

지역경제 안정과 국내 철도산업 육성을 위한
동력분산식 고속철도 객차 입찰 관련 건의

2022. 9

※ 건의처 : 국토교통부

한국철도공사

지역경제 안정과 국내 철도산업 육성을 위한 동력분산식 고속철도 객차 입찰 관련 건의

I. 현황

- 0. 한국철도공사는 2027년 개통예정인 평택~오송선에 투입될 'EMU-320' 120량 등 총 136량의 동력분산식 고속차량을 이달 중 입찰을 통해 구매를 준비하는 것으로 알려져 있음.
- 0. 철도산업이 밀집한 창원 및 경남지역 산업계는 민·관 투자를 통해 안정화에 이른 한국형 동력분산식 고속차량의 기술력을 다시금 확인하는 계기가 될 것으로 기대하고 있음.
- 0. 하지만 발주처인 한국철도공사의 고속차량 발주 사업에 대한 입찰참가 자격조건이 완화(고속차량 제작·납품 실적제한 규정 삭제)되면서, 스페인 국적의 고속열차 제작업체인 탈고(TALGO)社가 국내시장 진입을 위해 입찰에 참여할 것으로 알려지고 있음.
- 0. 이러한 'EMU-320' 입찰 소식은 코로나19 위기와 일감부족으로 어려움을 겪어온 고속철도차량 및 부품기업에게 있어 희망과 불안감을 함께 안겨주고 있음.
- 0. 특히 창원을 비롯한 경남지역은 고속철도 완성차 생산기업인 현대로템(주)과 50여개(1만 7,248명) 1·2차 협력업체가 밀집한 국내 철도차량 산업의 중심지로서, 입찰결과에 따라 지역경제계에 미치는 영향이 매우 클 것으로 예상됨.

II. 문제점

0. 철도산업은 기계, 전자, 전기산업 등 후방산업과의 연관성이 높은 기간산업일 뿐 아니라, 차량 당 2만여 개의 부품이 결합된 기술집약형 산업임.
0. 다만, 기간산업의 특성상 수요가 간헐적으로 발생하므로 관련 산업이 생태계를 이루어내고, 기술을 유지하기 위해서는 민간기업의 노력 뿐 아니라 철도인프라를 제공하는 정부의 정책적 배려가 필요한 산업이기도 함.
0. 현재 전 세계 철도시장은 급성장(256조원 연 2.8%↑) 중이나, 국내기업의 점유율은 2%에 불과함. 이는 고속차량 기술을 가진 각국의 정부가 자국 산업 보호를 위해 해외국적 기업의 입찰 문턱을 높이고 있는 것이 주요한 요인 중 하나임.
0. 무엇보다 수많은 시간·인력·자원을 투자하여 이뤄낸 순수 국산기술의 고속차량 제작 기술을 보유하고 있음에도, 아무런 제도적 보호장치 없이 해외업체의 입찰 참여를 허용하는 것은 국가 기간산업의 보호 및 육성의 의지가 부족하다고 해석됨.
0. 이는 세계시장 내 낮은 점유율과 영세한 산업기반을 혁신하여 내수 및 해외수출 확대의 필요성을 강조한 정부의 산업정책 기조에 역행하는 일이 될 것으로 판단됨.
* 국토교통부 : 국가철도산업 클러스터 사업설명회(2022. 8. 25)
0. 더욱이 철도산업은 각국의 진입장벽이 너무 높아서 국내 완성차 업체가 수주하지 못할 경우 영세업체(50인 미만)가 96% 이상을 차지하는 국내 철도차량부품 산업은 경영난의 심화로 근로자들의 고용유지에 더욱 큰 어려움으로 다가올 것이 우려됨.

Ⅲ. 건 의

0. 국가 기간산업인 고속차량산업의 기술력 유지와 관련 기업의 경영안정을 위해 순수 국내기술로 제작된 고속철도 객차가 국내 철도망에 도입되어 운행될 수 있도록 정책적 배려를 건의드립니다.

2022. 9. 6

창원상공회의소 회장 구자천