

철도산업의 준법윤리경영 교재

철도산업의 준법윤리경영 교재

주최: 유엔글로벌콤팩트 한국협회 · 한국철도협회

주관: (사)글로벌경쟁력강화포럼(GCEF)

후원: 국토교통부(MOLIT) · 산업통상자원부(MOTIE)

지멘스청렴성이니셔티브(Siemens Integrity Initiative)

<페어플레이어클럽 철도산업의 준법윤리경영 교재 구조도>

구분	세부내용		
I. 목적	1. 페어플레이어클럽 소개		
	2. 철도산업의 준법윤리경영 중요성		
II. 동향	1. 국가별	한국, 중국, 인도, 사우디아라비아 등의 사례	
	2. 산업별	1) 철도(Railway)	
		2) 인프라(Infrastructure)	
		3) 교통(Transport)	
		4) 물류(Logistics)	
	3. 분야별	1) 불공정 경쟁	
		2) 불공정 거래	
		3) 불합리한 관행	
		4) 중개인	
		5) 엔지니어링	
		6) 소규모의 뇌물과 급행료	
III. 정책과 실행	1. 윤리강령	1) 페어플레이 원칙 - 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 윤리강령	
		2) 페어플레이 원칙 - 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 윤리강령	
	2. 가이드라인	1) 페어플레이 원칙 - 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 가이드라인	
		2) 페어플레이 원칙 - 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 가이드라인	
	3. 실천과제 및 사례	철도 인프라 건설 분야 1단계 프로젝트 입찰 및 계약 과정 및 2단계 프로젝트 실행 과정에서의 개인, 1개 기업, 제3자 수반 비리 유형, 사례 및 실천과제	

〈목차〉

I. 목적	8
1. 페어플레이어클럽 소개	8
2. 철도산업의 준법윤리경영 중요성	11
II. 동향	20
1. 국가별	20
2. 산업별	24
1) 철도 (Railway)	24
2) 인프라 (Infrastructure)	27
3) 교통 (Transport)	29
4) 물류 (Logistics)	32
3. 분야별	34
1) 불공정 경쟁	34
2) 불공정 거래	36
3) 불합리한 관행	38
4) 중개인	40
5) 엔지니어링	42
6) 소규모의 뇌물과 급행료	44
III. 정책과 실행	46
1. 윤리강령	46
1) 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 윤리강령	46
2) 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 윤리강령	49
2. 가이드라인	51
1) 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 가이드라인	51
2) 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 가이드라인	52
3. 실천과제 및 사례	53

I. 목적

1. 페어플레이어클럽 소개

스포츠에서 가장 중요한 것은, 규정을 준수하고 정정당당하게 경기하는 페어플레이(Fair Play) 정신이다. 페어플레이어클럽(Fair Player Club)은 페어플레이(Fair Play) 정신에서 따온 이름으로, 대한민국에서 사업하는 모든 기업들이 준법·윤리경영을 통해 시장경쟁에서 페어플레이(Fair Play) 정신을 실행할 수 있도록 하는 반부패 증진을 위한 준법윤리경영 민관협력포럼이다.

페어플레이어클럽(Fair Player Club)의 목적은 대한민국의 기업환경을 더욱 투명하고 공정하게 만들기 위한 것으로 아래와 같은 세 가지 구체적인 목표를 가진다.

페어플레이어클럽 목표	
목표 1 : 협력 구축	반부패 증진 노력의 시너지 효과를 위해서, 기업, 기업 협회, 정부, 정부 관련 기관, 반부패 전문기관들과 공동노력(Collective Action)을 위한 민관협력포럼 구성
목표 2 : 역량 구축	깨끗하고 공정한 비즈니스 관행을 위한 인식 증진과 역량 강화를 위해 산업별, 지역별, 국가별 반부패 정책 등과 관련된 윤리강령, 가이드라인 및 기업 사례 전파 교육
목표 3 : 합의 구축	준법·윤리경영에 기반한 공정한 시장 경쟁을 위해 다양한 산업과 지역별 국내 기업은 물론 외국인 투자기업들과의 공동노력 연합 노력

페어플레이어클럽이 가장 역점을 두고 있는 것은 공동노력(Collective Action)이다. 공동노력은 같은 환경에서 사업하는 여러 기업들이 합의 하에 반부패 원칙과 신념을 지키는 것으로, 준법·윤리경영에 있어서 '죄수의 딜레마' 우려를 해결해 주는 신사협정과 같은 개념이다. 정부, 지자체, 산업 협회, 상공회의소 등과 민관협력포럼 구성 및 운영을 통해, 산업별, 지역별, 국가별 국내외 기업들과 공동노력(Collective Action)을 펼칠 수 있는 준법·윤리경영 민관협력 토대 구축 활동을 계획하고 있다.

페어플레이어클럽 활동계획	
1차년도 (2015) 산업	반부패가 포함된 사회책임경영 기준 ISO26000을 산업정책 차원에서 다루는 산업통상자원부 및 전자정보통신, 자동차, 기계, 철도, 해외건설 등의 산업 협회 등과 민관협력 증진을 통해, 기업회원사들의 준법·윤리경영 인식을 제고하고 역량을 강화하도록 노력 * 한국기계산업진흥회 (KOAMI), 한국자동차산업협회 (KAMA), 한국전자정보통신산업진흥회 (KEA), 한국철도협회 (KORASS), 해외건설협회 (ICAK)와 2015년 5월 19일 페어플레이어클럽 출범식 및 제1회 민관협력포럼에서 협약 체결
2차년도 (2016) 지역	서울특별시 및 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산 등의 6대 광역자치단체와 지역상공회의소와의 민관협력 증진을 통해서, 전국 주요 도시에 위치한 기업 대상으로 반부패와 준법·윤리경영 중요성을 전파
3차년도 (2017) 국가	주요 7개국의 대사관 및 외국 상공회의소와의 민관협력을 통해 다양한 국가 기업들 간의 공동노력을 증진함으로써, 한국 기업환경에서의 반부패 글로벌 스탠다드 수준을 높이고, 주요 해외 진출국에서 한국 기업의 준법·윤리경영 경쟁력을 강화하기 위해 노력

준법윤리경영에 관심이 있는 기업이라면 페어플레이어클럽에 무료 가입할 수 있다. 참여기업들은 산업별, 지역별, 국가별 반부패 정책에 대한 워크샵 교육에 무료 참석가능하고, 준법·윤리경영 자가진단 및 실태조사 참여 후 결과도 받을 수 있으며, 해외 반부패 전문가가 참여하는 국제 세미나 및 참여 기업 반부패 서약식에 참석할 수 있고, 해당 기업의 준법·윤리경영 노력에 대한 국내외 홍보 효과를 거둘 수 있다.

페어플레이어클럽 가입 절차	
페어플레이어 클럽 가입 및 참여	페어플레이어클럽 가입 양식에 적어서 제출 (회사 대표 서명 혹은 담당 부서 서명으로 참여 가능) 이메일: gckorea@globalcompact.kr / infogcef@gmail.com 전화: 02-749-2149 / 2150 혹은 02-714-5964
준법윤리경영 워크샵 참석	산업별 특성을 살린 페어플레이어클럽 준법윤리경영 세미나에 참석
준법윤리경영 자가진단 참여	설문조사 형식 자가진단 참여 후 동종산업 대비 준법윤리경영 리스크 및 관리 방안에 관한 결과 보고서 수령 가능
페어플레이 (Fair Play) 서약	준법윤리경영 확산에 동참하는 페어플레이(Fair Play) 서약 (회사 대표 서명 혹은 담당 부서 서명으로 참여 가능)
페어플레이 서약식 및 국제 세미나 참석	페어플레이(Fair Play) 서약 선포식과 함께 개최되는 국내 및 해외전문가가 참여하는 국제세미나 참석 가능(2016년 2월 예정)

페어플레이어클럽은 독일 지멘스 본사가 2009년 세계은행, 2013년 유럽투자은행과의 합의로 시작한 지멘스 청렴성 이니셔티브 (Siemens Integrity Initiative) 2차 공모된 전 세계 25개 프로젝트 중 유일한 한국 프로젝트이다. 페어플레이어클럽의 주최, 주관, 후원기관들은 아래와 같다.

페어플레이어클럽 활동계획	
<p>주최: (사)유엔 글로벌콤팩트 한국협회 www.unglobalcompact.kr</p>	<p>유엔글로벌콤팩트는 미국 뉴욕 UN에 본부를 두고, 인권, 노동, 환경, 반부패의 10대 원칙을 통해 기업의 사회적 책임을 강조하고 있으며, 10대 원칙을 기반으로 하는 기관 투자, 자본시장에 있어 환경, 사회, 거버넌스의 중요성 등을 강조하고 있다. 전 세계적으로 만 3천여 개 회원이 있으며, 그 중 8천여 개 회원은 기업 회원이다. 유엔글로벌콤팩트 한국협회는 2007년 설립되어 10대 원칙 확산을 위한 다양한 활동을 하고 있다. 2015년 현재 286개의 기업 및 단체가 가입되어 10대 원칙 확산에 동참하고 있다.</p>
<p>주관: (사)글로벌경쟁력 강화포럼 www.g-cef.org</p>	<p>기업사회공헌, 기업사회혁신, 기업사회책임 분야 정책 연구 및 서비스 기관으로, 2008년 11월 20일 설립 후, 2011년 2월 28일 산업통상자원부 허가 비영리 법인으로 사단법인화 하였다. 연구, 교육, 세미나, 정책 분석 및 제안, 공동노력(Collective Action)과 다자간 협력 제휴를 전문으로 하고 있으며, 공기업, 민간기업, 사회적기업 등의 CSR과 CSV, 지속가능성, 청렴성 증진을 통해 기업의 글로벌 경쟁력을 강화하기 위해 노력하고 있다.</p>
<p>후원: 산업통상자원부 www.motie.go.kr</p>	<p>실물경제 주무부처로서 우리 경제의 지속적인 성장동력 확충과 일자리 창출, 부문간 균형있는 성장이 선순환되는 창조경제의 패러다임 구축을 위해 노력하고 있다. 산업통상자원부가 역점을 두고 있는 정책은 산업융합 확산, 원칙이 바로선 시장경제질서 확립을 통한 협력적 산업생태계 조성, 지역균형발전, 국익과 경제적 실리에 충실한 통상 추진, 국민이 공감하고 안심하는 에너지 수급체계 구축, 국민의 눈높이에 맞춘 대화와 소통이다.</p>
<p>후원: 독일 지멘스의 지멘스 청렴성 이니셔티브 (Siemens Integrity Initiative) http://www.siemens.com/ integrity-initiative</p>	<p>독일 지멘스 본사가 전 세계적으로 반부패 경영을 확산하고 공정한 시장경쟁 환경을 조성하기 위해 노력하는 미화 100백만 달러 규모 글로벌 반부패 프로젝트로서, 2009년 세계은행, 2013년 유럽투자은행과의 합의로 시작되었다. 전 세계 비영리 및 학계 전문기관들과 공동노력 (Collective Action) 및 교육과 훈련(Education & Training) 관련 분야 사업을 진행하고 있다.</p>

2. 철도산업의 준법윤리경영 중요성

기업 활동은 기업의 비전, 미션, 가치체계, 전략적 목표에 따라 정해지며 기업이 처한 산업별 특성에 따라 많은 차이가 있다. 기업 활동에 관련된 준법윤리경영 문제도 산업별 특성에 따라 다소 다를 수 있다. 기업의 준법윤리경영을 더욱 확산시키기 위해서는 각 산업별 특성에 따라 특히 중요한 부분과 취약한 부분을 집중적으로 다루고 관리할 필요가 있다.

주주 중심주의와 수익 우선 정책은 준법윤리경영 실행에 있어서 겪어야 하는 현실적인 어려움이다. 수익 우선 정책은 비즈니스에 대한 리스크 예방 및 제거, 비즈니스를 위한 기회 창출이라는 이분법적인 논리에 따라 기업경영 정책을 결정하도록 만든다. 그렇다면 준법윤리경영을 확산시키기 위해서는 반부패에 대한 고려가 비즈니스 리스크 방지 및 사업 기회 창출에도 도움이 될 수도 있다는 사실을 인식시켜 주는 것이 중요할 것이다.

철도는 장거리를 운행하는 운송수단으로 전 세계에 널리 대중화된 교통수단이다. 여객 또는 화물을 운송하는 데 필요한 철도시설과 철도차량 및 이와 관련된 운영·지원체계가 유기적으로 구성된 운송체계를 말한다.¹⁾

철도시설
<ul style="list-style-type: none"> ● 「철도건설법」에 의한 철도시설은 다음에 해당하는 시설(부지 포함)을 말한다. 철도시설은 「건축법」에 의한 용도별 건축물의 종류상 운수시설에 해당한다. ● 철도의 선로(선로에 딸리는 시설 포함), 역 시설(물류시설, 환승 시설 및 역사와 같은 건물에 있는 판매시설·업무시설·근린생활시설·숙박시설·문화 및 집회시설 등 포함) 및 철도 운영을 위한 건축물·건축설비 ● 선로 및 철도차량을 보수·정비하기 위한 선로 보수기지, 차량 정비기지 및 차량 유치시설 ● 철도의 전철전력설비, 정보통신설비, 신호 및 열차 제어설비 ● 철도노선 간 또는 다른 교통수단과의 연계 운영에 필요한 시설 ● 철도기술의 개발·시험 및 연구를 위한 시설 ● 철도경영연수 및 철도전문인력의 교육훈련을 위한 시설 ● 철도건설사업에 필요한 공사용 건설자재를 현장에서 가공·조립·운반 또는 보관하기 위한

1) [네이버 지식백과] 철도 (토지이용 용어사전, 2011.1., 국토교통부)
<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1827368&cid=42154&categoryId=42154>

시설(공사기간 중에 설치되는 시설만 해당)

- 철도건설사업에 필요한 공사용 진입도로, 주차장, 야적장, 토석채취장 및 사토장의 설치와 운영에 필요한 시설
- 철도차량부품의 보관 및 운반시설
- 건설장비와 검사계측기기의 정비·점검 및 수리를 위한 시설
- 그 밖에 건설안전 관련 시설, 안내시설 등 철도건설사업의 시행에 필요한 시설
- 출처: [네이버 지식백과] 철도 (토지이용 용어사전, 2011.1, 국토교통부)

<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1827368&cid=42154&categoryId=42154>

과거 1950년대, 한국 철도는 한국전쟁의 아픔을 복구하며, 대한민국 대부분의 여객의 80%와 화물수송의 90%를 담당하는 든든한 수송의 중심축이었다. 1963년에 철도청으로 전환이 되면서 1980년대까지 현재 World Bank의 전신인 IBRD 지원으로 한국의 철도산업을 건설 및 전철화 할 수 있었다. 2004년에는 역사적으로 한국고속철도를 개통했으며, 2015년에는 호남고속철도를 성공적으로 건설하고, 1982년 현대건설의 이라크 북부철도건설사업을 필두로 이제 대한민국의 철도산업은 해외철도사업까지 진출하는 신성장동력으로 지속적으로 발전하게 되었다.²⁾

국내 철도건설시장은 건설보다 운영과 새로운 철도시스템으로 유지보수 및 업그레이드를 하는 시장으로의 전환 필요성이 모색되고는 있지만, 전통적으로 철도건설시장은 정부로부터 거대한 규모의 공적자금이 투입되는 SOC 투자시장이다. 즉, 철도 인프라 건설 분야에 있어서 공공 인프라 건설 프로젝트에 발생하는 부패 사례가 발생할 수 있어서 특별한 주의가 요구된다. 특히 철도궤도 건설, 철도역사 및 차량기지 건설 등의 주요 철도관련 시설 건축은 다양한 경제적, 사회적, 정치적 고려 가능성이 개입될 여지가 있어서 부패 가능성이 높다고 할 수 있다.

철도 궤도와 레일

- 도상(자갈, 콘크리트 등), 침목, 레일 혹은 그 부속품으로 구성된 열차 또는 차량의 이동로로서, 레일과 그 부속품, 침목 및 도상으로 구성되며 견고한 노반위에 도상을 일정한 두께로 포설하고 그 위에 침목을 일정 간격으로 부설하여 침목위에 두 줄의 레일을 소정간격으로 평행하게 체결한 것으로 노반과 함께 열차하중을 직접 지지하는 역할을 한다.
- 철도의 전통적인 궤도구조는 도상+침목+레일+체결구조로 구성되어 있으며, 현재도 대부분이 이러한 방식이다. 그러나 터널 등에서 콘크리트궤도 등이 실용화되어 구조적 안정성과 보수 생력화의 이점에서 궤도구조 기술에 큰 변화를 가져와 그 영향은 앞으로 더욱 넓어질

2) http://www.kric.or.kr/jsp/industry/ntp/railColumnDetail.jsp?p_id1=A010031133&p_id2=1148&q_name=1

것이다. 한편, 모노레일이나 신 교통시스템 및 자기 구동식 철도아 같이 전혀 새로운 궤도 구조를 가진 시스템도 등장하고 있다.

- 모노레일이나 신 교통시스템에서는 선로구조물의 콘크리트 노면을 이용하는 일이 많기 때문에 궤도구조는 극히 단순하다. 반면에 철륵 리니어 모터 방식 철도에서는 리액션 플레이트를 세일 사이에 설치하는 등 복잡한 궤도구조로 되어 있다.
- 레일은 차량의 무게를 지지하여 침목과 도상에 고르게 분포시킬 뿐 아니라 차량이 탈선하지 않도록 안내하고 신호전류의 궤도회로, 동력 전류의 통로를 형성하는 선로의 매우 중요한 부분이다. 큰 힘으로 레일을 위에서부터 누르게 되면 레일의 제일 윗면과 제일 밑 바닥면은 제일 큰 힘을 받고 중간부분으로 갈수록 힘을 점점 덜 받아 한가운데 부분을 일하지 않고 거의 놀고 있는 거나 마찬가지로 된다. 따라서 재료를 아끼기 위해 놀고 있는 중간부분을 파내어 버려 I자형 레일이 만들어졌다.
- 출처:

[http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenseDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=79&q_name=1&pageNo=20,](http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenseDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=79&q_name=1&pageNo=20)

[http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenseDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=104&q_name=1&pageNo=15,](http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenseDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=104&q_name=1&pageNo=15)

http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenseDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=137&q_name=1&pageNo=9

철도역사 신축

- 건설 중인 노선에 철도역 신설의 경우, 재무적수익성이 확보된 경우는 국가와 지자체, 개발사업자 등이 50/100씩을 분담하는 조건으로 역 신설을 허용하고 있으며, 재무적수익성이 확보되지 않은 경우는 신설역의 경제적 타당성이 인정되고 향후 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한하여 역 신설을 허용하되, 재무적수익성이 확보될 때까지의 사업비는 국가와 지자체, 개발사업자 등이 50/100씩을 분담하고, 재무적수익성이 확보되지 않는 사업비에 대해서는 지자체, 개발사업자 등이 전액 추가 부담하게 되어 있다.
- 운영 중인 노선에 철도역 신설의 경우 신설역의 경제적 타당성이 인정되고, 향후 신설역의 운영단계에서 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한해 지자체, 개발사업자 등이 사업비의 전부를 부담하는 조건으로 역 신설을 허용하고 있다.
- 철도역사 신축 비용분담은 철도건설법시행령 제22조에 의거하여 원인자의 요구에 의하여 기존의 철도노선에 역사를 건설하는 경우에는, 원인자가 역사에 대한 건설비용(역사 진입도로의 설치비용을 포함한다)의 전액을 부담해야 한다. 원인자의 요구에 의하여 새로 건설되고 있는 철도노선에 역사를 건설하는 경우에는, 국가가 역사에 대한 건설비용의 50/100을 부담한다. 다만, 역사 진입도로의 설치비용은 원인자가 그 전액을 부담해야 한다.
- 철도역사 신축시행 기관은 신규 철도건설사업, 선로변경과 운행 중인 구간에서의 역사 신축은 한국철도시설공단에서 실시하고 있으며 기존 역사의 증축 및 부대사업활성화를 위한

민자역사 신축과 역사개발사업에 의한 역사 신축은 한국철도공사에서 시행하고 있다.

● 출처:

http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=6&q_name=1&pageNo=34

차량기지

● 차량기지는 철도차량의 안전운행을 위해 수시, 정기적으로 차량의 부품 또는 전체를 검사 및 정비하는 곳이며, 운행이 완료된 차량을 유치시키는 기능을 갖고 있다.

● 차량기지는 차량의 종류별로 건설, 운영되고 있으며, 최근에는 경제성, 환경성, 속도의 향상 등을 고려하여 전 노선을 전철화하고 있고 이에 따라 고속철도 차량기지과 전동차 차량기지가 건설되고 있는 추세이다.

● 철도차량 정비에 따른 환경오염물질의 방출이 있을 것이라고 우려되지만, 대부분이 실내에서 작업이 이루어지며 일부 도장시설이 있으나, 작업량은 적으며 방지시설을 갖추어 놓고 운영하고 있고 일부시설에서 폐수가 발생하나, 이 또한 폐수처리시설을 충분히 갖추어 철저한 관리를 하고 있다. 또한, 소음에 대한 우려 역시 차량기지 내 이동시 저속으로 운영함에 따라 소음도가 주변도로 교통소음 보다 낮으며 소음기준에도 적합하나, 일부 선로 곡선부에서 순간 마찰음이 발생하고 있어 도유기 등을 설치하여 순간 소음을 줄이고 있다.

● 출처:

http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=6&q_name=1&pageNo=34

일례로 철도 납품 업체로부터 뒷돈을 받은 공기업·공공기관 전·현직 간부들이 대거 재판에 넘겨지면서 이른바 ‘철피아(철도+마피아)’ 비리가 많은 문제가 되고 있다. 고질적인 철도 비리 관행을 척결하기 위해선 더욱 촘촘한 감시 체계가 필요하다는 지적이 높다.

공기업·공공기관은 공공성을 목적으로 하기 때문에 국민들의 윤리에 대한 욕구척도가 더욱 높고 이에 대한 평가 또한 냉정하다. 특히 철도의 경우 국민의 기초생활과 밀접하게 연관되어 있고 독점적인 지위를 누리고 있는 만큼 준법윤리경영의 실천이 결코 비켜 갈 수 없는 중대한 과제가 되었으며 윤리에 대한 고객들의 요구도 더욱 거세지고 있다.³⁾

3)

http://www.kric.or.kr/jsp/industry/ntp/railColumnDetail.jsp?p_id1=A010031133&p_id2=759&q_value=%EC%9C%A4%EB%A6%AC&q_name=1

철도산업은 비단 공공 인프라 건설만이 해당되는 것이 아니다. 철도는 주요 구간을 시속 200km 이상으로 주행하는 고속철도와, 도시교통을 위하여 도시교통권역에서 건설·운영하는 철도·모노레일·노면전차·선형유도전동기·자기부상열차 등 궤도에 의한 교통시설 및 교통수단으로서의 도시철도, 고속철도와 도시철도를 제외한 일반철도의 3가지로 구분한다. 특히 2004년 고속철도 운영 시점부터 고속철도 및 도시철도 분야에서 철도산업은 고도의 기술집약적인 산업으로 발전했다. 고속철도의 경우 차량, 역사, 선로처럼 우리 눈에 얼른 띄진 않지만 어떤 분야에도 컴퓨터, 정보 및 통신기술이 관련되지 않는 곳이 없다.

현대과학기술의 결합체 고속철도
<ul style="list-style-type: none"> ● 고속철도 (高速鐵道)는, 일반적으로 시속 200km 이상의 속도로 영업하는 열차와 그 주변의 철도시설을 지칭한다. 세계 최초의 고속철도는 1964년 개업한 일본의 도카이도 신칸센이며, 세계에서 제일 많은 열차를 수출하는 고속철도는 테제베이다. 이 차량은 이미 KTX에 차량을 수출한 적이 있다. KTX 산전은 순수 우리나라 기술로 만들어진 초고속열차로 우리 기술의 우수함과 발전된 국가의 역량을 대내외에 알릴 수 있는 계기가 되었다. ● 고속철도는 일반 수송수단에 비하여 신속성, 정시성, 안전성에서 비교우위에 있다. 고속열차는 차량 안전만 국한되는 것이 아니고, 안전하게 선로 위를 달릴 수 있도록 선로, 신호, 전차선 등 고속철도 시설 인프라의 완벽한 상태를 함께 유지해야만 한다. 특히 안전성 확보를 위해 기상감지장치, 차축과열감지장치, 레일온도감지장치, 끌림감지장치 등과 같은 열차안전운행 감시시스템, 열차화재감시시스템, 운전자 운전감시시스템, 충돌안전시스템, 열차사행동 및 탈선방지시스템, 지진계측설비, 지장물 검지장치, 방호스위치 등과 같은 여러 가지 첨단 감시 및 제어시스템을 채택하고 있다. ● 2004년 4월 개통된 우리의 고속열차는 최고의 안전시스템을 기본으로 설계되어 있다. 최첨단 기술로 설계된 고속차량은 완벽한 상태를 유지하고 있는 지 여부를 운행 중 자동으로 감지하여, 만약 운행에 저해요인이 감지되면, 먼저 이 내용을 기관사와 열차집중제어국으로 차량에 설치된 컴퓨터시스템을 통하여 통보를 하게 된다. 기관사는 정상 운전 중 이상 상황이 발생하면 차량에 설치된 컴퓨터시스템과 기술적 대화를 통하여 안전상태를 유지하도록 고속열차를 제어하게 된다. 만약 이때 기관사의 응답이 없거나 열차집중제어국 조치가 없을 경우 고속열차는 즉시 비상정차 하도록 설계되어 있다. 고속열차는 완전 자동으로 제어되는 것은 아니고 안전하게 운행될 수 있도록 고속열차 기관사가 운행 중 차량과 계속적으로 대화를 하여 차량 및 고속철도시설에 대한 안전상태를 유지하도록 하여 고속열차의 안전운행을 확보하게 되는 것이다. ● 열차의 속도가 빨라질수록 되도록 짧은 거리에서 승객들의 승차감을 해치지 않고 열차를 신속히 멈추어야 하기 때문에 철도를 연구하는 사람들의 가장 큰 관심사가 효율 좋은 제동시스템의 확보라 할 수 있다. 우리 고속철도차량에서는 고속에서 속도를 낮추고 싶을 때는 가능한 마찰력을 이용하지 않는 전기제동만을 우선 사용하여 답면제동장치나 디스크제

동장치의 제동부위가 마모되는 일이 없도록 하고 저속이나 정차 시에는 제동의 신뢰성을 확보하기 위하여 담면제동과 디스크제동을 함께 사용한다.

● 출처:

[http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=21&q_name=1&pageNo=31,](http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=21&q_name=1&pageNo=31)

[http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=11&q_name=1&pageNo=33,](http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=11&q_name=1&pageNo=33)

http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=9&q_name=1&pageNo=34

고속철도 정보 시스템

- 고속철도 정보 시스템은 크게 종합운영센터, 각 역사, 선로연변의 3부분으로 나누어 진다.
- 종합운영센터의 가장 중요한 기능인 종합사령실에서는 움직이는 모든 열차, 시설, 장비 및 소프트웨어의 상태를 24시간 관찰하면서 원활한 수송을 위해 필요한 명령을 내리고 이례 상황 발생 시 사고나 운전계획변경 등의 상황을 관계부서에 알려 주어 필요한 조치를 하게 하는 등 철도의 두뇌역할을 한다. 각 역에 열차의 접근상황에 관한 정보도 보내주어 각 역사에서 미리 녹음된 안내방송을 여객들에게 해줄 수 있도록 한다. 종합운영센터의 영상 회의장치를 이용하여 각 역사와 화상회의를 할 수 있고 필요시 전 소속 및 열차의 기관사를 전화나 FAX로 일제히 불러 열차운행에 관한 명령사항을 전달할 수도 있다. 일반관리를 위한 역무자동화 시스템, 수송수요에 최적대응하기 위한 차량편성, 승무원·기관사 운영 시스템도 이곳 종합운영센터가 보유하고 있고, 특히 승차권판매, 예약, 영업안내, 좌석현황, 자동개·집표현황 등 영업에 관한 모든 정보를 종합해서 각 역 및 여행사 등 영업 관련자들에게 보내주어 이들이 효율적으로 영업을 할 수 있게 한다. 또한, 철도운영 및 영업상황을 기초로 다양한 경영에 관한 통계 자료를 만들어 경영진에게 판단의 자료를 제공하는 역할도 이곳 종합운영센터에서 한다.
- 각 역사에서는 플랫폼 감시용 CCTV를 통해 항상 승객들의 안전여부를 원격감시하고 선로연변에 흩어져 있는 취약지역인 터널, 변전소, 급전소, 구분소, 무인기계실, 무인통신실 등도 CCTV로 감시한다. 종합운영센터로부터 일반운영, 예약/판매, 수익관리, 역무자동화컴퓨터 시스템의 정보를 역 단위전산기에서 받아 실제 영업활동을 한다. 승차권예약/판매, 여행정보, 영업안내 등 영업활동은 모든 역이 실시간으로 종합운영센터 컴퓨터의 정보를 이용할 수 있어야만 비로소 가능하기 때문이다. 승차권발매나 예약 및 여행정보는 역에서 뿐만 아니라 여행사, PC통신, 인터넷, 자동응답시스템(ARS)등을 통해서도 고객에게 제공될 수 있어야 함은 물론이다. 또 담당구역의 열차운행상황을 종합하여 연동장치를 통해 종합운영센터사령실의 열차운행에 관한 명령을 단독으로 혹은 모든 역사가 동시에 받을 수 있다. 전력 원격제어시스템(SCADA)에 관한 모든 정보 역시 통신 선로를 통해 종합운영센터의 급전사령과 공유한다.

- 선로연변과의 통신은 열차가 움직이고 있고 또 선로나 시설상태를 점검하는 순회자나 자동차도 항상 움직이고 있기 때문에 주로 무선시스템을 통해 이루어지는데 전체선로를 몇 개의 지역(Zone)로 나누고 Zone 마다 여러 개의 무선 기지국을 두어 열차, 시설감시를 위한 사람 및 자동차 등과 정보를 주고받음은 물론 승객들이 열차운행 중 외부와 전화할 수도 있도록 하고 있다. 열차가 A존에서 B존으로 진행함에 따라 종합운영센터에 있는 존 제어기는 자동으로 다음 존의 열차에 무선정보를 제공하여 통화를 원활하게 할 수 있도록 한다. 또 선로연변에도 연선전화를 두어 선로 순회자가 수시로 본부와 전화할 수 있도록 한다. 특기할 것은 터널내부에는 전파가 도달하기 어렵기 때문에 터널의 입구에 안테나를 설치하고 이 안테나로부터 터널 내부까지는 누설동축케이블(전송중인 신호가 누설전파로 되어 주위에 방사되도록 한 동축 케이블로서 터널내의 무선통신 등에 사용됨)로 반송하여 열차가 터널로 진입하여도 외부와의 통화가 계속될 수 있도록 하고 있다.
- 출처:
http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=39&q_name=1&pageNo=28

한국의 철도산업은 고도의 과학기술의 발전이 연계되어야 하기 때문에, 국가지원의 R&D와 기술개발을 통한 철도관련 기술의 국산화, 상용화가 필요하다. 특히, 세계시장으로 진출을 위해서는 완전한 한국철도산업의 기술독립을 마련해야 한다. 이를 위해 민관협력의 엔지니어링 체계 마련 등의 대책이 시급하다는 지적이 많다.

하지만, 우리가 세월호 참사를 통해 뼈저리게 겪었듯이, 오랜 민관유착의 관행은 큰 재앙을 불러올 수 있다. 비리를 바로잡지 않으면, 국민의 생명과 안전이 위협받고, 안전사회로 나아갈 수 없다는 공감대가 형성된 것이다. 정경유착으로 인한 연이은 철도산업 관련 비리 문제 때문에, 철도 관련 공기업·공공기관은 국민에 대한 신뢰도를 회복하기 위해 반부패·청렴 실천 결의 다짐 행사를 개최하고 내부 시스템을 점검하는 등 다각도의 노력을 펼치고 있지만, 정치와 경제, 사업 구조가 근본적으로 변해야 하기 때문에 가야할 길은 아직 멀다고 할 수 있다.

하지만 부패를 극복하지 않는다면 철도를 이용하는 국민은 물론, 철도산업에 관련되는 기업, 철도산업계 전체에 대한 리스크는 상당하다고 할 수 있다. 아래4)와 같이 법적, 평판, 운영 리스크에 대한 위험성이 높아지고, 기업의 사업 운영에 있어서 취약

4) Transparency International UK, DLA Piper, FTI Consulting, 「Countering Small Bribes: Principles and Good Practice Guidance for Dealing with Small Bribes Including Facilitation Payments」, 2014.

점이 증대되기 때문에 특별한 관리 노력이 필요하다. 따라서, 부패 관련 비리로 인한 리스트를 예방하고, 준법윤리경영을 통한 비즈니스 기회 창출 가능성에 주의를 기울일 필요가 있다.

- 법적 리스크: 형사 기소, 조정, 검찰 조사 등이 수반되는 상황 및 해당 상황을 타개하기 위한 비용
- 평판 리스크: 자본 및 제품과 서비스 판매 시장에서의 지위 상실, 비즈니스 파트너들로부터의 신뢰 상실, 더 많은 뇌물 청탁에 대한 요구 위험성 등
- 운영 리스크: 임직원들이 위협 상황에 놓이게 되는 가능성 증가, 대관업무에서 뇌물 청탁에 대한 요구 증대 위험성, 사업 운영 시스템 정비 및 관리 비용 증가, 시장에서 비즈니스 운영상 취약점 노출 증대

대상	예방적 측면: 리스크 예방
기업	임직원의 회사에 대한 신뢰 상실, 회사 명성 타격과 비리, 문제 해결에 투하되는 회사 자원 손실, 기업 운영의 안전성과 생산성에 영향을 주는 사회적 혹은 정치적 리스크, 반부패 기준 불이행 기업 대상에 대한 유럽 등 선진국 무역 제재
주주	글로벌 공급망 등 사회 문제에 관심 많은 주주 결의로 인한 비난과 피해
시민사회	반부패 문제에 대한 시민사회의 공공이슈 캠페인에 예방적으로 대처
언론·대중	글로벌 환경에서 반부패에 대한 소비자 관심 증대와 불매 운동 윤리적 소비주의 시대에 시장에서 의심받는 기업의 성실성
해외진출	ISO26000 표준 제정에 따른 새로운 무역 장벽 위험성에 능동적 대처

대상	능동적 측면: 기업 경영에 긍정적 효과
기업	노동생산성 증가와 이직률 감소, 생산품질 향상 효과, 사업운영 허가 획득에 용이, 안정적이고 생산적인 지속가능한 기업 운영 환경, 가치를 결정기준으로 삼는 인재채용에 유리, 계약의 공정한 이행 보장 효과, 공급망 관리에서 윤리적 비즈니스 파트너 차별화 도구로 활용
주주	사회책임투자 기관·주주로부터 안정된 투자 환경 조성
시민사회	깨끗한 기업 이미지 향상
언론·대중	깨끗한 기업 기업 브랜드 향상
해외진출	법 시스템에서 평등한 보호를 받을 수 있는 법체계 발전에 실질적 기여 유럽 정부들의 비재무적 정보공시 법제화 흐름에 능동적 대처

II. 동향

1. 국가별

1878년 철도 회사 중역을 지낸 역사가 찰스 프랜시스 애덤스(Charles Francis Adams, Jr., 1835~1915)는 [철도: 기원과 문제들(Railroads: Their Origins and Problems)]에서 '날강도 귀족(The Robber Barons)'이란 말을 처음 사용했다. 미국 산업 발전의 병폐, 특히 철도 비리와 정치적 부패상을 풍자한 이 책의 제목으로 인해, 미국사에서는 1870년대부터 1890년대까지를 '도금시대'라고 부른다. '도금'이란 말이 시사하듯이, 이 시대는 이른바 '날강도 귀족(The Robber Barons)'들이 대부분의 주 의회와 연방사법부 상원을 지배한 가운데 기만과 강탈의 기운이 충만한 때였다.⁵⁾

철도 산업은 최초의 대기업으로 떠올랐다. 그 당시 철도 산업은 경제 발전의 중심적인 위치를 차지하고 있었기 때문에 그 시기를 '철도의 시대'라 부르게 되었다. 그 시기의 상징은 대륙 횡단 철도의 완성이었다. 새롭게 형성된 부는 또 엄청난 부패의 시대를 여는 계기가 되기도 했다. 뉴욕과 워싱턴의 정치인들, 그런 정치인들을 떡 주무르듯 주무른 백만장자 기업인들 공직자들은 뇌물을 받고 횡령을 저지르는 일을 밥 먹듯이 했다. 철로 한 구간을 깔 때마다 수천 명의 목숨이 사라졌다.⁶⁾

그러나 철도 회사들에게도 어려움은 많았다. 치열한 경쟁에서 살아남기 위해 파격적으로 운임을 낮추거나, 운임 일부를 몰래 되돌려 주는 리베이트 같은 고육책도 사용하였다. 또한 항상 파산할 위험성이 있었다. 그에 따라 수많은 철도 회사들이 경쟁에서 패배하여 몇 개의 거대한 철도망으로 흡수되어 갔다. 결국 1900년에는 미국 철도의 3분의 2가 소수의 철도업자들에게 집중되었다. 그러한 독점 사업가들은 코넬리어스 밴더 빌트, 제임스 힐, E. H. 해리먼, 제이 골드, 존 록펠러 같은 철도왕들이었다.⁷⁾

5) http://navercast.naver.com/contents.nhn?rid=214&contents_id=50329

6) [네이버 지식백과] 철도산업 : 최초의 대기업 (미국사, 2009.4.20., 미래엔)
<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1006008&cid=43054&categoryId=43054>

7) [네이버 지식백과] 기업 통합과 독점 (미국사, 2009.4.20., 미래엔)
<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1006009&cid=43054&categoryId=43054>

앞선 내용에서 보듯이, 철도산업은 국가와 사회의 경제발전에 중요한 역할을 한다. 즉, 철도산업의 투명성과 공정성은 국가와 사회의 반부패 척도를 가늠하는 핵심적인 요소인 것이다. 한 국가 내에서는 물론, 국가 간, 대륙 간 횡단철도 범위까지 확장된 범위에서 막대한 공적자금이 투입되기 때문에 반부패를 향한 각국 정부, 국제기관, 민간 분야의 노력이 계속되고 있다.

사례 - 한국

- 국토교통부가 철도 비리를 척결하여 국민의 철도 안전 강화에 나섰다. 철도관련 공기업·공공기관에 부품을 납품하면서 뇌물을 제공한 혐의로 국회의원과 업자들이 구속 또는 입건되는가 하면, 시험성적서의 위·변조나 부품의 제조날짜를 변경하여 납품해오다 적발된 사례가 있어 왔기 때문에 기대를 모으고 있다.
- 철도 관련 납품업체가 부품을 공급하기 위해 시험 성적서를 위조하거나 시험 결과를 위조 또는 변조하고 부품의 제조 날짜를 변경하여 납품하면, 형사 처벌은 물론 영구적으로 입찰제한을 실시하여 해당업체를 영구히 퇴출시키겠다는 것이다. 또한 납품된 철도부품의 시험 성적서에 대한 위·변조 실태 여부를 연1회 주기적인 안전점검을 실시하기로 하였다. 아울러, 안전과 직결되는 철도부품에 대하여는 입찰참가자격 사전 등록제를 시행하여 납품업체 제조능력, 품질확보 실태 등을 사전에 심사한 후 합격업체만 입찰참가자격을 부여하도록 개선했다.
- 또한, 철도부품 시험성적서의 위·변조 여부에 대한 서류 검토와 사실여부 확인 현장검증을 시행했다고 밝혔다. 금번 실태점검은 원전 및 발전 분야 시험성적서 위·변조 사례를 계기로 국무총리실 산하 정부합동부패척결추진단(단장 국무총리실 국무1차장)과 합동으로 점검했다.
- 15개 철도운영기관을 대상으로 지난 2008년부터 2014년까지 납품된 총 6,670건의 부품에 대한 시험 성적서를 전수조사(‘14.12~’15.3)하였으며, 그 결과 4개업체에서 제출된 8건(전체의 0.1%, 금액 3억1,673만원)의 시험 성적서에서 위·변조 사례를 발견하여 관련업체에 대한 수사 의뢰 및 입찰참가 제한조치를 시행한다고 발표했다. 이는 안전사고를 미연에 방지하기 위한 예방조치로 해석된다. 8건의 위·변조 사례는 모두 ‘12년 이전에 제출된 것으로 ‘13년 이후에는 한건도 발견되지 않았다고 하고, 현재까지 시험 성적서를 위조하거나 변조하여 납품한 부품으로 인해 발생한 사고 또는 고장 사례는 다행히도 없었다고 한다.
- 안전은 아무리 강조해도 지나치지 않는다. 안전사고가 발생하면 그 피해는 고스란히 국민 몫이다. 철도안전 강화를 위해, 안전사고 방지 및 예방하는 조치가 필요한 것이다. 이번 국토부와 정부합동부패척결추진단의 현장실사도 세월호 참사 1주년에 즈음하여 우리에게 안전에 관해 다시 생각하게 만드는 적절한 조치로 보여 여러 가지로 시사 하는바가 크다.
- 대전투데이, 오피니언 사설, “국토부의 철도안전 강화의지”

<http://www.dajeontoday.com/news/articleView.html?idxno=360096>

사례 - 중국

- 21세기 비즈니스 헤럴드에 따르면 2014년 1월 China Railway Group Ltd. 사장인 Bai Zhongren이 자택에서 투신자살한 것은 중국의 반부패 캠페인과 밀접한 관계가 있다고 한다. 중국 정부의 대대적인 반부패 캠페인으로 인해 Liu Zhijun 전 철도장관이 권력남용과 뇌물수수로 사형선고를 받았는데, 그의 죽음이 이와 관련이 있다는 것이다.
- 예를 들면, Liu Zhijun 전 철도장관의 임기 중, 중국에서 2번째로 큰 인프라 건설기업인 China Railway Construction Corp. Ltd. 는 2012년에만 향응으로 135백만달러(약 1350억 원)를 썼다는 것이다. 2013년에 중국 감사원이 밝혀낸 바로는 관련 공무원들은 베이징-상해 고속철도 프로젝트를 통해서 28백만달러를 뇌물로 받았다. China Railway Group Ltd. 은 사실 확인을 거부하고 있으며, 최근에는 캄보디아 북부와 중국 남부 항만을 연결하는 250마일 철로 건설에 대한 약 100억달러 계약을 발표했다. 철도 인프라 건설의 비중은 이 회사 사업의 80%나 차지한다.
- 중국 중앙정부는 철도산업 부패를 척결하기 위해서 노력하고 있다. 특히 시진핑 주석은 부패에 관해서는 '큰 호랑이' 뿐만 아니라 '작은 파리'도 잡겠다고 다짐하고 있다. Central Commission for Discipline Inspection의 Wang Qishan은 과대한 향응 비용은 엄격하게 다룰 것이라고 강조했다. 특히 회계 조작이나 뇌물수수 및 제공은 엄격하게 금지하고 있다.
- 출처:
<http://www.forbes.com/sites/ywang/2014/01/07/death-of-china-railway-chairman-may-have-links-to-anti-corruption-campaign/>,
<http://www.reuters.com/article/2013/10/21/us-china-railways-corruption-idUSBRE99K02V20131021>

사례 - 사우디아라비아

- 사우디아라비아 국가반부패위원회(The National Anti-Corruption Commission: NAZAHA)는 Saudi Railways Organization (SRO)가 발주한 철도 커뮤니케이션 및 신호 시스템 설치 프로젝트 연기에 대하여 2013년 전문가팀을 구성하여 부패 혐의 조사에 들어갔다.
- 해당 프로젝트는 SRO가 한 사우디기업에게 2005년에 발주한 것(규모 SR429 million)으로 예정대로라면 2년 안에 완료를 해야 했다. SRO는 이 프로젝트가 완료되지 않았는데도 불구하고 같은 발주기업과 철도 커뮤니케이션 및 신호 시스템 업그레이드 프로젝트(규모 SR59 million)를 또 다시 계약했다.
- 사우디아라비아의 국가반부패위원회는 행정과 발주 절차에 있어서 공공자금을 유용한 부패로 판단하고 SRO 임원들에게 대한 조사를 진행 중이다.
- 철도산업의 부패는 철도안전에 심각한 영향을 주며, 치명적인 사고를 일으킬 수 있다.
- 출처:
<http://www.saudigazette.com.sa/index.cfm?method=home.regcon&contentid=201303121564>

사례 - 인도

- Ashis Sarkar(가명)은 인도 South Eastern Railway (SER)의 티켓 검사원이다. 그는 근무 중, 다음과 같은 문자 메시지를 받았다. “당신이 정직하지 못한 행동을 중단하지 않은 채 행하는 사소한 친절은 헛된 수고이다.” 이와 같은 메시지를 받은 사람들은 Ashis Sarkar만이 아니다.
- SER의 부패방지 부서(Vigilance Department)는 핸드폰 서비스 통신업체와 전략적인 제휴를 통해서, 한 주를 골라서 반부패 주간을 정하고, 그 주는 매일매일 13,000명의 모든 운영 서비스 직원들에게 ‘정직한 행동’에 대한 메시지를 정기적으로 발송한다.
- 관련 부서 대표는 “우리는 직원들에게 그러한 메시지를 끊임없이 보내서 심리적으로 단련을 시킬 것이다. 특히 정직하지 않은 행동을 하는 순간부터 악의 유혹을 끊임없이 받게 될 것이라는 인식을 심어주려는 것이다.”
- 아울러 좋은 거버넌스와 부패방지를 위한 긍정적인 기여와 같은 주제들에 관해 직원들을 대상으로 반부패 인식 제고 프로그램도 실시한다.
- 출처:
<http://timesofindia.indiatimes.com/city/kolkata/Railway-to-mark-anti-corruption-week/articleshow/25151032.cms>

2. 산업별

1) 철도 (Railway)

자동차는 운전자가 자기 눈으로 전방의 상황을 보고 필요시 핸들을 꺾고 브레이크를 밟아 충돌이나 추돌사고를 어느 정도 막을 수 있지만, 철도의 경우는 피할 길이 없는 1차원 운동이고 고무타이어와 아스팔트에 비해 마찰력이 훨씬 적은 강철바퀴와 레일에 의존하여 브레이크를 잡아야 하기 때문에 위험에 노출되기 쉽다. 따라서 철도 운영에 있어서는 안전문제를 시스템적으로 해결하지 않으면 안 된다. 역설적으로 말해 철도는 본질적으로 자동차보다 더 위험한 수송수단이기 때문에 열차의 안전운행을 위해서나 효율적인 영업을 위해서나 안전에 대한 리스크 관리가 가장 중요하게 간주되는 것이다.⁸⁾

따라서, 해외 철도운영 사업자들의 경우, 철도산업기술의 기준 준수, 승객이나 화물에 관련된 철도사업 운영의 보안과 안전 리스크 관리, 철도 납품 업체 품질 관리 기준 제시 등을 최우선 과제로 꼽고 있다.⁹⁾

반부패 측면에 있어서는 철도 인프라 건설 분야에서 공공 인프라 건설 프로젝트에 발생하는 부패 사례가 발생할 수 있어서 특별한 주의가 요구되며, 철도 서비스 운영에 있어서도 시스템의 구매 및 발주에 있어서 납품 관련 조직적, 개인적 비리 문제가 있기 때문에, 세부적인 내용은 이어서 나오는 인프라(Infrastructure) 산업 설명이나 분야별 동향과 정책과 실행에서 실천과제 및 사례 부분에서 다루어 질 것이다. 우선 여기서는 철도 관련 국제기구들에 대한 설명과 주요 활동을 알아 보기로 한다.

철도 관련 국제기구 - UIC

- UIC(International Union of Railways)는 5개 대륙의 202개 회원(한국 포함)이 가입한 세계 철도협력기구로 1922년 설립되었다. 초기에는 중국과 일본이 포함된 29개국 51개 회원이 가입하였고, 얼마 지나지 않아 러시아, 중동, 북아프리카가 가입하였다. 78개 정회원과 51개 준회원이 있으며, 철도교통산업 비즈니스 및 서비스(철도 회사, 인프라 회사, 철도 관련

8)

http://www.kric.or.kr/jsp/industry/knp/railCommonSenceDetail.jsp?p_id1=A010031131&p_id2=39&q_name=1&pageNo=28

9) <http://www.rssb.co.uk/>

교통 물류 운영기관, 식당, 침대객실, 도로 항만 교통 등)에 관련된 72개 부속회원이 있다.

- 목표는 전 세계의 철도교통이 자유로운 이동과 지속가능한 발전에 기여할 수 있도록 하는 것이며, 주요 활동은 회원 간의 정보 및 경험 공유를 돕고, 새로운 비즈니스를 창출하도록 하며, 기술과 환경에 대한 성과를 높이기 위해서 노력하고, 표준화 발전을 모색하고 속도, 안전, 보안, IT e-비즈니스 등과 같은 새로운 역량 분야를 개발하는 것이다.
- UIC는 회원들의 IT e-비즈니스, 경제, 금융, 용어, 법률적인 활동 등을 지원하는데 특히 법률 쪽 전문가 그룹은 UIC에 관련한 모든 법적 문제 처리에 대한 활동을 하고 있다. 예를 들면, 법적 문제에 있어서 UIC 회원의 공동 이익을 보호하고 법적, 기술적 문제 등에 대한 정보 및 경험의 교환을 촉진하고 철도와 관련된 모든 국제적인 법적 문제에 대하여 관할권을 가지고 있다. 특히 철도국제운송에 대한 협약(COTIF)나 EU의 입법 문제에 대한 경우 전문성을 가지고 있다. UIC에 관하여 유럽과 국제법 사이의 문제, UIC가 관여하는 사법절차 관리 지원, 다른 국제기구와 UIC 법률 업무 등을 조정하고 있다.
- 출처: <http://www.uic.org/spip.php?article528&lang=en>

철도 관련 국제기구 - UNECE의 TER

- UNECE(United Nations Economic Commission for Europe)는 ECOSOC(United Nations Economic and Social Council)에 의해 1947년 설립되었으며, Economic Commission for Africa (ECA), Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA)와 같이 UN 5개 대륙 위원회 중 하나이다.
- UNECE에 속한 56개국의 경제 및 산업별 분야 이슈를 다루고 있는데, 교통(Transport) 분야에 있어서는 안전하고, 깨끗하고, 경쟁력 높은 지속가능한 교통 분야 발전을 통해서 물류와 사람의 이동을 자유롭게 하고, 교통 물류에 있어서 안전을 담보하며, 교통 안전과 환경을 개선하며, 에너지 효율을 높이고, 교통에 있어서 효율적인 제공을 증대시키기 위해서 노력하고 있다.
- UNECE가 관장하고 있는 여러 프로젝트 중의 하나가 중앙, 동부, 동남부 유럽을 연결하는 철도노선인 Trans-European Railway(TER)로 1990년대에 세워졌으며, UNDP가 초기 재정을 지원하였고, 집행 기관은 UNECE이다. TER 회원국은 아르메니아, 오스트리아, 보스니아/헤르체로비나, 불가리아, 크로아티아, 체코, 그루지아, 그리스, 이태리, 리투아니아, 폴란드, 루마니아, 러시아, 세르비아, 슬르바키아, 슬로베니아, 터키 등의 17개국이다.
- 출처: <http://www.unece.org/trans/welcome.html>,
<http://www.unece.org/trans/main/ter/ter.html>,
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/ter/Tryptique_TER_English.pdf

철도 관련 국제기구 - OSShD (혹은 OSJD)

- OSShD(혹은 OSJD, Organization for the Collaboration of Railways)는 유라시아철도협력기구로 1957년 설립되었으며, 아시아횡단철도와 동유럽국가간 철도를 이용하는 중국, 러시아, 북한, 알바니아, 불가리아, 헝가리, 베트남, 폴란드, 몽골, 루마니아, 체코, 벨라루스, 라트비아, 리투아니아, 에스토니아, 몰도비아, 우크라이나, 아제르바이잔, 그루지아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 타지키스탄, 투르메니스탄, 이란 등 (독일, 프랑스, 그리스, 핀란드는 참관국 지위) 28개 사회주의국가들의 철도협의체이다. 회원국들은 철도요금과 운송표준 등을 협의를 통해 결정하거나 변경한다. Siemens, Alcatel Sel, Plasser & Theurer, Intercontainer-Interfrigo 등과 같은 17개 기업들도 기업부속회원 자격을 가지고 있다.
- 주로 물류량의 증가에 따른 기술 장비 등의 직접 투자에 있어서 프로세스와 서비스 합리화와 개선 등에 대한 교류 협력, UIC, UN, ECE Inland Transport Commission, Trans-European Main Line Railway Programme 등과의 협력 모색 등을 활동으로 하고 있다. 통관 절차의 변화 등에 따른 운송요금 등, 서유럽 쪽과는 다른 규제환경 - AIPC(Agreement on International Passenger Communication), AIFC(Agreement on International Freight Communication), RMURC(Rules of Mutual Use of Railway Cars), Agreement on Rules of Settlements between Railways 등 - 을 가지고 있어서, 아시아나 유럽과의 협력 강화에 대한 기대가 높아지고 있다.
- 또한 서구와 유럽 쪽과 동아시아 쪽 철도 연결과 관련된 새로운 현대 기술 적용, 유럽 내, 그리고, 아시아와의 철도 운영 경험 공유, 국제교통규제의 일원화, 교통과 환경 관련 정책 공조 등과 같은 새로운 협력 분야 문제가 대두되고 있다.
- 한국의 경우, 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR)와의 연계를 통한 대륙철도 운영을 위해서는 회원 가입이 필수적이다. 극제사회에서 철도의 전략적 중요성이 부각되는 상황을 고려할 때 OSShD 회원국이 하나의 철도망으로 연결되는 유라시아 철도에 한국이 포함된다면 유럽-아시아 노선의 경쟁력 확보와 국제철도운송 발전에 큰 발전을 기대할 수 있을 것이다. 한국은 2014년 3월 21일 OSShD 총회에서 제휴회원에 가입하였으며, 2003년에 이어, 2015년 6월 OSShD 회원국 장관회의에서 정회원 가입을 추진하였으나 북한의 반대로 무산되었다. 정회원 가입은 회원국의 만장일치로 결정되는데 28개 회원국 중 26개국은 한국 가입을 지지했고, 중국은 기권표를 북한은 반대표를 던졌다.
- 출처:
http://www.jrtr.net/jrtr14/pdf/f27_gol.pdf
<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=015&aid=0000358449>,
<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=015&aid=0000327191>,
http://news.kbs.co.kr/news/NewsView.do?SEARCH_NEWS_CODE=3089640&ref=A,
코레일 매거진 2015년 6월호 p226-227

2) 인프라 (Infrastructure)

인프라 산업은 사회와 경제 개발을 지원하는데 있어서 중요한 역할을 한다. 특히 거의 대부분이 공적자금이 투입되는 산업으로, 바로 이러한 이유 때문에, 부패에 아주 취약한 분야이다. 인프라 산업은 다음과 같은¹⁰⁾ 특징을 가지기 때문에 부패에 특히 더 취약하고 그 결과 부정적인 결과들을 초래하게 된다.

철도 인프라 건설 분야 및 철도 서비스 운영 사업 분야에서 있어서는 구매 및 발주, 납품 관련 조직적, 개인적 비리 문제가 일반 공공 인프라 건설 프로젝트에 발생하는 부패 사례 유사하게 나타난다.

철도 인프라 건설
<ul style="list-style-type: none"> ● 공공 인프라 건설 프로젝트를 관장하는 공공기관·공기업 관료의 뇌물 수수 ● 공공 인프라 건설 프로젝트 계약 수주를 위한 개별 기업들의 부패 관행

특징
<ul style="list-style-type: none"> ● 거의 대부분이 공적자금이 투입되므로 근본적으로 취약한 분야 ● 거의 모든 단계(타당성 조사, 자금 모집, 기획, 입찰, 실행, 운영, 유지 보수 등)에서 부패 위험성이 있음 ● 다양한 이해관계자가 관련이 됨 (정부관료 공무원, 발주기관, 투자기관, 계약업체, 하도급업체, 공급업체, 합작 파트너, 컨설팅 엔지니어, 중개 에이전트 등) ● 사업 정보의 비밀유지가 인프라 산업계의 기준으로 간주됨

취약 분야
<ul style="list-style-type: none"> ● 몇 단계에 걸친 하도급 계약에 따르는 계약 구조의 복잡성으로 공급망 관리가 취약함 ● 품질검사와 모니터링을 어렵게 만드는 기술의 복잡성으로 조작 가능성이 높음 ● 큰 계약 규모로 비용 추적이 쉽지 않아 비용 부풀리기 및 뇌물 비자금 조성이 쉬움 ● 정부 허가가 필요한 공공사업이 많아 정부 관료 공무원의 개입 가능성이 큼

10) IACA (International Anti-Corruption Academy), Anti-Corruption in the Infrastructure Sector Training, 2014 소개 책자에서 인용.

부정적 결과

- 정상보다 높은 비용이 드는 인프라 건설 비용
- 인프라 건설 결과물이 위험하거나 부적격한 기준으로 완성되어 높은 사고 가능성
- 수요보다 공급이 미치지 못하는 인프라 환경

인프라 건설 분야 반부패 전문기관 - GIACC

- GIACC(Global Infrastructure Anti-Corruption Centre)는 2008년에 설립된 독립적인 비영리 기관으로 인프라 건설 및 엔지니어링 분야의 특성이 반영된 부패에 관한 이해, 고질적인 부패 문제 및 발생 원인, 부패 예방 방법 등에 대한 정보를 제공하고 있다.
- 본부는 영국에 있고, 독일, 튀니지, 잠비아, 짐바브웨 등에 지부가 있다.
- GIACC 웹사이트는 전문적이고 세부적인 유용한 정보를 자랑하며, 정부, 투자기관, 발주기관, 참여기업, 관련협회 등의 다양한 이해관계자가 실행할 수 있는 반부패 프로그램 정보를 무료로 제공하고 있다. E한 윤리강령, 실천점검, 고용, 선물과 향응, 구매, 보고, 스코어카드, 원칙, 교육, 투명성, 분쟁, 계약 등의 다양한 경우에 대한 대응방법과 같은 실용적인 정보 뿐만 아니라, 반부패 관련된 이니셔티브, 조약 등 글로벌 반부패 환경에서 일어나고 있는 다양한 활동들에 대한 방대한 정보가 인터넷 상에서 제공되고 있다.
- 출처: <http://www.giaccentre.org/>

3) 교통 (Transport)

교통 분야에 있어서는 글로벌 환경에서 도로 교통에 관련된 반부패 활동들이 다양하게 진행되고 있다. 도로 교통은 경제, 무역, 비즈니스 발전에 있어서 세계화 영향을 많이 받고 있는데, 한 국가 내에서 뿐만 아니라, 국경 간 도로 교통에 있어서 일어나는 크고 작은 부패에 대하여 산업별 국제기구가 적극적으로 나서서 문제 원인을 분석하여 각 국가, 그리고, 산업 내의 다양한 산업 활동 주체들과 반부패를 위한 공동노력(Collective Action)을 추진 중에 있다. 대표적인 기관은 IRU(International Road Transport Union)으로 유엔 글로벌콤팩트(UN Global Compact)와 함께 국제 도로교통 문제에서 일어나는 부패 양상을 조사 분석하고 그 개선책을 제시하고 있다.

교통 관련 국제기구 - IRU
<ul style="list-style-type: none"> ● IRU(International Road Transport Union)은 전쟁으로 재건이 필요한 유럽 지역에서 도로 교통을 통한 국제무역을 활성화하기 위해서 1948년에 스위스 제네바에 설립된 기구이다. IRU는 벨기에, 덴마크, 프랑스, 네덜란드, 노르웨이, 스웨덴, 스위스, 영국 내의 각국 도로 교통협회들이 모여 시작되었다. 현재는 5개 대륙에 74개국에 회원(한국도 가입)을 둔 전 세계 도로교통산업연합회로 성장했다. IRU가 다루는 분야는, 버스, 택시, 트럭 운송이다. ● IRU는 회원 간의 교류 증대를 통해, 파트너십을 장려하고, 도로교통산업에 있어서 정책, 규제 등을 모니터링하고, 에너지, 사회적책임 등에 관한 분야에서 전략적인 방향을 설정하고, 입법활동을 지원하고 있다. 또한 UN TIR 조약 등과 관련된 법적, 규범적 기준에 관련한 커뮤니케이션 활동과 아울러, 도로교통 산업의 운영자들에게 시용적인 통계 정보 및 관련 서비스를 제공하고, 국제 기준에 대한 교육 활동도 시행하고 있다. ● 출처: https://www.iru.org/en_history_and_mission

반부패 프로젝트 - IRU-UNGC: Global Anti-Corruption Initiative
<ul style="list-style-type: none"> ● IRU(International Road Transport Union)은 유엔 글로벌콤팩트(UN Global Compact)와 함께 전 세계 5개 대륙의 국제 도로교통 문제에서 일어나는 부패, 뇌물, 협박 양상을 조사 분석하고 그 개선책을 제시하기 위해 노력하고 있다. ● IRU 웹사이트 상에서의 인터넷 설문조사(총 197명 답변)와 12개 유라시아 국가의 국제운송기관 관련 협회에 의해 실시된 설문조사(총 277명 답변) 결과를 취합하여 보고서(총 474명 답변)를 만들었다. 보고서의 초안은 2014년 12월 유엔 글로벌콤팩트 10대 원칙인 반부패 위칙 제정 10주년에 맞추어서 발간되었다. 답변자들이 서술한 부패 경험 사례는 유럽, 남미, 아프리카,중동, 유라시아에 걸친 34개국에서 걸쳐서 일어났던 내용이다. ● 해당 보고서는 도로교통 분야에서 부패가 유발되는 분야를 8가지로 나누었다. 오른쪽의 % 숫자는 주로 일어나는 비율이다.

1. 경찰: 보안, 국가, 지자체 경찰의 부패와 뇌물 (6.0%)
 2. 도로 교통 경찰: 교통 규칙 위반과 관련된 도로 교통 경찰에 의한 부패 (8.2%)
 3. 허가기관: 양국간, 경유국, 제3국을 통과하는 교통사업운영 등록증이나 허가증 발급과 관련된 부패 (8.2%)
 4. 통관: 국경 통과 시 관세와 관세청 관료에 의한 통관에서의 부패 (48.9%)
 5. 국경 통과소: 국경 통과 담당 경관들이 체크하는 운전면허증 혹은 비자 (8.3%)
 6. 통과 검문소: 국경 통과나 내륙 운송 과정에서 트럭 짐의 무게 및 크기 등이 관리와 관련 허가 문서를 검사하는 검문소 (17.4%)
 7. 일반 위생, 동물 위생, 식물 위생 검문소: 식품, 동물, 식물 관련 운송 관리 및 허가 문서를 검사하는 검문소 (4.9%)
 8. 기타: 다른 형태의 개인 혹은 기관에 의한 부패 (3.3%)
- 1개의 도로교통 운영기관이 왕복운행을 하면서 겪은 부패로 소요된 비용은 평균 164달러 였는데, 중동은 183달러, 유라시아는 185달러로 평균 보다 높았고, 남미는 118달러, 아프리카는 58달러, 유럽은 29달러로 가장 낮았다.
 - 또한 대륙국가가 194달러로 대체적으로 높았고, 해안국가는 148달러로 상대적으로 낮았다.
 - 1개의 트럭이 왕복운행을 하면서 부패가 심해 가장 높은 비용이 든 나라는 1위가 우스베키스탄(308달러), 2위가 나이지리아(284달러), 3위가 시리아(273달러), 카자흐스탄(252달러), 요르단(230달러)였고, 부패가 상대적으로 적어 가장 낮은 비용이 든 나라는 1위가 그루지아(5달러), 2위가 폴란드(12달러), 3위가 리투아니아(13달러), 4위가 헝가리(20달러), 루마니아(23달러) 였다.
 - 보고서에서 주목하는 결론은 아래 7가지로 요약해 볼 수 있다.
 1. 교토통관협약(Kyoto Customs Convention)과 같이 각 국가, 국제기구가 관련된 반부패 노력에도 불구하고 도로교통에 있어서 국경통과 시 뇌물 위험성은 무척 높다.
 2. 뇌물 위험성은 각 나라별로 양상이 다르나, 대체적으로 해안 국가보다 대륙 국가가 더 높고, 나라별 양상은 세계은행의 물류성과지수(World Bank Logistics Performance Index) 나 국제투명성기구의 부패인식지수(Transparency International Corruption Perceptions Index)의 순위와 비슷하게 나타난다.
 3. 도로교통에서 운전자들이 겪는 협박 양상은, 복잡한 서류검토 절차를 신속처리해주겠다는 뇌물 요구, 마약 운반물 검색을 면제해 주겠다고거나, 제대로 구비 안 된 화물이나 교통 증명서를 면제시켜 주겠다고거나 하는 형태로 나타난다. 어떤 검문소에서는 공공연히 통행 절차 면제 가격 리스트가 등장하기도 한다.
 4. 비디오 모니터링 같은 현대 기술을 통한 부패나 뇌물 방지책은 뇌물이나 부패 위험성을 줄여 주기는 하나 근본적인 해결책은 되지 않는 것으로 나타났다.
 5. 문제가 많은 나라의 경우, 1982년의 International Convention on the Harmonization of Frontier Controls and Goods 와 같은 주요 국제기준 조약국이거나 UN 관련 협약국이 아닌 것으로 나타났다.
 6. 국경통과 운송트럭 운영 허가와 같은 정부 규제 허가에 대한 불투명성은 뇌물과 부패

위험성을 더 높이고 있는 것으로 나타났다. 특히, 조직적인 부패는 이러한 허가를 몇몇 사업자에게만 배당하여 운영 허가권을 얻기 위한 뇌물 등의 가능성을 더욱 높이고 있다.

7. 도로교통 운영사업자들은 뇌물로 주어야 하는 금액을 물류 비용 견적에 당연히 포함시키기 때문에, 수출입에 대한 시장 왜곡이 심화되고, 국제 시장 경쟁력은 약화되며, 그 피해는 고스란히 소비자들이 안고 있는 것이다.

● 보고서에서는 아래와 같이 10가지 개선책을 제시하고 있다.

1. 우선 국경 통과 도로교통에 있어서의 부패 양상을 세부적으로 파악하고 정부, 민간, 대중 대상으로 정보를 전파하는 것이다.

2. 뇌물과 부패에 대한 피해 극복을 위해서 긍정적인 비즈니스 해결책을 모색하는 것이다.

3. 각 국 정부가 반부패 정책을 수립하고 반부패 교육을 강화하는 것이다. 세계은행, 국제 투명성기구, OSCE Handbook of Best Practices at Border Crossings, Trade and Transport Facilitation 등과 같은 자료들을 활용하는 것도 도움이 될 것이다.

4. 통관소 관리, 국경 감시 경찰, 교통관리 관료 등의 실질적인 월급을 인상해 주어서 뇌물이나 부패에 대한 유혹을 감소시키는 것이다.

5. 도로교통산업에 있어서 규제강화보다 규제완화는 규제를 관리하는 관리들의 재량권을 약화시키므로 반부패에 도움이 될 수 있다. 예를 들면 국경통과 트럭의 운송량 제한금지 등과 같은 규제완화는 실질적인 뇌물 및 부패 감소에 도움을 주었다.

6. 트럭 운전자나 도로교통 운영사업자거나 개인적인 차원에서 결정하는 뇌물이나 부패는 다자간의 서약으로 중단할 수 있다. 예를 들면 모든 도로교통 운영사업자들이 한데 모여 정부 관료에게 절대로 뇌물을 주지 말자는 공동노력(Collective Action) 서약을 하는 것인데, 중앙유럽과 동유럽에서 몇몇 사례들은 좋은 선례를 보여 준다.

7. 반부패에 관한 국제 조약과 협약은 각 국가의 법령으로 전환되어 제정되어야 한다. 예를 들면 1975 TIR Convention과 1982 Convention of Harmonization은 관세와 국경 통과에 있어서의 뇌물과 부패를 감소시키는 효과를 가져왔다.

8. 통관 관리 장비의 현대화도 필요하다. 예를 들면 트럭 스캐너나, 자동 관독 시스템, 비디오 등록제, 전자키 등록제 등과 같이 국경을 통과하는 관리 시스템의 전산화는 뇌물이나 부패 위험성을 한층 감소시켜줄 수 있다.

9. 국경 통관이나 운송 트럭 등의 검사에 대한 관리의 일원화도 역시 부패 위험성을 한층 감소시켜줄 수 있다.

10. 외국 무역에 관련된 규제의 완화나 무역개방은 다양한 경제활동에 수반되는 허가 등의 불필요한 조치를 필요없게 함으로서, 뇌물이나 부패 위험성을 한층 감소시켜줄 수 있다.

● 출처: http://www.iru.org/en_gaci,

IRU(International Road Transport Union), IRU-UN Global Compact GLOBAL ANTI-CORRUPTION INITIATIVE: Cases of Bribery and Extortion along Major Transport Corridors and their Impact on Sustainable Transport Development. Draft Report prepared for the 15th Meeting of the UN Global Compact Working Group under 10th Principle against Corruption. New York, 9 December 2014

4) 물류 (Logistics)

물류는 물류란 물(物)과 서비스의 효과적 흐름(流)을 의미한다. 즉, 원·부자재가 생산현장에 투입되어 공장에서 완제품을 생산, 출하해 이것을 최종소비자에게 공급하는 수송·하역·포장·보관 등 전 과정을 이른다. 물류라는 개념은 군사과학의 한 분야인 병참술(logistics)에서 비롯되었다. 군사요원의 이동과 철수, 군수물자의 보급, 시설의 건설과 운용 등에 관한 계획을 수립하고 경영하는 과정에서 생긴 노하우가 물류라는 이름으로 기업 활동에 도입된 것이다.¹¹⁾

물류는 구체적으로 생산된 상품을 수송·하역·보관·포장하는 과정과 유통가공이나 수송기초시설 등 물자유통 과정을 모두 포함하기 때문에, 재화가 국경을 통과할 때 부과되는 관세와 관련되어 뇌물과 부패의 위험성으로 지연이 되거나 문제가 생기는 경우가 많다. 특히, 세관의 경우 물품의 수출입 물류와 관련하여 핵심적인 경로이기 때문에 반부패 활동에서 자주 거론되는 대상인 것이다.

물류 관련 반부패 활동 기관 - TEID
<ul style="list-style-type: none"> ● TEID(The Ethics and Reputation Society)는 2010년 터키에서 세워진 비영리 기관이다. TEID는 터키의 비즈니스 환경에서 윤리경영 원칙을 전파하기 위한 다양한 활동을 하고 있다. 입법주체들이 윤리적인 경제사회환경을 만들 수 있도록 정책 제안도 하고, 기업들이 윤리경영 원칙을 통해 준법윤리경영 역량을 강화할 수 있도록 평판이나 청렴성 리스크 관리 시스템 등에 관한 교육활동도 하는 등, 반부패 증진을 위해 노력하고 있다. ● 출처: http://www.siemens.com/about/sustainability/en/core-topics/collective-action/integrity-initiative/status-second-funding-round/ethics-and-reputation-society-etik-ve-itibar-dernegi-teid.htm

반부패 프로젝트 - Collective Action for Fighting Corruption in Customs
<ul style="list-style-type: none"> ● TEID(The Ethics and Reputation Society)는 2014년 세관에서의 부패방지를 위한 공동노력 (Collective Action for Fighting Corruption in Customs)이라는 프로젝트를 성공적으로 수행하였다. ● 터키는 비산유국이며, 중공업이나 기술이 발전하지 못한 환경이지만, 전통적으로 정보력이

11) [네이버 지식백과] 물류 [physical distribution] (한경 경제용어사전, 한국경제신문/한경닷컴) <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=2061526&cid=42107&categoryId=42107>

높고 대중의 수준이 높은 사회로 알려져 있다. 외국인 투자기업들은 경제 환경의 안정성을 추구하며 리스크 관리에 관심이 높다. 특히 글로벌 다국적 기업들은 부패에 관한 리스크 관리에 대해 많은 투자를 하고 있다. 하지만 이러한 투자는 비용을 줄이고 평판 리스크를 줄이기 위한 목적이다.

- 이러한 환경과 요구에 힘입어, 터키의 이스탄불, 앙카라, 이즈마, 메르신, 버르사의 세관 중개기업 협회의 91%들이 모여 세관 중개기업 윤리 위원회를 만들고, 세관 공무원들과 세관에서의 부패를 척결하기 위한 협의체를 구성했다. 이러한 민관협력을 통해 세관 공무원 대상으로 윤리경영 교육 및 윤리 위원회도 구성할 수 있었다.
- 이러한 활동을 위해 250개의 세관 중개기업들이 모여 반부패 서약을 하였는데, 이들은 터키의 모든 세관 중개기업들의 8%에 해당하였지만, 이들이 취급하는 세관 통관 서비스 사업의 비중은 터키 전체의 37%였다.
- 출처: Collective Action: Going further together to counter corruption 주제로 스위스 바젤에서 2014년 6월 26-27일 열린 반부패 컨퍼런스에서 TEID(The Ethics and Reputation Society) 타이퐁 자만(Tayfun Zaman) 사무총장의 발표자료 인용

3. 분야별

1) 불공정 경쟁

기업환경에서는 병렬적이면서도 수평적인 관계를 가지는 경쟁회사 간의 수평적 거래에 있어서 공정한 경쟁 질서를 해치는 결과가 많이 일어난다. 예를 들면 상대방의 정상적인 영업을 불법적으로 방해 혹은 비방하거나 가격 등의 담합을 통해 자유로운 경쟁 질서를 해치는 행위이다. 독점 규제 및 공정거래에 관한 법률 제23조는 다음과 같이 불공정경쟁 행위를 열거하고 이를 금지하고 있다.¹²⁾

독점 규제 및 공정거래에 관한 법률 제23조 제1항
1. 부당하게 거래를 거절하거나 거래의 상대방을 차별하여 취급하는 행위
2. 부당하게 경쟁자를 배제하는 행위
3. 부당하게 경쟁자의 고객을 자기와 거래하도록 유인하거나 강제하는 행위
4. 자기의 거래 상의 지위를 부당하게 이용하여 상대방과 거래하는 행위
5. 거래의 상대방의 사업 활동을 부당하게 구속하는 조건으로 거래하거나 다른 사업자의 사업활동을 방해하는 행위
6. 부당하게 특수관계인 또는 다른 회사에 대하여 가지급금·대여금·인력·부동산·유가증권·상품·용역·주체재산권 등을 제공하거나 현저히 유리한 조건으로 거래하여 특수관계인 또는 다른 회사를 지원하는 행위
7. 제1호 내지 제7호이외의 행위로서 공정한 거래를 저해할 우려가 있는 행위

불공정경쟁 행위는 사업자들 상호간에 경쟁을 하는 수단이나 방법이 불공정한 것은 물론이고 거래의 내용이나 조건이 부당하거나 불공정한 경우 또는 거래를 위한 교섭이나 정보제공에 있어서 상대방의 합리적인 선택을 방해하는 행위까지 포함하는 아주 넓은 개념이다.¹³⁾ 구체적인 불공정경쟁 행위는 다음과 같이 나타난다.

불공정경쟁 행위
● 입찰 담합: 경쟁자들이 공모하여 발주기관이 경쟁입찰을 통해서 용역이나 재화를 구매하는 상황에서 효과적으로 가격을 상승시키는 방식이다. 기본적으로 입찰 경쟁자들은 경쟁입찰

12) 국민권익위원회, 산업별 기업 윤리경영 모델, 2012. p115-126

13) 위와 동일.

과정에서 계약서에 최저 입찰가를 누가 제출할 것인지 미리 합의한다. 입찰 담합은 해당 입찰의 모든 경쟁자들이 공모하지만, 아래 가격 담합은 반드시 모든 경쟁자가 공모하는 것은 아니다. 입찰 담합은 고도의 기술이 요구되기 때문에, 제품이나 서비스를 제공할 수 있는 회사가 소수이거나, 대형 인프라 사업처럼 프로젝트 비용이 높아서 프로젝트 입찰을 따기 위해서 막대한 투자를 해야 하는 경우에 많이 생긴다.

- 가격 담합: 용역이나 재화가 팔리고 있는 가격을 상승, 조정, 유지하기 위해서 경쟁자들 간에 합의하는 것을 말한다. 경쟁자들이 반드시 정확하게 동일한 가격을 부과하자고 합의할 필요는 없으며 특정 산업의 모든 경쟁자가 가격 담합에 가담할 필요는 없다. 가격 담합은 여러 형태로 나타나는데 가격 경쟁을 제한하는 어떤 종류의 합의든 경쟁법에 위반된다.
- 카르텔: 불법적 행위나 부정행위를 저지르기로 기업들 간에 비밀리에 합의하거나 공모하는 것을 말한다. 전형적으로 카르텔은 가격 담합, 정보 공유 혹은 생산과 공급에 할당량을 설정하는 시장 담합과 관계가 있다.
- 출처: 유엔글로벌콤팩트, 반부패 리스크 평가 안내서(A Guide for Anti-Corruption Risk Assessment) 번역본, 2013, p13.

그 외에도 시장에서 경쟁업체를 퇴출시키기 위해서 매우 낮은 가격으로 제품이나 서비스를 판매하거나 경쟁업체에게 불공정한 제재를 가하는 약탈적 가격 설정 등이 있다. 불공정경쟁 행위에서 대한 제재조치는 공정거래위원회에 위한 시정조치 요구, 과징금과 같은 행정적 제재가 있으며, 손해배상이나 벌칙 등이 있다.¹⁴⁾

기업이 정정당당하고 떳떳한 기업 이미지를 획득하고 공정경쟁을 촉진하기 위해서는, 경쟁 관련법과 규정을 준수하며 관계 당국과 협력하고, 불공정경쟁 행위에 관여하거나 연루되는 것을 예방하기 위한 절차와 보호조치를 실행해야 한다. 경쟁 관련 법률 준수나 공정경쟁 중요성에 대한 직원들의 인식을 촉진하고, 경쟁을 장려하는 공공정책 뿐만 아니라 반독점이나 반덤핑 관행을 지지하고 불공정한 경쟁우위를 점하는 어떤 행위도 해서는 안 된다.¹⁵⁾

14) 위와 동일

15) 위와 동일

2) 불공정 거래

기업의 사업운영에서는 지배 종속적 관계 혹은 수직적 관계를 가지는 발주회사와 하도급업체 간에 공정한 거래 질서를 해치는 결과가 많이 일어난다. 예를 들면 일방적인 납품단가 인하 요구, 협력회사의 기술 탈취, 심지어는 유망한 협력회사를 불공정한 방법으로 아예 인수해 버리는 행위까지 나타나 공정한 거래 질서를 해치고 있다.¹⁶⁾

흔히 발주회사 혹은 원청업체, 그리고, 납품업체 혹은 하도급업체로 불리면서 ‘갑’과 ‘을’의 관계로 일컬어지는 이러한 협력업체 간 불공정한 사례는 대기업과 중소기업과의 관계에서 특히 자주 발생한다. 따라서 정부에서도 동반성장과 상생경영이라는 개념으로 건전한 경제 발전과 공정한 거래 질서를 확립하기 위해서 대중소기업간 거래 관계를 획기적으로 개선하기 위한 각종 정책을 시행하고 있다. 기업은 협력업체를 파트너로 생각하고 다양한 협력업체 지원프로그램을 마련하고 성과를 공유함으로써 양쪽의 경쟁력을 향상시키는데 노력하여야 한다. 기업이 협력업체를 대상으로 지원할 수 있는 다양한 프로그램은 아래와 같다.¹⁷⁾

분야	협력업체 지원 시스템
거래시스템 구축	<ul style="list-style-type: none"> ● 공정거래 법규에 대한 교육 ● 불공정거래 행위, 하도급 관련 위반 소지 사전 스크리닝 및 예방 ● 정부 정책 및 거래 법규 준수 ● 리베이트, 덤핑, 지적재산권 침해, 기업비밀 침해 ● 청렴계약제도 및 전자입찰, 인터넷 공개입찰 시스템 ● 공정하고 객관적인 업체 선정을 통한 투명거래 기반 조성 ● 전자입찰제로 인적요소 개입 차단 ● 협력업체 등록 선정의 투명성
거래시스템 운영 활성화	<ul style="list-style-type: none"> ● 협력업체 대상 적정한 비용 및 이익 보장 ● 가격 책정, 라이선싱 허가, 판매권 등과 같은 거래 프로그램 공정운영 ● 불필요한 법적 소송 금지 ● 대금 결제 현금 비율 증가, 적기 지불방식 개선 및 계약조건대로 준수 ● 협력업체 직원 임금 등 처우 개선을 통한 상생 파트너십 ● 거래시스템 운영 모니터링

16) 국민권익위원회, 산업별 기업 윤리경영 모델, 2012. p105-114

17) 위와 동일.

<p>윤리경영 공동추진</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 협력업체 적격심사 시 윤리경영 위반사태가 있을 경우 불이익 부과 ● 협력업체 선정 시 윤리경영 요소 혹은 사회적, 환경적 성과를 고려하여 차등화
<p>의견수렴 채널 구축</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 협력업체 만족도 조사, 지원성과 분석 등과 같은 성과 관리 ● 불공정 거래 신고제도 등 협력업체 불만처리를 위한 제도
<p>부패방지 정책수립</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 청렴계약 이행각서 수령 및 불 이행 시 제재수단 마련 ● 부패 방지 정책을 채택하도록 교육 등 지원
<p>협력업체 지원프로그램</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 교육, 기술, 자금 지원 ● 우수협력업체 및 육성 지원 ● 협력업체 의견 수렴 및 지원 정책 개선 ● 협력업체와 성과공유제 실행 (공동 신기술 개발, 기술협력, 투자확대 등)

3) 불합리한 관행

시험성적서 위조
<ul style="list-style-type: none"> ● 시험성적서 위조는 공문서 위조 범죄이다. 또한 철도 산업에 있어서 제조업체와 품질 시험 기관이 짜고 위조하는 시험성적서는 불량 부품 공급으로 연결되어 국민의 안전을 위협에 빠지게 하는 불합리한 관행의 대표적인 분야라고 할 수 있다. ● 국토교통부는 2015년 15개 철도운영기관을 대상으로 2008년부터 2014년까지 납품된 6,600여건의 부품 시험성적서를 전수조사한 결과 4개 업체에서 8건의 시험성적서 위조 또는 변조를 확인했다. 이렇게 적발된 시험성적서를 가지고 납품한 부품의 규모는 약 3억 2천만원 정도이다. 국토교통부는 이들 업체에 대해서 검찰 수사를 의뢰하고 영구적으로 입찰에 참가하지 못하도록 할 예정이다. ● 한국철도시설공단은 국토교통부 산하 시험·인증기관 중 최초로 한국조폐공사의 ‘화폐 위·변조방지 기술’을 적용한 시험성적서를 2014년 12월부터 발급하고 있다. 조폐공사가 채용한 ‘위조 방지 및 복사 방해용 인쇄물의 제조 방법’ 특허를 공단에서 발급하는 각종 시험성적서와 인증서에 적용함으로써 은화용지에 홀로그램과 복사방해패턴을 삽입하여 누구나 육안으로 진위여부를 파악할 수 있다. 과거에는 종이로 발급되는 공단의 각종 시험성적서가 ‘건설공사 지원통합정보체계(CALSPIA)’ 시스템에 전산 등록되는 틈을 이용한 위·변조 가능성이 높았지만, 새로운 방식을 통해 위조 가능성을 원천차단할 수 있을 것으로 예상하고 있다. 철도시설공단이 선도적으로 위·변조 방지 원천차단 기술을 도입함으로써 앞으로 공공기관을 비롯한 연구기관 등에서 발행되는 각종 시험성적서의 보안도 더 강화될 것으로 기대된다. ● 출처: http://mbnmoney.mbn.co.kr/news/view?news_no=MM1001919761, http://www.electimes.com/home/news/main/viewmain.jsp?news_uid=118924

구매 부서에서의 뇌물과 뒷돈
<ul style="list-style-type: none"> ● 발주기관이나 발주기업의 구매 부서 직원들은 오더를 주는 대가로 협력회사로부터 뇌물이나 뒷돈을 제안받을 수도 있다. 뇌물의 형태는 현금, 선물, 여행, 비정상적인 식사 대접, 신용카드 사용, 대출을 가장한 현금 이체 등 다양하다. ● 반대로 구매 부서의 직원들이 제품이나 서비스에 웃돈을 얻어서 계약해 주는 조건으로 리베이트 뇌물을 요구할 수도 있다. 이를 과다청구라고 하는데 정상 금액보다 더 많은 액수의 청구서를 발급받아 주는 행위이다. 청구서 승인자는 이미 뇌물을 수수했을 수도 있고, 협력회사는 단지 받은 대금을 다시 구매 부서 직원에게 이체하는 수단이 이용되기도 한다. ● 출처: 유엔글로벌콤팩트, 반부패 리스크 평가 안내서(A Guide for Anti-Corruption Risk Assessment) 번역본, 2013, p25.

전관예우

- 전관예우 혹은 회전문인사라고 불리는 관행은 보통 고위 공무원이 공공 분야에서 민간 분야로 보직을 변경하거나, 반대의 경우 발생할 수 있는 부패의 형태이다. 이러한 관행은 정부기관의 공정성과 윤리성을 해칠 수 있기 때문에 조직적인 비리의 형태로 나타난다.
- 기업이 고위 공무원을 대상으로 미래의 일자리 제공을 논의 혹은 약속해주거나 공무원 출신을 이사진, 임원, 고문 등으로 앉히는 행위 등이 대표적인 경우이다.
- 출처: 유엔글로벌콤팩트, 반부패 리스크 평가 안내서(A Guide for Anti-Corruption Risk Assessment) 번역본, 2013, p13.

이해상충

- 해당 기업에 대한 의무가 있는 개인이나 조직이 겪는 상충되는 이해관계, 의무, 책무를 지게되는 경우를 말한다. 이해상충 관계에 있다는 것은 그 자체로 부패에 연루되었음을 뜻하지는 않지만, 임원, 직원, 혹은 계약관계에 있는 제3자의 이해에 도움이 되는 행위를 실행함으로써 해당 기업에 의무를 저버리고 이득을 취하는 경우 부패가 발생하게 된다.
- 출처: 유엔글로벌콤팩트, 반부패 리스크 평가 안내서(A Guide for Anti-Corruption Risk Assessment) 번역본, 2013, p12-13.

4) 중개인

OECD나 국제투명성기구에 따르면, 중개인(Intermediaries)으로 지정되는 제3자는 뇌물 공여가 가장 많이 이루어지는 채널 중 하나라고 간주되고 있다. 중개인의 유형은 여러 가지로 나뉜다.

중개인의 유형
<ul style="list-style-type: none"> ● 영업 관련 사업 컨설턴트(Consultant): 고객을 최초 접촉, 설득 또는 협상, 시장 조사 또는 여타의 영업지원을 통해 계약 수주를 지원 ● 판매 대리인(Sales Agent): 계약자 또는 실질적 당사자인 기업을 대신하여 장기 또는 영구 계약을 기반으로 공무원과 소통하면서 해당 기업의 제품과 서비스 계약 수주를 지원 ● 로비스트: 법률, 규제사항 또는 정책 등을 입안하는데 있어서 정부 공무원과 소통 ● 재무·회계 자문 변호사 또는 컨설턴트: 공무원이 관여된 사건이나 거래들에 관여 ● 통관 대리인: 물건의 통관 업무를 지원하는 대행 서비스 전문기업 ● 인증 대리인: 제품 관련 인증 및 시험성적서 획득에 도움을 주는 대행 서비스 전문기업 ● 출처: 나비스 (Northeast Asia Business Integrity School 동북아기업윤리학교) 1기, 한국지멘스 Legal & Compliance 팀 “준법경영을 통한 위기극복” 강의자료 (강사 전시경 부장) 2012년 2월

사실 가장 일반적으로 알려진 뇌물이나 부패의 경우는 영업이나 마케팅 부서에서 중개인을 지정을 할 경우이다. 특히 해외 영업에 있어서, 국내 시장과 달리 모든 것이 열악하기 때문에, 기업은 신규 시장에 진입할 때, 새로운 진출 국가 혹은 지역의 비즈니스 관행에 익숙해 지기 위해서, 혹은 잠재 고객에게 자사의 제품과 서비스를 소개하기 위해서 대리인(Agent)나 컨설턴트(Consultant) 형태의 중개인을 이용한다. 이들은 대개 실적에 따라서 수수료를 받는 조건으로 영업활동을 대신 해준다. 이러한 중개인들에 의한 뇌물이나 부패 관행, 혹은 수수료의 일부를 나누는 조건으로 해외 진출국 발주기관의 외국 공무원과 결탁하여 일을 비정상적으로 따내는 경우에는 해외부패방지법과 영국 뇌물수수법에 따르면 중개인을 고용한 기업은 책임을 져야 하고 벌금을 부과받게 된다.¹⁸⁾ 따라서, 아래와 같은 경우를 겪게 된다면 즉시 기업 내부의 준법윤리경영팀과 상의하여 뇌물이나 부패에 연루되지 않도록 주의를 해야 한다.

18) 유엔글로벌콤팩트, 반부패 리스크 평가 안내서(A Guide for Anti-Corruption Risk Assessment) 번역본, 2013, p25.

중개인에 의한 부패 리스크 상황

- 사업 파트너 국가 혹은 산업이 부정부패로 악명이 높은 경우
- 해당국가의 공무원이 사업 파트너를 추천한 경우
- 정부기관이나 공무원과 연대하는 경우
- 사업 파트너가 익명을 고집할 경우
- 사업 파트너가 서비스를 제공할 만한 재원이 부족할 경우
- 사업 파트너에 대한 보상이 과도한 경우
- 사업 파트너가 일반적이지 않은 지급방법을 요구할 경우 (예: 제3국을 경유한 지급)
- 사업 파트너의 청구서가 설명이 부족하거나 설명이 해당 서비스와 맞지 않는 경우
- 사업 파트너가 준법윤리조항에 서약하는 것을 거절하는 경우
- 사업 파트너가 비협조적인 경우
- 출처: 나비스 (Northeast Asia Business Integrity School 동북아기업윤리학교) 1기,
한국지멘스 Legal & Compliance 팀 “준법경영을 통한 위기극복” 강의자료
(강사 전시경 부장) 2012년 2월

5) 엔지니어링

철도교통수단이 초고속화되면서 점점 더 철도산업에 있어서 엔지니어링 분야의 중요성이 높아지고 있다. 특히 철도산업은 고도의 기술집약적인 산업이다. 따라서, 발주기관 혹은 기업은 설계, 감리 등의 과정에서 입찰기업과 전문 엔지니어 개인의 혹은 설계나 감리 기업들이 만드는 조직적인 비리에 유일 위험성이 있거나, 아니면, 발주기관이나 기업의 개인이나 조직이 하도급업체에 대한 불공정행위를 하기 위해서 고의로 그러한 비리를 행할 수도 있는 것이다.

상세한 사례들은 마지막 부분의 실천과제 및 사례에서 다루겠지만, 예를 들면, 발주기관으로부터 입찰 프로젝트 기술조건 작성을 의뢰받은 엔지니어에게 입찰기업 중의 하나가 뇌물을 주고 기술조건을 해당 기업에게만 유리하게 제시하게 만들어 입찰 계약에 성공하는 등과 같은 경우가 해당된다. 마치 입찰 심사위원이나 평가위원을 뇌물로 매수하는 것과 같은 행위이다.

따라서 일찍부터 전 세계 엔지니어링 기관이나 엔지니어 전문가들은 엔지니어가 가져야 할 윤리적인 책임에 대하여 인식하고 다양한 활동을 해 오고 있다.

관련 기관

- 세계엔지니어링기관협회(World Federation of Engineering Organizations: WFEO)
<http://www.wfeo.org>
1968년에 UNESCO의 지원 하에, 50개국의 과학기술관련 기관들이 함께 설립한 비영리 국제 NGO로서 전 세계 엔지니어들의 권리와 책임을 향상시키는데 목표를 두고 있다. 프랑스 파리에 본부가 있으며, 매년 전 세계 엔지니어들이 모이는 World Engineering Conference and Convention을 개최한다.
- 세계엔지니어링기관협회(World Federation of Engineering Organizations: WFEO)의 반부패 위원회(Anti Corruption Committee: CAC)
http://www.wfeo.org/stc_anticorruption/
2007년에 글로벌 반부패 활동에 전 세계 엔지니어 업계가 동참하기 위해 설립된 위원회로, WFEO 회원 기관들에게 엔지니어들이 반부패를 위한 행동에 나서도록 하는 전략을 조언하고 가이드라인을 수립하여 전파하기 위한 목적을 가진다. 2007년에서 2011년까지 튀니지 엔지니어 협회가 회장을 맡았고, 현재는 짐바브웨 엔지니어링 협회에서 회장을 맡고 있다.

실행 활동

- 세계엔지니어링기관협회(World Federation of Engineering Organizations: WFEO)의 반부패 위원회(Anti Corruption Committee: CAC)의 세부 활동들은 아래와 같다.
- ACET - Global Anti-Corruption Education & Training Project
- CIECI - Construction Industry Ethics & Compliance Initiative
<http://www.ciecininitiative.org/>
- CoST - Construction Sector Transparency Initiative
- FIDIC - International Federation of Consulting Engineers
- GIACC - Global Infrastructure Anti-Corruption Centre
- UK Anti-Corruption Forum
- WEF PACI - World Economic Forum - Partnering against Corruption Initiative
- 그 외에 중동 및 북아프리카 지역의 부패 척결을 위해 UNDP와 협력하여 중소기업 대상으로 비즈니스 청렴성 교육 활동도 하고 있다.

사례 - 엔지니어 윤리강령

- 세계엔지니어링기관협회(World Federation of Engineering Organizations: WFEO)는 엔지니어링 분야에 종사하는 엔지니어들을 위한 윤리강령을 수립하고 이를 전 세계에 확산하기 위해서 노력하고 있다. 내용은 아래와 같다.
1. 청렴성을 보여야 한다.
 - 1-1. 사기성을 보이거나, 부패하거나, 형사상 잘못된 행동을 삼간다.
 - 1-2. 객관적이고 진실되게 행동한다.
 - 1-3. 고객, 동료뿐만 아니라 모든 사람들에게 공정하고 신실하게 대한다.
 2. 완벽성을 실행해야 한다.
 - 2-1. 전문분야에서 요구하는 역량을 달성하기 위해 주의를 기울이고 성실하게 노력한다.
 - 2-2. 엔지니어링 분야의 관행, 기준, 강령 등을 실천한다.
 - 2-3. 전문분야에서 요구하는 지식을 가지고 향상시키기 위해서 노력한다.
 3. 리더십을 실천해야 한다.
 - 3-1. 사회 구성원들의 더 나은 삶을 위해서 노력한다.
 - 3-2. 전문분야의 지식의 발전을 위해 기여하고 전문가로서의 품위를 지킨다.
 - 3-3. 엔지니어링의 역할과 기술적인 부분에 대한 대중의 이해를 높이도록 노력한다.
 4. 자연을 보호하고 환경을 보존해야 한다.
 - 4-1. 지속가능한 미래를 위한 엔지니어링 해결책을 만들어 내고 실행한다.
 - 4-2. 실행 프로젝트의 경제적, 사회적, 환경적 결과를 항상 유념한다.
 - 4-3. 환경을 보전하고 지역사회의 보건, 안전, 발전을 위해 노력한다.
- 출처: <http://www.wfeo.org/ethics/>

6) 소규모의 뇌물과 급행료

‘소규모의 뇌물(Small Bribes)’¹⁹⁾은 심각하게 고려되지는 않지만 부패 문화가 가장 많이 퍼질 수 있도록 영향을 주는 뇌물의 형태이다. 특히 급행료는 부패 문화가 고질적인 문화로 되는데 가장 영향을 많이 주는 소규모의 뇌물의 대표적인 유형이다.

특징
<ul style="list-style-type: none"> ● 민간 분야나 정부 분야에서 모두 일어날 수 있다. ● 액수가 적은 것이 특징이다. ● 현금, 상품권, 행사입장권, 전화카드, 담배, 술, 향수 등과 같은 현물이 속한다.

발생 경우
<ul style="list-style-type: none"> ● 절차를 빠르게 하고 싶을 때 (예: 검사통과서나 시험성적서 발급, 물류 통과나 뱃짐 적하 시) ● 기준에 못 미치는 성능을 무시하고 만족한 수준으로 높이고 싶을 때 (예: 시험성적서나 성능허가서 등의 공문서 발급)

폐해
<ul style="list-style-type: none"> ● 액수는 적지만 부패 문화를 만연시킨다. ● 부담을 사회적 약자에게 전가시킨다. ● 시민의 권리가 피해를 받는다. ● 보건, 교육 등 사회적으로 꼭 필요한 서비스에 들어갈 재원이 제한된다. ● 공익이나 사익이 감소된다. ● 자원 배분이 불균형적으로 나누어진다. ● 공공서비스, 법치주의 분위기가 망가진다. ● 공공서비스의 비효율성이 증대된다. ● 기업운영에 부정적인 영향을 받는다. ● 범죄집단이나 테러집단들이 이익을 얻는다. ● 출처: Transparency International UK, DLA Piper, FTI Consulting, 「Countering Small Bribes: Principles and Good Practice Guidance for Dealing with Small Bribes Including Facilitation Payments」, 2014.

19) Transparency International UK, DLA Piper, FTI Consulting, 「Countering Small Bribes: Principles and Good Practice Guidance for Dealing with Small Bribes Including Facilitation Payments」, 2014.

발생 분야

- 교통이나 물류 분야에 있어서 통관, 배송
- 통신, 에너지, 수자원 등의 공공서비스 혹은 다른 종류의 공공서비스
- 중앙정부나 지자체에서의 각종 인허가
- 경찰이나 공권력에 의한 보안, 군대 활동
- 국가의 출입국 및 이민국
- 법적 소송과 관련된 법원
- 세금이나 관세
- 출처: Transparency International UK, DLA Piper, FTI Consulting, 「Countering Small Bribes: Principles and Good Practice Guidance for Dealing with Small Bribes Including Facilitation Payments」, 2014.

대응방법

- 모든 필요한 문서를 꼼꼼하게 준비한다.
- 부당한 요구에 대한 내용을 다시 확인하여 정말 그렇게 요구하는지 확인한다.
- 그러한 부당한 요구가 적법한 요구인지 따진다.
- 부당한 요구를 들어 줄 수 없음을 확실하게 말한다.
- 부당한 요구는 요구를 한 상대방에게 피해가 고스란히 갈 수 있음을 각인시킨다.
- 협박에 굴하지 않고 협상을 통해 요구를 무력화 시킨다.
- 본인 이외에 제3자 옆에서 듣거나 인지할 수 있게 하여 요구를 무력화 시킨다.
- 만약 가능하다면 녹음을 하거나 비디오나 사진을 찍어서 증거를 남겨 신고한다.
- 세세한 요구사항을 기억하고 기록하여 신고한다.
- 찾을 수 있다면 요구하는 사람의 상관에게 알린다. 만약 상관도 같은 요구를 하면, 금액에 대한 영수증을 요구한다. 가능하다면, 수령한 사람의 정보가 담긴 것을 증거로 수집한다.
- 만약 거절하면, 영수증이 있어야 줄 수 있다고 확실하게 말한다.
- 해당 국 정부기관에 바로 연락하여 어떤 사람이 그 업무를 담당하고 있었는지 알린다.
- 만약 위의 모든 것이 실패하면, 그리고, 신변 위협을 느낄 경우라면, 요구를 받아들인다.
- 혹시, 반대로 뇌물을 주었다고 상대방에서 피해자에게 누명을 뒤집어 씌울 수 있을테니 가능하다면, 당한 정황과 갈취당한 금액을 꼼꼼하게 적어둔다.
- 사후에, 피해자의 소속 기관 혹은 기업에 상세하게 보고한다.
- 출처: Transparency International UK, DLA Piper, FTI Consulting, 「Countering Small Bribes: Principles and Good Practice Guidance for Dealing with Small Bribes Including Facilitation Payments」, 2014.

III. 정책과 실행

1. 윤리강령

1) 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 윤리강령

페어플레이 원칙 - 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 윤리강령 (Fair Play Rule - The Unified Code of Conducts of Railway Industry Association)
1. 철도산업의 청렴한 산업문화를 장려한다. 2. 철도산업 특성에 따른 취약분야에 대한 반부패 리스크 관리를 강화한다. 3. 철도산업에 관련되는 기업들의 준법윤리경영 역량강화를 위해서 노력한다. 4. 철도산업에 관련되는 사업 서비스 관련 기관 및 전문가들의 준법윤리경영이 실행될 수 있는 환경을 조성한다. 5. 철도산업에 관련되는 모든 기업, 정부기관, 시민사회 등과의 공동노력(Collective Action)을 통하여 공정하고 깨끗한 비즈니스 환경이 만들어 질 수 있도록 노력한다.

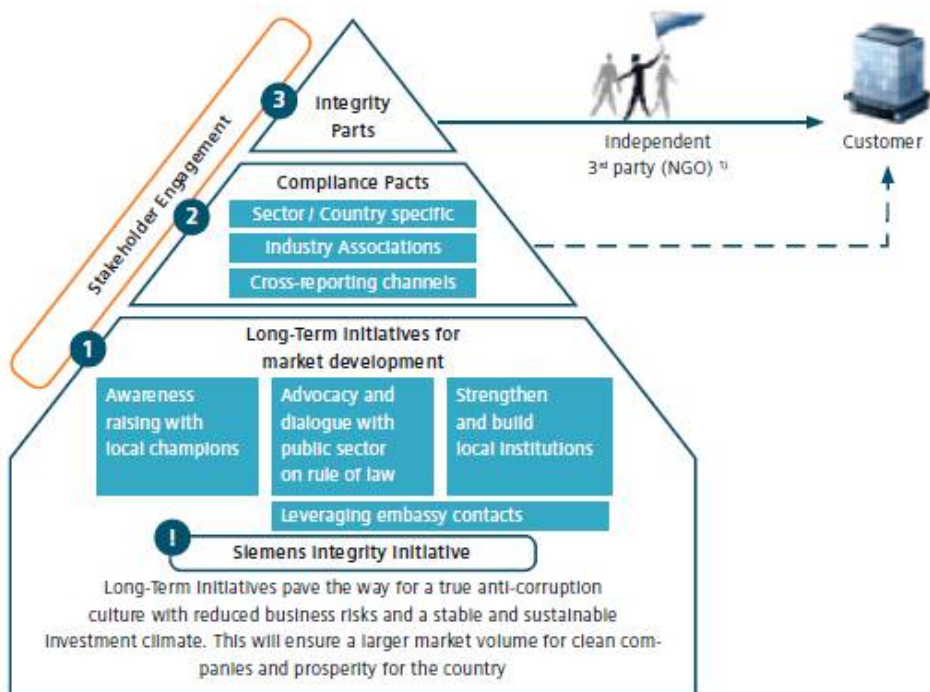
철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 윤리강령²⁰⁾은 철도산업에 관련된 기업을 비롯한 모든 이해관계자들이, 반부패 인식을 제고하고 준법윤리경영을 위한 실질적인 인식과 행동 변화를 통해서, 공정하고 깨끗한 비즈니스 환경을 만드는 데 노력할 수 있도록 하는 방향으로 설정되는 것이 좋다.

1. 철도산업에 속한 기업의 최고경영진들이 반부패에 대한 관심과 준법윤리경영에 대한 리더십을 발휘하여 청렴한 철도산업 환경을 조성할 수 있도록 지원한다.
2. 철도산업의 특성에 따라서 특히 부패에 취약한 분야를 파악하고 관련 리스크를 효과적으로 예방하고 대응할 수 있는 리스크 관리 강화를 위해 노력한다.
3. 철도산업에 속한 기업들이 준법윤리경영에 대한 역량을 강화할 수 있도록 다양한 인식 제고 및 교육 지원 활동을 통해서 노력한다.
4. 철도산업에 관련되는 사업 서비스 관련 기관 및 전문가들의 준법윤리경영이 실행될 수 있는 환경을 조성하도록 노력한다.
5. 철도사업에 관련되는 모든 기업, 정부, 시민사회 등과의 공동노력(Collective

20) Transparency International UK, DLA Piper, FTI Consulting, 「Countering Small Bribes: Principles and Good Practice Guidance for Dealing with Small Bribes Including Facilitation Payments」, 2014. 자료의 원칙을 응용하여 작성

Action)을 통하여 소수 기업의 반부패 노력이 희생당하지 않도록 함으로서 공정하고 깨끗한 비즈니스 환경이 만들어 질 수 있도록 노력한다.

기업 비즈니스 환경과 산업별 환경에 관련된 공동노력(Collective Action)은 다양한 형태²¹⁾로 나타난다. 2009년 세계은행, 2013년 유럽투자은행과의 합의로 독일 지멘스 본사가 전 세계적으로 반부패 경영을 확산하고 공정한 시장경쟁 환경을 조성하기 위해 노력하는 미화 100백만 달러 규모 글로벌 반부패 프로젝트인 지멘스 청렴성 이니셔티브(Siemens Integrity Initiative)²²⁾는 전 세계 범위에서 공동노력(Collective Action) 및 교육과 훈련(Education & Training) 관련 분야 사업을 지원하고 있다.



<지멘스 청렴성 이니셔티브 공동노력 모델>

첫 번째 형태는 프로젝트 기반의 반부패 서약과 같은 형태의 공동노력이다. 반부패 서약은 공공관련 입찰 분야에서 부패 척결의 의지를 보일 수 있는 것으로, 이 형태의 모델은 국제투명성기구로부터 만들어졌다. 이것은 공공 입찰의 투명성을 높여주며, 공

21) Siemens Integrity Initiative Annual Report 2011, p15.

22) 지멘스 청렴성 이니셔티브 (Siemens Integrity Initiative)

(<http://www.siemens.com/about/sustainability/en/core-topics/collective-action/integrity-initiative/index.php>)

공관련 입찰 분야에서 뇌물의 위험성을 감소시켜 준다. 예를 들면, 어떤 한 프로젝트의 발주 공공기관과 입찰 대상 기업들 양 쪽이 반부패 서약을 하고 입찰 단계에서 해당 프로젝트가 끝날 때 까지 부패 척결을 약속하는 것이다. 만약 서약을 어길 시에는 강력한 제재를 통해 향후 입찰에서 배제시킨다던가 하는 조치를 취하는 것이다. 이러한 프로젝트 기반의 반부패 서약의 경우에는 독립적인 비영리 기관이 프로젝트 처음부터 끝까지 모니터링을 통해 공정성을 담보해야 한다.

두 번째 형태는 한 산업 전체에 해당되는 윤리강령 확산을 통해서 반부패 증진을 위한 공동노력을 추구하는 것이다. 예를 들면 철도산업이라고 가정하면, 철도산업의 모든 기업들이 통일된 윤리강령을 만들고, 그 윤리강령을 어기는 기업들은 제재를 하는 것이다. 윤리강령의 형태는 법적으로 구속력이 없는 선언적인 내용도 좋고, 좀 더 강력한 구속력을 가지는 형태도 좋다. 만약 반부패와 투명성 증진에 대한 대중의 요구가 높다면 단순한 강령이나 원칙, 가이드라인 정도만 가지고도 높은 효과를 낼 수 있다. 두 번째 형태의 공동노력은 독과점 형태의 시장에서 더 적합할 수 있다. 특히, 기업들의 최고경영진 그룹들이 적극적으로 나서주면 강력한 효과를 발휘할 수 있다. 반독점법에 충돌하지 않기 위해서는 반드시 외부의 독립적인 모니터 기관이 참여해야 한다.

세 번째 형태는 부패가 만연되어 있는 국가에 적합하다. 정부, 기업, 시민사회 등의 다자간의 협력을 통해서 대중이나 정치인, 입법주체 등에게 반부패 문화를 확산하고 인식을 제고하는 것이다. 즉, 부패가 해당 국가의 모든 이해관계자들에게 피해가 된다는 것을 널리 알리는 것이다. 이러한 프로젝트에서는 첫 번째 형태의 프로젝트 기반의 반부패 서약과 두 번째 형태의 한 산업 전체에 해당되는 윤리강령 확산 등도 가능할 것이다.

페어플레이어클럽은 지멘스 청렴성 이니셔티브 2차 공모 프로젝트의 유일한 한국 프로젝트로서 각 산업 업종에서 반부패 증진을 위한 민관협력플랫폼으로서 각 산업계의 공동노력(Collective Action)을 지향하고 있다. 만약 철도산업에서 페어플레이(Fair Play) 윤리강령 확산이 가능할 수 있다면 철도산업 환경을 좀 더 깨끗하고 공정하게 만드는데 긍정적인 효과를 더할 수 있을 것이다.

2) 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 윤리강령

페어플레이 원칙 - 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 윤리강령 (Fair Play Rule - The Unified Code of Conducts of Companies in Railway Industry)
<ol style="list-style-type: none"> 1. 기업의 최고경영진은 청렴한 기업문화를 조성하도록 장려한다. 2. 기업의 사업운영에 관련된 반부패 리스크 관리에 노력한다. 3. 기업 임직원들의 준법윤리경영 역량강화를 위해서 노력한다. 4. 기업의 사업운영에 관련된 모든 이해관계자들과 협력하여 투명하고 공정한 사업활동을 수행하도록 노력한다. 5. 철도산업에 관련되는 모든 기업, 정부기관, 시민사회 등과의 공동노력(Collective Action)에 참여하여 공정하고 깨끗한 비즈니스 환경이 만들어 질 수 있도록 노력한다.

철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 윤리강령²³⁾은 철도산업 환경에서 사업하는 기업으로서, 해당 기업의 경영활동에 있어서 준법윤리경영을 지키고, 철도산업 환경의 반부패 증진 노력에 적극 동참하는 의지와 실행을 통해 공정하고 깨끗한 철도산업 비즈니스 환경 조성에 동참하는 방향으로 설정되는 것이 좋다.

1. 기업의 준법윤리경영은 기업의 최고경영진의 신념(Tone from the top)과 그 신념을 실행하기 위한 리더십이 중요하기 때문에 청렴한 기업문화를 만드는데 가장 기본적인 요소이다.
2. 기업의 제품과 서비스에 따라서, 특히 부패에 취약한 분야를 파악하고 관련 리스크를 효과적으로 예방하고 대응할 수 있는 리스크 관리를 강화하기 위해서 노력한다.
3. 기업의 임직원들의 준법윤리경영에 대한 역량이 강화될 수 있도록 다양한 인식 제고 및 교육 활동을 위해서 노력한다. 특히, 임직원들이 어떻게 하면 부패 리스크가 높은 상황을 예상하고, 처한 사항을 솔직하게 보고하고, 조언을 구하며, 그러한 요구를 거절할 수 있는지에 대하여 지속적인 교육을 실시해야 한다.
4. 이해관계자에는 임직원을 비롯한 내부 이해관계자와 시장에서 경쟁관계에 있는 경쟁업체, 기업의 사업 활동을 계약관계에 의해 분담하는 하도급업체, 기업의 제품과 서비스를 함께 만드는 비즈니스 파트너, 원재료 및 부품재료를 구매하는 협력업체,

23) Transparency International UK, DLA Piper, FTI Consulting, 「Countering Small Bribes: Principles and Good Practice Guidance for Dealing with Small Bribes Including Facilitation Payments」, 2014. 자료의 원칙을 응용하여 작성

각종 기술 분야 엔지니어를 포함한 기업의 각종 사업운영과 관련되어 공생관계에 있는 전문 서비스 기업들도 있고, 기업의 사업 활동에 필요한 서비스를 도와주는 여러 분야의 중개인 등과 같은 외부 이해관계자들이 있다. 이들과의 시장 경제 활동 및 사업운영 활동을 함에 있어서 투명하고 공정하게 할 수 있도록 노력한다.

5. 철도사업에 관련되는 모든 기업, 정부, 시민사회 등과의 공동노력(Collective Action)에 참여하여 소수 기업의 반부패 노력이 희생당하지 않도록 함으로서 공정하고 깨끗한 비즈니스 환경이 만들어 질 수 있도록 노력한다.

2. 가이드라인

1) 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 가이드라인

철도산업 관련 협회는 개인과 기업회원들을 대표하여 앞장섬으로서 반부패를 증진하는데 효과적인 역할을 실행할 수 있다. 이러한 활동은 철도산업 자체의 청렴성을 높이고, 철도산업에 종사하는 모든 사람들의 자긍심을 높이는데 도움이 된다.

페어플레이 원칙 - 철도산업 관련 협회의 준법윤리경영을 위한 가이드라인 ²⁴⁾ (Fair Play Rule - The Guidelines of Railway Industry Association)
1. 철도산업에서 부패가 허용되지 않는다는 사실을 다양한 방식으로 공개적으로 알린다. 특히 협회 차원의 반부패 선언이나 윤리강령 선포를 통해서 철도산업의 모든 이해관계자들에게 새로운 패러다임 전환의 계기를 만들 수 있다. 중요한 것은 협회의 리더십 차원에서 반부패 증진을 위한 전략 방향과 내용을 공식적으로 선포하고 술선수범을 보이는 것이 중요하다.
2. 철도산업 관련 협회에 속한 기업회원들에게 철도산업 특성에 따른 취약분야에 대한 반부패 리스크 관리 프로그램을 도입하고 실천할 것을 장려한다.
3. 철도산업 관련 협회에 속한 기업회원들에게 지속적인 교육을 통하여 반부패에 대한 인식을 제고하고 부패의 위험성을 알리며, 부패를 예방할 수 있는 방법은 전파한다. 교육 실행에 있어서는 철도산업에 관련되는 모든 이해관계자들이 참여하는 것이 교육의 효과를 높이기 위해서 더욱 바람직하다.
4-1. 철도산업과 관련되는 모든 기업, 사업 서비스 관련 기관 및 전문가들이 엄격한 반부패 정책에 입각한 윤리강령을 채택하도록 장려한다. 이 때 윤리강령은 만약 어길 때에는 제재조치가 따를 수도 있을 수도 있는 실질적인 실행이 담보가 되는 것이 좋다.
4-2. 다른 국내외 산업협회나 전문가협회들과 협력하여 반부패 노력이 시너지 효과를 낼 수 있도록 노력한다. 특히 철도산업과 직간접적으로 연관되는 협회들과의 협력은 철도 산업 관련 협회의 노력을 배가시킬 수 있는 지름길이며, 공동노력(Collective Action) 차원에서 그 효과(Output), 성과(Outcome), 영향력(Impact)가 확장된다.
5-1. 철도산업과 관련된 정부 부처 및 정부 관련 기관들과 협력하여 반부패 노력을 체계적이고, 지속적이며, 효과적으로 국내외에 확산하는 노력을 한다.
5-2. 시민사회 등과 같이 철도산업의 반부패를 증진시킬 수 있는 모든 이해관계자들과 반부패에 관련한 유기적인 협력적 관계를 구축한다.

24) GIACC (Global Infrastructure Anti-Corruption Centre)의 홈페이지 내 비즈니스 및 전문가 협회를 위한 반부패 프로그램 내용 및 전략 방향을 응용하여 작성. http://www.giaccentre.org/project_associations.php 과 http://www.giaccentre.org/institutions_implementationplan.php 참조.

2) 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 가이드라인

페어플레이 원칙 - 철도산업 분야 기업의 준법윤리경영을 위한 가이드라인 ²⁵⁾ (Fair Play Rule - The Guidelines of Companies in Railway Industry)
<p>1-1. 기업의 최고경영자가 인정하고 선포하는 준법윤리경영 정책과 프로그램을 수립한다.</p> <p>1-2. 기업의 이사회와 최고경영진이 준법윤리경영 정책과 프로그램 수행에 대한 책임을 진다.</p> <p>1-3. 기업의 최고경영자는 준법윤리경영 정책을 대내외에 천명하고 모든 임직원들이 준수할 수 있는 기업문화를 장려한다.</p> <p>1-4. 기업의 최고경영자는 정책과 프로그램을 수행할 준법윤리경영 책임자를 임명하고 권한을 준다.</p> <p>1-5. 내부 감사 체제를 독립적으로 수립하고, 부패 적발 시 무관용 원칙으로 운영되도록 한다.</p> <p>1-6. 기업의 준법윤리경영 프로그램과 내부 감사 체계에 대하여 제3자 인증을 받는다.</p> <p>2-1. 기업의 사업운영에 있어서 일반적인 반부패 리스크를 예방하고 관리한다.</p> <p>2-2. 철도산업 분야의 특성이 반영된 특수한 반부패 리스크를 예방하고 관리한다.</p> <p>2-3. 재무리스크 및 사업운영 리스크와 같은 핵심 리스크들은 특별히 예방하고 관리한다.</p> <p>3-1. 기존의 임직원들에게는 준법윤리경영의 중요성을 지속적으로 교육한다.</p> <p>3-2. 신규 임직원들에게는 취업 전 준법윤리경영 실행에 대한 서약을 받는다.</p> <p>3-3. 준법윤리경영 책임을 위반한 임직원의 경우, 무관용 원칙에 의해 처벌한다.</p> <p>3-4. 준법윤리경영 성과가 높은 임직원의 경우, 포상한다.</p> <p>3-5. 선물이나 향응의 경우 정책의 일관성을 유지하고 신고시스템을 운영한다.</p> <p>3-6. 부패 신고 시스템을 독립적으로 수립하고 공정하게 운영한다.</p> <p>4-1. 기업의 사업운영 범위에서 영향을 미칠 수 있는 이해관계자들, 즉, 지사, 합작회사, 하도급업체, 비즈니스 파트너, 협력업체, 중개인 등과 같은 주체들이 준법윤리경영 정책과 프로그램을 채택하도록 장려한다.</p> <p>4-2. 계약관계에 있는 이해관계자들과 준법윤리경영 서약을 체결한다.</p> <p>5. 기업의 준법윤리경영에 동참하는 경쟁기업들을 비롯하여 정부기관, 시민사회 등과의 공동노력(Collective Action)에 적극적으로 참여하여 준법윤리경영을 통하여 공정하고 깨끗한 비즈니스 환경이 만들어 질수 있도록 노력한다.</p>

25) 위와 동일.

3. 실천과제 및 사례

철도산업에 있어서 가장 심각한 부패 문제가 일어나는 분야는 철도 인프라 건설이나 납품 관련 비리이다. 부패 관련해서는 특히, 개인의 비리, 기업의 비리, 제3자와 함께 행하는 비리가, 독자적으로 혹은 복합적으로 일어난다. 반부패 증진을 위해서는 다양한 부패 유형과 그것이 개인, 1개 기업, 제3자 수반 비리인가를 분석하는 것이 중요하다. 부패 사례를 상세히 살펴보면, 각 사례에 대한 실천과제가 파악될 수 있다.

우선은 철도 관련 산업의 이해관계자 그룹이 어떤 것들이 있는지 살펴보자. 정부, 기업 양 쪽 분야에서도 각각의 세부적인 활동에 따라서 부패 문제에 관련되는 입장은 다르다. 또한 같은 기업이라도, 입찰기업, 발주기업, 시행사, 시공사, 설계 및 감리 담당 기업 등 각각의 기업의 입장은 판이하게 달라진다.

철도산업 부패 관련 이해관계자		
정부	철도산업 관련 공공프로젝트 수행 부처 및 기관	● 교통 관련 정부부처
		● 철도 인프라 건설 기관 (발주기관)
		● 철도 서비스 운영 기관 (발주기관)
	반부패 증진 기관	● 국가 반부패 위원회
		● 공정거래 준수 증진 위원회
		● 법무부 및 검찰
기업	철도산업 관련 사업 운영하는 개별 민간 기업	● 계약 수급기업 (입찰기업, 발주기업, 시행사)
		● 계약 수급기업의 하도급업체 (시공사)
		● 설계 및 감리 담당 기업
인력	철도산업 관련 전문 인력	● 설계 담당 엔지니어
		● 감리 담당 엔지니어

우선 철도 인프라 건설 분야를 살펴 보자. 철도 인프라 건설 분야 준법윤리경영을 위한 실천과제 및 사례²⁶⁾는 공공 인프라 건설 프로젝트에 관련된 부패 사례를 참고할 수 있다. 크게는 프로젝트 입찰 및 계약 과정의 경우 1단계, 프로젝트 실행에서의 2단계로 나눌 수 있다.

26) Global Infrastructure Anti-Corruption Centre, Examples of Corruption in Infrastructure, 2008. <http://www.giacentre.org/documents/GIACC.CORRUPTIONEXAMPLES.pdf> 자료의 내용을 응용하여 작성

우선 1단계 프로젝트 입찰 및 계약 과정에서 1개의 입찰 기업이 제3자와 함께 비리를 저지르는 경우를 살펴 보자. 여기서 제3자는 정부기관의 고위공무원 일 수도 있고, 발주 관련 공공기관 임직원일 수도 있으며, 입찰과 관련되는 중개 에이전트, 기술 및 설계 엔지니어 등 다양한 주체들이 관여될 수 있다.

부패유형	부패실행자	실천과제	부패사례
사전 모의 입찰	고위 공무원, 입찰기업, 개인	정부 관료 대상 결탁 및 뇌물 금지	한탕주의에 빠진 인프라 건설 담당 고위 공무원이 프로젝트 비용을 과다상계하여 입찰에 올리고 입찰기업 중 한 곳을 컨택하여 성사 조건으로 30% 수수료를 요구함.
입찰 성공 조건 커미션	입찰기업, 중개 에이전트, 개인	추가 커미션 없는 공정한 경쟁	발주기관으로부터 지정된 중개 에이전트가 입찰기업 중 한 곳에 접근하여 입찰을 성사시켜 주는 조건으로 5% 수수료 요구함. 중개 에이전트는 발주기관 담당자에게 뇌물을 주고 해당 기업이 계약을 따게 한 다음에 5% 수수료에서 뇌물을 줌.
기술조건 조작	입찰기업, 기술 엔지니어, 개인	사전에 뇌물로 기술조건 조작 금지	발주기관으로부터 입찰 프로젝트 기술조건 작성을 의뢰받은 기술 엔지니어에게 입찰기업 중의 하나가 뇌물을 주고 기술조건을 해당 기업에게만 유리하게 제시하게 만들어 입찰 계약에 성공.
설계조건 조작	입찰기업, 설계 엔지니어, 개인	사전에 뇌물로 설계조건 조작 금지	발주기관으로부터 입찰 프로젝트 설계조건 작성을 의뢰받은 설계 엔지니어에게 입찰기업 중의 하나가 뇌물을 주고 설계조건을 해당 기업에게만 유리하게 제시하게 만들어 입찰 계약에 성공. 다른 기업 설계가 더 싸고 괜찮았으나 설계 엔지니어가 발주기관을 설득하여 성사됨.

다음은 1개의 입찰 기업이 독자적으로 비리를 저지르는 경우를 살펴보자.

부패유형	부패실행자	실천과제	부패사례
가격 담합	입찰기업, 개인	가격 담합 금지	입찰기업들이 비밀리에 공모하여 입찰 프로젝트 별로 승자기업을 정하고 사전에 입찰 가격을 공유하여 입찰 프로젝트들을 나누어 가짐.

입찰 탈락 비용	입찰기업, 개인	탈락 비용 보전 요청 금지	입찰기업들이 비밀리에 공모하여 입찰 가격에 입찰에 탈락한 기업들이 가져갈 탈락비용을 포함하여 제출.
설계조건 부풀리기	계약기업, 개인	불필요한 설계조건 제시 금지	발주기관과 수의계약을 통한 설계 디자인 논의과정에서 불필요하지만 계약 가격은 높게 설정할 수 있는 설계 디자인을 제시하여 조건을 부풀린 계약을 성사시킴.
운영 계약조건 부풀리기	계약기업, 개인	불필요한 운영 계약조건 제시 금지	발주기관과 수의계약을 통한 프로젝트 운영 논의과정에서 불필요하지만 계약 가격은 높게 설정할 수 있도록 인건비, 시간, 장비 비용 등의 조건을 부풀린 계약을 성사시킴.

이 개별적인 1개의 입찰 기업이 입찰에 성공하여 계약을 끝낸 뒤에는 하도급업체를 대상으로 발주기업이 되어 '갑'의 입장에서 다양한 비리를 저지를 수가 있다.

부패유형	부패실행자	실천과제	부패사례
가격 비교만을 위한 견적서 요청	발주기업, 개인	정당한 투명한 경쟁기회 제공	발주기업 담당자가 자주 일하는 하도급업체에게 프로젝트를 주려고 하는데, 비교견적을 위해서 다른 2개 업체에게 견적서를 요청함. 혹시나 일을 딸까 기대하며 2개 업체는 견적서를 주고, 발주기관 담당자는 그 중 최저 가격 견적을 원래 마음에 두고 있던 기업에게 요청하여 일을 시킴.
재무상황 은폐	발주기업, 개인	투명한 정보 공개	발주기업은 재무상황이 안 좋아서 프로젝트를 하도급업체에게 주어도 프로젝트가 끝날 때 까지 제대로 결제가 불가능함. 하지만 재무상황을 은폐하고 발주를 하여 하도급업체에게 피해를 줌.
계약 금액 편취	발주기업, 개인	계약금액의 완전한 지급	발주기업이 하도급업체에게 프로젝트를 주었는데, 10%를 잔금으로 미지급 상태에서 남겨 놓고, 트집을 잡아 손해배상 대신 잔금을 편취함.

그 뿐만이 아니다. 이 1개의 발주기업은 다른 제3자와 결탁하여 조직적으로 비리를 저지를 수도 있다. 발주기업과 하도급업체 사이의 많은 비리들은 실제로 동반성장이나 상생경영이라는 말이 무색할 정도로 일어나고 있다.

부패유형	부패실행자	실천과제	부패사례
하도급업체 선택 시 뇌물 수수	발주기업 구매 담당자, 하도급업체, 개인	공정한 경쟁 보장	입찰을 탄 계약기업의 구매발주 담당자가 하도급업체 경쟁입찰 과정에서 공짜 여행 향응을 제공해 주겠다는 하도급업체와 계약함.
당사자가 관련된 하도급업체 부당 계약	발주기업 구매 담당자, 개인	개인 사익 추구 금지	입찰을 탄 계약기업의 구매발주 담당자가 친구들과 하도급업체를 새로 차려서 하도급 발주 계약을 따감.

2단계 프로젝트 실행에서는 양육강식의 세계처럼 다양한 형태의 비리가 일어난다. 이러한 부패는 철도와 관련된 인프라 건설에 있어서 국민의 생명을 위험에 빠뜨리게 하는 위험한 사고로도 직결될 뿐만 아니라 국민의 세금이 사익 편취로 줄어드는 피해로 인해 철도산업을 깨끗하지 못하고 투명하지 않는 산업으로 얼룩지게 하는 것이다.

먼저 1개의 수급기업, 혹은 시공사가 독자적으로 비리를 저지르는 경우를 살펴보자.

부패유형	부패실행자	실천과제	부패사례
작업 오류에 대한 고의성 은폐	시공사, 개인	오류에 대한 자발적인 시정을 통한 신뢰 유지	시공사는 실수로 몇 개의 철근 구조물이 빠진 것을 알게 되었는데, 감리기업은 물론 발주기관도 알지 못하게 은폐하고 정당한 시공가격을 청구함.
부적합 재료 사용	시공사, 개인	정당한 품질 재료 납품	계약사항에 있는 재료가 아니고 값싸고 품질 나쁜 재료 납품을 통해 이득을 챙김.
정량·수준 미달 시공	시공사, 개인	정량·수준 충족 납품	계약사항에 있는 조건보다 정량 혹은 수준이 미달하는 실행을 통해 이득을 챙김.
유지보수 비용 부풀리기	시공사, 개인	공정한 작업을 통한 전문성 추구	시공사가 유지보수가 불필요한 부분을 속여 작업하고 차익을 챙김.

인건비 부풀리기	시공사, 개인	공정한 작업을 통한 전문성 추구	시공사가 투입 인력 및 시간에 대한 필요사항을 과다 상계하여 청구함으로써 차익을 챙김.
무자격자 취업 시키기	시공사, 개인	전문 인력 확보로 안전성 추구	시공사가 무자격자를 전문 인력으로 속여 프로젝트 투입 인건비를 청구함으로써 차익을 챙김.

이러한 1개의 수급기업, 즉, 시공사는 제3자와 결탁하여 더욱더 다양한 비리를 통해 부패를 저지를 수 있다. 여기에서 제3자는 대개는 엄격한 기준과 규칙 엄수를 지켜야 하는 감리기업이나 개별적인 감리 엔지니어인 경우가 많다. 모두 이렇게 프로젝트를 실행함으로써 향후에 일어나게 될 사고를 초래하는 주범들이다. 특히 이들은 ‘을’의 입장에 있는 하도급 업체에 대한 비리를 통해 부패를 저지르는 행동을 서슴지 않고 저지르기도 한다.

부패유형	부패실행자	실천과제	부패사례
설계 조건 및 설계도서 임의 변경	수급기업, 감리기업, 감리 엔지니어, 개인	정당한 실행과 금액 청구	수급기업이 발주기관 지정 감리 엔지니어와 함께 작업을 하는 중, 감리 엔지니어와 결탁하여 설계조건이나 변경을 요청하고 부당금액 청구 후 해당 감리 엔지니어에게 뇌물 제공
고의성 확인서 발급 지연	수급기업, 감리기업, 감리 엔지니어, 개인	엄격한 기준 및 실행 준수	수급기업이 감리기업 혹은 감리 엔지니어와 결탁하여 하도급업체가 작업을 완성했는데도 작업확인서 발급을 일부러 늦추어 발급함.
시험 성적서 위조	시공사, 감리기업, 감리 엔지니어, 개인	공정한 작업을 통한 전문성 추구	시공사가 감리기업 혹은 감리 엔지니어와 결탁하여 수준이 미달하는 작업에 대한 시험성적서를 요청하고, 차익에 대한 금액에서 수수료를 줌.
작업 오류에 대한 조직적 은폐	시공사, 감리기업, 감리 엔지니어, 개인	오류에 대한 자발적인 시정을 통한 신뢰 유지	마감작업을 담당하는 한 하도급업체 시공사가 불완전한 작업을 감리기업에게 눈감아 줄 것을 요청하고 정당한 시공가격을 청구함.

계약조건 보다 미달하는 금액 수령 강요	수급기업, 개인	정당한 실행과 금액 집행	수급기업이 하도급업체 작업에 대한 결재를 요청받았을 때 계약조건 보다 미달하는 금액을 수령할 것을 강요하고, 불만이 있으면 소송을 하라고 함. 수급기업은 소송하는데 드는 시간과 비용을 견딜 수 있는 여유가 있지만, 하도급업체는 그렇지 않기 때문에 할 수 없이 미달 금액을 수령함.
결재에 대한 그릇된 정보 제공	수급기업, 개인	투명한 정보 공개	수급기업은 재무상황이 안 좋은데, 하도급업체에게는 그 사실을 숨기고 마치 프로젝트를 다 끝내면 돈을 다 결재해 줄 수 있을 것 같이 속임.

프로젝트 실행에 있어서 비리는 기업 이외의 주체에 의해서도 나타난다. 이러한 경
우 수급기업, 시공사, 하도급 업체 등은 피해자가 된다.

부패유형	부패실행자	실천과제	부패사례
잔금 지급 거부	발주기관 공무원, 개인	계약조건에 따른 지급	수급기업은 프로젝트가 끝나서 발주기관에 잔금을 요청하였으나, 발주기관 담당자가 대리인을 통하여 수급기업에게 뇌물을 주지 않으면 잔금 지급을 하지 않겠다고 협박함.
급행료	세관, 개인	부적합한 급행료 사용 자제	시공사가 시공을 위하여 필요한 자재를 수입해 오는 과정에서 세관 공무원이 빠른 통과를 위해 급행료를 요구함.
정당한 감리 증명서 거부	감리기업, 감리 엔지니어, 개인	투명한 감리과정을 통한 전문성 추구	시공사가 감리기업에게 요구조건을 다 채운 시공 완료에 따른 감리 증명서를 요청하였으나 감리기업은 5% 수수료를 주지 않으면 발급을 못하겠다고 함.

© 2015 Fair Player Club
hosted by Global Compact Network Korea, UN (GCNK)
organized by Global Competitiveness Empowerment Forum (GCEF)
endorsed by Ministry of Trade, Industry and Energy (MOTIE)
funded by Siemens Integrity Initiative

Fair Player Club - Cycle 1: Industry - Railway
www.fairplayerclub.kr

Fair Play Rule Compliance Package

for Fair Player Club Industry Council with Korea Railway Association (KORASS)
and their company members

A workshop training booklet including the unified code of conducts, guidelines, and cases
for clean and fair business practices with sector specifics
to combat corruption in domestic and international business.

The author: Angela Joo-Hyun Kang, Founder and Executive President
of Global Competitiveness Empowerment Forum (GCEF)

This publication is not for sale.