

통일한국의 유통물류체계 구축 연구

박창호* · 강상곤**

A Study on the Establishment of Distribution and Logistics System in the unified Korea

Chang-Ho Park · Sang-Gon Kang

Abstract

The purpose of this paper is "A Study on the Establishment of Distribution and Logistics System in the unified Korea". The main conclusion of this paper are as follows : North and South Korea shall conjunctionally foster the exchange and cooperation area and operate the joint pilot project to combine distribution and logistics system.

To solve the problems of the maritime affairs, Fisheries, and international logistics, the cooperative agreement between North and South Korea will be needed to protect and develop of shipping, aviation and shipbuilding industry.

Unification of two Koreas must be prepared as stage by stage ;

- Stage1(preparation period) : initiation of peace area.
- Stage2(development period) : forming the exchange and cooperation area
- Stage3(settlement period) : establishing peace belt on border area.

After the unification, two Koreas must plan and undertake the construction of the distribution and logistics infrastructures, establishment of SCM system through Network and the connection to China through railway and road Network.

Key Words: unified Korea, Distribution and Logistics System, Logistics cooperative system

▷ 논문접수: 2015. 01. 31. ▷ 심사완료: 2015. 03. 17. ▷ 게재확정: 2015. 03. 27.

* 인천재능대학교 유통물류과 교수, 제1저자, chpark59@naver.com

** (주)영진공사 기획실 차장, 공동저자, ksg7143@naver.com

I. 서론

통일부는 광복 70주년이자 분단 70년, UN창설 70주년을 맞아 박근혜 대통령에게 외교부, 국방부 및 국가보훈처 공동으로 2015년 합동 업무보고를 하였다¹⁾. 2015년을 “한반도 통일시대를 개막하는 해”로 자리매김 할 수 있도록 실질적 통일준비에 매진하여 통일논의를 확산시키고, 남북관계를 진전시켜 나가는 데 있어 중요한 기회가 될 수 있다고 보았다.

특히, 통일부는 “협업을 통한 통일준비”를 주제로 보고를 진행하였는데 △국민이 “참여”하고 △북한과 “함께”하며 △국제사회와 “더불어”하는 통일준비 3대 추진전략을 밝혔으며 이러한 3대 추진전략을 토대로 △통일공감대 확산 △통일시대 주역양성 △광복 70주년, 민생 환경 문화 통로 개척 △호혜적 남북경협 추진 △북한 비핵화 인권문제의 실질적 진전 △국제 사회의 통일준비 참여 확대를 6대 중점 추진과제로 제시하였다.

이에 따라 이 연구에서는 특히 6대 중점 추진과제 중에서 “호혜적 남북경협”에 대하여 좀더 관심을 가지고 중점적으로 연구해 보고자하며, 향후 통일 한국의 실현 시 실천과제로서 유통물류체계 구축 방안에 대하여 모색해 보려고 한다. 이를 위하여 우선 통일에 대비한 남북한 유통물류분야의 현황과 분석을 통하여 대안을 마련하고 이후 통일 한국의 유통물류체계 구축 방안을 강구하고자 한다.

유통·물류관련산업²⁾은 제품의 소유권 이전과 물리적 이동에 관하여 생산자와 소비자를 이어주는 서비스 산업으로 생산자와 소비자 사이의 상업적, 물리적 간격이 넓을수록 더욱 많은 유통·물류 이윤을 창출할 수 있게 되며 특히, 규모의 경제(Scale

of Economy) 실현을 위하여 전략적 제휴(Strategic Alliance)와 인수합병(M&A), 글로벌화(Globalization)에 박차를 가하고 있다.

우리나라는 그동안 한반도 전체를 대상으로 하기 보다는 남한에 국한한 국내유통물류체계(Domestic Distribution & Logistics System)에 머물러 있었고 과거 지리적으로 대륙과 해양의 특성을 충분히 활용할 수 있었던 반도 국가였음에도 불구하고 분단 이후에는 반도의 특성을 살리지 못하였고 북한은 해양 진출에, 남한은 대륙 진출에 대한 한계에 봉착하여 글로벌 유통물류산업 발전에 심각한 애로를 겪고 있었다.

특히 중국은 태평양을 통한 해상교역 중심에서 철도를 통한 유라시아 교역으로 글로벌 유통물류체계의 패러다임을 전환하고 있어 우리나라의 대중국 교역 체계에 부정적인 측면을 보이면서도 최근 한·중간의 자유무역협정(FTA)이 체결되는 과정에서 한·중 경제블록(Economic Block) 내의 시장통합의 가속화가 예상되어 긍정적인 측면을 보이기도 한다.

이제 남북관계는 이러한 중국, 러시아 등 주변 국가의 변화에 능동적으로 대응하면서 한반도의 공존번영을 도모해야 하는 상황에 놓이게 되어 상호 긴밀한 경제협력체계 구축이 그 어느 때보다 절실할 시점에 이르렀다.

본 연구는 이러한 주변국들의 여건과 남북한의 현실을 감안하여 한반도의 공존번영의 길을 모색하는 방안 중에 유통·물류산업적 관점에서 통일 준비과정부터 통일이 이루어지는 시기까지의 순차적인 한반도 유통물류체계 구축에 관하여 대안을 모색하고자 한다.

이 연구의 시간적 기준은 서기 2014년 말(11월~12월)부터 통일 시 그 원년으로 한다. 공간적인 범위는 대한민국 헌법 제3조에 따른 대한민국 영토인 한반도와 그 부속도서로 하며 그 내용적 범위는 통일한국 실천과제 중에서 유통(상류)과 물류 분야로

1) 통일부 외 2015년 합동 업무보고 보도자료

2) 유통·물류관련산업이란 제2장에서 정의하는 유통(협의의 유통인 상적유통)과 물류(물적유통) 관련 산업을 통칭하는 말로서 광의의 유통(流通, Distribution) 관련 산업임

한정한다.

본 연구의 방법은 문헌 조사에 근거하여 기술토록 하며 연구 절차는 ① 현황 및 여건 분석 → ② 시사점 도출 → ③ 대안의 모색(통일 전, 후) 등으로 진행되는 것으로 한다.

본 연구에서 주요하게 기술되는 용어 중에서 특히, 유통과 물류에 대하여 우선적으로 개념 정의를 하도록 한다.

II. 이론적 고찰과 선행연구

1. 이론적 고찰

1) 유통산업과 물류의 법적 정의

유통산업발전법(2014)에서는 “유통산업”이란 농산물·임산물·축산물·수산물(가공물 및 조리물)을 포함한다) 및 공산품의 도매·소매 및 이를 경영하기 위한 보관·배송·포장과 이와 관련된 정보·용역의 제공 등을 목적으로 하는 산업을 말한다.

물류정책기본법(2014)에서는 “물류(物流)”란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(荷役) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 말한다.

신기간(2005)은 미국 로지스틱스(물류)관리협회³⁾(NCLM: National Council of Logistics Management, NCPDM과 SLE가 1985년 합병)는 ‘물류란 재화의 기점(起點)으로부터 소비점(消費點)에 이르기까지 원재료·중간재·완성재 그리고 관련정보를 이동시키는 것과 관련된 흐름과 저장을 효과적으로 계획·수행·통제하는 과정이다’라고 정의하였다.

이 같은 정의는 원료생산자로부터 생산라인까지 원료이동 및 운송·보관·하역·하역·포장뿐만 아

니라 주문처리, 시장예측 및 고객서비스까지 포괄하고 있으며, 교환개념에 입각한 마케팅 정의를 수용하여 고객서비스의 트레이드오프(trade-off)관계에 있는 비용 최소화의 개별기업의 입장을 반영하여 물류관리측면의 계획·수행·통제과정을 강조하고 있다.⁴⁾

2) 본 연구에서의 정의

유통(流通, Distribution)은 생산과 소비를 이어주는 경제활동을 의미하는데, 재화의 소유권 이동을 다루는 상적유통과 물리적 이동을 다루는 물적유통으로 구분한다.

상적유통을 일본에서는 상류(商流, Commercial Distribution)라 하고 우리나라에서는 협의의 유통이라 하는데, 본고에서 사용하는 유통은 협의의 유통 개념인 상적유통의 의미로 사용토록 한다.

물류(物流, Logistics)는 물건을 필요로 하는 사람에게 갖다 주는 것인데, 운송, 보관, 하역의 3대 기본 기능과 포장, 유통가공, 물류정보의 3대 부가가치 기능이 있다.

초기에는 물적유통을 물류(Physical Distribution)라 사용하였으나, 미국의 국가물류관리위원회 명칭이 NCPDM에서 NCLM으로 바뀌면서 Logistics가 Physical Distribution을 대체하여 사용되고 있다.

2. 선행 연구

1) 선행 연구 분석

2015년 1월 13일자 연합뉴스에 따르면 북한이 강성대국 건설을 위해 두만강지역 개발 사업을 남 북한 경제협력의 시범사업으로 적극 검토하고 있다고 북한 사회과학원이 학보 최신희(2015년 11월15일 발행)에 실은 ‘동북아시아 경제협력의 발전과 조선반도’라는 제목의 논문에 대하여 보도(2015.1.13.

3) 미국물류관리협회(NCLM: National Council of Logistics Management, NCPDM과 SLE가 1985년 합병)

4) 네이버 지식스폰서(<http://kin.naver.com>)



그림 1. 북한 남북경제협력 시범사업 검토 대상도

자료 : 한국경제신문(2015.01.13.)

일)를 하였는데 한반도 긴장완화를 통해 남북한은 동북아시아의 경제협력에서 역할을 강화할 수 있다고 그 논문에서 강조했다고 한다.

또한 한국경제신문의 보도(2015.01.13.)에서도 이 논문은 “지난 20여 년 동안 다국 간 동북아시아 경제협력 대상으로 등장한 것은 두만강지역 개발과 그 확대판인 대두만강지역 개발(GTI: Greater Tumen Initiative)”이라고 했다. 또한 “원유, 천연가스 수송관의 부설, 시베리아횡단철도와 조선중단철도(한반도횡단철도)의 연결이 주목되는 협력 대상으로 나서고 있다”는 등의 내용을 담고 있다고 했다. 결론적으로 북한이 두만강지역 개발 사업을 남북한 경제협력의 시범사업으로 적극 검토하겠다는 의지를 내비쳤고 이는 곧 북한 중심의 개발계획을 담은 것으로 경우에 따라서 남한이 중심을 잃고 북한의 의지대로 끌려가는 개발이 될 수도 있다는 우려를 내포하고 있는 것이다.

민승기·안병민·임재경(2001)에서 남북간 물동량 처리를 위한 기지를 제공하기 위하여 물류기지 건설의 필요성을 제시하고, 육상운송을 중심으로 남

한내부의 물동량 예측자료 뿐만 아니라 남북교역물동량 및 남북통과물동량의 예측자료를 활용하여 규모를 산정하고 입지조건 및 개발전략을 분석하는 것을 제시하였다.

김훈(2003)은 남북철도 연결에 따른 국내 철도망에 미치는 영향을 계량적으로 분석하며 국내 수송 수요 및 국외수송수요를 추가로 반영한 국내 철도망 정비 대안을 제시함으로써 동북아 물류수송체계 구축과 관련한 장기철도계획 분야에 일조할 것으로 판단하였다.

모창환(2003)은 교통·물류체계상 주요 전략지역인 남북한 접경지역의 교통기반시설 구축을 위한 정책방향, 파급효과 및 단계별 사업 우선순위를 제시하였고, 중앙정부와 지방자치단체의 역할 및 기능을 정립하여 남북한 교통망구축사업을 안정적·지속적으로 추진하며, 종합적이고 장기적인 차원에서 남북한 종합 교통망 계획을 수립할 것을 주장하였다.

김연명·김제철·김민정·박용화·홍석진(2004)은 남북한 정부간 항공협력을 위해 추진해야 할 주요 사안으로 남북한 간의 안정적인 항공운송체계의 정

표 1. 선행 연구 분류표

구분	물류 시설	산업 여건	물류네트워크 구축
연구자	민승기·안병민·임재경(2001)	김연명·김제철·김민정·박용화· 홍석진(2004), 김경석(2007), 황진화(2007), 이상준(2011),	김훈(2003), 모창환(2003), 백성호(2008), 현동일(2008), 정봉민(2011), 이성우(2014)
주요 주제어	물류기지, 육상운송, 물동량 예측, 남북교역, 교통·물류체계, 남북한 접경지역	항공협력, 항공안전/보안, 국제민간항공협약, 남북한간 항공합의서, 남북경협, 남북물류협력, 서해평화협력특별지대, 한반도 Grand Design, 동북아로지스틱 얼라이언스	남북철도 연결, 국내 철도망, 철도망, 물류수송체계, 장기철도계획, 교통기반시설, 교통망구축, 종합교통망계획, 남북한 항만 시설·운영체계, 연계 운송망, 합작기업 설립, 인력·기술 교류

착과 항공안전 및 항공보안 확보 등을 위하여 국제 민간항공협약 당사자로서 상호존중을 바탕으로 하는 남북한간 항공합의서⁵⁾의 체결 등을 제안하였다.

김경석(2007)은 남북경협의 확대가 물류수요의 증가를 견인한다고 보고 남북물류의 전면적 통합을 전제로 한 남북물류 협력을 주장하였다. 이를 위해 정부의 역할과 더불어 물류 전문부서의 참여를 강조하였고, 조직의 상설화를 제안하였다.

황진화(2007)는 서해평화협력특별지대가 한반도의 긴장완화와 평화정착, 그리고 경제발전에도 기여할 수 있는 다목적 프로젝트로 추진되기 위해서는 남북한 관계에 영향을 미치는 남북한 당국, 내부의 국민 및 한반도를 둘러싼 주변국가 등의 협조와 이해가 수반되어야 한다고 주장하였다.

백성호(2008)는 남·북한 간의 『상업적 해상통항권 확보』와 이를 통한 환동해권 경제에 주도권을 확고히 장악하는 일에서 출발해야 하며, 우리나라 정부와 기업의 나·선 지역 개발에의 지혜로운 대처가 그 핵심 과제라고 주장하였다.

현동일(2008)은 창지투 개발전략과 나선시 개발 즉 중북경제협력이 산업 이전과 물류 중심지 건설이 한데 어울려 두만강 하류지역의 경제사회 발전

의 새로운 전망을 열 것이며 나아가 미래 아세아태평양경제시대를 여는데 중추 역할을 할 것으로 기대하였다.

이상준(2011)은 ‘한반도 Grand Design’의 수립과 ‘동북아 로지스틱 얼라이언스’ 추진을 한반도 미래의 전략과제로 제시하였다.

정봉민(2011)은 남북한 항만 시설·운영체계 및 연계 운송망의 개선·확충을 요구하였으며 남북한 해운항만부문의 협력 증진을 위한 인력·기술 교류, 합작기업 설립 등의 방안 강구를 제시하였다.

이성우(2014)는 남북간 및 주변국 연계를 통한 남북물류의 방향과 과제를 제시하고 있는데 이를 다시 각각 하드웨어(시설·장비) 측면과 소프트웨어(법제도·협업체)의 측면으로 나누어 수행되어야 할 과제를 제시하였다.

2) 기존 연구와의 차별화

기존 연구는 대부분이 통일 이전의 문제를 다루고 있으며, 물류 시설 및 산업 여건 또는 물류네트워크 구축에 관한 내용을 담고 있다.

특히 남북한의 유통체계에 관한 논문이 없어 한반도 유통 구조 분석이 이루어지지 않은 관계로 본 연구에서 처음으로 유통과 물류를 동시에 고려한 통일 한반도의 유통·물류체계 구축에 관한 연구가

5) ‘남북교류협력합의서’를 통하여 1992년 9월 남북한간 항공운송 협력과 운송망 구축을 합의한바 있음

이루어졌다는 면에서 본 연구의 의의가 있으며, 본 연구에서는 남한과 북한의 유통·물류 문제를 한반도 전체를 대상으로 한 유통물류체계를 구축하여 '반도 기능을 회복'하는데 초점을 맞추었다는 면에서 연구의 차별화를 시도하고 있다.

III. 남북한 유통물류체계의 현황분석과 장래대안

1. 유통물류체계의 여건분석

남북한 간에는 많은 경제체제 및 유통구조 적 차이점이 있다.

남한은 자유시장 경제체제 하에서 기업 중심의 유통구조를 갖추고 있어 생산자가 소비를 예측하여 제품을 생산하고 유통하는 구조를 가지고 있다.

생산자는 생산 이윤을 최적화하기 위한 생산 원가의 절감과 시장 선점을 통한 이익 극대화를 추구해야 하므로 대량생산과 적기의 제품 공급이 이루어지게 되고 생산 이윤과 더불어 유통업자는 유통 이윤을 극대화 하므로 도·소매 과정에서 구매와 판매의 최적화를 달성하면서 시장 점유를 위한 치열한 유통경쟁이 이루어지고 있다. 이러한 과정에서 형성된 유통·물류 체제 하에서는 적자생존의 법칙이 적용된다.

이러한 유통물류체제 하에서는 경쟁에서 뒤진 기업은 도산하게 되고 치열한 경쟁에 의한 사회적 부작용이 발생되기도 한다.

반면에 북한의 경우, 계획 경제체제 하에서 정부 주도의 생산 및 유통 과정이 형성됨으로써 유통구조가 경직되고 계획이 적정하지 않았을 경우 수요와 공급 사이에 불균형이 일어나거나 부족한 제품 공급량을 확보하기 위한 비정규 유통경로가 형성되어 유통질서의 혼란이 초래되기도 한다. 실제로 북한 내부에서의 암거래뿐만 아니라 신의주와 단동, 두만강 유역의 접경도시 등에서는 밀무역이 이루어

지고 있어 많은 문제점을 안고 있다.

국제 물류에 있어서도 남한은 해운·항공에만 의존하고 있으며, 북한은 북쪽으로는 철도와 도로로 대륙과 연결되지만 남쪽이 막혀 있어 동해안 항만과 서해안 항만 간에 단절이 있어 해상을 통한 국제 물류에 심각한 제한을 받고 있다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 남북한의 협력을 통한 해양수산 및 국제물류(해상운송, 항공운송) 해결방안을 모색하여야 한다.

남북 분단으로 인한 유통·물류 분야의 문제는 2차 산업 뿐만 아니라 1차 산업에도 나타나고 있는데, 그 중에서 접경지역에서의 대처 상황으로 인한 중국어선의 불법 조업으로 인한 어업 피해가 가장 심각한 문제로 대두되어 있다.

그동안 세계 최고의 수준이었던 우리나라의 해운·조선산업에 있어서도 값싼 중국 선원 승선 및 조선 인력으로 인하여 해운 및 조선 산업 경쟁력이 점점 중국에 뒤지고 있는 실정이다. 항공운송에 있어서도 남북 직항로의 부재로 중국 등을 경유하는 관계로 많은 불편과 불이익이 발생하고 있어 이에 대한 해결 방안이 마련되어야 한다.

북한의 경우 북한발 수출 농수산물에 중국을 통하여 한국으로 수입되므로 물류비용 및 시간이 과다 소요되고 값싸고 우수한 북한 노동력을 발휘하기에 가장 적합한 남한 기업으로 취업하기가 곤란하여 남북 간에 큰 불균형이 존재하므로 이에 대한 해결이 필요하다.

단동으로부터 지안, 고성리, 난평, 삼합, 개산툰, 투먼, 샬토자, 권하 등을 들 수 있고 이 통과점마다 세관이 위치하고 있어 철도 또는 육상 트럭들이 만나는 교차점 역할을 하고 있음을 알 수 있다.

이와 함께 중국 창춘, 지린, 투먼 일대 3만km²에는 중국 '창지투 선도구' 개발지역이 형성되어 있다. 또한 인접한 훈춘시 국제물류개방구의 경우 면적이 12km²이며 여기에는 복합물류단지, 화물 및 여객운수, 상업시설, 전시시설, 공원 등 부대시

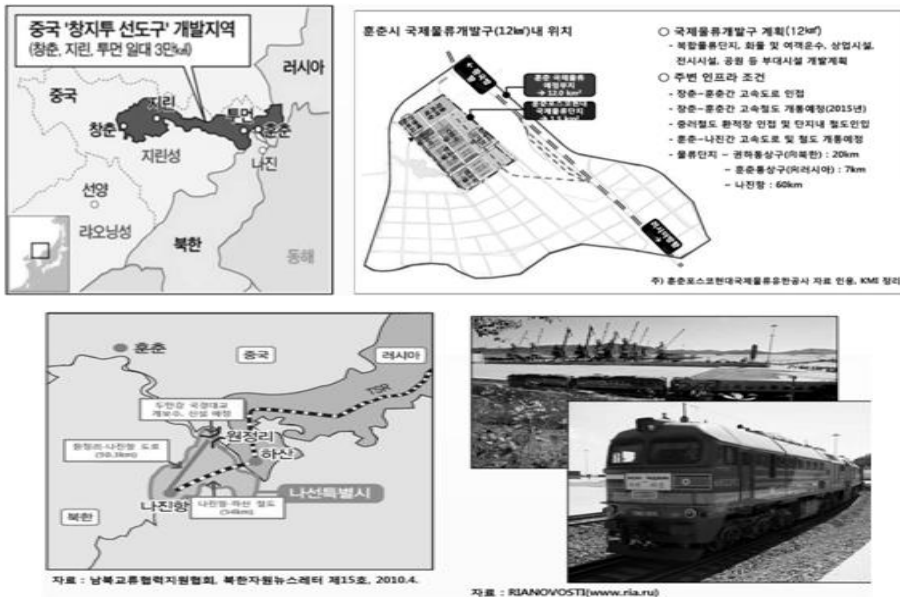


그림 2. 창지투 개발과 훈춘지역 현황

자료: 이성우(2014)

설 개발계획이 수립되어 있다. 중국과 북한 간의 접경지역 중 중·북 주요 육상 통과점 현황은 그림

3과 같다.

훈춘시 국제국제물류개발구에 고속도로 개설 및

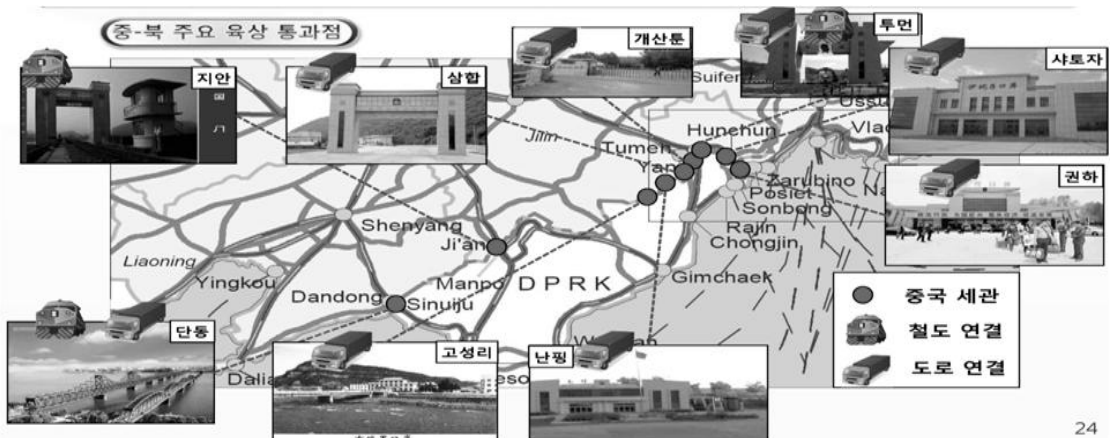


그림 3. 중·북 주요 육상 통과점

자료: 이성우(2014, 전계서)

철도인입 등이 개통되거나 예정인 상태인데 특히, 훈춘과 나진간 고속도로 및 철도가 개통 예정에 있다.

이와 더불어 한반도와 그 주변지역의 유통물류 여건과 전망을 살펴보기 위해 두만강 유역을 중심으로 한 동북아시아의 경제발전을 목적으로 다자간 경제협력 사업을 추진하는 기구로 두만강 접경지역을 국제자유무역지대로 조성하기 위해 추진한 두만강개발계획(TRADP; Tumen River Area Development Programme)이 사업대상지역을 확대하면서 광역두만강개발계획으로 전환되었다.

광역두만강개발계획은 사업대상지역을 한국 동해안 지역(강원, 경북, 울산, 부산), 북한 나진(나진·선봉) 경제무역지대, 중국 동북 3성(랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성)과 내몽고자치구, 러시아 연해주와 하바롭스크, 몽골 동부로 조정·확대하였다.

2005년 출범한 광역두만강개발계획 즉, GTI(Greater Tumen Initiative)로서 한국, 중국, 몽골 및 러시아 4개국 정부 경제부처 차관협의체로 발전하였고 기초 교통인프라 및 주요 교통 중심지 재건과 건설 추진을 목표로 하고 있다.

사업지역 범위는 북한 청진, 중국 옌지, 러시아 나훗카를 연결하는 삼각지역으로, 국가별 거점을 정하여 자체개발을 하고, 외자유치를 통한 국제협작으로 지역발전을 이룬다는 계획에 따라 교통·물류 인프라 구축, 경제특구 조성, 투자환경 개선에 중점을 두었다.

2009년 중국이 이 사업을 동북 3성 개발계획과 연동하여 중앙정부사업으로 격상시키고, 중국과 러시아가 두만강 접경지역의 운송 인프라 확충에 적극적으로 참여하면서 활기를 띠었으나 2009년 11월 북한이 탈퇴함으로써 핵심사업인 교통과 물류 분야 협력에 차질이 생겼다. 2013년 6월에는 강원도 강릉에서 회원국과 일본, 캐나다, 미국 등의 500여 기업이 참가하는 GTI 국제무역·투자박람회가 개최되었다.

이 사업은 동북아 지역간 자원협력기반을 구축하고, 각국의 출구전략에 대응할 필요가 있다는 점에서 경제적으로 중요할 뿐 아니라 평화와 번영의 동북아 시대를 여는 계기로 작용할 수 있다는 점에서 도 기대를 받고 있다.



그림 4. Trans GTI 교통회랑

자료: 광역두만강개발계획(GTI)

그림 5는 한반도와 대륙 간의 철도와 도로의 연계 노선을 표시한 것으로 GTI 4개국인 한국, 중국, 몽골 및 러시아 주요 교통인프라로서 초광역 유통물류거점의 축으로 작용할 것으로 기대된다.

앞서 밝힌 바와 같이 통일부는 올해 광복 70주년을 맞아 외교부·국방부·국가보훈처와 함께 2015년 1월 19일 청와대에서 박근혜 대통령에게 ‘통일 준비’를 주제로 남북 공동기념사업의 일환으로 한반도 종단·대륙열차 시범운행을 북한에 제안키로 하는 등의 신년 합동 업무보고를 하였다.

통일부의 보고 내용 중 남북 간 열차 시범운행은 서울에서 출발한 열차가 경의선을 이용해 북으로 올라가 신의주나 나진까지 운행하는 2개 노선을 검토하는 것으로 하였고 그에 대한 내용으로 그림 6에서 한반도 열차 시범운행 예상 노선도의 내용을 보여주고 있다.



그림 5. 한반도 대륙연계 철도, 도로 노선
 자료: 광역두만강개발계획(GTI)



그림 6. 한반도 열차 시범운행 예상 노선도
 자료: 통일부 외 2015년 합동 업무보고 보도자료

2. 관련 법·제도분석

1) 법제도적 측면

통일된 한국에서의 유통·물류산업적 관점에서 통일에 대한 준비과정에서부터 남북한 간의 통일 시기까지 순차적으로 한반도 유통물류체계를 구축하기 위해서는 관련 법률과 제도적인 측면을 고려하여야 한다.

통일부는 앞서 밝힌 합동보고에서와 같이 국민적 합의기반을 마련하여 통일비전을 수립하고 공론화하며 또한 통일준비를 제도화 하겠다고 하였다. 이를 위하여 (가칭)평화통일기반구축법의 제정 및 통일준비 인력을 양성하고 부처별 전담관을 지정하며 지역별 통일준비 거점을 마련하는 등 지속 가능한 통일준비 체계를 마련하기로 하였다.

남북교류협력에 관한 법률 제1조(목적)는 군사분계선 이남지역과 그 이북지역 간의 상호 교류와 협력을 촉진하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 한반도의 평화와 통일에 이바지하는 것을 목적으로

표 2. 남북한 교류협력 및 발전에 관한 법률 내용

구분	평화통일기반 구축법	남북교류협력에 관한 법률	남북관계 발전에 관한 법률	남북협력기금법	통일준비위원회의 설치 및 운영에 관한 규정
공통 용어	통일비전, 통일준비	출입장소, 교역, 반출·반입, 협력사업	평화적 통일, 남북관계	교역, 협력사업, 남북협력기금	평화통일, 민간협력
내용 요약	국민적 합의기반을 마련하여 통일비전을 수립하고 공론화하며 또한 통일준비를 제도화	군사분계선 이남지역과 그 이북지역 간의 상호 교류와 협력을 촉진하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 한반도의 평화와 통일에 이바지	평화적 통일을 구현하기 위하여 남한과 북한의 기본적인 관계와 남북관계의 발전에 관하여 필요한 사항을 규정	남북 간의 상호교류와 협력을 지원하기 위하여 남북협력기금을 설치하고 남북협력기금의 운용과 관리에 필요한 사항을 정함	한반도 평화통일에 대한 국민공감대 확산 통일 추진의 구체적 방향을 제시 민·관 협력을 통하여 한반도 통일을 체계적으로 준비하기 위해 대통령 소속으로 통일준비위원회 설치
제개정 및 시행	2015년 또는 이후	2014.06.12. 시행 2014.03.11. 일부개정	2014.11.21. 시행 2014.05.20. 일부개정	2010.11.18. 시행 2010.05.17. 타법개정	2014.3.21. 제정 2014.3.21. 시행

한다. 이 법 제2조(정의)는 “출입 장소”, “교역”, “반출·반입”, “협력사업”에 대한 용어와 구체적인 의미를 기술하고 있으며, 남북교류·협력에 관한 정책을 협의·조정하고, 중요 사항을 심의·의결하기 위하여 통일부에 남북교류협력 추진협의회를 설치(제4조)하도록 하고 있다.

남북관계 발전에 관한 법률 제1조(목적)는 「대한민국헌법」이 정한 평화적 통일을 구현하기 위하여 남한과 북한의 기본적인 관계와 남북관계의 발전에 관하여 필요한 사항을 규정하고 있으며, 제2조(기본원칙)는 남북 공동번영과 한반도의 평화통일에 관한 내용을, 그리고 제6조(한반도 평화증진)에서는 남북화해와 한반도의 평화를 증진시키기 위한 노력을 강조하고 있다. 또한 제7조에서는 민족경제의 균형적 발전을 통하여 남북경제공동체의 건설 노력과 함께 남북경제협력을 활성화하고 이를 위한 제도적 기반을 구축하는 등 남한과 북한 공동의 경제적 이익을 증진시키기 위한 시책을 수립·시행한다는 내용을 담고 있다.

남북협력기금법 제1조(목적)는 「남북교류협력에 관한 법률」에 따른 남북 간의 상호 교류와 협력을

지원하기 위하여 남북협력기금을 설치하고 남북협력기금의 운용과 관리에 필요한 사항을 정함을 목적으로 한다. 제2조(정의)에서 “교역” 및 “협력사업”이란 「남북교류협력에 관한 법률」 제2조제2호 및 제4호에 규정된 교역 및 협력 사업을 말하며, 제3조(기금의 설치)에서 이 법의 목적 달성에 필요한 자금을 확보·공급하기 위하여 남북협력기금(이하 “기금”이라 한다)을 설치한다고 되어있다.

통일준비위원회의 설치 및 운영에 관한 규정은 제1조(목적)에서 한반도 평화통일에 대한 국민적 공감대를 확산하고, 통일 추진의 구체적 방향을 제시하며, 제2조(기능)에서 민·관 협력을 통하여 한반도 통일을 체계적으로 준비하기 위한 대통령 소속의 통일준비위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다고 명시하고 있다. 이 위원회는 1. 통일 준비를 위한 기본방향에 관한 사항, 2. 통일 준비 관련 제반 분야의 과제 발굴·연구에 관한 사항, 3. 통일에 대한 세대 간 인식 통합 등 사회적 합의 촉진에 관한 사항, 4. 통일 준비를 위한 정부기관·민간단체·연구기관 간 협력 등에 관한 사항 등을 심의한다.

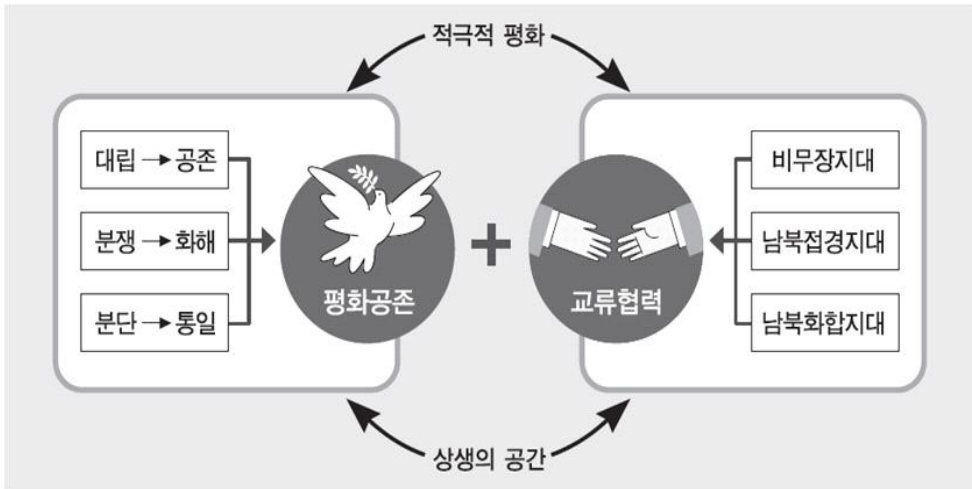


그림 7. 평화벨트 개념도

자료: 제4차 국토종합계획 수정계획(2006-2020)



그림 8. 접경지역의 교류협력지구 조성

자료: 제4차 국토종합계획 수정계획(2006-2020)

2) 정부의 관련계획(제4차 국토종합계획 수정계획 : 2006~2020)

정부의 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020)에서는 남북한 접경지역에서 협력사업의 추진을 통한 평화벨트 구축을 제시하고 있는데 접경지역을

화해와 협력공간인 평화벨트로 구축하여 남북 교류협력 기반 강화를 목적으로 하고 있다. 이 평화벨트(Peace Belt)를 군사대치지역에서 평화적 분위기를 고조시키기 위한 국가 정책적 공간이자, 남북한 교류협력 및 세계가 함께 만나는 화합과 번영, 평

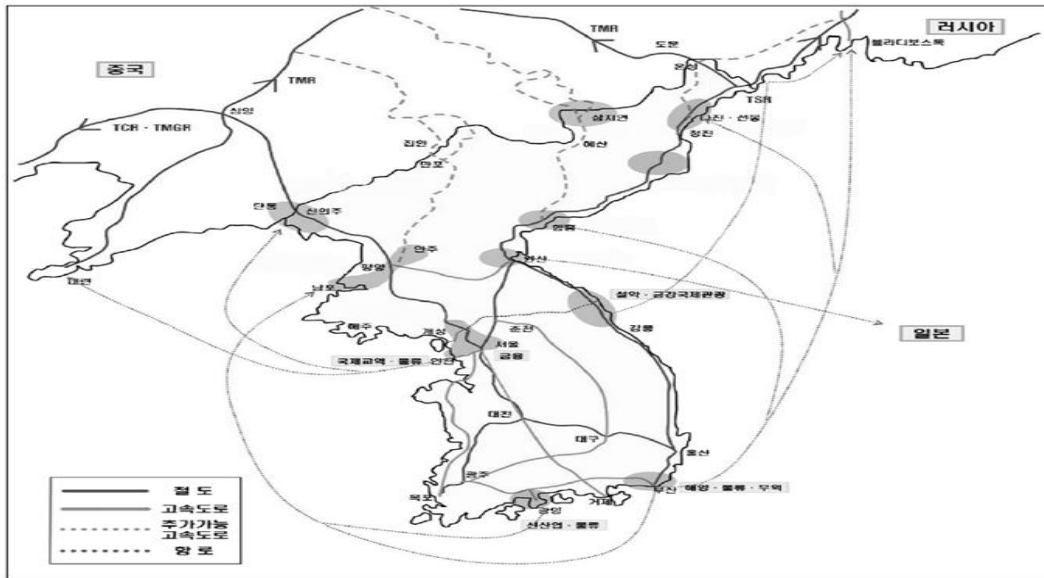


그림 9. 한반도 개방거점 및 인프라 개발 구상

자료: 제4차 국토종합계획 수정계획(2006-2020)

화 상징지역으로 조성하고자 하고 있다.

본 평화벨트의 구축은 국제정세와 남북관계를 고려하여 다음과 같이 단계적인 추진 내용을 담고 있다. 제1단계(준비기)는 남북교통망 복구, 비무장지대의 평화적 활용을 위한 평화지대화 착수를 목표로 하며 제2단계(형성기)는 교류협력지구 조성, 주요산업 협력을 통한 평화지대의 민간인 통제지역까지 확대하는 것으로 한다. 제3단계(정착기)는 경제특구와 관광특구의 설치를 통한 평화지대의 남북한 접경지역 확대로 접경지역내 평화벨트를 구축하는 것을 목표로 하고 있다.

접경지역 내 잠재력이 높은 주요지역을 중심으로 교류협력 지구를 조성하는 방안 검토하는 경우 남북교류협력의 잠재력이 높은 접경지역 인근에 평화시(점) 등의 교류협력지구의 조성이 가능할 것으로 판단하고 있다.

특히, 남북 간의 교류협력 사업의 원활한 추진을 지원할 통신망, 전력공급 체계의 구축과 교류협력지

구의 개발에 필요한 육상 및 해상 교통망 확보를 위해 남북한 연결고속도로, 철도, 항만 등을 확충해야 할 필요가 있는 것이다.

단기적으로 현재 진행 중인 인프라 협력사업의 향후 확대·발전을 위한 토대 마련을 위하여 경의·동해선 철도·도로의 운송효율성을 제고하고 남북간 해상 물동량의 수송비 절감을 위한 남북 협력을 추진토록 한다. 중장기적으로 남북 간의 철도, 도로, 공항, 항만 등이 종합적으로 연계된 한반도 통합 물류망을 구축하기 위하여 남북한 연결철도 노선의 구축 및 현대화, 주요 공항, 항만과 간선 철도 및 고속도로망 연계가 필요할 것으로 판단된다.

3) 기존 계획의 시사점 분석과 대안

남북경제체제 및 시대적 여건 등의 차이 극복을 위한 유통구조를 조정하기 위하여 남북한의 현황과 여건을 살펴보면 우선 남한의 경우 자유시장 경제 체제 및 기업 중심의 유통구조로서 풍부한 제품의

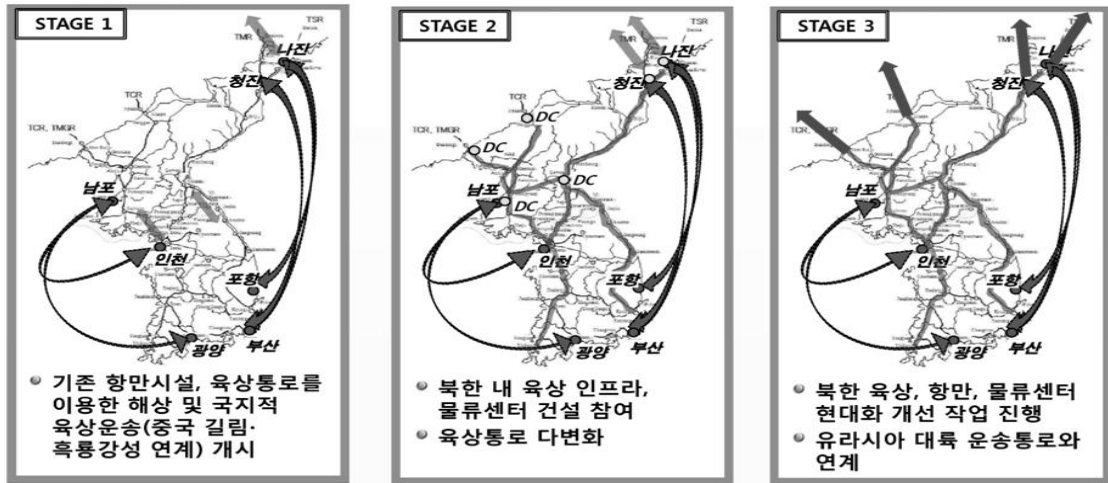


그림 10. 남북 간의 단계별 물류연계방안

자료: 이성우(2014, 전제서)

공급과 더불어 시장 접유를 위한 치열한 유통경쟁이 이루어지고 있다. 반면 북한의 경우 계획 경제 체제 및 정부 주도의 유통구조로서 부족한 제품공급, 공급자 주도형 정규 공급체계의 한계로 비정규 유통경로가 만연하고 있다.

따라서 남북한 공동으로 교류협력지구(평화의 섬 등)를 조성하고 유통물류체계 통합을 위한 시범 운영을 실시한다면 제2차 국토계획에서 평화의 섬으로 지정되었던 인천 강화의 교동도를 시범대상으로 검토하여 남북 공동의 교류협력체계를 구축하여 유통물류센터 조성 및 운영이 가능할 것이다.

남북한의 협력을 통한 해양수산 및 국제물류(해상운송, 항공운송)의 문제를 해결해야만 한다. 우선 남한의 경우 중국불법어선 문제로 한중간 어업갈등이 심하고 값싼 중국 선원 승선 및 조선 인력으로 해운 및 조선 산업 경쟁력이 중국에 비해 점차 저하하고 있으며 항공화물의 남북 직항로의 부재를 해결해야 한다.

북한의 경우 북한발 수출 농수산물도 중국을 통하여 한국으로 수입되므로 물류비용 및 시간이 파

다 소요되고 값싸고 우수한 북한 노동력을 발휘하기에 가장 적합한 남한 기업으로의 취업이 곤란하다는 문제가 존재하여 이에 대한 해결이 필요하다.

이의 해결을 위해 남북한 협정에 의한 해운항공 운송산업을 보호하고 조선산업의 육성이 필요하다. 외국적 선박 및 항공의 국내 운항금지(Cabotage)를 엄격히 적용하여 남북 운송산업을 보호하고 남한의 자본과 기술력, 북한의 토지와 인력을 공동 출자하여 남북한이 공동으로 조선산업을 육성하고 북한에서 편의치적국(FOC; Flag of Convenience) 제도를 시행하여 남한의 선박을 FOC 등록을 한다면 국내 운항금지(Cabotage)의 예외 적용이 가능할 것으로 판단된다.

3. 통일대비 유통물류체계의 장래대안

조선일보(2015)에서는 북한이 중국식으로 시장경제를 받아들이고 개혁·개방을 할 경우 10년쯤 후인 2024년 말에는 경제 규모가 지금보다 2.4배 이상으로 커지고 1인당 GDP (국내총생산)도 3000달러 전후로 늘어날 것으로 전망되고 있다. 북한이

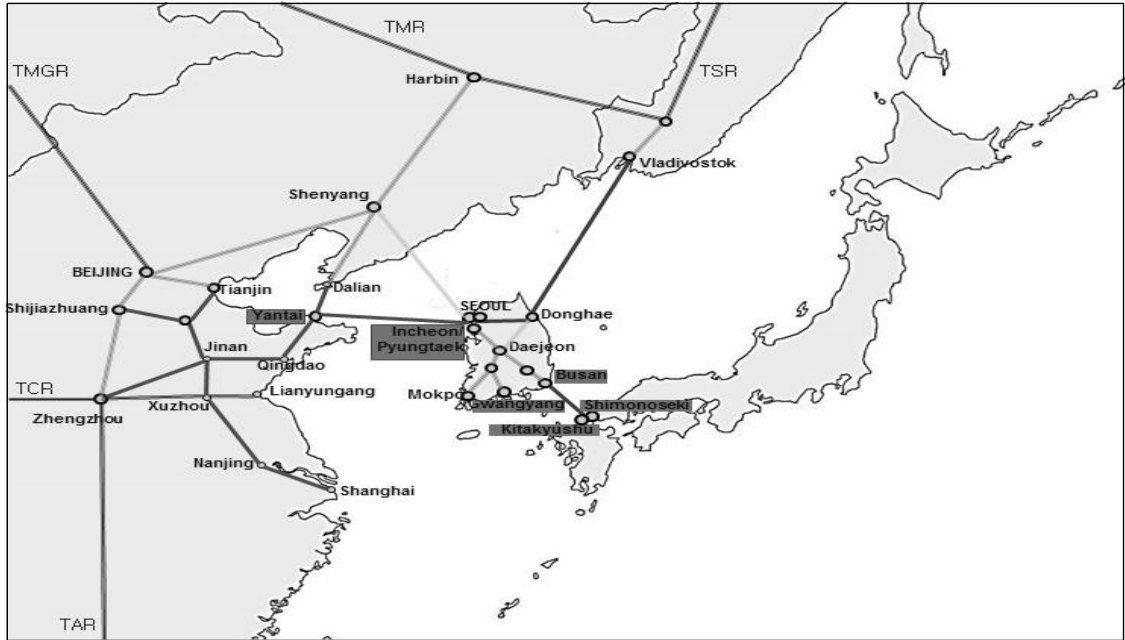


그림 11. 현재 남한의 대내외 간선 물류 네트워크 실태 및 향후 전망

중국 방식으로 체제 전환을 할 경우 경제 규모(GDP)는 2013년 308억달러(33조6000억여원)에서 앞으로 10년 후인 2024년 말에는 751억달러(81조9300억여원)로 높아질 것으로 전망된다. 또한 북한이 각종 개방 조치를 통한 외자 유치와 함께 자본주의 시장 경제로 체제 전환을 적극적으로 해 나가면 20년 후인 2034년에는 경제 규모가 2274억달러로 급격히 커지고 1인당 GDP도 최소 8640달러, 최대 1만1195달러로 높아질 것으로 분석되었다.

그리고 남북물류의 이상적인 연계방향으로는 그림 10에서와 같이 해상 및 국지적인 육상운송(중국 길림, 흑룡강성 연계)의 개시(Stage 1)로부터 육상 통로 다변화 및 물류 인프라(항만, 물류센터) 구축(Stage 2) 및 유라시아 대륙 연계의 단계적으로 접근(Stage 3)이 필요하다는 제안이 있었다.

최근 통일부가 외교부, 국방부 및 국가보훈처 공동으로 박근혜 대통령에게 2015년 합동 업무보고

한 “협업을 통한 통일준비”에서 제기하였던 △국민이 “참여”하고 △북한과 “함께”하며 △국제사회와 “더 붙어”하는 통일준비 3대 추진전략과 △통일공감대 확산 △통일시대 주역양성 △광복 70주년, 민생 환경 문화 통로 개척 △호혜적 남북경협 추진 △북한 비핵화 인권문제의 실질적 진전 △국제 사회의 통일준비 참여 확대를 6대 중점 추진과제가 정상적으로 진행될 경우, 올해는 “한반도 통일시대를 개막하는 해”가 될 것이며, 추후 이러한 추세에 힘입어 남북한 간의 유통·물류산업 분야에 있어 협업과 한반도 유통·물류체계 구축의 상당한 진전이 기대된다.

이에 따라 6대 중점 추진과제 중에서 “호혜적 남북경협”의 실현에 있어 실천과제로서 유통·물류체계 구축 방안이 제시되고 우선 통일에 대비한 남북한 유통물류분야의 기반이 갖추어 진다면 통일 이후의 한반도 유통·물류체계 구축은 한반도의 주요

한 과제가 될 것으로 전망된다.

현재 남한은 운송구간이 짧고 북한을 통과할 수 없는 여건으로 인하여 국내 물류 네트워크는 대부분이 도로운송에 의존하고 있으며, 국제 물류 네트워크는 해상운송에 의존하고 있어 그림 11과 같이 섬나라의 특성을 보이고 있다.

향후 남북 경협이 활성화되어 경의선 철도를 활용할 수 있을 경우에는 평양과 신의주를 경유하여 중국으로 연결될 수 있을 것으로 예상되나 현재의 북한 철도 시설 여건으로 볼 때 실제 남한의 철도 물동량이 북한 철도를 이용하는데 한계가 있을 것으로 예상된다. 특히 경원선을 이용하여 청진과 나진·선봉을 경유, 러시아로 연결되는 대륙철도와 연계체계를 구축하게 되면 세계 최장의 대륙철도인 TSR과 연결될 수 있으나 북한의 철도여건으로는 수송능력이 매우 미미한 수준에 머무르게 된다.

그러므로 북한의 철도 시설 여건이 크게 개선되지 않는 한 남한의 철도가 북한의 철도망과 연계되더라도 북한 철도를 이용한 대륙철도 연계 수송네트워크의 유용성이 낮아 서해안에서는 인천항과 남포항 간 연안운송을, 동해안에서는 부산 또는 포항항에서 청진항 또는 나진·선봉항 간에 연안운송을 통한 남북 교역망이 형성될 것으로 전망된다.

그림 6의 한반도 열차 시범운행 예상 노선에 대한 집중적인 투자를 통하여 철도시설을 대폭 보강할 경우에는 남북 철도운송이 활성화되어 한반도 대륙철도의 유용성이 크게 증가할 것으로 예상되면, 간선철도 주변의 거점도시에서는 유통센터(DC; Distribution Center)가 형성되고 유통 여건 개선으로 인한 산업 활성화가 기대되므로 유통센터를 중심으로 한 새로운 유통체계가 형성될 것으로 사료된다.

IV. 통일대비 유통물류체계의 합리적 구축방향

1. 유통물류체계의 구축목표와 방향

1) 시범사업

남북한 통일준비 단계에서의 유통물류체계는 주변국가와 차별화된 한반도 유통물류분야 협력체계의 구축이 우선이다. 국제적 관례인 국내운송금지(Cabotage)를 남북항로에 엄격히 적용하는 경우 접경지역 중 한곳을 교류협력지구(평화의 섬)를 지정하여 남북한 공동의 유통물류거점 조성, 북한상품 전용 판매센터 등을 운영, 남북한 간의 유통·물류 창구로 활용할 수 있을 것이다.

4차 국토계획 수정계획(2006-2020)에서 제시한 1단계(준비기) 평화지대화 착수, 2단계(형성기) 교류협력지구 조성, 3단계(정착기) 접경지역 평화벨트 구축을 단계적으로 추진하게 되면 남북한 합작의 중소조선산업단지, 농수산물 가공·유통단지 등을 조성하고 남북통일을 전제로 한 유통물류체계 정비가 가능할 것으로 판단된다.

2) 남북간 교역 및 경협 현황⁶⁾

남북한 간의 교류협력은 분단이후 1960년대까지 거의 이루어지지 않았으나, 1970년대 들어 대한적십자사가 1971년 8월 12일 남북적십자회담을 제의한 이후 남북조절위원회를 통한 경제인 및 물자 교류 제의(1973년)가 이루어졌으며, 북한적십자사의 수재물자 지원을 계기로 남북경제회담(1984.11~1985.11.20)이 열렸다.

1988년 7월 7일 「민족자존과 통일번영을 위한 특별선언」이 반포되었으며, 후속조치로 1988년 10월 남북한간 교역을 허용하는 「대북경제개방조치」를 취하고, 1989년 6월 12일 「남북교류협력에 관한

6) 통일부, 남북간 교역 및 경협 현황(통일부 홈페이지)

표 3. 유형별 남북 교역액 현황

(단위: 백만 달러)

구분	남북교역 유형	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13
반 입	일반교역·위탁가공	320	441	646	624	499	334	4	1	1
	경제협력	20	77	120	308	435	710	909	1,073	615
	비상업적 거래	0	1	0	0	0	0	1	-	-
	반입 합계	340	520	765	932	934	1,044	914	1,074	615
반 출	일반교역·위탁가공	99	116	146	184	167	101	-	-	-
	경제협력	250	294	520	596	541	744	789	888	518
	비상업적 거래	366	421	367	108	37	23	11	9	3
	반출 합계	715	830	1,033	888	745	868	800	897	521

참고 1. 경제협력 : 개성공단·금강산관광·기타·경공업협력)

참고 2. 비상업적 거래 : 정부·민간 지원 / 사회문화협력 / 경수로 사업

자료: 남북교류협력 현황(통일부 홈페이지)

기본지침을 준비하여, 1990년 8월에는 「남북교류협력에관한법률(교류협력법)」, 「남북협력기금법」 등 관련 법령이 제정됨으로써 우리법의 테두리 안에서 남북교류협력이 안정적으로 이루어질 수 있는 제도적 기반이 마련되었다.

그러나 2010년 3월 26일 천안함 폭침으로 정부의 '5.24 조치'가 발동되어 북한의 책임 있는 조치가 있을 때까지 남북 교류협력이 보류 또는 중단(단, 개성공단사업 및 순수 인도적 지원사업은 지속)되었다.

이후 정부는 이 조치를 흔들림 없이 지켜가는 가운데 적용상의 유연성을 발휘하여 비정치적 교류를 승인하는 등 남북간 대화여건을 조성하려고 노력하는 한편, '5.24조치' 장기화로 인해 어려움을 겪고 있는 우리 기업에 대하여 저리자금대출 등 지원을 지속하고 있다.

그동안 남북 간의 인적 왕래는 1989년 1명에서 2013년 7만 6천 명으로, 남북교역은 1989년 1,900만 달러에서 2013년 11억 3천 6백 만 달러로 증가하였다. 또한 1995년 이후 이루어진 인도적 지원은 2013년 말까지 총 30억 282만 달러에 달하였다.

2. 통일준비 단계의 합리적 구축방향

우리나라 인천광역시 강화군(강화도) 인근에 교동도라는 섬이 있다. 이 섬은 얼마 전까지 말 그대로 섬이었으나 2014년 7월 1일을 기점으로 연륙교가 개통된 후로 섬이라기보다는 육지의 일부분으로서의 기능을 하기 시작했다.

연합뉴스에 따르면 인천시 강화군은 새해 연휴기간인 2014년 12월 31일부터 내년(2015년) 1월 4일까지 본섬(강화도)과 교동도를 연결하는 교동연륙교의 통행 시간을 늘린다고 밝혔다. 원래 교동도 일부 지역이 민통선 북방지역이기 때문에 연륙교를 건너려면 군(軍) 검문을 받아야 하며 통행 시간도 제한돼 있다⁷⁾.

이와 별도로 강화군은 교통카드시스템 구축업체인 이비카드와 협의를 마치고 이르면 내년 1월께 교동면에서 수도권환승할인 서비스를 시행한다고 밝혔다.

그동안 교동면은 섬지역이라는 특수성으로 인해 수도권 통합요금제 미적용 지역이었으나 2014년 6

7) 연합뉴스(2014, 인터넷)



그림 12. 교동도에의 교류협력지구 평화의섬 지정(안)

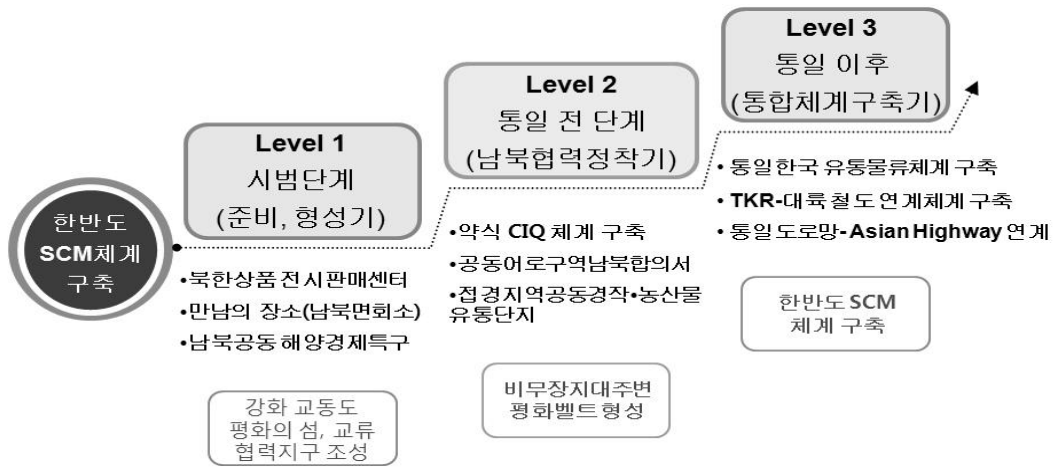


그림 13. 단계적 유통물류체계 구축(안)

월 교동 연륙교 개통으로 본섬과 교동도 간 시내버스 통행이 가능해지자 수도권환승할인제를 추진하게 됐다.

이외 교동면 단기발전계획에는 관광시설, 기반시설확충 등 총 15개 사업에 98억원의 예산이 투입돼 진행 중으로 약3천명의 인구가 등록돼 있다. 연륙

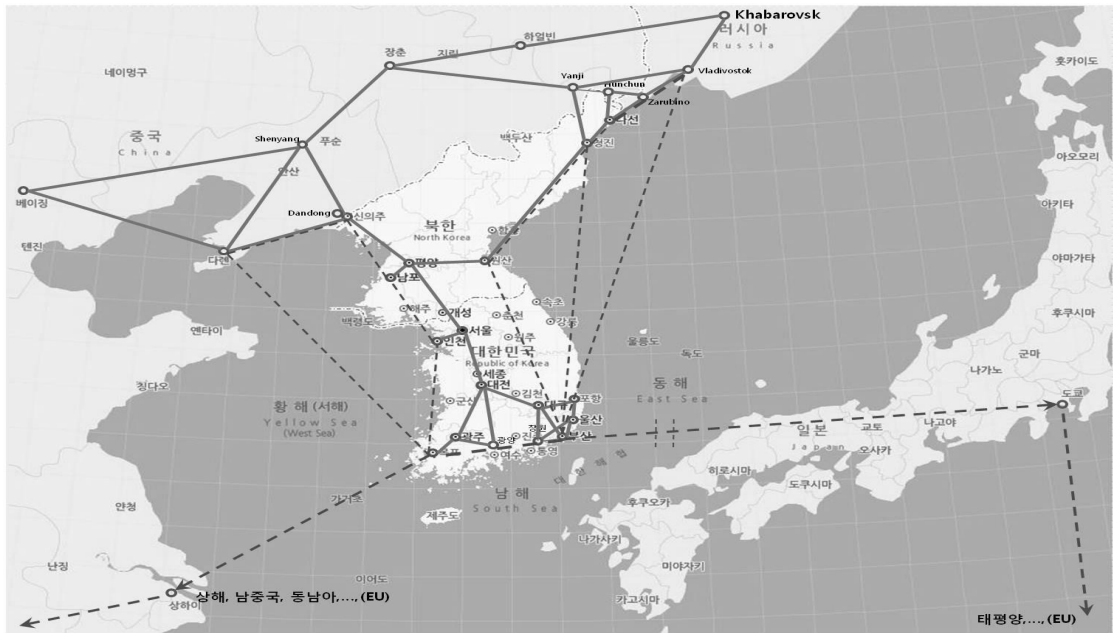


그림 14. 통일 이후의 한반도 간선 유통물류 체계도

교 개통 전까지 본섬과 오가는 유일한 교통수단은 배편뿐이었다⁸⁾.

남북한 접경지역 중 하나인 교동도를 그림 12에서와 같이 교류협력지구 즉, 『평화의 섬』으로 조성하여 남북공동 해양경제특구(중소형선박 신조·수리조선, 수산물 가공, 공동어판장 등)로 지정하여 북한상품 전시·판매(북한산 농수산물(기호식품), 개성공단 생산품 등)센터 설립 및 만남의 장소(남북면회소)로 운영을 기대해볼 수 있을 것이다.

3. 통일 이후 단계의 합리적 구축방향

먼저 다음과 같은 단계로 유통물류체계를 구축토록 해야 한다. Level 1 시범단계(준비, 형성기)에는 강화 교동도에 평화의 섬을 지정하여 교류협력지구로 조성토록 한다. Level 2 통일 전 단계(남북협력

정착기)에는 비무장지대주변 평화벨트를 형성토록 한다. Level 3 통일 이후(통합체계구축기)에는 한반도 SCM 체계를 구축토록 한다.

V. 통일 이후의 유통물류체계 구축 전개

1. 통일 이후의 한반도 간선 유통물류체계

남북한 통일 이후의 유통물류체계는 한반도 통일 시대의 유통물류 인프라 계획 및 조성, 네트워크 구축을 통한 SCM체계 구축이 필수적이며 이를 위하여 통일한국의 유통·물류체계 구축 및 유통센터 조성이 필요하다.

남북한의 원료산지-제조업체-유통(도, 소매)업체-소비자 간의 연관성을 감안한 최적의 유통·물류체계 구축 및 유통센터의 조성이 필요할 것이다.

8) 아시아경제(2014, 인터넷)

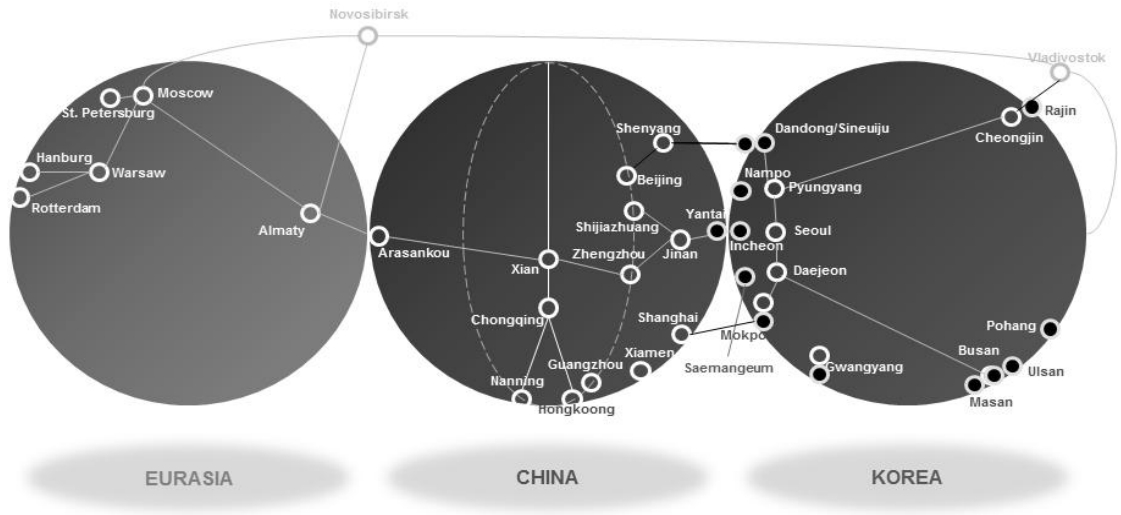


그림 15. 한반도의 대륙 연계체계 및 유라시아 SRX 네트워크

먼저 서울과 평양을 도로 및 철도 네트워크로 기간망을 형성한 후에 대륙연계네트워크를 구축한다.

한반도의 대륙연계 네트워크는 크게 평양에서 신의주를 거쳐 중국 단둥(Dandong)과 심양(Shenyang)을 경유하여 수도인 북경(Beijing) 또는 동북3성의 장춘(Changchun)-하얼빈(Harbin)으로 연결되는 북중국 연계 네트워크와 평양에서 청진·나진·선봉을 거쳐 러시아의 자루비노(Zarubino)-블라디보스토크(Bladivostok)-하바로브스크(Khabarovsk)를 경유하여 러시아의 수도인 모스크바(Moscow)로 연결되는 TKR-TSR 연계 네트워크로 구분될 것이다. 통일 이후의 한반도 간선 유통물류 체계를 나타내면 그림 14와 같다.

또한 한반도의 해양연계 네트워크는 북한의 수도권 항만인 남포항에서 남한의 수도권 항만인 인천과 평택당진항을 연계하는 남북연안해운망을 기반으로 하여 군산/새만금항과 목포항-광양항 등을 경유하는 서·남해안 항로를 구축한 후 상해(Shanghai) 이북의 북중국 주요 항만들과 네트워크를 구축하는 환황해 해양도시 네트워크와 부산항에서 청진항과 나진·선봉항을 연계하는 남북연안해운망을 기반으로

로 하여 동해안 항로를 구축한 후 하카다-시모노세키-아키다 등 일본 서안의 주요항만들과 자루비노-나호드카-보스토치니 등 러시아의 주요 항만들과 네트워크를 구축하는 환동해 해양도시 네트워크로 구분될 수 있다.

이러한 내륙 간선 물류네트워크와 연안 해운망을 통합하여 통일 이후의 한반도 유통물류체계의 근간을 형성하도록 한다.

간선 가로망 및 철도의 거점도시와 연안의 거점항만도시들은 국내외에서 생산된 상품의 유통 경로에서 중계 및 소비 시장을 형성함으로써 유통 거점의 기능을 확보하게 되고 새로운 유통센터 역할을 수행하게 된다.

2. 한반도 간선 가로망 및 철도의 대륙 연계체계 형성

북한철도망 개선 및 보완을 통한 남북 간선철도망인 한반도횡단철도(TKR)의 확충과 한반도횡단철

도(TKR)를 연계한 시베리아횡단철도(TSR; Trans Siberian Railway), TMR(Trans-Manchuria Railway) 등 대륙철도망 접속으로 TKR-대륙 철도 연계체계 구축이 가능할 것으로 판단된다.

북한의 간선가로망 복원 및 보완을 통한 남북 간선가로망(고속도로) 체계 구축과 한반도 고속도로 망을 Asian Highway와 연계하여 대륙의 고속도로 망 접속하는 경우 통일도로망- Asian Highway 연계체계 구축이 가능하게 된다.

또한 북한의 주요 항만들과 남한의 항만들을 연계한 남북 연안해운 체계를 구축한 후에 서해안에서는 북중국 주요 항만을 연계한 환황해 연근해항로 네트워크를 구축하고 동해안에서는 일본 서안과 극동 러시아의 주요 항만을 연계한 환동해 연근해항로 네트워크를 구축하게 되면 한반도를 기본 단위로 한 통일 한국의 유통물류 국가계획 및 동북아시아 국제물류체계 구축이 완성된다고 볼 수 있을 것이다. 통일 이후의 한반도 유통물류네트워크의 중국 연계 및 유라시아 대륙 연계 네트워크는 그림 15와 같다.

VI. 결론

1. 결과의 정리

결론적으로 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020)과 그동안 국내외적으로 추진되어 온 각종 남북관련사업의 지속적인 추진 그리고 남북경제체제 및 시대적 여건 등의 차이 극복을 위한 유통구조 조정을 위하여 남북한 공동으로 교류협력지구(평화의 섬 등)를 조성하고, 유통·물류체계 통합을 위한 남북한 공동사업의 시범 운영이 뒤따라야 한다.

남북한의 협력을 통한 해양수산 및 국제물류(해상운송, 항공운송) 문제 해결을 위하여 남북한 협정에 의한 해운·항공산업 보호 및 조선 산업의 육성이 필요할 것으로 판단된다.

이에 따라 통일준비 단계는 1단계(준비기) 평화지대화 착수, 2단계(형성기) 교류협력 지구 조성, 3단계(정착기) 접경지역 평화벨트 구축이 될 수 있으며 이를 단계적으로 추진해야 한다. 특히, 통일 이후에는 한반도 통일시대의 유통물류 인프라 계획과 조성, 네트워크 구축을 통한 SCM체계를 구축하고 간선철도 및 도로망을 통한 중국 대륙과의 접속이 이루어져야 하며 추후 관련 정책마련 및 법제도적 뒷받침이 이루어야 할 것으로 판단된다.

2. 결론 및 추후과제

본 연구의 결론은 시범적 단계와 통일 준비 단계를 거쳐 통일 이후 단계의 유통물류체계를 구축함에 있어 남북한 통일 이후의 유통물류체계는 한반도 통일시대의 유통물류 인프라 계획 및 조성, 네트워크 구축을 통한 SCM체계 구축이 필수적이며 이를 위하여 통일한국의 유통·물류체계 구축 및 유통센터 조성이 필요하며, 남북한의 원료산지-제조업체-유통(도, 소매)업체-소비자 간의 연관성을 감안한 최적의 유통·물류체계 구축 및 유통센터의 조성이 필요하다는 결론을 도출하였다.

먼저 서울과 평양을 도로 및 철도 네트워크로 기간망을 형성한 후에 한반도의 대륙연계 네트워크와 해양도시네트워크를 구축하여 동북아시아의 대륙과 해양을 주도적으로 중계하는 진정한 의미에서 한반도의 반도국가 특성을 확립하도록 한다.

그리고 한반도와 중국의 간선 도로 및 철도 네트워크를 연계하고 러시아횡단철도와 연계하여 궁극적으로 유라시아 SRX(Silk Road Express)를 완성함과 아울러 한반도 서·남해안의 해양거점도시들과 상해 이북의 중국 항만도시 간에 해상을 통한 환황해 경제권의 시장 기능을 강화하고 일본 서안 및 극동 러시아의 항만도시 간에 해상을 통한 환동해 경제권의 시장 기능을 강화하여 동북아시아 국가 간의 긴밀한 경제블록을 형성함으로써 한반도 경제성장의 새로운 원동력을 확보한다.

이 연구는 기존 연구 및 계획의 자료 및 문헌 분석에 의한 연구를 수행함으로써 남북한의 경제 실태를 반영한 실증적 연구가 보완되어야 남북한 유통물류 여건의 정량적 비교가 가능하므로 시장조사 및 유통·물류업계 종사자의 면접조사 등을 통한 사례 분석이 추후 과제로 추진되어야 할 것으로 사료된다.

참고문헌

김경석(2007), 남북물류협력의 효율적 추진체계 구축 방안, 『남북물류포럼·남북교류협력지원협회 공동학술회의』, 남북물류포럼.

김제철·김민정·김연명(2004), 통일시대를 대비한 남북한 항공운송 협력방안 구상, 『정책연구 2004-01』, 한국교통연구원.

김훈(2003), 남북간 철도연결에 따른 수도권 및 지역간 철도망의 정비방향(2단계), 『연구총서 2003-05』, 한국교통연구원.

대한민국정부(2005), 『제4차 국토종합계획 수정계획(2006-2020)』.

모창환(2003), 남북한간 접경지역의 효율적 교통망구축을 위한 중앙정부와 자치단체의 역할정립방안(2단계), 『연구총서 2003-06』, 한국교통연구원.

민승기·안병민·임재경(2001), 남북교역활성화에 대비한 수도권 북부지역 물류기지 건설방안, 『정책연구 2001-16』, 한국교통연구원.

박창호(2014), 통일한국의 유통물류체계 구축연구, 『2014년도 학술대회』, 미래정책포럼/한반도 미래정책연구회.

백성호(2008), 한반도 중심 동북아 물류망 구축 방안과 남북협력 방안: 한반도 물류네트워크 활성화 방안을 중심으로, 『제12차 정기학술회의』, 남북물류포럼.

신기간(2005), 『유통의 이론과 실제』, 서울: 경문사.

이상준(2011), 남북경협과 물류분야의 과제, 『제18차 정기학술회의』, 남북물류포럼.

이성우(2014), “북방물류와 연계된 남북물류의 방향과 과제”, 『제24차 정기학술회의』, 남북물류조찬포럼.

정봉민(2011), 남북경협 활성화를 위한 해운항만분야 개선방안, 『제18차 정기학술회의』, 남북물류포럼.

황진희(2007), 서해평화협력특별지대 조성과 물류분야의 대응, 『남북물류포럼·남북교류협력지원협회 공동

학술회의』.

현동일(2008), 중국 창·지·투 개발과 라·선경제특구연계 물류망 구축의 정치·경제, 『제12차 정기학술회의』, 남북물류포럼

통일부, 『통일백서』, 각년도

통일부·외교부·국방부·국가보훈처, 2015년 합동업무보고 ‘통일준비’통합 보도자료.

남북관계 발전에 관한 법률, 시행 2014.11.21, 법률 제 12584호, 2014.5.20, 일부개정

남북교류협력에 관한 법률, 시행 2014.6.12, 법률 제 12396호, 2014.3.11., 일부개정

남북협력기금법, 시행 2010.11.18, 법률 제10303호, 2010.5.17, 타법개정

물류정책기본법, 시행 2014.11.19, 법률 제12844호, 2014.11.19, 타법개정

유통산업발전법, 시행 2014.7.15, 법률 제12248호, 2014.1.14., 타법개정

통일준비위원회의 설치 및 운영에 관한 규정, 시행 2014.3.21, 대통령령 제25265호, 2014.3.21

통일부, 남북간 교역 및 경험 현황, <http://www.unikorea.go.kr/content.do?cmsid=1425>

아시아경제, <http://view.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2014122410022326143>

연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2014/12/31/0200000000AKR20141231088300065.HTML?input=1195m>

연합뉴스, <http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LPOD&mid=sec&oid=001&aid=0007351436&isYeonhapFlash=Y>

한국경제신문, <http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2015011347991>

통일부 월간남북교류동향, <http://www.unikorea.go.kr/content.do?cmsid=1950>

국토교통부 홈페이지, http://www.molit.go.kr/USR/policyData/m_34681/dtl.jsp?id=27

광역두만강개발계획(GTI), <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1943311&cid=40942&categoryId=31866>

네이버 지식스폰서(대한상공회의소에서 작성한 답변 인용) <http://kin.naver.com>

통일한국의 유통물류체계 구축 연구

박창호 · 강상곤

국문요약

통일부는 최근 박근혜 대통령에게 외교부, 국방부 및 국가보훈처와 공동으로 2015년 합동 업무보고를 하였다. 특히, 통일부는 “협업을 통한 통일준비”를 주제로 보고를 하면서 통일준비 3대 추진전략과 함께 △호혜적 남북경협 추진 등 6대 중점 추진과제를 제시하였다. 본 연구는 특히 6대 중점 추진과제 중에서 “호혜적 남북경협”에 대하여 중점적으로 다루어 보았고, 향후 통일 한국이 실현되는 경우 수반되는 실천과제로서 유통물류체계의 구축 방안에 대하여 분석해 보았다.

결론적으로 정부의 관련 계획과 국내외적으로 추진되어 온 각종 남북관련 사업의 지속적인 추진 그리고 남북경제체제 및 시대적 여건 등의 차이 극복을 위한 유통구조 조정을 위하여 남북한 공동으로 교류협력지구(평화의 섬 등)를 조성하고, 유통·물류체계 통합을 위한 남북한 공동사업의 시범 운영이 필요할 것으로 판단하였다.

남북한이 공동으로 상호 협력을 통한 해양수산 및 국제물류(해상운송, 항공운송)의 문제를 해결하기 위하여 남북한 간의 협정을 맺고 이에 의한 해운·항공산업 보호 및 조선 산업의 육성이 필요할 것이라는 점을 강조하였다.

이에 따라 통일준비 시 추진 단계는 1단계(준비기)는 평화지대화 착수의 단계이고 2단계(형성기)는 교류협력지구 조성의 단계 그리고 3단계(정착기)는 접경지역 평화벨트 구축의 단계가 될 것으로 판단하였고 이를 단계적으로 추진해야 할 것으로 주장하였다. 특히, 통일 이후에는 한반도 통일시대의 유통물류 인프라 계획과 조성, 네트워크 구축 등을 통한 SCM체계를 구축하고 간선철도 및 도로망을 통한 중국 대륙과의 접속이 이루어져야 할 것이다.

이 연구에서는 다음과 같은 정책적 제언을 할 수 있다. 통일 한국을 대비한 한반도 유통·물류체계를 구축하고 유통센터를 조성하여 유라시아 이니셔티브 확보를 위한 TKR-대륙 철도 연계체계 구축을 제안한다. 남북한 간선가로망을 정비하여 한반도 고속도로망을 Asian Highway에 접속하여 도로에 의한 국제운송네트워크의 구축이 이루어져야 한다. 특히, 제4차 국토기본계획의 재수정계획을 수립한 후 한반도를 기본 단위로 하는 통일한국의 유통·물류국가계획 수립 및 유통·물류체계를 구축해야 할 것으로 판단한다.

주제어: 통일한국, 유통·물류체계, 물류협력체계, 남북경협, 교류협력지구(평화의 섬)