■ 論 文 ■

철도소화물 운송사업에 관한 연구

Evaluation of Rail Parcel Service and Policy Recommendations

문 진 수 (한국교통연구원 철도·동북아 교통연구실 책임연구원)

전 일 수 (인천대학교 동북아물류대학원 원장)

김 민 영 (국토연구원 SOC·건설경제 연구실 연구원)

목 차

Ⅰ.서론
Ⅱ. 철도소화물사업의 현황
Ⅲ. 철도소화물 경영수지 분석
1. 철도공사의 운임수입과 위탁수수료 관계분석
2. 철도소화물사업의 원가와 수입 관계분석
3. 거리별, 할증별, 중량별 경영성적 분석
Ⅳ. 철도소화물과 택배와의 경쟁력 분석
1. 운임측면
2. 정보제공성측면
3. 편의성측면
4. 정시성측면
5. 철도소화물 수송전망
Ⅴ. 철도소화물사업 활성화 가능성 검토
Ⅵ. 철도소화물사업의 폐지방안 및 효과
1. 철도소화물사업의 폐지근거 및 관계법령
2. 철도소화물사업의 공익성 검토
3. 대체수송수단 검토
4. 철도소화물사업 폐지형태 및 폐지시점 검토
5. 철도소화물사업 폐지효과
Ⅶ. 결론
참고문헌

Key Words : 철도소화물운송사업, 철도구조개혁, 택배, 경쟁력분석, 경영성적분석, 항운노조
rail parcel service, rail reform, truck parcel service, competitive analysis, financial analysis, port & transport workers unions

요 약

철도소화물사업은 도로발달, 택배사업 활성화로 1990년 2,620만개를 정점으로 취급물량이 최근 10년간 연평균 10%이상 급속히 감소하였으며, 취급역도 '73년 421개역에서 현재 90개역만 남아있는 상황이다. 경영성적 측면에서 보면 '88년 이후부터 위탁수수료 지급이 운송수입보다 많아 '99~'03년 동안 연평균 52억원의 적자('04년 49억)를 기록하였으며, 인건비, 유지관리비 등을 포함하는 원가기준으로는 2004년도에 464억원의 적자를 기록한 바 있다. 이에 따라, 2005년 1월 1일 철도청의 공사화 이후 효율성 제고 차원에서 철도소화물사업의 축소·폐지가 제기되고 있어 본 사업에 대한 깊이 있는 연구가 시급한 실정이다. 본 연구에서는 철도소화물사업의 문제점과 택배와의 경쟁력분석을 통한 철도소화물사업의 장래전망을 수행하였으며, 본 사업의 폐지방안과 폐지효과를 제시하였다.

The carriage of the parcel by rail has declined sharply in recent decade due to the advent of parcel service by truck in the early 1990s. As a result, rail stations providing the parcel services have decreased from 421 stations in the year 1973, to only 90 stations in 2005. From the financial perspective, the parcel consignment expenses has surpassed the revenue, recording 5.2 billion Won of yearly deficit from the year 1999 to 2003.

The shift in the train operators' affiliation from a governmental department to a government-funded organization arose due to the rail reform in January 1, 2005, and the train operators have sought to abolish the parcel services to minimize the deficit. In this research, we investigated the problems of rail parcel services, their competitiveness compared to the road parcel services, and their revitalization possibilities. Finally, we have proposed plans for the abolishment of the rail parcel services, and assessed the possible outcome of this abolishment.

Ⅰ. 서론

20세기 초반까지 육상운송의 물류경쟁력과 직결된 산업으로서 수송의 중추 역할을 담당하던 철도산업은 도로발달, 자동차증가 등으로 인해 운송시장에서 역할이 축소되고 있으며, 철도의 운영적자는 매년 심각한 상황에 이르고 있다. 철도수송은 1961년 여객의 53.0%, 화물의 88.2%를 수송하는 대표적 교통수단이었으나, 이후 철도분담율은 계속 감소하여 2004년 기준 여객은 20.6%, 화물은 5.9%에 이르고 있다[1].

한편, 철도운영자는 구조개혁당시 정부로부터 인수받은 약 5조원에 이르는 철도운영적자 이외에도 2004년도의 경영적자는 정부지원금과 이자비용 제외 시 약 1조 4천억원에 이르는 등 적자가 매년 누적되고 있는 실정이다. 철도화물운송의 경우에도 2004년도에만도 실적원가 기준으로 약 5,100억원의 경영적자를 기록하였다. 특히, 철도소화물사업의 경우에는 2004년도에 영업계수가 477에 달하며, 경영적자도 463억원에 이르는 것으로 나타났다[2]. 또한, 철도소화물사업은 90년대 초반 이후 경쟁수단인 도로택배의 급속한 발달로 인하여 그 물량이 급격히 감소하고 있어 최근 사업폐지의 필요성이 제기되고 있는 상황이다.

본 연구는 급격한 물량감소와 함께 철도운영자의 경영적자를 가중시킴에 따라 최근 사업폐지의 필요성이 제기되고 있는 철도소화물사업의 합리적인 처리방안을 제시하는 것을 연구의 목적으로 한다. 이를 위하여, 본 연구에서는 철도소화물운송사업의 문제점 분석, 택배와의 경쟁력 분석 및 활성화 가능성을 검토하며, 사업의 폐지방안 및 폐지효과를 제시한다.

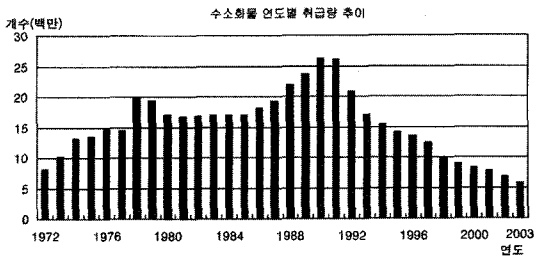
Ⅱ. 철도소화물사업의 현황

1. 철도소화물사업의 개요

철도소화물사업이란 각 변의 합이 270cm이내, 중량 100kg이내의 작은 물품을 수탁→상차→열차승무→인도(배달) 하는 행정 및 소화물업무에 부대되는 제반작업으로 위탁업무와 도급업무로 구분된다. 철도청과 대한통운(주)는 1973년부터 소화물취급업무위탁계약을 체결하여 위탁운영하고 있으며, 대한통운은 철도청 명의로 취급한 후 운임을 철도청에 납입하고 철도청은 취급 개수 당 위탁 수수료를 대한통운에 지급하고 있다. 대한통운은 철도청과 체결한 위탁업무를 수행하기 위하여 매년 항운노조와 노사단체협약을 체결하여 항운노조로부터 근로자를 공급받아 노무를 제공받고 그 대가로 노임(도급작업료)을 지급하는 관계이다.

2. 철도소화물 취급현황

소화물사업은 도로발달, 택배사업 활성화로 1990년 2,620만개를 정점으로 취급물량이 최근 10년간(1994~2003) 연평균 10.3%씩 급속히 감소함에 따라 2004년 480만개로 취급물량이 현저한 감소세를 보이고 있다. 한편, 취급역도 1973년 421개역에서 현재 90개역만 남아있는 상황이다[3].



〈그림 1〉 철도 소화물 연도별 취급량 추이

〈표 1〉 철도소화물 취급역 현황

연도	73	90	91	92	93	94	95	2005
취급역(개소)	421	206	180	153	142	112	109	90

3. 철도소화물 종사자 현황

철도소화물 하역부문의 문제점은 항만 부문과는 달리 기계화가 이루어져 있지 않아 하역 근로자의 육체적 노동에 의지하고 있는 실정이다.

현재 항운노조 조합원 중 철도소화물 담당 종사자 수는 511명으로 파악되었다. 이들 종사자 중 51세 이상의 근로자가 전체의 79.4%를 차지하고 있어서 대부분의 철도소화물 하역 종사자들이 노령화된 것을 알 수 있다.

1) 한국철도공사(2005), "2004 철도통계연보"
2) 한국철도공사(2005), "2004 회계연도 경영성적보고서"
3) 한국철도공사 내부자료(2005)

〈표 2〉 철도소화물 하역 종사자 연령

연령	30세 이하	31~50세 이하	51~60세 이하	61~70세 이하	71세 이상	합계
명 (비율)	0	96 (20.6)	232 (49.7)	136 (29.1)	3 (0.6)	467 (100)

주 : 분석에 사용된 종사자는 467명이며, 이는 총 종사자에서 44명이 누락된 수치임
자료 : 한국철도공사 내부자료(2005)

한편 철도소화물 종사자들의 하역수입을 보면 월 평균 100만원 이하의 임금을 받는 종사자들이 약 59%로 물량저하로 인한 저임금에 시달리고 있는 것으로 나타났다.

〈표 3〉 철도소화물 하역 종사자 수입

구분	50만원 미만	50~100 만원	100~150 만원	150~200 만원	합계
명 (비율)	75 (16.4)	194 (42.5)	181 (39.6)	7 (1.5)	457 (100)

주 : 분석에 사용된 종사자는 457명이며, 총 종사자에서 54명이 누락된 수치임
자료 : 한국철도공사 내부자료(2005)

Ⅲ. 철도소화물 경영수지 분석

1. 철도공사의 운임수입과 위탁계약수수료 관계분석

철도소화물사업의 경영수지는 적자폭이 매년 증가하여 원가를 제외한 업무위탁수수료와 운임수입의 차액인 순적자액만도 최근 5년간 연평균 약 50억원 이상에 이르는 실정이다. 2004년도 소화물 수입액은 123억원으로 이중에서 우편수송수입을 제외한 소화물 수입은 94억원이나 업무위탁수수료는 143억원으로써 소화물 열차운영 등에 따른 비용을 제외하고서도 49억원의 적자가 발생하였다. 이와 같이 적자가 발생한 이유는 철도소화물 운송업무를 1973년부터 대한통운에 위탁운영하고 있으나, 영업수입은 업무위탁수수료에도 미치지 못하여 적자운영이 계속 유지되고 있는 것으로 2000년 이후 2004년까지 소화물 운송수입과 업무위탁수수료 비교 결과 연평균 50억원 이상의 순적자가 발생하여 5년 동안에만 265억원의 적자가 발생하였다.

이는 소화물 운임수입보다 업무위탁수수료가 과다하여 매년 적자가 가중되는 것으로써 소화물 운송량이 늘어날수록 적자폭은 더욱 확대되는 모순된 구조를 가지고 있으며, 여기에 소화물 열차운영 및 유지관리비용을 고려하는 수송원가 측면에서는 실제적자폭이 더욱 확대될 것으로 보인다.

〈표 4〉 소화물 수입과 업무위탁수수료 (단위 : 억원)

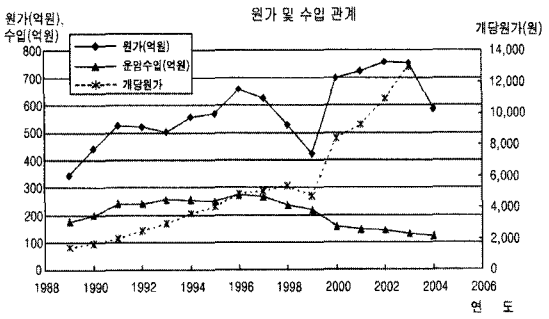
구 분	'00년	'01년	'02년	'03년	'04년	계
수입	127	123	120	105	94	569
용역비 (업무위탁료 +도급작업료)	178	177	175	161	143	834
손익	△51	△54	△55	△56	△49	△265

자료 : 한국철도공사 내부자료(2005)

2. 철도소화물사업의 원가와 수입 관계분석

1980년대 후반부터 철도소화물의 운송을 위한 업무위탁수수료는 운임수입을 초과하여 2004년도 순적자액은 약 50억원에 이르는 것으로 나타났다. 이는 인건비, 유지보수비 등을 고려치 않은 비용으로 원가개념으로 볼 때 적자폭은 훨씬 큰 것으로 나타났다.

원가기준 철도소화물의 운송을 위해 소요되는 비용은 2004년도에 약 587억원으로 나타났으며, 운임수입액 123억원을 제외 시 철도공사의 총 적자액은 464억원에 이르는 것으로 나타났으며, 이는 철도공사 전체 적자액의 약 3.3%에 해당하는 수치이다. 원가와 운임수입과의 상관계수는 -0.37로써 철도소화물사업이 최근의 원가증가에도 불구하고 운임수입이 감소해왔음을 보여주고 있다. 한편, 철도소화물의 영업계수는 477.3%로 매우 높은 것으로 나타났다.



〈그림 2〉 연도별 원가와 운임수입 차이
자료 : 한국철도공사 내부자료(2005)

3. 거리별, 할증별, 중량별 경영성적분석

1) 거리별 경영수지 분석

2004년 자료를 분석한 결과 400km 이상구간을 포

함하는 전체 거리구간에서 적자가 발생하는 것으로 나타났다. 즉, 평균적으로 볼 때 모든 거리구간에서 철도소화물운송은 적자를 기록하는 것으로 나타났다. 한편, 장거리 운송일수록 개당 운송적자폭이 작아지는 것으로 나타나 단거리보다는 장거리물량의 증가가 철도소화물 경영수지개선에 유리할 것으로 분석된다. 이는 400km 이상 거리구간에서는 흑자를 기록했던 1997년의 경우를 고려해보면 철도소화물이 매년 적자폭이 커지는 점을 이해할 수 있게 해주는 대목이다.

거리별 개당 경영수지측면에서도 1997년 당시의 적자액에 비해 약 2~6배정도 커지면서, 과거 장거리 구간에서 흑자를 보던 상황에서 현재는 어떤 구간에 운송을 하더라도 평균적으로는 적자가 발생하는 구조임을 알 수 있다.

〈표 5〉 거리대별 경영수지 분석

구분	1997년[1]				2004년[2]			
	영업수지 (백만원)	취급개수 (천개)	취급비율 (%)	개당 영업수지 (원)	영업수지 (백만원)	취급개수 (천개)	취급비율 (%)	개당 영업수지 (원)
~200km	△196	275	30.3	△714	△2,207	1,425	29.4	△1548
201km ~300km	△82	183	20.2	△445	△999	849	17.5	△1176
301km ~400km	△26	200	22.1	△130	△810	1,031	21.3	△786
401km 이상	26	249	27.4	106	△419	1,084	22.4	△386
기타	-	-	-	-	△450	461	9.5	△977
합계	△278	907	100.0	-	△4,885	4,851	100.0	-

주 : 1) 2004년 거리대별 용역비 지출 현황이 없는 관계로 전체 용역비를 거리별 취급물량의 비율로 나눠서 적용함
2) 기타는 특별급을 의미함

자료 : 1) 한국철도기술연구원(1997), "철도소화물 수송체계 및 제도개선 연구"
2) 한국철도공사 내부자료(2005)

2) 할증별 경영수지분석

할증별 경영수지를 살펴보면, 할증이 없는 보통급에서 적자액이 가장 크며 할증이 증가할수록 적자액이 감소하여 5할증[4] 이상은 흑자인 것으로 나타났다. 2004년의 경우 보통급과 2할증 등 적자물량이 전체 물량의 95.3%를 차지하는 것으로 나타났다. 한편, 흑자를 기록하는 품목으로는 5할증, 10할증 및 20할증 품목이 있으나, 이들 품목의 취급물량은 4.7%에 지나지 않는 것으로 나타났다.

〈표 6〉에서 나타난 바와 같이 보통급과 2할증은 적자를 보이고 있으며, 2004년에는 1997년 보다 적자액이 증가한 것으로 나타나 철도소화물의 경영실적이 악화되고 있음을 보여주고 있다. 보통급 소화물의 경우 개당 경영수지가 가장 나쁜 반면, 취급물량은 2004년의 경우 전체의 66.8%를 차지해 적자의 주 요인으로 나타났다.

〈표 6〉 할증별 경영수지 분석

구분	1997년				2004년			
	영업수지 (백만원)	취급개수 (천개)	취급비율 (%)	개당 영업수지 (원)	영업수지 (백만원)	취급개수 (천개)	취급비율 (%)	개당 영업수지 (원)
보통급	△276	654	72.5	△423	△3,515	3,240	66.8	△1,085
2할증	△37	112	12.4	△331	△188	355	7.3	△530
5할증	14	104	11.5	134	21	182	3.7	118
10할증	31	29	3.2	1,048	43	41	0.8	1,062
20할증	9	3	0.4	2,753	39	8	0.2	5,075
서장					△8	16	0.3	△491
신문					△525	234	4.8	△2,246
잡지					△304	316	6.5	△959
기타					△450	461	9.5	△977
합계	△270	902	100	-	△4,885	4,851	100	-
합계	△278	907	100.0	-	△4,885	4,851	100.0	-

주 : 1) 2할증 품목은 완구, 프라스틱제품 등이 해당됨
2) 5할증 품목은 2리터 이상의 유리병류, 진공관, 램프, 악기 등의 파손되기 쉬운 물품과 텔레비전, 전축, 석면류, 길이가 5m이상인 품목, 각종서장 및 원고류 등이 해당됨
3) 10할증 품목은 거울, 유리케이스, 현미경, 망원경 등 파손되기 쉬운 물품과 생화, 분재, 자전거, 가구류, 평풍, 길이가 8m 이상인 품목, 수성페인트 등이 해당됨
4) 20할증 품목은 오토바이, 튀김과자류, 스티로폼 및 그 제품, 귀중품, 사진류 등이 해당됨

자료 : 1) 한국철도기술연구원(1997), "철도소화물 수송체계 및 제도개선 연구"
2) 한국철도공사 내부자료(2005)

3) 중량별 경영수지 분석

철도소화물은 중량이 감소할수록 적자가 증가하는 것으로 나타났다. 2004년의 경우 40kg이하 화물의 경우에는 적자를 보이고 있는 반면, 40kg 이상은 흑자인 것으로 나타났다. 이는 20kg 이상은 흑자를 기록했던 1997년에 비하여 적자인 중량대가 증가하였음을 나타내는 것으로 철도소화물의 경영적자원인을 보여주고 있다. 한편, 40kg 이하 등 적자 물량은 전체의 98%를 차지하고 있어 전체적으로 적자를 면키 어려운 것으로 나타났다.

4) 5할증이란 해당품목의 운임이 보통급에 비하여 50% 증가하는 것을 의미함

〈표 7〉 중량별 경영수지 분석

구분	1997년				2004년			
	영업수지(백만원)	취급개수(천개)	취급비율(%)	개당 영업수지(원)	영업수지(백만원)	취급개수(천개)	취급비율(%)	개당 영업수지(원)
10kg이하	△178	218	24.0	△818	△2,450	1,742	35.9	△1,406
15kg이하	△100	170	18.7	△588	△990	942	19.4	△1,052
20kg이하	△74	207	22.8	△359	△693	903	18.6	△768
40kg이하	25	284	31.3	89	△70	557	11.5	△126
40kg이상	49	28	3.1	1,756	236	88	1.8	2,687
기타					△917	619	12.8	△1,481
합계	△228	907	100.0		△4,885	4,851	100	

자료 : 1) 한국철도기술연구원(1997), "철도소화물 수송체계 및 제도개선 연구"
2) 한국철도공사 내부자료(2005)

4) 시사점

거리별, 할증별, 중량별 영업수지를 분석한 결과 최근 철도소화물 사업의 적자가 증대하고 있는 가장 큰 원인은 단거리, 저중량 화물의 비율이 높은데 반해 단거리, 저중량 화물의 개당 적자가 크기 때문인 것으로 판단된다.

철도소화물의 영업수지 즉 운임수입과 용역비를 비교해 보면 거리측면에서는 모든 범위에서 적자이고, 할증측면에서는 5할증, 10할증, 20할증의 경우만 흑자이나 그 물량이 전체의 4.7%에 불과하며, 중량부분에서는 40kg 이상의 경우에만 흑자가 가능하나 그 물량이 전체의 2%에 지나지 않는 현실이다. 이와 같이 철도소화물은 전반적으로 운임수입보다 용역비가 높아서 적자가 불가피한 현실이다. 운임수입보다 용역비가 높은 이유는 최근 20여 년간 운임수입의 증가율보다 용역비의 증가율이 높다는 점에 있다.

Ⅳ. 철도소화물과 택배와의 경쟁력 분석

철도소화물의 경쟁력을 운임, 정보제공성, 편의성, 정시성 등의 측면에서 경쟁수단인 택배와 비교하여 철도소화물운송사업의 향후 전망을 제시하고자 한다.

1. 운임측면

철도소화물의 운임은 중량과 거리에 따라 부과되고 복잡한 할증기준을 적용하는 반면, 개인택배서비스 요금의 경우 권역별로 구분(동일 권역과 타권역, 제주권)하여 화물 중량(소형, 중형, 대형)을 기준으로 요금이 부과되는 등 철도소화물에 비해 단순한 편이다. 한편 기업택배서비스 요금은 개인택배서비스 요금과는 달리 화물의 크기 및 중량, 배달처 수, 결제 조건 등에 따라 다르게 책정되고 있다.

철도소화물 운임과 택배서비스 요금체계가 다르기 때문에 직접적인 비교가 어려우나 철도소화물의 운임을 택배요금형태로 전환하여 택배요금과 간접적인 비교를 함으로써 경쟁수단 간의 요금경쟁력을 비교하고자 한다.

1) 택배요금 산정

먼저 2005년 기준 평균택배요금은 개인과 기업택배 요금자료와 함께 개인과 기업택배의 물량비율[5]자료를 이용하여 산정하였다. 즉, 평균택배요금은 개인과 기업택배의 요금에 각각의 물량비율을 가중평균하여 산정하였다. 개인택배요금의 경우 2005년도의 자료[6]가 존재하였으나, 기업택배의 경우에는 2003년도의 자료밖에 없는 관계로 2005년도의 기업택배요금은 2003년도의 개인과 기업택배요금자료와 2005년도의 개인택배요금자료를 이용하여 산출하였다. 즉, 2003년도 개인과 기업의 택배요금자료를 이용하여 기업과 개인택배요금비율을 우선적으로 산정한 후 이를 2005년도의 개인택배요금에 곱하여 2005년도의 기업택배요금을 산출하였다. 이 산출방식은 2003년도의 기업과 개인의 요금비율은 2005년도에도 동일하다는 가정을 전제로 하고 있다.

〈표 8〉 평균 택배요금 산정결과 (단위 : 원)

구분	소형(10kg)	중형(20kg)	대형(30kg)
동일권역	3,819	4,065	4,307
타권역	3,845	4,139	4,161

2) 철도소화물요금 산정

택배업체의 서비스 요금에는 화물의 집화료와 배송료가 포함되어 있고, 중량도 30kg 이내로 한정되어 있다. 따라서, 철도소화물운임을 택배운임과 비교하기 위해 철도소화물 중량을 10kg, 20kg, 30kg으로 한정하여 검토하였다. 또한 철도소화물의 운임은 앞서 설명한 것과 같이 거리기준으로 적용되고 있는데, 이 기준을

5) 2002년 기준 개인택배와 기업택배의 비율은 각각 24.1%와 75.9%로 나타남(대한상공회의소, 2003)
6) 개인의 평균 택배요금 자료는 각 업체마다 상이한 요금을 적용하는 관계로 2002년 기준(대한상공회의소, 2003) 전체 택배물량의 약 62%를 점유하고 있는 한진, 대한통운, CJ GLS, HTH, 현대 등 주요 택배회사의 2005년도 요금을 평균한 값을 사용함

택배요금기준으로 맞추기 위해 200km[7] 이내의 요금을 동일권역 요금으로 가정하고, 200km 이상을 타권역 요금으로 정하였다.

철도소화물 운임에 택배서비스와 같이 집하·배달료를 가산하기 위해 2004년 철도소화물의 평균중량인 16.2kg에 해당하는 철도소화물 집하·배달료를 적용하였다. 분석결과, 철도소화물 평균중량에 대한 집화료 또는 배달료의 최소값은 1,147원이며, 최대값은 2,800원, 평균은 2,391원으로 나타났다. 따라서, 철도소화물 운임에 집하 및 배달료의 평균값, 최소값, 최대값을 적용한 운임은 다음과 같다.

〈표 9〉 철도소화물 운임

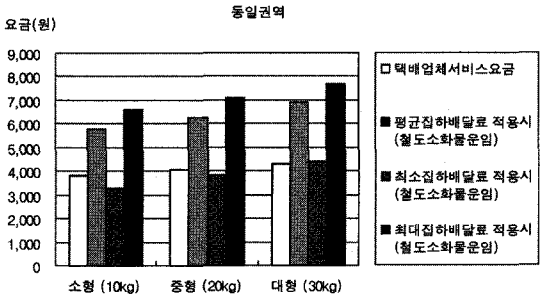
구 분	집하배달료의 평균값 적용			집하배달료의 최소값 적용			집하배달료의 최대값 적용		
	소형	중형	대형	소형	중형	대형	소형	중형	대형
동일권역	5,782	6,282	6,882	3,294	3,794	4,394	6,600	7,100	7,700
타권역	6,548	7,216	7,971	4,060	4,728	5,483	7,366	8,034	8,789

3) 택배와 철도소화물의 운임비교

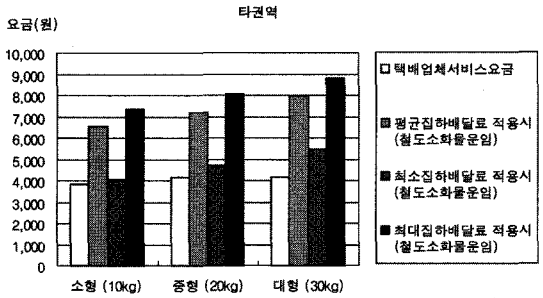
집하·배달료의 최소운임을 적용한 결과, 철도소화물 운임이 동일권역 소형(10kg), 중형(20kg) 요금에서만 택배요금에 비해 약간 낮게 나타났고, 집하·배달료의 평균요금을 적용한 운임의 경우에는 동일권역 및 타권역 모두 택배요금과 비교하여 매우 높은 수준으로 나타났다. 또한 집하·배달료를 최대값으로 적용한 경우에도 철도소화물운임이 택배요금보다 훨씬 높게 나타나는 것을 알 수 있다.

택배요금과 철도소화물의 평균 집하배달료를 적용한 운임을 비교하였을 때, 중량측면에서 보면 택배업체 서비스 요금은 철도소화물 운임에 비해 중량 증가에 따른 운임 증가율이 낮음을 알 수 있고, 거리 측면에서 볼 때에도 철도소화물 운임과 비교하여 택배서비스 요금은 거리 증가에 따른 운임 증가율이 낮음을 알 수 있다.

전반적으로 택배업체 서비스 요금이 철도소화물 운임에 비해 낮게 나타나고 있으며, 택배요금은 평균집하배달료를 적용한 철도소화물운임의 약 52~65% 수준으로 나타났다. 화물의 중량과 운송거리가 증가할수록 철도운임 대비 택배운임비율이 작아지는 것으로 나타났다.



〈그림 3〉 철도소화물과 택배요금의 비교(동일권역)



〈그림 4〉 철도소화물과 택배요금의 비교(타 권역)

2. 정보제공성 측면

국내 택배업체의 경우 익일 배송을 원칙으로 하고 있으며, 2003년 기준 약 80%(2003년 기준)의 업체들이 택배정보 시스템을 운영하고 있다[8]. 이러한 택배정보 시스템의 구축은 화주가 화물의 위치 추적을 가능하게끔 해주는데 반해 철도소화물은 출발역에서 화물을 보내고 난 후, 도착역에서 전화 혹은 우편으로 연락이 올 때까지 소화물의 중간역 위치 파악이 사실상 불가능하다. 따라서, 실시간 화물의 위치확인이 불가능한 철도 소화물은 정보제공성 측면에서 택배 서비스에 비해 낙후되어 있는 관계로 택배서비스와의 경쟁에서 뒤쳐지고 있는 원인중의 하나로 작용하고 있다.

7) 거리에 따른 요금적용기준을 살펴보면, 철도소화물은 200km 이하, 201-300km, 301-400km, 401km이상으로 구분(자료: 철도공사 내부자료, 2005)하여 요금을 적용하고 있으며, 택배의 경우에는 업체마다 상이한 기준(자료: 주요 택배업체 홈페이지, 2005)을 적용하고 있으나 주로 전국을 수도권, 충청권, 강원권, 영남권, 호남권, 제주권의 6개 권역으로 구분하고 동일권역, 타권역, 제주권역으로 구분하여 요금을 적용하고 있음. 이와 같이 상이한 요금기준이 적용되는 철도소화물과 택배를 비교하기 위하여 본 연구에서는 철도소화물의 경우 최소 요금부과기준인 200km를 기준으로 동일권역과 타 권역으로 구분하였는데, 이러한 기준은 권역 중심도시간의 평균거리를 감안할 때 현실적으로도 큰 무리가 없는 것으로 판단됨.

8) 상공회의소(2003), "2003 택배산업 현황과 전망조사"

3. 편의성 측면

철도소화물 운송구간은 대부분 철도역과 철도역 구간으로 고객이 특별히 원하지 않는 한 문전수송(door-to-door)서비스를 행하지 않고 있다. 각 도착역에 소화물 도착 시 전화 및 우편으로 통보하나 대부분 전화를 이용하고 고객이 직접 소화물을 수령하게 된다.

그러나, 2005년 1월 철도소운송업법 폐지에 따라 소화물 집화·배달료의 규정에 대한 근거법은 없어졌고, 실제로 고객의 집화 및 배달 요구가 있을 경우 배달 가능 여부 및 요금을 협의 한 후 자동차 또는 손수레를 이용하여 문전수송 서비스를 수행하고 있다. 이 경우 배달료는 배달원이 모두 갖거나 소화물취급소장과 자체적으로 정한 일정비율로 나눠서 갖는 것이 대부분의 현실이다.

이러한 원인은 말단수송인 집화 및 배달의 업무를 위탁회사인 대한통운이 수행하고 있는 것이 아니라 항운노조인 하역인부들이 이전부터 관습적으로 수행하고 있어 위탁회사는 실질적으로 문전수송서비스를 제공할 수 있는 위치에 놓여있지 않은 상태이기 때문인 것으로 판단된다.

이에 반해 택배서비스는 전화를 통하여 출장 접수가 가능하고, 전 운송구간을 일관 운송하여 문전배달 서비스까지 제공되는 편리함으로 인해 철도소화물과의 경쟁력에 있어서 비교우위에 있음을 알 수 있다.

4. 정시성 측면

2004년 8월 12일부터 8월 18일까지 7일간 소화물 취급역의 경부·호남·전라선을 운행하는 소화물 전용열차를 대상으로 역별 지연시간 및 지연 사유 등에 관한 조사[9] 결과 상행 4개 열차의 평균 지연 시간이 1시간 41분이고, 최고 2시간 25분 지연하는 것으로 나타났다. 또한 하행 4개 열차의 평균 지연시간은 57분, 최고 1시간 18분 지연되는 것으로 나타났으며, 대부분이 적하작업, 입환 작업에서 지연이 되는 것으로 나타났다. 이 외에도 화물열차의 경우 선로배분 우선순위에서 최하위에 있기 때문에 운행 중 여객열차에 대한 양보 등으로 인해 불가피하게 지연이 되는 경우도 있다.

이와 같이 철도가 공로에 비해 대표적으로 우위를 차지하는 정시성 측면에서도 철도소화물은 도로택배에 비하여 우위를 지키지 못하는 것으로 나타나, 철도소화물의 주요 품목 중 하나인 선어와 같이 선도유지가 필요한 품목의 경우 정시성의 미확보로 인해 택배 및 정기화물 등으로 전환이 이루어지는 것으로 나타났다.

택배는 공로를 이용하기 때문에 철도에 비해 정시성 떨어지는 점을 보완하기 위해서 주로 야간에 이동을 하고, 소비자에게 도착시간을 알려 편리한 시간에 화물을 받아 볼 수 있게 하는 등 다각적인 방안을 마련하고 있어서 일반적인 철도와 도로와의 경쟁과는 달리 철도소화물은 도로택배에 비하여 정시성 측면에서 더 이상 우위를 점하지 못하고 있는 것으로 나타났다.

5. 철도소화물 수송전망

도로의 연장은 1994~2002년 사이 30% 증가하였고 이와 더불어 화물자동차가 121% 증가하여 공로부문의 화물수송 활성화 여건이 조성되었다. 이와 더불어 1992년부터 일반택배사업이 소화물 수송시장에 본격적으로 진입하면서 1994년부터 2002년 사이에 약 674%의 폭발적인 증가율을 보이면서 기존 소화물시장에서의 분담율이 계속 증가하는 추세이다. 그러나, 철도의 경우 선로 연장은 0.9%만 증가하여 사실상 증가의 의미가 없고, 화물 열차수는 오히려 7.1% 감소하여 도로와 비교할 때 수송 여건이 뒤떨어져 있음을 알 수 있다. 이러한 수송관련 지표에서도 도로와의 경쟁에서 뒤쳐지면서 이용자를 위한 서비스가 불편한 철도 소화물 물량이 점차 감소하고 있는 것이다.

앞에서 살펴본 바와 같이 철도소화물은 택배에 비하여 운임, 정보제공성, 정시성 측면 등에서 열등한 것으

〈표 10〉 도로와 철도의 수송 관련지표 변화추이

구 분		1994년	2002년	증감율(%)
연장[1] (km)	도로	73,833	96,037	30
	철도	3,101	3,129	0.9
차량[1] (대)	화물자동차	136,000	301,000	121
	화물열차	15,191	14,113	△7.1
수송량 (천개)	일반택배[2]	42,000	325,000	673.8
	철도소화물 수송량[3]	15,454	6,926	△44.8

자료 : 1) 건설교통부(해당년도), "건설교통통계연보"
2) 상공회의소(2003), "2003 택배산업 현황과 전망"
3) 한국철도공사 내부자료(2005)

9) 한국철도공사 내부자료(2004)

로 나타났으며, 특히 택배운송과는 달리 기본적으로 문전수송 서비스가 이뤄지지 않고 있다. 이러한 불편함은 경쟁관계에 있는 일반택배 수송에 뒤쳐지는 한 요인으로 작용하고 있는 반면, 일반택배 수송의 경우 전자상거래의 확산 및 개인고객의 증가에 힘입어 계속적인 성장을 할 것으로 기대되어 앞으로도 현재와 같은 비효율적인 업무체계가 유지될 경우 철도를 이용하는 소화물 수송은 점점 더 감소할 것으로 예상된다.

V. 철도소화물사업 활성화 가능성 검토

철도소화물은 철도 자체의 정시성, 대량 수송성, 안전성, 물동량 확보에 유리한 잠재적 물류거점 보유, 철도수송 네트워크 등 많은 장점을 가지고 있다. 이를 기반으로 기존 사업체계의 개편을 통한 비용 절감 및 수익창출 방안을 수립하여 철도소화물 사업을 현재와는 다른 형태로 추진한다면 철도소화물 운송사업의 활성화 가능성은 배제할 수 없는 상황이다. 즉, 현재의 철도공사-대한통운-항운노조 등으로 이어지는 구조적인 위탁운영체계에서 탈피하여 급변하는 시장상황에 능동적으로 즉시 대응할 수 있는 형태로 전환하여 적극적인 영업전략 방안과 전면 개편을 통한 신규택배체계의 구축 방안을 순차적으로 추진한다면 철도소화물의 활성화 가능성은 충분하다고 판단된다[10].

이를 위해서는 문전배달체계 구축, 소규모 취급역 정비, 정시성 증대, 운임체계의 개선, 적극적인 영업조직 구축, 운송정보시스템의 구축 등 다양한 방안들이 체계적으로 추진된다는 전제가 선행되어야 가능할 것으로 판단된다. 다음에서는 각 추진방안들의 실현가능성을 검토한다.

우선, 적극적인 영업조직의 구축 및 운송정보시스템의 구축 부문은 2005년 철도공사의 출범으로 보다 적극적인 영업전략의 구사가 가능하다는 점을 고려한다면 타 부문에 비하여 비교적 수월하게 달성할 수 있을 것으로 판단된다.

정시성 증대 부문의 경우, 현 선로배분기준에 의하면 화물열차는 여객열차에 비하여 낮은 우선순위를 부여받게 됨에 따라 정시성의 확보가 어려운 상태이다[11]. 이와 같은 여객위주의 선로배분정책은 일본, 유럽 등 외국의 경우에서도 일반적 추세로써 국내에도 향후 이 같은 패턴이 지속될 것으로 보여 특단의 조치가 강구되지 않는 한 철도소화물의 정시성 개선은 어려울 것으로 판단된다.

소규모 취급역의 경우, 운영적자를 감안하면 정비하는 것이 바람직하나, 취급역 정비는 1998년 이후부터 철도공사, 대한통운, 항운노조 3자간 합의에 의해서만 가능하다는 점을 고려 시 많은 어려움이 따를 것으로 판단된다. 실제로 1998년 이후 소화물 취급역 정비실적은 2004년에 이루어진 옹천역 단 1건 뿐이다.

운임체계개선 부문의 경우, 철도소화물의 운임경쟁력을 증대시키기 위해서는 경쟁수단인 택배보다 낮은 운임의 설정이 요구되나, 이 경우 철도소화물운송사업의 경영적자폭은 과거보다 더욱 증대될 우려가 있어 실행에 어려움이 따를 것으로 판단된다. 반면, 철도소화물운송사업의 경영개선을 위해서는 운임의 인상이 필요하나, 본 연구에서 제시한 바와 같이 철도소화물의 운임은 경쟁수단인 택배에 비하여 이미 높은 것으로 나타나 운임인상 또한 적용하기 어려운 부분으로 판단된다. 이와 같이 철도소화물 운임체계가 딜레마에 봉착하게 된 주된 이유는 철도공사이외에 대한통운, 항운노조 등이 관계되어 있는 업무위탁체계에 기인하는 것으로 판단된다. 특히, 항운노조의 경우 철도역에서 화물의 상하역에 있어 독점적인 노무공급권을 가지고 있어 철도화물운송사업의 주체인 철도공사나 위탁운영자인 대한통운이 효율적인 철도소화물운송시스템을 구축함에 있어 걸림돌로 작용하고 있는 실정이다. 즉, 철도공사 또는 대한통운은 철도소화물의 상하역 업무를 직접 수행할 수 없는 구조이며, 상하역 업무 위탁비용에 대하여 매년 항운노조와 협의하여야 하는 상황이다. 한편, 철도소화물의 문전수송은 항운노조원에 의하여 관습적으로 이루어져 온 바, 위탁회사인 대한통운은 실질적으로 문전수송서비스를 제공할 수 없게 되어 효율적인 문전배달체계의 구축이 어려운 실정이다[12]. 이와 같이, 항운노조가 갖는 독점적 노무공급권으로 인하여 철도소화물운송사업의 운임체계 및 운송체계를 효율적으로 개편하는 것은 사실상 불가능한 것으로 판단된다.

이와 같이 철도소화물운송사업의 활성화에 필요한 전제조건의 이행가능성을 검토한 결과 현재와 같은 업

10) 한국철도공사/대한통운/전국항운노동조합연맹(2005), "철도소화물운송사업과 철도하역현대화기금 개선방안 연구"
11) 한국철도시설공단/한국교통연구원(2004), "철도시설 사용계약 등 실행방안 연구"
12) 교통개발연구원(1995), "철도 및 내항해운을 이용한 화물수송의 문제점과 대책"

무위탁체계가 지속될 경우 본 사업의 활성화는 실질적으로 불가능할 것으로 판단된다.

Ⅵ. 철도소화물사업의 폐지 방안 및 효과

국가 또는 철도공사가 본 사업의 폐지를 추진할 경우에 고려되어야 할 각종 고려사항, 폐지형태 및 폐지효과 등을 제시하고자 한다.

1. 철도소화물사업의 폐지근거 및 관계법령

노선 및 역의 폐지가 이루어지지 않는 상황에서 철도서비스 자체의 폐지에 관한 규정은 현재 마련되어 있지 않다. 그러나, 노선 및 역의 폐지와 관련하여 철도서비스의 제한 또는 중지에 관한 사항은 철도산업발전기본법 제 34조에 규정되어 있어, 철도소화물운송사업의 폐지절차는 동 규정을 준용하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

철도산업발전기본법 제 34조에서는 다음에 해당하는 경우에 건설교통부장관의 승인을 얻어 특정 노선 및 역의 폐지와 관련 철도서비스의 제한 또는 중지 등 필요한 조치를 취할 수 있도록 하고 있으며, 철도사업법 제 15조에서도 철도서비스의 폐지에 관한 규정을 제시하고 있다.

유럽에서는 공익서비스라도 비경제적인 효과를 초래할 경우에는 해당 서비스를 폐지할 수 있으며, 이 경우 이를 대체할 수 있는 교통수단이 제공되어야 한다는 규정이 EEC No. 1191/69[13]에 명시되어 있으며, 교통서비스의 폐지결정 시에는 대체교통수단의 서비스범위, 운임 및 서비스수준, 공공에 의한 이용가능성 등이 고려된다.

2. 철도소화물사업의 공익성 검토

철도소화물운송사업을 폐지할 경우에 있어 사업 자체의 공익성여부는 중요한 의미를 갖는다. 즉, 철도소화물운송사업이 갖는 공익적 기능으로 인하여 본 사업의 폐지가 공공의 이익을 저해하는 경우에는 사업의 폐지가 용이하지 않을 수도 있기 때문이다.

현재 철도소화물의 공익성여부에 대하여 명확히 규정하고 있는 국내 법규는 없으며, 다만 철도산업발전기본법 제32조 2항에서는 공익서비스의 범위에 대하여 다음과 같이 규정하고 있으며 이러한 공익서비스의 제공으로 발생하는 비용은 국가 또는 해당 철도서비스를 직접 요구한자가 부담하도록 하고 있다.

첫째, 철도운영자가 다른 법령에 의하거나 국가정책 또는 공공목적을 위하여 철도 운임·요금을 감면하는 경우이다. 둘째, 철도운영자가 국가의 특수목적사업을 수행하는 경우로서, 대통령 전용열차인 특별동차를 운영하는 경우이다. 셋째, 철도운영자가 경영개선을 위한 적절한 조치를 취하였음에도 불구하고 철도이용수요가 적어 수지균형의 확보가 극히 곤란하여 벽지의 노선 또는 역의 철도서비스를 제한 또는 중지하여야 함에도 불구하고 공익적인 목적을 위하여 기초적인 철도서비스를 계속해야 하는 경우로 규정하고 있다.

한편, 유럽연합규약(EEC No. 1191/69)에서는 공익서비스란 상업적 관점에서 볼 때 제공되지 않을 수송서비스 또는 그러한 조건하에 제공되기 어려운 수송서비스를 제공할 의무'로 규정하고 있다.

검토결과 다음과 같은 측면에서 철도소화물운송사업의 폐지는 공익성을 저해하지 않는 것으로 판단된다.

우선, 철도를 통한 소화물운송서비스가 이루어지지 않더라도 이를 대체할 수 있는 수단이 존재하며, 대체수단의 운임은 철도소화물운임보다 낮고 보다 질 높은 서비스를 제공하고 있다. 택배회사는 2002년 기준 100여개에 달하며, 전국적인 운송네트워크를 형성하고 있고, 택배업체들은 2003년 기준 395개의 터미널과 7,363개의 영업소를 보유하고 있는 것으로 조사되었다[14]. 또한, 택배의 운임은 철도소화물운임의 약 55~65% 수준에 불과하며, 보다 편리한 고객지향적인 서비스를 다양하게 제공하고 있다.

또한, 소화물운송서비스는 상업적 관점에서도 제공될 수 있는 서비스이다. 공로를 이용한 소화물운송서비스인 택배의 경우 국내에도 많은 회사들이 있으며, 이들 회사들은 영업수익을 기록하고 있다. 실제로 2002년의 경우 택배 업체당 평균 약 5억원의 수익을 기록하고 있는 것으로 나타났다[15].

철도소화물운송사업은 택배의 본격적인 출현기인 1990년대 중반 이전부터 계속되는 경영적자에도 불구

13) European Economic Community(1969), "Regulation (EEC) No 1191/69 of the Council"
14)~17) 상공회의소(2003), "2003 택배산업 현황과 전망조사"

하고 국가기관인 철도청에 의하여 운영되어 왔다. 이러한 경영적자에도 불구하고 철도소화물운송사업을 운영해온 이유는 과거에는 대체수단의 역할이 미흡했기 때문에 공익적 차원에서 철도소화물운송서비스를 제공한 것으로도 이해할 수 있다. 실제로 과거의 신문등 공공성이 강한 품목의 철도의존도는 현재보다 훨씬 높았던 것으로 나타났다. 그러나, 1990년대 중반 경쟁수단인 택배의 본격적인 출현으로 철도소화물의 물량은 현저히 감소하고 있으며, 철도보다 낮은 운임과 높은 수준의 서비스를 제공하는 택배의 출현에 따라 철도소화물운송사업의 공익적 기능은 점차 감소하고 있는 형편이다.

이와 같은 여러 가지 상황을 감안할 때 과거 택배운송사업이 소화물운송사업시장에 진입하기 전에는 철도소화물운송사업이 공익적인 기능을 담당하고 있었으나, 낮은 운임수준과 높은 서비스수준을 제공하는 택배운송사업의 출현으로 철도소화물운송사업의 공익적 기능은 거의 사라졌다고 볼 수 있다. 따라서, 철도소화물의 폐지는 공익성 저해에 큰 영향을 미치지 않는 것으로 판단된다.

3. 대체수송수단 검토

대체교통수단의 존재여부는 철도소화물운송사업의 폐지결정에 있어 고려되어져야 할 부분이다. 본 사업의 폐지는 건설교통부장관의 승인 하에 이루어지며, 대체교통수단이 마련되지 않는 경우 철도산업발전기본법 제35조에 의거 승인이 제한될 수도 있기 때문이다.

철도소화물 운송사업이 폐지될 경우 이를 대체할 수 있는 수단으로는 공로를 통한 일관운송서비스를 제공하는 택배서비스가 있다. 택배업은 1997년 화물자동차운수사업법의 제정에 따른 과거의 면허제에서 실질적인 자유업으로의 규제완화 이후 다양한 형태의 택배업체들이 설립되어 2003년도에 이미 100여개의 택배업체가 존재하는 것으로 나타났다. 또한 2002년도의 취급물량은 약 3억 3천만 개로 1994년 대비 약 674%의 폭발적인 증가율을 기록하고 있다. 반면, 2002년 철도소화물 운송량은 약 7백만개에 불과하여 택배 수송량의 2.2%에 그치는 수준이다[16].

우선, 품목별로 대체가능성을 살펴보면 택배회사들은 다양한 상품의 개발을 통하여 여러 가지 품목에 대한 수송서비스를 제공(〈표 11〉참조)하고 있어 철도소화물 운송사업이 폐지되더라도 이를 대체할 수 있는 충분한 역량을 갖추고 있는 것으로 판단된다.

〈표 11〉 국내 주요 택배회사의 취급 상품

구분	현대택배	대한통운	한진택배
취급 상품	◦ 개인택배서비스 - 익일택배서비스 - 골프택배서비스 - 전보택배서비스 - 금강산택배서비스 - 아시아나 5 택배 서비스 ◦ 기업택배서비스 - 인터넷쇼핑몰 전문 택배서비스 - 의류택배서비스 - 제약택배서비스 - 특산물 택배서비스 - 납품대행/창고보관 서비스 - 서류송달(행낭)서비스	- 휴일배달택배 - 골프택배 - 스키택배 - 대학기숙사 택배 - 신용카드택배 - 김장택배 - 배낭택배 - 명품택배 - 수금대행택배 - 제약택배 - 의류택배 - 타임택배	- 익일택배 - 당일택배 - 공항택배 - 레저택배 - 수납택배 - 골프택배 - 스키택배 - 여권택배 - 한약택배 - 기숙사 택배

자료 : 현대택배, 대한통운, 한진택배 홈페이지(2005)

다음으로 지역별 대체가능성을 살펴보면 2003년 기준 국내 택배업체 소유의 터미널은 총 395개로 이 중 47.9%가 수도권에 위치하고 있으며 영남지역 21.5%, 충청과 호남지역 각각 11.6%, 강원지역 5.6%, 제주지역 1.8%로 전국적인 네트워크를 형성하고 있다. 영업소 또한 총 7,363개로 수도권에 34%, 충청 13.5%, 영남 28.0%, 호남 16.4% 등 전국적으로 분포되어 있는 것으로 나타났다[17].

이와 같이 택배업체들은 전국적으로 운송네트워크를 구축하고 있어 철도소화물 운송사업이 폐지되더라도 철도가 담당하던 지역에 대한 운송서비스를 제공할 수 있을 것으로 판단된다.

4. 철도소화물사업 폐지형태 및 폐지시점 검토

1) 폐지형태

철도소화물운송사업은 경쟁수단의 출현에 따른 지속적인 물량감소와 적자누적으로 철도공사의 경영악화요인이 되는 것으로 나타났으며, 이에 대한 활성화가능성 검토결과 활성화가 어려운 것으로 나타난 바 본 사업의 폐지가 사업주체의 경영측면에서 바람직한 것으로 판단된다. 본 사업의 주체가 사업의 폐지를 추진할 경우 사업폐지방안에는 단계적 폐지와 완전폐지방안을 고려할 수 있다. 즉, 취급물량이 많은 노선 또는 역에 대해서는 영업을 지속하는 반면 취급물량이 적은 역에 대해서

는 우선적으로 소화물취급을 중단하는 방안을 검토할 수 있다. 취급물량과 함께 노선 또는 역별 경영성적에 따라 폐지순서를 결정할 수도 있다. 반면, 완전폐지는 일시에 본 사업을 폐지하는 것이다.

검토결과 철도소화물운송사업은 단계적 폐지방안보다는 완전폐지가 보다 바람직할 것으로 판단되며, 이는 다음의 두 가지 측면에서 그 당위성을 갖는다. 첫째, 보상에 소요되는 비용이 두 경우에 대하여 동일하다는 가정이 가능하며, 이 경우 완전 폐지시에는 폐지시점부터 보상비용 이외에 소화물운영에 따르는 추가적인 비용이 소요되지 않는 반면 단계적폐지 시에는 보상비용 이외에도 일부 존치되는 철도소화물 취급역 또는 노선의 운영에 있어 매년 일정부분 운영적자가 발생할 것으로 예상된다. 왜냐하면, 현재의 운임 및 업무위탁체계로는 철도소화물을 취급하면 적자가 발생하는 구조이기 때문이다. 둘째, 단계적으로 폐지하는 경우 경영수지가 저조한 노선부터 순차적으로 폐지하는 방안을 고려할 수 있으나, 경부선, 경전선, 호남선 등은 2004년 기준 영업계수가 각각 572, 831, 920로 매우 저조한 영업성적을 보이고 있으나 취급물량은 전체의 70%이상을 차지하고 있다[18]. 반면, 영업계수가 100미만으로 양호한 경영성적을 보이는 노선은 경의선, 진해선, 충북선이 있으나, 취급물량은 3%에 지나지 않는 것으로 나타나 단계적 폐지방안은 적합하지 않은 것으로 판단된다.

2) 폐지시점

철도소화물운송사업의 폐지시점 검토를 위해 사업의 주체인 철도공사의 장래 운임수입, 소요원가, 위탁용역비를 과거 10년간의 평균증가율을 이용하여 개략적으로 추정하였다. 과거 10년간의 자료[19]를 이용한 이유는 철도공사의 운임수입 및 위탁용역비 증가패턴은 택배가 활성화되기 시작되는 시점인 90년대 중반 이전과 그 이후는 극명하게 상이한 양상을 보이고 있기 때문이다.

철도소화물운송사업을 2010년 또는 2015년까지 유지할 경우 2005년부터의 인건비, 유지보수비 등을 제외한 순 누적적자액(위탁수수료와 운임수입의 차액)은 각각 297억원, 530억원에 이를 것으로 추산되며, 본 사업의 지속기간이 길어질수록 누적적자액은 증가할 것으로 예상된다. 한편, 원가를 기준으로 하는 총 누적적자액의 경우에는 2010년과 2015년에 각각 2,994억원과 5,709억원에 이를 것으로 예상된다. 다만, 철도소화물운송사업을 폐지할 경우 철도공사의 경영수지개선정도는 적어도 순적자액수준은 기대되나, 총적자액의 전체 수준까지 철도공사의 적자가 감소되기는 어려울 것으로 판단된다. 왜냐하면, 철도공사의 원가계산방식이 총괄주의 원가계산시스템으로써 전체 소요비용을 각 화물품목 또는 여객열차의 종류에 대하여 운행거리 또는 톤, 키로 등의 운행실적비율로 배분하기 때문에 철도소화물이 폐지된다고 해서 소화물과 관련된 원가의 모든 항목에 대한 비용이 제거되지는 않을 것으로 보이기 때문이다. 철도산업의 경우 철도네트워크의 운영 및 유지를 위해서는 기본적으로 일정수준의 비용이 소요되기 때문에 일부사업의 축소가 그 사업의 운영에 소요되는 비용 전체의 감소를 유도하지는 않을 것으로 보인다.

〈표 12〉 철도공사의 수입 및 비용추이 (단위 : 백만원)

연도	운임 수입 (A)	운임 수입 (A′)	원가 (B)	위탁 용역비 (C)	순적자 (D= C-A′)	총적자 (E= B-A)	순적자 누계	총적자 누계
'05	11,367	8,694	58,847	13,664	4,970	47,480	4,970	47,480
'06	10,512	8,053	59,041	13,036	4,983	48,529	9,952	96,010
'07	9,721	7,460	59,236	12,437	4,977	49,515	14,929	145,524
'08	8,989	6,910	59,431	11,865	4,955	50,441	19,885	195,966
'09	8,313	6,401	59,627	11,320	4,919	51,314	24,804	247,279
'10	7,687	5,929	59,823	10,800	4,871	52,136	29,675	299,415
'11	7,109	5,492	60,020	10,304	4,812	52,911	34,487	352,326
'12	6,574	5,087	60,218	9,830	4,743	53,644	39,230	405,970
'13	6,079	4,712	60,416	9,379	4,666	54,337	43,896	460,307
'14	5,622	4,365	60,615	8,948	4,583	54,953	48,479	515,301
'15	5,199	4,043	60,815	8,536	4,493	55,616	52,972	570,917

주 : 1) 운임수입 A는 우편수입을 포함한 것이며, A′는 우편수입을 제외한 것임
2) 순적자(D)를 우편수입이 제외된 운임수입 A′를 이용하여 산출하는 이유는 위탁용역비(C)에 우편업무를 위한 비용이 포함되지 않았기 때문이며, 총적자(E)를 우편수입이 포함된 운임수입 A를 이용하여 산출하는 이유는 원가(B)에 우편업무취급비용이 포함되었기 때문임

자료 : 본 자료의 추정에 활용한 1995~2004년의 10년간 운임수입, 원가, 위탁용역비 자료는 철도공사 내부자료를 활용함

이와 같이 철도소화물운송사업의 폐지시점이 늦어질수록 발생하는 비용이 증가함에 따라 철도소화물운송사업의 폐지시점은 가급적 빠른 시기에 이루어지는 것이 본 사업의 운영주체인 철도공사의 입장에서는 바람직할 것으로 판단된다. 다만, 철도소화물운송사업의 폐지에 있어 고려되어야 할 사항으로는 우선적으로 철도산업발

18) 한국철도공사(2005), "2005 회계연도 경영성적보고서"
19) 한국철도공사 내부자료(2005)

전기본법 제34조의 규정에 의한 철도소화물이용자의 타 수단으로의 전환에 필요한 시간, 관련 노동자의 이직에 필요한 시간 등 사업의 폐지에 소요되는 시간을 들 수 있다. 이와 함께, 보상이 이루어지는 경우 보상을 위한 관련 기관과의 협의 또는 재원마련에 소요되는 시간도 고려해야 한다.

5. 철도소화물사업 폐지효과

1) 경영수지 측면

(1) 철도공사

철도소화물운송사업의 폐지효과로는 우선 철도공사의 운영적자 감소를 들 수 있다. 2004년 기준 철도소화물운송사업에 소요되는 원가는 약 587억원에 이르는 반면, 운임수입은 약 123억원에 그친 것으로 나타나 약 464억원에 이르는 적자를 기록한 것으로 나타났다[20]. 또한, 〈표 12〉에서 제시된 바와 같이 최근 10년간의 적자추이를 고려할 때 철도소화물운송사업의 2010년과 2015년의 총적자액은 각각 521억원과 556억원으로 추정된다.

2004년도 철도공사의 운임수입은 약 94억원, 위탁용역비는 약 143억원으로써 이들의 차액인 순적자액은 약 49억원으로 나타났다. 또한, 최근의 적자추이를 고려할 때 철도공사의 순적자액은 향후에도 연간 50억원에 이를 것으로 추산된다(〈표 12〉 참조).

이와 같이 철도소화물운송사업을 폐지함에 따라 운송원가 기준인 연간 약 460억원 이상의 적자 전체가 감소된다고 보기는 어려우나 상당한 수준의 적자해소가 이루어질 것으로 보이며, 인건비, 유지보수비 등을 제외한 순적자액도 연간 50억원 가량을 해소할 수 있을 것으로 보여 장기적으로는 철도공사의 경영수지개선에 기여할 것으로 판단된다.

(2) 대한통운

1973년부터 철도공사로부터 철도소화물운송사업을 위탁받아 운영하고 있는 대한통운은 철도공사로부터 지급받은 업무위탁수수료와 각 역에 지불하는 소화물작업료(업무위탁료와 도급작업료) 총액은 2004년 기준으로 약 143억 2천만원으로 거의 유사한 수준으로 나타났다[21]. 대한통운은 오히려 89,954원을 초과 지출한 것으로 나타났으며, 대한통운이 철도소화물 위탁업무를 취급함에 있어 발생하는 기타 비용 포함 시 대한통운은 철도소화물운송사업의 업무를 위탁함에 따라 적자를 보고 있는 것으로 나타났다. 2005년 현재 철도소화물업무 취급을 위한 대한통운 인력투입현황을 살펴보면, 본사직원 3인, 직영점인 서울역과 영등포역에 종사하는 직원 24인(정규직 12인, 비정규직 12인) 등 총 27인에 이르는 것으로 나타났다[22]. 이와 같은, 인건비 이외에도 직영점 운영에 필요한 비용이 추가적으로 소요되는 것으로 보여 철도소화물운송사업의 폐지에 따라 직영점 운영비와 인건비 등 기타 비용의 절감이 예상되므로 대한통운의 경영수지개선효과가 기대된다

2) 사회적비용 절감 및 효율적 자원배분 도모 측면

철도소화물운송사업은 2004년 460억원 이상의 적자를 기록하고 있으며, 영업계수 또한 477로 매우 높아 경영측면에서는 바람직하지 못한 사업으로 볼 수 있다[23]. 이와 같이, 철도소화물운송사업에서 발생하는 적자는 운영기관의 타 부분의 수익으로 충당됨에 따라 타 부분의 운임의 인상을 유발하는 요인이 될 수 있다. 즉, 운임에 대한 수요탄력성이 높지 않은 부분의 운임인상을 통하여 철도소화물사업의 적자를 보전할 수 있는 가능성이 있다. 결국 이는 철도수요의 감소를 유발하게 되며, 다시 경영적자발생의 악순환을 초래하게 된다. 이와 같이, 적자폭이 큰 철도소화물운송사업을 폐지하게 되면 운영기관의 교차보조 필요성의 감소로 인하여 타 철도서비스에 대한 경쟁력 있는 운임체계유지에 기여할 수 있을 것으로 판단된다. 이는 결국 철도수요의 증대로 이어지게 되어 공로수송에 비하여 환경오염과 교통사고 발생율이 낮고 에너지효율이 높은 철도수송의 증대에 따른 사회적 비용의 절감 효과가 기대된다.

한편, 철도소화물운송사업을 폐지하고 그 여유용량을 부가가치가 높은 품목 또는 열차운행에 활용함으로써 경영개선은 물론이고 사회전체적 차원에서 효율적인 자원배분을 도모할 수 있을 것으로 기대된다.

---

20) 한국철도공사 내부자료(2005)
21)~22) 대한통운 내부자료(2005)
23) 한국철도공사(2005), "2004년도 회계연도 경영성적 보고서"

Ⅶ. 결론

본 연구에서는 1990년대 초반 택배의 출현에 따라 현저한 물량감소와 이에 따른 경영수지 적자문제로 인하여 최근 사업의 폐지 필요성이 제기되고 있는 철도소화물운송사업에 대한 문제점과 경쟁력을 분석한 결과 사업의 활성화가 어려운 것으로 나타났다. 이에 따라 본 연구에서는 철도소화물사업 폐지 시 공익성 저해여부 및 대체수송수단의 검토, 폐지시점 및 형태 등 본 사업의 폐지 시 고려사항, 폐지효과 등에 대한 검토를 수행하였다. 검토결과 철도소화물운송사업의 폐지는 공익성을 저해하지 않는 것으로 나타났으며, 택배사업이 철도소화물사업을 대체할 수 있을 것으로 판단된다. 철도소화물운송사업이 현재와 같은 체계를 유지할 경우 이를 단계적으로 폐지하는 방안보다는 일시에 완전폐지하는 것이 운영주체와 위탁회사의 재정적인 측면에서 볼 때 바람직한 것으로 판단된다. 폐지시점으로는 향후에도 적자가 지속될 것으로 보여 가급적 빠른 시기에 본 사업을 폐지하는 것이 바람직하나 폐지승인에 소요되는 시간, 보상재원마련에 소요되는 시간 등을 종합적으로 고려하여 결정되어야 할 것으로 판단된다. 본 사업의 폐지는 철도공사와 위탁업체의 경영개선에 기여할 것으로 판단되며, 사회전체적 차원에서 효율적인 자원배분을 도모할 수 있을 것으로 기대된다.

한편, 본 사업의 폐지 시 소화물 하역업무를 담당하고 있는 항운노조원들을 포함하는 관련 종사자들에 대한 보상문제가 첨예한 문제로 제기될 것으로 예상되는 바, 이에 대한 합리적인 방안마련이 병행되어야 할 것이다.

참고문헌

1. 교통개발연구원(1995), "철도 및 내항해운을 이용한 화물수송의 문제점과 대책".
2. 상공회의소(2003), "2003 택배산업 현황과 전망조사".
3. 한국철도기술연구원/철도청(1997), "철도소화물 수송체계 및 제도개선 연구".
4. 한국철도공사(2005), "2004년 회계연도 경영성적보고서".
5. 한국철도공사(2005), "2004 철도통계연보".
6. 한국철도공사/대한통운/전국항운노동조합연맹(2005), "철도소화물운송사업과 철도하역현대화기금 개선방안 연구".
7. 한국철도시설공단/한국교통연구원(2004), "철도시설 사용계약 등 실행방안 연구".
8. European Economic Community(1969), "Regulation (EEC) No 1191/69 of the Council".

♧ 주 작 성 자 : 문진수
♧ 교 신 저 자 : 문진수
♧ 논문투고일 : 2006. 2. 13
♧ 논문심사일 : 2006. 5. 9 (1차)
2005. 5. 24 (2차)
2005. 5. 25 (3차)
♧ 심사판정일 : 2006. 5. 25
♧ 반론접수기한 : 2006. 10. 31