



KORAIL 발표 순서

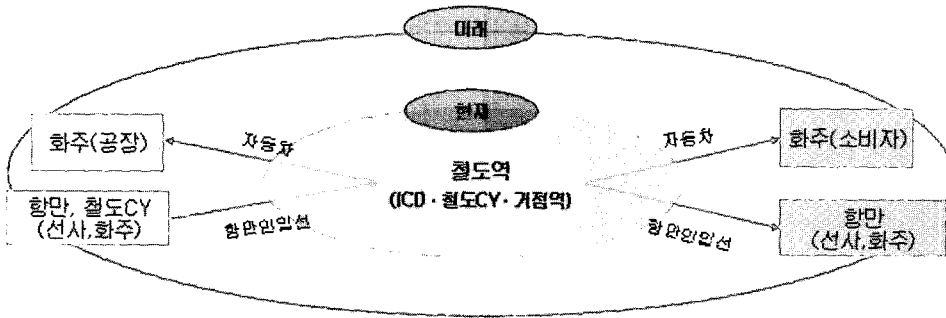
철도물류시설의 확충과 기반체계 구축

1. 철도물류의 현재와 전망	3
2. 철도물류 시설현황	4
3. 철도물류수송 현황	5
4. 철도물류시설 문제점	6 ~ 10
5. 철도물류시설 개선방안	11~15
6. 물류산업 발전을 위하여 (결론)	16

□ 철도물류의 현재와 전망



- 철도화물 부담율은 80년 이후 크게 감소
- ('70년-30.4%, '80년-28.4%, '00년-6.7%, '04년-6.6%)
- ◆ 계열사를 통해 복합일관수송체계 구축(생산지-최종소비지 One-Stop 수송체계 구축)
* 화물자동차 + 철도수송 + 화물자동차
- 향후 종합물류업 진출을 통해 하역·보관·유통분야까지 시장영역 확대

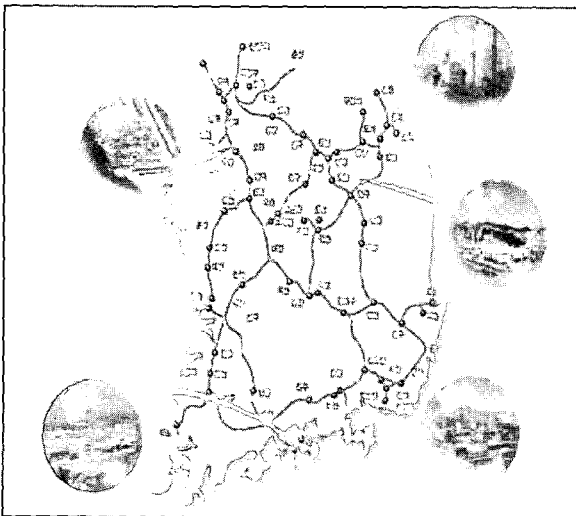


- 3 -

□ 철도물류 시설현황



(항만 9개소, 산업단지 7개소, CY 31개소, Silo 69기)



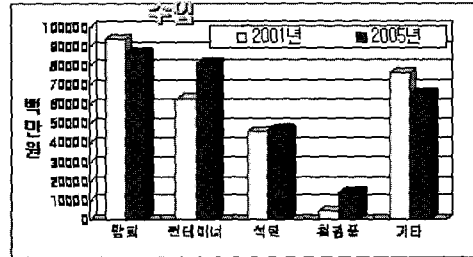
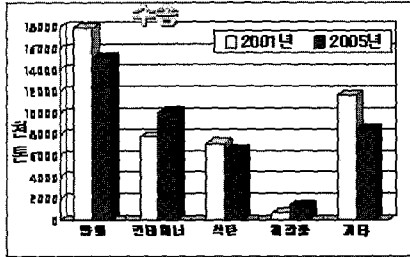
- 인입철도
 - 항만 9개소, 총연장 60km,
 - 산업단지 7개소, 총연장 79km
- 철도 CY
 - 부산전역외 30개역
 - 총 26만평(연간 처리능력 290만톤)
- 양회 SILO
 - 오봉역외 28개역
 - 총 69기(저장능력 43만톤)
- 지류센터
 - 용산역외 3개역에 2만㎡
- 기 타
 - 자동차하치장(2만 8천㎡)
 - 철강기지(8천㎡)
 - 기타(석탄, 비료, 광석, 하치장 등)

- 4 -

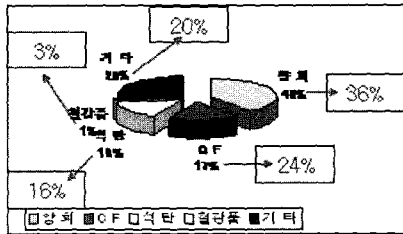
□ 철도수송 현황 ('05년 4천2백만톤, 3,118억원)



● 수송량 / 수입 (01년 : 05년 비교)



● 품목별 분담률 (2001 / 2005)



● 최근 5년간 철도화물 수송량

→ 년 평균 2% 감소

- 증가 품목 : 컨테이너 6.6%
철강품 2.1%
- 감소 품목 : 양회 △4.1%

□ 철도물류시설 문제점



총괄 1

● 기존선 개량사업시 기존 물류시설에 대한 이전대책 미흡

- 개량사업 시행전에 물류시설을 이전 하는 것으로 계획 하였더라도 개량사업시 환경단체, 지자체 반대, 지역민원 등 사유 발생시 미반영 사례 발생

● 산업단지내 철도인입선이 부설된 역은 홍곡시역, 적량역, 괴동역, 매곡역에 불과

- 여수산단의 경우 일부 전용선이 설치된 업체를 제외하고는 공용화물취급장 무재로 대부분의 업체는 철도 수송 불가

● 전국 5대권 복합화물터미널의 철도합성화가 이뤄지지 않음

- 복합화물터미널 위치가 철도와 산업단지 중간지점에 위치하여 연계수송이 곤란함
- 철도 연계시(인입선 사용) 산단 ~ 터미널간 셔틀수송비 과다발생으로 경쟁력 상실 (인입선 건설에 따른 예산낭비 우려)
- * 수도권 : 군포, 호남권 : 장성, 부산권 : 양산, 영남권 : 칠곡, 중부권 : 청원
- * 철도역 인근에 복합화물터미널 건설 필요

□ 철도물류시설 문제점



총괄 2

● 운영중인 철도CY(1개소)는 시설비용을 대부분 업체에서 부담하여 조성

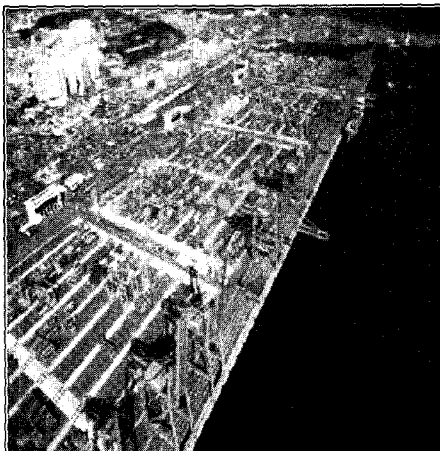
- 선로는 국가 부담, 하치장 포장 및 창고 건축 등은 업체 부담
- CY조성후 제3자 진입시 상하차 작업료 및 장치료 고비용으로 진입장벽이 큼
- CY전용화가 철도수송 활성화에 역효과 (공용 CY화 필요)

* 많은 비용을 투자하여 건설한 전용선, 인입선 등의 물류시설 유희화 우려
(자동차 운송비 저렴)

□ 철도물류시설 문제점



◀ 부산항 철송장



+항만에 철도공용화물취급장(CY)미확보로 상시 하역체계 구축 곤란
-철도수송은 24시간 가능하나, 철송장은 업체에서 주간 시간대 운영으로 비효율

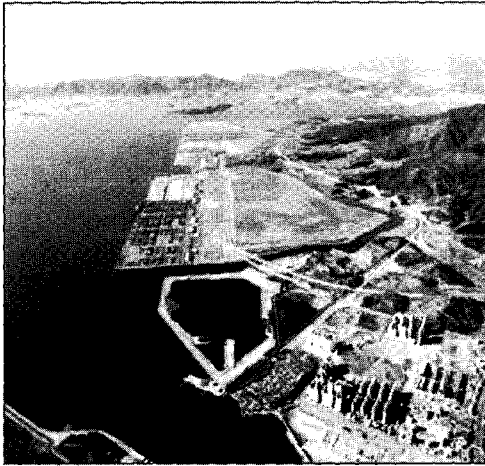
+ 철도 연계수송시 항만과 철도 CY간 서둘러수송비 과다로 철도 물량유치 애로

+ 항만 부두내 선박에서 직접 철도로 적수송하는 시스템 부재

□ 철도물류시설 문제점



◀ 광양항 철송장



- + 광양항선 선로용량 부족[단선]으로 컨테이너 유치 애로
- + 철송장 운영 독점권 행사 및 철도 연계시 상하차조작료, 장치료 과다로 철도수송기피 [셔틀 운송비 과다]

- + 항만 부두내 선박에서 직접 철도로 직수송하는 시스템 부재

□ 철도물류시설 문제점



◀ 의왕 ICD



- + 주주사 및 전용 CY가 시설화 되어 있음 (자동차중심) ⇨ 철도는 보조수송수단 인식

- + 공용 CY 이용료 과다액정으로 철도 경쟁력 약화 및 이용율 저조

- (주)경인 ICD 영업력 한계 및 주주사, 자동차중심 영향력 행사로 철도 물량유치 곤란

※ 공용CY 처리물량 45,665 중 686TEU를 철도수송하여 철송 비율은 3% 수준 (코레일로지스 실적분 제외)

□ 철도물류시설 개선방안



총괄 1

● 업체 비용으로 건설하는 전용선을 국가지원 건설 필요

- 해외철도물류인프라 지원사례 수집
- 철도물류 연구기관 등과 협력
- 전용선 건설 지원 근거 마련

(독일철도 전용선 지원, 영국철도 물류시설 투자 지원사례 등)

● 산업단지외 연계한 철도 인입선 건설시 공용화물취급장 반드시 설치

- 철도인입선 및 철송장 설치 표준화 검토

※ 표준화 적극 검토

예) 10만 TEU 물량 취급 필요시 CY 1만평, 선로 6개선 확보 등

- 대다수 일반업체의 물동량을 철도로 유치 가능

□ 철도물류시설 개선방안



총괄 2

● 선진외국철도의 운송보조금제도를 벤치마킹하여 복합운송지원제도 도입

● 신설 복합터미널에 철송장 시설 단계별 확장 배치안 마련

- 공용화물취급장은 항만 산단 등에서 2KM이내 조성
- 민자방식 외에 공영사업자(철도공사 등) 투자방식 도입 등

● 기존선 개량사업에 반영된 물류인프라 확충시 전용 CY를 공용 CY화

- 삼교역 CY (1,300평→15,000평), 대야역 CY (2,300평→10,000평), 동익산역 CY (3,000평→10,000평)

※ 부산진역 공용 CY 조성사례 (2005.10~2006.4)

- 24시간 상시하역체계 구축
- 전산관제시스템구축 및 게이트 자동화
- T/T 2대 도입으로 하역시간 1/2 단축 및 열차운행능력 증대

□ 철도물류시설 개선방안



◦ 부산항 철송장

+ 2010 철도수송목표 : 1,005천TEU('05년 886천TEU, 년평균 8% 증가) 수송을 위하여

+ 부산진역 철도 CY 공용화 추진(하역체계 현대화 사업) : '08. 5월 완료
- 컨테이너 처리능력 1.7배 향상, 열차당 하역시간 단축 1.6시간

+ 신선대역 철송장 시설(선로 및 화물취급장) 운영권 일원화 추진

+ 글로벌 수송네트워크 구축 : 장비현대화, 양산ICD간 셔틀열차 운행

□ 철도물류시설 개선방안



◦ 광양항 철송장

+ 2010 철도 수송 목표 : 478천 TEU ('05년 236천TEU, 년평균 13% 증가) 수송을 위하여

+ 향만내 철송장 운영을 철도공사가 직접 운영(일원화 추진)

+ 수송체계 개선 ◀ 전라선 복선화 건설, 경전선 개량 : 2008년
- 광양항 ↔ 장성ICD간 셔틀열차 운행, 컨테이너 전용열차 신설 운행

+ 건설진행중인 광양항 시속 인입철도 철송장 운영권 일원화 추진

□ 철도물류시설 개선방안



◉ 의왕 ICD

- + **공용 CY : 경인 ICD 직영에서 철도공사 직영으로 전환**
 - 선사 및 대형화주와 직거래로 대량고정화를 유치 가능
 - 코레일로지스를 통한 공용 CY 위탁관리
 - 공용 CY 활성화시 연간 20만TEU 처리(연간 200억 수입 증수 가능)
(현재 철도수송량 : 1만 3천TEU, 13억)

- + **탄력적인 점용료 운영 등을 적극 검토하여 주주사 물류비용 절감에 기여**
 - 철도수송실적과 연계한 점용료 운영 등

□ 물류산업 발전을 위하여 (결론)



- **국가물류비 감소를 위한 철도수송 증대**
 - 철도수송분담을 1% 증가는 8,000억원의 물류비 절감효과
 - 친환경적인 교통수단 : 철도의 오염물질 배출량은 도로의 1.1~6.2% 수준

- **철도 인프라 확충을 위해 영만, 산단 복합터미널에 철도연임선 건설**
 - 부산신항('08), 광양항('09), 창원, 칠곡('08)

- **물류거점 통합업 등으로 도로, 영만 철도 연계 수송으로 철도수송의 효율화**
 - Block Train, 열차페리시스템 등

- **핵심성장품목컨테이너 위주의 철도 물류수송 체계 개선**
 - 컨테이너 열차운행 증편, Block Train 추가운행
 - 컨테이너 철도수송 분담률 확대 '05년 9.9%(100만TEU) → '11년 13%(175만TEU)



- 감사합니다 -

