

GET THE SPIRIT OF LOGISTICS INNOVATION

**화물자동차 운송산업의
선진전략**

임종길 연구원 (한국화물자동차사업연합회)

화물자동차운송산업의 선진화 전략

임종길*

목 차

- I. 서언
- II. 화물자동차운송산업의 경영현황과 문제점
- III. 규제완화 사례분석
- IV. 화물자동차운송산업의 10대 선진화 전략
- V. 요약 및 결론

*전국화물자동차운송사업연합회·공제조합 부설연구소 연구위원

I. 서언

2003년도 상반기의 화물운송거부사태로 물류 전분야에 대한 근본적인 개선의 필요성이 인식되고 있다. 한국경제는 급부상하고 있는 중국경제와 경제대국 일본 등 세계각국과의 경쟁에 생존해야 하는 시대에 놓여 있다. 동북아경제중심국 실현을 위해서는 물류중심국이 관건이라 할 수 있다. 화물자동차운송산업은 국내물류산업의 핵심역할을 담당하고 있다.

화물운송거부사태로 화물자동차운송산업의 문제점이 표면화되었다. 문제는 화물자동차운송업계에 대한 부정적 인식이 팽배해 있다는 것이다. 이는 경영의 위수탁관행, 시장진입제도, 사업의 영세성·낙후성 등이라 할 수 있다.

본고에서는 우리나라 화물자동차운송산업의 현황과 문제점을 진단하고 외국의 규제완화 사례를 고찰하며, 우리나라 화물자동차운송산업의 선진화를 위한 기본전제를 토대로 10대 발전전략을 제시하고자 한다.

본고의 고찰범위는 화물자동차운송산업의 제도 개선 관련사항을 중심으로 하고 물류유통 및 경제전반과 관련한 보다 거시적인 고찰과 전략별 상세 고찰은 향후 과제로 한다.

II. 화물자동차운송산업의 경영환경과 문제점

1. 물류환경

국내화물의 수송분담구조를 살펴보면 화물자동차운송이 국내화물수송의 92.3%(통기준, 2001년)를 차지하는 편중된 현상을 보여주고 있다.

국가물류비 구조는 영업용화물차가 국가수송비의 21.2%, 국가물류비의 13.6%를 차지한다. 수송비는 물류비의 64.2%를 차지한다.

< 표 1 > 국가물류비 구조(2000년)

| 영업용화물자동차(A) | 수송비(B) | 물류비(C) | A/B | A/C | B/C |
|-------------|--------|--------|------|------|------|
| 9,079 | 42,792 | 66,695 | 21.2 | 13.6 | 64.2 |

(자료) 교통개발연구원 『2000년 국가물류비 산정과 추이분석』, 2002.

다빈도소량운송화의 진전으로 택배운송물량이 급증하고 있다. 이는 TV홈쇼핑 등에 의한 문전운송물량과 인터넷 공동구매 등에 의한 전자상거래물량이 지속적으로 증가하는데 기인한다.

다빈도소량운송화의 추세와 더불어 차량의 중소형화가 진전되고 있다. 2001~2002년간 영업용 화물차량중 5톤미만차량은 14.0%증가, 5톤이상 차량은 5.4%증가로 중소형차량의 증가율이 약 3배에 달한다.

< 표 2 > 영업용 화물자동차 구성비(일반카고형)

| 구 분 | 2001. 12. | 2002. 12. | 증가율 |
|-------|-----------|-----------|-------|
| 1톤이하 | 71,964 | 81,540 | 13.3% |
| 5톤미만 | 137,351 | 156,603 | 14.0% |
| 5톤이상 | 66,470 | 70,085 | 5.4% |
| 12톤이상 | 17,950 | 20,749 | 15.6% |
| 전체 | 203,821 | 226,688 | 11.2% |

일본의 경우에는 영업용과 자가용 모두 소형차는 계속 감소추세에 있으며, 대형차의 경우 영업용은 증가하고 자가용은 감소하는 추세를 보이고 있다.

공급망체인관리화의 발전으로 전세계적으로 공급자간의 통합물류가 확산되고 있으며, 한국의 공급망체인관리는 10%정도(2002년)로 추정된다.

운송시간의 단축, 적재물보호 등을 목적으로 하는 컨테이너화(수송적재함)가 지속적으로 이루어지고 있다. 운송화물의 97%는 컨테이너화가 가능한 것으로 알려지고 있으며 컨테이너 등 적재함에 의한 수송은 지속적으로 확산 추세에 있다.

복합운송화의 발전으로 운송수단간 일관수송의 일반화와 운송사업자 1인이 책임수송을 하는 경향이 점증하고 있다.

화물운송산업의 규제완화로 주선업의 비대화가 두드러지고 있다. 주선업체수는 1994년 대비 2002년에 약 2배 증가하였고, 주선물량은 전체 운송물량의 80.4%(2001년)에 달한다. 다만 제주선(운송)물량은 전체 주선물량의 약 50%로 추정(2001년)된다. 물량제공을 전제로 하는 차량모집에 따른 알선사기의 급증으로 사회문제가 되고 있는데, 최근 경기침체 여파로 급증 현상을 보이기도 한다.

< 표 3 > 업종별 화물자동차운송주선업체수(단위 : 개)

| 구 분 | 1992 | 1994 | 1996 | 1998 | 2000 | 2002 |
|------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 일반화물 | 3,710 | 4,384 | 4,808 | 5,124 | 5,805 | 6,967 |
| 이사화물 | 1,003 | 1,855 | 2,990 | 3,742 | 4,715 | 5,588 |
| 계 | 4,713 | 6,239 | 7,798 | 8,866 | 10,520 | 12,555 |

(자료) 전국화물자동차운송주선사업연합회, 2003. 1999년 기준으로 영업용화물운송량 대비 화물자동차운송 주선물량은 79.2%로 증가 추세에 있다.

< 표 4 > 주선물량 구성비 추이(단위: 천톤)

| 구 분 | 1992 | 1994 | 1996 | 1998 | 1999 | 2001 |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 영업용화물자동차 운송량 | 266,008 | 345,831 | 426,414 | 408,136 | 410,177 | 535,725 |
| 운송주선취급량 | 197,946 | 243,620 | 304,496 | 302,728 | 324,869 | 430,809 |
| 구성비(%) | 74.4 | 70.4 | 71.4 | 74.2 | 79.2 | 80.4 |

(자료) 전국화물자동차운송주선사업연합회 내부자료. 건설교통부, 건설교통통계연보, 각 년도.

2. 시장진입 환경

우리나라 시장진입제도와 요건은 <표 5>와 같다.

< 표 5 > 화물자동차운송사업의 시장진입제도(1999. 7. 1 이후)

| 구 분 | 일반화물운송사업 | 개별화물운송사업 | 용달화물운송사업 |
|------------|-----------------------------|---------------------|------------------|
| 시장참여 | 등록 | 등록 | 등록 |
| 최저등록대수 | 25 ⇒ 5 | 1 | 1 |
| 최저자본금(천만원) | 10 | - | - |
| 사용차량 | 화물차 및 특수차 | 1톤초과 5톤미만 화물차 및 특수차 | 1톤이하 화물차 및 소형특수차 |
| 차 고 지 | 차량의 실제면적(길이에 너비를 곱한 면적)을 확보 | | |

- (주) 1. 화물자동차 보유대수 1대로 운송사업자가 등록하는 경우에는 운전자의 자격은 영업용 자동차 운전 경력이 3년 이상이거나 자가용자동차의 운전경력이 5년 이상이어야 됨(단, 사업등록요건은 아님).
 2. 일반화물운송업의 최저등록대수는 1999년 7월부터 1999년 12월까지 25대, 2000년 1월 이후 5대, 2004. 12월까지 5대 시행 유지. 이후 기준대수는 법개정사항.

주요국 시장진입제도와 요건을 비교하면 <표 6>과 같다.

< 표 6 > 주요국 시장진입제도 비교

| 국 가 | 진입제도 | 주요 진입기준 | 비 고 |
|-----|------|--|--|
| 일 본 | 허가제 | <ul style="list-style-type: none"> · 사업계획이 과도운전방지, 기타 수송안전확보에 적절해야함 · 사업수행상 적절한 계획수립 · 사업수행능력 · 허가대수는 5~7대(대도시는 7대) · 수급불균형시 공급제한('긴급조정조치') | 特別積合화물운송에 대해서는 별도 규정 |
| 미 국 | 면허제 | <ul style="list-style-type: none"> · 책임보험증서, 산재보험증서, 차량등록증명서, 사업실적보고서(면허발급후 매년 4월 30일까지 제출) · 운송의 적합성, 사업의지, 수행능력, 안전상의 의제기 여부 · 생활용품 트럭운송사업의 면허기준 : 운임요율표, 보험증서(책임보험증서, 적재물보험증서), 산재보험증서, 차량등록증명서, 운송서류(샘플), 사업실적보고서(면허발급후 매년 4월 30일까지 제출), 가증명서 발급, 최소 6개월 최대 2년 이내에 공공의 이익에 도움이 되고 운송실적 등을 고려하여 영구증명서 발급 | 주간통상법이 있고 주별로 운송사업법이 있음. 여기서는 뉴욕주의 법 규정 제시 |
| 영 국 | 면허제 | <ul style="list-style-type: none"> · 표준면허와 제한면허로 구분(표준면허 : 영업행위목적) · 최대 사업차량대수를 제한가능 · 면허상 규정된 중량을 초과하는 최대 차량대수를 제한가능 · 신청인의 요청에 따라 임시(가)면허 발급 가능 · 기준 : 좋은 평판, 적절한 재무상태, 전문능력(부칙 3에 별도 상세 규정) | 대형화물차(5.080톤 초과)에 대해서는 부칙 5에 별도의 면허기준 설정 |

| | | | |
|------|-----|---|--|
| 프랑스 | 허가제 | <ul style="list-style-type: none"> · 신용조건: 상업상 비리, 금고선언, 운송사업 관련 위반 등 · 재정능력: 자기자본금, 유동성자금, 운전자금, 재무제표 등 · 직업적성: 직업적성증명서 · 16톤이상 차량은 A면허, 13-16톤미만차량은 B면허, 7.5-13톤미만차량은 C면허 발급(장거리운송에 대해 허가제 시행) | 유럽연합의 국제면허 실시를 대비해 허가제를 면허제로 전환 검토중 |
| 독일 | 면허제 | <ul style="list-style-type: none"> · 신뢰성, 전문능력, 재무능력 · 주사무소로부터 50km이상 운송에 대해 면허제 | 운송거리에 따른 제도 구분 |
| 캐나다 | 면허제 | <ul style="list-style-type: none"> · 면허발급 반대의견 제시의 경우 공청회 개최 · 신청인 신원, 사업계획서, 적합성(별도의 협정서에 상술되어 있음), 보험증서 등 | 교통부장관은 도로화물운송연간실적보고서를 국회개원 15일전에 제출의무 |
| 네덜란드 | 면허제 | <ul style="list-style-type: none"> · 신뢰성, 신용성, 전문능력 · 불공정경쟁을 규제(별점제도에 의해 일정 점수에 도달시 신뢰성 상실로 되어 면허 취소) · 완전자유시장은 도로안전 위협, 환경파괴, 인프라시설 손상, 운전자 보호 방해하므로 규제 · 수급불균형시 3년 이내 공급제한 | 정부대표, 사용자단체, 노조의 3자협약에 의해 마련 |
| 유럽연합 | 면허제 | <ul style="list-style-type: none"> · 전문능력: 필기시험, 구술시험부과 가능, 단, 5년 이상 운송회사의 경영관리층 근무경력 증명시 시험 면제 · 좋은평판: 중대범죄 여부, 직업수행적합, 운송사업관련 제규칙(차량중량, 도로 안전 및 환경 포함) 위반 여부 · 재무상태: 1대 9,000유로, 추가 1대당 5,000유로 (이상은 2000. 5. 30-31간 프라하 ECMT회의 의결안과 동일) | 평판은 각국이 구체적으로 결정 |
| 대만 | 면허제 | <ul style="list-style-type: none"> · 기준대수 20대 · 신차충당조건 · 6대 이상의 차고지 설치 | |
| 한국 | 등록제 | <ul style="list-style-type: none"> · 일반화물자동차운송사업의 기준대수 시행시기 이외의 관련 규정은 시행규칙 사항 · 자본금의 납입을 증명하는 서류 및 등록신청 당시의 납입자본금의 사용내역서 · 차고지 설치확인서 · 최저등록대수 · 최저자본금 | 서류 확인 후 임시등록증 발급, 20일 이내에 기준 확인 후 정식등록증 교부 |

(주1) 일본, 프랑스, 노르웨이, 스웨덴 등은 면허제 → 허가제로 단계적 전환

(주2) 유럽의 진입기준(Directive 96/26, Directive 98/76)은 다음과 같음.

평판: 중대한 범죄경력이 없을 것(상법위반 포함). 도로화물운송사업을 수행하는데 부적합하다고 선고된 바가 없을 것. 도로화물운송에 있어 보수 또는 고용조건, 운전·휴식시간, 차량중량·제원, 도로안전, 환경보호, 기타 준수해야할 제규정에 대한 반복된 중대 위반경력이 없을 것. 전문능력: 필기시험, 필요시 구술시험 부과. 단, 운송회사의 경영

층에서 5년 이상의 전문능력을 갖춘 자는 시험면제. 전문능력에 대한 자격제도 도입.
 자격증소지자는 운송회사에서 경영관리의 실무경력을 갖춘 자이어야 함. 재무상태: 적절한 사업시작과 경영관리수행에 충분한 자본금(1대는 9,000유로, 추가 대당 5,000유로)
 (자료) 해당국가의 화물자동차운수사업법 등

3. 수급환경

수요 증가 대비 공급급증으로 수급불균형이 초래되었는데, 물동량은 1997년의 499백만톤에서 2002년의 569백만톤으로 14.0% 증가, 공급은 같은 기간에 17만대에서 34만대로 96.0% 증가하였다.

일반화물운송업의 경우 기준대수 5대가 진입장벽이며 수급불균형을 초래한다는 일부 지적이 있으나 면허제에서 등록제로 전환이후 차량 49.9%, 업체 40.0%나 증가한 바, 이는 시장진입이 자유로워졌음을 의미하며 기준대수 폐지시 업체·차량증가는 더욱 심화될 것으로 전망된다. 특히 컨테이너운송의 경우 수급불균형이 아니라는 일부 지적이 있으나 컨테이너물동량은 20피트단위로 통계를 내고 있어 40피트와의 구분, 그리고 적·공컨테이너, 환적·구내이적·철송 등의 운송형태, 1999. 7월이전의 수급비교 등이 필요하며, 업계의 현실은 공급대비 물동량이 부족하다는 점 등으로 미루어보아 수급불균형·공급과다로 판단된다.

여타 선진국도 규제완화 이후 차량급증이 운송사업의 여건악화를 초래한 공통적 사항이며, 규제완화에도 불구하고 교통산업의 공공성 등을 감안하여 대부분 면허제나 허가제를 유지하고 있다.

등록제 전환 이후 차량은 83.7%, 업체는 39.0% 각각 증가하였다. 업종별로는 일반화물차량이 49.9%, 개별화물차량이 116.7%, 용달화물차량이 222.8% 각각 증가하였다.

< 표 7 > 업종별 화물자동차운송업 차량대수 및 업체수

| 구분 | 업종 | 1999.6(A) | 1999.12(B) | 2000.6(C) | 2000.12(D) | 2002.12(E) | B/A(%) | C/A(%) | D/A(%) | E/A(%) |
|-----|------|-----------|------------|-----------|------------|------------|--------|--------|--------|--------|
| 차량 | 일반화물 | 130,665 | 152,061 | 159,809 | 167,082 | 195,806 | 16.4 | 22.3 | 27.9 | 49.9 |
| | 개별화물 | 28,403 | 36,782 | 41,639 | 47,313 | 61,539 | 29.5 | 46.6 | 66.6 | 116.7 |
| 대수 | 용달화물 | 25,057 | 38,732 | 47,303 | 55,467 | 80,895 | 54.6 | 88.8 | 121.4 | 222.8 |
| | 계 | 184,125 | 227,575 | 248,751 | 269,862 | 338,240 | 23.6 | 35.1 | 46.6 | 83.7 |
| 업체수 | | 5,816 | 5,876 | 6,114 | 6,812 | 8,086 | 1.0 | 5.1 | 17.1 | 39.0 |

(주) 업체수는 일반화물운송업체 7,596개사, 용달화물운송업체 490개사.

(자료) 건설교통부 화물운송과 내부자료, 2003.

4. 경영제도

1) 직영

운수회사가 자기소유차량으로 운송물량을 확보하여 경영하는 형태로서, 직영업체는 일반화물운송사업자의 1%미만, 직영차량은 5%미만으로 추정된다.

2) 위수탁경영

화물자동차운송사업의 경영위수탁형태는 여타 선진국에도 일반화되어 있는 경영제도이다. 다만, 물량을 제공하지 않는 경영위탁은 외국에서 찾아보기 어려우나 주선사업자가 화주의 입장에서 운송사업자에게 물량을 제공하는 것이므로 세법상의 사업자인 위수탁운송사업자는 주선사업자로부터 물량을 제공받고 운송회사에서 차량을 관리하는 형태는 직영이 어려운 우리나라 시장에서 자연스럽게 형성된 제도. 위수탁운송사업자는 담보능력, 적재물사고배상, 경영관리 등에 한계가 있으므로 운송회사에서 차량할부보증, 비영리 상호회 운영 등으로 일체의 책임을 부담함으로써 주선사업자와 위수탁운송사업자간에 거래가 가능한 것이다.

화물자동차운송사업은 사업자가 법에서 정하는 사업등록요건을 충족하면서도 차량·수입·비용관리가 어렵고 운전자들의 노조결성시 노사분규에 따른 손실 등 직접경영에 따른 리스크를 최소화하고자 경영권을 차주에게 위탁하고 운수회사는 위탁자로서 차주는 수탁자로서 당사자의 권리와 의무를 계약체결하는 형태로 대부분 이루어진다.

5톤 미만의 중소형차량은 주로 지역거점의 생활물류를 주로 담당하고 있고 노동의 강도면에서나 사업규모가 크지 않아 개별운송사업이 허용되어 있어 차주가 단독으로 또는 위수탁경영의 형태로 운송사업을 영위하는 것이 가능하다.

5톤 이상의 대형차량은 전국을 부정기적으로 운행하는데다가 노동의 강도가 높고 산업물류를 주로 담당하며 사업규모나 사고발생시 사회경제적으로 미치는 영향 등이 상대적으로 지대하여 개별운송사업에 일정한 한계가 있어 5대 이상의 보유차량을 가진 사업자로부터 경영권을 위탁받아 운송사업이 영위되고 있다.

위수탁경영은 위탁자인 운수회사가 수탁자인 차주의 화물운송사업경영에 필요한 행정 및 차량관리운영에 수반하는 제반사항을 관리·이행·통보·대행해주고 그 대가로 매월 소정의 관리료를 수수하고 있다.

경영의 위탁자는 차량이 회사소유로 되어 있으므로 법적인 모든 책임을 지게 되며, 위탁자는 책임부담에 따른 모든 손실을 수탁자에게 구상권을 행사하게 된다. 위탁자는 차량에 대한 일체의 법적인 책임을 수탁자에게서 구상받지 못하는 경우 손실을 입게 되며, 수탁자는 차량소유권이 위탁자에게 있어 재산권행사를 할 수 없으며, 위탁자가운데는 수탁자의 차량에 대해 저당권을 설정하여 대출을 받는 등 차주의 재산권을 침해할 우려가 있다.

차량에 대한 재산권이 위탁자가 아닌 수탁자에게 있다면 위탁자는 차량이 자신의 재산이 아니므로 차량에 대한 법적인 책임을 부담할 필요가 없어 수탁자인 차주가 모든 법적인 책임을 부담해야 한다. 이 경우 위탁자는 법에서 규정하고 있는 차고지를 제공할 의무(원인)가 없으며, 차량할부보증을 하지 않을 것이며, 보험료(공제분담금), 제세공과금 등의 제부담금을 대납할 원인도 소멸하게 된다.

운수회사는 다수 차량을 위탁형태로 사업을 영위하면서 관리료 수입으로 차고지를 확보·제공하며, 화물운송에 따른 제반 행정사항 등이 원활하게 이루어지게 함은 물론 일부 차주가 할부금, 보험료(공제분담금), 제세공과금 등을 미납할 경우 이를 대납하여 주고 특히 비영리 상호회 운영으로 적재물사고배상 등 보험 또는 공제형태로 완결할 수 없는 책임을 공동부담토록 하는 등 운송사업의 중단을 방지하는 역할을 수행한다.

위수탁경영방식은 개별운송사업자의 리스크부담을 공동부담의 형태로 전가하는 일종의 공제사업형태로 경영을 수행함으로써 위탁자의 공동부담, 수탁자의 공동부담, 위탁자와 수탁자

의 공동부담이 조화롭게 어우러져 운송사업의 효율성이 제고되는 것이다.

화물자동차운송업계의 경우 차고지 제공, 차량할부보증, 행정 및 차량관리운영, 할부금·보험료(공제분담금)·제세공과금의 대납, 상조회 운영 등 화물운송사업에 필요한 제반업무와 부담을 공동부담하고 있어, 운수회사의 관리료는 제도에 의한 사업권의 대가 또는 지대가 아니라 극히 정상적인 업무수행에 따른 금전적 대가인 것이다.

5톤 이상의 차량에 대해 위수탁경영을 배제하고 개별경영을 허용할 것인가의 여부는 화물운송 등 물류효율화와 사회경제적 영향(불법운행, 소비자보호, 공급과다 심화, 행정업무증가, 세금체납, 무보험운행 등)을 고려하고 외국의 사례, 규제완화 효과 등 제반 여건에 대한 충분한 사전검토가 필요하다.

운수회사의 주요 업무로는 차량할부보증, 차고지제공, 할부금·보험료·공과금 등 관리·대납, 적재물배상책임 상조회 운영, 차량구입·대폐차, 사고관리, 운전자교육, 유가보조금환급 업무 등이 있으며 운수회사가 수행하는 업무중에는 차주에 따라 인지 못하는 부분도 있어 상호불신을 초래하는 사례가 발생하기도 한다.

3) 직영·위수탁경영

운수회사가 자기소유차량과 위수탁차량을 자신의 명의로 소유하고 운송물량을 확보하여 직영을 하면서 위수탁차량에 대해 운송물량을 일부 또는 전부 제공하는 경영방식이다. 대부분의 직영업체는 위수탁경영이며, 직영위주의 업체는 극소수인 것으로 추정된다.

4) 운송사업의 영세화

도로화물운송산업의 규제완화는 일반적으로 운송사업의 영세화·하청운송·위수탁운송 등을 심화시킨다. 대다수 국가에서 규제완화 이후 영세(대부분 개별)사업자의 높은 도산율과 하청운송, 위수탁운송의 증가를 초래하였다.

등록제 전환 이후 다단계물류구조의 심화에 따른 영세화와 이로 인한 과당출혈경쟁, 집단반발 등은 예고된 것이다.

5. 인프라 환경

물량정보의 폐쇄화로 물류정보화 부진, 표준화 등이 미흡하고, 교통량의 증가에도 불구하고 인프라시설(도로) 확충은 부진한 실정이다. 1988~2002년(15년)간에 도로증가율은 172%이나 자동차보유대수는 685%나 증가하였는데, 도로연장(고속도로, 국도)은 1988년의 55,778km에서 2002년의 96,037km로 증가하였으나 동기간에 자동차대수는 2,035천대에서 13,949천대로 급증하였다.

화물자동차운송에 필수적인 화물터미널, 화물차고지, 전용휴게소가 턱없이 부족하고 운영방식에도 상당한 문제가 있다. 화물터미널은 수익성 사업이 될 수 없는 한계를 갖고 있음에도 국가적 차원의 지원이 미미하여 영세·낙후되어 있는 실정이고, 차고지 확보가 법적으로 의무화되어 있으나 형식화되어 실제이용율이 매우 낮으며, 전국을 운행하는 차량을 위한 전국적 네트워크의 화물차고지가 부재하여 불법주박차 등 사회문제를 야기하고 있다. 화물차 전용도로 건설, 전용차로제 시행에 대해서는 여타 선진국에서 논의중에는 있으나 도입하는

사례가 적은 실정이다.

여타 선진국에서는 인프라시설의 필요성에 대한 인식보다는 충분성에 대한 논의가 더욱 많은 실정이다.

6. 사회적 규제의 미흡

일련의 경제적 규제완화를 이행하면서도 여타 선진국 대비 사회적 규제가 미흡한 실정이다. 안전, 훈련교육, 환경기준의 개선과 더불어 개별운송사업자의 평판, 전문능력, 자본금 등의 진입 관련 규제의 강화가 필요하다.

7. 영업용차량 우대정책 미흡

1) 자가용과 영업용차량 이용 현황

최근 화주기업의 핵심역량에 대한 인식 제고로 비핵심사업의 하나인 물류부문의 아웃소싱이 다소 증가함에 따라 전체 화물차량 가운데 영업용차량이 차지하는 비율은 1998년의 9.6%, 1999년 10.3%, 2000년 10.8%, 2002년 11.5%로 증가 추세에 있다. 차량별 연평균 증가율은 자가용 20.0%, 영업용 7.0%로 영업용차량 대비 자가용차량의 증가율이 3배정도나 높은 실정이다. 톤키로당 수송비에 있어서는 자가용 633원, 영업용 357원(1998)으로 영업용이 우위에 있다.

일본의 경우도 2000년 기준으로 영업용차량비율이 13.6%에 지나지 않으나 영업용차량의 수송실적에 있어 한국(1997)은 21.4%인데 비해 일본(2000)은 50.8%(1996년 45.9%)로 2배 이상 높다. 일본은 2000년도에 톤수기준으로는 처음으로 영업용차량이 자가용트럭의 점유율을 상회하여 톤키로, 톤수 모두에 있어 자가용트럭을 상회하였다. 제조업, 유통업의 물류아웃소싱 비율은 1999년의 1.8%에서 2000년의 10.4%로 성장 추세에 있으나 미국 55%, 유럽 74%에 비하면 매우 낮은 수준이다.

차주 또한 영업용보다 자가용이 세제면에서 유리하고 관리료(지입료) 부담이 없으므로 자가용차량을 선호하고 있다. 관리료는 없다고 하나 관리료 이상의 부담이 있어 비용부담면에서는 오히려 불리한 경우도 있으나 고정물량확보라는 차원에서 자가용차량을 선호하는 것이다. 무엇보다 자가용차량에 대한 불법영업행위 단속이 전혀 이루어지지 않고 있어 위수탁자가용차량이 상당수에 달하는 것으로 추정된다. 장거리화물운송은 영업용차량이, 중단거리화물운송은 자가용차량이 주로 담당하고 있다.

국내 물동량가운데 화주기업의 75.7%는 영업용차량을 이용하고 22.4%만이 자가용차량을 이용하고 있어 차량대수면에서는 자가용차량이 88.5%이나 그 이용율은 극히 낮으며, 11.5%의 영업용차량이 대부분의 국내화물을 수송하고 있다. 이와 같은 실정에 비추어보아 자가용차량의 상당수가 영업행위를 하고 있는 것으로 추정된다. 자가용차량이면서 개인택시면허 자격취득을 목적으로 영업용차량으로 등록한 경우도 있다(약 30% 추정).

화주들이 영업용차량을 이용하는 주된 이유는 영업용차량업체(운송업체, 주선업체)와의 인적 관계나 운임리베이트도 한 원인으로 작용하고 있다.

대다수 대기업은 물류자회사를 설립하여 위수탁관리 형태로 화물을 운송하고 있다. 대다수 대기업의 공급(하청)업자들은 납품시 영업용차량과 자가용차량을 병행 이용하고 있다. 사내에 물류전담부서가 있는 경우는 자가용차량 위주로, 물류전담부서가 없는 경우는 영업용차량 위주로 운송이 이루어지고 있다. 중소기업은 수송물량이 적어 중소형의 위수탁자가용이나 영업용차량을 이용하며, 물류담당부서나 전담자가 없을 경우에는 영업용차량에 전적으로 의존하고 있을 것으로 추정된다.

2) 자가용차량 선호 환경

대당 연간 세부담에 있어 자가용 1,256천원, 영업용 4,318천원으로 영업용이 자가용의 4배 정도나 높은 것이 자가용차량을 선호하게 되는 주된 이유이다.

덤프형 화물차량은 건설기계로 분류되고 있으므로 이를 제외하면 자가용차량 가운데 일반형과 밴형을 고려할 경우 약 2,411,000대(2002. 12)이며, 이는 전체 화물차량(약 2,655,000대, 영업용의 일반형과 밴형 약 244,000대 포함)의 90.8%이며, 이 가운데 1톤 이하의 차량이 89.6%(2,160,000대)로 대다수를 차지하여 소량화물운송에서 자가용차량의 선호가 보다 뚜렷한 것으로 볼 수 있다.

대형 영업용차량보다 소형 자가용차량이 선호되는 주된 이유는 화주기업간 또는 운송사업자간 공동수배송이 거의 이루어지지 않고 있는 것으로 판단된다. 그리고 위수탁자가용차량의 경우 화주기업이 차량구입에 대한 할부보증을 해주지 않으므로 대형차량의 모집이 용이하지 않아 상대적으로 모집이 용이한 1톤이하의 소형차량의 위수탁이 대부분을 차지한다. 반면에 위수탁관리회사는 차량할부 구입시 보증을 해주므로 대형화물차의 위수탁이 용이한 실정이다.

차주의 입장에서는 투자비 부담이 낮은 소형차 위주의 위수탁자가용을 선호하며 고정물량의 확보가 용이한 차주일지라도 투자비 부담으로 인하여 차량 할부구입에 대한 보증을 해주지 않는 위수탁자가용보다는 위수탁영업용을 선호하고 있는 실정이다. 대형 자가용화물차량의 경우 화주소유차량도 있으나 고정물량 확보 차원에서 위수탁자가용차량도 상당수 있을 것으로 추정된다.

적재통행율에 있어서 비사업용화물차량은 56.9%인데 반해 사업용화물차량은 48.5%로 낮으며, 공차통행율에 있어서도 비사업용은 43.1%이나 사업용은 51.5%로 영업용차량의 적재통행율이 낮고 공차율이 높은 실정이다. 이는 등록제 전환 및 기준대수 완화로 영업용차량이 급증한데 주로 기인한다.

그러나 영업용화물차량 1대당 평균운송톤수는 연간 2,015.5톤인데 반해, 자가용화물차량 1대당 평균운송톤수는 연간 766.8톤으로 영업용화물차량이 자가용화물차량에 비해 평균 2.6배의 물량을 수송하고 있어 적재효율은 월등히 높은 실정이다.¹⁾

Ⅲ. 규제완화 사례분석

1. 프랑스의 규제완화 사례(ECMT, 2002)

프랑스는 1979년경부터 도로화물운송시장의 규제완화를 실시하였는데, 운송회사들은 약 25%의 운임하락을 감수해야 했다. 규제완화로 하청운송회사들이 증가하였지만, 이들 영세 운송사업자(흔히 개별운송사업자)들은 수익성을 유지할 수 없었다. 이는 이들이 시장에서 거래되는 가격(운임)으로는 사업을 유지할 수 없었기 때문에 기인한다.

흔히 주요 운송회사들은 종업원들로 하여금 운송행위가 마치 자신의 사업인 것처럼 수행하도록 유인하였다. 즉 이들 회사는 임금대신에 운임을 지급하였다. 이들 운송회사는 마치 주선사업자처럼 사업을 전환하여 하청운송업자(종업원)에게 지불하는 금액의 상당부분(경우에 따라서는 20%이상)을 절감할 수 있었다. 하지만 하청운송업자들은 운송비용을 충당하지 못하여 대부분 도산하였다.

그리고 새로운 하청운송업자들이 시장에 진입하였는데, 1986~1992년간에 운송업체수는 약 50%증가하였다. 이러한 현상은 규제완화가 한계기업을 퇴출시켰다기 보다는 오히려 성장잠재력이 없는 한계기업을 더욱 진입시키는 결과를 초래하는 양상을 만들어 버렸다.

그러나 규제완화는 이러한 부정적인 측면만 있는 것은 아니었다. 제조업과 상업은 상당한 운임하락과 서비스 질의 제고로 편익을 누렸을 뿐만 아니라 도로화물운송산업의 발전도 현저하였다. 그러나 소규모의 하청운송사업자들은 보다 높은 수익성 실현을 위해 제규정을 위반하는 것 이외에는 대안이 없었다.

운송회사는 규제완화로 말미암아 장기적으로 살아남는 것이 복잡한 문제임에도 불구하고 대부분의 영세업체들은 이를 인식하지 못했다. 이와 같은 현상은 특히 대다수 하청운송업자(종업원)들이 어려움을 겪고 있는 상황에서 현저하였다.

규제완화 이전에 이미 존재하던 규제의 틀이 도로화물운송부분의 이러한 형태의 발전기반을 제공하였음을 인식하는 것이 필요하다. 기존의 규제는 면허를 갖고 있는 운송사업자들에게 화물운송시장에의 진입특혜를 부여하였는데, 이들 기존사업자들은 화주와 하청운송업자의 중개기관으로 전환함으로써 새로운 규제의 틀을 최대한 이용할 수 있었던 것이다. 도로화물운송부분의 엄격한 규제는 다수의 운송업체가 시장에 진입하지 못하도록 하였다.

규제완화 이후의 지나친 하청운송과 낮은 운임을 방지하기 위해 1992년 12월 31일에 법을 개정하여 운송회사(contractor)가 하청운송업자(sub-contractor)에게 지나치게 낮은 운임을 지급한 경우에는 600,000프랑의 벌금을 부과하도록 하였다. 여기서 지나치게 낮은 운임이란 다음을 의미한다.

첫째, 법적 및 규제의무 수행에 필요한 비용, 특히 사회보장과 안전

둘째, 연료, 유지, 차량감가상각비

셋째, 1대운송사업자의 경우에는 차량소유에 대한 대가

그러나 상기 법은 매우 좋은 의도로 채택되었으나 실효가 없는 것으로 나타났다. 이유인즉 하청운송업자가 운송회사로부터 부당한 대우를 받았다는 사실을 입증하기가 어려웠기 때

1) 1998년도 기준, 자가용차량 1,912,000대, 영업용차량 203,000대, 자가용차량 연간수송톤 1,466,193,000톤, 영업용차량 연간수송톤 408,136,000톤.

문이다. 즉 운송비 항목이 방대하였고 운송회사가 하청운송업자의 비용을 충당하기에 얼마의 대가를 지급해야 하는지를 결정하기가 어려웠기 때문이다.

도로화물운송부문의 주된 변화가 갖는 특징은 다음과 같은 몇 가지 사실로부터 알 수 있다.

1994년 10월부터 1996년 10월까지, 10,000개의 도로화물운송회사가 신규로 설립되었는데, 이는 2년만에 약 30% 증가한 것이다. 이 기간에 경기실사지수는 1995년을 기준(100)으로 하여 1996년 12월에는 80이었으므로 경제상황이 특히 호전된 것도 아니었다. 그리하여 1995년 10월말에는 운송회사의 25%가 도산하였다.

도로화물운송부문의 주된 특징은 낮은 운임을 지급받는 개별운송사업자이며, 이들은 계속 증가하고 있는 것으로 보인다. 이들 개별운송사업자는 매우 영세·취약하여 사업에 실패하는 비율은 현저하며, 이들이 제공하는 서비스는 로지스틱스의 발전과 비교할 때 종래의 운송이라는 단순한 성격을 지닌다.

이상과 같은 상황은 1992년에 제정된 법이 효과적이지 못함을 나타낸다. 1996년에 1인당 매출액은 6명미만의 운송회사의 경우 332,000프랑, 10~19명의 종업원을 가진 운송회사의 경우에는 565,000프랑에 달하지만, 10~19명의 종업원을 가진 운송회사는 다른 운송회사보다 더 많은 하청운송업자를 이용하고 있었다.

이와 같은 현상에 따라 입법가들은 새로운 법의 제정이 필요함을 인식하고 1996년에 새로운 법을 제정하였는데, 국회는 다음과 같은 조문을 채택하였다.

“모든 공공운송회사, 특히 도로화물운송회사, 주선사업자 또는 용차회사(industrial vehicle hire companies)가 운송비보다 낮은 운임을 지급하고 법적 또는 규제외무수행에 부족한 운임을 지급하며, 특히 사회보장충당금 및 안전·연료·유지에 필요한 비용, 감가상각비, 운송서류, 물품세, 개별운송사업자의 경우 소유자에 대한 대가에 부족한 운임을 지급하는 경우에는 600,000프랑의 벌금을 부과한다.”

상기 법조문은 종전의 법규정과 매우 유사하지만 더욱 강화된 것이며 유예기간없이 즉시 시행되었다. 이 법은 시장진입기준이 엄격한 상황에서 특히 “좋은 평판”(새로운 시장진입 희망자는 중대범죄경력이 없어야 한다)이라는 요구사항 때문에, 운송회사가 하청운송업자의 요구사항을 충족시키지 못하는 운임을 지급하는 경우에는 운송사업을 못하도록 위협하는 것이었다. 즉 손실을 보는 하청운송회사가 없도록 하는 것이었지만, 신규 설립회사는 계속 이어졌고 1998년에는 그 수가 전체 회사의 10% 이상에 달하였다.

그러나 1998년에 운송회사의 72%에 해당하는 종업원수 6명이하의 회사가 차지하는 매출액은 전체 매출액의 8%에 지나지 않으며, 운송회사의 1.3%에 해당하는 종업원수 10명 이상의 회사가 차지하는 매출액은 전체 매출액의 30%를 차지하며, 전체 사업자의 약 42%에 해당하는 개별운송사업자의 매출액은 전체 매출액의 4%를 차지하여 영세운송업자의 낮은 수익은 계속되고 있어 영세 또는 개별운송사업자의 사업여건은 여전히 열악한 실정이다.

2. 멕시코의 규제완화 사례(World Bank, 2000, ECMT, 2002)

도로화물운송부문은 1989년 이후 단계적으로 규제가 완화되었지만, 1993년 말에 이르러서야 새로운 법이 제정되어 도로화물운송시장에의 주요 진입장벽이 제거되었다. 멕시코는 11개의 부처로 나누어져 있는데 도로화물운송허가를 받기 위해서는 이들 모든 부처와 접촉할 필요가 있었다. 새로운 법에 의해 이러한 접촉의 필요성은 제거된 것이다.

한편 적양하에 필요한 화물센터를 의무적으로 갖도록 되어 있었는데, 이는 'Multimodal'이라는 컨테이너운송회사가 독점하고 있었다. 또한 운송회사들은 마치 자신들만이 면허를 갖고 있는 것처럼 철도화물을 적재할 권한을 부여하였다. 더구나 연방규정은 국경을 이동할 자유를 심히 제한하였다. 운송서비스에 대한 공정한 대가를 보장하기 위해 운임을 설정하였는데 화물가액에 따라 상이하였다.

규제완화로 1대이상의 로리(lorry)로 운송사업을 희망하는 자는 면허를 획득하기 위해서는 자신의 신분과 차량소유권에 대한 증거와 차량의 배출오염수준이 낮다는 증명서를 제출하는 것이 요구된다.

그리고 규제완화에 의해 물류자회사도 타인운송(common carriage)에 종사할 권한을 부여받았다. 컨테이너운송시장에의 진입은 철도화물운송의 경우와 마찬가지로 자유로워졌다. 강제적인 비용부담은 폐지되었는 바, 새로운 법에 따라 진입하는 운송회사들은 적재물사고에 대해 종전과 같은 고정금액이 아니라 화물가액에 따라 배상할 수 있게 되었다. 그리고 1989년 12월 1일부터 부가가치세를 포함한 면세가 폐지되어 디젤 1리터당 가격은 5.6% 상승하였다.

1989~1992년의 규제개혁기간에 화물차량은 급증하였는데, 1989~1990년간에 36% 증가하였고, 1991년에는 1990년 대비 24% 증가하여 1989년 대비 1991년에 60% 증가하였다. 이와 같은 증가의 일부는 이전에 자가용이면서 영업용으로 불법운행한 차량이 포함된 데에 기인한다.

차량급증으로 경쟁은 치열해졌으며 운임은 15% 이상 하락하였다. 더구나 NAFTA는 제조업과 상사회사로 하여금 보다 복잡한 로지스틱스를 구축하도록 요구하였다. 이는 운송회사로 하여금 서비스의 질을 향상하도록 요구하는 것으로 작용하여 북아메리카의 제조업체들은 운송회사와의 파트너십을 구축하였다.

규제완화가 가져온 첫 번째 결과는 운송회사들의 혁신이었다. 차량의 개량이 이루어졌으며 상업목적의 정보기술의 이용이 널리 확산되었다. 이는 비용을 최소화하고 새로운 고객을 확보하도록 하였다. 그러나 영세운송회사들의 상황은 이와는 정반대였다. 즉 이들 회사는 생존투쟁을 해야 하였으며, 장비를 근대화하거나 개량할 수도 없었다. 이들은 차량을 유지하는 것이 어려웠으며, 노후화된 로리(lorry)는 부품을 구하기조차 어려웠다.

프랑스의 경우와 마찬가지로 규제완화는 소규모운송회사들로 하여금 화주와의 직접적인 고객관계를 유지하지 못하게 하였다. 이들은 주선사업자의 중개를 통해서 운송사업을 영위하며 제한된 지역 내에서만 운송서비스를 제공하고 있다. 1989~1997년간에 대규모운송회사의 평균차령은 5.8년에서 4.8년으로 떨어졌으나 소규모운송회사의 평균차령은 같은 기간에 6.1년에서 9.7년으로 증가하였다.

도로화물운송 전체로 보아, 운송회사의 생산성은 1989~1997년간에 차량당 킬로수는 42%, 종업원 1인당 킬로수는 75% 증가하였다. 규제완화로 인한 경제적 성과는 두 가지로 구분되었는데, 대규모운송회사는 규제완화의 편익을 소규모운송회사는 규제완화의 비용을 부담하는 결과가 되었다.

소규모운송회사는 생존하기 위해 이윤을 희생해야 한 반면에 대규모운송회사는 서비스를 다양화하여 단순히 운송서비스만을 제공하는 것에서 탈피하였음. 규제완화의 편익, 즉 제조업체와 상업회사들이 보다 나은 동시에 저렴한 운송서비스를 이용할 수 있는 덕분에 새로운 시장을 창출할 수 있었다는 측면에서, 비록 프랑스에서의 규제완화와 마찬가지로 소규모운

송회사들이 도산하는 것을 필연적으로 수반하지만 규제완화는 바람직한 것으로 추정할 수 있다.

3. 미국의 규제완화 사례(A.P. Tang, 1999, ECMT, 2002)

미국에서 트럭운송산업에 대한 정부의 규제는 1935년에 시작되었다. 이는 자동차운송과의 경쟁이 심화되는 것에 대해 우려하였던 철도업계의 강력한 로비에 의해 고무되었다. 미의회는 1980년에 MCA를 제정하고 주간통상위원회(Interstate Commerce Commission)에 운임율과 시장진입에 대한 권한을 부여하였다.

ICC는 규제완화 이전에는 운송경로, 운송물품, 운임에 대해 엄격하게 통제했다. 따라서 트럭운송회사는 두 지점간을 정기적으로 특정화물을 운송할 영업권을 부여받아야만 하였다. 따라서 영업권은 기존업체로부터 매입하거나 ICC에 신청해야만 가능했다. 신규사업자가 진입하거나 기존업체가 신시장에 진입하는 것은 공공의 편익과 필요성이 있을 경우에만 허용되었다. 면허를 부여하는 당국이 운송물품과 운송경로를 지정하였다.

대부분의 산업별 요율은 트럭운송단체에 의해 집단적으로 결정(ICC의 승인사항)되었다. 이는 1948년의 Reed-Bulwinkle Act에 도입된 반트러스트법의 대상에서 제외되었다. 대부분의 운송회사는 ICC에 요율을 신고해야 했기에 화주와 경쟁운송회사는 쉽게 신고된 트럭운임요율에 대해 이의를 제기했으며 ICC를 상대로 신고요율을 변화시키고자 하는 소송 등을 야기하였다.

미국에서의 규제개혁은 1970년대 이전에 전산업에 걸쳐 가장 규제가 많았던 트럭운송산업을 시장지향형으로 탈바꿈시켰는데, 규제개혁의 핵심법안은 1980년의 자동차운송법(Motor Carrier Act, MCA)과 1994년의 트럭운송산업규제개혁법(Trucking Industry Regulatory Reform Act, TIRRA)이었다. MCA는 연방차원의 규제를, TIRRA는 주정부차원의 규제를 완화했다.

트럭운송산업을 시장경쟁에 맡기는 규제완화는 운임율 결정방식, 화주부담 운임율, 운송서비스, 운송사업방식 등 4가지 측면에서 큰 변화를 일으켰다.

연방차원의 규제완화가 트럭운송산업에 미친 영향에 대한 제연구는 복잡한 결과를 보여주고 있다. 다수 연구는 MCA가 제정된 이후 트럭운송산업이 재무성과, 경쟁, 독점이윤획득가능성의 측면에서 더욱 집중화되었다는 결과를 제시하고 있다.

주간 규제완화가 트럭운송에 미친 영향에 대한 증거는 광범위하면서도 전반적으로 보면, 규제완화가 전산업에 미친 영향에 대한 증거는 결론을 내릴 수 없다. 전산업이 규제완화로 부터 편익을 누렸다는 일부 연구와 그 반대의 증거를 제공하는 연구들도 있다. 트럭운송산업은 규제완화 때문에 수익성이 악화되었다는 일반적인 연구결과가 있다.

규제완화 전후기간 모두에 있어 비효율의 가장 중요한 결정요소는 노조였으며, 규제완화시에 노조가 트럭운송산업에 미치는 부정적인 영향은 더욱 증가한 것으로 나타났다. 따라서 미국의 트럭운송산업에 대한 규제완화 이후 트럭운송회사들의 기술적 효율은 증가하지 않은 것이다.

한편 주내 트럭운송의 규제완화가 미친 영향에 대한 증거는 주간트럭운송의 규제완화가 미친 영향만큼 광범위하지는 않다. 더구나 이 분야의 대부분의 연구들은 한 주에 국한하여 영향을 분석하는데 초점을 두고 있다. 일반적으로 주정부의 규제완화는 트럭운송의 경쟁을

증가시키고 운임율과 수익성을 악화시킨 것으로 나타나고 있다.

IV. 화물자동차운송산업의 10대 선진화 전략

1. 전략수립의 기본전제

1) 도로화물운송산업의 시장통합 역할기능

도로화물운송의 거래비용은 각 경제주체에게 직접적인 영향을 끼치는 정도에 대한 고찰이 필요하다.

2) 화물운송수요의 파생수요(derived demand) 성격

도로화물운송의 수요는 제품수요에 대한 파생수요이므로 경기변동에 많은 영향을 받는다. 따라서 전략수립시 경기수준에 대한 고려가 필요하다.

3) 화물운송수요의 측정

운송수요의 측정방법으로는 톤, 톤키로, 운송재화의 가치, 운송서비스의 가치 등 4가지 방법이 있다. 경제 전체에 미치는 편익 측정기준으로는 운송서비스의 가치가 주로 활용되고 있다.

유럽의 경우 도로화물운송은 전체 운송량의 44.5%, 가치기준으로는 61.5%이다. 수송수단별 가치(톤당)에 있어 도로화물 1,674파운드, 철도화물 924파운드, 연안화물 87파운드로 현격한 차이를 보이고 있다. 평균운송거리에 있어서는 도로 110km, 철도 245km, 연안 280km이다. 도로운송량의 59%(톤키로기준시 12%)는 평균운송거리가 50km이내이며, 도로운송량의 3%(톤키로기준시 20%)만이 평균운송거리가 500km 이상에 달한다.

미국의 경우 평균운송거리는 TL 부문은 1990년의 721km에서 2000년의 698km로, LTL 부문은 동기간에 854km에서 784km로 각각 하락하였다. 반면에 마일당 운송비용은 동기간에 1.76달러에서 1.78달러로 증가하였다. 그러나 불변가격을 적용할 경우 1.51달러에서 1.34달러로 하락하였다.

4) 산업구조

전략수립시 어떠한 산업구조를 선택할 것인가 또는 산업구조의 변화에 대한 고려가 필요하다. 다수 영세운송사업자 지배형은 가격(운임) 위주의 경쟁으로 규모의 경제를 실현하는 것이 어렵고, 소수 대형운송사업자 지배형은 가격이외의 서비스범위·품질면에서도 경쟁을 하게 되며, 규모의 경제와 범위의 경제를 실현하는 것이 가능하다.

화물추적시스템 등 정보기술의 발달과 경쟁증가는 혁신확산을, 이는 기업의 집중·제휴·협력구조를 확산시키고 있으며 기업간 경쟁의 심화는 공급망간 경쟁구조로 변화시키고 있다. 또한 특정운송수요의 증가로 서비스의 전문화가 이루어지고 있는데 이 또한 산업구조의 변화에 영향을 끼치고 있다.

5) 규제수준

전략수립시 시장진입제도와 더불어 규제기준·수준·방법 등에 대한 고려가 필요하다.

대다수 국가에서 면허제 또는 허가제 시행하고 있는 바, 현행 등록제를 그대로 유지할 것인가 아니면 허가제나 면허제로 전환할 것인가에 대한 검토가 필요하다. 최소 질적 진입기준으로는 평판, 전문능력, 재무상태 등이 일반적으로 고려되고 있다.

진입수준에 있어 규제가 비교적 많은 국가는 이탈리아, 그리스이며, 규제가 비교적 적은 국가는 한국, 뉴질랜드, 영국, 미국이다. 진입·운임·서비스규제 국가로는 호주, 오스트리아, 캐나다, 덴마크, 핀란드, 독일, 아일랜드, 뉴질랜드, 노르웨이, 스페인, 스웨덴, 스위스, 터키, 영국, 미국, 일본 등이 있으며, 복합운송에 대한 규제가 많은 국가는 핀란드, 헝가리, 멕시코이며, 운임규제가 강한 국가는 그리스, 일본, 이탈리아, 스페인 등이며, 운전시간을 규제하지 않고 있는 국가는 한국, 멕시코이다.

규제방법으로는 운행구간, 차량(도로법규, 운전자 등 사회적 규제, 위험물운송, 운행구간 등), 사업영역(시장진입조건, 운임 등), 운송유형(자가용·영업용, 국내·국제·통과운송 등), 운송회사유형(법인, 개인 등), 차량규모(경량차, 중형차 등), 운송품유형(위험물, 생동물, 야채 등) 등을 들 수 있다.

자가용·영업용에 대해 규제가 동일한 국가는 영국, 멕시코, 뉴질랜드, 스페인이며, 자가용운송에 대한 규제가 강한 국가는 독일, 핀란드, 그리스, 네덜란드, 스위스 등이다.

6) 규제결정과 사업자단체 참여

전략수립시 규제결정과정에서 시장정보를 보다 반영하고 시장의 안정을 제고할 목적으로 사업자단체를 어느 정도로 참여시킬 것인가에 대한 고려가 필요하다.

진입·운임규제에 사업자단체를 참여시키고 있는 국가는 OECD국가의 18%이며, 진입규제에 국한하면 27%, 운임규제에 국한하면 14%에 해당한다. 어떠한 형태로든 규제결정에 사업자단체를 참여시키고 있는 국가는 오스트리아, 벨기에, 체코, 독일, 프랑스, 그리스, 헝가리, 이탈리아, 멕시코, 네덜란드, 폴란드, 포르투갈, 스페인, 스위스 등이며, 참여시키지 않고 있는 국가는 호주, 캐나다, 핀란드, 한국, 노르웨이, 뉴질랜드, 스웨덴, 터키, 영국, 미국 등이다.

7) 규제완화의 추이 및 결과

전략수립시 규제완화 또는 규제강화의 배경 및 추이와 그 결과에 대한 검토가 필요하다.

도로화물운송산업의 규제는 1930년대 공급과잉에 따른 부작용을 해소하고 철도산업을 육성하기 위해 이루어졌다. 그러나 규제에 따른 산업의 비효율성을 최소화하고 경쟁촉진을 도모하고자 1969년 영국을 시작으로 1980년 미국 등 대다수 선진국에서 시장진입의 경제적 규제완화가 이루어지고 있다. 그러나 규제완화의 속도·규모는 국가에 따라 다양하다.

규제완화이론으로는 자유화이론, 수급조절이론, 연계이론의 3가지가 일반적으로 논의되고 있다. 자유화이론은 시장경제원리에 따라 모든 운송회사가 동일 조건하에서의 경쟁(완전경쟁조건)을 전제로 시장점유율이 높을수록 효율적이라는 제로섬게임형의 이론으로, 불완전경쟁시 지대(rent)의 발생과 대형운송업체는 규모의 경제를 이용하여 영세운송업체의 시장을 획득하고, 운송비 증가시 불완전경쟁기업의 지대추구(rent-seeking) 행위가 심화된다는 점에 중점을 두고 있다. 수급조절이론은 적정운임 형성으로 운송업자의 피해 최소화, 시장안정화 도모, 법규준수 유도를 목적으로 하는 윈-윈게임형, 수정자본주의형이며, 연계이론은 시장경제원리와 수급조절이론의 절충형이다.

대다수 국가의 실제정책은 단계적·점진적 이행으로 문제해결 또는 문제를 최소화하고자 하

는 절충·연계형이다.

대부분의 규제완화는 경제불황의 타개책의 일환으로 이루어졌으며, 규제완화는 운임하락 ⇒ 제품가격 하락 ⇒ 소비증가 ⇒ 생산증가 ⇒ 생산성증대 등 경제전반에 긍정적 효과를 가져올 것이라는 기대감으로 취해졌으나 대다수 국가의 도로화물운송시장은 불안정한 실정이다. 이는 운송원가 이하의 운임율과 수급불균형에 따른 것이며, 낮은 운임율은 화주와 주선업자의 운임인하 압력에 기인하고, 수급불균형은 영세·개별·한계운송사업자가 시장정보의 부족과 자동차메이커의 유리한 자금조달기법 도입(임대, 할부 등)으로 불법운행을 통해 생존하거나 새로이 진입하고 있음에 기인하며, 정부의 한계사업자에 대한 관리능력부족을 드러내는 것이라 하겠다. 규제완화는 수송수요 대비 공급력 과다로 화주, 주선사업자의 지위를 강화시키고, 운송사업자, 운전자의 지위를 약화시킨다.

그나마 유럽의 경우는 1985~1998년간에 GDP 34% 성장 대비 물동량 53%(1990~1999년간 41%) 성장으로 운송사업여건의 악화가 억제되었다. 2000~2015년간에도 물동량은 50~60% 성장할 것으로 전망되고 있다. 수단별 성장율은 도로 60~70%, 철도 20~30% 등이다.

유럽의 경우 공급망관리업의 성장으로 평균운송거리는 연 1.5~2.0% 증가하고 있으며, 자국내 매출액 대비 생산재구입비율은 1987~1998년간에 현저히 감소하였으나 유럽내 유럽과 비유럽간의 국제거래비율은 급증하고 있다.

그리고 유럽의 경우 생산, 보관, 터미널의 집중화로 규모의 경제 실현과 동시에 안전재고수준의 급감(약 3/4 감소)이 이루어져 평균운송거리의 증가를 가져와 화물운송이 촉진되고 있으며 Hub and Spoke 시스템의 발전으로 허브를 중심으로 한 간접운송 증대도 화물운송을 촉진시키고 있다. 다른 한편으로는 구매력 증가(소득증대), 생산과정의 로지스틱스화가 도로화물운송의 성장을 촉진시키고 있다.

거시경제측면에서 수송밀도는 경제활동수준(GDP) 대비 도로화물운송(톤키로)비율을 의미하며, 다수 국가에서 이 비율은 비교적 안정적이었으나 최근의 EU White Paper에 의하면 경제성장과 운송성장간의 연관성이 점차 적어지고 있다.

일본의 경우 물동량은 2001년 대비 2002년에 2.6% 감소하는 등 최근 계속 감소 추세에 있다. 1987년 이후 15년만에 60억톤이하로의 감소를 목전에 두고 있어 경기침체의 장기화로 1996년 이후 물동량의 감소추세가 지속되어 트럭운송산업의 여건이 악화되고 있다.

일본은 1990년 면허제에서 허가제로 전환하는 화물자동차운송사업법 시행 이후 규제완화에 의해 신규 진입자가 급증하고 있는데, 최근 수년간 매년 2,000~2,500개사의 신규진입이 이루어지고 있으며 1990~2000년간 사업자수는 35.5% 증가하였다.

일본트럭운송회사의 경우 3개사당 1개사는 적자경영 상태에 놓여 있고, 10대이하 회사의 절반은 적자경영 상태이다(2000년도의 영업수익경상이익율 -1.3%). 101대이상 회사의 영업수익경상이익율도 하락 추세이다(1999년 2.2% → 2000년 1.2%).

일본에서는 신고운임이 거래운임으로 비교적 잘 준수되는 편이나 장기불황에 따른 수송질서의 이완으로 2001년 12월부터 '적정운임수수운동'을 전개, 안전·확실한 수송서비스를 위해 수송원가에 적합·적정한 운임수수에 대한 이해와 협력을 세간에 호소하고 있으며, '수송질서특별소위원회'를 조직하여 운영중이다. 일본정부는 저공해차의 도입을 위한 보조금 등 신규우대제도를 검토중에 있으며 동경 등 일부에서는 이미 시행중이다.

도로화물운송산업의 규제완화는 운송사업의 영세화, 하청운송, 위수탁운송 등 부정적 측면을 심화시켰다. 규제완화는 운송사업의 규모화를 목적으로 하였으나 유럽, 미국, 일본 등 규제

완화를 이행한 거의 모든 국가에서 규모화를 통한 규모의 경제 실현에는 실패하였다. 한편 스위스는 대형차량세의 도입으로 규모화에 성공하였다.

규제완화는 영세(흔히 개별)운송사업자의 높은 도산과 하청운송업자로의 전략을 초래하였는데, 개별운송사업자 비중을 보면, 미국 40%, 캐나다 70%, 독일·프랑스·이탈리아 30%이며, 5대미만의 영세운송사업자의 비중은 한국 97.3%, 일본 19.5%로 한국이 여타 선진국 대비 영세운송사업자의 비중이 압도적으로 높은 실정이다. 대다수 국가에서 운수회사는 운전자에게 차량을 매각하여 급여 대신 운임 지급으로 비용절감을 도모하였는데 프랑스의 경우 20% 절감효과가 있는 것으로 알려지고 있다. 또한 여타 선진국의 운수회사들은 저임금 외국인 운전자의 고용증대를 통해 인건비의 절감을 시도하고 있다.

규제완화는 운임하락은 물론 도로혼잡·교통사고 등의 증가를 초래하여 운송사업의 여건을 악화시켰다. 이는 주차차료·혼잡통행료·환경개선부담금 등 운송원가의 상승을 가져오며 대형차량에 의한 악성사고의 증가를 유발시키고 있다. 국내 화물공제조합의 가입차량을 대상으로 사고율 증가 추이를 살펴보면, 대인사고율은 1998년도 7.4%에서 2002년도 11.6%로 57% 증가하였고, 대물사고율은 1998년도 18.3%에서 2002년도 31.5%로 72%나 증가하였다.

규제완화는 인프라시설에 대한 투자부담을 증가시키고, 제반 문제를 해결하기 위해서는 재정분담비율을 재조정해야 할 유인 발생. 재정부담을 줄이기 위해서는 규제의 역할과 수준이 매우 중요하다.

규제완화와 동시에 인프라시설의 확충으로 생산성(원가절감) 제고를 도모하는 것이 병행되어야 한다. 도로화물운송의 성장은 운송비의 하락이 전제되어야 달성 가능한 것이다. 따라서 실질적인 운송원가의 절감을 위한 환경 조성이 중요하다.

그런데 기반시설은 조성이나 확충도 중요하지만 최적화(From System Construction to System Optimization)가 관건이다. 규제완화, 경제의 세계화, 국가수송시스템의 혼잡화 등으로 화물운송산업과 생산성의 최적화문제가 등장하고 있다. 수송시스템 자체가 하나의 중요한 기반시설이다. 규제완화로 공급과잉하에서 기반시설 확충 및 최적화가 더욱 중요해지고 있다.

한편 공급과잉을 완전 제거할 경우에는 비상사태발생에 대응하는 것이 어렵다. 최소한의 여유능력은 필요하며, 표준운임제 등 제반시스템의 최적화가 유효하다.

수송혼잡과 인도지연은 운송비의 증가는 물론 정시운송에 장애가 되므로 기반시설의 최적화가 중요하다. 시스템 최적화의 개념은 가장 높은 생산성은 인프라시설, 차량, 정보기술, 경영관리실무, 운영개선의 조정, 확충, 개선, 고도화 등 시스템의 조화에서 비롯된다. 수송시스템의 최적화는 화물운송산업의 생산성 제고, 로지스틱스, 복합운송, 공급망관리 등 새로운 운송서비스의 발전을 촉진시킨다.

운임상승없는 도로화물운송량의 증가는 사업여건만 악화시킨다. 예를 들어 도로화물운송의 증가는 화물자동차가 일반대중에게는 인기가 적어지게 되며 도심이나 주말 또는 심야시간대의 통행 제한을 증가시킨다.

도로화물운송시장의 규제완화는 모달시프트의 변화를 가져오며 이는 도로운송의 상대적 증가를 가져온다. 오염, 사고, 도시지역의 혼잡을 감소시키기 위해서는 철도와 연안운송으로의 모달시프트정책이 필요하나, 운송성과 또는 가격·서비스품질비율(코스트·속도·신뢰성이 관건)이 운송모드의 경쟁력을 좌우한다.

벌크화물운송의 성장이 컨테이너화물, 포장화물의 성장보다 낮고, 상하차비용이 화물운송과

동일한 비율로 감소하지 않음으로 하여 복합(모드간)운송이 문전운송인 도로운송과의 경쟁을 어렵게 만들고 있다.

스위스는 도로운송부문의 성장을 하락시키고자 대형차량세 도입, 국경통과 대형차량수 제한 등의 조치를 통해 성과를 거두었다.

철도운송의 성장을 유도하기 위해서는 도로운송의 규제 강화, 철도운송서비스의 질 제고와 철도CY사용료·화물유치료·사유화차검수비 인하 등 비용경쟁력 제고 필요하다.

규제완화는 제규정의 위반을 증가시킨다. 과적·과속·과로운전, 무보험, 세금체납, 부정연료사용, 차량유지관리 소홀 등을 유발시킨다. 이는 경쟁왜곡, 인프라 손상, 환경파괴, 소음공해, 전문운송업자·국민일반의 피해 등을 증가시킨다.

일본의 경우 1998년부터 ISO규격 국제해상물컨테이너의 고속도로 및 주요 국도의 통행을 허용하여 수송효율화를 도모하고, '부정경유박멸운동'을 2000년 10월부터, 과적·과로운전 등 수송질서 저해행위를 방지하기 위한 적정화사업을 1990년부터 실시하고 있다.

규제완화 이후 운임하락 효과는 영국, 미국, 뉴질랜드, 프랑스의 4개국을 예로 들면 대략 15~25%이다. 이러한 운임하락 효과는 중장기간에 걸쳐 나타나며 측정상에 어려움이 있다는 점과 장기적으로는 인프라시설, 기술변동에 보다 민감하다는 것이 규제완화로 인한 운임하락효과의 신뢰도를 낮춘다. 규제완화에 따른 외부불경제비용을 운송비에 포함할 경우 운송비는 25~40% 증가하며, 이는 화주의 운임부담을 최소 25% 증가시킨다. 도로화물운송사업자가 제규정을 준수할 경우 운송비는 1/3정도 증가할 것이다. 도로화물운송의 가격탄력성은 약 -0.8이며, 톤키로당 가격 1% 상승시 톤키로운송량은 0.8% 감소시킨다.

규제완화는 로지스틱스의 발전을 촉진시키고 신시장 개척, 운송서비스의 질 제고, 서비스 가격 하락 등의 긍정적 효과를 가져온다.

그러나 규제완화는 많은 부정적 측면을 동반하기에 경쟁규제차원의 진입장벽과 시장기구의 운영에 대한 개입은 여전히 실정이다.

그리하여 규제완화의 보완대책으로 진입체계의 충분성, 실효성 및 조화를 중요시하는 경향이 있다. 영세운송사업자(한계기업)의 시장진입기준(전문능력, 자본금 등)의 강화로 사업능력(경제성)을 확보하는데 정책의 중점을 두는 경향이 있다. 그리고 안전, 환경 등 사회적 규제 강화와 최적운임제의 도입 등이 검토되고 있다.

또한 규제완화가 복합운송, 공급운송망관리 등의 성장에 걸림돌로 작용하기에 추가적인 규제완화를 억제하는 경향이 있다. 특히 영세운송업체의 지나친 저운임(부정적 측면)에 주목하면서 영세운송업체의 진입기준을 강화하는데 역점을 두고 있다. 진입요건의 강화는 주로 운전자 자격, 교육훈련 요건, 자본금 요건 등 질적인 조건을 강화하고 자가용차량의 영업행위 단속을 강화하는데 초점이 두어지고 있다.

한편 대형운송회사의 공격적인 가격전략 행위와 경쟁담당부처와의 연관성을 조사하고, 불공정경쟁규제를 제거하는 노력이 이루어지고 있다. 도로사용료의 부과기준을 개선하여 시간단위기준에서 킬로미터단위기준으로 전환하는 것이 필요하다. 차량상태·기술검사의 강화도 필요하다. 규제완화는 규모화를 통한 비용절감에 실패하였으므로 적절한 규제와 더불어 규모화를 유도하기 위한 정책적 개입이 필요하다.

2. 10대 선진화 전략

1) 수급조절 등 시장안정화 전략

수요·공급의 조절유지로 수송질서를 확립하는 것이 필요하다. 등록제 시행으로 화물운송 구조가 개선되고 차량증가는 미미할 것 등으로 판단하였으나 차량·업체·운송원가·사고 등의 급증과 주선사업의 비대화를 초래하였다. 향후 5톤 이상의 대형운송차량에 대해 개별 운송사업을 허용하면 공급증가로 화물업계의 경영수지는 더욱 악화될 것으로 예상된다. 이는 법과 질서유지라는 공공성 유지를 어렵게 할 것이다.

화물운송구조의 개선을 위해서는 등록제로서는 근본적으로 한계가 있으므로 허가제 또는 면허제를 도입할 필요가 있다.

현행 기준하에서도 공정계약서 도입(재산권보호, 관리비 설정 등), 운수회사의 역할 제고(업무개선, 규모화에 의한 관리료 인하, 토달서비스체제 구축 등), 공제사업의 활성화(적재물배상공제, 물량이행보증공제, 차량재산권보전공제, 재공제 등 도입), 기반시설 조성으로 공정거래 확보 등 위수탁경영에 따른 제반문제를 해소하는 것이 가능하다.

개별운송사업이 보다 효율적 또는 유리하며, 개별운송을 하고 있는 현실을 인정하는 것이라는 점에서 개별운송사업의 허용이 바람직하다는 일부의 의견은 운수회사의 역할을 부정하는 것이어서 현실과 맞지 않는다.

규제완화를 시행한 대다수 선진국에서 영세운송사업자(특히 개별운송사업자)의 대다수는 독립운송사업에 실패하여 하청운송업자로 전략하고 이들 영세운송사업자의 시장지배력이 매우 낮은 실정이다. 규제완화가 많이 이루어진 국가일수록 하청운송이 현저한 실정이다. 이러한 측면에서 5톤 이상 대형차량의 개별사업 허용여부는 다각적인 측면에서 충분히 검토할 필요가 있다.

여타 선진국이 규제완화를 할 경우 가장 비중있게 다루어지고 있는 논의중 하나는 다수의 영세운송사업자에 관한 것이다. 특히 개별운송사업자는 과당·출현경쟁에 직면할수록 생계유지를 위해 제규정을 위반하는 것 이외에는 별다른 대안이 없어 차량유지관리의 소홀, 과적·과속, 운전시간 초과, 세금 미납, 부정연료 사용 등을 다반사로 하게 된다. 또한 규제완화는 경쟁력없는 한계사업자를 퇴출시키기보다는 오히려 한계사업자를 더욱 증가시킨 것으로 나타나고 있다.

그리하여 영세한 한계사업자들의 진입을 어렵게 만드는 확실한 수단(평판, 전문능력, 자본금, 운전경력 등)을 도입하는 추세에 있다. 이와 더불어 규제완화를 단행함에 있어서는 공평한 경쟁조건의 확보를 위한 사후체크관리체계를 강화할 필요성이 제기되고 있다. 지나친 하청운송을 배제하여 시장질서를 유지하고자 하는 노력의 일환인 것이다.

한편 공정한 경쟁확보를 위해서는 무엇보다 지나친 운임인하에 따른 혼란을 사전에 차단하는 것이 중요하며, 이를 위해 운임신고 또는 표준운임제를 도입하거나 최적운임제의 재도입이 필요하다는 인식이 널리 확산되고 있다.

다른 한편으로 수급조절을 위해서는 자가용차량의 유상행위를 근절하는 것이 필요하다. 여타 선진국은 자가용차량의 유상행위를 엄격히 단속하여 시장질서를 유지하고 영업용차량의 운행효율 증가를 추구하고 있다.

수급조절을 위해서는 톤급·업종구분을 어느 정도 유지하는 것이 필요하다. 개별운송사업 허용시 톤급구분이 불필요하여 새로운 업종구분이 필요하다고 하는 일부 의견이

있으나, 톤급구분 또는 그와 유사한 형태의 구분이 여전히 이루어지고 있으며 톤급구분 이외에 별다른 업종구분의 기준이 없는 현실을 감안해야 할 것이다.

톤급구분 이외에는 별다른 업종구분의 기준이 없는 여건하에서 1톤미만의 소형차량과 5톤 이상의 대형차량을 개별사업자라 하여 동일시하는 것은 문제가 있다. 영국의 경우 5톤 이상의 차량에 대해서는 별도의 규정을 두고 있다.

대형차량에 대해서는 차고지, 자본금, 운전자자격, 적재물배상보험의무가입한도액 등의 강화를 검토할 필요가 있다.

수급조절의 한 요소로서 적재물보험의 상조회 운영을 들 수 있다. 도로화물운송의 적재물보험은 기술적으로 개발하는 것이 어렵고 비영리 상조회, 즉 자가보험의 형태로 운영하는 것이 저렴한 관계로 상조회 가입이외의 보험가입만을 의무화하는 외국사례가 없다. 다만, 이사화물 등 표준적인 성격을 갖는 적재물에는 의무가입이 요구되는 경우도 있다.²⁾

개별운송사업자는 법인사업자의 상조회 운영에 따른 적재물보험료 부담보다 비용부담이 높고 책임에 한계가 있어 경쟁력이 낮으며 이는 영세·개별운송사업자의 진입을 어렵게 하고 수급조절유지에도 기여하는 측면이 있다.

현재까지 법인사업자의 경우에는 비영리 상조회(자가보험)로 운영하여 저렴한 비용으로 적재물사고배상에 아무런 문제를 야기하지 않고 있다. 현행법령에 의한 적재물배상보험의 의무가입은 자가보험의 형태로 적재물사고배상에 전혀 문제가 없는 법인사업자(차량)의 비용부담을 가중시킬 것이다. 법인사업자의 경우 일정대수 이상의 상조회(자가보험)에 가입한 법인차량에 대해서는 적재물배상보험에 의무적으로 가입하는 것을 면제하고 개별운송사업자에 대해서만 소비자보호 차원에서 의무가입 규정을 적용토록 법 개정이 필요하다.³⁾

2) 규모화 유도 전략

화물운송사업의 규모화를 통한 생산성 제고가 필요하다. '규모의 경제'에 대한 학계 논의는 일정한 결론이 없으며, 소규모업체가 일반적이라 하여 규모화, 대형화가 바람직하지 않다는 판단은 설득력을 갖는데 한계가 있다(D.J. Harmatuck, 1991).

일반화물운송사업자의 경우에도 5대 미만의 업체가 약 40%를 차지하여 용달·개별사업자를 포함한 영세사업자가 여타 선진국 대비 과도한 실정이다.

규모화를 위한 규제완화정책은 실패한 것으로 여타 선진국에서 검증되었으므로 수급

-
- 2) 일본의 경우 적재중량 5톤미만의 소형차에 대해서는 1차량1사고당 1000만엔(약 1억원), 5톤 이상의 대형차에 대해서는 1500만엔(약 1억5천만원), 보관중의 적재물사고에 대해서는 5천만엔(약 5억원)을 보상한도로 하고, 수송중의 적재물에 대한 보상한도액 이상의 보상이 필요한 경우에는 500만엔~3000만엔(약 5천만원~3억원)의 보상한도액까지 보험가입이 가능함. 법령상의 의무가입규정은 없다. 미국 캘리포니아주의 경우에는 적재물배상책임에 대해 최소 200,00달러(약 2억4천만원), 최대 1,200,000달러(약 14억4천만원)까지 보험에 가입하거나 상조회(자가보험)에의 가입을 의무화하고 있다. 미국 뉴욕주는 이사화물에 대해서만 적재물보험가입을 의무화하고 있다.
 - 3) 현행 화물자동차운수사업법시행령 제4조의2(적재물배상보험등의가입대상등)에 의하면 최대 적재량 5톤 이상이거나 총중량이 10톤 이상인 화물자동차를 대상으로 1사고당 2천만원 이상의 금액에 해당하는 적재물배상보험등에 가입하도록 의무화하고 있다(2004년 12월 31일부터 시행).

조절, 법인의 기준대수 상향조정 등 규모화를 위한 새로운 정책의 도입이 필요하다.

대형운송회사마저 직영기피, 불하·매각후 위수탁체제를 선호하고, 화주기업의 제3자 물류요구를 충족시켜 줄 신뢰성있는 전문화된 대형운송회사가 턱없이 부족한 실정이다.⁴⁾ 기업화·규모화된 운송업체의 육성을 위해서는 제조업 수준의 세제·금융지원 등 필요하다.

3) 운송물량의 정보화 전략

물류정보화를 통한 직거래 활성화로 비용효율성을 제고할 필요가 있다. 그러나 물류정보화는 여전히 미흡한 실정이다. 개별화물정보망(항만운영정보망, 철도운영정보망), 유관망(통관망, 무역망, 금융망 등), 기관별·기업별 시스템이 연계되어 있으나 업무 전반에 걸친 정보공유체제가 미흡하다. 독자적인 물류정보시스템의 개발은 물류정보화의 활성화를 오히려 어렵게 하는 측면도 있다.⁵⁾

일부 대형운송업체를 중심으로 자체 물류정보망을 구축·운영하고 있으나 대다수 중소운송업체는 대개 전화나 팩스에 의존하고 있으며 위수탁차주를 포함한 개별차주의 경우 화물정보를 주선업자에게 의존하고 있는 실정이다.⁶⁾

화주기업의 영업비밀 침해 우려가 최대 문제이며, 개별차주에 대한 화주의 신뢰성부족으로 운송물량제공이 근본적으로 어렵다는 것이 문제이며 이는 여타 선진국의 경우도 마찬가지이다.

도로물류정보화는 운송·주선사업의 규모화·건전화, 화주기업의 화물운송의뢰과정 합리화 및 운임리베이트 개선, 화물공제사업의 일원화, 정부의 인프라조성 및 세제·재정지원 등 종합적·체계적 접근이 이루어져야만 가능하다. 도로물류정보화를 위해서는 차량추적용단말기 등 정보기기 구입자금 지원도 검토할 필요가 있다.

도로화물운송산업의 정보화를 도모하기 위해서는 사업 자체는 정부가 계속 추진하되 관리운영은 사업자단체에게 위탁하여 사업자의 참여를 적극 유도하고 화주기업의 참여를 위한 인센티브제도 도입 등 활성화 방안도 검토할 필요가 있다.⁷⁾

화물차량정보화의 부진은 화주기업의 측면에서는 직접 최종 운송담당자와 협상하는 것보다는 중간 운송업체나 주선업체를 이용하여 운임인하를 요구하면서도 직접 협상에 따른 부담을 줄이고자 하는 측면과 영업비밀의 공개누설, 직거래운송당사자의 신뢰도, 운임리베이트, 보상차원의 물량운송부문의 분할 등에서 찾을 수 있다.

4) 운송업자중심 산업구조화 전략

운송사업의 매력화를 통한 운송산업중심의 산업구조 정착으로 화물운송업계의 정상화와 경쟁력제고가 요청된다. 운송사업자중심의 산업구조 정착없이 선진화는 불가할 것이다. 규제완화는 주선사업의 비대화를 가져하여, 단순히 운송업자수만 증가한다고 하여 운송업자 중심으로 전환되는 것은 아니다. 규제완화를 시행한 대부분의 선진국에서 영세운송업자(특히 개별사업자)는 하청운송업자로 전락하여 화물운송업의 영세화가 심화

4) 2003년 현재 보유대수 1,000대이상 대형업체는 5~6개 정도에 불과하다.

5) 한국물류정보통신(KL-Net), 한국무역정보통신(KT-Net), 철도운영정보시스템(KROIS) 등

6) 대표적 화물운송정보망으로 대한통운 사이버운송시스템(CONSIS), 데이콤의 운송VAN, 한진의 GLOVAN, SK내트럭(NeTruck) 등이 있다.

7) 사업자, 사업자단체를 중심으로 한 통합물류시스템 구축과 민관협력을 통한 화물차량정보시스템의 성공사례로 일본의 求車·求荷시스템(KIT)을 들 수 있다.

되고, 반면에 주선사업은 규모화·집중화하여 운송사업보다 경쟁력이 강화되는 양상을 보이고 있고 우리나라도 마찬가지이다.

규제완화에 따른 제반 문제점 노출로 재규제의 움직임이 있으며, 유럽연합이 면허제 법안을 제정하여 필기시험 등을 도입한 것은 교통산업의 공공성과 운송업계의 현실 등을 반영한 것이다.

경쟁증가는 투자비부담의 증가를 가져오므로 시장진입기준의 완화로 진입이 용이한 것은 아니며, 결국 단순히 진입을 용이하게 하려는 규제완화정책은 긍정적 효과보다는 운송사업자의 부담을 가중시키고, 차량증가로 인한 사회경제적 부(-)의 효과를 확대하여 사회경제적 손실과 불안 심화시킬 우려가 높다.

5) 사회경제비용최소화 전략

사회적 규제강화는 세계적 추세이나 그 실효성은 의문시되고 있으며, 경제적 규제완화를 사회적 규제강화로 보완하는 정책은 긍정적 효과보다 부정적 효과를 크게 할 우려가 높으므로 경제적 규제완화는 매우 신중하게 이루어져야 한다.

규제완화는 교통사고·교통체증·환경오염, 불법행위, 고용불안, 사업불안 등 사회경제적으로 부정적인 측면을 심화시킨다.

사회적 규제 강화로 경제적 규제완화의 문제점을 해소하는데는 한계가 있어 경제적 규제완화로 개별사업허용시 운송사업의 자격강화가 필요하다. 사업자격에 전문능력, 운전경력, 무사고경력 등을 추가할 필요가 있다. 개별운송사업자의 운전자자격을 자가용 3년, 영업용 5년 이상에서 자가용 5년, 영업용 8년 이상, 무사고운전 5년이상으로 강화하고 운전자자격을 진입기준(사업신청요건)에 포함하여 실효성을 제고해야 할 것이다. 필요하다면 사업용운전자자격프로그램을 별도로 도입하는 것도 검토할 필요가 있다.

속도제한기의 도입은 실효성, 도로별 최고속도, 시행시기, 업계 실정 등 사전 충분한 검토가 필요하며, 화물차량위치추적시스템, 도로운송라디오단파기술, 안전체험교육훈련시설 건립 등도 검토할 필요가 있다.

6) 영업용화물차의 효율성제고 전략

자가용차량 대비 영업용차량의 적재율이 상대적으로 낮고 공차율이 높다는 것은 기업 및 국가물류비의 증가를 초래한다.

1톤 이하의 소형차량 위주의 화물운송은 물류비 증가를 초래하여 기업 및 국가경쟁력을 약화시키는 중대 요인이 된다. 이는 운행차량의 과다로 교통체증, 교통사고, 환경오염 등 부정적인 영향을 미친다.

대형 영업용화물차에 의한 화물운송 전환은 규모의 경제를 통한 물류비 절감은 물론 전체 화물차량의 감소로 교통체증 해소, 교통사고 감소, 환경보호 등의 편익이 크다. 화물차량이 과다하여 자가용이나 영업용이나 공차율이 높은 실정을 감안하여 운행효율 제고를 위해 소형차량 위주의 자가용화물운송을 대형 영업용차량에 의한 공동수배송을 실현하여 소형 자가용차량 위주의 화물운송에 의한 높은 물류비부담을 줄이고 차량감소를 통해 교통체증, 교통사고, 환경오염 등 사회경제적 비용을 감소시켜 나가야 할 것이다.

유럽의 경우 1990~1998년간 자가용차량은 25% 감소하고 영업용차량은 30% 증가하였다. 이는 도로화물운송사업자간의 경쟁심화, 즉 비용감소와 서비스의 질 개선 경쟁의 심화에 의

해 고무된 것이다. 그리고 1979~1994년간 영업용화물차량이 운송한 톤킬로는 약 64%증가한 반면에 자가용화물차량이 운송한 톤킬로는 약 2% 감소하였다.

자가용화물차량의 도로운송량은 톤기준으로 유럽 26%, 미국 45%(1998), 일본 49.2%(2000), 한국 78.8%(1997)이며, 영업용화물차량의 도로운송량은 톤기준으로 유럽 74%, 미국 55%(1998), 일본 50.8%(2000), 한국 21.2%(1997)이다.

일본의 경우 자가용차량 대비 영업용차량의 수송효율⁸⁾ 격차는 2001년 기준 23.6배(2000년 20.0배)로 영업용차량의 운행효율이 압도적으로 높다.

다음으로 영업용화물차량의 운행효율을 증대시키기 위해서는 여타 선진국처럼 자가용화물차량의 유사행위 단속을 강화할 필요가 있다. 자가용차량의 불법영업행위 단속반을 편성·가동해야 실효성이 있을 것이다. 한편으로는 자가용차량의 진입기준 영업용차량과 동일수준으로 강화하는 것이 필요하다.

영업용화물차량의 운행효율을 증대하기 위해서는 공동수배송의 환경을 조성하는 것이 필요하다. 영업용차량의 운행효율 증대를 위해서는 공차율·적재율 향상이 전제되어야 하므로 공동수배송시설의 지속적 확충이 이루어져야 할 것이다. 공동수배송시설을 조성함에 있어서는 화물유통허브기지의 일반화물터미널과 보조기지의 화물차고지를 전국적으로 네트워크화하여 연계를 통한 시너지효과를 창출하는 것이 필요하다. 공동수배송시설의 정보화, 공동사업화 추진이 이루어져야 할 것이다. 일본의 경우 공동수배송화에 의한 공동집배로 트럭대수의 65%감소와 1일당 총 주차회수의 72% 감소 효과가 나타나고 있다.

다음으로는 직거래운송체제의 구축이 필요하다. 영업용차량의 운임경쟁력 제고와 화주기업의 물류비 절감을 위해서는 하청운송을 최소화하고 화주-운송사업자간 직거래 운송체제를 구축하는 것이 관건이 될 것이다. 직거래운송체제의 구축을 위해서는 물량·공차정보화 지속적인 추진이 필요하다. 국가주도의 화물차량정보망구축보다는 정부는 기반구축을 지원하고 운영은 사업자조합단위로 하는 것이 바람직하다. 일본의 求車·求荷시스템을 벤치마킹할 필요가 있다.

영업용화물차량의 운행효율을 증대하기 위해서는 시장진입제도의 개선이 필요하다. 규제완화시 자가용차량은 운전자의 여건에는 변화가 없으나 영업용차량의 운임인하 등 제반사정의 악화로 차주 또는 운전자의 운행여건이 악화되어 서비스 수준 하락 등 수송의 신뢰성 저하를 초래한다. 이는 자가용차량의 지배구조를 심화시킨다.

보완제도의 도입없이 단순한 양적인 규제완화를 시행할 경우 영업용화물운송사업의 규모화·기업화·전문화·공동화를 더욱 어렵게 만들므로 화물운송사업의 자격기준을 엄격히 할 필요가 있다.

특히 위수탁관리체제의 부정적인 측면만을 개선하고자 하는 정책방향은 물류비 절감과는 거리가 있어 화물업계의 영세성·낙후성을 심화시키며 또 다른 문제를 야기할 것이다.

영업용차량 우대정책이 필요하다. 운행효율이 상대적으로 낮은 자가용차량의 지배구조를 개선하기 위해서는 자가용차량의 진입요건을 강화하고 영업용차량의 운행효율 증대를 위한 세제·금융 등 우대정책의 도입이 관건이 된다.

8) '실가동1일1차량당수송톤킬로'

무엇보다 자가용차량 대비 영업용차량의 세제상 불리한 점(등록세, 취득세 등)을 개선하는 것이 절실하다. 대당 평균운송톤수에 있어 영업용차량이 자가용차량 대비 2.6배(1998)의 물량을 수송하고 있어 적재효율이 월등히 높음에도 불구하고, 대당 연간 세부담에 있어 자가용 1,256천원, 영업용 4,318천원으로 영업용이 자가용의 4배 정도 높은 실정이다. 일본에서는 취득세의 경우 자가용 5%, 영업용 3%로 오히려 영업용차량이 저렴한 실정이다.

영업용차량에 대한 통행료 등 면제 또는 할인제도의 도입이 필요하다. 런던의 경우 면제이며, 로마의 경우에는 45% 할인중이다. 경유에 부과되는 교통세 면제, 환경개선부담금 산정기준 변경, 과적단속제도 개선, 휴지차량검사 자동연장, 고속도로 통행료 인하, 택배차량 주정차 단속제도 개선, 택배차량의 공용주차장 이용 등의 검토도 필요하다. 우체국 택배사업은 민간택배기업의 시장을 잠식하여 영업용화물운송의 활성화에 저해되므로 우체국택배사업을 민영화하여 공정경쟁을 유도하거나 영업용차량에 의한 우체국택배수송, 시장점유율 상한 설정 등의 검토가 필요하다.

자가용차량의 진입기준을 강화할 필요가 있다. 여타 선진국은 자가용화물차량과 영업용화물차량의 진입조건을 동일하거나 자가용화물차량의 진입조건을 엄격하게 하는 경향이 있다. 운행효율이 상대적으로 낮은 자가용차량의 지배구조를 개선하기 위해서는 화주기업의 위수탁자가용 사용 방지, 물량 대비 진입 허용, 운전자 자격 강화 등이 필요하다. 자가용차량과 영업용차량의 진입기준을 동일하게 하거나 자가용차량의 진입을 비교적 강하게 시행하는 국가의 제도를 참고하는 것이 필요하다.

영업용화물차량의 운행효율 증대를 위해서는 사업자단체의 역할을 제고하는 것도 필요하다. 영업용화물차량의 운행효율 증대를 위해서는 정부의 노력만으로는 한계가 있으므로 사업자단체에 대한 지원과 역할 제고를 도모할 필요가 있다. 사업자단체에 근대화기금 지원, 인프라시설 운영, 제도개선 참여, 시장질서 유지기능 등을 부여할 필요가 있다. 일본의 경우 1976년부터 5년 단위로 경유거래세의 1/2을 운수업계(택시·버스·트럭사업자단체)에 교부금으로 지원하여 단체운영은 물론 사업여건의 개선을 지속적으로 도모하고 있다. 전일본트럭협회의 경우 트럭스테이션 건설, 적정화사업 등 화물자동차운송산업의 환경개선을 위한 다양한 사업을 추진하고 있다.

7) 인프라확충 전략

화물운송의 효율증대를 위해서는 인프라 조성이 필요하다. 화물자동차를 社會公器로 인식하여 운행에 불편함이 없도록 화물터미널, 화물차고지, 전용휴게소, 전용도로·차로 등 인프라시설을 지속적으로 조성하여 생산성을 제고해야 할 것이다. 기반시설 확충·최적화는 단위지역 거점간 운송효율 향상, 정보화, 공동수배송, 제3자물류 활성화 등으로 운송원가 절감 효과를 최대화하는 것이 필요하다. 생산성 제고는 기반시설 확충, 대형차량, 정보통신기술 향상이 점차 관건이 되고 있다.

여타 선진국은 지속적인 인프라확충으로 평균적재율이 지속적으로 향상되고 있다. 네덜란드의 경우 1980년 이후 35% 향상하였고, 영국의 경우 약 60%이며, 미국의 경우에도 1990~2000년간 TL 부문 14.8톤에서 15.1톤으로 LTL부문은 13.8톤에서 11.9톤으로 각각 증가하였다. 거리기준 세제시스템, 차량중량·크기제한 증가(최대적재량 상향) 등은 적재율을 증가시키는 효과가 있다.⁹⁾ 스위스는 최근 대형차의 중량제한을 28톤에서 34톤(2005년에는 40톤 예

9) 스위스의 'Heavy Vehicle Fee'(2001), 독일의 'electronic truck km charge'(2002)는 적재율 제고

정)으로 상향조정하여 적재율의 증가를 도모하였다.

운송효율증대기금조성으로 적재율 증가를 유도할 필요가 있다. 영국정부는 차량운행·에너지효율증대를 목적으로 표준화된 벤치마킹제도 도입을 위해 기금을 조성하였다.

한국의 경우는 2001년 기준으로 적재통행율 52.5%(자가용 56.9%, 영업용 48.5%), 적재효율 41.2%, 적재시간율 55.4%, 적재거리율 55.9% 수준이다. 택배운송의 성장은 적재율을 하락시키는 효과가 있다.

공차율 감소를 위한 인프라시설 조성이 필요하다. 영국의 경우 1973년 33%, 1980년 32%, 2000년 26.4%로 감소추세에 있으며 이는 주로 귀로화물확보의 증가 영향에 따른 것이다. 한국은 2001년 기준으로 공차율¹⁰⁾ 47.5%(자가용차량 43.1%, 영업용차량 51.5%)¹¹⁾, 공차시간율 44.7%, 공차거리율 44.1%수준이다. 귀로시 화물확보로 공차율 감소가 화물자동차운송산업의 수익성을 결정하는 중대요인이 된다. 이를 위해서는 위치추적시스템, 수송계획수립소프트웨어 개발 등이 필요하다.

운송물품의 輕薄단소화, 운송빈도, 정시(Just in Time)운송의 증가로 3.5톤미만의 소형차량에 의한 고속운송화가 증가 추세에 있다. 유럽 전체적으로 1990~1999년間に 소형차량이 28% 증가하였고, 영국의 경우에는 동기간에 교통량 증가에도 불구하고 대형화물차량은 감소하였다.

전국적인 네트워크를 갖는 화물차고지의 건설·운영이 필요하다. '대도시권광역교통관리에 관한특별법'(2003. 6)의 광역교통시설에 화물공영차고지의 신설이 제도화되었다. 화물차고지의 실효성을 최대화하기 위해서는 비영리사업자단체가 화물차고지의 건설에 참여 및 관리 운영을 추진하고 정부차원의 화물차고지 중장기건설 및 재원조성계획 조기수립·이행 등이 필요하다.

화물운송의 효율성 또는 생산성 제고를 위해서는 기계화·자동화, 일관수송을 위한 표준파렛트 사용 보급 확대 등 물류표준화의 지속 추진이 필요하다. 표준파렛트 보급률은 한국 16.8%, 일본 35.0%, 유럽 90.0%, 미국 60.0%수준이다. 화물터미널 등 물류시설을 한일간에 비교하면, 화물터미널에 있어서는 한국 46개소, 일본 1,704개소(한국의 37.0배)이며, 창고면적에 있어서는 한국 645천평, 일본 7,127천평(한국의 11.0배)수준이다.

8) 중장기발전모델중심 전략

화물자동차운송산업의 장기발전모델(20년단위), 중기발전모델(10년단위), 단기발전모델(5년단위) 개발 및 세부추진계획(1년단위) 수립·이행으로 정책의 일관성 유지가 요청된다. 국가물류계획, 대도시권광역교통개발계획 등 화물운송관련 주요 계획을 근간으로 화물자동차운송산업의 발전모델을 중심으로 체계적인 접근과 정책의 일관성이 필요하다. 화물자동차운송산업의 중장기발전모델 개발 등 국가적 차원의 정책적 지원·육성을 위한 가칭 '화물자동차운송산업육성법'을 제정하는 것이 필요하다.

9) 경영제도 혁신전략

에 기여한 것으로 나타나고 있다.

10) 공차율은 25%가 최저수준인 것으로 알려지고 있다.

11) 등록제 시행이전인 1996년에 공차율은 영업용차량 45.3%, 자가용차량 49.3%로 자가용차량의 공차율이 다소 높았음.

화물운송사업의 합리적인 위수탁경영모델개발·사업환경 조성이 필요하다. 여타 선진국도 규제완화 이후 하청운송, 위수탁경영이 심화되고 있고, 프랑스의 예에서 보듯이 지나친 낮은 운임지급 등 제반 문제를 해소하기 위한 전략개발이 필요하다. 규모화, 대형화에 의한 규모의 경제, 범위의 경제 실현이 요청된다.

화주-운송회사간, 운송회사-위수탁차주간의 표준운임제, 표준위수탁운송계약서, 운임신고제 등의 도입을 검토할 필요하다. 화물차고지, 화물터미널, 전용휴게소 등 인프라시설의 지속 확충·최적화에 의한 생산성(운송원가 절감) 제고 환경 조성이 필요하다. 안전교육훈련, 보험(공제)관리 등 업무효율 제고와 복리후생(복지회관 건립, 소비조합 운영), 사회보장제도 개선 등이 요청된다.

화물운송사업의 직영화 정착을 위한 모델개발·환경 조성이 요청된다. 장기적으로 위수탁 경영제도에서 탈피하여 직영제도 정착을 위한 정책 또는 경영모델의 개발과 여건 조성이 필요하다. 수급조절, 규모화, 인프라시설 조성 등 제반 사업여건 개선 지속 추진이 요청되며, 상호신뢰, 노사안정화, 노동시장의 유연화, 투자수익성, 직업의식 제고, 경영윤리 등 직영운송을 위한 문화를 중장기적으로 조성할 필요가 있다.

직영화의 정착을 위해서는 여타 외국인처럼 저임금의 외국인운전자 고용을 조속히 추진할 필요가 있다.

10) 자원조성전략

화물운송산업의 경쟁력 제고를 위한 정부 또는 민간재원을 확보하는 것이 중요하다. 화물운송산업의 중장기 안정적 발전을 통한 경쟁력 제고를 위해 정부차원의 자원조성이 필요하다. 교통시설특별회계에 가칭 '화물운송' 계정을 신설하고 화물자동차운송산업의 발전을 위한 가칭 '화물운송선진화기금'을 신설할 필요가 있다. 한편 민간차원의 재단설립이 요청된다. 대형운송업체 중심의 가칭 '트럭운송재단' 설립 등을 통한 업계 자원의 선진화·근대화 기금조성을 검토할 필요가 있다.

여타 선진국도 자원조달에 어려움이 있는 것은 마찬가지이나 화물운송의 적재율 제고, 공차운행 감소 등 생산성 증대를 통한 원가절감 도모를 위해 기반시설 확충에 필요한 자원조성을 적극 추진하고 있다.

V. 요약 및 결론

1. 요약

일련의 규제완화에도 불구하고 대다수 선진국은 면허제 또는 허가제를 유지하거나 면허제에서 허가제로 단계적 이행을 하고 있다. 여타 선진국의 규제완화정책의 실체는 자유화가 아닌 수급조절을 고려한 단계적·점진적 이행으로 제반문제를 해결하거나 최소화를 도모하고 있다.

규제완화에 따른 운송서비스의 질 제고, 로지스틱스의 발전, 서비스가격의 하락 등 긍정적 효과가 없지 않으나, 운송원가 이하의 운임거래, 수급불균형, 영세화·하청운송·위수탁운송 등의 심화로 대다수 국가의 도로화물운송시장이 불안정하며 사업여건이 악화된 실정이다.

규제완화에 따른 운임하락 효과는 중장기간에 걸쳐 발생하며, 규제완화에 따른 사회경제적 환경비용을 고려하면 운임은 25%~40%정도 증가되어야 하며, 운송사업자가 제규정을 준수할

경우에 운임이 1/3정도 증가하는 등 운임하락 효과의 측정은 어려운 것이 현실이다.

규제완화와 동시에 인프라시설의 확충으로 중장기적인 생산성 제고를 통한 운송원가의 인하를 유도하는 것이 일반적 추세이다.

영세(흔히 개별)운송사업자의 규제정 불이행 심화로 인한 경쟁왜곡 등을 억제하기 위해 자격기준을 강화하고 사업능력을 제고하여, 한계사업자 퇴출 및 진입을 억제하고 있다.

규제완화는 복합운송, 공급망관리 등 새로운 형태의 운송서비스발전을 제약하므로 추가적인 규제완화는 억제되고 있는 실정이다. 규제완화로 인한 경쟁심화의 지속으로 진입조건을 강화하는 추세이다. 한편으로 도로운송물량의 성장으로 수급조절정책의 도입이 불가피한 실정이다.

본고에서는 화물자동차운송산업의 10대선진화 전략으로 수급조절 등 시장진입제도 개선, 규모화 유도, 운송물량정보시스템 구축 강화, 운송사업자 중심의 산업구조 구축, 사회적 규제 강화로 사회경제적 비용 최소화 유도, 영업용화물자동차의 운송효율 제고, 인프라시설 확충, 중장기발전모델 구축, 경영제도의 혁신모델 개발, 직영운송 등을 위한 여건 조성, 화물자동차운송산업의 발전을 위한 재원조성 등을 제시하였다.

2. 결론

화물자동차운송시장의 안정을 위한 수급조절 등 시장진입제도의 개선과 영세(개별)운송사업자의 진입요건 강화로 한계사업자의 양산을 억제하여 규제정 불이행에 의한 경쟁왜곡 등을 최소화하고, 도로화물운송업의 경쟁력·생산성 제고를 위한 규모화, 인프라화, 정보화, 운송효율화, 경영혁신 유도 등 수송시스템의 최적화·선진화 전략을 수립·이행하고 필요재원을 확보하는 것이 중요하다.

여타 선진국의 규제완화 또는 시장경제원리에 의한 규모화정책은 실패하였으므로 수급조절, 법인사업자의 기준대수 상향조정, 적재물배상보험제도, 개별사업자의 진입기준 강화, 화물차고지 등 인프라시설 조성, 세제·금융지원 등으로 규모화를 유도하는 것이 요구된다.

화물자동차운송산업의 최적화·선진화를 위해서는 정부와 업계가 공동인식·협력해야 하며, 업계 스스로도 변화하는 환경에 능동적으로 대처하여 운송서비스의 질을 제고하고, 업무의 혁신, 경영의 투명화·건전화와 새로운 경영기법의 개발에 적극 노력해야 할 것이다.

아울러 화물자동차운송산업의 선진화를 위해서는 운임리베이트 근절, 화주기업의 운송의뢰과정, 주선사업의 투명화, 위수탁차주의 의식 제고 등이 전제되어야 할 것이다.

운송원가보장시스템, 공정거래시스템, 운송원가절감시스템, 경쟁력강화시스템 등 화물자동차운송의 체계화·선진화에 관련당사자 모두의 참여의식이 필요하다.

화물자동차운송산업의 선진화를 위해서는 단기적인 검토에 의한 불안정한 단기적·일시적 처방이 아닌 유럽·미국·일본 등 여타 선진국의 전략 또는 시스템에 대한 철저한 조사와 국내 여건을 고려한 중장기간에 걸친 보다 안정된 한국형 발전모델정립이 필요하다.

화물운송사업의 위수탁경영형태는 여타 선진국에서도 일반화되어 있으나 운송물량을 제공하지 않는 경영위탁형태는 외국에서 찾아보기 어려운 실정이므로 합리적 운영방법을 강구할 필요가 있다.

물량제공없는 경영위탁은 직영이 어려운 국내 여건으로 시장에서 자연스럽게 형성된 제도이다. 위수탁운송사업자는 담보능력, 적재물사고배상, 경영관리 등에 한계가 있어 운송회사

에서 차량할부보증, 비영리 상조회 운영 등으로 일체의 책임을 부담함으로써 주선사업자와 위수탁운송사업자간에 거래가 가능한 것이다. 따라서 운송물량의 제공이 없는 경영위탁에 대한 지나친 부정적 시각을 갖거나 법에 의한 지나친 규제를 하기보다는 제반 문제를 최소화할 수 있도록 경영의 건전화, 공정거래화 등의 제도 개선이 바람직하다.

각국마다 독특한 제도가 있는 것이 현실이므로 시장에서 자연스럽게 형성된 물량제공없는 경영위수탁제도를 인위적으로 폐지하는 것보다는 제도의 불합리한 점들을 개선해 나가는 것이 유효하다.

법인사업자에 대해서는 기준대수의 상향조정으로 대형화·규모화하는 것도 하나의 대안이 될 수 있으며, 장기적으로는 직영화가 가능한 제반 여건을 구축해 나가는 것이 필요하다.

선진화 전략을 구체화하여 실효를 거두기 위해서는 법의 운용을 엄격히 하는 사후관리체 크시스템의 강화도 중요하다.

화물자동차운송산업의 진리체계는 상호협력, 3D의 길을 지향하는 것이다. 수급불균형, 책임전가 등에 의한 '너죽고 나살고'(제로-섬게임) 모형은 결국에는 '너죽고 나죽고' 모형으로 되어 공멸할 것이다. 관련당사자 모두가 3D('어렵고', '힘들고', '위험한')의 황무지 길('인내', '성실', '용기' 필요)을 선택하여 '너살고 나살고'(윈-윈게임) 모형으로 정착되도록 상호 협력하는 길만이 진리체계이다. 관련 주체간의 '상호불신'이 아닌 '상호신뢰'를 위한 정신혁명과 발상의 전환이 필요하다. 경제적 불안정시대에는 문제해결을 위해서는 "따뜻한 심장"(Warm Heart)과 "냉철한 이성"(Cool Head)이 무엇보다 중요하다.

[참고문헌]

- 교통개발연구원, <2001년 전국교통DB구축 물류현황조사>, 2002.
- 교통개발연구원, <화물운송제도 개선방안>, 정책토론회 자료, 2003.
- 교통개발연구원, <화물자동차 운송산업의 현황과 규제완화방안>, 1994.
- 교통개발연구원, <화물자동차운송산업의 규제완화 효과분석>, 2000.
- 교통개발연구원, <화물자동차운수산업 발전방안>, 정책토론회 자료, 2001.
- 교통개발연구원, <화물자동차운수산업의 발전방향>, 정책토론회 자료, 2003.
- 국토연구원, <화물운송체계개선을 위한 물류산업 발전방안 연구>, 2001.
- 김태승, <육상화물운송업 비용특성과 탈규제의 경제적 효과>, 서울대 박사학위논문, 1999.
- 산업연구원, <규제개혁의 경제효과 분석>, 1999.
- 임종길, <전국화물유통흐름에 관한 연구>, 화물자동차공제조합, 2001.
- 임종길, <화물운송사업의 규제완화에 따른 문제점 및 개선방안에 관한 연구>, 화물자동차공제조합, 2001.
- 임종길, "대형 영업용화물자동차의 등록기준대수 폐지시 비용·편익분석", <화물공제>, 화물자동차공제조합, 2001 겨울호.
- 임종길, "화물업계의 이해와 운수회사의 주요 업무", <화물공제>, 화물자동차공제조합, 2003 여름호.
- 임종길, "화물자동차운송산업발전모델 구축방향", <화물공제>, 화물자동차공제조합, 2002 봄호.
- 임종길, "화물자동차운송업의 전망과 정책방향", <화물공제>, 화물자동차공제조합, 2002 겨울호.
- 전일본트럭협회, 일본의 트럭수송산업, 2002, 2003.

- 전일본트럭협회, 트럭사업자의 세부담등 국제비교검토조사보고서, 2000.
- 전일본트럭협회, 트럭수송산업의 현상과 과제, 2002.
- 최창호, <국내 지역간 공로화물 운송에 대한 행태적 수단 선택모형의 개발>, 서울대학교 박사학위논문, 1998.
- 한국로지스틱스학회, <물류산업의 효율화를 위한 화물운송사업의 발전방향>, 2000.
- A. Soliman and A. Gardi, "Regulatory Reform and Freight Mode Choice", *Transportation*, Vol. 18, No. 2, 1991.
- A. Talvitie, "Performance indicators for the road sector", *Transportation*, Vol. 26, 1999, pp.5-30.
- A.C. McKinnon, "Is Complete Deregulation Possible? Which Regulation Should be Kept?", *Deregulation Review of Road Freight Transport, Privatisation and Regulation of Road Freight Transport*, ECMT, 1996. 9.
- A.F. Friedlaender and Chiang, S. J. W., "Productivity Growth In The Regulated Trucking Industry", *Research in Transportation Economics*, Vol. 1, 1983, pp.155-184.
- A.P. Tang, *Impacts of deregulation on the performance of trucking firms*, Morgan State University, 1999.
- B. Adrangi, G. Chow and K. Raffiee, "Analysis of the Deregulation of the U.S Trucking Industry: a profit function approach", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 29, 1995.
- B.S. McMullen, "The Impact of Regulatory Reform on U.S. Motor Carrier Costs", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 21, No. 3, 1987, pp.307-19.
- B.T. Bayliss and Millington A.1, "Developments in Transport Policy : Deregulation and Logistics Systems in a Single European Market", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 29, 1995.
- D.J. Harmatuck, "Economies of Scale and Scope in the Motor Carrier Industry", *Journal of Transport Economics and Policy*, May 1991.
- EC, *Green paper on vertical restraints in EC competition policy*, 1997.
- ECMT, *The Role of the State in a Deregulated Transport Market*, 1991.
- ECMT, *50 years of ECMT: transport policies for Greater Europe*, 2003.
- ECMT, *Annual Report 2002*, 2003.
- ECMT, *Deregulation of Freight Transport*, 1991.
- ECMT, *Improving Transport Security and Efficiency*, 2003.
- ECMT, *Internalising the Social Costs of Transport*, 2001.
- ECMT, *Managing the Fundamental Drivers of Transport Demand*, 2002.
- ECMT, *National Policies towards Shifting Freight from Road to Rail*, 2003.
- ECMT, *Privatisation and Regulation of Road Freight Transport : Deregulation Review of Road Freight Transport*, 1996.
- ECMT, *Recent Developments in Road Pricing Policies in Western Europe*, 2002.
- ECMT, *Regulatory Reform in Road Freight Transport*, 2001.
- ECMT, *Regulatory Reform in Road Freight Transport*, 2002.
- ECMT, *Road Freight Transport for Own Account in Europe*, 2001. 5.
- ECMT, *Road Freight Transport in Europe Some Policy Concerns and Challenges*, 1999.

- ECMT, *Transforming the Structure of the Freight Transport Sector*, 1995.
- ECMT, *Transport and Spatial Policies: The Role of Regulatory and Fiscal Incentives*, 2002.
- J. Cooper, "Lesson for Europe from Freight Deregulation in Australia the United Kindom and the United States of America", *Transport Review*, Vol. 11, No. 1, 1991.
- J.C. Cooper, M. Browne and M. Peters, *European Logistics: Markets, Management and Strategy*, Blackwell, Oxford, 1991.
- M. Keaton, "Economies of Density and the LTL Truckload Motor Carrier Industry Since Deregulation", *Journal of Transportation Research Forum*, Vol. 35, No. 1, 1995.
- N.L. Rose, "Labour Rent-Sharing and Regulation in the Trucking Industry", *Journal of Political Economy*, Vol. 95, 1987.
- OECD, *Competition Policy and the Deregulation of Road Transport*, 1990.
- OECD, *Regulatory Reform in Road Freight and Retail Distribution*, Economics Department Working Papers No. 255, 2000. 8.
- OECD, *Road Transport and Intermodal Linkages Research*, 2002.
- OECD, *Training Truck Drivers*, 1996.
- P. Hamelin, "Social aspects of road transport drivers working hours", *Social Aspect of Road Transport*, ECMT, 1999.
- Paul Teske, Samuel Best, and Michael Mintrom, *Deregulating Freight Transportation : Delivering the Goods*, The AEL Press, 1995.
- R. Papaioannou and D. Stasinopoulos, "The Road Transport Policy of the European Community", *Journal of Transport Economics and Policy*, May 1991. pp.203-208.
- S. McMullen and Man-Keung Lee, "Cost Efficiency in the US Motor Carrier Industry Before and After Deregulation", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 33, Sept. 1999, pp.303-18.
- T. Corsi, C. Grimm and J. Feitler, "The Impact of Deregulation on LTL Motor Carriers : Size, Structure and Organization", *Transportation Journal*, Vol. 32, No. 4, 1992.
- T.E. Keeler, "Deregulation and Scale Economies in the U.S. Trucking Industry: an Econometric Extension of the Survivor Principle", *Journal of Law and Economics*, Vol. 32, Oct. 1989.
- T.G. Moore, "The Beneficiaries of Trucking Regulation", *Journal of Law and Transportation*, Vol. 21, October 1978.
- U.S. Federal Highway Administration, *Freight System : From System Construction and System Optimization*, 2001.
- U.S. Federal Highway Administration, *Public Policy Impacts on Freight Productivity*, 1999.
- W. Hurley, "Is It Necessary to Regulate Prices in Freight Transport Markets?", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 29, No. 2, 1995.
- World Bank, *Regulatory Reform, Competition, and Innovation: A Case Study of the Mexican Road Freight Industry*, Policy Research Working Paper 2318, 2000.
- Ying, John S., "The Inefficiency of Regulating a Competitive Industry : Productivity Gains in Trucking Following Reform", *Review of Economics and Statistics*, Vol. 72, 1990.