KMI
북한해양수산리뷰

2021년 4호
DEC 31 2021

발간년일 2021년 12월 31일(2021년 4호)
발행인 김종덕 **총괄** 윤인주 **감수** 홍성걸
자료문의 종합정책연구본부 북방·극지연구실

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행처 한국해양수산개발원
TEL +82-51-797-4790 **FAX** +82-51-797-4759

www.kmi.re.kr

목 차

[Editor's Note] 1
남북관계 변화를 위한 해양수산 부문의 도약
윤인주(한국해양수산개발원 연구위원)

[기획칼럼] 3
변화하는 남북관계, 세계 속에서 남북 해양수산협력의 도약을 위한 제언
채인택(중앙일보 논설위원)

남북관계 개선을 위해 차기 한국 대통령이 극복해야 할 과제들
채드 오캐럴(KRG 대표)

바다를 잃어버린 북한과 대북정책의 전환 필요성
윤인주(한국해양수산개발원 연구위원)

[지상중계] 26
제17회 한겨레- 부산 국제 심포지엄:
한반도 신물류체계 구축을 위한 남북한 해륙복합물류 연계 방향

[北 리뷰] 34
우물 안 개구리 북한, 점프가 필요할 때
이지은(민주평통 이북5도지역회의)

[북한 알기] 36
북한에서 스쿠버 다이빙을?
채수란(한국해양수산개발원 전문연구원)

[동향 분석] 39
2021년 북한 해양수산 동향
진희권(한국해양수산개발원 전문연구원)

[北 소식] 55
북한 언론 해양·수산 기사('21.10~12월)

NKnews 북한 해운·항만 기사('21.10~12월)



KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

※ 내용 및 전송 문의 : 한국해양수산개발원 북방 · 극지연구실
채수란 전문연구원 Tel_051-797-4790, E-mail_nkreview@kmi.re.kr
※ 메일 수신을 원치 않으시면 상기 전화번호 및 메일로 연락바랍니다.

[Editor's Note]

남북관계 변화를 위한 해양수산 부문의 도약

윤인주 (한국해양수산개발 연구위원)

2021년 12월호 북한해양수산리뷰는 변화하는 세계 속의 남북관계를 배경으로 세 가지 기획칼럼을 소개한다. 먼저, 채인택 중앙일보 국제전문기자는 남북관계와 북한의 상황, 세계정세를 읽어 나가면서 남북한 간 해양수산 협력의 필요성과 방향을 제안한다. 다음으로, 채드 오캐럴 Korea Risk Group 대표는 차기 대통령과 정부가 남북관계를 만들어 나갈 때의 장애물을 설명하면서 불법어업 대응, 비대면 항공 관광, 한국의 백신 기부 등 그럼에도 불구하고 남은 몇 가지 협력 가능성을 제안한다. 마지막은 올해 KMI가 추진한 국제공동연구 결과를 인용해 '바다를 잃어버린 북한'의 실태를 소개하고 기존 육상 중심 대북정책의 전환을 촉구하는 필자의 글이다. 2022년 대통령 선거를 앞두고 차기 정부가 고려해볼만한 제안을 담았다.

지상중계는 KMI가 10여년 넘게 참여해 온 한겨레-부산 국제심포지움을 소개한다. 올해 KMI가 기획한 세션의 주제는 '한반도 신물류체계구축을 위한 남북한 해륙복합물류 연계 방향'이다. 좌장인 이석 KDI 선임연구위원의 진행 아래, KMI 국제공동연구에 참여한 세자르 뒤크뤼에 프랑스 국립과학연구센터(CNRS) 연구소장, 장동명 랴오닝대학교 교수, 필자의 발표에 이어 미무라 미쓰히로 동북아시아경제연구소(ERINA) 조사연구부장, 전명수 블라디보스토크 국립경제서비스대학교 교수, 김영희 한국산업은행 선임연구위원, 이성우 KMI 종합정책연구 본부장의 토론 내용을 소개한다. 한국·중국·일본·러시아의 입장, 북한 전문가와 물류 전문가의 시각이 어우러져 남북관계 변화를 위한 해양수산 부문의 도약에 영감을 제공한다.

이번 호 북리뷰에서 소개하는 책은 '단번도약, 북한 마스터 플랜'이다. 북한의 이야기를 담고 있다기보다는 스위스, 이스라엘, 싱가포르 등의 사례를 통해 북한의 혁신적인 도약을 제안하는 책이다. 지난해와 마찬가지로 올해 마지막 호는 한 해를 정리하며 북한 해양수산 동향을 분석한다. 보다 구체적인 기사는 마지막에 해양수산과 해운·항만으로 구분되어 있다. 1~9월 사이 기사는 2021년 1~3호에 담겨 있다.

2022년부터는 올해 연구결과를 활용해 북한 해양수산 통계를 소개하고 웹진도 구상해볼 계획이다. 아무쪼록 올 한 해 집필로, 자문으로, 독자로 함께해주신 여러분께 마음 깊이 감사드리며 새해에는 더 좋은 내용으로 찾아뵙도록 노력하겠다.

[기획칼럼 1]

변화하는 남북관계, 세계 속에서 남북 해양수산협력의 도약을 위한 제언*

채인택 (중앙일보 논설위원)

변화하는 남북관계, 세계정세 속에서 한국은 남북 해양수산 분야에서 어떻게 북한과 협력하는 것이 좋을까. 특히 포스트 코로나 이후 남북협력 분야에서 해양수산 분야가 앞으로 어떻게 나아가야 할 것인가. 변화하는 글로벌 정세 변화와 남북 관계 속에서 해양수산 부문의 시사점을 짚어본다. 세계사적 변화 속에서 신 남북 협력을 위한 해양수산 부문의 기회 발견을 중심으로 이를 살피면서 제언을 해본다.

유엔 동시 가입, 남북기본합의서 체결 30주년의 동력을 이어야

이를 위해선 우선 시간적 상황을 살필 필요가 있다. 2021년 남·북한은 1991년 12월 15일 '남북기본합의서(남북 사이의 화해와 불가침 및 교류협력에 관한 합의서)'를 체결한 지 30주년을 맞았다. 2020년과 2021년 전 세계의 발을 묶은 코로나로 이와 관련한 아무런 행사를 하지 못했지만 2022년 코로나19 사정이 나아지면 새롭게 관련 행사를 통해 남·북한의 서로 말 걸기를 시도하는 계기로 만들 수 있다.

사실 1991년 남북기본합의서 체결은 그해 9월 17일 남·북한 유엔 동시 가입에 이어 한반도에 불어온 훈풍이었다. 이는 국제적으로 냉전 체제가 무너지고 남·북한 고위급 회담도 열리는 등 한반도의 적대적인 대립관계에도 변화가 생기면서 이뤄진 변화로 평가할 수 있다. 한국 정부의 북방 정책에 따라 1990년 9월 대한민국이 소련과 국교를 수립하고 10월에는 중국과 무역대표부 설치에 합의하는 등 활발한 대사회주의권 외교를 펼친 결과이기도 하다. 남·북한 유엔 동시 가입은 남과 북이 서로 통일 대상이기도 하지만 한반도에 실재하는 두 개의 주권국가라는 엄연한 현실을 반영한 조치였다. 이런 진전을 이룬 지 30년이 지났지만 2022년 한반도를 둘러싼 국제 정세는 물론 남·북 관계에도 먹구름이 낀 상태다.

---

* 이 칼럼은 필자의 견해일 뿐 한국해양수산개발원의 입장과 다를 수 있습니다.

해양수산과 관련해 남북기본합의서가 주목받는 이유는 물류 관련 협력이 기본합의서와 부속합의서에 구체적으로 명시됐기 때문이다. 기본합의서 제19조는 “남과 북은 끊어진 철도와 도로를 연결하고 해로, 항로를 개설한다”고 명시하고 있다. 해로와 항로의 개설은 남북을 가장 경제적으로 이을 수 있는 방법이다.

이어 1992년 9월 16일부터 9월 17일까지 열린 제8차 남북고위급회담에서 합의한 부속합의서의 ‘제3장 교류.협력 관련 부속합의서’에서 이를 더욱 구체화했다. 관련 내용은 다음과 같다.

“제3조 남과 북은 끊어진 철도와 도로를 연결하고 해로, 항로를 개설한다.

① 남과 북은 우선 인천항, 부산항, 포항항과 남포항, 원산항, 청진항 사이의 해로를 개설한다.

② 남과 북은 남북 사이의 교류.협력 규모가 커지고 군사적 대결상태가 해소되는 데 따라 해로를 추가로 개설하고, 경의선 철도와 문산-개성 사이의 도로를 비롯한 육로를 연결하며 김포공항과 순안비행장 사이의 항로를 개설한다.

③ 남과 북은 교통로가 개설되기 이전에 진행되는 인원 왕래와 물자교류를 위하여 필요한 경우 쌍방이 합의하여 임시교통로를 개설할 수 있다.

④ 남과 북은 육로, 해로, 항로의 개설과 운영의 원활한 보장을 위하여 필요한 정보 교환 및 기술 협력을 실시한다.

⑤ 남북 사이의 교류물자는 쌍방이 합의하여 개설한 육로, 해로, 항로를 통하여 직접 수송하도록 한다.

⑥ 남과 북은 자기 측 지역에 들어온 상대측 교통수단에 불의의 사고가 발생할 경우 긴급구제조치를 취한다.

⑦ 남과 북은 교통로 개설 및 운영과 관련한 해당 국제협약들을 존중한다.

⑧ 남과 북은 남북 사이에 운행되는 교통수단과 승무원들의 출입절차, 교통수단 운행 방법, 통과지점 선정 등 교통로 개설과 운영에서 제기되는 기타 실무적 문제들을 경제교류·협력공동위원회에서 토의하여 정한다."

부속합의서에서 특히 제3조 1항 "남과 북은 우선 인천항, 부산항, 포항항과 남포항, 원산항, 청진항 사이의 해로를 개설한다"는 특히 주목할 만하다. 이를 통해 중앙정부 또는 지자체가 해로 개설은 물론 북한 항구의 현대화를 위한 다양한 사업을 구상하고 계획하며 실행할 수 있다. 이를 통해 북한의 평안도 지역, 강원도 지역, 함경도 지역으로 각각 나눠서 지역 특성에 맞는 물류와 해양 진출의 기회를 공동으로 마련할 수도 있다.

2022년은 남북기본합의서의 실천이 정체됐던 지난 30년을 마감하고 새로운 도약의 시대를 준비해야 할 때다. 특히 북한이 코로나19로 닫았던 나라의 문을 장차 다시 열 경우 활발해질 수밖에 없는 해양과 수산 분야의 교류를 위한 큰 포석을 놓아야 한다. 남북이 해양·수산 분야의 협력을 위한 공동 연구를 하고, 관련 인력의 교육·훈련에 나서며, 서로 정기적으로 대화할 네트워크를 만드는 등 단기부터 중·장기에 이르는 다양한 교류를 준비해야 한다. 이는 북한의 식량, 특히 단백질 공급의 주역이 될 수산업의 발달, 중국에 공급할 자원의 운송을 맡은 해운 분야의 발전에 필수적이다.

최대 걸림돌은 유엔 제재…인도주의 상황을 명분으로 수산 사업 물꼬 터야

이의 추진을 막을 가장 큰 문제는 북한의 핵과 장거리 미사일 개발에 따른 유엔안전보장이사회를 비롯한 국제사회의 다양한 제재다. 북한의 해양수산 분야가 처한 가장 큰 도전이 바로 2022년까지 27년째 계속되고 있는 유엔 안전보장이사회의 경제제재다. 북한은 2006년 10월 9일 1차 핵실험 이후 지속적인 핵실험과 이를 운반할 수 있는 장거리 미사일의 시험 발사로 유엔안전보장이사회 결의안(UNSCR)에 따른 경제제재를 받고 있다. 총 10여 차례 이뤄진 경제제재는 초기에 대량살상무기(WMD)의 이전에 대한 기술적인 통제로 시작됐다. 하지만 2016년 5차 핵실험 이후 북한의 추가 행동을 막기 위해 경제 전반에 대한 제재로 전환되었다.

특히 해운·수산업 분야는 2016년 11월 30일 북한의 제5차 핵실험 뒤 나온 UNSCR 2321호에 따라 화물 제재가 이뤄지면서 북한 국적 선박의 소유, 운영, 대여, 보험 등 각종 서비스 제공이 금지되고 지정된 선박의 입항이 금지됐으며 압수도 가능해졌다. 2017년 9월 3일 6차 핵실험에 따른 9월 11일의 UNSCR 2375는 공해 상에서 북한 선박의 화물 이동을 금지했다. 같은 해 11월 28일 북한의 대륙간탄도미사일(ICBM) 화성 15호 시험 발사로 인한 12월 22일의 UNSCR 2397호는 북한에 대한 유류 공급을 더욱 제한해 연간 450만 배럴로 추산되는 대북 정유제품 수출을 기존보다 55% 줄어든 220만 배럴을 상한선으로 제한했다. 이 때문에 북한은 어로를 위해 어선이 조업하는 데 필요한 연료 확보에 어려움을 겪게 됐다.

이와 관련해 주목할 점은 이 조치가 북한에 대한 인도주의적 지원에도 영향을 준다는 지적이 나오고 있다는 사실이다. 2021년 6월 9일 스위스 제네바에 있는 비정부기구(NGO)인 ACAPS(The Assessment Capacities Project)는 국제사회의 대북제재가 북한의 인도주의 지원에 부정적인 영향을 끼쳤다고 지적했다. 이에 대해 미국 국무부 대변인실은 "유엔안전보장이사회 결의 2397호 제25항에 명시된 것처럼 유엔 제재는 북한 민간인들의 인도주의적 상황에 부정적인 결과를 가져오기 위한 것이 아니며, 유엔안전보장이사회 결의가 금지하지 않은 식량이나 인도주의 지원과 같은 활동에 부정적인 영향을 끼치거나 이를 제약하기 위한 것이 아니다"라고 말했다. 이를 근거로 삼고 인도주의적 상황 개선을 명분으로 내세워 북한이 해양·수산활동으로 바다에서 식량을 확보하는 활동을 재개할 수 있도록 미국과 국제사회를 설득하는 데 외교력을 집중할 수 있을 것이다.

북한의 기아 상황 앞세워 식량 생산 위한 수산 협력사업 허용 받아야

세계식량계획(WFP)이 2021년 9월 24일 발표한 '2021 기아 지도(Hunger Map 2021)'도 북한의 이런 사정을 국제사회에 잘 설명한다. 매년 발표하는 기아 지도는 각국의 영양실조 유병률을 지도의 색깔로 보여준다. 북한은 영양실조 유병률이 가장 높은 선명한 붉은색으로 표시됐으며 이는 전체 인구의 3분의 2가 넘는 35% 이상이 영양실조임을 나타낸다.

WFP에 따르면 전 세계에서 기아 인구가 3.5% 이상인 나라는 11개국이나 된다. 아프리카의 민주콩고공화국(1인당 GDP 588달러)·콩고(2,505달러)·중앙아프리카공화국(552달러)·르완다(821달러)·소말리아(347달러)·마다가스카르(521달러)·라이베리아(700달러), 그리고 중동의 예멘(764달러)·이라크(5,730달러)이며 동아시아에선 북한이 유일하다. 통계청 북한 포탈과 세계은행에 따르면 북한의 2020년 추산 인구는 2,578만 명으로 그 중 35%면 900만 명 이상이 기아에 시달린다는 이야기다. 북한은 아프리카나 중동의 다른 나라와 달리 국제 인도주의 기관의 대대적인 지원과 현장 활동도 없는 지역이다. 그렇기 때문에 이런 상황에서 스스로 식량을 구할 수 있도록 수산업 가능성을 확대하는 조치가 바로 인도주의 활동이 될 수 있다. 북한 수산업을 위한 연료 지원을 대북제재에서 예외로 인정할 수 있도록 국제 사회에 대한 설득에 나서야 한다. 국제기구가 식량 분배 상황을 모니터링 하듯 해외에서 공급된 연료를 북한이 수산업에 쓰는지, 바다에서 얻은 식량을 국내에 어떻게 분배하는지를 공신력 있는 국제기구가 살필 수 있을 것이다.

김일성 탄생 110주년, 김정일 80주년 맞아 백신 지원받고 문 열 가능성

북한을 누르고 있는 또 다른 문제가 코로나19다. 2019년 12월 31일 중국에서 첫 사례가 보고된 뒤 전 세계로 확산한 코로나19로 인해 북한이 국경을 전면 봉쇄한 지 2년이 되었다. 2021년 12월 25일 현재 북한은 아프리카 동북부 에리트레아와 더불어 전 세계 두 나라밖에 없는 코로나19 백신 미접종국으로 분류된다. 코로나19 발생자 보고도 없다. 2021년 3월 국제백신 공동구매 프로그램인 코백스(COVAX)가 아스트라제네카 백신 199만 2,000회분을 배정하고 그 중 170만 4,000회분을 5월까지 전달할 예정이었으나 북한이 공급 백신 종류를 둘러싼 이견으로 이를 거부한 것으로 알려졌다. 러시아도 자체 백신인 스푸트니크V 백신의 유상 지원을 희망했지만 북한이 무상 지원을 원하면서 공급이 이뤄지지 않았다. 코백스는 2021년 11월 30일 북한에 아스트라제네카 백신 473만 4,000회분을 제공하기로 했다.

2022년은 김일성(1912년생) 탄생 110주년이자 김정일(1941년생) 탄생 80주년이라는 사실에 주목할 필요가 있다. 이 때문이라도 코로나 이후 나라의 문을 닫고 칩거했던 북한이 코백스 백신을 공급받고 주민들에게 대대적으로 접종한 뒤 국경을 열어 중국 등에서 축하 행사에 쓸 식량과 선물용 물품 등을 대대적으로 들여올 가능성이 있다. 북한 정권이 가장 중시하는 김일성과 김정일의 생일과 관련한 “꺾인 해”이기 때문에 백신을 접종하고 국경을 개방할 가능성이 어느 때보다 크다. 이를 계기로 남북한이 협력하고 국제사회를 설득해 생존과 식량 마련을 목적으로 해양수산 분야에서 제재 예외 조치를 추구할 수 있다. 이를 활용하는 데 남북 해양수산 분야 협력 가능성이 달려있다고 하겠다.

미국은 3곳의 바다에서 중국·러시아·이란을 통제할 수 있을까

문제는 국제 정세가 이런 일을 추진하기에 적합한 상황으로 흘러가고 있는가이다. 유심히 살펴보면 2022년 한반도를 둘러싼 국제 정세도 심상치 않다. 2021년 1월 20일 취임한 미국의 조 바이든 행정부는 '미국이 돌아왔다'고 외치면서 전 세계에 새로운 외교 정책을 펼치겠다고 선언했다. 그 형태는 동맹을 앞세운 글로벌 외교의 복원이며, 목적은 미국의 새로운 개입과 우위 추구로 보인다. 하지만 지난 1년 미국 바이든 행정부의 외교 성과는 미국 국내는 물론 동맹국에 그리 만족할 만한 수준에 미치지 못한 것으로 보인다. 동맹을 앞세운 글로벌 외교의 복원을 시도했지만, 결과는 예상과 달랐다.

그런 상황에서 미국은 2022년 세계 각지의 해양에서 국제정치적으로, 군사적으로 어려운 상황에 부닥칠 가능성이 크다. 미국은 3개의 바다에서 적대적인 세력과 마주했다.

동아시아의 대만해협을 중심으로 벌어지고 있는 중국과의 경쟁이 그 하나다. 미국 해군에서 서태평양을 책임지는 제7함대가 인도태평양사령부 휘하에 배속돼 이 지역에서 활동한다. 2021년 중국과 대만 사이의 대만해협에선 10월부터 격랑이 일었다. 중국 공군기들이 대만 방공식별구역(ADIZ)에 통보 없이 드나들며 언제라도 공격할 수 있음을 보여주는 '전쟁급 항공 무력시위'를 연일 벌였다. 10월 2~3일엔 중국에서 멀지 않은 필리핀 해와 오키나와 남서부 해역에서 미국·영국·일본·네덜란드·캐나다·뉴질랜드 등 6개국 해군이 '자유로운 인도·태평양 실현'을 이유로 합동훈련을 하면서 긴장을 더했다.

미 해군이 로널드 레이건함과 칼 빈슨함 등 2척을, 영국이 퀸엘리자베스함을, 일본이 '휴우가'급 헬기 항모인 이세함을 각각 동원했다. 미국이 '항행의 자유'를 내세우며 남중국해에서 중국과 벌여온 해양 대결이 대만해협으로 확대된 것으로 볼 수 있다. 이는 대만 핍박, 신장위구르 무슬림 탄압 등을 이유로 미국이 중국에 가해온 압박이 해양으로 확대된 것으로 풀이할 수 있다.

대만해협 위기, 동아시아 전체 바다로 확대 가능성 우려

중국과의 갈등은 갈수록 고조되고 있다. 중국은 신장위구르 무슬림에 대한 탄압을 중지하라는 미국과 서방 측의 요구를 받자 대만해협에서의 긴장 고조로 답하면서 중국을 외려 압박하고 있다. 그 결과 중국 내륙의 문제가 해양으로 비화하는 형국이 됐다.

더욱 우려할 점은 대만해협의 남쪽에는 미국이 중국과, 베트남·필리핀·말레이시아·인도네시아 등이 중국과 각각 신경전을 벌이고 있는 남중국해가 각각 자리 잡고 있다는 사실이다. 대만해협의 북쪽은 일본과 중국이 영토 분쟁, 해양 갈등을 벌이고 있는 동중국해다. 대만해협의 격랑은 동아시아 전체의 바다에 영향을 미칠 수밖에 없다.

미국과 중국의 해양 갈등과 충돌 문제는 대만해협에 그치지 않는다. 중국이 서해와 동중국해, 남중국해 전역에서 항공모함 전력을 기르고 있다는 사실도 문제다. 중국은 옛 소련이 몰락한 뒤 우크라이나의 항구에 정박해 있던 옛 소련의 미완성 항공모함 바랴크함을 2007년 구입해 중국으로 가져와 개조한 뒤 2012년 9월 25일 001형 항공모함 랴오닝(遼寧)함으로 취역했다. 랴오닝함은 보하이(渤海)만과 서해의 중간인 랴오닝 성 다롄(大連)을 모함으로 삼고 있다.

중국은 랴오닝함을 개량한 첫 국산 항공모함인 002형 항공모함 산둥(山東)함을 다롄에서 완성한 뒤 2019년 12월 17일 남중국해인 하이난다오(海南島)의 산야(三亞)에서 취역했다. 이어 상하이(上海) 장난(江南) 조선소에서 기존 001, 002형의 스키점프식이던 함재기의 발함 방식을 더욱 발전시킨 전기자석식과 증기식으로 바꾼 것으로 보이는 003형 항공모함을 건조하고 있다. 이어 다롄 조선소에서 004형의 항공모함 두 척을 건조 중인 것으로 2017년 일본 언론에 보도됐다. 이러한 중국의 항공모함 굴기 시도는 동아시아의 해양 질서에 상당한 변화를 몰고 올 가능성이 크다. 바다가 평온하지 않으면 남북한이 해양수산 분야에서 협력을 확대할 여지가 줄어들 수밖에 없다. 남북의 해양수산 협력에 중국이라는 변수가 자리 잡고 있는 셈이다.

에너지 차르 러시아, 흑해 등에서 서방에 대한 본격 압박

미국이 해양에서 맞은 둘째 위협이 유럽의 흑해와 북극해, 그리고 지중해에서 펼쳐질 러시아의 도전이다. 이 해역은 미국 해군 제6함대의 관할 지역이다. 러시아는 미국과 대립하는 과정에서 국제정치의 새로운 행위자로서 자국의 전략적 가치를 높이고 있다.

블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 자국과 국경을 맞댄 우크라이나가 북대서양조약기구(나토)와 유럽연합(EU) 가입을 추구하는 것을 법적으로 막아달라는 요구를 미국과 나토에 하고 있다. 이를 위해 서방이 천연가스의 40%를 공급받는 자국의 가스관을 위협 도구로 활용하고 있다. 겨울을 앞둔 유럽으로선 고민에 빠질 수밖에 없다. 게다가 2021년 서유럽은 바람과 일조량의 감소로 신재생에너지 공급에서 차질을 빚어왔는데 겨울이 다가오면서 일시적으로 석탄이 최고 6배, 천연가스가 한 달 만에 5.5배, 국제유가도 3년 만에 최고가를 경신했다.

북한은 이런 상황에서 올해 들어 석탄 생산 부족으로 전력난이 심화한 중국에 대한 석탄 밀수출을 늘리고 있다고 자유아시아방송(RFA)이 2021년 10월 9일 보도했다. RFA는 “조선노동당 39호실 산하 금강관리국 무역회사의 선박이 (평안북도) 용천군 진흥부두에서 출항해 서해 공해상에서 중국 선박에 석탄을 옮겨 싣고 있다”고 전했다. 당시 북한산 석탄은 t당 50~60달러로 당시 석탄 부족에 따른 전력난으로 중국 현지에서 t당 200달러까지 치솟은 현지 가격의 4분의 1 수준이다. 북한은 중국의 전력난에 맞춰 석탄 수출로 외화를 확보한 셈이다. 사실 북한의 석탄 수출은 유엔 안보리 제재 위반이다. 안보리는 2017년 7월 4일 북한이 대륙간탄도미사일(ICBM)인 화성 14호를 시험 발사하자 그해 8월 5일 결의 2371호로 석탄 수출을 금지했기 때문이다. 하지만 인공위성 사진까지 첨부한 RFA 보도 뒤에도 미국이나 서방 국가가 중국에 이를 단속하거나 막으라고 압박했다는 소식은 들리지 않는다. 그만큼 중국도 전력난으로 마음이 급하고, 미국은 세세한 것까지 따질 정도로 여유가 없다는 분석이 가능하다.

미국 중간선거, 바이든 운신의 폭 좁혀

게다가 한국에선 3월 대통령 선거가 치러지며, 미국에선 11월 바이든이 소속된 민주당 정권의 명운을 건 중간선거가 기다리고 있다. 미국 정치에서 대통령 취임 2년 차에 치러지는 중간선거는 일부 예외를 제외하고는 전통적으로 집권당에 경고를 안겨 왔다. 현재 연방 상·하원에서 아슬아슬하게 우위를 지키고 있는 바이든의 민주당 행정부로선 초조할 수밖에 없다. 당장 업적을 만드는 것보다 큰 문제를 일으키지 않으려고 할 가능성이 크다. 그럴수록 미국이나 바이든의 상대편은 이를 이용하려고 들 것이다.

결국 바이든 행정부는 바다에서 현상유지(status quo)를 선호하지 않을 수 없는 상황이다. 이런 경우 기존 힘의 균형을 바꾸려고 시도할 가능성이 줄어든다는 데 주목해야 한다. 이런 상황에서 미국은 북한과의 힘겨루기에 가급적 나서려 하지 않을 가능성이 크다. 물론 남북관계가 변화할 가능성이 생길 수는 있다. 바이든 행정부는 누가 되든 2022년 대선에서 승리한 한국의 새 대통령에게 남북관계 개선을 위한 모멘텀을 선물하지 않을 수 없을 것이다. 중국·러시아·이란을 동시에 강대해야 하는 미국으로선 국제 전략을 추진하는 데 한국의 역할을 기대하지 않을 수 없기 때문이다. 그 과정에서 미국이 성공하기 위해선 무엇보다 한국의 협력이 절실하다. 경제력으로 보나, 기술력으로 보나, 군사력으로 보나, 한국은 이미 어느 세력이든 국제 전략에서 필수 불가결한 존재라는 점을 명심할 필요가 있다.

이런 기회를 활용해 해양수산은 주민의 생존과 직결된 분야라는 점을 각인시키면서 남북관계 개선의 기회로 활용할 필요가 있다. 이를 위해 북한 해양수산 분야 인사들과 교류 협력을 서둘러야 한다. 2022년 김일성 탄생 110주년과 김정일 탄생 80주년을 맞은 북한이 먼저 행동에 나서기 전에 남북 교류를 준비해야 한다. 범띠해인 2022년 임인년을 한반도에 범이 내려오는 해로 만들어야 한다. 새해는 남북 간에 기회의 문을 크게 여는 해가 될 것이다. 그 시작은 가장 절실하고, 가장 실질적이며, 가장 대화가 잘 통할 수 있는 해양수산 분야가 될 것으로 믿는다.

[기획칼럼 2]

남북관계 개선을 위해 차기 한국 대통령이 극복해야 할 과제들*

지속되고 있는 북한의 코로나19 정책, 제재,

미중 간 전 세계적 차원의 경쟁은 협력에 주요 장애물이 되겠지만,

가능성은 여전히 남아있다.

채드 오캐럴 (Korea Risk Group 대표)

차기 한국 대통령이 남북한 협력개선과 관련해서 문재인 대통령 스타일의 정책을 추진하기를 희망한다면, 2018년 9월 평양 선언에 나와 있는 많은 부분보다 중대한 진전이 이뤄질 가능성은 그리 크지 않은 것 같다.

북한의 코로나19 격리 정책이 장기적으로 지속될 가능성, 여전한 국제제재, 미·중 강대국 간의 경쟁이 2018년에 제시된 다수의 목표들과 관련해서 가시적인 진전을 상상하기 어렵게 만든다.

그렇지만, 한국과 북한이 창의적으로 접근하고 충분한 정치적 관심을 가진다면, 남북 간 협력의 싹을 구상할 수 있는 영역들이 있다.

---

* 이 칼럼은 필자의 견해일 뿐 한국해양수산개발원의 입장과 다를 수 있습니다. 이 칼럼의 영문 원본은 Korea Risk Group이 제공하는 NK News 홈페이지에 "Hurdles for South Korea's next President to push forward inter-Korean relations" 으로 게재됩니다.

협력을 방해하는 요소들

코로나19에 대한 북한의 접근방식은 2020년 1월부터 일련의 강경조치로 이어지며 김정은 시대에 들어 전례 없는 수준의 국제적 고립으로 이어졌다. 결과적으로 북한관리들이 남북한 간의 대면외교에 참여하거나 가까운 장래에 두 나라가 어떤 형태의 물리적 협력에 참여하는 것은 어려워 보인다.

사람들이 북한을 드나드는 것을 방지하기 위해 맨 처음 실시한 국경폐쇄는 빠른 속도로 확산해서 육로와 철도를 통한 무역도 포함하게 되었다. 같은 해 10월 북한 체제 수립 70주년을 앞두고 북한에서 크게 확산된 불안으로 인해 2020년 말 중국 및 러시아와의 모든 육상교역이 중단됐고, 이후 이런 정책이 바뀌었다는 증거는 없다. 이는 2021년 봄에 대규모 방역센터가 건설되고 같은 해 3월 북한 당국이 방역 관련 새 무역법을 통과시켰음에도 불구하고 단둥과의 중요한 철도기반 무역이 아직 재개되지 않았음을 의미한다.

북한이 2021-2022년 겨울 시즌 이후 국경정책을 완화할 가능성이 있는 것처럼 보였지만, 적어도 무역과 관련해서는 오미크론 변종출현으로 이제 그럴 가능성은 거의 없다. 코로나19의 공기 중 전파 또는 물리적 전파를 둘러싼 북한의 편집증이 너무나 강한 관계로, 이제 단기적으로는 해상무역을 둘러싼 규제마저 부과되면 새해에는 한동안 대외무역이 전면적으로 차단될 가능성도 있다.

북한은 백신을 기증하겠다는 국제사회의 제안을 반복적으로 거부해왔고, 이런 입장은 당분간 바뀌지 않을 것으로 보인다. 이에 따라 남북한 사이에 어떤 형태의 대면 또는 물리적 협력에 대한 전망은 암울하고, 점점 그 강도가 심해지고 있다. 따라서 한국 사람들과 외국인들은 당분간 계속해서 북한 땅에 들어갈 수 없을 것으로 예상할 수 있고, 북한이 한국과 대화를 할 수 있는 유일한 수단은 디지털과 전화 통신시스템 뿐이다.

코로나19가 남북관계에 끼친 물리적인 어려움 외에도 평양의 강경정책으로 인해 나타나기 시작한 장애물들도 있다. 첫째, 코로나19 팬데믹으로 국제구호운동가 커뮤니티가 급격히 줄어들어 2021년 3월 현재 북한에 남아있는 유엔기구나 NGO 인력이 없다. 국제구호활동가들이 북한을 떠난 것으로 인한 단기적 결과 외에도, 이제 한국이 북한 내부의 인도적 지원 필요성을 독자적으로 이해할 수 있는 수단이 없다. 둘째, 국제구호활동가가 남아있지 않고 가까운 미래에 외국인이 북한을 방문하는 것이 거의 불가능하기 때문에, 이론상으로 미래에 있을 수 있는 한국 측의 지원에 대한 독립적인 모니터링이 불가능할 것이다. 이 두 가지 문제는 향후 북한주민들에 대한 모든 형태의 대규모 지원을 정당화하고자 하는 차기 한국대통령의 능력을 저해할 수 있다.

제재와 남북협력에 관한한 상황이 암울하다. 북한이 한국과의 협력을 극적으로 확대할 의지가 있고 코로나19가 문제가 되지 않더라도 국제제재는 큰 문제로 작용할 것이다.

2019년 1월 김정은이 직접 제안한 개성공단 재개의 경우, 다수의 제재가 한국에 문제를 야기할 것이다. 특히 UNSC 2321호에서 '북한과의 무역'을 위한 '공공 및 민간의 재정지원'을 금지하는 문구가 문제다. 또한 2017년에 발표된 UN 부문별 수출입 금지령과 북한기업과의 합작투자금지령인 UNSC 2375호와 같이 북한기업에 대한 '대량현금' 지불을 둘러싼 UNSC 1718의 문구도 문제가 된다. 또한 피할 수 없는 미국, EU 및 일본 등의 다양한 제재가 있으며, 이는 개성공단에서 일하는 모든 한국기업에 문제가 되고, 그곳에서 생산된 제품을 국제시장에서 판매하는 것이 불가능해질 수 있다.

금강산관광의 경우 개성공단 재개를 막는 것과 유사한 제재가 문제가 될 수 있다. 또한 UNSC 2375호에 의거한 '공공시설인프라프로젝트'에 대한 금지는 남북한이 전력, 위생, 깨끗한 물 공급을 개선하는 것을 저해할 수 있다. 게다가 선박관련 제재로 북한선박과 선원이 한국 관광객을 리조트 지역으로 데려오는 것도 불가능할 것이다. 게다가 한국의 일방적인 제재도 수정되어야 한다. 5·24 조치는 개성공단과 금강산관광시설에 대한 '꼭 필요한' 방문에 한해서만 부분적으로 예외를 둘 뿐, 모든 한국인의 북한여행을 금지한다.

한국의 남북 철도 재가동 계획에 관한 협력을 구상할 때도 여타 제재들은 추가적인 장애물을 얹는다. 예를 들어, UNSC 2397호의 문구는 '수송차량'의 공급, 판매 또는 양도를 금지하며, 국경을 넘어 북한으로 들어가는 한국열차도 이 경우에 해당할 수 있다. 마찬가지로 인프라 투자를 금지하는 것과 관련해서 앞서 언급한 규칙들은 미국의 일방적인 제재법안의 여러 측면들과 더불어 주요 장애물이 될 것이다.

전체적인 목록은 아닐지라도, 위의 예들을 통해 한국이 어떤 유의미한 형태의 남북 간 협력이 가능하도록 하기 위해 통과해야 하는 제재 장애물의 규모에 대한 통찰을 얻을 수 있다.

마지막으로, 부상하고 있는 미·중 간 경쟁이 남북협력에 걸림돌이 될 가능성이 있다. 미국과 중국 사이의 긴장이 고조되면서 북한은 중국의 궤도에 점점 더 가까워졌다. 코로나19 이전에는 이것이 중국의 대대적인 대북 관광 캠페인으로 이어졌고, 북한과 협력하는 중국 기업의 제재위반을 점점 더 눈감아주는 상황이 벌어졌다. 이러한 두 가지 동향은 추가적인 재정투입으로 북한에 상당한 도움이 되었다. 코로나19 이후 중국의 연간 대규모 인도적 지원이 북한으로 계속 유입되어, 올해 북한 언론이 '식량위기'라고 언급한 상황을 안정시키는 데 도움이 된 것으로 보인다.

남북협력에 대항해서 증가하는 북·중 간의 끌어당김이 결합된 결과는 두 가지이다. 미국과 중국의 경쟁이 심화됨에 따라 중국은 북한이 자신의 영향력 범위 내에 있기를 원할 것이며, 이는 북한이 남북협력 가능성을 아주 많이 탐색하지는 못하게 할 것이다. 남북 간의 돌파구는 북한과 미국 간의 돌파구를 필요하기 때문이다. 중국은 자신들의 이익에 부합할 때만 이를 지지 할 것이다.

더욱이 중국이 최근 몇 년간 북한에 대한 비공식적 제재완화의 범위를 확대하고 비공식적 인도적 지원을 대규모로 제공할 의향을 보여 왔기 때문에 북한이 한국에 지원을 구해야 할 실질적인 필요성이 덜 시급하다. 간단히 말해서, 중국이 최근 몇 년 동안 북한에 제공한 것은 한국이 제공할 수 있었던 모든 것을 능가할 가능성이 크다. 그리고 미국과 중국의 경쟁이 계속된다면 이것은 바뀌지 않을 것이다.

잠재적 희망은?

어려운 조건에도 불구하고 차기 한국 대통령이 북한에게 매력적일 수 있다고 생각할 수 있는, 그리고 위에서 언급한 장애물과도 대체적으로 양립할 수 있다고 생각할 수 있는 몇 가지 잠재적 형태의 협력이 있다.

여기에는 다음 내용들이 포함된다.

불법어업 단속 — 남북한 모두 서해에서 중국인들의 불법조업을 일상적으로 경험하고 있다. 따라서 생각할 수 있는 바로는, 남북한의 해군이 협력해서 한반도 인접 해역을 불법조업이 없는 곳으로 유지하기 위한 합동 군을 구성할 수 있다. 이것은 한국 국내소비를 위해 더 많은 생선을 잡을 수 있다는 것을 의미할 뿐만 아니라, 수산물을 합법적으로 중국고객들에게 판매할 수 있는 한국 선원들에게 수익을 더 보장하는 어획량을 제공할 것이다(북한은 UNSC에 따라 해산물 수출이 금지되어 있다).

비대면 항공여행 — 코로나 팬데믹 초기에 여러 항공사는 대부분의 목적지에 착륙할 수 없게 한 국제여행제한의 확산을 감안하여 소위 '목적지 없는 비행기편'을 실험했다. 따라서 생각할 수 있는 바로는, 한국항공사들은 항공기가 북한공항에 착륙하지 않는다는 것을 전제로 북한에 대한 저고도 항공여행을 제공할 수 있다. 북한은 어떤 형태의 지불이나 물물교환방식의 혜택을 받을 수 있는 반면, 한국항공사들은 지금까지 북한영공에서 불가능했던, 새로운 형태의 관광을 통해 혜택을 볼 수 있다.

한국의 백신기증 — 북한의 육로국경은 여전히 폐쇄되어 있지만 남포항과 청진항과 같은 항구는 살균과정에서 처리가 더디더라도 북한으로 들어오는 해상운송물의 처리를 위해 여전히 열려있다. 북한은 중국 백신에 대해 회의적이라는 것이 드러났던바 이론적으로만 보면 북한은 수 천 만회 분의 투여가 가능한, 서양에서 만든 고품질백신을 냉장선에 실어 배달하겠다는 한국의 잠재적 제안에 관심을 가질 수 있다. 이 정도의 양이면 북한은 단 한 번의 절차로 전 인구에게 백신을 접종할 수 있을 뿐만 아니라, 한국의 현대적인 냉동선이 북한의 불안정한 콜드체인시스템문제를 해결할 수 있다.

위의 모든 아이디어는 이론적으로 남북한이 북한의 지속적인 코로나19 격리정책, 국제제재, 강화하는 북·중관계를 우회하면서 협력할 수 있게 해주는 방법들이다. 또한, 위의 예들은 북한과 한국 모두에 실질적인, 서로 윈윈(win-win)할 수 있는 혜택을 제공한다. 이는 두 국가의 주요 이해관계자 사이에 관심이 생겨날 가능성이 있음을 의미한다.

앞으로 몇 년 안에 의미 있는 남북협력이 이뤄질 것이라고 상상하기는 어렵지만, 2018년 평창올림픽은 한반도 정세의 급격한 변화가 한 순간에 일어날 수 있음을 보여주었다. 북한이 남북협력에 대한 한국의 관심을 받아들인다면, 그런 일이 실제로 일어날 때, 분명 정책입안자들이 처음부터 합리적이고 실질적인 목표를 설정하는 것이 매우 중요할 것이다. 실제로 북한이 평양선언을 이행하는 데 관심을 보이지 않는 가장 큰 이유들 가운데 하나는 아마도 범위라는 측면에서 그것이 너무 야심차고, 얼어붙은 국제제재라는 배경 속에서 어떤 프로젝트도 실질적인 진전을 이룰 가능성이 거의 없기 때문인지도 모른다. 그 결과 하노이정상회담이 결렬된 후 북한은 남북협력에 대한 관심을 금새 잃어버렸고, 오늘날까지 교착상태가 지속하고 있다. 이것은 협력계획의 윤곽을 좀 더 현실적으로 상상했다면 잠재적으로 피할 수 있었을 것이다.

[기획칼럼 3]

바다를 잃어버린 북한과 대북정책의 전환 필요성*

윤인주 (한국해양수산개발원 연구위원)

북한 경제, 그 폐쇄성의 회귀

현재 북한은 대외경제에서 중국에 대한 의존도가 높아 중국과의 경제협력 없이는 생존이 불가능한 수준이다. 체제 수립 이래 사회주의국가, 자본주의국가, 개발도상국가, 일본, 한국 등 경제협력 대상을 하나둘씩 잃어가며 육상으로 인접한 중국에 의존하고 있다. 북한은 이러한 대중국 일변도 대외경제의 문제점을 인지하면서도 대북제재와 코로나 팬데믹의 장기화 속에 자립경제를 강조하고 있다. 북한은 사회주의 국가의 원조로 초기에 급속한 경제성장을 이루다가 1960년대 이념논쟁으로 탈소련화를 추구하면서 자립적 민족경제와 자력갱생의 기틀을 형성했다. 자립경제의 한계를 극복하기 위해 1970년대에 대서방 차관도입 등의 경제협력을 시도했으나 실패했고 중국 개혁·개방의 영향도 제한적인 수준에 그쳤다. 1990년대에는 사회주의권 붕괴 이후 경제위기를 거치면서 다시 한 번 모기장식 개방을 시도했으며 국제사회의 원조와 일본, 한국, 중국과의 경제협력으로 회생할 수 있었다. 2010년대 들어서는 장기 경제발전계획을 다시 수립하기 시작했고 경제특구·개발구를 통한 외자유치와 대외무역 확대를 도모했다. 그러나 핵 보유 선언과 그에 따른 대북제재 심화, 코로나 팬데믹 등으로 위기에 봉착하면서 자립경제를 강조하는 폐쇄적인 발전전략으로 회귀하고 있다.

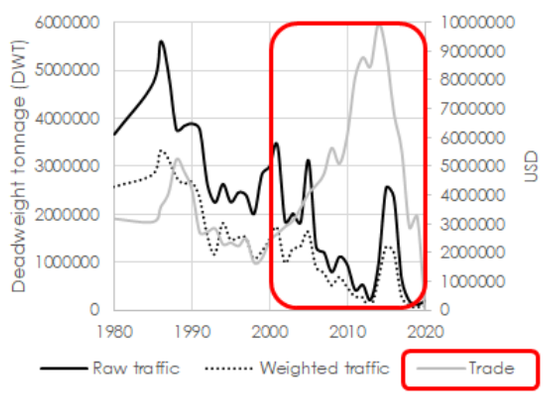
* 이 칼럼은 필자의 견해일 뿐 한국해양수산개발원의 입장과 다를 수 있습니다.

바다를 잃어버린 북한

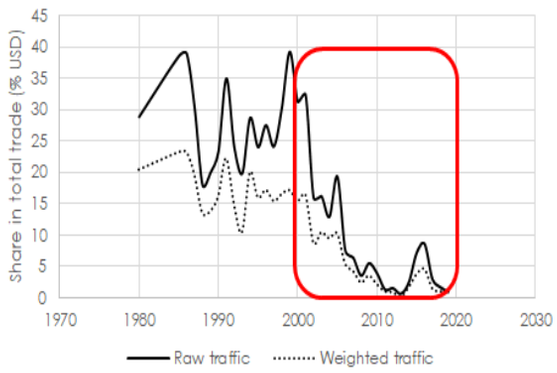
이처럼 자립경제를 강조하는 폐쇄적인 발전전략은 북한의 해상물류 패턴에도 영향을 미쳤다. 대외무역에서 해운의 역할이 감소하면서 해운 네트워크가 축소되고 해상세력권이 줄어들었다.

첫째, 2000년대 이전까지는 무역과 해운의 규모가 비례했지만 2000년대부터는 무역과 해운이 반비례 방향으로 움직이기 시작했다. 북한의 무역 규모는 1980년대 후반부터 감소하다가 경제위기를 지난 2000년대 이후에 급격히 상승했고 2016년 대북제재 강화 이후 다시 급격히 감소했다. 이 기간 북한에 기항한 선박의 추이를 중량 톤수 기준으로 보면 2000년 이전까지는 무역 규모와 흐름을 같이 하다가 2000년 이후에는 무역의 급격한 증가에도 불구하고 전반적으로 감소하는 추세를 보인다.** 이처럼 무역이 급증하는 가운데 해운이 급감하면서 무역에서 해운이 차지하는 비중도 급격히 낮아졌다.

〈그림 1〉 북한 무역과 해운 규모 추이



〈그림 2〉 북한 무역에서 해운 규모 비중



주: Weighted traffic은 화물의 단가를 고려하여 컨테이너는 3을 곱하는 대신 여객선은 3, 분체 벌크는 6, 액체 벌크는 9로 나눈 수치

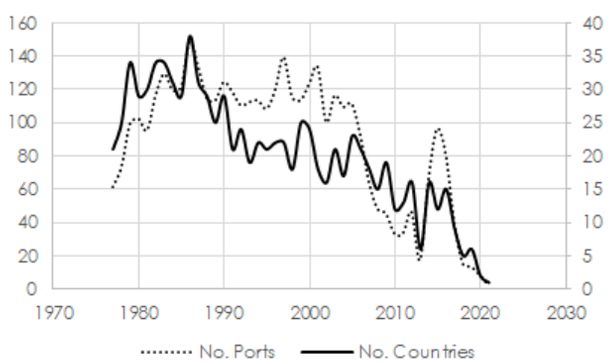
자료: Ducruet(2021), KMI 내부자료, p. 60.

자료: Ducruet(2021), KMI 내부자료, p. 62.

** 단, 남북교역이 활성화되었던 2000년대 중후반과 대중국 광물 수출이 급증했던 2010년대 중반에는 해운의 규모가 증가했으며 무역에서 차지하는 해운의 비중도 일시적으로 증가했다.

둘째, 이처럼 대외무역에서 해운의 비중이 감소하면서 북한의 해운 네트워크는 점점 축소되었다. 아래 그림에서 보는 바와 같이 선박이 북한에 기항하기 직전·직후로 다녀간 항만과 국가의 수는 1980년대 후반을 기점으로 전반적으로 감소하는 추세이다. 북한에 기항하기 직전·직후의 기항지 변화가 전후 10개 기항지의 변화보다 변동이 훨씬 심한데, 이는 북한 해운 네트워크의 불안정성과 취약성을 보여주는 것으로 해석된다.

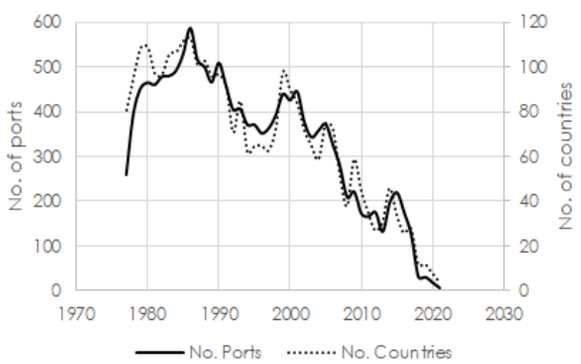
〈그림 3〉 북한과 직접 연결된 항만·국가



주: 직접 연결된 항만·국가는 북한 기항 직전·직후 기항지

자료: Ducruet(2021), KMI 내부자료, p. 25.

〈그림 4〉 북한과 간접 연결된 항만·국가

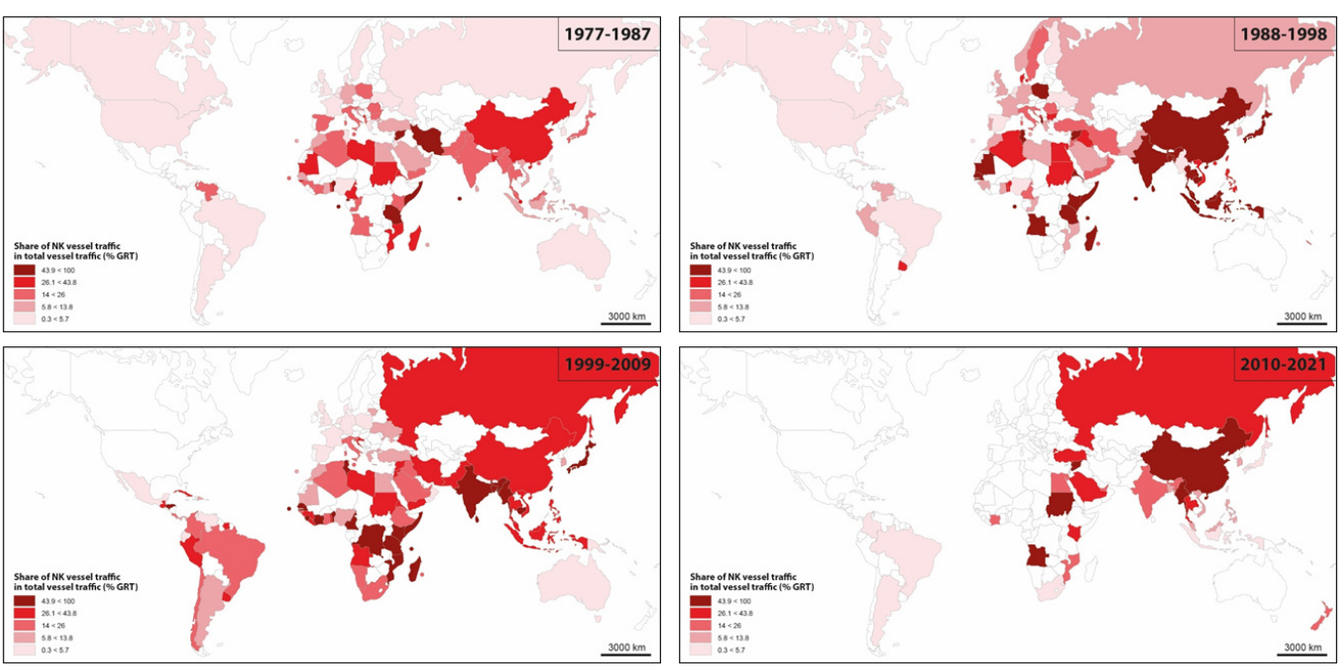


주: 간접 연결된 항만·국가는 전후 10개 기항지

자료: Ducruet(2021), KMI 내부자료, p. 26.

셋째, 북한의 해운 네트워크를 지리적으로 가시화해보면 북한의 해상세력권은 점점 줄어들고 있다. 10여년 단위로 구분해서 살펴보면 무역 활성화에 나선 1988~1998년 사이 인도 및 동남아시아까지 선박 왕래가 활발해졌다. 1999~2009년 사이에는 선박의 기항 범위가 중남미와 아프리카까지 확장되었다. 그러나 2010년대 들어서는 서유럽 등과 선박 왕래가 전혀 없으며 아프리카 등 다른 국가와의 교류도 다수 사라지면서 해상세력권의 절반을 잃었다.

〈그림 5〉 북한의 해상세력권 변화



자료: Ducruet(2021), KMI 내부자료, pp. 35-37.

북한은 무역 활성화 시기에 홍콩 등을 허브로 하는 중·장거리 해상교역이 가능했다. 흑해, 유럽 등을 연결하는 장거리 운송 허브인 홍콩과 주요 컨테이너 항만인 상하이, 다롄과 같은 허브와도 연결되어 있었다. 그러나 최근에는 중국 동북을 허브로 하는 단거리 해상교역으로 물류패턴이 바뀌었다. 르자오, 단둥 등 철광석과 무연탄 수입 항만이 허브로 등장했고 상하이, 선전 등 컨테이너 항만과의 연결은 약해졌다. 북한의 해운이 대중국 광물 수출에만 주로 이용되기 때문이다. 광물 외 교역은 북·중 간 도로를 이용하고 다른 국가와의 교역이 줄면서 북한은 차츰 바다를 잃어가고 있다.

대북정책 전환의 목표와 방향, 원칙, 제안

역대 우리 정부의 대북정책은 이처럼 '바다를 잃어버린 북한'에 큰 관심을 기울이지 않은 측면이 있다.*** 환동해 경제벨트(에너지, 자원), 접경지역 경제벨트(환경, 관광), 환서해 경제벨트(교통, 물류) 등 3대 경제벨트 구축을 목표로 하는 '한반도 신경제구상' 도 마찬가지이다. 바닷가를 타고 경제 축을 형성하는 것을 목표로 하고 있기는 하지만 육·해상의 통합적이고 균형적인 발전을 고려한 시각은 아니기 때문이다.

'바다를 잃어버린 북한'은 현재 북한이 처한 경제적 상황은 물론 앞으로 나아가야 할 방향을 시사한다. 즉, 북한은 국제경제에서 고립되어 있으며 그 회복은 바닷길을 되찾는 것과 직결된다. 바닷길의 복원은 대외경제의 확대, 즉 개방형 경제발전을 의미하기 때문이다. 이러한 목표를 달성하기 위해서는 전략적인 방향과 원칙을 세울 필요가 있다.

첫째, '점-선-면' 전략을 적용한 '항만 개발-특구 성장-내륙 확산'이라는 전체적인 방향성이다. 항만과 항만 도시를 우선 개발하고 배후 물류 네트워크를 통해 경제특구·개발구를 성장시키고 그 성과를 내륙으로 확산해 가는 것이다. 북한의 주요 항만은 산업입지 경쟁력을 갖춘 주요 도시의 위치와도 거의 일치하므로 항만 배후지를 활용한 임해공업지역 조성이 가능할 것이다.

*** 자세한 내용은 이성우 외, "바다를 잃어버린 북한 경제의 전환과 우리의 과제", 『KMI 포지션 페이퍼』, 제2호 참고.

둘째, 이를 위해서 항만은 경제특구를 중심으로, 도로·철도는 남북한 간의 단절된 구간을 연결하다는 원칙이다. 항만은 개성공단을 제외한 남북교역에서 주요 물자 수송 창구가 될 것이다. 북한은 철도 중심, 한국은 도로 중심으로 물류체계가 형성된 상태이므로 남북한 육상에서 단절된 구간을 연결하고 내부적으로는 각각 특화된 물류체계를 활용하는 것이 단기적으로는 현실적이다.

이러한 방향과 원칙에 따라 향후 우리의 대북정책은 남북한 간에 수출지향형 항만 네트워크를 형성하는 것도 포함할 것을 제안한다. 대북제재로 인해 북한에 기항한 선박은 미국·일본 등에 6개월간 기항할 수 없고 북한 기항 기록이 꼬리표처럼 따라다닌다. 단기간에 북한 항만이 세계와 연결되기는 쉽지 않은 이유다. 하지만 남북해운합의서에 따라 남북해상항로대는 민족 간 항로로서 연안해운 규제의 일환인 카보타지(carbotage)**** 적용을 받는다. 따라서 남북 해운 재개를 통해 투명하고 선진화된 한국 항만을 경유·환적하여 북한이 국제경제와 다시 연결될 수 있는 방법도 모색해볼 필요가 있다.

**** 국내항 간 여객 및 화물 운송은 국내 선박에 한하는 규제

[지상중계]

제17회 한겨레- 부산 국제 심포지엄

: 한반도 신물류체계 구축을 위한 남북한 해륙복합물류 연계 방향

2021년 11월 17일부터 18일까지 양일간, 한겨레와 부산시가 후원하는 국제 심포지엄이 부산 웨스틴 조선호텔에서 온·오프라인으로 동시에 개최되었다. 올해로 17회째를 맞는 이번 국제 심포지엄은 “지속가능한 한반도 평화를 위한 성찰과 혁신”이라는 대주제 하에 세션 1에서는 ‘한반도 평화는 왜 오지 않는가, 불만의 삼중주’ 주제를 다루었고, 세션 2에서는 ‘한반도 평화를 어떻게 만들 것인가, 희망의 트라이앵글’ 주제를 다루었다.

특히 17일 마지막 세션 3은 특별 세션으로 KMI 주관 하에 ‘한반도 신물류체계 구축을 위한 남북한 해륙복합물류 연계방향’ 이라는 소주제로 KDI 이석 선임연구위원이 좌장을 맡았고 세 명의 연사와 네 명의 지정토론자가 세션을 진행했다. 각각의 발표자와 토론자는 북한의 중국 의존도가 심화하는 물류체계의 현재를 진단하고 전망하며 남북 간 해륙물류 네트워크 방안을 구상하였다. 이날 세미나의 주요 내용을 정리해서 전하고자 한다.

[발표 1] 한반도 해운물류네트워크 변화와 전망

Cesar Ducruet (프랑스 국립과학연구센터 연구소장)

- KMI는 2009년 제5회 한겨레-국제심포지엄을 시작으로 12년간 해양수산 세션을 구성하여 동북아 평화와 해양 정책에 관한 이슈를 논의해 왔다. 17회째를 맞이한 이번 포럼에서 첫 번째 연사로 세자르 뒤크뤼에 소장을 모시고 북한의 해운물류 네트워크의 변화와 전망에 대해 빅데이터를 바탕으로 한 객관적이고 실질적인 분석을 들어보았다.

- 1977년부터 오늘날까지 Lloyd(로이드) 社가 제공한 북한의 선박 이동 데이터를 활용한 빅데이터를 분석해 북한의 물류 네트워크를 파악하였다. 빅데이터 안에는 선박톤수, 물류가 오고 간 국가, 선박이 기항한 국가를 비롯해 소요 시간, 무역량 등이 포함되어 시기별로 분류하였다.

- 그 결과 1970-1980년대 공산권 국가가 존재하였던 호황 시기를 제외하면 선박톤수는 점차 감소하였고 유엔 제재에 따라 해운 물동량도 감소추세에 있다. 단, 중국과의 교역량은 지속적으로 늘어나 전체 무역량에서 중국과의 수출입 점유율은 2000년대 초반 30%대였던 것이 2005년 52%, 2008년 73%, 2014년부터는 90%를 상회한다. 또한 중국과의 교역은 해상운송이 아닌 육상운송이 주를 이룬다.

- 북한 선박의 물류 이동 시간은 점차 늘어나는 것으로 미루어 북한 선박의 노후화 및 화물처리역량이 부족하다는 문제점이 드러나며 까다로운 규제도 여기에 한몫하는 것으로 추정된다.

- 북한의 교역 국가를 살펴보면, 1977년부터 1987년까지 북미, 동유럽, 쿠바 등 사회주의 국가와 정치적 관계를 바탕으로 이들 국가와 해상운송이 활발했다. 2010년부터 2021년까지는 북한의 주변국으로 범위가 많이 축소되는바, 2010년대를 기점으로 중국이 최대 교역상대국이 된다.

[발표 2] 북·중 해륙복합물류 연계동향과 방안

장동명 (요녕대학교 교수)

- 동북아가 세계 경제의 새로운 중심으로 부각되고 있는 상황에서 한반도의 경제협력이 매우 중요한 시점이다. 그러나 한반도 경제협력은 주변 국가와의 불안한 정세가 제약요인으로 작용한다. 이를 돌파할 수 있는 지혜는 항만+도로+항공 네트워크가 구축된 물류 협력이다.

- 먼저 중국과 한반도 교통물류 현황을 살펴보면, 현재 북·중 간 압록강 육교가 완공되었으나 팬데믹 상황으로 개통이 어려울 전망이다. 북·중 간 12개 경제특구를 통해 물류가 이동되나 북한의 인프라가 열악하여 제한이 따르는 상황이다.

- 다음으로 남북 간의 교통물류 연결 문제를 살펴보면 과거 추진되었던 경의선 복원사업 및 DMZ 왕래가 추진되었으나 무산된 바 있다. 육·해상 연결의 동시 발전을 통해 남북이 이어졌을 때 한반도의 동북아 경제협력이 중추적 역할을 할 수 있다.

- 이를 위해서는 반드시 북한이 참여해야 동북아 경제협력이 이루어지므로 정치적 제한이 따르겠지만 평화적 경제성장을 추진하는 것이 필요하다. 또 유엔 제재는 교통물류 분야를 우선하여 해제해야 한다.

[발표 3] 바다를 잃어버린 북한의 해륙물류네트워크 구축방안

윤인주 (KMI 연구위원)

- 세자르 연구소장의 발표에서 살펴보았듯이 북한의 해운 네트워크가 감소한 것과 달리 북한의 전체 무역량은 증가하였다. AIS 지표를 보더라도 홍콩 등을 허브로 한 중거리 해상 교역은 감소한 반면 중국 동부지역을 허브로 한 단거리 해상 교역이 증가하였다. 이것은 중국과의 육상을 통한 교역이 증가해 북·중 무역의존도 심화로 북한이 바다를 잃어버린 것을 의미한다.

- 심화된 북·중 무역의존도를 분산하기 위해서는 양방향 한반도 신경제 구상이 필요한 상황이다. 이를 위해 한반도 신경제 구상이 가지는 한계점을 알아보고 대안을 마련할 필요가 있다.

- 한반도 신경제구상의 한계점은 기존 남북 간 상생의 아이디어가 한국의 입장이 주로 반영된 육상 중심의 설계였다는 점, 즉 장기간 인프라 구축사업이 필요한 철도 및 도로 건설에 치우쳐 있다는 점이다. 육상수송과 해상수송의 균형 잡힌 물류체계가 효율적임에도 이에 관한 관심이 적어 안타깝다.

- 대안은 철도·도로 중심의 육상 물류체계를 해양 물류체계와 동반 발전시키는 것이다. 정확한 표현은 육·해상을 통합한 접근법인데 해상운송을 시작해야 북한이 세계로 뻗어나갈 수 있다는 점을 명심해야 한다.

- 위 대안을 실천하기 위한 세부 방안은 첫째, 중국·한국의 경제성장 방식으로 미루어볼 때 해상물류 발전을 통해 항만과 항만 배후도시가 발전하고 이어서 항만의 배후도시가 주요 산업도시로 연결되는 경제특구가 개발되어야 한다.

- 세부 방안 두 번째는 동·서해 공동특구를 중심으로 한 동서해안 벨트(대륙지향적 경제개발) 뿐 아니라 항만도시 네트워크 구축(해양지향적 경제개발)이 필요하다.

- 해륙물류네트워크 안은 북·중 서해접경지역, 남·북 서해접경지역, 북·중·러 동해접경지역, 남·북 동해접경 네 군데를 중심으로 물류체계 구성 시 북한 경제발전에 도움이 될 것이다.

[토론1] 미무라 미쯔히루 (ERINA 조사연구부장)

- 북·중 무역은 최근 들어 중국 의존도가 매우 심하며 육상중심으로 이루어지고 있다. 북·일간 무역은 2006, 2008년 일본이 북한과의 수출입을 원천 차단하면서 해상수송이 0인 상황으로 결국 무역관점에서 볼 때 북한은 유라시아 대륙의 일부가 되었다고 말할 수 있다.

- 세자르 박사의 연구와 같이 객관적 수치를 분석하는 연구는 지속되어야 하나 빅데이터 연구는 수치 필터링이 중요하다는 사실을 기억해야 한다.

- 오늘 논의하고 있는 북한 해상물류체계 발전은 기본적으로 일본 산업계획의 구상과 일치한다. 항구와 공업지대 우선의 도로 연결에 대한 아이디어는 일본에서는 관심을 가지는 사안이다.

[토론2] 전명수 (블라디보스톡 국립경제서비스대 교수)

- 한국은 매번 정권이 바뀔 때마다 새로운 북방정책을 표방해 정책을 일관되게 실천하지 못하는 경향이 있다. 따라서 현실적이고 지속가능한 대안이 필요하다.

- 북방정책의 핵심은 한반도-유라시아 대륙 연결을 통한 북방의 경제성장을 도모하는 것이다. 러시아 항구에 대한 지속적인 인프라 개발로 기업의 활발한 참여가 필요하다. 사실상 현재 남북 간 직접적인 연결은 현실적으로 많은 어려움이 따르므로 러시아를 간접적으로 활용하는 혜안이 필요하다.

- 물류체계 발전을 위한 제언은 코로나 바이러스 확산에도 불구하고 러시아에 온라인 마켓이 열려있으므로 한국이 러시아의 온라인 물류 시장에 뛰어드는 방안을 고려한다고 하면 경제적 측면에서 전망이 밝다는 점이다.

[토론3] 김영희 (산업은행 선임연구위원)

- 김영희 박사는 탈북 전 남포항에서 근무한 경력을 바탕으로 북한 항만 시설이 실제로 열악함을 진솔하게 설명하였다. 김 박사에 따르면 북한은 주철종도(主鐵從道) 중심의 물류망을 갖고 있어 상대적으로 해운·항만에 관심이 부족하다. 이는 시설미비로 드러나는데 경제난으로 선박이 노후화되어 출항이 불가하며, 고난의 행군 이후 해운을 통한 물자수송이 부재, 항구마다 예인선은 1대뿐, 남포항 외에 대형 컨테이너 시설이 없어 최근 대형 컨테이너 제작을 당국에서 언급한 바 있다는 사실을 밝혔다. 특히 남북 간 괴리가 가장 큰 분야가 해운·항만분야라고 생각한다고 언급하였다. 격차를 좁히기 위해서는 항만시설의 현대화가 필요하며 관련 사업의 인프라를 구축하기 위한 자금 확보가 우선일 것이다.

[토론4] 이성우 (KMI 종합정책연구 본부장)

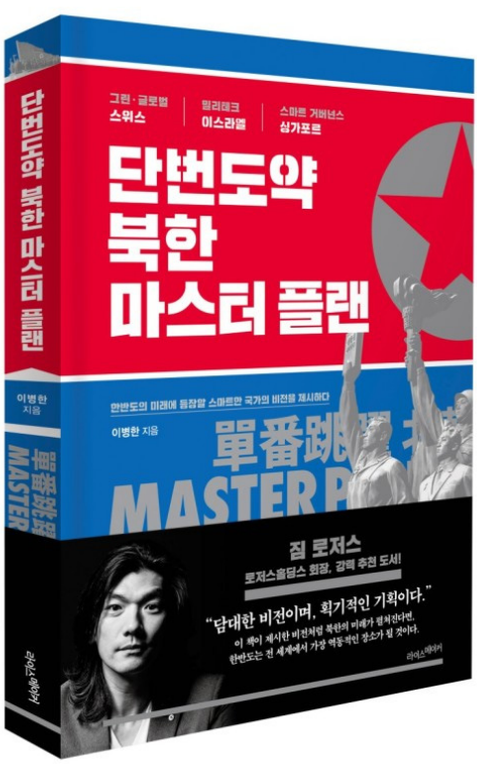
- 정치성향, 세대성향, 이념성향이 나뉘는 대한민국 상황에서 경제 이슈만이 통용될 수 있는 키워드이며 그중 물류, 무역이라는 관점은 남녀노소 누구에게나 주요 관심사가 될 수 있다.

- 특히 북한은 가장 저렴한 운송 수단인 배를 이용한 해상운송이 가장 효율적이다. 남북협력에서 철도의 연결성만을 생각지 말고 해운물류를 중심으로 발전해서 항만 배후도시를 개발시키는 한국과 베트남의 케이스를 따라야 할 것이다. 즉 철도와 해운물류 발전은 병행되어야 한다.

[北 리뷰]

우물 안 개구리 북한, 점프가 필요할 때

이지은 (민주평통 이북5도지역회의)



이 책은 북한의 개혁·개방에 관한 내용을 담고 있지만 여타의 책들과는 다르다. 단순히 과거와 현재를 기준으로 개혁·개방이 왜 필요한지, 누구와 협력하는지, 무엇을 하는지에 관한 내용이 아니라 현재와 미래를 기준으로 어떻게 이루어져야 하는지에 관한 내용을 담고 있다. 내일의 북한, 새로운 북한으로 성장하기 위한 국가 개발 전략에 대해 스위스의 생태산업, 이스라엘의 군사기술산업, 싱가포르의 정보기술산업을 모범 사례로 소개한다. 이를 통해 북한에 적용하여 이야기하며 미래지향적 가능성에 대해 논의한다.

한반도 평화 관광산업은 한국의 부산에서 기차를 타고 시작하여 북한의 금강산, 원산을 통해 러시아 블라디보스톡, 모스크바를 거쳐서 유럽행 기차로 연결된다. 기차를 통한 철도관광은 다른 교통수단과 달리 탄소 배출이 적고 주변경관을 자세히 살펴 볼 수 있다는 점에서 자연친화적이다. 북한 내 철도신설 및 개량사업은 단순한 교통수단의 발전이 아닌 남과 북, 한반도의 새로운 경제개발 전략의 중요한 요소이다. 유일하게 남과 북에서 같은 지명을 사용하는 강원도 고성은 남북관계 개선 이후 생태관광산업의 중추적인 역할을 수행할 것이다.

북한의 군수산업은 그동안 핵 실험을 통해 핵을 고도화하고 미사일 시험 발사를 통해 거리를 늘려가는 등 군사기술 발전을 통해 첨단 전략무기 생산체계가 확립되었다. 2002년 김정일 시대 선군정치 경제건설노선에서 부터 군수산업과 내수경제의 협력이 본격화되었다. 군수산업 산하의 정밀기계공장에서 생산한 CNC 공작기계는 각종 공장들의 설비 생산에 도움을 주는 등 국방과학의 첨단과학기술은 내수산업의 현대화, 정보화, 자동화에 영향을 미쳤다. 이러한 군사기술은 향후 줄어든 생산 요소를 내수 산업으로 전환하여 활용하기 시작하면 고부가가치를 창출할 수 있는 최첨단 기술산업으로 경제발전의 원동력이 될 수 있다.

북한은 2000년 초반 내부망인 인트라넷을 구축, '아리랑', '푸른하늘' 등의 다양한 스마트폰인 지능형손전화를 출시하고 '옥류', '만물상'의 전자상업봉사망인 온라인 쇼핑몰에서 상품을 판매하고 있다. 또한 휴대전화 사용자는 휴대전화에 탑재되어 있는 앱 스토어인 봉사장터에서 게임, 수학 교육 관련, 건강 관련 등의 어플리케이션을 다운받아 사용한다. 김정은 국무위원장은 과학기술강국 도약과 전민 과학기술 인재화를 주장하며 2015년 과학기술정보를 교류할 수 있는 과학기술전당을 평양에 건립하고 전국적으로 학교, 기업, 공장 내에 컴퓨터실인 과학기술보급실을 건설하여 노동자, 농민, 일반인들에게 원격교육을 제공하고 있다. 낙후된 의료체계를 보완하기 위한 원격진료서비스를 2013년부터 시작하여 2016년 전국단위의 병원을 연결하였다고 한다. 2019년 전국정보화성과전람회에서는 4차 산업혁명을 직접 거론하며 핵심기술은 인공지능이며 인공지능 제품 개발을 추진할 방침이라고 밝혔다. 이처럼 북한은 정보통신기술을 점차 실생활에 도입하고 있다.

단번도약은 한 사회의 생산체계가 전통적인 사회발전 단계를 뛰어넘어 가장 높은 수준의 체계로 단숨에 전환되도록 유도하는 사회발전 전략을 의미한다. 북한에서 단번도약은 과학기술의 발전을 토대로 첨단기술 및 산업을 각 부분에 도입하여 경제난을 해결하는 민족적 자립경제체제를 근간으로 사용한다. 김일성 시대의 기술혁신과 주체과학, 김정일 시대의 과학기술과 경제의 일체화, 김정은 시대의 과학기술강국을 국가의 발전전략으로 내세우며 경제 강국을 주장한다. 하지만 북한 내 단번도약이 성공하기 위해서는 근본적으로 개혁·개방을 통한 경제발전 전략이 불가피하다. 김정은 국무위원장은 경제특구 및 경제개발구 지정 등과 같은 제한적 대외개방을 통한 경제발전 정책에 총력을 기울이고 있지만 그 결과는 미비하다. 2021년 고난의 행군을 재개한 북한에서는 신종 코로나바이러스로 인한 국경 봉쇄와 강력해진 국제사회의 대북제재 속에서 경제 위기 상황을 타개하기 위해 근본적인 해결책이 필요하지 않을까 싶다.

[북한 알기]

북한에서 스쿠버 다이빙을?

채수란 (한국해양수산개발원 전문연구원)

대중적이진 않지만 현실 가능한 북한에서의 스킨스쿠버

프로데 우레(Frode Uhre)는 덴마크 출신의 모험가이자 다이빙 마니아이다. 그는 세계의 여러 나라를 여행하며 모험하고 방문하는 모든 나라에서 다이빙을 즐겼다. 모험가답게 프로데 우레는 북한 여행을 준비하면서 중국여행사의 도움으로 북한에서 스쿠버 다이빙을 시도했다. 그의 다이빙 경험은 소재 자체가 매우 드물고 흥미로울 뿐 아니라 북한 관광산업에 대한 개방성을 보여준다는 점에서 시사하는 바가 있다.

자본주의국가에서는 수요와 공급법칙에 따라 해변이 있는 곳은 일반적으로 다이빙에 대한 수요가 있으며 그에 따라 장비를 임대하는 업체가 있기 마련이다. 그러나 북한은 사정이 다르다. 프로데 우레는 우선 북한 당국으로부터 스쿠버 다이빙을 할 수 있도록 허가를 받는데 3~4개월의 시간이 걸렸다. 또 북한에서 스킨스쿠버를 하기 위해 모든 장비를 본국에서 가져와야만 했다. 이러한 모든 과정은 순탄치 않았다. 마스크, 오리발, 잠수복 및 기타 장비를 비행기에 싣는 것은 문제가 되지 않았지만 압축 공기가 담긴 큰 탱크를 싣는 것이 문제였다. 또 북한에는 구식 스쿠버 장비를 사용하는 어부들이 간혹 있지만, 가압 산소 탱크를 확보하는 것이 어려운 도전이었다.

다행히 중국인 친구가 우레를 도와주었다. 중국인 친구는 여기저기 몇 통의 전화를 걸었고 얼마 지나지 않아 북한과 인접한 도시인 연길의 소방서에서 여행을 위한 산소 탱크를 빌려주기로 하였다. 결국 우레는 2015년 8월 본국에서 직접 가져온 잠수 장비와 빌린 산소탱크를 가지고 두만강 압록강철교에 도착했고 동해안을 따라 칠보산을 여행하였다.



자료: Young Pioneer Tours: 2015년 8월 북한에서 스킨스쿠버를 경험한 덴마크 모험가 프로데 우레(Frode Uhre)의 모습

우레는 두 명의 가이드와 함께 해변으로 향했고 어부는 작은 어선으로 그들을 스킨스쿠버에 적합한 지점에 데려갔다. 물은 차가웠고 가이드 권고에 따라 산소 탱크의 한계 시간인 1시간 미만 동안 잠수하였다.

우레는 한국의 맑은 바다 덕분에 약 33피트(10m)정도의 가시성을 바탕으로 물고기, 새우, 게 떼를 볼 수 있었다. 세계 최고의 다이빙은 아니었지만 우레는 멋진 바다 속 장면을 촬영할 수 있었고 북한에서 스쿠버 다이빙을 즐긴 유일한 외국인 관광객이 되었다.

이후 2017년 우레는 다시 한 번 북한을 방문하기로 하고 칠보산이 아닌 나선에서 스쿠버를 하기로 당국의 허가를 받았으나 북·미 간 긴장이 고조되면서 여행이 이루어지지 못했다.

프로데 우레의 2015년 여행은 북한 당국의 허가만 있다면 안전하게 스쿠버 다이빙을 할 수 있는 북한 관광산업의 개방성을 보여주었다.

기사출처: https://www.nknews.org/2021/10/deep-dive-in-the-dprk-a-danish-globetrotters-unlikely-scuba-adventure/

[동향 분석]

개 관

■ 코로나19 팬데믹 확산으로 인한 국경폐쇄와 국제사회의 제재로 북한의 경제적 고립 심화, 북한은 '자력갱생'과 '자급자족' 정책으로 돌파 의지

○ 북한 수출입의 95.2%(2019년 기준)를 차지했던 북·중 무역 급감

〈표 1〉 북한의 대중 무역액 변화

(단위: 백만$)

연도	대중 수출	대중 수입	합계	증감율(%)
2019년	220	2,570	2,790	-
2020년	48	491	593	78.7
2021년 (10월 기준)	35.6	191.5	227.1	57.4 (전년 동기 기준)

자료: 대한무역협회(kita.net)의 자료, 필자 정리

○ 김정은 총비서는 '조선로동당 제8차 당대회(2021.1.15~12)'에서 지난 '국가경제발전 5개년 전략'의 실패를 인정하고 새로운 '국가경제발전 5개년계획'을 발표

○ 새로운 '국가경제발전 5개년 계획'의 "총적 방향은 경제 전반의 활성화와 인민생활 향상을 위한 토대구축", 특히 인민생활 향상 분야에서 농업, 축산업, 수산업, 경공업을 지목. 또한 '자력갱생'과 '자급자족'을 강조하며, 식량의 자급자족을 "어떤 대가를 치르어서라도 달성하여야 할 국가중대사"라 강조

○ 최고인민회의* 제14기 5차 회의(9.28~29)에서 김정은 총비서는 국가경제의 "자립적, 전반적발전"이 "절박한 시대적과제"이며, "현시기 가장 중요하고 사활적인 혁명과업은 인민생활을 안정향상시키는 것"이라고 강조

* 입법권을 행사하는 최고인민회의는 우리의 국회에 해당한다. 북한 헌법은 제87조에서 최고인민회의를 북한의 최고 주권기관으로 정하고 있다. 그러나 우리의 국회와 달리 사실상 노동당이 결정한 것을 추인하는 역할을 하고 있다.

■ 해양수산 분야에서는 어업의 현대화·과학화, 수산자원 보호·증식, 대형 화물선 건조 등의 과제 제시

○ 8차 당대회 사업총화 보고에서는 수산업, 해운, 해양관광, 연안관리 관련 과업 제시

〈표 2〉 조선로동당 제8차 대회에서 제시된 해양수산 분야 과제

분 야	과제
해운	• 세계적인 선박건조기술 발전 추세에 맞는 대형 짐배(화물선) 건조 • 자동차 통합운수관리체계 구축 • 수송지휘의 정보화를 실현하여 수송의 긴장성 해소
연안관리	• 국가적으로 동서해안 건설을 통이 크게 진행해 인민들의 생명안전과 국토를 보호하고 나라의 해안연선을 해양국의 체모에 맞게 일신
해양관광	• 금강산지구를 우리 식의 현대적인 문화관광지로 전변 • 고성항 부두에 해금강호텔을 비롯한 시설을 들어내고 우리 식 건축형식의 건물을 건설 • '금강산관광지구 총개발계획'에 따라 '고성항해안관광지구'와 '비로봉등산관광지구', '해금강해안공원지구'와 '체육문화지구'들을 특색 있게 꾸리기 위한 사업을 새로운 5개년계획기간에 연차별, 단계별로 진행
수산업	• 수산부문을 인민들의 식생활과 직결된 3대 부문의 하나로 규정 • 어선과 어구 현대화, 어로작업의 과학화, 수산사업소의 선박 수리기지 강화 • 수산자원 보호증식을 위한 사업을 계획적으로 실속 있게 진행하여 양어와 양식을 대대적으로 진행해 수산물 생산을 계통적으로 증대

○ 최고인민회의 시정연설에서는 수산업 분야 과제만 제시

- 어선·어구 현대화와 수리정비를 강화하고 집중적인 어로전투를 벌여 생산량 증대
- 통조림을 비롯하여 여러 가지 수산물 가공품을 생산해 인민들의 식생활 향상
- 수산자원보호와 관리를 계획적으로 진행하고 수산자원을 파괴하는 행위를 엄격하게 단속·통제
- 강과 호수에 치어방류 사업을 눈에 띄도록 활발히 진행하고 양어와 양식을 대대적으로 추진해 더 많은 수산물 생산

■ 2021년 노동신문 전수 조사 결과, 해양수산 분야의 보도 비중은 지속적으로 감소

○ 해양수산분야 기사는 2019년(297건) 대비 58.2%감소(2021년, 124건)했으며, 수산업은 2019년(162건) 대비 63.0% (2021년, 60건)감소

○ 해양수산 전 분야의 보도 감소 경향이 뚜렷하였으며, 특히 어선어업 분야의 성과 및 어로 실적과 관련한 기사는 전무

○ 북한의 최근 정책변화를 반영하여 연안관리 분야 기사를 별도로 분류한 결과, 9건이 보도

○ 상대적으로 양어·양식 분야의 실적 및 성과에 대한 보도의 비중이 높은 것으로 나타남

〈표 3〉 노동신문 해양수산 분야 기사 분류(2015년~2020년)

구분	어선어업	양어·양식	유통·가공	간척	해운항만	해양관광·친수문화	해양환경·자원관리	연안관리	기타	합계
2019	44	92	27	40	6	39	34		15	297
2020	13	56	7	40	14	9	26		21	186
2021	19	37	4	21	6	5	10	9	13	124

주: 북한의 정책 변화를 반영하여 2021년 통계에서는 연안관리를 별도로 구분

자료: 필자 정리

〈표 4〉 노동신문 수산업 분야 기사 분류(2015년~2021년)

연도	어선어업	양어·양식	유통·가공	합계
2015년	81	37	3	121
2016년	52	18	1	71
2017년	55	35	1	91
2018년	27	38	10	75
2019년	44	91	27	162
2020년	13	56	7	76
2021년	19	36	4	59

자료: 진희권·윤인주, “김정은 시대 북한의 수산정책 연구,” 「해양정책연구」, 제34권 제2호, p. 49의 자료를 바탕으로 2019~2021년 통계 보완

분야별 동향

수산업

■ (어선어업) 연료 부족 등으로 어선 가동률이 급격하게 저하된 것으로 추정되나 동해에서는 도루묵 성어기를 맞이하여 10월 말부터 “물고기잡이 전투”에 돌입

○ 코로나19 팬데믹과 국제사회의 대북제재로 인한 유류 부족으로 어선어업 가동률이 급격하게 저하된 것으로 추정

○ 동해에서는 도루묵 성어기를 맞이하여 10월 말부터 “물고기잡이 전투”에 돌입하였으나 이는 위와 같은 상황에서 최소한의 위험과 투자로 성과를 올리려는 방편으로 보임

○ 위와 같은 북한 어업 경향은 과거에도 존재했으며, 김일성 주석은 이를 ‘투기적 어업’이라고 여러 차례 비판, 김정은 총비서도 “사철 바다를 비우지” 말라고 지시한 바 있음

○ 동해 ‘물고기잡이 전투’ 돌입과 함께 수산업 분야 방역도 강화, 수산사업소 내 검사소 증설, 새로운 검사방법 도입으로 신속한 검사를 강조

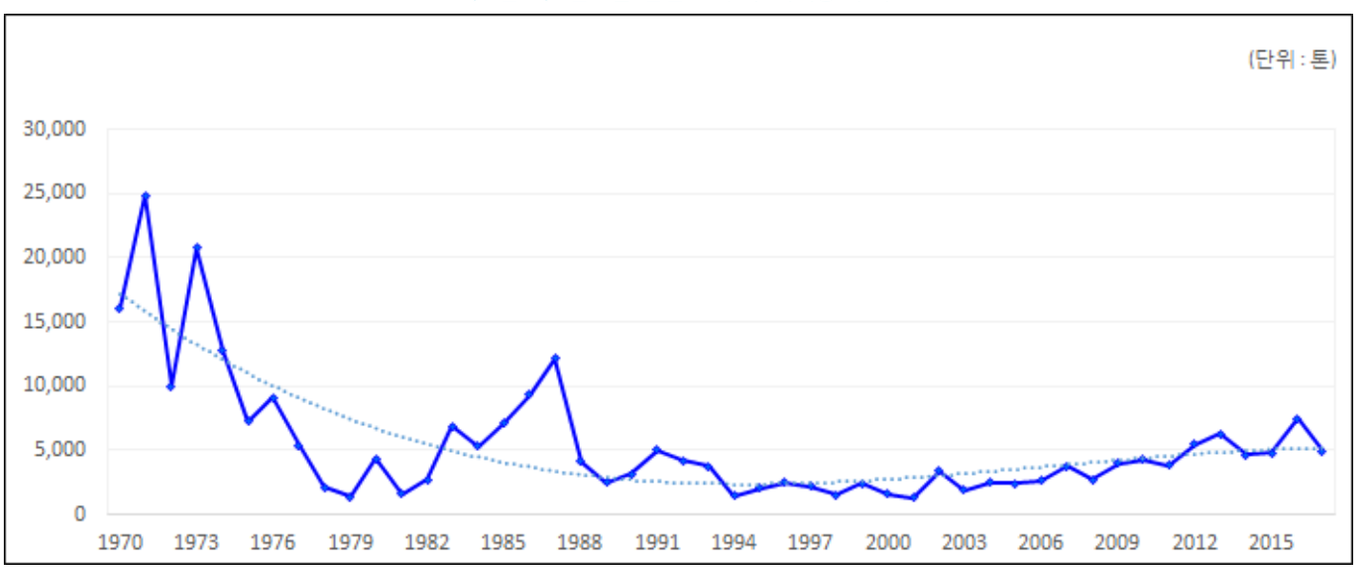
○ 2021년 노동신문 보도 중 어선어업 관련 기사는 19건이었으나 대부분이 김정은 총비서의 과거 현지지도 및 지시 회고, 어선·어구 등 어로준비에 대한 내용이었으며, 실제 생산실적 및 현황에 대한 보도는 전무

○ 최근 북한은 겨울철에 도루묵을 집중적으로 어획하고 있으나 동해의 대표적 한류성 회유어종인 도루묵은 수온 상승 등의 영향으로 어획량이 점차 감소하고 있는 어종.

○ 북한 동해 수역의 중국 어선 불법 입어는 지속되고 있는 것으로 관측, NKpro가 국제 비영리단체 GFW(Global Fishing Watch)의 자료를 분석한 결과에 따르면, 올 7월 31일부터 11월 11일까지 최소 94척의 중국 어선이 북한 영해에 진입한 것으로 추정

○ 현재와 같은 북한의 어업활동 및 중국 어선의 불법 어업은 동해 어자원 및 남측 어업활동에도 영향을 미칠 것으로 우려

〈그림 1〉 연도별 남한 도루묵 어획량 추이



자료: 통계청 보도자료, "기후(수온)변화에 따른 주요 어종 어획량 변화"(2018.6.25)

■ (양어·양식) 노동신문 보도 중 내수면 양어의 비중이 압도적으로 높았으며 내수면 가두리 양어장 확대, 내수면 양식 사료, 치어 생산·방류 관련 기사 비중이 높은 것으로 나타남

○ 2021년 '로동신문'에 보도된 양어·양식 분야 기사는 36건으로 예년에 비해 다소 감소하였으며, 내수면 양어에 대한 기사가 32건으로 약 89%의 비중을 차지

〈표 5〉 2021년 '로동신문' 양어·양식 분야 기사 분류

분류	내수면 양어	바다 양식		합계
		바다 양식	바다 양어	
기사(건)	32	3	1	36

자료: 필자 정리

○ 내수면 그물우리(가두리) 양어장 확대 정책은 지속되고 있으며, 노동신문에 따르면 지난해에 비해 생산량은 1.3배 증가. 하지만 그물우리 양어장의 양적 확대와 비교해 실속 있게 운영되지 못하고 있다는 비판도 제기

○ 내수면 양어 사료에 대한 보도 비중이 높았으며, '뿔물등에'의 사육·사료화 성과를 강조하며 적극 전파. 11월에는 '뿔물등에리용에 관한 기술경험발표회'도 진행

* 뿔물등에는 파리목(Diptera) 뿔등에과(Straiomyidae)의 물등에(Stratiomyia apicalis Walker)로 추정**

○ 북한은 8차 당대회 등에서 "수산자원 보호증식"을 강조했으며, 치어방류가 핵심 방안인 것으로 추정. 북한 전역에 종어장 건설 및 시설 보수가 활발하게 진행되고 있으며, 평양의 대동강과 보통강에 약 1,500만 마리 치어를 방류

○ 2020년의 경우 바다양식 분야에서도 명태, 가재미, 보가지(까치복) 등의 치어 방류 성과가 보도 되었으나 올해에는 관련 내용이 없었으며, 바다양식 관련 기사도 대폭 감소

○ 김정일 위원장 시대에 도입해 지속적으로 강조해 왔던 메기양어도 정책 기조를 유지하고 있는 것으로 판단

** 환경부 국립생물자원관, 『국가 생물종 목록집: 곤충(북한지역 곤충)』, (2013), p. 178을 근거로 추정

■ (유통·가공) 김정일 위원장 사망일을 즈음해 평양시 수산물 공급이 진행되었으며, 함경남도 신포와 강원도 원산에 통조림 공장 건설

○ 김정은 총비서의 직접 지시에 따라 지난 12월 21일 평양 시민들에게 수천 톤의 수산물이 공급되었음. 북한은 김정일 위원장의 사망 전 마지막 결재 문서가 수산물 공급에 대한 내용이었다며, 최고지도자의 인민에 대한 사랑으로 선전해 왔음

○ 평양시 동계 특별 수산물 공급은 2016, 2019년에 이어 세 번째로 진행되었으며, 김정은 총비서의 애민정책 선전과 밀접한 연관, 평양시에 공급된 수산물은 최근 동해지역 '물고기잡이 전투'의 성과로 추정

○ 기사에서는 기차와 트럭으로 수산물이 이동했다고 명시했으며, 수산물은 냉동상태에서 냉장시설이 없는 일반트럭을 통해 운송. 북한의 수산물 물류 사정을 짐작할 수 있으며, 겨울이기에 가능한 이벤트

○ 김정은 위원장의 지시로 황경남도 신포시에 '신포물고기통졸임공장'이 확장·현대화 되었으며, 강원도 원산시에 통조림 공장 신축. 김가공 공장인 '해주대경가공사업소'도 확장·현대화 공사를 마치고 본격 가동

〈그림 2〉 2019년 평양시 수산물 공급 관련 사진



자료: 로동신문, 2019년 12월 13일.

간척

■ 김정은 위원장은 8차 당대회에서 의식주 문제 해결이 확고한 당의 결심이라며, 농업 생산 증대의 주요 방안 중 하나로 간척을 강조

○ 평안북도 홍건도 2단계 간척 공사 완공. 평안북도 동림군과 신천군 신미도, 홍건도를 연결하는 공사로 1단계 공사는(2012년 9월 시작) 2016년 6월 완공되었으며, 2021년 4월 2단계 공사 완공. 홍건도 간척 1단계 공사로 약 44㎢, 2단계 공사로 약 55㎢의 토지 확보

○ 황해남도 룡매도 3, 4구역 간척 공사 완공, 황해남도 청단군과 룡매도를 연결하는 공사로 2010년 12월 착공하여, 2015년 4월 6구역 완공. 2018년 8월 4구역, 12월에는 3구역 공사 착공하여 2021년 4월 완공

○ 현재는 평안북도 철산군과 월도를 연결하는 월도 간척 공사 진행 중

○ 북한은 간척 공사와 함께 완공된 간척지 농업 생산량 증대를 독려하며, 간척지 수리화, 염기에 강한 종자 육성, 염피해 방지 대책 수립, 간척지 농사 경험 교환·공유 등을 강조

해운·항만

■ 코로나19 팬데믹으로 국경폐쇄가 장기화하고 있어 북한의 무역은 현재 해상에 의존하고 있으며, 육로 운송 재개 시점은 예측하기 어려움

○ 코로나19 팬데믹으로 북한은 2020년 1월부터 국경을 봉쇄, 이후 북·중 무역은 급감했으나 2021년 3월을 기점으로 무역량 증가 추세

〈표 6〉 2021년 월별 북한의 대중 무역 추이

(단위: 백만 $)

	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월
수출	1.5	1.8	1.3	1.8	0.8	1.8	4.1	6.2	14.3	2.0
수입	0.0	0.0	13.0	28.8	2.7	12.3	16.8	22.5	55.6	39.8
합계	1.5	1.8	14.3	30.6	3.5	14.1	20.9	28.8	69.9	41.8

자료: 대한무역협회, 「KITA 북한무역 월간브리프」, 2021년 11월호.

○ 북·중간 국경이 폐쇄된 상황에서 무역은 해상을 통해 이루어지고 있으며, 지난 9월에는 유니세프 등 국제기구의 대북 구호물자가 다롄-남포 항로를 통해 전달

○ 국정원과 통일부는 북·중 간 철도 운행이 곧 재개될 것이라고 예상하나 구체적 시점은 알 수 없음

■ 국제사회의 대북제재에도 불구하고 북한의 불법 해상거래는 지속되고 있으며, 최근 대중 석탄거래가 증가하고 있는 것으로 추정

○ 최근 중국의 전력부족으로 인한 북·중간 불법 선탁 거래가 증가하고 있은 것으로 의심. NKpro에 따르면 지난 9~11월 간 남포항과 청진항 등을 통해 63척의 선박이 석탄을 운송한 것으로 추정

○ 영국 왕립합동군사연구소(RUSI)는 지난 5~11월 23척의 선박이 최소 36회 북한의 석유터미널에 정박했으며, 북한이 이를 통해 556,000~667,000배럴의 정제유를 수입한 것으로 추정

○ 유엔의 대북제재는 북한의 정제유 수입을 연간 50만 배럴로 제한하고 있으며, 석탄 수출을 금지하고 있음

○ 북한의 석탄 무역을 단속하기 위한 유엔 집행조정국(ECC) 자격으로 태평양에서 활동 중인 캐나다 국방부는 10월 중순 이후 유엔대북제재 위반 가능성이 있는 선박 100여 척을 발견했다고 발표

〈그림 3〉 북한 남포항 앞 서해갑문 외부에 정박한 선박들의 위성사진



자료: NKpro, https://www.nknews.org/pro/bump-in-dprk-coal-exports-to-china-continues-outlasting-energy-crisis-imagery/?t=1648092852369 (검색일: 2021.12.23.).

■ 북한 '령남배수리공장'에서 1만2천 톤 급 화물선 '장수산'호 건조

○ 김정은 위원장은 제8차 당대회에서 해운 분문 과제 중 하나로 대형 화물선 건조를 제시했으며, '령남배수리공장'에서 '장수산'호를 건조해 12월 24일 출항식 진행

연안관리

■ 북한은 기후변화와 자연재해를 농업 생산을 저해하는 주요 요소로 간주, 이에 대한 대응을 강화하며 연안관리를 강조

○ 제8차 당대회에서 김정은 위원장은 “국가적으로 동서해안건설을 통이 크게 내밀어 인민들의 생명안전과 국토를 보호하고 나라의 해안연선을 해양국의 체모에 맞게 일신”해야 한다는 과제 제시

○ ‘국가경제발전 5개년계획’ 기간 해안보호시설물을 전문으로 건설하는 기업소 조직, 선진공법 도입, 계획적 해안건설 등을 과제로 제시했으며, 당면해서는 해안방조제, 방파제, 바람막이숲 조성 등을 강조

○ 북한이 UN에 제출한 ‘자발적 국가 검토 보고서’***에서는 해안 재난에 대한 조기경보 체제 수립, 위험 해안 지역에 대한 평가, 부두와 방파제 정비, 방풍림 조성 등의 과제 제시

기 타

■ 유엔환경계획(UNEP)의 지구온난화로 인한 해수온도 상승에 대한 보고서 등 기후변화·환경 관련 해외 동향 관련 기사가 다수 보도되었으며, 일본의 포경어업과 핵 오염수 방류 계획을 비난하는 보도의 건수도 상대적으로 다수를 차지

*** VNR(Voluntary National Review)은 2015년 제70차 유엔총회 결의에 따라 ‘2030의제의 핵심 부분인 지속가능발전 목표 이행에 동참하는 모든 국가들이 자발적으로 그 동안의 경험과 과제, 교훈 등을 공유하고 검토하는 프로세스’로, 각국이 지속가능발전목표(SDGs)의 이행 현황과 전략, 추진체계 등을 유엔에 보고하는 내용의 문서. 북한(김성 유엔주재 북한 대사)은 7월 13일(미국 현지시간) 열린 유엔 고위급정치포럼(HLP)에서 이 보고서를 발표

결론 및 시사점

■ 인민생활 향상을 위한 주요 과제 중 하나로 수산업 생산 증대를 꼽았으나 해양수산 관련 보도비중 등은 지속적으로 감소하는 추세

○ 해양수산 분야 보도량 감소는 북한의 현재 경제 정책이 농업을 통한 기본적 식량생산과 금속공업, 화학공업 등 기간산업 정상화에 주력하고 있으며, 해양수산 분야에 대한 투자와 관심이 상대적으로 낮아진 것으로 해석

■ 수산업 분야에서는 어선어업 보다는 내수면 양어에 주력하고 있는 상황, 이와 같은 경향은 당분간 지속될 것으로 전망. 북한은 과거 경제위기 상황에서 유사한 경향을 보인 바 있음

○ 국제사회 대북제재로 인한 유류 확보 문제와 코로나19 팬데믹으로 인한 해안통제로 어선어업 가동률이 저하되었으며, 어업 생산량은 코로나 이전에 비해 급감한 것으로 추정

○ 유류 및 에너지 부족은 북한 경제의 고질적 문제로 과거에도 북한은 위와 같은 상황에서 어선어업 보다 내수면 양어와 바다 양식을 강조하는 경향을 보였음

○ 어선어업은 북한의 전반 경제 상황 및 농업 생산량의 영향을 강하게 받는 것으로 추정. 경제 상황이 안정되고 기본적 농업 생산량이 확보되면 어선어업에 투자를 증가하는 경향 관찰

○ 국제사회의 대북제재와 코로나19 팬데믹 상황이 상당 기간 지속될 것으로 전망되며, 북한의 백신 접종률이 제로인 상황이라 현재와 같은 경향은 당분간 이어질 것으로 전망

○ 해조류 등 바다양식 관련 보도의 급격한 감소가 눈에 띄나 해상통제와 직접적 관련이 있는지 판단이 어려우며, 향후 관찰이 필요함

■ **북한의 동절기 집중어로와 중국 어선 불법 조업이 동해 수산자원에 영향을 미칠 가능성이 크며, 남측 어업에도 직접적 영향을 미치는 바, 이에 대한 대응책 모색 필요**

■ **북한의 국경폐쇄로 해상무역의 비중 및 중요성이 높아졌으며, 대북제재를 회피하기 위한 불법 해상무역도 지속될 것으로 전망**

○ 북한은 국경폐쇄 상황에서도 비료 등 필수품은 해상을 통해 수입하고 있으며, 석유와 석탄의 해상 불법거래도 여전함. 코로나 상황에서 해상운송이 상대적으로 안전하다고 인식

○ 북·중 간 철도 운행이 재개될 가능성도 있으나 빈도와 영향은 제한적일 것으로 추정. 당분간 해상이 북한 무역의 주요 통로가 될 가능성이 높음

○ 향후 대북 인도적 지원 재개 대비 해상운송에 대한 구체적 검토 필요. 특히, 지난 9월 국제기구의 구호품 해상운송 사례를 통해 시사점을 얻을 수 있을 것으로 기대: 선사 및 미국의 선박 제재 면제, 화물 및 선박·선원 방역과 선적 절차 등에 대한 북한의 요구 등

■ **VNR 등을 통해 북한의 기후위기 및 지속가능 발전에 대한 수요가 확인되는 바 해양환경, 연안관리 등 해양수산 분야의 새로운 남북협력 사업 발굴 가능성 확인**

[北 소식]

북한 언론 해양·수산 기사 ('21.10~12월)

〈2021년 10월〉

보도매체	보도일자	제 목	내 용
내나라	10.3	전망이 큰 미생물군기술	- '국가과학원 미생물학연구소'에서 "미생물군에 의한 민물양어기술"을 현실에 도입, 이전에 비해 먹이량은 10~14% 줄고 치어의 생존율도 높이는 성과 달성
내나라	10.4	활발히 진행되는 첨단기술제품개발	- '리과대학'에서 물고기떼의 위치와 크기, 이동방향 등 여러 정보를 화상으로 신속하게 영상화 하는 "수자식전방향어군탐지기" 제작
메아리	10.7	[내고향자랑]자강력으로 전진하고 비약하는 국경관문도시입니다.	- 함경북도 라선시의 최근 도시 발전 성과 소개 - '굴포담수양어사업소'에서 10여 정보의 해삼양식장 건설, '비파단해안지구'도 새단장
노동신문	10.8	많은 새끼물고기 방류	- 평안남도에서 자체의 힘으로 종어·양어기지는 물론 단백 먹이서식장을 꾸려 천 수백만 마리의 치어를 도내 강과 호수에 방류
노동신문	10.9	메기수확의 기쁨 넘친다	- 함경북도 '서흥범안양어사업소', '린산메기공장'을 비롯한 여러 양어지기지에서 메기 수확 성과
노동신문	10.16	양어발전의 토대를 마련해간다	- 함경남도 금야군에서 '하포양어사업소'를 중심으로 양어 발전을 위한 물질·기술적 토대 강화에 성과 달성
내나라		메기양어의 과학화	- 평양시 락랑구역 전진동에 위치한 '평양메기공장' 소개 - 100여 개의 야외 못, 30여 개의 실내 못을 년 중 운영 - 수온, 페하, 산소량 등을 실시간을 측정하는 통합생산체계를 갖추고 메기 육종 기술을 발전시켜 면적당 메기 생산량을 확대하고 있음
노동신문	10.19	우리 당이 키워낸 훌륭한 과학자, 참된 애국자	- '평양정향기술합영회사' 소속의 '인민과학자' 정종근 박사의 성과 소개 - '서해갑문' 건설 과정에서 "철판으로 배를 건조해 바다 밑에 가라앉히는 방법"을 시행하여 '로력영웅' 칭호 수여 - 선박공업 발전에 없어서는 안될 귀중한 자산인 '뜬도크식 평선대'와 "경화 시간"은 길고 "부착세기"가 좋은 선박용 "칠감"을 개발

보도매체	보도일자	제 목	내 용
Voice of Korea	10.19	어디서나 양어를 한다	- 평양시의 양어 성과 소개 - '선교구역그물우리양어사업소'를 비롯한 전문 양어 생산 기관 뿐 아니라 '룡성베아링공장', '평양밀가루가공공장', '대동강축전지공장' 등 많은 공장, 기업소 들이 경쟁적으로 양어를 진행해 평양 인민들에게 공급
노동신문	10.23	사상사업의 위력이자 단위의 전투력	- "2중3대혁명붉은기"를 수여 받은 "평양해운사업소"의 성과 소개 - 사업소 청개 개건, 매년 화물수송계획 초과 달성, 여객부두 개축, 화물부두 건설, 순천부두 건설, "선박자행화실현" 등 140여 건의 기술혁안 창안 도입
노동신문	10.27	논에서 벼농사도 잘 짓고 물고기도 많이 길렀다	- 평안남도 숙천군의 "논판양어" 성과 소개 - 2018년부터 군 자체 '종어사업소' 확장, 홍수 피해 예방 노력 등을 통해 성과 달성
민주조선	10.27	사설	- 수산 부문 당면 과업 제시 - "수산부문에서는 고기배와 어구의 현대화와 수리정비를 다그치고 집중적인 어로전투를 벌려 더 많은 물고기를 잡아야 한다. 물고기통졸임의 가지수를 늘이고 여러가지 수산물가공품들을 만들어 우리 인민들의 식생활을 윤택하게 하여야 한다. 바다동식물자원을 보호하고 증식시키며 바다와 강, 호수들에 새끼물고기를 방류하는 사업을 활발히 벌리고 양어와 양식을 대대적으로 하여 더 많은 수산물을 생산하여야 한다."
노동신문	10.28	동해지구 수산단위들 물고기잡이에 일제히 진입	- 집중적인 어로전을 벌여 더 많은 물고기를 잡을 데 대한 시정방침에 따라 "동해지구 수산단위들 일제히 물고기 잡이에 진입"
조선중앙통신	10.30	비상방역을 더욱 강화	- 북한 전역의 '비상방역사업' 강화 동향 소개 - "수산부문에서는 사업소들에 검사장소들을 증설하고 새로운 검사방법들을 적극 도입하여 검사의 신속성을 보장하는데 깊은 주의를 돌리고있다."고 소개

〈2021년 11월〉

보도매체	보도일자	제 목	내 용
노동신문	11.2	많은 새끼물고기 방류	- 평양시 양어관리국과 양어 단위들의 적극적 노력으로 최근 대동강과 보통강에 1,500만 마리의 치어 방류
메아리		현대적인 선박건조기지로 변모시키기 위한 사업 적극 추진	- '륙해운성'에서는 '령남배수리공장'을 현대적인 선박기지로 발전시키기 위해 연차별, 단계별 계획을 세우고 적극적인 기술 준비 진행 - 8월 초 국가과학기술위원회, 교육위원회, 국가설계총국, 국가과학원, 륙해운성 해운설계연구소 등의 과학자, 기술자, 연구사들로 '기술자돌격대'를 조직
조선중앙통신	11.3	그물우리양어시설 확대, 물고기생산 1.3배로 구성	- 전국적으로 '이동식그물우리' 양어시설이 지난해 같은 시기에 비해 1.3배 증가
류경	11.6	동해지구 수산단위들에서 집중어로전 전개	- '도무룩' 성어기를 맞아 김책수산사업소, 신포수산사업소, 양화수산사업소, 락원수산사업소, 송도원수산사업소 등 동해 지역 수산 단위들 집중 어로전 전개
노동신문	11.7	국토환경보호사업은 우리 국가가 중장기적인 사업으로 밀고나가야할 중요한 과제입니다.	- 국토환경보호사업은 항구적으로 틀어쥐고 일관되게 밀고 나가야 할 중장기적 사업이라며, "적어도 5개년계획기간에 강하천 정리, 사방야계공사, 제방보수와 해안방조제공사를 기본적으로 결속하고 정상관리에 들어갈수 있게 계획을 통이 크게 세우고 완강하게 집행해나가야 한다"고 과제 제시
		지하초염수에 의한 소금생산 시작	- 강원도 '원산제염소'에서 동해안 최초로 '지하초염수'를 이용한 소금 생산 시작
노동신문	11.14	김덕훈 내각총리 강원도의 여러 부문 사업을 현지료해	- 김덕훈 내각총리 강원도의 수산부문과 지방 공업공장 건설 현장을 둘러보며 사업 지시 - 강원도당과 협의회에서 "고기배들의 기술관리와 어구준비를 빈틈없이 하여 어로전을 련속적으로 벌리는 문제, 물고기잡이와 하륙, 랭동, 보관 등 제반 공정들"에 대한 문제를 협의
통일의 메아리	11.19	겨울철물고기잡이성과 계속 확대	- '신포원양수산련합기업소', 양화수산사업소, 신포수산사업소 등 동해 지역 수산사업소 들의 물고기 잡이 실적 날로 증가
조선중앙통신	11.22	수억마리의 새끼물고기 방류	- 북한 전역의 종어사업소에서 올 해 수억 마리의 치어를 방류

보도매체	보도일자	제 목	내 용
노동신문	11.26	전국양어부문 과학기술발표회 진행	- '조선과학기술총련행 중앙위원회' 주최로 전국양어부문 과학기술발표회가 11.23~25일 화상으로 진행 - 김일성종합대학, 김형직사범대학, 원산수산대학, 남포수산대학, 수산연구원, 원산양어사업소, 삼천메기공장, 함흥메기공장 등 30여 개 단위에서 70연 건의 논문 제출
		뿔물등에리용에 관한 기술경험발표회 진행	- '조선과학기술총련행 중앙위원회' 주최로 "뿔물등에리용에 관한 기술경험발표회"가 11.24~25일 화상으로 진행 - 농업성 가금연구원, 국가과학원 생물다양성연구소, 평양타조목장, 서흥범안양어사업소 등에서 70여 건의 논문제출 - 발표회에서는 단백공충인 뿔물등에를 이용하여 축산과 양어에 필요한 먹이문제를 해결하기 위한 성과와 경험을 교류

〈2021년 12월〉

보도매체	보도일자	제목	내 용
노동신문	12.3	우려를 자아내는 바다물면상승	- 지구온난화로 인한 해수면 상승에 대한 해외 보도를 전하며 이로 인한 피해 전망 및 대책 마련의 필요성 강조
내나라	12.7	감탕으로 다양한 제품을	- 서해 광량만의 류황감탕을 활용 각종 가공품을 생산하고 있는 '광량만류황감탕가공공장'의 생산 활동 소개
노동신문	12.9	각지에서 2000여정보의 새땅 확보	- 북한 전역에서 간척, 야산 개간, 하천 주변 정비, 유휴 토지 활용 등을 통해 약 2,000여 정보(약 20㎢)의 농지 확대
노동신문	12.15	조선민주주의인민공화국 최고인민회의 제14기 제18차 전원회의 진행	- '조선민주주의인민공화국 연해 및 강하천운수법'을 최고인민회의 상임위원회 정령으로 채택
Voice of korea	12.16	계획된 대상공사들 마감단계에서 추진	- 수산성 산하 신포수산사업소의 부두 공사, 김책수산사업소의 방파제 보수공사·배양장 건설, 통천수산사업소의 배양장 건설 사업이 마감단계에 진입

보도매체	보도일자	제목	내 용
노동신문	12.19	천연기념물-해칠보달문	- 북한 천연기념물인 칠보산 '해칠보달문' 소개
내나라	12.19	국토환경보호를 위한 노력	- 국토관리사업을 개선하기 위해 향후 10년을 '치산치수 10년전망계획기간'으로 정하고 연차별 계획 추진 중 - 해양부문에서는 인공어초 설치, 어려 어종의 치어 방류, 연안 수질 개선 등의 사업 추진 중
노동신문	12.21	수도시민들에게 베풀어진 뜨거운 온정	- 김정은 총비서의 지시로 평양 시민들에게 수산물 공급
노동신문	12.21	간석지내부망공사 기본적으로 결속	- 황해남도 룡매도간석지 3구역과 청수도간석지 내부망 공사 결석
노동신문	12.24	1만 2000t급짐배 ←장수한→호 출항식 진행	- 령남배수리공장에서 건조한 ←장수산→호의 출항식이 23일 현지에서 진행
조선중앙통신	12.24	올해 수산부문에서 이룩된 성과	- 올해 수산부문 성과 소개 - 청진, 통천, 남포, 가마포 수산사업소에서 어선 건조 성과 - 겨울철 집중어로전에서 높은 실적 기록 - 서해 부포, 옹진 바다가양식사업소 해조류 생산목표 달성 - 단천선박공장 1단계 현대화 공사 완공
노동신문	12.24	2200여정보의 토지를 기계화포전으로	- '4월22일토지정리돌격대', 홍건도, 룡매도, 청수도, 안석 간석지 등 총 2200여 정보의 토지를 '기계화포전'으로 정리

NKnews 북한 해운·항만 기사 ('21.10~12월)

보도일자	제 목	내 용
10.7	Humanitarian aid reaches North Korea amid strict border lockdown, UN says	- 유니세프 등 국제기구의 대북 인도적 지원 물자가 다롄-남포 항로를 통해 북에 전달 - 북한은 2020년 1월 이후 국경을 폐쇄하고 있으며, 7월부터는 다롄-남포 항로도 사실상 차단해왔음
10.13	After years in hiding, a North Korean ship shows its true colors	- 북한 선적 Ji Da 1호의 불법 거래 의심 항해 활동 보도 - 북한의 선박이 제3국(중국, 홍콩 등) 해운회사를 통한 잦은 이전과 편의치적 등의 방법을 통해 UN제재를 회피하고 있음
10.28	Vessels involved in likely 'coal-for-food' arrangement reappear in Longkou	- 최근 운항 기록이 보고되지 않았던 북한 선박 3척(Min Hae, Tae Song8, Kum Rung5)이 룽커우-남포 항로를 운항한 것으로 확인 - 이 중 2척은 과거 중국과 불법 석탄거래에 관련된 것으로 의심되는 선박
11.25	Canada spots 24 suspected ship-to-ship transfers in DPRK sanctions operations	- 캐나다 국방부는 10월 중순 이후 유엔 대북제재 위반 가능성이 있는 선박 간 환적 24건과 100여 척의 의심선박을 발견했다고 발표 - 캐나다의 프리킷함과 정찰기 등은 태평양에서 10월부터 북한의 석탄 무역을 단속하기 위한 유엔 집행조정국(ECC) 활동 진행
12.15	Bump in DPRK coal exports to China continues, outlasting energy crisis: Imagery	- 지난 10월 이후 북한의 대 중국 석탄 수출이 눈에 띄게 증가한 것으로 추정, 최근 중국의 전력 부족이 요인 - 지난 9~11월 사이 북한 석탄 부두에 약 100척의 선박이 정박한 사실 확인되었으며, 남포항과 청진항의 비중이 높은 것으로 나타남 - 유엔은 북한의 석탄 수출을 금지하고 있어, 이를 피하기 위해 공해상에서 중국 선박에 환적하는 것으로 추정
12.16	North Korea barrels past oil cap after a slow start this year: Report	- RUSI(영국 왕립합동군사연구소)의 발표를 인용 - 북한 석유 터미널에 지난 5~11월 사이 23척의 선박이 최소 36회 정박한 사실 확인, 이를 통해 북한이 556,000~667,000 배럴의 정제유를 수입한 것으로 추정 - 유엔 제재는 북한의 정제유 수입을 연간 50만 배럴로 제한하고 있으며, 올해 공식적으로 기록된 북한의 수입량은 38,000배럴에 불과

[알려드립니다]

「북한해양수산리뷰」는 독자 여러분의 참여를 기다리고 있습니다.

- (소)논문, 칼럼 투고
  - 주제: 북한 해양수산 및 남북 해양수산 협력
  - 분량 및 형식: (소)논문의 경우 A4 10매 내외, 칼럼은 A4 2매 내외 이며, 형식은 자유 (단, 게재 시 연구진과 협의 후 조정)
  - 게재 시 소정의 원고료를 지급합니다.

- 독자의견 및 Q&A
  - 독자의견: 500자 내외의 「북한해양수산리뷰」에 대한 소감, 자유 형식
  - Q&A: 북한 해양수산 및 해양수산 남북협력에 대한 질문, 형식 및 분량 제한 없음 (연구진에서 질문을 선별해 다음 호에 Q&A 코너를 통해 답변)
  - 게재 시 소정의 기념품을 드립니다.

독자 투고 및 의견, 질문 보내실 곳: nkreview@kmi.re.kr