

국내 철도 화물운송 지원제도 개선방안

Support Measures for Domestic Rail Freight

문진수[†]

Jin-Su Mun

Abstract Recently, the importance of rail in the carriage of freight is strongly emphasized. However, the role of rail in the carriage of freight has been decreasing. The purpose of this study is to suggest policy measures for increasing rail freight. Firstly, this study reviews the current situations of the rail freight in Korea and provides theories for the necessity of government support to rail freight transport. Various support measures are identified and evaluated. According to the evaluation, it is shown that the provision of subsidy for facility construction is the most desirable measure in the sense of cost effectiveness and durability of effect. Finally, detailed implementation strategies for the desirable support measures are suggested.

Keywords : Carriage of rail freight, Support measures, Rail freight facility

요 지 최근 친환경운송수단인 철도의 역할증대 필요성이 제기되고 있으나, 국내의 경우 화물운송에 있어 철도의 역할이 오히려 감소하고 있는 실정이다. 본 논문은 국내 철도화물운송증대를 위한 지원제도 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 우선 국내 철도화물운송의 현황 및 지원여건을 살펴보고, 철도화물운송에 대한 국가의 지원논리를 제시한다. 또한 영국과 스위스 등 유럽의 철도화물운송정책의 검토 및 국내 관련 기관/업체 인터뷰를 통하여 철도화물운송증대를 위한 제도개선방안을 도출하고 이를 평가한다. 궁극적으로는 철도화물운송증대를 위하여 가장 합리적인 방안을 로 판단되는 철도물류시설 및 장비확충 시 지원을 위한 구체적인 정책방안을 제시한다.

주 요 어 : 철도화물운송, 지원제도, 철도물류시설

1. 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

국내 철도화물운송은 지속적인 감소추세를 보이고 있는 반면, 사회적 비용이 높은 도로의 운송물량은 증대하고 있는 상황이다. 도로를 이용하는 화물운송물량의 증가에 따라 교통혼잡 및 환경오염 심화, 국가물류비 증대 등 부작용이 발생하고 있어 화물운송에 있어 환경친화적이고 효율적인 대량 운송수단인 철도의 역할확대 필요성이 제기되고 있다. 특히 발리로드맵의 채택 등에 따라 우리나라도 2013년 부터 온실 가스 의무대상국에 포함되어 환경친화적 운송수단으로의 전환이 필요한 상황이다. 한편 유럽을 중심으로 하는 외국에서

는 철도화물운송 활성화를 위한 다양한 정책방안을 추진하고 있으며, 이에 대한 적극적인 지원정책을 시행하고 있다.

본 논문은 국내 철도화물운송증대를 위한 지원제도 개선 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 우선 국내외 철도화물운송여건 및 외국의 철도화물운송활성화를 위한 지원정책을 검토한다. 이를 통하여 국내 철도화물운송증대를 위한 지원방안을 도출 및 평가하고 이의 실행을 위한 구체적인 개선방안을 제시한다.

2. 국내 철도화물운송 현황 및 지원제도의 문제점

2.1 철도화물운송 현황

도로의 화물수송 분담률은 톤 기준으로 1990년의 63.8%에서 2006년에는 76.6%로 증가한 반면, 2006년 철도의 수송분담률은 6.3%로써 1990년의 17.2%에서 크게 감소하는 경향을 보이고 있다. 화물수송실적의 규모도 도로운송의

[†] 책임저자 : 정희원, 한국교통연구원 철도교통연구실 연구위원
E-mail : js_mun@koti.re.kr
TEL : (031)910-3187 FAX : (031)910-3225

경우 1990년 215백만톤에서 2006년 529백만톤으로 연평균 11% 가량 증가한 반면 철도운송의 경우 동기간 58백만톤에서 43백만톤으로 연평균 약 2%씩 감소하는 등 최근 전반적인 감소추세를 면치 못하고 있다[1].

이와 같은 철도화물운송량이 감소하고 것은 철도의 경쟁력 저하, 즉 운임과 서비스 측면에서 경쟁수단인 도로에 비하여 우월성을 확보하고 있지 못하기 때문이다[2]. 철도의 경쟁력 저하 원인을 살펴보면, 철도공사의 원가절감노력 미흡, 서비스제고노력 부족, 물량유치노력 부족, 철도물류시설의 비효율적 운영 등 철도운영자의 문제를 우선적으로 지적할 수 있다. 이와 함께 철도에 대한 투자부족으로 인한 철도 인프라의 노후화 및 부족, 여객 위주의 선로배분정책, 환적을 수반하는 철도의 수단적 한계, 국토공간의 한계 등 다양한 측면에서 그 원인을 찾을 수 있다.

2.2 철도화물운송 여건

현재 화물운송에 있어 철도에 대한 정부지원은 도로 및 연안해운 등 경쟁운송수단과 비교해서 열악한 상황이다. 화물자동차와 연안화물선¹⁾에 대해서는 2001년부터 인상된 유류세 전액을 보조해주고 있다. 또한 화물자동차에 대한 고속도로 통행료를 2004년 3월에 9~22% 인하한 바 있으며, 심야시간대에는 최대 50% 할인혜택을 제공하고 있는 상황이다. 이와 같은 우리나라의 화물자동차에 대한 지원정책은 통행료징수, 적재중량제한, 휴일·야간 운행통제 정책 등 화물자동차에 대한 규제정책을 적용하고 있는 유럽의 화물운송정책방향과는 상반되는 것이다.

한편 최근 철도개량사업으로 인한 선로이설에 따라 철도를 이용하기 위해서는 물류시설을 철도역 인근으로 이전하거나 신설철도와 물류기지를 연결하는 인입선의 건설이 필요한 상황이나, 민간업체의 요청에 의하여 건설될 청원시설의 경우 해당시설의 이전시 국가의 지원근거가 없으며, 오히려 구 철도청 당시의 청원시설규칙에 의하면 청원시설의 이전시 소요되는 비용은 청원자 측인 업체에서 부담토록 되어 있다. 이에 따라 철도건설사업시행 시 청원시설에 대해서는 설계에 반영되지 못하였으며, 이러한 청원시설의 이전에 따르는 과도한 비용부담으로 인하여 관련 업체에서는 철도 이용을 포기하는 사례가 발생하고 있는 실정이다. 선로부분에 대한 이전비용 뿐만 아니라 물류부지에 대한 이전대책도 없어 물류시설비가 과도하게 투입되는 양회 사일로 및 연탄

공장 등의 미 이전사례가 발생하고 있다. 철도화물운송물량 증대를 위하여 도로에서의 전환방안을 모색하고 있는 상황에서 기존의 철도이용물량이 도로로 전환되거나 운송을 포기할 경우 사회적 비용 증가와 함께 철도공사의 운임수입 감소로 인한 경영수지악화가 예상²⁾된다.

2.3 철도화물운송 지원제도의 문제점

철도화물운송과 관련한 기존 대부분의 계획들은 선언적으로 철도화물운송의 중요성을 언급하거나, 보다 구체적인 인입선 건설계획을 수립하는 수준에 머물러 철도화물운송증대를 위한 구체적인 계획이나 대책수립이 부족하였다. 철도화물과 관련하여 보다 구체적인 계획은 국가물류기본계획 수정계획(2006~2020)에서 수립된 바 있으나, 철도화물 활성화를 위한 지원방안은 실제적으로는 추진되지 못하고 있는 상황이다. 예를 들면, 복합운송업체에 대한 인센티브 제공, 물류시설 확충시 지원계획의 경우 2006년까지 추진토록 되어 있으나, 현재까지 이에 대한 구체적인 추진계획이나 실적은 전무한 상태이다.

Table 1. Main Support Measures for Rail Freight in the Related Law

주요내용	관련 조항
물류시설 및 장비확충과 관련한 행정적·재정적 지원이 가능함을 규정	제21조 (물류시설·장비의 확충) ① 건설교통부장관·해양수산부장관 또는 산업자원부장관은 효율적인 물류활동을 위하여 필요한 물류시설 ³⁾ 및 장비를 확충할 것을 물류기업에게 권고할 수 있으며, 이에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.
환경친화적 물류활동에 대한 행정적·재정적 지원이 가능함을 규정	제59조 (환경친화적 물류의 촉진) ① 건설교통부장관 및 해양수산부장관은 물류활동이 환경친화적으로 추진될 수 있도록 관련 시책을 강구하여야 한다. ② 건설교통부장관 및 해양수산부장관은 물류기업 또는 화주기업이 환경친화적 물류활동을 위하여 다음 각호의 활동을 하는 경우에는 행정적·재정적 지원을 할 수 있다. 1. 환경친화적 운송수단 또는 포장재료의 사용 2. 기존 물류시설·장비의 환경친화적 물류시설·장비로의 변경 3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 환경친화적 물류활동
물류 및 화주기업의 친환경 운송수단으로 전환할 경우 지원이 가능함을 규정	제60조 (환경친화적 운송수단으로의 전환촉진) ① 건설교통부장관 및 해양수산부장관은 물류기업 및 화주기업에 대하여 환경친화적 운송수단으로의 전환을 권고하고 지원할 수 있다. ② 제1항에 따른 지원대상의 세부적인 기준 및 지원내용에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

1) 정부의 제 1, 2차 에너지세계 개편(2001.7~2007.7)에 따르는 운송업계의 급격한 부담증가를 완화하기 위하여 2001년부터 화물자동차 및 연안화물선에 대한 유가보조금을 지급하고 있으며, 지급규모는 매년 증가하는 추세로 2006년에는 각각 9,439억 원과 211억 원에 달하고 있다.

2) 현재 이전대상 물류시설은 24개소로 취급물량은 연간 367만톤 가량으로, 2006년 취급물량 4,334만톤의 8.5%에 달하는 물량이며, 연간 운임수입으로는 276억 원 가량으로 철도공사 연간 화물부문 운임수입 4,316억 원의 6.4%를 차지하고 있다.

이와 같이 철도화물운송에 대한 지원계획이 추진되지 못한 중요한 원인으로는 지원에 대한 근거규정이 없었기 때문이다. 정부는 최근 철도시설개발사업 이전업체에 대한 지원이나 인입선 건설시 지원 타당성 등을 검토하고 있으나, 지원근거 및 기준이 마련되어 있지 않아 정부지원이 어려운 상황이다. 현재까지 철도화물운송에 대한 법적인 지원장치는 전무한 상태였으나, 최근 기존의 화물유통촉진법을 2007년 8월 「물류정책기본법」으로 전면 개정하여 환경친화적 운송수단에 대한 지원근거를 마련하고 있다. 그러나 구체적인 지원방안, 지원기준, 지원액 등 세부사항에 대해서는 관련 법령에 근거규정을 마련할 필요가 있다.

3. 철도화물운송 지원 필요성

최근 발리로드맵의 채택에 따라 우리나라도 2013년부터 온실가스 감축대상국에 포함될 것이 확실시 되고 있어 친환경 운송수단인 철도의 역할확대 중요성이 제기되고 있다. 관련 문헌에 의하면 철도화물은 단위 운송량(톤키로)당 CO₂, HC, NO_x, PM 등 대기오염물질 및 CO₂ 등 온실가스 배출량이 도로에 비하여 매우 낮은 환경친화적인 운송수단으로 알려져 있다[3-6].

그러나 현재 우리나라와 같은 공사체제하에서는 철도 운영자의 자체적인 경쟁력 향상을 기대하기에는 한계가 있을 것으로 판단된다. 즉, 2006년 기준 평균 영업계수가 177에 달하고 있어 운임인하를 기대하기 어려운 상황이며, 또한 현재의 공사체제로는 원가절감이나 서비스개선 노력에 한계가 있을 것으로 판단된다. 따라서 현재의 여건에서는 적어도 철도화물이 자체경쟁력을 확보하는 시점까지 정부의 철도화물운송에 대한 보다 적극적인 지원이 병행되어야만 철도화물운송증대를 도모할 수 있을 것으로 판단된다. 물론 정부의 지원은 철도화물운송증대를 위한 최선의 방안은 될 수 없으며, 정부의 지원에 앞서 전술한 바와 같은 철도공사의 자구노력이 선행되어야 함은 물론이다. 철도공사의 자구노력을 통한 원가절감, 서비스개선 등이 이루어지지 않는 상태에서 정부의 지원은 철도화물운송증대에 있어 한계가 있을 것으로 판단된다.

3) 「물류정책기본법」 제2조 제1항 4. “물류시설”이란 물류에 필요한 다음 각 목의 시설을 말한다.
 가. 화물의 운송·보관·하역을 위한 시설
 나. 화물의 운송·보관·하역 등에 부가되는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 위한 시설
 다. 물류의 공동화·자동화 및 정보화를 위한 시설
 라. 가목부터 다목까지의 시설이 모여 있는 물류터미널 및 물류단지

다만, 이러한 정부의 지원이 동시에 추진될 경우 철도화물운송증대 목표를 조기에 달성할 수 있을 것으로 판단된다.

철도화물운송에 대한 정부지원 필요성에 대한 다른 논리로서 철도가 발생시키는 사회적 비용이 도로보다 낮다는 점을 제기할 수 있다. 최근 유럽을 중심으로 외부비용의 내재화(Internalization of External Cost)가 주요이슈로 부각되고 있다. 유럽연합은 각 주체가 사회에 발생시키는 비용(혼잡, 대기오염, 소음, 사고 등)과 지불하는 가격에는 차이가 있으며, 이는 가격정책 즉 외부비용의 내재화를 통하여 합리적으로 조정할 필요가 있음을 역설하고 있다[5]. 즉, 외부비용을 실제 지불비용에 포함하지 않을 경우 불합리한 세금징수, 자원의 비효율적 이용 등 사회 전체적 관점에서 볼 때 바람직하지 못한 결과를 초래하게 된다. Bickel 외[7]에 의하면 영국의 트럭 이용자는 유발비용(혼잡 및 환경비용 포함)에 비하여 낮은 가격(비용대비 29~88% 수준)을 지불하는 것으로 나타났으며, 철도를 이용하는 화주는 유발비용보다 높은 수준의 가격(비용대비 113%)을 지불하는 것으로 나타났다. 이러한 불공정성과 비효율성을 개선하기 위한 정부의 정책적 대응이 필요하며, 유럽에서는 이러한 관점에서 외부비용이 낮은 철도에 대한 지원과 함께 트럭에 대한 고율의 통행료 징수 등 제재수단을 동시에 병행하여 추진하고 있다.

4. 외국의 철도화물운송 지원정책

4.1 영국

과거 영국의 철도화물 수송실적은 국토공간의 한계, 도로의 건설증대 등으로 인하여 1952년의 370억 톤키로에서 1995년에는 130억 톤키로로 감소추세를 면치 못해왔다. 육상수단 중 철도화물분담률은 42%에서 6%로 감소했으며, 철도화물은 전체 철도 관련 수입의 10%에 불과한 실정이다. 철도화물의 경우 여객과는 달리 과거 정부지원이 거의 이루어지지 않았으며, 철도투자와 네트워크의 관리는 주로 여객 위주로 이루어져 온 점도 철도화물이 활성화되지 못한 원인으로 작용해왔다.

그러나 민영화 이후 영국의 철도화물운송량은 획기적인 증대를 도모하고 있다. 민영화 이전인 1993년과 2000년 사이에 철도화물운송량이 50% 가량 증대되었으며, 품목별로는 석탄(12억 톤키로)과 해상컨테이너(15억 톤키로)의 증가가 대표적이다. 철도화물 운송량의 증대 원인은 민영화 이후 철도운영회사의 상업적 마인드로의 전환, 경제성장 등과 함께 철도화물운송에 대한 정부의 적극적인 지원정책에서도 그 원인을 찾을 수 있다.

Table 2. Expenditure of Freight Facility Grant in UK

(단위: 백만 파운드)

구 분	'94/'95	'95/'96	'96/'97	'97/'98	'98/'99	'99/'00	'00/'01	'01/'02	'02/'03	'03/'04*
잉글랜드(철도, 해운)	2.8	4.0	2.8	7.0	9.5	5.8	19.9	-	-	-
잉글랜드(철도)	-	-	-	-	-	-	-	32.7	27.6	20.0
잉글랜드(해운)	-	-	-	-	-	-	-	4.0	5.5	6.5
스코틀랜드(철도, 해운)	-	-	-	-	-	6.1	2.4	8.5	2.6	12.0
웨일즈(철도)	2.1	0.2	0.4	0.6	0.1	0.2	-	-	0.4	1.2
합 계	4.9	4.2	3.2	7.6	9.6	12.1	22.3	45.2	36.1	39.7

주: *는 예측치 임

자료: European Commission (2003), "State aid N 464/2003-United Kingdom, Company Neutral Revenue Support Scheme(CNRS)".

Table 3. Expenditure of Track Access Grant

(단위: 백만 파운드)

구 분	'96/'97	'97/'98	'98/'99	'99/'00	'00/'01	'01/'02	'02/'03	'03/'04*
잉글랜드	12.23	21.34	18.91	16.74	13.88	19.89	20.77	20.00
스코틀랜드	-	-	-	-	-	-	0.30	0.50
합 계	12.23	21.34	18.91	16.74	13.88	19.89	21.07	20.50

주: 1. 철도이용지원금(TAG)은 철도운영자의 선로사용료의 일부를 지원하는 제도로 1996/7년에 도입.

2. TAG는 2003/04년 까지 1억 4,500만 파운드가 지급되었는데, 이중 대다수인 7,500만 파운드가 Freightliners의 민영화를 위한 비용으로 1997-2001년 사이에 지급됨.

3. *는 예측치 임.

자료: 전계서.

4.1.1 화물시설지원금제도(Freight Facility Grants)

FFG는 철도 화물시설 설치에 소요되는 자본비용을 지원해주는 제도로 1975~1976년에 도입되었으며, 해운관련 시설의 설치에도 지원되고 있다. 최대 지원액은 환경편익과 지원이 필요한 금액(도로와의 상대적 재무성 차이) 중 작은 값이며, 통상 최대 지원액의 50% 이내에서 지원이 이루어지고 있다. FFG는 해당시설이 설치되지 않으면 트럭으로 화물운송이 이루어지는 경우와 해당화물이 철도(해상)를 통해 운송되는 것이 공익에 이로운 경우에 대해서만 지원이 이루어진다. 대부분의 철도시설은 FFG의 적용대상이 되며(주로 터미널건설을 지원해줌), 측선, 각종 취급설비, 부두, 차량구입 등도 대상이 되며 설계 및 공사비도 고려될 수 있다. 시설의 설치로 인하여 철도(해운) 화물운송의 증대뿐만 아니라 도로운송 증대에도 영향을 미칠 경우 적용대상에서 제외되며, 전동차 및 화차(과거에는 지원됨)는 지

원대상에서 제외된다.

FFG 평균 지원액은 500,000파운드 이하로 평균 지원액이 낮은 편이다. 그러나 최근 지원규모가 커지는 추세이며, 2001~2002년에는 FFG가 4,500만 파운드에 달한 바 있다. 2000~2001년에 브리스톨 항만회사는 1,560만 파운드를 부두인입선건설자금으로 지원받은 바 있다. FFG 지원금 없이도 시설의 설치가 가능한 경우, 환경편익이 충분치 않을 경우, 도로 이용이 제도적으로 불가능한 경우, 지원금이 공정한 경쟁을 크게 훼손할 경우에는 FFG를 지급할 수 없다.

4.1.2 철도 환경편의 증대제도(Rail Environmental Benefit Procurement Scheme)

본 제도는 2007년부터 화물운송을 도로에서 철도로 전환하는 것이 환경, 사회적 편익을 증대시키는 경우 철도운송비용과 도로운송비용과의 차액(철도운송비용이 높은 경우에만 해당) 또는 증가하는 편익에 해당하는 금액을 정부에서 지원한다. REPS는 도로운송에 비하여 높은 운임을 지불하면서도 철도를 통하여 화물을 운송하는 경우, 회사에 대하여 지원하는 제도로 2007년에 도입하여 기존의 TAG(Track Access Grant, 1997~2003)와 CNRS(Company Neutral Revenue Support, 2004~2007)를 대체하는 제도⁵⁾이다.

REPS의 적용기간은 2007년 4월부터 2010년 3월까지의

4) 영국정부는 도로혼잡완화, 외부비용감소 차원에서 화물운송에 있어 철도의 역할증대를 도모하고 있다. 『White Paper 1998』 [8], 『Transport Act 2000』[9], 『Ten Year Plan for Transport』 [10] 등에서 화물운송에 있어 철도의 역할증대 필요성을 강조하고 있으며, 특히 『Ten Year Plan for Transport』에서는 2010년까지 철도 분담률을 기존의 7%에서 10%로 증대시키고 철도화물 운송량의 경우 80% 증대시키는 것을 목표로 하고 있다. 1990~2000년까지 연평균 철도 투자액은 18억 파운드인 반면, 향후 10년간은 연평균 42억 파운드(1999년 가격기준)의 철도투자를 계획하고 있다.

Table 4. Budget Projections of TAG and CNRS

(단위: 백만 파운드)

구 분	'04/'05	'05/'06	'06/'07	'07/'08	'08/'09	'09/'10	'10/'11
잉글랜드 (철도 FFG & TAG)	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0
스코틀랜드 (철도, 해운 FFG & TAG)	14.6	15.4	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0
잉글랜드 (해운 FFG)	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0
웨일즈	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
잉글랜드 (CNRS)	22.0	23.0	24.0	19.0	20.0	21.0	22.0
합 계	63.6	65.4	66.0	61.0	62.0	63.0	64.0

주: 1. 2004/5~2006/7년에 지급된 TAG는 REPS(Bulk)의 전신이며, CNRS는 REPS (Intermodal)의 전신임.

2. 본 자료는 예측치 임.

자료: 전계서

3년간 적용토록 유럽연합으로부터 승인받았으며, 연장가능성도 있다. 지원 우선순위는 총 지원요청액과 총 환경편익비율(B/C)에 따라 결정되며, 지원자는 최대 지원가능금액보다 낮은 금액을 요청함으로써 B/C비율을 더 높여 수혜 확률을 높일 수 있다.

지원금은 계약서상에 명기한 예측 교통량을 초과하는 부분에 대해서는 지급치 않으며, 계약서에는 계약기간, 교통량, 취급화물종류 등이 명기되며 지원금의 수령을 위해서는 화물수송기록을 증거로 제출해야 한다.

4.2 스위스

스위스 교통정책의 목표는 환경 및 삶의 질을 유지하는 가운데 지속가능한 이동성의 확보('Alpine Initiative', 1994)⁵⁾이며, 특히 알프스 횡단 화물교통을 도로에서 철도로 전환시키려는 노력을 기울이고 있다. 이를 위해 철도화물에 대한 지원을 증대시키는 반면, 대형트럭에 대한 규제강화⁷⁾를 통한 철도화물운송증대를 도모하고 있다. 과거 스위스의 철도화물증대정책은 트럭에 대한 최대중량제한(28톤) 적용 등 제재적인 정책을 위주로 하였으나, 이는 최근에 보다 시장지향적 정책으로 전환함에 따라 통행료부과 등 경제적 제재를 통해 철도로의 전환을 유도하고 있다. 복합운송에 대한 운행보조금을 1999년의 1억 2,500만 CHF에서 향후 연평균 2억 5,900만 CHF로 2배가량 증대할 계획이며, 벌크 화물에도 확대적용할 계획이다¹²⁾. 또한 철도화물 환적시 병목현상 개선을 위한 터미널건설 촉진을 위해 2010년까지

지 연평균 1,800만 CHF를 배정하고 있다.

스위스 교통정책의 특징적인 부분은 대형트럭으로부터 징수한 통행료는 두 개의 알프스 관통터널건설 등 철도 시설의 현대화를 위한 재원으로 활용하는 등 도로로부터 징수한 통행료를 철도화물 활성화에 투자하고 있다는 점이다.

스위스 정부는 향후 20년간 300억 CHF를 철도에 투입할 계획이다. 투자재원으로는 대형트럭에 대한 통행료⁸⁾가 주요 재원이며, 그 밖에도 유류세, VAT, 차관 등을 재원으로 활용하고 있다. 이와 같은 정책을 통하여 스위스 연방정부는 알프스를 횡단하는 대형트럭의 수를 절반으로 줄일 수 있을 것으로 전망하고 있다.

4.3 프랑스

지속가능한 이동성의 확보는 프랑스에서도 정책결정자들로부터 광범위한 지지를 받고 있으며, 특히 교통의 외부효과가 큰 경우에는 더욱 그러하다. 교통부는 2010년까지 철도화물수송량(톤·키로 기준)을 1998년 현재의 두 배 수준으로 증대시키는 것을 목표로 설정하고 있다. 이는 지속가능한 개발측면에서 보면 바람직한 방향이나 최근의 철도수송 분담률 저하추세를 감안할 경우 이러한 목표치는 매우 의욕적인 것으로 평가되고 있다. 프랑스의 경우 20세기초 철도분담률은 80%를 담당한 반면, 1994년의 분담률은

8) 2001년 1월부터 스위스의 모든 도로를 운행하는 3.5톤을 초과하는 트럭에 대하여 적용하며, 운행거리, 총 허용중량, 배출량(세 등급)을 기준으로 탄력적으로 부과하고 있다.

통행료 산정식: 운행거리 × 총 허용중량 × 배출량(1.42~2)

최대 허용중량은 2001년에는 34톤, 2005년에는 40톤으로 증대시키는 반면, 도로통행료에 외부비용을 포함시킴으로써 통행료수준을 상향조정하였다. 대형트럭에 대한 통행료는 2001년 1월에 300km 기준, 34톤 트럭에 대해 평균 172CHF를 부과하던 것이 점차 증가하여 알프스횡단철도의 운행이 개시되는 해에는 300km기준 40톤 트럭에 대해 325CHF를 부과할 계획이다.

5) REPS는 REPS(Intermodal)과 REPS(Bulk)로 나뉘지며, 전자는 CNRS를, 후자는 TAG를 대체한다. REPS(Intermodal)는 철도를 통한 복합운송 컨테이너에 대한 운송지원제도이며, REPS(Bulk)는 벌크화물에 대한 운송지원제도이다.

6) H <http://www.alpine-initiative.ch/e/Home.asp>

7) 트럭운전자 근무시간에 대한 제재(근무여건에 대한 EU기준 준용), 야간 & 일요일 트럭통행 금지 등 대형트럭에 대한 제재방안을 적용하고 있다.

30% 수준에 그치고 있으며, 1970년대 이후 도로분담률은 급속히 증가하는 패턴을 보이고 있다.

1997년의 철도구조개혁 이후 철도시설에 대한 투자의 급격한 증대가 이루어지고 있다. 1999년에는 2010년까지의 인프라 투자계획을 발표하였으며, 연간 120억 FF의 총 투자액 중 기존선 개량에 연간 40~45억 FF, 고속선에 연간 45~55억 FF, 철도화물과 관련 있는 기존선에 대한 투자액은 30~35억 FF 규모이다.

철도화물운송증대를 위한 지원은 복합운송에 대한 지원 위주로 이루어지고 있으며, 화물자동차에 대한 규제를 병행하여 추진하고 있다. 1996년 이후 철도화물역과 환적 시설 등 복합운송관련 인프라의 정비에 대한 지원을 통하여 복합운송운임을 트럭 단일운송운임과 유사한 수준이 되도록 유도하여 철도경쟁력을 제고시키려는 노력을 기울이고 있다. 복합운송을 위한 컨테이너에 대한 저리용자제도 및 피기백(Piggyback) 수송에 대한 보조금을 지급하고 있으며, 복합운송에 대한 지원규모는 1999년 3억 FF, 2000년에는 5억 FF으로 매년 확대하고 있으며, 재원은 국가와 지방정부가 반반씩 부담하고 있다. 화물자동차에 대한 중량규제(40톤) 및 일정중량 이상의 화물자동차에 대해서는 토요일 오후 10시부터 일요일 오후 10시까지 통행금지를 적용하고 있으며, 화물자동차의 고속도로 통행료 수준을 승용차의 2.4배로 책정하며 최고속도도 85km로 제한하고 있다.

4.4 유럽연합

철도화물에 대한 유럽연합의 대표적인 지원방안으로는 마르코폴로 프로그램을 들 수 있다. 마르코폴로 프로그램은 트럭에 의한 화물운송을 철도, 해운, 수운 등 친환경적 운송수단으로의 전환을 유도하기 위하여 국가 간 화물운송에 대하여 재정지원을 하는 것으로 2003~2006년까지 7,500만 유로를 지원한 바 있으며, 2007~2013년까지는 4억 유로를 지원할 계획이다. 지원기준은 500 톤-키로 당 1 유로를 지급하고 있다. 친환경운송수단으로의 수단전환에 소요되는 비용의 35%까지 지원이 가능하며, 최소 지원액은 25만 유로이다.

5. 철도화물 지원방안의 평가

5.1 지원방안의 도출

국내외 문헌조사 및 국내 철도운송 관련기관 설문조사 및 인터뷰조사⁹⁾를 통하여 도출한 국내 철도화물활성화를

9) 설문조사는 화주 11개, 운송업체 4개, 총 15개의 설문지를

위한 지원방안은 철도관련 기관에 대한 재정지원방안, 인허가절차 간소화방안, 부담금제도 등 행정제도 개선방안, 트럭에 대한 제재방안으로 대별된다. 트럭에 대한 제재방안도 철도화물운송증대를 위한 방안으로 제기되고 있으나 본 연구에서는 트럭에 대한 제재방안은 정책반영 시 예상되는 민원으로 인하여 고려대상에서 제외한다.

Table. 5. Support Measures for Carriage of Rail Freight

구분	적용 대상	세부 정책방안
재정지원 방안	철도운영기관	유류보조금 지급
		선로사용료 감면
		철도물류시설개량비 ¹⁾ 지원
	철도이용 화주 및 운송업체	철도물류시설 및 장비설치시 지원
철도이용 복합운송업체에 대한 유가보조금 지급률 인상		
도로에서 철도로 전환하는 화주 및 운송업체에 대한 지원		
행정제도 개선방안	철도운영기관, 철도이용 화주 및 운송업체	철도물류시설 설치 시 인허가절차 간소화 ²⁾
	철도이용 화주 및 운송업체	철도물류시설 설치 시 부담금 ³⁾ 완화
트럭에 대한 제재방안	철도 비이용 화주 및 운송업체	특정 시간대 통행금지, 통행료 인상 등

주: 1) 철도물류시설개량비는 매년 18~65억원 규모로 철도공사에 지원되어 왔으며, 철도CY 등 철도물류기지 조성시 주로 활용해 왔으나 2007년부터 정부예산에서 제외됨

2) 최근 무연탄시설이나 양회 사일로 등 일부 철도물류시설은 지역주민들로부터 혐오시설로 인식되고 있어 이러한 시설의 설치시 지자체로부터 인허가가 매우 어려운 상황이며, 이에 따라 이전부지를 확보하지 못해 철도운송을 포기하는 사례가 발생하고 있음

3) 민간업체가 개발제한구역에서 철도물류시설건설시 부담하는 훼손부담금은 물류시설건설시 초기부담으로 작용하고 있어 원활한 철도물류시설건설에 장애요인으로 작용하고 있음

5.2 지원방안의 평가¹⁰⁾

제시된 정책방안에 대하여 철도물량증대효과, 소요비용, 지속성, 해외 적용사례 측면에서의 상대평가를 통하여 철도화물운송증대를 위한 바람직한 정책방향을 도출하고자 한다. 재정지원방안의 경우 국가재정의 한계를 고려할 때 다수의 지원방안을 정책적으로 수용하기는 어려우며, 비용

회수하였으며, 인터뷰조사는 화주 4인, 운송업체 3인, 철도공사 4인, 철도물류협회 1인, 경인ICD(주) 1인, 한국복합물류(주) 1인 등 총 14인을 대상으로 2007. 8~10월에 실시.

10) 본 연구에서 제시한 평가는 저자의 주관적 평가임을 밝힘.

대비 철도물량증대효과가 큰 방안을 우선적으로 추진할 필요가 있다. 또한, 효과의 지속성은 국가지원이 이루어지지 않을 경우 과거 지원효과가 얼마나 지속될 것인가에 대한 부분을 나타내는 지표로서 지원 타당성 검토 측면에서 합리적인 평가기준으로 판단된다. 다만, 해외 적용사례의 경우는 정책방안의 절대적인 평가지표가 아닌 참고지표임을 밝혀 둔다. 각 지원정책의 경우 동일한 수준의 정부재정이 투입될 경우를 가정하고 상대적인 비교평가를 수행한다.

5.2.1 철도운영기관에 대한 재정지원방안

철도에 대한 유류비 보조방안은 경쟁수단인 트럭, 연안 해운이 유류비 보조를 받고 있다는 점과 화물운송에 있어 외부비용의 최소화 차원에서 국가적인 차원의 지원 타당성은 있으나, 철도공사에 대한 정부보조금이 5,000억 원¹¹⁾에 달하는 현실을 감안할 경우 지원의 실현 타당성은 낮은 것으로 판단된다.

선로사용료 경감방안은 분명 철도운영기관의 경영여건 개선에 일조를 할 것으로 기대되며, 이를 통하여 철도화물 운임의 인하를 기대할 수 있어 궁극적으로는 철도화물 활성화에도 기여할 수 있는 정책으로 이해되고 있다. 그러나 최근 정부는 2015년에는 철도운영기관의 경영상태를 흑자로 전환하는 것을 목표로 2006년 약 9천억 원에 달하던 철도공사에 대한 정부예산을 향후에는 매년 1~2천억 원을 추가편성하고 있으며, 선로사용료의 경감도 이러한 정부지원책에 포함되어 있어 선로사용료의 추가적인 경감은 단기적으로 볼 때 실현가능성이 낮은 것으로 판단된다.

또한 철도운영자에 대한 유류보조금과 선로사용료 감면의 경우 국가의 지원금이 과연 철도화물운임 인하를 통한 철도물량증대로 이어질 것인지 불분명하며, 특히 지원효과 지속성 측면에서는 부정적이다. 철도운영자에 대한 유류보조금과 선로사용료 감면방안의 경우 지원이 이루어지지 않을 경우에는 지원효과가 지속되지 않을 것으로 판단된다. 또한, 소요비용 측면에서도 매우 높은 수준의 비용이 소요될 것으로 판단된다.¹²⁾

철도운영자에 대한 물류시설개량비 지원방안의 경우 물량증대효과 및 효과의 지속성 측면에서 바람직한 것으로 판

단된다. 왜냐하면, 철도운영자는 물류시설개량비를 이용하여 철도물류시설을 확충할 수 있으며, 이를 통하여 화주 및 운송업체의 철도이용을 유도할 수 있기 때문이다. 또한 이러한 효과는 지원이 중단되더라도 지속될 것임에 따라 효과의 지속성 측면에서도 바람직한 것으로 판단된다. 소요비용 측면에서는 과거 철도물류시설개량비 규모가 18~65억 원인 점을 고려 시 큰 부담으로 작용하지는 않을 것으로 판단된다.

5.2.2 철도이용 화주 및 운송업체에 대한 재정지원방안

화주/운송업체의 철도물류시설 및 장비설치시 지원하는 방안은 물량증대효과, 효과의 지속성 측면에서 매우 우수한 것으로 판단된다. 철도물류시설 및 장비설치시 지원할 경우 많은 화주 및 운송업체의 도로에서 철도로의 수단전환을 할 것으로 판단되며, 이로 인한 철도물량증대 효과는 클 것으로 기대된다. 또한 철도물류시설이나 장비설치가 이루어지면 국가의 지원이 중단되더라도 해당 시설이나 장비를 이용하여 철도를 계속적으로 이용할 것으로 기대되므로 효과의 지속성 또한 클 것으로 기대된다. 다만, 이러한 시설 및 장비설치에 따르는 국가의 부담이 커진다는 측면은 단점으로 지적될 수 있다. 또한, 본 정책방안은 민간시설에 대한 정부지원으로 인한 특혜논란이 발생할 수 있으며, 정부재원의 투자우선순위를 일정수준 민간시설에 부여하는 것이 바람직한 것인지에 대한 논란 발생가능성이 있어 합리적인 지원기준의 마련이 필요할 것으로 판단된다.

철도이용 복합운송업체에 대한 유가보조금 지급률 인상방안의 경우에는 지급률에 따라 효과가 달라질 수 있으나 유가보조금 지급률 인상 가능폭을 고려시 전반적으로 물량증대효과에는 한계가 있을 것으로 보이며, 지속성 측면에서는 바람직하지 않은 것으로 판단된다¹³⁾. 특히 비수혜 일반운송업체의 반발이 예상되어 집행용이성 측면에서는 바람직하지 않을 것으로 판단된다.

도로에서 철도로 물량을 전환하는 화주/운송업체에 보조금을 지급하는 방안은 적절한 수준의 보조금이 지급될 경우 철도물량증대 측면에서 매우 긍정적으로 평가되나, 소요비용 측면과 효과의 지속성 측면에서는 바람직하지 않은 것으로 판단된다¹⁴⁾.

11) 철도운영기관에 대한 정부예산은 2007년 1조 586억 원에 이르며, 이 중 PSO보상금으로 2,850억 원, 경영지원, 수송차량구입, 내장재교체, 사육신축비 등 보조금으로 4,944억 원, 일반철도 유지보수 및 철도개량 등으로 2,792억 원이 편성되어 있다.

12) '06년 말 기준 도로와 같은 보조금 비율인 57.3%를 적용 시 철도운영자에 대한 유류세 보조금으로 약 329억원의 재원이 소요될 것으로 산출되며, 물류부문 선로사용료는 1,078억 원에 달한다.

13) '07년 하반기 기준 유가보조금은 리터당 344.8원으로 전체 유류세액의 65.3%를 차지하고 있으며, 유류세액 전체에 대하여 보조금을 지원한 다 하더라도 최대 추가 인상분은 리터당 183.2원에 불과할 것으로 보여 철도물량 증대에는 한계가 있을 것으로 판단된다. 또한, 철도물량 증대효과는 지원금 지급시기에만 나타날 것으로 보여 지원을 중단할 경우 효과는 지속되지 않을 것으로 판단된다.

Table. 6. Evaluation of Support Measures

정책방안	평가기준					
	물량증대 효과	소요 비용	효과의 지속성	외국 적용사례	기타	종합평가
철도운영자에 대한 유류보조금 지급	△	△	×	○	현재 보조금 5,000억 규모	△
철도운영자에 대한 선로사용료 감면	△	△	×	○	현재 보조금 5,000억 규모	△
철도운영자에 대한 물류시설개량비 지원	○	○	○	n.a.	-	○
화주/운송업체의 철도물류시설 및 장비 설치시 지원	◎	△	◎	○	-	○ ~ ◎
철도이용 복합운송업체에 대한 유가보조금 지급률 인상	○	△	×	n.a.	비수해업체의 반발우려	△
도로에서 철도로 운송물량을 전환하는 화주/운송업체에 보조금 지급	◎	△	×	○	-	△ ~ ○
인가절차 간소화	△	◎	◎	n.a.	-	○ ~ ◎
철도물류시설설치시 부담금 완화	△	○	◎	n.a.	-	○

주: ◎: 매우 긍정적 또는 매우 낮음(비용); ○: 긍정적 또는 낮음(비용); △: 약간 부정적 또는 약간 높음(비용); ×: 매우 부정적 또는 매우 높음(비용)을 의미

5.2.3 행정제도 개선방안

인가절차 간소화방안은 물량증대효과는 그리 크지 않을 것으로 판단되나 소요비용 및 효과의 지속성 측면에서는 효과적일 것으로 판단된다. 왜냐하면, 인가절차가 복잡했던 것은 철도이용이 많이 이루어지는 주요원인이 아니기 때문에 인가절차를 간소화한다고 하더라도 철도물량의 획기적 증대는 기대하기 어려울 것으로 판단된다. 그러나 본 방안은 비용소요가 거의 없으며, 제도개선이 이루어지면 효과는 지속적으로 이루어질 것이므로 비용이나 효과 측면에서는 바람직한 방안으로 판단된다.

철도물류시설설치시 부과되는 개발제한구역 훼손부담금의 경우 비용대비 물량증대효과는 그리 크지 않을 것으로 예상되나, 효과의 지속성이나 소요비용 측면에서는 바람직할 것으로 판단된다. 본 방안은 인가절차 간소화방안과 유사한 방안으로 이해할 수 있다.

5.2.4 평가결과 종합

다양한 지원정책방안을 검토한 결과 철도물류시설이나 장비 설치시 재정지원방안이 철도물량증대효과와 효과의 지속성 측면에서 가장 우수한 것으로 나타났다. 철도운영자나 화주/운송업체에 대한 직접적인 재정지원방안은 소요비용 대비 효과 측면에서 정책적 추진 우선순위가 높지 않

은 것으로 판단된다.

그 밖에도 철도운영자에 대한 물류시설개량비 지원, 인가절차 간소화, 철도물류시설설치시 부담금 감면 등의 방안도 비용대비 효과측면에서는 무난한 것으로 판단된다. 그러나 이들 방안은 철도물량증대 측면에서는 한계가 있는 것으로 판단된다.

철도물량 증대측면만 본다면 화주/운송업체의 철도물류시설 및 장비설치시 지원하는 방안과 도로에서 철도로 운송물량을 전환하는 화주/운송업체에 대한 보조금 지급방안이 가장 효과적일 것으로 판단된다. 그러나 후자의 경우에는 소요비용과 지속성 측면에서 불리한 것으로 판단된다. 따라서, 정부의 재정여건을 감안할 때 화주/운송업체의 철도물류시설 및 장비설치시 지원하는 방안을 우선적으로 고려하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 이와 함께, 물량증대효과는 그리 크지 않으나 소요비용 및 효과의 지속성 측면에서 바람직한 인가절차 간소화방안, 철도운영자에 대한 물류시설개량비 지원, 철도물류시설설치시 부담금 감면 방안의 추진을 검토할 필요가 있다.

6. 국내 철도화물 지원제도 개선방안

철도화물활성화를 위한 다양한 지원방안에 대하여 검토한 결과 철도물류시설 및 장비설치시 재정지원방안이 가장 바람직한 것으로 나타나 이를 중심으로 하는 제도개선 방안을 제시하고자 한다. 우선 철도물류시설 및 장비설치시 재정지원방안을 기존 철도물류시설에 대한 지원방안과 철도물류시설 및 장비의 신규확충시 지원방안으로 구분하여 지원기준 및 비용분담방안 등 구체적인 방안을 제시한다.

- 14) 보조금 수준이 높을 경우 화주/운송업체를 유인하는 효과가 커 철도화물 운송량 증대폭이 클 것으로 기대되나, 높은 보조금 수준으로 인한 국가의 재정부담이 증가할 것으로 판단된다. 또한 철도물량 증대효과는 지원금이 중단될 경우 지속되지 않을 것으로 판단되어 지속성 측면에서는 바람직하지 않을 것으로 판단된다.

6.1 기존 철도물류시설에 대한 지원방안

기존철도의 개량, 이설 등 국가철도망 개량사업시 기존 철도를 이용하던 민간업체 물류시설에 대한 대책마련 필요성이 제기되고 있다. 이에 해당하는 민간업체로는 양회, 무연탄 업체가 대부분이며, 품목특성상 인입선 등 철도선로가 필요하나 부지확보시 인허가문제와 민원, 부지 및 인입선 건설비용 등에 대한 부담으로 인하여 철도수송을 포기하는 사례가 발생하고 있는 실정이다. 현재 문제가 되고 있는 민간 철도물류시설의 이전비용은 업체가 부담토록 되어 있으며, 일부 업체의 경우에는 구 철도청과 이러한 사항에 대하여 협약을 체결한 바 있어 현재 국가가 지원할 수 있는 근거가 마련되어 있지 않은 상태이다.

6.1.1 지원기준

국가의 지원기준은 경제성, 재무성, 타 수단 이용가능 여부 등의 조건을 모두 만족하는 경우에만 지원하는 것이 바람직하다. 경제성이 없는 사업에 대하여 지원할 경우 타 인입선 등 철도물류시설 건설사업과의 형평성 문제가 발생할 우려가 있기 때문이다. 총 공사비가 500억 미만의 경우에는 타당성조사를 생략(「건설기술관리법」 시행령 제38조의 6)할 수 있어 실질적으로는 대부분의 청원시설의 경우 경제적 타당성 대상사업에서 제외되나 철도화물에 대한 지원 논리 중의 하나가 외부비용의 최소화 측면임을 감안할 때 경제성을 지원기준의 하나로 고려하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

또한 철도운영자 관점에서 재무적 타당성을 국가의 지원 기준으로 고려하는 것이 바람직하다. 철도공사가 국가의 재정지원을 받고 있는 현 상황을 고려할 경우 국가가 지원하는 경우라도 철도공사의 재무적 타당성 확보는 바람직하다.

마지막으로 정부지원이 없다면 도로를 이용하는 경우, 즉 정부지원 없이도 철도를 이용하는 경우에는 지원대상에 포함시키지 않도록 한다. 도로와 철도의 총 운송비용(이전 비용 포함)을 비교해서 철도의 총 운송비용이 낮을 경우 지원하지 않으며, 도로가 낮을 경우에만 지원토록 한다.

6.1.2 국가의 최대 지원액

국가의 지원액은 도로를 이용할 경우의 총 비용(TC)과 철도를 이용할 경우의 총 비용(RC)의 차이(RC-TC) 이상으로 지원할 수 없도록 한다. 즉, 철도의 총 비용(운송을 위해 소요되는 총 비용으로 시설건설비, 이전비용 등도 포함)이 도로보다 높은 경우에만 지원토록 한다. 또한 철도물류시설 이전으로 인하여 발생하는 사회·경제적 편익(B) 이상으로 지원할 수 없도록 한다. 따라서 국가의 최대 지원액은 다음 식에 의하여 산정할 수 있다.

$$\text{국가의 최대지원액} = \min(\text{RC-TC}, B)^{15)}$$

실질지원액은 이와 같이 도출된 최대 지원액의 일정비율을 적용하는 방안을 고려할 수 있다. 참고로, 영국의 경우 산정된 최대지원액의 50%를 넘지 않는 범위 내에서 지원하고 있다.

6.1.3 비용분담방안

민간업체에 대한 국가와 철도공사의 총 지원액은 상기한 국가의 최대지원액과 철도공사의 수입증대분을 고려하여 결정한다. 국가와 철도운영자는 철도물류시설의 이전으로 인하여 발생하는 사회·경제적 편익과 운영자의 수입증대분 비율에 의하여 비용을 분담토록 한다. 다만, 철도운영자의 경영여건이 개선될 때까지는 철도운영자의 비용부담을 면제하는 방안을 고려할 수 있다.¹⁶⁾

6.1.4 기타 고려사항

철도물류시설에 대한 지원시 이전대상업체들과 철도이용물량, 협약 미 준수시 지원금 환수 등에 대해 구체적인 협약을 체결하여 실효성 있는 지원정책이 되도록 유도할 필요가 있다.

6.2 철도물류시설 및 장비의 신규확충 시 지원방안

화주나 운송업체가 철도물류시설 및 장비를 확충하고자 하는 경우의 지원방안을 제시한다.

국가의 지원기준, 최대 지원액, 비용분담방안 등은 기존 물류시설의 이전방안에서 제시한 기준을 준용할 수 있으며, 지원 우선순위 결정을 위해 다음의 세 가지 방안을 고려할 수 있다.

첫 번째 방안은 발생편익(B)과 정부지원금(GF)의 비율(B/GF)이 높은 사업을 우선적으로 지원하는 방안이다. 본 방안은 사회적 편익극대화 차원에서 Value for Money를 고려하는 것이며, 지원업체는 정부로부터 보조금 수혜확률을 높이기 위해 정부지원금을 낮게 요청할 수도 있다.

15) 영국의 경우 본 산식을 통하여 철도화물에 대한 지원금을 산출하고 있으며, 사회경제적 편익산정 시 원단위(Sensitive Lorry Miles)를 적용하고 있는데 고려하는 항목으로는 사고, 소음, 공해, 기후변화, 도로건설비 및 유지비, 도로혼잡, 철도외부비용 등이 있다(구체적 지원규모는 4.1.2의 철도환경 편익증대제도를 참조).

16) '07년 기준 철도운영자는 총 6,254억원의 운영적자를 기록하고 있으며, 화물분야의 적자는 3,974억원에 달해 매년 국가로부터 재정지원을 받고 있는 상황이다. 이를 감안할 경우 철도공사의 경영여건이 개선되는 시점에 철도운영자에게도 비용을 부담토록 하는 것이 철도활성화 측면에서 바람직할 것으로 판단된다.

두 번째 방안은 철도운영자의 수입증대분(NI)과 정부지원금(GF)의 비율(NI/GF)이 높은 사업을 우선적으로 지원하는 방안이다. 본 방안은 철도운영자의 운임수입극대화 차원에서 Value for Money를 고려하는 것이며, 철도운영자의 경영손실에 대하여 국가의 보조가 이루어지고 있는 현실을 고려할 때, 철도운영자의 운임수입증대는 정부재정지원의 감소로 이어질 수 있다.

세 번째 방안은 첫 번째와 두 번째 방안을 적절히 조합하는 방안이 될 수 있다.

7. 결 론

철도화물운송증대가 이루어지지 못하는 원인은 무엇보다도 철도의 경쟁력저하에서 찾을 수 있다. 즉, 최근의 철도화물 운송물량이 감소하는 원인은 운임과 서비스 측면에서 경쟁수단인 도로에 대한 경쟁력을 확보하지 못함에 따른 것으로 이해할 수 있다. 철도의 경쟁력이 저하된 원인을 살펴보면, 철도공사의 원가절감노력 미흡, 서비스제고노력 부족, 물량유치노력 부족, 철도물류시설의 비효율적 운영 등 철도운영자의 문제를 우선적으로 지적할 수 있다. 이와 함께 철도에 대한 투자부족으로 인한 철도 인프라의 노후화 및 부족, 여객 위주의 선로배분정책, 철도의 수단적 한계, 국토공간의 한계 등 다양한 측면에서 그 원인을 찾을 수 있다. 철도화물운송의 경쟁력을 강화하기 위해서는 현재와 같은 독점형태의 공사체제보다는 민영화를 통한 운영의 효율성 도모와 함께 다수의 철도화물운영자 간의 경쟁구도를 조성하는 것이 운임인하 및 서비스개선 측면에서 바람직하다는 것이 유럽의 철도민영화 사례에서 얻을 수 있는 교훈이다.

그러나 현재 우리나라와 같은 공사체제하에서는 철도운영자의 자체적인 경쟁력 향상을 기대하기에는 한계가 있을 것으로 판단된다. 즉, 2006년 기준 평균 영업계수가 177에 달하고 있어 운임인하를 기대하기 어려운 상황이며, 또한 현재의 공사체제로는 원가절감이나 서비스개선 노력에 한계가 있을 것으로 판단된다. 따라서 현재의 여건에서는 적어도 철도화물이 자체경쟁력을 확보하는 시점까지 정부의 철도화물운송에 대한 보다 적극적인 지원이 병행되어야만 철도화물운송증대를 도모할 수 있을 것으로 판단된다.

본 연구에서는 외국의 철도화물활성화를 위한 정책방안을 고찰하였으며, 이를 토대로 국내 철도화물운송증대를

도모하기 위한 다양한 지원방안을 도출하고 이를 평가하였다. 평가결과 철도물류시설 및 장비설치 지원방안이 철도물량증대 및 효과의 지속성 측면에서 가장 바람직한 방안으로 도출되어, 이에 대한 지원기준, 지원액, 비용분담주체 등 구체적인 정책방안을 제시하였다. 이러한 정책방안의 실효성을 제고시키기 위해서는 무엇보다도 관련 법령에 구체적인 지원방안을 포함시켜 지원근거를 마련하는 것이 무엇보다도 중요할 것으로 판단된다.

철도화물운송을 활성화하기 위해서는 이러한 정부의 지원정책과 함께 철도공사의 자구노력이 병행되어야 할 것이다. 왜냐하면, 철도공사의 자구노력을 통한 원가절감, 서비스개선 등이 이루어지지 않은 상태에서 정부의 지원만으로는 철도화물활성화에 한계가 예상되기 때문이다. 다만, 이러한 정부의 지원이 병행해서 추진될 경우 철도화물운송증대 목표를 조기에 달성할 수 있을 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

1. 건설교통부 (각 연도). “건설교통통계연보”.
2. 이용상 (2004). “철도화물수송체계의 현황과 개선방안”, 한국철도학회논문집, 제7권 제1호.
3. 한국환경정책평가연구원 (2002). “육상교통수단의 환경성 비교 분석”.
4. Wee, B.V., Janse, P., and R.V.D Brink (2005). “Comparing Energy use and Environmental Performance of Land Transport Models”, Transport Reviews.
5. ECMT (1996). “Towards fair and efficient pricing in transport”.
6. 건설교통부 (2001). “교통분야 온실가스 감축관련: 온실가스 감축대책 등 교통환경 관련규제의 거시경제효과 분석”.
7. Bickel, P., Friedrich, R., Link H., Stewart, L., and C., Nash (2006). “Introducing Environmental Externalities into Transport Pricing: Measurement and Implications”, Transport Reviews.
8. Department for Transport (1998). “White Paper”.
9. Department for Transport (2000). “Transport Act 2000”.
10. Department for Transport (2000). “Ten Year Plan for Transport”.
11. European Commission (2003), “State aid N 464/2003 - United Kingdom, Company Neutral Revenue Support Schmem (CNRS)”.
12. ECMT (2003). “National policies towards shifting freight from road to rail”.

접수일(2008년 8월 25일), 수정일(2009년 1월 9일),
게재확정일(2009년 2월 2일)