

# 北韓 海運 港灣의 實狀과 韓國과의 連繫 開發 戰略<sup>+</sup>

박용섭\* · 조성철\*\* · 김길수\*\*\* · 이윤철\*\*\*\* · 문상운\*\*\*\*\*

A Study of the fact of North Korean Shipping and  
the Developing Strategy connecting with South Korea.

Yong-Sub Park\* · Seong-Cheol Cho\*\* · Gil-Soo Lee\*\*\* · Yun-Cheol Lee\*\*\*\* · Sang-Woon Moon\*\*\*\*\*

## 〈目 次〉

|                        |                               |
|------------------------|-------------------------------|
| 제 1 장 서론               | 제 4 장 남북간 해운항만의 연계 개발         |
| 1.1 연구배경과 목적           | 4.1 상호보완의 가능성                 |
| 1.2 연구내용 및 방법          | 4.2 해운교류의 협력모형                |
| 제 2 장 북학의 무역 전망 분석     | 4.3 민족 내부거래의 공인과 연안<br>해운의 육성 |
| 2.1 90년대 이전의 북학의 무역    | 4.4 해륙일관 운송체계의 구축             |
| 2.2 90년 이후의 북한의 무역량 추이 | 4.5 해운·항만의 연계개발의 효과           |
| 2.3 향후 북한의 무역 전망       | 제 5 장 결론 : 해운항만 협력의 전략적<br>방향 |
| 제 3 장 북한의 해운항만 투자      | 참 고 문 헌                       |
| 3.1 개도국의 해운력 확보 이유     |                               |
| 3.2 북한의 해운투자정책         |                               |
| 3.3 북한의 수송시설 현황        |                               |

## 第 1 章 序 論

### 1.1 研究背景과 目的

본 논문은 실정이 제대로 파악되지 않고 있는 북한의 해운 항만에 대해 그 실상을 올바르게 이

해하고 이를 토대로 현재의 남북 교류 상황에서 남한 해운 항만과의 바람직한 연계 개발 전략을 제시하는데 그 목적이 있으며, 더 나아가서는 통일경제에 이르기까지의 가설적 경제협력 모형에 따른 예시적 해운 정책을 제시하고자 한다.

+ 이 논문은 한국 학술진흥재단의 지원금으로 작성되었습니다.

\* 정회원, 한국해양대학교 교수, 법학박사

\*\* 정회원, 한국해양대학교 조교수, 경영과학 박사

\*\*\* 정회원, 한국해양대학교 조교수, 해운학 박사

\*\*\*\* 정회원, 경북대학교 법학과 박사과정

\*\*\*\*\* 정회원, 한국해양대학교 해운경영학과 박사과정

현황을 개략적으로 살펴보고 나서 북한 해운 항만에 대하여 자세히 살펴 본다.

제 4장에서는 남북교류 및 경제협력을 전제로 하여 해운교류의 협력모형을 제안하고, 남북간의 해운 협력의 실질적인 방안을 마련해 보았다. 남북한은 중국적으로는 해운 항만을 연계 개발하여야 할 것으로 보인다. 제 5장에서는 이를 요약하여 단계적 해운협력, 연안해운 육성, 남북한 항로개설, 해륙일관운송체계의 확립 등을 제언하고 있다.

## 第 2 章 北韓의 貿易 현황

이 장의 목적은 북한의 무역의 현황을 요약하고 그 전망을 예측해 보는 것이다. 이는 우리의 연구를 위해 매우 중요한 자료가 된다. 우리 연구의 목적 중 하나는 북한의 해운·항만에 관한 제언을 하는 것인데 (제 4장) 이를 위해서는 북한의 해운·항만의 실태를 조사하고 (제 3장) 이것이 적절한 규모 및 유용성을 가질수 있는가를 평가할 수 있어야 한다. 예를 들어 현재 북한의 항만 하역능력은 (1990년도 기준) 남한의 16%정도인 것으로 알려져 있는데 [주1], 이 정도의 규모로 한 동안의 물동량을 무리 없이 처리할 수 있겠는가에 관한 평가가 있어야 할 것이다. 따라서 이 장에서는 본 연구의 주요 주제가 아니지만, 물량흐름의 개괄적 파악이라는 측면에서 북한의 대외 무역을 관찰하고 향후 이의 변동 방향을 예측해 보고자 시도하였다.

우리의 논의는 수출과 수입을 구분하지 않고, 총무역액이란 측면에서 시도하였다. 이는 북한 경제의 최대 현안 중의 하나인 외채를 염두해 볼 때 좋은 분석이 아니지만, 우리의 연구의 목적이 물동량 전체의 개괄적 구조를 파악하는 것이기에 의의를 갖는다고 하겠다.

### 2. 1 90년대 이전의 북한의 무역

북한의 무역은 90년도를 중심으로 그 질적인 내용을 상당히 달리하고 있다. 그 이유는 가장 큰 교역 상대국이었던 구 소련과의 교역이 급감할 수밖에 없는 국면을 맞이하였기 때문이다. 이 절에서는 구 소련이 해체되기 이전의 상황까지 북한의 무역에 대해 요약하는 것이다. 특히 80년대에 들어와서 줄곧 북한의 무역구조가 소련, 중국에 지나치게 의존해 왔다는 사실을 설명하고자 한다. 이를 보면 90년대 부터 전개된 소련의 급격한 개방과 이로 인해 북한이 맞은 갑작스런 경제 환경이 매우 심각한 것임을 예상할 수 있다.

주지하는 사실이지만 북한은 1970년대 초반까지는 경제 수준이 남한을 상회할 정도로 성공적이었다는 것이 일반적인 평가이다. 북한은 중앙집권적인 계획경제를 토대로 '자립적 민족경제의 건설'을 표방하여 왔다. 그러나 1970년대에 들어 오면서 중국과 소련으로 부터의 경제 원조가 감소하는 어려움과, 남한경제의 고도 성장에 자극을 받게 되었다. 이로 인해 북한은 본래의 표방과는 달리 현실적으로 서방세계에 대한 경제적 폐쇄정책을 수정하지 않으면 안되었다. 즉, 폐쇄경제로 인해 낙후된 시설을 대신하기 위해, 주로 현대화된 기계 설비 등을 일본과 유럽으로 부터 수입하기 시작하였다. 이 결과 1970~1974년간 북한의 서방선진국들로 부터의 수입은 연평균 89.6%의 큰 폭으로 성장하기도 하였다[주 2]. 그러나 북한의 산업기반이 취약하여 수출의 증가가 수입의 증가에 미치지 못하고, 1973년의 석유파동으로 인해 수입 원자재가격이 상승하였다. 또한 석유파동으로 인한 국제적인 불황으로 북한의 주 수출품인 농수산물과 비철금속 가격이 하락됨에 따라, 무역수지가 계속적으로 악화되어 1970년대 중반 부터 북한은 무거운 외채의 부담에 시달리게 되었다.

1) 강정모, 북한의 개방과 산업 및 무역구조 개편 전망, 1992 p. 75.  
2) 연하청, 남북한 경제협력의 정책과제, 제 8회 통일문제학술세미나 발표논문집(경성대학교 사회과학연구소, 1992) p. 38.

이러한 어려움을 극복하고자 북한은 본래의 폐쇄경제와는 결맞지 않게 다소 경직적 입장을 탈피하여 1979년 김일성 신년사에서 조차, 대외무역의 중요성을 언급하고 수출품 생산을 강조하기도 하였다. 그러나 이후 바로 이러한 강조는 지나치게 사회주의 국가와의 무역만을 상대로 일관되어 온 경향이 짙었다. 예를 들어 1984년 1월 최고인민회의에서는 수출품 생산의 특화를 강조하면서 앞으로 5~6년 사이에 공산주의 국가들과의 무역액을 10배로 증가시키는 목표를 설정한 바가 있다. 같은 해 9월에는 합영법을 발표하여 외채의 추가적 부담없이 선진기술 및 설비를 도입하고자 노력하였다. 그러나 북한의 이러한 노력은 합영법도, 무역증가도 실효를 거두지 못하고 1980~1985년 사이 무역액이 도리어 5% 정도 감소하는 결과를 낳았다. 그 이유는 전 세계적으로 공산주의 경제가 정체상태에 있었지만, 북한은 이들 공산주의 국가들과의 무역만을 강조하여, 서방선진국들과의 무역은 큰 폭으로 감소하였기 때문이다.

1980년대 중반이후는 외채의 부담이 더욱 악화되어 이의 해결을 위한 수출이 더욱 필요하였고, 또한 공산주의 경제의 특성인 설비의 노후, 기술수준 낙후 등을 극복하기 위해 수입도 절대적으로 필요하였다. 이러한 점은 북한의 「제 3차 7개년 계획」(1987~1993)에 그대로 반영되어, 무역액

증가에 대한 목표를 사회총생산 증가 목표인 1.8배를 훨씬 상회하는 3.2배로 책정한 바 있다. 그러나 역시 지나치게 공산주의 국가 중심으로 추구해 온 80년대 후반의 무역정책은 성과가 달성되지 못하고 1988년 52억4천만 달러를 정점으로 오히려 감소하는 추세에 있다. (표 1)은 1980년도 약 50% 정도를 차지하고 있던 공산주의 국가와의 교역액이, 1985년 이후 줄곧 70% 혹은 그 이상을 차지하고 있음을 보여주고 있다. 주요 교역상대국은 명백하게 소련, 중국, 일본 순으로 관찰이 되는데, 그중 특히 소련에 대한 의존도가 매우 높은 것으로 나타나고, 1985년 이후 줄곧 총무역액의 약 50%를 차지하고 있다. 이렇게 볼 때 1980년대 후반부터 나타난 소련 및 동구공산주의 국가의 개방의 물결 및 이로 인한 공산주의 국가의 경기의 혼란 및 침체는 북한의 변화 없는 무역 정책을 매우 어렵게 했음을 쉽게 짐작할 수가 있다. 또한 북한은 수출증대를 통해 외채 상환 능력을 증가시키려 했지만, 공산주의 국가와의 교역은 대개 적자를 보여주고 있고, 특히 최대 교역국인 소련과의 무역적자가 총무역적자의 70%를 차지하고 있음은, 북한 경제의 최대 현안인 총외채 규모가 1989년말 약 68억 달러에서 1990년말 약 78.6억달러로 크게 증가한 것을 어느 정도 이해 할 수 있게 한다.

〈표 1〉 북한의 권역별 무역구성비(단위 %)

| 구분<br>년도 | 개발도상국가 | 서방선진국가 |      | 사회주의국가   |      |      | 합계    |
|----------|--------|--------|------|----------|------|------|-------|
|          |        | 서구·기타  | 일본   | 동구·큐바·몽고 | 중국   | 소련   |       |
| 1970     | 2.4    | 11.5   | 7.1  | 17.0     | 14.4 | 47.6 | 100.0 |
| 1975     | 10.0   | 18.1   | 12.5 | 12.8     | 23.7 | 22.9 | 100.0 |
| 1980     | 16.9   | 11.4   | 16.9 | 9.0      | 20.0 | 25.8 | 100.0 |
| 1985     | 9.5    | 5.7    | 14.9 | 10.7     | 16.6 | 42.6 | 100.0 |
| 1986     | 9.0    | 6.1    | 10.3 | 8.2      | 15.4 | 51.0 | 100.0 |
| 1987     | 10.0   | 9.1    | 10.8 | 8.9      | 12.4 | 48.8 | 100.0 |
| 1988     | 15.5   | 5.5    | 10.6 | 7.0      | 11.1 | 50.3 | 100.0 |
| 1989     | 15.6   | 4.7    | 10.4 | 7.7      | 11.7 | 49.9 | 100.0 |

자료출처 : 대외경제정책연구원, 북한의 무역 및 대외정책(정책자료 91-12)

주 : 1) 개발도상국가에는 동남아시아, 아프리카, 중동, 중남미 및 유럽의 60여개국 포함.

2) 비공산권교역중에서 1989년의 개발도상국가와 기타 서방선진국가의 구성비는 구분이 불가능함.

## 2.2 90년 이후의 북한의 무역량 추이

북한의 경제성장은 예측대로 소련의 몰락과 중국의 개방으로 크게 감소하고 있다. 북한의 경제성장율은 1990년도에 -3.7%, 1991년도에 -5.2% 그리고 1992년도에도 이와 같이 마이너스 성장을 계속하여 경제의 회생이 매우 어려운 상황이다. 따라서 북한의 대외 무역도 감소상태로서, (표 2)에 나와 있듯이 1989년의 총무역액 47.9억달러는 1990년 46.4억달러로, 이는 다시 1991년 27.2억달러(한국무역협회 추산 26.2억달러)로 급감하였다. 이는 90년대 들어 매년 평균 21.6%씩이라는 전례 없는 충격적인 감소의 결과이다. 이제 북한은 사회주의국가 의존의 무역구조를 전면 개편해야만 할 위치에서 있는 것이다. 무역수지 또한 적자 구조가 심각해 지고 있음을 알 수 있다.

〈표 2〉 북한의 대외무역 총액 변동 추이

(단위 : 억 달러)

|      | 총규모  | 수입   | 수출   | 무역수지  |
|------|------|------|------|-------|
| 1981 | 28.3 | 16.2 | 12.1 | -4.1  |
| 1982 | 32.3 | 17.0 | 15.3 | -1.7  |
| 1983 | 29.3 | 15.5 | 13.8 | -1.7  |
| 1984 | 27.3 | 13.9 | 13.4 | -0.5  |
| 1985 | 30.7 | 17.2 | 13.5 | -3.7  |
| 1986 | 36.0 | 21.1 | 14.9 | -6.2  |
| 1987 | 40.6 | 23.9 | 16.7 | -7.2  |
| 1988 | 52.4 | 32.1 | 20.3 | -11.8 |
| 1989 | 47.9 | 28.5 | 19.4 | -9.1  |
| 1990 | 46.4 | 26.2 | 20.2 | -6.0  |
| 1991 | 27.2 | 17.1 | 10.1 | -7.0  |
| 1992 | 24.7 | 15.5 | 9.2  | -6.3  |

자료 : 외무부 외교안보연구원, 북한의 경제난과 향후 정책 전망 무역진흥공사, 92년도 북한의 대외 무역동향

한국무역협회의 분석에 따르면 무역감소의 원인을 다음과 같이 설명할 수 있다.

첫째로, 최대 교역국이었던 구 소련과 동구권의 민주화 및 시장경제제로의 개혁에 따른 정치 및 경제의 혼란으로 인한 북한과의 유대 붕괴가 거시

적인 안목에서의 주된 원인이라고 하겠다.

둘째로, 북한과 러시아간의 무역방식은 89년 까지 청산제정에 의한 물물교환식의 거래였으나, 독립국연합은 경화결제방식을 요구하므로, 외화가 부족한 북한의 경우-1991년 현재 북한의 총외채 규모는 92억8천만 달러이나, 이를 변제할 만한 외화가 없으므로 대소 교역이 대폭 감소할 수 밖에 없었다. 예를 들어 1990~1991년 사이 한해 동안 바로 이러한 이유로 대소 무역액은 68.1%나 감소하였다. 특히 소련으로 부터의 원유 수입의 경우는 이미 90년도 부터 격감하였는데 (1989년 44만톤에서 1990년 4만 5천톤) 이는 북한의 산업전반에 심각한 에너지난을 가중시키는 원인이기도 한 것이다.

세째로, 북한의 기술과 설비의 고질적인 낙후로 수출품 특화를 강조하면서도 국제 경쟁력 있는 상품을 생산해내기가 어려우므로 수출이 계속적으로 둔화 되었다.

한편 1991년 까지만 해도 계속 증가 추세에 있었던, 남북 교역량이 (표 3) 최근 남북 관계가 냉랭해지고 북한이 핵문제에 유연성을 보이지 않는 등의 이유로 인해 1992년은 증가폭이 상당히 둔화되었다. 1992년 이후에 한국은 북한 수출의 제4위 무역국이다.

북한은 이제 무역에 의한 경제의 돌파구를 지속적으로 모색하면서 누적된 외채의 문제를 극복하기 위한 보다 효율적인 방법을 적극적으로 모색하게 될 것이다. 본래 북한은 「3차 7개년 경제계획」(1987~1993)기간 중 무역및 대외 경제 협력 추구라는 두가지 방법으로 식량난, 에너지난, 외채난으로 요약되는 경제 문제를 풀려고 계획했었다. 그러나 초기 목표와는 달리 무역을 통한 경제 돌파구를 찾는 것이 사실상 전혀 달성되지 못 했고, 오히려 잘못된 무역 편중 때문에, 무역적자로 인한 외채규모만 더욱 심각하여졌다. 이 시점에서 북한은 공산주의국가들과의 무역보다는 중국식으로 경제특구 등을 통해 해외 투자를 유도하는 것 쪽에 보다 관심을 많이 쓸 것 같다.

〈표 3〉 연도별 남북한의 교역량 (10,000 달러)

| 년도      | 반 출 |       | 반 입 |        | 계   |        |
|---------|-----|-------|-----|--------|-----|--------|
|         | 건수  | 금액    | 건수  | 금액     | 건수  | 금액     |
| 1988    |     |       | 4   | 104    | 4   | 104    |
| 1989    | 1   | 7     | 57  | 2,224  | 58  | 2,231  |
| 1990    | 4   | 437   | 75  | 2,035  | 79  | 2,472  |
| 1991    | 40  | 2,618 | 328 | 16,600 | 368 | 19,218 |
| '92.1-8 | 25  | 886   | 228 | 14,251 | 253 | 15,137 |
| 총계      | 70  | 3,948 | 692 | 35,214 | 762 | 39,162 |

자료출처 : 한국무역협회, '91년 북한의 무역동향 분석

이것이 동구의 경험과는 달리, 아주 일부만의 개방으로 체제 유지상 유리해 보이고, 또한 심각하게 낙후된 각종 산업기술 및 설비를 대체 선진화하는데 외채의 추가적 부담 없어서, 유리한 방법으로 생각되는 것은 당연하다고 하겠다. 작년 외국의 기업이 100% 출자할 수 있는 「외국인 단독기업법」 등을 제정한 것 등과, 「나진-선봉 자유경제 무역지대」의 개발을 서두르는 것이 좋은 예라 하겠다. 또한 김일성 주석 자신이 1992년 신년사에서 올해의 절실한 과업으로 ‘철도, 운하를 발전시키는 것’을 강조하였는데 이를 효과적으로 추진하는 방법은 현재의 북한의 낙후된 기술과 외채를 감안해 볼 때 대규모 해외 투자의 유치라는 방법외에는 없을 것이라고 생각된다.

북한의 무역구조의 변동을 1990~1993년 3년 동안을 살펴보면 공산주의 국가 의존도를 탈피하여 상대국을 다변화 하는 듯한 인상을 강하게 받을 수 있다(표 4). 이는 공산주의 국가와의 무역의 급격한 감소를 대체하기 위한 불가피한 선택이라고 생각된다. 그러나 특이한 점은 1991년 들어서 일시적으로 멕시코와의 무역량이 전년도에 비해 8배나 현격하게 증가하여 제 4위 교역 상대국으로 등장한 것이고, 수출면에서는 이미 북한의 최대의 수출국이 되었다. 1992년에는 이란이 전체 무역량의 10.5%로서 북한의 군사장비와 이란의 석유와의 상호교환 교역이 크게 증가한 것으로 보인다.

그리고 한국이 1991년에 제 7의 교역국에서 1992년에는 제4의 교역국으로 부상한 것이 중요한

변화이다. 이는 북한의 무역 뿐 아니라, 남북교류의 실제적 성장이란 점에서도 중요하다고 하겠다. 그리고 또 특이한 성장은 북한과 미주지역간의 무역량의 증대이다. 즉 1989년 미주지역과의 교역액이 불과 4백3십만달러에 불과 하였으나, 1991년 캐나다와의 교역액만 5천7백6십만달러로 급성장하여 캐나다가 제 9의 무역상대국으로 부상하였다. 그 밖에도 규모가 작긴 하지만 아일랜드, 덴마크와의 교역액이 급상승한 점, 미국과의 교역액이 1990~1991년 1년 사이에 괄목한 만큼 급증한 점 등은 주목할 만하다. 현재 중국이 제 1의 무역상대국으로 부상한 점은 구 소련과의 무역이 격감했기 때문으로 분석이 된다. 또한 일본, 독일과 꾸준히 교역을 하고 있고, 동남아 국가들중 홍콩, 싱가포르 등이 꾸준한 상대국이 되고 있다. 매우 중요한 특징 중 하나로, 80년대 후반 60%이상을 차지해 오던 대 소련·중국무역이 1991년 39% 수준으로 감소되고 있다. 더욱이 1992년 러시아를 포함한 독립국연합과 무역은 전체의 약 11.8%로서 감소하는 경향이나, 중국과는 28.2%로서 약간 증가하는 경향을 보이고 있다.

### 2.3 향후 북한의 무역 전망

북한이 자신의 경제난을 해결하기 위해 동구식의 시장경쟁체제의 전면 도입이라는 선택을 하리라고는 아무도 생각하지 않는다. 북한의 경우 사실은 경제의 해외 의존도가 비교적 적었기 때문에 오늘날과 같은 동구 및 구 소련의 와해에도 불하고 어느 정도 그 충격을 줄일만한 여지를 갖고 있는 것은 사실이다. 그러나 북한의 경제는 폐쇄적인 계획경제가 가질 수 있는 경제적 낙후성을 면할 길이 없기 때문에, 자구책으로서 외국과의 경제협력력을 제한된 범위 내에서 계속 추구할 것이다. 다만 무역의 경우는, 북한이 꽤 오랫동안 노력하였음에도 결실이 거의 없었기 때문에, 경제 해결의 돌파구를 찾기 위해, 이것 보다는 외국의 직접 투자를 더욱 적극적으로 유치하는 쪽으로 나갈 것 같다. 많은 학자들이 북한이 택할 수 있는 유일한 대안은 경제특구개발을 통한 중국식의 부분 개방

〈표 4〉 91년 북한의 10대 무역상대국별 무역동향

(단위 : 만달러, %)

| 국명        | 년도   | 수출      | 수입      | 계       |       |
|-----------|------|---------|---------|---------|-------|
|           |      |         |         | 금액      | 구성비   |
| 총계        | 1989 | 157,594 | 253,411 | 411,005 | 100.0 |
|           | 1990 | 109,505 | 189,891 | 299,396 | 100.0 |
|           | 1991 | 99,493  | 162,290 | 261,783 | 100.0 |
|           | 1992 | 91,607  | 155,422 | 247,029 | 100.0 |
| 중국        | 1989 | 18,535  | 37,737  | 56,272  | 13.7  |
|           | 1990 | 11,211  | 39,398  | 50,610  | 16.9  |
|           | 1991 | 7,710   | 57,726  | 65,436  | 25.0  |
|           | 1992 | 15,546  | 54,111  | 69,657  | 28.2  |
| 일본        | 1989 | 28,374  | 20,685  | 49,059  | 11.9  |
|           | 1990 | 27,025  | 19,349  | 46,373  | 15.5  |
|           | 1991 | 25,522  | 24,639  | 50,161  | 19.2  |
|           | 1992 | 25,739  | 22,289  | 48,028  | 19.5  |
| 독립국<br>연합 | 1989 | 89,070  | 149,191 | 238,261 | 60.0  |
|           | 1990 | 44,041  | 70,145  | 114,191 | 38.1  |
|           | 1991 | 17,202  | 19,373  | 36,474  | 13.9  |
|           | 1992 | 6,520   | 22,710  | 29,220  | 11.8  |
| 멕시코       | 1990 | 2,202   | 1,013   | 3,215   | 1.1   |
|           | 1991 | 27,135  | 2,922   | 30,057  | 11.5  |
|           | 1992 | -       | -       | -       | -     |
|           | 1989 | 3,646   | 14,218  | 17,864  | 4.3   |
| 홍콩        | 1990 | 2,551   | 11,845  | 14,396  | 4.8   |
|           | 1991 | 3,592   | 13,729  | 17,321  | 6.6   |
|           | 1992 | 4,862   | 10,699  | 15,561  | 6.3   |
|           | 1989 | 2,623   | 7,588   | 10,211  | 2.5   |
| 독일        | 1990 | 6,469   | 8,326   | 14,795  | 4.9   |
|           | 1991 | 6,481   | 5,286   | 11,766  | 4.5   |
|           | 1992 | 8,716   | 5,280   | 13,996  | 5.7   |
|           | 1990 | 82      | 12,720  | 12,803  | 4.3   |
| 터어키       | 1991 | 102     | 11,038  | 11,140  | 4.3   |
|           | 1992 | -       | -       | -       | -     |
|           | 1990 | 1       | 56      | 57      | 0.0   |
| 캐나다       | 1991 | 0       | 5,759   | 5,759   | 2.2   |
|           | 1992 | -       | -       | -       | -     |
|           | 1989 | 5,141   | 4,909   | 10,050  | 2.4   |
| 싱가폴       | 1990 | 760     | 3,835   | 4,594   | 1.5   |
|           | 1991 | 1,000   | 4,101   | 5,101   | 1.9   |
|           | 1992 | 609     | 3,609   | 4,218   | 1.7   |
|           | 1990 | 1,980   | 3,663   | 5,643   | 1.9   |
| 인도        | 1991 | 792     | 3,366   | 4,158   | 1.6   |
|           | 1992 | -       | -       | -       | -     |
|           | 1992 | 12,000  | 14,000  | 26,000  | 10.5  |
| 인도네시아     | 1992 | 2,037   | 1,471   | 3,508   | 1.4   |
| 한국        | 1992 | 16,286  | 1,000   | 17,286  | 7.0   |

자료출처 : 1) 한국무역협회, '91년 북한의 무역동향 분석  
 2) 일본무역진흥회, 北朝鮮の經濟と貿易の展望, 1992  
 3) 대외경제정책연구원, 북한의 무역 및 대외경제, 1991  
 4) 무역진흥공사, '92년 대외무역동향

모형을 따르는 것이라고 한다 [주 3].

그러나 이 방식이 북한의 경우 중국과는 다른 배경을 갖고 있기 때문에 어느 정도 효과를 거둘 수 있는지는 의문이다. 예를 들어 이미 1991년에 나진-선봉지역을 「자유경제무역지대」로 지정하였지만, 그 성고의 기대는 지금의 정치상황과 사회구조 아래에서는 매우 회의적이다. 이것의 성공은 반드시 그 지역에서의 시장원리를 도입함으로써만 가능할텐데 북한의 중앙집중식 정치적 통제와 경직적인 사회주의적 이념 및 북한주민의 자본주의적 시장원리에 대한 몰이해가 중국의 경우보다 매우 심각하다. 더구나 최근의 핵문제에 대한 북한의 독선적 자세는 체제 수호적인 북한의 경직성을 그대로 보여주고 있다. 많은 전문가들이 경제문제 때문이라도 북한이 핵문제에 대해 유연한 자세로 대처하리라고 생각했던 것과는 다른 결과였다.

그러나 앞으로 국제정치구조의 변화에 의한 역사적 변화에 따라서 북한의 정치, 사회, 경제가 유연해 진다면 전체적인 무역액은 몇 년 동안은 감소 내지는 정체하는 추세가 지속될 것 같다(표 4). 특히, 북한이 정치현안인 핵무기개발의 포기과 남북한 상호사찰을 수용하고 또 점차로 경제특구의 제도를 확대 실시하면, 어느정도 경제가 회복되는 국면으로 접어들 것으로 보인다. 현재 북한의 대외무역에 있어서 문제점은 다음과 같다.

첫째로, 이미 1990년도 이후의 무역자료에서 나타났지만 대독립국가연합과 무역은 감소되고 있다. 이에 반하여 중국과의 무역은 증가현상을 보이고 있다. 그러나 중국이 북한과의 무역결제에 있어서 종래의 구상무역 청산거래 대신에 경화결제방식을 강력한다면 북한은 외회부족 때문에 중국과의 무역도 감소할 수 밖에 없다. 이는 북한경제를 더욱 위축시킬 것이다.

둘째로, 당분간은 일본이 북한 무역의 가장 중요한 상대국이 될 것으로 보인다. 특히 일본의 경우는 80년대 말 이후부터 북한에 있는 재일 초중

연계 상공인들의 합작회사의 생산에 필요한 설비 기계와 섬유원재료를 수입하고, 이를 다시 가공하여 재수출하는 형태의 고정된 무역양식이 상당부분 차지하므로, 이 이외의 다른 부분의 교역이 비교적 저조하더라도 안정적이라고 할 수 있다. 그러나 1991년과 1992년도에 있어서 일본과의 무역 거래는 안정적인 상태를 유지하고 있다.

세째로, 북한은 무역의 증대를 위해 적극적으로 무역상대국 다변화 방법을 모색할 것이다. 이미 1970년대 중반에 북한은 선진국의 기계 및 설비를 적극 수입하는 정책을 사용함으로써 서방선진국으로부터의 수입액이 전체 수입액의 약 50%를 차지한 적도 있었다. 특히 북한은 1991년부터 동남아 국가들과 적극적인 경제협력을 모색하고 있으며, 홍콩, 싱가포르, 인도네시아 등과 지속적인 무역 확대의 길을 노력하게 될 것이다. 또한 이미 1991년도에 북한의 중요한 수출국이 된 멕시코나, 무역량이 급증한 캐나다, 미국 등과도 상품교역의 지속 및 확대를 계속 모색하게 될 것이다.

네째로, 한국이 경제교류의 활성화 차원에서 중요한 무역상대국이 될 것이라고 전망할 수 있다. 1992년도에 남북한 간에는 핵문제로 정치적으로 교차상태에 빠졌지만 한국은 북한의 제2수입국으로서 북한경제로 보아서 매우 중요한 상대로 부상하고 있다. 그러나 이의 선결 조건은 최근에 핵문제로 인해 교착 상태에 빠진 남북관계가 다시 정상화되기 위해서는 핵포기가 선결조건이다. 그러나 이문제는 북한의 체제유지에 관한 정치적인 문제이므로 경제외적 요소로서 그 전망이 불투명하다.

결론적으로 말한다면 남북교역을 더욱 활성화시키기 위해서 1991년 4월에 처음 있었던 남북 직교역 방식이 보다 활발해져야만 할 것이다. 물론 이러한 직교역을 위해서는 남북한간에 교역당사자의 지정방법, 교역상품의 선정방법, 통관 방법, 대금결제방식 등에 관한 사항들에 대한 공식적 합의가 있어야 할 것이다. 직교역이 늘어난다는 전제하에

3) 양수길, 남북한 경제통합, (21세기위원회, 남북한 통합과 21세기의 한국: 제 5차 미래정책 공개토론회 논문집, 1992) pp. 5-35.

서 수송비 등을 고려한 효율적인 직교역 수송체계가 개발되어야 할 필요성이 있다. 우리로서는 남북교역을 보다 주도적으로 증가시키는 것이, 특히 적절한 방법으로 북한의 수출 상품중 우리의 경제에 유익이 되는 반입품을 많이 선정하여 교역을 확대하는 것이 북한과의 경제 교류를 무리없이 확대할 수 있는 좋은 방법이라고 생각된다.

그리고 대외관계에 있어서 북한의 무역량이 회복되는 전단계로서, 교역량의 흐름이 매우 다양해지는 단계가 한 동안 예상 된다. 전통적인 구소련, 중국과의 교역량이 같은 비중은 상대적으로 줄어들 것이고, 반면 남북교역과 일본과의 교역량은 점점 비중이 커질 것이다. 그 다음 보다 규모는 작겠지만 홍콩과 싱가포르를 중심으로하는 동남아시아와의 교역량이 중요한 몫을 차지하게 될 것이고, 독일을 중심으로 하는 유럽과의 교역량, 미국과 캐나다, 특히 멕시코와의 교역량이 점진적으로 증가할 것으로 본다. 그러므로 장래에 있어서 다변화된 무역구조로 인하여 국제적 수송체계의 개편이 필요할 것이다.

### 第3章 北韓의 海運·港灣 投資 政策

해운산업은 국민생활과 국민경제에 필수적인 수송서비스를 제공하는 국가기간 산업으로서 외화 획득에 기여하는 수출산업으로 인식되어 왔다. 반면 해운산업은 국제경쟁에 전면 노출된 산업이며 자본집약도와 위험도가 대단히 높은 산업이다. 그동안 자본이 부족한 개발도상국이 해운산업의 자본집약도와 위험도에도 불구하고 해운산업에 투자해 온 것은 나름대로의 이유가 있었다. 본장에서는 먼저 남한의 경우 그 동안의 경제 개발 과정에서의 해운의 역할을 살펴봄으로써 북한의 해운에 대한 투자의 타당성을 평가하는 토대로 삼고자 한다. 연이어 북한의 해운 항만 실상을 파악하고 나서 북한 해운의 문제점을 분석하고자 한다.

#### 3.1 개도국의 해운력 확보 이유

개발도상국들의 무역을 촉진시키는데 가장 큰 장애요인으로 지금까지는 무역장벽을 손꼽아 왔다. 그러나 최근의 연구들은 운임비용의 중요성이 부각되고 있다. 과거의 연구들은 운임을 관세, 쿼타처럼 인공장벽이 아니고 자연적인 것으로 간주해 왔고, 따라서 운임은 정책입안자의 통제 밖에 있는 것으로 보았다.

그동안 개발도상국들은 “정기선동맹에 대해 개도국의 새로운 수출품의 무역촉진을 위하여 저운임을 제공하지 않았다고 비난한” 것은 의미심장한 것이다. 왜냐하면 UN에 의한 한 연구보고서는 “무역촉진을 위한 저운임률”의 제공여부가 새로운 투자의 성패를 가름할 수도 있기 때문이라는 결론을 도출하였기 때문이다. 그래서 UNCTAD가 개발도상국에 대하여 정책대안으로 제안한 것 중의 하나가 국적선대의 설립 및 확충이었다. 이는 개도국의 경우 외환의 주요한 유출경로 중의 하나가 수송비용 및 보험비용이었기 때문이다 [주 4].

그러나 해운·항만의 투자는 거대한 비용을 요구하기 때문에, 해운 항만 투자문제를 논할 때는 해운투자의 효과만을 거론할 것이 아니라 그 효과를 나타내게 하기 위해 투입된 기회비용도 엄밀히 측정하여, 비용에 대한 효과성의 분석, 즉 비용-편익 분석 (Cost-Benefit Analysis)을 시도해 볼 필요성이 있다. 해운에 대한 비용-편익분석의 대표적인 예는 멀비 (C.Mulvey)의 아일랜드 해운에 대한 연구가 있다 [주 5]. 그는 아래의 8가지 요소를 해운에 대한 비용-편익 분석에 포함시켰다.

- 1) 전략적 기능
- 2) 무역
- 3) 외환
- 4) 선원 및 육상 직원의 훈련
- 5) 국가의 프리스티지(Prestige)
- 6) 조선

4) Alexander J. Yeats, *Shipping and Development Policy, An Integrated Assessment*, Praeger Scientific Publication, np, nd, pp. 1~11.

5) C. Mulvey, “An Application of Cost-Benefit Analysis to the Strategic Shipping Sector”, *Journal to the Statistical & Social Inquiry Society of Ireland.*, Vol XXII, Part 3, 1970. 1, p. 41.



## 7) 해상보험

## 8) 부차적 효과

해운에 대한 국민 경제적 투자평가는 수익성을 근간으로 하는 기업의 투자평가와는 근본적으로 다르다. 사기업의 입장에서는 수익성에 따라 투자 계획을 세우게 되지만, 국민 경제적 입장에서는 거시경제 변수를 도입하여 평가하게 된다. 그러한 변수들로는 (1) 재원조달 가능성, (2) 해운투자의 기회 비용, (3) 현재의 선택량, (4) 무역의 형태 및 구성, (5) 정부의 역할, (6) 해운투자의 비용과 이득 등이 있다.

해운 투자로 부터의 이득은 금전적 수익외에도 외환의 절약, 운임수입의 긍정적 기여, 고용효과, 연쇄효과 및 서서비스의 안정성 등이 있다. 이러한 요인 중 개발도상국들이 해운에 투자하는 가장 큰 유인은 “외환의 절약”인 것으로 연구되고 있다.

어떠한 국가이건-선진국이건 개도국이건-국제수지의 균형을 유지해야 한다. 이러한 균형을 유지하는데 기여하는 산업들은 그만큼 중요성을 가지게 된다. 실제로, 외국과의 무역에 종사하는 해운산업에 대해 투자를 증가시키는 것은 수입대체 투자로 간주 될 수 있으며, 3국간 항로의 수입은 수출지향적 투자로 인식 될 수 있는 것이다. 그러나 문제는 해운산업에 대한 투자가 과연 외환 절약 혹은 외환획득에 있어서 타 산업보다 더 효율적인가 하는 데 있다.

해운투자의 두 번째 유인은 부가가치의 창출 및 증대에 의한 국민소득의 증가이다. 소로우와 데니슨(Solow and Denison)은 경제 성장의 60-80퍼센트는 기술진보 때문이라고 주장하였다 [주 6]. 그러므로 해운의 기술진보가 타 산업에 비해 탁월하다면 해운에 대한 추가 투자가 정당성을 확보하는 것이다. 또한 국제수지의 보호를 위해서도 해운 투자가 개도국에 타당하다는 평가이다. 예를 들면 현재의 한국 해운의 기술수준과 한국경제의 자원

배분방법에 따라 “외환”과 “국민소득”의 두 가지 요소만을 가지고 한국해운에 대한 투자의 기회비용을 계산해 보았을 때 과연 한국해운에 대한 투자는 타 산업에 대한 투자보다 효율적인가를 평가할 수 있게 된다. 아래는 그러한 평가의 결과만을 요약한 것이다 [주 7].

① 고 연관산업(high linkage industries)에 투자하는 것보다는 해운에 투자하는 것이 더 국민경제의 후생을 증대시킨다.

② 해운에 투자하는 것보다는 고부가가치산업에 투자하는 것이 더 국민경제의 후생을 증대시킨다.

③ 해운에 투자하는 것보다는 고의획득 산업에 투자하는 것이 더 국민경제의 후생을 증대시킨다.

상기의 결과를 압축하면 국민경제적으로 볼때 연쇄효과를 증대시키면서 기타 부수적 효과(외환의 획득 및 국민소득의 증대)를 노린다면 해운에 대한 투자가 그 어떤 산업에 대한 투자보다 효과적이다. 그러나 국민소득의 증대나 국제수지의 개선에 정책의 우선순위가 부여된다면 해운보다는 국민소득의 증대효과가 높은 산업 혹은 국제수지의 개선 효과가 월등한 산업에 투자하는 것이 바람직하다. 전체적으로 보아 남한의 경우 해운에 대한 부가적인 투자는 상기의 준거기준에 따라 분석한다고 할 때 일단 바람직한 것이라고 할 수 있다.

## 3.2 북한의 해운 투자정책

자립 경제체제를 강조하고 있는 북한에서 대외적 경제관계는 부차적인 중요성만을 가지고 있는 것으로 인식되고 있다. 그러나 북한은 점점 그러한 인식에서 탈피할 수 밖에 없을 것이다. 그것은 북한이 가스, 원유, 코킹 석탄 등의 에너지원이 없어서 북한 경제가 요구하는 총 에너지의 80% 정도를

6) R. Solow, “Technical Change and the Aggregate Production Function,” *Review of Economics and Statistics*, Aug. 1957. 그리고 Edward Denison, *Accounting for United States Economic Growth 1929-1966*(Washington D.C.: The Brookings Institution, 1974).

7) 김길수, *Shipping Investment and Allocative Efficiency in Korea*, University of Wales College of Cardiff, Cardiff, UK, 1991.

수입에 의존하고 있기 때문이다. 그동안 유일하게 「우호가격」으로 원유를 제공해 온 중국도 1993년도 부터는 국제 거래가를 요구하고 있었고, 또 러시아 등이 무역대금의 경화결제를 요구해 오고, 동시에 북한 경제에 필수불가결한 기초물품인 알루미늄, 합성고무 등도 공급을 중단하는 등 공산주의 시장의 몰락에 따라 중국, 구 소련 이외의 지역과의 대외 경제의 중요성이 증대되고 있다.

따라서 북한은 해운산업에 대한 투자를 증대시키지 않을 수 없을 것이다. 그러나, 북한의 해운산업은, 전반적으로 보아, 개도국의 초기단계에 와 있다. 이는 북한 지도층이 해운에 대한 중요성을 인식하지 못하고 있기 때문이다. 김일성은 신년사에서 최근 들어 수송문제의 중요성을 점점 부각시키고 있으나 해운산업에 관해서는 전혀 언급하지 않고 있다. 이것은 현재의 북한의 대외무역구조에서 상선대의 확보가 절실하지 않은 점도 있지만은 대규모의 자본집약 산업인 해운산업을 국제규모로 증강시킬 재정적인 여유 없기 때문이다. 김일성의 1992년 신년사(1991년 12월 31일)에서 교통부분의 내용은 다음과 같다.

“올해 사회주의 경제건설에서 제기되는 제일 중요하고 긴요한 과제는 전력과 석탄 생산을 증가시키고, 철도 운수를 발전시키는데 있습니다.

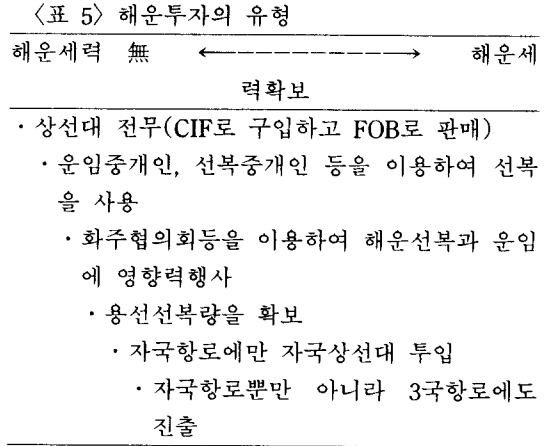
..... 중략 .....

수송은 곧 생산이고 건설입니다. 철도 운수 부문에서는 철도의 물질기술적 토대를 같이 근대화해서 운송조직을 편성하고, 증가하는 인민 경제 각 부문의 수송 수요를 그 때마다 원만하게 보장하지 않으면 안됩니다.”

또한 김일성의 1993년의 신년사에서도 전년도인 1992년과 같이 경제 건설의 중심고리는 전력 공업 및 금속 공업이라고 밝히고 있으며 수송분야는 내수경제를 위한 철도수송의 증대만을 언급하고 있을 뿐 국제무역과 밀접한 관계에 있는 해운 분야에 대해서는 언급이 없다.

그러나 북한은 대외지향적 개발 정책을 채택하지 않을 수 없고, 그 경우 해운 서비스의 이용률이 높아질 것이다. 해운 서비스를 확보할 때

북한이 선택할 수 있는 정책은 ① 해운산업에 대한 최대한의 개입 ② 중간적 개입 ③ 자국 상선대 없이 3국선을 용선해 사용하는 방법 등이 있을 수 있으며 이를 표로 나타내면 아래와 같다.



### 3.3 北韓의 輸送施設 現況

#### 3.3.1 北韓의 수송정책

현재 북한의 수송기관은 남한에 비하여 대단히 낙후되어 있다. 육상교통의 중심인 도로와 장거리 수송수단인 철도 뿐만 아니라, 항공과 해운의 전 교통분야가 뒤떨어진 상태이다(표 6).

북한은 험한 산악과 수량이 풍부하고 흐름이 빠른 하천이 많은 지형적 특성으로 인하여 수송망 확충에 지장이 있고 휴전선에 의한 동서 해안의 격리는 국내수송에 불리한 영향을 끼치고 있음은 말할 필요도 없다.

북한 당국은 이러한 불리한 조건들을 극복하기 위하여 내륙 교통망을 확충하기 위해 노력해 왔지만 방대한 투자액, 장기에 걸친 공사기간 등으로 인하여 건설계획 자체를 보류하고 있는 상황이다. 특히 1970년대 이후 외환사정의 악화로 인하여 신철도의 건설 및 신조선의 확보가 잘 이루어 지지 않고 있다. 북한이 1978년도에 시작하였던 제 2차 7개년계획에 착수할 무렵부터 교통은 최대의 초점이 되었지만, 북한당국이 수립한 수송정책의 기본 방침은 ① 기존 수송시설의 확장과 근대화 및 시설

〈표 6〉 남·북한 운송수단별 운송수요 및 시설의 비교

|             | 북한(1989) | 남한(1990)    | 대비(남/북)   |
|-------------|----------|-------------|-----------|
| 철도운송화물(백만톤) | 168.9    | 57.9        | 0.34      |
| 철도총연장(km)   | 5,024    | 6,435       | 1.28      |
| 전철(km)      | 3,084    | 1,277       | 0.41      |
| 공로운송화물(백만톤) | 42.0     | 215.1       | 5.12      |
| 도로총연장(km)   | 23,000   | 56,481      | 2.45      |
| 포장도로(km)    | 1,469    | 37,493      | 25.52     |
| 도로포장율(%)    | 6.4      | 66.4        | 10.37     |
| 고속도로(km)    | 360      | 1,551       | 4.3       |
| 자동차(천대)     | 260      | 2,662       | 10.2      |
| 해상운송화물(백만톤) | 18.0     | 281.6       | 15.6      |
| 항만하역능력(백만톤) | 34.9     | 224.3       | 6.42      |
| 선박보유(척/만GT) | 89/44.2  | 2,110/778.3 | 23.7/17.6 |
| 조선능력(만 G/T) | 4        | 443         | 110.75    |
| 항공기보유(대)    | 24       | 168         | 7.0       |
| 운송화물총계(백만톤) | 228.9    | 555.6       | 2.4       |

개수에 역점을 두고, ② 수송의 운영체계의 개선으로 인원과 장비를 최대한으로 활용하는 방안을 마련하는 등 수동적인 자세를 견지하고 있다.

(1) 기본 정책

이러한 기본방침에 따라 철도의 전철화 추진, 철도레일의 중량화, 철도장비의 생산증대 등 주로 철도능력을 끌어 올리는데 역점을 두어왔다. 또 자동차, 선박 및 3화수송(3化輸送) 등을 철도의 보조적 기능으로 활용하고 있다. 「3化수송」(삼화수송)이라고 하는 것은 ① 관화(pipe化), ② Cable化, ③ Belt Conveyor化를 일컫는 것으로 험난한 산악지형을 극복하기 위하여 Cable 및 Belt Conveyor를 화물수송에 이용하는 것으로 산악지방의 임산물, 광물수송에 이용되고 있다. 북한당국이 3화수송이라고 하는 유치한 수단을 주요 교통수단으로 이용하게 된 것은 험한 산악지대와 도로와 철도를 건설하기에는 엄청난 투자자본이 필요하고 공사를 시행하기에는 인원, 장비, 기술 등 많은 문제를 안고 있기 때문이다.

(2) 수송 운영체계의 개선

수송 운영체계의 개선으로서는 「3대수송체계의 강화」, 「수송혁명 200일간의 전투」 등 기존설비를

살려 수송부문의 노동력을 최대한 활용토록 하는 것이다. 여기에서 말하는 「3대 수송체계」는 ① 집중수송, ② 연계수송, ③ 컨테이너수송으로써 ① 집중수송은 철도, 도로, 항만 등 교통요충지에 화물을 집중시켜 종합적으로 수송하도록 하는 것이고, ② 연계수송은 열차와 자동차, 열차와 선박, 선박과 타 수송기관을 연결하는 방식으로 지역실정에 맞는 수송수단을 직접 연결시켜 수송 손실을 없앤다고 하는 것이다. 그러나 이와같은 수송체계는 수송량이 일정수준을 넘고 수송지역이 확대되면 큰 성과가 없는 것이다. 현재, 남포, 청진, 홍남, 해주, 원산 등지의 항구에 화물을 집중시켜 수송하도록 하고 있으나 항만시설의 낙후로 인하여 기대이상의 큰 성과를 얻지 못하고 있다.

3.3.2 북한의 철도 및 도로

(1) 철도운송

북한의 지리상 중심 지대는 산악 지대이기 때문에 철도 및 도로망은 해안선을 따라 발달되어 있다. 북한의 주 수송수단은 철도이며 도로, 하천, 해상 수송은 보조적 역할을 담당하고 있다. 물동량의 측면에서는 북한의 전체 물동량의 90% 이상

이 철도에 의해 담당되고 있으며 도로수송(7%)과 해상수송(3%)은 극히 미미하다. 이러한 사정은 여객수송의 경우도 마찬가지로 철도수송이 62%, 도로수송이 37%를 차지하고 있으며, 하천 및 해상수송은 1%미만이다. 이렇게 북한의 수송정책이 철도 위주로 되어 있는 것은 김일성 교시에 근거하고 있다.

“김일성 동지는 우리당 중앙위원회 제6차 전원회의보고에서 ‘전후에 인민경제를 급속히 발전시키기 위해서는 철도를 선차적으로 복구하여야 하겠습니다’(김일성 선집, 제14권, 1960년판, 16페이지)라고 교시하였다.”[주 8]

그리고 1992년 신년사에서 앞에서 본 바와같이 “철도운수 부문에서는 철도의 물질적, 기술적 토대를 같이 근대화에서……수송수요를 원만하게 보장하여야 한다.”고 선언하여, 철도 우선정책을 밝히고 있다. 199년 현재 북한의 철도 총연장은 5,059Km이다.(1989년말 현재 5,024Km)

1989년 통계에서 살펴보면 북한의 철도 총연장은 5,024킬로미터이며 전철화율은 약 61%이다. 북한은 동서수송의 애로를 극복하기 위하여 70년대의 6개년 계획기간중에는 이천-세포간 철도를 신설하여 평양-고원(구 평원선)의 동서수송망을 확충시켰다. 그리고 제2차 7개년계획(1978년-1984년)기간중 강계-혜산-무산을 연결하는 북부내륙지역의 동서연결철도망의 건설에 착수해 1988년 8월 혜산과 만포를 연결하는 252킬로미터의 「혜산만포청년선」이 완공되었다. 그러나 북한 교통체계의 근간을 이루고 있는 철도는 전철화 비율이 높기는 하지만 철도차량의 노후, 새로운 신철도건설의 지연 등으로 북한경제의 발전에 지장을 초래하고 있다.

그렇기 때문에 북한의 철도 중심의 수송구조는 기술의 낙후와 투자 재원의 부족으로 말미암아 앞으로 상당 기간동안 개선되지 못하고 그대로 지속될 것으로 보이며 이는 북한 경제의 가장 주된 장애요인중 하나로 작용할 것으로 보인다.

## (2) 도로 운송

북한은 도로운송을 철도의 보조수단으로 이용하고 있어 고속도로 및 국도의 상태가 좋지 않다. 고속도로는 총연장 약 440킬로미터로서 ① 원산-평양간의 172킬로미터의 2차선, ② 평양-남포간 53킬로미터의 4차선, ③ 평양-순안비행장간의 15킬로미터, ④ 평양-개성간의 200킬로미터 등 2차선의 4개노선으로써 평양을 중심으로 하여 건설되어 있다. 지방도시간의 도로는 상당히 낙후되어 있으며, 평양 수도건설에 역점을 두어 왔기 때문에 지방도시와 평양의 격차는 상당히 크며 고속도로에는 거의 차량의 왕래가 없는 편이다. 도로의 총연장은 약 23,000킬로미터, 포장률은 6.4% 이다. 북한의 고속도로는 정상적인 고속도로라고 하기보다는 남한의 고속국도와 비슷한 시설이다. 따라서 육상 물동량이 적은 현재에는 도로를 통한 물류의 흐름에 지장이 없으나, 만일 지방공단이 활성화되면 현재의 도로사정으로는 원활한 물류의 흐름을 기대할 수 없다.

예를들면 두만강 하구공단은 국제공단으로 개발할 경우 현재의 북한의 철도와 도로사정으로 선봉-청진-함흥-원산-평양-신의주의 주요 도시까지의 내수수송이 차질이 있을 것으로 보인다. 동해와 황해간의 수송거리의 증가와 부족한 항만하역을 고려하여 보면 육상교통기관의 이용과 마찬가지로 수송난에 직면할 것으로 보인다. 그리고 선봉지구에서 가공된 물건을 해외로 수출할 경우에도 선봉-청진-함흥-원산-동해-포항-부산에 이르는 도로운송은 도로시설의 불비로 거의 수송이 불가능하다. 그러므로 북한의 임해 공업지대와 두만강 하구지방에서 부산까지는 해로수송이 유일한 수송 루트이고, 북태평양 항로와 극동유럽 항로의 화물을 부산항을 통하여 환적하는 방법이 유일한 방법이라고 본다.

## 3.3.3 해 운

### (1) 해운 정책 순위

북한은 그동안 중국, 구소련 및 동구권과 주로

8) 교통운수발전을 위한 우리당의 정책, 조선로동당 출판사, 1961.

철도를 이용하여 대외무역을 하여 왔기 때문에 해운의 효용성을 높게 평가하지 아니하였다. 다만 1980년대에 들어와서 중동의 석유를 수송하고 미사일 등 군수품을 중동과 중미에 판매하기 위하여 원양 해운을 확충하기 시작하였다. 북한의 해운 업무는 1977년 조직된 육·해운부(이후 다시 해운부로 독립함)에서 관장하며 산하 해운총국에는 항수송지도국, 항만건설지도국, 국내운수처, 선박공업관리국, 강·하천 연해 운수관리국, 항지도국 등의 부서가 있다.

(2) 해운 행정

북한의 해운행정조직은 다른 공산주의 국가에서 보는 바와 같이 철저하게 중앙집권적 행정조직의 하나로 조직되어 있다. 그리고 모든 행정조직은 북한의 노동당의 지배하에 있기 때문에 관련 노동당의 건설수부의 간섭을 크게 받고 있다. 그리고 해운부는 행정부의 정무원 산하에 있으며, 1990년에 개최된 최고인민회의의 제9기 1차회의에서 부활되었다.

그리고 1992년 김일성 신년사와 더불어 발표된 “국가, 당, 군의 지도 멤버”(1991년 12월 말 현재)를 참고하면 북한의 행정조직에서 해운부의 위상이 매우 낮다. 북한의 해운업은 해운부(부장 吳成烈)의 통제를 받고 있는데 해운부는 정무원(총리 연형묵, 1991년 12월 31일 현재)의 소속으로 되어 있고 해운부장 오성렬의 서열은 정무원 내에서 대략 47위이며 이는 금속공업부장, 기계공업부장, 석탄광업부장보다는 상당히 낮은 서열이고 철도부장 박용석(朴容錫)의 바로 아래 서열이다. 이는 북한이 중공업 및 일차 가공산업에 주안점을 둔 정책을 취하고 있으며 해운 및 항만을 경시하고 있음을 암시하는 것이다.

(2) 해운회사

북한 정부에서 설립하여 운영하는 해운회사로서 국제 해운 편람(International Shipping Directory)에 명시된 회사는 9개 회사이다. 이 가운데 2개의 외국합영회사와 1개의 수산회사가 포함되어 있다. 현재까지 국제해운시장에서 활동하고 있는 해운수산회사는 다음과 같다.

- ① Korea Tonghae Shipping Company

- ② Korea Hyopdong Trading Company
- ③ Korea Rungrado Shipping Company
- ④ Korea Polish Shipping Company
- ⑤ Korea Fishing Owner's Industry
- ⑥ Korea Daehung Shipping Company
- ⑦ Korea Soviet Shipping Company
- ⑧ Korea Moran Shipping Company
- ⑨ Shingsong Shipping J.V. Company

북한의 해운수산회사는 공산계획경제체제에 따라서 정부가 소유하고, 단지 경영만을 위탁하고 있기 때문에 남한에서와 같이 사기업의 경영개념을 도입하고 있지 않고 있다. 정기선 대리점은 Ocean Shipping Agency of DPRK가 설립·운영하고 있다.

(3) 선원 확보

북한에서 상선해기사의 교육과 양성은 수산대학에 설치된 항해학과와 기관학과에서 담당하고 있다. 그러나 남한에서는 상선해기사는 상선해기사를 양성하는 해양대학교의 해사대학과 목포해양대학에서 거의 전담하고 있기 때문에 큰 차이를 보이고 있다.

북한의 상선해기사를 양성하는 주요 고등해기사 교육기관으로는 원수산대학, 청진해양단과대학, 신포해양단과대학, 신포수산대학, 남포수산대학 및 나진해운대학 등이 있다.

1) 원수산대학은 1959년 설립되었고, 현재 연구원과 박사원을 설치하고 있으며, 학부에는 3학부 9개학과를 두고 있다.

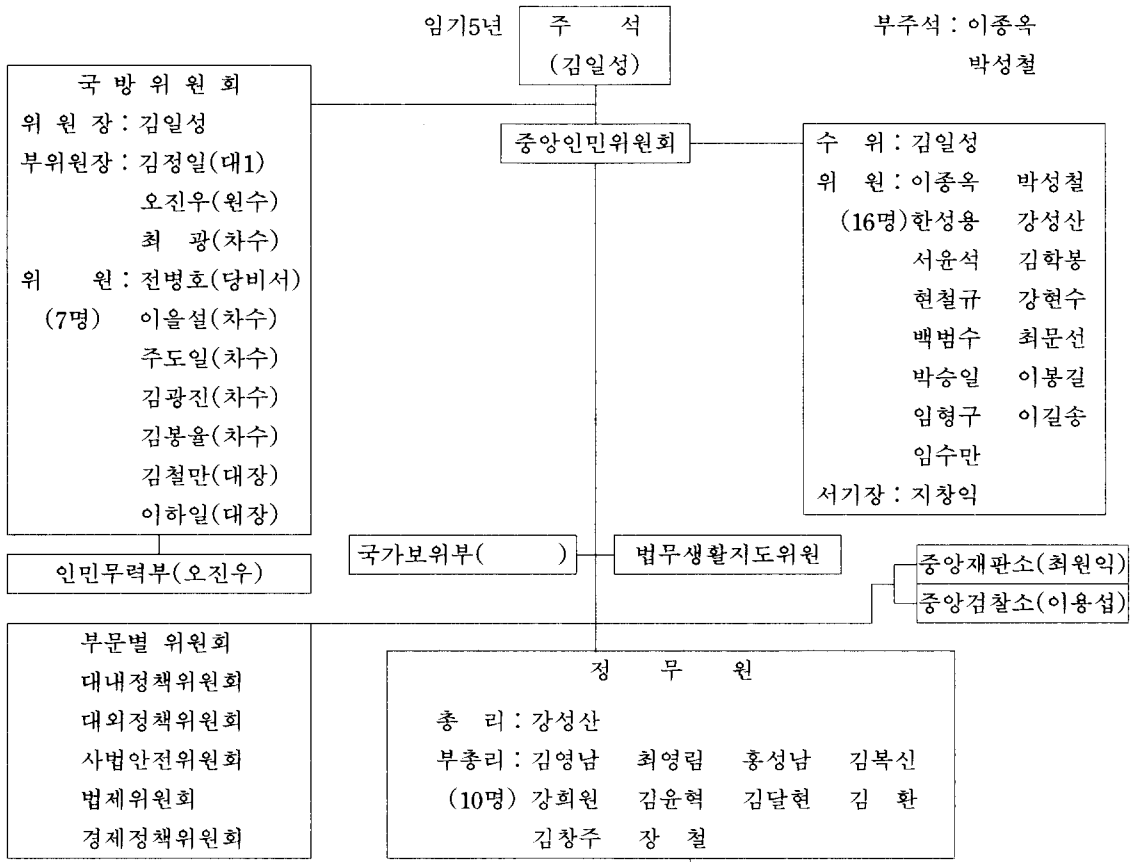
- ① 3학부 : 수산학부, 양어양식학부, 기계공학부.
- ② 9학과 : 어로학과, 어로사범학과, 양어양식학과, 가공공학과, 기계공학과, 냉동공학과, 항해학과, 기관학과, 자원탐사학과.

2) 남포수산대학은 1977년에 설립되었고, 현재 2개학부와 6개학과가 있다.

- ① 2학부 : 수산학부, 기계공학부.
- ② 6개학과 : 항해학과, 기관학과, 어로학과, 가공학과, 냉장학과, 어로기계학과

3) 나진해운대학 : 3개학과 선박기관학과, 기

### 행정기구표



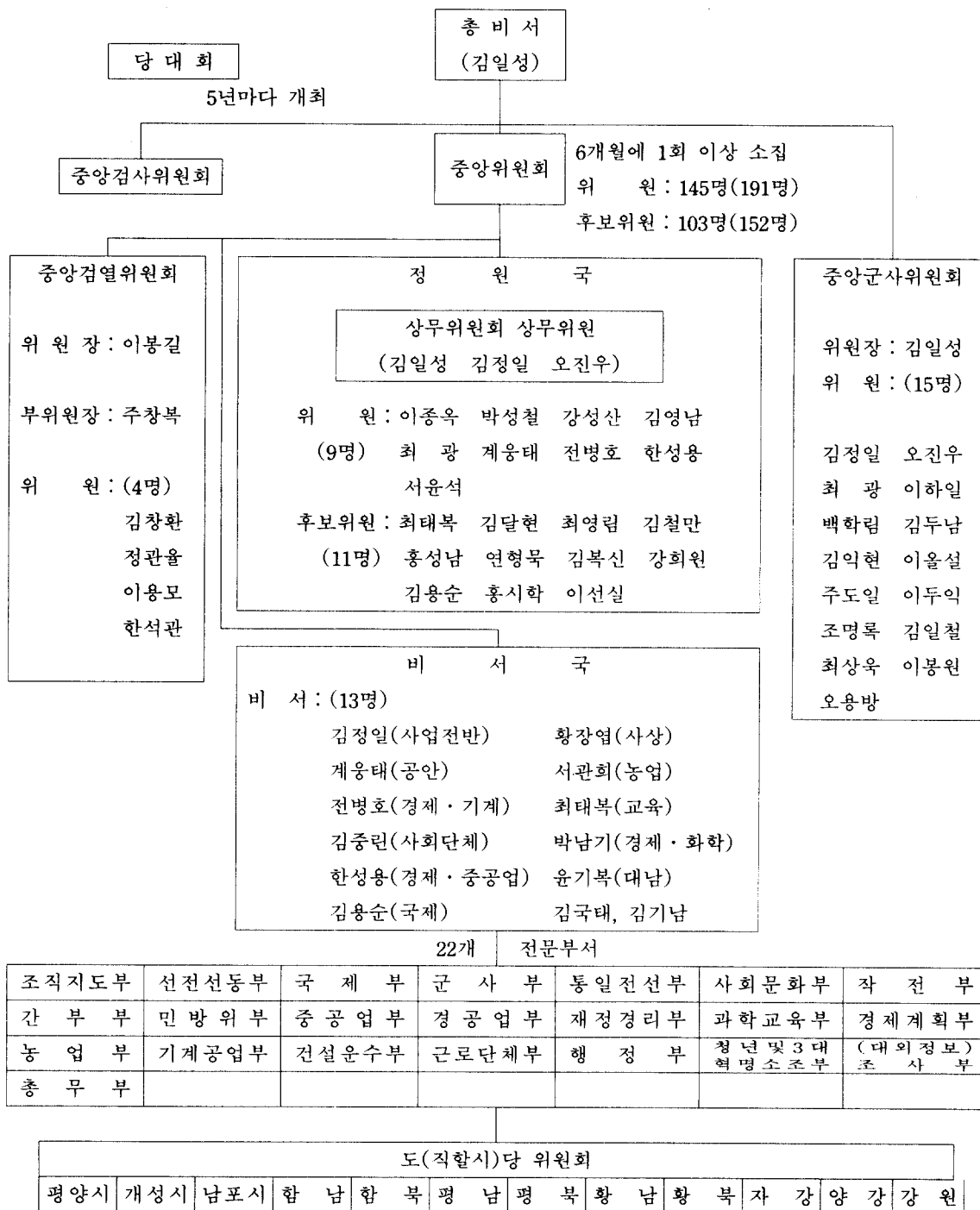
15위원회 28부 1원(1은행 2국)

|               |               |               |                   |                     |
|---------------|---------------|---------------|-------------------|---------------------|
| 외 교 부         | 사 회 안 전 부     | 국 가 계 획 위 원 회 | 경 공 업 위 원 회       | 화 학 공 업 부           |
| 대 외 경 제 위 원 회 | 국 가 검 열 위 원 회 | 교 통 위 원 회     | 전 력 공 업 위 원 회     | 농 업 위 원 회           |
| 수 산 위 원 회     | 국 가 건 설 위 원 회 | 인 민 봉 사 위 원 회 | 국 가 과 학 기 술 위 원 회 | 전 력 자 동 화 공 업 위 원 회 |
| 금 속 공 업 부     | 기 계 공 업 부     | 광 업 부         | 석 탄 공 업 부         | 자 원 개 발 부           |
| 선 박 공 업 부     | 건 설 부         | 건 재 공 업 부     | 임 업 부             | 지 방 공 업 부           |
| 원 자 력 공 업 부   | 도 시 경 영 부     | 체 신 부         | 노 동 행 정 부         | 재 정 부               |
| 교 육 위 원 회     | 문 화 예 술 부     | 보 건 부         | 철 도 부             | 해 운 부               |
| 무 역 부         | 대 외 경 제 사 업 부 | 상 업 부         | 과 학 원             | 국 가 체 육 위 원 회       |
| 해 외 동 포 영 접 부 | 양 정 부         | 발 전 소 건 설 부   | 중 앙 통 계 국         | 자 재 공 급 위 원 회       |
| 사 무 국         |               |               |                   | 중 앙 은 행             |

지방인민위원회, 행정경제위원회

|     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 평양시 | 개성시 | 남포시 | 함 남 | 함 북 | 평 남 | 평 북 | 함 남 | 자 강 | 양 강 | 강 원 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

### 조선로동당 기구표



계학과, 전기설비학과.

해운요원 양성을 위해서는 평양운수대학, 평양운수전문학교가 있고, 기존 종사자의 재교육 기관으로는 해운양성소가 있다.

ISF/BIMCO의 자료에 의하면 북한이 1990년 현재 확보하고 있는 선원은 사관이 1,103명이며, 부원은 2,473명이고, 이 중 북한의 국적선에 취업하고 있는 선원은 사관이 879명, 부원이 2,232명이다. 북한의 어선세력은 상당한 규모이기 때문에 항직 선원의 3분의 2가 어업에 종사하는 선원으로 추정된다(표 7). 이 이외에도 실무중심의 어장대학과 수산기술학교가 있으나, 그 내용은 구체적으로 밝혀지지 않고 있다.

〈표 7〉 남북한 선원 수급 현황 (단위 : 명)

|    | 현 재 의 |       | 차 이     |      |      |      |
|----|-------|-------|---------|------|------|------|
|    | 공 급 량 | 수 요 량 | (공급-수요) |      |      |      |
|    | 사관    | 부원    | 사관      | 부원   |      |      |
| 북한 | 1103  | 2473  | 879     | 2232 | 224  | 241  |
| 남한 | 17568 | 29183 | 7910    | 9899 | 9658 | 9284 |

자료 : ISF/BIMCO, 세계의 선원 현황과 수급 예측 (표 101)

현재 남한은 선박근무가 가족과 사회로부터 장기간 격리되어 선상에서 생활해야 하고 또한 선상의 근로환경이 매우 열악하므로 이른바 3D직종으로 분류되어서 선원의 인력난이 심화 되고 있다.

만일에 남북한의 인적교류가 이루어지면 남한의 오항상선대와 원양어선에 필요한 해기사와 부원을 북한으로 부터 공급 받을 수 있을 것으로 본다. 이러한 희망도 남한의 육상직종에서 얼마나 인력난이 심한가 그리고 육해상간의 임금차이에 의하여 결정될 성질의 것이다. 지금은 남한에서 부족한 선원을 중국의 길림성에 거주하는 조선족을 고용하여 보충하고 있다.

(4) 선박 확보

북한의 선박 확보 방법은 국내 조선과 외국으로 부터의 도입을 병행하고 있는데 7개년 계획 시에 북한의 선박 생산 목표는 연 14만톤이었다. 그 이후 1974년 기존 조선소의 확장으로 6,600톤급 선박을 최초로 진수하였다. 이들 선박들은 점차 대형화하여 9,100총톤급 선박까지 건조하게 되었으며, 선종도 다양화되어 화물선 이외에 냉장 운반선, 선미 트롤선 등이 건조되고 있다.

1975년에 북한의 상선대는 17척에 총 8만 2천 총톤이었다. 이는 1975년의 남한의 상선대가 총 476척에 148만 4천톤인 것에 비하면 크게 뒤떨어져 있으며, 1992년 현재 북한이 보유한 총외항선 선복량은 82척의 54만톤으로 우리나라 총외항선 선복량의 10%에도 미달되고 있다 [주 9].

1992년말 현재북한에서 보유하고있는 선박은 총 82척으로서 총톤수로 분류하여보면, 1,000톤이하가

〈표 8〉 북한의 선박보유실적

(단위 : 총톤수 1,000톤)

| 년 도  | 유 조 선  | 광석살물선 | 일반화물선   | 수산가공운반선 | 여 객 선 | 계       |
|------|--------|-------|---------|---------|-------|---------|
| 1979 | -      | 22(3) | 19(7)   | 36(6)   | 5(1)  | 82(17)  |
| 1980 | 78(5)  | 34(2) | 75(18)  | 39(8)   | 5(1)  | 231(34) |
| 1985 | 171(4) | 64(5) | 228(42) | 41(16)  | 9(2)  | 513(69) |
| 1986 | 59(3)  | 64(5) | 234(43) | 42(18)  | 9(2)  | 408(71) |
| 1987 | 59(3)  | 54(4) | 243(45) | 42(18)  | 9(2)  | 407(73) |
| 1988 | 13(2)  | 89(7) | 252(45) | 48(22)  | 4(1)  | 406(77) |
| 1989 | 13(2)  | 89(7) | 278(48) | 60(31)  | 12(1) | 442(89) |
| 1990 | 13(2)  | 79(6) | 278(48) | 60(31)  | 12(1) | 442(89) |

자료 : Lloyd's Register of Shipping Statistical Table, 각년도(100GRT 이상의 선박만 계산한 것임)

9) 통일원, 북한 항만 시설 및 실태, 1992.



7척, 101,001톤에서 5,000톤까지가 20척, 5,001톤에서 10,000톤까지가 45척이고, 10,001톤이상은 9척이다. 그 가운데 가장 큰 선박은 21,536 총톤의 “순천”호로써 1962년도에 건조된 선박이다. 이와 같이 북한의 선대는 대형선이 거의 없고, 대개 총톤수 6,000톤 미만의 소형선으로 구성되어 있다. (표 7)에 조사된 선박 82척은 1969년도 이전에 건조된 선박은 37척, 1970-1979년 사이에 건조된 선박은 25척 그리고 1980년 이후에는 20척으로 구성되어 있다. 이 구성비에서 북한의 선대는 약 46% 이상이 선령 24년이고, 약 30%가 14년에서 24년으로서 선대의 76%가 노후선이다(표 9)(표 10). 이들 선박은 제2차 석유파동 이전에 건조되었기 때문에 매우 비경제선에 해당한다.

〈표 9〉 북한 선대의 선령 및 크기(총톤수)

| 총 톤 수        | 척수 | 선 령    | 척수 |
|--------------|----|--------|----|
| 1,000톤 이하    | 7  | 5년이하   | 0  |
| 1,001-5,000  | 20 | 6-10   | 11 |
| 5,001-10,000 | 46 | 11-15  | 14 |
| 10,001 이상    | 9  | 16년 이상 | 57 |
| 합 계          | 82 |        | 82 |

자료 : Lloyd's Shipping Directory, 1993

북한의 선박의 선질과 성능이 이와 같이 나쁜 것은 폐쇄적 자급자족의 경제로 인하여 해외무역의 필요성이 그리 크지 아니하였고, 또한 구 소련과 중국간의 무역은 전적으로 도로와 철도에 의존하였기 때문이다. 그리고 북한의 항만 사정은 준설의 부족과 항구와 하천부근의 야산을 식량증산을 목적으로 다락밭으로 개간한 결과 우기에 씻겨 내린 산의 토사가 하천과 항으로 흘러들어서 항의 수심을 크게 감소시켰다. 이러한 결과로 말마암아 북한의 항에 대형선박이 출입항하기가 자유롭지 못한 실정이다.

북한의 선대는 이처럼 빈약하여 대부분의 화물수송을 외국선박에 맡기고 있으며 앞으로도 북한의 재정형편상 해운 항만에 대한 투자를 기대할 수 없을 것으로 예견된다. 따라서 현재 약 21퍼센트 정도 밖에 되지 않는 적취율이 앞으로도 개선되지 않을 것이며 외환 수지를 악화시키는 요인으로 작

용할 것이다. 근래에 북한은 대외 무역규모의 확대에 따라 일본및 홍콩으로부터 중고선을 수입하고 국내의 청진및 남포조선소에서 주로 1만 4천톤에서 2만톤급의 화물선을 건조하고 있으나 이것이 북한의 악화된 해운 항만의 실정을 완화해 주지 못할 것이다.

만일에 북한이 고립정책을 버리고 중국식으로 개방화 정책을 취하여 해안선에 경제특구를 설치하여 운영할 경우를 가정하여 보면, 북한은 극히 일부분을 제외하고서 원자재의 대부분을 외국으로부터 수입하고, 이를 가공하여 생산한 물건을 외국에 수출하는 해외의존형으로 바뀌지 않을 수 없다. 이러한 경우에 북한은 선박을 이용한 운송 시스템을 개발하지 않을 수 없을 것으로 보인다.

#### (5) 항 로

북한을 기점으로 하는 항로로는 남포항과 중국의 상해를 연결하는 서해 항로; 청진, 나진항과 소련의 블라디보스톡, 나호드카항을 연결하는 동해항로; 그리고 홍남, 청진, 원산, 남포, 해주와 일본의 도쿄, 요코하마, 고베, 오사카, 모지, 니가타 등을 연결하는 대일항로가 있다.

그러나 정기선 항로는 아직 개설되지 않고 있는데 현재로서 가능한 정기항로는 일·북한 항로, 중국-북한 항로, 러시아-북한 항로 등이며, 앞으로는 남북한간의 물자교류 및 경제통합이 진전되면 남북한 정기선 항로가 개설될 것으로 보인다.

그리고 남북물자의 교류가 증가함에 따라서 남북한사이에 제3국선을 이용하여 부정기 항로가 개설되어 있으나, 북한 내부의 정치적 사정으로 말미암아 제한을 크게 받고 있다.(삼선해운 쌀 수송).

앞으로 북한이 남한의 경제적 지원을 받아서 경제개방화를 추진할 경우, 북한의 해외 시장은 남한의 경험에 비추어서 미국과 캐나다의 북미주, 일본 그리고 유럽의 선진국이 될 것이다. 그를 경우에 이미 지적한 바와 같이 북태평양 항로와 극동 유럽 항로의 선박이 북한의 항에 취항할 수없으므로 북한은 남한의 부산항을 환적항으로 이용할 수밖에 없다.

즉 동해안에 있어서 선봉항, 나진항, 청진항, 홍

〈표 10〉 북산선대의 선박 목록

| 선 명               | 선 박 회 사                            | 순톤수   | 총톤수     | 재화중량톤수 | 건조일  |
|-------------------|------------------------------------|-------|---------|--------|------|
| Am Nok Gang       | Korea Tonghae Shipping Co.         | 5,844 | 8,962   | 13,208 | 1980 |
| Baek Du San       | Kmgang Hyopdong Trading Co.        | 3,782 | 7,218   | 5,080  | 1964 |
| Baek Ma gang      |                                    | 1,537 | 2,800   | 4,064  | 1980 |
| Be Gae Bong       | Korea Tonghae Shipping Co.         | 4,036 | 6,458   | 14,000 | 1980 |
| Bir Yu Gang       |                                    | 3,831 | 6,457   | 14,000 | 1988 |
| Bo Tong Gang      |                                    | 3,060 | 6,306   |        | 1988 |
| Bong San          | Korea Tonghae Shipping Co.         | 5,633 | 12,733  | 18,573 | 1960 |
| Bu Hung           | Korea Rungrado Shipping Co.        |       | 5,386   | 7,720  | 1977 |
| Chang Song        | Korean-Polish Shipping Co. LTD     | 5,830 | 11,0313 | 15,686 | 1968 |
| Chil Bo San       |                                    | 5,003 | 6,993   | 10,236 | 1969 |
| Chip Sam          |                                    | 4,037 | 6,457   | 14,000 | 1984 |
| Chol San Bong     | Chong Nyon Ho                      |       | 6,500   | 14,000 | 1986 |
| Chon Jin          |                                    | 2,240 | 4,344   | 6,475  | 1947 |
| Chong Chon Gang   | Korea Tonghae Shipping Co.         | 5,952 | 9,119   | 14,000 | 1979 |
| Da Song San       | Korean Fishing Owners Industry     |       | 3,500   | 4,500  | 1968 |
| Dae Gak Bong      | Korea Tonghae Shipping Co.         | 4,037 | 6,458   | 14,000 | 1986 |
| Dae Hung Ho       | Korea Daehung Shipping Co.         | 2,443 | 3,564   | 6,066  | 1974 |
| Dae Song San      |                                    |       | 3,500   |        | 1968 |
| Dai Hong Dan      |                                    | 3,838 | 6,608   | 9,938  | 1980 |
| Du Man Gang       | Korea Tonghae Shipping Co.         | 3,887 | 6,628   | 9,938  | 1979 |
| Hungnam           | Korean Polish Shipping Co. LTD.    |       | 11,101  | 15,688 | 1967 |
| Hwang Kum San     | Korea Tonghae Shipping Co.         | 1,517 | 2,620   | 3,048  | 1975 |
| Hyong Je San      |                                    |       | 5,326   | 9,247  | 1973 |
| Hyok Sin          | Korea Tonghae Shipping Co.         | 5,317 | 8,318   | 13,035 | 1958 |
| Hyok Sin          | Korea Tonghae Shipping Co.         | 6,309 | 10,020  | 14,942 | 1971 |
| Jong Pyong        | Korean Soviet Shipping Co. LTD     |       | 9,455   | 12,475 | 1968 |
| Jukyu Maru No.8   | Korean Fishing Owners Industry     |       | 124     |        | 1971 |
| Kang Dong         | Korea General Marine Transport Co. | 6,008 | 10,349  | 16,148 | 1964 |
| Katori Maru No.11 | Korea Fishing Owners Industry      |       | 248     |        | 1969 |
| Keum Gang San     |                                    | 5,003 | 6,993   | 10,236 | 1969 |
| Kum Gang          | Korea Tonghae Shipping Co.         | 6,497 | 8,987   | 14,914 | 1972 |
| Kum Susan Ho      | Korea Daehung Shipping Corp.       | 6,765 | 13,889  | 15,142 | 1937 |
| Kwan Mo Bong      |                                    | 3,838 | 6,608   | 9,781  | 1981 |
| Kyokusei Maru     | Korea Daesong Trading Corp.        | 6,765 | 13,889  | 15,142 | 1937 |
| Kyong Song        |                                    | 6,629 | 8,825   | 15,326 | 1971 |
| Lyong Gun Bong    |                                    | 4,037 | 6,458   | 14,000 | 1958 |
| Man Po            | Korea Tonghae Shipping Co.         | 4,978 | 8,335   | 11,000 | 1959 |
| Mang Yong Bong    |                                    | 2,082 | 3,574   | 1,727  | 1971 |
| Mu Du Bong        |                                    | 6,023 | 9,218   | 15,177 | 1969 |
| Mupo              | Korea Moran Shipping Co.           | 5,304 | 7,557   | 11,786 | 1974 |
| Myong Sin         |                                    | 518   | 1,074   | 1,388  | 1961 |

|                           |                                 |       |        |        |      |
|---------------------------|---------------------------------|-------|--------|--------|------|
| Na Pal San                |                                 | 1,201 | 1,909  |        | 1961 |
| Nankai Maru               | Korean Fishing Owners Industry  |       | 467    | 1,000  | 1968 |
| Nam Gang                  |                                 | 3,528 | 6,110  | 7,500  | 1967 |
| O Un Chong Nyon Ho        | Korea Tonghae Shipping Co.      | 4,037 | 6,458  | 14,000 | 1981 |
| Oh San Tok                |                                 | 3,887 | 6,628  | 9,938  | 1977 |
| Pongdesan                 |                                 | 1,072 | 1,987  | 2,446  | 1959 |
| Poong Hwa San             |                                 |       | 2,500  | 5,000  | 1971 |
| Pyeng Hoa                 |                                 | 889   | 1,934  | 3,081  | 1960 |
| Pyong Won                 | Korean Soviet Shipping CO. LTD. |       | 4,531  | 5,993  | 1965 |
| Unpasan                   |                                 | 1,168 | 2,600  | 1,168  | 1969 |
| Wang Jae san              |                                 | 3,838 | 6,608  | 9,938  | 1976 |
| Wi Song                   |                                 |       | 1,500  |        | 1961 |
| Yom Bun Jin               | Korea Tonghae Shipping Co.      | 3,917 | 6,676  | 9,950  | 1982 |
| Rung Ra Do                |                                 | 991   | 2,054  | 3,048  | 1974 |
| Ryong Gang                |                                 | 9,530 | 13,799 | 25,585 | 1967 |
| Ryong Nam San             |                                 | 3,941 | 7,092  |        | 1980 |
| Ryong Song                |                                 |       | 10,843 | 14,996 | 1963 |
| Sae Byol                  | Sinsong Shipping J. V. Co.      | 2,661 | 3,995  | 6,504  | 1970 |
| Sam Il Po                 |                                 | 3,066 | 6,275  |        | 1986 |
| Sam Ji Yon                | Korea Tonghae Shipping Co.      | 4,051 | 8,315  | 11,800 | 1979 |
| Seungli                   |                                 |       | 401    |        | 1969 |
| Song Do Ho                | Korea Daehung Shipping Corp.    | 469   | 1,019  | 1,632  | 1964 |
| Song Lim                  |                                 | 1,873 | 3,127  | 4,208  | 1955 |
| Song Rim                  |                                 | 6,393 | 9,615  | 16,050 | 1971 |
| Soo Geun Ho               | Korea Daehung Shipping Co.      | 1,144 | 1,990  | 3,407  | 1970 |
| Sun Bong Ho               |                                 | 5,905 | 9,791  | 16,064 | 1951 |
| Sun Chon                  |                                 | 9,430 | 21,536 | 34,043 | 1962 |
| Ta Mak Gol                |                                 | 4,036 | 6,457  | 14,000 | 1984 |
| Tae Chon                  |                                 |       | 9,451  | 14,885 | 1969 |
| Tae Dong Gang             | Korea Tonghae Shipping Co.      | 5,610 | 9,076  | 14,000 | 1976 |
| Tae Sung                  | Korea Daehung Shipping Co.      | 379   | 752    |        | 1968 |
| Taikoh Maru No. 30        |                                 |       | 331    | 329    | 1975 |
| Tokai No. 3               |                                 |       | 261    |        | 1967 |
| Tong Hae Ho               | Korea Daehung Shipping Co.      | 1,630 | 2,739  | 4,823  | 1972 |
| Tonggon Ae Guk Ho         | Korea Daehung Shipping Co.      | 3,673 | 5,378  | 11,525 | 1976 |
| Yon Pung Ho               |                                 | 5,844 | 9,160  | 13,000 | 1980 |
| Yong Jin                  | Korea Tonghae Shipping Co.      | 4,267 | 7,358  | 11,353 | 1958 |
| Yong Nam Chong Nyon Ho    |                                 |       | 6,500  | 14,000 |      |
| Zong San                  | Korea Tonghae shipping Co.      | 3,066 | 6,275  | 13,000 | 1983 |
| Zang Su Bong              | Korea Moran shipping Co.        | 4,689 | 7,680  | 11,647 | 1970 |
| Zang Za San Chong Nyon Ho |                                 |       |        |        |      |
|                           | -Korea Tonghae Shipping         | 5,604 | 9,001  | 15,240 | 1980 |

자료 : Lloyd's Shipping Directory, 1993

남항 및 원산항은 부산항과, 그리고 서해안의 남포항과 해주항은 인천항과 부산항에 정기 또는 부정기의 항로를 개설하여 부산항과 인천항을 중계항으로 사용하는 것이 현실적인 방법이다.

남북 항만간의 신속한 물류관계를 확대하기 위하여 1992년 9월 3일 남북경제교류 협력 공동위원회에서 인천과 남포, 포항과 원산, 부산과 청진을 상호 지정하는 항만으로 합의하였고, 이들 항 사이에는 정기·부정기의 항로가 개설될 예정이다.

### 3.3.4 항 만

#### (1) 항만 능력

북한의 항만은 동해안이 서해안보다 발달되어 있으나 1986년 서해갑문(남포에 있음, 20,000톤급의 선박이 통과 가능)이 완공됨으로써 대동강 및 재령강을 이용한 하천 수송 능력을 향상시켰다. 항만 하역 능력은 1970년대에는 현상유지만 하다가 1980년대에 대외교역이 증대되면서 주요 무역항인 원산, 청진, 남포, 해주, 선봉, 나진 등의 확장공사를 추진하였다.

그러나 북한은 산지를 계단식 밭으로 개간하였기 때문에 많은 양의 토사가 하천을 통하여 항만으로 유입되었고 이로 인해 항내의 수심이 얕아져 선박의 출입항이 매우 어려운 실정이다. 원산항의 경우 수심이 약 2미터 이상 얕아져 선박의 출입이 크게 제한을 받고 있다. 또한 대동강 하류의 남포항의 수심도 하구둑을 건설하여 수위를 조정하고 있으나, 옥수수밭으로 개간한 인근 야산에서 씻겨 내린 토사가 강으로 흘러들어 수심을 메우기 때문에 대형선박의 출입항 자유롭지 못한 것으로 전해지고 있다.

북한의 무역항은 모두 7개항이며 이들 항만의 연간 총하역능력은 90년말 기준 3천 4백 90만톤이며 접안 시설은 14킬로미터로 남한의 2억 2천 4백 40만톤 대비 15%선에 불과해 아직 보잘 것 없는 것으로 밝혀졌다. 그리고 대형선 접안 시설이 거의 없으며(최대 접안 가능 선박이 20,000 재화톤수급) 바지선 정도의 접안 시설이 대부분이다 [주 10].

또한 컨테이너 전용 부두가 없어서 청진항의 일반 부두에서 컨테이너를 처리하는 실정이다.

통일원의 「북한경제 지표」 및 일본무역진흥회(ETRO)의 「북한의 무역전망」 자료에 의하면 북한의 각 항구별 연간 하역능력은 청진 8백 80만t, 남포 7백만t, 나진 4백만t, 홍남 2백 60만t, 해주 2백 40만t, 원산 1백 70만t, 송림 1백만t 등이다. 북한의 주요 항만의 현황은 <표 11>과 같다.

#### (2) 항만 및 두만강 하구 개발문제

지난 89년까지만 해도 북한의 전체 교역량 가운데 겨우 3%만이 해상수송으로 처리된 것으로 집계됐다. 그러나 북한은 지난해 구소련의 붕괴로 소련과의 교역량이 점차 줄어들 추세에 있는데다 자력갱생에 의한 주체경제에도 한계에 부딪혀 있다는 것을 인식하고 대외무역 증대의 필요성을 강조하고 있고, 재일교포 중의 조총련계 기업들이 대북투자가 확대되는 등의 잠재적 항만 수요가 일어나고 있다.

그와 함께 북일수교회담을 계기로 앞으로 조만간 일본과의 교역량이 대폭 늘어날 것으로 전망돼 동해안의 항만시설이 중점적으로 확충될 것으로 보인다.

이에 더하여 항만의 수심을 정상적으로 유지하기 위하여 항만수심을 감소시키는 원인인 하천주위의 다락밭에서 토사가 강과 항만으로 흘러들어 오지 않게 방사제 설비와 녹화사업이 진행되어야 할 것이다. 또한 항만수심을 적정하게 유지하기 위하여 준설작업도 병행되어야만 북한제품의 운송원가를 절감시킬 수가 있을 것이다.

이밖에도 지난 90년부터 부쩍 늘어난 우리나라와의 교역량 증가(91년도의 경우 1억 9천 2백 20만 달러) 등으로 항만시설의 확충과 함께 하역시설 현대화가 보다 절실하게 되었다.

그리고 국제적으로 관심을 불러일어키고 있는 두만강 하구의 개발에 포함된 두만강의 준설과 혼춘까지의 하천항로의 확보도 선박의 안전한 통항이라는 관점에서 보면 대단히 문제가 많다.

10) 해운항만청, 해운 항만 현황, p. 34

〈표 11〉 북한 주요 항만의 현황

(1983. 12 현재)

| 항구명 | 하역능력<br>(만톤) | 접안능력<br>(만톤) | 수심<br>(m) | 부두연장<br>(m) | 주요취급화물          | 비 고   |
|-----|--------------|--------------|-----------|-------------|-----------------|---|
| 청진  | 882          | 1.5          | 15        | 5,270       | 철강석, 곡물<br>강재   | 1974년 시설과 장비보강<br>1983년 중국의 대일중계<br>무역에 이용<br>최대무역항 |
| 홍남  | 259          | 1.5          | 11        | 1,630       | 비료, 마그네<br>샤크링카 | 10만톤 갠트릭크레인 보유<br>1960년 무역항으로 개항                    |
| 나진  | 400          | 1.5          | 15        | 2,281       | 공산품, 소금<br>잡화   | 1974년 무역항으로 개항<br>(소련의 대동남아수출창고)                    |
| 원산  | 169          | 1.0          | 7         | 3,166       | 시멘트, 석탄<br>수산물  | 1976년 무역항으로 개항<br>군항으로 이용되고 있음                      |
| 남포  | 548          | 2.0          | 10        | 1,890       | 석탄, 곡물          | 평양과 전기철도로 연결<br>동항은 석탄부두로 이용                        |
| 해주  | 240          | 1.0          | 10        | 1,348       | 시멘트, 곡물         | 1974년 무역항으로 개항                                      |
| 송림  | 100          | 1.0          | 10        | 500         | 철강석, 석탄         | 1975년 무역항으로 개항<br>황해제철소 전용부두                        |
| 웅기  | 200          |              |           |             |                 | 25만톤급 유조선 접안시설                                      |

자료 : 국토통일원, 북한경제개관.

첫째, 두만강의 하천바닥이 암반이기 때문에 준설비용과 건설기간이 많이 소요된다.

둘째, 두만강의 수량이 총톤수 2,000톤급의 중형 선박이 통항하고 정박 또는 접안하기에 충분하지 하는 점이다.

셋째, 겨울철에 강바닥이 얼어붙어서 선박의 통항이 장기간 불가능 하다.

이러한 문제점이 해결되지 아니하면 두만강을 대형선박의 수로로 이용하는 것은 대단히 비경제적이라 할 수 있다. 그러므로 두만강의 수로화 계획에 관해서는 건설비용, 운용비용, 관리비용 및 이용율을 고려하여 신중하게 결정하여야 할 것이다.

(2) 북한의 주요 항만

① 홍남

홍남항은 90년초 확장공사가 시작되어 화물선 접안능력을 종래 1만톤에서 3만톤으로 늘리고, 1백톤급 유압식화차전복기를 비롯 벨트컨베이어 수

송선 상승기 항만기중기 등 현대적 하역설비를 갖추어 1992년 4월 28일 준공식을 가졌다고 북한방송은 전했다.

홍남항은 길이 수 백미터의 수심부두를 비롯해 보통부두, 연결부두 등 부두 세곳이 확장됐으며 화물창고, 철도인입선 등의 부대시설도 갖춘 것으로 알려졌다. 홍남항은 이번 확장공사에 앞서 지난 79년에도 부두 확장공사를 실시하여, 수심 6.7-7.9미터 부두연장 1천 6백 30여 미터로 접안능력 1만톤 연간 하역능력 2백 60만톤으로 증가됐다.

② 청진항

북한 최대의 항구로서 이루어져 있으며 74년 이후 각종 시설과 장비가 대폭 보강됐다. 수심 9.7미터, 부두연장 5천 2백 70미터로서 최대 접안 능력 2만톤, 연간 하역능력 8백 80만톤이다. 그러나 실제 연간 화물취급량은 3백만-3백 50만톤 정도로서 7개 무역항 중 3위에 머물고 있다. 동항은 만경봉호 전용부두로 사용되며 서항에는 김책제철소가 인접해 있다.

지난 83년부터는 중국과 시설 사용 협정을 맺어 중국의 동북지방의 대외무역의 중개무역항으로 이용되고 있기도 하다. 청진항에서는 김책제철소에서 생산되는 철강재를 비롯해 인근에서 생산되는 철광석, 석탄, 마그네슘크링커 등이 주로 취급되고 있다.

그리고 북한은 1993년 6월 청진항을 해외무역항으로 개방하여 선박의 기국에 관계없이 입항을 허용할 것이라고 발표하였다. 이것은 북한의 내부적인 필요성 때문이 아니라 중국정부의 요구에 따른 것이다. 즉 중국정부는 북한에 대하여 지금까지 관행으로 행하였던 구상무역방식을 지속하는 대신에 만주지역의 해외 진출구로서 청진항의 개방을 동의한 것이다.

### ③ 나진항

74년 무역항으로 개항됐다. 수심 10미터 부두연장 2천 2백 80미터로서 최대접안능력 1만 5천톤에 연간 하역능력 4백만톤이다. 공산품, 소금, 잡화등이 주요 취급화물이다. 소련에 조차되어 소련의 대동남아 중개무역항으로도 이용된다. 겨울철에 구소련의 극동항구가 얼어붙을 경우 소련의 석탄 칼리비로 수산물 등이 철도로 수송되어 이곳 나진항에서 일본 및 동남아로 반출되며 거꾸로 일본 동남아 등지에서 鋼管 및 잡화 등이 이곳으로 반입되어 소련으로 수송된다.

북한이 유엔개발계획(UNDP)과 추진하고 있는 두만강개발과 관련해 나진과 선봉지역을 자유경제무역지대로 설정(91년 12월28일)할 계획임에 따라 향후 나진항의 역할이 확대될 전망이다. 그리고 1993년초 중국의 동북지방을 위하여 중국측에 사용권을 합의하고 있어서 항만의 기능이 크게 확대될 것으로 보인다.

### ④ 원산항

원산항은 금야만을 끼고 있는 항구로서 조석의 차이가 30센티미터 정도이고, 입구에 명사십리가 있는 천연의 양항이다. 개항 당시에 수심이 7미터 정도였으나 계단식 산지 개발의 영향으로 토사가 유입되어 수심이 얕아져서 3500톤급의 만경봉호도 접안이 어려운 상태라고 한다. 또한 금야만 입구의 수심이 7-8미터이고 만의 중심수역의 수심이 약 10

미터 정도라고 한다.

동해에 있는 북한의 대표적인 군항으로서 76년부터 무역항으로도 이용되고 있다. 북항과 남항으로 이루어져 있으며 수심 6.1-7.9미터 부두연장 3천 1백 70미터로서 최대접안능력 1만톤 연간 하역능력 1백 70만톤이다. 시멘트 석탄 수산물 등을 주로 취급하고 있으나 북한의 해군 군사시설이 밀집해 있는 관계로 실제 화물 취급량은 그리 많지 않다.

### ⑤ 남포항

대동강 하류에 위치한 남포항은 서해안 최대의 무역항으로 인천으로부터의 거리는 220마일 정도이다. 평양과는 고속도로 및 전기철도로 연결되어 있어 평양의 관문항의 역할을 하고 있으며 배후 지역인 평양공업지구의 통로역할을 맡고 있다.

항만은 4개의 부두로 구성되어 있으며 항내 수심은 약 10미터 정도이다. 접안할 수 있는 최대선박은 약 20,000톤급이며 안벽의 길이는 약 1.9킬로미터 정도이다. 하역 처리 능력은 연 700만톤이나 실제로는 약 300만톤 정도를 처리하고 있다. 주요 취급화물은 석탄, 곡물, 시멘트 등이다.

남포항은 평양의 관문으로서 북한 정부가 남한의 인천항과 경쟁의 심벌로서 축조한 항이다. 이곳에는 현재 경공업 지역으로 지정하여 외국의 투자를 기다리고 있다. 앞으로 북한지역에서 제일 먼저 경제특구로 지정될 것으로 보인다.

## 3.3.5 조 선 업

### (1) 현 황

북한은 청진, 신포, 원산, 남포에 조선소를 갖고 있다. 그러나 주목할만한 것은 청진조선소 뿐이다. 북한이 지금까지 건조했다고 하는 선박을 살펴보면 2만톤급 화물선, 1만 5천톤급 가공조선, 5천톤급 냉장운반선, 1천톤급과 3,750톤급 선미트롤선, 480톤급 어선, Crane선, 준설선, 원유탐사선, 해양관측선, 시추선, 여객선, Floating Dock가 있다. 80년대에 일본과 폴란드에서 조선기술과 설비도입을 위해 기술자의 파견 연수를 행해 기술의 발전을 꾀해왔다. 그러나 1991년 6월 현재의 기술수준은 설계, 현도공사, 판금에 Computer System을 보강,

Screw자동가공, 닻줄 생산 설비를 갖추었다고 자랑하는 것으로 보아 기초단계를 통과한 것으로 추정된다.

노동생산성의 면에서 보면 1984년 5월 30일 청진조선소에서 진수시킨 1만 4천톤급 「비류강호」가 종래 7~8개월 걸린 건조기간을 5개월로 단축시켰다고 하는 것으로 보아 강도 높은 작업이 진행되고 있음을 알 수 있다.

청진의 함복조선소는 북한이 자랑하는 본격적인 조선소이긴 하지만 조선 선진국의 입장에서 보면 중소형 선박 건조 및 수리조선의 수준이라고 보아야 할 것이다. 함복조선소는 500톤의 Gantry, 100톤의 Press, 1기의 Heavy Roller, 1기의 Plasma Cutter를 갖추고 있지만 Floating Dock Type가 아닌 Side Way Type로 대형선의 건조는 불가능하다고 생각된다. 함복조선소는 1959년 55톤급의 강선, 1968년 3,750톤급 선미트를 「용악산호」, 1991년 11월 1일 2만톤급 화물선을 건조했다고 한다.

(2) 조선기술자

북한은 조선기술자를 양성하기 위하여 1960년에 설립된 남포공업대학에 선박건조학과를 설치하였고, 1983년에 청진선박대학을 설립하였다.

그리고 선박기계에 관해서는 별도의 학과를 개설하지 않고 있으나, 대부분의 대학에 기계공학과를 설치하여 중장비 및 각종 기계의 설계·제작의 전문기술자를 양성하고 있으므로 선박기계의 생산은 가능하다.

(3) 수출선 모델제시

근래 합영법 제정으로 외국과의 합작투자를 기대하고 있는 북한에서 주목할만한 것은 북한이 조선업에 있어서 외국과의 조선합작수출을 추진하고 있는 점이다. 즉 외화획득의 수단으로써 조선소의 합작을 피하고 있으며 선식, 선구업, 심지어는 선원휴게소(Seamen's Center)를 경영하여 '외화벌이'를 시작하였다. 합영법의 대상이 되는 조선관련업종은 선박수출, 수리조선, 프로펠러 및 닻줄에 대한 임가공, 어선과 작업선, 선박관련자재의 수출 등이며 실전을 위해 노력하고 있다. 주관부서는

「조선선박 무역회사」(사장 강용해)이며, 1990년 7월과 11월에 북한이 일본을 통하여 수출하려고 내놓은 기본사양을 살펴보면 다음과 같다.

- ① 3,750 Ton Stern Trawler
  - LOA 75 M      Loadage Frozen Fish 800 Ton
  - B 14.6 M      Fish meal      118 Ton
  - H 9.75 M      Fish oil        34 Ton
  - Sp'd 13 Kts
  - Main Engine Output 2,250 HP
  - Aux. Engine Output 400 HP x 5
- ② 147 DWT Stern Trawler
  - LOA 38.30 M      Complement 16 crew
  - LBP 33 M          Engine Output 700 HP
  - B 9 M              Daily Fuel Consumption 2.1 Ton
  - Molded D 3 M      Fuel Oil Tank Capacity 60 Ton
  - Draft 3 M          Fresh Water Tank Capacity 51 Ton
  - Displacement 485 Ton      Cargo Hold Capacity 160 M<sup>3</sup>
  - Sea Speed 10 kts      Navigable day 25 days

第 4 章 南北間 海運 港灣의 連繫 開發

북한과 남한간의 경제협력이 어떤 방법으로 어느 정도 발전될 것인가 하는 것이 남북한의 해운항만의 연계개발방향과 수준을 결정하게 될 것이다. 그러나 남북한 간에는, 장기간의 군사적·정치적 대립때문에 활발한 경제교류를 위해 필요한 기반시설인 항공, 해운, 도로, 철도, 통신망 등이 완전하게 단절되어 있는 현실이다. 남북간의 경제협력이 심화되면 될수록 물동량이 늘어나게 되므로 이들 사회간접자본 중 해운의 연결 필요성은 더욱 커지게 된다.

4.1 상호보완의 가능성

남한과 북한간의 경제교류는 양국의 국내외의 역학관계가 변함에 따라서 가까운 장래에 이루어

질 것으로 본다. 왜냐하면 남한은 새로운 무역시장의 개발과 북한에 대한 일본, 미국 또는 중국의 경제적 영향권에 들어가는 것을 원하지 않기 때문이며, 또한 국내적으로 이산가족의 상봉과 통일이라는 민족숙원의 길을 민족의 내부문제로 보아서 요구되는 상호교류의 압력이 거세지기 때문이다. 그리고 북한은 극빈의 경제사정 때문에 공산주의 체제를 유지하기가 매우 곤란한 지경이고, 이를 방지하면 북한의 내부적 붕괴라는 최악의 상황이 벌어질 위험성이 상존하고 있고, 또한 국제정치적으로 대외개방이라는 요구 때문에 각각 상대방과의 경제협력을 원하고 있다. 북한이 지금까지 견지하였던 남한과의 경쟁에서 우위를 유지한다는 정책이 사실상 붕괴된 현실을 인식한 것도 북한이 개방을 않을 수 없는 지대한 외적인 요소로 보아야 할 것이다.

〈표 12〉 북한과 남한의 상호보완성 비교

|    | 자 원 | 노동력 | 기 술 | 자 본 | 경영노하우 |
|----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 북한 | ○   | ○○  | ×   | ×   | ×     |
| 남한 | ×   | ×   | ○   | ○   | ○     |

자료 : 산업연구원

주 : ○○은 풍부, ○은 여유, ×는 부족

위의 표에서 상호보완적인 요소를 보면 북한은 기술, 자본 및 경영노하우가 결여되어 있으며, 반면 남한은 자원 및 노동력이 부족하여 북한과 남한은 상호보완적이기 때문에 분업체제를 구축할 경우 경제적 이득이 증대될 것이다.

남한경제는 그동안의 성공적인 경제성장으로 상당한 정도의 자본과 기술이 축적되어 있어 이를 바탕으로 북한과의 경제협력을 강화하여 민족의 동질성을 회복하고 평화적 통일의 기틀을 마련하고자 한다. 북한의 입장은 외환부족과 기술수준의 낙후로 “주체경제”의 한계에 직면해 있어 개방화 정책 추진이 불가피한 상황이다. 그러나 북한의 경제사회제도가 외국인의 투자를 촉진하기에는 한계가 있어 북한은 어느 정도의 정치적인 동기를 가지고 있는 남한과의 경제협력을 확대시키고자 할 것이다. 남한과 북한은 생산요소의 면에서 다음과 같은 상호보완성이 있기 때문에 경제협력을

촉진시킬 수 있을 것이며 양측은 상당한 이익을 얻을 수 있을 것이다.

대북투자를 통한 남북경제협력의 경우, 북한에 존재하는 양질의 노동력이 투자 매력인 것으로 평가되고 있다. 최근 賃加工사업을 실시해본 결과 북한의 노동력이 손재주, 눈썰미 등에서 비교적 우수한 상태로 나타났으며 특히 봉제-전자제품 단순조립이 유망한 것으로 판단된다는 분석이다. 해외투자지역에 비해 거리가 가까운 이점에다 북한이 아직은 일본이나 대만기업과의 경쟁이 없는 지역이고 의사소통에도 전혀 지장이 없다는 점 등도 상당한 투자촉발 요인으로 설명됐다.

그러나 북한의 해운 및 항만은 해운 및 항만의 자본집약성 및 북한 당국의 해운항만에 대한 비선호성 때문에 비약적으로 발전하지 못하고 있다. 따라서 남북간에 경제협력이 심화되면 북한의 해운 및 항만에 수송애로가 즉각적으로 발생하게 될 것이다. 이는 곧 북한과의 물자교류 및 경제협력을 심화시키고자 하는 한국의 입장에서는, 또 통일후의 경제통합을 가정하면 반드시 해결하여야 할 과제이다. 더우기 북한은 내륙수송체계가 크게 발전하지 못하여 해운·항만의 구축은 더욱 필요하다고 할 것이다.

## 4.2 해운교류의 협력모형

### 4.2.1 해운 협력의 목적

남북한간의 경제협력은 남한의 자본, 기술, 경영노하우 및 해외경영기반 등이 북한의 노동력과 결합하여 경제성을 창출하는 것을 일차적인 목표로 한다.

그러나 남북한간의 해운협력은 사정이 다르다고 하겠다. 해운의 생산요소들은 국제성을 가지고 있으며 그 요소들의 결합으로 창출된 해운 서비스도 국제성이 강하지만은, 북한의 소규모 해운만으로 해외통상을 원활하게 달성하기가 불가능하다. 여기에서 남북한간의 해운협력은 절대적으로 필요한 것이다. 따라서 해운에 관한 한 남북한간에 요소별로 특화하여 상호 결합한다는 것은 해운협력의 본질이 될 수 없다. 그리고 북한에서 가공 또는



제조된 물건을 해외로 수출함에 있어서 북한 해운은 그 내부적인 관료적인 구조와 경영 서비스의 부재 및 경쟁력의 취약성 때문에 무역업자에게 적시성 있고 효과적인 해상운송 서비스를 제공할 수가 없음도 사실이다. 이런 점을 고려하여 보면 남한의 해운에 의존하는 것이 훨씬 경제적이라고 판단된다.

남북한 간에 있어서 해운협력의 목적은 다음과 같이 요약할 수 있다. 그러나 해운협력의 경제적인 목적으로 다음의 1), 2)항에 더하여 아래의 3) 및 4)항도 추가되어야 할 것이다.

- 1) 경제적 상호의존성을 심화시킨다.
- 2) 북한의 경쟁력을 향상시켜 남북한간의 경제력 격차를 축소한다.
- 3) 해운산업은 국제산업으로 외화획득 내지는 외화절약에 가장 큰 공헌을 하는 산업이므로 북한의 해운산업을 지원하여 북한의 대외개방형 경제체제의 형성에 도움을 줄 수 있다.
- 4) 남한의 제조업이 북한에 진출하였을 때, 북한의 수송부문의 애로가 해결되지 않으면 이는 곧 남한기업의 부담이 된다.

남한의 경제개발과정에서도 그러하였듯이 북한과의 경험에서도 해운은 제조업 및 무역업을 보조하는 수단으로 기능하게 될 것이다. 해운의 잇점은 역시 대량수송의 경제성에 있으므로 현재와 같이 남북간의 물자경제교류가 심화되지 않는 상태에서는 해운의 필요성도 크게 부각되지 않는다.

#### 4.2.2 해운협력의 내용

남북한의 경제 협력의 단계는 경제 교류기, 경제 협력기, 남북 연합기 및 경제 통합기로 구분할 수 있는데 각 협력 단계에 대응한 해운 정책이 입안되어야 할 것이다.

여기서 제시하는 남북한의 해운협력의 내용은 현재 수립된 북한의 해운실상을 기초로하여 성안한 것이므로 북한의 해운정책이 보다 구체적으로 밝혀지거나, 또는 시장원리를 도입한다고 하면 상당히 바뀔 수도 있다.

현재와 같은 경제교류기에는 남북한간에 항로가 개설되어야 할 것이고 이는 이미 남북교류위원회

에서 합의가 된 바 있다. 경제협력기에 들어서면 북한선원이 남한의 해운회사에 취업할 수도 있을 것이고 이 때는 노동이라는 생산요소뿐만 아니라 선박 및 항만을 공동으로 사용하는 방안도 도입될 필요성이 있다. 남북연합기에는 선박이 부족한 북한의 상선대를 위해 BBC/PO를 제공해 줄 수도 있을 것이며 계획조선 사업도 남북 공동으로 시행할 수도 있을 것이다. 이 시기에는 물류를 위해 상호 타 지역의 철도 및 도로를 이용할 수도 있을 것이다.

경제통합기에는 양국간 제공되는 서어비스에 대한 각종 규제 및 차별이 철폐되어 내국인 및 내국기업과 동등한 대우를 받게 되며 북한의 항만에 대해, 특히 북한이 갖추지 못한 컨테이너 부두 및 시설에 대해 남한의 자본이 투자될 수도 있을 것이다. 종국적으로는 남북한을 통틀어 최적의 물류기반이 구축될 수 있도록 남북한이 협력하게 될 것이다.

이와 같이 해운 협력은 남북한 체계의 상호 이질성으로 인한 충격을 최소화하는 점진적인 방법으로 시행되어야 한다.

### 4.3 민족 내부거래의 공인과 연안해운의 육성

#### 4.3.1 민족 내부거래의 공인문제

향후 남북 경제교류전망과 관련, 물자교역은 직교역을 중심으로 더욱 활발해질 것으로 보고 있다. 특히 지금까지의 남북한의 직접 거래방식을 피하고 해외중개상을 통한 3국을 통한 간접 거래방식을 선호하였다. 그러나 간접 거래방식은 물자수송비와 소요시간이 많이 걸리고, 그리고 제3국의 중개상에게 과도한 무역중개료를 지불하는 등의 불이익이 많아서, 양쪽에 실익을 안겨주지 못함에 따라 북한기업 또는 북한내 합영기업과의 직교역이 크게 늘어날 것이라는 예측이다.

북한의 수송체계는 철도 위주로 구성되어 있어 북한의 경제가 폐쇄경제에서 개방경제로 전향할 경우 대외무역이 급격히 늘어 날 것인데 북한이 여전히 해운·항만에 투자하지 않을 경우 현재의 북한내의 항만시설로는 대외무역을 담당할 수 없

〈표 13〉 남북한 해운교류 협력 모형안

| 구 분        |       | 단 계       | 협 력 내 용   |
|------------|-------|-----------|---|
| 여 건<br>조성기 | 경제교류기 | 간접교역단계    | * 남북한 항로개설  |
|            |       | 직접교역단계    |   |
|            | 경제협력기 | 상호편의제공단계  | * 북한선원의 남한해운회사 취업<br>* 북한선원의 해외취업<br>* 항만이용의 상호호혜적 평등<br>* 공동배선   |
|            |       | 산업협력단계    |   |
| 합작사업단계     |       |           |   |
| 통합기        | 남북연합기 | 부문별 경제통합  | * 북한에 대한 BBC/PO의 제공<br>* 공동계획조선사업<br>* 남한이 북한철도의 이용 및<br>북한이 남한의 도로및 항구의<br>이용<br>* 일관물류체제구축            |
|            |       | 자유무역 지역형성 |   |
|            |       | 관세동맹      |   |
|            |       | 남북한 공동시장  |   |
|            |       | 경제동맹      | * 서비스 차별철폐<br>* 북한항만에 대한 한국자본의 투자<br>(특히 컨테이너부두)<br>* 남북한 최적의 항만개발시행<br>* 북한 물류체제의 구축에 남한<br>자본및 경영의 도입 |
|            |       | 통화동맹      |   |
|            |       | 사회동맹      |   |

주 1 : 경제 협력 모형은 이상만, “동북아 경제권 형성과 남북한 경제 협력 모형”, 해운산업 연구원 주최 국제 세미나, p.55 참고.

다. 따라서 남한의 특정항구를 중심으로 한 피더항으로써 기능할 수밖에 없다. 또한 고가의 컨테이너선박이 북한의 항만까지 기항한다는 것은 현 국제해운질서에서는 불가능하다. 따라서 남한으로서는 북한의 중개항으로서 연계하는 해운의 육성방안이 마련될 필요성이 있다.

이 경우에 남북한 사이의 경제협력을 극대화시키기 위해서는 과거 동서독이 행하였듯이 경제문제에 관한 한 남북한 민족의 내부거래로 확정시켜야 한다. 여기에는 남북한 당사자는 한반도의 경제거래에 관해서는 양쪽의 실질적인 정치문제를 배제시키고서 국제법상 또 국내법상 남북한간의 거래는 모두 국내거래로 공인을 받도록 하는 일이 필요하다. 그러나 이같은 남북간 내부거래방식에 대해 국제사회가 GATT의 최혜국대우 원칙위반이

라는 항의를 하고 있으므로 향후 교역의 본격화를 위해서 민족내부 거래화의 대외적 인정이 필요하다. 이는 지적이다.

〈표 14〉 연안화물의 수송점유율

| 구분   | 천톤기준    |             |      | 백만톤·킬로 기준 |             |      |
|------|---------|-------------|------|-----------|-------------|------|
|      | 전체화물    | 국 내<br>연안화물 | 점유율  | 전체화물      | 국 내<br>연안화물 | 점유율  |
| 1961 | 32,114  | 1,442       | 4.5  | 3,950     | 141         | 3.6  |
| 1971 | 117,159 | 11,263      | 9.6  | 15,798    | 4,635       | 29.5 |
| 1981 | 175,241 | 22,206      | 12.7 | 23,617    | 7,927       | 33.6 |
| 1989 | 313,644 | 54,874      | 17.5 | 40,478    | 17,852      | 44.1 |

자료 : 교통통계연보

4.3.2 연근해 해운의 확대

남한과 북한 사이의 교통을 내국문제로 간주하

기로 정책 결정이 나면 남한의 연안 항로, 즉 연안해운은 그 규모를 증대시킬 필요성이 있다(표 13). 한국으로서는 북한 및 중국과의 교역 증대로 연안 컨테이너 정기 항로화, 잡화물의 물동량 증가, 석유화학 제품, 철강재 등의 운송 증가가 예상된다. 현재 연안해운용 선박의 평균 총톤수는 705톤에 불과하다. 이는 해운이 남한내의 연안 무역만 담당하였을 때 나름대로 적합한 적정 선형이었던지 모른다. 그러나 북한과의 교역 증대시에는 항해거리가 길어지므로 선박의 크기가 늘어나야 할 것이고 이는 전반적으로 선형의 대형화를 의미하는 것이다. 북한과의 해상 교역 이전이라도 남한의 연안해운이 점차 중요도를 띄어 가고 있다는 것은 아래의 (표 14)를 보면 알 수 있다. 즉, 하기 도표를 보면 운송량에 있어 연안해운의 증가율이 타수송수단을 능가하고 있으며 톤·마일 기준으로는 최대의 운송 분담률을 보이고 있다.

〈표 15〉 수송수단별 화물 수송실적(1985-1986년도 평균 수송 기준)

| 구분   | 운 송 량   |             |       | 운송 톤·마일 |       |               |
|------|---------|-------------|-------|---------|-------|---------------|
|      | 천통기준    | 증가율         | 운송부담율 | 백만톤기준   | 운송분담율 | 톤당운송          |
| 연안해운 | 43,093  | 12.3        | 15.6  | 14,529  | 40.5  | 331.1         |
| 공로운송 | 175,453 | 7.7         | 63.2  | 8,216   | 22.9  | 46.8          |
| 철도운송 | 58,454  | 1.5         | 21.2  | 12,112  | 36.6  | 224.3         |
| 계    | 277,011 | 7.1<br>(평균) | 100.0 | 35,857  | 100.0 | 129.4<br>(평균) |

자료: 교통통계연보

그러나 연근해 해운의 중요성이 집중하고 있는 데도 불구하고 남한의 연근해 해운선대의 질적인

구성은 한마디로 열악하다. 한국근해수송협회의 소속 16개 선사들의 등록선박에 대한 선종별 선대구성을 보면, 세미컨테이너선과 벌크선이 각각 47척에 13만 9,757 D/T와 51척에 13만 6,753 D/T로서 전체에서 D/T기준으로 37.9%와 37.1%를 차지하여 가장 높고, 다음으로는 풀컨테이너선이 22척에 8만 9,547 D/T로 전체에서 24.3%를 차지하고 있다.

선령별 선대구성을 보면, 선령 10년 미만의 선박은 39척에 14만 1,258 D/T로 전체에서 38.3%를 차지하고 있는데 이 중 5년 미만의 선박은 25척에 9만 9,725 D/T로서 전체에서 27.0%를 점유하여 가장 높은 비율을 보이고 있다. 10년 이상의 선박은 82척에 22만 7,551 D/T로 전체의 61.7%를 차지하고 있고 이 중 20년 이상의 선박은 29척에 8만 6,402 D/T로 전체에서 23.5%를 차지하고 있다.

이상에서 우리나라 전체 상선대와 한국근해수송협회의 등록선박의 선령별 구성을 비교하여 보면, 우리나라 전체 상선대의 61%가 10년 미만의 선박인데 비해 한국근해수송협회의 등록선박의 약 62%가 10년 이상된 노후선박인 것을 알 수 있다.

〈표 17〉 한국근해수송협회의 선사의 선령별 선대구성

| 선령<br>구분 | 척<br>수 | G/T     | D/T     | 구성비(%) |       |
|----------|--------|---------|---------|--------|-------|
|          |        |         |         | 척수     | D/T   |
| 0~4년     | 25     | 58,265  | 99,725  | 20.7   | 27.0  |
| 5~9년     | 14     | 25,541  | 41,533  | 11.6   | 11.3  |
| 10~14년   | 30     | 52,751  | 81,231  | 24.8   | 22.0  |
| 15~19년   | 23     | 40,990  | 59,918  | 19.0   | 16.2  |
| 20년이상    | 29     | 51,580  | 86,402  | 23.9   | 23.5  |
| 합 계      | 121    | 229,127 | 368,809 | 100.0  | 100.0 |

〈표 16〉 한국근해수송협회의 선사의 선종별 선대구성

| 구 분           | 척   | G/T     |       | D/T     |       | TEU   |     | 구성비(%)<br>(DWT기준) |
|---------------|-----|---------|-------|---------|-------|-------|-----|-------------------|
|               |     | 합 계     | 평균    | 합 계     | 평균    | 합 계   | 평균  |                   |
| 풀 컨 테 이 너 선   | 22  | 63,832  | 2,901 | 89,547  | 4,070 | 4,118 | 187 | 24.3              |
| 세 미 컨 테 이 너 선 | 47  | 77,528  | 1,650 | 139,757 | 2,974 | 4,214 | 90  | 37.9              |
| 벌 크 선         | 51  | 77,789  | 1,525 | 136,763 | 2,682 | -     | -   | 37.1              |
| 카 페 리         | 1   | 9,978   | 9,978 | 2,742   | 2,742 | 98    | 98  | 0.7               |
| 합 계           | 121 | 229,127 | 1,894 | 368,809 | 3,048 | 8,430 | 120 | 100.0             |

자료: 한국근해수송협회의. 주: 1992년 2월말 현재.

4.3.3 남한 연안해운의 문제점

해운항만청은 육상교통의 체증으로 수출입화물의 원가에 차지하는 운송비가 큰부담으로 문제화되자, 주로 부산항과 인천항 사이에 연안 해상운송율의 분담율을 높이고자 수송정책을 육상운송에서 연안운송으로 조정하고 있다. 이에 해운항만청은 근래의 실적치를 고려하여 1996년에는 전체물동량의 25% 이상이 되도록 계획하고 있다(표 17).

<표 18> 남한의 해송 분담율

|             | 1990 | 1991 | 1992 | 1996 |
|-------------|------|------|------|------|
| 해송물량(100만톤) | 63   | 73   | 82   | 135  |
| 분담률 (%)     | 18.3 | 20.2 | 21.0 | 25.3 |

자료 : 해양한국, 1992. 4. p. 133

1996년에는 우리나라 전체 물동량이 크게 늘어나면서 해상운송비율이 상대적으로 높아지기 때문에 연안 해운의 역할은 점점 중요해질 것이다.

한국의 경우 고도 경제 성장률에 따른 물동량은 급증하였으나 그에 상응한 사회간접자본의 미흡으로 내륙운송사업은 이미 과포화 상태에 이르렀다. 육상운송의 한계상황을 인식한 정부당국은 연안해운에 대한 서비스를 도모하게 되었다. 여기에서 앞으로 북한의 수출입 물동량까지 남한에서 처리하게 되면 이러한 한계상황은 경제 마비상태로까지 진전하게 될 지도 모른다.

이러한 문제점을 극복하기 위해서 북한으로 하여금 해운 및 항만 수요의 일부를 자체적으로 해결하는 방법을 모색하여야 할 것이고, 이를 위해서 한국이 자본 및 기술의 제공을 입안하는 계획적 대책이 필요하다고 본다.

<표 19> 해송 물량과 선박량의 대비

|               | 1981 | 1990 | 1991 | 증가율  |
|---------------|------|------|------|------|
| 해송대상물량(100만톤) | 22   | 64   | 73   | 233% |
| 선박량(1,000만톤)  | 262  | 592  | 620  | 137% |

더우기 앞으로 海路를 이용한 남북물자교류가 활성화되면 연안 선박량은 크게 부족하게 될 것이다. 따라서 연안업체의 애로를 해결해 주어 연안해운의 질적, 양적 향상을 도모해야 한다. 현재 남

한의 연안해운업체는 ① 선박의 소형, 노후화 (선령 20년 이상이 47%, 1,000중량톤 미만 선박이 70%); ② 업체의 영세성 (자본금 1억원 미만 업체 69%, 1선박 보유선주가 65%); ③ 대형선 확보의 어려움(계획조선 자금부족, 중고선 도입 불허); ④ 운임의 경직성으로 적정운임 확보의 어려움(정부고시 운임제) 등의 애로를 겪고 있다.

이러한 애로사항 외에도 연안화물 운송을 위한 항만시설이 부족한 것도 정부차원에서 해결해 주어야 할 과제이며, 해송시 수송단계가 복잡한 것도 큰 문제점으로 지적되고 있다. 따라서 남북간 해송물량의 증가에 대비하고 우리 연안해운의 효율성을 제고하는 목적으로 상기의 문제점에 대한 획기적인 대책이 요구된다 하겠다.

4.4 해륙 일관 운송체계의 구축

4.4.1 가능성

현재 북한에서 반출되는 물자—그것이 북한 고유의 산물이건 남북한 합작품이건—는 주로 러시아, 일본 및 중국으로 수송되고 수입되는 물자는 러시아, 중국 및 일본으로부터 수송되고 있다.

이와 관련해서 남북한간의 운송체제는 궁극적으로 해상운송체제와 내륙운송체제가 항만에서 연결되는 해륙일관 운송체제로 발전될 전망이 크다. 해상운송과 육상운송은 항만에서 연결하여 문전에서 문전까지 수송하는 복합일관운송망을 구축하여 화주의 요구에 부응함으로써 수송서비스의 경쟁력이 제고된다.

남북한 해운협력이 원만하게 진행될 경우 현재 남한의 부산항에서 러시아의 나훗카를 거치는 일관운송은 그 수요가 증가할 것이다. 즉 남한—북한—유럽루트가 계속 확대될 것이다. 이는 만일에 북한에서 유럽 또는 중동으로 향하는 수출품의 운송을 위해서는 대규모의 투자없이 원활한 수송망을 구축할 수 있게할 것이다. 한편 상기의 루트보다는 물동량이 작지만 북한—일본및 북한—미국의 루트는 남한의 정기·부정기 루트를 이용하면 훨씬 저렴하게 서비스를 받을 수 있어 이 또한 북한에 경제적 이득을 가져다 줄 것이다.

남한은 유럽으로 수송하는 물자를 해상경로를 통하여 러시아의 극동지역으로 수송하고 거기서부터 시베리아 랜드 브릿지를 통하여 유럽에 이르지만, 북한의 경우 북한의 주요 산지에서부터 상대적으로 발달된 철도를 통하여 유럽으로 수송할 수 있을 것이다. 이 철도를 남한까지만 연결할 수 있으면 남한으로서는 남한의 컨테이너기지에서도부터 바로 컨테이너를 시베리아 또는 중국의 철도에 올릴 수 있게 된다. 이 경로는 중국의 만주지방 철도를 거쳐서 시베리아 철도를 이용하면 더욱 운임을 절감시킬 수 있을 것이다. 현재까지는 우리나라에서 유럽까지는 해운 수송이 TSR에 비해 운송거리가 길지만 선사들의 축적된 노하우로 신속한 화물 운송시간, 안전한 서비스 제공으로 충분히 경쟁력을 가지고 있다.

#### 4.4.2 문제점

남북한 사이에 있어서 해륙일관 운송체제의 구축을 위해 선결되어야 할 문제는 아래와 같다.

##### ① 철도 및 도로의 장애 제거

국제규격의 컨테이너가 시베리아나 중국을 횡단하는데는 큰 문제가 없으나 남북한의 도로, 고속도로, 철도를 이용하는 데는 많은 문제가 있다. 터널의 높이 및 폭, 교량의 지지하중, 고속도로의 경사도·굴곡도 등이 컨테이너 운송에 지장을 초래하지 않아야 한다.

남북한의 철도는 심한 굴곡부 때문에 고속화할 수 없어 컨테이너의 운송 속력이 높아 질 수 없으며, 게다가 터널 높이가 제한되어 컨테이너의 2단 적재 수송은 불가능하다.

##### ② 행정적인 절차 개선

수출입 컨테이너 및 화물의 흐름이 물리적인 이유가 아닌 행정적인 절차문제로 지장을 받는 경우가 많다. 통관, 검역 등에 대한 정치적인 해결이 선행되어야 할 것이다.

##### ③ 항만 배후도로의 확장

북한의 공업지는 임해형이 아니라 내륙형이므로 항만과의 연계가 철도와 도로에 의존해야한다. 북한의 모든 항만에는 철도가 부설되어 있으며 배후수송의 약 70퍼센트를 철도에 의존하고 있다. 그

러나 북한의 도로는 그 상태가 불량하여 항만 배후도로로서의 기능을 발휘하기가 곤란하다. 항만과 배후지역간의 원활한 컨테이너 흐름을 위해서는 항만 배후도로의 교통을 원활하게 해야 한다.

#### 4.5 해운·항만의 연계개발의 효과

남북한의 경제는 상호보완관계에 있어 경제협력의 가능성이 높다. 경제협력이 강화되었을 때 해운과 항만이 비효율적으로 구성되어 있다면 상호보완관계에서 발생하는 경제적 이득이 축소될 것이다. 북한의 해운이 발달하지 못한 주된 이유 중의 하나는 남한에 의해 북한의 해안선이 양분되어 있다는 것이다. 이로 인해 해상수송거리가 짧아 해운의 잇점이 활용되지 못하고 있는 것이다. 한국은 현재 철도, 도로 및 해운과 항공수송의 부담률이 각각 34%, 23%, 43%로써 북한의 86%, 12%, 2%에 비하면 균형적인 구성을 보이고 있다. 이 2%의 수송부담률은 북한 해운·항만의 모든 것을 설명하는 대표치라고 할 수 있다.

북한은 민족적 자립경제 건설이라는 대내지향적 경제정책을 고수해 오며 따라 대외무역이 남한과는 달리 부차적인 수단이 되어 있어 항만이 세계적인 기술변화추세에 적응하지 못하였고 또 항만과 내륙을 연계하는 철도, 도로의 통과용량이 매우 낮은 수준이다. 그러나 북한이 대외개방 경제정책으로 전환함에 따라 대외교역이 급속히 증가하게 되면 해상운송의 비중이 높아져 한국의 개발 초기 단계와 마찬가지로 체선체화현상이 유발될 가능성이 매우 크다. 북한으로서는 남한의 해안을 이용할 수 있으면 해운의 역할이 증대될 수 있을 것이다. 남한으로서는 북한의 항만시설, 선대구조, 선복량이 취약하여 본격적인 경제협력에 큰 장애가 되는 것이다.

따라서, 남북한 해운통합을 목표로 하여 상호간 해운·항만을 개방하여 연계 개발하게 되면 서로 이득을 누리게 되는 것이다. 그 대표적인 이득으로는 다음과 같은 것을 들 수 있다.

- ① 규모의 경제가 발생한다.
- ② 비교우위가 높은 부분 수송기관을 상호 이용

함으로써 물류 비용을 합리화한다.

③ 남한으로서는 수송부문의 애로를 완화 내지 악화를 줄인다.

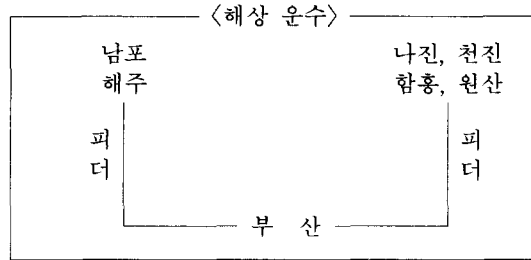
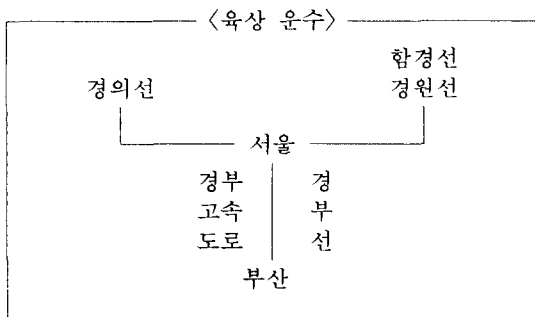
④ 북한으로서는 남한의 항만을 이용함으로써 연안선의 확대효과를 가진다.

⑤ 북한경제의 만성적인 애로요인으로 작용하고 있는 수송의 취약성이 보장된다.

⑥ 남북통일후 결국 구축되어야 할 해운·항만에 대한 투자를 앞당김으로써 통일후의 투자부담을 줄인다.

종합적으로 평가할 때 북한은 산업의 유기적인 발전과 경제개발계획의 완수를 위해서는 현재의 취약한 수송문제를 선결문제로 해결되어야 하나, 수송부문에 대한 투자 재원의 부족으로 말미암아 철도 중심의 수송구조가 개선되지 못함으로써 앞으로 상당 기간동안 수송애로는 그대로 지속될 것으로 보이며 이는 북한 경제의 가장 주된 장애요인중 하나로 작용할 것으로 보인다. 그럴 경우 북한의 항만은 급격히 늘어나는 물동량을 처리할 수 있는 능력이 없으며 그와 같은 사정은 해운도 마찬가지다. 따라서 앞으로 남북물자 교류가 본격적으로 시작되면 북한의 물동량 중에서 극히 일부분을 제외하고는 남한의 항구와 해운을 이용하게 될 것이다.

위의 문제점을 요약하면 남북간의 해운 협력은 북한으로서는 외환획득성이 강한 해운 부문의 교류, 협력 및 합작에 의해 국제수지 악화를 완화시킬 수 있으며 남한측으로서는 민족 공동체 회복이라는 대전제아래 북한의 개방을 돕고 남북교역 및 경제협력을 원활히 하기 위해서 해운 부문의 협력을 증대시킬 필요성이 있다(아래 그림 참조).



## 第5章 結論：海運 港灣 協力の 戰略的 方向

지난 반세기 동안 각각 적대적 이데올로기의 대립속에서 남한의 경제체제는 시장경제-분권체제-자본주의 구조로 발전해 온 반면, 북한의 경제체제는 명령경제-집중경제-공산주의 배급사회의 구조로 발전하여 왔다 [주 11]. 그렇기 때문에 남북한 양쪽의 해운과 항만의 협력은 정치적 합의가 있어야 가능한 것은 경제적 협력과 동일하다.

현재 남북한이 추구하는 경제협력은 북한의 경제개발을 지원하여 북한주민의 생활조건을 향상시키는데 있다. 여기에서 북한의 경제성장에 따른 1인당 GNP의 상승은 시장확대의 효과가 있으며 이는 규모의 경제를 가능하게 한다. 물질자원과 인적자원의 공동이용으로 전체는 부분의 합 이상으로 나타나게 된다는 시너지(synergy)효과가 발생하게 된다.

남북한 사이에 경제협력이 진행되면 민족공동체로서 경제통합까지도 현실로 나타나게 될 것이다. 물자교류의 단계와 경제통합의 단계 중간에 나타나는 현상으로 “경제적인 편의의 상호제공”을 들 수 있는데 경제적인 편의의 상호제공이란 철도, 도로, 항만, 해운 등 사회간접자본의 공동 이용을 말한다. 예컨대, 북한은 남한의 사회간접자본을, 남한은 북한의 사회간접자본을 이용하는 것이다.

그러나 북한의 사회간접자본이 취약하므로 우리가 북한의 사회간접자본 형성을 도와 준다면 북한의 사회간접자본 자체가 우리의 투자 대상이 될 수 있으며 투자후 상당한 기간 동안 주로 우리의 선복에 의해 이용될 것이다.

11) 연하정, “남북한 경제협력의 정책과제”, 통일문제연구, 4권2호, 1992년 여름, 통일원.

따라서 해운 및 항만 수요의 일부를 북한이 자체적으로 해결하도록 한국이 자본 및 기술을 제공하는 것도 생각할 수 있으며, 이에 더하여 한국이 북한의 항만을, 또 북한이 한국의 항만 및 해운을 이용하게 되면 “경제적인 편의의 상호제공” 단계로 들어가게 될 것이다. “경제적인 편의의 상호제공” 단계에서와 그 이후의 경제 통합 단계에서 북한경제를 위해서뿐만 아니라 한국의 경제를 위해서도 북한의 항만 및 해운이 적절한 방법 및 형태로 개발되어야 한다.

현재의 남북한 사이에 도로와 철도로서는 남북한의 경제교류를 충분하게 전개할 수가 없기 때문에 해상운송을 극대화시킬 필요가 있다. 이를 위해서 북한의 항구를 이용하는 것이 필수적이라 하겠다. 만일에 북한의 항만을 보다 합리적으로 개방하고 발전시킨다면, 또 우리의 입장에서도 북한의 항구를 이용하여 현재 한국에서 발생하는 사회간접자본의 포화에 의한 체화를 경감시킬 수도 있다.

북한이 앞으로 대외지향적 개발정책을 채택할 경우 해운산업의 역할과 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다. 해운산업이 북한의 국민경제에서 앞으로 담당해 나갈 경제적, 비경제적 역할은 다음과 같다.

- ① 북한과 외국과의 분업을 유지, 촉진시킨다. 물론 외국의 상선대를 투입해도 같은 효과를 얻을 수는 있으나 이 경우 북한이 누릴 수 있었을 경제적 효용(소득의 증대, 외환의 절약 등) 및 비경제적 효용(무역의 촉진 등)이 감소된다.
- ② 해운산업의 확보는 국제수지 개선에 적극적으로 도움을 준다. 해운산업의 활동은 자국의 수출입 화물을 수송하든지 제3국 화물을 운송하든지 외환의 절약 혹은 획득을 가져온다. UNCTAD의 한 보고서에 의하면 개발도상국들의 해운수지 적자는 82년 한해에 382억 달러에 달하고 있어 해운부문의 국제수지 적자가 개발도상국의 국제수지 방어에 결정적으로 악영향을 끼치고 있음을 보여준다.

남한의 경우 해운산업은 남한의 수출지향적 경제특성 및 안보상황 때문에 국민경제에 크게 기여하는 전략적인 산업으로서 기능을 다하여 왔다.

그러나 북한의 경제가 자력갱생의 노선이라고 표현되고 있는 폐쇄적 경제체제를 유지하고 있어 빠른 시일 안에 남한의 해운·항만과 같은 수준으로 발전하기가 불가능하다.

외항선대 뿐만 아니라 북한에서 가장 크게 의존하고 있는 철도시설도 전체적으로 현대화가 달성되어 있지 않기 때문에 수송 문제는 북한의 경제 발전에 있어서 최대의 걸림돌이 되고 있다.

따라서 북한이 남한과의 경제교류 및 협력에 의해 경제적 이득을 끌어내기 위해서는 일관 수송체계가 확립되어야 하겠다. 그러나 북한 경제는 전반적으로 산업수준이 낮고 내수시장이 성숙되어 있지 않아 현재시점으로는 수송문제의 남북협작은 곤란한 것으로 사료되며 좀 더 시간을 두고 평가해야 할 것이다.

북한은 현재 중국, 소련과는 철도위주의 운송을 하고 있고 일본과는 해상운송체계를 가지고 있다. 앞으로 북한의 대외무역이 증가하면 중국, 소련과의 철도연결만으로는 만족하지 못할 것이므로 해상운송이 비교 우위를 가지게 될 것이다. 따라서 단기적으로는 중국-북한, 러시아-북한 간에 부정기선 항로가 활성화 될 것이고 장기적으로는 정기선항로체제로 발전해 갈 것이다. 또한 남북한간의 직교역이 본격화되고 더 나아가 경제교류가 확대되면 남북한간의 정기선 항로 개설도 경제적인 측면에서만 본다면 충분히 가능성이 있다.

앞으로 북한과의 경제 협력은 다단계제를 거치게 될 것인데 해운 및 항만도 이러한 수순에 맞추어 단계적으로 협력해 나가야 할 것이다. 남북한 항로 개설은 현재와 같은 직간접 교역 단계에서 필요한 조치이며 경제 협력기에 들어 서면 해운 생산 요소의 상호 이용 및 공동 사업을 시행할 수 있을 것이고 남북 연합기에는 공동시장이 형성되어 남한의 해운자본 및 해운·항만 기술이 북한에 직접 투자될 수 있게 계획이 수립되어야 할 것이다.

이러한 단계적 접근법은 해운에 대한 과도한 투자 및 과소한 투자로부터 발생할 수 있는 해운업 부문의 비경제성을 줄일 수 있으며 특정 부문, 특히 사회간접자본 부문의 애로에 의해 파생될 수 있는 전체경제의 경제적 비효용도 감소시킨다.

남한의 경우 현재 사회간접자본 부문의 애로를 타개하기 위해 도로, 항만, 철도, 컨테이너 야드 등에 대한 투자를 증대시키고 있다. 만약 충분한 투자 및 효율적인 대책이 없다면 현재 사회간접자본의 비효율에 의해 발생하는 연간 수조원에 이르는 국민 경제적 손실이 더욱 가중되어 남한 기업이 북한에 대거 진출할 경우 북한에 대한 투자의 이익이 거의 잠식되어 버릴지도 모른다.

다만 북태평양 정기항로와 극동유럽 정기항로의 속성상 북한의 남포·해주·원산·청진 항을 항로 상에서 제외시키고 있으므로 부산항이 북한의 각 항을 위한 환적항으로서 그 기능이 증대될 것으로 보인다.

이 현상은 부산항에 선박교통과 화물이 폭주할 수 있는 원인이 될 수 있으므로 부산항의 확장이 필수적이라 하겠다.

중국적으로는 한반도 전체를 대상으로 하는 해륙 일관운송체계가 구축되어야 할 것이고 선호될 일관운송루트로는 남한-북한-러시아(혹은 중국)-유럽 루트가 될 것이다.

이렇게 남북한을 통틀어 개발하는 전략적 방법, 즉 해운항만 연계개발의 효과로는 상호간 비교우위가 높은 부문에 특화함으로써 발생한 경제적 이득이 손실되지 않으며 남북 통일후 결국 구축되어야 할 해운 항만에 대한 투자 비용을 경감시킬 것으로 본다.

### 참 고 문 헌

국토통일원, 「남북한 경제현황 비교」, 1983-1989.  
 \_\_\_\_\_, 「남북한 경제체제 접근가능성 검토」, 1977.  
 고려대학교 아세아문제연구소, 「북한의 현실(1)」, 1980.  
 \_\_\_\_\_, 「북한경제구조」, 1972.  
 김광수, “1990년대 북한의 경제정책”, 「국방논집」, 제11호 1990년 가을, 한국 국방연구원.  
 노희목, “남북한 경제교류 촉진방향”, 「통일로」, 1989. 11.

연하청, 「북한의 경제정책과 운용」, 1986.  
 \_\_\_\_\_, “북한의 개방전망과 남·북한 경제통합”, 「통일로」, 1990. 8.  
 연하청·김형원, 「북한의 경제계획」, 1990. 2, 한국 개발연구원.  
 오진룡, “남·북한 교역가능성 연구”, 「통일문제 연구」, 제12집, 1986. 2, 영남대학교 통일문제연구소.  
 이태욱, “북한의 경제개방정책과 그 전망”, 국토통일원세미나, 1989. 8.  
 이희상, “북한의 경제개방노력과 전망”, 국토통일원세미나, 1989. 8.  
 장세화, 「실현 동북아 경제권적 가능성」, 장춘 길림대학 조선연구소, 1988.  
 정창영, “남북한 경제관계 진전과 정책과제”, 「한국 경제 연구총서」, 제165호, 대한상공회의소, 1986.  
 정창영, 「북한경제의 실상: 남북한 경제교류의 가능성 및 대응방안」, 대한상공회의소, 1990.  
 해외경제연구원, 「남북한 경제교류와 협력의 가능성」, 1979. 10.  
 홍성국, “북한의 경제개방과 그 전망”, 「국제정세」, 1990. 4.  
 통일원, 북한의 수송망과 산업분포의 연관관계분석  
 통일원, 제7차 경제사회발전 5개년계획  
 남북교류협력부문계획 1992-1996, 1992.  
 해운산업연구원, 남북직교역을 위한 해상운송추진 방안, 1992.  
 한국무역협회, 주요 북한 경제지표 1992, 1992.  
 한국무역협회, 북한의 합작투자제도, 1991.  
 윤석형외 2인, 「북방정책과 해운산업부문의 대응방향」, 서울: 해운산업연구원, 1991.  
 이상만외 3인, 「남북직교역을 위한 해상운송 추진 방안」, 서울: 해운산업연구원, 1992. 3.  
 日朝貿易會, 朝鮮 港灣諸規定  
 Deutsche Bundes Bank, *Monthly Report*, 1990. 1. 2. 3.  
 \_\_\_\_\_, *Report of the Deutsche Bundes Bank*, 1989.



Economist Intelligence Unit, *Quarterly Economic Review of China, North Korea* : 1982~1990.

Merril Lynch, *The Implications of German Monetary Union*, 1990. 3.

West Deutsche Landesbank, *Quarterly Economic Report*, 1990. 1. 4.

(기타 자료)

1. 북한항만의 항박도, 미국 국방지도 발행부 (Defense Mapping Agency) 간행
  2. 朝鮮 貿易機關
  3. 1991年 朝鮮民主主義 人民共和國 1991年 重要 日誌
- 강정모, 북한의 개방과 산업 및 무역구조 개편 전망, (1992) pp. 72~97.
- 대외경제정책연구원, 북한의 무역 및 대외경제(강

정모, 정책과제 91-02) 1991. 2.

외무부 외교안보연구원, 북한의 경제난과 향후 정책 전망(주요국제문제분석 92-37) 92. 9.

양수길, 남북한 경제통합, (21세기위원회, 남북한 통합과 21세기의 한국: 제 5차 미래정책 공개토론회 논문집, 1992) pp. 5~35.

연하청, 남북한 경제협력의 정책과제, 제 8회 통일 문제학술세미나 발표논문집(경성대학교 사회과학연구소, 1992) pp. 31-61.

일본무역진흥회 (JETRO), 北朝鮮의 經濟と 貿易의 展望 : 1992년판, 1992. 9.

한국무역협회, '91년 북한의 무역동향 분석,(진흥 92-15) 1992. 10.

Kang, M.-K. and K. Lee, *Industrial Systems and Reform in North Korea : A Comparison with China*, *World Development* 20 : 7 (1992) pp. 947-958.