

## 칼럼

## 북한 인프라 건설과 통일 투자



심명필  
대한토목학회 회장

대통령이 '통일 대박'을 말하고 있다. 최근의 통일 담론들에 격세지감을 느낀다.

우리 사회 일부에서는 통일 비용과 그 비용은 어떻게 마련할 것인지, 우려를 나타내기도 한다. 독일의 사례를 들면서 통일 부담이 너무 커서 남과 북 모두가 같이 어려워지는 것은 아닌가 하는 의구심을 표하기도 한다. 통일 비용은 추산하는 학자마다, 연구기관마다 차이가 크다. 작게는 500억 달러 수준에서 크게는 약 5조 달러에 이르기까지 거의 100배 정도 차이가 나기도 한다. 하지만 전문가들은 대체적으로 연간 대한민국 GDP의 약 2~3% 수준으로 추정하고 있다.

통일에 따른 통일 편익을 계산한 어느 연구보고서는 통일 후 약 10년 이내에 남과 북의 소득 격차를 1/2 정도로 줄이는 목표를 추진하면, 남한의 경제 성장률을 약 5~6% 높일 수 있을 것이라고 추정한다. 남한이 10% 정도의 경제 성장률을 10년 동안 구가할 수 있다는 것이다.

북한 건설시장 규모는 20년에 걸쳐서 총 224.6조원이라고 다소 보수적인 관점에서 추정한 연구보고서가 있다. 이 중에는 북한이 희망하는 철도 및 고속도로 개보수, 항만 시설 현대화 등의 전통적인 토목 인프라 시설이 포함되어 있다. 특히, 한반도 중단 철도(경의선-경부선, 동해선)와 대륙 철

도(TCR, TSR, TMR, TMGR)의 연계는 교통·물류 효율화를 증대시켜 남북한의 경제·사회적 편익이 큰 사업으로 우선 검토가 필요하다.

통일 시기에 대해서는 다양한 의견들이 개진되고 있는데, 대체적으로 2025년에서 2030년이 적절하다는 보는 견해가 많다. 늦어도 2035년까지는 통일이 완성될 것이라고 내다보고 있다. 이러한 시나리오로 보면, 앞으로 5년 이내에 통일 과정을 시작해야 한다고 주장하는 전문가가 있다. 이렇듯 북한 인프라 건설에 관한 준비에 많은 시간이 없다는 것이 현실이다.

중국이 신의주~평양~개성을 잇는 376km 구간의 고속철도와 고속도로를 건설하는 프로젝트에 14조 1,000억원을 투자해 BOT 방식으로 추진하겠다고 제안하였다. 이러한 사례에서 볼 수 있듯이, 막연하게 정부 재정사업으로 추진할진대 북한 건설 물량은 한국 건설기업의 몫이라는 인식에 변화가 필요하다. 북한 인프라 시설 건설의 대부분은 통일 비용이 아닌 통일 투자라는 관점에서 준비해야 한다. 따라서, 자원 조달에 따른 다양한 사업 추진 방식, 남북한의 설계 기준 및 시방 기준에 대한 검토와 통합 방안, 북한의 건설 생산 방식 등 북한 관련 건설 전반에 대한 연구가 필요하다. 이러한 현안의 중심에 우리 대한토목학회가 서 있다. CERIK