

'88 鐵道貨物 運送計劃

李 律 宰
〈鐵道廳運輸局 貨物課長〉

1. 머릿말

'87 철도화물 수송은 호경기의 지속과 유가 인하 등을 바탕으로 전반적으로 화물수송 수요가 많았던 편이다. 특히 컨테이너 화물과 유류의 수요가 증가하였으며 전국적인 노사분규 및 집중호우로 인하여 화물수송에 많은 어려움이 있었으나 전년동기보다 약 2% 증가한 59,305천톤을 수송하였고, 금년도에는 61,304천톤의 화물을 수송하도록 계획하였다. 본고에서는 우리나라 전체 수송량 중 수송수단별 분담현황과 철도화물 수송에 대한 주요 품목별 수송계획 및 수송전망, 수송목표 달성을 위한 추진계획에 대하여 간략하게 설명하고자 한다.

2. 수송수단별 분담현황

우리나라의 전체 화물수송량 중 각 수송수단별 분담비를 보면 <表-1>에서와 같이 공로부분이 약 64%이고, 해운, 항공부분이 약 14%이며, 철도분담율은 약 22%에 불과하고, 철도화물 수송은 석탄, 시멘트 등의 대량화물이 대종을 이루고 있으나 그외 일반화물은 철도수송이 저조한 실정이다. 이를 품목별로 보면 석탄 68%, 시멘트 47%, 비료 30%, 광석 28%, 유류 13%, 목재 2%, 기타 8%로서 석탄수송의 분담률이 가장 높고 그외의 화물은 <表-

2>에서 보는바와 같이 공로 및 해운과 경쟁이 되고 있다.

3. '88 철도화물 수송계획

가. 주요 품목별 수송계획

'88 철도화물 수송계획은 전년동기 실적보다 약 4% 증가한 61,304천톤으로 석탄, 양회기 약 65%인 40,083천톤을 차지하고 있는데 주요 품목별 수송계획은 <表-3>과 같다.

나. 수송계획 수립방법

(1) 기본계획

주요 품목별 관련부처의 수급계획, 과거년도 수송실적에 의한 연평균 증가율 열차의 증감, 수송분담율, 수송능력을 감안하여 연간 수요를 추정하고 여기에 특수여건을 감안한 철도영업정책을 고려하여 주요 품목별, 월별, 연간계획을 수립한다.

(2) 운용계획

월별로 수립된 기본계획을 바탕으로 각 지방철도청에서 품목별, 차종별, 사용차 요구에 대한 화차운용계획 자료를 수집하고 무연탄, 비료, 양곡, 시멘트, 광석, 유류 등은 정부 각 부처 및 주요 생산업체에서의 요구사항, 전월실적, 전

수송수단별 분담율

〈表-1〉

(단위 : 천톤, 백만키로)

수단별 비용	철 도	공 로	해 운	항 공	계
수 송 량 (구성비%)	58,238 (22.0)	168,779 (63.8)	37,626 (14.2)	78 -	264,721 (100)
톤 키 로 (구성비%)	12,813 (37.8)	8,034 (23.7)	13,034 (38.4)	29 (0.1)	33,910 (100)

資料 : 교통부 통계연보, 1986. 실적

품목별 분담율

〈表-2〉

(단위 : 천톤, %)

수단별 품목별	철 도		공 로		해 운		항 공		계	
	수송량	구성비	수송량	구성비	수송량	구성비	수송량	구성비	수송량	구성비
석 탄	26,691	68	8,895	23	3,733	9			39,319	100
시 멘 트	11,818	47	8,232	33	5,243	20			25,293	100
바 료	1,635	30	3,661	67	137	3			5,433	100
광 석	3,877	28	7,405	54	2,364	18			13,646	100
유 류	3,428	13	8,347	32	14,383	55			26,158	100
양 곡	429	4	11,644	95	148	1			12,221	100
목 재	227	2	9,664	98	11				9,902	100
기 타	10,133	8	110,931	83	11,607	9	78		132,749	100
계	58,238	22	168,779	64	37,626	14	78		264,721	100

資料 : 교통부 통계연보, 1987.

품목별 수송계획

〈表-3〉

(단위 : 천톤, %)

품 목 별	수송량	구성비	비 고
석 탄	26,838	43.8	
양 회	포 대	5,960	9.8
	별 크	7,285	11.8
	계	13,245	21.6
광 석	4,385	7.2	
유 류	3,945	6.4	
비 료	1,670	2.7	
청 용	1,500	2.4	
건 설	1,440	2.3	
콘 테 이 너	2,078	3.4	
기 타	6,203	10.2	
계	61,304	100	

년동기 실적 등을 감안한 종합적 판단에 의한 수요예측과 수송시설 및 장비보강을 감안한 수송능력 등을 고려하여 주요 품목별 지방청별 수송계획을 수립 운용한다. 수송능력은 화차보유수, 운용화차수, 차종별, 화차운용율, 線區別 수송능력, 구내능력 적하작업시설 또는 작업능력, 과거실적 등을 고려하여 결정하고 화물의 월별, 계절별 수요에 대처하기 위하여 매월 線區別 화물열차 운행조정과 지방청별로 일별 화차운용계획을 수립 시행하고 화차운용 효율을 제고시키기 위하여 애로 구간의 체화량 조정 등으로 운용의 원활을 기하도록 한다.

(3) 수송시설 및 장비 대책

품목별 연간 수송계획을 바탕으로 현재 보유 중인 수송장비에 대한 능력을 검토하여 과부족

에 대한 조치와 물량 출하액 변동, 신규로 출하되는 물량 등을 감안하여 필요한 線區를 집중적으로 개량하는 외 역구내확장, 필요한 역신설, 열차당 수송능력 제고를 위한 有效長 연장등의 조치를 취한다.

4. '88 수송목표 달성전망

국내외 경기호전의 지속에 따른 수송수요 증가가 예상되므로 장비의 증강과 화물열차의 증설 및 시설능력의 확충등에 의한 수송력을 증강하고 탄력운임의 계속적용 및 각종 제도개선에 의한 철도이용의 편익을 제공하여 신수요를 창출하는 적극적인 화물유치 활동 등으로 대처하면 88년도 목표량 61,304천톤의 수송은 달성될 것으로 전망된다. 철도화물 수송품목 중 석탄 및 시멘트는 전체 물량의 약 65%를 점유하는 대량 화물이므로 이러한 화물의 수송목표 달성전망과 호경기의 지속에 따라 수요가 대폭 증가되고 있는 콘테이너, 유류 등에 대한 전망을 살펴 보기로 한다.

가. 석 탄

무연탄 국내생산, 도입, 유연탄 도입 등 총 중 철도분담율

84%를 감안하면 25,960천톤이 예상되어 계획보다 약 80만톤 감소될 것으로 전망되지만 86년에 이은 87년도 월동기 이상난동으로 이월저탄분과 소비지 역두수화태세 독려, 무연탄 비축장의 최대활용 등으로 연간 평균수송을 도모하고, 선구별 수송수요에 따른 수송력 조정의 신속한 대응으로 수급에는 지장이 없을 것으로 전망된다.

나. 시멘트

시멘트 수송은 <表-5>에서 보는바와 같이 소비구조가 벌크화 추세로 변천되어 가고 있으며 이러한 추세와 외국의 예를 감안하여 볼 때 벌크화 추세는 더 확대될 것으로 예상된다.

시멘트의 소비구조 변화 추세에 따른 수요를 감당하고 철도 고정물량의 안정적 확보를 위하여 <表-6>의 현황과 같이 이미 전국적으로 35기의 시멘트 사이로를 설치하였고 10기의 시멘트 사이로 건설계획을 수립 추진중에 있으며 남부화물기지 시멘트 사이로 가동의 활성화추진, 포장 시멘트의 비수기 증수송을 위하여 비수기간(12월~3월 : 4개월간) 동안 일정물량 이상 수송도록 약정시에는 화물 유치료를 면제하여 주는 제도운용 등 적극적인 수송대책으로 수송 목표량 달성이 전망된다.

석탄공급 및 수송전망

<表-4>

(단위 : 천톤)

구 분		년 도	86	87	88	비 고
무 연 탄	생 산		24,007	24,239	24,500	
	도 입		3,758	2,782	1,600	
	공 급 계		27,765	27,021	26,100	
	철 도 수 송		25,783	24,784	24,588	
	수송분담율(%)		93	92	94	
유 연 탄	도 입		3,630	3,600	4,630	
	철 도 수 송		910	893	1,372	
	수송분담율(%)		25	25	29	
합 계	공 급 량		31,395	30,621	30,770	
	철 도 수 송		26,693	25,677	25,960	
	수송분담율(%)		85	84	84	

연도별 시멘트 수송현황

<表-5>

(단위 : 천톤, %)

구분		연도별	82	83	84	85	86	87
수송량	포장		5,020	6,105	5,599	4,950	4,626	4,706
	별크		3,247	3,526	3,871	4,684	5,624	6,276
	크링카		1,252	1,447	1,381	1,537	1,569	1,465
	계		9,519	11,078	10,851	11,171	11,819	12,447
구성비	포장		53	55	51	44	39	38
	별크		34	32	36	42	48	50
	크링카		13	13	13	14	13	12
	계		100	100	100	100	100	100

시멘트 사이로 시설현황

<表-6>

구분	내 용				비 고
	용량(톤)	기 수	업 체 별	설치년월일	
극락강	300	2	현대시멘트	82. 7. 15	
극락강	2,000	2	동양시멘트	86. 12. 16	
오송	1,000	1	한일시멘트	83. 2. 1	
오송	1,000	1	한일시멘트	87. 4. 29	
덕소	2,000	1	아세아시멘트	83. 7. 7	
남문산	1,000	2	동양시멘트	83. 10. 17	
부용	1,000	2	동양시멘트	84. 6. 26	
대전조차장	2,000	2	동양시멘트	84. 7. 8	
대전조차장	3,000	1	동양시멘트	87. 6. 10	
성북	7,500	2	동양시멘트	85. 1. 10	
성북	7,500	2	현대시멘트	84. 9. 28	
신진	3,000	1	아세아시멘트	85. 7. 18	
신진	10,000	1	현대시멘트	87. 11. 5	
꿀약	500	2	한국고로	86. 3. 6	
청주	5,000	1	쌍용양회	85. 9. 20	
오봉	10,000	2	쌍용양회	85. 12. 31	
오봉	10,000	2	동양시멘트	86. 3. 15	
오봉	10,000	1	아세아시멘트	86. 3. 15	
오봉	10,000	2	성신양회	86. 5. 15	
오봉	10,000	2	현대시멘트	86. 8. 31	
오봉	10,000	2	한일시멘트	86. 8. 31	
북진주	10,000	1	현대시멘트	88. 1. 12	
계		35기			

다. 컨테이너

컨테이너 화물수송은 <表-8>에서와 같이 매

년 증가추세에 있고 호경기의 지속으로 86년에 이어 87년에도 전년동기보다 약 35% 증가한 199천 TEU를 수송한 것으로 미루어 보아

건설 추진중인 시멘트 사이로 현황

〈表-7〉

구 분 역 별	내 용			
	용 량(톤)	기 수	업 체 별	운 용 (예정)
오 봉	10,000	2	한 라 시 멘 트	88 하반기
오 봉	10,000	1	한국고로시멘트	"
신 동	8,000	1	현 대 시 멘 트	"
신 동	3,000	1	동 양 시 멘 트	"
한 립 정	3,000	1	현 대 시 멘 트	88. 3 완공
도고온천	3,000	1	현 대 시 멘 트	88 하반기
홍 성	3,000	1	성 신 양 회	"
부 강	5,000	2	성 신 양 회	"
계		10기		

컨테이너화물 수송현황

〈表-8〉 (단위 : 천톤)

내 용 \ 년도별	81	82	83	84	85	86	87
수 송 량	51	63	74	78	85	147	199

수송수요는 대폭 증가될 것으로 전망된다. 이러한 수송 수요추세에 대처하기 위하여 부곡 컨테이너기지 능력을 년 200 만톤 취급 규모에서 년 300 만톤 취급 규모로 확장(87. 8) 운용하였을 뿐만 아니라 적하 및 이송장비와 수송장비를 보강토록 함과 동시에 부산지구에도 일반화물 취급장의 여유지 일부에 CY로 활용토록 추진하여 취급상 편의제공으로 공로와 경쟁력을 강화하도록 하였으며, 철도지역내 컨테이너 장치장을 확대하여 철도물량의 고정적 안정적 유인과 컨테이너화물 증수송의 가속화를 기하기 위하여 남부화물기지 중 일반 화물기지 건설예정 부지를 컨테이너기지로 흡수 운용토록 계획을 수립하였다. 금년도에도 약 10,000 평 정도 장치능력을 증대시켜 수요에 대처할 계획이며 서울 올림픽 개최 호경기등을 감안할 때 수송계획 20,780 TEU보다 약 2만TEU의 증수송이 전망된다.

라. 유 류

지속적인 저유가 정책에 따른 소비증가 추세

와 직산역 비축저유 탱크의 증설과 관련한 전용선 신설로 공로수송중인 유류의 유치 등으로 목표량 이상 증수송이 전망된다.

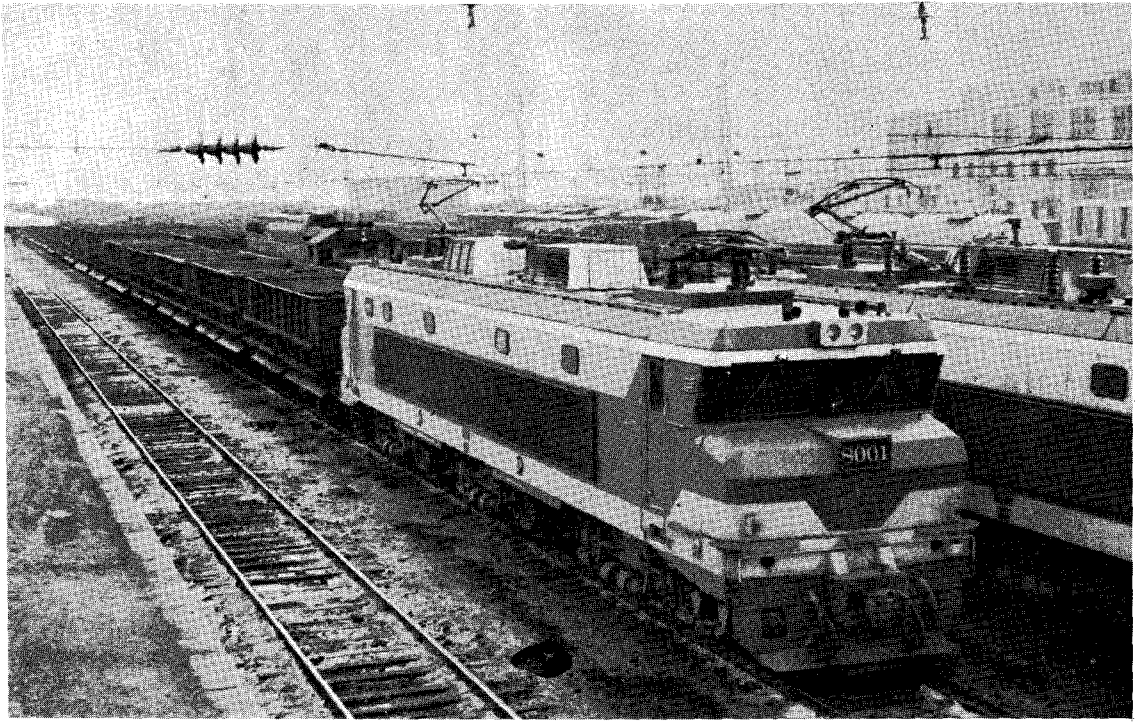
마. 광석 및 기타

광양제철소 준공에 따른 철도수송수요 증가로 계획보다 약 115천톤의 증수송이 전망되고 호경기 지속으로 전반적으로 수송수요 증가가 예상되며, 계약수송물량 등 탄력운임제도의 계속적인 활용 및 확대적용과 화주의 편익을 위주로 하는 영업자세의 전환 등으로 공로와의 경쟁력을 강화시켜 기존물량의 타교통수단으로의 전가방지를 도모하고 신규화물수요의 창출 등으로 목표량 이상 증수송이 전망된다.

5. 수송목표 달성을 위한 추진계획

가. 화차능력 증강

시멘트 소비구조 변화에 대처하기 위하여 사유 벌크화차 120 량신조(현대 : 40, 쌍용 : 80)사유 염산화차 10 량신조, 사유 유개화차를 무개화차로 개조 50 량, 컨테이너화차 29량 개조 등의 조치와 화차의 효율적 운용을 위하여 화차체류시간 단축 및 현업지도 강화와 수요가 많은 화물수송용 화차인 무개화차, 벌크화차, 유류화차, 컨테이너화차를 중점 관리운용할 계획이다.



나. 시설능력 확충

대량화물인 무연탄 시멘트수송을 위하여 제천~영주간 전철화사업을 완공하고, 컨테이너화물의 열차당 수송량증대를 위하여 경부선의 6개역에 유효장을 연장시킬 계획이며 신규물량출하에 대처하기 위하여 동백산역의 4개역의 역구내 개량사업을 추진함과 동시에 광양제철 건설가동에 따른 수요에 대처하기 위하여 전차선 개량사업을 계속 추진할 계획이다.

다. 화물열차 증설 및 수송력증강

중앙선, 태백선, 충북선, 경부선, 영동선, 전라선 등에 총 14개 왕복 28개 열차를 증설토록 계획하였다. 그중 광양제철소 가동에 따른 원료 및 제품수송을 위하여 이미 제천조차장~태금간 2왕복, 태금~오류동 1왕복, 태금~이리간 2왕복을 설정 운용중에 있으며 물량출하역 변동에 따른 화물열차의 운행구간 조정으로 화물파동 수요에 대처하도록 하겠다.

라. 적극적인 영업활동과 화물유치

공로와 경쟁이 민감한 일반화물 유치를 위하여 계약수송물량에 대한 탄력운임제도 활용으로 책임수송을 촉구하도록 하고 컨테이너 화물에 대한 탄력운임 확대 적용 검토조치 등으로 공로와 경쟁력을 강화시켜 기존화물의 타교통수단 전가 방지에 노력할 예정이다.

또 화물의 신규물량 수요를 위하여 유류전용선설치(직산역), 염산저장탱크설치(온산역), 태금역 하치장신설 등의 시설을 확충토록 추진하는 등 화주에 대한 서비스제공에 역점을 두고 있다.

6. 맺는 말

작년에 이어 금년에도 대내외적인 여건, 88 서울올림픽 개최 등을 감안할 때 수출입화물의 증가가 예상되고, 화물수송 수요는 전반적으로 증가될 것으로 전망되어 컨테이너화물 증수송을 위한 시설장비 확충과 대량화물인 석탄, 시멘트, 광석, 유류 등의 수송수요에 대처하기 위한 수송대책이 지속적으로 강구되어야 할 것이다.♣