

공청회

「택배산업 선진화 방안」



일 시 : 2010년 3월 12일(금) 9:30~12:00

장 소 : 한국무역협회 대회의실(강남 무역센터 51층)

주 최 : 국토해양부

주 관 : 한국교통연구원

후 원 : 한국무역협회

• 공 • 청 • 회 • 안 • 내 •

■ 등록 및 개회

- 9:30—10:00 참석자 등록
- 10:00—10:15 개 회 사: 황 기 연 (한국교통연구원 원장)
축 사: 김 광 재 (국토해양부 물류정책관)

■ 주제발표 및 토론

- 10:15—10:45 주제발표: 「택배산업 선진화 방안」
이 태 형 부연구위원 (한국교통연구원 종합물류연구실)
- 10:45—12:00 종합토론
 - 좌 장: 권오경 인하대학교 교수
 - 토 론 자: 김성우 물류신문 편집국장
김수용 개별연합회 전무
김윤태 한국온라인쇼핑협회 사무국장
김준호 청주대학교 교수
민병권 일반연합회 전무
백승실 한국소비자원 서비스팀장
심언태 용달연합회 전무
어명소 국토해양부 물류산업과장
임재국 대한상공회의소 물류혁신팀장
임태식 한진택배 상무
한덕식 통합물류협회 상무 <가나다 순>

주제발표 자료

택배산업 선진화 방안

국 토 해 양 부 물 류 산 업 과
한국교통연구원 이태형 부연구위원

〈 목 차 〉

I . 추진배경	1
II . 택배운송시장의 특성 및 문제점	3
III . 외국의 제도 및 사례	15
IV . 택배산업의 선진화 방안	21

I. 추진 배경

□ 택배산업은 '01년 이후 전자상거래 및 홈쇼핑 활성화로 매년 10%이상 급성장

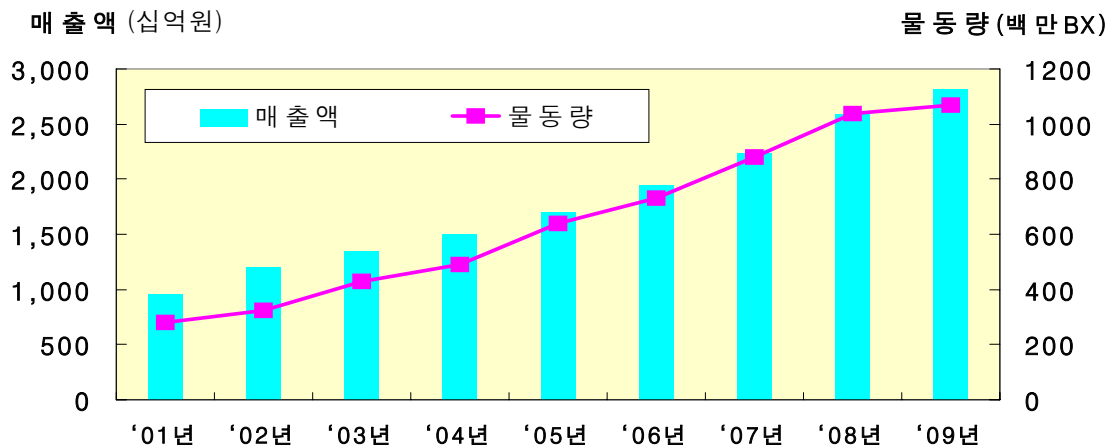
- '09년 2.9조원에서 '14년에는 4조여원으로 전망
- 국민 1인당 연간 택배 이용횟수가 9회('02)에서 21회('09)로 증가하면서 생활 밀착형 산업으로 자리매김하였음

□ 택배업체 수도 크게 증가(9개→19개)하고, 종사자도 '09년 약 3.5만명(운전자 3.14만)으로 화물운송산업(약 33만명)의 12%를 차지하고 있는 실정

* 택배업체 수 : 9개('92) → 26개('04) → 19개('09)

- 택배물량이 매년 1억개씩 증가할 때마다 약 2,000명의 고용유발 효과가 발생하여 일자리 창출에도 크게 기여

* 택배 종사자(만명) : 2.0('04) → 2.9('07) → 3.5('09) → 5.4('14 전망)



□ 택배는 지역별 집·배송망과 거점별 터미널을 가진 장치산업으로 물류의 효율성이 극대화된 운송서비스임

- IT를 접목한 화물추적시스템 등으로 화물운송의 안정성과 정확성이 뛰어나 육상화물운송의 새로운 패러다임 제시 가능

- 이렇듯 최근 택배산업은 연간 택배 이용횟수가 증가하고, 매년 10% 이상 급성장에도 불구하고, 관련제도 미흡, 과당경쟁과 편법운영, 서비스 수준의 하락 등으로 택배산업 발전을 위한 근본대책마련이 절실한 실정임
 - 특히, 택배를 이용하는 국민들의 요구수준에 부응하지 못하는 부분이 많아 택배산업을 육성·발전시키기 위한 대책 마련이 시급함
- 이에 본 선진화 방안에서는 택배운송시장에 대한 체계적인 검토를 통해 택배운송산업을 근본적으로 선진화할 수 있는 방안을 모색해보고, 이를 달성하기 위한 방안을 제시하고자 함

II. 택배운송시장의 특성 및 문제점

1. 택배서비스의 정의 및 특징¹⁾

가. 택배서비스의 정의

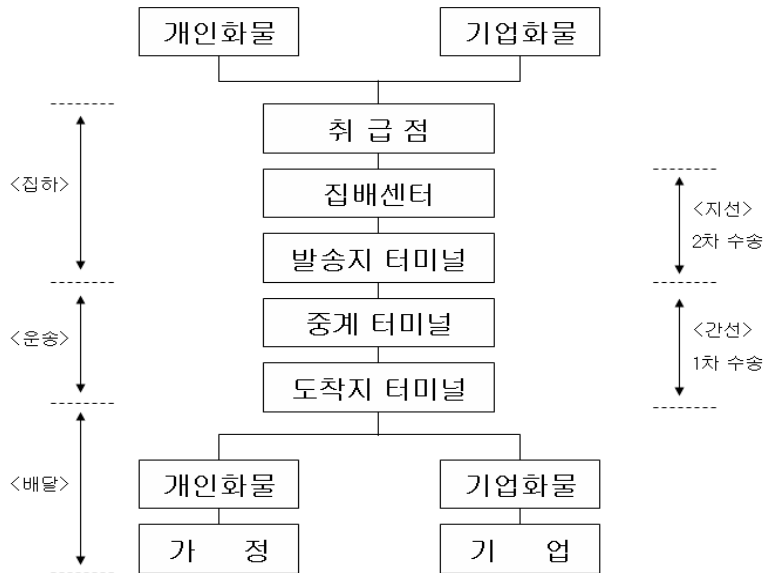
- 공정거래위원회의 택배표준약관 개정안(제10026호, 2007. 12. 28) 제2조 (용어의 정의) 제1항에서는 택배를 “소형·소량의 운송물을 고객의 주택, 사무실 또는 기타의 장소에서 수탁하여 수하인의 주택, 사무실 또는 기타의 장소까지 운송하여 인도하는 것”으로 정의하고 있음
 - 택배업은 자동차운수사업법 제16조의2에서 “소화물일관수송업”이라는 용어로 규정하고 있었으나, 여객과 화물운송부분이 분리되고 새로이 화물자동차운수사업법이 제정(1997. 8. 30)되면서 “소화물일관수송업” 용어가 삭제됨
- 택배서비스는 기업과 기업간 서비스(B2B), 기업과 개인간 서비스(B2C), 개인대 개인 서비스(C2C) 형태를 보이고 있으며, 다품종 소량의 물량을 운송하는 것이 주요 특징임
 - 통신판매, 홈쇼핑, 전자상거래의 활성화 등 경제환경의 변화와 수요자에게 편리한 서비스 자체의 특성으로 인해 매출액이 매년 10%이상 성장하는 등 시장규모가 확대됨
 - 최근에는 귀중품이나 부패·파손되기 쉬운 품목의 취급, 빠른 배송, 심야 또는 지정시간배달 등 소비자들의 수요에 맞추어 다양한 서비스를 개발하여 제공중

1) 한국교통연구원(2006) 『화물자동차운수사업 업종개선 방안 연구』, 한국소비자원(2003) 『택배서비스 이용 실태조사』 및 한국소비자원(2000) 『택배서비스 이용 및 피해 실태조사』 내용중 일부를 발췌·정리함

나. 택배서비스 제공구조

- 택배서비스의 제공과정은 발송지점에서 최종 도착지까지 수집 → 집화 → 배송의 형태를 취하고 있음
 - 택배사업자가 고객(송하인)으로부터 화물을 수집 → 취급점에서 화물을 집화 → 터미널로 운송하여 목적지별로 분류 후 취급점으로 운송 → 취급점에서 고객(수하인)에게 배송

- 소량·다빈도의 불특정 다수로 구성되는 택배서비스 이용고객의 수요를 충족시키기 위해 운송거점 중심 서비스 네트워크 구축이 필수
 - 터미널간 거점운송(Hub and Spoke) 방식을 통해 여러 지역에 환적 터미널을 입지시켜 운송하는 방식을 이용하고 있음
 - 택배운송서비스 네트워크 규모에 따라 역내 터미널(예: 발송지 터미널, 도착지 터미널), 중계터미널(Hub)로 구분하여 운송망 구축



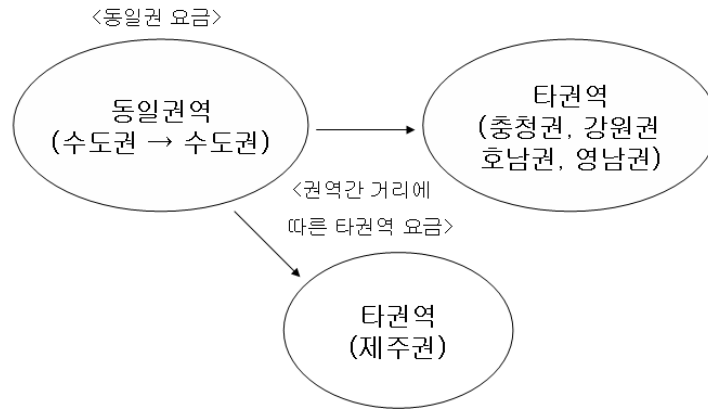
자료: 한국소비자원(2000) 『택배서비스 이용 및 피해 실태조사』

<그림 1> 택배서비스의 일반적 서비스 제공구조

다. 택배서비스 요금부과체계

- 택배서비스의 요금은 일반요금과 할증요금으로 구분할 수 있으며, 기본적으로 운송거리와 화물의 크기(부피와 중량)를 조합하여 부과함
 - 일반요금은 운송과정상에 일반적인 주의력과 노동력이 필요한 경우에 부과되며, 할증요금은 운송시 위험하거나 추가적인 노동력이 필요한 화물에 대해 부과됨
 - 대부분의 주요 택배사들은 운송거리와 화물의 크기에 따라 유사한 요금체계를 적용하고 있으며, 최근에는 택배사별로 맞춤형 택배서비스를 제공하며, 특화정도에 따라 요금을 다양하게 적용하고 있음
- 택배요금산정의 일반적 방법
 - 화물의 크기별 요금은 크기를 무게와 부피의 2개 항목으로 측정하여 둘 중 크기구분에 먼저 해당하는 쪽을 적용하여 부과
 - 택배서비스를 제공하는 모든 업체가 화물크기를 구분하는 기준이 동일하지는 않으나 대개 무게와 세 변 길이의 합인 규격(부피)에 의해 소형, 중형, 대형으로 구분하고 있으며, 초소형 및 초대형 등으로도 세분화
 - 택배서비스의 운송거리별 요금은 거리에 비례한 금액이 아니라 일정한 권역구분에 따라 산정되며, 발송지와 도착지가 같은 권역이면 동일요금을 부과하고 그 이외의 다른 권역은 모두 타권역 요금을 부과하는 2단계의 단순한 체계
 - 권역은 행정구역을 기준으로 수도권(서울·인천·경기), 강원권(강원도), 충청권(대전·충청남·북도), 호남권(광주·전라남·북도), 영남권(부산·대구·울산·경상남·북도), 제주권(제주도)의 6개로 구분
 - 우체국택배의 경우는 서울·인천·경기, 부산·울산·경남, 대전·충남, 충

북, 광주·전남, 대구·경북, 전북, 강원, 제주 등 9개의 시·도 지역으로 구분



자료: 한국교통연구원(2006) 『화물자동차운수사업 업종개선 방안 연구』, p. 77.

<그림 2> 택배서비스의 운송거리별 요금체계

□ 일반요금

- 일반요금은 터미널 비용, 영업소 비용, 간선차량비용, 집배송 차량비용으로 구성되어 있음
- 일반요금의 체계는 종량별(또는 부피)·권역별 요금을 설정하여 고객의 입장에서는 알기 쉽게 단순화
- 택배서비스가 문전수송(door to door service)하는 일관수송서비스이기 때문에 요율에서도 일반적으로 일관성을 유지

□ 할증요금

- 할증요금은 포장당 일정금액을 초과하거나 운송상의 특별한 주의를 요하는 것일 때 별도로 청구가 가능함
- 할증운임이 적용되더라도 화물의 특성에 따라 차등운임을 적용
- 고객이 취급점 또는 영업점을 방문하여 직접 발송하는 경우에 한해 할인혜택 부여

- 공정거래위원회의 택배 표준약관 개정안(2007.12.28)에 의하면 손해배상한도액을 고객이 배송장에 운송물의 가액을 기재하지 않을 경우 50만원으로 명시하고 있음
 - 배송물의 가액에 따라 할증요금을 지급하는 경우 손해배상한도액도 배송가액 구간별 배송물의 최고가액으로 하여 손해배상한도액이 최고 300만원까지 증가하도록 함

<표 2> 할증요금 및 손해배상한도액(배송물이 50만원을 초과하는 경우)

배송물 가액(예시)	할증 요금(예시)	손해배상한도액
50만원 ~ (예:100)만원	정상운임+요금의 (50)%적용	100만원
(예:100)만원 ~ (예:200)만원	정상운임+요금의 (80)%적용	200만원
(예:200)만원 ~ 300만원	정상운임+요금의 (100)%적용	300만원

자료: 공정거래위원회, 택배표준약관 개정안 보도자료, 2007.12.28

라. 운송거래 약관

- 공정거래위원회에서는 택배거래의 건전한 거래질서 확립 및 소비자권의 보호를 위해 “택배표준약관”을 2001. 7. 11 제정·보급하였으나, 택배이용 피해사례가 계속 발생함
- 이에 따라 한국소비자원은 피해조사결과를 토대로 2007. 1. 25 손해배상한도액을 300만원으로 인상하고 사업자에게 포장의무를 부과하는 등 표준약관 개정을 건의
- 공정거래위원회는 소비자원, 사업자들의 의견수렴, 약관심사자문위원회의 자문 및 2007. 12. 28 공정거래위원회의 의결을 거쳐 택배 표준약관 개정안을 시행
 - 택배사업은 신속·편리한 서비스 자체의 특성, 전자상거래의 발전 등 환경여건의 변화로 급격히 확산되는 추세에도 불구하고 택배약관의

“과손면책”, “손해배상” 조항 등이 소비자에게 일방적으로 불리한 내용을 담고 있어 소비자피해가 빈발하여 표준약관의 제정이 불가피

- 건전한 거래질서 확립을 위해 고객의 요구가 있으면 약관을 교부하도록 하고 있으며, 사업자는 고객에게 손해배상액의 산정기준 사항에 대하여 설명할 것을 의무화하고 있음
 - 화물운송장에 사업자 및 송·수하인의 주소·성명(또는 상호), 전화번호 및 화물의 가액(손해배상시 산정기준), 특별한 주의사항 등을 사업자와 고객이 각각 직접 기재
 - 사업자의 파손·멸실 등에 따른 손해배상 책임을 분명히 한 대신에 운송과정상 특별주의를 요하는 운송물에 대해서는 할증요금의 징수 가능
 - 수하인 부재시에는 운송물을 인도하고자 한 일시, 문의할 전화번호 등을 기재한 “부재중 방문표” 를 수하인에게 통지
- 소비자 권익 보호를 위해 위탁한 화물을 안전하게 인도하지 못하여 화물이 멸실된 경우 사업자는 그에 대하여 실제 피해액을 보상하도록 함
 - 고객이 의뢰한 택배화물의 배송시간은 소비자 보호를 위해 명시하도록 하고 약정 배송시간을 지키지 못하는 경우 배상
 - 사업자가 화물운송장에 기재한 일방적인 면책조항을 삭제
 - 천재지변 등 불가항력적인 사유인 경우 사업자의 손해배상은 면책되더라도 고객에 대해 운임 청구를 못하며 이미 운임을 받은 경우는 환불

2. 택배운송시장 특성²⁾

가. 진입형태

- 집·배송을 주도하는 택배화물차주는 '09년 4/4분기 기준 약 74.8%가 지입형태로 시장에 진입

2) 한국교통연구원, 『2009 화물운송시장 동향』 제4호 4/4분기, 통권 20호 내용중 일부를 발췌, 정리하였음

<표 3> 택배화물차주의 지입여부

(단위 : %)

년 도	분기	지입차주	지입차주 아님
2008	3/4	85.3	14.7
	4/4	78.8	21.2
2009	1/4	64.9	35.1
	2/4	86.7	13.3
	3/4	70.6	29.4
	4/4	74.8	25.2

나. 차량연식 및 구입형태

- '09년 4/4분기 현재 택배화물차주가 운전하는 차량의 차령은 5년 이하인 차량이 약 55%, 5년초과 10년이하인 차량이 약 40%를 차지
- 택배화물차주의 약 37%가 신차를 구입하여 운송사업을 영위
- 택배화물차주가 차량을 일시불로 구입하는 경우는 72.1%이며, 할부로 구입하는 경우는 27.2%이고, 무상증여 및 양도의 경우는 0.7% 수준으로 나타남(신차 및 중고차 포함)

<표 4> 택배화물차주의 차량구입분포

(단위 : %)

년 도	분기	일시불 구입		할부 구입		전체	
		신차	중고차	신차	중고차	신차	중고차
2008	3/4	23.4	76.6	76.2	23.8	40.8	59.2
	4/4	23.1	76.9	79.4	20.6	42.4	57.6
2009	1/4	22.8	77.2	76.7	23.3	39.6	59.6
	2/4	25.6	74.4	74.5	25.5	42.0	58.0
	3/4	21.9	78.1	81.9	18.1	40.1	59.2
	4/4	20.7	79.3	80.5	19.5	36.9	62.5

다. 택배 화물차주의 운행특성³⁾

- 택배화물차주가 하루평균 취급하는 건수는 수도권 173박스, 대전권 157박스, 대구권 203박스, 광주권 145박스, 부산권 161 박스 수준

3) 한국교통연구원, 『2009 화물운송시장 동향』 제4호 4/4분기, 통권 20호 내용중 일부를 발췌, 정리하였음

<표 5> 택배화물차주의 지역별 취급량

(단위 : box/일)

지역	년도	분기	집하운송			배달운송	총취급량
			기업화물 취급량	개인화물 취급량	소계	취급량	
수도권	2009	4/4	83	22	50	135	173
대전권	2009	4/4	54	38	53	104	157
대구권	2009	4/4	82	16	84	119	203
광주권	2009	4/4	49	49	55	90	145
부산권	2009	4/4	56	14	43	118	161

- 택배화물차량의 '09년 4/4분기 기준 월평균 화물취급량은 집하 1,327박스, 배송 2,894 박스 수준임

<표 6> 택배화물차주의 화물 취급여건

(단위 : 톤, box)

년도	분기	평균적재가능용량	월평균 취급량	
			집하 box	배송 box
2008	3/4	1.0	1,327	2,543
	4/4	1.0	1,711	2,607
2009	1/4	1.0	1,183	2,765
	2/4	1.0	1,374	2,859
	3/4	1.0	1,297	2,842
	4/4	1.0	1,327	2,894

- '09년 4/4분기에 조사된 택배화물차량의 월평균 운행일수는 25.0일, 1일 평균운행회수(순회운송회수)는 1.1회로 전분기와 비슷한 수준임
- 일평균 운행거리는 68.0km, 평균연비는 6.3km/l, 일평균운행속도는 7.9km/h 수준으로 전형적인 단거리 운송특성을 보이고 있음
 - 택배화물의 운송특성상 정차회수가 많아 운행속도가 용달차량(약 40km/h) 보다 현저히 낮은 수준

<표 7> 택배화물차량의 일평균 차량운행여건

(단위 : 일/월, 회/일, km/일, %)

년 도	분기	월평균 운행일수	일평균 운행회수	일평균 운행거리	연비	일평균 운행속도
2008	3/4	24.7	1.1	77.0	6.7	9.5
	4/4	25.0	1.1	71.6	6.1	8.2
2009	1/4	25.0	1.1	61.6	5.4	7.5
	2/4	24.8	1.0	71.6	6.2	8.8
	3/4	24.9	1.1	68.5	6.3	8.3
	4/4	25.0	1.1	68.0	6.3	7.9

라. 택배화물차주의 근로여건

- '09년 4/4분기 현재 택배화물차주의 일 평균 근로시간(운행시간+운행외 업무시간)은 약 12시간으로 나타남
 - 일평균 운행시간은 약 8.9시간, 일평균 운행외 업무시간은 약 3.1시간
으로 용달화물자동차의 일평균 근로시간(약 10.4시간)보다 길어 업무 강도가 높음

<표 8> 택배화물차주의 근로여건

(단위 : 시간)

년 도	분기	1일평균 운행시간	1일평균 운행외 업무시간	1일평균 근로시간
2008	3/4	8.8	2.3	11.1
	4/4	9.1	2.7	11.8
2009	1/4	8.5	2.6	11.1
	2/4	8.5	3.1	11.6
	3/4	8.7	3.0	11.7
	4/4	8.9	3.1	12.0

3. 택배산업의 문제점

가. 택배산업에 대한 제도 미비

□ 택배산업이 새로운 서비스 산업으로 급성장하고 있으나, 이를 육성·발전시킬 수 있는 제도적 기반이 부재

○ 택배는 '91년 소화물일관운송업*으로 법제화되었으나, '97년 규제완화 조치로 소화물일관운송업을 폐지

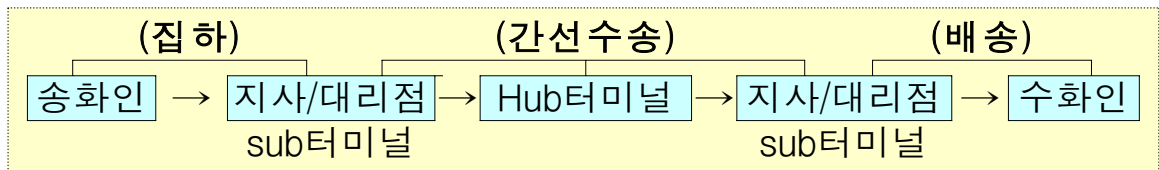
* (소화물 허가요건) ①시설 : 영업소 4개 이상, 화물취급소 등

②장비 : 5톤이상 및 3톤이하 밴형화물차 각 30대 이상

- 현재, 운송업 허가자는 특별한 요건 없이도 택배사업을 할 수 있어 출혈경쟁 및 서비스 저하 문제를 초래

□ 특히, '04년부터 택배분야도 화물차 증차 제한을 적용 받아 물량 증가에도 불구하고 차량 확보가 사실상 곤란

○ 간선수송용 대형차량은 4.1천대로 충분하나, 집·배송용 소형차량은 3.1중 자가용 차량이 계속 증가하고 있는 것으로 추정(약 20~30%)



<그림 3> 택배 화물차량의 집하, 간선수송 및 배송단계

□ 또한, 낮은 택배운임과 높은 노동강도로 택배 운전자들의 이직율이 높고 (경력 5년 미만 52%), 구인·구차난은 심화

* 1일 화물취급량은 약 180개, 적정 취급량보다 30~40개 더 취급

⇒ 택배업계는 택배산업의 육성·지원을 위해 택배업종 신설, 증차를 지속 요구하나, 용달·개별업계는 반대

나. 업체간 과도한 출혈경쟁 구조

□ 택배업체 (19개사) 간 과도한 가격경쟁 구조로 출혈경쟁 심화

* (한국) 대한통운 등 상위 5개사의 시장점유율 약 70%

* (일본) 상위 2개사(아마토, 사가와큐빈)의 시장점유율 약 70%

○ 과도한 가격경쟁은 택배운임 하락(최하 1,500원) 및 택배 서비스 저하와 택배 운전자의 근로여건 악화 및 수입 감소를 초래

* 박스당 평균 택배단가 : 3,692원 ('02) → 2,497원 ('09)

일본 약 7,600원 (600엔, '09)

* 박스당 택배 운전자 배달수입 : 600원~900원

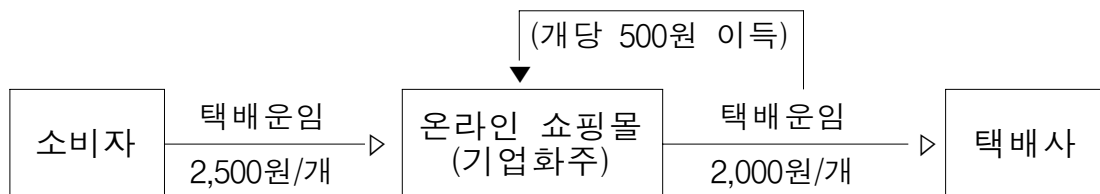
○ 택배사는 재산성 악화*로 집·배송터미널 구축 등 시설투자에 소극적

* 택배사 영업이익률 : 국내 상위 4개사 1.9~2.7%, 일본 아마토 9.3%

- 대형 택배사는 택배 인프라를 갖추고 있는 반면, 중소택배사는 공터, 고가도로변에서 작업을 하고 있는 실정

□ 온라인 쇼핑몰(입주점) 등 일부 기업화주는 택배사간 과당경쟁을 유도

○ 소비자로부터 받은 요금보다 낮은 택배운임을 택배사에 지불하고 택배 운임의 일부를 착취(이른바 “백마진”)



<그림 4> 택배운임의 비정상적 수수사례

다. 택배 서비스 하락 및 고객 불만 증가

□ 국민의 택배서비스 이용이 증가함에 따라 택배화물 분실, 훼손, 지연 등 택배민원이 급증하고,

○ 택배사별 민원처리 소홀로 택배서비스에 대한 만족도는 하락하고 고객 불만은 증가 중

<표 9> 택배 분실, 훼손 등 택배 배달사고 건수

구 분	'07년	'08년	'09년
D社	28,544건	37,731건	39,792건
C社	18,315건	44,013건	49,212건

□ 맞벌이·1인 가구 증가 등으로 택배 배송시 고객 부재(약 80% 이상)로 인한 대리수령 및 재배송이 급증하고 있으나,

○ 고객 부재시 안전하게 택배수령을 가능케 하는 무인택배보관함 등 기반 시설은 취약

* 일본은 신규분양 맨션의 95%가 무인택배보관함을 설계시부터 도입

○ 이에 대리수령으로 인한 택배 분실·훼손 사고가 빈발하고, 재배송은 운송비를 증가시켜 차주의 수익감소를 초래

□ 택배사간 서비스 경쟁을 유도하기 위한 택배사별 서비스 평가체계도 미흡

➡ **택배산업을 高부가가치 新성장 물류산업으로 발전시키기 위한 종합육성대책 마련 시급**

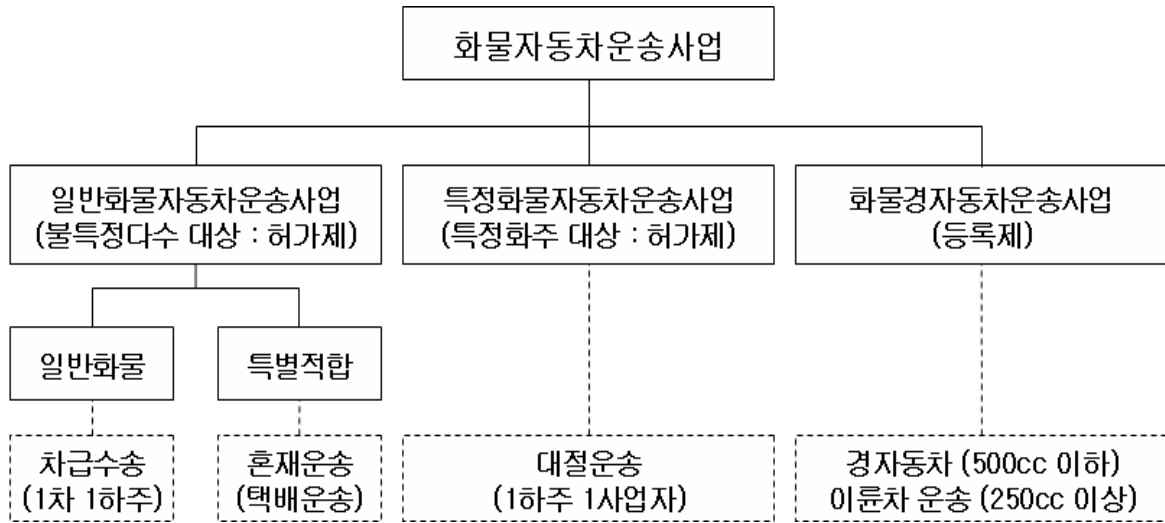
III. 외국의 제도 및 사례⁴⁾

1. 일본의 화물자동차운송업

□ 업종구분

- 일본의 화물자동차운송업은 크게 일반화물자동차운송사업, 특정화물운송사업, 화물경자동차운송사업 등 3개 업종으로 구분됨
 - 일반화물자동차운송사업은 타인의 수요에 따라 유상으로 자동차(3륜이상의 경자동차와 2륜의 자동차 제외)를 사용하여 화물을 운송하는 사업
 - 특정화물자동차운송사업은 특정화주의 수요에 의하여 일정범위의 화물을 전문적으로 운송하는 사업
 - 1하주 1사업자로 특정 하주의 특정 화물수송을 대행하는 사업으로 불특정 다수의 하주를 대상으로 하는 일반화물자동차운송사업과는 차이
 - 화물경자동차운송사업은 경자동차(배기량 500cc 이하의 자동차) 또는 오토바이(250cc이상)를 사용하여 유상으로 화물을 운송하는 사업
 - 일반화물자동차운송사업은 다시 일반화물운송사업과 특별적합화물운송사업의 2개 세부업종으로 구분됨
 - 일반화물운송사업(특별적합 화물운송 제외)은 사업구역을 정하고 불특정 다수의 화물을 유상으로 운송하는 사업으로 1차 1하주의 차급수송이 원칙
 - 특별적합화물운송사업은 일반화물자동차운송사업자 중 소정의 시설을 갖추고 인가를 얻어 소화물을 운송하는 사업으로, 화물을 집하하여 혼재운송이 가능하고 정기적인 운송을 수행하는 것이 특징
- 불특정 다수의 화주로부터 화물을 집화, 분류, 배송하는 택배업에 해당

4) 한국교통연구원, 『화물자동차운수사업 업종개선 방안 연구』, 2006 내용중에서 발췌·정리하였음



자료: 한국교통연구원, 『화물자동차운수사업 업종개선 방안 연구』, 2006

<그림 5> 일본의 화물자동차운송사업제도

□ 시장규제

- 화물자동차운송사업에 대한 시장진입은 원칙적으로 허가제이며, 영업구역제도는 2003년 화물자동차운송법시행규칙 개정으로 폐지되는 등 진입 규제는 완화되고 있는 상황임
 - 화물경자동차운송사업은 등록제
 - 신규진입은 사무소 및 영업소의 위치, 사업용자동차의 개요, 특별적합 화물운송사업 여부, 사업계획 등을 내용으로 하는 허가신청서를 작성하여 국토교통대신 또는 지방운송국장에게 제출하는 방식으로 이루어짐
 - 특별적합운송사업에 대해서는 사업장의 위치, 해당사업장의 화물취급 능력, 운행계통, 운행계통마다의 운행일 및 최대/최소운행회수 등의 요건 확보를 요구
- 허가기준은 과로운전방지 등의 수송안전확보 능력, 사업계획의 수립, 사업수행능력 등으로 구성되며 규제수준은 비교적 낮은 편임
 - 그러나 국토교통대신은 시장에서의 차량공급과잉여부에 따른 긴급조정

조치의 권한을 가지고 있으나 실제 발동된 사례는 없는 상황

<표 10> 업종별 진입규제 현황

구 분 \ 업 종	일반화물	특정 화물	화물경자동차
시장참여	허가제	허가제	등록제
허가기준대수	5대 이상		

자료: 한국교통연구원, 『화물자동차운수사업 업종개선 방안 연구』, 2006

- 운임규제는 사업자의 부담을 줄이는 방향으로 규제완화가 진행중에 있음
 - 2003년 화물자동차운송사업법시행규칙 개정시 운임요금의 사전신고 규정을 삭제하는 대신 운임 및 요금을 설정/변경할 경우에는 30일 이내에 사후 신고토록 개정하여 운송업체에 더 많은 자율성을 부여
 - 사후신고제로 전환되었음에도 불구하고 불공정 경쟁 또는 비정상적인 운임 책정의 가능성이 있을 경우에 대비하여 운임 및 요금변경 명령이 가능하도록 보완 조치항 마련
 - 국토교통대신은 능률적인 경영하에서 적정한 원가에 적정한 이윤을 더한 것을 넘어서는 경우, 특정한 화주에 대해 부당한 차별취급을 할 경우, 타 운송사업자간에 부당경쟁을 유발할 우려가 있는 경우에 한해 운송사업자에 기한을 정하여 운임 및 요금변경 명령이 가능

2. 미국의 화물자동차운송업

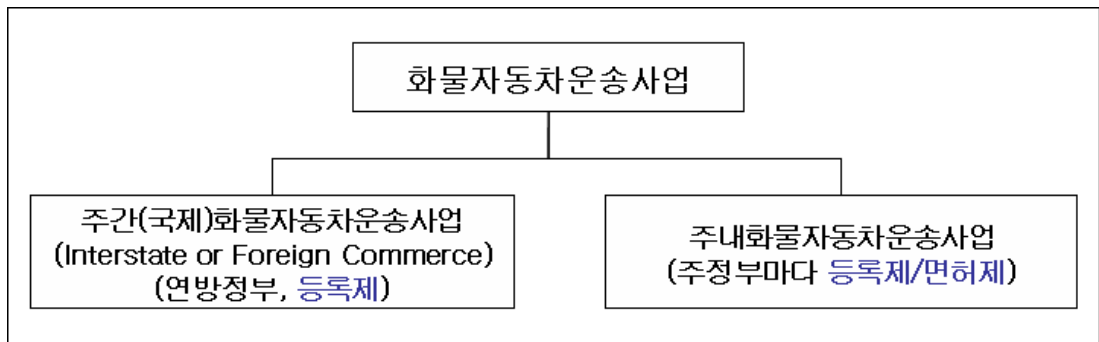
□ 업종구분

- 미국의 화물자동차운송사업은 연방정부가 관할하는 주간(州間) 화물자동차운송사업과 각 주가 관할하는 주내(州內) 화물자동차운송사업으로 구분됨
- 주간화물자동차운송사업은 다시 일반화물운송사업, 계약화물운송사업으

로 구분되었으나 '95년 주간통상위원회(ICC)의 해산 조치로 단일 업종으로 통합됨

- 주간화물자동차운송사업은 TL과 LTL 부분으로 전문화되어 영업 수행
 - TL(truckload)은 차량단위 운송, LTL(Less-than-truckload)는 혼적운송을 의미
 - TL사업은 우리나라의 일반화물자동차운송사업과 유사하며, 운송거리 150마일을 기준으로 장거리 운송사업자와 단거리 운송사업자로 구분·영업
 - LTL사업은 택배사업과 유사하므로 화물터미널을 중심으로 자체 운송망을 보유하여 운영하는 것이 특징
- 택배업은 별도의 업종으로 구분되지는 않고 주간화물자동차운송사업으로 영업 수행

○ 주내화물자동차운송사업은 각 주의 화물자동차운송사업법에 의해 규정되며, 업종을 해당 주(州)의 특성에 따라 구분되고 있음



자료: 한국교통연구원, 『화물자동차운수사업 업종개선 방안 연구』, 2006

<그림 6> 미국의 화물자동차 운송사업제도

□ 시장규제

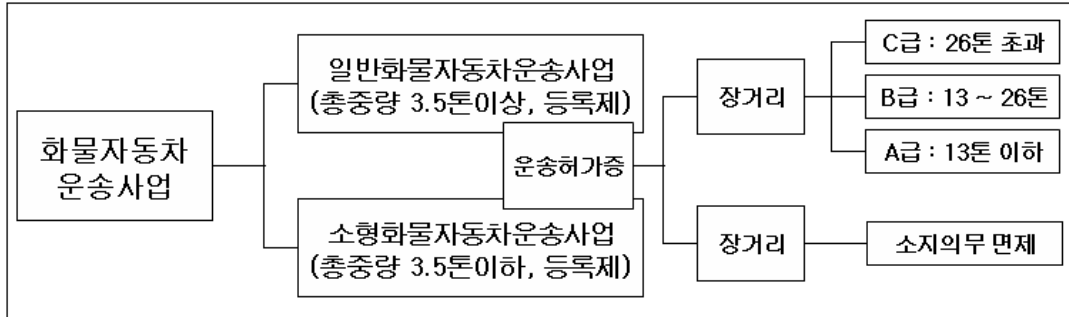
- '90년대 초반까지 주간화물자동차운송사업의 시장진입은 면허제였으나 '95년 ICC의 해산 이후 등록제로 전환됨
 - 등록기준은 교통부와 STB의 규제, 교통안전에 관한 규제를 준수할 의

- 사와 능력을 보유하고 최소한의 재정능력(대당 75만달러의 보상보험 가입)을 보유하도록 규정
- 주내화물자동차운송사업은 주에 따라 등록제 또는 면허제로 시행되고 있으며 대체로 시장진입이 엄격한 편
 - 연방정부는 1980년의 자동차운송사업법(Motor Carrier Act, MCA)에 의해 시장진입의 완화를 주당국에 권고하고 있으나 주당국의 미온적 태도로 규제완화는 답보상태
 - 운임규제는 신고제로써 반독점(Antitrust)법에 의하여 상하 10%범위내에서 조정이 가능

3. 프랑스의 화물자동차운송업

□ 업종구분

- 프랑스의 화물자동차운송사업은 적재총중량(=적재중량+차량중량) 3.5톤을 기준으로 하여 일반화물자동차운송사업과 소형화물자동차운송사업의 2개 업종으로 구분됨
 - 일반화물자동차운송사업: 적재총중량 3.5톤을 초과하는 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업
 - 소형화물자동차운송사업: 적재총중량 3.5톤 이하의 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업
- 소형화물자동차운송사업에서 사용하는 화물자동차에는 이륜차도 포함됨
 - 따라서 프랑스에서는 택배업이 별도의 업종으로 구분되지 않고 있으며, 소형화물자동차운송사업으로 영업 수행



자료: 한국교통연구원, 『화물자동차운수사업 업종개선 방안 연구』, 2006

<그림 7> 프랑스의 화물자동차 운송사업제도

□ 시장규제

- 화물자동차운송업체의 시장진입은 등록제로 자유화된 상태이나 실질적으로 허가제와 유사함
 - 소형화물자동차운송업체는 '99년 이전에는 자유화 업종이었으나 '99년 이후 등록 의무화
 - '99년 8월 30일 대통령령 99-752 시행
- 화물자동차운송업체는 등록을 하려면 신용도, 재정능력, 경영능력 등에 대한 엄격한 조건의 구비가 필요함
 - 재정능력으로 소형화물자동차운송업체는 차량당 900유로의 자본금, 일반화물자동차는 첫 번째 차량에 대해 9,000유로, 두 번째 차량부터는 차량당 5,000유로의 자본금 보유를 의무화
 - 사업자의 사업능력은 소형화물자동차운송사업과 일반화물자동차운송사업간 차별적으로 적용
 - 일반화물자동차운송사업에 대해서는 사업능력증명서의 획득을 의무화
 - 사업능력증명서의 획득은 크게 필기시험, 요구 학위 취득, 별도의 인정 경력 획득의 3가지 방법으로 가능
 - 소형화물자동차운송사업에 대해서는 요구 사업능력을 입증하는 서류 제출로 가능

IV. 택배산업 선진화 방안

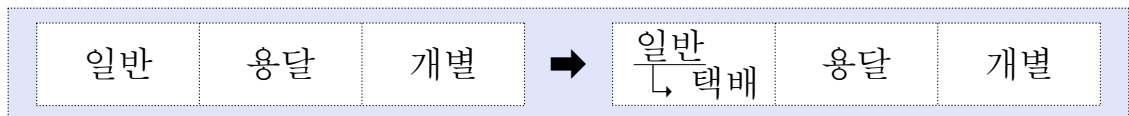
< 기본 방향 >

- ◆ 택배산업을 高부가가치 물류산업으로 육성·지원
- ◆ 서비스 경쟁을 통해 신뢰받는 생활밀착형 산업으로 발전
- ◆ 불법·편법 운송행위 단속을 통한 시장질서 확립

1. 택배산업을 高부가가치 물류산업으로 육성·지원

가. 택배업종 신설(안)

- 택배를 高부가가치 물류산업으로 육성하고, 택배에 적합한 맞춤형 종합 대책을 수립·시행하기 위해 별도 업종 신설 추진



<그림 8> 택배업종 신설(안)

- (택배정의) 일정규격의 소화물을 운송인의 일괄 책임하에 집하·분류·수송·배송하는 운송서비스
 - * 화물의 규격 제한 여부는 충분한 의견수렴 필요
- (허가요건) 집·배송차량, 화물 터미널 등 일정요건을 갖춘 자에게 택배업 허가
 - (시설) 화물 터미널(Hub T/M), 화물 취급소(Sub T/M), 집·배송점, 전산시설, 분류기, 화물 임시 보관시설 등
 - (장비) 간선차량은 5톤 이상 밴형 화물차 또는 견인형 특수차, 집·배송 차량은 3톤 이하 밴형 화물차

- (허가대상) 택배사가 간선차량 및 집·배송용 차량 등 허가기준을 충족하여 허가 받도록 함
 - 택배사는 영업계약을 맺고 있는 대리점을 자유롭게 설치할 수 있고, 대리점에 필요한 차량은 택배사가 배치
- (업역구분) 업역구분의 기술적 어려움 등으로 배타적 업역구분은 곤란
 - * 택배를 컨테이너로 간선수송하는 경우 일반운송업과 구분 불가
- (관리강화) 허가시 일정기준 운송실적을 확보토록 조건을 부과하고,
 - 업종 간·업종 내 양도·양수를 제한하는 등 관리·감독체계 마련

나. 택배운임 인가제 도입 검토

1) 문제제기

- 현재 택배업체간 과도한 가격경쟁으로 택배운임은 지난 5년간 약 21%가 감소되어 현재 개당 약 2,400원 수준
 - 택배운임의 지속 하락으로 택배업체의 채산성은 떨어지고, 택배 운전자들의 수입은 급감하면서 택배산업 존립 기반이 흔들리는 상황에 직면하고 있음
 - 이러한 문제를 해소하기 위해서는 택배운임제도 개선방안에 대한 심도 있는 검토가 필요

2) 운임 인가제 도입 검토

- 택배사별(또는 공동) 원가를 분석해 거리, 무게 등 조건별로 운임을 정하는 「택배운임 인가제」 도입 검토
 - 인가운임을 통해 적정 가격 형성 및 서비스 경쟁을 유도하고, 고객에게 택배운임에 관한 정보도 제공

□ 택배운임 인가제의 장단점 분석

○ 택배운임 인가제의 장점

- 현재 동일권역 및 타권역으로만 구분되어 있으나, 운임체계를 운송원가보상주의에 입각하여 거리대별 운송요금 책정이 가능하므로 실운송 거리별 운임체계의 현실화 가능
- 택배화물 크기(규격 및 중량)에 있어서도 현재 3~5개 범주로 구분되어 있는 운임체계의 세분화가 가능하여, 운송원가에 근거한 운임체계 설정 가능
- 택배화물 규격 또는 중량이 큰 화물에 대해서는 소형·경량화물에 비해서 큰 노동력이 필요하게 되므로 집배송 수수료의 상향조정을 통해 운임수입으로 보전가능
- 운송원가에 근거한 택배서비스의 적정가격이 형성되므로 보다 공정한 업체간의 경쟁을 유도할 수 있으며, 건전한 택배운송시장 육성 및 선진화를 위한 기반 마련
- 고객에게 택배 인가운임의 조건별로 다양한 정보를 제공할 수 있으므로 고객에게 운송조건에 따른 운임을 비교·평가할 수 있는 환경 및 맞춤형 택배서비스를 제공할 수 있음

○ 택배운임 인가제의 단점

- 인가 운임 미준수시 실제 이를 강제로 준수하게 할 수단이 미약
- 운임준수와 관련하여 실거래운임과 인가운임이 이원화될 가능성이 있어 시장관리비용이 증대되고 실익 불분명
- 인가운임이 택배운송원가를 근거로 산정되므로, 시간당 고정비 및 Km 당 변동비 항목들에 대한 주기적인 운송원가 재산정이 필요하므로 이에 시간 및 비용이 소요됨
- 또한 운송원가를 근거로 산정된 인가운임 수준에 대해 화주(기업화주)의 반발과 미온적 협조 예상

다. 택배 인프라 및 운전인력 확충 지원

- 대도시 거점별로 택배업체의 집·배송 터미널*이 확충될 수 있도록 자금 융자 또는 부지 확보시 지원

* 물류시설법 20조 : 터미널 설치자에게 자금 융자 및 부지 확보 지원

<표 10> 대한통운의 택배 집·배송 터미널 사례

택배 터미널 운영현황					
위치	대구광역시 동구 용계동 854번지				
규모 (m ²)	· 대지면적 : 9,916 m ² · 연면적 : 4,985 m ²				
시설 장비	· 자동식 컨베이어 5대 · 고정식 컨베이어 12대 · 지게차 3대				

- 택배업체가 운전인력을 보다 쉽게 충원할 수 있도록 화물차 운전자에 대한 연령 요건을 완화

< 화물차동차운수사업법 제18조 제2호(연령) >

현 행	⇒	개 선
만 21세 이상		만 19세 이상

<그림 9> 화물차 운전자 연령요건 개선안

라. 택배차량 주·정차 가능지역 지속 확대

- 택배차주가 택배화물을 보다 쉽게 상·하차할 수 있도록 간선도로 등에 대해 주정차 가능지역 확대 (경찰청 협조)

○ '09. 11월부터 이면도로, 재래시장, 상가지역 등은 전면 시행중

마. 택배차량 수급문제 검토

1) 문제제기

- 2004년 화물운수사업 허가제 전환 이후 영업용 화물차에 대한 공급을 제한하고 있음
- 일반 화물의 물동량은 정체되어 있으나, 택배 물동량은 매년 10% 이상 급성장하고 있어 택배차량(집·배송용 차량) 부족문제가 심각하고, 계속 해결되지 않고 있는 실정임
 - * 택배 간선수송을 담당하는 대형차량은 4.1천대로 충분하나, 집·배송을 담당하는 소형차량은 물량이 증가하고 있으며, 증차제한으로 3.1만대 중 20~30% 정도가 자가용 차량
 - * 그동안 정부는 용달차량의 택배 전환을 추진('06~'07)했으나, 505대 전환에 불과하고 집·배송 차량 부족문제는 심화
- 따라서 이를 해결하기 위한 대안별 검토가 필요함

2) 대안별 검토

① 1안 : 용달사업자와 택배사가 용달차량 양도·양수

- (주요내용) 용달사업자와 택배사가 시장내 유휴 용달차량을 양도·양수 추진
 - 용달협회는 지역별 양도 희망자를 모집하고, 택배사는 지역별 양수 희망자를 조사하여 상호연계
- (장 점) 시장 주체간 거래에 의해서 택배차량 부족 및 용달차량 과잉공급 문제가 자연스럽게 해소

- (단 점) 번호판 값 상승에 따른 택배사(차주) 부담이 발생하고, 양도·양수에 상당한 기간이 소요되며, 효과가 매우 적음
 - 택배사는 인프라 투자에 소요될 재원을 차량 번호판 구입에 사용해야 하는 문제점도 있음

② 2안 : 공급기준 개정하여 자가용 차량의 영업용 전환

- (주요 내용) 화물차 공급기준을 개정하여 1톤 이하 집·배송용 화물차 중 자가용 차량의 양성화 추진
 - 증차대상, 증차규모, 직영여부, 사후관리 조건 등 공급기준을 마련한 후 공급기준 심의회에서 결정
- (장 점) 택배업계의 추가적인 부담 없이 택배차량 부족 문제를 조기에 해소 가능
- (단 점) 자가용 대신 영업용 차량을 양수하여 합법적으로 영업한 택배사와의 형평성 문제 발생
 - 추후 유사 형태(자가용 불법차량이 증가할 경우, 이를 영업용으로 전환) 반복적 발생 우려
 - 별도업종이 아닌 상황에서 증차대상 업체 선정 및 업체별 증차대수 산정이 쉽지 않은 문제점

③ 3안 : 제도적 장치 마련 후 자가용 차량의 영업용 전환

- (주요 내용) 제도적 장치를 마련한 후 요건에 맞는 업체에 대해 일정기간 동안의 실적 등을 확인하여 허가 추진
 - 운송실적 신고제, 양도·양수 제한 등 증차시 문제점을 최소화 할 수 있는 제도적 장치 법제화

- (장 점) 운송실적 등 요건에 맞는 업체에 대해 자가용 차량의 양성화 전환 가능
 - 증차대상 선정 및 증차대수 산정 등이 보다 용이하고, 구체적인 기준을 마련할 수 있음
- (단 점) 제도적 장치 마련 등에 일정기간 소요 필요

2. 신뢰받는 생활밀착형 산업으로 발전

가. 무인택배보관함 설치 활성화

- 고객 부재시에도 택배화물을 안전하게 수령할 수 있도록 무인택배보관함 보급 확대
 - 금년 상반기 중 공동주택을 중심으로 시범사업(3~4개)을 실시하고, 단계적으로 확대
 - (사업주체) 택배업계 (통합물류협회 택배위원회)
 - (대상지역) 고객 부재율이 높은 소형 공동주택 단지 선정
 - 1세트 : 45개 택배보관함이 있으며, 구매·설치비용은 약 23백만원

< 무인택배보관함 >

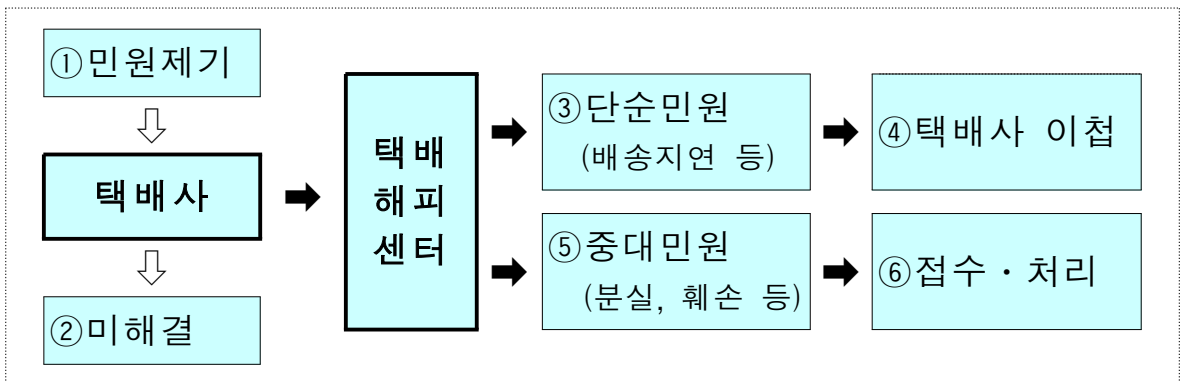
- ▶ (개념) 택배기사가 보관함에 택배를 보관하는 즉시 SMS 문자로 보관함 비밀번호 등을 고객에게 통보하고, 고객은 귀가 중 택배를 수령할 수 있게 하는 시스템
- ▶ (구성) 컴퓨터로 제어되는 '제어부'와 '보관함'으로서 구성
- ▶ (기능) 고객 부재중 택배수령·발송, 등기우편 대리수령



- 신규 공동주택 설계시부터 입주자 편의시설로 무인택배보관함이 설치될 수 있도록 추진 (공동주택건설기준 등 개정)
 - 일본의 경우 신규분양맨션의 95%가 설계시부터 도입
 - 국내 신규아파트 보급률 : 도입('05) → 20%('09) → 50%전망('12)

나. 택배 민원(해피)센터 설립 · 운영

- 개별 택배사에서 해결되지 않은 중대민원(분실, 훼손 등)을 접수받아 해결함으로써 택배이용 고객의 만족도를 제고
 - (설치장소) 통합물류협회 내 택배위원회
 - (운영비용) 택배사별 민원처리 건수에 따라 분담
 - (주요기능) 중대한 민원 2차 처리 및 처리결과 모니터링



<그림 10> 택배 민원(해피)센터 민원처리 흐름도

다. 택배 서비스 평가·공시 제도 도입 검토

- 택배업체간 서비스 경쟁 촉진을 위해 택배 서비스 평가제도를 도입 검토
 - 서비스 평가결과를 매년 공시하고 우수 택배사에 다양한 인센티브 부여 추진
 - 한국소비자원과 공동 추진 검토

3. 택배 관련 불법·편법 운송행위 단속 강화

- 택배사 자가용 유상 운송행위에 대한 지속적 단속을 실시하여 화물운송 시장 질서 확립
- 택배운임을 현저히 낮게 수령하는 택배사 실태조사 실시
 - 인터넷 쇼핑물 택배운임과 실제 택배운임이 차이나는 쇼핑물 업체들에게는 필요시 권고
- 화주의 이른바 “백마진” 등 시장질서 문란행위에 대해서는 공정위에 조사 (표시광고 위반 등) 협조 요청

..... MEMO



