

호남권 철도 컨테이너 수송의 활성화 방안 연구

A Study on the Strategies for Promoting Rail Container Transportation in Honam Area

박미란† 최창호* 이용상** 박동주***
Park, Mi-Ran Choi, Chang-Ho Lee, Yong-Sang Park, Dong-Joo

ABSTRACT

Honam area is one of the under-industrial areas in Korea and because of this it has low weight in the total container transportation in Korea. Also the railway distance from honam area to the main container ports like Busan port and Gwangyang port is so short that the portion of rail container transportation occupies about 10 percent in total container transportation amount in Honam area. But on the contrary of those situations, 1st step Jangsung inland container depot (ICD) was finished as one of the main logistics facilities in Korea and 2nd Jangsung inland container depot is under construction.

To promote rail container transportation in Honam area which has shortage of container transportation demand, it is necessary to give adequate transport service to the client. So, this research studied some methods for promoting rail container transportation in Honam area. The subject of survey is freight agent and survey items are selected to find the present situation of rail container transportation in Honam area. And from the survey results various strategies will be suggested to promote rail container transportation in Honam area.

1. 서 론

호남권은 우리나라에서 제조업이 발달하지 않은 지역 중의 하나이며, 이러한 이유로 전국의 컨테이너 수송 물동량에서 차지하는 비중도 낮다. 더욱이 호남권은 부산항 및 광양항과의 거리도 가까워 컨테이너의 수송에서 철도가 차지하는 비중은 10%를 약간 상회하는 정도로 추산되고 있다. 그럼에도 불구하고 호남권의 국가물류거점시설 조성 사업으로 장성ICD 1단계 조성사업이 완료되었고 2단계 확장사업이 추진 중이다. 따라서 호남권 컨테이너 수송에서 철도 이용율을 높이는 방안을 연구하고자 한다.

본 연구와 유사한 연구 사례로는 조옥래외(2007)의 의왕 ICD 철도수송 활성화방안에 관한 연구가 있다. 조옥래 외(2007)는 의왕ICD의 물류 효율성을 제고시키고 철도수송을 활성화시키기 위해서는 '의왕 ICD 공용CY를 철도운영 전문기관이 직접 운영'하는 것을 방안으로 제시하였다. 하지만 호남권 철도 컨테이너 수송에 관한 연구는 없어 본 연구가 필요하다.

컨테이너 수송수요에 한계가 있는 호남권에서 철도 컨테이너 수송을 활성화시키기 위해서는 고객의 요구에 맞춘 수송서비스를 공급하는 것이 효과적인 방법이다. 이에 본 연구는 호남권에서 컨테이너를 수송하는 운송업체를 대상으로 철도 컨테이너 수송을 향상시킬 수 있는 방안을 강구한다.

† 책임저자 : 학생회원, 전남대학교 대학원 교통물류학과 석사과정
E-mail : mr6603@naver.com

TEL : (061)659-3348 FAX : (061)659-3349

* 정회원, 전남대학교 교수

** 정회원, 우송대학교 교수

** 정회원, 서울시립대학교 교수

2. 연구 방법 및 연구자료 수집

2.1 연구 방법

연구의 방법은 설문조사를 실시하여 호남권 철도화물 수송의 전반적인 현황과 문제점을 파악하고 문제점들을 해결하는데 필요한 정책이 무엇인지를 알아본다. 그리고 이를 토대로 호남권 철도수송의 활성화 방안을 제시하고자 한다.

2.2 조사 개요

경인ICD 입주업체, 양산ICD 입주업체, 호남권 CY 운영업체(임곡, 송정리, 장성), 기타 수도권 및 전국 업체를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 전체 설문 업체 63개 중 호남권 컨테이너 수송과 관련된 운송 업체는 25개이다.

호남권 CY-ICD의 수요층인 호남권 컨테이너 수송과 관련된 운송업체를 대상으로 설문함에 따라 유효 업체수가 한정되며, 주요한 업체는 모두 포함하였다. 임곡역 CY, 송정리역 CY 및 장성ICD 운영업체는 별도로 설문하여 특성을 파악하였다. 임곡역 CY는 장성ICD에서 철도로 14.6km 남부에 위치하며, 삼익종합물류(주)와 천일정기화물(주)에서 공동으로 운영 중이다. 장치능력은 각각 1,500TEU씩 이다. 송정리역 CY는 장성ICD에서 철도로 25.6km 남부에 위치하고 있으며, 규모는 4,252평로 연간 수송능력은 47,000TEU이다. 세방(주)에서 4,252평을 조성하여 (주)국보와 공동사용 중이다.

3. 호남권 철도 컨테이너 수송의 현황, 문제점 및 장래전망

3.1 호남권 철도 컨테이너 수송의 현황 및 문제점

호남권 철도 컨테이너 수송의 배후권역에 대한 설문조사 결과 응답자의 과반 이상이(64%) 광주광역시 및 광주광역시 주변지역(시·군)을 호남권 CY-ICD의 배후권역으로 인식하고 있다. 이러한 배후권역을 기준으로 호남권 컨테이너의 수송수단을 살펴보면 도로 86%, 철도 14%로 도로의 분담율이 높게 나타난다. 이와 같은 현상은 컨테이너의 수송거리가 대부분 300km 이하로 도로수송과의 경쟁력을 확보하기 어렵기 때문이다.

특히, 호남권에서 부산, 광양항 등 타 지역으로 컨테이너 수송시 수송수단간 비용의 차이는 철도 컨테이너 수송비용을 100%로 할 경우 도로비용이 68% 수준으로 도로가 절대적인 비용경쟁력을 확보하고 있다. 이것이 철도 컨테이너 수송의 분담율을 낮게 하는 결정적인 영향 요인으로 평가된다.

호남권 컨테이너의 수송은 부산항이 70%로 대부분을 차지하며, 지리적으로 인접한 광양항은 22%로 저조한 수이다. 대중국 컨테이너의 수요로 인해 인천항의 비중이 8%이며, 기타 항만으로의 수송실적은 없다.

수출입 컨테이너 이외의 내수 컨테이너 실적은 서울, 경기지역에 일부 있으나 그 양이 매우 적다.

호남권에서 타 지역으로의 유출입 비중은 유출 63%, 유입 37%로 유출비율이 높은 것으로 나타난다. 이는 컨테이너 수송 물동량의 불균형을 초래하여 공컨테이너의 확보가 어렵고 수송수단의 수급을 어렵게 하는 요인이 되고 있다.

설문조사 결과 장성 ICD의 제약요인은 '운송비용과 운송시간의 과다 55%', '다양한 화차운행서비스 부족 32%', 'ICD의 다양한 기능 부족 13%' 등으로 운송비용과 운송시간의 경쟁력이 없는 것이 원인으로 나타났다.

현재 호남권 철도 CY(임곡역CY, 송정리역CY) 이용의 문제점은 '화차 운영 등 서비스수준미흡 41%', '높은 입차료수준 18%', 'CY이용의 독점 14%', 'CY위치 부적절 9%'등이며 18%를 차지하는 기타 의견으로 '물량부족'과 '철송 운임이 비싼 원인'으로 나타났다.

종합하면 호남권 철도 컨테이너 수송의 문제점은 '도로 운송 대비 높은 운임', '수송 시간 과다', '다양한 화차서비스의 부족'이다.

3.2 호남권 철도 컨테이너 수송의 장래전망

설문조사에 의한 장래 호남권 컨테이너의 전망은 ‘물동량 증가 32%’, ‘물동량 감소 23%’, ‘잘 모름 45%’로 물동량 증가와 감소 전망이 유사하며 비중은 크지 않다. 증가한다고 답한 경우의 예상 증가율은 20%이고, 감소한다고 답한 경우의 예상 감소율은 18%로 역시 유사하다.

장래 호남권에 사업을 확장할 가능성에 대해서는 64%가 긍정적, 36%가 부정적으로 응답하였다.

장래 철도 컨테이너 수송 물동량 계획은 ‘증가시키겠다 53%’로 ‘감소시키겠다 21%’보다 높게 나타났다 증가시킬 경우 평균 비율은 22%이다. 이는 철도수송에 대해 긍정적 인식이 있음을 의미한다. 다만, 현 시점에서 철도 컨테이너 수송이 도로수송보다 경쟁력이 떨어진다는 것에는 대부분 동의하고 있다.

4. 활성화 방안

4.1 경쟁력 있는 철도 운임체계 마련

현재 도로수송을 하는 경우 철송으로 바꿀 조건은 ‘비용의 감소가 67%’, ‘시간의 감소가 22%’, ‘기타 11%’ 등이며, 비용의 감소 희망정도는 현재 수준보다 평균 34%, 시간의 감소 희망비율은 현재보다 평균 26%이다.

이를 탄력성의 개념으로 유추하면, 비용탄력성은 -0.34 , 시간탄력성은 -0.26 으로 철도수송을 활성화시키기 위해서는 비용을 인하하는 정책이 보다 효율적으로 평가된다.

철도 컨테이너 수송 활성화를 위한 정부정책 방안에 대한 호응도 조사 결과 ‘철도운임의 인하’가 4.5점으로 가장 높았으며, ‘철도 이용시 운행량(톤-키로)만큼 보조금 지급’, ‘철도 이용시 세제등 기업 인센티브 확대’등이 호응도가 높았다. 뿐만 아니라 철도 수송시 발생하는 추가적인 비용(셔틀운송비)를 낮추는 정책이 필요하다. 현재 장성ICD는 산단과 산단지역간 중간지점에 위치하여 철도물류의 가장 큰 약점인 셔틀비용 증가 부담이 가중되고 있다. 이를 해결하기 인근 산단 입주기업들에 대한 셔틀 서비스 제공하여 철송의 취약점을 보완해야 한다.

4.2 철도 컨테이너 수송시간의 단축

철도 컨테이너 수송시 도로수송에 비해 수송시간이 장시간 소요된다는 측면에서 화주들이 많은 불만을 갖고 있는데, 고속철도를 개통함으로써 철도 컨테이너 수송을 활성화 시킬 수 있다. 한국무역협회의 조사결과 고속철도가 개통되면 하주의 60%가 철도 컨테이너 수송을 확대할 계획으로 나타났다. 또한 일관수송체계를 구축하여 복합화물을 처리할 때 발생하는 추가적인 시간을 단축해야 한다. 이밖에도 진입도로인 국도 24호선, 고창-담양 고속국도를 신속히 개통하고, 화물수송 여건이 미흡한 선로의 개량 등을 통해 철도 컨테이너 수송시간을 단축 시킬 수 있다.

4.3 다양한 화차운행 서비스 제공

기간별 또는 요일별 호남권 철도컨테이너 수송 물량의 변화를 파악하여 수요변화에 맞춘 화차운행을 공급해야한다. 화차운행시스템을 합리화함으로써 화차를 운행하는 비용 부담을 줄이고 화주의 화차공급 욕구를 충족시키는 일석이조의 효과를 거둘 수 있다.

고객맞춤형 직통 컨테이너 열차인 블럭트레인(BT, Block Train)을 운영하여 철도 컨테이너 수송을 활성화 시킬 수 있다. 블럭트레인은 기업고객과 연간 수송협약을 맺고 원하는 시간대에 목적지까지 직통으로 매일 운행하는 컨테이너 열차로 철도를 이용할 때 비용과 시간면에서 유리하다.

2008년 의왕ICD ~ 부산진·신선대 구간과 약목 ~ 부산진 구간에 모두 14편의 블럭트레인을 운행하고 있으며 블럭트레인 증편으로 연간 23만 5천 TEU의 컨테이너 운송실적과 약 207억원의 운송수입을 기대하고 있다.

호남권을 운행하는 블럭트레인은 편성되어 있지 않다. 호남권 철도 컨테이너 수송 업체와의 운송협약 체결을 통해 블럭트레인을 운행한다면 호남권 철도 컨테이너 수송 활성화에 큰 도움이 될 것으로 기대된다.

5. 결 론

현재 정부는 녹색성장의 일환으로 철도 활성화에 많은 관심을 가지고 있다. 하지만 현 시점에서 호남권의 국가물류거점시설 조성 사업이 완료된다면 호남권의 철도 컨테이너 수송의 활성화를 기대하기 어렵다.

본 연구는 현재 이용율이 저조한 호남권 철도컨테이너 수송의 문제점을 파악하여 문제점을 해결하고 호남권 철도컨테이너 수송을 활성화 시키는 방안을 모색하였다.

연구의 결과 호남권 철도 컨테이너 수송을 활성화 시키기 위해서는 ‘경쟁력 있는 철도 운임체계 마련’, ‘철도 컨테이너 수송시간의 단축’, ‘다양한 화차운행 서비스의 제공’이 필요한 것으로 나타났다. 이러한 방안들을 고려하여 호남권 철도 컨테이너 수송을 활성화 시킬 수 있도록 적극적으로 노력해야 할 것이다.

참고문헌

1. 조옥래, 장성용 (2007), “의왕ICD 철도수송 활성화 방안에 관한 연구”, 한국철도학회.
2. 문진수 (2007), “철도화물 수송증대를 위한 지원제도 개선방안”, 한국교통연구원.
3. 호남복합물류주식회사 (2005), “호남내륙화물기지 운영현황 및 활성화 방안 수립”
4. 박대룡, 하익원, 남기찬 (1994), “철도 컨테이너 수송체계의 경쟁력 분석”, 한국물류학회.
5. 이용상, (2004), “철도화물수송체계의 현황과 개선방안”, 한국철도학회.