



제428회 국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

철도산업발전기본법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 노후 철도차량 교체 재정지원 〉

■ 손명수의원·윤영석의원 대표발의
(의안번호 제2210438호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 손명수의원·윤영석의원 대표발의(제2210438호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 노후 철도차량 교체 재정지원(안 제8조제2항 신설)	2

□ 손명수의원·윤영석의원 대표발의(의안번호 제2210438호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 손명수의원·윤영석의원 등 56인
2. 제 안 일 : 2025. 5. 9.
3. 회 부 일 : 2025. 5. 12.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 철도산업의 육성·발전과 철도안전 확보를 위하여 국가로 하여금 재정·금융·세제·행정상의 지원을 할 수 있도록 하고 있음.

우리나라에서 운영중인 고속철도 차량의 절반 이상은 20년 이상 된 노후 철도차량으로, 이에 따라 유지보수 비용이 증가하고, 철도이용자의 안전확보에도 어려움이 발생할 우려가 있음.

그런데 우리나라 철도산업의 여건상 철도운영자가 충분한 이익잉여금을 적립하기 어려워 막대한 비용이 수반되는 철도차량의 교체를 적기에 시행하기 어려운 측면이 있으므로, 노후 철도차량 교체에 대한 정부의 정책적·재정적 지원이 불가피한 실정임.

이에 국토교통부령으로 정하는 노후 철도차량을 교체하는 경우 국가가 교체에 필요한 소요자금의 일부를 지원할 수 있도록 하려는 것임(안 제8조제2항 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 노후 철도차량 교체 재정지원(안 제8조제2항 신설)

현행법은 국가 및 지방자치단체가 철도산업의 육성·발전을 촉진하기 위해 철도산업에 대한 재정지원 등을 할 수 있다고 규정하고 있음. 개정안은 철도산업 지원의 일환으로 철도운영자가 노후 철도차량 교체 시 국가가 필요한 자금의 일부를 보조할 수 있도록 명시하려는 것임.

현행	개정안
제8조(철도산업의 지원) 국가 및 지방자치단체는 철도산업의 육성·발전을 촉진하기 위하여 철도산업에 대한 재정·금융·세제·행정상의 지원을 할 수 있다. <u><신설></u>	제8조(철도산업의 지원) ① (현행 제목 외의 부분과 같음) ② 국가는 철도이용자의 안전을 위하여 철도운영자가 국토교통부령으로 정하는 노후화된 철도차량을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 일부를 보조할 수 있다. 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 검토의견

2004년 고속철도 개통 시 도입한 KTX-1(46편성)의 기대수명(30년)이 2033년에 도래하게 됨.¹⁾ 한국철도공사에 따르면 KTX-1을 적기에 교체하기 위해서는 2027년~2037년 간 약 5조 1,000억원 소요될 것으로 예상됨.

【 KTX-1 교체계획 및 비용 】

- (교체계획) EMU-320 51편성*(총 5.1조원)을 1차 28편성('27~'32) 및 2차 23편성('32~'37) 분리 발주, KTX-1 23편성은 5년 수명연장('32~'33)

* (교체수량) KTX-1 46편성(920량, 편성당 20량)→ EMU-320 51편성(816량, 편성당 16량)

- (비용) 11년간('27~'37) 총 5조 1,252억원

(단위 : 억원)

	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	계
1차발주	2,814	2,814	2,814	2,814	2,814	14,070	-	-	-	-	-	28,138
2차발주	-	-	-	-	-	2,312	2,311	2,311	2,311	2,311	11,557	23,115
계	2,814	2,814	2,814	2,814	2,814	16,381	2,311	2,311	2,311	2,311	11,557	51,253

* 2025년 5월부터 한국철도공사에서 해당 교체 계획과 관련하여 공공기관 예비타당성조사 추진 중
※ 자료: 한국철도공사

한편, 노후 KTX-1 교체 비용을 한국철도공사에서 모두 부담할 경우 한국철도공사의 재무건전성이 악화될 것으로 예상되는데, 현재도 한국철도공사는 전체 공공기관 중 재무상태가 특별히 취약한 '재무위험기관'²⁾ 14개

1) 현재 운용 중인 KTX 유형별 도입연도 및 기대수명을 고려한 폐차연도는 아래와 같음.

구분	KTX-1	KTX-산천	SRT	KTX-원강	KTX-청룡
보유량	46편성	24편성	32편성	14편성	2편성
편성당 량수	20량	10량	10량	10량	8량
승차정원	955	379	410	410	515
도입연도	'03~'04년	'10~'11년	'15~'16년	'17년	'24년
폐차연도	'33~'34년	'40~'41년	'45~'46년	'47년	'54년

※ 자료: 국토교통부

2) 한국철도공사 외에 한국전력공사, 한국가스공사, 한국수력원자력, 한국남동발전, 한국중부발전, 한국서부발전, 한국남부발전, 한국동서발전, 한국지역난방공사, 한국석유공사, 한국광해광업공

기관에 포함되어 있으며, 2024년 기준 부채비율이 265.5%로 전년 대비 22.9%p가 증가하였음.³⁾ 이는 철도운송수익이 영업수익의 대부분을 차지하는 상황에서 공공요금으로 정부의 규제 하에 있는 철도운임의 경직성도 그 요인 중의 하나로 볼 수 있음.⁴⁾

이처럼 한국철도공사가 노후 KTX-1 교체 비용을 모두 부담하는 것이 어려운 상황이라는 점에서 개정안은 노후 철도차량 교체를 위한 정부의 재정적 지원근거를 명시적으로 규정하려는 것임. 원활한 KTX-1 교체는 철도안전 및 서비스 개선 측면에 필요한 과제라는 점, 한국철도공사의 취약한 재무구조에 대해 일정 부분 정부의 책임이 있다는 점을 감안할 때 개정안의 취지는 타당한 것으로 보임.

개정안의 내용을 살펴 보면 정부의 노후 도시철도차량 교체 비용 지원에 대한 근거를 마련한 「도시철도법」 규정과 유사한 구조를 보임. 도시철도의 경우 「도시철도법」에 구체적 지원근거가 마련된 2021년부터 노후 도시철도차량 교체비용 지원이 이루어지고 있음.

【 개정안 및 「도시철도법」 비교 】

개정안	도시철도법
제8조(철도산업의 지원) ② 국가는 철도이용자의 안전을 위하여 <u>철도운영자가</u> 국토교통부령으로 정하는 <u>노후화된 철도차량</u> 을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 일부를 보조할 수 있다.	제22조(정부 지원 등) ⑦ 정부는 도시철도 이용자의 안전을 위하여 <u>도시철도운영자가</u> 국토교통부령으로 정하는 <u>노후화된 도시철도차량</u> 을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 일부를 보조할 수 있다.

단, 대한석탄공사, 한국토지주택공사(LH)가 있음.

3) 한국철도공사의 재무상태 및 경영실적에 관한 세부적인 사항은 【참고자료】 참조

4) 「철도안전법」 제9조제1항에 따라 철도사업자는 여객에 대한 운임·요금을 국토교통부장관에게 신고하여야 함. 또한, 「물가안정에 관한 법률」 제4조제1항에 따르면 주무부장관은 다른 법률에서 정하는 바에 따라 결정·승인·인가 또는 허가하는 사업이나 물품의 가격 또는 요금(이하 "공공요금"이라 한다)을 정하거나 변경하려는 경우에는 미리 기획재정부장관과 협의하여야 함.

개정안과 관련하여 다음의 사항에 대한 고려가 필요해 보임.

먼저, 개정안에 따라 노후 철도차량 교체에 국비가 투입됨으로써 발생하는 국가 재정부담에 대한 검토가 필요함. 단기적으로는 KTX-1 교체 비용이 주요 과제이나 장기적으로 KTX-산천(24편성), SRT(32편성) 등에 대한 교체비용 지원시 발생하는 국가재정 부담도 종합적으로 고려할 필요가 있음.

다음으로, 현행법 제8조는 일반적 재정지원 근거규정이지만 이에 근거하여 한국철도공사로 신설노선 투입차량 구입비(50%), 노후전동차 교체비(30%)가 지원되고 있어 별도로 노후차량 교체 비용 지원 근거를 마련할 실익에 관한 검토가 필요한 것으로 보임.

【 현행법 규정을 통한 철도차량 교체 관련 국가 비용지원 내역 】

(단위 : 백만원)

구분	세부사업 (사업코드)	연도별 예산				
		2021	2022	2023	2024	2025
신설노선 투입차량 구입	수송차량구입 (2732-301)	107,659	66,680	64,735	69,235	77,872
노후전동차 교체	도시철도노후차량개선지원 (3031-351)	14,940	8,525	5,683	4,032	13,862

※ 자료: 국토교통부

또한, 「한국철도공사법」에도 국가가 철도차량·장비의 현대화 등을 위해 재정 지원을 할 수 있는 근거를 두고 있는데,⁵⁾ 한국철도공사로 지원 범위가

5) 「한국철도공사법」

제12조(보조금 등) 국가는 공사의 경영 안정 및 철도 차량·장비의 현대화 등을 위하여 재정 지원이 필요하다고 인정하면 예산의 범위에서 사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 재정자금의 융자 또는 사채 인수를 할 수 있다.

제한되는 측면이 있으나 이 규정은 노후 철도차량 교체비용 지원의 직접적·구체적 근거로 활용될 수 있는 상황임.

나. 국토교통부 의견

KTX-1 기대수명이 도래하여 철도안전 및 서비스 개선을 위해 적기 교체를 지원할 필요가 있음. 또한, 현재 철도산업 발전을 위한 일반적 재정지원 근거는 있으나 노후 고속차량 교체시 지원에 대한 구체적 근거가 없어 이를 명확히 할 필요가 있다는 점에서 개정안에 동의함.

문 의 처
02)6788-5582

참고

한국철도공사 재무상태 및 경영실적 (자료: 한국철도공사)

□ 재무상태

(단위 : 억원, 별도기준)

구분	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년 (A)	'24년 (B)	전년대비	
							C(B-A)	C/A(%)
유동자산	21,019	18,172	15,810	19,377	14,708	14,303	△405	△2.8%
비유동자산	197,902	228,269	230,128	265,148	272,815	275,684	2,869	1.0%
자산총계	218,921	246,442	245,938	284,525	287,523	289,987	2,464	0.8%
유동부채	24,697	30,929	33,982	31,695	34,617	38,230	3,613	9.5%
비유동부채	132,600	143,478	147,471	164,087	168,969	172,402	3,433	2.0%
부채총계	157,297	174,408	181,453	195,782	203,585	210,632	7,047	3.3%
부채비율	255.3%	242.1%	281.4%	220.6%	242.5%	265.4%	22.9%p	-
납입자본	103,910	104,975	107,681	108,492	109,196	109,929	733	0.7%
이익잉여금	△95,603	△106,011	△115,214	△115,990	△120,029	△125,107	△5,078	4.1%
기타자본구성요소	53,317	73,070	72,018	96,241	94,770	94,533	△237	△0.3%
자본총계	61,624	72,034	64,485	88,743	83,938	79,355	△4,583	△5.8%

* '24년 부채증가 사유 : 철도차량구입 등에 따른 사채 발생으로 부채 증가

□ 경영성적

(단위 : 억원, 별도기준)

구분	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년 (A)	'24년 (B)	전년대비	
							C(B-A)	C/A(%)
영업수익	56,027	44,005	51,428	54,558	58,159	65,281	7,122	12.2%
영업비용	57,472	55,689	60,088	58,921	62,902	66,395	3,493	5.6%
영업이익	△1,446	△11,685	△8,661	△4,364	△4,743	△1,114	3,629	76.5%
당기순이익	△853	△12,381	△11,081	△3,104	△5,425	△5,167	258	4.8%

* 코로나19로 인한 수익 급감으로 '20년, '21년 대규모 손실 발생