

국양해운의 남북경협사업

하 종 시*

I. 회사소개

국양해운은 1999년 9월 주식회사로 설립 되었고, 2001년 2월 정부로부터 인천-남포 수송장비 운항승인을 받아 부정기선 M.V OMSK호를 운항하였다. 2001년 4월 인천-남포 정기운항 승인을 받아 현재 정기선 M.V TRADE FORTUNE호를 운항중이다. 모(母)회사인 장금상선과 함께 국내 및 중국에 10개 사무소, 아시아에 35개 해외 대리점, 세계 53개국에 파트너를 두어 세계적인 네트워크를 갖추고 있다.

주요업무를 보면 첫째, 남북간 화물운송 서비스를 제공한다. 인천-남포간 직항로를 매주 1항차 운항하며 남북간 반출입 선박수 배, 북한에서 제3국 반출 화물 및 제3국에서 북한으로 반입 화물도 운송한다. 둘째, 대리점 업무 및 벌크 프로젝트 서비스를 제공한다. 주요 선사의 대리점 업무를 수행하

며, 다양한 중량 및 용적 프로젝트에 대한 화물운송 서비스를 제공한다. 셋째, 운송 자문 및 용선 서비스이다. 남북한 반출입 화물의 포장에서부터 마케팅, 적절한 운송 경로, 경제적인 운임, 보험 관계와 통관 및 용선 업무를 수행한다. 넷째, 국내 물류사업 및 세관업무 서비스를 제공한다. 창고, 통관, 보험, 운송 등 복합적인 운송체계와 관련된 제반 서비스를 제공하고 있다.

II. 인천-남포 선박운항사업

1. 사업추진 경위

당사는 2000년 11월 남북간 선박운항이 중단된 이후 정부, 민간지원단체, 위탁가공 교역업체 등의 반출입 물자를 수송하려고 시도하였다. 각고의 노력 끝에 북한 민족경제협력연합회(민경련) 산하 개선무역회사

* 국양해운(주) 상무이사

와 ‘남북한 선박운항에 관한 의정서’를 교환하고, 정부로부터 부정기 운항조건으로 승인을 받아 2001년 2월 18일 ‘옴스크(OMSK)’호로 첫 취항을 하였다. 나아가 정기선 운항을 위해 북측과 4월 5일 정식으로 합의서를 작성하고, 통일부 등 관련기관으로부터 정기선 승인을 받아 주 1항차로 정기운항을 하였다.

당시 물동량으로 주 1항차 서비스를 하기에는 당사의 수익성 확보측면에서 많은 어려움이 예상되었다. 그러나 위탁가공업체들의 강력한 요구에 따라 예측 가능한 화물의 반출입을 위하여, 다소 무리가 따르더라도 미래를 위해 외국적 선박을 용선하여 정기운항을 시작하였다. 하지만 한국 국적 선박 및 선원의 입항 금지와, 이에 따른 외국적 선박의 잦은 교체 및 비싼 용선료 지급으로 인해, 선박의 안정적 스케줄 관리가 어렵고 수익성 확보에 많은 문제점을 내포하고 있었다.

남포항 하역설비 노후로 인한 잦은 고장으로 하역작업이 지연될 뿐만 아니라, 40피트 컨테이너 작업이 불가능하였다. 또한 트레일러 2대로 운송작업을 하는 관계로 많은 재작업 비용과 시간이 소요되었다. 따라서 중국을 통한 우회 항로에 비해 경쟁력이 떨어져 물량부족에 직면해 있는 상황이었다.

이와 같은 상황이 지속될 경우에는 인천~남포간의 물량이 축소되어 정기선 투입

의 의미가 없어지고, 결국에는 민간 위탁가공 물자와 지원단체 물자까지도 외국적 선사로 넘어갈 위험이 높았다. 이는 결국 우리나라 북한 어디에도 도움이 되지 않는 결과를 초래하고 정부의 남북교류 활성화라는 근본 취지에도 어긋나는 것으로, 이를 시정하기 위해서는 인천-남포간 안정된 해상운송을 확보해야만 하는 실정이었다.

2. 인천-남포간의 선박 운항의 문제점

당사가 직면하고 있었던 문제점들을 정리하면 크게 ①남포항 하역설비의 낙후, ②선박 용선의 어려움, ③북한과의 통신 제약 등이다.

① 남포항 하역설비의 낙후성

- 하역용 크레인 기기의 노후, 잦은 고장, 정전으로 인한 하역지체
- 컨테이너 야적장(CY : Container Yard) 장비의 부족 및 CFS(Container Freight Station) 부재
- 빈 컨테이너 관리의 어려움에 따른 컨테이너 회전을 저하 및 분실
- 반출입 물동량의 불균형으로 인한 빈 컨테이너 회수 비용 증가
- 40피트 컨테이너 및 중량화물의 처리 불가
- 전반적인 통제기능 미숙 등

② 선박 용선의 어려움

- 선박 및 선장의 교체 등으로 업무의 혼선 발생
- 선주의 북한기항 기피 등으로 인한 높은 용선료 지급
- 기타 선주와 분쟁 발생 위험으로 용선 중단 가능성 존재

③ 북한과의 통신 제약

- 남포항 입항시 선박 통신 통제
- 중개인(홍콩)과 통화 등 통신비 및 업무량 증가
- 남포항 담당자 부재시 통신 불가
- 기타 화물 클레임(claim)시 처리 불가 등

3. 남북 경험사업 내용

위에서 지적한 문제점이 개선 되지 않을 경우에는 운항 스케줄 유지가 불투명(특히 동절기)하여 납기일이 생명인 위탁가공업체의 불안이 가중되었다. 이에 따라 비용이 많이 들더라도 신의주-단동-인천 항로로 화물이 이동할 수 밖에 없는 상황이었고, 이는 물량 감소로 이어져 운항선사의 수익성에 막대한 지장을 받게 되었다. 따라서 남북교류 활성화와 안정적인 스케줄 유지를 위해서는 북한항만의 개발이 반드시 필요한 실정이었다.

이에 당사는 문제해결을 위해 각고의 노력을 기울여 2001년 8월 북측(민경련)과 항만시설 개선사업에 대한 합의를 도출하였고, 2001년 11월 통일부로부터 협력사업 승인을 받아 인천-남포간 해상운송 및 남포항만 개선 사업을 추진하게 되었다.

(1) 사업추진 경과

당사는 2002년 1월 남북협력기금 대출승인을 받아 남북협력기금 대출금 및 자기 자본금 등 약 32억원 상당한 금액을 선박구입 및 하역장비 개선에 투입하였다. 이로 인해 그동안 나타났던 여러 문제점들을 상당부분 해결할 수 있었다. 사업추진 및 남북협력기금 대출과 관련된 경과는 아래와 같다

- '01.11.21 협력사업자 및 협력사업 승인
- '02.1.23 남북협력기금 대출승인
- '02.2.9 트레이드 포춘(Trade Fortune)호 첫 취항
- '02.2.27 컨테이너 발주
- '02.3~4월 남포항만에 탭헨들러, 지게차, 트랙터, 사시 등 하역장비 투입
- '02.4.24 운임료 80불(10%) 인하(\$800 → \$720)

(2) 사업 진행효과

첫째, 국내 위탁가공 업체들에 대한 운임이 인하되었고 신속한 물류제공이 이루어지게 되었다. 상기 사업의 결과 20피트 컨테

이너당 U\$800인 운임을 U\$720불정도 인하하여, 위탁가공업체는 물류비 10%정도 절감하는 효과를 거두었다. 또한 남포항 항만의 개선으로 인해 항만내의 물류처리가 보다 안정적이고 신속하게 이루어졌다.

둘째, 외국적 선박의 용선 문제가 개선되었다. 당사가 직접 선박을 구매하여 운항한 결과, 잦은 용선으로 인하여 발생하는 외국 선주 및 선원과의 분규를 방지하여 안전한 운항을 지속할 수 있게 되었다. 아울러 잦은 용선선박 교체로 인한 비용증가를 억제하여, 귀중한 외화의 유출을 방지하는 효과를 거두었다.

셋째, 체선기간 단축 및 일정준수이다. 과거에는 북측하역설비 고장 및 노후화와 남포부두 선석의 혼잡 때문에 당사 선박의 체선이 빈발할 수 밖에 없었다. 그러나 본선 크레인 2개가 장착된 선박을 사용함으로써, 이러한 문제를 해결하여 북한내 항비 감소와 선박일정을 정확히 준수할 수 있게 되었다.

넷째, 40피트 컨테이너와 냉장, 냉동, 중량 화물을 취급할 수 있게 되었다. 본선 크레인(안전 하중 25톤) 및 본선 냉동컨테이너 작동 장치설비로 국내 위탁가공업체는 물론 민간지원 단체들의 냉동 및 40피트 화물 운송이 가능하게 되었다. 또한 외국의 대북원조물자 수송도 국내에 유치하여 남북 수송물량의 확대 및 국내 연관산업(CY, 운

송, 통관 보험, 컨테이너 관리 등)의 수익성 증진에 일익을 담당하였다. 또한 국내 위탁가공업체를 포함한 남북교역업체의 냉동컨테이너 수송 불편을 해소하고 물류비를 절감하는 효과도 거두었다.

다섯째, 위장 반출입 억제 및 위탁가공업체 촉진에 기여하였다. 사업전에는 남포항에서 선박 스케줄이 지연되는 경우가 많아, 일부 화물들은 신의주-단동의 육로운송과 단동-인천 해상운송로 이용하였다. 그중 일부화물은 원산지가 중국임에도 불구하고 남북한간 거래가 '무관세'인 점을 이용하여 북한산으로 위장 반입하는 경우가 많았다. 그러나 사업시행으로 대북 위탁가공업체들의 불편이 해소되어, 이에 따른 위장 반출입 명분이 없어져 남북교역 활성화에 기여하였다.

II. 기타 남북경협사업

1. 인천-해주간 남북경협사업

(1) 사업 개요

국내에서 모래 과다채취로 인해 생태계 파괴와 민원 발생 등의 문제가 발생하기 시작하였다. 당사는 모래 공급부족 해소에 보탬이 되고자, 2003년 6월경부터 북측과 모래 사업을 논의하였다. 북측의 '조선금릉무역회사'에서 해주 앞바다의 바다모래를 채

취하여 인천으로 수송하는 경험사업을 제시하였다. 여러 가지 문제점이 많았지만, 각고의 노력 끝에 본 사업을 2004년 3월 시행하였다.

(2) 추진 목적

현재 우리나라는 바다모래의 극심한 채취로 인하여 채취 가능한 물량이 거의 고갈이 되어가고 있고, 특히 생태계 및 어장의 파손 등 환경문제를 일으켜 정부는 국내 연안에 대한 채취 구역의 허가를 막고 있는 상태이다. 일부 내항업자는 밤중에 허가 구역이외에서 몰래 운송을 하여 사회적 문제를 일으키고 있었다.

이러한 모래부족 현상으로 중국, 베트남 등에서 제주, 광양, 부산, 마산 및 울산 등지로 대량의 모래가 수입이 되고 있는 상황이었다. 이에 해주에서 모래를 채취하여 인천항으로 운송할 경우, 남북한의 자원교류 활성화를 이룰 수 있고 남측의 모래수급에도 도움이 될 수 있다고 생각하여 사업을 추진하였다.

(3) 사업중단 사유

그러나 당사의 다방면의 노력에도 불구하고 2004년 3월 9일 시작된 사업은 채산성이 확보되지 않아 2004년 3월 31일에 선박투입이 중단되고 말았다. 그 이유는 1항차 예상기간의 증가로 사업 채산성 유지가 불

가능하고 북측의 야간 입출항 금지, 인천항 항비의 증가(도선사 비용 및 기타 부대비용 등), 북측의 무리한 원산지증명서 발급비용 요구, 국방부의 신청항로 불허에 따른 운항시간 증가 등으로 손실이 발생되었기 때문이다.

(4) 향후 추진계획

김포 백석부두의 입항은 많은 비용 및 시간이 소요되므로 인천 영종도-해주간 항로를 검토하고 있으나, 국방부의 권고 항로는 사업수행에 근본적으로 문제가 있어 국방부 협조가 필요하다. 선적물량이 많을수록 선박비용이 감소하는 효과가 있으므로, 약 5,000~10,000루베급 선박을 2~3척 정도 확보하여 다시 추진할 계획이나 정부의 지원이 필요한 실정이다.

2. 향후 추진예정 사업

남북교역 활성화의 가장 큰 걸림돌은 북측의 열악한 물류기반시설(항만, 도로, 철도 등)이다. 이러한 물류기반시설 개선 없이는 남북교류 활성화가 어렵다고 판단하고 있으며, 현재 북측도 그러한 시설 투자에 관심이 많아 물류기반 개선 사업들을 계획하고 있다. 다시 말해 북측의 항만 및 내륙운송 물류 체계는 매우 열악하여, 전반적인 물류의 개선 없이는 과다한 물류비용 및 시

간이 소요되므로 남북교류 활성화에 큰 장애가 발생하게 된다. 이에 북한지역의 물류를 개선하기 위해 다음과 같이 3단계 지역을 중심으로 살펴보려 한다.

(1) 1단계 : 남포항 컨테이너 야적장 운영 사업

현재 인천-남포간 컨테이너 해상운송시 남포항에서 기본적인 컨테이너 야적장시설이 없어 항만내의 물류에 큰 지장을 초래하고 있다. 항만내 물류의 효율적인 운영, 입·출고 컨테이너의 효율적인 관리, 남포-평양간 최단거리를 이용한 내륙운송을 활용하기 위해서는 야적장 운영이 필수적이다.

본 사업은 항만내의 물류 비용 및 시간을 단축하여 인천-남포간 컨테이너 정시 스케줄 유지에 큰 도움을 줄 수 있으며, 열악한 북한 내부의 물류시스템을 당사가 직접 운영함으로써 보다 현실적인 이익을 창출할 수 있다. 또한 컨테이너의 효율적인 관리 체계를 수립할 수 있어 컨테이너의 분실 방지 및 관리에 효과적이다. 이러한 컨테이너 야적장 설치로 남포-평양간 최단거리를 이용한 내륙운송과 연계하여 평양에 있는 컨테이너 및 일반 화물의 운송도 용이하게 할 수 있다. 남북한 합영방식으로 남포항 배후 지역에 약 6,000평 규모의 컨테이너 야적장을 설치·운영할 경우, 약 15억원이 소요될 것으로 예상된다.

(2) 2단계 : 평양 컨테이너 야적장 및 보세 장치장 운영 사업

현재 평양은 남측 위탁가공업체들의 주된 위탁가공 지역이다. 남포항과 신의주를 통해 중국 단둥지역으로 화물이 이동되며, 중국지역에서도 신의주를 통해 평양으로 유입되는 화물이 있다. 그러나 내륙운송수단의 절대 부족과 노후 등으로 물류가 매우 열악한 상황이다. 이에 따라 평양-남포 및 평양-신의주-중국으로의 내륙물류운송 활성화를 위해 평양에 컨테이너 야적장 및 보세 장치장을 설치하려는 사업을 계획하고 있다.

이 사업을 추진할 경우 평양을 기점으로 하는 북측의 내륙운송이 활성화 되어 내륙 물류의 혁신을 이룰 수 있으며, 평양을 중심으로 하는 중국과의 무역 활성화도 기대할 수 있다. 북한과 합영방식으로 투자할 경우 약 20억원이 소요될 것으로 예상된다.

(3) 3단계 : 개성공단 컨테이너 야적장 운영사업

현재 진행중인 개성공단이 완공될 경우 개성과 남한간의 원활한 내륙운송을 필요로 할 것이다. 당사는 이에 따라 개성공단 설립후 개성에서 생산되는 제품의 운송과 남한지역에서 개성으로 운송되는 화물의 물류 활성화를 위한 목적으로 컨테이너 야적장

운영사업을 계획중에 있다. 향후 합영방식으로 사업을 추진할 경우 약 30억원이 소요될 것으로 예상된다.

(4) 북한 물류사업 추진효과

상기 3단계 사업이 성공적으로 이루어져 북한 물류운송이 개선된다면 북한 물류운송의 안정성에 기여할 수 있으며, 전반적으로 남북 교류활성화에 큰 기대를 할 수 있을 것이다. 북측도 상기 사업을 적극적으로 추진할 의사가 있는 것으로 보이므로 무엇보다도 남측에서 제공하는 장비의 재원(財源) 마련이 관건이 될 것이다. 상기 사업에 재원이 마련된다면 적극적으로 북측과 협의하

여 추진일정을 결정할 수 있을 것이다.

III. 결 론

남북한 교류활성화는 북측의 물류기반시설이 개선 되지 않고서는 그 실현이 공염불에 지나지 않을 것이다. 그런데 이러한 물류기반시설과 같은 사회간접자본(SOC)은 막대한 비용이 소요되므로 중소기업이 자체의 힘만으로 투자하기에는 한계가 있다. 따라서 북한 당국뿐만 아니라 우리 정부나 관련기관들의 지원과 협조가 절실히 필요하다고 하겠다. ◆