특히 관광이 외화획득에 크게 기여하고 있음을 인식하고 이를 통한 지역경제 활성화, 자연보호, 균등한 분배의 추구 등을 명시한 국가관광 실행계획을 수립 시행함으로써(1994) 관광객 유치를 위해 본격적으로 노력하기 시작하였다. 이 계획에서는 관광지구 개발, 기반시설 확충, 인력양성, 관련 법규 제정, 시장 다변화 및 신규 관광상품 개발 등 관광 진흥을 위한 세부시책이 추진되고 있다.

둘째, 한반도의 동북아 물류중심 국가 전략을 뒷받침하고 국내 유통·물류산업의 발전을 위해서도 남북한 유통·물류체계의 통합이 요구된다. 한반도는 동북아경제권의 중심에 위치하고 있어 우수한 연계성을 갖고 있는바, 이러한 입지적 이점을 강화하기 위해서는 남북한 유통·물류체계의 통합이 전제되어야 한다. 특히 한반도 철도 및 도로를 통한 러시아, 중국 및 유럽과의 연결을 위해서는 남북한 물류(교통)통합이 요구된다. 또한 중장기적으로 남북한 통일에 대비하는 측면에서도 유통·물류(교통)체계의 통합은 필요하다. 남북한 경제적 통합은 효율적인 남북한 유통·물류체계의 구축이 전제되어야 하는바, 통일 이후의 유통·물류 수요에 미리 대응함으로써 막대한 통일 비용 부담의 경감을 도모할 수 있을 것이다. 최근 한반도를 둘러싼 물류(교통) 환경도 급박하게 변화하고 있어 남북한 물류관련 정책의 조율 및 공동 대응이 요구되고 있다. 한·중·일 3개국은 물류장관회의를 정례적으로 개최하고 공동 실천과제를 선정하여 추진하고 있다. 동북아 물류체계의 효율화를 위한 이와 같은 노력은 한반도의 물류체계 통합을 통하여 촉진될 수 있을 것이다. 이러한 동북아지역의 물류효율화를 위한 공동 노력과는 별도로 각국은 북한 물류산업의 선점을 위한 경쟁을 전개하고 있다. 중국은 최근 나진항에 대해 50년간 개발, 사용권을 갖는 공동개발 프로젝트에 참여하는 등 사회간접자본 투자를 통해 북한에 대한 경제적 영향력 증대를 도모하고 있다. 특히, 중국은 “동북변강 역사와 현상계열 연구공정(약칭 동북공정)”사업 등을 통해 한반도를 자신의 영향권으로 편입시키는 노력을 경주하고 있다. 이러한 중국의 북한에 대한 영향력 강화는 남북 통일과정에도 부정적인 영향을 미칠 수 있을 것으로 판단된다. 러시아 역시 북한 나진항과 시베리아횡단철도(Trans Siberian Railway : TSR)의 연계를 위한 시설 투자를 추진하고 있다. 이와 같은 동북아 주변국들의 북한 물류시설에 대한 관심은 역내 물류체계의 네트워크 강화에 도움이 되는 측면도 있을 것이다. 그러나 이는 북한 물류산업에서 남한을 소외시키는 결과를 초래함으로써 남북 물류체계의 효율화를 저해할 우려가 있다. 따라서 남한의 북한 물류산업에 대한 시장지배력 확보의 측면에서도 북한 물류시설에 대한 투자 및 물류체계통합 방안의 마련은 중요한 과제가 된다. 한반도의 물류체계를 효율적으로 구축하기 위해서는 남북한 항만, 도로, 철도 및 공항시설의 확보와 운영체계의 표준화가 선행되어야 한다. 또한 남북한 물류시스템 전반의 통합적인 디자인과 시설확충 계획 및 활용방안의 마련이 필요하다. 그런데 남북한 물류체계의 구축은 남북한 간 물적 교류 차원을 넘어 유엔 아시아·태평양 경제사회위원회(United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific : UNESCAP)가 구상하고 있는 아시아횡단철도(Trans Asia Railway : TAR) 등 향후 아시아와 태평양 및 유럽지역의 물류체계를 포괄하는 거시적인 사업으로 추진되어야 한다. 특

히 한반도중단철도(Trans Korea Railway : TKR)의 구축은 남북한을 유라시아 대륙과 육상으로 연결시키는 사업으로서의 상징성이 있을 뿐만 아니라, 글로벌 교역 측면에서 중요한 기능을 수행하게 될 것이다. 이와 더불어 세계경제환경의 변화에 의해 새롭게 재편되고 있는 국제물류네트워크의 구축에 전략적으로 대응함으로써 동북아지역의 물류주도권을 획득하는 물류 전략 및 정책을 수립·추진할 필요가 있다. 이를 위하여 대륙과 해양의 연계지역으로서 한반도의 지정학적인 이점을 충분히 활용할 수 있도록 종합적이고 입체적인 남북한 통합 물류체계의 기반구축과 활용방안이 마련되어야 할 것이다.

## 2. 연구의 목적

본 연구의 주요 목적은 다음과 같다. 첫째, 향후 남북한 간 교역 및 협력 사업에 수반되는 물동량 증가에 능동적으로 대처하기 위한 것이다. 남북한 간의 교역은 꾸준히 증가되어 왔으며 향후 남북협력 사업 확대의 기본적인 토대가 형성되고 있다. 북한도 경제난 타개를 위하여 남북한 교류협력의 필요성을 절감하고 있는 것으로 판단된다. 따라서 핵문제의 해결 등 남북한 교류협력의 여건이 개선되면 상호 인적, 물적 교류가 급격하게 증가될 가능성이 있다. 본 연구를 통하여 남북한 교류협력 수요 증가에 부응한 유통·물류체계의 확충방안이 제시되길 기대한다. 둘째, 남북한 유통·물류체계의 통합을 통하여 한반도의 동북아 물류중심국가 전략 추진에 기여하기 위한 것이다. 동북아 물류중심화 전략을 효과적으로 추진하기 위해서는 남북한 유통·물류체계의 통합이 전제되어야 한다. 남북한 물류체계의 단계적 통합운영 방안의 제시로 동북아 물류중심국가화 전략 추진에 기여할 수 있을 것으로 판단된다. 셋째, 중장기적으로 남북한의 통합에 따른 유통·물류체계 연계에 대비하기 위한 것이다. 남북한은 경제적 통합의 단계를 거쳐 정치적 통합으로 발전하게 될 것으로 예상된다. 그런데 남북한 통합 이전 단계에서 남북 유통·물류체계 연결 및 통합에 대비한 정책방안을 제시함으로써 통합 초기의 혼란과 시행착오를 최소화할 수 있을 뿐만 아니라, 효율적인 한반도 통합 유통·물류망 구축도 가능하게 될 것으로 기대된다. 넷째, 최근 동북아 지역 국가들의 북한 내 물류 인프라 선점 경쟁에 대비를 위한 것이다. 최근 중국 및 러시아는 북한 물류인프라를 선점하여 동북아의 주요 물류거점을 확보하고자 경쟁하고 있는 양상이다. 이러한 북한 내 물류 인프라 선점 경쟁에서 낙오될 경우 한반도 통합 물류망의 구축은 주변국의 이해관계에 의하여 좌우될 수밖에 없을 것이다. 따라서 본 연구에서는 남북한 공동이익을 극대화하는 관점에서 남북한 유통 부분 및 물류 인프라의 연계 및 확충방안을 모색함으로써 한반도 물류체계를 효율화함과 아울러 남북한이 동북아 물류체계의 중심적 역할을 수행할 수 있는 계기를 조성하고자 한다.

## 3. 북한의 경제발전노선과 성과

북한의 경제발전노선을 보면 자립적 민족경제론에 입각하여 자급자족적 경제건설을 위해 노력해 왔다. 급속한 생산증대를 위하여 물자와 노동력을 계속적으로 강제 동원하는 방식을 써왔다. 이러한 발전방식의 특징은 노동력, 원료, 연료의 만성적 부족, 그리고 철도운수의 과부하등의 원인이 되어왔다. 이러한 애로를 해결하는 것이 북한경제 전 역사에서 핵심적 정책과제인 것이다.

자립적 민족경제노선은 민족적 독립의 공고화와 정치적 자주권

의 실현이라는 정치적 목적에는 다소간 효율적일지 모르지만, 경제적 측면에서 매우 비효율적이고 낭비적이며, 궁극적으로 경제성장의 정체와 1990년대 경제 붕괴를 초래한 원인 되었다. 북한의 자립적 민족경제노선은 대체로 다음과 같이 요약될 수 있다. 첫째, 북한의 자립적 민족경제노선은 자급자족노선으로 국민경제에 필요한 모든 자원을 국내에서 조달하고 국내기술에 의해 자체 생산하는 전략이다. 둘째, 북한은 ‘중공업 우선발전, 경공업·농업 동시발전’을 주장해 왔지만 실제로는 중공업 최우선주의를 견지해 왔다. 경제가 자급자족 기반을 갖추기 위해서는 석탄공업과 전기공업 등 에너지공업, 기계제작공업, 화학공업 등 중공업에 대한 집중투자가 필요했다. 그런데 기초 중공업을 필요한 만큼 발전시키는 데 엄청난 재원이 투입되어야 했기 때문에, 중앙정부는 중공업에는 우선적으로 대대적으로 투자 했으나, 경공업과 농업에 대한 투자는 가급적 회피했다. 북한은 군(郡)단위 자급자족정책을 강조하면서, 경공업과 농업에 대한 투자를 군(郡)단위의 영세한 지방정부로 떠넘겼다. 셋째, 북한은 경제에서 자립을 매우 강조했지만, 고급설비와 기술, 그리고 석유와 같은 에너지를 외부의 수입에 의존할 수밖에 없었다. 이러한 것들을 수입하기 위해서는 외환이 필요했으나, 북한은 세계시장에서 경쟁력 있는 상품을 생산할 능력이 없었다. 따라서 북한의 무역수지는 거의 항상 수입초과로 적자를 보여 주었다. 또한, 북한은 경제성장속도를 가속화시키기 위해서, 과도한 목표를 세워놓고 당과 국가기구를 통해 기업과 노동자들을 총동원하는 방식을 사용해 왔다. 김일성은 “사회주의에서는 노동자의 혁명적 열의 때문에 경제가 급속도로 성장 한다” 또는 “긴박한 국제정세에 대응하기 위해서는 급속한 생산증대가 필요하다”는 등의 논리를 내세웠다. 이러한 북한경제의 주요한 특징은 만성적 물자부족이었다. 우선 생산목표가 너무 과도했기 때문에 생산목표에 비해 생산요소가 턱없이 부족할 수밖에 없었다. 특히 저급기술과 비효율로 인해 생산요소가 필요이상으로 과다하게 사용되어 부족현상이 심화되었다. 높은 생산목표와 비효율에 따른 자재수요의 증가는 수송 수요의 증대를 초래했으며, 이는 북한의 운수부문에서 고질화된 적체현상의 중요요인으로 작용했다. 이러한 만성적 물자부족 해소를 위해서 북한당국은 끊임없이 노력동원을 일으키는 한편, 공업의 원료와 자재를 생산하는 석탄공업, 금속공업, 전력공업과 철도운수 등과 같은 “선행부문”에 힘을 집중해왔다. 그러나 경제가 성장함에 따라 추가로 동원할 수 있는 노동력과 원자재가 점점 고갈되었다. 그 결과 지속적인 노동력운동에도 불구하고 경제성장의 속도는 1960년대 후반 이후 감소추세에서 벗어나지 못하게 되었다. 북한은 1970년대 후반부터 “인민경제의 과학화와 현대화”를 내세우면서, 기술 및 경영혁신을 위한 노력을 지속해 왔으나, 이 같은 노력은 이데올로기적 경직성과 대외경제관계에서의 소극성 때문에 거의 성과를 내지 못하였다.

북한 경제의 현실은 남북한 경제권에도 영향을 미치고 있다. 남북한 이념적 대결구도 속에 남한은 중국 및 러시아 등 대륙과 연계되는 기회를 상실했다. 이로 말미암아 남한은 유라시아 대륙으로 나가는 길목에 위치하면서도 대륙과는 단절된 경제권을 형성해 왔다. 1990년대 이후 구소련의 붕괴와 중국의 개혁·개방이 가속화 되면서 남한은 러시아와 중국과의 경제교류를 확대해오고 있지만, 북한과는 여전히 “불편한 관계”를 유지하고 있다. 한민족으로서 남북한이 통일을 해야 한다는 당위성에도 불구하고 남북한은 지구상에서 가장 갈등이 심하고 군사적 충돌의 위험이 높은 관계로 남아 있는 것이다. 물론 그동안 우리정부는 이러한 갈등과 긴장관계를 해소하기 위해 다양한 방면에서 북한과의 교류를 추진해

왔다. 지난 1972년 「7·4 남북한 공동성명」을 통해 남북한 당국이 최초로 공식적인 교류를 시작한 이래 2000년 「남북공동선언문」, 2007년 「남북관계 발전과 평화번영을 위한선언」 등 다각도로 교류가 이루어지고 있으나 최근 남북관계가 다시 경색국면에 들어서면서 이러한 노력들은 그 의미가 퇴색해 가고 있다. 이는 정치관계의 일시적 회복이 제도 개선과 경제협력으로 나아가지 못한다기 때문이다.

남북한 관계는 “살아있는 생물”과 같이 항상 그 모습이 변해왔고, 그 속에서 갈등과 협력의 징검다리를 건너왔다. 따라서 남북관계를 개선하고 발전시키기 위해서는 정치적 선언에 의해 조성된 협력관계와 화해분위기를 국민적 합의 속에 제도화하고, 정치분야 외 특히 경제 분야에서 교류를 확대해야 한다고 본다. 최근 북한 김정일 국방위원장의 셋째 아들 김정은이 제3차 당대표자회에서 후계자로 공식 등장했다. 이에 따라 북한 후계체계의 경제정책의 방향을 점치는 논의가 활발하다. 구체적으로 후계체계가 전향적인 새로운 개혁개방 정책을 제시할 지 여부가 쟁점으로 부상하고 있다. 올해 김정일의 2차례 중국 방문 이후 이른바 “중국식 개혁개방”에 적지 않은 관심을 쏟고 있는 듯하다. 이명박 대통령은 G20 관련 인터뷰에서 “북한이 최근 3대 세습을 했는데 그런 것을 계기로 중국 모델로 개방해야 한다고 본다”고 말했다. 여기서 “개방”이라는 말을 쓰는 것 보다 중국을 배워야 한다고 말하고 싶다고 했다. 북한이 어떤 정책선택을 할지에 대해서는 불투명해 보이지만 앞으로 “개혁·개방” 쪽으로 갈지 예전처럼 고립경제 쪽으로 갈지 아직까지 새로운 정책변화는 가시화되지 않고 있다. 앞으로의 정책변화에 따라 현재의 남북한 유통·물류의 변화가 예상 된다고 볼 수 있는 것이다

## II. 북한의 유통구조

### 1. 북한의 유통

#### 1.1. 북한 유통의 개념

북한은 유통을 생산적 및 소비적 목적을 위하여 생산자로부터 소비자에게 넘어가는 노동생산물의 운동이라고 정의 하고 있다. 이는 생산에 선행하는 생산요소의 구입단계와 생산이 진행된 후에 이루어지는 생산물의 판매단계를 포함 한 것으로 유통형태는 국영기업소에서 생산된 생산재와 소비재의 유통과 협동단체나 개인이 생산한 재화의 유통으로 구분할 수 있다

북한의 유통은 가격이라는 매개 변수에 의한 시장경제 원리에 의해 이루어지는 자본주의 사회의 유통이 아니라, 국가의 유통계획에 의해 생산된 재화를 국가 유통망을 통해 계획적으로 분배하는 것으로 볼 수 있다. 그러나 2010년 7·1조치이후 국영기업이 생산된 제품일부를 시장을 통해 유통할 수 있게 됨으로서 유통의 범위가 확대 되었다.

#### 1.2. 북한 유통구조와 상품유통 현황

과거 북한은 상업을 “인민들에 대한 공급사업”으로 규정, 국가의 중앙집권적 공급계획에 의해 실행되는 배급기준에 따라 주민들에게 생필품을 공급하는 사업, 수요조절 및 평균분배의 기능을 수행하는 공급사업, 으로 상품의 생산·판매·유통을 분리 운영해 왔으며, 소유형태에 따라 국영사업, 협동단체사업, 종합시장사업으로 구분 하고 있다. 국영사업은 국가적 소유로 상품유통에서 거의 대



비중을 감안 한다면 7·1조치에 따른 실질소득의 감소폭은 생활비의 상대적 가격 하락폭보다 더욱 큰 것이며, 시장가격의 지속적인 상승은 진행형으로 실질소득을 감소시키고 있다. 그 예로 쌀의 시장가격은 2002년 80원정도 이었으나, 2004년에는 500원정도로 올랐다. 달리에 대한 “윈”의 시장 환율도 2002년 250원에서 2004년에는 2,000원까지 치솟았다. 이러한 인플레이션으로 시장에서 생필품을 조달해야 하는 주민들의 경우 실질소득은 더욱 감소하게 되었다.

둘째, 계층 간 빈부격차가 심화되고 있는 것으로 파악되고 있다. 주민들이 장사를 통해 생계를 유지하는데 7·1조치이후 장사하기는 더 힘들어졌다고 한다. 그 이유는 주민들의 구매력은 떨어졌으나 장사가 자유화 되면서 너도나도 장사에 나서면서 경쟁이 심해졌기 때문이다. 결국 7·1조치는 장사 수완이 부족한 대다수 사람들에게는 타격이지만 일부 장사를 잘하는 사람들에게는 돈을 벌 수 있는 기회로 다가왔기 때문이다.

셋째, 소득분배에서 최하위 저소득층이 증가해 도시빈민 문제가 등장하고 있다. 적지 않은 공장이 생산과 판매 부진으로 일시적으로 생활비를 일부만 지급하기도 한다. 도시근로자 일부는 부족한 식량을 시장에서 국정가격의 수배 이상인 시장가격으로 구입할 수밖에 없는 형편이다. 대도시 도심에서 사는 저소득층 집안에는 텃밭마저도 없어 식량사정은 더욱 열악하다. 또한, 도시 노동자 등 상대적으로 7·1조치 혜택에서 가장 소외된 계층에 실질소득이 대폭 감소함으로써 도시빈민이 발생하고 있는 것이다. 가톨릭 구호단체인 카리타스 홍콩지부 카티젤웨어 국장은 "도시 산업지대 주민들이 새로운 빈민계층으로 전락"하고 있음을 지적하고 있다.

## 2. 북한의 물류

북한은 물류를 “생산적 및 소비적 목적을 위해 생산자로부터 소비자로 넘어가는 노동 산물의 운동”이라 하고 있다. 물류를 구성하는 각 부문들이 독자적으로 기능을 수행 하고 있다는 것이다. 또한 북한에서의 창고업은 완료와 반제품, 완제품을 일정한 기간 저장·보관하는 단순 기능에 국한되어 있다. 컨테이너 등의 국제표준화는 전무한 상황이며 포장사업 또한 매우 열악한 상태라는 것이다.

### 2.1. 철도

#### 2.1.1. 철도현황

김일성은 철도를 “인체에서 혈액이 순환되는 것과 같으며 철도가 잘 운영 돼야만 공업과 농업생산 인민생활이 보장된다.”라고 말했다. 생산은 곧 수송이고 수송이 곧 생산이라 정의하고 있다. 2005년 말 국내철도 총 연장은 약5,248km 이며, 그 중 79%인 4,153.9km가 전철화 되어있다. 표준궤는 87%인 4,550.2km, 협궤는 10%인 523.3km이며 광궤는 러시아 철도와 연결을 위해 두만강~청진간 140km가 유일하게 부설되어 있다. 또한 노선의 98%가 단선으로 구성되어 있으며 복선화된 구간은 156km 가량에 불과하다. 국제철도 구간은 중국과 러시아와 국경을 접하고 있으며 이들 국가와 철도망이 연결되어 국제화물 및 여객을 수송하고 있다. 국제철도의 운영은 철도성 국제교통국에서 담당하고 있으며 신의주, 만포, 남양, 두만강 지역에는 국제운송사업소를 두고 있다. 북한의 국제철도노선은 신의주~단동, 남양~투먼, 만포~지안, 두만강~함산 등 4개 노선이 있으나 만포~지안 노선은 비정기적으로 운행되며 최근에는 거의 운행 실적이 없는 것으로 알려지고 있다.

전철화는 해방 전 경사가 심한 경원선의 북계~신고산 구간과 금강산전철 등의 전철이 있었다. 이후 러시아의 원조 하에 1949년 만포선 대고~고인 구간과 평원선 양덕~천성간의 전철화를 시작으로 철도 전철화를 전 지역으로 확대하였다. 이는 남한의 전철화율에 비해 높은 수준이다.

<표 1> 북한의 철도망 현황

구분	노선명	구간	연장(Km)
서부노선	평의선	평양 - 신의주	225
	평부선	평양 - 개성	187
동부노선	평라선	간리 - 평강	781
	강원선	고원 - 평강	145
	함복선	반죽 - 화평	327
	금강산 청년선	안변 - 금강산청년	102
동서노선	청년 이천선	평선 - 서포	141
	평라선	간리 - 나진	781
내륙노선	만포선	순천 - 만포	303
	백두산 청년선	길주청년 - 혜산청년	142
	백무선	백암청년 - 무산	187

자료: 통일부통일교육원(2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”

#### 2.1.2. 인프라의 문제점

화물 운송시 산악지대가 많은 북한의 지형 특성상 도로보다는 철도가 더 적합하였고, 북한사회의 폐쇄성으로 인해 여객수송의 비중이 매우 낮은 이유로 도로보다는 철도의 수송분담율이 높다. 그러나 개별 목적지에 대한 접근성이 떨어지는 철도수송의 문제점을 보완해야 할 도로수송 능력이 취약하기 때문에 교통체계의 수송능력 한계가 나타나 경제성장의 제약요인으로 작용하고 있다.

또한 철도체계는 높은 전철화율에도 불구하고 전체 노선의 98%가 단선이기 때문에 정차장에서 대기하는 시간이 많아 전체 열차의 운영효율은 낮은 상태이며, 수송량을 늘리기 위해 열차의 운행횟수보다 화차량을 늘리는 방법을 택하고 있기 때문에 운행속도 또한 낮은 수밖에 없는 실정이다.

<표 2> 남북한 철도수송 분담률

	화물	여객	총 비율
북한	90%	62%	86%
남한	8.5%	13.1%	10.2%

자료: 통일부(2008), “남북교역”정책자료

### 2.2. 도로

#### 2.2.1. 도로현황

북한은 도로에 대한 인식은 인민경제의 중요 구성부문이며 수송수요의 보장, 경제건설, 인민에게 생활편의를 보장해 주는 수단으로 인식하고 있다.

북한의 고속도로는 7개 노선이 있다. 주요 고속도로는 평양~순안 국제비행장간 15km,

평양~남포간 44km, 평양~원산간189km, 원산~금강산간114km, 평양~개성간 170km, 평양~함산간120km, 사리원~신천간30km 등 총 7개 구간 682km가 있다. 이들 고속도로는 평양~개성 및 평양~함산간 고속도로만이 아스팔트 포장이며 나머지는 모두 콘크리트로 포장

된 것으로 알려져 있다.

북한의 주요 간선도로망은 크게 동해안축, 동서연결축, 서해안축, 북부국경축을 중심으로 구축되어 있다. 주요 간선도로는 대개가 철도와 병행하여 발달되어 있고, 주요 지역을 소속도로 내지는 1.2급 도로로 연결해 주고 있으며, 이 주간선도로 사이를 각급도로가 연결하고 있다. 간선도로 중 서해안축인 평양~신의주간 도로로는 약 228.8km에 달하며, 북한의 중심적 교통축으로 대중국 국경도로의 기능을 겸하는 도로이다. 원산~나진간 도로는 동해안축으로 원산, 함흥, 청진을 경유하여 중국 동북부와 러시아를 연결하는 660km에 달하는 동해안의 중추 도로로서 경제, 군사적인 성격이 강한 도로이다. 압록강을 따라 신의주~고무산간을 연결하는 북부국경축은 동서부를 연결해 주는 도로로서 산악지대의 연계와 국경지역의 연계 기능이 강하다. 특히 중국과 러시아를 연결하는 국제조선 도로와 동서간을 연결하는 횡단도로망 등은 모두 평양을 중심으로 집중하는 형태를 보이고 있으며, 러시아와는 1개 지점, 중국과는 6개 지점에서 교량이 연결되어 있다.

<표 3> 도로구분

구분	역할	차선	차선 폭(m)	관리소속
고속도로	특별히 중요한 도시를 연결	-	-	중앙
1급	중앙과 도를 연결하는 국가의 주요간선도로	2이상	3.5이상	중앙
2급	도와 도를 연결	2	3.5	중앙
3급	도와 군, 군과 군을 연결	2	3.0	중앙
4급	군과 리를 연결	2	2.75	도
5급	리와 리를 연결	2	2.5	군
6급	리안의 마을과 마을 연결	1	-	군

자료: 통일부통일교육원(2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”

<표 4> 주요 고속도로 현황

구분	길이(km)	개통시기	포장형태
평양~남포	44	1978년	콘크리트+아스팔트
평양~원산	172	1978년	콘크리트(상태불량), 4차선, 비상활주도로 이용
원산~금강산	114	1989년	콘크리트, 노폭12m
평양~개성	170	1992년	아스팔트, 노폭24m, 4차선
평양~향산	120	1996년	콘크리트, 도로양호
평양~남포 (청년영웅도로)	46.3	2000년	콘크리트, 노폭50m

자료: 통일부통일교육원(2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”

<표 5> 주요 간선도로 망

구분	구간	길이(km)	비고
동해안 축	원진~나진간	660	- 원산, 함흥, 청진을 경유 중국 동북부와 러시아간 - 경제·군사적인 성격이 강한 도로
서해안 축	평양~신의주간	228.8	- 북한 중심적 교통 축 - 대 중국 국경도로의 기능
북부국경 축	신의주~고무산간		- 동·서부를 연결하는 도로 - 산악지대 및 국경지역 연계 기능

자료: 통일부통일교육원(2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”

### 2.2.2. 인프라의 문제점

북한의 도로망은 지형에 크게 영향을 받고 있다. 즉 북부는 고산지대로 이루어져 있고 중앙부에는 남림산맥이 남북으로 지나고 있어 도로망은 동서 양안을 따라 집중되어 있다. 더구나 남림산맥은 동고서저의 유형을 띠고 있어 동서간의 관통도로가 적고 대부분의 도로는 계곡이나 하천을 따라 발달하였으며 이들 도로에는 교량과 터널이 많은 것이 특징이다. 또한 이들 도로는 협소하고 기울기가 심하여 차량 운행에 어려움이 많다. 또한 낮은 도로포장율로 인하여 대도시인 평양, 남포, 원산 등의 주변지역을 지나는 도로를 제외하고는 비포장도로로 수송능력을 떨어뜨리고 있다.

### 2.3. 항만

#### 2.3.1. 항만 현황

북한의 선박은 2,500km에 달하는 해안선이 동서로 단절되어 해운산업 발전여건이 불리한 상황이다. 북한의 주요 무역대상국인 중국과 러시아와의 화물수송은 주로 철도와 도로 등 육상교통에 의존하고 있어 해운발전에 대한 정책적 요구가 낮다. 이로 인해 북한 해운의 수송 분담률은 1~2%에 불과한 실정이다.

북한의 항만시설 및 하역능력은 1970년대까지는 일제 강점기 이후 사용되어 온 기존시설의 복구 및 정비 등 현상유지에 그쳐 매우 빈약하였으나, 1980년대 들어와서는 대외무역 증대방침에 따라 주요 무역항인 나진, 청진, 남포, 해주, 송림항 등의 확장공사를 추진하였다. 특히 1991년 12월 정무원결정 74호에 따라 나진, 선봉지역을 자유경제무역지대로 설정하여 나진, 선봉, 청진 등 3개항을 자유무역항으로 지정, 대외개발을 위한 전진기지로 개발하고 있다. 그러나 북한의 항만하역능력은 1990년대 이후 3,500만 톤 내외에 머물고 있으며, 항만시설의 노후화로 인해 거의 모든 항만에서 석탄, 철광석 등과 같은 야적화물의 심각한 정체현상을 보이고 있는 실정이다. 북한의 항만은 주요 무역항으로는 남포, 해주, 청진, 흥남, 나진, 송림, 원산, 선봉 등 8개의 항이며 원양수산기지항 5개, 어항 30여개 등으로 이루어져 있다.

<표 6> 북한의 8대 무역항 현황

항구명	하역 능력 (만 톤)	접안 능력 (만 톤)	수심 (m)	부두 연장 (m)	주요 취급화물	주요 장비	특징
청진항	900	2	12	5,270	일반잡화, 곡물, 광석류, 철제류	15톤급 크레인	중국화물 증가, 김책제철소 수송지원
나진항	300	1.5	11	2,515	석탄, 비료, 잡화	5~15톤 크레인	중.러의 대일, 대동남아 무역증가
선봉항	200	0.5	7	1,253	원유, 석유화학 제품		북한 유일의 중유화학발전소 인접
남포항	750	2	12	1,891	석탄, 시멘트, 일반잡화	5톤 해상 크레인	평양과 고속도로, 전철 연결
흥남항	450	2	11	1,634	비료, 마그네시아	10톤급 크레인	북한최대의 화학공업지구 인접

원산항	209	1	7	3,166	시멘트, 수산물	군항, 수산물양기지, 대일 여객선 운항
해주항	240	1	10	1,348	시멘트	10톤급 크레인 해주시멘트공장 인접
송림항	100	2	11	900	철광석, 석탄	18톤급 크레인 황해제철소 전용부두
합 계	3,099			14,845		

자료: 통일부통일교육원(2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”

<표 7> 북한의 선박회사 및 선대현황

회사명	선박척수	총 톤수	주요 선종	비고(선적지)
동해선박유한책임회사	3	16,099	일반화물선	
서해선박유한책임회사	5	48,566	일반화물선	
대동강선박유한책임회사	7	50,806	일반화물선	
조선수산선박운영회사	3	11,822	일반화물선	
강성선박무역회사	1	861	유조선	
주작봉선박회사	1	1,220	유조선	
시운봉원양국제집단유한책임회사	2	9,670	일반화물선	올란바트라
조선대흥원수무역회사	3	1,986	유조선, 냉동운반선	
대원해운유한책임회사	1	2,997	유조선	
조선금은산무역회사	1	1,023	유조선	
삼마선박회사	1	985	유조선	
부연선박회사	1	1,998	유조선	
봉수선박경영유한책임회사	2	11,109	일반화물선	
조선용선회사	2	3,273	예/부선	파나마
조선대흥3무역회사	3	657	운반선	

자료: 통일부통일교육원(2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”

2.3.2. 북한 항만의 문제점

첫째, 항만하역장비 시설의 노후화를 들 수 있다. 즉, 항만하역장비 5~20톤급 소형장비가 주종을 이룸으로써 하역효율이 매우 저조하여 선박의 체항시간을 지체시킴에 따라 물류비용을 증가시키고 있다.

둘째, 전용부두시설이 항만관리 및 운영 부실이다. 항로에 토사가 쌓임에도 불구하고 준설작업이 적기에 이루어지지 못하는 것은 물론 항만관리의 부실로 항로수심을 유지할 수 없어 선박의 자유로운 입출항이 어려운 실정이다. 북한은 항만운영을 낮 시간에 한정하고 있어 선박의 이동이 야간에는 제한된다. 전체 항만에서 선박의 야간 입항과 하역작업, 도선이 통제되는 상황에서는 선박의 대기시간이 늘어나 선박의 생산성 및 항만의 효율성이 하락할 수밖에 없다. 특히 도선사의 승선규정이 엄격하여 북한 항만에 입항할 경우 우리 측 선박이 총톤수가 500톤 이상이면 도선사를 승선시키도록 되어 있다.

셋째, 북한의 항만서비스 수준에 비해 턱없이 비싼 고가의 북한

항만이용료이다. 항만비용을 선박 입출항시마다 계산하고 정산하도록 규정한 내용으로 특히 외국 해운기업은 입항 전에 항만비용 전도금을 지정된 은행에 예치하도록 규정하고 있다.

넷째, 심각한 석유와 전력부족 및 항만 배후수송망의 열악성을 들 수 있다. 북한의 연간전력수요 규모는 총 500~600억kWh로 발전량이 낮은 것으로 추정하고 있다. 이렇듯 수요의 절반에도 미치지 못하는 전력공급량은 잦은 하역장비의 작업중단사태를 가져오게 되고 내륙 수송망의 비효율성으로 인하여 화물의 부두 적체율을 증가시키고 있다.

다섯번째, 외국선박의 북한 국기 게양 및 통신장비의 봉인 관행이다. 북한 항만에 입항한 외국선박에 선적국가의 국기를 내리고 북한국기를 게양하도록 규정하고 있다. 북한 항만구역 안에서 외국 선박은 무선통신기재를 사용할 수 없도록 봉인 조치를 강행하고 있다.

2.3.3. 항공

북한의 공항 및 항공운영은 공군사령부의 통제 하에 조선민항 총국이 관장하고 있으며, 국적항공사는 고려항공이 있다. 북한에 주재하고 있는 외국항공사는 러시아 아에로플로트항공(Aeroflot)과 중국북방항공사(CAAC)가 있다. 2003년의 민용항공법개정을 계기로 고려항공을 민용항공총국에서 분리한 것으로 알려지고 있다. 북한의 공항은 총 33개로서 이들 공항은 대부분 군용공항을 겸하는 간이공항들로 활주로와 공항시설이 노후화 되었으며, 시설도 부족하여 순안공항 및 어랑 공항만이 대형기의 이착륙이 가능하다. 그 밖의 공항은 민간과 군용 겸용의 간이공항 형태로 주로 소형여객기와 헬리콥터가 이용하고 있는 실정이다. 북한 공항중 민간의 활용이 가능한 곳은 10여 개소뿐이며 대표적인 공항으로는 황주비행장(황해북도 황주군 황주읍), 어랑 비행장(함경북도 어랑군 화운리), 갈마비행장(강원도 원산시), 선덕비행장(함경남도 정편군 선덕리)이 있다. 이밖에 민간항공기 이용이 가능한 지방공항으로는 개천, 신의주, 과일, 함흥, 나진, 삼지연 등이 있다.

<표 8> 공항현황

구분	활주로	면적(m)	비고
순안국제공항	2개	3,352*613,992*67	콘크리트
어랑공항	1개	2,400*60	콘크리트
삼지연공항	1개	3,314*60	콘크리트
원산(갈마)공항	1개	2,438*52	콘크리트
선덕공항	1개	2,438*50	콘크리트

자료: 통일부통일교육원 교육자료 활용

<표 9> 북한의 국제항공노선현황

항공사	노선	운항횟수	비고
고려항공	평양 - 베이징	주 2회 왕복	러시아산 160인승
	평양 - 선양	주 2회 왕복	2000. 4. 취항
	평양 - 블라디보스토크	주 1회 왕복	
	평양 - 방콕	주 1회 왕복	실제운항 거의 없음
	평양 - 마카오	주 1회 왕복	2002. 4. 운항
	평양 - 모스크바 - 베를린		
북한항공	평양 - 하바로프스크	주 2회 왕복	
	베이징 - 다렌 - 평양	주 2회 왕복	

자료: 통일부통일교육원 교육자료 활용

### Ⅲ. 남북한 교류협력 현황

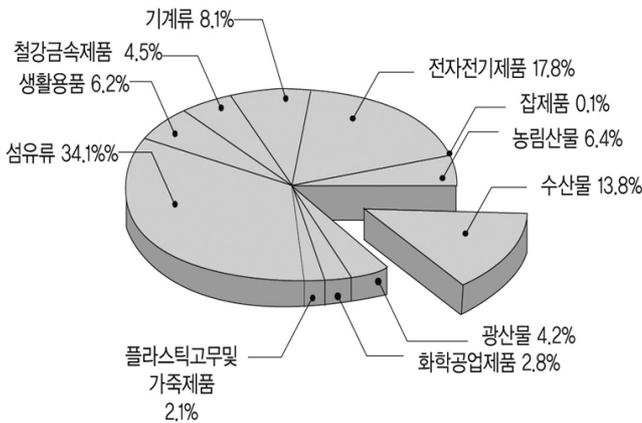
#### 1. 남북교역의 개념

남북교역이란 남한과 북한 간에 매매, 교환, 임대차, 사용대차, 증여, 사용 등을 목적으로 하는 “물품등의 이동(반출, 반입)”을 의미한다. 남북 간의 직접적인 이동뿐만 아니라 단순히 제3국(제3국 단순경유란 남한 또는 북한에서 출발한 물품이 제3국 보세구역에서 환적 또는 일시장치만 되었을 뿐 제3국의 수출입 통관절차를 거치지 않은 경우를 의미)을 경유하는 물품 등의 이동도 포함하는 것이다. 제3국산 물품이라 하더라도 남북 간을 이동할 경우에는 남북교역(반출·반입)에 해당한다. 단, 북한산 물품이 제3국으로 수출되어 남한으로 수입되는 경우는 대외무역(수입)으로 분류한다.

남북교역의 대상인 “물품등”은 물품(「관세법」 제50조의 관세율표 및 「관세법시행령」 제98조의 관세·통계통합품목 분류표에서 분류하고 있는 품목)이며, 용역 전자적 형태의 무체물(「대외무역법」 제2조 제1호 및 동 법 시행령 제3조 및 제4조 등에 규정된 품목)을 의미하며, 남북교역에는 물품의 반출·반입만 이루어지는 일반교역과 원부자재 반출 후 가공제품을 반입하는 위탁가공교역(가공임 지급을 조건으로 해당 원부자재의 일부 또는 전부를 북한의 거래상대방에게 반출하여 이를 가공한 후, 동 가공제품을 국내에 재 반입하는 교역)등이 있다.

남북교역은 1988년 7월 7.7특별선언 후 10월 남북물자교류에 관한 기본지침서 발표로 대 북한 교역을 허용하면서, 90년대를 거쳐 교역량의 확대와 침해를 반복하다 2000년 6월 15일 남북정상회담 개최 및 6.15공동선언 발표로 남북관계는 급속히 발전하게 된다.

#### 2. 부분별 남북교역 현황



자료: 통일부(2009), “남북교역” 정책자료

<그림 2> 부분별 남북교역 현황

<표 10> 대북지원 현황(2010년 3월 현재)

기간	정부차원	민간차원	합계
1985	23,200만불(1,854억 원)	25만불(2억 원)	
	쌀 15만톤	담요 8천매	
	직접지원	국적경유	
2000	8,139만 불(978억 원)	3,238만 불(387억 원)	23,225만 불 (1,856억 원)
	비료 30만 톤	옥수수, 감귤, 의류, 설탕 분유 등	
	직접지원	독자창구	
2005	13,588만 불(1,360억 원)	7,666만 불(779억 원)	21,254만 불 (2,139억 원)
	말라리아, 조류인플루엔자 방역지원 비료 35만 톤, 수해응급구호	밀가루, 의료설비 농업용 비닐 등	
	직접지원/WHO/UNICEF 경유	독자창구	
2009	3,704만 불(461억 원)	2,858만 불(376억 원)	6,562만 불 (837억 원)
	신종플루 치료제, 말라리아 방제품, 영유아지원, 의료인력교육지원	식량, 의약품, 생필품, 연탄 등	
	직접지원/WHO/IVI/UNICEF 경유	독자창구	
2010. 3월 현재	109만불(13억 원)	749만 불(86억 원)	858만 불 (99억 원)
	신종플루 손소독제지원	식량, 의약품, 생필품, 연탄 등	
	민간단체에 대한 기금지원	독자창구	
합계	140,621만 불 (14,642억 원)	74,041만 불 (8,347억 원)	214,662만 불 (22,989억 원)

자료: 통일부(2010), “남북교역” 정책자료

### Ⅳ. 결론

북한의 유통은 국가계획에 의한 유통과 시장유통으로 이원화되었으며, 시장유통이 국가공급을 초월하고 있다. 이로 인한 시장을 통한 기업의 영리성 추구 경향이 강해지면서 이원화된 유통체계는 고착되어 갈 것으로 전망되고, 종합시장의 확산을 차단하려는 조짐이 보이고 있으나, 종합시장을 통한 유통의 활성화는 촉진될 수밖에 없을 것 같다. 이는 국정가격에 의한 질 좋은 상품을 국영사업을 통해 공급하는 것이 어렵고, 소비재생산 기업도 시장 가격에 의한 판매를 선호하고 있기 때문이다. 또한, 개인 수공업이 규모의 기업으로 커지고 개인 생산제품도 다양화 되어가고 있기 때문이다.

남한과 북한은 2000년 남북정상회담 이후 많은 교류 협력을 진행하여 왔으며 개성공단거설 후 남북한 간 직접적인 교류를 통하여 괄목할 만한 협력 증대가 이루어져 왔다. 하지만 중국과 러시아의 대북한 직·간접적인 투자·개발이 향후 통일한국 건설에 위 협요인으로 다가서게 됨으로서 남한의 북한에 대한 인프라 개발 방안이 대두되고 있다.

이에 분단국 및 미수교 국가 간의 사례를 토대로 남북한 간의 적절한 개발방안을 이끌어 내야하며, 이는 통일 후 경제 발전의 기반이 되는 교통 인프라 구축 방안과 한반도의 지리학적 특성을 살린 개발 방안으로서 다음과 같이 요약 할 수 있다.

첫째, 북한 물류 인프라 구축방안에 있어 현재 진행 중인 남북한 도로, 철도연결 사업을 기준으로 북한 내의 대도시로 연계된 교통물류시스템이 구축되어야 한다.

둘째, 남북한 교역이 이루어지는 주요 항만의 개발을 시작으로 컨테이너 전용부두의 건설 및 배후 도로 정비 사업을 추진하여 남북한 교역 물품의 원활한 진행뿐만 아니라 나아가 동북아 물류 거점으로서의 한반도 기능을 수행해야 함을 미루어 볼 때, 남한의 선진화된 기술을 토대로 시행착오를 최소화하여 북한 항만 개발에 참여함으로써 북한의 남한 선박에 대한 항만 정책 완화 등 개방 정책을 이끌어 내고 나아가 외국 선박의 기항 수 증가를 이끌어야 할 것이다.

이러한 남한의 지원을 통한 협력 및 개발 방안은 남북한 간 교역을 근간으로 두 체제의 이질성을 극복하고 급진적인 개발 방향보다는 남북한의 화해와 협력으로 인하여 시간을 가지고 꾸준히 진행해 나가야 할 것이다. 여기서 유통·물류 통합에 관한 몇 가지 한계점과 문제점을 끝으로 앞으로 본 연구의 방향을 잡고자 한다.

첫째, 이 연구는 시시각각으로 변화하는 남북 관계의 상황으로 인하여 많은 변수들을 포함하고 있다. 따라서 기존 추진 중이던 정부 및 민간차원의 계획들도 북한의 핵실험이나 미국과의 관계변화 등에 의해 갑작스럽게 중단되거나 우회할 가능성이 높은 한계점을 가지고 있다.

둘째, 자료수집에 있어서 북한 체제의 특성상 자료의 폐쇄성으로 인하여 최근 자료의 부족과 데이터 자체의 부정확성으로 실제 북한의 상황과 차이를 보일 수 있다.

셋째, 북한의 시설은 어느 한 부분이 아닌 대부분의 시설이 오래되고 낙후되어 있기 때문에 부분별로 그 문제를 다루지 못하고 전체적인 모형의 구축만을 제시하여 마무리 지었으나 향후 각 부분별 구체적인 연구로서 실제적인 개발방안의 제시가 필요할 것이다.

위에 언급한 내용들은 현재 진행 중이거나 마무리 된 남북 도로, 철도 등 연결 사업을 비롯하여 걸핍기식으로 알고 있었던 내용과 모르던 내용들을 확실하게 알게 되었고 앞으로 관심 있게 지켜보고 관심 가져야 될 분야라는 것을 깨닫게 되었다.

또한, 남북한 유통·물류의 통합을 위해서는 무엇보다도 3통(통행·통신·통관) 문제가 시급하다. 개성공단 방문하기 위해서는 개성공단 근무자라고 하더라. 일단 북한 당국의 허가를 증명하는 방문초청장을 받아야 한다. 방문초청장을 받기 위한 신청과 처리에는 많은 시간이 소요될 뿐만 아니라 일정변경은 아예 불가능하다. 출·입경 시간이 제한되기 때문이기도 하지만 북한 지역을 방문하기 위해서는 기본적으로 많은 시간이 소요된다. 대북 투자에 임하는 남측기업인들에게는 여간 불편한 것이 아니다. 기업의 안정적인 활동을 저해함은 물론 원가상승의 요인이 되기도 한다.

현재 이루어지고 있는 남북 사이의 출입제도, 통신을 포함한 3통 문제를 대폭 개선할 수만 있다면, 남북 쌍방의 경제교류 협력 활성화는 물론, 경협사업의 안정화를 도모할 수 있다. 또한, 사업추진에 따른 경제성과 수익성을 확보할 수 있다. 그러나 남북경협이 이루어지고 있는 현장, 특히 개성공단의 출·입경과 관련하여 들려오는 현장의 목소리는 심각할 정도이다.

## References

- 김영윤 (2006), “북한 7·1 경제 관리 개선 조치 4년의 평가와 전망”, *통일정세분석*, 2006-08호, 서울:통일연구원.
- 김영윤 (2007), “남북 물류·운송 활성화 및 협력방안 연구”, *연구총서*, 07-16호, 통일연구원
- 김영윤 (2008), “남북한 출입제도(통행·통신·통관)개선 및 정착방안 연구”, *연구총서*, 08-03호, 통일연구원
- 김영훈 (2008), “북한산 농림산물 반입 및 유통 실태 조사연구”, 한국농촌경제연구원
- 안병민 (2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”, 통일부 통일교육원
- 이원호 (1997), “북한의 사회간접자본 현황(철도)”, 국토해양부.
- 전현준 (2005), *북한이해의 길잡이*, 서울: 덕영사
- 정본민 (2008), “남북한 물류체계 통합 및 활용방안”, *협동연구총서*, 08-24호, 경제·인문사회연구회
- 황진희 (2009), “남북한 물류체계 통합 및 활용방안”, *연구총서*, 09-17호, 한국해양수산개발원
- 통일연구원 (2003), “동북아 안보·경제 협력체제 형성방안”.
- 최수영(2005). “7·1조치 이후 북한 경제의 변화”, *학술회의 총서*, 05-01호, 통일연구원
- 통일부(2006), “남북한 물류망 구축: 그 실상과 과제”.
- 통일부(2005), “남북철도 도로연결”, 통일부 정책 자료
- 통일부(2008), “남북 교류 협력 동향”, 통일부 정책 자료
- 통일부(2008, 2010), “남북교역”, 통일부 정책 자료
- KMI (2005), “세계물류 환경변화와 대응방안”, 유라시아편-12.

Received: May 24, 2011.

Revised: June 03, 2011.

Accepted: June 10, 2011.