

# GTX-A노선 운영자회사 설립(출자) 동의안

## 검 토 보 고

### 1. 제안경위

- 가. 제 출 자 : 서울특별시장
- 나. 의안번호 : 제1206호
- 다. 제출일자 : 2023. 8. 14.
- 라. 회부일자 : 2023. 8. 21.

### 2. 제안사유

- 서울교통공사는 2019년 9월 30일자로 에스지레일(주)<sup>1)</sup>와 「수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 관리운영계약」을 체결하여 해당 과업을 수행하고 있으며,
- 본 관리운영계약을 효율적이고 안정적으로 수행하기 위하여 GTX-A노선 운영자회사를 설립(출자) 하고자, 지방공기업법 제 54조 제2항에 따른 출자 타당성 검토와 자치단체장 보고를 거쳐 의회 의결을 받고자 함

1) 에스지레일(주) : 수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 사업시행자(설립: 2018.12.10. 대표자: 정경훈)

### 3. 주요내용

#### 가. GTX-A 사업개요

- 주 관 : 국토교통부
- 시 행 자 : [재정] 국가철도공단 (삼성역~동탄역)  
[민자] 에스지레일(주) (삼성역 북단~운정역\_BTO<sup>2</sup>)방식)
- 건 설 비 : 3조 6,157억원 (재정 9,145억 / 민자 2조 7,012억)
- 사업기간 : 건설 60개월, 운영기간 30년
- 운영범위 : 80km(운정~동탄), 역사 10개소, 차량 20편성, 기지 1개소

구 분	운 영 (통합)	건 설(분리)	
		민자구간	재정구간
사 업 자	서울교통공사	에스지레일(주)	국가철도공단
연 장	80km	43km	37km
정 거 장	10역사 (운정-동탄)	5역사 (운정-서울)	5역사 (삼성-동탄)
차량기지	1개소	1개소	-
차량도입	20편성	15편성	5편성
개통(예정)	30년	'24.12월	'24.3월

#### 나. 관리운영위수탁계약 개요

- 계 약 명 : 수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 관리운영계약

2) Build-Transfer-Operate(BTO) : 민간 사업자가 시설을 직접 건설한 후 정부 등에 소유권을 양도한 뒤, 일정 기간 직접 시설을 운영하면서 수익을 거두는 방식

- 계약당사자 : 에스지레일(주) ↔ 서울교통공사
- 계약기간 : 운영개시일로부터 30년(2단계 운영~서울 개통 기준)
- 계약금액 : 3조 4,720억원(부가세 포함, '15.12.31. 불변가)
  - ※ 운영준비금 : 195억원 별도(부가세 포함, '15.12.31. 불변가)
  - ※ 1단계 수서~동탄 우선개통 운영비용 별도(협상 中)과 연계하여 운영함으로써 인수 후에도 현 수준의 주차 및 부대시설 이용 서비스를 시민에게 제공하고자 함

다. 타당성 검토용역('23. 6. 7. ~ 7. 6.) 결과

- 자회사 설립 필요성
  - 위탁운영기간(30년) 및 운영대가 기 확정 등 본 민자사업 특수성 고려
  - 계약금액 내 효율적, 안정적 사업수행을 위해 자회사 설립·운영 필요
- 법률적 타당성 : 지방공기업법 등 관련법상 자회사 설립·출자 가능
- 재무적 타당성 : 내부수익률, 순현재가치 등 타당성 확보

구 분	내부수익률(IRR)	순현재가치(NPV)	수익성 지수(PI Ratio)
판 단 기 준	IRR > 4.5%	NPV > 0	PI > 1
자회사 설립시	<b>17.68%</b>	<b>488억원</b>	<b>3.73</b>

라. 운영자회사 설립(안)

- 법인형태 : 상법상의 주식회사
  - 회 사 명 : (가칭) GTX-A 운영 주식회사

- 본점소재지 : 경기도 화성시(동탄 제2신도시내 / 임시본사)

※ '24년 하반기 대곡역 본사(경기 고양시) 입주 예정

- 자본금 : 140억원(서울교통공사 100% 출자)

○ 조직체계 : 사장, 본부장, 3처, 3사업소, 1센터, 2부

- 상임이사 : 대표이사 / 본부장 ※ 법인신고 시 결정

- 비상임 : 감사(당연직)

- 인력 : (설립 시) 151명 / (2단계 개통 시) 334명



## 4. 참고사항

### 가. 관계법령

○ 지방공기업법 제54조(다른 법인에 대한 출자)

- ① 공사는 공사의 사업과 관계되는 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 지방자치단체의 장의 승인을 받아 지방자치단체 외의 다른 법인에 출자할 수 있다.

② 제1항에 따른 출자를 하기 위하여 공사의 사장은 대통령령으로 정하는 방법 및 절차에 따라 출자의 필요성 및 타당성을 검토하여 지방자치단체의 장에게 보고하고 의회의 의결을 받아야 한다.

③ 제1항에 따른 출자의 한도는 대통령령으로 정한다.

○ 지방공기업법시행령 제47조의2(다른 법인에 대한 출자타당성 검토 등)

① 공사는 법 제54조제2항에 따라 다른 법인에 출자할 때에는 출자의 필요성 및 타당성에 대하여 제47조제4항의 요건을 갖춘 전문기관의 사전검토를 거쳐야 한다.

② 제1항에 따라 사전검토를 하는 전문기관은 다음 각 호의 사항을 고려하여 검토하여야 한다.

1. 출자대상 법인이 수행하는 사업의 적정성 여부

2. 출자대상 법인이 수행하는 사업별 수지분석

3. 자원 조달방법

4. 출자대상 법인이 수행하는 사업이 지역경제에 미치는 영향

③ 공사가 법 제54조제3항에 따라 다른 법인에 출자할 수 있는 한도는 직전 사업연도 말 공사의 자본금의 100분의 10 이내로 한다.

나. 예산조치 : 해당 없음

다. 합 의 : 해당 없음

## 5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

### 가. 개요

- 동 동의안은 2019년 9월 서울교통공사가 에스지레일(주)와 수도권 광역급행철도 A노선(이하 “GTX-A 노선”이라 한다.) 관리운영계약을 체결함에 따라 GTX-A 노선의 관리운영을 보다 효율적으로 수행하기 위한 자회사 설립에 대해 「지방공기업법」 제54조에 따라 시의회 의결을 받고자 하는 것임

#### ※ 참고 : 수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 관리운영계약

- 계약명 : 수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 관리운영계약
- 시행자 : 에스지레일 주식회사
- 운영자 : 서울교통공사(자회사 설립 후 사업권 양도양수 예정)
- 사업기간 : 운영개시일로부터 30년(2단계 운정-서울 개통기준)
- 계약금액 : 3조 4,720억원(부가세 포함, '15.12.31. 불변가)
- 과업범위 : GTX 전구간의 차량운영 및 유지보수
  - 일부 사업 위탁운영 계획

#### ※ 참고 : 「지방공기업법」 제54조(다른 법인에 대한 출자)

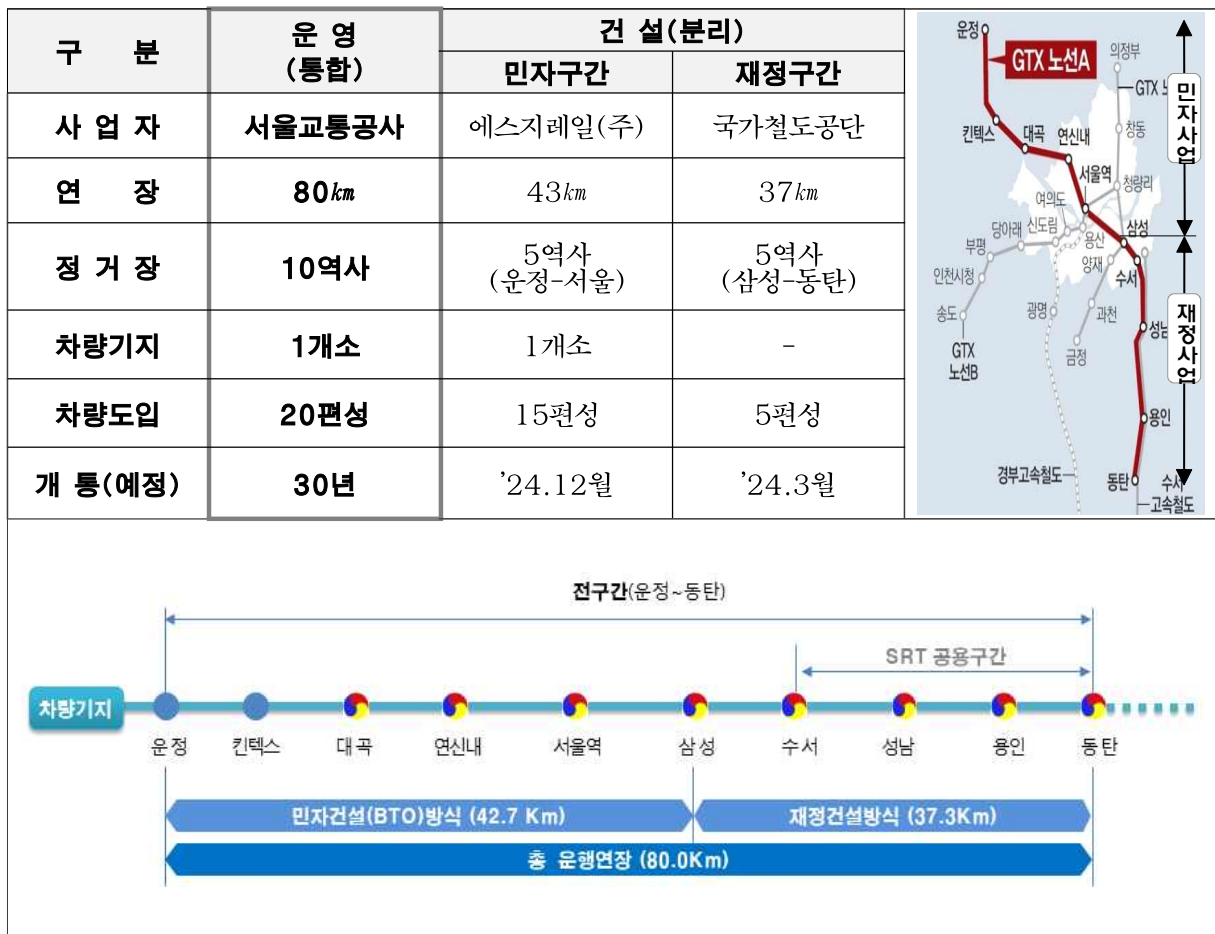
- ① 공사는 공사의 사업과 관계되는 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 지방자치단체의 장의 승인을 받아 지방자치단체 외의 다른 법인에 출자할 수 있다.
- ② 제1항에 따른 출자를 하기 위하여 공사의 사장은 대통령령으로 정하는 방법 및 절차에 따라 출자의 필요성 및 타당성을 검토하여 지방자치단체의 장에게 보고하고 의회의 의결을 받아야 한다.

## 나. 검토의견

### ■ GTX-A 노선 건설 및 개통 현황

- GTX-A 노선은 경기도 파주시 운정역과 화성시 동탄2신도시 동탄역을 잇는 국토교통부 주관 첫 번째 광역급행철도 노선으로 전체 80km 노선 중 삼성역~동탄역 구간(37km, 5개역)은 국가철도공단 이 재정사업으로 삼성역북단~운정역 구간(43km, 5개역, 1차량기 지)은 에스지레일(주)가 민자사업으로 각각 추진하고 있음

#### ※ 참고 : GTX-A 노선 건설 및 운영 사업구도



- 건설비용은 총 3조 6,157억원(재정 9,145억원 / 민자 2조 7,012억원)이 소요되며 재정구간(37km) 중 수서~동탄 구간 (약 30km)는 기존 SRT 고속철도 선로를 공용하여 사용할 예정임
- GTX-A 노선은 당초 전 노선의 동시 개통을 목표로 추진되었으나 영동대로복합개발사업 지연에 따른 삼성역 개통이 어려워짐에 따라 5단계에 걸쳐 개통을 추진할 예정이고 '24년 3월 1단계로 수서~동탄 구간(32.7km)가 개통될 예정임

※ 참고 : GTX-A 노선 단계별 개통 계획

구 분	1단계	2단계	3단계	4단계	5단계
구 간	수서-동탄	수서-동탄 운정-서울 (분리운영)	운정~동탄 (삼성역 무정차)	운정~동탄 (2호선 삼성역 연계 개통)	운정~동탄 (완전개통)
개통시기	'24년 3월	'24년 12월	'25년 11월	'27년 4월	'28년 4월
연 장	32.7km	70km	80km	80km	80km
정 거 장	4역사	9역사	9역사	10역사	10역사
편 성 수	5편성	20편성	20편성	20편성	20편성

■ GTX-A 관리운영 방안

- 에스지레일(주)는 신한은행 컨소시엄이 GTX-A 노선 건설과 운영을 위해 만든 특수목적법인(SPC)으로 서울교통공사는 에스지레일(주)와의 관리운영계약<sup>3)</sup>을 통해 운영 및 유지보수 분야의 위탁운영자(계약금

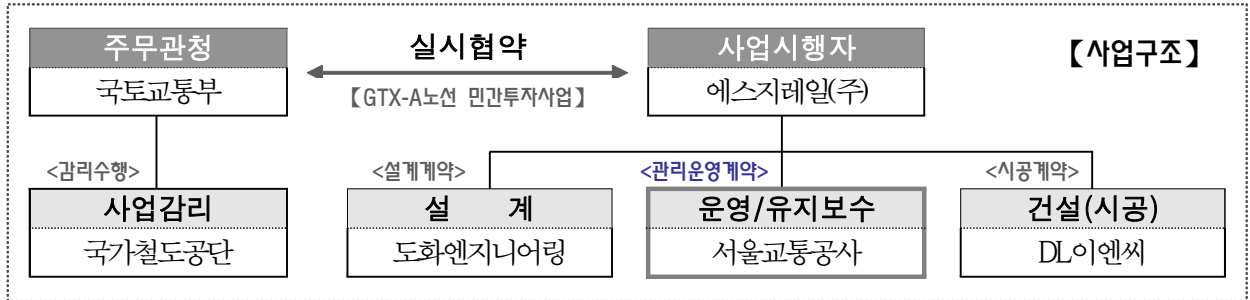
3) GTX-A노선 관리운영사업 개요

- 계 약 명 : 수도권광역급행철도 A노선 민간투자사업 관리운영계약
- 시 행 자 : 에스지레일 주식회사
- 운 영 자 : 서울교통공사(자회사 설립 후 사업권 양도양수 예정)



3조 4,720원, 계약기간은 운영개시일 이후 30년)로 선정되었음

※ 참고 : GTX-A 노선 민간투자사업 사업구조



- 또한, 서울교통공사는 GTX-A 노선 운영시 발생할 수 있는 재정리스크를 최소화하고 안전사고 등 중대재해에 대한 빠른 대처와 GTX-A 노선의 보다 안정적인 운영을 위해 조직의 슬림화가 필요하다는 이유로 자회사 설립하여 추진코자 함

■ 자회사 설립에 대한 검토의견

1) 자회사 설립 가능여부 관련

- 「상법」 제342조의24)에서는 다른 회사 발행주식의 100분의 50을 초과하는 주식을 가진 회사를 모회사로, 이러한 모회사에 종속된 회사를 자회사로 정의하고 있으며 「지방공기업법 시행령」 제57조의85)에서는

○ 사업기간 : 운영개시일로부터 30년(2단계 운영-서울 개통기준)  
 ○ 계약금액 : 3조 4,720억원(부가세 포함, '15.12.31. 불변가)  
 4) 상법 제342조의2(자회사에 의한 모회사주식의 취득) ① 다른 회사의 발행주식의 총수의 100분의 50을 초과하는 주식을 가진 회사(이하 “母會社”라 한다)의 주식은 다음의 경우를 제외하고는 그 다른 회사(이하 “子會社”라 한다)가 이를 취득할 수 없다  
 5) 지방공기업법 시행령 제57조의8(회계처리 등) ② (생략)  
 1. 공사의 업무를 위탁하거나 대행시키기 위하여 그 자회사(해당 공사가 발행주식 총수 또는 총출자

해당 공사가 발행주식 총수 또는 총출자지분의 100분의 100을 소유하고 있는 법인을 자회사로 명시하고 있음

- 또한, 「지방공기업법」 제54조6)에 따르면 지방공사는 지방공사의 사업과 관계되는 사업을 효율적으로 수행하기 위해 지방자치단체 장의 승인을 받아 지방자치단체 외의 다른 법인에 출자할 수 있고

다른 법인에 출자를 하기 위해서는 출자의 필요성 및 타당성에 대하여 지방공기업법 시행령 제47조7)의 요건을 갖춘 전문기관 사전 검토를 거치도록 하고 있음

- 서울교통공사는 자회사 총자본금 140억원을 GTX-A 노선 관리운영 자회사에 직접 출자8)하고 전문기관을 통한 사전 검토9)를 통해 자회사 설립의 법률적·재무적 타당성을 인정받은 한편 국토교통부와 시행사인 에스지레일(주)와 자회사를 통한 운영방식에 대해 합의한 점10)을 미루어볼 때 GTX-A노선 운영을 위한 자회사 설립은 필요성이 인정된다 할 것임

지분의 100분의 100을 소유하고 있는 법인을 말한다. 이하 제2호에서 같다) 또는 출자회사(해당 공사가 소유하고 있는 주식 또는 출자지분과 다른 공사가 소유하고 있는 주식 또는 출자지분의 합계가 발행주식 총수 또는 총출자지분의 100분의 100인 법인을 말한다. 이하 제2호에서 같다)와 계약을 체결하는 경우  
6) 지방공기업법 제54조(다른 법인에 대한 출자) ①공사는 공사의 사업과 관계되는 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 지방자치단체의 장의 승인을 받아 지방자치단체 외의 다른 법인에 출자할 수 있다.  
7) 지방공기업법 시행령 ④ 법 제49조제4항에서 “전문인력 및 조사·연구 능력 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 전문기관”이란 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 기관을 말한다.

1. 사업타당성 검토 업무에 3년 이상 종사한 경력을 가진 사람 5명 이상과 5년 이상 종사한 경력을 가진 사람 2명 이상을 보유하고 있을 것
2. 최근 3년 이내에 법 제3조에 따른 지방공기업 또는 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 “공기업”이라 한다)이나 지방재정 관련 연구용역 실적이 있을 것

8) 서울교통공사, GTX-A노선 운영자회사 설립(안), 2023.7.14

9) 수도권광역급행철도 A 노선 자회사 출자타당성 검토(2023.7)

10) 관리운영계약 수행관련 의견에 대한 회신(SG-2023-1112호, 2023.5.11.)

- 운영방식 : 자회사(관리운영사 요구안) → 수용(모회사 전무보증 전제)(당사 의견 회신)

## 2) 자회사 일부 업무 위탁운영 관련

- 서울교통공사에서 실시한 「수도권광역급행철도 A 노선 자회사 출자타당성 검토」(이하 “출자타당성 검토”)에 따르면 GTX-A 노선은 사장의 책임경영 및 인건비 절감, 30년 계약 종료 후 인력 재배치, 전문인력 양성 등의 이유로 자회사 설립의 필요성을 언급한 바 있음
- 또한, 서울교통공사는 GTX-A 노선의 운영 및 유지관리 모든 업무를 자회사에서 추진하는 대신 청소, 경비, 시설관리, 콜센터 업무 등 일부 사업<sup>11)</sup>에 대해서는 외부 전문회사에 위탁운영하고 필요시에는 전동차 정비 업무도 외부 위탁을 통해 자회사 인력 규모를 대폭 감소(539명→334명)시킬 계획임
- 비핵심 업무에 대한 위탁운영은 인력효율을 극대화하는 취지에서 이해되나 지나친 업무 위탁은 당초 자회사 추진목적 중의 하나인 책임경영이 무색해질 우려가 있는 점에 대한 검토가 필요할 것임

11) 「수도권광역급행철도 A 노선 자회사 출자타당성 검토」(2023.7), 72page

- 청소, 경비, 시설관리, 콜센터 업무(98명)을 외부전문회사에 위탁하여 운영자회사는 핵심업무에 집중하도록 하고 경영의 효율성을 높일수 있도록 하였음

- GTX-A의 사업 특성(대심도, 고속운행 등)을 감안하여 고객안전 및 정시운행 확보를 위해 전동차 제작사에 유지보수를 위탁하고자 함

## ■ GTX-A 노선 관리운영에 대한 검토의견

### 1) 높은 재무적 타당성 결과 관련

- 자회사 설립에 대한 출자타당성 검토 중 GTX-A 노선을 운영에 따른 재무적 타당성 분석<sup>12)</sup> 결과에 따르면 GTX-A 노선에 대한 자회사 관리운영은 투자가치가 있는 것으로 나타남
- 특히, 자회사가 전체 구간을 운영하는 것 뿐만 아니라 청소, 경비, 시설관리, 콜센터 업무 등 일부 사업에 대해 위탁운영 할 경우에도 타당성이 높아지는 결과가 나타났음

#### ※ 참고 : GTX-A 노선 자회사 운영시 재무적 타당성분석 결과

구 분 <sup>13)</sup>	판단기준	(1안) 자회사 직영	(2안) 자회사+일부위탁
내부수익률(IRR)	IRR > 4.5%	15.86%	17.68%
순현재가치(NPV)	NPV > 0	344억원	488억원
수익성지수(PI)	PI Ratio > 1	2.93	3.73

- 또한, 투자에 따른 현금유입 현가와 현금유출 현가의 비율을 나타내는 수익성지수(PI)<sup>14)</sup>가 2.93~3.73에 이르는 등 기준치보다 월등히

12) 「수도권광역급행철도 A 노선 자회사 출자타당성 검토」(2023.7), 108page

- 재무적 타당성분석 방법으로 수익성지수(PI), 내부수익률(IRR), 순현재가치(NPV) 기법을 적용함

13) 국토교통부, 「건설공사 타당성 조사 지침」, 2008

- 내부수익률(IRR) : 재무적 내부수익률(FIRR, Financial Internal Rate of Return)이라고도 하며 수입의 현재가치 총합과 지출의 현재가치 총합을 같게 하는 할인율을 말한다

- 순현재가치(NPV) : 재무적 순현재가치법은 예상되는 현금의 유입과 유출을 재무적 할인율로 할인한 값들의 합으로 나타낼 수 있으며 이 값이 0보다 크면 재무적 타당성이 있는 것으로 판단한다

- 수익성지수법은 투자함으로써 발생하는 현금유입의 현가를 현금유출의 현가로 나눈 비율을 산출하는 방식이다.

높은 것으로 나타났을 뿐만 아니라 현재 공사가 자회사로 운영 중인 서해선과 김포골드라인의 출자타당성 검토 결과<sup>15)</sup>에 비해서도 GTX-A노선의 재무적 타당성 지수가 큰 것으로 나타남

- GTX-A 노선의 관리운영에 대한 투자가치가 높게 나타난 것은 재정난으로 어려움을 겪고 있는 서울교통공사 입장에서는 긍정적인 사실이지만 하나 재무적 타당성 지수가 지나치게 크게 나타난 이유에 대해 관리운영에 따른 운영대가와 집행 운영비에 대한 분석이 제대로 이루어졌는지 검토가 필요할 것임
- 아울러, 자회사 직영보다 일부 업무에 대한 위탁업무 시행시 수익성이 더 높게 나타난 것이 과도한 위탁사업비 절감에 따른 것으로 자칫 위탁업무의 서비스 질 저하로 이어질 우려는 없는지 보다 세심한 검토가 필요할 것임

14) 국토교통부, 「건설공사 타당성 조사 지침」

- 수익성지수(PI) : 수익성지수법은 투자함으로써 발생하는 현금유입의 현가를 현금유출의 현가로 나눈 비율을 산출하는 방식(재무성분석 방법)
- 편익/비용 비율(B/C) : 현재가치로 할인된 총편익과 총비용의 비율, 미래에 발생할 비용과 편익을 현재가치로 환산한 것 (경제성분석 방법)

$$\text{편익/비용비율}(B/C) = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}} \qquad PI = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{R_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

여기서,  $B_t$  : t기간 편익,  $C_t$  : t기간 비용,  $r$  : 할인율,  $n$  : 사업 분석기간  
 여기서,  $R_t$  : 시점 t의 현금유입,  $C_t$  : 시점 t의 현금유출,  $r$  : 할인율,  $n$  : 사업 완료시점

15) 검토보고서, 「서울교통공사 김포도시철도 자회사 설립(출자) 동의안」

**소사원시 복선전철 관리운영사업**

구 분	판단기준	지 표
B/C Ratio	B/C Ratio > 1	1.14
IRR	IRR > 5.5%	6.72%
NPV	NPV > 0	231억원

**김포도시철도 관리운영사업**

구 분	판단기준	지 표
B/C Ratio	B/C Ratio > 1	1.03
IRR	IRR > 3.86%	22.1%
NPV	NPV > 0	21억원

※ 수익성지수(PI)와 편익/비용 비율(B/C) 재무성분석, 경제성분석으로 차이가 일부 차이가 있음

\* 보도자료, 춘천 GTX... "B/C 1.12 PI도 1.33"

## 2) 관리운영계약서의 과업범위(재정구간 운영) 관련

- 「수도권광역급행철도 A노선 민간투자시설사업기본계획」<sup>16)</sup>에 따르면 재정사업(삼성역~동탄역) 구간이 민자사업보다 선개통하는 경우 정부는 본사업 사업시행자에게 재정사업 구간 운영을 위탁할 수 있다고 명시하고 있음
- 따라서, 2019년 9월 서울교통공사가 사업시행자인 에스지레일(주)와 체결한 관리운영계약<sup>17)</sup>에 따라 GTX-A 전구간의 운영 및 유지보수 할 예정이나 현재까지 재정구간(삼성역~동탄역)의 역할 분배가 명확하지 않은 실정임
- 참고로 서울교통공사 자료에 따르면 공사는 재정구간 중 3개 역사의 운영 및 유지관리와 차량운행(승무) 유지관리를 담당하고 한국철도공사는 선로 유지관리 및 관제 운영, 국가철도공단은 차량 5편성 구매 그리고 (주)에스알은 동탄역을 운영 한다고 명시<sup>18)</sup>하고 있으나 여전히 협의 진행중이고 선개통 구간 운영비 또한 국가철도공단과 별도 협상중임

16) 「수도권광역급행철도 A노선 민간투자시설사업기본계획」 2017. 12. 29.

- 삼성역~동탄역 구간이 본사업 설계 및 시공범위보다 선개통하는 경우 정부는 본사업 사업시행자에게 삼성역~동탄역 구간 사업 운영을 위탁할 수 있음. 이 경우 삼성역~동탄역 구간 운영에 따른 운영 수입과 비용은 정부와 사업시행자간 사후정산하고, 본사업 사업신청서에는 포함하지 않음. 삼성역~동탄역 구간 운임은 본사업 운임체계와 동일하게 적용하되, 세부 사항은 실시협약으로 정함.

17) 수도권광역급행철도 A노선 **민간투자사업** 관리운영계약, 2019.9.30.

- 계약당사자 : 에스지레일(주) ↔ 서울교통공사 - 계약기간 : 운영개시일로부터 30년(2단계 운영~서울 개통 기준)  
- 계약금액 : 3조 4,720억원(부가세 포함, '15.12.31. 불변가)

18) 서울교통공사내부자료, 재정구간 운영구분

※ 참고 : 재정구간 관계기관과 협상 진행상황

구 분	위수탁 기관	진행상황
1. 차량 5편성 임대차 협약	철도공단 → 공사	·금액 확정(65억/년), 1단계구간 예비품 및 경정비시설 구축·운영방안 협의 중
2. 선로기반시설 유지관리 협약	공사 → 코레일	·금액 확정(195억/년), 과업범위 협의 중
3. 관제업무 위수탁 협약	공사 → 코레일	·운영 및 유지관리 비용 협의 중
4. 동탄역 역사시설 운영 협약	공사 → SR	·역 운영 위탁비용 협의 중

- 동 동의안은 GTX-A노선 전체를 관리운영 하는 자회사의 설립 여부에 대한 것으로 재정구간(수서~동탄) 개통에 따른 타 기관과 업무범위 등이 확정되지 않은 상태에서

자회사 설립 여부를 결정하는 것은 운영비는 물론 조직체계에도 영향을 끼칠 우려가 있는 바, 해당 기관들과의 조속한 협의가 이루어져야 할 것임

- 또한, 재정구간에 대한 협의내용 및 운영비를 민자구간 관리운영계약 내용에 반영하여 계약변경 할 것인지, 아니면 별도의 협의사항으로 추진할 것인지를 신중히 검토하여 GTX 관리운영에 차질이 없도록 해야 할 것임

구 분		운 영 자	비 고
1단계 (수서-동탄)	승무/차량	서울교통공사	·차량 5편성 임차 운영/정비
	시 설 물 유지관리	역사시설	·수서/성남/용인역 운영/유지관리 ·동탄역 에스알 위탁운영
		선로시설	코레일(Korail)
	관 제	철도교통관제센터	·위탁운영(전 구간)

### 3) 재정구간 SRT 노선 공용 관련

- GTX-A 노선 중 삼성~동탄 구간은 기존 SRT 구간인 수서평택고속선<sup>19)</sup> 일부를 공용해서 쓰는 방식으로 계획되어 있음
- 노선 공유는 사업비를 줄이기 위해 추진된 방식으로 건설 당시에 GTX 노선과 공용을 전제로 수서평택고속선이 설계된 점을 미루어 볼 때 GTX-A 차량이 이용하는 것은 문제가 없을 것으로 보임
- 다만, 수서평택고속선이 기존 SRT 이용노선인 만큼 SRT 정시성 확보를 위해 우선 편성될 경우 길어진 배차간격으로 GTX-A 이용에 불편을 끼칠 우려가 있고, GTX 차량과 SRT 차량과의 운행속도 차이<sup>20)</sup>와 SRT 노선은 수서역과 동탄역에만 정차하는 반면 GTX-A 노선은 그 외 3개 역사를 거쳐야 됨에 따른 이용불편 또한 예상됨
- 특히 GTX-A 구간의 경우 공유구간 제어를 위해 관제업무를 코레일에서 위탁운영토록 계획<sup>21)</sup>하고 있는바, GTX-A 노선의 정시성 및 운행의 안전성 확보를 위해 코레일과의 업무협조가 선행되어야 할 것임

19) 경인일보, 'GTX-A'·'SRT 수서~동탄' 연결 '터널' 뚫렸다(2022.12.29.)

- 삼성~수서 구간에 9km 터널을 뚫어 SRT 선로와 연결하고 수서에서 동탄까지 30km는 SRT와 선로를 공유합니다.

20) GTX차량(운행속도: 180km/h), SRT차량(운행속도: 305km/h)

21) 「수도권광역급행철도 A 노선 자회사 출자타당성 검토」(2023.7), 66page

- 종합관제센터 : (위치) 철도교통관제센터(구로) 내 구축

- GTX-A 노선과 SRT 혼용구간(수서~동탄) 안전한 열차집중제어 및 감시를 위해 철도 교통관제센터 내 관제설비 구축 및 운영(코레일에 위탁운영)



## ■ 종합의견

- GTX-A 노선은 운정역~삼성역~동탄역을 잇는 약 80km 노선으로 민자구간(운정역~삼성역북단)과 재정구간(삼성역~동탄역)으로 이루어졌으며 민자구간 사업시행자인 에스지레일(주)와의 관리운영계약으로 서울교통공사가 운영 및 유지보수 할 계획임
  - 서울교통공사는 보다 효율적이고 일관된 정책 유지와 함께 조직 및 재정리스크 관리가 용이하도록 GTX-A 노선을 자회사를 통해 운영할 계획이고 법률적 근거와 재무적 타당성 결과 타당한 것으로 나타나는 바, 자회사 출자를 위한 동 동의안은 그 필요성이 인정된다 할 것임
  - 다만, 서울교통공사는 일부 업무에 대해 자회사 운영이 아닌 업무 위탁을 추진하고 있으며 내년 3월에 개통될 삼성~동탄구간이 현재까지도 기관별 업무협상이 이루어지지 않은 것은 자회사 설립 및 운영에 있어 선결과제가 남은 것으로 보여짐
  - 특히, GTX-A 재정구간 중 SRT 노선과 공용으로 사용하는 수서평택 고속선 경우에는 기존 SRT 이용이 우선시 되어 GTX-A 이용에 불편이 없도록 사전에 관계기관과의 협의가 이루어져야 할 것이고
- 자회사 출자 검토단계에서 사업타당성이 지나치게 높은 점에 대해서는 자칫 수입이 부풀려지거나 운영비 내역이 제대로 이루어졌는지에 대한 검토가 필요할 것임

- 또한, 총연장 80km의 대규모 철도노선을 30년간 운영하는 것에 대한 자회사 출자 타당성 검토용역이 30일밖에 걸리지 않은 것<sup>22)</sup>에 대해 조직 및 재정분석과 같은 자료 검토가 제대로 이루어졌는지 논란이 발생 될 우려가 있는 바, 향후에는 보다 내실 있는 검토가 이루어질 수 있도록 충분한 기간을 반영하여 용역을 추진할 필요가 있을 것임
- 아울러, 현재까지 GTX-A 수서~동탄 구간과, 운정~삼성역 복단구간이 각각 '24년 3월과 12월 개통을 목표로 하고 있으나 그간의 진행 과정과 예기치 않은 상황으로 개통시기가 미뤄질 우려가 있는 바<sup>23)</sup>, 공사는 개통시기가 연기될 경우에 대해서도 대책을 마련해야 할 것임
- 끝으로, 서울교통공사가 그간 김포골드라인과 서해선의 운영을 위해 자회사인 김포골드라인운영(주)와 서해철도(주)를 설립하여 운영하는 과정에서 발생한 문제점<sup>24)</sup>은 무엇인지 확인하고 이를 거울삼아 GTX-A 노선 운영에는 같은 문제가 발생되지 않도록 만반의 준비를 다해야 할 것임

22) 수도권광역급행철도 A노선 자회사 출자타당성 검토용역 과업내용서(2023.5)

4. 과업기간

가. 본 과업기간은 착수일로부터 **“30일”간(토요일, 공휴일 포함)**으로 합니다.

23) 비즈니스 포스트, 정부 GTX 차질없다 강조해도 '글썄요', 목표시점에 '반쪽개통' 가능성, 2022.8.16

그런데 **2024년 분리개통도 만만찮다. 임시 경정비시설이 새로 필요하기 때문이다.** 애초 전 구간 동시개통을 추진해 전동차 수리 시설은 계획에 없었다. 국토부와 국가철도공단은 동탄역 인근에 임시 경정비시설을 짓기로 하고 사업비 확보 및 인허가 절차를 준비하고 있다.

절차가 순차적으로 진행되면 **2024년 중반에 완성**되지만 기획재정부와 협의 일정이나 공사기간이 늘어지게 되면 **자칫하다가는 A노선 개통은 2025년 이후로 밀릴 수 있다.**

24) KBS 뉴스, 김포골드라인 '운영비 부족 안전문제 직결'(2021.02.19.)

서울교통공사가 5년간 도시철도 위탁 운영을 맡으며 김포시에 제시한 운영비는 1,013억, 하지만 **공사는 준비 비용과 부대 수입 예상 금액 171억 원을 빼고 840억 원만 김포 골드라인에 지급**했습니다.

연간 170억 원 규모로 운영하고 있는데, 이는 다른 지자체 경전철과 비교해 가장 낮은 수준입니다.

하지만 계약 당사자인 **김포시와 서울교통공사는 위탁 계약 내용을 근거로 추가적인 비용 지원은 어렵다는 입장**이어서 **빠른 해결책**을 찾지 못하고 있습니다.