

경제성 문턱 넘기 힘든 낙후지역 SOC사업

# ‘지역균형발전의 힘’으로 시동

강원지역 '29년 숙원' 춘천~속초 고속철도 본격 추진

강원지역의 '29년 숙원사업'인 춘천~속초 철도건설사업이 4수 끝에 예비타당성조사의 높은 문턱을 넘어섰다.

경제성 분석(B/C)에선 여전히 기준치에 미치지 못했지만 지역균형발전 분석이 고려되면서 종합평가(AHP)에서 타당성을 확보하는 데 성공했다.

단일 SOC(사회기반시설) 사업에 대한 경제성에 얽매기보다 정책성과 지역균형발전의 시각으로 접근할 경우 관광·물류 등 다른 산업과 큰 시너지 효과를 창출할 수 있다는 분석이다.

11일 기획재정부에 따르면 춘천~속초 철도건설사업의 B/C는 0.79로 기준치인 1보다 작아 경제성이 부족한 것으로 나타났다. ▶관련기사 3면

앞서 지난 2001년 예비타당성조사 때 춘천~속초 철도건설사업의 B/C는 0.49에 불과했고 2010년과 2012년에는 각각 0.73, 0.67로 연거푸 고배를 마셨다.

올해 예비타당성조사에서는 정부가 복선전철의 단선전철 전환 등 사업비 절감 방안을 적용한 데다, 주말·관광수요와 현실화된 예비타당성조사 기준 등을 반영

경제성분석 기준치 미달에도  
균형발전 효과로 '에타' 통과  
관광·물류 등 시너지 기대  
"새로운 성장동력 될 것"  
타지역 숙원사업도 청신호

하면서 B/C에 대한 기대감이 높아졌다. 그러나 막상 뚜껑을 열어본 결과, 역시 기준치에 부합하진 못했다.

춘천~속초 철도건설사업이 또다시 경제성에 발목이 잡혀 백지화될 위기에 처했지만 이번에는 지역균형발전 분석이 결정적인 역할을 했다.

예비타당성조사의 평가 항목은 B/C와 정책적 분석, 지역균형발전 분석 등으로 구성되는데, B/C의 가중치가 40~50%로 최대 절반을 차지하고 정책적 분석과 지역균형발전 분석 가중치는 각각 25~35%, 20~30% 수준이다.

가중치가 가장 높은 B/C가 기준치에 미달하면 현실적으로 타당성을 확보하기가 어렵지만, B/C 이외에 지역균형발전

분석 등을 많이 고려하는 경향이 반영되면서 AHP가 기준치를 뛰어넘었다는 게 정부의 설명이다.

정부는 춘천~속초 철도건설사업에 대해 신속하게 재정을 지원하기로 하고 이달 중 기본계획 수립비를 배정하는 한편, 내년 예산안에도 기본설계비 등 필요한 사업비를 반영할 계획이다.

B/C만으로는 한계에 부딪힌 춘천~속초 철도건설사업이 지역균형발전 분석에 힘입어 예비타당성조사를 전격 통과하면서 예비타당성조사를 기다리고 있는 지역숙원사업들에 대한 기대감이 높아지고 있다.

경제성이 다소 부족하더라도 낙후지역에 대한 배려 차원에서 지역균형발전에 대한 가중치를 확대하면 예비타당성조사 관문을 충분히 넘을 수 있는 사업들이 적지 않다.

박근혜 대통령도 지난 7일 열린 무역투자진흥회의에서 "춘천~속초 철도건설사업처럼 수십 년간 지역민들이 애타게 원하는 데도 과거의 틀에서는 인정받지 못했던 이런 대형 사업들이 관광, 스마트 헬스케어 산업 등과 시너지를 내도록 만들면 새로운 성장동력이 될 것"이라고 말했다.

박경남기자 knp@

## 社說

### 동서고속철도 건설 신속하게 추진해야

정부가 춘천~속초 간 동서고속철도를 건설하기로 했다. 정부는 춘천~속초 간 93.9km의 노반 신설공사가 최근 한국개발연구원의 예비타당성조사 결과, 타당성이 있는 것으로 나타나 사업을 추진하기로 했다고 밝혔다.

동서고속철도 건설은 지난 2001년부터 2012년까지 3회에 걸친 에타에서 타당성이 낮은 것으로 나타났으나 사업비를 절감하고 관광수요 등 현실화된 기준을 반영해 타당성 조사를 다시 실시한 결과 경제성이 향상된 것으로 나타나 사업을 추진하게 됐다. 강원지역은 내국인을 비롯해 중국인 등 관광객이 급증해 휴가철만 되면 고속도로가 극심한 혼잡을 빚고 있다. 이 같은 상황에서 동서고속철도 건설에 대해 이제야 결론을 내리게 된 것이 때늦은 감이 없지 않다.

동서고속철도는 관광과 스마트 헬스케어 산업 등과 시너지를 내도록 만들어 새로운 성장동력이 될 것으로 기대되고 있다. 춘천~속초 철도는 우선 영동고속도로와 서울~춘천 고속도로의 교통량을 흡수하는 효과가 있을 것으로 기대된다. 국토교통부는 이 철도가 완공되면 서울에서 속초까지 1시간15분에 주파하게 돼 수도권과 강원 북부, 동해 북부권과의 인적·물적 교류가 활발해져 관광 활성화는 물론 주변 지역의 경제 발전에 기여할 것으로 기대하고 있다.

관광산업 진흥이 비틀거리는 한국경제의 돌파구가 될 수 있다는 점을 고려하면 동서고속철도의 조기 건설 필요성은 더욱 절실하다. 정부는 오는 9월 기본계획 수립을 위한 용역에 들어가 내년 하반기 기본설계에 들어갈 예정이라고 한다.

이 사업에는 2조631억원의 재정이 투입될 예정이다. 막대한 예산이 투입되는 만큼 예산이 낭비되고 부실이 없도록 해야함은 당연하다. 무엇보다도 동해안을 찾는 관광객의 급증 추세나 현 고속도로의 포화상태를 감안할 때 신속하게 사업을 추진할 필요가 있다. 특히 인프라 사업은 고용 유발이 높은 사업이라는 점을 감안할 때 구조조정으로 대규모 실업자가 양산될 경우 이를 흡수할 수 있도록 공사를 조기착수하는 방안을 적극 강구해야 한다. 또 이를 계기로 강원도의 관광산업이 비약적인 발전을 할 수 있도록 지방자치단체와 정부는 물론, 관련 업계와 시민사회가 지혜를 모아야 할 것이다.

고속철도 건설사업은 엄청난 인적·물적 자원이 투입되는 시간과의 싸움이다. 너무 서둘러 부실이 발생하거나 안전에 문제가 생겨서는 안 되지만 사업이 늦어지면 그만큼 공사비가 늘어나 국민의 부담이 커지게 된다. 가능한 한 공사기간을 당겨 추가비용이 발생하지 않도록 계획을 세우기 바란다.

# 춘천~속초 고속철도 '재정사업' 추진... 8년간 2兆 투입

춘천~속초 간 93.9km를 잇는 2조원대 동서고속화철도 사업이 재정 방식으로 추진된다.

국토교통부는 현 정부 공약사업인 춘천~속초 철도건설사업이 한국개발연구원(KDI) 공공투자관리센터가 시행한 예비타당성조사에서 타당성이 있는 것으로 분석돼 사업추진이 확정됐다고 11일 밝혔다.

춘천~속초 고속철 사업은 춘천에서 화천-양구-인제를 거쳐 속초까지 93.9km를 단선전철을 건설하는 사업으로 8년간 2조 631억원이 투입된다.

이 사업은 지난 30여년간 강원도의 핵심 숙원사업이었지만 2001년과 2010년, 2012년 등 3회에 걸친 예비타당성조사에서 경제성 부족으로 번번이 탈락했다.

그러다 박근혜 대통령이 대선 때 이 사업을 지역공약사업으로 채택했고, 2013년 7월 재기회 절차에 착수하면서 예타 수순을 다시 밟았다. 재기회를 통해 복선전철 부분을 단선전철로 전환하는 등 사업비 640억원을 줄였다.

하지만 이번 예타에서도 '비용 대비 편익비율(B/C)'이 0.79로, 경제성 기준치인 1

9월 기본계획수립 용역 착수 사업 완공엔 '서울 용산~속초' 1시간 15분내 주파 가능해져

에 못 미쳤다. 대신 경제성 외에 정책적·지역균형발전적 분석을 종합평가(AHP)한 값이 0.518로, 사업추진을 결정하는 기준인 0.5를 넘어 사업추진이 결정됐다. 4수 끝에 예타 문턱을 넘은 것이다.

박 대통령은 지난 7일 무역투자진흥회의에서 "춘천~속초 고속철도 사업처럼 수 십

년간 지역민들이 애타게 원하는데도 과거에서는 인정받지 못했던 사업을 관광 등과 시너지를 내도록 만들면 새로운 성장동력이 될 것"이라고 밝혔다.

국토부는 춘천~속초 고속철 사업이 예타를 통과함에 따라 오는 9월 기본계획 수립용역에 신속히 착수할 계획이다. 이어 내년에는 기본설계를 실시하는 등 속도감 있게 사업을 추진키로 했다. 사업방식은 경제성 등을 고려해 민간투자사업보다는 재정방식을 우선 검토하기로 했다.

국토부 관계자는 "이 노선은 민자사업으

로 추진할 정도로 높은 수익성이 예상되는 사업은 아니다"라면서 "민자사업으로 하려면 민자사업자를 선정하고 (해당 사업자의) 사업조건을 협상해야 하는 등 시간이 걸려 사업을 빠르게 추진한다는 정부 계획과도 맞지 않다"고 말했다.

춘천~속초 고속철에는 시속 250km급 급행열차가 투입될 예정이다. 이 사업이 완공되면 기존 경춘선-인천국제공항철도와 연결돼 동서고속화철도가 완성된다. 용산역에서 속초까지 1시간15분 내 주파가 가능해진다.

김태형기자 kth@

## '제2의 춘천~속초 고속철도' 사업 나오려면

## '지역균형발전' 가중치 상향조정 시급하지만... 2년제 국회서 발목

30년 가까이 표류했던 춘천~속초 철도 건설사업이 첫 관문을 통과한 것은 예비타당성조사 평가항목 중 지역균형발전 분석의 영향이 컸다.

대규모 건설사업에 대한 예비타당성조사는 기초자료 분석 결과를 토대로 경제성(B/C), 정책성, 지역균형발전 분석 등을 통해 이뤄진다.

B/C는 장래에 발생될 편익과 비용을 분석해 현재 가치로 환산하는 것으로 B/C가 1보다 크면 경제적 타당성을 확보한 것으로 본다.

정책성 분석은 정책 일관성·추진 의지, 추진상 위험요인, 특수평가 등의 세부항목에 대해 정성적 기술 평가를 실시하며 지역균형발전 분석의 경우 지역경제 파급효과, 지역낙후도 등 지역개발 영향 요인 등에 대한 점수를 매긴다.

예비타당성조사 최종 결과는 평가항목

별 비중과 점수를 계산, 최저·최고점을 제외 한 뒤 평점을 합산하는 종합평가(AHP) 방식으로 내리게 된다.

평가결과를 종합한 AHP 점수가 0.5 이상이면 타당성을 확보한 것으로 판단하고 기본계획 수립과 기본·실시설계 등을 거쳐 본격적인 공사에 착수하게 된다.

춘천~속초 철도건설사업의 경우 B/C가 0.79로 기준치(1)에 미달됐지만 지역균형발전 분석으로 부족한 경제성 점수를 만회하면서 AHP 0.518로 사업을 추진할 수 있는 길이 열리게 됐다.

문제는 제2, 제3의 춘천~속초 철도건설 사업이 되길 기다리는 지역숙원사업들이 줄줄이 대기 중이라는 점이다.

지역숙원사업들은 수도권에 비해 상대적으로 낮은 수요 등으로 인해 구조적으로 B/C기준을 충족하지 못하는 한계가 있다.

정부는 현재 지역균형발전 가중치를 최

대 30%까지 설정할 수 있도록 하고 있지만 실제 예비타당성조사에서 적용되는 지역균형발전 가중치는 22% 수준에 불과한 실정이다.

지역균형발전 가중치 범위의 하한선(20%)을 살짝 웃도는 정도다.

이에 따라 정부는 낙후지역에 대한 배려를 위해 지역균형발전 가중치의 하한선을

5%포인트 올리는 방안을 추진 중이다.

기존 20~30%였던 가중치 범위를 25~30%로 상향조정하게 되면 하한선을 적용하더라도 현재 가중치 적용 수준보다 3%포인트 정도 높아지는 효과를 가져오게 된다.

그러나 지역균형발전 평가비중을 확대하는 내용의 국가재정법 개정안이 2년제

국회에서 발목이 잡혀 있는 상태다.

업계와 한 관계자는 "지역숙원사업들은 경제성 논리로만 따진다면 추진될 수 있는 게 거의 없다고 해도 과언이 아니다"라면서 "지역균형발전 가중치 비중을 높여 지역숙원사업들이 추진될 수 있는 기회를 부여해야 한다"고 말했다.

그러면서 "지역숙원사업이 현실화되면 관광·물류 산업 등과 연계돼 지역경제를 활성화하는 촉매제 역할을 할 수 있을 것"이라고 덧붙였다.

박경남기자 knp@