

동서고속화철도 국가재정사업 추진 유력

속보-정부가 서울-속초 동서고속화철도를 민간자본 유치에 아닌 국가재정사업(본보 지난 9일자 1·2·3면 보도)으로 추진할 것으로 보인다. 이에 따라 지난 6일 국토교통부의 민간자본도입 활성화 방안 발표로 촉발됐던 민간 논란은 일단락될 전망이다. 이 방안에는 동서고속화철도를 비롯해 전국 14개 사업이 민간 검토 대상에 올랐다. 저금리 기조, 경제 침체 등으로 마땅한 투자처를 못 찾는 시중의 유동자금을 철도망 구축에 활용한다는 계획이었다. 하지만 도는 국가전략사업이자 30년을 끌어온 사업을 이제 와서 민간으로 추진하는 것은 말도 안 되는 얘기라며 국가재정사업 추진을 강력히 요청했다. 이에 따라 정부도

■ 동서고속화철도 사업 개요

인천공항	인천국제공항철도	서울	1구간(경춘선) 운행중	춘천	2구간(고속화터당성 통과)	속초
	70.8km / 36분		98km / 50분		94km / 25분	

정부 국가재정 바람직 결론 내린 듯- 민간 논란 일단락 국가전략 사업 반영 조치- 오늘 추진 방식 등 공식 발표 2조2,114억원 투입 춘천-속초 94km 건설- 2019년 착공

동서고속화철도는 국가재정사업으로 추진하는 것이 바람직하다는 결론을 내린 것으로 알려졌다. 도고위 관계자는 "사업 확정 이후 불거졌던 민간 유치 검토 논란은 이제 정리됐다"며 "100% 국가재정사업 방식이 유력한 것으로 알고 있다"

고 밝혔다. 정부는 11일 동서고속화철도 사업 확정과 추진방식 등을 공식 발표했다. 국가재정사업 결정은 정부가 직접적으로 추진하고 있는 유라시아 이니셔티브 선결과 국토 균형발전 차원의 사업이라는 점을 반영한 조

치로 풀이된다. 박근혜 대통령이 이노선을 바라보고 있는 시각도 작용했다. 박 대통령은 2013년 강원도 업무보고에서 동서고속화철도와 관련, "도에 미치는 지역적 효과뿐만 아니라 국가 전략적 선택의 문제로 인식하고 있다. 장기적으로 유라시아철도와의 연계까지 염두에 두고 있다"며 애정을 보였다. 특히 국가안보라는 이유로 각종 정부 투자에서 소외된 접경지역 교통 인프라를 획기적으로 개선하는 사업이라는 점에서 힘을 얻었다는 분석이다. 동서고속화철도는 총 사업비 2조 2,114억원을 투입해 서울-속초 단절 구간인 춘천-속초 간 94km를 건설한다. 2019년 착공, 빠르면 2024년 완공을 목표로 하고 있다.

이성현기자 sunny@kwnews.co.kr



유라시아 경제권·북극항로 선점 '변방에서 중심으로' 우뚝

강원 경제지도가 바뀐다

서울-속초 동서고속화철도는 '강원도 경제지도'를 바꿔 놓을 국가적 사업이다. 비슷한 시기에 같이 거론됐던 경부고속철도와 호남고속철도는 각각 2010년, 2014년 국가사업으로 앞전 개통되며 지역 발전의 대동맥 역할을 하고 있다. 동서고속화철도 추진에 따른 기대효과를 전망한다.

(상)통일·북방경제시대 대전기

■변방에서 중심으로 위상 재정립=박근혜 대통령은 2013년 서울에서 열린 유라시아 국제 콘퍼런스 기조연설에서 남북 및 대륙철도망 연결을 통한 '유라시아 이니셔티브

구상'을 주창했다. 유럽과 아시아를 잇는 유라시아 경제공동체 구성으로 경제 활성화와 한반도 평화통일의 기반을 닦겠다는 구상이었다. 동서고속화철도는 '유라시아 이니셔티브' 실현을 위한 핵심 사업이다. 강원경제·관광 활성화뿐 아니라

유라시아 이니셔티브 핵심사업 국가 경제 활력 미래 노선 평가

서해안~수도권~동해안~유럽 철도·해상 복합수송루트 구축

유라시아 경제권과 북극항로 선점으로 국가경제에 활력을 불어넣을 수 있는 미래전략 노선으로 평가된다. 그동안 변방으로 치부됐던 강원도가 북방경제 시대 전략적 거점으로서의 위상을 재정립하는 의미를 지닌다.

향후 한반도중단철도(TKR)와 대륙 횡단철도(TSR·TKR)를 연결하는 가장 현실적 대안이 때문이다.

■수도권과 유라시아 대륙 잇는 최적 노선=이 사업은 수도권과 중국을 거쳐 유라시아 대륙과 연결하는 최적 노선이다. 수도권을 통과하는 동서연결 최단노선으로 동해북부선 남측 일부 구간만 연결되면 바로 유럽과 연결된다. 최근 북극항로 개발에 대한 관심과 중국의 동북 3성 개발, 극동러시아 지역을 중심으로 한 에너지 개발 전략이 동시다발적

으로 추진되고 있다. 동해를 중심으로 역대 국가들 간의 북방물류 루트 선점을 위한 경쟁 역시 치열해지고 있다. 철도가 완공되면 속초항과 동해항을 중심으로 이미 운영 중인 도내 항만과 극동 러시아 항만 간의 직접적인 연계가 가능하다. 서해안-수도권-동해안-TSR-유럽을 잇는 철도와 해상 복합물류수송 루트가 완벽하게 구축된다. 이를 통해 운송비 절감은 물론 효율적인 자원 이용을 위한 거대 단일시장 구성을 앞당길 수 있게 된다. 그 중심에 강원도가 있다.

■한중 FTA 시대 정부정책 중심축=도는 중국 '일대일로' 정책과 러시아 자유항 지정에 발맞춰 속초-춘천-자루비노를 연계하는 한-중경제협력벨트 구축 계획을 추진 중이다. 정부와 협의를 통해 시범지구를 이끌어내면 북방으로 가는 출구를 확보, 정부 정책의 중심축이 도내에 마련되는 효과를 기대할 수 있다. 노승만 강원발전연구원 선임연구위원은 "경제활동의 상호협력력이 유기적으로 구축될 수 있다면 무한한 발전 잠재력이 기대된다"고 말했다. 이성현기자

“동서고속철 3000억 이상 수주 기대”

강원도내 건설단체들이 '서울~속초 동서고속화철도' 사업 확정을 일제히 환영하면서도 지역 업체들의 공사 참여가 얼마나 이뤄질지에 대한 관심이 높아지고 있다.

10일 대한건설협회 도회 등 도내 건설단체들은 '서울~속초 동서고속화철도' 사업이 국책사업으로 추진된다는 소식이 전해지자 "대형 국책사업이 다시 추진돼 지역 건설업 활성화가 기대된다"며 일제히 환영했다.

도내 건설단체들은 '서울~속초 동서고속화철도' 사업으로 3300억원 규모의 공사 수주가 가능할 것으로 예

도건설단체 지역업체 참여 확대 촉구 지역의무 공동도급 높은 건설사 우대

측하고 있다. 이는 총 3조9110억원이 투입된 원주~강릉 복선전철 공사에 10여개 도내 업체들이 참여, 평균 지분율이 15%인 점을 감안한 예상치다.

총 사업비가 2조2114억원인 '서울~속초 동서고속화철도' 사업은 평균 지분율 15%만 적용해도 3317억원의 공사 수주가 가능한 셈이다.

문제는 입찰에 참여하는 대형건설

사들이 지역 업체들에게 공사 지분을 얼마나 주느냐에 달려있다.

동계올림픽 조성 공사는 지방계약법에 따라 도가 발주한 공사의 경우 지역의무공동도급율을 49%까지 반영하도록 돼 있다.

하지만 '서울~속초 동서고속화철도' 사업은 일반 철도 국책사업으로 지방계약법 규정에 적용받지 않는다.

올해부터 시행된 종합심사낙찰제에 따라 대형사들이 지역 업체와 공동도급할 경우 가점을 주는 것에 국한된다.

이 때문에 도내 건설단체들은 지역의무공동도급율이 높을 경우 더 높은 가점을 부여해 지역 업체들의 공사 참여를 높여야 한다는 주장을 펴고 있다.

오인철 도 건설협회장은 "지역 건설 활성화가 기대되지만 우선적으로 지역업체 참여를 높일 수 있는 제도적 장치가 마련돼야 실질적인 효과를 볼 수 있을 것"이라고 말했다.

안은복 rio@kado.net

원주~강릉철·여주~원주 전철 연장 내륙중단선 완성맨 井형태 철도망 확보

원주~강릉 복선전철과 여주~원주수도권전철 연장에 이어 서울~속초 동서고속화철도 사업이 확정되면서 강원도는 남북으로 2개의 심장을 갖게 됐다. 강원도 남북부 동반성장을 가져올 위아래 동맥이 모두 뚫리게 된 것이다.

동서고속철은 접경지역과 영북을 잇는 북부노선, 원주~강릉 복선전철과 수도권전철 연장은 올림픽 개최지를 관통하는 남부노선으로 강원도 교통의 핵심을 담당하게 된다.

강원권 북부지역의 최대현안인 춘천~속초 고속화철도사업은 춘천~서울간 단선 93.9km에 시속 250km의 고속철로 설계된다.

현재 버스로 2시간 30분 가량 걸리는 서울~속초 구간 소요시간은 90분대로 단축된다. 총사업비 2조2114억원.

2018평창동계올림픽의 핵심 교통망인 원주~강릉 복선전철은 서울주역에서 강릉역까지 총 연장 120.1km.공사비는 모두 3조 9110억원이다. 2017년12월 완공된다.

원주~강릉철도가 개통되면 서울 청량리~강릉까지 72분이면 도착이 가능해진다. 인천공항에서 평창 진부역까지 90분대 도착을 위한 기존선 고속화사업도 추진 중이다.

강원도내 남북부를 지나는 두 철도 건설비는 단순하게 합쳐도 모두 6조1224억원 규모. 강원도 남북으로 수도권과 동해안을 연결하는 대형 물류의 두 축이 확

보된다. 동서고속철이 개통되면 수도권 주민들은 강원도 북부지역을 잇는 이 철도를 따라 강원도에 진입, 동해안을 따라 이동한 후 강릉을 기점으로 남부노선을 타고 원주로 빠져나갈 수 있다.

동해북부선 삼척~제진구간과 함께 철원~원주간 철도도 관심을 끌게 될 것으로 보인다.

삼척~제진구간은 167.4km에 총사업비 5조3568억원이 소요될 것으로 전망된다.

내륙중단선은 원주~춘천~철원을 연결하는 노선으로 122.8km에 총사업비는 2조2297억원이다.

강원도는 이들 노선을 정부의 3차 국가철도망 구축계획에 반영하는 것을 목표로 작업 중이다.

이들 철도가 완성되면 강원도는 우물 정(井)자 형태의 고속철도망을 확보, 동서와 남북을 모두 아우르는 물류의 혁명을 이룰 수 있을 것으로 기대되고 있다.

이양수(속초-고성-양양) 국회의원은 "서울에서 동서고속철을 타고 속초에 왔다가 렌트카를 이용해 강릉으로 이동, 원주를 통해 나올 수 있는 이동루트가 만들어진다"며 "이렇게 되면 북부지역은 물론 속초와 강릉 사이에 상권이 개발되고 관광시설들이 자연스럽게 생겨나는 등 다양한 분야의 투자가 이뤄질 것으로 확신한다"고 말했다. 김여진 beatle@kado.net

社 說

지자체 과도한 공사비 삭감 이대론 안된다

지방자치단체들의 공사비 삭감 관행이 여전하다. 법령이나 규정을 무시한 채 자의적으로 공사비를 깎는 사례가 줄지 않고 있다. 일부 지자체의 경우 조달청 발주 대상 공사임에도 자체 집행을 고집한다. 조달청을 통하기보다는 자체 발주가 공사비를 줄이기 쉽기 때문이다. 표준품셈이나 공사원가 제비용을 적용해 발주해야 하지만 이를 무시하기 일쑤다.

지자체들의 공사비 삭감은 자체 계약심사 제도를 통해 이뤄진다. 이 제도는 공공사업의 예산 낭비 요인을 사전에 차단, 효율적인 재정 운영을 하기 위해 도입됐다. 하지만 지자체들의 행태를 보면 오로지 공사비 삭감을 위한 도구로만 활용하는 느낌이다. 이를 통해 공사비를 아꼈다고 자화자찬하는 지자체들이 늘고 있으나 건설업계가 바라보는 시각은 그리 밝지 못하다. 건설업계의 어려운 상황은 아랑곳하지 않은 채 오로지 예산 절감에만 혈안이 돼 있는 것 같다. 지자체들은 나름 근거를 갖고 원가 심사를 진행한다고 주장한다. 그러나 이를 곧이곧대로 믿는 건설업체는 많지 않다. 건설업계의 체감과는 거리가 멀다.

게다가 일부 지자체는 아예 공사비 사정률을 정해 놓고 일률적으로 삭감해 발주하는 곳도 있다고 한다. 공사 특성이나 공사 규모에 따라 원가

심사가 이뤄져야 함에도 이를 아예 무시한 처사라고 볼 수 있다. 조사가격 공개 요구에도 지자체들은 요지부동이다. 그러니 공사비가 깎인 이유를 알 길이 없다. 지자체마다 서로 다른 잣대를 들이내거나 상식 이하 수준으로 공사비가 삭감되는 사례가 줄지 않는 이유다.

공공공사의 경우 표준품셈 등이 제대로 계상돼도 수수하는 순간부터 적자를 걱정할 정도라고 한다. 그만큼 수익이 나지 않기 때문이다. 종전에는 적격심사 대상 공사는 그나마 실행이 나온다고 했지만 요즘은 적격 공사도 절반 가까이 실행이 안 나온다고 한다. 낙찰금액보다 공사에 들어가는 돈이 더 많다 보니 공사를 해도 남는 게 없다. 이런 마당에 지자체들이 건설공사비 삭감에만 열을 올리는 것은 건설업계를 더 힘들게 만드는 것이다. 공사비가 낮게 책정되면 여러 가지 문제를 야기한다. 가장 먼저 꼽을 수 있는 게 시공품질 저하다. 양질의 완성품이 나올 리 없다. 자칫 부실 시공이라도 발생하면 향후 더 큰 비용을 지불해야 한다. 당장의 예산 절감만이 능사는 아니라는 얘기다. 따라서 지자체도 이제는 달라져야 한다. 예산 절감에만 급급할 게 아니라 합리적인 선에서 적정 공사비가 책정되도록 해야 한다.