

NORTHEAST ASIA
AND NORTH KOREA
TRANSPORT & LOGISTICS

2026 Vol.01

W E B Z I N E

동북아·북한 교통물류

01 동북아·북한 교통물류 이슈페이퍼

제1호: 이재명정부 국정과제 실현을 위한 남북 교통협력 방향 / 03

제2호: 북한 친환경 교통 동향과 시사점 / 13

02 동북아·북한 기사포커스 & 브리프

동북아·북한 기사포커스 / 22

동북아·북한 기사브리프 / 31

03 동북아·북한 교통물류인프라 기초자료

중국 주요 무역항 통계: 내몽골자치구 / 55



한국교통연구원
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

동북아·북한교통연구센터
Center for Northeast Asia & North Korea Research

※ 본 웹진은 센터 연구진의 자체 연구물로 한국교통연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있음을 밝힙니다.



01

동북아·북한 교통물류 이슈페이퍼

Issue Paper

제1호: 이재명정부 국정과제 실현을 위한 남북 교통협력 방향

제2호: 북한 친환경 교통 동향과 시사점



이재명정부 국정과제 실현을 위한 남북 교통협력 방향

최성원 주임연구원 서종원 연구위원

요약

2026년 현재 남북 관계와 남북 협력 환경은 북한의 '적대적 2국가론'과 물리적 연결망 파괴, 다극체제의 현실화 등 마지막 남북 합의가 진행된 2018년에 비해 큰 변화를 맞이하고 있다. 이런 상황에서 이재명정부는 2025년 8월 국정운영 5개년 계획(안)을 통해 국정과제 및 수행전략을 발표하였으며, 철도·도로를 비롯한 중단된 남북 교통협력 사업의 발전적 재개와 다자협력 중심의 새로운 사업의 발굴을 제시하였다. 과거 남북 협력은 한반도-동북아 협력을 위한 첫 단계로서 인식되었던 반면, 변화된 환경 속에서 정부는 동북아 다자협력의 일부로 남북 협력을 인식할 필요가 있으며 이 과정에서 무엇보다 실질적 성과를 통해 국민 여론을 설득하고 지지를 확보할 필요가 있다.

※ 본 이슈페이퍼는 저자 개인의 연구 결과물로, 본원 및 연구진의 입장과는 일치하지 않을 수 있습니다.

1. 들어가며

2025년 6월, 조기대선을 통해 이재명정부가 출범하였다. 2025년 상반기 내내 이어진 정치적 혼란 속에 탄생한 정부 앞에는 회복과 성장이라는 과제가 놓여있다. 분단국가인 대한민국의 성장에 있어 '섬나라' 체제의 탈피와 대륙경제권과의 연결, 이를 위한 남북 교통협력은 선택과 호불호의 영역이 아닌 필수라 할 수 있다. 그러나 2026년 현재 남북 교통협력의 환경은 과거 정부, 특히 남북 협력과 합의가 마지막으로 진행되었던 COVID-19 이전과 다른 환경에 놓여있다. 북한의 '적대적 2국가론'과 남북 상호 합의 파기, 2024년 남북 철도·도로 폭파와 이로 인한 국내의 남북협력·통일에 대한 여론 악화 등 남북 협력의 기반이 되었던 전통적인 통일 담론이 약화되고 있으며, 북한은 국익 중심 다극체제에 적극 편승하며 남북 간 대화와 협력을 거부하고 있다. 이러한 환경에 맞추어,

또 환경의 변화를 위하여 남북 협력의 기반이 되는 남북 교통협력의 실현이 어느 때보다도 절실한 상황이다.

이 글에서는 2025년 8월 발표된 이재명정부의 남북 협력 관련 국정과제를 바탕으로, 현재 남북 교통협력 환경을 진단하고 기존 사업의 발전적 재개 방향, 그리고 새로운 남북 교통협력 사업의 방향을 제시하고자 한다.

2. 이재명정부 남북 교통협력 국정과제 및 전략

이재명정부는 2025년 8월 『국정운영 5개년 계획(안)』을 발표했다. 해당 계획은 비전, 5대 국정 목표, 23대 추진전략의 체계로 구성되어 있으며, 각 추진전략 아래에 123대 국정과제를 배치하고 있다.

이재명정부는 3대 국정원칙으로 경청과 통합, 공정과 신뢰, 실용과 성과를 강조하였다. ‘경청’을 통해 갈등과 분열을 해소하고 국민을 하나로 모은 ‘통합’을 추진하고, 공정을 바탕으로 국민에게 약속한 것으로 지키는 ‘신뢰’의 국정을 추진하며, ‘실용’을 바탕으로 국민 삶을 실질적으로 변화시키는 ‘성과’를 이끌어내는 것이다.

이재명정부의 5대 국정목표로는 국민이 하나되는 정치, 세계를 이끄는 혁신경제, 모두가 잘사는 균형성장, 기본이 튼튼한 사회, 국익 중심의 외교안보를 제시하였다. 이 중 ‘국익 중심의 외교안보’에서는 국민에게 신뢰받는 강군, 평화 공존과 번영의 한반도, 세계로 향하는 실용외교의 3개 추진 전략을 포함하고 있다. ‘평화 공존과 번영의 한반도’에는 총 5개 국정과제가 배치되었으며, 이 중 ‘118. 한반도 평화경제 및 공동성장의 미래 준비’에서는 철도·도로를 비롯한 경제협력 사업의 발전적 정상화와 다자협력 촉진, 새로운 경험모델 개발을 강조하고 있다. 또한 ‘세계로 향하는 실용외교’에는 총 5개의 국정과제가 배치되었으며, 이 중 119. 국익 중심의 실용외교로 주변 4국 관계 증진에서는 한중관계를 명실상부한 전략적 협력 동반자 관계로 발전시키는 한편 한러관계의 안정적 관리 및 발전을 추진한다는 내용이 포함되었다.

한편 이재명정부는 새정부 국정철학을 집약적으로 구현하기 위해 국정과제와 별도로 12대 중점 전략과제를 제시하였다. 이 중 남북 교통협력을 포함한 교류·협력과 평화공존은 ‘11. 지속 가능한 한반도 평화공존 기반 구축’으로 반영되어 있다. 평화롭게 공존하고 함께 번영하는 한반도라는 비전 하에 강력한 안보태세 확립, 북핵 문제 해결과 한반도 평화체제 진전, 남북관계 정상화 및 공존·번영 기반 구축의 3대 목표를 제시하였으며, 실행전략으로 정예 군사력과 전방위 억제능력으로 北 도발 불용, 국익 중심 실용외교로 北 비핵화-한반도 평화구조 구축 병행, 남북간 상호 존중과 실용에 기초한 화해 협력, 한반도 평화경제 구현으로 공존과 번영의 미래 준비의 4대 실행전략을 수립하였다. 특히 ‘한반도 평화경제 구현으로 평화공존 및 공동번영의 미래 준비’에서는 주요 과제로 『



한반도 평화경제 미래비전 수립, 평화·번영의 청사진 마련과 남북 접경지역에 『평화경제특구』 조성, 『DMZ 국제 생태·평화관광 협력지구』 개발, 주요 남북경협사업 재개(교역, 관광, 철도·도로, 개성공단 등), 남-북-국제사회의 다자협력 및 미래지향적 경험 발굴·추진의 5개 과제를 선정하였다.

3. 이재명정부 남북 교통협력 환경

1988년 노태우 정부가 ‘북방정책’을 선언한 이래 해양-대륙의 교량국가 건설은 줄곧 대한민국의 국가 전략으로 유지되어왔으며, 그 중심에는 북한을 통한 한반도-동북아의 다방면적인 연계가 자리하고 있다. 이러한 관점에서 역대 정부는 지속적으로 남북 교통협력을 주요 과제로 제시해왔다.

/ 표 1 / 역대 정부별 남북 교통협력 국정과제

정부	주요 정책	주요내용
국민의정부	대북화해협력정책(햇볕정책)	무력도발 불용, 흡수통일 배제, 화해·협력의 적극 추진
참여정부	평화번영정책	남북간 화해협력을 넘어 동북아 평화번영을 추구
이명박정부	비핵·개방·3000	북한이 비핵화·개방 시 1인당 소득 3,000USD달성
박근혜정부	한반도 신뢰프로세스	남북간 신뢰 형성으로 남북관계 발전, 통일 기반 구축
문재인정부	한반도 신경제지도 구상	서해안 산업·물류·경제벨트 동해안 에너지·자원벨트 DMZ 환경·관광벨트
윤석열정부	담대한 구상 남북공동경제발전계획(추진)	북한이 실질적 비핵화에 나설 경우 항만과 공항의 현대화 사업을 포함한 경제적인 상응조치 제공

자료: 1. 행정안전부 국가기록원(2014.02.20.), “햇볕정책,” [https://www.archives.go.kr/next/newsearch/listSubjectDescription.do?id=003343&sitePage=1-2-3\(검색일: 2025.12.20.\)](https://www.archives.go.kr/next/newsearch/listSubjectDescription.do?id=003343&sitePage=1-2-3(검색일: 2025.12.20.))
2. 행정안전부 국가기록원(2006.12.01.), “평화번영정책,” [https://www.archives.go.kr/next/newsearch/listSubjectDescription.do?id=003344&sitePage=1-2-1\(검색일: 2025.12.20.\)](https://www.archives.go.kr/next/newsearch/listSubjectDescription.do?id=003344&sitePage=1-2-1(검색일: 2025.12.20.))

다만 각 정부에 따라 남북 협력의 우선순위에 있어 큰 차이를 보인다. 국민의정부, 참여정부, 문재인정부의 경우 남북 간 화해·협력을 통한 평화체제 구축의 선순환 구조를 강조한 반면, 이명박정부, 박근혜정부, 윤석열정부는 북핵문제의 선결 혹은 단계적 실행에 따른 남북 협력의 진행을 중시하였다. 특히 전임 윤석열정부는 이전 남북 교통협력의 주요 대상이었던 철도·도로가 아닌 항만·공항 중심의 협력을 강조하였다. 이재명정부는 철도·도로 등 기존 경제협력 사업의 발전적 재개를 강조하는 한편 화해·협력·평화공존을 대북정책의 우선순위에 배치하여 김대중·노무현·문재인정부의 남북 협력 정책을 계승하는 모습을 보이고 있다.



이재명정부가 재개의 대상으로 지목한 기존 남북 협력사업은 대부분 2018년 두 차례의 남북 정상회담을 통해 합의, 재확인되었으며, 2018년 12월 진행된 북한 철도·도로 현장조사와 현대화 착공식이 사실상 마지막 남북 교통협력 사업 사례로 남아있다. 2018년 당시는 남북 모두 한반도 통일에 대한 기본적인 공감하에 판문점·평양 선언을 통해 남북 철도·도로 연결과 현대화를 포함한 기존 남북 합의 사업의 추진에 합의하였으며 이에 기반한 남북 당국 간 협의와 실무 추진이 진행되었다.

그러나 2019년 2월 하반기 하노이 북미회담의 결렬 이후 2019년 6월 판문점 남북미 정상회담, 2020년 북한 개별관광 추진 등 남북 대화와 협력 기조를 유지하려던 노력이 2020년 전세계를 강타한 COVID-19로 인해 전면적으로 단절된 상황이다. 글로벌 팬데믹으로 인한 경제활동의 위축은 성장의 정체와 자원의 부족을 가져왔으며, 이로 인한 대립은 2022년 러시아의 우크라이나 침공과 이스라엘-하마스 전쟁, 인도-파키스탄 분쟁 등 전세계적 열전을 촉발시켰다. 북한 역시 2024년 우크라이나 전쟁에 참전을 공식화하고 2025년 중국 전승절 열병식에 김정은 국무위원장이 참석하는 등 북러, 북중 간 전통적 우호관계를 복원하며 다극체제의 도래 속에 이른바 '적대적 두국가론'을 공식화, 통일정책을 폐기하는 모습을 보이고 있다. 이로 인해 기존 남북 협력사업에 호응할 동인이 약화되는 한편 2024년 10월 남북 연결 철도·도로 폭파와 같이 기존 남북 협력 사례가 훼손·회귀됨에 따라 남북 합의의 영속성 자체에도 의문이 제기되고 있다. 이러한 상황에서는 교통을 비롯하여 기존 남북 양자 간 합의 방식의 경제협력이 재개될 경우에도 이른바 '퍼주기' 논란을 피하기 어렵다.

반면 성장의 둔화가 국가 간 대립, 나아가 열전으로 비화되는 상황은 역설적으로 남북, 나아가 한반도-동북아 협력의 필요성을 재확인시키고 있다. 대한민국 역시 이 성장 둔화 국면 속에서 전세계적인 저출생으로 인한 국가소멸의 위기를 맞이하고 있으며, 동시에 전세계적 군사강국이 밀집해 있는 동북아에서는 그 어느 지역보다도 갈등의 관리와 협력을 통한 평화경제의 정착이 절실하기 때문이다. 역내 주요국인 중국의 경우 동북3성의 지속적인 경제적 침체를 해결하기 위해 한반도, 러시아 등 주변국과의 협력이 필요한 상황이며, 러시아는 기존의 북극항로에서 나아가 유럽-아시아·태평양을 내륙수운, 철도, 도로 등으로 연계하는 북항 물류망으로서 북극횡단운송회랑 건설을 제시하고 있다. 대한민국은 이러한 주변국의 협력 필요성과 의지를 활용하여 '남북 교통협력'에서 '북한을 포함하는 동북아 교통협력'으로 패러다임을 전환하고, 우크라이나 전쟁 종결과 이로 인한 서방의 대러제재 해제 등 협력 환경이 변화하는 데 따라 기민하게 대응할 수 있도록 만반의 준비를 갖추어야 할 필요가 있다.



4. 기존 남북 교통협력 발전적 재개

이재명정부 국정운영 계획에서는 중단된 사업에 대해 ‘발전적 재개’를 강조하고 있다. 이는 『한반도 평화경제 미래비전』의 구현을 통해 한반도 평화경제와 남북경제 공동체 형성을 진전시키는 새로운 협력사업으로 ‘재설계’하는 데 중점을 두고 있다. 발전적 재개를 위해서는 기존 중단 사업의 한계에 대해 검토할 필요가 있다.

남북 간에 직접 합의된 교통협력 사업으로는 경의선·동해선 철도·도로 연결사업과 그 활용방안 차원에서 진행된 경의선 화물열차(문산-봉동) 운행사업, 서울-백두산 직항로 개설, 해주 직항로 개설 등이 있다. 이 중 경의선·동해선 철도·도로 연결사업과 경의선 화물열차 운행사업은 사업에 착수, 실현된 바 있으나 서울-백두산 직항로 개설 및 해주 직항로 개설은 실제 착수에 이르지 못하였다. 이밖에 남북 및 제3국을 포함한 교통물류 협력사업으로 라진하산 프로젝트가 있으나, 이는 남북이 아닌 북러 간 협력사업에 한러 간 합의를 통하여 간접 참여하는 방식을 취하였다.

남북 간의 주요 교통협력 사업은 기본적으로 교통 연결 자체가 목적이 아닌 연선 경제협력 사업을 함께 추진하는 데 목적을 두고 있었다. 그러나 대부분의 교통협력은 남북 연결 이후 공간적으로 접경지역을 벗어나 확대되는 데 실패하였고, 이에 따라 남북 교통협력 사업은 대부분 특정 경제협력 사업을 위한 연결로 성격을 강하게 지니며, 해당 경제협력 사업의 성격이 교통협력 사업의 활용도를 결정짓는 특성을 보이게 되었다. 특히 개성공단(경공업)과 금강산관광(관광업)에 한정된 협력사업은 경량·소량 수송 인프라인 도로의 활용성을 높인 반면 중량·대량 수송 인프라인 철도의 활용성을 제약하는 결정적인 요인으로 작용했다. 일례로 2007년 12월 경의선 철도의 활용을 위한 문산-봉동 개성공단 화물열차 운행이 개시되었으나, 경공업 중심인 개성공단 1단계 사업 특성상 의미있는 화물 물동량을 확보하지 못하여 2008년 12월 운행이 중단된 바 있다. 동해선 철도 역시 2007년 5월 시범운행을 시행하였으나, 국내 제진 이남 구간의 미연결로 인해 이후 실제 활용이 불가하였다. 또한 해당 경제협력 사업의 중단은 곧 연계 교통협력 사업의 중단으로 직결되어 국민 신뢰도를 저하시키는 요인으로 작용하였다.

/ 표 2 / 남북 간 교통협력 주요 합의 사안

부문	사업명	성격	합의시기	현황
철도	경의선 철도 연결	인프라 연결	2000	2024년 폭파
철도	동해선 철도 연결		2000	2024년 폭파
철도	경의선 화물열차 운행	열차 운행	2007	2008년
철도	경의선 철도 현대화	인프라 현대화	2018	2018년 착공/중단
철도	동해선 철도 현대화		2018	2018년 착공/중단
도로	경의선 도로 연결	인프라 연결	2000	2024년 폭파
도로	동해선 도로 연결		2000	2024년 폭파
도로	경의선 도로 현대화	인프라 현대화	2018	2018년 착공/중단
도로	동해선 철도 현대화		2018	2018년 착공/중단
해운	해주 직항로 개설	교통로 개설	2007	미개통
항공	서울-백두산 직항로 개설	교통로 개설	2005	미개통

기존 남북 교통협력의 ‘발전적 재개’는 재개된 남북 협력사업의 실용성을 빠른 시일내에 확보함으로써 국민적 신뢰와 지지를 확보하고 향후 새로운 남북 교통협력 사업을 추진하는 동력을 확보하는 데 목적을 둘 필요가 있다. 특히 기존에 연결 이후 활용도가 낮았던 철도 인프라 관련 사업의 재개가 필요한 상황이다. 북한은 2020년대 들어 ‘경제발전 5개년계획’의 일환으로 자체적인 철도 현대화 및 개보수 사업을 지속적으로 추진해오고 있으며, 이러한 상황에서 과거와 같은 ‘현대화 협력’은 북한 당국으로부터 큰 호응을 얻기 어려울 것으로 예상된다.

과거 동북아 교통협력은 남북 교통협력을 선행, 이를 기반으로 한반도-동북아 교통협력으로 발전시키는 구도였으나, 북한이 ‘적대적 2국가론’을 주장하는 현 상황에서 이재명정부는 한반도-동북아의 다자 교통협력을 선행시킴으로서 남북 교통협력의 재개에 있어 남-북-제3국 간 다자협력 방식의 실질적인 남북철도 활용에 주목할 필요가 있다. 즉 한-중(경의선/동해선) 및 한-러(동해선) 간 국제철도화물 수송 시범사업을 통해 철도를 통한 국제운송의 가능성과 실용성을 확인하고 이를 바탕으로 향후 한반도-동북아 교통협력 후속사업의 추진동력을 확보하는 것이 시급할 것으로 보인다. 다만 러시아의 경우 우크라이나 전쟁의 휴·정전협상을 통해 국제사회의 대러제재가 해제되어야 본격적인 교류협력이 가능하므로, 단기적으로는 한-중 간, 특히 현재 2024년 폭파 구간만 복원되면 즉시 운행이 가능한 경의선 이용 한-중 철도화물 운송이 최우선 추진 대상으로 적합할 것으로 예상된다.

5. 새로운 남북 교통협력 사업 방향

2026년 현재 북한은 여전히 '적대적 2국가론'을 유지하며 남북 간의 직접 대화에 대해 정치·군사·인도적 문제 등 분야를 막론하고 어떠한 반응도 보이지 않고 있다. 이러한 환경 속에서 빠른 시일 내에 남북 양자 간의 합의에 의한 교류협력이 재개될 가능성은 높지 않으며, 합의 및 사업 착수 이후에도 2024년 남북 철도·도로 폭파와 같이 사업의 취소, 물리적 회귀가 발생할 가능성이 있다. 이는 남북 교통협력에서 양자 간의 사업 추진으로는 '성과'를 통한 '신뢰'의 획득이라는 전략을 추진하기 어렵다는 점을 시사한다.

따라서 새로운 남북 교통협력 사업을 발굴, 추진하기 위해서는 크게 세 가지 측면을 고려할 필요가 있다. 첫째, 북한 뿐 아니라 중국 및 러시아 등 주변 제3국을 포함하는 다자 간 협력사업으로 설계할 필요가 있다. 이는 과거 라진하산 프로젝트와 같이 남북 간의 직접 합의가 없이도 북-제3국/남-제3국 간의 간접 합의를 통해 빠르게 사업에 착수할 수 있으며, 동시에 일방의 의사에 따라 쉽게 사업을 중단시킬 수 없는 구조를 구축하여 교통협력에 대한 국민적 신뢰를 확보할 수 있다. 둘째, 단순한 교통 연결을 넘어 주요 교통 거점에 대한 지역 개발 계획을 포함하는 구체적인 사업 패키지를 제시할 필요가 있다. 이는 사업에 참여하는 제3국이 남한의 사업 참여를 북한에 설득할 근거를 확보하는 한편, 남북 연결 교통의 실질적인 활용도와 우리 경제에 대한 파급효과를 확보함으로써 성과를 통한 국민 설득과 신뢰 획득을 가능하게 한다. 셋째, 북한 지역 개발과 관련하여 북한 당국이 수용가능할 것으로 예상되는 사업 영역과 지역을 면밀히 검토하여 북한 측의 수용성과 사업 실현 가능성을 높일 필요가 있다.

북한의 체제 특성상 외부 인원이 유입되는 여객 수송보다는 화물 중심의 협력에 대한 수용도가 높을 것으로 예상된다. 특히 2022년부터 '새시대 농촌혁명강령'을 채택하며 함남(련포온실농장), 함북(중평온실농장), 평양(강동종합온실농장), 평북(신의주온실종합농장) 등 지역별 거점 농업시설 건설에 주력하고 있는 점 역시 주목할 만한 부분이다. 다만 농업 부문을 제외하면 최근 북한의 지역 및 산업개발 양상은 공업의 지방 분산과 관광 중심의 거점 개발로 요약할 수 있다. 2024년 '지방발전 20×10 정책'이 시작된 이후 북한은 소규모 지방공업시설의 건설에 주력하고 있다. 반면, 2015년 사업에 착수했던 원산갈마해안관광지구를 2025년 6월 준공, 개장하고 2024년 7월부터 백두산관광문화지구 건설 사업을 진행하는 등 관광 중심의 거점 개발에 주력하고 있다.

이러한 점을 고려할 때, 새로운 남북 교통협력 사업은 단·중기 다자협력사업과 장기 양자협력사업으로, 다자협력사업은 다시 '점' 중심의 비육상 관광 연계 협력과 '선' 중심의 육상 국제교통 협력이라는 두 부분으로 나누어 검토해볼 수 있다.

관광 연계 협력은 평양, 칠보산, 원산(갈마해안관광지구), 삼지연(백두산관광문화지구) 등을 대상으로 하는 해운·항공 중심의 다자간 운송 협력 사업이다. 현재 북-중, 북-러 간에는 여행사를 통

한 관광단 방문이 진행되고 있으며, 이를 한국을 포함하는 남-북-중 혹은 남-북-러 간 연계 상품으로 확대할 수 있다. 초기에는 중국·러시아 측 관광사가 북한 및 남한과 개별적으로 협의 후 외국인 혹은 해외동포를 대상으로 항공 혹은 해상 크루즈 관광 프로그램을 개설하고, 이후 남북 간의 관계개선 여부에 따라 남한 관광객을 포함하여 대상을 확대하는 방식으로 추진할 수 있다. 다만 항공 관광의 경우 현재 북한의 인바운드 관광 여건상 지방 공항에 상시적인 출입국 인력 및 시설을 유지할 여건이 되지 않아 항공 방문 시 평양 출입국 후 원산·칠보산·삼지연 등 지방으로 이동하는 상황으로 파악되며, 이러한 상황에서 관광객 동선을 고려할 시 일본, 대만 등 동북아 남방 국가와의 협력 또한 고민할 필요가 있다. 장기적으로 관광 수요가 증가, 활성화되는 데 따라 북한 항만 및 공항 현대화 협력사업, 이를 거점으로 하는 특구 개발 협력사업으로 발전시킬 수 있다.

육상 국제교통 협력은 북한이 남북 직접 대화 및 협력에 나서지 않는 현 상황에서 북한 지역을 통과하는 방식이 사실상 강제되므로 중장거리 운송에 적합한 철도 중심의 협력이 현실적이다. 앞서 검토한 바와 같이 북한 당국이 자체적으로 철도 현대화를 추진하는 상황에서 기존 철도의 현대화에 대한 협력사업보다는 기존 철도의 활용과 새로운 인프라의 구축이라는 두 가지 측면에서 접근할 필요가 있다. 기존 철도의 활용은 이동시간의 제약이 상대적으로 적은 화물운송을 중심으로 하여, 블록트레인 등 정기운송을 실현하고 남북 간 신뢰 형성에 따라 북한을 통과하는 국제 철도크루즈 등으로 영역을 확대하는 방안을 검토할 수 있다. 반면 관광을 제외한 여객운송의 경우 사실상 항공운송과의 경쟁이 요구되므로 소요시간을 단축할 수 있는 고속철도의 건설이 필수적이며, 이는 기존 철도 현대화와 달리 북한이 자체적으로 시행하는 데 한계가 있다는 점에서 북한 당국의 수용 및 협력 가능성을 기대할 수 있다. 또한 국제 고속철도 건설사업은 이재명 정부 국정과제 포함된 400km/h급 고속철도 등 미래 교통기술 개발과도 직접적으로 연계되는 사안이다. 이후 접경지역에서 내륙으로 정차 지역을 단계적으로 확대, 특구 형식의 역세권 개발을 추진할 수 있다. 이와 관련, 2018년 국내 민간업체가 추진하는 것으로 알려진 신의주-개성 고속철도 사업은 기존 시가지 및 철도와 분리하여 노선 및 정거장 입지를 선정하고 있는데,¹⁾ 향후 북한 지역 고속철도 사업 시에도 이와 같은 방식으로 북한 체제의 부담을 최소화하면서 대도시의 인적·물적 자원을 활용하는 개발 협력을 제시할 필요가 있다.

남북 양자간 협력은 다자간 협력에 비해 소규모로 진행할 수 있는 사업이 다수 포함되나, 역설적으로 다자간 협력을 통해 남북 간 신뢰가 형성된 이후에 본격적으로 추진할 수 있다는 특성을 지니고 있다. 따라서 중단거리 운송에 적합한 남북 도로 연결 및 현대화 사업이 장기 협력과제로 검토될 수 있다. 특히 현재 경의선·동해선에 국한되어 있는 남북 교통로를 4개 도로통로(3·5·31·43번 국

1) SPN(2018.05.09.), "한-중, 서울-신의주-중국 잇는 철도 건설 검토..."준비작업 본격화", <https://www.spnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=9651>(검색일: 2026.01.28.)

도) 등으로 확대하고, 중앙정부 중심의 남북 협력을 지역 및 민간 차원의 소규모 협력으로 넓히는 데 중점을 둘 필요가 있다.

6. 마치며

이재명정부 시대 남북 협력은 통일 담론과 통일이라는 지향점이 더 이상 남북한 사회의 상식으로 받아들여지지 않는 현실을 인정하는 바탕 위에서 진행될 필요가 있다. 기존 남북 교통협력은 2007년 10.4 공동선언에서 경의선·동해선의 육상교통망과 서울-백두산 직항로 개설을 중심으로 하는 기본적인 틀을 형성하였으며, 2018년 4.27 판문점 선언과 9월 평양 선언에서도 이를 계승하는 데 주력하였다. 그러나 북한의 '적대적 2국가론'이 공식화 된 상황에 대응하여 국내 일각에서도 '평화적 2국가론'이 제시되고 있는 환경에서 '남북 협력'은 남북 양자 간의 문제가 아닌 '동북아 협력'의 일부분으로 그 성격을 바꾸어 논의할 필요가 있으며 이는 교통 부문에서도 마찬가지다.

'동북아 협력'의 목적은 대한민국이 섬나라 체제에서 탈피하여 해양-대륙을 연결하는 교량국가의 새로운 성장동력을 창출하고, 동북아 지역을 아우르는 평화·경제 공동체를 구축하여 평화와 경제의 선순환구조를 통해 지속 가능한 성장과 번영을 구가하는 데 있다. 우리 정부는 남북 교통협력을 그 시작으로 규정하여 국민적 관심과 지지를 확보하고자 하였으나, 역으로 남북 교통협력이 답보 상태에 놓이면서 동북아 협력이 진척되지 못하는 악순환이 반복되었다. 이재명정부는 과거 정부와 달라진 환경에서 발상을 전환하여 동북아 다자협력이 남북 협력을 견인하는 구조를 형성할 필요가 있다. 특히 북한이 러시아, 중국과의 전통적 우호관계 복원에 집중하는 상황은 역으로 이들 국가들을 통한 북한 설득의 기회를 제공할 수 있으므로, 중국 동북3성, 러시아 극동지역과 직접적으로 연결되어 지역발전을 견인할 수 있는 사업의 발굴에 주력할 필요가 있다. 2026년 이재명 대통령의 중국 방문 당시 '서울-평양-베이징 고속철도 사업'을 제안한 것은 이런 점에서 매우 고무적이라 할 수 있다.²⁾

나아가 남북·동북아 교통협력이 우리 사회에 실질적이고 지속적인 성장의 과실을 안겨줄 수 있어야 한다. 대륙 수송을 통한 경제적 이익을 넘어 기후위기 시대 저·탄소 중심 교통 체계의 구축과 이를 위한 기술개발에 있어 남북 교통협력의 역할에 주목할 필요가 있다. 동해선 철도의 미싱링크로 여겨지던 강릉-제진 철도 건설사업이 지역 균형발전이라는 가치 아래 2028년을 목표로 진행되고 있는 상황이 이를 단적으로 보여주고 있다.

이재명정부는 3대 국정원칙으로 '경청과 통합', '공정과 신뢰', '실용과 성과'를 제시하였다. 남북 교통협력 역시 이러한 원칙을 지키며 추진될 필요가 있다. 교통을 포함한 남북 경제협력은 그간

2) JTBC(2026.01.13.), "이재명 대통령, 시진핑에 '서울-평양-베이징 고속철도' 건설 사업 제안," <https://n.news.naver.com/mnews/article/437/0000473198?sid=100>(검색일: 2026.01.20.)



Issue Paper

동북아·북한 교통물류 이슈페이퍼

제2026-1호

이른바 ‘퍼주기’ 논란과 북한에 대한 불신으로 여론의 대립을 초래하는 주요 요인이 되었다. 이는 막대한 재원의 투입에도 불구하고 실제 활용도와 우리 경제에 미치는 파급효과는 미약하다는 인식에서 기인한다. 따라서 새로운 남북 교통협력 사업은 국민의 의견과 여론을 수렴하고 사업의 공정성과 신뢰도를 확보해야 한다. 또한 국민적 신뢰도를 얻기 위해서는 무엇보다도 남북 교통협력이 실질적이고 실용적인 사업임을 성과로써 증명해보여야 한다. /끝/



북한 친환경 교통 동향과 시사점

서종원 선임연구위원 최성원 주임연구위원

요약

자력갱생을 강조해 온 북한은 국내 수력 및 석탄을 통해 자급이 가능한 전력 중심의 교통체계를 구축해 왔으나, 지속적인 전력난 속에 내연기관차량의 비중이 지속적으로 높아져왔으며 이는 유류난과 공해를 유발하는 결과로 이어졌다. 이에 북한은 신재생에너지의 비중을 높이는 한편 배터리형 전기버스 자체 생산 및 전기차 보급(관광용·수입산)을 추진하고 있다. 그러나 저개발국인 북한의 특성상 자체적인 완성차 제작 기술 부족, 전력 공급망 노후화, 운송기계 수입을 금지하는 대북 제재 등으로 인해 독자적인 친환경 전환에는 뚜렷한 한계가 존재한다. 따라서 단기적으로는 소규모 충전 인프라와 내연차량 개조 기술을 지원하고, 장기적으로는 전력망 재구축과 남북 전기차 공동 생산으로 협력을 확대해 나갈 필요가 있다.

※ 본 이슈페이퍼는 저자 개인의 연구 결과물로, 본원 및 연구진의 입장과는 일치하지 않을 수 있습니다.

1. 들어가며

전세계적인 기후위기와 이에 대응한 탄소중립 기조 속에 교통부문에서도 내연기관에서 전기·수소 등 친환경 교통수단으로의 전환이 활발하게 진행되고 있다. EU의 경우 2035년 이후 규격을 충족하는 일부를 제외한 내연기관 차량의 판매가 금지될 예정이며,³⁾ 우리나라의 경우 2018년 2.0%였던 친환경차 점유율은 2024년 10.4%로 두자릿수 점유율을 돌파하는 등 친환경차 보급이 가속화되고 있다.⁴⁾ 이와 함께 교통 전반에 대한 친환경 체제 구축 차원에서 기존 도로운송을 철도 및

3) 월간수소경제(2025.12.18.), "EU, 2035년 내연기관차 금지 사실상 철회...대체연료 상용화에 힘 실려," <https://www.h2news.kr/news/articleView.html?idxno=13836>(검색일: 2026.02.24.)

4) 한국에너지공단 친환경차 누리집, "보급·판매량," <https://min24.energy.or.kr/xev/contents/supplySales>(검색일: 2026.02.24.)

선박운송으로 대체하여 전체 탄소 배출량을 감소시키는 전환교통(Modal Shift)에 대한 관심과 정책적 지원 역시 강화되고 있다.

그러나 이러한 흐름이 주요 선진국과 중국 등 일부 산업국가 위주로 진행되고 있어 전세계 상당수의 인구를 차지하는 저개발국·개발도상국의 현실적인 참여방안이 필요하다는 지적이 제기된다. 한반도·동북아권의 탄소중립 역시 남한은 물론 저개발 상태인 북한의 친환경 교통 전환이 수반되어야 실현 가능하다는 점을 고려할 때, 북한의 친환경 교통 동향과 향후 전개 방향을 진단할 필요가 있다.

2. 북한 에너지 정책과 교통운수

1945년 광복을 맞이한 북한은 일제강점기에 조성된 풍부한 수력발전 및 석탄 인프라를 활용한 전력 중심의 자력갱생 에너지 정책을 추진하였다. 1945년 광복 시점에서 한반도 전력설비의 88.5%가 북한 지역에 위치하였으며, 1950년 한국전쟁 이후 소련 및 중국의 지원을 통해 총 7개소의 화력발전소가 건설되었다.⁵⁾

에너지 부문의 자력갱생 기조는 교통운수 정책에도 직접적으로 작용하여, 전력 중심의 교통체계가 구축되었다. 이를 대표하는 것이 철도 중심, 도로 보조의 ‘주철종도’(主鐵從道)로, 산악지대의 급경사지가 많고 대량의 화물운송이 주를 이루는 북한의 특성상 단선철도의 복선화를 포기한 철도 전기화가 추진되었다. 그 결과 북한의 전철화율은 1985년 60.7%로 남한(13.8%)의 4.4배 수준을 기록하였으며, 2000년에는 80.3%를 기록하여 처음으로 80%를 돌파하였다.⁶⁾ 또한 주요 도시들에서의 도시 내 교통 역시 전력 중심으로 구축되어 주요 도시에 무궤도전차(트롤리버스)가 구축되었으며, 평양과 청진에는 추가로 궤도전차가 운영되고 있다.

그러나 1990년대 이후 만성적인 전력난은 전력 중심의 교통체계에 파행을 야기하였으며, 이로 인해 민간의 내연기관 중심 교통수단 활용이 증대되었다. 2003년 24.2만대로 추정되던 북한의 자동차 등록대수는 2017년 29.2만대로 정점을 기록하였으며,⁷⁾ 평양시에서는 2000년대 이후 2층 버스를 도입한 데 이어 2020년대 들어 국산 2층버스를 신규 제작, 투입하는 사례가 보도되고 있다. 전력 중심 교통체계의 핵심인 철도 역시 단전에 자유로운 디젤기관차의 운행이 증가하는 양상이 확인된다.⁸⁾

5) 한국개발연구원(2021), “북한의 에너지 경제: 변화와 쟁점,” 『KDI 북한경제리뷰』 2021년 9월호, pp. 4-5.

6) KOSIS 북한통계(2025.12.23.), “전철 총연장 및 전철화율,” https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1ZGA82&conn_path=I2, (검색일: 2026.02.25.)

7) KOSIS 북한통계(2025.12.23.), “자동차등록 및 항공기 보유대수,” https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1ZGA87&conn_path=I2(검색일: 2026.02.25.)



이러한 북한의 내연차량은 대부분 외부로부터 중고로 수입되고 있으며, 연료 또한 재생유 중심으로 공급되어 환경 측면에서 많은 문제를 야기하였다.⁹⁾

3. 북한 친환경 에너지 정책 근황

북한의 발전 규모는 ‘고난의 행군’으로 불리는 경제난 이전인 1990년 277억kWh로 추정되어 정점을 기록하였으나, 경제난으로 전력 공급에 파행을 겪어 1998년 170억kWh로 저점에 달하였다.¹⁰⁾ 2024년 기준 북한의 발전 규모 추정치는 253억kWh로 남한(5,956억kWh)의 4.2% 수준이며, 발전설비용량 추정치 역시 2021년 기준 822.5만kW로 남한(13,402만kW)의 6.1% 수준이다. 북한 당국은 이러한 에너지 상황의 개선을 위해 2010년 ‘국가경제개발 10개년 전략계획’에서 3천만kW 규모의 발전설비 신설을 계획하기도 하였으나 뚜렷한 진전은 보이지 않으며, 특히 2017년 이후 북한 핵개발로 인한 국제사회의 제재로 인하여 석유 및 LNG 등 화석연료 도입에 큰 제한을 받고 있다.

이러한 환경 속에 현재 북한의 발전시설 확충은 중소형 수력발전소 건설 중심으로 진행되고 있다. 제8차 당대회 이후 어랑천 3호 발전소(2022년), 흥주청년 5호 발전소(2023년), 회양군민발전소(2025년) 등이 건설되었으며 단천수력발전소 건설이 진행되고 있다. 북한 중소형 수력발전소의 규모는 시기마다 차이가 있으나 2022년 기준 6,550기 이상으로 추정되며,¹¹⁾ 대형 및 중소형을 포함한 수력발전은 북한 전체 발전량의 60% 가량을 차지하는 것으로 파악된다.¹²⁾ 그러나 전세계적으로 하상계수가 높은 한반도의 특성상 북한의 수력발전은 원활한 발전이 가능한 시기가 제한적이라는 문제를 안고 있다.

북한은 1998년 에네르기관리법을 제정, 수력, 풍력, 태양열, 지열 등을 ‘에네르기’(에너지)의 일종으로 포함하였으며,¹³⁾ 김정은 정권 출범 이후 2013년 재생에네르기법을 제정하여 재생에너지

8) 자유아시아방송(2025.01.26.), “북, 여객기에 이어 내연기관차까지 운영,” https://www.rfa.org/korean/weekly_program/nk_now/fe-ms-01262015101032.html(검색일: 2026.02.25.)

9) DAILY NK(2025.12.09.), “매연 과다 배출 차량 집중 단속 나섰는데, 거의 모든 차량이 걸려,” <https://www.daily-nk.com/20251209-5/>(검색일: 2026.02.25.)

10) KOSIS 북한통계(2025.12.23.), “발전 전력량,” https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1ZGA74&conn_path=I2(검색일: 2026.02.25.)

11) kotra 해외시장뉴스(2022.12.28.), “북한의 전력산업 현황,” https://dream.kotra.or.kr/dream/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=2&MENU_ID=3340&bbsSn=247&pNttSn=199421&CONTENTS_NO=1(검색일: 2026.02.25.)

12) KOSIS 북한통계(2025.12.23.), “발전 전력량,” https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1ZGA74&conn_path=I2(검색일: 2026.02.25.)

13) 통일법제데이터베이스(2023.04.10.), “에네르기관리법,” <https://www.unilaw.go.kr/bbs/selectBoardArticle.do#>(검색일: 2026.02.25.)

산업의 활성화를 도모하였다.¹⁴⁾ 이어 2014년에는 ‘자연에너지 중장기 개발계획’을 수립하여 2044년까지 신재생에너지의 발전능력을 500만kW로 2014년 전체 발전설비용량(725.3만kW)의 69% 수준까지 확대할 계획을 제시하였다.¹⁵⁾¹⁶⁾

즉 북한의 ‘자연에너지’ 개발 계획은 ‘친환경’의 측면보다는 기존 화력 및 수력발전만으로 충당되지 않는 ‘에너지의 추가 확보’ 측면에 좀 더 주안점을 두고 있다고 평가할 수 있다. 실제 북한의 신재생에너지 활용 사례는 개별 건물에 태양광 패널을 중심으로 자체적인 발전 시스템을 구축하여 전력 부족 문제를 해결했다는 데 집중되어 있다. 이는 북한 친환경 교통수단 도입에서도 동일하게 적용된다.

4. 북한 친환경 교통수단 도입 현황

가. 대중교통 부문

북한의 친환경 대중교통 도입은 크게 급전선을 이용한 궤도·무궤도전차(트롤리버스)와 비가선 차량으로 나누어 볼 수 있다.

궤도·무궤도전차는 공중 급전선을 통해 전력을 공급받는 방식으로, 북한 주요 도시에서 대중교통의 근간을 이루고 있다. 궤도전차는 현재 평양시 및 함북 청진시에서 운행되고 있으며, 2021년 10월 20일 평양시 동평양지구 문수-토성 궤도전차에 대한 철길 및 차량 보수사업을 개시하여 11월 말 운행을 재개한 소식이 보도되었다.¹⁷⁾ 무궤도전차의 경우 평양, 청진, 신의주, 원산 등 기존 운행 도시들에서 신형 무궤도전차 차량을 생산·도입하는 한편, 평양시에 새롭게 조성된 송화거리, 보통강안다락식주택구 등 개발지구와 원산시 등에서 신규 노선을 개통하며 이용 권역을 확대하고 있다.

그러나 이러한 궤도·무궤도전차는 지속적인 전력 공급이 필요하며, 가공선로 및 변전설비의 노후화로 인한 전력 손실과 차량 성능 저하를 막기 위한 적절한 유지보수가 요구된다. 때문에 북한은 2000년대 들어 전력난에서 자유로운 내연기관 버스 운행을 통해 도시 수송수요에 대응하여 왔으나, 만성적인 유류 부족 속에서 한계가 존재했다. 이를 극복하기 위해 2015년 남포시와 남포해운사업소에서는 태양광 패널을 장착한 버스와 여객선을 제작하여 운행하였으며,¹⁸⁾ 2022년에는 이

14) 통일법제데이터베이스(2020.09.08.), “재생에너지법,” [https://www.unilaw.go.kr/bbs/selectBoardArticle.do#\(검색일: 2026.02.25.\)](https://www.unilaw.go.kr/bbs/selectBoardArticle.do#(검색일: 2026.02.25.))

15) 정우진(2016), “북한의 전력증산정책과 과제,” 『KDI 북한경제리뷰』 2016년 5월호, p. 11.

16) 통일부 북한정보포털, “전력 개요,” [https://nkinfo.unikorea.go.kr/nkp/pge/view.do;jsessionid=VmZeOWlBuWYBOAo_8gzLBPgJCfeQS61Kz66dxEvU.ins22?menuId=MENU_50\(검색일: 2026.02.26.\)](https://nkinfo.unikorea.go.kr/nkp/pge/view.do;jsessionid=VmZeOWlBuWYBOAo_8gzLBPgJCfeQS61Kz66dxEvU.ins22?menuId=MENU_50(검색일: 2026.02.26.))

17) 로동신문(2021.12.02.), “인민의 기쁨속에 일군들의 긍지와 보람이 있다 -평양시일군들의 사업에서-”.

차전지를 내장한 2층버스가 평양에서 운행되기도 한 것으로 알려져있다.¹⁹⁾ 그러나 이 시기까지 태양광 패널 및 이차전지를 이용한 차량 운행은 기술적 문제로 큰 성과를 내지 못한 것으로 추측된다.

2025년 들어 평양 대중교통 차량에 대한 이차전지 활용이 본격화되는 모습을 보이고 있다. 2021년 보수사업을 진행한 문수-토성 궤도전차의 경우, 이후에도 기존 가공선로의 노후화로 인해 운행에 지장이 발생하였으며, 평양 중심부의 무궤도전차 역시 설비 노후화와 잦은 단전으로 인해 정상 운영을 보장하기 어려웠다. 이에 2025년 초 평양시당위원회는 2020년 관광지용 배터리 전기차량을 생산한 바 있는 평양시려객운수종합기업소의 협조를 통해 수십 대의 배터리형 차량을 생산, 해당 노선에 투입하였다.²⁰⁾ 공개된 사진에 따르면 해당 차량은 기존 평양무궤도전차공장의 천리마-518/2형 차량을 기반으로 개조 생산한 것으로 추정된다.

이후 2025년 9월 박태성 내각총리는 평양무궤도전차공장의 여객용 배터리형 전기자동차의 시운전을 진행하면서 해당 차량의 생산이 수도의 대중교통 문제의 해결책으로 추진중임을 언급하였으며,²¹⁾ 11월에도 평양무궤도전차공장의 배터리형 차량 생산 활동이 보도되고 있어,²²⁾ 북한 당국은 급전설비를 최소화할 수 있는 무가선 배터리형 차량의 생산에 주력하고 있는 것으로 파악된다.



자료: 로동신문(2025.03.24.), “인민의 목소리에서 일감을 찾아 완벽하게 집행한다 -수도시민들을 위해 열사복무의 기풍을 높이 발휘해가는 평양시일군들의 사업을 놓고-”.

/ 그림 1 / 평양시 배터리형 전기버스

18) 중앙일보(2026.03.08.), “[고수석의 대동강 생생 토크] 대북제재 에너지난 버티자…평양 버스에도 태양광 패널,” <https://www.joongang.co.kr/article/19686776>(검색일: 2026.02.26.)

19) 문화일보(2023.05.06.), ““에너지난 北도 전기차 대중교통수단 활용에 관심…50년간 2차전지 연구 진행,” <https://www.munhwa.com/article/11358905>(검색일: 2026.02.26.)

20) 로동신문(2025.03.24.), “인민의 목소리에서 일감을 찾아 완벽하게 집행한다 -수도시민들을 위해 열사복무의 기풍을 높이 발휘해가는 평양시일군들의 사업을 놓고-”.

21) 로동신문(2025.09.30.), “박태성 내각총리 여러 부문 사업 현지에서 료해”.

22) 로동신문(2025.11.06.), “령도업적단위의 영예를 빛내이며”.

/ 표 2 / 북한 궤도·무궤도전차 신설 및 정비 관련 보도(2020~2025)

날짜	제목	지역	구분	보도처
2020.04.16.	새형의 무궤도전차가 달린다 -청진시에서-	청진	정비	조선중앙TV
2020.10.30.	새형의 무궤도전차 생산, 운행 시작 -평양무궤도전차공장에서-	평양	정비	로동신문
2020.10.31.	무궤도전차제작 -신의주시려객자동차사업소에서-	신의주	정비	조선중앙TV
2020.12.26.	원산시무궤도전차사업소 새로 건설	원산	정비	조선중앙TV
2021.12.02.	인민의 기쁨속에 일군들의 긍지와 보람이 있다 -평양시일군들의 사업에서-	평양	정비	로동신문
2022.04.16.	경루동과 송화거리 무궤도전차운행 시작	평양	신설	조선중앙TV
2022.05.29.	열사복무, 이것은 삶의 요구로 되어야 한다 -함경북도당위원회 일군들의 사업에서-	청진	정비	조선중앙TV
2022.06.15.	새로 생겨난 무궤도전차운행로선	평양	신설	로동신문
2022.07.12.	일군들을 실천력의 강자로 키우는데 당정책관철의 결정적담보가 있다 -강원도당위원회 사업경험-	원산	신설	로동신문
2023.10.01.	멋들어진 새형의 버스들이 수도의 거리를 달린다	평양	정비	로동신문
2023.10.08.	남포시에서	남포	정비	로동신문
2023.10.17.	시민들의 교통상편의보장에 깊은 관심을 돌려	남포	정비	로동신문
2023.12.26.	당정책대로만 하면 만사가 잘되고 부흥의 활로가 열린다 -최근년간 당의 뜻을 높이 받들고 많은 성과를 거두고있는 함경북도를 돌아보고-	청진	정비	로동신문
2024.01.21.	인민을 보살피는 당의 손길은 언제나 뜨겁다 -수도의 려객운수문제해결을 위해 기울이시는 경애하는 총비서동지의 끝없는 헌신과 로고를 새겨보며-	평양	정비	로동신문
2024.08.30.	인민들의 리익과 편의보장에 깊은 관심을 -함경남도당위원회에서-	함흥	정비	로동신문
2024.09.02.	교통운수수단의 현대화사업 과학기술적으로 담보	평양	정비	로동신문
2024.10.26.	생각도 실천도 룡성의 당원들처럼	청진	정비	로동신문
2024.12.08.	대중을 감화시키고 발동시키는 산 당사업을 하자 -당정책관철을 위한 투쟁을 강력히 견인하고있는 함경남도당위원회 사업경험-	함흥	정비	로동신문
2025.01.23.	인민들이 좋아한다 -수도의 거리들에 려객운수로선과 정류소가 늘어난 사실을 보고-	평양	신설	로동신문
2025.03.24.	인민의 목소리에서 일감을 찾아 완벽하게 집행하다 -수도시민들을 위해 열사복무의 기풍을 높이 발휘해가는 평양시일군들의 사업을 놓고-	평양	정비	로동신문
2025.05.27.	충복수첩 -당의 뜻을 받들어 열사복무의 좋은 경험을 창조하고있는 희천시당위원회 일군들의 사업기풍을 놓고-	희천	정비	로동신문
2025.06.05.	인민의 기쁨속에 일군의 보람과 긍지가 있다 -함흥시의 려객운수문제해결에서 성과를 거두고있는 함경남도일군들의 사업을 놓고-	함흥	정비	로동신문
2025.08.23.	만포시의 면모가 일신된다	만포	정비	로동신문

날짜	제목	지역	구분	보도처
2025.09.14.	최근 열사복무기풍을 더 높이 발휘해나가고있는 함경북도당위원회 일군들의 사업에서	청진	정비	로동신문
2025.11.06.	령도업적단위의 영예를 빛내이며	평양	정비	로동신문
2025.11.26.	높은 리상, 부단한 창조 당의 지방발전정책을 받들고 착실한 토대를 닦아나가고있는 남포시를 둘러보고	남포	정비	로동신문
2025.12.04.	인민대중제일주의를 받들어나가는 길에서	함흥	정비	로동신문

자료: 1. 로동신문, 각 호를 바탕으로 필자 재작성.
2. 로동신문, 각 호를 바탕으로 필자 재작성.

나. 관광교통 부문

북한은 1980년대부터 유람선 및 광산의 탄차 등에 이차전지를 일부 활용해 온 것으로 알려져 있다.²³⁾ 이후 2016년에는 대동강에 50~60인승 태양광 전지 유람선인 《옥류1》호, 《옥류2》호, 《옥류3》호를 도입하여 운행하고 있다.²⁴⁾

북한은 최근 관광지에서의 배터리형 전기자동차 보급에 주력하고 있다. 이는 자연관광이 중심인 북한 관광산업의 특성상 매연공해로부터의 보호가 필요하며, 동시에 관광지라는 한정된 공간에서 운영됨에 따라 충전에 대한 부담이 적기 때문인 것으로 추측된다.

관광용 배터리형 전기자동차가 보급된 대표적인 사례는 원산갈마해안관광지구로, 2019년 말 평양시려객운수종합기업소에서 관광용 축전지차 개발을 개시하여 2020년 5월 수십대의 차량을 생산하였다는 소식이 보도되었다.²⁵⁾ 이후 2025년 평양시려객운수종합기업소에서 평양시내 여객용 배터리형 전기차량을 생산하는 데 해당 사업에서 획득한 기술이 반영되었을 것으로 추정된다.

다. 자동차교통 부문

북한은 2024년 6월 대외선전매체 ‘내나라’를 통해 마두산경제련합회 산하 ‘마두산전기자동차 기술교류소’를 소개하였다. 이에 따르면 마두산전기자동차기술교류소는 해외 유력 전기자동차 생산회사 및 전기자동차 서비스 업체들과의 협력·교류를 통해 전기자동차 수입·판매를 진행하고 있으며, 최대 주행거리 720km의 세단형 전기차인 ‘마두산 전기자동차’가 등장하기도 하였다.²⁶⁾ 해

23) 문화일보(2023.05.06.), “‘에너지난 北도 전기차 대중교통수단 활용에 관심…50년간 2차전지 연구 진행,’” <https://www.munhwa.com/article/11358905>(검색일: 2026.02.26.)

24) 로동신문(2016.11.16.), “태양빛전자유람선들이 운행 시작 -풍치수려한 대동강에서-”.

25) 조선중앙TV(2020.05.12.), “20시 보도”.

26) 중앙일보(2024.06.16.), “北에도 전기차가? 최대 주행 720km라는 '마두산 전기 자동차',” <https://www.joonga>

당 차량은 해외 업체의 모델을 수입한 것으로 추정되며, 일각에서는 중국 업체인 BYD의 준대형세단 'HAN'과 유사하다는 지적도 제기되었다.²⁷⁾

5. 북한 친환경 교통 시사점

북한의 친환경 교통 환경은 대부분의 저개발국과 비슷한 양상을 보이고 있다. 낮은 기술 및 경제적 여건하에서 노후화된 내연기관 차량이 야기하는 대기오염과 고가의 화석연료 수입에 대한 제약, 만성적인 전력난으로 인한 전력 중심의 공공 교통체계 파행이라는 다중고 속에서 전세계적인 탄소중립과 친환경 교통의 요구가 북한에게도 다가오고 있다.

북한 친환경 교통의 성장에 있어 주요한 문제점은 크게 두 가지를 꼽을 수 있다. 첫째, 자체적으로 배터리를 포함한 친환경 완성차를 제작하기 어려운 환경으로, '마두산'의 사례에서 보듯 외부 수입에 의존할 공산이 높으나 이는 현재 운송기계의 대북 수출을 금지하는 UN안보리 제재 결의를 위반할 소지가 있다. 둘째, 발전능력을 포함한 전력 공급망의 부족과 노후화로 이는 친환경 교통수단으로의 전환이 계획보다 지연될 가능성을 내포한다. 대북제재와 기존 화력발전소의 노후화 속에 화력발전의 비중이 억제되고 있으나, 저렴한 무연탄을 국내에서 수급 가능한 북한의 여건상 친환경 자동차를 '친환경적이지 않은' 전력으로 구동하는 모순이 발생할 수 있다.

따라서 단기적으로는 북한의 친환경 교통 자체를 남북을 넘어 동북아 기후위기 극복과 탄소중립 실현을 위한 인도주의적 협력 대상으로 규정, 협력의 공간을 창출할 필요가 있다. 소규모 신재생에너지 발전시설을 중심으로 하는 충전 인프라와 기존 노후 내연차량의 개조에 중점을 둔 친환경 교통수단 확대 기술협력을 검토할 수 있다. 장기적으로는 북한 내 전력 체계 재구축 협력과 함께, 과거 추진되었던 남북 조선 협력 논의와 유사한 남북 전기차 생산 협력 논의를 이끌어 낼 필요가 있다. /끝/

ng.co.kr/article/25256599(검색일: 2026.02.26.)

27) 서울경제(2024.06.17.), "北 전기차 시장 진출하나...최대 주행 720km '마두산' 알고보니," <https://www.seaily.com/article/13906036>(검색일: 2026.02.26.)



02

동북아 기사포커스 & 브리프

News Focus & Brief

동북아·북한 기사포커스

동북아·북한 기사브리프



동북아·북한 기사포커스

최성원 한국교통연구원 주임연구원

한은영 한국교통연구원 주임연구원

김소희 한국교통연구원 연구원

1. 신의주온실종합농장 및 위화도역 준공

○ 북한은 2026년 2월 1일 평안북도 신의주온실종합농장 준공식을 개최하였음¹⁾²⁾

- 신의주온실종합농장은 평안북도 신의주시 위화도 일대에 조성되었으며, 남새(채소)과학연구 중심을 함께 건설
- 2024년 7월 압록강 하류 지역에 홍수 피해가 발생한 지역으로, 2024년 12월 김정은 총비서가 평안북도 피해지역 살림집 준공식에서 온실종합농장 건설 계획을 밝힌 후 2025년 2월 신의주온실종합농장과 남새과학연구중심건설착공식이 거행

○ 신의주온실종합농장은 덕현선(남신의주-덕현 37.3km)의 지선이 부설되었으며, 위화도 중심부에 위화도역이 건설됨

- 정문리-위화도 철길은 덕현선 정문리역에서 분기, 위화도 동부 다지도를 거쳐 위화도 중심부 상단리지구 주택가 남쪽에 건설된 위화도역에서 종착
- 해당 철도는 2024년 9월 김정은 위원장의 평안북도 의주군 서호리 현지도 보도에서는 확인되지 않으나,³⁾ 2024년 12월 평안북도 피해지역 살림집 준공식에서 김정은 위원장의 전용 열차가 위화도지구 내부로 추정되는 철길을 이용하여 접근하는 모습을 공개⁴⁾

1) 조선중앙TV(2026.02.01.), “신의주온실종합농장 준공식 성대히 진행”.

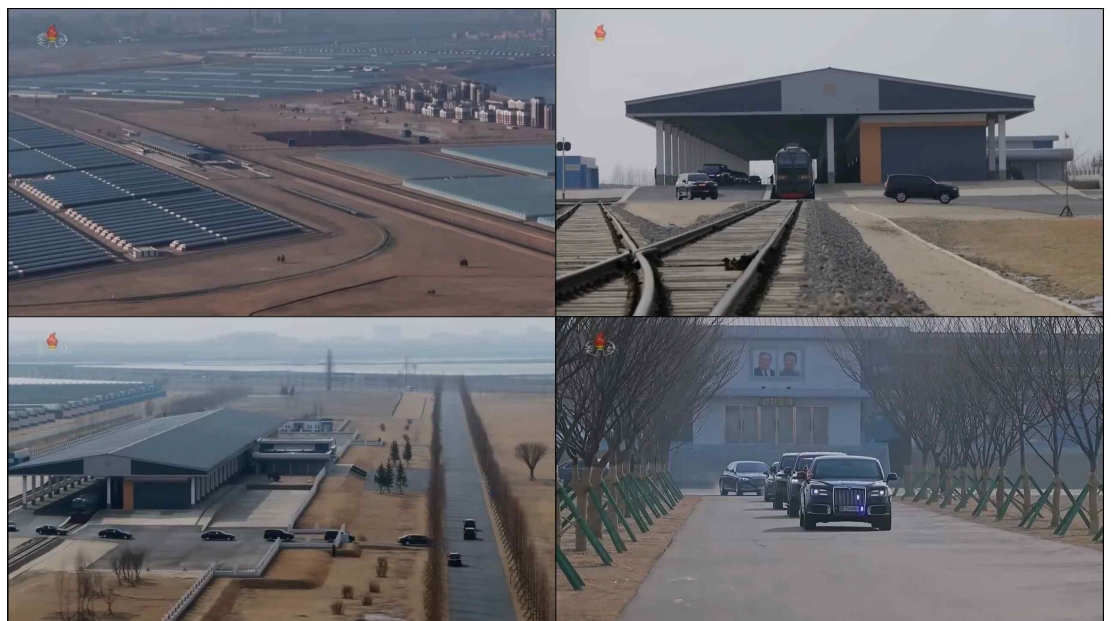
2) 로동신문(2026.02.06.), “조선중앙통신사 보도 우리식 사회주의의 경이적인 전진속도, 지방발전의 활기찬 국면을 과시하는 압록강반의 천지개벽 위대한 당중앙의 령도에 의하여 조국의 서북변에 새시대의 리상적인 대농장도시가 훌륭히 일떠선데 대하여”.

3) 조선중앙TV(2024.10.01.), “경애하는 김정은동지께서 평안북도 큰물피해복구사업을 현지에서 지도하시었다”.

4) 조선중앙TV(2024.12.22.), “평안북도 피해지역 살림집 준공식 성대히 진행 경애하는 김정은동지께서 준공식에 참석하시었다”.

동북아·북한 기사포커스

- 2025년 2월 신의주온실남새농장 착공식에서도 김정은 위원장의 전용열차가 위화도 내 철도를 이용하여 접근한 것으로 추정되며⁵⁾ 위화도 철도역의 존재는 2025년 8월 김정은 위원장의 위화도지구 현지도 보도에서 처음 확인⁶⁾
- 2026년 1월 김정은 위원장의 위화도 현지도 보도에서 위화도역의 외관이 확인된 데 이어,⁷⁾ 2026년 2월 신의주온실종합농장 준공식을 통해 김정은 위원장의 전용열차가 2면3선 규모의 위화도역에 정차하는 모습을 공개⁸⁾



자료: 조선중앙TV(2026.02.12.), “최대규모의 온실농장과 남새과학연구중심건설착공식이 성대히 진행”.을 바탕으로 필자 재작성.

/ 그림 1 / 위화도역 전경

- 위화도역의 최초 위치는 위화도 서부 하단리지구로 추정되나 실제 역사는 상단리지구에 건설되었으며, 부지 변경의 경위는 추가 확인이 필요

5) 조선중앙TV(2024.12.22.), “평안북도 피해지역 살림집 준공식 성대히 진행 경애하는 김정은동지께서 준공식에 참석하시였다”.

6) 로동신문(2025.08.02.), “경애하는 김정은동지께서 위화도온실종합농장건설장과 섬지구 영구화제방공사장을 현지 지도하시였다”.

7) 조선중앙TV(2025.01.02.), “경애하는 김정은동지께서 신의주온실종합농장건설장을 찾으시고 새해를 맞이한 청년건설자들을 축하격려해주시였다”.

8) 조선중앙TV(2026.02.01.), “신의주온실종합농장 준공식 성대히 진행”.



자료: 조선중앙TV(2025.02.12.), “최대규모의 온실농장과 남새과학연구중심건설착공식이 성대히 진행”.을 바탕으로 필자 재작성.

/ 그림 2 / 위화도역 최초 위치도

- 북한은 현재 중평(함북), 련포(함남), 강동(평양) 등의 지역별 대형 온실농장을 건설해왔으나, 신규 철도노선을 건설한 사례는 신의주종합온실농장 사업에서 처음으로 확인됨
 - 현 위화도역에서 직선거리 3.5km 지점에 덕현선 정문리역이 위치함에도 타 온실농장과 달리 전용선로 및 역이 건설된 것은 수해 피해주민 및 신의주온실종합농장 근무자들의 이동 편의를 위한 수령의 ‘선물’ 개념으로 계획된 것으로 추정
 - 그러나 김정은 위원장은 2025년 8월 현지지도 당시 건설 중인 철도역이 여객전용역으로 설계되었음을 질책하고 화물 기능을 포함하도록 지시하였으며,⁹⁾ 2025년 9월 신의주 지구를 방문한 박태성 내각총리는 정문리-위화도 철길 구간을 돌아보며 위화도역이 ‘종합적인 수송중심’으로 꾸려지고 있음을 언급¹⁰⁾
 - 신의주종합온실농장의 면적은 450정보(4.46km²)로 여의도 면적의 1.5배에 달하여 한반도 최대 규모의 온실농장단지로 파악되며, 이러한 대규모 시설에서 생산되는 상품을 자동차 운송에 의존하는 데 한계가 있을 것으로 예상

9) 로동신문(2025.08.02.), “경애하는 김정은동지께서 위화도온실종합농장건설장과 섬지구 영구화제방공사장을 현지 지도하시었다”.

10) 로동신문(2025.09.12.), “박태성 내각총리 여러 부문 사업 현지에서 료해”.

동북아·북한 기사포커스

- 특히 신의주시는 평안북도의 서단에 위치, 도내 각지와 연계 거리가 타 도에 비해 멀어 장거리 수송에 대한 수요가 높은 것이 특징이며, 나아가 국내 최대 규모 시설의 생산물 소비처가 평양 수도권까지 확대될 가능성도 존재
- 나아가 신의주온실종합농장의 규모와 입지조건 등에 주목하여 중국을 비롯한 국외 판매 가능성까지 제기되고 있어,¹¹⁾ 위화도역 및 정문리-위화도 철길의 향후 활용도에 대한 지속적인 관찰 필요



주: 북한 공식 보도에서 공개된 사진 및 조감도를 바탕으로 개략 추정하였으며, 상세 위치는 추가 확인이 필요함.
자료: 구글어스(2024.10.01.)를 바탕으로 필자 재작성.

/ 그림 3 / 위화도역 및 정문리-위화도 철길(추정) 위치도

11) 정은이(2026.01.12.), “최대 규모 신의주온실종합농장! 북·중 국경관문 위에서 지방발전의 ‘새 시대 이상적 농장도’가 될 것인가?,” 『온라인시리즈』 26-01, 통일연구원, pp. 5-7.

2. 북한 석탄 수송활동

- 로동신문은 2026년 2월 24일자 기사를 통해 김책제철련합기업소(이하 '김철')의 생산활동을 위한 육해운부문의 석탄수송활동을 보도함¹²⁾
 - 이에 따르면 육해운부문의 2월 김철행 석탄 수송목표는 2월 21일까지 115%로 초과 달성
 - 함북 청진시에 소재한 김책제철련합기업소는 함북남부탄전 및 함북북부탄전과 인접해있으나, 해당 보도에서는 남포항에서 상선(선적)된 석탄의 수송활동을 집중적으로 보도하여 김철에서 소비되는 석탄의 상당량을 남포항과 인접한 평남탄전지대에서 공급하는 것으로 추정
 - 김철 인근의 함북탄전지대는 갈탄 비중이 높으며, 북한은 제철 공정의 주요 원료이나 국내에 부재한 역청탄을 대체하기 위한 '주체철' 공법 개발의 일환으로 갈탄 활용방안 수립에 매진
 - 이번 보도에서 언급된 남포항에서 선적되는 '석탄'이 안주탄광지대의 갈탄인지, 그 외 탄광에서 생산되는 무연탄인지는 불명이나 김철의 생산활동에 있어 연료를 북부지구 탄전에서 자급하지 못하고 평남탄전지대에서 공급하는 정황을 확인
 - 이러한 활동이 2022년 9월 발표된 동서운하 건설사업과 연계될 가능성에 대해서도 지속적인 관찰 필요
- 한편 로동신문은 2026년 2월 27일자 기사를 통해 평안남도에서 조직한 주요 탄광과 화력발전소 간의 '화력탄집중수송대' 활동을 보도함¹³⁾
 - 수십대의 대형 화물자동차로 조직한 집중수송대는 덕천지구탄광련합기업소-북창화력발전련합기업소, 북창지구청년탄광련합기업소-북창화력발전련합기업소, 개천지구탄광련합기업소-청천강화력발전소, 개천지구탄광련합기업소-순천화력발전소의 네 구간에서 집중수송 시행
 - 하루 3회 이상의 집중수송을 며칠간 진행 후 며칠에 걸쳐 대형 화물차들의 수리정비를 진행, 집중수송을 재개하는 방식
 - 그동안 철도 부문의 화력탄 수송활동에 대해서는 수차례 보도되었으나 화물차에 의한 집중수송활동이 보도된 것은 매우 이례적이며, 당 제9차대회가 개최되는 속에 수도권인 평남 지역의 안정적인 전력 공급을 위한 당국의 다방면적인 대책을 홍보하는 차원으로 추측

12) 로동신문(2026.02.24.), "김철에 필요한 석탄수송에서 높은 실적을 기록 -육해운부문에서-".

13) 로동신문(2026.02.27.), "화력탄집중수송대활동 전개".

3. 중국, 공항-철도 무결점 연계 확대와 원스톱 이동체계 구축

○ 공항-철도 통합운송(空铁联运) 체계 고도화

- 중국은 항공과 고속철도를 연계한 ‘공항-철도 통합운송’ 체계를 전국 주요 거점으로 확대하며 종합교통망 통합 전략을 본격화
- 단순 환승 편의 개선을 넘어, 항공·철도 운행 정보의 데이터 연동, 통합 발권, 수하물 직송 서비스 등 디지털 기반 연계 체계를 구축
- 공항 기능을 철도역으로 확장하는 ‘도시 체크인 센터’ 운영을 통해 승객의 이동 전 과정을 하나의 서비스로 통합하는 구조로 전환

○ 데이터 공유 기반의 환승 효율 제고

- 상하이 지역은 항공사와 철도국 간 데이터 공유를 통해 철도역에서 항공 체크인 및 수하물 위탁이 가능하도록 하여 환승 절차를 간소화
- 창춘·선양 등 동북지역은 ‘1표제(一票制)’를 도입해 1회 구매·1회 결제·1증 통행 체계를 구축하고, 항공·철도 시간표 정밀 연계를 통해 환승 대기시간을 단축
- 이는 개별 교통수단 간 단절 구조에서 벗어나, 통합 플랫폼 기반의 운영 최적화 모델로 전환하는 사례로 평가

○ 수하물 직송 및 환승 시간 단축 모델 확산

- 창사 황화공항은 고속철도역에서 위탁한 수하물을 공항으로 직송하는 시스템을 도입해 환승 편의성을 강화
- 하이커우 메이란공항은 공항-철도 간 이동 동선을 단축하여 환승 소요 시간을 절반 수준으로 축소
- 일부 공항은 1회 보안검색, 환승객 전용 통로, 라운지 및 식사 지원 등 부가서비스를 결합해 환승 경쟁력을 제고

○ 종합교통망 통합 전략과 지역 허브 경쟁력 강화

- 공항-철도 연계 정책은 물리적 연결(직결 통로)과 디지털 연계(데이터 통합)를 동시에 추진하는 ‘하드웨어+소프트웨어’ 통합 전략의 일환
- 환승 기능 고도화는 공항을 단순 항공 거점이 아닌 복합 교통 허브로 전환시키는 정책적 방향과 연계
- 이는 지역 간 접근성 향상과 물류·여객 흐름의 효율화를 통해 국가 차원의 종합교통망 경쟁력을 강화하는 기반으로 작용



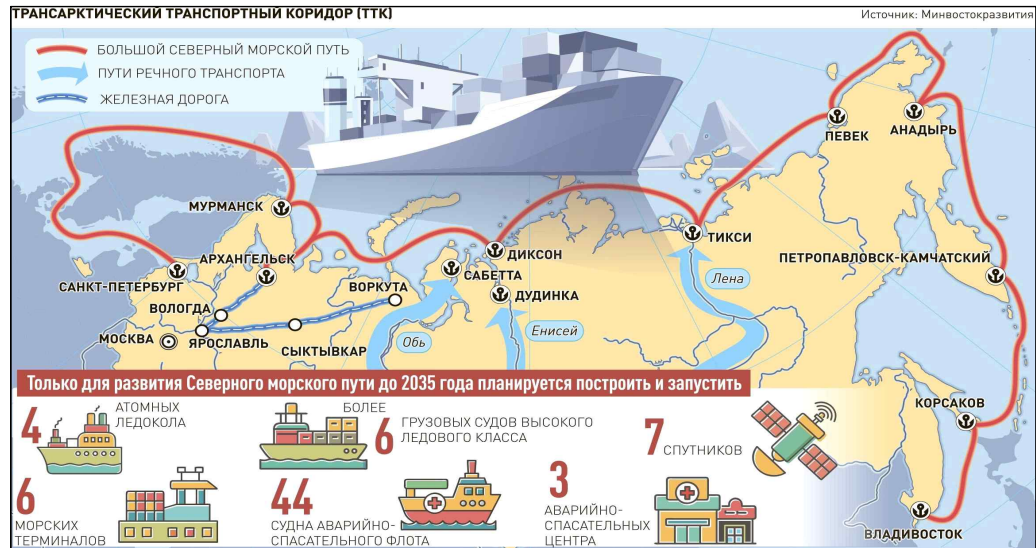
中国交通新闻网(2026.1.14.), 空铁无缝衔接 一站式出行更轻松, https://www.zgjt.com/2026-01/14/content_502729.html (검색일: 2026.2.26.)
 东航新闻(2026.2.9), 东航推出“空铁联运”三项新举措, 助力长三角春运出行, https://www.ceairgroup.com/ceairgroup/xwzx_158/dhwx_159/202602/t20260209_29596.html (검색일: 2026.2.27.)
 腾讯网(2026.2.24.), 京津冀1小时交通圈加速推进 旅客受益“空铁无缝衔接”服务|2026新春走基层, <https://news.qq.com/rain/a/20260224A05EO800> (검색일: 2026.2.27.)
 人民政协网(2025.12.1.), 东航发布“无缝出行”创意视频, “空港通”及多式联运服务构建出行新生态, <https://www.rmzxw.com.cn/c/2025-12-01/3827726.shtml> (검색일: 2026.2.25.)
 中国民航网(2026.1.6.), 中国民航网, http://www.caacnews.com.cn/1/5/202601/t20260106_1392458.html (검색일: 2026.2.26.)

4. 러시아 ‘북극횡단운송회랑’의 설계(안) 공개¹⁴⁾

- 극동북극개발부 장관 알렉세이 체쿤코프는 ‘북극횡단운송회랑’의 설계(안)를 공개함
 - ‘북극횡단운송회랑’은 북극항로뿐만 아니라, 시베리아의 주요 강과 북쪽으로 향하는 철도망까지 포함되는 대규모 복합 물류 프로젝트임. 즉 해상, 하천, 철도, 도로 운송을 결합한 통합 물류운송회랑으로, 주요 목적은 유럽과 아시아-태평양 지역을 연결하는 최단 해상경로로서 연중 운영이 가능한 물류 경로를 형성하는 것임
 - 이 프로젝트는 현재 수립 중인 새로운 전략인 「2050년까지의 러시아 연방 북극 국가정책 기본방향」 실행계획에 포함될 예정임
- 북극횡단운송회랑의 특징은 단순한 북극 개발을 넘어서 보다 광범위한 범위를 포함하고 있음
 - 북극지역이 아니더라도 북극항로와 연결된 지역들, 즉 북극으로 향하는 철도와 하천이 포함되는 지역들도 이 프로젝트에 포함될 것임
 - 북극항로 외에도 오비강, 예니세이강, 레나강과 같은 주요 항행이 가능한 하천 및 북부철도가 북극횡단운송회랑의 핵심 요소가 될 전망이다. 이 하천 수로의 총 연장은 약 2만 2천km로 북극항로 방향으로 상당한 운송 능력을 보유하고 있음
- 북극횡단운송회랑에 포함되는 모든 노선에는 항만 시설, 철도 및 육상 인프라, 내륙수로, 항행 및 해상안전 시스템, 에너지 인프라 등 필요 인프라가 구축될 예정임
 - 이미 지역 차원에서도 관련 사업들이 진행 중에 있음. 이를 테면, 무르만스크 지역에 철도와 항만 접근 인프라 개발이 이뤄지고 있으며, 아르한겔스크 교통허브도 구축 중에 있음
- 북극횡단운송회랑 개발의 주요 목표는 북극 지역에서의 러시아 주권을 강화하고, 북부 및 대륙붕 지역의 방대한 광물 자원을 개발하는 것임
 - 이러한 대형 프로젝트 재원 조달은 광물 자원 개발과 물류확대, 세수 증가 등을 기반으로 하는 자립형 투자 모델이 고려되고 있음
 - 프로젝트의 실행기간은 최소 2035년 이후까지 이어질 것으로 전망됨

14) Российской газеты(2026.1.22.), *Севморпуть, сибирские реки и железные дороги: Стало известно, каким будет Трансарктический транспортный коридор*, <https://rg.ru/2026/01/22/puti-arktiki.html>(검색일: 2026.2.25.)

동북아·북한 기사포커스



자료: Российской газеты(2026.1.22.)

/ 그림 1 / 북극횡단운송회랑



북한 기사브리프 1·2월

2026년 1·2월 북한 교통물류 기사는 철도 18건, 도로 2건, 해운 3건, 항공 1건, 도시 2건 등 총 24건(부문별 중복 제외 집계) 리뷰

- 세부적으로 물류수송 10건, 당정책 4건, 철도인프라 3건, 철도차량생산 및 정비 3건, 기술개발 및 교육 2건, 도시대중교통 1건, 관광수송 1건으로 집계

최성원 한국교통연구원 주임연구원

1월 5일	철도 도로	강철전선지원열의 날로 고조	로동신문
1월 7일	철도	전인민적총진군을 가속화하기 위한 경제조직사업 적극화 내각과 경제지도기관들에서	로동신문
1월 9일	철도	첫걸음을 기세차게 내짚는다	로동신문
1월 9일	철도	기백있는 현장지휘로 새해의 진군을 견인해간다	로동신문
1월 9일	철도	조국의 최북단에서 안아보는 부흥의 숨결 당결정관철에서 혁신적성과를 이룩한 라선시를 돌아보고	로동신문
1월 13일	철도	새해 진군길에 나선 당원들의 기세가 충천하다	로동신문
1월 18일	철도	당 제8차대회 결정관철에서 이룩한 함경남도의 성과를 놓고	로동신문
1월 19일	철도	의의가 큰 과학연구성과들	로동신문
1월 22일	철도	영농물자수송을 우선적으로	로동신문
1월 23일	도시	열사복무정신을 높이 발휘하도록 남포시당위원회에서	로동신문



News Focus & Brief

동북아·북한 기사포커스 & 브리프

북한 기사브리프

1월 27일	철도	대건설전구들로 세멘트수송렬차들 련이어 출발 상원세멘트련합기업소에서	로동신문
1월 31일	해운	본분을 자각하기까지 라진해운대학의 교육자들은 실험실습토대를 강화하던 나날에 귀중한 경험을 쌓았다	로동신문
2월 1일	철도	단위의 과학기술발전을 선도하고있는가 최신과학기술자료에 대한 주문봉사체계를 활용하는 여러 단위 일군들의 사업을 놓고	로동신문
2월 6일	철도	당 제9차대회를 향한 전인민적인 과감한 진군기세 인민경제 수많은 단위들 1월 인민경제계획 완수, 한달동안에만도 수십개의 대상 준공	로동신문
2월 6일	철도	조선중앙통신사 보도 우리식 사회주의의 경이적인 전진속도, 지방발전의 활기찬 국면을 과시하는 압록강반의 천지개벽 위대한 당중앙의 령도에 의하여 조국의 서북변에 새시대의 리상적인 대농장도시가 훌륭히 일떠선데 대하여	로동신문
2월 6일	철도	순간의 정제도 모르는 투쟁본때로 서평양기관차대 평천화력대대의 일군들과 수송전사들	로동신문
2월 7일	해운	대동강에 현대적인 봉사선을 띄웠다	로동신문
2월 9일	철도	새 기준 새 기록을 창조하며 계속 전진	로동신문
2월 19일	철도	총진군길에서 더욱 고조되는 청년들의 탄원열기 올해에 들어와 각지의 수백명 청년들 어렵고 힘든 부문들로 용약 탄원	로동신문
2월 20일	철도	화천시의 녀맹원들 사회주의건설의 전구들로 진출	로동신문
2월 21일	항공	섬분교의 한 학생을 위해 사랑의 선물을 실은 비행기가 날았다	로동신문
2월 24일	해운	김철에 필요한 석탄수송에서 높은 실적을 기록	로동신문
2월 25일	철도	농업전선에 필요한 영농물자수송에서 혁신	로동신문
2월 27일	도로	화력탄집중수송대활동 전개 평안남도에서	로동신문

* 본 기사요약은 자료 제공 차원에서 가급적 북한 원전상의 표현을 유지하였으며, 본 연구진의 의견과는 무관합니다.

강철전선지원열의 날로 고조

- 황해북도, 강원도, 함경북도, 남포시의 강철 전선 사례 소개
- 함경북도에서 화차와 화물자동차로 도안의 금속공장들에 많은 파철을 보내주었으며 남포시에서는 1월 3일 수백t의 파철을 자동차를 이용해 천리마제강련합기업소에 집중수송함

[로동신문]
2026.01.05.

전인민적총진군을 가속화하기 위한 경제조직사업 적극화 내각과 경제지도기관들에서

- 내각과 경제지도기관들에서 국가경제의 자립적이며 전반적발전을 위한 경제조직사업이 적극화되고있음
- 내각에서는 지난해에 이룩한 성과와 경험들을 분석총화하면서 경제사업에 대한 국가의 통일적지도를 더욱 강화하며 경제관리에서 혁명적인 규률과 질서를 확립하는데 중심을 두고 구체적인 작전을 세우고있음
- 철도운수부문에서 정연한 화물수송조직과 지휘체계를 확립하고 수송수단들의 능력과 철길상태를 개선하여 인민경제 여러 부문과 대건설전구들에 필요한 물동을 신속히 수송하는데 총력을 집중하고있음

[로동신문]
2026.01.07.

첫걸음을 기세차게 내짚는다

- 평양철도국, 문평제련소, 삼록탄광 사업성과 소개
- 평양철도국의 일군들과 수송전사들이 새해 정초부터 영농물동수송에 큰 힘을 넣으면서 증송투쟁의 불길을 세차게 지펴올리고있음
- 지난해말 국의 책임일군들은 역, 대, 소들에 내려가 현실을 깊이 료해분석하면서 새해에 들어와 영농물동수송성과를 확대하기 위한 혁신적인 방도들을 찾아주었으며 기관차와 화차수리에 필요한 중요부속품을 확보하기 위한 사업도 실속있게 내짚
- 수송지휘를 맡은 일군들이 현실조건에 맞게 배치조직을 더욱 치밀하게 하는 한편 역들과의 긴밀한 연계밑에 기관차와 화차들의 움직임을 구체적으로 장악하고 최대한 효과적으로 리용하기 위한 작전을 전개하고있음
- 평양기관차대의 일군들과 수송전사들이 기관차들에 대한 수리와 정비를 질적으로 하면서 수송투쟁을 과감히 벌려나가고있으며 남포객화차대를 비롯한 여러 객화차대의 일군들과 수송전사들은 예비부속품과 수리공구를 자체로 마련하여 열차검사와 수리시간을 훨씬 앞당기면서 화차들의 회귀일수를 줄이는데 이바지하고있음

[로동신문]
2026.01.09.



기백있는 현장지휘로 새해의 진군을 견인해간다

- 단천지구광업총국 당위원회, 인포청년탄광 초급당, 강서구역 청산리당위원회의 현장지휘 사례 소개
- 단천지구광업총국 당위원회 책임일군은 정월 초하루 검덕광업연합기업소 제3선광장과 공무분공장, 대흥청년영웅광산 무학분광산 전진갱과 무학경소직장에 나가 노동자들을 축하해줌
- 다음날 금골청년역에서 새해의 첫 정광화차를 단천제련소로 떠나보내는 모임에서 책임일군은 단천청년기관차대 《붉은기》5332호 기관사에게 꽃목걸이를 걸어주며 고무해주고 직접 기관차에 탑승하여 무사고주행을 보장하였으며 제련소에 도착하는 길로 배소직장 노동자들속에 들어가 화선식정치사업을 진행함

[로동신문]
2026.01.09.

조국의 최북단에서 안아보는 부흥의 숨결 당결정관철에서 혁신적성과를 이룩한 라선시를 돌아보고

- 라선시가 5년동안에 이룩한 시과학기술도서관, 해안공원, 분수공원, 해안관과 두만강맥주집, 두만강역사, 10여개 호텔 개건 등 성과 소개

- 시에서는 두만강역사를 훌륭히 개건하는 사업을 당결정으로 채택하고 이 사업에 착수하였으나 철도역을 개건하는것이 일반건물을 건설하는것과는 다르고 그 규모와 기술적수준이 여간하지 않았음
- 시당위원회에서는 역사개건에 참가한 라선시건설기계화려단의 종업원들을 비롯한 건설자들에게 정치사업을 실속있게 진행하고 온 시가 떨쳐나서 시안의 전체 인민들이 이 역사개건에 지성을 다 바치게 함
- 기술적요구가 높은 역사개건사업이 한해만에 결속되고 두만강역은 조국의 국경관문역답게 현대적이고 특색있는 역으로 훌륭히 변모됨

[로동신문]
2026.01.09.

새해 진군길에 나선 당원들의 기세가 충천하다

- 수풍발전소, 김종태전기기관차연합기업소 제1가공직장, 은파광산 굴진갱 당원들의 투쟁 소개
- 김종태전기기관차연합기업소 당조직에서는 당원대중을 힘있게 불러일으키고있으며 특히 차바퀴2작업반 당원들은 당세포비서 안일광의 호소에 새로운 지구장비를 창안하여 새형의 차바퀴들을 원만히 생산할수 있는 토대를 마련함
- 기계수리작업반에서는 며칠전 뜻밖에 기중



기에 문제가 생겨 생산이 중단되었을 때 작업 반장 김세원을 비롯한 당원들이 자끼를 리용하여 기중기의 정상가동을 회복시키는 혁신적인 방안을 내놓아 빠른 시간안에 정상가동하게 됨

[로동신문]
2026.01.13.

당 제8차대회 결정관철에서 이룩한 함경남도의 성과를 놓고

- 함경남도에서 당 제8차대회 결정관철에서 발취한 지방변혁의 성과 소개
- 도당위원회에서는 신포시 풍어역에 철트라스식상가를 건설하고 역을 완전히 개건하는 것을 당결정서에 반영하고 능력있는 일군들과 우수한 건설력량을 파견하여 몇달동안에 결속함

[로동신문]
2026.01.18.

의의가 큰 과학연구성과들

- 대안중기계연합기업소, 국가과학원 중앙광업연구소, 기상수문국 기상수문연구원, 지방공업성 식료일용연구원 식료연구소의 과학연구성과 소개
- 대안중기계연합기업소의 기술집단이 산소열법용광로선철을 리용한 베아링강생산방법을 확립하여 수입강재에 비해 가격이 낮으면서도 수명이 훨씬 긴 베아링강으로 기계, 철도,

석탄, 농업부문을 비롯한 인민경제 여러 부문에서 절실히 요구되는 각종 수요를 충족시킬 수 있는 토대를 마련함

[로동신문]
2026.01.19.

영농물자수송을 우선적으로

- 개천철도국의 수송전사들이 영농물자수송에 힘을 넣어 최근 20일동안에만도 비료와 소석회를 비롯한 영농물자를 여러 지역의 농장들에 집중적으로 수송해줌
- 수송지휘를 맡은 일군들은 철도성과 남흥청년화력연합기업소를 비롯한 여러 생산단위와의 긴밀한 연계밑에 짐확보정형을 구체적으로 료해하고 영농물자수송조직을 기동적으로 해나갔으며 철도국 책임일군들은 영농물자수송이 활발히 진행되는 주요 수송현장에 내려가 힘있는 화선식정치사업을 벌리는 한편 기관차에 첨승하여 짐싣기와 부리기를 비롯한 모든 공정이 원활하게 진행되도록 해당 조치들을 세워나감
- 정주기관차대의 수송전사들이 화차의 편성과 운행시간을 단축하기 위한 투쟁을 적극 벌리고있으며 《붉은기》5034호의 승무원들은 철길상태에 맞게 운전조작을 잘하고 자검자수로 기관차의 실동률을 끌어올려 영농물자수송에서 성과를 거두고있음
- 개천객화차대를 비롯한 여러 객화차대의 일군들과 로동자들은 예비부속품들을 넉넉히



마련해놓고 화차들에 대한 수리정비를 책임
적으로 진행하여 영농물자수송렬차들의 머
무름시간을 줄여나가고있음

[로동신문]
2026.01.22.

열사복무정신을 높이 발휘하도록 남포시당위원회에서

- 남포시당위원회의 조직정치사업 사례 소개
- 시당위원회에서는 인민들의 교통상편의와 생활용수보장 등의 문제를 더욱 원만히 풀어
나가기 위해 해당 부서의 일군들을 현지에 파
견하여 무궤도전차들의 운영실태를 장악하
고 걸린 문제들을 풀어주는 사업을 진행하게
하는 한편 시안의 각급 당조직들에서 무궤도
전차의 정비보수에 필요한 부속품들과 자재
를 우선적으로 보장하도록 일군들의 임무분
담을 구체화하고있음

[로동신문]
2026.01.23.

대건설전구들로 세멘트수송렬차들 련이어 출발 상원세멘트연합기업소에서

- 상원세멘트연합기업소에서 생산한 세멘트를
실은 집중수송렬차들이 련일 주요건설전구
들과 농촌살림집건설장들로 떠나가고있음
- 지금 연합기업소의 기본생산단위들과 원료,
연료보장단위들, 공무부문의 노동계급은 새
기준, 새 기록창조의 불길을 세차게 지펴올리

며 세멘트생산성과를 계속 확대하고있음

- 출하직장의 노동자들은 포장기를 비롯한 설
비들의 리용률을 높이고 화차들의 머무름시
간을 줄이면서 세멘트수송렬차들을 지체없
이 목적지대로 떠나보내고있음

[로동신문]
2026.01.27.

본분을 자각하기까지 라진해운대학의 교육자들은 실험실습토대를 강화하던 나날에 귀중한 경험을 쌓았다

- 라진해운대학 학장 유철준을 비롯한 교원, 연
구사들은 서로 련동된 배조종모의훈련실과
선박기관운전모의훈련실을 비롯한 실험실습
실들을 자체의 힘으로 새로 꾸림
- 룡해운성을 비롯한 련관단위들의 방조 밑에
모의훈련설비에 이어 가상환경현시프로그
램, 각종 항해설비의 기능들에 대한 모의프로
그램, 장치결합프로그램개발과 가상환경과
개별적모의기들의 련동실험 등 아름찬 과업
들을 대학의 자체력량으로 꾸리는 나날에 교
원들속에서 여러명의 학위학직소유자가 배
출되었으며 실천실기교육강화에 이바지하는
새로운 우월한 교수방법들이 창조됨

[로동신문]
2026.01.31.



단위의 과학기술발전을 선도하고있는가 최신과학기술자료에 대한 주문봉사체계를 활용하는 여러 단위 일군들의 사업을 놓고

- 최근년간 중앙과학기술통보사에서 과학기술 자료에 대한 수요를 장악하고 보급하는 사업 체계를 확립하고 그 운영을 진행하고있음
- 얼마전에는 김종태전기기관차련합기업소 기술일군들과 현실료해하러 나온 통보사일군 들과의 기술상담이 진행되어 곡면처리기술 을 비롯하여 현대화실현에서 해결해야 할 과 학기술적문제들이 논의되고 이에 대한 최신 과학기술자료들을 집중적으로, 연속적으로 보급하는 문제가 진지하게 토의됨

[로동신문]
2026.02.01.

당 제9차대회를 향한 전인민적인 과감한 진군기세 인민경제 수많은 단위들 1월 인민경제계획 완수, 한달동안에만도 수십개의 대상 준공

- 금속, 화학, 전력, 석탄, 기계, 채취공업을 비 롯한 인민경제의 수많은 단위들에서 1월 인 민경제계획이 빛나게 완수되었으며 한달동 안에만도 전국적으로 새로 일떠선 수십개의 대상들이 준공됨
- 철도운수부문의 로동계급이 전국적인 1월 화 물수송계획을 102.4%로 수행하였음

- 평양철도국에서는 철길상태를 개선하고 열 차통과능력을 제고하기 위한 혁신적인 대책 을 강구하면서 운행구간에 알맞는 운전조법 으로 계획보다 수만의 물동을 증송하였음
- 명당역, 대건역에서 상하차설비들의 가동률 을 높여 열차머무름시간을 단축하였으며 서 평양기관차대, 북창기관차대, 평양기관차대 에서도 기관차수리와 정비를 간지게 하고 견 인정량보다 많은 물동을 수송하기 위한 대중 운동을 힘있게 벌려 실적을 올림
- 함흥철도국의 기관사들은 예비부속품과 수 리공구를 충분히 장만하고 화차회귀일수를 줄이는데 주력하여 더 많은 물동을 실어날랐 으며 청진철도국, 개천철도국, 라선철도국의 수송전사들도 구간별, 방향별에 따르는 열차 편성을 신속히 하고 수송능력과 통과능력을 제고함

[로동신문]
2026.02.06.

조선중앙통신사 보도 우리식 사회주의의 경이적인 전진속도, 지방발전의 활기찬 국면을 과시하는 압록강반의 천지개벽 위대한 당중앙의 령도에 의하여 조국의 서북변에 새시대의 리상적인 대농장도시가 훌륭히 일떠선데 대하여

- 조국의 서북변 위화도지구에 군민건설자들 이 한해사이에 대규모온실농장건설을 훌륭 히 완공하여 천수백동의 각이한 유형의 현대 적인 온실호동들이 펼쳐지고 생산 및 보조건



물들과 다양한 문화생활기자들이 훌륭히 건설됨

- 2024년 7월 압록강하류에 위치한 평안북도 신의주시와 의주군의 섬지역에 큰물피해가 발생한 후 2024년 12월 김정은 총비서는 평안북도 피해지역 살림집 준공식에 참석하여 신의주시를 사회주의조선의 발전상과 위력을 직관할수 있는 현대성과 독창성, 민족성이 구현된 발전적인 도시로 개변시킬데 대하여 천명하고 지역의 변천을 위한 새 건설계획을 선포함
- 2025년 2월 신의주온실종합농장과 남새과 학연구중심건설착공식이 거행된 후 2025년 5월까지 온실골조공사가 기본적으로 결속되었으며 2월 1일 김정은 총비서가 신의주온실 종합농장 준공식에 참석함
- 2025년 8월 김정은 총비서는 철도역을 종합적인 수송중심으로서의 기능성과 실용성을 높일수 있게 기능구조를 바꾸며 남새저장고도 새로 건설하는 등 건설에서 제기되는 문제들을 제때에 바로잡아줌
- 철도운수부문 수송전사들도 계획된 물동량을 전격적으로 수송하였으며 철도성철길건설려단, 평안북도철길건설려단의 건설자들은 수십만㎡의 토량처리를 해제끼고 다리들과 1만여㎡의 옹벽공사를 비롯한 건설과제를 성과적으로 수행하고 위화도역을 종합적인 수송중심으로서의 기능성과 실용성을 높일수 있게 건설함

[로동신문]

2025.02.06.

순간의 정체도 모르는 투쟁본대로 서평양기관차대 평천화력대대의 일군들과 수송전사들

- 서평양기관차대 평천화력대대의 일군들과 수송전사들이 수도의 동력기지들에 증산의 숨결을 더해주고있음
- 지난 1월 1일 총비서의 신년경축행사 연설을 받아안은 이곳 대대 일군들과 수송전사들은 새로운 결심과 기세드높이 정초부터 힘찬 보무를 내짚어 《붉은기》6017호, 《붉은기》6020호, 《붉은기》6040호의 승무원들이 자검자수를 책임적으로 하고 정비시간을 단축하기 위해 아글타글 노력할 때 《붉은기》6044호를 비롯한 여러 기관차의 승무원들은 사령원들과의 연계를 보다 긴밀히 하면서 한량의 화차라도 더 끌기 위해 분투하였으며 이에 발맞추어 정비소대의 성원들은 기관차의 실동률을 끌어올리기 위해 림시수리를 스스로 맡아하면서 지혜와 열정을 다 바쳐나감
- 지난 1월 10일 《붉은기》6036호의 차바퀴축베아링을 짧은 시간에 교체해야 할 정황이 제기되었을 때 기성관례대로 기관차대의 수리중대에서 진행하면 수리시간이 길어져 화력탄수송에 지장을 줄수 있게 되자 소대장 배광철을 비롯한 정비소대 성원들이 대의 수리기지까지 가지 않고 자체로 차바퀴축베아링을 교체할것을 결의해나서 시간을 훨씬 앞당겨 기관차를 떠나보냄

- 얼마전 화차들을 달고 천성청년탄광으로 향하던 《붉은기》6037호 기관차 승무원들은 순천역에서 《붉은기》6023호가 예비부속품이 없어 출발이 지체된다는것을 알게 되자 자검자수를 위해 준비하고다니던 부속품을 주저없이 넘겨주어 《붉은기》6023호가 제때에 발전소에 도착할수 있게 함

[로동신문]
2026.02.06.

대동강에 현대적인 봉사선을 띄웠다 남포시에서

- 남포시에서 결혼식봉사가 가능한 백수십명 규모의 대중식사실을 갖춘 현대적인 봉사선 《와우봉》호를 건조하여 대동강에 띄움
- 시당위원회에서는 룡강민속공원과 국사봉지구에 종합적인 문화정서생활기지를 꾸리기 위한 통이 큰 일판을 펼치면서 수백명의 수용능력을 갖춘 현대적인 봉사선건조를 당결정에 반영하고 립체적으로 내밀었으며 시안의 여러 공장, 기업소일군들과 남포항만건설사업소의 로동계급이 봉사선건조의 앞장에 섬
- 봉사선건조가 마감단계에서 추진될수록 시의 당, 행정책임일군들은 수시로 현장을 찾아 내외부시공의 질을 높은 수준에서 보장하며 대형전광판과 음향설비, 조명장치와 단방조건 등을 손색없이 갖추게 하는데 깊은 주의를 돌림
- 얼마전 시험운항이 성과적으로 진행되었으며 해당 성원들은 특색있는 봉사시설로 되게

하기 위한 준비를 다그치고있음

[로동신문]
2026.02.07.

새 기준, 새 기록을 창조하며 계속 전진

- 남양탄광, 동평양화력발전소, 철도운수부문, 장산광산의 증산성과 보도
- 철도운수부문에서 지난 1월에 수십명의 기관사가 1.4분기 수송계획을 앞당겨 완수하였음
- 청룡차량대에서 《붉은기》2022호 기관사 문영혁을 비롯한 10여명의 기관사들이 한량의 물동, 한의 짐이라도 더 수송할 일념 안고 자진소운전, 자진차갈이를 스스로 맡아 진행하면서 1.4분기 수송계획완수자대렬에 들어섬
- 평양기관차대에서 여러명의 기관사들이 설비관리를 책임적으로 하는 한편 철길의 기술상태에 따르는 앞선 운전조작법을 받아들여 증송투쟁에 박차를 가함
- 단천청년기관차대에서 《붉은기》5014호 기관사 김남철이 수리공구와 예비부속품을 착실히 갖추고 운행중에 자검자수를 실속있게 진행하면서 1.4분기 수송계획완수자대렬에 남먼저 들어섬

[로동신문]
2026.02.09.



총진군길에서 더욱 고조되는 청년들의 탄원열기 올해에 들어와 각지의 수백명 청년들 어렵고 힘든 부문들로 용약 탄원

- 평안북도, 평안남도, 개성시, 자강도, 길주군, 철도성 등 청년들의 탄원 사례 소개
- 해주철도분국, 신성천철도분국, 고원철도분국의 청년동맹원들도 어렵고 힘든 초소들에 탄원해나섬

[로동신문]
2026.02.19.

희천시의 녀맹원들 사회주의건설의 전구들로 진출

- 희천시안의 백수십명의 녀맹원들이 사회주의건설의 전구들로 진출하였음
- 갈현동, 솔모루동, 금은동, 청천동의 녀맹원들은 전력공업부문과 철도운수부문, 립업부문의 초소들에 자원함

[로동신문]
2026.02.20.

섬분교의 한 학생을 위해 사랑의 선물을 실은 비행기가 날았다

- 2월 명절을 맞으며 총비서의 선물을 실은 비행기가 서해의 섬들에서 살고있는 어린이들과 학생들을 위해 하늘길을 날음
- 2월의 명절을 며칠 앞둔 어느날 신의주교원

대학부속 신의주시 본부소학교 수운도분교에서 공부하는 림예진학생을 위해 선물을 실은 비행기가 도착함

[로동신문]
2026.02.21.

김철에 필요한 석탄수송에서 높은 실적을 기록 륙해운부문에서

- 륵해운부문의 일군들과 로동계급이 김책제철련합기업소의 철강재생산에 필요한 물동수송에 힘을 넣어 지난 21일까지 2월 석탄수송목표를 115%로 넘쳐 수행하였음
- 당조직의 지도밑에 륵해운성의 일군들은 철강재생산에 필요한 석탄을 수송하기 위한 배선계획을 예견성있게 세우고 배수리를 일정대로 힘있게 추진하도록 하는 등 수송기일을 철저히 보장하는데 큰 힘을 넣고있음
- 성의 조직사업에 따라 해운관리국, 항만수송운수관리국과 대동강갑문관리국을 비롯한 륵해운부문의 일군들과 로동계급이 맡은 일에서 높은 책임성을 발휘하고있음
- 남포항에서는 상선설비들의 가동률을 높여 물동량의 상선시간을 최대로 줄임으로써 배들의 출항을 제때에 보장하고있으며 령남배수리공장에서는 중요대상공사과제수행으로 드바쁜 속에서도 낮과 밤이 따로 없는 긴장한 투쟁을 벌리면서 맡겨진 배수리계획을 드팀없이 내밀고있음
- 서해갑문사업소의 일군들과 로동자들은 불



리한 날씨조건에서도 갑문구조물들에 대한 보수정비를 책임적으로 진행하면서 대형짐배들의 갑문통과를 철저히 보장하고있으며 화물수송을 맡은 선원들도 짐배들의 안전한 운항과 물동수송기일을 단축하기 위해 적극 노력하여 배수리를 계획보다 앞당겨 끝낸 《남대천》호 선원들은 불리한 날씨조건으로 항해가 어려운 속에서도 석탄수송과제를 원만히 수행함

[로동신문]
2026.02.24.

농업전선에 필요한 영농물자수송에서 혁신

- 함흥철도국의 일군들과 수송전사들이 뜻깊은 2월에도 영농물자수송성과를 확대하며 기세차게 내달리고있음
- 철도국당조직에서는 정치사업을 여러가지 형식과 방법으로 참신하게 벌려나가고있음
- 기관차대와 객화차대를 비롯한 중요단위들을 맡고 내려간 국의 일군들은 기관차와 화차들의 수리정비와 가동상태 등을 구체적으로 알아보고 제기되는 문제들을 적극적으로 풀어나가고있음
- 수송지휘를 맡은 일군들은 해당 단위들과의 긴밀한 연계밑에 영농물자수송량을 정확히 장악하고 화차들을 제때에 편성하기 위한 사업에 힘을 넣어 농촌들에 물자가 지체없이 가달도록 하고있음

- 고원기관차대, 단천청년기관차대의 수송전사들은 기관차들에 대한 기술관리를 책임적으로 하고 철길상태에 맞는 운전조작법을 적극 받아들이면서 높은 수송실적을 기록하고있으며 함흥객화차대, 원산청년객화차대를 비롯한 여러 객화차대의 일군들과 로동자들도 내부예비를 적극 탐구동원하고 이미 마련해놓은 수리기지들을 효과적으로 리용하여 화차수리에 필요한 각종 부속품들을 생산하면서 더 많은 짐을 실어나르는데 이바지하고있음

- 주요역의 일군들과 수송전사들은 앞선 차갈이방법을 받아들이고 상하차설비들에 대한 관리를 잘하여 영농물자수송에서 혁신을 일으켜나가고있음

[로동신문]
2026.02.25.

화력탄집중수송대활동 전개 평안남도에서

- 평안남도에서 화력발전소들에 석탄을 원만히 보장해주기 위해 수십대의 대형화물자동차로 집중수송대를 뚝고 화력탄을 집중수송함
- 첫 집중수송은 덕천지구탄광연합기업소와 북창지구청년탄광연합기업소로부터 북창화력발전연합기업소까지 진행되었으며 집중수송대는 하루에 3차이상 수송길을 달리며 불과 며칠동안에 많은 화력탄을 운반함
- 개천지구탄광연합기업소로부터 청천강화력



News Focus & Brief

동북아·북한 기사포커스 & 브리프

북한 기사브리프

발전소와 순천화력발전소로의 수송길도
줄기차게 이어졌으며 화력탄집중수송대는
며칠동안에 모든 대형화물자동차들의 수리
정비를 끝내고 또다시 화력탄수송에 진입함

[로동신문]
2026.02.26.



중국 기사브리프 1·2월

김소희 한국교통연구원 연구원

2026년 1·2월 중국 교통물류 기사는 철도 5건, 항만 4건, 종합 1건으로 총 10건 리뷰

- 세부적으로 중국-라오스 철도 관련 3건, 중국-유럽 화물열차 2건, 국제 운송 허브 2건, 기타 3건으로 분류

1월 1일	[철도]	중-라오스 철도 2025년 무비자 입국 외국인 48% 증가	《일대일로》
1월 4일	[항만]	칭다오항, 2026년 첫 호주 직항 노선 개설	《중국교통운수부》
1월 12일	[항만]	우한 양뤄항, 2025년 수출입 컨테이너 60만TEU 첫 돌파	《중국교통운수부》
1월 19일	[철도]	텐진-바쿠 카스피해 횡단 중앙아시아 화물열차 첫 운행	《중국교통운수부》
1월 20일	[항만]	렌원강 해사국, 설 연휴 대비 한중 여객선 특별 안전점검 실시	《중국교통운수부》
1월 27일	[철도]	중-라오스 철도, 중앙아시아 국제화물열차 4편 증편	《일대일로》
1월 29일	[항만]	텐진 해사국, 1만5천TEU급 메탄올 이종연료 컨테이너선 첫 항차 전면 지원	《중국교통운수부》
2월 5일	[철도]	중라오 철도, 개통 이후 누적 여객 6,600만 명 돌파	《일대일로》
2월 9일	[철도]	중-유럽 화물열차, 설 명절 맞아 물류·교역 기능 확대	《일대일로》
2월 13일	[종합]	중국-아시아·유럽 투자무역촉진센터 온라인 플랫폼 정식 출범	《일대일로》

중·라오스 철도 2025년 무비자 입국 외국인 48% 증가



- 2025년 중·라오스 철도를 통해 세계 110개 국가·지역 출입경 인원 29만 명 이상 중 외국 국적자는 5만 명 이상으로 전년 대비 34% 이상 증가했으며, 무비자 입국 외국인은 1만 3,400명 이상으로 전년 대비 48% 증가함
- 23년 4월 13일 운행을 시작한 이후 25년 12월 31일까지 총 2,800회 이상 운행되었으며, 123개 국가·지역 출입경 인원 누적 71만 명 이상을 기록하며 외국 국적자는 5만 5,000명 이상, 무비자 입국 외국인은 2만 4,000명 이상으로 집계됨
- 국적별 이용객은 라오스, 태국, 말레이시아 순으로 많았으며, 주요 입국 목적은 관광, 회의·비즈니스, 친지 방문 순으로 나타남
- 통관 효율 제고를 위해 관광단체 온라인 사전 예약 통관, 24시간 무장해 통관, '일대일로' 전용 통로 및 무비자 전용 통로 운영, 외국인 입국카드 온라인 작성 등 10여 개 편의 조치를 시행하여 통관의 신속성과 편의성을 강화하고 있음

[원문링크]

<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0RP3LO74.html>

칭다오항, 2026년 첫 호주 직항 노선 개설



- MSC의 호주 직항 항로(KANGAROO) 첫 항차가 칭다오항에 입항함. 이는 2026년 칭다오항의 첫 외무역 신규 항로로, 북방 내륙 화물을 브리즈번·시드니로 직항 운송하는 '중국 북방-대양주' 직결 물류망을 구축한 사례임
- 항로는 칭다오-상하이-닝보-브리즈번-시드니를 순환하며, 운송 기간은 브리즈번 약 20일, 시드니 약 25일 소요됨. 환적 대비 리드타임이 단축되었으며, MSC의 칭다오항 운항 노선은 총 18개로 확대됨
- 2025년 1~11월 칭다오항의 대호주 교역액은 1,005억7천만 위안, 이 중 수출은 580억 5천만 위안(+10.6%)을 기록하며 직항 개설로 북방 지역의 대호주 수출 경쟁력이 한층 강화될 전망이다

[원문링크]

https://www.zgjtb.com/2026-01/04/content_501417.html

우한 양륙항, 2025년 수출입 컨테이너 60만TEU 첫 돌파

- 2025년 양륙항의 수출입 컨테이너 처리량은 60만1,000TEU로 전년 대비 3.8% 증가하며 처음으로 60만TEU를 돌파하며 수출입 화물 물동량도 883만3,000톤(+4.8%)을 기록해 두 지표 모두 역대 최고치를 경신함
- 연간 컨테이너 처리량은 195만TEU로, 장강 중·상류 구간 1위를 유지하며, 통관 효율 개선과 물류비 절감 등 통상 환경 개선이 외무역 증가를 견인한 것으로 분석됨
- 2024년 11월 개통된 '인도네시아-우한' 직항 노선은 연간 28만2,000톤을 처리해 직항 물동량의 76.4%를 차지하여, 최근 5개 국제 직항 노선과 3개 환적 통로를 추가 개설하고, 중유럽 화물열차 연계 및 '직장직제' 등 통관 혁신 모델을 도입해 중서부 지역 핵심 해상 출구항으로의 기능을 강화하고 있음

[원문링크]
https://www.zgjtb.com/2026-01/12/content_502355.html

텐진-바쿠 카스피해 횡단 중앙아시아 화물열차 첫 운행



- 1월 19일 10시, 가전·자동차 부품 등을 적재한 중앙아시아 화물열차가 텐진 컨테이너센터역을 출발함
- 노선 개통으로 텐진과 아제르바이잔·카자흐스탄 간 안정적 운송 통로가 구축되었으며, 바쿠 도착 후 터키 등으로 추가 연계가 가능해 중국 북방-중앙아시아-유럽 간 경제무역 연결성이 강화될 전망이다
- 세관·항만 등 관계 기관과 협력하여 '철도 신속통관' 모델을 도입, 통관 절차를 간소화함으로써 화물열차의 안정적·고효율 운행 기반을 마련함

[원문링크]
https://www.zgjtb.com/2026-01/19/content_503363.html

렌윈강 해사국, 설 연휴 대비 한중 여객선 특별 안전점검 실시



- 1월 19일, 렌윈강 해사국은 관계 기관과 합동으로 한국, 중국 여객·화물 검용 정기선에 대해 설 연휴 귀성 특별수송 기간을 앞둔 사전 안전점검을 실시함
- 이번 점검은 한파·강풍 등 겨울철 악천후에 대비한 것으로, 소방·구명 설비, 항해 장비, 기관·전기 설비, 결빙 방지 조치 등을 집중 확인함
- 당국은 선사에 기상 경보 관리 강화와 안전 책임 이행을 당부했으며, 설 연휴 기간 해상 여객 안전관리를 지속 강화할 방침임

[원문링크]
https://www.zgjtb.com/2026-01/20/content_503561.html

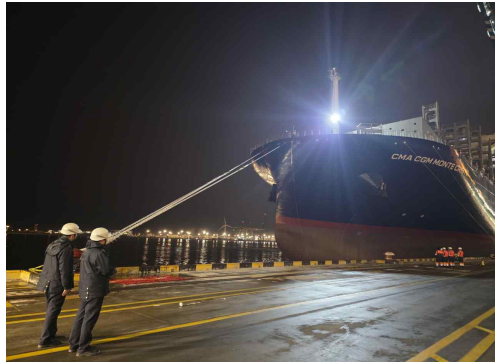
중·라오스 철도, 중앙아시아 국제화물열차 4편 증편



- 중·라오스 철도 노선에 중앙아시아 국제화물 열차 4편이 새로 증편됨. 첫 열차는 1월 26일 윈난성 위시시 옌허역을 출발해 라오스 비엔티안 남역까지 운행
- 이날 열차에는 배추·고추·브로콜리 등 신선 채소 460톤과 철강재 285톤이 적재됨, 화물은 비엔티안 도착 후 태국 방콕까지 추가 운송될 예정으로, 중국-라오스-태국을 잇는 물류 흐름이 한층 강화됨
- 철도 측은 이번 증편으로 위사-라오스 구간 국제화물열차가 정기·정기 운행 체계를 갖추게 되어 운송 안정성과 속도가 개선됐다고 설명함
- 증편 열차는 위시 옌허역, 쿤밍 중이춘역, 위시 남역 등을 기점으로 주 4회 이상 정기 운행될 계획임

[원문링크]
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0CQIKH6P.html>

텐진 해사국, 1만5천TEU급 메탄올 이중연료 컨테이너선 첫 항차 전면 지원



- 2026년 1월 27일, 프랑스 해운사 CMA CGM 소속 1만5천TEU급 컨테이너선 'CMA CGM MONTE CRISTO'호가 텐진 항에 입항해 인도 후 첫 운항을 시작
- 이 선박은 메탄올을 연료로 사용하는 친환경 이중연료 선박으로, 총 1만6,136TEU를 적재할 수 있으며, 중·프 협력 사업의 일환으로 건조된 선박 중 첫 번째로, 선사 400번째 보유 선박임
- 해사 당국은 입항 전 항로를 사전에 점검하고, 레이더·AIS 등 관제 시스템을 활용해 이동 상황을 실시간 관리하며, 도선·예선과 협력해 안전하게 부두에 접안하도록 지원
- 접안 후에는 하역 준비와 육상전원(AMP) 연결을 돕고, 위험물 및 오염 방지 관리 상태도 함께 점검하며, 친환경 선박의 안정적인 기항을 지원해 텐진항의 친환경·국제 해운 허브 기능을 강화할 계획임

[원문링크]

https://www.zgjtb.com/2026-01/29/content_504946.html

중랴오 철도, 개통 이후 누적 여객 6,600만 명 돌파

- 중랴오 철도는 2021년 12월 3일 개통 이후 2026년 2월 3일까지 누적 여객 수송 6,600만 명을 돌파하여 전 세계 120여 개 국가·지역 승객이 국제여객열차를 이용해 국경을 넘는 여행을 한 것으로 집계됨
- 철도 당국은 운행 계획을 최적화해 하루 70편 이상 여객열차를 운행, 일일 이용객 6만 명 이상을 안정적으로 유지하고 있음
- 다양한 여행 수요에 대응하기 위해 고품질형·안락형·보편형 관광열차를 운영하며 주요 관광지와의 중국 쿤밍-랴오스 루양프라방·비엔티안 간 국제 관광 노선을 연계
- 개통 이후 전체 구간에서 총 9만 편의 여객열차가 운행되었으며, 양국 국민의 관광·유학·상업 활동 등 교류를 촉진하는 핵심 인프라로 자리매김함

[원문링크]

<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0RKT9NOO.html>

중·유럽 화물열차, 설 명절 맞아 물류·교역 기능 확대

- 설 명절을 앞두고 시안 등지에서 '설 선물(연화) 축제'가 열려 중앙아시아·유럽산 식품과 소비재가 판매됨, 중·유럽 화물열차를 통해



카자흐스탄 밀가루, 조지아 와인 등 다양한 수입 상품이 안정적으로 공급되며 명절 수요를 뒷받침함

- 2026년에는 ‘문전배송(도어 투 도어)’ 전용 열차가 처음 운행되어, 역 도착 후 환적 없이 물류단지로 바로 이동함에 따라 운송 효율은 약 30% 높아지고, 물류비는 15% 절감되는 효과가 나타남
- 2025년 운행 횟수는 3만4천 회, 물동량은 317만 TEU로 각각 증가세를 기록함하며, 현재 유럽 26개국과 아시아 11개국을 연결하는 핵심 국제 물류망으로 자리 잡으며, 상품 교역과 문화 교류 확대에 기여하고 있음

[원문링크]
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/03UNU76L.html>

- 이번 출범은 국무원의 해외 종합서비스 체계 고도화 정책의 이행 조치로 평가되며, 향후 국제 협력 네트워크 확대와 시장 정보·리스크 관리 기능을 강화해 ‘일대일로’ 협력 기반을 지원할 계획임

[원문링크]
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0CE3RU6C.html>

중국-아시아·유럽 투자무역촉진센터 온라인 플랫폼 정식 출범

- 2월 10일, 중국-아시아·유럽 투자무역촉진센터 온라인 플랫폼이 공식 운영을 시작하여 본 플랫폼은 중국 기업의 서방(아시아·유럽) 시장 진출을 지원하는 종합 서비스 창구로, 국가의 ‘서향 개방’ 전략을 뒷받침하는 디지털 기반으로 구축됨
- 우루무치시 주도로 조성된 해당 플랫폼은 ‘해외 진출’, ‘외자 유치’, ‘디지털 무역’, ‘스마트 통관’ 등 기능을 통합한 원스톱 서비스 체계를 제공함. 기업의 해외 진출 준비 단계부터 현지 정착까지 전 과정 지원을 목표로 함



러시아 기사브리프 1·2월

한은영 한국교통연구원 주임연구원

2026년 1·2월 러시아 교통물류 기사는 철도 4건, 도로 3건, 해운 3건 총 10건 리뷰

- 세부적으로 국내 교통물류 인프라 개발 관련 2건, 북극항로 개발 관련 2건, 국경통관 및 인프라 개발 관련 2건, 러-중간 교통물류인프라 개발 관련 3건, 여객 및 화물물동량 관련 1건 등으로 분류

1월 12일	[도로]	러-벨라루스 간 도로화물 운송 시 허가증 일부 폐지	РЖД-Партнер
1월 19일	[도로]	로스그란스트로이(Росгранстрой), 2026년 극동지역 우선 과제 확정	РЖД-Партнер
2월 2일	[철도]	2026년 1월, 러시아 철도 화물 적재량 4% 감소	РЖД-Партнер
2월 3일	[도로]	블라고베센스크-헤이허 교량, 무인 화물운송 시범운행 예정	РЖД-Партнер
2월 13일	[해운]	북극항로 이용, 러시아와 협력 없이는 불가능	ТАСС
2월 15일	[철도]	러-중 간 여객열차 6년 만에 운행 재개	Российской газеты
2월 17일	[해운]	2026년 북극항로 화물 운송량 4천만 톤 도달 가능	Нефтегазовая промышленность
2월 18일	[철도]	2026년 동부 철도망 개발에 338억 루블 투자 예정	РЖД-Партнер
2월 24일	[철도]	2026년 스코로보디노-레이노보 철도 구간 화물운송 개시 예정	РЖД-Партнер
2월 27일	[해운]	하바롭스크, 2026년 아무르강 유역 수운 발전 프로그램 승인 계획	РЖД-Партнер

로스그란스트로이(Росгранстрой), 2026년 극동지역 우선과제 확정

- 러 국경시설기관(Росгранстрой)은 2026년 극동지역의 국경 검문소 개발 계획을 확정했으며, 여러 시설이 개통될 예정임
- 우선 과제로는 중국 국경에 위치한 자동차 검문소인 '포그라니치니'와 '크라스키노'의 차량통행 재개와 북한 국경 검문소인 '하산-두만강' 개통이 포함됨
- '하산-두만강' 검문소는 국가 프로젝트인 「삶을 위한 인프라」의 일환으로 약 1km의 교량 건설되고 있으며, 러시아 측 접근도로는 2.4km에 이를 예정임
- 더불어, '블라고베셴스크-1' 보행자 국경검문소의 완공이 예정되어 있음. 이는 아무르강을 가로질러 중국과 연결되는 케이블카를 이용하는 관광객 통행을 위한 시설임.

[원문링크]
<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/rosgranstroy-opredelilsya-s-prioritetami-na-2026-god-po-dalnemu-vostoku/>

러-벨라루스 간 도로화물 운송 시 허가증 일부 폐지

- 2026년 1월 1일부로, 러시아와 벨라루스 간 도로 화물 운송 자유화의 일환으로 영국 및 일부 유럽연합 국가에서 물품을 운송할 때 요구되던 '제3국 운송 허가증' 취득 요건이 폐지됨
- 이전에도 양국은 통과 운송 및 양자운송 허가

증 교환을 폐지했으며, EAEU 회원국간 운송 시 요구되던 '제3국 운송 허가증'을 폐지한 바 있음.

- 해당 도로 화물 운송 자유화 현행 협정에 따라, 양국은 2030년까지 도로 화물 운송에서 완전한 무허가 체계로 전환할 예정임

[원문링크]
<https://trans.ru/news/s-1-yanvaryaya-mezhdu-rossiei-i-belarusyu-otmenili-esche-chast-dozvolov-na-avtomobilnie-perevozki-gruzov>

2026년 1월, 러시아 철도 화물 적재량 4% 감소

- 2026년 1월 기준, 러시아 철도망의 화물 적재량은 8,930만 톤으로, 전년동기대비 4% 감소한 수치임
- 전반적인 감소세에도 불구하고, 일부 철도노선에서는 증가세를 나타냄. 남동철도가 10.5% 증가로 가장 높은 성장률을 기록했고, 자바이칼 철도 +6.6%, 동시베리아 철도 +3.2%, 쿠이비셰프 철도 +1.6% 등의 순임
- 전반적인 적재량 감소는 석탄 및 철강산업 수요 감소가 주요 원인으로 보임.
- 그 외 비료 운송량은 4% 증가, 곡물화물은 49.9% 증가를 기록함
- 동부방향 수출 화물운송량은 1,420만 톤(+5.9%)으로 증가했는데, 이는 비료, 철광석, 곡물 수출 증가가 주요한 요인이었음

[원문링크]
<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pogruzka-na-seti-rzhd-v-yanvare-snizilas-na-4->

sostaviv-89-3-mln-tonn/

블라고베센스크-헤이허 교량, 무인 화물운송 시범운행 예정

- 아무르 주 당국은 블라고베센스크~헤이허 교량에
서 무인 화물트럭 시범운행을 제안함
- 블라고베센스크와 헤이허는 러시아와 중국의 접
경도시로, 해당 시범운송에 관한 합의는 이미 이
전에 이뤄졌으며 현재 구체적인 운행 시나리오가
준비되고 있다고 전함
- 러시아와 중국 간 국경 운송은 러시아 교통부 산하
지율교통 관련 부처 간 실무그룹에서 검토 중임.
- 초기에는 아무르 주와 중국간 무인 트럭 운송이 중
점이나, 추후 다른 유형의 수단도 추가될 예정임

[원문링크]
<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/v-etom-godu-predlagaetsya-nachat-v-testovom-rezhime-dvizhenie-bespilotnykh-gruzovikov-po-mostu-blago/>
<https://trans.ru/news/mezhdu-rossiei-i-kitaem-zapustyat-bespilotnuyu-dostavku-gruzov>

북극항로 이용, 러시아와 협력 없이는 불가능

- 주한 러시아 대사 게오르기 지노비예프는 북극항
로 이용은 러시아와 협력 없이는 불가능하며, 우
리는 한국과 협력할 준비가 되어 있다고 언론 간
담회에서 전함.
- 북극항로는 인도양과 같이 모든 선박이 자유롭게
이용할 수 있는 일반적인 해상 항로와 다르다며, 아
시아에서 유럽으로 가장 짧은 항로인 북극해를 통

해 이용하려면 러시아와 협력은 필수라고 강조함

- 지난 1월, 한국 정부가 2026년 상반기에 러와 협
의를 통해 한국-네덜란드 북극항로 시험 운항을
약 9월경에 실시할 계획을 언급한 것에 대해, 현
재까지 이와 관련해 러시아와 한국 간 접촉이 이
뤄진 바 없다고 전함

[원문링크]
<https://tass.ru/politika/26437039>

러-중 간 여객열차 6년 만에 운행 재개

- 2026년 3월 8일, 자바이칼스크(러)-만저우
리(중) 국제 여객열차(№354/353) 운행이
재개됨. 해당 노선은 코로나 19 팬데믹으로
인해 2020년 2월 중단되어 있었음
- 열차 운행재개로 인해 이르쿠츠크와 치타역
에서 중국 만저우리까지 환승없이 중국으로
이동할 수 있게 됨
- 열차는 주 2회(수요일/일요일) 양방향 운행
되며, 소요시간은 약 25분임
- 참고로, 중국은 지난해 9월부터 러시아 국민
에게 무비자 제도를 시행하고 있음

[원문링크]
<https://rg.ru/2026/02/13/passazhirskij-poezd-mezhdu-rossiej-i-kitaem-zapustiat-s-8-marta.html>

2026년 북극항로 화물 운송량 4천만 톤 도달 가능

- 로사툼(Росатом)에 따르면, 2026년 북극항로의 화물 운송량이 4천만 톤에 달할 가능성이 있다고 전함.
- 2025년 북극항로의 화물 운송량은 3,702만 톤으로, 원유 58%, 액화천연가스 21%를 차지함
- 당초 2024년에 8천만 톤까지 증가할 것으로 예상했으나, 실제로 목표에 도달하지는 못함. 현재 수정된 전망에 따르면, 2030년까지 약 1억 5천만 톤에 도달할 것으로 예상됨
- 특히, 노바텍의 여름향해 시즌에 중국으로의 LNG 공급 재개 계획과 로스네프티의 '보스토크 오일' 프로젝트 등이 운송량 증가에 기여할 예정임
- 한편, 러시아 조선산업은 이러한 대규모 계획을 수행하는데 필요한 규모의 선박을 충분히 확보하지 못한 상황으로 나타남

[원문링크]
<https://nprom.online/news/v-2026-godu-gruzopotok-po-smp-mozhet-dostignut-40-mln-tonn-v-tom-chisle-za-schyot-uglevodorodov/?ysclid=mmeflt4rf8501730757>

2026년 동부 철도망 개발에 338억 루블 투자 예정

- 러시아 철도공사는 2026년 동부 철도망(Босточный полигон)의 추가 현대화를 위해 338억 루블을 투자할 예정임

- 특히, 하바롭스크의 볼로차예프카-콤소몰스크 나 아무레 - 소비츠키야 가반 구간(870km)의 전철화 사업을 계속 추진하는데 사용될 예정임. 이 사업은 TSR 및 BAM 철도의 동부구간 연결과 타타르해협 연안의 항만을 연결하는 전략적 노선으로, 극동방향으로의 화물 운송의 추가적 잠재력을 확대할 것임
- 볼로차예프카-콤소몰스크 나 아무레(350km) 구간의 전철화 사업은 2026년에 완료될 예정이며, 이후 소비츠키야 가반으로 이어지는 마지막 구간의 전철화는 2027년에 완료될 예정임

[원문링크]
<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-investiruyut-33-8-mlrd-rublej-v-razvitiievostochnogo-poligona-v-2026-godu/vvesti-pravila-dopuska-i-ekspluatatsii-bespirotnykh-avtomobilej-v-rossii/>

2026년 스코로디노-레이노보 철도 구간 화물운송 개시 예정

- 야쿠티야 철도공사는 '스코보로디노-레이노보' 철도 노선을 통한 화물운송이 2026년에 시작될 예정이라고 전함
- 해당 구간 재건 사업에는 8억 루블이 투입될 예정이며, 68km 중 20km 구간을 우선 보수할 계획임. 노선의 전체 복구는 2028년 완료될 예정이며 석탄, 철광석 등이 중국으로 수출될 예정임
- 초기에는 '스코보로디노-레이노보' 구간의 10km 지점까지 철도 운송된 후, 잘린다 국경검문소를 통해 자동차로 중국까지 운송될 예정임



러시아 교통물류

- 잘린다 국경검문소는 2026년 중반 완공 예정이며, 2026년 말부터 수출 운송을 시작할 예정입니다
- 이 프로젝트는 야쿠티아가 중국시장으로 직접 연결되는 핵심 경로이자, 국제 동북운송회랑 구축에 주요 요소로 평가됨. 더불어 야쿠티아 지역의 수출 잠재력 확대 및 러-중간 교통연결이 강화될 것으로 예상됨

[원문링크]

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-2026-godu-planiruyut-zapustit-gruzovoe-sobshchenie-po-vetke-skovorodino-reynovo/>

[원문링크]

<https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/vlasti-khabarovskogo-kraya-planiruyut-utverdit-programmu-razvitiya-sudokhodstva-v-amurskoy-basseyne-/>

하바롭스크, 2026년 아무르강 유역 수운 발전 프로그램 승인 계획

- 하바롭스크 지방 정부는 2026년에 아무르강 유역의 수운 발전 프로그램을 승인할 계획임. 이와 관련하여 이미 러시아 해양위원회와 협의를 완료함
- 이 프로그램은 연방정부의 선박 건조 발주와 아무르 강의 하천 항만 및 부두 인프라, 그리고 태평양 연안 인접 항만 현대화 등을 포함
- 이 경로는 북극항로와 아시아, 태평양 지역으로 이어져 상당한 잠재력을 보유하고 있으나, 현재 러시아와 중국 양측 주요 도시들에 하천 항만 기본 구조만 보존되어 있을 뿐 수로를 통한 화물 운송량은 소련시기보다 거의 10배 낮은 수준임
- 지역 프로그램에 따르면, 여객선 11척과 접안시설 60개가 하바롭스크에 필요하다고 전해짐



03

동북아·북한 교통물류 기초자료

Basic Data on
Transportation and Logistics
in Northeast Asia and North Korea

중국 주요 무역항 통계: 내몽골자치구



중국 주요 세관 통계: 내몽골자치구¹⁾

1. 내몽골자치구 세관 개요

- 2023년 말 기준 내몽골 자치구에는 국무원 승인을 받은 대외개방 세관 총 20곳이 위치함
 - 이 중 항공 6개소(후허하오터 외 5개소), 도로 12개소(만저우리 외 11개소), 철도 2개소 운영 (만저우리 외 1개소)

/ 표 1 / 내몽골 세관 분포

종류	세관명	개방시기	개방상태
항공	후허하오터	1991.12	국제/상시
	만저우리	2009.2	
	하이라얼	1993.7	
	어얼둬쓰	2016.1	
	바오터우	2019.11	
	얼렌하오터	2021.9	
도로	만저우리	1989.4	국제/상시
	얼렌하오터	1990.6	국제/상시
	처커	2005.6	양국/상시
	우란지	2016.1	양국/상시
	간치마오두	1992.3	양국/상시
	주언다부치	1992.3	국제/상시
	만두라	2009.2	양국/상시
	어부두거	2009.2	양국/상시
	아르하샤트	1992.3	양국/상시
	헤이산터우	1989.4	양국/상시
	스웨이	1989.4	양국/상시
	아얼산	2012.3	국제/상시
철도	만저우리	역대연속	국제/상시
	얼렌하오터	1956	국제/상시

자료: 中国海關出版社有限公司(2024), 『中国口岸年鉴』(2024年版), p. 82. 바탕으로 필자 재작성.

1) 中国海關出版社有限公司(2024), 『中国口岸年鉴』(2024年版), p. 81-100.를 바탕으로 재작성.

2. 내몽골 자치구 세관 운영 현황

- 2023년 내몽골 세관 수출입 화물량은 1억 783.13만t 수준
 - 대외 무역 수출은 875.96만t, 대외 무역 수입은 9,906.97만t
 - 철도 세관(만저우리, 얼렌하오터) 물동량은 1억 782.93만t으로 전체 대부분 차지
 - 도로 세관 중 간치마오두 3,785.67만t, 처커 1,908.77만t 등 물동량 집중

/ 표 2 / 내몽골 세관 물동량 통계표(2023년)

종류	세관명	화물(만t)			
		수출	수입	합계	전년대비(%)
공항	후허하오터	0.19	0.01	0.20	-
철도	만저우리	198.70	1,908.70	2,107.40	35.4
	얼렌하오터	266.48	1,436.09	1,702.57	28.3



Basic Data on Transportation and Logistics in NEA & NK

동북아·북한
교통물류 기초자료

중국 주요 세관 통계

종류	세관명	화물(만t)			
		수출	수입	합계	전년대비(%)
도로	만저우리	144.40	8.00	152.40	146.6
	얼렌하오터	192.00	30.27	222.27	143.2
	간치마오두	47.99	3,737.68	3,785.67	98.54
	처커	6.67	1,902.10	1,908.77	238.76
	주언다부치	3.02	266.99	270.01	2,004.44
	헤이산터우	2.78	8.30	11.08	-
	스웨이	1.30	2.85	4.15	-
	만두라	6.86	512.91	519.77	67.79
	어부두거	1.80	57.80	59.60	69.3
	아르하샤트	3.90	34.69	38.59	-
	아얼산	0.01	0.59	0.60	-
	우란지	0.05	-	0.05	2,086.10
	계	875.96	9,906.97	10,782.93	-

자료: 中国海关出版社有限公司(2024), 『中国口岸年鉴』(2024年版), p. 96.를 바탕으로 필자 재작성.

/ 표 3 / 후허하오터 세관 주요 데이터 통계표(2023년)

항목		2023년	2022년	전년대비(%)
수출입화물 운송량(만t)	합계	8,796	4,669.3	88.37
	수입	8,369.5	4,389.7	90.66
	수출	426.5	279.6	52.53
수출입무역 총액(만USD)	합계	1,934,363.8	1,338,522.3	44.51
	수입	1,412,956.4	978,044.1	44.46
	강/해운송	92,327.5	110,445.9	-16.4
	철도운송	282,121.4	228,134.9	23.66
	자동차운송	996,008.5	607,066.7	64.06
	항공운송	37,905.7	32,226.0	17.62
	우편운송	256.7	170.6	50.44
	기타운송	4,336.6	0.0	-
	수출	521,407.4	360,478.2	44.64
	강/해운송	94,649.5	91,208.3	3.77
	철도운송	68,610.4	78,549.8	-12.65
	자동차운송	297,011.7	149,271.5	98.97
	항공운송	42,751.5	28,678.6	49.07
	우편운송	5,260.8	899.6	484.79
	기타운송	13,123.4	11,870.4	10.56
세수(억원)	양세합계	1,241,100	854,001.8	45.32
	관세입고	30,800	34,199.6	-9.94
	수입부가세입고	1,210,300	819,802.1	47.63

자료: 中国海关出版社有限公司(2024), 『中国口岸年鉴』(2024年版), p. 98.을 바탕으로 필자 재작성.

/ 표 4 / 만저우리 세관 주요 데이터 통계표(2023년)

항목		2023년	2022년	전년대비(%)
수출입화물 운송량(만t)	합계	1,873.3	1,157.4	61.86
	수입	1,627.6	1,011.1	60.97
	수출	245.7	146.3	67.94
수출입무역 총액(만USD)	합계	9,960,340.3	6,332,152.5	58.05
	수입	3,841,476.8	3,557,319.1	7.99
	강/해운송	-	-	-
	철도운송	-	-	-
	자동차운송	-	-	-
	항공운송	-	-	-
	우편운송	-	-	-
	기타운송	-	-	-
	수출	6,118,863.5	2,744,833.4	122.92
	강/해운송	-	-	-
	철도운송	-	-	-
	자동차운송	-	-	-
	항공운송	-	-	-
	우편운송	-	-	-
	기타운송	-	-	-
세수(억원)	양세합계	507,052.5	456,449.4	11.09
	관세입고	54,636	51,253.8	6.6
	수입부가세입고	452,416.5	405,195.6	11.65

자료: 中国海关出版社有限公司(2024), 『中国口岸年鉴』(2024年版), p. 99.을 바탕으로 필자 재작성.

/ 표 5 / 내몽골 세관 출입경 데이터 통계표(2022년)

항목		2022년	2021년	전년대비(%)	
출입경 인원 (명)	출입경인원 총수		3,270,812	757,458	331.81
	입경		1,639,064	387,315	323.19
	출경		1,631,748	370,143	340.84
	출입경 여객		1,699,365	43,762	3,783.20
	출입경 노동자		1,571,447	713,696	120.18
	중국 국민	소계	477,607	259,327	84.17
		내지인(공적)	27,970	20,042	39.56
		내지인(사적)	416,281	239,275	73.98
		홍콩,마카오	423	9	4,600.00
		대만	141	1	14,000.00
		대륙 외	32,792	-	-
	외지인		2,793,205	498,131	460.74
	해상 유입인원		-	-	-
육로 유입인원		3,213,919	739,569	334.57	
항공 유입인원		56,893	17,889	218.03	
교통운송 수단 (차량, 선박, 비행기, 열차)	총계		1,576,607	685,081	130.13
	선박		-	-	-
	비행기		883	172	413.37
	열차		31,772	26,127	21.61
	차량		1,543,952	658,782	134.36

자료: 中国海關出版社有限公司(2024), 『中国口岸年鉴』(2024年版), p. 100.를 바탕으로 필자 재작성.