

2024년 국토교통위원회

업무보고

# 2024년 주요 업무 추진현황

2024. 10. 11.

국 가 철 도 공 단



# 순 서

I. 일반현황 .....	1
II. 중점 추진계획 .....	3
1. 적기 안전한 철도망 구축으로 고객 최우선 경영 실천 ..	4
2. 지속가능한 성장을 위한 철도산업 선순환 체계 구축 ...	7
3. 기술 융·복합을 통해 철도중심 미래 모빌리티 시대 선도 ..	10
4. 공정성 강화와 고강도 혁신으로 국민 눈높이에 부응 ..	13



# I

## 일반 현황

### ① 연 혁

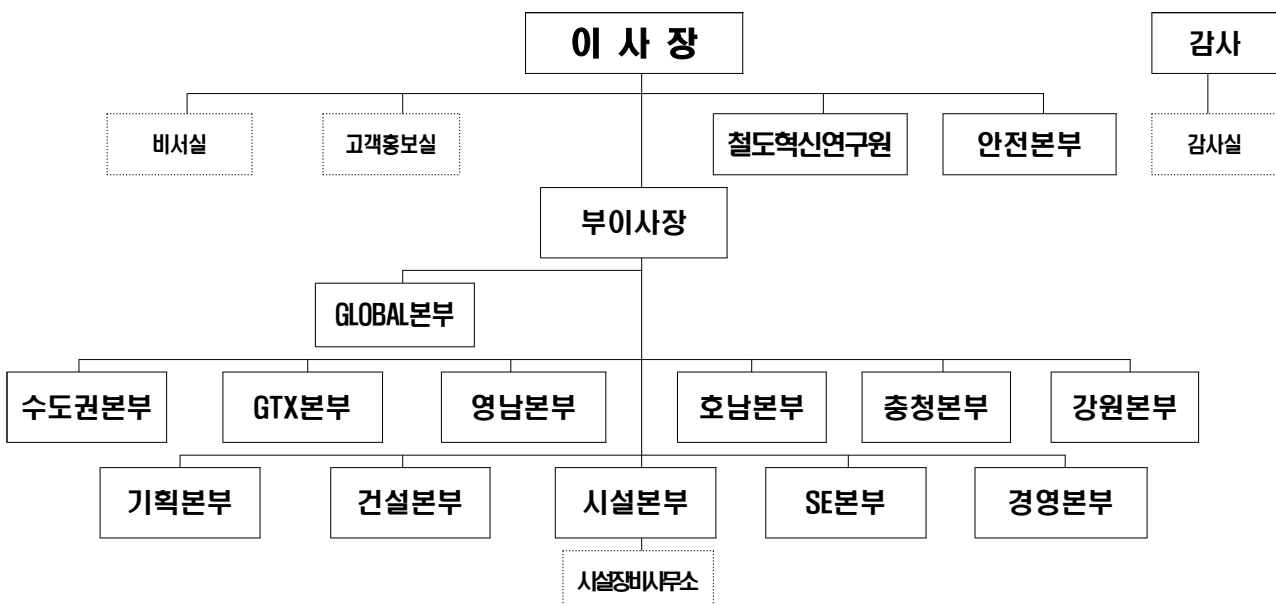
- '03. 7.29 철도산업발전기본법(공단 설립근거) 제정·공포
- '04. 1. 1 한국철도시설공단 출범
  - \* 철도청 건설·시설부문 + 한국고속철도건설공단
- '20. 9.10 기관 명칭 변경 (한국철도시설공단 → 국가철도공단)

### 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 ('24.9.30. 기준)

- (정원) 2,180명, (조직) 7본부 1원 6지역본부



#### 4 '24년 예산·재무 현황

##### ○ 예산현황

(단위 : 억 원)

구 분		'23년 (A)	'24년 (B)	대비 (B-A)
총 계		92,585	105,007	12,422
수입	<국 고>	47,845	54,176	6,331
	<자체 조달>	44,740	50,831	6,091
	• 채권 발행	19,348	22,412	3,064
	• 선로사용료	13,088	14,177	1,089
	• 자산관련수입	2,939	2,045	△894
	• 수탁공사예납금	7,022	10,611	3,589
	• 이자수입 등	1,495	1,533	38
	• 결산잉여금	848	53	△795
지출	- 사업비	63,087	73,708	10,621
	• 고속철도	4,487	5,667	1,180
	• 일반철도	22,446	20,861	△1,585
	• 광역철도	8,105	13,558	5,453
	• 수탁공사	1,364	1,592	228
	• 시설개량	13,980	16,686	2,706
	• 유지보수비	10,927	12,863	1,936
	• 기타사업	1,778	2,481	703
	- 관리비	3,132	2,819	△313
	• 인건비	1,957	1,862	△95
	• 경상경비 등	824	957	△218
출	- 처분전 결산잉여금	25,504	-	순감
	- 차입상환및세무경비	19,600	28,473	2,969
	• 원금상환	5,547	22,000	2,400
	• 이자상환	9	5,961	414
	• 차입경비	348	13	4
	• 세무관련 경비	38	499	151
	- 예비비	38	7	△31

##### ○ 재무현황

( '23년말 기준)

구 분	규 모	비 고
자 산	19조 8,696억 원	<div> <div>▪ 고속철도 시설관리권</div> <div>▪ 호남·수도권 고속철도 이관 前 유형자산(국고는 제외)</div> </div>
부 채	20조 9,896억 원	<div> <div>▪ 고속철도 자체투자(경부·호남 50%, 수도권 60%)</div> <div>▪ 선로사용료 회수부족에 따른 부채</div> </div>

## Ⅱ 중점 추진계획

### VISION

국민을 잇는 철도, 세계를 여는 철도

국가발전  
철도망 구축

고객중심  
안전철도 구현

철도산업  
생태계 활성화

미래대응  
혁신·책임경영 강화



### 중점 추진과제

- ◇ 적기 안전한 철도망 구축으로 고객 최우선 경영 실천
- ◇ 지속가능한 성장을 위한 철도산업 선순환 체계 구축
- ◇ 기술 융·복합을 통해 철도중심 미래 모빌리티 시대 선도
- ◇ 공정성 강화와 고강도 혁신으로 국민 눈높이에 부응

## I. 안전한 철도망을 적기에 구축하여 고객 최우선의 철도를 만들겠습니다

### ① 고객만족을 최우선가치로 철도망을 구축하여 전국 교통격차 해소

#### □ GTX본격 추진으로 수도권 교통난 해소 기여

- 수도권 주요거점을 30분대에 연결하는 1기 GTX(A, B, C노선)가 조기 확충될 수 있도록 조직역량 집중
  - \* 올해 하반기 GTX-A 민자(운정~서울) 구간 개통을 목표로 쏠 분야 사업관리 추진
  - \* GTX-B·C 노선은 올해 착공을 시작으로 B노선 '30년, C노선 '28년 개통 추진
- 2기 GTX도 성공적으로 추진될 수 있도록 타당성 검증 등 적극 수행
  - \* GTX 연장사업 (A·B·C)은 신속한 타당성 검증 및 최적의 대안 도출 추진
  - \* GTX 신설사업 (D·E·F)도 他 노선과의 저촉사항과 사업지연, 중복투자 발생 등을 최소화할 수 있도록 기획 단계부터 면밀히 검토

#### □ 지방권 광역철도 구축을 통한 지역교통 혁신 실현

- CTX(대전~세종~충북), 대구경북신공항철도 등 지방권 광역급행철도(x-TX) 신속한 사업추진 지원
- 대구권·충청권, 광교~호매실, 태화강~송정 등 진행 중인 지역별 광역철도는 차질없이 건설하여 인접 도시간 접근성 향상 기여

#### □ 중점 철도망 구축사업을 차질 없이 시행하여 국민의 이동권 보장

- '26년까지 개통 예정 철도사업에 대한 집중적인 공정관리로 적기 개통 노력
  - \* ['24년] 서해선, 포승~평택, 충주~문경, 포항~삼척, 도담~영천 등 9개
  - \* ['25~'26년] 보성~임성리, 신안산선, 인천발·수원발 KTX, 충청권광역철도 등 6개
- 고속서비스 수혜지역 확대, 지역 활성화를 위한 철도망 사업관리 철저
  - \* [고속철도] 평택~오송 2복선화, 호남고속철도 2단계 등
  - \* [일반철도] 인덕원~동탄, 월곶~판교, 여주~원주, 춘천~속초, 강릉~제진, 수서~광주 등
- 국가철도망 구축계획 신규사업에 대한 실현 가능성 높은 사업기획
  - \* [사전타당성조사] 동남권순환, 분당선 연장(기흥~오산), 전주~김천, 문경~안동 등 9건
  - \* [예비타당성조사] 평택~부발, 경부고속선~서해선 연결선, 삼척~강릉 고속화 등 8건

## ② 철도 특성과 이용객 편의를 고려하여 쾌적하고 안전한 시설환경 조성

### □ 철도시설물의 특성과 성능을 반영하여 합리적으로 시설개량 추진

- 시설 성능이 저하되어 안전에 취약한 구조물과 내용연수 경과된 궤도·전철전력·신호·통신설비 등 전면개량 추진
  - \* 구조물 C등급 이하, 레일 마모 10mm 이상, 선로전환기 내구연한 10년 이상 등
- 구조물(터널·교량·승강장) 177개소, 선로 195.1km, 전기설비(전철전력·신호·통신) 455개소, 선로전환기 2,280개소, 송전설비 11개소 등 시행
- 운행밀도가 높은 수도권 궤도·전기설비를 집중 개량하여 열차 안전 확보
  - \* (지하구간) 일산선, 과천선, 분당선 / (지상구간) 경부선, 경인선, 안산선, 경원선
- 고속선 중 최초 개통된 경부고속선 1단계 구간(광명~동대구, '04)도 내용연수가 도래한 설비 교체

### □ 철도이용객과 작업자가 안심할 수 있는 안전·편의시설 확충

- 승강장 안전문(PSD)과 역사 승강편의시설(E/S, E/V)을 추가 설치하여 국민의 철도이용 환경 개선
  - \* ('24) 안전문 72개소, E/V 18개역, E/S 30개역 설계 및 공사 추진
- 화재에 취약한 가연성 재질(아크릴)의 터널형방음벽은 개량 우선 순위를 고려하여 단계적 교체공사 추진 (용산선 등 6개소)
  - \* ①용산선214m, ②수인선400m, ③경원선380m, ④전라선310m, ⑤경강선94m, ⑥경부선10m
- 역내 환경과 각종 시설물을 원격 통합관리하고 교통약자에게 최적의 이동경로를 안내하는 스마트 철도역사 시범 구축
  - 승강장 넘어짐 사고, 심정지 환자 발생 등을 감지하는 지능형 CCTV와 교통약자 맞춤형 역무자동화설비 등 다양한 안전시설을 도입
  - \* (CCTV) 평가인증 기준마련·시범구축(~'24.10), (역무자동화) 표준규격 정립(~'24.12)
- 철도종사자 안전사고 예방을 위해 오봉역 등 물류 수송이 많고 차량 연결작업이 빈번한 주요 화물역(17개역) 선로전환기(수동→자동) 개량

### ③ 맞춤형 안전 · 품질관리로 사고없는 현장, 고품질 철도시설물 구현

#### □ 위험현장에 대한 집중 안전관리로 사고 발생 예방

- '24년 중대재해 ZERO 달성을 위해 전사적 안전관리 강화
  - 최근 5년간 산업재해를 분석하여 위험현장별 재해 감소대책을 마련 · 적용하고 지속적인 모니터링으로 실질적인 안전관리 정착 유도
- 공사금액 50억 미만 소규모 현장은 특화된 안전관리 시행
  - 맞춤형 교육과 컨설팅으로 발주자 역량과 노하우 습득을 지원
    - \* '24년 1월부터 50억원 미만 현장까지도 「중대재해처벌법」 대상에 편입
- 위험작업 근로자의 안전 확보를 위해 현장안전시설을 강화하고, 신규장비 개발 등을 통해 작업방법 적극 개선
  - \* [안전시설] 전차선 구조물 폴림방지 너트 확대, 감전예방을 위한 케이블 방식 변경
  - [작업방법] 인명사고 위험이 높은 고소(高所) 작업용 전차선 전용장비 개발 등

#### □ 자재부터 시공까지 체계적 품질관리로 철도시설물 품질향상 실현

- ISO 품질관리 프로세스 철저 이행 및 주기적 개선으로 품질결함 사전 제거
  - \* 주기적인 리스크관리 교육, 품질관리 절차 내외부 심사로 연중 품질관리 개선
- 강재, 철근, 레미콘 등 주요자재 집중점검 추진으로 자재품질 확보
  - \* 자재공급원 승인, 품질시험 실적 등 주요사항 반복 점검 추진
- 공단 주관 품질시험 직접시행 확대로 부실자재 시공 원천 차단
  - 특정자재에 대해 선별적으로 시행하던 자재 품질시험에 대하여 임의선정(샘플링) 품질시험으로 확대 검토
    - \* 현장에서 선별하여 의뢰한 건만 시행하던 자재 시험을 현장점검 시 임의 선정하여 품질시험 하는 것으로 확대 시행 (오송, 품질시험센터)
- 소규모·신규 체결된 취약현장의 품질관리 의식강화를 위한 전문 교육으로 품질결함 최소화 추진

## II. 지속가능한 성장을 위한 철도산업 선순환 체계를 구축하겠습니다.

### 1 철도부지의 전략적 활용으로 지역발전을 위한 거점 조성

#### □ 속도감 있는 철도 지하화 추진으로 도시공간 재구조화

- 전국을 대상으로 지하화 노선·구간, 상부 개발 구상, 철도 네트워크 재구조화 등을 담은 국토부의 종합계획 수립 적극 참여
  - \* 연구용역 착수('24.3)→지자체 제안 접수('24.10)→선도사업 선정('24.12)→계획 수립('25.12)
- 국토교통부와 긴밀히 협의하여 지하화 과정에서 예상가능한 기술·안전 문제를 철도전문가의 시각으로 선제적 검토
  - \* 노선 기능조정, 지하시설 배치 및 상부개발 구상 등에 적극적인 의견 제시로 최적의 사업모델이 제시될 수 있도록 역할 수행

#### □ 지역경제 활성화를 위해 「철도건설-역세권 개발」 연계성 강화

- 철도역 상부 고밀도 복합개발을 통한 TOD (Transit Oriented Development) 중심의 대중교통 친화적 역세권 개발절차 마련
  - 철도역사의 사업성 분석을 통해 건설과 동시에 복합개발 추진
- 국가철도망 계획에 따른 신규 철도건설계획 수립 시 역세권 개발 계획 연계 시행으로 철도개통과 역세권 개발 간극을 최소화
  - \* ①기본계획 고시 시점에 개발가능 개소 발굴 → ②역세권개발 예정 구역 지정
- 지역별 특성과 여건을 반영한 맞춤형 사업모델 발굴로 국민요구 충족
  - \* 춘천역세권 개발(예타 중, '24. 3. ~), 서울역 종합개발(예타 신청, '25. 1.)

#### □ 지역 맞춤형 국유재산 활용으로 국민 삶의 질 제고

- 지역별 특성을 살린 유휴부지 활용으로 주민 편의 증진
  - \* 지자체 대상 유휴부지 활용사업 공모를 통해 '24년 12개소 선정 추진 목표
  - \* 철도어린이집, 지역아동센터, 중증 여성장애인 네일샵 등 지자체 협업사업 확대
- 민간 협업을 통한 국유재산 데이터 개방으로 대국민 정보서비스 확대
  - \* 유휴부지, 폐선정보를 실시간 제공하여 일반국민의 정보접근성 확대

## ② 철도산업 패러다임 변화로 철도발전 기반 확립

### □ 철도중심 교통체계 확립을 위한 「제5차 국가철도망」 미래상 제시

- 정부정책과 미래여건 변화를 포용하는 비전과 목표를 정립하고, 국가 주도의 국가철도망 계획 수립에 적극 참여
  - \* (정부정책) 국토계획, 탄소중립 (미래여건) 자율주행, 철도중심 통합교통체계
  - \* 제5차 국가철도망 구축계획 수립 연구('23.7.~'25.4., 한국교통연구원 등 4개사)

### □ 철도산업 분야 신규편익 개선·발굴로 국가철도망 실현 가능성 제고

- 경제성 분석체계에서 철도건설사업의 특징이 합리적으로 평가받을 수 있도록 기존 편익항목은 개선하고 신규편익 발굴 추진
  - 새로운 관점의 철도사업 경제성 분석으로 사업추진 동력 확보
  - \* 철도편익 개선방안 수립, 관계기관 협의 등을 통해 예타 지침을 개정하여 경제성 확보 추진

### □ 철도클러스터 운영 구체화로 철도강국 도약을 위한 협업체제 구축

- 국가산업단지인 철도클러스터의 운영효율성 제고를 위해 운영 주체, 기업 지원방안 등을 구체화하고 공단의 지속가능한 참여 추진
  - \* 차량·부품생산단지(산업), 시험선로 고도화(기술), 제2철도관제센터(안전) 등
  - \* 국가산단후보지 예비타당성조사 신청 예정('24.12.)

### □ 철도편의성 증진을 위한 인프라·제도 개선방안 마련

- 계획·시공·운영 전 분야에서 이용자 편의증진 방안 마련
  - 열차운행횟수 산정 방법 개선을 통한 배차간격 단축, 고상홈 확대, 환승거리 단축 등을 반영한 철도 설계기준 개선 등 검토(~'25.3.)
- 철도화물 수송분담율 증대를 위한 전환교통 지원사업 규모 확대
  - \* 전환교통 보조금 단가 조정, 보조금 대상 확대(운임 보조, 시설투자) 등
- 시장 참여자의 진입장벽을 완화하고 철도 물류 경쟁력을 확보할 수 있는 철도물류 혁신방안 마련
  - \* 철도화물 운송품목 다양화, 신기술·시스템 도입, 철도 중심 복합물류센터 구축 등

### ③ 시설관리자 역할 강화로 철도시설 관리체계 고도화

#### □ 철도시설관리자로서 역할 제고를 위한 시설관리 플랫폼 등 구축

- 철도시설의 **수 수생애주기**와 **이력정보**가 체계적이고 투명하게 관리될 수 있도록 철도시설 종합정보시스템 (RAFIS)의 성공적 정착에 집중
  - 유지보수 이력관리정보망을 일원화하여 유지보수 업무 전반에 대한 모니터링 체계를 확립하는 등 예방형 유지보수 체제로 전환
- 건설부채 상환, 운영자의 경영효율화와 함께, 철도수송량 확대 등을 종합적으로 고려한 수용성 높은 단위선로사용료 산정기준 마련
  - \* 국토부, 운영사와 합동으로 고속선 기반시설에 대한 단위선로사용료(안) 先 마련('24.12.)
- 다양한 통신방식의 시설관리 IoT 서비스 수용이 가능하도록 통합 플랫폼을 구축하고 서비스방안 마련을 위한 마스터플랜 수립 추진
  - \* 용역 시행('24.5), 마스터플랜(MP) 수립(~'24.12.), 시범사업 추진('25)
- 고위험·저효율의 인력중심 유지보수 업무는 첨단 유지보수 장비를 적극 도입하여 기계화·자동화 체제로 전환
  - \* (현대화 장비) 선로점검차, 소형다짐장비 등 도입(기도입), 레일밀링차 도입('24.11.)

#### □ 「노후도 → 성능 평가」 중심으로 철도시설물 관리체계 전환

- 시설물 성능 검증을 위해 성능평가 시기를 명확화하고, 10년 미만 시설물을 대상으로 정밀진단·성능평가 기준 개선
- 선로구간별 열차의 운행 횟수·밀도를 고려하여 선로등급을 합리적으로 정립하는 등 선로관리 고도화
  - \* (현재) 고속·일반철도 구분에 따라 점검주기를 산정하고 유지보수를 시행  
(변경) 운행횟수, 선로통과톤수에 따른 선로등급을 산정하고 등급에 따른 유지보수 시행
- 국민 생활환경과 밀접한 철도소음 수요조사 프로세스를 재정립하여, 방음벽 설치기준 개선 등 철도소음 종합대책 마련
  - \* 방음벽 설치 수요조사 및 방음 중기계획 수립·통보 시, 지자체-코레일-공단 지역본부가 동참하여 합리적인 사업시행방안 도출

### Ⅲ. 기술 융·복합을 통해 철도중심의 미래 모빌리티 시대를 선도하겠습니다

#### ① 한국형 철도기술 연구·개발로 글로벌 경쟁력 제고

##### □ 적극적인 R&D 추진으로 철도산업의 새로운 미래 개척

- 철도산업 전반의 저변 확대를 위해 다양한 기술을 수용하고 융합하는 철도산업 R&D 적극 추진
  - 개발된 기술은 신속하게 실용화하여 적용하고, 중소기업 등 민간의 혁신기술 개발 및 성장을 지원하여 해외시장 진출 기반 마련

##### □ 철도경쟁력 확보를 위해 철도시스템 전반에 차세대 기술 도입

- 경부고속선에 한국형 열차제어기술(KTCS-2) 도입을 적극 실행하고, 4세대 이동통신기술 기반 열차무선시스템(LTE-R)의 쏘 노선 확장 추진
  - [KTCS-2] '24년 경부고속선 전 구간 설계 완료(9월)하고 착공(11월) 예정
  - [LTE-R] '24년까지 전체 노선의 67% 구축 추진 ('28년까지 완료)
- 철도교통 활성화를 위한 연구개발과 함께 차세대 고속열차, 열차 자동운전(ATO) 등 미래철도 선도기술 개발
  - [철도교통 활성화] 투자 활성화를 위한 철도수요예측방법 개선, 장대 화물열차 운행을 위한 시설계획·경제적 타당성 검증
  - [차세대 고속열차] KTX-1 내구연한 도래('33)를 대비하여 370km/h급 고속 철도 차량 상용화를 위한 기술요구서 정립, 시설물 인터페이스 검토(~'25)
  - [열차 자동운전] 궤도회로가 없는(이동폐색), 자동운전 기반 한국형 열차 제어시스템(KTCS-3) 성능검증 완료 및 시범사업 계획수립

## ② 신기술 플랫폼 도입과 친환경 기술 고도화로 철도시스템 선진화

### □ 철도인프라의 디지털전환으로 철도산업의 혁신기술 내재화 유도

- 철도분야 전반에 디지털트윈 통합운영 플랫폼 추진전략을 수립하고, 철도 수생애주기 BIM 기반 통합운영 시스템을 구축·활성화
- 전철·통신·신호 등 철도시스템의 Full-디지털화 본격 추진
  - 철도 전철전력망 디지털화('25), ALL-IP 기반 차세대 전송시스템 설치('24.10.), 신호시스템 데이터 통신을 아날로그→디지털 개량 등 추진
- 중단 없는 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 개량('28) ⇒ (3단계) 트윈관제 운용('29)

### □ 실질적인 온실가스 배출 감축을 위한 친환경 기술 개발 추진

- 주요 철도자재에 대한 신기술 개발로 탄소중립 기여
  - 철근 대체 친환경 유리섬유보강근(GFRP)\* 적용 확대방안 마련('24~) 및 폐플라스틱을 이용한 구조일체형 경량 거푸집 개발(~'25)
    - \* 유리섬유보강근(GFRP) : 철근에 비해 고강도·저중량이며 장기간 사용 가능
  - SF<sub>6</sub>(육불화황)가스를 대체\*할 친환경 개폐장치를 도입하고, 저탄소 콘크리트 궤도 적용 시범사업의 지속 확대 등 탄소배출 저감기술정착 유도
    - \* 지구온난화 지수(GWP) 1이하인 Dry Air 등으로 전환 유도
- 지속적인 ZERO에너지 역사 건설을 추진하여 에너지자립률 향상
  - 「철도건축물 제로에너지 추진 로드맵」에 따른 제로에너지 설계를 정착하고 단계적 목표 달성을 위해 제로에너지 철도역사 건설 추진
    - \* '24년 에너지자립률 50% 이상, 제로에너지건축물(ZEB) 4등급(40~60%) 목표로 추진

### ③ 민·관 협업 기반의 해외진출 강화로 새로운 철도시장 창출

#### □ 민간의 해외진출 지원을 위한 수주환경 조성

- 해외발주처의 Needs와 연계한 협력을 강화하고, 국내기업-발주처 간 네트워크 구축을 지원하는 등 민간의 해외진출 플랫폼 역할 수행
  - 사업 초기단계는 공단이 주도적으로 사업을 개발하고, 제안요청 이후 사업추진을 지원하며 체계적이고 유연하게 Team Korea 운영
- 해외수출 파트너로서 민간 철도업체와 시스템 분야(신호/통신) 철도기술 동반 수출을 위한 현지간담회 추진
  - 시스템 분야 해외철도 진출 중점기술 선정, 기술 수출 전략 수립, 역할 분담, 협력관계 지속을 위한 위킹그룹 구성 등

#### □ 동유럽·중남미 시장 진입을 통한 해외사업 포트폴리오 다각화

- 동유럽 시장 타겟팅 및 중앙아시아 본격 진출을 위한 사업 발굴
  - 특히, 既 수주한 폴란드 고속철도 사업의 차질없는 수행을 위한 과업수행팀 설치 등 전사적 지원체계 마련
- 철도 신규시장 개발을 위한 ODA사업·정책자금 전략적 활용
  - 동유럽·중남미 이머징마켓의 철도 발주능력을 고려한 프로그램 매칭으로 수주와 연계될 수 있도록 실효성 있는 ODA 추진
    - \* 우크라이나 철도교통관제센터 구축사업 FS 및 역량 강화 사업 신청('24.9월)
    - \* 페루 쿠스코~친체로 공항철도 건설사업 FS 등 시행('24.8월)
  - K-ODA를 활용한 중앙아시아 사업 초기발굴, 입찰 참여 추진

#### □ 해외철도 발굴사업의 최종 수주연계를 위한 공단 역량 강화

- 미개척 사업이나 발굴사업의 최종 수주 연계를 위한 공단 자체 해외개발사업 추진
  - 기존 정책지원제도와 차별되는 타당성조사 이전의 시장조사, 사업 여건 마련 등 신규사업 개발에 집중하는 K-IRD 제도 운영 추진

#### IV. 공정성 강화와 고강도 혁신으로 국민 눈높이에 부응하겠습니다.

##### ① 불공정 관행과 그림자 규제 철폐로 투명한 업무수행 문화 정착

###### □ 불합리한 업무방식에 대한 관리 강화로 청렴한 철도산업 생태계 조성

- 불공정행위의 사각지대인 중소형 협력사에 대한 하도급 실태점검과  
옴부즈만을 강화하여 불공정행위 원천 차단
  - 근로자에 대한 임금체불 방지를 위해 국가정책으로 추진 중인  
전자카드와 대금지급시스템 연계율 제고

\* (연계 목표) 현재 51.2% (145개/283개 현장)로 연초 목표(50%) 대비 초과 달성 중

- CEO가 주관하는 참여형 청렴활동을 확대하고, 분야별 비위 사각  
지대를 발굴하여 취약분야 집중 개선

\* 자체 윤리경영 브랜드(W.I.N.K) 캠페인, 청렴 콘텐츠 제작·배포 등 시행

- 철도사업 비위행위 근절을 위한 특별대책을 수립하고 TF 조직·  
운영으로 부패위험을 점검하고 제도개선을 시행\*

\* 품질점검, 제도개선, 문화채신 등 3개 분야 6개 과제 추진

###### □ 지속적인 규제 개선을 통해 협력사가 일할 수 있는 환경 조성

- 중소협력사에 대한 그림자 규제를 철폐하고, 철도 건설기준의 합리화로  
최적의 철도사업 추진과 사업효율성 개선을 도모
  - 사용품질 확보를 위해 과소 반영된 단가기준 개선 등 공사비, 자재  
단가 현실화 방안을 마련하고 관계기관 협의 및 지침 개정 추진
  - 철도공사와 별개로 적용하던 궤도용품 표준규격을 일원화, 신호·  
통신설비 디지털화 기준 마련 등 건설기준 고도화('24.11.)

## ② 환경변화를 반영한 능동적 경영혁신으로 미래대비 경쟁력 확보

### □ 글로벌 엔지니어링 혁신기업 도약을 위한 업무혁신 추진

- 철도사업, R&D 분야의 Global Standard에 부합하는 업무 프로세스 변화, 규제 개선을 통해 관행을 혁파하고 협력사와 상생협력 도모
  - \* 국내기업의 해외철도사업 진출 시 국내와의 제도 불일치로 인한 진출 장애 요소(실적 불인정 등) 및 불필요한 업무 제거
- 글로벌 트렌드를 반영한 현장중심의 사업관리체계 조직을 구성
  - 기존의 본사 중심 사업관리체계를 현장중심으로 변경하여 사업 지연을 최소화하고 국민과 약속한 개통공기 달성

### □ 대내외 경영환경을 고려한 혁신적 경영전략 수립 · 이행

- 급격한 기술 및 사회환경 변화를 반영하여 미래 철도중심 교통전략을 제시할 「2035 중장기 경영전략」 수립
  - \* 미래 모빌리티(자율주행차, UAM 등)의 급격한 변화, 수도권 집중 · 과밀화 및 지방소멸에 따른 철도의 기회 · 위기요인을 반영
- 임직원 ESG 경영 마인드 함양 캠페인, 철도협력사 VOC에 기반한 맞춤형 지원계획 수립 등 ESG 경영 내재화를 위한 지원활동 전개

### □ 업무환경의 디지털 플랫폼 전환으로 서비스 혁신 추진

- 언제 어디서나 업무 가능한 클라우드 기반 스마트워크 업무환경 구축으로 업무 생산성 향상 및 효율성 제고('24.12)
  - \* 통합정보시스템 고도화로 업무 자동화 · 원스톱 서비스를 구축 (~25.3)
- 철도산업정보센터 클라우드 이전사업의 단계적 추진으로 범정부적 통합전산환경 구축에 적극 부응
  - \* ('24~'25) 철도통합데이터 플랫폼 설계 · 구현 → ('26) 통합데이터플랫폼 open

### ③ 자부심 넘치는 공공기관 도약을 위한 조직·인력 운영체계 정비

#### □ 국민 삶의 질을 높이는 핵심사업 추진을 위한 조직·인력 운영체계 정비

○ 광역급행철도(GTX), 철도 지하화 사업 등 주요 현안 사업의 적기 추진을 위한 전담조직 신설 및 인력 운영 최적화

- 본사 건설본부 내 GTX지원단, 철도지하화추진단을 신설하고, 지역본부 단위의 GTX본부 신설하여 현장중심의 사업관리 강화

- 철도지하화 사업 등 도심권 철도사업에 필수적인 TBM\*, 대심도 공법 확대 적용에 필요한 핵심프로젝트 조직에는 과감한 인력 증원·배치

\* TBM(Tunnel Boring Machine) 공법 : 굴착기를 땅속에서 수평으로 회전시켜 암반을 압력으로 파쇄시키는 시공방식, GTX 건설 시 활용 중

#### □ 직무·성과중심 인력운영 제도 고도화로 균형 있는 인적자원 활용 강화

○ 직무수행 역할과 책임 수준을 반영한 직무분류체계 재정립하고 직무중심 경영관리 정착을 위한 직무등급 평가 고도화

- 사업별, 부서별 특성을 고려한 직무 세분화, 중복직무 통·폐합, 직무기술서 재정비 등을 통해 구성원의 역할·책임 명확화

○ 근속연수 기반의 보수체계 연공성을 완화하고 직무·성과급 확대 추진

- 보수체계 개편으로 연공축적에 따른 임금인상 구조 개선

- 기본급 등 임금항목 전환 및 수용성을 제고한 직무급 비중 확대

\* 직무급 비중 : ('23년) 5.77% → ('24년) 17% → ('25년) 20% (목표)

#### □ 일하는 조직문화 혁신으로 조직 구성원 업무수행 만족도 제고

○ 오래된 관습타파, 일하는 방식 개선, 일과 가정의 양립 등 조직 발전과 구성원 만족도 제고를 위한 조직문화 개선 시행