

# 고속철도의 중점과제와 경쟁력 확보 방안

## A Study on Major Challenges for Korean High-Speed Railway and How to Secure Its Competitive Edge

강진규\*  
Kang, Jin-Kyu

---

### ABSTRACT

Korea selected to introduce high-speed railway system from advanced countries in order to accumulate railway technologies and develop exiting domestic logistics system. After many twists and turns, we adopted to introduce France's high-speed railway called 'TGV'.

Despite many difficulties along with trials and errors, it is expected that Korean high-speed railway will be brilliantly launched in April 2004, although it has been commissioned for multi-discipline tests. It is forecast that the opening of high-speed railway will bring us the epoch-making development of logistics system. However, what if there are really some problems in the operation of high-speed railway? We cannot consider and highlight only the positive aspects of our own high-speed railway. In terms of many challenging aspects we would face in the future, there would be some matters we must consider and point out in this opportunity. In this regard, the direction for developing high-speed railway stations requires the harmony between profitability and public benefits, which must involve compatibility with other traffic systems and practical policies to secure competitive edges.

---

### 1. 서론

지난 세기 인류가 이룩한 위대한 성취 중 하나가 시속 200km의 신칸센을 선보이면서 국력을 과시한 이래, 1981년 프랑스가 시속 300km의 TGV를 선보였고, 꼭 10년이 지난 후 독일이 시속 280km의 ICE 고속철을 띄움으로써 세계의 철도는 새로운 기술혁명으로 진전했다. 이 와중에 우리도 철도의 발전을 모색할 계기를 잡았다. 사실 60년대 가난에 찌들려 철도에 투자할 돈이 없었다. 설상가상으로 70년대 초 경부고속도로가 뚫리면서 교통의 모든 것은 고속도로가 해결할 것으로 여겨졌다. 이는 교통정책의 착시현상을 가져와 가뜩이나 어려운 철도를 영락없이 폐물로 만들다시피 했다.

우리나라는 철도기술의 축적과 물류시스템의 발전을 위해 고속철도 도입을 선택하였고 우여곡절 끝에 프랑스의 고속철(떼제베)을 도입했다. 많은 어려움과 시행착오를 거치며 내년이면 화려한 데뷔가 예정되어 있으며, 고속철도의 개통은 물류시스템의 획기적인 발전을 가져올 것으로 기대된다. 하지만 정말 고속철도의 운행에 문제는 없을까? 우리는 고속철도가 가져다 줄 밝은 면만을 생각할 일은 아니다. 앞으로 닥칠 여러 어려운 국면을 수익성과 공공성의 조화가 필요하며, 타 교통시스템과의 조화 및 경쟁력 확보방안도 있어야 될 것이다.

다음에서는 이러한 사안들에 대하여 논하고자 하며 그중에서 경제적 수익성이 강화되는 고속철도로 변모하기 위한 역개발 방향과, 타 교통수단(항공)과의 경쟁력 강화를 위한 고속철도 여객운송제도 등의 보완(신설) 대안에 대하여 논하고자 한다.

---

\* 서울시 종로구 시설관리공단, 정회원

## 2. 경제적 수익성이 강화되는 고속철도의 역 개발 방향

기존의 민자역사 방식의 단편적인 개발방식으로는 수익성 강화에 한계점이 따른다. 물론, 이제까지 정부(관주도형)운영방식보다는 수익성면에서 나아진 것은 사실이나, 이것만으로는 한계점이 있다는 것이다. 이것은 역사와 역만을 근시안적으로 보고 개발한 방식이다.

민자역사 개발방식은 어쩌면 수익성 개발보다는 만성적인 적자로 허덕이는 철도의 투자에 대하여 당장의 투자비를 민자로 대체함으로써 적자규모가 늘어나지 않게 하기위한 단순한 땀질방식으로 볼 수 있다. 이러한, 역사와 역만을 볼 것이 아니라 광역개발이라는 방식을 통하여 고속철도의 역사와 역 개발 방향을 설정해야 한다. 광역개발 방식을 통하여 다음과 같은 점에 중점을 두어야 한다.

### 2.1 역세권을 택지 개발과 연계하여 개발해야 한다.

고속철도 역의 배후지를 대규모의 택지개발과 연계하여 개발하여야 하는데 역으로부터 대중교통수단(버스, 지하철 등)을 이용하여 1시간이내의 지역을 개발하는 것이 효과적이라고 생각한다. 택지개발 지구와 연계하여 고려될 사항이 바로 연계교통 수단인데 원거리로 인하여 이용의 편리성이 저하되지 않도록 개발되어야 하며, 고속철도 역사 출입구에 가장 가까운 위치에 버스정류장과 택시 승강장 등 대중교통 환승시설이 배치되어야 한다. 또한 자가용 승용차의 이용자들을 위한 환승주차장 시설과 이용객들에게 저렴하게 주차장을 이용할 수 있는 시스템을 개발해야 한다.

### 2.2 업무 또는 상업시설과 연계하여 개발해야 한다.

업무 또는 상업시설은 역으로부터 대중교통수단(버스, 지하철 등)을 이용하여 30분이내의 지역을 개발하는 것이 효과적이라고 생각한다. 업무시설이나 상업시설 이용자는 업무, 비즈니스 등의 교통수단으로 고속철 이용을 많이 할 것으로 예상되며, 이를 위해서는 항공의 경쟁에서 우위를 점해야 한다. 기존의 항공시설은 외곽지역에 위치함으로써 이용자들에게 불편을 주고 있는 것이 현실이다.

### 2.3 장기적인 안목에서의 역사건립(역사의 고층화)

고속철도의 역사는 장기적인 안목과 계획에 의하여 건립되어야 한다. 기존의 민자역사는 유통센터(백화점, 할인마트 등) 위주로 건립되었고, 규모(지상층 기준)도 고층화 되어지지 않았다. 그러나, 우리나라는 국토가 협소하므로 역사의 고층화가 장기적으로 필요하며, 이렇게 건립한 역사는 업무시설, 체육시설, 상업시설 등이 복합적으로 입주하게 해야 할 것이다.

### 2.4 고속철도 역사내의 행정민원실 유치

행정민원실이 반드시 입주하여 민원서류를 고속철도 역사 내에서 발급받을 수 있도록 행정민원실을 유치하여야 한다. 예로서, 서울역사에서 부산으로 출장을 간다면, 제반 민원서류를 출발 시 전화로 발급의뢰 한 뒤 부산역에 도착하여 민원서류를 바로 인수받아 업무목적에 사용되도록 시스템을 개발하여야 한다.

## 3. 타 교통수단(항공)과의 경쟁력 강화를 위한 운송제도 등의 보완

### 3.1 고속철도에서 일어날 수 있는 재난에 대해 깊이 있는 검토와 준비

고객이 철도를 교통수단으로 이용하는 이유는 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 첫째는 정시성이고, 둘

제는 안전성이다.

정시성은 육상 교통수단 뿐 만 아니라 항공과의 경쟁에서도 확실하게 경쟁력을 확보하고 있다고 할 수 있다. 그러나, 안전문제는 어떠한가? 육상 교통수단에서는 경쟁력을 갖고 있으나 항공과의 경쟁에서는 확실한 우위를 점하고 있다고 말할 수 없다. 특히, 최근 대구지하철 사고 선로 보수시 사고 등 많은 철도 안전사고가 발생하고 있다. 이러한 안전사고는 고속철도의 이미지에도 심각한 타격을 주고 있다.

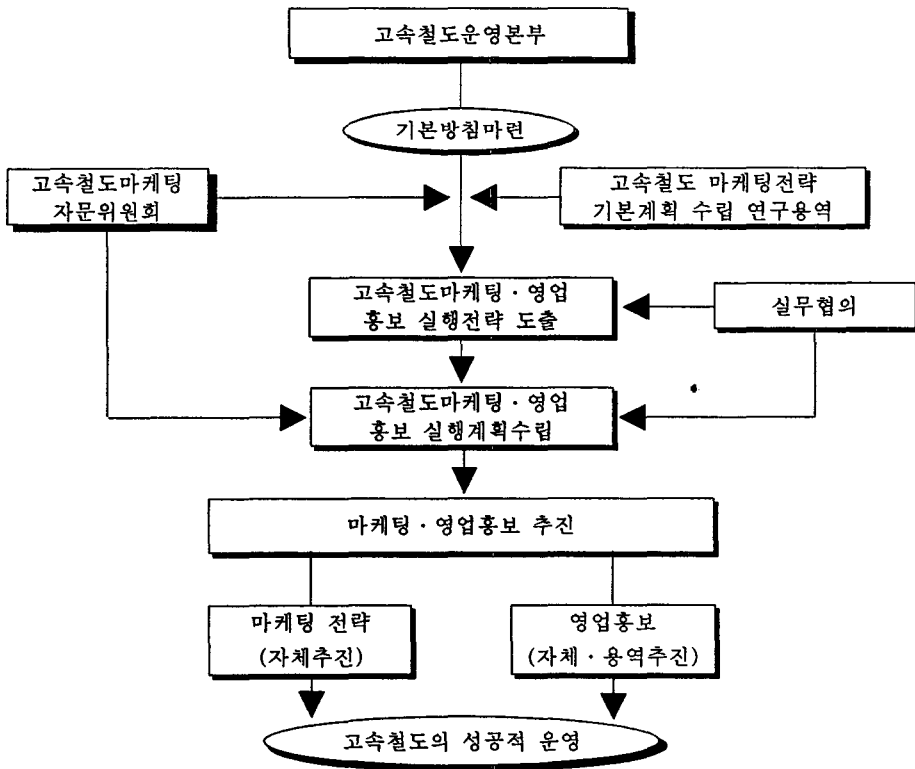
예로서, 얼마 전 고속철도 야간 시운전시의 불꽃 발생 문제 보도는 고속철도의 안전문제에 심각한 타격을 받지 않을 수 없었다.

시속 300km를 질주하는 고속철의 운영에는 안전의 허점이 있게 마련이다. 이것은 독일, 일본 등의 사고에서 이를 증명해 주고 있다. 아무리 첨단 공학에 힘입어 제작되어지고 운행되어 진다고 해도 철저한 사전 운행과 점검으로 이를 예방해야 한다. 이것이야말로 경쟁력 강화와 더불어 수익성에 상당한 영향을 미치고 있기 때문이다.

### 3.2 공격적인 마케팅

어려운 물류시장의 환경 속에서 기존의 철도에서 벌였던 소극적 마케팅보다 더욱 적극적이고 공격적인 마케팅을 통하여 목표달성을 해야 하며, 이를 위해서는 경영관리방식과 조직구성부터 마케팅 전략을 중심으로 되어져야 한다. 또한 마케팅을 개통시점에 맞추는 것보다 지금 현시점부터 시작해야 한다.

도표 1. 고속철도 마케팅·영업홍보 전략수립 및 추진절차



마케팅의 방법으로는 기존철도, 수도권 전철의 방송, 매스미디어, 인터넷, 공익방송 등을 통하여 할 수 있으며, 마케팅의 전략을 기존 물류 특히, 항공과의 차별성을 적극적으로 홍보해야 한다.

마케팅 전략은 지금부터 이용 고객에 대한 세제 지원, 행정적 지원이 필요한 이유를 부각시켜야 한다. 고객에 대한 세제 및 행정적 지원이 있어야 출퇴근 교통비 부담이 줄어들게 되어 궁극적으로 고객을 유인할 수 있기 때문이다.

### 3.3 연계교통망의 보완 및 신설로 타 교통수단과의 경쟁력 확보

고속철도 역과 대중교통수단(버스, 지하철 등)을 이용하여 1시간 이내의 지역을 중심으로 연계교통망을 보완 신설하는 것이 효과적이라고 생각한다. 고속철도는 이용시간에서 타 교통과의 경쟁력을 갖추어야 하며 연계교통 수단이 원거리로 인하여 이용의 편리성이 저하되지 않도록 해야 하며, 고속철도 역사 출입구에 가장 가까운 위치에 버스정류장과 택시 승강장 등 대중교통 환승시설이 배치되어야 한다. 또한 자가용 승용차의 이용자들을 위한 환승주차장 시설과 이용객들에게 저렴하게 주차장을 이용할 수 있는 시스템을 개발해야 한다.

특히, 중앙정부 및 지방자치단체 등 관련 부처와의 긴밀한 협조를 통해 고속철도 역사의 연계 도로에 대한 버스전용도로 확보에 주력해야 한다.

### 3.4 승차권 없는 탑승시스템의 도입(일명 : 바로타시스템)

고속철도와 경쟁할 수 있는 교통수단으로서 속도와의 경쟁이라면 역시 항공기라 할 수 있다. 항공기의 단점 중 하나가 탑승수속의 절차이다. 탑승수속절차가 많이 단축되어졌으나, 아직도 항공기는 탑승수속이라는 절차를 무시하지 않는다. 고속철도는 이점을 놓쳐서는 안 된다. 고속철도는 탑승절차가 즉시 이루어져야 한다. 이를 위해서 본인이 주장하는 것이 승차권 없는 탑승시스템 여기서는 바로타 시스템이라고 하고자 하며, 바로타 시스템의 개발을 신속히 추진해야 한다. 즉, 예약을 한 고객이 승차권을 별도로 구입하지 않고 예약카드(수시로 금액을 충전)로 입구에서 체크하고 탑승한 뒤 고속철 지정좌석에서 체크하고, 도착역에서 출구에서 체크하면 요금정산이 이루어지는 시스템이라고 할 수 있다. 즉, 바로타 시스템의 개발 및 도입으로 승차권 없는 탑승이 이루어지는 것이다.

이 시스템은 기존의 신용카드로 가능할 수도 있으나, 예약카드를 신설하고자 하는 이유는 현금 확보와 예비고객의 확보차원이라 할 수 있겠다. 이 시스템 이용 고객에게는 적절한 캐쉬백 서비스가 제공되어야 하겠다.

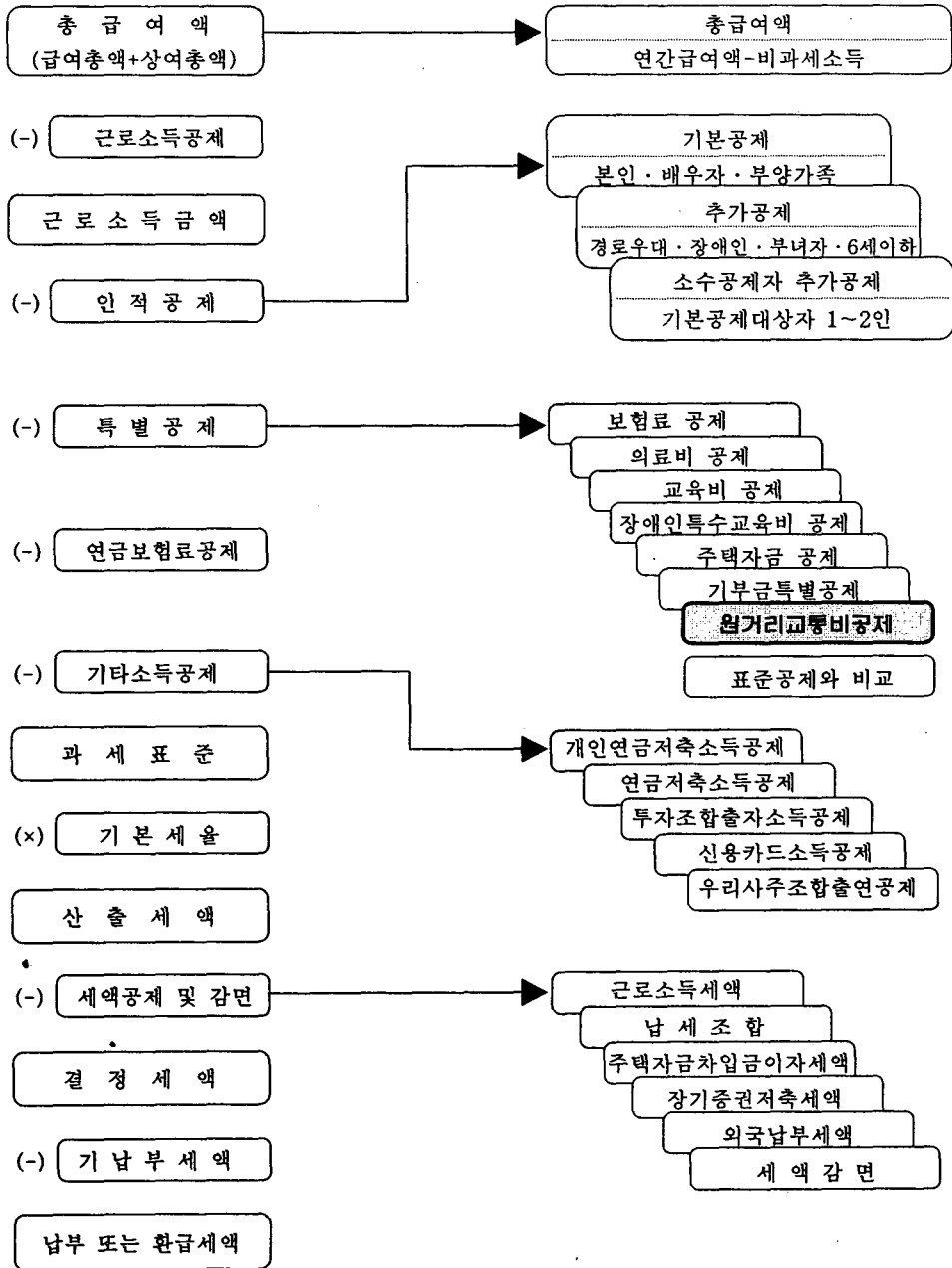
### 3.5 이용 고객에 대한 세제지원 등을 통한 수요 창출 도모

고속철의 운행으로 도시환경개선, 교통의 광역화, 인구분산, 물류비 절감 등의 효과는 국가경제의 경쟁력이 높아지므로 국민들의 이용편의를 위한 교통비 부담 즉, 통근비 부담 문제를 해결해주어야 한다. 현재 고속철을 이용해 대전과 천안에서 출퇴근하려면 통근비가 월 50만원에서 80만원정도 소모될 것으로 추정된다. 이는 근로자들에게 상당한 부담으로 직장인들이 감당하기 힘들다. 이 때문에 일 본처럼 통근자 요금할인이나 보조금 지급 등이 필요하다고 생각된다. 우리나라에서도 세제지원이나 보조금 지급 등이 필요하며, 세제지원의 방법의 예로서, 근로자들에게 연말정산시 소득공제나 일정액의 세액공제를 해주는 방법이 있을 수 있다.

연말 정산시 공제 방법으로는 현재의 특별공제항목에 원거리 교통비 공제를 신설하여 공제해 주는 방식이 검토되어야 한다. 소득세법 52조의 특별공제는 기본공제 대상자를 위하여 근로소득이 있는 거주자(일용 근로자 제외)가 당해연도에 지출한 보험료·교육비·장애인 특수교육비·의료비와 근로자 본인 명의로 지출한 주택자금 및 기부금에 대하여 일정금액을 공제해 주는 공제제도이다.

원거리 교통비 공제는 일정한 거리(수도권 인구분산 효과가 있는 지역에서의 출퇴근) 이상에서 수도권으로 출퇴근하는 근로자의 교통비에 대하여 공제해 주는 제도를 말한다.

도표 2. 연말정산 세액 계산 흐름도



#### 4. 결 론

우리는 많은 어려움과 시행착오를 거치면서 드디어 내년이면 역사적인 고속철도가 개통되어진다. 고속철도의 개통은 물류시스템의 획기적인 변화를 가져올 것이며, 기술축적 또한 상당한 수준에 이를 것으로 기대된다. 이러한 기술축적을 바탕으로 한국형고속철이 성공적으로 개발되었으며, 시운전 또한 성공적으로 마무리 되었다.

그러나, 고속철도는 앞으로 많은 어려움이 발생할 것이며, 이러한 어려움은 수익성과 공공성을 조화롭게 확보해 주면서 극복해 나가야 한다.

이러한 어려움을 극복하기 위하여 두 가지를 제시하였다. 첫째, 경제적 수익성이 강화되는 고속철도의 역 개발방향과 둘째, 타 교통수단(항공)과의 경쟁력 강화를 위한 운송제도 등 이다. 특히, 고객유인 정책은 중점과제로서 지속적으로 다루어져야 된다고 본다.

마지막으로, 위와 같은 기술축적을 바탕으로 한국형고속철이 더욱더 발전되어 중국을 비롯한 세계 시장에서 선도적 역할을 할 수 있는 교두보로 자리매김하기를 기대한다.

#### 참고문헌

1. 권춘기, 이은재 외(2002) “알기쉬운 연말정산”, 국세청.
2. 김경철(1996), “고속철도와 역세권 개발”, 도시문제, 대한지방행정공제회.
3. 염중실(2003), “고속철도의 성공적 시장 진입위한 전략”, 한국철도, 제40권, 제4호, 철도청.
4. 대한매일, 2003. 3. 6. 21면.
5. 동아일보, 2002. 8. 18. 26면.
6. 매일경제, 2003. 9. 18.
7. 문화일보, 2002. 12. 25. 22면.
8. 조선일보, 2003. 3. 26. 31면.
9. 조선일보, 2003. 8. 19. 30면.
10. 한겨레(지역), 2003. 3. 6. 16면