

우리나라 화물자동차 운송주선업의 현황과 발전전략

유 양 호*

A Study on the Current State and Developing Strategy for Freight Forwarders in Korea

Yang-Ho Yoo

Abstract

Freight Forwarders is very important to logistics industry but it still has a lot of problems which have to be improved. The purposes of this study are realizing the current state of freight forwarders and suggesting the developing strategies.

It is necessary to make proper size, develop of human resource and construct of information system for development of freight forwarders. Furthermore, it requires more efforts of company and government such as support of tax, support of investment in freight forwarders.

keyword

화물자동차운송주선업, 물류, 제3자 물류

I. 서론

우리나라 물류산업은 후발 산업이지만 꾸준히 발전을 거듭하여 하였다. 그러나 아직도 많은 부문에서 비효율성을 나타내고 있는 것도 사실이다. 특히 물류 산업의 중심을 이루고 있는 화물자동차 운수업부문은 물류산업에서 가장 큰 비중을 차지하고 있음에도 불구하고 아직도 많은 문제점을 내포하고 있다. 물류 산업의 발전을 위해서는 물류산업의 근간이 되고 있는 화물자동차 운수업부문의 합리화가 절대적으로 필요하다.

* ELSLP 이사, 유한대 강사

특히 화물자동차 운수업¹⁾ 중에서도 화물자동차운송주선업²⁾의 경우는 가장 해결 해야 할 과제를 많이 가지고 있는 부문이다. 화물자동차 운송주선업에서 문제가 되는 것은 입체의 영세성에 의한 기업 투명성의 부족과 계속되는 서비스율 저하 등에 의한 문세의 발생, 다단계 배차에 의한 비효율성 등이다.

본 논문에서는 물류의 가장 전면에서 물류산업의 발전과 효율적 물류 수행에 기여 하고 있는 화물자동차 운송주선업의 현황과 문제점을 파악 하고 향후 발전전략을 제시하고자 한다.

II. 화물자동차 운송주선업의 현황과 발전전략

1. 우리나라 물류산업의 현황

1) 물류산업과 국민경제

물류 산업은 “타인의 수요에 응하여 유상으로 화물의 운송, 보관, 하역, 또는 포장과 이와 관련된 제반 활동을 영위 하는 것을 업으로 하는 것을 말한다”³⁾라고 정의 하고 있다. 즉 물류산업은 기업의 물류활동에 필요한 화물운송, 하역, 보관, 물류포장, 물류정보, 유통가공 등의 기능을 수행하는 산업 이라고 할 수 있을 것이다. 그러나 근래에는 물류부문에서 행해지는 단순 기능의 차원을 넘어서 역할이 다양화 되고 범위가 확대됨에 따라 국민경제에서의 물류산업의 역할과 중요성이 더 커지고 있다.

우리나라 물류산업의 시장규모는 2002년에 약87,032십억원으로 GDP의 12.7%이며, 부가가치는 48,995십억원으로 GDP의 7.16%로서 국민경제의 큰 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다.

1) "화물자동차운수사업"은 화물자동차운송사업, 화물자동차운송주선사업 및 화물자동차운송가맹사업을 말한다.

2) 화물자동차운송주선업은 일반적으로 수시로 화물차를 요구하여 이용하는 알선과 알정한 계약에 의하여 화물차를 이용 하는 주선이 있다. 그러나 현재는 이를 통합 하여 주선이라 하고 있다.

3) 화물유통촉진법 제2조

〈표1〉 물류산업의 시장 규모

구분	금액(십억원)	비중(%)
물류산업매출액	87,032	12.7
부가가치	48,995	7.16

자료: 통계청, 운수업통계조사보고서

또한 국가적 차원에서의 물류의 효율성을 보여주는 GDP대비 물류비 비중은 물류인프라의 확충 등으로 많이 개선 되었으나 2002년 12.7%로 선진국에 비하여 아직 까지 높은 수준을 보이고 있다. 또한 기업의 물류 효율성을 보여 주는 기업의 매출액 대비 기업 물류비 비중 또한 기업물류 시스템의 고비용 저효율 구조, 물류 인프라의 경쟁력 부족, 화물 운송체계의 취약, 운송업계 구조의 낙후성, 물류 정보시스템의 미흡, 기업물류 기술의 낙후성 등의 원인으로 인하여 2001년 11.1%로 역시 선진국에 비해 상대적으로 높은 편이다.

한편 물류산업은 1990년대 중반까지 10%대가 넘는 높은 성장률을 기록 하면서 발전하여 왔다. 이는 GDP가 5~6%대의 성장률을 기록한 것에 비하면 2배 정도 높은 수준이라 할 수 있다. 이렇게 높은 성장률을 기록 하게 된 것은 경제의 규모가 커지면서 이에 따라서 성장한 부분과 물류산업 이라는 새로운 인식하에 경제 현상을 보게 됨으로서 즉 물류산업의 영역확대에 의한 부분도 있다.4)

〈표 2〉 GDP대비 물류비 비중

연도	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
비중(%)	15.1	14.8	14.8	15.4	15.2	15.4	16.5	16.3	16.3	15.9	12.7

자료 : 건설교통부, 대한상공회의소, 2002.

2002년 자료는 새로운 GDP와 물류비 산정 기준에 의한 수치임.

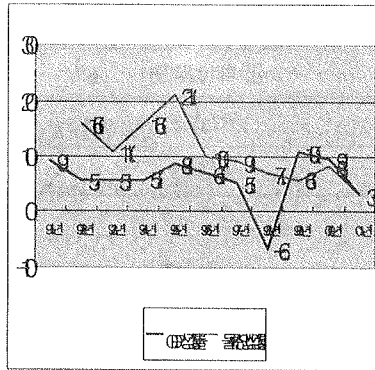
〈표 3〉 국가별 물류비 비교

구분	한 국	미 국	일 본
GDP대비 국가물류비(% , 기준년도)	12.7('02)	10.1('00)	9.6('97)
매출액대비 기업물류비(% , 기준년도)	11.1('01)	9.2('01)	5.5('01)

자료 : 교통개발연구원, 2002, 대한상공회의소, 2002.

2002년 자료는 새로운 GDP와 물류비 산정 기준에 의한 수치임.

4) 물류부문의 영역의 확대는 아웃소싱의 활성화를 계기로 더욱 확대 되었다.



〈그림 1〉 GDP성장률과 물류산업 성장률(단위:%)

〈표 2〉 GDP대비 물류비 비중

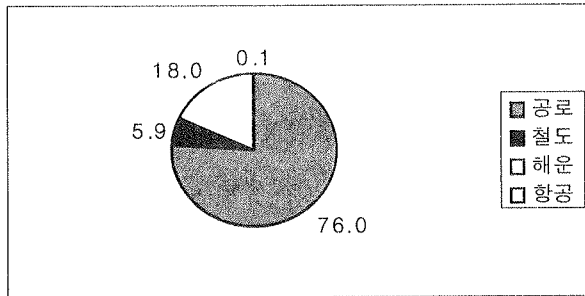
구 분	육상운송업	수상운송업	항공운송업	운송관련서비스업	전 체
종업원수	808,744	20,491	19,360	126,195	974,791
사업체수	280,057	407	8	17,676	298,148
매출액	29,545,164	16,540,180	8,552,560	8,850,438	63,488,343
부가가치산출액	18,096,750	2,876,065	3,551,011	6,582,814	31,106,641
사업체당종업원수	2.9	50	2,420	8	3.3
사업체당매출액	105	40,639	1,069,070	501	213

이렇듯 물류산업은 후발산업 이면서도 빠른 성장을 통하여 국민경제 내에서 차지하는 비중이 확대 되고 있으며, 제조기업 뿐만 아니라 유통기업 등의 경쟁이 지속적으로 심화 되고 있는 상황에서 기업 경쟁력 확보의 중요한 수단으로 활용되고 있다.

(2) 우리나라 물류산업 현황

1) 물류산업의 일반 현황

우리나라 물류산업을 운수업을 중심으로 고찰해 보면 다음과 같다. 수송수단별 화물 취급량 구성비를 보면 2002년 경우 공로가 76%, 철도가 5.9%, 해운 18%, 항공 0.1%로 공



〈그림 2〉 수송수단별 분담률(%)

로의 이용이 현저히 많은 것을 알 수 있다. 이러한 도로로의 편중 현상은 물류가 고비용 저효율 현상을 보이는 큰 원인이 되고 있다. 따라서 다양한 수송 수단의 활용을 통한 수송의 최적화가 절실하다고 할 수 있다.

한편 우리나라 운수업의 규모는 2002년 사업체수 298,148개 종업원 수 974,791명, 매출액 63조4,883 억원, 1업체당 평균 종업원수 3.3명, 평균 매출액 2억 1,300만원 등이며, 이 중 육상 운송업은 사업체수 280,057개, 매출액 29조 5,451억, 1업체당 평균 종업원수 2.9명, 평균매출액은 1억 500만원을 나타내고 있다.

이렇듯 우리나라 물류의 근간이 되는 운수업은 영세성을 면치 못하고 있으며 이러한 영세성 때문에 물류산업이 기업의 경쟁력을 확보 하는 수단으로서의 역할이 미비 하다 할 수 있다. 특히 기업 물류의 경쟁력과 관련이 많은 육상운송업의 영세성은 기업물류의 비효율성의 원인이 된다고 할 수 있다.

〈표 4〉 우리나라 운수업의 현황(2002년)

단위 : 백만원

구 분	육상운송업	수상운송업	항공운송업	운송관련서비스업	전 체
종업원수	808,744	20,491	19,360	126,195	974,791
사업체수	280,057	407	8	17,676	298,148
매출액	29,545,164	16,540,180	8,552,560	8,850,438	63,488,343
부가가치산출액	18,096,750	2,876,065	3,551,011	6,582,814	31,106,641
사업체당종업원수	2.9	50	2,420	8	3.3
사업체당매출액	105	40,639	1,069,070	501	213

자료 : 통계청, 운수업통계조사보고서

2) 물류산업의 환경변화

물류산업의 환경변화를 경제환경과 산업구조의 변화, 유통산업의 발전, 정보 통신기술의 발전과 활용, 기업의 경쟁심화 및 핵심역량 중심경영 이라는 관점에서 살펴본다.

① 경제환경과 산업구조의 변화

물류는 유발수요의 성격을 가지고 있기 때문에 타 산업에 의하여 많은 영향을 받는다. 또한 물류는 품목의 특성에 따라 물류 시스템 자체가 달라지기 때문에 산업구조가 고부가가치화, 첨단화, 서비스 중심화 등으로 변화함에 따라 그에 상응해야 하는 물류산업으로서는 큰 변화를 감당해 내야 한다.

② 유통산업의 발전

1990년대 이후 대형 쇼핑몰 등장, 할인점 활성화, 외국 유통업체의 진출 등으로 우리나라의 유통산업은 큰 변화가 진행되고 있다. 또한 시장 지배력이 제조업에서 유통업으로 이전되는 구조상의 변화가 일어나고 있다. 물류 효율화를 통해 원가 절감과 고객 서비스의 향상을 통해 경쟁력을 확보해야 하는 유통업의 이러한 변화는 당연히 물류부문의 많은 변화를 요구 하고 있다.

③ 정보 통신기술의 발전과 활용

정보 통신기술의 발전은 물류 부문의 혁신적 변화를 가져오고 있다. 특히 전자상거래의 성장은 물류시스템 부문의 커다란 혁신을 가져왔고, E-Logistics, M Logistics, U Logistics 등의 등장은 물류시스템 구축과 운영의 효율화 측면에서 새로운 차원을 개척하는 계기가 되었다.

④ 기업의 경쟁심화 및 핵심역량 중심 경영

기업들의 경쟁이 더욱 심화 되어가면서 생산 원가를 중심으로 한 원가 절감이 한계에 이르자 물류혁신을 원가절감의 수단으로 이용하게 됨으로서 물류부문의 변화가 요구 되었다. 또한 기업들이 경쟁력 확보와 효율화의 수단으로서 자신의 기업의 핵심역량 이라고 판단되지 않는 부문은 과감히 아웃소싱 하게 되면서 아웃소싱의 주된 부문이었던 물류부문은 큰 변화를 겪게 되었다.

(3) 우리나라 물류산업의 문제점

우리나라는 그 동안 물류부문에 많은 관심을 가지고 그 중요성을 역설해 왔지만 아직도 해결해야 할 많은 문제점을 가지고 있다. 특히 물류 인프라의 경쟁력 취약, 화물운송 체계의 취약 및 운송업계의 낙후성⁵⁾, 물류산업에 대한 정책적 지원부족, 기업의 물류부문의 고비용 저효율구조, 물류전문기업의 부재, 물류 전문인력의 부족, 물류 정보시스템 미비 등을 들 수 있다.

첫째, 물류 인프라의 경쟁력 취약에 관하여 보면 우리나라는 취약한 물류시설을 확충하기 위하여 1994년부터 교통세를 신설하여 사회간접 자본에 투자를 확 대해 왔다. 그러나 물류기반시설의 경쟁력은 세계 23위로⁶⁾ 아직도 만족 할만한 수준이 되지 못 하고 있다. 또한 투자가 주로 육상운송 중심으로 되고 있다.

둘째, 물류산업에 대한 지원 측면에서 보면 물류산업이 서비스업으로 분류 되어 있어서 제조업에 비해 불리한 점이 많고, 외국인 산업 연수생 제도도 물류업은 대상에서 제외 되어 물류 인력난을 어렵게 만드는 원인이 되고 있다. 한편 타업종 에서 물류업으로 전환 할 때도 법인세, 소득세 등의 감면대상이 되지 않는다. 집배송 단지나 물류 센터, 물류정보 등에 투자를 할 때는 저리로 상공회의소에서 지원하는 제도가 있기는 하지만 활성화 되고 있지는 못하다.⁷⁾

셋째, 도로 의존도의 심화, 화물차량과 물동량의 수급 불균형, 종합 물류정보망의 실제 활용의 어려움 등으로 인하여 화물운송체계는 매우 취약한 상황이라 할 수 있다. 2002년 도로의 화물운송 분담률이 76%, 해운 18%, 철도 5.9%, 항공 0.1%로서 1996년과 비교해 볼 때 도로는 27.4% 증가 하였고 철도는 13.9%, 해운은 1.8% 감소하였다. 결국 도로 의존도의 심화는 물류비용의 증가를 초래 하는 원인이 되고 있다. 또한 교통혼잡 비용이 1991년 1조 6,582억원(GDP대비 2.1%)에서 1999년 7조 6,353억원 (GDP대비 3.5%)으로 증가 하였다.⁸⁾

넷째, 운송업계의 낙후성을 들 수 있다. 운송업계는 타 산업에 비하여 과거의 관행이 많기 때문에 그리고 종속적 산업 이라는 특수성 때문에 혁신의 속도가 매우 느리다. 특히 주선의 다단계구조와 지입제가 그 대표적인 예라 할 수 있다.

다섯째, 물류전문 기업의 부재를 들 수 있다. 우리나라의 물류기업은 기업의 물류업무

5) 김진혁, "물류 산업의 현황과 과제" 삼성경제연구소, 2003, p.30.

6) IMD, The World Competitiveness yearbook 2002.

7) 대한상공회의소에서 저리로 50억원까지 대출이 가능하다.

8) 산업자원부 자료, 2003.

전체를 받아 수행 할 수 있는 능력을 갖추고 있는 기업은 없고 아직도 대부분 물류의 단순기능 내지는 1~2개의 기능을 대행 하는 수준이다. 또한 물류의 인프라가 되고 효율성을 높일 수 있는 물류정보시스템의 수준은 아직 만족 할 만 하지 않다. 화수기업의 입장에서 기업 정보 유출을 우려 하여 아웃소싱에 대한 요구가 많지 않고 물류를 아웃소싱 하고 있는 기업들도 대부분 물류 자회사를 만들어 운영 하는 실정 이어서 물류전문기업의 발전은 더디다.

여섯째, 물류 전문인력의 부족도 시급히 해결해야 될 과제이다. 물류 인력은 다른 산업에서도 마찬가지로 물류기획 능력을 가진 소수와 현장 활동에 능숙한 현장 인력이 많이 필요하다. 물류관리사 제도 등을 통하여 물류기획이 가능한 인재를 많이 배출 하기는 했지만 아직은 유능한 인력이 부족한 형편이고, 특히 물류 현장인력은 3D업종으로 인식 되면서 더욱 심한 인력난을 겪고 있다.

일곱째, 통합적 물류정보시스템이 아직 갖추어 지지 못해 물류의 효율성의 달성에 장애가 되고 있다. 정부 차원에서 많은 투자를 하여 효율을 도모 하고 있지만 통합적 효과를 거두고 있다고 볼 수는 없으며, 개별 기업 차원에서도 많은 투자가 이루어지고 있지만 이 역시 시너지 효과를 내는데 한계를 가지고 있다.

여덟째, 기업물류가 고비용, 비효율 구조로 되어있다. 우리나라는 아직도 자체적으로 물류를 수행 하는 기업이 많다. 그렇지 않으면 물류 자회사를 만들어 물류를 수행하는 경우가 많다. 그렇다 보니 물류 인력, 자산 등에 불필요한 부문을 보유하게 되고 개별단위의 생산성도 낮은 구조를 가지고 있다.

2. 화물자동차 운송주선업의 현황과 문제점

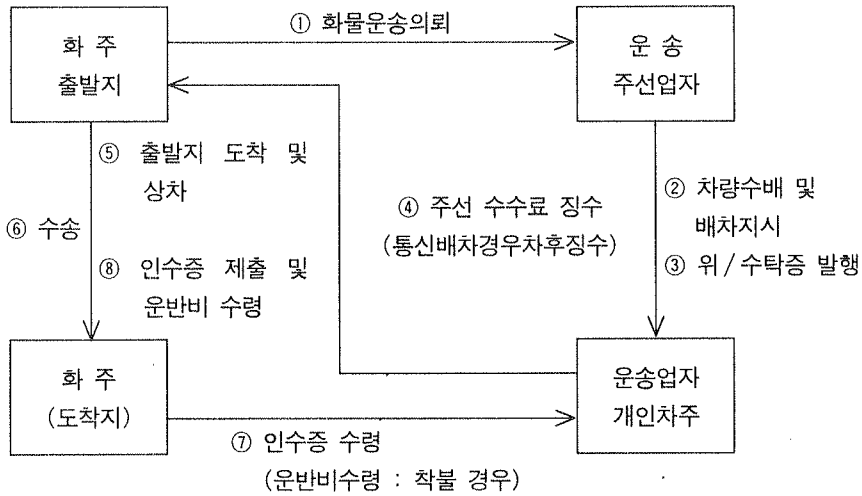
(1) 화물자동차 운송주선업의 정의

화물자동차 운송 주선업은 주선업자가 화주의 수송 의뢰에 따라 화물 자동차운송사업자의 지입차량, 개인차량을 수배 하여 배차지시를 하고 운송 위/수탁증을 발행하고 운임의 일정 비율을 주선료로 징수 하고, 수송에 대하여는 책임을 지지 않는 운송/중개대리업체와, 주선업자가 화주와 운송 계약을 체결하고 화물운송 사업자에게 하청계약으로 수송을 이용하는 쌍무계약에 근거 하고 수송에 책임을 지는 계약 화물업체가 있다.⁹⁾

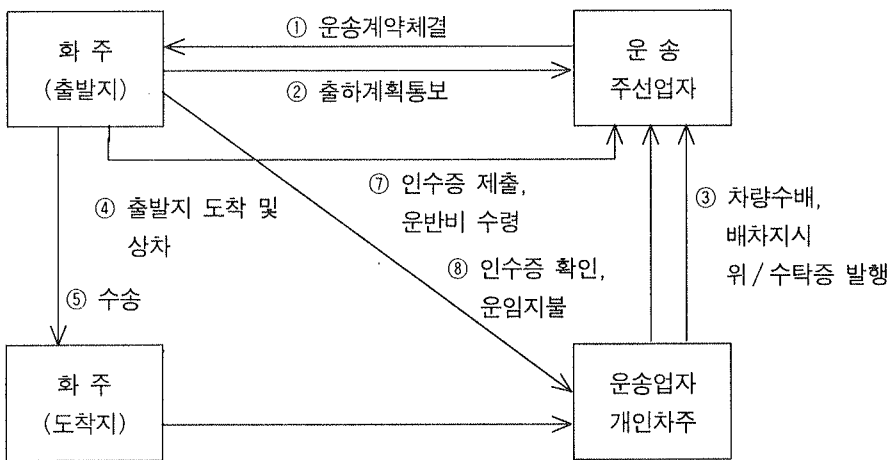
9) 하건구·구경보, "우리나라 물류산업의 발전 방안 연구", 교통개발연구원, 2003.

대부분이 매 1년 단위로 계약을 하지만 실제로는 화주 쪽의 일방적인 거래 관계라 할 수 있으며 물류산업의 불안정성의 원인을 내포하고 있는 부문이라 할 수 있다. 이러한 프로세스를 도식화 하면 다음과 같다.

〈그림 3〉 운송 / 중개대리업



〈그림 4〉 계약 화물업



(2) 화물자동차 운송주선업의 현황

화물자동차 운송주선업의 현황을 파악하기 위하여 실제로 화물자동차 운송주선업을 영위하고 있는 기업 중 일반화물기업을 대상으로 설문조사 실시하였다. 설문은 직접 방문을 통하여 2004년 9월 1일부터 10월 15일까지 실시 되었으며 총 75개의 설문을 받았다.

운송 주선업의 형태는 2002년에 개인기업의 형태가 월등히 많았지만 2004년에는 개인기업이 52%, 법인이 48%로 법인의 형태가 증가 하였다. 이는 개인기업의 형태로는 사업을 영위 하는데 한계가 있기 때문이다. 화주 기업들이 전에 비해 계약을 체결하고 물류를 수행 하는 경우가 증가함에 따라 물류기업도 자연히 법인의 형태를 갖추기 시작했다. 또한 정부의 지원이나 공적인 업무의 처리에 있어서도 개인기업의 형태보다 법인의 형태가 더 유리한 면도 있다.

〈표 5〉 화물자동차 운송주선업의 기업형태

구분	개인기업	법인
2002년 구성비(%)	71	29
2004년 구성비(%)	52	48

주) 2002년 자료는 전국화물자동차 운송 주선사업 연합회

화물자동차 운송 주선업체 수는 매년 꾸준히 증가하여 1993년 5,572개에서 2003년 13,421개로 10년 만에 14.08%증가 하였다. 그러나 2004년부터 허가제로 전환 하면서 그 주선업체 수의 증가폭은 대폭 줄어들 것으로 예상된다.

〈표 6〉 화물자동차 운송주선업체 현황

구분	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
일반화물	4,187	4,384	4,367	4,808	5,119	5,124	5,417	5,805	6,658	6,967	7,966
이사화물	1,385	1,855	2,570	2,990	3,456	3,742	4,336	4,715	5,142	5,588	5,815
계	5,572	6,239	6,937	7,798	8,575	8,866	9,753	10,520	11,710	12,555	13,421

그 취급량 또한 2001년 공로 화물취급량의 68.4%를 차지하는 등 대부분의 공로화물이 운송주선업체를 통하여 이루어지고 있음을 알 수 있다. 앞으로 시행될 종합물류업이 제대

로 시행 된다면 주선물량도 어느 정도 줄어들겠지만 우리나라 물류 하청제도의 특성상 크게 변화하지는 않을 것이다.

〈표 7〉 화물자동차 운송주선물량 추이

구 분	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
공로화물수송량	266,008	345,831	408,368	426,414	499,083	408,136	401,177	496,174	535,725
운송주선취급량	197,946	243,620	291,354	304,496	353,405	302,728	324,869	345,660	366,389
구성비(%)	74.4	70.4	71.3	71.4	70.8	74.2	81.0	69.7	68.4

우리나라 화물자동차 운송주산업체는 10년 이상 영업을 한 경우가 40%로서 사업연수는 길지만, 매출액을 보면 연 매출액 10억 이하 기업이 72%로 매우 영세함을 알 수 있다.

〈표 8〉 화물자동차 운송주산업체 사업연수

구 분	1년 이상 5년 이하	5년 이상 10년 이하	10년 이상 15년 이하	15년 이상
구성비(%)	32	28	28	12

〈표 9〉 화물자동차 운송주산업체 연 매출액

구 분	1억 이상 5억 이하	5억 이상 10억 이하	10억 이상 20억 이하	20억 이상
구성비(%)	44	28	24	4

또한 자본금도 1억 이하가 80%로서 겨우 법인 설립 여건을 갖추고 있는 실정이며 종업원 수에 있어서도 2~3명인 경우가 대부분 이다. 이렇듯 기업의 기본적인 체질 자체가 매우 취약함을 알 수 있다.

〈표 10〉 화물자동차 운송주산업체 자본금

구 분	1억 이하	2억 이하	3억 이상
구성비(%)	80	12	8

〈표 11〉 화물자동차 운송주선업체 종업원

구분	5명 이하	10명 이하	10명 이상
구성비(%)	76	20	4

또한 대부분의 기업이 월 약1억원 정도의 매출을 기록 하고 있으면서 거래처수는 60% 이상의 업체가 40개 이상을 보유하고 있다. 이는 거래처가 얼마나 영세 한 가를 알 수 있고 이로 인해 기업 경영의 효율성이 매우 낮음을 알 수 있다.

〈표 12〉 화물자동차 운송주선업체 거래처 수

구분	20개사 이하	40개사 이하	40개사 이상
구성비(%)	20	20	60

정부가 운송부문 물류의 가장 큰 문제점으로 인식하고 집중 단속을 실시하고 있는 다단계단속에 대한 견해는 정부와 업체간에 많은 차이가 있었다. 업체의 경우 다단계 단속을 응답 기업의 88%가 현실을 모르고 취하는 조치라 생각하고 있었고, 응답자의12%는 일정기간이 지난 후 정보화 등으로 여건이 조성된 후에 실시해야 한다고 응답 했다.

한편 다단계가 발생할 수밖에 없는 이유는 차량의 효율적 이용을 위해서(60%) 화물의 원활한 수송을 위해서(32%), 물류비용의 절감을 위해서(8%)라고 답했다.

다단계에 의하여 처리 되고 있는 물량의 실태를 보면 각 응답 기업의 총처리 물량중 10%이하가 다단계에 의하여 처리 된다고 답한 기업이 72%로서 많은 물량이 다단계에 의하여 처리 되는 것은 아니었다. 다단계로 처리 되는 물량도 거치는 단계가 1단계에서 처리가 완료 되는 경우가 85%로서 대부분 한번의 단계를 거쳤다.

이는 기존에 알려져 있는 것보다 처리 물량이나 거치는 단계가 작음을 알 수 있다.

〈표 13〉 총 처리 물량중 다단계에 의한 처리 물량(일)

구분	10% 이하	10% 이상 50% 이하	50% 이상
구성비(%)	72	20	8

〈표 14〉 다단계 물량의 처리 완료를 위해 필요한 단계

구분	1단계	2단계	3단계
구성비(%)	85	10	5

주선 부문의 정보화에 대해서는 주선의 정보화가 필요하다는 의견이 88%로 대부분의 기업들이 꼭 필요한 것으로 인식하고 있었다. 반면에 정보화의 주체는 지금까지 몇몇 대기업이 시도했던 것과는 다르게, 그 주체가 현재 주선업을 영위하고 있는 주선업체(84%)가 중심이 되어야 한다는 의견이 주선협회(12%), 물류대기업(4%)에 비하여 월등히 많았다. 그러나 아직도 1인 1대의 컴퓨터를 보유하고 있지 않은 기업이 12%나 되어서 정보화 부문의 취약성을 나타냈다.

화물자동차 운송주산업에 대한 향후 전망은 아주 비관적이라 할 수 있다. 조사에 의하면 향후 좋아질 것이라는 의견은 전혀 없었고 현 상태 유지가 32%였으며, 대부분이 나빠질 것(68%)이라고 예상 하고 있었다.

이렇게 사업에 대한 전망을 비관적으로 보고 있음에도 불구하고 현재 영위하고 있는 주선사업에 계속 집중(48%) 하겠다는 의견이 상당히 많은 편이었다. 다른 물류사업에의 진출을 고려하고 있는 경우도 48%가 되었는데, 이들 기업들이 고려하고 있는 분야는 제3자 물류업(32%), 창고업(20%), 물류정보업(16%)의 순이었다. 그러나 응답기업의 32%가 특별히 고려하고 있는 다른 사업이 없어 다른 물류사업에 대한 뚜렷한 대안이 없는 것 같다.

〈표 15〉 화물자동차 운송주산업의 사업전망

구분	좋아질 것	현상태 유지	나빠질 것
구성비(%)	0	32	68

〈표 16〉 진출을 고려하는 다른 물류사업

구분	창고업	물류 정보업	제3자 물류	기타
구성비(%)	20	16	32	32

한편 화물자동차 운송주선사업에 종사하는 기업의 사업상의 애로 사항은 정부의 규제, 화주의 과도한 요구, 업계의 관행 등을 들었다. 정부의 규제는 주로 세금에 관한 사항들을 지적 하였으며 화주의 과도한 요구는 운송비에 관한 사항과 맞추기 어려운 서비스 수준의 요구 등을 들었다. 업계의 관행으로는 서로 협력이 되지 않고 배타적이며 과도한 경쟁 등을 지적 하였다.

〈표 17〉 사업상의 애로 사항

구분	화주의 과도한 요구	정부규제	업계관행	기타
구성비(%)	24	56	16	4

정부가 지원해 주었으면 하는 내용은 현재 시행하고 있는 유류보조금의 확대를 원했으며, 다음으로 세금감면 등을 정부가 지원해 주었으면 하는 사항으로 지적 하였다. 특히 세금 부분에 있어 과거의 관행에 의한 투명성의 부족을 바로 잡으려는 정부의 의지에 대하여 기본적으로는 찬성 하지만 현실을 인정해 주고 시간적 여유를 가지고 추진하기를 희망했다.

〈표 18〉 화물자동차 운송주선사업자의 정부지원 요구 사항

구분	세금감면	유류보조금 확대 지급	규제완화
구성비(%)	24	56	16

화주가 지불하는 운반비에 대해서는 현실 보다 너무 낮게 책정 되어 있다는 의견이 절대적 이었다(88%). 이렇게 낮게 책정되는 가장 큰 이유는 업계의 과도한 경쟁 때문 이라는 의견과 화주의 요구에 따른 수밖에 없어서의 경우가 많았다. 한편 운반비는 현재 수준에서 20%정도 올려야 한다는 의견이 36%로 가장 많았고 10%정도 올려야 한다는 의견이 32%로 그 뒤를 이었다. 운반비를 올려야 하는 이유로는 유류비 인상과 운영비용 증가를 들었다.

〈표 19〉 운반비 인상 수준

구분	10% 정도	20% 정도	30% 정도	40% 정도
구성비(%)	32	36	24	8

주선업체가 징수 하는 수수료 공제에 대해서는 과도한 수수료를 징수한다는 내용이 항상 문제가 되고는 했지만 사실 그 기준이 명확치 않았다. 이번 조사에 의하면 운반비의 10%정도를 수수료로 징수하는 경우가 대부분 이었다. 수수료를 매출이익의 개념으로 본다면 10%는 무리한 수준이 아니라고 할 수 있겠다.

〈표 20〉 수수료 공제 수준

구분	10% 정도	20% 정도	기 타
구성비(%)	92	4	4

현재 정부가 추진을 목표로 의견 수렴중인 종합물류업 제도에 대해서는 잘 알지 못하는 경우가 많았으며, 이미 들어서 알고 있는 경우에도 정부가 계획 중인 방향성에 대해서는 추진 방향이 맞지 않다고 생각 하는 경우가 많았다. 이유는 현재 물류업을 영위하고 있는 중소 물류업체를 위한 제도가 전혀 되지 못하고 오히려 중소 물류업체를 고사 시킬 수 있다는 의견을 가지고 있었다. 또한 현재의 물류 운영 자체가 물류 대기업과 중소 물류업체의 협업에 의하여 이루어 지는데 이러한 부분에도 나쁜 영향을 미칠 것 이라고 예상 했다.

〈표 21〉 종합 물류업의 추진 방향에 대한 의견

구분	추진방향이 맞다	추진방향이 맞지 않다	모르겠다
구성비(%)	4	56	40

화물자동차 운송주선사업자들이 시급히 해결해야 할 사항으로 인식 하고 있는 것은 적절한 운송비의 확보였다. 현재 적용되고 있는 운송비는 너무 낮아서 사업 영위 자체가 어렵다는 것이다. 다음으로 세제에 대한 혜택을 늘려 주었으면 하는 것이었다.

〈표 22〉 화물자동차 운송주선사업자들이 시급히 해결해야 할 사항

구분	적절한 운송비 확보	정보화	세금혜택
구성비(%)	40	16	44

(3) 화물자동차 운송주선업의 문제점

화물자동차 운송주선업의 문제점은 현황에서 살펴 본 것같이 해결해야 할 많은 문제점을 가지고 있다. 이러한 문제점의 해결과 함께 화물자동차 운송주선업의 역할을 재정립하는 방향으로 문제의 해결이 이루어져야 한다. 화물자동차 운송주선업의 문제점은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 화물자동차 운송주선업은 소규모이며 영세하다.

화물자동차 운송주선업은 사업연수는 10년이 넘는 기업들이 대부분 이면서도 아직도 기업의 형태가 개인기업의 형태가 많은 소규모이며, 기업당 월 매출액이 1억원이 안되는 기업들이 많고, 자본금도 1억원 이하, 종업원도 2~3명인 경우가 많다. 이렇듯 기업체질 자체가 취약하고 약하다고 할 수 있다. 결국 물류의 최전선인 화물자동차 운송주선업의 이렇게 약한 체질은 우리나라 물류산업을 취약하게 만드는 결정적인 원인이 되고 있다.

둘째, 화물자동차 운송주선업은 경쟁이 심하다.

화물자동차 운송주선업체는 2004년 허가제로 변경되기 전까지 시장 진입이 쉬워서 1994년 대비 2001년 업체수는 약1.77배 증가, 물량은 1.5배 증가 하는 등¹⁰⁾물량이 늘어나는 속도보다 업체수가 늘어나는 속도가 더 빨라 시장에서의 과도한 경쟁이 일어났다. 주로 시장에서의 경쟁은 가격경쟁이 중심이 되었기 때문에 사업을 하면 할수록 더 큰 적자가 발생하는 결과를 내었으며 서비스율의 저하로 이어졌다.

셋째, 화물자동차 운송주선업 종사자는 경영기술의 부족하다.

화물자동차 운송주선업은 자본금이 1억 이하, 직원은 5명 이하인 기업이 대부분으로 매우 영세하다. 즉 적절한 기업의 형태를 갖추고 있지 못하기 때문에 그리고 체계적인 경영에 대한 교육을 받을 기회를 갖지 못했기 때문에 경영자들은 사업에 대한 경영 기술이

10) 업체수는 1993년 대비 2003년 약2.5배 증가, 물량은 1992년 대비 2001년에 1.8배 증가하였다.

부족하다.

넷째, 화물자동차 운송주선업은 정보화가 미흡하다.

화물자동차 운송주선업체 들은 컴퓨터를 보유하고 인터넷 등을 이용하고 있고 주선업의 정보화에 대한 필요성 등을 느끼고는 있지만 정보화가 되었을 때의 효용성에 대해서는 부정적인 면이 많다. 이는 대기업들이 주선의 정보화에 투자를 했다가 성공하지 못한 가장 큰 원인이기도 하다. 또한 화물자동차 운송주선업체 들의 정보화가 미흡한 이유는 업계의 사업 관행에서도 그 원인을 찾아볼 수 있다.

다섯째, 화물자동차 운송주선업체의 사업영역과 기능이 단순하다.

화물자동차 운송주선업체는 단순 차량배차의 기능을 수행하고 있다. 즉, 물류의 수배송 영역 중에서 단순배차의 기능을 담당하고 있는 것이다. 물류 기획능력과 통합 능력을 가지고 있지 못하기 때문에 사업의 부가가치가 낮으며, 이로 인해 현재의 종사자 들이 사업의 전망을 어둡게 보고 있는 것이다.

여섯째, 화물자동차 운송주선업체는 인력이 부족하다.

화물자동차 운송주선업체는 수배송 부문의 물류기능을 수행할 수 있는 인력은 보유하고 있지만 물류전략을 세우고 기획을 할 수 있는 인력은 부족 하다. 결국 물류 사업을 확장 하기 어렵고 부가가치 있는 물류영업을 하는데도 한계가 있다. 또한 인력에 투자를 하기에는 재정상 한계를 가지고 있기 때문에 지속적인 인재확보 문제에 직면 하게 된다.

일곱째, 화물자동차 운송주선업체는 투명성 부족하다.

화물자동차 운송주선업체는 주로 차량의 배차를 통한 수수료의 수입을 소득으로 하고 있다. 또한 주요한 고객은 화주와 운전기사라고 할 수 있다. 이때 화주에게서는 정상적인 계산서를 발행 할 수 있지만 개개의 운전기사 에게서는 계산서를 발행 하기가 매우 힘들다. 결국 매출은 발생 하지만 매입을 확보 하기에는 한계가 발생 할 수 있는 상황이 생기는 것이다. 바로 이러한 상황이 투명성의 부족으로 나타나게 된다.

여덟째, 화물자동차 운송주선업체는 서비스 제공 능력이 부족하다.

화주들은 물류의 다양한 서비스를 윈스톱 으로 받기를 원한다. 그러나 화물자동차 운송주선업체는 아직도 극히 일부업체를 제외하고는 단순배차 물류 서비스만을 제공 하고 있

다. 이는 아직 다양한 물류 서비스를 제공할 만한 인프라와 재정적, 지식적 능력을 갖추고 있지 못하기 때문이다.

이홉제, 화물자동차 운송주선업체는 계약물량 보다 단순배차 의뢰 화물이 많다. 대부분의 화물자동차 운송주선업체들은 화주와 일정한 계약에 의하여 물류를 수행하기 보다는 계약을 하지 않고 수시 배차의뢰에 의하여 물류를 수행 하기 때문에 계획적인 사업의 전개가 어렵고 더 높은 수준의 서비스를 제공 하기도 어렵다. 또한 화주에 의하여 언제든지 계약이 파기 될 수 있기 때문에 적절한 수준의 운반비를 요구 하기도 어렵다.

열번째, 화물자동차 운송주선업체는 재정이 어렵다.

화물자동차 운송주선업체의 72%가 연 매출액 10억 이하를 기록 하고 있다. 이는 10%의 수수료 수입을 가정 한다면 연 1억 정도를 수입으로 생각 할 수 있다. 이러한 사항 때문에 정부의 세금감면이나 유류보조금의 확대 지불 등을 요구 하는 것이라 볼 수 있다.

열한번째, 화물자동차 운송주선업체는 사업전망을 비관적으로 보고 있다.

화물자동차 운송주선업체는 사업 자체가 부가가치가 낮은 사업이고 환경의 변화에 적용 할 수 있는 능력의 한계를 가지고 있기 때문에 업계에서는 사업의 전망을 어둡게 보고 있다.

3. 화물자동차 운송주선업의 발전전략

화물자동차 운송주선업의 발전전략은 기업규모의 적정화, 사업의 다각화, 정보화에 의한 효율화, 기업의 투명화 등의 방향으로 추진 되어야 한다. 이러한 방향성에 대하여 업계측면에서 그리고 정부 측면에서 해야 할 노력과 역할에 대하여 알아본다.

1) 화물자동차 운송주선업계 측면의 노력

첫째, 기업 규모의 적정화 : 현재 화물자동차 운송주선업에 종사하고 있는 기업들은 자본금, 직원수, 매출액 등 규모면에서 소규모이고 영세하다. 이러한 상황에서는 부가가치를 창출 하기는 어렵다. 결국 부가가치를 창출할 수 있는 정도로 규모를 적정화 하는 것이

필요하다. 이때의 규모는 전국네트워크를 구축하고 수배송 부문에서 통합물류 서비스를 제공하는 수준이 되어야 한다. 이러한 수준을 갖추기 위해서 업계는 스스로 통합을 추진하거나 전략적 제휴 등을 하는 것이 필요하다.

둘째, 정보시스템의 구축 : 전국네트워크를 구축하고 복회수송 시스템구축에 의한 차량의 효율적 운영, 제공 서비스 수준의 증대 등의 목적을 달성하기 위해서는 기본 인프라로서 주선 정보시스템의 구축이 필수적이다. 정보시스템이 구축 방법에 대해서는 주선업체들이 중심이 되어 구축함으로써 차량 정보와 화물의 정보를 공유하여 시너지 효과를 낼 수 있도록 하여야 한다. 과거에 시도되었던 몇몇 대기업 중심의 주선 정보시스템의 구축은 업계의 세세한 관행을 반영하기 어렵기 때문에 효과를 거두는 것이 어려웠다.

셋째, 기업경영의 투명화 : 실제로 매입이 발생 했지만 계산서 발행이 어려워 제대로 세금을 신고를 하지 못했던 경우가 많았다. 이로 인해 사업의 어려움도 많았고 이를 악용하는 기업도 있었다. 그러나 이제는 거래관계를 명확히 함으로서 기업의 투명성을 높여 금융기관이나 정부로부터의 대출 등을 용이하게 받을 수 있어야 한다. 또한 기업의 투명성이 높아진다면 화주로부터도 적절한 물류비를 받을 수 있을 것이다.

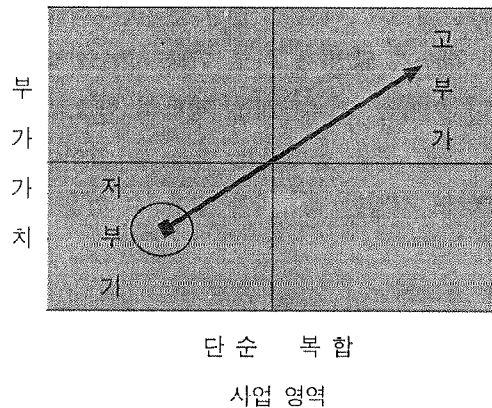
넷째, 수수료율의 합리적 결정시스템 구축: 수수료는 운반비의 약 10%정도를 공제하는 것으로 일반적으로 알려져 있다. 그러나 명확한 기준이 있는 것이 아니기 때문에 화주의 입장에서는 과도하게 지불하는 것이 아닌가 하는 생각을 하게 되며, 종종 과도한 수수료의 징수로 인하여 문제가 발생하고 있다. 또한 다단계의 문제도 결국은 여러 단계를 거쳐서 화물이 운반된다는 것이 문제가 아니라 단계를 거칠 때마다 수수료를 징수 하고 있다는 것이 문제다. 수수료율의 합리적 결정시스템 구축을 통하여 상거래 질서의 확립과 다단계의 문제를 해결해 나갈 수 있도록 해야 한다.

다섯째, 우수한 인력의 확보 : 물류산업에서는 물류전략을 수립하고 세부실행 계획 등을 기획하는 인력과 물류현장에서 물류를 실행하는 인력이 필요하다. 화물자동차 운송주산업계의 경우 주로 물류를 실행 하는 면에는 어느 정도 인력을 보유하고 있으나 물류사업을 확대하거나, 기존 고객에게 차원 높은 고도의 서비스를 제공키 위해 필요한 기획을 하는 등의 인력은 거의 보유하고 있지 못하다. 결국 부가가치 있는 물류 서비스 제공을 통한 기업의 발전을 위해서는 고급 인재의 필요성을 인식 하고 이에 대한 과감한 투자가

필요하다.

여섯째, 사업영역의 확대 : 화물자동차 운송주선업체가 더욱 부가가치를 내기 위해서는 사업영역의 확대와 제공하는 물류기능의 확대가 필요하다. 현재의 수배송 중심의 사업에서 창고, 물류정보, 상하역, 유통가공 사업 등으로 영역과 기능을 확대하여 시너지 효과를 창출 하는 시도가 필요하며 더 나아가 복합적 물류서비스 제공을 하는 제3자 물류와 같은 새로운 영역에의 진출도 필요하다. 또 한편으로는 물류 서비스를 제공하는 업종 즉, 고객사도 다양화해 나가는 것이 필요하다. 결국 다양한 밸류체인의 형성을 위한 사업의 확대가 필요하다.

〈그림 5〉 사업영역의 확대



일곱째, 계약 물량확보 주력: 화물자동차 운송주선업체들이 약 40개 이상의 거래처를 보유하고 있기는 하지만 계약관계에 의한 거래처가 아니라 단순히 물량을 주는 관계가 대부분이다. 그렇기 때문에 거래관계가 확실치 않아 기업의 안정성이 떨어진다. 결국 거래의 투명성 등을 위하여 계약을 통해 물류를 수행하는 전략이 필요하다. 한편으로는 물류 대기업과 전략적 제휴를 하는 것이 필요하다. 물류 대기업은 물류 체계적인 물류 영업을 통하여 물량을 확보 하고 화물자동차 운송주선업체들은 이의 원활한 수행을 책임지는 형태로의 전략적 제휴가 가능하다.

(2) 정부 측면의 노력

정부는 화물자동차 운송주선업체가 자력으로 시장을 발전시켜 나갈 수 있는 정책을 추진하는 것이 필요하다. 또한 점진적이고 우선적으로 부가가치를 높일 수 있는 부문부터 정책의 우선순위를 두는 것이 필요하다. 정부는 특히 다음과 같은 역할이 필요하다고 생각한다.

첫째, 업계의 자발적인 통폐합을 통한 대형화의 유도가 필요하다. 이를 위해서 정부는 화물자동차운송가맹사업제도¹¹⁾를 만들어 시행 하고 있으나 화물자동차 운송주선업체들이 이 사업을 수행하기에는 요건을 맞추기에 어려운 항목들이 있다. 화물자동차 운송주선업체들이 중심이 되어 이 사업을 할 수 있도록 환경을 만들어 가는 정책이 필요하다.

둘째, 화물자동차 운송주선업체들의 물류부문의 신규투자에 대한 세제상, 자금상 지원이 필요하다. 특히 정보시스템에 대한 투자의 경우 정부의 적극적인 지원이 필요하다. 전국적인 네트워크를 구축하기를 원하는 화물자동차 운송주선업체가 있다면 정보시스템에 대한 컨설팅과 구축에 필요한 자금을 지원함으로써 기업들이 정보화를 추진 할 수 있도록 지원을 해야 한다. 단 이때 조건은 일정 규모이상으로 주선업 분야의 효율성을 이루어 낼 수 있는 기업을 선정 하여 지원 하는 것이 필요하다.

셋째, 정부는 수요(물량)와 공급(화물자동차 운송주선업체)조절의 역할을 시장기능을 해치지 않는 범위 내에서 시장이 안정화될 때 까지 하는 것이 필요하다. 물량의 증가보다 화물자동차 운송주선업체수가 더 빠른 속도로 증가함으로써 시장에 불균형이 발생하였다. 정부는 이를 시정하기 위하여 화물자동차 운송주선업을 허가제로 변경 하였다.¹²⁾ 이러한 제도의 변경으로 어느 정도 수급을 조정 할 수 있을 것이다. 그러나 시장에서 면허가 거래되는 등 부작용도 발생하고 있다. 결국 수급이 조절되고 시장이 안정되면 정책의 유연성을 가지는 것이 바람직 할 것이다.

넷째, 정부는 다단계, 투명성의 부족, 자가용 영업 등 시장 질서를 바로 세우는 것이

11) "화물자동차운송가맹사업"은 타인의 수요에 응하여 자기의 화물자동차를 사용하여 유상으로 화물을 운송하거나 소속 화물자동차운송가맹점에 의뢰하여 화물을 운송하게 하는 사업을 말한다.

12) 화물자동차 운송주선업을 허가제로 변경 하였으며 2005년 12월까지의 신규면허를 발급하지 않는다. 현재 일본은 허가제, 미국은 등록제(일부 주는 면허제), 영국은 면허제를 택하고 있다.

필요하다. 시장 질서를 바로 세우지 못하면 업계의 공정한 경쟁이 불가능하고 이는 시장을 왜곡시켜 발전을 저해하기 때문이다.

다섯째, 화물자동차 운송주선업은 물류의 최전선이다. 물류의 최전선이 탄탄해야 물류산업의 발전을 기대할 수 있다. 결국 정부는 화물자동차 운송주선업의 육성전략을 수립하여 실행하여야 한다. 그리고 육성전략은 기존의 화물자동차 운송주선업을 영위하고 있는 기업들을 중심으로 한 전략을 수립하는 것이 필요하다. 또한 현재 추진 중에 있는 종합 물류업에 있어서도 화물자동차 운송주선업의 적절한 역할을 찾아 주는 것이 필요하다.

여섯째, 화물자동차 운송주선업에 종사하는 사람들에게 많은 교육의 기회를 제공 하는 것이 필요하다. 경영자 세미나, 물류실무교육 등을 실시하여 수배송업 자체를 부가가치 있는 사업으로 만들어 나가도록 유도 하는 것이 필요하다.

Ⅲ. 결 론

우리나라 물류는 고비용 저효율 구조로 정착이 되어 물류를 아웃소싱하는 화주나 물류를 아웃소싱 받아 수행하는 물류업체나 모두가 만족스러운 결과를 얻지 못한다. 우리나라 물류가 고비용 저효율 구조로 된 이유는 여러 가지가 있겠지만 전체 흐름에 있어서 각각의 부문이 개별적으로 효율화가 이루어져있지만 전체 흐름의 견지에서는 효율화에 기여하지 못하는 경우와 부문 자체가 아예 효율화 되어 있지 못해 전체 흐름의 효율화에 기여하지 못하는 경우가 있다.

화물자동차 운송주선업의 경우는 우리나라 물류산업의 효율화에 가장 큰 영향을 미치고 있는 부문이면서도 그 자체가 효율화 되어 있지 못한 부문이다.

정부와 물류업계는 화물자동차 운송주선업을 효율화시킴으로서 운수업전체의 효율화를 달성하여 물류산업전체를 효율화 시켜나가는 노력이 필요하다. 이를 위해서는 중장기 발전전략의 수립이 필수적이며 이의 실행을 위한 계획이 있어야 하며 이는 물류업계가 주도적으로 추진해 나가는 것이 바람직하다.

참고문헌

[1] 국내문헌

- 1) 김진혁(2003), "물류 산업의 현황과 과제", 삼성경제연구소
- 2) 백종실"우리나라 물류전문업 발전방향", 해양정책연구, 제14권 1호
- 3) 하현구, 구경모(2003), "우리나라 물류산업의 발전 방안 연구" 교통개발연구원
- 4) 전국화물자동차 사업연합회, "화물자동차운송사업의 선진화를 위한 토론회", 2003
- 5) 산업자원부 내부자료
- 6) 「전국화물자동차 운송 주선사업 연합회보」, 각호
- 7) 자동차 운수사업법 개정령, 건설교통부, 2004
- 8) 「해양수산동향」각호, 해양수산개발연구원
- 9) 국가물류비산정결과, 교통개발연구원, 2004
- 10) 산업물류혁신방안, 대한상공회의소, 2001
- 11) 「운수업통계조사보고서」각호 , 통계청

[2] 외국문헌

- 1) IMD, The World Competitiveness yearbook, 2002.
- 2) Who's who in Logistics Tenth Edition, Vol. 1,
Armstrong & Associates, Stoughton, WI. 2002.
- 3) (재)일본교통경제통계요람, "운수정책연구기구발행", 2001
- 4) (재)일본자동차회의소, "숫자로본 자동차", 2002.
- 5) 일본국도교통성 홈페이지 www.mlit.go.jp