기 획 논 단

북한 주요 항만의 개발 동향과 시사점

황 진 회*

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 북한의 항만 개요
Ⅲ. 북한 주요 항만의 개발 경과와 발전 전망
Ⅳ. 시사점

요 약

북한에는 8대 무역항이 있고, 항만하역능력은 1990년대 이후 3500만 톤 내외에 머물고 있다. 북한 항만은 시설 노후화와 후진성으로 인해 심각한 정체현상을 보이고 있으나, 최근 러시아와 중국 업체들이 북한의 나진항, 청진항, 남포항을 개발·운영할 수 있는 중장기 계약을 경쟁적으로 체결하고 있다.

중국은 동해로의 출구 확보를 통해 동북3성 지역의 물류활동을 원활히 하고 북한 자원을 이용하기 위해 북한 항만을 임대하고 있다. 러시아는 극동지역에서 부동항이 필요하고 역시 북한의 지리적 잇점을 전략적으로 활용하기 위해 개발에 참여하고 있다. 북한 또한 계속적으로 침체되고 있는 국내 경제를 개선하고 국제사회로부터의 고립을 피하기 위해 항만 개발을 추진하고 있다고 판단된다.

최근 북한에서 추진되고 있는 항만 개발사업은 국제사회로부터 있을 수 있는 원조물품도 원활히 공급받고, 더 나아가 자원 및 상품의 흐름을 원활하게 하여 경제발전을 가져올 것으로 예상된다. 북한의 항만 개발사업은 외국업체가 주도하고 있으나, 자립경제를 주장하는 북한의 경제 운영방식은 상당히 변화시킬 수 있다고 예상된다. 그리고 북한의 항만 개발로 인해 새로운 비즈니스가 생겨나고 있다. 이러한 새로운 비즈니스를 활용할 수 있는 전략적 접근이 필요한 시점이다.

* 한국해양수산개발원 해운정책연구실장

Ⅰ. 서 론

항만은 선박이 접안하여 선적 혹은 하역하는 장소이다. 좀 더 체계적으로 설명하면, 항만은 선박이 정박하기 위한 정박시설, 접안시설, 하역장비, 산업적 기초시설, 배후연계수송시설 등 일련의 물적 시설이 갖추어진 조직 또는 운영체로 정의되고 있다.[1] 항만은 해상수송과 육상수송을 연결하고, 다양한 부가가치 물류활동을 제공하는 기능과 더불어 원활한 국민경제 활동을 지원하는 서비스 기능을 제공한다. 이와 같이 항만은 경제활동을 지원하는 기능을 갖고 있어 항만 개발이 원활하지 못한 경우 해당 국가 또는 지역은 물류활동 뿐만 아니라 경제발전에도 상당한 차질을 겪게 된다.

따라서 한 국가에서 항만 개발 사업은 대외무역을 확대한다는 의미이며, 더 나아가 배후부지를 개발시켜 경제발전을 이룩하겠다는 표현이다.[2] 특히 경제적으로 고립된 국가의 자국 항만개발은 단순히 항만의 개발에 의한 물류 인프라 건설만을 의미하지는 않으며, 대내외적으로 중요한 정치, 경제적인 상징적 의미를 지닌다.

최근 북한에서 전개되는 항만 개발도 이와 같은 의미를 부여할 수 있다. 우선 북한의 항만 개발은 북핵문제 해결 뒤 예상되는 선진국으로부터의 원유 등과 국제사회로부터의 기타 원조물품을 적시적소에 공급받기 위한 최소한의 인프라 시설이다. 그리고 북한의 항만개발은 자원 및 상품의 원활한 흐름을 도와 경제발전과 개방화를 더욱 더 가속화시킬 것이다. 그동안 언론에서 나타나고 있는 북한의 항만 개발이 대부분 중국과 러시아 등의 외국업체에 임대를 주는 방식을 택하고 있어 외화벌이용으로 해석될 수 있지만, 궁극적으로는 자립경제를 주장하는 북한의 경제 운영계획을 수정하고 있다는 것을 의미한다.

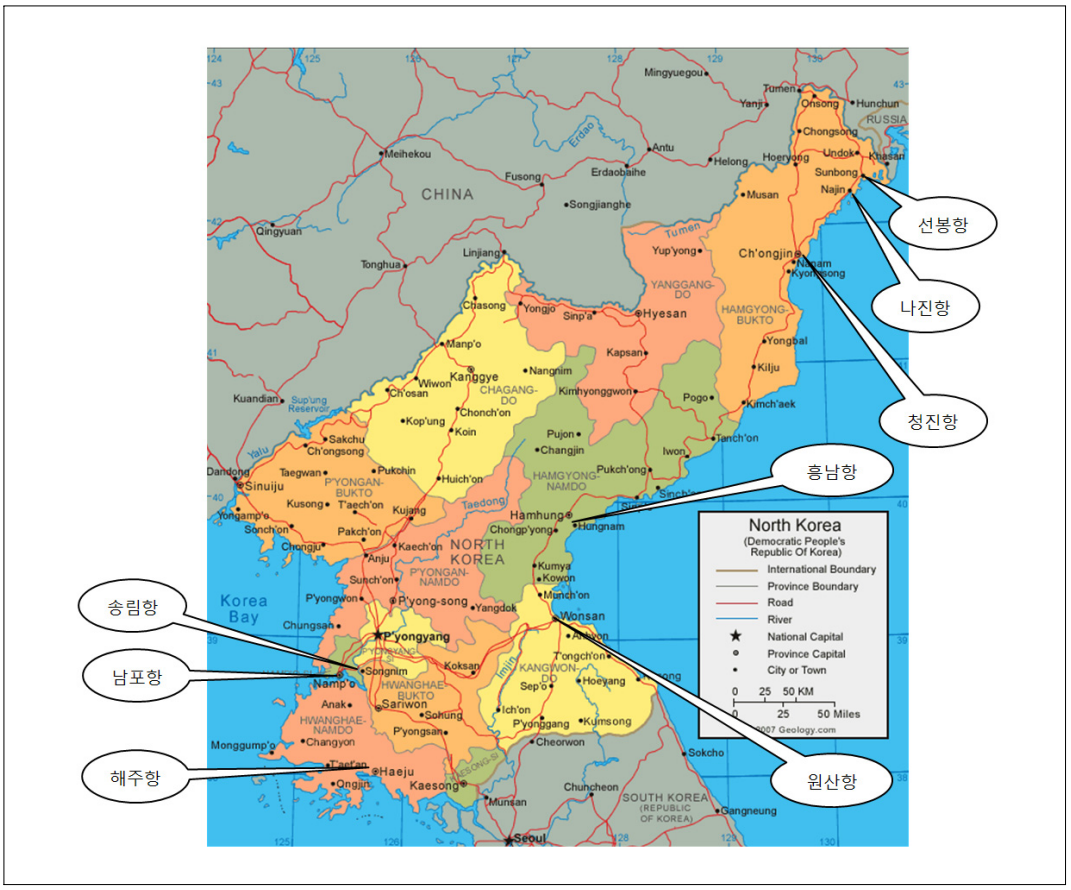
이 글은 북한의 주요항만에서 전개되고 있는 최근의 개발사업이 어떤 배경을 갖고 추진되고 있으며, 이는 어떤 모습으로 발전할 것인가를 살펴보는데 목적이 있다. 북한의 항만 개발은 현재의 남북교역 뿐만 아니라 미래의 통일한국에도 많은 영향을 줄 수 있는 한반도의 사회간접자본(SOC) 확충 사업으로 엄밀한 분석이 필요하다.

Ⅱ. 북한의 항만 개요

1. 북한의 8대 항만 현황

1) Alan E. Branch, *Elements of Port Operation and Management,* Chapman and Hall, 1986. p. 2.
2) 황진회 외, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안」(Ⅲ), 한국해양수산개발원, 2009. p. 275.

〈그림-1〉 북한의 8대 무역항 위치



북한은 약 3,000㎞의 해안선을 보유하고 있으나, 남북분단으로 인해 동해안과 서해안이 분리되어 있다. 동해안은 수심이 깊어 선박 접안여건이 양호한 반면, 서해안은 수심이 얕고 조수간만의 차이가 심하여 상대적으로 항만개발에 불리한 여건을 가지고 있다.

북한의 항만시설 및 하역능력은 1970년대까지는 일제시대 이후 사용되어 온 기존시설의 복구 및 정비 등 현상유지에 그쳐 매우 빈약하였으나, 1980년대 들어와서는 대외무역 증대방침에 따라 주요 무역항인 나진, 청진, 남포, 해주, 송림항 등의 확장공사를 추진하였다. 특히 1991년 12월 정무원결정 74호에 따라 나진, 선봉지역을 자유경제무역지대로 설정하여 나진, 선봉, 청진 등 3개항을 자유무역항으로 지정, 대외개발을 위한 전진기지로

개발하고 있다.

그러나 북한의 항만하역능력은 1990년대 이후 3,500만 톤 내외에 머물고 있으며, 항만시설의 노후화로 인해 거의 모든 항만에서 석탄, 철광석 등과 같은 야적화물이 심각한 정체현상을 보이고 있다.

북한에는 동해의 청진, 나진, 선봉, 흥남, 원산과 서해의 남포, 송림, 해주 등 모두 8개의 무역항이 있으며(〈그림-1〉 참조), 8대 무역항의 하역능역은 3,680만 톤으로 추정된다. 또한, 북한 항만의 총부두연장은 14,525m[3]로 원산항(3,166m), 청진항(2,695m), 남포항(1,994m), 나진항(2,448m) 등이 비교적 선석길이가 긴 편이다. 북한 항만의 장비현황은 정확하게 파악된 자료가 없으나 대략 5~18톤급 크레인을 보유하고 있는 것으로 나타났다(〈표-1〉 참조).[4]

북한 동해의 선봉항은 1921년에 개항한 웅기항의 새 이름으로 웅기만 안쪽에 위치하고 있으며, 나선직할시에 소속되어 있는 항만이다. 선봉항은 원유를 가공·정제하여 내보내는 유류전용 항만으로 연간 취급능력은 300만 톤에 달한다. 항만 인근에 입지한 승리화학연합기업소에서는 연간 약 200만 톤의 원유를 처리할 수 있으며, 북한 유일의 석유화력발전소(35만 kw급)가 항만 인근에 위치하고 있다. 그리고 선봉항은 근해에서 회유하는 명태·청어·대구 등의 어로 기지로 수산물·공업제품·목재·지하자원 따위의 집산지로 유명하다. 웅상항은 선봉항 옆에 있는 나선시 웅상리에 위치하고 있으며, 부두길이 1,180m, 부두 전면 수심은 2~3m로 바지선이 접안할 수 있다. 웅상항은 주로 목재를 취급하고 있다.

나진항은 라선시[5]에 위치한 항만으로 북한의 개방을 상징하는 항만이다. 나진항은 한만(韓滿) 철도노선의 동북부 종착역으로서 하얼빈에서 투먼 방향으로 운송되는 화물들을 국제무역과 연계시키는 주요 항만 중의 하나로 기능하고 있다. 그 동안 한국과 중국 동북 3성간 해상화물 처리에 있어서는 나진항이 주로 이용

3) 북한항만의 시설현황은 각종 자료가 상업항시설과 군용시설이 명확히 구분되어 있지 않고, 자료 작성 및 인용자에 따라 차이가 있음.

4) 2005년 12월 14일 북한의 중앙방송의 보도에 의하면, 2005년 12월에 2001년부터 추진한 남포항의 5만 톤급 컨테이너부두의 건설완공을 고려하였음. 통일부, "2005년도 북한경제 종합평가", 2006. 1 참조.

5) 라선시는 원래 함경북도에 속해 있었으나, 1993년 라진시 일부와 선봉군(구.웅기군)이 합쳐져 라진-선봉시로 되면서 함경북도에서 떨어져 나왔음. 이 때 라신-선봉시를 직항시로 하고 시에 라진구역과 선봉군을 두고 함경북도 라진시는 없어졌음. 그 후 2000년 8월 라진-선봉시를 라선시로 개편하였으며 라진구역과 선봉군도 없어졌음.

되었다.[6)]

나진항은 중국 동북 3성의 동해 및 태평양 관문으로서의 이용가치가 큰 것으로 평가되고 있다. 중국은 해당 항만의 개발에 지대한 관심을 가지고 있으며, 러시아 역시 TSR 운송의 극동지역 연계항만으로 나진항을 개발할 계획을 추진하고 있는 상황이다.

청진항은 나진항 남쪽으로 80Km에 위치하고 있으며, 하얼빈~투먼~북한을 연결하는 교역의 관문이다. 청진항은 청진시 및 함경북도를 대표하는 항만으로 역할을 하고 있으며, 청진항과 무산간에는 대형 장거리 수송관(정광 수송관)이 연결되어 있다. 이를 통해 무산에서 생산되는 철정광을 김책제철련합기업소까지 수송하고 있다. 청진항의 하역능력은 800만톤에 달한다. 향후 청진항은 나진항과 함께 중국 동북 3성의 동해·태평양 관문으로 개발될 가능성이 높은 것으로 판단된다.

이를 증명하듯 최근 중국은 북한으로부터 청진항 개발과 독점권을 확보했다고 발표했다(2010년 5월). 중국은 동북 3성에서 생산된 곡물과 광물을 중국 남부로 운송하는 물류 기지로 청진항을 활용할 계획이고, 이를 위해 중국 정부는 도문시에서 청진항까지 170km에 달하는 철도 보수비용으로 1천 만 달러를 차관 형태로 북한을 지원한다고 했다.[7)]

흥남항은 북한 최대 화학공업지구인 함흥공업지구의 관문역할을 수행하고 있으며, 흥남비료공장 지원항으로 활용되고 있다. 흥남항은 최대 수심이 6.7~13m로 비교적 깊은 편이며, 중대현 선박의 접안도 용이한 항만이다. 흥남항의 부두길이는 2,061m에 달하고, 접안능력은 15,000톤, 연간처리능력은 450만톤에 달한다. 흥남항은 향후 대규모 항만으로 개발될 수 있는 잠재력이 높은 편이다.

원산항은 동해의 영흥만에 위치한 최남단의 무역항인 동시에 군사항으로서도 중요한 기능을 수행하고 있다. 원산항이 1976년 무역항으로 지정된 후 배후지인 원산공업지구는 기계, 조선, 섬유 등의 공

6) 남북한 교류가 전면 금지된 이후 북한 나진항에서 부산항으로 운항하던 직항로는 폐쇄되고, 선박 운항도 중단되었음

7) 최근 중국 도문시는 우리나라 국토해양부를 방문하여 중국선사의 북한 청진항과 부산항의 정기항로 개설 협조 요청했다. 현재 도문시에서 대련을 통하여 부산 및 일본으로 수출(길림-대련간 철도 : 1,400여 Km)하고 있는데, 청진항을 이용하여 수송할 경우 물류비용, 시간·거리 등을 1/2 정도 절감이 가능하다고 주장했다. 특히 도문시에 있는 대표적인 한국 기업(광동제약, 이건창호, 내셔널 등)에서 물류비 절감을 위하여 청진-부산항로 개설을 건의해 왔다. 도문시는 이미 길림성 대표가 평양을 방문하여 청진항 사용권 협의를 완료(2010.4, 조선민족경제위원회)하는 등 북한정부와의 협의가 완료된 상태라고 밝혔다.

〈표-1〉 북한 8대 항만의 시설 및 이용현황

구분	하역 능력 (만톤)	접안 능력 (만톤)	최대 수심 (m)	부두 연장 (m)	동시 접안 척수	Infra 시설 및 주요 장비	대외항로	무역 비중	비 고
청진	800	1.5	12	2,695	18	-철도 : 러시아연결(혼합선) -15톤급 크레인 -만경봉호 전용부두	블라디보스토크, 니가타	24.2%	-1974년 시설과 장비보강 -1983년 중국의 대일중개무역 -동항: 일반화물, 곡물 처리, 무역화물 -서항: 김책제철소 수송지원
흥남	450	1.5	6.7~13	2,061	9	-3만 톤급부두 건설 -10톤급 갠트리크레인		11.5%	-1960년 무역항으로 개항 -북한최대화학공업지구관문
나진	300	2	11	2,448	15	-러시아 화차 진입 -5~15톤 크레인	속초, 부산	9.3%	-1974년 무역항으로개항(소련의 대동남아 수출창고) -한-중국 동북3성간 물류운송 -석탄, 비료, 원목, 잡화
원산	360	1	6.1~7.9	3,166	3	-평양-원산-금강산 고속도로	블라디보스토크, 시모노세키, 니카다	2.8%	-1976년 무역항으로 개항 -군항으로 이용되고 있음
남포	1,070	3	11~13.5	1,994	12	-서해갑문 -평남고속도로, 평양과 고속도로 전기철도로 연결 -5톤급 크레인	상해, 다롄, 동남아, 중동, 아프리카, 유럽	28.9%	-동항은 석탄부두로 이용
해주	240	0.6	7~12	1,305	4	-10톤급 크레인	중국, 인천항	9.8%	-1974년 무역항으로 개항 -내항 : 연안화물 -외항 : 무역화물
송림	160	1	10	400	3	-황해제철소 전용부두 -18톤급 크레인		2.9%	-1975년 무역항으로 개항 -송림제철소 전용부두
선봉[1]	300	20 (바지선)	7~23 (2-3)	456 (1,180)	3	-원유전문항(석유도입항으로 개발)유류하역장비 -해저파이프라인	블라디보스톡	10.6%	-승리화학및선봉화력발전소 인접 -목재도 처리
합계	3,680(3,781)2)			14,525	67				

주: 1) 웅상항 능력 100만 톤 포함, ( )는 웅상항.
2) 합계란의 괄호안은 기타항을 포함한 북한 전체 하역능력.
3) 부두연장, 하역능력은 군항, 조선소, 수산(어항)부두 제외.
4) 남포항의 하역능력 및 부두연장은 최근 건설된 부두능력 포함.
자료: 1) Fairplay, Ports & Terminal Guide 2008-2009.
2) Lloyd's List, Port of the World 2008.

업이 발전하였다. 원산항은 평양 및 고성(북한 강원도)과 고속도로로 연결되어 있으며, 철도망으로는 함흥~장진, 부전선과 연결된다. 그 동안 원산항과 일본의 니가타항 사이에 북한의 만경봉호와 삼지연호가 월 3~4회 정기적으로 운항했으나, 일본과의 교류 단절로 선박 운항도 중단되었다. 그러나 원산항은 금강산 관광과 연계된 관광항으로서의 발전 가능성도 있는 것으로 판단된다.

남포항은 평양의 관문항으로 북한에서 손꼽히는 항만이다. 남포항은 대동강을 끼고 있으며, 항만 주변에는 선박수리기지를 비롯하여 수상운수와 수산업 발전에 필요한 공장, 기업소들이 있다. 남포항 인근의 평양 일대에는 북한의 최대공업지구인 평양공업지구가 있으며, 남포항은 원자재 및 제품의 취급을 위한 무역항으로 기능하고 있는바, 무역화물 처리비중은 약 29%에 달하는 것으로 알려져 있다. 남포항은 1990년대 이후 남북교역의 증대에 따라 남북한 상업용 거래 및 비상업용 거래(인도적 물자 지원)의 반출입 항으로서의 역할도 동시에 수행했다.

해주항은 남한과 가장 가까이 위치하고 있으며, 북한측 서해안의 주요 군사항으로서 상업항 기능은 미약한 편이다. 그러나 해주항은 개성공단과 가장 가까이 위치한 항만으로서 공단 개발 및 운영에 필요한 원부자재 및 제품의 취급을 위한 항만으로 개발될 가능성이 높다. 현재 해주항은 철도노선으로 황해청년선이 연결되어 있으며, 50번 및 51번 도로에 의하여 재령, 벽성 등지와 연결되어 있다.

송림항은 북한 최대의 제철소인 황해제철 전용항인 동시에 남포항의 보조항으로 기능하고 있다. 철광석, 유연탄, 철강류 등 제철관련 화물을 주로 취급한다. 황주와 연결되는 철도 연계망과 황주, 흑교 등과 연결되는 도로 연계망이 있다.

2. 항만관련 법률

북한의 항만 관련법은 항만법과 자유무역항규정이 있다. 북한 항만법은 1986년 최고인민회의 상설회의 결정으로 제정된 '조선민주주의인민공화국 항만법'으로 제정되었다. 이 항만법은 5장, 70조로 구성되어 있으며, 법의 기본, 항만건설, 항만관리, 항운영, 항만사업에 대한 지도통제 등을 주요내용으로 담고 있다. 북한의 항만법은 항만에 대한 기본법전으로 동법이 제정·시행됨으로써 항만관리운영에서 제기되는 여러가지 실무적 문제들을 해결할 수 있는 법적 기준이 마련되었다는데 의의가 있다. 북한 항만법에서는 북한의 항만 건설 및 운영 목적을 인민경제발전과 근로자들의 복리증

〈표-2〉 북한의 항만 및 해양관련 관련 법률

구분	제정/개정	주요내용	특징
항만법	1986년 제정 1999년 개정	항만법 기본 항만건설 항만관리 항운영 항만사업에 대한 지도통제	-북한에서 항만에 관한 가장 기본적이고 총괄적인 법률
자유무역항 규정	1994년 제정	일반규정 항출입 항의 이용 재제 및 분쟁해결	-북한에서 자유경제무역지대법을 발전시키기 위해 중계무역, 환적 등의 경제무역활동을 원활하게 하고 자유무역항의 출입 및 이용질서 세우기 위해 제정
간석지법	2005년 제정	간석지법의 기본 간석지의 조사 간석지의 개간 간석지 사업에 대한 지도 통제	-북한에서 간석지법은 간석지의 조사와 개간, 구조물관리에서 제도와 질서를 엄격히 세워 국토를 넓히고 간석지를 효과적으로 이용하기 위해 제정
갑문법	2001년 제정	갑문법의 기본 갑문건설 갑문관리 갑문운영 갑문사업에 대한 지도통제	-갑문건설과 관리운영에서 제도와 질서를 세우고 물 자원을 종합적으로 이용하고 교통운수를 발전시키기 위해 제정
배길표식법	2004년 제정	배길표식의 기본 배길표식물의 설치 배길표식물의 관리요령 배길표식사업에 대한 지도통제	-배길표식물의 설치와 관리운영에서 제도와 질서를 확립하여 배의 안전한 항해를 보장하기 위해 제정
배등록법	2007년 제정	배등록법의 기본 배등록의 신청 배등록의 심의 배등록증서 배등록사업에 대한 지도통제	-배등록과 관련한 사업에서 제도와 질서를 확립하여 배에 대한 장악과 통제를 확고히 하기 위해 제정
해사감독법	1997년 제정 1999년 개정 2004년 개정	해사감독법의 기본 배설계의 심의 배의 등록과 검사 선원등록과 선원의 배기술자격검사 해난사고의 처리 해사사업에 대한 지도통제	-배 설계의 심의, 배의 등록과 검사, 선원의 등록과 배기술자격심사, 해난사고의 처리에서 규율과 질서를 확립하여 배의 안전한 항해를 보장하기 위해 제정
해상짐수송법	2006년 제정	해상짐수송의 기본 짐수송자 짐보내는자와 받는자 배짐증권 배의 운임 용선 분쟁해결	-배를 이용하여 운송하는 제도와 질서를 확립하고 계약당사자들의 권리와 이익을 보호하여 해상운수를 발전시키기 위해 제정
해운법	1980년 제정 1998년 수정 2004년 수정	해운법의 기본 배 선원 항해 해상수송 배에 대한 봉사 해난구조 해상보험 해운사업에 대한 지도통제 분쟁해결	-배 관리 운영과 취급에서 제도와 지서를 확립하여 해상운수를 발전시키기 위해 제정

자료: 국가정보원,「북한법령집」, 2008.

진에 있다고 명시하고 있다. 이에 따라 북한의 항만 건설 및 운영 방향을 "인민경제가 발전하는데 따라 국가가 항만을 개건·확장하며 새로운 항만을 전망성있게 건설"하도록 규정하고 있다.

특히 북한 항만법은 다음과 같은 선진적인 내용도 명시하고 있다. 첫째, 북한 항만법에서는 '해운기관'과 항만 기관이 국토건설총계획에 기초하여 항만건설계획을 세우고 현대적으로 건설하여야 한다고 명시하고 있다. 이는 항만 이용자인 해운기관이 해운수요에 맞게 하만 건설을 주도하도록 한 것으로 해석할 수 있다. 둘째, 북한의 항만에는 화물 선적과 하역시간을 단축하도록 철도와 도로를 건설하도록 명시하고 있다. 항만에 철도 인입을 강제화 한 점은 시사하는 바가 크다.

물론 북한의 항만법은 국제관례에 맞지 않은 후진적인 내용도 많이 있다. 이는 북한의 항만이 국제사회와 교류를 확대하고 개방을 계속할 때 개선될 수 있는 부분이다.

한편 북한의 자유무역항규정은 "자유경제무역지대법을 철저히 관철하여 중계무역짐의 수송 및 보관과 같은 경제무역활동을 원만히 보장하며 자유무역항의 출입질서와 이용질서를 세우기 위하여 1994년 4월 28일 정무원 결정 제20호로 승인되었다. 자유무역항은 지대안의 나진항·선봉항이 우선 대상이고, 자유무역항 중에서 청진항은 자유경제무역지대에 속하지 않으므로 특별한 경우를 제외하고는 자유경제무역지대에 관한 법규가 적용되지 않는다. 그리고 자유무역항규정은 항을 이용하거나 이용하려는 북한의 기관·기업소·단체 공민, 다른 나라의 기관·회사·기업체 기타 경제조직 및 개인, 북한 영역 밖에 거주하는 조선동포에게 적용된다. 이와 같이 자유무역항규정은 외국투자가, 외국투자기업 등 외국인과 북한의 기관·기업소에게만 적용되는 것이 아니라 북한 주민들에게도 적용되고 있다.

자유무역항규정의 특례는 경제무역활동을 하거나 관광을 목적으로 하는 배·선원·여객과 화물은 국적이나 출발지·생산지에 관계없이 자유무역항에 출입할 수 있다는 것이다. 그리고 자유무역항에 드나드는 배와 화물에 대해서는 관세나 톤세·운임세를 부과하지 않는다. 그리고 북한에서 외국인기업은 자유경제무역지대 내에만 설립할 수 있는 것이 원칙[8]이나, 자유무역항규정은 제한된 범위 내에서 자유경제무역지대가 아닌 자유무역항, 즉 청진항에도 외국인기업을 설립할 수 있도록 하고 있다. 이 밖에 항에 드

8) 외국인투자법 제3조, 외국인기업법 제1조, 동시행규정 제2조 1문.

나드는 선박·선원·여객과 화물은 국경통행검사, 세관검사, 위생검역, 수의검역, 식물검역을 받아야 하지만, 중계무역화물은 해당 검사검역기관이 필요하다고 인정하는 경우에만 검사나 검역을 실시하고 있다.

이 밖에도 북한의 해양관련 법률이 항만건설과 운영에 부분적으로 영향을 미치고 상호 연관성이 있는 것으로 파악되고 있다.

Ⅲ. 북한 주요 항만의 개발 경과와 발전 전망

1. 나진항

(1) 그 동안의 경과[9)]

'벌처럼 펼쳐진 넓은 나루'라는 뜻을 가지고 있는 나진항(羅津港)은 북한 동해안의 최북단인 함경북도 라선시에 위치해 있는 항만이다. 라선시는 나진시와 선봉시를 합친 지역으로 나진-선봉경제무역지대, 나진-선봉직할시를 거쳐 2000년 8월에 라선시로 확정되었다. 라선시는 나진항 외에 선봉항과 웅상항이 있어 해상운송이 발달된 도시이다. 1945년 11월 당시 구소련에 있었던 김정일 위원장이 선봉항을 통해 북한에 들어와 특별한 인연이 있는 지역이기도 하다.

나진항은 수심이 깊어 양항(良港)으로서 좋은 자연 조건과 한반도 동북단에 위치한 지리적 여건으로 인하여 나진-선봉경제특구의 최대 부동항으로 자리 잡았으나, 20세기 초까지만 해도 항만시설이 존재하지 않았다.

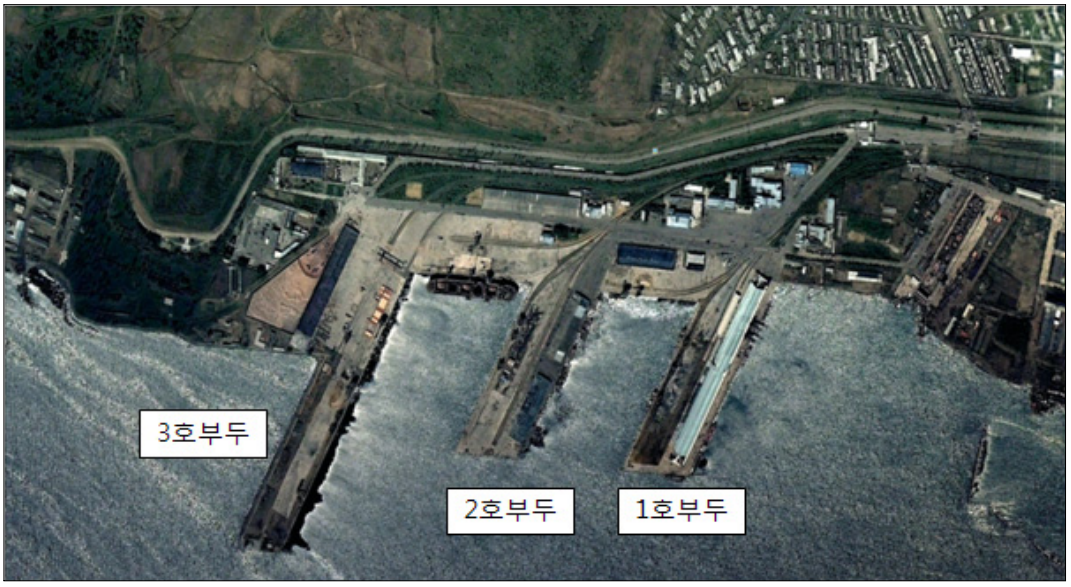
현재 나진항의 총부지면적은 38만㎡(약 11만5,000천 평)으로 총 3개의 부두에 5,000~10,000톤급 선석 15개가 있으며, 안벽연장은 총 2,448m(조선소제외)에 달하고 있다. 부두 전면 최대수심은 11m로 1만 톤급 선박이 접안하는 데 무리가 없다. 나진항의 연간 화물취급 능력은 300만 톤에 이르는 것으로 추정되나, 실제 취급량은 약 20만 톤에 불과한 실정이다. 주요장비로는 5~15톤 크레인을 보유하고 있는 것으로 알려져 있다.

나진항은 개항 이후 철도, 도로 등 항만 배후 운송시설의 발달로 더욱 빠르게 성장하였다. 특히 일본이 중국의 장춘(长春)과 투먼(图门)을 잇는 노선을 한반도의 북단까지 연장하기로 계획하고 철도의 끝이 되는 항구를 나진으로 결정한 1932년부터 본격적으로 개발되었다.

해방 이후에는 평양-나진을 잇는 평라선과 나진을 출발하여 청진과 연결되는

9) 허소영, "나진항 : 동북아 물류의 연결고리", 「북한 해양수산 리뷰」, 제6호, 한국해양수산개발원, 2009. 9. 인용

〈그림-2〉 나진항 전경



주: 1호부두의 오른쪽 밝은 부분이 최근 중국에서 개보수하여 사용하는 부두임.
자료: www.google.com

함북선의 종점으로써 대중국·러시아 무역의 관문으로 성장하였다. 1973년 구소련의 기중기와 항만시설지원으로 국제무역항으로 개항한 이후 소련의 대동남아 수출창고 역할을 담당하였다. 1990년대에는 선봉항, 청진항과 더불어 자유무역항으로 지정되었고 이후 1995년 10월부터 부산항과 컨테이너화물 전용 직항로가 개설되었다.

한편 나진항이 위치하고 있는 나진-선봉경제특구는 20세기 후반 북한이 사회주의 경제위기를 극복하기 위한 방안의 하나로 조성한 공업단지이다. 나진-선봉경제특구는 동쪽의 두만강을 경계로 중국, 러시아 및 동해와 접하고 있다. 1993년 북한은 나진-선봉경제특구를 동북아 물류의 중계기지, 수출가공기지 및 국제적인 관광도시의 역할을 할 수 있는 경제무역지역으로 개발한다는 전략을 세웠다. 당시 유엔개발계획(UNDP)의 주도하에 북부 지방의 두만강 지역 개발 계획이 시작되면서 나진-선봉경제특구에 대한 국제적인 관심이 모아지고 있었다. 따라서 북한이 나진-선봉경제특구에 거는 기대가 매우 컸으리라 생각된다.

나진-선봉경제특구는 북한의 개방정책 부진과 더불어 사회간접자본 시설이 낙후되거나 부족하여 외자 유치에도 실

〈표-3〉 중국의 나진항 개발 추진 과정

시 기	주요 사업내용
1995년	◦ 훈춘시, 나진항 출합협의서 체결
2003년 12월	◦ 훈춘시, “路港区一体化” 사업 제안
2005년 3월	◦ 북중, 나진항 개발 합의 ◦ 나선시와 나진-원정 도로건설 MOU 체결
2005년 7월	◦ 북중, 나선국제물류합영회사 설립 - 협력경영기한 : 50년 - 3호부두운영권과 4호부두 개발권 획득 - 圈河항구와 나진항사이의 도로 50년 사용권 획득
2005년 9월	◦ 북중, “路港区一体化” 사업 합의
2006년 2월	◦ 북중, 녹색통로 개설
2006년 5월	◦ 원정-나진항 도로 건설 방안 확정
2006년 10월~	◦ 도로 주변 준비작업 완료 후 착공 예정 ◦ 북한 핵실험과 자금부족 등으로 착공연기
2007년 2월	◦ 길림성, “두만강 개방·개발 가속화방안” 마련 - 나진항 개발에 대한 자금지원과 세금우대정책 실시 결정
2007년 9월	◦ 훈춘동림무역회사, 미국의 마드리 그룹과 투자계약 - 마드리 그룹, 중국의 나진항 개발 사업에 4억 달러 투자
2009년	◦ 중국 나진항 1호부두 1호선석 보수 완공 - 1호 부두의 2, 3호 선석 착공 예정

자료: 1) 한국해양수산개발원, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안(Ⅰ)」, 2007, p. 102.
2) 최근 국내외 뉴스 참조.

패했기 때문에 뚜렷한 성과를 거두지 못했다. 이에 따라 1995년 북한은 개발계획을 당면단계[10]와 전망 단계[11]의 2단계로 조정하였다.

한편 나진-선봉 경제특구 개발 계획에 따라 나진항 역시 1993년부터 부분적으로 개방을 추진하였다. 북한은 국제컨테이너 화물을 전문적으로 처리하기 위하여 연간 처리능력을 5천만 톤으로 확장하는 나진항 3단계 개발계획을 수립했다. 그러나 외국인 투자 유치실패와 북한의 대외문제 등의 이유로 이 계획은 거의 실현되고 있지 않은 실정이다.

최근 나진항에 대한 주변국의 관심이

10) 1993~2000년 : 기존 기반 시설의 현대화, 항만 확장, 가공 수출 산업 기지를 건설하여 동북아 교류의 거점을 목표로 한 단계.
11) 2001~2010년 : 중계 무역, 수출 가공, 제조업, 금융, 국제 관광 기능을 종합적으로 수행하도록 개발하여 국제 교류의 거점을 목표로 한 단계.

〈표-4〉 러시아의 나진항 개발 추진 과정

시 기	주요 사업내용
1973년	구소련, 나진항에 기중기와 항만시설 지원
1977년	구소련, 나진항 2,3호 부두 전용권 확보
2001년 8월	북러, 철도 연결사업 추진 합의
2003년 10월	러, 나진항 차용 의사 밝힘
2004년 7월	시베리아 철도와 나진항 연결 의정서 체결
2007년 6월	북러, 나진항에 외국선박 입출항 합의
2008년3~4월	나진-하산구간 철도 및 나진항 개보수 합의
2008년 10월	나진항과 하산 구간 철도 현대화 및 나진항 개보수사업 개공식

다시 활발해지고 있다. 특히 나진항과 근접해 있는 중국과 러시아가 나진항 개발에 경쟁적으로 나서고 있다. 미국 역시 중국의 나진항 개발 사업에 투자함으로써 간접적으로 나진항 개발에 참여하고 있다. 중국은 훈춘(珲春)에서 동해까지 거리는 약 20㎞이지만 러시아와 북한 국경에 의해 직접 동해로 나가는 길이 막혀 있다. 그래서 '항구를 통해 바다로'(借港出海)라는 전략으로 나진항 개발에 참여했다. 2005년 7월에는 나선국제물류합영회사를 설립하여 나진항 3부두 운영권, 4부두 개발권 및 취엔허(圈河)항구와 나진항 구간의 도로 50년 사용권도 확보하였다. 이어서 중국은 '중국-북한 도로 및 항구 일체화 계획'(朝中路港区一体化)을 토대로 2006년 5월 중국 훈춘 세관 맞은편에 위치한 북한 원정리 세관에서 라선시까지 도로건설을 확정하였다. 하지만 2006년 9월 이후 북한의 핵문제와 자금부족 등으로 공사가 연기되는 등 중국의 나진항 개발은 답보상태가 되었다.

그러나 2007년 2월 길림성이 '두만강 개방·개발 가속화 방안'으로 나진항 개발에 대한 자금 지원과 세금 우대정책을 실시하기로 결정하면서 중국의 나진항 투자에 대한 관심이 급증하였다. 최근 북한이 러시아에게 제3호 부두의 개보수를 위임했다는 뉴스[12]는 중국의 나진항 개발에 타격을 주었다. 이에 중국은 나진항의 활용도를 높이기 위해 훈춘-나진을 잇는 고속도로와 양국 국경을 잇는 다리 건설을 중국측 비용부담을 조건으로 제안해 놓은 상태이다. 현재 중국은 나진항 1호 부두 1

12) "중-러, 북한 라진항 놓고 과거부터 각축전", 연합뉴스, 2008. 3. 24.

호선석의 보수사업(투자금 인민폐 2,000만위안)을 마쳤고 2, 3호 선석공사도 곧 진행될 예정으로 알려지고 있다.[13)]

러시아 역시 나진항 개발에 관심을 가지고 사업을 추진했다. 하산과 나진을 연결하는 철도 개보수 공사가 대표적이다. 2003년 10월 러시아는 나진항 차용 의향을 밝힘으로써 나진항 개발에 대한 입장을 분명히 했다. 2004년 7월에는 시베리아 철도와 나진항을 연결하는 북-러 의정서를 체결하였다. 2007년 3월에는 북한과 나진-하산 철도현대화 및 나진항 개보수에 대한 협의를 본격적으로 시작했다. 결국 2008년 3월과 4월 차례로 나진-하산 구간 철도 및 나진항 개보수에 대한 합의를 하였고, 2008년 10월 개공식을 하였다. 이 사업에 나진항 컨테이너 터미널 개발 사업을 포함시킨 것은 나진항으로 유입되는 화물을 시베리아 횡단철도(ＴＳＲ)를 이용해 유럽으로 수송하고자 하는 러시아의 의도가 반영된 것이다. 그리고 러시아는 나진항 컨테이너 부두 개보수 공사를 진행했다.

나. 최근의 개발 동향

북한 나진항 개발을 위해 중국과 러시아가 경쟁적으로 참여하고 있다는 소식은 매우 시사하는 바가 크다. 나진항 1호 부두는 중국이 10년 사용권을, 3호 부두는 러시아가 50년 장기 사용권을 확보했다는 뉴스는 동북아 지역의 물류질서 뿐만 아니라 북한의 중화권 경제 편입도 우려되는 상황이다.

최근 북한 나진항에 대한 중·러의 투자는 단순한 항만 인프라 개발에 그치는 것이 아니라, 동북아 경제권의 질서가 변화하고 있음을 시사하고 있다. 실패로 끝난 북한의 나선경제무역특구개발사업이 중국과 러시아의 국가 전략에 따라 새롭게 부상하고 있는 것이다. 즉 나진항 개발이 북한의 의지가 아니라, 중국과 러시아의 이해에 따라 개발되고 있다.

글로벌 정치·경제에서 급속히 부상하여 G2 시대를 주도하는 중국의 동북 3성의 경제개발 사업으로 북한의 원자재, 노동력, 물류분야 사업이 동북 경제권에 편입되고 있다. 지난 2009년 11월 국무원에서 발표한 중국의 「장길도 계획」은 훈춘을 창구로, 연길-용정-도문을 최전방으로, 장춘-길림을 성장을 위한 동북 배후지를 버팀목으로 한다는 구상이다.

그리고 장길도 계획의 8대 중점 공정에는 두만강지역 국제자유무역지대 건설, 장길도 국제 내륙항구 건설, 현대물류지

13) “북중 나진항 협력개발”(中朝合作开发罗津港), www.cnfol.com, 2009. 9.4

역 건설, 국제협력산업지역 건설 등이 포함되어 있다. 이는 중국에서 동북 3성의 물류여건을 개선할려는 의지가 반영되어 있다. 장길도 계획의 기초가 된 「선도구전망계획요강」에는 훈춘-권하-나진 고속도로, 화룡-남평-청진 고속도로, 도문-라진 철도합작개조사업, 중국-청진 철도합작개조 및 청진항 사용 등이 포함되어 중국 동북 3성과 북한을 연계하는 사업이 철도, 도로, 항만 등 모든 물류 모드를 대상으로 하고 있다.

주지하다시피 중국의 나진항 개발은 동해로의 출구를 확보하기 위해서이다. 바다로 나가는 통로가 없어 발전이 지연되었던 동북 3성으로서는 나진항 개발은 지역발전의 핵심 사업이다. 그 동안 동북 3성(훈춘)은 바다로 나가기 위해 러시아 자루비노항이나 대련항으로 갔는데, 이제 훈춘-나진 도로를 통해 지척의 나진항으로 갈 수 있게 되었다.

그러나 중국의 나진항 개발 사업의 성공 가능성이 높지 않다는 지적도 있다. 이는 다음과 같은 몇 가지 이유 때문이다. 첫째, 나진항은 북한의 폐쇄적인 정치·경제 시스템 및 교통 인프라의 미비로 사업 성공 가능성이 매우 낮아 실제 투자 기업은 없을 것으로 판단하기 때문이다. 둘째, 나진항은 대규모 투자를 할 만큼 북한 및 주변 지역의 경제 여건이 좋지 않아 실제 투자는 이루어지지 않을 것으로 판단하기 때문이다. 셋째, 나진항 부두 중 일부는 러시아 기업이 임대하고, 또 다른 일부는 중국 기업이 임대하는 것은 무언가 앞뒤가 맞지 않아 보이고, 계약 자체의 신빙성이 낮아 보이기 때문이다.

이 문제를 차례로 짚어 보자. 첫째, 북한의 폐쇄성 문제이다. 북한이 글로벌 경제 체제에 본격적으로 참여하고 대대적인 외국인 투자를 추진하려면 당연히 개혁·개방을 해야 한다. 그러나 현재 북한 경제 수준에서도 중국의 원자재 공급 기지, 낮은 임금을 기반으로 하는 생산기지, 그리고 물류연계망을 구축하는 데는 적어도 중국 입장에서는 큰 문제는 없을 것으로 분석된다.

중국이 추진하는 현 단계 사업 수준에서는 나진항 개발이 가능성이 있다는 것이다. 중국 기업이 북한 광물자원을 수입하고 북한 노동력을 이용하여 단순위탁가공을 하는 정도의 사업은 현재 여건에서도 가능하다고 보고 있다.[14] 대규모 직접 투자를 하고 경영권을 행사할 때 북한의

14) "중국 돈은 돈이 아니가?" 국내 언론사에서 개최한 북한 관련 세미나에서 중국 발표자가 한 말이다. "한국은 정치적 위험성을 이유로 북한 투자를 하지 않고, 중국이 하는 대북 투자에 대해서는 불만스럽게 여기고 있다. 우리도 북한의 위험성을 알지만, 가능성을 더 높게 보기에 투자한다"고 했음.

여건이 문제가 되겠지만, 화물통과를 위한 인프라 개선사업 같은 비교적 단순한 사업은 북중관계 전통을 고려할 때 충분히 가능하다고 판단된다. 나진항을 비롯한 항만 사용이나 광물 자원 운송에 필요한 물류망 구축사업도 마찬가지이다.

둘째, 나진항 투자사업의 수익성 문제이다. 나진항은 동북 3성에서 나오는 수출입 물동량과 한반도를 통과하는 화물을 처리하는 전문항만으로 발전할 수 있다. 동북 3성에서 나오는 컨테이너 물량은 2007년 기준으로 약 400만 TEU로 추정되고, 2020년에는 1,370만 TEU로 증가할 전망이다. 이 중 나진항이 정상적으로 기반 시설을 갖출 경우 유치 가능한 컨테이너 물량은 2020년에 228만 TEU로 추정된다. 이 밖에도 TSR 연계 컨테이너 물동량, 동북 3성의 일반화물 등이 나진항에서 유치가 가능한 화물이다. 따라서 나진항의 성장 가능성은 동북아 지역에서도 매우 높다고 할 수 있다.

셋째, 나진항에 대한 중·러의 임대 계약 진위 문제이다. 문제의 발단은 나진항이라는 항만 1개를 여러 국가(기업)가 임대할 수 있는가 하는 것이다. 이는 항만의 구조와 운영특성에 대한 이해부족에서 비롯된 것으로 짐작된다. 항만(Port)[15]은 여러 개의 부두(Wharf)[16]와 선석(Berth)[17]이 있고, 항만 관리자는 부두 또는 선석을 전체 또는 부분을 임대하는 것이 일반적인 현상이다. 부산항의 경우 자성대·신선대·감만부두 등의 컨테이너 부두에 40개의 선석이 있고, 외국업체를 포함하여 12개 업체가 부두를 임대하여 사용하고 있다. 따라서 나진항에 여러 국가에서 부두를 임대하는 것은 지극히 국제적인 관례이다.

따라서 중국의 나진항 개발 사업은 성장 가능성에 근거한 자국의 이익에 따른 것으로 볼 수 있다. 문제는 우리가 가질 수 있는 비즈니스 기회를 남북관계 악화로 놓칠 뿐만 아니라 북한이 위안화 경제권으로 편입될 기회를 제공하고 있다는 점이다.

2. 원산항

마늘처럼 둥글게 생긴 산을 낀 고장이라는 뜻을 가진 원산, 고구려 때에는 매시

15) 항만은 천연항(Harbour)적인 요소 외에 화물의 이동·보관·처리를 위해 인공적인 설비를 가한 항구를 뜻함. 보통 이러한 시설을 갖춘 일정 수역이나 항(Harbour)의 일정 구역을 말함

16) 부두는 선박이 접안하여 화물의 하역과 여객의 승하선이 직접 이루어지는 구조물을 총칭하는 것으로 안벽(Quay), 잔교(Pier), 부잔교(Floating Landing Stage) 등이 모두 부두에 포함됨

17) 선석은 항내에서 선박을 계선시키는 시설을 갖춘 접안정소를 말함. 보통 표준 선박 1척을 직접 정박시키는 설비를 의미함.

〈그림-3〉 원산만과 앞바다의 섬

달, 후기 신라 때에는 선산현이 설치되었던 오래 역사를 지닌 도시이다. 이 지역에서 신석기 및 청동기 시대 유적유물이 대량으로 발굴된 사실은 우리의 옛 조상들이 오래 전부터 정착해 살았다는 사실을 확인해준다.

1945년부터 원산으로 개편된 이 지역은 현재 45동 14리로 구성되어 있고, 시의 면적은 314.4㎢이다. 원산만 연안에 위치한 원산시는 동해 바다에서는 흔치 않은 섬을 가진 도시이다. 원산 앞바다에 있는 려도(麗島), 신도(新島), 대도(大島)를 비롯한 11개의 작은 섬들이 분포되어 있으며 그 면적은 3.9㎢이다.

원산만은 바다 깊이가 얕고 물결이 잔잔할 뿐만 아니라 경치가 뛰어나 해양 휴양지로도 유명하다. 명사십리는 맑고 깨끗한 바다모래가 4km에 걸쳐 있어 관광지로도 유명하고, 지각의 융동과 바다와 육지의 변화과정을 볼 수 있는 자연유물이다. 그리고 송도원 해수욕장은 700년의 역사를 가진 곳으로 주변의 소나무와 흰색 모래, 그리고 푸른 색 바다가 잘 어울리는 곳이다. 거령산성, 고성내성, 고성장성, 관평토성, 독교산성, 망덕산성, 명적사, 장덕산봉수 등은 북한이 자랑하는 유물유적이다.

원산은 철갑상어 서식지로도 유명하다.

철갑상어는 매우 희귀하여 전세계적으로도 볼 수 있는 곳이 많지 않다. 한반도에서는 원산일대를 비롯하여 함경남도 신포, 함북 나선 지역에만 분포되어 있다.

1880년 개항된 원산항은 함경도와 강원도 북부 지역, 그리고 평안도의 일부를 배후지로 주로 일본상인을 통해 대외무역을 했다. 이 지역은 전통적으로 동해안의 해로를 통해 부산, 마산 지역과 원격지 교역을 해왔다. 부산과도 긴밀한 관계를 맺고 있었고, 청국 상인의 진출이 적어 일본 상인이 교역의 주도권을 쥐고 있었다. 1881년의 기록에는 원산의 장시는 1,000인 이상이 출입할 정도로 시장이 혼잡했다고 한다.

그러나 원산항이 항상 화려한 모습만 가진 곳은 아니다. 원산항은 「조일수호조규」(朝日修好條規)에 의하여 1882년(고종 19)에 강제 개항되었다. 이 때부터 일본상인의 통행이 자유로운 긴행이정(間行里程)이 종래의 10리에서 100리(40km)로 확장되었다. 또 일본의 최혜국조관 규정 적용요구로 일본 일본상인의 행상은 거의 저지를 받지 않고 활동하였다. 이로 인해 당시 일본인은 조선상인의 손을 거치지 않고 판매할 수 있어 막대한 이익을 챙겨갔다.

해방 후 김일성이 러시아에서 귀국할 때 입항한 원산항은 아이러니하게도 6·25 전쟁 중에 동부전선에서 미군이 북진할 때 보급항구 역할을 한다. 원산 앞바다 섬들은 UN군이 게릴라 부대 침투 및 해안관측, 포격, 봉쇄 임무 등을 수행하는데 활용했다.

해방 후 군항으로 사용되었던 원산항은 1970년대 들어 무역항으로 탈바꿈한다. 1971년부터 원산항과 일본 니카타(新潟)항 간에 북한의 만경봉호와 삼지연호가 월 3~4회 정기운항하기 시작했다. 1976년 무역항으로 개항함에 따라 평양 및 서울과의 지리적 근접성을 이용한 금강산 개발의 중심항으로 기대를 모았다. 1997년에는 청진조선연합기업체에서 건조한 5천 톤급 만경봉 92호(적재량 1천 톤, 여객 3백명)가 신규로 투입되었다.

현재 원산항은 부두길이는 3,166m이고, 최대 1만 톤급 선박 접안이 가능하다고 알려지고 있다. 하역능력은 360만 톤, 하역장비는 이동식 기중기 5톤급 5기가 있으며, 인양능력은 3톤 정도로 추정된다. 수심이 6.1~7.9m로 비교적 얕아 1만톤급 선박만 입항 가능하도록 설계되었다. 낮은 주요화물은 시멘트, 수산물 등이다.

2009년 들어 원산항이 다시 남한 언론의 조명을 받고 있다. 김정일 위원장의 방문이 부쩍 늘었기 때문이다. 북한 김정일 위원장이 2009년 9월, 원산제염소와 원산청년발전소를 방문했다. 원산제염소는 소

〈그림-4〉 원산시 야경그림

주: 원산시 장덕섬에서 바라 본 원산항 야경
자료: 조선신보, 노컷뉴스에서 재인용.

금 생산이 불가능하다고 생각했던 동해안에서 제염공업의 새 역사가 펼친 곳으로 북에서 인식하고 있다. 원산청년발전소는 자금과 설비를 안 대줘도 불굴의 투지와 각오로 성공한 모범 사례로 꼽고 있는 곳이다. 원산청년발전소는 유역변경식, 계단식 수력발전소로서 낙차고가 지금까지 북한에서 건설된 수력발전소 가운데 제일 높은 것으로 전해지고 있다.

한편 2009년 1월 준공된 원산청년발전소 준공에 따라 원산 시민들은 야간 조명으로 "황홀한 불야성"이 펼쳐진 가운데 생선회도 즐겨 먹는다고 재일본 조선인총연합회 기관지 조선신보가 보도했다.

그러나 대북인권단체인 「좋은벗」들은 북한에서는 화려한 야간 조명아래 회를 즐기는 시민들이 있는가 하면 한편에선 여전히 식량난으로 기아에 허덕이는 사람들이 있음을 전했다.

원산은 북한의 대도시 가운데 평양 다음으로 번화한 곳으로 알려지고 있다. 2006년 북한의 1차 핵실험 뒤 일본의 북한선적 선박 입항 금지 조치가 있기 전까지 만경봉 92호가 매달 2차례씩 원산과 일본 니카타항을 오간 덕택에 북한은 1990년대부터 재일교포들을 겨냥해 원산에 고층 아파트를 짓는 등 나름 번화한 도시로 조성하는데 주력했다.

지금 원산은 또 다른 도전을 하고 있다. 원산청년발전소 준공을 계기로 원산을 환

〈표-5〉 남포항 시설 현황

부두명	수심 (m)	접안 능력(척)	하역 및 보관시설	주요 취급화물
1부두	9	1만×3	-5톤 크레인×5, 대형창고 2동, 소형창고 1동, 시멘트 창고 1동	곡물, 포장 시멘트
2~3부두	9~11	1만×2	-5톤 크레인×2, 야적장, 귀중품창고	비료, 자동차, 일반잡화
4~5부두				
6부두	11	7천×1	-시멘트 적하기 1대, 벨트 컨베이어 2대(곡물) -밀 사이로(2만톤 저장), 시멘트 사이로(6만톤 저장)	곡물, 시멘트
7부두	9	7천×2	-5톤 크레인×2, 중계창고	일반화물
8부두	12	7천×1	-석탄 적하기 1대	석탄
컨테이너 부두		5만×5	-16톤 컨테이너 크레인 1대 -40톤 컨테이너 크레인 1대	컨테이너 화물

자료: 한국해양수산개발원, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안」(Ⅰ), 2007; 산은경제연구소, "최근 남포항 현황과 개건 확장 동향", 2007.

동해권의 관광명소로 만들고자 한다.

3. 남포항

남포시는 평안남도 남서부 대동강 하류 연안에 위치한 도시이다. 남포시의 남포(南浦)는 조선시대 삼화현의 어촌마을이었던 남포마을에서 유래되었는데 삼화현 남쪽에 서해바다를 끼고 있는 포구라는 뜻을 지니고 있다. 1979년 12월 남포직할시로 지정되었다가 2004년 상임위원회 정령을 통해 남포특급시로 개편되었다. 이에 따라 직할시 당시 강서구역, 천리마구역, 대안구역, 항구구역, 와우도구역 등 5개 구역 가운데 항구구역과 와우도구역만이 현재 남포특급시에 소속되었다.

1958년 북한 최초의 노력경쟁운동인 '천리마운동'을 시작한 지역인 남포시는 오늘날 유리·선박·화학·제분 등의 공업이 발달하여 북한의 경제를 이끄는 도시로 알려져 있다. 그리고 남포시는 예로부터 전통적인 어촌 마을로 수산업이 발달하고 북서지방 최대의 국제무역항인 남포항이 있는 항구도시로도 유명하다.

남포 앞바다는 오래 전부터 서해의 주요 어장 중 하나로 수산기지 역할을 해왔다. 어패류의 집결지라는 명성에 맞게 주요 수산물로는 갈치, 광어, 가자미, 조기, 조개, 미역 등이 있다. 어획된 수산물의 대부분은 염장, 젓갈품으로 가공되어 평

〈표-6〉 인천-남포간 정기항로 물동량

단위: TEU

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
5,171	5,930	6,187	6,271	7,945	11,304	9,146	8,924

자료: 국토해양부.

양시, 평안남도로 공급되고 있다. 풍부한 수산물과 함께 남포수산사업소와 영남수산사업소를 비롯하여 수산협동조합과 공장, 기업소, 서해수산연구소, 남포수산대학 등 수산업과 관련된 시설도 다양하다. 그리고 남포시는 풍랑이 잔잔하고, 항내는 수심 15~25m로 깊고 항내수역도 넓어 동시에 수십 척의 선박이 정박할 수 있는 양항으로서의 조건을 가지고 있다. 또한 지정학적으로 평양과 근접한 곳에 위치하고 있고 해주, 신의주를 통과하여 중국의 칭다오(青岛), 톈진(天津), 다롄(大连) 등지와 연계되는 등 좋은 입지 조건도 가지고 있다.

남포가 1897년 일찍이 통상항구로써 개항된 것은 자연조건과 입지조건이 뒷받침되었기 때문이다. 남포는 1915년 시가지와 비발도(飛潑島) 사이에 있는 간석지를 이용하여 축항을 함으로써 1만톤급 선박의 출입이 가능하게 되면서 항구로써의 모습을 드러냈다.

광복 전까지는 일본이 약탈한 식량이나 자원을 실어 나르는 중계지 역할을 수행하였지만 광복 후에 개선·확장하여 1962년부터 무역항으로 개방되었다. 1978년에 기중기, 컨베이어 같은 하역기계를 증설하고 외항부두와 석탄부두 사이에 새로운 시멘트 전용부두를 건설했다. 1986년에는 와우도구역 영남리에 길이 7.8㎞의 댐과 5만톤급 선박이 통과할 수 있는 갑문 3기를 갖춘 서해갑문이 완공되었다. 이로써 수운에 의한 수송능력과 남포항의 선박 접안능력 및 하역능력이 향상되었다.

또한 2002년 4월에는 컨테이너 부두공사를 착공하여 2006년 10월 완공하였다. 이로써 남포항은 선박 4~5척이 동시 접안 가능한 규모를 가지게 되었다. 여기에 16톤 및 40톤급 대형 컨테이너 크레인을 설치하여 화물처리 능력을 향상시켰고 425만㎡ 면적의 컨테이너 야적장을 건설하여 대규모 컨테이너 화물을 보관할 수 있게 하였다.

이러한 일련의 과정속에서 남포항은 항만 기능향상으로 해상무역의 약 30% 정도를 처리하는 국제무역항으로 자리잡았다.

남포항은 남북간 해상교류에서도 중요

한 자리를 차지하고 있다. 1992년에 남북 물자교역항으로 지정된 남포항은 1990년대 중반 이후 급증하고 있는 남북경협 물량과 인도적 지원물자의 대부분을 처리하는 남북 교류의 관문 역할을 담당하고 있다.

남북간에는 교역물자 운송을 위해 2개의 항로(부산-나진항로, 인천-남포항로)에 3척의 정기선이 있는데 두 척이 인천-남포간 항로를 운항했다. 1998년 8월 인천-남포간 항로가 처음으로 개설되어 2002년 2월부터 국양해운 트레이드포춘호가 월 4회 운항하였다. 이후 개선총회사 동남1호가 2009년 5월부터 추가로 운항을 개시했다.

인천-남포간 물동량은 2002년부터 2007년 까지 꾸준히 증가추세를 보이다가 2008년 9,146TEU, 2009년 8,924TEU로 감소하고 있다.

남북한 물동량이 나타나듯이 남포항은 남북 교류에서 중요한 위치를 차지하고 있다. 남포항을 현대화하여 물류비용을 절감시킨다면 북한의 경제발전과 더불어 더욱 활발한 남북교류가 가능할 것이다. 이에 남한은 2006년 7월 남포항 현대화 사업 추진계획을 발표하였으나 대외적 요인의 영향으로 실행에 차질을 빚고 있는 형편이다.

한편 남한의 남포항 현대화 사업이 순조롭지 못한 가운데 중국이 지난 2009년 10월 남포항 보세 가공업체 설립과 남포항 일대 개발을 북한으로부터 승인받았다고 전해졌다.[18] 그 당시 밝혀진 북한 당국의 '기업 창설 승인서'에 따르면, 북한은 2008년 3월 22일 북한의 '령봉연합회사'와 중국의 '산동 영성성달전자유한공사'의 남포항 일대 개발을 승인했다.

북한 무역성 명의로 발급된 이 승인서는 총 880만유로(약 152억원)의 초기 투자비 가운데 북한 측이 55%, 중국 측이 45%의 지분을 출자해 평안남도 남포시 갑문2동에 합영회사를 설립하도록 했다. 북한은 토지 등 물자를 대고 실질적인 개발 자금 380만유로(약 66억원)는 중국 업체가 부담하는 조건이다. 계약 기간은 2058년까지 50년간으로, 항운과 해운업, 윤전기자재의 수리·정비 및 재수출, 중계업은 물론 보세가공업까지 할 수 있도록 허용했다. 이 합영회사는 남포항 갑문 남쪽 해안 개발은 물론 이 일대 해수면 매립 개발권도 확보한 것으로 알려졌다. 해안 토지 면적은 100만㎡로, 330만㎡인 개성공단 면적의 3분의1 수준에 불과하지만 향후 해수면 매립 개발이 이뤄지면 총

18) 매일경제(2009.10.19.), 서울뉴스(2009.10.20.)

개발 면적이 4㎢로 늘어나 개성공단과는 비교가 안 될 정도의 큰 규모를 갖추게 되었다. 중국의 대북 전문가는 "남포항을 개방할 것이라는 추측이 나돌긴 했지만 외자기업 유치가 확인된 것은 처음"이라며 "관세를 물지 않고 수입한 원료를 가공, 수출하는 보세가공업을 허용한 것은 단순한 외국계 공장 유치가 아니라 남포항을 수출 및 자유무역 특구로 개발하겠다는 북한의 의지가 담긴 것"이라고 의미를 부여했다.

북한이 중국에게 남포항 개발을 승인한 것은 경제침체를 벗어나기 위한 외자유치 정책과 북한 항만의 입지조건을 이용하여 동북아 물류거점으로 발전하려는 중국의 전략과 맞아떨어진 것으로 파악된다.[19]

4. 김책항

김책시는 함경북도 도청 소재지 청진시로부터 190여 km 남쪽에 있는 도시이다. 김책시는 바닷가 지역을 제외한 대부분 지역이 산지로 되어 있다. 서부 단천시와의 경계에는 백두산맥이 뻗어 있고 동부 림명천 연안에는 림명벌과 학동벌이 펼쳐져 있다. 유진단과 성남끝 사이는 만(김책만)으로 되어 있다.

김책시 주변 일대는 풍부한 지하자원이 있어 중공업이 발달하였다. 김책시에는 시내 공업지구 송파구역에 제철소, 조선소, 전기공장, 선박수리공장, 제약공장이 있고 연호동엔 일용품공장, 내화벽돌공장, 악기공장 등이 있다.

김책항은 김책만 북쪽에 돌출해 있는 쌍포동의 산각(山脚)과 남동쪽에 있는 교구반도의 사진단(砂津端) 사이에 자라잡고 있다. 과거에는 성진항이라고 했으나, 1951년 성진시가 김책시로 바뀌면서 김책항이라 했다.[20] 산각과 단사이의 지형이 남동풍을 막아줄 뿐만 아니라, 만의 면적이 넓고 수심도 깊은 천혜의 양항이다. 항구는 북동쪽으로 향해 있다.

김책항은 본래 한산하던 어촌이었으나 1899년 개항이 되면서, 원산과 블라디보스톡을 연결하는 기항지로서 중요한 위치를 가지게 되었다. 러일전쟁 후인 1905년부터 무역항으로서의 기능을 했으며, 1920년대 후반부터 시작된 만주지방의 개

19) 한편 동팡자오바오(东方早报 2009.10.20)는 '산동 영성성달전자유한공사'의 책임자가 인터뷰를 통해 "성달전자유한공사의 주된 업무는 컴퓨터와 관련된 상품의 판매로, 회사와 북한과는 아무런 관계가 없으며 더욱이 북한에 대한 개발은 더욱 말할 필요가 없다"고 북한 남포항 자원개발을 부정했다고 보도했다.

20) 북한이 성진시(城鎭市)를 김책시로 명칭을 바꾼 것은 김일성과 소련시절부터 함께 활동했던 김책이 소련에서 돌아와 인민군 창설에 깊이 관여했고 6·25전쟁 당시 전선사령관이었다가 1951년 1월 전사하자 그의 업적을 기리기 위한 것이었다(조선일보 통한문제연구소).

〈표-7〉 김책항 품목별 물동량 예측

단위 : 천 톤

연도별	농림수산	비료, 시멘트	마그네사이트, 아연광	기타 광물성 생산품	기타	합계
2007	43	27	-	706	93	869
2010	59	32	583	789	73	1,536
2015	62	38	1,278	1,108	116	2,602
2020	70	45	2,217	1,546	167	4,045

주: 남북한 광산물 개발 협력 프로젝트가 이루어지는 것을 전제로 함.
자료: 한국해양수산개발원, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안(II)」, 2008. p. 397.

발에 따라 통과무역항으로의 중요성이 더욱 증가했다. 1931년 개마고원의 개발을 위한 혜산선(길주-혜산진)이 개통되면서, 개마고원 일대에서 생산되는 농·임산물을 집산하여 일본으로 수출하는 대일본 수출항으로 성장했다. 특히 광복이후 국가적인 지원하에 항만시설이 확충되어 무역항, 중화학공업제품과 수산물의 수송항으로서의 위치를 굳히게 되었다.

그러나 김책항은 1970년대 이후 특별한 발전없이 답보상태에 처하게 된다. 북한 경제의 침몰로 인한 대외무역 정체, 김책시 주변의 산업활동 저하 및 수출입 물동량 감소, 나진항 등 자유무역항 등장으로 동해안에서의 경쟁력 저하 등이 김책항이 기대에 못 미치는 성과를 보이는 주요원인으로 볼 수 있다.

김책항이 다시 주목받게 된 것은 단천 광산개발 사업이 진행되면서 부터이다. 단천은 철, 인회석, 대리석, 흑연 등의 지하자원이 풍부하지만 항만시설이 없어 40km 떨어진 김책항을 이용해야 하기 때문이다.

지난 제18차 남북장관급 회담(2006. 7월)에서 우리 정부는 함경남도 단천을 공동자원개발 특구로 지정할 것을 북측에 요청했고, 2007년에는 북한 단천지역 지하자원 개발을 위해 김책항 실태를 조사한 바 있다. 참고로 단천시 검덕광산은 북한 최대의 납·아연광산으로 납의 경우 280만톤, 아연은 1,125만톤이 매장된 것으로 추정되고 있다(산업은행, 「북한의 산업」, 2005. p. 77).

그리고 김책시 부근 단천지역 지하자원 개발사업을 고려한 김책항 항만 물동량을 예측한 자료에 따르면, 김책항은 2020년 기준 마그네사이트 및 아연광 222만 톤과 기타 광물성 생산품 155만 톤 등을 합하여 모두 405만 톤을 처리하게 될 전망이다.

그러나 김책항 주변에는 많은 산업시설

이 있지만 동해안의 무역항으로 발전하기에는 많은 난관이 있다. 가장 큰 문제가 북한의 경제사정 악화이다. 김책항 주변에 있는 김책조선소의 경우 식량난으로 노동자들이 정상 출근을 못해 선박 건조에 차질이 있을 정도이다.

실제 김책조선소에서는 '150일 전투'[21] 기간에 기술과 자재 부족 문제와 함께 인력부족으로 선박 건조에 차질이 빚어졌다. 공장에서 식량 공급을 제대로 하지 않아 노동력 조달에 문제가 있었기 때문이다.[22]

따라서 김책항의 발전을 위해서는 식량문제를 비롯한 기초적인 산업활동이 가능하도록 경제 문제를 우선적으로 해결해야 한다. 이는 김책항을 비롯하여 북한 사회 전체에 해당되는 내용으로 북한 경제 회생을 위한 중장기 계획을 마련하고 이와 연동하여 항만개발 사업을 추진해야 한다. 그리고 김책항 개발사업이 본격적으로 추진되기 위해서는 비핵개방 조치 등의 정치적 문제 외에도 다음과 같은 문제가 해결되어야 한다.

첫째, 단천지역의 지하자원에 대한 실태를 정확히 파악하고 경제성을 분석할 수 있도록 북한 지하자원 공동조사 사업이 이루어져야 한다. 항만물동량 수요가 전제되지 않은 항만개발은 불가능하기 때문이다.

둘째, 김책항과 단천광산지구로 연결하는 수송 인프라가 구비되어야 한다. 김책항까지의 내륙물류 인프라 구축이 어렵다면 단천에 항만을 개발하는 방안도 검토할 필요가 있다.

셋째, 김책항 개발에 필요한 재원조달 방안이 수립되어야 한다. 앞에서 추정된 물동량을 처리하기 위해서는 김책항에서 2020년까지 30,000~50,000 DWT급 선석 3개가 확보되어야 하고, 여기에 필요한 재원은 2조 8,180억원 규모이다.

넷째, 김책항 개발에 투입된 재원을 회수할 수 있는 방안, 투자활성화 및 리스크 감소방안도 북한이 해결해야 하는 과제이다.

한편 2010년 6월, 중국은 단천항 개발권을 확보했다고 발표했다. 조선 대풍투자그룹이 중재한 북한과 중국의 단천항 관련 계약이 마무리됐으며, 중국측이 조만간 항만 보수와 개발한다고 발표되었다.

21) 150일 전투는 2009년 5월 10일부터 노동당 창건 64주년인 10월 10일까지 150일 동안 전체 주민들을 총동원해 괄목할만한 경제성과를 이룬다는 계획이다(동아일보 2009.5.8).

22) 구내식당에서 점심 대용으로 옥수수국수를 줄 정도로 후방공급이 전혀 없다보니 노동자들이 감소했다. 조립직장에는 120명이 등록돼있으나, 출근하는 사람은 30여명에 불과하다. 대부분의 노동자들은 병결 또는 무단결근을 하고는 김책항에 나가 삯벌이를 하며 끼니를 연명하고 있는 한 실정이다(좋은 벗들 297호, 2009.9.22).

동해항의 작은 어항으로 출발했던 과거의 성진항이 향후 북한의 지하자원 전문 수출항 김책항으로 발전하기 위해서는 비전에 걸맞는 정책 전환이 필요하다. 이는 결국 북한 당국의 의지와 선택의 문제이다.

Ⅳ. 시사점

최근 북한의 항만개발 사업은 대부분 중국과 러시아 등의 외국업체가 주도하고 있는 현실이다. 북한 나진항, 청진항, 남포항 등의 항만 운영권을 상당부분 한국을 제외한 외국업체에 임대했다. 북한의 경제 여건상 항만개발이 필요함에도 이를 추진할 수 있는 재정이 지원되지 못하기 때문으로 해석된다.

이와 같은 외국업체의 북한 항만진출은 다음과 같은 문제점을 초래할 것으로 예상된다.

첫째, 북한 당국에서 항만 운영 능력을 확대할 수 있는 기회를 상실하고 있다. 최근 항만 운영은 과거와는 달리 자동화, 첨단화 되고 있어 이에 대한 경험이 매우 중요하다. 그러나 북한은 급속도로 빠르게 발전하고 있는 항만 운영사업에서 소외되는 양상을 맞고 있다.

둘째, 남한 물류기업(해운, 항만 등)의 새로운 비즈니스 기회 상실 무제이다. 나진항, 신의주항은 북한과 중국/러시아와의 교류물자 뿐만 아니라, 중국/러시아의 통과 화물이 발생되고 있어 물류 및 교역 중심지로 발전 가능성이 있다. 특히 나진항은 중국 동북 3성에서 발생하는 화물의 수출항만으로 이용이 증가하면서 물동량이 증가하고 있으나, 우리 기업의 진출 가능성이 점차 낮아지고 있다.

셋째, 북한 물류 인프라 부문의 중국 표준 확대가 우려된다. 중국의 북한 지역 물류사업 진출 확대는 북한 물류 인프라에 대한 중국 표준을 확대하고 있어 향후 남북간 교류가 확대되어도 물류부문의 진출이 어려울 것으로 예상된다. 최근 중국기업의 북한 항만부문 진출로 항만 개보수 작업시 중국식 항만건설 기준이 적용되고 있다는 소식은 이런 우려가 현실로 되고 있다는 점을 보여준다.

따라서 북한 항만 개발사업에 우리 기업이 참가하는 방안을 새롭게 모색해야 하는 상황이다. 남북관계가 더욱 악화되고 있으나 영원할 수는 없고, 북한 항만 개발의 사업성을 고려할 때 참여방안을 다각적으로 모색해야 한다. 다만 우리 기업만의 단독 참여는 위험성이 높기 때문에 국제 컨소시엄을 통한 안정성 확보 수단을 강구해야 한다.

〈참고 문헌〉

국가정보원, 「북한법령집」, 2008.
동아일보(2009.5.8.)
매일경제(2009.10.19.)
산은경제연구소, “최근 남포항 현황과 개건확장 동향”, 2007.
서울뉴스(2009.10.20.)
좋은 벗들 297호, 2009.9.22.
통일부, “2005년도 북한경제 종합평가”, 2006. 1 참조.
정봉민 외, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안」(Ⅰ), 한국해양수산개발원, 2007.
정봉민 외, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안」(Ⅱ), 한국해양수산개발원, 2008.
황진회 외, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안」(Ⅲ), 한국해양수산개발원, 2009.
Alan E. Branch, *Elements of Port Operation and Management,* Chapman and Hall, 1986.
Fairplay, Ports & Terminal Guide 2008-2009.
Lloyd's List, Port of the World 2008.