

평양의 어제,

오늘 그리고  
내일

YESTERDAY,  
TODAY,  
AND TOMORROW  
IN PYONGYANG

평양의 어제,  
오늘 그리고  
내일

PART 1

평양의 과거,  
평양은 '살아 숨 쉬는 박물관'

- 1. 역사 속의 평양 08
- 2. 일제 강점기, 그리고 한국전쟁 16
- 3. '이상적인 사회주의 도시'로 계획된 평양 20

PART 2

평양의 현재,  
북한 도시 특성과 변화 방향

- 1. 평양의 개요 31
- 2. 평양의 교통수단 36
- 3. 평양의 건축물 40
- 4. 평양의 주요 거리 53

PART 3

평양의 미래,  
서울-평양 광역경제권 구상

- 1. 서울-평양 메가시티 구상 63
- 2. 북한의 개발과 미래 68
- 3. 서울과 평양, 함께하는 미래 73

평양의 과거,  
평양은 '살아 숨 쉬는 박물관'

## 역사의 흔적을 담고 있는 도시

도시란 무엇일까요? 도시는 사회적, 경제적, 정치적 활동의 중심입니다. 그런데 한국의 도시화율은 이미 90%가 넘었습니다. 이것은 우리나라 사람의 대부분이 도시에 살고 있다는 의미인데요. 도시는 우리 삶을 담고 있는 공간적인 ‘그릇’입니다. 도시 안에서 생활하면서 일을 하고 여가를 보냅니다. 도시가 형성된 이후 오랜 시간이 지나면 도시의 구조와 형태도 변화를 겪게되죠. 그러면서 역사적인 사건이나 행위가 도시에 흔적을 남깁니다. 즉, 도시는 역사의 흔적이 시간의 순서대로 쌓여 있는 곳이라고 말할 수 있습니다.

북한의 도시도 예외는 아니겠지요. 특히 북한의 수도인 평양은 역사적으로 매우 중요한 거점이었기 때문에 한반도가 겪은 역사적 기억을 고스란히 담고 있습니다. 고구려 시대의 수도였으며, 고려 시대에는 제2의 수도 역할을 했습니다. 조선 시대와 일제 강점기를 거치면서도 한반도에서 두 번째로 큰 도시로서 중요 기능을 담당했습니다. 그러다가 6·25 한국전쟁을 거치면서 거의 모든 도시 시설이 파괴되는 아픔을 겪었습니다. 전쟁 후 폐허가 된 평양은 다른 사회주의 국가들의 원조로 재건되었는데, 이런 이유 때문에 사회주의 도시의 다양한 특성을 평양의 곳곳에서 찾아볼 수 있습니다.

따라서 평양의 역사에 대한 평가와 판단이 긍정적이든 부정적이든 관계없이, 도시는 그 자체로 시간의 흔적을 담고 있는 물리적 공간이라는 것을 생각하고 이를 존중할 필요가 있습니다. 자본주의 체제에서 선진국으로 발돋움한 한국의 수도 서울, 그리고 사회주의의 이상적 도시계획을 담고자 했던 북한의 수도 평양. 두 도시는 너무도 다를 수밖에 없겠죠. 따라서 우리의 자본주의와는 다른 사회주의의 이념적 기반 위에 세워졌던 평양의 모습이 때로는 낯설고 불편하게 느껴질 수도 있을 것 같습니다. 하지만 시간이 흘러 미래에는 어떻게 느껴질까요? 아마도, 한반도에 서울과 평양이라는 너무도 대조적인 두 가지 도시 모델을 함께 가지고 있다는 것이 역사적으로 중요한 유산으로 여겨질 것입니다.

자, 그럼 역사의 흔적을 담고 있는 도시, 살아 숨 쉬는 ‘도시 박물관’ 평양으로 함께 여행을 떠나 보겠습니다.

# 1

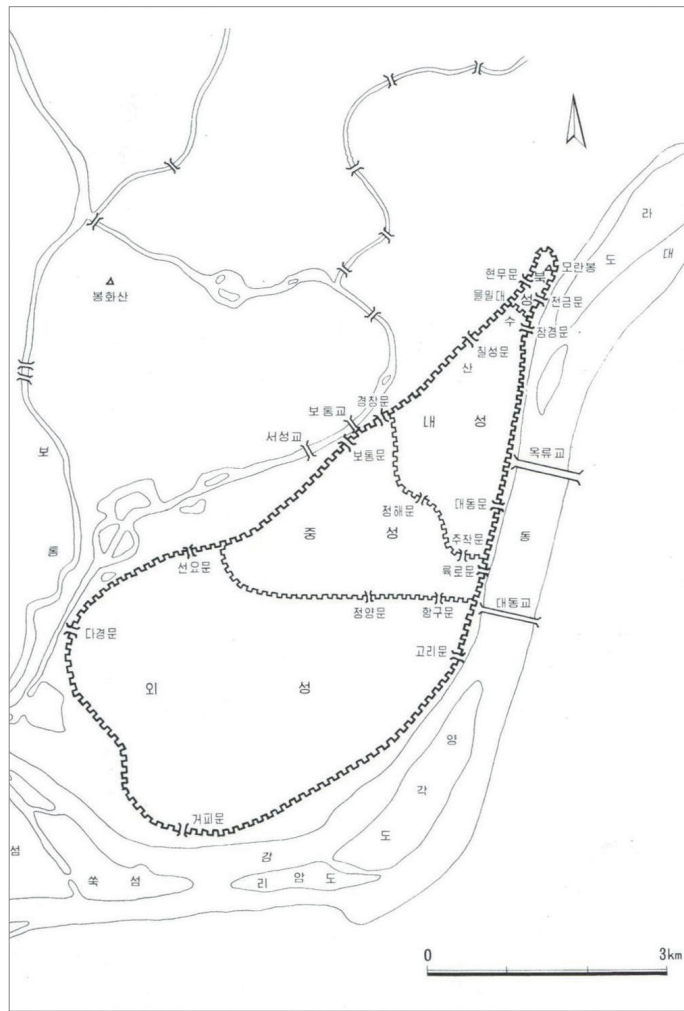
## 역사 속의 평양

### 구석기 시대와 고조선

평양의 역사적 기록은 약 80만 년 전으로 거슬러 올라갑니다. 구석기 시대의 유적지가 평양에서 발견되었기 때문입니다. 평양시 상원군 흑우리 검은모루 유적은 한반도에 구석기가 있었다고 증명할 수 있는 대표적 유적지입니다.

삼국유사에서는 BC 2333년 단군왕검이 평양에 도읍을 정하고 고조선을 세웠다고 기록하고 있습니다. 그러나 평양의 어원이 ‘넓은 평야’이기 때문에 여기서 언급하는 지역이 현재의 평양을 말하는 것인지는 사실 불확실합니다. 또한 이를 증명할 수 있는 역사적 유적이나 학계의 정설은 없는 상황입니다. 하지만 북한은 평양이 고조선의 수도였다고 주장하고 있습니다. 북한은 평양을 고조선의 유적지로 만들기 위한 사업을 진행하였는데, 1994년에는 단군릉을 복원하기도 했습니다.

고구려 시대 평양성 평면도



출처: 조선유적유물도감, 국립문화재연구소 문화유산연구지식포털, portal.nrich.go.kr

## 고구려 시대

평양이 수도였다는 역사적 실증자료가 있는 것은 고구려 시대에 들어와서입니다. 서기 427년에 장수왕은 압록강변의 국내성에서 평양 지역으로 수도를 옮겼습니다. 처음에는 청암리토성과 대성산성, 안학궁 등에 터를 잡았다가 서기 586년에 대동강과 보통강 사이로 도읍을 다시 옮겼는데, 이것이 오늘날 평양성의 위치가 되었습니다.

고구려 당시 평양성의 명칭은 장안성(長安城)이었습니다. 평양성의 지리를 살펴보면, 성의 남동쪽으로는 대동강이 흐르고 북서쪽으로는 보통강이 흐르고 있습니다. 이렇게 강으로 둘러싸여 있어서 자연적인 방어막을 구축하는 지리적 형세를 갖추고 있습니다. 평양성은 외성, 중성, 내성, 북성 등 네 부분으로 구성되어 있습니다. 오늘날 평양시의 전체 영역은 고구려 시대 평양성에 비해 수십 배 넓은 면적을 차지하고 있습니다. 평양성이 위치했던 곳은 오늘날 중구역과 평천구역에 해당하는데요. 여전히 평양시의 핵심 지역으로 기능하고 있습니다.

## 고려 시대

고려가 건국된 이후에는 태조 왕건이 도읍을 개경(開京), 즉 지금의 개성으로 정했지만, 북진정책을 펼치기 위해서 서경(西京), 지

금의 평양으로 천도를 계획하기도 했습니다. 또한 강변에 버드나무가 많이 심어져 있었기에 버드나무 유 자를 써서 유경(柳京)이라고 불리기도 했던 평양은 제2의 수도로서 중요한 역할을 담당했습니다. 오늘날에도 평양의 별칭으로 ‘류경’이 사용되고 있는데, 대동강변의 버드나무와 공원이 어우러지는 풍경은 벌써 오래전부터 유래되었다는 것을 알 수 있습니다.

## 조선 시대

조선 시대의 평양은 상업과 무역이 발달해서 한양 다음으로 번성했던 도시였습니다. 또한 경치가 매우 아름다워서 ‘풍류의 도시’로 유명했지요. 조선왕조실록에서도 평양에 대한 기록을 찾아볼 수 있는데요. 평양의 풍류와 명승이 “중국의 소주(蘇州)나 항주(杭州)에 견줄 만하여 천하에 알려진 지 오래되었다”라고 묘사되어 있습니다.

왜 평양이 아름다운 풍류의 도시로 알려졌을까요? 조선 시대 평양의 풍경을 그려보자면, 굽이쳐 흐르는 대동강이 있고, 나지막한 언덕으로 이루어진 모란봉과 그 주변의 정자, 강변의 절벽과 섬들, 너른 들판 등이 어우러진 모습을 상상해 볼 수 있습니다. 아마도 이런 풍경을 보고서 경치가 정말 아름답다고 느꼈을 것 같습니다.

조선 시대에는 평양의 대표적인 경승지 여덟 곳을 모아 시로 노래한 작품이 있는데, 이것이 평양팔영(平壤八詠)입니다. 여기에 영향을 받아 많은 문인들이 대동강변의 을밀대, 연광정, 부벽루 등의 경치를 묘사한 글을 남겼습니다. 평양의 아름다운 경치를 그림으로 남긴 평양팔경(平壤八景)도 전해졌는데, 대동강과 보통강변의 풍경을 주로 그렸습니다. 여기에 등장한 명소들은 오늘날 평양의 대표적인 공원과 유원지로 구성되어 있습니다. 만약 평양 관광이 가능해지면 대동강변의 평양팔경을 테마로 기획한 관광 상품을 만들면 인기가 많을 것 같습니다.

이렇게 평양의 아름다운 경치는 중국의 사신들을 비롯해서 많은 외국인들의 찬사를 받았습니다. 영국 화가인 엘리자베스 키스(Elizabeth Keith)는 1919년에 우리나라를 방문했는데 평양 대동강변의 풍광에 대해 다음과 같이 묘사하기도 했습니다.

“한국의 경치는 너무나 아름다워 때때로 여행객은 기이한 감동을 맛보게 된다. 그 풍경의 아름다움은 한국 문화의 유서 깊은 전통과 긴밀하게 연결되어 있다. 서울의 야산이나 대동강변을 걸어보면 시간을 초월한 황홀경을 느끼게 된다.”<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 엘리자베스 키스 외, <영국화가 엘리자베스 키스의 코리아 1920~1940> (책과함께, 2006), p. 238.

엘리자베스 키스가 그린 그림 중에는 절벽 위에 있는 정자 연광정과 대동강 풍경을 그린 <평양 강변>이라는 작품이 있습니다. 그리고 평양 성곽의 동문을 그린 <평양의 동문>이라는 작품도 있는데요. 그림을 살펴보면 평양의 아름다운 경치에 대한 그

————— <평양 강변> (Elizabeth Keith, 1925) —————



<평양의 동문> (Elizabeth Keith, 1925)



당시의 감동을 간접적으로나마 느껴볼 수 있습니다.

우리 속담에 ‘평양 감사도 저 싫으면 그만이다’라는 말이 있습니다. 아무리 좋은 것도 자기 마음에 들지 않으면 할 수 없다는 뜻이죠. 이것은 즉 평양이 누구나 선망하는 곳이었음을 의미한다고 볼 수 있습니다. 다른 지방에 비해서 평양은 볼거리, 먹을거리, 놀거리가 풍부한 풍류의 도시였기 때문에 사람들이 선호했다는 것이죠. 화가 김홍도의 작품 중에 <평양감사향연도>라는 그림이 있는데요. 새로 부임해 온 감사를 위한 환영 잔치를 보여주고 있는 기록화입니다. 당시 모든 사람이 동경하는 풍류객의 도시로서

평양의 명성, 그리고 평안 감사의 위치를 가늠해 볼 수 있는 자료입니다.

<평양감사향연도>의 일부인 ‘부벽루연회도’를 보면 그 향연의 규모와 풍경을 엿볼 수 있습니다. 대동강이 내려다보이는 경치 좋은 곳에서 향연을 개최했던 모습을 그리고 있는데요. 부벽루는 지금의 모란봉초대소 근처에 위치해 있습니다. 북한의 초대소는 국민이나 당 최고 간부 등에게만 사용이 허용되는 고급 숙박시설입니다. 조선 시대 ‘부벽루’의 풍류 문화가 사회주의 국가 북한의 ‘모란봉초대소’까지 이어져 내려오는 것을 보면 정말 신기하고 놀랍죠. 평양이 ‘살아 숨 쉬는 박물관’임을 다시 한번 느끼게 해 주는 것 같습니다.

<평양감사향연도> 중 ‘부벽루연회도’



출처: 국립중앙박물관, 전 김홍도 필 <평양감사향연도>, www.museum.go.kr

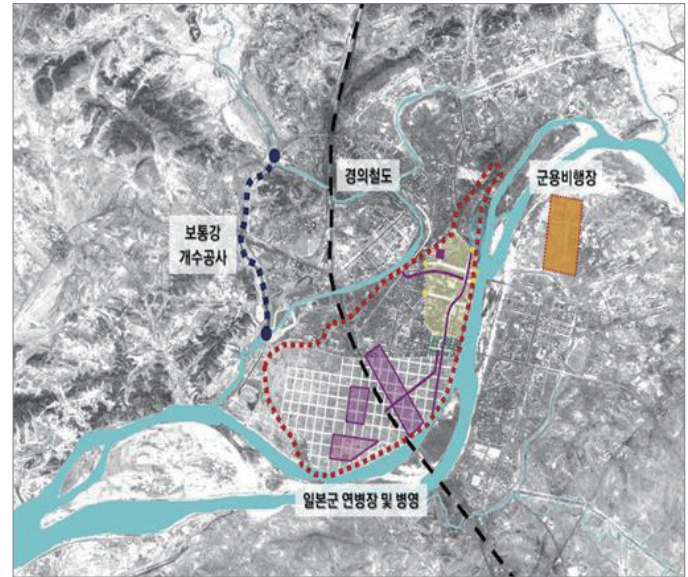


## 일제 강점기, 그리고 한국전쟁

### 일제 강점기

조선 시대에 대동강을 중심으로 중국과의 무역이 활발히 이루어진 평양은 경제적인 성장을 이루었습니다. 평양의 인구가 증가했고 물자 이동과 교역이 확대되었죠. 하지만 이때까지도 기본적인 도시 구조는 크게 변하지 않았습니다. 그러다가 남포항이 개방되고 평양의 근대적 도시 개발이 시작되면서 도시 구성이 변화하였습니다.

청일전쟁(1894-1895) 후 일본은 서해안의 물류 중심지였던 평양을 개항하라고 강요합니다. 일제는 북한 지역의 풍부한 광물자원을 이용하고, 중국 및 동아시아로 군대가 뺏어나가기 위한 병참기지로 평양을 활용하려는 것이 목적이었습니다. 그래서 대규모 군대를 주둔시키고 군수물자를 위한 시설과 철도를 개설했죠. 식민 통치 기간에 많은 일본인들이 평양에 상주하면서, 새로운



출처: 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), p. 23.

철도와 기차역을 만들고 옛 평양성 내 지역을 완전히 바꾸기 시작했습니다. 1902년 평양성을 관통하는 경의선 철도가 개통되면서 평양성은 철거되었고, 일본군 연병장과 병영이 들어서면서 평양성 외성의 구조가 무너졌습니다. 또한 평양에 군용비행장이 들어서고, 도시 곳곳에 군사시설과 공장이 건축되었습니다.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), pp. 23-24.



출처: 미 육군 발행 지도(Army Map Service, U. S. Army), 1946.

이렇듯 일제 강점기 시대의 평양 지도를 살펴보면, 변화된 평양의 도시 구조가 잘 나타나 있습니다. 철도가 기존의 평양성을 관통하면서 도시 구조가 변화되었고, 물류 이동을 위한 여러 개의 도로가 건설된 것을 볼 수 있습니다.

### 6·25 한국전쟁의 영향

1950년의 6·25 한국전쟁은 평양에 매우 치명적인 타격을 주었습니다. 당시 평양의 인구가 30만 명 수준이었는데 인구보다도 많은 수의 폭탄이 평양에 투하되었다고 합니다. 결국 평양은 거의 폐허가 되었는데요. 미군이 지표로 삼기 위해 남겨 놓았던 평양성의 동문인 대동문을 제외하고는 거의 모든 건물이 파괴되었습니다.

이렇게 모든 도시 시설이 파괴되었기 때문에 오히려 전후 복구과정에서 평양은 새로운 이념으로 도시를 건설할 수 있게 되었습니다. 다른 사회주의 국가들은 기존 도시조직과 마찰을 겪으면서, 자본주의나 제국주의 이념을 바탕으로 건설된 건축물을 제거하려고 했었습니다. 그러나 평양은 전쟁으로 인해 이미 모든 것이 파괴되어 있었기 때문에 기존 도시조직과 충돌할 필요가 없었습니다. 이른바 ‘이상적인 사회주의 도시’를 건설하는 데 걸림돌이 없었습니다.

## 3

## ‘이상적인 사회주의 도시’로 계획된 평양

### 사회주의 도시의 특성

평양을 이상적인 사회주의 도시로 만들고자 했던 계획은 당시의 계획 도면에 잘 나타나 있습니다. 사실상 사회주의 도시의 특성은 자본주의 도시에서도 부분적으로 관찰되는 요소이기 때문에 명확히 구분해서 어떤 것은 자본주의 도시의 특성이고, 어떤 것은 사회주의 도시의 특성이라고 정의하기는 어렵습니다. 하지만 자본주의 도시에서는 도시개발 목적이나 방향이 시장에 의해서 결정되는 경향이 많다고 한다면, 사회주의 도시는 공공성을 위해 국가의 계획이 좀 더 반영된다고 볼 수 있습니다. 사회주의 도시가 지향했던 물리적 특징을 정리해 보면 다음<sup>3</sup>과 같습니다.

- ① 제한된 도시의 크기
- ② 국가 통제하의 주거
- ③ 계획된 주거지역
- ④ 공간의 평등화
- ⑤ 통근 거리의 최소화
- ⑥ 토지 이용의 규제
- ⑦ 합리적 대중교통 시스템
- ⑧ 녹지 공간의 확보
- ⑨ 국가 개발계획 일부로서의 도시계획
- ⑩ 상징성과 중앙형의 도시

그런데 이런 특징들은 사실상 오늘날 자본주의 도시에서 추구하는 것과도 상당 부분 일치하죠? 그 이유는 사회주의 도시가 이상적으로 추구했던 방향은 과거 초기 자본주의 대도시의 문제점에 대한 반성으로 나타났기 때문입니다. 산업혁명으로 탄생한 대도시의 환경, 위생, 사회문제 등을 개선하기 위해 그 반작용으로 사회주의 도시를 꿈꿨던 것이죠. 오늘날의 많은 현대 도시들은 이런 문제점 해결을 위해 녹지 공간을 마련하고 주거단지, 교통 시스템을 효과적으로 구성하려고 노력했던 역사적 결과물이기 때문에 사회주의 도시의 일반적 특성을 포함하고 있습니다.

<sup>3</sup> 임동우, 『평양 그리고 평양 이후』 (호형출판, 2011), pp. 46-51.

유럽의 도시들은 기존 도시조직과 마찰을 빚으면서 성장해 왔지만, 전쟁으로 폐허가 된 평양은 오히려 이상적인 꿈을 마음대로 펼쳐볼 수 있는 흰색 도화지와 같은 상태였습니다. 1953년 북한의 내각결정 제125호 문건에는 평양시 복구 재건의 방향에 대해서 다음과 같이 언급하고 있습니다. “과거 일본 제국주의 시대의 비문명적이며 착취와 억압과 특권계급의 향리와 이기적 목적을 기본으로 하여 건설한 퇴폐적 내용을 일소하고 근로 인민들의 생활 안정과 복리를 위한 현대적인 새 민주도시를 창조한다.” 그리고 평양 복구계획의 기본 방향으로, “역사적으로 형성된 도시의 기본을 보존하면서 주택, 산업 및 교통의 옳은 배치와 도시주민 생활의 정상적 건강조건을 보장하는 주택구역을 옳게 조직하는 것이다.”라고 명시하고 있습니다.<sup>4</sup>

### 평양의 공간구성 계획

또한 내각결정 제125호에서는 평양의 공간구성 계획을 다음<sup>5</sup>과 같이 구체적으로 언급하고 있습니다.

- 대동강을 평양시 도시의 축으로 설정
- 대동강을 따라 구릉 기복조건에 어울리게 건물 배치
- 김일성 광장을 남산 동쪽 기슭에 건설
- 대동강과 평행되면서 하류에 공장, 기업소를 배치
- 위생, 교육, 문화, 편의시설을 균형적으로 배치
- 주택 지구를 녹화하고 도시 주변에 녹지대를 형성

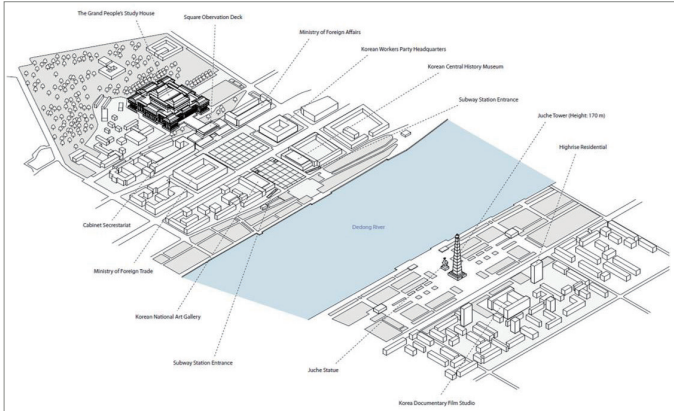
이러한 도시계획 방향이 오늘날 평양의 모습을 만드는 데 결정적인 영향을 주었습니다. 특히 평양은 녹지 공간이 차지하는 비중이 매우 높습니다. 도시를 방문하는 사람들은 마치 공원에 온 것처럼 느낀다고 하죠. 앞서 살펴보았듯이 사회주의 도시계획 이론에서 녹지 공간은 노동자의 여가와 휴식을 위해 매우 중요한 요소입니다.

또한, 대동강을 도시 계획상의 축으로 삼았기 때문에 주요 거리와 건축물들이 대동강변을 따라 형성되어 있습니다. 그리고 도시에 중요한 축이 대동강을 바라보도록 형성했습니다. 평양의 주요한 상징물들의 배치를 보면 이러한 축선 위에 놓여있는 것을 알 수 있습니다.

<sup>4</sup> 안창모, “평양의 역사와 건축”, 『북한의 도시 만화경』(경남대 극동문제연구소 국제학술회의 자료집, 2021.5.26).

<sup>5</sup> 리화선, 『조선건축사(2)』(과학백과사전종합출판사, 1989).

평양의 중요 경관 축 (인민대학습당 - 김일성 광장 - 주체사상탑)



출처: 임동우-라파엘라 공저, 『북한 도시 읽기』(담디, 2014).

© 임동우

인민대학습당에서 바라본 김일성 광장과 주체사상탑



출처: commons.wikimedia.org

© David Stanley

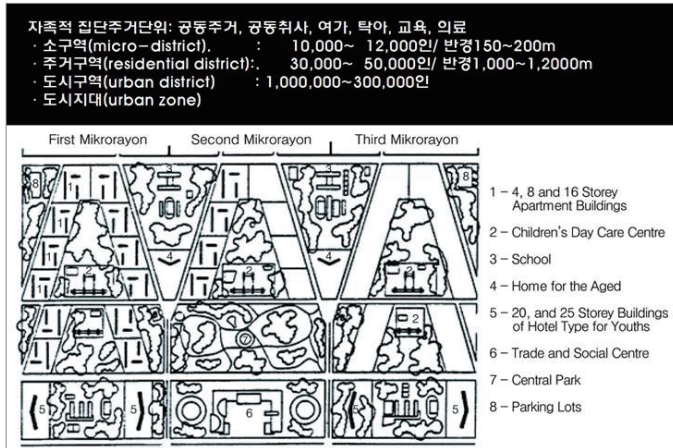
평양의 상징적 공간

기념비, 광장, 중요 건축물 등으로 구성된 상징적 공간은 평양의 도시 구성에서 매우 중요한 역할을 하고 있습니다. 평양을 여러 개의 지역으로 구분하고 각 지역에 상징적 광장을 배치함으로써 공간적 위계질서를 표현하고자 했습니다. 평양의 도시계획상 가장 중요한 경관 축은 대동강을 가로질러 김일성 광장과 주체사상탑을 연결하는 축입니다. 인민대학습당에서 김일성 광장 쪽을 내려다보면 강 건너편에 주체사상탑이 보이는데 이 경관 축을 중심으로 모든 건물들이 좌우 대칭형으로 배치되어 있는 것이 인상적입니다. 가장 핵심적인 두 개의 상징적 공간을 대동강을 사이에 두고 마주보도록 배치해서 극적인 효과를 연출했습니다.

평양주거지 소구역(micro-district) 계획

사회주의 도시계획의 중요 구성 방법으로서 주거와 생산시설을 인접하게 배치하여 커뮤니티를 구성하는 소구역 계획이 있습니다. 이것은 각 지역이 균형 있게 성장해야 한다는 주장을 바탕으로 하고 있는데요. 1971년 모스크바 도시기본계획에서는 시 전역을 8개의 100만 규모 생활권으로 구분하고, 그 내부에 주거, 산업, 위락, 교육 등 각각의 기능이 자족적으로 포함되도록 계획했습니다. 각 영역에 중심지 기능을 부여해서 서로 다른 중심지 간

모스크바의 주거지 소구역(micro-district) 계획



출처: 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), p 66.

이동을 제한했으며, 각 지역 사이에 녹지대를 배치해서 이동을 억제하고 자족성을 높이면서 위락공간을 제공하도록 설계했습니다.<sup>6</sup>

북한에서도 이와 유사한 개념으로 주거지 소구역(micro-district) 계획을 통해 자족성을 추구하는 모습이 보이는데요. 평양의 주거지 소구역 내에서는 주택, 봉사망, 교육, 체육시설뿐 아니라 직장과 주거시설을 인근에 배치하는 ‘직주근접’을 위해 생

<sup>6</sup> 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), p. 65.

산시설도 포함하고 있는 것이 특징입니다. 생산시설은 단순히 생산기능을 담당할 뿐만 아니라 주민들의 일자리를 제공해 주는 공간입니다. 따라서 여기에는 교육시설, 보육시설 등 기타 부대시설도 포함시켜서 자족적인 도시조직을 소구역 내에 구성하고자 했습니다. 이러한 북한의 주거지 소구역 계획은 우리의 ‘근린주구 계획’과 유사한 개념이라고 할 수 있습니다. 북한의 문헌에서는 소구역 계획에 대해 “주민 수와 봉사반경을 고려한 생활 체계로 구성하며, 가로의 포장 면적과 지하기술 시설의 연장을 줄이고 공업적 건설에 유리하도록 구성한다.”라고 언급하고 있습니다.<sup>7</sup>

이번 장에서는 평양의 역사와 사회주의 도시계획의 특성에 대해서 살펴보았습니다. 구석기 시대부터 시작해서 고구려, 고려, 조선 시대를 거쳐 일제 강점기와 6·25 한국전쟁, 그리고 사회주의 특성이 반영된 평양의 모습까지 시간여행을 해 보았습니다. 도시는 역사적 산물이라는 것, 그리고 그 시간의 흔적이 켜켜이 쌓여 있는 복합적인 모습을 오늘날 우리가 체험하고 있다는 것을 기억해 주시기 바랍니다.

<sup>7</sup> 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), pp. 73-74.

평양의 현재,  
북한 도시 특성과 변화 방향



이번 장에서는 평양의 현재에 초점을 맞춰 보겠습니다. 평양이라는 도시가 오늘날의 모습을 갖추기까지 어떤 일들이 있었는지, 행정구역과 교통수단의 변화를 통해 살펴보겠습니다. 특히 도시를 구성하는 요소 중에서 건축물은 사람들의 삶이 이루어지는 공간입니다. 북한의 건축물은 어떤 특성을 가지고 있는지, 지금까지 지어진 건축물들이 어떤 이야기를 담고 있는지 알아보겠습니다. 그리고 최근 평양에 새로운 거리들이 조성되고 있는데요. 도시와 건축물의 최근 동향에 대해서도 정리해 보겠습니다.

# 1

## 평양의 개요

### 평양의 인구와 면적

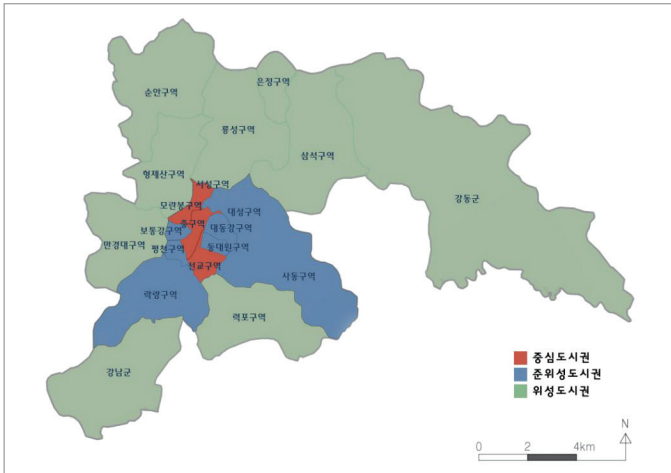
먼저 평양의 개요를 한번 살펴보겠습니다. 평양의 인구는 지속적으로 증가해 왔는데요. 1975년에는 135만 명 수준이었던 것이 2000년대에는 280만 명 정도로 늘었습니다. 두 배 이상 증가했다고 볼 수 있죠. 최근 CIA에서 추정된 평양의 인구는 308만 명인데요. 이는 북한 전체 인구의 12% 정도를 차지하고 있습니다. 평양의 면적은 약 1,743km<sup>2</sup>인데 서울의 면적이 605km<sup>2</sup>이니까, 평양이 약 3배 가까이 큼니다. 그런데 서울의 인구는 오히려 평양의 3배가 넘으니까, 인구밀도를 따진다면 평양은 서울 인구밀도의 9분의 1 수준에 불과합니다. 그래서 평양의 도심에는 공원과 녹지가 많고 외곽지역에는 농지도 포함되어 있습니다.



## 평양의 행정구역

평양의 행정구역은 지속적으로 조정되어 왔습니다. 조선 시대에는 평양성 일대에 국한되었던 것이 시대가 변화하면서 급속히 확대되었는데요. 현재 평양은 18개 구역과 2개의 군으로 구성되어 있습니다. 2010년에 평양은 도시 면적을 크게 조정하는 조치를 단행하면서 기존 면적의 40% 수준으로 축소하는 행정구역 개편을 실시했습니다. 대동강 남부의 농촌지역을 황해북도로 편입시켜서 도시 면적을 축소했습니다. 그러다가 2012년에는 그중 일부

평양시 행정구역 구성(평양시 종합개발계획, 1960)



출처: 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), p. 32

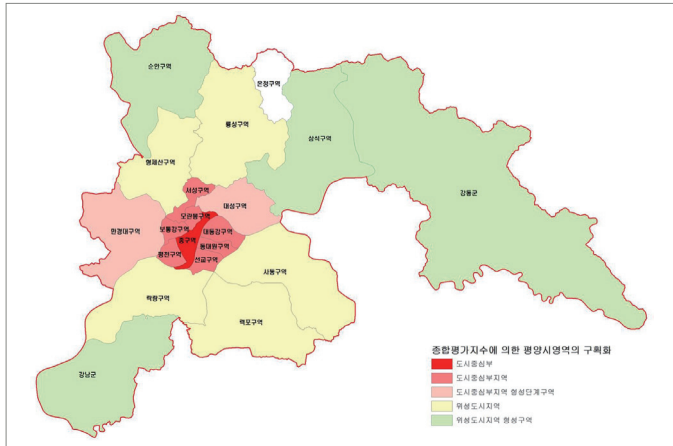
인 강남군이 평양으로 재편입되기도 했습니다. 아마도 강남군이 앞으로 평양의 중요한 기능을 담당하게 될 것 같죠?

평양시는 면적이 상당히 넓은데요. 중심지와 외곽지역은 기능 상으로도 큰 차이가 있습니다. 공간적인 위계가 다르다고 볼 수 있는데요. 1960년에 확정된 평양시 종합개발계획에서는 평양을 3개의 권역으로 나누어 중심도시권, 준위성도시권, 위성도시권 등으로 구분하고 있습니다. 중심도시권은 중구역, 모란봉구역, 서성구역, 선교구역으로 정치·행정·문화의 중심지로 계획되었습니다. 준위성도시권은 보통강구역, 평천구역, 대성구역, 대동강구역, 낙랑구역, 사동구역, 동대원구역 등 7개의 구역인데, 주거와 경공업지대로 구성되어 평양시 생활용품의 공급지라고 할 수 있습니다. 외곽지대에 위치한 위성도시권은 주로 농업 및 목축업을 위해서 설정된 지역입니다.<sup>8</sup>

이와 같은 초기의 평양 종합개발계획은 시대가 지나면서 변화했습니다. 1990년 출판된 『조선지리지전서』에 의하면 평양시 영역을 재조정하였는데, 중구역을 ‘도시중심부’로 보고 ‘도시중심부 지역’에는 서성구역, 모란봉구역, 보통강구역, 평천구역, 대동강구역, 동대원구역, 선교구역 등이 포함되었습니다. 아울러 ‘도시

<sup>8</sup> 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), p. 32.

평양시 공간구조 변화(『조선지리지전서』 1990)



출처: 조정순 외, 『조선지리지전서: 평양시』 (1990), p. 502.

중심부지역 형성단계구역'으로 만경대구역과 대성구역을 설정하고, 그 밖의 지역은 '위성도시지역'과 '위성도시지역 형성구역'으로 구분하였습니다.

위성도시권 중 하나인 강남군 지역은 주로 남새밭이 많아서 평양에 채소를 공급하는 역할을 하고 있는 지역입니다. 그런데 최근 북한이 발표한 '주요경제지대' 계획에는 강남군 고읍리 지역이 '강남경제개발구'로 지정되어 있습니다. 여기에서는 현대적인 농축산 지구와 공업 지구로 나누어 개발한다고 되어 있는데, 채소 재배 및 우량품종 연구, 첨단제품 생산과 임가공 등을 목표

로 하고 있습니다. 평양시 강남군 지역은 지리적 위치상 평양과 남포 사이에 있어서 미래의 발전 가능성이 매우 높다고 보입니다. 눈여겨볼 필요가 있는 지역입니다. 지금은 주로 채소밭으로 활용되지만 미래에는 한국의 분당이나 판교와 같은 신도시 개발이 유망한 곳이 아닐까 생각합니다.



인테리어 공사를 하고 조명도 매우 화려하게 설치했습니다. 또한 지하철 열차 차량도 새로운 전동차로 교체하고 있는데, 2015년에는 북한이 자체 개발한 것으로 알려진 시험용 열차를 공개하기도 했습니다.

평양에는 궤도 없이 버스와 같은 바퀴로 달리는 ‘무궤도전차’가 유명합니다. 1962년에 처음으로 운행된 ‘무궤도전차’는 전깃줄을 통해 전기를 공급받아서 다니는 대형 트롤리버스와 같은 형태로, 매연이 없고 소음도 적다는 장점이 있습니다. 총연장은 56km이며 평양 시내에서 6개 노선을 운행합니다. 우리가 흔히 생각하는 일반 ‘궤도전차’는 1991년부터 운행하기 시작했으며 3개의 노선을 가지고 있습니다.

### 버스와 택시, 승용차

평양 전역에서 운행되고 있는 버스는 대부분 다른 나라에서 생산된 중고 차량을 이용하고 있습니다. 1950년대에 생산된 버스로 운행하고 있는데, 1954년 6월 2일에 김일성이 탔던 버스는 기념 명판을 달고 여전히 운행하고 있다고 알려져 있습니다. 평양의 택시는 주민 소득수준에 비교하면 요금이 비싸서 주로 외국인과 일부 계층을 상대로 운행되고 있었는데, 최근에는 운행 대수도 늘고 상당히 보편화되었다고 합니다. 승용차 차량은 중국산

또는 북한산인데, 남북 합작으로 세웠던 기업인 ‘평화자동차’에서 2002년부터 소형자동차 ‘휘파람’을 시작으로, 대형자동차 ‘준마’, SUV 모델인 ‘빠꾸기’ 등을 조립 생산하고 있습니다.

### 철도와 항공

평양은 철도교통의 중심지입니다. 경의선, 평라선, 평덕선, 평원선 등 일제 강점기부터 건설된 여러 노선이 평양역을 지나고 있습니다. 북한 철도의 총연장은 5,226km로 남한보다 1.3배 더 길니다. 전철화 비율도 80% 가까이 됩니다. 하지만 북한 철도의 대부분은 일제 강점기에 건설되었기 때문에 상당히 노후화되었으며, 대부분 복선이 아닌 단선으로 운행되고 있습니다. 따라서 북한 철도의 평균 시속은 30-40km 정도밖에 낼 수 없는 상황입니다.

항공편을 이용하기 위해선 ‘평양순안국제공항’으로 가야 합니다. 원래 이 공항은 6·25 한국전쟁 중 군용으로 활용되었던 곳입니다. 그러다가 1959년에 ‘평양-모스크바’ 노선이 개설되면서 국제공항의 역할을 하게 되었습니다. 2000년 6월 남북정상회담을 위해 평양을 방문한 김대중 대통령도 순안공항을 이용했었죠. 2012년에는 국제선 청사를 새로 지었으며, 구청사는 국내선으로 활용하고 있습니다.

건축물은 도시를 구성하고 있는 중요한 요소 중 하나입니다. 우리 삶을 담고 있는 실체적 공간이기도 하죠. 그래서 도시에 대한 경험은 많은 부분 건축물을 통해서 이루어집니다. 그만큼 건축물이 도시 구성에 큰 영향을 주고 있다고 볼 수 있죠. 지금부터는 평양 도시를 구성하고 있는 건축물의 역사적인 특성에 대해서 살펴보겠습니다.

### 1945-1950: 소련의 신고전주의 건축물

해방 직후 소련의 지원을 받아 국가체제를 구축한 북한은 평양에 많은 공공건축물을 지었습니다. 김일성종합대학, 중앙종합병원, 만경대혁명학원 등이 소련의 지원으로 건축된 대표적인 신고전주의 양식 건물입니다. 당시 북한에는 대규모 건물을 설계하고 건설할 수 있는 능력이 부족했기 때문에 건축의 거의 모든 것을

1925년 파리박람회소련관

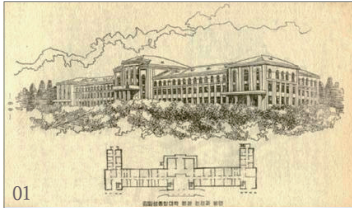


출처: flickr.com

© kitchener.kord

소련의 원조에 의존했습니다. 따라서 자연스럽게 동유럽 건축의 주류를 형성하고 있었던 신고전주의 양식이 평양에도 등장하게 된 것입니다.

사실상 최초의 사회주의 국가인 소련은 건축을 사회개조의 수단으로 삼고자 했습니다. 따라서 건축에 사회주의 이념을 결합하는 것이 중요한 과제였고, 구성주의 예술가들의 실험이 건축이나 회화, 조각 등에서 시도되었습니다. 특히 과학적 합리주의에 기초한 러시아의 구성주의 건축은 역사주의 건축을 분해한 후에 다시 재조합해서 새로운 건축을 만들어 내고자 했습니다. 그러나 이러한 시도는 현실에서 구현되기는 쉽지 않았는데요. 1925년 파리박



01  
02



출처: 01\_ 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), p 85.  
02\_ flickr.com



03



출처: 03\_ 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), p 85.

© David Stanley

© 사평의 문화재단연구소

람회의 소련관에서 그 흔적을 찾아볼 수 있습니다.<sup>9</sup>

이후 스탈린이 집권하면서 지나치게 이상주의적인 구성주의 보다는 대중이 쉽게 이해할 수 있어야 한다는 ‘사회주의 리얼리즘’이 부각되었습니다. 즉, 사회주의 예술은 일반 대중과 친근하고 쉽게 소통할 수 있어야 한다는 것이었죠. 그리하여 유럽에서

<sup>9</sup> 안창모, “사회주의 건축과 북한식 사회주의 건축의 현장, 평양”, 『도시와 건축으로 읽는 평양』(제4차 수도권미래발전포럼 자료집, 2015), pp. 211-212.

전통적으로 익숙한 그리스·로마 건축을 바탕으로 하는 ‘신고전주의’ 건축 양식으로 전환되었습니다. 소련에서는 1930년대 이후에 신고전주의의 양식이 활발하게 적용되었는데요. 이것이 해방 이후 소련의 지원으로 지어진 북한 건축물에도 나타난 것입니다.<sup>10</sup>

### 1950년대: 신고전주의와 전통건축의 결합

이와 같이 전쟁 후 복구기에는 동유럽 신고전주의의 영향을 받은 공공건물들이 평양 여러 곳에 건설되었습니다. 모란봉극장과 대동문영화관은 전면에 열을 지어 기둥이 배치되고, 그 위에 삼각형의 페디먼트(pediment) 지붕으로 구성된 것을 볼 수 있습니다. 또한 평양역 건물은 중앙탑을 중심으로 전면에 열주가 배치되는 전형적인 고전주의 건축의 모습을 보여주고 있습니다.<sup>11</sup>

그런데 여기에서 흥미로운 것은 8각형의 등장입니다. 대동문영화관의 기둥과 평양역의 중앙탑은 8각형을 사용하고 있습니다. 고구려 유적에서 나타나는 8각형을 우리 민족의 전통적 건축 어휘로 생각한 것입니다. 실제로 평양에서 발굴된 금강사(498년)

<sup>10</sup> 안창모, “사회주의 건축과 북한식 사회주의 건축의 현장, 평양”, 『도시와 건축으로 읽는 평양』(제4차 수도권미래발전포럼 자료집, 2015), pp. 212-213.

<sup>11</sup> 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』(서울연구원, 2014), pp. 88-89.



01 \_ 모란봉극장(1954), wikimedia.org  
 02 \_ 평양역사(1954), wikimedia.org  
 03 \_ 대동문영화관(1955), wikimedia.org  
 04 \_ 복원된 정릉사 8각탑, 권영덕 외, 『평양 도시계획 이해하기』  
 (서울연구원, 2014), p 90.  
 05 \_ 고구려 쌍영총의 8각 기둥, 문화재청

를 비롯해 정릉사, 반룡사 등에서 8각탑의 기단이 발견되었고, 남포시 용강군의 쌍영총 무덤의 기둥도 8각형으로 되어 있습니다.<sup>12</sup> 즉, 소련의 신고전주의 건축과 한국 전통건축의 결합이라고 할

<sup>12</sup> 안창모, “평양의 역사와 건축”, 『북한의 도시 만화경』 (경남대 극동문제연구소 국제학술회의 자료집, 2021.5.26.), pp. 14-15.

수 있는 융합된 건축 양식이 나타나기 시작했습니다. 하지만 아직 이때까지는 신고전주의 양식이 주도하는 모습이었죠.

### 1960년대: 북한의 ‘민족건축양식’ 등장

그런데 1954년 전국 건축가 및 건설기술자 대회에서 ‘민족적 건축 예술’이라는 용어가 등장합니다. 선조의 건축예술을 긍정적으로 평가해서 민족적 특성을 현대적 미감에 맞도록 재현하자는 주장이었죠. 민족 형식이란 자기 민족이 좋아하고 지역·기후·생활 감정 등 구미에 맞는 건축 형식을 말하는데, 여기에 사회주의적 내용을 부여하자는 것이었습니다. 이것은 1960년대에 들어서 ‘주체건축론’으로 발전하게 되는데, 건축창조에서 민족적 특성과 현대성을 결합하는 노력이 활발해집니다. 결국 해방 이후에 주도했던 소련의 사회주의 건축 영향으로부터 탈피해 보자는 것이었죠. 독자적으로 한국 전통건축을 수용한 ‘민족건축양식’이 이 시기에 탄생합니다. 과거 소련에서 스탈린이 구성주의를 형식주의라고 비판하면서 역사주의 건축 양식으로 회귀해 신고전주의가 나타났던 것같이, 북한에서는 소련의 영향을 받은 형식주의 건축을 극복하고 한국 전통건축을 수용하려는 노력으로 나타났다고 볼

## 옥류관 (1960)



출처: commons.wikimedia.org

수 있습니다.<sup>13</sup>

1960년대 북한의 건축은 소련의 신고전주의 영향에서 벗어나 전통건축 양식을 채택하고 집합주거 시설에는 온돌이 적극 도입되기 시작했습니다. 1960년에 지어진 평양대극장과 옥류관은 그 시기의 특성을 잘 보여주는 건물입니다. 특히 지붕과 기둥 등에서는 전통 한옥의 양식을 채용하고 있으면서도 공간의 구성은 현대적으로 설계하였습니다. 평양대극장은 저층의 벽체를 기반으로 삼아 그 위에 크고 작은 지붕을 얹어 전통건축 지붕의 모습을 실현했습니다. 단일 건축물에 하나의 지붕을 씌우기보다는 극장

의 각 기능 요소별로 지붕을 씌워 군집의 미학을 연출했습니다.<sup>14</sup>

## 1970년대: '민족건축양식'의 현대화

1960년대에는 전통건축 요소를 직접적으로 수용하던 시기였다고 한다면, 1970년대는 전통적인 요소를 현대화하려는 시기였습니다. 1975년에 완공된 4.25문화회관과 1976년에 완공된 만수대 예술극장, 그리고 1982년에 완공된 평양 개선문 등은 전통건축의 모습을 현대적으로 적용한 사례로 볼 수 있습니다. 1960년대에는 민족건축양식 기와지붕을 직접 사용하면서 전통건축을 표현한 반면, 1970년대는 기와지붕을 사용하지 않더라도 전통건축의 분위기를 연출하는 시도가 나타났습니다. 목구조의 특성을 구조체로 보여주면서 조형적인 아름다움을 표현하고자 한 것이죠. 지붕의 처마를 돌출시키고 콘크리트로 서까래의 디테일을 표현하고, 기둥과 보의 만나는 부분을 노출시켜서 목구조의 결구 특성을 드러내고자 했습니다.<sup>15</sup>

1974년에 준공된 인민문화궁전은 '민족적 형식에 사회주의 내

<sup>13</sup> 안창모, "사회주의 건축과 북한식 사회주의 건축의 현장, 평양", 『도시와 건축으로 읽는 평양』 (제4차 수도권미래발전포럼 자료집, 2015), pp. 214-215.

<sup>14</sup> 안창모, "평양의 역사와 건축", 『북한의 도시 만화경』 (경남대 극동문제연구소 국제학술회의 자료집, 2021.5.26.), p. 17.

<sup>15</sup> 안창모, "사회주의 건축과 북한식 사회주의 건축의 현장, 평양", 『도시와 건축으로 읽는 평양』 (제4차 수도권미래발전포럼 자료집, 2015), p. 216.





01 \_ 4.25문화회관(1975) 02 \_ 만수대예술극장(1976) 03 \_ 인민대학습당(1982) 04 \_ 개성문(1982)  
출처: commons.wikimedia.org

용을 완전히 담은 건축물’로 평가되고 있습니다. 전통적인 목구조를 형상화해서 구성된 벽체는 평면적인 요철이 심하면서도 벽체의 1층과 2층 위에 수평적인 띠를 만들어 통일성을 유지했습니다. 그리고 그 위에는 크고 작은 20여 개의 지붕을 얹어 균집한 전통 건축의 모습을 나타내고 있습니다. 이런 균집된 전통건축 지붕의 모습은 1982년에 준공된 인민대학습당에서도 잘 나타납니다.

### 1980년대: 국제도시화 시대의 현대건축물

1980년대 이후에는 평양의 개발 방향을 국제도시화, 문화도시화,

혁명도시화로 설정하면서 현대건축물의 새로운 양상이 나타났습니다. 특히 ‘문화도시화’는 사회주의 이념을 잘 표현할 수 있는 공공문화시설 건설, 주거환경 보호, 공해방지 등을 주력사업으로 정했습니다. 그러면서 공공문화시설은 이전의 민족건축양식에서 탈피하게 됩니다. 즉, 국제도시화를 지향하기 위해 고유한 건축 양식을 고집하지 않고 국제적인 경향성을 추구하게 된 것이죠.<sup>16</sup>

1988년 완공된 만경대학생소년궁전은 민족건축양식에서 벗어나 현대적으로 지은 대표적인 예입니다. 두 팔을 벌려 아동을 품고 있는 듯한 모습을 형상화했다고 볼 수 있습니다. 전통건축 양식을 보여주는 개성학생소년궁전이나, 역사주의 흔적을 갖고 있는 평양학생소년궁전과는 다르게 차별화된 모습을 보여주고 있



출처: commons.wikimedia.org

<sup>16</sup> 안창모, “사회주의 건축과 북한식 사회주의 건축의 현장, 평양”, 『도시와 건축으로 읽는 평양』 (제4차 수도권미래발전포럼 자료집, 2015), p. 216.



01 \_ 개성학생소년궁전(1961), (사)평화문제연구소  
 02 \_ 평양학생소년궁전(1963), commons.wikimedia.org  
 03 \_ 평양교예극장(1989), commons.wikimedia.org  
 04 \_ 청년중앙회관(1989)), (사)평화문제연구소  
 05 \_ 평양국제영화회관(1988), commons.wikimedia.org

습니다.

1980년대 후반에 건설되는 공공문화시설들은 더 이상 민족건축양식을 고집하지 않고 현대적 건축 경향을 적극 수용하는 모습을 보여줍니다. 1988년의 평양국제영화회관, 1989년의 평양교



01 \_ 5.1경기장(1989): 낙하산이 펼쳐진 형태의 모습  
 02 \_ 평양빙상관(1981): 동계스포츠 모자를 본 뜬 형태의 모습  
 출처: commons.wikimedia.org

예극장과 청년중앙회관, 그리고 만경대구역의 여러 체육시설들은 1989년 제13차 세계청년학생축전을 대비해 건설한 것입니다. 평양교예극장은 다각형의 인상적인 형태를 가지고 있으며, 청년중앙회관은 지붕의 형태로 역동성을 표현하고자 했습니다. 또한 평양국제영화회관은 바람개비 형상으로 조형적인 실험의 경향을 보여주는 하나의 예입니다. 평양 빙상관은 동계 스포츠 모자

를 본뜬 형태를 표현했으며, 능라도 5.1경기장의 형태는 낙하산이 펼쳐진 형태를 표현했습니다. 매우 직관적이고 친숙한 조형언어로 대중들에게 메시지를 전달하고자 했던 것으로 해석할 수 있습니다.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> 안창모, “사회주의 건축과 북한식 사회주의 건축의 현장, 평양”, 『도시와 건축으로 읽는 평양』, (제4차 수도권미래발전포럼 자료집, 2015), pp. 217-218.

## 4

# 평양의 주요 거길

### 시대별 주요 거리 형성과정

북한은 각 시기별로 주요 거리를 새롭게 정비하고 건축물을 건설해 왔습니다. 전쟁 직후에는 평양시 중심에 있는 본평양 지역인 중구역과 평천구역에 공공기관과 주거지를 건설하고 주요 건축물 및 도로를 복구했습니다.

1960년대에는 평양시 개발계획에 따라 주요 거리의 건설 사업이 본격적으로 시작되었는데 이것이 오늘날 평양시의 기본 골격을 형성하고 있습니다. 당시에 ‘평양속도’와 ‘천리마속도’라는 용어도 생겼는데, 수도건설을 위해 많은 인원을 동원하고 조립식 공법을 통해 공사 기간을 단축하는 데 역점을 두었습니다. 대동강변의 승리거리와 영광거리를 개발하고, 모란봉거리 등 주택지구도 개발했습니다.

1970년대에는 대동강 이남 지역과 본평양 북쪽 지역에 주요



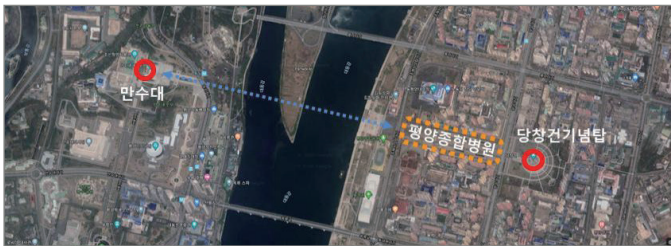
거리'는 대성구역에 길이 3km의 8차선 도로 주변에 조성되었습니다. 인근 김일성 종합대학 교육자 등이 입주한 것으로 알려졌으며, 특히 2018년 9월 평양 남북정상회담 차 방문했던 문재인 대통령이 평양 순안공항에 도착해서 백화원 초대소로 이동하던 길에 들렀던 경유지로서 김정은 위원장과 함께 카퍼레이드를 하기도 했습니다.

### 도시 중심축에 의료시설 건설

앞서 살펴본 바와 같이 평양에는 중요한 도시경관 축이 있는데, 가장 중심적인 축은 김일성광장과 주체사상탑을 연결하는 축선입니다. 평양에는 두 번째로 중요한 도시경관 축이 있는데요. 바로 만수대언덕과 당창건기념탑을 연결하는 축선입니다. 특히 만수대언덕의 혁명박물관 앞에는 김일성, 김정일 부자의 동상이 있

어서 여기서 대동강 쪽을 내려다보면 강 건너 당창건기념탑이 보이도록 되어 있었습니다. 그런데 최근 여기에 큰 변화가 시도되고 있습니다. 바로 당창건기념탑 앞 광장에 평양종합병원이 건설되고 있기 때문입니다. 사실 이 광장은 대동강 방향으로 경관을 확보하기 위해 도시계획상 비워두는 것이었습니다. 그런데 이 경관 축을 가로막는 대형 병원건물이 들어선다는 것은 매우 파격적인 일입니다. 도시계획 전문가 수준에서 계획했다기보다는 김정은 위원장의 직접적인 지시에 의해 이곳을 병원 부지로 정했기에 가능한 일입니다. 다른 한편으로 해석해 보자면 북한이 지금 보건의료 분야에 상당히 신경을 쓰고 있다는 것을 알 수 있습니다.

평양종합병원의 위치



출처: 필자 작성

평양의 미래,  
서울-평양 광역경제권 구상



## 평양의 미래 시나리오

이번 장에서는 평양의 미래에 대해 함께 생각해 보도록 하겠습니다. 미래는 예측할 수 있는 영역이 아니라 우리가 만들어 나가는 것이겠지요. 평양의 미래상도 우리가 앞으로 어떻게 남북관계를 만들어 나가고 한반도의 미래를 설계할지에 따라 좌우될 것입니다. 만약 모든 요인이 긍정적으로 작용한다면 어떤 미래가 펼쳐질 수 있을까요? 미래의 한반도, 미래의 북한 도시에 대한 다양한 미래상을 그려볼 수 있겠지만, 서울과 평양이 긴밀하게 연결되는 미래, “서울-평양 광역경제권”이라는 가능성을 그려 본 시나리오를 살펴보겠습니다.

“그는 비행기에서 내리자마자, 인천공항역에서 바로 출발하는 평양행 고속열차에 오른다. 이 열차는 종착지가 모스크바인 특급열차다. 플랫폼의 안내 모니터에는 평양까지 35분, 베이징까지 5시간, 모스크바까지는 38시간이 소요된다는 내용이 표시되고 있다. 열차가 출발한 지 10여 분 후, 곧 해주역에 도착한다는 방송이 나왔다. 新경의선 고속철도가 개통되면서 북한 서해안 지역은 하루가 다르게 발전해 왔다. 서울-평양 메가수도권은 유라시아 대륙과 태평양을 연결하는 교두보이자 접점으로서, 세계에서 가장 매력적인 복합 물류·교통의 거점으로 변신했다.

열차는 지금 평양시 강남군 지역을 지나고 있다. 강남 고속철 역사는 평양시 행정구역 내에 있는 ‘강남 경제개발구’의 중심에 위치해 있다. 평양의 구도심은 마치 ‘살아 숨 쉬는 도시 박물관’과도 같은 곳으로, 역사적 유적지와 정치적 상징물이 많아 세계적인 관광 명소가 되었다. 이제 평양의 경제적 중심은 외곽 지역의 경제개발구들이 담당하고 있다. 특히 강남 경제개발구는 IT 산업과 4차 산업 혁명의 중심 지역으로서 첨단기술 분야의 남북한 협력이 가장 활발하게 일어나는 곳이다. 경제개발구에는 한국의 기업, 연구소, 대학의 지사나 분교가 진출해 북한과 협업하고 있다.

열차에서 내려 택시 승강장으로 이동하니 미리 휴대폰으로 예약해 둔 자율주행택시가 대기자의 순서에 맞춰 다가온다. 강남 경제개발구는 지역 내 모든 택시가 자율주행차로 운영되는 세계 최초의 자율주행택시 시범지구다. 대동강변의 버드나무 가로수길을 지나 갈 즈음 자율주행택시의 인공지능이 선택한 <푸른 버드나무> 노래가 스피커를 통해 흘러나온다. 2018년 평양에서 열린 남북합동 공연에서 가수 서현이 불러 화제가 되었던 북한 노래인데, 창밖의 대동강변 풍경과 잘 어울려 오랜 세월이 지났음에도 듣기 좋다.”<sup>18</sup>

<sup>18</sup> 민경태, 『서울 평양 스마트시티』(미래의창, 2018), pp. 11-13.

이와 같은 꿈이 실현 가능할까요? 서울과 평양이 하나의 광역  
경제권으로 연결되어 메가시티를 만드는 구상은 어떻게 이뤄질  
수 있을까요? 또한 평양이 첨단산업과 4차 산업혁명의 중심으로  
발전하는 것이 과연 가능할까요?

1

## 서울-평양 메가시티 구상

### 한반도의 지리경제학적 잠재력

평양의 꿈이 실현 가능할지 알아보기 위해서 우선 한반도의 지리  
경제학적 환경을 살펴보겠습니다. 도시 평양의 경쟁력은 내부에  
서만 오는 것이 아니라 대륙과 해양을 연결하는 접점으로서 한  
반도의 역할, 그리고 서울과 평양의 상호보완적인 협력을 통해서  
더욱 큰 시너지를 발휘하게 될 것입니다.

한반도는 유라시아 대륙의 동쪽에 위치해 있습니다. 반도의 지  
리적 특성상 해양으로 진출하기에도 용이하고 반대로 대륙으로  
접근하기에도 좋습니다. 그런데, 대륙 세력과 해양 세력이 서로  
대립하고 충돌할 경우에는 역사적으로 한반도가 그 아픔을 겪어  
야만 했습니다. 앞으로도 한·미·일 대 북·중·러, 3 대 3의 대립구  
조가 유지된다면 남북한 간에 평화체제를 구축하는 것은 어려워  
집니다. 그렇기 때문에 한반도를 거대한 세력이 충돌하는 지점으



로 남겨둘 것이 아니라, 대륙과 해양이 만나 평화롭게 교류하는 접점으로 전환시키는 아이디어가 필요합니다. 만약 북한의 경제가 개방됨으로써 성장하는 열매를 한반도 주변의 국가들이 서로 공유할 수 있다면, 그들도 한반도의 평화를 지지하고 동의하게 될 것입니다. 중국과 러시아 같은 대륙 세력만이 아니라, 미국과 일본 등 해양 세력도 한반도에 적극 투자하고 진출해서 경제적으로 교류하고 협력하도록 하는 기회를 만드는 것이 필요합니다.

북한을 관통하는 고속철도와 도로망이 연결된 상태를 가정해 볼까요? 이렇게 되면 우리 한국은 비로소 섬나라와 같은 신세를 탈피해서 유라시아 대륙 경제와 육로를 통해 직접 연결됩니다. 기존에는 상상할 수 없었던 새로운 산업이 생기고 물류와 여객의 이동이 발생할 것입니다. 예를 들어, 동남아와 일본의 관광객들은 배를 타고 목포나 부산에 온 후 다시 KTX로 갈아타고 서울을 지나 평양까지, 그리고 베이징과 모스크바를 지나 유럽까지 여행할 수 있다는 것을 의미합니다. 부산과 목포가 단지 한국의 항구 도시가 아니라, 유라시아 대륙의 관문도시로 변모하게 되는 것이죠. 남북한의 젊은이와 중장년층에게도 새로운 일자리와 기회가 생기고, 우리 경제의 영역이 한반도를 뛰어넘어 유라시아 대륙으로 뻗어나갈 수 있습니다. 그런 상황이 되면 사업을 하든 여행을 하든, 최소한 동북아가 우리의 앞마당과 같은 경제활동 무대가

될 것입니다.

### 서울-평양 광역경제권

그렇다면 한반도에서 그러한 경제협력의 중심은 어디가 되어야 할까요? 남한의 수도 서울과 북한의 수도 평양을 함께 아우르는 광역경제권의 탄생을 생각해 봅시다. 서울과 평양의 물리적 거리는 200km 정도인데, 이것은 과거엔 매우 먼 거리였지만 교통 인프라 기술이 발달한 지금은 고속철의 경우 한 시간도 걸리지 않는 거리에 불과합니다. 만약 남북한이 서로 자유롭게 이동하고 교류할 수 있게 된다면 서울과 평양은 하나의 메가시티로서 상호 보완적인 경제협력을 하기에 매우 용이해질 것입니다. 남한과 북한은 그 특성과 경쟁력이 너무도 상이하기 때문에 오히려 서로 협력할 수만 있다면 효과가 더욱 커질 것입니다.

따라서 평양의 미래를 구상하기 위해서는 서울의 미래와 함께 생각해야 합니다. 서울-평양 메가시티,<sup>19</sup> 두 개의 수도가 연결된 광역경제권을 활용해서 남북한이 함께 성장하는 미래를 꿈꿔 봅시다. 중국은 선전(深圳)을 경제특구로 지정한 후 홍콩 등 외국 자본을 유치하여 30년 만에 엄청난 성장을 이루어 냈습니다. 이

<sup>19</sup> 민경태, 『서울 평양 메가시티』(미래의창, 2014).



출처: 민경태, 『서울-평양 네트워크 경제권 구축을 통한 한반도 성장전략 구상』(북한대학원 대학교 박사학위논문, 2013), p.96.

융합되어 발전하고 있습니다. 한반도에서도 이런 눈부신 발전을 꿈꿔 볼 수 있습니다. 서울과 평양을 연결하는 경의선 축을 중심으로 해서 인천, 경기의 여러 거점도시들과 북한의 남포, 해주, 개성 등을 아우르는 광역경제권을 만드는 것입니다.

지금 한강 하구와 서해안 지역을 가 보면 남북 접경지대에는 철조망이 설치되어 있고 해병대가 주둔하고 있습니다. 북한 해주는 군사력이 집중되어 있어 우리의 백령도, 연평도와 대치하고 있는 긴장이 높은 곳입니다. 만약 남북한의 평화체제가 도래하면 이 지역에는 철조망을 걷어내고 유람선과 요트 선착장을 만들고, 경치 좋은 강변이나 해안에는 리조트와 국제 컨벤션 시설을 건설할 수 있게 될 것입니다. 동북아의 허브 공항인 인천공항을 남북이 함께 활용하고, 남포와 해주도 서해안의 거점 무역항으로 새롭게 태어날 수 있습니다. 해주와 개성을 연결하는 산업벨트를 조성해 남북한 경제협력의 중심으로 육성하고, DMZ 국제평화도시는 세계 각국으로부터 관광객과 국제회의의 참가자가 방문하는 컨벤션 산업의 중심으로 전환될 수 있습니다.

제는 선전뿐만 아니라 주변의 동관, 광저우, 주하이, 마카오 등 주상삼각주 지역의 여러 도시들이 하나의 거대한 광역경제권으로

**첨단기술을 활용한 북한 개발**

4차 산업혁명이라는 용어가 처음 등장한 지 불과 얼마 되지 않았지만 벌써 우리 생활 속에서 많은 영향을 미치고 있습니다. 특히 교육과 의료, 물류와 교통 분야에서는 시스템적인 변화가 진행되고 있습니다. 이런 상황에서 최근 코로나19로 인해 새로운 국면이 전개되고 있죠. 원격 교육이나 화상 회의와 같은 분야는 기술의 발전은 이루었지만 사실 널리 확산되기 어려운 상황이었습니다. 그런데 코로나19로 인해 어쩔 수 없이 원격으로 회의를 하고 강의를 듣게 되었습니다. 물류·유통 분야에서도 오프라인 매장은 점점 더 축소되고, 온라인으로 주문하고 자동화된 물류 운송시스템을 통해 배송하는 시장이 크게 확대되고 있습니다. 이런 이유에서 포스트 코로나 시대에는 4차 산업혁명이 더욱 가속화될 것

이라는 전망도 나오고 있습니다.

이와 같이 전 세계적인 패러다임 변화가 이루어지는 가운데 북한의 경제성장 전략을 구상하는 입장에서는 무엇을 준비해야 할까요? 4차 산업혁명과 코로나19로 인한 변화가 여전히 진행 중이며 미래가 어떻게 펼쳐질지 불확실한 상황입니다. 하지만 북한과 경제협력을 한다는 것 자체가 큰 변화를 가져오는 것이므로, 세계적인 동향 변화를 계속 살펴보면서 거기에 따라 새로운 전략과 방향을 모색하는 노력이 필요할 것 같습니다. 그렇기 때문에 아직 저개발국가인 북한이지만, 4차 산업혁명 분야에서 첨단기술을 활용한 경제협력이 가능할지 검토해 보는 것은 중요하다고 생각합니다.

과연 북한의 생각은 어떨까요? 사실 북한은 과학기술을 중시하는 정책을 일관되게 지속해 왔습니다. 북한의 경제건설 추진 전략은 선군경제건설노선, 병진노선, 경제건설 총력집중노선 등으로 변화해 왔습니다. 하지만 이 과정에서 변하지 않는 것은 과학기술 중시 정책입니다. 과학기술을 바탕으로 경제성장을 추진하겠다는 의지는 최근 북한이 공식적으로 발표한 회의내용이나 언론보도, 선전구호 등을 통해서도 여러 차례 보입니다. 김정은 위원장은 2018년 4월 북한 노동당 전원회의에서 “인민경제의 주체화, 현대화, 정보화, 과학화를 높은 수준에서 실현하며 전체 인

민들에게 남부럽지 않은 유족하고 문명한 생활을 마련해 주기 위해 경제건설에 총력을 집중하겠다”고 언급하기도 했습니다.

#### 4차 산업혁명과 스마트시티

과연 4차 산업혁명을 적용해서 북한과 경제협력을 추진할 수 있을까요? 또한 북한의 도시를 스마트시티로 만들어 볼 수 있을까요? 그리고 이러한 스마트시티 건설을 통해 남한과 북한은 어떤 경제적 효과를 얻을 수 있을까요?

4차 산업혁명을 기존 산업에 적용하기 위해서는 디지털 기술을 접목하여 산업의 ‘지능화’를 추진해야 합니다. 4차 산업혁명의 핵심 요소기술은 인공지능, 빅데이터, 초연결 네트워크 등인데요. 북한은 경제체제의 영향으로 첨단기술 부품소재가 필요한 ICT 하드웨어 제조 능력은 낮다고 볼 수 있습니다. 즉 독자적으로 4차 산업혁명 분야에서 기술 경쟁력을 갖추는 것은 거의 불가능한 상황이지요. 하지만 남북한의 활발한 교류를 전제로 한다면 4차 산업혁명 분야에서도 상호보완적 협력 가능성이 있다고 생각됩니다.

4차 산업혁명의 핵심기술인 인공지능은 결국 소프트웨어 알고리즘으로 구성되어 있습니다. 따라서 북한의 컴퓨터 프로그래밍 인력을 활용하는 방안을 시도해 볼 수 있을 것입니다. 북한이 독자적으로 인공지능 분야에서 상용화 수준까지 발전시키는 것은

어렵겠지만, 남한의 기업 및 연구소와 협력한다면 가능합니다. 또한 빅데이터 분야에 있어서도 협력이 가능할 수 있습니다. 데이터 수집에 활용되는 사물인터넷(IoT) 센서와 같은 하드웨어는 북한이 절대적으로 열세이니까 남한과 협력해야겠죠. 하지만 그 대신 정책적인 측면에서 북한의 고유한 경쟁력을 활용할 수 있습니다. 북한의 경제특구는 특별법 적용이 가능합니다. 따라서 빅데이터 관련 특별 정책을 신속히 적용한 테스트베드 육성을 생각해 볼 수 있습니다.

더 나아가 첨단기술이 적용된 스마트시티를 북한에 건설할 수 있을까요? 이 문제도 북한에게 부족한 부분은 남한이 제공하고, 그 대신 북한이 가지고 있는 고유한 장점을 남한이 적극 활용하는 방식으로 협력 가능합니다. 도시 개발을 위한 인프라 건설에서 북한이 남한보다 유리한 점을 주목할 필요가 있습니다. 인프라 구축은 대부분 건설 기간이 길고 막대한 비용이 소요되는데요. 따라서 기술이 발전했다고 해서 지속적으로 기존 인프라를 해체하고 첨단 시스템으로 교체하기는 어려운 상황이지요. 남한에는 에너지·교통·통신 등 도시 인프라가 이미 상당한 수준으로 갖춰져 있기 때문에, 스마트시티와 같은 첨단 시스템을 적용하기에는 북한이 오히려 효율적일 수 있습니다. 북한은 경제특구를 대상으로 특별법을 적용하는 등 신속한 정책 추진이 가능하다는 것

도 장점입니다. 아울러 토지 보상이나 도시 건설비용이 적다는 점에서는 매우 유리하다고 볼 수 있습니다.<sup>20</sup>

따라서 사업성을 우선적으로 고려해야 하는 남한의 개발 프로젝트와는 달리 이상적인 시범도시 모델을 구현해 보기에는 오히려 북한이 더 유리한 점이 많다고 볼 수 있습니다. 만약 자율주행차, 원격의료, 원격교육 등 첨단 시스템을 상용화할 경우에도, 남한에서는 다양한 이해관계자 설득과 법률적 장치 마련에 많은 시간과 노력이 들어가야 하지만 북한에서는 보다 신속하고 효율적인 추진이 가능할 것입니다. 향후 주목해야 할 부분은 과학기술을 중시하는 북한의 정책이 시장화 확대 현상과 함께 맞물려 시너지를 발휘할 수 있는가의 문제입니다. 북한 체제의 특성상 경제성장 정책은 정부 주도로 진행되는 것이 불가피하지만, 과학기술을 활용한 산업 분야에서 자금조달·생산·유통·판매 과정이 시장화를 통해 발전할 수 있다면 새로운 전기를 맞이하게 될 수도 있기 때문입니다.

<sup>20</sup> 민경태, 『서울 평양 스마트시티』(미래의창, 2018), pp. 33-37.

### 3

## 서울과 평양, 함께하는 미래

### 서울과 평양의 물류·교통 시스템 통합

이상에서 언급한 미래 발전 방향에 따라 구체적인 정책이 실현된다면 우리에게 어떤 이득이 있을까요? 먼저 남북 협력 방식도 크게 변화할 가능성이 있습니다. 4차 산업혁명이 적용된 평양 개발의 패러다임은 우선 물류와 교통 분야에서 큰 변화가 예상됩니다. 바로 서울과 평양을 연결해서 하나의 거대한 광역경제권, 서울-평양 메가시티로 기능하도록 만드는 것을 생각해 볼 수 있습니다.

코로나19 상황에서 불가피하게 강요받았던 비대면·비접촉 방식이 앞으로는 일상화될 수 있습니다. 원격회의(tele-presence), 원격로봇조정(tele-robotics)과 같은 기술이 적용되면 이산가족 상봉, 남북 회담, 문화예술 공연, 가상현실 관광, 원격 산업협력

등 남북한의 교류협력 방식도 변화할 것입니다. 직접적인 대면이나 접촉이 없더라도 첨단 정보통신기술을 활용한 새로운 교류협력 방식이 남북관계에도 활용될 수 있다는 의미죠.

하지만 모든 남북교류가 원격으로만 진행될 수는 없을 것입니다. 비대면·비접촉 방식의 소통 이면에는 물리적인 재화의 교류가 필수적이기 때문이죠. 따라서 남북 간 물류·교통 시스템은 더욱 고도화되는 방향으로 진화할 가능성이 높습니다. 서울과 평양의 물리적 거리는 200km 정도에 불과한데, 이 정도 거리에 있는 두 개의 거대한 도시가 본격적으로 상호보완적인 협력을 시작한다면 상당한 수준의 물동량이 발생할 수 있습니다. 서울과 평양의 물류 시스템이 통합되어 마치 거대한 컨베이어 벨트로 두 도시가 연결된 것 같은 상황을 상상해 봅시다.

생명체에서 에너지와 산소를 공급하는 역할을 혈관이 담당하듯이, 도시와 도시를 연결하는 자동화된 고속 물류망을 생각해 볼 수 있습니다. 서울과 평양 사이를 상시적으로 오고 가는 자율주행차와 고속열차가 거점 물류센터 사이를 연결하는 대동맥 역할을 하면, 자율주행 배송 로봇은 물류센터와 발송·도착 지점을 연결하는 모세혈관 역할을 담당하는 방식이 가능합니다. 또한 기존 도로망을 이용하는 것이 아니라 도시의 지하터널 또는 별도의 물류 전용 통로를 활용하는 형태로 물류 운송 방식이 발전할 수

도 있겠죠. 출발지·도착지 정보가 코드화된 물류가 혈관과 같이 24시간 흐르는 배송망을 통해 자유롭게 오고 가고, 원격회의와 원격로봇 조정을 통한 업무 수행이 일상화된다면 서울과 평양은 그야말로 하나의 거대한 메가시티리전(megacity region)으로 기능하게 될 것입니다. 이렇게 긴밀한 방식으로 남북한의 상호보완적 협력이 가능해진다면 기존에는 존재하지 않았던 새로운 산업과 활동이 창출될 것으로 기대됩니다.<sup>21</sup> 남한과 북한은 서로 특성과 장단점이 많이 다른데요. 오히려 이런 차이가 상호보완적으로 작용해 서울과 평양의 협력을 통해 서로 이익을 얻을 수 있을 것입니다.

### 서울-평양 공동올림픽의 꿈

2018년 9월 남북 정상은 2032년 하계올림픽을 남북공동개최로 유치하는 데 협력하기로 합의했습니다. 하지만 2019년 2월 하노이 북미 정상회담이 결렬되면서 남북 관계도 교착되고 2032년 올림픽 개최지는 호주 브리즈번으로 확정되었습니다. 이번 기회가 무산되어 아쉽지만 앞으로도 다양한 국제 스포츠 경기나 국제 행사를 남북이 함께 유치하는 기회는 다시 올 수 있습니다.

<sup>21</sup> 민경태, "4차 산업혁명 시대의 북한 개발 패러다임" 『국토』 2020년 7월호(제465호).

만약 미래에 서울과 평양이 공동으로 국제 행사를 유치한다면 남북한의 협력을 극대화할 수 있는 좋은 기회이자 한반도 평화경제의 테스트베드로 활용할 수 있을 것입니다. 서로 떨어진 두 개의 도시에서 각각 프로그램을 분담해서 행사를 진행하는 방식이 아니라, '서울-평양 메가시티', 즉 하나의 도시에서 행사를 진행하듯이 남북의 긴밀한 연계가 필요합니다. 이를 위해서는 서울과 평양을 연결하는 첨단 네트워크를 구축하고, 행사 기간만이라도 도시 운영 시스템을 통합해서 관리하는 것을 구상해 볼 수 있습니다.

이와 같은 미래에 대한 구상은 지금 보기엔 꿈 같은 일로 여겨집니다. 하지만 포스트 코로나 시대의 변화 방향을 감안한다면 4차 산업혁명의 실현이 예상보다 상당히 빠르게 진전될 가능성이 충분히 있습니다. 비록 지금은 남북관계가 교착되어 있는 상황이지만 하루가 다르게 급변하는 국제정세와 새롭게 도래할 경제 환경을 생각한다면, 지금부터라도 다양한 구상을 통해 한반도의 미래 전략을 준비하는 것은 의미 있는 일이 될 것입니다.

지금까지 평양의 과거, 현재, 그리고 미래를 여행해 보았습니다. 구석기 시대의 평양부터 시작해서 4차 산업혁명이 적용될 미래 도시 평양까지 정말 숨 가쁘게 달려왔네요. 서울의 미래가 평양의 미래와 함께할 것이라고 상상해 보니 가슴 벅차지 않으세

요? 앞으로 만나게 될 미래의 서울-평양 메가시티를 꿈꾸면서 평양의 변화에 대해 관심 갖고 지켜보시길 바랍니다. 저 멀리 떨어져 있는 고립된 도시 평양이 아니라, 곧 우리와 만나게 될, 그리고 반드시 만나야 할 평양을 함께 구상해 봅시다.

## 평양의 어제, 오늘 그리고 내일

---

지은이 민경태  
발행 2021년 11월 23일  
발행처 국립통일교육원 소통협력부 연구개발과  
주소 01018 서울특별시 강북구 4.19로 123(수유동)  
전화 02-901-7163  
홈페이지 [www.uniedu.go.kr](http://www.uniedu.go.kr)  
디자인·제작 (주)늘품플러스

### 사진 출처

북한자료센터, (사)평화문제연구소, 서울연구원, 미육군,  
국립문화재연구소 문화유산연구지식포털, 국립중앙박물관,  
임동우(개인소장), [commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org), [hellophoto.kr](https://hellophoto.kr)  
사진 저작권 관련 문의 : (주)늘품플러스 (02-2275-5326)



