

2018. 5. 8 | 제 687 호 |

남북 교류협력 시리즈 II

**통일 및 북방시대 ‘국가 미래 선도 사업’
: 동해선 철도 ‘강릉~제진’ 복원**

- 육동한(원장)
- 김재진(연구위원)

2018. 5. 8 | 제 687 호 |

남북 교류협력 시리즈 II

통일 및 북방시대 ‘국가 미래 선도 사업’ : 동해선 철도 ‘강릉~제진’ 복원

- 육동한(원장)
- 김재진(연구위원)

이번 ‘4.27 판문점 선언’에서 남북 간 두 정상은 경의선 및 동해선 철도 복원 및 현대화 사업 추진에 합의 하였다. 본격적인 회담에 앞서 환담에서 김정은 국무위원장은 문재인 대통령에게 “평창에 갔다 온 분들이 고속열차가 좋다고 했다”라고 언급하였고, 문재인 대통령이 “북측을 통해 꼭 백두산을 가고 싶다”라고 하자, 김 위원장은 “교통이 제대로 갖춰지지 않아 불편을 드릴 것 같다”라는 대화가 오고 가면서 남북 간 교통로 연결에 대한 긍정적인 결과가 전망되었다. 결과적으로 이번 회담을 통해 2007년 남북철도 시범운행 이후 약 10년 만에 동해선 철도 복원사업 추진에 파란불이 들어온 것이다.

과거 동해선 철도는 북한의 안변에서 강원도 양양까지 운행되던 철도로 한국전쟁 이후 전 구간 운행이 중단되었다. 이후 북측은 ‘안변~감호(금강산)’ 구간을 ‘금강산청년선’으로 운행을 재개했으나, 남측은 ‘목호~강릉’ 구간을 제외한 나머지 구간 운행을 폐지한 상태이다. 이제 동해선 철도의 미연결 구간인 ‘강릉~제진’ 구간만 연결되면, 북측 철도 및 TSR과 연결이 가능하다.

동해선 철도 복원의 의미는 크게 다음과 같이 정리될 수 있다. 첫째, 한반도 철도와 TSR 연결 시 화물의 환적 횟수와 통관 절차가 가장 최소화되는 경제적 대안이다. 철도 통과 노선에는 북한의 관광특구, 공업지구, 경제특구가 밀집되어 위치하고 있어 철도 이용 수요가 많을 것으로 예상된다. 더욱이 러시아가 북측 철도 현대화 사업 추진에 적극적인 자세를 취하고 있어 실현 가능성이 높은 노선으로 평가되고 있다. 둘째, 최근 우리나라와 중국, 러시아, 일본 간의 북방물류루트 선점을 위한 경쟁이 가시화되고 있는 시점에서 중국과 러시아의 대륙철도 개발 정책에 대응이 가능하다. 셋째, 동해 주변지역들과의 상호 WIN-WIN할 수 있는 경제협력 모델 추진과 장기적으로 안정적인 북방 에너지원 확보 기반이 마련된다는 것이다.

향후 동해선 철도 복원 사업의 추진 방향은 우선 미연결 구간인 ‘강릉~제진’ 구간 철도 복원을 ‘국가발전 전략사업’으로 지정하여, 국가재정사업 추진 시 가장 걸림돌인 예비타당성조사를 면제하고, 남북경협기금을 활용하여 추진하는 방안을 적극 검토해야 할 것이다. 강원도 입장에서는 남북 간의 철도 연결에 관심이 집중되면서 소홀해질 수 있는 접경지역 경원선과 ‘서울~속초 동서고속화철도’ 및 ‘중앙고속도로 철원연장’ 사업 추진에도 지속적인 투자와 관심을 가져야 할 것이다. 아울러, 강원도 내 광역 교통·물류 거점 개발 구상(안) 계획도 검토되어야 할 것이다. 동해선 철도가 복원되면, 북측의 금강산으로 가는 통로가 열리게 된다. 북측의 ‘원산~금강산 국제관광지대’를 당초 구상인 ‘설악~금강국제관광자유지대’와 연결하는 남북 관광협력벨트 조성을 추진해야 할 것이다. 앞으로 있을 ‘북미정상회담’과 이후 과정에서 좋은 성과가 도출되어 철도를 타고 유럽까지 가는 그날을 기대해 본다.

I. 2018 남북정상회담과 동해선 철도

■ 4.27 「판문점 선언」과 ‘동해선 철도 복원’

- 지난 4월 27일 남북 정상들은 판문점 ‘평화의 집’에서 ‘한반도 평화시대’ 개막을 선언하면서 ‘한반도의 비핵화 및 평화체제 구축’에 대한 「판문점 선언」에 합의
 - 남북 정상은 이번 회담에서 크게 ‘남북관계의 전면적·획기적 발전’, ‘군사적 긴장완화와 상호 불가침 합의’, ‘한반도의 완전한 비핵화 및 평화체제 구축’을 범위 내에서 의제를 협의하고 합의를 도출
 - 주요 합의 내용에는 2007년 「10.4 남북관계 발전과 평화번영을 위한 선언」 중에서 민족의 공동 번영을 위한 합의 사항들은 우리 정부의 ‘한반도 신경제 구상’의 틀 속에서 이행을 검토하고, ‘남북 간 철도·도로 연결 및 현대화 사업’을 적극 추진하는 내용이 포함

〈「판문점 선언」의 남북 간 철도·도로 연결 사업 추진 합의 내용〉

“남과 북은 민족경제의 균형적 발전과 공동 번영을 이룩하기 위하여 10.4 선언에서 합의된 사업들을 적극 추진해 나가며 1차적으로 동해선 및 경의선 철도와 도로들을 연결하고 현대화 하여 활용하기 위한 실천적 대책들을 취해 나가기로 하였다.”

자료 : 2018 남북정상회담 홈페이지(<http://www.koreasummit.kr>)

- 남북 간 교통망의 연결은 경제 협력뿐만 아니라 남북교류와 인적 왕래의 기초라는 점에서, 향후 관련 여건이 조성될 경우 우선적으로 동해선 및 경의선 철도와 도로를 연결하는 사업을 추진
 - 남북 정상 간의 합의로 2007년 5월 17일 동해선 철도 제진역~금강산(감호)역 (7km) 간의 열차시험 운영을 마지막으로 중단되었던 ‘동해선 철도 복원’ 사업 추진이 가시화될 것으로 전망



자료1 : 2018 남북정상회담 홈페이지(<http://www.koreasummit.kr>)

자료2 : 2018.03.27. “남북철도, 유라시아 대륙 TSR 잇는 최적 노선은 동해선” 통일뉴스 보도자료

〈남북 정상 간 「판문점 선언」 합의와 과거 동해선 철도 시범운영 모습〉

■ ‘한반도 신경제 구상’과 남북 철도 연결사업 현황

- 문재인 정부는 ‘평화와 번영의 한반도’라는 정책기조와 ‘화해와 협력’이라는 전략 하에 「한반도 신경제 구상」을 준비 중에 있으며, 향후 예정된 ‘북미 정상회담’ 결과가 성공적일 경우 ‘동해선 철도 복원’ 사업 추진이 탄력을 받을 것으로 전망
 - 문재인 대통령은 2017년 9월 러시아 블라디보스토크에서 열린 ‘제3차 동방 경제포럼’ 기조연설에서 러시아와 한국 사이에 ‘9개의 다리(9-BRIDGE)¹⁾’를 제안하면서 한·러 간 철도협력 방안(TSR~TKR의 연결)을 제안
 - 「한반도 신경제 구상」의 3대 경제평화벨트(환황해 경제벨트, 접경지역 평화벨트, 환동해 경제벨트) 구축 내용 중 ‘환동해 경제벨트’ 구상을 추진함에 있어 ‘TSR~북측 철도~동해선 철도’ 연결이 핵심 사업일 것으로 예상
- 그동안 남과 북은 대륙횡단철도(TSR, TCR)와 한반도 철도(TKR)의 연결을 위해 각각 철도연결 시범사업을 추진하여 경의선, 경원선, 동해선 철도 일부 구간 연결공사를 완료
 - 북측은 경의선 ‘개선~판문’ 구간(15.3km)과 동해선 ‘금강산~감호’ 구간(18.5km)을 2009년 9월에 착공하여 2004년 10월에 완공하였으며, 2013년 9월에는 ‘러시아 하산~북한 나진’ 간(약 53km) 철도를 연결
 - 남측은 2002년 10월 경의선 ‘문산~군사분계선’ 구간(12.0km), 2005년 12월 동해선 ‘제진~군사분계선’(7.0km) 구간을 완공하였으며, 2015년 8월 경의선 ‘백마고지~월정리’ 구간(9.3km)을 착공 하였으나, ‘북 핵과 미사일 발사’ 등 남북 관계 경색 등으로 사업이 중단된 상태



자료1 : 국정기획자문위원회

자료2 : 국토교통부(2016), 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2020)

〈한반도 신경제 구상〉

〈남북 철도 시범사업 추진 현황〉

1) 9-BRIDGE : 수산, 농업, 전력, 철도, 북극항로, 가스, 조선, 항만, 산업단지

II. 동해선 철도 복원의 의미

■ 개요 및 국내 복원 진행 현황

- 동해선 철도(동해 북부선)는 1927년 일제시대 조선총독부가 자원 반출을 목적으로 수립한 ‘조선철도 12년 계획’을 토대로 현재의 북측 안변과 남측의 포항 구간(478km) 건설을 추진
 - 1929년 안변과 흡곡 간 노선(34.1km)이 먼저 개통되었으며, 1937년 강원도 양양 구간(안변 기점 192.6km(남측 122.6km, 북측 70km))까지 연장 개통 이후 한국전쟁 이전까지 운행(1951년 6월 21일 운행 전면 중단)
 - 북측의 ‘안변~감호’ 구간은 ‘금강산청년선²⁾’으로 운행 재개
 - 남측은 1962년 동해북부선을 영동선으로 변경한 후 1967년 1월 1일 ‘속초~양양’ 구간 폐지와 더불어 ‘묵호~강릉’ 구간을 제외한 나머지 구간 운행을 폐지
 - 2007년 5월 17일 남북철도 운행 시범사업으로 ‘제진~감호’ 구간에서 열차가 개통하였으나, 현재까지 정기적 운행은 중단 상태

- 동해선 남측 구간 중 ‘포항~삼척’ 구간(165.8km, 2019년 완공 예정) 및 ‘울산~부산’ 구간(72.1km)은 이미 공사가 완료되었으므로 미연결 구간인 ‘강릉~제진’ 구간(104.6km)구간 만 연결되면, 북측 철도(800km) 및 TSR(9,297km)과 연결 가능
 - 정부는 2016년 6월 「제3차 국가철도망 구축 계획」을 수립하면서, 동해 북부선 노선 명칭을 동해선으로 변경하고, 미연결 구간인 ‘강릉~제진’ 구간 사업을 신규 사업으로 반영



주) 동해선 철도 진행현황은 2015년 기준자료로 구간 연장 및 사업진행 상황은 현재와 일부 차이가 있음
 자료 : ‘한반도 신경제지도 실행을 위한 동해선 철도 복원’ 토론회 발표자료에서 발취

〈과거 동해선 철도 교각 흔적〉

〈동해선 철도 진행 현황〉

2) 2008년 기준 ‘안변~제진’ 구간 126.1km

■ 복원의 의미

○ TSR~TKR 연결의 최적 철도 노선

- 동해선 철도는 TSR~TKR 연결 수송루트 중 화물의 환적 횟수와 통관절차 최소화 측면에서 가장 경제적인 대안
- 남북관계가 정상화될 경우 북측이 추진하는 ‘원산 국제관광특구’와 철도 노선 내에 위치한 ‘원산·함흥·김책·청진 공업지구’ 및 ‘나진·선봉 경제특구’를 통과한다는 이점을 보유
- 러시아의 적극적인 북측 철도 현대화 사업 추진 정책과 맞물려 실현 가능성이 높은 노선으로 평가



자료 : ‘한반도 신경제지도 실행을 위한 동해선 철도 복원’ 토론회 발표자료에서 발췌

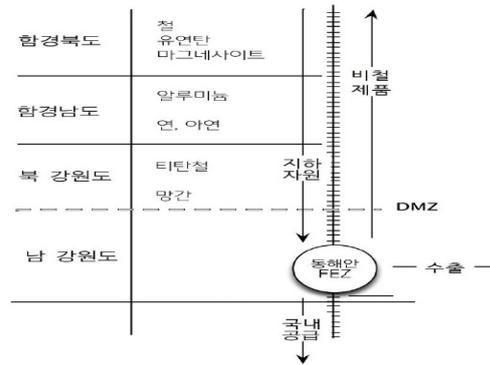
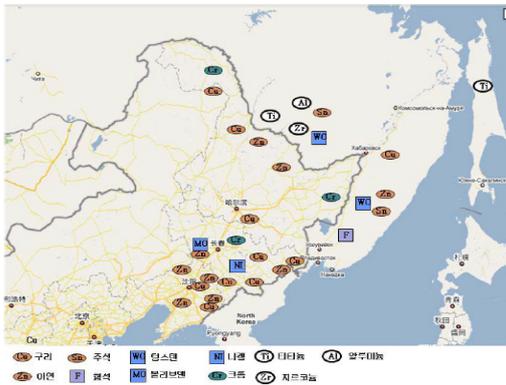
〈대륙철도와 TKR 연결 구상(안)〉

〈현재 남북철도와 대륙철도 연결 현황〉

○ 북방경제시대 대비와 중국/러시아의 대륙철도 개발 정책에 대응

- ‘북방경제권’은 기존의 EU, NAFTA보다 인구는 5배, 경제 규모는 2배나 큰 규모의 시장으로 동해를 중심으로 우리나라와 중국, 러시아, 일본 간의 북방 물류루트 선점을 위한 경쟁이 가시화
 - 러시아 : 2013년 하산과 북측의 나진 간 철도 연결 이후 2014년 극동 러시아 지역을 중심으로 ‘선도개발 구역’과 블라디보스토크항을 ‘자유항’으로 지정
 - 중국 : 2013년 ‘신 실크로드 경제권’ 구축 발표 이후 ‘일대일로(一帶一路)’ 정책을 추진하면서, 2015년 9월 ‘창춘~훈춘’ 간 고속철도(약 360km)를 개통
 - 일본 : 2016년에 TSR과 홋카이도를 연결하는 철도노선을 제안
- 동해선 철도(제진~강릉)와 북한철도 그리고 TSR이 연결되면, 다가오는 통일 및 북방경제시대 우리나라 경제영역을 북방경제권까지 확대시킬 수 있는 토대 마련

- 동해 주변 지역들과의 상호 WIN-WIN할 수 있는 ‘경제협력 모델’ 추진과 장기적으로 안정적인 북방 에너지원 확보 기반 마련
 - 북측에는 약 4,000조 원에 달하는 광물자원이 매장되어 있는 것으로 알려져 있으며, 세계 제1의 매장량과 우수한 품질을 보유한 마그네사이트, 철, 아연, 망간, 니켈 등의 광물자원들이 동해안 북쪽 지역에 집적되어 있는 것으로 추정
 - 향후 동해선 철도가 복원되면, 북측의 광물 및 기타 자원과 극동 러시아 지역의 에너지 자원을 수입하여 국내에서 이들 자원을 활용하여 첨단소재 및 부품을 가공하여 수출하는 형태의 동북아 지역들과 상호 WIN-WIN할 수 있는 ‘경제협력 모델’ 추진이 가능
 - 현재 우리나라 에너지원의 73.4%를 중동에 의존하고 있으므로, 장기적으로 동해선 철도를 활용할 경우 에너지원 극동러시아 지역의 안정적인 에너지원 확보 기반이 마련



자료 : 강원발전연구원(2012), 동해안권 경제자유구역 그리고 항방, 정책메모 제191호
 <동해 주변지역의 자원 분포와 경제협력 모델>

■ 철도 물동량 전망 및 기대효과

○ 철도 물동량 전망

- 장래 남북교류가 활성화될 경우 동해선 철도 이용 물동량 수요는 연간 약 57.2만 TEU 수준으로 전망³⁾(한국 38.5만 TEU, 일본 17만 TEU)⁴⁾

3) 제시된 컨테이너 물동량은 ‘적(積)’ 컨테이너 물동량으로 기존에 알려진 한국-일본-러시아 수출입 물동량을 기준으로 산정되었으며, ‘공(空)’ 컨테이너 비율은 선박수송에 대한 비율로 철도수송 적용에 한계가 있어 미반영함

4) 세부 내용은 김재진·노승만(2014), 강원도 동해선 철도의 추진방향, 정책보고서 중 ‘동해선 철도와 대륙 횡단철도 연계 물동량 전망’ 내용을 참조

- 또한 2030년 남북 간의 동해선 철도 일반 화물 물동량 수요는 연간 약 1,145만 톤 수준으로 전망⁵⁾

〈남북 간 2030년 물동량 예측 전망〉

(단위 : 톤/일)

북측 → 남측	수도권	충청권	전라권	강원권 (남측)	합 계
강원권(북한)	1,599	188	205	161	2,153
함남권	4,270	401	549	197	5,417
함북권	6,281	403	549	266	7,499
합 계	12,150	992	1,303	624	15,069
남측 → 북측	강원권 (북측)	함남권	함북권	합 계	
수도권	1,725	3,916	3,836	9,477	
충청권	584	1,216	802	2,602	
전라권	732	1,660	1,091	3,483	
강원권(남한)	224	232	277	733	
합 계	3,265	7,024	6,006	16,295	

자료 : 국토교통부 내부자료(2012)

○ 물류 효율성 개선 효과

- 향후 동해선 철도~북한철도~TSR을 이용하여 부산에서 유럽의 로테르담 까지 컨테이너 1개를 운송할 경우, 해상운송 보다 수송시간은 약 23일 단축, 운임은 744달러/TEU 절감이 가능할 것으로 전망

〈TSR~동해선 철도 이용 시 운임 및 수송시간 비교〉

구 분	수송시간(일)	운임(달러/TEU)	
부산~로테르담 기준	철도 수송 ³⁾ (북한철도 이용 시)	37.3 (남북한 구간 통과시간 : 남한 3.3, 북한 4.0)	840.4
	해상 수송 ⁴⁾	60	1,584

주1) 국토교통부(2016), 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2020)의 사업반영 내용 기준

주2) 한국은행이 작성한 2010년 기준 지역투입산출표(MRIO) 이용

주3) 한국교통연구원(2005), 남북연결도로, 철도의 교통수요 및 비교분석 연구 내용 재구성

주4) 한국교통연구원(2010), 아시아 유럽의 해상~육상 복합운송시스템 현황과 과제 내용 인용

자료 : 김재진·노승만(2017), 강원도 광역 교통·물류 시스템 구축 방안, 연구보고서, p.243

○ 경제적 파급 효과

- 생산유발효과 2조 9,403억 원, 부가가치 유발효과 1조 3,173억 원, 고용 유발 효과 28,646명으로 추정⁶⁾

5) 남북 관계 정상화 시 남북 간 물동량의 세력권은 남측의 경우 강원권, 수도권, 충청권, 전라권과 북측의 강원권, 함남권, 함북권으로 설정, 제외지역은 해운수송의 경쟁력이 더 높은 것으로 분석되어 미반영함

6) 동해선 철도(강릉~제진) 구간(104.6km)에 대해 단선전철 건설과 총 사업비 23,490억 원(국토교통부(2016), 「제3차 국가철도망 구축계획」) 계획 내용을 기준으로 산출한 결과임

Ⅲ. 추진 방향과 강원도 착안점

1. 추진 방향

■ ‘국가발전 전략사업’ 지정

- 현행 국가 타당성조사 체계 기준 적용 시 동해선 철도 미연결 ‘강릉~제진’ 구간 철도 복원사업은 남북 관계가 정상화에 따른 교통·물류 수요를 반영 하여도 경제성 확보가 어려운 상황
 - 국가재정사업으로 추진하기 위해서는 현행 국가재정법의 기준에 따라 예비 타당성조사를 거쳐야 하나, 남북교류 및 북방경제시대 국제교류협력 증진을 위한 필수 사업으로 보고 국가적 차원에서 타당성조사를 면제해 주는 정책적 측면의 배려가 필수

※ 예비타당성조사 면제 규정 : 국가재정법 제38조 제2항 적용
 → ‘남북 교류협력에 관계되거나 국가 간 협조·조약에 따라 추진하는 사업’

- ‘강릉~제진’ 구간 철도복원 사업을 ‘국가발전 전략사업’으로 지정하여 예비 타당성조사 면제 사업으로 추진하는 방안에 대해 적극적인 검토 필요
- 경원선 ‘백마고지~월정리’ 구간 철도사업 추진 사례와 같이 사업 초기 단계 건설비용은 ‘남북경협기금’을 활용하여 추진하는 방안도 검토 가능
- 또한 최근 충청북도 등과 논의 중인 ‘강호축’ 철도 추진 방안과도 연계하여 추가적인 사업추진 논리를 개발하고 강원도뿐만 아니라, ‘강호축’과 관련된 충청, 호남지역들과도 ‘국가발전 전략사업’ 지정에 대한 공감대 형성 노력도 병행

■ 북한철도 현대화 방안 수립 및 남북철도 연결 지원 정부 전담조직 구성

- 동해선 철도와 연결되는 북측의 ‘금강산청년선’과 ‘평라선’의 현대화를 위한 계획수립과 투자재원 확보 방안 마련이 시급

- 북측의 철도 노선들 중 시설이 가장 양호한 경의선 ‘평양~신의주’ 구간의 평균 운행속도는 시속 40~50km로 운행 남측의 철도에 비해 열차 저속 운행 문제가 심각
- 동해선 철도와 연결되는 ‘금강산청년선(원산~고성)’과 ‘평라선(고원~나진)’ 구간도 시설이 낙후되어 있고, 전력수급 사정이 원활하지 않아 저속운행 및 비정기적 노선운행, 열차운행 안전위험 등 문제가 제기되고 있는 실정
- 이들 철도노선의 현대화를 위한 계획 수립과 향후 북측의 자원 개발과 연계한 기금조성 방안 등에 대한 검토가 필요
- 아울러, 북측 철도 현대화 계획 수립 및 남측 철도 복원사업의 효율적 투자지원 및 예산확보 방안 마련 및 지원을 위해서는 정부 관련부처 (기획재정부, 통일부, 국토교통부 등)의 관계자들과 전문가들 중심으로 ‘남북철도 연결 지원 정부 전담조직’ 구성이 필요

■ 전 구간의 철도 시스템 일체화 추진

- 동해선 철도 미연결 구간(제진~강릉) 복원 및 기존 연결 구간의 철도 시스템 일체화(고속화 및 전철화) 추진 필요
 - 현재 동해선 철도 남측 구간 총 462km 중 ‘부전(부산)~포항’ 구간(72.1km)은 복선 전철화가 이미 완료되어 운영 중
 - ‘삼척~포항’ 구간(165.8km)은 단선 비전철 구간으로 건설 중에 있으며, 단절구간인 ‘제진~강릉’ 구간(104.6km)은 단선전철로 국가계획에 계획 반영
 - 향후 남북관계 정상화 및 북방경제시대 철도수송 활성화 및 효율성의 극대화를 위해서는 단절 구간(제진~강릉)의 복원과 기존 연결 구간의 전철화 및 철도 시스템 일체화(고속화(평균 속도 120~150km) 유지 등)가 요구

2. 강원도 착안점

■ 경원선과 서울~속초 철도, 중앙고속도로 철원 연장 적극 추진

- 북방시대 ‘대륙전진기지’ 완성을 위한 동해선 철도와 접경지역의 ‘서울~속초 동서고속화 철도’ 및 한반도 내륙 물류 축 구축을 위한 ‘중앙고속도로 철원 연장’의 지속적인 투자 건의가 필요
 - 남북 간의 화해 분위기 조성과 남북 간 철도연결 사업에 관심이 집중되면서 기존에 추진 중인 접경지역 핵심 교통망 사업인 ‘서울~속초 동서고속화 철도’와 ‘중앙고속도로 철원 연장’ 사업에 대한 투자와 관심이 소홀해질 수 있는 상황
 - 동해선 및 경원선 철도 복원뿐만 아니라 강원 북부 접경지역의 ‘서울~속초 동서고속화 철도’, ‘중앙고속도로 철원 연장’ 사업의 투자도 지속적으로 적극 추진
 - 특히 ‘중앙고속도로 철원 연장’ 사업은 북측의 ‘평양~원산’ 고속도로와 중국 연결을 통한 한반도 내륙중단 교통·물류 축 형성의 핵심사업
 - 접경지역 남북 축과 동서 축 교통망 연결을 통해 ‘통일 및 북방시대 국가 무역 경쟁력 강화’와 ‘대륙전진기지 강원도’ 목표가 달성됨을 인식하고 사업 추진의 필요성을 강조

■ 강원도 내 광역 교통·물류 거점 개발 구상(안) 계획 검토

- 강원도는 이미 양양국제공항과 원주공항, 5개의 무역항이 위치하고 있고, 2018 평창동계올림픽 개최와 더불어 일부 고속도로와 철도 등 광역 교통·SOC가 확충되어 향후 통일 및 북방시대 ‘신 북방물류 중심지’로 발전할 수 있는 여건이 조성
 - 장·단기적으로 도내 교통·물류 거점 지역을 대상으로 환승터미널, 화물차 휴게소, 화물 야적장뿐만 아니라 복합물류기지(ICD) 구상도 검토 필요



〈강원도 ‘내륙 물류 시스템’ 구축 구상(안)〉

■ 동해선 철도 복원을 통한 남북 관광협력벨트(금강산~설악권역) 조성 추진⁷⁾

- 동해선 철도 복원을 통해 북측의 원산~금강산국제관광지대를 당초 구상인 설악~금강국제관광자유지대로 연결하고, 강원 동해안을 북한관광의 관문으로 개발
 - 중장기적으로 원산의 갈마국제공항과 양양국제공항을 연결하고, 남북 동해안 평화 크루즈 해운 항로도 개설하여 ‘항공~철도~크루즈’ 연결 루트를 기반으로 한 남북 관광협력벨트 조성을 추진
 - 또한 동해선 철도 복원과 더불어 중단된 금강산 관광이 재개되면, 과거 금강산 관광객 수가 여러 가지 제약에도 불구하고 10년 동안(1998~2008년) 190만 명 수준이었음을 감안할 때, 강원도의 설악 권역과 북측의 금강산 권역을 연계한 관광개발 마스터 플랜과 남북 강원도 간 관광협력 방안 수립이 필요

※ 이 정책메모는 여건변화 등에 따라서 추후 내용이 일부 보완·수정될 수 있습니다.

7) 강원연구원(2018), ‘2018 남북정상회담과 그리고 강원도 : 남북관계 발전과 강원도 평화경제 이니셔티브(안)’, 정책메모 내용 인용