

운송대란.....

그 이후 나아갈 방향은 !!

전국운송하역노조 화물연대에 의한 사상 초유의 <운송대란>이 지난 5월 15일 새벽 노·정간의 협상에서 정부가 화물연대측 요구안 대부분을 전격적으로 수용함으로써 종결되었다.

지난 5월 2일 포항 철강공단에서 시작된 이후 온 국민의 우려 속에 부산항과 광양항, 의왕 내륙컨테이너기지(ICD) 등으로 확산됐던 이번 파업사태로 인해 우리는 경제적 손실은 물론 정부와 기업 모두 대외신인도 하락 등 국가 전반에 걸친 심대한 타격을 입었다.

그러나 한편으로는 이번 운송사태가 물류실태에 대한 범국가적 자체 진단과 이를 바탕으로 한 제도개선 및 전략 재수립 등의 기회를 제공했다는 점에서는 긍정적인 면도 아주 없지않은 않은 듯 하다.

즉, 주요 정책과제이기도 한 동북아 물류중심지화를 실현하기 위해서도 이번 사태의 발생원인이기도 했던 비효율적 화물운송체계와 노동의 유연성 부족, 위기관리능력의 부족 등 우리나라가 지닌 구조적 문제점들이 합리적으로 해결돼야 할 것이기 때문이다.

이에 이번 운송사태를 통해 드러난 운송상의 주요 문제점들을 위주로 손실과 과제를 정리해 보기로 한다.

먼저 주요 문제점들을 살펴보면 대체로 다음과 같다.

첫째는 다단계 운송체계 등 비효율적 운송시스템을 들 수 있다.

화물정보체계가 취약하여 중간 알선회사가 정보를 독점하고 있다보니 차주들은 운송화물의 확보시에 이들 회사에 의존해야만 하며, 화물운송회사를 대부분이 영세하다 보니 중간착취구조인 하청과 재하청 형태의 다단계 운송체계가 형성될 수 밖에 없는 상황인 것이다.

현재 국내는 화주에 의한 운송부문의 직영이나 화주/운송사 형태의 단편적인 구조는 드물고 대부분이 화주/알선회사/운송사 등으로 이어지는 복잡한 구조이며 심한 경우는 4~5단계씩의 알선단계를 거치는 경우도 있다.

즉, 화주로부터 다단계를 거쳐 화물이 전달되면서 결국 최종 수요자인 지입차주에게 돌아오는 운송료는 말 그대로 '쥐꼬리' 가 될 수밖에 없는 상황인 것이다.

예를 들어 포스코의 경우 운송회사와 1차 계약에서 포

항-서울 기준으로 톤당 운임단가는 2만 1천 500원 수준으로 책정하는 것으로 알려져 있지만 3~4차례의 다단계 알선과정을 거친 후 지입차주들이 손에 쥐는 운임은 1만 6천 500원 수준에 불과하다는 게 차주들의 주장이다.

둘째는 화물자동차운송시장의 공급과잉을 들 수 있다.

최근 지입차주들의 불만이 일시에 폭발한 것은 공급과잉 때문이라는 분석도 제기되고 있다.

화물연대측의 대정부 12대 요구사항 중에 화물차 등록제를 면허제로 전환하는 등 수급조절기구를 마련해야 한다고 강력하게 주장한 것도 같은 맥락일 것이다.

건설교통부에 따르면 지난 97년 17만 5천여대이던 사업용 화물자동차는 지난 2001년 27만 1천대로 54% 증가한 반면, 같은 기간 육송 운송화물은 4억 8천 900만톤에서 5억 3천 500만톤으로 9% 늘어나는데 그쳤다.

한편 이처럼 화물자동차운송시장의 수급이 악화된 것은 시장원리를 강조한 정부가 화물자동차의 면허제를 등록제로 전환한 것과, 외환위기 이후 실직자들이 향후의 경제여건 등을 고려하지 않은 채 한꺼번에 운송시장으로 몰린 것도 한몫을 했다.

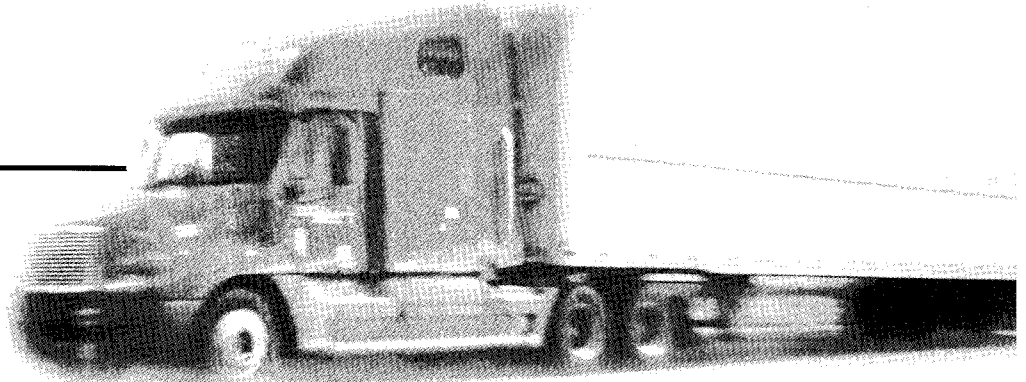
셋째는 필요악에 가까운 지입제를 들 수 있다.

지입제란 자신 소유의 차량을 화물운송업체 명의로 등록한 후 해당 업체에 지입료를 내고 일감만 받아 운전하는 형태를 말한다.

지입차주들 대부분이 일정액의 지입료를 지불하고 지입회사의 보증으로 할부형태로 차량을 구입하고 있기 때문에 이 문제가 해소될 때까지는 그 회사에 얽매일 수밖에 없는 상황이다.

또 국내 화물운송체계상 개인사업자가 직접 운송화물정보를 확보하기 어려운 점도 이같은 제도를 유지시키는 요인이 되고, 현행 화물자동차운수사업법에서 운송사업의 등록기준으로 화물자동차 5대 이상으로 규정하고 있어 1인사업자 자체가 어렵기도 하다.

건교부는 화물자동차운수사업법을 개정해 2005년부터 1인 사업자를 허용한다는 방침이나, 일각에서는 현재도 공급과잉인 상황에서 1인 사업자 형태로 될 경우 과당경쟁이 유발돼 오히려 상황이 더욱 악화될 것이란 전망도 나오고 있다.



넷째는 비합리적 물류정책 및 그 집행구조를 들 수 있다.

정부는 현재 제조업 중심인 산업정책과 여객운송 중심인 운송정책, 화물자동차운송 위주인 국내화물운송체계, 리스크관리를 위한 통합정책시스템의 부재현상을 보이고 있다

더불어 열악한 운송시장을 고려한 정책적 배려도 아직은 부족한 실정으로 현재 고속도로상 화물자동차 전용휴게소의 절대적 부족은 그 단편적 예에 불과하다 할 것이다. 또한 이번 사태는 막판에 재정경제부와 노동부의 전향적인 입장변화로 노·정협상을 통한 타결이라는 해결책을 찾아낼 수 있었다. 하지만 이번 사태의 협상과정에서 화물연대의 12대 요구사안들에 대한 소관부처가 여러 곳으로 나뉘져 있다보니 특정 부처가 대표성을 갖고 협의에 임하지 못한 점도 사태 해결이 지연된 이유 중의 하나였던 것은 분명하다.

한편 무역협회는, 5월 9일부터 5월 14일까지 화물연대의 파업으로 입은 산업계의 피해액을 5억 4천만달러로 집계하여 발표한 바 있다.

하지만 이 금액은 출하 및 선적작업의 중단과 수출차질 등으로 이어지는 산업계의 직접 피해액에 지나지 않으며, 오히려 더욱 아쉬운 것은 국가이미지와 대외신인도의 하락과 외국인투자 등에 미친 악영향 등이다.

이번 사태에 따른 산업계의 피해는 시간이 지나면 해결 되겠지만 실추된 국가이미지와 대외신인도, 위축된 외국인 직접투자, 동북아 경제중심국가 건설상의 부담 등 국가 대사에는 씻을 수 없는 상처를 안게 됐기 때문이다.

더불어 이번 운송대란은 노·정협상을 통해 사태발생 14일만에 종결됐지만 보다 근본적이고 핵심적인 해결책인 운송시스템 개선을 위한 제도적 장치마련은 향후의 과제로 남게 됐다.

또 화물자동차운송시장의 수급불균형 완화와 다단계 알선구조의 개선 및 지입제 철폐 등도 앞으로 정부가 고민해야 할 부분이다.

정부가 집단 이기주의에 밀려 장기계획이라는 큰 틀의 정책방향까지도 스스로 무너뜨림으로써 향후 정책추진 과정에서 정부의 입지가 더욱 좁아질 것이란 전망이 제기됨에 따라 이에 대한 대책도 요구되고 있다. 특히 형평성을 주장하는 다른 집단민원에 대해서도 외면하기 힘든 상황이 됐다.

또한 정부는 물류체계의 선진화를 위한 종합적인 제도 개선대책 마련을 약속했다.

전근대적인 물류체계와 취약한 화물운송정보, 정부의 체계적인 물류관리체계 부실 등의 문제점들을 정부 차원에서 해소하겠다는 것이다.

정부는 이와 관련해 건설교통부 실장급을 대표로 하고 관계부처, 노동조합, 사업주단체 등이 참가하는 가칭 '화물운송제도선진화추진협의회'를 구성, 운영키로 했다.

정부는 또 중소기업 및 주선사의 물류정보망사업 추진을 적극 지원하고 인터넷 등 물류환경 변화에 따른 시스템의 개선 및 보완도 추진하는 등 국내 물류정보화를 한단계 업그레이드시킨다는 방침이다.

물류정보화가 활성화될 경우 지입제 문제가 자연히 개선되고 화물운송 직거래도 활발해 질 것으로 전망하고 있기 때문이다.

건교부 관계자는 "구조적인 물류시스템 개선을 위해서는 화물차업계의 단기적인 지원대책 뿐만 아니라 물류시스템을 투명화하고 합리화하는 제도적인 뒷받침이 필요하다"고 말했다.