경인운하 - 한반도 대운하의 시험 무대로 활용할 만

- 표류상태지만기초작업80% 진행, 편익이비용보다76% 높은것으로나타나-

상트페테르부르크, 스톡홀름, 암스테르담, 베네치아…. 이들은모두운하의도시로 불린다. 습지와호수를터전으로 삼아도시를만들다보니, 창너머로물길이이어진낭만의 도시가 되었다. 유럽에는이들외에도 물로 둘러싸인 도시들이 많다.' 유럽의 항구 로 불리는 로테르담은 라인강과 운하가 도시 전체를 이리저리 관통한다. 베를린을 가도 물이흔하다. 이명박 대통령이가봤다는 RMD(라인 마인 도나우) 운하의시발점, 독일밤베르크를갔더니물이흐르는조그만강물위에아름다운집과요양원이놓여있는것을볼수있었다.

유럽의 도시들이 이처럼 물과 친숙하게 된것은자연환경의영향탓이다. 유럽에는 일년내내큰차이없이비가내리고, 우리와 달리 폭우가 없다. 산이 없고 지평선이 보이는 곳이 대부분이어서 땅을 파내 연결하면 자연스럽게 운하가 된다. 예로부터 유럽은해안선에접하지않은곳이많았다. 철도와도로가빈약하던예전에는자연스럽게 강이 상대적으로 용이한 교통망이 되었다. 그러다보니 강과 운하를 이용한 화물 수송이많았고, 내륙물길을뚫으려는노력이무려 1,200년이 넘는 오랜 시간 동안 이뤄졌다. 베네치아인들이처음석호위에도시를 건설한시기가6세기였을만큼유럽에서물을활용한운송은오랜역사를자랑한다.

운하와 친숙하지 못한 한국

동아시아는 유럽과 비교할 때 기후와 지형이 너무달랐다. 중국의 항조우나조우장(중국의베네치아로불림) 등이있지만운하의도시가많지않다. 운하라고하면수양제가만든대운하정도만생각날뿐이다. 중국에서운하가있는곳도대부분산이전혀보이지않는평원지대에위치한다.

한국은 동아시아에서도 특히 운하와 친숙하지못했다. 산이많은데다여름에억수같이퍼붓던비가겨울에는전혀내리지않기때문이다. 1970년부터2000년까지통계를 보면 7 8월에는 평균 260mm의 비가 내리다가 12 1월에는 평균 30mm 이하로 줄어든다. 유럽을 여행한 사람은 느끼겠지만 대부분 라인강의 너비가 한강보다 훨씬 좁다는것을보고깜짝놀란다. 한강이이처럼 넓어진 것은 여름에 빈번하게 일어나는 홍수를감당해내기위해서다.

경인운하는 2004년7월사업시행자지정이취소됨으로써 현재로서는실체가없이표류상태이다.

우리 선조들도 운하를 생각하지 않았던 것은아니다. 고려시대고종때와조선중중때도운하를팔생각이있었다고한다. 김포의굴포천은 그때판도랑이라는 얘기도있다. 하지만3면이바다로둘러싸여있고, 홍수와가뭄이교차하며, 겨울에는강이얼고, 봄과가을에는물길을따라짙은 안개가끼는등물길을이용하기쉽지않은여건을고

려해 운하 건설을 시도하지 못했다. 운하보다는다른운송수단을이용하는게더낫다는판단이작용했기때문으로도생각된다.

경인운하를 대운하의 테스트 베드로

하지만 이러한 환경에도 불구하고 이명박대통령은한반도대운하가‘ 국운융성의 길 이라며강력한실천의지를보이고있다. 경부운하를 중심으로 한 한반도 대운하를 통해 경제를 살리고 부강한 나라를 만들겠다는 계획이다. 대선당시의한반도대운하 공약은신선한발상으로다가왔고, 결국그를청와대로이끈원동력중하나가되었다. 대통령의의지를보여주듯이대운하를적극 지지한류우익서울대교수(대통령실장), 곽승준고려대교수(국정기획수석), 추부길안양대 겸임교수(비서관) 등이줄줄이 청와대에입성했다.

반면에 현실을 무시한 발상이라며 대선당시부터 일었던 비판의 목소리도 더욱 높아지는 분위기이다. 한국환경영향평가학회는대운하특별법에 반대하며‘ 조급한사업 추진은 안 된다 는 입장을 보였다. 서울대 교수 84명도 운하 반대 모임을 가졌다. 최영찬 교수는“ 운하는 진보와보수의문제가 아니라진실과거짓, 과학과허구의문제다 ”라고 강조할 정도다. 한반도 대운하의 비용과 편익을분석한곽승준 교수는 비용이 16조원, 편익이 37조원이라고밝힌 바있으나 많은전문가들은이를믿지않고있는게현실이다. 여론도마찬가지다. 경부운하를찬성하는비용이20 30%에도미치지못한다는조사결과가여러언론사로부터나왔다.

그렇다면 해결책은 무엇일까. 핵심 공약을마냥내팽개칠수없는청와대로서는경인운하를 ‘ 테스트 베드(test bed, 시험 무대) 로삼아봄직하다.

굴포천 방수로, 홍수방지외운하 역할도

경인운하 건설은 1966년에 서울 인천 특정지역제1차계획에반영되어계획공고됐다. 도시계획으로고시된후1995년3월 민자유치대상사업으로결정됐다. 1996년에는 현대건설 등이 민자 사업단을 구성하고, 1999년 경인운하(주)를 설립해 건설 사업에 나섰다. 오랫동안운하건설이추진된데는아픈과거의상처가있기때문이다.

운하가 지나갈 굴포천 유역의 면적은 약 134km². 수로를 연장한 부분의 길이가 21km 정도다. 주변에거주하는인구는150만명정도. 수로가연결될곳에는산이거의 없다.

굴포천 유역은 평균 해발 고도가 21.5m로40% 정도가해발10m 이하의 저지대이다. 홍수가 나면 굴포천 수위(해발6.5m)가 한강수위(해발10.6m)보다낮아자연배수가 이뤄지지 않으면서 상습적인 수해를 입곤 했다. 지난1987년 홍수 때만 해도 농경지 3,767ha가물에잠기면서 420억원의재산피해가났다. 사망자16명을포함해이재민이5,427명에달했을정도였다.

정부는이러한수해를막기위해초당56톤규모로강제펌프를하지만재해를 피하긴 쉽지 않은 상황. 이를 인공 방수로를 건설해 서해로 홍수를 흘려보내는 사업이 굴포천방수로사업이다.

1단계 사업은 2003년 6월에 끝났고 2단계 사업이 2005년 5월 시작돼 올해 9월에 마감되는일정으로진행되고있다. 1단계사업에서는 연결 수로 1.3km, 임시 방수로 14.2km 등이건설됐다. 2단계사업에선방수로폭을20m에서80m로넓히고제방도로13.4km를까는작업이이뤄지고있다.

이사업이끝나면굴포천홍수처리능력이 초당 270톤에서1,185톤으로 늘면서 10년주기대홍수를막을수있게된다는계산이다. 경인운하사업은이방수로에배를띄워내륙과서해를연결하는사업인셈이다. 결국 홍수도 방지하고 배를 띄워 운하로서 역할도하겠다는복안이다.

경인운하, 편익이비용보다 76% 높아

새 정부도 경인운하 건설을 민자 사업으로추진할계획으로 알려졌다. 건설업계한 인사는“ 경부운하는경제성과 환경 영향이 구체적으로 파악되지 않은 상태인 만큼 여론수렴과정을충분히거치는 게바람직하다. 반면 경인운하는 사업을 재개하면조기에가동할수있는만큼테스트베드로활용할 필요가 있다 ”고 말했다. 치수사업 형태로 굴포천 방수로 3단계 작업이 대부분 끝나현재 강아래부분 폭이 60m 정도로 정

경인운하 사업성 검토 결과(2004 06년 용역)

구분	내용
시설 계획	-총사업비 1조 3,525억원, 공사비 9,823억원 -주운수로 18km, 운하 폭 80m, 수심 6.3m, 갑문 시설 5기, 총길이 21km -통행 선박은 인천 측이 7,500 1만톤, 서울 측이 4,000톤
물동량(2011년 전망치)	-컨테이너 36만 6,000톤 -바닷모래 723만㎥ -철강재 65만 7,000톤 -중고차 4만 5,000대 -쓰레기 136만 2,000톤 -여객 수송 92만명
경제성	-총편익 1조 9,160억원(교통 완화 9,080억원, 운송비 절감 6,490억원, 토지 개발 130억원, 항만 비용 절감 2,750억원, 휴양 기능 710억원) -총투자액 : 현재 가치로 1조 900억원(적용 할인율 6.5%) -편익 비율(B/C) : 1.76으로 경제성 높고 환경 문제 거의 없음.

자료: DHV(네덜란드운하컨설팅기업).

비된 상태이므로, 이 폭을 80m 정도로 넓히는작업이끝나면터미널등일부시설을 추가해바로사용할수있다는것. 총 21km 에이르는뱃길로사용될곳중일부는굴포천 지류이며 수로를 서해로 연장해 운하로 쓰게된다.

경인운하는 말 많은 경부운하와 달리 경제성도높은것으로분석되고있다. 2004년 8월부터 2006년 11월까지 네덜란드 운하 컨설팅업체인 DHV사와 삼안이 검토한 결과에 따르면 경인운하는 편익(B/C) 비율이 1.76에 이른다. 편익 비율이 1을 넘으면 경제성이있다는얘기다.

DHV와삼안은 주운수로를 18km, 강아래 부분 폭을 80m로 하고 34선석 부두 시설, 갑문5기설치를기준으로할때공사비 9,829억원을 비롯해 보상비 3,249억원, 설계 · 감리비 453억원 등 총사업비를 1조 3,529억원 가량으로 예상했다. 이 금액을 현재가치(타당성검토당시)로환산하면총 투자액은1조900억원이다.

반면, 운하가건설돼발생하는교통개선, 운송비절감등편익은총1조9,169억원. 교통편익 9,089억원, 운송비절감6,499억원, 토지 개발 이익 130억원, 항만 비용 절감 2,750억원, 휴양기능710억원등이다. 결국 편익이비용에비해76% 더많게나온다.

경인운하 컨설팅을 맡았던 빔 클롬프 DHV 이사(프로젝트디렉터)는" 경인운하에 대한 용역결과경제적 타당성이충분했다. 경인운하가 인천 근처 교통 혼잡을 줄이고 운송비용을낮출것으로기대된다 "고강조했다.

기초 작업 80% 진행

종전에 환경단체가 경인운하를 반대했던 논리중하나는' 경제성이높다면서적자보전을 왜 받으려 하나 하는 점이었다. 과거 경인운하사업을추진할 때목표운영수익을달성하지못했을때 40년간 90%까지적자를국가에서 보전해주도록했기때문. 지금은「민간투자법」에따라경인운하가정부고시민자사업으로 지정되면운하건설후 5년 간 목표 수익이 나지않을 때 75%까지 보장해주고이어5년간은 65%를충당해주도록되어있다.

건교부관계자도" 종전엔정부고시민자사업으로 운하를 건설할 때 민간 사업자에게 운영 수익을 보장토록 했지만 경인운하는 수익 보장 없이 추진할 수도 있다 "고 말했다. 건설업계인사도" 북한과교역량이증가할것에대비해수도권북부지역물류단지개발의필요성도 높아진만큼사업가능성은높은편 "이라고전했다.

환경 문제 역시 충분히 해결이 가능하다는게대체적인인식이다. 연안수송으로인한서해안대기오염이나미세먼지증가가능성이적지않지만 수도권지역대기오염이 오히려 감소한다는 것이다. 특히, 운하 내 바닷물과 담수가 섞이는 방식으로 설계돼 오히려 어족이 풍부해지고 서해와 한강 생태계가연결되면역동적인공간으로개발될수도있다는얘기다.

경인운하는 2002년 한국개발연구원(KDI)의 경제성 재검토 용역을 거쳐 2004년7월사업 시행자 지정이 취소됐다. 현재 로선실체가없이표류상태이다. 하지만기초작업이 80% 가량진행된상태이므로조금만더추진하면쉽게이용이가능하다.

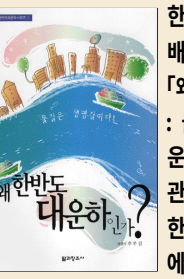
국가 경영에서는 단순한 이익보다는 전체적인 효용성을따져야하고, 우선순위 선정과안정적인 추진이중요하다. 이러한원칙에서정책을실행한다면경인운하의아이디어를 살리고 반발의 목소리가 높은 경부운하 아이디어는 공론화 과정을 거쳐 잠시 미뤄두는게옳다고여겨진다.

김상민
매일경제신문부동산부기자

도서 안내

왜 한반도 대운하인가?

추부길지음/말과창조사펴냄/34쪽



한반도 대운하에 관한 배경지식을 소개한 책. 「왜한반도대운하인가 : 물길은 생명길이다」는 운하와 한반도 대운하에 관한 기본 지식을 정리한 다음, 한반도 대운하에 관해 일반인들이 궁금해하는사항을풀이하였다. 또한한반도대운하가과연경제성이있는지도살펴보았다.

일본 기업을 M&A 하라

김종원등지음/
랜덤하우스코리아펴냄/21쪽

이 책은 일본 M&A 시장에 관심은 있으나 막연한 두려움을 갖고 있는 이들에게 일본 M&A 시장에 대한 실무적인 정보를 제공한다. 저자는 M&A 열풍이 불고 있는 일본 비즈니스 시장공략법을소개한다. 최근의일본정부발행자료, M&A 관련 신간 서적, 신문 및 잡지의 기사 등을 바탕으로 한 최신 정보만을 담고 있다.

한국의 기업 경영 20년

정구현지음/삼성경제연구소펴냄/43쪽

새로운 시대가 시작되는 2008년의 시점에서 한국 기업의 지난 20년을 정리했다. 「한국의 기업 경영 20년」은 지난 20년 간 한국 기업의 성장과 변화에 대한 연구 결과를 수록하고 있다. 10명의 연구원이 1년 반의 시간을 들여 만든 이 책은 기업을 보는 EGSOR(환경, 지배구조, 전략, 조직, 성과) 모델을 기반으로 외환 위기를 전후한 한국 기업의 20년사, 통사적으로 살펴본 한국 기업의 20년사를 정리하였다.