



배포 일시	2023. 1. 5.(목)		
담당 부서	철도국 철도정책과	책임자	과장 박병석 (044-201-3938)
		담당자	서기관 박선영 (044-201-3940)
			사무관 박선동 (044-201-3949)
보도일시	배포 즉시 보도 가능합니다.		

“SR의 업무 대부분을 코레일에게 맡기는 이상한 경쟁은 철도 민영화를 위한 것” 이라는 보도는 전혀 사실이 아닙니다.

◆ (1.4, MBC) SRT열차 멈추면 KTX 투입? 이상한 철도경쟁

- SR의 업무 대부분을 코레일에게 맡기는 이상한 경쟁은 철도산업을 민영화하기 위해 추진

- 지난해 12월 30일 발생한 경기도 평택시 통복터널 내 전차선 단전사고는 1차 조사 결과 철도공단으로부터 하자보수 관리를 위탁받은 코레일의 허술한 업무수행과 시공사의 부적절한 터널균열 보수공사로 사고가 발생한 것으로 추정됩니다.
- 이와 함께 SR 차량 32대(편성) 중 25대(편성)가 고장나면서 심각한 열차운행 장애와 열차운휴 등이 생기게 되었으며, 국민 불편을 최소화하기 위해 동 구간에 코레일로부터 불가피하게 차량을 긴급 지원받아 운영하게 된 것입니다.
- 국토교통부는 철도 민영화를 전혀 검토하고 있지 않으며, 철도운영 공기업인 코레일과 SR 간 건강한 철도운영 경쟁을 유도해 나갈 계획입니다.
- 수서발 고속철도의 수혜지역을 확대하기 위해 '23년 하반기부터 경전선, 전라선, 동해선에도 SRT를 운행하는 방안을 추진 중이며, 이용수요 증가에 대응하여 SR도 신규차량 14편성 발주를 별도로 준비하고 있습니다.

<보도 내용 및 국토부 입장>

보도 내용	국토부 입장
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 코레일과 SR의 경쟁체제는 결국 철도 산업을 민영화하기 위해 추진 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 사실과 다름 <ul style="list-style-type: none"> ○ 정부는 철도 민영화를 전혀 검토하고 있지 않으며, 철도 공기업의 건강한 경쟁체제를 유지
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 중복운영에 따라 해마다 수백억 원에서 천억 원이 넘는 중복 비용 발생 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 사실과 다름 <ul style="list-style-type: none"> ① 경쟁체제 도입에 따라 연 1,506억 원의 국민 운임할인 효과 발생 ② 선로사용료도 연 975억 원 증가 ③ 다만, 중복비용 연 최대 406억 원 발생
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 통합 시 하루 3만 개의 좌석이 늘고, KTX 운임도 10% 싸질 것 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 사실과 다름 <ul style="list-style-type: none"> ○ 통합 시 좌석공급 확대와 운임 할인은 코레일의 일방적 주장 ④ 통합 시에도 현재 고속철도 선로용량의 한계로 하루 3만 개의 좌석 확대는 불가능 ○ KTX 운임 10% 할인은 하루 3만 개 좌석 확대를 전제로 한 것이며, 오히려 독점으로 인해 운임 인상 가능성도 있음
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 코레일은 3년 연속 흑자를 내다 SR 출범 이듬해부터 적자로 전환 <ul style="list-style-type: none"> - 적자를 줄이기 위해 지방 벽지 노선을 줄이고 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 사실과 다름 <ul style="list-style-type: none"> ⑤ 코레일의 '17년 적자 전환은 통상임금 소송 패소(4,289억원) 등 코레일 자체 경영여건 변화에 기인 ○ 정부는 코레일의 벽지노선 운영적자 보전을 위해 연간 3.5천억 원 수준으로 지원 중
<ul style="list-style-type: none"> ▪ SR은 역무와 매표, 차량구매와 정비, 승무원 지원까지 거의 대부분을 코레일에 위탁하는 경쟁 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 사실과 다름 <ul style="list-style-type: none"> ○ SR의 일부 업무를 코레일에 위탁함으로써 중복비용은 최소화하고, 코레일은 SR로부터 위탁비용을 징수하고 있음

* ①~⑤는 "거버넌스 분과위원회" 전문가 검토결과

- **[추진배경]** 국영체제(철도청 : 시설·운영 통합구조)하의 철도산업의 만성적 운영적자*와 비효율 개선을 위해 '90년대부터 구조개혁 추진
 - * 누적부채 1.5조원 탕감('93), 매년 7천억원씩 운영지원('97~'01)에도 불구하고, 부채 증가
- 「**김대중 정부**(‘98~‘03)」는 철도시설과 운영의 분리, 경쟁도입, 운영부문 민영화라는 상하분리 구조개혁 방향을 정립(‘99.5)
- 「**노무현 정부**(‘03~‘08)」는 ‘**철도구조개혁 기본계획**’을 수립 후 경쟁환경에 적합하도록 **공단**(‘04) 및 **공사**(‘05)를 설립, 상하분리 실현
 - * (1단계) 시설·운영 상하분리(‘04년) → (2단계) 코레일 출범(‘05년) → (3단계) 코레일 경영개선 → (4단계) 철도운영 경쟁체제 도입
- **철도사업법 제정**(철도운영 공기업 경쟁체제 도입 근거 마련, ‘04.12월)
- 「**이명박 정부**(‘08~‘13)」에서 신규 개통 수서발 고속철도에 민간운영자 경쟁도입 추진(‘11.12) → 철도공사 반발, 대기업 특혜 논란 등으로 중단
- 「**박근혜 정부**(‘13~‘17)」에서 ‘**철도산업 발전방안**(‘13.6)’을 마련, 철도공사 출자회사(SR)를 설립(‘13.12), 개통준비 과정을 거쳐 운영개시(‘16.12)

철도산업 발전방안(‘13.6) 요약

- (**철도산업 현황**) 코레일 독점 구조 하에서 국민부담 가중
 - (**철도운영**) ‘05년 5.8조원에서 ‘13년 15조원으로 부채 급증(부채비율 429%)
 - (**철도건설**) 운영부실로 이자도 못 갚아 건설 투자확대가 부채누적으로 연결되는 악순환
- (**경쟁환경 조성방안**) 코레일 중심 운영 + 일부 노선에 대해 공공부문 내 경쟁
 - 코레일의 악화된 재무구조가 수서발 고속철도 건설부채 누증으로 이어지는 악순환 고리를 차단하기 위해 코레일 출자회사 형태로 별도 운영
 - 비교경쟁을 통해 공공성을 유지하면서도 효율성을 제고
- (**기대효과**) 철도서비스에 대한 국민의 선택권 확대(경쟁을 통해 서비스 질 제고) 및 철도부채 급증에 대한 부담 경감(수서발 고속철도 수익으로 건설부채 원리금 상환)