

재계의 시각

김태일 / 전국경제인연합회 이사

info

해는 정부가 '7·7선언'과 '남북 물자 교류에 관한 기본 지침'을 발표하면서 남북 교역의 물꼬를 튼 지 10년째가 되는 해이다. 돌이켜보면 지난 10년 동안 남북 교역은 규모나 형태 면에서 교역 잠재력에 비해 상당히 부진한 모습을 보여왔다. 특히, 남북간 경제 구조의 상호 보완적 측면에서 보면, 남북 교역은 기대에 크게 못 미치고 있다. 한국은 자본 집약적 산업 및 고부가가치 상품 생산에 대한 비교 우위를 갖고 있으며, 북한은 풍부한 천연 자원과 우수한 인적 자원을 바탕으로 노동 집약적 재화 생산에 특화가 가능하다. 즉, 남북한은 경쟁 관계라기 보다는 상호 보완성이 큰 경제 구조를 가지고 있다. 또한 지리적 근접성이라든가 역사·문화적인 유대 관계를 고려하였을 때, 다른 제약 요건이 없다면 교역 규모는 현재보다 몇배 이상 확대되었을 것이다.

그럼에도 불구하고 교역 규모가 연간 3억 달러를 넘어서지 못하고 있으며, 교역의 94%가 제3국을 통한 간접 교역의 형태로 이루어지고 있다. 또한 대부분의 반출입 물품

이 제3국 국적의 수송선에 의해 운송되고 있으며, 일본, 중국 등을 경유하고 있다. 따라서 남북 교역이 얼마나 불확실한 상황에서 이루어져왔는지 짐작할 수 있다.

남북 교역 문제는 정치·군사적 문제에 영향을 받고 있으며, 특히 북한 당국의 한국 정부에 대한 입장 변화에 의해 크게 좌우되고 있는 것이 사실이다. 또한 남북간의 뿌리 깊은 불신, 법적·제도적 장치의 미비 및 남북 당국자들의 자의적 행위가 교역 증대에 걸림돌로 작용하였다.

올해는 신정부와 지난해 출범한 김정일 정권의 첫 대면이 이루어지는 시기여서, 향후 남북 교역 활성화에 새로운 전환점이 될 수 있다. 따라서 국민들이 신정부의 대북 정책에 대해 거는 기대는 자못 크다 하겠다.

남북 교역의 기본 원칙 수립 필요

신정부의 대북 정책은 기본 원칙을 수립하는 데서 출발해야 한다. 그동안 대북 정책은 개별적 사안에 대해 초단기적으로 입안·

추진되어오면서 일관성을 상실하고, 표류하는 현상이 비일비재 하였다. 따라서 한반도 문제에 있어 미국과 북한에게 주도권을 내어주고 피

동적·소극적으로 대응하는 자세를 보여왔다. 이제 신정부의 대북 정책은 민주·평화통일이라는 궁극적인 목표 아래, 장기적인 전략의 수립과 정책의 우선 순위를 고려한 체계 확립이 선행되어야 할 것이다.

첫째, 신정부의 대북 정책은 남북한간 경제 교류와 협력을 확대하는 데서 해결의 실마리를 찾아야 할 것이다. 경제 협력은 대체로 이념과 정치성이 배제되어 거부감이 적고, 상호 신뢰를 회복하는 접점이 될 수 있기 때문이다. 둘째, 이를 위해서 남북간 경제 협력은 경제 논리에 의해 운영되어야 하며, 기업 스스로의 책임 하에서 이루어져야 한다. 즉, 기업의 판단과 책임에 의해 북한과 관계를 맺게 하며, 정부는 정부 차원의 대북한 경제 협력에만 국한하는 것이 바람직하다는 것이다. 셋째, 정부의 역할은 기업의 대북 경험의 활성화될 수 있는 제도적·법적 재반 여건을 조성하고, 가능한 범위 내에서 지원을 아끼지 않는 것이다. 물론, 분단과 정전이라는 시대적 상황을 간과해서는 안될 것이며, 주변국과의 외교 협력을 공고히 하는 것도

남북간 경제 협력은 경제 논리에 의해 운영되어야 하며, 기업 스스로의 책임 하에서 이루어져야 한다. 즉, 기업의 판단과 책임에 의해 북한과 관계를 맺게 하며, 정부는 정부 차원의 대북한 경제 협력에만 국한하는 것이 바람직하다는 것이다.

개을리해서는 안될 것이다. 다만, 여기서는 상호 이익 증진을 위한 남북 경험의 확대라는 측면만을 언급하고자 한다.

경제 원리에 입각한 교역 추진

먼저, 남북한간 교류와 협력의 확대가 대북 정책의 최우선 과제가 되어야 할 것이다. 남북 분단이 이념의 차이와 국제적 힘의 논리에 의해 유지되어왔기 때문에 설부른 정치적 해결 노력은 상호 불신을 초래할 가능성이 크다. 그리고 사회·문화적 접근은 당면한 상황과 이해 관계에 구속되기 쉬우며, 지속적인 발전을 기대하기 어려운 점이 있다. 따라서 경제 교류와 협력만이 서로의 이해에 부응하면서도 마찰을 최소화할 수 있는 대북 정책 방안이 될 수 있다. 남북 경제 교류가 김일성 조문 파동 이후 얼어붙은 남북 관계를 연결시켜주는 유일한 끈이었음을 부인할 수 없을 것이다.

정부는 남북 경험을 추진함에 있어 북한이 시장 경제의 작동 원리를 학습하고 시장

남북 경협 확대를 북한체제의 개혁과 개방을 유도하는 수단이나 통일 전략으로 활용하는 것은 지극히 단편적이고 일방적인 생각에 불과할 뿐이다. 한국 정부가 남북 경협을 통일 전략·전술로 이용하고 있다고 북한 당국이 인식한다면 남북 교역은 현 상태 이상의 발전을 기대하기 어려울 것이다.

경제의 행정 절차에 적응케 함으로써 북한의 경제 발전에 협력한다는 자세로 임해야 할 것이다. 남북 경협 확대를 북한체제의 개혁과 개방을 유도하는 수단이나 통일 전략으로 활용하는 것은 지극히 단편적이고 일방적인 생각에 불과할 뿐이다. 한국 정부가 남북 경협을 통일 전략·전술로 이용하고 있다고 북한 당국이 인식한다면 남북 교역은 현 상태 이상의 발전을 기대하기 어려울 것이다. 북한이 남북 교역에서 오는 경제적 이득을 스스로 깨달을 때, 교역 확대는 가속화될 것이며, 나아가서 사회·문화 및 정치적 교류까지 폭을 넓히게 될 것이다.

기업의 자율적 판단 중시

남북 교역은 정치 문제와 분리해서 고려되어야 하며, 기업 스스로의 판단과 책임에 맡겨져야 할 것이다. 현행 '남북 교류 협력에 관한 법률'은 남북 경협을 추진할 경우, 통일원 장관으로부터 북한 주민 접촉 또는 방북, 협력 사업자, 협력 사업의 단계적 승인을 받

아 시행하도록 규정하고 있다. 이는 정부가 남북 경협에 참여하는 기업의 자격과 실현 가능성을 사전에 평가하는 데 주 목적이 있는 것

이다. 따라서 정부는 대북 경협 사업이 전적으로 기업의 책임 하에 이루어져야 한다는 입장을 견지하면서도, 기업의 대북 경협 활동을 정부의 통제 하에서 시행토록 규제하고 있다. 북한은 정부에 의해 경제가 운영되므로 우리도 대등하게 정부가 대북 경제 교류의 상대가 되어야 한다는 논리가 적용된 것이다. 이에 따라 모든 경협 활동이 경제 원리 보다는 정치적 논리에 의해 좌우되어왔다. 기업의 대북 경협 활동은 제도적 규제와 틀을 벗어나기 어려웠으며, 남북 관계의 변화에 민감하게 반응할 수밖에 없었다. 더욱이 정부의 대북 정책이 일관성을 상실하면서 전략적으로 대북 정책에 경제 협력을 이용하지 못하는 과오를 범하고, 결과적으로 경협 활동은 더욱 위축되었다.

대북 투자의 경우만을 보더라도 사업 승인자 승인을 받은 업체는 21 개에 이르나 실제 사업 승인을 얻어 투자를 하는 기업은 경수로 사업과 관련한 한국전력, 한국통신 등 공기업을 제외하고 대우, 태창의 2 개사에 불과한 실정이다. 이는 투자 승인의 절차가 이

중화되어 있는 등 까다롭고, 북한이 희망하고 있는 대규모 투자는 제한되어왔기 때문이다. 정부가 투자 한도를 제한하고, 사업의 타당성을

검토하는 것은 바람직하지 못하다. 어차피 북한이 고위험 투자국(high risk country)이기 때문에 기업인들의 투자 판단은 신중할 수밖에 없다. 투자에 대한 판단은 기업 스스로 자율에 맡겨져야 한다. 기업인의 방북을 규제하는 것도 마찬가지이다. 투자를 위해서 기업이 시장 조사를 포함한 조사 활동을 벌이고 투자 대상국의 담당자와 긴밀한 접촉을 갖는 것은 당연한 일이다.

제조적 여건의 조성

셋째, 남북 경협 확대를 위해서는 책임있는 남북 당국자간의 협의를 통해 신변 안전 보장, 투자 보장, 산업재산권 보장 등 기본적인 사항에 대한 법적·제도적 장치의 마련이 필요하다. 이미 남북한은 1991년에 남북기본합의서와 부속합의서를 채택함으로써 남북한 관계 개선 및 경협 활성화를 위한 제도적 장치를 만든 바 있다. 그러나 그후 합의를 실현하기 위한 후속 조치가 불발로 끝나 기본합의서가 사문화됨으로써 경협 기반은 열악

투자 보장, 과실 송금 보장, 이중과세방지협정의 체결도 시급하다. 1992년에 한중간 체결된 민간투자보장협정과 같이 남북한 당국간의 협정 체결시까지의 민간 당사자간의 투자 보장 약정을 남북한 당국이 승인하는 형태로 운영하는 것도 방법이 될 수 있다.

함을 벗어나지 못하고 있다. 김대중 차기 대통령은 대선 공약에서 기본합의서의 이행을 바탕으로 대북 정책을 이끌어가겠다고 밝힌 바 있어 향후 후속 정책의 추진이 기대되고 있다.

가장 중요한 것은 신변 안전과 통행·통신 등에 대한 기초적인 문제들이다. 그동안 기업인들은 사업을 위해 북한을 방문하면서도 신변 안전조치 보장받지 못했다. 독일은 1972년에 구 동서독간 통행에 관한 협정과 각종 왕래 및 여행에 관한 규정을 체결함으로써 상호 왕래시 통행증만 지참하면 신변 안전과 통행·통신에 관한 안전을 보장받았다. 투자 보장, 과실 송금 보장, 이중과세방지협정의 체결도 시급하다. 1992년에 한중간 체결된 민간투자보장협정과 같이 남북한 당국간의 협정 체결시까지의 민간 당사자간의 투자 보장 약정을 남북한 당국이 승인하는 형태로 운영하는 것도 방법이 될 수 있다. 대북 경협 활성화를 위해서는 청산 계정의 설치와 분쟁 조정 절차도 마련되어야 할 것이다. 기본합의서에는 남북한간 대금 결제 방

남북 직항로 개설을 확대하고 육로를 통한 교역 물자의 수송이 가능하도록 남북간 도로 연결과 기반 시설을 확충해나가야 할 것이다. 이와 함께 교류협력기금을 활용한 금융 및 세제 지원 및 보험제도의 확충 등에 대한 방안이 강구되어야 할 것이다.


식을 청산 결제를 원칙으로 하며 결제 은행 및 결제 통화 선정시 쌍방간에 합의하여 정하기로 한 바 있다. 국제 교환성 통화를 결제 통화로 이용하고 청산 계정 설치 기관은 양측의 중앙은행으로 하는 방안이 추진될 수 있을 것이다. 국제 무역과 관련한 분쟁의 중재 조정은 UN 주도 하에 체결된 뉴욕협약 등에 따라 국제중재재판소를 이용하거나 임시 중재 기관을 개설하여 해결하고 있다. 한국은 이미 뉴욕협약에 가입하였으나 북한은 미가입 상태로, 남북간 분쟁 발생시 당사자간 해결되지 않으면 국제적 중재 판정의 효력을 기대할 수 없는 상황이다.

교역 범위의 확대 및 물류비 절감

신정부는 그동안 민간 기업에 의해 체계를 잡아가고 있는 단순 교역과 임가공 사업 등에 대한 허용 범위를 단계적으로 확대하고 가능한 범위 내에서 지원을 강화하는 방안을 강구해야 할 것이다. 관련 업체들은 북한 정부의 부재와 접촉 절차의 문제 등으로 제3국

의 중개인을 이용한 간접 교역에 의존 등 애로를 겪고 있다. 이제는 국가 안위에 관계된 일부 정보를 제외하고 정보를 공유할 수 있는

제도적 장치를 마련하여야 할 것이다. 반출입 품목의 제한에 있어서도 군량미로서의 전환이 불가능한 곡물류·시설재의 반출 등이 허용되어야 한다. 임가공의 범위를 확대해 농산물을 계약 재배하는 등 북한의 식량난을 덜어주는 방안도 강구해볼 수 있을 것이다.

물류비를 절감하는 것도 시급하다. 최근 조사에 의하면 과도한 운송비 부담이 남북 교역의 가장 큰 애로 요인인 것으로 나타났다. 남북 직항로 개설을 확대하고 육로를 통한 교역 물자의 수송이 가능하도록 남북간 도로 연결과 기반 시설을 확충해나가야 할 것이다. 이와 함께 교류협력기금을 활용한 금융 및 세제 지원 및 보험제도의 확충 등에 대한 방안이 강구되어야 할 것이다. 

〈漫評〉 38



김대중 15대 대통령취임 「통일기원 상차림」