

최근 화물 운송시장 실태로 본 화물연대 파업의 정당성

2016.10.10

본 보고서는 화물연대 파업을 앞두고 사회진보연대 부설 노동자운동연구소가
공공운수노조 화물연대본부와 함께 작성한 것입니다.



1. 화물연대의 진정성과 정부의 반복된 거짓말

먼저 확인해 둘 것이 있다. 2003년부터 현재까지 화물연대 파업은 화물 노동자의 경제적 상황이 최악에 달했을 때만 가능했다는 사실이다.

이유는 간단하다. 화물연대 조합원은 모두 지입차주로, 파업 시 단지 임금(운송료)을 못 받는 것만이 아니라, 차량 할부비, 차량 감가상각비, 보험료 등 결코 작다할 수 없는 차량 유지 비용을 파업 기간에도 부담해야 하기 때문이다.

예로 2014년 평균 자료를 이용해 계산해보면 컨테이너를 운반하는 화물연대 조합원이 5일 파업에 나설 경우 부담해야 하는 비용은 그들의 한 주 순수입 73만원보다 4.4배 많은 319만원이다.¹⁾ 매월 가계 수지가 빠듯한 화물연대 조합원들은 파업 한 번 하면 한 해 내내 빚에 시달리게 된다.

그래서 매우 절박하지 않으면 화물연대는 함부로 파업에 들어갈 수가 없다. 2003년, 2008년, 2012년 화물연대 파업은, 화물 노동자들이 수입 감소 또는 유가 폭등으로 더 이상 차를 운행할 수 없는 상황에 몰렸을 때, 화물연대가 ‘파업’이란 형식으로 30만 화물 노동자를 대변한 것이다. 파업이 아니어도 화물 노동자들이 차량 운행을 포기하기 직전 상황이었다는 것이다. 그리고 2016년 10월 10일 돌입한 올해 파업 역시 마찬가지다.

이런 점에서 정부가 최근 화물연대 파업을 막무가내 식 집단 이기주의로 매도하는 것은 크게 잘못된 일이다. 국토교통부가 화물 노동자의 특수한 처지를 아예 모르는 것도 아닐 것인데, 덮어놓고 화물연대를 이기주의로 비난하는 것은 주무부처로서의 올바른 태도가 아니다.

더군다나 정부는 지금까지 화물 노동자들에게 반복해서 거짓말을 해왔고, 스

1) 한국교통연구원 화물운송시장정보센터 자료를 이용해 계산했다. 컨테이너 운반 지입차주의 2014년 평균 월 운송료 수입은 1,091만 원이다. 5일 파업 시 사실상 1주 운임 모두를 포기하는 것이므로, 한 달을 4.2주로 가정하면, $1,091\text{만원}/4.2\text{주} = 260\text{만원}$ 이다. 파업 기간에도 들어가는 차량 유지비용은 계산해보면, 주차비, 타이어비, 수리비, 보험료, 차량할부금, 제세공과금, 기타지출액으로 월 평균 247만원이고, 주로 환산하면 $247\text{만원}/4.2\text{주}=59\text{만원}$ 이다. 5일 파업 비용은 운송수입 포기분과 차량유지비의 합계로 319만원에 달한다.

스로 정책 신뢰도를 깎아먹어 왔다.

아래 표를 보자. 정부는 민주당이 집권하던 새누리당이 집권하던 수차례에 걸쳐 표준운임제를 약속해 왔었다. 화물연대가 파업에 돌입했을 때는 요구를 들어주는 것처럼 이야기하다 화물연대 파업이 끝나고 나면 매번 언제 그랬냐는 듯 약속을 어겼다.

이런 점에서 역지를 부리고 있는 것은 화물연대가 아니라 사실 정부다.

<정부와 여당의 화물 노동자에 대한 약속 불이행 역사>

	정부, 여당의 약속	결과
2005년 10월	정부,여당 표준요금제 공공 도입 후 민간 확대	후속 입법 미비로 흐지부지
2007년 4월	화물시장개선에 반기 표준운임제 시범실시	법제화 부재, '09년까지 연기
2008년 6월	정부, 공동 T/F, '09년 4월 시범실시	'11년까지 시범실시 연기
2012년 6월	여당, 표준운임제 조속한 시행	시범실시 종료 후 법제화 부재
2016년 8월	정부, 화물시장발전안에서 표준운임제 폐기	참조원가제로 변질

2. 수급 조절 논란을 둘러싼 진실

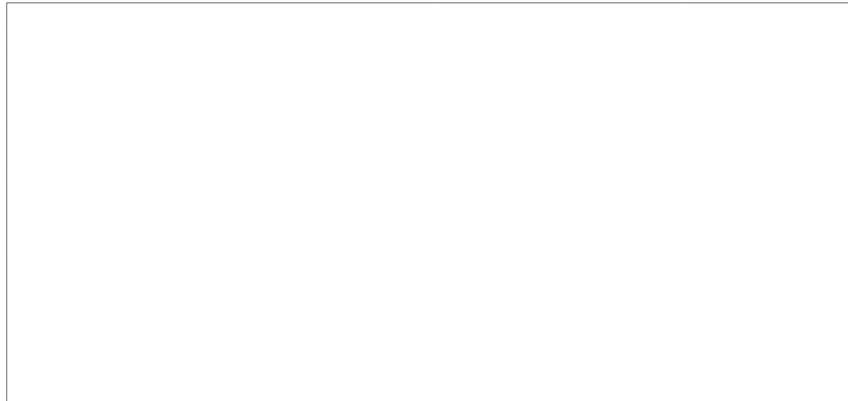
화물연대가 파업에 돌입하는 핵심적 이유는 정부가 화물차 수급 조절 제도를 사실상 폐기하려 하고 있기 때문이다.

정부가 지난 8월 30일 발표한 '화물운송시장 발전방안'(이하 방안)은 1.5톤 미만의 소형화물차에 대해 수급조절제를 폐지하는 것을 골자로 하고 있다. 기존에 톤수와 대수를 기준으로 업종을 나뉘(용달/개별/일반) 각각 수급 조절하던 제도를 업종을 단순화(개인/일반)하고 톤수 기준으로 1.5톤 미만에 대해서는 수급 조절을 폐지하겠다는 것이다.

그런데 문제는 정부가 새로 만든 업종 구분은 일반 화물에 대해 톤수 구분을 두고 있지 않다는 것이다. 일반화물이기만 하면 소형트럭 허가증을 대형 트럭으

로 바꾸는 게 상대적으로 쉬워졌다. 아래 그림에서도 확인할 수 있듯이 20대 이상 화물차를 직영하는 일반 운송업체에서 1.5톤 미만 화물차 수급 조절은 상당히 임의적이다.

<화물운송시장 발전방안의 수급 조절 폐지안>



※자료: “국토교통부, 보도자료, 2016년8월30일”을 필자가 재구성.

업종과 수급 조절이 일치하는 현재와 달리, 정부 ‘방안’은 업종과 수급 조절 대상이 일치하지 않고, 정부가 임의로 수급 규제를 하도록 되어 있다. 정부는 “양도금지와 톤급 상향 금지”를 조건으로 1.5톤 미만 차량에 대해 허가를 내주겠다고 밝히는데, 반대로 이야기하면 정부가 생각이 바뀌면 이 행정적 조건을 언제든 없앨 수도 있다는 이야기다.

화물연대는 이런 이유로 결국에는 일반 화물 전체에서 수급 조절이 없어질 것이라고 주장하고 있다. 톤수와 규모에 따라 업종을 구분하고, 업종 별 수급을 제한해도 실재에서는 여러 부분에서 규제가 무력화되는 게 현실인데, 아예 톤수 구분이 없어진 일반 화물 업종에서 임의로 일부 톤수만 규제한다는 것이 현실과 동떨어졌다는 문제제기다.

사실 정부의 화물연대 우려에 대한 반론은 “시장 여건상 직영차량 운영이 가능한 업체가 많지 않을 것”²⁾으로 예상되므로 일반 화물에서 지입차 공급이 크지 않을 것이라는 막연한 기대뿐이다. 요컨대 원칙적으로 시장 상황이 되면 일반

2) 국토교통부, “정당성 없는 화물연대의 집단 운송 거부는 철회해야”, 보도자료, 2016년 10월 5일.

화물에서 수급 조절은 언제든 폐지 또는 완화될 수 있다는 뜻이다.

<화물연대가 예상하는 일반 화물의 수급 조절 폐지 확대>

대수 톤수	개인 (1대)	일반 (20대 이상)	대수 톤수	개인 (1대)	일반 (20대 이상)
1.5톤 미만	소형 (수급조절폐지)	일반 (수급조절폐지)	1.5톤 미만	소형 (수급조절폐지)	일반 (수급조절폐지)
1.5톤 이상	중대형	일반	1.5톤 이상	중대형	

화물 노동자가 정부 말을 믿지 못하는 것은 앞서도 말했듯 정부가 화물연대에 약속한 것들을 자주 파기했기 때문이기도 하다. 당장 ‘방안’에는 정부가 2007년에 약속한 표준운임제를 결국 10년 간 제대로 시행도 못해보고 ‘참조원가제’로 바꾼다는 내용도 들어있다. 또한 십 년 넘게 이야기 된 지입제 폐지에 대해서는 아직도 시장 상황을 이유로 하나하나 한 보완책들만 내놓고 있다.

3. 공급 과잉 탓에 어려움에 처한 화물 노동자

화물 노동자들이 수급 조절에 민감하게 반응하는 건 공급 과잉으로 바닥을 향한 경주를 계속하고 있기 때문이다.

먼저, 화물노동자의 최근 상태를 보자. 아래 표는 부산에서 경북권으로 컨테이너를 수송하는 화물노동자의 실제 수입, 지출 내역이다. 최근 경제 상황을 반영하듯 운송수입이 6월에 비해 8월에 2백만 원 넘게 감소했다. 하지만 지출은 오히려 늘었는데, 기름 값이 올랐고, 수리비도 증가했기 때문이다. 수입은 변화가 큰데 반해 지출은 경직적인 것이 지입차의 특징이다.

어쨌건 이런 조건으로 인해 A씨의 순수입은 6월 369만 원에서 7월 180만

원, 그리고 8월에는 67만 원으로 급감했다. 상황이 크게 변하지 않는다면 9월과 10월도 100만 원 이하 순수입이 예상된다. 더군다나 이 비용에는 운행 중 식비와 같은 일반 경비가 빠진 것으로, 이것까지 합하면 이미 7월부터 사실상 적자다.

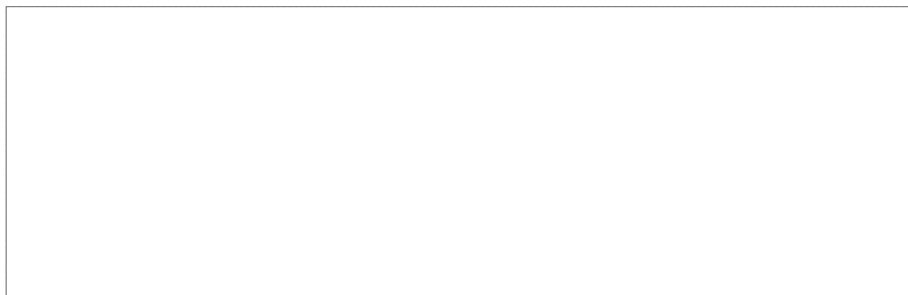
<화물 노동자 A의 2016년 6~8월 차계부>

		6월	7월	8월
수입		11,679,080	10,268,740	9,300,800
지출	기름	2,562,910	3,102,100	2,629,060
	자동차할부	2,678,510	2,678,510	2,678,510
	샷시할부	769,370	769,370	769,370
	수리비	560,000	500,000	1,140,000
	차,화물보험	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	건강,연금	174,590	174,590	174,590
	지입료	242,000	242,000	242,000
	소계	7,987,380	8,466,570	8,633,530
순수입		3,691,700	1,802,170	667,270

※ 자료: 화물 노동자 A씨의 차계부 사본과 영수증

화물 노동자의 경제 상태가 최악으로 치닫고 있는 건 물동량이 감소하고 있음에도 오히려 화물차 공급은 증가하고 있기 때문이다. 지입차주들은 물량을 잡기가 쉽지 않다보니 우선 차 할부금이라도 갚아볼 요량으로 마구잡이 덤핑 운송을 하고 있다.

<화물차 증차, 경제성장률, 수출입 물동량 추이>



※자료: 국가물류통합정보센터, 한국은행 ECOS, 통계청.

이런 상황에서 정부는 수급 조절을 하고 있다지만, 자동차 등록 통계를 보면 오히려 5톤 이상 화물차는 2014년에 비해 현재 8천 대나 늘었다. 경제 침체가

계속됨에 따라 수출입 물동량 자체도 크게 줄고 있어 공급 과잉 현상은 갈수록 더 심각해 질 것으로 예상된다.

그렇다면, 정부 당국은 화물노동자의 최악의 생존권 위기에 대해 어떤 대책을 가지고 있을까? 정부의 “8.30 화물운송시장 발전방안”은 앞에서 봤듯이 증차 규제를 완화해 오히려 화물 노동자들의 생활고를 가중시키는 것은 물론, 화물연대의 오랜 요구였고 정부가 이미 수차례 합의했던 표준운임제마저 폐기해 버렸다.

4. 걱정 운임 확보 방안과 정책 신뢰성이 핵심

화물연대 요구는 지속 가능한 화물차 운영을 할 수 있도록 적정 수입을 보장해 달라는 것으로 요약된다.

운임 덩핑을 가져올 수급 조절 폐지 정책을 철회하고, 화물노동자 간 바닥을 향한 경쟁을 제한하기 위해 과적을 좀 더 철저히 단속하며, 이미 대부분의 대중교통에서는 상식으로 통하는 표준운임제³⁾를 법제화하라는 것이 화물연대의 주요 요구이다.

정부는 반복적으로 화물연대 우려가 기우일 뿐이라고 주장하지만, 앞서 봤듯이 정부 정책은 화물 노동자에게 신뢰를 잃은 지 오래다. 정부 스스로 양치기 소년 역할을 해온 탓이다. 따라서 정부는 화물연대 과업을 매도하는 행위에 앞서 지난 정책이 제대로 시행되지 못한 이유와 화물 노동자가 처한 생존권 위기 상황부터 제대로 짚어봐야 한다. 화물연대 과업은 그 무엇보다 정부의 신뢰 하락에서부터 시작되었다.

물동량 감소로 나라 경제 전체적으로 어렵다고는 하지만 이 와중에서도 재벌

3) 표준운임제는 택시의 미터계, 버스의 거리별 요금처럼 화물차에 대해서도 품목 중량과 거리에 따라 운임의 가이드라인을 정부가 강제력 있게 정하라는 것이다. 호주 등에서는 안전 운임이란 이름으로 화물연대가 요구하는 표준운임제가 이미 시행 중이다.

운송사들은 오히려 영업이익이 작년보다도 증가하고 있다는 것도 심각하게 생각해 봐야 한다. 아래 표에서 보듯 재벌 운송사들은 영업이익이 작년 상반기에 비해 올해 상반기 10~20% 가까이 증가했다.

이들은 모두 하청 운송업체나 지입차주와 위수탁 계약을 통해 화물운송을 한다. 간단하게 이야기해 물동량 감소 속에서도 이들이 이익을 늘린다는 건 밑에서 실제 일하는 지입차주들은 엄청난 손해를 보고 있다는 뜻이다.

<주요 재벌 육상 운송업체의 영업이익 증가>

(단위: 억원)

	2015년 상반기	2016년 상반기	증가율
현대글로벌비스	3,332	3,887	17%
CJ대한통운	923	1,129	22%
한진	191	222	16%

※자료: 각사 기업공시

따라서, 재벌 운송사들의 이런 이익 증가를 볼 때, 정부가 의지만 있으면 지입차주들의 수입을 얼마든지 올려 줄 수 있을 것으로 보인다. 지입제라는 전근대적 제도를 당장 바꿀 수 없다면, 육상 화물운송의 바닥을 바치고 있는 지입차주들이 지속가능한 수입을 올릴 수 있도록 정부가 나서야 한다.