

더불어민주당 대한민국 대전환 제20대 대통령선거 선거대책위원회 정책본부

- 이재명의 ‘합니다. 소확행’ 공약 시리즈 53 -  
“고속철도 통합으로 요금 인하 및 공공성 강화!”  
‘KTX-SRT 고속철도 통합’ 공약 발표

- 지역 및 요금 차별·중복비용 발생 ‘KTX-SRT 분리 운영’, 국민편익 저하 및 철도 공공성 약화 초래해
- 고속철도 운임 인하 및 환승할인 적용, 열차 운행 증편 등 공약… 교통기본권 보장 및 철도산업 국제경쟁력 강화, 유라시아-대륙철도시대 비전 등 함께 제시



이재명 더불어민주당 대통령 후보는 26일 페이스북을 통해 53번째 소확행 공약으로 ‘KTX-SRT 고속철도 통합’을 발표했다. KTX와 SRT를 통합하여 철도 노선 운영 여부에 따른 지역 차별을 없애고 요금할인 등 공공성을 향상하겠다는 계획이다.

우리나라 고속철도는 지난 2016년 12월 수서고속철도(SRT)의 개통 이후 KTX와 SRT로 분리 운영되며 경쟁체제로 들어섰다. 그러나 경쟁으로 인한 순기능보다는 비효율

적인 열차 운용으로 승객 불편과 환승 시 번거로움 등을 유발한다는 비판을 받아왔다.

민주당 선대위는 “지난 2016년 개통한 수서고속철도(SRT)와 KTX 간 아무런 합리적 이유 없이 분리 운영해 경쟁을 시켰다”고 지적했다. SRT가 소위 지방의 ‘알짜노선’을 중심으로 운행되면서 그 외 지역 주민들의 강남 접근성 소외 등 차별을 야기하고 있고, 수익성이 떨어지는 지방 소도시 등에도 철도를 운행하는 KTX는 공공성을 지키는 데 따른 부담을 홀로 떠안고 있다고 덧붙였다.

그 외에도 SRT의 독자적 능력이 없는 기형적 운영에 대해서도 언급했다. 실제 SRT를 운행 중인 (주)SR은 전체 차량 32편성 중 22편성을 코레일로부터 임차하고, 차량 정비·유지보수·관제·정보시스템 구축 등 열차 운영 핵심 업무의 대부분을 경쟁사인 코레일에 위탁하는 기형적 관계를 형성하고 있다. 코레일 없이 SR 독자적으로는 고속철도를 운영할 수 없는 실정이다. 민주당 선대위는 이 같은 현실에 “무늬만 경쟁인 셈”이라고 꼬집었다.

이재명 후보는 “SRT-KTX를 통합해 지역 차별을 없애고 요금할인 등 공공성을 높ی겠다”고 강조하며, 고속철도 통합을 위한 세부 공약을 내놨다.

우선 SRT와 KTX 양사를 통합해 수서발 고속철도가 부산, 광주뿐 아니라 창원, 포항, 진주, 밀양, 전주, 남원, 순천, 여수 등을 환승 없이 오갈 수 있게 하겠다고 공약했다.

KTX 요금을 10% 인하해 SRT 요금과 같아지도록 하겠다고도 약속했다. SRT와 새마을/무궁화호 간 환승할인 적용 등 통합 운영 계획도 제시했다.

통합 운영으로 불필요한 열차 대기시간과 정차 횟수를 줄여 고속열차 운행 횟수를 증편하겠다고도 밝혔다. 민주당 선대위에 따르면, KTX-1 열차를 수서역에 투입하면 하루 최대 52회까지 열차 운행 횟수를 증편할 수 있는 것으로 알려졌다.

그 밖에도 양사 통합에 따른 수익으로 일반철도의 적자를 보조하고, 노후 차량 교체를 비롯한 차량 개선으로 국민의 교통기본권을 보장하겠다고도 밝혔다. 통합 철도를 기반으로 철도산업의 경쟁력을 향상, 규모의 경제를 실현해 해외 진출 및 유라시아-대륙철도 시대를 열어가겠다고도 덧붙였다.

이 후보는 “지방주민과 수도권 동남부 주민의 교통권을 보장하고 철도효율성과 경쟁력을 높이는 KTX-SRT 통합을 제대로 하겠다” 고 강조했다.

민주당 선대위는 이 같은 고속철도 통합이 국민 편익 증진은 물론 철도 공공성 및 산업경쟁력 강화, 세계 속 한국철도의 위상 제고 등 긍정적 효과를 창출할 것으로 전망했다. (끝)

※문의 : 정책본부 02-786-2741

## KTX-SRT 고속철도통합 Q&A

### Q1. 통합시 열차 운행 횟수 52회 증가는 어떻게 가능한지?

- 서울(용산)역·수서역 구분 없이 열차 설정이 가능해짐에 따라, 도착역에서 불필요한 대기시간 없이 즉시 출발 가능
- 현재 KTX는 서울(용산)역, SRT는 수서역만 운행하고 있어 부산역·목포역에 열차 도착 시 즉시(최소 25분 소요) 재운행하지 못하고 도착역에서 불필요하게 대기하는 시간이 많이 발생하고 있으나,
- 통합 시에는 서울·수서행 구분 없이 열차가 준비되는 대로 즉시 출발이 가능해 불필요한 대기시간 단축이 가능함 ☞ 평균 5분↓
- KTX와 SRT를 종합적으로 고려한 최적의 정차역 설정, 열차 운행 패턴 설정이 가능해 열차 운행 시간 단축 가능
- 대기시간 및 운행 시간 단축을 통해 차량 회전율 13.5% 향상 가능, 이는 고속차량 12대 구입효과와 동일 \* 편성 당 회전율 0.29회 향상(4.70→4.99회, 6.2%↑)
- 수서역에서도 복합열차 운행이 가능해져 선로 활용 효율 향상

### Q2. 전체 고속철도 운임 10% 인하가 어떻게 가능한지?

- 통합시 열차 운행 횟수 증가(52회), 중복비용 해소 등을 통해 전체 고속철도 요금 10% 인하가 가능함
- 통합시 1,431억 원의 순이익 증가 효과로(①-②+③), 운임 인하 영향 1,164억 원(④)을 감안해도 재무 타당성이 확보되며,
- ① 열차 운행 횟수 증가에 따른 고속수익 증가 : 3,083억 원
- ② 열차 운행 횟수 증가에 따른 비용증가 : 2,050억 원
- ③ 중복비용 해소 : 400억 원
- ④ 운임 인하 1,911억 - 마일리지 폐지(운임체계 통합) 747억 : 1,164억

### Q3. 중복비용은 얼마이며, 어떻게 감축이 가능한지?

- 중복비용 : 400억 원
- (인건비 : 190억 원\*) SR 본사 등의 관리인력 244명 감축 가능
- (설비비 : 52억 원) 소프트웨어·전산 설비 등 중복으로 투자·운용 중인 설비 감축
- (판관비 : 158억 원) 코레일과 SR의 중복조직(본사·부속기관 등) 통폐합

### Q4. 통합시 글로벌 철도시장에서의 경쟁력이 강화되는 이유는?

- 운영기관 이원화로 인한 비효율 해소 등 재무구조 개선과 안전·기술력 확보를 통

해 한국을 대표하는 철도운영자로서 글로벌 철도경쟁력 강화됨

- 유사·중복 기능 제거로 운영 효율성이 높아지고, 불필요한 경쟁과 소모적 갈등 해소로 본연의 철도 운영·유지보수 역량에 집중
- 또한 안정적인 재무구조를 바탕으로 고속철도 수익을 철도 안전시설 개량, 기술 개발 등에 재투자가 가능해져 철도연관 산업도 활성화
- 철도 운영산업에 규모의 경제 효과가 발생하여 효율성이 향상되고, 이를 통해 대륙철도 등 해외 철도시장 경쟁력을 확보하여 세계적인 철도기업으로서 위상 제고

#### **Q5. KTX 수서발 운행, SRT 서울발 운행은 합의만 있으면 지금도 가능하지 않나?**

- 국토부가 (주)SR에 대한 면허변경 시 가능하나,
  - (주)SR 여건(열차 대수 32대, 재정 상황) 상 코레일이 담당하고 있는 전라·경전·동해선까지의 노선 확대는 사실상 어려움
  - SRT가 전라·경전·동해선까지 운행할 경우, 현 열차 보유 대수로는 노선별로 3~6시간에 1회 운행하게 되어 정상적인 운영이 불가능
  - SR 단독으로는 재정 악화를 초래할 비수익 노선 운영이 어려움
- KTX와 SRT가 동일역·동일구간에서 운행하더라도, 차량 통합 운영 없이 분리 운영 하에서는 열차 횟수 및 좌석 수 증가가 불가능하여 국민 편의 증가는 미미
  - 현재 선로용량의 범위 내에서 열차 운행 횟수 증가를 위해서는 복합열차 운영 및 노선별 열차 혼합 운영을 통한 회전을 극대화가 필요
  - 운영사가 분리된 구조에서는 각 회사별 배차간격을 역별로 확보해야 하므로 열차를 통합하여 운행할 때보다 불필요한 대기시간과 정차 횟수가 증대되며, 검수 차량 역시 늘어남
  - 이를 극복하기 위해서는 현재 SRT와 KTX 열차 전체를 통합하여 시각표를 작성 및 복합열차 운행이 필요함

#### **Q6. 코레일과 SR 통합방법은?**

- (주)SR은 주주 간 계약 및 정관으로 매각대상자를 공공기관으로 지정하고 있으며, 현실적 대안으로서 이미 41%의 지분을 보유한 코레일로 전부 매각하여 완벽한 통합이 타당함
  - ‘매각’이라는 큰 틀에서 구체적 통합방법(고용승계, 인력 재배치, 운영체계 조정 등)에 대해 국민 우선 관점에서 코레일과 (주)SR이 최적의 안을 도출하는 게 바람직

## KTX-SRT 고속철도통합 관련 참고자료

### □ 고속철도 분리 운영의 문제점

구분	문제점	내용
1	불공정 경쟁	코레일의 일방적 희생(SRT 열차 임대·정비·유지보수·정보 시스템 구축 위탁업무 수행)을 통한 경쟁
2	지역독점 불안전 경쟁	지역독점체제 고착화(서울역 對 수서역) → 서울역·수서역을 공유한 KTX·SRT 노선 다양화 저해
3	요금 불평등(차별)	SRT의 KTX 대비 10% 낮은 요금 결정으로 지역 간 요금 불평등
4	열차 운용효율 저하	폐쇄적 운영→승객수 대응 열차공급 불가, 배차간격 증가 등
5	운영비 중복	현장 업무를 제외한 본사, 광고 등 비용 중복
6	벽지노선 운영부담	코레일 수익성 악화로 벽지노선(적지노선) 운영 부담 가중
7	서비스 차별화 실패	정차역 공용, 동일 사양 열차, 앱·정기권·멤버십 분리(불편)
8	안전성 저하	동일 운행구간 소통 문제로 SR 안전사고 및 초기대응 지연

### □ 고속철도통합 효과 : 노선 다양화, 요금 인하, 서비스 일원화, 안전성 증진 등

구분	기대효과	내용
1	노선 다양화로 수혜지역 확대	수서발 경전선, 동해선, 전라선 SRT 운행으로, 수도권 남동부, 창원, 마산, 포항, 전주, 순천, 여수 등 수혜지역 확대
2	공급량 확대	52회(384→436회) 증회, 좌석 31,878석(253,892→285,770석) 증대
3	요금 인하, 환승할인 확대	KTX 요금 10% 인하, SRT와 일반철도 간 환승할인(30%) 시행
4	승차권 발권 일원화	정기권, 스마트폰 앱, 멤버십 등 일원화로 이용 간편
5	영업손익 개선	영업수익 1,873억 원 증가, 영업비용 339억 원 감소

### □ 고속철도 통합시 요금 인하, 환승할인 확대로 국민 교통비 부담 완화

#### 1) SRT뿐만 아니라 KTX도 요금 10% 인하

- 통합공사의 고속철도 수익이 증대되어, KTX 요금 10% 인하 가능
  - 기본요금 10% 인하, 선로 사용료 증가 시에도 약 680억 원의 영업이익 발생

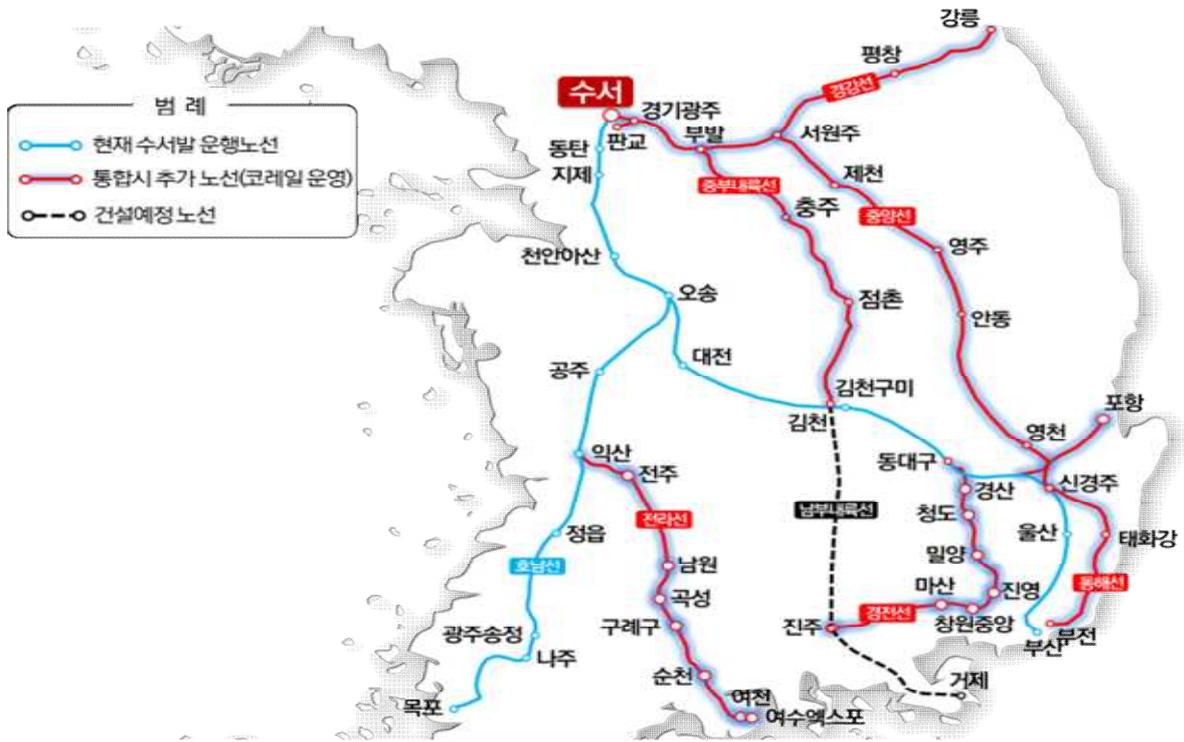
#### 2) SRT와 무궁화·새마을호 간 환승할인(30%) 적용

- \* 현재는 KTX와 일반열차만 환승할인 적용

### □ 열차 공급량 확대 : (52회 증회 운행) 서울역 24회, 수서역 28회 각각 증가

- 서울역 발 264→288회, 24회 증회 / 수서역 발 120→148회, 28회 증회(신설)
  - 경전선(8회 신설), 동해선(10회 신설), 전라선(10회 신설)

## <고속철도통합 운영 시 고속철도 확대 노선>



### □ SR 주요 업무 코레일 위탁현황

업무구분		주요내용	담당(수탁)기관
차량	SRT 차량	코레일 소유차량 22편성 SR임차	코레일
	차량정비	SRT 32편성 고속철도차량 정비위탁	코레일
	열차 청소	SRT 차량 청소업무 위탁	코레일테크
	객차 비품	SRT 객차비품취급 업무위탁	코레일테크
역	공용역(14개역) 업무	14개 공용역 운영업무 위탁 * SRT 3개 전용역(수서,동탄,지제) 제외	코레일
	역사 등 청소	SR 역사 및 승무센터 청소업무 위탁	코레일테크
	역시설 유지보수	SR 역사 등 운영시설 유지보수 위탁	코레일테크
열차승무		SRT 객실승무서비스 위탁	코레일관광개발
관제		SRT 관제업무	코레일
시설 유지보수		SR 전용구간 선로 등 유지보수업무	코레일
사고복구		SR 전용구간 철도사고 및 장애 시 사고복구	코레일
정보시스템		예발매 등 정보시스템 임차 및 유지보수	코레일