

고속철도의 성공적 시장진입을 위한 운임전략

A Study on the HSR's Fare System in Korea

유재균¹⁾ 김경태²⁾ 한은영³⁾

Yoo, Jae-Kyun, Kyoung-Tae Kim, Eun-Young Han

ABSTRACT

This study is to investigate what are major determinants to decide the level of HSR(High-Speed Railroad)'s fare rate in Korea. The study suggests that for the independent operation of the HSR, the fare rate be charged based on the profitability and for the increase in the demand, various discount programs be needed. In addition, in order to operate HSR independently, the HSR fare rate must be charged in the deregulation of the government.

I. 서론

고속철도의 운영을 1년여 남겨놓은 현시점에서는 고속철도의 원활한 시장진입을 위한 마케팅전략이 시급하다고 볼 수 있다. 고속철도의 운영은 우리나라 철도운영환경의 급격한 변화를 초래할 것이다. 즉 지금까지의 철도운영환경은 공급량의 절대부족으로 고객유치를 위한 마케팅의 필요성이 없었으나 고속철도의 운영으로 철도수송력이 크게 증가하게 되면 공급량이 수요를 급격히 상회함으로써 운임, 서비스, 판매, 유통 등 영업전략의 적절성에 따라 수송 및 부대수입이 큰 차이를 보일 것으로 예상된다. 그러므로 고속철도의 초기 성공적인 시장진입을 위해서는 다양한 마케팅 전략의 수립이 필요하다.

특히 고속철도의 운임수준에 대해서는 국민은 물론이고 경쟁수단에서도 큰 관심을 가지고 있는 것으로 알려져 있다. 그렇다면 현시점에서 고속철도의 운영체는 과연 어느 정도의 운임수준을 책정하는 것이 바람직한가를 결정해야 할 상황에 놓여 있다. 운임수준과 수요는 항상 역의 관계에 있기 때문에 운임수준과 이에 따른 예상수요 등을 감안하여 적절한 운임수준을 결정해야 할 것이다.

본 연구에서는 고속철도 운영체가 고속철도의 운임수준을 결정하는데 있어 고려해야 할 사항을 중심으로 논의를 전개하고자 한다. 먼저 제2장에서는 고속철도의 운임수준 책정시 고려사항들을 전반적으로 살펴본다. 고속철도 운임책정시 고려해야 할 사항으로는 고속철도 운영체의 경영목표를 어디에 둘 것인지, 어떤 운임체계를 이용할 것인지 그리고 운임체계에 적용되는 임률을 어떻게 구성할 것인지 등이 논의될 것이다. 제3장에서는 고속철도의 잠재고객을 대상으로 한 고속철도의 운임탄력도에 대해서 언급할 것이다. 제4장에서는 철도운임의 규제에 대해서 논의할 것이다. 기존 철도의 경우에는 정부가 운임결정과정에 관여함으로써 철도 운영체의 독립적인 경영이 이루어지지 못하는 경향이 있다. 고속철도의 경우에도 운임결정과정에 정부가 관여해야 할 이유가 있을

1) 한국철도기술연구원 선임연구원
2) 한국철도기술연구원 주임연구원
3) 한국철도기술연구원 연구원

까? 이에 대한 논리적 근거와 세계적 추세 등을 살펴봄으로써 고속철도 운임결정의 자율성에 대한 답을 모색하고자 한다. 마지막으로 제5장에서는 이상의 논의결과를 요약함으로써 결론에 갈음하고자 한다.

II. 고속철도 운임수준 책정시 고려사항

고속철도의 운임수준을 과연 어느 정도로 책정하는 것이 적정한가에 대한 논의를 전개하기 위해서 기본적으로 고려해야 할 사항들이 있다. 먼저 고속철도 운영체의 경영목표가 무엇인가에 대한 검토이다. 지금까지는 철도가 대중교통수단이기 때문에 공공성을 중시한 경영이었지만 고속철도의 경우에는 공공성 중시보다는 상업성 중시의 경영이 보다 필요할 것으로 보인다. 즉 20조원 이상의 대규모 자금이 투입된 고속철도는 채무상환과 독립적인 경영을 위해서는 상업성 중시의 경영이 불가피할 것으로 판단된다. 그러므로 고속철도 운영체는 고속철도의 경영목표를 이윤극대화에 두고 이를 달성할 수 있는 운임수준의 책정이 필요할 것으로 판단된다.⁴⁾

두 번째로 검토해야 할 사항은 운임체계에 대한 검토이다. 현재 우리나라의 철도운임체계는 거리비례제이다. 일반적으로 거리에 기초한 운임의 종류로는 거리비례제와 거리체감제로 대별되는데 거리비례제하에서는 장거리 고객이 단거리 고객에 비해 상대적으로 더 많은 운임부담을 하게 된다. 기존 연구결과 등을 살펴보면 교통수단간 경쟁력에 있어서 철도는 중장거리 고객에 대해 강점이 있는 것으로 파악되고 있다. 이런 관점에서 본다면 우리나라의 철도운임체계도 기존의 거리비례제에서 탈피해야 할 필요성이 있다. 또한 이러한 점은 철도와 경쟁이 되는 타교통수단의 운임체계를 살펴보다라도 개선의 필요성이 있다.

세 번째로 고려해야 할 사항은 적용임률의 차이이다. 즉 우리나라의 고속철도는 서울-부산 구간이 완전히 신선으로 완공되기 전까지는 신선과 기존선을 혼용운행하도록 되어 있다. 고속철도의 최대장점인 통행시간의 단축효과가 기존선 구간에서는 급감하기 때문에 신선과 기존선 운행시 적용임률을 달리해야 할 필요가 있다.⁵⁾

<표 1> 고속철도 개통 단계별 서울-부산 구간의 운행시간

단위: km

구분	기존선	고속신선	합계	통행시간	새마을대비 시간절감
1단계개통	185.3	223.5	408.8	160분	110분
2단계개통	19.2	392.8	412.0	116분	154분

주: 1. 고속철도 통행시간은 한국고속철도건설공단 자료 기준

2. 새마을 통행시간은 4시간30분(270분)을 기준으로 함

4) 물론 고속철도도 공공성을 완전히 배제할 수는 없을 것이다. 그러나 이는 PSO의 개념에서 접근함으로써 공공성을 유지할 수 있을 것이다.

5) 고속철도와 기존 새마을과의 서울-부산간 통행시간의 차이를 살펴보면 2004년도에 우선 개통될 경우 통행시간의 절감분은 약 110분으로 추정되며, 기존선 구간에서의 통행시간 단축은 10분 이내인 것으로 추정되고 있다.

네 번째로 고려해야 할 사항은 최저운임의 도입이다. 극단적인 단거리 이용객의 제한과 열차 운행에 따른 가변비용을 회수하기 위한 최저운임의 도입은 필요하다. 최저운임의 결정은 정확한 비용분석과 이용수준 등을 감안하여 결정되어야 한다.

또한, 구간별 운임수준의 형평성 확보와 적절한 특실운임의 설정 등도 고려되어야 하며, 예약 문화의 정착을 위한 예약 할인의 도입 및 예약 시기별 할인폭 차등화 등의 도입이 필요하다. 또한, 비수기의 수요 확충을 위한 다양한 할인 전략을 수립할 수 있도록 하고, 그 효과를 극대화하기 위해서 수입관리시스템과의 연동도 충분히 고려되어야 한다.

Ⅲ. 고속철도의 운임탄력도

일반적으로 수요의 가격탄력도는 가격 변화율에 대한 수요량 변화율로 정의된다. 고속철도의 잠재고객을 대상으로 설문조사를 통한 운임탄력도를 측정한 결과 고속철도의 운임은 매우 탄력적인 것으로 조사되었다.⁶⁷⁾

<표 2> 서울-부산 구간 고속철도 운임탄력도

운임수준	철도	항공	버스	승용차
기본운임				
기본운임+10%	4.464	3.376	2.092	3.498
기본운임+20%	6.310	5.781	5.796	2.307
기본운임+30%	5.590	3.239	5.705	1.743

<표 2>에서 보는 바와 같이 기본운임수준에서 10%, 20%, 30%로 운임수준을 높임에 따라 수요가 급격히 감소함을 유추할 수 있다. 또한 수단별로 비교하여 보면 철도, 항공, 버스 등의 이용자의 운임탄력도가 높은 반면 승용차 이용객의 운임탄력도는 상대적으로 낮은 것으로 분석되었다. 따라서 이상의 설문조사결과는 수요의 운임탄력도가 높기 때문에 수요 확충을 위해서는 다양한 할인정책이 필요함을 시사하고 있으며, 또한 고속철도의 마케팅 전략 수립시 승용차 이용객의 유인전략에 보다 큰 비중을 둘 필요가 있음을 시사하고 있다.

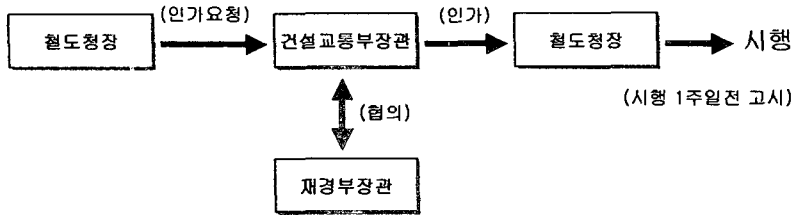
Ⅳ. 철도 운임규제 검토

우리나라의 철도운임정책은 기본적으로 공공성을 근간을 두고 있기 때문에 철도운영체의 독립적인 운영이 어렵도록 되어 있다. 국유철도의 운영에 관한 특별법 제10조와 물가안정에 관한 법률 제4조에 의하면 현재 철도청의 철도운임·요금은 건설교통부장관의 인가를 받아 시행하도록 규

6) 대중교통수단의 가격탄력도는 비탄력적인 것이 일반적이다. 고속철도의 잠재고객을 대상으로 조사한 결과 고속철도의 가격탄력도는 탄력적인 것으로 조사되었는데, 이는 고속철도의 잠재고객들이 고속철도를 고급교통수단으로 생각하고 있기 때문인 것으로 사료된다.

7) 고속철도의 운임탄력도는 고속철도의 정차역을 대상으로 서울-대전, 서울-동대구, 서울-부산, 동대구-부산, 서울-호남(광주, 목포) 등으로 조사, 분석하였으나 본 논문에서는 서울-부산구간의 운임탄력도만을 수록하였다.

정되어 있으며, 이 과정에서 건설교통부장관은 재정경제부장관과 협의하도록 규정되어 있다.



<그림 1> 철도 운임·요금의 결정 및 조정절차

이러한 철도 운임의 결정 및 조정절차는 이윤을 추구하는 민간독점업자에 대한 중립적인 정부의 규제가 아니라 정부가 공익성이라는 목표의 달성을 위하여 공급하는 철도서비스에 대한 정부 내부의 가격결정방식이라고 할 수 있는데, 이러한 기존철도 운임 조정절차의 타당성 근거는 철도가 국가독점적 성격을 지니고 있다는 점과 철도가 불가안정예의 중요 수단이라는 점을 들 수 있다. 그러나 이러한 정부의 개입근거는 현재 상당히 약화되고 있다. 철도운임인상이 불가상승에 미치는 영향이 급격히 줄어들고 있으며, 철도의 독점적 지위도 상당히 약화되고 있기 때문이다.

기존의 철도운임에 대한 규제논리는 철도의 경우 초기 고정투자가 막대하고 그 투자비용이 매 물비용으로 되기 때문에 자연독점에 해당되어 독점력을 규제하기 위해 규제가 필요했다는 것이다. 그러나 현재 추진중인 철도의 구조개혁이 단행되면 기반시설의 고정투자는 타 경영주체(국가)가 부담하기 때문에 철도운영체의 입장에서는 매물비용이 대폭 감소되어 잠재적 경쟁자의 경쟁압력 때문에 그 기업은 독점적 행위를 하는 것이 가능치 않고 이에 따라 규제의 필요성이 감소할 것으로 판단된다.⁸⁾

세계 각 국의 철도산업을 살펴보다라도 운영분야에 경쟁의 도입과 진입장벽 철폐 등이 가속화되고 있음을 알 수 있다.⁹⁾ 이러한 환경변화와 함께 정부규제도 완화되는 추세이고, 특히 대부분의 국가에서 직접적인 규제대상이던 철도운임에 대한 규제가 완화되고 있음은 물론이고, 철도요금 정책의 목표도 공공성 위주에서 탈피하여 철도사업의 독립채산제 구축과 수지균형이라는 기업성에 보다 큰 비중이 두어지고 있다. 주요 철도선진국의 경우 운임정책에 있어서 자율권이 확대되고 있음을 알 수 있는데 일본의 경우 기존의 총괄원가원칙에 의한 운임제도를 상한가제도로 변경하여 정부가 정한 상한가 한도 내에서는 자유로운 운임설정이 가능토록 제도를 개선하였고 영국에서도 운영자들에 대한 운임규제는 상한가제도에 의거하여 규제하고 있다. 프랑스의 경우에는 기본운임의 상하 40%의 범위를 정해 놓고 그 사이에서 자유로운 운임설정이 가능하며 시간대별 단력운임의 할인·할증폭도 50%이내로 규정되어 있어 상당한 자율권이 주어지고 있다.

또한 대부분의 국가에서 철도요금에 대해서는 운임에 비해 상대적으로 큰 자율권이 허용되고 있어, 철도요금에 있어서 운임의 비중이 줄어드는 추세에 있고, 열차등급이 높아질수록 전체 운임

8) 경합시장이론(Contestable Market Theory, Baumol-Panzar-Willig)에 의하면 규모의 경제성이 있는 서비스시장이 한 기업에 의해 독점되고 있어도 어떤 조건만 갖추어져 있으면 잠재적인 진입의 가능성을 확보할 수 있어 자유경쟁에 의한 효율적인 자원배분이 가능하다.

9) 물론 이들 나라의 경우 철도의 상하분리는 당연히 이루어져 있다.

에서 차지하는 요금의 비중은 높아짐으로써 상품의 고부가가치화 추세를 확인할 수 있다. 즉 정부의 규제대상인 운임수준은 지키지만, 요금부분에서 다양한 가격정책을 시행함을 유추할 수 있다.

V. 결론

2004년 고속철도의 운영을 앞둔 현시점에서 가장 큰 관심사항은 고속철도의 운임수준일 것이다. 고속철도의 운영으로 철도의 운영환경이 급속도로 변화할 것으로 예측되는 가운데 가장 큰 변화는 마케팅전략의 도입일 것이다. 즉 고속철도의 공급량이 급속도로 증가하여 공급이 수요를 초과할 것으로 예상됨에 따라 적극적인 마케팅의 필요성이 발생하는 것이다.

고속철도의 주요 관심사인 운임을 어느 수준으로 정하는 것이 바람직할 것인가는 우선적으로 고속철도 운영체의 경영목표가 무엇인가에 달려 있다고 하겠다. 만일 고속철도 운영체가 경영목표를 상업성에 근간하여 설정한다면 고속철도의 운임수준은 수입(이익)극대화에 부합하는 수준에서 결정되어야 할 것이며, 그렇지 않다면 공급량을 최대한 충족시키는 수준에서 운임이 결정되어야 할 것이다.

또한 정부의 운임규제에 대해서도 검토할 필요가 있다. 현재 정부는 기존철도의 운임에 대해서 규제를 가하고 있는데 이는 철도가 국가독점적 성격을 지니고 있다는 점과 철도운임의 인상이 물가에 미치는 영향이 크다고 보기 때문이다. 그러나 향후 우리의 철도산업은 구조개혁이 진행되고 있어 독점적 성격이 완화될 것으로 예상되며, 철도운임인상의 물가상승기여도가 급격히 줄어들고 있어 철도운임에 대한 정부규제의 근거가 취약해지고 있는 실정이다. 그리고 세계적인 추세도 철도운임에 대한 정부규제가 상당부분 완화되고 있다. 결국 우리나라에서와 같은 규제일변도의 경직적인 철도운임체제는 철도경영의 상용화라는 세계적인 추세에 맞지 않을 뿐만 아니라 공공성이나 물가안정정책이라는 정치적 논리에 의해 현실성이 없는 운임정책을 지속할 경우 철도사업자의 책임경영이 이루어지기 어렵고, 이는 경영부실화로 이어질 가능성이 높음을 지적하지 않을 수 없다. 그러므로 정부는 규제완화를 통하여 철도운영체가 영업수입을 극대화하고, 적어도 운영부문에서의 수지균형을 보장할 수 있는 능동적인 운임정책을 수행할 수 있도록 허용하여야 할 필요가 있다.

결론적으로 향후 고속철도의 독립적인 운영을 위해서는 저가정책 보다는 영업수입을 극대화하는 수준에서 운임이 책정될 필요가 있으며, 수요확충을 위해서는 다양한 상업할인제도의 도입을 통해 소비자들이 혜택을 입을 수 있도록 운임정책이 이루어져야 할 것이다. 이와 더불어 정부도 철도운임의 자율성을 최대한 보장하여 철도의 독립적인 운영이 가능토록 지원함으로써 21세기의 선진철도가 이루어지도록 해야 할 것이다.

참고문헌

1. 이용상·권용장 외, 『철도영업전략 수립을 위한 열차운영, 운임정책, 마케팅방향에 관한 기초자료 조사분석』, KRRRI 연구 99-20, 한국철도기술연구원, 1999. 12.
2. 유재균· 권용장 , 「철도운임체계의 개편필요성」, 『한국철도기술』, 한국철도기술연구원, 2001. 3.4월호
3. 유재균· 김경태 , 「철도요금인상이 물가에 미치는 효과 분석」, 『2001년 춘계학술대회 논문집』, 한국철도학회, 2001 춘계
4. 유재균· 김경태 , 「우리나라의 고속철도 운임체계에 대한 연구」, 『2001년 추계학술대회 논문집』, 한국철도학회, 2001 추계
5. 김경태· 유재균 , 「거리체감제 도입에 따른 체감을 산정에 관한 연구-철도부문을 중심으로-」, 『2001년 추계학술대회 논문집』, 한국철도학회, 2001 추계
6. 유재균 외 , 「고속철도 운임정책에 관한 연구」, 한국철도기술연구원, 2001. 12
7. Yong-Sang Lee · Jae-Kyun Yoo · Yong-Jang Kwon · Kyoung-Tae Kim, A Study on Korea National Railroad Fare System Improvement, The 9th WCTR Conference, Seoul, Korea, 2001. 7.