북한의 해운 · 항만 그리고 도선

한국해양수산개발원(KMI)
종합정책연구본부 북방·극지실
채 수 란 전문연구원

I

북한은 바다를 어떻게 생각하고 있을까?

당신은 '바다', '해양' 하면 어떤 이미지가 떠오르는가? 아마도 멋진 파도 풍경, 힐링, 스킨스쿠버, 백사장, 해녀, 물고기… 이런 이미지가 떠오를 것이다. 그렇다면 북한은 바다, 해양에 대해 어떻게 생각하고 있을까? 북한은 바다를 단연코 식량자원의 보고로 여기고 있다. 어선, 선박도 식량확보를 위한 수단으로 여기는 측면이 강하다. 1990년대 말 고난의 행군을 겪고 난 이후 2021년 현재까지도 먹는 문제가 해결되지 못하고 있기 때문이다. 특히 단백질 공급측면에서는 더욱 그렇다.

먼저 김정은의 현지지도와 신년사를 통해 북한의 바다에 대한 인식을 살펴보았다. 김정은은 취임 직후부터 애민사랑을 외침과 동시에 농·축·수산업을 3대 고리로 틀어쥐고 인민들의 먹는 문제를 해결하라고 지시했다.

노동신문 2013년 12월 16일,
"경애하는 최고사령관 김정은 동지께서 조선인민군 제313군부대관하 8월25일수산사업소를 현지지도하시였다."
(김정은 뒤로 보이는 물고기는 도루메기(도루묵)으로 추측된다. 도루메기는 수출용 어종은 아니다.)

특히 수산업에 지대한 관심을 가지며 매년 군부대 산하 수산사업소를 집중적으로 방문하였고 전년 대비 각각 7% 정도 예산을 증가시키며(2015, 2016, 2017년) 수산업 시설에 투자하며 외연을 확대하였다.[1] 황금해(만선)를 이룬 인민군을 칭찬하며 전 국민에게 이를 따르도록(Stakhanov movement) 유도하였다. 당국은 힘들고 고된 어업에 젊은 군인들을 활용해 군과 인민들에게 동물성 단백질을 공급하려 했다.

지도자의 수산업 육성정책은 실제 수산물 생산량 증대로 이어졌다. 김정은 정권 초기부터 수산물 생산량이 점점 늘어나 2016년 생산량은 100만톤에 이르며 역대 최고를 기록하였다. 그러나 생산된 수산물이 모두 인민들의 식량으로 공급되는 것은 아니다. 수산물의 상당량은 수출에 이용되고 있었다.

표 1 김정은 시대 북한의 수산물 생산량

시점	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
생산량(만톤)	73.7	74.9	84.2	93.1	100.9	88.4	70.5	74.3
증감률(%)	6.7	1.6	12.4	10.8	8.4	-12.4	-20.3	5.4

출처: 통계청 북한통계, https://kosis.kr/bukhan/

<표 2>와 같이 2017년 대북제재 이전까지 북한은 상당량의 수산물을 수출하고 있었다. 당시 대북제재는 북한의 수산물 수출차단에 매우 효과적이었다. 북한에서 수산물은 광물과 함께 주요 수출 품목이다. 이는 북한의 수출구조가 낙후되었다는 것을 뜻하기도 한다. 세계시장에 내놓을만한 경쟁력 있는 제품이 없어 수산물, 광물 등의 1차 상품이 주력이 될 수밖에 없다. 과거 김정일 시대부터 수산물 수출은 대외무역에서 큰 도움이 되었고 대부분 중국을 대상으로 수출하였다. 수산물은 북한에서 외화를 벌 수 있는 매우 귀중한 효자상품이다. 이러한 선례는 아들인 김정은에게 그대로 학습되어 정권 초기부터 수산업 육성정책을 강하게 밀어붙인 것이다.

표 2 김정은 시대 북한 수산물 수출입 현황

	수출		수입	
	수출액(톤)	증감율(%)	수입액(톤)	증감율(%)
2020	586	5.6	5,087	-90.9
2019	556	242.6	55,904	-21.4
2018	162	-99.9	71,213	-32.1
2017	164,450	-16.1	104,798	33.9
2016	195,923	74.9	78,250	-11.3
2015	112,009	-22.2	88,170	15.6
2014	144,034	22	76,287	10.0
2013	118,180	15.4	69,373	43.1
2012	102,401	23.0	48,465	37.0
2011	82,290	27.9	34,659	109.3

출처: KOTRA 해외시장뉴스, 북한정보, 북한대외무역동향, 〈https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/787/globalBbsDataList.do?setIdx=249〉/

1) 동국대 북한학 연구소, 『2020 북한동향과 분석』, 2021. p. 239.

북한의 수산물 수출입(대외교역)은 한국무역협회 등이 거울통계 방식을 통해 제공하는 국내 출처와 UNcomtrade 통계인 국외출처가 존재한다. 수산물 수출입 통계의 형태는 국제적 기준인 HS03코드(어류, 갑각류, 연체동물)에 대한 금액 기준이다.

그렇다면 항만시설과 해운분야에 대한 김정은의 인식은 어떨까? 애석하게도 김정은은 해운과 항만에 대해 신년사와 현지지도에서 언급한 바가 없다. 수송부문에서는 '철도의 현대화'에 대해서만 강조하고 있을 뿐 육·해운분야에 대한 이야기는 거의 없다.

II
미 개척된 북한의 해운 · 항만

1. 소외된 북한의 해운·항만

북한은 수송의 대부분을 철도에 의존하는 주철종도(柱鐵從道) 형태를 보이고 있어 수송 수단별 분담률은 철도 90.7%, 도로 6.1%, 해운 3.2%로 철도의 비중이 압도적이다. 도로수송과 해상운송은 보조적인 역할에 그치며 3.2%의 해상운송 중 화물수송이 대부분이며 여객수송분담률은 단 0.3% 수준으로 미미하다.[2] 이러한 상황으로 인해 해운·항만 분야는 한마디로 미개척되어 있는 상태로 표현할 수 있다.

북한은 3,000km에 달하는 긴 해안선을 보유하고 있으나 분단으로 인해 동해안과 서해안이 단절되어 있어 해상운송을 활용해 적극적으로 발전시키기 어려운 실정이다. 북한의 해상무역의존도는 2010년 이후 강력한 대북 제재의 영향으로 중국과 러시아에 집중되어 있으며 중국, 러시아와의 교역은 주로 육로를 통한 운송방식에 의존하고 있다. 중국, 러시아와의 해상교역은 주로 석탄이 중심 화물이다.[3] 대북제재 이후 현재는 중국해역 일대에서 선박간 환적 방식으로 석탄을 불법적으로 수출하고 있다.[4] 그 밖에 한국 정부가 국제기구를 통해 북한에 쌀을 지원할 때 해상을 통해 운송하였으며,[5] 2004~2005년 해주 앞바다 모래를 국내로 반입할 때 해상으로 운송하였다.[6] 2019년 말 기준으로 항만의 수송 분담률은 2~3%에 불과하며 하역능력은 약 4,361톤으로 한국의 4% 수준에 불과하다. 이로 인해 북한은 항만시설 확충, 부두 확장, 크레인 등 하역설비 확충 등을 통해 수송 능력을 높이기 위해 노력하고 있다.[7]

김정은 정권의 해운·항만 정책은 2016년 5월 7일 개최된 제7차 노동당 대회 사업총화보고에서 제시된 국가경제발전 5개년(2016~2020) 전략과 2021년 1월 노동당 제8차 당대회에서 밝힌 국가경제발전 5개년(2021~2025) 계획에서 각각 한 줄씩 표현되어 있다. 먼저 7차 당대회에서는 큰 틀에서 인민경제 전반을 활성화하고 경제 부문 사이 균형을 보장하여 나라의 경제를 지속적으로 발전시킬 수 있는 토대를 마련하는 것이라고 말했다. 인민경제 전반의 활성화라는 큰 틀 안에서 해운·항만정책은 한마디로 '육·해운 부문의 활성화'이다.

2) 산업은행, 『북한의 산업 I 』, 2020, p. 208.
3) 산업은행, 『북한의 산업 I 』, 2020, p. 210.
4) VOA, "북한 선박, 중국해역에서 석탄 환적…중국 경비정 묵인", https://www.voakorea.com/a/korea_korea-politics_dprk-ships/6033212.html (검색일, 2021. 12. 2)
5) 뉴시스(2019.6.19.)
6) 최재선·황진회, 『모래 수입물류 효율화 방안』, 한국해양수산개발원, 2005.
7) 산업은행, 『북한의 산업 I 』, 2020, p. 211.

2016년 4월, 내각이 발표한 국가경제발전전략(2016~2020년) 제5장 「국가경제발전전략 수행을 위한 련관 부문들의 발전 제2절 운수부문」에 따르면, 철도의 현대화 실현과 함께 육·해운 부문에 대해 두 가지를 언급하였다.[8]

첫째, 무역짐배선대를 새롭게 갱신하고 배운영을 다종화, 다양화하며 무역항의 하부구조를 보강한다. 둘째, 해사분야의 현대화, 과학화, 정보화 수준을 더욱 높이고 물질기술적 토대를 강화하여 나라의 해사사업을 세계적 수준에 올려 세울 것을 명시하고 있다. 즉, 육·해운 부문을 활성화하라고 지시하면서 어항, 연안항 개발보다는 대외경제의 통로가 되는 무역항과 무역 선박을 언급한 것이다. 세부적으로는 고령화된 무역짐배들을 폐선하고 새로운 배들로 선대를 갱신하며 배 운영을 다종화, 다양화하고 경영활동을 개선하여 확대재생산을 실현하라고 설명하고 있다. 더불어 원산항을 500만톤 능력의 세계적인 항으로 건설하는 데 힘을 집중하면서 무역항들을 개건·확장하여 3,700만톤의 통과능력을 갖추며 대동강을 이용한 화물수송을 활성화할 것을 지시하였다.[9] 그러나 이러한 지시는 계획목표였던 것이지 실제 실현되었는지는 미지수이다. 북한 매체가 밝히는 사항은 언제나 수사적인 선전에 불과한 것인지 실제로 이루어졌는지 다각도로 살펴보아야 한다.

다음으로 2021년 올해 제8차 노동당 대회에서 밝힌 내용을 살펴보자. 이번 8차 당대회의 내용은 성장전략이라기보다는 대북 경제 제재와 코로나19로 악화한 대외경제 환경하에서 북한 경제를 유지하고 운영하기 위한 수세적인 전략이다. 교통 운수부문에서는 모든 철길의 개건 사업과 더불어 육·해운 분야의 3가지 구체적인 전략을 제시하고 있다. 첫째, 세계적인 선박 건조 기술 발전 추세에 맞는 대형화물선의 건조, 둘째, 자동차 통합 운수 관리체계의 구축, 셋째, 수송 지휘의 정보화 등의 과제를 제시하였다.[10]

2. 북한의 항만

위에서 북한의 개략적인 해운·항만 정책을 알아보았다면 이번엔 실존하는 북한의 어항, 무역항의 현황을 알아보자. 먼저 항만은 국가기간시설이자 유사시 군사 용도로 활용될 수 있어 정보 수집이 용이하지 않는 분야이다. 현재로서는 인공위성 촬영사진 등을 통한 시설 변화 추적 등이 가능하며 실제 물동량은 추정치에 의존할 수밖에 없다.

해양수산부 용역의 결과물로 생산된 어항 현황은 1988년 북한이 발표했던 287개소 대비 2019년 조사결과 250개소로 27개 감소하였고 어선현황은 2019년 조사 결과 25,690척이다. 다만 어항 통계에서 고려할 점은 한국의 경우 군항, 무역항, 연안항, 어항 등의 구분이 있지만, 북한은 하나의 항만에서 군용, 상업용, 어업용 부두가 공존하기도 한다는 점이다. 따라서 북한 항만통계에서 나오는 항구와 어항을 동일시하거나 단순히 합산하기에는 무리가 있어 통계 인용이나 해석 시 주의가 필요하다.[11] 또 <표 4>의 어선 현황에 관해서는 인공위성 영상 판독에서 해당 어항에 정박해 있는 어선을 식별한 것으로 시기적으로 출항을 나가있는 어선이 누락될 가능성이 존재한다.

표 3 북한 어항 현황

단위 : 개소

구분		1988년	2019년	증감
서해	황해남도	52	50	-2
	평안남도	31	16	-15
	평안북도	54	31	-23
	소 계	137	97	-40
동해	강원도	34	29	-5
	함경남도	49	52	+3
	함경북도	67	82	+15
	소 계	150	163	+13
총 계		287	260	-27

자료: 북한과학원, 조선지리전서(1988); 해양수산부, 『어항분야 남북협력 방안 연구』, 2020, pp. 74~75에서 재인용.

8) 조선민주주의인민공화국, "북한 국가경제발전계획(2016~2020)", 2016. 4.
9) 북한은 육·해운부문에서 무역항을 확장하라며 특히 원산항의 발전을 강조하고 있다.
10) 이석기, "북한 국가경제발전 5개년계획 평가와 시사점", 산업연구원, 『KIET 산업경제』, 2021, p. 1~4.
11) 윤인주·진희권, "북한 해양수산 통계·정보 기초조사", 한국해양수산개발원, 2021. p. 37.

표 4 북한 지역별 어선 현황

단위: 척

동 해						서 해					
함북	10,200	함남	5,230	강원	2,480	평북	1,800	평남	1,900	황남	4,080
경성군	670	금야군	320	고성군	570	곽산군	420	남포시	1,030	강령군	750
김책시	920	금 호	70	문천시	150	동림군	70	문덕군	210	과일군	800
나선시	680	낙원군	60	안변군	300	선천군	250	숙천군	20	옹진군	1,180
명간군	280	단천시	540	원산시	240	신도군	40	온천군	390	용연군	500
명천군	300	락원군	190	통천군	1,220	신의주	50	증산군	100	은율군	220
어랑군	340	북청군	500			염주군	100	평원군	150	장연군	30
청진시	6,490	신포시	770			용천군	210			청단군	0
화대군	520	이원군	1,380			운전군	20			태탄군	30
		정평군	530			정주시	90			해주시	570
		함흥시	300			철산군	550				
		흥원군	570								

자료: 해양수산부, 『어항분야 남북협력 방안 연구』, 2020, pp.77~78.

다음은 북한이 대외무역에 활용하고 있는 무역항 현황이다. 주요 무역항으로는 서해안에 남포항, 송림항, 해주항 등 3개가 자리하고 있으며 동해안에는 선봉항, 나진항, 청진항, 웅상항, 흥남항, 원산항 6개 등이 있다.[12)]

표 5 북한의 주요 무역항

구분	항구명		하역능력 (만톤)	접안능력 (만톤)	최대수심 (m)	부두연장 (m)	주요 취급화물	대외 항로	무역비중 (%)
동해	나진		700	2.0	15	4,000	석탄,비료,원목,잡화	속초, 부산	9.3
	선봉		200	25.0	12	1,253	원유,석유,화학제품		10.6
	청진	동항	87	2.0	12	3,000	일반화물, 곡물	블라디보스톡	24.2
		서항	1,069	2.0			석탄,철강		
	흥남		260	1.5	12	2,100	시멘트,선철,강제		11.5
	원산		170	1.0	10	3,166	시멘트,수산물,무연탄	블라디보스톡, 시모노세키	2.8
서해	남포		1,351	5.0	8~13			상해,대련,동남아, 중동,아프리카,유럽	28.9
	송관			1.0					
	대흥			수천톤					
	해주		240	0.7	10				9.8
	송림		160	2.0	10				2.9
계			4,237			19,767			100

자료: 산업은행(2020), p. 213.

12) 2011년 12월 3일 개정된 『라선경제무역지대법』 제78조 <다른 나라 선박과 선원의 출입> 조항에 따르면 "경제무역지대인 라진항, 선봉항, 웅상항에 국제적으로 통용되는 자유무역항출입질서에 따라 외국선박과 선원이 나들 수 있다."고 규정해 웅상항을 무역항에 포함하고 있다.

3. 북한의 해운

해운은 해상에서의 운송과 관련된 선박 및 해사에 관한 것으로 선박, 선원, 화물은 해운산업의 규모 또는 역량을 비교할 때 자주 활용되나 북한의 해상화물 물동량은 파악이 쉽지 않아 선박과 선원 통계로 북한의 해운산업 규모를 추정할 수 있다.

표 6 북한 선박 및 선원

단위: 척, GT, 명

구 분	선박수				용적 톤수				북한국적 선원	북한항만 기항수
	국적선		등록선							
2019	–		–		–		–		3,055	36
2018	화물 운반선	19	화물 운반선	195	화물 운반선	55,949	화물 운반선	597,334	–	–
	기타 선박	1	기타 선박	29	기타 선박	2,871	기타 선박	15,505	–	–
	소계	20	소계	224	소계	58,820	소계	612,839	–	–
2017	화물 운반선	19	화물 운반선	198	화물 운반선	54,872	화물 운반선	607,721	–	–
	기타 선박	1	기타 선박	29	기타 선박	2,871	기타 선박	15,800	–	–
	소계	20	소계	227	소계	57,743	소계	623,521	–	–
2015	화물 운반선	17	화물 운반선	158	화물 운반선	47,919	화물 운반선	420,695	–	–
	기타 선박	–	기타 선박	36	기타 선박	–	기타 선박	23,512	–	–
	소계	17	소계	194	소계	47,919	소계	444,207	–	–
2010	화물 운반선	43	화물 운반선	204	화물 운반선	247,411	화물 운반선	760,825	–	–
	기타 선박	–	기타 선박	54	기타 선박	–	기타 선박	52,866	–	–
	소계	43	소계	258	소계	247,411	소계	813,691	–	–

주1. 국적선 Propelled seagoing merchant vessels of 100 GT and above
주2. 등록선 Propelled seagoing merchant vessels of 1000 GT and above
주3. 기항 수: Ships of 1000 GT and above
주4. 기타선: LNG선, LPG선, 원유운반선, 케이칼운반선, 석유제품운반선, 일반화물선, 컨테이너, 로로선, 여객/로로선, 크루즈, 어선, 근해어업선, 수색선, 준설선
자료: UNCTAD STAT, Country Profiles, 〈https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/408/index.html〉 (검색일: 2021.7.29.); Lloyd's Register Foundation, World Fleet Statistics, 2010, 2016, 2017, 2018.
- 북한 선박 척수 및 용적 톤수: Clarksons Research, https://www.clarksons.com/services/research/
- 북한 선원 수: BIMCO-ICS Manpower Report 2015
- 북한 항만 기항 수: MarineTraffic (http://marinetraffic.com)

선박은 '소유주 국적 기준'에 따른 '국적선'과 '선적지 등록 기준'에 따른 '등록선'으로 구분된다. 일반적으로는 선박은 소유주가 소속된 국가에 등록을 하지만 세금 등의 관계로 선주의 국적이 아닌 다른 나라(파나마 등)에 선박을 등록하는 '편의치적'도 발생한다. 따라서 국적선은 소유주가 북한 기업이지만 등록지가 북한이 아닌 선박도 포함한다.

2010년 대비 2015년 이후 북한의 국적선과 등록선은 모두 감소한 상태로 특히 국적선, 화물운반선이 절반 이하로 떨어져 북한의 해운 산업이 위축되고 있음을 시사한다. 선박의 선령과 기항 수도 본 글에서 인용하지는 않았지만 Lloyd's Maritime Intelligence 자료를 통해 볼 때 지속적으로 감소 추세에 있다.

선원의 경우 3천 명 수준으로 보고되고 있는데 2008년 유엔인구기금과 실시한 북한인구조사에서 16세 이상 해기사 및 선박기술자 등은 1,200명, 선박 승무원 및 관련 종사자 8,657명으로 나타나 관련 종사자는 총 1만 명가량으로 추산된다.[13]

4. 북한의 선원·도선·입출항 규정

그렇다면 실제 북한 항만에서는 사람들이 어떻게 활동하고 있을까?

북한의 선원과 도선에 관해서는 북한 관련법[14]에 명시된 바와 나진-선봉 프로젝트로 북한 나진항을 세 차례 방문했던 분(2015, 2017, 2019년)과 인터뷰를 진행한 결과를 바탕으로 기술하였다.[15]

먼저 북한의 『선원법』 2장에 따르면, 선원훈련과 관련해 중앙해사감독기관에서 관장하며 전문교육기관과 선원양성소에서 교육, 훈련을 통해 선원을 양성한다(9조). 선원훈련은 기초안전훈련과 전문훈련으로 구분하여 진행하는데 정기적인 훈련 정형을 훈련기록부에 기록하도록 규정하고 있다(14조,16조). 또 훈련을 받은 선원은 주기적으로 해사감독기관의 훈련평가를 받아야 하며 국제항해증이 있는 배의 선원은 훈련증서에 유효기간이 명시되어 있어 주기적으로 훈련을 받아 증서를 갱신해야 한다(18조,19조). 여기서 밝히는 주기는 5년 주기로, 선원은 해사감독기관에 반드시 등록을 하고 선원증을 발급받는데 5년에 한 번씩 재등록하도록 권고하고 있다(20조,25조). 국제항해하는 선원의 선원증은 여권을 대신하며 이 선원증의 유효기간도 5년이다(26조). 그리고 북한 배에 승선하려는 외국 선원은 해사감독기관으로부터 선원신분확인증서를 발급받아야 한다(27조).

북한에서 선원 기술자격은 국내항해배와 국제항해배를 구분하여 관리한다. 선원의 기술자격급수의 경우 항해부문은 항해 1급~6급으로 나누고 있고 기관부문도 기관 1급~6급으로 급수를 나누고 있다. 무선통신부문은 무선통신사, 무선수, 세계해상조난안전체계 일반운영사로 나뉜다. 그리고 전기부문은 전기사로 규정하여 별도 관리하고 있다(32조).

13) 윤인주·진희권, "북한 해양수산 통계·정보 기초조사", 한국해양수산개발원, 2021. p. 42~43.
14) 국정원, 북한법령집 상, 2020.
15) 2021. 11.25 이씨(연구원)와 인터뷰 진행

북한도 국제규정에 맞춰 도선사를 두고 있으며 도선사는 북한 항구의 사정을 잘 모르는 외국배들의 입출항을 돕고 있다. 북한은 한국과는 다르게 별도로 도선법이 존재하지 않으며 관련법 몇몇 조항에서만 **배길안내사**에 대한 규정을 두고 있어 도선이 발달하지 못했음을 짐작할 수 있다.

『선원법』 33조와 『해운법』 64조에서 도선에 관해 몇 개 항을 두어 규정을 포괄하고 있는 정도이다. 『해운법』 64조에서 도선사는 해당한 자격을 가진 자만이 할 수 있도록 규정하며 65조에서는 뱃길 안내를 도선사가 하더라고 모든 책임은 배의 선장이 지도록 책임 규정을 지고 있다. 해당한 자격에 대한 세부적인 지침에 관해서는 밝힌 바 없다.

북한의 도선사는 '배길안내사'로 부르고 있는데 『선원법』 33조에 배길안내사 1급, 배길안내사 2급, 보조배길안내사 이렇게 3가지로 급수를 구분하고 있다. 여기서 도선사는 급수를 나눠 1급과 2급으로 나뉘어 있으며 예선사는 보조배길안내사로 부르고 있다. 『항만법』 53조에서는 배길안내에 관해 규정하고 있다. 무역항에 나드는 외국 배는 입출항검사를 받아야 함과 동시에 배길안내대기지점부터 배길안내를 받아야 한다고 규정하고 있다. 그리고 『항무감독법』에 따르면 배길안내를 조직하고 감독하는 기관은 항무감독기관이 한다(4조). 그리고 동법 30조에 따르면 항무감독기관이 국경통행검사, 세관검사, 국경검역, 외국배대리기관일군을 망라하여 조직하도록 명시하고 있다. 이 경우 국경통행검사성원, 위생검역성원, 배길안내원(도선사), 출항련합검사를 받은 후에 국경통행검사성원과 배길안내원(도선사)만이 외국배에 오르내릴 수 있다고 제정해놓았다.

그밖에 외국 선박의 입출항에 관해서는 『다른 나라 배대리업무법』에서 규정하고 있다. 외국배는 대리기관을 통해서 입출항 수속을 할 수 있으며(4조), 배임자(선주) 또는 선장은 배가 북한 항에 도착하기 24시간 전과 배길안내대기지점에 도착하기 12시간 전에 배의 위치와 배길안내대기지점 도착예정시간을 대리기관에 알리도록 의무규정으로 정해놓고 있다(18조).

한편 『항무감독법』 37조~39조에 따르면 항을 오가는 모든 배는 도선사의 안내를 받도록 함과 동시에 배길안내를 받는 배가 손해를 입었거나 그 배에 의하여 다른 대상이 피해가 발생했을 경우 배측이 책임을 지도록 명시해놓고 있어 해상사고가 발생했을 시 외국배의 부담이 큰 상황이다. 또한 북한 항만의 대부분은 야간 도선을 실시하지 않고 있어 경험이 전무하다는 측면에서 무역선은 향후 북한 항만 도선 시 접안사고의 부담이 매우 크다.[16]

16) 김영윤, "북한의 해운산업 현황과 해운분야 남북한 협력 방안", 통일연구원, 1998.

다음은 라진항을 세 차례 방문했던 이씨와 남포항에서 근무했던 탈북자 출신 산업은행 김영희 선임연구위원과 인터뷰했던 내용을 서로 크로스체크하며 담은 내용이다. 2015년 5월, 나진-하산 프로젝트의 일환으로 6천 6백 톤급 일반화물선(뉴슬로벌호)이 라진항에 들어갔을 때 입출항을 도왔던 도선사가 배의 규모에 매우 놀라며 6천 톤급 배를 처음 경험한다고 말했다는 일화가 있다. 또 당시 라진항에 선박 정박 시 도선을 도왔던 예인선은 1대뿐이었다고 했다. 이는 김영희 산업은행 선임연구위원이 남포항을 비롯한 북한의 대부분 항만에 도선을 돕는 예인선은 1대라고 언급한 것과 일치한다.[17] 그리고 국정원 정보통에 따르면 북한에서 도선사가 가장 활발하게 활약하는 항만은 원산항 정도뿐이라고 했다. 서해안은 동해안과 비교해 수심이 얕아 국제선 규모의 큰 선박이 정박하기 어려운 실정이며 계속된 홍수로 토사가 유입돼 수심이 점점 낮아지고 있어 이에 대한 정확한 측정이 시급하다는 설명이었다.

또 북한은 1990년대만 해도 해운무역이 활발해 야적창고에 물건이 가득했으며 '대리지사(KOSA: Ocean Shipping Agency of the DPRK)'를 통한 외국 배의 입출항이 매우 잦았다고 김영희 박사는 전했다. 그러나 고난의 행군 이후 2010년까지 해운 항만 분야는 라진항을 제외하고는 신규 투자를 하지 못해 항만이 개발되지 못하고 있다. 이 씨에 따르면 2015년, 2017년, 2019년 나진항만의 시설 투자 부문에 진전은 크게 없었으나 인근 시장이 매우 활성화되고 거리에 택시와 승용차가 많아져 놀랐다고 했다. 국가 차원의 대규모 항만시설 투자는 쉽지 않은 것으로 판단된다.
이렇듯 북한의 선박뿐만 아니라 항만의 시설 노후화는 어제오늘 이야기가 아니다. 선박 노후화로 출항이 어려우며 정상적인 기능을 수행하는 항만도 거의 없을 만큼 열악한 상황이다. 이로 인해 활동하지 못하는 북한의 선원은 다른 나라의 항해사 혹은 선원으로 인력파견이 이루어졌다고 전해진다. 또 조선업도 발전되지 못해 북한 자체로 선박을 건조한 예가 2003년도에 3천 톤급 한 대, 2016년도 5천 톤급 한 대뿐이다.

III
맺음말

북한이 철도에 대해 인민 경제의 선행이라고 밝히며 철도수송체계 발전에 대한 강력한 의지를 피력하자 한국도 남북한 교류 협력에서 철도교통 지원방안을 우선시하고 있다(2018 남북철도 공동조사). 그러나 철도수송체계를 북한 전역에 구비하기 위해서는 천문학적인 투자비용이 필요하다. 반면에 항만은 몇 개 항만시설 투자로 물류의 물꼬를 틀 수 있다. 따라서 철도와 더불어 해운항만의 발전이 동시 병행되어야 한다. 한국은 대외교류를 통해 해운항만이 먼저 발전하고 배후의 해양도시가 발전하면서 도시화를 경험하였다. 중국도 이와 비슷한 패턴을 보이며 경제성장을 이루어가고 있다. 북한경제가 성장하기 위해서는 중국에 치중된 경제의존도를 한국과 전 세계로 확대해나가는 것이 필요하다. 북한은 경제적 측면에서 남포항, 나진항, 청진항 등의 몇몇 거점항만을 만들어 한국과 협력하는 융통성을 발휘해야 할 것이다.

사진출처 : 노동신문

※ 다양한 도선관련 정보를 수집하고자 해당분야 전문가께서 흔쾌히 기고에 응해주셨으며, 게재된 내용은 본지의 편집 방향과 일치하지 않을 수 있습니다.

17) 김영희, " 제17회 한겨레-부산 심포지엄", 11월 17일 학술회의 토론내용, 2021.