

21세기 철도발전 방향 II

■ 한국철도기술연구원 정책연구팀장 이 용 상
 ■ 한국철도기술연구원 시설전기연구본부장 신 민 호

3. 철도화물 수송체계의 개선

3.1 문제의 제기

최근 우리나라는 선진국 주도의 시장 개방의 가속화, EU, NAFTA 등 블록단위 경제협력의 강화, 교통거점확보(Hub)를 위한 국가간의 치열한 경쟁 등과 같은 대외 환경여건의 급격한 변화와 대내적으로는 1997년말이후의 경제위기를 극복해야 하는 각박한 현실에 처해 있음.

아울러 고금리, 고지가, 고물류비 등 저

효율적인 우리나라의 경제구조 때문에 경제상황은 장기적으로 낙관하기 어려운 상태에 처해 있으며, 경제성장률은 1996년 6.8 %에서 1997년 5.0 %로 둔화되었고, 1998년에는 급기야 -5.8 %를 기록하여 국민 1인당 소득은 6,823 달러까지 뒷걸음질 쳤음(중앙일보 1999. 3. 24.). 1999년 중 우리 경제는 이제까지 추진해 온 구조개혁의 성과가 가시화됨에 따라 실물경기가 빠르게 회복됨으로서 (-)성장에서 벗어나 약 10 %의 성장을 기록한 것으로 전망되나, 국제유가불안, 미국경제

〈표 3-1〉 물류비의 변화 추이

구 분	1988년	1990년	1992년	1994년	1996년	1997년
총물류비(10억원)	18,200	25,631	36,995	41,753	63,754	69,590
GDP대비 비중(%)	13.7	14.3	15.4	15.6	16.3	16.5

자료: 건설교통부, 국가 물류비 현황

의 연착륙 여부, 무역수지 흑자의 지속 여부 등과 같은 불안요인이 있어 지속적인 경제성장을 통한 경제위기 탈출을 낙관할 수는 없는 상황임.

특히 제품의 경쟁력을 좌우하는 물류비는 1988년에 우리나라 GDP의 13.7 %인 18조2,020억 원에서 1997년에는 69조5,900억 원으로 GDP의 16.5 % 수준까지 달하여 선진국(미국('97년) 10.7 %, 일본('95년) 9.5 %)보다 1.5배 높은 수준이며, 1988년 이후 물류비가 계속 증가추세에 있어 국가경쟁력을 약화시키는 중요한 요인이 되고 있음(장중식, “21세기 물류환경 변화 전망과 물류정책방향”, logistics, (재)한국물류협회, 2000.1).

1997년 현재 기능별 물류비의 구성비를 보면 수송비 66.9 %, 재고 유지관리비 20.8 %, 정보비 4.5 %, 포장비 1.9 %, 하역비 1.5 %, 일반관리비 4.4 %로 구성되어 있어, 물류비 절감을 위해서는 물류비의 대부분(87.7 %)을 차지하는 수송비와 재고유지비용의 절감에 그 역점을 두어야 할 것임.

물류비용이 낮은 외국의 경우 화물수송에 있어 대량수송 및 에너지효율 면에서 우위에 있는 철도위주의 수송체계를 구축하고 있음(에너지 소비량 면에서도 철도는 영업용 트럭의 1/6, 자가용 트럭의 1/19에 불과함).

〈표 3-2〉 수송수단별 에너지 소비량 비교

수단	철도	영업용 트럭 (화물)	자가용 트럭 (화물)	해운 (화물)
화물	100	603	1,943	105

주 : 1) 철도를 100으로 비교한 수치임
2) 화물 1톤을 1km 운반하는데 소요되는 에너지

자료 : 일본 운수성 운수정책국, 운수관계 에너지 요람, 1996

주요 선진국의 철도 화물수송 분담률은 미국이 46.7 %, 프랑스 27.8 %, 독일 21.9 %로 우리나라보다 매우 높게 나타나고 있음.

〈표 3-3〉 국가별 철도 분담율(화물)

국 가	화물분담율(%)
미 국	46.70
프랑스	27.78
독 일	21.88
한 국	15.20

주 : 1) 화물은 톤·km 기준의 분담률
2) 1993년 실적기준
(비영업용 화물자동차 수송실적 포함)
자료: 일본운수진흥협회, 해외운수통계, 1997

그런데 우리나라의 화물수송체계는 도로위주의 수송체계로 되어 있는데 화물부분의도로 분담율은 톤·km 기준(1997년)으로 48.5 %로 철도 11.2 %의 4.3배에 이르고 있으며, 톤 기준으로는 도로의 분담률이 92.1 %로 철도에 비해 압도적인 우위를 보이고 있음(비영업용 포함).

1997년 우리나라의 경우 화물 1톤의 운반거리를 비교하면 철도 236.1 km, 도로 44.5 km로 철도가 도로의 5.3배 수준이나, 200 km 이상의 장거리 수송에 있어(1996년 기준) 철도화물수송의 분담률은 톤 기준으로 34.6 %에 불과해 장거리 수송에서도 철도의 역할이 미비함.

〈표 3-4〉 화물수송의 철도 및 도로 부담율

구 분	200 km이내 [톤/일(%)]	200 km이상 [톤/일(%)]
도 로	1,052,511(92.4)	115,746(65.4)
철 도	86,960(7.6)	61,356(34.6)
전 체	1,139,471(100.0)	177,102(100.0)

주 : 1) 해운 및 항공을 제외한 도로와 철도의
분담율만을 비교
2) 비영업용 불포함
3) ()는 구성비임

철도관련 물류거점시설도 현재 의왕 ICD 및 24개 역의 CY가 있는데 철도수송비율은 매우 미약한 실정임.

우리나라 전체 컨테이너 물동량 5,469천 TEU 중 의왕 ICD의 취급비율은 417천 TEU로 전체 컨테이너 물동량의 7.6 %에 불과함.

이러한 도로 위주의 수송체제로 매년 16조 원(1997년)의 혼잡비용이 발생하고 있으며, 그 규모도 2조 원씩 매년 증가하고 있으며, 철도의 장거리 수송 이점이 발휘되지않아 물류비 증가 요인 중의 하나로 작용하고 있음.

따라서 우리나라의 화물수송체계를 철도 위주로 개편하고 관련 물류시설을 확충하는 방안이 적극적으로 모색되어야 할 것임.

3.2 철도화물수송의 현황 및 문제점

3.2.1 철도에 대한 미약한 투자

1988년부터 1998년까지 도로에 대한 투자는 전체 SOC 투자의 62.42 %를 차지

하였으나, 고속철도를 포함한 철도부문의 투자는 9.55 %에 불과함.

금액 대비 도로부문의 총투자비는 같은 기간에 총 30조6,547억 원으로 철도투자액인 4조6,913억 원의 6.5배에 해당.

이 결과 철도의 영업연장은 1997년 현재 3,118 km로 이는 철도 선진국인 일본의 20,150 km, 프랑스의 31,851 km, 독일의 40,826 km에 비해 절대적으로 부족하고 국토면적당 철도연장도 독일의 1/4, 일본의 1/2에 불과.

3.2.2 철도화물수송의 낮은 부담율

화물수송의 경우 1960년대 중반까지 수송분담율에서 압도적인 비율을 차지하였으나(1961년의 철도의 부담율은 톤·km 기준으로 88.2 %), 도로화물의 발달, 소화물 일관수송(택배)의 등장, 해운수송의 증가 등으로 철도화물은 감소추세에 있음. 1997년의 실적을 보면 화물수송의 철도 부담율은 톤·km 기준으로 볼 때 11.2 %를 차지하고 있는데 이는 전년도인 1996년과 비교해 볼 때에도 0.1 %가 감소한 실적임.

한편 도로의 화물수송 부담율(톤·km 기준, 1997년)은 48.5 %로 철도의 4.33배이며, 톤 기준 부담율은 92.1 %의 매우 높은 부담율을 보이고 있어, 단거리 화물에 대한 도로수송이 높음을 알 수 있음.

철도화물수송의 품목별 구성비율을 보면 1997년의 경우 톤 기준으로 양회가 38.2 %, 석탄이 13.5 %, 컨테이너가 11.8 %, 유류가 6.9 %, 광석이 6.1 %를 차지하고 있으며, 기타 화물이 23.4 %를 차지

하고 있음. 품목별로 년평균 증가율 및 감소율을 살펴보면, 양회 5.2 %, 컨테이너가 14.2 % 증가한 반면, 석탄 11.1 %, 광석 1.4 %, 비료 1.7 %, 건설 7.5 %가 감소하였음.

한편 컨테이너 화물수송의 경우 1997년 부산항을 기준으로 할 때 총 수출입 물동량 412만9천 TEU 중 도로수송이 348만4천 TEU로 전체의 84.4 %, 철도수송이 54만6천 TEU로 13.2 %, 연안수송이 9만9천 TEU로 2.4 %를 차지하고 있는데 높은 도로분담율은 도로의 적체현상을 심화시켜 이로 인한 사회적 손실비용 및 물류비 상승의 요인이 되고 있음.

컨테이너 수송체계를 보면 1996년 철도수송의 경우는 BCTOC와 PECT에서 54.2천 TEU와 ODCY를 거친 461.3천 TEU가 부산진역에서 전주 및 부곡으로 운송되었으며, 도로의 경우 ODCY에서 2,934천 TEU 등 총 3,660.2천 TEU의 물동량이 수송되었음.

철송 컨테이너 물동량을 부산진에서 처리되는 물동량을 기준으로 하여 권역별로 세분하여 살펴보면 1997년 총 물동량은 54만6천 TEU로 전년대비 7.5 %의 증가율을 보이고 있으며, 경기 지역이 전체 물동량의 대부분인 40만2천 TEU로 73.7 %를 차지하고 있음. 그 외 충남(삼교, 부강, 조치원) 지역이 6만1천 TEU로 전체의 11.6 %를 차지하고 있으며, 전북(동산, 동익산)이 약 2만9천 TEU로 5.3 %를 차지하고 있음.

3.2.3 선로운영상의 비효율성

철도 노선망은 1940년대까지 형성된 철도건설 초기의 X자형의 단순형태 그대로 유지하고 있어 그 이후 급격한 도시발전 추세에 부응하지 못하고 있는 실정임.

구간별 선로 여유용량을 살펴보면 여유용량이 5회 이하인 구간은 전국적으로 17개 구간에 달하고 있으며, 특히 경부선과 중앙선에 애로구간이 많이 나타나고 있음. 선구별 한계용량을 살펴보면, 경부선의 경우 수원~천안 구간, 조치원~대전 구간은 이미 여유용량이 없으며, 영동선의 경우도 철암~동해가 이미 용량한계에 도달하였음.

철도는 네트워크를 운행하는 1차원 운송수단이므로 일부 지역의 운행 애로구간이 발생되면 전체 노선의 운행에 문제를 발생시키고 있어, 이는 열차운행에 있어 비효율을 초래하고 있다는 것을 의미함.

3.2.4 여객 위주의 열차운행

현재의 열차운행은 여객위주의 운행과 경부선 위주의 열차운행을 들 수 있음. 장거리 대량수송에 장점이 있는 철도는 여객뿐만 아니라 화물에도 역점을 두고 운행이 이루어져야 하는 데도 불구하고, 여객 위주의 열차운행은 자칫 화물부문을 소홀히 취급하게 되어 국가 전체적 측면에서 물류비와 과도한 에너지 사용으로 사회경제적 손실을 초래하게 될 우려가 있음.

1997년말 현재 전동차를 제외한 여객열차 1일 운행회수는 626회로 총 열차 운행회수 1,115회의 56 %에 해당하지만, 화물수송 수요가 많은 경부선에는 여객열

차가 173회 운행하여 전체 열차회수의 68.4 %에 달하고 있어 여객열차 위주의 운행을 단적으로 보여주고 있음.

3.2.5 종합물류시설의 부족

대표적인 철도관련 물류시설인 의왕 ICD의 총부지면적은 227,820평으로 제1터미널이 148,590평, 제2터미널이 79,230평으로 구성되어 있는데 컨테이너 야드(CY)는 각각 82,305평, 44,000평이고, 보세화물창고는 제1터미널이 2개동(1,400평), 제2터미널이 1개동(1,840평)으로 일시에 30,000 TEU를 장치할 수 있으며, 연간 100만 TEU의 컨테이너 처리능력을 가지고 있음.

의왕 ICD는 컨테이너의 최대수요처인 수도권에서 수출입이 발생하는 부산항과 광양항으로의 철도수송을 담당하는 철도수송기지의 역할을 담당하고 있으며 현재 1일 상하행 32개 열차(1,920 TEU)가 편성되어 있으며, 철도소운송업체가 화물을 집하하여 철도청에 수송을 의뢰하는 형태를 취하고 있는데 수송실적은 1997년에 417천 TEU를 기록하였음.

그러나 화물수송 및 통관기능에 치중되어 있고, 보관, 포장, 조립, 가공등의 시설이 없어 종합물류기지로서의 기능이 저하되어 있는 실정임.

3.2.6 운임관련 문제점(컨테이너)

컨테이너 화물의 규격별 기본운임은 거리비례제 운임임(100 km 이내는 규격별로 최저 운임제 적용).

영컨테이너의 경우 20피트는 346 원/km,

40피트는 571 원/km, 45피트는 675 원/km이며 공컨테이너는 규격별 영컨테이너의 74 %를 적용하고 있음(1997년 7월4일 임율조정).

신고요금만으로는 철송이 상대적으로 유리하나 육송은 다양한 할인운임으로 운송하고 있는 실정임. 이에 따라 ODCY를 경유하는 의왕발 부산착 40' 적컨테이너 1개의 육송이 신고요금 80 %운임으로 할인하여 운송할 경우 374,400 원으로 철송비 425,800 원에 비해 31,400 원이 저렴함.

연안해송과 비교하여도 적컨테이너 40' 개당 수원→부산 철송비 451,000 원, 해송비 411,000 원으로 철송보다 40,000 원이 저렴.

실제로 S전자의 경우, 자체 물류회사를 통하여 선적기한의 여유가 많은 물량은 해송, 선적기한의 여유가 1주일 정도의 대량화물은 철송, 긴급을 요하는 물량은 육송을 이용하는 방법으로 자체 물류비를 절감하고 있는 실정임.

3.3 외국의 철도화물 관련 사례

3.3.1 주요국가의 철도화물 활성화 정책

독일은 화물전용선을 설치운용하고, 화물전용선로를 이용하는 업체에게 보조금을 지급해 실제적으로 요금할인을 유도하고 있으며, 철도를 이용하는 소운송업자에게 취급역의 철도화물관련시설을 무료로 제공하고있음. 장거리수송에 있어 도로이용을 억제하기 위해서 장거리자가 용트력의 수송에 대해서는 고율의 수송관련세금을 부과하고 있음. 아울러 도로

로부터 철도로 화물수송을 유도하기 위하여 트럭과 철도의 복합운송인피기백 수송을 촉진하기 위해 운송 관련업체에 보조금을 지급하고 화물운임에 대한 할 인제도를 도입하고 있음.

영국의 경우는 다양한 화물요금제도를 통하여 탄력적인 화물요금정책을 도입하고 있으며, 장거리 대량화물은 철도로 운송하는 기본정책을 채택하고 이를 위해 도로보다 낮은 철도요금으로 수요를 유발하고, 화물 특급열차, 품목별전용열차를 운행하고 있음.

3.3.2 일본 동경 화물터미널역의 현황 및 역할

동경 화물터미널역은 21세기를 향해 물류선진화를 지속적으로 추진하고 있으며 JR화물 최대의 컨테이너취급 거점으로서 서일본(西日本)방면의 철도화물수송에 큰 역할을 하고 있음.

교통혼잡, 환경문제 등이 심각해지는 가운데 점점 다양화, 고도화되는 물류 서비스의 요구에 부응해서 착실하게 시설확충과 하역·수송시스템의 근대화를 추진.

최첨단기술도 적극적으로 도입해서 각종 복합기능을 겸비한 물류터미널기지로써 선진화를 지속적으로 추진하고 있음.

JR화물 최대의 컨테이너기지로서 운송물품의 종류에 맞춰 각종 형태의 컨테이너에 의해서 모든 화물을 착실히, 신속하게 목적지까지 수송하고 있음.

(1) 피기백 수송(Piggyback Transport)의 활성화
화물을 적재한 4톤 트럭을 그대로 전용

화물열차에 적재하여, 주요 거점간을 수송.

동경 화물터미널역에서는 나고야, 오오사카, 히로시마에 각각 피기백 화물열차 운행.

트럭 운전수를 장거리 운전으로부터 해방시킴과 동시에 고속도로 등의 혼잡완화에도 공헌.

(2) 종합물류시설

동경 화물터미널역은 철도 화물역으로서의 기능을 기초로 광범위한 부지를 활용한 물류터미널을 목표.

철도수송과 트럭수송을 연계하는 복합기로서 최신기술을 도입해서 보관, 유통가공, 정보처리까지 종합적으로 처리할 수 있는 기능을 겸비.

3.3.3 영국의 EWS

영국의 EWS사는 BR의 1개 소화물수송 담당부분과 3개의 Bulk수송 담당부분, 1개의 컨테이너수송 담당부분을 통합하여 1992년 기업활성화의 일환으로 민영화되었으며, 철도를 이용한 컨테이너 화물, 벌크화물, 화학화물을 수송하는 가장 대표적인 회사임.

EWS사는 민영화 이전부터 수행하던 영국 우편화물 수송서비스를 민영화 이후에도수송을 담당하고 있는데, 우편화물의 크기 및 취급과정이 소화물과 유사하기 때문에 소화물취급에 대한 풍부한 경험을 바탕으로하여 질 높은 서비스를 수행하고 있음.

선로이용에 따른 선로이용료로 연간 125백만 파운드를 Railtrack사에 지불하

고 있으며 선로이용료는 매년 실적에 따라 변화되며 연간 계약에 의해 이루어짐. EWS사는 주요 지역에 대하여 화물배송 센터를 건설하여 운영하고 있는데, 이것은 철도가 단거리 보다는 장거리에서 보다 경제적이고 효율적이라는 판단하에 주요 화물배송센터 간에는 철도를 이용한 서비스를 수행하며, 단거리 구간에서는 화물트럭을 이용함으로써 경제적 효율성 및 고객에 대한 정시성 있는 서비스를 제공하고 있음.

운영부문에 3,000명(운전자 2,300명, 본부직원 200명, 기타 500명), 영업부문에 200명, 중앙부서에 13,000명, 엔지니어부문에 1,500명 등 총 종사원수는 6,000명이며, 각종 화물(mineral, parcels, stone, petroleum, royal mail 등)을 대상으로 철도수송 서비스를 제공하고 있음. 또한 8,000대의 동력차와 24,000대의 화차를 보유, 이들 장비를 이용하여 선로, 석재, 침대차, 케이블 등을 포함한 모든 화주의 요구에 신속한 서비스를 제공하고 있음.

보통 1일 1,000개 열차가 운행되고 있는데, 이중 소화물은 60개 열차를 이용하여 수송하며, 전체화물시장의 점유율의 5~6%를 점유하고 있음. 연간수입은 500백만 파운드로 이중 75백만 파운드가 순수입이며 이중 정부로부터 의뢰 받은 물량에 대한 수입이 250백만 파운드로 매우 높음.

EWS에서 수행하는 대표적인 철도수송 서비스 중의 하나는 바로 우편물의 수송인데, 우편물 수송은 정부와의 계약에 따라 수행되며, 1997년 10월 부터는 'Railnet'이라는 새로운 시스템으로 서비스를 제공하

고 있음.

1997년 10월 부터 새롭게 시작된 'Railnet' 서비스는 우편물의 컨테이너화, 집배송센터의 건설, 속도향상, 취급역수의 정비 등 기존과 다른 새로운 열차와 터미널, 열차운영계획, 취급방식을 도입하였음. EWS사는 앞으로 10년 동안 Royal Mail과 계약을 맺고, 보다 질적인 서비스를 수행하기 위해 열차에서의 우편수송시간을 단축시키는 노력을 하고 있는데, 이로서 Royal Mail은 세계에서 가장 우수한 우편수송체계를 보유하게 되었음.

Rail Express Service는 도로, 철도, 항공 서비스가 총괄되어 최대의 효율성을 발휘하는 Royal Mail의 한부분으로서 보다 빠른 서비스를 위해 철도부분의 정차역을 감소시켰으며, 이로 인해 철도가 100~400 mile 구간에서 가장 중요한 운송수단이 되었음.

Rail Express Service는 100 mile 이상의 거리를 수송하는 물량 중 3/4을 수송하고 있으며, 영국 전역을 연결하는 노선망을 가지고 있으며, 폭넓은 집화지역에 대한 서비스를 위해 취급역수의 정비를 단행하였음.

새로운 열차계획의 첫번째 이점은 정차역의 감소로 인해 보다 빠른 스케줄링이 가능하게 되었다는 것과 두번째로 Royal Mail이 필요로 하는 시기에 즉시 열차를 제공할 수 있게 되었다는 것임.

EWS사는 플라스틱용기를 'York'라는 운반용 컨테이너에 넣어 운송하는 시스템을 통하여 부피가 큰 우편낭이용을 대체하였는데, 이러한 컨테이너화의 직접적인 목적은 우편물을 분류사무실에서 차

량이나 기차까지 직접 운반하고자 하는데 있음.

컨테이너화는 역간 분류의 용이, 낮은 Error율, 보다 빠른 상하차작업 등과 같은 운반시간의 단축을 가져와 Royal Mail에 더많은 분류 여유시간을 주었으며, 또한 우편 마감시간의 연장 및 고객에 대한 서비스질의 향상 등을 가능하게 하였음. 이러한 우편화물의 컨테이너화를 통해 York를 취급하는 많은 장치들(turtable lift, PBTs : Purpose Built Trailer)이 개발되었으며, 열차로의 진출입이 용이하도록 하는 Ramp의 설치나 지하통로를 개설하는 등의 역 구조의 개선이 이루어졌음.

또한 각 역에 있는 건물들은 공로 트럭의 접근을 용이하게 하도록 건설되었으며 필요한 창고시설들이 제공됨. EWS사는 London인근지역에 영국에서 가장 규모가 큰 우편서비스를 위한 배송센터를 건설하고 있는데, 이것은 약 5천만 파운드의 예산이 소요되는 공사로서 Railnet Project를 위한 철도시설 투자중의 하나임.

과거 EWS사에서 취급하던 전체 우편물의 약 20 %, 원거리 수송의 50 % 가량은 런던의 주요 4개 역으로 여객열차를 이용하여 운반 되어졌으며, 다시 트럭이나 우편철도를 통해 런던을 가로질러 수송됨에 따라 수송에 많은 시간이 소요되었음.

그러나 Railnet이 시행된 후부터 이러한 런던 통과 화물들은 모두 런던 집배송센터에서 처리하고 있어 수송시간이 매우 단축되고 있음. 런던 집배송센터는 철도를 이용하여 전국에 대하여 서비스를 수행하고 있으며, 7개의 platform과 40개의 화물트

럭 홈을 보유, 1일 34개 열차와 400여대의 트럭을 처리할 수 있으며, 1일 5,500개의 York 컨테이너를 수송할 수 있음.

이러한 사례를 통해 볼 때 우리의 경우 도국가차원의 물류비절감을 위해서는 장거리, 대량화물 및 소화물을 철도로 운송하는 체계를 구축하여야 하며, 이를 위해서는 철도사업자가 일관수송을 할 수 있는 체계가 구축되어야 함. 또한 우편물의 컨테이너화와 같이 새로운 컨테이너 화물 수요창출을 위해 다양한 국내 컨테이너 상품 개발에도 노력해야 할 것임.

3.4 철도화물수송의 활성화 방안

3.4.1 철도에 대한 투자확대

(1) 철도망의 확충

주요 선진국은 철도의 우위성을 인정하고 1990년 이후 철도망확충계획을 장기 계획으로 확정하고 이를 추진하고 있으며, 유럽의 경우 전체 35,000 km의 철도망 확충 계획을 확정하고, 그 중에서 신선을 20,000 km 건설할 계획을 가지고 있음.

프랑스는 「TGV 철도망 종합기본계획」을 수립하여 2010년까지 15개 노선에 3,442 km의 고속신선을 포함한 전국 4,700 km의 고속철도망 구축계획을 가지고 있음.

독일은 통일 후 「연방교통로계획」을 수립하여 철도에 도로보다 많은 투자를 하고 있는데 전체투자비중 철도에 40 %, 도로에 39 %를 투자를 하고 있음.

이탈리아는 1990년~1999년까지 「10개년 철도정비계획」에 따라 1993년~1998

년간 38조 원 이상을 철도에 투자하고 있으며, 주요 사업으로는 피렌체~로마간에 ETR 450 등의 고속열차 운영을 그 예로 들 수 있음.

스웨덴은 「1994~2003년간의 간선철도 투자계획」을 수립하고 전액 일반회계에서 지원하여 철도망 건설에 투자하고 있음.

철도망 계획과 관련하여 우리가 주목할 수 있는 것은 철도분담율 부문으로, 일본의 경우 화물은 29.4 %의 철도 분담율을 설정해 놓고 이를 추진해 오고 있음.

따라서 현재의 철도 분담율을 제고시키기 위해서는 철도에 대한 투자확대가 절대적으로 요망됨.

(2) 철도운영에 대한 보조정책

외국의 경우 일반적으로 철도운영에 대해 공공서비스의무, 유지보수비용 등에 대해 국가지원을 명문화하고, 운영비용에 대해서도 보조를 하고 있음.

스페인에서는 영업비용의 85 %를 국가에서 보조하고 있는데 이는 유지보수비용, PSO 수송(도시통근수송, 지방철도수송), 화물수송활성화, 이자비용 보전 등의 명목으로 지불되고 있음.

이탈리아의 경우도 영업비용의 45 %를 국가에서 보조하고 공공수송분담의무에 따른 비용지불이 법률로 명문화되어 있음.

미국의 경우 여객수송의 적자분에 대해 통근통학의 경우는 지방정부가, 기타는 연방정부가 보조하고 있는데, 1995년의 여객 적자규모는 1,021백만 달러로 이중 213백만 달러는 지방정부가, 나머지 808백만 달러는 연방정부에서 보조하고 있음.

프랑스는 1995년 적자액 323.7억 프랑

중 30 %를 국가에서 지원하고 있는데 통학할인, 지방여객수송, 수도권 여객수송, 선로 보수비 등에 지원하고 있음.

(3) 국가와 철도운영자 책임의 명확한 구분

선진 주요 국은 철도사업에 대해 국가책임과 운영자책임을 명확히 하고 인프라의 건설과 유지비용에 대해서는 국가책임으로, 운영부문에 대해서는 운영자책임을 명확히 하고 있음.

스웨덴은 BV(철도청)가 철도인프라를 소유하고 관리하며, SJ(국철)는 선로사용료를 지불하고 운영하고 있으며, 핀란드의 경우도 선로소유는 국가가, 선로운영은 핀란드국철(VR)이 담당하고 있음.

일본의 경우도 철도건설공단이 철도건설 및 소유를 담당하고 철도회사가 운영을 담당하고 있다. 독일은 1980년대 구분회계제도의 도입에 이어 1994년에 상하분리의 조직을 분리하여 운영하고 있음.

독일의 구분회계방식은 자기경제적 영역은 자주적 의사결정이 가능한 활동분야로 주로 화물 및 50 km이상의 장거리여객이 이에 해당하며, 공동경제적 영역은 국민생활확보를 위해 국가에서 요청되는 서비스로 50 km이내의 단거리여객서비스에 해당하고 있다. 국가적 영역은 철도기초구조의 건설, 보수, 관리에 해당하는데 각각의 정부보상 비율이 다름. 즉 국가책임이 강한 국가적 영역, 공동경제적 영역, 자기경제적 영역순으로 국가보조의 비율이 높으며, 선로회사는 선로건설, 유지보수를 국가책임으로 이를 운영하고 있다. 독일은 이러한 상하분리의 결과 1949년 이래 줄곧 적자였던 경영상태는 1994년에

1억8,000만 마르크의 흑자로 전환되었음. 프랑스는 1997년 선로를 소유하고 있는 선로관리공사(RFF)를 설립 후 경영이 개선되고 있음.

3.4.2 종합물류시설의 확대

현재 화물수송과 하역만을 담당하는 물류시설의 기능에서, 보관, 포장, 가공 등을 비롯한 종합물류기능을 수행할 수 있는 체계로 전환되어야 할 것임.

특히 ICD, 복합화물터미널, 유통단지 등을 확충해 거점중심의 화물수송체계를 구축해야 하며, 이러한 거점을 연계하는 장거리 대량화물은 철도중심으로 수송체계를 전환해야 할 것임.

따라서 현재 추진중인 양산 ICD 및 중부권, 영남권, 호남권 복합화물터미널을 조기에 완공해 대량, 왕복의 거점수송체계를 구축해야 할 것임.

3.4.3 일관책임운송체계의 구축

현재의 철도컨테이너운송체계는 철도소운송업체가 물건을 수주하여 철도청에 차량을요청하여 운송되는 형태로 운영되고 있는데, 철도소운송업체는 대부분 운송회사를 겸하고 있으며 기본적으로 도로로 컨테이너를 수송하고 남은 물동량을 철도로 수송하고 있어, 철도가 선사나 화주를 대상으로 직접적으로 영업을 하고 있지 않은 실정임.

따라서 현재 철도수송은 책임일관수송체계가 구축되어 있지 않은 실정임. 이러한 수송체계에서는 다량의 철도물량의

유치가 힘들기 때문에 철도에서는 화물을 유치하고 소운송 구간까지를 책임지는 책임일관수송 체계를 구축하여야 할 것임. 즉 철도가 송화주에서 수화주를 직접연결하는 일관수송체계를 구축을 위해서는 철도가 직접물량을 수주하고 장거리는 철도로 수송하고, 단거리는 도로로 수송하는 수송수단의 특성을 고려한 수송체계를 구축하여야 할 것임. 일관책임수송체계의 예로는 독일의 Bahntrans사의 사례를 들 수 있음.

독일의 Bahntrans사는 철도화물 전문운송업체로 1996년 독일연방철도의 화물운송분과와 독일내 가장 큰 화물운송회사인 티산 하니엘주식회사(Thyssen Haniel Logistic GmbH)가 합병, 각각 50%의 지분참여로 만들어졌음. 합병의 주요 원인은 첫째, 유럽 공동화에 따른 화물시장의 변화에 대처할 수 있는 새로운 가격과 화물시스템의 필요성 때문이고, 둘째, 정책적 측면에서 공로에서 철도로의 화물수송 전환을 유도하며, 셋째, 운영적 측면에서 독일연방철도의 민영화에 따른 종업원들을 수용하기 위한 것이었음.

Bahntrans사는 자본금 150억 마르크, 종업원수는 4,300명으로 유럽전체에 84개의 지점망을 보유하고 있으며, 연방철도의 회사운영에 대한 참여는 출자지분에 따라 영업소득 및 적자액의 50%를 분담하고 있고, 기타 다른 연방철도의 간섭은 없음. 고용 노동자의 비율을 보면 연방철도 직원이 40%, 기존회사 직원이 20%, 신규채용 인력이 40%를 점하고 있으며, 연방철도 직원들에 대해서는 우선적으로 채용하도록 되어있고, 만약 연방철도직원

들이 회사에 고용되기를 원하지 않을 경우는 계속해서 연방철도에서 근무하도록 배려하고 있음.

Bahntrans사는 현재 4개의 화물배송센터(Koln, Bremen, Duisburg, Regensburg)를 보유하고 있는데, 계속적으로 소규모역을 없애고 기존 회사인 THL이 보유하고 있던 화물배송센터를 활용하여 거점화를 위한 화물배송센터를 늘려가고 있음. 또한 폐지된 소규모역에 대해서는 트럭을 이용하여 수송 서비스를 실시하고 있으며 폐지된 역에서 근무하던 근로자들도 화물배송센터에서 고용하여 활용하고 있음. 기본적으로 화물의 평균운송거리가 180 km 이내인 경우는 트럭을 이용하고, 350~400 km는 열차를 이용하여 수송하고 있으며 유럽지역에 대해서는 DFDS TRANSPORT, MORY, SCHIER · OTTEN & CO, SIFTE BERTI 외에도 포르투갈, 터키 등 동유럽국가들과 TEAM (Trans European Alliance Member)을 구성, 공동지점망을 형성하여 지역담당회사와 연합하여 서비스를 수행하고 있음. 일반화물서비스의 경우는 화주의 요구에 따라 door to door, station to station, door to station or station to door의 다양한 형태의 서비스를 제공하고 있으며 이외에도 오후 5시에 접수하여 익일오전 10시까지 수송하는 Express 서비스, 20 kg 이내의 화물에 대해 InterCity 열차를 이용하여 수송하는 InterCity 서비스 등이 있음.

Bahntrans 사는 독일연방철도의 선로를 이용함에 따라 선로이용료를 독일연방철도에 납부하고 있는데, Bahntrans사는 화

물수송의 거점화를 위해 기존 독일 연방 철도가 보유하고 있던 주요지점에 대규모 집배송센터를 건설하여 거점간 철도에 의한 수송체계를 확립하였으며 하역, 상차작업의 기계화를 통해 빠르고 정확한 서비스를 제공하는 등 경쟁력을 강화해가고 있음. 나아가 철도로서는 경제성이 없는 근거리 구간(180 km 이내)에서 기존의 THL사의 화물수송체계를 활용하는 한편, 철도화물수송이 가지고 있는 운송의 미완결성을 보완, 공로를 이용한 door to door 서비스를 제공하여 화주에 대한 서비스의 질을 향상시키고 있음.

이러한 사례를 통해 볼 때 우리의 경우도 국가차원의 물류비절감을 위해서는 장거리, 대량화물을 철도로 운송하는 체계를 구축하기 위해서는 철도사업자가 일관수송을 할 수 있는 체계가 구축되어야 할 것이며, 이를 위해서는 철도의 책임하에 일관수송이 가능하도록 자회사를 설립하는 방안도 적극적으로 검토되어야 할 것임.

3.4.4 화물열차의 증편 운행

현재 부산항에 입항하는 수출입 화물선박은 주말을 전후해 입항하고 있으나, 철도는 주말에 임시 여객열차를 편성하는 등 여객열차 위주로 다이어를 편성하고 있어 화물열차 다이어 확보에 어려움이 발생하고 있음.

일례로 현재 부산진과 의왕역간의 화물열차 다이어가 평일에 비해 금요일은 상하행 2회, 토요일 및 일요일에는 상하행 2회 감축 운행하고 있음. 그런데 컨테이

너 수요 또한 여객과 비슷한 패턴으로 주말에 그 수요가 피크를 이루고 있어 화주는 열차를 요구하지만 편성된 열차가 모자라는 일이 발생하고 있음. 물론 현재는 외환위기 이후에 수송량이 줄어 열차 부족현상이 심각한 상태는 아니나, 화물도 여객과 같은 고객이라는 인식하에 정기적으로 안정적인 수송력을 확보해 주어 철도의 고객인 선사나 운송업체들이 철도를 신뢰하면서 수송할 수 있도록 해야 할 것임.

또한 주간시간대에도 화물열차를 투입할 수 있도록 노력하여 선사나 운송업체가 원하는 시간에 수송이 이루어지도록 해야 할 것임. 이렇게 되면 공화차의 회송도 용이해지기 때문에 화차의 회전일수가 단축되어 사유화차 투자부담 경감에도 연결되며 상당기간 다이어 존속의 확증을 부여함으로써 선사 및 운송업체의 적극적인 철송이용을 유도할 수 있음.

3.4.5 컨테이너 운임의 경쟁력 확보

철도화물수송의 활성화를 위해서는 경쟁상대인 육송과의 운임을 비교해보면 신고요금만으로는 철송이 상대적으로 유리하나 육송은 주로 용차, 위수탁 차량으로 수송이 이루어지기 때문에 개별적으로 화물량과 업체와의 계약에 따라 다양하게 대폭적인 할인운임으로 운송되고 있는 실정임.

따라서 철도화물수송의 경쟁력을 좌우하는 운임수준에서 기준요율을 낮추거나, 거리체감식의 운임제도를 도입해야 할 것이며, 철도화물에 부과되는 컨테이너세

폐지도 검토되어야 할 것임.

현재 부산시는 부산항에서 선하적되는 모든 컨테이너에 대하여 40' 개당 4만원의 컨테이너세를 징수하고 있음(연안수송 제외).

징수 근거는 화물차량 운행에 따른 도로유지보수 및 혼잡세의 명목으로 징수하고 있으나, 철도 수송은 그 근거와는 관계없으므로 이를 폐지하는 것도 고려해야 함.

ODCY를 경유하는 화물에 대해서는 징수 근거가 있다 할 수도 있으나, 대부분의 철송 컨테이너는 부산진역 CY를 이용하며 이 경우 부산항에서 부산진역과는 불과 4 km 밖에 떨어져 있지 않으므로 도심을 통과해서 공로로 운송되는 화물과 같은 금액을 징수하는 것은 타당하지 않음. 항만에서 직발출되는 부분에 대해서는 당연히 면제해야 하는 것은 물론이며 부산진 CY를 이용하는 화물에 대해서도 완전 면제 또는 현재 징수액의 30 % 정도로 인하하는 것이 타당할 것임.

컨테이너세가 폐지될 경우 화주부담이 4만 원 감소해 철송도 공로와 비교하여 운임경쟁력을 확보할 수 있으며, 연안해송과도 같은 가격으로 경쟁이 가능해 질 것임.

아울러 현재 도로의 경우는 왕복을 기준으로 약 20 % 정도의 할인운임을 징수하고 있는데 철도는 편도요금만을 적용하고 있음. 왕복할인요금을 적용하게 되면 철도의 경쟁력을 확보할 수 있을 뿐만 아니라, 업체측에서도 왕복을 위주로 운송하게 되어 현재 상하행의 물량불균형으로 인한 공차운행을 줄여 수송 효율

성을 제고시키는 1석2조의 효과를 거둘 수 있을 것임.

3.5 결 론

현재 물류비 문제는 국가의 경쟁력을 좌우하는 중요한 문제로, 이에 대한 구체적인 문제 해결방안이 필요할 것임.

특히 물류비의 대부분을 좌우하는 수송비 및 보관비를 감소시키는 방안이 모색되어야 할 것임.

이를 위해서는 현재의 수송체계를 철도와 연계되는 복합운송체계를 구축해야 할 것이며, 관련 물류시설의 확장이 필요할 것임.

구체적으로는 장기 철도망 계획을 확정하고 이를 중점적으로 추진해야 할 것임. 영업연장을 기준으로 할 경우 우리나라와 비슷한 지형조건을 가지고 있는 일본이나, 이태리의 경우 철도지표(면적 대비 철도영업 거리)는 우리의 약 170%에 해당하고 있는데 우리의 경우도 장기적인 목표를 세워 영업연장을 확충해야 할 것임. 특히 현재 미연계 구간으로서 운영효율성에 문제가 있는 구간인 천안~논산, 보성~목포, 포항~삼척구간의 철도가 건설되어야 할 것이며, 현재 운영상 애로구간인 수원~천안, 조치원~대전, 영천~경주, 도계~동해, 제천~쌍용 구간의 문제를 해결하기 위해 이 구간에 대한 시설개발사업이 최우선적으로 추진되어야 할 것임.

관련 물류시설의 경우도 복합화물터미널, ICD 등을 조기에 확충하고, 거점중심의 네트워크를 구축해야 할 것임.

아울러 시설의 운영효율화를 위해 시설과장비를 표준화하여, 기계화 및 자동화를 통한 복합일관수송이 효율성 있게 추진되어야 할 것이며, 종합물류 정보망의 조기구축, 규제완화 등의 조치 등과 함께 시설의 운영효율성을 증대시키는데 총력을 기울여야 할 것임.

장기적으로 우리나라가 동북아 물류의 중심지 기능을 수행하기 위해서는 국제물류 분야에도 관심을 기울여, 열차페리를 이용한 물류체계 구축 등도 적극적으로 추진되어야 할 것임.

4. 부대사업 및 민자역사, 자회사활성화 방안

4.1 현황 및 문제점

민자역사의 경우 철도청 지분이 25%로 한정되어 있어, 철도청 입장에서 사업성격 및 수익성 등에 대응한 투자 지분을 적용하지 못하고 있음.

→기타 부대사업의 경우 최고 49%까지 출자한 예가 있으나(이 경우도 정부투자기관 관리기본법의 상한 규정이 50%미만), 민자역사의 경우는 대부분 25%에 머무르고 있음.(주식회사 파발마의 경우 49%, 산본역 쇼핑센터는 40.75%)

출자사업업무처리규정 제5조 시설규모 관련 조항을 보면 역무시설의 규모를 이용객수에 관계없이 100분의 10 이상으로 하고 있으며, 역무시설 중 대합실 등도 30년 후의 당해 이용객 추정치를 기준으로 규모를 산정하도록 되어 있어, 본 조

항 등은 민자 사업규모, 역세권, 이용객 규모 등에 따라 규모가 결정되고, 또한 권역별로 차등화되어야 함에도 불구하고 현재는 본 조항이 획일적으로 적용되고 있음.

점용료 산정 방식도 출자사업업무처리 규정 제6조에 근거해 산출되는데 그 방식이 재산요금과 영업요금을 산술평균한 금액으로 산정하도록 되어 있는데 이러한 방식도 영업성과 등에 따라 차등화될 필요가 있을 것임. 예를 들면 영업성과가 향상된다면 영업요금의 비율을 높이는 방식 등도 고려해 볼 수 있음.

영업요금이나 재산요금이 사업별 분석에 의해 차등화될 필요성이 있음.

사업주관자의 경우도, 자금부족, 사업 노하우 부족으로, 적극적으로 투자자본유지, 상품개발 등에 적극적인 역할을 하지 못하고 있음.

역사개발을 위한 지방자치단체와 협의시, 광장부지를 그대로 확보하려는 지방자치단체는 도시계획시설변경을 꺼리고 있으며, 선상역사 건설 시에도 연계도로 확보 등을 요구하고 있어 이에 대한 재정부담이 큰 실정임.

특히 지방자치단체는 도로체증을 우려하여, 민자역사의 주차장에 진입하는 도로 등을 우회하도록 하여 역사의 접근에 어려움이 있어 수요감소가 예상됨(예:청량리 역사).

이러한 문제점은 지방자치단체나 지역의 정서에 부합하지 않고, 철도청의 일방적인 계획대로 민자역사사업이 추진되는 경향과 지방자치단체의 무리한 요구가 서로 갈등요인으로 작용하고 있는 것은, 상

호간에 협의채널이 약한 것의 반증임.

민자역사개발의 기본개념은 연계교통수단이 역사내에서 이루어질 수 있도록 설계되어야 함에도 불구하고, 역사내에 환승시설이 없어 수요유발효과가 적고, 이용객이 민자역사이용에 불편을 초래하고 있음(예:서울 역사 등).

결론적으로 민자역사개념의 도입(1984년, 국유철도 재산의 활용에 관한 법률)은 역사를 현대화하는데 있어 부족한 투자비를 민간으로부터 보전한다는 개념이 현재까지 지속되어, 민자역사가 사업성 및 수익성개념으로 전환하고 있지 못하는 실정임.

4.2 일본의 관련사업개발사례

4.2.1 개요

일본의 경우 국철시대 역빌딩의 개발방식은 출자회사에 토지를 빌려주고, 지대를 받는 출자회사방식이었음.

→국철시대의 철도부대사업은 역구내 매점이나 식당 운영이며, 출자회사 방식도 출자 한도가 제한되어, 사업 성격이 약했음.

그러나 민영화 이후에 영업에 관련한 법적규제가 해제되어, 직접 역빌딩 건설에 투자하고, 점포를 운영하는 「직영방식」위주로 변화하였음.

4.2.2 JR 동일본

○ JR 동일본은 영업거리는 7,502 km, 역수는 1,708개, 1일 수송인원은 1,660만

명(1995년 자료)의 회사로 「교통서비스 기업」에서 「종합생활서비스기업」으로 발전.

○현재는 JR 동일본의 종합생활서비스사업은 직영방식과, 자회사(주식비율 50% 초과), 관련회사(주식회사 20~50%)등으로 사업에 참여.

→직영사업과 자회사 사업의 비율은 1995년 JR 동일본의 경우 53%가 직영사업 수입이며, 47%가 자회사 수입.

→JR 동일본의 경우 역사개발, 쇼핑센터, 유통사업, 스포츠 사업 등 대부분을 JR 동일본에서 직접 담당(조직내에 개발사업본부와 관련사업본부에서 수행)하거나 자회사와 공동으로 개발.

→주요 사업 예로는

- 광고사업의 경우 초기 역포스터와 열차내 광고가 대부분이었으나, 교통의 발달과 각종 아이디어의 증가로 최근에는 역구내 등을 최대한 활용해, 항상 신속하고, 다양한 정보를 제공(JR 동일본기획주식회사, 동경미디어서비스주식회사).

- 민영화이후 활성화된 관련사업으로는 87년에 보험사업, 93년에 카드사업, 95년에 상품권사업을 시작.

- 상품권사업의 경우는 전국의 약 5,000개의 점포 등에서 JR 동일본의 전 상품을 구매 가능하도록 되어 있음. 발행종류는 여행권, 쇼핑권, 식사권, 숙박권 등이 있음.

- 카드사업(VIEW)도 활성화되어, 신용구매, 승차권 구입 등도 가능.

- 역구내 물건판매사업은 역구내의 다양한 점포 중 JR 동일본이 운영하는 점

포(키오스크)는 1,650개(신문, 잡지등을 판매하는 Let's 키오스크, 선물, 과자 판매의 Gift 키오스크, 명산품을 취급하는 Mart 키오스크, 고급화된 퍼스널중심의 Plaza 키오스크 등 다양한 상점으로 운영).

- 기타 사업으로는 물류사업, 렌트카 사업, 정보서비스 사업, 방송사업 등을 하고 있음.

→98년 7월 현재 93개 회사가 JR 동일본 그룹에 속해 있음.

→관련 사업본부의 조직은 기획부, 사업관리부, 유통사업부, 호텔·오피스사업부, 개발프로젝트부 등으로 되어 있으며, 개발사업본부는 용지기획부, 지역개발부가 있었는데, 이는 1997년 통합되어 「사업창조본부」에서 이를 추진.

○그룹사를 육성하기 위해 JR 본사에서 는 인재파견이나 경쟁을 유도.

○민자역사를 개발할 경우도 JR 동일본은 전액 출자회사인 「동경권 역빌딩 개발주식회사」를 자회사를 만들어 이 회사와 공동으로 역사를 개발.

→예를 들면 JR 동일본과 「동경권 역빌딩 개발주식회사」가 「히비야 민자역사」를 공동개발하고, 상가의 활성화를 위해서 철도 view card와 제휴, 고객포인트제도도입, 고정고객에 동일본 철도 시설의 할인권 제도등을 도입하고 매출액을 신장시키고 있음 .

○신주쿠역(루미네, 마이시티), 동경역(다이마루 백화점) 등의 개발 방식은 우리나라의 민자역사 개발 방식과 동일하지만 철도와 상업시설이 공생한다는 측면에서 JR 동일본과 사업자 양측

이 서로 철저한 사전준비를 거쳐, 민자역사의 운영측면에 포커스를 맞추어 이를 추진.

○ 기타 민자역사 개발 방식으로는 시가지 재개발 프로젝트의 일부로 시와 공동추진.

→ 다치가와역 재개발사업

○ 사철과 공동추진하는 예는 동경급행전철주식회사와 JR 동일본이 공동으로 메구로역 개발.

○ 특히 민자역사의 개발의 경우 반드시 역사내로 연계교통수단이 위치하도록 해 환승에 전혀 불편이 없도록 하고 있음.

→ 「히비야역사」의 경우 전체 14층의 건물 중에 2층으로 열차가 통과하고, 역사에서 바로 연결되는 주차장을 완비

○ 신규사업의 개발방향

- 식료품 등을 위주로 한 생활밀착형과 저가의 호텔을 마련.
- 사외노하우를 도입하기 위해서 프랜차이즈 체인의 참가와 유력 기업과의 제휴를 적극 모색.
- 직영점포는 효율성향상을 지향하여, 그룹회사로의 이관추진.

○ 시사점

- 직영회사와 자회사를 수익성 평가에 따라 JR 회사의 참여전략을 결정.
- 수익률 분석, 상권 분석을 자체적으로도 수행하는 등 자신의 사업으로 인식.
- 사업노하우를 축적하기 위해 직영점포도 운영.
- 최근 직영점포의 비율성도 노정되고 있어, 직영사업과 출자사업의 비율을 조정 중에 있음.

4.2.3 JR 구주

○ 구주 철도의 관련사업 전개

· 부대사업은 사업개발본부에서 추진하고 있는데, 인원은 286명으로 주요부서는 역사개발부, 주택도시개발부, 사업추진부 등이 있음.

· 역사개발에 있어 1997년에 34억 엔의 흑자, 1998년에 42억 엔의 흑자를 기록

· 주요 역사개발사업은 고쿠라 역사 개발, 나가사키 역사 개발사업 등이 있음.

○ 사업개발본부가 중심으로 34개의 관련사업 관련회사가 있음.

· 비즈니스 사업 11개사, 외식사업 7개사, 빌딩사업 5개사, 건설사업 5개사, 유통사업 3개사, 관광레저사업 3개사.

○ 역사개발의 주요 프로젝트인 고쿠라역사 개발의 개요는 다음과 같음.

- 부지면적은 약 5,000평으로 연면적은 23,000평이며, 지하3층, 지상14층의 건물
- 개발비용은 총투자액 260억 엔 중 JR 구주가 54 %인 약 140억 엔을 출자.
- 운영회사는 고쿠라 역터미널(주)로 이 회사의 자본금(총 20억 엔)중 51 %인 10.2억 엔을 JR 구주에서 출자.

4.3 개선 방안

- 1) 민자역사 및 부대사업 개발에 있어 활성화 관건은 추진사업을 철도청 자신의 사업으로 인식하고, 수익성등을 정치하게 분석하여 이를 추진해야 할 것임.
- 2) 이를 위해서는 가장 중요한 것이, 사업성 분석과 함께 추진체계로서 수익

성에 따라 자회사 또는 직영회사 방식의 선택이 가능해야 하는데, 현재「국유철도운영에 관한 특례법」 제6조를 보면 국유 철도사업의 범위에 철도역사 및 건물 등의 시설을 건설하고, 관리하는 사업을 하도록 규정되어 있으나, 현재의 행정관청체계로서는 세입세출의 원칙에 따라 세입이 국고로 귀속되므로(근거법은 기업예산회계법) 직영사업을 하더라도 철도청의 수입으로 잡히지 않을 것임.

- 3) 자회사 체계로는 자회사가 고수익을 올리더라도 철도청의 입장에서는 배당금 밖에 받지 못해, 일반기업이 추구하는 매출액 향상, 수익성 향상, 기업이미지 향상, 관련사업의 확대 등으로 연계되지않아 사업체 운영의 장점을 발휘하지 못하고 있음.
- 4) 따라서 현재의 출자회사체계를 보완하는 직영사업체계를 위한 법적 근거 마련하기 위한 법률의 개정이 필요한데, 현시점에서는 「국유철도운영에 관한 특례법」을 예외조항으로 인정하는 것이 유일한 대안임. 이는 특례법을 개정하여, 기업예산회계법의 예외조항으로, 인정하는 방안이 강구될 수 있는데, 이 경우에도 기업예산회계법의 성격상 영리성을 추구하는 것이 아니라 수익성 향상을 목적으로 하고, 이 수익금을 철

도사업에 재투자하도록 하면 될 것으로 판단됨.

- 5) 기타 사업성 분석과 관련해, 민자역사의 상권분석과 수익성 분석, 업종분석을 통해 점용기간, 재산요금, 영업요금 등이 다양하게 정해져야 함에도 불구하고 확일적으로 정해져 있어, 이에 대한 보완이 필요함.
- 6) 예를 들면 역세권과 지역상권에 따라 다양한 종류의 민자역사시설이 입주할 수 있으며, 이에 따라 수익성을 내는 기간도 다양할 것이므로, 현재의 확일적인 30년 점용료 방법보다는 주기적인 평가(예 5년)를 통해 수익성 분석을 하고, 계약 시에 수익성 부문에 대한 계약을 추가해, 만일 수익성을 예상보다 높게 기록한다면 인센티브를 주어 계약기간을 연장하는 방법 등도 고려해 볼 수 있음.
- 예) 영등포역사의 백화점 사업은 10년, 수원의 쇼핑센터사업은 15년, 목포의 전시시설사업은 40년.
- 7) 결국 민자역사의 건설은 철도청은 점용료 수입, 민간업체는 운영수익, 지자체는 세수확보를 위한 3자의 이해관계가 서로 조화롭게 추진될 수 있도록 하는 체계구축이 필요하며, 법개정이 이루어져 철도청에서 직영할 수 있는 영업체계구축이 필요함.

