

KMI

북한해양수산리뷰

2026년
통권
제3호

발간년월 2026년 9월 30일

발행인 조정희 원장

총괄 윤인주 해양연구본부 연구위원

감수 육근형 해양연구본부장

발행처 한국해양수산개발원 해양경제연구실

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

자료문의 해양연구본부 해양경제연구실 윤인주 연구위원

TEL +82-51-797-4724 FAX +82-51-797-4759

www.kmi.re.kr

목 차

기획 칼럼

03

북한의 '두 국가'론과 한반도 바다:

평화공존을 위한 해양협력의 새로운 조건

윤인주(한국해양수산개발원)

이슈 분석

08

남북한 해운협력의 경험과 과제

진희권(부산대학교)

백령도 점박이물범 현황 및 해양접경 환경협력

김지윤(한국해양수산개발원)

북한 알기

19

해주시, 남북을 잇는 해양회랑의 가능성

강재연(국립평화통일민주교육원)

북한소설에 나타난 해양수산환경과 어로활동

이지순(통일연구원)

북한 통계

2026년 상반기 북한 수산물 교역 동향

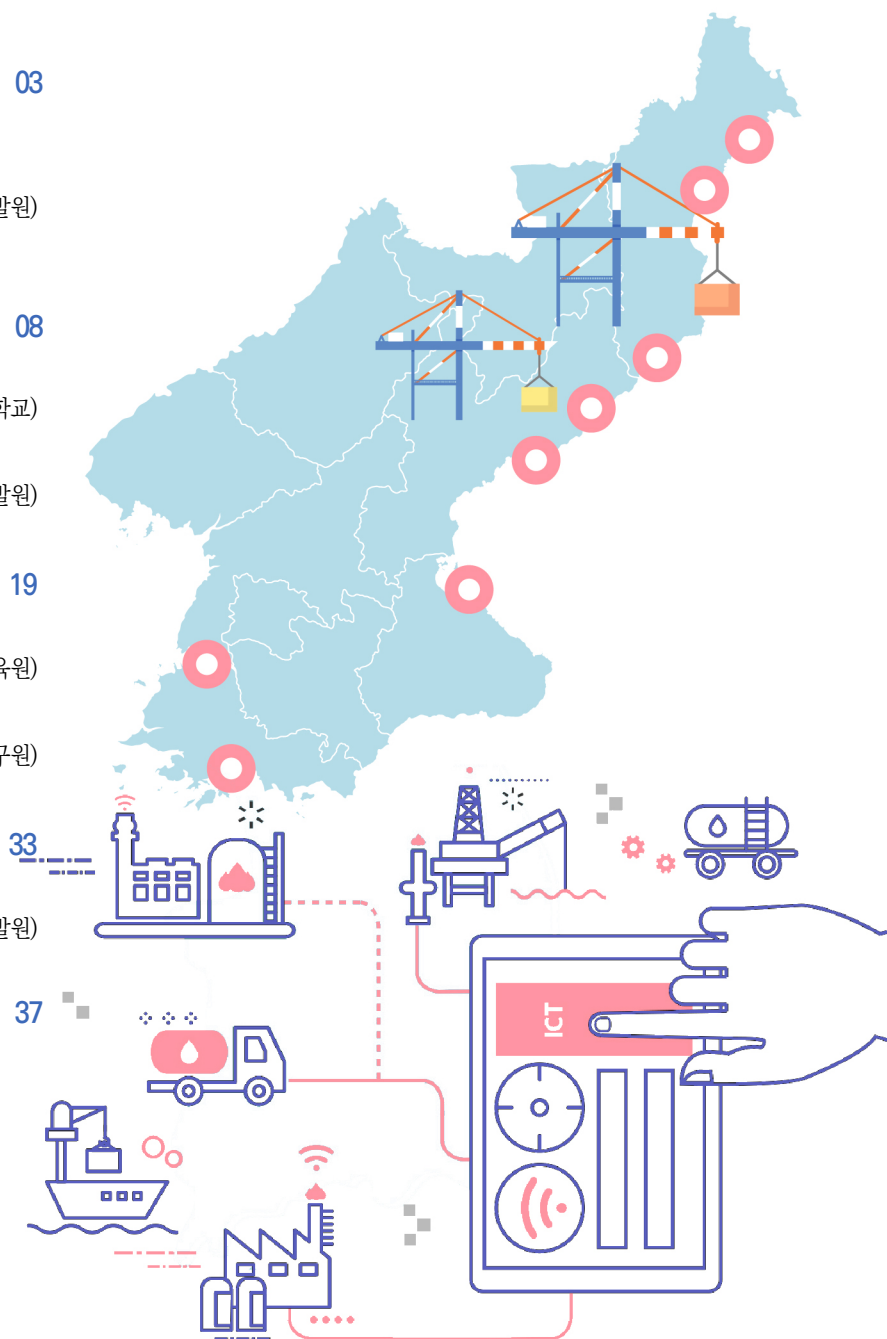
채수란(한국해양수산개발원)

북한 동향

북한 해양수산 포커스 (26.7~9월)

북한 매체 해양수산 기사 (26.7~9월)

국내외 매체 해양수산 기사 (26.7~9월)



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

※ 내용 및 전송 문의: 한국해양수산개발원 윤인주 연구위원(mouthpiece@kmi.re.kr)

※ 메일 수신을 원치 않으시면 상기 전화번호 및 메일로 연락바랍니다.

이번 호 소개

2026년 통권 제3호 『KMI 북한해양수산물리뷰』는 북한의 ‘두 국가’론 이후 달라진 해양협력의 조건과 남북 해운협력의 경험, 해양접경 지역의 생태환경, 북한 해양도시와 어로활동, 상반기 수산물 교역 동향을 종합적으로 살펴봤다.

기획 칼럼은 북한의 ‘두 국가’론과 남북 간 법적 인식의 차이가 해상 경계와 관할권, 선박 운항 및 해양사고 대응에 미치는 영향을 검토했다. 과거 남북 합의가 입장 차이를 남겨둔 채 충돌 방지와 인명 보호를 위한 실무적 규칙을 마련했다는 점에 주목하고, 관계가 악화 된 상황에서도 작동할 최소한의 위기관리 장치가 필요하다고 설명했다.

이슈 분석에서는 수해 구호물자 운송, 남북 정기항로, 경수로 건설 지원, 금강산 해로관광과 남북해운합의서 등 해운협력의 주요 경험을 되짚었다. 해운은 과거 남북 간 대량 화물 운송을 담당하고 육로 연결과 북한 내 교통시설의 한계를 보완했다는 점에서, 향후 교류 재개를 뒷받침할 실용적인 수단이 될 수 있다. 또한 백령도 점박이 물범의 서식과 주민 모니터링 현황, 접경지역의 조사·관리 제약을 살펴보고, 남북한과 중국의 해역을 오가는 이동성 해양생물의 보전을 위해 생태정보 공유와 조사 표준화, 개체식별 및 이동정보 연계, 다자 협력의 필요성을 제안했다.

북한 알기에서는 해주시의 역사적 도시형성과 항만·수산업의 발전, 서해 접경지역으로서의 입지를 살펴봤다. 해주를 남북을 잇는 해양회랑으로 바라보면서 공동 수산자원 조사와 환경 모니터링, 항만·물류 협력의 잠재력을 검토하고, 정치적 여건과 제재 체계를 고려한 접근의 필요성을 제시했다. 또한 단편소설 「갈매기는 날아간다」를 통해 조석·조류와 기상, 어군탐색 기술, 선박·어구 정비, 선원의 노동과 저장·운송이 맞물리는 어로활동을 분석하고, 생산계획 수행과 기술 혁신을 중심으로 형상화된 북한의 수산환경 인식을 읽어냈다.

북한 통계에서는 중국 해관통계를 통해 2026년 1~8월 북중 수산물 교역을 분석하고, 국제 거울통계를 이용해 상반기 제3국 교역 신고를 교차 검토했다. 대중 수산물 수입의 증가와 품목 집중, 자료원 간 불일치에 대한 신중한 해석을 강조했다.

기획 칼럼

북한의 '두 국가'론과 한반도 바다:
평화공존을 위한 해양협력의 새로운 조건

윤인주(한국해양수산개발원 연구위원)

mouthpiece@kmi.re.kr

1. 들어가며

최근 한반도의 육지와 바다에서 서로 대비되는 두 장면이 나타났다. 지난 9월 17일 포항 호미곶 남동쪽 약 200km 공해상에서 북한 상선의 부속선이 침몰해 승선원 4명 가운데 3명이 구조되고 1명이 실종되었으며, 우리 해경과 해군은 일본·러시아 구조당국과 협조하며 수색에 나섰다. 며칠 뒤인 21일에는 서부전선 비무장지대(DMZ)에서 우리 군이 북한군의 지뢰 매설 추정 지역을 조사하기 위한 수색로 개척 작전을 수행하던 중 북한이 매설한 지뢰가 폭발하여 군 간부 3명이 부상했다.

두 사건은 오늘의 남북관계가 직면한 역설을 보여준다. 육상에서는 경계가 더욱 단단해지고 있지만, 바다에서는 국적과 정치적 관계를 넘어 함께 사람을 구조해야 하는 상황이 발생하고 있다. 유엔해양법협약 제98조는 해상에서 조난 위험에 처한 사람에 대한 구조 의무와 연안국의 수색·구조체계 구축, 필요한 경우 인접국과의 협력을 규정하고 있다.

이러한 현실은 북한의 이른바 '적대적 두 국가'론 이후 더욱 엄중해졌다. 북한은 2023년 말부터 남북관계를 동족관계나 통일을 지향하는 특수관계가 아니라 적대적인 두 국가의 관계로 규정하기 시작했다. 이 노선은 2026년 5월 공개된 개정 헌법에서 제도화되었다. 개정 헌법은 제2조에 북한의 영역을 "남쪽으로 대한민국과 접하고 있는 영토"와 그에 기초해 설정된 영해·영공으로 규정하는 조항을 신설하고, 조국통일 조항과 통일 관련 표현을 삭제했다. 다만 개정 헌법에 대한민국을 '적대국'으로 직접 규정하는 문구는 담기지 않았다.

이제 남북의 법적 인식은 서로 다른 방향으로 움직이고 있다. 대한민국 헌법 제3조는 "대한민국의 영토는 한반도와 그 부속도서로 한다"고 규정하고, 제4조는 자유민주적 기본질서에 입각한 평화적 통일정책의 수립과 추진을 명하고 있다. 이에 따라 「남북관계 발전에 관한 법률」은 여전히

기획 칼럼

남북관계를 ‘국가 간의 관계가 아닌 통일을 지향하는 과정에서 잠정적으로 형성되는 특수관계’라고 규정한다. 우리는 헌법과 법률상 남북 특수관계를 유지하는 반면, 북한은 이를 국가 대 국가의 관계로 재규정하고 있는 셈이다.

따라서 북한의 ‘두 국가’론을 우리의 법적 관계 설정으로 받아들이는 것은 현행 헌법·법률 체계와 양립하기 어렵다. 그러나 북한이 실제 정책과 제도를 ‘두 국가’ 방향으로 전개하고 있다는 현실 또한 외면하기 어렵다. 앞으로의 남북관계는 이 법적 원칙과 현실 사이의 괴리를 어떻게 관리할 것인가라는 문제와 마주할 것이다.

2. 한반도 바다는 어떻게 달라지는가

이와 같은 괴리가 가장 민감하게 나타날 수 있는 곳이 바로 바다이다. 바다는 육상보다 경계의 역사와 법적 성격이 복잡하고, 군사적 대치와 어업·항행·해양환경·인명구조 같은 일상적 활동이 같은 공간에서 이루어진다. 북한이 ‘두 국가’론에 따른 영토·영해 개념을 강화하는 가운데 남북 간에 합의된 기존 충돌방지 장치마저 약화된 상황에서 서해 5도 주변수역의 긴장이 높아질 가능성이 크다.

협력의 제도적 조건도 달라진다. 과거의 남북 해양수산 협력은 ‘통일을 지향하는 특수관계’라는 틀에서 공동어로, 수산자원 관리, 항만·해운 협력 등을 구상했다. 북한이 이를 ‘국가 대 국가’의 문제로 규정한다면, 앞으로의 협력은 해상경계, 관할권, 국제제재, 국제해양법 등의 문제와 더 직접적으로 연결될 가능성이 있다.

남북은 바다의 규칙을 만들어 본 경험이 있다. 2004년 6·4 합의는 서해에서의 우발적 충돌을 방지하기 위해 국제상선공통망을 활용한 함정 간 교신과 신호체계, 불법조업 선박 정보교환, 군사당국 간 통신연락체계를 마련했다. 2005년 발효된 남북해운합의서는 남북 간 선박 운항과 상대측 해역 통항의 절차를 마련하고, 상대측 선박의 충돌·좌초·전복 등 해양사고가 발생할 경우 응급조치와 선원·여객의 안전 및 귀환을 보장하도록 했다. 2018년 9·19 군사합의는 서해와 동해의 북방한계선 일대에 해상 완충구역을 설정하고 포사격과 해상기동훈련을 중지함으로써 접경수역에서 군사적 충돌 가능성을 낮추고자 했다.

기획 칼럼

세 합의는 성격과 적용 대상은 달랐지만, 남북의 근본적인 입장 차이를 먼저 해결하기보다 그 차이를 남겨둔 채 충돌을 방지하고 선박과 사람의 안전을 확보하기 위한 실무적 규칙을 만들었다는 공통점이 있다.

그러나 이 장치들은 남북관계 악화 속에서 차례로 멈춰 섰다. 북한 선박의 우리 해역 운항은 2010년 천안함 폭침에 따른 5·24 조치 이후 중단되었고, 9·19 군사합의는 2023년 북한의 사실상 파기 선언과 2024년 우리 정부의 전면 효력 정지로 기능을 상실했다. 남북 공동연락사무소 채널과 군 통신선은 2023년 4월 이후 사실상 단절된 상태이다.

2020년 9월 서해에서 표류하던 우리 공무원을 북한군이 사살한 사건은, 접경수역에서 표류·월선과 같은 상황을 관리할 소통과 위기관리 절차가 없을 때 어떤 일이 벌어지는지를 극명하게 보여주었다. 이러한 경험이 주는 교훈은 분명하다. 관계가 좋을 때만 작동하는 장치가 아니라, 관계가 나쁠 때에도 버티는 최소한의 장치가 필요하다는 것이다.

최근 북한 상선 부속선 사고는 그 가능성과 한계를 함께 보여준다. 우리 해경과 해군이 수색에 참여하고 일본과 러시아까지 협조한 것은 바다가 정치적 적대만으로 관리될 수 없는 공간임을 확인해 주었다. 다만 이번 사고는 공해에서 이루어진 국제적인 수색·구조 협조였지 남북 간 직접 협력은 아니었다. 향후 남북 접경수역에서 유사한 사고가 발생한다면 구조 요청과 상황 통보, 구조된 인원의 신원 확인과 인계 등을 어떤 절차로 처리할 것인지가 진짜 시험대가 될 것이다.

3. ‘작은 해양협력’에서 시작해야

앞으로의 남북 해양수산 협력은 과거와 다른 접근이 필요하다. 항만 개발이나 공동어로구역과 같은 높은 수준의 경제협력을 먼저 내세우기보다 가능한 분야부터 단계적으로 접근해야 한다.

첫 번째 단계는 ‘해양안전 협력’이다. 조난선박 수색·구조, 표류선박과 인원의 인계, 태풍과 해양재난 정보교환처럼 생명과 안전에 직결되는 분야부터 협력할 필요가 있다.

기획 칼럼

두 번째는 ‘해양환경과 수산자원의 관리’이다. 해양쓰레기, 유류오염, 적조, 불법어업, 자원 고갈 등은 어느 한쪽의 노력만으로 해결되지 않는다. 그러나 상대적으로 부담이 작은 과학정보 교환이나 공동조사에서 출발하면 장기적으로 자원 공동관리까지 양쪽의 노력을 확대할 수 있다.

세 번째는 ‘우발적 충돌 방지를 위한 위기관리’이다. 북한의 관계 재규정으로 불가침 갈등을 당장 해결하기 어렵다면, 그와 별도로 선박의 월선, 표류, 조난 등이 군사적 충돌로 확대되지 않도록 연락과 통보 절차를 마련해야 한다. 관계와 경계에 대한 입장을 바꾸지 않더라도 경계에서의 사고를 관리하는 것은 가능하다.

문제는 북한이 응하지 않을 때이다. 그 경우에도 할 수 있는 일은 있다. 우선, 해상 안전을 위한 자체적인 원칙과 절차를 마련해 적용하는 것이다. 예를 들면 표류 주민의 구조와 인도적 처리에 관한 우리 측 원칙을 정립하고, 기존 국제상선공동통망을 비롯한 가용한 해상 통신수단을 활용하는 방안을 검토할 수 있다. 북한의 응답 여부와 관계없이 이러한 원칙과 절차를 일관되게 적용한다면, 향후 남북 간 합의를 만드는 출발점이 될 수 있다.

다음은 다자 채널이다. 북한도 국제해사기구(IMO) 회원국이며, 수색·구조와 해상충돌 예방은 국제해사체계가 중요하게 다루는 보편적인 안전 분야이다. 일본·러시아·중국 등 주변국과의 수색·구조 협조를 활용해 북한이 참여할 수 있는 지역적 협력 방안을 모색하는 것도 검토할 필요가 있다.

이러한 관점에서 보면 남북 관계에서 ‘두 국가’론은 역설적인 합의를 지닌다. 북한이 ‘국가 대 국가’를 강조할수록, 북한에 국제 해양규범에 따른 책임 있는 행동을 요구할 논거는 분명해진다. 그러나 이를 활용하는 것이 ‘두 국가’론을 승인하는 것은 아니다. 남북은 1991년 유엔에 각각 회원국으로 동시 가입하면서도 같은 해 채택한 남북기본합의서에서는 서로의 관계를 ‘나라와 나라 사이의 관계가 아닌 통일을 지향하는 과정에서 잠정적으로 형성되는 특수관계’로 규정했다. 즉, 남북이 국제사회에서 각각 행위 주체로 존재하되 남북 관계를 통일 지향의 특수관계로 규율하는 방식은 오랫동안 병존해왔다.

기획 칼럼

4. 나가며

이재명 대통령은 제81차 유엔총회에서 한반도 평화의 방향으로 ‘포용적 평화공존’, ‘안정적 평화공존’, ‘책임 있는 평화공존’을 제시하고, 특히 위기와 갈등을 제도적으로 관리하는 평화의 필요성을 강조했다. 또한 북한이 핵·미사일 능력 고도화를 중단하고 축소를 통해 장기적으로 ‘핵 없는 한반도’로 나아가는 단계적 접근을 제시했다.

이러한 구상이 실제 대화로 이어진다면 해양수산 분야는 평화공존을 구체화할 수 있는 공간이 될 수 있다. 초기에는 대북제재의 범위 안에서 추진할 수 있는 인도주의적 성격이 강한 해양안전과 재난대응 분야에서 시작하고, 여건이 조성될 경우 해양환경, 수산자원 관리, 공동어로, 해운·항만 등으로 협력의 범위를 단계적으로 넓혀가는 것이 현실적이다.

평화공존은 반드시 거대한 정치적 합의에서 시작되는 것이 아니다. 서로의 정치적·법적 주장이 다르더라도 충돌하지 않을 규칙을 만들고, 위험에 처한 사람을 구조하며, 공동의 바다를 안전하게 관리하는 데서 출발할 수 있다.

바다는 경계인 동시에 이어져 있는 공간이다. 북한의 ‘두 국가’론이 한반도의 바다 위에 단절선을 하나 더 긋는 데 그치지 않고, 역설적으로 평화공존을 위한 새로운 해양 규칙을 고민하는 계기가 되어야 하는 이유가 여기에 있다. 해양협력은 북한의 주장을 수용하는 문제가 아니라 국민의 생명과 한반도의 안정을 지키기 위한 위험관리의 문제이다.

※ 이 글은 필자의 개인적인 견해로 KMI의 입장과는 다를 수 있습니다.

이슈 분석

남북한 해운협력의 경험과 과제

진희권(부산대학교 통일한국연구원 연구원)

hkjin77@gmail.com

1. 들어가며

‘한반도’는 압록강과 두만강 이남의 남과 북을 포괄하는 이름이다.¹⁾ ‘한반도’는 오랜 분단 속에서도 남북한이 결코 분리될 수 없는 지리적, 역사적 공동체임을 일깨워주는 상징으로 여전히 유효하다. 무엇보다 삼면이 바다로 둘러싸인 한반도의 지리적 특성은 우리 민족의 삶과 역사를 이해하는 중요한 열쇠라 할 수 있다. 대륙과 단절된 섬처럼 살아가는 남한과, 해양으로의 진출이 제한적인 북한에게 ‘바다’는 자연환경을 넘어 상호 보완과 협력의 가능성을 가진 공간이다.

본 글에서는 이처럼 한반도의 생명줄과도 같은 바다를 무대로, 그동안 남북한이 추진해 온 해운협력의 경험을 되짚어보고 그 특징을 파악해 보고자 한다. 그리고 남북한 해운협력의 특징이 미래 남북협력에서 어떤 기여를 할 수 있을지 생각해 보고자 한다.

2. 남북한 해운협력 역사와 사례

1953년 정전협정 체결 이후 최초로 남북한 간 선박 왕래가 이루어진 것은 1984년이다. 1984년 8월 말 서울·경기·충청 지역의 집중호우로 35만 명 이상의 이재민이 발생하는 등 막대한 피해가 발생했다. 북한은 적십자사를 통해 쌀, 시멘트, 옷감, 의약품 등의 구호물자 지원을 제안했으며, 남한 정부가 이를 전격 수용했다. 이에 따라 1984년 9월 29일 강원도 북평항(현 동해항), 9월 30일 인천항에 수해 지원 물자를 실은 북한의 선박이 정박했다.²⁾

1992년에는 남북기본합의서 부속합의서를 통해 남한의 인천항, 부산항, 포항항과 북한의 남포항, 원산항, 청진항 간 항로 개설을 합의했다.³⁾ 분단

이슈 분석

이후 최초로 남한의 선박이 북한에 정박한 것은 1995년 6월 26일로 대북 지원 식량 2천 톤을 실은 ‘씨아펙스’호가 청진항에 정박했다. 1995년에는 부산항과 북한 나진항 간 정기항로가 개설되어 동룡해운의 추성호(2,244t)가 취항했다. 1998년에는 인천항과 북한 남포항 간 정기항로가 개설되었으며, 2002년부터 국양해운의 트레이드포춘호(2,283t)가 취항했다.

1997년에는 한반도에너지개발기구(Korean Peninsula Energy Development Organization: KEDO)⁴⁾ 주도로 북한 신포시에 1,000MW급 경수로 원자력발전소 2기를 건설하는 공사가 착공되었다. 경수로 건설을 위한 중장비와 자재는 물론 인력과 식자재까지 모든 운송은 해상을 통해 이루어졌다. 인력 수송은 속초항과 북한 양화항을 통해 이루어졌으며 1997년부터 2006년까지 총 205항차 20,333명을 수송했다. 화물 운송은 초기 울산항과 북한 양화항 간 항로를 이용했으나 2003년부터는 KEDO 전용항인 북한 금호항을 이용했다. 이를 통해 1997년부터 2005년까지 총 138항차 약 27만t의 화물이 운송되었다.

1998년 11월 18일에는 강원도 고성항에서 금강호가 출항하며, 역사적인 금강산 관광이 시작되었다. 2003년 동해선 도로가 개통되며 육로관광의 시대가 열렸고, 해로를 이용한 관광은 2004년 중단되었다. 1998년부터 2004년까지 약 55만 명 이상의 관광객이 해로를 이용해 금강산을 관광했다.⁵⁾

2002년에는 북한의 만경봉 92호가 부산아시안게임 응원단을 싣고 부산의 다대포항에 정박했다. 9,700톤급 대형 화물여객선 만경봉 92호는 약 290명의 북한 응원단을 싣고 북한 원산항을 출발, 동해를 거쳐 9월 28일 부산 다대포항에 입항했다. 만경봉 92호는 10월 15일 다대포항을 출항할 때까지 북한 응원단의 숙소 역할도 겸하였다.

2005년에는 남북해운합의서가 발효되었다. 2002년부터 2004년까지 4차례 남북해운협력 실무접촉을 거쳐 2004년 5월 28일 남북해운합의서 15개항이 가서명 되었다. 남북한 쌍방 항로를 민족 내부 항로로 인정하고 해양 사고 시 상호 협력, 해사당국 간 협의 기구 구성·운영, 남북 상호 개방항만 및 해로 확대를 합의하였다. 이에 따라 기존의 인천항, 부산항, 포항항에 더해 남한의 군산항, 여수항, 울산항, 속초항을 북한에 개방하였으며, 북한은 기존 남포항, 원산항, 청진항과 함께 해주항, 고성항, 흥남항, 나진항을 개방했다. 또한, 제주해협이 개방되어 2005년부터 2009년까지 총

이슈 분석

866척의 북한 선박이 해당 항로를 이용하였다.

관련 기록이 존재하는 1994년 이후 2013년까지 남북한의 선박은 총 49,765회를 오갔으며, 약 7,400만 톤의 화물이 운송되었다.⁶⁾ 또 다른 자료에 따르면 1997년부터 2015년까지 남북한 간 교역량 약 7,500만 톤 중 약 7,000만 톤(93.26%)의 화물이 해상을 통해 운송되었다.⁷⁾

3. 남북한 해운협력의 특징과 의미

대한민국 수출입의 99% 이상(중량 기준)은 선박을 통해 이루어지고 있다. 중량이 큰 대량 화물 이동은 절대적으로 해운에 의존할 수밖에 없다. 이는 남북한 간의 물자 교류에서도 예외가 아니다. 앞서 언급된 것처럼 남북한 교역량의 90% 이상은 해상을 통해 운송되었다. 따라서 남북한 간 교역에서 해운은 절대적 지위를 차지했으며, 이는 가까운 미래에도 크게 변하지 않을 것이다.

남북한 간 육로 연결 상황과 북한의 도로·철도 상황에 따라 해로는 사실상 유일한 통로 역할도 담당했었다. 과거 금강산 관광 초기와 북한 경수로 지원 사업이 해로를 이용했던 이유는 당시 남북한 간 육로가 연결되지 않았기 때문이다. 남북한 간 도로 연결은 경의선 2003년 10월, 동해선 2004년 10월이었으며, 철도는 경의선, 동해선 모두 2005년에 연결되었다.⁸⁾ 이후 해당 도로나 철도는 개성공단 운영과 금강산 관광에 주로 사용되었다. 따라서 북한의 열악한 도로와 철도 상황을 고려하면 개성과 금강산 외 지역에 대한 육로 운송은 한계가 분명하다. 물론 과거 정주영 현대그룹 회장이 소떼를 몰고 방북했던 판문점 경유 도로가 있기는 하지만, 유엔사 승인과 복잡한 통보 절차 등이 수반되어야 한다.

금강산 관광 초기와 만경봉 92호의 사례에서 보듯 선박은 숙소 등의 역할도 대신할 수 있다. 경주 APEC CEO 서밋에 참석한 경제인과 일본의 아이치·나고야 아시안게임 선수단의 숙소로 크루즈 선박이 활용된 것처럼, 크루즈선을 숙박시설로 활용한 사례는 여러 국제행사에서도 확인되고 있다. 평양, 원산 등 특정 지역을 제외하고 숙박시설이 열악한 북한의 상황을 고려하면 그 활용 가능성은 더욱 높다고 볼 수 있다. 또한, 북한 방문자의 신변과 안전, 통제 등을 고려하면 선박은 탁월한 대안이다.

이슈 분석

4. 마치며

북한의 ‘적대적 두 국가’ 선언 이후 남북한 간 불신과 대립은 그 어느 때보다 깊어졌다. 견고해진 적대의 장벽 앞에서 단기간에 남북 관계의 극적인 반전을 기대하기는 어려운 것이 현실이다. 그러나 한반도의 평화 관리와 미래지향적 관계 설정은 결코 방기할 수 없는 과제이다.

과거 남북한 해운협력의 역사가 시사하는 바는 명확하다. 바다는 남북한 간 물리적 충돌의 뇌관이기도 했지만, 역설적으로 육상의 군사적 긴장과 척박한 인프라의 한계를 우회하여 활발한 교류를 이끌어 낸 실용적인 통로였다. 해운 자체가 남북 관계의 궁극적 목적이 될 수는 없으나, 경색된 국면을 풀고 교류를 재개하는 과정에서 가장 유연하고 즉각적으로 투입할 수 있는 전략적 수단임은 분명하다.

익숙한 육상을 벗어나 바다의 눈으로 한반도를 바라보면 다른 가능성을 발견할지도 모른다. 남한과 북한이 바다를 공유하고 있는 이상 상호 관계성의 복원은 피할 수 없는 숙명과 같다. 남과 북 그리고 바다는 반만년을 이어 온 운명의 공동체라는 사실을 다시금 상기해 본다.

※ 이 글은 필자의 개인적인 견해로 KMI의 입장과는 다를 수 있습니다.

- 1) 국립국어원 표준국어대사전, <stdict.korean.go.kr>에서는 한반도를 아시아 대륙의 동북쪽 끝에 있는 반도. 압록강과 두만강을 경계로 하여 그 아래 지역을 가리킨다고 설명한다.
- 2) 당시 북한은 북평항, 인천항, 판문점을 통해 쌀 5만 석, 천 50만m, 시멘트 10만t, 기타 의약품 등을 지원했다.
- 3) 공식 명칭은 “남북 사이의 화해와 불가침 및 교류 협력에 관한 합의서”(1992.9.17.)며 해당 내용은 제3장 교류협력 관련 부속합의서 제3조 1항에 명시되었다.
- 4) 1993년 북한의 핵확산금지조약(NPT) 탈퇴로 촉발된 북한 핵위기는 1994년 북한, 미국 간 제네바합의(10.21)로 일단락되었다. 제네바 합의에서 미국은 2003년까지 1,000MWe급 경수로 2기를 제공하기로 약속했으며, 이를 위해 한국·미국·일본의 주도하에 1995년 3월 9일, KEDO가 공식 출범했다. 1997년 착공한 북한 경수로 건설 공사는 2002년 북한의 고농축우라늄(HEU) 핵개발 의혹이 제기되며 난항을 겪다 2006년 중단되었다.
- 5) 통일부 홈페이지 주요사업 통계, <<https://www.unikorea.go.kr/web/unikorea/contents/statistics>>에 따르면 해당 기간 해로를 이용한 금강산 관광객은 총 554,594명이다.
- 6) 황진희 외, “남북한 해상여객 운송 재개에 대비한 여건 분석,” 「KMI 현안분석」, NO,07(2016.2.29.), p. 17.
- 7) 남북교류협력지원협회, 『남북교역25년사』, (2016), p. 323에 따르면 1997년부터 2015년까지 남북한 교역량은 총 75,114,337t이었으며, 해운 수송량은 70,052,018t이었다.
- 8) 통일부 북한정보포털, <https://nkinfo.unikorea.go.kr/nkp/KNWLDG/view/relKNWLDG.do;jsessionid=VkwUGVAI4_8-IyCWEGjlh85Y1jTJKcS7a4dJLDAk.ins12?menuId=KNWLDG_DICARY&knwldgNo=456>.

이슈 분석

백령도 점박이물범 현황 및 해양접경 환경협력

김지윤(한국해양수산개발원 전문연구원)

jiyoon9887@kmi.re.kr

1. 들어가며

점박이물범(*Phoca largha*)은 황해에서 번식하는 유일한 기각류이다. 겨울철 중국 랴오둥(遼東)만의 해빙 위에서 새끼를 낳은 뒤, 봄부터 늦가을까지 남하하여 한반도 서해 연안에 머문다. 이 과정에서 중국 연안과 북한 서해 연안, 북방한계선(NLL) 인접 해역을 오가는 만큼 남북한과 중국이 공유하는 대표적인 이동성 해양생물이라 할 수 있다.

백령도는 매년 봄부터 늦가을까지 약 350마리의 점박이물범이 찾아오는 국내 최대 서식지이다.¹⁾ 그러나 NLL에 인접한 접경해역이라는 특성으로 인해 조사와 관리에는 여러 제약이 존재한다. 한편으로는 선박 출입과 야간 조업 등이 제한되어 비교적 안정적인 서식 환경이 유지되는 반면, 군사적·행정적 제약으로 인해 체계적인 조사와 관리가 쉽지 않다는 이중적 특성을 가진다.

따라서 백령도 점박이물범의 보전은 개별 서식지나 특정 종의 관리에 한정하기보다 황해 생태계의 연결성과 해양접경지역의 특성을 함께 고려할 필요가 있다. 이 글에서는 황해 점박이물범의 보호 현황과 백령도 서식 및 관리 여건을 살펴보고, 이를 토대로 향후 해양접경지역에서 추진을 고려해 볼 수 있는 환경협력의 방향을 모색하고자 한다.

2. 황해 점박이물범의 보호 현황과 백령도 서식지

황해 점박이물범 개체군은 과거에 비해 크게 감소한 것으로 알려져 있다. 1940년대 약 8,000마리에서 2019년 약 1,500마리로 약 80%가 감소한 것으로 추정되며, 주요 원인으로 불법 포획, 서식지 개발, 해양오염 및 기후 변화 등이 지적된다.²⁾

이슈 분석

이에 우리나라는 점박이물범을 해양보호생물, 천연기념물(제331호)로 지정하여 보호하고 있으며, 2022년에는 멸종위기 야생생물 II 급에서 I 급으로 보호등급을 상향하였다. 중국도 2021년 국가중점보호야생물종 1급으로 보호 수준을 높였다. 그럼에도 황해·보하이해 및 북서태평양 연안의 점박이물범 적합 서식지 가운데 약 94%가 기존 해양보호구역(Marine Protected Areas: MPAs) 밖에 위치하는 것으로 분석되어 광범위한 보전 공백이 존재한다.³⁾

백령도는 황해 개체군이 번식지와 먹이터 사이를 이동하는 과정에서 이용하는 주요 서식지이다. 하늬바다 물범바위, 연봉바위, 두무진 물범바위 등 세 곳의 자연 휴식지가 있으며, 2018년에는 하늬바다 인근에 350㎡ 규모의 인공섬터를 조성했다.⁴⁾

한편, 백령도 서식지는 접경지역이라는 지리적 특성도 갖는다. 주요 휴식지가 섬에서 일정 거리 떨어진 바위로 이루어져 있고, NLL 인접수역이라는 특성상 선박 출입과 야간 조업이 제한된다. 주변의 풍부한 먹이자원과 여름철 적정 수온 역시 백령도 연안을 이용하는 중요한 요인으로 제시되고 있다.

<그림 1> 황해 지역 점박이물범 분포 현황과 이동경로



출처: 인천in, <https://incheonin.com/news/articleView.html?idxno=86414>(검색일: 2026.10.5.)

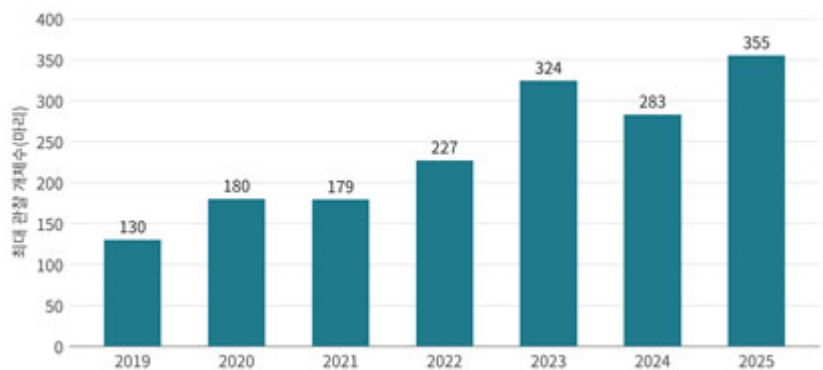
이슈 분석

3. 백령도 점박이물범 관리 여건 및 과제

백령도에서는 국립수산물과학원 고래연구소와 함께 지역 주민이 함께하는 장기 모니터링이 이루어지고 있다. 인천녹색연합 항해물범시민사업단이 이를 총괄하며, 지역 주민은 ‘백령도 점박이물범을 사랑하는 사람들의 모임’을 통해 참여한다.

주민 모니터링에서 확인된 연간 최대 관찰 개체수는 2019년 130마리에서 2025년 355마리까지 증가하였다. 다만 연도별로 관찰 일수와 조사 범위, 조사 방법에 차이가 있는데, 이를 황해 개체군의 직접적인 증가 추세로 해석하기보다는 백령도에서 확인된 최대 동시 관찰 규모의 변화로 이해할 필요가 있다.

<그림 2> 백령도 점박이물범 연도별 최대 관찰 개체수(2019~2025)



출처: 박정운(2026.6.19.)

주민 모니터링은 개체수 집계를 넘어 장기간의 서식지 이용 특성을 파악한다는 점에서 의미가 있다. 매년 첫 무리의 도착 시기와 겨울철 잔류 개체, 계절에 따른 물범바위 이용 위치 변화, 조차가 작은 물때에 집중되는 인공 쉼터 이용 등이 기록된다. 이러한 정보는 특정 시기와 물때를 중심으로 이루어지는 단기 전문조사만으로는 파악하기 어려운 정보이다.

반면 관리 여건에는 뚜렷한 한계를 보인다. 첫째, 백령도의 주요 점박이물범 서식지는 현재 해양보호구역으로 지정되어 있지 않다. 물범바위 일대는 미역, 다시마, 홍합 채취와 낚시가 이뤄지는 지역 주민의 생업 공간이기도

이슈 분석

하며, 일부 어민들은 어망 훼손과 어획량 감소, 보호구역 지정에 따른 어업 및 개발 제한 등을 우려한다.

둘째, 어업뿐 아니라 연구, 취재, 촬영 목적의 선박 접근, 해안도로 확장 및 포장에 따른 차량 통행 증가, 생태관광 시설 및 군부대 관련 공사 등 서식지 주변의 교란 요인도 증가하고 있다.

셋째, 군사적 접경지역이라는 특성으로 인해 조사에도 제약이 있다. 드론 조사를 위해서는 군부대 협조가 필요하며 야간 조사가 제한되어 점박이물범의 야간 서식지 이용을 파악하는 데 한계가 있다. 또한 NLL 주변 중국 어선의 조업과 같이 우리 관할 수역의 관리만으로 대응하기 어려운 요인도 존재한다.

이처럼 백령도에는 서식지 보전과 지역 주민의 이용 간 조정, 접경지역의 특성을 고려한 조사 체계 구축, 관할 경계를 넘어서는 위협요인 대응이 주요 관리과제로 제기된다.⁵⁾

4. 황해 점박이물범 보호를 위한 해양접경 환경협력

점박이물범의 이동은 접경해역에서 환경협력이 필요한 이유를 구체적으로 보여준다. 2024년 10월 충남 가로림만에서 위성추적장치를 부착해 방류한 점박이물범은 백령도 인근을 거쳐 NLL 이북으로 이동하여 같은 해 11월 중순 평안북도 신의주 인근까지 북상하였으며, 이후 남북 해역을 오가며 이듬해 3월까지 신호를 보냈다.⁶⁾

중국 연구진의 위성추적 결과에서도 랴오둥만에서 출발한 개체들이 북한 서해 연안을 따라 이동하는 경로가 확인된다.⁷⁾ 이는 중국의 번식지와 북한 서해 연안의 이동 경로, 백령도 및 가로림만 등의 서식지가 하나의 생활사로 연결되어 있음을 보여준다. 반면 북한 해역의 출현 개체수와 주요 휴식지, 서식지 이용 등에 관한 공개 자료는 매우 제한적이어서 황해 점박이물범 보전의 중요한 정보 공백으로 남아 있다.

따라서 해양접경 환경협력은 처음부터 공동 보호구역 지정이나 공동 현장 조사와 같은 높은 수준의 협력을 추진하기보다 과학적 정보와 조사기술을 중심으로 단계적으로 접근하는 것이 현실적으로 보인다.

이슈 분석

첫째, 기초 생태정보의 공동 축적과 조사 표준화가 필요하다. 출현 시기, 관찰 개체수, 주요 휴식지, 행동 특성, 폐사 및 혼획 등 기본적인 조사 항목과 기록 방법을 표준화하고, 지역별로 축적된 자료를 상호 비교 및 활용할 수 있는 기반을 마련할 필요가 있다. 백령도에서 장기간 축적된 주민 모니터링 자료는 이러한 공동 정보체계 구축의 기초자료로 활용할 수 있다.

둘째, 개체식별과 이동 정보를 연계하는 체계를 구축할 필요가 있다. 점박이물범은 개체별 반점무늬를 활용한 사진 식별이 가능하므로 지역별 사진 자료와 개체식별번호, 관찰 시기와 위치 등을 표준화하면 동일 개체의 장기적인 이동과 서식지 이용을 파악할 수 있다.

셋째, 공통적인 서식지 위협요인을 협력 의제로 발굴할 필요가 있다. 혼획과 폐어구, 해양쓰레기, 선박 접근, 연안 개발 등은 특정 수역에 국한되지 않는 문제이다. 따라서 주요 위협요인에 대한 공동 조사와 정보 교류는 향후 해양접경 환경협력의 가능성을 모색할 수 있는 분야로 충분하다.

넷째, 남북 간 직접적인 공동조사가 어려운 시기에는 제3국이나 국제기구 및 다자협력체계를 활용한 간접 협력을 병행할 필요가 있다. 전문가와 연구기관 간 조사 방법 공유, 데이터 표준화, 공동 워크숍 등을 우선 추진하고, 여건이 조성되면 공동 모니터링과 주요 서식지 관리로 협력 범위를 확대하는 방식이다.

궁극적으로 점박이물범을 매개로 한 협력은 특정 종의 보호를 넘어 황해 해양생태계의 연결성을 공동으로 이해하고 관리하는 방향으로 발전할 필요가 있다. 생태 정보의 축적 및 공유와 조사 방법 표준화, 개체식별 및 이동 정보 연계, 공통 위협요인 관리, 주요 서식지 공동관리와 같이 단계적으로 협력 수준을 높이는 것이 현실적인 접근이다. 따라서 백령도에서 축적된 장기 모니터링 경험과 자료는 해양접경 환경협력을 시작하는 중요한 기반이 될 수 있다.

※ 이 글은 필자의 개인적인 견해로 KMI의 입장과는 다를 수 있습니다.

1) 연합뉴스(2026.4.29.), 봄철 백령·소청도서 ‘천연기념물’ 점박이물범 148마리 관찰, <https://www.yna.co.kr/view/AKR20260429033500065>(검색일: 2026.10.5.)

-
- 2) 인천일보(2026.3.9.), 점박이 물범, 지킬 수 있는 환경 마련돼야, <https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1318405>(검색일: 2026.10.5.)
 - 3) Hongfei Zhuang(2023), “Conservation status and GAP analysis of spotted seal (*Phoca largha*) in China and North-East Asia”, NEASPEC, https://www.neaspec.org/sites/default/files/2023-09/2.%20China_Hongfei%20Zhuang.pdf(검색일: 2026.10.5.)
 - 4) 해양수산부 보도자료(2019.4.26.). 백령도 바다에 점박이물범 쉼터 만들어졌다, <https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=26011&menuSeq=971&bbsSeq=10>(검색일: 2026.10.5.)
 - 5) 박정운(2026.6.19.), 백령도 점박이물범 주민모니터링 현황 및 조사자료 활용 방안, KMI 해양보호생물 종(種)별 관리식별번호 체계 개발 연구 제2차 정책워크숍 발표자료
 - 6) 인천투데이(2025.5.11.), 충남 가로림만 방류 점박이물범 NLL 넘어 북한 신의주까지 복상, <https://www.incheontoday.com/news/articleView.html?idxno=302020>(검색일: 2026.10.5.)
 - 7) Hongfei Zhuang(2023), 앞의 자료
-

북한 알기

해주시, 남북을 잇는 해양회랑의 가능성

강채연(국립평화통일민주교육원 교수)

1. 들어가며

해주시는 “항만도시”로만 들여다보기에는 다층적인 지리적, 경제적 의미를 담고 있는 공간이다. 해주시는 조선시대 이래 600여 년 이상이나 서해안의 행정 중심지로 기능해 온 역사적 층위를 보유하고 있다. 그리고 현재는 황해남도의 중심지이자 북한의 서해안을 방어하는 해군 함대 사령부가 위치한 군사적 요충지이기도 하다. 해주는 북방한계선 인근 서해 해역과 가까워 남북 간 군사적 긴장에 노출되어 있다.

그럼에도 불구하고, 역설적으로 해주시를 중심으로 남과 북이 공유하고 있는 자산도 분명하다. 대표적으로 해주시는 독립운동가 안중근 의사의 고향이다. 2007년 「남북관계 발전과 평화번영을 위한 선언」(10·4선언)과 함께 해주시를 중심으로 하는 ‘서해평화협력특별지대’ 구상도 그중 하나이다.

항만도시의 기능은 차치하고라도, 북한이 바라보는 역사문화도시로서 해주의 면모도 있다. “북쪽에는 수양산 줄기의 가장 높은 봉우리들이 솟아있고, 남동쪽에는 무연한 연백벌이, 남쪽에는 해주만이 한눈에 안겨 오는 전망 좋은 곳에 산성이 자리잡고 있다.”¹⁾

이 글은 해주시의 역사적 도시형성 과정과 항만 및 수산업의 발전 등을 통해 해주시의 과거와 현재, 그리고 미래의 잠재력을 돌아본다. 나아가 서해 접경지역으로서의 지리적 특수성을 통해 남북 교류협력 시 해주가 어떤 전략적 가치를 지닐 수 있는지를 탐색해 보고자 한다.

2. 도시형성의 역사적 결정요인

해주시에 위치한 해주만은 북한 서해안 중에서도 특수한 지형학적 특징을 갖고 있다. 황해남도에서 구월산 다음으로 높은 수양산이 해주시의 방풍벽

북한 알기

역할을 함에 따라 겨울철 북서계절풍을 완충하면서 상대적으로 온난한 해양기후를 대표한다. 해안선은 용당반도의 돌출과 형제섬의 존재로 인해 천연 항만 기능을 갖추고 있다. 이러한 지리적 조건은 일찍이 고려시대에서 조선시대를 거쳐 일제강점기에 이르기까지 도시의 구조적 정체성을 변화시키는 데 결정적인 요인이 됐다.

가장 먼저 고려시대 태조 왕건이 936년 지성산성의 읍을 해주로 옮겼고, 983년에는 해주목(海州牧)으로 승격되어 목사가 부임한 데 이어, 995년에는 절도사(節度使)가 파견되어 개성의 좌우보(左右輔)로서 수도 방위의 요충지로 등장하였다.²⁾ 조선시대에 들어 1601년에는 황해도의 감영(監營) 소재지로서 광역 행정의 중심이 되었다. 이러한 행정의 중심성은 인구와 부의 집적을 초래했고, 18세기 중반에 이르러 해주목의 인구가 9,500명을 넘었다는 기록도 있다. 1910년대 일제강점기에 들어서는 인구수가 평균 13,751명으로 늘었고, 1920년대에 들어서는 약 61%의 증가율을 나타냈다.³⁾ 그 배경은 산미증식계획으로 대표되는 일제의 농업 수탈정책과 황해도의 부재지주(不在地主)들이 해주로 모여든 결과로 평가된다.⁴⁾

1921년부터 인천으로의 해상 항로 개설과 황해선 철도 건설이 시작되면서 해주는 산업도시로 재편되었다. 앞서, 1918년부터 1928년까지 두 차례의 축항 공사를 통해 접안 시설, 창고, 하치장 등을 갖추게 되었고, 이후 화물처리량이 급증했다.⁵⁾ 특히 시멘트 산업의 발전과 화약 및 군수 산업의 입지는 해주를 북한의 중요한 산업 거점으로 만들었다. 이로써 해주시는 행정 중심에서 경제 중심으로의 전환을 가속화했다.

현대적 시각에서, 또는 해양도시의 관점에서 볼 때 해주시는 독특한 면이 있다. 대표적으로, 해주항의 위치만 놓고 보더라도 그렇다. 왜냐하면, 해주항은 남포항과 달리 내륙 깊숙한 배후 산업벨트를 갖고 있지 않다. 참고로, 북한은 9개의 무역항을 보유하고 있는데, 그 중 남포항(1,351만 톤)이 압도적 우위를 점하고 있고, 청진항(800만 톤)이 그 뒤를 따르는 한편, 해주항은 약 240만 톤으로 전체의 약 5.5%에 그친다.⁶⁾ 대신 해주항은 특정 화물의 전문 항만(해주시멘트공장 전용항)으로 기능해 왔다.

여기에 해주의 지역경제에서 수산업의 중요성은 항만 물류만큼이나 크다. 해주만과 맞닿아있는 연평도 부근의 대어장과 조기 어업이 활발했던 해역, 그리고 새우·민어·도미·조개류의 어획량만 놓고 보더라도, 해주만의 해양

북한 알기

생태학적 특성이 얼마나 풍부한지 가늠해 볼 수 있다. 또한 조기, 민어, 새우 등 해주만에서 전통적으로 어획되던 어종들은 대부분 회유성 또는 반(半)회유성 종들이며, 이들의 서식·이동 경로는 남북한의 정치적 경계를 초월한다. 나아가 계절적 수온 변화와 조류가 만나 영양염류가 풍부한 환경은 해주 지역의 수산자원 관리가 북한한 어업 질서 유지뿐 아니라, 서해 전체 해양생태계의 지속가능성에도 중요하다는 점을 시사한다.

3. 서해갑문과 해주경제의 재구성

1986년에 완공된 「서해갑문」은 김정일 국방위원장의 후계 승계와 업적을 위해 추진된 북한의 대표적인 토목 공사였다. 서해갑문은 단순한 수리 시설이 아니라 대동강-재령강 수계를 연결하고 남포항과 내륙의 공업지역을 잇는 광역 경제 체계의 창설을 의미했다.⁷⁾

이 갑문 건설은 해주의 경제적 역할을 근본적으로 변화시켰다. 서해갑문 이전 해주는 상대적으로 고립된 지역 항만도시였으나, 갑문 완공 이후로는 남포의 광역 항만 네트워크 내 중간 결절점으로 자리매김했다.⁸⁾ 해주항이 처리하는 화물은 이제 단순한 지역 물자가 아니라, 대동강-재령강 수계 전체를 거쳐 남포로 이동할 수 있는 광역 물류의 일부가 되었다. 갑문 건설은 해주만 해역의 수산업 환경에도 영향을 미쳤다. 갑문의 담수 기능으로 인해 대동강 하류의 수질이 변했고, 이는 기존의 회유성 어종 어장에 변화를 초래했을 가능성이 있다.

이처럼 서해갑문은 해주의 경제적 기능을 다층화시켰다고 볼 수 있다. 특히 세 가지 대표적인 경제적 기능을 갖춘 해양도시의 층위를 드러내고 있다. 첫째, 광석포, 용당포, 결성포 같은 소규모 어항을 중심으로 한 전통적 수산업이다. 둘째, 시멘트 전용항으로서 해주항의 화물 처리 기능이다. 셋째, 서해갑문을 통해 남포항과 연결된 광역 물류 네트워크의 일부이다. 이 세 가지 기능이 갖춰짐에 따라 해주시는 단층적 항만도시에서 다층적 경제 거점으로 전환되었다.

한편, 서해갑문과 그에 따른 인프라 건설(평양-남포를 연결하는 청년영웅 고속도로, 해주선 철도 등)로 해주는 더 이상 고립된 항만도시가 아니라 광역 교통망의 일부가 되었다. 뿐만 아니라 남북 경계를 둘러싼 협력 구상

북한 알기

까지 재편할 잠재력을 가지고 있다. 실제로, 2018년 남북 및 북미 정상회담이 이어지던 시기에 인천시가 주목했던 강화-연안-강령-해주를 연결하는 한강하구-서해연안축 벨트 구상은 이러한 측면을 반영한다.⁹⁾ 이는 현재의 정치적 분절에도 불구하고, 역사적·경제적·지리적 관점에서 남북 서해 연안이 하나의 경제권이 될 때, 해주가 그 중심이 될 수 있다는 인식을 담고 있다.

4. 서해접경지역으로서의 해주, 그리고 협력의 조건들

2007년 제2차 남북정상회담 당시에는 개성공단에 이은 또 하나의 남북경제특구 구상이 있었다. 바로 서해평화협력특별지대 구상이다. 여기에는 해주경제특구 건설과 해주항 활용, 민간 선박의 해주 직항로 통과도 있었다. 동년 10월부터는 해주항 개발을 위한 현지 조사와 함께 ‘해주항개발협력분과위원회’가 개최되고, 해주경제특구 개발 과정에 맞춘 단계적 보수 및 확장 계획에 이르기까지 서해평화협력특별지대 구상이 빠르게 추진되었다.

그렇다면, 왜 해주였을까?

우선 해주만은 지리·정치적으로 매우 특수한 공간이다. 해주만은 남북 경계의 북쪽에 위치하면서도, 경기만의 일부 수역과 60km 정도 떨어져 있을 뿐이다. 이는 지구상에서 분단된 지역에서도 가장 가까운 남북 접촉점 중 하나임을 의미한다. 이미 역사적으로 해주와 인천을 잇고자 하는 시도들이 잦았던 이유가 바로 여기에 있다.

또한 해주의 입지는 "회랑성(corridor property)"을 갖는다. 동쪽으로는 대동강 하류 평야를 통해 평양과 연결되고, 북쪽으로는 수양산 자락을 넘어 개성으로 통한다. 서쪽으로는 해주만을 거쳐 서해 건너 인천·강화로 연결되며, 남쪽으로는 웅진반도와 강령군을 통해 해양접경수역과 만난다. 이러한 회랑성으로 인해 고려시대에는 해주를 “좌우보(左右輔)”로 지정했고, 조선시대에는 황해도 감영을 해주에 두었다.¹⁰⁾

해주 지역을 중심으로 하는 남북 교류 협력 모델은 인천시뿐만 아니라 화성시 등 지방자치단체(지자체) 차원에서 다양하게 제시되기도 했다. 2021년 화성시는 한반도 중부 서해 연안의 양 끝을 형성하는 지리적 접근성을

북한 알기

내세워 화성시와 해주시를 연결하는 지자체 간 교류 협력 필요성과 농업·보건, 환경·경제, 도시 협력, 사회문화 등 5대 분야 14개 과제를 제시하기도 했다.¹¹⁾ 이러한 제안은 지리적 접근성을 넘어 기능적 상보성(화성시의 현대적 항만·물류 인프라와 해주시의 수산 자원·광물 자원의 상호 보완성), 제도적 지속성(지방정부 차원의 협력은 중앙 정치의 변동성을 완화하고, 지역 간 실질적 협력의 지속성 확보) 차원에서도 중요한 함의를 가진다.

이처럼 해주시는 남북 교류 협력이 재개될 경우, 가능성과 도전이 기대되는 해양도시이다. 첫 번째는 해주만 해역을 중심으로 하는 공동 수산자원 조사 사업이다. 이는 국내외 제도와 제재 체계를 고려하면서 국제기구와의 협력 가능성을 검토할 수 있는 사업(어장 환경 공동 모니터링, 어족 회귀 경로 조사, 해양오염도 측정 등의 과학적 협력 등)이다. 두 번째는 항만 물류 협력이나 해주항의 현대화를 목표로 한 협력이다. 구체적으로는 부두 개선 및 컨테이너 취급 능력 확대, 해주항-인천항 간 정기 화물 운항 개시, 배후 물류 시설 구축 등이 이미 논의된 바 있다.¹²⁾

그러나 현시점의 한계는 물론 도전과제도 분명하다. 가장 중요한 것은 남북 관계의 단절과 정치적 변동성이다. 이를 극복하기 위해서는 국제기구의 중재 역할 강화와 다자간 협력 프레임이 필요하다. 해주항과 배후 시설의 낙후성은 협력의 장애물이 아닌 기회가 될 수 있다. 환경보전 차원에서도, 해주시의 급속한 산업화는 해주만의 해양생태계를 위협할 수 있으나, 이는 역설적으로 협력의 조건이 될 수 있다.

해주시는 남북한의 “경계”가 아닌 “접촉의 지점”으로 남북 협력의 공간적 모델이 될 수 있다. 그리고 남포시와 달리 급격한 중앙화·산업화를 거치지 않았으므로 지속가능한 발전 모델의 실험 지역이 될 수도 있다. 무엇보다도 600년 이상에 걸친 행정 중심지로서의 해주시가 가진 역사는 미래의 기능적 구조와 잠재력을 예고하는 것이 아닐까?

※ 이 글은 필자의 개인적인 견해로 KMI의 입장과는 다를 수 있습니다.

북한 알기

- 1) 『우리민족끼리』, 2014.10.25.; “황해도 3대산성, ‘수양산성’,” 『통일뉴스』, 2014.11.21. 재인용.
- 2) 수양산의 ‘수양’은 ‘수부루’를 이두로 옮긴 이름으로, 숲이나 수풀을 이르는 말이다. 그리고 ‘선참으로 해를 받는다’라는 의미에서 비롯됐다. 북한지역정보넷, www.cybemk.net 참고.
- 3) 서일수, “1930년대 海州의 도시기반시설 확충과 ‘식민 권력’”, 『韓國史研究』 167호(2014), pp. 159.
- 4) 1920년대 황해도의 경지면적이 약 53정보, 여기에 크고 작은 수리조합이 계획되었는데, 이들 중 대부분은 해주가 중심이었기 때문이다. 서일수(2014), pp. 159-160.
- 5) 한국민족문화대백과사전, “해주시(海州市)”.
- 6) 통일부, “북한이해: 항만,” 『북한정보포털』 자료를 참고로 단순 통계,
- 7) 한민족문화대백과사전, “서해갑문,” www.encykorea.aks.ac.kr 참고.
- 8) 이기열 외, “남북관계 개선에 따른 항만물류부문의 협력사업 발굴,” (부산: 한국해양수산개발원, 2018), pp. 44-64 참고.
- 9) 남근우, 『인천시의 북한도시 협력방안 기본구상: 황해남도·강령군·남포시를 중심으로』, (인천: 인천연구원, 2020), pp. xiii-ix.
- 10) 한국민족문화대백과사전, “해주시(海州市),” www.encykorea.aks.ac.kr 참고.
- 11) “화성시, 북한 해주시와 남북협력 공개 제안,” 『에너지경제신문』, 2021.11.29.
- 12) 정봉민 (2009), p.62.

북한 알기

북한소설에 나타난 해양수산환경과 어로활동

이지순(통일연구원 연구위원)

yjs1369@kinu.or.kr

1. 소설로 읽는 북한의 수산환경

바다에서 물고기를 잡는 일은 어군을 발견해 그물을 던지는 것으로 끝나지 않는다. 물고기가 어디에 모여 있는지 찾아야 하고, 물때와 조류의 흐름, 해저지형과 기상 변화 등을 살펴 조업 시기와 항로를 결정해야 한다. 이러한 물리적, 생물학적 조건은 어패류 서식과 이동에 영향을 미치는 동시에 실제 어로 활동이 이루어지는 바다의 조건에 해당한다.

그러나 실제 수산업은 자연환경만으로 이루어지지 않는다. 배와 기관, 어구를 안정적으로 운용할 수 있어야 하며, 잡은 물고기를 저장하고 육지까지 운반하는 과정도 필요하다. 무엇보다 장시간 바다에서 작업하는 사람의 노동이 뒷받침되어야 한다. 수산생물이 서식하고, 조업이 이루어지는 수역의 자연환경과 함께 그것을 이용하여 수산물을 생산하는 기술적, 물질적, 인적 조건을 함께 살펴보는 것이 필요하다. 이에 대해서는 한 작업선의 조업 과정을 형상화한 안성일의 단편소설 「갈매기는 날아간다」(『청년문학』, 2025.1)에서 구체적으로 나타난다.

2. 해양환경과 조업 조건

「갈매기는 날아간다」에서 해양환경은 조업의 성패를 좌우하는 직접적인 조건으로 제시되어 있다. 작업선의 운항과 어로 활동은 물때와 조류, 해저지형, 기상 변화에 따라 크게 달라진다. 특히 조석과 조류는 조업시간과 항로를 결정하는 중요한 물리적 환경조건으로 나타난다. 젊은 부선장 진명이 “하루 네물때(하루 동안 네 번 돌아오는 조류가 약해지는 시간대)를 놓치지 말고 작업해야 합니다”라고 생산을 독려하면서 그물 수선은 ‘짬짬이’ 해도 된다고 하자, 갑판장은 “네물중 한물은 죽여야” 한다고 지적한다.

북한 알기

쫄쫄이도 분수가 있지, 공구를 꺼내서 시작할라치면 시간이 되겠는데 그게 일이 되겠소? 난 활개그물부터 수리해야 한다고 보오. 모든 일엔 선후차가 있고 경중이 있지 않소!

— 안성일, 「갈매기는 날아였다」 중에서(『청년문학』, 2025.1)

*이하 출처 생략

진명이 어획량과 작업효율을 중시한다면, 갑판장은 실제 선상 노동과 어구의 상태를 고려하여 충분한 정비시간을 확보해야 한다는 입장이다. 손상된 어구를 제대로 수리하는 일은 다음 조업을 안정적으로 이어가기 위한 필수적인 일에 해당한다. 실제 조업시간은 자연환경인 물 때와 인간이 관리해야 하는 어구의 상태가 맞물리면서 결정되는 것이다.

조류는 항해에서도 적극적으로 활용된다. 소설에서 진명은 ‘일곱무날’, 즉 대사리의 썰물을 이용하여 기존 항로보다 거리가 먼 길을 선택한다. 항로 자체는 우회하지만 강한 썰물의 흐름을 타면서 배의 속도는 14노트(시속 약 26km)에 이르고, 결과적으로 다른 배들보다 먼저 도착한다. 만선 뒤 귀항하는 과정에서는 밀물을 이용한다. 이처럼 밀물과 썰물은 선박의 이동과 조업을 제약하지만, 동시에 적절히 활용하면 항해시간을 줄이고 어획물을 신속하게 운반할 수 있는 조건에 해당한다.

해저지형 역시 수산환경의 한 요소로 나타나다. 소설에는 좁은 골과 곳곳에 널려 있는 암초가 묘사되어 있으며, 이러한 해역에서 항로를 잘못 선택할 경우 선박이 좌초할 수 있다는 위험이 제시되어 있다. 기관이 정지한 상태에서 바닷물의 흐름이 바뀌면 그물이 울퉁불퉁한 바위에 감겨 손상될 수 있다는 우려도 나타나 있다. 이러한 묘사는 소설 속 어로 활동이 바다의 자연조건에 크게 의존하고 있음을 보여주면서, 같은 환경이라도 그것을 어떻게 파악하고 대응하느냐에 따라 조업의 결과가 달라질 수 있다는 것을 뜻한다.

북한 알기

3. 경험적 어로와 과학적 어로의 결합

소설에서 어장과 어군의 위치를 파악하는 일은 수산환경을 이해하고 이용하는 핵심적인 과정으로 형상화되어 있다. 기존의 어로 방식은 오랜 현장 경험에 크게 의존한다. 선장아바이는 수온과 바닷물의 색깔만 보고도 물고기의 종류와 회유(Migration) 상태, 정착 정도를 판별할 만큼 오랜 기간 바다에서 경험과 감각을 쌓은 인물이다. 이러한 경험적 지식은 작업선의 조업에서 중요한 역할을 하며, 선장이 선원에게 인정받는 이유이기도 하다. 한편 부선장 진명은 경험 중심의 어로 방식에 컴퓨터를 이용한 새로운 탐색 방법을 도입하고자 한다.

나는 혼자서 며칠전부터 선장의 작업일지를 보며 제정된 해구들에 대한 어항통보와 기후적, 계절적조건 등 해당 자료들을 입력하면서 어군탐색프로그램을 작성하느라 매일 밤마다 컴퓨터를 계속 가동시키었는데 아마 축전지가 다 방전된것같았다.

해군 복무를 마치고 수산대학에서 공부한 진명은 대학 시절부터 이 프로그램을 연구해 왔다. 그의 프로그램은 기존의 조업자료와 환경정보를 종합하여 어군이 존재할 가능성이 높은 해역을 찾아내는 방식으로 작동한다. 그러나 새로운 기술의 도입이 순조롭지만은 않다.

진명이 밤새 컴퓨터를 사용하면서 축전지가 방전되고 기관을 가동하지 못하는 일이 발생하자, 기관장과 선원들은 컴퓨터 작업에 불신을 나타낸다. 프로그램 개발에 몰두하는 과정에서 진명이 작업선의 전력 사정과 장비 조건을 충분히 고려하지 못했다고 보았기 때문이다. 이 갈등은 수산환경 정보를 정밀하게 분석하는 기술이 개발되더라도 실제 조업에 활용되기 위해서는 선박의 설비와 운용 능력이 뒷받침되어야 한다는 점을 보여준다.

소설에서 경험과 기술의 결합은 갈등을 해결한다. 기관장은 다른 사업소의 기술혁신 경험을 직접 찾아 자료를 구해 오고, 진명은 그 자료와 선원들의 의견을 프로그램에 반영한다. 보완된 어군탐색프로그램은 결국 대량 어획과 만선을 가져온다. 소설은 현장에서 축적된 경험적 어로 지식에 어항자료,

북한 알기

컴퓨터를 이용한 분석기술을 결합함으로써 어군 탐색과 조업의 효율을 높이는 방향으로 수산업의 과학화를 형상화하고 있다.

4. 작업선의 노동환경과 수산물 유통

바다라는 수산환경을 생산공간으로 이용하는 데에는 어로공들의 장시간 노동이 필수적이다. 소설에서 이들의 고된 생활은 오랜 기간 가족과 떨어져 지내야 하는 데서 오는 외로움으로 표현되고 있다. 바다에서 생활하는 시간이 길기 때문에 결혼생활조차 실제로 가족과 함께 보낸 시간으로 따지면 매우 짧다.

그때 내가 결혼생활 20년이라는 말을 하자 마누라가 어이없는 표정을 짓더니 〈20년은 무슨, 5년하고 1개월이에요, 정확히는 26일!〉 하고 말하더군. 이게 무슨 소린가. 5년 1개월이라니? 그런데 그가 빙그레 웃더니 〈줄창 바다에서 살더니 썸세기도 잊었는가요? 당신이 집에서 있던 날자를 꼽은거예요.〉 하더군. 그럼 해마다 날자를... 세상에 이런 〈피곤한 아낙네〉도 있는가?

바다에서 결혼기념일을 맞은 갑판장은 아내가 결혼생활 20년 가운데 자신이 실제 집에서 보낸 기간을 5년 남짓으로 계산했던 일화를 전한다. 진명 역시 자신의 결혼생활을 같은 방식으로 계산하면 8개월도 되지 않는다고 회상한다. 장기 조업이 가족과의 오랜 분리를 일상화하고 있음을 보여주는 대목이다. 어획물을 옮기는 작업을 주로 하는 운반선은 육지 소식과 물자를 작업선에 전달하는 역할도 겸하고 있다. 가족과 만날 수 없는 선원들에게 편지는 육지와 이어지는 거의 유일한 통로이기도 하다.

운반선편에 신문, 잡지들과 매 가정들에서 보낸 편지가 도착하면 그때마다 그는 선원들모두가 듣는데서 자기 아내와 딸의 편지를 공개朗독하였는데 그를 따라 다른 선원들도 자기집 편지를 읽어 내려갔다.

북한 알기

가족의 소식을 혼자 간직하지 않고 동료들과 함께 읽는 장면은 선원들이 서로의 가족 이야기를 공유하며 그리움을 달래는 모습을 보여준다. 배 위의 동료관계는 작업을 위한 협력관계인 동시에 가족과 떨어져 지내는 시간의 공백을 서로 메워주는 생활공동체의 성격도 지닌다.

한편, 해상에서의 노동은 어획에만 한정되지 않는다. 축전지가 방전되어 기관에 시동이 걸리지 않자 인근의 조업선 '07호'에 도움을 요청하여 지원을 받고, 손상된 활개그물도 선원들이 직접 수리한다. 기관장은 다른 사업소의 배를 찾아가 기술혁신 경험을 수집하기도 한다. 작업선은 조업뿐 아니라 선박과 어구의 정비, 신발장과 같은 생활시설의 수선, 기술정보의 교환까지 포함하는 복합적인 노동에 의해 유지되는 곳이다.

5. 계획생산 체계와 수산물 생산

진명이 프로그램 개발에 몰두하고, '네물때' 모두 조업하자고 제안하는 이유는 사업소에 부과된 계획생산 체계와 밀접하게 관련되어 있다. 축전지가 방전되어 기관이 멈추었을 때 선원들이 이를 심각하게 받아들이는 것도 당시가 "년간계획완수를 위한 관건적인 시기"였기 때문이다. 조업 중단은 생산계획 달성에 차질을 주는 문제로 인식되며, 어군탐색프로그램을 이용한 조업이 성공한 뒤에도 '물고기잡이계획을 초과'했다는 점이 성과로 강조된다.

《부선장동무, 축하하오. 동무의 혁신안이 증명되었구려! 정말 기쁘군요. 우리 물고기잡이계획을 넘쳐했습니다.》

넒직한 어창우에 기구처럼 떠있던 부꺼리가 툭 터지면서 훌쭉해졌다.

그러자 광어며 가재이며 하는 큰 물고기들이 은빛비늘을 번쩍이며 푸들쩍거린다. 위협하듯 가위같은 큰 발을 곧추 세우고 눈치를 보며 벌렁벌렁 내뺄는 꽃게들, 천행으로 바다물에 떨어져서는 만시름을 놓은듯 서서히 사라지는 몇마리의 물고기들...

이제는 어창이 차고넘쳐 더 작업을 할수 없었다.

북한 알기

그물을 끌어올리자 광어와 가자미, 꽃게 등이 한꺼번에 쏟아지고, 어창은 더 이상 작업을 계속하기 어려울 정도로 가득 찬다. 그러나 대량 어획은 곧 저장과 운송의 문제로 이어진다. 어창이 가득 찬 상황에서 운반선이 제때 도착하지 않아 물고기 선도가 우려되자, 진명은 밀물을 이용해 직접 귀항하기로 결정한다. 이 장면은 어획량의 확대가 선박의 저장능력과 운반 체계에 의해 제약될 수 있음을 보여준다. 수산물 생산은 외획물을 저장하고, 운송되어야 비로소 실제 성과가 되는 것이다.

소설에서 수산물은 주민의 식생활과 관련된 식량자원이면서, 국가의 생산 계획 아래 관리되는 생산물로 제시되고 있다. 이는 세포비서이기도 한 갑판장의 다음 발언에서 집약적으로 드러난다.

그럼 우리가 무엇때문에 이 날바다우에서 사는것인가? 우리가 풍 어기 날리며 부두에 들어가면 영웅이나 맞이하는것처럼 환영곡도 울려주고 목말도 태워주지.....(중략).....우리가 자기가 하는 일을 사랑하는 리유가 바로 여기에 있지. 우리는 바로 황금해의 주인공, 창조자들이요. 성스러운 그 대오엔 우리 가족들의 모습도 비껴 있지. 그들이 있어 우리의 마음은 날바다에서도 억세고 용감해지지. 아마 지금쯤 내 마누라는 이 바다를 생각하고있을걸세.

갑판장은 만선기를 단 배가 항구로 돌아올 때 환영행사가 이루어지고, 계획을 먼저 수행한 선원이 사업소의 자랑으로 평가되는 상황을 언급한다. 즉 생산량 증대와 계획 초과 달성이 경제적 성과에 그치지 않고, 인민생활 향상 사업에 기여하는 행위로 의미화하는 것이다.

이러한 서술에서 어로공의 노동은 개인의 생계나 직업적 성취보다 생산목표와 집단적 책임에 강하게 결부되어 있다. 어로공을 “황금해의 주인공, 창조자들”로 규정하는 것도 같은 맥락에서 이해할 수 있다. 수산환경에 관한 지식, 어군탐색프로그램과 항해기술, 선원들의 노동과 협업은 궁극적으로 더 많은 수산물을 생산하고 계획을 완수하는 요소로 서사화되었다고 볼 수 있다.

북한 알기

6. 생산 중심의 수산자원 인식

「갈매기는 날아옴다」에서 바다는 물고기가 서식하고 인간의 어로 활동이 이루어지는 수산환경인 동시에 식량을 생산하는 공간이다. 소설에는 조식과 조류, 수온, 해수의 상태, 기후와 계절, 해저지형 등 수산환경을 구성하는 여러 자연조건이 등장한다. 이러한 환경조건은 생태적 의미보다 어군을 발견하고 선박을 안전하게 운항하며 어획량을 늘리기 위해 파악해야 할 조건으로 재현되어 있다. 특히 소설의 서사적 관심은 바다를 생산현장으로 형상화하는 데 집중되어 있다. 바다와 어군에 관한 지식과 기술은 기본적으로 물고기를 보다 빠르고 정확하게 찾아내어 더 많이 잡는 방향으로 활용되는 것이다.

반면에 소설에는 금어기, 산란기 보호, 체장 제한, 자원 회복을 위한 휴어와 같이 수산자원의 지속가능한 이용과 직접 관련된 요소는 거의 언급되지 않고 있다. 조업시간을 줄이자는 주장도 수산자원 보호보다 어구 수리와 작업여건 확보 때문이다. 소설에 형상화된 수산환경은 자연환경과 기술, 노동, 생산체계가 서로 긴밀하게 연결되어 있음을 보여주면서도, 그 중심에는 수산자원을 효율적으로 탐색하고 생산량을 확대하는 시각이 자리하고 있다고 할 수 있다. 다만 소설에서 자원보호 서술이 거의 없다고 하여 곧바로 북한의 실제 수산정책 전반에서 자원관리나 생태적 고려가 부재하다는 의미는 아니다. 이 소설의 서사적 초점이 생산계획의 수행과 기술혁신, 어로공의 노동을 부각하는 데 놓여있기 때문이다. 향후 북한에서 수산자원 보호와 지속가능한 이용이 어떠한 방식으로 인식되고 서사화되는지 살펴보는 것이 필요하다.

북한 알기

<그림1> 천리마시대 정신을 강조하며 수산업 성과를 강조하는 노동신문



출처: 『로동신문』, 2025.4.5.

<그림 2> 서해지구 수산사업소 출어식과 어선



출처: 『로동신문』, 2024.3.13.

북한 통계

2026년 상반기 북한 수산물 교역 동향

채수란(한국해양수산개발원 전문연구원)

9orchid7@kmi.re.kr

대외무역 통계는 북한이 정기적으로 공식 통계를 공개하지 않는 특성상 상대국이 신고한 교역자료를 활용한 거울통계(mirror statistics)를 통해 파악하는 경우가 많다. 북한해양수산리뷰 6월호에서는 ITC Trade Map을 활용해 2020~2025년 북한 수산물 교역을 살펴보았으며, 특히 북한산 냉동어류 수출 통계에서 특정 연도마다 교역상대국이 비정상적으로 집중되는 현상을 확인하였다. 2025년에는 약 4,000만 달러 규모가 부르키나파소로 집계되어 통계적 정밀 검증이 필요한 이상치로 제시한 바 있다. 이번 호에서는 중국 해관통계로 2026년 1~8월 북중 수산물 교역을 살펴보고, 국제 거울통계로 2026년 상반기 북한과 제3국 간 수산물 교역을 함께 점검한다.

1. 2026년 1~8월 북한과 중국의 수산물 교역(중국 해관통계)

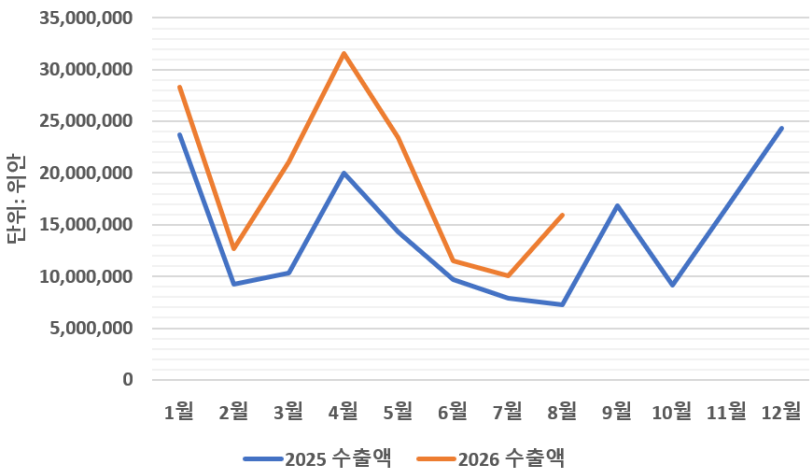
거울통계상 북한의 대중 수산물 수입은 중국의 대북 수산물 수출로 집계된다. 중국 해관총서에 따르면 중국의 대북 수산물(HS 03) 수출액은 2025년 연간 1억 6,954만 위안이었으며, 이 가운데 1~8월 수출액은 1억 250만 위안이었다. 2026년 같은 기간 수출액은 1억 5,462만 위안으로, 전년 동기 대비 약 50.8% 증가하였다. 또한 2026년 1~8월 수출액은 2025년 연간 수출액의 약 91.2%에 해당해, 북한의 대중 수산물 수입 규모가 전년보다 빠르게 확대된 것으로 나타났다.

월별 추이에서도 2026년의 증가세가 확인된다. 2026년 1~8월 중국의 대북 수산물 수출액은 매달 해당기간 모두 전년 동월 수치를 상회하였다. 특히 3월은 2025년 1,036만 위안에서 2026년 2,113만 위안으로 두 배 이상 증가했고, 4월에는 3,156만 위안으로 가장 높은 수준을 기록하였다. 5월에도 2,346만 위안으로 전년 동월 1,429만 위안을 크게 웃돌았으며,

북한 통계

8월에는 1,590만 위안으로 전년 동월 729만 위안의 두 배를 넘어서었다.

<그림 1> 2025, 2026년 중국의 대북한 수산물 수출 추이



출처: 중국 해관총서(中华人民共和国海关总署), 「海关统计数据查询」, 2026년 1~8월, HS 03, 교역상 대국 북한(朝鮮), <https://online.customs.gov.cn/mySearch/>(조회일: 2026.9.25.)

품목별로는 냉동어류(HS 0303)의 비중이 가장 높았다. 2025년 연간 냉동 어류 수출액은 1억 1,844만 위안(69.9%)이었는데, 2026년 1~8월에는 1억 1,609만 위안(75.1%)으로 나타나 8개월 만에 전년도 연간 규모에 거의 근접하였다. 건조·염장·훈제 어류(HS 0305)는 2025년 3,142만 위안(18.5%)에서 2026년 1~8월 2,441만 위안(15.8%)이다. 두 품목을 합한 비중은 2025년 88.4%에서 2026년 1~8월 90.9%로 높아져, 냉동·건조·염장 형태의 어류에 대한 집중도가 높아졌다.

이 밖에 연체동물(HS 0307)은 2025년 연간 489만 위안(2.9%)에서 2026년 1~8월 743만 위안(4.8%)으로 이미 전년도 연간 규모를 웃돌았다. 반면 기타 수생무척추동물(HS 0308)은 2025년 891만 위안(5.3%)에서 2026년 1~8월 315만 위안(2.0%)으로 비중이 낮아졌다. 활어(HS 0301)와 신선·냉장 어류(HS 0302)는 두 기간 모두 중국의 대북 수출 실적이 확인되지 않았다.

북한 통계

<표 1> 2025, 2026년 중국의 대북한 수산물 수출 품목별 구성

HS 코드	품목	2025년 수출액(위안)	비중	2026년 1~8월 수출액(위안)	비중
0303	냉동어류	118,435,922	69.9%	116,094,029	75.1%
0305	건조·염장·훈제 어류	31,415,998	18.5%	24,407,366	15.8%
0307	연체동물	4,888,652	2.9%	7,426,592	4.8%
0308	기타 수생무척추동물	8,909,864	5.3%	3,154,904	2.0%
0306	갑각류	4,456,772	2.6%	2,580,911	1.7%
0304	어류 필레·기타 어류	1,433,254	0.8%	953,456	0.6%
0301	활어	-	-	-	-
0302	신선·냉장어류	-	-	-	-
합계	HS 03	169,540,462	100%	154,617,258	100%

출처: ITC Trade Map, "Korea, Democratic People's Republic of's exports to World, by importer (Mirror)", HS 0303 Frozen fish, <https://www.trademap.org> (조회일: 2026.6.24.)

이에 반해 중국의 북한산 수산물(HS 03) 수입은 중국 해관총서에서 2025년 연간과 2026년 1~8월 모두 실적이 확인되지 않았다. 이는 북한의 수산물 수출이 유엔 안전보장이사회 대북제재의 영향을 받고 있기 때문으로 추정된다. 다만 공식 통계상 수입 실적이 없다고 해서 실제 수산물 이동도 없었다고 단정하기는 어렵다. 전호(6월호)에서 국제 거울통계로 살펴본 결과, 중국·러시아는 2025년 북한산 수산물 수입이 0 또는 미집계로 나타났지만 제3국에서는 비정상적인 교역 값이 나타났다.

2. 2026년 상반기 북한과 제3국 간 수산물 교역(국제 거울통계)

중국 해관통계로는 북중 교역만 확인할 수 있다. 따라서 중국 이외 국가와의 교역은 각국 신고 자료를 모은 ITC Trade Map과 UN Comtrade를 통해 확인하였다. 두 자료원의 2026년 자료는 현재 일부 기간만 반영되어 있어, 확인 가능한 기간을 기준으로 살펴보았다.

ITC Trade Map의 2026년 상반기 거울통계에서 북한의 수산물 수출은 1분기와 2분기에 각각 약 1,900만 달러로 나타났다. 사실상 전액이 부르키나파소의 북한산 수산물 수입 신고에 기초한 것으로 보인다. 2026년 상반기 합계 약 3,800만 달러는 2025년 기준 부르키나파소의 북한산 수산물 수입액 약 4,000만 달러에 이미 근접한 규모이다.

북한 통계

그러나 UN Comtrade에서는 2025년과 2026년 모두 부르키나파소의 북한산 수산물 수입 자료가 확인되지 않았다. 따라서 해당 수치는 실제 교역액으로 단정하기보다 통계적 이상치로 신중하게 볼 필요가 있다.

UN Comtrade에서는 모리셔스와 네덜란드가 2026년 북한과의 수산물 교역을 신고한 사례가 확인된다. 북한으로 수출했다고 신고한 수산물 금액은 모리셔스가 2월 41만 6,319달러, 3월 15만 552달러였다. 네덜란드는 3월에 8만 4,574달러였다. 북한산 수산물 수입 신고는 모리셔스에서만 확인되었으며, 2월 2만 3,524달러, 3월 5,758달러였다.

이처럼 북한 수산물 교역은 자료원에 따라 신고 여부와 규모가 다르게 나타난다. 따라서 개별국 세관 통계를 우선 확인하고, 국제통계는 교차검증 자료로 활용할 필요가 있다. ITC Trade Map은 UN Comtrade를 주요 자료원으로 활용하며, 각국 세관·통계기관 등에서 직접 수집한 자료를 보완하므로 두 데이터베이스 간 수치 차이가 발생할 수 있다. 다만 한쪽 통계에서 특정 국가에 대해 대규모 값이 반복적으로 나타나는데도 다른 쪽 통계에서 비슷한 추이가 교차확인이 되지 않는다면 원자료에 대한 추가 검증이 필요하다.

3. 종합

2026년 1~8월 중국 해관통계에서는 두 가지 흐름이 분명하게 확인된다. 첫째, 중국의 대북 수산물 수출이 약 1억 5,462만 위안으로 전년 동기 대비 약 50.8% 늘었다. 둘째, 냉동어류와 건조·염장·훈제 어류가 전체의 90% 이상을 차지할 만큼 품목 집중도가 높았다. 반면 북한의 대중 수산물 수출은 공식 통계에서 확인되지 않았다. 다른 국제 거울통계에서는 ITC Trade Map에 나타난 부르키나파소의 북한산 수산물 수입액이 UN Comtrade에서 확인되지 않는 등 자료원 간 차이가 컸다. 북한 수산물 교역통계는 자료원별 보고 시점과 가공 방식, 이상치 등의 영향을 크게 받는다. 따라서 개별국 세관통계로 교역 방향과 추이를 파악하고, 국제 거울통계는 이상치를 점검하는 보완 자료로 활용하는 접근이 필요하다.

1) 中华人民共和国海关总署, 海关统计数据查询, <https://online.customs.gov.cn/mySearch/>(조회일: 2026.9.25.)

2) UN Comtrade, Trade Data, <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>

3) ITC Trade Map, <https://www.trademap.org/>

북한 동향

북한 해양수산 포커스 (26.7~9월)

북한 해양수산 동향 요약

▶ 해양관광

원산갈마를 중심으로 북·중·러 교류와 관광 콘텐츠 확충이 이어지고 있다. 중국 대표단의 7월 방문과 러시아 청소년 400여 명의 송도원 캠프 참가, 8월 팔라다호 방문이 보도됐으며, 명사십리역 준공과 9월 요리축전·낚시 관광 소개로 접근성과 체험 콘텐츠를 함께 확대하는 흐름이다.

▶ 해양환경

북한 매체는 해양환경 보호와 기상·수문·해양 과학기술, 간석지 토양의 염도 관리에 관심을 보이고 있다. 국내에서는 서검도 수돗물 우라늄 기준 초과가 쟁점이 됐지만 정부는 평산 폐수와의 관련성을 인정하기 어렵다고 설명했으며, 8월 20일 발표된 3분기 주변 수역 검사에서도 특이사항이 없다고 밝히고 있다.

▶ 수산

북한 관영매체는 다시마·성게·가두리 양식과 논판양어의 과학화, 치어 방류 및 생산계획 달성을 강조하고 있다. 반면 국내외 보도는 청진의 연료난, 개인 어선·바다 출입 통제, 오징어 가격 상승과 어획 감소에 따른 생계난을 전해, 관영매체의 생산성과 보도와 주민생활 실태 보도 사이의 차이가 나타나고 있다.

▶ 해운·항만

남포항 과학기술발표회와 유류 저장탱크 증설이 보도되는 가운데, 중국 다롄항의 북한 선박 기항 증가와 제재 대상 유조선의 중국 해역 활동이 확인되고 있다. 나선항의 러시아 추정 화물선 접안은 위성사진 분석에 근거한

정황이며, 9월 17일 북한 상선 부속선 침몰에는 한국 해경과 일본·러시아 구조 당국 간 협력 요청이 이뤄져 제재·안보와 해상 안전 문제가 함께 부각되고 있다.

▶ 조선·해군

7월 강건호 무장체계 시험과 해군기지·조선소 확충 논의가 9월 6일 원산항 취역식으로 이어지고 있다. 문천기지 공사 재개와 남포·청진의 신규 함정 조립 정황도 보도됐으며, 남포의 1만t급 순양함 가능성은 위성사진에 근거한 분석으로 확정된 함종은 아니다.

▶ 주요 사건 하이라이트

7월 - 원산 해양관광의 대외 교류 확대: 7월 17일 중국 대표단의 원산갈마 방문과 러시아 청소년 400여 명의 송도원 캠프 참가 보도로 북·중·러 관광 교류가 부각된 시기이다.

8월 - 평산 폐수 의혹 주변 수역 검사 결과 발표: 정부는 7개 정점의 우라늄 농도가 평상시 수준이고 중금속 5종도 기준 미만 또는 불검출이라고 밝힌 사안이다.

9월 - 구축함 강건호 취역: 원산항에서 최현급 2호 함의 취역식이 열렸으며, 북한은 이를 해군 핵무장화와 해상 전력 강화의 일환으로 제시하고 있다.

북한 동향

북한 매체 해양수산 기사 (26.7~9월)

<2026년 7월>

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
조선 중앙통신	7월 3일	황해남도수산물관리국안의 양식단위들에서 매일 수백t의 다시마 수확	- ‘황해남도수산물관리국’ 내 양식 단위에서 매일 수백t의 다시마를 수확. 지난해 같은 시기에 비해 1.2배의 생산실적을 기록
로동신문	7월 4일	전국기상수문 및 해양부문 과학기술성과전시회 개막	- ‘전국기상수문 및 해양부문 과학기술성과전시회’가 ‘조선과학기술총연맹 중앙위원회 조선기상수문학회’와 ‘조선해양학회’의 공동주최로 7월 3일 개막 - 기상분과, 수문분과, 해양분과 등으로 나누어 진행되는 전시회에는 ‘김일성종합대학’, ‘김책공업종합대학’, ‘기상수문국’ 등 수십 개 단위에서 200여 건의 성과자료와 500여 점의 전시품 출품
조선 중앙통신	7월 4일	평안남도에서 수백정보의 논에 물고기를 놓아주었다	- ‘평안남도농촌경리위원회’에서는 논판양어 도입을 위한 ‘기술전습회’를 진행하고 수백정보의 논에 물고기 방류
로동신문	7월 5일	구축함 <강건>호에서 함무장체계들의 성능평가시험 진행	- 7월 3일, 김정은 위원장 참관하에 구축함 <강건>호의 전투체계 성능평가 시험계획에 따라 전략 순항미사일 시험 발사와 함상포 및 자동기관포(총), 전자수단을 비롯한 주요무기체계 시험 진행 - 해당 시험은 함에 탑재된 각종 무기체계에 대한 ‘전투적용성’을 검토, 확증하기 위한 평가공정의 일환 - 김정은 위원장은 구축함 <강건>호에 탑재된 반잠, 반항공 무기체계와 전략공격 무기체계의 전투적 위력과 신뢰성이

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
			검증되었다고 평가 - 김정은 위원장은 당중앙위원회 제9기 제2차 전원회의에서 해군함대 기지들을 해군지휘의 중심, 해군문화의 중심, 해군전투력의 중심으로 건설하며 각급 조선소의 능력을 확대하기로 한 결정을 언급하며, 해군 강화를 위하여 국가적 조치를 강구할 결심 피력 - 김정은 위원장은 구축함 <강건>호의 시험공정을 끝내고 2개월 이내에 해군에 취역할 것을 지시하고 함선공업 발전과 관련한 중요협의회 소집
로동신문	7월 7일	벼바다에 물고기풍년이 들 그날을 향해	- 황해북도 황주군 '구포농장'에서 정보당 10t 이상의 메기를 생산할 것을 기대
로동신문	7월 8일	전국기상수문 및 해양부문 과학기술성과전시회 폐막	- 7월 8일, '전국기상수문 및 해양부문 과학기술성과전시회' 폐막식이 '과학기술전당'에서 진행
로동신문	7월 9일	항구문화도시의 면모가 새로워진다	- 다층 살림집과 공공건물을 현대적 미감에 맞게 개건하는 등 '항구문화도시' 원산시의 면모가 일신
로동신문	7월 10일	조선로동당 중앙군사위원회 제9기 제1차 확대회의 진행	- "해군의 지위와 역할에서 커다란 변화가 시작되는데 맞게 현대적인 해군기지건설과 조선소들의 능력확장기술개건사업"에 대해 토의
로동신문	7월 10일	현대적인 수산물가공업소가 일떠선다	- 신포시에서 추진 중인 현대적 수산물 가공시설 공사가 80% 진행
로동신문	7월 12일	종어생산토대강화에 큰 힘을	- 평안북도 삭주군에서 종어 생산토대 강화를 위한 군 종어사업소 개건 공사 결속
로동신문	7월 12일	오늘은 해양의날	- 동서 양면이 바다인 해양국 북한에서 해양환경 보호와 해양자원을 적극 개발, 이용하는 것은 매우 중요한 문제라 강조
로동신문	7월 12일	효과성이 높은 성게양식	- 북한의 바다는 수질이 좋으므로 성게 양식에 유리. 북한 수역에서는 '참성게' 등 여러 종의 성게가 서식

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
			- 성게 양식은 밥조개나 전복양식과 같이 알을 받아 깨우고 ‘떠실이단계’와 ‘부착단계’를 거쳐 새끼 성게로 키운 다음 바다로 옮기는 방법으로 진행
로동신문	7월 13일	수백만마리의 새끼메기를 농장들에 보내주었다	- 함경북도 명천군 ‘명천메기종어장’에서 당의 논판양어 장려 방침에 따라 수백만 마리의 새끼메기를 함경북도 내 농장에 공급
로동신문	7월 14일	사회안전군 군인들이 광산간석지 3계단 2구역의 방조제공사 결속	- ‘사회안전군’ 군인 건설자들이 평안북도 ‘광산간석지’ 3계단 1구역 공사를 결속해 700여 정보의 간석지를 건설한 데 이어 2구역 공사도 계획보다 앞당겨 결속 - 2구역 공사가 완공되면 약 1,000정보의 새 땅을 얻을 것을 기대
로동신문	7월 16일	근 10정보의 논을 양어포전으로 만들고 많은 물고기를 기르고있는 은파군 강안농장에서	- 황해북도 은파군 ‘강안농장’에서 약 10정보의 논을 양어포전으로 만들고 새끼메기를 방류
로동신문	7월 17일	원산갈마해안관광지구에서 미술기념품전시회 개막	- 7월 16일, ‘원산갈마해안관광지구’에서 ‘미술기념품전시회’ 개막
조선 중앙통신	7월 18일	원산갈마해안관광지구에서 전시회 진행	- ‘원산갈마해안관광지구’에서 7월 12일부터 17일까지 ‘품종 확대, 질제고, 경쟁력’이라는 주제로 전시회 진행 - ‘정보산업소’, ‘경공업성’, ‘보건성’, ‘체육성’, ‘평양시무역관리국’ 및 공장, 기업소에서 출품한 전자제품, 피복류, 신발, 화장품, 식료품 및 의약품 등이 참관자들의 호평을 받았으며, 제품판매도 진행
로동신문	7월 18일	중화인민공화국 당 및 정부대표단 원산갈마해안관광지구 참관	- 7월 17일, 중국공산당 중앙위원회 정치국 상무위원회 위원이며 ‘중국인민정치협상회의 전국위원회’ 주석인 왕호녕을 단장으로 하는 중화인민공화국 당 및 정부대표단이 ‘원산갈마해안관광지구’ 참관

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
로동신문	7월 19일	전망도 좋고 효과성도 높은 성게양식-수산성과 수산연구원 일군들과 나눈 이야기	- 당에서는 양어와 양식을 수산업 발전의 기본방향으로 내세우고 대대적으로 진행할 것을 중요하게 강조 - 성게 양식은 전망도 좋고 경제적 효과성도 대단히 높아 주목을 끌고 있음 - 수산성 국장 조용주는 북한 바다는 성게가 자라는 데 아주 적합하며, 함경북도 청진시와 명천군, 강원도 고성군 앞바다 등에서 성게 자원이 늘어나고 있다고 언급 - 수산연구원 김무봉 과장은 성게의 인공번식과 양식에 필요한 과학기술적 문제를 해결해 새끼 성게의 ‘사름률’을 높이는 것이 중요하다고 강조
로동신문	7월 19일	정말 실리가 큰 바다농사이다	- 함경북도 청진시에 위치한 ‘청암바다련어사료보장수산사업소’에서 성게 양식 활성화 성과
조선 중앙통신	7월 22일	평안북도간석지건설종합기업소에서 일해간석지 1차물막이공사를 기한전에 결속할수 있는 담보 마련	- ‘평안북도간석지건설종합기업소’에서 상반기에 5,000여 m의 방조제를 건설하고 ‘1차물막이공사’를 기한 전에 결속할 수 있는 담보 마련
로동신문	7월 23일	논판양어정책의 생활력이 뚜렷이 과시되게 하자	- 장마철에는 논판양어 포전 관리에 특별한 관심을 돌려야 함 - 폭우와 강풍 등으로 인해 시설물이 파손되거나 먹이가 부패하는 일이 없도록 해야 하며 석회수에 의한 논물소독 방법 등 병 예방에 효과적인 방법들을 적극 도입해야 함
로동신문	7월 23일	논판양어정책의 생활력이 뚜렷이 과시되게 하자-평원군에서	- 평안남도 평원군 ‘덕제농장’에서 논판양어 성과 기대
조선 중앙통신	7월 23일	평안북도에서 새끼물고기생산 1.2배 장성	- 평안북도에서 지난해 같은 시기보다 1.2배 많은 새끼물고기를 생산
조선 중앙통신	7월 28일	황해북도에서 수영관건설 추진	- 황해북도 사리원시에 수영을 비롯한 여러 종목의 경기를 진행할 수 있는 대중 체육기지 건설 추진 중

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
로동신문	7월 31일	황남강철공장의 그물우리양어장을 찾아서	- ‘황남강철공장’에서 공장 주변에 ‘그물우리양어장’ 설치해 많은 물고기를 생산
조선 중앙통신	7월 31일	전국륙해운부문 과학기술발표회 진행	- 7월 29일과 30일, 남포항에서 ‘조선과학기술총련맹 중앙위원회 조선륙해운협회’ 주최로 ‘전국륙해운부문 과학기술발표회’ 진행 - ‘륙해운성’, ‘국가과학원’, ‘김책공업종합대학’, ‘라진해운대학’, ‘남포해운기술대학’ 등 여러 단위에서 90여 건의 논문 제출 - ‘항만기중기팔체계의 최량설계와 100t급 투석선의 선체구조 설계에 대한 연구논문 등이 우수한 평가를 받았음

<2026년 8월>

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
로동신문	8월 1일	신포시에서는 지역의 경제발전과 인민생활향상에서 눈에 띄는 전진을 이룩하고 있다.	- 신포시의 총수입액 2년 전보다 수십 배 증가 - ‘신포시바다가양식사업소’에서 다른 단위보다 1.5~2배 높은 밥조개 생산량을 기록했으며 다시마 수확 철에는 매일 100여 톤 생산
로동신문	8월 2일	문수물놀이장을 찾아서	- 평양시 대동강 기슭에 위치한 ‘문수물놀이장’은 매일 초만원
로동신문	8월 3일	인민경제 여러 부문, 단위에서 7월 인민경제계획 완수	- 수산성은 7월 ‘물고기잡이계획’ 완수 - ‘평안남도수산관리국 문덕수산사업소’, ‘평안북도수산관리국 운전수산사업소’에서 ‘수역별물흐름조건’에 맞춘 안강망 작업을 과학적으로 진행하고 물고기잡이에 유리한 조건을 마련하여 2배 이상 계획수행 - ‘함경북도수산관리국’ 산하 ‘김책수산사업소’와 ‘청진수산사업소’, ‘함경남도수산관리국 흥원수산사업소’, ‘강원도

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
			수산물관리국 송도원수산물사업소' 등에서는 능률적인 어로 방법을 활용하여 높은 실적을 기록
로동신문	8월 6일	년간 바다나물생산계획 넘쳐 수행	- '황해남도수산물관리국'에서 연간 바다나물 생산계획 초과 달성
로동신문	8월 7일	논판양어에 정보기술을 적극 도입-함경남도의 여러 농장에서	- 함주군 '수흥농장'은 정보기술을 활용한 논판양어에 앞장. 양어포전에 감시카메라와 대기 온도, 습도, 논물의 pH, 수온 등을 자동 측정할 수 있는 장치를 설치하고 물고기와 논벼의 생육환경을 실시간 감시
로동신문	8월 9일	양어를 리용한 염기성토양의 개량방법	- 간석지와 같은 염기성 토양에 관수를 하여 염기를 씻어낸 물로 물고기를 기르고 양어 과정에 염도가 일정하게 낮아진 물을 다시 관수하는 과정을 반복하면 토양의 염도를 낮출 수 있음. 이 방법을 통해 토양 개량기간을 줄이고 지력을 높일 수 있음
조선 중앙통신	8월 9일	수산성에서 그물우리양어와 성게양식의 과학화를 위한 대책 강구	- 수산성에서 황해남도 '웅진서해바다양어사업소'에 '그물우리틀' 제작과 그물우리 보수에 필요한 자재 보장 대책을 세워주는 등 '그물우리양어' 확대를 위한 사업 진척 - 전국적으로 10여 만㎡ 이상의 '그물우리양어장'이 설치되어 수백만 마리의 새끼물고기를 기르고 있음 - 수산성에서는 '수산연구원' 연구사들을 동, 서해의 여러 단위에 파견하여 성게 양식 적지를 재확정하고 성게의 인공번식과 양식에서 제기되는 과학기술적 문제를 해결하기 위한 사업을 추진 중
조선 중앙통신	8월 13일	성,중앙기관일군 수영경기 진행	- 8월 10일부터 12일까지 '청준거리' '수영경기관'에서 성, 중앙일군 수영경기 진행 - 90여 개 단위에서 선발된 500여 명의 선수가 참여했으며, '국가계획위원회', '국가과학기술위원회', '출판지도국', '외국문출판사'가 각 조 1위를 차지

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
로동신문	8월 14일	물놀이장에 넘치는 기쁨-남포시에서	- 남포시에서 건설한 ‘남포물놀이장’에 많은 사람이 찾고 있음
로동신문	8월 16일	로씨야교육실습용 돛배 <빨라다>호 원산항에 도착	- 강원도 원산시를 친선방문한 러시아 교육실습용 돛배 <빨라다>호의 선원과 실습생들이 8월 15일 원산항에 도착
로동신문	8월 20일	승호군 리천농장을 찾아서	- 황해북도 승호군 ‘리천농장’, 논판양어에서 큰 성과 기대
로동신문	8월 25일	논판양어정책이 안아온 흐뭇한 결실-재령군 삼지강농장에서	- 황해남도 재령군 ‘삼지강농장’의 논판양어 성과 소개 - ‘삼지강농장’에서는 올해 5정보의 포전에 논판양어 실시. 정보당 40여 톤의 메기 수확을 기대
조선 중앙통신	8월 26일	량강도에서 해산물놀이장건설 추진	- 량강도에서 ‘해산물놀이장’ 건설 추진
로동신문	8월 27일	각회도간석지건설 힘있게 추진-황해남도간석지건설종합 기업소에서	- ‘황해남도간석지건설종합기업소’에서 각회도 간석지 1구역 공사 진행 중. 완공 후 2,300여 정보의 새 땅을 얻을 것으로 기대
로동신문	8월 28일	원산갈마해안관광지구에 건설된 명사십리역 준공식 진행	- 8월 27일, 현대적으로 건설된 명사십리역 준공식 진행
조선 중앙통신	8월 28일	승리의 항적을 새겨가는 조선인민군 해군	- 8월 28일은 해군절 - 1946년 6월 ‘수상보안대’가 조직되었으며, 이를 모체로 1949년 8월 28일 조선인민군 해군 창설
로동신문	8월 29일	홈페이지 <양어열풍>이 전하는 사연	- 홈페이지 <양어열풍>이 양어의 과학화, 집약화, 공업화 실현에 큰 도움을 주고 있음

<2026년 9월>

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
조선 중앙통신	9월 2일	수산부문의 여러 단위 수산자원을 증식시키기 위한 사업에서 성과 달성	- 각지 수산사업소에서 올해 수천만 마리의 새끼물고기를 방류 - 평안남도 '가마포수산사업소'는 선진적 양식기술을 탐구, 도입하여 새끼물고기의 사름률과 증체율 제고 - 함경남도 '서호수산사업소' 새끼 가재미, 새끼 대구 생산계획을 140% 이상 수행 - 평안북도 '정주수산사업소'는 새끼송어 생산계획 초과 달성
로동신문	9월 3일	인민경제 여러부문, 단위에서 8월 인민경제계획 완수	- 수산성, 8월 '물고기잡이계획' 성과적으로 완수 - '문덕수산사업소', '김책수산사업소', '청진중앙동물원사료보장수산사업소', '송도원수산사업소', '운전수산사업소' 등에서는 어황 조건과 물고 회유 상태를 정확히 파악하여 집중적 어로전을 전개함으로써 계획수행률 제고
로동신문	9월 6일	논판양어의 과학화실현에 힘을 넣는다	- '함경남도농촌경리위원회'에서는 기술전습회 등을 조직해 논판양어 과학화 수준 제고를 위한 기술적 지도 심화 - '평양제1사범대학 생명과학부' 연구사들은 논판양어의 경제적 효과성과 과학기술적 담보를 마련하기 위한 연구사업을 심화해 일반 메기 대비 1.3배 이상 생산성을 높일 수 있는 메기육종
로동신문	9월 7일	구축함 <강건>호 취역기념식 성대히 진행	- 9월 6일, <최현>급 구축함 2호 함인 <강건>호 취역기념식이 원산항에서 성대히 진행 - 김정은 위원장은 해군의 핵 무장화 실현을 통해 핵 전투체계의 다각적이며 효과적인 운용을 실현화하고 해상방위와 전쟁 억제력을 위한 군사 활동을 더욱 명백히 하는 것은 '조선민주주의인민공화국' 무력의 헌법적 의무라고 강조 - 김정은 위원장은 가장 위력한 전략자산을 가장 중요한 수역에 전개하여 해상주권과 동북아시아의 안전환경, 세계 평화 수호에 원칙적이고 책임적 의지를 보여줄 것이라고 언급

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
조선 중앙통신	9월 9일	각지의 논판양어포전들에서 메기수확 시작	- 각지 논판양어 포전에서 메기 수확 시작
조선 중앙통신	9월 9일	조선민주주의인민공화국창건 78돐기념 평양시안의 중앙급대학들사이 수영경기 진행	- ‘조선민주주의인민공화국’ 창건 78돐을 기념해 평양시 중앙급 대학 간 수영경기가 9월 8일 ‘김일성종합대학’ 수영관에서 진행
로동신문	9월 11일	전국의 많은 농촌들이 메기수확으로 흥성이고 있다	- 강원도 원산시 ‘룡천농장’은 5정보의 논을 논판양어장으로 조성해 110t 이상 성과 기대 - 평안남도 속천군 ‘약전농장’은 지력이 낮은 포전 위주로 1,000~1,500평의 논에 논판양어를 진행. 약 100t의 성과 기대 - 황해남도 태탄군 ‘읍농장’에서는 0.2정보의 논에서 8.3t의 메기 생산 - 남포시 ‘천리마구역’ ‘강선농장’에서는 2정보의 논에 논판양어를 진행. 논벼의 ‘이삭당일수’는 보통 270일 정도로 일반 포전보다 평균 60~70일이 길었음
로동신문	9월 15일	<원산갈마료리축전-2026> 개막	- 9월 14일, ‘조선료리협회 중앙위원회’ 주최로 <원산갈마료리축전-2026> 개막 - <원산갈마료리축전-2026>의 목적은 원산시의 요리, 봉사경연 등을 통하여 관광지구의 요리기술과 봉사수준을 높이고 요리발전을 적극 견인하는 것
로동신문	9월 15일	순안구역 택암농장에서	- 평양시 순안구역 ‘택암농장’은 논판양어를 진행해 1정보의 논에서 36t 생산
민주조선	9월 15일	양어를 대대적으로	- 수산성에서 인민들에게 더 많은 민물고기를 생산하여 보내주기 위한 사업에 힘을 집중 - 수산성에서는 해당 단위와 긴밀한 연계 속에 양어장들의 시설 보수 적극 지원

보도 매체	보도 일자	제 목	내 용
			- 수산성에서는 수천만 마리의 새끼 물고기를 공급하는 등 논 판양를 통한 민물고기 생산에 깊은 관심을 돌리고 있음 - 수산성에서는 ‘그물우리양어’ 단위들이 생산을 확대할 수 있도록 시설 보수, 새끼 물고기 방류 등 지원
로동신문	9월 16일	올해 중요정책과제들의 철저하고도 완벽한 집행을 위한 경제조직사업 강력히 전개	- “수산물생산의 지속적장성을 이룩한 일념을 안고 수산성의 일군들은 변화되는 어항조건에 맞게 과학적인 어로방법으로 어획량을 늘이는것과 함께 양식물생산을 보다 활성화하기 위한 경제실무적대책들을 강구”
로동신문	9월 20일	<원산갈마료리축전-2026> 폐막	- 9월 19일, <원산갈마료리축전-2026> 폐막 - 옥류관, ‘창광봉사관리소’, 경흥무역국, 락원무역지도국에서 ‘철갑상어찜’, ‘닭가슴살구이’, ‘해산물비빔국수’, ‘푸른인삼계살볶음’ 등의 요리를 선보였으며, 평양시, 평안북도, 강원도, 함경남도과 ‘압록강려관’, ‘장수산려관’ 등에서 출품한 뱀장어구이, ‘향설고’, ‘우레기튀기’, ‘들쭉묵신젓습’, ‘쉬움떡’, ‘버섯랭채’ 등의 요리가 참관자들의 관심을 끌었음
내나라	9월 26일	간석지논에서 영량랭상모재배기술도입 성공	- ‘농업과학원 벼연구소’에서 최근 서해안의 염도가 높은 간석지 논에서 ‘영량랭상모재배기술’ 도입에 성공 - 특히 시기별로 농작물의 생육에 미치는 토양의 염도 변화적 특성을 구체적으로 연구 분석해 새로운 염기 제거 방법을 확립

북한 동향

국내외 매체 해양수산 기사 (26.7~9월)

<2026년 7월>

매체	일자	제 목	내 용
해양관광			
뉴스1	7월 24일	북한 송도원야영소 찾은 러 청소년 4배로 증가...양국 밀착 반영	- 러시아 현지 언론에 따르면 올해 원산 송도원 국제소년단야영소를 찾은 러시아 청소년은 지난해의 약 4배인 400여 명이며, 북한·중국 학생들도 캠프에 참가한 것으로 전해지고 있다.
수산			
데일리 NK	7월 10일	청진시 어민들 연료난에 오징어 조업철 앞두고 시름 깊어져	- 함경북도 청진시 어민들이 7월 말 본격화하는 오징어(낙지) 조업철을 앞두고 연료를 구하지 못해 출어 준비에 어려움을 겪고 있다고 보도했다. 돈이 있어도 유류 물량이 부족하고, 중국 대형 어선의 동해 조업으로 연안 어획량도 줄어 건조 임가공으로 생계를 잇던 주민들까지 타격이 예상된다고 전했다.
해운			
VOA	7월 15일	제재 북한 유조선, '중국 해역' 향해...화물선은 러시아서 포착	- 유엔 제재 대상 북한 유조선 천마산호가 중국 상하이 동쪽 약 150km 해상에서 남하하며 AIS 목적지를 베트남 하이퐁으로 표시했으나, 실제 목적지와 환적 여부는 확인되지 않은 상태이다. - 과거 북한산 석탄 수출 관여 의혹이 제기된 화물선 남대천호도 러시아 블라디보스토크 인근 해상에서 포착됐으나, 체류 목적은 확인되지 않은 상태이다.

매체	일자	제 목	내 용
VOA	7월 16일	북한, 중국 중고 선박 4척 취득 정황...IMO에 새롭게 등재	- 북한 선박 태성산1호·랑낭3호·해양55호·태양산1호가 IMO 등록자료에서 새롭게 확인됐다고 보도했다. 모두 과거 중국에서 운항하던 선박으로, 신규 선박 판매를 금지한 안보리 결의 2321호와 중고 선박까지 금지 범위를 확대한 2397호에 따른 위반 가능성을 지적했다.
NK 뉴스	7월 22일	South Korea detains cargo ship over suspected North Korean sanctions violations	- 한국 정부가 대북제재 위반 의심 화물선 프라다호(옛 소피아호)를 억류한 사실을 발표했다고 보도했다. 1만730톤급 선박은 3월 평택항 입항 후 억류됐으며, 북한산 석탄·철광석 거래 연루 의혹을 다룬 기사이다.
NK Pro	7월 24일	North Korean ships increasingly visit Chinese iron, coal hubs as ties boom	- 7월 22~24일 중국 다롄항 부근에 북한 선적 화물선 20척 이상이 집결한 정황을 AIS와 위성사진으로 분석했다. 6월 다롄항에서 북한 선박 기항 60건이 확인됐으며, 광물 거래 확대와 일부 해상 환적 가능성을 제기했다.
NK News	7월 28일	US seeks UN blacklist for 7 vessels tied to sanctioned North Korea trade	- 미국이 북한산 석탄·철광석 운송 등 대북제재 위반 의심 선박 7척에 대한 유엔 제재 지정을 추가로 요청했다고 보도했다. 기존 요청을 합쳐 지정 대기 선박은 14척이다.

<2026년 8월>

매체	일자	제 목	내 용
해양관광			
연합뉴스	8월 18일	북한 원산 찾은 러시아 실습범선 팔라다호 선원·실습생들	- 러시아 교육실습용 범선 팔라다호 선원과 실습생들이 원산시의 송도원국제소년단야영소·원산갈마해안관광지구·갈마식료공장을 참관했다고 조선중앙통신이 18일 보도했다.
SPN 서울 평양뉴스	8월 26일	北, 원산-블라디보스토크 여객선 운항 준비하나...'만경봉-92호' 동향 포착	- 최소 3년간 원산항 여객터미널에 정박해 있던 북한 최대 여객선 만경봉-92호가 최근 해상에서 포착됐다고 SI애널리틱스 보고서를 인용해 보도했다. 원산갈마해안관광지구의 러시아 관광객 수송을 위한 원산-블라디보스토크 해상 노선

매체	일자	제 목	내 용
			준비 가능성을 제기했다.
해양환경			
뉴스 1	8월 3일	강화 서검도 수돗물 우라늄 초과...정부 "北 평산 폐수 영향 아냐"	- 인천 강화군 서검도 지하수 수도시설에서 우라늄이 먹는 물 기준(30 μ g/L)을 넘는 45 μ g/L 검출되자 북한 평산 우라늄 공장 폐수 유입설이 확산됐다. 정부는 6월 정기검사에서 한강 하구·강화도 인근 7개 정점의 우라늄 농도가 0.133~3.025 μ g/L로 자연 수준이어서 평산 폐수 영향으로 보기 어렵다고 밝혔다.
뉴시스	8월 20일	北 평산 우라늄 폐수 의혹 검사, 3분기도 '이상 없음'	- 정부가 평산 우라늄공장 폐수 관련 3분기 합동 모니터링에서 특이사항을 확인하지 못했다고 보도했다. 강화지역·한강 및 임진강 하구·인천 연안의 7개 정점에서 우라늄 농도는 평상시 수준이었으며, 중금속 5종은 기준 미만이거나 불검출된 것으로 설명했다.
수산			
VOA	8월 4일	북한 서해서 중국 어선 4척 동시 포착...대북제재 위반 여부 주목	- 북한 서해에서 중국 어선 4척이 동시에 포착됐다. 북한 수역에서 여러 척이 한꺼번에 확인된 것은 이례적이며, 안보리가 금지한 북한 조업권 거래와의 관련 여부가 주목된다고 전했다.
RFA	8월 25일	북 주민들 "이젠 낙지도 못 먹는 어종"	- 여름철 가장 흔하던 오징어(낙지) 가격이 급등해 주민 불만이 커지고 있다고 함경북도 소식통을 인용해 보도했다. 개인 어선이 거의 사라지고 바다 출입 통제가 강화돼 성어기에도 어획량이 적으며, 건조 임가공 일감과 어촌 특유의 풍경도 사라지고 있다고 전했다.
해운·항만			
VOA	8월 6일	북한 남포 유류 저장시설 확충...새 저장탱크 2개 포착	- VOA의 위성사진 분석에서 북한 남포 유류 저장단지에 지름 약 10m의 새 저장탱크 2개가 확인됐으며, 전체 탱크는 2018년 약 20개에서 약 40개로 늘어난 것으로 나타나고 있다.

매체	일자	제 목	내 용
VOA	8월 7일	유엔 제재 북한 유조선 3척 중국 해역 진입...이례적 위치 노출	- 유엔 제재 대상 북한 유조선 유선호·성원2호·금진강3호가 중국 푸젠성 핑탄 남쪽 해역에서 AIS 위치 신호를 송신한 사실이 확인되어, 제재 선박의 이례적인 위치 노출이 주목되고 있다.
조선·해군			
더스타	8월 12일	North Korea resumes naval base construction as it modernises fleet	- 강원도 문천 답촌만 해군기지 부지에 8월 6~9일 건설 인력 용 임시 숙소로 보이는 구조물이 새로 나타나 장기간 지연된 기지 공사가 재개된 것으로 분석했다. 인근 석촌만 일대 도로·교량 공사도 진행돼 기지 규모와 기능이 당초 계획보다 확대될 가능성을 제기했다.

<2026년 9월>

매체	일자	제 목	내 용
해양관광			
연합뉴스	9월 26일	원산갈마관광지구서 바다낚시 즐기는 북한 주민들	- 원산갈마해안관광지구에서 가을철 낚시 관광이 시작돼 주민들로 붐비고 있다고 조선중앙TV가 9월 25일 보도했다.
수산			
동아일보	9월 12일	씨가 마른 오징어, 北 어촌도 말랐다 (주성하의 '北토크')	- 동해안 북한 어민들은 6월 말부터 11월 초까지의 오징어잡이 성과에 1년 생계가 좌우되는데, 수온 상승으로 오징어가 사라지면서 어촌 경제가 타격을 받고 있다고 분석했다. 동해에 늘어난 참다랑어 등 대체 어종은 북한에 잡을 능력이 없다는 점도 짚었다.
해운·항만			
VOA	9월 1일	올해 북한 남포 출입 유조선 최소 45척...최대 135만 배럴 이상 유류 반입 추정	- 플래닛 랩스 위성사진 분석 결과 올해 남포 유류 하역시설을 드나든 유조선이 최소 45척으로 집계됐다. 적당 적재능력을 단순 적용 시 45만~135만 배럴이 반입된 것으로 추정

매체	일자	제 목	내 용
			돼 안보리가 정한 연간 정제유 한도 50만 배럴을 넘었을 가능성을 제기했다.
VOA	9월 3일	북한, 또 유조선 확보 정황... 제재 위반 가능성 주목	- 일본·한국 등 여러 나라 선적으로 운항하던 유조선 '칠레호'가 북한 깃발을 달고 중국 푸젠성 인근 동중국해에서 포착됐다. 등록 소유주는 사모아 회사이고 목적지는 청진으로 표시됐다. 6월 보도된 중국 유조선 후항유8호는 '부연1호'로 이름을 바꿔 북한 선박으로 운항 중이다.
VOA	9월 7일	유엔 제재 북 유조선, 중국 영해서 포착 후 잡적	- 유엔 제재 대상 북한 유조선 남산8호가 중국 저장성 타이저우 인근의 중국 영해로 추정되는 해역에서 남하하다 AIS 신호를 끈 뒤 위치가 파악되지 않고 있다.
VOA	9월 9일	북한, '침몰' 선박 조사보고서 제출..."기상 악화로 피항"	- 북한 국가해사감독국이 지난해 12월 중국 저우산 인근에서 침몰한 화물선 운선7호의 사고 조사보고서를 IMO에 제출하며 기상 악화로 피항 중이었다고 주장했다. 전 유엔 전문가패널 위원은 침몰 해역이 선박 간 환적이 이뤄져 온 곳이었어서 석탄 환적 중이었을 가능성이 높다고 평가했다.
VOA	9월 11일	북한 선박 3척 중국 등 '대리 운영'...대북제재 위반	- IMO 자료에서 중국·홍콩·마셜제도 소재 회사가 북한 선박 3척의 등록 소유주로 새로 등재된 사실이 확인됐다. 북한 선박의 소유·임대·운항과 관련 서비스 제공을 금지한 안보리 결의 2270호 위반 소지를 지적했다.
연합뉴스	9월 17일	포항 앞바다 공해상서 北 상선 부속선 침몰...3명 구조·1명 실종	- 포항 호미곶 남동쪽 약 200km 공해상에서 북한 상선 부속선이 침몰해 승선원 4명 중 3명이 구조되고 1명이 실종됐다고 보도했다. 한국 해경은 함정·항공기 등을 투입하고 일본·러시아 구조 당국에 협력을 요청했으며, 일본 측이 3명 구조 사실을 통보한 것으로 전했다.
서울경제 (영문)	9월 22일	Suspected North Korean Aircraft Near Baengnyeong Forces 79 Boats to Port	- 백령도 인근에서 북한 항공기로 추정되는 비행체 움직임이 탐지돼 어선 50척과 레저선 29척이 7개 항구로 대피했다고 보도했다. 오전 9시 46분 입항 안내 후 11시 56분 통제가 해제됐다.

매체	일자	제 목	내 용
NK Pro	9월 24일	Likely Russian ship docks in North Korea's Rason port for first time since May	- 9월 20일 위성사진에서 러시아 선박으로 추정되는 화물선이 무기 운송 의혹을 받아 온 나선항 부두에 접안한 모습이 포착됐다.
조선·해군			
알자지라	9월 7일	North Korea deploys warship 'capable of annihilating retaliatory strikes'	- 김정은 위원장이 9월 6일 원산항에서 열린 구축함 '강건호' 취역식에 참석했다. 조선중앙통신은 강건호가 6월 취역한 5천t급 최현호와 같은 무기체계를 갖췄다고 밝혔다.
NK Pro	9월 25일	North Korea starts building new warships on both coasts: Satellite imagery	- 위성사진 분석 결과, 남포조선소에서는 7월 초부터, 청진조선소에서는 8월 중순부터 새 함정의 선체 부품 배치·조립 정황이 확인됐으며 남포 함정은 첫 1만t급 순양함일 가능성이 높지만 청진 함정은 크기·함종이 아직 확정되지 않았다고 보도했다.