



개성공단을 방문(2006년 9월 23일)한 양헬 구리아 OECD사무총장

WP, 로이터, 르 몽드, 미국 PBS, 알 자지라 등 전세계 유수의 언론사가 개성공단을 방문하였다.

2007년에는 학계, 언론계, 종교계, 해외 주요인사 등을 대상으로 개성공단 기획방문을 추진하여 개성공단에 대한 국내외적인 이해를 보다 제고해 나갈 계획이다.

4. 지원 대책 추진

가. 노무관리 지원

(1) 직무교육

입주기업은 북한 인력이 필요할 때마다 관리위원회를 통해 북한 중앙특구개발지도총국(이하 총국)에 인력공급을 신청하고, 총국은 개성시인민위원회를 통하여 인력을 모집·공급하고 있다. 기업은 총국으로부터 공급받은 인력을

대상으로 기능시험, 면접시험 등을 통해 적합 인력을 최종 선발하고 있다. 우리 기업들은 신규로 채용한 북한 근로자를 대상으로 일반적으로 2~3개월 동안 우리 기업문화와 생산장비 등에 대한 기초직무교육을 실시하고 있다.

북한 근로자들은 목표의식이 뚜렷하고, 학습능력이 우수하여 교육효과가 높은 것으로 평가받고 있다. 그러나 개성공단에 교육시설이 없어 개성공업지구 관리위원회(이하 관리위원회) 강당 등을 이용하여 이론 중심의 교육을 하다 보니 제품생산을 위해서는 별도의 실습교육을 다시 해야하는 실정이다.



작업에 열중하고 있는 북한근로자

이런 문제의 해결을 위해 정부는 신규로 채용되는 북한 인력뿐만 아니라 재직 중인 근로자에 대해서도 종합적이고 체계적인 기술교육을 할 수 있도록 개성공단에 기술교육센터를 건립하고 있다. 기술교육센터는 연건평 11,570㎡(3,500평)의 3층 건물로 연간 4,000명 이상의 북한 근로자를 교육할 수 있는 규모로 2006년 7월에 착공하여 2007년 10월에 준공될 예정이다. 기술교육센터가 운영될 경우 북한 근로자들에게 기초직무교육뿐만 아니라 전문적인 기술교육도 가

능하여 북한 인력의 우리 기업문화에 대한 조기 적응과 기업이 필요로 하는 인력을 조기에 양성·공급할 수 있게 되어 생산력 향상에 도움이 될 것으로 보인다.

(2) 근로조건

「개성공업지구 노동규정」은 개성공단 북한 근로자의 근로조건에 대해 규정하고 있다.

현재 개성공업지구관리위원회는 정부와 협조하여 개성공업지구 노동규정의 세부사항을 규정한 노동준칙, 노동안전준칙 등 관련 규범들을 만들어 북한측과 협의중에 있으며, 개성공단의 노동환경이 국제적 기준(Global Standard)에 부합하도록 노력하고 있다.

개성공단 입주 기업들은 북한 근로자들의 출·퇴근을 위해 버스를 제공하고 있으며, 휴식시간시 체조 및 간식을 제공하고 있으며, 샤워실·의료시설·체육시설 설치 등 쾌적한 작업 환경을 제공하기 위해 노력하고 있다. 이로 인해 북한의 일반 근로자들의 다수가 개성공단에서 근무하기를 희망하고 있는 것으로 알려졌다.

최근 개성공단을 방문한 주한 덴마크대사, 미국의회관계자 등은 “개성공단의 근로조건은 우리가 알고 있는 이른바 노동착취업소의 근로조건과는 전혀 달랐다. 개성공단내에서 일하는 노동자들의 물리적 환경은 세계 곳곳에 적용되는 기준으로 볼 때 수준이 결코 낮지 않다. 한국 정부가 왜 개성공단 사업을 추진하는지 이해할 수 있고, 또 한국 정부의 입장에서 북한의 형제를 돕는다는 것은 이치에 맞는다고 본다”고 언급한 바 있다. 외국 정부 관계자들도 개성공단의 근로조건 및 근로환경을 새로운 북한 인권 문제로 보는 것이 아니라 그 해결책(Solution)의 하나로 보고 있다는 점에서 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

그러나, 북한 근로자들의 근로조건 개선을 위한 과제들도 있다. 남북간 합의



휴식시간을 이용하여 노래하고 있는 북한 근로자들

사항인 임금직불제는 빨리 시행할 필요가 있다. 정부는 제12차 경제협력추진 위원회, 제2차 개성공단실무접촉협의 등 당국간 협의시마다 북한이 임금직불제를 빠른 시일내에 시행하도록 촉구한 바 있다. 정부는 앞으로도 임금직불제를 비롯하여 북한 근로자의 근로조건 향상을 위해 북한 당국, 기업·근로자간 상호 협력을 통해 하나씩 개선해 나갈 계획이다.

(3) 산재예방 및 작업환경 개선

2004년 5월부터 2006년까지 개성공단에서 발생한 산재 사고는 모두 82건으로 우리측 근로자 29건, 북한 근로자 53건이 발생하였다. 우리측 근로자들의 사고는 건설현장에서 주로 발생하고 있으며, 북한 근로자들은 기계 조작 실수, 경험 미숙 및 호기심에 의한 임의 조작 등에 의해 주로 발생하고 있다.

이에 따라 통일부는 노동부와 협조하여 산업안전전문가를 관리위원회에 파견하고, 한국산업안전공단은 매년 2회 정기적으로 건설현장과 입주기업을 대상으로 산업안전진단을 실시하고 있다. 2006년에는 건설현장과 프레스 등 산업폐해 발생 가능성이 높은 장비를 사용하고 있는 기업을 대상으로 산업안전진단을 실시하였다.

기업들의 산재예방 노력을 강화하기 위해 정기적으로 산업안전 교육을 실시하도록 지도하고 있으며, “사고예방 강조의 달”도 운영하였다. 아울러 산재예방노력을 제도적으로 뒷받침하기 위해 「노동안전준칙」 제정을 북한과 협의중이다.

나. 물자 반출 문제

정부는 개성공단 입주기업의 설비·자재 반출과 관련, 개성공단의 특수성(우리 기업이 최종사용, 우리측에 의한 공단관리), 다자간 국제협약인 핵공급그룹(NSG), 호주그룹(AG), 미사일기술통제체제(MTCR), 바세나르협약(WA) 등에 따른 ‘전략물자 수출통제체제’ 가입국으로서의 의무이행과 미국의 수출관리규정(EAR)에 따른 국내기업 보호 측면 등을 종합적으로 고려하면서 개성공단으로의 물자 반출을 투명하게 관리해오고 있다.

개성공단에 반출된 컴퓨터의 사후관리를 강화하고 이를 제도화하기 위하여 관계부처 협의를 통해 2006년 3월 24일 통일부 고시인 「개성공업지구반출컴퓨터관리지침」을 제정하여 관리담당자 지정, 관리대장 비치, 정기적 점검 및 보고 등의 의무를 부여하고, 1년 이내 재반입 조건으로 반출승인을 받은 컴퓨터는 기간 만료이전에 재반입하도록 명문화함으로써 컴퓨터 관리의 투명성을 확보하였다.

정부는 미국과 수출관리규정(EAR)상의 수출통제품목 반출문제와 관련하여 긴밀히 협의해 왔으며, 개성공단 입주기업을 대상으로 EAR 규정 준수의 필요

성에 대해서도 지속적으로 홍보와 교육을 실시하였다. 특히 2005년 11월 KT의 개성공단 전화 개설을 위한 통신장비에 대해 EAR 규정에 따라 미국 상무부의 수출허가를 받았고 이후 2006년 10월 입주기업 J사의 재단장비에 이어 12월에는 무선인식기술(RFID) 시스템구축 사업시행자인 에스원도 관련 장비에 대해 미국 상무부로부터 EAR에 따른 license를 발급받았다.

이에 따라 향후 개성공단 반출 물품 중 미국 EAR규정에 해당하는 물품은 관련 절차를 밟아 투명한 사후관리가 이루어질 것으로 기대된다.

다. 원산지 및 판로확보 문제

개성공단 입주기업의 생산체제가 완비될 경우 생산 제품의 판로 문제가 중요한 과제로 대두될 것으로 전망됨에 따라 해외 시장 개척을 위한 다양한 노력을 전개해 왔다.

2004년 11월 타결된 한-싱가포르 자유무역협정(FTA)을 개성공단 생산제품의 해외판로 개척을 위한 중요한 선례로 활용하여 개성공단 생산제품에 대해서 한국산 제품과 동일한 특혜관세를 부여하는 방안을 추진하였다. 이에 2005년 7월에 타결되고 2006년 9월 1일 발효한 한-EFTA(스위스, 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인) FTA 및 2006년 8월 24일 상품협정에 정식 서명한 한-ASEAN FTA에도 동일한 내용이 반영되었다. 그러나 세계 최대 시장인 미국과의 FTA협상은 2006년 6월 5일 1차 협상을 시작하여 12월 4일 5차 협상을 진행하였으나 개성공단 생산제품의 역외가공 인정 문제협의를 진전을 보지 못하고 있다.

개별 국가와의 FTA협상과 별도로 원산지에 대한 통일된 기준을 정하기 위해 현재 94개 핵심 정책이슈에 대해 논의중인 통일원산지규정 협상동향을 면밀히 파악함으로써(2006년 9월 12일-17일, 스위스) 개성공단 생산제품이 한국산으로 인정받을 가능성이 있는 업종과 공정을 발굴하여 향후 분양될 입주 업종과 입주기업 선정에 활용할 계획이다.

아울러 생산된 제품의 홍보와 판매, 신시장 개척 등을 지원하기 위하여 「대한민국 섬유패션대전」 등 국내외 유명 전시회에 개성공단 입주기업의 참가를 유도하여 개성공단을 알리는데 일조하였다. 또한 개성공단사업의 범국민 지지도 제고를 위해 ‘개성공단제품 1일 판매 및 전시전’을 2006년 12월 8일 국회에서 8개 입주기업이 참가한 가운데 개최하여 여야 의원 및 방문객에게 많은 호응을 받았다.



2006년 중국 상해 「대한민국 섬유패션대전」에 개성공단관 설치

라. 입주기업 금융지원

정부는 공단개발 초기의 열악한 사업환경 및 초기시설자금 수요 등을 고려하여 장기저리(보통 3년거치 5년상환, 기준금리는 국고채 3년물)로 남북 협력기금을 입주기업에 대출하였다. 2004년에 분양한 시범단지 15개 입주기업중 14개 업체에 대한 대출금액을 살펴보면 2004년 321.4억원, 2005년 62억원, 2006년 87.7억원 등 3년간 총 471.1억원(업체당 평균 33.7억원)이다.

또한 2005년에 분양한 1차단지 23개 중소기업에 대해서도 시범단지과 같은 조건으로 협력기금을 지원하기로 한 바, 2006년 말까지 14개 업체에 304억원을 대출승인하고 그중 10개 업체에 132억원을 집행하였다. 2007년도에는 아직 미착공상태인 기업들이 공장착공을 할 것으로 예상됨에 따라 기금대출수요가 계속 발생할 전망이다.

한편 정부는 향후 입주기업 증가시 남북협력기금 대출로는 한계가 있고 시장경제 논리로 점차 사업을 추진해 나가야 한다는 입장에서 향후 입주기업으로부터는 신용보증기관의 신용보증을 통해 시중 금융기관이 입주기업에 대출하도록 하였다. 다만 남북당국간 합의로 추진되는 사업, 공공시설물 건축 등 신용보증지원이 어려운 부분에 대해서는 앞으로도 남북협력기금을 활용하기로 하였다.

마. 남북간 통행절차 간소화

1단계 시범단지 및 본단지 1차 17만㎡(5만평) 입주기업 공장의 생산가동이 확대되는 등 개성공단 개발 사업이 본격화되면서 인원과 차량 통행량이 크게 증가하였다. 통행량의 증가에 따라 입주기업의 편의를 위해서 남북관리구역의 통행방법도 남북간 합의를 통해 1일 입출경 횡수를 2006년 초 14회에서 5월부터 21회까지 늘렸다.

정부는 개성공단의 경쟁력 강화를 위해 입주기업의 애로사항인 복잡한 육로 통행·통관 절차의 간소화를 역점과제로 추진하였다. 이를 위해 무선인식기술(RFID)을 바탕으로 인원, 차량, 주요 물자에 대한 신속하고 효율적인 관리시스템을 구축하였으며 통행·통관 관련 제도 개선도 병행 추진하였다.

2005년 시범사업에 이어 2006년에는 한국정보사회진흥원의 U-IT선도사업 본과제로 선정되어 정보화촉진기금 약 14억원의 예산으로 「RFID 기반기술을 이용한 개성공단 통행·통관 및 물류기반시스템 구축」 사업을 추진하였다. 이에

따라 통일부의 북한 방문증명서와 관리위원회의 출입증을 하나의 RFID전자증명서로 일원화하고, 통일부의 차량운행승인서와 관세청의 통행차량증명서 및 관리위원회의 차량통행증을 하나의 RFID카드로 대체하여 인원 출입 및 차량통관 심사를 전자적으로 처리할 수 있는 기반을 마련하였다.

한편, 미국의 수출관리규정(Export Administration Regulation : EAR) 승인대상 품목 등 주요 물자에 대해서는 반출입시 물품관리 태그를 부착토록 하여 반출입 및 사후관리가 보다 효과적으로 될 수 있도록 하였다. 또한 민원인 편의를 위해 개성공단 물류시스템에서는 관세청 제출서류인 적하목록 및 출도착보고서를 운송의뢰 정보로부터 자동으로 생성하여 전송하도록 하였다. 새롭게 구축된 시스템을 통해 인원·차량·물자에 대한 통행·통관 등의 신속하고 효과적인 진행이 가능하게 되었다. 이는 결국 물류비의 절감으로 이어져 기업의 경영여건 개선에 크게 기여할 것으로 기대된다. 또한 신속한 통행을 위해 인원출입시 우리측 출입사무소에 제출하던 출입신고서를 생략하는 조치를 10월부터 시행하였다.

북한은 5월 현대적 X-ray 검사 장비를 구비한 통행검사소(CIQ)를 본격 가동함에 따라, 기존의 수작업에 의존하던 출입심사 및 통관검사가 보다 신속하게 되었다. 또한 긴급 물자반출제를 시행함으로써 긴급한 경우에는 반출당일 신고 후 통관이 가능하게 되었고, 「관리위원회 - 세관」간 합의를 통해 기존의 패킹리스트(P/L) 및 인보이스(C/I)를 생략하고 물자반출입신고서 1장으로 대체하여 신고절차를 보다 간소화하였다.

2006년 12월 美 상무부측으로부터 개성공단 RFID 시스템 장비에 대한 EAR 승인을 받음으로써 북한측 통행검사소(CIQ) 및 개성공단 내에 관련 장비의 설치가 가능하게 되었다. 향후 북한 지역까지 RFID시스템이 확대 구축되면 남북출입시스템을 연계한 인원·차량·물자에 대한 출입심사 및 추적관리가 보다 용이해지고, 주요물자 사후관리의 투명성이 제고될 것이다.

향후 늘어날 개성공단 본단지 입주 및 개성관광 등 육로 통행수요에 대비하여 남북군사당국간에 협의 중에 있는 「철도·도로 통행의 군사적 보장합의서」를 조기에 체결하여 육로통행을 위한 제도적 장치를 마련하고 남북물류창고 및 철도·항만·공항을 연계한 개성공단 물류고도화 사업을 추진하는 등 동북아 물류허브 기반 조성을 위한 모든 노력을 다해 나갈 것이다.

바. 질병 예방 및 환경관리

2006년에는 개성공단내 질병감시체계를 구축하고 수인성 및 식품위생 예방 관리체계 수립을 위한 보건전문가 파견 등 말라리아 환자발생 예방 시스템을 강화하였다. 개성공업지구 전염병 예방을 위해서 개성공단 보건위생 전문가 파견 및 전염병 발생 보고체계를 위한 사업장 보건관리자를 지정하여 전염병 예방 대책에 만전을 기하고 있으며 사업장 개인위생교육과 응급환자를 위한 전문가 초빙 응급구조훈련을 실시하여 좋은 반응을 얻었다.

말라리아 예방을 위하여 개성공단 내 말라리아 모기채집을 위한 유문 등을 설치하고 매주 1회 얼룩날개모기 개체수 확인 및 유충검사를 통한 방역에 만전을 기하였다. 환자관리 처리지침을 마련하고 응급환자는 보건의료 전달체계에 따라 입경조치하도록 전달체계를 마련하였다.

정부는 개성공업지구를 친환경적 산업공단으로 조성하기 위해 남한측에서 시행하는 「환경영향 평가」에 준하는 환경보호계획을 북한과 협의하였다. 이에 따라 공단조성과 운영 단계별 '환경영향 저감방안' 과 대기 및 수질오염물질 등 오염매체별 '환경기준과 배출허용기준' 등을 포함한 「개성공업지구 공장구역 1단계조성사업 환경보호계획」을 2005년 12월 15일 남북이 합의하고 관리 중에 있다. 앞으로도 정부는 개성공단이 친환경적 공단으로 개발되도록 노력해 나갈 것이다.

제4절 남북간 수송체계 구축

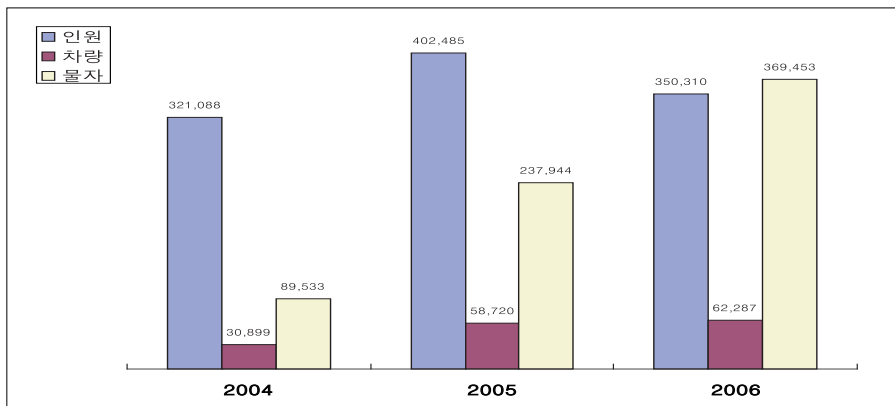
1. 육로

가. 남북 육로출입 현황

2006년 육로이용 방북인원은 금강산관광객 23만4,446명을 포함하여 35만310명으로 2005년도 40만 2,485명보다 약 13%가 감소하였다. 이 같이 육로출입인원이 감소한 주요 원인은 북한 미사일 발사 및 핵실험으로 인해 금강산 관광객이 대폭 줄어든 데 있다. 육로방북은 경제협력분야 97.1%(금강산관광사업 73.2%, 개성공단사업 16.8%, 사천강 모래반입사업 4%, 철도·도로연결사업 1.1%, 기타 2%), 대북인도적사업 분야 2%, 사회문화교류협력사업 분야 0.8% 순으로 이루어졌다.

경의선 도로를 통한 육로방북은 북한 미사일 발사 및 핵실험 상황에도 불구하고 개성공단사업, 경제협치의 등 개성지역에서의 남북간 교류협력이 활발히 이루어짐에 따라 2005년 대비 26% 증가한 8만 4,152명이었다. 동해선에서는 금강산관광객의 감소로 전년 대비 20%감소한 26만 6,158명이 출입하였다.

남북 육로출입 현황



2006년도 육로출입 차량은 경의선 4만 7,563대, 동해선 1만 4,724대 등 총 6만 2,287대로 2005년도 5만 8,720대 보다 약 6% 정도 증가하였다. 차량은 경제협력 분야 93.1%(개성공단 사업 46%, 사천강 모래반입사업 22.1%, 금강산 관광사업 15.5%, 철도·도로 연결사업 3.2%, 기타 6.3%), 대북인도적 사업분야 6.4%, 사회 문화교류 협력사업분야 0.5% 순으로 나타났다.

나. 경의선·동해선 철도·도로 연결

경의선·동해선 철도·도로 연결사업의 남한측 구간 공사는 이미 완료되었으며, 북한 구간은 철도 역사건축 및 신호·통신·전력계통 마무리 공사만을 남겨두고 있어 사실상 완료를 눈앞에 두고 있다.

도로의 경우 2003년 10월 경의선이 연결되었고, 2004년 10월 동해선 마지막 연결공사를 완료하고 그해 12월 1일부터 남북간 정상 이용중에 있다. 철도의 경우, 우리측 구간 경의선은 2002년 12월 공사가 완료하였으며, 동해선은 2005년 12월 본선 궤도 부설 등 열차운행을 위한 기본 시설공사가 모두 완료되었다. 북한 구간은 경의선, 동해선 모두 궤도부설을 완료하고, 역사건축 및 신호·통신·전력계통 마무리 공사를 진행하였다.

정부는 남북철도연결공사가 마무리 단계에 있는 만큼 2006년 상반기내 열차 시험운행 및 철도개통을 목표로 남북 당국간 철도·도로연결 실무접촉을 추진하였다. 2006년 5월 11일과 12일에 개최된 제12차 남북 철도·도로연결 실무접촉에서 남북 쌍방은 열차시험운행에 합의하였다. 그러나 북한이 5월 24일 쌍방 군사당국의 군사적 보장조치가 아직 취해지지 않고 있는 조건에서 열차시험운행을 예정대로 할 수 없다는 입장을 일방적으로 통보해옴에 따라 열차시험운행 행사가 이루어지지 못하였다. 이에 우리 정부는 5월 25일 남북경제협력추진위원회 남한측 위원장 명의의 전통문을 통해 열차시험운행과 관련한 쌍방간의 합의를 북한이 일방적으로 연기한 데 대해 강한 유감을 표명하였다. 2006년 6

월 남북경제협력추진위원회 제12차 회의에서 경공업 원자재 지원 문제와 열차 시험운행 실시를 연계시킴으로써 2006년 하반기 중 행사 개최를 위한 이행력을 확보하였다. 그러나 7월 북한의 미사일 발사 및 10월 핵실험으로 인해 철도 자재 제공 및 기술지원이 잠정 중단되었다. 정부는 철도연결사업 재개를 위한 모멘텀 및 공사현장 유지를 위한 감리인원 정례 파견 등의 최소한의 현장관리 조치만을 시행중에 있다.

향후 남북간 경의선·동해선 도로와 철도를 본격적으로 이용하게 되면 물류비 절감, 수송시간 단축 등이 가능하게 되어 남북간 경제협력을 보다 확대·발전시켜 나갈 수 있게 될 것이다. 또한 이러한 과정에서 자연스럽게 비무장지대의 평화적 이용과 함께 군사적 긴장완화 및 신뢰구축을 논의하기 위한 여건이 조성됨으로써 남북간 평화정착에도 기여하게 될 것으로 보인다.

다. 남북출입시설 신축

본격적인 남북간 육로통행시대에 대비하여 경의선 및 동해선의 본 출입시설을 조속히 신축할 필요성이 대두되었다. 남북출입시설 건설은 남북간 물류확대 및 수송비 절감과 더불어 한반도가 동북아 교통·물류 중심지로 급부상할 수 있는 계기가 된다는 점에서 정치·경제적인 효과와 의의가 크다고 하겠다.

남북출입시설 신축사업은 남북협력기금 지원사업으로 남북교류협력추진협의회에서 총사업비 2,746억원(경의선 1,525억원, 동해선 1,221억원)을 의결하여 추진하였다. 남북출입시설은 시설 이용의 효율성과 고객 편의중심의 공간배치 및 환경오염 최소화 등을 고려하여 설계되었으며, 2004년 9월 23일 경의선 지역 본 출입시설 건물 착공을 시작으로 단계적으로 도라산 지역에 약 44만㎡, 동해선 제진 지역에 약 38만㎡의 철도·도로 출입시설이 형성될 예정이다.

2005년 12월 도로 본 출입시설 완공, 2006년 4월 철도 본 출입시설의 완공으로 출입·통관·검역 등 분야별 출입업무 수행을 위한 물적 공간이 확보되었다.

남북 출입업무의 전문화를 위한 기반이 마련되었으며, 그동안 임시 출입시설에서의 출입업무 수행에 따른 대기공간, 편의시설 부족 등의 불편사항이 크게 해소되었다. 현재 도로를 이용한 남북간 반출입 화물과 차량 및 인원에 대한 출입업무를 수행 중에 있으며, 철도를 통한 남북출입업무는 아직 이루어지지 않고 있다.



철도·도로 본 출입시설 완공에 이어, 육로를 통한 반출입 화물 및 통행차량 등의 통관업무와 각종 병해충의 유입방지 등 동식물 검역업무의 효율적인 지원을 위하여 공용야드를 조성 중에 있다. 공용야드에는 세관창고 및 식물 검역 창고, 동물 검역 및 계류 시설과 기타 관리 및 부대시설이 들어설 예정이며 경의선은 2007년 11월, 동해선은 2008년 6월 완공을 목표로 공사를 진행 중이다.

2. 해운 및 항공

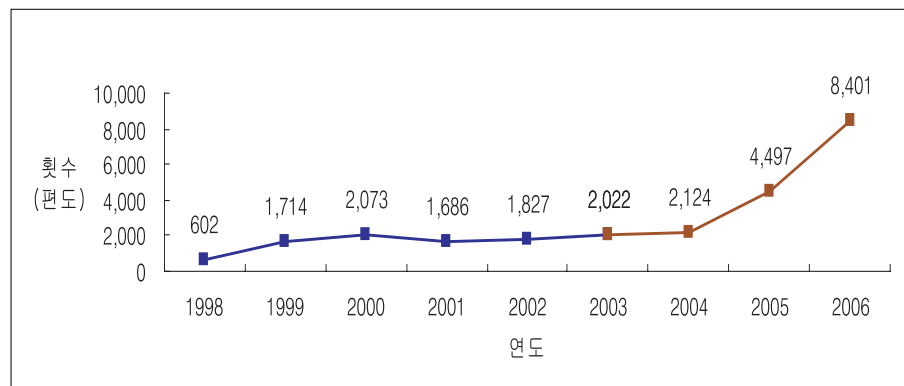
남북간 안정적 해상운송체계를 마련하고 해운분야 협력을 추진하기 위하여 2004년 5월에 채택된 「남북해운합의서」와 「남북해운합의서의 이행과 준수를 위한 부속합의서」가 2005년 8월 1일 발효되었다. 이에 따라 우리측 인천, 군산, 여수, 부산, 울산, 포항, 속초와 북한의 남포, 해주, 고성, 원산, 홍남, 청진, 나진 간에 해상항로가 개설되었으며 지금까지 제3국 국적선이 운항하던 남북간 항로에 남북의 국적선이 운항할 수 있게 되었다.

남북은 해운합의서의 안정적 이행을 위한 제도적 장치로서 2005년 8월에는 남북해사당국간 전화 및 모사전송 등 2회선의 유선통신망을 가설하였으며 선박의 안전운항을 위한 절차 및 방법과 관련한 자료를 상호 교환하였다. 또한 2005년 9월에는 남북해사당국간 협의기구로서 남북해운협력협의회를 구성하여 첫 회의를 개최하기도 하였다.

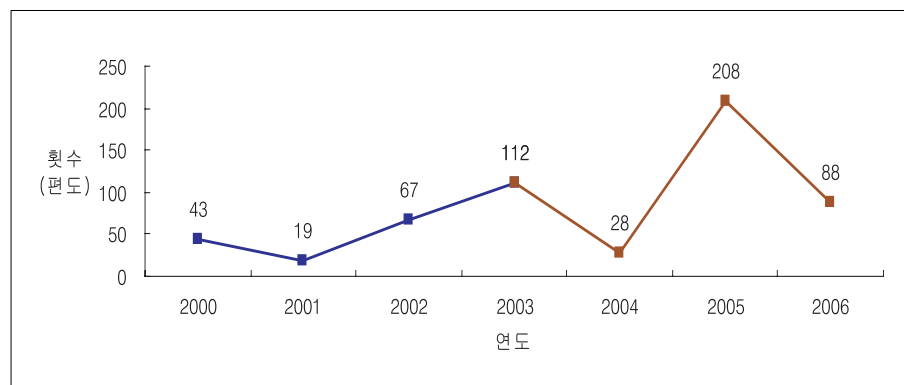
2005년 8월 제5차 남북해운협력실무접촉에서 채택된 「남북해운합의서의 이행과 준수를 위한 부속합의서의 수정·보충합의서」가 2006년 4월 24일 발효됨으로써 북한선박이 제주해협을 통과하는 해상항로대가 추가 설정되었다. 2006년 8월에는 남북해사당국간 통신망을 통해 남북간 주요항만의 항비 관련 자료를 교환하였다.

2006년 남북간 선박운항은 편도기준 총 8,401회로 전년대비 87% 증가하였다. 이중 남한측 선박의 북한으로의 운항은 8,363회로 전년대비 88% 증가하였고, 북한선박의 남한측 해역으로의 운항은 128회이다. 남북해운합의서 발효 이후 2006년 12월까지 북한선박은 남한측 해역을 총 173회 운항하였으며, 이중 남-북 항구간 운항은 37회이며, 북-북 항구간 운항은 136회를 차지하고 있다.

선박왕래의 현황



남북항공기 왕래의 현황



남북간 항공기 운항은 2000년 남북정상회담시 최초로 서해상의 남북 직항로로 인천-평양 사이를 운항한 이후 대체적으로 증가 추세를 유지하였다. 그러나 2006년 7월 이후 전반적인 남북관계의 경색으로 2006년 한해 남북간 항공기 운항이 편도기준 88회로 다소 감소하였다. 2006년 5월에는 남북간 운항항공기의 이용공항을 인천공항에서 김포공항으로 변경함으로써 항공기를 이용한 북한 방문객의 편의를 도모하였다.