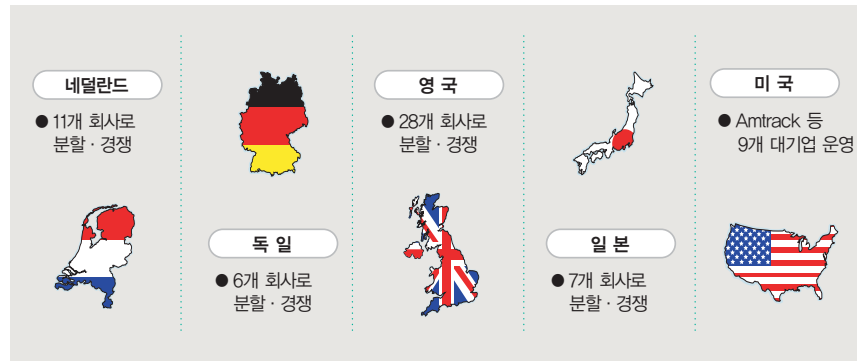


해외철도 선진국은
이미 철도운영 독점구조를 개선했습니다.

철도독점의 폐해를 먼저 경험한 해외 선진국들은
오래전부터 철도운영에 민간이 참여할 수 있게 경쟁환경을 조성해 왔습니다.

선로 등 기반시설은 국가가 건설·관리하고
운영부문은 민간도 참여하여 경쟁하는 것이 일반적입니다.



우리나라 대중교통 수단 중 유일하게
철도운영만 독점체제를 유지해왔습니다.

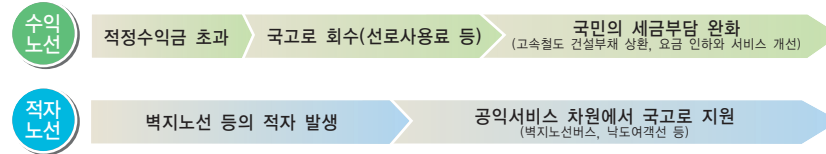
도로, 공항, 항만 시설은 이미 경쟁체제를 통해
양적, 질적 서비스 향상을 이뤄내고 있습니다.



수익노선과 적자노선
모두 정부가 챙겨나가겠습니다.

민간이 운영하더라도 적정수익을 넘는 부분은
국고로 회수하여 고속철도 건설부채 상환
코레일은 건설부채 14조 원은 커녕 매년 이자 4천억 원중 1천억 원 밖에 갚지 못하는 실정

벽지노선 등 일반철도의 공익 적자노선은 지금처럼 국고로 지원
(연간 3천억 원 수준)하므로 아무런 문제가 없음



“ 지금이 철도독점 구조개선의
최적기이자 마지막 기회입니다. ”

철도독점 구조개선은 국민의 정부와 참여정부 시절 이미 사회적 합의를 통해 제정된 관련법령과 계획에 따라 추진되는 것입니다. 2015년 개통되는 수서發 고속철도를 새로운 철도운영자가 안전하게 운영하기 위해서는 인력양성과 차량 준비, 열차운영계획 수립 등 인프라를 구축하는 데 최소 2~3년이 소요되므로 지금이 철도공사 독점 구조개선 사실상 마지막 기회이자 최적기입니다.



427-712 경기도 과천시 관문로 47 정부과천청사 4동
Tel : (주)1599-0001 (야)02-503-7400 / Fax : (주)02-2150-1000 (야)02-504-3258

국토해양부 www.mltm.go.kr

www.mltm.go.kr

국민을 위해 철도운영의 독점구조를
개선해 나가겠습니다.

- 철도운영의 경쟁체제 -

요금을 내리고,
서비스는 올리고! 😊



국토해양부

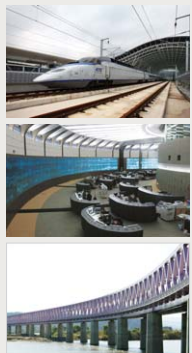
국민의 정부와 참여정부 시절에 사회적 합의가 된
경쟁체제 도입은 더 이상 미룰 수 없습니다.

2015년에는 코레일 독점이 사라져
우리 모두 그 혜택을 누릴 수 있습니다.

철도운영 경쟁체제는 민영화가 아닙니다!
철도시설은 지금처럼 국가가 소유하고 민간운영자는
면허를 취득하여 일정기간동안 운영을 하는 것입니다.

국 가

철도기반시설 건설·소유



민간운영자

철도운송면허 취득



VS

- 코레일은 지금과 같이 서울역에서 부산으로, 용산역에서 목포로 가는고속철도를 운영 합니다.
- 민간운영자는 2015년에 수도권 고속철도가 개통되면 수서에서 부산과 목포로 가는 경부와 호남 고속철도를 운영합니다.

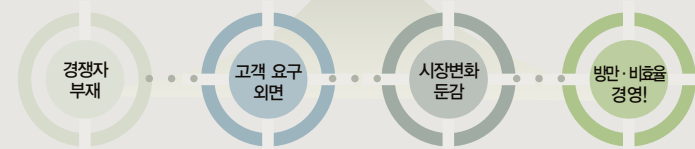
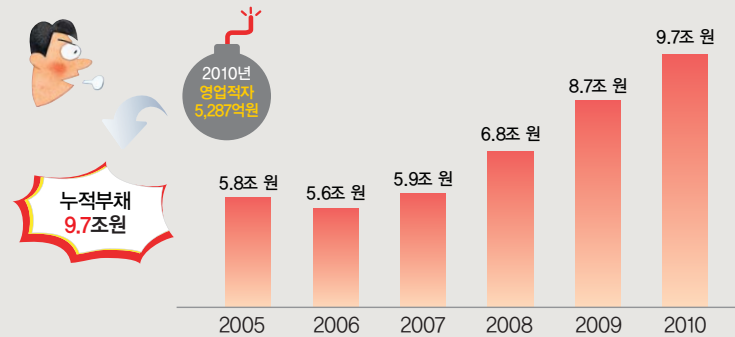
2015년 고속철도
운영노선도



코레일 철도운영의 독점 폐해,
국민 모두가 피해자입니다

113년간 코레일 철도운영 독점으로 적자와 부채는 계속 증가하고,
이는 결국 국민의 부담으로 돌아옵니다.

철도운영 독점에 의한 폐해



- 연 평균 4,500억 원의 국민세금 투입!
- 서울 소재 대학생 1,190명이 매년 반값등록금 혜택을 받을 수 있는 규모!



기차 대표원
연봉
6,000만원

VS

고속버스 대표원
연봉
2,000만원



코레일 철도독점이 깨지면
요금은 내려가고 안전성은 높아집니다.

사업자간의 경쟁과 원가절감을 통해 요금은 내려갑니다.

경쟁체제

우리나라 철도요금은 상한제로 운영되고 있어 **철도운영자가 마음대로 요금을 올릴 수 없습니다.**



현재도 코레일 인건비 20% 절감 시 > 요금 20% 인하 가능

통신, 항공 등의 산업에서도 볼 수 있듯이 경쟁체제로 바뀌면 요금이 떨어지고, 서비스는 개선됩니다.



<통신>

경쟁 이후 기본료 2.7만원
→1.3만원



<항공>

저비용항공사 진입('05) 후
대형항공사 운임동결,
저비용항공사는 80% 수준)

우리보다 먼저 철도를 경쟁체제로 바꾼 나라들도 이러한 효과가 나타났습니다.



'87년 구조개혁 이후 20년간
요금인상 거의 없었음
('89년 2.9%, '97년 1.9% 인상은
소비세 인상에 따른 것임)



독점구조 개선 이후
요금인상을 둔화 등 실질적
요금인상 거의 없었음

서비스품질 평가를 통해 더욱 안전해집니다.

코레일 독점

- 독점운영자 코레일의 잦은 사고에도 선택권이 없는 국민들은 어쩔 수 없이 코레일을 이용



KTX 역주행



광명역 탈선



찾은 고장과 지연

철도운영 경쟁 2년 단위의 서비스품질 평가 실시!

- 우수한 평가를 받은 철도운영자에게는 운행확대 등 인센티브 부여
- 낮은 평가를 받은 철도운영자에게는 운행축소, 선로사용료 할증, 퇴출 등의 패널티 강화