【 2020.4.27(월) 강원일보 】

社 說

강릉~제진 철도 조기 착공, 동해안 발전 새 전기로

남북 철도 연결사업에 대한 관심이 고조되고 있다. '동해북부선 강릉~제진 철도 건설사업'이 지난 23일 남북교류협력사업으로 인정되면서 사실상 조기 착공 절차에 들어갔기 때문이다. 남북교류협력사업에 포함되면 통과 절차가 까다롭고 장기간이 소요되는 예비타당성 조사가 면제된다. 동해북부선은 6·25전쟁 이후 운행이 전면 중단됐다가 2007년 4월17일 남북한 DMZ 구간 내 선로 연결을 마치고, 한 달 후인 5월17일 시범운행을 했으나 현재는 멈춰 있는 상태다. 동해북부선 조기 착공의 필요성은 비단 남북협력만이 아니다. 본보가 지난해 창간 74주년을 맞아 실시한 설문조사에서도 여실히 나타났다.

남북교류협력사업으로 인정, 예타 면제
동서 횡단철도와 결합하면 물류·관광 '대변혁'
설악산 오색케이블카 사업도 재추진해야

강릉지역 유권자들이 꼽은 최우선 과제가 동해북부선 연결 및 북방물류기지 조성사업이다. 이 사안 역시 강릉지역만의 바람이 아니다. 국가의 비전이 걸린 '동해안 시대'를 열어 가야 하는 과제를 감안하면 시급한 교통시설이다. 아울러 동해북부선이 동해 중·남부선과 서로 연결되면 궁극적으로 시베리아횡단철도(TSR)까지 이어질 수 있다.

강릉~제진 구간이 완공돼 동해북부선이 북한으로 이어지면 우리나라의 경제영역은 유라시아대륙까지 확대된다. 기차를 타고 북한을 통과, 중국과 러시아, 유럽으로 가는 '유라시아 철길' 시대는 꿈이 아니다. 정부는 동해북부선 조기 착공이 북한에 남북교류의 긍정적 메시지로 작용, 비핵화로 이어질 수 있도록 모든 역량을 쏟아부어야 한다. 그동안 강원도는 통일과 북방 시대를 준비하기 위해 동해안을 기점으로 양양국제공항 활성화, 동해항 속초항 중심의 국제 크루즈선 유치, 동해안권 경제자유구역 지정 등 많은 사업을 추진해 오고 있다. 2015년 산불총회, 평창동계올림픽 등 메가이벤트도 성공적으로 개최했다. 이를 계기로 철도와 도로 등 교통 인프라는 과거에 비해 질적인 개선을 가져왔다.

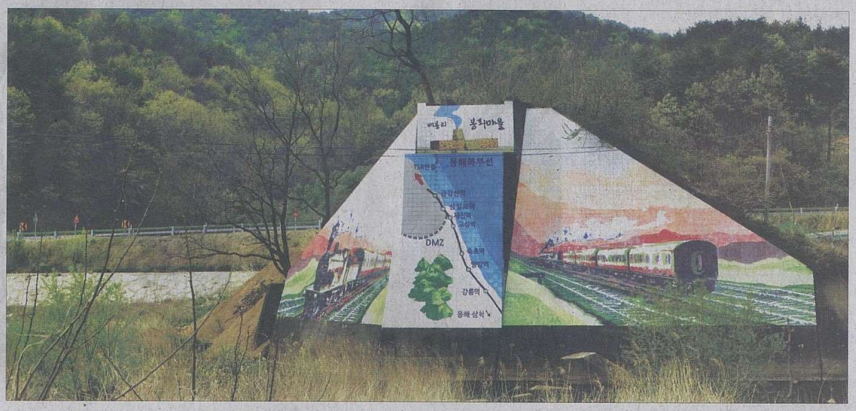
이제는 동해북부선 조기 착공으로 철도의 네트워크를 이뤄 나가야 할 때다. 철도는 서로 연결돼야 효과가 극대화된다. 동해북부선을 기반으로 원주~강릉선(현재 운행 중), 춘천~속초고속철도 등 수도권과 강원도를 잇는 동서 횡단철도망이 결합하면 물류 개선과 산업단지 활성화, 관광산업 촉진 등의 효과가 예상된다.

또 2022년 개통되는 동해 중·남부선(부산~삼척) 등과 연결되면 환동해 및 강원권 통합 철도망 구축 완성도가 높아진다. 한마디로 동해북부선은 우리나라 관광 및 물류산업 발전에 큰 기여를 할 수 있는 노선이다. 또 동해북부선이 건설되면 지역적으로는 고성, 속초, 양양 등 동해안 권역은 관광거점으로의 발전이 기대된다. 미리 준비하지 않으면 안 된다. 여기에다 동해북부선 건설 과정에서부터 강원 영북권의 지역경제 활성화와 관광산업은 더 촉진된다. 이는 지역 균형발전에 크게 이바지할 것으로 보인다. 이러한 분위기가 설악산 오색케이블카 사업의 재추진으로 이어져야 한다.

【 2020.4.27(월) 강원도민일보 】

70년 침묵 깨는 침목, 동해북부선 첫발 함께 디딘다

오늘 고성 제진역서 추진 기념식
통일부·국토부 착공 공식 선포
전국 기증 침목 2390여개 전달
강릉~제진 2030년 완공 기대



남과 북을 잇는 동해북부선 강릉~제진 구간 철도건설사업이 국책사업으로 재추진 되면서 동해안의 관광 물류사업의 발전 기대감이 높이지고 있다.26일 고성군 현내면 배봉리의 철교가 끊어진 교각에 강릉역에서 금강산역까지 열차가 달리기를 염원하는 그림이 그려져 있다. 강영진 강원도민일보 객원 사진기자

남북을 잇는 동해북부선(강릉~제진·110.9㎞)이 남측구간부터 조기착공된다. 정부는 4·27 남북정상회담 2주년을 맞는 27일 고성 제진역에서 '동해북부선 추진 기념식'을 갖고 남북 철도연결 재추진 작업을 본격화한다.

통일부·국토교통부 주관으로 열리는 이날 기념식에는 김연철 통일부 장관과 김현미 국토교통부 장관이 나란히 참석,동해북부선 착공을 국내외에 공식 선포할 예정이다. 이와 함께 조기착공을 주도해온 동해북부선연결추진위원회 대표들이 참석,도민과 전국 각 지역 시민들이 기증한 침목(2390여개)을 김연철·김현미 장관에게 전달할 계획이다.

정부는 동해북부선을 남북교류협력사업으로 지정한 데 이어 예비타당성 조사 면제와 함께 통일부 남북협력기금을 지원,착공작업을 본격화한다. 강릉~제진 구간은 남측 유일 단절구간으로 유엔 대북제재 영향권에 들지 않아 기본계획 수립 후 기본 및 실시설계에 착수,2030년까지는 완공 가능할 것으로 보고 있다. 총사업비는 2조8530억원으로 추산됐다. 동해북부선이 북측 노선과 연결되면 최남단 부산 부전역에서 출발해 포항,삼척을 거쳐 최북단 고성까지 481.4㎞의 동해선 철길이 완성된다. 동해북부선을 중심으로 한 한반도 종단철도(TKR)가 유라시아대륙 철도망(TSR·TCR)과 연결돼 전세계 유일분단도 강원도가 환동해권 북방경제시대를 견인,여객·물류·수송 등 '철(鐵)의 실크로드' 개척의 선봉 역할을 하게 된다. 도는 이와 연계,동해북부선을 춘천~속초동서고속화철도와 강릉선KTX,강호축 철도망과 연결할 계획이다. 최문순 도지사는 "동해북부선은 남북 교류협력의 재시작이자 한반도 평화의 상징이 될 것"이라며 "동해북부선을 고리로 강원남북협력사업 재추진 방안도 모색하겠다"고 밝혔다.

한편 이날 기념식에는 최문순 지사, 한금석 도의장,김홍걸 민화협 대표상임의장,이철 동해북부선연결추진위원장,김형익 동해북부선 연결 강원추진위원장 등이 참석한다. 박지은·박명원

▶관련기사 4·5·15면

속초시, 북방경제시대 대륙 관문 꿈 이뤄진다

동해북부선 조기 착공 돌입
춘천~속초 고속화철도 연결
동북아 관광전진기지 성장

정부가 동해북부선 강릉~제진 구간 철도건설사업을 남북교류협력사업으로 인정하면서 속초지역의 발전 기대감이 증폭되고 있다.

앞서 정부는 지난 23일 제313차 남북교류협력추진협의회 회의를 열고 동해북부선 강릉~제진 철도건설사업을 남북교류협력사업으로 인정했다. 남북교류협력사업으로 인정되면 기재부의 예비타당성(예타) 조사 대상에서 면제 돼 착공 시기를 앞당길 수 있다.

이에 따라 지역에서는 30년 숙원사업인 춘천~속초고속화철도사업도 올해내 착공을 앞두고 있는 만큼 양 철도가 이어지게 되면 관광과 물류를 아우르는 북방경제시대 대륙의 관문이 될 것으로 전망하고 있다.

특히 속초항의 경우 과거에 비해 교역·물류항으로서의 기능이 크게 위축됐지만 동해북부선이 연결되면 최근 재추진 되고 있는 북방항로 사업과 함께 부활의 기폭제가 될 수 있을 것으로 기대된다.

이와함께 국토의 분단과 민족의 이산을 가장 직접적으로 체감하고 있는 아바이마을의 실향민들은 지난해 2월 하노이 북미정상회담 결렬 이후 남북관계가 경색된 가운데 정부가 남북 협력 의지를 보이는 것이 유의미하다고 판단,생전에 고향땅을 다시 밟을 수 있을 것이라는 기대감에 부풀어 있다.

김철수 시장은 "동해북부선 철도건설 기간 동안 지역 건설 경기 활성화는 물론 완공 이후에는 부산을 비롯해 남부권 관광객 유치로 지역 서민 경기에도 큰 도움이 될 것"이라며 "또한 대륙진출의 교두보 역할을 통해 동북아시아 관광 전진 기지가 될 수 있다"고 진단했다.

실향민 1세대인 허응복(82·함경남도 영흥 출신) 전 시노인회장은 "정부가 남북 관계 개선을 위해 손을 내민 만큼 북한이 화답,동해북부선이 휴전선을 넘어 이어지길 바란다"며 "철도가 이어지면 고향땅 밟을 희망도 이어지는 것 아니냐"고 말했다. 박주석 jooseok@kado.net

【 2020.4.27(월) 강원도민일보 】

최남단 부산부터 고성까지 481㎞, 총 사업비만 12조원

정부가 동해북부선(강릉~제진·110.9㎞)건설사업을 남북교류협력사업으로 인정,국가재정법에 따라 예비타당성조사 면제로 조기착공이 가능해졌다. 동해안 철도는 최남단 부산 부전역에서 출발해 최북단 강원도 고성까지 장장 481.4㎞의 철길이다. 동해안 철도는 부산~포항까지가 동해남부선(142.3㎞),포항~삼척까지가 동해중부선(166.3㎞),삼척~최북단 고성까지가 동해북부선(140.9㎞)으로 구분된다. 동해선 철도 각 구간 현황을 알아본다.

■동해남부선

동해남부선은 부산~울산~포항 구간이다. 부산~울산(65.8㎞)복선전철은 총사업비 2조8263억원이 투입,1단계 부전~일광(28.5㎞)구간이 2016년 12월 개통에 이어 2단계 일광~울산(37.2㎞)구간이 지난해 개통,운행 중이다.

급행 전철 속도가 시속 90㎞에서 150㎞로 빨라져 부산에서 울산까지 가는 시간이 기존 78분에서 35분으로 대폭 단축됐다. 울산~포항(76.5㎞)은 내년 완공을 목표로 복선전철 공사가 한창이다. 이 구간이 복선전철화되면 동해중부선 포항~삼척 구간과 동해남부선 첫 구간인 부산~울산 구간 연결로 수송능력 증대가 기대된다. 총사업비는 2조6700억원이다.

■동해중부선

동해중부선 철도건설사업은 포항~삼척 구간(166.3㎞)에 총 3조3896억원을 투입해 당초 올해 개통할 예정이었으나 예산 배정 지연으로 개통 시기가 지연되고 있다.

동해중부선 경제적 효과 상당

강릉~제진 남측 유일 단절구간

건설시 유라시아 대륙까지 연결

1단계 사업인 포항~영덕 구간(44.1㎞)은 1조272억원의 사업비로 2009년 4월 착공해 9년 만인 2018년 1월28일 단선 비전철화 철도로 개통됐다. 2단계 사업인 영덕~울진~삼척 구간(122.2㎞)은 2022년 완공으로 2년 미뤄졌다. 동해중부선 철도사업은 앞서 지난 2016년 확정된 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025)에 포함됐다. 삼척까지 동해중부선 전 노선이 연결되면 관광객 유입 및 산업물동량 증가에 따른 경제적 효과가 상당할 전망이다.

■동해북부선

강릉~삼척(48.7㎞) 구간은 철로가 깔려 있는 상태다. 포항~삼척 전체 구간이 개통되고 남측 유일 단절구간인 강릉~제진(110.9㎞)구간 동해북부선이 건설되면 남북 동해선이 모두 연결,부산에서 포항과 삼척을 거쳐 유라시아 대륙까지 철도가 이어지는 노선이 완성된다. 동해북부선은 단선전철로 건설되며 총사업비는 2조8530억원으로 추산됐다.

남북교류사업으로 인정됨에 따라 통일부 남북협력기금이 투입될 예정이다.

손창환 도 건설교통국장은 "동해북부선 조기 착공으로 한반도 철도망이 유라시아 대륙철도망과 연결되면 동북아경제공동체 형성을 위한 교통·물류·에너지 협력의 중심 지역은 강원도가 될 것"이라고 밝혔다. 박지은

10년간 2조원 이상 투입, 도·도정치권 예산 조기 확보 집중

기본설계 80억원 남북협력기금 투입

원활한 예산 확보 사업 성패 좌우

강원국회의원협의회 협력체제 구축

강원도남북SOC1순위 사업인 동해북부선(강릉~제진·110.9㎞)이 남북교류협력사업으로 추진,조기 착공을 위한 예비타당성 조사 면제가 사실상 확정되면서 예산 확보가 최대 관건으로 떠올랐다.

26일 강원도에 따르면 단선 전철로 건설되는 동해북부선 총사업비는 2조8530억원으로 추산됐다. 정부가 동해북부선을 남북교류협력사업으로 인정함에 따라 통일부 남북협력기금이 투입될 예정이다. 남측 유일 단절구간인 강릉~고성 제진 연결을 위해서는 2조원 이상의 대규모 재원을 향후 10년간 단계적으로 투입해야한다.

이와 관련,도는 기본설계 예산 80억원을 통일부 남북협력기금으로 우선 투입한 후 공정별로 순차적으로 기금을 투입하는 안을 정부에 건의했다.

동해북부선은 기본계획 수립 후 기본 및 실시설계에 이어 착공과 완공까지 최대 10년 정도 소요될 것으로 전망된다. 유일한 단절구간인 남측 구간부터 먼저 건설된 후,남북관계 정상화 속 북측 노선을 연결하는 기반여건 등이 논의된다.

도와 도정치권은 동해북부선 사업비 조기 확보에 집중,단절없는 예산 투입에 총력을 기울일 방침이다.

도는 통일부에 남북협력기금 조기 투입을 이미 요청했으며 오는 6월 더불어민주당 도당과 당정협의회를 갖고 사업비 조기 확보 공조에 나선다. 또 21대 국회에서 새로운 진용이 짜여진 강원국회의원협의회와도 유기적인 협력 체제를 구축한다.

최문순 도지사는 "동해북부선 건설을 위한 원활한 예산 투입이 사업 성패를 좌우할 것이며 도 정치권과 협력해 사업비 확보에 총력을 기울이겠다"며 "한반도와 유럽을 잇는 동해선 철도가 조기 연결될 수 있도록 정부,관계기관과 지속적으로 협의해 나가겠다"고 밝혔다.

한편 정부가 추진 중인 2032서울·평양하계올림픽 공동유치 결정이 2021~2022년 내려지는 가운데 동해북부선은 2018평창올림픽의 철도망인 강릉선KTX에 이은 제2의 평화올림픽 철도망으로 자리매김할 것으로 기대를 모으고 있다. 박명원

춘천세종호텔 실내/야외 웨딩홀
♥여유로운 예식 ♥합리적 가격 ♥맞춤형 웨딩

돌잔치·칠순연·각종연회 행사진행
예약문의 033)252-1191~6

【 2020.4.27(월) 건설경제 】

각종 건설대금, 전자지급시스템으로 일원화 논란

정부, 기계 대여금 체불 등 원천차단… 업계 "근로기준법 배치" 주장

정부가 건설관련 각종 대금 지급창구를 전자적 대금지급시스템으로 일원화하는 방안을 추진하고 있다. 건설근로자는 물론 대금 체불 위험이 큰 건설기계 대여금의 체불 여지를 줄이기 위해서다.

이에 대해 건설업계에서는 사용자의 임금 지급 권한을 제한하고, 근로기준법의 임금 지급 규정에 배치된다는 반대 목소리가 나온다.

26일 건설업계에 따르면 국토교통부는 조달청의 하도급 지킴이나 서울시의 대금e바로 등 전자적 대금지급시스템을 활용해 원도급과 하도급 대금, 노무비를 구분해 지급하도록 하는 방안을 검토하고 있다. 지난 22일 일자리위원회에서 관계부처가 모여 구체적인 방안을 논의한 것으로 알려졌다.

국토부는 대금 구분 지급이 임금체불 문제를 원천적으로 해결할 방안으로 보고, 조달청 등과 시스템 구축방안을 추진해 왔다.

현재 모든 공공공사에 의무적으로 적용되고 있는 전자적 대금지급시스템은 발주기관이 지급한 임금을 건설사가 다른 곳에 전용하지 못하게 하고 근로자 계좌로 송금만 하도록 제한하고 있다. 다만, 발주자가 건설사 계좌로 돈을 보내고 건설사가 다시 근로자에게 임금을 주기 때문에 대금 지급 흐름은 예전과 비슷하다.

권해석기자 haeseok@ ▶3면에 계속

1면서 계속 = 각종 건설대금, 전자지급시스템으로 일원화 논란

"건설사 거치지 않고 지불… 경영권 제한"

국토부와 조달청이 논의하는 방안은 하도급사와 근로자에게 대금을 처음부터 구분해서 주는 방식이라는 점에서 차이가 있다. 시스템이 구축되면 근로자가 임금을 받았는지 여부를 발주자가 바로 확인할 수 있다. 건설근로자의 임금 체불 가능성이 원천적으로 차단되는 셈이다.

노무비에는 각종 건설기계 등 장비나 자재 대금도 포함할 예정이어서 그간 체불 대책의 사각지대에 있던 건설기계 대여금 문제도 해결할 수 있다는 게 정부의 판단이다.

건설 노동계 관계자는 "정부가 추진하는 임금 직불제 이후 일반 건설근로자의 체불은 많이 줄었지만 1인 사업자가 많은 건설기계 대금 체불은 여전히 심각하다"면서 "기계 대금에 대한 체불 문제 해법이 필요하다"고 말했다.

여기에 발주자가 근로자 통장으로 바로 입금하기 때문에 인력사무소를 통한 임금 대리 지급 관행도 줄어들 여지가 크다.

조달청의 하도급 지킴이처럼 이미 구축돼 있는 전자적 대금지급시스템을 활용하면 임금 직불에 필요한 각종 제도 정비에 들어가는 시간을 단축할 수 있다는 점도 장점이다.

현재 국회에서는 인력소개소의 임금 대리 지급을 원칙적으로 금지하고, 사기성도 전자조달대금시스템을 통해 지급하도록 하는 건설산업기본법 개정안이 계류돼 있다. 임금체불 방지를 위한 임금직불제 보완 입법인데, 다음달로 20대 국회가 종료되기 때문에 자동폐기될 처지다.

반면, 현재 논의되고 있는 대금지급시스템은 바로 시행할 수 있다는 게 정부 판단이다.

국토부 관계자는 "지금 시스템은 각종 대금이 섞일 수밖에 없기 때문에 건설사가 파산하면 임금 체불이 생길 여지가 있다"면서 "이런 문제를 해결하기 위해 조달청의 하도급 지킴이를 활용할 수 있는 방안을 연구하는 단계"라고 말했다.

하지만 건설업계는 사용자의 임금지급 권한을 제한하는 과도한 규제라는 입장이다. 사용자가 근로자에게 임금을 직접 주도록 하는 근로기준법에도 맞지 않을 뿐더러 임금체불이 없는 대다수 정상적인 건설사의 경영권을 침해할 소지가 다분하다는 것이다.

건설업계 관계자는 "발주자가 건설사를 거치지 않고 임금을 주는 것은 명백히 근로기준법에 배치되는 내용"이라며 "이런 시스템을 도입하더라도 체불 이력이 있는 건설사에 한해 제한적으로 사용해야지 모든 건설사의 경영권한에 영향을 주는 방식이 돼서는 안된다"고 말했다. 권해석기자

【 2020.4.27(월) 건설경제 】

건협 "한국형 뉴딜 빌드-코리아 정책으로 경제위기 극복해야"

지역별 '빅 프로젝트' 80개 제시

〈울산 원전해체 연구센터 등〉

재정 추진 신규SOC '민자 전환'
조기추진 방안도 정부에 건의

신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)으로 인한 위기 극복을 위해 '한국형 뉴딜 빌드-코리아(Build-Korea)' 정책이 대안으로 떠올랐다.

'한국형 뉴딜 빌드-코리아'는 총 80개에 이르는 지역별 핵심 프로젝트를 일괄 추진하고, 재정으로 추진되는 신규 SOC(사회기반시설)를 민간투자 방식으로 전환해 추진 일정을 대폭 앞당기는 게 핵심이다.

대한건설협회(회장 김상수·사진)는 지난 24일 코로나19 확산에 따라 침체된 경기 활성화를 위해 '한국형 뉴딜 빌드-코리아' 정책을 국회와 국무조정실, 기획재정부, 국토교통부에 건의했다.

작년 기준 국내총생산(GDP)의 15%를 차지하는 건설산업은 이번 코로나19로 인해 올해 건설투자가 적게는 1조9000억원에서 많게는 10조1000억원 감소하고, 건설투자 축소 여파로 취업자 수도 2만 1000~11만1000명이 줄어들 것으로 예상된다. 특히, 취업자 수 감소폭 중 절반가량이 건설산업에서 직접적으로 발생할 것으로 추정된다.

건설산업이 주택·교통·생활SOC 등 국민의 삶과 밀접해 있고, 지역 내 총생산의 30%를 차지하는 만큼 지역경제 활성화를 위해서는 건설투자 확대가 절실하다는 지적이 나오고 있다.

이에 따라 건협은 올해 감소가 예상되는 건설투자 10조원을 보완할 수 있도록 공공투자가 포함된 추가경정예산을 편성하고, 내년 SOC 예산을 최소 5조원 이상 확대해야 한다고 제안했다. 또한, 향후 3년 이상 예산확대 기조를 유지해야 한다고 건의했다.

그러면서 △한국형 뉴딜 빅 프로젝트(Big Project) 추진 △비상시국 한시적 예비타당성조사 면제 △재정발주 계획사업 민자전환 △예타 대상 사업범위 상향 및 조사기관 확대 △장기계속공사 예산 조기 집행 △도시재생사업 민간참여 활성화 등 6개 과제를 발굴·건의했다.

한국형 뉴딜 빅 프로젝트는 지역별 핵심 프로젝트 80개를 동시에 추진하는 것으로 △동대문 패션혁신허브(서울) △수산식품산업 클러스터 조성사업(부산) △바이오융합 산업기술단지 조성(인천) △글로벌 물산업 허브도시 조성(대구) △광융합기술기반 포토닉스케어 실증파크 조성(광주) △융합의학 인프라 조성(대전) △원전해체기술 종합연구센터 건립(울산) 등을 선정·제안했다.

재정사업의 민자 전환은 그간 정부가 발표한 104조원 규모의 SOC사업 중 민자로 추진 가능한 사업을 선별해 민자방식으로 전환하는 것으로, 민자유치를 통해 예산을 절감할 수 있고, 사업추진 속도도 끌어올릴 수 있다고 건협은 강조했다.

한시적 예타 면제는 코로나19에 따른 긴급한 경제·사회적 상황을 이유로 시급한 SOC사업을 예타 대상에서 제외하고, 예타 대상 사업범위 상향·조사기관 확대는 예타 대상을 현행 총사업비 500억원 이상에서 1000억원 이상으로 조정하는 한편, 조사기관을 추가해 사업추진 기간을 단축하기 위한 조치다.

건협 관계자는 "코로나19 사태가 심각한 경제 위기로 확산되기 전에 건설투자가 경제를 살리는 견인차 역할을 할 수 있도록 '한국형 뉴딜 빌드-코리아' 정책이 하루빨리 추진돼야 한다"고 말했다.

박경남기자 knp@

남북 잇는 철도·도로사업, 선제적 독자추진 가시화 될 듯

힘 받는 남북경협 SOC 사업

동해북부선 강릉~제진 '예타면제'
물류 통로될 금강산선 철도 건설
접경벨트 춘천~철원 고속도로
개성~평양 고속도로 현대화 등
남북협력 주요 인프라로 기대감
北-美관계 개선, 北 개방이 관건

여당의 총선 압승으로 문재인 정부가 집권 초기 추진했던 남북경협 사업을 재개할지 주목된다. 사진은 지난 2018년 12월26일 북한 개성 판문역에서 열린 '동·서해선 남북 철도·도로 연결 및 현대화 착공식'에서 남북 관계자들의 궤도 체결식 모습. 연합

2018년 남북 정상회담 이후 진척이 없던 남북 경협사업이 급물살을 타는 모습이다. 여당인 더불어민주당이 1990년 민주자유당 이후 30년 만에 처음으로 절대다수 의석 180석을 확보하게 되면서 2022년 3월 대선 전까지 국정을 주도적으로 이끌어 갈 수 있는 기반과 동력을 갖추게 됐기 때문이다.

북한과 직접적인 협력이 필요한 사업은 '북·미관계' 개선이 전제돼야겠지만, 가장 먼저 눈길을 끄는 사업은 철도건설이다. 최근 추진이 결정된 '강릉~제진' 철도 건설사업처럼 남한 독자사업이 가능한 부분은 가시적인 발주가 가능할 전망이다. 부산을 출발해 북한을 거쳐 중국, 러시아, 유럽을 잇는다는 계획인데 남한 지역에 해당하는 철도선을 미리 건설해 두겠다는 계획이다.

특히, 동해북부선 철도 '강릉~제진' 구간의 예비타당성 조사 면제가 확정되면서 정부 의지만 있으면 사업발주가 가능한 남북경협 SOC 사업이 주목된다. 통일부는 국토교통부와 함께 4·27 남북 정상회담 2주년인 27일 오전 고성군 제진역에서 '동해북부선 추진 기념식'을 개최하기로 했다.

강원연구원에 따르면 이 밖에 이미 국가계획에 반영됐지만, 계류 중인 철도사업과 도로사업은 '강릉~제진' 철도사업 외 총 3가지로 파악된다.

우선 금강산선 철도사업은 통일 이후 강원도 접경지역과 북한(금강산)을 거쳐 중국·러시아를 잇는 교통 물류 통로 확보가 기대된다. 이 사업이 정식 발주되면 1992년 '남북 기본합의서' 합의내용을 이행하게 된다. 발주 규모는 금강산선(철원~유곡) 철도 연장 32.50㎞, 공사비 6922억원과 연천~백마고지역 철도 총 연장 20.60㎞, 공사비 4400억원을 합해 1조 1322억원이다.

도로사업은 춘천~철원 고속도로가 있다. 제1차 고속도로 5개년 건설 계획 반영된 이 사업의 총 연장은 63㎞이며, 총 사업비는 2조7715억원으로 추산된다. 이 고속도로가 개통되면 국토의 중부 내륙 축과 대륙을 연결하는 새로운 실크로드를 형성할 것으로 강원연구원은 분석했다. 남북교류와 접경벨트를 연계한 국토의 균형발전 목표를 달성할 수 있다는 설명이다.

나머지 사업은 북한과 남한을 직접 연결하는 철도, 도로 사업으로 북한의 개방이 필수조건이다. 도로 사업 중 경의선 도로는 남한의 문산(파주시 문산읍)과 북한의 개성 구간(19㎞)을 연결하는 사업이다. 이 도로가 연결되면 남한 1번 국도를 통해 서울과 신의주가 연결된다. 서울에서 평양까지 고속도로로 달릴 수 있는 도로망이 완성되는 것이다. 개성~문산 고속도로의 경우 2015년에도 건설이 추진됐지만 2016년 1월 북한의 4차 핵실험으로 중단된 상태다.

경의선 구간인 개성~평양 고속도로 현대화 사업도 남북협력에 중요한 인프라 요소다. 총 연장 162㎞로 1992년 4월에 개통된 이 도로는 개보수에 7000억원이 소요되는 것으로 파악된다. 동해선 고성~원산 구간(107㎞)도 현대화가 필요하다. 이 노선은 북한이 1989년 금강산 관광을 목적으로 건설한 바 있다. 하지만, 이들 사업은 북한의 비핵화가 전제돼야 한다. 북한과 미국 간 핵협상에 진전이 있어야 한다는 분석이다. 임성엽기자 starleaf@