

2024. 1. 30.(화) 10:00

제230회 임시회 제2차 본회의

5 분 자 유 발 언

- 김포골드라인 운영사 '현대로템' 선정 심각하게 우려스럽다. -



김포시의회 김제순 의원

김포골드라인 운영사 '현대로템' 선정 심각하게 우려스럽다.

안녕하십니까.

김포시의회 도시환경위원장, 고촌·풍무·사우 지역구 김계순 의원
입니다.

먼저 5분 자유발언의 기회를 주신 김인수 의장님과 동료 의원 여러분께 깊은 감사의 말씀드립니다.

최근 언론 보도에 따르면 김포도시철도의 새로운 운영사로 현대로템 선정됐다고 합니다. 현대로템은 김포골드라인 전동차를 직접 제작한 업체이며, 현재 신림선 경전철을 운영하고 있어 안정성 분야에서 우수한 평가를 받은 것으로 전해졌습니다.

본의원은 이 상황을 접하면서 우려되는 점이 있습니다.

첫째는 민간위탁 운영사 선정 전 과정을 언론보도를 통해 접해야 하는 시의원의 처지입니다. 민선8기 들어 자행되고 있는 집행부의 쟁점현안에 대한 자료제출 거부와 지연, 부실자료 제출로 시의회의 자존감이 땅에 떨어진지 오래입니다.

두번째는 이번 입찰과정에서 공기업 지원은 1곳도 없고 민간기업 2곳만 입찰에 응한 현실입니다.

이는 지옥철로 불리는 김포골드라인 운영상황의 현실이 그대로 반영된 것입니다. 공공성보다 이윤추구가 본질적 목표일 수밖에 없는

신생 민간기업이 제대로 운영해 나갈지 본의원은 심히 의문을 제기하지 않을 수 없습니다.

아시다시피 이번에 사업자로 우선 선정된 현대로템은 김포골드라인의 차량 제작업체입니다. 언론보도에 따르면, 차량제작이 운영에 도움이 되는 것으로 평가되었다고 합니다. 하지만 제작과 운영은 전혀 별개의 사안입니다. 이것은 마치 곧 완공을 앞두고 있는 김포시의회 건설업체가 시의회를 운영한다는 것과 마찬가지로 시각입니다.

현대로템은 2022년 7월 공정거래위로부터 국내철도 차량 제작 시장에서 경쟁업체 2곳과 함께 담합행위를 5년간 진행해 온 혐의로 323억 원의 과징금을 부과 받은 업체입니다.

유감스러운 것은 당시 담합행위 대상 주요사업장이 김포골드라인 차량제작이었다는 것입니다.

공정거래위 발표에 따르면 이때 현대로템은 2013년부터 2016년까지 총 6건의 철도차량 입찰에서 자신들이 낙찰받을 수 있도록, 우진산전을 응찰하지 않거나 들러리로 참여하게 했고 그 대가로 입찰 사업 관련 일부 하도급을 받기로 3차례에 걸쳐 합의했습니다.

현대로템은 경쟁업체에게 약 5년간 주요 부품 공급권한을 주거나 사전에 낙찰 예정자를 선정하는 등의 담합 행위를 해온 것으로 드러났습니다. 무응찰로 수의계약이 체결될 경우 현대로템은 가장 큰 금액을 가져갈 수 있는 이점이 있었기 때문입니다.

당시 현대로템은 과징금부과뿐만 아니라 6개월간 입찰에 참가자격을 박탈당하는 조치도 당했습니다. 본의원은 골드라인의 잦은 고장 책임과 중국자제 활용으로 유지보수 어려움을 초래한 현실이 현대로템에 책임이 있다고 생각합니다. 현대로템은 신림선을 2021년부터 운영해본 것이 유일한 경험입니다.

현 신림선은 운영분야는 광주지하철, 현대로템은 기술분야로 분할 컨소시엄을 구성해 참여하고 있는 현대로템이 김포골드라인을 어떻게 운영하겠다는 것인지 저는 매우 궁금합니다. 하지만 이에 대한 어떠한 자료공개나 정보가 시의회에조차 공유되고 있지 못합니다.

한종우 의원님. 그리고 국민의힘 의원님들께 말씀드립니다.

풍무역세권 도시개발사업 지연에 대한 행정사무조사를 발의하셨습니다. 특히 김포시민의 첫 번째 염원인 대학병원 유치 관련이 주요 조사목적 내용입니다.

아시다시피 감사원에서 예비조사 22년 6월 시작으로 연장감사 23년 1월 19일까지 걸쳐 치밀하게 세부감사를 진행했지만 풍무역세권 도시개발사업은 ‘해당없음’으로, 아무런 문제점도 발견하지 못했습니다.

그럼에도 수사권도 없고 감사원보다 전문성이 한참이나 떨어지는 시의회에서 다시 행정사무조사를 진행하겠다는 것은, 총선을 앞두고 민선7기에 진행된 사업에 대해 흠집내기를 하겠다는 의심을 사기에 충분합니다.

본의원은 공정거래위가 2022년 현대로템에 대해 부과한 과징금과 입찰제한 조치에 대해 의원님들이 얼마나 심각하게 알고 계신지 의문입니다.

골드라인 운영사 공모에 참여한 민간기업 2곳이 담합 행위에 해당 업체인 현대로템과 우진신전 2곳뿐인지, 그 업체 중 하나가 이번에 운영까지 맡게 되었다는 사실에 대해 어떻게 생각하시는지 묻고 싶습니다.

풍무역세권 도시개발사업은 현재 진행되는 개발사업이지만 골드라인 운영은 시민생명과 시민 기본이동권이며 안전과 직결되는 사업입니다.

저는 김포골드라인의 잦은 고장과 부품납부 실패, 이번 입찰과정에 얼마나 제대로 심사가 이뤄졌는지, 그리고 왜 유수의 공기기업들은 참가를 안하고 민간기업 2곳만 달랑 응모했는지.

이에 대해 행정사무조사를 실시할 용의는 없는지 묻고 싶습니다. 금일 발의하시는 행정사무조사 풍무역세권 도시개발사업 대학병원유치가 아닌 역으로 실시할 용의는 없는지 묻고 싶습니다.

시의회의 역할은 시민이 가장 아파하는 곳을 치유해주는 것이라 생각합니다. 김포시에서 가장 큰 문제는 두말할 것도 없이 교통이고 이 중심에 지옥철로 불리는 골드라인이 있습니다.

그런데 이렇게 문제가 많은 이 분야에 신생 민간기업에게 시민의 안전과 생명에 관련된 골드라인 운영사업을 맡긴다는 것은 세심한 검

토와 주의가 필요한 사안입니다.

김포골드라인 민간위탁 2기 차기운영사 우선협상자에 철도 운영 경험의 거의 전무한 민간기업 선정결과를 보며 민선8기 김포시 교통정책 기조에 공공성 확보와 김포시민을 위한 교통수단을 만들겠다는 철학 부재의 심각성에 놀라움을 금할 수 없습니다.

작년 안정적 운영을 기대했던 김포도시철도 공단 설립은 ‘대 시민 사기극’으로 끝났고 차기 운영사 선정에 지방공기업 불참으로 골드라인 운영 변화의 기대감은 큰 실망감이 되었습니다.

작년 사업비 증액과 운영적 측면의 공공성을 제도적으로 확보할 수 있는 민간위탁 방법을 모색해야 했습니다. 어떠한 공기업에서도 이번 민간위탁 사업에 참여하지 않았다는 점은 안전사고가 늘 우려되는 김포골드라인의 취약한 운영 조건을 방증하는 것이라 생각합니다. 다시 한번 그토록 왜 우리가 공단 설립의 필요성을 주장해왔고, 시민과 노동자들이 왜 이를 외쳤는지 진지하게 생각해봐야 합니다.

우리 모두는 새로운 현대로템 민간기업의 재위탁 운영이라는 불안한 시작을 다시 앞두고 있습니다.

집행부는 김포골드라인 민간위탁사 선정 전 과정에 대한 자료를 공개하십시오.

참고로 현대로템에 대한 공정거래위 과징금부과 사실 기사를 의원님들이 참조하실 수 있도록 배부해드립니다.

본 의원은 향후 진행되는 절차를 예의주시하겠다는 말씀드립니다.

마지막으로, 24년 새해 첫 임시회 제230회 철도과 업무보고 시, 상임위원장이 직접 이미 언론에 보도된 ‘골드라인 민간위탁 선정’ 관련 자료 제출을 요청했으나 아직까지 감감무소식입니다. 의원 5분발언을 언론기사에 의존해 작성하는 현실에, 의정활동 방해를 넘어 김포시민 무시행위로 규탄하지 않을 수 없습니다.

이만 발언을 마칩니다. 감사합니다.

[참고]

철도車 '짬짜미 입찰' 적발... 제작3社에 564억 과징금

공정위, "낙찰예정자 사전 결정 등 교통산업 경쟁 제한"
현대로템 323억 · 우진산전 147억 · 다원시스 93억 부과

f t c b + -



박재민 기자
park56@redaily.co.kr
다른기사 보기

입찰/기업동향

입력 2022.07.14 10:58
수정 2022.07.14 11:31
댓글 0

키워드

철도차량 제작사에서 제작한 전동차 (=자료사진) / 철도경제



뉴스레터 구독신청

기획 · 특집

[그때 그 사건] "선로전환 기 배선 거꾸로 연결..."
2018년 12월 강릉선

[이슈] '鐵車'부품, 제언서엔 '고급'...수주 후엔 '저'...
[이슈] '철도 유지보수' · 판매 업무, 당장은 이관...
[그때 그 사건] 구원하러 보냈더니 '사고열차'에 ...
[기획] 우송大, K-철도 중앙票 진출 마중물 되다

[철도경제신문=박재민 기자] 국내 철도차량 제작3사가 약 5년 간 주요 부품 공급권한을 주거나 사전에 낙찰예정자를 선정하는 등의 담합 행위를 해온 것으로 드러났다.

공정거래위원회는 현대로템 등 국내 철도차량 제작3사의 전동차 구매입찰 담합행위를 적발하고 시정 명령과 함께 과징금 총 564억 원을 부과하기로 결정했다고 13일 밝혔다.

공정위에 따르면 지난 2013년에서 2016년 동안 철도차량 구매입찰에서 현대로템과 우진산전이 사전에 낙찰예정자를 결정했고, 2019년에는 제작3사가 총 5건의 발주물량을 사전에 배분했다. 이에 따라 현대로템 323억 원, 우진산전 147억 원 다원시스 93억 원 가량 과징금을 부과했다.

김포골드라인 차량기지 모습 / 사진=김포시

현대로템, 경쟁社로 성장한 '우진산전'에 전장품 '미끼' 던져 사전에경쟁 차단

2015년 이전까지 철도차량 제작시장은 현대로템 독점체제였으며 우진산전은 현대로템에게 전장품을 공급하는 협력사였다. 따라서 이때까지 우진산전의 매출 상당수는 현대로템에 의존해 있었다.

이러한 상황에 우진산전이 지난 2008년 K-AGT(한국형 고무차륜 경전철)를 한국철도기술연구원과 개발에 성공하고 2010년 부산 4호선에 경전철 차량을 납품하게 되면서 현대로템은 우진산전을 잠재적 경쟁 상대로 여기기 시작했다.

따라서 현대로템은 2013년 발주된 '김포도시철도 열차운행시스템 일괄 구매설치 입찰'부터 우진산전과 경쟁하는 것을 사전에 차단하고자 했다. 현대로템의 부품협력사로서의 성격이 강했던 우진산전 역시 경쟁이 아닌 합의를 통해 안정적으로 현대로템에 전장품 등을 공급하고자 하는 유인이 있었다.

- 7 -

제1 공동행위 합의 대상 입찰 목록 / 자료=공정위

이때 현대로템은 2013년부터 2016년까지 총 6건의 철도차량 입찰에서 자신들이 낙찰받을 수 있도록 우진산전은 응찰하지 않거나 들러리로 참여하게 했고 그 대가로 입찰 사업 관련 일부 하도급을 받기로 3차례에 걸쳐 합의했다.

무응찰로 수의계약이 체결될 경우 현대로템은 가장 큰 금액을 가져갈 수 있기 때문이다.

다만, 발주기관이 유효한 입찰 성립을 위해 둘 이상의 입찰 참가를 요구한 경우, 우진산전은 현대로템 측이 알려준 가격으로 투찰한 것으로 드러났다.

3社 경쟁체제 후 '제살 뜯어먹기' 경쟁 불사...수익성 극대화 공감대 형성, 2019년 담합 시작

2019년 본격적으로 우진산전과 다원시스가 전동차 제작을 시작하면서 철도차량 제작시장이 경쟁체제로 전환했다. 이로 인해 2015년부터 2018년 사이 철도차량 단가가 1량 당 평균 8억까지 떨어지는 등 제살 깎아먹기 출혈경쟁이 일어나기도 했다.

이때 철도차량 제작3사는 2019년도 5개 사업 중 우진산전은 5·7호선 신조전동차(336량)를 공정위에 따르면 2018년 하반기부터 국내 철도차량 업계에선 저가수주를 방지하고 수익성을 극대화해야한다는 공감대가 형성돼 2019년 사업에 담합이 시작됐다. 다원시스는 '간선형 전기동차(EMU-150) 208량'을 현대로템은 별내선과 GTX-A를 비롯한 그 외 3건의 입찰을 수주하기로 사전에 배분했다.

제2 공동행위 합의 대상 입찰 목록 / 자료=공정위

당시 우진산전과 다원시스는 2018년 코레일 EMU-150 입찰과정서 불거진 법적 분쟁으로 '현대로템과 우진산전', '현대로템과 다원시스'간 임직원의 만남이나 연락 등을 통해 합의가 진행됐었다.

특히 현대로템이 합의과정에서 스스로 시장 내 '만형'으로 칭하면서 강한 중재 의지를 보이면서 관계가 악화된 우진산전과 다원시스를 포함한 3개사 간 합의가 성립할 수 있었다는 것이 공정위 측 설명이다.

예컨대, 우진산전이 수주받고 그 외 사업자는 미응찰하기로 합의된 '서울 5·7호선 신조전동차 구매 입찰'에서 서울교통공사가 다원시스에 참여를 요청하게 되자, 우진산전 임원은 기존의 불화에도 불구하고 다원시스 임원을 만나 들러리 참여를 약속받았다.

이후 우진산전은 다원시스의 들러리 투찰에 대한 대가로 양사 간 진행 중이던 법적 분쟁 관련 항고를 취하였다.

또 다원시스가 수주받고 그 외 사업자는 미응찰하기로 합의된 '간선형 전기동차(EMU-150) 구매 입찰' 이전에 다원시스가 현대로템의 합의 실행에 관해 재차 확인을 요구하자, 현대로템 직원이 다원시스 임원에게 '현대로템은 해당 입찰에 불참한다'는 내용이 담긴 대외비 문서를 텔레그램으로 전송했다.

우진산전 별내선 전동차 목업 / 철도경제

여기서 눈에 띄는 대목은 당초 합의에 따라 별내선 전동차는 현대로템이 수주하기로 됐는데, 실 개찰에서 우진산전이 제작권을 얻은 것이다.

이에 대해 공정위 관계자는 <철도경제신문>과의 통화에서 "당초 합의에 따라 현대로템이 수주할 사업이 맞는다. 그런데, 우진산전이 낮은 단가를 투찰하면서 수주한 것이다"고 설명했다.

또 이 관계자는 "국내 철도차량 제작3사 중 GTX-A 차량을 제작할 기술력을 가진 업체가 현대로템 뿐이라는 이야기도 알고 있다. 그러나 현대로템이 이 사업까지 본인들이 수주하기로 합의한 이유는 제작권한을 확고하게 가져가기 위한 것이었다"고 설명했다.

공정위는 국내 철도차량 시장에 대한 담합조사를 지난 2013년부터 실시해온 것으로 확인됐다. 다만, 2019년 조사 이후 2020년에는 제작 3사간 담합행위는 전혀 볼 수 없었다는 것이 공정위 측 설명이다.

공정위는 이번 조치가 "일회 거래량과 거래 금액의 규모가 크고, 국가기간산업과 연계돼 경제적 파급력이 큰 교통 산업 내의 경쟁제한 행위를 시정했다는 데 의의가 있다"며 "국민의 핵심 교통수단인 철도차량 제작시장에서의 경쟁 질서가 회복될 것"이라고 기대했다.

출처 : 철도경제신문(<https://www.redaily.co.kr>)