

‘매몰비용’의 마법이 대운하사업의 악령을 되살리게 될까?

며칠 전 방송사의 한 사람으로부터 매몰비용(sunk cost)의 성격에 관해 문의하는 전화를 받았다. 그의 말에 따르면 경인운하의 경제적 타당성 조사를 맡았던 네덜란드의 DHV사가 바로 이 매몰비용의 개념을 활용해 타당성이 있다는 결론을 냈다는 것이다. 그 회가사 작성한 평가 보고서에는 경인운하 사업의 편익-비용비율(B/C)이 1.7로 나타나 있는데, 이는 그 사업의 타당성이 없다는 이전의 평가 결과를 정면으로 뒤집는 것이었다.¹⁾ 아마도 이명박 정부로 하여금 후일 전혀 경제성이 없는 것으로 판명된 경인운하의 삽을 뜰 용기를 갖게 만든 것 중 하나가 바로 그 보고서가 아니었나 짐작한다.

그 방송사 사람은 DHV사가 매몰비용이란 개념을 아전인수격으로 해석해 그런 결론을 낸 것으로 의심하고 있었다. 우리가 익히 알고 있듯, 경인운하 사업은 홍수 방지를 위해 이미 만들어 놓은 굴포천 방수로로 운하로 활용하면 좋지 않겠느냐는 발상에서 시작되었다. DHV사는 이 점에 착안해 굴포천 방수로를 만드는 데 든 비용은 매몰비용으로 처리해 비용에서 원천적으로 제외하는 접근방식을 썼다는 것이 그의 지적이었다. 그는 이런 방식으로 비용을 과소계상했기 때문에 경인운하 사업이 타당성을 갖는다는 결론을 낼 수 있었던 것이 아니냐고 물었다.

그런데 실제로 그가 매몰비용에 지대한 관심을 가졌던 이유는 이미 지나간 일이 되어 버린 경인운하 때문이 아니었다. 그는 정부가 경인운하의 경우와 똑같은 방법, 즉 이미 지출된 비용을 매몰비용으로 처리하는 방법을 써서 4대강 댐들을 운하의 갑문으로 둔갑시킬지도 모른다는 점을 걱정하고 있었다. 강 바닥 준설하고 댐 건설하는 데 이미 지출한 22조원을 뺀 나머지 비용만을 운하 건설의 비용으로 계상하면 운하 건설의 경제적 타당성을 쉽사리 입증할 수 있으리라는 것이 그의 우려였다.

아닌게 아니라 4대강사업은 애당초 첫 삽을 뜰 때부터 감추어진 운하사업이 아닌가라는 의혹을 받고 있었다. 대통령과 정부는 그런 의혹이 제기될 때마다 절대로 아니라고 손사래를 쳤지만, 워낙 신뢰를 잃고 있었던 터라 그 말을 100% 진실이라고 믿는 국민은 별로 없었다. 별다른 이유 없이 전구간에 걸쳐 균일하게 수심 6미터를 유지할 수 있도록 준설작업을 하는 것이 뭔가 석연치 않다는 인상을 풍긴 것은 사실이다. 진정으로 치수를 위해 준설작업을 했다면 상황에 따라 수심이 달라지도록 설계했을 텐데 그렇게 하지 않은 것을 보면 어딘가 미심쩍은 구석이 있는 게 분명했다.

최근 한 보수언론의 인사가 이명박 전 대통령과 대화한 내용을 컬럼에 소개한 바 있는데, 그 글을 보면 그가 운하의 꿈을 완전히 버리지는 않았던 것이 분명해 보인다. 그렇다면 실제로는 4대강사업을 통해 운하 건설의 전초작업을 했을 가능성이 크다. 흥미로운 점은 처음부터 운하를 건설하는 것보다 4대강사업을 먼저 하고 나중에 그것을 운하로 전환하는 방식이 운하 건설의 타당성을 입증하는 데 훨씬 더 유리하다는 사실이다. 처음부터 운하를 건설하려 했다면 강바닥을 파는 데 든 돈까지 모두 비용으로 간주하고 경제적 타당성을 입증해야 했다. 그러나 4대강사업을 통한 우회전술을 통해 그 부분을 비용에서 뺄 수 있게 됨으로써 경제적 타당성의 입증이 훨씬 더 쉽게 된 것이다.

1) 일반적으로 어떤 사업의 편익-비용비율이 1을 넘으면 그것은 경제적 타당성을 갖는다는 평가를 받는다.

만약 이명박 정부가 그와 같은 계산하에 4대강사업을 추진했다면 간사하기 짝이 없는 책략이었다. 그 방송국 사람은 바로 이 점을 걱정하고 있었고, 그렇기 때문에 그와 같은 비용의 처리방식이 과연 정당성을 갖느냐고 나에게 질문을 해온 것이었다. 그렇지 않아도 이명박 정부는 한반도대운하사업의 편익-비용비율이 2.3이나 된다고 허풍을 떠 바 있었는데, 비용에서 22조원을 빼기까지 한다면 운하사업의 편익-비용비율은 엄청난 수치로 뛰어오를 것이 아닌가? 매몰비용의 마법이 다 죽어가던 경인운하를 되살렸듯, 사라져 버린 줄 알았던 한반도대운하의 악령이 또다시 우리의 목을 옥죄기 시작할지도 모른다는 것이 그의 걱정이었다.

그 방송사 사람과 대화를 하면서 나는 이명박 정부에 대해 갖고 있었던 하나의 궁금증이 서서히 풀려가는 것을 느낄 수 있었다. 과거에는 4대강사업에 대한 소아병적인 집착이 어디에 그 뿌리를 두고 있었는지 잘 알지 못했다. 그로부터 매몰비용이란 말을 듣고 나서 갑자기 머릿속이 환하게 밝혀지는 느낌이었다. “아, 바로 이거였구나.”라는 생각으로 말이다. 이명박 대통령이 무심코 내뱉은 말들이 결코 허언이 아니었음을 새삼 깨닫게 되었다. 그는 일단 강 바닥을 준설하고 댐들을 만들어 놓으면 언젠가는 쉽게 운하로 만들 수 있을 것이라고 말했다는 데, 그 자신감의 뿌리가 바로 여기에 있었던 것이다.

촛불시위로 궁지에 몰린 이명박 전 대통령이 할 수 없이 대운하사업 포기 선언을 하기는 했지만, 진심으로 국민의 뜻을 받아들여야 하겠다는 생각에서 그런 선언을 한 것은 아니었다. 나중에 밝혀진 바 있지만, 그와 그의 정부는 매사를 그렇게 솔직담백하게 처리하지 않았다. 일단 궁지에서 벗어나 보자는 절박한 심정에서 마음에도 없는 포기 선언을 했을 뿐, 때가 되면 다시 운하사업을 시작하겠다는 결의를 다지고 있었을 것이라고 짐작한다. 지난 5년 간의 경험에 따르면, 그렇게 겉 다르고 속 다른 것이 바로 그가 국정을 운영하는 스타일이었다.

대운하사업 포기 선언이 나온 지 불과 몇 달만에 4대강사업을 들고 나왔다는 사실은 과연 무엇을 말해주고 있을까? 4대강사업은 여러 가지 측면에서 대운하사업과 아주 비슷한 성격을 갖고 있어 운하를 만들려 한다는 오해를 받기 십상인 사업이다. 정상적인 사람이라면 대운하사업을 포기하겠다고 선언한 직후에 그런 오해를 불러일으킬 수 있는 사업을 추진하는 것은 무리라는 판단을 하는 게 순리일 것이다. 진정으로 치수를 위해 4대강사업을 추진하려 했다 해도 얼마간의 시간을 뚝으로써 공연한 오해는 피하려 하는 것이 정상적인 행동이다. 그러나 이명박 정부는 그와 같은 의혹에 아랑곳하지 않고 막무가내로 4대강사업을 밀어 붙였다.

왜 그랬을까? 아무도 정확한 진실을 말해 주지 않기 때문에 우리는 마치 퍼즐을 맞추는 것처럼 정황 증거들을 끌어모을 수밖에 없다. 오해를 받을 소지가 있음을 뻔히 알면서도 온갖 무리수를 두어가며 4대강사업을 밀어 붙였다면 정상적인 상황에서 그것이 추진되었을 리 없다. 저들이 즐겨 쓰는 표현대로 “통치권자의 결심”을 떠받드는 것이 다른 어떤 것보다 더 중요한 일이었기 때문에 여론 따위는 신경을 쓸 여지가 없었을 것이 분명하다. 그리고 그 통치권자의 결심이라는 것은 운하사업에 대한 끈질긴 집념에 그 뿌리를 두고 있었다.

내 나름대로 추리를 해본다면, 그들은 경인운하 사업을 밀어 붙이는 과정에서 매몰비용의 마법이 매우 활용가치가 높다는 사실을 깨달았을 가능성이 크다. 그 마법을 활용해 2조원 정도의 토목공사를 정당화한 경험을 살려, 이번에는 22조원짜리 토목공사를 운하사업의 전초작업으로 활용할 수 묘안을 찾았다고 껌재를 불렀으리라고 짐작한다. 그 방송국 사람에게 매몰비용의 개념을 활용해 4대강사업을 운하사업으로 둔갑시키려는 계획의 존재를 어떤 경로로 알게 되었는지를 캐묻지는 않았다. 그러나 아니 뎌 굴뚝에 연기 날 리 없듯, 그런 계획이 전혀 존재하지 않는 상황에서 그 방송국 사람이 꾸며냈을 리 없다고 본다.

그렇다면 매몰비용의 개념을 활용해 4대강사업을 운하사업으로 둔갑시키는 것은 과연 실현 가능한 일일까? 굴포천 방수로가 이미 만들어진 상태에서 그것을 어떻게 활용할 것인지를 검토한다면 그것을 만드는 데 든 비용을 매몰비용으로 처리하는 것이 맞다. 똑같은 이유에서 4대강사업에 투입된 22조원을 매몰비용으로 처리한 상황에서 향후의 계획을 평가하는 것에도 아무런 논리적 문제가 없다. 다만 4대강사업의 경우에는 그것이 양날의 칼로 작용하게 된다는 점만이 다를 뿐이다. 다시 말해 22조원을 매몰비용으로 처리한다는 데 동의한다면, 그것에 기초해 운하로 바꾸는 방안뿐 아니라 모든 댐을 철거하고 원상회복을 시키는 방안도 검토할 수 있다는 말이다.

아직 어느 방안이든 구체적 계산을 해본 적은 없지만, 운하를 만드는 방안이 경제적 타당성을 인정 받을 가능성은 지극히 작다. 굴포천 방수로 공사에 든 비용을 매몰비용으로 제외하고서도 경인운하는 타당성이 결여된 사업이었다. 이 문제에 대해 심도 있는 연구를 한 것으로 알려져 있는 우리 환경대학원의 홍종호 교수에 따르면, 경인운하 사업은 생각할 수 있는 모든 시나리오하에서 타당성이 없다는 결론이 나왔다고 한다. 편익-비용비율이 1.7은커녕 고작 0.1 정도에 그친다는 것이 그의 주장이다. 경인운하가 개통된 지 1년이 지난 이 시점에서 냉철하게 평가해 보면 어느 쪽이 진실에 더 가까운 수치인지를 바로 알 수 있다.

내가 여러 번 확인차 물어본 바 있지만, 홍 교수 역시 굴포천 방수로 공사에 든 비용은 매몰비용으로 처리하고 얻은 결과가 바로 그것이었다. 이에 비추어 보면 DHV사에 의한 왜곡평가의 핵심은 다른 곳에 있었던 것이지, 결코 방수로 공사 비용을 매몰비용으로 처리했는지의 여부에 있었던 것이 아님을 확인할 수 있다. 최근에 부실로 드러난 수없이 많은 공공사업의 경우와 비슷하게 예상 물동량을 엄청나게 뺏기기해서 그런 터무니 없는 평가 결과를 도출했을 것이 분명하다.

경인운하에 비추어 예상해 보면 한강과 낙동강을 잇는 운하 역시 물동량이 거의 없는 빈 수로가 될 것이 뻔하다. 따라서 정직하게 비용편익분석을 하기만 한다면 운하로 전환하는 데 드는 (적은 규모의) 추가적 비용조차 정당화하지 못할 가능성이 100%에 가깝다. 심지어 통행료 수입만으로는 운하시설의 유지관리비조차 충당할 수 없을 것이 너무나도 뻔하다. 운하 때문에 머리가 돌아버린 사람이 아니라면 그렇게 수지타산이 뻔한 상황에서 운하사업을 하자고 난리를 칠 리 없다고 믿는다.

4대강사업에 든 돈 22조원을 매몰비용으로 처리하는 데 동의한다면, 운하 건설보다는 댐들을 철거하고 강들을 원상으로 회복시키는 방안이 훨씬 더 타당성 있는 대안으로 떠오를 것이 분명하다. 지금도 간간이 댐 해체 말이 나오고 있는데, 그런 말이 나올 때마다 그렇게 엄청난 돈을 들여 만든 댐을 철거한다는 건 어불성설이라는 반박이 뒤따른다. 그러나 우리가 어떤 행동을 취하든 이미 지출한 22조원 중 단 한 푼이라도 되찾을 수 없는 것은 움직일 수 없는 사실이다. 그것을 운하로 만들든, 대규모 위락시설로 활용하든, 잉어 낚시터로 활용하든 단 한 푼도 회수할 수 없지 않은가? 그렇다면 앞으로의 일에 대해 논의할 때 4대강사업 하느라 이미 쓴 돈은 아깝더라도 깨끗이 잊어버리는 것이 최상책이다. 그리고 앞으로 발생할 편익과 비용만을 비교해 향후의 계획을 평가해야 한다.

4대강을 현재의 상태로 유지하려면 매년 어마어마한 비용을 쏟아 부어야 할 것으로 예상된다. 감사원은 매년 강 바닥 준설에만 최소 2천억원 이상의 비용이 들 것으로 예상했다. 그러나 그것은 현상유지를 위해 쏟아부어야 하는 비용 중 극히 일부분에 지나지 않는다. 공사의 부실이 드러날 때마다 막대한 비용을 들여 보수해야 할 뿐 아니라, 지천에 발생한 역행침식

현상에 대한 대응에도 만만치 않은 비용이 들 것이다. 또한 강 주변에 소위 친수공간이랍시고 만들어 놓은 짝퉁 생태공원, 체육시설 등의 유지관리에만도 천문학적 비용을 쏟아 부어야 할 것이 분명하다.

눈에 잘 보이지는 않지만, 4대강을 현재의 상황으로 유지하는 것과 관련해 발생한 비용 중 가장 중요한 것은 환경비용이다. 이미 잘 알려진 것처럼, 4대강사업으로 수질이 더 좋아진다는 것은 새빨간 거짓말로 판명되었다. 수질을 예전의 수준으로 유지하는 데만도 엄청난 비용이 들어야 할 것이 분명하다. 또한 4대강 주변의 생태계가 완전히 파괴된 결과가 빚어졌는데, 이를 비용으로 환산하면 실로 어마어마한 금액이 될 것이다. 경제학계에서는 이미 존재가치(existence value)라는 개념을 통해 잘 보존된 생태계의 가치를 평가하는 방법을 개발해 놓고 있다. 예를 들어 어떤 동식물이 존재한다는 사실 하나만으로 가치를 갖는다는 것이 바로 존재가치의 개념이다.

4대강을 현재의 상태로 유지하는 데 이렇게 엄청난 비용이 드는 데 비해, 현 상태의 4대강에서 얻을 수 있는 편익은 실로 초라하기 짝이 없다. 이명박 정부는 홍수 예방, 용수 확보, 수질 개선 세 가지를 4대강사업의 주요 편익으로 내세웠다. 그 중 수질 개선은 이미 사기극으로 판명되었기 때문에 고려의 대상으로 삼을 필요조차 없어져 버렸다. 물의 양이 많아지면 수질이 좋아진다는 전대미문의 무식한 발언을 일삼던 사람들은 지금 모두들 어디로 꿈무늬를 숨기고 있는지 궁금해진다.

홍수 예방 효과는 이명박 정부의 자랑이었지만, 실제로 모든 통계자료를 모아놓고 객관적 평가를 한다면 별 게 아닌 것으로 판명되리라고 믿는다. 사람들은 잘 모르고 있지만, 4대강사업이 시작되기 전에도 최근 10년 동안 4대강 연변에서 큰 홍수 피해가 난 적은 거의 없었다. 지난 여름의 큰비에도 홍수 피해가 발생하지 않았다는 사실 하나만으로 홍수 예방 효과를 입증하려 하는 것은 무지한 사람이나 하는 짓이다. 또한 지난 여름에 찾아온 가뭄은 용수 확보라는 구호가 헛말에 불과했음을 여실히 입증해 주었다. 4대강 댐에 엄청난 양의 물을 가둬놓고 있었으면서 타들어가는 산간 마을로 트럭 단 한 대의 물도 날라주지 못했으니 말이다.

우리 사회를 위해서는 운하사업이란 시대착오적인 망상을 실현에 옮기기 위해 매몰비용을 들먹거리는 일이 일어나지 않기를 바란다. 그러나 솔직히 말해 내심으로는 그런 일이 한 번 일어나 봤으면 하고 바라는 마음도 있다. 그렇게 되면 매몰비용이란 양날의 칼을 이용해 댐 해체와 자연상태 복원이라는 숙원을 실현할 기회를 잡을 수도 있다는 희망 때문이다. 저들의 입에서 22조원을 매몰비용으로 처리해야 한다는 말이 나오는 순간 나는 비장의 되치기로 “그렇다면 댐 해체가 정답이다.”를 소리 높여 외치려고 한다.

미안하지만 이명박 정부 때 우리 국민이 취한 태도를 보면서 옳고 바른 목소리가 반드시 대중의 지지를 받는다는 보장은 없다는 패배감에 젖게 되었다. 우리 국민이 조금만 더 정신을 차렸어도 4대강사업의 참극은 막을 수 있었을 것이라고 본다. 그러나 누구는 사리사욕에 눈이 어두워지는 바람에, 그리고 누구는 나의 일 말고는 관심이 없어 입을 닫는 바람에 백주대낮에 그런 참극이 벌어지게 되었던 것이다. 그러나 언젠가는 옳고 바른 목소리가 사람들의 마음을 휘어잡는 날이 올 것이라는 희망 그 자체를 버리지 않는 것이다. 그런 희망조차 없다면 도대체 이 나라에 뿌리 박고 살 이유가 없지 않은가? 나는 4대강의 미래를 토론하는 자리에서 그 희망이 헛된 꿈은 아니었음이 밝혀지기를 간절하게 원하고 있다.