



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

컨테이너화물 운송요율 적정성 연구

A Study on Suitability of Container Freight Rates for
Road Transportation



指導教授 金 煥 成

2017年 2月

韓國海洋大學校 海洋金融 · 物流大學院

海運港灣物流學科

姜 京 旭



本 論文을 姜京旭의 物流學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 金 玆 聖 
委 員 南 奇 燦 
委 員 金 煥 成 



2017 年 01 月

韓國海洋大學校 海洋金融 · 物流大學院



목 차

List of Tables	iii
List of Figures	iv
Abstract	v
제 1 장 서 론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 내용 및 방법	3
제 2 장 이론적 고찰	5
2.1 화물자동차 운송시장의 개념 및 특징	5
2.2 화물자동차 운송시장의 제도변화	7
2.3 화물자동차 운수사업의 종류	9
2.4 선행연구 고찰	15
제 3 장 화물자동차 운송시장의 구조 및 문제점	17
3.1 다단계운송거래구조	17
3.2 지입제	18
3.3 법적·제도적 장치의 미흡	22
3.4 그 외 문제점	24
제 4 장 컨테이너 화물 운송요율 적정성 분석	27
4.1 컨테이너 화물 운전자 실태 조사	27
4.2 M사와 Tariff 운송요율 적정성 사례 분석	34
4.3 컨테이너 화물 운송의 운임 분석	38
4.4 분석 및 고찰	43

제 5 장 결 론	45
5.1 결론	45
5.2 연구의 한계점 및 향후 연구내용	46
참고문헌	47
부록 1 : 컨테이너화물 운송요율표	49
부록 2 : 설문지	63



List of Tables

<표 1> 물류사업의 범위	5
<표 2> 일반화물자동차 운송사업 허가기준	10
<표 3> 개별화물자동차 운송사업 허가기준	11
<표 4> 용달화물자동차 운송사업 허가기준	12
<표 5> 화물자동차 운송가맹사업 허가기준	13
<표 6> 화물자동차 운송주선사업 허가기준	14
<표 7> 선행연구 정리	16
<표 8> 정상적인 화물운송 거래구조와 다단계 불공정 거래구조 비교	18
<표 9> 지입제와 관련한 화물자동차 운송산업의 주요정책 변화과정	20
<표 10> 차량규모별 월평균 지입료 현황	21
<표 11> 화물연대 파업 현황	25
<표 12> 화물운송시장 실태조사 조사항목 및 내용	28
<표 13> 컨테이너 화물 운전자 분기별 월평균 운송수입, 지출액 및 순수입 ..	29
<표 14> 컨테이너 화물 운전자의 분기별 일평균 근로여건	31
<표 15> 컨테이너 화물 운전자의 분기별 월평균 운행거리	33
<표 16> 2016년 M사의 컨테이너 운송 주선 현황	35
<표 17> M사의 운송 주선 지역별 Tariff 운임, M사 실제 요율 비교	36
<표 18> 주요 설명변수의 정의	39
<표 19> 주요 변수의 월평균 분석결과	40
<표 20> 집단별 설문 회수 부수	40
<표 21> 주요 변수의 기초 통계량	41
<표 22> 주요 변수의 기초 통계량	43

List of Figures

<그림 1> 차량규모별 월평균 지입료 현황	21
<그림 2> 컨테이너 화물 운전자 분기별 월평균 운송수입, 지출액 및 순수입	30
<그림 3> 컨테이너 화물 운전자의 분기별 일평균 근로여건	30
<그림 4> 컨테이너 화물 운전자의 분기별 일평균 운행거리	32
<그림 5> Tariff 운임 대비 실제 운임 비율	37
<그림 6> 지역별 Tariff 운임 대비 실제 운임 비율	38
<그림 7> 주요 변수 기초 통계량	42
<그림 8> 주요 변수 기초 통계량	43



A Study on Suitability of Container Freight Rates for Road Transportation

Kang, Kounk Ouk

Department of Shipping and Port Logistics,
Graduate School of Marine Finance and Logistics,
Korea Maritime and Ocean University

Abstract

Container transportation business has been pointed out as a structural problem due to the persistence of the transportation industry, the management structure focused on the import industry, and the multi-level transactions.

As the transportation business is separated from the transportation company and the individual and the import business, this is a factor for forming the multi-level transaction structure. The overall efficiency of the container transportation industry has been increasing due to the increase in transportation efficiency. However, there is insufficient study on the institutional aspects based on the efficiency evaluation result using the transportation performance of the drivers.

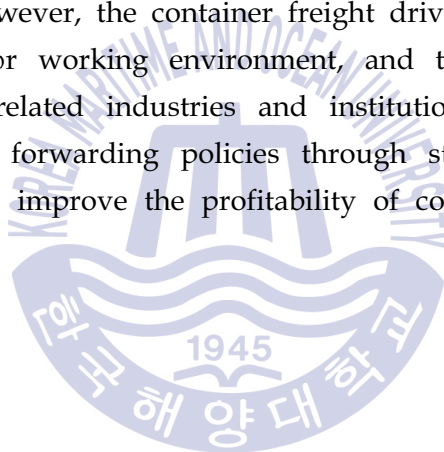
In this paper, we analyzed the adequacy of the container freight transportation rates with the focus on opinions such as imports, spending, insurance premiums, other expenses of the first container carriers, and government subsidies.

As a result of the survey of freight rates of container cargo drivers,

monthly average transportation income was analyzed as 8.34 million won, but monthly average total expenditure including oil subsidy was 7.04 million won, which suggests that wage structure of container cargo driver is 1.30 million won per month.

The average freight rate for container car drivers is 1.30 million won, while the average monthly freight rate for newly purchased vehicle drivers is 1.78 million won, which is 480 thousand won more than the average freight rate. In addition, the average monthly fare of the driver of the used car driver is 1.06 million won, which is lower than the average fare by 240 thousand won.

As a result of analysis of income and expenditure, the operating income of the new car purchasing group was higher than that of the used car purchasing group. However, the container freight driver is still considered to be working in a poor working environment, and the government should work together with related industries and institutions to improve freight rates through freight forwarding policies through steady support policies. Research is needed to improve the profitability of container cargo operators in the future.



제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

우리나라 컨테이너 화물의 운송수단은 크게 도로, 철도, 연안, 항공운송으로 나눌 수 있다. 컨테이너 화물의 대부분은 도로운송에 의존하고 있으며, 국내 컨테이너 화물 운송은 국가 물류에서 매우 중요한 역할을 차지하고 있으며, 대부분 도로운송에 의존하고 있다.¹⁾ 그러나 컨테이너 도로운송은 운송업체의 영세화, 지입제 위주의 경영구조, 다단계거래 등이 관행처럼 지속되어 이로 인한 구조적인 문제가 지적되어 왔다.

1997년 8월 「화물자동차운수사업법」의 개정으로 면허제에서 등록제로 전환되고, 업종이 6개에서 3개(일반, 개별, 용달)로 축소되는 등 규제가 완화되어 많은 기업이 운송시장에 진입하였으나, 경쟁력을 갖추기에는 구조적으로 문제가 상존하고 있었다. 화물자동차운송시장에서는 이론적으로 1대의 화물자동차만 확보하면 운송서비스의 제공이 가능하나, 2004년 이전까지는 신규시장 진입규제 정책의 최소보유 대수 기준(예 : 10대)에 따라 차량을 1대 보유한 운송사업자의 진입이 인위적으로 억제되어 왔다.

또한, 2004년 화물자동차운송사업에 대한 허가제 시행과 함께 정부는 지입차량중심의 시장구조를 개선하기 위한 제도적 장치를 마련하였으나, 여전히 화물자동차운송시장은 위·수탁 계약이 허용되고 있고, 기존 운송사업자 보유 허가대수(T/E)분이 다시 지입형태로 시장에 진입하는 등 실질적으로 지입제도의 개선이 미흡한 상황이다. 지입제의 근거가 되는 현행 위·수탁 계약은 시장 진입 시 재산상의 분쟁뿐만 아니라 불공정 거래 등의 문제점들을 끊임없이 야

1) 변양수, “우리나라 컨테이너화물의 연안운송 활성화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문, 2005

기하고 있어 근본적인 제도적 개선책이 요구되고 있다. 또한, 2003년 물류대란이 발생한 이후 2004년 정부는 화물운송시장의 진입을 허가제로 전환하는 등 정책적으로 화물운송시장의 경쟁력을 확보하기 위한 노력을 하고 있다.

현재 화물자동차 운송시장에서 진입의 형태는 차량 소유주가 화물운송업체와 지입차주 간의 위수탁관리계약(또는 차량지입관리계약)을 통해서 운송업체 명의로 등록하는 방식을 취하고 있다.

2001년 제1차 에너지세제 개편에 따라 화주의 물류비 절감을 통한 경쟁력 제고와 화물자동차 운전자의 경영지원을 도모하고자 유가보조금 지급 지침(국토해양부 2008.7.1)에서도 유가보조금 지급 청구권자 규정에 위·수탁차주를 명시(6조 2항)함으로써 실질적으로 지입차주를 인정하고 있다.

하지만 2004년 진입에 대한 허가제 전환 이후 화물자동차 등록 대수는 많이 증가했지만, 허가제하에서 화물자동차운송사업의 최소 차량단위(필요조건)가 1대로 완화되어 주선업체 또는 운송업체는 확보된 화물을 운송효율이 낮은 직영 차량 대신 지입 차량을 이용할 수밖에 없는 실정이다. 화물자동차운송시장의 가장 큰 특징은 개별차주 또는 지입차주 중심으로 영업이 이루어진다는 데 있다. 운송업무가 다단계 거래구조를 형성하게 하고 있으며, 이는 운송업체와 개별 및 지입차주로 이원화되고 있기 때문이다.

다단계구조로 인해 생겨난 부당한 비현실적인 화물 운송요율이 조정되지 않아 컨테이너 운송자는 화물연대 파업으로 운송요율인상을 요구하고 있지만, 운송실적을 이용한 적정성 평가 등 화물자동차 운전자의 논리를 뒷받침할만한 제도적 측면의 연구가 미흡한 실정이다. 따라서 본 연구는 대다수의 차주가 위수탁 차주로서 컨테이너 운송업체가 지니는 관행과 실무를 반영하여 선행연구와의 차별화를 행하고자 하였으며, 컨테이너 운송요율에 대한 연구 자료가 없는 가운데 컨테이너화물 운전자들의 운송실적을 이용한 효율성 평가 결과를 바탕으로한 연구를 수행하였다.

본 연구의 컨테이너화물 운송 적정요율 분석의 진행을 위하여 M사 운행일보 자료와 컨테이너 화물차량 운전자의 설문조사를 통해 차량운전자의 생활에 직접적으로 유의한 영향을 미치는 요인을 알아보려고 한다. 또한, 컨테이너운송업

간의 관계에 대한 컨테이너 적정요율 분석과 컨테이너운전자 설문 분석 및 컨테이너 화물 운전자 실태 분석을 통하여 화물운전자의 현상을 파악하고, 향후 컨테이너 육상운송시장의 발전을 위해 긍정적인 시사점을 제공하고자 하였다. 연구는 전국화물자동차운송연합회의 육상운송요율표(2012년 8월 1일 발행)와 컨테이너 운송시장의 M사의 운행일보를 토대로 운송시장의 적정요율의 한계를 효과적으로 분석 및 비교하여 정책적 시사점을 육상운송시장에 발전적 시사점을 제공하고자 하였다.

1.2 연구의 내용 및 방법

본 논문은 컨테이너 화물 운송 요율의 적정성에 관한 연구로써, 선행연구 및 이론적 고찰을 통해 연구의 목적을 설정하였다. 먼저, 컨테이너화물운송을 운영 중인 화물자동차 운송시장의 구조 및 문제점 분석을 통해 화물자동차 운송시장의 현황분석을 행하였다. 이후, 컨테이너화물운송을 화물 운송 주산업 M사의 운송요율 내부자료, 컨테이너 화물 운전자 일반현황 분석 및 컨테이너 화물 운전자에 대한 설문분석을 통해 컨테이너 화물 운송 시장의 운송 요율의 적정성을 실증 분석하였다.

설문조사를 위해서는 컨테이너 화물운송자들을 개별적으로 방문하여 화물자동차운송사업 운영을 위한 정부의 대표적인 제도들에 대한 의견을 수렴하였다.

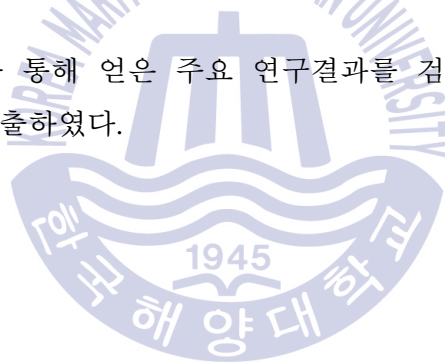
본 연구의 의견수렴을 위한 연구 방법으로는 설문지법을 사용하였다. 본 연구의 객관성을 입증하기 위하여 컨테이너 화물운송자 각 개인에게 설문조사를 의뢰하였다. 또한, 설문의 신뢰성을 높이기 위하여 화물자동차 운송사업 현장을 방문하여 개인별로 설문조사를 통해 데이터를 획득하였다. 본 연구의 연구조사 범위는 부산감만부두, 허치슨터미널, 부산신항터미널, 컨테이너화물자동차 주차장, 화물연대사무실을 대상으로 한정하였고, 1인 1대 컨테이너화물자동차 운송사업에 종사하는 운송자에 국한하였다. 표본조사 시점은 2016년 11월 10부터 12월 12일까지 컨테이너화물운전자 현장을 직접 방문하여 수행하였으며, 조사 범위는 컨테이너운송사업자들의 수입, 지출, 보험료, 기타경비, 정부의 유류보조비 등 의견을 중점을 두고 조사하였다.

본 논문은 총 5개의 장으로 구성되어있다. 1장 서론에서는 연구의 목적 및 내용을 기술하였고, 2장에서는 화물 운송 효율에 관한 선행 연구 검토 및 컨테이너 화물 운송시장의 이론적 고찰을 실시하였다.

3장에서는 화물자동차 운송시장의 구조 및 문제점 분석을 통해 화물자동차 운송시장의 현황분석을 실시하였다. 화물운송사업의 다단계 운송시장 구조, 지입제 시장구조, 화물 운송 시장의 법적 제도적 문제점 분석 등을 통해 우리나라 화물 운송시장의 구조 및 문제점을 파악하였다.

4장에서는 컨테이너 화물 운전자의 일반 현황 분석을 위해 한국교통연구원의 컨테이너 화물 운전자 실태 조사 자료를 이용하여 운전자의 현황을 분석하였다. 또한, 화물 운송 주선업체인 M사의 실제운송 효율을 바탕으로 구간별 Tariff와 실제운송 효율의 차이를 분석하였으며, 마지막으로 컨테이너 화물 운송 종사자를 대상으로 한 설문조사를 통해 화물운송시장의 효율의 적정성을 분석하였다.

5장에서는 본 연구를 통해 얻은 주요 연구결과를 검토하였으며, 연구한계점 및 향후 연구내용을 도출하였다.



제 2 장 이론적 고찰

2.1 화물자동차 운송시장의 개념 및 특징

2.1.1 화물자동차 운송시장 개념

국내화물 운송시장을 분석하기 위해서는 물류산업에 대한 이해가 필요하다. 「물류정책법」 제2조에 따르면 물류란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 화주에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역 등 모든 일련의 과정으로 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 말한다고 하였다.

<표 1>에서는 물류사업의 범위를 크게 화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업으로 나누고 화물운송 내에서 육상화물운송업, 해상화물운송업, 항공화물운송업, 파이프라인운송업으로 분류하고 있으며, 본 연구와 관련 있는 화물자동차운송시장의 경우 육상화물운송업에 포함되어 있다.

표 1 물류사업의 범위

대분류	세분류	세세분류
화물 운송업	육상화물운송업	화물자동차운송사업, 화물자동차운송가맹사업, 철도사업
	해상화물운송업	외항정기화물운송사업, 외항부정기화물운송사업, 내항화물운송사업
	항공화물운송업	정기항공운송사업, 부정기항공운송사업, 상업서류송달업
	파이프라인운송업	파이프라인운송업
물류시설 운영업	창고업 (공동집배송센터 운영업 포함)	일반창고업, 냉장 및 냉동 창고업, 농·수산물 창고업, 위험물품보관업, 그 밖의 창고업

	물류터미널 운영업	복합물류터미널, 일반물류터미널, 해상터미널, 공항화물터미널, 화물차전용터미널, 컨테이너화물조작장(CFS), 컨테이너장치장(CY), 물류단지, 집배송단지 등 물류시설의 운영업
물류 서비스업	화물취급업 (하역업 포함)	화물의 하역, 포장, 가공, 조립, 상표부착, 프로그램 설치, 품질검사 등 부가적인 물류업
	화물주선업	국제물류주선업, 화물자동차운송주선사업
	물류장비임대업	운송장비임대업, 산업용 기계·장비 임대업, 운반용기 임대업, 화물자동차임대업, 화물선박임대업, 화물항공기임대업, 운반·적치·하역장비 임대업, 컨테이너·파렛트 등 포장용기 임대업, 선박대여업
	물류정보처리업	물류정보 데이터베이스 구축, 물류지원 소프트웨어 개발·운영, 물류 관련 전자문서 처리업
	물류컨설팅업	물류 관련 업무프로세스 개선 관련 컨설팅, 자동창고, 물류자동화 설비 등 도입 관련 컨설팅, 물류 관련 정보시스템 도입 관련 컨설팅
	해운부대사업	해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업
	항만운송관련업	항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너 수리업, 예선업
	항만운송사업	항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사
종합물류 서비스업	종합물류서비스업	종합물류서비스업

자료 : 물류정책기본법 시행령 [별표1]

2.1.2 화물자동차 운송시장 특징

화물자동차 운송시장은 다음의 세 가지 특징을 지니고 있다. 첫째, 진입비용이 낮은 경쟁 시장이다. 이론적으로 화물자동차 1대를 가지고 운송서비스를 제공할 수 있다. 화물운송을 위한 최소한의 서비스단위가 1대이기 때문에 영세한 사업자의 비중이 높아 운송시장의 경쟁이 심각한 수준이다.

둘째, 수급 불균형이 상시로 존재하는 시장이다. 화물자동차 운송시장은 계절, 시간, 경기에 따라 운송수요가 변화하여 수요(화물 물동량)와 공급(화물차량 대수)이 불균형을 이룰 수밖에 없는 구조이다.

화물운송 서비스는 지역과 지역을 이동하는 특성이 있어 변동적인 운송수요는 경쟁적인 시장에 따라 수급불균형을 야기하기도 한다. 또한, 시장구조가 복잡하여 수급조절이 힘들다는 특징이 있다.

셋째, 화물 운송시장은 정보의 비대칭이 존재하는 시장이다. 화물자동차 운송 시장에서는 주선업체가 화주와 운송업체 간에 운송 정보를 연결하는 역할을 하므로, 정보를 많이 가진 주선업체와 운송업체 간에는 정보의 유무에 따른 비대칭이 존재한다.

2.2 화물자동차 운송시장의 제도변화

국내 화물자동차운수사업법령은 1921년 이후부터 시작되었고, 한국전쟁이 끝난 후 미국이 한국 정부의 군용트럭을 판매함으로써 사업용 화물자동차가 운영되었다. 당시 정부에서는 민간에게 화물차량을 불하하여 곡식, 석탄 등을 운반하게 한 것이 화물자동차 운송업의 시작이었다.

1950년대의 국내 화물운송시장 운송체계는 매우 열악하였고, 농업중심에서 산업화로 전환되기 시작한 1960년대 이후 운송시장도 본격적으로 활성화되었다. 이러한 과정에서 화물자동차운수사업을 영위하는 중소 차주들은 자본의 한계를 느껴 화물차량을 타인에게 위탁하여 운영하였고, 이러한 형태가 지입제로 발전하게 되었다.

2.2.1 면허제

1961년 12월 「자동차운수사업법」이 제정됨에 따라 운수사업을 하고자 하는 자는 교통부 장관의 면허를 받게 되었다. 이때 정부는 화물 운송시장의 안정과 질서를 위하여 기업화 정책을 추진하였다. 그러나 1980년대 3차에 걸친 기업화 정책은 실패로 끝나고, 이후 1990년대 중반까지 부분적인 규제 완화 정책을 추진하였다.

정종석(1998)은 국내 화물 운송시장은 면허제에 의한 진입규제 때문에 지입제의 만연, 운송기업의 영세화, 운송서비스의 낙후 등의 고질적인 문제점을 가지고 있고, 그 결과 도로화물 운송분야는 자가용 화물자동차에 대한 과도한 편중

구조, 높은 공차율 등 고비용·비효율 구조가 심각한 수준에 이르렀다고 밝혔다.²⁾

2.2.2 등록제

1997년 8월 「화물자동차운수사업법」이 개정되고, 등록기준이 면허제에서 전면 등록제로 전환하여 진입규제를 없애고, 운임 또한 자율제를 허락함으로써 화물운송시장 진입이 자유롭게 되었다.

그러나 1997년부터 2004년까지 물동량은 4% 증가한 반면, 영업용 화물자동차는 약 72% 증가하여 물동량에 비해 영업용 화물자동차가 과도하게 공급되어 업체 간 과당 경쟁으로 운송료가 하락하는 등 화물운송시장에 심각한 수급불균형이 생기게 되었다.

양장현(2004)은 등록기준이 면허제에서 등록제로 전환된 이후 화물자동차운수업계가 대부분 영세한 운수업체로 이루어지게 되었고, 운송업을 영위하는 데 필요한 최소기준인 등록기준을 충족하지 못하는 부실업체가 발생함으로써 사업환경이 열악해 졌다고 하였다.³⁾

2.2.3 허가제

2004년 화물자동차 운송시장의 심각한 수급불균형을 해소하기 위하여 등록기준이 등록제에서 허가제로 전환되었다. 고철진(2004)은 2007년 12월 31일까지 운송시장의 안정화를 위해 신규허가 및 증차를 제한하였고, 매년 국토해양부 장관이 업종별 차량대수, 물동량, 운송료 수준 등을 조사하여 기준 안에서 신규허가 및 증차를 허용하도록 개선함으로써 신규 진입으로 인한 수급 불균형 문제를 근원적으로 해소하였다고 하였다.⁴⁾

그러나 조경우(2013)는 이러한 제도변화로 인해 정부가 물동량 공급과 자율적 수급 조절 기능을 조절함으로써 전체적으로는 화물 운송시장의 공급과잉이 발생하지만 일부 품목에서는 오히려 공급 부족현상이 발생하는 등의 시장 왜곡현상이 발생하고 있다고 하였다.⁵⁾

2) 정종석, “수출입 물류의 Outsourcing 방안”, 1998, 한국무역협회

3) 양장현, “새로운 화물자동차운수사업제도”, 2004, 한국시멘트협회

4) 고철진, “화물운송산업의 선진화 도모”, 2004, 한국개발연구원

2.3 화물자동차 운수사업의 종류

「화물자동차운수사업법」에서 명시하고 있는 화물자동차 운수사업은 크게 화물자동차운송사업, 화물자동차운송주선사업, 화물자동차운송가맹사업으로 구분된다.

2.3.1 화물자동차 운송사업

「화물자동차 운수사업법」에 따르면 화물자동차 운송사업이란 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업을 말한다.

현재 운송사업의 종류에는 일반화물, 용달화물, 개별화물 3개의 업종으로 구분할 수 있는데 일정대수 이상의 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업을 일반화물, 소형화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업을 용달화물이라고 한다. 개별화물은 화물자동차 1대를 사용하여 화물을 운송하는 사업을 뜻한다.

화물자동차 운송사업의 허가기준은 2004년 1월에 등록제에서 허가제로 변경되었다. 화물자동차 운송사업기준은 모든 화물을 대상으로 운영되며 1대 이상의 모든 종류 및 크기의 차량을 확보하여 기업형으로 운영하는 일반화물자동차 운송사업이 있으며, 개별화물의 경우에는 1톤 초과 5톤 미만 화물차를 이용하고, 용달화물운송사업의 경우에는 1톤 이하의 화물자동차를 사용한다.

5) 조경우, “우리나라 화물자동차 운송시장의 문제점 및 시사점”, 2013, 한국발전연구원

표 2 일반화물자동차 운송사업 허가기준

구 분	허가기준
공급기준	· 해당 연도의 공급기준 적합 여부 확인
허가기준 대수	· 1대 이상
사무실 및 영업소	· 영업에 필요한 면적(소유 대수가 2대 이상인 경우만 해당)
최저 보유차고 면적	· 화물자동차 1대당 해당 화물자동차의 길이와 너비를 곱한 면적
화물자동차의 종류	<ul style="list-style-type: none"> · 최대 적재량 5톤 이상의 「자동차관리법」에 따른 화물자동차(① 이 사화물의 운송을 위한 「자동차관리법」에 의한 최대 적재량 5톤의 밴형 또는 특수용도형 화물자동차 또는 ② 이사화물의 운송을 위한 고정식 사다리형 장비를 갖춘 「자동차관리법」에 의한 최대 적재량 5톤 이상의 화물자동차 1대만으로 허가를 받으려는 경우는 제외) · 「자동차관리법」에 따른 대형특수자동차(이사화물의 운송을 위한 고정식 사다리형 장비를 갖춘 「자동차관리법」에 의한 대형 특수자동차 1대만으로 허가를 받으려는 경우는 제외) · 「자동차관리법」에 따른 2대 이상의 화물자동차 또는 특수자동차[용달화물자동차 운송사업용 화물자동차(최대 적재량 1톤 이하의 「자동차관리법」에 따른 화물자동차) 또는 특수자동차(「자동차관리법」에 따른 경형 및 소형 특수자동차)만으로 이루어진 경우는 제외]
업무형태	· 업무형태를 제한하지 않음

자료 : 「화물자동차운수사업법」 시행령

표 3 개별화물자동차 운송사업 허가기준

구분	허가기준
공급기준	· 해당 연도의 공급기준 적합 여부 확인
허가기준 대수	· 1대
사무실 및 영업소	· 해당 화물자동차의 길이와 너비를 곱한 면적. 다만, 주사무소가 있는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시 또는 군의 주차 여건과 교통상황 등을 종합적으로 고려하여 최대 적재량 1.5톤 이하 화물자동차를 소유하고 있는 개별화물자동차 운송사업자에게 차고지를 설치하지 않도록 해당 지방자치단체의 조례로 정한 경우에는 차고지를 설치하지 않을 수 있음
최저 보유차고 면적	<ul style="list-style-type: none"> · 최대 적재량 1톤 초과 5톤 미만의 「자동차관리법」에 따른 화물자동차 · 「자동차관리법」에 따른 중형 특수자동차 · 이사화물의 운송을 위한 「자동차관리법」에 따른 최대 적재량 5톤의 벤형 또는 특수용도형 화물자동차 · 이사화물의 운송을 위한 고정식 사다리형 장비를 갖춘 「자동차관리법」에 따른 최대 적재량 1톤 초과 화물자동차 · 이사화물의 운송을 위한 고정식 사다리형 장비를 갖춘 「자동차관리법」에 따른 대형 특수자동차
화물 자동차의 종류	· 업무형태를 제한하지 않음. 다만, 화물의 집화 배송만을 위해 허가를 받으려는 경우에는 「화물의 집화·배송 관련 화물자동차 운송사업 공급기준 및 허가 요령」(국토교통부 고시 제2016-167호, 2016. 4. 8. 발령·시행) 별표 1에 따른 시설 및 장비기준을 갖추고, 화물을 집화·분류·배송하는 형태의 운송사업을 하는 운송사업자와의 전속 운송계약을 통해 그 운송사업자의 명의로 사업을 수행할 것

자료 : 「화물자동차운수사업법」 시행령

표 4 용달화물자동차 운송사업 허가기준

구분	허가기준
공급기준	· 해당 연도의 공급기준 적합 여부 확인
허가기준 대수	· 1대 이상, 다만, 화물의 집화·배송만을 위해 허가를 받으려는 경우는 1대
사무실 및 영업소	· 영업에 필요한 면적(소유 대수가 2대 이상인 경우만 해당)
최저 보유차고 면적	· 화물자동차 1대당 해당 화물자동차의 길이와 너비를 곱한 면적. 다만, 주사무소가 있는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시 또는 군의 주차 여건과 교통상황 등을 종합적으로 고려해서 소유대수가 1대인 용달화물자동차 운송업자에 대하여 차고지를 설치하지 않도록 해당 지방자치단체의 조례로 정한 경우에는 차고지를 설치하지 않을 수 있음
화물 자동차의 종류	· 「자동차관리법」에 따른 화물자동차로서 최대 적재량 1톤 이하의 화물자동차 · 「자동차관리법」에 따른 경형 및 소형 특수자동차 · 「자동차관리법」에 의한 소형 특수자동차로서 이사화물의 운송을 위한 고정식 사다리형 장비를 갖춘 특수자동차 · 이사화물의 운송을 위한 덮개·결박 장비를 갖춘 소형화물자동차
업무형태	· 업무형태를 제한하지 않음. 다만, 화물의 집화·배송만을 위해 허가를 받으려는 경우에는 「화물의 집화·배송 관련 화물자동차 운송사업 공급기준 및 허가 요령」(국토교통부 고시 제2016-167호, 2016. 4. 8. 발령·시행) 별표 1에 따른 시설 및 장비기준을 갖추고, 화물을 집화·분류·배송하는 형태의 운송사업을 하는 운송사업자와의 전속 운송 계약을 통해 그 운송사업자의 명의로 사업을 수행할 것

자료 : 「화물자동차운수사업법」 시행령

2.3.2 화물자동차운송 가맹사업

「화물자동차운수사업법」에서는 다단계 알선을 방지하기 위해 화물운송전산망을 통해 배차하여 화물운송 거래단계 축소, 거래비용 감소 및 투명화, 화물차주의 물량 확보지원 등으로 화물차주의 근로여건 개선 및 화물운송산업 발전에 기여하기 위하여 화물자동차운송 가맹사업에 대한 내용을 제정하였다.

표 5 화물자동차 운송가맹사업 허가기준

구 분	허가기준
허가기준 대수	· 500대 이상(운송가맹점이 소유하는 화물자동차의 대수를 포함하되, 특별시·광역시를 포함한 8개 이상의 시·도에 각각 50대 이상 분포되어야 한다)
자본금 또는 자산평가액	· 10억 원 이상
사무실 및 영업소	· 영업에 필요한 면적
최저보유 차고면적	· 화물자동차 1대당 당해 화물자동차의 길이와 너비를 곱한 면적(화물자동차를 직접 소유하는 경우에 한한다)
화물자동차의 종류	· 제3조 규정에 의한 화물자동차(화물자동차를 직접 소유하는 경우에 한한다)
기타 운송시설	· 화물운송전산망을 갖출 것

자료 : 「화물자동차운수사업법」 시행령

2.3.3 화물자동차 운송주선사업

국내 화물운송 시장은 크게 화주, 화물을 운송하는 운송사, 화주와 운송사를 연결해주는 운송주선업체 등으로 구분된다. 대부분의 운송업체가 화주와 직접 연결되기보다는 운송주선업체를 통해 물량을 확보하는 구조를 가지고 있어 정보의 불균형을 이용한 업자들로 인한 시장교란 현상이 나타나기도 한다.

「화물자동차운수사업법」에서는 화물자동차 운송주선사업을 “다른 사람의 요구에 응하여 유상으로 화물운송계약을 중개·대리하거나 화물자동차 운송사업 또는 화물자동차 운송가맹사업을 경영하는 자의 화물 운송수단을 이용하여 자기 명의와 계산으로 화물을 운송하는 사업”으로 정의하고 있다.

표 6 화물자동차 운송주선사업 허가기준

항목	허가기준
사무실	· 영업에 필요한 면적. 다만, 관리사무소 등 부대시설이 설치된 민영 노외주차장을 소유하거나 그 사용계약을 체결한 경우에는 사무실을 확보한 것으로 본다.
자본금 또는 자산평가액	· 1억 원(영업소를 설치하는 경우에는 영업소의 수에 5천만 원을 곱한 금액을 합한 금액) 이상일 것
상용 인부	· 2명 이상일 것(일반화물운송주선사업자는 제외한다)

자료 : 「화물자동차운수사업법」 시행령



2.4 선행연구 고찰

본 연구를 위한 선행연구에서는 표준 운임제의 도입과 국내 운송시장 제도 개선 방안에 대한 검토를 행하고자 한다. 선행연구에서는 외국 사례 벤치마킹과 정성적 분석을 통한 제도 개선 방안 검토 등을 포함하고자 한다.

먼저, 최재훈(2012)은 화물운송시장 중 화물운송 알선사업의 현황 및 선진화 방향을 제시하기 위해 화물자동차 운송 사업의 주요 이해관계자 집단을 대상으로 실증분석을 실시하였으며, 이를 통해 화물자동차 운송 사업의 선진화 방안 및 화물자동차 운송 관련 정책 방향을 제시하였다.

또한, 국가 산업물류의 효율화 지원 산업의 역할이 확대되는 측면에서, 도로 화물운송의 기능과 향후의 도로화물 운송의 올바른 역할의 정립과 방향을 위하여 이성수(2013)는 도로화물 운송의 근원적 문제를 파악하여 분석하는 데 노력하였다.

한편으로, 호주에서의 도로운송업의 실태에서는 낮은 운임으로 인하여 불안정한 업무 관행을 야기시켜 결과적으로 국민의 안전을 위협한다는 문제 인식 하에 2012년 7월 도로안전운임제를 도입하였다. 이에 대해 우리나라도 화물자동차운송업에서의 '표준운임제'의 도입과 관련한 논란이 계속되고 있는 가운데 운영삼(2014)은 2012년 7월 도로안전운임제를 도입한 호주를 대상으로 사례분석을 행하였으며, 이를 통하여 우리나라의 화물자동차운송업에서 표준운임제의 도입과 관련한 문제에 관한 사항을 제시하였다.

또한, 임상규(2015)는 2008년 화물연대과업 이후 정부가 합의했던 사항인 표준운임제(정부에서 원가를 반영한 최저기준의 운임을 정하고 화물운송종사자 특히 차주들이 이를 토대로 운임을 결정할 수 있도록 하는 제도)를 현재 운송시장에 적용하기 위해 화물 운송시장의 문제점을 분석하였으며, 호주, 일본 등 외국사례를 들어 국내 운송시장 제도 개선 방안을 모색하였다.

물류산업과 화물자동차운송산업에 대한 산업구조에 대해서는 권혁구(2016)가 비용구조 및 효율성 분석을 실시하였으며 이를 통해 정책 방향과 정책대상을 어떻게 설정하고 추진해야 하는가에 대해 초점을 맞춰 물류산업의 발전방안을

모색하였다.

이재호(2016)는 의사결정과정에서 중요한 고려사항인 화물운임을 결정요소로 선택하여 회귀분석을 실시하였다. 이를 통해 화주, 화물중개업자, 운송업자들을 최대한 만족하게 할 수 있는 운임 산정 방법을 제시하였다.

표 7 선행연구 정리

구분	분석방법	연구내용
최재훈 (2012)	· 실증분석	화물자동차 운송 사업의 주요 이해관계자 집단을 대상으로 실증분석을 통해 화물자동차 운송 사업의 선진화 방안 및 화물자동차 운송 관련 정책 방향을 제시함
이성수 (2013)	· 현황분석	도로화물 운송의 올바른 역할의 정립과 방향을 세우기 위해 도로화물 운송의 근원적 문제를 파악함
윤영삼 (2014)	· 비교분석 · 실태분석	국내의 화물자동차운송업에서 표준운임제의 도입과 관련한 문제에 관한 사항을 호주의 사례를 체계적으로 살펴보고 국내 도입에 대한 시사점을 제시함
임상규 (2015)	· 사례분석	2008년 화물연대파업 이후 정부가 합의했던 사항인 표준운임제를 현재 운송시장에 적용하기 위해 화물 운송시장의 문제점을 분석하였으며, 호주, 일본 등 외국사례를 들어 국내 제도 개선 방안을 모색함
권혁구 (2016))	· 산업구조, 비용구조 및 효율성 분석	물류산업과 화물자동차운송산업에 대한 산업구조 비용구조와 효율성 분석을 실시하여 정책 방향과 정책대상을 어떻게 설정하고 추진해야 하는가에 대해 초점을 맞춰 물류산업의 발전방안을 모색함
이재호 (2016)	· 회귀분석	의사결정과정에서 중요한 고려사항인 화물운임을 결정요소로 회귀분석 통해 화주, 화물중개업자, 운송업자들을 최대한 만족하게 할 수 있는 운임 산정 방법을 제시함

제 3 장 화물자동차 운송시장의 구조 및 문제점

화물자동차 운수업이 직면하고 있는 문제 중 하나는 운송거래 현실과 화물자동차 운수사업법령의 운송거래규정과의 괴리이다. 현실과 맞지 않는 법개정으로 인해 화물자동차운송시장은 과잉공급으로 인해 수급 불균형이 발생하고, 운송료가 하락하는 문제가 발생하였다. 이러한 문제점을 해결하기 위하여 과도한 운송거래 단계나 거래 단계상의 불공정 행위에 대해서는 개선할 필요가 있다.

3.1 다단계운송거래구조

우리나라 화물운송 거래구조는 다단계 구조로 화주와 운송인 사이에 주선업체와 운송업체가 끼워져 있는 형태이다. 또한 운송업체 대부분이 소규모로 운영되고 있어 거래구조에 근본적인 문제를 내포하고 있다.

신동선(2005)은 화물자동차 운송사업 거래구조에서 단기물량은 대부분 수요빈도가 적은 화주나 장기계약업체의 변동물량이 나오는 경우이고, 단기 거래물량은, 화주→운송업체→주선업체→차주의 거래구조가 이루어지는 것이 일반적이며 장기물량은 대부분 1년 주기로 계약이 이루어짐을 보였다. 또한, 화주업체와 안정적인 거래관계를 확보한 운송업체는 직영에 따른 차량 및 운전자 관리문제 등을 회피하고 비용을 감축하기 위하여 지입제를 운영하고 있다고 하였다⁶⁾.

한국교통연구원(2010)은 화물자동차운송시장에서는 업체의 영세성, 영업상 필요성, 거래정보의 폐쇄성 등으로 다단계 거래행위가 많이 행해지고 있다. 또한 운송회사들은 물량 확보 후 소속 차량의 처리물량을 초과하는 부분에 대해서는 수수료를 공제하고 타운송사 또는 주선업체에 위탁하고 있는 구조를 띠고 있다고 하였다. 업종, 차종, 취급품목 등의 특성상 차이가 있으나 택배 화물 운송을 제외하면 주선업체 및 운송업체에 의해 다단계거래가 형성되는 공통점을 보인

6) 신동선, “다단계 운송거래 실태 및 제도개선방안 연구”, 2005, 교통개발연구원

다고 밝혔다).

표 8 정상적인 화물운송 거래구조와 다단계 불공정 거래구조 비교

화물운송 거래구조	다단계 불공정 거래구조
<ul style="list-style-type: none"> · 화주→운송사→직영/위·수탁차량(차주) · 화주→주선업체→운송업체→직영/위·수탁차량(차주) 	<ul style="list-style-type: none"> · 화주→운송사→운송사→직영/위·수탁차량(차주) · 화주→주선업체→운송업체→개별차주 · 화주→주선업체→주선업체→차주

자료 : 신동선, “다단계 운송거래 실태 및 제도개선방안 연구”, 2005, 교통개발연구원

3.1.1 다단계 운송거래의 원인

화물 운송시장의 다단계가 형성된 가장 큰 이유는 화물수요보다 화물자동차 수가 지나치게 많아졌기 때문이다. 등록기준이 면허제에서 등록제로 전환된 이후 1999년 14만대에 불과하던 화물운송차량은 2007년 말 33만대까지 증가한 반면, 화물량은 4억1만 톤에서 5억5만 톤으로 늘어나 화물차량 증가폭에 비해 화물량의 증가폭이 낮았기 때문이다.

이러한 상황에서 화물자동차 운전자들의 공급과잉 현상이 초래되고, 화물운전자 공급과잉으로 공정거래가 불가능한 상황에 이르렀다. 또 다른 문제는 늘어난 운송주선업체들에 의해 운송단가는 떨어지고, 한 화물의 운송거래가 4~5 단계를 거치는 문제도 생겨나고 있다.

3.2 지입제

3.2.1 지입제의 개념

한국교통연구원(2008)은 지입제란 화물자동차운송사업 면허를 가진 운송사업자와 실질적으로 자동차를 소유하고 있는 차주 간의 계약이라고 정의하고 있다. 외부적으로는 자동차를 운송사업자의 명의로 등록하여 운송사업자에게 귀속시키는 것이며, 내부적으로는 각 차주가 독립된 관리를 하고 영업이익을 계

7) 한국교통연구원, “화물자동차운송 주선업체조사보고서”, 2008

산하는 것으로 운송사업자에게 지입료를 지불하는 운송사업 형태를 말하는데 지입차주란 차량의 실제 소유자이지만 차량의 법적 명의를 본인이 아닌 운송업체로 되어 있는 차주를 의미한다고 하였다.

보통 운송업체는 지입차주들에게 물량을 제공하며 세금 및 보험료 납부 등을 대신 수행해 주면서 차주들에게 위·수탁 관리료를 받는다. 화주 입장에서도 개별 지입차주 및 운송업체의 영세성으로 운송사고에 따른 책임수송이 어려워 사고 발생 시 화물의 안전성을 담보하기 어려워 위험부담을 고스란히 떠안아야 하는 상황이 발생할 수 있어 개인차주보다는 일정한 요건을 갖추고 있는 운송회사와의 거래를 선호하고 있다⁸⁾.

3.2.2 지입제의 변천과정

지입제는 공식적으로 사업면허 위수탁제로 표현할 수 있는데, 이는 영세자본의 군소 차주들이 면허를 취득한 자신의 차량을 타인에게 위·수탁하는 방법으로 나타났다. 정부는 1961년 자동차운수사업법을 제정하였고, 획일적인 기업화보완조치를 시행하였다. 1980년대에는 용달화물자동차운송사업 경영개선 특별조치로 지입차주들의 개별면허 및 분리 독립면허가 허용되었고, 1983년에는 직영화를 추진하였지만 유보되었다.

1988년도에는 모든 구역화물 5톤 미만 지입차주에 대하여 개별면허가 허용되어 1989년까지 25,856대에 개별면허가 발급되었고 1998년 IMF 이후 등록기준이 면허제에서 등록제로 전환되면서 면허발급이 급증하였다.

2000년대에 화물자동차의 등록기준 대수도 25대에서 5대로 대폭 줄이는 조치를 취하고, 2004년 4월 허가제로의 전환과 함께 허가기준 대수를 1대로 완화하여 1대 사업자도 시장진입이 가능한 법적 근거를 마련하였다.

8) 물류신문, 2005

표 9 지입제와 관련한 화물자동차 운송산업의 주요정책 변화과정

년대	일시	시책	주요 정책내용
1960년대 이전	~1960		- 정부의 무정책 및 무재정지원
1960년대	1961.7.15	운송사업 변질 보완조치 (교통부고시 제654호)	- 자동차운송사업자의 자격 재검토 및 면허정 비
	1961.12.30	자동차운수사업법 제정 (법률 제916호)	- 지입제 금지 및 일괄 직영조치
1960년대	1965.9.15	획일적인 기업화 보완조치 (교통부고시 제1111호)	- 노선업종 : 면허기준대수를 20대 → 10대로 조정 * 10대 이상 자기소유하고 일정 부대 시설확보시 분리독립 허용 - 구역업종 : 5대 이상 자기소유하고 일정부대시설 확보 * 확보시 분리독립 허용 - 인사·차량 및 회계관리 등 일괄회사관리 의무화
1980년대	1980.9.10	용달화물자동차운송사업 경영개선 특별조치	- 최저기준대수 철폐 - 지입차주 : 개별면허 및 분리독립면허 허용 - 기존회사 T/E 감차처분
	1981.5.21	화물 자동차 운송사업 경영개선방안 마련	- 운송회사 직영화 기반마련 : 지입차주 차고시설 무료제공 - 운영협의회 설치·운영 : 지입차주의 회사경영에 대한 참여의식 고취 및 차주간 유대관계 강화 - 분리독립면허 허용
1980년대	1983.7.18	화물 자동차 경영 개선 보완대책	- 구역화물의 법인화, 직영화 추진하여 직영화 목표 미달업체에 행정처분
	1983.12.19	국회 대정부의견서 이송	- 직영화 추진조치 유보
	1985.7.24	일반구역화물자동차운송사업 경영개선 방안 수립	- 지입차주 및 운전자에게 개별면허 허용하여 85년~88년 13,762대 개별면허 발급
	1987.3.17	용달화물자동차운송사업 개별면허 허용조치	- 지입차량에 대한 개별면허 허용조치
	1988.5.13	화물 자동차 경영 개선 보완지침	- 모든 구역화물 5톤 미만 지입차주에 대하여 개별면허 허용하여 85년~89년 25,856대 개별면허 발급
1990년대	1993.2~1997.5	화물자동차운송사업 규 제완화 정책 시행	- 노선화물 운임 신고제 전환(1993.2)
			- 덤프트럭 및 컨테이너 운송 등록제 전환(1993.8)
			- 사업구역제한 폐지(1993.10)
			- 공급기준 책정제도 폐지(1993.10)
			- 일부 등록업종 운임 자율화(1994.8)
1990년대	1997.8.30	화물자동차운수사업법 제정	- 차고확보기준 완화(1997.3)
			- 소화물일관수송업의 허가제 폐지 및 자율화(1997.5)
			- 약관인가제를 신고제로 전환(1997.5)
1990년대	1999.7	화물자동차운수사업법 개정	- 모든 업종 등록제 전환, 일반화물 등록기준(차량 5대, 최저자본금 1억 원) 개별용달은 차량 1대
			- 면허제에서 등록제로 전환 - 업종 단순화 : 6개 → 3개(일반, 개별, 용달)로 축소
2000년대	2000.1	화물자동차 등록기준대수 완화조치	- 25대 → 5대로 대폭 완화
	2004.4	허가제로 전환	- 허가기준대수 1대로 완화

출처 : 한국교통연구원(2008), 화물운송산업 지입제도 개선방안 연구

3.2.3. 지입료 현황

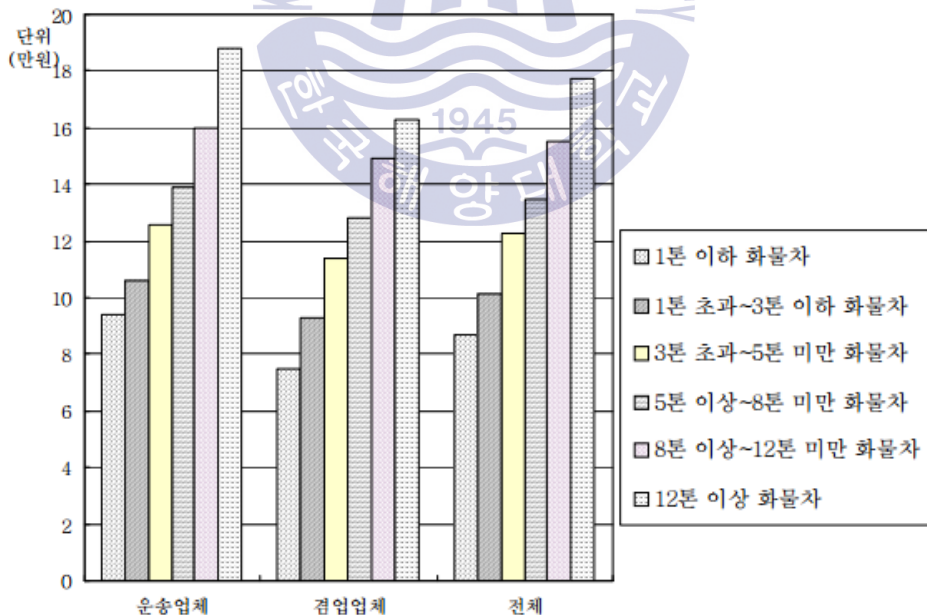
한국교통연구원(2008)에 따르면 운송업체는 차량 규모에 따라 지입차주들에게 받는 지입료의 차이가 있고 운송업체마다의 지입료 차이가 있다. 일반적으로 운송업체가 겸업 업체보다 지입료가 조금 높고, 1톤 이하 차량은 평균 8.7만원, 12톤 이상 차량은 월평균 17.7만 원의 차이를 보이고 있다.

표 10 차량규모별 월평균 지입료 현황

(단위 : 만원)

구분	1톤 이하 화물차	1톤 초과 ~ 3톤 이하 화물차	3톤 초과 ~ 5톤 미만 화물차	5톤 이상 ~ 8톤 미만 화물차	8톤 이상 ~ 12톤 미만 화물차	12톤 이상 화물차
운송업체	9.4	10.6	12.6	13.9	16.0	18.8
겸업업체	7.5	9.3	11.4	12.8	14.9	16.3
전체	8.7	10.1	12.3	13.5	15.5	17.7

출처 : 한국교통연구원(2008), 화물운송산업 지입제도 개선방안 연구



출처 : 한국교통연구원(2008), 화물운송산업 지입제도 개선방안 연구

그림 1 차량규모별 월평균 지입료 현황

3.2.4. 지입제의 문제점

최기봉(2011)은 지입제하에서 양산된 불법 다단계구조는 화물노동자들의 고통을 배가시킨다고 하였다⁹⁾. 화물운송업체 중 화물운송물량은 확보하지 않고 단지 지입료 수입만을 목적으로 하는 지입 전문회사가 절반이 넘는 실정이다.

화물자동차 운전자들은 지입회사에는 지입료를, 화물 운송을 주선해 주는 운송업체에는 알선수수료 명목으로 몇 단계에 걸쳐 운송료의 일부를 지불한다. 실제 운송시장에서 컨테이너, 트레일러 등 화물자동차 운전자는 화주가 지불한 운송료의 60% 수준을 지급받은 사례도 있다.

국내 운송시장에서는 여전히 운송회사의 우월적 지위를 이용한 지입차주와의 불공정 계약 관행이 상존하고 있고, 이에 대한 분쟁조절 절차도 취약하다. 운송회사의 경우 지입료는 세금·보험료 납부 등 정당한 관리비라는 입장이고, 지입차주는 부당한 비용이라는 주장이 대립하고 있는 상황이다.

3.3 법적·제도적 장치의 미흡

「화물자동차운수사업법」 제11조 운송사업자의 준수사항 및 제26조 운송주선사업자의 준수사항에서는 운송사업자 및 운송주선사업자의 재계약운송 및 재중개 대리를 규제하고 있다.

즉, 운송사업자는 자기명의로 운송계약을 한 화물에 대하여 다른 운송주선사업자에게 수수료 및 기타 대가를 받고 이에 대한 운송을 위탁하거나 대행하게 할 수 없으며, 운송주선사업자 또한 자기명의로 운송계약을 체결한 화물에 대해 당해 계약금액 중 일부를 제외한 나머지 금액으로 다른 운송 주선사업자와 재계약하여 이를 운송하게 하는 것을 할 수 없도록 규정하였다. 또한 화주로부터 중개 혹은 대리를 의뢰받은 화물에 대하여 다른 운송주선사업자에게 수수료 및 기타 대가를 받고 중개 또는 대리를 의뢰할 수 없도록 규정하고 있다.

그러나 현실적으로 이런 규제제도는 이행되지 않고 있다. 실제로는 택배사업

9) 최기봉, “직영용차 제도 도입을 통한 화물자동차 운송주선업 발전 방안”, 2011, 서경대학교 석사학위논문

자 및 대형운송사업자가 화물 운송계약을 체결한 것을 다른 운송주선사업자에게 재계약하거나 위탁하여 운송을 대행하고 있다. 또한 대규모 운송주선사업자는 자신이 화물 운송계약을 체결한 것을 제3의 운송사업자와 재계약하고 있으며, 계약된 운송용역 수행을 위해 다른 주선업체로부터 차량정보를 취득(중개대리)하고 있는 실정이다.

「화물자동차운수사업법」 제3조에 따라, 화물자동차 운송사업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다. 정부에서 화물자동차 영업번호판 수를 관리함에 따라 운송수요 변화에 맞춘 화물자동차 대수 조절이 힘든 실정이며, 번호판 프리미엄이 상승하는 문제점을 가지고 있다.

「화물자동차운수사업법」 제11조의2에 따르면, 국토교통부령으로 정하는 운송사업자는 화주와 운송계약을 체결한 화물에 대하여 국토교통부령으로 정하는 비율 이상을 해당 운송사업자에게 소속된 차량으로 직접 운송하여야 한다. 하지만 이러한 직접운송의무제는 회차 시 공차운행이 불가피해 물류비가 상승하는 문제점을 가지고 있다. 또한 지입 전문운송회사의 경우 운송서비스 제공으로 인한 시장평균 매출액 달성이 어려워 반발하고 있다.

3.4 그 외 문제점

3.4.1 화물연대 파업

2008년 당시 화물연대는 화물 운송의 적정 이익률을 보장할 수 있는 법·제도적 장치를 정부가 나서서 마련할 것을 요구하였다. 경유 가격 상승으로 유류비 부담이 크게 높아지면서 종합적인 유가 인하 및 보조금 지급 확대 등의 정책마련을 요구하였다. 또한, 운수업 종사자들의 적정 수익을 보장하기 위하여 표준운임제 도입 등 가격구조 개선을 촉구하였다. 이후 정부는 표준운임제를 제외한 주요 운수업 지원 대책으로 유가연동보조금 569억 원을 추가 지급하고, 도로비를 1년간 인하하였다.

일주일 파업으로 인한 수출입 차질액은 최대 65억 달러로 추산된다. 한국무역협회 등에 따르면 직접 피해 신고액은 수출 148개사 1억 230만 달러, 수입 73개사 4,810만 달러였으며, 당시 정부는 화물연대 파업으로 인한 수출 차질액 32.4억 달러, 수입 차질액 33.3억 달러로 총 수출입 차질액을 최대 65.7억 달러로 추산하였다.

화물연대 총파업의 주요 쟁점은 표준운임제 폐지화 및 운수 종사자들의 기본노동권 인정 여부, 정부 보조 확대 등이다. 화물연대는 표준운임제 위반 운송업체를 처벌하는 표준운임제 폐지화를 요구하고 있으나 정부는 처벌규정 강제화는 어렵다는 입장이다. 또한 현행 자영업자로 분류된 운수종사자들의 노동자로서의 권리 확보를 위한 표준계약서 도입 및 산재보험 적용 필요성을 제기하고 있다. 그 외 화물연대는 화물차 운전자에게 지급하는 운임 인상 및 면세유 지급을 요구하고 있으나 정부는 산업 간 형평성을 들어 거부하고 있다.

2003년, 2008년, 2012년 등 화물연대의 파업이 주기적으로 반복됨에도 불구하고 정부는 사전에 이를 관리하는 모습이 부족하다. 정부는 반복되는 파업에 대한 정부 차원의 위기관리 능력을 시급히 제고하여야 하며, 파업이 일어나는 근본적인 이유에 대한 해결책 마련이 필요하다.

표 11 화물연대 파업현황

구분	파업 일수	피해 금액 (파업으로 인한 경제적 손실 등)	파업원인 (요구사항)
2008년	7일 (6.13~6.19)	· 수출입 운송 차질액 : 56.3억 \$ (지경부 추정) · 운송방해행위로 인한 차량피해액 32백만원	- 고유가에 따른 어려움 - 화물운송료 현실화, 표준운임제 도입, 불법 다단계 개선 등 요구
2009년	5일 (6.11~6.15)	· 운송방해행위로 인한 차량피해액 241백만원	- 대한통운과 미복귀 차주간 사적계약 문제를 화물연대 노조 인정 등 정치 쟁점화
2010년	59일 (6.21~8.18) 창원LG공장, 대산유화단지	· 운송방해행위로 인한 차량피해액 352백만원	- 운송료인상, 화물연대 활동 보장 등을 내용으로 하는 화물연대명의 협약체결 요구
2012년	5일 (6.25~6.29)	· 수출입 운송 차질액 : 2.1억 \$ (지경부 추정)	- 표준운임제 법제화, 화물운송 관련 법 제도 전면 재개정, 노동기본법 보상, 산재보험 전면 적용, 운송료 30% 인상 요구
2016년	10일 (10.10~10.19)	· 파업 참가율 저조로 물류 차질이 거의 없음	- 수급조절 및 화물차 총량유지, 표준운임제 법제화, 지입제 폐지, 과적근절을 위한 도로법 개정, 산재보험 전면 제공 등

3.4.2 높은 공차율

현재 운송회사의 운송시스템은 차량이 운수회사에서 화주에게 이동 후 화물을 상차하고 목적지로 이동한 후 화물을 하차하고, 공차로 다시 운수회사로 복귀하여 다시 배차를 대기하는 시스템이다. 이러한 공차운행에 대한 손실 및 손실보전을 화주 및 차주가 부담하게 되는 구조를 가지고 있다.

따라서 공차율 감소를 바탕으로 운송원가의 절감이 가능하며, 그 혜택이 차주와 화주에게 일부분 돌아갈 수 있도록 운송체제를 개선할 필요가 있고, 이를 위해서는 물류 정보화와 전문 화물운수업체의 양성이 필요하다.

3.4.3 화물운송 관련 정보부족

국내 화물자동차 운송시장에서는 화물운송관련 정보가 운송, 주선, 가맹사업자들에게 공평하게 전달되지 않기 때문에 업체 상호 간의 화물 운송정책에 대한 혼선 및 정보 부족으로 인한 선의의 피해자들이 발생하였다. 따라서 정부는 화물시장의 정보제공체계를 개선하여 관계자들이 공생 발전할 방안을 마련하여야 한다.

정부는 2013년부터 운송 및 주선 실적을 운송, 주선 및 가맹사업자가 국토교통부 장관에게 신고하는 '화물운송실적신고제'를 도입하여 화물운송정보시스템을 구축·운영하고 있다. 이를 통해 제조업 및 물류산업의 업무 효율성 향상 지원, 화물운송시장의 투명성 제고 등을 기대하고 있다.

3.4.4 소규모 영세성으로 인한 낮은 서비스 수준

대부분의 화물자동차 운송업체가 영세하므로, 수송·보관·하역·정보 등 물류전 과정에 대한 서비스가 미흡할 수밖에 없다. 또한, 대부분 운송업체는 화주와 직접 거래하기 보다는 운송 주선업자에게 의존하거나 대형운송업체의 하도급 형태로 화물을 확보하는 실정이다.

개별운송과 용달운송은 대부분이 개인사업자로 차량을 1대만 보유하고 있다. 화물자동차운송시장 전체로 보면, 개인차주가 전체의 97%에 이르는 영세사업구조를 가지고 있다. 외국과 비교하면 우리나라는 5대 미만 사업자의 비율이 높다. 미국은 6대 미만 사업자가 72.4%로 한국에 비해 그 비율이 매우 낮다. 이러한 영세한 운송구조는 전문물류업의 육성에 장애 요인으로 작용하고 있다.

제 4 장 컨테이너 화물 운송요율 적정성 분석

4.1 컨테이너 화물 운전자 실태 조사

4.1.1 화물 운전자 실태 조사 개요

컨테이너 화물 운전자의 실태조사를 위해 화물운송시장실태조사 차주조사부문 자료(이하 차주조사라 칭함)로서 2005년부터 2014년까지 자료를 이용하였다. 한국교통연구원 화물운송시장정보센터에서는 2004년의 시범조사를 시작으로 하여 2005년부터 매분기마다 차주조사를 실시하고 있다.

화물 운전자 실태 조사는 크게 7개 부문으로 구분되어 있다. 화물차주의 일반현황은 화물차운전자의 개인특성에 관한 항목, 시장진입부문은 차량에 관한 항목, 운송거래부문은 화물차운전자에게 온 화물이 거쳐 온 거래단계, 운송료 결제방법, 운송물량 확보방법 등으로 구성되어 있다.

또한, 운임부문은 각 품목의 주요 운송구간 및 운임 등으로 구성되어 있으며, 수입 및 지출부문은 월평균 총 운송수입과 함께 유류비, 주선료, 위수탁료, 보험료 등 12개 비용항목을 조사하였다. 차량운행 및 근로실태부문은 월운행일수 및 운행횟수, 운행거리, 운행시간 등의 항목을 조사한다. 마지막으로 운송시장에 대한 차주의 만족도 부문은 운임수준, 위수탁료 및 주선료 수준, 운송물량, 정부의 단속 등에 대한 차주의 만족도를 설문하는 것으로 구성되어 있다.

표 12 화물운송시장 실태조사 조사항목 및 내용

구분	주요 항목
일반사항	업종, 차종, 운송품목, 위수탁 차주구분, 경력
시장진입부문	적재 톤수와 연식, 차량구입형태, 차량구입방법 및 가격, 프리미엄 지급 여부, 번호판 구입 형성여부, 보험가입, 적재물 보험대상, 적재물 보험가입, 보험료
운송거래부문	운송거래 단계 수, 운송료 결제방법, 물량확보 방법
운임부문	주요운송구간, 운임, 전분기 대비 운임변화액, 운송거리
수입·지출부문	물동량 변화, 월평균 총 운송수입, 공제여부, 항목별 월평균 지출액, 타이어 교체비용, 유류보조금
운행실태 및 근로실태 부문	운행일수, 운행횟수, 운행거리, 운행비중, 운행시간, 운행 외 업무시간, 취급량
만족도부문	차주의 만족도

자료 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)

4.1.2 컨테이너 화물 운전자 일반 현황

2005년부터 2014년까지 컨테이너 화물 운전자의 분기별 월평균 운송수입, 지출액 및 순수입 추이를 살펴보면 2005년부터 2008년까지 증가세를 보이고 있으나 2009년 아시아 및 글로벌 금융위기로 인해 2009년 월평균 운송수입 및 지출액은 급락하였다. 2009년 이후 운송수입 및 지출액은 회복세를 보이고 있다.

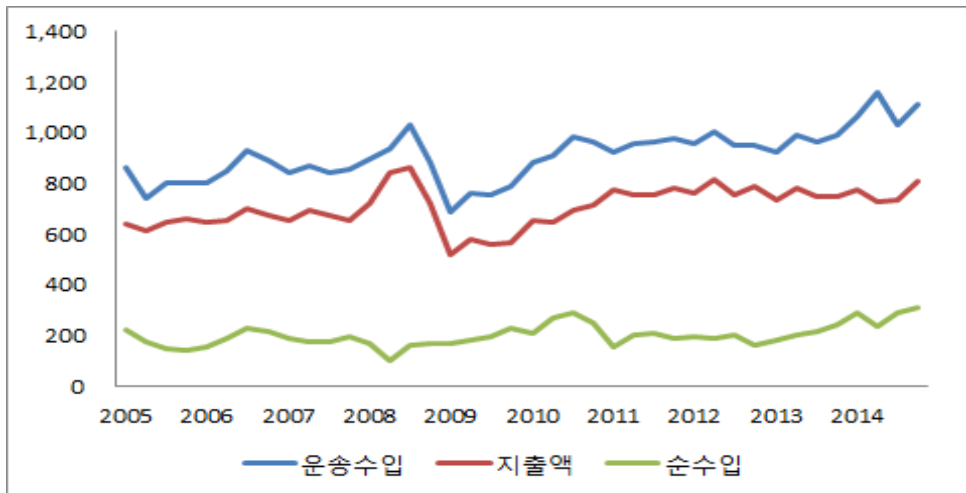
컨테이너 화물 운전자의 월평균 순수입은 자영업자의 소득이라고 할 수 있는데 2013년 2/4분기까지 주로 200만 원 수준으로 나타났다. 2013년 2/4분기 이후 컨테이너 화물 운전자의 순수입은 꾸준히 증가하고 있다.

표 13 컨테이너 화물 운전자 분기별 월평균 운송수입, 지출액 및 순수입

(단위 : 만원)

구분	운송수입	지출액	순수입	
2005	1/4분기	865	641	225
	2/4분기	743	614	175
	3/4분기	801	650	151
	4/4분기	801	661	139
2006	1/4분기	805	649	158
	2/4분기	846	657	190
	3/4분기	929	699	231
	4/4분기	887	676	213
2007	1/4분기	845	655	190
	2/4분기	869	692	177
	3/4분기	843	671	172
	4/4분기	853	657	196
2008	1/4분기	894	724	171
	2/4분기	938	840	98
	3/4분기	1,028	864	164
	4/4분기	885	720	168
2009	1/4분기	690	520	168
	2/4분기	762	581	182
	3/4분기	758	562	196
	4/4분기	790	563	227
2010	1/4분기	884	651	212
	2/4분기	913	645	271
	3/4분기	981	696	288
	4/4분기	964	717	247
2011	1/4분기	924	773	152
	2/4분기	958	758	202
	3/4분기	966	754	211
	4/4분기	974	782	191
2012	1/4분기	959	761	197
	2/4분기	1,007	817	190
	3/4분기	953	754	201
	4/4분기	950	788	160
2013	1/4분기	921	738	184
	2/4분기	988	784	204
	3/4분기	962	748	215
	4/4분기	992	747	245
2014	1/4분기	1,063	772	291
	2/4분기	1,161	828	333
	3/4분기	1,028	737	291
	4/4분기	1,112	807	307

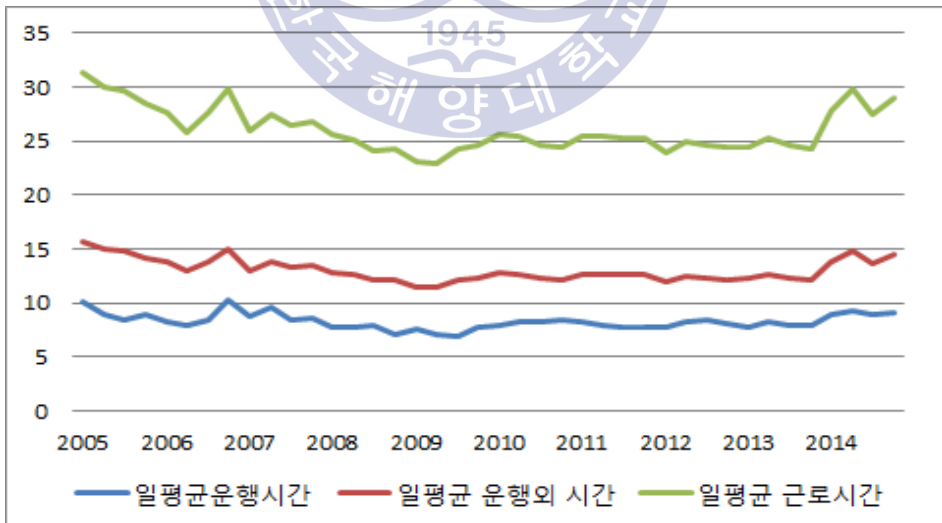
자료 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)



자료 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)

그림 2 컨테이너 화물 운전자 분기별 월평균 운송수입, 지출액 및 순수입 추이

컨테이너 화물 운전자의 분기별 일평균 근무여건 현황을 살펴보면 2005년부터 2009년까지 하락세를 보이다가 2013년까지 정체를 보이고 있다. 2013년부터 일평균 운행시간, 일평균 운행 외 시간, 일평균 근로시간 모두 증가세를 보이며, 컨테이너 화물 운전자의 근무시간이 증가하여 근무여건이 악화된 것으로 나타났다.



자료 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)

그림 3 컨테이너 화물 운전자의 분기별 일평균 근로여건

표 14 컨테이너 화물 운전자의 분기별 일평균 근로여건

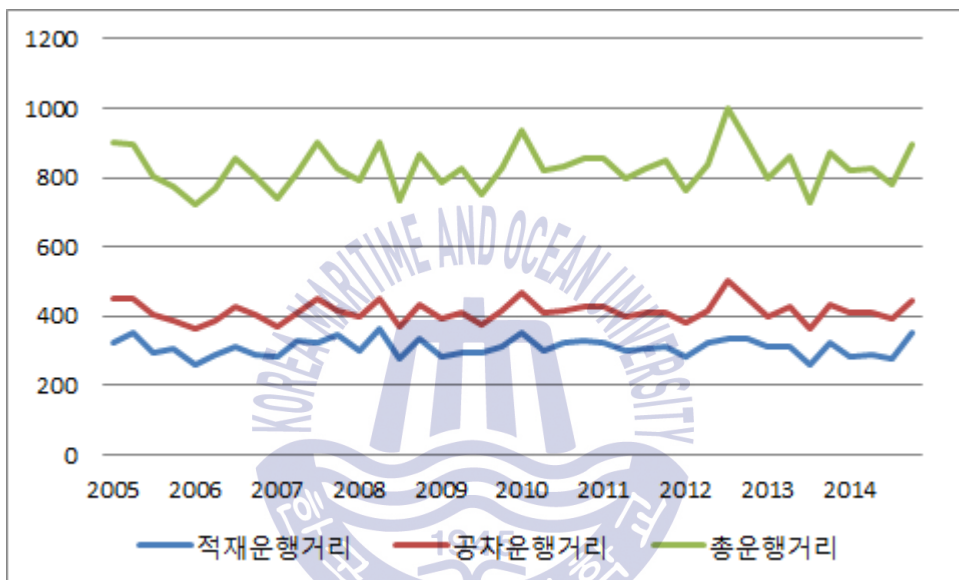
(단위 : 시간)

구분		일평균 운행시간	일평균 운행 외 시간	일평균 근로시간
2005	1/4분기	10.1	5.6	15.7
	2/4분기	9	6	15
	3/4분기	8.5	6.3	14.8
	4/4분기	8.9	5.3	14.2
2006	1/4분기	8.2	5.7	13.8
	2/4분기	8	4.9	12.9
	3/4분기	8.5	5.3	13.8
	4/4분기	10.3	4.7	14.9
2007	1/4분기	8.7	4.3	13
	2/4분기	9.6	4.2	13.7
	3/4분기	8.5	4.8	13.2
	4/4분기	8.6	4.8	13.4
2008	1/4분기	7.8	5	12.8
	2/4분기	7.8	4.8	12.5
	3/4분기	7.9	4.2	12
	4/4분기	7	5.1	12.1
2009	1/4분기	7.5	4	11.6
	2/4분기	7.1	4.4	11.5
	3/4분기	6.9	5.2	12.1
	4/4분기	7.8	4.5	12.3
2010	1/4분기	7.9	4.9	12.8
	2/4분기	8.3	4.4	12.7
	3/4분기	8.2	4.1	12.3
	4/4분기	8.4	3.8	12.2
2011	1/4분기	8.2	4.5	12.7
	2/4분기	8	4.7	12.7
	3/4분기	7.8	4.8	12.6
	4/4분기	7.8	4.8	12.6
2012	1/4분기	7.8	4.2	12
	2/4분기	8.3	4.2	12.5
	3/4분기	8.5	3.8	12.3
	4/4분기	8.1	4.1	12.2
2013	1/4분기	7.8	4.5	12.2
	2/4분기	8.2	4.4	12.6
	3/4분기	8	4.3	12.3
	4/4분기	7.9	4.2	12.1
2014	1/4분기	8.9	5	13.9
	2/4분기	9.2	5.7	14.9
	3/4분기	9	4.7	13.7
	4/4분기	9.1	5.4	14.4

자료 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)

컨테이너 화물 운전자의 분기별 월평균 운행거리 현황을 살펴보면 대체로 4 분기에 증가하고 있는데, 이는 연말에 이르러 운송물량이 급증하고 명절 등과 같은 계절적 변동이 나타나는 실물경제의 특성을 반영하고 있기 때문으로 판단된다.

월평균 총 운행거리 및 적재운행 거리는 10년간 정체를 보이고 있으나, 공차 운행 거리는 2013년부터 감소세를 보이고 있어 컨테이너 화물 운전자의 운행효율은 향상된 것으로 나타났다.



자료 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)

그림 4 컨테이너 화물 운전자의 분기별 월평균 운행거리

표 15 컨테이너 화물 운전자의 분기별 월평균 운행거리

(단위 : km)

구분		적재운행 거리	공차운행 거리	총운행 거리
2005	1/4분기	325.7	126	451.7
	2/4분기	352.3	95.9	448.2
	3/4분기	291.9	110.1	402
	4/4분기	305	83	388
2006	1/4분기	258.3	103.7	362
	2/4분기	287.5	98.1	385.5
	3/4분기	311.3	115.6	426.8
	4/4분기	288	114.2	402.1
2007	1/4분기	284.6	86.1	370.7
	2/4분기	330.9	76.5	407.4
	3/4분기	324.9	127	451.9
	4/4분기	345.7	68.8	414.5
2008	1/4분기	297.7	99.5	397.2
	2/4분기	366.6	83.8	450.4
	3/4분기	276.1	91.5	367.6
	4/4분기	333	99.7	432.7
2009	1/4분기	285.8	106.8	392.6
	2/4분기	293.7	118.6	412.4
	3/4분기	293.6	83	376.6
	4/4분기	311.6	102.5	414.2
2010	1/4분기	349.7	117.2	466.9
	2/4분기	301	108.5	409.5
	3/4분기	324.9	90	414.9
	4/4분기	330.7	96.5	427.2
2011	1/4분기	325.1	101.8	426.9
	2/4분기	301.3	97.5	398.8
	3/4분기	305.3	106.7	412
	4/4분기	314.2	95.7	436.9
2012	1/4분기	285.9	95.3	381.2
	2/4분기	326.1	92.7	418.8
	3/4분기	337.2	163.3	500.5
	4/4분기	333.2	118.3	451.5
2013	1/4분기	311.5	87.6	399.1
	2/4분기	313.3	116.5	429.8
	3/4분기	261.3	103.7	364.9
	4/4분기	322.8	112.8	435.7
2014	1/4분기	281.5	128.3	409.9
	2/4분기	288.7	123.5	412.2
	3/4분기	276.8	114.4	391.3
	4/4분기	350.5	96.7	447.2

자료 : 한국교통연구원 화물물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)

4.1.3. 시사점

2005년부터 2014년까지 컨테이너 화물 운전자의 분기별 월평균 운임구조, 일평균 근로여건, 월평균 운행거리 등을 살펴보았다. 운송수입, 순수입, 지출액은 아시아 및 글로벌 금융위기로 인한 물동량 감소로 2009년까지 감소하다가, 2009년 회복세를 보이고 있다.

자영업자의 소득이라 할 수 있는 월평균 순수입은 2013년 2/4분기 이후 꾸준한 증가세를 보이고 있으나, 2013년부터 일평균 운행시간, 일평균 운행 외 시간, 일평균 근로시간 모두 증가세를 보이고 있다.

월평균 총 운행거리 및 적재운행 거리는 10년간 정체를 보이고 있으나, 공차 운행거리는 2013년부터 감소세를 보이고 있어 컨테이너 화물 운전자의 운행효율은 향상된 것으로 나타났다.

2013년 이후 화물자동차 운전자의 월평균 순수입 증가는 운임구조 변화에 따른 효율성 향상이 아닌 공차거리 감소, 컨테이너 화물 운전자의 일평균 근무시간, 일평균 운행시간, 근로시간 증가 등 노동력 투입 증대로 인한 월평균 순수입이 증가한 것으로 판단된다. 또한, 2013년부터 노동력 투입은 지속적으로 증가하여 컨테이너 화물 운전자는 여전히 열악한 근로환경에서 근무하고 있는 것으로 판단된다.

컨테이너 화물 운전자의 분기별 월평균 운행거리 현황을 살펴보면 대체로 4분기에 증가하고 있는데, 이는 연말에 이르러 운송물량이 급증하고 명절 등과 같은 계절적 변동이 나타나는 실물경제의 특성을 반영하고 있기 때문으로 판단된다. 이는 운송물량이 상대적으로 적은 기간에 컨테이너 화물 운전자 시장의 경쟁이 심화 및 운송수입이 감소되는 것으로 판단된다.

4.2 M사와 Tariff 운송요율 적정성 사례 분석

컨테이너 운송요율의 적정성을 분석하기 위하여 경북권역 컨테이너 운송에 기반을 가지고 있는 운송주선업체 M사의 실제 운송요율과 Tariff 상의 운송요율 비교분석을 실시하였다.

표 16 2016년 M사의 컨테이너 운송 주선 현황

지역		연간 운행 차량 수	월 평균 차량 수
부산권	기장	669	55.75
경남권	김해	1,230	102.50
	마산	1,211	100.92
	울산	989	82.42
	창원	705	58.75
	영천	426	35.50
	소계	4,561	380.08
경부권	경산	502	41.83
	구미	2,828	235.67
	대구	1,889	157.42
	상주	68	5.67
	김천	644	53.67
	소계	5,931	494.25
서울1	서울	214	17.83
	서초구	44	3.67
	송파구	57	4.75
	성동구	74	6.17
	마포구	79	6.58
	소계	468	39
경기권	시흥	508	42.33
	평택	275	22.92
	이천	521	43.42
	인천	689	57.42
	소계	1,993	166.08
	합계	12,953	1079.42

자료 : 운송 주선업체 M사 내부자료

2016년 M사 주선차량의 부산 신항 및 북항에서 출발하는 운행 지역 및 횟수를 살펴보면 M사의 컨테이너 화물 월평균 운행차량 운행이 구미, 대구, 김해, 마산, 울산 등 순으로 나타나 M사 운송의 주요 노선은 경남권 및 경부권으로 나타남을 보였다.

표 17 M사의 운송 주선 지역별 Tariff 운임, M사 실제 요율 비교

(단위 : 천원, %)

구분	행선지	Tariff (천원)				M사 (천원)		운임차이 (Tariff 대비 비율%)			
		북항		신항		신항,북항 동일요율적용		북항		신항	
		20	40	20	40	20	40	20	40	20	40
부산	기장	194	216	-	-	169	173	87.20	79.86	-	-
	김해	194	216	194	216	145	153	74.74	70.99	74.74	70.99
경남권	마산	299	332	254	282	169	175	56.44	52.59	66.44	61.91
	울산	320	355	374	416	196	234	61.20	65.96	52.36	56.29
	창원	304	338	256	284	168	171	55.10	50.67	65.43	60.30
	영천	456	507	275	305	223	321	48.98	63.28	81.21	105.19
	평균	295	327	271	301	178	205	63.94	63.89	68.04	70.94
	경부권	경산	500	555	500	555	218	308	43.50	55.56	43.50
구미	608	675	608	675	243	331	39.88	49.01	39.88	49.01	
대구	535	594	535	594	236	316	44.08	53.17	44.08	53.17	
상주	712	791	712	791	309	351	43.42	44.35	43.42	44.35	
김천	675	750	675	750	264	365	39.14	48.67	39.14	48.67	
평균	606	673	606	673	254	334	42.00	50.15	42.00	50.15	
서울 I	서울	688	764	688	764	688	764	100	100	100	100
	서초구	675	750	675	750	675	750	100	100	100	100
	송파구	675	750	675	750	675	750	100	100	100	100
	성동구	688	764	688	764	688	764	100	100	100	100
	마포구	688	764	688	764	688	764	100	100	100	100
	평균	683	758	683	758	683	758	100	100	100	100
경기권	시흥	631	701	631	701	358	467	56.66	66.57	56.66	66.57
	평택	675	750	675	750	370	453	54.81	60.33	54.81	60.33
	이천	764	882	764	882	368	488	48.21	55.27	48.21	55.27
	인천	698	775	698	775	383	456	54.92	58.82	54.92	58.82
	평균	692	777	692	777	370	466	53.65	60.25	53.65	60.25
전체 평균		494	550	563	627	331	387	69.36	70.83	65.92	70.33

자료 : 운송 주선업체 M사 내부자료

M사의 컨테이너 요율 적용은 컨테이너 육상운임 요금(이하 “운임”)은 왕복운임을 적용하며 Tariff 상에는 북항과 신항 출발을 기준하여 운임이 적시되어 있지만, 실제 운임은 신항과 북항의 요금을 동일 요율을 적용하고 있다. 또한, 요율표에는 부산권은 요율금액이 정해지지 않았지만, 현장에서 작업여건, 작업시간, 운행거리에 따라 견적을 내고 차량운행하고 있는 실정이다.

<그림 5>에서와 같이 Tariff와 M사의 실제 요금을 비교해 보면, 실제 운임이 Tariff에 비해 평균 북항기준 20FT 69.36%, 40FT 70.83%, 신항기준 20FT 65.92%, 40FT 70.33%로 Tariff에 비해 약 69.11% 적게 운임을 받는 것으로 나타났다.

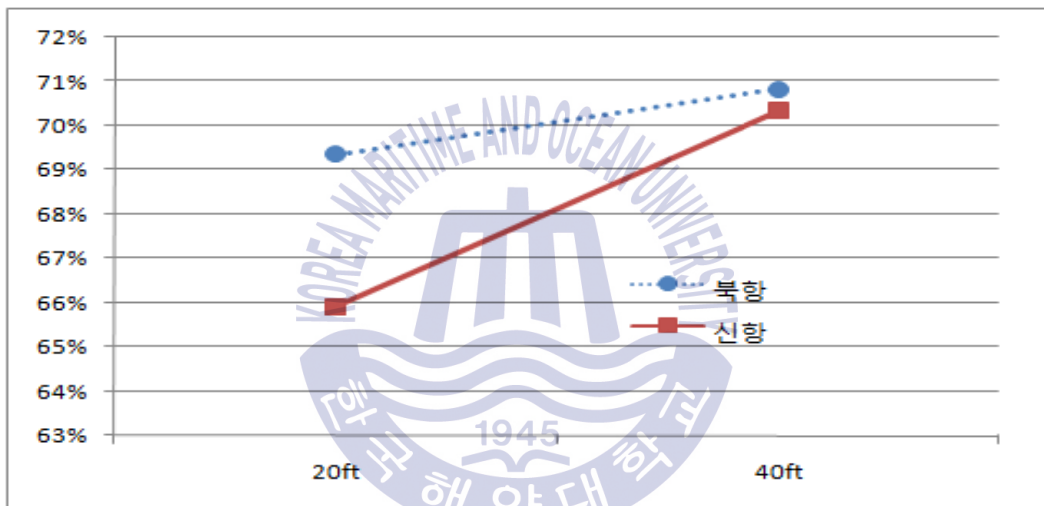


그림 5 Tariff운임 대비 실제 운임 비율

또한, 주요 구간별 운임차이를 살펴보면 경부권이 북항 및 신항 기준 20FT 42%, 40FT 50.15%로 가장 낮은 운임을 받고 있는 것으로 나타났다. 또한, 서울지역의 경우 Tariff와 동일 요금을 받고 있어, 서울지역을 제외한 실제운임의 Tariff 비율은 20FT 61.70%, 40FT 63.54%, 신항 기준 20FT 54.56%, 40FT 60.45%로 약 60.06% 차지하는 것으로 나타났다.

M사의 2016년 운송주선 자료를 바탕으로 운송 실제운임은 Tariff의 약 60.06%를 차지하는 것으로 나타나 Tariff와 실제운임 차이가 극심한 것으로 분석되었다. 운임차이가 가장 심한 노선인 경부권은 M사의 주요 운송주선 노선임을 감안할 때 실제 컨테이너 화물 운전자 월 운송수입 구조는 취약한 것으로

판단된다.

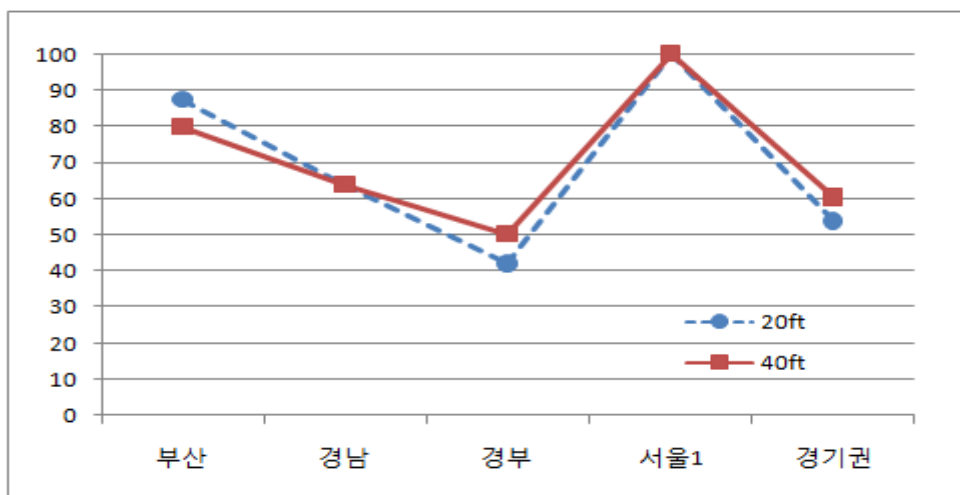


그림 6 지역별 Tariff운입 대비 실제 운입 비율

4.3 컨테이너 화물 운송의 운입 분석

전 절에서는 M사의 컨테이너 운송 효율 사례, 화물 운송 시장의 실태조사 통해 컨테이너 화물 운송 운입 분석을 수행하였다. 본 절에서는 실제 화물운전자를 대상으로 운송시장 관점이 아닌 컨테이너 화물 운전자 관점의 운입 적정성 분석을 위해 컨테이너 화물 운전자 설문 조사를 실시하고자 한다.

종래의 연구결과에서는 운송시장 통계자료를 이용하여 운입 적정성 분석의 경우, 위수탁 차량 여부로 인하여 운입 차이, 신차 구입 방법에 의한 운입 차이 등 집단 간 운입차이에 대한 적정성 분석에 어려움이 있다. 따라서 본 연구에서는 실제 컨테이너 화물 운전자 설문조사를 통해 집단 간 운입차이 분석을 실시하였다.

4.3.1 화물운송 운입 분석 기초 조사

설문조사는 컨테이너 화물 운송자를 대상으로 컨테이너 화물 운송 수입에 대한 변수를 선정하여 실시하였으며 총 126부 설문지를 회수하였다. 회수된 설문 자료를 바탕으로 Excel을 활용하여 분석을 수행하였다.

본 연구에서는 위수탁 차량 운전자와 비위수탁 차량 운전자 및 차량구입 방법에 따른 컨테이너 차량 운송수입 차이를 분석하였다. 운행수입에 영향을 미치는 주요 변수로는 총운송수입, 유류보조금, 컨테이너 화물 운송에서 지출한 비용(유류비, 통행료, 주차비, 타이어비 등), 월간 지속적으로 들어가는 비용(주선료, 위수탁료, 할부금, 보험료, 정보망 이용료 등)을 주요 설명변수에 포함하였다.

분석에서는 컨테이너 화물 운송자 운행 수입 및 주요 설명변수의 기초 설문 조사 자료를 이용하였다.

표 18 주요 설명변수의 정의

설명변수	변수의 정의
유가보조금 수령더미	유가보조금 수령(=1)
위수탁차주 더미	위수탁차주(=1)
운전경력	컨테이너 화물 자동차 운전자 경력
최대적재 중량	컨테이너 자동차 적재 가능 최대 중량
총수입	컨테이너 화물 운전자 월 평균 운행 수입
보험료	연평균 보험료
유류 보조금	월평균 유류 보조금
유류비	월평균 유류비
차량 할부금	월평균 차량 할부금
주선료	월평균 주선료
기타 총비용	통행료, 주차비, 숙박비, 수리비, 타이어비, 기타비용 등의 합
차량구입더미 및 차령	신차여부 및 구입방법, 차령
운송단계	화물 운송 거래 단계

컨테이너 차량 운전자의 운전경력은 24.30년, 평균 차령 13.44년, 평균 최대적재 중량 26.72톤, 평균 보험료 284.61만원, 평균 차량할부금 189.07만원, 평균 유류보조금 96.63만원, 평균 총수입 834.27만원, 평균 주선료 63.02만원, 평균 유류비 318.35만원, 기타 평균 총비용 226.15만원으로 나타났으며, 이로써 월평균 임금은 130.12만 원으로 나타나 컨테이너 화물 운전자의 임금 구조가 열악한 것으로 판단된다.

표 19 주요 변수의 월 평균 분석결과

설명변수(단위)	평균
운전경력(년)	24.30
차령(년)	13.44
최대적재 중량(톤)	26.72
총수입(만원)	834.27
보험료(만원)	284.61
유류 보조금(만원)	96.63
유류비(만원)	318.35
차량할부금(만원)	189.07
주선료(만원)	63.02
기타 총비용(만원)	226.15
월평균 임금	130.12

본 연구에서는 컨테이너 화물 운전자의 집단 간 운임 분석을 위해 회수 받은 126부를 위수탁여부(위수탁 98부, 비위수탁 28부), 신차 구입 여부(신차구입 33부, 중고차 구입 93부)로 구분하여 분석을 실시하였다.

표 20 집단별 설문 회수 부수

구분	회수 부수	비율(%)
위수탁 여부	위수탁	98
	비위수탁	28
	합계	126
신차 구입 여부	신차 구입	33
	중고차 구입	93
	합계	126

위수탁 여부 집단의 컨테이너 화물 운임 변수의 기초 통계량 분석결과 비위수탁 차량 집단은 위수탁 차량보다 운전경력이 많으며, 비위수탁 차량의 경우 자차를 보유하고 있어 차령이 높은 것으로 나타났다. 또한, 최대적재 중량의 경

우 위수탁 차량의 차령이 낮아 최대적재 중량이 높은 것으로 판단된다.

4.3.2 화물운송 위수탁 운임 분석

월평균 운임 관련 변수의 평균 비교 결과 총수입은 위수탁 차량이 비위수탁 차량보다 18.84만원 높은 것으로 분석되었으나, 지출 관련 변수인 주선료 0.24만원, 유류비 32.87만원, 기타 총비용 28.88만원으로 더 많은 지출을 하고 있는 것으로 분석되었다. 또한, 연평균 지출인 보험료 39.61만원, 차량할부금 78.1만원으로 지출하였으며, 유류 보조금 15.04만원 적게 보조받고 있는 것으로 나타났다.

위수탁 차량 운전자의 월평균 운임은 107.77만원으로 평균 운임인 130.12만원 22.35만원, 비위수탁 차량 운전자의 월평균 운임인 135.88만원보다 28.11만원 적게 운임을 받고 있는 것으로 나타났다. 이는 위수탁 차량의 경우 차량넘버 비용, 사시넘버 비용 등 지입료 운임 구조상의 더 많은 평균 금액 지출 때문으로 판단된다.

표 21 주요 변수의 기초 통계량

설명변수(단위)	평균		
	위수탁 차량	비위수탁 차량	차이
운전경력(년)	22.16	31.79	-9.63
차령(년)	12.69	16.07	-3.38
최대적재 중량(톤)	27.28	24.78	2.5
총수입(만원)	838.46	819.62	18.84
보험료(만원)	293.65	254.04	39.61
유류 보조금(만원)	93.38	108.42	-15.04
유류비(만원)	325.63	292.76	32.87
차량할부금(만원)	203.79	125.69	78.1
주선료(만원)	63.7	62.83	0.24
기타 총비용(만원)	248.61	219.73	28.88
월평균 임금	107.77	135.88	-28.11

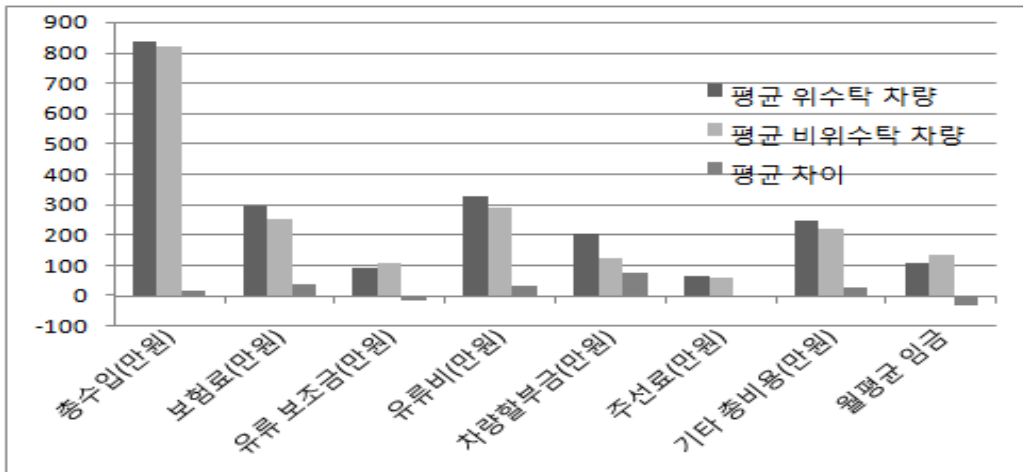


그림 7 주요 변수의 기초 통계량

4.3.3 화물차량 구입방법에 따른 운임 분석

신차 구입 여부 집단의 컨테이너 화물 운임 변수의 분석결과, 중고차 구입 집단은 신차 구입 집단보다 차령이 높고 차량이 노후화되어 최대 적재 중량이 낮게 나타났다.

월평균 운임 관련 변수의 평균 비교 결과 총수입은 신차 구입 차량이 221.76만원 높은 것으로 분석되었으나, 지출 관련 변수인 주선료 8.53만원, 유류비 110.11만원, 기타 총비용 16.72만 원으로 더 많은 지출을 하고 있는 것으로 분석되었다. 또한, 연평균 지출인 보험료 7.37만원, 차량할부금 69.96만원으로 지출한 것으로 나타났다.

신규 구입 차량 운전자의 월평균 운임은 178.2만원으로 평균 운임인 130.12만원 48.08만원, 중고차 구입 차량 운전자의 월평균 운임인 106.18만원보다 24만원 적게 운임을 받고 있는 것으로 나타났다. 이는 수입 및 지출액 분석결과 신차 구입의 경우 중고차 구입 집단보다 운행수입은 높게 나타났으나, 신차 구입 집단의 경우 월평균 유류비, 유류보조금, 주선료가 높게 나와 운임구조의 차이보다 보험료, 차량할부금 등 기타 지출 등으로 인한 추가 운행에 따른 수입 더 많은 것으로 판단된다.

표 22 주요 변수의 기초 통계량

설명변수(단위)	평균		
	신차 구입	중고차 구입	차이
운전경력(년)	24.55	23.94	0.61
차령(년)	7.88	15.41	-7.53
최대적재 중량(톤)	28.56	26.05	2.51
총수입(만원)	998.39	776.63	221.76
보험료(만원)	289.94	282.57	7.37
유류보조금(만원)	107.09	92.71	14.38
유류비(만원)	403.21	293.1	110.11
차량할부금(만원)	230.44	162.48	67.96
주선료(만원)	69.47	60.94	8.53
기타 총비용(만원)	240.42	223.7	16.72
월평균 임금	178.2	130.12	48.08

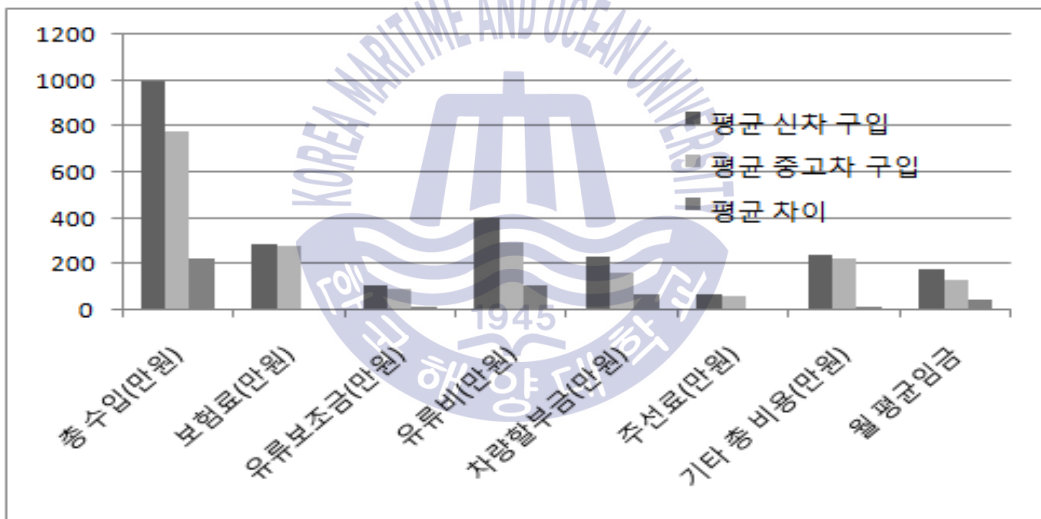


그림 8 주요 변수의 기초 통계량

4.4 분석 및 고찰

운송 주선 업체 M사 컨테이너 운송 실제 요율 내부자료를 분석한 결과 실제 운임이 Tariff에 비해 평균 북항 기준 20FT 69.36%, 40FT 70.83%, 신항 기준 20FT 65.92%, 40FT 70.33%로 Tariff에 비해 약 69.11% 적게 운임을 받는 것으로 나타났다. 주요 구간별 운임차이를 살펴보면 경부권이 북항 및 신항 기준 20FT 42%, 40FT 50.15%로 가장 낮은 운임을 받고 있는 것으로 나타났다. 또한,

서울지역의 경우 Tariff와 동일 요금을 받고 있어, 서울지역을 제외한 실제운임의 Tariff 비율은 20FT 61.70%, 40FT 63.54%, 신항 기준 20FT 54.56%, 40FT 60.45%로 약 60.06% 차지하는 것으로 나타났다.

2016년 운송주선 자료를 바탕으로 운송 실제운임은 Tariff의 약 60.06%를 차지하는 것으로 나타나 Tariff와 실제운임 차이가 극심한 것으로 분석되었다. 운임차이가 가장 심한 노선인 경부권은 M사의 주요 운송주선 노선임을 감안할 때 실제 컨테이너 화물 운전자 월 운송수입 구조는 취약한 것으로 판단된다.

컨테이너 화물 운전자의 운임 설문분석 결과 월평균 운송 수입은 834.27만원으로 분석되었으나, 유류보조금을 포함한 월평균 총 지출액 704.15만원으로 월평균 컨테이너 화물 운전자 임금은 130.12만원으로 임금 구조는 열악한 것으로 판단된다.



제 5 장 결 론

5.1 결론

우리나라의 화물운송 산업은 그동안 국가 경제 발전의 중심에서 핵심적인 역할을 충실히 수행하였다. 물류산업의 중추적인 역할을 담당하고 있는 화물자동차 운수사업의 효율화는 우리나라 물류산업발전의 필요요건이다. 화물자동차운송 주선사업이 직면하고 있는 문제는 컨테이너 화물자동차의 급격한 증가로 화물 시장의 운송요율 하락으로 운송 수입이 감소되고 이는 화물운송 시장의 극도로 악화된 원인으로 나타났다.

이로 화물운송시장의 불합리한 구조는 화물운송요율거래의 컨테이너 화물자동차 차주들의 실질소득 감소가 화물파업사태의 요인이 되었다. 따라서 화물운송 요율거래의 투명성을 확보하여 컨테이너 화물자동차 차주들의 운송요율에 따른 실제 운송수입에 대한 운송요율 적정성을 분석하였다.

본 연구는 운송 주선 업체 M사 컨테이너 운송 실제 요율 내부자료를 분석한 결과 실제 운임이 Tariff에 비해 평균 북항 기준 20FT 69.36%, 40FT 70.83%, 신항 기준 20FT 65.92%, 40FT 70.33%로 Tariff에 비해 약 69.11% 적게 운임을 받는 것으로 나타났다.

2016년 운송주선 자료를 바탕으로 운송 실제운임은 Tariff의 약 60.06%를 차지하는 것으로 나타나 Tariff와 실제운임 차이가 극심한 것으로 분석되었다. 운임차이가 가장 심한 노선인 경부권은 M사의 주요 운송주선 노선임을 감안할 때 실제 컨테이너 화물 운전자 월 운송수입 구조는 취약한 것으로 판단된다.

컨테이너 화물 운전자의 운임 설문분석 결과 월평균 운송 수입은 834.27만 원으로 분석되었으나, 유류보조금을 포함한 월평균 총 지출액 704.15만 원으로 월평균 컨테이너 화물 운전자 임금은 130.12만 원으로 임금 구조는 열악한 것으로 판단된다.

신규 구입 차량 운전자의 월평균 운임은 178.2만 원으로 평균 운임인 130.12만 원 48.08만 원, 중고차 구입 차량 운전자의 월평균 운임인 106.18만 원보다 72.02만 원 적게 운임을 받고 있는 것으로 나타났다. 이는 수입 및 지출액 분석 결과 신차 구입의 경우 중고차 구입 집단보다 운행수입은 높게 나타났으나, 신차 구입 집단의 경우 월평균 유류비, 유류보조금, 주선료가 높게 나와 운임구조의 차이보다 보험료, 차량할부금 등 기타 지출 등으로 인한 추가 운행에 따른 수입 더 많은 것으로 판단된다.

5.2 연구의 한계점 및 향후 연구내용

2008년 이후 5차례에 걸쳐 일어난 화물연대파업으로 인하여, 운송료 인상, 지입제, 다단계화물 운송거래 등에 대한 현안문제를 대두시켰으며, 이에 대한 지속적인 개선방안에 대한 연구가 지속적으로 행해져야 할 것이다. 한편으로, 정부에서는 관련 산업 및 기관과의 협업을 통하여 꾸준한 지원정책 등을 통하여 화물운송업계의 운임의 효율화를 이루어져야 할 것이다.

이를 위해서는 지속적인 통계조사 및 전수조사를 행하는 것이 필요하나, 본 연구는 화물자동차 운송 사업에 종사하고 있는 종사자 가운데 컨테이너 화물 운전자, 운송 주선 업체 M사 컨테이너 운송 내부의 실제 요율로 한정하여 조사 및 연구한 점이 연구의 한계점으로 들 수 있으며, 향후 화물자동차 운수사업의 전반적인 실태 조사를 통하여 폭넓은 자료로 활용하여야 할 것이다.

또한, 본 연구는 화물자동차 종사자인 화물 운전자의 수익 구조 개선에 중점으로 연구하였으나, 컨테이너 화물운전자는 여전히 열악한 근로환경에서 근무하는 것으로 판단되며 향후 컨테이너 화물운전자의 수익성 개선을 위한 연구가 필요할 것으로 보인다.

참고문헌

- 정종석, 1998, “수출입 물류의 Outsourcing 방안”, 한국무역협회
- 이성수, 2003, “국내 도로화물운송의 당면과제와 효율화 방안”, 단국대학교 석사학위논문
- 양장헌, 2004, “(법률탐구)새로운 화물자동차운수사업제도”, 한국시멘트협회
- 고철진, 2004, “화물운송산업의 선진화도모”, 한국개발연구원
- 신동선, 2005, “다단계 운송거래 실태 및 제도개선방안”, 한국교통개발연구원
- 변양수, 2005, “우리나라 컨테이너화물의 연안운송 활성화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문
- 한국교통연구원, 2008, “화물운송산업 지입제도 개선방안 연구”
- 정희열, 2009, “화물자동차 운송사업제도의 개선방향에 관한 연구”, 한남대학교 석사학위논문
- 한국교통연구원, 2010, “화물자동차운송-주선업체 조사보고서”
- 최기봉, 2011, “직영용차 제도 도입을 통한 화물자동차 운송주선업 발전 방안”, 서경대학교 석사학위논문
- 최재훈, 2012, “화물자동차운송시장 현황 및 선진화 방향 연구”, 동의대학교 석사학위논문
- 조경우, 2013, “항만관리 관련 법률의 문제점 및 개선 방안에 관한 연구”, 한국해사법학회
- 임상규, 2015, “화물운송시장 선진화를 위한 시행제도현황 및 개선방안 연구 화물운송실적신고제 중심으로”, 인천대학교 석사학위논문

권혁구, 2016, “우리나라 물류산업과 화물자동차운송산업의 비용구조와 효율성 분석”,
인하대학교 박사학위논문

이재호, 2016, “국내 화물트럭 운송업의 운임결정 요소분석”, 인하대학교 박사학위
논문

국토교통부 (<http://www.molit.go.kr/>), 「화물자동차운수사업법」 시행령

물류신문, 2005

한국교통연구원 화물운송시장정보센터(<http://roft.koti.re.kr/>)



부록1

컨테이너 陸上運送

料 率 表

2012年 8月 1日 施行



全國貨物自動車運送事業聯合會

목 차

1. 왕복운임	5
가. 부산기점 왕복운임	5
나. 신항만(부산)기점 왕복운임	9
다. 인천기점 왕복운임	13
라. 울산기점 왕복운임	15
마. 마산기점 왕복운임	17
바. 광양기점 왕복운임	21
사. 평택기점 왕복운임	25
아. 군산기점 왕복운임	29
자. 포항기점 왕복운임	33
2. 편도운임	37
1) 부산CY ↔ 경인지역간 DOOR	37
2) 신항만기점 ↔ 경인지역간 DOOR	39
3) 울산기점 ↔ 경인지역간 DOOR	40
4) 마산기점 ↔ 경인지역간 DOOR	41
5) 광양기점 ↔ 경인지역간 DOOR	42
6) 포항기점 ↔ 경인지역간 DOOR	43
3. 선사운임	44
가. EMPTY POSITIONING CHARGE	44
나. SHUTTLE 컨테이너 운임	44
다. 환적 컨테이너 운임	44
부대 조항	45

컨테이너 육상운송운임 요금표

1. 모든 컨테이너 육상운임 요금(이하 “운임”이라고 한다)은 왕복운임을 적용한다. 다만, 제 2항의 경우에는 편도운임을 적용한다.

가. 부산기점 왕복운임

(단위 : 원)

구분 행선지	40FT	20FT	구분 행선지	40FT	20FT
울산광역시	355,000	320,000	창녕군	507,000	456,000
창원시	338,000	304,000	합천군	610,000	549,000
창원시(마산구)	332,000	299,000	밀양시	364,000	328,000
창원시(진해구)	316,000	284,000	울주군	325,000	293,000
함안군	377,000	339,000	김해시(양산)	216,000	194,000
진주시	476,000	428,000	부산광역시(기장군)	216,000	194,000
하동군	566,000	509,000	경주시	422,000	380,000
고성군 1	512,000	461,000	영천시	507,000	456,000
사천시	502,000	452,000	경산시	555,000	500,000
통영시	512,000	461,000	대구광역시	594,000	535,000
거제시	632,000	569,000	대구광역시(달성군)	596,000	536,000
의령군	474,000	427,000	청도군	596,000	536,000
거창군	661,000	595,000	고령군	665,000	599,000
함양군	711,000	640,000	칠곡군	694,000	625,000
산청군	610,000	549,000	구미시	675,000	608,000

구분 행선지	40FT	20FT
김 천 시	750,000	675,000
포 향 시	523,000	471,000
영 덕 군	687,000	618,000
울 진 군	897,000	807,000
군 위 군	690,000	621,000
의 성 군	726,000	653,000
안 동 시	735,000	662,000
영 주 시	787,000	708,000
봉 화 군	787,000	708,000
상 주 시	791,000	712,000
문 경 시	791,000	712,000
예 천 군	787,000	708,000
성 주 군	694,000	625,000
청 송 군	675,000	608,000
광 양 시	638,000	574,000
순 천 시	638,000	574,000
여 천 군	701,000	631,000
여 천 시	701,000	631,000
여 수 시	701,000	631,000
고 흥 군	832,000	749,000
곡 성 군	803,000	723,000
담 양 군	811,000	730,000

구분 행선지	40FT	20FT
광주광역시	811,000	730,000
화 순 군	815,000	734,000
나 주 시	879,000	791,000
무 안 군	894,000	805,000
함 평 군	912,000	821,000
목 포 시	894,000	805,000
보 성 군	826,000	743,000
영 암 군	894,000	805,000
장 흥 군	836,000	752,000
강 진 군	887,000	798,000
해 남 군	909,000	818,000
완 도 군	1,003,000	903,000
진 도 군	1,047,000	942,000
장 성 군	879,000	791,000
영 광 군	923,000	831,000
구 례 군	758,000	682,000
정 읍 시	876,000	788,000
부 안 군	882,000	794,000
고 창 군	961,000	865,000
김 제 시	923,000	831,000
전 주 시	923,000	831,000
순 창 군	791,000	712,000

구분 행선지	40FT	20FT
남 원 시	778,000	700,000
임 실 군	804,000	724,000
완 주 군	946,000	851,000
익 산 시	936,000	842,000
군 산 시	946,000	851,000
영 동 군	828,000	745,000
옥 천 군	828,000	745,000
보 은 군	876,000	788,000
보 령 시	1,114,000	1,003,000
태 안 군	1,124,000	1,012,000
청 원 군	910,000	819,000
청 주 시	876,000	788,000
진 천 군	910,000	819,000
음 성 군	910,000	819,000
충 주 시	946,000	851,000
제 천 시	1,282,000	1,154,000
단 양 군	1,293,000	1,164,000
괴 산 군	910,000	819,000
대전광역시	828,000	745,000
금 산 군	883,000	795,000
논 산 시	883,000	795,000
연 기 군	876,000	788,000

구분 행선지	40FT	20FT
공 주 시	883,000	795,000
부 여 군	883,000	795,000
서 천 군	1,049,000	944,000
청 양 군	1,098,000	988,000
천 안 시	903,000	813,000
아 산 시	930,000	837,000
예 산 군	966,000	869,000
당 진 군	1,124,000	1,012,000
홍 성 군	1,098,000	988,000
서 산 시	1,124,000	1,012,000
안 성 시	1,295,000	1,166,000
평 택 시	1,295,000	1,166,000
오 산 시	1,295,000	1,166,000
수 원 시	1,295,000	1,166,000
용 인 시	1,254,000	1,129,000
화 성 시	1,295,000	1,166,000
군 포 시	1,304,000	1,174,000
의 왕 시	1,295,000	1,166,000
안 산 시	1,304,000	1,174,000
시 흥 시	1,304,000	1,174,000
안 양 시	1,304,000	1,174,000
광 명 시	1,304,000	1,174,000

구분 행선지	40FT	20FT
인천광역시	1,356,000	1,220,000
부 천 시	1,356,000	1,220,000
성 남 시	1,304,000	1,174,000
서 울 1	1,339,000	1,205,000
서 울 2	1,304,000	1,174,000
하 남 시	1,323,000	1,191,000
구 리 시	1,355,000	1,220,000
남 양 주 시	1,355,000	1,220,000
이 천 시	1,254,000	1,129,000
광 주 시	1,346,000	1,211,000
여 주 군	1,254,000	1,129,000
의 정 부 시	1,356,000	1,220,000
양 주 시	1,401,000	1,261,000
동 두 천 시	1,390,000	1,251,000
포 천 시	1,416,000	1,274,000
가 평 군	1,516,000	1,364,000
김 포 시	1,394,000	1,255,000
고 양 시	1,356,000	1,220,000
파 주 시	1,412,000	1,271,000

구분 행선지	40FT	20FT
과 천 시	1,304,000	1,174,000
양 평 군	1,346,000	1,211,000
인천광역시(강화군)	1,454,000	1,309,000
인천광역시(영종도)	1,454,000	1,309,000
연 천 군	1,444,000	1,300,000
원 주 시	1,087,000	978,000
횡 성 군	1,162,000	1,046,000
태 백 시	972,000	875,000
삼 척 시	968,000	871,000
동 해 시	1,049,000	944,000
강 릉 시	1,293,000	1,164,000
양 양 군	1,336,000	1,202,000
속 초 시	1,443,000	1,299,000
고 성 군 2	1,443,000	1,299,000
춘 천 시	1,516,000	1,364,000
철 원 군	1,467,000	1,320,000
평 창 군	1,467,000	1,320,000
영 월 군	1,467,000	1,320,000
홍 천 군	1,301,000	1,171,000
시 내	190,000	171,000

주) 서울1지역 : 은평구, 마포구, 종로구, 중구, 용산구, 서대문구, 노원구, 도봉구
강북구, 성북구, 동대문구, 중랑구, 성동구, 광진구
서울2지역 : 강서구, 양천구, 영등포구, 동작구, 관악구, 구로구, 금천구, 강남구
서초구, 송파구, 강동구

나. 신항만기점 왕복운임

부산 신항에 운송차량 거점이 없을 때는 아래 지역별 운임에 40FT 59,000원, 20FT 53,000원을 가산 적용한다.

(단위 : 원)

구분 행선지	40FT	20FT
울산광역시	416,000	374,000
창원시	284,000	256,000
창원시(마산구)	282,000	254,000
창원시(진해구)	240,000	216,000
함안군	377,000	339,000
진주시	476,000	428,000
하동군	566,000	509,000
고성군 1	512,000	461,000
사천시	502,000	452,000
통영시	512,000	461,000
거제시	632,000	569,000
의령군	474,000	427,000
거창군	661,000	595,000
함양군	711,000	640,000
산청군	610,000	549,000
창녕군	507,000	456,000
합천군	610,000	549,000
밀양시	432,000	389,000
울주군	368,000	331,000

구분 행선지	40FT	20FT
김해시	216,000	194,000
부산광역시	240,000	216,000
부산광역시(기장군)	287,000	258,000
양산시	305,000	275,000
경주시	494,000	445,000
영천시	507,000	456,000
경산시	555,000	500,000
대구광역시	594,000	535,000
대구광역시(달성군)	596,000	536,000
청도군	596,000	536,000
고령군	665,000	599,000
칠곡군	694,000	625,000
구미시	675,000	608,000
김천시	750,000	675,000
포항시	523,000	471,000
영덕군	687,000	618,000
울진군	897,000	807,000
군위군	690,000	621,000
의성군	726,000	653,000

구분 행선지	40FT	20FT
안 동 시	735,000	662,000
영 주 시	787,000	708,000
봉 화 군	787,000	708,000
상 주 시	791,000	712,000
문 경 시	791,000	712,000
예 천 군	787,000	708,000
성 주 군	694,000	625,000
청 송 군	675,000	608,000
광 양 시	638,000	574,000
순 천 시	638,000	574,000
여 천 군	701,000	631,000
여 천 시	701,000	631,000
여 수 시	701,000	631,000
고 흥 군	832,000	749,000
곡 성 군	803,000	723,000
담 양 군	811,000	730,000
광주광역시	811,000	730,000
화 순 군	815,000	734,000
나 주 시	879,000	791,000
무 안 군	894,000	805,000
함 평 군	912,000	821,000

구분 행선지	40FT	20FT
목 포 시	894,000	805,000
보 성 군	826,000	743,000
영 암 군	894,000	805,000
장 흥 군	836,000	752,000
강 진 군	887,000	798,000
해 남 군	909,000	818,000
완 도 군	1,003,000	903,000
진 도 군	1,047,000	942,000
장 성 군	879,000	791,000
영 광 군	923,000	831,000
구 레 군	758,000	682,000
정 읍 시	876,000	788,000
부 안 군	882,000	794,000
고 창 군	961,000	865,000
김 제 시	923,000	831,000
전 주 시	923,000	831,000
순 창 군	791,000	712,000
남 원 시	778,000	700,000
임 실 군	804,000	724,000
완 주 군	946,000	851,000
익 산 시	936,000	842,000

구분 행선지	40FT	20FT
군 산 시	946,000	851,000
영 동 군	828,000	745,000
옥 천 군	828,000	745,000
보 은 군	876,000	788,000
보 령 시	1,114,000	1,003,000
태 안 군	1,124,000	1,012,000
청 원 군	910,000	819,000
청 주 시	876,000	788,000
진 천 군	910,000	819,000
음 성 군	910,000	819,000
충 주 시	946,000	851,000
제 천 시	1,282,000	1,154,000
단 양 군	1,293,000	1,164,000
괴 산 군	910,000	819,000
대전광역시	828,000	745,000
금 산 군	883,000	795,000
논 산 시	883,000	795,000
연 기 군	876,000	788,000
공 주 시	883,000	795,000
부 여 군	883,000	795,000
서 천 군	1,049,000	944,000
청 양 군	1,098,000	988,000

구분 행선지	40FT	20FT
천 안 시	903,000	813,000
아 산 시	930,000	837,000
예 산 군	966,000	869,000
당 진 군	1,124,000	1,012,000
홍 성 군	1,098,000	988,000
서 산 시	1,124,000	1,012,000
안 성 시	1,295,000	1,166,000
평 택 시	1,295,000	1,166,000
오 산 시	1,295,000	1,166,000
수 월 시	1,295,000	1,166,000
용 인 시	1,254,000	1,129,000
화 성 시	1,295,000	1,166,000
군 포 시	1,304,000	1,174,000
의 왕 시	1,295,000	1,166,000
안 산 시	1,304,000	1,174,000
시 흥 시	1,304,000	1,174,000
안 양 시	1,304,000	1,174,000
광 명 시	1,304,000	1,174,000
인천광역시	1,356,000	1,220,000
부 천 시	1,356,000	1,220,000
성 남 시	1,304,000	1,174,000
서 울 1	1,339,000	1,205,000

구분	40FT	20FT
서울 2	1,304,000	1,174,000
하남시	1,323,000	1,191,000
구리시	1,355,000	1,220,000
남양주시	1,355,000	1,220,000
이천시	1,254,000	1,129,000
광주시	1,346,000	1,211,000
여주군	1,254,000	1,129,000
의정부시	1,356,000	1,220,000
양주시	1,401,000	1,261,000
동두천시	1,390,000	1,251,000
포천시	1,416,000	1,274,000
가평군	1,516,000	1,364,000
김포시	1,394,000	1,255,000
고양시	1,356,000	1,220,000
파주시	1,412,000	1,271,000
과천시	1,304,000	1,174,000
양평군	1,346,000	1,211,000
안천광역시(강화군)	1,454,000	1,309,000

구분	40FT	20FT
안천광역시(영종도)	1,454,000	1,309,000
연천군	1,444,000	1,300,000
원주시	1,087,000	978,000
횡성군	1,162,000	1,046,000
태백시	972,000	875,000
삼척시	968,000	871,000
동해시	1,049,000	944,000
강릉시	1,293,000	1,164,000
양양군	1,336,000	1,202,000
속초시	1,443,000	1,299,000
고성군 2	1,443,000	1,299,000
춘천시	1,516,000	1,364,000
철원군	1,467,000	1,320,000
평창군	1,467,000	1,320,000
영월군	1,467,000	1,320,000
홍천군	1,301,000	1,171,000
신항시내	189,000	170,000

주) 서울1지역 : 은평구, 마포구, 종로구, 중구, 용산구, 서대문구, 노원구, 도봉구
강북구, 성북구, 동대문구, 중랑구, 성동구, 광진구

서울2지역 : 강서구, 양천구, 영등포구, 동작구, 관악구, 구로구, 금천구, 강남구
서초구, 송파구, 강동구

6) 포항기점 ↔ 경인지역간 DOOR

(단위 : 원)

구분 행선지	40FT	20FT	구분 행선지	40FT	20FT
서울 2	663,000	597,000	양주시	952,000	857,000
서울 1	702,000	632,000	동두천시	953,000	858,000
과천시	673,000	606,000	하남시	814,000	733,000
안산시	675,000	608,000	화성시	671,000	604,000
시흥시	675,000	608,000	오산시	665,000	599,000
광명시	675,000	608,000	평택시	669,000	602,000
안양시	669,000	602,000	안성시	670,000	603,000
군포시	668,000	601,000	남양주시	811,000	730,000
의왕시	668,000	601,000	구리시	810,000	729,000
부천시	699,000	629,000	이천시	840,000	756,000
인천광역시	699,000	629,000	여주군	848,000	763,000
수원시	666,000	599,000	광주시	821,000	739,000
성남시	674,000	607,000	양평군	858,000	772,000
용인시	676,000	608,000	포천시	954,000	859,000
김포시	702,000	632,000	가평군	995,000	896,000
인천광역시(강화군)	886,000	797,000	연천군	958,000	862,000
인천광역시(영종도)	886,000	797,000	원주시	837,000	753,000
고양시	796,000	716,000	철원군	1,007,000	906,000
파주시	885,000	797,000	춘천시	1,054,000	949,000
의정부시	798,000	718,000	홍천군	942,000	848,000

주) 서울1지역 : 은평구, 마포구, 종로구, 중구, 용산구, 서대문구, 노원구, 도봉구
 강북구, 성북구, 동대문구, 중랑구, 성동구, 광진구
 서울2지역 : 강서구, 양천구, 영등포구, 동작구, 관악구, 구로구, 금천구
 강남구, 서초구, 송파구, 강동구

나. 선사가 서울지역 내륙 컨테이너기지(CD 또는 CY) 설치를 인정하고도 서울지역 CD 및 CY ↔ 부산, 울산, 마산, 광양 CY간 공컨테이너 운송 운임을 부담하지 않는 경우에는 화주에게 왕복운임을 적용한다.

3. 선사운임

가. EMPTY POSITIONING CHARGE

의왕 ICD ↔ 부산, 울산, 마산, 광양간 선사부담금 공컨테이너 운송 운임은 아래와 같다.

구 분	40FT	20FT
부산기점 ↔ 의왕 ICD	649,000	501,000
신항만(부산)기점 ↔ 의왕 ICD	707,000	546,000
울산기점 ↔ 의왕 ICD	605,000	467,000
마산기점 ↔ 의왕 ICD	594,000	458,000
광양기점 ↔ 의왕 ICD	552,000	426,000
포항기점 ↔ 의왕 ICD	571,000	426,000

나. 셔틀(SHUTTLE) 컨테이너 운임

동일 항내에서 부두 - CY간 셔틀(SHUTTLE) 운임은 40FT의 경우 ₩70,000, 20FT의 경우 ₩56,000을 적용한다.

다. 환적 컨테이너 운임

동일 항내에서의 환적 컨테이너(T/S CONTAINER) 운임은 40FT의 경우 ₩111,000, 20FT의 경우 ₩103,000을 적용한다.

부 대 조 항

(운임의 적용방법)

- 1) 20FT 컨테이너 운임은 40FT 컨테이너 운임의 90%를 적용하고, 45FT 컨테이너 운임은 40FT 컨테이너 운임의 112.5%를 적용한다.
- 2) 20FT 컨테이너 운임의 경우 컨테이너 자체중량을 제외한 내장화물의 중량이 10톤 이하인 경량 컨테이너 2개를 동일 장소에서 적재운송 (COMBINE 운송)할 경우, 40FT 컨테이너 운임의 108%를 적용한다(단, 냉동컨테이너는 제외한다)
- 3) 도로운송 관련 법규(도로법 등)에 의한 도로통행 제한 높이 또는 길이의 초과로 발생하는 “제한차량 운행허가” 수수료 등은 별도 가산 적용한다.
- 4) 본 운임에 표시되지 않은 지역의 운임은 최근 거리 상위지역 및 하위 지역의 평균운임을 적용한다.

(운임적용의 예외 및 운송 제한)

- 5) 도로통행에 제한을 받는 활대품, 장척물 적재 컨테이너와 TANK 컨테이너 할증운임은 상호 협의하여 결정하고 도로 통행 제한규정의 총중량 및 축중량을 초과하는 중량품은 운송을 할 수 없다.

(냉동 컨테이너의 할증)

- 6) 냉동 컨테이너의 운임은 해당지역 요율의 30% 할증률을 가산 적용한다.

(험로 할증)

- 7) 험로 및 통행에 제한을 받는 지역에 대하여는 해당지역 운임에 30% 이상의 할증률을 가산한다.

(위험물 할증)

- 8) 위험물이 적재된 컨테이너를 수송할 때는 해당지역 운임에 위험물의 종류에 따라 다음의 할증률을 가산한다.

(위험물, 유독물 : 50%, 화약류 : 200%, 방사성 물질 : 300%)

(휴일 및 심야 할증)

- 9) 화주의 요청에 따라 공휴일 및 심야에 운행할 때에는 해당지역 운임의 20%를 추가 할증 적용한다.

(트랙터 및 사시의 사용료)

- 10) 트랙터 대기료는 DOOR 도착후 40FT의 경우 3시간, 20FT의 경우 2시간까지 무료이고 이를 초과시는 매 시간당 40FT 및 20FT 공히 W40,000씩 추가 계산한다.

- 11) 사시(CHASSIS) 임대료는 매일 대당 40FT의 경우 W49,000, 20FT의 경우 W20,000을 적용한다.

(밧테일 운영)

- 12) 밧테일(BOBTAIL) 운임은 해당지역 운임의 40FT의 경우 43%, 20FT의 경우 45%를 적용한다.

(배차 취소료)

- 13) 배차 취소료는 해당지역 운임의 75%를 적용한다.

(기타 사항)

- 14) 본 운임에는 운송관리비가 포함되어 있다.

- 15) 본 운임에서 정하지 않은 사항에 대해서는 법령을 위반하지 않은 범위 내에서 당사자 간의 합의에 따르는 것을 원칙으로 한다.

- 16) 행정구역 개편에 따라 통합된 시, 군은 통합이전의 시, 군 운임을 합한 평균 운임을 적용한다.

- 17) 본 운임에는 부가가치세가 포함되어 있지 않다.

- 18) 본 부대조항에서 적용되는 모든 운임 및 요금은 천원미만을 사사오입하여 적용한다.

(단 부가가치세는 제외)

(컨테이너 운임의 적용시기)

- 19) 본 운임의 적용은 2012년 8월 1일부터 적용한다.

부록2

컨테이너 화물운송요율 적정성에 관한 연구

<설문지>

안녕하십니까? 본 설문지는 컨테이너 화물운송요율 적정성에 관한 연구로써 컨테이너 화물운송요율의 적정성 및 컨테이너 화물운송시장의 개선방안을 도출하기 위해 컨테이너 화물 운전자를 대상으로 그 의견을 수집하는데 그 목적이 있습니다.

본 설문지에 기재된 내용은 오직 통계처리를 위한 자료수집의 목적으로만 사용될 것이며, 개인의 의견에 관한 사항은 어떠한 경우에도 공개되지 않습니다.

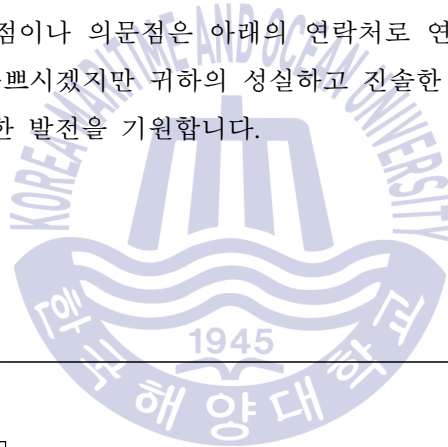
설문지에 대한 문제점이나 의문점은 아래의 연락처로 연락을 주시면 즉각 답변을 해 드리겠습니다. 바쁘시겠지만 귀하의 성실하고 진솔한 응답을 부탁드립니다.

아울러 귀하의 무궁한 발전을 기원합니다.

담 당 자 :

전 화 번 호 :

이 메 일 :



I. 일반사항

1. 차량의 위수탁 계약 여부에 관한 설문입니다. 해당사항에 기입해주시십시오.

- ① 위수탁 차량(지입 차량)
- ② 비위수탁 차량(비지입 차량)

2. 귀하의 운전경력 및 차량, 차량구입 형태 등에 관한 설문입니다.

운전경력	년	차량연식	년
최대 적재중량	톤	연 평균 보험료	
차량구입 형태			
차량 종류		결제 방법	
① 신차 ② 중고차		① 일시불 ② 할부	
차량 구입 가격	만원		
상환기간	년	월 할부금	만원

II. 운송거래 부문

3. 귀하의 화물 운송시 운송거래 단계 수는? 아래 보기에서 골라주세요 ()

(보기)
① 1단계 ② 2단계 ③ 3단계 ④ 4단계 ⑤ 5단계 이상

4. 귀하의 물량 확보 방법은 무엇입니까? 아래 보기에서 골라주세요 ()

(보기)
① 주선업체 ② 소속운송회사 ③ 타운송회사 ④ 정보망 ⑤ 제조유통 ⑥ 개인적으로 ⑦ 공동 사업장

5. 화물 운송시 운임에 관한 설문입니다.

월평균 운송거리			km
월평균 유류보조금			만원
월평균 총 운송수입	만원	월 평균 지출액	만원
월평균 지출액 세부 사항			
지입료	만원	주선료	만원
정보망 이용료	만원	유류비	만원
통행료	만원	주차비	만원
숙박비	만원	타이어비	만원
차량 할부금	만원	제세 공과금	만원
보험료	만원	기타 지출액	만원

Ⅲ. 화물운송 시장 만족도

6. 화물운송 시장에 대한 만족도에 관한 항목입니다. 만족하는 정도를 나타내 주시기 바랍니다.

화물운송 시장에 대한 만족도	매우 그렇 다	그렇 다	보통 이다	그렇 지 않다	매우 그렇 지않 다
① 차량공급이 과잉 되었다					
② 운송료는 적정하다					
③ 유류비는 적정하다					
④ 다단계 거래 수는 적정하다					
⑤ 주선료 관행은 타당하다					
⑥ 운송료 관행은 타당하다					
⑦ 지입료는 필요하다					
⑧ 통행료는 적정하다					
⑨ 과적단속은 필요하다					
⑩ 차주 실질수입은 적정하다					
⑪ 화물운송시장의 서비스품질에 만족하다					

7. 화물운송시장과 관련하여 문제점 및 개선사항이 있으시다면 기재해 주시기 바랍니다.