

# 경부 고속 철도의 향후 추진 방향

건설교통부 고속철도 건설지원과장 김 경 수

## 1. 머리말

우리 나라의 경제·사회적으로 70%이상이 집중되어 있는 서울-부산축의 물류난을 해소하고 지역간 교통체계를 획기적으로 개선하기 위하여 경부고속철도사업이 추진되고 있다. 동 사업은 '92년 착공된 이래 7년이 지난 지금까지 17.8%의 공정을 추진하면서 어느 사업보다도 신문지상에 많이 오르내리는 사업이 되어 버렸다.

동사업은 사업이 필요했던 당위성보다는 그간에 나타난 문제점으로 인하여 국민에게 문제가 많은 사업으로 여겨졌다. 실제로 경주노선 변경, 대전/대구시내 통과구간의 지상/지하화, 상리터널 노선변경 등 공사 착공 후에는 사업계획이 변경되었으며, 더우기 '96년도에 발생한 부실 시공 문제는 동 사업 추진에 결정적인 장애가 되었다.

이와 같은 문제점을 극복하고 경부고속 철도 사업의 성공적인 완공을 위하여 현재 건설교통부, 고속철도건설공단(이하 공단이라 한다), 관련기관 및 민간전문가로 구성된 합동작업팀이 경부고속철도사업에 대한 전반적인 재검토 작업을 하고 있다. 사업추진 주체인 공단도 사업시행 체계를 개선하고 건설시공 정착을 위한 현장에서 품질관리 노력을 경주하고 있다. 본 소고는 이러한 시점에서 경부고속철도사업 추진 현황을 돌이켜 보고 앞으로의 추진 방향을 제시하고자 한다.

## 2. 사업 추진배경

경부고속철도사업이 현재까지 진행되어 온 추진현황을 살펴보는 것이 사업 전체에 대한 이해를 하고 향후 추진 방향 정립에 도움이 될 것이다. 사업추진의 발단은 '70년대부터 서울~부산간 교통문제의 해결대안(고속철도·고속도로·복선전철 등)을 다각적으로 검토한 바 있으며, 고속철도 건설이 가장 효율적인 대안으로 제시되어 정부는 '89.5월 고속철도를 건설하기로 결정하였다.

'74년에 철도시관 도입과 관련하여 세계은행의 의뢰로 프랑스 국철 조사단과 일본 해외철도기술협력회 조사단이 장기대책으로 경부 축에 새로운 철도 건설을 건의하였고, '81년에는 제5차 경제사회발전 5개년 계획에 '86 - '89년 서울~대전간 고속

전철 건설계획을 반영하였다. 동 계획 수정시 타당성조사 결과에 따라 건설여부를 결정기로 하여 '83 - '84년에 교통부에서 경부축의 장기 교통 투자 및 고속철도 건설 타당성 조사를 시행하였다. 미국 Louis Berger, 덴마크 Campsax, 국토개발연구원 및 현대엔지니어링을 용역기관으로 선정하여 타당성조사를 실시한 결과 경부축의 철도 및 고속도로가 '90년초까지 용량한계에 도달하므로 새로운 교통시설 확충이 필요하다는 건의안이 제출되었다. 동 안은 장기적으로 철도 중심 대안이 경제성이 높으며 고속전철 건설은 할인율 13% 적용시 순현재가치 3,440억원, 내부 수익률이 15.4%로 경제적 타당성이 있다고 분석하였다.

'89년에는 고속철도와 신공항 건설사업에 대한 중요한 정책 결정기구로 경제기획원 장관이 위원장인 고속전철및신국제공항건설추진위원회가 발족되었다. 이어 철도청은 교통개발연구원 등 6개 기관에 기술조사용역을 의뢰하여 교통수요 및 경제성 분석, 노선·역사 선정 대안 검토 및 기본설계, 차량형식 선정을 위한 입찰제의를서를 작성하였다.

### 3. 건설의 필요성

서울~부산간 경부 축은 교통·물류의 중심 축으로 우리 나라 인구와 생산의 70% 정도가 집중되어 있고 전국 교통량중 여객 66%, 화물 70%를 분담하고 있으며

- 여객('95) : 전국 730만명/일 (경부 축 480만명/일, 66%)
- 화물('95) : 전국 123만톤/일 (경부 축 86만톤/일, 70%)

앞으로도 여객 및 화물은 매년 3.6%, 4.3%씩 늘어날 전망이다

	'95(A)	2011(B)	B/A	연평균 증가율
여객 (천명/일)	1,461	2,588	1.8	3.6%
컨테이너화물(만개/년)	338	661	2.0	4.3%

※ 여객수요는 고급교통수단 (항공, 고속도로이용 버스·승용차, 통일호이상 철도)

현재의 교통시설로는 교통·물류난 해소에 한계가 있으며 고속도로의 경우 서울~수원, 천안~대전, 김천~대구등 전체구간의 38%에서 정체가 발생하고 있으며 자동차의 급격한 증가[204만대('88) → 1,000만대('97) : 4.9배]로 인해 고속도로 확장에도 불구하고 정체구간은 지속적으로 증가될 것으로 예상된다.

기존철도는 수원~대전간 용량한계로 열차 추가 운행이 불가능하며, 기존 경부선을 전철화 하여 선로 용량을 약 15% 정도 증가시킨다 하더라도 2003년경에는 한계에

도달할 것으로 예상된다. 따라서, 서울~부산간 경부 축에 새로운 교통시설의 신설이 불가피하여 고속철도 건설이 최적의 대안으로 제시된 것이다. 또한 고속철도는 4차선 고속도로나 재래식 복선철도보다 수송효율이 약 2~3배 우수하다.

구 분	고속철도(A)	고속도로(B)	복선전철(C)	A/B	A/C
건설비(억원/km)	380	198	194	1.92배	1.96배
수송능력(만명/일)	52	25	27.5	2.1배	1.89배
운행시간	1시간56분	5시간20분	3시간50분	△2.7배	△1.98배
수송효율	2.98	1	1.56	3.0	1.9

※ 고속철도 및 복선철도 건설비에는 차량비 제외

※ 수송효율 = 수송능력/(운행시간×건설비)

고속철도는 자동차와 항공기에 비하여 에너지 소모율이 19~24% 수준에 불과하고, CO<sub>2</sub> 등 대기 오염물질의 배출도 적어 환경 보호에도 기여할 수 있다. 국토이용 측면에서도 고속철도는 단위 수송능력당 소요부지가 고속도로(4차선)의 29%에 불과하여 토지이용의 효율성이 클 뿐 아니라, 안전성·정시성 측면에서도 고속철도가 다른 대안에 비해 뛰어나다. 이러한 유리한 점 때문에 미국·러시아·중국·호주·대만 등에서도 대량 수송 및 초고속 교통시설인 고속철도 건설을 계획하고 있다.

경부고속철도 건설의 파급효과를 살펴보면 여객 수송능력은 3.4배 증가하고, 기존 철도의 화물 수송능력은 기존철도 여객이 고속철도로 전환됨에 따라 7.7배 증가된다.

- 여객 : 18만명/일 → 62만명/일 (통일호 이상)
- 화물 : 39만개/년 → 300만개/년 (컨테이너화물 기준)

고속철도는 토목·기계·전기 등 첨단기술이 복합된 종합시스템으로 국내기술·산업의 선진화를 촉진하고 경쟁력을 제고할 수 있으며 특히 대규모 Project 관리기법이 개발되고, 교량·터널 등 구조물의 설계능력이 향상되는 등 건설기술 수준 향상이 기대된다.

기존선을 전철화 하여 연결·운영하면 전국 주요 도시에 고속철도 운행도 가능하다. 예를 들어 프랑스 TGV 동남선의 경우 고속철도 구간이 426km이나 전체 운행거리는 2,640km, 독일도 327km이나 전체 운행거리는 1,250km가 된다. 또한 통일후 시베리아(TSR), 중국(TCR) 등 범세계적 철도망 구축에도 대비할 수 있다.

## 4. 사업 추진 현황

### 4.1 사업 개요

- 구간 : 서울~부산간 412km
  - 중간역 : 4개 (천안, 대전, 대구, 경주)
- 사업기간 : '92.6 ~ 2002.5 ('93.6) → 2005.11 ('97 조정안)
- 사업비 : 10조 7,400억원('93.6) → 17조 5,028억원 ('97 조정안)
  - 국고 45%(출연 35%, 융자 10%), 공단 자체조달 55%
- 열차 운행계획
  - 열차운행 : 최고시속 300km (서울~부산 1시간 56분 소요)
  - 수송능력 : 1일 최대 52만명
  - 1 편성당 수송능력 : 935명 (1편성은 열차 20량)
- 주요시설
  - 노반 : 토공 111km(27%), 교량 112km(27%), 터널 189km(46%)
  - 차량 : 46편성(해외제작 12, 국내제작 34)
  - 차량기지(2개) : 서울(고양시 강매동), 부산(부산진구 당감동)
  - 역사(7개) : 서울·남서울·천안·대전·대구·경주·부산역
  - 보수기지(8개) : 남서울·화성·대전·영동·약목·고묘·경주·언양
  - 궤도기지(1개) : 충북 오송

### 4.2 추진 실적

'92년 6월 착공된 경부고속철도사업은 사업 초기부터 기술·경험 부족 및 사전 준비 미흡으로 공사중 사업계획이 자주 변경되어 7년이 지난 '98.4월말 현재 2조 6천 억원을 투입하여 전체사업의 17.9%가 추진되었다.

공사 착공이전에 확정되어야 할 주요 역사 입지 및 노선계획이 수차에 걸쳐 변경됨에 따라 사업추진 지연 요인이 발생하였다. '94. 10월 남서울역 설치가 결정되었으며 대전·대구 시내 통과방식도 당초 지하('90.6)에서 지상('93.6)으로 다시 '95. 4월 지하로 결정되었다. 경주노선이 형산강 노선('92.6)에서 화천리 노선('97.1)으로 변경 결정되었으며 공사 추진 중에 상리터널 등에서 폐갱도가 발견되어 노선이 변경

되었으며 이에 따라 전구간에 걸쳐 안전조사를 실시한 바 있다.

설계 변경사항을 살펴보면 차량형식 선정('94.6)전에 노반을 설계하여 사후 보완하였으며 교량형식도 Pc Box('92.6), Pc Beam('93.6) 및 Pc Box('94.7)로 세차레나 변경되었다. 고속철도 건설기술과 경험부족으로 사업 추진이 부진했고 부실 사례도 발생하여 프랑스 TGV의 협력업체인 시스트라의 설계검증·보완('94.9~)이 실시되고 있으며 미국 안전진단업체인 WJE로 하여금 안전진단을 실시('96.8~'97.1)한 바 있다.

사업시행 주체인 공단의 전문인력과 경험부족으로 우리 나라 초유의 대규모 프로젝트인 동 사업에 대한 효율적인 사업관리에 한계를 초래하고 있으며 지자체나 지역주민 등의 지역 이기주의에 따른 잦은 민원발생으로 각종 협의가 지연되어 공사의 원활한 추진에 걸림돌이 되고 있는 실정이다.

구 간	공 정	(용지 확보)	계획대비
전체구간	16.9%	58.9%	38.1%
· 서울~천안	25.4%	92.8%	40.4%
· 시험선 구간 (천안~대전)	87.5%	98.2%	88.7%
· 대전~대구	6.1%	62.3%	15.0%

\* 대구이남은 미착공

공종별 추진 현황을 살펴보면 노반공사는 전체 40개 공구중 16개 공구(서울~대전 전체 12개 공구, 대전~대구 16개 공구중 4개 공구)에서 공사중에 있으며 작년 12월 발주 중단된 대전~대구 구간 3개 공구도 시공업체 선정과정 중에 있다. 용지는 전체 소요용지(517만평)의 58.9%인 303만평을 확보 완료하였고 역사(7개역)중 천안역은 '96.7월 착공하였고, 남서울역 등은 설계 중에 있다.

차량은 해외제작분 12편성은 당초 일정대로 제작중이며, 제작 중지된 국내제작 34편성은 금년 하반기에 제작 재 착수할 예정이다. 프랑스에서 제작된 시제 열차 1편성은 '98.4.19 마산항에 도착, 창원공장에서 조립후 '99년초 공단에서 인수할 계획이다.

변전소 10개소중 시험선 구간 1개소를 시공 중에 있으며 통신 및 신호분야는 시험선 구간에서 실시설계를 완료하였고 잔여구간은 설계 중에 있다. 궤도 부설을 위

한 오송 궤도기지는 82.6% 공정을 보이고 있으며 금년 상반기 중에 완료 예정이다. 올해에는 예산 1조 1,111억원과 작년도 이월예산 5,257억원을 포함한 1조 6,368억원(국고 3,833억원, 자체조달 1조 2,535억원)을 투입하여 공사를 추진할 계획이다. 노반공사는 기 착공한 16개 공구에서 47.2%를 추진하며 소요용지는 금년 중에 42만 평을 매수하여 전체의 65.8% 확보하고 역사는 하반기에 남서울역을 발주할 계획이다. 해외 제작차량 12편성중 2편성은 금년 3월말부터 선적을 개시('99년 1월 및 9월 공단인수 예정)하고 나머지 10편성은 2000년 상반기에 공단에서 인수할 예정이다.

#### 4.3 사업관리에 대한 그 동안의 조치내용

'96년부터 제기된 경부고속철도 사업의 부실 시비가 언론에 회자되면서 공단에서는 노반 구조물의 품질·안전 확보방안을 강화하기 시작하였다. 설계분야에서는 TGV 설계회사(불 시스트라사)에 의하여 노반설계를 차량에 적합하게 전면적으로 보완(시험선 '97.5 완료, 나머지구간 '98.5 완료예정)하였으며, 현장에서의 시공감리는 외국 전문업체(불 SEEE, 독 DEC)에 의한 전면 책임감리 체제로 전환('97.2)하였다.

시공업체의 참여자격도 350억원에서 1,100억원으로 상향 조정하는 등 시공업체의 자격 요건을 강화하고 현장 근로자에 대해서도 공사실명제를 실시하는 등 건설시공을 도모하고 있다. 특히 부실 공사로 언론에 보도된 '96.4 이전에 시공된 구조물에 대하여는 '96.8~'97.1동안 WJE사가 안전점검을 실시하여 결합개소에 대한 보강공사를 시행하고 있으며 '96.4이후 시공된 구조물도 지속적으로 안전점검을 실시할 계획이다.

사업관리기능을 보강하기 위하여 현장조직을 확대 강화하고 품질관리 부서를 현장에 전진 배치하며 팀제 도입 및 유사·중복기능을 통폐합(4실·국, 13부 축소)하여 공단조직을 현장 중심기능으로 강화('97. 8)하였다. 종합적인 사업관리 능력이 있는 외국 전문업체인 벡텔(Bechtel)과 책임관리용역을 계약 체결('97.11)하여 사업전반을 종합 관리하여 공기 및 공사비 범위 내에서 소요 품질 및 공종간 연계성을 확보하여 시행착오를 최소화하고 있다. 특히 『고속철도건설촉진법』을 제정('96.12)하여 인·허가 등 행정절차를 간소화하고, 범정부차원의 지원을 원활하게 하기 위하여 '96.12 건설교통부 내에 고속철도건설기획단을 설치하였다.

#### < 추진경위 >

- '89.5 경부고속철도건설 방침결정
- '90.6 기본노선 확정발표

- 서울~천안~대전~대구~경주~부산
- '92.6 시험선 구간(천안~대전간의 57.2km) 착공
- '93.6 사업계획변경
  - 사업비 : 5조 8,400억원('89가격) → 10조 7,400억원
  - 사업기간 : '92~'98년 → 2001년말 (2002.5 개통)
  - ※ 대전·대구역 지하 건설계획을 지상화
- '94.6 차량도입 계약체결 (프랑스 TGV, 차관금액 2,337백만불)
- '95.4 대전·대구역 구간 지하건설로 변경
- '96.6 경주노선을 변경키로 방침결정
  - ※ '97.1 당초 「형산강노선」을 「화천리노선」으로 변경
- '96.8~'97.1 시공구조물에 대한 안전점검 실시
- '97.9 사업계획 조정안 마련 및 공청회 개최
- '97.11 사업계획 조정안 관계기관 협의 개시
- '98.2 인수위에서 사업계획을 재검토

## 5. 사업계획 변경

### 5.1 '97.9 기본계획 변경안 마련

'93.6 사업계획 조정이 후 대전·대구 구간 통과방식, 경주구간 노선변경 등으로 사업비 및 사업기간의 변동요인이 발생하여 '96.10월부터 합리적 공정계획 수립을 위해 사업계획변경을 추진하였다. 공단에서 사업기간 및 사업비에 대한 변경안을 작성('96.10 ~ '97.6)한 후 교통개발연구원에서 동 사업기간 및 사업비를 검증하고, 각종 건설대안에 대한 경제성과 재무성을 검토 ('97.3 ~ '97.9)하였다. 이와 같이 공단에서 '97.9 조정안을 마련하여 각계 의견수렴을 거쳐 '97.11.14부터 관계기관과 협의를 착수하여 재경원 이외 22개기관과 협의 완료하였다. 동 기본계획안의 국민의 여론을 수렴하기 위하여 공청회(9.10), 전문가 토론회(9.26), 토목학회 세미나(10.1), 시민 대토론회(10.21)를 개최하였다.

관계부처 협의 후 건설교통부 최종 방침을 정하여 SOC추진위 심의를 거쳐 '97년 말까지 조정안을 최종 확정할 계획이었으나 협의 도중 IMF사태 발생으로 차기 정부 인수위에서 재검토 문제가 제기되어 사실상 추진이 중단되었다.

## < 변경(안)내용 >

- 사업기간 : 2002. 5월('93. 6) → 2005. 11월('97. 9) 개통 (3년6월 연장)
  - 구간별 개통시기
    - 서울~천안 : 2000. 5 → 2003. 7 (3년 2월)
    - 천안~대전 : '98. 5 → 2001. 4 (2년11월) (시험선구간)
    - 대전~부산 : 2002. 5 → 2005. 11 (3년 6월)
  - 산정기준
    - 시험선구간 등 기 시공구간의 실적공기를 근거로 산정
    - 휴지기간(19-100일)· 민원처리기간(6개월)을 충분히 반영
- 사업비 : 10조 7,400억원('93. 6) → 17조 5,028억원('97. 9)  
(6조 7,628억원 증액)
  - \* 발주구간은 계약금액, 설계완료 구간은 설계가액, 미설계 구간은 유사공종의 설계금액을 반영 (예비비 5,982억원 포함)
- 재원조달은 당초의 분담비율을 그대로 유지
  - 국고지원(45%)은 출연 35%, 재정융자 10%로 구성
    - \* 출연금은 총 6조 1,260억원으로 연차별로 4천억원~1조원 가량을 지원
  - 공단 자체조달분(55%)은 채권발행 39%, 해외차입 13%, 민자유치 3%로 조달하며, 개통후 운영수익금으로 상환
- 우선 개통방안 검토
  - 서울~대구 구간(대전·대구 지하구간 제외)이 2003. 7이면 건설 가능하므로, 대구~부산간 기존선을 전철화 하여 전구간 우선 개통하는 방안이 가장 경제적이다
  - 2005. 11 전구간 개통 대안에 비해 경제성·재무성이 양호
  - ※ 기존선 전철화 및 연결선 비용 8,306억원은 철도청 부담 시행



## 5.2 사업계획 재검토 추진

작년 11월 우리 나라 경제에 불어닥친 외환위기는 경부고속철도 사업추진에도 큰 영향을 주었다. 초기 투자비가 엄청난 이 사업의 계속 추진 여부에 대한 각계의 전문가 및 국민의 여론이 비등하였다. 사업을 계속하느냐 마느냐의 상황에서 경부고속철도 사업에 대한 감사원의 감사결과는 사업 계속 추진에 대한 논쟁을 더욱 가열시켰다. 그러나 중단할 경우의 부작용 즉 지금까지 투자된 2조 5천억원의 매물 비용과 차량 구매에 따른 외국과의 계약 파기 및 이에 따른 국제 신인도 실추 등은 우리 나라 경제여건 변화에 따른 현실적인 사업추진 방안을 마련하도록 하였다. 즉 IMF형 경부고속철도 사업의 추진 방안을 마련키로 한 것이다.

단계적 건설대안등 사업의 투자효율성 확보, 사업비 절감 및 합리적인 재원조달, 대전·대구 통과방식 등 주요 현안사항의 처리 측면에서 각 건설 대안에 대하여 사업비, 사업기간, 연차별 투자계획을 경제성 및 사업성 분석을 통하여 전면적으로 재검토키로 하였다. 또한 연초의 감사원 감사결과 발표에 따른 동 사업 추진에 대한 국민 불신을 해소하기 위하여도 '97. 11 마련한 기본계획 변경안에 대한 총사업비 누락여부 및 사업성 분석의 적정성 등 검증할 필요가 있는 것이다. 이와 같이 신 정부 출범을 계기로 사업계획을 전면적으로 검증·보완하여 마련된 합리적이고 슬림화된 사업계획을 앞으로는 일관성 있게 추진할 계획이다.

이에 따라 건설교통부에서는 건설교통부·공단·철도청·민간용역업체 전문가로 합동 작업반을 구성하여 '97. 1 기준이던 사업비·사업기간을 '98. 1 기준으로 재검토하고 구간별 단계적 건설·개통 대안을 마련하고 있다. '98. 5 중순까지 사업비 및 건설대안을 작성하고 대학교수 및 민간 회계법인 등 민간전문가로 구성된 사업성 분석 전문가작업팀이 합동작업반이 작성·제시하는 건설대안 및 사업비등을 토대로 6월초까지 경제성·재무성 분석을 수행할 계획이다.

분석작업 완료후 경제·교통·토목·철도 등 분야별로 국책연구기관, 학회, 민간용역업체의 전문가 20명 내외로 구성된 평가 자문위원회 자문 및 관계기관 협의를 거쳐 7월까지 정부안을 확정할 계획이다.

### < 추진일정 >

- '98. 4 ~ 5 : 건설 대안별 사업비·공기 검토안 마련(4. 2 합동작업반 구성 운영)
- '98. 5 : 건설대안에 대한 경제성·재무성 분석
- '98. 6 : 자문위원회의 평가·자문
- '98. 7 : 관계기관 협의 및 사회간접자본건설추진위원회 심의를 거쳐 확정

## 6. 향후 추진방향

그 동안 부실 시공 시비와 시행착오를 거듭하던 노반공사도 이제는 본격적으로 추진되고 있다. 특히 시험선 구간의 공사추진은 예정공정보다 초과되는 등 노반공사 추진이 본궤도에 올랐다. 이제 필요한 것은 경부고속철도 건설에 대한 국민의 전폭적인 지지와 애정이다. 애정 어린 격려가 사업참여자들을 신바람 나게 만들고 이렇게 되면 성공적으로 사업을 완료하게 될 것이다.

일본 신간선이나 프랑스 TGV, 독일 ICE의 건설사업을 보면 타당성조사, 노선 선정 등을 위한 기본설계, 표준단면 설계 등 실시설계, 용지매수, 여론 청취 등 10년 이상의 사전 준비를 거쳐 공사를 착공하게 된다. 고속철도사업의 특성 즉 초기 투자비의 과대한 지출, 국토를 횡단하는 사업의 대규모성 때문에 철저한 사전 준비가 필요한 것이다. 일단 공사가 착공되면 사업의 재무적 경제성을 확보하기 위하여 4~5년 동안 집중적으로 투자하는 것이 관례이다.

철도 건설 기술은 디젤기관을 사용하는 일반 철도, 일반철도의 전철화, 용량이 초과가 되는 구간에 대하여 고속 전철화, 시속 300 km의 고속 철도 건설로 발전되는 것이 바람직하다. 이렇게 함으로써 각 단계별로 축적된 경험과 기술이 다음단계로 전이되어 경험과 기술축적이 용이해진다. 그러나 경부고속철도는 중간 단계를 뛰어 넘어 추진되었다. 지난 7년간의 비용과 희생은 아마도 이러한 시행착오의 값비싼 대가를 지불한 것이라고 할 수 있다.

사실 지금까지의 사업추진현황을 돌이켜 보면 전문가의 판단과 지역주민 및 국민의 여론을 충분히 반영하지 못하고 파행을 거듭하였으며 사업추진주체의 기술 및 경험 부족, 사업지원체계의 미비, 적당주의의 건설관행 등이 적나라하게 노정 되었다. 특히 이 사업에 참여하고 있는 종사자들에 대한 국민의 불신이 사업추진을 어렵게 하고 있다. 이러한 악순환의 고리에서 벗어나 성공적인 사업추진을 이하여는 우선 이 사업에 대한 국민의 애정과 신뢰를 구축하는 것이 급선무이다.

서울-부산축의 경부고속철도는 세계 최고의 경제성을 구현할 수 있는 입지조건을 가지고 있다. 선진국과 비교하여 과중한 물류비용에 시달리고 있는 우리 나라로서는 우선적으로 투자하여야 할 사업인 것이다. 문제는 IMF 경제 여건 속에서 과대한 사업비를 어떻게 마련하느냐 하는 것이다. 투자의 경제성 및 효율성을 제고하는 방안 즉 합리적이고 효율적인 사업추진 방향을 모색하여야 한다. 민·관 합동작업팀에서 7월까지의 경부고속철도 기본계획 변경안 및 단계별 건설 대안을 마련할 것이다.

다음은 결정된 사업계획에 대하여 관련지역의 주민 및 국민의 지지대를 형성하는 일이다. 정부와 사업추진 주체인 공단이 투명하고 국민이 납득할 수 있는 절차에 의하여 추진 방안을 마련하고 홍보하여야 한다. 아울러 추진 주체인 공단과 관련 참여자들의 이 사업에 대한 주인 의식과 책임을 제고하여야 한다.

그리고 단순하게 공정을 정리하던 사업관리기능을 사업비 및 사업기간 통제·조정 등 관리 및 조정기능으로 강화하여야 하며, 사업관리실에서는 각 사업국의 목표를 설정해 주고 사업국간의 의사 소통 및 중개역활을 하여야 한다. 많은 시행착오를 범한 노반공사의 경험을 거울삼아 앞으로의 궤도·전기·신호·통신공사는 더욱 엄밀하고 정확한 공사 관리체계를 정립하여 추진하여야 한다. 노반공사 이후의 궤도, 전기, 신호공사는 바로 승객의 안전과 직결되기 때문이다.

단군 이래 최대의 국책사업인 경부고속철도사업! 일본이나 프랑스에서도 고속철도 사업 초기에 우리와 비슷한 과정을 밟았다. 그러나 그들은 최소한의 희생으로 이를 극복하였다. 우리도 그들처럼 국민의 애정과 신뢰를 회복하고 이 사업에 종사하는 기술자들이 신바람 나게 일할 수 있는 여건을 하루속히 만들어야 한다.

#### <참고자료>

### 고속철도건설관련 조직현황

#### 1. 고속철도건설기획단('96. 12)

##### □ 설치근거

- 사회간접자본건설추진위원회규정('89. 7. 24, 대통령령 제15173호)
- 신공항건설기획단및고속철도건설기획단설치규정

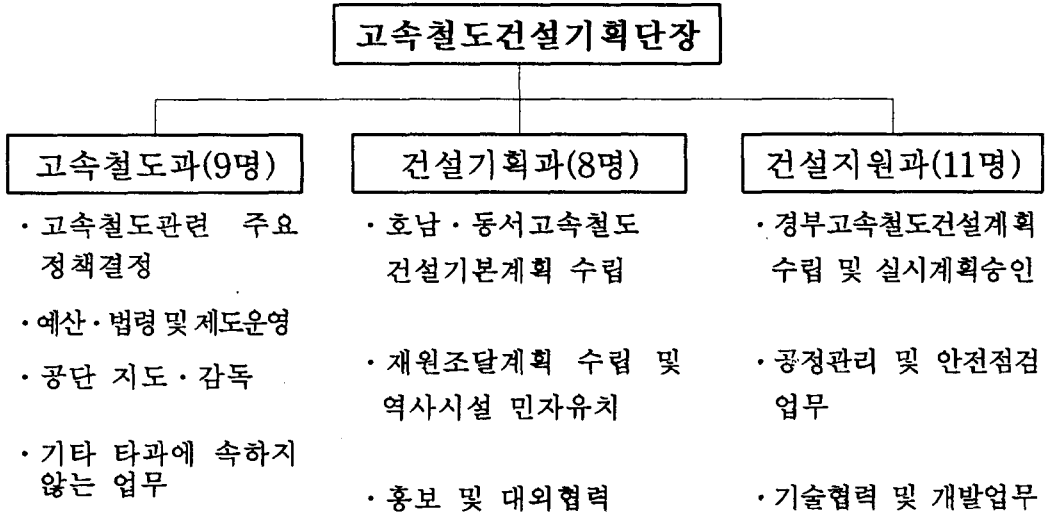
##### □ 임 무

- 고속철도에 관한 계획 및 정책의 수립·조정
- 고속철도 투자 및 자원조달계획의 수립·조정
- 한국고속철도건설공단 지도·감독

##### □ 소관법령

- 고속철도건설촉진법('96. 12. 31 제정)
- 한국고속철도건설공단법('91. 12. 27 제정)

□ 기구 및 인원 (3개과, 28명)



## 2. 한국고속철도건설공단 ('92.3.9 설립)

□ 설립근거 : 한국고속철도건설공단법 (법률 제4456호)

□ 주요임무

- 국내·외에서의 고속철도 건설
- 고속철도에 관한 기술의 연구·개발 및 조사
- 고속철도의 역세권 및 고속철도 연변의 개발사업

□ 조직 및 정원

- 조직 : 5본부 1실 10팀 5사무소 (19국 2실 1시험소)
- 정원 810명(임원 10명, 직원 800명), 현원 729명

