

현안과 과제

| 화물연대 파업의 경제적 영향

목 차

■ 화물연대 파업의 경제적 영향

1. 2012년 화물연대 파업의 배경	1
2. 2008년 화물연대 파업 사례	2
3. 화물연대 파업의 경제적 영향	3
4. 시사점	6

1. 2012년 화물연대 파업 배경

- **(파업 일지)** 지난 2월 파업을 결의한 화물연대는 6월 25일 오전 7시부터 무기한 파업에 돌입
 - 2월 16일: 화물연대본부의 총파업 찬반투표에서 80% 이상이 찬성하면서 화물연대는 총파업 결의
 - 6월 24일: 정부는 화물연대의 파업 결정에 우려를 표명하고 육상 화물을 철도나 해운 수송을 전환하는 등 비상대책을 수립
 - 6월 25일: 화물연대는 결의안대로 오전 7시를 기해 부산항과 인천항, 여수항, 광양항 등 주요 거점에서 무기한 파업 돌입

- **(핵심 쟁점)** 금번 화물연대 총파업의 주요 쟁점은 표준운임제 법제화 및 운수종사자들의 기본노동권 인정 여부, 정부 보조 확대 등
 - 표준운임제¹⁾ 법제화: 화물연대는 표준운임제 위반 운송업체를 처벌하는 표준운임제 법제화를 요구하고 있으나 정부는 처벌규정 강제화는 어렵다는 입장
 - 기본노동권 인정: 현행 자영업자로 분류된 운수종사자들의 노동자로서의 권리 확보를 위한 표준계약서 도입 및 산재보험 적용 필요성을 제기
 - 정부 보조 확대: 그 외 화물연대는 화물차 운전자에 지급하는 운임 인상 및 면세유 지급을 요구하고 있으나 정부는 산업 간 형평성을 들어 거부

- **(진행 상황)** 일부 지역을 중심으로 물류차질이 빚어지고 있으며, 장기화될수록 피해가 커질 우려가 제기됨
 - 정부 발표에 따르면 26일 기준으로 부산신항, 울산 온산항과 울산신항, 양산ICD 등을 주요 거점에서의 파업 참여가 약 20% 정도임
 - 하지만 파업이 지속될 경우 도로물류 의존도가 높은 내륙 일부 지역의 산업단지를 중심으로 수출입 물류상황이 악화될 우려가 제기되는 상황

1) 화물운임을 물량과 거리에 따라 미리 정해진 요금을 지불하도록 하는 제도.

2. 2008년 화물연대파업 사례

- **(2008년 파업 일지)** 화물연대는 지난 2008년에도 6월 12일부터 19일까지 총파업에 돌입한 바 있음
 - 6월 12일: 화물연대 총파업에 돌입
 - 6월 17일: 정부는 표준운임제 실시 등 화물운송 업계 지원 대책을 발표
 - 6월 18일: 화물연대와 컨테이너운송사업자협회가 컨테이너 화물 운송료를 19%, 단거리 서틀운송료는 10%씩 인상하기로 합의
 - 6월 19일: 화물연대 파업 철회
- **(당시 주요 쟁점)** 당시 화물연대는 정부가 나서서 화물 운송의 적정 이익률을 보장해줄 수 있는 법·제도적 장치를 마련할 것을 요구
 - 종합유가 대책: 경유 가격 상승으로 유류비 부담이 크게 높아지면서 종합적인 유가 인하 및 보조금 지급 확대 등을 요구
 - 운수업 가격구조 개선: 운수업 종사자들의 적정 수익 추구가 어려워지면서 표준운임제 도입 등 후진적 운수업 가격구조 개선을 촉구
- **(파업 이후 정부 조치)** 이후 정부는 표준운임제를 제외한 주요 운수업 지원 대책을 이행해왔음
 - 정부는 이후 곧바로 유가연동보조금 569억원을 추가 지급하고, 도로비를 1년 간 인하함
 - 표준운임제 문제를 제외²⁾한 다른 4개의 약속사항도 이행 완료한 상황
- **(피해 규모)** 일주일 파업으로 인한 정부 추산 수출입 차질액은 최대 65억 달러로 추산
 - 한국무역협회 등에 따르면 직접 피해 신고액은 수출 148개사 1억 230만 달러, 수입 73개사 4,810만 달러였음
 - 당시 정부는 화물연대 파업으로 인한 수출 차질액 32.4억 달러, 수입 차질액 33.3억 달러로 총 수출입 차질액을 최대 65.7억 달러로 추산함

2) 2008년 당시 정부와 화물연대는 당초 2010년 상반기로 예정되었던 표준요금제 범제화를 2009년 상반기로 앞당겨 추진하는데 합의하였으며, 2008년 7월 화물운임관리위원회를 구성해 하반기 연구용역을 거친 뒤 2009년부터 시범운영을 실시할 예정이었으나 이후 범제화가 지연되고 있음.

3. 2012년 화물연대 파업의 경제적 영향

1) 국내 물류산업의 현황

- (경제적 규모) 화물연대 파업과 관련된 도로화물업이 국민경제에서 차지하는 비중은 GDP 대비 약 1.0% 수준임
 - 물류산업은 전체 28개 산업분류 중 운수 및 보관업에 해당하는 산업으로 경제내 물류산업의 부가가치액은 2012년 기준 47.6조원으로 명목 GDP 대비 약 3.6% 수준
 - 화물연대 파업과 관련된 물류산업은 육상운송 중 도로화물업에 해당하며, 도로화물업의 부가가치액은 13.1조원(GDP 대비 1.0%) 수준임

< 물류산업의 부가가치 및 총산출액 >

(단위: 조원)

	부가가치		산출액	
	금액	비중	금액	비중
물류산업(운수 및 보관)	47.6	3.6%	126.9	3.7%
육상운송	30.0	2.3%	59.1	1.7%
철도	2.8	0.2%	5.4	0.2%
도로	26.5	2.0%	51.0	1.5%
도로여객	13.4	1.0%	22.8	0.7%
도로화물	13.1	1.0%	28.2	0.8%
택배	0.7	0.1%	2.7	0.1%
수상 및 항공	6.2	0.5%	51.5	1.5%
수상	2.9	0.2%	35.9	1.0%
항공	3.2	0.2%	15.5	0.4%
운수 관련 서비스	11.4	0.9%	16.3	0.5%
명목GDP 및 총산출액	1,330	100%	3,465	100%

주: 2009년 기준 총산출액을 명목경제성장률을 이용하여 2012년 기준 금액으로 산출.

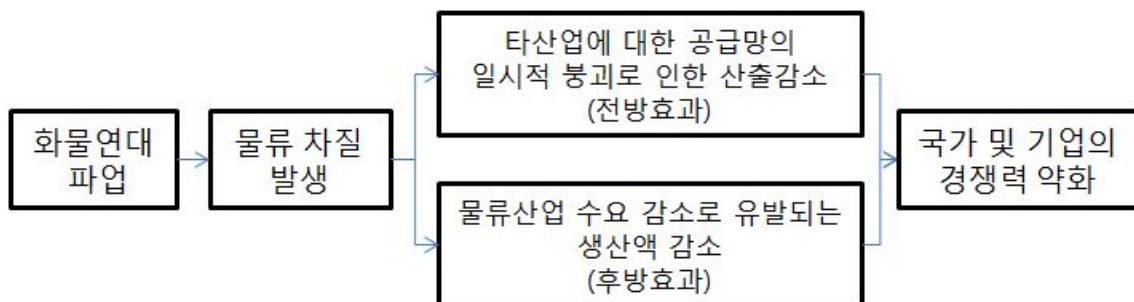
- (도로화물업 관련 차량규모) 도로화물업과 관련된 화물차량은 전체 약 38만대 정도이며, 이중 화물연대 소속 차량은 약 1만 2천대로 3.2% 수준에 불과함
 - 그러나 대형 컨테이너 차량 2만대 중 화물연대 차량은 약 4천대로 기업 물류에 중요한 비중을 차지함

2) 화물연대 파업에 따른 경제적 파급영향 추정

(1) 파업의 경제적 영향 파급경로

- (파급경로) 화물연대 파업으로 인한 경제적 영향은 크게 전방효과와 후방효과로 구분할 수 있음
 - 물류산업 중 도로화물 부문에서만 차질이 발생할 것으로 가정하며, 이는 총산출액 기준 28.2조원으로 우리 국민경제의 0.8%를 차지³⁾
 - (전방효과) 물류차질로 인해 타산업에 대한 공급망의 일시적 붕괴로 발생하는 산출 감소분⁴⁾
 - (후방효과) 물류산업의 최종수요가 감소할 경우 이를 충족시키기 위해 각 산업부문에서 직·간접적으로 유발되는 생산 감소분

< 화물연대 파업에 따른 경제적 영향의 파급경로 >



- (예상되는 파업 시나리오) 파업에 따른 경제적 영향을 추정하기 위해 화물연대 파업에 따른 운송차질률을 기준으로 부분 파업과 전면 파업의 두 가지 시나리오를 가정함
 - (부분 파업) 파업이 화물연대 소속 차량과 화물연대가 아닌 차량의 일부 동조로 인한 부분 파업에 따라 운송차질률이 20%에 달하는 경우⁵⁾

3) 2009년 기준 산업연관표 상 도로운송부문의 총산출액을 명목경제성장률을 이용하여 2012년 기준 금액으로 산출.

4) 물류산업의 공급재적 성격을 고려 물류산업의 공급 충격이 산업에 미치는 전방효과를 공급유도형 모형(Supply-driven model)으로 추정.

5) 국토부에 따르면 6월 25일 현재 운송거부 차량이 1천767대로 늘어났으며, 이는 부산항, 인천항 등 전국 주요 물류 거점 지역 13곳의 화물차량 1만1천40대의 약 15.8%에 해당하는 것임.

- (전면 파업) 화물연대 미가입차량의 적극적인 파업 참여로 인해 운송차질률이 60%에 달하는 경우⁶⁾)

(2) 파업에 따른 경제적 파급영향 추정⁷⁾

① 부분 파업의 경우

- (1일 기준 산출감소액) 운송차질률을 20%로 가정할 경우 일일평균 전방효과 840억원, 후방효과 280억원으로 일평균 총산출 감소액은 1,120억원
- (10일 기준 산출감소액) 파업이 10일간 지속될 경우 총산출 감소는 1조 1,200억원 달할 것으로 추정

② 전면 파업의 경우

- (1일 기준 산출감소액) 운송차질률을 60%로 가정할 경우 전방효과는 2,510억원, 후방효과 850억원으로 일평균 총산출 감소액은 3,360억원에 달함
- (10일 기준 산출감소액) 파업이 10일간 지속될 경우 총산출 감소는 3조 3,600억원 달할 것으로 추정
- (GDP 대비 비중) 파업이 10일간 지속될 경우 총산업의 부가가치감소는 GDP 대비 최대 0.1%인 것으로 추정됨⁸⁾)

<화물연대 파업 파업에 따른 일평균 총산업 산출 감소(2012년 기준)>

	일평균 물류산업 산출액	운송차질률	전방효과	후방효과	일평균 총산출 감소액
부분 파업	780억원/일	20%	840억원	280억원	1,120억원/일
전면 파업		60%	2,510억원	850억원	3,360억원/일

주 : 도로화물운송의 총산출액(28.2조원) / (365일) = 약 780억원.

6) 2008년 파업이 진행된 6월 12일부터 18일까지의 일일평균 운행 차질률은 61.6%(지식경제부 자료 기준)에 상당함.

7) 생산을 위한 투입요소 성격인 운수업의 특성에 따라 공급차질에 따른 전방효과와 최종 수요 감소에 따른 후방효과를 고려 산업연관표를 이용하여 경제적 파급영향을 추정.

8) Flow 개념의 GDP와 비교하기 위해 부가가치계수를 통해 총산출 감소를 총부가가치 감소로 전환하였으며, 전면 파업(60%)시 부가가치 감소액은 약 1조 2,900억 원임.

(3) 경제적 파급영향 중 수출 부문 차질액 추정

- (부분 파업) 부분파업 가정시 일일 평균 수출 차질액은 총 0.4억 달러에 해당
 - (일일 평균 수출액) 일평균 총산출 감소액에 수출/총산출 비중 0.33 및 원 달러 환율(1,050원)을 적용할 경우 일일 평균수출 감소액은 0.4억 달러임⁹⁾
 - (파업 장기화 경우) 파업이 10일간 지속될 경우 총 수출 차질액은 4억 달러
- (전면 파업) 전면 파업시 총 수출 차질액은 일일 평균 총 1.1억 달러에 상당
 - (일일 평균 수출액) 일평균 총산출 감소액에 수출/총산출 비중 0.33 및 원 달러 환율(1,050원)을 적용할 경우 일일 평균수출 감소액은 1.1억 달러임
 - (파업 장기화 경우) 파업이 10일간 지속될 경우 총 수출 차질액은 11억 달러

< 화물연대 파업에 따른 일일 및 10일 수출 차질액 >

	운영 차질률	일일 수출 차질액	파업 장기화시 수출 차질액(10일)
부분 파업	20%	0.4억 달러	4억 달러
전면 파업	60%	1.1억 달러	11억 달러

4. 시사점

- 첫째, 적극적 협상을 통해 파업을 조기 종료시켜야 함
 - 화물연대 파업이 장기화 될 경우 물류 차질로 인한 기업들의 피해가 커질 것으로 예상됨에 따라 정부의 적극적인 협상이 필요함
 - 다만 협상과정에서 기업 물류 비용이 상승할 가능성이 존재함으로 기업 부담을 줄이는 방향으로 협상이 진행되어야 함
- 둘째, 화물연대 파업이 다른 물류업계로 전이되지 않도록 하기 위한 예방조치가 필요함

9) 수출/총산출 비중은 서비스업을 제외한 제조업의 비중이며, 원달러 환율은 현대경제연구원의 2012년 전망치임.

- 이번 화물연대 파업의 향후 진행방향에 따라 초래되는 다른 물류 업계의 이해관계에 대한 형평성을 충분히 고려되어야 함
- **셋째, 물류체인의 단순화를 통한 물류시스템의 경쟁력 강화 토대를 마련해야 함**
 - 현재 복잡하게 구성된 물류체인 상의 불필요한 중간단계를 생략하여 물류시스템이 정상적으로 가동될 수 있도록 노력해야 함
- **넷째, 물류수단의 다각화를 위한 방안 마련이 요구됨**
 - 우리나라 물류시스템의 취약성은 수출입 컨테이너의 많은 부분이 특정항에 의존하고, 컨테이너의 대부분이 화물차로 수송되는 편중성에 기인함
 - 따라서 어려운 과제지만, 기존의 화물차 편중 현상을 극복하기 위해 여타 수송수단 비중 확대를 적극적으로 모색해야 함
- **다섯째, 반복되는 파업에 대한 정부 차원의 위기관리 능력을 시급히 제고해야 함**
 - 2003년, 2008년, 2012년 등 화물연대의 파업이 주기적으로 반복됨에도 불구하고 사전에 이를 관리하는 모습이 부족함
 - 정부는 물류체계에 대한 위기관리 능력을 향상시키기 위해 위기시 활용가능한 비상 태스크포스팀을 구성하고, 협상 능력을 강화시키기 위해 적극적으로 노력해야 함

조규림 연구원 (jogyurim@hri.co.kr, 02-2072-6240)

장후석 연구위원 (chahus@hri.co.kr, 02-2072-6234)

전해영 선임연구원 (haloween@hri.co.kr, 02-2072-6241)