Ⅱ. 화물운수산업의 현황 및 문제점

1. 현황

가. 물류산업

□ 우리나라는 동북아 물류중심국가 건설을 목표로 하고 있으나 이를 위해선 취약한 육상화물운송산업의 발전이 전제되어야 함

o 2001년 기준 국가물류비는 총 67조원으로 GDP의 12.2%를 차지하여 미국(9.5%), 일본(9.6%) 등 선진국에 비해 높은 수준

o 국가물류비 67조원 중 수송비가 차지하는 비율은 66.6%(45조원)이며 수송비 중 육상화물수송비가 95.3%(43조원)를 차지

o 2003년 기준, 국내기업 매출액에서 물류비가 차지하는 비중은 9.9%로서 일본(5.0%), 미국(7.5%)보다 높은 수준임[1)]

<표 1> 수송수단별 수송비용(2001년)

(단위 : 십억원, %)

	도로화물 수송비	철도화물 수송비	수상화물 수송비	항공화물 수송비	화물운송 대행료	계
금액	42,859	701	729	38	651	44,978
(비율)	(95.3)	(1.6)	(1.6)	(0.1)	(1.5)	(100)

주 : 국제화물운송비 제외

자료 : 교통개발연구원, 「2001년 국가물류비 산정 및 추이분석」

나. 화물운수사업

□ 화물자동차운수업

o 우리나라 시장진입규제 완화로 인해 1997년 대비 2003년에 화물자동차 운송업체수는 178%, 화물차량대수는 118% 증가하였으나 매출액은 110% 증가하는데 그침

1) 대한상공회의소, 「2003년 기업물류비실태조사」,2004

<표 2> 화물자동차별 사업체, 종사자수, 차량수, 매출액 현황

(단위 : 개, 명, 대, 억원)

구 분		기업체	종사자수		차량수		매출액	
			종사자수	업체평균	차량수	업체평균	매출액	업체평균
일반화물 자동차	1997	1,911	99,894	52.27	84,012	43.96	56,944	29.8
	2003	5,765	179,071	31.06	154,423	26.79	115,007	19.9
	증가율	201.7%	79.3%	-40.6%	83.8%	-39.1%	102.0%	-33.1%
전체	1997	52,348	151,521	2.89	135,302	2.58	72,432	1.4
	2003	145,525	319,405	2.19	294,579	2.02	152,262	1.0
	증가율	178.0%	110.8%	-24.2%	117.7%	-21.7%	110.2%	-24.4%

자료 : 통계청, 「운수업 통계조사」, 통계청 홈페이지(www.nso.go.kr)

□ 화물자동차운송주선업

o 주선업체수는 1997년 8,575개에서 2003년 13,381로 56% 증가

o 영업용화물자동차 취급물량중 주선을 경유하는 비중은 80% 이상으로 매우 높으며 이는 운송사업체가 대부분 영세하고 위수탁경영과 지입제에 의존하는 산업구조로 인한 것으로 분석됨

<표 3> 운송주선업 현황

(단위 : 개)

구 분	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04.9
일반화물	5,119	5,124	5,417	5,805	6,698	6,967	7,566	7,712
이사화물	3,456	3,742	4,336	4,715	5,012	5,588	5,815	5,969
계	8,575	8,866	9,753	10,520	11,710	12,555	13,381	13,681

자료 : '97~'02년 통계 : 건교부, 화물운수사업주요자료집 p.12 재인용, 2003.10.
'03년 이후 통계 : 전국화물자동차운송주선사업연합회 제공

2. 문제점 및 정부대책

가. 문제점

□ 수급불균형 심화

o 등록제 시행('97.9)으로 1997~2002년간 영업용 화물자동차 대수는 96%(5톤 이상 61.5%) 증가한 반면, 물동량은 14% 증가에 그쳐 수급 불균형 심화

□ 화물운전자의 근로조건 열악

o 5톤 이상의 일반화물차주의 월평균 소득은 165만원(2003년말 기준)으로 1997년(202만원)에 비해 82% 수준으로 하락[2)]

□ 지입제 위주의 수송구조

o 일반화물자동차의 약 90%가 지입차량으로 추정되며, 지입제로 인해 계약관계의 불투명, 불공정 거래등의 문제점 야기

□ 안전 및 소비자 보호대책 취약

o 화물차 운전자 대부분이 열악한 근무여건으로 인한 졸음·과속운전으로 사고율 및 사망사고율이 높은 수준[3)]

o 영세한 사업구조로 인해 사고발생시 화주 또는 소비자 보상 자력이 취약하며 보험가입율도 대단히 저조한 상태임[4)]

나. 정부대책(화물자동차운수사업법 주요 개정내용)

□ 운송사업의 1대허가제 시행

o 지입차 문제의 해소를 위해 일반화물자동차운송사업의 1대허가제(최소 보유대수를 5대에서 1대로 완화)를 시행하며

o 영업능력이 취약한 운송사업자의 지원과 거래의 투명성을 확보하기 위해 『화물자동차운송가맹사업제도』를 도입

□ 『적재물배상보험제도』 도입('04.12시행)

o 운송물의 멸실, 훼손으로 인한 소비자의 피해를 보험으로 보전하여 화물운송사업의 신뢰성 증진

□ 『업무개시명령제도』 등 운송질서 확립관련 제도 신규도입

o 『화물자동차운전자격제도』및 갱신등록제도를 도입하고 운수종사자 등의 집단적인 불법행동에 대한 대비책으로『업무개시명령제도』를 도입

---

2) 교통개발연구원, 「화물운송산업의 종합 육성대책」, 월간교통 2004.11

3) 차량 1만대당 사망사고(2003년) : 승용차 3.3건, 화물차 6.2건, 보험개발원 『자동차통계자료집』

4) 화물자동차업체 중 97.3%가 5대미만 보유(일본의 경우 19.8%). 도로운송업자배상책임보험 가입율은 10 ~ 20% 수준으로 추정됨