

---

# 경인운하사업계획

---

2009. 1



국토해양부

## 【경인운하사업의 필요성】

- 방수로를 운하로 활용하여 **홍수예방, 물류비 절감, 교통난 해소, 문화·관광·레저 활성화 및 지역경제 발전 도모**
- 경인운하는 방수로와 겸용함으로써, 상습 침수지역인 **굴포천 유역의 홍수피해 방지**(100년 빈도)
  - ※ 방수로는 홍수기 15일만 활용 → 운하건설로 350일 활용, 수질향상
- 물류비 절감, 교통난 완화 및 **저탄소 녹색성장**에 기여
  - \* 부산 또는 중국 등에서 환적없이 서울(김포터미널)까지 바로 운송
- 강과 바닷길을 연결하여, **문화·관광·레저의 다양한 시너지 효과 창출**
  - \* 송도·청라·검단·김포지구 등 수도권 서부지역의 대동맥 역할
  - \* 서울시 한강르네상스와 연계하여 국제 관광물류 명소로 발전
  - \* 요트 등 마리나 선박이 한강~경인운하~서해로 운항 가능
    - 주변지역에는 자전거도로, 산책로, 공원 등 친수공간 제공
- 고용효과 약 2만5천명, 생산유발 약 3조원 등 **지역경제 활성화**

## I. 추진경위

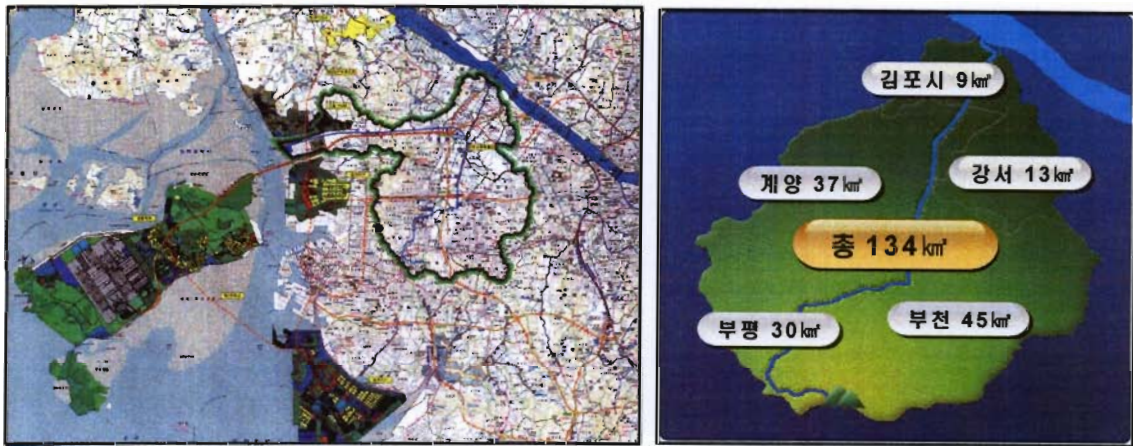
- 굴포천 유역(인천 계양·부평, 경기 부천·김포 등)은 40%가 **한강 홍수위 이하의 저지대로 상습적인 수해 발생**
  - 평상시는 하천물이 한강으로 흐르나, 홍수시는 한강수위가 굴포천 수위 보다 4m이상(100년 빈도) 높아 자연배수 불가

- '87.7월 굴포천유역 대홍수를 계기로 '92년 홍수시 굴포천 물을 서해로 배제하는 방수로 사업을 국고로 착수

<과거 주요 수해기록>

- '87년 : 농지 침수 3,767ha, 사망 16명, 이재민 5,427명, 재산피해 420억원
- '98~'99년 : 가옥침수 1,194세대, 이재민 2,539명, 재산피해 112억원

<굴포천 유역현황>



□ '95.3월 경인운하사업은 민간투자 대상사업으로 지정

- 민자유치대상사업 지정('95.3), 시설사업기본계획 고시('96.10), 실시협약 체결('98.3) 및 환경영향평가 협의('00.6~'01.12)

※ 굴포천 방수로 14.2km에서 한강쪽으로 3.8km만 추가로 연결하여 홍수시뿐 아니라 평상시에도 운하로 활용 계획

※ 과거에도 경인운하를 추진하였으나 기술부족으로 뜻을 이루지 못함

- 고려시대 : 고종때 최충헌의 아들 최이가 최초로 운하건설 시도

- 조선시대 : 중종때 김안로가 재차 운하건설 추진, 정조실록에도 운하노선 계획이 언급됨

- 환경관련 쟁점사항은 4차례 보완('00.6~'01.12)을 거쳐 해소되었으나, 이후 환경단체의 경제성 문제제기로 사업 지연

**<환경영향평가 쟁점사항>**

쟁점사항	대책 (보완내용)
수로내 수질대책	수중폭기시설 설치(12기), 유수전환시설 도입(50톤/초 유입, 40톤/초 한강회귀)
해양생태계 영향 (담수충격)	2차원 및 3차원모델링('01.11~'02.10 한국해양과학기술) 결과 문제점이 없는 것으로 결론
해사부두 위치이전 (철새경유지 인접)	행주대교 남단→난지도 전면 하천고수부지로 이전 (철새경유지 이격거리 확보 5km→10km)

- 굴포천 유역의 시급한 홍수대책으로 임시방수로(폭20m)를 민자로 우선 건설('01.8~'03.6)
- KDI 검토결과('02.4~'03.2), 경제성(B/C)는 0.92~1.28로 8가지 시나리오 중 1가지를 제외하고 모두 경제성이 있음
- '03.9월 「국정현안정책조정회의」에서 굴포천 방수로(폭 80m)는 국고로 전환하여 우선 추진하고, 경인운하는 재검토기로 결정
- 감사원 감사결과('03.3~4)에서도 방수로사업은 국고로 우선 추진하고 운하사업은 재검토\* 하도록 통보('03.9)
- \* 대상선박(교량형하고 저축), 물동량 및 경제성 등 재검토 통보
- 이에 따라, 경인운하 민간사업자와의 실시협약 해지 및 사업시행자 지정취소 통보('04.4)
- 경인운하는 운하 전문기관인 네덜란드 DHV社에서 타당성을 검토한 결과('04.8~'06.5), 경제성이 충분한 것으로 검토(B/C=1.76)

※ 경인운하 사업계획 변경('96 → '08)

- (수 로) 기존 폭 100m → 폭 80m로 변경
- (대상선박) 2,500톤급 연안해운선 → 4,000톤급 RS선박
- (기 타) 레저용 갑문 및 마리나 부두 추가, 수로내 해수유통

□ 사업계획(안) 보완('08.3~8)을 거쳐, '08.9~12월 KDI 재검증 결과, 사업 타당성이 있는 것으로 최종 결론(B/C = 1.07)

○ 한편, 지역주민, 관련 지자체, 국회의원 등 지역에서는 적극 찬성입장으로 사업의 조속 추진을 지속적으로 건의

- ※ 지역주민(5만명)조속추진 건의('06.5) 및 지역협의회 발족('06.10)  
인천시, 인천시 의회, 서부수도권행정협의회 등에서 조기시행 촉구('07.6)  
서울시에서 한강르네상스 계획관련, 경인운하 조속추진 건의('07.7)  
관련 지자체장(서울, 경기, 인천)이 조속 추진을 공동건의('08.12.24)  
지역국회의원(송영길, 이학재, 유정복 등)도 지속적으로 찬성입장 표명

□ '08.12.11 「국가정책조정회의(총리주재)」에서 사업추진 확정

○ '08.12.29 민자 → 공기업 직접 시행방식으로 전환을 위해 민투심에 상정하여 “민자 대상사업 지정” 취소

※ 민자 → 공기업 직접 시행방식으로 전환 사유

- 경제위기 극복을 위해 녹색 뉴딜정책의 일환으로 조속착수 필요
- 현재 여건에서는 민간의 민자유치 가능성이 매우 제한적
- KDI에서도 민자보다 재정사업으로 추진이 타당한 것으로 검토
- 기존 IMF 당시 민간사업자 사업 지연

실시계획 제출기한 : 당초('99.1) → 1차 연장('99.9) → 2차 연장('00.9)

## II. 주요 사업내용

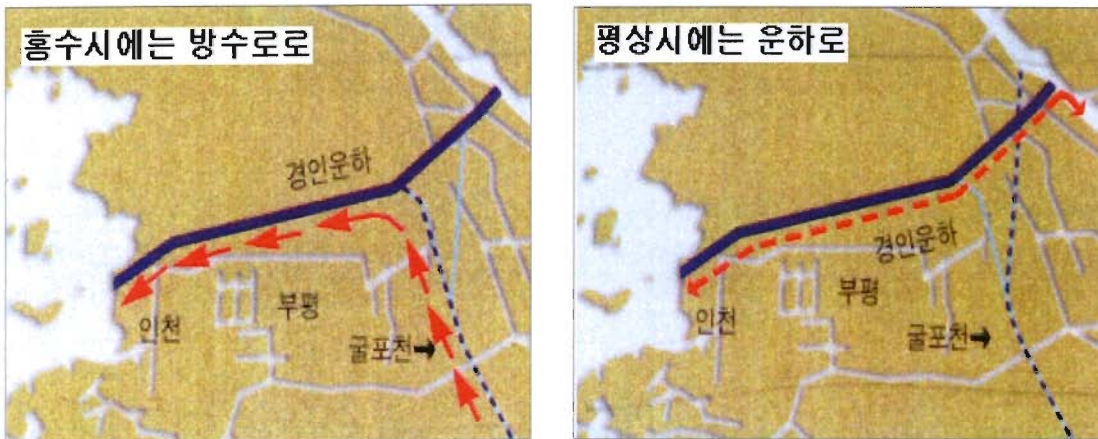
---

- (주운수로) 이미 조성된 굴포천 방수로 14.2km를 활용하고 한강쪽으로 3.8km만 추가하여 총 18km의 주운수로 건설
  - 운항수심(6.3m) 확보를 위해 현재 방수로에서 평균 1.6m 굴착
  
- (터미널) 주운수로의 양쪽 끝단에 인천터미널(약 280만㎡) 및 김포터미널(약 200만㎡) 조성
  - 인천T : 갑문 3기(R/S 2기, 레저용 1기), 부두 14선석(컨테이너, 해사, 철강, 중고차 및 여객)
  - 김포T : 갑문 1기(R/S), 부두 13선석(컨테이너, 해사 및 레저용)
  
- (배후단지) 인천터미널 내에 108만㎡(32.7만평), 김포터미널 내에 74.6만㎡(22.6만평) 조성
  - 화물창고, 분류·가공·조립시설, 유통시설 등을 설치
  
- (횡단교량) 경인운하를 횡단하는 교량 12개소중 형하고 15.5m 확보를 위해 7개소 증고 또는 신설
  - \* 경인운하 사업 포함(7개소)
    - 환경교, 시천교, 다남교, 굴현교(방수로사업 포함, 증고 필요)
    - 상야교, 쓰레기 수송교, 전호교(방수로사업 미포함)
  - \* 기타 교량(5개소)
    - 백석교(인천시), 굴포교(서울청), 전호대교(김포시), 굴현대교(외곽순환, 기 시행), 목상교(형하고 기 확보)
  
- (제방도로) 경인운하 인천터미널(인천 서구)과 김포터미널(경기 김포)을 연결하는 15.6km 제방도로 건설(4차로)

### Ⅲ. 기대효과

#### □ 수해예방 및 효율적 유지관리

- 경인운하는 방수로와 겸용함으로써, 상습 침수지역인 굴포천 유역의 홍수피해 방지(100년 빈도)



- 유지관리측면에서 운하는 항만하역료 등 일정한 수익을 통해 국고지원없이 안정적인 유지관리가 가능하나,
  - 방수로만 시행시 매년 별도의 유지관리 비용 필요
    - ※ 4,671억원(방수로 공사비) × 2.5%/년 = 116억원/년
- 또한, 방수로만 건설시에는 홍수시 연간 15일만 활용하고 평상시에는 건천화·수질오염 등이 예상되나,
  - ※ 방수로만 건설시 쓰레기 매립지 및 수송로에 폐기물 차량 출입시 폐기물의 불법투기 등도 우려
- 운하건설을 통해 나머지 350일 동안 활용이 가능하며, 수질향상 등 친환경적인 관리 가능

## □ 물류비 절감, 교통난 완화 및 녹색성장에 기여

- 운하를 통해 트럭 250대 수송분량 컨테이너를 한번에 싣고 운반하며, 컨테이너 1TEU당(부산-김포) 약 6만원 물류비 절감
- 부산, 광양 등에서 도로로 운송되는 컨테이너를 연안을 따라 수도권으로 직접 운송(※실제 화물 이동거리는 500km 이상)
  - 인천항의 기능분담과 아울러, 경부고속도로 등을 이용하는 물동량을 흡수하여 내륙교통난 완화
- ※ 김포터미널의 경우 중국 또는 부산 등에서 화물이 환적없이 바로 들어오므로 수도권 북부지역 화물 처리에 유리
- 경인운하사업은 친환경적이며, 저탄소 녹색성장에 기여
  - \* 운하는 연료효율이 철도의 2.5배, 도로운송의 8.7배 수준(美 교통부)
  - \* 운하 대비, CO<sub>2</sub> 배출량은 철도가 1.4배, 도로가 4.9배 수준(獨 연방수로국)



□ 경인운하는 강과 바닷길을 이어, 문화·관광·레저 등의 다양한 시너지 효과 창출

- (문화) 경인운하는 인천공항에서 서울로 들어오는 관문에 위치하고 있으며, 송도·청라지구 등 주변의 중심지로 발전
- (관광·레저) 서울시의 한강르네상스 계획과 연계하여 수도권 서부지역의 국제 관광물류 명소로 발전 및 레저효과 기대
  - 서울시 한강르네상스 계획과 연계하여 서울(용산) ~ 중국 직항 국제여객선(5,000톤급) 운항
  - 요트 등 마리나 선박이 한강~경인운하~서해로 운항 가능
  - 주변지역에는 자전거도로, 산책로, 공원 등 친수공간 제공
  - 인천 아시안게임(2014년)시 개·폐막식, 수상경기 등 활용 가능

□ 생산유발효과 약 3조억원, 고용효과 약 2만 5천명 발생 등 지역경제 활성화 도모

(단위 : 억원, 명)

구 분	계	'09	'10	'11	'12	'13
생산유발효과	30,900	3,030	10,908	16,962	-	-
고용유발효과	25,393	2,490	8,964	13,939	(1,350)	(1,350)

\* 운영기간은 고용효과 연간 1,350명

## IV. 향후 추진계획

---

### □ 수공 직접 시행방식으로 사업 추진

- 수공에서 채권발행 등 자체적으로 사업비를 조달하고, 향후 운영수입, 배후단지 분양 등으로 보전
- 방수로~김포터미널 연결공사는 환경부 협의를 거쳐 '09.3월 조기 착수하고
  - 교량, 갑문 등 경인운하 주요공정은 '11년 완공에 차질이 없도록 **Fast-Track** 방식으로 사업추진
- 관계부처 및 관련지자체 등과 긴밀한 협조체계를 구축하여 사업 추진

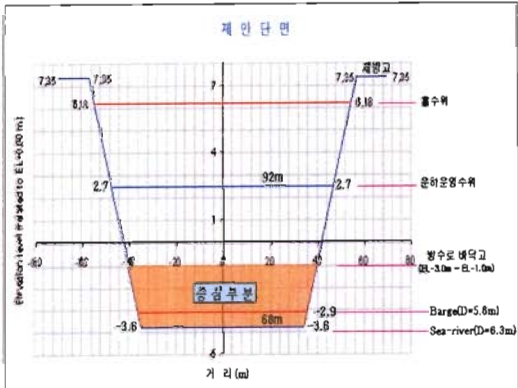

### □ 향후 추진일정

- '09. 1월 : 기본계획 수립
- '09. 3월 : 방수로~ 김포터미널 연결수로 착공
- '09. 6월 : 교량, 갑문 등 주요공정 착공(Fast-Track 방식)
- '11.12월 : 완공 및 선박운항

□ 사업개요

- 시행주체 : 한국수자원공사
  - 사업기간 : 2009년 ~2011년
  - 총사업비 : 2조 2,500억원(본사업 16,200, 배후단지 6,300억원)
  - 시설계획 :
    - 구 간 : 인천 서구 시천동(서해)~서울 강서구 개화동(행주대교)
    - 주운수로 : 운하 18km(폭 80m, 수심 6.3m) \* 방수로 14.2km 포함
    - 터미널 : (인천) 284만㎡, 갑문 3기 (김포) 198만㎡, 갑문 1기
    - 배후단지 : (인천) 108만㎡(32.7만평)/ (김포) 74.6만㎡(22.6만평)
    - 대상선박 : RS선박(4,000톤급, 250TEU)
    - 물동량 : 컨테이너, 철강, 자동차, 바다모래 등에 대해 산정
- |        |        |       |       |        |        |
|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
| 구 분    | 컨테이너   | 철 강   | 자 동 차 | 해 사    | 여 객    |
| '30년기준 | 97만TEU | 75만 톤 | 76천 대 | 913만 ㎡ | 105만 명 |

□ 주운수로 및 대상선박

주운수로	대상선박
<p>○ 방수로 바닥 추가굴착(평균 1.6m)으로 선박운항 수심 확보</p> 	<p>○ 바다/하천 겸용선박(Sea/River) : 4,000DWT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- R/S-2급(길이135×폭16×홀수4.5)</li> <li>- 평균 160TEU, 최대 250TEU 운반</li> </ul> 

## □ 터미널

인천T	규격	규모	비고
- 컨테이너	10,000 DWT	3선석	
- 철강	7,500 DWT	2선석	
- 해사	호퍼선 3,000m³	5선석	
- 자동차	1,000 대	1선석	
- 여객	500명/일	2선석	
- 갑문시설	28.5 × 250(210)m 14.5 × 35m	2기 1기	
- 면적	284만m²		

김포T	규격	규모	비고
- 컨테이너	4,000 DWT (250TEU R/S 선)	4선석	
- 철강	-	-	
- 자동차	-	-	
- 여객	1,000명/일	5선석	
- 갑문시설	18 × 215m	1기	
- 면적	198만m²		
- 해사부두	S/R선 2,250m³	5선석	

## □ 횡단교량 현황



교량명	환경교	백석교	시천교	목상교	다남교	굴현교	굴현대교 (기시행)	상야교	쓰레기 수송교	굴포교	전호교	전호 대교
시행 기관	국가	지자체 (인천시)	국가	국가	국가	국가	국가 (도로 공사)	국가	국가	국가 (서울청)	국가	지자체 (김포시)

## 참고2

## 경인운하 사업계획 비교

구분	기존계획 ('96)	現 사업계획(안) ('08)	비 고
주운 수로	<ul style="list-style-type: none"> <li>연장 18km</li> <li>저폭 100m</li> <li>수심 6m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>연장 18km</li> <li><u>저폭 80m</u></li> <li>수심 6.3m</li> </ul>	※ 폭 80m로 선박 교행 가능
대상 선박	<ul style="list-style-type: none"> <li>연안선박(한진해운)</li> <li>2,500톤급(144TEU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>바다하천겸용선박(R/S)</u></li> <li><u>4,000톤급(250TEU)</u></li> </ul>	
터 미 널	<ul style="list-style-type: none"> <li>대상화물 : 광양, 부산 등 연안화물</li> <li>갑문 : 인천 3기, 김포 2기</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>대상화물 : 연안화물 및 중국·일본 등 연근해 화물</li> <li>갑문 : 인천 3기(<u>레저용 1기</u>), 김포 1기</li> <li><u>레저시설</u> : 김포터미널에 요트 등 <u>마리너 부두 설치</u></li> </ul>	※ 터미널 범위는 동일 (부두배치 등만 변경) 인천T : 284만㎡ 김포T : 198만㎡
환경	서해 해수 차단	수질개선을 위해 <u>해수 유통</u>	※ DHV 검토시 제시

### 참고3

## 경인운하사업 전·후 비교

### □ 전체 조감도



### □ 바다-하천 겸용선박(Sea-River Vessel)



※ 크기와 형태면에서 연안수송과 내륙주운수송을 동시에 만족시키는 (항행가능한) 선박으로 유럽에서 널리 사용되는 선박임

## □ 사업시행 전·후(주운수로)

### 시행 전



### 시행 후



# □ 사업시행 전·후(인천터미널)

시행 전



시행 후



## □ 사업시행 전·후(김포터미널)

### 시행 전

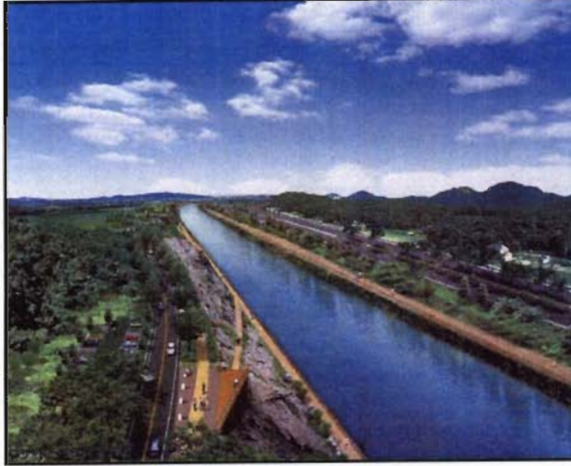


### 시행 후



□ 친환경시설

전 망 대



바람개비 공원



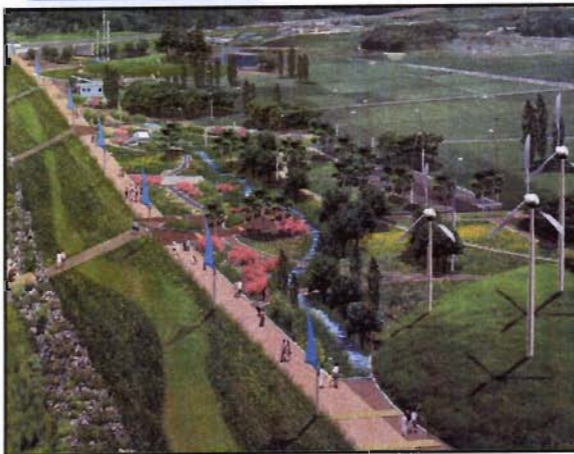
자전거 도로



생태 공원



시민의 숲



물의 공원



# 경인운하사업 위치도



# 경인운하 Q/A

'09. 1

국 토 해 양 부

## ||| 목 차 |||

1. 경인운하가 대운하의 선도사업이 아닌지 .....	1
2. 경인운하 사업은 경제성이 있는지 .....	1
3. 감사원 감사결과 타당성이 없는 것으로 나왔다는데 ....	1
4. 경인운하사업은 환경적으로 문제가 없는지 .....	2
5. 기존 민간사업자와는 문제가 없는지 .....	2
6. 사업 추진방식 전환 이유 .....	3
7. 사업추진전 사회적 합의가 선행되어야 된다고 보는데 ....	3
8. 방수로사업 시행 이유 .....	4
9. 경인운하 건설시 홍수피해가 더 커지는 것이 아닌지 ..	4
10. 수자원공사 재원조달 방안은 .....	5
11. 경인운하 물동량 및 물류비 절감효과 .....	5
12. 지자체 등의 의견은 .....	6
13. 민자사업에서 재정사업으로 전환한 사례는 .....	6

### 1. 경인운하가 대운하의 선도사업이 아닌지

- 경인운하는 지난 '95년부터 지속적으로 추진해 온 사업으로 대운하와는 관련이 없음
  - \* 민자유치 대상사업 지정('95.3), 시설사업 기본계획 고시('96.10), 실시협약 체결('98.3) 및 환경영향평가 협의('00.6~'01.12), 총리주재 국정현안정책조정회의('03.9), 사업시행자 지정취소('04.7) 등
- 현재 치수목적으로 건설중인 굴포천방수로(14km)를 4km만 연결하면 물류·친수기능 등 다목적으로 활용할 수 있는 사업임

### 2. 경인운하사업은 경제성이 있는지

- 경인운하사업은 그간 DHV('04.8~'06.5), KDI('08) 등 국내외 전문기관에서 경제성이 있는 것으로 최종 판단
  - \* DHV 용역결과 경제성('06년) B/C = 1.76
    - 교통난 완화 및 수송비 절감, 인천항 기능분담 효과 등이 있음
  - \* KDI 용역결과('08년) B/C = 1.07

### 3. 감사원 감사결과 타당성이 없는 것으로 나왔다는데

- 감사원에서는 시급한 방수로사업은 국고로 우선 추진하고 경인운하사업은 재검토하도록 통보('03.9)
  - \* 대상선박(교량형하고 저축), 물동량 및 경제성 등 재검토 통보

### 4. 경인운하사업은 환경적으로 문제가 없는지

- 기존 환경영향평가 협의과정('00.6~'01.12)에서 4차례 보완을 거쳐 대부분 쟁점사항이 해소되었으며,
  - \* 수로내 수질대책 : 수중폭기시설, 유수전환시설 설치
  - 서해담수층격 : 전문기관에서 모델링결과 문제없음
  - 철새도래지 관련 : 해사부두이전(행주대교→난지도)
- 전문기관 용역결과(DHV, '04.8~'06.5)에서도 경인운하 건설로 인한 특별한 환경피해는 없는 것으로 검토
  - 수로내 서해 해수유통\*시 현재의 굴포천보다 수질 향상
  - \* 서해 2급수, 굴포천 3~4급수 ⇒ 3급수 이상으로 수질관리 가능
  - \* 경인운하 수위보다 지하수위가 낮은 구간(인천 계양~서해, 약 6km)은 점토라이닝 설치로 주변농경지 염해 방지
- 향후, 추가적으로 검토되는 환경영향 등에 대해서는 충분한 보완대책을 수립하여 추진할 계획임

### 5. 기존 민간사업자(경인운하(주))와는 문제가 없는지

- 기존 민간사업자와는 실시협약 해지('04.7) 및 법원조정을 통해 기 투자비(396억원) 지급 완료
  - 기존 민간사업자와의 관계는 이미 정리가 되었음

## 6. 사업 추진주체를 민간에서 수공으로 전환한 사유

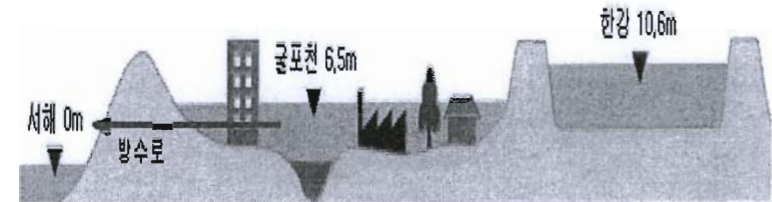
- 경인운하 사업방식을 전환한 이유는
  - 경제위기 극복을 위해서는 조속한 사업추진이 필요하나,
  - 現 경제위기로 인한 금융경색으로 민간사업자의 금융조달 가능성이 매우 제한적인 점 등을 감안
    - \* 기존 IMF 당시 민간사업자의 금융약정 체결 어려움 등으로 사업 지연
    - 실시계획 제출기한 : 당초('99.1) → 1차 연장('99.9) → 2차 연장('00.9)
  - KDI 검토결과('08.12)에서도 민자 방식보다 재정사업으로 추진이 타당한 것으로 검토

## 7. 사업추진전 사회적 합의가 선행되어야 한다고 보는데

- 경인운하사업은 그간 제기된 경제성, 환경성 문제 등에 대해 전문기관 검토 및 관련기관 협의과정을 통해 보완하였으며,
  - 관련 협의회 등에 참여하여 환경단체 및 지역주민(지자체) 등의 의견을 기 수렴하였음
    - \* 「굴포천유역 지속가능 발전협의회(長 : 우원식 前의원)」에 참여('05.7~'07.2)
    - \* 지역(서울, 경기, 인천 등)에서는 광역지자체장 공동건의문('08.12)을 제출하는 등 조기추진을 지속적으로 건의
  - 향후에도 관련의견을 적극 수렴하여 추진 계획

## 8. 방수로사업 시행 이유

- 굴포천 유역은 상습 침수지역으로 홍수시 한강수위가 굴포천 수위 보다 4m이상(100년 빈도) 높아 자연배수 불가



- '87.7월 굴포천유역 대홍수를 계기로 '92년 홍수시 굴포천 물을 서해로 배제하는 방수로 사업을 국고로 착수

### <과거 주요 수해기록>

- '87년 : 농지 침수 3,767ha, 사망 16명, 이재민 5,427명, 재산피해 420억원
- '98~'99년 : 가옥침수 1,194세대, 이재민 2,539명, 재산피해 112억원

## 9. 경인운하 건설시 홍수피해가 더 커지는 것이 아닌지

- 운하 건설시에는 비상시 서해갑문 활용 등으로 배수능력이 향상되어 홍수에 대해 안전(100년 빈도)한 것으로 분석
  - \* 굴포천방수로 100년 빈도 홍수량 : 1,188 m<sup>3</sup>/s

## 10. 수자원공사 채원조달 방안은

- 공사기간 3년간 채권발행 등으로 자금 조달(약 1조 9천억원)
  - 경제여건 및 시장상황 등을 감안하여 채권발행이 어려울 경우에는 자체자금 투입 또는 자금차입
  - \* 수공은 국제신용등급이 정부와 동일(Moody's A2, S&P A)
  - \* '11년 기준 수공 부채비율은 35% 정도로 늘어날 전망이다, 도공(84%), 철도공사(69%), 주공(318%), 토공(356%) 등 여타 공기업보다 낮은 수준
  - \* 수공 자산·부채 현황('07.12.31 기준)

자 산	부 채	자 본	부채비율
114,438억원	15,755억원	98,683억원	16%

## 11. 경인운하사업 물동량 및 물류비 절감효과

- 목표연도인 2030년 기준으로,
  - 화물수송은 연간 컨테이너 97만TEU, 모래 913만m<sup>3</sup>, 자동차 7.6만대, 철강재 75만톤이며, 여객수송은 연간 105만명 정도
- 운하를 통해 트럭 250대 수송분량 컨테이너를 한번에 신고 운반하며, 컨테이너 1TEU당(부산-김포) 약 6만원 물류비 절감
  - \* 운하는 연료효율이 철도의 2.5배, 도로수송의 8.7배 수준(美 교통부)

## 12. 지자체, 지역주민 등의 의견은

- 지자체 및 지역주민은 지속적으로 조속한 사업추진 촉구
  - (지역주민) 지역주민 5만명 조속한 사업추진 건의('06.5) 및 경인운하지역협의회 발족('06.10)
  - (지자체) 인천시, 인천시 의회, 서부수도권행정협의회 등에서 조기 사업추진 촉구('07.6)
    - 서울시는 한강르네상스 계획과 연계하여 경인운하사업 조속추진 건의('07.7)
  - 지역 국회의원(송영길, 이학재, 유정복 의원 등)도 여야를 불문하고 지속적으로 찬성입장 표명
- 최근, 서울·경기·인천 지자체장 공동으로 경인운하사업의 조속추진을 건의('08.12.24)

## 13. 민자사업에서 재정사업으로 전환한 사례는

- 무안~광주, 여주~양평 등 도로의 경우 민자사업으로 추진이 곤란하여 재정사업으로 전환('05)
- 부산신항 2-6단계의 경우 부산항만공사(BPA)에서 시행하는 2-5단계와 연계운영(운영 효율화) 등을 위해 민자사업에서 부산항만공사 시행으로 전환('08)