

# 수출입 컨테이너 도로수송 줄여라!

## 무역협회, 연안수송 급감추세 ... 에너지 소비증가에 대기오염 유발

국제유가 강세에도 불구하고 국내 수출입 컨테이너 화물 수송에서 도로수송이 차지하는 비중은 오히려 높아지고 있어 대책이 필요한 것으로 지적됐다.

한국무역협회가 4월9일 발표한 <2006년 수출입 컨테이너화물 국내 수송현황> 보고서에 따르면, 2006년 수출입 컨테이너 화물의 연안 운송 물동량은 정기 컨테이너선 운항 서비스 중단으로 급격히 줄어든 반면 도로 및 철도 수송 물동량은 꾸준히 늘어난 것으로 나타났다.

2006년 도로와 철도 수송 컨테이너 물동량은 전년대비 각각 7.0%, 11.7% 늘어난 904만TEU와 107만TEU에 달한 반면, 연안 운송 물동량은 38.3% 감소한 16만8000TEU에 그쳤다.

이에 따라 도로수송 분담률은 2005년 87.3%에서 2006년 88.0%로 높아졌고 철도수송 분담률도 9.9%에서 10.4%로 높아진 반면 연안운송 분담률은 2.8%에서 1.6%로 크게 떨어졌다.

도로수송 분담률이 여전히 높은 것은 최근 화물자동차 운송시장에서 자동차 공급과잉에 따른 운송기업들의 경쟁 격화와 운송계약의 유연성 증대로 화주들이 다른 수송수단보다 도로 수송을 선호하고 있기 때문이다.

또한 철도수송 물량은 2004년 고속철도 개통 이후 철도 수송능력 확충에 힘입어 장거리 위주로 늘어나고 있지만, 연안운송은 부산-인천 정기 컨테이너선 서비스 중단 영향으로 급격히 줄어들고 있다.

그러나 도로수송은 문전에서 문전까지(Door to Door) 서비스가 가능하고 단시간에 수송이 이루어지는 장점이 있지만, 교통체증과 함께 대기오염 배출 등과 같은 사회적 비용을 유발시키는 단점을 지니고 있을 뿐만 아니라 다른 수송수단에 비해 에너지 소모가 많아 도로의존도를 낮출 대책이 필요한 것으로 지적되고 있다.

컨테이너 수송에 따른 경유 소모량은 트럭운송이 연안선박에 비해 20배 가량 더 소요되며 t-km당 에너지 소모량(Kcal)도 도로수송은 철도수송에 비해 약 8배 더 많을 정도로 도로수송은 다른 수송수단에 비해 에너지 의존도가 높게 나타나고 있다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2007/04/09>