

영국철도정책의 변화요인조사를 통한 시사점 분석 A Study on the Changing Factors in Rail Policy in the UK

이용상[†] · 정병현*

Yong-sang Lee · Byung-hyun Chung

Abstract This paper analyzes the changes in rail policy in the UK between 1948 and 2007. The UK rail system, once a nationalized industry, was privatized in 1994. Consequently it increased the role of government after 2000, which was a year of frequent rail accident. Recently the UK rail system has made solving global warming and EU interoperability in rail. This paper examines the main factors in changes in rail policy in the UK, which is through the ruling party's ideology, comprehensive transport policy, aimed at reducing global warming and rail accident. Moreover, this paper clarifies the characteristics of rail policy that is consistent with social role of rail, integrative transport policy and acknowledging the positive role of rail against global warming.

Keywords : competition, arbitration, a doctrine of the ruling party, comprehensive transportation policy, effect on environment and EU law

요 지 본 논문은 1948년 영국철도의 국유화이후 최근 2007년까지 철도정책의 변화과정을 분석하였다. 영국철도는 철도국유화 이후 1994년 민영화 그리고 2000년 대형 철도사고 이후 정부기능 강화, 철도를 통한 환경문제의 적극적인 해결, EU철도법의 국내법 적용 등 새로운 변화가 나타나고 있다. 본 논문에서는 1948년 이후 각 정당의 철도정책과 정책변화요인 그리고 민영화이후의 정책에 따른 수송량의 등의 변화 등을 정성적으로 분석하였다. 본 연구에서 영국철도정책의 변화는 집권정당의 이념, 교통 혼잡과 지구온난화, EU통합철도운영 등의 외부적 요인과 철도사고 등의 내부 요인 등에 기인하는 것으로 분석되었다. 본 연구에서 밝혀낸 영국철도정책의 특징은 첫째 철도정책이 국유화, 민영화를 거듭하면서도 어느 정도 일관된 철도정책이 있었다는 것이다. 이는 1974년 철도법이후 철도의 사회적 역할에 대한 명확한 인식에서 비롯한다. 두 번째로는 철도를 도로와 연관하여 생각하는 종합교통정책이 지속되었다는 것이다. 세 번째로는 환경문제의 해결에 철도가 적극적인 역할을 하고 있다는 것이다. 이러한 변화는 새로운 철도정책을 모색하는 우리에게 시사점을 주고 있다.

주요어 : 경쟁, 조정, 집권당의 이념, 종합교통정책, 환경과 EU법의 영향

1. 서론

1.1 문제의 제기

최근 철도는 친환경수단으로 부각되고 있고 고속철도의 성공은 철도교통의 새로운 전기를 마련해 주고 있다. 선진 각국에서는 철도를 통한 에너지와 지구온난화문제 해결과 철도의 경쟁력 향상을 위한 여러 가지 노력을 기울이고 있

다. 이웃 일본은 2004년 규슈신간선의 개통 등 지속적인 노선건설과 1987년 철도민영화를 통해 철도산업의 경쟁력제고에 심혈을 기울이고 있다. 영국도 1994년 철도민영화를 단행하여 새로운 체제로 철도를 운영하고 있다. 우리나라는 2004년부터 철도를 상하 분리하여 운영하고 있으며, 그 해 4월에는 고속철도를 개통하여 현재에 이르고 있다.

그간 우리나라의 철도정책은 국유철도로서 유지되어 오다 김대중 정부에서 민영화를 추진하였으나 노무현정부에서 공사화로 바뀌어 현재에 이르고 있다. 그간의 철도정책에 대한 평가도 필요한 시점이다. 또한 교통정책도 해방 이후 철도에서 1960년대 후반부터 최근까지 도로중심의 교통정책이 되고 있으나 최근 지구온난화문제 등으로 철도의 위

[†] 책임저자 : 정회원, 우송대학교 철도경영학과 교수
E-mail : yongsang@wsu.ac.kr

TEL : (042)630-9630 FAX : (042)630-9629

* 교신저자 : 정회원, 우송대학교 운송물류학과 교수
E-mail : bhchung@wsu.ac.kr

TEL : (042)630-9331 FAX : (042)630-9339

상이 높아지고 있다. 2009년 정부는 2020년까지 현재상태가 지속되는 이산화탄소배출전망치(BAU)보다 감축목표를 30%줄이는 획기적인 목표를 발표하여 환경친화적인 철도의 중요성이 부각되고 있다. 따라서 현 시점에서 각국의 철도정책 변화를 검토하는 것은 의미있는 일이라 하겠다.

특히 영국은 1994년 민영화를 통해 상하 분리로 철도를 운영하고 있으며 2000년 이후 민영화의 문제점을 보완하는 여러 가지 정책을 도입하였다. 최근 영국은 철도를 통하여 환경문제의 적극적인 해결과 유류대륙과 철도의 통합적인 운영 정책은 우리에게 시사하는 바가 크다.

이에 본 논문에서는 영국의 철도정책의 변화를 살펴보고 특히 민영화 이후의 변화에 주목 하고 이를 통해 우리나라에 주는 교훈과 시사점을 도출해 보고자 한다.

연구범위는 영국철도가 국영화를 시작한 1947년부터 최근인 2007년까지로 하였으나 구체적으로는 민영화이후 특히 2005년 이후 변화에 주목하였다. 이는 그간 민영화 이후의 변화에 대해서는 약간의 연구가 있었으나 2005년 이후 변화에 대해서는 아직 연구가 없었기 때문이다. 연구방법론은 주로 국내의 문헌연구를 주로 하였고 기 연구된 선행연구를 기반으로 하여 최근의 변화를 추가함으로써 그간의 연구에 연속성을 유지하였다. 기본적으로는 영국철도정책의 근간인 교통백서에 나타난 정책방향과 정책에 큰 영향을 끼친 문헌을 참고 하였으며, 정권과 법과제도의 변화에 주목하여 분석하였다. 또한 정책의 변화에 따른 결과로서 수송량 등을 검증해 봄으로써 철도정책에 따른 효과를 분석해 보고자 하였으며 철도정책의 분석을 타 교통수단을 포함한 종합교통정책의 측면에서 파악하였다. 본 연구를 통하여 영국 철도정책의 변화를 파악할 수 있음을 물론 우리나라 철도정책에도 많은 시사점을 줄 것으로 판단된다.

2. 선행연구의 검토

영국 철도정책의 대표적인 학자인 고르비시(Terry Gourvish)는 명저인 「British Rail」를 쓴 영국철도의 흐름을 「통합」에서 「민영화」라는 개념으로 1947년~1997년까지를 잘 정리하고 있다. 그는 1947년 국유화 이후 특히 「1974년 철도법」에 큰 의미를 크게 부여하고 있다. 노동당 정권에서 만들어진 이 법은 철도의 역할을 명확히 하고 이에 근거해 철도보조금증대, 화물에 대한 보조금 신설, 지방 적자선을 폐지하고 버스에 대한 규제를 완화하는 등 철도 활성화를 위한 다양한 노력이 기울여졌다¹⁾고 평가하고 있다. 1980년대 대처의 보수당정권 철도정책과 1990~1994년

민영화정책 그리고 1997년까지 보수당 정책을 잘 정리하고 있지만 민영화 이후와 최근까지의 변화를 설명하고 있지 못하고 있다.

한편 일본의 교통학자인 아오키(青木)는 「철도 지리학」에서 영국철도는 1948년 국유화 이후 만성적인 적자를 기록했는데 이를 해결하기 위한 조사보고서로서 1963년의 「영국국철의 개혁」(The Reshaping of British Railways)이 영국철도정책의 중요한 전환점이 되었다고 설명하고 있다²⁾. 이 보고서에는 여객을 급행, 완행, 광역철도로 화물을 석탄, 광석, 잡화로 나누고 수입을 통해 직접비를 충당 가능한 사업은 급행, 석탄, 광석이며 광역철도는 수입과 비용의 차가 제로이며 완행과 잡화는 적자를 기록했다고 분석하고 있다. 특히 완행의 경우는 1일·km당 1,517명 이상을 수송해야만 경영수지가 맞는다고 분석하고 있다. 이러한 분석에 의하면 철도경영에서 채산성이 있는 분야로는 급행 혹은 광역철도로 한정되고 완행은 버스로 대체하는 것이 합리적이라는 결론이 나온다. 이에 근거해 영국철도는 경영합리화를 추진하였는데 1960년에 영업연장 18,369마일, 7,283개역, 876개의 조차장이 1970년에는 영업연장이 11,799마일, 2,868개역, 146개의 조차장으로 감소하였다. 이 결과 영국철도는 대도시간 혹은 도시권내의 교통으로 한정되는 경향이 있었고 지역에 있어 철도의 역할은 감소했다고 주장하고 있다. 실제로 이러한 지방적자선의 폐선 기준은 일본에서도 적용되었는데 인구를 감안하여 1일·km당 4,000명 미만수송은 지방 적자선으로 분류하여 버스로 전환하도록 하였다³⁾.

한편 영국의 교통정책의 흐름을 정리한 논문으로는 후지이(藤井) 등이 쓴 「종합교통정책에 관한 최근의 동향과 과제」가 있다⁴⁾. 본 논문에서는 영국의 교통정책의 흐름을 종합교통정책적인 측면에서 조명하여 2004년까지 분석하고 있다. 여기서는 「종합교통정책」을 각 교통수단간의 정비와 운영을 전체적으로 조정하는 것으로 정의하고 있다. 영국보수당의 교통정책은 「경쟁」(competition)과 경쟁을 통한 「조정」(coordination)으로, 노동당은 「통합」(integration)으로 설명하면서 보수당의 「조정」과 노동당의 「통합」이 종합교통정책에 해당하는 것으로 분석하고 있다. 국내논문으로는 이용상은 2000년 Hatfield사고 이후 민영화의 성과를 2004년까지 분석하였다⁵⁾. 최근의 논문으로는 문진수는

1) Terry Gourvish (2002), British Rail, Oxford Press, pp. 11-13.

2) 青木栄一 (2008), 鉄道の地理学, WAVE出版, pp. 119-121.

3) 일본국유철도경영재건축진특별법 시행세칙(1979).

4) 藤井 (2005), “綜合交通政策に関する近年の動向と課題,” 道路經濟研究所, pp. 44-69.

5) 이용상 (2006), “영국철도민영화의 현황과 과제,” 대한교통학회지, 제24권 제2호.

그의 논문에서 영국의 화물운송정책을 검토하였고⁶⁾, 中村는 영국의 화물보조정책에 대해 최근인 2007년까지 언급하고 있다⁷⁾. 그 동안의 여러 가지 논문들은 최근의 변화인 2007년까지의 변화를 설명하지 못하고 있으며, 中村의 경우도 화물에 한정하고 있다. 이에 본 논문에서는 그 동안의 철도 정책을 철도와 도로까지를 포함한 종합교통정책차원에서 조명하면서 영국철도의 최근 변화인 EU철도법의 수용과 환경문제를 해결을 위한 정책까지 포함하여 설명하고자 하였다. 결론부분에서는 영국철도정책 중 우리나라에 적용 가능한 부분을 제시하여 구체적인 시사점을 얻고자 하였다.

3. 교통정책의 변화

3.1 국유화에서 민영화로(1947년~1997년)

교통정책의 주요한 변화내용을 보면 1947년 여당인 노동당은 모든 교통수단을 국유화시켰다. 이는 노동당 교통정책의 일환으로 추진되었다. 당시에 이를 추진한 영국운수위원회(British Transport Commission: BTC)로 항공을 제외한 육상수송을 모두 국유화하였다. 「1947년 교통법」에 의하면 이 조직의 임무를 “능률적이고, 경제적이며 적절하게 통합된 공용의 육상교통수단과 항만시스템을 제공하는 것”이라고 정의하고 있다. 이에 철도는 1947년 이후 그간의 민간 운영에서 국유화의 길을 걷게 되었다. 그러나 1953년 보수당정권은 국유화된 트럭을 민영화시키고 국유철도는 지역으로 분할하고 최고운임만을 정하는 규제완화를 단행하였다. 보수당은 1953년부터 약 10년 후 「1962년 교통법」에 의해 영국운수위원회를 폐지하고 철도운영을 전국적으로 통일 하고 수송수단을 공사로 분할 독립시켜 상호경쟁을 촉진하는 정책을 취하였다. 철도의 경우 자유화를 추진하고 적자 노선의 서비스 폐지 등을 자유롭게 할 수 있게 하는 등 「통합」으로부터 「경쟁」으로 철도정책을 변화시켰다. 1968년 다시 노동당이 정권을 잡고 노동당의 이념에 기초한 정책을 취하였는데 이는 1947년 공적독점으로 운영되는 철도로 돌아가지 않고 어느 정도 시장의 현실을 반영한 정책을 도입하였다. 예를 들면 철도의 적자선에 대해 내부보조에서 공적보조로 전환을 명확히 하였다. 아울러 대도시권에 여객운수위원회를 설치하여 광역권의 지역공공교통을 일원화하여 통합 관리하도록 하였다. 또한 화물에 대해서는 전국화물공사를 만들어 트럭과 철도화물을 통합운영하고 영국철도공사는 수송만을 담당하게 하고

100마일 이상의 장거리수송에 대해서는 철도만을 허용하는 정책을 채택하여 이용자의 선택을 제한하였다. 그 후 정권교체에 의해 약간의 변화가 있었지만 가장 큰 변화는 1980년대 보수당의 대처정권이었다. 이 정권은 자원배분보다는 생산효율을 중시하여 교통부문에 전면적인 규제완화를 단행하였다. 「1980년 교통법」과 「1985년 교통법」에 의해 런던 등 대도시권을 제외하고 버스영업의 면허제를 폐지하고, 국유버스를 민영화하였고 전국화물공사도 해체하였다. 대처정권에 이은 보수당의 메이저정부는 「1993년 철도법」을 통해 지방공영의 지하철, 경전철이외의 전국을 독점한 영국철도공사를 민영화하였다. 영국철도는 소유와 운영의 분리를 통해 경쟁을 촉진하는 형태로 변화하였다. 운영은 경쟁입찰에서 운영권을 획득한 회사가 7년~15년의 프랜차이즈기간동안 운영하도록 하여 잠재적인 경쟁자의 출현이 가능한 경쟁가능성(contestable)이 있는 시장을 형성하도록 하였다. 경쟁의 유지를 위해 철도감독관이 설치되어 교통부와는 독립적으로 운영되었다. 이러한 민영화정책으로 경쟁이 촉진되는 체제로 변화하였지만 매우 복잡하고 특히 철도네트워크전체의 장기적인 계획을 어느 곳에서 담당하느냐 등의 문제를 안고 있었다. 1997년 노동당의 블레어 정권이 들어서면서 종합교통정책이 제기되었는데 정책추진의 핵심은 그간 민영화를 통해 시장에 남겨진 환경문제, 혼잡 문제, 철도인프라의 정비 등을 어떻게 해결하느냐였다. 즉 연간 2~3%의 지속적인 경제성장에 따른 수송량의 증가와 자동차의 증가에 따른 혼잡과 환경문제 등을 어떻게 해결하느냐가 관건이었다.

3.2 민영화의 보완(1998년~2004년)

「1998년 백서」(New Deal for Transport: Better for Everyone)에서는 영국의 교통 문제를 자동차의 증가, 철도수송력의 부족, 도로의 증가에 따른 혼잡과 환경악화, 사회적 약자에 대한 교통서비스의 부족 등을 제시하였다. 이러한 문제인식하에 백서는 환경, 토지이용, 경제정책 등을 교통과 연계하는 지속가능한 발전을 교통정책의 기본방향으로 정하였다. 구체적으로는 SRA(Strategic Rail Authority: 전략철도청)를 설치하고 정부의 종합교통정책을 지원하도록 하였는데 그 기능은 철도의 중장기계획수립, 공적자금의 효과적인 사용, 사회적 약자에 대한 교통서비스의 제공 등이었다. 또한 지방자치단체는 혼잡통행료의 징수, 직장내 주차장에의 세금부과 등으로 재원을 마련하고 이를 교통혼잡 완화와 공공교통수단의 육성에 사용하도록 하였다. 특히 이 백서는 철도 육성 정책으로 종래의 공급위주의 정책에서 혼잡과 환경의 문제를 중시하고 교통수요를 억제하

6) 문진수 (2009), “국내철도화물운송지원제도 개선방안,” 한국철도학회논문집, 제 12권, 제 1호.

7) 中村 (2009), “英国の貨物鉄道補助政策について,” 運輸と経済2009/3, pp. 70-76.

는 지속가능한 정책을 도입하고 공공의 이익을 위해 필요한 영역에서 정부 개입이 가능하도록 하였다. 이는 「2000년 교통법」에 의해 법제화되었는데 이 법에 의해 지방자치단체에 혼잡통행 요금부과권이 주어져 2003년부터 런던에서 시행하고 있다. SRA에는 철도장기전략 수립과 철도투자자의 재정지원과 프랜차이즈회사에의 보조금배분 등 철도발전을 위한 적극적인 역할이 부여되었다. 이 법에 의해 구체적인 정책으로 「교통10년 계획」(Transport Ten Year Plan 2010) (2000)이 발표되었다. 지속가능한 교통체계를 구축하기 위해서 10년간의 재정계획을 수립했는데 10년간의 총 투자액은 1,800억 파운드(수단별로는 도로 33%, 철도 33%, 지방교통 14%, 런던 11%, 기타 6%)로 하고 투자중 공적자금 53%, 민간자금이 47%로 조달하도록 하였는데 철도투자를 중시하는 경향을 보였다. 이러한 재원을 바탕으로 발전 목표가 정해져 여객(인·km)은 50% 증가, 화물 80%(톤·km)증가, 정시성 향상, 동서해안철도의 근대화, Channel Tunnel의 영국구간 철도완성, 주요항만과 철도의 연계강화 등을 제시하였다. 그러나 이러한 적극적인 수송계획은 2000년 10월의 Hatfield사고에 의해 철도운행을 안전과 승객의 신뢰성회복을 최우선하는 정책으로 변화하였다.

노동당의 이러한 정책시행의 결과 철도투자액은 민영화 초기보다 증가하였는데 민영화 직후에는 변화가 없었던 철도투자액은 2000년에 비해 2003년에 약 2배에 이르렀다. 이러한 일련의 정책에 대해 여러 가지 문제점도 발견되었다. 첫째로는 2002년 보고서(Progress Report)에서는 2000년에 정한 목표를 수정하였다. 2010년까지 2000년 수준이하로 도로혼잡을 줄이는 목표달성이 어렵다고 판단되어 2000~2010년 사이에 11~20% 혼잡이 증가되는 것으로 수정하였다. 이는 1997년 노동당의 출범초기 157개의 도로건설계획을 37개로 줄이거나 연기하는 계획을 66개로 다시 수정하여 발표한 것과 무관하지 않은데 이는 도로건설을 옹호하는 측의 반발에 기인한 것이었다. 두 번째로는 노동당의 정책에 대해서 정부의 지나친 간섭과 규제, 철도의 재국유화를 지향하는 것 아닌가 하는 비판이 있었고, 교통의 시장기능회복은 도로에 대한 가격부과시스템에 문제가 있는 것이므로 이를 개선하면 가능하다는 안도 제시되었다⁸⁾. 2002년과 2003년의 가장 큰 변화는 인프라를 소유하고 있었던 민간회사인 레일트랙이 전액정부투자기관인 네트워크레일로 변화했다는 것이다. 민영화 이후 탄생한 레일트랙은 민간회사로 주식에 대한 이익을 최우선으로 했기 때문에 장기적인 투자와 유지보수 등에 한계가 있었다. 이 회사는

민영화이후 여러 가지 크고 작은 사고로 인한 열차운행의 지연 배상금으로 결국 파산하게 되었다. 이에 2003년에 주식회사가 아닌 정부전액출자회사(a company limited by guarantee)로서 네트워크 레일이 탄생하였다. 이 회사는 이사회에서 운영되고 있는데 114명의 열차운행회사, 정부대표, 시민 등으로 구성되어 있다. 이러한 문제점을 인식하여 노동당 정부는 「2004년 철도백서」(The Future of Rail)를 통해 철도정책을 크게 변화시켰다⁹⁾. 주요한 내용으로 첫째는 전략철도청을 폐지하고 철도계획과 책임, 재정지출의 기능을 교통부에 이관하였다. 이는 철도인프라에 대한 장기계획을 전략철도청에 맡겼지만 기능상 한계가 있었고 전략철도청의 정부대행기능과 철도감독관(Rail Regulator)의 독립성 유지라는 상반적인 성격으로 역할관계가 모호하여 갈등관계가 지속되었기 때문이다. 실제로 전략철도청은 매우 적극적인 투자계획을 제시했지만 철도감독관은 선로사용료 등의 요금설정에 있어 가장 기초가 되는 철도투자자산의 평가를 엄격하게 하여 투자를 회피하는 문제 등이 발생하였다. 이에 정부의 역할과 책임을 명확히 하는 방향으로 철도정책을 전환하여 전략철도청을 폐지하게 된 것이다. 철도감독관은 ORR(Office of Rail Regulator: 철도규제위원회)로 그 기능이 존속되었다. 두 번째로는 철도안전의 책임을 보건안전청(Health and Safety Board)에서 철도규제위원회로 이관하여 안전에 대한 규제와 경제적 규제를 일원화하고 책임을 단일화하였다. 세 번째로는 새로 탄생한 네트워크 레일의 역할을 명확히 하고 그 기능도 강화하였다. 공적기능을 가진 네트워크 레일에 대해 열차다이하편성 권한부여와 운영회사와의 협력관계도 강화하였다. 이를 위해 운영회사의 수가 감소하였고 네트워크 레일도 지역별로 통합되었다.

3.3 국제외와 환경을 강조하는 종합정책(2006년~2008년)¹⁰⁾

그간 EU 철도법의 영국 내 도입은 꾸준히 추진되어 왔다. 2002년에 유럽의 고속철도에 관한 규정(96/48/EC)이 영국법에 수용되었고, 2004년에는 기존선에 관한 통합운영 규정(2001/16/EC)이 동일하게 적용되었다. 최근인 2009년에는(2008/57/EC)규정이 그대로 영국법으로 적용되고 있는데 이는 그간의 고속철도, 기존철도 그리고 안전(2004/49/EC) 규정 모두를 포괄한 규정이다.

한편 최근에 발표된 「Delivering a Sustainable Railway」(2007)은 「2005년 철도법」에 의해 2009년 4월~2014년 3

8) John Hibbs (2000), Transport Policy: The Myth of Integrated Planning, Hobert Paper 140, Institute of Economic Affairs.

9) 이용상 (2006), “영국철도민영화의 현황과 과제,” 대한교통학회지, 제 24권, 제 2호, p. 94.

10) 저자가 참여하여 집필한 한국 교통연구원 (2009), 철도관련법제 개선연구 최종보고서(안)의 영국부문을 참고하였음.

월까지 5년 동안의 투자액을 제시하였다. 또한 향후 30년 간의 발전방향과 정부와 철도산업의 관계를 자세하게 설명하고 있다. 구체적으로 선로용량증대, 여객의 서비스 향상, 그리고 잠재적인 철도환경에 대한 개선과 철도의 장단기계획 그리고 이를 실천하는 운영계획 등을 제시하고 있다. 주요한 내용은 Table 1과 같다.

Table 1. Delivering a Sustainable Transport(2007)의 주요내용

1) 철도육성을 통한 지구온난화와 환경 문제해결
2) 철도에 있어 지역의 역할과 책임
3) 수요에 부응하는 철도용량확대
4) 국제철도 서비스향상
5) 구체적인 비용과 투자규모, 연도별 실행 계획의 제시
• 2009~2014년까지 150억 파운드의 철도투자
• 운임은 소비자 물가 +1% 수준
• 2014년까지 안전사고 3%감소
• 신뢰성수준을 2007년 88%에서 2014년까지 92.6%로 향상
• 30분 연착 열차 비율을 25% 감소
• 2014년까지 22.4%의 수요증대
• 1,300량의 신규차량투입
• 150개역의 개량 : 1.5억파운드 투자
• 환경을 고려한 철도화물 육성: 2억파운드
• 노약자 대응하는 철도정책 : 2015년까지 계단없는 역에 3.7억 파운드 투자

또한 이 법은 철도화물 보조금제도인 TAG(선로이용보조금)와 CNRS(철도이용자에 대한 보조금) 을 통합한 철도 환경편익 제도 (Rail Environmental benefit Procurement Schemes: 이하 REPS)를 도입하였다¹¹⁾. 영국정부는 2007년 4월-2010년 3월까지 REPS에 3년간 300만 파운드를 지출할 예정이며 이를 통하여 약 215,000대의 트럭운송이 철도로 전환될 것으로 예상하고 있다¹²⁾.

Table 2. 철도화물보조금제도의 변화

	종래의 제도	새로운 제도
화물 보조금제도	FFG(1974-)	FFG 지속
	TAG(1993-2007.3)	REPS(Bulk) (2007.4-2010.3)
	CNRS(2003-2007.3)	REPS(복합수송) (2007.4-2010.3)

주: FFG: Freight Facility Grant(화물시설보조금)
TAG: Track Access Grant(선로이용보조금)
CNRS: Company Neutral Revenue Support(철도이용자에 대한 보조금)

REPS(복합수송의 경우)는 철도화물이 트럭화물보다 운임 등에서 불리한 화물에 대해 보조금이 지급된다. 또한 항만에서 출발하는 철도화물과 내륙에서 출발하는 철도화물에 대해 18개 지역을 나누어서 보조율을 다르게 적용하고 있다. 보조금은 두지점간의 보조율×두지점간의 환경편익으로 계산된다. REPS의 환경편익은 다음과 같다.

Table 3. 철도환경편익제도의 내용

권역	구분	편익의 내용
혼잡한 고속도로	높은 수준	69펜스
	중간 수준	27펜스
	낮은 수준	4펜스
도시권	간선	1.38파운드
	기타	1.74파운드
지방권	간선	53펜스
	기타	45펜스

자료: Department for Transport (2006), Rail Environmental Benefit Procurement Scheme.

이러한 제도의 신설은 환경적 편익을 인정하고 철도를 통하여 경제성장을 도모하는 정책의 일환이라고 하겠다. EU에서도 2030년까지 항만화물에서 철도로 수송하는 비율을 현재의 두 배로 정하고 있는데 영국에서도 이를 적극적으로 수용하고 있다. 이와 함께 기술 분야 장기계획이 수립되었는데 HLOS(High Level Output Specification)(2006)이 바로 그것이다. 영국은 2035년까지 기술발전계획을 수립하고 이를 단계별로 추진하고 있다.

3.4 철도정책의 변화분석과 제도의 변화

그간의 영국의 철도정책을 분석해 보면 다음과 같다. 영국철도는 1820년 민영철도로 시작하였으나 1948년 노동당에 의해 국유화의 길을 걸었다. 그 후 보수당정권은 국유화된 철도의 틀 내에서 규제완화, 적자노선의 폐지 등 효율성을 강조하는 정책을 추진하였다. 1974년 노동당정권에 의해 철도의 역할과 기능이 명확해지고 보조금도 증대하였다.

「1974년 철도법」에는 철도가 경제적, 사회적, 환경적으로 중요한 수단이라는 것을 명시하였다. 그 후 1980년대 보수당정권의 규제완화 정책에 이어 「1993년 철도법」에 의해 민영화가 단행되었다. 1997년 보수당정권에 의해 철도의 장기계획 등이 수립되었고 2000년 Hatfield사고 이후 철도 운영에 있어 정부기능이 강화되었다. 최근인 2005년 이후 EU철도규정을 영국철도법으로 그대로 받아들임은 물론 환경문제 등을 적극적으로 해결하는 종합교통정책차원에서 철도에 대한 장기계획과 구체적인 실천계획을 제시하고 있다. 그간의 철도정책의 변화를 정리한 것이 Table 4이다.

11) Department for Transport (2006), Rail Environmental Benefit Procurement Scheme.

12) http://www.dft.gov.uk/pgr/freight/rfg/pnrailfreightgrants

Table 4. 영국 철도정책의 주요한 변화(1948년~2008년)

연도	집권당	수상	주요법안	주요 정책
1947년 (1945-1951)	노동당	아토리	1948년 교통법	- 모든 육상교통의 국유화 - 운수위원회(BTC) 에서 관리
1953년 (1951-1955)	보수당	처칠		- 규제완화 - 화물수송의 시장 기능 강화
1962년 (1957-1963)	보수당	맥밀란		- 운수위원회폐지 - 적자노선폐지
1968년 (1964-1970)	노동당	월슨		- 공적보조의 명문화 - 철도공사는 운송만 담당 - 장거리화물의 철도 유도
1974년 (1974-1976)	노동당	월슨	1974년 철도법	- 철도의 역할을 명확화 - 철도보조금증대 - 철도화물보조금 신설
1979 (1979-1990)	보수당	대처	1980년 교통법 1985년 교통법	- 규제완화 - 전국화물공사해체
1993년 (1991-1997)	보수당	메이저	New Opportunity for the Railways(1992) 1993년 철도법	- 철도민영화 상하분리, 경쟁입찰, 철도감독권제 도입
1997년 (1997-2004)	노동당	블레어	A New Deal for Transport(1998) Transport Act(2000) Transport 2010(2000) Future of Railway(2004)	- SRA(전략철도청)설치 - 2004년에 SRA 폐지하고 기능을 교통부로 이관
2005-2008년	노동당	브레어고든 브라운 (2007~)	Railway Act(2005) The Railways Infrastructure (Access and Management), Regulation(2006), Railway(Interoperability), Regulation(2006), Railways and Other Guided Transport System(Safety) Regulation(2006), Delivering a Sustainable Railway(2007)	- 철도의 국제화 - 환경문제의 해결 - 종합교통정책의 비전을 제시

Table 5. 민영화이후 철도관련 제도와 법

	민영화 당시 (1994년)	변화(1)	변화(2) (2005년)	2006년 이후	비고 (추세)
프랜차이즈 관리	OPRAF	SRA(2001)	DfT(2005)	Dft	
인프라 소유 및 관리	Railtrack	Network Rail(2002): 비영리법인			
안전	HSE	RSSB(2003)	RAIB(2005) Network Rail(2005) ORR(2005)	ROGS(Safety) Regulation(2006) 추가	EU법이 영국철도법에 적용됨
규제기능	ORR	-	-		EU법이 영국철도법에 적용됨
계획기능	-	SRA(2001)	DfT(2005)	Delivering a Sustainable Railway(2007)	정부주도형장기투자 계획을 마련(2007)

주: RAIB: Rail Accident Investigation Branch.
 RSSB: Rail Safety and Standard Board.
 DfT: Department for Transport.

이러한 철도 정책의 변화로 조직도 함께 변화하였는데 노동당은 「2004년 철도백서」를 기초로 하여 그간의 독립된 안전담당 기관인 HSE(The Health and Safety Executive: 건강안전청)로 부터 안전기능을 ORR로 이전하고, 철도투

자문제에 있어 ORR과 SRA의 중복을 없애고 철도투자를 직접 교통부에서 담당하여 2007년에는 장기투자계획을 교통부가 직접 작성하였다¹³⁾.

13) The White Paper on the future of rail, 15, July, 2004.

4. 정책의 변화요인 및 영향

4.1 변화요인

영국철도는 제2차 세계대전으로 많은 피해를 입었고 전 수송수단을 국유화하는 노동당의 정책으로 1948년 민영 철도에서 국유철도로 전환되었다. 그 후 국유철도는 경영적자를 계속 시현했는데 이는 낮은 생산성, 부적절한 투자, 관리의 비효율성, 불규칙한 재정지원 등에 기인하였다. 이러한 국영철도의 문제점은 1992년 백서인 「New Opportunities for the Railways」에서 명확하게 표현되어 있다. 이 백서에서는 영국철도가 그간의 적자를 벗어나지 못한 것은 국영조직으로서의 비효율성이라고 밝히면서 낮은 인센티브제도, 자유롭지 못한 영업활동 등으로 시장 변화에 적절하게 대응하지 못한 것을 지적하였다. 영국정부는 이러한 문제의 근본적인 해결책은 민간 기업의 경쟁을 통한 효율성을 제고하고 서비스 질의 향상과, 소비자 선택 폭을 넓히는 것이라고 주장하였다¹⁴⁾. 이러한 철도의 문제점을 해결하기 위해 대처의 보수당 정권은 철도민영화를 1980년대부터 검토하여 1992년에 같은 당의 메이저정권에 의해 구체적인 계획이 수립되고 「1993년 철도법」에 의해 추진되었다. 그리고 1997년에 정권이 보수당에서 노동당정권으로 바뀌기 전까지 민영화과정은 완료되었다. 그러나 영국철도는 과도한 분할과 시장에의 지나친 의존 등으로 잦은 사고와 정시성, 신뢰성 등의 문제점으로 소비자입장에서 불만이 제기 되었다. 민영화의 추진에 대한 평가를 보면 1999년 10월의 Paddington 사고 후 여론조사에서는 73%가 인프라회사인 레일트랙의 국영화에 찬성하였고 2006년 7월에 보수당은 상하 분리와 함께 추진된 민영화는 너무 작은 회사로 분할되어 철도 비용이 상승했고, 이로 인하여 사고 등의 발생 등 민영화정책에 대한 과오를 인정하였다¹⁵⁾. 이에 1997년 이후 노동당은 철도의 안전과 정부역할 등을 강화하는 새로운 정책을 추진하게 되었다. 최근에는 EU의 지구온난화방지 정책이 2020년까지 1990년에 비해 20%의 이산화탄소를 감축하는 목표를 제시하고 있어 환경친화적인 철도를 적극적으로 활용할 예정이다. 또한 2008년에 제정된 「Climate Change Act」에 따라 2050년까지 2005년 기준으로 약 50%를 삭감하는 정책을 수립하였는데 이를 달성하기 위해서 철도가 큰 역할을 할 것으로 기대하고 있다. 이러한 영국철도정책의 변화요인을 정리한 것이 Table 6인데 영국의 철도정책은 집권당의 이념과 외부 환경변화 등에 크게 좌우되고 있는 것을 알 수 있다.

14) 민영화의 장점에 대해서는 1992년의 「New Opportunities for the Railways」에 자세히 설명되어 있다.
15) The Times, 17 July, 2006.

Table 6. 영국철도정책의 변화요인

구분	1948년 국영화	1994년 민영화	1998년~2004년	2005년 이후
정책 목표	전 수송부문의 국유화	민간과 시장의 중 역할 강조 (효율성)적자해소	정부역할강화 안전의 강화	유럽철도 통합 운영 환경문제 해결 종합교통정책
추진 요인	노동당의 이념전쟁으로 철도의 폐허화	보수당의 이념(대중자본주의) 철도운영의 효율화	민영화에 대한 반성 철도사고의 빈발 투자증대 필요성	유럽의 단일화 환경문제의 긴박성(Climat Change Act 2008) 장기계획의 필요
집권당	노동당	보수당	노동당	노동당
외부환경 요인	-	-	-	유럽통합 환경문제

4.2 정책의 영향¹⁶⁾

4.2.1 철도투자의 증대

철도에 대한 인프라투자는 Table 7와 같이 1985~1990년의 연간 평균 약 884백만 파운드였는데 민영화당시인 94/95년에는 1,998백만 파운드에서 Hatfield 이후인 2006/2007년에는 5,031백만 파운드로 2.5배나 증가하였다. 이는 1998년 이후 노동당의 철도투자증대와 최근의 종합교통정책에 기인한 것으로 판단된다.

Table 7. 교통투자의 변화

(단위: 백만 파운드)

연도	도로 (인프라)	철도 (인프라)	철도 (차량)	항만 (인프라)	항공과 관제
1985~1990평균	2,451	884	281	-	321
1994/95	4,761	1,998	629	120	639
1995/96	4,330	2,001	321	165	583
2000/01	3,391	2,790	629	205	729
2001/02	3,688	3,652	997	233	687
2002/03	4,228	4,241	611	236	809
2003/04	4,231	5,136	921	307	1,454
2006/07	4,756	5,031	449	-	-

자료) Department for Transport (1991), Transport Statistics Great Britain, 1991 Edition, p. 3.
Department for Transport (2008), Transport Statistics Great Britain, 2008 Edition, p. 24.

4.2.2 철도연장과 수송량

총 철도연장은 1953년의 경우는 29,783km에서 민영화

16) 이용상 (2006), “영국철도민영화의 현황과 과제,” 대한교통학회지, 제 24권, 제 2호를 최신자료로 수정하였다.

이전인 1993/4의 경우에는 16,536km까지 감소하였으나 그 후 감소 추세는 멈추었다. 여객수송량의 경우도 1993/4년에는 740백만 명이었으나 그 후 증가추세를 보여 2007/8년에는 1,232백만 명까지 증가하였다.

Table 8. 철도연장과 수송량의 변화 (단위: km)

	총 철도 연장	전철화 연장	여객 수송 연장	여객 수송 (백만 명)	여객 수송 (십억인 km)	런던지하철여객수송 (백만 명)
1980	17,645	3,718	14,394	760	30.3	559
1990/1991	16,584	4,912	14,317	809	33.2	775
1993/4	16,536	4,968	14,357	740	30.4	735
1994/5	16,542	4,970	14,359	735	28.7	764
2000/01	16,652	5,167	15,042	957	38.2	970
2004/05	16,116	5,200	14,328	1,088	42.4	976
2007/08	15,814	5,250	14,484	1,232	49.0	1,096

자료) Department for Transport (2001), Transport Statistics Great Britain, 2001 Edition, p. 64.
 Department for Transport (2008), Transport Statistics Great Britain, 2008 Edition, p. 107.

철도화물수송량은 1953년에 370억 ton-km에서 Table 9와 같이 계속 감소추세를 보여 민영화직전인 1994년의 경우는 130억 ton-km 까지 감소하였다. 민영화이후는 증가추세를 보이고 있는데 2007년에는 210억ton-km로 1994년에 비해 62%나 증가하였다.

Table 9. 화물수송 분담율의 변화 (단위: 10억 ton-km, %)

연도	도로		철도		해운		파이프라인		합계	
	수송량	분담률	수송량	분담률	수송량	분담률	수송량	분담률	수송량	분담률
1990	136	62	16	7	56	26	11	5	219	100
1994	144	65	13	6	52	24	12	5	221	100
1995	150	66	13	6	53	23	11	5	227	100
2000	158	62	18	7	67	26	11	4	254	100
2003	159	64	19	8	61	24	11	4	250	100
2004	160	63	21	8	59	24	11	5	253	100
2007	173	68	21	8	51	20	10	4	255	100

자료) Department for Transport (2001), Transport Statistics Great Britain, 2001 Edition, p. 64.
 Department for Transport (2008), Transport Statistics Great Britain, 2008 Edition, p. 107.

민영화 이후 철도 수송량이 증가한 이유는 경쟁으로 인한 효율성향상, 투자확대, 정부의 철도육성정책 등의 내부적인 요인뿐만 아니라 경기상승, 도로정체, 유류 값의 상승

등의 외부적인 요인도 직간접적인 영향을 미쳤다. 영국교통부가 2004년에 발표한 「The Future of Rail」에서 철도승객의 증가이유를 경쟁체제와 민간투자의 확대라고 언급하면서 이러한 현상은 국철시대에는 나타나지 않았던 것이라고 설명하고 있다. 또한 MIT와 Cambridge대학의 공동연구 발표에 의하면 만약 영국철도가 민영화되지 않았다면 수송량은 계속 감소하고 적자를 계속 시켰을 것이라고 분석하고 있다¹⁷⁾.

외부요인을 보면 영국의 경제성장률은 민영화전년도인 1993년에 2.5%, 민영화 후인1995년에 2.5%, 1997년에 2.8%, 1999년 2.4%, 2001년 2.0%, 2003년 2.5%, 2004년에는 3.2%, 2007년에는 3.1%로 지속적인 높은 성장을 기록하고 있다¹⁸⁾.

휘발유의 경우 1994년에 1리터에 56.4펜스에서 2004년에는 81.3펜스까지 상승하였다¹⁹⁾. 도로의 낮 평균주행속도도 런던의 경우 1970년에 21.3km/h에서 2003년에는 18.5 km/h로 감소하였다²⁰⁾.

4.2.3 철도안전

철도안전의 변화추이를 보면 Table 10과 같이 1993/94년에는 940건에서 감소추세에 있다가 증가와 감소 등 일관성을 보이고 있지 않다. 중대 사고라 할 수 있는 충돌과 탈선의 경우는 1993/1994년의 경우는 248건에서 2000/01년에는 199건, Hatfield 사고이후인 2003/4년에는 121건, 2007년에는 70건으로 감소하였다.

민영화 이후의 사고건수를 보면 국영철도운영시기인 1980~1990년의 연평균사고건수보다 감소하였으나 아직까지도 안전부문에서 확실한 민영화의 효과는 나타나지 않고 있다. Hatfield 사고이전과 이후를 비교해 볼 경우 철도사고건수는 감소 추세에 있다.

안전에 관해서는 열차100만마일당 중대사고건수가 1991년에 0.42건에서 그 후 계속 감소하였는데 그 이유를 민영화이후의 투자증대로 TPWS(Train Protection Warning System) 등의 도입의 결과라고 설명할 수 있으며 철도에 투자확대와 안전 확보를 위한 정책들의 영향으로 안전성이 향상되고 있는 것으로 판단된다²¹⁾.

- 17) MIT & University of Cambridge (2003), Problems of De-regulation - The Case of UK Railways.
- 18) 영국 재무성 자료.
- 19) Department for Transport (2004), Transport Statistics Great Britain, 2004 Edition, p. 52.
- 20) Department for Transport (2004), Transport Statistics Great Britain, 2004 Edition, p. 128.
- 21) 이용상 (2006), “영국철도민영화에 있어 철도안전의 성과와 과제” 한국철도학회논문집, 제 9권, 제 2호, pp. 218-220.

Table 10. 철도사고의 변화 (단위: 건)

	충돌	탈선	장애	화재	합계
1980~90평균	290	194	410	194	1,199
1992/93	154	205	532	202	1,093
1993/94	135	113	445	247	940
1994/95	125	149	397	217	888
1995/96	123	104	488	256	971
2000/01	106	93	693	301	1,193
2001/02	101	88	557	291	1,037
2002/03	69	67	495	292	923
2003/04	59	62	448	297	866
2007	23	47	486	141	697

자료) Department for Transport (1991), Transport Statistics Great Britain, 1991 Edition, p. 179.

Department for Transport (2008), Transport Statistics Great Britain, 2008 Edition.

철도에 대한 투자액 증가는 Table 7과 같이 증가했으며 최근자료에서도 2009-2014년까지 2006년 가격으로 125억 파운드를 투자하는 것으로 발표하였다²²⁾.

이와 함께 ORR의 적극적인 안전규제에 대한 역할과 법규 등이 잘 정비되어 시행되고 있다. 2006년의 The Railway and Other Guided Transport System(Safety) Regulation에는 영국철도의 안전관리체계, 안전인증, 안전에 대한 권한, 유럽철도안전의 영국 내 적용 등이 자세하게 정리되어 안전도 향상에 기여하고 있다.

4.2.4 정시성

민영화 이후의 정시성과 신뢰성은 거의 동일한 수준을 유지하고 있어, 전반적으로 정시성과 신뢰성에서는 민영화 효과가 나타나지 않고 있다. 특히 Hatfield 사고 이후 정시성과 신뢰성을 합쳐 계산한 PPM(Public Performance Measurement) 수치는 Table 11과 같이 1999/2000년부터 계속 하락 추세에 있다가 최근인 2006/7년에 사고이전인 1999/00으로 회복되었다.

Table 11과 같은 철도정책에 따른 효과를 요약해 보면 민영화이후 집권당이 보수당에서 노동당으로 바뀌면서 정부의 역할과 투자가 증대되었고, 환경문제 등 외부요인으로 철도법의 위상이 강화되는 쪽으로 변화하였다. 효과에 대해서는 다양한 변수로 인해 계량화하기 어렵기 때문에 정성적으로 분석할 경우 Table 12와 같이 정리될 수 있을 것이다.

22) ORR 2008년 자료.

Table 11. 정시성과 신뢰성추이 (단위:%)

	PPM	정시성	신뢰성
1985~1990평균		91.0	98.0
1994/95		89.6	98.7
1995/96		89.5	98.8
1999/00	87.8	91.9	98.8
2000/01	79.1		
2001/02	78.0		
2002/03	79.2		
2003/04	81.2		
2004/05	83.6		
2006/07	88.1		

주) PPM(Public Performance Measurement)은 정시성과 신뢰성을 합한 계수이다.

자료) Department for Transport (1991), Transport Statistics Great Britain, 1991 Edition, p. 38.

Department for Transport (2008), Transport Statistics Great Britain, 2008 Edition, p. 110.

Table 12. 정책의 변화와 효과의 상관관계

	정책변화요인	정책효과
내용	집권당의 변화	1) 보수당의 철도민영화 정책 2) 노동당의 철도역할중대로 수송량 증대, 안전지표의 향상
	외부요인 (환경문제, 유럽통합)	1) 철도역할중대 2) 철도법의 위상변화 (국내→국제)

5. 우리나라 철도정책에의 도입가능성 및 결론

5.1 도입가능성

본 논문에서는 그 동안 영국철도정책의 변화내용과 요인 그리고 영향을 살펴보았다. 철도정책의 주요변화 요인은 첫째 집권정당의 변화와 이념이 크게 작용 하였다. 1947년 노동당의 철도국유정책 그리고 1994년 보수당의 민영화 정책 그리고 1997년 이후 노동당의 정부기능강화 정책 등이 이를 증명해 주고 있다. 두 번째로는 영국철도 정책에 있어 외부환경의 영향도 크다고 하겠다, 특히 최근에 대두된 환경문제와 이를 해결하는 철도육성정책 추진과 EU철도법의 영국국내법체계내의 도입 등이 그러한 예라고 하겠고 극심한 도로의 정체도 여기에 포함된다. 세 번째로는 철도내부의 요인이다. 과도한 분할민영화 등의 영향도 있었지만 2000년대의 일련의 사고는 철도정책을 변화시키는 주요한 계기가 되었다. 그러나 영국철도정책에서 변하지 않는 하나의 흐름은 종합교통정책이다. 1947년 철도국유화 이후 철도의 사회적 개념이 도입되었

고 그 후에도 몇 번의 변화는 있었지만 「1974년 철도법」에서 철도화물에 대한 보조금제도 도입 등 교통부문에서 철도의 역할을 인정해 왔다. 최근에는 이러한 개념은 도로교통의 지체, 환경문제 등을 해결하는 개념이 중심이 되어 그 흐름을 이어가고 있다.

영국철도정책의 특징을 통해 우리나라에 주는 시사점을 정리해 보면 다음과 같다. 첫째로 철도정책의 변화와 함께 일관성을 발견할 수 있다는 것이다. 국유화정책에서 민영화로 바뀌었지만 다시 정부역할을 강조함으로써 변화를 통한 어느 정도의 일관성을 유지하였다. 영국철도는 건설당시 민영철도에서 출발하여 1948년 국유화 1994년의 민영화 그리고 1997년 이후 정부기능의 강화 등을 통해 변화와 발전을 거듭해 왔다. 두 번째로는 1997년 이후의 영국철도의 변화는 매우 의미가 있다고 하겠다. 정부의 종합교통정책입장에서 철도정책을 수립하였고 특히 정부의 역할과 환경문제, 미래 장기계획 등을 마련하여 매우 적극적인 정책의지를 표명하고 있다. 이는 2005년 이후 더욱 구체화되고 현실적인 계획으로 발전하였다. 이 결과 영국철도는 새로운 부흥을 맞이하게 되었고 2007년 런던까지 고속철도연장 이후 북쪽 지방까지 확대하는 계획이 추진되고 있다. 마지막으로 영국철도정책을 추진하는데 매년 구체적인 프로그램 등이 만들어져 시행되고 있다는 것이다. 예를 들면 철도의 경제성평가가 편람, 환경편익 편람 등 세부지표들이 끊임없이 보완되면서 정책의 신뢰성과 일관성을 더 해 주고 있다. 이러한 영국의 철도정책은 우리나라 철도정책을 수립하는데 매우 시사하는 바가 크다.

따라서 향후 우리나라의 철도 정책도 다음과 같은 방향으로 추진되어야 것이다. 첫째로 그간 우리나라 철도책의 주요방향은 1950년대에는 전후복구, 1960년-1970년대에는 산업철도의 건설, 1980년대에는 기존선로의 증대, 1990년대에는 고속철도의 착공, 지하철의 확충 2000년대에는 고속철도의 개통, 철도구조개혁 등이 그 기초를 이루고 있다. 그간 종합교통정책측면보다는 철도자체의 발전의 측면이 강했으며 철도의 투자액도 도로에 비해 미약하여 철도의 역할이 크지 못하였다. 2000-2004년까지의 철도투자규모는 전체 교통투자에서 28.7%에서 2005-2009년에는 25.9%로 더욱 감소하였다. 최근 우리 정부는 2020년까지 철도의 투자 비중을 2009년 29.3%에서 50%까지 확대하는 것을 발표하였는데 영국의 최근의 변화는 타산지석이 되고 있다.

Table 13. 교통투자규모의 추이

	2000-2004		2005-2009		증가율 (%)
	투자규모 (억원)	비율 (%)	투자규모 (억원)	비율 (%)	
도로	546,563	54.7	611,010	51.9	10.5
철도	286,249	28.7	305,217	25.9	6.2
공항	46,008	4.6	49,240	4.2	6.6
항만	99,022	9.9	185,697	15.8	46.7
기타	21,032	2.1	26,586	2.3	20.9
총계	998,874	100	1,177,750	100	15.2

자료) 국토해양부 (2008).

두 번째로는 우리나라의 경우 장기 계획, 철도화물보조금제도, 편익계산방식 등의 면에서 보완, 개선되어야 할 것이다. 결론적으로 종합교통정책측면에서 철도의 역할과 투자증대, 법과 제도의 정비 등이 보완되어 철도가 가지고 있는 장점을 발휘하고 환경문제 등도 적극적으로 대처해 나가야 할 것이다. 이상의 논의를 바탕으로 양국의 철도정책을 비교해 보면 Table 14와 같다.

Table 14. 영국과 우리나라의 철도정책비교

	영국	우리나라	비고
철도정책	종합교통정책측면이 강함	종합교통정책측면이 미약	
교통투자규모	철도>도로	도로>철도	2000년 이후
장기계획	향후 30년 계획 HLOS(High Level Output Specification) (2035)	국가기간 철도망계획(2019)	

참고 문헌

1. 문진수 (2009), “국내철도화물운송지원제도 개선방안,” 한국철도학회논문집 제 12권, 제 1호.
2. 이용상 (2006), “영국철도민영화의 현황과 과제,” 대한교통학회지 제 24권, 제 2호, pp. 91-100.
3. 이용상 (2006), “영국철도민영화에 있어 철도안전의 성과와 과제,” 한국철도학회논문집, 제 9권, 제 2호, pp. 218-220.
4. 青木栄一 (2008), “鐵道の地理学,” WAVE出版, pp. 119-121.
5. 藤井 (2005), “綜合交通政策に関する近年の動向と課題,” 道路經濟研究所, pp. 44-69.
6. 中村 (2009), “英國の貨物鐵道補助政策について,” 運輸と經濟2009/3, pp. 70-76.
7. 일본국유철도경영재건촉진특별법 시행세칙 (1979).
8. T. Gourvish (2002), “British rail,” Oxford Press, pp. 11-13.
9. J. Hibbs (2000), “Transport policy: The myth of integrated planning,” Hobert Paper 140, Institute of Economic Affairs.

10. MIT & University of Cambridge (2003), "Problems of De - regulation -The Case of UK Railways-."
 11. New Opportunities for the Railways (1992).
 12. Railways Act (1974).
 13. Transport Act (1947).
 14. The White Paper on the future of rail (2004).
 15. Department for Transport (1991), "Transport Statistics Great Britain," 1991 Edition.
 16. Department for Transport (2004), "Transport Statistics Great Britain," 2004 Edition.
 17. Department for Transport (2006), "Rail Environmental Benefit Procurement Scheme."
 18. Department for Transport (2008), "Transport Statistics Great Britain," 2008 Edition.
 19. The Times (2006), 17 July.
- 접수일(2009년 11월 27일), 수정일(2010년 1월 14일),
게재확정일(2010년 2월 5일)