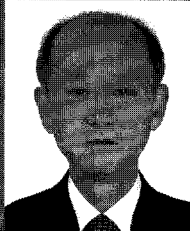


유럽의 철도업계와 국제철도기관의 동향



서 사 범 |
서한기술단 부사장
공학박사 · 철도기술사

I. 머리말

세계의 많은 국가에서 철도의 건설과 정비가 적극적으로 진행되고 있는 등, 세계적으로 철도복권의 움직임이 활발히 진행되고 있다. 이와 같은 철도의 활성화는 세계 각국에서 철도의 환경 우위성이 높게 평가되고 있는 것의 영향이 크지만, 그렇다면 각국의 철도정책이 최종적으로 무엇을 지향하고 있는가에 대하여는 그다지 논의되지 않는 실정인 듯하다. 따라서 본고에서는 유럽철도에서의 국제화를 먼저 간략히 소개한 다음에 유럽 철도업계의 현상에 대하여 EU(유럽연합) 철도정책을 중심으로 소개한다. 아울러, 2009년 6월 29일에 이탈리아 비아레조(Viareggio)에서 발생된 화물열차의 탈선 · 폭발사고에 따라 유럽의 국제철도기관에서 진행되고 있는 움직임에 관하여 소개한다.

II. 유럽 철도에서의 ‘국제화’

EU 통합 이전의 유럽은 각국에서 독자적으로 철도가 운영되고 기술상의 규격도 국제열차를 빼고는 각각 독자적으로 정하였으며, 필요에 따라 UIC가 규격의 통일을 도모하여 왔다.

EU 통합 후는 1989년의 EU지령에 의거하여 간선

철도의 분야에서는 EU 가맹국의 철도에 대한 상하(上下)의 분리와 함께 운행회사의 오픈 액세스(often access)가 요구되고 이에 따라 TSI(Technical Specification for Interoperability)를 정점으로 하는 EU 역내의 규격통일이 급속히 진행되었다.

특히 차량, 신호분야에서는 어디에서도 주행할 수 있도록 요구되는 점에서 급속하게 규격화, 표준화가 진행되었고 그 활동의 중핵은 유럽의 거대 철도메이커가 담당하게 되었다. 이들의 메이커는 EU 역내의 규격통일을 계기로 해외의 전개에서도 이것을 활용하기 위하여 전기관계를 중심으로 광범위한 규격화를 진행하고 있으며, 이것이 철도분야 국제규격화의 큰 흐름으로 되어 있다. 또한, 규격화에 맞추어 표준화, 모듈화도 진행하여 가격경쟁력의 강화가 도모되고 있다.

한편, 철도사업자는 메이커의 기술개발을 지원하면서 스스로의 기술적 관심은 네트워크의 운용 효율화나 환경 · 에너지절약대책, 차량-궤도계의 해석을 비롯한 안전면, 보수면에 관한 검토 등, 차량 이외의 면으로 향하고 있음이 눈에 띈다. 또한, 차량에 대하여도 복수 메이커의 차량이 국경을 넘어 주행하게 되는 점에서 각국 모두 자국 메이커의 육성을 배려하면서도 EU 역내의 타국뿐만 아니라 EU 역외 메이커로부터의 조달도 이루어지고 있다. 이러한 흐름에 대하여 유럽의 메이커 그룹은 대단

히 신경질적이며, 근년에는 온갖 기회를 통하여 EU 역외 철도시장의 개방을 강력하게 요구하여오고 있다.

에 제2 철도패키지, 2007년에 제3 철도패키지라고 하는 것이 정해졌다(표 2).

III. EU 철도정책의 진척상황

1. 3개의 철도패키지

먼저, 유럽 철도개혁의 기둥으로 되어 있는 EU(유럽연합)의 철도정책을 알아보기로 본다.

EU의 철도정책은 “EU 발전을 위하여 지역 내 공통의 수송시스템을 구축한다.”고 하는 EU의 기본개념에 입각하여 1991년에 내놓은 ‘91/440/EEC’ 라고 하는 공동체 철도의 발전에 관한 각료이사회 지령(표 1)으로부터 출발하였다.

그 다음에 이에 부수하는 형으로 1995년에 2개의 지령(철도사업면허 교부, 인프라 용량의 배분·인프라 사용료의 부과)을 내놓고, 그 후에 이들의 지령을 더욱 구체적으로 진행하여 가기 위하여 2001년에 제1 철도패키지, 2004년

2. 제3 철도패키지의 시동

2009년 12월부터 2010년 1월에 걸쳐 제3 철도패키지가 발표되었다. 그 하나가 ‘국제 여객철도수송의 자유화’이며, 이에 따라 2010년 1월 1일 이후에 유럽의 철도사업면허를 보유하는 철도사업자이라면 누구라도 국경을 넘는 여객철도수송에의 참가가 가능하게 되었다. 각국 정부는 신청이 있으면 당해 철도사업자에게 각국 철도인프라의 이용을 인정하여야만 한다고 하는 것이 원칙으로 되어 있다. 유럽에서의 국제 여객철도수송 자유화의 움직임을 표 3에 나타낸다.

그러나 현실에서는 여전히 신호시스템이나 안전 룰(rule)이 나라마다 다를뿐더러 철도인프라 사용료의 산출방법이나 금액도 나라에 따라 제각각이다. 요컨대, 법적상은 자유화되어 있기는 하지만, 실제로는 막상 참가하려고 하여도 구(舊)국철계열의 대규모 철도사업자가 아닌 한, 사업채산성을 찾아내기가 어려운 상황이며, 제3 철도패키지 발표 이후에 신규 참가실적이 아직 전무하다. “자유화에 따라 여객의 선택지가 늘어나 서비스품질의 향상과 가격의 저감으로 이어진다.”고 하는 EC(유럽위원회) 시나리오의 실현에는 아직 상당한 시간이 걸릴 것으로 생각된다.

표 1. 공동체의 철도발전에 관한 각료이사회 지령(91/440/EEC)

- ① 국가로부터 철도사업자의 독립
- ② 인프라사업과 철도사업의 회계분리(상하분리)
- ③ 철도사업 재무상황의 개선
- ④ 자유화(철도경로에의 오픈 액세스·often access)

표 2. 각 철도패키지의 개요

패키지별	채택년	내 용
제 1 철도패키지	2001년	1991년 440 지령의 개정 ① 오픈 액세스(often access) 참가 사업자 확대, ② 면허 대상범위의 확대, ③ 인프라 사용료 등 정의의 명확화
제 2 철도패키지	2004년	① 안전성의 향상, ② 인터опера빌리티(interoperability)의 확대, ③ 화물수송 액세스 권(access 權)의 개방, ④ 유럽철도청의 창설, ⑤ COTIF(국제철도수송 정부간 조약)에의 가맹
제 3 철도패키지	2007년	① 국제여객수송 시장의 개방, ② 열차기관사 자격이나 인증의 통일, ③ 여객권리의 확충

표 3. 유럽 여객철도수송 자유화에 따른 움직임

철도별	구간 등	움직임
SNCF(프랑스국철)	런던~파리	SNCF가 유로스타(영국) 주식의 지분비율을 인상(55%)
DB(독일 국철)	런던~독일 각 도시	DB가 ICE의 런던(영국)~독일의 각 도시의 운행을 검토 중. ICE의 유로 터널에서의 테스트운행을 개시예정(2010~)
Veolia Transport (프랑스)	파리~브뤼셀과 런던~스트라스부르	Veolia(베올리아) Transport는 FS(이탈리아 철도)와 제휴하여 파리(프랑스)~브뤼셀(벨기에)과 런던(영국)~스트라스부르(프랑스) 간의 운행검토를 발표(2012~)
FS(이탈리아 철도)	파리~밀라노	FS가 파리(프랑스)~밀라노(이탈리아) 간의 운행을 신청 중(2010~)
SNCF(프랑스 국철)	밀라노~나폴리	SNCF가 NTV(이탈리아)에 20% 출자
OBB(오스트리아 철도)	뮌헨~베로나	OBB의 Railjet가 뮌헨(독일)~베로나(이탈리아) 간을 운행예정(2011~)

표 4. 여객권리 현장의 개요

<ul style="list-style-type: none"> □ 반드시 실시하여야만 하는 것(의무) <ul style="list-style-type: none"> ○ 창구 · 발권기 · 전화 · 인터넷 · 기타의 방법으로 여객이 열차표를 입수할 수 있는 체제의 정비 ○ 여객과 수화물에 대한 배상, 보험 ○ 몸이 부자유한 사람이 여행하는 권리 ○ 역세시빌리티 · accessibility(배리어프리-barrier free) 설비정보의 제공 ○ 여객의 시큐어리티(security) 확보
<ul style="list-style-type: none"> □ 국제철도여객에게만 실시하면 좋은 것 <ul style="list-style-type: none"> ○ 지연 시의 환불조건의 정비 ○ 여객에의 운행정보 제공 ○ 수송 장애 시의 대체 수송수단 수배방법 등

한편, 유일하게 사업채산성을 찾을 수 있는 것은 이미 일정한 사업규모를 갖고 있는 구(舊)국철계열의 대규모 철도사업자들뿐이며, 2010년 1월 1일 이후에 이러한 철도사업자를 중심으로 활발한 움직임이 보인다. 예를 들어, FS(이탈리아 철도)가 신청한 프랑스에의 열차진입(파리~밀라노 · Milano 간) 신청이 있지만, 현재로서는 프랑스 정부로부터 인가가 내려지지 않고 있다고 한다.

제3 철도패키지의 또 하나의 핵심이 '여객권리 현장'이다(표 4). 이것은 EU 역내(域內)를 철도로 이동하는 여객에게 어디에서나 똑같은 일정레벨 이상의 서비스 제공의 의무를 부여한 것이다. 현장에는 모든 철도여객에게 예외가 없이 실시하여야만 것이 있는 한편으로, 국내철도의 여객에 대하여는 최대 15년, 도시 · 근교 · 지역 철도의 여객에

대하여는 무기한으로 적용제외가 인정되고 있는 것이 있기 때문에 예를 들어 SNCF(프랑스 국철)나 영국의 철도사업자와 같이 의무조항 이외에는 모두 적용제외로 하는 철도사업자도 있거나 DB(독일 철도), MAV(헝가리 철도), RENFE(스페인 철도)와 같이 모든 조항을 예외가 없이 실시하는 철도사업자도 있으므로 실시상황은 나라나 철도사업자에 따라 상당히 차이가 난다.

3. 제1 철도패키지 위반국가를 제소

2010년 6월 24일에 EC는 제1 철도패키지 위반으로서 13개 국가를 유럽재판소에 제소하였다고 한다(표 5). 제1 철도패키지는 철도사업의 운영을 열차운행(上)과 인프라관리(下)로 상하를 분리하여 하(下)에는 공적자금을 투입하고, 상(上)에는 경쟁원리를 도입한다고 하는 유럽 철도개혁의 근간을 이루는 것이다. 그러나 제1 철도패키지는 그 해석이 가맹국에 따라 다르다. 예를 들어, 상하분리 방식에 대하여는 독일형(주식회사의 것. 같은 그룹 내에 열차운행회사와 인프라회사), 프랑스형(상하를 분리하면서도 실제의 메인테넌스 작업은 '上'이 청부), 스웨덴형(완전분리) 등 복수의 타입이 존재하여 왔다.

EC는 보다 구체적인 내용을 포함시킨 제1 철도패키지의 개정제안을 예정하고 있으며, 이번에 제소된 나라들은 그 개정제안을 받아들이는 토양이 되어있지 않다고 간주된 듯하다. 그 중에는 독일, 프랑스, 이탈리아, 스페인이라고 하는 주요 국가도 포함되어 있어 굳이 제소를 단행함으

표 5. 제1 철도패키지 위반으로서 제소된 나라들

지적 항목의 내역					
상하분리 체제의 문제	① 상하분리가 불충분				
	② 인프라관리자(下)가 가져야 할 기능을 아직 철도사업자(上)가 담당				
	③ 상하 간의 다툼 · 혼란을 피하고, 철도 퍼포먼스를 개선하는 스킴(scheme)이 없음				
인프라 사용료와 인프라 관리자의 문제	④ 인프라 사용료의 산출장법이 부적절, 인프라관리자가 결정하지 않음				
	⑤ 인프라관리자의 코스트 · 인프라사용료 체감 인센티브가 불충분				
철도규제 기관의 문제	⑥ 철도사업자로부터 규제기관의 독립성이 불충분				
	⑦ 규제기관의 시장 감독기능, 권한이 불충분				
국가별 지적 항목(수)					
국가	지적항목	국가	지적항목	국가	지적항목
아일랜드(3)	③④⑤	프랑스(6)	②③④⑤⑥⑦	룩셈부르크(1)	①
독일(4)	①④⑤⑦	폴란드(3)	①④⑤	체코(4)	③④⑤⑦
오스트리아	①③	헝가리(4)	②③④⑤	슬로베니아(6)	②③④⑤⑥⑦
그리스(4)	③⑤⑥⑦	이탈리아(4)	①④⑥⑦	스페인(4)	③④⑥⑦
포르투갈(3)	①③⑤				

로써 유럽 철도개혁에 대한 EC의 강한 자세와 각오를 나타낸 것이라고 한다.

따라서 제소된 각국의 향후 대책이 주목되지만 향후에 발표되는 제1 철도패키지의 개정제안이 어디까지 강제력을 가진 내용으로 되는가, 어떤가에 따라 크게 바뀔 가능성이 있다. 또한, 제소된 각국 정부는 “국내수송의 대동맥에 대한 포괄적인 영향력을 계속 유지하고 싶다. 노동자 보호의 관점에서 노동조합의 의향을 무시할 수 없다. 상하를 완전히 분리하는 경우에는 상정 외의 여러 가지 시스템 결합이 염려된다.” 등 각각에 특유한 사정을 안고 있어 EC의 요청에 꾸밈없이 응할 가능성은 낮다고 한다.

4. EU 철도정책의 장래

이들 철도정책의 진척상황을 보는 한, EC는 ‘자유화’를 유럽 철도개혁의 가장 중요한 과제로서 몰두하여 착실하게 전진하고 있는 듯이 보인다. 그러나 유럽 철도사업자의 로비단체인 CER(유럽 철도사업자 공동체)은 2010년 5월에 발행한 ‘2009~2010년 활동보고’에서 2009년을 뒤돌아보아 우수한 점으로서 “환경이 뛰어나다고 하는 관점에서 철도가 유럽 기본정책의 중심에 자리 잡을 수 있었다”는 점을 게재하는 한편으로 나쁜 점으로서 “큰 진전은 아무 것도 없었다.”는 점을 지적하고 있다.

확실히 제3 패키지는 발효되기는 하였으나, 경기후퇴나 EP(유럽 의회) 개선의 영향에 따라 EC로서 철도로의 모델 시프트(modal shift)를 촉진하는 대담한 정책을 내세우지 않고, 또한 각국의 신호시스템을 통일하는 ERTMS/ETCS(유럽 철도운행 관리시스템/유럽 철도신호 시스템)의 보급도 늦어지고 있는 것은 명백한 사실이다.

그러나 EC로서는 철도정책의 근간인 ‘자유화’가 지체 없이 진행되고 있다고 하는 인상을 EU 시민에게 줄 필요가 있다. 그래서 EC는 2010년 6월 29일부터 여객권리 현장 캠페인을 실시하였다. 이 캠페인은 EC에서 “여객현장을 EU 시민에게 널리 알리고, EU의 존재이유를 EU 시민에게 이해시킴”과 함께 “자유화의 성공과 EU 정책의 올바름을 대대적으로 선전하기” 위한 것이라고 한다.

IV. 유럽 철도업계의 현상

1. EU 철도정책이 지향하는 것

그러면, EU 철도정책이 지향하고 있는 진실의 목적은 도대체 무엇일까?

EU 철도정책의 가장 큰 특징은 ‘자유화’이며, 저가 항공회사의 탄생과 항공운임의 인하에 따라 항공이용자 전체의 증가를 가져다 준 ‘EU 항공정책’에서의 성공을 모델로 한 것이다. 그러나 현상을 보면 철도업계는 항공업계와는 다른 양상을 나타내고 있다.

유럽의 유력 철도전문지인 ‘International Railway Journal(IRJ)’의 편집장은 2010년 5월호에서 유럽 철도업계의 현상을 “철도메이커와 철도사업자의 쌍방에게 심각한 영향을 주게 될 큰 변화가 현재 일어나고 있다”고 전제한 후에 “철도메이커는 재편이 진행되어 경쟁의 엄하기가 늘어나고 있다. 한편, 규모가 큰 구(舊)국철계열의 철도사업자는 자유화 후에 참가하여온 민간 사업자를 잠식하고 있으며, 이것은 소수에 의한 독점을 형성하고 있다”고 기술하고 있다.

또한, 마찬가지로 유력 전문지인 ‘Railway Gazette(RG)’의 2010년 8월호에서는 “자유화의 진전에 따라 시장은 2극화되고 있다. 하나는 상업 베이스의 장거리나 도시 간 수송이며, 또 하나는 지방자치단체 등으로부터의 입찰에 응하여 운행되는 지역철도나 도시철도이다. 향후에 철도운행사업자는 5~6 회사로 집약되어 갈 것이다”고 SNCF 브뤼셀 대표의 발언을 소개하고 있다.

2. 구(舊)국철계열 대규모 철도사업자의 약진

DB와 SNCF는 자신의 시장 점유율을 확대하고, 많은 라이벌을 배척하기 위하여 공영 또는 민간의 철도사업자를 차차로 산하에 넣고 있다.

2010년 7월 28일에 개최된 DB의 결산 설명회에서 동사 그룹의 CEO는 2010년 가을에 런던에서 ICE 3을 주행시키기 위하여 주행시험을 시작한 일, 2012년부터의 프랑크푸르트~리옹/마르세유 간의 ICE 은행개시를 목표로 하여 SNCF와 협의 중인 일, 2010년 7월 9일에 스위스 철도와 국경을 넘는 수송에 관한 각서를 체결한 일, 등을 발표하였다(표 6). DB는 철도 네트워크를 유럽전역으로 급속히 확대하는 중이다.

표 6. 독일철도의 장거리열차 루트

프랑크푸르트 → 브뤼셀(벨기에) → 런던(영국)	함부르크 → 오르후스(덴마크)
프랑크푸르트 → 암스테르담(네덜란드)	함부르크 → 코펜하겐(덴마크)
프랑크푸르트 → 파리(프랑스)	베를린 → 바르샤바(폴란드)
프랑크푸르트 → 마르세유(프랑스)	베를린 → 크라카우(폴란드)
(독일) → 프라하(체코)	베를린 → 프라하(체코) → 부다페스트(헝가리)
(독일) → 비엔나(오스트리아)	뮌헨 → 비엔나(오스트리아) → 부다페스트(헝가리)
(독일) → 베른(스위스)	뮌헨 → 그라츠/클라겐푸르트(오스트리아)
(독일) → 취리히(스위스)	뮌헨 → 밀라노(이탈리아)

(주) ⇒는 2010년 7월 28일에 DB CEO가 발표한 루트

이러한 중에 2010년 6월 초에 브뤼셀에서 개최된 EU의 주요 철도사업자 CEO와 EC 간부 등과의 회담은 자유화의 미래상이나 이에 따른 미래 철도업계의 본연의 모습에 대하여 EU의 주요 철도사업자 간에 깊은 균열이 생기고 있는 점을 부각시켰다.

IRJ의 2010년 7월호에 소개된 회담의 내용 등의 일부를 소개한다.

- PKP(폴란드 철도)의 CEO : “유럽의 철도시장은 현재 자본매수에 의한 대규모 변혁의 한가운데에 있다. 우리들은 유럽 최대기업의 철도사업자들에 의한 확대가 위협을 일으키고 있는 것을 유의하여야 한다. 자유화가 국가단위의 독점에서 글로벌한 독점으로 이끄는 것이어서는 안 된다. 공평한 경쟁은 파괴적이지 아니라 창조적이고 모든 철도사업자에게 공평할 필요가 있다. 그리고 그것은 올바른 법적 구조를 통하여만 가능하다.”
- SNCB(벨기에 철도)의 CEO : “우리들이 완전히 잠식되어버리기까지 아직 충분한 시간이 있다고는 생각하지 않고 있다. 현재 일어나고 있는 것에 대하여 나는 완전히 반대의 의견을 갖고 있다. 우리들은 적절한 자유화를 손에 넣어야 하며, 그렇지 않다면 자유화 등을 추진해서는 안 된다.”

구(舊)국철계열의 대규모 철도사업자의 영향력이 늘어나는 중에 유럽의 중소규모 철도사업자는 여러 가지 선택지를 모색 중인 듯하다. 물론, 독립노선도 있을 것이지만 대규모 철도사업자와의 대담한 제휴에 발을 들여놓는 곳도 나올 것이다.

3. 공공교통 사업자를 둘러싼 M&A

1990년 이후에 철도의 운영에 신규로 참가하여 온 공공

교통 사업자도 M&A의 와중에 있다.

예를 들어, 영국의 여객철도 사업은 19 개의 여객열차 운행회사(TOC)에 의한 프랜차이즈(franchise)제로 출발하였지만 현재는 공공교통 사업자 4 그룹이 TOC 시장점유율의 3/4(輸送人 베이스) 이상을 점하고 있다.

또한, 최근에는 2010년 5월에 공공교통사업계 제2위의 베올리아(Veolia)와 제5위의 트랜스데브(Transdev)의 합병이 발표되었다. EC는 2010년 8월 12일에 양사의 합병을 정식으로 인가하였다(그림 1).

더욱이, 2010년 8월 말에 DB가 아리바(Ariva)의 매수를 완료하였다. 이에 따라 DB는 영국, 덴마크, 네덜란드, 폴란드 및 스웨덴에서의 열차운행에 관여하는 것으로 되어 화물철도와 여객철도의 분야에서 유럽 최대의 철도사업자로 되었다.

이 외에 2010년 1월 13일에는 SNCF의 케올리스(Keolis) 주식보유율이 45 %에서 56.7 %로 인상되었고, 대규모 철도사업자와 주요 공공교통 사업자 간의 관계강화는 향후 더욱 진행될 것으로 예상된다.

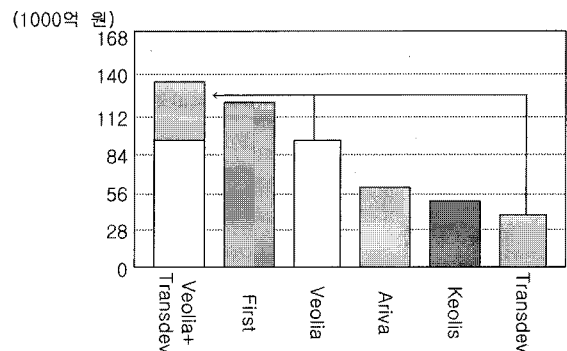


그림 1. 주된 타국적 공공교통 사업자의 시장가 비교(2009)

4. 글로벌한 독점의 태동

‘자유화’로 철도업계 전체의 시장점유율을 증대시키는 것을 목적으로 하고 구래(舊來)의 국철에 의한 독점적인 지배를 단절하려고 하는 것이 EU 철도정책이었지만, 현실은 주요 국가의 구(舊)국철에 의한 광범위한(글로벌한) 독점이 새로이 창출(生出)되는 중이다. 항공 업계처럼 진행되지 않은 이유는 역시 기술이나 룰(rule)의 조화(Harmonize)가 생각한 것보다 어렵고 신규참가의 코스트·장벽이 높다고 하는 점에 있다고 한다. 또한, 차량이나 전력의 구입, 운행구조와 범위의 확보라고 하는 점에서는 아무래도 규모의 경제가 작용하여 소규모 사업자로는 맞겨울 수가 없는 면이 많다고 한다.

전술한 2010년 6월 초의 EU 주요 철도사업자 CEO·EC 간부 등과의 회담 시에 EC의 운수총국장은 “나는 철도가 다른 교통모드와 경쟁하기에 적합한 상태로 변혁할 필요가 있다고 확신하고 있다. 철도사업자는 이미 자기 자신을 국내 사업자라고 간주할 수는 없다. 항공업계에서는 기업합병이 일어나고 있지만 이와 같은 변혁이 다른 부문에서도 일어나는 중이다”고 발언하여 간접적인 표현이면서 ‘유럽 철도업계가 독점으로 향하고 있는 것’을 긍정하고 있다.

그리고 2010년 7월 상순에 유럽대학교(College of Europe)¹⁾에서 개최된 세미나의 프리젠테이션의 일부에는 두 사람이 식탁에 앉아 식사하는 모습을 그린 그림이 있었는데, 그림 속의 한 사람은 포크로 음식을 들고서 “What does ‘interoperability’ mean?”이라고 묻고, 그림 속의 다른 한 사람은 질문자의 접시에 있는 음식에 포크를 대고서 “It means I can eat from YOUR plate with MY fork”이라고 대답하는 모습을 그린 내용이었다고 한다. 이 세미나에서 ERA(유럽철도청)의 경제평가국장은 상기의 운수총국장 발언을 뒷받침하듯이 “자유화의 전제로 되는 interoperability(열차의 상호진입)란 타인의 접시에 있는 밥을 먹는 것이다”라고 단언하였다고 한다.

이들의 발언에서 EU 철도정책의 진실의 목표를 비쳐 볼 수는 없을까? 이것은 다음과 같이 분석될 수 있다.

지금까지 유럽 철도업계의 현상을 고찰한 결과를 말하면, EU는 ‘자유화’를 통하여 EU 역내 철도사업자의 글로벌한 경쟁력을 높이는 것을 가장 중요시하고 있다고 하는 점이다. 철도시장에의 신규참가 코스트·장벽이 높고, 구(舊)국철계열의 대규모 철도사업자밖에 신규참가의 채산성을 내다보기 어렵다고 하는 것을 EC는 극히 이른 단계에서 인식할 수 있었을 것이다. 따라서 현재 EU의 철도시장에서 일어나고 있는 사항은 EC에서 어떤 의미로는 상정의 범위 내에 있으며, ‘과점화’는 확실히 진행되고 있다. 그리고 ‘자유화’로 힘을 얻은 구(舊)국철계열의 대규모 철도사업자는 유럽 이외, 즉 중동을 비롯하여 아프리카, 아시아, 게다가 아메리카에서의 사업전개를 적극적으로 진행하여 가게 될 것이다.

현재 진전되는 EU 시장의 ‘과점화’는 글로벌 시장에서의 독점으로 향한 태동이다.

V. 유럽의 국제철도기관의 상황

1. 이탈리아 비아레조 화물열차 탈선·폭발사고

2009년 6월 29일 23시 경에 이탈리아 중부 피사(Pisa) 근교의 비아레조(Viareggio)역 부근을 주행하던 화물열차(14량, La Spezia발 Pisa행)의 후부차량이 탈선하여 선로 주변 가옥으로 돌입함에 따라 화차에 적재되어있던 액화가스가 폭발하여 도괴된 가옥에 있던 주민과 도로에 있던 사람이 폭발과 화재로 희생되었다(2009년 9월 시점에서 사망자 31명, 부상자 50명 이상).

당해 열차의 화차 1량은 폴란드 철도(PKP) 소유, 기타의 화차는 독일 철도(DB) 소유로서 이들을 이탈리아 철도수송회사(TREN ITALIA)의 기관차가 견인하여 이탈리아 철도선로회사(RFI)가 보유하고 있는 궤도를 주행하고 있었다. 사고원인은 당초에 궤도(선로)의 손상이던지 열차의 브레이크에 문제가 있다고 보고 있었지만 그 후의 조사에 따라 DB 소유 화차의 차축 손상이 원인일 가능성이 농후하였다. 복수 국가의 복수 철도회사가 관계되어 있어

1) 제2차 세계대전 직후인 1949년에 유럽 각국의 대학교수 발안에 따라 다시는 내셔널리즘으로 가지 않는 것을 목적으로 하여 유럽의 차세대를 담당할 젊은이들이 같은 장소에서 살며 배우는 기관으로서 벨기에의 브뤼셀에 설립되었다. EU법, 정치, 경제, 외교 등의 여러 가지 강좌가 개설되어 있으며, 졸업생의 대부분이 유럽기관에서 활약하고 있다.

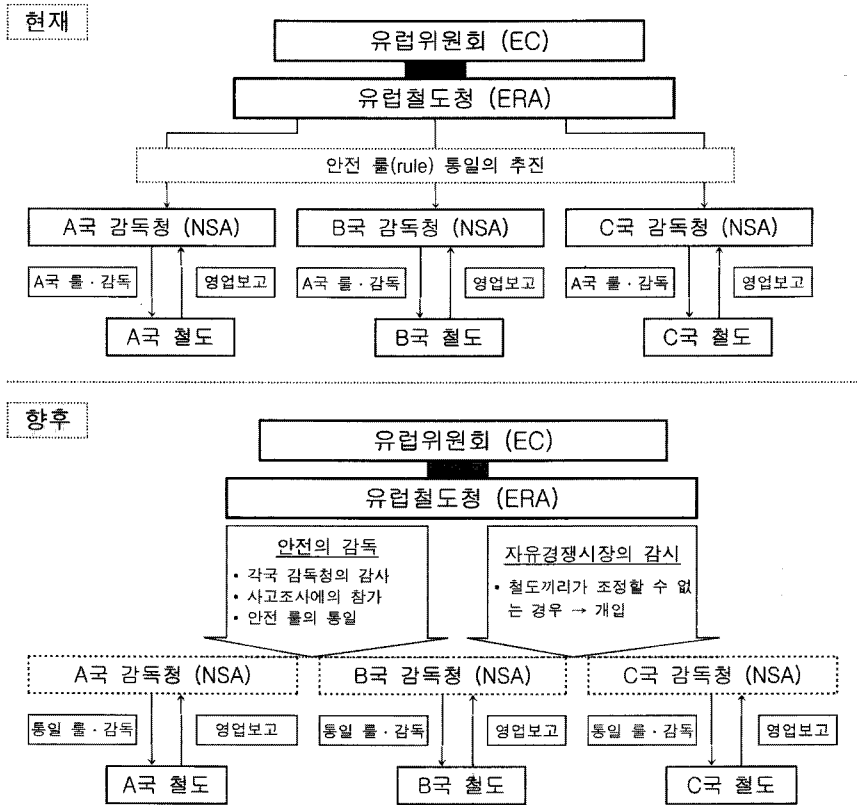


그림 2. ERA의 현재와 향후

문제가 보다 복잡하였다고 한다.

사고원인이라고 말하여지고 있는 차축의 손상에 대하여는 “궤도상태가 좋고 기후도 더운 이탈리아에서 사용되었기 때문이다” 등의 코멘트가 있었고, 안전에 관한 룰이 유럽 각국에서 미묘하게 다른 것이 사고 배경요인의 하나로 부상되었다.

2. 유럽 철도안전회의

이 사고를 받아들여 유럽위원회(EC)와 유럽철도청(ERA)의 주최로 2009년 9월 8일에 벨기에의 브뤼셀에서 개최된 유럽 철도안전회의에서는 향후의 대응방침으로서 유럽레벨에서의 화차 차축에 관한 룰(차축하중 상한 20 톤, 차축 교체주기의 결정, 메인테넌스 방법의 설정 등)을 통일하여 가는 것이 결정되었다. 더욱더, EC의 강한 이니셔티브(initiative) 하에 차량인증에의 관여, 각국 안전 감독청(NSA)에 대한 감사, 현장조사 및 사고조사에의 참가 등, 안전면에서 ERA의 권한강화가 결정되었다.

이 회의에서는 비아레조 사고 희생자의 유족도 참가하여 눈물을 흘리며 원인규명을 요망하였지만, 참가하고 있던 철도회사의 관계자로부터는 책임의 소재에 대하여 명확한 견해는 나오지 않았다고 한다.

3. 일련의 움직임의 배경과 향후

장년에 걸쳐 EU 역내의 ‘사람이나 물자 이동의 자유화’가 목표로 되어 왔지만, 철도에 대하여는 가맹국의 대규모 철도 대부분이 여전히 국유로 독점상태를 유지하고 있었기 때문에 좀처럼 진전되지 않았었다. 이와 같은 상황에 대하여 EC는 1998년에 제1 패키지, 2002년에 제2 패키지를 지령하여 철도화물시장 자유화의 가일층 진전을 도모하였다. 그러나 ‘지령(Directive)’(가맹국에 대하여 지령에 따른 각 국내법 설정의 의무를 부여하고 있지만 그 국내법의 내용은 지령이 정하는 범위에서 각국의 재량에 맡겨진다)이라고 하는 성격상, 그 진척상태는 나라에 따라 가지각색이었다. 또한, 철도의 안전에 대하여도 NSA의 독립성이 그러

하므로 상기의 사고와 같이 사고조사가 스무드하게 진행되지 않는 케이스도 생기고 있다.

따라서 EC는 상기의 비아레조(Viareggio) 사고를 받아들여 “유럽에서의 철도운행의 안전에 관한 룰(rule)을 통일하고 유럽전역에 대한 안전 감독을 ERA에서 담당하게 한다.”는 방침을 결정하였다(그림 2). 더욱이, ERA의 권한 강화 실시의 스케줄은 철도사업자가 아닌 EC가 검토하여 가는 것으로 하였다. 이에 대하여 프랑스 국철(SNCF)은 “각국이나 지역의 특성에 따른 유연한 룰로 하여야 한다.”고 주장하였지만 독일 철도(DB)나 이탈리아 철도(FS)는 “EC의 의향을 존중한다.”는 뜻을 표명하였다. 이것은 국내 철도시장 자유화의 진척정도가 프랑스와 독일, 이탈리아 간에 다르기 때문이라고 생각된다.

4. 최종목표는 철도의 경쟁력 향상

ERA의 권한강화는 안전에 관한 사항으로 한정된 것이 아니다. 2009년 9월 15일에 베를린에서 개최된 유럽 철도회사 CEO 서밋(summit)에서는 SNCF의 소극적인 자세를 무릅쓰고 강행하는 형으로 “시장의 자유화, 즉 유럽 철도 네트워크의 비차별적이고 투명한 액세스(access)의 확보에 따라 철도의 질과 생산성을 향상시킨다.”고 하는 인식을 확인하고, “ERA에 의한 철도의 자유경쟁 시장의 감시 기능을 강화하여야 한다.”고 하는 공동선언을 채택하였다.

EC는 철도시장의 자유화를 추진하고 있지만 현재의 경우에 각국의 철도시장 자유화는 각국 정부의 판단에 맡길 수가 있어 자유화의 정도는 나라마다 차이가 있다. 그러므로 유럽 각국은 ERA에 철도시장의 자유화를 맡기는 것으로 하였다.

VI. 우리나라 철도사업자가 취하여야 것과 미래상

우리나라의 철도사업자도 상기와 같은 EU 상황의 전개와 EU 사업의 역외 진출에 대하여 충분히 대비하여야 할 것이다. 즉, 글로벌 시장에서 적용되고 있는 룰에 대하여 올바르게 이해하고, EU 역내 구(舊)국철계열의 대규모 철도사업자의 유럽 이외 지역에서의 사업전개에 대하여 적절히 대응할 수 있는 힘을 충분히 갖추어야 할 필요가 있다.

또한, 유럽에서 개최되는 국제회의에 적극적으로 참가하여 발언할 필요가 있다. UIC(국제철도연맹)는 세계의 철도기술 플랫폼으로서 EN(유럽표준)의 근본으로 되는 유럽관 기술사양을 UIC 리플릿이라고 하는 형으로 발행하고 있다. 이 UIC 리플릿의 신규작성이나 개정에 관한 회의에 의논의 출발단계부터 참가하는 것은 국제표준화의 노력에서 극히 중요하다고 생각된다. 아울러 철도분야 국제규격화의 큰 흐름에 따르고, 규격화에 맞추어 표준화, 모듈화도 진행하여 가격경쟁력의 강화를 도모할 필요가 있다.

더욱이, 유럽의 연구개발 활동에의 참가도 필요하다고 생각된다. EU가 자금을 제공하고 있는 유럽철도 연구개발 계획은 유럽 이외에도 기본적으로 오픈되어 있으며 소정의 자금 부담을 기초로 참가가 가능하다.

상기에서 기술한 여러 가지의 노력사항은 부분적이며 이들을 통합(integrate)하고 한층 더 지양(Aufheben)된 장래에서의 전체 모습을 구상하여 그려가는 것이 필요하다. 그리고 그때에 중요한 점은 누구의 관점에서 구상하는가이다. 즉, 철도사업자의 관점인가, 철도 메이커의 관점인가, 그것과는 다른 제3자의 관점인가에 따라 크게 다르기 때문이다. 우리나라 철도의 미래상은 엔드유저(end user)인 고객에게 최종적인 책임을 가진 철도사업자가 구상하여 그려가는 것이 좋다고 생각된다.

VII. 맺음말

세계의 많은 국가에서 철도의 건설과 정비가 적극적으로 진행되고 있는 상황에 따라 우리나라의 철도산업계에도 해외진출의 호기로 되고 있지만, 해외진출을 실현하기 위해서는 유럽의 거대 메이커의 동향이나 상대방 국가의 정세나 형편에 입각하면서 우리나라 철도의 약점을 극복하여야만 한다.

EU(유럽연합)의 본부가 있는 브뤼셀은 유럽정치 중 심지이며, 유럽의 철도에 관한 여러 가지 정보가 발신되는 장소이다. 우리나라도 브뤼셀에 철도연락부서를 두어 이들의 정보를 수집하고 국제철도기관에서 적극적으로 활동할 필요가 있다. ☺