

# “내수시장 활성화 위해 33개 경제단체 힘 모을것”

취임 1주년 맞은 오인철 강원경제단체연합회장



회원단체 ‘품앗이 정착’ 의미 깊어  
전통시장 소비촉진 캠페인 확대  
중소 해외진출 지원 네트워크 강화

오인철 강원경제단체연합회장(사진)은 27일 “내수 시장 위축이 강원도 지역경제에 큰 부담으로 작용하고 있는데, 소비 촉진 캠페인을 연중 추진하고 도내 중소기업들의 해외 시장 진출 확대에도 앞장 서겠다”고 밝혔다.

올해로 출범 5년 차를 맞은 강원경제단체연합회(이하 강원연)의 오인철 2대 회장은 이날 임기(2년)의 반환점을 돌았다. 대한건설협회 강원도회장이

그는 강경연 출범의 가장 큰 의미로 ‘품앗이 정착’을 꼽았다.

오 회장은 “이전에는 지역에 어느 경제단체가 있는지, 무엇이 관심사이고 현안인지 서로 몰랐지만 강경연 출범 후에는 교류가 부쩍 늘었다”며 “33개 경제단체의 회장들을 중심으로 단체별 행사에 참석해 서로 격려하고 있다”고 말했다.

지난해 가장 기억에 남는 순간으로 ‘전통시장 방문’을 들었다. 그는 “소비 촉진 캠페인을 위해 7개 지역의 전통시장을 방문했는데 유동인구가 너무 없애 놀랐다”며 “인구 감소, 내수 시장 위축이, 현실로 다가왔는데 올해도 내수 시장 활성화 캠페인로나마 힘을 보탬 것”이라고 말했다. 경제사절단으

로 중국, 베트남, 러시아 등을 다녀온 데 대해서는 “현지 한인 무역인들과의 네트워크를 쌓고, 인삼 등 강원도 대표 제품을 알릴 수 있어 의미 있었다”며 “강원도 기업인들의 해외 시장 진출 확대를 위한 인적 네트워크 구축을 올해도 추진하겠다”고 말했다.

오인철 회장은 “지난해부터 회원사 회장단들의 표정이 밝아졌다는 걸 실감해 마음이 무겁다”고 말했다. 강원도 최대 경제단체장으로서 그는 “한국 경제는 장밋빛 전망보다 뼈를 깎는 구조개혁과 과감한 투자가 필요한 시점”이라며 “경제가 정치에 휘둘리지 않고 중장기적으로 미래를 만들어 나가길 희망한다”고 말했다.

신하림기자 peace@kwnews.co.kr

# 난도 높은 춘천 지하화·미시령터널 구간 연내 첫삽

(도심 6.5km) (80m 아래 새 터널 뚫어)

춘천~속초 동서고속철도 기본계획 내달 중 확정·고시

노선 9개 공구 분할... 2026년 일괄 개통 위해 터키 방식 진행  
사업비 증액 공사비 조달 문제없어... 나머지 구간 내년 착공

속보=춘천~속초 동서고속철도의 총 사업비가 확정(본보 지난 24일자 1면 보도)되면서 2월부터 춘천 지하 구간, 미시령터널 구간부터 사업이 본격 추진된다. 국토교통부는 2016년 11월 예비타당성 조사 및 기본계획 용역을 착수한 이래 3년여간 다듬어 온 동서고속철도 기본계획을 다음 달 중 확정·고시한다. 고시와 동

시에 동서고속철도 공사 구간 중 가장 난도가 높고 많은 시간이 필요한 춘천 도심 지하화 6.5km 구간과 미시령터널 80m 아래에 새로운 철도 터널을 뚫는 구간은 터키(설계·시공일괄입찰)로 발주에 돌입한다.

춘천~속초 노선은 9개 공구로 분할되며 춘천 지하화 구간, 미시령터널 구간은 공사기간이 오래 걸릴 것

동서고속철도 기본계획(안)



으로 보여 2026년 일괄 개통을 위해 터키 방식을 선택했다. 춘천 지하화 구간, 미시령터널 구간이 올해 먼저 첫 삽을 뜨고 나머지 구간은 내년부터 공사가 시작된다. 이번 총사업비

확정에 따라 공사비 조달에도 문제가 없을 전망이다. 총 사업비 조정 결과를 보면 춘천과 미시령터널 지하 터널화 공사에 쓰이는 노반 공사 부문이 기존 1조2,234억원에서 1조5,397

억원으로 3,163억원이 증액돼 전체 사업비 증액분의 대부분을 차지했다.

김진태 국회의원은 “춘천시민들이 염원하던 춘천 강북지역 전 구간 지하화가 실현돼 향후 차질 없이 진행될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠다”고 말했다. 손창환 강원도 건설교통국장은 “2월에 기본계획이 고시되고 내년 설계 단계로 접어들면서 사업이 본격적으로 시작된다”며 “설계와 공사를 동시에 시행하는 터키 방식 등 구체적인 시행방안과 시기에 대해 국토부와 협의할 방침”이라고 밝혔다. 최기영기자 answer07@

# “제2경춘국도 남이섬 남측 통과 노선 가장 효율적”

춘천시 금남JCT~서면 당림리 잇는 노선안 제시  
최단거리·간선기능 확보 등 사업 목표 부합 평가

속보=제2경춘국도 노선안 논란(본보 지난 22일자 1면 보도)이 계속되는 가운데 춘천시 제시 노선안이 광역교통망 인프라 구축 목표에 가장 적합하다는 분석이 나오고 있다. 제2경춘국도는 기존 국도의 교통량 증가에 따른 도로기능 상실을 차단하고 간선기능 확보와 지역개발 촉진을 위해 추진되는 사업이기 때문이다.

당초 국토교통부와 원주시 방곡토관리청은 경기 남양주시 화도읍 금남JCT에서 춘천시 서면 당림리 간 33.7km를 노선안으로 계획했다. 그

러나 일부 자연환경 파괴 등의 논란이 발생하자 남이섬과 지라섬을 관통하는 노선은 배제하기로 했다. 여기에 가평 지역 반발로 사업적정성 검토까지 완료한 기존 노선 자체를 변경할 수 있다는 애매모호한 입장을 유지하고 있는 데다 춘천시, 가평군, 남양주시 등 각 지자체별로 최적노선을 제시하면서 혼란이 가중되고 있다.

우선 남양주시는 국도 추가 건설에 따라 화도읍 금남JCT를 비롯한 남양주 도심 일대 통행량 증가 및 교통체증 발생을 우려하고 있다. 이

제2경춘국도 지자체별 노선 제시안



에 제2경춘국도 시점을 금남JCT가 아닌 현재 국도부안에 계획된 삼회IC로의 변경을 제시했다.

삼회IC에서 기존 경춘국도와 접속해 현재 4차로 확장공사 중인 국지도 98호선 오남·수동 및 제5차 국도·국지도 5

개년 계획에 추진 중인 수동~대성리 구간과 연계해야 한다는 입장이다.

하지만 남양주 제시안은 대성리 부근부터 기존 경춘국도와 제2경춘국도 통행차량이 몰리며 극심한 교통체증이 불가피하다는 의견이 나온다.

가평군은 기존 국도 45·46호선 금남JCT에서 호명산 서측, 지라섬 및 가평군청 북측 등으로 우회 통과해 현재 춘성대교와 연결하는 노선을 건의했다. 이 노선은 기존 경춘국도와 인접해 교통량 분산은 물론 이동시간 단축효과도 기

대할 수 없다는 지적이 있다.

금남JCT에서 호명산 동측 및 남이섬 남측을 우회 통과해 서면 당림리를 잇는 춘천시의 제시안은 최단거리·최단시간으로 이동편의성 확대 및 간선기능 확보, 교통량 분산 등을 위해 추진되는 제2경춘국도 사업 목표에 가장 부합하는 노선으로 평가되고 있다.

이상민 춘천시의회 보건복지환경위원회장은 “제2경춘국도는 기존 국도와 이격거리가 있어야 교통량 분산효과, 지역 균형발전, 이동 편의성 확보 등의 효과를 얻을 수 있다”며 “더 이상 논란 없이 최단거리로 노선이 결정돼야 한다”고 말했다.

춘천=하유윤기자 hwy@

건설투자 성공에 고무된 정부

# “SOC 예산 60% 상반기에 집행”

정부가 올해 상반기 예산 조기 집행에 박차를 가한다.

지난해 4분기 우리 경제가 반등에 성공했다고 판단하고, 지난해 1분기 마이너스 성장을 반복하지 않겠다는 의지다.

특히 상반기 중으로 올해 SOC 예산의 절반 이상을 집행해 건설투자에 활력을 불어넣을 계획이다.

최근 한국은행이 발표한 지난해 국내 총생산(GDP)은 전년 대비 2.0% 성장했다. 지난해 1분기 -0.4% 역성장으로 시작해 2분기 1.0%, 3분기 0.4%를 기록하고 나서 4분기 1.2% 성장하면서 결국 2% 경제 성장을 사수했다.

지난해 2% 경제 성장을 견인한 4분기 깜짝 성장은 건설투자의 선방 때문이다.

지난해 1분기 건설투자가 지난 2012년(-4.0%) 이후 처음으로 역성장하면서 GDP 성장률이 10년 만에 최저치인 -0.3%로 주저앉았다.

하지만 지난해 4분기 건설투자 성장률은 6.3%로 반등에 성공했다. 이는 작년 3분기(-6%) 이후 1분기 만에 플러스로 전

지난해 4분기 1.2% '깜짝 성장'

마이너스 성장 막을 해법 '주목'

1분기 29%... 민간 활성화도 총력

환한 것이며 지난 2001년 3분기 8.6% 성장을 기록한 이후 최고치다.

지난해 4분기 경제성장률(1.2%)에 대한 건설투자 기여도는 0.9%포인트에 달했다.

정부 역시 이 점을 예의주시하고 있다. 특히 지난해 1분기 마이너스 성장이라는 충격적인 상황을 반복하지 않을 해법에 주목하고 있다.

정부의 선택은 SOC 예산 조기 집행이다. 민간 부문의 활력이 아직 되살아나지 않고 있는 상황에서 재정으로 건설투자 성장세를 이어가겠다는 것이다.

정부는 SOC 사업 발주 등의 사전 절차를 오는 2월까지 최대한 빠르게 마무리하고 나서 1분기에는 예산의 29%, 상반기까지 60%를 집행할 계획이다.

다만, 정부 내에서도 민간건설이 살아

나야 효과가 극대화될 것이라는 전망이 나온다.

기재부 관계자는 “건설투자의 경우 민간이 70%, 공공이 30%가량을 차지하고 있다”며 “정부 재정으로 건설투자를 더 끌어올리려면 한계가 있기 때문에 공공 부문의 예산 조기집행과 함께 민간도 살아야 한다”고 설명했다.

건설업계는 이에 동의하고 있다.

건설산업연구원은 올해 국내 건설수주가 지난해보다 6% 감소할 것으로 전망하고 있다.

민간수주가 전년보다 12.3% 감소할 것으로 예상되는데 따른 것이다. 특히 주택 수주는 입주물량 과다, 거시경제 부진, 규제 강화 등의 영향으로 13.3% 감소할 것으로 예상했다.

건설업계 관계자는 “공공부문이 민간 부문 부진의 완충 역할을 하고 있지만 결국 경제 성장에 미치는 부정적 영향을 최소화하려면 주택 등 민간도 동반 성장해야 한다”고 강조했다. 이재현기자in@