

2023년도 국정감사  
국토교통위원회

업 무 현 황

2023. 10. 17.

국 가 철 도 공 단





## 목 차



I . 일반현황 .....	1
II . 중점 추진계획 .....	3
1. 철도 중심의 미래 대중교통체계 구축 .....	4
2. 철저한 시설관리로 더욱 안전한 철도 구현 .....	7
3. 스마트·친환경 신기술로 철도의 혁신성장 견인 .....	10
4. 역세권 등 철도부지를 지역발전 거점으로 조성 .....	14
5. 공정한 업무처리와 고강도 혁신으로 국민기대 부응 .....	16



# 1

## 일반 현황

### ① 연 혁

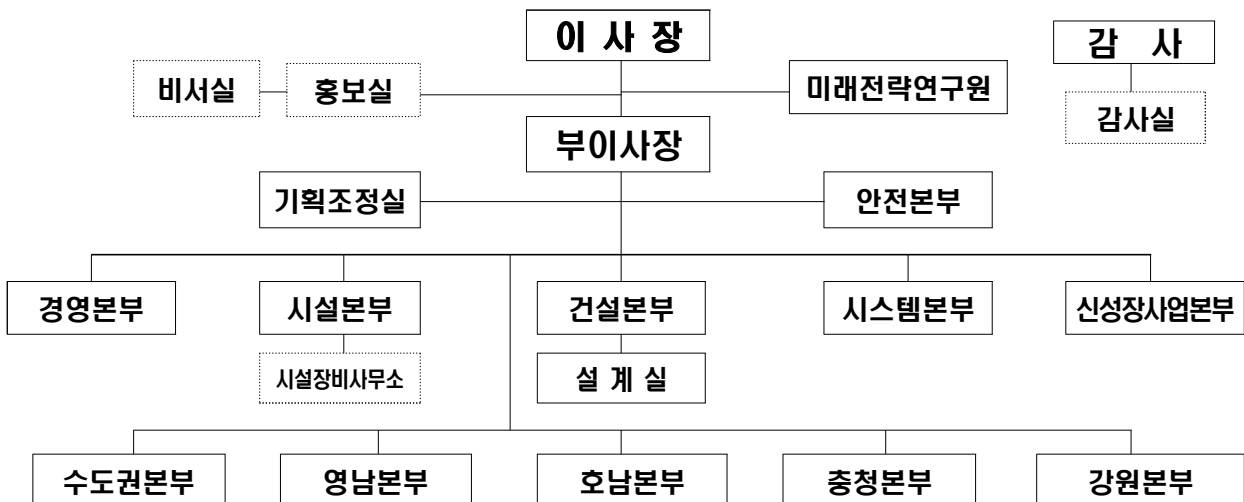
- '03. 7.29 철도산업발전기본법(공단 설립근거) 제정 · 공포
- '04. 1. 1 한국철도시설공단 출범
  - \* 철도청 건설·시설부문 + 한국고속철도건설공단
- '20. 9.10 기관 명칭 변경 (한국철도시설공단 → 국가철도공단)

### ② 주요임무

- 고속·일반·광역철도 등 국가철도망의 건설 및 관리
- 철도시설에 관한 기술개발 및 지원
- 외국철도 건설과 남북연결 철도망 및 동북아 철도망 건설
- 역세권 및 철도 연변의 개발·운영

### ③ 조 직

- (정원) 2,165명, (조직) 6본부 2실 1원 5지역본부



#### 4 '23년 예산·재무 현황

##### ○ 예산현황

(단위:억원)

구 분		'22년 (A)	'23년 (B)	대비 (B-A)
총 계		90,080	93,837	3,757
수입	<국 고>	54,156	47,845	△6,311
	<자체조달>	35,924	45,992	10,068
	• 채권발행	15,590	19,696	4,106
	• 선로사용료	11,717	13,090	1,373
	• 자산관련수입	2,218	4,511	2,293
	• 수탁공사예납금	3,106	6,984	3,878
	• 이자수입 등	1,656	1,062	△594
	• 결산잉여금	1,636	650	△986
지출	- 사업비	64,663	63,455	△1,208
	• 고속철도	5,369	4,486	△883
	• 일반철도	28,221	22,251	△5,970
	• 광역철도	4,139	8,551	4,412
	• 수탁공사	1,448	1,075	△373
	• 시설개량	13,670	13,785	115
	• 유지보수비	10,028	10,986	958
	• 기타사업	1,788	2,321	533
	- 관리비	2,618	2,933	315
	• 인 건 비	1,716	1,760	44
	• 경상경비 등	902	1,173	271
출	- 처분전 결산잉여금	-	1,865	순증
	- 차입상환및세무경비	22,762	25,546	2,784
	• 원금상환	17,581	19,600	2,019
	• 이자상환	5,135	5,781	646
	• 차입경비	9	13	4
	• 세무관련 경비	37	152	115
	- 예비비	37	38	1

##### ○ 재무현황

('22년 말 기준)

구 분	규 모	비 고
자 산	19조 157억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>고속철도 시설관리권</li> <li>호남·수도권 고속철도 이관 전 유형자산</li> </ul>
부 채	20조 4,252억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>고속철도 자체 투자(경부·호남 50%, 수도권 60%)</li> <li>선로사용료 회수부족에 따른 부채</li> </ul>

## VISION

국민을 잇는 철도, 세계를 여는 철도

## 2030 경영목표



## 핵심가치



## 중점 추진과제

- ◇ 철도 중심의 미래 대중교통체계 구축
- ◇ 철저한 시설관리로 더욱 안전한 철도 구현
- ◇ 스마트·친환경 신기술로 철도의 혁신성장 견인
- ◇ 역세권 등 철도부지를 지역발전 거점으로 조성
- ◇ 공정한 업무처리와 고강도 혁신으로 국민기대 부응

## I. 철도 중심의 미래 대중교통체계를 구축하겠습니다.

### ① 철도의 미래교통 전략산업화를 위한 성장 기반 조성

#### □ 미래 교통체계 변화에 대비한 철도의 선진화 방안 모색 ('23)

- 2050 탄소중립 실현, 인구감소, 지역메가시티 개발, 신교통수단 도입 등 환경변화를 고려하여 철도의 발전 방향 발굴

#### □ 철도강국 도약을 위한 국내최초 철도산업 클러스터 조성 (~'29)

- 철도산업 부문별 (산업·기술·안전·물류 등) 기능·시설을 집적하여 시너지 창출과 철도산업 선순환구조 마련

- \* 차량·부품생산단지(산업), 시험선로 고도화(기술), 제2철도관제센터(안전) 등
- \* LH, 충북개발공사와 공동 시행하여 '29년 조성 목표

#### □ 투자평가 제도와 물류 혁신으로 철도의 경쟁력 향상 도모 (~'24)

- 도로에서 옮겨오는 수요 중심의 평가에서 철도 자체 편익 중심으로 예비타당성조사 등 철도 평가체계가 개선될 수 있도록 지속 노력

- 철도의 특성을 반영한 편익을 추가 발굴하여, 철도사업의 경제성을 향상시키고 제4차 국가철도망 실현 가능성 증대

- \* 철도편익 개선방안 수립, 관계기관 협의 등 예타 지침 개정 추진 (~'24)

##### ① 現 편익항목 개선

- ▶ 저평가된 탄소배출 절감 편익, 철도에만 적용하는 차량구입비 등 불합리한 항목 개선

##### ② 신규편익 발굴

- ▶ 승용차 운전 대체에 따른 여유시간, 지하화를 통한 유희부지 활용 등 신규편익 발굴

- 신규 철도사업의 원활한 추진을 위해 다양한 타당성 논리를 개발

- \* (사전조사) 대구~경북, 대전~세종~충북, 신구로선 등 17개

- \* (예비타당성조사) 평택~부발, 동해선 삼척~강릉, 부산~양산~울산 등 4개

- 철도물류 경쟁력 제고를 위한 인프라 확충, 화물수송 다변화 등 제도 개선과 민·관·학·연 협의체 구성을 통한 시장 니즈파악 노력 지속



## ② 효율적 철도망 구축으로 국토 균형발전 추진

### □ 수도권 교통난 해소를 위한 GTX·광역민자철도 사업 정상 추진

- 수도권 주요거점을 30분대에 연결하는 광역급행철도 적극 추진
  - 「GTX-A 개통준비단」 운영 등 주공정 집중관리로 적기 개통 달성
    - \* (GTX-A, 삼성~동탄) 재정구간 (삼성~동탄)부터 우선 개통 ('24.上) 추진
    - \* (GTX-B, 용산~상봉) '24년 상반기 착공 목표로 기본 및 실시설계 이행
    - \* (GTX-C 민자사업) '23년 하반기 착공을 위해 공사감리 발주 시행 및 실시계획 승인 적극 지원
- 인접 도시간 접근성 향상과 교통난 해소에 기여할 수 있는 대구·충청권, 광교~호매실, 태화강~송정 등 광역철도 사업 차질없이 추진
- 수도권 서남부 광역철도망 구축을 위한 신안산선 등 계속사업과 함께 GTX 신설·연장, 대장~홍대 등 신규 민자사업 추진 지원

### □ 고속·일반철도 등 중점 철도망 구축사업을 차질 없이 시행

- 고속서비스 수혜지역 확대를 위한 4개\* 고속철도와 지역경제 활력 제고를 위한 서해선 등 15개\* 일반철도 간선사업 철저히 관리
  - 서해선, 삼성~동탄, 도담~영천, 보성~임성리 등 '24년 개통예정 사업은 세밀한 공정관리와 사전 현안해소로 적기 개통을 준비하고,
  - 동두천~연천은 연내 차질없이 개통할 수 있도록 역량 집중 ('23.12)
    - \* (고속) 호남고속2단계, 인천발·수원발 KTX, 평택~오송 2복선화 등 4개
    - \* (일반) 서해선, 동두천~연천, 포항~삼척, 도담~영천, 보성~임성리 등 15개
- 남부내륙철도 등 4개 국가균형발전 프로젝트는 내실 있게 설계
  - \* (균형발전 사업) 남부내륙, 대구산업선, 석문산단선, 충북선 고속화 등 4개
- 서해선, 중앙선, 경전선 등 일반철도 5대 노선축에 준고속열차 운영을 위한 고속화를 추진하는 등 철도서비스 지속 확대 (~'30)
  - \* 서해선, 중앙선, 경전선, 경강선, 중부내륙선 등 200~250km/h로 변경

### ③ 친환경 철도 확대로 교통분야 탄소중립 선도

#### □ 「2050 탄소중립 실현을 위한 KR 추진전략」 고도화

- 「국가 탄소중립·녹색성장 기본계획」(‘23.4) 등을 고려한 KR 2050 탄소중립 전략을 고도화하고 전사적 실행 추진

- \* (KR 추진전략) 4개 분야 15개 전략과제 및 41개 세부 추진과제 추진 중
- \* 교통·환경·행정 분야의 다양한 전문가가 참여하는 「KR 탄소중립철도전략 위원회」 활동 등 대내외 협력네트워크를 가동하여 탄소중립 전략 수용성 제고

<2050 KR 탄소중립 철도전략 체계>



#### □ 구체적 탄소중립 달성을 위한 실행 기반 마련

- [제도 정비] 철도시설에 적합한 탄소흡수원 복원모델을 정립하여 설계기준을 제도화하고, 건설 중 탄소배출량 산정플랫폼 개발(‘23~’25)
- [글로벌 인증] RE100 등 글로벌 인증을 위한 세부 시행방안 마련(‘23)
  - \* (추진절차) 글로벌 인증방안 마련(‘23) → 신청(‘24) → 승인(‘25)
- [탄소배출권 확보] 도로에서 철도물류 수송 전환에 따른 탄소감축량 산정 방법론을 개발하여, 철도물류 운송사업자가 활용하도록 유도

## II. 철저한 시설관리로 더욱 안전한 철도를 구현하겠습니다.

### ① 시설관리자 역할 강화로 철도안전관리 체계 개선

#### □ 철도시설관리 플랫폼 구축 등 시설관리자로서 실질적 역할 제고

- 철도시설 종합정보관리시스템(RAFIS) 구축·고도화로 빅데이터에 기반한 과학적·예방적 시설관리 의사결정체계 확보('23~)
- 철도시설 전 생애주기의 이력정보를 통합 관리하여 시설관리자가 데이터에 기반한 의사결정을 할 수 있도록 시스템화
- 열차운행과 직결되는 소규모 유지보수성 개량사업만 위탁(철도공사) 하고, 그 외 시설개량 사업은 공단 직접 시행 확대
  - \* (공단 시행분) '22년 9,807억원 (전체의 75%) → '23년 11,304억원 (82%)
- 선로구간별 열차의 운행 횟수·밀도를 고려하여 선로등급을 합리적으로 정립하는 등 선로관리 고도화('23.7~'24.7)
- 시설물 성능 검증을 위해 성능평가 시기를 명확화(준공 5년 후)하고, 10년 미만 시설물을 대상으로 정밀진단·성능평가 기준 개선('24)

#### □ 유지보수 모니터링 강화, 작업시간 확보 등 유지보수 효율화 유도

- 철도공사의 유지보수에 대한 적정성 검토를 위해 「국가철도시설 유지보수 심의회(시설/전기분과)」를 운영하여 외부 모니터링 강화('23.9~)
- 작업 난이도 등을 고려하여 유지보수 추가작업시간을 확보하고, 정확성이 요구되는 점점은 낮 시간대 시행할 수 있도록 개선('23~)
  - \* (고속선) 쏜구간 주간 1H 확보, (일반선) 서울~금천구청 열차 시각 조정하여 1H 확보

#### □ 체계적인 유지보수 장비 현대화로 스마트한 유지관리 기반 확대

- 고위험·저효율의 인력중심 업무를 첨단 유지보수 장비의 적극 도입을 통해 기계·자동화 체계로 전환
  - \* (현대화 장비) 선로점검차, 소형다짐장비 등 도입('22), 레일연마차(제작 중, '24.6)
- 기존 장비도입 이후 개선효과를 분석하고, 추가 투입장비의 우선 순위 등 도출을 위해 중·장기 유지보수 장비도입 마스터플랜 수립('23.12)

## ② 국민이 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 시설환경 조성

### □ 노후 시설의 선제적 개량으로 열차운행 안전성 확보

- 시설 성능이 저하되어 안전에 취약한 구조물과 내용연수 경과된 전철전력·신호·통신설비 등 개량 추진
  - '23년 13,948억원 투자로 철도시설 개량을 통한 환경개선 추진
- 개통이 오래되고 운행밀도가 높은 수도권 노선의 궤도·전기설비를 집중 개량하여 열차운행 안전성 확보
  - \* (지하구간) 일산선, 과천선, 분당선 / (지상구간) 경부선, 경인선, 안산선, 경원선
- 고속선 중 최초 개통된 경부고속선 1단계 구간(광명~동대구, '04)도 내용연수가 도래한 궤도·전철·신호·통신설비 교체

### □ 철도이용객과 작업자가 안심할 수 있는 안전·편의시설 확충

- 철도이용고객의 안전 확보를 위해 관련사례 조사를 거쳐 철도 터널 내 재난방송 수신설비 기준 개정('23.9)
- 화재 발생 시 최적의 대피경로를 안내하고 지능형 CCTV로 경고 방송을 송출하는 스마트 철도역사 확대
  - \* 수서, 부산, 익산, 오송 등 4개역에 시범 적용 추진('23~'24)
- 승강장 안전문(PSD)과 역사 승강설비(E/S, E/V)를 추가 설치하여 국민의 철도이용 환경 개선
  - \* ('23) 안전문 37개소, E/V 18개역, E/S 30개역 설계 및 공사 추진
- 터널정보장치의 일반철도(13개 노선) 확대구축을 위해 기설치 개소(95개)의 사업효과 분석 후 설치기준 재정립
  - \* 기 설치노선(강릉선 등 4개 노선)의 효과분석 용역 시행 후 확대 계획 재수립('23.下)
- 철도종사자 안전사고 예방을 위해 오봉역 등 물류 수송이 많고 입환 작업이 빈번한 주요 화물취급역(20개역) 선로전환기 개량
  - \* 주요 화물취급역 수동선로전환기를 자동(전기) 선로전환기로 교체('23~'25)

### ③ 현장중심 안전·품질관리 강화로 사고·부실공사 예방 실효성 제고

#### □ 안전·품질관리 패러다임 전환으로 사망사고·부실공사 Zero 도전

- '23년도 사망사고 등 중대재해 Zero, 최근 5년 평균 산업재해자수 대비 약 54% 감축 목표로 전사적 안전관리 강화
  - 최근 5년 산업재해를 분석하여 감소대책을 마련하고 지속 모니터링
    - \* 산업재해 분석에 기반하여 高위험 현장을 선정하고 집중관리
- 부실공사를 방지하고 품질결함을 사전에 제거할 수 있도록 체계적으로 품질관리 프로세스 이행 (ISO 안전·품질·환경 통합경영시스템 운영)
  - \* 주기적인 리스크관리 교육, 품질관리 절차 내외부 심사로 연중 품질관리 개선
- 전문기관 합동점검, 공구별 공사관리관 교차점검 등 점검방식의 다변화로 안전·품질관리 역량을 향상하고 점검 실효성 제고
  - 특히, 철근 적정 배근 등 기본적인 품질관련 절차 준수 여부에 대한 집중 점검으로 품질관리의 실효성 제고
- 건설현장에 대한 컨설팅과 실시간 안전 신호등 사업 추진 ('23.4~)
  - 전문기관\*과 업무협약을 통해 56개 현장 대상으로 컨설팅 시행 후 안전 수준을 시각화하여 제공 (안전수준에 따라 시스템 상 신호등을 표출하여 인지도 제고)
    - \* 한국산업안전보건공단 (근로자 안전), 국토안전관리원 (목적물 안전)

#### □ 근로자가 안전하게 일할 수 있는 생명 중시 철도현장 조성

- 위험작업 근로자의 안전 확보를 위해 현장안전시설을 강화하고, 신규장비 개발 등을 통해 작업방법도 적극 개선
  - \* [안전시설] 전차선 구조물 폴림방지 너트 확대, 감전예방을 위한 케이블 방식 변경 등
  - \* [작업방법] 인명사고 위험이 높은 고소(高所)작업용 전차선 전용장비 개발 등
- 건설현장에 안전관리를 전담하는 상주 감리원 전면 배치 및 안전 감리원 운용방안 정립으로 중대재해 예방 기능 대폭 강화 ('23.7)
  - \* 운용실적 및 VOC 수집 결과를 토대로 프로세스 제정 추진
- 근로자의 질병 재해자 증가 추세를 감안하여, 근로자 건강관리방안 마련

### Ⅲ. 스마트·친환경 신기술로 철도의 혁신성장을 견인하겠습니다.

#### ① 한국형 철도기술 고도화로 글로벌 경쟁력 향상

##### □ 초고속 (400km/h급) 철도기술 기준을 정립하여 상용화 기반 마련

- 철도 핵심분야(궤도, 전차선, 신호, 통신)에 대한 400km/h급 기술기준을 마련하고 성능검증 절차 정립 ('23)

\* 평택~오송 2복선 사업 적용을 위한 시스템설계 본격 시행 (~'24.12)

##### □ 한국형 열차제어기술 (KTCS-2)과 무선통신망 (LTE-R) 확대 구축

- [KTCS-2] 시범사업 성과와 투자우선순위 등을 반영하여 '29년 국가 철도망 표준화를 위한 KTCS-2 사업전략 마련 ('23.12)

\* (고속) 경부고속선 '23년 하반기 착공, (일반) 투자우선순위 따라 단계별 추진

- [LTE-R] 세계최초 상용화에 성공한 4세대 이동통신기술(LTE) 기반 열차무선시스템을 '23년까지 전체 노선의 26.8% 구축 추진

\* (고속철도) 경부고속선 '23년 말 발주, (일반철도) KTCS-2 차량 현황에 따라 검토 후 시행

##### □ BIM, TBM 등 선진기술 활성화로 K-철도 경쟁력 확보

- 설계·시공 BIM\* 적용사업 중심으로 시공 중 개선사항을 발굴하여 건설기준 등 제도정비와 함께 스마트기술 활성화 방안 수립 ('23.11)

\* (Building Information Modeling) 3차원 정보모델링으로 시설물의 모든 정보를 설계단계에서 디지털 모형으로 통합하고 시공·유지관리 단계까지 연계

- GTX 등 도심통과가 증가하는 사업환경을 감안하여, 도심 굴착 시 발파 방식에 비해 안전하고 소음·진동이 적은 TBM\* 활성화 추진

- 춘천~속초 사업에 TBM 설계를 시범적용하고, 단면 표준화 등 기준정립 추진 ('23~'24)

\* (Tunnel Boring Machine) 기계식 굴착공법으로 발파 대비 소음·진동 발생 1/4 수준 (TBM 도입률 → 유럽 80% / 일본 60% / 한국 1% 내외)

## ② 디지털 기술을 접목하여 미래형 철도인프라 관리체계 확립

### □ 첨단기술을 접목한 철도관제 고도화로 열차운행 안정성 확보

- 중단없는 철도관제를 위해 세계최고 수준의 4차 혁신기술(AI 등)을 활용, 제2관제센터(오송)를 구축하고 기존 관제시스템(구로)도 고도화

\* (1단계) 제2관제 구축('26) → (2단계) 구로관제 고도화('28) → (3단계) 트윈관제 운용('29)  
☞ 제2관제센터 관제시스템 구축 사업 착수 및 시스템 분석 추진(~'23.12)

### □ 혁신적인 시스템 디지털화로 철도 설비의 신뢰성 제고

- 전철·통신·신호 등 철도시스템의 Full-디지털화 본격 추진
- [전철] 철도 전철전력망을 디지털화하고 지능화 플랫폼 구축을 위한 실증시스템 도입 등 추진 ('25)

\* 전철전력설비 예방진단시스템 마스터플랜수립 ('23.7~'25.1)

- [통신] 데이터의 대용량·고속 전송을 위한 ALL-IP 기반 차세대 전송시스템을 본격 설치하고 단계적으로 쏘 노선 확대

\* 서해선 복선전철 등 7개 노선에 구축 ('23.9~'24.10)

- [신호] 연동장치, 자동폐색장치 등 신호시스템 데이터 통신방식을 아날로그에서 디지털로 개량하기 위한 마스터플랜 수립 ('23.12)

\* 표준화(동→광케이블, 프로토콜 일원화)를 통해 신뢰성 향상 및 비용 절감

### □ 신기술 기반의 철도시설 모니터링으로 인프라 관리 고도화

- [원격감시] 디지털 기술(IoT)을 활용하여 교량, 터널 등 주요시설 상태에 대한 실시간 모니터링과 시설물 판단·제어 등 의사결정

\* 강릉선 서원주~횡성 간 원격감시시스템 구축 후 모니터링·검증 ('22.11~'23.12)

- [드론점검] 인력점검이 어려운 철도보호지구 내 교량하부, 터널 입출구부 등의 시설물 관리와 급경사지 점검 시 활용



### ③ 저탄소·에너지 효율화 기술 확대로 녹색경제 전환 가속화

#### □ 온실가스 배출 감축을 위한 친환경 기술 적용 확대

- 변전설비 전력개폐장치 절연가스(SF<sub>6</sub>)를 대체할 친환경 개폐장치 개발을 추진하고, 건설·개량으로 폐기되는 절연(온실)가스 처리기술 도입
  - \* 구분소 우선 도입('23) → 변전소 도입('25) → 친환경기기 전면도입('26)
- 역 주차장 전기차 충전시설 확대, 철도부지 내 수소연료전지 발전 등 철도자산을 활용한 에너지전환 지원
  - \* (전기차) 총 25개 사업에 철도역사 전기차 충전시설 332대 반영(∼'27)
  - \* (수소) 태화강역 부생수소 연료전지 발전사업('23.12) → 울산 5만 가구에 전력공급 가능
- 저탄소 콘크리트를 적용한 교량개량 시범사업을 통해 탄소배출 저감기술의 정착 유도
  - \* 경부선 조치원~내판 간 미호천교 개량공사 실시설계(∼'24)

#### □ 에너지 효율화 기술을 적용하여 철도시설물의 Zero 에너지 구현

- 교통시설 최초 탄소중립형 철도역사 건설 등 역 에너지 자립률 확대
  - 철도역사\* 설계 시 효율이 좋은 단열재를 적용하고, 신재생에너지(태양광, 지열 등) 사용률을 높여 에너지 소요량을 최소화
    - ☞ 에너지자립률 '23년 40% → '25년 60% (정부계획['30년 60%] 대비 5년 단축 목표)
  - \* 회정역사 외 3건('23), 화천역사 외 4건('24) 대상으로 설계 추진
- 심야 전기를 저장하여 사용하는 에너지저장장치(ESS) 확대 설치
  - \* 2개역(동해선 후포역, 평해역) 시범설치 결과 분석하여 적용 추진('23)
- 역사 공용부분(승강장 등)에 에너지절감 위한 조도 디밍기술 적용('23)
  - \* (LED Dimming) 철도이용객 감지 센서로 LED 조명 밝기를 조절할 수 있는 설비



#### ④ 민간기업의 글로벌 시장진입을 위한 해외진출 협력 공고화

##### □ 민간의 해외 진출 지원을 위한 수주 환경 조성

- 해외발주처의 Needs와 연계한 협력을 강화하고, 국내기업-발주처 간 네트워크 구축을 지원하는 등 민간의 해외진출 플랫폼 역할 수행
  - \* 글로벌인프라 협력회의(국토교통부) 시 4개 발주국(파나마, 콜롬비아, 리투아니아, 몽골) 고위인사 면담 진행('23.9)
- 사업 초기단계는 공단이 주도적으로 사업을 개발하고, 제안요청 이후 사업추진을 지원하며 체계적이고 유연하게 Team Korea 운영
  - \* (개발단계) 공단이 Team Korea 리딩 → (RFP 제출) 최대출자자 중심으로 협상 및 조달 추진 → (실시협약) SPV(사업시행법인) 구성
    - ☞ 「인니 자카르타 MRT4 사업」에 Team Korea 구성하여 참여 추진
- 발주국 실무자를 대상으로 한국 철도기술·시스템 등에 대한 대면 지식 전수프로그램을 운영하여 K-철도에 대한 인지도 제고
  - \* 타지키스탄, 키르기스스탄 대상 현지 철도학교('23.9), 초청연수 추진('23.12)
- 대한민국 K-철도기술 개발과 실용화 등 해외사업 수주활동에 특화된 BP 사례가 담긴 K-철도 홍보영상 제작 추진
  - \* KTCS-2 홍보영상 제작완료('23.6), 고속화 및 대심도 홍보영상 제작 추진('23.9)

##### □ 해외철도사업 추진 다각화로 공단의 수주역량 강화

- 개발도상국의 철도발주 능력 등을 감안하여, 전략적으로 ODA 사업과 정책자금을 활용한 사업발굴 추진
  - \* 페루 친체로 신공항연결철도사업, 타지키스탄 두산베 도시철도 건설자문 등 6건
- 합리적 사업참여 검토를 위한 KR형 자체 해외사업 F/S체계 도입
  - 신규사업 개발권의 선제적 확보와 기존 F/S 보고서의 품질향상 도모
  - \* 브라질 상파울루 광역전철(TIC) 사업 등에 시범시행 추진('23년 총 3건)

## IV. 역세권 등 철도부지를 지역발전 거점으로 조성하겠습니다.

### ① 적극적인 철도자산 개발로 지역경제 활성화

#### □ 역세권을 철도망과 연계한 Compact-City로 조성, 지역거점화 유도

- 지속가능한 개발사업 추진을 위해 역세권 개발 관련법 체계 정비
  - \* (역세권개발법) 철도역 중심의 역세권개발을 주도하고 개발 이익 (25%)의 철도 시설 재투자 범위 확대를 유도 ('23.8, 개정완료)
  - \* (철도사업법) 철도자산 개발사업의 점용허가 기간을 30년 → 50년으로 연장 (심의 중)
- 철도역을 중심으로 교통·일자리·주거·상업·문화 등이 결합된 투자 선도지구를 개발하여 지방 중소도시 성장거점 조성
  - \* (통영, 속초) KDI 예비타당성조사 신청을 위한 사업타당성 검토용역 시행 ('24.上)
- 서울역 종합개발계획을 수립하여 국가철도 중심역으로서 위상을 강화하고, 수서역은 거점형 지역중심의 랜드마크로 구축
  - \* (서울역) 서울역 종합개발 KDI 예비타당성조사 신청을 위한 철산위 보고('24.上)
  - \* (수서역) 환승센터 복합개발(∼'29), 역세권 공공주택지구 조성(∼'24) 정상 추진
- 춘천이 수도권의 부도심으로 성장할 수 있도록, 춘천역 중심의 Compact-City 조성 추진
  - \* 주거·업무·상업 등 복합개발 계획 수립 및 공공기관 예타 신청 추진 ('24.上)

#### □ 철도자산을 활용하여 민간참여형 개발 촉진

- 양양 인구정차장·삼척초곡 정차장 (해양레포츠 특화지구), 단양 레일코스터 (관광체험형) 등 민간 아이디어를 반영하여 관광명소화 추진
  - \* 양양 인구정차장 ('23.9 공모), 단양 레일코스터(지자체 인허가 중)
- 의성 탑리역과 舊단촌역 등을 활용하여 귀농귀촌자의 지역정착 지원을 위한 주거·일자리 복합형 농촌보금자리 조성 ('23.12)

## ② 철도자산을 활용한 지역사회 발전 기여

### □ 개방형 철도자산 관리기반을 확립하고 지자체와 협업 확대

- 철도유희부지 전수조사 결과를 반영하고 국가 등기부 시스템과 연계하는 등 재산관리통합시스템 고도화 추진 ('23.3~12)
- 민간플랫폼 사업자와 협업을 통해 유희부지 내역을 민간에 개방하여 국민의 철도자산 활용 편의 증진 ('23.12)
  - \* 유희부지 전수조사 반영하여 재산 일괄정비('23.3) → 국가시스템과 연계하여 국유재산 변동내역 제공('23.5) → 금융기관 활용 민간플랫폼 협약체결('23.10) · 운용개시('23.12)
- 지자체와 1:1 맞춤형 컨설팅을 시행하여 유희부지를 주민 친화적으로 활용하는 사업 확대
  - 현장조사, 유희부지활용위원회 심의를 통해 대상지 선정
    - \* ('23.上) 11개 지자체 제안사업 채택 / ('23.下) 유희부지 활용심의위원회 개최('23.11)

### □ 생활체감형 지원사업 증대로 국민과 소통하는 철도 이미지 제고

- 공단의 대표 철도자산활용 브랜드, 철도어린이집 「키즈레일」 확대
  - 지역사회 맞벌이 직장인의 보육부담 완화와 저출산 해소를 위한 지자체 협업 사업인 철도어린이집의 성공에 힘입어 전국적으로 확대 추진
    - \* 탄현역('23.3), 행신역('23.5) 개원 → 거제역, 정읍역('24년) 확대
- 중증 여성장애인 일자리 창출을 위한 섬섬옥수(네일케어) 사업 확대 등
  - \* 오송역(KB증권(주)), 광명역(SK윌더스(주)) 선정 → '23. 10월 개소 예정
- 국유재산 사용료 고지서의 모바일 전환으로 종이 없는 행정 구현
  - \* 기존 종이 고지서를 수요자 조사, 동의서 징구를 거쳐 모바일 발송('23.12)

## V. 공정한 업무처리와 고강도 혁신으로 국민 기대에 부응하겠습니다.

### □ 공정한 철도산업 생태계 조성을 위한 올바른 건설문화 구축

- 전관예우 방지를 위해 내부직원의 퇴직자 접촉 제한을 강화하고, 평가 등 계약절차 투명성을 극대화하여 전관 개입여지 차단 (연중)
  - \* 퇴직자 입찰현장 출입금지, 계약 시 기술형입찰 평가 생중계, 평가결과 전면공개 등
- 불공정행위의 사각지대인 중소형 협력사에 대한 하도급 실태점검과 옴부즈만을 강화하여 불공정행위 원천 차단 (연중)
- 건설현장에 일하는 문화가 확산되고, 공정한 업무수행 관행이 정착할 수 있도록 불합리한 현장노조 불법행위 등에 엄정 대응

### □ 핵심기능 중심의 조직·인력·예산운영 체계 정비로 경영 효율성 제고

- 기능조정에 따른 조직 재편, 인력 재배치와 경상경비·업무추진비 절감 등 조직·인사·예산운영 체계 효율화 지속 추진
  - \* '25년까지 14개 조직 축소 단계적 이행, 전년대비 경상경비 △3%, 업무추진비 △10%

### □ ESG 기반 전략체계 실행으로 경영혁신 가속화

- KR ESG 경영전략과 2030 중장기 경영전략의 상호연계성을 강화하고, 전략-실행-평가의 선순환 체계를 정착
  - \* ESG 자체수준 평가('23.10), 외부전문가 ESG전략 진단('23.11) 등 ESG 내재화 유도

### □ 일자리 창출, 공공데이터 개방 등 민간 서비스 제공 확대

- 국민의 취업 부담을 덜어주기 위한 새로운 일자리 창출 노력
  - \* 지역인재 채용비율 지속 확대 ('22년 24% → '23년 27% → '24년 30%)
  - \* 철도재산 활용사업 확산 등을 통해 신규일자리 창출 ('23년 8,050명 목표)
- 신규 개통노선의 역 편의 정보 등 국민이 편리하게 활용할 수 있는 데이터를 개방하여 민간 플랫폼과 연계한 공공서비스 창출
  - \* 국민의 교통편의시설 접근성 제고와 함께 민간의 철도관련 비즈니스 창출 가능