

Shipping and Port Dynamics of North Korea*

이성우 | 한국해양수산개발원 선임연구원 | waterfront@kmi.re.kr

I. 들어가며

북한은 국제교역에서 아주 작은 부분을 차지하고 대외적으로 공개된 경제 정보가 거의 없는 국가이다. 이러한 은둔 국가인 북한의 대외교역 현황을 살펴보기 위해서는 Lloyd's의 장기간(1977~2021년) 선박자동식별장치(Automatic Identification System: AIS) 기반 해운데이터를 활용하여 그들의 국제교역 추이들을 살펴볼 수 있을 것이다. 다만, 북한 입출항 선박들의 선박자동식별장치 점멸을 통한 불법항행으로 완벽한 자료 확보는 곤란하다. 본 연구는 이러한 Lloyd's 해운데이터의 한계에도 불구하고 북한의 국제교역을 살펴볼 수 있는 유일한 자료로서 해당 데이터의 북한 중심 장기간 해운교역 패턴과 항만 간의 국제연결성을 분석하여 북한의 대외교역 패턴, 국내 해상운송 심화, 주요 대외교역국 변천, 주요 운송 화물, 주요국 혹은 지역의 교역 의존도, 주요 연계 항만 등에 대한 내용을 도출하고자 하였다. 북한의 경제성과에 대한 분석은 대부분 중국, 러시아 등이 제공하는 제한적인 자료와 탈북민들의 증언 등에 의한 지엽적인 자료에 의존하는 경우가 대부분이다. 따라서 본 연구는 완벽하지는 않지만 북한의 지난 50년간 국제 해상교역 패턴을 분석함으로써 그들의 간접적인 경제상황을 파악하고자 시도하였다.

* 본고는 Cesar Ducruet · 윤인주 · 이성우, 『Shipping and Port Dynamics of North Korea』, 한국해양수산개발원, 2021. 12(내부자료) 일부를 요약 · 정리한 것임을 밝힌다.

II. 북한의 해운과 항만 물동량 추이의 분석

1. 시대별 북한의 대외경제 전략

북한은 1990년대 초반까지 경제발전 계획을 발표하다가 경제위기 이후 중단했고, 2010년대 들어와서 다시 수립하고 있다. 이러한 경제발전 계획과 아울러 당시 북한의 대내외 여건과 전략적 선택을 4개 시대로 구분하고 이후 국제 해운교역 패턴과 연계하여 살펴보면 해당 기간 북한의 대외경제 흐름을 이해할 수 있을 것이다.

우선 북한 초기의 경제는 자립적 민족경제와 자력갱생의 기틀 형성(1945~60년대) 시대로 구분이 가능하다. 북한은 전후 복구 산업화에 있어 소련 원조에 기인한 중공업 우선 발전전략을 채택하여 빠른 경제성장을 이루었다. 그러나 중공업의 우선 성장은 다른 산업 부문으로의 파급효과가 미흡했고, ‘경제-국방 병진노선’을 동시에 추진해서 경제개발의 투입 재원이 줄어 결국 제1차 7개년 계획(1961~67년) 목표를 제대로 달성하지 못했다.¹⁾

둘째는 대외 경제협력 추진과 제한적 개혁·개방(1970~80년대) 시대이다. 북한은 민족경제의 한계를 인식하고 1970년대부터 대외개방을 시도했다. 북한은 1972년부터 일본, 프랑스 등 자본주의 국가와 무역을 확대하고 자본재를 들여왔다. 1970년대에는 대외교역량의 증대에 따라 외항선이 증가했으며 항만시설을 확장하고 다수의 무역항을 개항했다.²⁾ 그러나 석유파동으로 인해 북한 수출상품의 가격 폭락과 불황 여파로 수출 부진이 심화되었다.

셋째는 모기장식 경제특구와 실리주의 추구(1990~2000년대) 시대이다. 1990년대 들어 사회주의권이 붕괴하면서 북한은 새로운 전략이 필요하게 되었다. 이에 북한은 사회주의 국가 대신 아시아 국가들과 우호적인 자본주의 국가를 대상으로 대외무역을 발전시키고자 했다.³⁾ 1991년에 ‘나진·선봉자유경제무역지대’를 설치하여 대외무역과 투자 유치를 위한 노력을 기울였다.

넷째는 경제특구 확산과 대외무역 확대(2010년 이후) 시대이다. 북한은 2011년 1월에 ‘국가경제개발 10개년 전략계획’을 통해 하부구조 건설, 기초공업, 지역개발을 핵심으로 하는 국가경제개발의 전략적 목표를 제시했다. 이어 2013년에 제정된 경제개발구법은 경제개발 사업과 경제개발구 확산을 가능하게 하고 외화 확보뿐 아니라 지역발전에 기여하는 방향으로

1) 양문수, 『북한의 경제발전전략 70년 회고와 향후 전망』, 『통일정책연구』, 제24권 제2호, 2015, p.36.

2) 황중률·김용환, 『북한 조선공업 개황』, 『대한조선학회지』, 제43권 제4호, 2006, p.10; p.13; p.17; p.18.

3) 한수길, 「대외무역을 발전시키는 것은 현시기 경제건설에 나서는 절실한 요구」, 『근로자』, 제4호, 1991.

국가경제개발을 추진하기 위한 법제도적 준비로 평가된다.⁴⁾ 이러한 북한의 경제발전전략은 2016년 이후 대북제재 강화와 북미관계 개선 실패, 2020년 코로나19 팬데믹 이후 대외무역 붕괴와 외화수입 급감에 봉착했다.

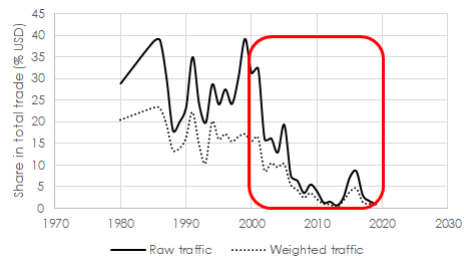
2. 시대별 북한의 해상물류 패턴

앞 절에서 살펴본 시대별 대외경제 전략과 연계하여 북한의 해상물류 패턴은 흥미롭게 전개되었다. 첫째, 2000년대 이전까지는 무역과 해운의 규모가 비례하다가 2000년대 이후에는 무역과 해운이 반비례하면서 무역에서 해운이 차지하는 비중이 급격히 낮아졌다. 북한의 무역규모는 1980년대 후반부터 감소하다가 경제위기를 지난 2000년대 이후에 급격히 상승했고 2016년에 대북제재가 강화된 이후 다시 급격히 감소해 왔다(그림 1). 이 기간 북한에 기항한 선박의 추이를 중량 톤수 기준으로 보면, 2000년 이전까지는 무역규모와 맥락을 같이 하다가 2000년 이후 무역의 급격한 증가에도 불구하고 전반적으로 감소했다. 단, 남북교역이 활성화되었던 2000년대 중후반과 대중국 광물 수출이 급증했던 2010년대 중반에는 벌크화물 중심의 대규모 교역에서 해운의 비중이 일시적으로 증가했다(그림 1과 그림 2에서 확인 가능). 북한 해상교역의 특징 중 하나는 컨테이너 교역은 거의 없고 대부분 일반화물과 벌크화물에 치중하고 있다는 점이다. 이는 북한의 외자 유치에 기반한 가공무역이 원래의 취지와 다르게 실패했다는 것을 유추할 수 있다.

[그림 1] 북한의 무역과 해운 규모 추이



[그림 2] 북한무역에서 해운규모의 비중

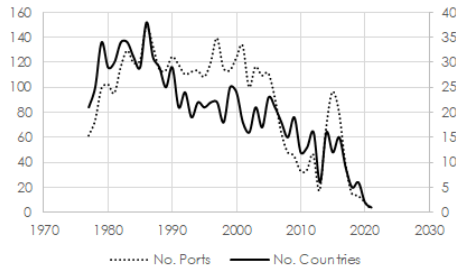


주: Weighted traffic은 화물의 단가를 고려하여 컨테이너는 3을 곱하는 대신 여객선은 3, 분체 벌크는 6, 액체 벌크는 9로 나눈 수치임.

4) 김영희, 「집권 2년차, 김정은 정권의 경제개혁 평가」, 『KDI북한 경제리뷰』, 2014년 3월호, p.27~28.

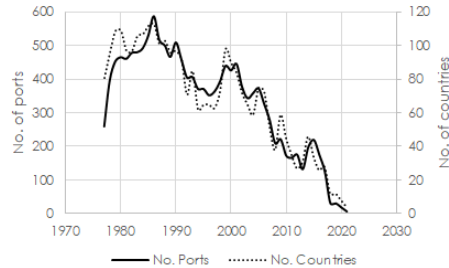
둘째, 이처럼 1990년대에 들어서면서 북한의 대외무역에서 해운의 비중이 점차 감소하며 북한의 해운 네트워크는 점점 축소되었다. 아래 그림에서 보는 바와 같이 북한에 선박이 기항한 전후로 연결된 항만과 국가의 수는 1980년대 후반을 기점으로 전반적으로 감소하는 추세이다. 북한에 기항하기 직전·후의 기항지(그림 3)가 전후 10개 기항지(그림 4)보다 변동성이 훨씬 심한데, 이는 안정적인 교역 네트워크 구축의 미흡함과 교역 상대국 부재로 인한 북한 해운 네트워크의 불안정성과 취약성을 보여주는 것으로 해석된다.

[그림 3] 북한과 직접 연결된 항만·국가



주: 직접 연결된 항만·국가는 북한 기항 직전·직후 기항지임.

[그림 4] 북한과 간접 연결된 항만·국가

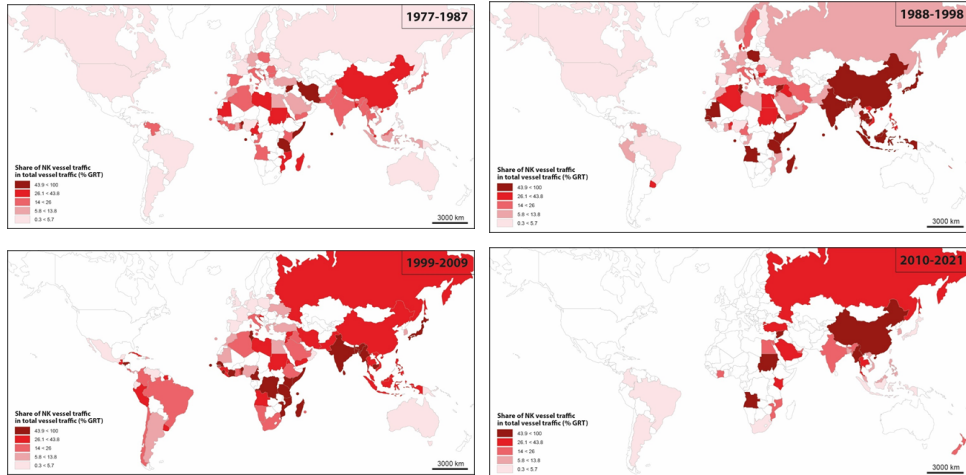


주: 간접 연결된 항만·국가는 전후 10개 기항지임.

셋째, 북한의 해운 네트워크를 지리적으로 가시화해 보면 북한의 해상세력권은 점점 줄어들고 있다. 10여 년을 단위로 구분해서 살펴보면, 무역 활성화에 나선 1988~98년 사이에는 인도 및 동남아시아와 선박 왕래가 활발해졌다. 1999~2009년 사이에는 선박의 기항 범위가 중남미와 아프리카까지 확장되었다. 그러나 2010년대 들어서는 해상세력권의 절반이 사라지면서 서유럽과 북미는 선박 왕래가 전혀 없으며 아프리카 등 다른 국가와의 교류도 다수 사라졌다. 즉, 북한은 무역 활성화 시기에 싱가포르, 홍콩 등을 중계 허브로 하는 중·장거리 해상교역이 가능했다. 흑해, 유럽 등을 연결하는 장거리 운송 중계 허브인 싱가포르, 홍콩과 주요 컨테이너 항만인 상하이, 다롄과 같은 허브와도 연결되어 있었다. 그러나 강력한 대북제재 이후 중국 동북지역을 허브로 하는 단거리 해상교역으로 물류패턴이 바뀌었다. 중국의 르자오, 단둥 등 철광석과 무연탄 수입 항만이 허브로 등장했고 상하이, 선전 등 컨테이너 항만과의 연결은 약해졌다. 북한의 해운이 광물 수출에만 주로 이용되기 시작한 것이다. 중국과의 광물 외 교역은 도로를 이용하고 다른 국가와의 수출입은 줄어들면서 북한의 해상세력권이 점점 줄어들고 있다. 반대로 육상을 통한 대중교역 비중은 증가하면서 전체 교역량은 줄고

그 교역 대상은 중국으로 편중되는 현상이 심해지고 있다. 1992년 북한의 대중교역 비중이 36.3%에서 2019년 95.4%로 증가한 것이 그 상황을 증명해 주고 있다.

[그림 5] 북한의 해상세력권 변화



III. 맺음말

폐쇄적인 북한의 정치사회 구조는 북한 경제정책의 실효성을 판단하는 데 어려움을 준다. 이러한 북한의 폐쇄적인 상황을 국제교역의 관점에서 객관적으로 이해하기 위해 본 연구는 선박자동식별장치를 통해 구축된 Lloyd's 해상데이터를 기반으로 북한의 무역과 해운 규모 추이, 해운 네트워크로 연결된 국가와 항만, 북한 해상세력권의 변화 추이를 분석했다. 북한의 해상교역은 1980년대 후반부터 급속히 위축되기 시작하여 일부 등락이 있었으나 현재까지 하락세를 유지하며 거의 소멸단계에 와 있다. 북한의 정치·사회 구조적 문제, 개방경제정책 실패, 핵실험으로 인한 대북제재 등 다양한 요인들이 현재 상황을 만들었다고 추론할 수 있다. 본 연구를 통한 결정적인 문제 지적이나 정책 방향 제시는 어렵겠지만, 실증 데이터를 기반으로 북한의 국제적 고립을 한 번 더 확인하였다. 또한 중국에 대한 무역 의존도가 높아질 수밖에 없는 상황도 추론이 가능하다. 따라서 북한의 정상국가로서의 성장을 지원하기 위해서는 국제교역 부문에서의 다양성과 안정성을 확보할 수 있는 노력을 모두가 고민할 필요가 있다.