사회진보연대 부설
노동자운동연구소 연구보고서

한미FTA 이후 화물운송시장 변화와 화물연대의 대응방향

2011.12.26

목차

1. 화물운송 관련 한미 FTA 조항
1) 개방된 업종
2) 영향

2. 한국과 미국의 화물운송시장
1) 관련 제도
2) 주요 운송사

3. 이후 전망과 화물연대 대응 방향

한지원(연구실장)
jwhan77@gmail.com

사회진보연대 부설 노동자운동연구소, 서울 마포구 연남동 259-12 3층
전화: 02-778-4002, 팩스: 02-778-4006, 이메일: psspawm@gmail.com , 홈페이지: www.awm.or.kr

1. 화물운송 관련 한미 FTA 조항

1) 개방된 업종

- 국제해운회사(international shipping company)의 컨테이너 육상 운송(road transportation of containerized freight)은 완전 개방되었고, 쿠리어서비스(소화물운송서비스)는 한국 내 사무소를 차리는 조건으로 개방되었음.

  ○ 나머지 육상 운송 서비스에 대해서는 개방 유보

- 그런데 '국제해운회사'는 법적 규정이 아니라 관습적 표현이기 때문에 사실상 컨테이너를 다루는 모든 운수회사에 대해 개방한 것임.

  ○ 미국 10대 화물운송업체 모두 국제운송을 하고 있으며, 한국의 대형 운수업체도 대부분 국제해운을 다루고 있음.

- UPS, Fedex, DHL 등 미국계 쿠리어서비스 기업은 이미 한국 내에서 사무소를 차리고 영업 중. 한미FTA의 내국인대우, 최소기준 등 권한을 획득.

  ○ 쿠리어서비스의 영역 역시 매우 불분명함. 철강, 자동차, 화학 등 일부 대형 수출입품목을 제외하면 대부문 소화물운송 범위에 들어감.

- 컨테이너와 소화물운송 모두 개방됨에 따라 사실상 한국의 화물운송시장 대부분은 한미FTA 범위 안에 놓이게 되었음.

  ○ 정부는 7월에 "우리 정부는 전반적으로 화물차 운송서비스에 대해 총량제 등을 도입할 수 있는 정책적 자율권을 확보하고 있음."이라고 답했으나, 컨테이너 부분은 제외임을 확인했음.

  ○ 컨테이너 개방에 따라 직접 영향을 받는 노동자는 화물연대 조합원 중 30%에 달함. 전체 화물운송시장에서는 츄레라 1만8천여대, 20ft 컨테이너를 운송하는 카고 2천여 대가 영향권에 있는 것으로 보임.

  ○ 쿠리어서비스 개방 부분은 택배업 종사자 2만5천여명가 영향권에 있는 것으로 보임.

2) 영향

– 컨테이너, 쿠리어서비스 부분 개방에 따라 미국 및 한국의 기업들은 최소기준대우, 시장접근제한금지, 투자자-국가 제소권 등을 획득.

○ 국제적으로 통용되는 제도 중 최소기준을 미국 투자자에게 적용해야 한다는 최소기준대우 조항(11.5조)은 현재 법제화가 논의 중인 표준운임제나, 화물차 시장 진입 규제 정책에 영향을 미칠 수 있음.

○ 개방된 품목에 대해 서비스 공급자의 수, 서비스 공급의 양 등에 대해 규제할 수 없다고 규정한 시장접근제한(12.4조) 조치로 화물자동차 총량 규제 정책이 무력화 될 가능성이 큼.

표 2 > 한미FTA 조항에 따라 영향을 받는 화물시장 개방 부분

	한미FTA 조항	한국 화물 관련 제도
최소기준대우	외국인의 대우에 대한 국제관습법상 최소기준을 적용대상투자에 부여하여야 할 대우의 최소기준으로 규정	미국 컨테이너 운송 업체가 **표준운임제**를 국제관습법에 어긋난다며 거부할 수 있음.
시장접근제한금지	서비스 공급자의 수, 수량쿼터, 경제적 수요심사 요건의 형태로 지정된 숫자단위로 표시된 서비스 영업의 총 수 또는 서비스의 총 산출량 등을 규제할 수 없음.	현재 일반화물 차량 등에 대해 **화물차 총량제**를 시행 중이나 미국 기업이 이의제기 시 컨테이너, 쿠리어서비스에서는 총량제를 시행할 수 없음.
내국민 대우	상대국 서비스 공급자에게 자국의 서비스 공급자에 비해 불리하지 않은 대우를 부여	영업용 화물에만 유가보조금을 지급하는 것에 대해 **미국기업보유 비영업차**에 대한 차별 제기 가능
투자자-국가 제소권	외국인투자자가 투자 유치국의 협정의무 위반 등으로 피해를 입을 경우 직접 국가를 상대로 손해배상을 청구할 수 있으며, 국제중재위원회에서 이를 판결.	**화물자동차운수사업법**에서 규제하고 있는 각종 조항에 대해 미국 기업이 정부를 제소할 수 있음.

2. 한국과 미국의 화물운송시장

1) 관련 제도

- 육상화물운송과 관련법은 한국은 화물자동차운수사업법이며 미국은 자동차운송법(MCA, Motor Carrier Act)임.

표 3 >한국과 미국의 화물관련제도 비교

	한국	미국
운임제	신고제 표준운임제 추진 중	신고제 **공동운임은 독점법으로 금지**
시장진입규제	개별허가제 차량수급조절제(장관령) 직접운송의무제	**개별등록제(모든화물)** 전국단위사업자는 연방정부등록 주단위사업자는 주정부등록 (일부 주정부는 허가제)
지입제	화운법 40조 위수탁 조항 (표준위수탁계약서 권고) 일반화물 중 97%가 지입차량	**위수탁 관련 제한 없음** 화물사업자 중 72%가 6대이하 보유
유가보조금	영업용 화물차에 한해 지급 2005년 이후 인상분 100% 지급	유가에 대한 보조금은 따로 없음
운행시간규제	관련 규제 없음.	HOS(hour-of-service)법으로 규제 하루 11시간 운전, 7일간 60시간운전가능.
노동권	노동자성 불인정	노동자성 불인정

- 미국 화물운송관련법은 1980년 대대적으로 규제가 해제. 국제적으로 가장 탈규제화된 화물법.

○ 운임관련해서는 완전 경쟁을 원칙으로 하고 있으며, 운송사업자 간 공동운임을 설정하는 행위 자체가 독과점법에 의해 규제받음. 한국에서 화물연대가 추진 중인 표준운임제 취지와 정면 배치됨.

○ 시장진입 규제 역시 일부 주에서 면허제(허가제)를 시행하고 있으나, 많은 주에서 사실상 등록제로 운영하고 있으며, 주(state)를 이동할 수 있는 전국사업자는 정부의 시장 자유화 방침에 의해 등록제로 운영. 미국 기업이 한국 시장 진출 시 면허 확보에 어려움이 있을 것으로 보이기 때문에 한미FTA에서 개방한 컨테이너 운송 관련 화물 면허에 대해 미국 규정과 협정문을 근거로 이의

제기 할 수 있을 것으로 보임.

○ 화물연대의 계속된 요구로 한국에서 표준위수탁 계약서에 근거한 위수탁 계약서를 권고하고 있으나, 미국에서는 위수탁계약이 규제 없는 시장 계약으로 간주되므로 이 또한 시비의 여지가 있음.

○ 한국에서 2001년 이후 시행 중인 유가보조금 제도는 면허 총량이 규제되고 있는 영업용 화물차에 한함. 하지만 현재 한국에서 영업 중인 FEDEX의 예에서 볼 수 있듯이 미국 운송기업은 비영업용 차로 운송에 나서는 예도 많음. 쿠리어서비스 등에서 현행 유가보조금제도에 대해 이의제기 가능. 정부가 유가보조금을 확대하는 것은 현재 어려움이 많으므로 반대로 유가보조금제도를 축소할 가능성이 더 큼. 이미 2007년에 정부 내에서 한미 FTA 이후 유가보조금을 축소하는 방안을 검토한 바도 있음.

○ 운행시간규제는 미국 측 제도가 오히려 더 상대적으로 한국보다 노동자에게 유리. 하지만 현재 심야고속도록톨비 할인 등 야간 운행을 정책적으로 유도하고 있는 한국 정부가 이러한 규제를 실시하지는 않을 것으로 보임.

○ 양국 모두 지입차주에 대해서는 노동자성을 인정하고 있지 않음.

2) 주요 운송사

- 미국의 육상 화물 운송 서비스는 크게 차량단위운송(TL, TruckLoad)와 우리 택배간선부분과 비슷한 혼적운송(LTL, Less than Truckload)으로 나뉨.

○ TL은 화주-운송사(주선사)-지입차주 구조로 한국과 비슷. LTL은 터미널 단위로 화물을 모아 대량 발송하는 구조로 한국 택배 간선 부분과 비슷함. 한국의 동방, 세방이 TL과 비슷하며, CJ GLS 등이 LTL과 비슷.

표 4 > 미국의 주요 육상 화물 운송 업체

	매출 규모(미국사업부분)	주요사업
UPS	60조원	모든 운송 부분
FEDEX	40조원	모든 운송 부분
DHL	18조원	모든 운송 부분
YRC	10조원	트럭전문, 혼적운송/차량단위운송
Con-Way	6조원	트럭전문, 혼적운송
J.B. Hunt Transport	5조원	트럭전문, 차량단위운송
Schneider	4조원	트럭전문, 차량단위운송
Swift	4조원	트럭전문, 차량단위운송

– 미국의 육상 운송 업체는 한국 육상 운송 업체보다 대부분 규모가 큼.

○ 대한통운의 2010년 매출액은 2조로 미국 트럭 운송 업체 중 10위권 수준. 육상운송전문업체 1위인 외이알씨(YRC)의 연매출은 10조원이며, 슈나이더(Schneider)는 4조원 규모.

표 5 > 미국 육상운송업체의 규모(슈나이더의 예)

슈나이더(Schneider)
총 운행 중인 트랙터 수 : 12,300대
회사보유 트랙터 : 10,100대 (2,200대는 지입차주)
트레일러 : 33,300대
직원 : 18,185명
운전사: 12,780명(회사 직고용 10,782명)
연매출: 37억 달러 (약 4조원)

○ 세계3대 운송기업인 UPS 등은 이미 모두 한국에 진출해 있음. 나머지 육상 전문 업체들 중 본격적으로 한국에 진출한 기업은 없음.

3. 이후 전망과 화물연대 대응 방향

– 미국 기업들이 향후 수년 내 한국 화물시장 진출을 타진할 것.

○ 미국 상위 육상운송기업들은 이미 북미, 유럽 등 10여개 국가에서 영업 중

○ 한국과 미국의 수출입규모와 더불어 미국-한국-중국의 수출입 연계 구조를 볼 때 한국 컨테이너 시장은 매력적일 수 있음.

– 미국 기업 진출 이전에 한국 기업의 자발적 규제 철폐가 있을 수 있음.

○ 시장진입규제 등에 대해 사전적 규제 해제를 검토할 수 있음. 이는 한국 물류 자본의 요구이기도 하기 때문. 정부는 올해 10월에 건설기계 굴삭기 총량규제 부분을 한미FTA를 근거로 철폐한 바 있음.

○ 표준운임제에 관해서는 추진 의지가 박약한 정부에서 한미FTA 조항 등을 핑계로 도입 시기를 계속 늦추려 할 수도 있어 보임.

○ 미국 기업 진출 시 지입제 규제, 노동자성 인, 유가보조금 확대 등에 상당한 문제가 발생할 가능성이 큼.

- 컨테이너와 쿠리어서비스의 규제가 해제되면 사실상 화물운송부분 전 분야 규제가 철폐됨.

○ 시장이 품목을 중심으로 명확하게 구분되어 있는 것이 아니기 때문에 한 분의 규제 해제는 다른 부분으로 확대될 수밖에 없음.

- 화물연대는 미국 기업 진출 이전에 가능한 모든 제도 개선 요구들을 강하게 관철시켜 나가야 함.

○ 정부 약속 사안인 표준운임제 법제화나, 표준위수탁 계약서의 효력 강화를 1~2년 내에 관철시켜 나가는 투쟁이 필요. 아직까지 컨테이너 부분 진출 미국 기업이 없는 만큼 이 시기를 놓치면 이후 큰 곤란함이 있을 수 있음.

○ 정부를 강하게 압박해 현재 점점 유명무실해지는 총량제를 다시 현실적 정책으로 만들어 내야 함. 미국 기업 진출 시 가장 먼저 부딪힐 문제는 제한된 일반사업자 번호판일 것이며, 이 부분에서 첫 번째 갈등이 발생할 가능성이 큼..

- 한미 화물 노동자 연대와 노동자성 인정을 위한 공동 투쟁

○한미 FTA의 노동조항에서 “각 당사국은 작업장에서의 기본원칙 및 권리에 관한 국제노동기구 선언과 그 후속조치에 기술된 대로 자국의 법 및 규정,그리고 그에 따른 관행에서 다음의 권리를 채택하고 유지한다”라고 규정.

○ 국제노동기구는 한국정부에 이미 여러차례 화물노동자들의 노동기본권 인정을 요구한 바 있음. 미국과 한국 화물 노동조합은 양국에 국제노동기구의 권고 사항을 이행할 것을 요구할 수 있음.

- 화물연대는 한미FTA 폐기 투쟁에 선도적으로 나설 수 있어야 함.

○ 2012년에 준비 중인 투쟁을 한미FTA 폐기 투쟁과 연계해 나가야 함.

<끝>