

국내 화물자동차 운송회사와 위수탁차주의 인식 비교*

박두진** · 김정이*** · 이원동****

Comparison of the Perceptions between Domestic Freight Forwarder and Consigned Vehicle Owners

Park, Doo-Jin · Kim, Jung-Yee · Lee, Won-Dong

Abstract

This paper aims to confirm the necessity of the consignment system in Korea's trucking market for the purpose of analyzing the difference in perception between the transportation company and the consignment owner to provide a basis for continuous development of the cargo transportation business. A survey was conducted on the current status of the domestic transportation market with transportation companies and consignment owners, and the perceptions between the two were compared and analyzed. Overall, satisfaction with the consignment system was in the order of transportation companies handling supplies, transportation companies that did not pay supplies, consignment owners belonging to supply companies, and consignment orders belonging to non-volume companies. Similar results were obtained in individual questions. In order for transport companies and consignment owners to coexist and develop in the freight car transport market, it will be necessary to prepare a strategy to increase the satisfaction of consignment owners belonging to transport companies that do not handle relatively low-satisfaction.

Key words: Freight Forwarder, Consignment System, Consigned Vehicle Owners, Difference in Perception, Improvement Plan

▷ 논문접수: 2022. 12. 09. ▷ 심사완료: 2022. 12. 27. ▷ 게재확정: 2022. 12. 27.

* 『이 연구는 전국화물자동차운송사업연합회가 발주한 “국내 화물운송사업의 지속발전방안에 관한 연구” 영역의 연구책임자(박두진, 이원동)와 공동연구원(김정이)이 연구용역 최종보고서의 일부를 수정·보완한 연구임』

** 동명대학교 항만물류시스템학과 조교수, 제1저자, djpark@tu.ac.kr

*** 동명대학교 항만물류시스템학과 조교수, 교신저자, kgy6858@tu.ac.kr

**** 장안대학교 물류경영과 교수, 공동 저자, wdlee@jangan.ac.kr

I. 서론

화물운송사업은 운송사업, 운송주선사업, 운송가맹사업 등 3가지로 구분할 수 있다.(문종룡 외, 2010) 화물자동차 운송사업은 타인의 수요에 부응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업이며, 일반과 개별 사업으로 세분화된다. 일반화물자동차 운송사업은 일정 대수 이상의 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업으로, 개별화물자동차 운송사업이 화물자동차 1대를 이용하여 화물을 운송한다는 점에서 차이를 갖는다. 화물자동차 운송주선사업은 타인의 수요에 부응하여 유상으로 화물 운송계약을 중개 또는 대리하거나 화물자동차 운송사업 또는 화물자동차 운송가맹사업을 경영하는 자의 화물운송수단을 이용하여 자신의 명의와 계산으로 화물을 운송하는 사업이다. 화물자동차 가맹사업은 2004년 화물자동차 허가제 전환시 새로 도입된 제도로서 타인의 수요에 부응하여 자신의 화물자동차를 사용하여 유상으로 화물을 운송하거나 소속 화물자동차 운송가맹점에 의뢰하여 화물을 운송하게 하는 사업이다.

화물운송사업은 1945년 8월 15일 해방 이후 지금까지 지입제 내지 위수탁제가 핵심적인 운영형태로 자리잡고 있다. 위수탁제는 화물자동차 운송사업 면허를 취득한 자가 차량을 다른 사람에게 위수탁하여 운영하는 제도로서, 대외적으로 화물자동차를 운송사업자 명의로 등록하여 운송사업자에게 귀속시키고 내부적으로 각 차주들이 독립된 관리와 계산으로 영업활동을 수행하며, 운송사업자에 대해서는 위수탁료를 지불하는 방식으로 운영되고 있다. 따라서 위수탁 차주는 차량의 실제 소유자이나 화물자동차의 법적 명의가 본인이 아닌 운송업체로 되어 있는 차주를 의미한다.

우리나라에서 위수탁제는 주로 일반화물자동차 운송사업에서 이루어지고 있으며, 현재 화물자동차 운송

사업의 99%가 위수탁제로 운영되고 있다.(이태형, 2018)

일부 화물자동차 업체들은 직영제보다 현재 위수탁 제도가 우리 실정에 더 적합하다고 주장하는 데, 위수탁제는 적은 자본으로 운송업체의 차량 조건을 충족시킬 수 있고, 화물자동차와 운전자 관리도 직접 수행할 필요가 없어 선호하는 경영방식으로 인식되고 있는 것이다. 하지만, 운송회사의 영향력이 커지면서 위수탁료가 인상되거나 사고 발생시 책임 주체 등의 문제와 같은 부작용도 상존하고 있다. 대표적인 지입제 부작용 사례로는, 차주의 동의 없이 임의로 운송사업자가 차량을 매도하는 문제, 운송사업자의 채무 등의 문제로 인한 압류, 유가보조금의 대리 수령, 위수탁계약의 임의 해지 등이다.(임종석, 2019) 현재에도 위수탁제에 대한 운송사업자와 위수탁차주 간의 다양한 이해의 충돌 및 문제점이 발생하고 있으며, 이를 보완하는 제도적 장치마련이 필요하다.

본 논문은 위수탁제도에 대한 운송회사와 위수탁차주간의 인식 차이를 분석하여 화물운송사업의 지속적 발전 방안 도출을 위한 근거를 제시하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 제II장에서는 국내 화물자동차 운송회사의 경영방식인 직영제와 위수탁제의 특징을 비교 분석하고 선행연구를 통해 경제성을 확인함으로써 우리나라 화물자동차 운송시장에서 위수탁제도의 필요성과 함께 위수탁 경영방식에서 운송회사 역할에 대해 고찰한다. 제III장에서는 국내 운송시장 현황에 관해 운송회사와 위수탁 차주를 대상으로 설문조사를 실시하여 운송회사와 위수탁차주 간의 설문 항목을 통해 그룹간의 인식을 비교 분석한다. 본 연구에서는 운송회사와 위수탁 차주를 4개 그룹으로 분류하여 ANOVA(분산분석)를 실시하여 4개 그룹 간에 통계적 유의성을 검증하고 설문한 항목에 대한 만족도를 동일 집단군으로 묶기 위해 분산분석의 동질성을 검정하고 사후검정을 실시한다. 제IV장에서 결론을 내린다.

II. 운송회사 경영방식 비교

화물운송연합회(2020) 조사 자료에 따르면, 2019년 3월 기준 국내 화물자동차 운송회사의 수는 약 11,983개이며 이중 상장기업은 한진, CJ대한통운 등 20여 개에 불과하며 나머지 업체는 영세한 중소운송업체인 것으로 나타났다. 화물자동차 운송사업은 부정기적 운행 특성으로 차량·노무·재무관리의 한계 및 시기별, 계절별 물량취득 비율의 편차가 커 화물자동차 운전자 상시 고용은 부담스러울 수 있다. 이러한 특징으로 인해 대부분의 화물자동차운송업체는 위수탁 경영방식을 사용하고 있다. 위수탁경영방법은 수탁자인 차주와 위탁자인 운송회사가 위수탁관리계약을 체결하여 수탁자가 별도의 부가가치세법상의 사업자 등록을 한 후, 차량을 직접 관리 하고 운송회사를 대리하여 운송하는 방식이다.(화물자동차운수사업법 제40조). 2019년도에는 연간 화물운송시장의 위수탁차주는 전체의 67.48%에 해당하고, 그 중 일반화물의 경우 위수탁차주가 수송의 92.0%를 차지하고 있어 위수탁 경영방식이 시장에서 만연해 있음을 알 수 있다.(한국교통연구원, 2019)

1. 직영제와 위수탁관리제

직영제 경영방식이란 화물차 운전자가 운송업체의 직원으로 월 급여를 받으며 그 대가로 법인사업자 소유의 차량을 운행하는 방식으로 운전자와 운송회사가 고용관계이므로 임금 등 처우 부분에서 법적 보호를 받을 수 있는 것이 특징이다.

직영제 경영방식은 국내 화물운송 시장의 특성으로 인해 위수탁관리제로 빠르게 변경되어왔다. 화물자동차 회사의 위수탁관리제 전환 사유는 직영기사의 관리에 따른 부담, 업무 능률 저하 및 사고와 범칙금 부담 등을 들 수 있다. 위수탁관리 차량은 차주의 소유이기 때문에 차량에 대한 유지 관리뿐만 아니라 사고 및 범칙금 비율도 직영차량에 비해

더 적다. 또한, 위수탁관리 차량은 운행 시간과 수익이 정비례하므로 업무 효율성이 높고, 위수탁관리 차량의 경우 유가 보조 등의 혜택을 통한 부가 수입 창출이 가능하다. 또한 차주의 입장에서 직영기사 일자리가 부족하고 대부분 계약직이라는 불확실성과 운행 중 범칙금 부과나 사고 발생 시 퇴사 및 징직 처분 등의 불이익을 받을 수 있다는 점 때문에 위수탁차주의 수는 꾸준히 증가하고 있다.

위수탁관리제는 화물자동차 운송사업면허를 가진 운송사업자와 실질적으로 자동차를 소유하고 있는 차주간의 계약으로 유지된다. 외부적으로는 자동차를 운송사업자 명의로 등록하여 운송사업자에게 귀속시키고 내부적으로는 각 차주들이 독립된 관리 및 계산으로 영업을 행하며, 운송사업자에 대하여는 위수탁관리료를 지불하는 운송사업 형태인 것이다. 1945년 8.15 해방 이후 자동차운송사업 면허를 취득한 자가 차량을 타인에게 위수탁운영하게 하는 형태로 시작된 것이 오늘에 이르고 있다.(신동선, 2003) 위수탁관리제가 발생하게 된 원인은 시장진입단위와 서비스단위의 불일치, 경영비용의 절감 및 효율성 제고 기능 등을 생각해 볼 수 있다.

화물자동차 운송사업은 이론적으로 1대의 차량만 확보한다면 최소한 운송서비스를 제공할 수 있다. 그러나 2004년 허가제로 전환되었을 때를 제외하고 그동안 화물자동차 운송시장은 최소진입기준 차량수가 있어 1대 차량 소유자의 시장진입은 배제되어 왔다. 결국 최소 운송 서비스 단위인 잠재적 시장진입자(1대 사업자)는 위수탁계약을 통해 시장에 진입할 수밖에 없었던 것이다.(한국교통연구원, 2008) 그리고, 화물자동차 운송시장은 운송수요가 수시로 변하는 변동성이 높은 시장으로 운송사업자가 경영체산성을 유지하는 데 있어 여러 형태의 애로가 상존하고 위수탁차주는 일종의 자영업자로서 직영운전자에 비해 생산성이 높아 운송업체의 입장에서 경영효율성의 제고가 가능하다. 이 외에도 위수탁관리제의 발생 원인으로 는 직영차량 유지시 노무관리의 부담 완화와 행정적

으로도 사실상 위수탁관리제의 현실을 인정하여 화물 운수사업법 제40조(경영의 위탁)를 통해 법적으로 위수탁 제도를 인정하게 된 것이 원인이 되기도 했다.

2. 운송회사 경영방식 경제성 비교 분석

위수탁관리제는 시장구조적인 면에서 지속적으로 존재할 수 밖에 없는 실정으로 보인다. 특히 대부분의 운송업체의 경우 직영차량을 보유하게 되면 유지비용(고정비, 변동비) 발생 및 노무관리의 어려움 등이 발생하여 직영차량의 보유보다는 위수탁차량 운영을 선호하는 것이 현실이다. 이에 본 절에서는 국내 화물자동차 운송회사의 경영방식에 따른 경제성을 비교 분석하여 위수탁관리제가 지속될 수 밖에 없는 근거를 제시하고자 한다.

1) 고정비 및 변동비 단가 비교

〈표 1〉의 컨테이너 직영차량의 고정비 및 변동비 단가표를 보면 시간당 고정비는 24,328원, km당 변동비는 600원이고 합계는 24,929원으로 집계되었고, 정승주(2010)에 따르면 철강화물 직영차량의 시간당 고정비는 21,879원, km당 변동비는 724원이고 합계는 22,604원으로 집계되었다.

반면, 위수탁제 차량의 고정비 및 변동비 단가 산출결과, 〈표 2〉에 나타난 바와 같이 컨테이너 위수탁차량의 경우 시간당 고정비가 18,296원, km당 변동비는 436원이고 합계는 18,734원으로 집계되었

고, 철강화물 위수탁차량의 시간당 고정비는 16,396원, km당 변동비는 468원이고 합계는 16,864원으로 집계되었다. 컨테이너 40FT 기준 직영제의 시간당 고정비와 km당 변동비는 위수탁제가 직영제에 비해 각각 6,032원, 163원이 절감되는 것으로 분석되었다. 철강화물의 경영방식에 따라 직영제의 시간당 고정비와 km당 변동비는 위수탁제가 직영제에 비해 각각 5,512원, 257원이 절감된다.

2) 주요 구간별 표준운임 비교 분석

컨테이너 구간별 표준운임은 컨테이너의 시간당 고정비와 km당 변동비를 이용하여 순운행원가(시간당 고정비×운행시간+km당 변동비×운행거리)를 계산한 후, 일반관리비(16.15%), 이윤((순운행원가+일반관리비)의 10%)을 적용하고, 고속도로 통행료를 가산하여 산정한다. 부산과 광양 두 개의 기점에 대해 주요 구간별 표준운임을 경영방식에 따라 직영제와 위수탁제로 구분하여 산출하였고, 컨테이너의 경우 왕복운임 및 편도운임 모두 산정하였으나 〈표 3〉에서는 편도운임만 제시하였다.

주요구간의 경영방식에 따른 컨테이너 표준편도운임 재산정결과, 부산에서 서울 강동구까지 직영제의 경우 20FT 745,000원, 40FT 753,000원의 운임이 재산정되었고, 위수탁제의 경우에는 20FT 561,000원, 40FT 569,000원으로 재산정되어 위수탁제가 직영제에 비해 20FT는 189,000원, 40FT는 188,000원의 운임이 절감되는 것으로 분석되었다.

표 1. 컨테이너 직영차량의 고정비 및 변동비 단가 산출표(40FT)

(단위 : km, 원)

구분		기준단가(월)	기준작업시간(월)	시간당 단가	비고	
시간당고 정비	직접비	노무비	2,906,234	212.50	13,676.39	트랙터 샤시
		복리후생비	591,056	212.50	2,781.44	
		감가상각비1	10,674,144	2,550	4,185.93	
		감가상각비2	13,181,000	2,185	603.24	
		감가상각비 소계			4,798.17	
	직접비	제세공과금1	38,190	212.50	179.67	트랙터 샤시
		제세공과금2	10,858	182.08	59.69	
		제세공과금 소계			239.3	트랙터 샤시
		수고광열비1	23,338	212.50	109.82	
		수고광열비2	4,636	182.08	25.46	
수고광열비 소계			135.28			
보험료	210,144	212.50	988.91			
인프라	174,048	215.50	819.04			
직접비 계			23,429.53			
간접비	간접비	191,043	212.50	899.02		
시간당 고정비 계				24,328.55		
구분		기준단가	소요량/운행거리	km당 단가	비고	
km당 변동비	주연료비(경유)	982.29	0.325	319.24	트랙터 샤시	
	잡유비 기준단가	337.635	32,578	10.36		
	잡유비 적용	10.36	0.90	11.26		
	타이어 및 소모품비1	1,824,546	32,579	56.00		
	타이어 및 소모품비2	21,604	5,679	3.80		
	타이어 및 소모품비 소계			59.80	트랙터 샤시	
	정비수리비1	3,682,692	41,488	88.76		
	정비수리비2	173,989	38,767	4.48		
	정비수리비 소계			93.24		
	운영여비	4,352,945	41,488	104.92		
km당 변동비 계				600.25		
합계				24,928.80		

자료 : 정승주(2010), 한국교통연구원

표 2. 컨테이너 위수탁차량의 고정비 및 변동비 단가 산출표(40FT)

(단위 : km, 원)

구분		기준단가(월)	기준작업시간(월)	시간당 단가	비고	
시간당 고정비	직접비	노무비	2,897,057	249.82	11,596.57	트랙터 샤시
		복리후생비	301,008	249.82	1,204.89	
		감가상각비1	10,674,144	297.84	3,560.61	
		감가상각비2	13,181,000	2,185	603.24	
		감가상각비 소계			4,163.85	
	직접비	제세공과금1	60,000	249.82	240.17	트랙터 샤시
		제세공과금2	10,858	182.08	59.63	
		제세공과금 소계			299.8	
		수고광열비1	23,338	249.82	93.41	트랙터 샤시
		수고광열비2	4,636	182.08	25.46	
수고광열비 소계			118.87			
보험료	228,000	249.82	912.65			
인프라						
직접비 계			18,296.63			
간접비	간접비					
시간당 고정비 계				18,296.63		
구분		기준단가	소요량/운행거리	km당 단가	비고	
km당 변동비	주연료비(경유)	982.29	0.325	319.24	트랙터 샤시	
	잡유비 기준단가	337,653	32,578	10.36		
	잡유비 적용	10.36	0.90	11.26		
	타이어 및 소모품비1	267,250	8,025.38	33.30		
	타이어 및 소모품비2	21,604	5,679	3.80		
	타이어 및 소모품비 소계			37.10		
	정비수리비1	319,000	8,025.38	39.74	트랙터 샤시	
	정비수리비2	173,989	38,767	4.48		
	정비수리비 소계			44.22		
	운행여비	106,500	8,025.38	13.27		
km당 변동비 계				436.88		
합계				18,733.51		

자료 : 정승주(2010), 한국교통연구원

표 3. 부산기점 주요구간의 경영방식에 따른 컨테이너 표준편도운임 재산정결과

(단위 : km, 원)

주요구간		직영제		위수탁제	
		20FT	40FT	20FT	40FT
서울	중구	765,000	772,000	576,000	584,000
	노원구	776,000	784,000	584,000	592,000
	은평구	788,000	796,000	592,000	601,000
	서초구	736,000	743,000	554,000	561,000
	강동구	745,000	753,000	561,000	569,000
인천광역시		786,000	794,000	591,000	599,000
수원시		699,000	706,000	526,000	533,000
의정부시		805,000	814,000	606,000	614,000
안산시		741,000	748,000	558,000	566,000
이천시		705,000	712,000	531,000	538,000

자료 : 정승주(2010), 한국교통연구원

광양에서 서울 강동구까지 직영제의 경우 20FT 728,000원, 40FT 736,000원의 운임이 재산정되었고, 위수탁제의 경우에는 20FT 545,000원, 40FT 553,000원 재산정되어 위수탁제가 직영제에 비해 20FT 182,000원, 40FT 183,000원의 운임이 적은 것으로 분석되었다.

주요 구간별 철강 화물의 표준운임 역시 컨테이너 표준운임 산정기준과 동일하게 적용하고 구간별로 산정된 표준운임을 트레일러당 수송톤수인 25톤으로 나누어 톤당 운임을 재산정해 본 결과, 포항에서 서울 강동구까지 직영제의 경우 철강운임 697,000원, 톤당 단가 27,891원으로 운임이 재산정되었고, 위수탁제의 경우에는 철강운임 495,000원, 톤당 단가 19,800원으로 재산정되어 위수탁제가 직영제에 비해 철강운임 210,000원, 톤당 단가 8,392원의 운임이 절감되고, 창원에서 서울 강동구까지 직영제의 경우 철

강운임 686,000원, 톤당 단가 27,436원의 운임이 재산정되었고, 위수탁제의 경우에는 철강운임 487,000원, 톤당 단가 17,466원 재산정되어 위수탁제가 직영제에 비해 철강운임은 199,000원, 톤당 단가는 7,970원의 운임이 절감되는 것으로 분석되었다.

3) 경영방식에 따른 경제성 분석 결과

컨테이너 40FT 기준 시간당 고정비는 위수탁제가 직영제에 비해 24.8%의 비용이 절감되고, km당 변동비는 위수탁제도가 직영제에 비해 27.2% 비용이 절감되는 것으로 분석되었다. 철강화물 역시 기준 시간당 고정비는 위수탁제가 직영제에 비해 25.1% 비용이 절감되고 km당 변동비는 위수탁제도가 직영제에 비해 35.4% 비용이 절감된다는 것을 알 수 있었다.

경영방식에 따른 주요 구간별 표준편도운임 비교 분석 결과 역시 부산에서 서울 강동구까지 컨테이너

화물의 표준편도운임은 위수탁제도가 직영제에 비해 20FT 24.7%, 40FT 24.4%의 운임이 절감되고, 광양에서 서울 강동구까지 컨테이너 화물의 표준편도운임은 위수탁제도가 직영제에 비해 20FT 25.1%, 40FT 24.9%의 운임이 절감되는 것으로 분석되었다. 포항에서 서울 강동구까지 철강화물의 표준편도운임은 위수탁제도가 직영제에 비해 철강운임 30.0%, 톤당 단가 29.0%의 운임이 절감되고 창원에서 서울 강동구까지 철강화물의 표준편도운임은 위수탁제도가 직영제에 비해 철강운임 29.0%, 톤당 단가 29.0%의 운임이 절감되는 것으로 분석되었다.

3. 운송시장에서 위수탁제도의 필요성

화물운송시장 내 물동량의 가변성, 노무관리 및 차량관리의 한계로 직영제를 통한 기업화는 이미 실패한 정책으로 운송회사의 경영합리화와 물량확보의 문제점을 해소하는 차원에서 1997년부터 위수탁제가 합법화되었다. 이에 따라, 대부분의 화물운송업체가 직영을 통한 경영에서 실패하고 위수탁제를 통한 경영방식을 전환하였다.

위수탁 경영방식을 효율적이고, 전근대적인 경영기법으로 인식하여 산업발전의 저해요인으로 보는 측면도 있으나, 개별화를 통한 영세사업자 양산의 문제점을 보완하고 기업화를 통해 화물운송산업을 발전시킬 있는 제도로 시장당사자(운송사업자와 차주) 간 합의에 의해 만들어진 제도이며, 이미 선행연구를 통해 위수탁제가 직영제에 비해 경제성이 있는 것으로 확인되었다.(정승주, 2010)

위수탁제도의 필요성이 확인된 상황에서 운송회사와 위수탁차주간의 불합리한 이해관계를 해소하기 위해서는 운송회사의 역할이 중요하다. 운송회사는 다수 차량을 위탁 형태로 사업을 영위하면서 관리료 수입으로 차고지를 확보·제공해야 하며, 화물운송에 따른 제반 행정 사항 등이 원활하게 이루어지게 함은 물론 일부 차주가 할부금, 보험료(공제분담금), 제세공과금 등을 미납할 경우 이를 대납하여 주고

특히 비영리 상호회 운영으로 적재물 사고배상 등 보험 또는 공제형태로 완결할 수 없는 책임을 공부 담토록 하는 등 운송사업의 중단을 방지하는 역할을 수행할 필요가 있다.

III. 운송회사와 위수탁차주 인식 비교

이전 장에서는 위수탁제도의 필요성을 확인하였다. 따라서 본 장에서는 화물운송사업의 지속발전방안 마련을 위해, 사업의 주요 이해 당사자인 운송회사와 위수탁차주의 위수탁제를 바라보는 인식의 차이를 확인하고자 한다. 이를 위해, 운송회사와 위수탁차주를 대상으로 설문조사를 시행하였고, 운송회사 191건, 차주 466건의 설문 응답을 토대로 문항별 유효한 데이터를 선별하여 통계처리를 진행하였다. 설문 문항은 국내 위수탁제 현황에 관한 문항 5개, 위수탁제 개선방안에 관한 5개 문항, 운송회사와 위수탁 차주간의 관계에 대한 5개 문항을 선정하였다. 통계처리는 집단간 인식 차이를 확인하기 위해, 운송회사와 위수탁차주를 4개 그룹으로 분류하여 ANOVA(분산분석)를 실시한다. 4개의 그룹은 각각 물량을 취급하는 운송 회사와 물량을 취급하지 않는 운송 회사, 물량을 취급하는 운송 회사 소속의 위수탁차주와 물량을 취급하지 않는 운송 회사 소속 위수탁차주이다. 4개 그룹간에 분산분석 및 분산분석의 동질성을 검정하고 사후검정을 실시하여 인식의 차이를 보이는 집단을 분류하고자 하였다. 본 연구에서는 4개 그룹에서 설문한 항목에 대한 만족도를 동일 집단군으로 묶기 위해 분산분석의 동질성을 검정하고 사후검정을 실시하였고, 분산의 동질성 검정 결과에서 유의확률이 0.05를 기준으로 등분산 여부를 판단하였고, 사후 검정은 유의확률에 따라 등분산인 경우는 Scheffe 방법을 사용하고, 등분산이 아닌 경우에는 Games-Howel 방법을 사용하였다.

1. 위수탁관리제 현황에 대한 인식차이

위수탁관리제의 현황에 대한 설문の内容은 표준 위수탁계약서의 합리성, 운송료 인상의 합리성, 배차의 공정성, 위수탁제도의 합리성, 권리금 합리성의 문항으로 5점 리커트 척도로 진행하였다. <표 4>는 설문응답의 기본 통계량을 나타내고 있는데, 평균은 5점 척도의 평균이고, 평균이 높을수록 긍정적인 답변을 한 것이다.

국내 위수탁관리제 현황에 대해 설문 응답 대상 전체가 긍정적으로 답변한 항목은 표준 위수탁계약

서의 합리성, 배차의 공정성, 위수탁제도의 합리성, 위수탁관리비의 합리성이고, 운송료 인상에 대해서는 비교적 낮은 점수를 나타내고 있다. 운송회사 그룹과 위수탁차주 그룹 간에 인식을 비교분석한 결과는 차이가 크게 나타나는데, 운송회사는 5개의 항목 중 4개의 항목이 전체 합계 내용보다 높게 나타나 상대적으로 위수탁차주의 의견보다 긍정적인 것으로 분석할 수 있다.

표 4. 운송회사와 위수탁차주의 위수탁제 현황에 대한 인식차이

관리형태		표준위수탁계약서의 합리성	운송료 인상의 합리성	배차의 공정성	위수탁제도의 합리성	권리금의 합리성
물량취급운송회사	평균	3.52	2.71	3.68	3.75	3.30
	N	204	202	202	204	198
	SD	.669	1.149	.822	.765	1.032
비물량취급운송회사	평균	3.42	2.77	3.22	3.64	3.14
	N	168	158	130	168	166
	SD	.944	.996	.923	.857	1.023
위수탁차주 (물량취급소속)	평균	3.07	2.48	3.09	2.85	2.67
	N	236	240	241	239	239
	SD	1.000	1.120	1.007	1.028	1.086
위수탁차주 (비물량취급소속)	평균	2.78	2.35	2.74	2.61	2.49
	N	176	174	171	175	172
	SD	1.008	1.167	1.042	1.061	1.137
합계	평균	3.20	2.57	3.19	3.20	2.89
	N	784	774	744	786	775
	SD	.956	1.124	1.011	1.055	1.118

표 5. 4개 집단의 위수탁제 현황에 대한 인식차이 검증

관리형태		분산분석표					
		제곱합	자유도	평균제곱	F	유의확률	
표준위수탁계약서의 합리성	집단-간 (조합)	63.284	3	21.095	25.218	.000	
	집단-내	652.466	780	.836			
	합계	715.750	783				
운송료 인상의 합리성	집단-간 (조합)	20.756	3	6.919	5.569	.001	
	집단-내	956.692	770	1.242			
	합계	977.448	773				
배차의 공정성	집단-간 (조합)	85.974	3	28.658	31.486	.000	
	집단-내	673.540	740	.910			
	합계	759.515	743				
정부지원유가보조금의 적정성	집단-간 (조합)	110.528	3	36.843	38.684	.000	
	집단-내	745.736	783	.952			
	합계	856.264	786				
위수탁제도의 합리성	집단-간 (조합)	185.444	3	61.815	70.221	.000	
	집단-내	688.383	782	.880			
	합계	873.827	785				

물량취급소속의 위수탁차주는 2개의 항목만 평균 3점 이상으로 긍정적인 답변을 하였고, 비물량취급소속 위수탁차주는 5개 항목 모두 3점 이상의 평균으로 부정적임을 알 수 있다.

〈표 5〉는 분석분석을 실시하여 4개 그룹간의 통계적 유의성을 검증한 결과이다. 5개의 항목 통계적으로 유의한 것으로 나타나 모두 집단간 위수탁제 현황에 대한 인식에서 차이를 있다는 것을 검증할 수 있다.

〈표 6〉은 국내 위수탁관리제 현황에 대한 사후검증에 따라, 설문 문항에 따른 동일 집단군 분석을 시행한 결과이다. 동일 집단군 분석 결과, 비물류취급회사 소속 위수탁차주만 따로 집단성을 보인 항목은 “최근 2년간 운송료 인상은 합리적으로 이루어졌다”로 비물량취급회사 소속 차주는 운송료 인상이 기대 수준보다 낮아, 다른 집단과 분리된 의견을 보이는

것으로 판단할 수 있다. 운송회사와 위수탁 차주가 서로 분리된 항목으로는 “위수탁관리제도는 합리적이다”와 “화물차량 번호에 대한 권리금은 합리적이다”의 2개 항목이었다. 이 결과로 운송회사는 위수탁제도에 대한 만족도가 높다는 것을 알 수 있고, 화물차량 번호에 대한 권리금 수준도 적정하다고 판단하는 반면, 위수탁 차주들은 인식이 다른 것으로 나타난 것을 알 수 있다.

사후 검증을 통한 동일 집단군 분석을 통해, 위수탁제도에 대한 만족도가 낮은 순위의 집단인 비물류취급운송회사 소속의 차주 집단 혹은 물량취급운송회사 소속의 차주집단이 따로 분류되는 항목이 무엇인지를 파악하여 해당 항목에 대한 화물회사와 위수탁차주가 상생할 수 있는 방안을 도출하는 것이 적절할 것이다.

표 6. 운송회사와 위수탁차주의 위수탁제 현황 인식에 대한 동일집단분석

표준 위수탁계약서의 내용은 합리적이다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음 ¹⁾	176	2.78		
차주/물량있음 ²⁾	236		3.07	
회사/물량없음 ³⁾	168			3.42
회사/물량있음 ⁴⁾	204			3.52
유의확률		1.000	1.000	.748
최근 2년간 운송료 인상은 합리적으로 이루어졌다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	174	2.35		
차주/물량있음	240	2.48	2.48	
회사/물량없음	202		2.71	
회사/물량있음	158		2.77	
최근 2년간 배차와 관련한 업무가 공정하게 이루어졌다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	171	2.74		
차주/물량있음	241		3.09	
회사/물량없음	130		3.22	
회사/물량있음	202			3.68
유의확률		1.000	.660	1.000
위수탁관리제도는 합리적이다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	175	2.61		
차주/물량있음	239	2.85		
회사/물량없음	168		3.64	
회사/물량있음	204		3.75	
유의확률		.100	.766	
화물차량 번호에 대한 권리금은 합리적이다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	172	2.49		
차주/물량있음	239	2.67		
회사/물량없음	166		3.14	
회사/물량있음	198		3.30	
유의확률		.468	.557	

- 1) 물량을 취급하지 않은 운수회사에 소속된 위수탁 차주
- 2) 물량을 취급하는 운수회사에 소속된 위수탁 차주
- 3) 물량을 취급하는 운수회사
- 4) 물량을 취급하지 않는 운수회사

2. 위수탁관리제 개선방안에 대한 인식차이

위수탁관리제 개선방안에 관한 설문문의 내용은 위수탁관리제의 필요성, 원만한 문제해결, 운송비의 정기적 지급, 회사와 차주간 신뢰, 재산권 보장을 항목으로 선정하였고, <표 7>은 국내 위수탁제의 개선방안에 대한 4개 집단의 인식 차이를 정리한 것이다.

전체적으로는 각 항목의 응답 평균이 3.54~3.95로 나타나 각 항목이 위수탁제 개선을 위해 필요한 내용이라는 것으로 인식하고 있는 것으로 보인다. 집단별로 세부적으로 분석해 보면, 운송회사는 모든

항목에 대해 4점대 이상의 평균으로 설문문항 전반에 대해 매우 긍정적인 답변을 하고 있는 것을 알 수 있다. 반면, 위수탁차주는 상대적으로 평균 점수가 낮고 특히 비물량취급 운송회사 소속 위수탁차주는 5개 설문 항목 모두 평균이 3점을 넘지 않아 집단간 차이가 개선방안에 대해서도 명확한 차이를 보인다. 분산분석을 통한 집단간 위수탁제의 개선방안에 대해서도 집단 마다의 차이점을 보이는 것을 유의확률 0.5를 기준으로 확인하였다. <표 8>은 위수탁제 개선방안에 대한 집단간 분산분석 결과이다.

표 7. 운송회사와 위수탁차주의 위수탁제 개선 방안에 대한 인식차이

관리형태		위수탁 관리제의 필요성	원만한 문제해결	정기적 운송비 지급	회사와 차주간 신뢰	재산권 보장
비물량취급운송회사	평균	4.32	4.17	4.57	4.09	4.58
	N	200	202	202	202	202
	SD	.693	.774	.777	.721	.569
비물량취급운송회사	평균	4.17	3.90	3.97	3.88	4.58
	N	166	168	140	168	168
	SD	.806	.828	.974	.908	.541
위수탁 차주 (비물량취급소속)	평균	3.21	3.30	3.95	3.27	3.20
	N	237	239	235	238	238
	SD	1.006	1.033	.966	.883	1.071
위수탁 차주 (비물량취급소속)	평균	2.92	2.81	3.19	2.92	2.75
	N	166	168	166	166	167
	SD	1.175	1.105	1.194	1.009	1.179
합계	평균	3.64	3.55	3.95	3.54	3.76
	N	769	777	743	774	775
	SD	1.106	1.076	1.091	.989	1.199

표 8. 4개 집단의 위수탁제 개선 방안에 대한 인식차이 검증

관리형태		분산분석표					
		제곱합	자유도	평균제곱	F	유의확률	
위수탁 관리제의 필요성	집단-간 (조합)	269,010	3	89,670	102,438	.000	
	집단-내	669,648	765	.875			
	합계	938,658	768				
원만한 문제해결	집단-간 (조합)	205,776	3	68,592	76,558	.000	
	집단-내	692,566	773	.896			
	합계	898,342	776				
정기적 운송비 지급	집단-간 (조합)	175,476	3	58,492	61,142	.000	
	집단-내	706,968	739	.957			
	합계	882,444	742				
회사와 차주 간 신뢰	집단-간 (조합)	161,390	3	53,797	69,644	.000	
	집단-내	594,787	770	.772			
	합계	756,177	773				
재산권 보장	집단-간 (조합)	495,233	3	165,078	206,429	.000	
	집단-내	616,555	771	.800			
	합계	1111,788	774				

〈표 9〉는 국내 위수탁관리제 개선방안에 대한 설문 문항마다의 동일 집단군 분석을 시행한 결과이다. 결과를 살펴보면, 비물량취급회사 소속 차주만 따로 집단성을 보인 설문 문항은 “운송비 체불이 비교적 발생하지 않는다”로, 회사나 물량취급소

속위수탁차주에 비해 운송비 체불에 대한 불만이 높은 것으로 추정할 수 있다. 또한 나머지 4개 항목은 모두 운송회사와 차주가 분리된 결과가 나온 것을 볼 때, 위수탁제에 대한 회사와 차주간의 개선방안에 대한 인식도 차이가 있음을 확인하였다.

표 9. 운송회사와 위수탁차주의 위수탁제 개선 방안에 대한 동일집단분석

현실적으로 위수탁관리제는 필요하다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	166	2.92		
차주/물량있음	237		3.21	
회사/물량없음	166			4.17
회사/물량있음	200			4.32
유의확률		1.000	1.000	.483
운송회사는 차주의 문제해결을 위해 적극적으로 개입하였다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	168	2.81		
차주/물량있음	239		3.30	
회사/물량없음	168			3.90
회사/물량있음	202			4.17
운송비 체불이 비교적 발생하지 않는다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	166	3.19		
차주/물량있음	235		3.95	
회사/물량없음	140		3.97	
회사/물량있음	202			4.57
유의확률		1.000	.999	1.000
운송회사와 위수탁차주 간 신뢰가 형성되어 있다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	166	2.92		
차주/물량있음	238		3.27	
회사/물량없음	168			3.88
회사/물량있음	202			4.09
유의확률		1.000	1.000	.151
위수탁차주의 현물 출자에 따른 재산권이 보장된다.				
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3
차주/물량없음	167	2.75		
차주/물량있음	238		3.20	
회사/물량없음	168			4.58
회사/물량있음	202			4.58
유의확률		1.000	1.000	1.000

3. 위수탁관리제 관계에 대한 인식차이

운송회사와 위수탁 차주간의 관계에 대한 5개 문항은 정당한 운임 지급, 인센티브 지급, 의견 결정 우선권, 불리한 요구조건 계약, 특정 요구의 이행 강요 문항으로 선정하였고, <표 10>은 설문응답을 토대로 4개 집단의 인식 차이를 정량화한 것이다.

관계에 대해 4개 그룹의 합계는 5개 항목 모두 긍정적인 것으로 조사되었다. 운송회사는 5개의 항목에 모두 평균이 4점대로 나타났으나, 위수탁차주는 5개의 항목 모두 3점대로 나타나, 회사와 위수탁 차주간의 인식 차이가 역시 있다는 것을 알 수 있다. 비물량취급 소속 위수탁차주는 정당한 운임 지급 문항은 평균 2.52에 불과해 운임에 관한 불만

이 존재하는 것을 확인할 수 있다.

분산분석을 통한 집단간 위수탁제의 개선 방안에 대해서도 집단 마다의 차이점을 보이는 것을 유의 확률 0.5를 기준으로 확인하였다. <표 11>은 운송회사와 위수탁 차주간의 관계 대한 집단간 분산분석 결과로 집단간 인식차이를 확인할 수 있다. <표 12>는 동일집단 분석결과로 비물량취급회사소속 차주만 따로 집단성을 보인 항목은 없는 것으로 분석되었다. “의사결정을 할 경우 운송회사의 의견을 우선하여 결정한다”와 “무리한 조건으로 계약을 요구한 경우가 있다”, “특정 요구를 이행하도록 요구한 경우가 있다”의 3가지 항목의 운송회사와 위수탁차주가 서로 다른 집단성을 보인 항목이다.

표 10. 운송회사와 위수탁차주의 관계에 대한 인식차이

관리형태		정당한 운임 지급	인센티브	의견 결정 우선권	불리한요구조건계약	특정요구이행 강요
물량취급운송회사	평균	4.08	3.12	3.19	2.02	2.18
	N	202	138	198	200	200
	SD	.769	1.004	.750	.929	.966
비물량취급운송회사	평균	3.50	3.29	3.18	2.14	2.15
	N	124	68	130	132	132
	SD	.879	1.160	.879	1.047	1.037
위수탁 차주 (물량취급소속)	평균	2.97	2.73	2.88	2.59	2.65
	N	235	145	233	232	231
	SD	.984	1.095	.897	.971	.975
위수탁 차주 (비물량취급소속)	평균	2.52	2.59	2.74	3.15	3.07
	N	163	113	159	160	160
	SD	1.020	1.006	1.132	1.106	1.088
합계	평균	3.27	2.89	2.99	2.48	2.52
	N	724	464	720	724	723
	SD	1.091	1.086	.932	1.091	1.070

표 11. 4개 집단의 운송회사와 위수탁차주 간 관계에 대한 인식차이 검증

분산분석표							
관리형태			제공합	자유도	평균제공	F	유의확률
정당한 운임 지급	집단-간	(조합)	251,280	3	83,760	98,994	.000
	집단-내		609,199	720	.846		
	합계		860,479	723			
인센티브	집단-간	(조합)	31,778	3	10,593	9,479	.000
	집단-내		514,047	460	1,117		
	합계		545,825	463			
의견 결정 우선권	집단-간	(조합)	25,593	3	8,531	10,191	.000
	집단-내		599,339	716	.837		
	합계		624,932	719			
불리한 요구조건계약	집단-간	(조합)	132,773	3	44,258	43,785	.000
	집단-내		727,779	720	1,011		
	합계		860,552	723			
특정요구이행 강요	집단-간	(조합)	93,087	3	31,029	30,423	.000
	집단-내		733,331	719	1,020		
	합계		826,418	722			

표 12. 운송회사와 위수탁차주의 관계 인식에 대한 동일집단분석

운송회사는 차주에게 정당한 운임을 지급하고 있다.					
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3	부집단4
차주/물량없음	163	2.52			
차주/물량있음	235		2.97		
회사/물량없음	124			3.50	
회사/물량있음	202				4.08
유의확률		1.000	1.000	1.000	1.000
관계유지에 대한 인센티브를 하고 있다.					
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3	
차주/물량없음	113	2.59			
차주/물량있음	145	2.73	2.73		
회사/물량없음	138		3.12	3.12	
회사/물량있음	68			3.29	
유의확률		.824	.072	.681	
의사결정을 할 경우 운송회사의 의견을 우선하여 결정한다.					
집단변수	N	부집단1	부집단2		
차주/물량없음	159	2.74			
차주/물량있음	233	2.88			
회사/물량없음	130		3.18		
회사/물량있음	198		3.19		
유의확률		.585	1.000		
무리한 조건으로 계약을 요구한 경우가 있다.					
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3	
차주/물량없음	200	2.02			
차주/물량있음	132	2.14			
회사/물량없음	232		2.59		
회사/물량있음	160			3.15	
유의확률		.763	1.000	1.000	
특정 요구를 이행하도록 요구한 경우가 있다.					
집단변수	N	부집단1	부집단2	부집단3	
차주/물량없음	132	2.15			
차주/물량있음	200	2.18			
회사/물량없음	231		2.65		
회사/물량있음	160			3.07	
유의확률		.995	1.000	1.000	

운송회사와 위수탁차주의 지속적인 상생을 위한 방안을 연구하기 위해 운송회사와 위수탁차주를 대상으로 설문조사를 진행하고 4개의 그룹으로 분류하여 만족도를 분석한 결과, 상대적으로 운송회사의 만족도가 위수탁차주에 비해 높았고, ANOVA(분산분석)를 통해 4개 그룹으로 재분류하여 만족도를 분석한 결과 비물량취급운송회사와 비물량취급운송회사 소속 위수탁차주의 만족도가 상대적으로 낮은 것을 확인할 수 있었다. 이러한 인식차이를 확인함으로써 운송회사와 위수탁차주가 화물자동차 운송시장에서 서로 상생하여 발전하기 위해서는 상대적으로 만족도가 낮은 비물량취급운송회사와 비물량취급운송회사 소속의 위수탁차주의 만족도를 높일 수 있는 전략이 필요할 것이다.

IV. 결론

우리나라에서 위수탁제는 주로 일반화물자동차 운송사업에서 이루어지고 있으며, 현재 화물자동차 운송사업의 대부분을 위수탁제로 운영되고 있다. 위수탁제는 적은 자본으로 운송업체의 차량 조건을 충족시킬 수 있고, 화물자동차와 운전자 관리도 직접 수행할 필요가 없어 선호하는 경영방식으로 인식되고 있기 때문이다.

본 논문은 위수탁제도에 대한 운송회사와 위수탁차주간의 인식 차이를 분석하여 화물운송사업의 지속적 발전 방안 도출을 위한 근거를 제시하는 것을 목적으로, 우리나라 화물자동차 운송시장에서 위수탁제도의 필요성을 확인하고자 하였다. 화물자동차 운송회사 경영방식의 경제성을 비교한 결과 위수탁 경영방식이 직영제 경영방식보다 컨테이너 및 철강 화물 기준 시간당 고정비와 km당 변동비가 20%이상 절감되는 것으로 분석되었다.

국내 운송시장 현황에 대해 운송회사와 위수탁차주를 대상으로 설문조사를 실시, 양자간의 인식을 비교 분석하였다. 전반적으로 위수탁제에 대한 만족도

는 운송회사가 높게 났으며, 위운송회사중에서도 물량을 취급하는 운송회사의 만족도가 물량을 취급하지 않은 운송회사보다 더 높은 것으로 나타났다. 위수탁차주 역시 물량취급회사 소속의 차주가 만족도가 더 높은 것을 알 수 있었다. 운송회사와 위수탁차주가 화물자동차 운송시장에서 서로 상생하여 발전하기 위해서는 상대적으로 만족도가 낮은 물량을 취급하지 않는 운송회사 소속의 위수탁차주의 만족도를 높일 수 있는 전략 마련이 필요할 것이다.

참고문헌

- 문종룡·정현재·이태휘·김영환·여기태(2010), 화물운송주선업체의 운영방안에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제26집 제3호, 221-239.
- 이태형(2018), 화물자동차 안전운임제 도입과정 및 추진방향, KOTI 물류브리프, 제10집 제3호.
- 신동선(2003), 화물자동차운송업의 현황과 정책방향.
- 임종석(2019), 위·수탁계약에서의 갈등요인과 해소방안에 관한 탐색적 연구, 물류학회지 제29집 제 2호, 27-46
- 정승주(2010), 표준운임제 시범사업 실시를 위한 표준운임 재산정 연구, 한국교통연구원.
- 한국교통연구원(2019), 화물운송시장동향
- 한국교통연구원(2008), 화물운송산업 지입제도 개선방안 연구
- 화물운송연합회(2019), 화물운송연합회 내부 조사.

국내 화물자동차 운송회사와 위수탁차주의 인식 비교

박두진 · 김정이 · 이원동

국문요약

본 논문은 위수탁제도에 대한 운송회사와 위수탁차주간의 인식 차이를 분석하여 화물운송사업의 지속적 발전 방안 도출을 위한 근거를 제시하는 것을 목적으로, 우리나라 화물자동차 운송시장에서 위수탁제도의 필요성을 확인하고자 하였다. 국내 운송시장 현황에 대해 운송회사와 위수탁차주를 대상으로 설문조사를 실시, 양자간의 인식을 비교 분석하였다. 전반적으로 위수탁제에 대한 만족도는 물량을 취급하는 운송회사, 물량을 지급하지 않은 운송회사, 물량취급회사 소속의 위수탁차주, 비물량취급회사 소속의 위수탁차주의 순으로 나타났다. 개별 문항에서도 비슷한 결과를 얻을 수 있었다. 운송회사와 위수탁차주가 화물자동차 운송시장에서 서로 상생하여 발전하기 위해서는 상대적으로 만족도가 낮은 물량을 취급하지 않는 운송회사 소속의 위수탁차주의 만족도를 높일 수 있는 전략 마련이 필요하다.

주제어: 화물운송업, 위수탁제, 위수탁차주, 인식차이, 개선방안