Ⅲ. 北韓의 保險産業과 保險市場分析

1. 北韓保險産業의 槪觀[27)]

가. 意義

북한은 개인의 사유재산을 원칙적으로 인정하지 않는 사회주의 국가이므로 보험제도는 자본주의 국가에서 행하여지고 있는 개인의 재산권을 보호하기 위한 제도가 아니라, 국가경제발전 계획을 원활히 추진하기 위한 국가의 생산활동 및 재산보호의 수단으로서 이용되고 있다.

일반적으로 保險制度를 예측가능한 우발적인 위험에 대하여 金錢的인 수단으로 대비하는 經濟的 制度로 이해하고 있으나, 북한의 경우 보험에 대한 개념을 自然災害 또는 뜻하지 않은 사고로 일어날 수 있는 피해를 미리 막으며 발생된 손실을 보상하기 위하여 사회적으로 자금을 형성하고 이용하는 經濟關係로 정의하고 있어 우리나라와는 그 성격을 달리하는 면을 가지고 있다.

최근들어 북한의 보험시장은 개혁의 실험장으로 나진·선봉 자유무역지대가 만들어지고 1995년 4월 새롭게 保險法이 제정된 이후에 생성된 신시장에 포함된다. 물론 그 이전에도 보험업무는 이루어지고 있었으나 국가기관인「朝鮮中央銀行」과 「朝鮮國際保險會社」에 의해 독점되어지고 있었고, 국가독점상황은 일반적인 의미에서 보험시장을 발전시킬 수 없었다. 이러한 면에서 보험법의 제정은 제한적이기는 하지만 외국보험기업이 나진·선봉 지대에 진출할 수 있는 길을 열어 놓음으로써, 유일한

---

27. 북한의 보험산업에 대해서는 보험개발원 보험연구소,『남북경협진전에 따른 보험산업의 북한진출방안』보고서(1995.10)를 참조.

國營保險體系를 고수해 오던 북한내에서도 외국투자기업에게 민영 보험사업이 가능하게 되었다는 점에서 의의가 있다고 하겠다.

나. 北韓保險의 特徵

현재 북한의 보험제도는 보험사업이 국가기관에 의하여 독점적으로 운영되는 社會主義的 保險制度의 형태를 취하고 있으며, 국가보험관계를 民法에서 規制하고 있다. 또한 보험사업을 국내보험과 국제보험으로 분류하며, 국내보험사업을 보험기관이 아닌 조선중앙은행에서 취급하는 등의 특징을 가지고 있다.

1) 國營保險制度

북한의 보험사업은 국가에서만 운영하도록 제도화되어 있는 획일적인 國營保險의 형태를 취하고 있다. 1954년 1월 15일 내각결정 제15호로서 발표된 국가보험에 관한 기본규정인 「조선민주주의 인민공화국에서 국가보험제도를 실시할 데 대하여」에 의하여 보험사업의 국가유일체계를 확립하는 법적 근거가 마련되었다.

이에 따라 북한에서는 국가만이 보험사업을 운영할 수 있도록 하는 國家保險制가 실시되었으며, 이로 인하여 '46년에 창설되어 국가·민간 공영으로 운영되어 왔던 주식회사가 폐지되고 보험사업이 國有化되었다.

2) 民法에 의한 規制

북한에서는 국가보험관계에 대하여 민법에서 규제하고 있다. 최고인민회의 상설회의 결정 제4호('90. 9. 5)로 채택된 북한의 민법은 제3편 債權債務制度에서 계약을 계획에 의거한 계약과 계획에 의거하지 않는 계약으로 분류하고, 보험계약을 계획에 기초하지 않는 계약의 한 유형으로서

취급하고 있다.

이와 같이 국가보험관계를 민법에서 규제하는 것은 국가의 기능과 사명에 따라 국가만이 보험업무를 수행하며, 협동단체의 재산을 보호관리하게 하여 보험사고를 미연에 방지할 수 있도록 규제되어야 하며, 아울러 보험조직과 운영으로 인민들의 생활안정과 편리를 도모하여야 한다는 등 3가지 원칙에 기초를 두고 있기 때문이다.

3) 國內保險과 國際保險의 分離

북한에서는 보험사업을 국내보험과 국제보험을 분리하여 운영하고 있다. 국내의 개인 및 협동단체가 소유하는 財産이나 공민의 生命을 대상으로 하는 경우에는 國內保險으로 영위하고 있으며, 국가소유재산이라 하더라도 國際的인 損害賠償去來의 대상이 될 수 있는 재산과 다른 나라와 관련된 생명·재산을 대상으로 하는 경우에는 국내보험과 별도로 國際保險으로 영위하고 있다.

4) 銀行에 의한 運營

국내보험사업은 朝鮮中央銀行 저금·보험처에서 수행하고 있으며 국제보험사업은 朝鮮國際保險會社에서 수행하고 있다. 이와 같이 북한에서는 국내보험사업은 보험회사를 설립하여 운영하지 않고 조선중앙은행의 본점과 총지점 및 각 해당지역의 지점에서 담당하도록 하고 있다.

다. 北韓保險의 體系 및 分類

북한의 보험제도는 國家保險制度와 社會保險制度로 二元化되어 있으며 보험이외에 社會保障制度로 연금, 보조금, 무상치료제, 무상배급제 등의 시스템으로 구성되어 있다.

보험의 종류로는 북한 보험법 제2조에서 보험을 人體保險과 財産保險으로 구분하고 있다. 인체보험에는 생명보험, 어린이보험, 여객보험, 재해보험 같은 것이 속하며 재산보험에는 화재보험, 해상보험, 농업보험, 신용보험 등이 포함된다. 외국인투자기업이 가입할 수 있는 보험은 화재보험, 기계파손보험, 건설조립보험 등의 재산보험이며 외국기업과 외국인이 가입해야 하는 의무보험에는 외국인 자동차 제3자 책임보험이 있다. 자유경제지역내에 상주하는 외국기관, 기업의 주재원은 자동차운행중 뜻하지 않은 사고로 제3자에게 피해를 입힐 수 있기 때문에 이러한 경우를 대비하기 위한 보험이다. 일반적으로 우리나라의 自動車賠償責任保險과 같은 의미로 해석된다.

[표 Ⅲ-1] 北韓 國家保險制度의 體系

- 국가보험
  - 국내보험
    - 재산보험
      - 의무적재산보험
      - 자의적재산보험
    - 인체보험
      - 의무적인체보험 — 사회보험
      - 자의적인체보험 — 생명보험, 어린이보험, 재해보험 등
  - 국제보험
    - 재산보험
      - 의무적재산보험
      - 자의적재산보험
    - 인체보험
      - 의무적인체보험
      - 자의적인체보험

1) 國家保險制度

국가보험제도는 自然災害나 그 밖의 사유로 근로자들이 노동능력이나

생명을 잃게 되는 경우 또는 재산상의 손실을 입게 되는 경우에 해당 공민이나 그 유가족에 대하여 保險金이나 保險補償金을 지급함으로써 그들의 정상적인 生活을 保障하는 기능을 가진다. 반면에 인체보험의 경우는 보험기간 중에 보험사고가 발생하지 않았을 경우에는 납부보험료에 일정 보상금을 부가하여 보험계약자에게 지급하고 있으므로 長期的인 貯蓄機能이 유지되고 있다.

국가보험제도는 協同團體 및 개인이 소유하고 있는 재산이 자연재해나 그 밖의 사고로 피해를 입는 경우에 원상을 회복할 수 있도록 함으로써 협동단체운영의 정상화를 보호하고 협동단체 및 개인소유의 財産을 保護하는 기능을 갖고 있다. 또한 재산에 대한 사고를 미리 막을 수 있도록 일부 보험기금을 동원하고 이용하여 협동단체의 재산을 잘 관리할 수 있게 하는 事前的 豫防機能도 가지고 있다.

아울러 국가보험제도는 전반적 人民經濟發展을 위하여 협동단체와 공민들의 유휴자금을 효과적으로 이용하는데 기여하고 있다. 국가는 이 보험자금의 일부를 대출원천으로 하여 인민경제적 자금수요의 補充的 手段으로 이용하는 것이다.

2) 社會保險制度

사회보험은 社會保障制度의 一環으로서 노동자 및 사무원의 질병·부상·사망·임신·해산·실업 등의 위험을 국가에서 의무적으로 보장하는 보험이다. 이러한 사회보험은 근로자나 사무원이 일정한 社會保險料를 수납은행에 납부하고 사회보험법이 정한 바에 따라 保險給與를 받을 수 있도록 구성되어 있다.

社會保險의 給與는 醫療給與와 金錢給與 및 施設給與로 나누어지는데

醫療給與는 의료상의 보조를 하며, 金錢給與는 질병·부상·불구 및 임신·해산으로 인한 노동능력상실 보조금, 해산·사망·실업에 대한 보조금을 지급한다. 또한 施設給與는 체육시설, 의료시설, 요양 및 휴양시설과 모성·소년·유아보호시설 등을 설치하여 이용할 수 있게 한다.

라. 北韓保險事業의 運營

1) 保險事業의 運營組織

북한은 보험사업을 국가기관이 獨占하고 있기 때문에 民營 保險事業은 존재하지 않는다. 그러나 보험법에서 외국투자보험기업이 자유경제무역지대 내에서는 사업을 할 수 있는 길이 제도적으로 마련되어 이 지역에서는 제한적이나마 민영 보험사업이 가능할 것으로 보인다.

가) 國家保險制度

국가보험사업은 초기에는 財政省의 保險管理局에서 직접 수행한 바 있으나 '57년 「국가보험을 실시할 데 대하여」가 내각결정 제7호로서 채택됨에 따라 동년 재정성 산하 조선중앙은행의 전액출자에 의한 조선국제보험회사(Korea Foreign Insurance Co. Ltd : KFIC)가 설립, 동 업무가 전환되었다.

따라서 그 동안 財政省 保險管理局에서 담당하여 왔던 국가보험사업은 국내보험과 국제보험으로 분리되어 국내보험업무는 재정성 보험관리국에서, 국제보험업무는 대외경제위원회 산하의 朝鮮國際保險會社에서 담당하게 됨으로써 국가보험사업의 운영체계가 이원화되었다.

朝鮮中央銀行은 국내보험사업중 생명보험업무만을 담당하고 있으며 그 산하에 각 도별로 總支店과 각 시·군·구에 支店을 두고 보험사업을 영

위하고 있다. 또한 각종 단체 및 기관에 保險代理人을 위촉해 두고 있다.

국제보험사업과 비생명보험사업을 담당하고 있는 朝鮮國際保險會社는 북한 유일의 독자적인 전문국가보험기관으로[28] 자본금은 1996년 현재 1억 북한원이며 평양에 본사를 두고 있다. 평양 본사에는 해상보험, 비해상보험, 재보험, 투자, 조사 등의 업무부서들이 있으며. 전국의 시·군(구역)에 약 200개의 지점을 두고 보험사업을 영위하고 있는데, 공장과 협동농장단위에는 保險代理店을 두고 있으며, 연합기업소(공단) 등에는 保險代理人을 위촉하여 운영하고 있다.

朝鮮國際保險會社의 경우 단체보험과 해상보험의 비중이 높으며 또한 프랑스(파리), 스위스(바젤), 독일(함부르크), 파키스탄(카라치), 멕시코(멕시코) 등 5개국에는 해외보험대표부[29]를 아랍에미리트(두바이)에는 National General Insurance Co., Ltd.라는 合作投資保險會社를 두고 해외보험활동을 하고 있으며, 일본의 조총련계 금강보험주식회사와도 긴밀한 업무관계를 갖고 있는 것으로 알려지고 있다.

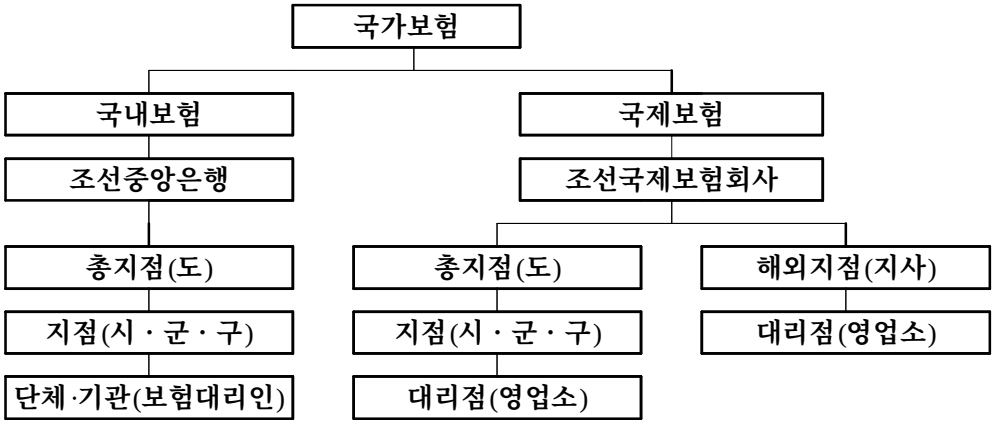
조선국제보험회사의 주요업무로는 ① 화재보험, 선박보험, 수송화물보험, 건설공사 및 설비종합보험, 기계파손보험, 자동차보험, 농작물보험, 과일보험, 집짐승보험, 비행기보험, 철도보험 등의 재산보험사업, ② 북한체류 외국인을 대상으로 한 재산보험사업, ③ 다른나라 보험기관과 재보험사업[30], ④ 투자, 무역, 되거리, 선박운영[31], ⑤ 국제보험기구에의 참여 등

---

28. 이 회사는 1946년 4월에 설립된 민간보험회사인 고려화재보험주식회사를 전신으로 하고 있다.
29. 북한의 해외보험기관은 보험업무를 직접 취급하고 집행하는 보험지사가 아니라, 본사(조선국제보험회사)와 재보험 등의 보험거래자를 연결시켜주는 역할을 하는 해외보험대표부라 할 수 있다.
30. 재보험사업의 경우 프랑스와는 SOREMA, 영국과는 Lloyds, 스위스와는 Winterhur, 독일과는 Allianz와 하고 있다.

으로 알려져 있다.

[표 Ⅲ-2] 國家保險事業의 運營體系



나) 社會保險制度

사회보험사업은 노동행정부 산하의 道 人民委員會에서 담당하고 있으며 그 산하에 시 · 군 · 구 인민위원회가 있다.

[표 Ⅲ-3] 社會保險事業의 運營體系

31. 조선국제무역회사는 산하에 모란선박회사를 두고 있다. 통일원, 북한무역상사 등 관련기관 일람, 1995, 138면.

다) 外國投資保險企業

自由經濟貿易地帶에서는 현재 조선국제보험회사 지사가 보험사업을 하고 있으며 재산보험 및 인체보험은 任意保險(自願保險)으로 자동차 제3자 배상책임보험은 責任保險(義務保險)으로 하고 있다. 외국보험회사의 진출은 아직 없는 것으로 보이나 1995년 1월에 네덜란드은행과 다국적보험회사인 ING가 조선국제보험회사간에 「ING North East Asia Bank」라는 합작은행을 70:30의 비율로 설립하여 평양에 지점을 개설하였다.[32] ING는 향후 다국적 기업들의 대규모 대북 투자를 예상하고 시장을 선점하기 위한 공격적 마케팅 전략을 취하고 있어 사업성이 있을 경우 보험업으로의 진출이 가능시 된다.[33]

2) 保險事業의 監督 및 規制

북한의 보험사업은 국내보험이나 국제보험에 대한 國家主席의 명령, 中央人民委員會의 정령·결정·지시, 최고 인민회의 상설회의 결정, 정무원의 결정·지시, 부(위원회)의 지시 등에 의하여 監督과 規制를 받고 있다. 또한 북한에서는 보험사업자가 국가이고 국가기관이 보험사업을 영위하고 있으므로 보험사업을 감독하는 기관은 國家行政機關이다.

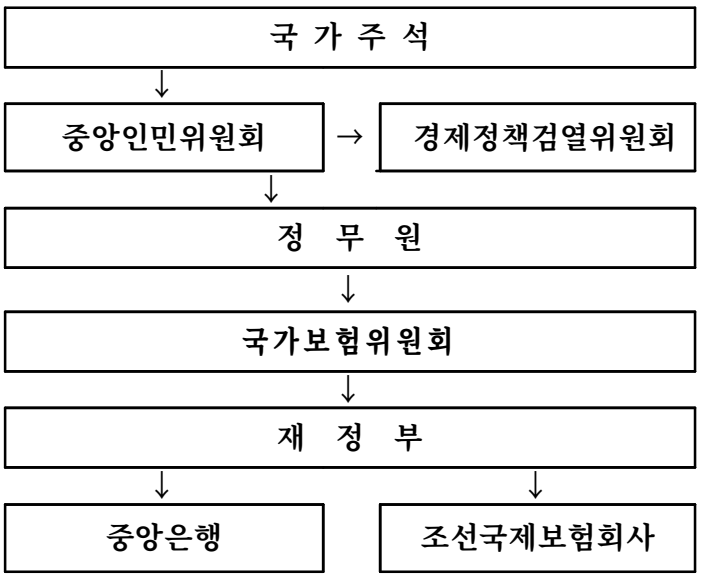
북한에서 실질적으로 보험업무를 총괄하고 있는 기관은 國營保險委員會로서 다음과 같은 업무를 수행한다.

---

32. 현재 납입자본금 200만 달러(조선국제보험회사: 60만 달러, ING은행:140만 달러)를 제3국에 예금형태로 예치하였고, 북한인 5명을 포함한 6명의 직원으로 1995년 12월에 평양에 먼저 개설하였으며 라진·선봉자유경제무역지대의 개발이 본격화 될 때까지 평양지점을 사실상의 본점으로 활용한 것으로 알려져 있다. 박유환, 『북한의 금융제도와 남북한 금융협력방안』, 한국수출입은행, 1997.5, 79면.
33. 대한무역투자진흥공사, 「북한의 보험제도」,『북한뉴스레타』 1997.4. 8-14면.

- 당과 국가의 결정지시를 집행하는데 제기되는 문제들을 협의하고 執行對策을 수립
- 국가의 결정, 지시, 보험법과 규정 세칙들의 집행상태를 監督·統制
- 保險料率의 制定과 그 적용에 대한 감독 통제
- 국가적인 대규모 보험손해를 장악하고 그에 대한 감정작업을 조직하며 損害補償問題를 협의하고 그에 따르는 안을 작성
- 국가보험기관을 대표하여 국제사업 진행

[표 Ⅲ-4] 保險의 監督과 統制構造



마. 北韓 保險關係法의 體系

1) 基本體系

국가보험제도의 기본이 되는 법은 社會主義 憲法 제2장의 經濟에 관한 規定으로, 이 법에 근거하여 국내보험과 국제보험에 관한 특별법령이 제정되었다.

국가보험제도를 확립시킨 법적 근거로서는 國家保險에 관한 基本規定('54. 1. 15 내각결정 제6호)이 있으며, 보험계약관계는 기본적으로 조선민주주의 인민공화국 民法('90. 9. 5) 제3편 債權債務制度 제3장 계획에 의거하지 않는 계약 제205조에서 제212조까지의 8개 조항에 의하여 적용받고 있다.

또한 국내보험사업은 인체보험과 재산보험에 관한 특별규정 및 세칙에 근거하여 운영되며, 人體保險에 관한 特別法令으로는「인체보험에 관한 규정」과「인체보험 규정세칙」, 財産保險에 관한 特別法令으로는「재산보험규정」과 「재산보험 규정세칙」 등이 있다. 국내보험사업의 具體的인 運營은 조선중앙은행의 指示 등에 의하고 있다.

국제보험사업에 관련되는 특별법령으로는「선박보험규정」,「국제수송화물보험규정」, 해상일반에 관한 것으로서「해운법」('80. 8. 10) 제8장 해상보험 등이 있다. 국제보험의 범주에 속하는 책임보험은 배상책임보험과 재보험으로 나누어진다. 賠償責任保險에 관한 특별법령으로는 民法 제4편 民事責任('90. 9. 5)과「공중충돌에 관한 몬트리올협약」,「국제항공수송규칙의 통일에 관한 조약」, 「다른 나라 자동차가 우리나라 공민에게 입힌 피해를 보상하는 보험규정」('78. 3. 11) 등이 있다. 再保險에 관하여는 해운법 제94조 1항('80. 8. 10)에 규정되어 있다. 또한 其他財産保險에 관한 特別法令으로는「외국기관에 대한 재산보험규정」등이 있다. 국제보험사업의 具體的인 運營은 조선국제보험회사의 業務規定 및 保險約款 등에 따른다.

2) 保險去來의 法律關係에 관한 法

임의의 自願的 保險去來는 조선민주주의 인민공화국 민법 제205조 이하의 一般法에 적용을 받고, 보험거래 형태에 따른 具體的인 法律關係는 特別法의 적용을 받는다.

[표 Ⅲ-5] 北韓의 保險關係法 構造

구분	주요내용
1장. 보험법의 기본(1 7조)	- 보험의 종류 : 인체, 재산보험(2조) - 보험사업의 주체 : 국가기관이 기본, 자유경제무역지대에는 외국투자가, 공화국 영역 밖 조선동포 가능(3조)
2장. 보험당사자 (8 16조)	- 국가기관과 합의사항 : 의무적인 보험, 재보험을 하려는 보험자(10조) - 국가기관 승인사항 : 보험계약표 기준조건, 보험료율(11조) - 보험자 의무 : 매년 재정상태표, 손익계산서 제출(12조), 자기가 받은 보험료의 30% 정해진 보험기관에 재보험(13조)
3장. 보험계약 (20조 28조)	- 계약취소 가능여부 : 재해보험, 하객보험은 계약기간내 취소 또는 변경불가능(27조)
4장. 보험보상 (29조 43조)	- 생명보험 보험금 지급관련 : 피보험자가 재산몰수형을 받은 경우 보험금 미지급(33조) - 보험료의 환급 : 여객보험, 재해보험, 재산보험은 계약기간 종료시 보험자 수입(34조) - 보험료 청구 : 피보험자가 감정문건과 보험증서를 첨부한 손해배상 청구의무(35조)
5장. 보험사업에 대한지도통제 및 분쟁해결 (44 47조)	- 지도통제주체 : 국가보험관리기관(44조) - 벌금 부과조항(45조) - 분쟁의 해결 : 협의로 해결이 기본, 불가능시 공화국의 재판, 중재기관에 제기하여 해결하거나 제3국의 중재기관에 재기하여 해결가능(47조)

2. 北韓의 保險市場 潛在力 分析

가. 線形回歸模型에 의한 推定

여기서는 매우 제한적이지만 현재의 북한 보험시장의 보험종목별 시장 잠재력을 분석하고자 한다.[34] 이 작업은 남북경협의 활성화 및 향후 통일 이후의 북한 보험시장 진출을 위한 국내 보험업계의 대응전략 수립시 개략의 북한 보험시장 규모를 파악하는데 도움이 될 것으로 생각된다.

먼저 북한을 제외한 32국 자료[35] [표 Ⅲ-6 참조]를 이용, 보험료에 영향을 주는 인구수와 1인당 GDP를 종속변수로 하고 북한의 보험시장규모를 독립변수로 하여 선형회귀모형(횡단면분석)분석을 하면 다음과 같다.

[표 Ⅲ-6] 國家別 分析基礎資料

국가별	총보험료	손해보험료	인구수(천명)	GDP(억달러)	1인당GDP(달러)
북한	*	*	23,917	223	932
멕시코	3,709	2,454	93,674	2,905	3,101
아르헨티나	4,920	3,685	34,587	2,819	8,150
칠레	2,081	861	14,262	673	4,719
콜롬비아	1,816	1,470	35,101	809	2,305
.....	.....	.....	.....	.....	.....

주 1. 상기 수치는 1995년 기준임.
2. 국가별 자세한 수치는 <부록 3> 참조
자료 : 통계청, 국제통계연감, 1997 ; 남북한 경제사회상 비교, 1996.11, Sigma

먼저 북한의 보험시장을 추정하기 위한 선형회귀방정식의 기본모형을

34. 보험시장 규모를 측정하기 위한 기본적인 변수에 대한 북한통계자료의 미비 및 불확실성로 인하여 여기에서 추정하는 보험료는 매우 제한적인 의미를 갖는다.
35. 아시아 12개국, 유럽 5개국, 남미 11국, 아프리카 4개국을 대상으로 함.

가정하면 다음과 같다.

$$LNP_i = \alpha + \beta_1 LNPOP_i + \beta_2 LNPGDP_i \quad i = 1, 2, ..., n \quad .....(1)$$

LNP_i : 국가별 보험료의 log값, $LNPOP_i$: 국가별 인구수의 log값,
$LNPGDP_i$: 국가별 1인당 GDP의 log값, α, β_1, β_2는 모수임.

상기 (1)식에 의한 α, β_1, β_2 의 값을 구하면,

$\alpha = -10.271359$, $\beta_1 = 0.890677$, $\beta_2 = 1.060622$
(-5.897) (10.148) (8.037)

( )의 값은 t 값이며 α = 5% 일 때 유의적임.

이고, 이에 따라 추정된 회귀방정식은

$$LN\hat{P} = -10.271359 + 0.890677 LNPOP_i + 1.060622 LNPGDP_i \quad .....(2)$$

로 주어진다.

이와같은 방식으로 손해보험료(P_N)만을 대상으로 하여 α, β_1, β_2 의 값을 구하면,

$\alpha = -9.595324$, $\beta_1 = 0.836274$, $\beta_2 = 0.990275$
(-6.757) (11.685) (9.203)

( )의 값은 t 값이며 α = 5% 일 때 유의적임.

이고, 이에 따라 추정된 회귀방정식은,

$$LN\widehat{P_N} = -9.595324 + 0.836274 LNPOP_i + 0.990275 LNPGDP_i .....(3)$$

(2) 및 (3)식에 북한의 인구 및 1인당 GDP값을 대입하여 북한의 보험시장규모를 추정하면 그 결과는 다음과 같다.<부록 3 참조>

[표 Ⅲ-7] 北韓의 保險市場規模 推定結果

국가별	LNP	LNP_N	LNPOP	LNPGDP	추정보험료(단위:백만불)	
					손생보($\hat{P}$)	손보($\widehat{P_N}$)
북한	*	*	10.0823	6.8373	**387.83**	**272.36**
멕시코	8.2185	7.8058	11.4476	8.0395	4682.48	2805.35
아르헨티나	8.5011	8.2120	10.4512	9.0058	5372.43	3174.68
칠레	7.6406	6.7581	9.5654	8.4594	1367.11	880.96
콜롬비아	7.5044	7.2930	10.4660	7.7428	1426.07	920.25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

주 : 국가별 자세한 수치는 <부록 3> 참조

즉, 북한의 1995년 기준 보험시장 규모는 전체보험료 3억 9천만달러, 손해보험료 2억 7천만달러 정도로 추정되고 있으며, 1996년중 -3.7%의 성장을 감안하면 1996년 기준으로 볼 때 전체보험시장 규모는 3억 7천만달러(3천억원), 손해보험시장은 2억 6천만달러(2천1백억원)[36] 규모로 추정되고 있다.

나. 主要變數比較를 통한 損保市場 推定

남한의 경우 현재 보험시장이 민영보험회사에 의해 활발하게 보험영업이 이루어지고 있으므로, 이러한 시장조건을 전제로 하고 보험종목별로 시장의 규모에 영향을 미치는 가장 특징적인 변수, 예를 들면 자동차보험의 경우 자동차 대수를 기준으로 남북한간의 비교를 통하여 북한의 보험시장을 추정하고자 한다.[37]

---

36. 대미 환율은 1불당 804.78('96년 기준)을 적용하여 계산.
37. 물론 여기에서 추정되는 북한의 보험시장 규모는 실제로 북한의 보험시장에서 현재 거수되는 보험료 규모를 의미하는 것은 아니며, 북한 보험시장의 잠재적인 규모를 추정할 따름이다.

보험시장의 규모를 추정하는데 보험종목별로 특징적인 변수가 나타나는 분야가 있는 반면, 대체적으로 보험은 한 나라의 經濟力, 社會文化的 性向, 政治的 特性 등에 따라 시장을 형성하기 때문에 한두개의 변수만으로는 추정이 불가능한 경우가 대부분이다.

따라서 이러한 특징변수가 종합적인 경우에는 남북한 간의 경제력의 차이를 計量化하여 그 비율에 따라 보험시장이 형성된다고 假定하고 북한의 種目別 保險市場에 대해 分析하는 것도 하나의 대안이 될 수 있을 것이다.

우선 남북한 경제력의 차이를 평가하는 방법으로 국민총생산(GNP)을 들 수 있다.[38] 남북한의 GNP 비교는 남북한의 경제역량을 비교하는 가장 중요한 척도로 1996년말 기준 남한 대 북한의 평가치를 비교하면 100 : 4인 것으로 나타났다.

[표 Ⅲ-8] 南北韓 GNP 比較 및 評價値

	GNP(억달러)		평가치	
	남한	북한	남한	북한
1975	209	65	100	31
1980	606	135	100	22
1985	911	151	100	17
1990	2,518	231	100	9
1995	4,517	223	100	5
1996	4,804	214	100	4

주 : 1 GNP가 큰 남한을 100으로 하고 북한은 이에 비례하여 도출
2. 1990년 이후 북한의 수치는 SNA체계에 의한 한국은행 추계자료임.

자료 : 통계청,『남북한 경제사회상 비교』, p.187 ; 한국은행,「1996 북한 GDP추정결과」, 1997.7.

38. 북한과 같은 사회주의국가들은 거시경제의 지표로서 GNP개념을 사용하지 않고 모든 개별 생산단위의 생산물가치를 합계한 사회총생산(GSP : gross social products)개념을 사용한다.

[표 Ⅲ-9] 南北韓 1인당 GNP 比較 및 評價値

(단위 : US$)

	1인당 GNP		평가치	
	남한	북한	남한	북한
1975	594	415	100	69.9
1980	1,597	758	100	47.5
1985	2,242	757	100	33.8
1990	5,883	1,064	100	18.1
1995	10,076	957	100	9.5
1996	10,548	910	100	8.6

주 : 1인당 GNP가 큰 남한을 100으로 하고 북한은 이에 비례하여 도출
자료 : 통계청,『남북한 경제사회상 비교』, p.188.

1) 火災保險市場

火災保險은 주택, 일반(창고 포함), 공장 등 크게 3개의 물건으로 구분하여 그 危險度(보험요율)와 物件의 크기(보험가액)에 따라 시장의 규모(보험료)가 결정된다. 따라서 화재보험의 市場潛在力을 추정하기 위해서는 주택, 건물, 공장, 창고 등의 재산규모와 위험도[39]에 대한 자료가 파악되어야 하며, 더욱이 재산소유주의 보험가입의사(보험가입율)가 중요하게 된다. 그러나 북한의 財産危險에 관한 통계자료가 전혀 없는 상태이므로 북한의 화재보험 시장에 대한 추정은 매우 곤란하다.

따라서 화재보험시장의 추정은 몇몇 특정위험변수에 의해 그 규모가 결정되기 보다는 국가 전체의 종합적인 經濟力에 따라 시장의 규모가 결정된다고 보고 위에서 검토한 남북한 경제력의 評價置 比較에 의해 북한 화재보험시장의 보험료를 추정하면 남한의 약 4.4%인 150억원 수준이 된

39. 예를 들면 석유화학공장, 면방직 공장 등의 화재위험도와 일반 주택, 아파트와의 위험도와는 현격한 차이가 날 것이다.

다. 그러나 실제로 북한의 Country Risk를 감안한다면 보험료 규모는 이보다 크다고 보아야 할 것이다.[40]

- 火災保險 保險料 推定

$$F\hat{p}_N = F_S \times r \times Add \times \frac{EP_N}{EP_S}$$

$$= 303,633,798 \times 0.1129\% \times 1.1 \times \frac{4}{100} = 15,080(\text{백만원})$$

$F\hat{p}_N$: 북한의 화재보험시장 추정보험료

F_S : 남한의 화재보험 가입금액 r : 화재보험평균요율

EP_N : 북한의 경제력 EP_S : 남한의 경제력

Add : 위험할증율

* 위험할증율 : 북한의 경우 남한에 비해 노동집약적인 면방직, 신발 공장등이 높은 비중을 차지할 것이며, 또한 건물, 공장, 주택 등의 구조 및 재질 등에 대한 위험관리가 비교적 잘 이루어 지지 않을 것이므로 추가할증율 부과.

2) 海上保險市場[41]

북한의 경우 그동안 주요 교역 상대국이 중국과 소련이었으므로 해상을 통한 운송보다는 육상을 통한 운송에 많은 비중을 둔 것이 사실이다. 그러나 최근 들어 일본 및 남한과의 교역이 큰 비중을 차지하고 동남아 국가 및 서방국들과의 교역이 점차 중요해지고 있는 실정이다.

특히 남북관계 개선으로 남북한 수송망이 연결되고 통행장벽이 어느

40. 참고로 수출보험과 관련이 있는 남북한의 country risk에 대한 조사결과를 보면 세계 179개국중 남한은 총점 87.04로 22위에 기록된 반면 북한은 총점 3.08로 조사대상국중 최하위(179위)를 차지하였다. 자료 :『Euromoney Magazine』March 1997.

41. 대체적으로 보험시장 발달 초기에는 대표적 기업보험인 해상보험 및 화재보험의 보험료 비중이 높게 나타난다.

정도 해소된다고 하더라도 南北韓 交易構造와 北韓의 立場[42]을 고려하건데, 단기적으로는 南北韓 화물유통의 주요 축은 선박을 이용한 해상운송이 중심을 이루게 될 것이다.[43]

이러한 관점에서 향후 해상운송을 통한 교역량이 증가할 것으로 보이며, 이에 따라 북한의 해상보험시장은 점차 활기를 띨 것으로 전망된다.

북한의 해상보험시장의 규모를 추정하기 위해서는 선박보험에 대하여는 선박량, 적하보험에 대하여는 무역물동량 규모가 중요한 변수가 된다. [표 Ⅲ-10, 11]의 남북한 海上保險 물건비율에 따라 보험시장규모를 추정하면 적하보험 15억, 선박보험 187억원[44], 총 202억원으로 남한 해상보험시장규모의 약 5.8%에 달할 것으로 예상된다. 특히 적하보험시장은 남한의 무역의존도가 약 60%에 근접하고 있음에 반해, 북한은 최근 貿易第一主義를 표방하고는 있으나 貿易依存度가 10% 내외로 매우 낮아 대외무역증진을 위한 노력이 결실을 거둘 경우 교역량 확대가능성이 매우 높으며 이에 따라 해상보험시장이 보다 활발하게 움직일 것으로 전망된다.

---

42. 육상(철도)운송의 경우 외부와의 잦은 접촉으로 인한 북한주민의 사상오염과 참담한 북한 실상의 공개를 회피하려는 정치적인 측면을 고려하여 해상운송을 선호하고 있다.
43. 해운산업연구원 분석에 의하면, 南北韓 貨物運送에 있어서 연안 해상수송 및 연계 복합운송이 가장 경쟁력이 있으며, 그 다음으로 철도, 도로 순인 것으로 밝혀졌다. 또한 남북 교역시 수송거리에 따르는 운송수단의 경쟁력은 250km를 기준으로 그 이하일 때는 철도가, 그 이상일 때는 해상운송이 가장 경쟁력이 있는 것으로 조사되었다. 주형인 · 조찬혁, 「남북간 수송 수단별 경쟁력 비교」, 통일에 대비한 해운항만 정책구상, 해운산업연구원, 48-56면.
44. 선박보험의 경우 선박보유톤수(주로 선체보험) 외에도 선박건조능력(선박건조보험) 등에 따라 시장규모가 달라질 수 있다. 1995년도 기준 선박건조능력은 남한이 북한에 비해 26.5배가 큰 것으로 나타났다. 따라서 여기서 추정되는 북한의 선박보험시장규모는 보다 적을 것이다.

- 海上保險 保險料 推定

$$M\hat{p}_N = MC_S \times R_c \times \frac{T_N}{T_S} + MH_S \times R_h \times \frac{H_N}{H_S}$$

$$= 150,607,313 \times 0.1389\% \times \frac{0.7}{100}$$

$$+ 59,678,046 \times 0.2379\% \times \frac{13.2}{100} = 20,200(\text{백만원})$$

$M\hat{p}_N$: 북한 해상보험시장 추정보험료

MC_S : 남한 적하보험 가입금액 MH_S : 남한 선박보험 가입금액

R_c : 적하보험평균요율 R_h : 선박보험평균요율

T_N : 북한의 무역량 T_S : 남한의 무역량

H_N : 북한의 선복량 H_S : 남한의 선복량

[표 Ⅲ-10] 南北韓 船舶保有量 比較 및 評價値

	보유톤수(만G/T)		평가치	
	남한	북한	남한	북한
1990	711	54	100	7.6
1995	633	90	100	14.2
1996	699	92	100	13.2

자료 : 통계청,『남북한 경제사회상 비교』, p.96 ; 한국은행,「1996 북한 GDP추정결과」, 1997.7.

[표 Ⅲ-11] 南北韓 貿易總額 比較

	무역총액(억달러)		평가치	
	남한	북한	남한	북한
1990	1,348.6	47.2	100	3.5
1995	2,601.8	20.5	100	0.8
1996	2,800.5	19.8	100	0.7

자료 : [표 Ⅲ-10과 동일]

3) 自動車保險市場

우리나라는 자동차문화의 급속한 확산에 따른 自動車臺數의 增加, 특히 자가용자동차의 급속한 증가로 인하여 손해보험시장에 있어서도 자동차보험의 급속한 성장을 가져와 損害保險市場의 약 50%를 점유하고 있다.

남북한간의 자동차대수를 비교하면 1975년 남한이 북한의 1.8배이던 것이 1995년말 기준 31배로 그 폭이 커지게 되었고, 자동차생산량에 있어서는 1996년 기준으로 남한이 281만3천대를 기록했으나 북한은 불과 8천5백대에 그쳐 남한이 330.9배를 더 생산하고 있다.

[표 Ⅲ-12] 南北韓 自動車 保有臺數 比較

	자동차보유수(천대)		평가치	
	남한	북한	남한	북한
1975	193.9	109.0	100	56.2
1980	527.7	177.0	100	33.5
1985	1,113.4	220.0	100	19.8
1990	3,394.8	264.0	100	7.8
1995	8,468.9	272.0	100	3.2

주 : 자동차 보유대수가 큰 남한을 100으로 하고 북한은 이에 비례하여 도출

자료 : 통계청,『남북한 경제사회상 비교』, p.240

자동차보험에는 크게 모든 자동차에 대해 加入이 義務化된 自動車責任保險(대인Ⅰ)과 任意保險인 綜合保險(대인Ⅱ포함)으로 구분할 수 있다.

여기서는 북한의 자동차보험시장규모를 추정하기 위하여 우선 전체규모의 파악에 있어서 자동차 대수 비교에 의해 시장규모를 추정한 후, 강

제보험(책임보험)인 경우에는 피보험자의 가입의사와 관계가 없지만 임의보험(종합보험 등)인 경우에는 피보험자의 보험구매능력(의사)을 고려하여야 하므로 남북한의 1인당 GNP 비교를 통하여 개략적으로 추정하고자 한다. 이와 같이 하여 북한의 자동차보험 시장규모를 추정하면 남한의 자동차보험시장이 1996년 기준 5조 8,441억 임에 반해 북한은 약 700억원인 것으로 나타났다.

그러나 북한의 자동차의 危險率은 남한의 것과 매우 상이할 것이며,[45] 향후 북한의 經濟活性化 및 對外開放政策으로 인한 북한내 자동차의 보급이 큰 폭으로 增加할 것으로 예상됨에 따라 북한의 자동차보험 시장규모(보험료)는 이보다 훨씬 클 可能性을 가지고 있다.

- 自動車保險 保險料 推定

$$A\hat{p}_N = AP_1 \times \frac{A_N}{A_S} + AP_2 \times \frac{A_N}{A_S} \times \frac{PGNP_N}{PGNP_S}$$

$$= 1,878,381 \times \frac{3.2}{100} + 3,965,769 \times \frac{3.2}{100} \times \frac{8.6}{100} = 70,800(\text{백만원})$$

$A\hat{p}_N$: 북한의 자동차보험 추정보험료

AP_1 : 남한의 자동차책임보험 보험료

AP_2 : 남한의 자동차종합보험 보험료

A_N : 북한의 자동차 보유대수 A_S : 남한의 자동차 보유대수

$PGNP_N$: 북한의 1인당 GNP $PGNP_N$: 남한의 1인당 GNP

45. 포장도로의 비율이 전체의 9.0%에 불과하여 도로 사정이 매우 열악하며, 남한에 비해 자가용승용차 보다는 화물차의 비중이 커서 자동차보험의 위험율에 있어 남한보다 높을 것으로 예상된다.

4) 特種保險(産災包含)市場

최근 보험시장의 특징으로는 사회적으로 산업사회의 다기화·고도화로 인한 신종위험의 출현 및 각 계층별로 다양한 보험수요가 창출되고 있어 특종보험상품의 대중화가 진행되고 있다.

特種保險에는 크게 기술보험, 배상책임보험, 상해보험, 종합보험으로 구분되며 이들 종목중 기술보험 및 배상책임보험과 같은 企業性 保險은 주로 국내 경기의 활성화 정도에 따른 건설공사의 규모, SOC 투자규모, 정부발주공사의 보험가입의무화비율, 새로운 보험수요 확대(예: 지방자치단체 배상책임, 제조물 책임법의 입법화에 따른 생산물배상책임보험 등)에 많은 영향을 받게 된다. 반면 상해보험등 家計性保險의 경우 소득의 증가, 여가시간의 확대여부, 경제적·사회적 지위신장에 부응한 상해위험 담보 商品開發의 活性化에 많은 영향을 받게 된다.

남한의 特種保險市場의 특성에 맞추어 북한의 특종보험시장의 潛在力을 豫測하면 먼저 기업성보험의 경우 남한과의 경제력(GNP 기준)비교를 통하여 추정하고[46] 가계성보험의 경우 경제력(GNP) 및 소비자의 보험상품 購買力(1인당 GNP) 비교를 통하여 계산하면, 개략적으로 북한의 특종보험시장의 보험료 규모는 남한 특종보험시장의 약 3.3% 수준인 730억원 정도로 추정된다.

---

46. 산재보험 및 근재보험의 경우 산업별 평균임금 및 근로자수와 산재위험의 빈도 및 심도를 측정하여 비교하는 것이 타당하나, 이러한 자료의 미비로 개략적으로 GNP의 비교를 통해 추정하고자 한다.

- 特種保險 保險料 推定

$$C\hat{p}_N = Cp_{1S} \times \frac{GNP_N}{GNP_S} + Cp_{2S} \times \frac{GNP_N}{GNP_S} \times \frac{PGNP_N}{PGNP_S}$$

$$= (1,453,524 + 143,126 + 188,833) \times \frac{4}{100} +$$

$$(61,872 + 288,215 + 66,764) \times \frac{4}{100} \times \frac{8.6}{100} = 72,850(\text{백만원})$$

$C\hat{p}_N$: 북한 특종보험 추정보험료

Cp_{1S} : 남한 기업성특종 보험료 Cp_{2S} : 남한 가계성특종 보험료

GNP_N : 북한의 GNP GNP_S : 남한의 GNP

$PGNP_N$: 북한의 1인당 GNP $PGNP_S$: 남한의 1인당 GNP

주 : 산재보험의 경우 1995년도 총수납액 기준임.

Cp_{1S} : 산재보험+기술보험+책임보험(근재포함)

Cp_{2S} : 상해보험+종합보험+기타특종보험

5) 北韓保險市場의 保險料 規模

1) 4)에서 분석한 손해보험 종목별 보험시장 규모를 보험료를 기준으로 살펴보면, 남한의 경우 산재보험을 포함(장기 및 보증보험 제외)하여 총 8조 7,404억원임에 반해, 북한의 경우 남한의 위험수준을 가정한 보험료 규모는 약 1,790억원으로 남한 손해보험시장의 2.0%에 불과한 것으로 분석되었다. 물론 이러한 수치는 매우 제한된 몇몇의 변수에 의해 분석된 개략적인 수치에 불과하며, 특히 남북한의 위험수준의 차이가 반영되지 않은 단순 시장의 크기와 상품구매력에 의한 추정치라는 한계를 가지고 있다.

따라서 북한의 보험시장은 북한 경제의 활성화에 따른 국민총생산(GNP) 또는 1인당 GNP의 정도, 시장개방 및 무역제일주의 원칙에 따른 국제교역 물동량의 추세, 자동차산업을 비롯한 국내 건설경기 및 인프라 투자실적에 의해 증가될 것이다. 특히, 북한이 추진중인 경제특구제도의 성공여부, 경수로 건설공사 및 남북간 직교역 확대 등 남북교류 진척상황 등에 따라 매우 역동적으로 움직일 것으로 전망되며, 적어도 북한경제가 대외개방을 적극 추진하는 한 현재의 보험시장보다는 그 잠재적 가능성이 크다고 할 수 있다.

[표 Ⅲ-13] 南北韓 保險種目別 市場規模 比較

(단위 : 억원, %)

보험종목별	남한 보험시장	북한 보험시장	북한/남한
화 재 보 험	3,429	151	4.4
해 상 보 험	3,511	202	5.8
자동차 보험	58,441	708	1.2
특 종 보 험	22,023	729	3.3
계	87,404	1,790	2.0

주 : 1. 상기 수치는 보험요율을 남북한 동일한 수준으로 적용한 보험료 실적임.
2. 남한의 실적중 산재보험(14,535억원)은 특종보험에 포함하고 장기 및 보증보험실적은 제외한 것임.

자료 : 보험개발원, 『보험통계월보』 1997. 9월(통권제29호).

3. 對北관련 國內積荷保險 加入 事例

가. 北韓地域의 貨物運送危險의 特徵

북한과의 교역에 따른 화물운송시 발생하는 위험에는 타 지역과 비교할 때 몇가지 특징이 있다.

우선 가장 두드러진 위험으로는 북한의 政治·經濟的인 不安定에 따른 危險이다. 현재 북한주민들의 경제적인 어려움 등을 감안할 때 북한으로의 해상운송 또는 육상운송시의 위험 등은 타 지역에 비해 화물에 손해가 발생할 가능성이 크다고 볼 수 있다. 이러한 위험은 화물의 盜難·不着損(Theft. Pilferage and Non-Delivery : 이하 TPND라 함), 不足損(Shortage) 등의 형태로 나타날 수 있다.[47)]

둘째로 항구의 수, 항구시설, 창고 및 도로 등 화물의 안전한 수송을 위해 필요한 인프라가 構築되어 있지 않다는 것이다. 특히 海上貨物의 處理能力을 가진 대부분 貿易港의 항만시설도 컨테이너 하역장치를 갖추지 않고 있어 新型 컨테이너선을 활용하기 어려울 뿐만 아니라, 최대 선박 접안 능력도 1만 2만톤 수준에 불과한 실정이다. 북한은 남한과는 달리 도로를 철도의 補助手段으로 이용하고 있기는 하지만 도로의 상태 및 관리가 매우 부실한 상태이며, 지방 도시간의 도로는 상당히 落後되어 있다.[48)] 이에 따라 화물이 최종 목적지에 도달할 때까지 運送中, 荷役中 또

---

47. 구소련의 사회주의 체계가 붕괴된 이후 CIS내의 가장 두드러진 사고유형은 도난 및 불착손위험(Theft. Pilferage and Non-Delivery)에 의한 손해였으며, 실제로 CIS내의 이러한 위험에 대해 세계 각국의 보험사들은 보험계약 체결시 할증요율을 부과하고 질문서 등을 작성하여 사고를 예방하는 등의 언더라이팅 정책을 사용하고 있다.
48. 열악한 항만시설 등 해상위험(선·하역 위험 포함) 뿐만 아니라 육상운송시 도로상태가 포장도로의 비율이 9.0%에 불과해 남한이나 여타 주변국들에 비

는 保管中 危險이 비교적 타지역에 비해 높다고 할 수 있다.

나. 北韓 搬出入 物動量의 保險加入實績

1) 實績把握의 困難性

북한은 생명보험에 관한 중앙은행의 보험사업 실적은 물론 비생명보험과 국제보험(또는 수출입적하보험)에 관한 자료를 대외적으로 공개하고 있지 않다. 따라서 북한의 보험시장 규모를 파악하는 데에는 상당한 어려움이 따른다. 다만 북한은 최근 3년간에 걸친 막대한 홍수 피해로 농작물에 커다란 피해를 주어 서방의 보험회사들로부터 엄청난 규모의 흉작보험금을 수령했다고 하는 소식이 국내 언론에 보도[49]되면서 북한에서도 보험이 자연재난을 극복하는데 매우 유익한 역할을 담당하고 있는 것으로 추정되고 있다.

여기에서 분석되는 남북한 교역에 대한 보험실적은 남한의 무역업체가 국내 보험사에 가입한 것에 불과하며, 그중에서도 보험계약시 북한지역임을 명확하게 명기한 최근 5개년간 1,371건의 계약을 대상으로 한 것이다.[50]

해 도로 사정이 매우 열악하여 이로 인한 운송위험이 높은 상태이다. 실제로 신의주에서 평양까지 과거 4 5시간 소요되었으나, 도로관리의 부실로 인해 현재는 2 3일이 소요되는 것으로 알려지고 있다. 박송동,「북한의 사회간접자본 현황(II)-도로」,『통일경제』'97.7월호(31호), 현대경제사회연구원, 110면.

49. 북한은 95년 1월말 서방 7개 재보험회사로부터 '94년 냉해에 따른 농작물보험금으로 1억3천만달러(약 1천억원)을 보상받은 것으로 보도되었다.(동아일보, 조선일보, 한국일보, '96.6.9자)
50. 우리나라의 경우 국내 보험회사들은 모든 해상적하보험에 관한 통계자료를 보험개발원에 집적하고 있으며, 여기에서 사용되는 자료 역시 보험개발원의 기초통계자료에서 추출한 것이다.

2) 保險加入實績

남북한 교역화물에 대한 최근 5개년간 적하보험 가입실적을 보면 FY'95에 약 1,800억원에 이르는 대북 쌀지원 물동량의 보험가입에 힘입어 약 5억5천만원의 보험료로 최고치를 기록한 것을 제외하면 비교적 연간 1억원 미만의 보험료를 나타내고 있다.

계약건수 측면에서는 대체적으로 증가추세에 있다고 볼 수 있으며, FY'95, FY'96들어 그 증가세가 두드러지고 있다.

사고현황을 보면 총 사고건수가 11건에 불과하여 사고추세를 파악하는데는 어려움이 있지만, 사고발생율[51]은 0.8%로 동 기간동안의 남한 전체의 적하보험 평균 사고발생율인 0.66%[52]보다 다소 높게 나타나고 있다.

손해율에 있어서는 반입(수입) 14.8%, 반출(수출) 26.6%로 전체 손해율 23.2%의 비교적 양호한 실적을 시현하였다. 특히 FY'95에는 대북 쌀지원 반출물자에 보험사고가 발생하여 1억원 이상의 손해가 발생한 것으로 나타났다.[53]

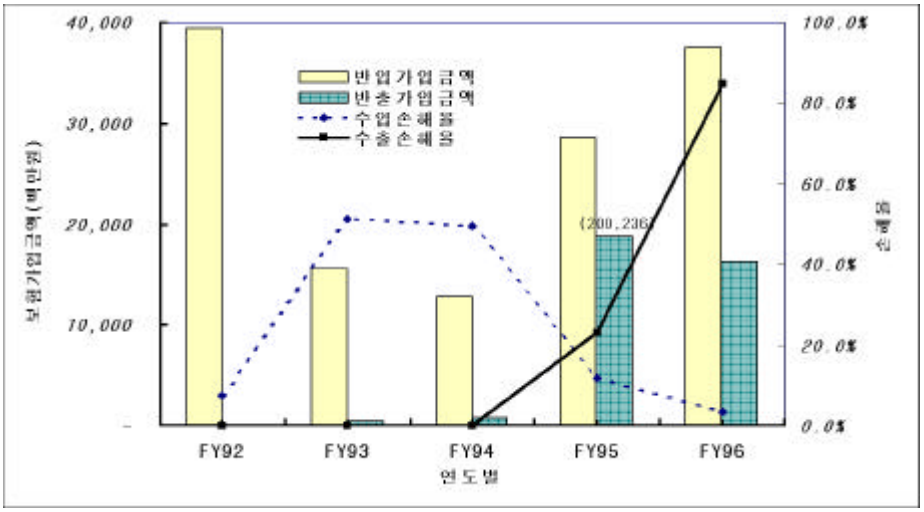
---

51. 사고발생율=총사고발생건수/총계약건수

52. $\frac{41,509}{6,331,102} \times 100 = 0.6556$

53. 사고원인으로는 장마철 운송으로 대기중 습기가 많은 상태에서 비 때문에 환기하지 못하고 태풍 페이로 선적대기기간이 오래되어 습기손 및 열손(Sweat & Heating)이 발생하였다.

[그림 Ⅲ-2] 南北韓 年度別 積荷保險 實績推移



주 1. 남북한지역으로의 반입, 반출은 적하보험 요율서상 수입실적(국내연안)으로 집계되고 있으나, 여기서는 편의상 반입(수입 : 북한→남한), 반출(수출 : 남한→북한)로 구분하여 작성함.

2. FY'95 반출의 보험가입금액 막대그래프에서는 쌀지원실적은 제외한 것이며 ( )의 수치는 쌀지원 보험가입실적을 포함한 것임.

[표 Ⅲ-14] 南北韓 年度別 積荷保險 實績現況

(단위 : 건, 천원)

연도	계약건수	보험가입금액	보험료	사고건수	보험금	손해율
1992	56	39,450,585	78,920	2	5,939	7.5
1993	31	16,093,899	22,594	2	11,127	49.2
1994	64	13,592,740	15,837	1	6,766	42.7
1995	683	228,824,188	547,144	4	120,809	22.1
1996	537	53,849,281	81,468	2	28,657	35.2
계	1,371	351,810,693	745,962	11	173,298	23.2

주 : 1. 통계기간은 '92.4.1 '97.3.31임.

2. 상기자료는 보험개발원 기초통계자료로 부터 국가코드가 RK(북한지역)인 것만을 추출하여 작성한 것임.

3) 貨物種類別 分析

최근 5개년(FY'92-FY'96)간 품목별 계약사항을 보면 반출(남한→북한)물건의 경우 보험계약건수에 있어서는 섬유류가 561건으로 가장 많았고, 보험가입금액과 보험료 부분은 FY'95의 대북쌀지원 실적에 힘입어 곡물 및 사료가 각각 1,817억원, 4억6천만원으로 가장 큰 분포를 보였다.

또한 搬入(북한→남한)물건의 경우 계약건수는 섬유 및 수모류, 금속류 순으로 나타났으며, 보험가입금액 및 보험료에 있어서는 금속류가 830억원, 1억1천만원으로 가장 대표적인 반입물자임을 보이고 있다.

품목별 사고사항을 보면 搬出物資에 있어서는 식료품 및 기호품의 손해율이 205.3%를 나타내었으며, 섬유 및 수모류의 경우도 41.5%로 동 품목의 적하보험 전체손해율에 비해 불량한 실적을 나타내었다. 搬入物資에 있어서는 화공 및 의약품의 손해율이 428.6%를 기록하였으며, 금속류의 경우는 총 111건 계약에 4건의 사고건수를 기록하여 사고발생율이 3.6%나 되는 것으로 나타났다.

[표 Ⅲ-15] 南北韓 品目別 積荷保險 加入現況

남한→ 북한

(단위:천원, 건)

적하보험	계약사항			사고사항		
품목구분	건수	보험가입금액	보험료	건수	보험금	손해율
섬유,수모류	561	17,083,210	31,108	2	12,900	41.5
모피,피혁류	9	493,951	777	-	-	-
곡물,사료 등	3	181,712,041	460,492	1	102,321	22.2
임농산물	8	823,758	1,229	-	-	-
화공,의약품	13	513,790	1,119	-	-	-
식료품,기호품	48	4,278,004	13,118	1	26,933	205.3
기계류	126	9,731,573	20,519	-	-	-
잡화	93	2,898,506	5,887	-	-	-
기타	12	350,740	732	-	-	-
소계	873	217,885,573	534,980	4	142,153	26.6

북한→ 남한

(단위:천원, 건)

적하보험 품목구분	계약사항			사고사항		
	건수	보험가입금액	보험료	건수	보험금	손해율
섬유,수모류	152	12,765,629	21,807	-	-	-
곡물,사료 등	17	1,277,245	4,599	1	1,724	37.5
비료	19	19,497,169	43,934	-	-	-
화공,의약품	4	542,266	2,510	2	10,756	428.6
식료품,기호품	72	5,360,743	10,511	-	-	-
광신물	8	5,908,326	8,408	-	-	-
금속류	111	82,959,353	109,761	4	18,665	17.0
기계류	9	225,834	509	-	-	-
잡화	98	4,625,882	8,304	-	-	-
기타	8	762,672	640	-	-	-
소계	498	133,925,120	210,983	7	31,145	14.8

品目別 構成比를 살펴보면, 반입물자의 경우 계약건수는 섬유 및 수모류 30.5%, 금속류 22.3%, 잡화 19.7%, 식료품 및 기호품 14.5%로 비교적 여러 분야에 걸쳐 고루 보험계약을 체결하고 있으며, 보험가입금액과 보험료는 금속류가 각각 61.9%%, 52.0%로 가장 큰 구성비를 차지 했으며 그 뒤로 비료가 각각 14.6%와 20.8%, 섬유 및 수모류가 각각 9.5%와 10.3%를 기록하였다. 또한 보험금에 있어서는 금속류가 59.9%, 화공 및 의약품이 34.5%인 것으로 나타났다.

搬出物資의 경우 계약건수는 섬유 및 수모류 64.3%, 기계류 14.4%의 순으로 나타났으며, 보험가입금액과 보험료는 곡물 및 사료가 각각 83.4%, 86.1%로 대부분을 차지 했으며 그 뒤를 섬유 및 수모류 7.8%, 5.8%의 순으로 나타났다. 한편 보험금에 있어서는 곡물 및 사료가 72.0%, 식료품 및 기호품이 18.9%인 것으로 기록되었다.

다. 對北物資의 貨物運送危險 擔保方案

海上積荷保險에 있어서 전위험담보조건(A/R 또는 ICC(A))이라 하더라도 모든 위험을 전부 담보하는 것은 아니며, 貨物의 固有한 缺陷이나 性質에

근인하여 생긴 손해와 遲延으로 인한 손해는 담보하지 않는다. 그리고 전쟁위험(War Risk)이나 동맹파업·소요·폭동위험(SRCC)과 같은 특수위험은 特約으로 추가보험료를 내고 담보받아야 한다. 또한 戰爭約款을 사용하여 전쟁위험을 담보한다 하더라도 waterborne agreement에 의해 海上에 있을 때에만 전쟁위험이 담보되는 것이지, 船積 以前이나 荷役 以後의 陸上에서의 위험은 담보하지 않는다는 사실도 유의할 필요가 있다.

특히 南北間의 交易은 여러 가지 면에서 어려움이 따르고 있다. 특히 남북간의 經濟交流는 物流費用이 과다하게 들고 納期가 불안정한 경우가 있으며, 남북간 政治狀況이 악화되면 교역이 크게 위축되는 등 교역자체가 아직도 정치관계에 따라 심하게 변화하기 때문에 安定的인 交易推進이 보장되지 못하는 편이다.

이러한 북한의 정치, 경제적인 리스크에 대한 불안 외에도 화물수송에 따른 積荷保險 擔保에 있어 문제시되는 것은 타 지역에 비해 대북접촉에서 통관에 이르는 복잡한 절차, 輸送費負擔과 不安定性, 내륙보관중의 각종위험(Inland Storage Risk), 罷業·暴動·騷擾危險(Strike, Riot, Civil Commotion), 홍수등 自然災害 危險(Natural Catastrophe Risks), 도난·불착손 등 社會經濟 與件의 악화로 인한 위험도 증가가 크다고 할 수 있다.

輕水爐 建設에 따른 건설기자재 수송의 경우 항만시설의 미비 및 주요 資材의 부선운송으로 인한 침몰, 해수침손, 녹·산화·변색(ROD) 등의 위험도가 높다고 할 수 있으며, 화물의 특성에 따른 위험으로는 철강금속의 ROD, 임농산물(특히 곡물류)의 부족손, 해수침손 및 습기손/열손(S&H), 식료품 등의 통관거부위험손해, 원산지손해, 라벨훼손손해, 섬유 및 일반잡화류의 도난·불착손(TPND) 등이다.

이러한 품목들은 보험가입시 貨物의 性格에 따른 위험으로 간주되는

손해의 경우 전위험담보조건(A/R 또는 ICC(A))으로도 담보되지 않는 것이 보통이므로 운송수단 및 보험조건의 결정에 유의하여야 한다.

南北韓 화물교역시 사전에 양국의 통관절차 및 방법, 원산지의 상태, 선적전 고의손해의 유무, 통상손해 등에 세밀한 주의를 요하지만, 일단 화물이 선적되어 南北 兩國으로 수송되는 경우, 비록 수송거리가 단거리일지라도 貨物의 危險度에 있어서는 타 지역에 비해 독특한 特徵을 갖고 있다는 것에 항상 유의하여 보험가입에 愼重을 기하여야 할 것이다.