

2006년 10월 19일(목)	유 필 우	www.piru.net
788-2514 / 784-4467		건설교통부 국정감사

중단된 경인운하사업 조속히 재개하자!
 - 정부연구용역, 경제성 있고 환경보호 가능 -

■ **현 황**

- 그동안 지역 환경단체와 건설예정지역 주민들이 경인운하¹⁾의 사업재개 여부를 놓고 뜨거운 찬반 논란이 계속되고 있다.
- 그래서 건설교통부와 수자원공사가 2004년 8월 네덜란드 DHV사와 한국의 (주)삼안 컨소시엄에 사업타당성 검토용역을 의뢰했고, 올해 3월 사업성과 환경영향평가 등에 대한 종합 평가와 정책제안을 담은 ‘경인운하 사업타당성 및 사업계획검토보고서’를 제출된 바 있다.
- 본 委員會이 최종용역보고서를 국정감사자료로 제출받아 검토한 결과 경인운하사업은 B/C비율(비용대비 편익비율, 1 이상이면 타당성이 있음)이 최저 1.39에서 최고 1.76으로 사업타당성이 높은 것으로 확인하였다.
- 보고서는 사업타당성 뿐 아니라 교통, 물류 수송 등의 경제적 타당성은 물론, 친환경적 생태 개발까지도 가능하다고 결론짓고 있다. 특히 서해부터 한강까지 염수, 담수 경사로 인해 한강어구에 세계적으로 드문 새로운 생태계가 생길 것으로까지 전망하고 있다.
- 그럼에도 불구하고 경인운하사업이 별 진전 없이 중단되어 있는 것은 막

1) 경인운하는 인천 서구 시천동(서해)에서 경기도 부천과 김포를 거쳐 한강을 따라 서울 강서구 개화동 행주대교에 이르는 18km구간임. 현재 길이 14.2km에 걸쳐 굴착된 상태로 4.5km정도의 공사가 방치된 상태.

대한 국가적 손실이며 중단된 자체가 환경훼손이 아닐 수 없다. 최근 경부운하가 거론되고 있다. 거의 준비된 경인운하부터 시범적으로 해보자.

■ 문제점 및 정책질의

✓ 경인운하 중단사유와 사업재개계획?

- 참여정부는 2003년 대통령 직 인수위 시절 시민단체 등의 반대를 이유로 들어 사실상 경인운하 건설 백지화를 결정한 뒤, 2004년 감사원 감사를 통해 운하사업의 일부인 굴포천 방수로 공사를 제외한 경인운하 건설 사업을 포기한 바 있다.
- 경인운하가 중단하게 된 계기는 참여정부 대통령직인수위원회의 부정적인 정책검토라고 보인다. 당시 정부가 인수위원회에 제기한 의견은 무엇이었는지? 당시 인수위원회가 백지화를 결정한 주요 원인은 무엇이라고 보는지?

✓ 1년 이자만 114억원, 2심 전망은?

- 정부는 경인운하사업 백지화에 따라 방수로 건설비용 1천200억원을 민간에 돌려준 바 있다. 그리고 올해 1월 경인운하 초기건설비용을 투입한 (주)경인운하에 507억원을 돌려주라는 법원의 1심 판결에 대하여 항소를 제기한 상태다.
- 만약 2심 판결에서도 정부가 패소할 경우 연20%의 이자를 부담하게 되어 1년경과 마다 약 114억원의 이자부담이 발생할 것으로 예상된다. 현재 경인운하 투입비용에 대한 적정성 자문을 회계기관에 의뢰한 것으로 알고 있는데 자문결과와 2심 전망은?

✓ 사업타당성 및 환경영향평가에 대한 정부 견해?

- 경인운하의 사업타당성인 B/C비율은 1.7로서 매우 높은 것으로 평가됐다. 주요 편익은 수도권 지역의 교통완화(차량운행비용 및 시간가치), 화물수송비절감, 교통기반시설 투자에 대한 비용절감 등이다. 이와 함께

경인운하에 배가 다닐 수 있도록 횡단교량을 높이는 비용은 정부가 부담하고, 그 외의 다른 수요 자금은 민간 자본과 물류단지 분양수익으로 조달하는 방식을 제안하고 있다.

- 사업에는 수도권 서북부지역의 물류개발이 포함되어 있다. 경기북부의 개발 및 예상되는 북한과의 교역증대에 따른 단지개발도 포함된다. 운하와 물류단지가 결합되면 도로운송, 철도 운송 및 주운수송(연안 및 근해)과의 연결이 가능하고, 물류단지의 기능이 증가 된다.
- 운하는 내륙주운에 한강을 포함시켰는데 수도권지역 모래와 쓰레기를 한강 주운을 통해 운송하고, 경인고속도로 등 인천항과 서울시 사이의 도로교통, 올림픽대로, 강변북로, 자유로 등 한강변 도로들의 교통량을 감소시킬 수 있다는 것이다.
- 사업에는 향후 증가되는 레크리에이션 수요를 충당시키기 위해 여객터미널 및 마리아의 개발이 포함되어 있다. 한강에서 서해까지 운하개통으로 서울근처에서 요트타기가 가능하고, 운하 제방을 따라 레크리에이션 지역이 개발될 수 있을 것으로 분석하고 있다.
- 한마디로 심각한 환경적 영향은 없다고 결론을 내린 것이다. 경인운하 내 염수를 유입시킴으로써 운하 내 수질을 향상시키고 서해와 한강간의 생태적 연결 축을 만들어 낼 수 있는 좋은 기회를 제공한다고까지 분석하고 있다. 이와 같은 내용에 대한 정부의 견해는?

✓ 수도권 광역단체장들의 입장과 사업재개 시 사업주체?

- 경인운하사업이 재개되기 위해서는 서울시, 경기도, 인천광역시의 적극적인 협력의지가 있어야 가능하다고 본다. 수도권 광역단체장들의 경인운하 재개입장에 대해 최근 파악된 사실이 있는지?
- 사업이 재개될 경우 다시 민자사업이 될지 아니면 수자원공사가 직접 할 것인지? 만약 민자사업으로 재추진되더라도 경인운하(주)의 실패사례가 있기 때문에 얼마나 민간사업자들이 관심을 갖게 될지는 의문이다.
- 또한 그 동안 방수로공사와 경인운하건설에 투입된 비용에 대하여 새로

운 민간사업자와는 어떤 내용의 협약으로 투입비용을 계상할지도 과제가 아닐 수 없다. 이에 대해 검토된 자료가 있는지?

■ 정책제안

✓ 경인운하사업을 재개하자.

- 한국 내에서 내륙주운에 대한 제도적 틀을 처음으로 마련하고, 수송연료에 대한 세금감면을 통해 내륙 및 연안수송을 장려할 필요성이 있다. 유럽의 경우 레크리에이션의 경제적 편익이 비용보다 크다. 경부운하를 논하기 전에 거의 준비되어 있는 경인운하부터 시범적으로 해보자.

* 경인운하사업 주요일지

- 1988. 9월 : 굴포천 치수사업 종합보고서
- 1991. 12월 : 경인운하 타당성조사 및 굴포천 종합치수계획
- 1992. 12월 : 굴포천 방수로(폭80m) 사업 착공
- 1995. 3월 : 경인운하 민자유치 대상사업(폭100m) 선정
- 1996. 10월 : 시설사업 기본계획 고시
- 1998. 3월 : 사업시행자 지정 및 협약 체결
; 수자원공사, 현대건설 등 9개 컨소시엄 구성 경인운하(주) 탄생
- 2000. 6월 : 환경영향평가 협의
- 2001. 8월 : 굴포천 임시방수로 폭 20m 사업 착수
- 2002. 10월 : 한국개발연구원, 건교부에 경제타당성 있다는 요지의 최종보고서 제출
- 2003. 1월 : 대통령직인수위원회 경인운하사업 백지화 선언
- 2004. 2월 : 감사원, 감사결과 경인운하 굴포천 분리사업 권고
- 2004. 4월 : 건교부, 경인운하 재검토 용역발주 결정
한국수자원공사, 10월 용역계약 체결
- 2006. 3월 : 네덜란드 DHV - 한국 (주)삼안 컨소시엄, 최종용역결과보고
- 2006. 10월 : 경인운하 기본공사계획 공시예정