경인운하 건설 사업, 결국 백지화되는가

- 경제적 타당성 논란에다 대통령 당선자도 ‘ 재검토 ’ 시사 -

최근 경인운하를 둘러싼 논란은 환경보다는 경제성 여부에 초점이 맞춰져 있는 양상이다. 이것은 경인운하 건설로 인해 예상되는 운하 내부 수질 오염, 인천 앞바다 해양 오염, 철새 도래지와 인근 생태계 파괴 등 환경 문제가 심각하지 않거나 완벽한 해결방안이 나왔기 때문이 아니라 사업 주체나 반대자 모두 경인운하 건설에 따른 비용과 편익을 따져 국민들을 설득시키려 하고 있기 때문이다. 요즘엔 단순히 환경 파괴만 주장하거나 또는 개발에 따른 청사진만 보여주는 것은 힘을 얻지 못하고 있다.

경제적 타당성에 상반된 견해

경인운하의 경제적 타당성(B/C = 편익/비용)에 대해 건설교통부는 2.2로 추정하는 데 비해 환경정의시민연대 등 환경 단체는 0.95로 추정해 큰 차이가 있다. B/C는 사업비(건설·운영비)에 대한 편익효과를 계량한 지표로 1이 넘지 못하면 일반적으로 투자 가치가 없는 것으로 평가한다. 즉 건교부 추정치는 경인운하 건설의 이익이 매우 큰 것을 의미하고 환경 단체 추정치는 편익보다는 비용이 더 많이 들기 때문에 사업성이 없다는 것을 뜻한다.

건교부, 수익성 ‘ 있다 ’

건교부와 경인운하(주)는 지난 1998년 경인운하 건설을 추진하면서 영국 할크로사에 경인운하의 경제적 타당성 분석을 의뢰했는데, 당시 조사·설계비, 공사비 등의 건설비용과 인건비, 보수비 등 운영 유지 비용에 모두 1조 8,429억원이 소요되는 데 비해 편익은 내륙 교통 완화 1조 7,413억원, 화물 운송비 절감 6,615억원, 인천항 체선 완화 6,710억원, 홍수 피해 경감 2,794억원, 토지 자원 창출 이익 1,842억원 등 모두 3조 5,374억원이나 돼 경제성이 매우 우수하다는 결과가 나왔다. 이에 따라 건교부는 경인운하가 도로운송화물을 연안 해운과 연계해 운하로 흡수함으로써 대규모 도로 건설 수요를 감소시켜 이에 따른 환경 영향을 저감할 수 있으며 수도 서울과 서해 바다를 직접 연결, 여객 및 화물 운송 등 다양한 효과가 기대된다며 필요성을 강력히 주장해 왔다.

환경 단체, 수익성 ‘ 없다 ’

하지만 환경정의시민연대, 인천환경운동연합 등 40여개 시민 단체로 구성된 ‘ 경인운하 건설 백지화를 위한 수도권 시민공동대책위 ’는 건교부의 타당성 분석 결과가 편익 항목을 의도적으로 과장·왜곡하여 높게 책정하고 비용 항목은 축소·누락을 통해 낮게 책정돼 왜곡이 심하다며 믿을 수 없다는 입장이다.

예를 들면 비용면에서 경인운하 건설에 따른 도로 신설·확장 사업비 1조 3,971억원이 누락됐고 편익 면에서 내륙 교통 분산 이익이 4,726억원이나 과다 계상됐다는 것이다. 특히 물류 가운데 가장 수익성이 높은 자동차의 경우 건교부는 전체 물동량의 6%를 차지할 것으로 추정하고 있지만 현대,기아,대우 등 자동차사는 자체 철도와 공장 부근 기존 항만 시설을 사용하기 때문에 경인운하를 이용할 계획이 없다는 입장이어서 편익면에서 870억원 이상 줄 것으로 전망했다. 이에 따라 이들 환경 단체는 실제 사업비가 3조 797억원인 데 비해 편익은 2조 9,258억원으로 타당성이 0.95에 불과하다고 추정했다.

환경 단체는 또 비용 항목에 넣지 않았지만 운하 터미널로 이용하기 위해 수도권 매립지공사로부터 받는 매립지 70여만평은 대체가 불가능한 쓰레기 처리장으로 그 비용도 경인운하의 총편익과 맞먹는 3조 4,700억원에 달한다고 지적했다.

환경 단체들은 사실 경인운하(주)가 거의 무상으로 수도권 매립지 등의 땅을 받아 터미널로 개발한 뒤 비싸게 분양하려는 의도 아니냐며 의심하고 있다. 이 외에도 당초 홍수 예방을 위한 굴포천 방수로 사업에서 시작된 경인운하 건설이 워낙 초대형 사업이 되다보니 민간 자본을 끌어들이게 됐는데, 사업 시행자인 민관 합동 법인 경인운하㈜ 지분의 51%가 현대건설 소요여서 현대 봐주기라는 의혹이 제기되기도 했다.

한편 환경 단체들은 운하 구간에 신공항 고속도로, 신공항철도 등이 이미 건설됐거나 계획 중이어서 운하 건설과 함께 들어서는 왕복 2차로와 4차로의 관리 도로는 사실상 무용지물로 전락하게 되기 때문에 이에 따른 비용을 감안할 경우 경인운하 사업 비용은 상상을 초월하는 것이 되고 경제적 타당성 역시 훨씬 낮아질 것으로 봤다.

이 외에도 환경 단체는 경인운하 해사부

경제성 논란과 노무현 대통령 당선자의 전면 재검토 시사 등으로 경인운하 건설 사업이 중단될 가능성이 커지고 있다.

두 조성으로 인한 철새 도래지 파괴와 생태계 파괴, 서해 앞바다로 대량의 담수가 유출됨에 따른 해양 생태계 파괴 등의 환경가치 비용은 돈으로 환산하기 어려울 만큼 크다고 주장하고 있다.

이에 대해 건교부 등은 환경 단체에서 경인운하가 물동량이 거의 없어 경제성이 없다고 주장하고 있지만 지난 1995년 해양수산개발원, 1998년 영국 할크로사의 타당성 검토에서 충분히 경제성이 있다고 나온 것이라고 반박했다.

또 경인운하 서울터미널은 인천 도심이나 경인고속도로, 서해안고속도로를 통과하지 않고 서울과 경기 북부에 도달할 수 있기 때문에 인천항이나 평택항에 비해 접근성이 뛰어나며 그 편익은 수천억원에 이른다고 강조했다.

결국 타당성 재평가 의뢰

결국 경제적 타당성을 놓고 여러 문제가 제기되면서 기획예산처, 환경부, 해양수산부 등의 요청으로 건교부는 지난 3월 한국개발연구원(KDI)에 경인운하의 경제성 재평가 용역을 의뢰, KDI는 당초 지난 8월 말 연구 결과를 내놓을 예정이었다.

하지만 KDI는 2차례나 최종 보고서 발표를 연기하고 공개를 거부해 환경 단체들로부터 보고서 내용을 조작하는 것이 아니냐는 의혹을 샀다. 환경 단체 등은 건교부가 KDI에 의뢰한 경인운하건설사업 타당성 분석 결과를 지난 11월 최종 발표하기로 해놓고도 하지 않은 것은 애초 추정치보다 낮게 평가된 경제성을 조작하고 있기 때문이라는 의혹을 제기했다.

이에 대해 건교부는 KDI의 연구가 미흡해 용역기간이 연장된 것이라며 압력 의혹을 반박했지만 KDI에서는 이미 최종 보고서를 건교부에 제출했다고 밝히는 등 여러 정황으로 볼 때 보고서를 둘러싸고 건교부와 KDI 간에 논란이 있었던 것만은 분명하다.

실제로 당시 연구 용역에 참여한 모 연구원은 "여러 차례 수정작업을 하고 있지만 물동량이 건교부 예상보다 대폭 줄어드는 등 수익성이 상당히 떨어진데다 누락된 비용이 추가돼 B/C가 1이 안 된다"며 "분석이 끝났는데도 (건교부측이) 계속 보완을 요청하고 있다"고 털어놓아 경제성 없음과 건교부의 압력을 인정하기도 했다.

노 대통령 당선자, 전면 재검토 시사

한편 최종 보고서 발표가 차일피일 미뤄지고 있는 가운데 노무현 대통령 당선자는 환경과 수도권 대책 공약 가운데 경인운하가 경제성이 낮고 한강 생태계를 파괴하기 때문에 건설 계획을 전면 재검토한다고 밝혀 사실상 중단할 방침임을 시사했다.

이에 따라 환경 단체들은 건교부가 KDI 보고서에 대해 발표는 하지 않고 있지만 경인운하 사업을 완전히 중단할 것으로 보고 있다. 건교부가 KDI의 최종 보고서를 발표하지 않는 것도 내용이 건교부에 불리하게 나온데다 어차피 새 대통령이 전면 중단 방침을 밝혔기 때문이라는 분석마저 나오고 있다.

건교부, 방수로 사업은 계속 방침

그러나 건교부는 경인운하 건설 사업이 중단되더라도 인천시 부평구와 계양구, 경기도 부천시 등 상습 침수지역의 홍수 예방을 위한 굴포천 종합치수대책은 유효하기 때문에 지난 2001년부터 시작된 방수로 건설 사업은 계속할 방침이다.

방수로 사업은 굴포천에서 한강으로 빠지는 물줄기를 서해안으로 빼내는 인공하천(폭 80 m, 길이 15 km)을 만드는 사업으로 현재 폭 25 m의 임시 방수로가 만들어져 있다. 당시 환경 단체 등은 환경영향평가 협의가 끝나지 않은 상태에서 건교부가 임시 방수로 사업에 들어간 것을 경인운하 건설을 위한 사전 포석으로 보고 감사원에 경인운하 건설사업에 대한 감사를 요청하기도 했다.

견해 차이 계속될 듯

이에 대해 건교부 등에서는 운하가 중단되더라도 방수로 사업은 원래대로 계속해야 한다는 입장이지만 환경 단체 등은 방수로의 폭을 굴포천 치수대책에 나온 80 m까지 넓힐 필요가 없다고 주장하고 있다.

최근 하수관거 정비사업이 활발해지면서 관거 시설이 좋지 않아 하수가 역류해 홍수 피해가 컸던 1998~99년과는 차이가 있어서 현재 폭으로도 충분하다는 것이다. 게다가 홍수시만 활용되는 방수로의 폭을 지나치게 넓힐 경우 갈수기에는 강물이 없어 하천이 오염되는 등 환경문제를 유발할 수 있다는 입장이어서 건교부와의 싸움은 계속될 전망이다. CJ

장지영
국민일보 사회부 기자
jyjang@kmib.co.kr