

2023년 북한 교통 물류 부문 동향과 2024년 전망

안병민 | 북한경제포럼 회장 | speyer1959@naver.com

I. 들어가는 말

북한의 교통 및 물류 동향을 파악하는 것은 어렵다. 김일성은 생전에 '생산이 곧 수송이고 수송이 곧 생산'이라고 언급한 바 있듯이 수송은 생산과 불가분의 관계가 있다. 따라서 교통시설 및 수송량 통계는 북한경제의 실태를 나타내는 잣대인 동시에 전쟁의 승패를 좌우하는 국방상 민감한 정보이기 때문에 공개가 금기시되고 있다. 북한의 철도 운송과 자동차, 선박 운송을 담당하는 내각의 철도성과 육해운성에는 다른 내각 부서에 없는 차관급 참모장이라는 군사용 특수 직책을 운용하고 있는 것도 매우 특이하다. 그런데도 작년 12월 말에 개최되었던 조선노동당 중앙위원회 제8기 제9차 전원회의에서 철도화물 수송량은 계획목표의 106%를 달성하였다는 보고가 있었다. 이 결과치를 어떻게 해석하여야 할 것이냐는 문제에 직면하게 된다.

2007년, 중국 랴오닝성 당서기 리커창이 정확한 경제 현황을 파악하기 위해서 신뢰성 낮은 GDP 수치 대신 철도물동량, 전력소비량, 은행 신규대출 등 3가지 지표가 더욱 유용하다고 말한 적이 있다. 철도물동량이 사회주의 경제의 단면을 파악하는 데 커다란 역할을 한다는 것을 보여주는 이야기이다.

철도가 화물 운송의 약 60%를 분담하고 있는 북한의 <주철종도(主鐵從道)> 시스템하에서 철도 관련 동향을 파악하는 것이 매우 중요하며, 철도의 보조적인 임무를 수행하는 해운과 자동차 운송 동향도 동시에 파악되어야 한다. 본고에서는 2023년의 북한 교통 물류 주요 현안과 동향을 살펴보고 2024년을 전망해 보기로 한다.

II. 2023년의 교통 물류 동향

1. 12개 중요고지와 교통 물류

북한은 지난 2022년 말에 개최된 노동당 중앙위원회 제8기 6차 전원회의에서 2023년에 점령해야 할 12개 중요고지를 선정했다. 인민 경제발전을 위한 12개의 중요고지는 알곡, 전력, 석탄, 압연 강재, 유색금속, 질소비료, 시멘트, 통나무, 천, 수산물, 살림집, 철도화물 수송 등이다. 북한이 지속해서 강조해 왔던 인민 경제의 선행관 부문 및 주민 생활과 밀접한 관련이 있는 부문에 대한 '선택과 집중'이 강조된 정책 방향이다. 이러한 12개 중요고지는 원료 산지로부터 가공지 그리고 생산지로부터 소비지까지의 신속성, 대량성, 안전성, 안정성이 확보되는 수송이 선행되어야만 가능한 부문이다. 따라서 수송을 담당하는 교통수단인 철도, 자동차, 해운과의 최적 운송 네트워크를 구축한 부문만이 양호한 실적을 나타낼 수 있다. 북한은 2023년 6월에 조선노동당 중앙위원회 제8기 8차 전원회의 확대 회의를 개최하여 상반기 주요 정책의 집행 정형을 평가하였다. 이후 북한은 북한 공식 매체를 통해 12개 중요고지 중 9개 부문이 상반기 목표치를 달성하였다고 보도하였다. 유색금속과 압연강재가 가장 높은 실적을 보였으며, 철도화물, 석탄, 질소비료, 수산물, 일반천, 전력 부문이 상반기 계획을 달성한 것으로 나타났다. 상반기에 목표치를 달성하지 못한 부문(통나무, 시멘트, 살림집)들은 후반기에 집중적인 지원이 이루어져 연말의 전원회의 보고에서는 12개 전 부문이 계획목표를 달성한 것으로 되어 있다.

〈표 1〉 12개 중요고지의 상반기 및 최종 실적(2023년)

(단위: %)

분야	상반기 실적	최종 실적
알곡	-	103
전력	101	100
석탄	104	100
질소비료	102	100
압연 강재	112	102
유색금속	146	131
통나무	-	109
시멘트	-	101
일반천	102	101

분야	상반기 실적	최종 실적
수산물	102	105
철도화물	105	106
살림집	-	109

자료: 조선통신사 보도 및 노동신문 자료로부터 재구성.

가. 12개 주요고지의 수송 유형

1) 알곡

알곡은 철도와 도로 중심으로 운송이 이루어지고 있다. 알곡은 북한의 철도화물 품목 중에서는 석탄, 광석, 건재, 금속, 목재에 이은 여섯 번째의 대량 화물이다. 한편, 도로화물에서는 모래 및 자갈, 석탄, 상품에 이어 네 번째로 많은 품목이다. 알곡은 황해남도의 곡창지대인 재령, 연백 지역, 평안남도 문덕, 청남지역에서 생산되어 평양, 함흥, 청진, 혜산, 강계 등 거점도시로 1차 철도 수송이 이루어지고 있다. 거점도시에서 말단 소비지역까지의 수송은 자동차 운송이 담당하고 있다. 평양시 도로 운송 물동량 가운데 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것은 알곡이며, 전체의 약 20% 수준으로 알려졌다.

2) 석탄

석탄은 북한 철도 수송 화물 중에 가장 많은 비중을 차지하고 있는 화물이다. 전체 화물 물동량 중 석탄의 비중은 약 40%에 달하며, 무연탄, 유연탄, 수입탄을 주로 수송하고 있다. 특히 무연탄 화물은 평안남도의 북창, 덕천, 순천, 개천지구, 평안북도의 구장지구에서 전체 물동량의 70%가 발생하고 있으며, 발전시설, 시멘트 공장, 비료공장, 제련소, 유리공장, 대도시 주민의 연료 집화지로 수송되고 있다. 석탄수송은 자동차-철도-자동차가 연결되는 연계수송 형태로 이루어지고 있다. 무연탄의 철도수송 화물이 많은 곳은 구장-신안주-정주 구간, 순천-평양, 북창-신성천-평양, 북창-고원-함흥 구간이다.

3) 통나무

북한에서 통나무는 펄프 공업의 원료이며, 광산용 갱목, 철도 침목, 건설자재, 조선용 자재로 활용되는 주요 자원이다. 통나무는 주요 내륙 생산지역(양강도)에서 수운(뗏목)을 이용하여 철도거점 역으로 수송한 다음, 펄프 및 제재 생산시설(길주), 광산지역(안주, 북창, 순천), 철도 침목 생산시설로 이동된다. 또한 항만(나진항, 선봉항, 웅상항)이 인접한 통나무

생산지역에서는 선박을 이용하여 통나무를 수송하고 있다. 통나무 화물이 많이 발생하는 지역은 임산기지가 분포하고 있는 운봉선, 백무선, 만포선 등 북부철길 인근 지역이다. 북한에서 통나무를 도로로 수송하는 비율이 높은 지역은 양강도와 자강도로서 전체 화물의 약 4%를 차지하고 있다. 이 수치는 북한 다른 지역의 2배에 달한다.

4) 시멘트

시멘트는 건설업의 쌀이라고 불리는 건축 및 토목재료로서, 북한에서는 건축물뿐만 아니라 철도 침목 및 전신주 자재로 사용되고 있다. 시멘트를 포함하여 건설용 자재인 모래 및 자갈, 벽돌 등 건축자재는 북한에서 석탄, 광석에 이은 세 번째 대량 화물이기도 하다.

북한의 중점 건설 부문인 화성지구 살림집, 서포지구 새 거리, 검덕지구 살림집 건설사업, 수해복구사업에 시멘트를 적시에 수송하는 것은 사업의 성패를 좌우하는 요소였다. 시멘트의 발송지는 북한의 대형 시멘트 생산시설이 소재하고 있는 순천, 승호리, 고무산, 천내리, 구장, 해주, 봉산(2.8시멘트)이며, 철도 노선은 평부선, 대건설, 함북선, 평덕선, 평라선, 만포선, 황해청년선이다. 시멘트는 철도 거점역에서 자동차와 연계되거나, 시멘트 생산시설에서 직접 자동차로 수송되고 있다. 시멘트 수송의 특성중 하나는 모래 및 자갈, 벽돌, 철근 등 관련 건축자재와 결합한 수송이 이루어진다는 것이다. 자동차를 이용하는 시멘트 수송 비율이 높은 지역은 평안남도, 평안북도, 함경남도, 강원도이다. 이 지역에 생산시설이 밀집되어 있고, 소비지에 인접해 있기 때문에 자동차를 이용한 단거리 운송에 유리하다.

5) 질소비료

북한은 12개 중요고지의 1순위로 알곡을 설정하였다. 따라서 알곡 생산에 필수 불가결한 비료생산 및 수송은 인적, 물질 자원이 집중적으로 투입된 부문이다. 비료의 수송기점은 화학비료 생산시설이 있는 흥남, 남흥, 청수, 순천, 문천 등이다. 비료의 수송은 철도 중심으로 이루어지며, 비료 생산시설 인근 지역(평안남도, 강원도)은 자동차 운송 비중은 다른 지역의 평균 3~4배에 달한다.¹⁾ 수입되는 화학비료는 주로 남포항을 통해 반입되어 철도를 통해 배분되고 있다. 철도를 이용한 비료 수송의 특징 중 하나는 평균 수송거리가 매우 길다는 것이다. 화학비료의 평균 수송 거리는 약 210km로서 시멘트의 2배, 석탄의 1.6배에 달한다.²⁾ 함흥지역에서 생산되는 비료는 주로 북한 동부지역으로, 남흥 지역과 청수 지역에서 생산되는 비료는 서부지역으로 수송되는 이원적인 수송망을 구축하고 있다.

1) 북한 『조선지리지전서(운수지리)』편에 따르면, 흥남역에서 발송하는 화학비료는 전국 181개 역으로 배송되고 있다.
2) 1982년 북한 통계지에 따르면, 석탄의 평균 수송거리는 136km, 광석 130km, 시멘트 103km, 금속 130km이다.

나. 12개 주요 고지 중 하나로서의 철도화물 운송

북한 화물 운송에서 철도가 차지하는 비중은 매우 높다. 북한에서 철도가 차지하는 위상을 확인하기 위해서 신뢰성 있는 통계자료를 활용해야 하는데, 북한이 교통수단별 수송실적을 내부 출판물 형태로 공개한 것은 1988년이기 때문에 당시 자료를 이용하여 분석하기로 한다. 『조선지리전서(운수지리)』편에서 공개한 1982년 자료를 기준으로 할 경우, 철도의 화물수송 분담률은 (톤) 기준으로는 약 42%, (톤-km) 기준으로는 57%로 나타나고 있다.

〈표 2〉 운송수단별 수송 분담률(톤)

(단위: %)

구분	1977	1980	1982
철도	37.5	41.4	41.5
자동차	54.6	47.7	46.5
수상(해상, 수운)	2.2	2.9	3.1
3화수송	5.2	6.2	6.8
기타(우마차)	0.5	1.8	2.1
계	100	100	100

자료 : 교육도서출판사, 『조선지리전서(운수지리)』, 1988, p.92.

〈표 2〉에서 확인 가능한 것은 철도 분담률은 증가하는 반면에 자동차 수송 분담률은 감소하고 있다는 것, 해상 운송과 내륙 수운을 포함하는 해운부문의 수송 분담률이 3% 수준으로 매우 낮다는 점, 그리고 북한의 지형적 한계를 극복하기 위한 3화 수송, 컨베이어벨트 수송, 삭도 수송, 관(파이프라인) 비율이 증가하고 있다는 점이다. 또한 우마차의 수송 분담률이 상대적으로 매우 높다는 것이다. 〈표 2〉을 통하여 북한의 수송수단 구성이 매우 기형적인 형태를 갖추고 있음을 알 수 있다.

〈표 3〉 운송수단별 수송 분담률(톤-km)

(단위: %)

구분	1977	1980	1982
철도	78.5	61.4	56.7
자동차	6.9	4.2	3.8
수상(해상, 수운)	14.3	33.7	39.5
3화수송	0.3	0.6	0.8
기타(우마차)	-	0.1	-
계	100	100	100

자료 : 교육도서출판사, 『조선지리전서(운수지리)』, 1988, p.92.

화물 수송 지표 중 톤-km 지표는 수송량과 수송 거리를 동시에 반영하고 있다. <표 3>을 통해서 확인할 수 있는 것은, 철도는 주로 장거리 수송을 담당하고 있으며, 톤-km 분담률이 빠르게 떨어지고 있다는 점, 자동차 수송은 단거리 중심으로 되어 있다는 것이다. 그리고 해상 운송이 선박의 대형화 및 장거리화가 빠르게 진행되고 있다는 점이다. 1983년도 기준, 북한 철도의 대량화물 품목별 비중은 <표 4>와 같다.

<표 4> 북한 철도화물의 품목별 비중

(단위: %)

품목		비중
석탄	계	39.6
	유연탄	8.9
	무연탄	28.3
	수입탄	2.4
광석		15.3
건재		13.2
금속		5.3
목재		3.7
유류		2.4
양곡		1.9
화학비료		1.7
소금		0.5
기타		16.3
계		100.0

자료: 교육도서출판사, 『조선지리지전서(운수지리)』, 1988, p.121.

북한의 2023년도 철도 화물 수송량이 계획목표의 106%를 달성하였다는 것을 어떻게 해석하여야 할 것인가? 코로나19로 인한 국경봉쇄 및 대북제재로 인한 물자 반입 제한, 수해로 인한 피해 복구라는 악조건하에서 철도부문 목표치가 매우 보수적으로 설정되었을 가능성이 있다. 철도라는 운송수단은 다른 운송수단과는 달리 매우 복잡한 구조로 되어 있다. 철도 노반(궤도와 침목), 전력, 통신, 신호, 차량, 구조물(터널, 교량, 역시설물), 하역시설 등이 완전한 형태로 결합하여야 정상적인 기능을 발휘할 수 있다. 몇 차례의 북한 철도 현지 조사에서 나타난 북한 철도의 현실은 최악 그 자체였다. 경제난으로 인해 적절한 시설 보수가 이루어지지 않아 전면 철거, 재시공이 필요한 수준이었기 때문이다. 북한 철도가

일상적인 정례 화물수송 이외에 12개 중요고지 달성에 필요한 긴급한 중요 물자와 수해복구 물자 수송이라는 이중고, 삼중고를 겪었을 것은 명약관화하다. 노동신문의 철도부문 키워드는 <금속공장에 대한 많은 파철을 집중 수송>, <중요 물동수송에 역량을 집중>, <농업 전선에 필요한 것을 최우선적으로>, <물동수송에서의 혁신>, <석탄전선 지원>, <화차 수리능력 제고>, <기관차 실동률 제고> 등 이었다. 전반기에 목표를 달성하지 못한 부문에 대한 추가 긴급 수송 문제 등으로 2023년 후반기의 철도 화물 수송은 엄청난 과부하 상태에 놓여 있었다는 것을 예상할 수 있다.

최근에 인공위성을 활용한 야간조도 자료, 이산화질소 농도 자료로 북한경제를 분석하는 움직임이 활성화되고 있다. 야간조도 자료, 이산화질소 농도 자료를 활용한 북한 교통 분석에는 근본적인 한계가 존재한다. 먼저 북한 화물수송의 주역인 철도는 노선의 80%가 전철화되어 있어서 디젤 기관차 이용시 발생하는 이산화질소 농도 변화의 특성을 파악하기 어렵다는 것이다. 또한 철도나 도로시설의 노후화 및 전력 부족으로 야간 운행 및 야간 화물 하역작업을 선호하지 않고 있다는 것이다. 선박의 경우 일몰 시기를 기준으로 입항을 금지하고 있으며, 특별한 경우를 제외하고는 항만에서 야간 하역을 금하고 있다.

또한 주요 철도화물 집화 역(집중화물역)에서의 화물 환적작업 동향을 파악하더라도 유의미한 결과를 얻기 어렵다. 북한의 대량 중요 화물들은 주도 집중 수송(화물 출발지에서 목적지까지 논스톱 수송)이라는 형태의 주간 운송으로 움직이기 때문에 중요 거점 역에서의 야간조도 데이터 파악이 어렵다. 야간에 집중화물역에서 정차해도 전기기관차 전조등의 밝기는 매우 미미한 수준이다.

얼마 전 미국 언론매체인 자유아시아방송(RFA)은 2023년 말에 북한 함경남도의 산업선 철도인 금골선에서 대형 열차 전복 사고가 발생하였다고 보도한 바 있다.³⁾ 이 노선은 2007년에 남북이 합의한 남북 경공업 및 지하자원 개발 협력사업 이행을 위한 세부 합의서에 따라 공동 실태조사가 이루어졌던 노선이다. 전체 노선의 55%가 곡선 구간이며, 구배(수평을 기준으로 한 경사도)가 매우 심한 구간도 2개소가 있다. 이 노선은 김정은이 2020년에 전용 열차로 두 번 검덕지구를 방문할 때 이용한 선로이다. 김정은이 3년 전 이용했던 선로에서 대형 열차사고가 발생하였다는 뉴스가 사실이라면 북한의 철도시설 현황은 최악의 상황에 직면해 있는 것이다.

3) 「rfa자유아시아방송」, 「평양발 금골행 여객열차 전복대 수백 명 사망」, 2024. 1. 16.
(https://www.rfa.org/korean/in_focus/trainaccident-01162024092147, 접속일: 2024. 1. 29).

2. 러시아와 북한 간의 교통 협력 강화

가. 새로운 운송 회랑의 구축 및 휴면상태의 운송로 재개 움직임

지난 9월에 러시아 극동지역에서 개최된 북러 정상회담은 공동선언문이나 기자회견도 없는 매우 이례적인 형식의 정상회담이었다. 북러 간 회담 내용은 회담 전후로 드러난 푸틴 대통령과 관련 고위 정부 관계자, 크렘린궁 대변인의 발언 등을 통해 일부만이 확인되었다. 또한 북러정상회담에서는 군사 분야 협력이 집중 조명되었기 때문에 경제 분야, 교통협력 분야는 관심 영역이 아니었다. 그런데도 주목할 만한 움직임이 나타나고 있다.

북한의 교통 물류 시스템의 기반은 북한 정권 수립 이후 러시아(구소련)의 전적인 지원으로 구축되었다. 북한은 1940년대부터 1980년대 말까지 철도, 항공, 해운 등에서 구소련으로부터 10억달러 이상의 시설과 장비 원조를 받았다. 가장 많은 지원이 이루어진 부문은 항공이며, 다음이 철도, 항만 순이다.

북러정상회담에서는 러시아와 북한을 연결하는 새로운 도로 교량 건설에 대한 논의가 이루어진 것으로 알려졌다. 현재 북한과 러시아의 육상 운송 회랑에는 북한의 두만강 역과 러시아 하산 역을 연결하는 철도 노선 1개만이 존재한다.

러시아와 북한은 이러한 문제점을 인식하고 2015년부터 추가적인 육상 수송로(국경도로 교량 건설 포함) 개설을 논의하기 시작했다. 2019년 김정은의 러시아 방문 시에 두만강 국경 교량 건설을 합의하였고, 북러경제협력위원회를 통해 자동차 전용 교량 신설에 대한 설계 및 건설 방식을 협의하였다.

그러나 이 사업은 코로나19로 인한 국경폐쇄로 더 이상의 진전이 없었으나, 북러 정상회담을 계기로 급진전하고 있는 것으로 알려졌다. 최근 급증하는 북러 간의 화물 수요에 대응하기 위하여 도로 운송 루트 개발이 긴급 현안으로 등장하였기 때문이다.

또한 북한과 러시아는 영업 중단 상태에 놓여 있는 <나진-하산 교통사업>을 정상화하는 것에 대한 논의를 시작하였다. 나진-하산 사업은 러시아 국경 하산과 북한 나진항을 연결하는 철도 현대화, 나진항 시설 현대화를 시행하여, 이 운송 회랑으로 러시아 내륙의 석탄이나 기타 화물을 운송하는 북러 간의 상업 프로젝트이다.⁴⁾ 러시아는 이 사업에 3억 4,000만달러의 건설비를 부담하고 북한은 관련 시설 및 토지를 제공하는 합작사업의 형태로 진행되었는데, 2013년부터 본격적인 물류사업이 개시되었다. 그러나 러시아에 대한 제재, 미국의 단독 제재, 화물 수요 급감에 따른 사업성 저하로 이 사업은 중단 상태에 있었다. 북한과 러시아가

4) 나진-하산 교통물류사업에 관해서는 「KDI 북한경제리뷰」, 안병민 「나진-하산 교통물류사업 현황과 향후 발전가능성」(2014년 2월)을 참조하라.

사업 재개를 검토한다는 것은 주목할 만한 내용이다.

나. 러시아와 북한과 새로운 우회수송로 개척

북한의 항구들 가운데 러시아 극동지역과 정기 해상 항로를 운영했던 곳은 청진항, 원산항, 선봉항 등 4개소에 불과하다. 북러 간에는 청진항-블라디보스톡 항로(134해리), 청진항-나홋카 항로(158해리), 원산항-블라디보스톡 항로(321해리), 선봉항(승리화학공장)-사할린 항로가 개설되었으나, 최근의 러시아-우크라이나 전쟁 이후 새로운 북러간 국제 복합 운송 루트가 개척되었다.

북한과 러시아는 나진항 2호 부두와 러시아 극동 두나이항 간의 해상 루트를 개설하였는데, 북한에서 해상 운송으로 배송된 화물을 두나이항에서 철도로 우크라이나 지역까지 수송하는 형태이다. 두나이항에서 출발한 화물은 스몰라니노보-우글로바야-나제진스카야를 거쳐 시베리아 횡단철도의 본선 역인 바라노프스키에 접속된다(노선연장 155km).

북한이 러시아와 직접 연결되는 국제철도 노선을 보유하고 있음에도 불구하고 시간과 비용이 소요되며, 불편한 우회 국제 복합 운송로를 개척하는 이유는 무엇일까? 군사 장비로 예상되는 화물을 북한에서 러시아로 철도로 운송할 경우, 북러 양국 간 철도협정 및 국제철도운송협정(SMGS) 등에 따른 복잡한 국경 통과(통관, 검역, 출입국심사)를 거쳐야 하며, 화물 관련 정보가 외부에 공개될 가능성이 있기 때문이다. 또한 러시아는 북한에서 출발한 철도화물을 러시아 국내에서 화물 편성을 새로 해야 하는 번거로움을 피하고자 북한 나진항에서 해상수송된 화물을 러시아 두나이항에서 블록트레인을 편성하기 위함이다. 러시아 측은 화물의 최종목적지까지의 논스톱 블록트레인(Non-Stop Block Train: 중간기점에 정차하지 않고 출발지에서 목적지까지 차량 재편성 없이 운행하는 열차)을 운행할 필요성이 있다.

3. 교통, 물류 관련 법제 정비

북한은 코로나19라는 국가재난상태에서 제한된 재화를 효과적으로 생산, 수송, 판매, 공급, 보관하기 위한 국내 법 제도의 정비 필요성을 인식하고 본격적인 정비에 착수하였다.

2022년에는 인민들의 식생활 수요와 편의 보장, 사회급양(유통)망 조직의 중앙통제 강화를 주요 내용으로 하는 사회급양법을 채택하였으며, 관련 법령으로 식료품위생법, 품질인증법, 양정법을 수정, 보충하였다. 또한 비상방역법의 수정 보충을 통해 비대면 결제를 장려하는 조치를 본격화하였다. 코로나19 사태하에서 현찰 유통 시 세균 전염 가능성을 방지하기

위하여 손전화기를 이용한 전자지불체계를 적극적으로 도입하는 제도를 본격화하였다.⁵⁾

한편, 북한은 코로나19 확산을 방지하기 위하여 전국의 도로망, 철도역에 감시 및 검역초소를 설치하였고, 항만과 공항에 대한 방역 통제를 시행하였다. 이러한 조치에 따라 북한 당국은 전국적인 규모의 인적, 물적 이동 행태를 파악하게 되었고, 북한 내 물자와 서비스의 효율적인 흐름(물류)을 재인식하기 시작하였다. 이러한 배경에서 2023년 8월에 채택된 법이 상품유통법이다. 상품유통법의 주 내용은 북한의 물류 시스템(상업망의 조직 운영과 상품의 확보, 보관, 공급, 판매 등 상품유통) 전반에 대한 국가의 조절통제력 강화이다.

이와 아울러 도로교통 통행량(자동차, 자전거, 동력자전거)의 증가에 따른 새로운 질서 확립과 안전 조치의 필요성이 제기되어 도로교통법이 수정, 보충되었다.

2023년에는 매우 흥미로운 법령이 채택되었다. 북한은 2023년 2월에 최고인민회의 상임위원회에서 철길관리법을 채택하였는데, 제정 목적은 철길관리사업에서의 제반 문제들과 철길을 이용하는 기관, 기업소, 단체에서 지켜야 할 원칙 제정이었다.

최근 북한의 철길 보수와 관련된 철도 고착품들의 풀림 현상, 레일 보수 시 발생하는 레일 토막의 밀매행위, 전기/통신 및 철도표식물을 절취하여 파철로 매매하는 행위, 철길 노반에 떨어진 석탄 채취를 위해 철길 자갈을 헤쳐놓는 행위가 빈발하는 상황을 반영한 법령인 것이다. 따라서 철도를 파괴 손상하는 현상은 혁명의 수뇌부 안전에 커다란 위험을 조성한다는 데 그 엄중성이 있다고 경고하면서 금속사업소 및 모든 수매기관에서 철길 고착물의 수매를 금지하는 내용을 포함하고 있는 것으로 알려졌다. 또한 철도 시설물 정비를 위한 담당구역제와 책임제 강화, 시설 기준의 강화 및 현대화도 규정하고 있다.

III. 2024년의 교통부문 전망

김정은은 2024년을 ‘노동당 제8차대회가 제시한 투쟁목표점령의 승산을 확정지어야 할 결정적인 해’라고 규정하면서, 당대회 결정관철에서 미진되고 있거나 걸림돌로 되는 문제점들을 해결하는 데 주되는 힘을 넣을 것을 요구하였다. 금속, 화학, 전력, 기계와 함께 철도가 기간공업으로 언급되면서 중점과업들이 제시되었다.

게다가 금년 1월에 개최된 북한 최고인민회의 제14기 제10차회의에서 김정은은 새로운

5) 『Daily NK』, 「지난해 5월 개정 '비상방역법' 전문 보니...방점은 '이것'에」, 2023. 4. 17.
(<https://www.dailynk.com/20230417-1>, 접속일: 2024. 1. 29).

‘지방발전 20×10정책’을 발표하였다. 매년 20개군에서 10년간 현대적 공장을 건설하여 인민의 물질문화 생활 수준을 향상시킨다는 것으로, 북한은 <가장 혁명적이고 과학적이며 인민적인 정책>이라고 자평하고 있다.

김정은은 2024년에도 ‘12개 중요고지를 계속 내세우고 여기에 힘을 집중’할 것을 강조하면서, ‘군수공업부문의 성공적 실행’, ‘지방발전 20×10정책의 추진 독려’로 2024년의 북한 교통부문의 부담은 2023년보다 더욱 가중될 전망이다. 북한 교통 인프라가 지탱할 수 없는 한계점에 봉착할 가능성도 적지 않다.

또한 북한은 단계적으로 국경개방을 확대하면서 러시아 관광객 유입을 시범 허용할 것으로 보인다. 러시아 관광객에 이은 중국 관광객 유입, 북중 간 국경세관을 통한 물류 이동도 본격화될 것으로 전망된다. 다만, 감염병 예방을 위한 까다로운 검역절차는 북한이 안전성에 대한 자신감을 회복할 때까지 유지될 것이다.

2024년에는 한반도 주변의 국제 운송 회랑을 둘러싸고 분쟁이 발생할 가능성이 매우 클 것으로 보인다. 지난 2021년 5월에 북한의 5,500톤급 화물선인 청봉호가 동해상에서 침몰하는 사건이 발생하였다. 동해의 청진항에서 서해 송림항으로 화물을 수송하는 도중에 선박 노후화 등으로 침몰한 것이다. 북한은 한반도 동측지역에서 서측지역으로의 ‘싸고 빠르며 안전한 수송’이라는 근본적인 현안에 직면해 있다. 따라서 북한은 동해 측 항만과 서해 측 항만을 연결하는 해상 항로의 활성화를 위해 중단된 제주해협 무해통항권을 주장하면서, 제주해협 통과 항로 개설을 위한 도발적인 행동을 취할 가능성이 어느 때보다 높을 것으로 보인다.

또한 실현 가능성이 낮은 동해·서해 연결 대운하사업과 같은 대규모 개발 프로젝트를 추진할 가능성도 있다. 동해·서해 연결 대운하사업은 1952년 김일성이 제안한 서해의 대동강과 동해의 용흥강을 연결하는 운하 건설 사업으로, 도중에 중단된 실패한 사업이다. 최근 북한 외무성은 홈페이지에 “동해와 서해를 연결하는 대운하사업을 조국번영의 휘황한 설계도”라는 글을 통해 대운하 건설이 반드시 빛나는 현실로 될 것이라는 글을 게재한 바 있다.⁶⁾ 대외 업무를 담당하는 외무성에서 국내 현안인 대운하사업을 언급하는 것은 이례적인 일로, 김정은 판 중장기 국토 대개조 사업으로 동서 연결 운하계획이 본격 등장할 수 있다.

⁶⁾ 「연합뉴스」, 「(장용훈의 한반도 특) 北외무성까지 나서서 띄운 대운하 사업…내년 첫 삽 뜨나」, 2023. 11. 25. (<https://www.yna.co.kr/view/AKR20231124080400504>, 접속일: 2024. 1. 29).

참고문헌

〈국내문헌〉

- 안병민, 『교과서에 안나오는 북한 교통 이야기』, 통일부 통일교육원, 2014.
- 안병민, 「나진-하산 교통물류사업의 현황과 향후 발전 가능성」, 『KDI 북한경제리뷰』, 2014년 2월호, 한국개발연구원, 2014.
- 인제대 통일교육선도대학사업단, 『한반도 평화를 보는 12가지 시선』, 늘품플러스, 2020.
- 통일연구원 북한연구실, 『북한의 제8기 제9차 당전원회의 분석과 함의』, Online Series, 2023. 12.
- 한국교통연구원, 『북한지역 시·도별 교통시설 DB』, 2016.
- 한국교통연구원, 『동북아북한교통물류웹진』, 2023.

〈북한문헌〉

- 김준기 외, 『조선교통운수사3(자동차운수편)』, 평양: 공업종합출판사, 1991.
- 백과사전출판사, 『조선대백과사전(각권)』, 평양: 백과사전출판사, 1995-2001.
- 정인식 외, 『조선지리전서(운수지리)』, 평양: 교육도서출판사, 1990.
- 조선백과사전출판위원회, 『광명백과사전17』, 평양: 백과사전출판사, 2011.
- 차석칠 외, 『조선지리전서(경제지리)』, 평양: 교육도서출판사, 1990.
- 철도출판사, 『철도운영기술자수첩』, 평양: 철도출판사, 1991.