

## 2006년 화물운송부문 전망

임종길 연구위원(화물연합회공제조합 물류산업연구소, 경영학박사)



화물운송업계는 1999년 7월 1일부터 종전의 면허제에서 등록제로 전환되어 시장진입이 자유로워졌다. 물론 5톤 이상의 대형화물차량의 경우에는 주지하는 바와 같이 2004년 1월부터 1대 운송사업이 허용되었다.

2003년 정기국회는 『화물자동차운수사업법개정법률』안에 대해서 일반화물운송업계가 건의한 허가제안으로 통과시켜, 2004년 1월 21일부터 허가제로 전환되고, 정부는 2004년 4월 20일 화물자동차운수사업 2004년도 공급기준을 고시하면서 2005년말까지 일부 차종을 제외하고 신규공급을 불허하였다.

그리하여 사업용 화물자동차 대수는 2003년말 이후 약 32만대의 일정한 수준을 계속 유지하고 있다. 하지만 유가의 지속적인 인상 등 운송원가는 상승하지만 물동량의 성장세가 둔화되거나 최근에는 오히려 감소하는 경향까지 보이면서 화물운송업계의 사업여건은 개선될 기미를 보이지 않고 있다.

이와 같은 현실은 한국교통연구원이 분기별로 조사하여 발표하고 있는 화물운송시장동향 2005년 3/4분기 통계를 보면, 모든 주요 운송품목의 물동량은 감소하고, 반면에 2/4분기에 비해 15.3의 급등세를 보이고 있음에서 알 수 있다. 2005년도 건설교통통계연보에 의하면 물동량은 2003년도의 565백만톤에서 2004년도에는 519만톤으로 무려 8.2%나 감소한 것으로 나타나 있다.

정부가 지급하는 유류보조금 환급액을 고려한 화물

운송차주의 월평균 순수입은 용달화물 112만원, 개별화물 145만원, 일반화물 164만원으로 2차 화물운송거부사태 직후인 2003년 10월(162만원, 192만원, 213만원) 대비 약 50만원 감소한 것이어서 차량대수의 실질적 증가가 없는 상황을 감안할 때 수송수요 대비 공급은 여전히 과잉임을 알 수 있다. 2004년 12월말 현재 공급과잉대수는 적게는 4~5만대, 많게는 7~8만대로 알려져 있다.

정부는 2005년 10월 26일 일부차종을 제외하고 화물차량의 신규공급을 2007년말까지 계속 동결하고, 2006년중 불법운행 화물차(일명 '대포차') 퇴출을 위한 영업용 화물차 번호판의 일제 교체, 2007년중 시행될 부실업체 퇴출 촉진을 위한 허가기준 일제 갱신 신고 등의 화물운송산업 4대 중점 개선과제를 발표하였다. 그러나 물동량의 성장세가 둔화되거나 오히려 감소한다면 차량의 대형화 추세에 비추어 불 때 공급과잉 해소에는 상당한 기간이 소요될 것이며 그에 따라 적정운임 수수 또한 당분간 여전히 어려울 것으로 예상된다.

한국은행은 '2006년 경제전망 세미나'에서 내년중 세계경제는 성장세가 소폭 둔화되겠지만 과거 10년의 평균(3.8%) 수준의 견실한 성장세를 유지할 것으로 전망하면서도 고유가의 장기화, 인플레이압력에 대응한 금리인상, 미국 주택경기 조정 등의 하방위험이 잠재하고 있다고 내다봤다. 국제유가는 OPEC의 생산여력 부족 등으로 내년에도 높은 수준이 유지될 것으로 예상하면서도, 최근 주요 기관들은 내년중 유가(브렌트유 기준)가 2005년 4/4분기(61달러)보다 소폭 하락한 59달러 내외(54~64달러)를 나타낼 것으로 전망하였다. 2006년 연평균으로는 2005년(약 55달러)보다 크게 높아지는 않을 것으로 전망하였다.

# Plan IV



이와 같은 한국은행의 전망은 세계에너지연구소 (CGES) 등 주요 예측기관의 국제유가 전망을 토대로 하고 있다. 따라서 돌발변수가 없는 한 화물운송업계는 2006년 한해 동안 유류가격 인상에 따른 유류비 추가부담은 발생하지 않을 것으로 예상된다.

한편 한국은행은 앞의 세미나에서 2006년도 우리나라 경제성장률을 5.0%로 전망하였다. 2006년도 민간 소비는 8.31 부동산 종합대책 시행에 따른 부동산 가격 하락 및 부동산 관련 세 부담 증가 등의 부정적 요인에도 불구하고 서비스업 중심의 고용개선, 부채조정 진전, 주가 상승, 소비심리 개선 등에 힘입어 회복세가 확대될 전망이다. 따라서 민간 소비의 증가로 화물운송시장의 수요는 다소 증가할 것으로 예상된다. 소비자자기대지수(통계청)는 2005년 7월 95.2에서 동년 9월에 96.7, 동년 10월에 97.5로 지속적인 상승 추세가 이를 뒷받침해준다고 하겠다.

유가급등 등에 따른 교역조건 악화의 영향으로 실질국내총소득(GDI)이 거의 정체 상태에 있어 이러한 상황이 지속될 경우 기업들이 교역조건 악화의 부담을 제품가격 등에 전가함으로써 가계의 실질구매력이 제약될 가능성이 있으나 유가가 2006년에는 전체적으로 2005년보다 소폭 상승에 그치고, 분기별로는 2006년 3/4분기 이후 소폭 하락할 것으로 예상되므로 교역조건 개선으로 실질GDI 증가율이 높아지면서 화물운송수요는 다소 증가할 것으로 전망된다.

2006년도 물가는 고유가 지속에 따른 비용측면에서의 상승압력이 이루어지는데다가 내수회복으로 수요압력도 점차 커질 것으로 보여 오름세가 확대될 전망이다. 물가상승은 소비위축을 가져와 결국 화물운송수요의 감소를 초래할 우려가 있다.

종합적으로 보면, 2006년도 우리 경제는 돌발변수

가 발생하지 않는 한 수출과 내수가 경제성장을 고르게 견인하는 가운데 연간 5%의 잠재성장률 수준의 성장을 이룩할 것으로 예상되지만 물가상승이 확대될 것으로 전망되어 화물운송수요는 2005년도와 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망된다.

한편 화물운송공급은 2007년말까지 동결되지만 여전히 공급과잉이 심한 실정이므로 운임제도, 자가용 화물차량의 유상행위 억제, 악성 다단계거래의 해소 등이 개선되지 않는 한 화물운송시장의 여건은 2006년에도 2005년과 다름없을 것으로 전망된다. 특히 컨테이너, BCT, 탱크로리의 경우 운송물동량이 감소하고 있어 2006년의 화물운송사업의 여건은 오히려 악화될 가능성도 없지 않다.



그러나 이러한 어려운 여건이 전망되는 가운데에서도, 2006년 1월부터 종합물류업이 시행되면서 이것과는 직접 상관은 없지만 화주기업이 물류부문을 물류기업에 일괄위탁하는 경우 화주가 지급하는 물류비의 70%에 해당하는 금액의 2~3%를 법인세에서 차감하는 등의 조세지원이 이루어지는 경우 물류아웃소싱의 활성화로 화물운송시장의 여건이 예상외로 개선되어 질 수도 있다.

또한 정부가 추진하고자 계획중인 물류기업의 M&A 지원, 차별적 제도 개선 등이 이루어진다면 화물운송시장의 여건은 더욱 개선될 여지가 있다. 건교부, 산자부, 해수부 등 물류관련 주무부처가 추진중인 인프라구축(화물차고지, 전용휴게소 등 하드웨어, 물류행정전산화 등의 소프트웨어)이 착실히 진행되고 물류표준화·정보화·공동화 확산, RFID 신기술 적용확대, SCM 시범사업 추진, 권역별 산업단지 물류센터 구축, 물류전문인력 양성, 수출입 물류활성화 지원 등이 활발히 이루어진다면 화물운송업 경기는



예상외로 크게 호전될 수도 있다. 즉 정부가 2003년 3월에 발표한 국가물류체계 개선대책이 차질 없이 추진된다면 2006년 물류경제의 여건은 호전될 것으로 전망된다.

그러나 2006년도 물류경제의 여건은 그다지 밝지 않다. 언제나 그러하였듯이 정부의 정책은 계획대로 추진되지 않았고 추진효과도 기대보다 낮았고 경우에 따라서는 상황을 오히려 어렵게 만드는 경우도 있었기 때문이다. 따라서 사업자들은 정부정책에 대한 기대감과 더불어 '너살고 나살고' 모형에 근거를 두고 있는 블루오션전략(Blue Ocean Strategy)을 기업의 핵심전략으로 하여 생존부등식인 '서비스가치 > 서비스가격 > 서비스원가' 라는 부등식을 충족할 수 있도록 생산성과 창의성 제고에 역점을 두어야 할 것이다.

화물운송시장에서의 블루오션전략을 들여보면, 고객신뢰 구축, 3자물류 전문영업 강화, 일괄수탁, H/W와 S/W 인프라투자(선투자), 사이버화물운송거래, 틈새시장 발굴, 신상품운송권 확보, 특정상품 전문운송, 전략적 제휴, 첨단운송시스템 수립, 테스크포스(TFT) 운영, 기업혁신 수행, 장기물류서비스 비전 수립, 사례연구 강화, 전문가 육성, 물류컨설팅 확보, 사업확장(국내→아시아→글로벌), 물류자산 통합, 화물운송지표 개발·사용, 수익성 제고 위한 신규업체 탐색 시간 감소, 운송주문시간 감소, 운송비용 감소, 적재시간 감소, 운송시간 감소, 표준운임과 표준계약서 도입 등을 그 예로 들 수 있다.

아울러 2005년에도 과적단속제도(화주처별 강화 등)의 개선, 유류보조금 지급의 법제화, 화물자동차의 주정차제도 개선(2006. 7. 시행 예정) 등 중요한 제도 개선이 이루어졌다. 2006년도에도 과적단속처별시 양벌제도의 개선, 컨테이너차량의 과적단속 기준 완화, 사업용차량에 대한 면세유 지급 또는 유류세 인하 등 물류업계의 숙원과제들이 해결되는 한 해가 되기를 바란다.

그리고 일본과 같이 수송효율 제고를 위해 지역공

동물류시설 등에 대한 정책자금 지원, 창고·하역시설·화물터미널·배송센터·공동배송센터 등의 시설과 수송효율이 높은 대형트럭 보급에 필요한 차량 취득자금과 차고지, 차량유지 관련 자금 지원, 자동차배출기준에 적합하지 않은 차량의 감소를 위한 배출기준적합차량 개발, 저공해차 취득사업 등 공해방지사업 추진 및 자금 100% 지원, 중소기업세운송사업자를 위한 지원, 차량총중량 3.5톤 이상의 트럭에 대한 특별상각 또는 세액공제 등 세제 개선이 확대되기를 바란다. 이와 더불어 일부에서 제기되고 있는 시장진입기준의 강화를 적극 검토되기를 바란다.

시장진입기준 강화는 기득권자를 보호하기보다는 영세사업자의 시장진입에 따른 이들의 비정상적 사업운영 또는 차량운행과 불만이 시장 혼란과 사회적 비용부담이 되도록 사전에 방지하면서 시장의 안정을 도모하고자 하기 위함에서이다. 이는 OECD보고서(2001, 2002)에서도 이미 논의된 바 있다.

지금까지 그래왔듯이 화물운송사업은 2006년의 경쟁이 2005년보다 더욱 치열해지고 이성의 발달에 따라 경쟁방법도 더욱 지능화될 것이다.

생존경쟁에서 살아남기 위해서는 세계적 경영학자였던 쿤츠(H. Koontz)가 말한 생산성(productivity) 제고를 위한 효율(efficiency)·효과(effectiveness)의 동시 증대와 최근 사망한 드러커(P. Drucker)의 지식경영 그리고 경제학자 슈페터(J. Schumpeter)가 말한 창조적 파괴(creative innovation) 등만이 그 해답이 될 것이다. 드러커가 물류분야를 '암흑의 대륙'이라고 말한 바와 같이 물류산업은 기업이나 국가적으로 새로운 성장동력업종 또는 산업이라 할 수 있다.

2006년 한해가 물류경제의 신기원이 되도록 산·관·학 모두 가일층 노력하기를 간절히 바란다. 끝으로 본고에서 물류의 다양한 분야별 진단을 하지 못한 아쉬움이 있지만 물류를 사랑하는 필자의 마음만은 알아주길 감히 바란다. (ljk8975@hanmail.net) **물류**