

남북해운합의서상 통항 통제조치의 효과 및 전망

안병민 (한국교통연구원 동북아 · 북한연구센터장)

북한은 철도가 여객수송의 60%, 화물수송의 90%를 분담하는 철도 중심의 교통 시스템으로, 도로수송과 해운은 철도를 보조하는 기능을 수행하고 있다. 그러나 북한의 경제난과 아울러 전력, 에너지 부족으로 기간교통망인 철도가 기능이 마비되는 상태가 초래되고 있으며, 이에 따라 저렴한 대량교통수단인 해운이 각광을 받고 있는 상황이다.

북한의 동·서해를 최단거리로 연결하는 북-북간 운송의 제주해협 통과 및 남북한 지정 해상항로를 통한 남북 항만간의 내항국적선 운항을 주요 내용으로 하는 남북해운합의서의 발효는 남북 양측에 경제적인 이득을 가져다주었다. 특히 북한에게는 노후 선박 활용을 통한 주요 외화소득원이 되었으며, 제주해협 통과라는 오랜 난제를 해결한 정치적 선전의 수단으로 활용되었다.

천안함 사태로 인한 우리 정부의 남북해운합의서상 통항통제조치는 북한에게 막대한 경제적 손실을 가져다 줄 것으로 전망된다. 그동안 가동되어 왔던 해운을 중간 고리로 하는 국내운송체계가 대 혼란을 겪을 것으로 보이며, 긴급·대량 물자수송에 추가비용이 소요될 것으로 보인다. 또한 남북간 지정 해상항로를 운항하던 노후된 북한선박의 미사용으로 인해 약 4,000만~5,000만 달러 수준의 용선료 감소가 예상되어 북한경제의 주요 압박수단으로 등장할 가능성이 매우 높다. 정부가 통항 불허 속에서도 남북해운합의서를 유지하고 있는 것은 북한을 향후 천안함 사태와 6자회담을 위한 협상 테이블로 불러내기 위한 지렛대로 활용이 가능할 것이다.

목 차

- 1. 북한에서의 해운의 위상
- 2. 남북해운합의서의 체결
경위 및 주요 내용
 - 가. 남북해운합의서 체결을 둘러싼 환경 변화
 - 나. 남북해운합의서 체결 경위
 - 다. 남북해운합의서의 주요 내용
- 3. 통항 통제조치의 주요 내용
및 효과
 - 가. 남북해운합의서 시행 이후의 주요 돌발 변수가 등장
 - 나. 천안함 사태로 인한 북한선박의 남측 해상교통로 봉쇄
 - 다. 교통로 봉쇄로 인한 북한의 경제적 파급효과
- 4. 향후 전망

1. 북한에서의 해운의 위상

- 북한의 교통시스템은 철도중심의 주철종도(主鐵從道)시스템
 - 철도가 여객수송의 60%, 화물수송의 90%를 분담
(철도의 평균 수송거리는 160km, 도로 11km, 연안해운 97km)
 - 도로는 30km 이내의 단거리 수송
- 북한에서의 해운은 한반도의 분단으로 인한 동·서해 분리라는 공간적 장애가 존재하기 때문에, 철도운송과 도로운송의 보조적인 운송수단임. 또한 철도운송, 도로운송과 연계된 복합운송시스템의 일부로서 인식
 - 김일성: 수상운수를 발전시키면 철도의 부담을 덜어줄 뿐만 아니라 수송원가를 적게 들이고도 많은 짐을 나를 수 있다(김일성저작집 23권)
 - 북한은 동·서해 분리를 극복하기 위해 1970년대 중반부터 동서연결운하건설계획을 추진(대동강 상류와 동해 금야강(용흥강)을 12개 갑문을 건설하여 수운으로 연결)
 - ※ 현재, 대동강의 서해갑문, 미림갑문, 봉화갑문, 성천갑문, 순천갑문 등 5개 갑문 건설 후에 중지
- 최근 북한의 극심한 전력난으로 인하여 철도의 기능이 저하, 연료난으로 중·장거리 자동차 수송이 곤란한 상황 → 해운이 기능을 대체하고 있음.
 - 긴급수송화물(비료, 식량, 철광석, 석탄)의 적기 수송 문제에 직면함. 연안 해상운송을 통한 물자 공급으로 해결
 - 철도이용 화물 중 평균수송거리가 가장 긴 화물은 화학비료로 210km, 석탄 169km, 광석 130km(납기 내에 안정적인 물량 공급이 가능한 교통수단은 해운뿐)
- 국제해운시장 활황으로 북한 외화 획득에 기여
 - 2000년대 초·중반에 세계 해운시장의 선박 부족 현상이 발생, 북한의 해운은 국제운송을 통해 주요 외화획득 수단으로 대두
 - 북한 전내각총리인 김영일은 한직인 육해운상에서 총리로 전격 발탁

- 현재의 북한 경제상황하에서 해운은 가장 「싸고 빠르며 안전한」 경쟁력있는 수송수단으로서의 위상을 유지할 것으로 보임.
 - 해상운송의 운송기관 마력당 수송량: 철도의 2배, 자동차의 50배
 - 화물 톤당 노력비: 철도운송의 30%, 자동차 운송의 1.4%
- 선박 보유 및 운영 현황
 - 1960년대의 남포, 청진조선소의 건조능력은 배수톤수 3,000톤급 수준이었으며, 주로 외국화물선 개조 및 수리
 - 1970년대에 청진조선소는 외항화물선 배수톤수 14,000톤급, 남포조선소는 20,000톤급 건조 능력을 보유(70년대 14,000톤급 4척, 20,000톤급 4척 건조)
 - 1980년대에는 14,000톤급 화물선 관모봉호, 20,000톤급 장자산호가 건조, 14,000톤급 염장가공모선 용남산호, 5,000톤급 냉동운반선 백마강호 건조
 - 1990년 이후 경제난으로 인해 신형 선박 건조가 미미
 - 북측 보유 선박은 340척이며 화물선은 278척(원유운반선 2척, 석유운반선 26척, 케미컬선 2척, 벌크선 11척, 일반화물선 203척, 컨테이너선 2척)으로 총톤수는 1,052,526톤, 선령은 평균 30년(Lloyd's Register)
 - 북측 선박의 대부분은 노후화가 상당한 수준으로 진전됨.
 - ※ 2002년부터 2009년까지 남측항만에 입항한 북한선박 가운데 선령 25년 이상은 86%에 달함.

<표 1> 남북한 선박 선령 비교

구분	계	10년 미만	10~15년 미만	15~20년 미만	20~25년 미만	25년 이상
남측	2,095 (100%)	288(13.7)	495(23.6)	395(18.9)	299(14.3)	618(29.5)
북측	504 (100%)	7(1.4)	7(1.4)	18(3.6)	38(7.5)	434(86.1)

주: 남측 선박은 2008년 말 내항화물운송사업 등록 선박 기준, 자료: 국토해양부

북한의 경우 전력난으로
철도기능 저하,
연료난으로 자동차
수송 곤란...
해운이 그 기능을 대체

- 해운 행정체계
 - 북한에서 해운행정은 1948년에 교통성의 국으로 존재하다가 1964년에 철도성과 교통운수위원회(육운총국, 해운총국)로 분리
 - 이후 육운 및 해운성(1967~1972년), 교통체신위원회(1972~1976년), 육해운부(1976~1998년)를 거쳐, 현재의 육해운성으로 변화

북한의 경제상황에서
해운은 가장
'싸고 빠르게 안전한'
경쟁력있는 수송수단...
마력당 수송량은 철도의
2배, 자동차의 50배

- 현재 육해운성의 해운관련 행정은 육해운상, 부상(3인), 참모장(1인)이 있으며, 갑문관리국, 계획국, 법규관리국, 수송생산종합국, 외국선박사업국, 항만수상운수관리국, 해운관리국이 있음.
- 산하기관으로 용선관리국, 해운연합기업소, 항만수상운수연합회사, 외국선박사업회사, 해운물자공급관리소, 조선-뿔스카(폴란드)해운유한책임회사, 해운과학연구소 등이 있음.

2. 남북해운합의서의 체결 경위 및 주요 내용

가. 남북해운합의서 체결을 둘러싼 환경 변화

- 1) 북한의 제주해협 통과를 위한 시도
 - 북한은 해상수송 선대의 대형화가 이루어진 1970년대 말, 1980년대 초부터 북한의 동해와 서해를 연결하는 항로가 개설됨. 「우리나라 배들은 오늘 공해상으로 1,400~1,500마일이나 되는 먼 구간을 돌아서 항해하고 있는데 머지않아 동서해를 연결하는 정기항로가 개척되게 된다」고 언급(조선지리전서, 1990.11, p.345). 동·서해를 연결하는 최단 제주해협 항로 개설에 대한 의지를 표시
 - 2001년 6월 2~5일: 북한 상선 청진2호(13,000톤급), 령군봉호(6,735톤), 백마강호(2,740톤), 대흥단호(6,390톤) 4척이 한국 영해를 침범, 제주해협을 통과, 청진2호와 백마강호는 서해 NLL도 통과
 - 청진2호: '김정일장군이 개척한 항로이므로 우리는 운항할 것' 통보
 - 령군봉호: '상부에서 내린 지시대로 제주해협을 통과할 것' 통보
 - 대흥단호: '남측 영해 침범 의사는 없음. 제주해협은 국제해협'
 - 6월 5일: 청천강호(13990톤), 국사봉1호(212톤), 대동강호(9,700톤) 3척도 영해 침범을 시도, 해군과 해경에 의해 저지되어 공해상으로 우회
 - 북한의 제주해협 통과는 정상적 통행이 아닌 의도된 도발행위(해운합의서 체결 이후, 1일 평균 3회 통행)
 - 2001년 6월 3일: 정부는 국가안전보장회의(NSC)를 개최, 북한상선의 제주해협 무해통행권 허용, 북한측이 사전통보나 허가요청을 할 경우 NLL통과 등도 사안별로 허용키로 결정

- 2) 남북 해상 물자수송의 열악한 환경에 대한 개선 필요성이 제기
- 남북한간의 물자 운송시 선박 및 선원의 안전보장에 관한 합의가 부재
 - 북한 해역 내에서 북한당국과의 직접 교신 불가능, 구조·구난에 관한 남북간 합의가 없어 대형 해상사고 발생시에 대응 불가능
 - 남북간 해상운송에 주로 제3국 선박이 이용되어 고운입 현상이 발생
 - 남북간 해상운송에 대한 북측의 예측불가능한 돌발행동(남측 선박 입항거부) 등으로 인하여 민간업체에 손실이 발생, 법·제도적인 정비가 요청
 - 2000년 11월 북측의 인천-남포간 선박 입항거부로 4개월간 1,137만 달러의 손실이 발생

나. 남북해운합의서 체결 경위

- 남북한간 해운에 관한 공식의제 채택(2001년 9월, 제5차 장관급회담)
 - 민간선박의 영해통과 문제를 해운실무 협의에서 논의하기로 함
- 남북 해운합의서 체결 합의(2002년 10월, 8차 장관급회담)
 - 상대측 영해 통과와 안전운항 등 해운협력에 관한 해운합의서 채택을 위한 관계자 실무 접촉을 합의
- 제1차 남북해운협력 실무 접촉(2002년 11월), 제2차 남북해운협력 실무 접촉(2002년 12월), 2차 실무접촉에서 남북합의서 가서명
- 제3차 남북해운협력 실무 접촉(2003년 10월): 북-북간 선박운항과 정박중 통신 및 해상항로대 등이 쟁점, 채택이 무산,
- 제4차 남북해운협력 실무 접촉(2004년 2월): 부속합의서 세부 내용에 대한 합의
- 남북해운합의서 체결(2004년 6월)
 - 남북 장관급 수석대표가 서명한 합의서 교환
- 남북 해운합의서 발효(2005년 8월)
 - 대통령 재가(2004년 9월) 및 국회 본회의 의결(2004년 12월)

*북한 선박의 제주해협
통과 시도 끝에
남북해운협력 협의...
2004년 6월
남북해운합의서 체결*

2005년

수정·보충합의서

제주해협 통과노선

추가돼...

제주해협 통과시

좌우 1마일씩 2마일의

외곽항로대 폭 설정

다. 남북해운합의서의 주요 내용

- 남북 해운합의서는 총 15조로 구성되어 있음.
 - 용어(선박, 선원, 여객, 해사당국)의 정의, 적용범위, 남북 해상운송, 항로개설(민족 내부항로 인정), 운항선박에 대한 대우, 행정증서의 상호 인정, 해양사고시 등의 상호 협력, 선원 및 여객의 상륙 관련 문제, 선박의 통신, 해운용역 수익금의 송금, 정보 교환 및 기술 교류, 국제협력 및 국제관행의 준용, 해사당국간 협의기구 구성·운영, 분쟁 해결, 효력발생 및 수정·보충
- 남북해운합의서의 이행과 준수를 위해 부속합의서 채택, 2005년에 부속합의서 수정·보충합의서 채택
 - 2004년 5월에 채택한 부속합의서에서는 제주해협 통과가 불가능, 2005년 부속합의서의 수정·보충합의서에 제주해협 통과노선이 추가됨. 제주해협 통과시 좌우 1마일씩 2마일의 외곽항로대 폭을 설정
- 남북해운합의서상의 규정과 대량살상무기확산방지구상(PSI)
 - PSI는 2003년 9월에 서방 11개국이 PSI 공동합의문을 공동발의하면서 본격 활동을 개시(2010년 5월 현재, 한국을 포함 96개국이 참가)
 - PSI 원칙중 해운 관련 내용은 자국 내수, 영해, 접속수역에서 WMD 운송혐의 선박의 승선 및 검색, 자국 항만에서 WMD 관련 물자환적시 검색, 자국 선박에 대한 외국 승선검사 조치 수행 등임.
 - 정부는 2009년 PSI 전면 참여를 선언하면서 남북해운합의서는 그 대로 적용할 것이라고 발표, 남북해운합의서상의 위법행위 선박에 대한 선박 정지, 승선 및 검색 규정을 동시에 적용

<남북해운합의서 부속합의서상 관련 규정>

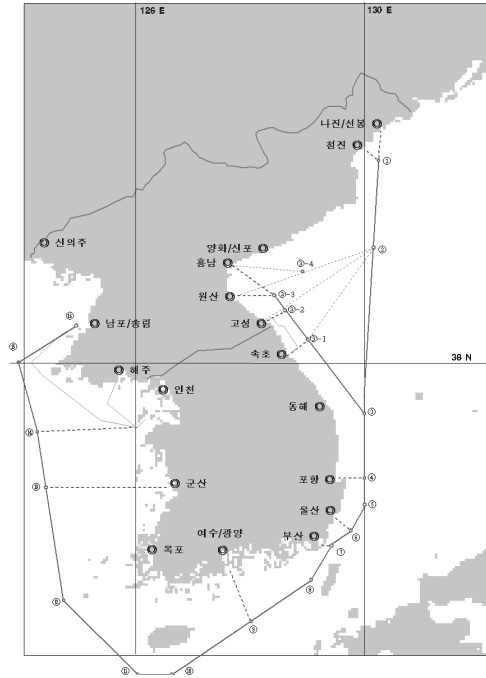
- 남과 북의 선박은 상대측 해역을 항행할 때, 군사활동, 잠수항행, 무기 또는 무기 부품 수송, 상대측의 안전보장에 유해한 정보의 수집 및 선전선동 금지(제2조 6항)
- 제2조 6항의 규정을 위반, 통신검색에 응하지 않거나, 항로대 무단이탈, 위법행위 후 도주 등의 혐의가 있다고 인정되는 경우, 해당선박을 정지시켜 승선·검색하여 위반여부를 확인(제2조 7항)
- 남북해운합의서상의 규정은 무기 또는 무기부품 수송을 금지하고 있어, 대량살상무기만을 대상으로 규정한 PSI보다 적용범위가 넓은.

<표 2> 남북해운합의서 발효에 따른 변화

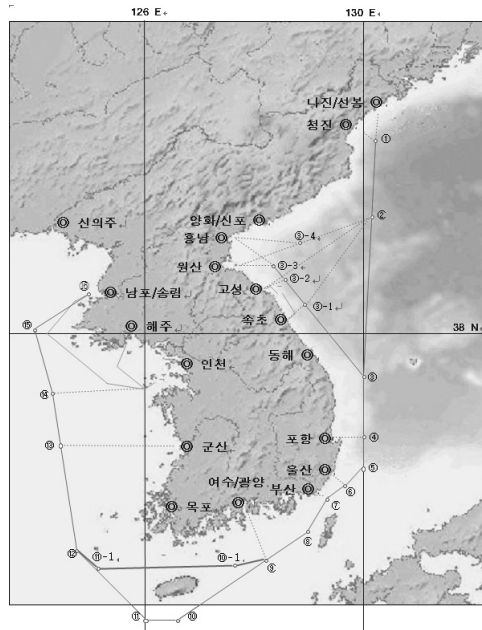
	발효전	발효후
운항선박 및 선원	<ul style="list-style-type: none"> ○ 제3국적선(용선) <ul style="list-style-type: none"> - 비료, 식량 등 인도적지원 물자의 경우 아국적선 투입가능 ○ 외국선원 승선 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 내항 국적선 <ul style="list-style-type: none"> - 필요시 제3국적선 투입가능 ○ 아국선원 승선
행정절차	<ul style="list-style-type: none"> ○ 민경련과 운항합의서 체결 및 선박운항 승인(화주) <ul style="list-style-type: none"> - 운행장비 승인(통일부), 사업계획변경신고(해양수산부) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 북한 해사당국으로부터 운항허가를 득한 후 운항(선사) <ul style="list-style-type: none"> - 종전과 동일
선박대우	<ul style="list-style-type: none"> ○ 제3국적선에 상응한 대우 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 북한 선박과 동등한 대우 <ul style="list-style-type: none"> ※ 항만시설사용료 부과, 하역, 여객 승하선 등의 동일 적용
개방항만	<ul style="list-style-type: none"> ○ 각 3개 항만 <ul style="list-style-type: none"> - 남한: 인천, 부산, 포항 - 북한: 남포, 원산, 청진 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 각 7개 항만 <ul style="list-style-type: none"> - 남한: 인천, 군산, 여수, 부산, 울산, 포항, 속초 - 북한: 남포, 해주, 고성, 원산, 홍남, 청진, 나진
운항항로	<ul style="list-style-type: none"> ○ 북한 군사당국의 금지외 해역 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 남북한 지정 해상항로
선박통신	<ul style="list-style-type: none"> ○ 북한항만 재항중 통신 불가 <ul style="list-style-type: none"> ※ 정박중 제3국을 거쳐 전화, 팩스 등으로만 통신 가능 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 직접 통신 가능 <ul style="list-style-type: none"> ※ 운항선사, 대리점, 우리 정부와 직접통신 보장
선원·여객의 상륙	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상륙 불가 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상륙 가능 <ul style="list-style-type: none"> ※ 긴급한 치료를 위한 체류 가능
구조·구난	<ul style="list-style-type: none"> ○ 북한 해역에서 우리선박 해양 사고시 구조·구난 불가 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 북한 해역에서 우리선박 해양 사고시 공동 구조·구난 가능

자료: 남북해상수송지원센터, 『남북해운합의서 및 부속합의서 해설서』, 2005.9

한국정부, 2009년
 PSI 전면 참여 선언시
 남북해운합의서 그대로
 적용 발표...
 남북해운합의서상의
 선박 정지, 승선 및
 검색규정 동시 적용



<그림 1> 부속합의서상의 남북해상항로대



<그림 2> 부속합의서 수정·보충합의서의 남북해상항로대

- 제주해협 항로의 경우, 부속합의서 남북항로와 부속합의서 수정·보충합의서상의 통과항로를 비교하면, 수정·보충합의서 적용시에 53마일이 단축
 - 부속합의서 남북항로: 소흑산도 서쪽-제주도 남단-홍도 남동쪽: 252마일
 - 수정·보충합의서 통과항로: 소흑산도 서쪽-제주해협-홍도 남동쪽: 199마일
 - ※ 11노트로 항해시 약 5시간 절약

- 북-북 항구간 항해시 남북해운합의서 발효 이전과 이후의 항로는 매우 단축(남포-청진을 항해시의 항로 비교)
 - 기존항로: 서해 NLL 외곽-제주도 남단-동해 NLL외곽: 1,215마일
 - 통과항로: 서해 NLL 통과-제주해협-동해 NLL 통과: 992마일
 - ※ 통행 거리 223마일 단축, 통행시간 20시간 단축

3. 통항 통제조치의 주요 내용 및 효과

가. 남북해운합의서 시행 이후의 주요 돌발 변수가 등장

- 제주해협 통과선박에 대한 검문 실적이 전무
 - 통과선박 중 적재화물이 없는 빈배로 신고한 선박 비율이 20%를 상회하고, 화물 내역이 매번 동일함(시멘트, 무연탄, 석탄, 원유). 북한측의 불성실한 신고로 인한 신뢰 저하
 - 핵실험 장소와 인접한 김책항 출입 선박이 제주 해협을 통과한 사실에 대한 비판적 시각
 - 2006년 11월, 국정원장 국회 답변에서 2005년 8월부터 2006년 10월까지 영해 통과 선박 144척 중 무기운송 경력을 가진 20척의 의심선박에 대해 검색 필요성을 제기했다고 발언
 - 동 기간 중 제주해협 통과시 해경의 통신 검색을 불응한 횟수가 22회

- 2007년 10월, 소말리아 근해에서 해적에게 납치된 대흥단호에서 총격전으로 사상자 발생
 - 북한선원들의 개인화기 소지 가능성, 2006년 말 현재 북한의 선박회사는 총 15개로서 육해운성이나 노동당이 직영하는 기업

*북-북 항구간 항해시
남북해운합의서
발효 이전과 이후 항로
크게 단축...
남포-청진항의 경우
223마일, 20시간 단축*

천안함 사태로 제주해협
포함 우리측 해역에
북한선박의 운항 및
입항 금지... 제주해협
통항금지로 북한 연간
3천만달러 손실 발생
전망

- 북한의 2차 핵실험 이후 정부의 대량살상무기 확산방지구상(PSI) 전면 참여 선언
 - 2009년 5월 정부는 PSI 전면 참여를 선언하면서 기존의 남북합의서는 그대로 적용할 것이라고 발표, 북한은 조평통 대변인 성명을 통해 북에 대한 선전포고로 간주한다는 대응 성명을 발표

나. 천안함 사태로 인한 북한선박의 남측 해상교통로 봉쇄

- 5월 24일 대통령이 「지금 이 순간부터 북한 선박은 남북해운합의서에 의해 허용된 우리 해역의 어떠한 해상교통로도 이용할 수 없다. 교류협력을 위한 뱃길이 더 이상 무력도발에 이용되도록 할 수는 없다. 북한선박의 우리 해역 운항을 전면 불허한다」는 담화문 발표
 - 통일부장관 천안함 사태 관련 대북조치 발표: 제주해협을 포함해 우리측 해역에 북한 선박의 운항과 입항을 금지
- 남북해운합의서 발효 이후 금년 4월말까지 남북을 오간 북한선박 운항수는 편도기준으로 1,390회로 이 중 177회는 제주해협을 통과, 제주해협을 이용한 북-북 항구간 통행은 676회

다. 교통로 봉쇄로 인한 북한의 경제적 파급효과

- 6월 7일, 통일부는 정부의 대북교역, 대북경협 중단조치로 북측이 연간 3억 달러 이상의 직접적인 경제적 손실을 볼 것으로 추산
 - 일반 교역 중단으로 1억 2천만~1억 3천만 달러, 위탁가공 중단으로 1,500만~2,000만 달러, 북한선박의 제주해협 통항금지 등 해상운송 중단으로 3천만 달러의 손실이 발생할 것으로 전망
- 해상교통로 봉쇄로 인한 북한의 경제적인 손실은 막대할 것으로 보임. 남북해운합의서 발효 이후 북한선박의 월 평균 남측 항만으로의 운항횟수는 25회로서 연간 약 300회의 운행이 이루어 짐.
 - 남측 선박운항 허가를 받은 북한선박 40여 척이 적당 연간 8회 이상 끊임없이 운항해야 하는 상황으로, 통항 통제조치는 대부분의 선박이 운항이 정지되는 결과를 초래(회사 존립 기반의 상실)
 - ※ 북한 만경봉 92호의 일본 입항 금지조치로도 큰 경제적 손실이 발생

- 제주해협 우회로 인한 연료 소모량 증대 및 용선료 수입 감소
 - 7,000T/G급 선박이 11노트 항해시 1일 연료소모량은 IFO 기준으로 약 14톤으로 1일 연료비는 약 6,720달러, 시간당 약 280달러
 - 7000T/G 선박 기준의 1일 용선료는 약 6,000달러 수준
 - ※ 선종, 선령, 선박사이즈에 따라 가격대는 상이, 선박연료비는 IFO, MGO 등에 따라 가격이 달라지며 급유지역에 따라 가격이 상이, 개략적인 산정임.
 - 북한선박의 제주해협 우회로 인한 연료 추가 소모에 따른 비용 부담은 연 70만 달러에서 120만 달러 수준
 - 용선료 수입 감소는 4,000만 달러~5,000만 달러 수준임.
- 통항 통제조치의 가장 커다란 파급효과는 북한 전체 물류망의 대혼란임.
 - 기존의 철도-해운-철도, 철도-해운-자동차 운송, 자동차-해운-자동차 운송으로 연결되던 해운중심의 수송망이 연결고리의 혼란으로 원료 생산지와 가공지, 제품생산지와 소비지, 해안지역과 내륙지역간의 물류네트워크 기능이 현저히 저하될 가능성이 높음.
 - 화폐개혁 이후 진정세 국면에 있는 북한 경제에 엄청난 타격을 줄 것으로 보임.

4. 향후 전망

- 북한정권 수립 이래, 선결과제의 하나였던 제주해협 통과 문제가 다시 원상으로 되돌려졌다는 사실은 북한 정권 내부에 대한 불신 요소로 작용될 가능성
 - 2004년에 대홍단호 선장이 「망망대해에서 적합선들과 맞서 싸운」 공으로 노력영웅 칭호를 받음. 제주해협 통과가 김정일의 업적으로 인정
- 북한의 만성적인 외화부족 현상을 심화시킬 가능성이 있음. 따라서 북한은 남북간 해상통행 통제조치의 조속한 해결을 위해 중국을 매개로 한 대남 유화책을 시도하면서, 국제적으로 제주해협 통과를 둘러싼 새로운 분쟁 가능성을 부각시킬 수 있음.
 - 해상운송 통행 통제조치가 장기간 지속될 경우, 개성공단 통행 통제 조치 등 상응하는 조치도 가능

통항 통제조치의 가장 큰 파급효과는 북한 전체 물류망의 대혼란...북한 경제에 큰 타격줄듯



- 정부가 통항 불허 속에서도 남북해운합의서를 유지하고 있는 것은 북한을 향후 천안함 사태와 6자회담을 위한 협상 테이블로 불러내기 위한 지렛대로 활용이 가능할 것임.



제주특별자치도 서귀포시 중문동 2572 (697-120)

전화: 064)735-6500 팩스: 064)735-6512

E-mail: policyforum@jpi.or.kr <http://www.jpi.or.kr>

『JPI 정책포럼』에 게재된 의견은 필자 개인의 의견으로,
제주평화연구원의 공식입장과는 무관함을 알려드립니다.

ISSN: 2005-9760