

특집

남북 경험 활성화를 위한 과제와 개선 방안

물류 비용 절감 방안 · 유승경

기술자 파견 방안 · 동용승

중소 대북 업체에 대한 자금 지원 방안 · 양범직

물류 비용 절감 방안

유승경 / LG경제연구원 책임연구원

1998년으로 10년째에 접어든 남북 경험은 남북간에 가로놓인 정치적 장벽과 물리적 장벽을 주어진 조건으로 받아들이야만 했다. 비즈니스의 측면에서 볼 때 남북 경험 앞에 가로놓인 모든 장벽들은 추가 비용 부담으로 나타난다. 이 가운데 가장 대표적인 것이 국제 수준을 크게 상회하는 물류 비용이다.

이하에서 살펴보겠지만 과도한 물류 비용에는 남북 관계의 정치·경제적 현 주소가 그대로 반영되어 있다. 따라서 물류 비용의 실태에 대한 정확한 파악은 남북 경험 활성화를 위해 풀어야 할 경제적·정치적 과제를 확인시켜줄 것으로 여겨진다.

남북 경험은 크게 단순 교역, 위탁 가공, 투자 협력 등 세 가지 방식으로 나뉘볼 수 있다. 물류 비용은 위의 세 가지 협력 방식 전체에 걸쳐 나타나는 문제이다.

아직 투자 협력이 성사된 예는 대우의 남포공장 한 건밖에 없기 때문에 투자 협력에서 제기되는 물류 비용을 분석하기는 어렵다. 하지만, 투자 협력의 초기 단계에서는 한국 내수 시장을 북표로 한 제품과 반제품이 대

중을 이룰 것으로 보이기 때문에, 물류 비용과 관련된 문제는 단순 교역과 위탁 가공시에 나타나는 제반 문제점과 크게 다르지 않을 것으로 예상된다.

제조 원가 분석으로 본 물류 비용

물류 비용의 실태는 위탁 가공 제품의 제조 원가를 분석해보면 보다 명료하게 이해할 수 있다. 남북 위탁 가공은 북한측이 노동력과 기존 설비를 가지고 우리측이 제공하는 원부자재를 활용하여 제품을 완성하고, 이를 우리 기업이 다시 남한 시장으로 반입하는 협력 방식을 말한다. 경제성의 측면에서 위탁 가공이 가지는 최대 유인은 가공비가 저렴하다는 것이다. 일반적으로 제품의 제조 원가는 재료비, 노무비, 경비 등으로 구성된다. 위탁 가공시의 제조 원가에서의 가공비는 경비의 대부분과 노무비를 의미한다.

즉, 가공비는 국내 생산시의 노무비와 경비를 대신하게 되며, 이것의 절감이 가능할 때 위탁 가공의 필요 조건이 마련된다고 할

수 있다. 위탁 가공 관련 업체들의 사례를 종합하여 추정해본 결과, 국내 생산시에 비해 의류 분야의 경우 80%, 구두 등 제화 분야 60%, 금속 조립 70%, 가전 조립 50%, 전기 배선 45% 정도의 가공비 절감 효과가 나타났다.

위탁 가공 관련 업체들의 사례를 종합하여 추정해본 결과, 국내 생산시에 비해 의류 분야의 경우 80%, 구두 등 제화 분야 60%, 금속 조립 70%, 가전 조립 50%, 전기 배선 45% 정도의 가공비 절감 효과가 나타났다.

60%, 금속 조립 70%, 가전 조립 50%, 전기 배선 45% 정도의 가공비 절감 효과가 나타났다. 그런데 위탁 가공을 추진할 경우 북한으로의 원부자재 반출과 완성품 반입에 따르는 추가 비용이 발생하게 된다. 즉, 위탁 가공은 가공비의 절감분이 추가적인 비용을 상쇄하고 남아야만 채산성이 있다는 얘기다.

기타 비용 등으로 구성된다. 추가 비용은 중국 등 해외 기업과의 위탁 가공에서도 당연히 수반되는 비용이지만, 북한과 위탁 가공을 하는 경우에는 제도적 여건의 미비로 인해 그 규모가 상당히 크다.

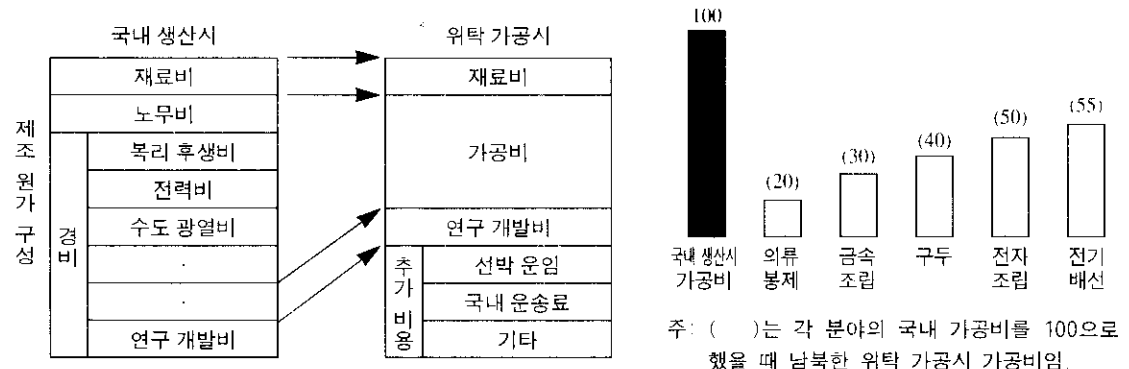
정기 항로 부재가 물류 비용 과다의 최대 원인

위탁 가공의 북한측 대상 기업은 북한 최대의 종합공업단지가 있는 평양·남포 지역에 집중되어 있다. 따라서 위탁 가공시 해상 운송은 대부분 인천항과 남포항 사이에서 이뤄진다.

위탁 가공을 할 경우 추가 비용은 원부자재를 반출·반입하는 데 드는 물류 비용 및 그에 따른 부대 비용이다. 그 내역은 선박 운임·국내 운송료·통관 수수료·창고료 외

그런데 남포와 인천 사이에는 아직까지 정기 항로가 개설되어 있지 않기 때문에 컨테이너 운송 비용이 매우 높다. 본래 화물 수송선은 물건을 하역하고 곧장 다른 물건을

<그림> 국내 생산과 위탁 가공시 제조 원가 구성 및 가공비 비교



위탁 가공시 추가 비용의 대부분이 물류 비용에 의해 초래되고 있다는 점을 감안하면, 물류 비용의 감축은 남북 경협에 중요한 현안 가운데 하나라고 할 수 있다. 실제로 많은 생산 분야에서 북한과 많은 위탁 가공을 타진해보았지만, 과도한 물류 비용으로 인해 무산된 사례가 허다하다.

신고 움직여야 한다. 따라서 부정기선일 경우에는 화물의 하역과 선적 과정이 연쇄적으로 이뤄지지 않기 때문에 일반적인 경우보다 높은 운송 비용을 요구한다.

실제로 인천-남포간의 컨테이너 운송 비용을 경쟁 관계에 있다고 할 수 있는 중국의 天津과 인천간 선박 운임을 비교하면 그 차이를 알 수 있다. 천진-인천의 경우 컨테이너(20F) 1 대당 400~600 달러이지만, 인천-남포간에는 1,000~1,500 달러로 對中 교역에 비해 약 2.5~3 배가 소요된다.

이외에 추가적인 물류 비용도 상당하다. 부정기 화물인 북한행 화물은 부두에서 멀리 떨어진 컨테이너 야드를 사용하기 때문에 추가 운반 비용이 소요된다. 그리고 우리 기업이 직접 컨테이너를 구매해서 사용하고 있어 이에 따른 추가 비용도 발생하고 있다. 결과적으로, 이같은 추가 비용까지 합치면 컨테이너 한 개당 해상 운송 비용은 1,250~1,750 달러로 별다른 추가 비용이 없는 중국보다 약 3 배나 된다.

국내 운임로도 물류 비용에서 큰 비중

한편, 북한에서 가공된 제품은 반제품일 경우는 물론이고, 완성품일지라도 현

지에 기술자를 파견할 수 없기 때문에 최종 품질 검사를 위해 국내 현지 공장으로 다시 운송해와야 하는 경우가 대부분이다. 일부 의류 제품의 경우 북한에서 직접 수출하기도 하지만 아직까지 직접 수출이 가능한 품목은 그리 많지 않다. 이때문에 원부자재 반출시의 운송비 이외에도 추가적인 국내 운송비가 소요된다. 이처럼 과도한 추가 비용의 발생으로 인해 가공비의 절감 효과는 크게 상쇄되고 있다.

이상의 문제점외에도 북한의 하역 시설 미비 등도 물류 비용 과다의 중요한 요인이 되고 있다. 아직 남포항에는 국제 규격의 컨테이너 크레인이 없기 때문에 일반 기중기로 하역과 선적을 한다. 따라서 하역과 선적에 따르는 시간이 많이 소요되고 이는 추가 비용을 나타낸다.

물류 비용 낮춰야 사업 확대 가능

위탁 가공시 추가 비용의 대부분이 물류 비용에 의해 초래되고 있다는 점을 감안하

면, 물류 비용의 감축은 남북 경험의 중요한 현안 가운데 하나라고 할 수 있다. 실제로 많은 생산 분야에서 북한과 많은 위탁 가공을 타진해보았지만, 과도한 물류 비용으로 인해 무산된 사례가 허다하다.

단순 교역도 마찬가지이다. 반입하는 데 소요되는 물류 비용이 줄어든다면 채산성을 맞출 수 있는 북한 물품은 상당 정도 확대될 여지가 있을 것으로 보인다.

초기 투자가 있어야 물류 비용 개선 가능

그러면 물류 비용을 낮출 수 있는 방안을 검토해보기로 하자. 첫째, 정기 항로의 개설 문제이다. 이미 인천-남포간 직항로는 마련되어 있는 상태이다. 아직 남북한간의 직교역체계가 확립되어 있지 않기 때문에 선적서류 상으로는 제3국을 경유하는 것으로 되어 있지만, 실제로 선박은 직접 인천-남포간을 운항하고 있다. 문제는 항로를 정기화하는 것이다.

정기 항로 개설이 어려운 이유는 제도적인 문제점도 있지만 아직까지 정기 항로를 개설할 만큼 물동량이 풍부하지 않다는 것이 가장 큰 원인이다. 즉, 정기 항로가 개설되기 위해서는 그만큼의 물동량이 확보되어야 하

초기 투자와 관련된 물류 비용 개선의 첫번째 방안으로는 정상적인 수준을 초과하는 물류 비용만큼을 남북교류협력기금 등을 활용하여 경험 참가 기업에게 보조금을 지급하는 방법을 생각해볼 수 있다. 이 방법은 일단 물류 비용 문제를 해결할 수는 있지만, 매년 선박 운항시마다 각 기업에 보조금을 지원해야 하므로 실무적으로 어려운 면이 있다.

는 것이다. 현재 부정기선의 경우에도 평균적으로 적재 화물이 선적 능력의 60%에 불과한 것으로 알려지고 있다.

그런데 문제는 남북 교역이 활성화되어도 물동량이 늘어나지 못하는 가장 큰 원인이 바로 과도한 물류 비용에 기인한다는 사실이다. 이처럼 물류 비용의 개선과 관련해서 저물동량 → 정기 항로 개설 애로 → 물류비 과다 → 물동량 확대 제약으로 이어지는 악순환이 존재한다. 따라서 이 문제는 정책적인 초기 투자가 이뤄지지 않으면 해결되기 힘들다.

그러면 초기 투자와 관련해서는 여러 가지 방안을 생각해볼 수 있다. 첫번째 방안으로는 정상적인 수준을 초과하는 물류 비용만큼을 남북교류협력기금 등을 활용하여 경험 참가 기업에게 보조금을 지급하는 방법을 생각해볼 수 있다. 이 방법은 일단 물류 비용 문제를 해결할 수는 있지만, 매년 선박 운항시마다 각 기업에 보조금을 지원해야 하므로 실무적으로 어려운 면이 있다.

또 다른 방법으로는 남북 경험을 지원하

또 다른 방법으로는 남북 경협을 지원하는 가칭 '남북경협추진협회'를 만들고 협회가 정부의 지원 하에 해운 회사를 운영하는 것이다. 만약 이러한 지원책이 이뤄진다면 단기적으로는 정부측의 비용 부담이 있다하더라도 중장기적으로는 물량 확대가 이뤄지고 대북 사업의 채산성이 높아짐으로써 순수 경제 논리에 따라 남북 경협이 활기를 띠게 되는 결과를 가져올 수 있을 것이다.

는 가칭 '남북경협추진협회'를 만들고 협회가 정부의 지원 하에 해운 회사를 운영하는 것이다. 이 방안은 첫번째 안을 보다 체계화시킨 방법이라 할 수 있는데, 이와 관련해서는 일정 기간 정부가 적자 기업을 지원해야 하며, 이는 경협이 기업의 경제적 판단에 따라 이뤄져야 한다는 대원칙과 상치하는 면이 없지 않다.

그렇지만 불류 비용이 경협 활성화의 가장 큰 장애물이라는 점에서 남북 경협의 활성화의 촉매제로서 적극 검토해볼 필요가 있을 것이다. 만약 이러한 지원책이 이뤄진다면 단기적으로는 정부측의 비용 부담이 있다하더라도 중장기적으로는 물량 확대가 이뤄지고 대북 사업의 채산성이 높아짐으로써 순수 경제 논리에 따라 남북 경협이 활기를 띠게 되는 결과를 가져올 수 있을 것이다.

북한에 상주 기술 인력 파견이 이뤄져야

물류 비용을 낮추는 데 있어서 우리 기술진의 장기 출장이나 상주 지도가 이뤄지게

하는 것도 중요한 사안이다. 앞서 보았듯이 위탁 가공의 추가 비용 가운데 많은 비중이 위탁 생산품을 국내 공장으로 재반입하여 품질 검사를 우리 생산 공장에서 수행

하는 과정에서 발생한다. 따라서 이 문제를 해결하기 위해서는 북한 지역에 대한 우리 기술 인력의 출장과 기술 지도가 이뤄져야 한다. 이것이 가능하게 된다면, 완성품을 우리 공장에서 재검사하지 않아도 되기 때문에 국내 운임료를 50% 가량 삭감할 수 있다.

이 문제는 북한의 정책 판단에 좌우될 수밖에 없는 것이므로 우리측이 적극적으로 북한을 설득시킬 필요가 있다. 북한도 위탁 가공을 하는 과정에서 우리 기술진의 상주 혹은 출장 지도의 필요성을 자각하고 있으므로 북한의 전향적인 태도를 기대해볼 만하다.

북한의 하역 능력 제고 방안도 검토 필요

다음으로 불류 비용 과다의 또 다른 요인이 되고 있는 북한의 비효율적인 하역 능력을 개선하는 문제이다. 이와 관련해서는 민간급 경제 단체 등이 이동식 컨테이너 하역기를 장기 임대해주는 방안을 생각해볼 수 있다.

지난 제2차 남북 경협 활성화 조치에서

설비재의 장기 임대도 제도적으로 허용되었고, 북한도 설비재의 제공을 환영하는 입장이므로 설비 대여 주체가 명확히 된다면 실천이 어

렵지는 않을 것 같다. 그리고 나진항에 우리 기업이 장기 임대 형식으로 이동식 크레인을 제공, 설비 능력을 제고한 바가 있기 때문에 실천이 보다 용이할 것으로 여겨진다.

한편, 정주영 현대그룹 명예회장이 최근 판문점을 통해 북한측에 소떼를 지원하고 경협을 위한 방북을 성사시킨 것을 계기로 육로 수송의 가능성을 타진해볼 필요도 있을 것이다. 물동량이 많아진다면 해상 운송이 유리하겠지만 현재와 같이 물동량이 많지 않은 상황에서는 육상 수송이 경제적이며, 장기적으로는 철도, 도로, 해로 등을 다방면으로 이용하게 될 때 남북 경협에 가로놓인 물류 비용 상의 문제가 완전히 해결될 수 있을 것이기 때문이다.

남북 경협의 제반 현안을 해결할 기구 마련 필요

이처럼 물류 비용에 한정해서 살펴봐도 남북 경협이 활성화되기 위해서는 크고 작은 여러 가지 제약들이 해결되어야 한다. 이제까지는 이러한 문제점들을 개별 기업 차원에서 해결책을 찾아왔다. 그러나 상당 부분이

물류 비용 과다의 또 다른 요인이 되고 있는 북한의 비효율적인 하역 능력을 개선하는 방안의 검토가 필요하다. 이와 관련해서는 민간급 경제 단체 등이 이동식 컨테이너 하역기를 장기 임대해주는 방안을 생각해볼 수 있다.

제도적 지원을 필요로 하거나 남북한의 정치적인 관계에 기인하는 측면이 많기 때문에 개별 기업 차원에서 해결할 수 없는 부분이 많다.

따라서 남북경협지원협회와 같은 管民협력기구를 만들어 남북 경협을 가로막는 제반 현안 문제를 해결할 필요가 있을 것으로 여겨진다. 그리고 이 기구는 북한이 정부간 직접 대화를 기피하는 상황에서 북한의 경험기구들과 보다 광범위한 차원에서 남북 경협의 제반 현안을 논의해나갈 수도 있을 것으로 여겨진다. 統