

[기자의 눈/박희제] ‘세금 먹는 공항고속도로’ 책임은 누가

‘바가지 통행료’ 시비 등 2001년 개통 이후 잡음이 끊이지 않는 인천공항고속도로.



1일 국회 건설교통위원회 소속인 열린우리당 유필우 의원은 정부가 인천공항고속도로에 20년간 혈세를 쏟아 부을 수밖에 없는 ‘원죄’에 대한 자료를 내놓았다. 유 의원에 따르면 애당초 인천공항고속도로의 추정 통행량이 과대하게 부풀려지는 바람에 매년 1000억 원대의 정부 보조금이 지출되고 있다는 것.

건설 당시 ‘교통영향평가’에 반영된 인천공항고속도로 추정 통행량은 2001~2005년 하루 11만~14만6000대였다. 그러나 개통 이후 실제 통행량은 5만~6만 대에 그쳤고 정부는 당초 민간에 약속한 대로 20년간 수익보장금의 80%를 세금으로 보전해 줄 수밖에 없게 됐다. 2020년까지 지출 예상액은 매년 800억~1900억 원씩 총 2조3844억 원. 인천공항고속도로 건설비 1조4602억 원의 2배에 이르는 액수다.

문제는 애당초 민간 사업자의 이익 보장을 위해 조작된 것이 아니냐는 의혹이 제기될 만큼 통행량의 수요 예측에 석연치 않은 구석이 많다는 점이다.

당시 김포국제공항 국제선 이용객의 70%가 대중교통을 이용하는 데 반해 인천국제공항은 30%에 불과하고 승용차 이용객이 그만큼 많을 것으로 추산됐다. 아직 첫 삼조차 뜨지 못한 공항 주변 국제관광지개발은 ‘조기 완공’될 것으로, 인천공항 환승객은 김포공항보다 ‘3배 많을 것’으로 예상했다.

인천공항고속도로 통행료는 일반 고속도로 요금보다 4.8배 이상 비싸다. 정부 보조액을 줄이면서 당초 민간에 약속한 수익보장금을 맞춰 주려다 보니 통행료가 비싸지게 된 것이다.

영종도 주민 등 공항고속도로를 자주 이용하는 시민들로 구성된 ‘인천공항고속도로 통행료 인하 추진위원회’는 “민간 사업자 적자 보조에 급급한 터무니없는 정책을 즉각 재검토하라”며 100만명 서명운동을 벌이고 있다. 내년 3월 개통 예정인 인천공항철도 역시 교통량 예측을 잘못해 매년 400억~500억 원을 세금으로 메우게 될 전망이다.

민자 사업에 대한 지원이 배보다 배꼽이 큰 모양새를 보이자 정부는 민간 제안 사업에 대해서는 정부 보조금을 주지 않기로 하는 등 뒤늦게 새 지침을 만들고 있다고 한다. ‘뒷북 대책’이 얼마나 효과를 거둘지는 여전히 미지수다.

박희제 사회부 min07@donga.com

공항고속도로 수요예측 '줄속'

20년간 2조 4천억 보전해야

민자사업으로 건설된 인천공항고속도로의 교통수요 예측이 줄속 추진되는 바람에 오는 2020년까지 20년간 2조 4천억원에 달하는 금액을 국민의 세금으로 보전해야 할 것으로 나타났다.

더욱이 인천공항고속도로 건설 당시 내년 완공 예정인 인천국제공항철도, 2010년 완공예정인 제2연륙교(인천대교) 등의 민자사업이 추진됐음에도, 이러한 공항 접근 교통시설을 반영해 예측치를 변경하는 등의 보완책을 아직까지 마련하지 않아 교통 수요예측 시스템에 대한 전반적인 개선이 요구되고 있다.

1일 국회 건교위 소속 유필우의원에 따르면 지난 2004년 감사원이 작성한 인천공항고속도로의 수요예측과 검증 예측교통량 비교 결과를 토대로 최소 운영수입 보장기간인 2001~2020년의 수익보장금 예상금액을 산출한 결과, 2조 3천 844억원을 세금으로 보전해줘야 할 것으로 추산됐다.

연도	예측교통량	검증예측교통량	수익보장금 예상액
2001~2005	631,136	282,114(44.7%)	4,817
2006~2010	635,593	362,920(57.1%)	4,736
2011~2015	510,814	279,461(54.7%)	5,744
2016~2020	597,353	327,110(54.8%)	8,547
계	2,374,896	01,251,605(52.7%)	23,844

감사원 자료에 따르면 인천공항고속도로의 운영 수입보장기간인 2001~2020년의 당초 예측 교통량은 237만4천896대이었으나 검증 예측 교통량은 52.7%에 불과한 125만1천605대 수준을 보이면서 수익보장금 예상액이 2조 3천844억원에 달했다.

실제로 지난 2001년부터 지난해까지 5년간 인천공항고속도로의 실제 통행량은 당초 예측 통행량의 44.7% 수준에 머물면서 정부는 4천817억원에 달하는 금액을 국민의 세금으로 대신 보장해줬다.

이러한 현상이 벌어지는 것은 인천공항고속도로 건설 당시 민자사업에 대한 교통수요 예측 정부지침도 마련되지 않은 상태에서 신뢰성이 부족한 교통개발연구원의 기종점 통행량(origin-destination) 자료를 근거로 수요 예측을 실시했기 때문이다.

당시 건설교통부는 수요예측 기초자료인 기종점 교통량 자료를 실업자 대책을 위한 공공근로사업으로 다급하게 만드는 바람에 조사방법이나 범위가 불충분해 지난 2004년 감사원으로부터 지적을 받았었다.

이와 관련, 유 의원은 “교통수요 예측 결과는 민자사업의 경우 사용료, 건설보조금, 최소 운영수입보장금을 결정하는 주요한 자료가 되는데도 건교부는 기종점 교통량 등 교통수요 예측에 관한 기초자료를 보완하지 않고 과다 적용하는 바람에 막대한 재원을 낭비하고 있다”고 지적했다.

민자사업에 수요예측 과다적용 문제가 발생하자 정부는 올초부터 민간제안사업의 경우 최소 운영수입보장제도를 폐지하고 정부고시 사업의 경우 단계적으로 보장 수준을 낮추는 등 제도 개선을 추진하고 있으나, 인천공항고속도로처럼 이미 건설될 민자사업의 경우 별다른 대책을 마련하지 않아 막대한 자금 지원이 계속되고 있는 실정이다. 구준회기자 jhk@i-today.co.kr

인천신문

i-today@i-today.co.kr

입력: 2006-10-01 22:07:50