

미국 철도화물운송시장의 구조변화와 시사점

The Transformation of American Rail Freight Transportation Market Structure and Its Implications

우정욱† 안준용*
Woo, Jung-Wouk An, Joon-Yong

ABSTRACT

After the establishment of 'Staggers' Rail Legislation' in 1980, which established an atmosphere of free competition in rail freight transportation market, freight railway in America became larger and the proportion of freight railway in the market increased. In 2008, it took up 43% of the transportation market based on tonne/mile unit and the productivity of freight rail increased. On the other hand, in the case of Korea, the competing atmosphere is being set up under the influences of the renovation of the rail transportation industry in 2004. However, to make the rail transportation market more active and become more advanced, a lot of efforts are required to build a stronger foundation of free competition atmosphere. In this paper, we have deducted the political implications on the establishment of strengthened competition in Korean rail transportation industry from reviewing what kind of changes the rail transportation market in America went through and how it was developed. In this case, we have focused on the changes in industrial trend towards the restriction policy. Also influences of the deregulation policy after 1980 on the enhanced market efficiency were reviews.

1. 서론

미국에서는 철도화물운송시장의 자율경쟁여건을 조성한 1980년 ‘스태거스 철도법’ 이 실시된 이후 철도의 수송비중이 증가하여 2007년 현재 톤마일 베이스로 약 43%를 차지하고 있으며, 철도화물운송업의 생산성도 크게 증가하고 있다. 우리나라의 경우 2004년부터 이루어진 철도산업구조개혁으로 철도사업에 경쟁 환경이 조성되고 있지만, 철도화물운송시장이 더욱 활성화되고 선진화되기 위해서는 자율경쟁환경 조성을 위한 기반마련 노력이 필요하다. 본고에서는 미국철도화물운송업이 어떠한 변화과정을 거치면서 발전해 왔는가를 검증함으로써 우리나라 철도화물운송 활성화를 위한 시사점을 도출하고자 한다. 이 경우, 특히 미국철도화물운송업에 대한 규제정책과 규제완화정책에 초점을 맞추어 규제정책에 의한 당해 사업의 변화 동향과 1980년 이후 실시되어 온 규제완화정책이 미국철도화물운송업의 생산력 증가에 미친 영향을 중심으로 살펴보고자 한다.

† 한국철도대학 철도운수경영과, 교수, 정회원
E-mail : jungwouk@krc.ac.kr

* 한국철도대학 철도운수경영과, 교수, 정회원

2. 미국의 화물철도 현황

2.1 철도화물수송추이

미국의 총 국내화물수송량은 1980년부터 2007년 사이에 연평균 1.2%씩 증가하여, 2007년 현재 약 4,261억톤에 이르고 있다. 동 기간 동안 철도화물수송량은 연평균 2.5%의 증가율을 보여 총 국내화물수송량의 증가율을 상회하고 있다. 미국의 국내화물수송에서 철도수송이 차지하는 비중은 1980년 30.3%에서 1985년에 28.7%로 감소하였다가 이후 증가추세로 전환하여 2007년에는 42.7%에 달하고 있다.

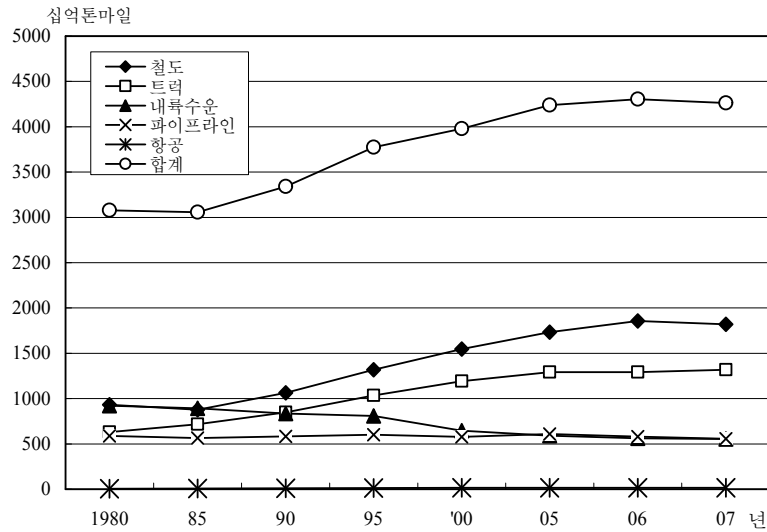


그림1 미국의 국내화물수송추이

자료: Bureau of Transportation Statistics, Research and Innovative Technology Administration, 2009.

도표1 미국화물철도의 품목별 수송톤수 및 수입실적(2008년)

	톤수(백만톤)	수입(백만달러)
석탄	879 (45.4)	14,200 (23.5)
화학/합금제품	176 (9.1)	7,717 (12.8)
농산물	156 (8.1)	5,403 (8.9)
비철금속	132 (6.8)	1,749 (2.9)
인터모달화물	120 (6.2)	8,184 (13.5)
식품/식품관련제품	105 (5.4)	4,610 (7.6)
금속광석	60 (3.1)	637 (1.1)
금속/금속제품	54 (2.8)	2,664 (4.4)
폐기물	49 (2.5)	1,415 (2.3)
석재/유리	45 (2.3)	1,636 (2.7)
석유/코크스	45 (2.3)	1,867 (3.1)
펄프/종이	34 (1.8)	2,228 (3.7)
목재/목제품	31 (1.6)	1,684 (2.8)
자동차/자동차부품	25 (1.3)	3,623 (6.0)
기타	22 (1.2)	2,895 (4.8)
합계	1,934 (100.0)	60,513 (100.0)

자료: Class I Railroad Statistics, Association of American Railroads, June 10, 2009.

도표 1은 미국화물철도의 품목별 수송현황을 나타낸 것이다. 2008년 현재 수송톤수에서는 석탄이 전체의 45.7%를 차지하여 가장 주된 수송품목인 것으로 나타났다. 그러나 석탄의 경우, 수송량에 비해 수입비중은 23.5%에 지나지 않아 수입면에서의 기여도는 그다지 크지 않은 것으로 나타났다. 수송톤수가 많은 순으로 화학·합금제품, 농산물, 비철금속, 인터모달화물, 식품관련제품 등이 있는데 이들 화물의 수송톤수는 모두 1억톤을 넘어서고 있다. 이 중에서도 인터모달화물은 수송톤수에서는 그 비중이 6.2%에 불과하지만, 수입면에서는 13.5%를 차지하여 화물수입에 크게 기여하고 있음을 알 수 있다.

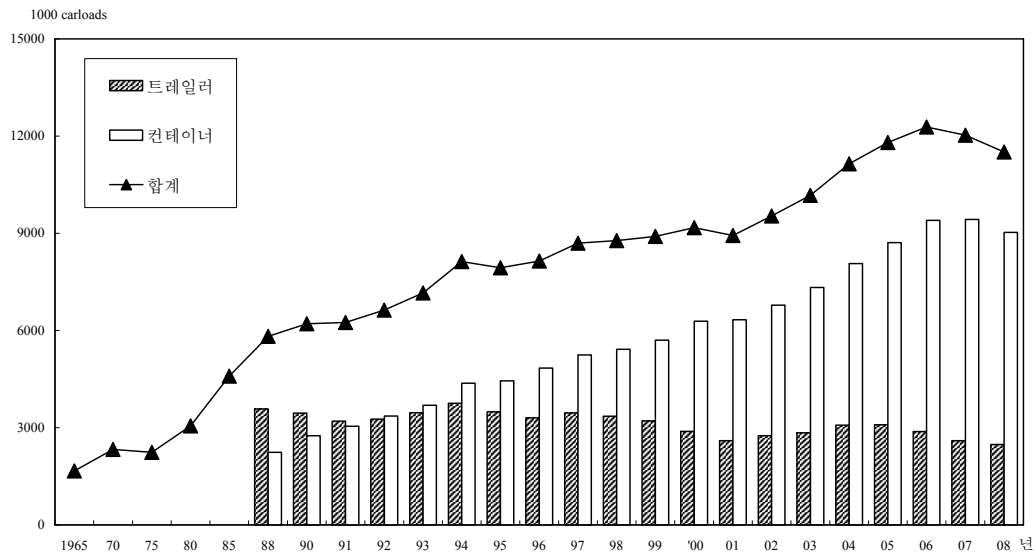


그림2 미국화물철도의 인터모달수송량 추이

자료: Railroad Facts 2009, Association of American Railroads, 2010.

그림 2는 미국화물철도의 인터모달수송량의 추이를 나타낸 것이다. 인터모달수송은 최근 가장 성장세가 두드러지고 있는 사업영역으로 주목받고 있는데, 미국철도협회(AAR)의 자료에 따르면 인터모달수송량¹⁾은 1980년에 306만개이었던 것이 1990년에는 621만개를 처리하여 10년간 2배 이상의 증가를 보였으며, 2008년에는 1,151만개를 처리하여 1980년 대비 4배 가까이 증가한 것으로 나타났다. 이러한 인터모달수송량의 증가에는 1980년 스테거스 철도법 실시 이후 1981년에 TOFC 수송 및 COFC 수송이 요금, 계약 및 운행방법에서 완전히 규제에서 벗어난 점, 그리고 그 이후의 인터모달수송촉진정책의 영향이 큰 것으로 평가되고 있다²⁾. 한편, 수송 내역별로는 COFC 수송은 1988년 이후 매년 증가하고 있는 반면, TOFC 수송은 1994년을 기점으로 감소추세로 전환된 것으로 나타났다. 또한, 1992년부터 COFC 수송이 TOFC 수송을 앞지르기 시작하여 2008년에 이르러서는 그 차이가 4배 이상이 되고 있다. 이는 1980년대 후반에 2단계재열차(DST)가 도입되면서 트레일러 보다 상대적으로 운임이 저렴한 컨테이너 수송이 선택되어지고 있기 때문이라 할 수 있다.

1) 미국철도의 인터모달수송량은 1965년부터 집계되고 있지만, 트레일러, 컨테이너별 수송량은 1988년부터 집계되어 있다.

2) 규제완화 부분에서는 TOFC 수송과 COFC 수송운임이 출발지에서 도착지까지 복수의 수송수단을 조합한 통운임 설정이 가능해졌으며, 화주와의 계약에 근거하여 저렴한 트럭운송업자를 선택할 수 있게 되었고, 철도화물수송과 트럭수송을 조합한 수송, 단일 모드를 병행하는 수송이 가능해졌다. 인터모달수송촉진정책으로는 1991년에 제정된 인터모달육상수송효율화법(ISTEA), 1995년에 제정된 전국고속도로시스템지정법(NHS), 1998년에 지정된 21세기교통최적화법(TEA-21) 등을 들 수 있는데, 항만 및 트럭터미널과 철도터미널과의 액세스 정비, 터미널 정비, DST 통행에 제약이 되는 교량이나 터널 개선 및 정비 등 주로 인프라정비를 통한 인터모달수송의 촉진을 도모하였다(菅原淳子, “1980年以降の米国鉄道貨物輸送における規制緩和とインターモーダル輸送の促進政策の影響に関する研究”, 日本物流学会誌 第17号, pp.204-207, 2009).

2.2 철도화물운송업 현황

1) 철도화물운송업자 수의 추이

미국의 화물철도는 연방교통부 육상교통위원회(Surface Transportation Board, STB)에 의해 연간 영업수입별로 1급화물철도(Class I Railroads), 2급화물철도(Class II Railroads), 3급화물철도(Class III Railroads)로 구분되어 있다. 이들 사업자 중에서 1급화물철도는 재무상태와 수송통계를 연방교통부 육상교통위원회(STB)에 보고하도록 되어 있지만, 2급 및 3급화물철도의 경우에는 이러한 의무가 부과되어 있지 않다. 미국철도협회(AAR)에서는 미국전체 화물철도의 동향을 살펴보기 위해 1급화물철도 이외의 화물철도에 대하여 사업자의 수입규모와 영업거리를 기준으로 지역철도와 로컬철도로 재구분하고 이들 화물철도의 경영실적 등을 파악하여 매년 발표하고 있다³⁾. 2006년 기준으로 1급 화물철도는 영업수익이 347백만달러 이상, 지역철도는 40백만달러~347백만달러 미만, 로컬철도 사업자는 40백만달러 미만인 사업자로 구분되어 있다⁴⁾.

2006년 기준으로 미국의 철도화물운송업자는 총 561개사가 있으며, 이 중에서 1급화물철도는 7개사로 전체의 1%에 불과하지만, 전체 운행거리의 67%, 전체 종업원수의 90%, 전체 영업수익의 93%를 차지하여 철도화물운송시장이 1급화물철도에 의한 과점시장이 형성되어 있음을 알 수 있다. 미국철도협회(AAR)의 보고에 따르면, 이와 같은 1급화물철도의 과점화 경향은 2007년에는 더욱 진전된 것으로 알려졌는데, 이는 사업자 및 노선의 통폐합을 자율 규제에 맡기도록 한 1980년 스테거스 철도법에 의한 영향이 크다고 할 수 있다.

도표 2 미국화물철도개요(2008년)

	회사수	운행거리	종업원수	화물영업수익 (십억달러)
Class I	7	94,801	167,581	50.3
Non-Class I	552	45,128	19,376	3.7
Reginal	33	16,713	7,742	1.7
Local Linehaul	323	21,960	5,449	1.2
S&T	196	6,455	6,185	0.8
Canadian	2	561	-	-
합계	561	140,490	186,957	54

자료: Railroad Facts 2009, Association of American Railroads, 2010.

3. 미국철도화물운송시장의 구조변화

3.1 철도화물운송업에 대한 규제와 규제완화 동향

1) 규제의 역사적 배경과 특징

미국에서는 1830년 Baltimore & Ohio 간 총연장 23마일의 철도가 개통된 이래 미국의 지리적인 특성, 철도자체의 우수성, 경제성장의 매개체로서의 역할 등의 필요성에 의해 철도망이 급속히 확장되어 1916년에는 총연장 254,761마일의 철도망을 정비함으로써 전 세계철도의 1/3에 해당하는 철도망을 소유한 국가가 되었다. 이러한 철도망의 확충은 필연적으로 화물철도의 약진으로 이어졌고, 철도는 장거리 도시간 수송에서 독점적인 위치를 차지하게 되었다.

미국의 철도화물운송업은 창설기부터 민간업자에 의해 운영되어 왔는데, 법제도가 충분히 정비되기 이전에 철도회사가 다수 설립되면서 시장지배력을 남용하는 등의 많은 문제점들을 유발시키게 되었다. 이에 따라 미국연방정부는 철도의 공공적인 중요성에 비추어 규제정책을 추진하게 되었는데, 이러한 규

3) 楠田彬之, “米國における貨物鐵道の現況”, 운수와 경제, 일본운수조사국, p.73, 2003.

4) Class I Railroad Statistics, Association of American Railroads, September 10, 2009.

제체제는 철도화물운송이 독점적 지위를 완전히 잃어버리고 난 이후인 1970년대에 이르기까지 지속되었다.

이하에서는 미국의 철도화물운송업에 대한 규제배경과 일련의 정책동향에 대하여 서술하여 보았다. 먼저, 1800년대 후반 미국 철도화물운송시장에서는 특정화물·대규모 화주에 대한 우대요금 적용과 리베이트 부여에 따른 요금차별이 심각한 상태에 있었다. 뿐만 아니라, 복수의 철도회사 노선이 연결되는 장거리 도시 간 수송에서의 화물운임은 사업자 간 경쟁으로 인해 억제된 반면, 단일 철도회사의 운영구간에서는 운임이 높게 설정되어 있는 등 불공정한 운임이 적용되고 있었다. 나아가 경쟁을 회피하는 철도회사들 간에는 운임카르텔을 결성하는 등 철도회사들의 부당행위가 계속되면서 철도회사와 이용자 간의 불화가 확산되었다.

이에 따라 미국 연방정부는 화주의 이해를 보호하기 위하여 행정적 개입을 하기 시작하였는데, 먼저 1887년에 주간통상법(Interstate Commerce Act, ICA)을 제정하고, 시행기관으로 주제교통위원회(Interstate Commerce Commission, ICC)를 설치하였다. 동법은 철도회사로 하여금 적정운임을 준수토록하고, 화물 및 화주별 운임차별과 리베이트 관행을 폐지하도록 하였으며, 운임카르텔 결성을 금지시키고, 화물운임을 공시토록 하는 것이었다. 또한, 주제교통위원회(ICC)에서는 주간통상법(ICA)제정 이후에도 추가적으로 철도회사의 시장지배력을 제한하는 요금설정, 재무안정성 제고를 목표로 1903년에 Elkins Act, 1906년에 Hapburn Act 및 1920년에 Mann-Elkins Act을 제정하였다. 그리고, 1920년에는 Transportation Act를 제정하여 철도회사의 적정 수익비율을 총자산수익의 약 6%로 정하였고, 노선 및 사업자의 통폐합을 주제교통위원회(ICC)의 허가사항으로 두었다⁵⁾.

그러나, 1930년대에 들어서면서 미국경제가 대불황기를 맞이하게 되면서, 엄격한 규제법 하에서 각종 제약에 묶여 있던 화물철도는 한편에서는 수송수요의 감소를 피할 수 없게 되었고, 다른 한편에서는 트럭수송, 내륙수운과 같은 타 수송수단의 급속한 발달로 수송수단간 경쟁에 직면하게 되면서 쇠퇴의 길로 접어들게 되었다.

그 후, 1950년대에 들어가서도 화물철도의 하향세가 지속되자 철도산업에 대한 규제철폐 필요성에 대한 논의가 이루어지기 시작하였고 1960년대에서 1970년대를 거치면서 규제완화를 위한 시책도 강구되기 시작했다.

2) 규제완화 경위와 내용

미국에서 철도화물운송업에 대한 규제완화 논의가 본격적으로 이루어지기 시작한 것은 1970년대 초반부터이며, 1970년 미국북동부의 8개 철도회사의 파산이 직접적 계기가 되었다.

먼저, 연방정부는 1973년에 3R법(the Regional Rail Reorganization Act of 1973)을 제정하여 파산한 북동부 8개 철도회사의 사업을 승계하는 Conrail(Consolidated Rail Corporation)을 설립하여 철도화물운송업 재건에 노력하였다. 또한, 1976년에는 4R법(the Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act of 1976)을 제정하여 미국북동부 이외의 지역 철도회사들에게도 재정자금을 지원하고, 이들 회사들의 운임설정 및 변경, 서비스 내용의 상당부분을 자율적으로 수행할 수 있도록 하였다. 4R법의 제정으로 철도화물운송업에 대한 규제가 다소 완화되었다고 볼 수 있으나, 본격적으로 철도의 재건 및 규제개혁 체제로 진입하게 된 것은 1980년 스태거스 철도법(the Stagger's Rail Act of 1980)이 제정되면서 부터이다.

1980년 10월에 운임설정의 자유 확대, 화주와의 개별적 운송계약체결 인정, 노선폐지 및 합병절차의 간소화 등을 주요 골자로 하는 스태거스 철도법(the Stagger's Rail Act of 1980)이 제정되었다. 구체적으로 살펴보면, 동법은 먼저, 불공정한 경쟁이 존재하지 않는 한 철도화물운송업자가 운임을 자유롭게 설정할 수 있도록 하였고, 일률적인 운임인상을 폐지하고 화물품목별로 사정을 감안하여 운임을 인상하도록 하였다. 또한, 주제교통위원회(ICC)의 승인 없이도 화주와 운송업자간 운송계약을 체결할 수 있도록 하였으며, 철도회사가 적자노선을 폐지하거나 철도회사 간 인수·합병을 보다 쉽게 할 수 있도록 절차를

5) Description of the U.S. Freight Railroad Industry, The Surface Transportation Board November 2009, p.2-11.

간소화 하였고, 철도회사의 총자산수익률을 6%로 제한하고 있었던 규정도 폐지하였다. 동법의 시행으로 철도화물운송업자간 자율경쟁이 진전되면서 후술하는 바와 같이 운임인하와 수송서비스 수준 제고 등이 이루어지게 되었으며, 이는 결과적으로 철도화물운송업의 효율성 향상에 따른 생산성 증대로 이어져 철도화물운송업을 독자경영체제로 전환시켰다.

3.2 규제완화 실시 이후의 철도화물운송시장의 구조적 변화

앞서 살펴본 바와 같이, 1980년 스테거스 철도법 실시 이후 2007년 현재에 이르기까지 철도화물의 총 수송량 및 수송비중은 꾸준히 증가하였다.

동기간 중에 1급화물철도의 수송량과 화물영업수입도 당해기간 중에 크게 증가하여 수송톤수 기준으로 31%, 수송톤마일 기준으로 93%, 화물영업수입은 91%가 증가한 것으로 나타났다⁶⁾. 1급화물철도의 수송량 증가를 시대별로 3구분하여 살펴보면, 먼저, 규제완화 실시 직후부터 10년간의 변화를 보여주는 1980년대에는 수송톤수는 마이너스 성장률을 기록하였고, 톤마일에서도 연평균 성장률이 1.2%에 그치고 있어 이 시기에는 아직 규제완화에 의한 개선효과가 크게 나타나지 않았음을 알 수 있다. 1990년대에는 수송량 및 화물영업수입 모두 증가하였는데 특히, 톤마일의 경우에는 톤수 및 화물영업수입의 2배에 달하는 성장세를 나타냈다. 따라서 이 시기는 규제완화로 인해 장거리 도시간 수송에서 철도수송의 경쟁력이 본격적으로 회복세를 맞이하게 된 시기임을 알 수 있다. 한편, 2000년대에 들어와서는 화물영업수입의 성장률이 눈에 띄는데, 이 시기에는 후술하는 바와 같이 규제완화로 인해 사업자간 경쟁이 심화되는 과정에서 1급화물철도의 영업노선 축소 등을 통한 비용절감 노력과 수요창출을 위한 적극적인 투자가 결실을 맺기 시작하였음을 시사하고 있다.

도표3 1급화물철도의 평균 수송량 및 화물영업수입 증가율

	톤수	톤마일	화물영업수입
1980~1990	-0.5	1.2	0.4
1990~2000	2.0	3.6	1.9
2000~2007	2.0	3.2	7.2

자료: Railroad Facts 2009, Association of American Railroads, 2010.

다음은 스테거스 철도법 실시 이후 사업자 수는 어떠한 움직임을 보였는지에 대하여 살펴보았다. 당해기간동안(1980년~2008년)에 사업자간 통폐합이 활발히 진행되어 1980년에 39개사이었던 1급화물철도는 2008년에는 7개사로 크게 감소하였다. 이에 반해, 각사의 평균 종업원 수는 11.8명에서 23.4명으로 증가하였다. 이와는 대조적으로 그 외 화물철도사업자수는 영세한 소규모 지방철도사업자의 시장진출을 급증시켜 동기간 동안에 480개사에서 559개사로 증가하였다.

도표4 미국 철도화물운송업자 및 종업원 수의 추이

		1960	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008
1급화물철도	회사수	106	71	73	39	25	14	11	8	7	7	7	7
	종업원수(천명)	780	566	488	458	302	216	188	168	162	163	167	164
그외 화물철도	회사수	501	446	404	441	475	516	530	552	553	561	563	567
	종업원수(천명)	129	74	60	74	70	80	97	78	70	24	20	20
합계	회사수	607	517	477	480	500	530	541	560	560	568	570	574
	종업원수(천명)	909	640	548	532	372	296	285	246	232	187	187	184

자료: Bureau of Transportation Statistics, Research and Innovative Technology Administration, 2009., Class I Railroad Statistics, Association of American Railroads, September 10, 2009.

6) Description of the U.S. Freight Railroad Industry, The Surface Transportation Board November 2009, p.2-11.

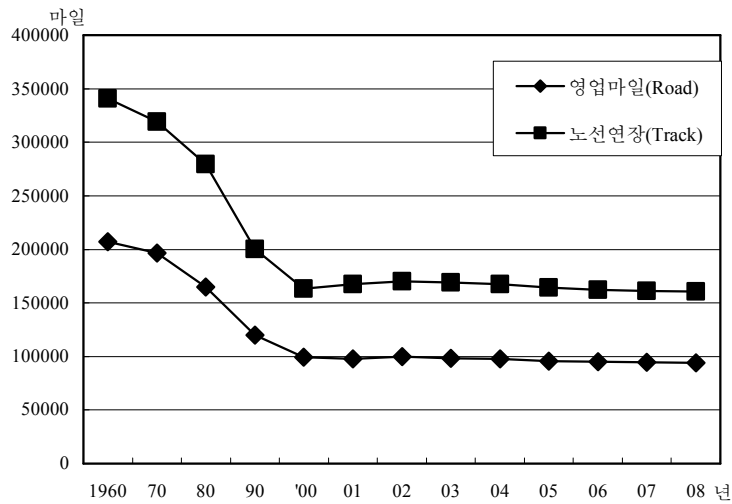


그림3 1급화물철도의 영업마일 및 노선연장 추이

자료: Railroad Facts 2009, Association of American Railroads, 2010.

한편, 동기간동안(1980년~2008년)에 1급화물철도의 전체 영업마일 및 노선연장은 각각 42.8%, 42.5%가 감소하였다. 그러나 앞서 살펴본 바와 같이 사업자수는 이보다 2배 이상이 감소하여 1급화물철도 각사가 보유한 선로규모도 크게 확대되었다. 미국의 화물철도는 우리나라와는 달리 선로의 보유 및 유지관리를 모두 철도회사의 자사경비로 충당하고 있기 때문에 1급화물철도사업자는 방대한 선로보유에 따른 유지관리비 삭감을 위해 사용빈도가 적은 노선은 폐지하거나 지방의 소규모 철도회사에게 매각하고 필요시 사용료를 지불하고 선로를 이용하는 등 합리화책을 취하고 있으며, 이러한 경향은 최근 들어 더욱 강하게 나타나고 있다.

도표5 1급화물철도의 톤마일당 화물영업수입

	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
톤마일당 화물영업수입(¢)	1.428	2.867	2.657	2.401	2.332	2.242	2.263	2.283	2.354	2.821	2.840	2.990
출발지톤당 화물영업수입(\$)	7.38	17.66	19.23	20.23	19.03	19.25	19.31	19.68	21.22	23.41	25.72	27.29

자료: Railroad Facts 2009, Association of American Railroads, 2010.

규제완화 이후 철도화물운임은 타수송수단과의 경쟁 및 철도화물운송업자간 자율경쟁에 의해 큰 폭으로 하락하였는데, 이러한 운임하락은 1980년에서 2000년 사이에 특히 강하게 나타났다. 이에 따라 각 철도화물운송업자는 앞서 살펴본 바와 같이 선로보유·유지관리, 대폭적인 인원감축 등 각 분야에서 비용절감 및 합리화책을 적극적으로 추진하면서 운임하락에 대응해 왔다⁷⁾. 그러나 모든 품목 및 선구에서 공통으로 적용된 것은 아니었으며, 2000년대 초반부터는 서비스 향상을 위해서는 운임률 인상이 불가피하다는 의견이 대두되면서 운임률이 다소 높아지고 있는 경향을 보이고 있다.

7) 철도사업자에 있어 영업비용에서 차지하는 규모가 가장 큰 인건비의 경우 1980년 1급화물철도의 영업비 중 인건비가 48.78%를 차지하였으나 승무체계 변경, 운임체계 단순화에 의한 인력절감, 지점 통폐합을 통한 중복분야 인력절감, 거점수송시스템 도입, 아웃소싱, IT화 등을 통해 대폭적인 인원감축과 비용구조를 개선하게 되었다. 그 결과, 종업원 1인당 평균임금은 1980년에 비해 2배 이상 상승한 반면 인건비 비율은 36.85%로 낮추게 되었다.

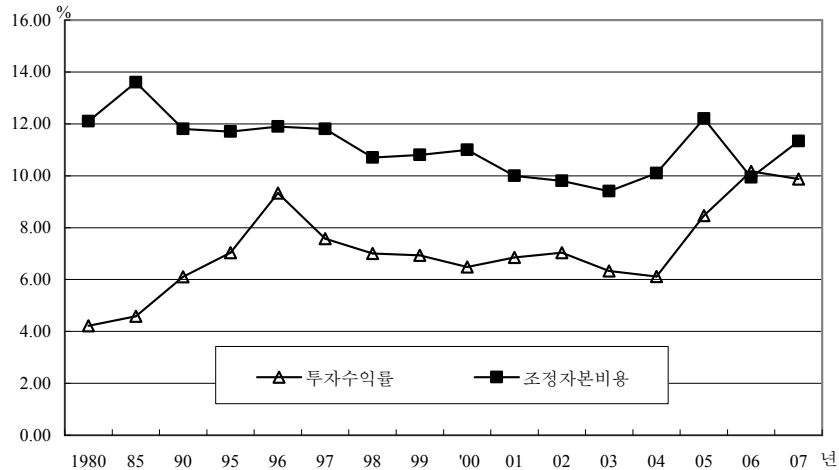


그림4 1급화물철도의 투자수익률 추이

자료: Railroad Facts 2009, Association of American Railroads, 2010.

한편, 이러한 운임하락에도 불구하고 미국철도화물운송업자는 차량 및 시설 등에 대한 투자도 적극적으로 추진하여 서비스 효율향상에 노력해 왔다⁸⁾. 그 결과, 1급화물철도의 평균 투자수익률도 1980년대에 4.4%, 1990년대에 7.0%, 2000년대에는 8.0%로 증가하여 철도화물운송업자의 재정상태도 크게 호전되었다.

이와 같이 규제완화에 의해 화물운임이 큰 폭으로 하락하였음에도 불구하고 철도화물운송업을 흑자경영체제로 전환시킬 수 있었던 배경에는 철도화물운송업자의 철저한 합리화 노력도 있었지만, 이러한 수요창출을 위한 적극적인 투자가 기여한 바도 크다고 할 수 있다.

4. 결론 및 시사점

1887년 주체통상법이 제정된 이후의 일련의 대한 규제는 철도산업의 독점력으로부터 화주를 보호하기 위한 것이었지만, 실제로는 타 수송수단과의 경쟁에서 불리하게 작용하여 철도의 독점적 지위를 저하시킴과 동시에 철도화물운송업자의 경영활동의 자유 및 유연성 확보를 저해시킴으로써 철도화물운송업자의 재정악화를 심화시켜 인수·합병에 의한 대형기업의 출현 및 파산기업을 급증시키는 결과를 초래하였다. 이러한 미국의 철도화물운송업은 1980년대 이후의 규제완화 과정에서 운임, 서비스 부분에서 자유경쟁이 촉진되어 사업자간의 상호경쟁으로 저운임과 양질의 수송서비스 공급을 가능케 하여 기업이익과 미국 산업발전에 긍정적인 영향을 미쳤다. 그러나 미국의 철도화물운송시장에서는 1급화물철도사업자와 그 외 화물철도사업자 간 격차가 더욱 뚜렷해지면서 철도화물운송업의 이중구조가 심화되고 있다. 1급화물철도사업자의 경우, 통폐합에 의한 사업자수의 감소와 운영선로의 증대로 사업자의 규모 확대가 일어나고 있는 반면, 그 외 화물철도사업자수는 운영선로의 확대는 그다지 보이지 않지만, 사업자수는 상당수 증가하였다. 규제완화에 의해 경쟁이 격화되면 시장의 과점화를 방지할 수 있다고 보는 것이 일반적 논리이지만, 미국의 경우에는 사업자간 격렬한 경쟁을 통해 시장의 과점화를 촉진시키고 있다고 볼 수 있다. 최근 들어 이러한 과점화 실효성에 대한 의문도 제기되고 있지만, 규제완화에 의해 미국의 철도화물운송업이 이전까지와는 전혀 다른 경쟁적인 산업으로 변모한 것도 사실이다.

이와 같이 미국의 철도화물운송업에 시장원리 도입이 가속화되고 있는 것과는 대조적으로 우리나라 철도화물운송시장에서의 자율경쟁여건은 열악한 실정이다. 철도화물운송시장의 자율경쟁여건조성은 운송전략이 구현가능한 서비스망 개발, 이용자 중심의 서비스 제공, 저비용구조의 일관운송서비스제공 등

8) 구체적인 투자내용으로는 야드의 확대개량 및 신설, 선로개량 및 복선화, 경량수송도구 구매 등이 있다(杉本俊雄, “米國貨物鐵道の低運賃政策と經營合理化”, 운수와 경제, 일본운수조사국, p.37, 2003.

을 실현하기 위한 기본토양을 제공하기 때문에 철도화물운송의 경쟁력 확보에 있어 중요한 과제이다. 우리나라의 경우, 철도산업구조개혁으로 철도산업에 경쟁환경이 조성되고 있지만, 철도화물운송시장이 더욱 성숙하고 선진화되기 위해서는 자율경쟁환경이 조성될 수 있는 기반을 마련하기 위한 정책적인 노력이 필요하며, 미국철도화물운송업의 재생을 위한 다이나믹한 움직임은 적지 않은 시사점을 내포하고 있다.

참고문헌

1. 양동혁, “19세기 말엽 미국 철도산업에서의 과점적 경쟁과 연방규제”, 경제사학 Vol.9, 경제사학회,
2. 杉本俊雄, “米國貨物鐵道の低運賃政策と經營合理化”, 운수와 경제, 일본운수조사국, 2003.8월
3. 菅原淳子, “1980年以降の米國鐵道貨物輸送における規制緩和政策とインターモーダル輸送の促進政策の影響に関する研究”, 日本物流学会誌 第17号, pp.204-207, 2009
4. 楠田彬之, “米國における貨物鐵道の現況”, 운수와 경제, 일본운수조사국, p.73, 2003.
5. Bureau of Transportation Statistics, Research and Innovative Technology Administration, 2009.
6. Class I Railroad Statistics, Association of American Railroads, September 10, 2009.
7. Description of the U.S. Freight Railroad Industry, The Surface Transportation Board November 2009.
8. Overview of America's Freight Railroads, Association of American Railroads, May 2009.
10. Railroad Facts 2009, Association of American Railroads, 2010.