

# 화물자동차 안전운송 운임제 운임결정 요인 연구

박지훈\* · † 김환성

\*한국해양대학교 대학원, † 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수

## A Study on deciding factors of freight tariff for Truck Safety Rates

Ji-Hoon Park\* · † Hwan-Seong Kim

\*Graduate school of Korea Maritime and Ocean University, Busan, 606-91, Korea

† Dept. of Logistics, Korea Maritime and Ocean University, Busan, 606-91, Korea

**요 약** : 화물자동차의 과당경쟁 및 다단계 운송거래와 같은 화물운송시장의 구조적 문제로 인하여 화물자동차운임은 경유가격 인상 및 운송원가상승 요인으로 운임이 인상되더라도 최종 화물차주에게 까지 적절하게 반영되지 못하는 운임 왜곡현상이 발생하고 있다. 2017년 신정부에서는 “표준운임제”를 토대로 사업용 화물자동차가 과적, 과속 및 과로를 하지 않도록 최소한의 운임을 보장하기 위하여, 운송품목에 대한 원가를 도출한 후 적정이윤을 추가하여 운임을 공표하고 이를 위반하면 행정처분을 하는 “화물자동차 안전운송 운임제”를 도입하게 되었다. 그러나, 본 제도의 도입에 대한 이슈 및 컨테이너운임에 대한 영향에 대한 사전 분석이 필요하다. 따라서 본 연구에서는 “화물자동차 안전운송 운임제”가 도입될 경우 형성되는 운임제도에 관한 이슈와 이에 대한 대책을 분석하고 “화물자동차 안전운송 운임제”의 적용대상인 컨테이너운임에 미치는 지출비용의 영향요인을 분석하여 관련 정보와 시사점을 제시하고자 한다.

**핵심용어** : 화물자동차운임, 화물자동차 안전운송 운임, 운임결정요인

**Abstract** : Due to structural problems in the transportation market, such as fraudulent competition and multi-level transportation transactions, tariff are not properly reflected to the final trucker even if freight tariff are increased due to diesel price hikes and transportation cost increases. By Launched “standard tariff system” in 2017 based on the trucks, government would tried to guarantee the minimum tariff such that prevents overloading, speeding, and strain for trucker. However, It is necessary to analyze in advance the issue of the system and its impact on container freight. Thus, this study analyzes the issues and countermeasures related to the tariff system that is formed when the “Truck Safety Rates” is introduced, and also analyzes the influence factors of the expenditure cost on the container freight which is applied to the “Truck Safety Rates”.

**Key words** : Tariff, Truck Safety Rates, Deciding Factors of Freight Tariff

## 1. 서 론

2004년 이후 정부는 화물운송시장의 구조개선 조치의 일환으로 화물자동차 운송사업을 허가제로 전환하는 등 몇 차례 제도개선을 실시하였다. 이로써, 화물자동차 운송시장에서의 불균형은 완화되어 왔으나 시장자유운임제를 기반으로 하는 화물자동차운임은 경유가격 인상 등의 원가 상승이 최종 화물차주까지 적절하게 반영되지 못하고 있다는 비판이 제기되어 왔다.

이에 대한 대안으로, 정부는 화물운송시장의 적정운임 형성하고 영세한 위·수탁차주의 일정수입을 보장하기 위해 ‘표준운임제’를 제도화하는 방안을 추진하였다. 그러나 화물자동차의 과잉공급에 따른 과당경쟁 및 다단계 운송거래 등 화물운송시장의 구조적 문제(다단계 하청 화물운송구조와 그로 인한 운임왜곡현상, 그리고 지입제 위주의 운송시장구조로 인한 부실운송업체의 증가 등 화물운송시장의 문제)는 해결하지 못했다.

또한, 화물자동차 운송시장내에 이해관계자들 간의 갈등을

증가시켰고 자유경쟁을 지향하는 정부의 정책기조로 인해 ‘표준운임제’에 대한 시범사업은 본 사업으로 발전시키지 못하였다.

2017년 신정부의 출현과 함께 ‘표준운임제’는 대통령 대선 공약사업에 포함되어 다시 논의가 재개되었다. 정책의 핵심방향은 화물자동차 운송사업자의 수입이 아닌 화물자동차 운전자를 대상으로 하는 안전운임을 개념으로 하는 운임제도이다. 즉, 사업용 화물자동차가 과적, 과속 및 과로를 행하지 않도록 최소한의 운임을 보장하겠다는 것이다.

이를 위해 모든 운송품목에 대한 원가를 도출한 후, 여기에 적정이윤을 추가하여 운임을 공표하고, 위반 시 행정처분을 하겠다는 것이다.

화물자동차 운송시장은 다양한 이해주체로 구성됨에 따라 단일 운임으로 공표시의 부작용을 최소화시키기 위하여 두 가지 운임을 공표할 예정이다. 첫째, 안전운송운임은 화주가 운수사업자 또는 화물차주에게 지불하는 운임이며, 둘째, 안전위탁운임은 운수사업자가 화물차주에게 지불하는 운임이다.

상기 두 종류의 운임을 책정해야 하는 이유는 화물차주에게

지불하는 운임만 공표할 경우, 화주와 화물차주의 중간 거래 단계에 있는 화물운수사업자가 화주로부터 적정운임을 받기 어렵기 때문이다. 국내의 경우 화물자동차 운임에 관한 연구는 표준운임제에 대한 논의가 제시되기 전에는 거의 전무하다고 할 수 있다.

화물자동차 안전운송 운임제도가 도입될 경우 형성되는 운임제도에 관한 이슈와 이에 대한 대책을 분석하고 화물자동차 안전운송 운임의 적용대상인 컨테이너운임에 미치는 지출비용의 영향요인을 분석하여 관련 정보와 시사점에 대한 검토가 절실히 필요한 실정이다. (중략)

## 2. 화물자동차 운임제도 현황 및 이론적 고찰

화물자동차 운임에 대한 연구로서 임동민(2012)은 화물자동차 운전자의 운임결정요인을 추정하고 위·수탁차주와 비위·수탁차주의 운임격차를 분석하였다. 운임의 결정요인으로 차량등급, 운송품목이 영향을 미치고 화물자동차 운전자의 운전경력, 차량구매편식, 불량확보방법, 경유가격 및 위·수탁료는 운임에 영향을 미치지 않는 것으로 분석하였으며 위·수탁차주가 비위수탁차주에 비해 높은 운임을 받고 있음을 분석결과로 제시하였다.

윤영삼(2014)은 국내에서 논의되고 있는 화물자동차 표준운임과 관련하여 호주의 도로안전운임제를 사례로 시사점을 제안하였다. 호주의 경우 최저운임제를 기반으로 행하고 있고 이를 위반할 경우 직접강제화하며, 분쟁발생 시 분쟁해결 절차를 마련하여 도로안전운임위원회가 관련 정보를 상당수준 이상으로 공개하고 있다는 점을 시사점으로 제시하였다. 호주의 도로안전운임제는 정부가 추진하고 있는 화물자동차 안전운송 운임과 그 맥락을 같이 하고 있으며 관련 법안에 상당부분 호주사례가 반영되어 있다고 할 수 있다.

이재호(2016)는 국내화물트럭 운송업의 운임결정 요소분석에서 화물운임 결정요소로 운송거리, 운송시간, 적재중량, 보험료, 지입료, 주선료, 거래단계 등이 있고 상기 화물운임 결정요소들은 전체 차종과 세부차종(컨테이너, 탱크로리, 일반카고, 트레일러)으로 구분하여 정리를 하였다.

화물자동차 운임연구는 화물자동차 운전자들의 비용 등 화물자동차 운전자의 순수입을 고려한 운임연구가 아니라 차량의 등급, 운송품목에 따라 결정된다는 결론을 제시하여 현재 정부에서 추진하고 있는 화물자동차 운전자의 적정수입을 보장하기 위한 운임 즉, 순수입 보장을 위한 운임에 대한 논의로는 한계가 나타나고 있다. (중략)

## 3. 연구방법

본 연구에서는 주제와 관련하여 화물운송사업자 및 화물운전자를 대상으로 설문조사를 진행하여 화물운전자의 순수입을 분석하기 위하여 독립변수로 운행시간, 운행일수 형

태로 분류하고 종속변수로 화물운전자의 매출, 유가보조금, 순수입, 희망 순수입으로 설정하였다. 유류비 상승을 순수입을 위해 개선되어야 할 종속변수로 다단계구조개선, 지입료 및 통행료 인하로 설정하였다. (중략)

## 4. 실증 분석

본 연구에 사용된 표본의 특성을 순수입 구조 요인, 운행요인·운송형태요인과 운송의뢰형태, 화물운전자 소득에 영향을 주는 요인, 화물운전자 소득에 개선되어야 할 요인으로 분류하여 분석하였다. 화물운전자의 매출 및 정부유가보조금, 실제 순수소득과 희망순수소득, 매출액중 비용이 차지하는 요인을 비교 분석 할 수 있었다. (중략)

## 5. 결 론

본 연구에서는 화물자동차 운전자의 순수입을 실질운임으로 고려하고 실질운임에 영향을 미치는 운임결정요인을 분석하면 화물차주의 수익구조를 개선 할 수 있으며 화물자동차 안전운송 운임은 정책운임으로서 매년 상승될 수 있으며, 화물운전자의 순수입 보장측면이 있다는 점에서 비용에 대한 통제 정책이 필요하다.

화물자동차 운송사업이 국내 수출입 산업과 밀접한 관계를 지니고 있어 국가물류비 상승으로 인한 파급효과 등 관련 산업에 미치는 영향을 고려하여 인상 제한 비율을 설정할 필요가 있다. 운송사업자 및 화물자동차 운전자의 손실 및 이익을 분석하여 손실보전 정책이 필요하다. (중략)

## 참 고 문 헌

- [1] 이재호·김태승, “국내 트럭 운송업의 운임결정 요소 분석”, 한국로지스틱학회, 2016
- [2] 최진이, “화물자동차 운임제도와 운임결정방식의 쟁점 및 개선방안에 관한 연구”, 지방정부연구, 2017
- [3] 임종석, “화물자동차 안전운임 매커니즘과 영향요인에 관한 연구”, 물류학회지 제28권 제2호, 2018
- [4] 윤영삼 “호주 도로안전운임제의 내용과 시사점”, 인적자원관리연구 제21권 제3호, 2014
- [5] 임동민, “화물자동차운송시장의 운임과 운임격차의 요인분해. 경제발전연구, 2012