

# 미국의 철도 현황 및 운영체계

## 철도현황

미국은 전국을 사업권역으로 하는 연방여객철도공사(Amtrak)와 14개 지하철 사업자, 25개 경량철도 사업자, 19개 통근철도 사업자가 여객수송서비스를 제공하고 있다. 화물철도의 경우, 8개의 1급 화물철도회사를 비롯한 570여 화물철도사업자가 서비스를 제공하고 있다.



그림 1. 미국철도 노선



그림 2. 건설 중인 화물철도 노선과 투자액

우리나라와는 달리 주로 민간철도로 구성되어 있는 미국철도는 1830년 메릴랜드 주의 볼티모어에서 처음으로 운행되었다. 19세기 철도는 미국의 주요 교통수단이었는데, 공산품·농산품 등의 수송을 통하여 미국을 단일 시장으로 만드는데 크게 기여했다. 특히 미국 남북전쟁 당시 대부분의 철도가 북부에 있었기 때문에 북부 측의 전쟁 물자 수송이 원활하여 북쪽의 승리를 이끄는 원동력이 되기도 하였다.

1917년에 미국에서 철도회사는 1천500여 개, 운행 거리는 25만4천 miles, 고용 인원은 180만여 명으로 정점을 이뤘으나, 이후 수송 킬로와 고용 인원이 계속 감소하였다. 제1차 세계대전 이후 교통수단의 급속한 발달로 인하여 경쟁이 치열하였으나 철도는 연방규제로 인하여 쇠퇴의 길로 접어들었고, 뒤이은 경제공황은 철도에 큰 타격을 입혔다.

1970년 무정부적 규제와 타 교통수단의 경쟁으로 인하여 철도는 거의 파산지경에 이르렀다. 이를 해결하기 위해 1970년 철도여객법이 제정되어 여객철도공사가 설립

립되었고, 이를 계기로 철도 회사들은 여객열차로 인한 손실을 어느 정도 보전하게 되었지만 화물부분의 손실은 계속되었다. 이에 따라 미국 의회는 국유화와 비규제라는 두 가지 선택 중 철도를 자유시장 경제에 맡기는 비규제 방안을 채택하고 1980년 스태거스(staggers) 철도법을 제정하였다. 이 법에 따라 철도는 다른 기업과 마찬가지로 자산관리와 요금을 회사 마음대로 정할 수 있게 되었다.

이 법으로 인하여 미국 철도의 경쟁력은 매우 강화되었는데, 미국 노동부 보고에 따르면 1998년 철도의 노동 생산성은 1981년에 비하여 268% 증가하였고, 기관차 생산성은 105% 증가하였다. 현재 미국철도는 세계에서 가장 효율적으로 운영되고 있는 철도 중 하나로 평가받고 있으며, 지금도 철도구조개혁에 대한 작업이 계속 진행되고 있다.

### 운영체계

미국에서는 기본적으로 주를 넘어가는 도시간 교통은 연방정부 소관으로, 도시교통은 주정부 이하의 관할로 역할이 구분되어 있다. 교통정책을 담당하고 있는 것은 연방교통부(DOT: Department of Transportation)이며, 12개국과 7개 관련기관으로 조직되어 있다. 연방 철도청(FRA: Federal Railroad Administration)은 도시간 여객철도와 화물철도 관련 업무를 관장하고 있으며, 철도와 관련된 교통정책이나 지원정책 및 안전에 대한 규칙제정과 규제행정을 담당하고 있다.

도시철도를 포함하는 지역공공교통은 연방지역공공교통국(FTA:Federal Transit Administration)이 담당하며, 주로 지역공공교통에 대한 지원정책을 관할하고 있다. 육상교통위원회(STB: Surface Transportation Board)는 연방 교통부내에 설치되어 있지만 행정조직에서 독립한 규제기관으로 화물철도 최고운임 및 합병 등에 관한 사항을 관장하고 있다.

암트랙 개혁위원회(ARC: Amtrack Reform Committee)는 1997년 암트랙 개혁 및 책임법에 의해 설립된 특별위원회로 2002년도까지의 자립경영달성 의무가 부과된 암트랙 경영상황을 감시하고 있다. 국가교통안전위원회(NTSB: National Traffic Safety Administration)는 연방교통부에서 독립한 기관으로 각종 교통기관의 사고조사와 안전권고를 담당하고 있다. 다만, NTSB가 정하는 안전권고는 법으로서의 효력은 갖지 않는다.

### 주요철도기관

#### ·연방교통부(DOT)

1966년 8월15일 설립되어 1967년 4월부터 본격적인 업무를 시작했다. DOT는 연방정부의 교통정책 수립 및 관리, 고속도로 계획·개발·건설 및 도시교통·철도·항공·항만 등에 관한 업무를 담당한다. 전국적으로 약 6천여 명의 직원과 10개의 산하조직으로 구성되어 있다.

#### ·연방철도청(FRA)

교통부법에 의해 1967년부터 본격적인 활동을 개시한 연방철도청은 선로유지보수, 검사기준, 신호체계, 건설목 운영실태 등 철도안전에 관한 모든 분야를 총괄조정하며, 관련 규정을 제정·시행한다. 총 직원수는 약 750여 명이며, 이 중 약 500명이 안전분야에 소속되어 있고 중앙본부와 8개 지역사무소로 구성되어 있다. FRA의 법규정이 적용되는 업체는 약 700여 개로, FRA는 이들 기관에 대한 안전 조사를 실시하고 규정에 맞도록 시정을 요구한다. FRA는 주 및 지방 차원의 철도재정 지원 프로그램을 운용하고 있으며, 철도수송분야에 대한 연구·개발 계획을 수립해 정부지원을 얻어내는 역할도 하고 있다. FRA는 또한 여객철도공사(Amtrak)의 재무 상황 및 대규모 사업에 대한 지휘·감독을 맡고 있다.

#### ·연방철도여객공사(Amtrak)



그림 3. Amtrak 열차

미국 여객회사 중 가장 규모가 큰 Amtrak은 1971년 철도여객서비스법에 의해 설립되었다. Amtrak은 개인 회사임에도 불구하고 매년 정부로부터 많은 보조금을 받고 있어 국영기업이나 다름없다. 미국의 경우, 화물열차 회사들은 대부분 지역 회사인데 반해, Amtrak은 미국 46개 주에서 운행되고 있다. 'Amtrak'은 'American'와 'track'을 조합한 브랜드이며, 철도의 공식이름은 연방철도여객공사(National Railroad Passenger Corporation)이다. Amtrak은 1971년부터 운행을 시작하면서, 당시 적자를 내고 있던 많은 민간여객열차를 통합해 여객철도사업을 독점적으로 운행해오고 있다. 그러나 미국은 국토가 넓어 대부분의 국민들이 비행기나 승용차로

이동하기 때문에 여전히 적자를 면치 못하고 있는 실정이며, 이 때문에 미국 연방 정부는 해마다 상당한 보조금을 지원하고 있다. Amtrak은 184개의 열차와 314개 목적지를 운행하며, 발족 초기 25명의 직원이 2004년 현재 1만9천700 명이 되었다. 2004년 기준으로 총 3만5천405km의 선로연장을 보유하고 있으며, 열차킬로는 6천54만9천km이다. 같은 기간 연간여객수송인원은 2천326만9천 명이며, 18억8천 800만 달러의 영업수입을 올렸다.

#### ·화물철도회사



그림 4. 화물열차

미국의 화물철도사업은 고도로 발달된 경쟁시장 속에서 운영되고 있다. 즉 트럭 및 수운 등 경쟁수송수단 외에 화물철도사업자간 치열한 경쟁 속에서 고품질 서비스를 낮은 가격으로 제공하고 있다. 현재 미국 화물철도는 톤·킬로 기준 42%의 부담율을 점유하고 있으며, 수송품목은 목재·야채·석탄·오렌지 주스·곡물·철강 스크랩에 이르기까지 극히 다양하다고 할 수 있다.

미국 화물철도는 연방 교통부 육상교통위원회(STB)에 의해 1급 화물철도, 2급 화물철도, 3급 화물철도로 구분되어 있다. 구분은 연간 영업수입에 따라 분류되며, 2001년도 기준으로 1급 화물철도는 영업수입 2억6천670만 달러이상, 2급 화물철도 2천130만 달러~2억6천670만 달러 미만, 2천130만 달러 미만이 3급 화물철도로 구분된다.

1급 화물철도에게는 재무상황 및 수송통계를 STB에 보고할 의무가 부여되며, 2~3급 화물철도에게는 이러한 의무가 없다. 미국철도협회(AAR)는 1급 화물철도회사 이외의 화물철도사업자를 수입규모와 영업거리 기준으로 지역철도(Regional Railroads)와 로컬철도(Local Railroads)로 재구분하고, 경영상황 등을 매년 발표하고 있다. AAR의 구분기준에서 지역철도는 최저 350마일 이상 영업노선을 갖고 본선화물수송을 행하는 화물철도로 연간 영업수입이 4천만~2억6천670만 달러 미만 화물철도를 말한다. 로컬철도는 입환 철도 및 터미널 철도를 포함하여 지역철도 기준 이하의 본선화물수송을 행하는 화물철도이다.

자료제공: Global cooperation team