일반사업 2022-05-01

북한의 해양도시 I : 남포, 나선, 원산

Coastal Cities of North Korea I : Nampho, Rason, Wonsan

윤인주 · 박희진 · 이찬우 · 김 혁 · 윤무근 · 진희권 · 채수란

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**윤인주, 박희진, 이찬우, 김 혁, 윤무근, 진희권, 채수란**
내부연구진	연구책임자 윤인주 한국해양수산개발원 경제전략연구본부 연구위원 공동연구원 채수란 한국해양수산개발원 경제전략연구본부 전문연구원
외부연구진	공동연구원 박희진 동국대학교 북한학연구소 연구교수 공동연구원 이찬우 테이쿄대학 현대비즈니스학과 준교수 공동연구원 김 혁 한국농어촌공사 농어촌연구원 선임연구원 공동연구원 윤무근 인제대학교 통일교육선도대학사업단 연구원 공동연구원 진희권 부산대학교 통일한국연구원 연구원

연구기간	2022. 06. 20. ~ 2023. 2. 28.

보고서 집필내역

연구책임자	윤인주 총괄, 제1장, 제2장 제3절, 제3장 제3절, 제4장 제3절, 제5장 제3절, 제6장
내부연구진	채수란 제3장 제3절 1, 제4장 제3절 1, 제5장 제3절 1, 편집
외부연구진	박희진 제2장 이찬우 제3장 제1·2·3절 2·3·4 김 혁 제4장 제1·2·3절 2·3·4 윤무근·진희권 제5장 제1·2·3절 2·3·4 진희권 제3장 제3절 1, 제4장 제3절 1, 제5장 제1·2·3절

산·학·연·정 연구자문위원	이상준 국토연구원 선임연구위원 홍 민 통일연구원 연구위원, 북한연구실장

※ 순서는 산·학·연·정 순임

목차

01 서론 _1

제1절 조사 배경 및 목적 1

제2절 조사 내용 및 방법 3

제3절 선행연구 검토 및 차별화 4

02 북한 도시에 대한 이해 _13

제1절 북한 도시의 이해 13

1. 개념과 접근방법 13

2. 연구 현황과 방법론 19

제2절 북한 도시의 형성과 변화 발전 26

1. 도시 형성과 기능 26

2. 시장화 이후 북한 도시의 변화 32

제3절 김정은 시대 북한의 도시개발 41

1. 도시개발 패러다임의 전환 41

2. 해안도시의 정체성과 특징 49

03 항구문화도시 남포 _61

제1절 남포의 도시 형성과 발전 62

1. 남포의 특성 62

2. 남포의 도시 형성과 성장 68

제2절 북한의 산업화와 남포 78

1. 사회주의 항구 공업도시로 전환 78

2. 남포의 광역도시화와 남포항 92

3. 사회주의 쇠퇴와 남포의 재기 101

제3절 남포의 해양경제 103

1. 남포의 해양수산 인프라 103

2. 남북 경제협력과 남포 119
3. 김정은 시대 남포의 개발 구상 121
4. 남포 해양경제 비전 : 서해평화경제도시 124

04 국경해안도시 나선 _129

제1절 나선의 도시 형성과 발전 129
1. 일제강점기 식민도시 나선 129
2. 전후 나선의 도시 성장 138

제2절 북한의 경제특구 전략과 나선 147
1. 경제위기와 경제특구 전략 147
2. 나선경제무역지대의 성과 150

제3절 나선의 해양경제 156
1. 나선의 해양수산 인프라 156
2. 남북 경제협력과 나선 183
3. 김정은 시대 나선의 개발 구상과 한계 188
4. 나선의 해양경제 비전: 동해국제물류도시 194

05 해안관광도시 원산 _201

제1절 원산의 도시 형성과 발전 201
1. 일제강점기 원산의 도시 형성기 201
2. 해방 후 원산의 도시 성장기 211

제2절 원산의 도시 건설과 개발 216
1. 원산의 재건 216
2. 사회주의 산업화와 원산 220
3. 사회주의 쇠퇴와 자력갱생의 도시 원산 226

제3절 원산의 해양경제 232
1. 원산의 해양수산 인프라 232

2. 남북 경제협력과 원산 249
3. 김정은 시대 원산의 개발 구상 250
4. 원산의 해양경제 비전: 동해국제관광도시 254

06 **결론: 북한 해양도시의 역사와 미래 _257**

제1절 요약: 북한 해양도시의 역사적 함의 257

제2절 정책제언 263
1. 남북 해양협력과 도시교류 263
2. 한반도 청색경제 비전과 실현 265

참고문헌 _269

표 목차

〈표 1-1〉 선행연구 현황 및 선행연구와 차별성 ····· 7
〈표 2-1〉 북한 도시 연구의 시기별·주제별 분포 ····· 21
〈표 2-2〉 북한의 행정구역별 도시와 인구 ····· 27
〈표 2-3〉 도시별 시장의 위계 ····· 39
〈표 2-4〉 평양시 신거리 형성과 아파트 건설 현황 ····· 43
〈표 3-1〉 남포항 부근의 주요시설 ····· 66
〈표 3-2〉 남포항 서부-서해갑문의 주요시설 ····· 67
〈표 3-3〉 남포시의 주요 기간공업, 기업소 현황 ····· 87
〈표 3-4〉 남포항 시설 ····· 108
〈표 3-5〉 조선해사기구에 등록된 선박의 선적항별 분류 ····· 113
〈표 3-6〉 북한 주요 도시 소재지별 해운기업의 수 ····· 114
〈표 3-7〉 국제해사기구에 등록된 남포 소재 북한 해운기업 ····· 115
〈표 3-8〉 "5.24조치" 이전 남포-인천 간의 정기 화물항로 ····· 121
〈표 3-9〉 남포시 인구 구성 (2008년) ····· 125
〈표 4-1〉 나진시 공업부문별 비중 변화 ····· 157
〈표 4-2〉 선봉군 산업별 생산액 비율 ····· 158
〈표 4-3〉 함경북도 수산사업소별 물고기 생산량 비중 ····· 158
〈표 4-4〉 나진항과 선봉항 현황 ····· 169
〈표 4-5〉 국제해사기구에 등록된 나진소재지 북한 해운기업 ····· 172
〈표 4-6〉 나진항 선적 선박 ····· 173
〈표 4-7〉 초기 '나선경제무역지대' 개발계획 ····· 174
〈표 4-8〉 나선경제무역지대 종합개발계획 주요 내용 ····· 175
〈표 4-9〉 나선시 주요 호텔 ····· 177
〈표 5-1〉 원산의 일본인 거류민 인구 동향(매년도말) ····· 203
〈표 5-2〉 원산항 무역액 변화 ····· 206
〈표 5-3〉 내각결정 68호 주요 내용(1958년) ····· 219
〈표 5-4〉 원산시 인구 변화 ····· 220
〈표 5-5〉 북한 주요 도시 용도지역 추정(1960년대 말) ····· 221
〈표 5-6〉 강원도 지방공업에서 원산시가 차지하는 비중(1985년) ····· 224
〈표 5-7〉 원산-평양, 원산-금강산 고속도로 ····· 224

〈표 5-8〉 원산시 해외 공연단 방문 및 공연 ····· 225
〈표 5-9〉 북한의 대일무역 추이 ····· 227
〈표 5-10〉 원산-금강산 일대 주요 관광자원 ····· 229
〈표 5-11〉 원산시 공업부문별 비중(1985년) ····· 234
〈표 5-12〉 원산항 현황 ····· 242
〈표 5-13〉 국제해사기구에 등록된 원산 소재 북한 해운기업 ····· 243
〈표 5-14〉 원산 선적항 선박 ····· 243
〈표 5-15〉 원산-동해안 지역 해양수산 남북협력(안) ····· 250
〈표 5-16〉 원산-금강산국제관광지대 중점 개발사업 계획 ····· 251
〈표 5-17〉 원산-금강산 국제관광지대 투자 대상 내용 ····· 252
〈표 5-18〉 김정은의 강원도(원산) 현지지도 ····· 254
〈표 6-1〉 남포의 도시 특징, 남북경협역사, 북한의 개발 구상, 해양수산 인프라 요약 ·· 259
〈표 6-2〉 나선의 도시 특징, 남북경협역사, 북한의 개발 구상, 해양수산 인프라 요약 ·· 260
〈표 6-3〉 원산의 도시 특징, 북한의 개발 구상, 해양수산 인프라 요약 ····· 262

그림 목차

〈그림 2-1〉 스탈린그라드의 선형도시 계획 ····· 17
〈그림 2-2〉 1960년대 평양시 용도지구 지역도 ····· 18
〈그림 2-3〉 북한의 도·농 연계와 행정 편제 ····· 29
〈그림 2-4〉 시장화 이후 도시 공간의 변화 양상 ····· 33
〈그림 2-5〉 시장 공간의 확대 사례 ····· 36
〈그림 2-6〉 삼지연시의 건축물 배치 형상 ····· 46
〈그림 2-7〉 남포시의 신규 건설 대상들 ····· 52
〈그림 2-8〉 나선시의 신규 건설한 공공건물들 ····· 55
〈그림 2-9〉 원산시 김치 상품의 연계생산 구조 ····· 59
〈그림 3-1〉 남포 서해갑문 ····· 61
〈그림 3-2〉 남포직할시(5개 구역 2개 군)의 위치 ····· 63
〈그림 3-3〉 남포항 부근의 주요시설 ····· 65
〈그림 3-4〉 남포항 서부-서해갑문의 주요시설 ····· 67
〈그림 3-5〉 일본이 작성한 「진남포각국거류지도」 ····· 68
〈그림 3-6〉 구 진남포항과 현 남포항 ····· 71
〈그림 3-7〉 진남포항 평면도 ····· 72
〈그림 3-8〉 진남포항의 모습 ····· 72
〈그림 3-9〉 일본광업 진남포제련소의 거대 굴뚝 ····· 74
〈그림 3-10〉 남포 남산공원의 안중근기념비 ····· 76
〈그림 3-11〉 남포조선소의 850톤급 철갑선 건조 ····· 79
〈그림 3-12〉 남포제련소의 복구공사 및 복구 후 구리 용광로 조업식 ····· 81
〈그림 3-13〉 남포항 복구공사 모습 ····· 81
〈그림 3-14〉 남포수산사업소의 조기 홀치개망 편망 작업과 남포수산전문학교 어로 실습 ·· 83
〈그림 3-15〉 아파트 기초 굴착작업에 나선 남포제련공업전문학교 학생들 ····· 85
〈그림 3-16〉 동해상사 "송도호"와 쿠바 선박 "까밀로 씨엔푸에고스호" 의 남포항 입항 ·· 89
〈그림 3-17〉 남포항 벨트컨베이어 수송체계 준공 ····· 90
〈그림 3-18〉 면모를 일신한 남포항 ····· 91
〈그림 3-19〉 남포갑문 군인 건설자들 ····· 93
〈그림 3-20〉 남포갑문의 회전다리 설치 ····· 94
〈그림 3-21〉 남포갑문 준공식 ····· 95

〈그림 3-22〉 2007년 10월 4일 서해갑문을 방문한 노무현 대통령(당시) ····· 97
〈그림 3-23〉 서해갑문-황해남도 신천군 물길과 양수장 ····· 98
〈그림 3-24〉 서해갑문-온천군 물길 2단계 준공 ····· 99
〈그림 3-25〉 구호물자를 싣고 인천항으로 출발하는 선박과 환송 시민들 ····· 100
〈그림 3-26〉 남포대경수산사업소에서 건조한 쌍선체 어선 ····· 106
〈그림 3-27〉 남포항 부두 시설 ····· 109
〈그림 3-28〉 남포항 석유화학부두의 최근 변화 ····· 110
〈그림 3-29〉 남포항의 일반화물부두와 석탄부두 ····· 111
〈그림 3-30〉 남포항의 컨테이너 부두 ····· 112
〈그림 3-31〉 남포의 와우도 유원지 ····· 117
〈그림 3-32〉 장수산호 ····· 118
〈그림 3-33〉 남포 및 인근 경제개발구 ····· 122
〈그림 3-34〉 김일성-김정일 시대의 동서대운하 루트 (추정) ····· 123
〈그림 3-35〉 해양경제 비전을 고려한 남포시(5개 구역 2개군)의 지대 구분 ····· 127
〈그림 4-1〉 1932년 종항으로 결정된 나진항 개발 지형도 모습 ····· 132
〈그림 4-2〉 길회선 철도에 나타난 돈화-도문선 연결모습 ····· 133
〈그림 4-3〉 나진시가지계획도 모습 ····· 135
〈그림 4-4〉 멀리에서 바라본 개항 전후 나진항 전경 ····· 136
〈그림 4-5〉 크라스키노-두만강-홍의역 철도연결 구간 ····· 140
〈그림 4-6〉 1982년 당시 승리화학공장(웅기정유공장) 모습 ····· 142
〈그림 4-7〉 1992년 당시 하역 중인 나진항 모습 ····· 144
〈그림 4-8〉 남북기본합의서가 채택된 5차 고위급회담 모습 ····· 148
〈그림 4-9〉 나진항 부두 모습(1호 중국, 2호 북한, 3호 러시아) ····· 154
〈그림 4-10〉 나선특별시 주요 수산사업소 위치 ····· 161
〈그림 4-11〉 나진만 위성사진 ····· 163
〈그림 4-12〉 나진항 시설 ····· 164
〈그림 4-13〉 사진과 위성영상으로 살펴본 나진항 모습 ····· 166
〈그림 4-14〉 선봉항 시설 ····· 168
〈그림 4-15〉 사진과 위성영상으로 본 선봉항 모습 ····· 169
〈그림 4-16〉 비파도에서 바라본 영황호텔 야경 ····· 179

〈그림 4-17〉 조선신보에 소개된 북한의 주요 관광지 모습 ····· 179
〈그림 4-18〉 나진조선소 3천톤급 선박 건조 모습 ····· 181
〈그림 4-19〉 나진선박수리공장과 나진조선소 ····· 182
〈그림 4-20〉 나진-하산 프로젝트 개요 ····· 184
〈그림 4-21〉 남북 간 합의된 외곽항로대와 입출항로대 ····· 187
〈그림 4-22〉 그림과 위성으로 본 나선경제무역지대 개발계획도 ····· 190
〈그림 4-23〉 나진항국제물류산업구와 선봉백학산업구 개발계획 ····· 190
〈그림 4-24〉 비파도 관광산업 조감도와 굴포지구 모습 ····· 191
〈그림 4-25〉 나선의 행정구역 ····· 195
〈그림 4-26〉 주요 교통운수 모습 ····· 195
〈그림 4-27〉 승리화학연합기업소와 616 화력발전소 ····· 197
〈그림 4-28〉 북, 중, 러 소삼각지역 위치 ····· 199
〈그림 5-1〉 일본강점기 원산 ····· 202
〈그림 5-2〉 일제강점기 원산 ····· 204
〈그림 5-3〉 원산노련과 원산 총파업 ····· 209
〈그림 5-4〉 원산철도공장 ····· 212
〈그림 5-5〉 송도원 휴양소 ····· 213
〈그림 5-6〉 한국전쟁 중 파괴된 원산시 전경 ····· 214
〈그림 5-7〉 한국전쟁 중 파괴된 원산의 항만시설(1950년 10월 12일) ····· 215
〈그림 5-8〉 원산시 복구 총 기본계획도 ····· 217
〈그림 5-9〉 원산시 해안 개발계획 변화(1956~1963) ····· 222
〈그림 5-10〉 만경봉 92호 ····· 228
〈그림 5-11〉 원산군민발전소 ····· 230
〈그림 5-12〉 원산 구두 〈매봉산〉 ····· 232
〈그림 5-13〉 김정은 총비서의 '조선인민군 15호 수산사업소' 현지지도 모습 ····· 235
〈그림 5-14〉 위성 사진으로 본 원산수산사업소 전경 ····· 236
〈그림 5-15〉 갈마식료공장에서 생산한 수산물 가공품 ····· 237
〈그림 5-16〉 원산항 여객부두 ····· 240
〈그림 5-17〉 원산항 화물부두 ····· 241
〈그림 5-18〉 원산해수욕주식회사의 송도원호텔 ····· 247

〈그림 5-19〉 원산-금강산지구 개발계획 ····· 252
〈그림 5-20〉 원산갈마해안관광지구 전경 ····· 253
〈그림 5-21〉 원산시 중동 토지종합개발계획 ····· 255

01
서론

제1절 조사 배경 및 목적

북한은 한국과 다른 정치·경제·사회체제이기 때문에 이해하기 어려운 대상으로 다가온다. 북한에 대해 알려진 정보의 양이 작은데다 이러한 차이점까지 더해져 북한에 대한 정보는 종종 생경하게, 즉 익숙하지 않고 어색하게 느껴진다. 따라서 북한에 대한 우리의 지식과 이해를 넓히기 위해서는 우리에게 더욱 친숙한 개념을 통해 접근해볼 필요가 있을 것이다.

그런 의미에서 이 보고서는 북한의 바다와 해양 경제를 이해하기 위해서 '도시'를 매개로 활용해보고자 한다. 다시 말해, 북한의 해양도시 또는 북한식 표현으로는 해안 도시의 모습을 통해 북한의 바다와 해양 경제를 이해해보는 것이다. 이러한 이해의 수단으로 '도시'를 선택한 것은 1990년 이후 북한의 도시 연구가 새로운 연구영역으로 나타나기 시작해 2010년대 이후 북한의 경제 일상을 이해하는 데 기여하고 있기 때문이다. 또한 해양도시는 남북경협과 북미회담 등 북한의 대외교류 과정에서 항만도시에 대한 비전과 잠재력으로 부각된 바 있다.

선행연구 검토에서 후술하겠지만 도시 연구에서도 해양도시는 일부에서만 연구되고 있다. 하지만 해양도시는 해양 경제의 현황을 가늠하는 차원에

서, 특히 향후 남북 해양수산 협력의 '공간'을 연구한다는 점에서 그 가치가 높다. 해양도시를 통해 도시의 해양 경제와 해양수산 인프라를 조사한다면 향후 남북협력의 함의, 방향과 과제도 구상할 수 있다.

북한의 해양도시에 대한 정보는 남북협력 추진 논의를 활성화하고 현장에서 활용하기에 유용할 것이다. 특히 남북 간 도시 협력을 모색하는 기관·지자체에게는 중요한 정보가 될 것으로 예상한다. 해양도시 연구는 북한 도시 연구의 확대는 물론 이와 연계한 후속 연구의 기반이 될 것이며 남북한 해양협력에 대한 이해 향상 및 관심 제고에도 기여할 것이다. 무엇보다 도시의 일상을 통해 북한 해양수산 부문의 경제·사회 분석 자료를 제공할 수 있을 것으로 기대한다.

이러한 배경을 바탕으로 이 보고서는 북한의 대표적인 해양도시인 남포, 나선, 원산의 형성과 발전, 현황에 대한 정보를 조사하고 미래 남북협력 방향을 제시하는 것을 목적으로 한다. 남포, 나선, 원산이 형성되고 발전한 모습에 대해 해양경제 관점에서 관련 자료를 발굴하고 수집하고 분석할 것이다. 국내에서 북한 도시 연구는 2000년대에 본격화되었는데 청진, 신의주, 혜산, 함흥, 평성, 사리원 등 북·중 접경 또는 시장화 확산 지역을 주요 대상으로 하고 있다. 반면, 남포, 나선,[1] 원산 등 북한이 해안 도시로서 건설하거나 정체성 확립을 추진한 도시 연구는 부족한 실정이다.

따라서 이 연구는 선행연구에서 다루어지지 않은 새로운 연구 대상과 새로운 분석 틀을 제시하고자 한다. 북한을 대표하는 도시이면서 경제개발 또는 경제개방의 최전선에 있는 도시에 관한 연구를 통해 새로운 연구 대상을 개척하는 것이다. 해양도시 연구는 북한의 해양 경제에 접근하는 새로운 분석 틀이라는 점에서 향후 연구의 확장성은 물론 다양한 분야와 협업이 가능하며 남북 및 국제 비교 역시 가능할 것으로 기대된다.

1) 1993년 나진-선봉시로 통합, 2010년 나선특별시로 승격

제2절 조사 내용 및 방법

이 보고서는 우선 북한 도시에 대한 이해로 시작한다. 북한 도시에 대한 개념과 접근방법, 그간의 연구현황과 방법론을 살펴본다. 북한 도시는 일반적인 도시의 관점에서 접근할 수도 있지만 사회주의 체제하에서 계획적으로 건설되는 도시이자, 북한이라는 독특한 체제 정체성을 담고 있는 공간이기 때문이다. 따라서 북한 도시 형성과 발전 모습을 검토하고 김정은 시대의 북한 도시 개발과 해안 도시 정체성을 검토한다.

이번 조사보고서를 위해 선정한 남포, 나선, 원산은 김일성, 김정일, 김정은이라는 북한 지도자의 관심과 정책을 대표하는 특성이 있다. 따라서 각 도시의 형성과 발전을 일제강점기와 한국전쟁, 사회주의 발전과 쇠퇴 등을 중심으로 살펴본다. 이어 각 도시의 해양수산 인프라를 수산, 해운 항만, 해양관광, 조선 및 기타 산업으로 구분하여 조사한다. 또한 각 도시가 가진 남북 경제협력의 역사와 미래, 김정은 시대의 도시 개발과 구상을 검토한다. 마지막으로는 이러한 내용을 토대로 각 도시의 해양 경제 비전을 제시한다.

이 보고서에서 사용된 주요 방법은 문헌조사이다. 북한 도시에 대한 선행연구와 도시별 국내외 및 북한에서 발간된 자료를 검토한다. 또한 도시계획 전문가와 북한 도시 연구를 개척한 전문가를 대상으로 자문회의를 개최한다. 무엇보다 이 보고서는 북한 도시 연구, 남포, 나선, 원산, 해양수산 분야에 대한 인연과 애정을 가지고 있는 여러 북한 전문가와의 협업으로 이루어지기 때문에 착수 당시부터 원고 마감까지 수시로 소통하며 워크숍 형태의 회의를 거쳤다.

제3절 선행연구 검토 및 차별화

북한 도시 연구는 1990년경부터 시작되어 2010년 이후 북한 연구의 주요 주제 중 하나로 자리 잡았다. 북한 도시 연구는 1990년대 진행된 연구가 17편, 2000년대는 28편, 2010년대는 106편으로 증가했다.[2] 28개 북한 도시 중 연구된 적이 있는 도시는 11개이며 가장 많이 연구된 도시는 평양, 회령, 혜산, 청진, 함흥, 개성 등이다.[3] 이 도시들이 자주 연구된 이유는 주로 자료 접근성 때문으로 보인다. 아직까지 연구되지 않은 북한 도시가 많으므로 북한 도시 연구는 여전히 많은 가능성과 잠재력이 있다.

북한 도시 연구에 대한 깊이 있는 접근은 한국연구재단의 지원을 통해 시작되었다. 선두 주자는 경남대학교 극동문제연구소로 최완규 편(2004, 2006, 2007)이 청진, 신의주, 혜산을 중심으로 경제위기 이후 북한 도시변화를 연구했다.

후발주자는 동국대학교 도시사연구팀으로 고유환 외(2013), 고유환 외(2014), 고유환·박희진(2013·2014) 등이 함흥과 평성의 도시사를 연구했다. 동국대학교 팀의 연구는 도시사 연구의 흐름과 도시지리학, 사회주의 도시사 연구 방법을 검토하여 북한 도시사 연구 방법을 정리했다는 점이 특징이다. 기존의 북한이탈주민 면접조사에 더해 수치지형도를 활용하고 도시 공간을 다이어그램으로 시각화했으며 연구 과정에서 수집된 자료를 종류별로 구분한 해제집을 발간하여 북한 도시 후속 연구에 방법론적인 기여를 했다.

이후 2010년대 후반에 나온 연구는 위와 같은 북한 도시 연구의 큰 두 가지 흐름에서 뻗어 나와 도시 공간의 경험, 도시계획과 개발, 도시경제 네

2) 박성열 외(2021), p. 133.
3) 위 논문, pp. 138-139.

트워크 등으로 확산하였다. 전상인(2016)은 공간이론을 바탕으로 수도 평양과 지방 도시 함흥, 개성, 평성을 비교했다. 박세훈 외(2016)는 북한의 도시화와 도시건설 흐름을 살피고 도시 계획 및 도시 개발 운용 실태를 파악하여 청진, 신의주, 사리원의 공간구조 변화를 분석했다. 조정아(2017)는 평양과 혜산을 주민 삶의 공간으로 분석하고 공간 경험의 변화를 추적했다. 홍민(2020)은 신의주, 청진 사례를 통해 시장 발달로 인한 도시경제 하부구조와 네트워크를 로지스틱스 관점에서 분석했다.

박성열 외(2021)는 이처럼 그동안 집대성된 선행연구를 집중적으로 분석했다. 북한 도시 연구가 다양한 전공자의 참여, 주민의 삶과 연계된 문제로 접근, 면접조사와 영상, IT 기반 등 다양한 연구 방법의 적용 등의 성과가 있음을 밝혔다. 또한 다양한 학문적 협업과 학제적 협동작업의 부족, 북한 도시 연구에 대한 일관되고 집중적인 연구 부족, 북한 도시 연구 내용과 연구 대상 도시 선정의 편중성, 연구방법론의 한계 등을 지적했다.

같은 맥락에서 최봉대(2013) 역시 북한 미시 연구의 중요 자료원인 북한 이탈주민의 북한 체류 당시 거주 지역 편중에 따른 자료 수집과 분석상의 문제를 지적한 바 있다. 이를 보완하기 위해 유관 분과학문과의 상호보완적인 자료 수집과 분석 방법 개발, 인적 자료원의 활용 방법 다변화, 도시 지리적 공간 변형이나 도시 간 상품이동 경로 추적과 같은 작업을 제안했다.

이상준 외(2011·2012)는 이와 같은 도시 연구와는 맥락을 달리하여 통일을 대비한 북한의 주요 거점 관점에서 북한 도시 연구를 진행했다. 서해안권 남포와 신의주, 동해안권 나선, 청진, 원산을 주요 거점 대상으로 삼았다. 해당 연구는 도시에 대한 역사적 분석보다는 현재와 미래를 중심으로 실태 및 개발 잠재력을 분석하고 향후 도시 개발과 남북협력 과제를 도출한 것이 특징이다.

국외에서 이루어진 북한 도시 연구는 그 수가 많지 않다. 그중에서 대표

적인 것은 Dormels(2014)의 연구인데, 사실 한국 정부의 지원을 받은 결과물이다. 이 연구는 당시 기준으로 27개 북한 도시의 개요를 포함해 네트워크, 도시화, 기업 등을 분석하여 각 도시의 프로필을 작성한 것이 특징이다. Em & Ward(2021)는 사회주의 도시로서 평양의 1945년 전후 역사를 비교하고 최근의 공간적 변화와 심미적 요소를 분석했다.

이 보고서는 다음과 같은 점에서 선행연구와 차별화된다. 첫째, 북한 도시사 선행연구에서 별로 다루어지지 않은 북한 도시를 대상으로 정보를 수집하고 조사·분석한다. 선행연구의 대상 도시는 주로 북·중 접경이나 시장화가 발달한 지역 또는 북한이탈주민이 많은 지역 등 특정 지역에 한정되었다. 둘째, 북한 도시 연구와 접근법을 바탕으로 김정은 시대 도시 개발 패러다임을 분석한다. 셋째, 선행연구에서 깊이 있게 다루어지지 않은 남포, 나선, 원산을 해양도시 관점에서 조명한다. 넷째, 도시에 대한 정보 수집에 그치지 않고 도시와 관련된 남북경협 역사와 미래, 북한의 개발 구상에 더해 남북 도시교류 가능성을 검토한다. 다섯째, 해양 경제 관점에서 세 도시의 해양수산 인프라를 조사하여 제공한다.

〈표 1-1〉 선행연구 현황 및 선행연구와 차별성

구분		선행연구		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	-과제명: 북한도시의 형성과 발전 -청진, 신의주, 혜산 -연구자(연도): 최완규 외 (2004) -연구목적: 해방 이후 주요 도시 사회주의화 과정과 변화 발전	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민) -현장조사 (북중접경지역)	-공간구조 변화를 통해 본 북한 지방대도시의 도시화 과정 -지방 당사업체계의 형성과 발전과정 -자립적 지방경제: 역사적 개관과 평가 -"농민시장" 형성:1950~1980년대 - 여성들의 삶과 의식변화 -의료보장제도와 주민복지 -북한주민 역사인식과 의식변화
	2	-과제명: 북한도시의 위기와 변화- 청진, 신의주, 혜산 -연구자(연도): 최완규 외 (2006) -연구목적: 1990년대 등장한 시장을 계기로 한 도시의 제구조화, 사회관계망, 주민생활 분석	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민) -현장조사 (북중접경지역)	-지방 당사업체계의 재구조화: 지속과 변화의 이중주 -1990년대 경제위기와 지방경제 운영체계의 변화 -북한의 도시 '장마당' 활성화의 동학 -북한 주민생활보장제도와 도시 계층구조 재편 -경제위기 이후 북한 도시 여성의 삶과 의식 -'고난의 행군'과 북한 사회에서 나타난 의식의 단층 -북한 도시 주민의 사회적 관계망 변화
	3	-과제명: 북한도시의 발전과 체제변화 -연구자(연도): 최완규 외 (2007) -연구목적: 2000년 이후 도시 변화 양상, 시장-국가-지방-주민 관계 분석	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민) -현장조사 (북중접경지역)	-북한 도시정치 변화에 대한 미시적 접근 -북한 지방당사업체계의 변화 연구 -북한 도시에서의 재화시장의 형성과 발전 -북한의 도시 농민시장의 진화와 사적 경제영역의 형성 -체제변혁 시기 북한 도시 여성의 지위 변화 전망 -북한 복지 패러다임의 전환과 사회·경제적 변화 -도시 주민의 행위 양식과 사회적 의식 변화 -체제전환기 북한의 도시화 추이와 전망

구분		선행연구		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
	4	-과제명: 통일 한반도 시대에 대비한 북한 주요 거점의 개발잠재력과 정책과제(I) -연구자(연도): 이상준 외 (2011) -연구목적: 북한 서해안 핵심 거점인 남포와 신의주의 도시개발 잠재력 분석과 향후 개발과제 제시	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민) -도면분석 -사례분석 (동독 에어푸르트) -전문가자문	-북한 도시개발잠재력 분석을 위한 접근방법 -남포와 신의주의 실태와 개발 잠재력 -남포와 신의주의 장기 도시개발 과제 -남포와 신의주의 개발을 위한 중단기 남북협력 과제
	5	-과제명: 통일 한반도 시대에 대비한 북한 주요 거점의 개발잠재력과 정책과제(II) -연구자(연도): 이상준 외 (2012) -연구목적: 북한 동해안 핵심 거점인 나선, 청진, 원산의 도시개발 잠재력 분석과 향후 개발과제 제시	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민) -도면분석 -사례분석 (중국 단둥) -전문가자문	-도시개발잠재력 분석 방법론 -나선, 청진, 원산의 실태분석 -나선, 청진, 원산의 개발잠재력 분석 -나선, 청진, 원산의 향후 도시개발 과제 -나선, 청진, 원산 개발을 위한 중단기 남북협력 과제
	6	-과제명: 사회주의 도시와 북한: 도시사연구방법 -연구자(연도): 고유환 외 (2013) -연구목적: 도시사의 이론적 배경과 연구방법, 북한 도시사 연구방법론 제시	-문헌연구 -사례비교 -구술, 영상	-도시사 연구 총론 ·역사적 다양체로서 사회주의 도시의 이해 ·서양 도시사 연구 흐름과 북한 도시사 연구를 위한 제언 ·도시지리학의 주요 연구 방법과 북한 도시 ·북한연구에서 '공간' 이해와 도시사의 가능성 -사회주의 도시사 연구 방법 ·사회주의 도시 연구 ·파리인가 모스크바인가? ·사회주의 도시와 사적 영역 -북한 도시사 연구 방법 ·문헌자료로 본 북한 도시 역사 ·구술자료 활용 북한 도시 연구 ·북한 도시를 보면서 읽는 방법
	7	-과제명: 함흥과 평성: 공간, 일상, 정치의 도시사 -연구자(연도): 고유환 외 (2014)	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민)	-함흥과 평성, 그리고 북한의 도시 공간구조 ·북한 주요 도시의 공간 구조와 다이어그램

구분		선행연구			
		연구목적	연구방법	주요 연구내용	
		-연구목적: 두 도시의 물리적 공간구조 및 도시주민 삶과 연계성 분석		·수치지형도를 활용한 북한의 평성과 함흥의 도시공간구조 - 함흥과 평성의 도시 정치와 일상생활 ·함흥 도시 공간의 지배 구조와 탈주체의 삶 ·북한의 아파트 건설 역사와 도시정치 ·북한 평성의 공간적 변화와 도시성 탐구 -소비에트 도시들의 경험 ·1920년대 소비에트 러시아의 사회주의 건축 실험 ·사회주의 도시의 '농촌적' 요소 ·통일 이후 구동독 공업도시들의 도시 특성과 도시 성장	
	8	-과제명: 북한도시 함흥, 평성 자료해제집 I, II -연구자(연도): 고유환·박희진 (2013, 2014) -연구목적: 함흥, 평성 연구에 활용된 자료 5,700건(1차), 7,300건(2차) 정리	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민)	-수집자료 -문헌자료편 -로동신문자료 -정기간행물 -시각영상 -자료목록	-수집자료 -지도자료 -신문자료 -구술자료 -국내인터넷 -해외자료 -자료목록
	9	-과제명: 북한, 도시로 읽다 -연구자(연도): 전상인(2016) -연구목적: 북한 건축과 도시계획 및 수도 이론으로 평양, 함흥, 개성, 평성의 공간, 시장, 주민 생활상 제시	-문헌연구	-북한체제와 공간이론 -북한의 '수도' 평양 -북한의 지방 도시들 (함흥, 개성, 평성)	
	10	-과제명: 북한의 도시계획 및 도시개발 실태 분석과 정책과제 -연구자(연도): 박세훈 외 (2016) -연구목적: 시장화에 따른 도시 변동실태 분석과 남북협력 함의	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민) -도면분석	-북한 도시변동에 대한 개념적 검토 -북한의 도시화와 도시건설의 흐름 -북한 도시계획 및 도시개발 운용 실태 -북한 도시의 공간구조 변화 (청진, 신의주, 사리원)	

구분		선행연구		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
	11	-과제명: 평양과 혜산 두 도시 이야기-북한 주민의 삶의 공간 -연구자(연도): 조정아(2017) -연구목적: 평양과 혜산에서의 시장화와 공간구조 변화에 따른 주민 일상생활 변화	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민)	-평양 주민의 삶의 공간 -혜산 주민의 삶의 공간 -공간경험의 변화
	12	-과제명: 북한 실태 연구 - 도시경제의 네트워크와 로지스틱스 -연구자(연도): 홍민(2020) -연구목적	-문헌연구 -면접조사 (북한이탈주민) -도면분석	-도시경제 사례: 신의주, 청진 -도시경제 하부구조 -도시경제 네트워크와 로지스틱스
	13	-과제명: 북한도시연구의 성과와 과제-선행연구 분석 중심으로 -연구자(연도): 박성열 외 (2021) -연구목적: 북한도시 연구의 성과 한계, 추이와 특징	-문헌연구	-북한도시 선행연구 분석 ·학술논문, 단행본, 공공기관 및 국외연구 ·연구주제, 연구방법, 대상도시 -평가: 성과와 한계 ·전반적 추이 ·주요 성과와 한계
	14	-과제명: 북한의 도시연구-미시적 비교의 문제틀과 방법적 보완의 모색 -연구자(연도): 최봉대(2013) -연구목적: 북한 도시 연구에서 미시적 분석과 중요성과 의의, 방법적 원칙 제시	-문헌연구	-이행기 도시 연구의 의의 -미시적 도시 연구 방법: 맥락 중심적 비교와 불균등 결합 발전의 문제틀 -미시적 북한 도시 연구 현황과 자료원의 제약 문제 - 미시적 북한 도시 연구의 문제틀 모색: 국가-시장-사회의 관계 - 미시적 북한 도시 비교 연구의 방법적 보완 문제
	15	-과제명: North Korea's Cities - industrial facilities, internal structures and typification -연구자(연도): Rainer Dormels (2014) -연구목적: 27개 북한 도시의 네트워크, 도시화, 산업화 분석	-문헌연구	- North Korean cities - Industrial companies in the cities - Profiles of the cities of DPR Korea

구분		선행연구		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
	16	-과제명: City Profile- is PyongYang a post-socialist city? -연구자(연도): Pavel P. Em & Peter C. Ward(2021) -연구목적: 포스트 사회주의 도시 평양의 변모 분석	-문헌연구 -현장방문 (평양)	- Socialist vs. post-socialist city - Pyongyang: a history ·Pre-1945 ·Post-1945 - Is Pyongyang a post-socialist city? ·Overall spatial articulation ·Scale of spatial development ·Functional balance ·New buildings and neighboring types ·Urban aesthetic
차별성		-북한 도시 연구와 접근법을 바탕으로 김정은 시대 도시 개발 패러다임 분석 -선행연구에서 깊이 있게 다루어지지 않은 남포, 나선, 원산을 해양도시 관점에서 조명 -도시에 대한 정보 수집에 그치지 않고 도시와 관련된 남북경협 역사와 미래, 북한의 개발 구상을 더해 남북 도시 교류 가능성 검토 -해양경제 관점에서 세 도시의 해양수산 인프라 조사	-문헌연구 -전문가자문	-북한 도시에 대한 이해 -항구문화도시 남포 -국경해안도시 나선 -해안관광도시 원산 -남북 도시 교류 가능성

02
북한 도시에 대한 이해

제1절 북한 도시의 이해

1. 개념과 접근방법

도시(City)란 물리적으로 정의된 공간으로서 고대 시대부터 존재해왔고 도시의 역사는 문명의 역사만큼이나 오래되었다. 역사적으로 볼 때, 그리스나 로마의 고대도시는 군사적 목적의 종교적 공동체로서의 씨족 연합체에 의해 건설된 도시였다. 중세 유럽의 도시는 봉건 영주와 대주교(가톨릭 최고위 직위) 등에 의한 소비자 도시로 상공업에 기초를 둔 상인 도시가 주요 원형이 된다.

반면 근대 도시는 전형적인 자본주의 공업생산을 기반으로 하며, 급격하게 발달하여 농·공업의 격차가 농촌과 도시의 발전격차로 나타나게 된다. 그리고 19세기 이후 급격하게 성장하고 팽창한 현대 도시는 시장을 위시한 정치, 종교, 교육의 중심지로, 제조업을 중심으로 하는 산업형 도시이자 공업화와 밀접한 관련을 갖고 인접 지역까지 흡수하여 대도시로 변모해 왔다. 따라서 오늘날 도시(Urban)는 농촌과 도시의 격차 문제, 과잉도시화와 국가 발전의 문제, 인구이동과 離農(이농)의 문제, 도시인의 정치적 가시성과

무관심의 문제 등 많은 문제 상황을 구성하고 있는 장소이자 지역이 되었다.

자본주의의 커다란 성과 중의 하나라면 도시를 농촌에서 해방시킨 것이다. 마르크스는 이러한 성과를 두고 농촌에 도시가 기생하는 '도시의 농촌화'가 자본주의 발전과 더불어 비로소 '농촌의 도시화' 시대로 접어들었다고 표현하였다.[4] 이러한 도시지배의 시대에 도시를 바라보는 시선은 아주 다양하다.

대표적으로 도시를 바라보는 남성적 시각과 관점이다. 남성적 시각에서는 도시를 항상 통제해야만 하는 공간으로 도시를 바라보았고, 도시계획과 도시문화의 대부분은 남성 중심적 사고를 반영하였다. 또한 근대화와 민주화 징표로서 도시 성장을 고찰하는 시각은 시민의 정치참여 확대와 부의 공평분배가 이뤄지는 평등주의 시각으로 도시의 성장을 고찰하였다.

다른 한편에서는 자본주의 이후 격차와 불평등이 확대되는 도시문제를 도시의 박탈감, 아노미, 소외, 과격화 관점에서 고찰했으며, 제3세계에서는 주변부의 암흑으로부터 중심부의 광명으로 나가는 열린 창문으로 도시를 다루었다. 나아가 트로츠키 등 사회주의자들은 도시를 사회주의 혁명의 전진기지로 다루기도 했다.[5]

이처럼 도시는 단순히 철근 콘크리트와 아스팔트로 구성된 물리적 축조물이 아니라 처한 상황에 따라 의미가 다르고, 항상 쟁론과 싸움이 일어나는 공간이 된다. 그리고 그 의미와 싸움의 대상, 종류, 성격은 항상 변화한다. 결과적으로 시대와 이념을 달리하는 도시를 하나의 개념으로 단일하게 정의하는 것은 가능하지 않다.

마찬가지로 북한의 도시를 연구할 때 북한의 도시를 자본주의 도시와 어떻게 구별하여 정의할 것이며, 사회주의 종주국인 소비에트에서 정의한 사

4) 한국공간환경학회 편(1998), p. 5.
5) 위의 책, p. 8.

회주의 도시 개념을 그대로 차용할 것인지의 문제는 논쟁의 대상이 된다. 예를 들어 서구에서 도시 연구를 최초로 시도한 미국 시카고학파는 도시에 대해 "도시는 밀도 높은 정주지이자, 상대적으로 규모가 크며 문화적으로 이질적인 인구를 가진 한정된 공간"이라고 정의한다.[6)]

즉, 도시는 자치단체로 조직되어 2,500명 이상의 인구가 살고 있는 도회지를 의미한다. 도시라는 용어는 종종 지속적으로 도시화되는 넓은 지역들을 단순히 약칭하는 것으로, 로스앤젤레스, 라스베이거스, 뉴욕처럼 도시화한 다중심 대도시권을 의미한다. 이렇게 볼 때 북한의 도시는 자본주의 도시연구자들이 대상으로 삼는 도시영역과 동일선상에 위치할 수 없다.

반면 사회주의 도시는 자본주의 도시에 대한 안티테제로부터 개념을 획득한다. 예를 들어 소비에트 혁명 후 사회주의자들이 생각하는 기존의 도시는 노예제-봉건제-자본제의 이데올로기를 충실히 반영하는 공간이었을 뿐 인민을 위한 공간은 아니었다. 특히 농촌으로부터 혁명을 이룬 사회주의 국가의 혁명가들은 자본 친화적 도시에 비판적이었다.

과연 사회주의에 도시가 필요한가? 1920~1930년대 소비에트의 오히토비치(Okhitovich)와 긴즈버그(ginzburg) 같은 비(반)도시주의자들이 제기한 문제의식이 바로 이것이었다.[7)] 이들에게 사회주의 도시란 부르주아적 형태로부터 시작된 것이며, 사회주의 도시건설은 반동적인 시도로서 비판의 대상이었다. 소비에트 혁명의 성공 이후 정부와 도시계획가들, 건축가들은 사회주의 도시가 왜 필요하며, 이전 시기 자본주의 도시와 무엇이 다르고 어떻게 건설되어야 하는가에 대한 다양한 논의가 필요했다. 그리고 이들의 논의는 사회주의 도시라는 새로운 사회로 발전하며 사회주의의 위대함을 보여주는 방향으로 건설되어야 한다는 점과 사회주의 이념이 구체적으로 실현된 숲과 공원으로 둘러싸인 이상적인 정원 도시가 되어야 한다는

6) Gottdiener & Budd(2021), 남영호·채윤하 역, p. 19.
7) Frampton(1971); Frampton(2002).

것으로 종합되었다.[8)]

이것을 개념으로 정리해보면 사회주의 도시는 '혁명의 출발지이며 사회주의 이념의 학습장소'이다. 이에 따라 도시 계획의 목표는 이데올로기의 완전한 실현을 위한 도농 간 격차 해소와 도시 규모의 성장 억제(적정 규모), 자족적이며 균형적인 커뮤니티를 형성하는 것이다.[9)] 이를 바탕으로 사회주의 도시 개념에 근거하여 소비에트 도시 계획은 다음 네 가지의 도시건설 방법론을 채택한다.

첫째, 주거환경 보호를 통해 공업과 주거를 분리하며 공업시설과 주거지라는 토지이용 간 분리 방법으로 건설한다. 둘째, 자족적인 주거 단위이자 사회주의적 공동생활의 기초단위로 소구역(micro-district)[10)]을 설정하여 건설한다. 셋째, 직주근접(職住近接)의 원칙과 공간적 형평성의 제고를 위해 소구역별 서비스 시설을 균등 배치한다. 넷째, 도심부는 이념적 학습의 장소로서 상업, 업무시설 대신 공공시설과 기념광장 등을 건설한다 등이다.[11)]

이러한 이념을 공간적으로 가장 잘 구현한 것이 니콜라이 밀류틴(N. Milyutin)의 선형도시(Linear City)이다. 선형도시란 도시의 대표적 공공재인 이동의 접근성을 균등하게 배분하고, 도시 규모가 과도하게 성장하지 못하도록 하는 사회주의 대표 도시 모델이다. 선형도시에서는 주택과 서비스 시설이 공업지대와 평행하게 배치되어 모든 근로자가 직장까지 이동하는 데 동일한 시간이 소비되도록 고려했다. 또 공해로부터의 안전을 위하여 주택과 공장 사이에 위생녹지대를 배치하였으며, 바람의 방향을 고려하

8) 김흥순(2007), pp. 40-42.
9) White(1980), pp. 216-217.
10) 소구역이란 구역 내에 주택, 공동취사시설, 여가시설, 탁아소, 학교, 의료시설 등을 가지는 자족적인 집단 주거 단위로서 작업장인 공장과 인접 배치하여 직주근접의 이상을 실현코자 하는 도시 계획의 기본 방법이다. French & Hamilton(1979), p. 8.
11) Ibid., pp. 73-74.

여 주거와 공장의 위치를 결정하였다. 그리고 이 구상은 〈그림 2-1〉과 같이 1920년대 말 스탈린그라드 계획에 적용되었다.[12)]

〈그림 2-1〉 스탈린그라드의 선형도시 계획

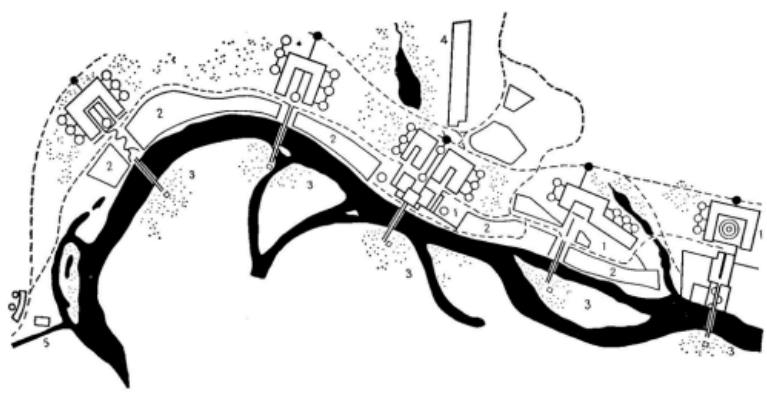


Figure 1. The layout of Great Stalingrad by A. and L. Vesnin, 1930.

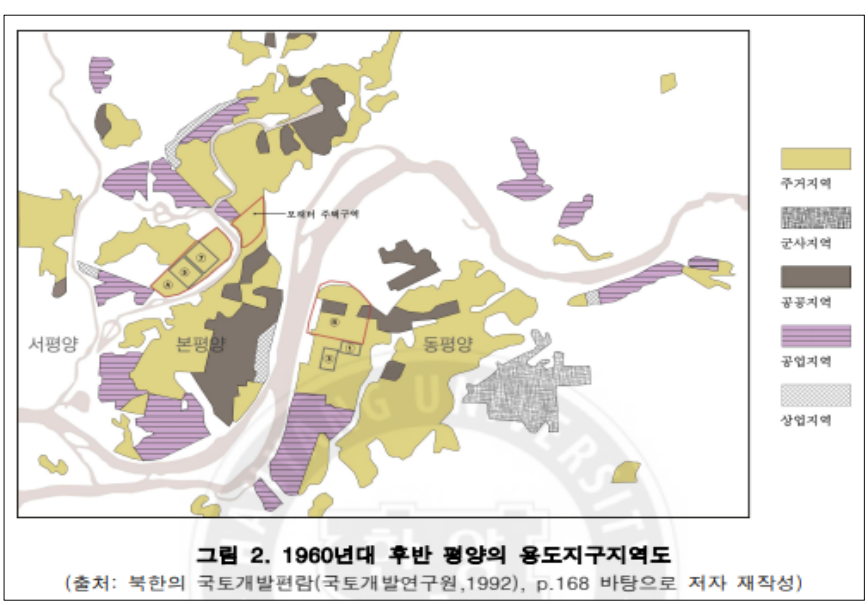
주: 1) production zone. 2) residence zone. 3) park spot. 4) communication center. 5) outskirts of a city
자료: Antyufeev & Antyufeeva(2019), p. 2.

북한 또한 한국전쟁 직후부터 평양시 도시건설에 착수하기 시작하였으며, 평양시를 모체로 하여 전국 아홉 개 주요 도시건설의 기본방침을 수립하였다.[13)] 이 방침은 1953년 출간된 김정희의 『도시건설』에 자세히 수록되어 있다. 김정희는 해방 후 북조선 임시인민위원회 산업국 건설부장을 역임하고 이후 소련에 유학, 한국전쟁 이후 폭격으로 파괴된 한국전쟁이 발발하자 귀국하여 폭격으로 파괴된 평양시 재건 사업을 맡아 평양시 건설의 기초를 작성한 건축가이다.

12) Antyufeev & Antyufeeva(2019), p. 2.
13) 김정희(1953), p. 142.

당시 평양시 건설 사업은 소비에트 도시건설과 재건의 경험을 총화하고, 소비에트 도시 계획의 기본안을 그대로 수용하였다. 즉, 도시의 인구수에 따라 적정 규모를 설정하고, 다각적이며 복잡한 기능을 연계하여 자족적 생활이 가능하게 하였다. 나아가 도시의 공간구성을 거주 지역, 산업지역, 교통지역, 녹화지역, 위생보건지대 등으로 구분하여 계획하였다.[14] 그리고 북한의 주민지대를 ①도시와 읍, 노동자 구들이 속하는 도시형 주민지와 ② 농촌형 주민지로 구분하고, 도시형 주민지인 ①의 도시를 문화와 공업의 기본 중심지며 행정적 중심지로 정의하였다.[15] 이에 북한의 도시는 공업도시로서역할과 기능을 수행하며 사회주의 이념에 따라 도시가 농촌을 지원하며 도농 간 격차 해소를 위한 도시의 주도적 역할과 기능을 강조했다.

〈그림 2-2〉 1960년대 평양시 용도지구 지역도



자료: 김민아(2018), p. 13에서 재인용

14) 김민아(2018), p. 13.
15) 리순건·백완기(1963), p. 18.

특히 북한은 도시의 지나친 확장을 억제하고 도시 건설과 경영에서 경제성을 보장하며, 주민들의 생활에 편리하고 문화·위생적으로 환경을 조성하기 위해 모체도시 주변에 위성도시를 배치하였다. 모체도시와 위성도시를 통해 도시의 적정 규모를 유지하였고, 도시와 농촌의 연계성을 배가하였으며, 분단국의 특수성이 반영된 군사시설들을 균형적으로 배치하였다.[16]

2. 연구 현황과 방법론

1) 연구 현황

북한의 도시 연구는 한국전쟁 이후 시작되어 북한 체제의 변화 발전과 함께 성장해온 북한 체제의 통치 논리와 주민일 상이 내포된 다층적 연구 영역이다. 먼저, 북한의 도시를 연구하면 도시에 투영된 북한 체제 논리가 전파되고 실현되는 도시와 도시, 도시와 농촌 간의 국가적 스케일을 구조적 연계를 통해 파악할 수 있다. 그런 점에서 북한의 도시는 또 다른 정치적 실체가 된다. 북한의 정치가 수령과 당·정·군의 중앙 단위들에서만 이뤄지는 것이 아니라 매개 지역과 지역을 대표하는 각 도시에서 수행되며, 도시는 도시를 따라 위에서 아래로 통치의 전파자 역할을 맡고 있다.

또한 북한의 도시는 지방(지역)적 스케일에서 또 다른 독자성을 지닌 정치적 주체가 된다. 북한의 도시가 위치한 지방적 환경 및 중앙과 연계에 따라 도시-도시 간의 차이를 나타내고, 도시를 통한 각 지방 간 위계와 정체성의 차이를 보여준다. 이에 북한 연구가 오랫동안 체제 형성 역사와 이데올로기, 통치 리더쉽 및 체제변화에 집중해 왔다면, 북한 도시 연구는 앞선 북한 체제연구의 실증과 서사의 구체성을 보완해주는 또 다른 연구 대상이자 연구 영역의 확장을 의미한다.

16) 리순건·백완기(1963), p. 28.

북한 도시의 정치적 힘은 경제활동 장소로서 도시가 갖는 지위와 밀접한 관련이 있다. 도시에 위치한 대규모 중앙공업시설과 부설 공장·기업소의 분포 여부, 이들 공장·기업소가 고용하는 노동 인력과 부양가족, 도시민의 학습과 문화 후생시설, 교통의 접근성, 도시민의 생활양식 등은 정치적 단위이자 경제활동의 장소로서 북한 도시 연구의 중요성을 배가시킨다.

박성렬은 북한 도시 연구의 태동 배경을 다음 세 가지로 정리하고 있다.[17] 첫째, 북한 도시 연구는 1989년부터 1990년 시기 동구 사회주의와 소련의 갑작스러운 붕괴가 준 충격과 그동안 사회주의 연구의 형해화 현상에 대한 반성으로부터 출발한다. 사회주의 체제 연구가 중앙권력 중심으로 진행되어 사회 저변의 변화 요인을 포착하지 못했다는 것이다. 이는 북한 연구에서도 고난의 행군 이후 북한 사회 저변과 사회 전반, 민중들의 삶과 어려움, 그 속의 변화 조짐을 인지하고 전망하지 못한 것에서 출발하여 중앙 중심 연구에서 지방(도시)의 권력 체계와 시장, 사회관계망, 도시경제, 도시변화와 발전 연구로 이어지게 되었다고 분석했다.

둘째, 북한 도시 연구는 1990년대 중반 고난의 행군 이후 중앙배급시스템이 와해되고 도시에 형성된 시장이 주민 삶의 근거지가 되면서, 변화된 도시 공간구조와 사회관계망이 북한 체제를 들여다보는 중요한 기준임을 인식했다. 이에 따라 연구의 관심이 북한의 중앙권력구조에서 지방도시로, 거시연구에서 미시연구로, 권력 중심에서 주민 삶의 현장으로, 계획에서 시장으로, 상부구조에서 하부구조로 분산되었으며, 북한 연구 영역뿐 아니라 정치, 경제, 사회, 지리학, 인류학, 여성학 등 다양한 학제 연구 관점이 투영되기 시작했다.

셋째, 북한 도시 연구는 북한의 경제난 이후 남한으로 유입된 북한이탈주민의 숫자가 급증하면서 이들이 거주했던 주요 도시의 경험이 주요 소재

17) 박성열(2021), p. 23.

및 방법론으로 활용되어 연구가 활성화되었다. 북한이탈주민을 대상으로 한 심층 면접조사는 북한의 주요 도시의 구조와 기능, 역할 등을 구분하여 파악할 수 있게 하였다. 이들 도시 생활의 다양한 제 경험이 '실태조사'에 버금가는 양적 축적을 통해 북한 사회분석을 가능하게 하였다.

이상 북한의 도시 연구는 정치적 실체로서 체제변화의 동학을 더욱 실증적으로 연구할 수 있는 중범위 수준의 연구 영역으로 주목된다. 또한, 북한의 경제난 이후 북한의 도시는 경제활동의 공간이자 북한 주민의 일상과 생활방식을 재현하는 장소로서 미시 연구라는 새로운 연구 영역으로의 확장을 부가함으로써 더욱 주목받게 되었다.

아래 표와 같이 이전 시기 북한의 도시 연구는 물리적 측면에서 도시개발, 건축, 도시 계획 등 공학적 접근이 다수를 이루었다. 그러나 미시 연구 영역으로 확장되면서 도시 주민의 삶과 연계된 다양한 사회적 이슈들을 포괄하는 사회학, 여성학, 경제학, 지리학, 인류학, 사회복지학 등 제 범주의 연구 영역과 융합하기 시작하였다.

〈표 2-1〉 북한 도시 연구의 시기별·주제별 분포

구분	1990년대 (1990-1999)	2000년대 (2000-2009)	2010년대 (2010-2021.3)
도시공간 (계획/개발/건축/구조)	10	10	45
도시운영 (도시화/도시사/시장/지방권력/사회관계망)	7	12	40
도시주민의 삶 (사회보장/식량/주택/보건/여성/빈부격차)	0	6	11
북한도시 연구방법론	0	0	7

자료: 박성열(2021), p. 27.

북한 도시는 도시의 일반성을 지니고 있으며, 사회주의 도시로서의 특수성을 병행적으로 내포하고 있다. 또한 북한의 도시는 사회주의 도시로 그 기능과 역할을 충실히 이행하고 있기는 하지만, 사회주의 도시 연구의 방법론이 적용되고 있지는 않다. 이 때문에 북한 도시 연구는 사회주의 도시라는 기본 속성 위에 제 학문 분과의 연구방법론을 융합하여 자본주의 도시연구자의 제 접근 방법론을 차용·적용하였다. 그리하여 북한의 도시 연구는 도시 자체의 연구에서 벗어나 북한 체제의 미시적 속성과 주민 생활의 일상 공간을 들여다볼 수 있는 다양한 연구 기법이 적용되는 연구 무대이자, 연구 대상으로 확장되고 있다.

2) 자료와 연구방법론

이미 자본주의 도시를 대상으로 한 도시 연구에는 다양한 방법론이 지적 전통을 형성하고 있다. 도시를 물리적 축조물이 아닌 다양한 종류의 대상과 쟁론하고 갈등하며 진화하고 혁신하는 속성물로 파악하기 시작했기 때문에 많은 이론이 이러한 도시를 해석하고자 제 방법론을 사용하였다. 인간생태학에 기반하여 도시의 공간적 패턴을 주목하였던 시카고학파의 생태학적 접근, 신고전파 경제학에 기반하여 합리적 경제인의 선택으로서 도시 형성을 해석한 신고전파적 접근, 제도적 자원의 동원 능력을 중신한 베버주의적 접근, 잉여가치생산의 공간적 표출로 본 마르크스주의적 접근 등이 익히 알려진 방법론이다.[18] 그러나 이들은 도시공간을 경험하고, 도시의 각종 데이터 수집과 제 영역의 실태 비교가 가능하므로 도시의 제 문제 관련 분석과 해석을 할 수 있었다.

반면 북한의 도시 연구는 도시에 대한 직접 경험이 불가능할 뿐 아니라, 도시와 관련된 데이터 수집이 쉽지 않았고, 북한이탈주민의 도시 경험이

18) 한국공간환경학회 편(1998), p. 6.

주요 특정 도시에 한정되어 있어 자료의 객관성을 유지하며 활용하는 데 한계를 가질 수밖에 없다. 또한 북한 도시 연구물이 논문으로서의 학문적 타당성을 가졌다고 볼 수 있는지에 대한 비판적 평가도 존재했다. 그러나 북한의 도시 연구는 짧은 시간에 다양한 자료와 방법론을 도입하며 심화하는 중이다.

먼저 문헌 연구의 활용범위를 확장하였다. 기존에 통치자의 언술, 공식 간행물의 문건, 신문류, 잡지류에 한정되었던 문헌 연구의 내용분석 방법이 '도시'를 키워드로 한 연구 내용의 재구성이 전개되었으며, ①지리학 범주의 지도와 도표, ②각종 지역별 특징을 망라하고 있는 백과사전류, 그리고 ③기후, 생태, 자연환경을 나타내는 연감류 등의 자료에 주목하여 도시 연구 자료로 적극 활용하기 시작하였다. 동국대 북한학연구소는 2011년부터 2014년까지 함흥시와 평성시를 대상으로 한 문헌자료 데이터를 총 13,000여 건 수집하였으며 각 도시의 인구, 물리적 구조, 가족과 사회, 경제와 산업, 경제와 인민 생활, 정치와 행정, 도시문화, 표상과 이미지에 관한 주요 내용을 분류하여 해제한 바 있다.[19]

둘째, 북한 도시 연구는 북한이탈주민 대상의 구술 인터뷰 방법론을 확대·심화시켰다. 적어도 1990년대 북한의 경제난 이후 북한 체제변화 및 시장화 현상을 연구하는 연구논문 대부분이 북한이탈주민 구술인터뷰방법론을 사용하고 있는 편이다. 3만 명에 이른 북한이탈주민의 존재는 북한 도시 연구를 양적, 질적으로 활성화했다. 반면 북한이탈주민을 통한 북한 도시 연구는 제한점 역시 도출되었다. 예를 들면, 출신 지역이 집중되어 있거나, 도시를 경험한 시기가 제한적이라거나, 제한된 영역에만 몰려 있다는 점이었다. 도시는 역사를 가지며, 그 규모는 크고, 연구 주제는 방대한 데 반해 구술자 진술에 의존한 도시 연구는 '코끼리 다리 만지듯' 부분적이고 파편

19) 고유환·박희진(2013), p. 7.

적이다. 이에 따라 북한 도시 연구는 실증 가능한 연구 주제(시장체계 중심)로 심화하는 경향을 보였고, 구술 인터뷰 방법을 보완하기 위해 다양한 시각·영상자료를 활용하며 확장해 나갔다.

셋째, 북한 도시 연구는 '삶의 방식으로서의 도시'라는 접근법을 생성하였다. 북한 도시의 총체를 심층적으로 파악하기는 어렵지만 핵심 원리와 도시 형성 및 구성 체계를 확립한 이후에는 도시 간 비교가 가능해졌다. 북한의 각 도시는 발전 경로와 경제적 토대에 따라 도시문화, 도시 정체성 등 다르며, 도시별로 국경도시, 내륙도시, 해안도시, 산간도시 등의 정서와 감각이 각기 달리 작동하고 있는 실체이다. 무엇보다 도시-도시 간의 위계와 격차, 도시-농촌 간의 차이는 해당 구성원들의 의식, 가치관 및 1차, 2차, 3차의 사회적 관계 간 차이를 파악할 수 있게 한다.

넷째, 북한 도시 연구는 공간과 이동, 네트워크 연구와의 결합을 통해 다중적 스케일 접근을 활성화했다. 미국의 도시연구자인 루이스 멈포드(Lewis Mumford)는 '도시는 사회적 행위의 극장'이라 할 정도로 도시가 인간의 행위를 상호적이고 사회적인 성격이 되도록 촉진한다고 보았다.[20] 즉, 도시가 내포하는 도시 생활의 총체에는 다양성, 다중심성을 포함한 '문명 탄생' 적 요소가 있다고 본 것이다. 북한의 도시 연구 또한 도시에 머무는 것이 아니라 도시가 배태하고 표출해 내는 생성, 창조 활동에 주목한다. 공간적 접근을 통해 도시의 제 요소들이 쇠퇴하고 생성되는 과정을 분석하거나, 도시 안의 요소들로 인해 도시 밖과의 사회적 연결망을 구축하고, 이동하고 흐르며, 거점을 형성하고, 증식하고 정주하는 도시의 리듬을 연구하는 방법이다. 도시의 역동성은 사회변화의 흐름을 반영하고, 사회변화에는 주민들의 인식과 가치관, 정체성 변화가 녹아있다는 점에서 북한 사회 연구 기법을 풍요롭게 한다.

20) Mumford(1938), p.3; 서정일(2017), p.8에서 재인용

다섯째, 최근 북한 도시 연구는 다양한 소재가 등장했으며 IT 기반의 연구방법론이 적용되고 있다. 아직 연구의 깊이가 부족하다는 판단이지만, 도시를 범주로 한 주택, 가족, 경관, 건축, 인프라, 건설, 생태환경, 직업, 계층, 격차, 불평등, 사회조직, 공동체, 지역사회 등 연구 주제가 파생되고 있다. 또한 연구 소재가 다양해짐에 따라 자료의 활용 범주도 확대되고 있다. 구글 위성지도와 지리영상정보(GIS)를 넘어서 IT 기반의 연구 방법도 도입되고 있다. 수치지형도를 활용한 도시 연구, Google Earth 기반의 도시의 산림과 토지 이용분석 연구, SNS를 이용한 도시변화 연구, 해외여행자의 사진과 기록물 분석을 통한 도시 연구, 텍스트마이닝 기법분석을 통한 도시 연구 등이 있다.

북한 도시 연구는 북한 체제를 해석하고 북한 주민의 일상을 가늠해 보는 새로운 창으로 작용하여 북한 연구의 깊이가 전체적으로 심화하였다. 그러나 여전히 제한적 요소가 많아서 연구 대상의 선정, 연구 소재의 활용, 연구 방법의 사용, 연구 자료의 신뢰성 문제는 제기된다. 특히 갈수록 증가하는 IT 기반의 시각자료와 영상자료가 차지하는 위치는 필요조건이나 충분조건이 되지는 못한다.

현상학적 관점에서 도시 공간의 물리적 구조를 파악한다면 위치정보를 제공하는 시각자료와 영상자료를 활용하게 될 것이며, 사실관계를 나타내는 정보성과 기록성을 중심에 놓게 될 것이다. 반면 해석학적 관점에서 도시 공간 내 사회적 행위를 분석하고자 한다면 시각자료와 영상자료가 제공하는 이미지와 이미지 가공을 통한 선택, 배제, 재구성의 의미체계가 연구의 중심에 놓이게 될 것이다.

하나의 스틸 사진이 단순한 기록성을 제공하게 될 것인지, 사진 속에 '재현된 이미지'를 재해석해서 사용할 것인지는 연구자의 연구목적과 의도에 의해 '선택적 표현'과 '구성자료'로 기능하게 된다. 따라서 북한 도시 연구

에서 시각자료와 영상자료의 활용은 대상을 인식하는 가장 쉬운 방법이자, 가장 위험한 앎이라는 '시각작용의 불완전성'을 충분히 고려해야 한다. 이러한 점에서 북한 도시 연구는 연구자의 축적된 연구 경험과 다양한 자료 활용 능력이 강하게 요구된다.

제2절 북한 도시의 형성과 변화 발전

1. 도시 형성과 기능

1) 행정체계와 도시 분류

1945년 해방 당시 북한은 이북 7道(도) 13市(시) 89郡(군)으로 나뉘어 있었다. 7도는 이북 5도와 강원, 경기도를 포함하였고, 13시는 개성시, 나진시, 사리원시, 성진시, 송림시, 신의주시, 원산시, 진남포시, 청진시, 평양시, 함흥시, 해주시, 흥남시(가나다 순)이었다. 이후 1949년에 자강도를 신설하고, 1954년 황해도를 남과 북으로 분리하였으며 량강도를 신설하였다. 북한의 행정구역은 1952년 도(직할시) - 시(구역)·군 - 읍·리(동·노동자구)의 3단계 체계로 개편하여, 현재(2020년 기준) 9개 도 - 28개 시 - 145군 - 37구역 - 2구 - 5지구로 218개의 단위 체제를 구축하고 있다.[21)]

북한의 市(시)는 직할시(남한의 특별시), 특별시(광역시), 특급시(일반시), 시(일반시)로 구분한다. 아래 표와 같이 현재 총 28개의 市(시) 중 평양직할시, 나선특별시, 남포특별시, 개성특별시, 그리고 24개의 일반시가 있다. 24개의 일반시는 9개 道(도)의 행정소재지 도시와 15개의 일반시로 구분한다.

21) 2020년 삼지연시 신설. 남성욱·황주희(2018), p. 125.

〈표 2-2〉 북한의 행정구역별 도시와 인구

단위: 명

행정구역	소속 도시(인구)	행정구역	소속 도시(인구)
직할시	평양(3,255,288)	특별시	남포(366,815), 나선(196,954), 개성(308,440)
평안남도	**평성(284,386),** 개천(319,554), 덕천(237,133), 순천(297,317) 안주(240,117)	평안북도	**신의주(359,341)** 구성(196,515), 정주(189, 742)
자강도	**강계(251,971),** 만포(116,760), 희천(168,180)	량강도	**혜산(192,680),** 삼지연(30,000)
황해남도	**해주(273,300)**	황해북도	**사리원(307,764),** 송림(128,831)
함경남도	**함흥(768,551),** 단천(345,875), 신포(152,759)	함경북도	**청진(667,929),** 김책(207,299), 회령(153,532)
강원도	**원산(363,127),** 문천(122,934)		

주: 굵은 표기는 도의 행정소재지
자료: Central Bureau of Statistics(2009)

공식적으로 북한의 도시 분류 기준은 ① 도시의 인구수, ② 도시의 정치·행정적 및 문화·교육적 의의, ③ 도시의 인민경제적 특성, ④ 지방의 자연조건, ⑤ 건축물의 성격을 우선순위로 고려한다.[22] 그러나 적정 규모의 인구수를 전제한다면 실제 북한 도시는 ②와 ③의 요소가 도시 분류에 중심이 된다고 볼 수 있다.

특히 북한의 도시는 생산력 배치이론과 밀접한 연관을 맺고 있다. 북한은 한국전쟁 이후 급속한 사회주의 발전을 위해 전국 균형발전 전략을 수

22) 리순건·백완기(1963), p. 19.

립하고 생산력 배치와 관련한 이론체계를 수립한다. 그것은 ① 원료원천지와 소비지의 결합원칙, ② 전반적 균형발전의 원칙, ③ 도농격차 해소의 원칙, ④ 환경불파괴 원칙, ⑤ 국방력 강화원칙에 따라 생산력 배치를 먼저 한 후 이와 연계하여 도시를 형성 배치하고 군 단위 농촌을 결합하는 방식이다.[23] 따라서 직할시와 특별시를 포함한 북한의 28개 도시는 군사적 관점을 포함한 산업정책에 따라 배치·건설되었고, 이 같은 관점에서 볼 때 북한의 도시는 크게 4개의 그룹으로 도시 위계를 구분해 볼 수 있다.[24]

첫 번째 그룹의 도시는 전통적인 대도시이다. 평양, 함흥, 청진, 원산, 신의주 등이 이 그룹에 속하는데, 이 도시들은 전통적인 대도시들이며 현재까지 각 도의 행정·경제 중심의 도시이다. 역사적 전통과 함께 자연 자원이 풍부하고 도시의 입지 조건이 갖춰져 예로부터 교통로가 발전하고 인구밀도가 높은 도시들이다.

두 번째 그룹의 도시들은 만포, 강계, 희천, 혜산 등의 북부 내륙도시이다. 북한은 균형적인 생산력 배치와 국방력 강화원칙에 의해 바다 연안에 집중되어 있던 공업시설을 내륙으로 이동하고, 군수공업 및 중공업을 기반으로 공업도시를 건설했다. 이 도시들은 1960년대 중공업우선발전노선에 따라 본격적으로 개발·건설되었다.

세 번째 그룹은 평양 주변의 위성도시로 남포, 순천, 평성 및 송림 등이다. 대부분 후발 도시인데 평성의 경우 기존에 평양이 수행하였던 도 행정 소재지 역할을 분리한 평양의 위성도시로 1969년 말에 건설되었다. 순천은 1990년대에 평안남도의 석탄 생산과 공급의 증대라는 경제적 요구와 주변 농업지대의 인구 증가를 바탕으로 건설한 도시이다.

네 번째 그룹은 서해안 지역의 내륙 및 연안 도시로, 평야 지대에 위치하

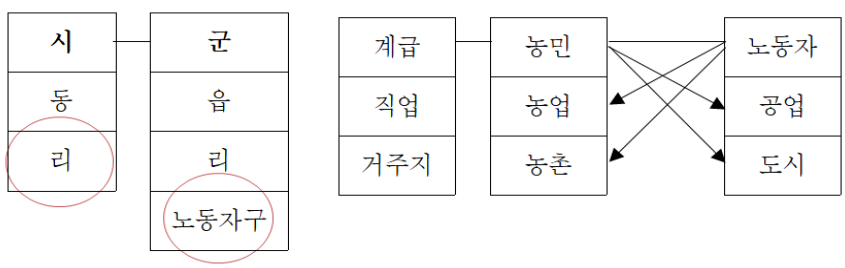
23) 김필수(1975), p. 6, p. 96.
24) 조남훈(2013), pp. 46-47을 바탕으로 도시별 4개의 그룹 분류 작성

여 공업뿐만 아니라 농업이 함께 발달했다. 평안북도 정주, 평안남도의 안주, 황해북도의 사리원, 황해남도의 해주 등이 이에 속하며 도농 간의 격차 해소를 중점적 기능으로 삼고 도시의 농업 지원 역할을 수행한다. 이처럼 북한 도시는 역사적으로 산업정책, 즉 중공업우선발전전략 및 공·농업의 균형발전전략에 따라 네 가지 층위를 형성하며 건설되었다.

2) 도시 안의 농촌 편제

북한의 도시는 도시 안의 농촌, 농촌 안의 도시라는 이중 계급 군이 공존하는 체계로 이루어져 있다. 앞서 표의 행정구역상 도시에 거주하는 도시 인구는 북한 인구의 약 60.6%로 집계되고 있다. 그러나 28개 도시 중 농촌에 해당하는 협동농장의 농업인구를 제외하면 북한의 도시화율은 약 40% 내외로 감소한다.[25]

〈그림 2-3〉 북한의 도·농 연계와 행정 편제



자료: 저자 작성

위 그림에서 확인할 수 있듯이 북한의 행정구역은 도와 시, 군으로 이루어져 있다. 이때 시는 동과 리로 나누며, 시 안의 '리'(빨간 원)는 도시 안에

25) Rainer(2016), pp. 37-64.

포함되는 농업지역을 의미한다. 이들은 도시에 거주하지만, 계급적 신분은 농장원이다. 반면에 군은 행정구역상 읍과 리로 구성되지만 '노동자구'(빨간 원)라는 공업지역을 포함하고 있다. 마찬가지로 노동자구의 노동자들은 군 단위 농업지역에 거주하지만, 계급적 신분은 노동자이다.

예를 들어 함흥시 2.8비날론연합기업소는 자체의 연료기지, 철도기지, 부업 밭을 가지고 있다. 연료기지는 함경남도 내 동암광산이다. 철도기지는 기업소 안에 철도 인입선을 구축하고 철도차량기지를 가지고 있다. 부업 밭은 함주군 일대의 농사지역이다. 따라서 2.8비날론연합기업소 소속 노동자는 공장 안에서 일하는 이와 탄광지대, 농업지대를 근무지로 하는 사람으로 구분할 수 있다. 철도차량기지에 종사하는 사람들도 철도원이 아니라 2.8비날론 소속 노동자이며, 함주군 협동농장에서 농사짓는 농장원도 2.8비날론 소속 노동자로 분류된다.

한편 평안남도 문덕군 협동농장경영위원회 소속 행정 일군은 문덕군 소속 농장원이다. 이 농장원은 군 소재지인 읍(邑)지구 사무실에서 노동자처럼 근무하고, 도 소재지인 평성시에서 농업 관련 업무를 보기도 한다. 농기계 작업소, 비료, 종자, 축산, 과수 부문에 종사하는 농장원들도 계급적 신분은 농민이지만, 종사 업무와 거주 지역은 공업 부문과 도시일 수 있다. 이에 북한의 소유제에 따른 계급은 농민과 노동자로 구성되지만, 이들은 농민이면서 공업에 종사하고, 도시에 거주할 수 있으며, 노동자이면서 농업에 종사하고 농촌에 거주할 수 있는 상보 체계를 형성하고 있다.

이것은 북한 특유의 '자립경제 체계'를 반영한 행정 편제 방식이다. 도시마다 농촌지역을 포함해 도시 외곽의 농촌지대에서 채소와 채소, 과일 및 부식물에 해당하는 농토산물을 재배하여 도시 안에 공급한다. 반대로 도시의 대규모 공장·기업소는 자체 부업지를 가지고 있어서 공장·기업소의 노동자와 부양가족이 소비하는 자체 농토산물을 재배하여 공급하도록 한다.

3) 군(郡)의 기능 강화

북한 도시의 특징 중 하나는 도시와 같은 기능을 수행하는 郡(군)의 존재이다. 1964년 김정일은 지역적 거점으로서 '군(郡)'의 역할과 기능을 강조하는 논문을 발표한 바 있다. 이 논문이 발표된 이후 북한의 행정체계는 기존의 도시-농촌의 이분법적 구획에서 벗어나 시·군-구의 행정체계를 정교하게 구축하기 시작했다. 기존 네 단계 행정체계였던 도-시·군-읍·면-리에서 리를 폐지하고 군을 지역적 거점으로 삼아 통폐합하였으며(〈그림 2-3〉), 군을 통해 사회주의 공산주의 과업수행을 완성시켜 나간다는 북한식 행정체계를 수립했다.[26] 따라서 1964년 이전 주요한 정치·행정적 거점은 '도시'였지만 김정일의 논문 발표 이후 지역적 거점은 '도시'가 아닌 '군'으로 수정 제기되었고 주민 생활의 주요 거점으로 군이 대두했다.

북한의 군은 정치·경제·문화의 모든 분야에서 도시와 농촌을 연결하는 접촉점이자 결절점이다. 또한 군은 지방의 종합적이며 통일적인 지도 단위로서 행정체계와 교육문화의 중심이며 주민 생활 단위이다. 군 안의 주민들은 '노동+휴식+학습'의 삼위일체 생활이 이뤄지도록 소구역체계를 형성하고 공동의 코뮤니티를 통해 집단생활을 영위하도록 설계되어 있다.

따라서 1960년대 말부터 기존 도시의 기능과 역할을 군이 대신 수행하기 시작했고, 도시는 상징화되어 정치적이며 행정적인 역할을 강화하는 것으로 변모하게 되었다. 더불어 거주지로서 도시의 규모와 크기는 일정한 수준에서 제한되고 큰 도시 주변에 위성도시를 건설함으로써 대도시화를 억제하였다.[27] 그리고 북한의 도시는 1980년대 이후 지도자와 사회주의 이념을 상징하는 동상, 공원, 건축물 등 상징 요소를 더욱 강조하는 형태로 변화하게 되었다.[28]

26) "군의 역할을 높여 도시와 농촌의 차이, 로동계급과 농민의 계급적차이를 없애는 것은 사회주의제도가 선 다음 로동계급의 당과 국가가 튼튼히 틀어쥐고나가야 할 전략적과업이다." 김정일(2009), p. 415.
27) 라인원(1994), pp. 41-42.

결과적으로 북한은 기존 도시의 주요 기능과 역할을 실제 주민 생활의 중심인 군 단위로 집약하였고, 군을 통해 농업 발전, 농촌경리의 과학화와 현대화, 도농 격차의 해소라는 주요 과업을 해결하고자 하였다. 반면 도시는 핵심적 공업시설을 중심으로 하여 동시에 도(道) 단위 행정구역 체계의 중심으로 도 안의 군을 연계하고 지원하게 되었다. 또한 도 안의 군을 발전·추동시키는 정치·행정적 기능을 강화하며 각 도를 대표하는 혁명시설과 상징적이며 교양 중심의 역할로 집중하게 된다.

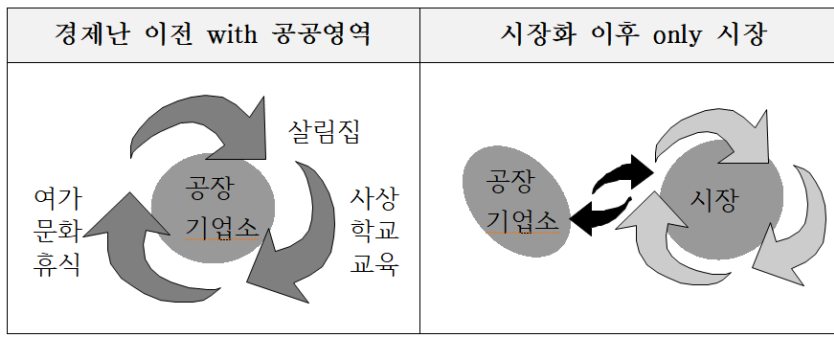
2. 시장화 이후 북한 도시의 변화

북한의 도시는 1990년대 고난의 행군 시기 이전까지 앞서 정의하고 살펴본 방법론적 원칙에 근거하여 건설되고 유지됐다. 그러나 1990년대 고난의 행군 시기를 거치면서 북한의 도시는 도시 내 공업이 붕괴하고 군 단위와의 공급 연계가 차단되어 더 이상 도시의 기능을 수행하지 못했다. 도시 안에는 멈추어 서버린 공장·기업소와 넓게 조성된 황폐한 거리, 혁명 광장 그리고 창문조차 없는 낡은 살림집, 제 목적을 잃어버린 상징적 문화, 체육, 교양 시설들만이 남았다.

북한에서 진행된 도시의 변화는 '국가는 북한 주민들을 더 이상 부양할 수 없지만, 시장은 북한 주민들이 자구적으로 먹고살 수 있는 경제적 기반을 제공한다'라는 현실에서 시작되었다. 즉, 도시의 물적 토대인 공업의 붕괴가 도시의 몰락을 초래하였으며, 공업을 대신한 시장이 북한 도시의 재편과 변화를 활성화하면서 새로운 도시 위계를 형성하게 된 것이다.

28) 북한 도시의 역사적 변모 과정과 상징 공간에 대한 연구물로 박희진(2013); 임동우·라파엘 루나(2014) 참조

〈그림 2-4〉 시장화 이후 도시 공간의 변화 양상



자료: 저자 작성

1990년대 중반 경제난 이후 북한의 공장·기업소 가동률은 20% 내외였다.[29] 경제난 이전의 도시는 공장·기업소를 중심으로 직장과 주택을 인접하게, 주택을 중심으로 교육·교양 시설을, 주변에 휴식과 여가를 위한 문화 시설들을 배치했다. 도시의 정체성은 도시 안에 어떠한 공장, 기업소가 배치되어 있는지, 도시와 연계된 위성도시 및 주변 군의 특성 부문에 따라 결정되었다.

나아가 도시의 인구는 적정 규모로 유지되었고, 도시 주민의 이동도 크지 않았다. 주민들은 나고 자란 곳에서 학교생활과 직장 생활을 하였으며, 부모님의 직업과 직장이 자식에게 대를 잇는 고착 체계를 형성하고 있었다.[30] 그러나 공장·기업소가 가동을 중지하고, 국가배급이 중단되자 도시 주민들은 자구적 생활 방편으로 장사 활동을 할 수밖에 없었으며 장마당을 중심으로 한 생활이 전개, 확대, 고착화 되면서 기존에 도시를 움직였던 근본 메커니즘이 시장을 중심으로 변화하기 시작했다.

29) 통일부 북한정보포털(검색일: 20022.08.25.)
30) 박희진(2013), p. 318.

1) 장사 활동을 위한 개인 이동

경제난 이후 북한 주민들은 주거생활의 공간이자 가족의 공간이며, 사적 생활을 영위했던 집을 자신과 가족의 생계유지를 위한 생산 활동 공간으로 변형시켜 나가기 시작했다. 공장·기업소의 근로 노동을 대체하기 위한 자구적 대책의 일환이었다. 시장화 초기에 북한 주민들은 장사 활동을 '창피한 일, 제일 천한 업'으로 인식하며 시장에서 장사하는 일을 부끄럽게 여겼다. 하지만, 2002년에 북한 당국이 종합시장을 합법화한 이후에는 너도나도 장사 활동을 통해 기존의 공장·기업소 근로 행위를 대체해 나갔다.

북한 주민들의 장사 활동이 가져온 가장 큰 변화는 '집의 움직임' 즉, 이사이다. 국가가 배정해준 살림집에서 시장에 왔다 갔다하면서 장사하던 패턴으로부터 벗어나 자체적으로 생산품을 만들어 판매하기 시작한 사람들은 생산이나 판매 활동이 쉬운 시장 중심의 생활을 위해 이사를 감행하기 시작하였다. 서울대 통일평화연구원이 매년 발간하는 북한사회변동 데이터에 의하면, 북한 주민들이 살림집을 본격적으로 매입하기 시작한 시기는 2005년 이후부터이며, 가장 활발했던 시기는 2006-2010년 사이로 나타났다.[31] 또한 동일 조사에 의하면, 가족 이외에 다른 사람을 고용한 경험이 있다는 응답이 25%에서 2016년에는 36.1%로 증가하여 장사 활동이 가족을 넘어서 소규모 기업 활동으로 확산하고 있다는 점을 알 수 있다.[32]

2010년 이후에는 주택시장이 본격적으로 형성되었다. 이전에도 주택매매는 진행되었지만, 사실상 주택교환의 의미가 더 컸다. 시장 활동에 편리한 조건을 찾아서 도시 외곽으로 나가거나 시내 중심으로 들어오기도 했는데 이는 북한 주민 상호 간 주택교환의 형태로 매매가 이루어졌다. 그러나 2010년 이후 주택은 투자와 상품의 의미를 지닌 시장물건으로 본격적인

31) 장용석 외(2017), p. 56.
32) 위의 책, pp. 110-111.

거래가 이뤄졌다. 국가의 주택공급 능력이 부족할수록 개인은 기존의 집을 고치고, 건설하고, 사고파는 적극적 행위자로서의 능동성을 획득했다. 따라서 시장 활동이 번창하고 향상되면 될수록 주택시장도 형성 발전하면서 도시변화를 추동하게 되었다.

기존 연구에 따르면 북한 시장화 시기 주택가격의 결정요인은 주로 기반시설과 관련하여 상하수도 체계, 도로 여건, 공공행정기관의 위치와 거리, 시장과의 거리, 역 주변, 학교와 문화시설, 음식점 등의 편의시설 등이며, 개인 선호와 관련하여서는 집의 구조, 크기, 수리 여부, 텃밭의 크기, 이웃 및 인민반장과 보안원, 보위부의 성향 등이 주택가격을 결정짓는 요소로 작동하였다.[33]

2) 공공 공간의 축소와 시장 공간의 확대

시장화 초기에는 거주 밀집 지역 안에 주민들이 많이 모이는 공간에서 시장이 형성·발달하였다. 그러다가 시장이 커지면서 점차 공간적으로도 팽창할 수 있는 공터나 강변 근처를 중심으로 상설시장 등이 활성화 되어 갔다. 그러나 2003년 종합시장이 합법화되면서 시장은 매탁, 매대, 지붕 등 일정한 설비를 갖추고 도시 주민들이 편리하게 접근할 수 있도록 정리 정돈을 요구받았다.

또한 시장에 대한 설비투자가 이뤄지고 시장 활동에 대한 당국의 정책이 수립되면서 각종 세금 납부 조치가 뒤따랐다. 매탁마다 자릿값이 매겨지고 시장 상인들은 시장사용료와 시장소득에 대한 국가 납부금을 납부해야 했다. 그러나 수요자는 많고 공간은 한정적이기 때문에 시장 내 자릿값은 지속적으로 상승했고, 높은 매탁가격은 일반 주민들이 제도적으로 갖추어진 시장 진입에 장벽으로 작용했다.

33) 정은이(2012), pp. 259-271.

시장이 제도화되고 외형적 변화 발전을 거듭할수록 시장의 진입장벽이 높아지자 '시장 밖의 시장'을 파생시켰다. 장사 활동을 하려는 수요자는 많고 시장이라는 제도적 공간은 한정되어 있어서 활성화된 장사 활동은 도시 안의 빈 공간으로 진입할 수밖에 없었다. 특히 도시가 자리 잡은 지리적 조건이 열악하고 공간이 부족할수록 시장은 비어있는 공공 공간으로 활발히 진입하였다. 이렇게 시장의 활성화는 도시가 변화하는 원인이 되었다.

〈그림 2-5〉 시장 공간의 확대 사례

신의주 운동장	원산운동장
사진날짜 2017.06.14	사진날짜 2017.04.23

자료: Google Earth

3) 시장 주변의 상업편의시설 확충

북한의 도시는 시장 활동이 활발해질수록 기존에 생산 활동이 마비된 상태에서 상업, 유통, 소비의 기능을 확대하며 관련 시설물이 증가했다. 상업 공간의 대두, 유통시설의 확대, 소비를 활성화하는 다양한 운송시설의 등장한 것이다.

북한의 봉사시설은 봉사망 계획에 따라 법적 규정을 가지고 있다.[34] 상

34) 김영희·김병욱(2015), p. 118.

업의 기본단위는 소매망으로, 규모에 따라 상점, 매점, 매대로 구분하고, 일반적으로 어류, 채소, 일용품, 의류 등을 품종별로 판매한다. 여러 상품을 종합 진열하여 판매하는 종합상점은 도시에서는 백화점, 공장·기업소는 자체의 직매점, 농촌 단위에서는 국영상점으로 분류한다. 편의봉사부분은 위생, 가공, 수리, 이발 등으로 구분하며, 농촌에는 복합시설인 '은덕원' '부흥원' 등을 협동농장별로, 도시에서는 기업·구역·동별로 갖추고 있다.

그러나 시장 활동이 활발해지면서 도시 안에는 기존 국영 봉사망을 대체한 상업시설들이 등장하였다. 초기에는 소위 '돈주'가 기관과 협력하여 운영이 정지된 국영시설들을 임대하거나 장사 활동의 거점으로 활용하였다. 그러나 2011년 이후 상업, 편의시설은 이미 시장화 메커니즘을 전면 도입하여 개인 상업 형태로 운영되기 시작하였다. 해당 시설별 소속 단위와 관리기관은 공식 봉사망을 그대로 차용하기도 하지만, 신규 건물을 건설하여 전문적이며 독립적인 상업 운영기관으로 발전해 나가기도 하였다. 또 외국자본과 외국인 투자를 통해 개인 사장(지배인)이 운영하는 상업 편의 기관도 등장하였다.

특히 평양시는 1-2층에 전문상점을 두고 3층에 식당을 운영하는 상업, 급양 복합시설과 1-2층을 목욕탕과 이·미용실로 하고 여기에 청량음료 및 패스트푸드점을 운영하는 편의·급양 복합시설의 두 가지 형태로 운영되는 추세를 보인다. 이러한 시설은 주로 교통이 편리하고 사람의 이동이 많은 '역과 도심의 사거리' 중심에 건설되었으며, 해당 도시의 현대적인 경관을 조성하는 데 큰 역할을 담당하였다.

시장과 주변의 주택 밀집지구 형성, 전문화된 상업편의시설은 도시 안의 이동을 증폭시키며 다양한 교통시설과 교통수단을 등장시켰다. 시장화 초기에는 기관·기업소에 소속된 화물차와 트럭을 이용했다면, 기차역을 대신하여 도시와 지역을 연결하는 '벌이차', '서비차'가 등장했다. 택시와 오토

바이가 교통수단으로 등장하면서 터미널, 주차장과 같은 기존에 존재하지 않았던 신흥 공간이 도시 안에 생성되었다. 나아가 원활한 교통 운행을 위해 정비소, 주유소, 세차장 등 부가 시설이 생성되면서 도시는 더욱 다양한 시설물을 새롭게 받아들이기 시작했다.[35]

4) 전국 시장의 위계와 도시별 특화

시장을 중심으로 시장 공간이 확대되고, 주택이 밀집하며, 전문화된 상업편의시설이 건축되고, 도시 안팎의 이동을 위한 다양한 교통수단이 등장하는 것은 북한 도시변화의 기본적인 동학이다. 그러나 북한의 모든 도시가 균질한 변화를 수반한 것은 아니다. 시장이 도시 안의 경제활동을 주요하게 담당하면서 시장이 요구하는 시장 형성 요인에 따라 활성화된 도시와 비활성화된 도시로 발전의 격차를 보였다.

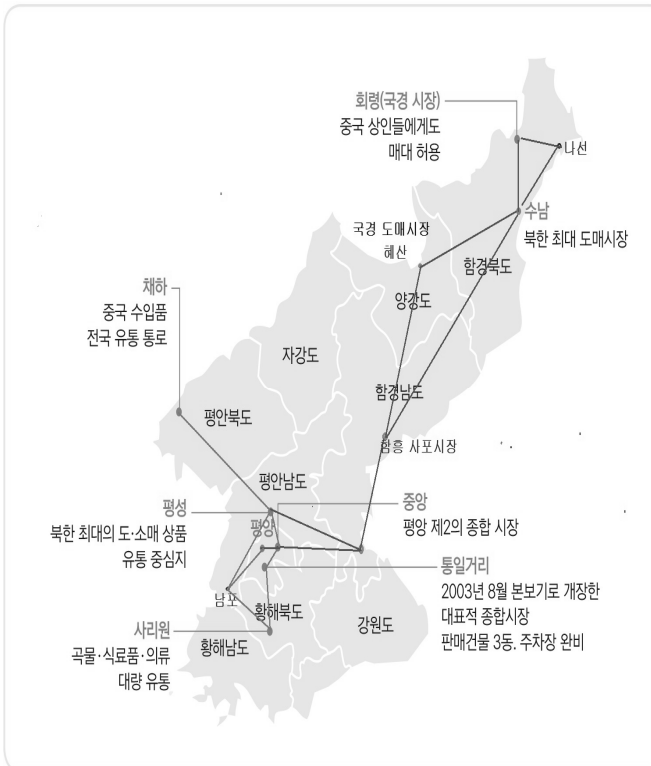
도시 시장을 기반으로 하는 생산-유통-판매의 전국 네트워크를 형성한 연구조사는 통일연구원의 전국시장정보에 종합되어 있다.[36] 보고서는 북한의 시장을 전국적으로 440여 개로 집계했다. 그리고 전국의 도시를 시장의 규모에 따라 4등급으로 구분하였다(〈표 2-3〉). 1등급은 특대 도매시장이 있는 도시로 평양시, 함흥시, 청진시, 원산시, 신의주시, 평성시, 남포시이다. 2등급은 일반 도매시장 규모를 가지고 있는 사리원시, 순천시, 해주시, 나선시, 혜산시이다. 3등급 도시는 일반도시 시장이 있는 단천시, 개천시, 개성시, 강계시, 안주시, 덕천시, 김책시, 구성시, 회령시이다. 4등급 도시는 비교적 소규모인 군 단위 시장으로 정주시, 희천시, 신포시, 송림시, 문천시, 만포시가 해당한다.

기존 북한의 전국 균형발전전략과 도농격차 해소를 목적을 했던 도시는

35) 박희진(2018), pp. 90-91.
36) 홍민 외(2016), p.46.

농촌발전을 위한 기능이 쇠퇴하고, 도시 노동자들을 위한 생산과 학습, 휴식 공간 역할을 상실했다. 시장화 이후 북한의 도시는 북한 주민들이 생존 전략을 구현하는 거대 시장 공간으로 탈바꿈했다. 도시 공간의 모든 시설은 장사 활동에 용이하며, 장사를 위한 기능과 역할을 부가하는 방향으로 변화해 나갔다.

〈표 2-3〉 도시별 시장의 위계

북한 시장네트워크	도시별 시장의 수
	평양직할시 30개 남포특별시 21개 청 진 시 19개 함 흥 시 11개 개 천 시 9개 덕 천 시 8개 평 성 시 6개 신 의 주시 6개 개 성 시 5개 혜 산 시 5개 사 리 원시 3개 해 주 시 4개 원 산 시 4개 단 천 시 4개 신 포 시 4새 나 선 시 4개 순 천 시 3개 김 책 시 3개 희 천 시 3개 안 주 시 3개 구 성 시 3개 문 천 시 3개 송 리 시 3개 만 포 시 2개 강 계 시 2개 정 주 시 2개 회 령 시 2개

자료: 홍민 외(2016), p. 23.

결과적으로, 북한의 도시는 시장의 규모와 크기, 시장이 수행하는 자본 증식 역할에 따라 위계를 설정했다. 특히 북한 시장이 내부 생산보다 중국으로부터 들여오는 수입 물자에 의존하여 생산-판매-유통 시스템을 구축하였기 때문에 중국과의 교역이 원활한 도시부터 번창하였고, 평양을 중심으로 동쪽에 청진 수남시장, 서쪽에 평성 하차(옥련)시장을 거점으로 하는 네트워크를 구축하게 되었다.

따라서 시장의 관점에서 보면 특별시인 나선시, 개성시는 도시 역할과 기능이 떨어지고, 도 행정소재지 도시인 사리원시, 강계시, 해주시 등은 큰 주목을 받지 못했다. 반면 인구 규모로 볼 때 시장화 이전에 큰 주목을 받지 못했던 평성시와 혜산시, 순천시가 주목받기 시작했다.

이처럼 시장화 이후 북한의 도시는 사회주의 건설 초기에 설정하였던 도시의 기능과 역할에서 점차 벗어났다. 기존의 생산 도시, 노동의 도시에서 점차 자본 집적을 통해 상업이 활성화되었다. 장사 활동으로 자산을 증식한 사람들에 의해 소비시설이 증대하는 상업 도시, 소비 도시로 변모해갔다.

또한 균형발전의 거점이었던 북한 도시는 농촌을 지원하고 도농 격차를 해소하기 위한 역할에서 벗어나 농촌과 연계성이 단절되었다. 외국과의 교역, 국경의 밀수, 도시 간 상품 거래를 통해 도시의 교역과 상업을 활성화하는 거점으로 기능했다. 이에 따라 북한의 도시는 교역과 상업을 중심으로 새로운 위계를 형성하였고, 시장화 이후 주목받는 도시와 그렇지 못한 도시로 불균등한 차이를 보이며 전국 균형발전 전략에서 이탈하기 시작하였다.

제3절 김정은 시대 북한의 도시개발

1. 도시개발 패러다임의 전환

1) 평양시 현대화 사업

새로운 주체 100년대의 시작인 2012년, 김정은 체제가 시작했다. 김정은 체제는 지난 10여 년간 이전과 달리 새로운 정책을 구현하고자 하였다. 집권 전반기 5년에는 김정일의 선군정치를 파기하고, 조선로동당 중심의 당-국가체계를 재구축했다. '우리식 경제관리방법'을 통해 사회주의기업책임관리제를 도입하는 등 기업개혁을 본격 추진했으며, 국가 경제특구 이외에 지방의 경제개발구를 도입함으로써 개방정책을 확대하였다.

집권 후반기 5년에는 제7차(2016), 제8차(2021) 당대회를 정례화하고 국가경제발전 5개년 전략을 발표하였다. 2018~2019년에는 북핵문제를 둘러싸고 미국과의 정상회담을 진행하였고, 남북정상회담, 북·중 정상회담, 북러 정상회담 등 한반도 외교를 활발히 수행하였다. 성공적인 결과를 도출하진 못했지만 김정은 체제는 지난 10여 년 동안 수령제의 후계체제로서 통치의 안정, 통치자의 권력 공고화를 단행하였으며, 국가 체제의 정상적 운영을 도모하고 시장화 이후 이반된 민심을 다잡기 위한 시간을 보냈다.

또한 김정은 체제는 새 세기 산업혁명, 과학기술의 전면발전, 사회주의 문명국 등 변화와 진보를 의미하는 다양한 통치 구호를 내세우기 시작했다. 이 중 대표적인 것이 '인민대중제일주의'이다.[37] 그리고 인민대중제일주의

37) 인민대중제일주의는 '모든 것을 인민을 위하여, 모든 것을 인민대중에 의거하여'라는 내용을 담지하고 있으며, 2013년 1월 제4차 당세포비서대회에서 '김일성-김정일주의는 본질에 있어서 인민대중제일주의'락 말하면서 처음 등장했다. 이후 2021년 1월 5일~12일 조선노동당 제8차 대회에서 당규약을 개정하면서 당규약 서문에 '인민대중제일주의 정치를 사회주의 기본 정치방식'으로 정식화하였다. 노동신문(2021.01.10.)

를 구현한 상징적 건축물로 평양시에 소재한 류경원, 인민야외빙상장, 문수물놀이장, 류경안과종합병원, 옥류아동병원, 과학기술전당, 미래과학자거리, 려명거리, 평안남도의 양덕온천문화휴양지, 양강도의 천지개벽 삼지연시 등을 예시로 들고 있다.[38] 인민대중제일주의를 구현한 건축물이 넘쳐나는 도시, 이것이 김정은 체제가 지향하는 도시개발의 총체이다.

김정은 체제의 도시개발은 2008년에 창전거리 살림집 건설로부터 시작한다. 이전 시기 김정일 체제는 평양시 개발을 앞자리에 놓고 2002년 1월 평양시 현대화 사업을 제기한 바 있다. '21세기형 수도 건설 방침'을 통해 대동강변 미화, 주택 리모델링, 주요 시설 조명 교체, 도시 인프라 정비 등을 실시했다.[39] 대체로 새로운 개발보다는 기존 시설의 개보수에 중점을 두었다.

2012년을 주체 100년으로 삼아 '강성대국의 대문을 여는 해'로 규정하고, 평양시 국제도시화를 목표로 10만 세대 주택건설을 추진하였다. 대표적인 사업이 평양시 중심부의 만수대지구(현 창전거리) 형성 및 신축 아파트 건설이다.[40] 만수대 언덕 위 김일성, 김정일 동상 주변을 최상의 수준으로 '꾸리기(건설)' 위한 사업은 만수대지구의 낡은 살림집과 공공건물들을 헐고 현대적인 살림집 2만 세대를 건설하고 나머지 부지는 공원화하는 계획이었다. 그러나 김정일 생전에 이 사업은 완성하지 못했다. 뒤이어 김정은 체제가 만수대지구 재개발 사업을 추진하면서 창전거리 설계 계획도를 재검토하고, 전면적 수정을 거쳐 2011년에 완성했다.

김정은 체제는 창전거리 건설 사업을 마감하며 본격적으로 '건설의 시대'에 돌입한다. 초기에는 김정은 체제가 중시하고 우대하는 사회계층인 과학자·교육자·체육인을 위한 선물 아파트 공급을 추진하였으며 뒤이어 남새

38) 조선의 오늘(2022.02.26.)
39) NK 테크(2009.07.28.)
40) 노동신문(2011.06.04.)

협동농장, 공장합숙소 등 구역별, 계층별, 직업별로 아파트 공급건설을 확대하고, 공공건물, 봉사망, 공원, 유원지 등을 재구성하여 건설의 규모를 확대하였다. 특히 김정은 체제 시기 평양시 건설은 도시경관의 차원에서 건축물 구성과 배치, 높낮이, 채색, 녹지, 야간조명 등을 종합적으로 고려하여 김정은식 평양시 개발 사업의 표본을 창조하기에 이르렀다.[41]

〈표 2-4〉 평양시 신거리 형성과 아파트 건설 현황

소재	건설 세대수	건설 기간	특징
중구역 창전거리	14개동 2,700세대	2008-2011년 (3년)	2칸-5칸 방칸수 다양 원형식 인민극장 각종 편의봉사망 배치
룡성구역 은하과학자거리	12개동 1,000여 세대 16개동 공공건물	2013년 2-9월 (7개월)	3칸-5칸 방칸수 다양 아동공원, 소공원 배치 무동력난방설비시스템
은정구역 위성과학자거리	24개동 2,400여세대 14개동 공공건물	2014년 3-10월 (7개월)	과학원 연구기지 소재 지열냉난방시스템
평천구역 미래과학자거리	19개동 2,584세대 17개봉 보사망 11개동 공공건물 16개동 살림집 개보수	2014년 8월 -2015년 11월 (1년 2개월)	세대당 110-120㎡확장 53층 초고층아파트 기상수문국
대성구역 려명거리	40개동 4800세대 33개동 살림집 개보수 34개동 공공건물 보수 김일성종합대학건물 7개 공공건물 15개 신출	2016년 3월 -2017년 4월 (1년 1개월)	82층 초고층아파트 조명, 난방 태양광설치 지열냉난방시스템 건축물의 녹색화 건설자재 국산화
사동구역 송화거리	1만 세대 160여동 초고층, 고층살림집 공공건물, 봉사망	2021년 4월 -2022년 4월 (1년)	80층 초고층아파트 조립일체식공법 새로운 건식공법 도입 고가다리, 장식구조물

41) 박희진(2018), pp. 25-41.

소재	건설 세대수	건설 기간	특징
보통강구역 호안다락구	800세대 살림집	2021년 4월 -2022년 4월 (1년)	다층,소층 살림집 배합 비탈면활용 다락식 설계 도시녹화, 생태조경 강조
(신)화성구역	1만 세대 살림집 건설 중	2022년 1월- (1년 예정)	40층 고층 아파트 새로운 행정구역 신설

자료: 노동신문 보도 바탕으로 저지 재작성

김정은 체제는 평양시 건설을 추진하면서 네 개의 지도방침을 표명한다. 첫째, 평양시는 혁명적 수령관이 선 성스러운 혁명의 수도이자, 둘째, 사회주의 문명국을 대표하는 사회주의 선경 도시로 조성되어야 한다. 셋째, 웅장 화려하고 풍치 수려한 세계적인 도시이며, 넷째, 생태 도시 건설을 목표로 하는 공원 속의 도시로 평양시를 건설한다. 김정일 시기에 추진된 도시 미화와 시가지 정비 차원을 넘어서 '전면 재개발과 재구성'을 시도하기 시작한 것이다.

또한 아래 표에 보듯이 김정은 시기의 건설은 이전과 다른 특징을 내포하고 있다. 점층적으로 주택건설 호수는 증가시키고 건설 기간은 줄인다는 점이다. 건설공법 및 건축 기술에서 새로운 과학기술 시스템이 적용되고 있음을 알 수 있다. 창전거리 건설은 지하의 원형 아케이드식 봉사망 건설을 통해 상징적으로 과시했다. 이후 지열냉난방시스템의 에너지 절약형 건설 방식 도입이나 태양광을 이용한 야간조명 장치를 설치하였다. 주택은 1가구당 주거 면적을 확대하고 거실 도입, 입식 부엌 설치, 집안에 욕실을 배치하는 등 주거방식의 변화를 도모하였고 타일, 유리, 가구 등 건자재의 국산화를 강조하기도 하였다. 최근에는 80층에 달하는 초고층 아파트 건립과 함께 비탈면을 활용한 테라스식 아파트 건설, 도시의 생태환경을 강조하는 등 도시경관과 생태환경을 배가한 '전문 건설의 시대'로 나아가는 중이다.

평양시 현대화 사업은 기존 시장화 시기 어지러웠던 도시 공간의 질서를 바로잡고 도시의 기능과 역할을 새롭게 구성하며, 도시의 재건을 바탕으로 통치 권력을 획득하고 체제의 안정을 도모하고자 하는 정치적 의도가 담겨 있다. 도시 공간을 재편하고 도시공간을 통제하여 도시 주민의 일상 패턴을 '시장 활동 중심에서 국가의 공공활동 중심'으로 전환하려는 의도를 담고 있다. 또한 도시개발의 방식은 과학기술이 적용된 현대식 살림집, 공공건물, 상업망, 봉사망, 유희오락시설, 공원·유원지시설, 교통시설까지 '사회주의 문명'이라 불리는 새롭고 현대적인 건축물의 공간구성으로 나아가고 있다. 도시 주민들은 돌격대와 사회동원의 이름으로 건축 현장에 나가 건설 노동을 수행하고, 그 결과로 가시화된 대규모의 도시 건축물을 통해 체제의 성장과 번영을 느끼면서 국가 동원을 수행하고 있다.

2) 삼지연 신도시 건설

2008년 기준 인구 31,471명의 량강도 삼지연군은 2015년 삼지연 꾸리기 개발 사업을 통해 2019년 12월 삼지연시로 승격된 김정은 체제의 신도시이다. 삼지연은 백두산으로 가는 관문 도시이자, 백두혈통을 낳은 혁명의 산실이며, 북한 혁명체제의 태동 도시이다. 김정은 체제는 삼지연이 갖는 혁명적 상징성에 더하여 사회주의 문명국의 외형과 인민대중제일주의를 표방하는 교양·체육시설을 대대적으로 확충하고, 관광을 통한 외화벌이 기지로서 새로운 역할을 부가하여 새로운 삼지연 도시를 계획하고 개발하였다. 현재 북한은 삼지연시를 '세계가 찬탄하는 문명의 도시'이자, '인민의 낙원, 이상향'으로 선전하고 있다.

삼지연시는 북한 사회주의 도시건설의 전형인 북한식 계획도시에 김정은식 사회주의 문명[42]이 결합한 형태로 설계되었다. 도시개발계획을 보면 삼지연시

42) 전통적인 민족주의, 사회주의, 세계화의 정체성이 상호 교차하는 시점에서 기존 시스템에 비해 '발전과

는 총 7개 구획인 교양 구획, 군급기관 구획, 살림집 구획, 지방공업 구획, 상업 봉사 구획, 체육문화 구획, 교육보건 구획으로 구성되어 있다.

〈그림 2-6〉 삼지연시의 건축물 배치 형상

자료: 조선중앙통신(2019.12.04.)

위 그림에서 보듯, 삼지연시는 ❷와 ❸의 횡축(가로)으로 혜산-삼지연의 기차가 다니는 중심도로가 설정되어 있다. 그리고 ❶과 ❺의 종축(세로)이 도시를 가르는 중심가로이다. 삼지연시의 동서남북 이목구비가 뚜렷하게 설정되어 있고 구획마다 유사 기능의 건물들이 높낮이를 달리하며 배치되어 있다. ❶구획은 교양 구획으로 백두산 종합박물관이 위치한다. 맞은편 ❷구획은 삼지연 호텔이 다단계층으로 구성된 상업 봉사 구획이다. ❸구획은 살림집 구획으로 도시 안의 상업시설과 주거시설을 구별하기 위해 건축물 형성에 차이를 두고 색깔도 초록색으로 차별화하였다. ❹구획은 강하천

개혁'을 목표로 하는 실리 사회주의의 정체성인 동시에 전략적 목표이다. 강채연(2022) p.34.

주변에 녹지대를 설치하여 도시의 수림화, 원림화, 유원지화를 도모한 문화구획이다. 삼지연시는 체육구획을 별도로 특화해 5의 위쪽에 큰 규모로 위치한다. 그리고 5의 시설은 4의 유보도와 연계하여 정자(누각)를 배치함으로써 사회주의 형식에 민족적 내용을 담는 전통 기법을 사용하고 있다.

삼지연시는 인근 '백두산영웅청년발전소'로부터 전력을 공급받으며, 시의 지방특산물인 감자와 들쭉을 지방공업의 원료로 삼은 삼지연감자가루생산공장, 삼지연들쭉음료공장 등을 큰 규모로 신축하였다.[43] 공장은 도시 외곽에 위치하여 원료생산과 가공, 운반, 수송의 절차를 갖추었으며, 공장 안에는 생산건물 이외에도 구내식당, 목욕탕, 노동자합숙소 등 편의시설을 갖추고 감자 가루 및 들쭉 음료를 판매하는 상업망을 설치하였다.

이처럼 삼지연시에 구현된 북한 도시개발의 목표와 지향은 분명하다. 첫째, 북한의 도시는 도별 자립체계를 지향하고 있으며, 도시의 물질적 경제적 토대를 자립적으로 갖출 것을 요청하고 있다. 북한은 각 지역을 크게 벌방지대, 산간지대, 해안지대로 구별한다. 벌방지대(평야지대)는 농업을 기본으로 한다. 최근 북한이 건설한 함경북도 중평남새온실이나, 건설이 진행 중인 함경남도 연포남새온실을 비롯한 대규모 남새협동농장이나 농촌의 문화주택 건설은 벌방지대의 특성을 강조한 건설 사업이다. 산간지대를 대표한 도시는 삼지연이 단연 최고의 본보기 도시이다.

뒤를 이어 최근에는 단천시를 산악 협곡도시의 표본으로 건설 중이다. 해안지대의 도시는 원산시, 남포시와 같은 항구문화도시 건설을 일컫는다. 원산시의 갈마해안관광지대나 남포시의 와우도 구역 등은 항구를 끼고 있는 도시로서 해안과 문화, 관광을 결합한 도시건설을 추진하고 있다. 즉, 도시의 정체성은 도시가 끼고 있는 자연 지리적 환경에 따라 구별된다. 도시가 위치한 자연 지리적 환경은 도시의 자립적 경제토대 마련을 위해 무

43) 노동신문(2017.12.06.)

엇을 특화해 개발할 것이며, 합당한 시설물을 어떻게 배치 구성할 것인가라는 도시개발계획의 중요한 기초가 된다.

둘째, 북한의 도시개발은 여전히 뚜렷한 구획 별 배치를 계획하도록 하고 있다. 삼지연시 건설 이후 도시개발계획이 수립된 도시는 신의주시[44], 강계시[45]이다. 이들 도시는 삼지연시와 같이 교양 구획, 봉사 구획, 살림집 구획 등이 가로를 중심으로 구분되어 있으며, 기능과 역할이 유사한 건축물을 구획 별로 배치하도록 계획했다. 도시 내 건설물이 무질서하게 난립하는 것을 구획 별로 통제하는 것이다.

다만, 김정은 시기에는 '인민대중제일주의'를 표방하는 상업봉사구획과 문화체육시설의 규모가 이전과 비교할 수 없을 만큼 커졌다. 신의주시는 역 앞에 대규모, 고층 높이의 백화점, 식당 건물을 배치하거나, 삼지연시와 같이 박물관 앞에 초고층의 삼지연 호텔을 짓는 등 도시 중심부에 현대화된 상업 건축물을 배치하여 도시의 상징시설로 기능하도록 하였다. 또한 계급 교양, 혁명 교양을 위한 사적지, 박물관, 전시관보다는 체육관, 공원, 유원지, 유희오락시설 등 현대적 문화시설을 건설하여 사회주의 문명 도시를 구현하는 데 중점을 두고 있다.

셋째, 북한의 도시개발은 선미감, 선편리의 경관 조성을 강조하는 것으로 변모한다. 본래 북한의 건축은 비반복적인 건축물의 외형을 강조했지만, 김정은 시기에는 높낮이를 조절하여 도시의 스카이라인을 형성하며, 건설물 외장재로 유리를 많이 사용하는 등 현대화된 건축물의 미감을 조성하고 있다. 또한 건축물의 기능이 직관적으로 파악되도록 건축물의 외관을 입체적으로 디자인하고 형상화하도록 설계하고 있다. 무엇보다 도시의 경관 조성을 위해 녹지공간을 건축물 주변에 광범위하게 조성하고 있으며, 밤에는

44) 민주조선(2018.11.16.)
45) 조선신보(2019.06.01.)

건축물마다 조명을 달아 도시 야경을 조성하고 있다. 따라서 도시건설이 완료되면 항상 원거리 사진을 통해 도시 전체를 조망하도록 하여 야경 사진을 통해 낮과 다른 도시의 아름다움을 선전하고 있다.

2. 해안도시의 정체성과 특징

김정은 체제가 2012년부터 2016년까지 선경도시 평양시 현대화 사업을 집중적으로 전개했다면, 2016년 제7차 당대회, 2017년 화성-16호(ICBM) 발사를 기점으로 2018년에는 핵-경제병진건설노선을 경제건설집중노선으로 변경하면서 새로운 전국 건설의 시대로 돌입했다. 김정은 체제는 2018년 경제건설집중노선에 따라 '인민생활향상'을 통치 슬로건으로 삼아, 지방경제건설 사업을 전면 추진하기 시작하였다. 특히 2019년에는 '도별 경쟁체제'를 도입하여 지역별 건설을 추동하기 시작하였다.

김정은 체제는 전면적인 국가 부흥을 실현하는데 도별 경쟁체제가 가장 효과적이며 강력한 방법이라 여겼고, 도별 자립경제체제를 전면 재복구하기 위해서는 지역별, 도시별 특성과 정체성에 따른 도시건설계획이 수립되어야 한다고 보았다. 이에 본보기 사업으로 삼지연시 건설을 진행했으며, 더불어 원산시의 갈마해안관광지구, 평안남도의 양덕온천 휴양관광지구 건설 사업도 새로운 김정은 시대의 도시개발 본보기 사업으로 추진되었다.

앞서 살펴본 바와 같이 북한의 지방 도시건설 사업은 삼지연시 본보기로 하여, 전면적인 도시재건 수준에서 추진하고 있다. 전력 생산에서부터 원료기지 조성, 산업생산과 상품 판매 서비스까지 도시의 물적 경제토대를 재구축할 것을 요청하고 있으며, 과학기술의 시대를 맞아 지역별, 도시별 산·학·연 협동 연구 시스템을 구축하여 주민들의 필요와 요구에 맞는 '다색, 다종, 다양'의 상품생산을 촉구하고 있다.

그러나 2018년 이후 지방 도시 건설 사업은 많은 한계에 봉착했고, 대북 경제제재와 COVID19라는 악재를 맞아 큰 진전을 이루지 못했다. 특히 지방 도시는 전력 생산에 차질을 빚고 있으며, 건설에 필요한 원부자재를 생산하지 못하고 있다. 또한 당국이 제시하는 도시의 주요 건설 대상은 인프라 시설의 구축, 공장·기업소의 현대화, 문화·체육시설의 개건·현대화인데, 이들 시설은 상업적 전환이 불가능한 공공시설물로 투자와 지원을 받기 어려운 실정이다. 따라서 자금부터 자재조달 및 건설 능력에 이르기까지 지방 도시의 건설 사업은 파편적으로 이뤄질 수밖에 없으며, 이마저도 중간 간부들의 뇌물과 결탁, 부정 수수와 부실 공사를 반복하며 완공일을 맞추기 위한 강행군만이 계속되었다.

그나마 지방 도시 중에는 해안도시로 분류되는 남포시와 원산시가 도시 개발 사업의 계획 목표를 상당수 이루었다. 이것은 북한 해안도시의 자연 지리적 환경이 유리하며, 항구와 해변 끼고 있는 도시가 현재 김정은 체제가 요청하는 사회주의 문명 도시를 구현하는데 더 용이하다는 사실을 반증한다.

1) 항구문화도시 남포의 개발 현황

남포시는 5개 구역(강서구역, 대안구역, 천리마구역, 항구구역, 와우도구역)과 2개 군(용강군, 온천군)으로 구성된 인구 1백만 명의 도시이다. 남포시는 북한 수출(무역)의 중심도시로서 “평양의 믿음직한 서쪽 관문, 자력자강의 위력으로 경제 강국건설을 힘있게 추동하는 공업도시”이다.[46] 남포시의 천리마구역과 대안구역은 북한의 대표적인 금속·기계공업의 중심기지이다. 천리마구역의 천리마제강연합기업소는 대표적인 흑색 금속공업 기지이며, 이곳에서 생산된 강철과 압연 기재는 2차 금속 가공제품생산으로 연결

46) 노동신문(2018.06.22.)

되어 각종의 제철 제품을 생산한다.

또한 대안구역에 소재하는 대안중기계연합기업소는 대형발전설비와 중기계 생산을 담당하는 기계공업의 산실이며, 대안친선유리공장은 유리생산과 가공품을 생산하는 화학공업의 중요기지이다. 대안친선유리공장은 건설의 핵심 자재이며 건재공업의 중추적 역할을 맡고 있는 천리마구역의 천리마 타일공장과 함께 북한 건설의 건자재 부분을 담당하고 있다. 그리고 강서구역의 금성뜨락또르종합공장은 기계공업 중에서도 '천리마' 호 뜨락또르(트랙터)를 비롯한 농기계와 농기구를 생산하는 중앙공업 단위이다.

이들 기간 공업은 규모의 방대함과 심각한 노후화로 인해 현대화 건설대상 제1순위에 놓여있다. 남포시 중공업 발전을 통해 평양시의 경공업 공장들이 정상 가동되기 때문에 북한 당국은 남포시 중공업의 개건 현대화를 위해 지속적인 투자와 지원을 아끼지 않고 있다. 그러나 거대 공장군의 기업소 모두가 현대화된 것이 아니라 CNC 기술을 탑재한 금성뜨락또르종합공장, 대안중기계연합기업소, 개건· 현대화에 성공하여, 건자재 공급을 담당하는 대안친선유리공장, 천리마타일공장 등이 정상 가동하고 있는 것으로 보인다.

남포시는 지난 2010년 특별시로 승격되었다. 그리고 2013년에는 남포시 와우도구역이 와우도 수출가공구(지방급)로, 그 옆에 진도 수출가공구(중앙급)도 함께 지정되었다. 와우도 수출가공구는 수출지향형 가공조립단지로 금융, 관광, 부동산, 식료 가공 등 종합경제개발구로 육성을 목적으로 하고 있다. 진도 수출가공구는 기계, 전기, 전자, 경공업 및 화학제품을 생산·수출하는 보세 가공무역단지이다. 즉, 남포시는 중공업 기지에서 수출(무역) 부문을 특화해 중공업에 수출(무역)의 성격을 더했다. 이때 특화된 기능이 집중된 지역은 와우도 구역이었다.

2018년 김정은 체제는 남포시 도시건설 총계획의 수립 방침을 전달하

고, 시 소재지가 위치한 항구구역을 중심으로 개건·현대화할 것을 계획하였다. 이때 남포시가 내세운 도시 정체성은 '항구문화도시'였다. 항구 주변의 도시정비사업과 문화적 도시 면모를 드러낼 수 있는 체육문화시설과 주민생활에 실질적 도움이 되는 경공업 시설들을 건설하도록 하였다.

따라서 2018년 이후 남포시 건설은 크게 세 가지 측면으로 진행하였다. 첫째는 문화·체육시설로 시청소년 축구학교, 시청년 야외극장, 어린이교통공원, 시렬사릉, 시유용동물보호구 건설 등이다. 두 번째는 교육복지시설로 시인민병원과 양로원, 남포교원대학, 남포농업대학 체육관 신설이다. 세 번째는 김치공장, 샘물공장, 종합식료공장 등 주민생활과 밀접한 연관이 있는 식·음료시설의 신규 건설과 시양묘장 및 시유기질 복합비료공장 등이다.

항구를 끼고 있는 남포시는 서해안 주요 수산기지 활성화를 목표로 하여 남포수산사업소와 령남수산사업소를 중심으로 산하에 다양한 수산·선박기지, 어구 공장을 현대화하고 있다. 최근 건설성과로는 남포대경수산사업소의 쌍선체만능어선과 자행굴착선 건설을 들 수 있다.

〈그림 2-7〉 남포시의 신규 건설 대상들

자료 : 시인민병원, 노동신문(2020.10.28.)/ 시축구학교, 노동신문(2020.10.28.)/룡강온탕, 조선의 오늘(2018.05.02.)/ 남포샘물공장, 노동신문(2020.05.27.)

종합하면 김정은 시기 남포시는 중공업 도시에서 수출(무역)을 특화하고 항구를 낀 문화 도시기능을 향상해 항구 문화도시의 정체성을 확립하였다. 공간적으로도 과거 평양시 인근의 강서구역, 천리마 구역, 대안 구역 등 공업기지가 중심이었다면 현재는 와 도구 역, 항구 구역에 신규 건설을 확대하면서 경공업과 문화 체육시설이 결합하여 다방면으로 발전을 도모하고 있다

2) 국경해안도시 나선의 개발 현황

나선시는 '두만강 기슭의 국경도시'로 불린다.[47] 해안가에 위치하지만, 해안 도시로 분류되기보다 국경도시로 정의한다. 중국·러시아와 국경을 맞닿고 있는 나선시는 1991년부터 자유경제 무역지대로 지정되었으며, 1999년 '자유'를 삭제하고 '나진-선봉 경제무역지대'로 변경하였으며, 2001년 5월 나선직할시로 행정구역이 통합되고, 2010년 1월 나선특별시로 승격되면서 '나선 경제무역지대'로 다시 변경되었다. 즉, 나선시는 북한의 여느 일반의 해안도시와 다른 성격을 지닌다.

북한은 중국과 2010년 '나선경제무역지대와 황금평·위화도 경제지대 공동개발 및 공동관리에 관한 협정'을 체결하였고, 2011년 '조중라선경제무역지대와 황금평 경제지대 공동개발 총계획요강'을 작성하여 중국 주도의 개발을 진행해 왔다. 북한은 합의 사항을 반영하고 외국인 투자를 촉진하기 위해 '나선 경제무역지대법(2011.12.3.)'을 전면 수정하였으며, 특수경제지대로 법제화하였다.[48]

즉, 나선시는 국가가 특별히 정한 법규에 따라 투자, 생산, 무역, 봉사와 같은 경제활동에 특혜가 보장되는 지역으로 일반 내륙도시와 그 성격을 달

47) 노동신문(2020.06.07.)
48) 최우진(2015), pp. 97-98.

리하는 특수경제지대이다. 다만, 나선경제무역지대를 본격적으로 개발하고자 했던 당초 의도와 달리 대북한 경제제재 국면이 장기화하면서 나선시의 개발은 지체되고 파편적으로 개발되는 등 전반적으로 저개발의 상태를 보인다.

김정은 시기, 나선시 개발이 알려진 것은 2015년 8월 태풍 '고니'의 영향으로 발생한 대규모 홍수 피해와 이의 복구 상황이 알려지기 시작하면서이다. 당시 국제적십자사에 따르면 나선시 일대 폭우로 인해 89명이 사망하고 10명이 실종됐으며, 6천 473가구의 2만 3천여 명의 수재민이 발생했다.[49] 이를 계기로 나선시 선봉구역 일대에 살림집이 대대적으로 건설되었다. 2020년 9월 태풍 '마이삭'으로 또다시 살림집을 잃은 수재민들을 위해 살림집 건설을 대대적으로 진행하여 시 안의 농업지대 살림집이 신규 건설되는 계기를 맞았다.

이후 나선시 차원에서 도시개발에 착수한 시점은 2019년이다. 2019년 6월 보도에 따르면, 나선시에서 시를 훌륭히 꾸리기 위한 사업을 대담하고 통 크게 밀고 나가고 있다면서 한편으로 공공건물과 살림집 건설을 추진하며, 다른 한편으로는 관광지 건설을 추진하고 있다고 전했다.[50] 이중 대표적인 공공건물은 '나선 학생소년궁전'과 '나선 인민병원', 그리고 '나선시 양정사업소'의 개건·현대화 건설이다.

나선학생소년궁전은 2019년 5월에 완공되었으며, 소년궁전 안에는 각종 소조실과 극장, 체육관 등이 있다. 나선시 안에서도 "제일 좋은 자리에 제일 크고 훌륭하게 일떠세운 자강력의 결정체"라고 소개할 만큼 신규 건설된 건물이다.[51] 2020년 7월에 전면 개건·현대화한 나선시 인민병원은 외래 병동와 입원 병동 사이에 외랑을 놓고 운동실, 면회실, 휴식실, 안경매

49) 통일뉴스(2015.09.10.)
50) 노동신문(2019.06.20.)
51) 노동신문(2019.05.24.)

대, 놀이터 등 환자들의 치료 회복기능과 생활편의시설을 강화한 건축물로 변모했다.[52] 지난 2022년 9월에 개건·현대화한 나선시 양정사업소는 양곡 가공의 질적 향상과 식생활 구조 개선을 위한 사업의 일환으로 추진되었다.[53]

이 밖에도 2018년 경제건설 총력노선에 따른 인민생활향상을 전면에 내세운 건설들이 추진되고 있다. 대표적으로 나선시 강냉이 가공공장, 나선시 부포오리공장, 나선시 민복남새전문농장, 나선시 선봉온실, 나선시 시양묘장, 나선시 토끼 목장 등 먹는 문제 해결과 식생활 개선을 위해 농업 부문 건설이 활발히 추진되고 있다.

관광지 건설 부문에서는 비파 지역을 중심으로 해안공원 조성 및 유희시설, 체육 기자재 시설을 건설하고 있다. 놀이터, 휴식터 등이 공원으로 조성되어 문화 휴식장소로 제공되고 있으며, 가로수 심기와 꽃나무 심기를 통해 도시의 원림화, 공원화를 추진 중이다. 또한 시 안의 지구마다 건물과 살림집, 버스정류장들을 개건 현대화하고 있으며, 도로의 가로등을 교체하고 조명시설을 설치하는 등 시의 전경을 아름답게 꾸미고 있다.

〈그림 2-8〉 나선시의 신규 건설한 공공건물들

자료: (좌)나선학생소년궁전, 노동신문(2019.05.24.) (중)나선시인민병원, 노동신문(2020.07.12.) (우)나선시양정사업소, NEWS1(2022.09.17.)

52) 노동신문(2020.07.12.)
53) 노동신문(2022.09.17.)

나선시는 항구를 낀 해안도시이나, 국경에 있는 특수경제지대로 도시개발의 전면 추진은 현실적으로 많은 제한 요소를 지니고 있다. 나선시 도시개발의 핵심은 '자유로운 경제활동'이 전개되는 외국기업의 유치와 외자도입, 관광객 유치를 통한 상업과 서비스, 무역의 발달을 촉진하는 것에 맞춰져 있다. 그러나 대북제재 국면으로 인해 나선시의 개발은 추진되고 있지 않다. 북한 당국은 2018년 이후 시 안의 농업지대를 중심으로 살림집을 건설하고, 농업 부문에서 요구되는 신규 건축물을 건설하는 등 도시민의 주거와 생활환경 개선에 부분적 노력을 전개하고 있으나, 이 또한 매우 제한적인 것으로 확인된다.

다만, 북한 당국이 개발 추진하는 '인민 생활' 영역과 달리 특수경제지대 안에서 전개되는 해외투자 및 외국자본에 의한 상업건물 건설 등이 있을 수 있다. 2020년 준공된 나선 맥주 공장의 '두만강 맥주' 생산이 그 예이다. 나선시 선봉구역에 위치한 맥주 공장은 모든 공정이 자동화된 현대적 공장으로 평양 '대동강 맥주'의 경쟁자로 등장하였다. 북한 내부 보도에는 등장하지 않지만, 외국 투자를 통해 신규 건설이 이뤄질 수 있다는 것을 보여준다.

또한 나선시에서는 주민들이 국가 소유 주택을 개인 명의로 구입할 수 있는 조건을 부여하여 사실상 주택 사유화를 할 것이라는 보도가 있다.[54] 앞으로 시내의 아파트 건설이 보도되지 않더라도 민영화된 주택건설의 규모는 증가할 수 있다는 것을 예고한다. 이 밖에도 대중교통수단으로 자리잡은 택시 운수, 도로 전광판과 조명시설 확충, 식당, 노래방, 헬스장 등 상업적 문화·체육시설의 확대를 바탕으로 관광객을 위한 도시 내 시설물들이 점차 증가할 수 있다. 따라서 나선시 도시개발은 다층적으로 전개될 전망이며, 나선시는 북한의 일반도시와 다른 위상에서 고찰해야 할 것이다.

54) 자유아시아방송(2022.10.22.)

3) 해안관광도시 원산의 개발 현황

원산시는 강원도 산지와 동해에 있는 도시로 평양에서 150㎞ 떨어져 있다. 원산시는 갈마반도, 호도반도 지형과 신도, 대도, 여도 등 20여 개의 크고 작은 섬을 가지고 있으며, 송도원 해수욕장, 명사십리 등 천혜의 자연환경을 갖추고 있어 예로부터 관광 명승지로 유명하다. 북한에서 가장 따뜻하고 자연경관이 뛰어난 도시이기 때문에 '북한의 제주도'라 불리기도 한다.

또한 김일성 시기부터 뛰어난 자연경관을 활용하여 국제적인 관광호텔과 현대식 수영장 등을 갖춘 국제적인 문화휴양 항구도시로 건설할 계획을 수립한 바 있다.[55] 따라서 항구 중심으로 편의 봉사시설을 배치하였고, 원산시 중심에 있는 남산에는 높은 고층 아파트를 건설, 배치함으로써 도시의 경관을 조성하였다. 또한 경제난 이전에는 만경봉호가 원산항과 일본의 시모노세키항에 오가며 수출무역을 담당해 일본에서 들어오는 다양한 공업품들이 원산시 주민 생활을 윤택하게 하였다.

고난의 행군 이후 원산시는 강원도 군마다 군민발전소(수력)를 설립하여 자체 전력 생산을 보장하였으며, 원산청년발전소를 통해 원산시 전력공급의 문제를 해결하는 등 다른 도시에 비해 전기사정도 나은 편이었다. 또한 강원도 내 세포 축산기지를 조성하고, 대규모 고산 과수종합농장을 건설하는 등 자체 원료기지를 보유하고 이를 활용한 경공업 및 소비품 생산 공장·기업소가 존재한다. 대표적으로 송도원 식료공장과 원산 구두공장, 원산 가방공장 등이 있다.

그러나 본격적으로 원산시가 관광도시로의 정체성을 갖게 된 계기는 김

55) 당시 북한은 명승지인 금강산에서 멀지 않은 원산이 김일성 주석의 직접적인 도시 계획 지휘 아래 재건되고 있으며, 머지않아 학생과 어린이 궁전, 체육관, 풀장, 1천 명 이상 수용할 수 있는 야영장 등을 갖추게 될 것이라고 보도했다. 조선중앙통신(1972.08.17.)

정은 체제가 2013년 3월 '원산-금강산 국제관광지대' 수립을 선언한 이후부터이다. 남북협력 사업으로 추진하였던 금강산 관광지구사업이 2008년 관광객 피격사건으로 멈춘 이후, 북한은 금강산 관광사업을 국제관광사업으로 전환하여 남북사업을 대체하고자 하였다.

나아가 관광사업의 규모와 내용을 확충하여 원산지구, 마식령 스키장지구, 울림폭포지구, 석왕사지구, 통천지구, 금강산지구를 포함하는 동해 관광지대 개발계획을 수립하기에 이르렀다. 그러나 당시만 해도 원산-금강산 국제관광지대 개발 사업은 해외 개발 투자 방식으로 진행되어 외국기업의 투자유치를 위해 중국에서 여러 차례 선전 홍보사업을 전개한 바 있다.

김정은 체제는 2018년 신년사를 통해 '세 면이 바다로 둘러싸여 있는 해양국의 체모에 맞게 세계적인 해안 관광도시를 갈마반도에 조성하는 방침을 제시'하면서 원산시 개발방식을 기존의 해외투자가 아닌, 자체의 자원과 노동력에 의한 자력갱생 방식으로 건설하는 전환적 방침을 수립하였다. 그리고 원산-금강산 국제관광지대 범주에 포함하지 않았던 갈마반도를 관광지구로 전면 조성하였다. 무엇보다 원산시 내 포진하고 있던 군부대 위치를 도시 밖으로 이동한 것이 가장 큰 변화였다. 이에 2018년 한 해 동안 원산갈마해안관광지구의 공사가 빠르게 진행되었고, 대규모 관광지구 조성사업에 따르는 후속 사업이 다방면으로 전개되었다.

원산시 도시개발사업은 크게 세 가지 측면에서 전개되었다. 첫째는 생산효율화를 위해 연구기지와 원료 산지, 공장·기업소를 연계하여 소비품 생산체계를 구축하는 방식이다. 대표적으로 채소 생산과 식료품의 상품화 체계가 그렇고, 구두 및 신발제품 생산체계도 축산농장에서 가축 생산, 가축 피(皮)를 통해 가죽제품 생산을 연계하는 방식으로 단위별 농장과 공장·기업소의 개건·현대화 건설을 추진했다.

가령 원산시에 농업과학연구소를 2019년 12월 개소하고, 도 농업과학연

구소 내에 원산 남새연구분소를 함께 건설하였다. 또한 농업 관련 교육과 학연구 사업을 담당하는 원산농업대학을 개보수하고 대학 내 기숙사 시설을 신설하여 교육역량 배가에 힘썼다. 동시에 원산 온실농장과 송천 남새협동농장 등 농업 부문의 개건·현대화를 진행하여 하나의 체계로 생산·연계되도록 한 것이다. 최종적으로 이곳에서 재배된 채소들은 원산김치공장에서 다양한 상품으로 제조되어 상점에서 판매한다.

〈그림 2-9〉 원산시 김치 상품의 연계생산 구조

자료: 농업과학연구소, 노동신문(2019.12.27.) /원산농업대학 기숙사, 노동신문(2020.11.22.) /원산김치공장, 조선의 오늘(2020.01.15.) /송천 남새협동농장, 노동신문(2018.06.13.)

두 번째, 먹는 문제 해결을 위해 식료품 생산에 집중하였다는 점이다. 원산시에는 종합식료가공 분야에서 유명한 송도원 종합 식료공장이 있다. 송도원 종합식료공장에서는 각종 소비품 생산을 정상화하고 있으며, 강원도 고산 과수종합농장에서 재배하는 각종 과일을 원료로 사용하고 있다. 고산 과수종합농장은 2017년에 대규모로 과수 재배단지와 과일 가공공장을 조

성한 바 있다. 그리고 2020년에는 시민들의 식생활 향상을 목표로 원산시 강냉이가공공장을 신규 건설한 이후 강냉이를 주원료로 하는 각종의 식품을 상품화하고 있다. 국수, 옥쌀, 과자, 찐빵, 단묵 등이 있으며, 시내 강냉이 전문 식당에도 납품하고 있다. 이 밖에도 원산시는 바닷가 양식사업소, 양어사업소 등을 통해 물고기 단백질 공급을 위한 수산사업소 내 식료부문을 개건·현대화하였다. 이처럼 원산시는 강원도 도내에 원료 공급기지를 조성한 이후 이를 원산 시내 식료공장 및 소비품 생산공장과의 연계를 통해 소비품 생산을 확대하고 있다.

세 번째, 원산시는 평양시에 이어 두 번째로 교통시설을 현대화하였다. 원산 공항은 2013년 6월부터 2년간 기존의 군용공항을 현대적인 공항으로 신규 건설했다. 또한 원산시에 무궤도 전차사업소가 건설되었다. 이 사업소는 평양시 여객운수 연합기업소가 평양의 무궤도전차를 원산시에 보내준 것이 시발점이 되어 신규 생산을 하고 있다.

새로운 무궤도전차가 공급되며 원산시의 시내 교통 노선과 정류장 등이 재단장하였으며 시내 교통시설을 현대화하였다. 현재 북한은 각 시도별로 시내 교통체계를 정비하는 동시에 교통교육을 담당할 어린이교통공원을 필수적으로 건설하고 있다. 원산시에서도 강원도 어린이교통공원으로 명명된 유희시설을 건설하였다. 이곳은 교통안전교육관과 야외교통안전 실습장, 자동차 놀이터 등 어린이들과 학생에게 교통안전교육을 실시하고, 학습시설과 함께 놀이·휴식 공간을 배치하여 공원처럼 꾸몄다.

이처럼 원산시는 항구를 낀 관광, 문화, 휴양도시로서 정체성을 분명히 하여 도시개발 사업을 다양하게 추진하는 중이다. 대북 경제제재와 코로나 국면에서 관광산업을 위한 건설은 멈추었지만, 앞으로 해안 도시로서의 위상을 가지고 가장 뚜렷한 발전 가능성을 보이는 도시이다.

03
항구문화도시 남포

남포는 평양의 관문 항이며[56] 서부지역 최대 무역항이다. 금속공업, 기계공업을 비롯한 중화학공업과 경공업, 농수산가공업이 집적된 공업도시이기도 하다. 이 장에서는 남포의 도시 형성과 발전 과정, 그리고 해양도시의 특성을 개괄해보고자 한다. 구체적으로는 남포에 대한 공간과 구조적 이해를 돕기 위해 지도와 사진을 활용한다. 일제강점기, 해방 후 전쟁 복구와 산업화 시기, 사회주의 도시화 시기, 경제개방과 남북 경제협력 시기로 구분하여 도시 생애사적인 접근을 시도한다. 이를 통해 남포에 대한 역사적 이해에 기반한 해양경제도시로서의 비전 발굴을 모색한다.

〈그림 3-1〉 남포 서해갑문

자료: 조선의 오늘

56) 인천이 서울의 관문 항이면서 공업도시 역할을 하는 것과 같다. 서해안에 밀물과 썰물의 높이 차이가 커서 인천항에 갑문(인천항갑문)이 설치되어 있다면 남포항에도 갑문(서해갑문)이 설치되어 있는 것도 비슷하다. 서울에 한강이 있어 서해로 흐르고 평양에 대동강이 있어 서해로 흐르는 것도 비슷한데, 인천이 한강 하구가 아닌 서해안에 있는 해안 항구라면 남포는 대동강 하구에 있는 강안 항구라는 점이 다르다.

제1절 남포의 도시 형성과 발전

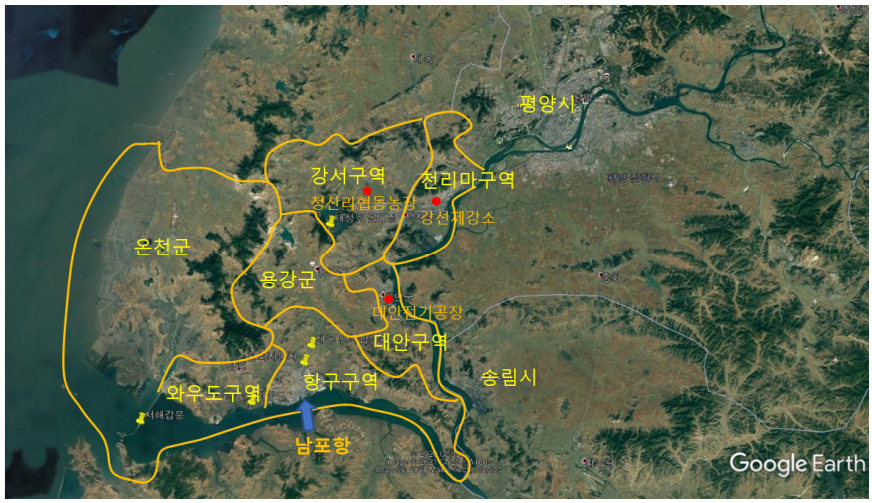
1. 남포의 특성

평양에서 대동강을 따라 70km 내려가면(직선거리는 50km) 남포항이 나온다. 남포항은 북한 서해안에서 가장 큰 항구이다. 육로로는 2000년에 건설된 왕복 10차선 청년영웅도로를 이용하여 자동차로 20분이면 갈 수 있고 철도로는 평남선(평양-남포 55km)이 연결되어 있어 수도권 경제권역을 형성하고 있다.

대동강안 항구인 남포항에서 17km 더 가면 서해이다. 남포는 행정구역상으로는 항구구역과 와우도구역, 대안구역, 천리마구역, 강서구역, 그리고 용강군과 온천군을 포함하는 5개 구역 2개 군으로 이루어져 있고, 인구 약 100만 명으로 북한에서 두 번째로 큰 도시이다. 남포시는 해방 후에 관할구역과 행정 체계상 지위가 변하였는데, 처음에는 항구구역과 와우도구역을 관할하는 평안남도 남포시였고 1979년에 대안시(대안구역, 강서구역, 천리마구역)과 용강군을 편입하여 “남포직할시”로 승격되었다. 직할시는 도에 맞먹는 위상으로 남한의 광역시에 해당한다.

그 후 2004년에 행정구역 개편으로 항구구역과 와구도구역만을 가진 평안남도 남포특급시로 격하되었다. 2010년에는 용강군,·대안군·강서군·천리마군, 온천군을 편입하며 특별시로 승격했다. 남포시는 당시 함께 승격한 나선시, 2020년 전후로 승격한 개성시와 더불어 현재 세 개 특별시 중 하나이다.

〈그림 3-2〉 남포직할시(5개 구역 2개 군)의 위치



자료: Google Earth에 저자 작성

남포시의 특징은 다섯 가지로 정리할 수 있다. 첫째, 고대부터 현대까지 역사문화가 축적되어온 지역이다. 대동강 중하류 지역은 고조선 영토에 속해 고대시대부터 문명이 자리 잡은 곳이었다. 특히 남포시 온천군은 조수간만의 차가 커 염전이 유명한데, 이곳에서 발견된 서기 1-2세기의 소금 생산 유적은 바닷물을 가마로 끓여 소금을 얻는 방식이었다.[57] 이 방식은 조선왕조 시대까지 이어진 한반도의 전통적인 소금 생산 방법이다.

남포시 용강군에는 고조선 시기의 고인돌 무덤 120여 기가 집중분포되어 있다. 고구려 시대의 무덤으로는 강서구역의 강서삼묘, 덕흥리 고분, 약수리 고분, 수산리 고분, 용강군의 용강대총과 쌍영총이 2004년에 유네스코가 지정한 세계문화유산으로 등재되었다. 이 중 덕흥리 고분 묘지명에는, "무덤을 만드는 데 만 명의 노동력이 들었는데 날마다 소와 양을 잡고, 술, 고

57) 조선신보(2012.06.25.)

기, 쌀밥을 이루 다 먹을 수가 없었으며 또 소금과 시(豉:콩된장)를 한 창고분이나 먹었다"라는 내용이 있다.[58] 이를 통해 남포지역은 예부터 가축과 쌀, 소금, 콩, 술이 풍부한 지역이었고 많은 사람이 거주할 수 있는 조건을 갖춘 문명지대였음을 알 수 있다.

둘째, 평양 방어에 중요한 군사 요충지이다. 고구려가 427년에 수도를 평양으로 옮긴 후부터 남포지역은 평양을 지키는 서쪽 관문 역할을 하였다. 고구려는 남포지역에서 가장 높은 산인 용강군 오석산(565m) 능선을 따라 둘레 약 6.6㎞의 산성(황룡산성)을 쌓고 서해에서 평양에 이르는 교통 요충지를 제어하며 평양을 방어하였다. 황룡산성은 조선시대까지 중요 방어기지로 존재하였다. 현재에도 남포지역에는 수십 개소의 방공포대 등 대공진지와 군사시설이 산지, 구릉지 그리고 산업시설 주변에 포진하고 있다.

셋째, 공업발달의 역사와 전통을 가진 지역이다. 남포지역은 고려시대에 평양의 속현으로 용강현, 강서현, 삼화현(현재 와우도구역)이 있었고 소금·한지·생약 제조, 물고기 가공, 직조업, 갑옷 생산, 화살 제작 등 수공업이 발달하였다. 조선시대에는 목화 생산과 철광 개발도 이루어졌다. 근대 이후로는 항만 배후 공업지대로서 중화학공업과 경공업이 성장하였으며 현재에도 북한의 중요한 공업지대이다. 북한이 공업정책의 중심으로 일컫는 "대안의 사업체계"는 1961년에 대안군(현 대안구역) 대안 전기공장에서 나왔다.

넷째, 농업생산력 기반을 가진 지역이다. 남포시의 강서구역, 용강군, 온천군은 청산평야, 온천평야, 증산평야 등이 있어 북한 서부지역의 주요 농업생산지대이다. 또한 과수원, 채소 등 도시 근교농업이 발달한 곳이다. 남포지역의 연평균 강수량은 880mm로 밭농사가 적합하지만, 대동강물을 끌어들여 논농사를 일구고 있다. 대동강 관개수로가 평남간석지물길, 기양관개물길, 개천-태성호 자연흐름식물길 등으로 조밀하게 구성되어 있다.

58) 과학백과사전출판사(1981)

북한이 농업정책의 중심으로 일컫는 “청산리 방법”은 1960년에 강서군 (현 강서구역) 청산리 협동농장에서 나왔다.

다섯째, 가장 중요한 특성으로서 해양도시이다. 북한은 서해의 남포와 동해의 원산을 해양 문화 도시로 명명하며 중시하고 있다. 항만을 중심으로 한 해양 경제는 부두, 조선소, 배수리공장, 수산사업소 등이 있다. 해양 문화는 외국선원구락부, 해양스포츠 시설, 휴양소 등이 있으며, 해양 교육 기관인 해양수산 관련 대학과 전문학교가 있다.

남포항은 5만 톤급 선박의 입출항이 가능한 북한 서해안 최대의 무역항(연간 하역능력 1,350만 톤이며 동시 접안능력 12척)이다. 중국의 다롄, 톈진, 칭다오, 상하이와 항로가 개설되어 있고, 동남아시아, 일본, 러시아, 쿠바와도 교류하던 역사가 있다. 남한과 해상무역 및 교류를 진행하는 통로였던 것은 말할 나위도 없다.

〈그림 3-3〉 남포항 부근의 주요시설

자료: Google Earth에 저자 작성

〈표 3-1〉 남포항 부근의 주요시설

번호	명칭	부두길이 (m)	처리능력 (만 톤)	내역
①	남포항 제1부두	315	180	여객 및 일반화물부두
②	남포항 제2부두	240	120	일반화물부두
③	남포항 제3부두	164	70	비료, 일반화물부두
④	남포항 제4부두	252	15	강재, 일반화물부두
⑤	남포항 제5부두	253	15	2006년 폐쇄
⑥	남포항 제6부두	130	210	시멘트, 벨트 컨베이어 (2013년 철거)
⑦	남포항 제7부두	160	80	곡물 전용부두 (벨트컨베이어), 2천톤 밀 사일로와 제분공장
⑧	남포항 제8부두	180	130	시멘트 전용부두 (벨트컨베이어), 6천 톤 시멘트 사일로
⑨	남포항 제9부두	130	180	석탄 전용부두, 1만 3천 톤 석탄장
⑩	컨테이너 전용부두	300	350	남포제련소 허문 자리에 2006년 완공
남포항 합계		2,124	1,350	
⑪	외국선원구락부		1962년 건설, 외국선원 친선활동	
⑫	남포조선소		2만 톤급 선박 건조능력	
⑬	남포선박공장		화물선, 여객선 건조	
⑭	남포선박수리소		어선 수리	
⑮	남포수산사업소		수산성 산하 원해 및 근해 어업	
⑯	연유(석유)부두		남포항연유공급소, 석유저장시설	
⑰	남포항청사		남포항 운영	
⑱	남포수산대학		전신은 1956년 남포수산전문학교, 3년제 기술대학	
⑲	남포역		1910년 개통	

자료: 각종 자료를 바탕으로 저자 작성

〈그림 3-4〉 남포항 서부-서해갑문의 주요시설

자료: Google Earth에 저자 작성

〈표 3-2〉 남포항 서부-서해갑문의 주요시설

번호	명칭	내용
①	남포항 연유(석유공급소)	2018년과 2021년에 부두 및 저장탱크 증설
②	항구여관(남포국제여관)	객실109개: 1등실 2개, 2등실 12개, 3등실 95개
③	남포육아원, 애육원	2016년 신설
④	남포양로원	2019년 신설
⑤	와우도유원지	와우도해수욕장, 근로자휴양소
⑥	남포양어장	민물고기양어장
⑦	서해선박수리공장	1958년 조업, 어선, 운반선 수리
⑧	영남배수리공장(9월10일배수리공장)	1호 도크, 2호 도크
⑨	서해갑문	1986년 준공
⑩	평남간석지물길	서해갑문-온천군 인공수로
⑪	남포-평양 바다물수송관	2012년 신설
⑫	영남수산사업소	1977년 신설, 광량만

자료: 각종 자료를 바탕으로 저자 작성

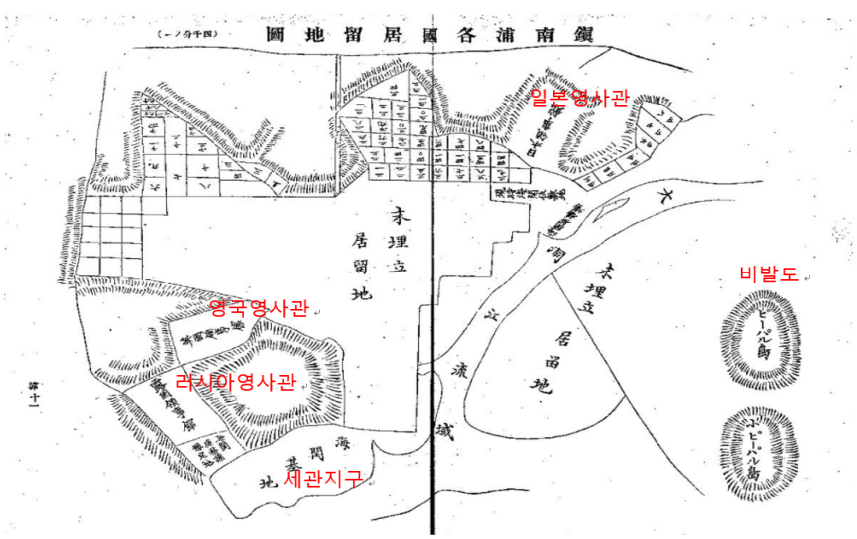
2. 남포의 도시 형성과 성장

1) 도시 형성기 (1897-1935년)

(1) 항구도시의 탄생

조선왕조 말기 남포는 삼화현(三和縣)의 남쪽 포구라는 뜻으로 남포(南浦)로 불렸는데, 지역에 있던 증산(甑山)의 남쪽에 있던 포구라는 뜻에서 증남포(甑南浦)로도 불렸다. 남포가 근대 역사에 등장하는 것은 1894년의 청일전쟁 시기부터이다. 일본은 1889년에 대동강 수로측량을 구실로 작은 어촌 포구였던 남포를 조사한 바 있으며 1894년에 일본군은 청나라 군대가 주둔하고 있던 평양을 공격하기 위해 남포에 상륙하여 병참기지로 사용하였다. 일본은 남포 지명에 군사적인 의미가 강한 "누를 진(鎭)"자를 써서 진남포(鎭南浦)라 불렀다.

〈그림 3-5〉 일본이 작성한 「진남포각국거류지도」



자료: 白莊司芳之助(1899)

나라 이름이 조선에서 대한제국으로 바뀐 후 1897년(광무 원년) 10월 1일에 대한제국 정부는 남포를 개항장으로 지정하여 삼화항 감리서(三和港監理署)를 설치하였다. 이때부터 남포는 근대의 항구도시로 등장하게 되었다. 개항장 규정에 따라 남포에는 〈그림3-5〉와 같이 일본, 러시아, 영국의 조계가 설치되었다. 일본은 개항장 영사관을 보호한다는 명목으로 군대를 주둔시켰다. 러일전쟁(1904-1905년) 시기에 남포항은 다시 한번 일본군의 병참기지로 사용되었다.

을사조약 체결(1905년 11월) 이후 남포는 일본의 한반도 식민지지배를 위한 거점으로 왜곡된 개발과정을 겪는다. 1906년에 남포의 명칭은 공식적으로 일본이 지은 진남포로 바뀌었다. 1910년 한일 병합 후에 조선총독부는 현재의 와우도구역, 항구구역을 평안남도 진남포부로 명명하고 조계지를 해체하였다.[59](이 글에서는 1906년부터 1945년까지를 진남포로, 1906년 이전과 1945년 이후를 남포로 부르기로 한다).

항만과 시가지가 형성되는 진남포는 항구도시로 '식민지적 도시'의 개발과정을 본격적으로 겪게 되었다. 진남포가 주목받게 된 것은 전쟁 군수물자 수송이었으며 전쟁 후에는 자원 이송을 위한 물류기지로 적합하였기 때문이다. 진남포에서 반출하는 자원은 각종 농산물과 녹각, 모피 및 모피제품과 함께 광물자원이 중심이었다.

광물자원으로는 진남포 부근의 구리광산, 규사(유리 원료), 석탄이 유명했는데 그중에서도 석탄이 가장 중요했다. 석탄 중에서는 무연탄이 도시철도와 산업 및 가정의 연료, 그리고 해군의 군함 연료로 주목받았다. 그 무연탄이 평양과 평안도 지역에 집중적으로 매장되어 있었다.

일본은 1880년대부터 평양의 무연탄을 조사하기 시작했다. 그래서 평양탄전이 최초로 개발되기 시작했다. 1908년에 일본해군 소유로 된 평양광

59) 마에다 치카라 편(1926), p. 80.

업소의 소장은 일본해군 연탄제조소(후의 일본해군 연료창) 소장이 겸임했다. 평양광업소는 1928년에 광부 2,500명, 채탄량 14만 톤으로 당시 식민지 조선의 탄광 중에서 가장 큰 규모로 성장했다.[60]

남포 도시 형성의 시작은 평양과 남포를 철도로 연결하는 것이었다. 러일전쟁 중에 일본이 설립한 임시 군용철도감부(臨時軍用鐵道監部)가 평양역에서 남포항까지 철도(평남선 55.2km) 부설을 추진하여 1905년 8월에 측량을 마치고 용지 매수를 진행하였다. 실제 착공은 1909년 9월이었고 한일 병합 직후인 1910년 10월에 개통하였다.[61]

진남포와 평양 사이의 도로도 1915년에 완공되어 자동차 운행이 시작되었다. 철도와 자동차로는 주로 무연탄, 소금, 곡물, 비료, 금속(강재), 광물 등을 수송하였다. 평양의 무연탄을 진남포항에서 일본 야마구치(山口)현 도쿠야마(徳山)의 해군연료기지로 수송한 회사는 군상(軍商)인 해운회사 나카무라 구미(合資会社中村組, 1905년 설립)였다. 나카무라구미는 한반도의 무연탄과 철광석을 일본에 수송하는 해운회사로 성장하였다. 1912년 4월에는 조선총독부가 제정한 회사령에 따라 진남포와 일본을 운항하는 진남포기선합자회사(鎮南浦汽船合資会社)가 진남포에 설립되며 진남포항은 해운의 주요 거점이 되었다.[62]

60) 평양광업소는 1922년에 일본해군연료창 평양광업부로 개칭되었다. 木村光彦 & 安部桂司(2009), p. 6.
61) 조선총독부철도국(1940), p. 242.
62) 진남포기선합자회사는 1923년에 진남포기선주식회사로 변경되었다. 마에다 치카라 편(1926), p. 329; 고바야시 히데오(1989), p.119.

〈그림 3-6〉 구 진남포항과 현 남포항

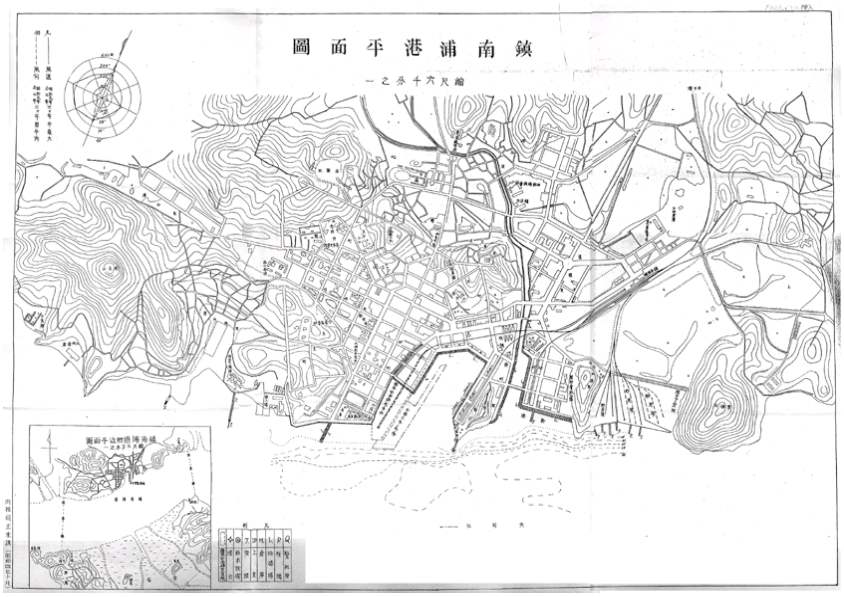
자료:Google Earth에 저자 작성

진남포항의 확장개발은 한일 병합 직후인 1912년부터 본격화되었다. 조선총독부는 진남포 시가지와 비발도 사이에 있는 간석지에 항만 부두를 축성하였다. 길이 500m, 폭 200m, 수심 6m(썰물 때)의 굴입식 항만부두가 1915년 완공되었다. 항의 동쪽에는 254m 안벽과 기중기가 설치되었고, 1929년 항의 서쪽에 333m 안벽과 기중기가 설치되었다.[63] 대동강 연안 진남포-겸이포(현 송림시)-보산(현 천리마구역) 항로로 농산물과 지하자원을 수송하였다. 국내항로는 인천과 신의주, 군산, 목포, 부산, 외항로는 중국의 웨이하이, 칭다오, 다롄과 일본의 규슈와 오사카, 고베로 연결되었다.

1929년 조선총독부 내무국이 편찬한 진남포항 평면도를 보면, 진남포시가 항만을 중심의 물류 공업도시인 것을 알 수 있다. 진남포항 주변으로 도시 공간을 설계하여 관공서와 학교·주거지역을 집중시키고, 철도망을 따라 공업지대를 구성하고 석탄항을 설치하였다.

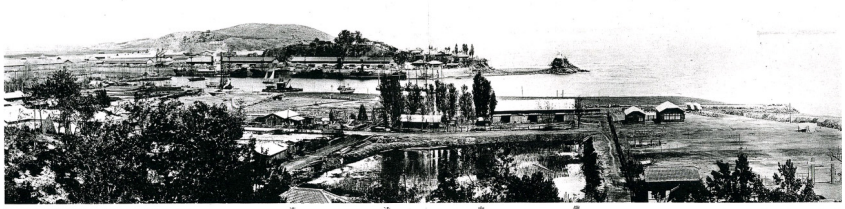
63) 조선총독부 내무국(1929), pp. 31-33.

〈그림 3-7〉 진남포항 평면도



자료: 조선총독부 내무국(1929)

〈그림 3-8〉 진남포항의 모습



자료: 朝鮮総督府内務局 (1931)

1931년 진남포항의 무역액 비율을 조선총독부 통계로 다른 항구와 비교하면, 부산항 26.5%, 인천항 18.1%, 진남포항 11.9% 순이었다. 1933년 통계를 보면 진남포항의 수출입량은 112만 톤, 국내 연안 수송량은 40만

톤 수준이었다. 진 남포항의 수출입량 중에 수출량이 약 70만 톤으로 수입량인 약 40만 톤의 두 배에 가까운 수준으로 진남포항이 식민지 조선의 자원을 수탈하는 항구로 사용되었음을 알 수 있다. 주요한 수출 품목은 석탄 43만 톤, 쌀 약 135만 석(약 20만 톤), 콩 20만 석(약 2.6만 톤), 사과 9천 톤 등이었다[64]. 석탄은 1941년에 석탄 전용부두를 건설하고 남포역-석탄부두 사이에 전용철도를 부설하기 전까지는 대동강 하천 운수로 진남포항을 통해 수출하였다.

(2) 공업도시의 탄생

철도와 항만이 들어선 진남포는 공업도시로 성장해갔다. 진남포의 첫 공장은 석탄 수송을 담당한 나카무라구미가 1910년에 세운 광산기계 제작, 수리공장(진남포공장)이었다. 나카무라구미는 1919년 9월에 조선상공주식회사라는 일종의 종합상사를 진남포에 설립하여 토목, 비료, 기계, 철공, 조선, 운송, 면직 등 많은 업종의 공장과 회사를 운영하였다.[65] 조선상공회사 진남포공장 부설 선박공장(후의 남포조선소)은 석탄을 수송하는 바지선을 건조했다.

진남포에서 운영된 본격적인 대규모 공장으로는 1915년 닛산(日産)계의 일본광업이 진남포항 동쪽 강변에 세운 '일본광업 진남포제련소'가 있다. 이 제련소는 금, 은, 동광을 제련하며 구리 산출량 월 216톤 규모에 종업원 1,400명으로 시작했다. 1936년 10월에는 당시 세계에서 제일 높은 183m 굴뚝을 세웠고 1941년에는 5만 평 부지에 제련량 22만 톤, 종업원 수 4,600명인 조선 최대 제련소가 되었다.[66] 진남포제련소를 통해 금, 은, 동 등 금속이 일본으로 반출되었음은 물론이다.

64) 朝鮮総督府統計年報(1934); 경성일보(1934.07.24.)
65) 마에다 치카라 편(1926), pp. 327-328.
66) 木村光彦 & 安部桂司(2009), p. 35.

〈그림 3-9〉 일본광업 진남포제련소의 거대 굴뚝

자료: 진남포회 편(1984)

진남포인구가 증가하면서 시장과 함께 경공업 분야의 공장이 들어섰다. 1911년 주식회사 진남포 물산시장이 설립되었다. 경공업 분야로는 조선제분 주식회사가 진남포에 설립(1917년)되었으며 조선농산 주식회사의 정미공장(1919년), 조선방직의 면 생산공장, 도멘섬유(東棉纖維)의 직물공장도 설립되었다.[67] 그리고 견직공장, 유리공장, 양조공장, 제염소 등이 들어섰다. 수산 분야에는 수산조합(후의 조선수산회 진남포지부)과 수산회사, 수산 시장 등이 설치되었다.[68]

진남포의 기술 인재교육은 대학 등 고등교육기관은 없고 중등 교육기관으로서 진남포 실과고등여학교(1913년 설립), 진남포 공립상공학교(1916

67) 고바야시 히데오(1989) p. 117·139·148·180·189.
68) 마에다 치카라 편(1926), pp. 311-318.

년 설립), 진남포 상업전수학교 정도가 있었다.[69] 조선총독부는 해양 또는 수산 부문의 기술 교육기관을 진남포에 세우지 않았다. 북한지역에는 청진에 수산학교를 두는 정도였다.

(3) 식민지적 항구 공업도시와 민족의식

남포는 일본제국이 한반도 지배를 위해 진남포라는 이름으로 '식민지적 도시'로 개발한 항구 공업도시였지만, 한민족이 스스로 근대화를 추구하는 장소였음을 간과할 수 없다. 대한제국 시대인 1897년에 남포가 개항장이 된 이후 각지에서 남포로 사람이 모여들어 애국계몽운동이 활발히 일어났다. 1907년에 근대 교육기관으로 진남포 공립보통학교가 설립되었으며, 안중근(1879~1910)이 1906년에 안정근, 안공근 등 가족과 함께 모두 진남포로 이주하여 삼흥학교(三興學校)를 설립하고 계몽 교육을 시작했다. 가족 모두가 국채보상운동에 참여하였으며 안창호, 이준 등 애국지사들을 진남포에 초청하여 강연회를 개최하기도 했다. 천주교 신자였던 안중근은 천주교 계열의 남포 돈의학교를 인수하여 교장으로 활동했다. 삼흥학교와 돈의학교에서 교련 훈련 시에는 목총과 나팔 그리고 북을 사용하면서 군대식 훈련을 하였다.[70]

69) 위의 책, pp. 132-133.
70) 화문귀 (2009), p. 106; 한국민족문화대백과사전, 돈의학교, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Item/E0076819(검색일: 2023.01.28.)

〈그림 3-10〉 남포 남산공원의 안중근기념비

자료: 춘천MBC프로그램(2018.10.19.)

진남포에 조선인 노동자층이 형성되면서 조직된 단체로 진남포노동조합, 진남포점원상조회, 진남포 용정 삼화 노동청년회는 1929년 1월부터 4월까지 발생한 원산의 총파업에 지지 전문을 보내 연대를 표시하기도 하였다.[71]

2) 도시 성장기 (1936-1945년)

1930년대 후반부터는 진남포역-평양 철도연선 일대가 군수 및 중화학공업의 중심지가 되었다. 생활필수품이면서 화학공업의 원료로 쓰이는 소금을 온천군 염전에서 수송하기 위해 진남포-온천 간 철도(34.7km)를 1938년에 개통했다. 진남포 지역에는 1938년에 알루미늄을 제조하는 조선경금속 진남포공장이 들어섰다. 알루미늄은 비행기와 군함 제조에 쓰이는 군수물자였다.

화학공장으로는 닛산화학이 1940년에 조선 닛산화학 진남포공장을 설립했다. 토카이 전극 제조는 1940년에 연산 4,800톤 규모의 전극생산 능

71) 함흥헌병대보고 제411호(1929)

력을 갖춘 조선동해전극을 설립했다. 신에츠화학(후에 미츠비시계의 일본화성)은 육군의 지시로 1941년에 마그네슘공장을 건설했다. 미쯔비시는 1942년에 진남포 북쪽의 강서군 강선리에 미츠비시제강 평양제강소를 건설해 탄소강과 합금철을 생산했는데 주로 방탄용 철판을 육·해군에 공급했다. 이렇게 군수공업이 집적된 진남포는 해방 이후 북한 정권이 중공업 우선 정책을 추진할 때 중요한 기반이 되었다.[72]

중화학 공업지대로 성장했던 진남포시였지만 도시 정비 계획은 부분적으로 실행되었다. 식민지 조선에서는 1934년에 조선총독부가 제정한 "조선시가지계획령"에 따라 1937년에 총독부령 제124호로 "조선시가지계획령 시행규칙"이 제정되어 41개 도시(지정도시는 43개)의 시가지 계획이 실행되었다.

진남포도 1939년 6월 17일 자로 시가지 계획이 적용되어 구역 면적 18,513㎡(제곱미터)에 계획인구 12만 명, 계획사항(가로망, 구획정리, 주택, 공업)이 결정된 바 있다. 그러나 진남포의 시가지 계획위원회는 개최되지 않았으며 계획 결정 사항에 상업, 녹지, 공원, 풍치 등 주민 생활에 필요한 사항은 포함되지 않고 공업지대 중심의 시가지 계획에 그쳤다. 이것도 해방 전까지 일부분만 시행되었다.[73].

진남포의 인구는 1934년에 4.6만 명, 이 가운데 조선인 약 4만 명, 일본인 5,400명, 기타 중국인 등 600명이었다. 10년 후인 1944년에 인구는 8.2만 명(조선인 6.7만 명)으로 늘어 서울(99만), 평양(34만), 부산(33만), 인천(21만), 대구(21만), 청진(18만), 신의주(12만), 원산(11만), 함흥(11만) 다음으로 열 번째 규모였다. 진남포와 같은 규모의 인구가 모인 도시는 광주와 해주였다[74].

72) 木村光彦 & 安部桂司(2009), pp. 29-30, pp. 39-48.
73) 국가기록원(2010), p. 172; 孫禎睦(2004), p.158.
74) 홍경희(1979), p. 27.

제2절 북한의 산업화와 남포

1. 사회주의 항구 공업도시로 전환

1) 해후 1950년대까지 사회주의적 도시계획 추진

(1) 진남포에서 남포로 재건

1945년 8월 해방과 함께 진남포는 해방으로 인해 철수하는 일본인 기술자를 대체할 조선인 기술 인력이 부족했다. 일제강점기에 조선인 기술자를 양성하지 않은 탓이었다. 진남포제련소에는 일제강점기에 전문학교 이상 졸업한 기술자가 70명 있었으나 그중 조선인 기술자는 1명밖에 없었다고 한다.[75]

일본군은 철수하면서 주요 공장 설비들을 파괴했고 소련군은 진주하여 쓸만한 주요 설비들을 반출해갔다. 해방 후 남포를 재건하는 것은 새 정권의 중요과제가 되었다. 김일성은 1945년 12월 28일 조선공산당 북조선분국 책임 비서 자격으로 남포를 처음 방문하여, 평양의 관문으로 중요 항구가 있는 남포가 매우 중요하다면서 제련소, 조선소, 항만, 제강소, 제철소 등을 복구 정비할 것을 지시하였다. 이를 위해 기술자와 기능공을 모으고 남아있는 일본인 기술자들을 동원하며, 기술 인력 양성 대책을 세울 것을 주문했다.

이에 따라 1946년 7월에 해방 전부터 있던 진남포상공학교를 공업전문학교로 개편하여 무상으로 식량을 배급하고 교육하는 체계 만들었다.[76] 이 시기 북한에서 수산 부문의 기술 교육은 청진 수산학교를 이은 청진 수산

75) 노동신문(1948.08.15.)
76) 노동신문(1946.07.17.)

전문학교와 원산 수산전문학교가 맡았다. 진남포 명칭은 1946년 8월 12일에 공식적으로 남포로 변경되었다.[77]

가동 중단되었던 남포 제련소는 소련 기술자들의 지원으로 수입 코크스탄(역청탄) 대신 국내 무연탄(남포항에 쌓여있던 일본 해군함용 연탄)을 사용하여 제련하는 방법으로 1946년에 재가동되면서 금, 은, 동, 아연 등이 다시 생산되고 해방 전 수준을 넘어섰다.[78] 주민 생활에서도 1946년에 (진) 남포시소비조합이 설립되어 공동구매, 공동판매, 양곡 수매, 신용 등 다양한 주민 경제활동을 추진하는 원동력이 되었다.[79] 남포의 기술자 양성을 위해 남포고등기술원 양성소(1년 수업, 야금과 전기)가 1947년에 세워졌다.[80] 남포경금속공장에서는 건전지, 비료, 소금, 초자 등 민수품도 생산하게 되었다.[81] 1948년에는 남포조선소에서 처음으로 450톤급 철갑선 "신흥호"를 건조하여 진수하고 1950년에는 850톤급 철갑선을 건조하기도 하였다.[82]

〈그림 3-11〉 남포조선소의 850톤급 철갑선 건조

자료: 노동신문(1950.04.15.)

77) 노동신문(1946.08.23.), 보도 내용 : "일본제국주의자들이 침략전쟁의 근거지를 우리 조선강토안에 마련하는 마당에서 놈들의 악마적 해군력을 간직하는 의미를 표현시킨 진남포의 [진]자를 숙청해버리고 8월 12일부터 남포시로 이름을 고치게 되였다."
78) 노동신문(1948.08.15.)
79) 노동신문(1946.06.12.)
80) 노동신문(1947.08.01.)
81) 노동신문(1947.05.24.)
82) 노동신문(1950.04.15.)

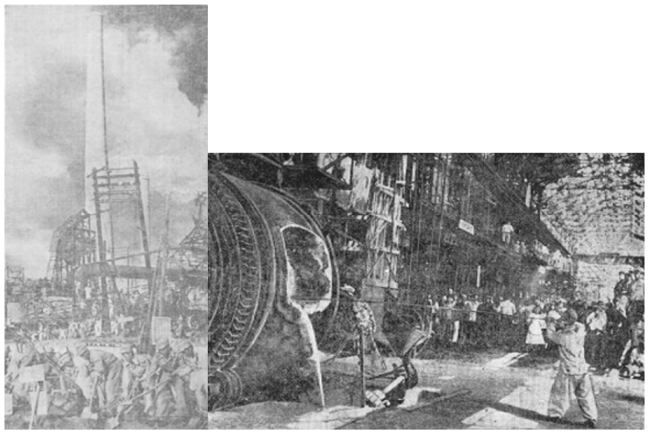
그러나 1950년 6·25전쟁 발발과 함께 남포는 미군의 폭격으로 잿더미로 변했다. 7월 8일 남포 제련소가 파괴되었고 8월 31일에는 남포 화학공장이 폭격받아 종업원 300명이 사망했다[83]. 1953년 7월 정전협정에 조인할 때까지 남포에 대한 미군의 폭격은 계속되었다. 남포는 황무지처럼 되었다.

정전협정 체결 7일 후인 1953년 8월 3일, 김일성 수상(당시)은 폭격으로 망가진 강선제강소를 찾았다. 그 후 40일 만에 강선제강소는 다시 쇳물을 뽑아냈다. 남포 제련소도 재건되었다. 남포항은 흥남항과 더불어 먼저 복구·정비되었다.

김일성은 "해운 사업에 있어서 가장 중요한 문제는 정전 후 즉시 국외 수입과 수출을 보장할 수 있는 항구들을 복구 건설함에 있다. 그러기 위하여 우리는 우선 1953년 말까지 남포와 흥남 부두들을 복구 정비하여야 하겠다"라고 지시하였다.[84] 소련과 사회주의권의 원조도 들어왔는데, 소련은 남포 제련소를, 중국은 남포 유리공장을, 루마니아는 남포 인민병원을 재건하는 데 물자와 기술을 제공하였다. 특히 남포 제련소는 복구과정에서 류산(황산)과 과린산 석회를 생산하여 곡물 증산을 위해 화학비료 생산을 지원하는 역할이 추가되었다. 남포시의 재건은 완전히 새로운 항만 공업도시를 만드는 것이 아닌 일제강점기의 산업인프라 기반 위에서 공업시설을 복구하고 확대하는 방향으로 진행되었다.

83) 노동신문(1950.09.09.)
84) 노동신문(1953.09.15.)

〈그림 3-12〉 남포제련소의 복구공사 및 복구 후 구리 용광로 조업식



주: (왼쪽) 남포제련소 복구공사, (오른쪽) 남포제련소 복구 후 구리 용광로 조업식
자료: 노동신문(1953.09.25.)(좌), 노동신문(1954.07.06.)(우)

〈그림 3-13〉 남포항 복구공사 모습

자료: 노동신문(1953.09.15.)

남포항은 복구와 함께 서부지역 수운의 허브 역할을 담당하게 되었다. 1954년 이후 남포항은 대동강 하구의 광량만의 제염소에서 나오는 소금과

황해남북도 지방으로부터 곡물을 평양에 공급하고, 남포 유리공장, 남포 제련소와 평양지역 공장들에 원료와 연료, 자갈, 모래, 시멘트, 석재 등 건설자재를 공급하는 물류기지가 되었다.[85]

남포항에는 1957년까지 제대로 된 어항이 없었으나 1957년부터 어항 건설이 시작되어 원양 및 근해 수산사업소 기지가 정비되었다.[86] 이는 김일성 수상(당시)이 1957년 4월 당중앙위원회 전원회의에서 "우리나라에서 인민들의 부식물 문제를 푸는 가장 빠른 길은 수산업을 발전시키는 것입니다"라며 수산업을 강조하고,[87] 이어 6월 남포 수산사업소를 방문하여 남포 수산사업소를 서해의 핵심 수산 기지로 정비하는 구상을 제시하였기 때문이다.[88]

한편 남포에도 1956년에 수산전문학교가 설립되면서 수산 기술인재를 육성하는 교육체계가 세워졌다. 남포 수산전문학교는 1960년에 남포 고등수산전문학교로, 1977년에 남포 수산대학으로 승격되어 서해지역의 수산부문 기술인재 양성기지가 되었다. 남포 수산대학에는 수산학부, 기관학부, 항해학부, 가공학부, 양어양식학부, 기계공학부가 설치되어 있다.[89]

남포항이 국제무역항으로 다시 등장한 것은 1957년부터인데, 1957년 7월 22일에 평양에서 조선 식료품 수출입 상사와 영국의 라메트무역회사 간에 무역 계약서가 조인되어 남포항을 적하선항으로 지정하였다. 동 계약서에 의하면 북한은 옥수수와 옥수수 전분 각각 5천 톤을 영국에 수출하며 이에 대하여 영국은 아연 철선 2천 톤과 못 제조용 철선 3천 톤을 북한에 수출하는 내용이었다[90].

85) 노동신문(1955.03.19.)
86) 노동신문(1957.06.15.)
87) 노동신문(1957.04.20.), 당시 김일성 수상의 발언에 대해서는 노동신문(1975.03.22.)에서 소개.
88) 노동신문(1957.06.15.)
89) 북한지역정보넷, 남포수산대학 항목 참조
90) 노동신문(1957.07.23.)

〈그림 3-14〉 남포수산사업소의 조기 홀치개망 편망 작업과 남포수산전문학교 어로 실습

주: (왼쪽) 남포수산사업소의 조기 홀치개망 편망 작업, (오른쪽) 남포수산전문학교 어로과 학생의 실습모습
자료: 노동신문(1958.04.18.)(좌) 노동신문(1959.06.24.)(우)

(2) 사회주의적 도시로 재건

남포 시가지 복구는 1954년 3월 11일에 남포를 비롯하여 청진, 함흥, 원산, 사리원, 강계 등 주요 6개 도시를 재건하기 위한 국가건설위원회의 총 기본계획이 내각결정 제42호로 채택되면서 본격적으로 진행되었다.[91] 이 결정에 따르면 남포는 주민 생활을 되도록 강안에 연결하고 가급적 잔존 시설들을 보존하는 원칙에서 자연 지형을 이용하여 생활에 편리한 도시로 재건하였다. 1인당 녹지 면적을 7~12㎡로 배정하여 강안에 편의시설을 포함한 휴식시설을 확충하고 거주 지역과 산업 용지 사이에는 보호 녹지를 설정하여 도시녹화를 확보하여 생활 문화 교육 등 공공시설을 도시 전체의 주거지에 균등하게 배치하도록 하였다.

이러한 내용은 동유럽의 사회주의 도시 설계 영향을 받은 것이었다. 사회주의 이념을 반영한 도시 설계는 도시 안에 주거지와 공업지대를 분리하되 이동 거리를 최소화하기 위한 직선 도로와 녹지공간 구성이 핵심이며, 주거지에 주민 서비스 공공시설을 배치하되 도시와 농촌 간의 균형적 발전을 위

91) 조선중앙통신사 편(1954), p. 416.

해 대도시 형성을 억제하는 계획을 반영하는 것이다.

남포시는 1950년대 후반에 본격적으로 개발을 진행하였다. 1958년 김일성은 "남포시를 훌륭한 공업 문화 도시로 건설"하도록 지시하였고[92], 1959년 5월에는 남포시 복구현상을 현지지도하였다. 이때 김일성 수상의 지시에 따라 남포항 부두로부터 일직선으로 뻗은 중앙 거리를 중심으로 3-4층의 건물을 배치하고 주택들은 주로 와우도 구역에 조립식 방법으로 다층 문화주택(아파트)으로 건설하며 상하수도와 위생 문화 서비스 시설이 구비하고 중앙난방 및 가스화를 도입하도록 하였다.

또한 남포시 내에서 서쪽으로 4km 떨어져 있는 와우도에 휴양소와 해수욕장, 공원, 운동장 등 문화 휴식시설을 건설하였다.[93] 이렇듯 남포는 제국의 자원 수탈을 위한 물류와 공업지대 중심의 '식민지적 도시'가 전쟁으로 파괴된 상태에서 노동 생활과 사회주의 사상이 공간적으로 구현된 '사회주의적 도시'로 탈바꿈해갔다. 그러나 남포는 일제강점기 시대의 공장을 새로운 공업지대로 이전하여 복구하는 방식이 아니라 현 위치에서 재건하는 방식을 선택하였기 때문에 '식민지적 도시' 형태가 남아있는 모양새가 되었다.

1958년부터 북한은 중등기술교육을 강화하기 위해 중등의무교육과 기술 의무 교육제를 시행하였다. 남한의 중학교에 해당하는 초급중학교 졸업생은 기술학교(남한의 실업계 고등학교에 해당하며, 공업학교, 상업학교 등으로 명칭)에 진학하여 기술 교육을 받았다. 남한의 인문계 고등학교에 해당하는 고급중학교도 기술학교로 개편되었다.

이 시기는 북한에서 농촌 협동농장화가 완성되고 개인 상공업이 폐지되는 등 집단주의 사회주의화가 급속히 진행되는 시기여서 교육 면에서도 전

92) 노동신문(1958.03.27.)
93) 노동신문(1959.05.31.)

국민을 중등 정도 이상의 기술 기능을 소유한 사회주의 사회를 건설하려는 정책이 강하게 추진되었다. 남포시도 이에 따라 1959년에 금속, 화학, 해양 운수, 수산, 식료 가공, 체신, 보건, 도시경영, 상업 등 9개 부문의 기술학교(예: 남포 금속공업 학교)가 설립되었다.[94] 이들 중등 기술학교 졸업자는 남포 수산전문학교, 남포공업전문학교, 남포제련공업전문학교(고등기술학교) 등에 입학할 수 있었다.

〈그림 3-15〉 아파트 기초 굴착작업에 나선 남포제련공업전문학교 학생들

자료: 노동신문(1958.03.27.)

1946년 인구 약 926만 명이었던 북한은 3년간 전쟁으로 인구가 1955년에 849만 명으로 줄었다가 1960년에 1,079만 명으로 회복하였다.[95] 북

94) 노동신문(1959.06.03.)
95) 통일원 정보분석실 편(1996), p. 99.

한은 젊은 노동력이 부족한 상태에서도 1958년까지 농업에서 협동화를 완료한 후 1960년에 380만 톤의 곡물을 생산했다.[96] 이 수치는 해방 전에 비해 60%나 증가한 것으로 북한판 '대동강의 기적'이라 할 수 있었다.

1960년대 중반 남포는 항만 중심의 해양도시, 공업도시, 항구문화 도시로 성장했다. 시내에는 15,000여 세대의 5-6층 주택이 들어섰고, 영화관, 백화점, 병원, 6개의 대학과 전문학교, 기술학교, 극장, 선원구락부 그리고 청년 공원을 비롯한 각종 교육 문화시설이 자리 잡았다.

공업 부문에서는 남포 제련소를 비롯하여 유리공장, 통신 기계공장, 전극공장, 선박수리공장이 그리고 수산 부문에서는 수산사업소 등이 정비되어 국유경제 부문이 지배하는 사회주의 계획경제체제가 전면화되었다. 그러나 사회주의 경제하에서도 국유경제가 아닌 협동경제 방식의 협동농장과 수산협동조합, 편의협동조합(서비스 부문) 그리고 생산협동조합이 이어졌다. 생산협동조합은 남포지역 주민들이 스스로 조합을 결성하여 지역의 원료로 소비품을 생산하여 직매소를 통해 공급, 판매하는 시스템이었다.

남포에는 남포 제련소 종업원의 부양가족이 만든 남포 제련소 벽돌생산협동조합, 그리고 철 공 생산협동조합, 일용품생산협동조합, 편직물생산협동조합, 식료생산협동조합, 화학생산협동조합, 수출피복생산협동조합, 담배생산협동조합, 완구생산협동조합, 거울생산협동조합, 가내생산협동조합(자물쇠, 라이터, 가위, 저울 등) 등이 있었다.[97] 중소규모의 협동생산체제는 주민들이 국가의 공급에 의존하지 않고도 자체 힘으로 살아갈 수 있는 기반이 되어주었다.

96) 위의 책, p. 238.
97) 남포의 생산협동조합에 대해서는 노동신문(1956.11.24.); 노동신문(1966.04.14.); 노동신문(1967.09.07.); 노동신문(1984.10.12.); 노동신문(1992.05.28.) 등과 같이 소개되고 있다.

〈표 3-3〉 남포시의 주요 기간공업, 기업소 현황

구분	공장, 기업소	위치	내역
금속 기계	천리마제강연합기업소	천리마구역	미츠비시제강 평양제강소 (1941년 조업) 강선제강소로 변경 연간 77만톤 제강능력
	4월13일(보산)제철소	천리마구역	1969년 조업, 천리마제강에 선철을 공급하는 산하 제철소(제선 42만톤 능력)
	남포전극공장	항구구역	1960년 개건확장(20만톤 전극생산) 2000년 구공장 철거
	남포제련연합기업소	항구구역	남포제련소(1915년 조업) 금, 은, 동, 아연 등 비철금속 제련, 비료생산 2000년 철거
	대안중기계연합기업소	대안구역	조선제철평양제철소(1941년 조업) 1955년 대안전기공장으로 개칭 1975년 중기계공장으로 확대(발전기, 변압기, 전동기, 기중기, 보일러 등)
	남포통신기계공장	항구구역	1947년 조업, TV, 라디오, 무전기 생산
	금성트랙터종합공장	강서구역	북한최대의 농기계공장 구 기양농기계공장
선박	남포조선소연합기업소	와우도구역	남포조선소(1910년 조업, 1948년 재설립) 2만톤급 선박 건조능력
	9월10일(영남)배수리공장	와우도구역	1984년 조업, 무역선 수리
	서해선박수리공장	와우도구역	1958년 조업, 수산협동조합 선박 수리
	남포선박수리공장	항구구역	1952년 조업, 수산선박 수리
	남포선박공장	항구구역	1954년 조업, 화물선, 여객선 건조, 수리
화학	남포의료기구공장	항구구역	주사기, 체온계 전문생산
	남포어린이약공장	와우도구역	1966년 조업, 기침약, 효모사탕가루, 종합비타민 등 생산
	와우도제약공장	와우도구역	약초 생약 생산
	남포염료공장	항구구역	1965년 조업, 머리물감, 잉크 등 생산
	남포화학공장	항구구역	소금을 원료로 염산, 가성소다, 염화아연 등 생산
건재	남포유리연합회사	와우도구역	유리공장, 유리그릇공장, 광학유리
	강선금속건구공장	천리마구역	박판, 아연도금판
	대안친선유리공장	대안구역	중국의 지원으로 2005년 준공

자료: 각종 자료를 바탕으로 저자 작성

1960-70년대 남포가 해양도시로 성장한 부분은 다음과 같다. 첫째, 수산 부문이 성장했다. 남포의 수산사업소와 수산협동조합이 서해 연안 어장에서 사계절 어로를 수행할 수 있는 어선과 장비를 공급하여 수산 양식도 증가하면서 어획량이 늘고 수산물 가공 공급이 증가하였다. 냉동공장도 들어섰다. 대동강과 서해 연해에서 겨울에는 숭어를 잡고 봄과 여름에는 망둥어, 농어, 민어, 조기를 잡으며 가을에는 갈치를 잡는 등 사철 쉼 없이 물고기잡이를 하는 체계가 들어섰다. 노동신문 1967년 3월 22일 기사는 당시의 남포 수산 부문의 모습을 잘 보여준다.

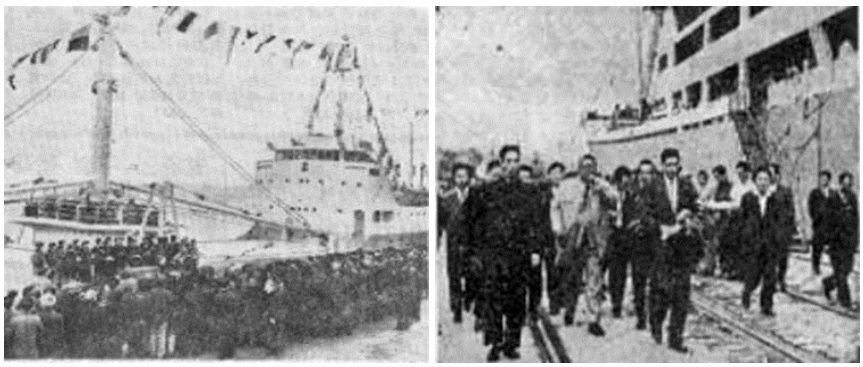
"우리가 부두가에 가닿았을 때는 마침 대형랭장운반선이 원해선단들에서 잡은 물고기를 한배 그득 싣고 방금 닻을 내린참이였다. 어창에는 강달어며 홍어,가재미 등 보기에도 먹음직스런 각가지 물고기들이 한벌 쭉 뒤덮였는데 기중기가 연방 퍼올리면 벨트콘베아가 제창 받아싣고 가공처리장으로 날라간다. 가공처리장은 또 거기대로 흥성거린다. 가뜬한 작업복차림의 녀성로동자들이 줄지어 쏟아지는 각가지 물고기들을 어종별,선도별로 갈라놓는가 하면 한편에서는 그것을 깨끗이 손질하고 포장하느라고 잽싸게 일손을 놀린다. 만반의 어로준비를 갖추고 떠나가는 대형저예망선들,만선기를 휘날리며 들어오는 안강망선,농어낚시질을 하는지 아니면 방금 그물을 쳤는지 수평선가에 떠있는 점점의 크고작은 배들,그 사이사이를 누비면서 분주히 달리는 희고 푸른 운반선과 봉사선들…."

둘째, 1962년 남포항이 국제무역항으로 개방되면서 대외무역과 교류가 본격화하였다. 1963년 12월 26일에 조선대외운수회사와 일본아시아해운주식회사 간에 북한-일본 간 정기 선박 운항에 대한 계약이 체결되어 북한에 기항하는 첫 일본 선박이 1964년 3월 4일 남포항에 입항했다.[98] 일본의 친북한 동포상공업자들이 조직한 무역회사인 동해상사는 여객화물선인 "송도호"를 건조하여 남포-일본 간의 정기항로를 개설하여 1964년 12월 13일에 남포항에 입항하였다.[99] 북한과 중국 간에 체결된 통상항해

98) 노동신문(1964.03.05.)
99) 노동신문(1964.12.14.)

조약에 따라 남포항과 중국 상해항 간에 정기항로를 개설하면서 중국 선박 "평화60호"가 1964년 6월 15일 남포항에 입항했다.[100] 쿠바의 선박 "까밀로 씨엔푸에고스호"도 1965년 10월 30일에 남포항에 처음 기항했다.[101] 남포항을 통한 대외교류는 이후로 계속 활발해졌다. 1968년 10월에는 일본의 북일인민친선대표단이 조선대외문화련락협회의 초청으로 남포항을 통해 북한을 방문하기도 했다.

〈그림 3-16〉 동해상사 "송도호"와 쿠바 선박 "까밀로 씨엔푸에고스호" 의 남포항 입항



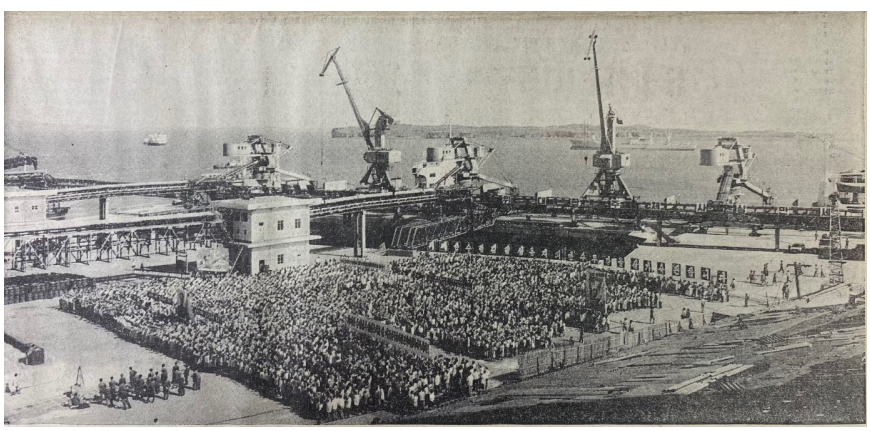
자료: 노동신문(1964.12.15.)(좌), 노동신문(1965.10.31.)(우)

셋째, 남포항이 확장·개건되었다. 1970년대 이후 기존 남포항이 포화상태에 이르자 남포항을 재정비하고 확장하는 공사가 시작되었다. 확장 부두는 컨베이어벨트(Conveyor Belt)를 통한 자동 수송체계를 실현하는 방향으로 추진되었다. 구체적으로는 1978년 6월 김일성 주석(당시)의 남포항 현지지도를 통해 시작되었는데,[102] 새 부두인 6, 7, 8호 부두는 대동강을 수직으로 막는 방식이 아니라 바다 기슭에 따라 수평 건설하여 공사비를 줄이고 부두와 적재장 사이에 컨베이어벨트를 설치하는 방식이었다.

100) 노동신문(1964.06.16.)
101) 노동신문(1965.10.31.)
102) 노동신문(1978.06.11.)

1980년에 컨베이어벨트 부두 공사를 완료했다. 새로 증설된 7호 부두에서는 곡물(밀)을 수입하여 컨베이어벨트로 사일로(2천 톤 저장능력)에 저장하고 후방의 남포제분공장으로 컨베이어벨트로 공급할 수 있게 되었다. 시멘트 사일로(6천 톤 저장능력)를 건설하여 시멘트를 6호 부두, 8호 부두 선박까지 컨베이어벨트로 수송하는 자동화 수송체계가 실현되었다. 남포항의 컨베이어벨트 수송체계는 남포항만의 특징이었다.

〈그림 3-17〉 남포항 벨트컨베이어 수송체계 준공

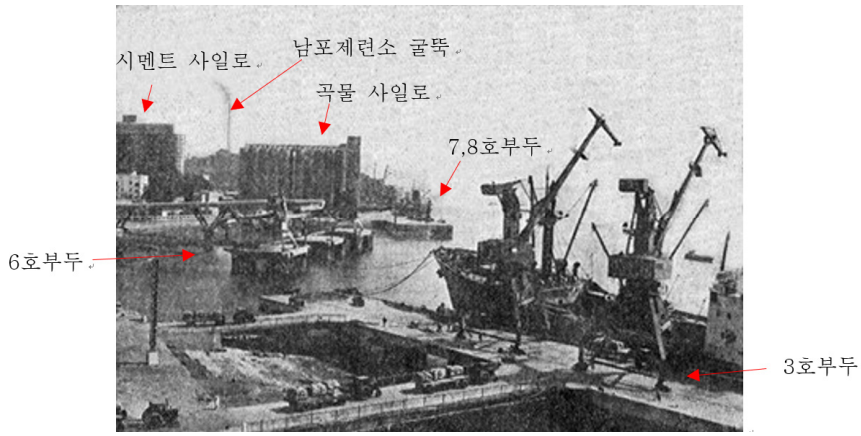


자료: 노동신문(1979.09.07.)

시멘트, 곡물, 석탄 등 전용부두를 확장·개건한 남포항은 수출입이 활발해졌다. 주요 수출 품목은 시멘트, 무연탄, 강재, 선철, 금속, 기계 및 설비부속, 광석류, 아연정광, 마그네샤크링카, 농산 및 식료품(수산물, 사과), 일용잡화 등이었다. 수입품목은 광석류(인회석), 석유, 금속류(기계 및 설비부속, 유색금속), 곡물류(밀, 밀가루, 옥수수, 콩 등), 식료품(열대과일, 식용유 등), 종이, 비료, 생고무, 섬유제품 등이었다.[103]

103) 정보사령부(1990), p. 1161.

〈그림 3-18〉 면모를 일신한 남포항



자료: 노동신문(1980.11.09.)

넷째, 해양스포츠 등 해양 문화활동이 활발해졌다. 전국 해양축전(1959년 시작)[104]을 통해 청년들이 해양에 관한 관심과 수산업에 대한 지식을 넓히고 해양 스포츠와 예술문화 활동을 즐기는 분위기가 조성되는 것을 계기로 전국 학생수영 및 해양 체육대회(1961년 시작), 각 도 해양구락부 경기대회(1963년 시작) 등이 개최되면서 남포에서도 해양 문화활동이 일반화되어갔다. 1977년에는 김일성 주석의 지시로 남포시 와우도구역에 중앙체육학원을 창립하였는데 그 안에 해양학부가 있어 해양스포츠 선수, 전문가를 육성하였다. 와우도구역의 체육촌에는 수영장과 해상경기장(2017년 매립)을 갖추었다.

104) 1959년 8월 함경남도 신포에서 열린 전국해양축전에 남포수산사업소 문화서클(동아리)원들은 연극 "혈해"를, 남포선박수리공장 문화써클원들은 군무 "조선공의 춤"을 공연하였다.(노동신문(1959.08.27.)) 한편 해양축전과 병행하여 전국수산부문청년열성자회의가 진행되었는데 여기서 "해양 구락부를 조직하며 수영, 해수욕, 요트, 보드타기, 고기잡이 등 다양한 해양 체육 및 스포츠 사업을 광범히 조직하는 것"이 제시되었다.

2. 남포의 광역도시화와 남포항

1) 1980년대의 서해갑문과 대동강

(1) 서해갑문의 공과 실

1979년에 남포시는 대안시(대안구역, 강서구역, 천리마구역)와 용강군을 편입하여 남포직할시로 승격되었다. 직할시는 도에 맞먹는 위상으로 남한의 광역시에 해당한다. 남포는 항구문화 도시에 공업도시뿐 아니라 농업지대도 포괄하는 평양 서부의 광역 위성도시이자 관문이 되었다. 교통 면에서도 1979년에 남포-평양 간의 평남선 철도가 전철화되었고, 1981년에는 남포-평양 간의 고속도로(44km, 도로 너비 20-40m)가 개통되어 평양-남포 경제권이 더욱 밀접해졌다.

남포에 있어 대동강은 농업지대에 용수를 공급하고 홍수를 조절하며 항만을 활성화하는 주요한 개발 대상이었다. 1981년 5월 22일 김일성 주석(당시)은 대동강 하구에 갑문을 건설할 것을 지시하였다. 조석 간만의 차가 심하고 20리(8km) 길이나 되는 대동강 하구에 둑을 쌓고 남포항에 배가 드나들도록 여러 개의 갑실을 건설하는 것은 난공사 중의 난공사였다. 둑을 쌓으면 27억 톤의 물을 가두게 되는데 이에 따라 대동강의 수위가 3m 정도 높아져서 남포항의 수심을 깊게 하는 효과도 있었다.[105] 북한은 이 남포갑문 공사를 5년 만에 해치웠다.

북한은 남포갑문을 건설하면서 사업의 의미를 다음과 같이 밝혔다.

"평남도와 남포시 그리고 황해남북도의 농경지에 물을 충분히 대줄 수 있을 뿐 아니라 새로 건설되는 방대한 면적의 서해안 간석지 논이 풍년대지로 전변되게 된다. 그리고 대동강하류에 큰 인공 저수지가 생김으로써 이 지대가 짠물과 해일 피해를 모르는 지대로, 공업용수와 음료수문제가 완전히 풀린 풍요한 대지

105) 노동신문(1981.07.26.)

로 전변되게 된다. 그리고 대동강이 대운하로 변모되어 남포항과 송림항에 크고 작은 배들이 마음대로 드나들 수 있게 되고 남포로부터 시작하여 순천과 덕천, 재령에 이르는 공업지대들과 알곡생산지대들이 하나의 운하로 연결되어 내륙지대 수상운수의 전망이 열리게 되며 우리나라 철도에 새로운 서해안 윤환선이 형성되어 철도운수가 크게 발전하게 된다. 이렇듯 대동강이 거대한 인공저수지로, 대운하로 전변되면 언제나 맑고 깨끗한 물이 차 있어 대동강 연안의 풍치는 더욱 아름다워질 것이다. 어디 가나 잔교만 놓으면 부두가 되고 또 수영장을 만들 수 있으며 도처에 근로자들을 위한 휴양소와 정양소, 소년단 야영소들이 일떠서고 물밑으로는 숭어와 잉어, 뱀장어 등 물고기들이 떼 지어 흐르게 된다."[106]

남포갑문 공사 건설자는 주로 20대의 젊은 군인들이었다. 그 청년들이 9kg 철모자를 쓰고, 32kg 잠수추를 달고, 21kg 잠수신을 신고, 밧줄과 공기호스에 의지하여 수십 미터 바다 밑에서 세찬 물살과 싸우며 갑문의 기초를 쌓았다.[107]

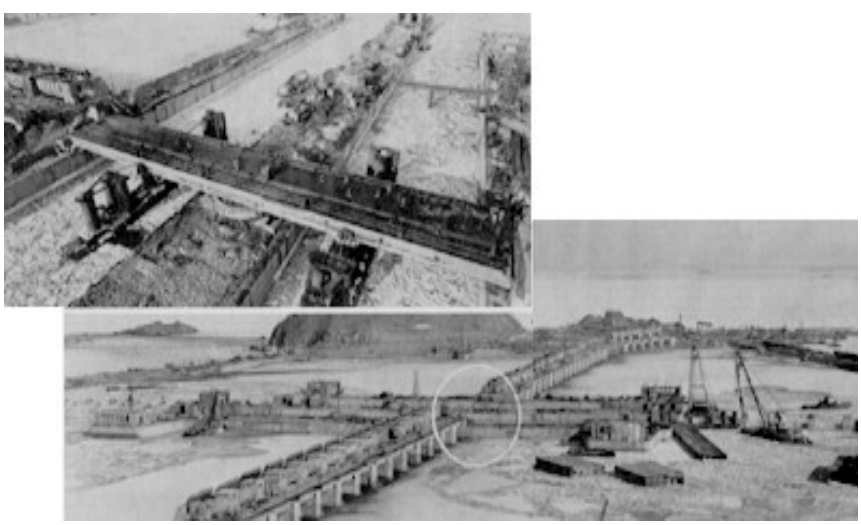
〈그림 3-19〉 남포갑문 군인 건설자들

자료: 노동신문(1984.01.11.)

106) 노동신문 (1981.10.14.)
107) 노동신문(1986.03.14.)

1986년 2월 들어 남포갑문 공사의 핵심인 갑실과 회전 다리 공사 설치가 끝났다. 갑실은 2만 톤급, 5만 톤급 화물선이 통과하는 수로이고 갑실 위에 철도와 도로를 연결하는 90도 회전 다리(98m)였는데 이는 당시 세계에서 가장 긴 것이었다[108]. 이 90도 회전 다리 방식의 원형은 1911년에 일본이 완공한 압록강 철교(현재의 압록강 단교)였는데 70년이 지나 북한만의 설계와 기술로 완성했다.

〈그림 3-20〉 남포갑문의 회전다리 설치



자료: 노동신문(1986.02.16.)

1986년 6월에 남포갑문이 완공되었다. 북한은 남포갑문에 대해 "100% 우리 설계, 우리 자재, 우리 기술, 우리 힘"으로 완공한 1980년대 "주체조선"의 기념비적 창조물이라고 자랑하였다.[109] 남포갑문은 3개의 갑실, 36

108) 노동신문(1986.02.16.)
109) 노동신문(1986.06.15.), 무한한 지혜와 힘의 상징

개의 수문을 갖춘 하굿둑으로 그 위에 철도와 도로, 인도가 놓였다. 총공사비는 약 40억 달러가 들었다고 한다.[110] 1986년 6월 24일 남포갑문 준공식이 열렸다. 같은 해 9월 8일에 남포갑문은 서해갑문으로 개칭되었다.

〈그림 3-21〉 남포갑문 준공식

자료: 노동신문(1986.06.25.)

서해갑문이 완공되면서 대동강은 크게 변하였다. 담수호로 변한 대동강은 겨울철에 얼었을 때, 그 모습이 스케이트장처럼 고르고 매끈해졌다. 이전에는 밀물과 썰물의 영향으로 얼음장이 떠돌고 겹쌓여 들쑥날쑥한 복잡한 모양새였는데 이제 대동강 위에서 빙상경기도 할 수 있게 되었다.[111] 그리고 서해의 개펄 물이 대동강으로 올라오지 못하게 되면서 물이 맑아졌다.

남포항의 수심이 9-14m로 깊어져 화물 처리능력도 1.5배 늘어났다. 남포항은 북한 최대의 무역항으로 성장했다. 그리고 사리원시까지 사실상의 운하로 연결되어 사리원이 항구도시가 되었다. 그리고 기상변화도 있었다.

110) 노동신문(1986.06.19.)
111) 노동신문(1987.02.09.)

대동강 수역이 넓어지면서 갑문 건설 이전에 비하여 겨울철에는 평년보다 기온이 2~3도 올라가고 여름철에는 반대로 그만큼 더 내려가는 현상이 나타났다.[112]

한편 서해갑문으로 인해 바닷물이 대동강으로 들어오지 못하게 되면서 와우도 유원지의 해수욕장에 사람의 발길이 끊기게 되었는데, 서해갑문 밖의 온천군 제염소까지 인공수로(물길) 공사를 하여 바닷물을 끌어들여 해수욕장을 유지하였다.[113]

서해갑문 건설로 수위가 높아진 대동강을 이용한 국내 수상 운송이 활발해졌다. 송림항과 보산, 강선, 평양을 거쳐 대동강 중류 지역까지 수운으로 연결하고, 황해남도 재령강에서 운하로 연결한 사리원의 길성포항까지 수운 활동이 활발해졌다. 서해지역은 해주항, 몽금포항, 신의주항이 주요 항로였다. 남포항을 통한 국내 수상 운송의 주요 화물은 광물, 소금, 모래, 무연탄, 시멘트, 자갈, 석재, 곡물 등이었다. 그리고 남포항을 통한 국내 여객 수송도 활발해져, 남포항-제도리(황남), 남포항-온천-서해리(평남), 남포항-송림항, 남포항-평양 사이에 정기 여객선이 취항했고, 와우도 유원지와 서해갑문 사이의 유람선(영광호)과 와우도-만경대 사이의 유람선도 운행했다.[114]

112) 노동신문(1989.03.12.)
113) 노동신문(2005.11.09.)
114) 노동신문(1986.06.15.), 헤아릴수록 커지는 혜택-남포갑문

〈그림 3-22〉 2007년 10월 4일 서해갑문을 방문한 노무현 대통령(당시)

자료: 청와대사진기자단

서해갑문에는 해설 강사가 있어 참관하는 이들에게 갑문을 설명하는 역할을 하는데, 다음과 같은 일화를 소개하고 있다.

"얼마전 서해갑문을 참관한 남조선사람들이 갑문의 거창함에 탄복하면서 처녀강사인 최영옥동무에게 갑문의 경제적실리성에 대한 해설을 부탁했다고 한다. 처녀강사는 서해갑문의 거대한 의의를 일일이 다 설명하기는 곤난하다며 얼굴에 홍조를 띠고 개인적비밀이긴 하지만 저기 황해도땅에 지금 자기를 따라다니는 총각이 하나 있다, 매일 저녁마다 갑문다리를 《사랑의 오작교》삼아 넘어와 성화를 먹이고있다, 이것이야말로 가장 큰 생활의 실리가 아니겠는가고 이야기해 박수갈채를 불러일으켰다고 한다."[115]

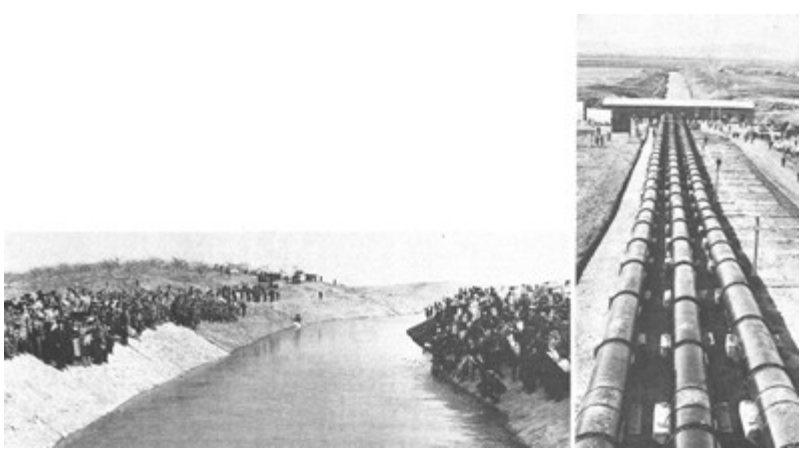
115) 노동신문 (2005,11.09.)

(2) 대동강 관개수로

서해갑문 건설의 최대 목적은 가뭄과 홍수 대책, 그리고 농업용수 확보였다. 서해갑문이 완공된 다음 해인 1987년에 평양시를 비롯한 대동강 유역에 홍수가 났는데, 피해가 컸던 1967년 홍수 때보다 1.5배에 달하는 많은 비가 내렸지만 피해가 없었다고 한다. 이제 농업용수 확보를 위해 담수호가 된 대동강물을 농경지로 보내는 일이 과제가 되었다. 평안남도와 황해남도에 대동강물을 공급하는 인공수로(물길) 공사에 군인들과 기술자, 농민이 다시 동원되었다.

평안남도에서는 온천군 간석지가 일차적인 혜택을 입었다. 그리고 대동강물은 초당 16톤씩 퍼 올리는 양수기 힘으로 황해남도 멸악산맥을 넘어 옹진군과 강령군으로, 그리고 해주시를 지나 연백평야로 이어졌다. "2천리 물길"로 이름 붙여진 황해남도의 대동강 물길은 연백평야에서 예성강물과 합쳐졌다. 그리고 그 물은 강화도, 교동도 앞바다로 흘러들었다.[116]

〈그림 3-23〉 서해갑문-황해남도 신천군 물길과 양수장



자료: 노동신문(1987.04.14.)

116) 노동신문(1991.05.02.)

〈그림 3-24〉 서해갑문-온천군 물길 2단계 준공

자료: 노동신문(1990.04.12.)

서해갑문의 역할은 긍정적이었지만, 1980년대에 건설한 관개수로는 양수를 위한 전력이 필요했다. 1990년대 후반 이후 급속히 악화된 전력사정으로 양수 시설이 기능을 하지 못하면서 건설한 관개수로는 물이 제대로 다니지 못하였다. 북한은 2000년대에 양수기가 필요 없는 자연흐름식 관개수로인 태성호-개천 물길을 건설한 바 있다. 그러나 이 물길도 태풍 등에 의해 둑이 무너지면 홍수로 이어지는 위험이 있다.

그리고 30년 이상 시간이 지나면서 정체된 대동강물은 다시 오염되었다. 공업·농업 및 생활하수가 밀려 들어오면서 생태계 교란이 발생했다. 이는 남한의 영산강도 마찬가지였다. 해수유입을 통한 수질 정화가 필요한 상황일 수 있다. 대동강의 수질 정화 문제는 2018년에 평양-서울 간의 협력 사업으로 협의되기도 한 바 있다. 북한은 생활오수 정화시설을 자체로 정비하면서 대응하고 있다.

2) 1980년대 남포항

1980년대에 특기할 만한 사항으로 서해갑문이 완공되기 전인 1984년 9월 28일 남포항에서 개최된 특별한 행사가 있었다. 남북 분단 시대에 처음

남포항과 인천항이 연결되는 행사였는데, 당시 남한에서 발생한 수해에 북한이 구호물자를 지원한 것이었다. 쌀과 옷감은 개성에서 시멘트는 남포항에서 인천항으로 수송하게 되었다. 남포항의 출항 모습을 노동신문은 다음과 같이 전하였다.

"가슴을 울리는 출항의 배고동소리를 들으며 수염발을 날리는 백발의 할아버지도 왈칵 치미는 격정으로 눈굽을 적시는데 중년부인인 한 녀인은 눈물이 앞을 가려 젖은 손수건을 얼굴에서 떼지 못한다. 붉은넥타이를 목에 두른 소년,소녀들도 발을 동동 구르며 대형선박의 갑판에 못박혀 서있는 선원들을 향하여 소리쳐 부른다. 《아저씨들,인천까지 무사히 다녀오세요.》 … 항의 로동자들,제련소의 용해공들은 모자를 벗어 흔들며 소리친다. 《구호물자와 함께 우리의 마음도 싣고가오.》 서로 다른 목소리로 목청을 합쳐 부르는 저 사람들, 파도치는 부두가로 달려나오며 발돋움하며 손을 흔드는 저 사람들은 남녘땅에 과연 어떤 혈육을 두고있는것인가."[117]

〈그림 3-25〉 구호물자를 싣고 인천항으로 출발하는 선박과 환송 시민들

자료: 노동신문(1984.09.29.)

117) 노동신문(1984.09.29.)

3. 사회주의 쇠퇴와 남포의 재기

1) 1990년대 남포의 쇠퇴

1990년 전후로 국제정세는 동유럽과 소련, 몽골 등에서 사회주의가 해체하고 시장경제체제로 전환하는 패러다임 변화를 맞이했다. “냉전 후 시대”로 불리는 상황은 북한에 불리하였다. 이에 자연재해로 인한 식량난이 더해져 북한은 경제위기 국면에 빠졌다. 이를 타개하기 위해 북한이 선택한 것은 “안전보장과 경제발전”을 동시에 추구하는 접근법이었다. 안전보장은 핵 개발이었고, 경제발전은 경제특구설치 등 경제개방 정책이었다. 새로 만든 나진선봉 경제특구에 외국자본을 끌어들여 경제발전에 연결하고, 체제는 국방력(핵무력) 강화로 유지하겠다는 것이었다. 북한은 이를 "사회주의의 원칙을 지키고 실리를 추구"하는 것으로 표현했는데, 북한은 다른 사회주의 국가의 대응 방식과는 아주 다른 전략을 추구했다.

그러나 북한의 핵개발은 북한이 원하는 경제발전을 만족시킬 수 없는 것이었다. 국가의 자원을 핵개발에 집중한 탓에 경제 인프라 시설이 노후화되었다. 그리고 식량난으로 다수의 아사자가 발생하는 가운데 주민은 허리띠를 졸라매야 했고 “고난의 행군”으로 명명된 경제위기를 헤쳐나가야 했다.

남포시도 예외는 아니었으나 국제항구를 가진 탓에 무역품과 원조식량이 들어오는 곳이라 다른 지역보다는 나은 편이었다. 항만은 통제구역이지만 항구에 근무하는 사람을 알면 출입이 그다지 어렵지 않아, 주민들은 7호부두로 들어가 밀 사일로 안에 있던 밀쌀을 빼내가기도 했다.[118] 남포시 주택도 노후화하고 산림은 석탄을 대신하는 땔감이 되어 더욱 헐벗어갔다. 전력 사정도 나빠져 항구문화 도시, 공업도시라는 말이 무색할 정도로 남포는 어두웠다. 80년대까지 성장 발전하던 남포는 녹슨 고철처럼 정체하고

118) 북한이탈주민(남포 출신) 인터뷰

쇠락해갔다.

1990년대 “고난의 행군” 시기 남포에서 그나마 자랑할 만한 것은 “자력갱생”의 기치 아래 양어장을 대대적으로 건설한 것이었다. 남포시 주민이 총동원되어 와우도 뒤편 간석지에 김일성 시대에 일구었던 15헥타르 정도의 자그만 민물고기 양어장을 200헥타르 규모의 대규모 “남포 양어장”으로 확대하고, 사료 문제를 해결하고 도시 오수를 정화하며 미생물을 증식시키는 방법으로 해결하였다고 한다.[119]. 대동강물의 도시 남포이기에 가능한 건설이었다. 어려운 시기를 헤쳐나간 “자력갱생”의 다른 사례로는 항구여관(그림3-4의 ②)이 있다. 항구여관은 스스로 고깃배를 마련하여 물고기도 잡고 축산기지를 만들어 부식물을 해결했다. 그리고 여관 뒤 간석지의 무성한 갈밭을 개간해 논농사를 지어 식량을 해결하였다고 한다.[120] 계획 경제 아래 국가공급이 무너졌을 때 주민들이 스스로 살아가는 방법을 체득하였다고 하겠다.

2) 2000년대 이후 남포의 재기

남포가 다시 일어서기 시작한 것은 2000년 전후이다. 위기의 10년을 보내고 나서 남한의 김대중 정부(1998-2002년)와 노무현 정부(2003-2007년)의 햇볕정책이 남북교역과 경제협력으로 나타나면서부터라고 할 수 있다. 1998년 8월에 남포항과 인천항 사이에 해운화물 항로가 개설되었다. 처음 비정기 항로로 시작한 남포-인천 항로는 2002년부터 국양해운이 파나마 선적의 트레이드포춘(Trade Fortune)을 투입하여 주 1회 정기항로 운항을 시작했다.

남북 간의 해상수송 화물이 컨테이너 화물 중심인 탓의 남포항에 컨테이

119) 노동신문(2005.11.09.)
120) 노동신문(2005.11.09.)

너 전용 항이 건설되었다. 장소는 남포항 동쪽으로 남포 제련소가 있던 자리였다. 제련소 시설을 해체하면서 나오는 강재를 회수 이용하는 방식으로 2002년 4월에 컨테이너 전용부두 공사를 시작하여 16톤 및 40톤급 대형 갠추리(gantry) 크레인을 설치하고 2006년 11월 완공하였다.[121)]

2002년 7월에 경제관리개선 조치가 시행되면서 시장이 양성화되고 상품경제가 활성화되면서 남포에도 구역마다 시장이 생겨나고 시장 상품을 생산하는 중소 소비품 생산공장이 많아졌다. 무역이 늘어나고 상업을 통해 자금을 축적한 "돈주"들이 아파트 등 부동산을 개발·분양하는 사업에도 참여하는 등 남포는 시장 경제 지향적인 비즈니스가 많이 늘어났다.

남포시는 2004년에 행정구역 개편으로 항구 구역과 와구도구역만을 가진 평안남도 남포특급시로 격하되었다. 2010년 이후에 다시 용강군·대안군·강서군·천리마군·온천군을 편입하여 직할시로 회복되었다.

제3절 남포의 해양경제

1. 남포의 해양수산 인프라

한반도 서해안은 동해와 다르게 리아스식 해안으로 대륙붕이 넓게 퍼져 있고 수심이 얕아 갯벌이 발달하였다. 중국의 황해와 접하고 있는 서해안은 압록강부터 전남 해남에 이르기까지 총연장 4,719km에 달하며 큰 조수간만의 차로 간석지가 넓게 형성되어 있다.

121) 노동신문(2005.07.13.); 노동신문(2006.11.02.)

갯벌은 조류에 의해 밀물과 썰물의 차이로 퇴적물이 쌓여 만들어지는데 북한의 서해안도 갯벌이 발달하였다. 갯벌은 갯벌생태계가 형성되어 있어, 지질 다양성을 바탕으로 철새, 갑각류, 조개류 등 이 분포하고 있다. 그뿐만 아니라 오염물질을 정화하고 홍수 및 태풍 조절, 자연학습 및 관광의 장이 되기도 해 한반도 서해안은 전 세계 5대 갯벌로 평가받고 있다.[122]

그러나 한국과 달리 북한은 간석지를 '생태계의 보고'라는 시각보다는 황해남도, 평안북도 일대 황금평 간석지, 비단섬 간석지, 대계도 간석지 등과 같이 개간 사업을 통해 새로운 땅을 일궈 알곡 생산을 늘려야 한다고 주장한다.[123] 즉, 대규모 개조사업으로 갯벌을 농지화한다.

한편 남포항은 평양의 물류기지로써 한국으로부터 인도적 지원 시 인천항과의 교류는 물론 대외교류에서 국제무역항으로 충분한 역할을 하고 있다. 그 외에도 남포는 1960~70년대 사회주의 해양도시로 변모하면서 수산부문이 확대되었다.

1) 남포의 수산 인프라

1981년 북한 전체 물고기 생산량에서 서해의 비중은 4.4%, 남포를 포함한 평안남도의 비중은 1.8%에 불과했다.[124] 서해안은 조석 간만의 차이가 매우 크고, 지역에 따라서는 6노트 이상의 급조류가 형성되기 때문에 어군 밀집이 어렵고 한류계가 존재하지 않아 겨울철에는 어획량이 저조하다.[125] 그리고 서해를 대표하는 어종인 조기 자원이 고갈되면서 어획량이 급감한 것으로 추정된다.[126]

122) 여수광양항만공사 블로그(2020.10.28.) (검색일: 2022.12.02.)
123) 조선백과사전편찬위원회 편(2009), p. 264.
124) 차석칠 외(1989), p. 237.
125) 홍성걸 외(2006).
126) 김익성 외(1989), p. 250에 따르면 북한 서해 어획 물고기 중 생산량에 조기는 1960년까지는 줄곧 1위

하지만 1980년대 중반 이후 동해 명태어획량 감소와 1990년대 북한 경제위기로 인해 동해 어선어업 생산 기반 붕괴로 인해 북한 수산업에서 서해의 비중이 다소 높아졌다. 또한, 북한 서해는 멸치, 까나리, 반지, 곤쟁이 등의 생산 비중이 높아 인접한 평양, 남포 등 대도시에 부식물 공급원 역할을 담당하는 것으로 추정된다.

남포시에는 남포 수산사업소와 남포 대경 수산사업소가 운영되고 있다. 남포 수산사업소는 1947년 평안남도에서 운영하던 수산사업소를 국영으로 개편하며 창립되었다. 특히 북한의 주요 수산사업소에서 운영 중인 '조선로동당의 딸 -청년여성영웅'호가 처음 조직된 곳으로 유명하다.[127] 수백톤 능력의 냉동고와 수산물 가공공장, 300마력급의 어선을 자체 건조할 수 있는 생산시설을 갖추고 있다.

남포 대경수산사업소는 조선노동당 소속의 무역 전담 조직으로 알려진 대경지도국에서 관리하는 수산사업소로 2002년 창립했다. 수산물 생산은 물론 어선 제작으로 유명하다. 사업소는 자체적으로 500마력 이상의 어선은 물론, 북한 최초로 쌍선체 어선[128] 등을 제작하고 있다.

를 차지하였으나 1965년에는 봉구미(민태)에 이어 2위, 1970년에는 6위를 차지했으며, 이후에는 순위에 기록되지 않았다.

127) '조선로동당의 딸-청년여성영웅'호는 말 그대로 선장 이하 모든 선원이 여성 청년들로 조직된 어선이다. 1962년, 여성들로만 조직된 남포수산사업소의 어선에 김일성 주석이 직접 '조선로동당의 딸-청년여성영웅'호라는 명칭을 붙였으며 현재 문덕수산사업소, 룡암포수산사업소, 단천수산사업소 등 주요 수산사업소에서도 운영 중이다.

128) 조선신보(2018.05.21.)에 따르면 쌍선체 선박은 쌍동선(Catamaran)이라고도 불리며, 말 그대로 두 개의 꼭 같은 선체를 나란히 세우고 갑판을 일체화 시키는 방식으로 건조한 선박이다. 2척의 배를 연결한 형태라 파도의 영향을 적게 받고 속도가 빠르며, 과거 두 척의 선박이 필요했던 저예망, 안강망 작업 등을 한 척으로 진행할 수 있게 되었다고 한다.

〈그림 3-26〉 남포대경수산사업소에서 건조한 쌍선체 어선

자료: 조선신보(2018.05.21.)

남포시에는 서해수산연구소와 남포 수산대학이 있다. 서해수산연구소는 1955년 중앙수산시험연구소가 동해수산연구소와 서해수산연구소로 분리되며 창립했다. 원래는 평안북도 철산군에 위치한 철산시험분장에 설치되었으나 1960년 4월 남포시로 옮겨왔다. 서해수산연구소는 북한 서해의 수온 및 해류 변화와 주요 어종의 어장, 안강망 어업 개량 등 연구에서 큰 성과를 보였으며, 최근에는 조기 양어 기술 개발에 주력하고 있다. 남포 수산대학은 1956년 설립한 남포고등수산전문학교 학제를 개편해 1977년에 개교했다.[129)]

2) 남포의 해운항만 인프라

(1) 남포항 시설현황

북한은 분단 이후 동·서해안이 분리되어 유기적인 해상수송이 어려워졌으며 이에 따라 항만의 수송 분담률이 전체의 2~3%에 불과하다. 해외투자

129) 북한지역정보넷(검색일: 2022.10.20).

없이는 경제력과 전문인력 부족으로 자체적으로 해운산업의 발전을 기대하기는 어렵다. 하역능력은 약 3,700톤으로 20년 넘게 정체되어 있으며 북측 자체적으로는 해결할 수 없는 실정이다.[130]

북한의 최대 교역항은 갑문식 항만인 남포항이다. 컨테이너 전용부두를 보유한 북한 최대의 무역항이자 평양의 관문 항이라 할 수 있다. 남포항은 북한 육해운성 항만 수상운수관리국에 소속되어 약 4,000명이 근무하는 특급기업소이다. 남포항의 하역능력은 800만 톤이며 안벽길이 2.5km에 접안능력은 7천~1만 톤급으로 31척, 5톤급 크레인을 갖고 있다. 평양-남포 간 고속도로와 철도가 연결되어 있어 남포항은 평양의 물류기지 역할을 하는 데 손색이 없다. 남포항은 주로 석탄, 시멘트, 양곡을 처리한다.[131]

다음은 영국 로이드사의 자료를 바탕으로 항만 간 연결성을 통해 남포항과 전 세계 네트워크를 분석해보았다. 북한 남포항의 교통량 변화는 전체 항만 시스템의 변화를 반영하였다.

남포는 1970년대부터 대외무역항으로 자리하여 1977~1987년 남포-홍콩 간 무역이 활발했으며 남포는 사회주의 국가와 연결되어 전 세계 모든 대륙과 직접 연결되는 중요 허브 항만이었다. 1988~1998년 싱가포르가 남포항과 연결이 두드러지는데 여전히 남포는 홍콩, 나고야, 다롄과 연결되어 있다.

사회주의 국가가 붕괴하고 난 이후 1999~2009년까지 남포항은 과거에 비해 입지가 좁아진다. 남포-홍콩과의 연결성은 남아있지만, 현저히 연결성이 떨어지고 남포-인천의 물류 이동이 강하게 형성되어 있다. 이는 앞서 언급했듯이 국양해운의 파나마 선적 트레이드포춘(Trade Fortune)이 주 1회 정기항로로 정기운항을 했기 때문이다. 이 시기까지 남포는 약하게나마 홍콩, 다롄, 나고야, 오사카 등과 연결되어 있어 주로 아시아 중심으로

130) 해양수산부(2019), p. 1043.
131) 김은수 외(2018), p. 300.

물류 이동을 하고 있었다.

2010~2021년 시기는 인천-남포, 남포-다롄의 항만 연결성이 강하게 나타난다. 남포-홍콩은 항만 간 연결되어 있기는 하지만 연결성이 많이 줄고 남포는 중국인 다롄과 물류 이동이 활발해진다.[132] 지금은 남포항의 상대국으로 중국이 해상교역의 중심국이다.

북한은 1986년 서해갑문을 건설하여 서해안이 12m에 달하는 조수간만의 차를 극복하고 수심 확보를 통해 선박의 안전한 입출항 항로를 만들어 냈다. 북한의 남포항 시설은 다음과 같다.

〈표 3-4〉 남포항 시설

구분	부두명	안벽(m)	수심(m)	접안능력	주요 취급화물	비고
일반화물부두	1부두	840	11.5	1만x3	곡물, 포장시멘트	
	2부두	320	9	1만x2	비료, 자동차, 일반잡화	
	3부두	265	15	1만x2	일반잡화	잔교식부두
	4~5부두	2004년 이후 폐쇄된 것으로 추정				
	6부두	130	11	-	곡물, 시멘트	잔교식부두
소계		1,555	-	-	-	-
석탄부두(7,8,9)		480	8-14	-	석탄	
석유화학부두		3기	10		석유	
컨테이너부두		300	14.5	5만	컨테이너	
합계		2,726	-	-	-	-

자료: 해양수산부(2019), p. 1072.

남포항은 초입 부분에 석유화학부두, 구 남포항으로 사용되었던 현재의 일반화물 부두, 석탄 부두, 컨테이너 부두로 구성되어 있다. Google Earth를 확대하여 부두마다 최근 변화를 살펴보았다.

132) 윤인주 외(2022), p. 47-55.

〈그림 3-27〉 남포항 부두 시설

자료: Google Earth(검색일: 2022.12.2), 김은수 외(2018), p. 294 참고.

최근 3~4년 사이 석유화학부두에 변화가 있었다. 2019, 2020년경 석유화학 탱크 3기(좌측 지점)와 탱크 2기(북측지점)를 추가하여 유류 저장용량을 확대하였으며 돌핀 부분을 추가하여 2020년 기존에 3개였던 것을 2022년 현재 4개로 늘리는 증설공사를 진행하고 있었다.[133)]

133) 현대경제연구원(2020) 자료와 현재의 Google Earth 비교 분석

〈그림 3-28〉 남포항 석유화학부두의 최근 변화

자료: Google Earth(검색일: 2022.12.2), 현대경제연구원 (2020), p. 175 참고

다음은 일반 화물 부두 1~9부두 및 컨테이너 부두를 표시하여 관찰하였다. 과거 진남포일 때부터 사용되었던 일반 화물부두가 1, 2, 3 부두이며, 1부두는 수심 11.5m, 총 840m의 안벽으로 되어 있으며 곡물과 시멘트, 일반 잡화를 취급한다. 1만 톤급, 3선석의 접안능력을 갖추었으며 인입 철도가 있고 하역 장비로는 하버 크레인 3기와 지프 크레인 5기를 갖추고 있다.

2호 부두는 수심 9m, 총 320m의 안벽 길이와 4기의 지프 크레인을 갖추고 있다. 주로 비료, 일반 잡화를 취급한다. 3부두는 수심 15m, 265m의 안벽 길이를 갖고 있으며 1만 톤급 2선석의 접안능력을 갖추었다. 하역 장비로는 지프 크레인 3기를 보유하고 있으며 낮은 수심으로 인해 잔교식 선석의 구조물이 있다.

4, 5호 부두는 폐쇄 중이며 6호 부두는 수심 11m에 안벽 길이는 130m 잔교식 부두로 곡물, 시멘트를 주로 처리한다. 7, 8, 9호 부두는 합쳐서 480m 안벽 길이로 석탄 전용부두로 8, 9부두 뒤 야적장에 석탄이 쌓여있는 것을 확인할 수 있다. 하역 장비로는 30톤급 포털 크레인 4기와 레일 크레인 2기, 컨베이어벨트 1대를 운영 중인 것으로 추정된다.

〈그림 3-29〉 남포항의 일반화물부두와 석탄부두

자료: Google Earth(검색일: 2022.12.2)

끝으로 남포항의 컨테이너 부두 변화를 살펴보았다. 부두 연장 300m 길이의 컨테이너(짐함) 부두는 2006년에 건설되었으며 접안능력은 5만 톤급 선박 접안이 가능하다. 최근 야적장을 개발 중이며 배후 파란색 지붕으로 덮여있는 야적지 중심으로 확장공사가 진행되고 있다. 하역 장비인 포텔 크레인 3기, 컨테이너 2개가 운영되고 있는 것으로 추정된다.[134]

134) 현대경제연구원(2020), pp. 174-180; 김은수 외(2018), pp. 294-298.

〈그림 3-30〉 남포항의 컨테이너 부두

자료: Google Earth(검색일: 2022.12.2)

(2) 남포 소재 해운기업 및 선박[135)]

북한의 해운·항만 산업은 자본주의국가와 다르게 경제적인 개념보다는 군사적인 개념이 더 커 자료 접근이 매우 제한적이다. 따라서 가용한 자료로 추정해볼 수 있는 사항은 북한 해운기업의 수, 활동하는 선박 개수, 선박 선령, 선박 크기 정도가 될 것이다. 취득할 수 있는 자료는 국제해사기구(IMO)가 보유한 것과 북한의 조선해사기구가 제시하는 정보가 있다.[136)]

먼저 국제해사기구에 등록된 사항은 회사명, 등록번호, 주소, 등록국가, 소유 선박(ships as owner), 운영 선박(ships as operator), 관리 선박(ships as manager), 수익적 소유 선박(ships as group beneficial

135) 윤인주(2022), pp. 17~44 참고로 정리
136) 북한은 1986년 국제해사기구의 회원으로 가입

owner)이다. 국제해사기구가 등록한 북한의 해운기업은 총 351개이다. 여기에는 북한 외에도 미국, 중국, 아랍에미리트 등의 경제적 이해 관계국들이 있는데 북한의 기업이 244개로 가장 많다. 그리고 북한의 선적(ship's flag)으로 등록된 선박은 543척이다. 이 중 건조된 지 30여 년이 지나 운항하지 않는 선박은 약 251척(46%)에 이른다.

다음으로 조선해사기구의 자료를 파악해보았다. 조선해사기구에 등록된 북한 해운기업은 2021년 말 기준, 총 110개, 선박은 131척이다. 여기서 해운기업은 '배 소유기관'을 일컫는다. 그리고 선박을 선적항별로 분류했을 때 남포에 등록된 선박이 86척으로 전체의 65% 정도를 차지한다. 다음으로는 원산항에 등록된 선박은 13척(10%), 나진 8척, 청진 7척, 흥남 6척이다. 이렇듯 조선해사기구에 등록된 선적항별 선박의 수를 파악해보았을 때 북한 해운산업의 중심은 남포임이 분명하다.

〈표 3-5〉 조선해사기구에 등록된 선박의 선적항별 분류

구분	선박 수(척)	비중(%)
강남	2	1.53
김책	1	0.76
남포	86	65.65
나진	8	6.11
송림	1	0.76
신의주	2	1.53
신포	2	1.53
원산	13	9.92
청진	7	5.34
평양	1	0.76
해주	2	1.53
흥남	6	4.58
전체	131	100

자료: 윤인주(2022), p. 32.

북한의 해운기업은 총 500여 개로 추산된다. 이 중 절반인 250여 개 회사가 북한에 소재하고 있으며 중국에 소재를 둔 해운기업이 118개(홍콩 소재지 76개 포함), 싱가포르를 소재지로 하는 해운기업은 8개, 대만을 소재지로 둔 해운기업은 17개가 있다. 아래 표와 같이 북한을 소재지로 하는 250여 개의 해운기업을 지역별로 분류한 결과, 대부분 해운기업이 평양을 베이스로 두고 운영되고 있음을 알 수 있다.

〈표 3-6〉 북한 주요 도시 소재지별 해운기업의 수

도시	기업 수
-	36
김책	1
나선	9
남포	7
신의주	2
원산	3
함흥	2
평양	198

자료: 윤인주(2022), p. 56.

남포에 소재지를 둔 북한의 해운기업은 총 7개로 다음과 같다.[137]김정은 시대 대외무역은 중국에 의존도가 커지면서 육상을 통해 주로 교역하고 있지만 2020년 2월경부터 코로나 확산 방지 조치로 국경을 봉쇄하며 육상무역도 이루어지지 않았다. 그러나 일부 해상무역은 계속되었는데 남포항을 통해 가까운 중국 다롄항 등과 해상무역이 이루어져 현재 북한에서 가장 활성화된 무역항은 남포항이다. 이로써 남포는 과거 중공업 도시의 이미지에서 수출을 특화한 국제 항구도시로서 정체성이 확립되었다고 볼 수 있다.

137) 남포수산사업소와 같은 수산 관련 회사는 제외

〈표 3-7〉 국제해사기구에 등록된 남포 소재 북한 해운기업

회사명	IMO번호	소재지	소유선박	운영선박	관리선박
KOREA HANA SHIPPING	5208675	Nampho, North Korea	0	0	0
KOREA JUNGSAN SHIPPING CO	5126703	Nampho, North Korea	0	0	0
KOREA KUMSON SHIPPING	1810978	Nampho, North Korea	0	0	0
KOREA NAMSAN SHIPPING CORP	1790444	Munhwa-dong, Hanggu-guyok, Nampho, North Korea	3	5	5
KOREA UNDOK SHIPPING	1521418	Nampho, North Korea	0	0	0
KUKSABONG SHIPPING CO	5146286	Nampho, North Korea	0	0	0
MANPOK SHIPPING	1794402	Nampho, North Korea	0	0	0

자료: 윤인주(2022), pp. 170-243.

3) 남포의 해양관광 인프라

남포시는 북한을 대표하는 무역항으로 북한의 관문이라 할 수 있는 도시이다. 김일성 주석은 1979년 남포를 직할시로 승격하며 대외무역이 발전하고 국가의 국제적 위신이 높아져 외국인들의 방문이 늘었다며, 남포시를 화려하고 번화한 도시, 국제적 항구문화 도시로 꾸려야 한다고 지시했다.[138] 그리고 원산은 남포에 비해 외국인들의 방문이 적다고 지적했다. 외국인들의 방문이 잦은 만큼 외화벌이를 위한 서비스업도 강조하며, 맥주를 비롯한 주류, 소고기, 해산물 공급과 요리, 이발업 등까지 세세하게 지

138) 김일성(1987), pp. 249-250.

시한 바 있다.[139] 위 연설을 통해 북한을 대표하는 대외무역항 남포시의 위상을 가늠할 수 있으며, 남포시의 현대적 관광 및 서비스업 발생 동인을 짐작할 수 있다.

남포시는 인구 100만이 넘는 북한 제2의 도시이며, 300만 인구의 북한 최대도시 평양과 인접해 있다. 따라서 북한 수도권의 여가 및 휴양 수요도 수용해야 한다. 북한 언론에 따르면 여름철에는 평양에서 남포와 인근 과일군의 용수포(龍首浦) 해수욕장을 오가는 관광 목적의 버스도 운영되고 있다.[140]

남포시를 대표하는 해양 관광자원은 서해갑문을 들 수 있다. 서해갑문은 해운항만 및 농업용수, 홍수방지 등의 직접적 목적 외에도 북한의 입장에서는 국력을 상징하는 국가적 선전물이며, 장쾌한 바다 경관을 자랑하는 명승지이기도 하다. 실례로 1994년, 김일성 주석은 북핵 위기 타결을 위해 북한을 방문했던 지미 카터 전 미국 대통령을 안내하기도 했다.

남포시에는 북한 서해의 대표적 명승지로 꼽히는 와우도가 있다. 와우도는 섬의 모양이 소가 누워 있는 것 같다고 해서 붙여진 이름이다.[141] 원래 와우도는 인적이 드문 외딴섬이었으나 1959년 이곳을 방문한 김일성 주석이 근로자들의 문화 휴식터 건설을 지시하며 개발되었다. 당시 김주석은 풍치가 좋은 자연·지리 조건을 활용하여 규모 있는 휴양소와 해수욕장, 공원, 운동 시설, 식당, 상점 등의 건설을 지시했다.[142] 최근에는 남포시에서 와우도유원지 현대화 공사를 진행해 물놀이장, 식당, 정각, 낚시터, 산책로, 배구장 등의 시설을 새롭게 정비했다고 한다.[143]

139) 위의 책, pp. 249-255.
140) 노동신문(2019.08.11.)
141) 한국민족문화대백과사전, 와우도자연공원, https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0070211 (검색일: 2022.10.22.)
142) 노동신문(1959.05.31.)
143) 노동신문(2019.12.14.)

〈그림 3-31〉 남포의 와우도 유원지

자료: 조선관광(검색일: 2022.10.21.)

4) 기타: 조선 및 해양산업

남포는 서해 선박 건조 및 수리의 중심기지로 남포조선소, 영남배수리공장(구 9월 10일 배수리공장), 서해선박수리공장, 남포선박수리공장, 남포해운선박공장 등 다수의 조선소 및 선박수리공장이 위치하고 있다.

남포조선소는 일제강점기 일본인들이 설립한 조선상공주식회사를 1945년 개칭해 탄생했다.[144] 1948년 북한 최초로 450톤급 철선 〈신흥〉호를 건조했다. 당시 김일성 수상은 진수식에 참석해 〈신흥〉호라는 이름을 명명했다.[145] 북한의 조선업은 1960년대 일본 거주 조총련계의 기술자 등이 대거 북한으로 이주하며 선박설계 및 공작 등의 수준이 급속히 향상되었다.[146] 이와 같은 상황 속에서 남포조선소는 1966년 1,000마력 냉장운반선 〈묘향산〉호, 1969년에는 3,500톤 냉장운반석 〈대보산〉호를 건조했다.[147]1971년에는 선박 건조시설을 확장해 2만톤급 건조 능력을 확보해

144) 한국민족문화대백과사전, 남포조선연합기업소,
https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0012239(검색일: 2022.10.22.)
145) 박근순(1991), p. 79.
146) 황종흠, 김용환(1997), p. 15.
147) 김동진·박윤식·함복용(1991), p. 32.

1975년에서 1980년 사이에 2만 톤(GT9076톤) 화물선 4척을 건조한 바 있으며, 1993년 6,000톤 급 floating dock 회령 623호를 완성해 대형선박의 수리가 용이하게 되었다.[148]

영남 배수리공장은 1980년대 초반 설립되었다.[149] 2007년 10.4선언에서 합의된 남포 조선협력단지[150]를 구체화하며, 영남 배수리공장 현대화가 논의되기도 하였다. 원래 배수리 전문공장이었으나 2000년 김정일이 "령남배수리공장에서 무역짐배를 시범적으로 건조해보면서 령남지구를 대선박건조기지로 꾸릴"것을 지시[151]한 이후 선박 건조를 위한 공장 확장 및 현대화가 진행되었다. 2005년 수만 톤 급 선박 여러 척을 동시에 수리할 수 있는 2호 도크를 완공하였으며, 2016년에는 5,000톤급 무역짐배 〈자력〉호를, 2021년에는 1만 2,000톤급 무역선 〈장수산〉호를 건조했다.

〈그림 3-32〉 장수산호

자료: 노컷뉴스(2021.12.24.)(검색일: 2022.10.21).

148) 위의 책, p. 15.
149) 노동신문(2005.04.17.)에 따르면 1980년 9월 10일 김일성 주석이 완공단계에 이른 공장을 현지지도했다고 한다. 김일성 주석의 현지지도 날짜를 기념하여 과거 9월10일배수리공장으로 명명한 것으로 추정된다.
150) 남북관계 발전과 평화번영을 위한 선언(10.4선언) 제5항에서는 "남과 북은 안변과 남포에 조선협력단지를 건설하며 농업, 보건의료, 환경보호 등 여러 분야에서의 협력사업을 진행해 나가기로"합의하였다.
151) 노동신문(2016.05.12.)

2. 남북 경제협력과 남포

남북 간에는 경제 부문에서 상호 협력하고 정치부 문에서도 안전보장을 위한 대화가 필요했다. 남북한 정부는 1990년부터 5번의 고위급회담을 했고 그 결과로 1991년 12월에 “남북 간 화해와 불가침 및 협력교류에 관한 합의서”를 채택했다. 이는 1972년 남북 정부가 “7.4공동성명”(1972년)을 통해 "자주, 평화, 민족대단결“이라는 3대 통일원칙을 합의한 이래 20년 만에 이룬 정치적 합의였다. 이러한 대화 분위기에서 경제협력을 남포에서 추진한 한국 기업은 김우중의 대우그룹이었다.

1992년 1월에 경제인 방문단을 구성에 북한을 공식적으로 처음 방문한 김우중 대우그룹 회장은 남포항을 방문했다. 남포항을 본 김우중 회장은 남포를 남북경제협력의 장소로 정했다. 남북 간에 남포-인천 해상항로를 통해 물품을 반 출입할 수 있기 때문이었다. (주)대우는 1992년 10월에 정부의 남북경협 사업자승인(대북 투자사업 자격 부여) 제1호를 받아 남포시 항구 구역 신흥리에 공업단지를 조성하는 사업을 개시하였다. 평양-남포 간 청년영웅도로에서 남포시가지로 진입하는 초입에 자리 잡아 교통편이 좋은 곳이었다.

1995년 5월 대우는 정부로부터 남포에 남북경협사업 승인 제1호(투자사업에 대한 승인: 512만 달러)를 받았다. 내용은 경공업 분야로 연간 3백만 장의 셔츠와 60만 장의 재킷, 30만 개의 가방을 생산하여 반입하는 것이었다. 1996년 4월에 대우는 북한의 조선삼천리총회사와 민족산업총회사라는 이름의 합영회사를 설립(남북 지분비율 50:50)하고 9월에 조업을 개시하였다. 이로써 남북한이 기업 간 합영회사를 설립하여 공동경영을 진행하는 역사가 남포에서 시작되었다.

남포에서 진행된 남북 간 합영 사업은 인천항-남포항을 통해 남한에서

원자재를 들여다 임가공하여 다시 그 항로로 남한으로 내오는 위탁가공 형태로 운영되었다. 1998년에는 2천만 달러 이상을 수출하였다. 대우의 추가 계획은 TV와 냉장고 등 가전공장도 남포공단 내에 건설하는 것이었다. 그러나 1999년에 아시아 통화위기의 영향으로 자금 유동성이 악화한 대우그룹이 해체되며 합영 사업은 2000년에 중단되고 북한의 국영기업 삼천리수출피복공장으로 전환되었다.

대우의 뒤를 이어 남포에서 경제협력사업을 진행한 기업은 평화자동차였다. 1999년에 통일교 산하 기업으로 서울에 설립된 평화자동차는 2000년 1월 정부로부터 남포에 자동차 제조 판매를 위한 남북경협사업승인 제10호(투자사업에 대한 승인: 666만 달러)를 받았다. 그리고 동시에 북한의 조선민흥총회사와 합영(남북 지분비율 70:30)으로 평화자동차 종합공장을 남포시 항구 구역에 세웠다. 위치는 평양-남포 간 청년영웅도로에서 남포시가지로 진입하는 입구로 대우 합영공장 부근이었다.

2002년 4월에 공장 준공과 더불어 첫 번째 승용차 모델인 "휘파람"을 내놓았으며 이후 "뻐꾸기", "준마" 등 SUV 승용차와 "삼천리" 미니버스를 선보였다. 2006년에 투자액은 5,500만 달러로 늘어났다. 2010년 1,450대, 2011년 1,820대를 생산하였다. 2010년 "5.24 조치" 이후 남북 경제교류와 협력이 중단되면서 남포의 평화자동차 경영도 어려워졌고 결국 2012년 말에 평화자동차는 북한의 국영기업으로 전환되었다.

남북 간에 다양한 교역 및 경제협력 사업이 진행되면서 남포-인천 항로는 바빠졌다. 2005년 8월 1일부터는 남북 간에 "남북해운합의서"가 발효되어 해운 협력이 본격화했다. 남북은 합의서에 따라 남북 간 선박 운항을 "연안수송"으로 규정하여 국내 수송에 준하도록 하였기 때문에 양측 항만은 국내 전용부두를 이용하였다.

인천항에서 남포항으로 가는 선박에는 쌀, 밀가루, 비료 등 인도적 지원

품목 이외에 경제협력 사업목적의 섬유 원자재, 전자 및 전기부품, 화학제품 등이 실렸다. 그리고 남포항에서는 섬유 및 전기·전자 임가공품, 농수산물, 광물자원 등이 실렸다. 2010년 "5.24조치" 이전까지 남포항은 인천항과 연계되면서 남포가 해양도시로 회복하는데 큰 역할을 하였다. 2010년 이후는 남한 대신 중국과의 무역거래가 활발해지면서 남포의 활기는 2017년 유엔의 대북제재 조치 때까지 이어졌다.

〈표 3-8〉 "5.24조치" 이전 남포-인천 간의 정기 화물항로

선사	선명	선적	총톤수	적재능력	개설	운항
국양해운	Trade Fortune호	파나마	2,684	253TEU	1998. 8.	월4회
개선총회사	동남1호	북한	3,232	96TEU	2009. 5	월4회

자료: 국토교통부

3. 김정은 시대 남포의 개발 구상

김정은 시대 북한은 2013년 11월에 남포시 와우도구역에 와우도 수출가공구, 송림시에 송림 수출가공구를 설치했고, 2014년 7월에 남포시 와우도구역에 추가로 진도 수출가공구를 설치하였다.[152] 이들 세 군데 경제개발구는 모두 무역을 전제로 한 수출가공기지다. 와우도 수출가공구(지방급)는 수출지향형 가공조립단지로서 금융, 관광, 부동산, 식료 가공 등을 하는 종합경제개발구로 육성하는 계획이다. 진도 수출가공구(중앙급)는 기계, 전기, 전자, 경공업 및 화학제품을 생산·수출하는 보세가공무역단지가 된다. 송림 수출가공구(지방급)는 수출가공, 창고보관, 화물 운송단지로 개발하는 계획이다. 전력공급을 위해 와우도구역에 60만kW 중유발전소, 서해갑문 옆에 1만kW 조력발전소를 건설할 계획을 세웠다.[153] 그러나 국제사회의 북한에 대한 대북 경제제재가 풀리지 않고 있는 상황에서 수출가공

152) 중앙일보(2015.03.18.)
153) 차명철(2018) p.19, pp. 36-38.

구 건설은 성과를 내지 못하였다. 2013~2014년 당시 북한이 발표했던 경제개발구 건설계획이 2022년 현재도 진행 중인지는 불확실하다.

〈그림 3-33〉 남포 및 인근 경제개발구

자료: 북한의 경제개발구 발표자료(2013)를 바탕으로 저자 재작성

김정은은 2022년 9월 8일 최고인민회의 제14기 제7차 회의 시정연설에서 동서를 잇는 대운하 건설 구상을 내놓고 다음과 같이 언급하였다. “나라의 동·서해를 연결하는 대운하 건설을 비롯한 전망적인 경제 사업들에 대한 과학적인 타산과 정확한 추진 계획을 세우며 일단 시작한 다음에는 국가적인 힘을 넣어 반드시 성공을 안아 와야 한다.”

김정은의 “동서 대운하” 계획은 김일성의 구상으로 알려진다. 김일성 수상(당시)이 1954년 4월에 평안남도 순천군 백송리(김일성종합대학 피난지)에서 현지지도하면서 대동강과 함경남도 용흥강(현재의 금야강)을 잇는 운하 구상을 밝힌 바 있다[154].

154) 노동신문(1986.05.22.)

김정일 시대에도 동서 운하구상은 있었으나 추진되지 못하였다. 구상했던 운하 루트는 서해-남포갑문-대동강(평양-미림갑문-봉화갑문)-비류강(성천군)-북대봉산맥 관통물길굴 건설-금야강(금야군)-송전만(원산만)-동해로 추정되고 있다. 산맥을 뚫는 물길굴(수로터널) 공사는 북한이 유역변경식 수력발전소 건설을 하면서 수십 년 해오던 경험이 있어 선박이 다닐 정도의 터널 공사도 가능할 것으로 판단된다.

다만 대동강과 비류강, 금야강에 많은 언제(둑)와 중소형 수력발전소가 건설되어 있으므로 대운하 건설을 어떠한 루트와 어떠한 방식으로 추진할지는 예단할 수 없다. 동서해를 운하로 연결하려는 북한의 구상은, 남북분단으로 인해 동서해가 지리적으로 분단되어 있어 이를 연결하려는 정책의 산물일 것이다. 서해 남포와 동해 원산을 잇는 운하 구상을 추진해야 하는지에 대해서는 비용과 효율, 효과 등의 측면에서도 재검토가 필요할 것이다.

〈그림 3-34〉 김일성-김정일 시대의 동서대운하 루트 (추정)

자료: 언론보도 등을 참고하여 저자 작성

4. 남포 해양경제 비전 : 서해평화경제도시

평양의 관문이자 항구도시인 남포는 북한 서부지역에서 가장 큰 공업지역이다. 남포는 북한 당국이 1953년부터 추진해온 "중공업의 선차적 발전과 경공업과 농업의 동시발전"이라는 경제정책에 중요한 물적 인적 기반을 제공했다. 특히 무연탄광은 북한지역에 근대적 공업을 처음 일으킨 동력이었다.

중요 공장들을 살펴보면 중공업 부문에 천리마구역의 천리마제강연합기업소, 보산제철소, 대안구역의 대안중기계연합기업소와 대안친선유리공장, 항구구역의 남포조선소, 남포통신기계공장, 강서구역의 금성트랙터종합공장 등과 같은 대규모 공장들이 있다. 천리마제강, 대안중기계, 대안친선유리, 금성트랙터는 "네 형제공장, 기업소"라고 불리며 지금까지 10년 이상 매년 "사회주의경쟁" 시합을 벌이고 있기도 하다.

경공업 부문에는 항구구역의 남포제분공장, 항구가구일용품공장, 강서구역의 강서약수공장, 강서제사공장, 강서도자기공장 등이 있으며, 기타 각 구역에 음식료, 섬유의복, 신발, 목재종이 등 경공업 공장이 있다. 전기전자 및 기계부품 등의 중소규모 지방공장들은 천리마구역과 대안구역에 밀집해 있다.

농업 부문은 대동강물을 끌어들인 관개수로가 촘촘히 연결되어 있고 강서구역의 청산리 협동농장이 유명하다. 과수원은 룡강군, 강서구역, 와우도구역에서 사과, 배, 복숭아, 포도 등을 재배한다. 온천군의 간석지 염전도 유명하고 수산 부문에는 남포 수산사업소 등이 있어 서해안 수산업의 핵심 기지이다.

2008년 인구센서스 자료에 따르면 현재 남포 인구는 98만 3,660명이며 그 중 도시부가 71.5%, 농촌부가 28.5%를 차지하여 도시지역 인구가 압도적이다. 농촌의 인구가 더 많은 곳은 용강군뿐이다.

〈표 3-9〉 남포시 인구 구성 (2008년)

남포시	총인구	도시부	비중(%)	농촌부	비중(%)
와도두구역, 항구구역	366,815	310,864	84.7	55,951	15.3
강서구역(강서군)	191,356	119,848	62.6	71,508	37.4
온천군	149,851	83,934	56.0	65,917	44.0
천리마구역(천리마군)	139,489	102,436	73.4	37,053	26.6
대안구역(대안군)	77,219	66,261	85.8	10,958	14.2
용강군	58,930	20,045	34.0	38,885	66.0
합계	983,660	703,388	71.5	280,272	28.5

주: 2008년 인구 센서스에서 남포시는 남포특급시로서 와우도구역과 항구구역만을 관할하였기 때문에 현재 남포직할시에 포함되는 지역(군)을 추가로 포함
자료: 통계청 북한통계포럼, 북한 2008년 인구센서스

남포시의 일반대학으로 남포수산대학, 남포의학대학, 남포사범대학, 남포교원대학, 남포공업대학, 남포농업대학, 남포선박대학 등이 있고, 공장기업소의 대학으로서 강선공업대학, 강선금속공업 단과대학, 기양공업대학, 대안공업대학 등이 있으며 농장의 대학으로 청산농업대학, 온천농업대학 등이 있어 인재 기반도 마련되어있다.

앞으로 남포가 해양경제를 중심으로 발전하기 위해서는 농업지대, 공업지대, 물류 및 수산 지대에 근거한 발전 방향을 추구하는 것이 필요하다.

첫째, 농업지대 측면에서 남포를 해양과 연결된 농축산 생산 및 가공지대로서 더욱 발전시키는 계획을 세울 필요가 있다. 바다에 면한 온천군 간석지의 농업자원을 토대로 특용작물(채소, 화훼), 과일 식료품, 축산가공품 등을 수출품으로 육성하는 종합적인 계획이 필요하다. 축산분야에서는 남한의 민간단체 굿네이버스가 1998년부터 남포의 대안구역과 용강군의 목장에 젖소를 지원하고 2006년에 사료공장을 짓는 등 남북협력의 좋은 사례로 남아있다.[155] 축산은 관광 휴양목장이라는 6차산업으로 발전할 수 있다.

155) 국민일보(2006.06.26.)

이러한 해양-농촌지대 발전을 위한 구상으로써 스파트팜(Smart Farm)을 실험해볼 수 있다. 스마트팜이란 비닐하우스·유리온실·과수원·축사 등에 사물인터넷기술(IoT)과 같은 정보통신기술(ICT)을 접목하여 원격·자동으로 작물, 과수와 가축의 생육환경을 적정하게 유지·관리할 수 있는 농장을 말한다. 북한의 현재 과학기술 수준에서 실현가능하며 사회주의관리체제에서 더 유리하게 적용 발전시킬 수 있다.

둘째, 공업지대 측면에서 남포가 기계공업을 중심으로 한 중공업 중심지대라는 특성을 해양과 연결해 발전계획을 세울 필요가 있다. 남포에는 자동차, 전기기계, 선박, 정밀기계 등을 주축으로 한 기계산업 클러스터가 이미 갖춰졌다. 기계공업은 식민지 시대에 미비했던 분야였는데 북한이 심혈을 기울여 키운 분야로 그 중심이 남포에 있다.

문제는 그 기술 수준이 현대의 기준에서 볼 때 많이 낙후되어 있다는 점이다. 기계공업 중에서도 수산 선박 조선공업을 중심으로 한 클러스터를 조성할 필요가 있다. 평양의 은정구역에 기계공학연구소가 있는 것처럼 남포에는 가칭 "수산 선박공학 연구소" 같은 현장 기반의 싱크탱크를 두는 것이 필요하다.

그리고 남포에서 제약공장을 육성하는 것을 고려할 필요가 있다. 남포가 가진 원료 도입의 우위성을 고려하면 의약품 제조 지역은 남포가 적절하다. 남포시 항구구역에는 남포 어린이약공장이 있는데 이곳은 북한에서 유일하게 어린이를 위한 비타민제 등 약품을 전문으로 생산하는 제약공장이다. 1968년에 조업한 제약공장은 설비를 개선했다고는 하나 시설현대화가 필요하다. 남포 어린이약공장 현대화 사업은 남북이 가장 먼저 추진할 수 있는 협력 사업일 수 있다.

셋째, 물류 및 수산 측면에서 남포가 서해의 물류와 어업 중심지로서 한반도와 중국을 포함하는 평화경제지대로 발전하는 계획을 세울 필요가 있

다. 서해 어업을 위한 남북한 협력이 절실한 상황이기 때문이다. 중국 어선을 한편으로 통제하고 한편으로 협력하는 방안을 남북이 함께 마련해야 한다. 물류에 있어서는 남포가 중국 톈진, 남한 인천과 함께 수도권 관문항으로 상호 협력하는 체계를 갖추는 것이 바람직하다.

또한, 물류 중심의 경제권을 고려할 때 남포에서 인천까지 하나의 해양 경제권으로 보는 것이 필요하다. 남포-평양권, 해주-개성권으로 구분하여 남북 협력을 인천-남포, 인천-해주로 나누는 것보다는 서해의 해안선을 따라 인천, 김포, 강화도에서 연안, 강령, 해주, 남포로 이어지는 해양 경제 벨트를 구성하는 것이 바람직하다. 남포는 이 서해평화경제지대를 대표하는 거점 도시가 될 것이다.

이렇게 하면 남북 간의 물류 인프라는 육상과 함께 해상을 고려하면서 서해안 지대에 산업을 합리적이고 균형적으로 배치하고 연결하는 것이 가능하다. 남포의 해양 경제는 북한 내부의 시점을 벗어나 한반도와 동북아 전체의 관점에서 바라볼 때 그 성격이 분명해질 것이다.

〈그림 3-35〉 해양경제 비전을 고려한 남포시(5개 구역 2개군)의 지대 구분

자료: Google Earth에 저자 작성

04
국경해안도시 나선

제1절 나선의 도시 형성과 발전

1. 일제강점기 식민도시 나선

나선은 일제강점기에 건설된 식민도시 중 하나다. 나선은 1437년 경흥군(은덕군)이 신설되면서 그 관하에 소속된 작은 마을이었다. 일제강점 초기 만주철도 부설사업을 비롯한 북선항로 사업이 본격화되어 원산, 영흥, 청진, 회령을 연결하는 기선 확정과 국경철도 개발, 1930년대 만주사변에 따른 군사적 요충지로 주목받으며, 나선 개발이 본격화되었다.

나진, 웅기가 주목받기 시작한 시점은 길회선 철도(만철)가 추진되던 1920년대 중반으로 철도를 연계한 종단항에 대한 논쟁이 시작되면서 나타났다.[156] 청진철도 부설공사가 1914년 개시되고 순차적으로 일부 철도 구간들이 개통되면서 길회선과 연결할 수 있는 종단항에 대한 논의가 사회적인 이슈가 되었다. 당시 길회선 철도와 연결되는 종단항의 결정은 조선총독부 권한이었기 때문에 이를 둘러싼 로비도 상당했던 것으로 보인다.[157]

156) 웅기항만은 지리적으로 협소하고 지속적인 결빙문제로 정박에 어려움을 겪기도 했으며, 1921년 7월 개항되었다. 매일신보(1915.01.28.); 매일신보(1921.07.17.)

1924년 종단항 개발과 관련하여 청진이나, 나진, 웅기로 할 것인지에 대한 논의가 이슈화되었는데 종단항은 길회선이 개통되었을 때를 대비해 설비나, 항구가 협소한 청진보다 청진과 웅기 사이에 위치한 나진이 부동항인 동시에 현재 대선(大船)도 접안 가능한 근거를 들어 나진항 개발이 주목받기 시작했다. 특히 1925년에는 신사업으로 다사도급(평안북도 염주군 다사도항) 나진항 축항이 유망한 신규 사업으로 주목받는 등 나진의 종단항에 대한 기대가 있었던 것으로 보인다.[158]

청진항이나, 나진항뿐만 아니라 웅기항 또한 종항의 대상으로 주목받았다. 웅기항은 웅기와 소련 사이 국경철도로 연계되어 종단항으로 주목받기 시작했으며, 1925년에는 나진항과 함께 축항 대상으로 결정되어 5개년(1926-1930년) 축항 예산 65만 원이 배정되었다. 1926년에는 웅기항 축항 사업에 필요한 중국인 노동자가 웅기로 대거 유입됨에 따라 조선인 노동자들이 축항 일자리를 잃을 것이라는 우려가 나타날 지경이었다.[159]

나진의 종단항에 대한 기대와 달리 당시의 의견은 청진이 지배적이었던 것으로 보인다. 송규진(2014)에 따르면 1926년 항만협회의 44회 특별위원회가 개최된 자리에서 북선일보 사장 오카모토 츠네지로가 나선항보다는 청진항이 북만주와 연결하는데 유리하다는 주장을 펼치는 등 청진이 종단항으로 결정될 것이라는 의견이 지배적이었다고 보았다.[160] 특히 나진과 청진항의 비교과정에서 청진에 투입된 자본을 방치할 수 없고 나진항 축항은 상당한 거액이 소요된다는 점, 청진항은 길회선이 아니더라도 설비완성이 시급하고 조선에 대한 '철도급항만계획'에 포함되어 있다는 점을 근거로 들었다.[161]

157) 송규진(2014), p. 10.
158) 동아일보(1924.12.05.); 북선일보(1925.07.16.)
159) 조선일보(1925.12.27.); 시대일보(1926.07.02.); 동아일보(1926.05.16.)
160) 송규진(2014), p. 10.
161) 조선일보(1926.03.15.)

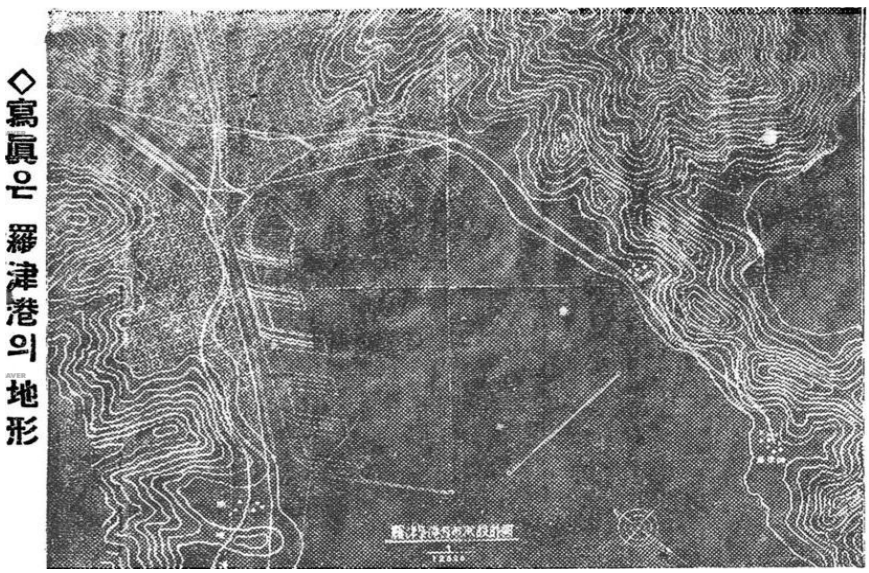
나진 종단항에 대한 만철의 입장에 대해 송규진은 처음부터 만철은 종단항 후보지를 나진으로 낙점한 것으로 분석했다. 특히 만철 사장이었던 마쓰오카 요스케가 종단항 결정은 전적으로 총독부에 있다고 하면서도 길회선 개통 10년 후 예측되는 1천만 톤의 물류 처리 설비와 1~2만 톤 급 대선(大船)이 정박할 수준을 피력한 대목을 주목했다.[162] 다만, 당시 만철은 나진항을 조사한 일은 있었으나 수축계획은 없으며, 조사가 나진항에 한하는 일이 아니라 청진, 웅기와 함께 진행된 것이라고 밝혔다.[163]

하지만 길 회선철도 부설과정에서 붉어진 종단항에 대한 논의는 청진항으로 정리되는 듯했지만 1931년 만주사변을 계기로 나선항이 다시 재조명받았다. 만주 지역과 동해 부동항을 거쳐 일본으로 연결되는 물류 수송라인을 조성하기 위해 종단항을 나진항으로 할 것인지에 대한 논의가 조선총독부와 일본 육·해군, 만철 관계자들을 중심으로 추진된 것이었다. 물론 이러한 논의가 재개된 중심에는 만주사변이라는 계기가 자리했으며, 만주사변을 계기로 일본 육·해군의 강력한 의지가 나진항 축항에 결정적인 영향을 미쳤다.[164]

만주사변으로 촉발된 나진항 종단논의는 나진이 가지고 있는 지정학적 위치 특히 일본 육·해군이 제시한 군사적 요충지로써의 중요성이 경제적 중요성보다 높게 평가된 것이다. 전쟁이라는 환경 속에서 함경도 산업개발을 통한 자원반출이라는 경제적 논리는 후순위로 밀려날 수밖에 없는 위치였으며, 따라서 종단항이 나진항으로 결정되는 배경이 되었다. 결과적으로 1932년 5월 10일 나진항이 종단항으로 결정됨에 따라 나진항 건설이 본격화되었다.

162) 송규진(2014), pp. 12-13.
163) 동아일보(1929.05.18.)
164) 이윤미(2019), pp. 4-5.

〈그림 4-1〉 1932년 종항으로 결정된 나진항 개발 지형도 모습



자료: 동아일보(1932.11.15.)

나진항 개발계획은 총 15개년 축항 계획으로 수립되었는데 이는 만주국으로부터 유입되는 특산품 예상 물량 900만 톤을 처리한다는 목표를 세우고 있었다. 이에 따라 나진항 축항에 필요한 규모는 부두 면적 100만 평 규모로 정하고 제1기 공사는 300만 톤 처리능력으로 건설하고 2기 공사는 600만 톤의 화물 처리 규모로 건설한다는 세부적인 계획을 세웠다.[165] 이 같은 계획을 완료하게 되면 나진항의 만주국 항만물류 처리능력에 따라 1만 톤 급 10척을 동시에 접안할 수 있는 접안능력을 보유한다는 계획이었다.

만철은 건설자금과 주요 경비까지 포함해 총 3천700만 원을 투자해 1933년 4월 축항 공사를 시작했으며, 1935년 8월 말 가 영업을 개시하고 11월 1일 제1기 공사를 완료했다.[166] 만주국 물류가 많은 탄토항으로 추

165) 이윤미(2019), pp. 8-9.
166) 동아일보(1933.03.15.)

진된 제1기 공사 결과 300만 톤의 물류 처리능력과 항만물류를 위한 물류창고 10개 동이 갖추어졌으며, 항만 내 인입 철로가 개설되고 부두 접안능력도 1만 톤급 2척을 동시에 접안할 수 있는 규모로 성장했다.[167)]

나진항이 종단항으로 결정됨에 따라 철도의 운영에도 변화가 나타났다. 1928년 당시 길회선이 개통되면 10년 후 만주로부터 출이입 물량을 1,000만 톤으로 예상하고 처리할 수 있는 조건을 갖출 수 있는 항만으로 청진이 주목되었지만, 종단항이 나진항으로 결정됨에 따라 동북 회선 철도가 주목받게 된 것이다. 길림, 돈화, 회령으로 연결되는 남부의 길림-회령선 철도와 달리 길림, 돈화, 연길, 도문을 거쳐 남양, 온성, 웅기, 나진으로 이어지는 돈화-도문회선 철도연결이 추진된 것이다.

〈그림 4-2〉 길회선 철도에 나타난 돈화-도문선 연결모습

자료: 조선일보(1933.08.29.)

나진 종단항 결정에 따라 돈화-도문선을 대비한 웅기-나진 간 이어지는 동북부회선 철도건설은 1933년 본격적으로 추진되었다. 특히 철도건설은 대규모 물류를 처리할 수 있는 항만건설에 맞추어 평시의 수송 능력을 극

167) 동아일보(1935.07.29.)

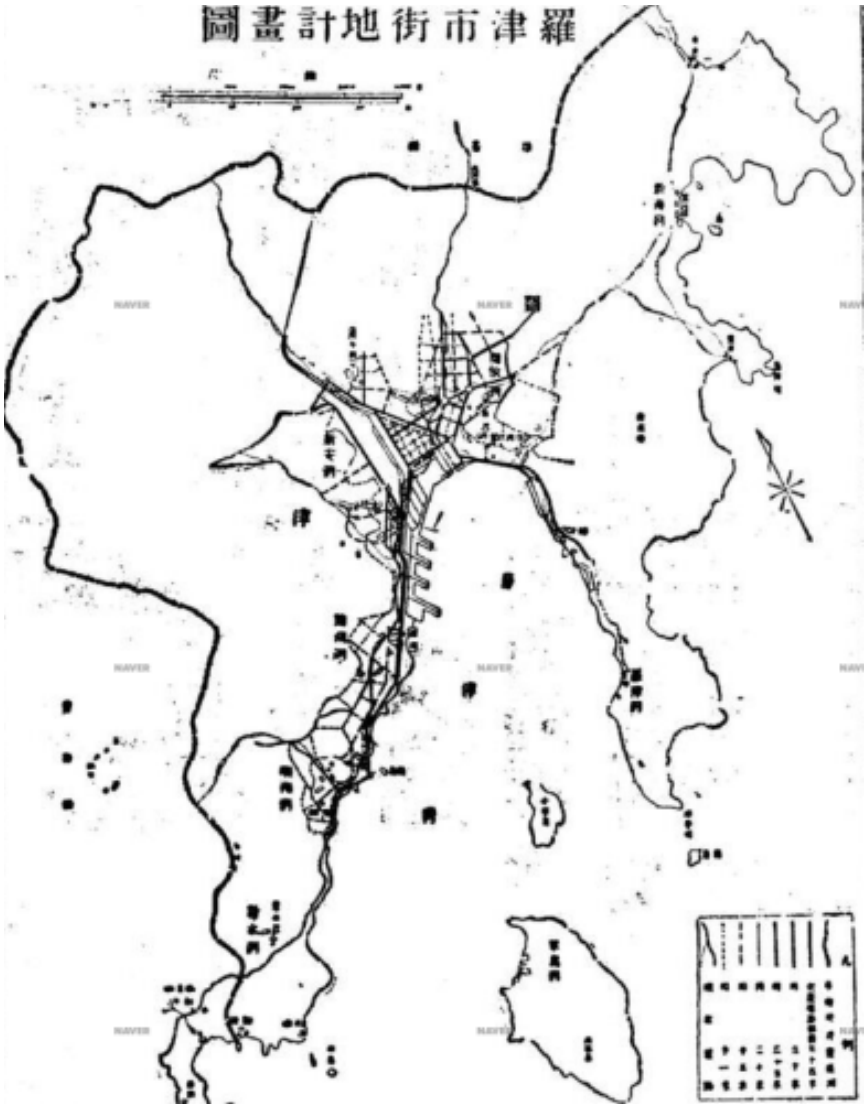
대화하고 군사수송의 간선으로 활용할 계획이었다. 따라서 추진 중인 돈화-도문선에 맞춰 웅기-나진 철도건설이 1933년 2월부터 착수해 1935년 11월 개통식을 가지면서 만주의 돈화와 도문을 거쳐 웅기와 나진항으로 연결되는 철도 공사가 완료되었다.[168] 나진항으로 연결되는 돈화-도문선 개통은 1933년 8월 완료됨에 따라 나진에 세관을 설치하였다.[169]

나진은 나진항과 웅기-나진철도가 연결되는 등 항만도시로 급성장하기 시작했다. 특히 항만과 철도사업이 추진되던 1934년 5월 일본 척무성(拓務省:식민지사업이 주 업무인 일본 행정기관)에서 승인된 '조선시가지계획령'이 같은 해 6월 발표됨에 따라 나진, 웅기, 흥남이 먼저 실시되었다. 나진의 시가지 계획은 조선총독부가 계획하고 만철은 항만과 철도건설을 담당했으며, 1936년에는 나진요새 사령부가, 1940년 나진 중포병연대가 설치되는 등 항만도시와 동시에 군사적 요충지로 성장하기 시작했다.

시가지 계획령에 따라 추진된 나진읍 시가지 계획은 총 263만 원 공사비를 투입하는 사업으로 3,730만 2천㎡에 달하는 읍지구를 대상으로 한다. 해당 지구는 역전을 중심으로 한 삼각지역에 대한 매립공사와 남구의 약 19만 평에 달하는 도로와 주택지 매립공사가 추진되었다. 나진지역의 항만공사, 철도 공사에 이어 시가지 개발공사까지 추진되면서 나진에 인구시장이 급격하게 증가했으며, 남성들뿐만 아니라 여성들도 상당수 동원되는 대규모 개발 사업으로 확대되었다. 대규모 사업에 따라 조선총독부는 1936년 12월 나진을 읍에서 나진부로 승격[170]시키는 등 30만 명의 대항만도시 키운다는 계획을 차례로 추진해 나갔다.

168) 조선일보(1933.02.26.); 동아일보(1935.10.17.)
169) 조선일보(1933.08.23.)
170) 동아일보(1936.02.21.)

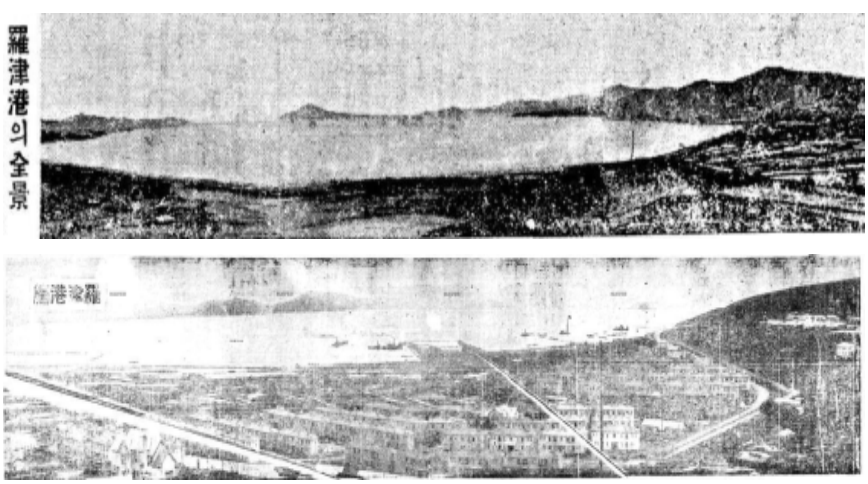
〈그림 4-3〉 나진시가지계획도 모습



자료: 조선일보(1934.09.16.)

물론 나진항 공사가 완료된 1935년 당시 전국의 노동자 운집으로 나진 인구는 최대 4만 명에 달했지만, 공사가 중단되는 겨울(결빙기)에는 급격하게 줄어들기도 했다. 나진읍에서 추진된 조사발표에는 총가구 수 6,387호, 총인구는 2만 8,774인으로 공사가 추진되던 1935년 가을 대비 약 4천 명가량이 감소한 것으로 나타났다. 나진의 인구 구성으로 보면 일본 내지인 호수 1,621가구로 남 3,229인, 여 2,872인이며, 조선인 호수 4,610가구로, 남 11,942인, 여 10,141인이다. 이 밖에도 외국인 호수(중국, 러시아) 156가구로 남 561인, 여 29인으로 합계 590인이 거주하는 것으로 나타났다.[171]

〈그림 4-4〉 멀리에서 바라본 개항 전후 나진항 전경



자료: (위) 조선일보(1934.09.16.), (아래) 조선일보(1936.01.01.)

나진읍 개발계획이 활발하게 추진됨에 따라 인구는 지속적으로 증가하고 인구 체증에 따른 사건·사고가 자주 발생했다. 북선철도와 남부를 잇는 철도간 차량 관리, 차량 운행에 대한 체계가 제대로 갖춰지지 못하면서 교통

171) 조선일보(1936.02.18.)

사고가 빈번하게 일어났다. 실제로 1936년 북부선 철도인 나진역에서 대기하고 있던 급행열차 508호 열차와 경성에서 출발한 급행열차 507호 열차가 정면충돌하는 사고가 발생하여 경성 방면 열차가 지연되고 객차와 기관 조수, 승무원 등이 중상을 입기도 했다.[172]

1943년 나진 인구는 35,197명으로 10년 전인 1932년 대비 6배가 급증했으며, 웅기 인구는 25,081명으로 1932년 대비 1,122명이 증가하는 데 그쳤다. 또한 나진항 건설로 1935년 수출입금액은 333만 8,867원에서 1949년에는 4,468만 2,942원으로 13배 이상 증가했으며, 웅기항은 같은 기간 2,973만 2,155원에서 3,130만 2,586원으로 소규모 성장에 그쳤다. 송규진은 웅기가 정체될 수밖에 없는 결정적인 이유를 당시 나진항이 종항으로 결정되고 그로 인해 웅기에 있던 상권들이 나진으로 이전한 결과로 보았다.[173]

나진이 본격적으로 성장함에 따라 주요 산업들의 급증으로 이어졌다. 나진은 1933년 1개 회사에 불과했으나, 1939년 43개 사, 1942년에는 46개 사로 증가했으며, 웅기는 1933년 54개 사에서 1939년 57개 사, 1942년에는 53개 사로 축소되었다. 특히 업종별 본점 회사의 자본금 추이도 같은 기간 나진은 10만 원(1933), 267만 600원(1939), 500만 8,600원(1942)으로 증가했으며, 웅기는 386만 9,800원에서 1,876만 6,670원으로 성장했다가 1942년에는 793만 2,670원으로 축소되었다.

일제강점기 나선의 경제성장과 도시개발에 따라 행정구역 개편도 이어졌다. 1920년대 후반 나진, 웅기 축항 사업이 추진되고 국경철도 건설 사업 본격화되었으며, 1930년대 만주사변에 따른 나선지구 병참 기지화로 도시 인구가 급증하고 지역개발이 확대되면서 행정체계가 개편되었다. 1933년

172) 매일신보(1936.12.24.)
173) 송규진(2014), p. 23.

에는 해당 지역이 나진읍으로 신설되어 1936년 12월 나진부로 승격되었으며, 1943년에는 읍지구가 확장됨에 따라 80개 정목과 동으로 구성된 나진시로 승격되었다.

나선지역은 오늘날 선봉지구인 웅기를 중심으로 1920년대까지 성장해왔으나 1931년 만주사변을 계기로 침체기를 겪었으며, 나진이 종항으로 결정되면서 군사적 요충지, 지경학적 요충지로 성장해왔다. 특히 나선지역은 나진항과 웅기항이 주요 물류 항구로 자리 잡았으며, 나진항은 만주 지역 자원 유통의 창구로, 웅기항은 석탄과 목재 유통을 담당하는 전용 항구로 역할과 기능이 분리되었다. 따라서 나선지구는 항만과 철도를 기반으로 성장한 물류산업 중심의 식민도시로 성장했다.

2. 전후 나선의 도시 성장

나선시의 발전은 소삼각 지역의 지리적 특성에 따라 성장한 대표적인 식민도시로 6.25 전쟁 이후 전후 복구와 산업화 과정을 통해 성장했다. 나선지역의 주요 산업기반은 항만과 철도를 연계한 물류산업, 소련을 연계한 정유화학산업, 선박 건조 및 수리산업, 두만강 지구 목재 가공업, 수산업과 축산업, 농업 등이 주요 산업으로 자리하고 했다. 특히 오늘날 나선지역의 주요 성장배경에는 전후 복구 이후 소련의 원조가 주요 산업 성장에 상당한 영향을 미쳤음은 부정할 수 없는 사실이다.

해방 후 나선지역에서 우선 검토된 조소 교역을 위한 항만관리 운영사업, 철도부설사업과 정유산업 건설이었다. 1947년 북조선 임시인민위원회와 소련 대외무역 성이 각각 1,400만 원씩 총 2,800만 원을 출자해 설립한 '모르트란스'는 조소 합작회사로 북한의 항만과 시설 이용, 해상수송과 교통운영을 목적으로 만들어진 조소 공동출자 합작회사였다. 항만 이용과 관

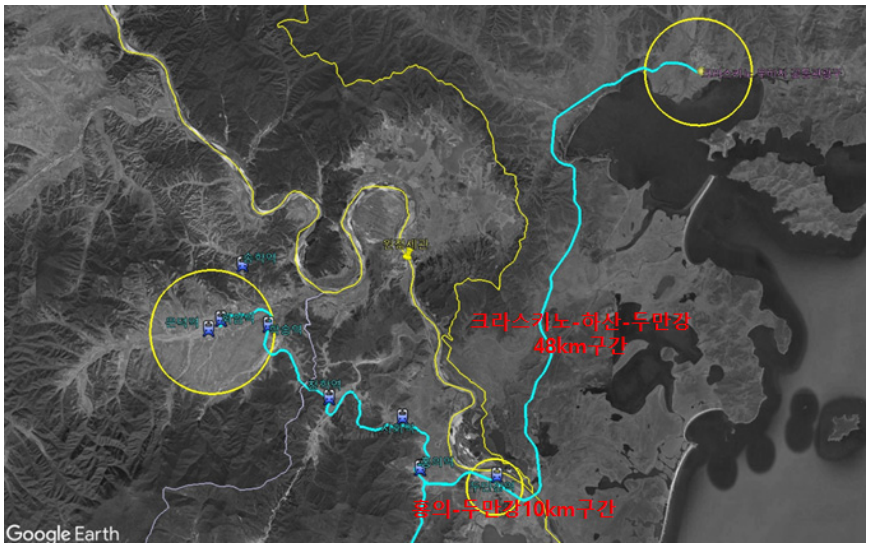
련해 소련 대외 무역성은 30년간 회사에 4척의 기선(화물 3척, 객선 1척)을 대여하고 북한은 청진항과 웅기항을 30년간 대여하는 데 합의함에 따라 웅기항을 통한 조소 무역이 추진되었다.[174]

두만강-크라스키노 철도 연계사업은 1949년 3월 5일 김일성과 스탈린이 만난 경제원조 요청 자리에서 처음 제기되었다. 김일성은 조소 양국 수송편의 및 교역 강화를 위해 아오지(1977년 은덕군-현재 경흥군 아오지 노동자구)에서 크라스키노까지 58km 구간의 철도 부설 사업[175]과 2개년계획 수행을 위해 증기기관차, 전기기관차, 석유산업 설비와 시설 건설을 포함하는 차관(4~5천만 달러 규모)을 요청했다. 북한의 요청에 따라 소련은 1949년 3월 11일 산업 시설제 및 군수품 대금 지불 보전용 차관에 관한 조소 조약문을 체결하고 부문별 협정으로 크라스키노-아오지 간 철도 부설에 관한 조소 정부 간 협정에 합의했다.[176]

이 같은 조소 간 합의에 따라 1년 뒤인 1950년 3월 18일 당시 외상이었던 박헌영이 북한 주재 소련대사관을 통해 하산까지 연결되는 철도설계 도면을 넘겨받았다.[177] 이 밖에도 정유공장 건설을 위한 조소 합작 해운회사 모르트란스와 정유회사 베엔오 설립에 관한 협정 체결과 부분 수정에 관한 소련 각료회의 결정 사항을 합의했으나, 1950년 6.25 전쟁이 발발하면서 나선지역에 대한 철도산업, 석유산업 설비 및 기술, 시설 지원과 관련된 사업은 더 이상 추진되지 못했다.

174) 木村光彦 & 安部桂司(2009), pp. 361-362.
175) 북한과 소련 간 합의는 북측이 10km-두만강 경계로부터 10km 거리의 홍의리 홍의역까지 철도를 부설하는 것이며 홍의역부터 아오지역까지는 일제강점기 당시 설치된 기존 철로를 연계하는 것이었으며, 소련 측은 크로스키노에서부터 두만강 하산까지 48km 구간을 건설하기로 합의했다.
176) 박종효(2010a), pp. 309-310, p. 316.
177) 박종효(2010b), p. 446.

〈그림 4-5〉 크라스키노-두만강-홍의역 철도연결 구간



자료 : Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

6.25 전쟁 이후 북한은 사회주의 국가들의 강력한 지원으로 3개년 복구 사업을 추진해왔지만, 나선지역 전후 복구나, 기존 합의된 사안은 재개되지 못했다. 1953년 전후 복구와 관련된 주요 재건 대상에서 수풍발전소, 김책제철소, 청진화학섬유공장, 명천화학공장, 흥남화학비료공장, 평양섬유공장, 평양가구공장, 육류가공공장, 평양방송국, 신포어물가공공장 등이 주요 대상[178]으로 선택되었던 반면 나선지역의 철도건설 문제, 나진항, 웅기항, 정유·화학 건설 등 주요 산업건설 부문 사업은 추진되지 않았다.

나선지역의 산업 관련 건설 동향이 나타난 것은 1960년대 들어서면서부터이다. 1961년 소련을 방문한 김일성이 소련에 지원을 요청해 합의한 사업으로 평양과 북청 난방센터 건설, 무산철광, 선광공장, 청진제철공장, 정

178) 위의 책, pp. 116-118.

유공장(승리화학) 설비 및 기술지원 내용의 장기차관을 연 2%로 2,500만 루블을 제공하는 데 합의한 것이다. 합의에 따라 소련이 북한의 산업개발에 적극적으로 관여한 것으로 나타났다. 당시 소연방 부수상이었던 까식긴이 1961년 북한의 비날론 공장(이승기 박사의 카바이트를 활용한 비닐생산-합성섬유)에 방문해 정유공장에는 비닐공장을 함께 설치하는 것이 생산비가 저렴하고 효율적임을 강조하는 등 적극적인 모습을 보였다.[179]

하지만, 이 같은 합의에도 1950년대 후반부터 1960년대 초 사이 대내외적인 갈등으로 인해 나선지역 산업개발 사업은 정체될 수밖에 없었다. 1950년대 후반 8월 종파 사건, 헝가리, 폴란드 혁명 등 반체제운동에 따른 사회주의권 변화와 쿠바사태를 비롯한 소련의 평화공존에 대한 북한의 위기의식 확산하였다. 특히 대외관계 변화에 따라 북한의 내부통제 강화와 국내에 거주하고 있는 외국인 추방, 강제 출국 조치로 외국인 혐오가 확산하는 등 대외관계가 악화하였으며, 이에 따라 중국, 소련과 연결되는 나선지역의 산업건설 사업은 정체되었다.

나선지역 산업건설에 중요한 소련의 지원이 중단됨에 따라 김일성의 불만 상당히 높았던 것으로 보인다. 1963년 김일성은 루마니아대사(보드내라쉬)를 만나 '소련이 북조선에 대한 원조를 전면 중단했고, 소련의 원조품도 모두 일본에서 싸게 구입할 수 있는 것'이라고 이야기하는 등 소련에 대한 불만을 드러내기도 했다. 실제로 북한은 1959년부터 영국, 노르웨이, 덴마크를 시작으로 1960년 스웨덴, 서독, 1961년 일본 등으로 무역 국가를 확대하고 있었으며, 수출입 품목도 소련을 비롯한 사회주의권에서 필요한 주요 상품이 대상인 것으로 확인되었다.[180]

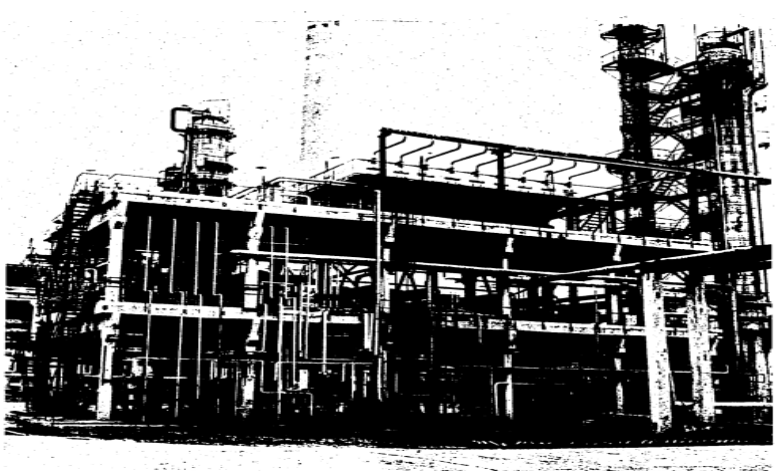
1960년대 중반 소원했던 북·소 관계가 점차 회복되면서 그동안 중단되었던 나선지역 핵심 산업인 정유공장과 화력발전소 건설 사업이 재개되었

179) 위의 책, pp. 228-230.
180) 위의 책, pp. 256-262.

다. 1968년 6월 웅기정유공장 건설이 시작되고[181] 소련(석유화학산업성)의 기계시설 및 설비, 기술지원이 순조롭게 진행됨에 따라 정유공장 건설사업이 빠르게 추진되었다. 특히 준공 후 필요한 원료는 시베리아산 원유를 공급받아 정유공장을 가동하기로 합의했다.[182]

웅기정유공장 가동에 필요한 전력공급을 위해 추진한 웅기발전소 건설사업은 정유공장 건설이 추진된 다음 해인 1969년 2월에 착수했다. 웅기화력발전소는 10만kW의 생산 능력을 가진 석유화력발전소로 1972년에 완공되었다. 정유공장은 1973년 9월 연산 원유 100만 톤 처리의 1단계 공사가 완성되었으며, 1979년에는 웅기정유공장 2단계 확장공사가 완료됨에 따라 정유공장은 총연산 200만 톤의 원유를 처리할 수 있는 능력을 갖추게 되었다.[183]

〈그림 4-6〉 1982년 당시 승리화학공장(웅기정유공장) 모습



자료: 노동신문(1981.06.12.)

181) 평화문제연구소(2006), p. 455.
182) 박종효(2010b), pp. 450-454.
183) 북한연구소(1983), pp. 663-666.

물론 정유공장 건설과 화력발전소 건설이 완공되었음에도 정유공장의 가동은 원유공급 문제로 어려움을 겪었다. 정유공장에 필요한 시베리아산 원유공급을 약속했던 소련의 지급이 늦어지며 정유공장 가동이 정체되었기 때문이다. 특히 1973년 오일 파동이 발생함에 따라 국제유가가 상승하고 아랍 산유국에서 소련에 제공하기로 되어 있던 원유제공 합의가 제대로 이행되지 않았다. 따라서 소련도 북한에 제공하기로 합의한 원유공급을 지연하거나, 축소해야 하는 상황이었다.

당시 국제적인 유가 문제의 심각성은 소련 주재 북한대사와 소련 내각 아르히뽀프의 대화에서 분명하게 나타난다. 1974년 4월 소련 내각 아르히뽀프와 만난 자리에서 북한대사 권희경은 소련이 제공하기로 한 원유공급이 지연되면서 정유공장 가동이 멈췄으며, 정상 가동을 위해서는 1974년 150만 톤, 1975년 200만 톤이 필요하다고 강조했다. 북한대사의 요청에 대해 소련 내각은 1974년 요청량에 크게 미치지 못하는 90만 톤을 제시했으며, 원유제공 약속이 국제유가 변동으로 인해 어렵다는 점을 재차 강조[184]하는 등 국제적인 오일쇼크가 정유산업에 악영향을 미쳤다.

나진항 개건 확장사업은 1970년대에 들어와서 재개되었다. 1971년 12월 나진항 확장을 위한 시설재가 원활하게 공급되면서 적하 시설, 철도시설, 안벽공사가 1974년에 완료되었다. 또한 1973년 4월 23일 제9차 조소경제 및 과학기술협력위원회의 의정서가 체결되고 나진항 하적장 장비 설치를 포함하는 나진항 현대화 사업(하적능력 확장)에 대한 세부적인 논의가 추진되었으며, 1975년 1월 28일에는 국경지역 하산-두남강역 화물수송능력 확장에 관한 건과 소련화물의 운송을 위한 나진항 기술 장비 설치 협력을 위한 상호책임이행이 합의되었다.[185]

184) 박종효(2010b), pp. 529-530.
185) 위의 책, p. 492.

북한과 소련 간 합의 내용에는 먼저 하산-두만강 철도역 간 하역량을 확대하는데 필요한 세관의 열차검색을 간소화하고 합의 일정에 따라 화물을 북한에 양도하며, 소련 열차를 지연시키지 않는다는데 합의했다. 두 번째 사항은 나진항 기술 장비 설치 사업으로 1975년 소련 측이 76만 5,000톤의 선적계획 이행을 위해 노력하고, 소련 측의 통과화물을 105만 톤까지 확대하는 데 합의했다. 또한 북한이 1975년 3분기까지 웅기철도역에서 나진역까지 1,500mm 궤도 철로를 부설하는 것과 소련 측이 1975년 2분기 전까지 웅기역에서 나진까지 필요한 철도 시설재를 계약에 따라 납품하는 데 합의하면서 철도 부설 사업이 본격화되었다.[186]

〈그림 4-7〉 1992년 당시 하역 중인 나진항 모습

자료: 이찬우(2020.06.10.)

186) 박종효(2010b), pp. 558-559.

북한과 소련 간의 합의에 따라 철도 부설사업과 나진항 개발 사업이 적극적으로 추진되었다. 1976년부터 시작된 나진항 현대화 사업으로 나진항 철도 인입선과 물류창고, 부대시설 공사가 추진되어 1980년에 완공되었다.[187] 나진항 현대화 사업의 결과 나진항으로 유입되는 수출입 물품의 보관상태가 개선되고 선착장의 포장 상태가 좋아져 하역작업에 더 나은 환경을 갖추게 되었다. 물론 항만현대화 사업의 결과가 좋았다고 해서 나진항의 하역능력이 높아진 것은 아니었다.

당시 현대화 사업으로 여러 가지 환경이 좋아진 부분은 사실이지만 문제는 항구의 입지 조건이 대형화물을 취급하기에 어려운 구조였다. 나진항의 하역작업이 지연되는 문제는 항만 설비도 포함되지만, 최고 수심이 얕아 큰 대형화물선은 항구로부터 8마일 밖에서 정선하고 있었다. 하역작업의 지연 문제는 입지 조건뿐만 아니라 나선항에서 이용하고 있는 70대의 소련제 운반용 차량에 타이어공급이 부족해서 제대로 활용할 수 없는 상황이었다.[188] 당시 정유공장이 제대로 가동되지 못하면서 타이어 원료 또한 공급이 원활하지 않다는 점을 감안하면 충분히 예측할 수 있는 문제점이었다.

1980년대 들어서면 두만강역을 경유하여 나진으로 이어지는 철로 문제는 물류 차량뿐만 아니라 여객열차 운행사업도 논의되기 시작했다. 당시 하산을 출발해 두만강을 경유하는 평양-모스크바 간 정기운행열차 개통을 위한 논의는 북측이 제안하고 1979년 소련의 교통성이 동의하면서 시작되었다. 이와 같은 새로운 노선은 기존의 평양, 중국, 모스크바로 이어지는 노선으로 8,666km인데 반해 북한이 새롭게 제시한 노선은 평양-두만강-하산 모스크바까지로 10,600km에 달하고 열차 운행 시간도 2일 이상 더 소요되지만, 하바롭스크의 목재 사업의 중요성 때문에 가능한 노선이었다.[189]

187) 북한연구소(1983), pp. 666-667.
188) 박종효(2010b), p. 743.

평양에서 출발해 두만강역을 경유하고 소련의 하산, 모스크바로 이어지는 대륙횡단 여객열차 노선은 북한의 적극적인 제안으로 추진되었다. 당시 북한은 여객열차의 필요성을 강조하는 동시에 세관, 국경업무도 함께 제안하는 등 화물열차뿐만 아니라 여객열차 노선을 개설하는 데 적극적이었다. 이에 대한 소련의 견해도 하산과 두만강을 경유하는 여객열차 운행에 기본적으로 동의했으며, 실질적인 열차 운행을 위한 하산역 재건축사업과 실무차원의 논의도 진행하는 등[190] 1980년대 들어 조소협력 활성화가 나선시 성장의 배경이 되었다.

북한의 행정 구역체계 개편은 1949년 처음으로 추진되었다. 북한은 일제강점기 만들어진 행정체계를 새롭게 개편하면서 기존의 나진시를 나진군으로 강등하고 1952년에는 군 단위의 면리제 통폐합 조치를 추진하는 과정에서 풍해, 관해, 나진, 삼해 부거면을 통합한 23개 리를 나진군으로 재편하였다. 또한 경흥군 웅기, 노서, 화방, 경흥, 나진의 일부 면을 통합해 웅기군을 신설하고 웅기면을 웅기읍으로 변경하였으며, 웅기읍은 상현리, 중현리, 하현리로 재조정하는 등 행정 개편에 따른 체계를 재편성하였다.[191]

북한은 1967년 8월 나진군 일부와 웅기군 일부를 통합해 나진시로 다시 승격하고 같은 해 10월 나진시 일부와 두만강로동자구, 웅상리, 사회리 등 1읍, 1구 6리의 웅기군으로 통합하고 웅상리를 웅기읍으로 승격시켰다. 1968년 웅기읍을 다시 웅상리로 강등하고 나진시의 상현동, 중현동, 하현동, 송평동, 백학일동을 웅기읍으로 통합·재편했다. 1973년에는 나진시를 대도시 행정편제인 남산구역, 신흥구역, 관해구역으로 나누어 1시 3구역으로 승격하였으나, 1974년 나진시의 구역 단위를 폐지하고 구역을 동으로

189) 위의 책, pp. 741-742.
190) 박종효(2010b), pp. 744-755.
191) 평화문제연구소(2006), pp. 439-440.

변경하는 등 도시행정 규모를 일반시 지위로 강등시켰다. 1981년 10월 웅기군을 선봉군으로, 웅기읍을 선봉읍으로 개칭하였으며, 1991년에는 1읍(선봉읍), 2 노동자구(웅상노동자구, 두만강노동자구), 7리로 재편하였다.[192]

나선시는 일제강점기 만주사변에 따른 중계 물류산업 도시, 군사적 요충지로 성장하다가 6.25 전쟁을 거치면서 파괴된 도시산업이 새로운 변화를 맞이하게 된다. 사회주의권 국가들의 전후 복구 지원 사업에 힘입어 기존의 주요 산업을 재건 및 개축하는 한편, 나선이 가지고 있는 지리적 이점을 활용해 성장했다. 특히 나선시의 지리적 이점으로 정유산업, 철도산업, 항만산업이 성장함으로써 나선시 발전에 발판이 되었다.

제2절 북한의 경제특구 전략과 나선

1. 경제위기와 경제특구 전략

북한의 경제위기는 고난의 행군으로 불리는 1990년대 중반부터 2000년 사이를 의미한다. 1980년대 말 사회주의권 붕괴로 대외무역이 1990년 41억 달러에서 1991년 25.8억 달러로 크게 줄어들면서 전년 대비 무역 총액의 61.8%로 급락했다.[193] 무역 위기로 인한 경제위기를 극복할 수 있는 대안으로 긴급히 추진된 것이 나선을 경제무역 특구로 전환하는 방안이었다.

192) 위의 책, pp. 440-441.
193) 통계청 북한통계포털(검색일: 2022.09.10.)

〈그림 4-8〉 남북기본합의서가 채택된 5차 고위급회담 모습

자료: 한국문화원연합회

당시 북한의 문제점은 나선경제무역 특구 계획을 추진하려면 대외관계를 우선으로 개선해야 하는 상황이었다. 따라서 1990년 9월부터 고위급회담을 시작으로 1991년 남·북 간 기본합의서를 채택하고 남북 유엔 동시 가입에 서명했으며, 북미 관계를 비롯한 대외관계 개선에 적극적으로 나섰다. 특히 대외관계 개선 노력과 동시에 외자 유치를 위한 나선자유무역 특구를 설정, 외국자본의 투자유입을 위한 제도 마련에 집중했다.

북한은 경제특구와 대외 개방에 대한 경험이 없는 상황에서 1991년 7월 나진-선봉 경제특구를 발표하고 같은 해 12월에는 나선 경제자유무역지대를 선포하게 된다. 북한이 성급하게 나진-선봉 경제특구를 자유 경제무역지대로 선포한 결정적 이유는 유엔개발계획(UNDP)의 주최로 진행된 두만강개발계획(TRADP)이 1991년 10월 24일 출범했기 때문이었다. 두만강

개발계획은 유엔이 개발도상국을 대상으로 투자하는 사업으로 북한의 입장에서 국제자유무역지대를 선점할 필요가 있었다.

따라서 북한은 국제자유무역지대의 선점을 위해 12월 28일 '나선자유무역경제지대'를 선제적으로 선포하고 이와 관련된 법적 근거를 마련하기 위한 작업에 착수했다. 자유무역지대를 선포한 북한은 나선경제무역지대법을 마련하기 위해 1992년 4월 헌법을 개정해 나선경제무역 특구의 근거를 만드는 이른바 선 추진, 후 제도화 과정을 밟았다.[194)]

헌법을 개정한 북한은 외국자본을 나선으로 집중시키기 위해 1992년 10월 5일 외국인이 투자하고 북한이 위탁, 운영할 수 있는 합작법을 제정했다. 또한 1993년 1월 31일 이례적으로 상임위원회 상설회의를 개최해 결정 제28호 '라진-선봉경제무역지대법'을 공표하고, 같은 해 10월에는 외국 투자에 필요한 토지 임대법을 발표했다. 같은 해 11월에는 외국 출자 은행설립을 위한 외국투자은행법을 제정하고 1994년에는 10년 전 제정했던 합영법을 개정하는 등 외국 투자의 접근성을 높이는 조치를 연이어 쏟아냈다.

북한이 나선시를 대상으로 한 이유는 두만강 개발과 더불어 중국과 러시아 국경을 마주하고 일본과 접근성이 좋아 중계무역, 가공무역, 관광산업 등 외국 투자를 유치하는데 용이하기 때문이었다. 따라서 이 시점에 추진된 주요 투자 관련 법들은 대부분 나선에 외국자본을 끌어들여 외화를 확보하는 제도적 장치들이었다. 또한 북한은 나선무역지대법을 발표한 직후 나진시와 선봉군에 대한 투자 공간을 행정적으로 제한하고 효율적으로 관리하기 위해 9월 나진시와 선봉군을 나진선봉시로 통합하는 행정 개편을 단행했다.

동시에 북한은 나선경제무역지대에 대한 개발을 활성화하기 위해 개발자

194) 이영형(2018), pp. 5-6.

금을 확보하려는 노력도 동시에 추진했다. 북한은 1992년부터 나선경제무역지대에 필요한 자본을 확보하기 위해 아시아개발은행(ADB) 가입을 지속적으로 시도했다. 아시아개발은행의 역할은 기본적으로 가입한 국가를 대상으로 기술원조, 개발융자, 대출을 지원하는 것이기 때문에 북한은 아시아개발은행으로부터 나선 개발융자를 지원받고자 했던 것이었다.

북한이 아시아개발은행에 주목한 이유는 경제위기 문제를 해결할 수 있을 뿐만 아니라 나선경제무역지대를 유치하기 위해 유리한 환경을 조성할 수 있기 때문이었다. 또한 1992년 11월에는 외국 금융 자본의 협력을 끌어내기 위해 외국투자은행법을 제정하고 국제금융 분야의 금융 협력을 추진하고자 했다. 그러나 아시아개발은행 출자지분의 상당수를 보유하고 있던 일본과 미국의 반대로 가입이 무산되면서 이렇다 할 성과를 얻지 못했다.[195]

결과적으로 대내외적 위기에 대응하기 위한 나선경제무역지대 개발 사업이 성과로 이어지지 못하면서 북한은 경제위기를 마주할 수밖에 없었다. 특히 1994년 6월 미국 전 대통령 지미 카터의 방북에도 불구하고 1993년 1차 핵 위기로 확산한 북한 당국에 대한 불신, 1994년 7월 김일성의 사망으로 인한 동력 상실, 같은 해 말 진행된 북미 제네바합의에도 불이행 문제가 겹치면서 나선경제무역지대 개발에 대한 투자도 사실상 정체될 수밖에 없었다.

2. 나선경제무역지대의 성과

1990년대 경제위기 직전에 개방한 나선지역에 대한 외국 투자는 체제의 불확실성, 투자 관련 제도의 미비, 미국의 경제제재, 국제금융 가입 무산

195) 북한은 나선자유무역지대 개발에 필요한 투자금 확보를 위해 1990년대뿐만 아니라 2000년대 들어서도 지속적으로 아시아개발은행에 가입하고자 했다. 한경뉴스(1992.04.13.); 중앙일보(2002.02.23.)

등으로 저조할 수밖에 없는 상황이었다. 특히 1993년 제정된 나진-선봉경제무역지대법이 제정되었음에도 여러 제약 요인과 더불어 투자활동 범위 제한이 있었다. 외국투자기업의 입장에서 볼 때 생산뿐만 아니라 공급 대상과 범위까지 제한되어 저렴한 노동력을 활용한 단순 제조업, 제한된 수산업과 관광업 외에는 별다른 매력적인 대상으로 간주하지 않았기 때문이다.

북한은 투자유치를 위한 정책을 뒷받침하기 위해 1990년대는 나선경제무역지대법을 비롯한 관련 법들을 제정 및 개정했다. 1995년 대외투자기관들과 경제계약을 체결하는데 필요한 대외경제법 제정, 1996년 외국인 거주, 체류, 여행을 보장하는 출입국법 제정, 1999년 외화 유통을 통제 및 관리하기 위한 외화유통관리법 제정, 세관법 개정, 대외경제계약법 개정, 외국인기업법 개정, 외국인 투자법 개정 등 관련 법들을 제정 및 개정함으로써 제도적 개선작업을 추진했다. 이 같은 관련 법 개정과 제정은 김정일 체제에서 대부분 수정 및 보완한 것으로 김일성 체제 말기부터 추진한 경제무역에 대한 제도적 공고화라고 할 수 있다.

1990년대 관련 법에 대한 제도적 개선이 추진된 이후 2000년대 들어서면서 나선을 대상으로 한 사업이 본격화되었다. 1990년대 후반 중국 훈춘과 러시아 마하린노 철도가 개통되고, 훈춘-포시에트항 사이 도로가 정비되면서 포시에트항이 나진항을 대체할 가능성이 높아진 것이다. 따라서 북한은 포시에트항에 대응하기 위해 1999년 5월 새별-나선 사이 도로 개선 및 확장계획을 선제적으로 발표했다.[196] 북·러 사이 항만개발을 둘러싼 경쟁은 훈춘시가 추진하는 도로-항만-지역 일체화(路-港-區一體化) 사업에 직접적인 영향을 받은 것으로 보인다. 북한은 나진항을 거점항만으로 확보하기 위해 새별군에서 나진항까지 이어지는 도로를 확장하고 개선한다는 전략을 세웠다. 결국 중국 훈춘시가 일체화 프로젝트의 물류거점 항만을

196) 연합뉴스(1999.05.24.)

포시에트항이 아닌 나진항으로 최종 선정하면서 훈춘에서 나진항까지 이어지는 도로 현대화와 배후 지역에 대한 산업개발이 추진되었다.[197]

북한의 나선지역 경제무역지대화 계획은 훈춘시의 일체화 프로젝트와 연계되면서 나진항 개발을 위해 본격적인 논의가 진행되었다. 2003년 나진항 개발 협상이 북한과 훈춘시 사이 추진되었는데 이 과정에서 훈춘시는 중국과 연결되는 도로와 배후지개발을 조건으로 나진항 3호 부두 이용권의 50년간 독점을 요구했으며, 2005년 3월 사업에 대한 양해각서를 체결하고 같은 해 9월에는 나진항 개발과 관련한 본계약을 체결하였다. 하지만, 2006년 북한의 1차 핵실험과 2008년 금융위기로 합영회사 '둥린'의 자금조달이 어려워 3호 부두 이용권을 포기[198]해야 했으며, 2008년 10월 중국 '황리'그룹이 10년간 1호 부두 사용권을 확보하는 데 그쳤다.

한편 2000년 6.15 남북선언과 함께 남북 관계가 개선됨에 따라 러시아의 대륙횡단철도 TSR과 한반도 남쪽까지 연결하는 TKR 프로젝트인 일명 '철의 실크로드' 구상이 러시아 측 제안으로 논의되기 시작했다. 러시아의 이 같은 제안은 당시 남북공동선언으로 남북경의선 복원에 합의하면서 나타난 결과로 러시아의 나선지구경제무역지대 개발과 나진항 개발과 부두 이용에 대한 논의의 시작으로 볼 수 있다.

러시아와의 논의는 2002년 2차 핵 위기, 국제제재 강화로 축소되어 추진되었다. 러시아는 2004년 TSR-TKR 사업을 축소한 이른바 나진-하산 프로젝트를 제안하면서 나진항 개발과 사용권에 대한 논의를 추진하였다. 나진-하산프로젝트는 철도개량사업으로 나진과 하산 사이 철도를 개량·개보수하며, 철도와 연계한 항만시설 개보수 사업과 그에 따른 나진항 3호 부두 50년 사용권을 추가로 요청했다. 결과적으로 러시아는 2008년 러시

197) 신범식·박상연(2015), p.166.
198) 위의 책, pp. 166-168.

아와 북한이 설립한 합작회사를 통해 나진항 3호 부두 50년 사용권과 자금 조달의 재량권을 확보하게 되었다.

북한의 나선지역경제무역지대 개발을 둘러싼 중국과 러시아 간 경쟁은 나진항 3호 부두 사용권을 중심으로 전개되었다. 당시 나진항의 3호 부두는 선석 부두 접안길이가 500m로 3개 부두 중에서 가장 길어 5만 톤 급 선박 2척을 동시에 접안할 수 있는 능력을 가지고 있었다. 반면 나진항 1호 부두와 2호 부두의 선석 부두 접안길이는 300~350m 수준으로 선석 능력을 늘리기 위해서는 막대한 투자가 예상되었다. 또한 1, 2호 부두가 선석 대상이 제한적이었던 반면 3호 부두는 다목적부두의 기능을 가지고 있어 컨테이너 선석도 가능하였다.

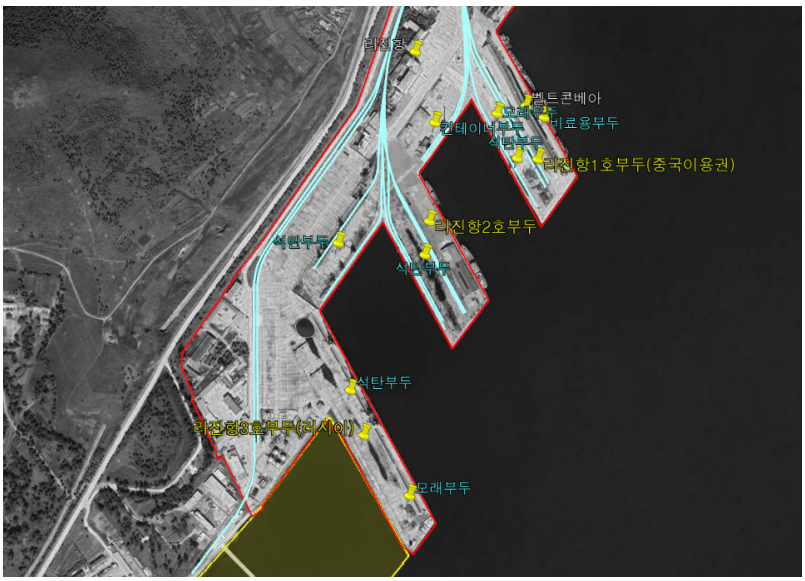
결과적으로 2008년, 나진항 3호 부두에 대한 계약권을 확보한 러시아는 나진항부두시설과 나진-하산 간 철도현대화 사업을 2010년대 들어서서 추진하기 시작한다. 당시 러시아, 북한, 남한의 협력하에 추진을 검토한 TSR-TKR 철도사업이 남한의 신정부(이명박 정부) 출범으로 남북협력사업을 전면 보류했기 때문이다. 북한과 러시아의 양자협약으로 추진하는 철도, 항만현대화 사업 자금을 러시아 자체에서 해결해야 하는 상황으로 공사는 지연될 수밖에 없었다.

러시아는 북한 진출의 걸림돌이었던 북한채무 110억 달러의 90%를 감액하는 조치를 취함으로써 2011년부터 본격화되었다. 현대화 사업의 협력을 강화해 2014년부터 운영에 들어갔다.[199] 2011년 러시아 하산을 출발해 러시아와 북한의 경계인 두만강 철교부터 두만강노동자구, 선봉구역을 거쳐 나진항까지 이어지는 54km에 달하는 구간에 대한 철도 노선을 개보

199) 물론 이 같은 탕감은 당시 남·북·러 에너지합작프로젝트에 북한의 적극적인 수용을 위한 조치로 알려져 있지만, 이 같은 조치에 대해 이영형(2013)은 러시아가 북한에 진출해 경제협력을 추진하기 위해서는 외채 문제를 해결해야 하는 사항이라고 보고 있다. 매일경제(2012.09.19.); 이영형(2013), pp. 49-50.

수함으로써 나진항까지의 인프라를 구축하는 것이었다.[200] 철로 개보수에 필요한 예산은 약 2.1억 달러로 러시아 철도성이 지출하고 북한은 20ha의 나진항 부지와 3호 부두 49년간 사용권 지출하는 구조로 러시아가 70%, 북한이 30%이다. 러시아의 항만현대화로 3호 부두는 2014년부터 운영에 들어갔다.

〈그림 4-9〉 나진항 부두 모습(1호 중국, 2호 북한, 3호 러시아)



자료: Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

한편, 북한의 나진항 3호 부두에 대한 계약권을 잃은 훈춘시의 일체화 프로젝트는 2009년 새로운 국면을 맞게 된다. 당시 중국은 2000년대 초부터 빠른 속도로 발전하는 동남부 지역과 달리 수십 년 동안 경제침체를 겪고 있는 동북 3성 지역개발을 위한 동북 진흥계획을 추진해왔으며, 2009

200) 이영형(2018), p. 12.

년 8월에는 중국 국무원을 통해 두만강 지역 협력 개발계획을 공식 발표했다. 이 같은 계획은 두만강 하류 지역을 대상으로 한 북·중간 협력 개발로 훈춘시의 일체화 프로젝트가 중앙정부의 국가급 프로젝트로 격상하는 계기가 되었다.

당시 김정일은 중국의 국가급 프로젝트와 관련해 2009년 나선대흥무역회사를 찾는 등 나선 경제무역 개발 의지를 드러냈다. 이 같은 의지는 중국 비공식 방문을 통해 드러나는데 김정일은 실제로 2010년 두 차례, 2011년 한 차례에 걸쳐 비공식적으로 중국을 방문했다. 특히 북한이 제작한 '라선경제무역지대실태'에서 김정일이 비공식적으로 방문한 이유를 북·중 간 나선국제경제무역지대에 대한 공동개발을 위한 노력의 일환으로 설명하고[201] 있어, 김정일이 나선 개발에 대한 중국의 투자에 큰 관심이 있었던 것으로 보인다.

북한은 중국 중앙정부 차원의 두만강 지역 협력 개발계획에 맞춰 2010년 나선특급시를 나선특별시로 승격시켜 나선경제무역지대에 대한 개발 투자환경을 확대·조성하는 조치를 취했다. 또한 2010년 1월 나선경제무역지대법을 개정해 지도기관과 나선시행정기관의 자율성과 투자기업의 세제혜택을 확대하고 상품가격에 대한 중앙정부의 개입을 축소했다. 그뿐만 아니라 2010년 7월 나선경제무역지대의 무역사업을 촉진하기 위한 상공회의소법, 12월에는 국제철도화물수송법을 제정해 무역사업 교류를 확대하는 조치를 마련하는 등 적극적인 개방정책을 추진했다.

201) North-East Asia(2013.09.07.) (검색일: 2022.10.21.)

제3절 나선의 해양경제

1. 나선의 해양수산 인프라

나선은 한반도 최북단에 위치해 중국·러시아와 국경을 맞대고 있으며, 두만강 하구와 동해를 접하고 있다. 이와 같은 지리적 특성은 곧 나선의 근대 역사 및 정체성 이해와 직결된다.

나선의 전신인 나진과 선봉은 조선시대 경흥군에 속했던 지역으로 경흥은 세종대왕이 설치한 육진(六鎭)의 일부이다. 육진은 한양에서 아득히 멀 뿐 아니라 함경도 감영(함흥)에서도 10여 일의 거리에 떨어져 있어 관의 행정력이 미치지 못하는 지역이었다.[202] 한반도 최북단 그야말로 변방의 한미한 어촌 마을이었다.

나선 해양 경제의 본격적인 발전은 일제강점기에 시작되었다. 지도에도 나오지 않았던 어촌 마을 나진이 급격하게 발전하게 된 계기는 1932년 8월 23일 길회선(吉會線: 지린~회령 철도) 종단항(철도종착역과 연결된 항구)으로 결정된 이후이다.[203] 나진은 일제의 대륙침략을 위해 전진기지화되며 함경북도와 북만주의 관문으로 조선·수산 공업의 중심지, 군사 요지로 발전했다.[204]

해방 이후 나진과 선봉은 수산업이 활성화된 농촌으로 퇴락하였으나 1973년 북한 최대의 석유화학 공장인 승리화학연합기업소가 들어서며 다시, 화학공업의 중심도시로 변모했다. 그리고 1991년 12월 북한 최초의 '자유경제무역지대'로 지정되었다.

202) 고승희(2003), p. 22.
203) 전봉관(2009.06.), p. 36.
204) 한국민족문화대백과사전, 나진, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/SearchNavi?keyword=%EB%82%98%EC%A7%84&ridx=1&tot=10(검색일: 2022.10.11.)

1) 나선의 수산 인프라

1970년대까지 나선지역의 주력산업은 수산업이었다. 북한의 자료에 따르면 1970년 나진시 공업에서 수산업이 차지하는 비중은 무려 60%였으며, 선봉군의 경우에는 38.1%를 기록했다.[205]

〈표 4-1〉 나진시 공업부문별 비중 변화

단위: %

	1970	1980	1983
전력공업	-	12.0	12.0
기계공업	0.7	5.6	4.9
광 업	5.4	1.1	0.4
화학공업	-	63.0	67.5
건재공업	0.9	0.3	0.3
임 업	-	0.4	0.4
수산업	60.0	12.4	9.4
식료공업	7.3	0.9	1.5
일용품공업	6.1	1.6	1.6
방직 및 피복 공업	2.7	1.4	0.7
종이공업	1.3	0.2	0.2
기타	15.6	1.1	1.1

자료: 강응주 외(1990), p. 545.

나진시는 1970년 이후 수산업 도시에서 화학공업 중심 도시로 빠르게 변모했다. 하지만 수산업도 나진시의 공업에서 무시할 수 없는 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다. 선봉군은 1980년대까지도 1차 산업 중심의 농어촌에 머물렀으며, 수산업은 선봉군 경제에서 큰 비중을 차지했다.

205) 강응주 외(1990), p. 545, p. 831.

〈표 4-2〉 선봉군 산업별 생산액 비율

단위: %

	1959	1980	1983
농산업	38.4	22.2	12.6
축산업	9.7	27.8	34.7
수산업	15.3	23.7	27.1
지방산업	36.6	26.3	25.6

자료: 강응주 외(1990), p. 827.

(1) 수산사업소

나선시에는 나진수산사업소, 선봉수산사업소, 수채봉수산사업소, 우암수산사업소가 있다. 이들 수산사업소의 물고기 생산량은 1986년 기준 함경북도 내 수산사업소 중 2, 3, 5위를 기록했으며, 총 26.7%의 비중을 차지했다. 1986년 함경북도 내 수산사업소의 생산량 비중은 아래 표와 같다. 1981년 기준 북한 전체 물고기 생산에서 함경북도가 차지하는 비중은 19.6%였다. 기준 시점이 달라 직접적인 비교는 어렵지만 북한 전체 수산물 생산에서 나선시 수산사업소의 비중을 가늠할 수 있다.

〈표 4-3〉 함경북도 수산사업소별 물고기 생산량 비중

단위: %

수산사업소	생산량 비중	수산사업소	생산량 비중
청진수산사업소	55.1	련진수산사업소	4.8
선봉수산사업소	13.2	화성수산사업소	1.1
우암수산사업소	8.0	사포수산사업소	1.0
성남수산사업소	6.0	무수단수산사업소	0.7
나진수산사업소	5.5		

자료: 강응주 외(1990), p. 389.

나진수산사업소는 나선시의 대표적인 수산물생산기지로 나진구역 안주동에 있으며, 사업소 대지는 약 2만 3,500평 규모이다. 나진수산사업소의 설비와 시설은 300m 방파제, 360m 전용부두, 하역설비, 운반설비, 어분기, 건조기가 있으며, 가공시설과 자체수리가 가능한 수리 직장과 소규모 수리용 도크 3기를 보유하고 있어 고기잡이, 물고기 가공, 자체수리까지 하나의 생산체계를 구성하고 있다.

주요 선박으로는 200마력 저예망선, 400마력 건착선, 270톤급 만능선, 450톤급 트롤선 등을 비롯해 어선 다수를 보유하고 있다. 주요 상품으로는 명태, 정어리, 송어, 임연수어, 가자미, 털게 등 다양한 동해안 수산물이 이곳을 통해 생산되고 있다. 김정은 체제가 들어선 이후 중국 관광객들의 수요, 중국 수출용 확대, 국내 내륙지역으로의 유통 등으로 수산업 분야의 외국인, 내국인 투자가 활성화되었으나 2016년 이후 대북제재 강화로 수산물 분야 투자 위축으로 생산과 수출입이 약화하고 있다.

선봉수산사업소는 1948년 청진수산사업소의 분장에서 분리되었으며,[206] 수채봉수산사업소는 1986년 이후 기존의 수산협동조합 등이 확대된 것으로 추정된다. 사업소 종사자는 약 3,000명이며, 90여 종의 수산물과 가공품을 생산해 70%는 중국에 수출하였다.[207]

나진특별시 선봉구역에 위치하는 선봉수산사업소는 나선시 상현동 항만과 마주하고 있으며, 사업소 대지는 약 1만 7,000평 규모이다. 주요 시설로는 냉동시설, 운반시설, 하역설비, 가공시설, 방파제가 설치되어 있다. 주요 선박으로는 400마력 트롤선, 200마력 저예망선을 비롯해 20여 척의 어선을 확보한 것으로 알려져 있다. 특히 선봉수산사업소의 어선에 대한 수리는 수산사업소와 인접해 있는 선봉배수리공장 소형야외 수리도크(3개)를

206) 박근순(1991), p. 42.
207) 김영희(2019), p. 104.

이용하고 있다.

과거 선봉군으로 분리되어 있을 당시 선봉수산사업소의 비중은 선봉군 전체 수산물 생산량의 55%를 담당할 정도로 높았으나 나선시로 통합된 이후 수산물 생산 비중이 작아졌다. 김정은 체제 이후 수산업에 대한 투자가 활발해지면서 부두와 시설 정비 변화가 확인되고 있으며, 향후 대북제재 향방에 따라 현대화 가능성이 높아질 것으로 보인다.

기타 수산업에는 안주세소어업사업소, 선봉세소어업사업소, 웅상수산사업소, 나진바다양식사업소, 웅상바다양식사업소 등이 있다. 안주세소어사업소는 나선시 안주동에 위치하며, 1978년 나진수산사업소로부터 분리되어 만들어진 소규모 사업소로 300마력 기관선을 비롯한 세소어업선단 30여 척을 보유하고 있다. 선봉세어사업소는 1973년 선봉수산사업소에서 분리된 사업소로 나선시 상현동 선봉수산사업소와 접해 있으며 30마력 기관선을 비롯한 20여 척의 소형 어선을 보유하고 있다.

웅상수산사업소는 선봉구역 웅상동 대진마을에 있으며, 규모는 약 2ha이다. 동력어선은 확인되지 않고 있으나, 무동력 어선(목선) 약 15척 정도를 보유하고 있으며, 수산사업소 내에 웅상바다가양식사업소가 소속되어 있다. 웅상바다양식사업소에는 30마력 기관선 1척과 어선 10여 척을 보유하고 있으며, 굴포에 이르기까지 46정보의 양식장을 확보해 3,000~4,000톤의 바다나물(다시마, 참미역 등)과 수십 톤의 굴, 백합, 섭조개 등을 양식하고 있다.[208]

2014년부터 추진된 굴포담수양어사업소가 2021년 완공됨에 따라 굴, 해삼, 민물게, 민물큰새우 등을 양식하고 있는 것으로 알려져 있다. 굴포담수양어사업소에는 담수를 활용해 십여 정보의 굴 양식장과 수십 정보의 민물 게, 왕새우, 해파리 양식장을 확보하고 있으며, 전체 부지는 약 78ha에

208) 강응주 외(1990), p.831 참조

달한다.209)

이 밖에도 나진바다양식사업소에서는 냉장시설, 절임시설, 건조시설, 어유생산시설 등을 갖추고 밥조개(가리비), 섭(홍합), 모래 미역을 생산하고 있으며, 우암수산사업소 우암바다그물우리양어장에서는 바다 연어를 비롯한 물고기 양식생산을 추진하고 있다.

또한 나진구역 안주동에 위치한 나선물고기 가공공장은 주로 생선 절임, 젓갈품, 말린 미역, 말린 명태 등을 생산해 시에 공급하고 있으며, 비파동 마을에는 나선사향산 수산물가공사업소(수출용 수산물가공기지)가 새롭게 조성되는 등 생산, 가공, 공급을 하나의 생산체계로 조성하고 있다.

〈그림 4-10〉 나선특별시 주요 수산사업소 위치

자료: Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

209) 노동신문(2020.06.07.)

나선특별시의 수산업은 다른 지역과 달리 1990년대부터 국가통제 속에 지자체 및 기업관리책임제로 운영됨에 따라 개인, 기업, 외국인의 합영, 합작투자가 가장 활발하게 일어났다. 이 같은 변화는 지리적인 조건이 가지고 있는 중국 특수, 러시아 특수가 미치는 영향이라는 점에서 주목할 필요가 있다. 그러나 2016년 이후 대북제재 강화로 인해 수산업뿐만 아니라, 여타 분야의 투자 및 합영, 합작기업 활동이 어려움을 겪게 되었으며, 2019년 코로나19 위기로 인한 국경통제가 지속됨에 따라 나선특별시의 성장이 정체되고 있다.

(2) 수산물 가공업

나선시가 경제특구로 지정된 이후 동해 및 중국과 인접한 지리적 조건을 활용하여 수산물 가공업이 발전하였다. 북한 전역의 수산사업소에서 생산한 활어들이 나선으로 집중되어 활어 그대로 또는 1, 2차 가공을 거쳐 중국으로 수출되었다.[210]

대표적인 수산물 가공사업소로 나선대흥무역회사, 나선사향산수산물가공사업소, 조선나선강성무역회사 등이 있다. 나선시 창진 바닷가에 있는 나선대흥무역회사 수산물종합가공공장은 부지면적 9만 6,680㎡, 전체면적은 2만 4,450㎡이며 2002년 4월부터 조업을 시작하였다. 새우, 게 등 고급 어족을 가공하여 중국, 러시아 등에 수출하였으며, 1만 톤 급의 선박이 접안 가능한 자체 부두를 보유하고 있다.[211]

210) 위의 책, p. 102.
211) 조선중앙통신(2004.09.24.)

〈그림 4-11〉 나진만 위성사진

주: 나진항(사진 왼쪽) 맞은편에 수산물 가공시설로 추정되는 시설들이 즐비하게 늘어선 상황을 확인할 수 있다.
자료: Google Earth, (검색일: 2022.10.11.).

나선사향산수산물가공사업소는 수천 톤 규모의 냉동시설을 보유하고 붉은 대게, 오징어, 임연수어 등 연간 수천 톤의 수산물을 가공해 수출했다.[212] 1997년 10월에 설립된 조선나선강성무역회사는 자체로 컨테이너선과 냉동 선박을 갖추고 붉은 대게를 주로 수출하였다.[213]

2) 나선의 해운항만 인프라

(1) 나진항, 선봉항 시설현황

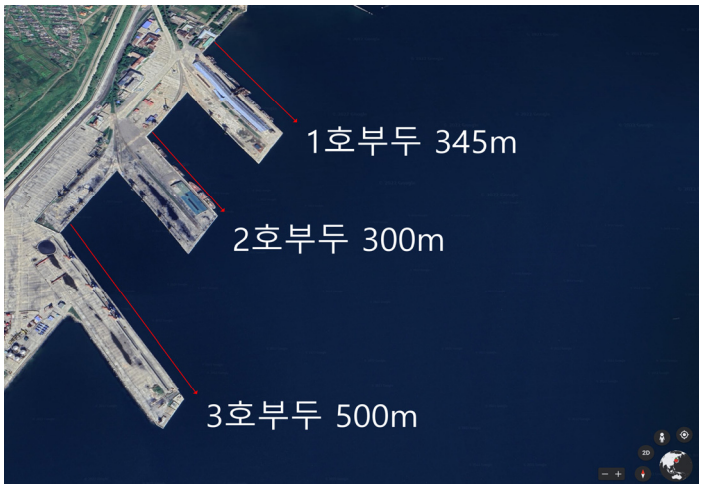
나선은 두만강 지역의 지정학적 특성상 러시아, 중국과 인접하고 있어 중·러의 높은 관심을 바탕으로 한 투자로 북한에서 가장 현대화된 해운·항만 인프라를 갖추고 있다고 해도 과언이 아니다. 북한은 나선 일대에 물류

212) 내나라(2018.09.18.)
213) 조선중앙통신(2011.05.01.)

중계수송, 무역, 수출가공, 관광, 금융서비스 활성화를 위해 숙박시설, 도로, 항, 비행장, 관광시설을 구비하고자 하였다.[214]

나진항 해안은 나진반도에 둘러싸여 있으며 만 입구는 대초도와 소초도로 막혀 파도의 영향을 받지 않는 부동항이다. 항 안의 밀물과 썰물 차이는 0.2m로 항 내 하역 및 제반 작업을 하기에 무난하다. 1991년 12월 북한은 나진선봉을 경제특구로 지정하였는데 1991년 7월 한국의 콘돌호가 호남쌀(일명 통일쌀) 5천 톤을 싣고 목포 삼학도 부두를 출발해 나진항에 입항한 경험이 있다.[215] 그간 북한과 중·러는 나진항과 선봉항을 두고 여러 투자계획을 세웠으나 앞서 설명했듯이 여러 부침 끝에 현실화한 것은 2009년 7월 중국에 의해 1호 부두의 현대화 공사가, 2014년 7월 러시아에 의해 3호 부두의 확장 및 개량공사(벌크터미널 건설)가 완료되었다.[216]

〈그림 4-12〉 나진항 시설



자료: Google Earth(검색일: 2022.12.1), 김은수 외 (2018) p. 384 자료 참고

214) 김상학·김영철(2015), p.23-29.
215) 아카이브조선(2000.04.20.) (검색일: 2022.12.01.)
216) 김은수 외(2018), p. 381-388.

나진항은 나선특별시 창평동과 유현동 사이에 있으며, 창평동 6.12 선박수리공장과 접해 있다. 1930년대 초, 축항 사업을 중심으로 성장한 나진항은 군수 항만으로 활용되다가 1970년대 중반 소련의 지원으로 확장 ·현대화 사업을 통해 중계무역항으로 성장했으며, 1970년대 후반부터 소련의 화물을 취급하기 시작해 1980년대에는 연간 100만 톤 규모의 화물을 취급했다.

현재는 중국과 러시아의 투자로 최대 892만 톤을 처리할 수 있다. 부두의 총연장은 2,490m, 항만 내 인입철도는 16km이며, 러시아철도와 직접적으로 연결된 인입철도 길이는 11km에 달한다. 항만 수심이 최소 9.5m에서 최대 12m, 최대 5만 톤 급 2척, 1만 톤 급 6척, 7천 톤급 4척을 동시에 접안할 수 있다.

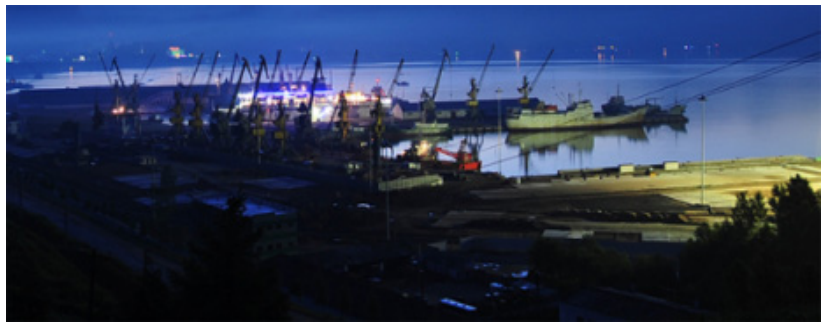
주요 시설 설비로는 중국 측 1호 부두의 경우 쉽로더 2기, 포털 크레인 6기, 컨베이어벨트 1동, 북한 측 2호 부두는 포털 크레인 4기, 러시아 3호 부두는 포털 크레인 11기가 설치되어 있으며, 원유저장시설, 컨테이너 부두, 야외하역장, 물류창고를 확보하고 있다.[217]

나진항은 다른 항에 비해 일반 화물에 특화되어 있었는데 부두별 취급화물은 1호 부두에서 화학비료, 목재, 잡화를 처리하고 2호 부두는 석탄, 잡화, 컨테이너를 처리한다. 2002년까지는 나진항과 일본과의 교역이 지배적이었다면 2014~2017년까지는 중국과 교역이 많았다.[218] 즉, 대북제재 이전 중국은 훈춘-나진항-닝보 간 해륙복합 운송루트를 개발하면서 나진항 1, 2호 부두를 모두 사용한 것으로 알려져 있다. 2011년 1월 나진항 국제 운송프로젝트가 시작되면서 2012년 5월까지 7항차를 운항하고 중국 상해 등에 10만 톤 이상의 석탄이 운송되었다.[219] 1호 부두는 철로의 표준

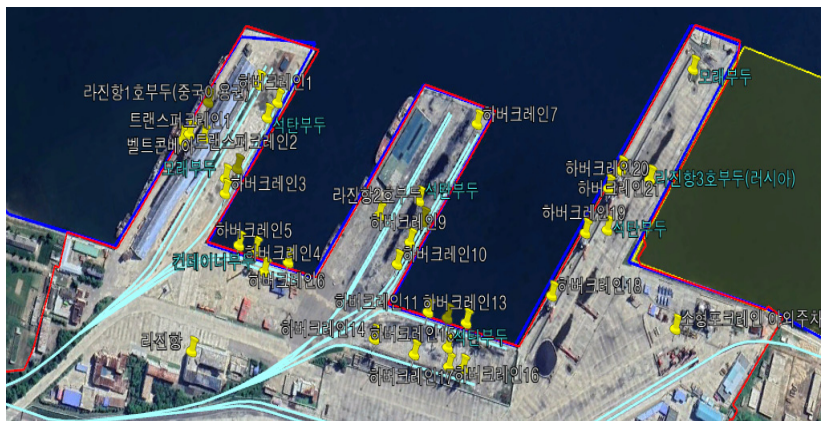
217) 현대경제연구원(2020), pp. 196-235.
218) 윤인주 외(2022), pp. 136.
219) 김은수 외(2018), p. 385.

궤도가 부두까지 연결되어 있으며 1, 2호 모두 1만 톤급 미만 선박 3척, 7천 톤 급 미만 선박 2척이 동시 접안할 수 있다.[220]

〈그림 4-13〉 사진과 위성영상으로 살펴본 나진항 모습



나선경제무역지대의 나진항 야경모습



Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

자료: 내나라, 나선경제무역지대(검색일: 2022.10.23.)

나진항 3호 부두는 2014년 러시아철도공사(RZD)가 임대하여 안벽 확장 공사를 거쳤다. 이에 따라 기존 12m였던 안벽 길이가 15m로 확장되어 최

220) 현대경제연구원(2018), p.80.

대 5만 톤급의 선박 접안이 가능하다. 러시아에서 운영하는 3호 부두는 석탄과 강철을 주로 처리하고 있다. 또 3호 부두의 하역능력은 100만 톤 정도의 화물을 처리할 수 있다. 그 외 나진항에서 나진역까지 철도 인입선이 연결되어 있다.[221] 1998년에 북한이 제작한 자료와 비교할 때 그간 중국과 러시아의 현대화 공사를 거쳤기 때문에 이보다 시설이 개선되었을 것으로 추정된다.

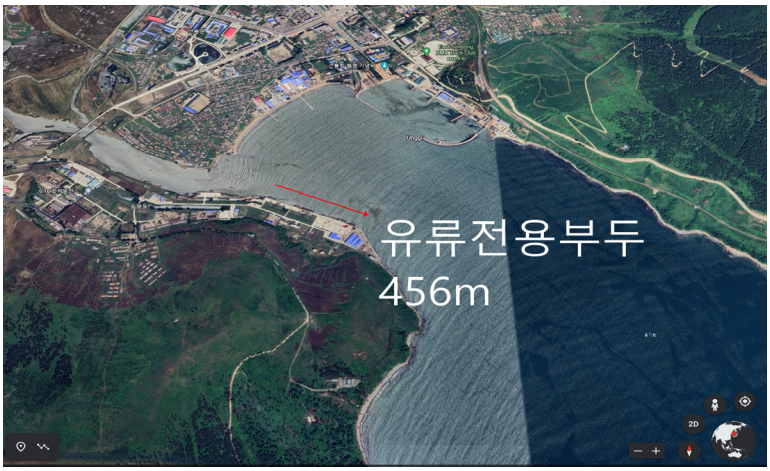
과거 김정일 시대인 1995~2005년까지 동해안에서는 부산항에서 나진항 간의 왕래가, 서해안에서는 인천항에서 남포항 간의 해상컨테이너 물류 이동이 활발하였다.[222]

선봉항은 나진항과 북쪽으로 불과 3.8km 떨어져 있으며 한반도 동해안 최북단에 위치한 무역항이다. 1980년 원유 전용부두로 개항한 후 북한 당국은 1991년 선봉지역을 자유무역지대로 지정하면서 1994년 선봉항을 자유무역항으로 지정하였다. 선봉항은 주로 원유, 석유 정제품을 취급하고 있으며 456m 길이의 유류 전용부두가 있다.

해저 파이프라인 1,725m를 통한 원유부이시설을 이용해 최대 20만 톤급 원유선 접안이 가능하다. 선봉항은 승리화학기업소와 인접해 과거 1990년대 이전 러시아로부터 원류를 공급받아 선봉항을 거쳐 승리화학기업소에서 원유를 처리했던 것으로 알려져 있다.[223] Google Earth를 자세히 확대해보면 선봉항을 따라 유류 송유관이 있는 것을 확인할 수 있다.

221) 김은수 외(2018), p. 386.
222) 해양수산부(2019), p. 1036.
223) 김은수 외(2018), p. 401.

〈그림 4-14〉 선봉항 시설



자료: Google Earth(검색일: 2022.12.1), 김은수 외(2018) pp. 401 자료 참고.

선봉항은 나선특별시 선봉구역 송평동에 6.16 화력발전소와 접해 있는 북한의 대표적인 중유 전용항으로 1923년 개항을 계기로 웅기항으로 불렸다가 1981년 웅기군이 선봉군으로 개칭됨에 따라 선봉항으로 불리기 시작했다. 전후 복구 이후 소련의 지원으로 복구와 확장공사가 추진되었으며, 전체 부지는 6만 평에 달하고 중유 하역능력은 200만 톤 규모이다.

선봉항의 주요 시설은 4개의 급수전, 12개의 급유전, 2만 톤 이상급 급유용 해저 파이프라인, 원유 전용 출하 부두, 200마력, 300마력, 400마력 예인선, 소형 수리도크, 크레인 4기로 구성되어 있다. 2016년 이후 일부 물류창고로 보이는 시설을 추가로 설치한 바 있으나, 이후 항만과 관련한 변화는 나타나지 않고 있다.

〈그림 4-15〉 사진과 위성영상으로 본 선봉항 모습

해안광장에서 바라본 산간자락의 선봉항 모습

Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

자료: 북한지역정보넷

〈표 4-4〉 나진항과 선봉항 현황

이름	면적(m^2)	부두	취급화물	연간취급량 (만 톤)	기타
나진항	• 총 부지면적 38만 • 보관 면적 20만 3,000 • 그중 창고면적 26,000 • 야적장 면적 17만 7,000	• 3개 부두 (1,2,3호) • 안벽수심9.5m • 안벽총길이 2,515m로 10개의 안벽과 호안으로 구성 • 1만 톤 급 배 13척 동시에 부두에 접안가능	• 각종 산적화물 • 개수화물 • 원목 • 짐함 등	300	• 기중기를 비롯한 상하선설비와 운반설비 • 20만 톤 급 배수리 도크 • 해난구조대와 선원구락부 • 중·러와 철길, 도로 연결

이름	면적(m^2)	부두	취급화물	연간취급량 (만 톤)	기타
선봉항	• 총 부지면적 20만	• 원유입항부두와 원유제품출하부두로 구성 • 육지쪽으로 안벽구조는 콩크리트 블로크식 178m • 바다쪽은 철사판식 278m • 길이 100m의 봉사용안벽	• 원유 및 원유가공품	200-300	• 원유의 입하는 동남방향 약 3,000m 앞바다쪽에 부설된 한점계루부표로부터 3,263m, 직선 530mm의 해저를 통해 원유 수송 가능 • 원유제품 출하부는 456m, 5,000톤급 유조선 2척 동시에 댈 수 있음

자료: 유수복·리복희·정영희(1998), p. 20.

웅상항은 선봉구역 웅상동에 위치해 있으며 부두는 동쪽과 서쪽으로 나누어 마주하고 있다. 현재, 서쪽 부두는 연안 지역을 대상으로 2013년 이후 암벽 개건 공사가 진행 중이며, 완성되면 선석 접안길이는 약 650m에 달할 것으로 보인다. 동쪽 부두도 야적장 공사와 부두 개건 공사가 진행 중이지만, 2016년 이후 중단된 것으로 보이며, 2020년을 전후로 항만 관련 건물이 조성된 것으로 보인다.

웅상항 증·개축과 관련한 움직임은 2014년부터 나타났으며, 웅상항 북쪽 시멘트 공장을 설치해 항만 개건 및 확장에 필요한 시멘트를 공급하는 것으로 확인된다. 서쪽 부두의 주요 시설로 약 3.7ha 규모의 배수로가 조성된 물류창고가 조성되었으며, 서쪽 부두 연안 지역에는 부두 암벽건설뿐만 아니라 유류 저장고로 보이는 공사가 진행 중인 것으로 확인되고 있다.

서쪽 방파제와 동쪽 방파제 사이 폭이 80m에 불과해 대형선박의 접근성이 제한될 것으로 보이며, 이는 북한이 웅상항 개발로 제시한 통나무와 석

탄 전용부두로 확대하는 계획과 배치된다는 점에서 주목되는 부분이다. 소형 크레인 3기가 설치되어 있으나, 항만형 인입 철도는 설치되지 않은 상태이다.

(2) 나진 소재 해운기업 및 선박[224)]

나진을 소재지로 둔 해운 기업소는 총 9개로 추정된다.[225)] 나진은 북한-중국-러시아의 블록화가 더욱 공고해지면서 차후 대러 무역 및 대중 무역의 허브가 될 수 있는 입지적 요건을 갖추고 있다. 차후 중국과 러시아의 투자가 추가되면 동해안의 물류허브의 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다. 나진을 소재지로 둔 해운기업이 남포보다 많다는 것은 이러한 기대감을 반영한 것으로 풀이할 수 있다.

나진항을 선적항으로 두고 있는 선박은 총 8척이다. 일반화물선용 선박이 5척으로 가장 많고, 냉동 화물선 1척, 유조선 1척, 여객선 1척이 있으며 여객선으로 잘 알려진 만경봉호는 1971년에 건조되어 선령이 50년이 지났으며 다른 선박의 선령도 30년을 훌쩍 넘긴 선박이 다수이다.

224) 윤인주(2022), pp. 244-277.
225) 나진수산물출하사업소는 제외

〈표 4-5〉 국제해사기구에 등록된 나진소재지 북한 해운기업

회사명	IMO번호	소재지	소유선박	운영선박	관리선박
ABH RASON TRANSIT TRADE CO	6060549	Namsan-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	1	1	1
HWANGJIN CO	5321692	Yuhyon-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	2	2	2
RAJIN UNIVERSITY OF MARINE	597763	Changpyong-dong , Rajin-guyok, Rason, North Korea	1	1	1
RASON CHANGPHYONG SHIPPING CO	5928621	Yuhyon-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	1	1	1
RASON DAEHUNG TRADING CO LTD	5884021	Sinhae-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	1	1	1
RASON JINYONG RYONUN TRADING	5988562	Yuhyon-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	1	1	1
RASON KUMSAN FUEL OIL CO	6048436	Tongmyong-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	1	1	1
RASON SAHYANGS AN TRADE CO	5481531	Anju-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	1	1	1
RASON SHIPPING CO	5924663	Changpyong-dong, Rajin-guyok, Rason, North Korea	2	2	2

자료: 윤인주(2022), pp. 170-243.

〈표 4-6〉 나진항 선적 선박

선박명	등록번호	호출부호	IMO번호	총톤수	선종	주기관출력	건조년도	소유기관
창평	5406949	HMZG3	9338981	2358	일반 화물선	1470	2000	라선창 평선박 회사
금진1	2900641	HMYJ3	7903794	178	냉동 화물선	661	1979	조선라 선진영 련운무 역회사
만경봉	2107229	HMZK	7111406	3422	화객선	2206	1971	라진해 운대학
백학산	5201141	HMDW	9298076	2875	일반 화물선	1654	2003	시운봉 원양국 제집단 유한회사
평화	3514275	HMZZ	8510518	491	일반 화물선	551	1985	와이케 이엔터 프라이 즈유한 회사
라진7	5406141	HMZC8	9338979	2358	일반 화물선	1470	2004	라선해 운회사
사향산	3901418	HMYX7	8824220	2506	일반 화물선/ 콘테나선	1323	1989	라선사 향산무 역회사
송원	3607455	HMYR5	8613360	996	유조선	1324	1986	라선금 산연유 사업소

자료: 윤인주(2022), pp. 93-383.

3) 나선의 해양관광 인프라

나선은 중국, 러시아와 국경을 맞대고 있는 북한의 최북단 도시이다. 중국, 러시아와 왕래 및 무역뿐 아니라, 경제개방에 따른 자본주의 문화 유입 차단도 용이하다. 이러한 장점을 고려하여 북한은 1991년 12월 정무원(현재의 내각) 결정을 통해 나진시와 선봉군 일부 지역을 '자유경제무역지대'로 지정하고 중계무역, 수출가공, 관광, 금융 등의 기능을 종합적으로 수행할 수 있는 국제교류의 거점도시로 육성하기로 하였다.[226]

이에 따라 북한은 1993년부터 2010년까지 나선 개발계획을 3단계로 수립하였다. 하지만 사업 성과가 부진해지자, 1995년 1, 2단계를 통합하여 2단계로 수정하였다. 해당 계획 내용은 아래 표와 같으며, 국제화물중계기지에 역점을 두고 항만, 철도, 도로 등 인프라 정비 이후 관광 및 금융 기능 강화에 나설 계획이었다는 사실을 확인할 수 있다.

〈표 4-7〉 초기 '나선경제무역지대' 개발계획

구 분	1993년 발표안			1995년 수정안	
단 계	1단계	2단계	3단계	1단계	2단계
시 기	1993~1995	1996~2000	2001~2010	1995~2000	2000~2010
주요 내용	• 국제화물중계기지로 육성하는데 필요한 항만, 철도, 도로 등 인프라 시설 완비	• 국제화물중계기지 역할 강화 • 수출주도형 제조업 외국인 투자 본격 유치	• 중계무역, 수출가공, 관광, 금융 등 종합적 기능을 수행하는 국제교류 거점도시로 육성	• 도로, 항만 등 경제하부구조의 확충 및 현대화에 주력 • 국제화물중계, 수송기지 건설 • 항만처리능력 3,000만 톤 이상	• 21세기 세계경제 발전에 부응하는 종합적, 현대적 • 국제교류 거점으로 성장 • 중계무역, 수출가공, 제조업, 금융, 서비스, 관광 등 종합적 기능의 특구 • 항만처리능력 1억 톤 이상

자료: 서종원(2020), p. 84.

226) 김영희(2019), p. 80.

이후 러시아의 나진-하산 철도 개보수와 나진항 현대화 투자(2008년), 북중 간 '조·중 라선경제무역지대와 황금평경제지대 공동개발계획요강' 작성(2011년) 등의 성과가 있었다.

김정은 집권 이후 '나선경제무역지대 종합개발계획'(2015)을 세우고 MICE 산업, 관광 개발 등의 내용을 새롭게 추가하였다.[227] 북한은 나선 개발의 방향을 서비스업 중심의 산업개발에서 벗어나 제조업과 관광업 중심의 개발로 전환하고 있는 것으로 보인다.[228] 김정은 집권 이후 수립된 나선 종합개발계획의 주요 내용은 아래 표와 같다.

〈표 4-8〉 나선경제무역지대 종합개발계획 주요 내용

구분	명칭	면적 (㎢)	소요자금 (백만 달러)	개발 내용
산업구 개발 (10조 8,000억 원)	백학공업구	22	4,499.00	경공업설비 제작업, 첨단기술공업, 철강공업, 건재공업 등
	웅상개발구	4.37	1,767.66	강재, 시멘트, 건축·자동차용 유리, 타일, 위생자기 등 건재공업과 제지, 가구, 합판 등 목재가공업
	안주국제상업구	3	1,213.20	금융 등 서비스 산업
	구룡평굴포개발구	2.09	845.40	컴퓨터조립, 통신설비 등을 생산하는 첨단기술산업과 버섯과 채소 등 농축산물 가공업, 굴포지역은 유기농업, 굴포철새 생태관광
	안화-동명개발구	0.7	353.15	경공업 및 현대상업구역
	신흥경공업구	0.54	272.43	식료품, 피복, 가구, 컴퓨터장치, 직접회로, 반도체소자 조립
	관곡공업구	1.65	254.20	원유화학
	두만강개발구	0.15	60.67	방직, 신발, 식료품가공, 일용품공업
	나진항물류산업구	8	-	나진항, 부두, 보조시설, 보세구역

227) 한국경제(2015.11.18.)(검색일: 2022.10.28.)
228) 김영희(2019), p. 100.

구분	명칭	면적 (㎢)	소요자금 (백만 달러)	개발 내용
관광지 개발 (7조 3,000 억 원)	신해국제회의구	6.2	2,507.90	국제회의장, 봉사, 해수욕 관광 등
	창진동식물원	6	1,227.00	식물원
	비파섬생태관광구	2	89.00	바다 관광, 회의 및 전시장, 휴식, 오락, 해수욕 등
	우암해돋이 부감관광지	6	427.00	해수욕 관광
	웅상해양체육 관광지	2	409.00	체육인과 체육애호가들의 해양체육활동, 해수욕 기지
	추진 휴가 및 별장촌	1	404.50	해수욕, 골프, 천렵, 각종 유희 오락, 고려치료시설 등
	해상금관광지구	0.8	323.60	우화, 과학 환상 작품의 야외 전시
	소초도유람선관광	2	69.00	해상관광
	사향산등산관광지	-	64.50	등산 및 역사 체험
	갈음단해수욕장	0.5	22.25	전용 해수욕장
총 소요자금			15,480.68(약 18조 원)	

자료: 김영희(2019), pp. 100-101.

이에 나선 중심지와 주요 관광지에는 국영, 합영 또는 외국자본의 단독 투자 등 다양한 형태의 호텔 및 유흥 시설이 건설되었다. 나선시 주요 호텔의 현황은 아래 표와 같다. 관곡지구의 비파도에 있는 영황호텔(엠페러오락호텔-카지노 호텔), 비파도 편의봉사시설로 알려진 특급호텔(특급카지노), 나진반도의 동명산 호텔, 나진구역 안주동에 위치한 나진호텔, 나진구역 신흥동에 위치한 남산호텔 등이 있고 고급 식당을 갖추고 있다.

〈표 4-9〉 나선시 주요 호텔

구분	호텔명	소재지	비고
국영	나진체육인호텔 (구 나진호텔)	남산동	- 부지면적 약 1만 1천㎡, 연건평 1만여㎡ - 1996년 완공, 10층 건물 - 객실 : 101실(1등실 4실, 2등실 8실, 3등실 89실) - 숙박, 식당, 상점, 노래방, 당구장, 오락장, 헬스장 - 직원 100여 명
	봉성호텔	남산동	- 부지면적 1만여㎡ - 2012년 착공, 2013년 완공 - 식당, 상점, 숙박 - 카지노 운영
	남산호텔	남산동	- 부지면적 8천 9백여㎡(2010년 이전 운영) - 직원 200여 명 - 숙박, 이발소, 미용실, 사우나, 목욕탕 운영
합영	삼흥호텔	안화동	오락장, 상점, 식당, 마사지숍 운영
	진흥호텔	안화동	- 부지면적 약 1천 2백㎡(2000년 이전설립) - 식당, 상점, 오락장 운영 - 진흥무역회사 소속
	백호호텔	동명동	- 백호무역회사 소속 - 13층 건물 - 백호회사 구역 내 위치
단독 투자	두만강호텔	동명동	- 부지면적 약 3천㎡ - 2002년 착공, 2003년 완공 - 280만 달러 투자
	남양호텔	안화동	- 부지면적 약 5천 6백㎡ - 2012년 재건축, 2013년 완공, 2015년 개업 - 카지노 운영
	비파호텔	비파동	- 부지면적 4만 6천여㎡ - 카지노 운영
	엠페러오락호텔 (영황호텔)	신해동	- 총건평 약 8천 2백㎡ - 1998년 착공, 2000년 완공 및 개업 - 5개 동, 부속건물 - 객실 100여 개 - 카지노 운영

자료: 김영희(2019), p. 112.

나선 관광산업의 주 대상은 중국인 관광객이다. 2000년대 후반 중국은 북한을 중국 공민의 단체출경관광목적지 국가(ADS: Approved Destination Status)로 지정하였으며, 북중수교 60주년이자 북중 우호의 해로 지정된 2009년에 북중 양국은 '중국 관광단의 조선민주주의인민공화국 여행실시 방안에 관한 양해각서'를 체결했다.[229] 즉 중국인들의 북한 단체관광이 허용되며 나선 관광도 활기를 띠게 되었다.

2011년 6월부터 중국인들의 나선에 대한 개별 자동차 관광이 시작되었으며,[230] 2012년 9월에는 중국의 훈춘 권하와 다리로 연결된 북한 원정리에서 나진항에 이르는 도로가 개통되었다.[231] 같은 해 10월에는 중국 연변의 조선족 자치주 옌지-훈춘시-북한 나선시를 잇는 정기 노선버스가 운행을 시작했다.[232] 이후 나선지역의 값싼 해산물을 즐기기 위한 중국인 관광객의 당일 관광도 활성화되었다.

나선경제무역지대의 주요 관광자원으로 나진구역 신해동, 비파도, 갈음, 만포 지역을 중심으로 해수욕장이 분포되어 있다. 또한 두만강, 나진천, 선봉천, 관곡천을 비롯한 10여 개의 크고 작은 강하천과 말단지역인 우암지구에는 서번포, 동번포, 만포, 흑지 등 대규모의 자연습지가 형성되어 철새 도래지로 유명세를 가지고 있다.

229) 김한규(2018), pp. 57-58.
230) 노컷뉴스(2011.06.06.) (검색일: 2022.10.28.)
231) 연합뉴스(2012.09.04.) (검색일: 2022.10.28.)
232) 아주경제(2012.10.10.) (검색일: 2022.10.28.)에 따르면 해당 노선은 중국 옌볜동북아여객운수그룹과 지린위볘얼운수그룹, 북한 나선시 육해운수총회사 및 나선시 관광총회사가 공동개발 했으며, 중국기업이 300만 위한(한화 약 5억4000만 원)의 고급버스 11대를 투입했다고 한다. 전체 운행거리는 200km로 총 4시간이며 성수기에는 1일 최다 12회씩 중국과 북한을 오간다고 한다.

〈그림 4-16〉 비파도에서 바라본 영황호텔 야경

자료: 내나라, 나선경제무역지대(검색일: 2022.10.23.)

〈그림 4-17〉 조선신보에 소개된 북한의 주요 관광지 모습

비파섬 해수욕장

비파섬 편의봉사시설

나선대흥무역회사
수산물식당

갈음단해수욕장

만포 거북선놀이배 선착장

나진항-고성항 관광선《황성》호

자료: 조선신보(2012.09.08.); 조선신보(2013.05.24.)

4) 기타: 조선 및 해양산업

나선시에는 청진조선소, 남포조선소와 함께 북한의 3대 조선소라 불리는 나진조선소가 있다. 나진조선소는 만주사변 이후 병참기지의 하나로 출발해 1958년까지 소형경비정을 생산하는 작은 건조공장에 불과했다. 하지

만, 공장시설 확충에 따라 1959년부터 상륙함 건조를 시작으로 군수 산업공장으로 성장했으며, 1960년대에는 화물선 3,000톤급을 건조하기도 했다.

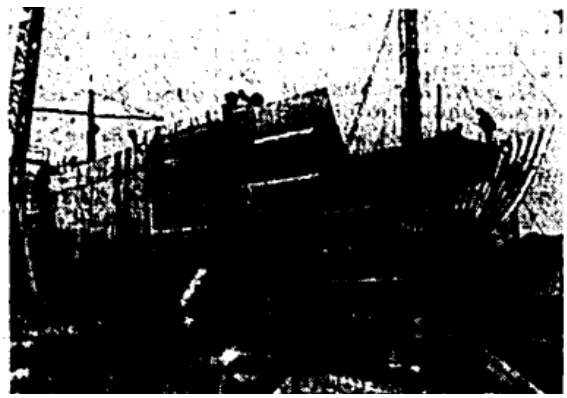
1970년대는 블록건조 방식을 도입함으로써 1,500톤급 구축함, 500톤급 잠수함, 미사일함을 건조하는 등 해군 전용 조선소로 발전했다. 1980년대는 함정뿐만 아니라 일반선박도 함께 건조하였으며, 대규모 조립공장과 수리용 도크시설, 건조용 도크시설을 확대하는 등 지속적인 개보수 및 확장을 추진해왔다.[233]

1980년대 북한의 자료에서는 동해안의 선박생산기지로 청진, 신포, 원산을 꼽고 있으며, 김책, 단천, 함흥, 문천, 통천에 선박 수리공장이 배치되어 있다고 기록하고 있다.[234] 또 다른 기록에서는 나선지역에 나진선박수리공장, 6월 12일 공장(나진), 선봉선박수리공장이 있으며, 나진선박수리공장은 소형자망선 수리와 선박 부속품 생산, 선봉수리공장은 중영어선 수리와 선박 부속품 생산, 6월 12일 공장은 만 톤 급 이상 선박을 도크(Dock)를 이용한 수리와 선박 부속을 생산한다고 소개했다.[235]

나진조선소는 서해의 남포조선소와 함께 군용 선박을 주로 생산하는 조선소로 알려졌다. 특히 북한이 보유한 최대 규모의 프리깃함[236]을 나진조선소에서 생산했다고 하여 나진함이라 칭한다.[237] 현재 북한은 1971년과 1978년 나진조선소에서 건조한 2척의 나진급 함정을 보유하고 있으며, 주요 제원은 배수톤수 1,600톤, 길이 100m, 폭 10m, 2개 디젤엔진으로 약 15,000마력에 최대 속력은 26kts(약 48km/h)에 이른다. [238]

233) 북한연구소(1983), pp. 802-803; 김경원 외(2020b), p. 436.
234) 차석칠 외(1989), p. 159.
235) 강응주 외(1990), p. 369.
236) 구축함보다 크고 순양함보다 작은 군함으로 주로 공격용 항공모함의 호위를 맡는다.
237) 월간조선(2014.04.10.)(검색일: 2022.10.23.)에 따르면 라진함 또는 라진급 함선은 남한에서 편의상 사용하는 표현으로 북한에는 존재하지 않는 단어이다.
238) (재)한국군사문제연구원 뉴스레터(2018.04.05.)

〈그림 4-18〉 나진조선소 3천톤급 선박 건조 모습



자료: 노동신문(1960.03.17.)

나진조선소는 2011년 김정일의 현지지도를 통해 처음으로 북한 언론에 공개적으로 보도되었으며, 당시 남한 언론은 상당히 이례적인 보도라고 평가한 바 있다.[239] 그 후에도 나진조선소가 북한 언론에 언급된 사례는 없었던 것으로 확인된다.

현재 나진조선소는 나진구역 창평동에 있으며, 공장 대지가 약 12만 6,000평에 달하고 노동자 수 약 4,500~5,000여 명, 야외대형 선박도크 2기와 실내 조립식 선박 건조 도크를 보유하고 있는 3대 조선소 중 하나로 성장했다. 최대 3,000톤급 함선 건조 능력과 대형선박 1만 5천 톤 급 건조 능력을 보유하고 있으며, 연간 건조 능력은 2만 8천 톤 규모이다. 나진조선소는 대형선박을 건조하거나 수리할 수 있을 뿐만 아니라 선박 부품도 자체로 생산할 수 있는 능력을 갖추고 있다.[240]

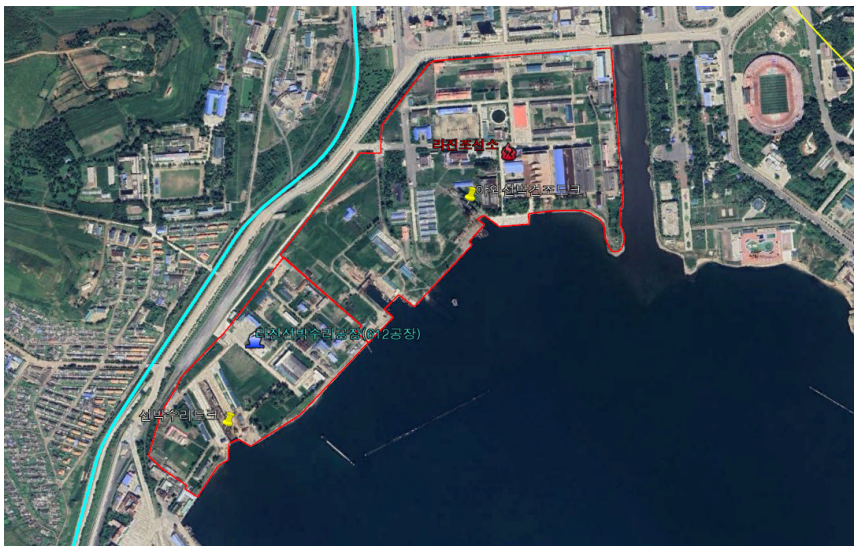
나진조선소에는 길이 175m, 넓이 31m의 대형 야외도크, 길이 120m,

239) 조선일보(2011.04.25.) (검색일: 2022.10.23.)
240) 북한이탈주민 비공개 면담자료(2017-2018)

넓이 18m의 중소형 야외도크, 길이 120m, 넓이 22m의 실내도크로 구성되어 있으며, 각종 선박건조용 강판제작 설비와 부품 생산공정을 보유하고 있다.

대형 야외 도크에는 대형 캔트리크레인(문형크레인), 실내 도크의 대형캔트리크레인(문형크레인) 1기, 강판 제작용 크레인 1기, 중소형 야외 도크의 하버크레인 2기, 부두용 하버크레인 2기 등 건조 및 수리용 설비들을 보유하고 있다. 다만, 나진조선소의 경우 함북도 동해안 지역 해군 산업기지로서 일반 대형 화물선박을 건조한 현황은 크게 드러나지 않고 있다. 2011년 김정일이 방문해 현지지도 한 이후 일부 건물에 대한 개보수가 진행되었다.[241]

〈그림 4-19〉 나진선박수리공장과 나진조선소



자료: Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

241) 노동신문(2011.04.23.)

6월 12일 공장(前 나진선박수리공장)은 나선시 창평동에 나진조선소와 나진항 사이에 위치해 있으며, 동해안 최대 규모의 야외 도크를 보유한 수리공장으로 최근에는 일부 야외 건조 동향도 나타나고 있다. 공장 대지는 약 5만 5천 평 규모로 1968년 4월에 조업을 시작해 최대 1만 5,000톤 규모의 대형선박을 수리하거나, 동시에 여러 대의 중소형 선박을 수리할 수 있으며 대형선박도 건조도 가능하다.[242)]

6월 12일공장은 동해안 최대의 선박 수리공장으로 야외 도크 1기를 보유하고 있으며, 도크의 길이는 195m, 너비 25m 규모로 남포시 영남배수리 야외도크와 유사한 규모를 자랑하고 있다. 주요 설비로는 대형 탑식크레인 1기와 중형 탑식크레인 2기가 야외 도크에 설치되어 있으며 선박강판 제작 및 부품생산 공정 설비를 구축하고 있다.

2. 남북 경제협력과 나선

나선에 대한 직접적인 투자는 아니지만 남북해운합의서에 따라 부산-나진 간 정기항로가 있었다. 동룡해운(주)이 투입한 중국 선적의 추싱호(2,283톤, 100TEU)가 1995년 10월부터 월 4회 매주 화요일 부산을 출항한 바 있다.[243)]

나진-하산 프로젝트는 2013년 9월 화물터미널 공사를 완료하고 2014년 7월 전송터미널을 열었으며, 같은 해 11월 1차 시범 운송 사업으로 시베리아산 유연탄 4만 5천 톤을 포항으로 반입했다. 또한 2015년 4월 14만 톤의 전력용 유연탄을 광양과 당진에 공급했으며, 백두산 백산수 170톤을 부산항으로 반입하는 등 나진-하산 프로젝트 이후 총 3차례의 물류 수송사

242) 강응주 외(1990), p. 367 참조
243) 물류신문(2007.6.15.)

업이 진행되었다.[244] 하지만 남북관계 경색과 대북제재 강화로 인해 프로젝트는 중단된 상태이다.

〈그림 4-20〉 나진-하산 프로젝트 개요

자료: 통일한국

나선을 둘러싼 남북 경제협력은 국제사회의 대북제재 완화, 남북관계 개선을 전제로 검토되어야 하며, 남북한의 필요성과 이해관계에 따라 추진되어야 한다.

그 이유는 첫째, 나선경제무역지대의 변화과정을 파악하는 과정에서 서술한 바와 같이 국제사회의 대북제재, 남북관계 악화로 경제무역지대에 대한 투자는 사실상 제한됐다는 점이다. 특히 김정일 체제의 개방에 대한 학습과 제도적 조치, 김정은 체제의 적극적인 개방정책에도 불구하고 2016년 핵실험으로 인해 나선경제무역에 대한 투자나 개발 사업은 정체 국면을 벗어나지 못했기 때문이다.

둘째는 상호 간의 협력관계가 필요에 따라 추진되어야 한다는 점이다.

244) 김영식(2016), p.429.

상호 간 협력관계는 민족적 정체성을 기반으로 출발하지만, 협력에서 충분한 경제적 이해관계가 성립되지 않으면 계획부터 시행까지 여러 가지 문제에 봉착하여 쉽게 포기하는 상황이 발생할 수 있기 때문이다. 경제적 이해관계에 따른 필요성을 확보하지 못한다면 어렵게 추진하는 남북협력사업도 쉽게 중단될 수밖에 없는 한계를 가진다.

따라서 나선경제무역지대를 통한 남북협력을 추진하기 위해서는 군사적 긴장감을 줄이고 한반도의 평화적 분위기를 조성하여, 신뢰 관계를 확대할 수 있는 단계적 접근방안이 필요하다. 특히 첫 단계로 인적교류, 둘째 물류 협력 확대, 셋째, 투자 협력으로 나가는 방안이다. 물론 관계 개선을 위해 근본적으로 국제협력 속에서 남북관계 개선 또는 남북 협력을 모색하는 것도 충분한 논의가 될 수 있을 것으로 판단된다.

인적 협력은 크게 남북 관광과 기술 인력, 전문인력 양성을 위한 교류를 고려해 볼 수 있다. 나선특별시의 지리적 이점에 따른 해양관광, 해수욕장, 번포습지(철새도래지)에 대한 관광사업을 우선하여 검토할 필요가 있다. 관광사업은 기본적으로 대북제재에 제외 대상으로 남북관계 개선 시 가장 먼저 추진할 수 있는 대상이다. 북한은 2018년 170번째로 람사르협약에 가입했으며, 문덕철새보호구와 함께 서번포, 동번포, 만포를 나선철새보호구로 지정했다.

기술 인력, 전문인력 양성은 남북한 해양 관련 기술에 대한 협력도 인적교류의 한 부분으로 검토해볼 필요가 있다. 나선특별시의 주요 산업과 도시 인프라에 대한 기술협력과 해양 기술대학을 비롯한 나선시 교육기관과 기술교육협력도 남북한이 협력할 수 있는 대상이다. 따라서 남북 간 나선특별시를 대상으로 한 기술 인력, 전문인력 연수프로그램을 개설함으로써 전문인력의 기술, 개발 전문인력의 교류를 확대할 수 있다.

물류 협력은 나선특별시에서 생산되는 생산품에 대한 직접적인 교역의

대상으로 검토할 수 있다. 예컨대 나선특별시는 동해안 수산업에서 청진 다음으로 수산업이 발달하고 기반 시설이 갖추어져 있어 나진·선봉·웅상수산업소들과 주요 수산협동조합, 세소·양어양식사업소들이 포진되어 있다. 이들 사업소에서 생산된 수산물의 상당 부분은 건어류로 가공되어 중국 동북 지역에 공급되는 역할을 해왔으나 현재 대북제재로 약화한 상태이다.

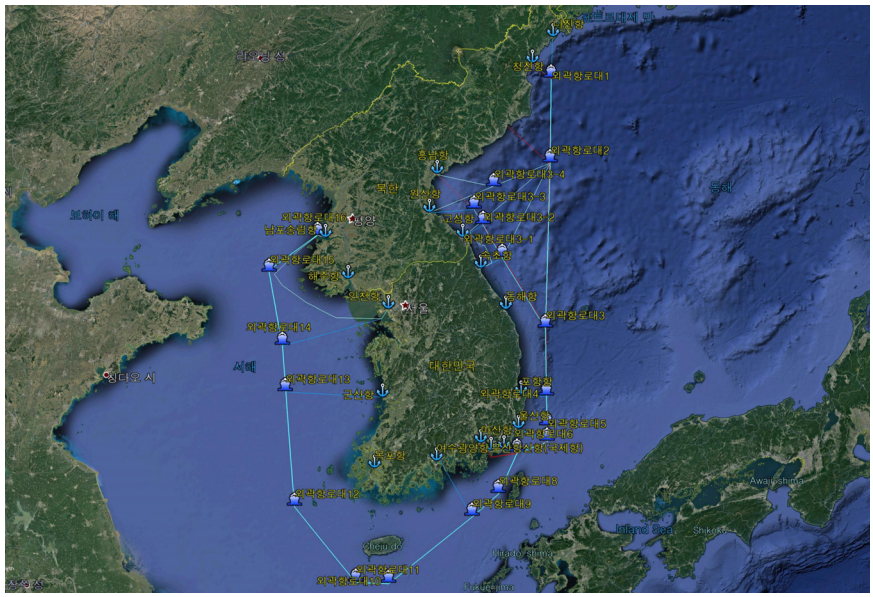
물류 협력의 핵심은 나진항을 이용한 중국과 러시아의 물자교류로 나선특별시의 중계무역과 연계할 수 있다. 가장 대표적으로 추진되었던 사업은 나진-하산 프로젝트로 국내 화력발전에 필요한 러시아산 무연탄을 나진항을 통해 부산, 광양으로 들여온 바 있다. 나선시의 주요 항은 부동항으로 남한의 주요 항구로 연결되는 러시아, 중국의 동북 지역 물동량을 처리하는데 이점을 가지고 있기 때문이다.

투자 협력은 남북관계 개선에 따라 나선특별시의 경제무역지대의 항만 인프라, 제조·가공업, 도시 인프라 사업 등으로 나누어 볼 수 있다. 항만 인프라 구축은 현재 중단된 나진항 4-7호 부두(예정) 건설에 투자하고 항만 이용권을 확보하는 방안, 남한에 필요한 위탁가공업 분야의 주요 산업 투자를 통한 생산품을 국내로 반입하는 방안, 나선특별시 도시 사업 인프라 개선에 대한 투자 및 수익 창출을 고려해 볼 수 있다.

특히 나진항 개발에 대한 북한의 목표는 현재 사용 중인 1, 2, 3호 부두 이외 나진구역 유현동 연안까지 4~7호 부두를 확장하는 출항계획을 세우고 있다. 축항을 위한 자본투자는 상당히 큰 규모의 국가급 프로젝트로 재원의 어려움을 가지고 있는 북한에 입장에서 외국자본 유치가 중요하다. 또한 훈춘국제합작시범구[245]가 중국 국가급 프로젝트로 개발됨에 따라 나진항의 축항에 대한 필요성은 더욱 높아진 상황이다.

245) 훈춘 국제합작시범구는 두만강개발계획에 따라 국가급 프로젝트로 도약했으며, 전체 90㎢ 규모의 시범구부지를 지정하고 추진해 왔으나 2016년 기준 11.7㎢만 개발이 진행된 상황이다. 김혁(2020), p.4.

〈그림 4-21〉 남북 간 합의된 외곽항로대와 입출항로대



자료: 해양수산부(2019), pp. 164-167 참조, 저자 작성.

현재 남북한 해운항만 분야에서 합의된 내용을 중심으로 나선경제무역지대를 활용하는 방안이 필요하다. 남북한은 이미 2000년 6.15 공동선언에 따라 후속조치로 2004년 5월 남북해운합의서를 체결했다. 또한 합의서 이행을 위한 부속 합의가 진행됨에 따라 해상항로대와 항구별 입출항로대를 체결하고 운영했다. 대북제재에 따라 북한에 선박을 정박할 수 없으나, 남북 간 합의된 내용을 전제로 남북관계 변화 및 국제사회의 대북제재 완화에 대비한 해운항만 물류사업 방안을 모색할 필요가 있다.

남북한 합의에 따른 제도적 장치가 보장된다면 첫째, 간접적인 차원에서의 협력을 고려해볼 수 있다. 간접적 투자는 중국, 러시아 기업과 협력을 통해 공동투자, 공동관리하는 방안으로 직접적인 투자보다 위험성이 적고

안정적이며, 초기 남북협력 사업에서 지속성을 보장할 수 있기 때문이다. 예컨대 나선-하산 프로젝트의 활성화를 통해 러시아 기업과 남한기업 간의 투자 협력을 통한 고품질 석탄수입이 가능하다. 나선-하산 프로젝트는 시범화를 위한 운행을 한 바 있으며, 수익성이 확인되었다는 점에서 빠르게 추진할 수 있는 사업이라고 할 수 있다.

직접적인 투자 협력은 항만개발을 이용한 나진항 사용권 확보라고 할 수 있다. 나진항 축항개발 투자를 통해 항만 사용권을 확보함으로써 나선특별시에 대한 직간접적인 투자로 생산된 상품, 또는 훈춘지역을 비롯한 중국에서 생산된 상품을 국내로 반입하는 방법이다. 국내 수요뿐만 아니라 국제수요(중국 남동부)에 따른 부산항의 중계무역항 역할 또한 나진항 개발을 통해 확보할 수 있는 사업이다.

3. 김정은 시대 나선의 개발 구상과 한계

나선특별시 경제무역지대 개발에 대한 북한의 노력은 2011년 12월 17일 김정일의 사망에도 큰 변화 없이 지속되었다. 2012년 추진되는 러시아의 나선-하산 철도와 항만현대화 사업 본격적으로 추진되었으며, 2011년 북·중 간 체결된 합의에 따라 중국이 전액 비용을 부담하고 원정에서 나진까지 이어지는 도로공사를 추진하는 등 주요 기반 시설 사업이 추진되었다.

여기에 북한은 2015년 「나선경제무역종합개발계획」을 발표하며 나선경제무역지대에 대한 적극적인 투자를 장려했다. 그 규모는 155억 달러에 달하는 대규모 개발계획으로 주요 분야는 국제 수송, 무역 및 투자, 금융, 관광, 서비스업(봉사업) 등이다. 특수경제무역지대는 전체 470㎢ 면적에 두 개의 핵심지역(나진구역, 선봉구역), 네 개의 산업 집중구 등을 조성한다는 계획이었다. 특히 항만개발과 관련해서는 나진항 1억 톤, 선봉항 2,000만

톤, 웅상항 500만 톤으로 총 1억 2,500만 톤의 처리능력을 갖춘다는 목표를 세웠다.[246]

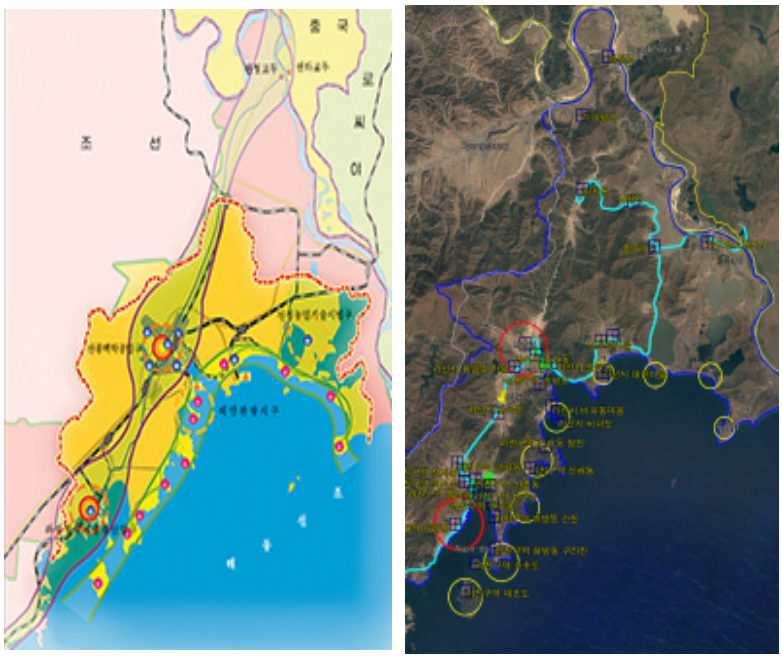
북한은 나선경제무역지대를 세계적인 중계무역지대, 제조가공업지대, 국제관광지대로 성장시키겠다는 목표를 내세웠다. 이에 따라 북한은 두 개의 핵심지역인 나진구역과 선봉구역 중심부를 중심으로 나진항국제물류산업구, 선봉백학산업구, 해변관광산업구, 굴포선진농업기술시범구 등 네 개의 산업개발지구를 선정했다. 산업개발지구에는 투자대상 산업원이 총 여덟 곳, 해변 관광산업이 20여 곳으로 지정되었다.

나진항 국제물류산업구는 나진구역 창평동과 유현동을 대상으로 하며, 개발부지 총면적은 8㎢(800ha)에 달한다. 이중 물류 봉사구역 141ha, 종합보세구역 115ha, 선박수리 제조구역 59ha, 항구 작업구역 389ha, 상업무역 중심구역(상업지구) 44ha, 종합봉사구역(음식, 숙박, 관광 등 서비스업) 51ha 규모로 투자 공간을 세분화하고 있다.

선봉백학산업구는 총면적 22㎢로 다섯 개의 산업구와 상업무역구, 비파섬 생태관광지구로 구획화하고 있다. 다섯 개의 산업구는 장비제작산업구(258ha), 경공업방직산업구(241ha), 강철산업구(224ha), 첨단기술산업구(199ha), 건재산업구(88ha)로 구성되어 있다.[247]

246) 차명철(2018), p. 12.
247) 내나라, 나선경제무역지대(검색일: 2022.10.23.)

〈그림 4-22〉 그림과 위성으로 본 나선경제무역지대 개발계획도



자료: 내나라, 나선경제무역지대(검색일: 2022.10.23.)

〈그림 4-23〉 나진항국제물류산업구와 선봉백학산업구 개발계획

자료: 내나라, 나선경제무역지대(검색일: 2022.10.23.)

해변 관광산업구는 20여 개의 해안지역 명소를 대상으로 한 해양관광산업과 등산, 산림, 호수경치, 민속관광 등 여러 가지 관광자원을 하나의 해안 관광산업으로 형성하는 것을 의미한다.

〈그림 4-24〉 비파도 관광산업 조감도와 굴포지구 모습

자료: 내나라, 나선경제무역지대(검색일: 2022.10.23.)

또한 굴포선진농업기술시범구로 굴포 지역 평야 지대에 총면적 2,200ha를 조성하고 5개의 선진농업생산기지를 유치하는 것과 벼, 옥수수 등 종자기지, 수산물 양식과 묘목 생산, 농토산물 재배와 가공기지를 건설한다는 계획이다.

중국은 훈춘을 거쳐 나진항과 상해로 이어지는 수송통로를 확보하게 되었을 뿐만 아니라 1호 부두에 2014년 컨테이너 부두를 건설하고 상해와 닝보로 이어지는 컨테이너선 항로도 개설했다. 또한 이미 가동 중인 1호 부두 이외에 추가로 확장될 4호, 5호, 6호 부두를 건설하는데 소요되는 자본을 중국이 대고 50년 장기이용권을 확보한 것으로 추정되며, 2016년 11월 약 1억 3,959억 위안을 투입한 4차로의 신두만강대교를 개통했다.[248]

그러나 북한의 나선경제무역지대에 대한 적극적인 개방과 노력에도 불구

248) 파이낸셜뉴스(2016.11.20.)

하고 2016년 이후부터 개발 동향이나, 실적은 저조하다. 가장 큰 원인은 2016년 1월 4차 핵실험에 따른 국제제재의 강화로 북한에 기항한 외국선박에 대한 통제가 강화되었기 때문이다. 나진-하산 프로젝트에 참여했던 남한은 러시아를 통해 대북제재에 따른 참여 중단을 선언했다. 프로젝트의 특성상 수요 대상이었던 남한의 중단으로 침체될 수밖에 없었으며, 핵 개발로 촉발된 나선경제무역지구 개발은 국제제재의 강화로 이렇다 할 성과를 보여주지 못했다.

당시 북한은 나선자유무역지대를 비롯한 주요 개발특구의 적극적인 투자유치를 위해 필요한 것은 남북관계, 북미관계 개선을 통한 대북제재 해제라는 점에 주목할 필요가 있다. 북한은 2016년 이후 강화된 대북제재 문제를 해결하고자 했다. 그동안 정체되어있던 남북관계, 북미관계를 개선하기 위해 2018년 1월 1일 신년사를 통해 동계올림픽 참석 의사와 남북관계 개선에 대한 의지를 드러냈다.[249] 이러한 배경에는 2017년 1월 미국 트럼프 행정부, 남한은 5월 문재인 정부가 들어서면서 한반도에 새로운 정치환경이 조성되었기 때문이다.

따라서 2017년만 하더라도 트럼프와의 거친 언사가 오가던 김정은의 발언도 2018년 신년사를 통해 변화기를 맞았다. 2018년 3월 김정은은 중국 첫 방문에서 시진핑과 만난 자리에서 신의주 개발에 대한 적극적인 지원을 요청하는 한편, 미국과의 관계 개선에 대한 입장 표명이 있었을 것으로 추정된다. 그 결과 2018년 4월부터 두 정상이 서로에 대한 비난을 자제하면서 정상회담 가능성을 타진하기 시작했고 비핵화를 놓고 대화할 가능성이 커졌다.[250]

2018년 12월 김정은은 바이든에게 친서를 보내는 등 미국과의 갈등을

249) JTBC뉴스(2018.01.01.)
250) BBCNEWS코리아(2018.04.25.)

해결하기 위한 적극적인 행보를 보였으며, 2019년 2월 하노이회담을 추진했다. 하노이회담에서 제시된 내용은 북한의 완전한 비핵화를 위한 단계적 접근이 주요 방향이었고 이에 따른 부분 합의가 폼페이오를 중심으로 정리되었다.[251] 하지만 기존의 스몰딜에서 논의된 예측 가능한 범위에서 벗어나 '+α'에 대한 하노이회담은 아무런 성과가 없이 마무리됨에 따라 관계개선을 통한 나선경제무역지대에 대한 전망도 불투명해졌다.

북미회담이 노딜 회담으로 마무리됨에 따라 나선경제무역지대 개발에 대한 북한의 움직임도 빨라졌다. 북한은 이미 2018년 북한 내 주요 경제지대에 대한 대대적인 홍보를 진행하고, 2019년 4월에는 김정은이 러시아를 방문해 2015년부터 제안했던 두만강-하산 간 교역 확대를 위한 두만강 교량 건설을 요청했으며, 조건은 신두만강대교와 마찬가지로 건설에 필요한 모든 비용은 러시아가 제공하는 안이었다. 코로나19 이후 중단되었던 논의가 최근 재개됨에 따라 러시아도 긍정적으로 받아들이고 있다.[252]

한편 중국은 2019년 8월 훈춘국제내륙항 건설을 시작할 것을 발표하고 국제내륙항 대상으로 러시아 자루비노항, 북한의 나진항, 청진항을 포함시켰다. 이 같은 건설 계획은 훈춘두만강지역 국제합작시범구(2012년 지정)의 물류 확대에 따른 내륙의 항만통상구를 조성하는 사업으로 1억 4천100만 달러를 투입해 훈춘시범구에 대형 내륙컨테이너 중계무역기지를 조성해 상해와 연결하는 사업이다.[253] 이 같은 중국의 발표는 향후 나선항만 처리능력 확장개발(4, 5, 6호 부두)에 따라 확대될 물량을 나진항 철도연결을 통해 충족하겠다는 계획이다.

하지만 코로나19로 인해 북한의 국경통제와 추가적인 투자논의가 진척되지 못했다. 북한은 2020년 1월 코로나19를 계기로 모든 국경을 통제하

251) 민플러스(2020.06.24.)
252) 연합뉴스(2022.09.08.)
253) VOA(2019.08.28.)

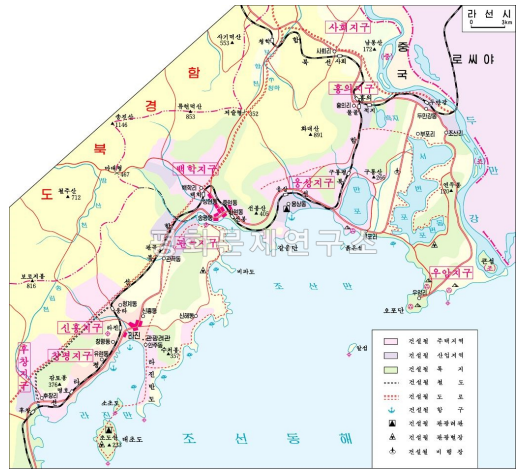
고 무역 교류를 중단하는 조처를 했으며, 2022년 2월 우크라이나 전쟁이 발발함에 따라 내부통제도 강화하고 있다. 다만, 코로나19가 일정 정도 관리 및 통제됨에 따라 최근에는 러시아, 중국과의 밀월관계를 강화함으로써 나선경제무역지대에 대한 투자논의가 재개될 가능성이 커지고 있다.

4. 나선의 해양경제 비전: 동해국제물류도시

북한의 나선특별시 주요 지구는 총 9개로 사회지구, 홍의지구, 우암지구, 웅상지구, 백학지구, 관곡지구, 신흥지구, 창평지구, 후창지구까지 포함한다. 9개 지구는 인구 밀집, 기반 시설, 접근성 면에서 개발에 유리한 조건을 가지고 있다. 나진구역에는 후창, 창평, 신흥지구, 선봉구역에는 관곡, 백학, 웅상, 홍의, 사회, 우암지구가 형성되어 있으며, 나진구역이 항만을 중심으로 확장에 따른 3개 지구의 개발 가능성이 높다면 선봉구역은 북부지역의 교통요충지와 산업투자부지 공간을 중심으로 개발 가능성이 높은 지역이다.

나선특별시의 전체면적은 890㎢로 이중 경제무역지대의 면적은 470㎢, 나선경제무역지대의 해안선은 120여㎞에 달한다. 주요 교통로는 러시아의 하산과 나진으로 이어지는 50㎞ 구간의 시베리아횡단철도, 중국 도문을 출발해 나선으로 이어지는 160여㎞의 나진-도문선이 조성되어 있다.

〈그림 4-25〉 나선의 행정구역



자료: 북한지역정보넷

주요 도로망은 2012년 개건 확장된 훈춘시 국제합작시범구를 출발해 사회지구를 거쳐 선봉구역, 나진구역으로 이어지는 48㎞의 왕복 2차선 도로와 두만강 노동자구에서 동해 연안을 따라 선봉구역, 나진구역으로 이어지는 45㎞의 왕복 2차선 도로가 조성되어 있다. 나선무역지대에는 부동항인 라진항(화물, 여객 수송), 선봉항(정유수송), 웅상항(나무, 석탄 전용)을 가지고 있다.

〈그림 4-26〉 주요 교통운수 모습

훈춘-나진간 도로

훈춘-원정리 신두만강대교

나진항 1호 부두(컨테이너부두)

자료: 내나라

나선특별시에는 나진해운대학, 나선기술대학이 설치되어 나선특별시의 항만, 해운, 선박 등 주요 인프라 산업에 필요한 인재들을 양성하고 있다. 또한 모든 기관과 기업소에 과학기술보급실을 조성해 평양과학기술의 전당으로부터 공유되는 과학기술정보를 학습하고 실질직인 생산활동, 경영활동에 활용하는 과학기술시스템 활용체계가 갖춰진 것으로 알려져 있다. 이 밖에도 주요 우수한 대학 졸업생, 기술 인력을 나선특별시로 파견해 경제무역지대 개발과 활성화를 위한 인적 투자를 진행하고 있으며, 주요 기술연구소들과 연계해 소프트웨어 개발 및 지원을 확대하는 것으로 알려져 있다.

승리화학연합기업소는 나선시 관곡동에 위치하고 있으며, 공장부지는 약 960만 평에 달한다. 1973년 소련의 지원으로 1단계 공사가 완공된 웅기정유공장은 1979년 2단계가 완공되었으며, 북한의 연합기업소 체제 개편에 따라 승리화학연합기업소로 개칭되었다.

기업소 산하에는 정유 생산에 필요한 전력을 공급하는 20만㎾의 616 중유화력발전소, 유조선이 정박할 수 있는 선봉항이 하나의 연합체계를 구성하고 있다. 주요 원료 공급은 철도를 이용한 러시아산 원유를 선봉항을 통해 공급받으며, 강릉저수지, 관곡천, 선봉천을 주 공업용수로 활용하고 있다.

승리화학연합기업소 주요 생산제품과 생산 규모는 연소용 중유(35.7%), 디젤유(29%), 나프타(9.2%), 휘발유(8.3%), 항공석유(5.3%), 석유(2.4%), 아스팔트(3.3%), 윤활유(1.4%), 프로판가스, 니스, 기계유, 차축유, 파라핀, 폭약, 그리스 등의 석유제품을 생산하고 있다.[254]

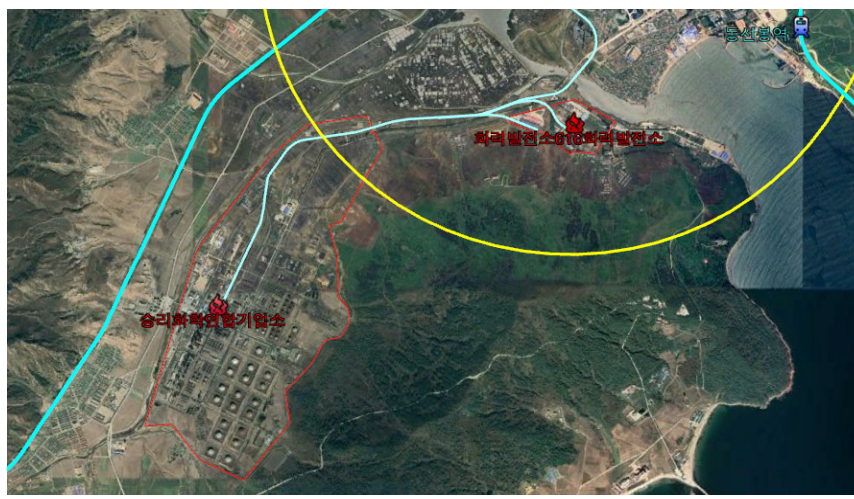
생산 능력은 1970년대 공장이 가동된 이래 연산 200만 톤, 일산 318만 킬로(약 2만 배럴)의 원유 가공 능력을 보유하고 있다. 생산설비와 생산공정에는 200만 톤 규모의 상압증유공정, 36만 톤 규모의 디젤유 수소정제공정, 약 25만 톤 규모의 접촉개질 공정, 17만 6천 톤 규모의 팔아스팔트

254) 위의 책, p. 374 참조.

공정, 9만 톤 규모의 탈파라핀 공정, 13만 5천 톤 규모의 윤활유 수소정제 공정 등이 있으며, 생산설비에는 상압식 증류탑, 감압식 증류탑 1기, 가스오일 증류탑 1기와 원유저장시설, 정유 저장시설 등이 있다.[255]

연합기업소 산하에 소속되어 있는 616 화력발전소는 북한에서 유일하게 중유를 주원료로 전력을 생산하는 대표적인 중유 화력발전소로 1973년 8월에 웅기정유공장과 함께 조업을 시작했다. 616 화력발전소는 승리화학연합기업소의 전력을 보장하는 발전소로 승리화학연합기업소에서 생산되는 중유, 해외로부터 수입되는 중유를 원료로 가동된다. 인근의 관곡동 상류와 용암마을 저수지에서부터 동해안으로 유입되는 수자원을 공업용수로 활용하고 있다.

〈그림 4-27〉 승리화학연합기업소와 616 화력발전소



자료: Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

발전소의 대지는 약 67,500평, 발전소의 생산 능력은 20만kW로 설비로는 10만kW 발전기 1기와 5만kW 발전기 2기를 보유하고 있으며, 공급 송

255) 김경원 외(2020b), p. 301.

전망은 110kW와 60kW가 연계되어 연간 5억kW 이상을 생산할 수 있다. 616 화력발전소의 소속 직장은 보일러, 건설, 화학, 발전기 직장으로 구성되어 있으며, 생산된 전력은 승리화학연합기업소와 나선시, 은덕군 1월 20일 연합기업소, 7월 7일 공장, 613 탄광 등에 공급하는 것으로 알려졌다.

최근 북한은 대북제재로 중유 수입에 어려움을 겪으면서 중유 화력의 일부를 석탄으로 대체하는 움직임이 나타나고 있다. 특히 갈수기에만 일부 가동되던 중유발전소를 석탄용 발전소로 전환하는 사업을 추진 중인 것으로 보인다.[256] 또한 위성영상을 확인한 결과 새로운 철로를 건설하고 석탄용 하적장과 화력발전소로 이어지는 켄베어 수송라인과 선봉역에서 출발해 석탄하적장으로 연결되는 철도인입공사도 완성한 것으로 판단된다.[257] 다만, 2022년 현재 석탄 공급라인이 완성되었음에도 공장 가동 매연이 확인되지 않아 내부공사가 완공되지 않은 것으로 보인다.

2018년 중국과 러시아 사이 자루비노항만 개발에 합의하면서 자루비노항과 나진항의 중국 물류 유통에 대한 경쟁 구도가 형성되고 있으나, 경쟁우위는 여전히 나진항이 될 수밖에 없다. 그 이유는 중국 동북부 지역의 물류는 훈춘과 크라스키노 사이의 철도 세관을 거쳐 자루비노항과 부산항, 중국 남동부로 이동하는데 자루비노항의 지리적 조건이 나진항보다 떨어지기 때문이다. 예컨대 자루비노항은 수심이 나진항(9.5-12.1m)보다 얕고(7.5-9.5m) 연간 화물 처리능력도 현재 120만 톤 규모로 나진항 최대 600만 톤 처리능력보다 떨어지며, 향후 1억 톤 규모로 키운다는 축항 계획까지 갖고 있다.

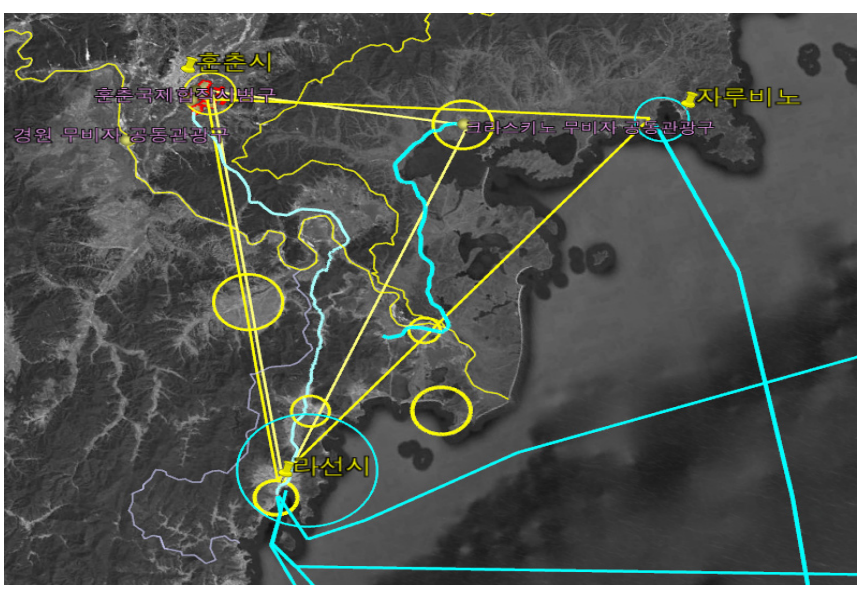
만약 훈춘 합작구와 나선 원정리 사이 철도가 개설되면 훈춘에서 나진항까지의 거리는 남쪽으로 약 86km지만, 훈춘에서 동해안 자루비노항까지의 거리는 84km로 큰 차이가 없다. 그러나 자루비노항에서 남쪽으로 내려오는 거리는 나진항에서 출발하는 거리보다 약 90km 더 길다는 점에서 나

256) 연합뉴스(2017.12.06.)
257) Google Earth Pro(2021.02.12.) 참조.

진항을 출발해 부산항까지 거리 845km보다 90km 더 긴 935km를 운행해야 한다는 점에서 물류비 격차가 발생한다. 즉 중장기적으로 볼 때 중국으로서 1억 8천 500만 톤 규모의 물동량을 처리하기 위해서는 자루비노항도 필요하지만, 나진항이 훨씬 더 중요한 개발 대상이라는 점이다.

따라서 나선경제무역지대를 대상으로 한 협력은 단기적으로 국제적 협력관계 즉 북·중·러 협력을 통해 추진하여 남북 간 신뢰를 축적하고, 중장기적으로는 직접투자를 통해 남북경제협력뿐만 아니라 연해주, 유라시아까지 포괄하는 경제협력으로 확대함으로써 한반도의 경제성장을 도모할 수 있다. 나선은 바로 이러한 큰 그림 안에서 국제물류 도시로서 역할을 할 것이다. 특히 인적교류이든, 관광 협력이든, 수산업 또는 제조업 협력이든 기본적인 신뢰 관계를 조성하고 협력하는 방안을 지속적으로 모색할 필요가 있다.

〈그림 4-28〉 북, 중, 러 소삼각지역 위치



자료: Google Earth Pro를 활용해 저자 작성

05
해안관광도시 원산

제1절 원산의 도시 형성과 발전

1. 일제강점기 원산의 도시 형성기

1) 원산항 개항

원산은 「조일수호조규(朝日修好條規)」[258]에 의해 1880년(고종 17년) 강제 개항되었다.[259] 1876년 부산이 개항된 데 이어 원산은 조선의 두 번째 개항 도시가 되었다.[260] 1883년에는 원산에 이어 인천 제물포항이 개항되었다.

일본은 함경남도 지역의 1개소를 개항하려는 의도를 가지고 문천항 개항을 요구하였으나 당시 조선 정부에서는 이 지역이 왕가의 발원지이며, 능침

258) 강화도조약이라고도 한다. 조선이 외국과 맺은 최초의 근대적 조약으로 1876년 2월 26일 강화도에서 조인되었다. 1875년 9월 일본 군함 운요호(雲揚號)가 강화도 초지진과 영종진에서 조선군과 교전한 이른바 운요호 사건의 결과라 할 수 있다. 12개 조로 구성되어 있으며, 부산을 비롯한 3개 항구의 개항과 일본인의 치외법권을 인정하고 일본이 조선의 해안을 자유로이 측량하는 것을 허용하는 등 조선에 불리한 불평등 조약이었다.

259) 한국민족문화대백과사전, 원산항, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Item/E0040701(검색일: 2023.01.28.)

260) 조일수호조규 5관에서는 "경기·충청·전라·경상·함경 5도의 연해 중 통상에 편리한 항구 2개소를 택한 후 지명을 지정하고, 시기는 일본력 명치 9년 2월, 조선력 병자년 2월부터 기산하여 20개월 후로 한다"고 규정했다. 여기서 병자년 2월은 조일수호조규가 맺어진 1876년 2월이다.

(陵寢)의 소재지라는 이유로 반대하고 전남 진도를 개항하겠다고 하였다.[261] 그러나 일본은 진도를 거부하고 다시 함경남도의 원산항을 선택했다.

당시 일본이 진도를 거부하고 원산을 선택한 데는 숨은 목적이 있었다. 일본은 1861년 러시아의 대마도 점령사건[262]을 겪은 이후 러시아의 남하를 저지해야 할 필요성을 절감했으며 중국 진출을 위해서도 원산이 필요했다. 원산은 일본의 군사적 목적에 의해 개항되었으며 이후 정치적, 경제적 필요에 따라 다양한 모습으로 발전하게 되었다.[263]

〈그림 5-1〉 일본강점기 원산

자료: 박광일(2020)

261) 전우용(1989), pp. 23-24.

262) 1861년 2월, 러시아 군함 '포사드니크'호가 선체 수리를 핑계로 대마도에 주둔한 사건. 당시 일본 정부는 러시아 영사에게 항의하고 '포사드니크'호의 퇴거를 요청했으나 러시아는 이에 불응했다. 7월에 접어들자 상황을 주시하던 영국이 개입했다. 7월 23일 일본의 요청 형식으로 영국 동양함대 군함 2척이 대마도에 출동해 무력시위에 나섰고 8월 15일 '포사드니크'호는 대마도를 떠났다. 이와 관련한 자세한 내용은 조선일보(2018.11.16.), [신상목의 스시 한 조각 27] 日 외교 각성시킨 露의 쓰시마 점령, 2018.11.16.https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2018/11/15/2018111503590.html(검색일:2022.10.23.).

263) 김범수(2020), p. 232.

2) 일본인 거류민 확대와 무역도시 원산의 탄생

개항과 함께 원산에는 일본인 거류지가 설정되었다. 1894년 청일전쟁 이전에는 100호 미만으로 그 수가 미미하였으나 청일전쟁 이후 일본 상인들이 원산의 상권을 장악하며 그 수가 증가하였다.[264] 원산의 일본인 거류민 수의 변화는 아래 표와 같이 청일전쟁(1894년), 러일전쟁(1904~1905년) 이후 많이 증가하였다.

〈표 5-1〉 원산의 일본인 거류민 인구 동향(매년도말)

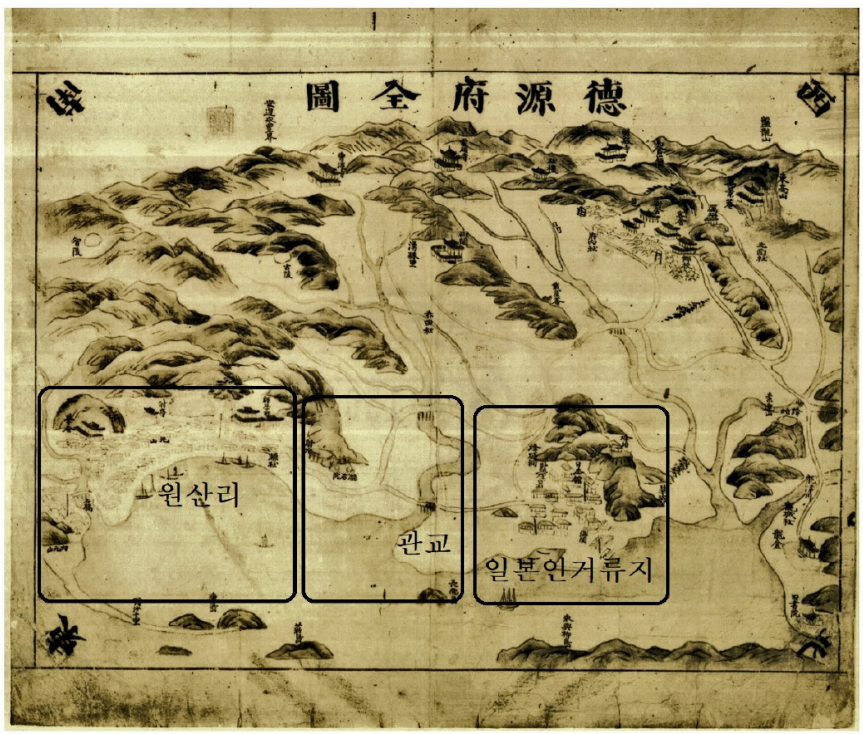
연 도	가구수	인 구	연 도	가구수	인 구
1880	-	235	1900	355	1,578
1884	62	173	1903	430	1,946
1885	73	235	1905	693	3,150
1888	94	433	1908	1,219	4,055
1890	143	680	1910	1,320	4,696
1895	271	1,362	1912	-	6,936

자료: 양상호(1994), p. 98과 전우용(1989), p. 27의 자료를 바탕으로 저자 재작성

원산의 일본인 거류민은 지속해서 확대되었지만, 부산과 인천에 비해 그 증가 속도는 더딘 편이었다. 이는 원산의 개항 목적이 일반적인 일본인 거류와 무역이 아니었기 때문이다.[265] 애초 원산은 전통적인 항구도시도 아니었고 농업 배후지나 근대적 영향을 받은 곳도 아니었으며, 기후도 춥고 토지는 척박했기 때문에 이주민 정착을 위해서는 도시화 작업이 필요했다.[266]

264) 전우용(1989), p. 26.
265) 최보영(2021), p. 404.
266) 위의 책, p. 405.

〈그림 5-2〉 일제강점기 원산



자료: 현명호(2020), p. 324.

일본인 거류지는 원산을 동서로 가로지르는 적전천(위 사진 중간 관교에 표시된 하천) 북쪽에 건설되었다. 적전천을 중심으로 조선인 마을(남쪽)과 일본인 거류지가 나뉘었다. 일본인 거류지는 약 10만 평 규모로 격자 형태의 4구로 구성되었다. 제1구는 공공기관, 제2구는 동쪽 해안 지대, 제3, 4구는 주거지였다.[267]

이 시기에 원산을 여행한 영국인 이사벨라 버드의 기록(Korea and her

267) 박광일(2020).

Neighbours)에 따르면 원산의 일본인 거류지에는 선착장, 일본영사관, 체신회사, 은행, 세관, 상정, 양복 입은 교사가 가르치는 학교가 들어서 있어 조선에서 가장 정돈되고 매력적인 거리였다고 한다.[268]

1880년 원산항 개항과 함께 대외무역도 개시되었다. 원산의 상권을 장악하기 위해 조선의 만상(灣商)[269]과 청국 상인, 일본 상인들이 각축전을 벌였다. 본래 원산에는 명태 매매를 통해 성장해온 상인 집단이 있었으나 이들은 무역 거래의 경험이 없었고, 이주해 온 일본인들도 상거래에 익숙하지 않은 자들이었다.[270] 이러한 틈을 타 무역 경험이 있는 조선의 만상과 청국 상인들이 원산으로 몰려들어 상업의 주도권을 두고 다투었다.

초기에는 조선의 만상이 우세하였으나 이후 청국 상인들에게 주도권을 빼앗겼으며, 청일전쟁 이후에는 일본 상인들이 우세를 점하게 되었다.[271] 원산에서 일본인 거류민이 증가하고 그들에 의해 상권이 장악되는 과정은 일본의 조선에 대한 정치·군사적 지배가 강화되는 것과 동시에 진행되었으며, 이는 원산을 조선 동북부 일대의 경제와 일본 경제를 직결시키는 고리로 만들어내는 과정이기도 했다.[272]

원산의 주요 수출 품목은 1883년 함경남도 방곡령사건[273]에서 드러나듯 대두를 중심으로 한 농업생산물과 사금이었다. 수입은 소비재가 주를 이루었으며, 특히 섬유제품의 비중이 높았다. 초기에는 영국제 금건(金巾,

268) 이찬우(2020.05.28.)
269) 조선 후기 대중국 무역 활동을 하던 의주 상인을 뜻한다. 중국과의 무역을 통해 경험을 쌓은 이들은 원산 개항 소식을 듣고 대거 원산으로 몰려왔다.
270) 전우용(1989), pp. 34~35.
271) 위의 책, pp. 36~37.
272) 위의 책, p. 30.
273) 1884년(고종 21년) 이후 곡물 반출 금지령으로 말미암아 야기된 조선과 일본 간의 외교적 분쟁을 뜻한다. 개항 이후 일본으로 미곡 수출이 증대되면서 곡물 가격이 뛰고 품귀현상이 나타난 데다 흉작까지 겹치게 되자, 지방관들은 자기 지방에서 생산된 미곡이 타지방 또는 외국으로 유출되는 것을 방지하기 위해 이른바 방곡령을 실시하였다. 1904년까지 100여 건의 방곡령사건이 이었다. 본문의 함경남도 방곡령사건은 1883년 10월 함경도 관찰사 조병식이 원산항을 통해 해외로 수출되는 콩의 유출을 1년간 금지하며 발생했다.

Sheeting)[274]의 비중이 높았으나 청일전쟁 이후에는 일본의 다양한 섬유 제품으로 대체되었다.[275]

원산항을 통해 대외무역이 개시되고 상업이 발전함에 따라 금융기관이 속속 들어섰다. 1880년 5월 제일은행 원산출장소가 설치되어 일본 상인을 대상으로 무역자금 융통을 시작하였으며, 1889년에는 제102은행, 1893년에는 제18은행이 원산에 지점을 설치하였다.[276]

〈표 5-2〉 원산항 무역액 변화

연 도	무역액	연 도	무역액	연도	무역액
1884	214,936	1900	2,256,205	1917	10,019,983
1885	440,016	1901	3,036,022	1919	20,470,093
1886	837,092	1905	4,599,802	1920	15,220,837
1890	958,666	1907	6,329,350	1925	21,408,889
1894	1,841,114	1910	3,522,393	1928	34,452,344
1895	2,065,145	1915	6,747,789	1930	12,033,360

자료: 전우용(1989), pp. 38의 내용을 바탕으로 저자 재작성

개항 이후 일본은 지속적으로 한국 정부에 부두축조 공사를 요구했다. 하지만 대규모 부두축조 경험이 없을뿐더러 재정적, 기술적으로 어려운 상태에 있었던 한국 정부가 일본의 요구를 만족시킬 수는 없었다.[277] 원산항이 대형선박의 출입이 자유로운, 무역항의 면모를 갖추기 시작한 것은 을사조약(1905년) 이후였다.[278]

274) 치밀하게 짜인 얇은 면직물로 부드러운 촉감을 가지고 있다.
275) 이와 관련한 구체적 내용은 하원호(2005)를 참조
276) 전우용(1989), p. 26.
277) 위의 책, p. 31.
278) 위의 책, p. 31.

1906년 항만 개수를 시작으로 통감부가 직접 공사에 착수하여, 1910년에는 방파제, 창고, 세관 청사를 완공하고 1915년부터는 해면 매축, 하역장 축성, 항만으로 이어지는 철도, 방파제 공사 등을 2단계로 나누어 진행했다.[279]

항만 건설과 함께 철도와 도로를 연결하였다. 1909년 통감부는 경원철도부설안을 각의에 제출, 승인을 얻어 1911년 공사에 착수해 1914년 8월 완공했다.[280] 경원선(경성-원산) 완공 이후 일제는 곧바로 함경선 건설에 착수했으며[281], 1927년부터는 동해안을 따라 함경선으로 이어지는 동해선 공사가 착공되었다.[282] 1926년부터는 평원선(평양-원산) 공사가 착공되어 원산은 경원, 함경, 동해, 평원, 철도 4선이 접속되는 교통의 요충지로, 해륙물류의 집결지로 성장하게 되었다.[283]

철도와 함께 자동차도로도 개보수되었다. 일제는 1911년 도로 규칙을 제정하고 제1기 치도사업 기간(1911~1917년) 경성-원산, 평양-원산, 원산-회령 등 1등 도로[284]와 원양-양양 간 2등 도로[285]를 건설하였다.[286]

위와 같이 동해안의 작은 어촌마을이었던 원산은 동해안 일대 최대 무역

279) 위의 책, p. 31.
280) 위의 책, p. 33.
281) 함경선은 원산을 시작으로 함흥·북청·성진·나남·청진·부령·회령을 거쳐 길림 방면과 두만강 변 철도와 연결되는 노선으로 총길이는 666.9km이다. 1914년 10월 남부의 원산~문천 간, 북부의 청진~회령 구간을 동시 착공하여 1928년 9월 전체 구간이 개통되었다.
282) 전우용(1989), p. 33.
283) 위의 책, p. 33.
284) 1911년 제정된 도로 규칙에서는 1등 도로를 "경성에서 도청 소재지·사단사령부 소재지·여단사령부 소재지· 鎭守府(진수부: 일본 해군사령부) 소재지·要港府(요항부: 해군기지)·樞要(추요)한 開港(개항) 또는 철도정거장에 달하는 도로, 군사상 중요한 도로, 경제상 특히 중요한 도로"라고 규정하고 조선 총독이 관리를 담당하도록 했다.
285) 1911년 제정된 도로 규칙에서는 2등 도로를 "인접 도청 소재지를 연결하는 도로, 도청 소재지로부터 관할 부청 또는 군청 소재지에 달하는 도로, 도청 소재지로부터 도내 樞要(추요)한 지점·港津(항진) 또는 철도정거장에 달하는 도로, 도내 樞要(추요)한 지점·港津·철도정거장 또는 도로가 상호 연결하는 도로, 인접 도내 樞要한 지점·港津·철도정거장 또는 도로가 상호연결하는 도로"라고 규정하고 조선 총독이 관리를 담당하도록 했다.
286) 최성원(2014), p. 4.

항으로, 인구 및 교역량에서 조선 전체의 6위[287]를 점하는 도시로 성장하였다.[288]

3) 원산총파업

원산총파업은 규모에서나 투쟁의 강인함에서 식민지 시기 한국 노동운동사에서 분수령적 위치를 점하는 중요한 사건[289]으로 1929년 1월 13일부터 4월 6일까지 이어졌다.

원산은 공업이 발단한 도시는 아니었다. 하지만 개항 이후 일본인 거류지 시설 공사를 비롯하여 항만축조, 철도건설, 도로개수 등의 작업이 진행되고 원산을 통한 무역이 확대되며 토건 노동자와 부두 노동자의 수가 증가하였다.[290] 그리고 많은 수의 건설, 부두 노동자들은 원산지역의 유일한 노동단체인 원산노동자연합(이하 원산노련)에 소속되어 활동했다.[291]

1920년대 이후 원산에도 식품공장, 정미공장, 벽돌·유리·목재 등 건자제 공장, 선박 제조·수리 공장 등이 생겨나며 공장노동자 수가 증가하였다.[292] 1920년대 후반기에는 정어리를 가공하는 어유비(魚油肥)[293] 제조공장이 속출했으며, 1927년에는 원산 인근 문평에 라이징선 주식회사 문평유조소, 1928년에는 천내리 시멘트 공장 등 대규모 생산시설이 등장[294]해 원

287) 김원(1990), p. 124에 따르면 1920년 원산의 인구는 약 2.7만 명으로 서울(24.7), 부산(7.3), 평양(5.8), 대구(4.4), 인천(3.5)에 이어 전국 6위였다.
288) 전우용(1989), p. 31.
289) 위의 책, p. 21.
290) 위의 책, p. 42.
291) 최보민(2022), p. 24에 따르면 1919년 3 1운동 이후 1920년부터 서울을 중심으로 노동단체가 만들어지고, 이때 만들어진 단체 가운데 하나가 조선노동대회(朝鮮勞動大會)였다. 원산에도 1920년 7월 무렵 조선노동대회 지부를 결성 했으나 조선노동대회 원산지부는 창립 1년 후인 1921년 3월 원산노동회(元山勞動會)라는 이름의 새로운 단체로 재결성 되었다. 이후 원산노동회는 1925년 내부 구성과 단체 명칭을 원산노련으로 변경했다.
292) 전우용(1989), p. 48.
293) 정어리 기름을 이용한 화학비료
294) 전우용(1989), pp. 48~49.

산의 노동자 대열이 크게 성장하였다.

원산총파업의 시작은 1928년 라이징선석유주식회사의 문평저유소에서 일어났다. 일본인 감독관이 조선인 노동자를 구타하는 일이 발생하였고, 조선 노동자들이 일본인 감독관의 처벌을 요구하면서 파업이 시작되었다. 파업은 한 달간 지속되었으며 최종적으로 일본인 감독관 해고, 파업 참가자 해고 금지, 최저임금·해고수당·사상자위로금 제정과 같은 노동자 대우 개선에 관한 내용[295]을 협정하며 일단락되었다.

그러나 요구조건이 받아들여지지 않게 되면서 원산노련이 참여하여 다시 파업에 돌입하게 되었다. 1929년 1월 14일 문평 저유소 노동자들의 재파업을 시작으로 원산노련 소속 노동자들의 파업에 돌입하며 82일간의 원산총파업이 시작되었다.

〈그림 5-3〉 원산노련과 원산 총파업

자료: 이찬우(2020.05.28.)

295) 최보민(2022), p. 14.

이처럼 장기간 파업을 지속할 수 있었던 원인은 국내외 단체들의 지원 운동이 전개되었기 때문이다. 파업 지지 격려문과 파업 지원 물품 및 후원이 전국에서 이어졌다. 그러나 전국 각지의 후원과 원산시민의 참여에도 불구하고 원산총파업은 실패로 돌아갔다.

실패의 가장 큰 원인은 두 가지이다. 첫째, 함남노동회의 등장이다. 함남노동회는 원산총파업의 탄압을 주도했던 어용노조로 원산지역 물류 자본가와 일본인 노동자를 주축으로 구성되었다. 함남노동회 소속 자본가들은 함남노동회 소속 노동자만 고용해 원산노련 소속 노동자의 파업 이탈을 압박했다.

두 번째는 원산에 거주하는 중국인 노동자의 존재이다. 당시 500명 이상의 중국인 노동자들이 경원선 철도 공사를 위해 원산에 들어와 있었다. 중국인 노동자들은 조선인보다 훨씬 저렴한 임금으로, 험한 일도 마다하지 않았다. 원산의 자본가들은 중국인 노동자를 고용해 파업 참여로 인한 인력 손실에 대응했다.[296]

원산총파업은 일제강점기 최대 규모의 파업으로 일제의 탄압 속에서 합법적 파업이 얼마나 어려운가를 보여줌으로써 이후 비합법적인 정치 투쟁의 계기를 마련했다고 평가할 수 있다.[297] 또한, 이를 통해 개항 이후 급속하게 성장한 근대도시 원산의 특성을 확인할 수 있다.

296) 전우용(1989), p. 55.
297) 한국민족문화대백과사전, 원산, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/SearchNavi?keyword=%EC%9B%90%EC%82%B0&ridx=6&tot=136(검색일: 2022.10.9.)

2. 해방 후 원산의 도시 성장기

1) 해방과 강원도 편입

1945년 해방 이후에도 소련에 머물던 김일성은 블라디보스토크에서 소련 화물선 '푸카초프호'를 타고 9월 19일 원산항을 통해 조선에 첫발을 디뎠다. 조국에서의 첫 추석을 원산에서 맞은 김일성은 평원선 열차를 이용해 9월 22일 평양에 도착했다.[298] 원산항을 통해 입항해 평원선을 타고 평양으로 이동한 김일성의 귀국 행로에서도 당시 교통 요충지였던 원산의 위치와 역할을 확인할 수 있다.

이후 원산은 함경남도에서 강원도로 편입되었고 원산에 강원도 인민위원회를 설치함으로써, 정치와 행정의 중심지로 발전할 수 있는 기반을 마련했다. 하지만, 분단으로 인한 남과 북의 단절은 철도와 해로를 통해 남쪽의 주요 도시와 긴밀히 연결되어 있던 원산에는 큰 시련이었다.

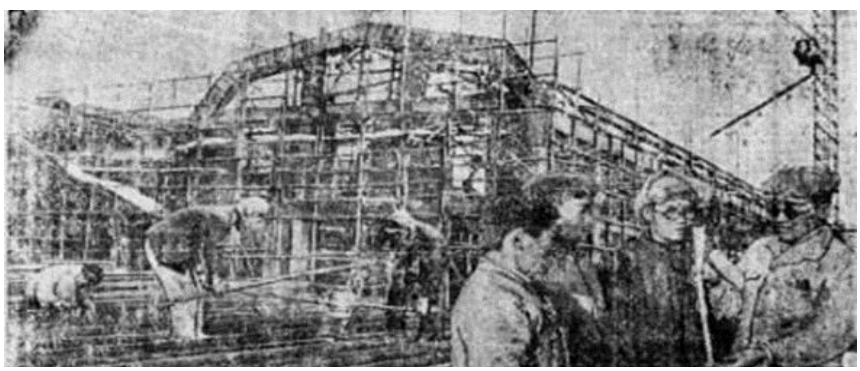
1945년 해방과 함께 원산은 원산부(元山府)에서 원산시로 승격했다. 1946년 9월에는 함경남도에서 강원도로 편입, 이관되면서 북 강원도 소재지가 되었다.[299] 분단으로 강원도가 남과 북으로 갈라져 북강원도는 인구도 적고 경제력이 작았기 때문에 공업지구인 문천(제련소, 제강소, 시멘트, 탄광, 석탄전용항)과 대도시 원산을 함께 강원도로 통합해서 원산을 중심으로 강원도를 발전시키기 위한 방책이었다.[300]

1947년 1월 북한은 원산을 철도·해운·교육·문화 등 네 가지 부문에 초점을 두고 집중적으로 개발하겠다는 계획을 제시[301]하였다.

298) 김일성 일대기를 소설화한 불멸의 역사 중 최학수(2020), 『개선』에서는 김일성이 추석 당일인 9월 20일 원산역을 출발하였으나 철도 사정으로 9월 22일에야 평양에 도착했다고 서술하고 있다.
299) 한국민족문화대백과사전, 원산,http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/SearchNavi?keyword=%EC%9B%90%EC%82%B0&ridx=6&tot=136(검색일: 2022.10.9.)
300) 이찬우(2020.06.03.)

첫째, 철도는 원산이 동해 북부 해륙연계 교통 중심지인 만큼 가장 중시한 항목이었다. 원산은 철도 수송을 위한 객차와 화차 등 철도차량 생산기지로 지정되었다.

〈그림 5-4〉 원산철도공장



자료: 노동신문(1950.03.07.)

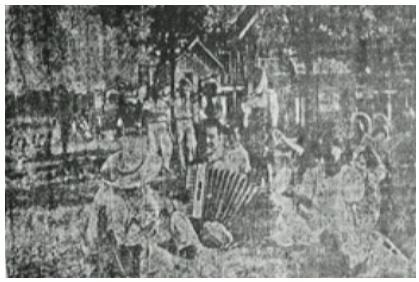
둘째, 원산 조선소를 중심으로 하는 해운산업의 발전을 제시하였다.

셋째, 원산농업대학 이전을 중심으로 원산사범대학(1949년), 일하면서 배우는 원산공업대학(1949년), 원산교원대학(1958년, 지금의 리수덕원산교원대학), 원산수산대학(1959년), 원산경제대학(1960년, 지금의 정준택원산경제대학), 원산의학대학(1971년)을[302] 설립했다.

마지막으로 송도원 휴양소를 개원하면서 문화의 중심지로 발전시키고자 했다. 일제강점기 원산의 명사십리는 조선인들이, 송도원은 일본인들이 휴양을 즐기는 공간이었으나 모든 인민이 사용할 수 있도록 북한 정부는 송도원 휴양소를 개원하였다.

301) 노동신문(1947.01.25.)
302) 이찬우(2020.06.03.)

〈그림 5-5〉 송도원 휴양소



자료: (좌) 노동신문(1949.09.01.), (우) 조정아(2020), p. 8.

2) 6.25 전쟁과 원산

6.25 전쟁으로 북한의 산업은 극심한 피해를 보았다. 그중에서도 원산은 그 피해가 심각했다. 전쟁 전 원산은 개항 도시로 다른 지역에 비해 산업 발달이 두드러진 도시였다. 당시 원산에는 조선 최대 규모의 원산정유소가 있었고, 1949년 창설한 북한 해군의 중추 임무를 수행하던 제2 위수사령부가 자리 잡고 있었으며[303], 북한 동부권 최대 철도기지였다. 군사적 요충지[304]이자 산업과 물류의 중심도시 원산은 공격의 표적이 될 수밖에 없었다.

6.25 전쟁 발발 이후 원산에 대한 공격은 2단계로 진행되었다. 1단계가 원산폭격, 2단계가 원산 포위(고립)이다. 1단계 원산폭격은 1950년 7월 6일과 7일, 각각 9대와 11대의 B-29 중폭격기 편대가 원산의 정유공장과 항만시설을 공습[305]하면서 시작되었다. 이후 7월 18일 석유공장의 절반이 파괴되고, 8월 10일 석유공장이 완전히 파괴되었다.

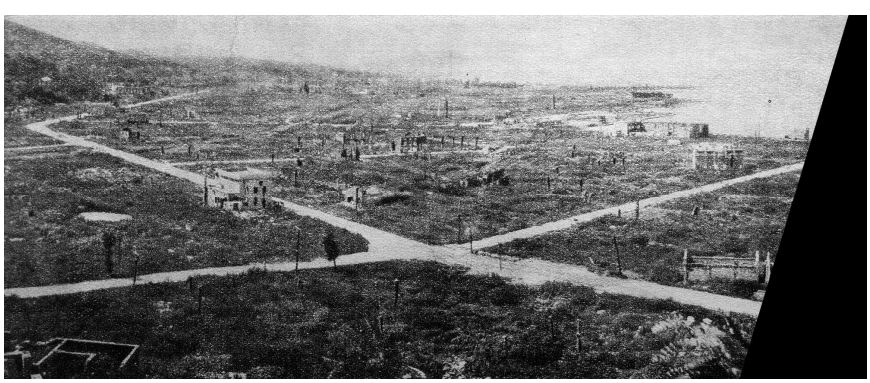
303) 박희성(2019), p. 96.
304) 역사적으로 원산은 청일전쟁 때 일본군이 평양으로 침공하는 루트의 하나였고, 유엔군은 일본군이 했던 것처럼 인천상륙작전과 함께 원산 상륙작전을 실행했다. 이찬우(2020.06.03.)
305) 김범수(2020), p. 234.

당시 미군은 원산에 대한 파괴를 신속하게 진행했다. 이는 일제가 남긴 시설을 온전히 보존해 활용하려던 북한 및 소련과는 달리 미군은 산업적으로나 전략적으로 원산의 산업시설을 사용하려는 의지가 처음부터 없었기 때문에[306] 네이팜탄을 사용해 원산을 80%가량 파괴할 정도로 폭격했다.

원산폭격 이후 1950년 10월 유엔군은 원산 상륙작전을 진행했으나 이를 예상한 북한군은 원산 앞바다에 기뢰를 설치하여 연합군의 진입을 막았다. 원산 상륙작전은 실패했으며 2단계 원산 포위(고립)가 본격화되었다. 원산 포위(고립) 작전은 1951년 2월부터 정전협정이 체결될 때까지 지속되었다.

미 해군은 원산 앞바다를 포위하고 공군과 해군은 쉴 새 없이 원산을 폭격했다. 북한의 전략적 요충지이자 교통·군수·산업 도시였던 원산은 미 공군과 해군의 장기간에 걸친 폭격으로 인해 시내에 온전한 건물은 단 2채뿐이었을 정도[307]로 처참하게 파괴되었다.

〈그림 5-6〉 한국전쟁 중 파괴된 원산시 전경



자료: 박동민(2020), p. 9.

306) 현명호(2021), p. 52.
307) 김범수(2020), p. 235.

〈그림 5-7〉 한국전쟁 중 파괴된 원산의 항만시설(1950년 10월 12일)

자료: 박동민(2020), p. 8.

제2절 원산의 도시 건설과 개발

1. 원산의 재건

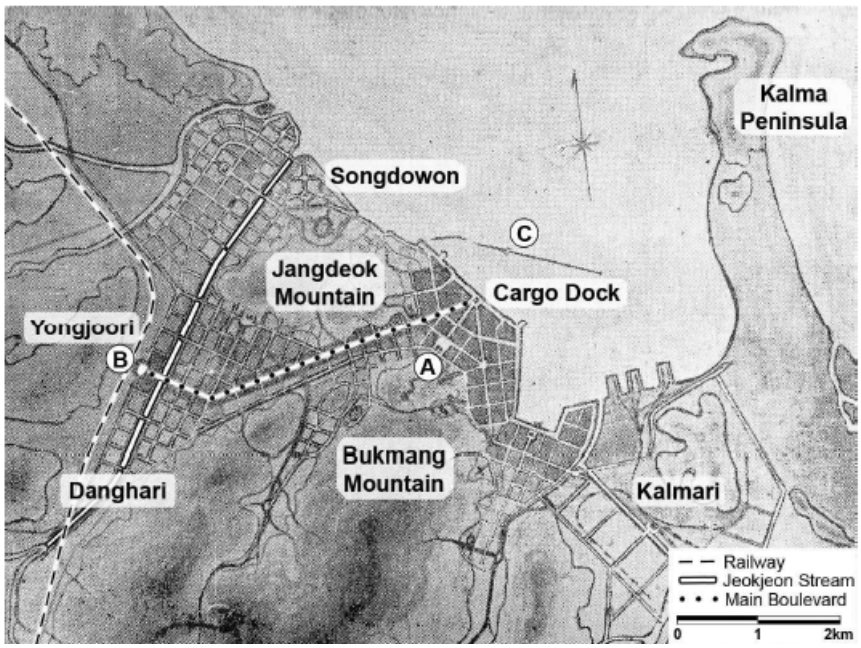
1) 1953년, 원산시 복구 기본계획도(초안)

북한은 정전협정 체결 이후 곧바로 처참하게 파괴된 원산시의 복구를 준비했다. 1953년 8월 28일 '원산시 복구 총 기본계획도(초안)'가 발표되었다[308]. 이 계획안은 초안이라는 이름에서 알 수 있듯이 대략적인 블록 단위의 기초적 도시 계획의 성격을 가졌다.[309]

이 계획안은 북망산에서 장덕섬까지 직선을 그어 이를 도시의 중심축으로 정하고 이 축을 중심으로 대칭적인 도로망을 만들어 도시에 질서를 부여하고자 했으며 북망산 일대에는 공원을 만들고 축을 따라서 북망산 아래에 원산시 인민위원회 청사와 대규모 광장의 건설을 제안했으며, 해안가에는 여객부두를 계획했다.[310] 기존의 원산 시가지뿐만 아니라 송도원에서 남쪽 당하리에 이르는 송천리와 용주리의 넓은 평야를 모두 도심지로 계획하였으나 2022년 현재까지도 이 지역은 대부분 농지로 사용되고 있어 실제 건설과는 차이가 있는 것으로 보인다.[311]

308) 노동신문(1953.08.28.)
309) 박동민(2021), p. 166.
310) 위의 글, p. 166.
311) 위의 글, p. 166.

〈그림 5-8〉 원산시 복구 총 기본계획도



주: 그림에서 Ⓐ는 원산시인민위원회 청사, Ⓑ는 원산역, Ⓒ는 장덕섬이다.
자료: 박동민(2020), p. 166

2) 1958년, 내각결정 68호

1953년, 원산시 복구 계획 수립에도 불구하고 원산의 재건은 더디게 진행되었다. 1954년에서 1956년까지 진행된 북한의 '전후 복구 3개년계획' 기간 원산에는 7만 4천 제곱미터의 국가주택, 24개의 공장·기업과 학교 29개, 70개의 상점과 식당, 4개의 극장과 영화관, 9개의 의료시설이 건립되었다.[312]

하지만 이 실적만으로는 원산의 복구 속도를 짐작하기는 어렵다. 비교적

312) 조선중앙통신(1957), p. 101.

표준화되었던 주택 공급을 기준으로 다른 도시와 비교해보면 원산의 복구 속도를 가늠해 볼 수 있다. '전후 복구 3개년계획' 기간 북한 정부가 전국에 공급한 주택의 총면적은 224만 제곱미터로, 이 중 80%에 달하는 180만 제곱미터 면적의 주택이 평양에 건설되었으며, 나머지 20%가 전국 각지에 나누어 건설되었는데, 이 중 원산은 전체의 3.3%에 해당하는 7만 4천 제곱미터 면적의 국가주택이 건설되었다.[313] 같은 시기 청진은 원산의 5.5배(41만 제곱미터), 강계는 3.2배(24만 제곱미터), 흥남은 2.3배(17만 제곱미터), 함흥은 1.5배(12만 제곱미터)의 국가주택이 건설되었다.[314]

더디게 진행되던 원산의 도시재건이 속도를 내기 시작한 계기는 1956년 8월 종파 사건[315]이다. 8월 종파 사건 이후 김일성은 자신의 권력 독점에 방해가 되는 세력을 숙청했는데, 강원도 인민위원회 위원장 문태화와 부위원장 리창실도 이때 숙청당하면서 강원도와 원산의 더딘 재건에 대한 책임을 지게 되었다.[316] 원산의 도시재건이 늦어진 이유가 문태화와 리창실의 책임인지 구체적으로 확인할 방법은 없다. 하지만 이를 빌미로 이들을 숙청한 만큼 강원도와 원산의 도시재건에 속도를 내야 하는 과제가 남은 것은 사실이다.[317]

313) 박동민(2021), p. 168.
314) 위의 글, pp. 168-169.
315) '8월 종파 사건'이란 북한 내 연안파와 소련파 계열 세력들이 1956년 8월 당중앙위원회 전원회의 개최를 계기로 김일성 중심의 정치세력을 당에서 축출하고자 하였으나, 사전에 누설되어 주도자들이 체포된 사건을 말한다. 김일성은 이 사건을 주동하였던 세력들을 대대적으로 숙청하였고, 당권을 완전히 장악하여 1인 지배의 독재 권력 기반을 공고히 하였다.
316) 박동민(2021), p. 168에 따르면 당시 북한 언론에서는 강원도의 건설 사업이 늦어지는 원인으로 "반당 종파분자들"의 잘못을 지적했다. 구체적으로, 강원도 인민위원장 문태화와 부위원장 리창실이 당의 정책을 제대로 수행하지 않았음을 비판했다.
317) 원산은 1929년 원산총파업에서 확인한 바와 같이 노동운동이 활발한 지역으로 공산주의 운동도 활발하게 진행되었다. 원산의 대표적 공산주의 운동가로 이주하를 들 수 있는데, 이주하는 해방정국에서 남로당 중앙위원으로 활동했으며, 박헌영 월북 이후에는 김상룡과 함께 실질적으로 남로당을 지도했던 인물이다. 정치적으로는 박헌영과 밀접한 관계로 당시 북한 내 정치세력 관계에서는 국내파라 할 수 있다. 김일성의 입장에서는 이주하의 영향력이 강하게 작용했던 원산지역을 국내파 세력이 장악한 지역이라 보았을 수도 있다. 실제로 김일성의 측근이었던 허정숙은 1947년 제3차 원산시당 열성자대회에서 원산시당을 "지방주의적이고 종파적 경향이 농후하고 자유적"이라고 공개 비판한 바 있다.

1958년 내각결정 68호, '원산시를 동해안의 항구 및 문화 휴양도시로 건설할데 대하여' 발표 이후 원산의 도시재건은 속도를 내기 시작했다. 위 결정의 주요 내용은 아래 표와 같다.

〈표 5-3〉 내각결정 68호 주요 내용(1958년)

주요 내용
① 전망인구를 15만 명으로 보고 기존 시가지를 복구하여 주 시가지로 구성 ② 송도원과 양일천 하류 일대에 휴양지구 건설 ③ 원산수산사업소 동쪽 해안 일대와 갈마일대를 기본 산업지구로 조성 ④ 건물의 층수는 4-5층과 단층 ⑤ 현 철도선과 여객선의 위치변경, 장백산을 중심으로 문화휴식공간 조성, 중심부 해안과 송도원을 연결하는 해안 녹지대 건설 ⑥ 시 건설의 계획적 추진을 위해 1958-1961년을 제 1차 복구 기간으로 정함
주요 개발사업
① 역전거리, 해양거리, 해안거리의 재정비 ② 송도원, 송청동계곡, 관동팔경, 금강산에 이르는 동해안 일대 종합관광 개발 ③ 해안일대의 휴양소 건설 ④ 시가지 확장 및 포장 ⑤ 해수욕장 시설 현대화 및 편의 봉사시설 증설

자료: 염형민·류승한(1992), pp. 181-183의 내용을 바탕으로 저자 재작성

내각결정 58호에서 가장 눈에 띄는 내용은 제목에 드러나듯 원산시를 '항구 및 문화 휴양도시'로 만들겠다는 내용이다. 1953년 기본계획은 그야말로 원산시 복구의 물리적 대상과 지역 등의 제시에 그쳤지만 1958년의 결정에서는 원산시의 정체성을 '항구 및 문화 휴양도시'로 규정했다는 의미가 있다. 1958년을 전후해 북한 언론 등에서 원산을 지칭하는 용어도 '불굴의 도시', '영웅 도시'에서 '항구도시', '항만도시', '문화휴양 도시' 등으로 변화했다.

2. 사회주의 산업화와 원산

전후 복구사업이 본격적으로 추진되면서 원산은 항구문화 도시로 불리며 과거의 영광을 회복하였다. 아래 〈표 5-4〉에서 보는 바와 같이 원산의 인구 규모는 1980년대 초반까지 꾸준하게 상승하였다.

〈표 5-4〉 원산시 인구 변화

(단위: 만 명)

연 도	1920	1925	1930	1935	1940	1944	1967	1972	1982	1986
인구	2.7	3.6	4.2	6.0	7.9	11.2	22.6	27.2	33.1	27.1
순위	2	2	4	2	3	4	3	5	6	8

자료: 염형민·류승한(1992), pp. 158-160의 내용을 바탕으로 저자 재작성

위의 표에서 순위는 북한 도시 중 인구 규모 순위를 나타낸다. 일제강점기 원산의 인구는 북한 지역에서 3~4위를 유지하는 규모였으나 1970년대 이후 5위권 밖으로 밀려난다. 이는 청진, 함흥, 단천 등 주요 산업도시와 남포, 순천과 같은 평양 주변 도시의 성장에서 요인을 찾을 수 있다.

원산은 북한의 다른 도시들에 비해 면적이 좁은 도시이다. 1960년대 말 원산의 시가지 면적은 12㎢로 평양시의 28.6%에 불과했다. 좁은 시가지 면적에도 불구하고 원산은 상업지역과 군용지역이 높은 비중을 차지했다. 구체적 수치는 아래 〈표 5-5〉에서 확인할 수 있다.

〈표 5-5〉 북한 주요 도시 용도지역 추정(1960년대 말)

(단위: ㎢)

도시명	시가 면적	주거 지역	상업지역	공업지역	공공지역	군용지역
원 산	12	8.07 (67.25%)	0.50 (4.18%)	1.89 (15.68%)	0.70 (5.92%)	0.84 (6.97%)
평 양	42	23.65 (56.31%)	0.65 (1.54%)	7.88 (18.77%)	7.09 (16.89%)	2.73 (6.49%)
청 진	25	13.47 (53.88%)	1.09 (4.37%)	8.95 (35.78%)	0.55 (2.19%)	0.94 (3.78%)
함 흥	27	19.17 (71.01)	0.64 (2.35%)	6.35 (23.55%)	0.10 (0.37%)	0.73 (2.72%)
개 성	5	3.64 (72.77)	0.21 (4.16%)	0.33 (6.60%)	0.68 (13.61%)	0.14 (2.86%)
평 균	22.2	61.26%	2.78%	22.89%	8.22%	4.85%

자료: 염형민·류승한(1992), p. 167.

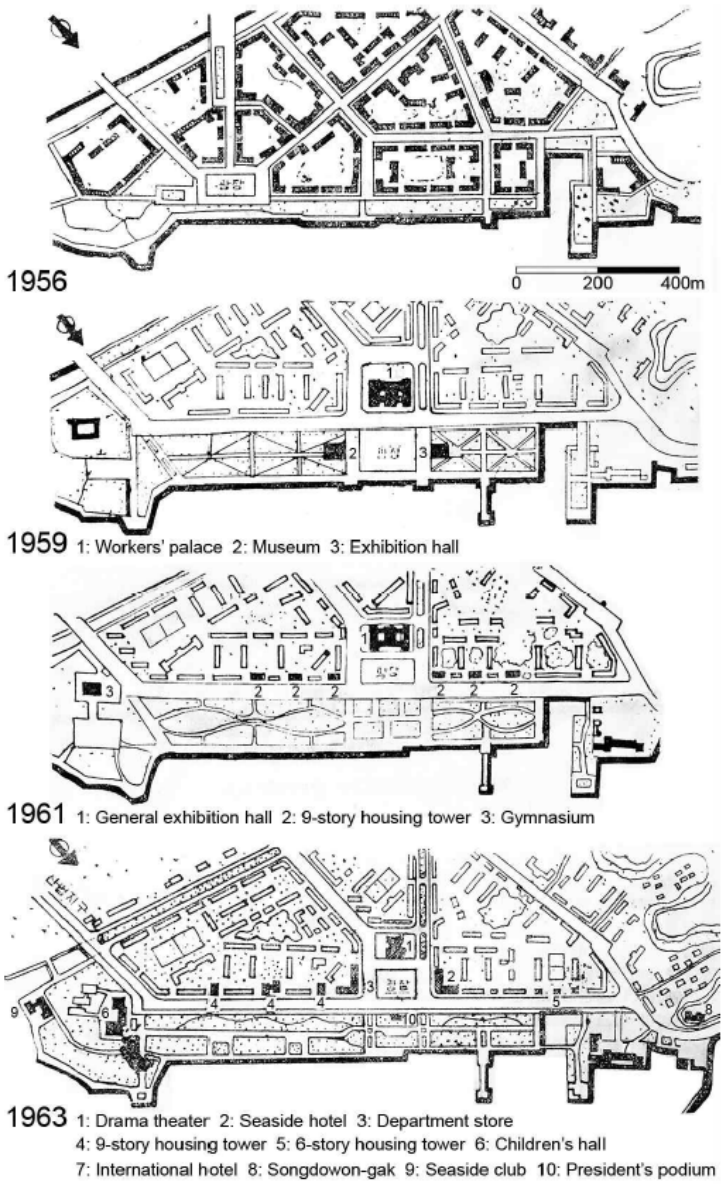
위의 표를 통해 원산시 시가지의 특징 몇 가지를 도출할 수 있다.

첫째, 군용지역의 면적이 넓다는 점이다. 원산의 군용지역 비중은 주요 도시 중 최고 수준으로 평양보다 높으며, 동해 연안의 주요 도시인 청진, 함흥에 비해서도 2배가량 높은 것으로 나타났다. 앞서 언급했던 것처럼 원산 인근은 북한 해군의 주요 기지로 동해사령부가 자리 잡고 있다.[318] 이와 같은 상황은 오늘날까지 큰 변화가 없는 것으로 알려진다.

두 번째 특징은 상업지역과 공공지역의 비중이 크고 공업지역의 비중이 작다는 점이다. 상업지역과 공공지역에는 해양 휴양시설과 이에 연계한 상업 시설이 갖추어진 것으로 추정할 수 있다. 1968년 내각결정의 해안 일대 해수욕장과 휴양소 등의 건설 계획이 추진된 것으로 추정할 수 있다.

318) 홍성표(2005), p. 192.

〈그림 5-9〉 원산시 해안 개발계획 변화(1956~1963)



자료: 박동민(2021), p. 171.

1960년대에는 동유럽과 소련에서 유학한 기술자들이 돌아와 도시계획 사업의 중추를 담당하게 되었다, 소련과 동독 등의 시가 지구를 참고로 한 설계가 늘어났으며[319], 이는 원산시도 마찬가지였다. 1963년 원산시의 중심 지역인 항구 앞 해안 거리에 극장, 백화점, 아파트, 해안공원 등을 포함하는 시가지 계획이 수정·완성되었다.

이후 원산의 도시 건설은 기계화 비중이 80~96%로 확대되며, 급속하게 진행되어 유원지, 동물원, 식물원, 해수욕장 등의 확장공사와 15층 높이, 1만 2천 제곱미터의 휴양 여관 건설 계획이 수립되었다.[320]

원산시는 1970년대에는 1972년 3월 김일성의 강원도 현지지도[321] 교시 내용을 바탕으로 강원도 경제의 중심도시이자 명실상부한 항구문화 도시로 도약했다. 1970년대 주요한 변화는 세 가지로 요약할 수 있다.

첫째는 경공업 부문 생산 능력 확대이다. 1946년 원산시가 함경남도에서 강원도로 편입된 것은 강원도의 정치, 경제, 문화의 중심 역할을 하기 위해서였다. 강원도의 중심도시에 걸맞게 주민 생활 향상을 위한 의복, 신발과 생활용품 등 경공업 생산 능력을 확대하였다. 1971년에 '원산영예군인가방공장'이,[322] 1974년에는 총면적 6,000㎡ 규모의 '원산수출피복공장'이 설립되었다.[323] 아래 표와 같이 원산시는 강원도 공업에서 절대적

319) 이찬우(2020.06.03.)

320) 노동신문(1965.08.02.)

321) 노동신문(1972.03.25.)과 김일성(1972)에 따르면 당시 김일성은 중앙당 부장들과 함께 약 일주일간 원산시를 중심으로 강원도를 현지지도하였다. 3월 23일 '강원도당 전원회의 확대회의'에서 김일성은 강원도 지역의 인민 생활 수준이 낙후하고 공업 발전도 더딘 등 강원도당이 과업을 잘 집행하지 않았다고 질타했다. 그리고 관련한 대책을 제시했는데, 특히 경공업 부문에서 의복, 신발, 식료품, 담배 생산 활대 등 다양한 과제를 제시하였다.

322) 노동신문(2017.03.30.)에 따르면 원산영예군인가방공장은 원료작업반, 로라작업반, 수지작업반과 가방생산에 필요한 부속 자재를 생산하는 준비1, 2작업반, 재봉1, 2작업반, 재단작업반, 재봉작업반, 가공작업반, 공무작업반 등이 있어 비닐레자, 박막, 사출장화, 35, 50, 100리터짜리 수지통들을 생산하고 있다. 2017년에는 압출기와 3온스 수직사출기를 새롭게 제작하여 수지고리와 상표 등 가방생산에 필요한 부속자재들의 생산을 확대하여 소학교 신입생들을 위한 가방생산과제를 완수했다.

323) 조선향토대백과 (검색일: 2022.10.28.)에 따르면 '원산수출피복공장'은 1992년 4월, 공장을 현대적인 4층 건물로 개건·확장하고 새로운 설비를 도입하여 생산공정의 전반적 자동화를 실현하였다. 공장 산하에 제1가공직장, 제2가공직장, 재단직장, 공무직장 등 직장이 설치되어 있다.

지위를 차지하는 강원도의 중심 공업도시, 경공업 생산기지로 자리매김하게 되었다.

〈표 5-6〉 강원도 지방공업에서 원산시가 차지하는 비중(1985년)

(단위: %)

총생산액	기계	화학	건재	방직	식료	일용
44.9	48.1	37.5	32.9	36.7	40.7	56.5

자료: 장석규 외(1990), p. 441.

둘째, 교통 분야에서 원산-평양 고속도로 (1978년), 원산-금강산 고속도로(1989년)가 개통되었다.[324] 원산-평양 고속도로는 조선인민군 제1550공병부대에 의해 1972년 공사가 시작되어 1978년에 개통되고 고속도로 건설로 동-서간 연결과 수송문제가 획기적으로 개선되었다.

〈표 5-7〉 원산-평양, 원산-금강산 고속도로

지역	개통날짜	내용
원산-평양	1978년 9월 2일	• 길이 204㎞ • 왕복 2~4차선
원산-금강산	1989년 6월 23일	• 길이 114㎞ • 왕복 2차선

자료: 노동신문, 김경원 외(2020), 바탕으로 저자 재작성

세 번째는 여러 나라의 공연단이 방문하여 문화예술 공연이 활발하게 진행되었다는 점이다. 원산은 일찍이 항구가 발달하였으며, 1960년대 이후 관광과 휴양을 기반으로 항구문화 도시로 육성되었다. 이와 같은 특성으로 다양한 국가들의 공연과 방문이 이루어졌다.

324) 노동신문(1978.09.04.); 노동신문(1989.06.24.)

〈표 5-8〉 원산시 해외 공연단 방문 및 공연

국가	날짜	이름
몽골	1955.10.05	몽고인민군 협주단
중국	1956.03.16	중국 인민 위문단
소련	1956.08.08	소련 우랄 인민 합창단
헝가리	1956.09.20	민족 음악단
소련	1960.08.04	예술단
불가리아	1960.10.26	국립가무단
중국	1961.10.09	상해원극단
소련	1962.11.15	군대 협주단
루마니아	1956.10.13.	교예단
몽골	1966.04.20.	교예단
헝가리	1966.09.13.	민족가무단
체코	1966.10.08.	국립민족가무단
우크라이나	1966.11.19.	공훈인민합창단
베트남	1967.12.12.	해방가무단
쿠바	1968.10.27.	민요가수단
베트남	1970.04.05.	전문예술단
헝가리	1970.04.11.	노동자 적위대 중앙남성합창단
중국	1972.05.30.	상해무용극단
중국	1973.06.24.	심양교예단
재일동포	1974.05.19	재일조선중앙예술단
독일	1974.11.10.	와이마르민족가무단
중국	1976.05.24.	중국인민해방가무단
불가리아	1976.06.27.	건설예술단
소련	1980.05.08.	배우단
중국	1981.06.25.	감숙가무단

자료: 노동신문 보도를 바탕으로 저자 작성

3. 사회주의 쇠퇴와 자력갱생의 도시 원산

1989년 독일 베를린 장벽 붕괴를 시작으로 동구 사회주의 국가들이 몰락하기 시작했다. 소련이 무너지면서 북한도 위기를 맞게 되었다. 원자재 공급이 어려워지며 산업 생산이 줄어들어 마이너스 성장을 기록하기 시작했다. 1990년대 중반 김일성의 사망과 거듭된 자연재해, 북핵 문제로 인한 국제적 고립 등의 요인이 중첩되며 수많은 아사자가 발생했다. 이른바 '고난의 행군'이 시작되었고 북한은 자력갱생·간고분투라는 기치를 내걸고 위기 극복에 나섰다.

1) 대일무역항 원산

원산은 북한 동해지역에서 동서 간의 길이가 가장 짧은 지점에 위치하고 있다. 북한 동해의 항만 중 평양과 거리가 가장 짧으며, 고속도로와 철도로 직접 연결되어 있어 교통 여건이 가장 양호한 도시라 할 수 있다.

1971년 원산항과 일본 니가타항 간 항로가 개설되었다.[325] 1971년부터 북한의 만경봉호와 삼지연호가 월 3~4회 정기적으로 운항했으며, 1997년부터는 만경봉 92호(적재량 1천 톤, 여객 300명)가 신규 투입되었다.[326] 1971년부터 원산을 통해 재일 교포 청년 학생들의 조국방문단 왕래가 본격화되었으며, 북한의 농산물, 의류, 임가공품 등이 수출되었다.[327] 북한은 원산항을 통해 일본으로부터 산업설비, 수송기계, 전자기기, 소비품 등을 주로 수입했다.

325) 이찬우(2002.06.10.)에 따르면 6.25 전쟁으로 원산은 항만과 철도가 파괴되어 무역에 나서기 어려운 형편이었다. 이와 같은 사정으로 1959년부터 진행된 재일 교포 귀국사업은 청진항을 이용하였다. 1971년 이전의 대일무역도 주로 청진항을 이용하였을 것으로 추정된다.
326) 이상준 외(2004), p. 53.
327) 이찬우(2020.06.10.)

마침, 북한-일본 간의 무역도 1972년 1월 '조일무역촉진에 관한 합의서' 체결을 계기로 급속하게 확대되었다.[328] 북일 간의 무역은 1990년대까지 활발하게 진행되었으나 북한의 핵 개발과 일본인 납치자 문제로 인해 2002년부터 일본의 대북제재가 적용되어 감소하기 시작했으며, 2006년에는 완전히 중단되었다. 이 기간 북일 간 무역 규모는 아래 표와 같다.

〈표 5-9〉 북한의 대일무역 추이

(단위: 천 달러)

연도	수 입	수 출	합 계	무역수지
1961	4,938	3,976	8,914	-962
1965	16,305	14,729	31,228	-1,782
1971	28,907	30,059	58,966	1,152
1972	93,443	38,311	131,754	-55,132
1975	180,630	64,839	245,469	-115,791
1980	374,305	180,046	554,351	-194,259
1985	247,069	179,293	426,362	-67,776
1987	213,739	241,744	455,483	28,005
1988	238,883	324,649	563,532	85,766
1990	175,900	300,282	476,182	124,382
1994	170,780	322,684	493,464	151,904
1995	254,957	339,680	594,637	84,723
2000	205,167	251,983	457,150	46,816
2001	136,759	220,902	357,661	84,143
2003	90,349	172,304	262,652	81,955
2004	88,541	164,042	252,583	75,501

자료: 미무라 미쯔히로(2005), pp. 59-60의 자료를 저자 재구성

328) 신정화(2004), pp. 135-136.

원산을 통한 북일 간 무역은 북한경제에 큰 영향을 남겼다. 1990년대 원산은 일본을 통해 들여온 중고 제품으로 문전성시를 이루었다. 당시 만경봉 92호가 원산항에 입항하면 전국 도소매 상인들이 몰려와 중고 제품들을 사서 돌아갔다. 일본에서 가져온 중고 제품들이 상인들을 통해 각 시군의 시장에서 판매되었다.

덕분에 원산 도매업자들은 상당한 차익을 남기며 원산 경제의 버팀목이 되었다. 하지만 2006년 7월 북한의 미사일 실험 후 일본과 교류가 중단되었고 만경봉 92호가 일본에 입항이 금지되면서 원산의 경제도 추락하게 되었다. 그로 인해 도매장사꾼들은 제품 수리공으로 직업을 바꾼 사람이 속속 등장했다.[329]

〈그림 5-10〉 만경봉 92호

자료: 조정아(2020), p. 20.

329) 조정아(2020).

2) 관광개발사업의 시작

원산의 관광산업은 일제강점기부터 시작되었으며, 전후 복구과정에서 해수욕장과 휴양소, 야영소 등 기본시설이 갖추어졌다. 1983년 김정일이 도시건설사업을 지휘하면서 원산의 종합적 관광휴양 도시화를 위한 개발이 본격화되었다. 원산시 일대에는 자연관광과 문화관광자원은 물론 풍부한 사회관광자원이 존재한다.[330]

풍부한 관광자원을 바탕으로 김정일 시대 본격적인 관광산업 개발에 나섰으나 성공적인 결과로 평가하기는 어렵다. 금강산관광의 경우 남한의 투자와 지원으로 호텔·숙박시설과 상점 등 기본시설이 갖추어지고 남한 관광객이 대거 유입되어 관광산업이 활성화되었으나 원산의 경우에는 그 성과가 미미하였다. 하지만 이미 북한이 1980년대부터 원산의 도시발전 방향을 관광 휴양도시로 정하고 관광산업 개발을 계획했다는 점에서 의미가 있다.

〈표 5-10〉 원산-금강산 일대 주요 관광자원

구분	관광자원
자연관광자원	• 송도원, 명사십리, 시중호, 울림폭포, 신평금강명승지, 금강산, 구룡연구역, 상팔담, 만물상구역,수정봉구역, 내금강, 해금강, 삼일포, 총석정, 마식령, 곡산금강, 자하담, 고달산, 남천폭포, 달해산성
문화관광자원	• 석왕사, 정양사, 표훈사, 보덕암, 삼불암, 묘길상, 달해산성, 문성진성, 원산식물원, 원산동물원
사회관광자원	• 원산농업대학, 송도원국제소년단야영소
산업관광자원	• 천삼협동농장
위락관광자원	• 마식령스키장

자료: 현대경제연구원(2020), p. 315.

330) 현대경제연구원(2020), p. 315.

3) 자력갱생의 도시 원산

1990년대 '고난의 행군'과 함께 북한경제 상황은 급속도로 악화하였고 북한은 자력갱생의 구호를 들었다. 원산의 경우 1970년도부터 재일 교포 방문과 일본과 무역으로 다른 지역에 비해 경제적 곤궁이 덜 했으나 국가의 쇠락을 이겨내기에는 역부족이었다. 국가의 지원이 없는 상황에서 주민들은 살아남기 위해 스스로 자구책을 마련했다.

산업 및 주민 생활에 가장 절실한 전력 문제 해결을 위해 원산청년발전소와 원산군민발전소를 건설하였다. 원산군민발전소는 서해로 흐르는 강물을 동해로 돌려 낙차고를 조성하여 전기를 생산하는 대규모 유역변경식수력발전소로[331], 북한은 자력갱생의 창조물이라며 그 성과를 자랑하고 있다.

〈그림 5-11〉 원산군민발전소

자료: 노동신문(2016.12.13.)

또 다른 자력갱생의 창조물로 원산구두공장을 들 수 있다. 원산구두공장은 1959년 원산구두 생산협동조합으로 설립되었다. 2007년경 제화흐름

331) 노동신문(2010.07.08.)

선, 창생산설비, 재봉설비에 이르기까지 모든 생산설비의 현대화를 실현했다고 한다.[332]

2011년에는 자동조종장치를 새로 도입해 제품에 따라 제화흐름선의 온도와 습도, 속도를 자동 측정·조절하여 제품의 생산성과 질을 높일 수 있게 되었다[333]. 2012년에는 컴퓨터 종합조종체계가 완성되고, 자동문양프레스를 도입한 바 있다[334].

2015년 1월 말 김정은은 개건된 공장을 현지지도하며[335] '자랑할 만한 공장', '안팎으로 흠잡을데가 없는 만점짜리 공장'이라고 평가하였다. 공장은 기본생산건물과 사무실 청사, 보조 청사를 전면적으로 고쳐서 세웠으며, 2층짜리 문화후생시설 건물을 새로 건설하였다. 2014년 7월 김정은은 이 공장을 현지지도하며 공장의 신발 상표를 〈동명산〉에서 〈매봉산〉으로 명명하였다.

2016년 원산구두공장은 7차 당대회를 앞두고 '70일 전투' 기간(2월23일~5월2일)보다 이른 3월 19일에 상반기 구두 생산 계획을 수행하였으며, 70일 전투 기간 마지막인 5월 2일까지 연간 구두 생산 계획을 달성했다. 또한 '200일 전투' 기간(6월1일~12월 15일)의 생산 목표를 8월 30일에 101% 달성했다.[336] 같은 해 12월 김정은은 현지지도에서 공장의 높은 생산성과를 치하하기도 하였다.[337] 2018년 12월 다시 공장을 찾은 김정은 위원장은 "지방의 크지 않은 공장이 온 나라에 소문난 구두공장, 나라의 신발공업을 주도하는 맏아들 공장"으로 성장했다고 평가하며 성과를 치하했다.

332) 노동신문(2007.09.16.)
333) 노동신문(2011.09.19.)
334) 노동신문(2012.01.30.)
335) 노동신문(2015.03.04.)
336) 노동신문(2016.09.05.)
337) 노동신문(2016.12.09.)

〈그림 5-12〉 원산 구두 〈매봉산〉

자료: 노동신문(2020.05.20.)

제3절 원산의 해양경제

1. 원산의 해양수산 인프라

조선 후기까지 원산시의 전신인 원산진(元山津)은 영흥만에 위치한 덕원부의 작은 어촌이었다.[338] 조선 후기부터 동해 북부 연안에서 명태 어획량이 증가하며 원산은 명태어업과 집산지로 함경도 상업 발달의 중심으로 도약하였다.[339] 철도가 개통되기 전까지 원산에서 경성·평양까지는 말을 이

338) 한국민족문화대백과사전, 원산, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/SearchNavi?keyword=%EC%9B%90%EC%82%B0&ridx=6&tot=136(검색일: 2022.10.9.)

339) 고승희(2003), pp. 27-28에 따르면, 조선 전기 문헌에는 명태가 등장하지 않는 것으로 보아 어획량이 적었던 것으로 추정되나 17세기경부터 동해 북부의 북청, 신포 앞바다를 중심으로 다량으로 어획되기 시작하여 19세기에는 청어와 함께 전국에서 가장 많이 잡히는 대중어로 자리 잡았다고 한다.

용했으며, 조선 남부로는 약 100석을 실을 수 있는 범선으로 운반했다. 전체 수송량의 70~80%는 바닷길을 통해 부산으로, 부산에서 다시 경성·평양·대구 등으로 유통되었다. 말린 명태의 50%는 경상·전라·충청에서 소화하였다고 한다.[340]

1880년 개항 이후 원산은 일제의 대륙침략 및 자원 수탈의 거점으로 개발되어 국제무역 도시로, 일본인 거류지 형성과 함께 해양관광도시로 발전하였다.[341] 1933년 원산을 방문했던 만해 한용운 선생은 명사십리를 동양적으로 유명한 해수욕장이라 칭하며 해안에는 서양인의 별장이 즐비하고 여름에는 "일본, 상해, 북평[342] 등지에 있는 서양인들까지 와서 피서"를 즐긴다고 기록하였다.[343] 해방 이후 원산은 함경남도에서 강원도로 편입(1946년 9월 5일)되어 강원도의 정치·경제·행정의 중심도시로 변모하였으며, 북한은 원산을 철도·해운·교육·문화도시로 개발하겠다는 구상을 밝혔다.[344]

동해 북부의 작은 어촌 마을이었던 원산은 명태어업을 기반으로 상업 도시로 성장하였으며, 일제강점기에는 철도와 원산항 개발을 통해 물류와 국제무역·해양관광 도시로 도약하였다. 그리고 북한 정권은 원산을 철도·해운·교육·문화도시로 발전시키겠다는 비전을 제시하였다.

1) 원산의 수산 인프라

원산은 명태어업과 집산지로 발전한 도시이며, 명태어업은 조기·대구어업과 함께 조선의 3대 어업[345]으로 명성을 떨쳤다. 원산은 북한 강원의 중요한 수산업 생산기지이며, 수산업은 원산 경제에서 큰 비중을 차지하고

340) 吉田敬市(2019), 박호원·김수원 역, p. 205.
341) 이와 관련한 자세한 내용은 이찬우(2020.05.28.) 참조
342) 베이징
343) 방민호 엮음(2020), pp. 285-286.
344) 이찬우(2020.06.03.)
345) 吉田敬市(2019), 박호원·김수원 역, p. 200.

있다. 1985년 강원도 내 수산물 생산량 중 원산이 차지하는 비중은 33.9%였으며[346], 원산시 공업생산에서 15.9%의 비중을 차지해 기계공업 다음으로 높은 자리를 차지한 것으로 나타났다.[347] 기계공업 부문에서도 수산기계(선박 및 어업설비)가 운수 기계설비, 농기계 등과 함께 주도적 역할을 담당하고 있어 원산시 경제에서 수산업의 역할을 짐작할 수 있다. 1985년 원산시의 공업 부문별 비중은 아래 표와 같다.

〈표 5-11〉 원산시 공업부문별 비중(1985년)

단위: %

부문	비중	부문	비중
기계	28.2	신발	3.1
화학	1.7	임업 및 목재가공	1.6
건재	6.6	제약	1.4
식료	8.4	수산업	15.9
방직 및 피복	9.7	기타	12.4
일용	11.0		

자료: 장석규 외(1990), p. 441.

물론, 오래된 기록이라는 점을 고려해야 한다. 하지만 이후 북한경제의 구조적 변화 및 원산의 도시발전 특성 등을 고려하면 큰 변화는 없을 것으로 추정된다. 다만, 남한과 마찬가지로 북한의 명태도 어획량이 대폭 감소한 관계로 주요 어종이 도루묵 등으로 변화했을 것이다. 1985년 기준 원산시의 물고기 생산량은 약 6만 톤, 바다나물 생산량은 약 1,500 톤이었으며 물고기 중 명태가 85%, 정어리가 약 10%의 비중을 차지했다.[348]

346) 장석규 외(1990), p. 331에 따르면 1985년 북한 강원도의 지역별 수산물 생산 비중은 문천군(28.8%), 고성군(17.3%), 통천군(16.7%), 천내군(3.1%), 안변군(0.2%) 순이었다.
347) 장석규 외(1990), p. 441.
348) 장석규 외(1990), p. 448.

(1) 수산사업소

현재 원산시에는 수산성에서 관리하는 '원산수산사업소'와 군에서 관리하는 '조선인민군 15호 수산사업소', '조선인민군 18호 수산사업소'[349]가 운영되고 있다.

'조선인민군 15호 수산사업소'와 '조선인민군 18호 수산사업소'는 김정은 총비서의 현지지도를 통해 널리 알려진 곳으로 김정은 총비서는 2014년 18호 수산사업소를, 2015년과 2016년에는 15호 수산사업소를 현지지도하고 군부대 수산사업소의 어업생산 성과를 치하했다. 두 수산사업소는 김정은 시대에 들어 표준어선으로 조선인민군 수산사업소에 보급하고 있는 '단풍' 호를 운영하고 있으며 절임 탱크와 냉동저장시설, 가공공장도 보유하고 있다.

〈그림 5-13〉 김정은 총비서의 '조선인민군 15호 수산사업소' 현지지도 모습

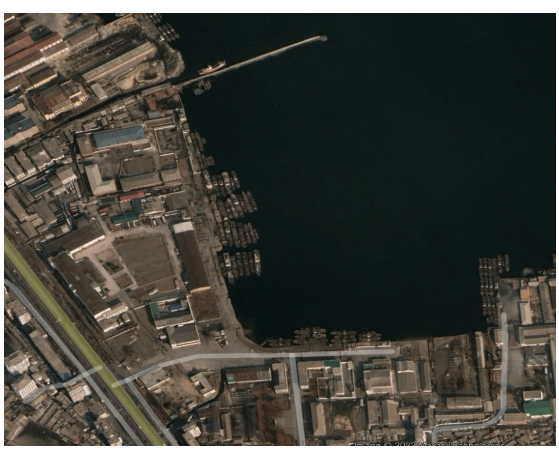
자료: 연합뉴스(2016.12.15.)(검색일: 2020.10.9.).

349) '조선인민군 수산사업소'는 김정은 시대에 들어 새롭게 등장한 명칭이다. 과거에도 군에서 자체 부식 공급 및 수출을 위해 수산업 생산시설을 운영해왔지만 '수산사업소'라는 명칭을 사용하지 않았으나 2013년부터 공식적으로 '조선인민군 수산사업소'라는 명칭을 사용하고 있는 것으로 확인된다. 더 구체적인 내용은 진희권·윤인주(2019)를 참고

원산수산사업소는 1985년 기준 원산시 수산물 생산량의 91.9%[350], 북한 강원도 수산물 생산량의 38.3%[351]를 차지해, 도 내에서 가장 생산량이 많은 전국적으로 손꼽히는 수산사업소이다. 북한의 문헌은 "원산과 문천은 전국적 의의가 있는 수산 기지이며 통천과 고성은 도안의 주요 수산기지"라고 기술했다.[352]

원산수산업소는 해방 직후 창설되어 도에서 관리하였으나 1948년 3월 국영으로 이관되었으며, 1980년대에 이미 1만 톤의 냉동시설을 보유했다.[353] 최근에는 명태자원이 줄어든 대신 겨울철 도루묵 어획량이 늘어 전국적인 도루묵 하륙지 및 집산지 역할을 담당하고 있다.[354]

〈그림 5-14〉 위성 사진으로 본 원산수산사업소 전경



자료: Google Earth(검색일: 2020.10.9.)

350) 장석규 외(1990), p. 448.
351) 장석규 외(1990), p. 333.
352) 김익성 외(1989), p. 250.
353) 장석규 외(1990), p. 448.
354) 노동신문(2016.11.13.)에 따르면 최근 북한 동해수역에 도루묵 어획량이 증가해 겨울철에는 동해전역의 어선들이 원산 인근에서 집중하고 있다. 북한은 많은 어선들의 원할한 하륙 및 유통을 위해 원산수산사업소와 통천수산사업소, 서호수산사업소(함흥시)를 하륙시설로 지정하고 하륙시설 확장 및 현대화 작업을 진행했다.

(2) 수산가공업

원산에는 수산가공식품 생산으로 유명한 갈마식료공장이 있다. 갈마식료공장은 김정은이 직접 명명한 이름으로 공장으로 2014년에 창립했다. 김정은은 공장 완공 후 본격적 가동을 전후한 2014년 6월과 8월 두 차례나 공장을 방문해 각별한 관심을 표했다. 갈마식료공장은 명란젓, 창란젓, 말린 명태, 말린 오징어 등 20여 종 37가지 제품을 생산하고 있다.[355]

〈그림 5-15〉 갈마식료공장에서 생산한 수산물 가공품

자료: 조선신보(2021.04.07.)

(3) 교육 및 연구시설

원산시에는 원산수산대학과 국가과학원 수산과학분원 동해수산연구소가 있다. 동해수산연구소는 1946년 2월 원산에 설립되었던 '국립수산시험장'[356]이 '중앙수산시험연구소'(1951년 5월 개편)[357]를 거쳐 1955년 동

355) 내나라(2022.03.29.)

해수산연구소와 서해수산연구소로 분리되며 창립했다.[358] 연구소는 명태, 정어리 등 북한 동해 수역 주요 어종의 생태 및 어업 방법 현대화 등의 연구에서 크게 기여한 것으로 알려져 있으며[359], 최근에는 명태 치어 생산, 어장예보 체계 과학화 등의 성과를 내고 있다.

원산수산대학은 1947년에 창립된 원산농업대학 수산학부를 토대로 1959년 9월에 개교했다. 개교 당시에는 세 개 학부(수산학부, 기계공학부, 해양학부), 아홉 개 과(어로학과, 기관학과, 가공학과, 자원학과, 양어학과 등)[360]로 구성되어 있었고, 1980년 어선건조학과와 수산물가공기계학과, 항해학과, 1984년에는 수산물가공학부가 신설되었다.[361] 한동안 동해수산대학으로 교명이 변경되기도 하였으나 현재에는 다시 원산수산대학으로 불리고 있다. 원산수산대학은 약 3만 5,000㎡의 부지에 전문학교 교원강습소와 고등수산전문부가 설치되어 있으며, 실습 어선 〈남산〉 호와 각종 실습 공장을 운영하고 있다.

2) 원산의 해운·항만 인프라

(1) 원산항 시설현황

1985년 기준, 북한 강원도의 총 화물 수송에서 운수 형태별 비중은 철도 수송 30.6%, 자동차 수송 62.7%, 해상운송 3.8%, 기타 2.9%로 도로를 이용한 자동차 운수는 가까운 거리를 담당하고 철도는 먼거리화물 수송을 담당한다.[362] 여객 운송의 비중도 비슷하다. 이처럼 북한 강원도의 해상운송

356) 박근순(1991), p. 121.
357) 위의 책, p. 171.
358) 위의 책, p. 425.
359) 이와 관련한 더욱 자세한 내용은 김동진 외(1991), p. 408 참조.
360) 박근순(1991), p. 436.
361) 김동진 외(1991), p. 411.
362) 장석규 외(1990), p. 388.

비중이 적은 것을 비추어볼 때, 상대적으로 해운·항만 인프라가 덜 발달하였음을 짐작할 수 있다.

북한은 동해안에 152개의 항만을 보유하였으며 강원도에만 34개의 항만이 있지만 강원도에서 해상운송의 중심지는 단연코 원산항이다. 동해안에서 국제무역을 담당하는 무역항은 청진항, 나진항, 선봉항, 단천항, 흥남항, 원산항이 있는데 원산항은 과거 대외무역에서 일본과 무역이 활발했던 대표 항만이다. 특히 니가타-원산은 정기적인 페리노선을 기반으로 여객 통행량이 많은 유일한 항만이었다.

무역항 외에 다른 항구는 주로 어항, 포구의 형태를 갖추고 있어 어선들이 주로 이용하고 있다.[363] 1970~1980년대 원산항은 일본 니가타항과의 대외무역 혹은 원산에서 청진 간의 대내 수송을 맡았다. 1990년대 역시 원산에서 니가타항과의 대외무역이 꾸준히 진행되었으며 2006년까지 이러한 흐름이 이어졌다.

2006년대부터 일본인 납북문제, 북한의 핵·미사일 실험으로 인해 원산항과 일본의 교역은 중단되었다. 2000~2013년까지 원산항과의 교역은 주로 한국과 이루어졌고 그 뒤를 중국이 이었다.[364]

먼저 원산항의 규모는 여객부두와 화물부두를 통해 짐작할 수 있다. 먼저 여객부두는 원산 공원(아래 그림에서 빨간색 동그라미 표시) 바로 앞에 위치해 있으며 만경봉 92호 접안시설로 사용되었던 곳이다. 수심은 4.6~6m, 접안능력은 1만 톤으로 추정된다.

363) 현대경제연구원(2020), p. 54
364) 윤인주 외(2022), pp. 52-55.

〈그림 5-16〉 원산항 여객부두

자료: Google Earth(검색일: 2022.11.30.), 김은수 외(2018) pp. 333-338. 자료 바탕으로 저자 작성

원산항에서 일본 니가타항을 월 3-4회 운항했던 만경봉호는 1971년 8월 18일 취항하였으며 주로 재일 조총련동포의 조국방문단을 수송하는 임무가 있었다. 원산과 니가타 간 운항은 약 27시간, 1박 2일이 소요되었는데 원산과 북한을 왕래하는 선박은 만경봉호 외에도 만경봉 92호와 삼지연호가 있었다. 만경봉 92호는 9,700t급 대형 화물여객선으로 1992년 조총련계 상공인들이 김일성 80회 생일을 기념해 북한에 제공하였던 것으로 전해진다.

만경봉 92호는 1992년 6월에 운항을 시작해 2002년 부산아시안게임에 북한 응원단을 싣고 부산 다대포항에 입항하여 북한 응원단의 숙소로 이용되기도 하였다.[365] 또한 2018년 2월 6일 평창올림픽 참석을 위해 현송월

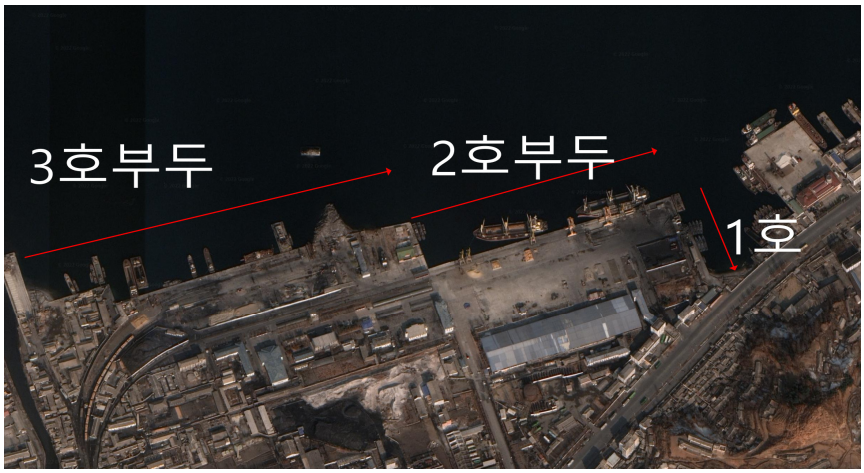
365) 국립통일교육원(검색일: 2022.11.30.)

을 비롯한 예술단 본진을 태우고 와 강원도 묵호항에 입항한 바 있다.[366]

다음으로 화물 부두는 총 3개 부두가 있으며 1호 부두는 120m, 2호 부두(국내항 전용으로 추정)는 약 330m, 5,000t급 미만 선박 2척이 동시에 접안할 수 있으며 석탄과 모래를 주로 취급한다. 3호 부두(무역항 전용으로 추정) 길이는 500m로 제일 커서 전면에 해상크레인, 유조선, 바지선 등이 있으며 공사용 작업 부두로 사용하고 있는 것으로 추정된다. 하역시설로는 크레인 6기와 컨베이어 1기가 설치되어 있으며 철도가 인입되어 있다. [367]

원산항은 화물 처리와 더불어 여객 수송, 어항 등의 다양한 기능을 하고 있으며 원산 시가지와 인접해 있고 호텔 등의 관광, 위락시설, 공원 등이 있어 여객, 마리나 등의 기능으로 수행할 수 있다.

〈그림 5-17〉 원산항 화물부두



자료: Google Earth(검색일: 2022.11.30.), 현대경제연구원(2020), pp. 284-286 바탕으로 저자 재작성

366) YTN(2018.02.06.)(검색일: 2022.11.30.)
367) 김은수 외(2018), pp. 333-338.

〈표 5-12〉 원산항 현황

구분		내용
주요 시설	1,2,3호 부두연장	900m
	동시접안 척수	5,000톤급 2척
	주요 장비	안벽크레인 6기, 컨베이어 벨트 1기
	접안 능력	최대 1만 GT(중량톤Gross tonnage)
	최대 수심	6.0m
	기타시설	평양-원산-금강산 고속도로
이용현황	주요취급화물	석탄, 양곡, 잡화
	대외항로	블라티보스톡, 시모니세키, 니가타
	기타	• 1976년 무역항으로 개발, • 2006년 이후 일본과 화객선 운항 중단

자료: 김은수 외 (2018) p. 337.

(2) 원산소재 해운기업 및 선박[368)]

원산에 소재지를 둔 해운기업은 총 세 곳이다. 여기에 원산동해수산사업소와 원산수산대학, 원산수산물수출품출하사업소, 원산수산사업소는 해운기업에서 제외하였다. 과거 1980년대부터 2000년대 초반까지 원산항은 일본과 교역 창구로 그 역할이 중요했으나 현재는 일본과의 교역이 끊기면서 동해안을 통한 교역량이 급감해 원산을 소재지로 둔 해운기업 수가 적다.

368) 윤인주(2022), pp 244-277.

〈표 5-13〉 국제해사기구에 등록된 원산 소재 북한 해운기업

회사명	IMO번호	소재지	소유선박	운영선박	관리선박
HENWOOD BUILDING MATERIAL	5143794	Wonsan, Kangwon-do, North Korea	0	0	0
KOREA PAEKHO 7	5010663	Wonsan, Kangwon-do, North Korea	0	0	0
KOREA SONGDOWO N TRADING CORP	5870288	Wonsok-dong, Wonsan, Kangwon-do, North Korea.	1	1	1

자료: 윤인주(2022), pp. 170-243.

다음은 조선해사기구에 등록된 북한의 선박 중 원산을 선적항(선박소유자의 주소지)으로 두고 있는 13척의 선박을 조사하였다. 선종은 대체로 냉동 화물선과 유조선, 일반화물선이 있으며 만경봉 92호를 제외한 선박의 건조 시기가 1970~1980년대로 선령이 40~50년으로 오래된 것을 확인할 수 있다. 13척 중 2/3가량은 500톤 내외로 영해 내 단거리 연안선용 규모로 작은 편이다. 500톤 미만 급 선박은 소형선박으로 분류할 수 있다.

〈표 5-14〉 원산 선적항 선박

단위: %

선박명	등록번호	호출부호	IMO번호	총톤수	선종	주기관출력	건조 연도	소유기관
은파1	2302197	HMYD2	7354565	298	냉동 화물선	809	1973	조선은파 선박무역 회사
은파2	3508069	HMYD4	8966535	815	유조선	662	1985	조선은파 선박무역 회사
운봉3	3405709	HMMP	8828927	2612	일반 화물선	2205	1984	조선운봉 선박회사

단위: %

선박명	등록번호	호출부호	IMO번호	총톤수	선종	주기관출력	건조연도	소유기관
유정2	3601077	HMYC6	8604917	748	유조선	883	1986	조선유정 선박회사
동명산	2000914	P6PI	7122235	483	냉동 화물선	735	1970	원산수산 물수출품 출하사업소
수성천	2402051	HMYM	7402178	284	냉동 화물선	809	1974	조선금별 무역회사
삼마2	3104019	HMYO5	8106496	962	유조선	1176	1981	조선삼마 선박회사
삼정1	3401406	HMYC3	8405311	1038	유조선	1103	1984	조선삼정 선박회사
미양5	3404820	HMYD9	8620454	2675	일반 화물선	2200	1984	조선미양 선박회사
금은산	3801048	HMYQ8	8720436	1023	유조선	1029	1988	조선금은산 선박회사
금강산1	2905864	HMBV	7913438	143	냉동 화물선	536	1979	조선무봉 무역회사
진모봉5	2500414	HMOR	7522435	488	냉동 화물선	1176	1975	황진회사
만경봉92	4200689	HMZL	8890580	9672	려객선	5736	1992	대진 선박회사

자료: 윤인주(2022), pp. 93-383.

(3) 북한의 원산항 개발정책

북한에서 항만은 주로 철도의 보조 수단 혹은 국제화물을 운송하는 정도의 위상을 갖고 있으나 최근 김정은은 해운·부문의 활성화를 계획하였다. 지도자의 해운·항만 정책은 제7차 노동당 대회(2016.5.7.) 사업총화 보고에서 제시된 국가경제발전 5개년(2016~2020) 전략과 제8차 당대회(2021.1.5.~1.12)에서 밝힌 국가경제발전 5개년(2021~2025) 계획에서 각각 언급된 바 있다.

7차 당대회 내용에 따르면 당국은 인민 경제 전반을 활성화하고 경제 부문 사이 균형을 보장하여 나라의 경제를 지속해서 발전시킬 수 있는 토대를 마련할 것을 촉구했다. 인민경제 전반의 활성화 중에서 해운·항만정책은 한마디로 '육·해운 부문의 활성화'였다.

2016년 4월, 내각이 발표한 국가경제발전전략(2016~2020년) 제5장 「국가경제발전전략 수행을 위한 련관 부문들의 발전 제2절 운수부문」에 따르면, 철도의 현대화 실현과 함께 육해운 부문에 대해 두 가지를 언급하였다.[369] 첫째, 무역짐배선대를 새롭게 갱신하고 배 운영을 다종화, 다양화하며 무역항의 하부구조를 보강한다. 둘째, 해사 분야의 현대화, 과학화, 정보화 수준을 더욱 높이고 물질 기술적 토대를 강화하여 나라의 해사 사업을 세계적 수준에 올려세울 것을 명시하고 있다.

즉, 육·해운 부문을 활성화하라고 지시하면서 어항, 연안항 개발보다는 대외경제의 통로가 되는 무역항과 무역 선박을 언급하였다. 세부적으로는 고령화된 무염 짐배들을 폐선하고 새로운 배들로 선대를 갱신하며 배 운영을 다종화, 다양화하고 경영활동을 개선하여 확대재생산을 실현하라고 설명하고 있다. 더불어 원산항을 500만t 능력의 세계적인 항으로 건설하는데 힘을 집중하여 무역항들을 개건·확장하고 3,700만t의 통과 능력을 갖추며 대동강을 이용한 화물 수송을 활성화할 것을 지시하였다.

제8차 노동당 대회에서 밝힌 내용은 교통 운수 부문에서 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 지시하였다. 한마디로 김정은은 해상교역을 과거처럼 부활시키기 위해 노후화된 선박을 정리하고 무역항 중심으로 선박 운영을 현대화할 것을

369) 조선민주주의인민공화국 내각(2016)

주문한 것이다.

원산항은 현재에도 화물 및 여객을 태우고 남북을 오가고 있으며 또 일본과의 대외무역을 진행했던 경험이 있어 미래 북한의 개혁개방이 본격화되었을 경우 동해안에서는 원산항을 중심으로 남북 간 혹은 대외무역이 재개될 가능성이 매우 크다. 북한의 김정은도 원산항을 국제적 도약을 위한 항으로 거론하고 있으며 원산 국제공항 옆의 갈마해안지구를 국제관광지구로 도약시키려는 구상을 가진 만큼 한반도 국제관광 및 물류거점 기지로의 역할을 할 것으로 전망한다.

3) 원산의 해양관광 인프라

원산은 일제강점기에 이미 국제적 해양관광도시로 발전했다. 특히 송도원은 인천의 월미도, 부산의 해운대와 함께 조선의 3대 유원지로 명성을 떨쳤다.[370] 원산 유지들의 발기와 남만주철도주식회사의 후원으로 1923년 6월에 원산해수욕 주식회사가 설립되어 호텔, 대여별장, 골프장 등을 운영했다.[371]

6.25 전쟁 이후 원산의 복구과정에서 해양관광 자원을 활용한 '휴양도시'가 강조되기 시작한 것은 1958년 내각결정 제68호 "원산시를 동해안의 항구 및 문화 휴양도시로 건설할데 대하여"가 발표된 이후다.[372] 앞서 언급했던 것처럼 북한은 원산을 철도·해운·교육·문화도시로 발전시키겠다는 계획을 밝힌 바 있으나 휴양도시를 언급하지는 않았다. 1960년에는 송도원국제소년단야영소가 건설되었으며, 최근에는 김정은 총비서의 각별한 관심 하에 갈마해안관광지구가 건설되고 있다.

370) 손환(2008), p. 2.
371) 이와 관련한 구체적 내용은 손환(2008) 참조
372) 박동민(2021)에서 구체적인 내용을 확인할 수 있음

〈그림 5-18〉 원산해수욕주식회사의 송도원호텔

자료: Moravius(검색일: 2020.10.10.).

4) 기타: 조선업 및 해양관련 산업

북한의 조선 관련 기업은 생산 능력과 주요 기능에 따라 조선소, 선박공장, 수리공장, 수리소 등으로 구분할 수 있다.[373] 일반적으로 1,000톤급 이상의 선박 건조가 가능한 시설을 조선소라 칭하며, 선박공장은 1,000톤 이하 중소형 선박을 건조한다. 수리공장은 중형 선박의 수리, 수리소는 소형선박의 수리를 담당한다.

원산시는 청진, 신포, 남포와 함께 북한의 대표적 선박생산기지로 어선의 건조와 수리에 특화되어 있다. 원산에는 원산조선소와 원산수산기계공

373) 황동언(2000), p. 43.

장(구 원산선박수리공장)이 있다.

원산조선소는 1943년 동양척식, 식산은행, 조선우편선박 등이 공동 설립한 조선조선공업(朝鮮造船工業)을 모태로 1946년 설립되었다.[374]

처음에는 주로 목선을 수리·건조하였으나 1949년 내각지시(내각지시 101호, '원산조선소 기본 건설에 관하여')로 11,000톤 선대 2대와 도크가 건설되어 1,000톤 이상의 선박을 건조할 수 있는 토대를 마련했다.[375] 1972년에는 김일성 주석의 지시로 선박 건조 능력이 확대되었다.

김일성 주석은 동해안의 청신, 신포, 원산 조선소를 대규모 조선기지로 꾸리고 3,750톤급 선미트롤어선을 대대적으로 건조할 것을 지시했다.[376] 그 결과 원산 조선소는 3,750톤급 선미트롤선 오가산호(1974년), 장덕산호(1977년), 원산2호(1988년)를 건조했으며, 1981년에는 1만 4,000톤급 화물선 용남산호를 건조했다.[377]

원산수산기계공장의 전신인 원산선박수리공장은 1959년 전후 설립된 것으로 추정된다.[378] 원산수산기계공장은 주로 강원도 내 어선을 수리하는 공장으로 강원도 수산업에서 중요한 역할을 차지하고 있다.

374) 이찬우(2020.06.03.)
375) 박근순(1991), p. 80.
376) 위의 책, p. 180.
377) 황동언(2000), p. 44.
378) 김일성(1981), p. 176에서 김일성 주석은 도별 배수리공장 설치를 지시하며, 함경남도에는 두 개, 강원도에는 하나 정도면 될 것이라고 발언한다. 박근순(1991), p. 295에서는 1959년 6월, 김일성 주석이 원산선박수리공장을 현지지도했다고 기록하고 있다. 앞의 연설이 1959년 6월 11일, 강원도 수산 부문 열성자회의에서 진행되었던 점을 감안하면, 연설 전후로 원산선박수리공장 건설에 대한 구체적인 지시 등이 있었던 것으로 추정할 수 있다.

2. 남북 경제협력과 원산

앞서 살펴본 남포, 나선과 달리 원산에서는 남북 경제협력이 직간접적으로 일어난 바는 없다. 다만, 원산과 가까운 안변을 대상으로 선박 블록공장을 건설하는 사업이 협의된 바 있다. 10.4선언에 따라 남포와 안변에 조선협력단지를 세우기로 한 합의에 따른 현지 조사 및 견학, 협의 등이 있었다.[379]

원산과의 남북경제협력은 관광, 해운, 수산 등 특화 분야 협력이 필요하며 기본적으로 남한의 동해안 도시와 협력을 할 수 있을 것으로 예상한다. 이에 원산-동해안 도시 간 특화 분야에 따른 협력 방안 마련이 필요하다. 동해 연안 도시 중 원산과 경제협력을 희망하지 않는 곳은 없을 것이다.

남한의 각 지역과 원산 간 경제협력은 지역별 특성에 따라 다양하게 진행될 수 있다. 강원도는 분단된 도로 접경지역이라는 지리적 조건을 바탕으로 오래전부터 북강원도에 위치한 원산과의 교류 협력을 희망해 왔으며 다양한 연구도 진행해 왔다. 강원도는 원산과 경제협력에서 가장 유리한 조건을 가지고 있다. 무엇보다 지리적으로 가장 가까우며, 원산을 중심으로 남북 강원도를 포괄하는 협력 계획을 추진할 수 있어 비용과 규모 면에서 강점이 있음을 확인하였다.

포항과 울산은 공업도시로서 원산과 인근 도시들의 개발 사업에 참여할 수 있고 공업 관련 개발 및 협력사업이 용이하다. 부산의 경우 관광자원과 해운, 항만 등 해양 경제 관련 분야에서 원산과 닮은 도시라고 볼 수 있다. 네 개 도시와 원산과의 경제협력이 가능한 분야는 아래 표와 같다.

379) 대한민국 정책브리핑(2007.10.05.)

〈표 5-15〉 원산-동해안 지역 해양수산 남북협력(안)

분야	사업	협력 가능 도시
해양	원산 ICM 체계 구축·이행 및 역량 강화	강원, 부산
	원산 해양 복합도시 연계 크루즈 관광특구 조성 -갈마해안관광지구 마리나·크루즈터미널 조성 등	강원, 부산
	금강산 해양관광지구 조성 -고성 낚시공원 및 해양레포츠 센터, 삼일포-해금강 수중레저공원	강원, 울산, 부산
	통천 해양치유관광 거점 조성	
수산	냉수성 어종 양식 기술 협력 - 한해성수산양식센터(가칭) 건립 및 외해 연어양식 수중가두리 등	부산, 울산
	원산 수산물 수출가공단지(항만협력 연계형) 조성	부산, 울산
	고성 수산물 수출가공단지(남한 반입형) 조성	울산, 포항
	금강산 수산종묘배양장 건설	강원, 포항
해운	환동해 크루즈항로 개발 - 쾌속유람선, 남북연안크루즈, 환동해크루즈 등	강원, 부산
항만	원산항 국제관광·물류거점항 조성	포항, 울산
	안변항 개발 및 조선해양산업지구 조성	포항, 울산

자료: 해양수산부(2019), p. 375 바탕으로 저자 재작성

3. 김정은 시대 원산의 개발 구상

1) '원산-금강산 국제관광지대' 개발 구상

2008년 남한 관광객 피격 사건 이후 금강산 관광이 중단되었다. 이후 북한은 독자적으로 금강산 관광 개발에 나서기 시작했다. 2011년 4월에는 기존의 '금강산관광지구'를 폐지하고 '금강산국제관광특구'를 설립하였으며, 2014년 6월에는 최고인민회의 상임위원회 정령으로 '원산-금강산 국제관광지대'를 설립하겠다고 밝혔다. 북한은 해당 발표에서 '원산-금강산 국제관광지대'에 원산지구, 마식령스키장지구, 울림폭포지구, 석왕사지구,

통천지구, 금강산지구를 포함하며, 해당 지역에는 '금강산 국제관광특구법', '경제개발구법'과 외국투자관련 법규가 적용된다고 밝혔다.380)

〈표 5-16〉 원산-금강산국제관광지대 중점 개발사업 계획

구분	면적	중점 개발사업
원산지구	74㎢	호텔, 해양체육 및 문화오락 시설 등을 갖춘 도시형 종합관광지
마식령스키장지구	22㎢	녹색형 체육관광 리조트
울림폭포지구	10㎢	생태 관광지
석왕사지구	15㎢	역사유적 관광지
통천지구	94㎢	호수 및 치료, 해안 관광지
금강산지구	225㎢	산악형 경치 관광지

자료: 권태상 외(2021), p. 62.

2015년부터 북한은 '원산-금강산 국제관광지대' 투자설명회를 개최하는 등 적극적으로 외자 유치에도 나섰다. 2015년 5월 27일 금강산에서 '원산-금강산 국제관광지대 개발추진위원회' 주최로 공식 투자설명회를 개최한 이후 중국 각지에서 크고 작은 투자설명회가 이어졌으며 중국 선양에 '원산-금강산 투자유치사무소'를 개설하기도 하였다.381) 북한은 투자설명회에서 국제관광지대에 140개의 역사 유적, 10여 개의 해수욕장, 670개의 관광명소, 4개의 광천 자원 등이 있다며 투자를 독려했다.

북한은 한글, 영어, 중국어 등으로 표기된 '원산-금강산 국제관광지대' 투자 설명서를 배포하며 투자유치에 적극성을 보였다. 북한이 배포한 설명서에서는 해당 지역에 총 7개 분야 70개의 투자 대상이 있으며 각 대상의 위치, 규모(금액), 투자 방식, 이행 기간, 수익성 등을 상세하게 안내했다.382)

380) 조선중앙통신(2014.6.12.)
381) KBS(2019.7.3.)
382) 권태상 외(2020), p. 63.

〈그림 5-19〉 원산-금강산지구 개발계획

자료: 신재윤(2019)

〈표 5-17〉 원산-금강산 국제관광지대 투자 대상 내용

분야	내용
하부구조시설	신성오수정화장, 원산-금강산철도, 통천수력발전소, 풍력발전소
숙박시설	송도원호텔, 원산호텔, 해안호텔, 동명호텔, 시중호호텔, 동정호호텔, 총석정호텔, 장재늪이동식숙소, 삼일포호텔, 삼일포별장식호텔, 삼일포가족호텔
급양시설	목란관, 단풍관, 국제음식점거리, 조선음식점, 원산수산물종합식당, 장덕섬종합봉사소, 진주관, 두남산식당, 시중호해산물식당, 울림폭포종합봉사소
상업시설	상업거리, 원산백화점, 관광기념상품점
봉사시설	국제전람장, 국제관광 및 문화교류소, 금융봉사소, 원산종합봉사소, 건강운동관, 해안유희장, 원산물놀이장, 원산관광뻐스사업소, 원산택시사업소, 지열설비전시장, 원산연유판매소, 통천연유판매소, 시중호골프장, 시중호해수욕장, 시중호고속보트장, 금강산종합봉사소, 삼일포종합봉사소, 삼일포민속거리, 삼일포뽀트장, 원산-금강산관광려객선, 해금강자연공원, 해금강해수욕장, 금천민속무도장, 2만-3만t급 국제관광려객선, 고성해수욕장, 삼일포카지노호텔, 외금강호텔카지노장
보건시설	동명구급병원, 시중호구급치료소, 시중호감탕치료원
산업시설	원산종합식료공장, 원산가구공장, 원산수지제품공장, 원산수산물가공공장, 원산조명기구공장, 원산맥주공장, 원산어구공장, 원산호텔용품공장, 원산빛전지조립공장, 총석정양식장, 고성무공해남새온실, 삼일포양어장

자료: 권태상 외(2021) 바탕으로 저자 재작성

2) 원산갈마해안관광지구 개발

원산갈마해안관광지구[383]는 북한이 원산시 갈마반도에 조성하려는 관광지구로 '우리식 해안도시 건설'을 목표로 추진하고 있다. 《조선중앙통신》은 갈마지구가 해안관광지구로 유망한 곳이라면서, "여러 관광지와 원산-금강산 국제관광지대를 연결하는 중간 체류 장소로서 아주 이상적"이라고 소개하기도 하였다.[384] 북한은 2013년 원산-금강산 국제관광지대 및 갈마지구 개발계획을 발표했지만, 갈마지구 개발은 순탄하게 진행되지 못하였고 2018년에 와서야 본격적으로 전개되었으나 전 국가적인 지원에도 불구하고 완공 시기를 연장(2019년 4월 15일 → 2019년 10월 10일 → 2020년 4월 15일)하였다. 김정은이 현지지도 등을 통해 국가적 지원을 명령[385]하고 '공사를 순간도 중단없이 내밀어야 한다'라고 지시하는 등 '원산갈마해안관광지구' 개발에 적극적인 의지를 보였으나 아직 완공하지 못했다.

〈그림 5-20〉 원산갈마해안관광지구 전경

자료: 서울평양뉴스(2020.12.11.)

383) 노동신문(2015.5.17.)에 따르면 북한의 관광지구는 자연, 지역적 경계 또는 행정적 경계로 조직된 관광업의 지역적 운영단위로 설명하고 있다. 평양지구, 백두산지구, 금강산지구 등을 예로 들 수 있다. 반면 관광지대는 복수의 관광지구들을 집합한 대규모 운영단위라고 정의하고 있다. 이를 토대로 '원산-금강산국제관광지대' 내에 '원산갈마해안관광지구'가 건설되는 것으로 추정할 수 있다.

384) 조선중앙통신(2017.1.25.).

385) 김정은은 2015, 2018, 2019년 신년사에서 원산갈마해안지구 개발을 최단기간 끝내라고 언급한 바 있다.

4. 원산의 해양경제 비전: 동해국제관광도시

김정은 위원장은 집권 후 원산에 대한 개발 의지를 적극적으로 피력하였다. 이러한 원산에 관한 관심과 개발 의지는 2013년 마식령스키장을 시작으로 2020년까지 무려 23회나 원산을 현지지도한 것에서 드러난다.

〈표 5-18〉 김정은의 강원도(원산) 현지지도

연도	날짜	장소
2013	5.28 / 8.18 / 12.15 / 12.31	마식령스키장
	6.5	고산과수농장
2014	2.24 / 4.21 / 7.6	원산국제소년단야영소
	7.26	원산구두공장
2015	2.11 / 4.22 / 6.3	원산고아원, 육아원
	11.27 / 12.9	원산구두공장
2016	12.13	원산군민발전소
2018	5.26	원산-갈마해안관광지구
	7.24	122호 양묘장 시찰
	7.26	송도원종합식료공장, 원산영예군인가방공장
	8.27 / 11.1	원산-갈마해안관광지구
	12.3	원산구두공장
2019	4.6	원산-갈마해안관광지구
2020	10.2	김화군수해피해복구현장

자료: 김영희(2021), p. 91.

북한은 2016년 원산 중심부 개발계획을 발표한 바 있다. 북한이 발표한 '원산시 중동 토지종합개발' 투자 제안서는 사업 대상지가 원산 중심부인 중동과 상동 일부 지역으로 총 부지면적은 30만㎢, 총투자 비용은 미화 1억 9천 656만 달러(한화 2천 200억여 원)라고 밝혔다. 또한, 개발 대상 지역이 "원산시의 상업, 관광, 문화 교류의 중심지이자 무역 및 금융거래 중

심지로 개발된다"라고 하며 원산지구가 '동북아시아 지역, 나아가 세계적으로도 손꼽히는 관광지대로 변모되어 동방의 진주로 빛을 뿌리게 될 것'이라고 강조했다.386)

〈그림 5-21〉 원산시 중동 토지종합개발계획

자료: 연합뉴스(2016.09.02.)(검색일: 2022.09.30.)

2020년 3월에는 최고인민회의 상임위원회 제14기 13차 전원회의를 통해 「동해안지구 국토건설총계획」을 승인했으며, 2021년 1월 노동당 8차 대회 보고에서는 김정은이 직접 나서 향후 경제발전 5개년계획 기간 금강산 관광지구를 고성항해안 관광지구, 비로봉등산 관광지구, 해금강해안공원지구, 체육문화지구로 구분하여 5년 동안 연차별, 단계별로 개발을 추진하겠다고 밝혔다.387)

386) 연합뉴스(2016.9.2.) (검색일: 2022.09.30.)
387) 김영희(2021), pp. 92-93.

이와 같은 여러 계획과 최고지도자의 의지에도 불구하고 2022년 현재까지 원산-금강산지구에 대한 구체적 개발이나 투자와 관련한 소식은 들려오지 않고 있다. 물론 코로나19 팬데믹의 영향도 있겠지만 북한의 기대와 의도만큼 사업이 진척되지 않는 상황이다. 그러나 원산은 북한이 해안 도시의 본보기로 삼은 만큼 남북한이 협력한다면 동해국제관광도시로 자리매김할 수 있을 것으로 기대한다.

06
결론: 북한 해양도시의 역사와 미래

제1절 요약: 북한 해양도시의 역사적 함의

이 보고서는 북한 도시연구 분야에서 해양도시의 정체성을 모색하고자 했다. 북한은 해안 도시라는 용어를 사용하고 있는데 김정은 시대에 들어 도시개발 패러다임이 바뀌면서 강조되고 있는 남포, 나선, 원산의 해안 도시 정체성과 특징을 살펴보았다. 또한 각 도시의 형성과 발전, 해양 경제의 면모와 해양수산 인프라를 조사해보았다.

항구문화 도시 남포, 국경해안 도시 나선, 해안관광 도시 원산 등 북한의 동·서해안에 자리한 대표적인 해양도시는 일제강점기와 해방, 전쟁 후 복구, 사회주의 쇠퇴 및 북한의 경제위기 등 대내외 환경변화에 적응하면서 그 면모가 바뀌어 왔다. 남북 경제협력 가능성과 김정은 시대의 도시개발 구상을 종합적으로 고려하여 각 도시의 해양 경제 비전을 그려보고 해양수산 인프라를 정리하여 제시한 것이 이 보고서의 특징이다.

사회주의 도시는 자본주의 도시와 달리 사회주의 이념을 학습하고 실현할 수 있는 공간으로 구성되어 있다. 북한 도시는 사회주의 도시의 일종이면서 도시 안의 농촌, 농촌 안의 도시라는 이중 계급 군이 공존하는 특징이

있다. 즉, 도시 안에서도 협동농장이라는 식량 공급을 위한 농업인구가 공존하는 것이다.

특히 각종 기업소가 자체적인 연료, 운수, 식량 조달을 맡는 자립경제 체계를 가지고 있어서 행정편제상 농민이 공업 부문이나 도시에 거주하기도 한다. 1990년대 경제위기 이후 시장화가 확산하면서 북한 도시 공간에서 이러한 기업소가 시장과 한데 엮이고 시장 주변의 생활편의 시설이 주민 생활의 주요 무대가 되고 있다.

한편, 김정은 시대 들어서는 도시의 현대화, 신도시 건설, 본보기 만들기가 강조되고 있다. 각 도시에 현대화된 건축물과 살림집을 건설하는 한편 사상을 고취하는 각종 문화시설을 비롯한 봉사·체육 시설을 배치하는 것도 특징이다.

이러한 기조하에 남포는 평양의 관문이자 공업도시·항구문화 도시 정체성이 강조되고 있다. 이를 위해 문화·체육, 교육·복지시설을 비롯해 주요 수산 기지가 확대되고 있다.

남포는 역사적으로 평양 방어에 중요한 군사적 요충지이면서 공업발달은 물론 농업생산 기반까지 갖춘 도시이다. 동시에 해양도시로서 해운·항만·수산이 골고루 발달한 대표적인 해양도시이다. 항구도시 남포는 청일전쟁 시기부터 탄생했으며 러일전쟁 시기 일본군의 병참기지를 거쳐 공업도시로 변모했다. 이후 남포제련소와 조선소, 수산사업소 등을 기반으로 자원 수탈을 당하던 '식민지적 도시'는 '사회주의적 도시'로 탈바꿈했다. 수산 부문의 성장과 대외무역의 본격화로 항구가 확장되고 해양스포츠와 경기 등 사회주의 문화적 요소가 가미되었다. 서해갑문은 대동강을 이용한 국내 수상운송을 활발하게 했다.

이러한 남포도 경제위기 앞에서는 무력하여 도시 전체가 쇠락하다가

2000년 전후 남북경제협력을 기점으로 서서히 재기하였다. 남포에는 남북 간 합영 사업을 위한 물품이 들어왔고 인천-남포 간 정기항로가 개설되었다. 이러한 방식의 남북경협이 중단된 지는 10년이 넘었지만, 남포의 개발 구상은 당시와 다르지 않다.

북한은 여전히 남포의 와우도 구역과 진도를 비롯해 인근인 송림 등에 수출가공구를 지정했다. 2022년 발표된 북한의 동서 대운하 구상은 대외 물자가 들어오는 관문인 북한 물류 중심지에서 반대편 동해를 연결하는 사업이다. 따라서 향후 남포는 남북 경제협력에서 농업, 공업, 수산, 물류가 골고루 발달한 서해경제지대의 중심지가 될 가능성이 높다.

〈표 6-1〉 남포의 도시 특징, 남북경협역사, 북한의 개발 구상, 해양수산 인프라 요약

도시	특징	남북경제협력	김정은 시대 개발과 구상	해양수산 인프라	
남포	평양 관문 군사요충지 공업도시 수산도시	한국 기업의 내륙 진출 인천-남포 정기항로 남포 배수리공장 협의	항구문화도시	수산	남포수산사업소 남포대경수산사업소 서해수산연구소 남포수산대학
				해운항만	남포항 등록선박 86척 해운기업 7개
				관광	서해갑문 와우도유원지
				조선	남포조선소 영남배수리공장 서해선박수리공장 남포선박수리공장 남포해운선박공장

자료: 저자 작성

나선은 두만강 유역에서 북·중·러가 접하는 국경도시이다. 북한에서 최초로 개방된 특수경제지대(경제특구)이자 자유로운 경제활동 전개를 도모하는 비교적 국제화된 도시이다. 나선은 1920년대 중반에 철도를 연계하는 종단항으로서 지정학적 위치로 주목받기 시작했다. 나진항이 개발되면서 주요 산업이 발전하고 행정구역이 개편되었다. 전후 복구와 산업화 과정에서 나선은 조소 무역을 위한 항만관리 운영, 철도 부설, 정유 산업 등이 발전하였다.

이러한 나선의 특성은 경제위기 속에서 부각되어 자유경제무역지대로 지정되었다. 중국 및 러시아 국경을 마주한 중계·가공무역과 관광산업을 겨냥한 것이다. 당시 북한의 대외 개방 전략은 외국투자기업에 매력적인 조건을 제시하지 못했지만 2010년대 이후 해양도시 나선의 지정학적 가치가 높아졌다. 나진-훈춘, 나진-하산 등 중국 및 러시아의 나진항 부두 임차와 관련한 도로 및 철도 개보수가 진행되었기 때문이다. 한국도 러시아의 라손콘트란스 사업의 지분에 참여한 바 있다. 현재 대북제재로 인해 나진항의 추가 개발과 나진-하산 물류 프로젝트는 진척이 더디거나 없는 상황이지만 대외여건이 개선되면 나선은 다시 주목받을 가능성이 높다.

〈표 6-2〉 나선의 도시 특징, 남북경협역사, 북한의 개발 구상, 해양수산 인프라 요약

도시	특징	남북경제협력	김정은 시대 개발과 구상	해양수산 인프라	
나선	북·중·러 교류 관문 가공무역도시 경제특구 수산도시	나진-하산 물류프로젝트 부산-나진 정기항로	국경해안도시	수산	나진수산사업소 선봉수산사업소 수채봉수산사업소 우암수산사업소 나진바다양식사업소 웅상바다양식사업소 안주세소어업사업소 선봉세소어업사업소 굴포담수양어사업소

도시	특징	남북경제협력	김정은 시대 개발과 구상	해양수산 인프라	
					나선대흥무역회사 나선사향산수산물가공사업소 조선라선강성무역회사
				해운 항만	나진항 선봉항 웅상항 나진해운대학 나선기술대학 등록선박 8척 해운기업 9개
				관광	비파섬 갈음단해수욕장 우암지구(철새도래지)
				조선	나진조선소 6월12일공장 승리화학연합기업소

자료: 저자 작성

원산은 김정은 시대에 들어 관광을 도시 정체성으로 내세우고 있다. 이는 관광 개발에만 국한하지 않고 수용 태세를 갖추는 차원의 전방위적 산업개발로 이어져 식료공장 등의 원료 공급, 교통시설 현대화 등을 동반하고 있다.

조선시대 두 번째로 개항한 항이 있는 원산은 공업과 무역을 뒷받침하는 교통 중심지였다. 해방 이후 원산은 여러 학교가 설립되고 휴양소 등이 건설되면서 문화 중심지로 발전하였다. 한국전쟁 시기에는 원산정유소와 해군 주둔지로 공격의 표적이 되어 폐허가 되었다가 전후 복구사업을 통해 항구문화도시로 발전했다. 동유럽과 소련에서 유학한 기술자들이 도시 계획에 참여했으며 경공업 공장과 예술공연까지 더해졌다. 원산은 1990년대 경제위기를 거치면 발전소와 구두공장 등을 통해 자구책을 마련하여 살아남았다.

김정은 시대에는 원산-금강산 국제관광지대와 원산갈마해안관광지구 개

발로 해안 도시의 전형이자 본보기가 되었다. 기존 잡화부두를 뒤로 배치하고 크루즈 입항을 위한 여객부두 건설이 계획되어 있을 만큼 해양도시의 정체성이 부각되고 있다.

〈표 6-3〉 원산의 도시 특징, 북한의 개발 구상, 해양수산 인프라 요약

도시	도시 형성과 발전	남북경제 협력	김정은 시대 개발과 구상	해양수산 인프라	
원산	북·일 교류 관문 휴양도시 관광도시 수산도시	안변 선박블록 공장 협의	해안관광도시	수산	원산수산사업소 조선인민군 15호수산사업소 조선인민군 18호수산사업소 원산수산대학 국가과학원 동해수산연구소 갈마식료공장
				해운 항만	원산항 등록선박 13척 해운기업 3개
				관광	송도원 갈마해안관광지구
				조선	원산조선소 원산수산기계공장

자료: 저자 작성

이처럼 남포, 나선, 원산은 조선시대와 일제강점기를 통해 근대적인 도시로 발전하였으며 북한 체제 수립 이후 해안가에 자리한 사회주의 도시의 특징을 가지고 있다. 또한 남포는 서해갑문으로 대표되는 김일성 시대의 산업화를, 나선은 자유무역경제지대로 대표되는 김정일 시대의 국제화를, 원산은 해안관광지구로 대표되는 김정은 시대의 관광 개발을 대표한다. 혜산, 회령, 신의주와 같은 국경도시들이 북·중 접경지로, 평성과 청진 같은 도시가 도매시장으로의 특징을 갖듯이 남포, 나선, 원산은 북한 체제가 추구하는 경제 개발의 바로미터가 되는 해양도시이다.

제2절 정책제언

1. 남북 해양협력과 도시교류

이 보고서는 북한의 바닷가에 자리한 대표 도시인 남포, 나선, 원산을 대상으로 북한 해양도시 또는 해안 도시를 조사하고 남북 해양협력과 도시교류 가능성을 제안하고자 하였다. 세 도시는 일제강점기와 해방, 한국전쟁과 전후 복구, 산업화, 사회주의 쇠퇴와 경제위기를 거치면서 역사적 변모를 거쳤다. 이 과정에서 각 도시는 해양수산 인프라로서 수산, 해운, 항만, 관광, 조선 및 해양 관련 시설을 갖추었으며 이는 향후 남북 교류에서 주요한 토대가 될 것이다. 세 도시는 북한 여건에 비해 해양수산 인프라를 골고루 구비하고 있는 편이다. 무엇보다도 이 세 도시는 북한 최고지도자의 관심이 정책화되는 중심에 있다는 점에서 향후 남북 도시교류에도 시사하는 바가 크다.

남포는 평양의 관문이자 북한 최고 대외무역항으로서 남북경협 시기에 평양에 진출한 기업들의 물류 관문으로 역할을 했다. 따라서 현재 북한 대외경제는 물론 향후 남북 해운 협력에 손꼽는 거점이 될 것이다. 남포는 항만의 형성에서부터 공업도시와 광역도시화까지 인천과 닮아있다.

남북경협이 활성화된다면 인천-남포 간 정기항로가 재개되는 것은 물론이고 두 도시 간의 교류 가능성도 높아질 것이다. 현재는 서해갑문이 있지만 선박의 대형화 추세를 고려하면 인천과 마찬가지로 신항 개발이 필요할 것이다. 특히 김정은 시대 남포의 개발 구상에는 와우도, 진도, 송림 수출가공구가 있으므로 이 구상이 실현된다면 물동량 증가에 따른 추가 선석, 부두 개발과 국제적인 규모의 인천항과 교류는 필수적이다.

나선은 북·중·러 접경지역에 있는 해양도시로서 이미 나진-하산 물류 프로젝트를 통해 남북 교류의 가능성이 타진된 바 있는 곳이다. 나진-하산 물류 프로젝트 시범사업을 통해 포항, 광양 등으로의 물자 수송이 진행된 바 있다. 남북경협 및 남북해운 당시에는 부산-나진 정기항로가 취항하였으며 향후 북극항로가 활성화된다면 나진항은 부산항으로 환적화물을 이어주는 최대 수혜항 중 하나가 될 것이다.

남북 해양협력과 도시교류 가능성은 인적 교류에서도 기대할 수 있다. 현재 동해안을 오가는 정기 국제여객선은 동해항에서 출발하여 러시아 블라디보스토크항과 일본 사카이미나토항을 오가는 이스턴드림호가 유일하다. 동해에는 속초, 포항 영일만, 부산 등 국제여객터미널이 세 개나 존재한다. 만약 나진항에서 출발하는 여객선이 이 도시들에 기항한다면 양 도시 간 협력과 교류가 더욱 증진될 것으로 예상된다.

원산은 전통적으로 북-일 간 문화·물자교류를 상징하는 해양도시로 인식되었다. 개성공단과 더불어 남북 교류의 상징적인 무대였던 금강산과 멀지 않아 금강산에서부터 통천을 거쳐 원산까지를 묶어 남북 관광 개발을 예정했던 곳이다. 이러한 계획은 김정은 시대 들어 '원산-금강산 국제관광지대'로 가시화되었고, 앞으로도 이 계획은 유효할 것으로 예상된다.

따라서 향후 남북 해양협력과 도시교류 가능성에서 원산은 빠질 수 없는 곳이다. 그뿐만 아니라 원산은 해양관광, 수산과 식료품, 조선과 선박 수리 등의 인프라를 갖추고 있는 곳이다. 이처럼 원산은 남북 교류가 재개되면 북한 당국이 개방하기를 원하는 도시로 우선시 될 것이기 때문에 이에 대비하여 도시 간 교류를 준비할 필요가 있다.

2. 한반도 청색경제 비전과 실현

북한의 해양도시 조사·연구, 남북 해양협력과 도시교류는 궁극적으로 한반도의 청색 경제 비전을 만들고 이를 실현하려는 방안이다. 1990년 전후부터 남북관계는 단절된 정치·경제·사회·문화 영역의 문호를 개방하고 상호 소통에 집중하였다. 2000년대 후반에 북한의 핵·미사일 개발 강화, 남북경협의 중단, 천안함 피격·연평도 폭격과 같은 도발을 거치면서 남북 교류는 육상 접경지역의 그린데탕트에 집중되는 경향이 있었다.

그러나 수년간의 연구조사 결과 사실상, 유엔 관할하에 있는 비무장지대에는 남북이 단독으로 합의하여 실천할 수 있는 일이 많지 않음이 밝혀졌다. 더 큰 난관은 북한이 비무장지대의 그린데탕트를 환영하지 않는다는 점이다. 그런 의미에서 우리는 새로운 길을 모색해야 할 필요가 있다.

남북관계는 국제관계와 맞물려 있으며 특히 북미 관계 개선과 북한의 대외 개방과 뗄 수 없다. 따라서 남북관계를 개선하는 대북정책은 북한의 대외 개방을 지원하는 방향의 남북 교류를 원칙적으로 생각해보아야 한다. 북한 대외 개방은 국제사회와의 연결을 의미하며, 이는 육상으로 연결된 중국과 러시아, 한국 외에는 해상물류 네트워크를 전제하고 있다.

북한의 해양도시들은 이러한 해상물류 네트워크의 허브가 될 것이다. 따라서 북한 해안에 자리 잡은 주요 도시의 정치, 경제, 인문, 사회, 문화적 요소를 검토하여 남북 교류를 도모하여 궁극적으로 남북한이 공동으로 한반도 청색 경제를 발전시키는 데 이바지할 것이다.

청색 경제(Blue Economy)는 해양 경제(Ocean Economy)라고도 하는데, 해양에서 중간재가 투입되거나 해양 생태계에 영향을 미치는 경제를 말한다.[388] 즉, 시장에서 재화와 서비스의 흐름, 물리적 자본 스톡이 해양

388) OECD(2016), p.22.

과 연계성이 있거나 생태계서비스와 같은 비(非)시장 가치와 자연자본과 같은 해양 생태계 시스템을 포괄한다. 쉽게 말하면, 해양 기반의 경제활동과 해양 생태계 시스템이 제공하는 서비스의 합으로 정의된다.[389]

하지만 해양 생태계 서비스의 가치를 환산하는 것이 쉽지 않기 때문에 주로 시장에서 거래되는 산업 활동에 초점을 맞추어 규모를 산정한다.[390] 우리나라의 경우 수산(생산, 가공, 유통)업, 해운항만업, 선박 및 해양플랜트 건조수리업, 해양수산 기자재 제조업, 해양자원 개발 및 건설업, 해양레저관광업, 해양수산 관련 서비스업 등으로 구분하고 있다.[391]

북한에서도 다양한 해양수산업이 이루어지고 있을 것이다. 이 보고서에서는 해양수산 인프라를 카테고리로 구분하여 제시했다. 후속 해양도시 연구에서도 해양수산 인프라를 구분하여 데이터베이스를 구축할 수 있을 것이다.

더 나아가 북한경제 연구 전문가 및 전문기관과의 협업을 통해 해양수산업 규모 혹은 해양 경제 규모를 산정하는 연구로 확장할 수 있을 것이다. 앞으로도 북한의 해양도시에 대해 더 많은 정보를 수집·연구하고 이해하는 노력이 지속되어야 할 것이다.

마지막으로 해양 생태계 서비스의 가치를 기억해야 한다. 해양 생태계 보호는 유엔 지속가능발전목표 2030의 14번째 목표이다. 탄소배출과 지구온난화는 해양 산성화를 가속하고 있다. 불법·비보고·비규제어업을 줄이고 생물학적으로 지속가능한 어업을 정착시켜야 한다. 또한 영세 어업인의 해

389) Chang et. al.(2022), p.6.

390) 해양 경제의 개념과 가치, 중요성에 대한 연구는 EU의 Blue Growth(2012), OECD의 The Ocean Economy in 2030(2016), 미국 미들버리국제대학원(National Ocean Economics Program)이 운영하는 National Ocean Economics Program(NOEP)의 State of the U.S. Ocean and Coastal Economics(~2016), Korea's Ocean Economy(2018~) 등이 대표적이다.

391) 국가승인통계 해양수산업통계조사, https://www.mof.go.kr/statPortal/cate/statView.do (검색일: 2023.2.27.)

양자원 접근성도 보호해야 한다.

세계 각국은 유엔 지속가능발전목표 2030과 관련하여 '자발적 국별 리뷰(Voluntary National Review: VNR)'을 발간하고 있는데 북한 역시 2021년에 발표하였다.[392] 이 보고서에서 북한은 공장 폐수 배출과 항만·선박의 폐기물 배출에 대한 법적 통제와 감독을 강화하고 해안의 부유 플라스틱 및 기타 잔해 수거에도 나서고 있다고 밝혔다.

북한은 해양오염 방지를 위해 폐수방출 및 수질 환경 기준을 개정하고 오염방지 실행계획, 관리 방법, 정화 기술을 도입하는 한편 해양 및 수산자원 보호 및 증식을 위한 첨단기술 도입과 법적 통제도 강화하겠다고 밝혔다. 무엇보다도 해양환경 모니터링에 대한 부족을 시인하고 해양오염에 대한 관찰, 평가, 측정 시스템을 구축하고자 하는 의지를 보였다. 따라서 향후 남북 해양협력과 도시교류는 지속가능한 한반도 주변 해양 생태계 보호라는 한반도 청색 경제 비전을 실현하는 차원에서 이루어질 수 있을 것으로 기대한다.

392) DPRK(2021).

참고문헌

국내 문헌

〈단행본 및 논문〉

강채연(2022). 김정은 시대 〈시대어〉로 본 문명강국의 이상과 현실: 사회주의문명국의 진로(進路). 문화와 정치, 9(1), 5-43.

고승희(2003), 조선후기 함경도 상업연구, 국학자료원.

고유환 외(2013), 사회주의 도시와 북한: 도시사연구방법, 한울.

고유환 외(2014), 함흥과 평성: 공간, 일상, 정치의 도시사, 한울.

고유환·박희진(2013), 북한도시 함흥·평성 자료해제집 I, 도서출판 선인.

고유환·박희진(2014), 북한도시 함흥·평성 자료해제집 II, 도서출판 선인.

권태상 외(2021), 부산의 남북 협력도시 선정 및 협력방안, 부산연구원.

김경원 외(2020a), 2020 북한의 산업 Ⅰ, KDB산업은행.

김경원 외(2020b), 2020 북한의 산업 Ⅱ, KDB산업은행.

김경원 외(2020c), 2020 북한의 산업 Ⅲ, KDB산업은행.

김민아(2018), 북한의 주택 소구역 계획에 관한 연구: 1955-1967년 단지계획을 중심으로(박사학위, 한양대학교).

김범수(2020), 원산개발과 남북 강원도 통합 관계성 연구, 한백통일경제연구, 창간호, pp. 227-257.

김보근(2020), 미래의 길, 과거의 길, 원산의 길, 제4차 북한도시포럼발표, 통일연구원.

김영식(2016), 남·북·중·러 물류운송의 성공을 위한 시사점: 북한 나진항과 러시아 자유무역항을 중심으로, 외국학연구, 37.

김영희(2019), 북한 나선시 산업개발 실태 연구, KDB북한개발, 통권(21).

김영희(2021), 북한 원산지역 산업개발 현황과 특징, KDB북한개발, 통권(24), pp. 63-100.

김영희·김병욱(2015), 북한의 상업활동 변화와 2000년 이후 상업법 개정, 통일정책연구, 24(2).

김원(1990). 북한의 도시개발정책에 관한 연구, 「지방행정연구」 5권 4호, 한국지방행정연구원, 1990년 1월.

김은수 외(2018), 통일 한반도 시대의 북한 항만물류체계 기본 구상 연구, 해양수산부.

김한규(2018), 중국인의 북한관광 변화 연구 : 1980년대부터 2017년까지의 전개과정과 그 의미를 중심으로, 북한학연구, 14(1).

김혁(2020), 북한의 입장에서 본 훈춘지역 경제적 의미, 부산연구원 비공개 토론자료.

김흥순(2007), 사회주의 도시는 어떻게 만들어졌는가?: 소련 건국 초기 도시주의 대 비도시주의 논쟁을 중심으로, 국토계획, 42(6), pp. 40-42.

남성욱·황주희(2018), 북한 행정구역 개편의 함의와 행정통합에 관한 연구, 통일정책연구, 27(1).

미무라 미쯔히로(2005), 일본의 대북한 경제제제의 경제적 효과분석, 대외경제정책연구원.

박광일(2020), 이중도시 원산, 제4차 북한도시포럼, 통일연구원.

박동민(2020), 사회주의 지방도시 원산은 어떻게 계획되었나?, 제4차 북한도시포럼, 통일연구원.

박동민(2021), 전후복구기 원산의 계획안과 재건, 1953-1963, 대한건축학회논문집, 37(4), pp. 163-173.

박성열 외(2021), 북한도시연구의 성과와 과제: 선행연구 분석 중심으로, Journal of North Korea Studies, 7(1).

박세훈 외(2016), 북한의 도시계획 및 도시개발 실태 분석과 정책과제, 국토연구원.

박종효(2010a), 러시아 연방 외무성 대한정책 자료 Ⅰ, 도서출판 선인.

박종효(2010b), 러시아 연방 외무성 대한정책 자료 Ⅱ, 도서출판 선인.

박희성(2019), 북한 해군의 6.25전쟁 준비와 초기 전투, 군사연구」 147권,육군군사연구소.

박희진(2013), 함흥시 도시공간의 지배구조와 탈주체의 삶, 북한연구학회보, 17(2).

박희진(2018), 북한의 시장화와 도시공간의 변화 연구: 공적-사적공간과의 관계, 북한학연구, 14(2).

방민호 엮음(2020), 서울에서 원산까지 경원선 따라 산문여행, 예옥.

북한연구소(1983), 북한총람, 북한연구소.

서정일(2017), 루이스 멈퍼드의 건축비평에서 미적 상징의 문제, 건축역사연구, 제26권 1호.

서종원(2020), 북한 라선지역 개발이 동북아 교통물류체계에 미치는 영향, KDI 북한경제리뷰, 2020년 4월호.

손환(2008), 일제강점기 원산송도원의 여가시설에 관한 연구, 한국체육학회지. 27(6), p.

송규진(2014), 함경선 부설과 길회선 종단항 결정이 지역경제에 끼친 영향, 한국사학보, (57).

신범식·박상연(2015), 러시아와 중국의 나진항 3호부두 사용권 협상전략 비교, 중소연구, 39(2).

신재윤(2019), 한반도 관광 차원에서 동해관광공동특구 발전 방안. 한반도관광포럼, 북한대학원대학교.

신정화(2004), 일본의 대북정책 1945~1992년, 도서출판 오름.

양상호(1994), 원산거류지의 도시공간의 형성과정에 관한 고찰, 건축역사연구 3권 2호. 한국건축역사학회.

염형민·류승환(1992), 북한의 도시개발 편람, 국토개발연구원, 1992.

윤인주·Cesar Ducruet · 채수란 · 진희권 · 최장호 · 최유정(2022), 북한의 해운, 무역, 항만역학(1977~2021), 한국해양수산개발원.

윤인주(2022), 북한 해운기업·선박 등록·운영 실태조사 분석, 한국해양수산개발원.

이상준(2004), 남북교류와 동북아협력의 새로운 거점: 북한 원산경제특구 개발방향, 국토 276호, 국토연구원.

이상준 외(2004), 남북경제통합에 대비한 북한 주요 도시의 산업발전 방향과 남북협력 방안, 국토연구원.

이상준 외(2011), 통일 한반도 시대에 대비한 북한 주요 거점의 개발잠재력과 정책과제(I), 국토연구원.

이상준 외(2012), 통일 한반도시대에 대비한 북한 주요 거점의 개발잠재력과 정책과제(II), 국토연구원.

이영형(2013), 중국과 러시아의 북한 동북부 진출과 동해의 지정학적 의미, 아태연구, 20(3).

이영형(2018), 라진-하산 프로젝트의 성격과 한국의 선택, 한국시베리아연구, 22(2).

이윤미(2019), 1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개, 인문사회과학연구, 20(4).

임동우·라파엘 루나(2014), 북한 도시 읽기, 담디.

장용석 외(2017), 북한사회변동 2016: 시장화, 정보화, 사회분화, 북한사회변동.

전상인(2016), 북한, 도시로 읽다, 국립통일교육원.

전우용(1989), 원산에서의 식민지 수탈체제의 구축과 노동자계급의 성장, 역사와 현실, (2).

정보사령부 (1990) 북한지도(평안남도, 남포시 편)

정은이(2012), 북한에서의 주택가격결정요인에 관한 분석: 함경북도 무산지역의 사례를 중심으로, 동북아경제연구, 25(2).

조남훈(2013), 북한의 도시화 추이와 특징, KDI 북한경제리뷰, 5월호.

조정아(2017), 평양과 혜산 두 도시 이야기-북한 주민의 삶의 공간, 통일연구원.

조정아(2020), 원산의 일상, 기억, 장소들, 제4차 북한도시포럼 발표자료, 통일연구원.

진남포회 편(1984), 떠올리는 진남포-진남포 종전기록.

진희권·윤인주(2019), 김정은 시대 북한의 수산정책 연구-노동신문 분석을 중심으로-, 해양정책연구, 23(2).

최보민(2022), 1929년 원산총파업 참여 노동자층 연구(박사학위, 성균관대학교 일반대학원).

최보영(2021), 개항기(1880~1906) 원산주재 일본영사의 파견과 거류지 행정, 학립 제48권, 연세사학연구회.

최봉대(2013), 북한의 도시연구-미시적 비교의 문제틀과 방법적 보완의 모색, 현대북한연구, 16(10), pp. 70-105.

최성원(2014), 북한 교통운수의 초기조건 현성과정, 동북아북한교통물류 이슈페이퍼 17호, 교통연구원.

최우진(2015), 라선경제무역지대의 법제도 정비 현황, 통일과 법률, (23).

최완규 편(2004), 북한 도시의 형성과 발전: 청진, 신의주, 혜산, 한울.

최완규 편(2006), 북한 도시의 위기와 변화: 1990년대 청진, 신의주, 혜산, 한울.

최완규 편(2007), 북한 '도시정치'의 발전과 체제변화: 2000년대 청진, 신의주, 혜산, 한울.

평화문제연구소(2006), 조선향토대백과 2권, 평화문제연구소.

함흥헌병대보고 제411호(1929), 원산노동쟁의와 민족적관계 고찰.

해양수산부(2019), 남북해운편람.

하원호(2005), 개화기 원산항의 한일간 교역과 그 성격". 동양학 38.

한국공간환경학회 편(1998), 현대 도시이론의 전환, 한울.

현대경제연구원(2020), 한반도 교류거점 항만인프라 정비방안, 해양수산부.

현명호(2002), 대한제국기 원산항 노동자의 근대적 노동운동, 규장각 56.

_____(2021), 원산총파업의 공간적 전개, 한국독립운동사연구 제73집. 한국독립운동사연구소.

홍경희(1979), 한국도시연구, 경북대학교.

홍민 외(2016), 북한 전국 시장 정보: 공식시장 현황을 중심으로, 통일연구원.

홍민(2020), 북한 실태 연구 - 도시경제의 네트워크와 로지스틱스, 통일연구원.

홍성걸·이현동·장학봉(2006), 남북수산협력기금사업의 효율적 추진방안 연구, 한국해양수산개발원.

홍성표(2005), 북한 해군전력과 남북한 비교, 북한 2005년 4월호.

황동언(2000), 북한의 산업(Ⅰ):조선 산업, 통일경제, 7월호.

황종흠·김용환(1997), 북한 조선공업 개황, 대한조선학회지, 34(4).

Dormels, Rainer(2016), 북한 도시의 내부구조에 관한 연구, 북한학연구, 12(2).

Chang, Jeong-In, et. al.(2022), Korea Maritime Institute.

M.Gottdiener & Leslie Budd(2013), 도시 연구의 주요개념, 남영호·채윤하 역, 라움

Korea Maritime Institute(2018), Korea's Ocean Economy.
吉田敬市(2019), 조선수산개발사, 박호원·김수원 역, 민속원.

〈신문〉

경성일보(1934.07.24.)
동아일보(1924.12.05.), 吉會線計畫과 羅津港築港
동아일보(1926.05.16.), 中國勞働者 웅긔에집중
동아일보(1929.05.18.), 證券會社株는 公募치안켓다. 山本滿鐵社長 談
동아일보(1932.11.15.), 寫眞은 羅津港의 地形
동아일보(1933.03.15.), 羅津築港工事費
동아일보(1935.07.29.), 大羅津港實現
동아일보(1935.10.17.), 來月九日부터 雄基線開通
동아일보(1936.02.21.), 羅津, 府로 昇格
매일신보(1915.01.28.), 雄基港은 결빙
매일신보(1921.07.17.), 雄基港開港式, 盛況으로 擧行
매일신보(1936.12.24.), 頻發하는 鐵道事故 羅津驛構內에서、白晝 急行列車가 正面衝突
북선일보(1925.07.16.), 明年新規事業
시대일보(1926.07.02.), 雄基基點 國境鐵道終港 具體化한다
연합뉴스(1999.05.24.), 북, 나진-선봉 도로망 대대적 보수 및 확장
월간조선(2014.04.10.), 북한군 최대 군함 죄초했다!
조선일보(1925.12.27.), 治水治道 新規計劃內容
조선일보(1926.03.15.), 吉會鐵道終端 結局淸津港으로
조선일보(1933.02.26.), 雄基羅津鐵道 工事를 着手
조선일보(1933.08.23.), 敦圖線開通으로 羅津에 稅關設置
조선일보(1933.08.29.), 吉会線縱走記(1) 四半世紀의 歷史

조선일보(1934.09.16.), 羅津市街地計畫圖

조선일보(1936.01.01.), 羅津港의 遠望

조선일보(1936.02.18.), 羅津人口動態

국외문헌

〈서양자료〉

Antyufeev A.V. & O. A. Antyufeeva(2019), Linear cities: controversies, challenges and prospects, Materials Science and Engineering, 687.

Dormels, Rainer(2014), North Kore Cities – industrial facilities, internal structures and typification, 지문당.

Em, Pavel P. & Peter C. Ward(2021), City Profile- is PyongYang a post-socialist city?, Cities(108).

French R. A. & F. E. Ian Hamilton(1979), The Socialist City: Spatial Structure and Urban Policy, John Wily & Sons.

K. Frampton(1971), Notes on a Lost Avant-garde, Art and Revolution.

K. Frampton(2002), Modern architecture: a Critical History, Thames and Hudson.

Lewis Mumford, The Culture of Cities, 1938.

OECD(2016), The Ocean Economy in 2030.

Paul White(1980), Urban Planing in Britain and the Soviet Union, Town Planing Review, 51(2).

EU(2012), Blue Growth.

National Ocean Economics Program(2016), State of the U.S. Ocean and Coastal Economics.

〈일본자료〉

고바야시 히데오(1989), 조선회사령의 실시사항, 고마자와대학경제학론집, 21(2).

마에다 치카라 편(1926), 진남포부사

木村光彦 & 安部桂司(2009), 전쟁이 만든 나라, 북한의 군사 공업화, 차문석, 박정진 역, 미지북스.

白荘司芳之助(1899), 韓国各港視察報告書

孫禎睦(2004), 日本統治下朝鮮都市計画史研究, 柏書房

조선총독부 내무국(1929)

朝鮮総督府内務局(1931), 朝鮮港湾要覧

조선총독부철도국(1940), 조선철도40년사

朝鮮総督府統計年報(1934)

〈중국자료〉

화문귀(2009), 안응칠 역사, 안중근연구, 요녕민족출판사

인터넷 자료

〈기사〉

국민일보(2006.06.26.), 굿네이버스, 北 남포사료공장 준공/"남북 형제 10년 신뢰쌓기 결실", https://news.kmib.co.kr/article/viewDetail.asp?newsClusterNo=01100201.20060626100001009(검색일: 2022.10.28.)

노컷뉴스(2011.6.6.), 北 나선지역 자동차여행 허용됐다, https://www.nocutnews.co.kr/news/841973(검색일: 2022.10.28.)

노컷뉴스(2021.12.24.),https://www.nocutnews.co.kr/news/5678662 (검색일: 2022.10.21.).

매일경제(2012.09.19.), 러시아, 北채무 11조원 탕감, https://www.mk.co.kr/news/world/5293393(검색일: 2022.10.28.)

물류신문(2007.6.15.), 남북해운 활성화, 연안해운업계의 기회, http://www.klnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=88624(검색일: 2023.2.28.)

민플러스(2020.06.24.), 하노이 북미정상회담이 노딜로 끝난 이유, http://www.minplusnews.com/news/articleView.html?idxno=10583(검색일: 2022.10.28.)

서울평양뉴스(2020.12.11.), 북 원산갈마해안관광지구, 개장 목표일 8개월 지나도록 감감〈http://www.spnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=35222(검색일: 2022.10.28.)

아주경제(2012.10.10.), 中 옌지-훈춘-북한 나선 정기버스 운행시작, https://www.ajunews.com/view/20121010000266(검색일: 2022.10.28.)

아카이브조선(2000.04.20.), [1991년] 콘돌호 통일쌀 5천톤 북송, http://focus.history.chosun.com/history/popup.jsp?id=20000420_0037(검색일: 2022.12.1.)

연합뉴스(2012.9.4.), 北中, 나진항~원정리 도로 이달 개통식, https://www.yna.co.kr/view/AKR20120904162800014(검색일: 2022.10.28.)

연합뉴스(2016.09.02.), 北, 원산에 금융청사·특급호텔 건립 추진, https://www.yna.co.kr/view/AKR20160901148400014?section=search(검색일: 2022.09.30.)

연합뉴스(2017.12.06.), 38노스 "北선봉화력발전소 석유→석탄 전환공사 거의 완공", https://www.yna.co.kr/view/AKR20171206152300009(검색일: 2022.10.28.)

연합뉴스(2016.12.15.), 김정은, 군수산사업소 또 시찰, https://www.yna.co.kr/view/AKR20161215029500014(검색일: 2022.10.09.)

연합뉴스(2022.09.08.), 주러 北 대사 "코로나로 중단된 양국 철도화물 운송 이달 재개", https://www.yna.co.kr/view/AKR20220908131000009(검색일:)

자유아시아방송(2022.10.22.)

조선일보(2011.04.25.), 정찰총국… 나진조선소… 김정일의 수상한 動線, https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2011/04/25/2011042500080.html(검색일: 2022.10.23.)

조선일보(2018.11.16.), [신상목의 스시 한 조각 27] 日 외교 각성시킨 露의 쓰시마 점령, https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2018/11/15/2018111503590.html(검색일:2022.10.23.)

중앙일보(2002.02.23.), 북한, 아시아개발은행 가입신청서 제출, https://www.joongang.co.kr/article/712922#home(검색일:2022.10.23.)

중앙일보(2015.03.18.), 북한 경제개발구 13곳 상세자료 입수, https://www.joongang.co.kr/article/17382427#home(검색일: 2022.10.23.)

통일뉴스(2015.09.10.)

파이낸셜뉴스(2016.11.20.), 대북제재 지지부진속 신두만강대교 완전 개통, https://www.fnnews.com/news/201611201622072899(검색일:)

한경뉴스(1992.04.13.), 북한의 아시아개발은행 가입 적극 지원키로...정부, https://www.hankyung.com/news/article/1992041300351(검색일:)

한국경제(2015.11.18.), 북한 '나선특구 종합개발계획' 확정…"홍콩식 모델 지향" , https://www.hankyung.com/politics/article/2015111865968(검색일: 2022.10.28.)

(재)한국군사문제연구원 뉴스레터(2018.04.05), 북한해군 나진급 프리깃함 현대화화 함의, https://www.kima.re.kr/3.html?Table=ins_kima_newsletter&s=11&mode=view&uid=262&page=33&section=(검색일:)

BBCNEWS코리아(2018.04.25.), 북미대화: 트럼프, '김정은 훌륭한 인물'...이란엔 경고, https://www.bbc.com/korean/news-43889536(검색일:)

JTBC뉴스(2018.01.01.), "평창 대표단 용의" 김정은 깜짝 신년사…달라진 북한, https://news.jtbc.co.kr/article/article.aspx?news_id=NB11569482(검색일:)

NEWS1(2022.09.17.)

VOA(2019.08.28.), “북-중-러 접경 훈춘 국제 내륙항 건설…3국 경제협력 강화”, https://www.voakorea.com/a/5059144.html(검색일:)

YTN(2018.02.06.), 北 예술단 실은 만경봉 92호, '높은 파도' 뚫고 도착, https://www.ytn.co.kr/_ln/0101_201802061619369195(검색일: 2022. 11. 30).

KBS(2019.07.03), 북 대외경제성, 중국에 원산-금강산 투자유치사무소 설립, https://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=4234990(검색일: 2022.10.28.)

〈기타〉

국가기록원(2010), 일제문서해제 토목편 제2부 도시계획관련 기록물의 개설과 해제, https://archives.go.kr/next/common/archivedata/render.do?filePath=2F7

57046696c652F70616c67616e2F313332393130393239303432312e706466 (검색일: 2023.2.27.)

국가승인통계 해양수산업통계조사, https://www.mof.go.kr/statPortal/cate/statView.do (검색일: 2023.2.27.)

국립통일교육원(2016.12.31.), 만경봉호, https://www.uniedu.go.kr/uniedu/home/brd/bbsatcl/nknow/view.do?id=31797&mid=SM00000536&limit=10&eqViewYn=true&page=8&odr=news&eqDiv=(검색일: 2022. 11.30.)

국토교통부, http://www.molit.go.kr/portal.do(검색일: 2023.2.27.)

대한민국 정책브리핑, 남북 손잡고 '조선 세계1위' 지킨다, https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148637572(검색일: 2023.3

북한지역정보넷, 남포수산대학, http://www.cybernk.net(검색일: 2022.10.20.).

북한지역정보넷, 나선, http://www.cybernk.net(검색일: 2022.10.20.).

북한지역정보넷, 선봉항, http://www.cybernk.net(검색일: 2022.10.20.).

여수광양항만공사 블로그(2020.10.28.), 갯벌이 사라진다면?!, https://blog.naver.com/ygpa11819/222129468825(검색일: 2022.12.02.)

이찬우(2020.05.28.), 세계를 향한 원산을 바라보다(上), LIFEIN, https://www.lifein.news/news/articleView.html?idxno=10496(검색일: 2022.12.02.)

이찬우(2020.06.03.), 세계를 향한 원산을 바라보다(中) -해방후 현재까지, LIFEIN, http://www.lifein.news/news/articleView.html?idxno=10542(검색일: 2022.12.02.)

이찬우(2020.06.10.), 세계를 향한 원산을 바라보다(下), LIFEIN, http://www.lifein.news/news/articleView.html?idxno=10592(검색일: 2022.12.02.)

전봉관(2009.06), 나진(羅津)의 추억, KDI 경제정보센터, https://eiec.kdi.re.kr/publish/naraView.do?cidx=6642(검색일: 2022.12.02.)

조선향토대백과 (검색일: 2022.10.28.)

조선향토대백과(2010.12.31.), 원산수출피복공장, https://terms.naver.com/entry.naver?docId=2862307&cid=57924&categoryId=57986(검색일:2022.10.28)

청와대 사진기자단

춘천MBC 프로그램(2018.10.19.), [춘천mbc 특별기획] 안중근, 분단을 넘다, Youtube, https://www.youtube.com/watch?v=_W6rkKvIiEM(검색일:)

통계청 북한통계포털, 2008년 북한 인구, https://kosis.kr/bukhan/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01_01&vwcd=MT_BUKHAN&rootId=101_001&parmTabId=M_01_01_01(검색일: 2022.09.10.)

통계청 북한통계포털, 북한 무역총액, https://kosis.kr/bukhan/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01_01&vwcd=MT_BUKHAN&rootId=101_001&parmTabId=M_01_01_01(검색일: 2022.09.10.)

통일부 북한정보포털, https://nkinfo.unikorea.go.kr/nkp/overview/nkOverview.do:(검색일: 2022.08.25.)

한국문화원연합회, https://ncms.nculture.org/(검색일: 2022.08.25.)

한국민족문화대백과사전, 나진, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/SearchNavi?keyword=%EB%82%98%EC%A7%84&ridx=1&tot=10(검색일:2022.10.11.)

한국민족문화대백과사전, 남포조선연합기업소, https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0012239(검색일: 2022.10.22.)

한국민족문화대백과사전, 와우도자연공원, https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0070211(검색일: 2022.10.22.)

한국민족문화대백과사전, 원산, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/SearchNavi?keyword=%EC%9B%90%EC%82%B0&ridx=6&tot=136(검색일:2022.10.9.)

한국민족문화대백과사전, 돈의학교, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Item/E0076819(검색일: 2023.01.28.)

한국민족문화대백과사전, 원산항, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Item/E0040701(검색일: 2023.01.28.)

Google Earth, https://earth.google.com/web/

Moravius, https://www.flickr.com/photos/kernbeisser/3851319069, (검색일: 2020.10.10.).

North-East Asia(2013.09.07.), 라선특별시(나선특별시), Youtube, https://www.youtube.com/watch?v=f6Rvb_o9n5c&t=357s(검색일: 2022.10.21.)

기타문헌

남북관계 발전과 평화번영을 위한 선언(10.4선언) 제5항
북한이탈주민 비공개 면담자료(2017-2018)

북한문헌

〈단행본 및 논문〉

강응주 외(1990), 조선지리전서: 함경북도, 교육도서출판사.
과학백과사전출판사(1981), 과학백과사전
김동진·박윤식·함복용(1991), 조선수산사 3: 현대편(2), 공업종합출판사.
김상학·김영철(2015), 조선민주주의인민공화국 특수경제지대개발, 사회과학원.
김익성 외(1989). 조선지리전서: 공업지리, 교육도서출판사.
김일성(1981), 김일성저작집 13 :1959.1-1959.12, 조선로동당출판사.
김일성(1981), 김일성저작집 27 :1959.1-1959.12, 조선로동당출판사.
김일성(1987), 김일성저작집 34 :1979.1-1979.12, 조선로동당출판사.
김정일(2009), (증보판) 김정일선집1, 조선로동당출판사.
김정희(1953), 도시건설, 조선민주주의인민공화국 과학원.
김필수(1975), 위대한 수령 김일성동지의 생산력배치에 관한 탁월한 리론, 사회과학출판사.
라인원(1994), 위성도시형성계획에 대하여, 조선건축, 27.
리순건·백완기(1963), 주택 소구역 계획, 국립건설출판사
박근순(1991), 조선수산사 2: 현대편(1), 공업종합출판사.
유수복·리복희·정영희(1998), 라진-선봉경제무역지대 투자편람, 사회과학출판사.
장석규 외(1990). 조선지리전서: 강원도, 평양: 교육도서출판사.

조선민주주의인민공화국 내각(2016), 국가경제발전 5개년 전략(2016~2020)
조선백과사전편찬위원회 편(2009), 광명백과사전 18: 농업, 산립업, 수산업, 백과사전출판사.
조선중앙통신사 편(1954), 조선중앙년감. 1954-1955 상·하, 조선중앙통신사
차명철(2018), 조선민주주의인민공화국 주요경제지대들, 외국문화출판사.
차석칠 외(1989), 조선지리전서: 경제지리, 교육도서출판사.
통일원 정보분석실 편(1996), 북한경제 통계집, 통일원.
Central Bureau of Statistics(2009), DPR Korea 2008 Population Census: National Report

〈언론보도〉

노동신문(1946.06.12.)
노동신문(1946.07.17.)
노동신문(1946.08.23.)
노동신문(1947.01.15.)
노동신문(1947.01.25.)
노동신문(1947.05.24.)
노동신문(1947.08.01.)
노동신문(1948.08.15.)
노동신문(1949.09.01.)
노동신문(1950.03.07.)
노동신문(1950.04.15.)
노동신문(1950.09.09.)
노동신문(1953.08.28.)
노동신문(1953.09.15.)
노동신문(1953.09.25.)
노동신문(1954.04.16.)

노동신문(1954.07.06.)
노동신문(1955.03.19.)
노동신문(1956.11.24.)
노동신문(1957.04.20.)
노동신문(1957.06.15.)
노동신문(1957.07.23.)
노동신문(1958.03.27.)
노동신문(1958.04.18.)
노동신문(1958.06.20.)
노동신문(1959.05.31.)
노동신문(1959.06.03.)
노동신문(1959.06.24.)
노동신문(1959.08.27.)
노동신문(1960.03.17.)
노동신문(1964.03.05.)
노동신문(1964.06.16.)
노동신문(1964.12.14.)
노동신문(1964.12.15.)
노동신문(1965.08.02.)
노동신문(1965.10.31.)
노동신문(1966.04.14.)
노동신문(1967.09.07.)
노동신문, (1972.3.25.)
노동신문(1975.03.22.)
노동신문(1978.06.11.)
노동신문(1978.09.04.)

노동신문(1979.09.07.)
노동신문(1980.11.09.)
노동신문(1981.06.12.)
노동신문(1981.07.26.)
노동신문(1984.01.11.)
노동신문(1984.09.29.)
노동신문(1984.10.12.)
노동신문(1986.02.16.)
노동신문(1986.03.14.)
노동신문(1986.05.22.)
노동신문(1986.06.15.)
노동신문(1986.06.15.)
노동신문(1986.06.19.)
노동신문(1986.06.25.)
노동신문(1987.02.09.)
노동신문(1987.04.14.)
노동신문(1989.03.12.)
노동신문(1989.06.24.)
노동신문(1990.04.12.)
노동신문(1991.05.02.)
노동신문(1992.05.28.)
노동신문(2005.07.13.)
노동신문(2005.11.09.)
노동신문(2006.11.02.)
노동신문(2007.09.16.)
노동신문(2010.07.08.)

노동신문(2011.04.23.)
노동신문(2011.06.04.)
노동신문(2011.09.19.)
노동신문(2012.01.30.)
노동신문(2015.03.04.)
노동신문(2015.03.13.)
노동신문(2015.05.17.)
노동신문(2015.11.15.)
노동신문(2015.11.27.)
노동신문(2016.09.05.)
노동신문(2016.09.08.)
노동신문(2016.11.13.)
노동신문(2016.12.09.)
노동신문(2016.12.13.)
노동신문(2016.12.31.)
노동신문(2017.01.31.)
노동신문(2017.03.20.)
노동신문(2017.03.30.)
노동신문(2017.04.04.)
노동신문(2017.04.08.)
노동신문(2017.06.22.)
노동신문(2017.06.24.)
노동신문(2017.10.21.)
노동신문(2017.12.06.)
노동신문(2018.05.02.)
노동신문(2018.06.13.)
노동신문(2018.06.22.)

노동신문(2018.07.30.)
노동신문(2018.08.05.)
노동신문(2018.10.04.)
노동신문(2018.11.15.)
노동신문(2018.11.27.)
노동신문(2018.12.15.)
노동신문(2019.02.15.)
노동신문(2019.02.26.)
노동신문(2019.03.03.)
노동신문(2019.04.08.)
노동신문(2019.05.07.)
노동신문(2019.05.13.)
노동신문(2019.05.24.)
노동신문(2019.05.27.)
노동신문(2019.06.20.)
노동신문(2019.07.06.)
노동신문(2019.08.11.)
노동신문(2019.09.19.)
노동신문(2019.12.21.)
노동신문(2019.12.27.)
노동신문(2020.05.20.)
노동신문(2020.05.27.)
노동신문(2020.06.07.),
노동신문(2020.07.12.)
노동신문(2020.10.28.)
노동신문(2020.11.22.)
노동신문(2021.01.10.)

노동신문(2022.09.17.)
민주조선(2018.11.16.)
조선신보(2012.06.25.)
조선신보(2012.09.08.)
조선신보(2013.05.24.)
조선신보(2018.05.21.)
조선신보(2018.05.21.)
조선신보(2019.06.01.)
조선신보(2021.04.07.)
조선의 오늘(2018.05.02.)
조선의 오늘(2020.01.15.)
조선의 오늘(2022.02.26.)
조선중앙통신 1957년 자료
조선중앙통신(1972.08.17.)
조선중앙통신(2004.09.24.)
조선중앙통신(2011.05.01.)
조선중앙통신(2014.06.12.)
조선중앙통신(2017.01.25.)
조선중앙통신(2019.12.04.)
NK 테크(2009.07.28.)

〈인터넷 자료〉

내나라(2018.09.18.), 라선사향산수산물가공사업소
내나라(2022.03.29.), 갈마식료공장
내나라, 라선경제무역지대, http://naenara.com.kp/main/index/ko/rason(검색일: 2022.10.23.)

조선관광, http://tourismdprk.gov.kp/place/176(검색일: 2022.10.21.)
DPRK(2021), Voluntary National Review.

〈기타〉

경제개발구 발표자료(2013)

일반사업 2022-05-01

북한의 해양도시 I: 남포, 나선, 원산

인 쇄 2023년 6월 28일
발 행 2023년 6월 28일

발 행 인 김 종 덕
발 행 처 한국해양수산개발원
주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
연 락 처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 갭스앤디 컴퍼니 (051-911-9890)

비매품