【 2018.3.23(금) 강원일보 】

도, 내년 국비 5조 5,000억 확보 사활

동해북부선·경원선·금강산철도 복원 필수 남북SOC사업 선정

도가 '포스트 올림픽'에 대비해 내년도 국비 5조5,000억원 확보에 사활을 건다.

이는 올해 확보한 국비 5조3,025억보다 1,975억원이 늘어난 규모다. 평창동계올림픽을 위한 경기장과 도로, 철도 등 대형 사업이 모두 완공돼 내년 사회간접자본(SOC) 계속사업비는 약 5,000억원 규모에 불과하고, 정부의 보수적인 재정 운영 기조 속에서도 다소 공격적인 국비 목표를 세웠다.

국비 목표 달성을 위해서는 무엇보다 신규 SOC 사업 유치가 관건이다. 도는 평창올림픽으로 조성된 남북화해 분위기를 활용, 통일시대 대비 SOC사업을 적극 추진한다.

우선 동해북부선(강릉~제진) 철도와 경원선(백마고지~군사분계선) 철도, 금강산 철도(철원~유곡) 복원 등을 통일시대 대비 필수 남북SOC사업으로 선정, 국비 반영을 요청할 계획이다.

경원선(서울~원산) 공사는 통일부가 연내 재개 방침을 밝혔다. 국토교통부는 최근 제1차 철도 물류산업 육성계획에 동해북부선(104.6㎞) 철도를 포함해 도의 남북 연결 SOC사업도 탄력을 받을 전망이다.

또 제천~삼척 고속국도, 춘천~철원 고속국도, 제2경춘국도, 여주~원주 철도, 속초~고성 고속국도, 춘천~속초 동서고속철도 등의 기본 및 실시설계(용역)예산 확보에 나선다. 신규사업에는 춘천 정보통신기술(ICT) 벤처센터를 비롯해 원주 강원혁신지식산업센터, 강릉 연안방재연구센터, 산불방재센터 건립 등이 포함됐다.

도는 23일 최문순 지사 주재로 국비확보 전략회의를 개최한다. 이어 다음 달 초 국회에서 도 정치권과 국비확보 방안을 논의할 계획이다.

박동주 도 예산과장은 "신규 SOC사업은 정부 프로젝트와 연계한 사업계획을 수립해 추진 동력을 확보하겠다"고 말했다.

이성현기자 sunny@kwnews.co.kr

【 2018.3.23(금) 강원도민일보 】

오늘 강원도건축사회 정기총회

유공자 포상·신임회장 임원 선출

대한건축사협회 강원도건축사회(회장 최성두)는 23일 춘천베어스호텔에서 제51회 정기총회를 열고 도 건축업계 유공자 포상과 함께 임원을 선출한다. 이날 유공자 포상에서는 석근호 장원건축사사무소 대표, 김정기 엔탑건축사사무소 대표, 정해도 세움건축사사무소 대표가 강원도지사 표창을 받는다.

또 라경주 해동 건축사사무소 대표와 김명수 새한터 건축사사무소 대표가 도교육감 표창을 수상하게 됐으며 최성두 회장도 도지사 감사패와 대한건축사협회장 공로패를 받게 됐다. 이밖에 고호동 강원도건축사회 감사도 강원도건축사회장 공로패를 수상하게 됐다.

이밖에 이날 행사에서는 임원 선출도 진행된다. 현재 김창기(사진) 춘천 예전건축사사무소 대표가 회장 후보로 단독출마한 것으로 알려졌으며 감사와 이사, 대의원은 총회에서 선출될 예정이다.

신관호 gwanho@kado.net

【 2018.3.23(금) 건설경제 】

감사원 "工期연장 간접비 제대로 지급하라"

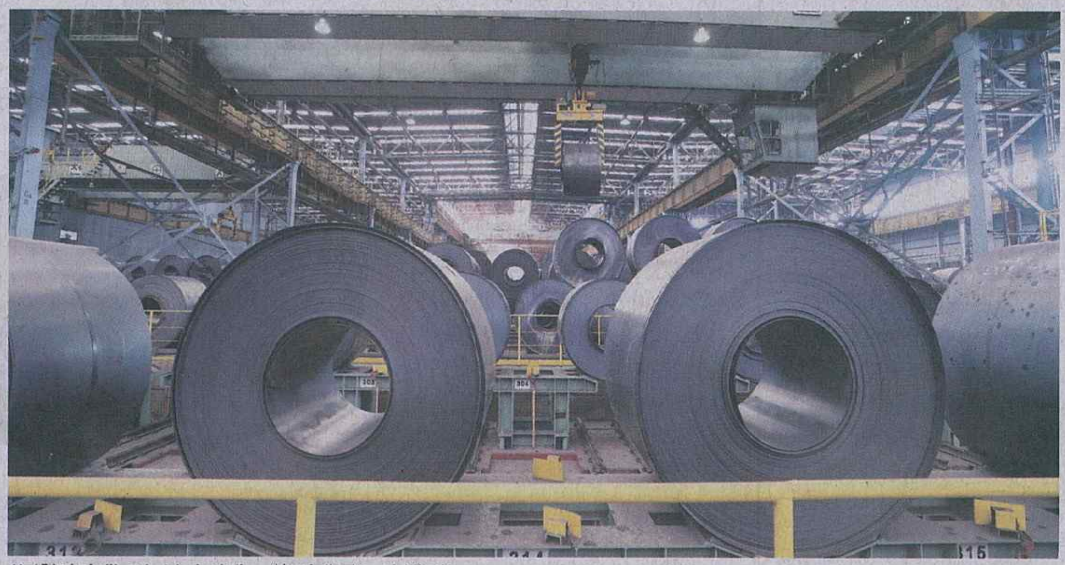
건설공사 불공정관행 점검 보고서

잇단 간접비 분쟁 속 사정기관 최초

기재부에 총사업비 지침 개선 주문

"발주기관 甲질 파악후에도 방치"

정부부처 무책임한 행정도 지적



美 '철강관세' 오늘부터 시행… 韓 면제 가능성 '촉각' 미국의 '무역확장법 232조'에 따른 철강 관세가 한국시각으로 23일 오후 1시부터 시행되는 가운데 한국이 시행 전 면제될지 여부 등에 관심이 쏠리고 있다. 정부는 한국을 관세 대상에서 제외하기 위한 막바지 협상을 미국과 하고 있다. 사진은 22일 오전 경북 포항의 한 철강회사 제품창고에 열연코일이 쌓여 있는 모습. ▶관련기사 10면 연합

공사기간 연장 비용을 건설사에 떠넘겨 온 발주기관의 적폐(積弊)를 개선해야 한다는 감사원의 감사 결과가 나왔다. 발주자가 우월한 지위를 이용해 상대적 약자인 건설업자에게 공기 연장 간접비를 보상해주지 않은 돈이 연간 4000억원에 달하는 가운데 실질적인 제도 개선으로 이어질지 주목된다.

감사원은 공공발주 건설공사 불공정 관행 점검 감사보고서를 22일 공개했다. ▶관련기사 2면

감사원은 보고서에서 "기획재정부 장관은 발주기관의 귀책사유로 공사기간을 연장할 경우 공사기간 연장 비용 산정 방법과 총사업비 협의 조정 신청 시기를 합리적으로 개정하는 등 공사기간 연장 비용을 적절하게 지급할 수 있는 방안을 마련하라"고 밝혔다.

그동안 공기연장 간접비 분쟁의 원인인 '총사업비 관리지침'을 개정해야 한다는 지적이 숱하게 제기됐지만, 대표 사정기관인 감사원이 직접 나서 개선을 주문한 것은 처음이다.

지난해 8월 기준으로 발주기관을 상대로 건설사들이 낸 공기연장 비용 지급 청구소송은 모두 106건, 청구금액은 3870억원이다. 2년 전(30건, 1843억원)보다 급증했다.

감사원은 공기 연장에 따른 총사업비 조정 회수(1회)와 신청 시기(준공일 전년도 5월31일까지)는 물론이고 조정 대상 항목(일반관리비·이윤 제외)까지 모두 개선해야 한다고 지적했다.

감사원은 "공기 연장 비용에 관한 총사업비를 협의하면서 일반관리비와 이윤을 건설사에 부담토록 하는 것은 국가계약법령과 신의성실의 계약 원칙에 부합하지 않는다"고 밝혔다.

감사원은 이번 감사에서 발주자와 수급인, 수급인과 하수급인, 수급인·하수급인과 건설근로자 관계 등 건설공사 이행 단계별로 발생하는 광범위한 불공정 행위를 점검했다.

이를 위해 지난해 9~10월 국토부 등 6개 중앙행정기관, 한국토지주택공사(LH) 등 8개 공공기관, 경기도 등 4개 지자체 등 18개 기관을 감사했다.

총 36건의 감사원 지적사항 가운데 공공기관이 16건으로 가장 많았고, 이어 지방자치단체(4건), 기획재정부·국토교통부(각 3건), 기타(10건) 순이었다.

특히, LH는 A사와 자동크린넷 도급공사 계약을 맺으면서 인허가 및 민원해결 비용을 전가하는 특약을 운영하다가 감사원 지적을 받았다.

정부기관의 무책임 행정도 도마 위에 올랐다. 국토부는 2016년 12월 공공발주기관 불공정 관행 개선 TF를 통해 국방부·한국전력공사 등 11개 발주자의 불공정 관행 21건을 파악하고도 이의 시정 요구권이 없다는 등의 이유로 2017년 10월까지 아무런 조치를 취하지 않았다고 감사원은 지적했다. 김태형기자 kth@

제15618호 2018년 3월 23일 금요일 건설경제

총사업비 지침 '간접비 보상 제약 조건' 개선 정조준

"간접비 제도적 보장" 내세워
기재부, 작년 지침 개정했지만

보상 대상서 일반관리비 등 빼고
준공일 전년도 5월말까지 1회만
조정 가능하도록 제한 기준 둬
감사원 "신의성실 계약원칙 위배"

22일 감사원이 공개한 '공공발주 건설공사 불공정관행 점검' 감사보고서는 기획재정부의 총사업비 관리지침을 정조준하고 있다.

공사기간 연장에 따른 추가 공사비(간접비)를 제대로 보상해주지 않는 행위야말로 '제도화된 불공정행위'의 대표 사례로 시급히 개선할 필요가 있다고 판단해서다.

국내 공공발주 건설공사는 2012년 57조5000억원에서 2016년 52조8000억원으로 8.2% 감소했다. 반면 2013~2017년까지 종합건설업체는 10.4%, 전문건설업체는 9.4% 늘어 생존경쟁이 더욱 치열해졌다. 수익지표인 건설업 매출영업이익률을 봐도 2005년 5.9%에서 2015년에는 0.6%까지 곤두박질쳤다. 발주기관의 공기 연장 간접비 전가는 이런 건설사들의 어려움을 더욱 가중시켰다.

그러자 기재부는 지난해 1월 발주기관의 귀책사유로 인한 공기 연장 간접비를 제도적으로 보장해주겠다며 총사업비 관리지침을 개정했다.

하지만, 새 지침은 적용 시기를 개정 이후 입찰공고분으로 제한했고 조정신청 접수도 연 1회, 준공일 전년도 5월31일로 못 박았다. 또 공기 연장 간접비 보상대상에서 '천재지변 등 불가항력'을 뺐고, 총공사원가의 약 9%를 차지하는 일반관리비와 이윤을 보상기준에서 제외했다.

건설업계는 "간접비 보상을 위한 대상과 범위, 신청 시기, 횟수 등에 제약이 많아 실효성이 떨어진다"며 제도개선을 요구했지만 기획재정부는 번번이 이를 묵살했다.

그러자 이번에는 사정당국이 나섰다. 감사원은 현행 총사업비 관리지침이 신의성실의 계약 원칙에 위배된다고 지적했다.

우선, 공기 연장 비용에서 일반관리비와 이윤을 뺀 것은 국가계약법령 등 규정과 맞지 않다고 판단했다. 물가 변동, 설계 변경 등으로 인한 계약금액 조정 때는 일반관리비·이윤을 포함해 집행하면서, 정작 건설사 책임이 없는 사유로 발생한 공기 연장 비용에서 이를 빼는 것은 불합리하다는 것이다.

준공일 전년도 5월31일까지 1회에 한해 총사업비를 조정할 수 있도록 한 것도 비현실적인 기준이라고 감사원은 비판했다. 같은 지침 108조가 총사업비를 연중 수시로 조정하도록 돼 있는 것과도 맞지 않고, 최종 준공연도에 발생하는 공기 연장 비용은 신청 자체가 현실적으로 어렵다.

기재부는 "공기 연장 비용이 발생할 때마다 면밀한 검토 없이 조정을 요구하면 부실한 증빙이 될 수 있다"고 감사원 측에 설명했다.

이에 대해 감사원은 "기재부는 5월 말 이후에도 총사업비 협의조정을 요구할 수 있다고 주장하나, 그러한 사례가 있는지에 대해 답변하지 못했고 이에 대한 별도 지침도 없어 이 주장을 받아들일 수 없다"고 받아쳤다.

감사원은 공기 연장 미보상 문제에 대해 "건설업자의 애로는 물론 공사 품질 및 안전에 지장을 초래하고, 소송으로 인한 사회·경제적 비효율과 발주기관의 공사관리 소홀이 지속될 우려가 있다"고 지적했다.

대한건설협회 관계자는 "감사원이 간접비 보상 대상에 일반관리비·이윤을 포함하고 조정 횟수, 신청시기 개선을 주문한 것은 환영하지만 천재지변 등 불가항력 사유에 따른 간접비 보상이 빠진 것은 아쉽다"고 말했다.

김태형기자 kth@

건설산업 불공정행위 설문조사

건설사 10곳 중 6곳 "불공정행위 경험했다"
시공단계, 工期연장 간접비 미지급 가장 많아

근본원인 '공사비 산정제도' 꼽아
50% "발주자 공정성 보통 이하"

공공 발주기관들의 '갑질' 행태는 건설사 대상 설문조사 결과에서도 드러난다.

감사원이 전문기관에 의뢰해 실시한 '건설산업 불공정행위 실태 및 대책 조사' 설문·분석 결과 업체의 64.6%가 '발주자의 불공정행위를 경험했다'고 응답했다. 이 조사는 지난해 10월16일부터 31일까지 종합건설사 125곳, 전문건설사 150곳을 대상으로 진행됐다.

불공정행위의 근본적 원인으로는 '공사비 저가 산정제도 문제'(63.8%), '과도한 책임 전가'(44.8%), '국가차원의 제재 혹은 통제장치의 부재'(37.9%) 등이 꼽혔다. 발주자의 불공정행위를 야기하는 가장 큰 요인으로 건설사들은 미비한 법과 제도를 지목한 것이다.

또한 발주자의 전반적 업무 공정성에 대해 건설사들이 '보통 이하'라고 응답한 비율은 50%를 훌쩍 넘겼다고 감사원은 전했다.

설문 대상 종합건설사 가운데 법적·제도적 범위 안에서 발주기관에 적극 대응한다고 밝힌 업체는 15.0%에 불과했다. '계약이행 단계에서 원활한 관계 유지'(61.7%)와 '향후 불이익 우려'(58.1%) 탓에 원청이 발주자에 적극적으로 대응하지 못하고 있는 것이다.

감사원 측은 "건설공사의 불공정행위는 도급 단계별로 이어지고 있으며 특히 발주자의 공사비 삭감, 비용·부담의 전가 등 불공정행위가 하도급 단계에서 더욱 많이 발생하고 있다"며 "그 피해는 하수급인 이하로까지 전가돼 공사의 안전과 품질에도 영향을 미치고 있다"고 설명했다. 이어 "건설 불공정행위에 대한 법적·제도적 개선대책이 여전히 미흡한 실정"이라고 분석했다.

실제로 종합건설사 3곳 중 1곳(30.8%)은 '발주자의 불공정행위가 공사 품질과 안전에 부정적 영향을 끼친다'고 응답했다.

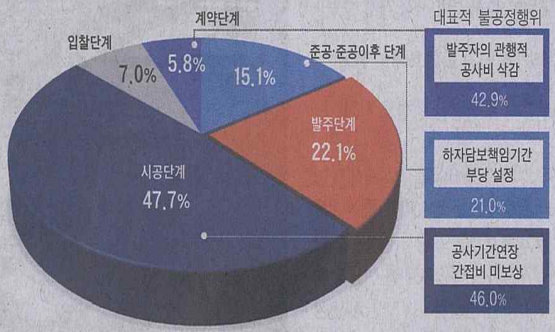
원청 건설사들이 발주기관으로부터 불공정행위를 가장 많이 경험한 사업단계는 '시공단계'(47.7%)로 나타났다. 이어 △발주단계(22.15%) △준공 및 준공 이후 단계(15.1%) △입찰단계(7.0%) △계약단계 (5.8%) 순이었다.

계약단계에서는 발주자의 관행적 공사비 삭감(42.9%)과 하도급업체 선정 관여 등 하도급 불공정행위(36.3%)가 많은 것으로 조사됐다. 이 중 '부당 특약'에는 '설계변경 시 부당한 협의기준 단가 적용'(70.6%)과 '발주자 업무 전가'(64.7%), '계약연장 간접비 청구제한'(58.8%) 등이 많았다.

시공과정의 불공정행위로는 '공사기간 연장 간접비 미보상'(46.0%), '부당한 추가공사 및 업무지시'(43.7%) 등이 꼽혔다.

권성중기자 kwon88@

사업단계별 발주자 불공정 행위 경험 빈도



기재부, 감사원 지적에 미온적

총사업비 협의조정 시기 개선 등에 '난색'
발주자 부당 특약은 심사 거쳐 시정하기로

감사원의 지적에도 기획재정부가 공기연장 간접비와 총사업비 관련 불공정행위 개선에 미온적인 태도를 보이고 있다.

반면, 발주자의 부당한 특약이나 특수조건 등 불공정 계약조항에 대해서는 이를 심사하고 시정조치를 내릴 수 있는 제도적 장치를 마련하겠다고 답변했다.

22일 기획재정부는 이번 감사원의 간접비 제도개선 주문과 관련해 일반관리비 및 이윤을 보전해주는 방안에 난색을 표하고, 총사업비 협의 조정 신청시기 개선에도 미온적 태도로 일관했다.

감사원은 앞서 지난해 11월 기재부를 포함한 각 감사대상기관의 의견수렴을 위한 마감회의를 거쳐 이달 8일 감사위원회 의결을 통해 감사보고서를 확정했다.

하지만, 기재부는 아직까지 공식적인 통보를 받지 못했다는 이유로 총사업비 지침 개정을 고려하지 않고 있다.

기재부 관계자는 "아직 감사원의 통보를 받지 못해 내용을 확인하지 못했고 지침 개정 등도 검토하지 않고 있다"고 말했다.

실제 기재부는 앞서 마감회의에서도 신청시기를 1회로 한정하고 있지만, 5월 말 이후에도 조정을 요구할 수 있다고 주장한 것으로 확인됐다. 그러나 감사원은 5월 말 이후 신청 사례를 1건도 제시하지 못했고 관련 지침도 없다면서 기재부 주장을 받아들이지 않았다.

이에 대해 업계는 기재부가 감사원 지적에도 제도 개선 의지가 없는 것으로 보고 있다.

한 업계 관계자는 "2017년 1월 (개정)지침 시행 직후부터 업계의 개선 요구와 건의가 끊이지 않았고 감사원까지 나서 불공정행위를 지적했지만, 통보가 오지 않아 제도개선을 고려하지 않고 있다는 것은 전형적인 복지부동"이라고 꼬집었다.

그는 "불공정한 관행을 개선할 의지가 없다는 뜻으로밖에 볼 수 없다"며 "앞으로도 당분간 감사원이 우려한 불필요한 논란과 사회적 비용만 초래하는 소송전이 계속될 수밖에 없을 것"이라고 토로했다.

다만, 기재부는 감사원의 또 다른 지적사항인 부당특약 심사 및 시정조치에 대해서는 제도개선을 추진 중이라고 밝혔다.

기재부는 앞서 지난해 말 '공공조달 혁신방안'을 발표하면서 국가계약분쟁조정위원회를 통해 발주자의 특약이나 특수조건 등 계약조항의 불공정 여부를 심사하기로 했다. 이를 위해 지난해 공공계약심사팀도 신설해 분쟁위 업무를 지원하고 있다.

또한, 기재부는 필요 시 법령 개정을 통해 불공정 계약조항을 시정할 수 있는 장치 및 근거 마련도 검토하겠다고 덧붙였다.

봉승권기자 skbong@

불공정행위 막을 제도 미비

국가계약법, 부당특약 금지 원칙만 규정… 방지책은 없어

간접비 지급기준 없다고 안주고
계약금액에 물가변동비 미반영
사후환경영향조사비 전가 등
다양한 형태 발주자 甲질 드러나

이번 감사원의 발주자 불공정행위에 대한 감사에서는 중앙부처를 비롯해 지방자치단체와 공공기관, 공기업까지 사실상 모든 공공발주기관의 행태가 드러났다.

특히 우월적 지위를 가진 발주자가 공사비 등을 원청에 전가하는 방식이 대부분이었다. 발주기관의 불공정행위를 방지할 수 있는 제도가 마련돼 있지 않은 것이 가장 큰 요인이다. 제도 운용상의 문제가 발주자의 지위 남용으로 이어진 것이라고 감사원은 지적했다.

감사원은 감사를 통해 해양수산부와 광주광역시, 한국철도시설공단, 인천국제공항공사 등의 불공정행위 사실을 적발했다.

광주시는 공사기간 연장에 따른 간접비 48억7900만원을 지급하지 않았다. 지난 2012년 11월 시와 건설사들은 161억원 규모의 '광주천 물순환형 수변도시 조성공사' 계약을 맺고 공사를 추진했다. 그러나 시는 예산 부족을 사유로 2회의 설계변경을 통해 준공일자를 32개월 연장했다. 이에 따라 A건설사 등은 3회에 걸쳐 계약기간 연장에 따른 간접비 6억9400만원을 청구했지만 "간접비 지급기준이 없어서 검토가 어렵다. 향후 관련 기준 마련 후 지급 여부를 결정하겠다"는 대답만 들었다.

철도시설공단은 환경보전비를 과소 계상하고 턴키공사 때 관급자재를 물가변동비에 반영하지 않는 불공정행위로 공사비 328억5700만원을 지급하지 않았다.

공단은 지난 2009년 B건설사 등 3곳과 C철도건설 제3공구 노반건설공사 계약을 체결했다. 그런데 방음벽 설치비 등 환경오염방지시설 설치·운영비 6억3800만원과 이를 포함한 직접공사비 총액(452억1200만원)에 요율 1.5%를 적용한 간접공사비 6억7800만원을 합한 총 13억1600만원을 환경보전비로 계상해야 하는데도 6억6900만원만 계상했다. 공단은 이 같은 방식으로 16개 공사의 환경보전비 273억9500만원을 과소 계상해 발주한 것으로 확인됐다.

공단은 또 D 제1공구 노반건설공사를 포함한 9개 노반건설공사에서 관급자재에 대한 물가변동비 54억6200만원을 계약금액에 반영하지 않았다. 이에 따라 E건설사 등 9개사는 부담하지 않아도 되는 관급자재 물가상승비를 부담하게 됐다.

인천공항공사는 F 터미널 신설 등 3단계 공항건설사업을 추진하면서 불합리한 공사용자재 원가계산 방식을 통해 공사원가를 과소 계상한 것으로 나타났다. 이에 따라 공사비가 당초보다 61억500만원 증가했지만, 수급인은 이에 대한 대가를 지급받지 못했다.

사후환경영향조사비 집행을 잘못해 공사 낙찰자가 이를 부담한 사례도 드러났다. 해수부는 부산항 신항 토도 제거공사에서 사후환경영향조사비를 낙찰자에게 부담시킬 아무런 근거가 없는데도 이를 시공사에 전가했다. 이에 따라 시공사는 총 33억원을 추가 부담하게 됐다.

감사원은 이 같은 발주자들의 불공정행위에 대한 방지제도가 미비하다고 지적했다.

기획재정부는 국가계약법에 발주자가 공사를 발주할 때 우월적 지위에서 행할 수 있는 불공정행위를 방지하는 제도를 규정해 운용하고 있다. 특히 국가계약법 제5조 제1항과 시행령 제4조 규정에 따르면 중앙관서의 장 등은 계약을 체결함에 있어서 '서로 대등한 입장에서' 당사자의 합의에 따라 체결해야 하고, 계약 및 관계법령에 규정된 계상상대자의 계약상 이익을 부당하게 제한하는 '특약 또는 조건'을 정해서는 안 된다. 그러나 국가계약법에는 부당 특약 설정 금지 원칙만 규정돼 있을 뿐, 실효적 방지제도는 마련돼 있지 않다고 감사원은 지적했다.

감사원은 기재부에 발주자의 부당한 특약 등에 대해 심사 및 시정조치를 할 수 있는 근거를 마련하는 등 계약상 불공정행위 방지 방안을 마련하라고 통보했다. '통보' 조치를 받은 기관은 2개월 이내에 기관의 이행결과를 감사원에 전달해야 한다.

권성중기자

【 2018.3.23(금) 건설경제 】

통일 이후 교통요충지 될 '강원'… 관련 인프라사업 주목

道 추진 '도로·철도' 14개 사업 중 금강산선 등 3개가 통일 관련 사업
개발완료땐 경제적효과 42조 전망

道 "통일대비 원활한 추진위해 예타 면제사업으로 추진" 강조

강원도의 사회간접자본(SOC) 개발 계획이 주목받고 있다. '남북 정상회담'과 '북·미 정상회담'이 잇따라 추진되면서 한반도에 해빙 분위기가 조성돼서다. 강원도는 통일이 될 경우 남북한을 연결하는 교통 요충지가 된다.

22일 강원연구원에 따르면 지난해 말 기준 강원도가 중점 추진하는 광역 교통·SOC 계획사업은 총 14개에 달한다.총연장 667.7km에 총 사업비 19조3617억원 규모다.

도로사업은 고속국도 5개와 국도 1개를 포함한 6개 사업이고, 철도사업은 일반철도 8개 사업이 포함됐다. 국가가 얻는 경제적 효과는 42조원으로 생산유발 효과는 29조9051억원, 부가가치유발 효과는 13조3981억원에 29만1353명의 고용 유발 효과가 있을 것으로 연구원 측은 분석했다.

철도사업은 통일과 북방경제 시대를 준비하는 핵심 인프라로 꼽힌다. 현재 논의 중인 한반도종단철도(TKR) 노선 중 시베리아철도(TSR)와 연결 가능 노선은 2개 축(경원선, 동해선 철도)이다.

정부는 '통일에 대비한 남북철도 연결' 측면에서 경원선 남측 구간 철도 복원과 동해선 철도 연결을 담은 '한반도 통합철도망 구축 사업'을 추진해 왔다. 강원도는 통일시대를 대비한 한반도종단철도 구축의 핵심 전략지역에 해당한다.

종단철도 구축의 직접 연관 구간은 강원도 강릉에서 제진 구간인 동해선 철도다. 이 구간이 완공되면 북한의 미 연결 철도, TSR 연결을 통한 물류, 여객 수송 루트를 확보할 수 있다는 평가다.

경원선과 금강산선 철도도 통일 연관 철도 인프라로 꼽힌다. 이 구간은 통일 후 수도권에서 강원도 접경지역을 거쳐 북한 금강산까지 이어진다. 정부는 이를 통해 중국, 러시아를 잇는 교통 물류 통로를 확보할 수 있게 된다. 이 구간은 지난 1992년 '남북 기본합의서'를 통해 합의한 바 있다. 정부는 제3차 국가철도망 구축 계획에 반영했다.

강원도 중점 추진 도로 및 철도계획 사업 현황

구 분			사업 명	연장(km)	총사업비(억원)
합 계	14개		(철도 8건, 고속국도 5건, 국도 1건)	667.7	193,617
소 계	3개		(철도 3건)	217.3	52,592
국가계획 미반영	철도		제천~삼척고속화철도(ITX)	114.1	32,339
	철도		춘천~철원 철도	69.3	12,583
	철도		용문~홍천 철도	33.9	7,670
소 계	10개		(철도 5건, 고속국도 5건)	417.5	132,412
국가계획 반영	철도		동해선(강릉~제진)철도	104.6	23,490
	철도		동해신항선인입철도	3.6	578
	철도		금강산선(철원~유곡)철도	32.5	6,922
	철도		금강산선(연천~백마고지역)철도	20.6	4,400
	철도		원주~춘천 철도	53.5	9,714
	고속국도	제천~삼척	제천~영월고속도로	30.8	11,649
			영월 ~태백고속도로	49.7	18,239
			태백~삼척고속도로	42.6	17,214
	고속국도		속초~고성고속도로	16.6	12,491
	고속국도		춘천~철원고속도로	63	27,715
소 계	1개		(국도 1개)	32.9	8,613
기 타	국도		제2경춘	32.9	8,613

고속도로 사업은 춘천~철원 고속도로가 남북 연결 고속도로 사업으로 꼽힌다. 춘천~철원 고속도로는 국토의 중부 내륙축과 대륙을 연결할 수 있을 것으로 기대를 모은다.

이 도로는 남북과 접경지역 교류를 확대해 국토의 균형발전을 목표로 한다. 정부는 제1차 고속도로 5개년 건설계획에 반영했다. 이 고속도로의 사업비는 2조7715억원으로 총연장 63km 구간이다. 생산유발 효과와 부가가치유발 효과를 더하면 5조253억원에 달한다.

하지만 이 같은 계획과 달리 정부의 강원지역 광역 도로, 철도사업 추진은 지지부진한 상태라는 게 강원연구원 측의 평가다. 도 교통·SOC 건설 예산이 지속해서 감소하고 있기 때문이다.

향후 강원도가 건설해야 할 도로·철도 사업의 예산 규모는 대략 19조~20조원이 필요할 것으로 전망되는 반면 국토교통부의 교통·SOC 예산안 편성 규모는 지난해 20조1200억원에서 올해 15조9100억원으로 1년 만에 20.9% 줄었다.

강원 지역사회는 철도·도로 인프라 사업이 경제성보다 통일에 대비한 사전 투자라는 정책적 개념에서 조속히 추진돼야 한다는 입장이다.

정부가 '한반도 신경제지도 구상'이나 '제5차 국토종합계획'과 관련해 '북방진출 교두보 강원도'의 중요성 을 고려해야 한다는 것.

김재진 강원연구원 연구위원은 "남북축 연결 사업의 경우 현행 국가 타당성 조사 체계 기준을 적용하면 남북 평화와 교류 활성화가 이뤄져도 경제성을 확보하지 못해 사업 추진이 불가능하다"면서 "북방경제시대 국가 물류 수송력 강화 및 통일비용 최소화 차원에서 경제성보다는 정책적 측면을 강조하고 예비타당성 조사 면제 사업으로 조기에 추진해야 할 것"이라고 말했다.

임성엽기자 starleaf@