

철도산업 경쟁력 향상과 교통인프라 안정성 확보를 위한

철도차량 입찰제도 개선 건의

2024. 04

철도산업 경쟁력 향상과 교통인프라 안정성 확보를 위한
철도차량 입찰제도 개선 건의

1. 현황 및 문제점

- 철도산업은 국가기간산업으로 차량당 2만여 개의 부품이 결합된 기술집약형 산업으로 기술 및 제품 경쟁력 향상을 위해 꾸준한 투자가 이루어져야 하는 산업임. 이러한 이유로 세계 각국은 국가대항전을 방불케하는 수준으로 철도산업 기술 및 제품 경쟁력 향상을 위해 지속적인 지원을 이어가고 있음.
- 기술 경쟁력을 최우선으로 세계 각국의 트렌드와 달리 현재 철도산업의 국내 입찰제의 경우 사실상 최저 입찰제도로 불리는 ‘기술가격 분리 동시 입찰제(이하 최저가 입찰제)’ 방식을 채택하고 있음. 동 방식은 입찰 참여자가 기술부문과 가격부문을 함께 제출한 후 입찰자가 요구하는 기술 수준을 통과한 참여자 중 최저가로 입찰한 자를 낙찰자로 선정하는 방식임.

세계 주요국의 철도차량 입찰제도

국가명	방식
캐나다, 싱가포르	기술·가격 종합평가
미국, 이집트	기술(70%)+가격(30%)
대만	기술(80%)+가격(20%)

- 결국 최저가 입찰제는 사업이 요구하는 기술 수준이 높지 않을 경우¹⁾에는 가격 경쟁에 따라 낙찰 여부가 결정되는 구조임. 이와 같은 구조 하에서는 뛰어난 기술력을 가진 기업이라 하더라도 입찰 경쟁에서 이점을 가질 수 없으며, 이는 기업으로 하여금 추가적인 기술개발 의지를 꺾는 결과를 초래할 것임.

1) 현행 철도차량 입찰기준은 기술점수 85점만 만족할 경우 적격판정을 받고 있으며, 2023년 기준 10년 간 기술점수 평가 탈락 사례가 없을 정도로 낮은 기준이라 할 수 있음.

- 실제로 우리나라 철도차량 생산 전문기업 중에는 미주, 유럽, 오세아니아 등 선진시장을 공략해 실적을 거둘 만큼, 우수한 기술력을 가진 기업이 있으나 오히려 최저가 입찰제를 고수하고 있는 국내시장에서는 입찰에 어려움을 겪고 있음.
- 세계 선진시장에서도 인정받는 기술력과 제품 경쟁력을 가지기까지 이루어진 수많은 시간·인력·자원의 투자는 세계시장 공략은 물론 국내 철도차량의 기술력 향상으로 국민들에게 보다 안전한 철도서비스를 제공하기 위함. 그럼에도 이와 같은 기술력과 제품을 국내 철도 인프라에 접목시키기 어려운 구조의 입찰제도를 고수한다는 것은 국가 기간산업의 보호 및 육성의 의지가 부족하다고 해석됨.
- 무엇보다 우리나라는 국토 전반의 교통격차 해소를 위해 철도서비스를 중심으로하는 ‘초연결 광역경제 생활권’ 실현을 추진하고 있음. 전국 각지를 누빌 철도차량의 기술력과 안전성은 국민 후생의 증대는 물론 국가 경쟁력을 가늠하는 중요한 역할을 할 것임. 더불어 국내 철도차량 산업의 기술력과 부품 국산화율을 더욱 높여 시장 선순환과 낙수효과를 불러올 수도 있음.

II. 건 의

- 우리나라 기간산업이자 창원지역의 주요산업인 철도산업의 글로벌 경쟁력과 우리나라 핵심교통수단으로서 안정성을 확보·유지하기 위해 철도차량 입찰에 있어, 종합심사낙찰제가 도입되어 기술력 중심의 종합평가가 이루어질 수 있도록 제도 개선을 건의드립니다.

2024. 04

창원상공회의소 회장 최 재 호