



# Issue Paper

---

## 운송사와 화물노동자의 분배 구조 분석 대형운송사의 화물노동자 과잉착취

2012. 06. 25

공성식(노동자운동연구소)  
seongseek@gmail.com

# 1. 물류업 기상도 : 화주기업=웃음, 운송기업=만족, 화물노동자=통곡

## ○ 물류비의 세 가지 측면, 비용·이익·소득

- 물류비는 화주 기업의 입장에서 보면 '비용'으로서 이익의 극대화를 위해서는 낮춰야 할 대상.
- 반면, 물류 기업에게 물류비는 '매출' 즉 '수입'이고 기업의 '이익'의 원천. 따라서 물류기업에게 물류비는 '이익'의 원천으로서 확대되어야 할 대상. 또한 물류기업에게는 매출의 크기보다 이익의 크기가 더 중요.
- 물류노동자에게 물류비는 '소득'의 원천. 물류노동자에게는 물류비 전체의 크기보다 물류비 중 노동자에게 분배되는 부분, 즉 소득의 크기가 더 중요. 지입관계와 화물의 위수탁계약 또는 단기적인 화물운송계약으로 타인의 이익을 위해 타인의 지배하에 노동을 하고 있으나 생산수단(화물차)의 법적 소유주란 이유로 노동자성을 인정받고 있지 못한 화물노동자들이야말로 화물자동차운송업의 부가가치를 직접 생산하는 핵심 주체.

## ○ 기업 매출액 대비 화물운송비, 한국은 미국의 2/3 수준에 불과

- 먼저 기업의 입장에서 물류비 추이를 살펴보자.

		1999	2001	2003	2005	2007	2009
물류비/ 매출액	한국(국내+국제물류비)	12.5	11.1	9.9	9.7	9.1	8.4
	한국(국내물류비)	9.4	8.6	7.3	6.8	6.5	6.6
	미국	7.5	9.1	7.5	7.5	9.7	8.5
	일본	6.1	5.5	5.0	4.8	4.8	4.8
수송비/ 물류비	한국(국내)	47.2	46.5	52.7	58.2	44.8	41.9
	미국	43.4	47.7	35.0	44.8	45.2	48.6
	일본	54.2	57.5	57.0	58.5	58.2	58.2
수송비/ 매출액	한국	4.4	4.0	3.8	4.0	2.9	<b>2.8</b>
	미국	3.3	4.3	2.6	3.4	4.4	<b>4.1</b>
	일본	3.3	3.2	2.9	2.8	2.8	<b>2.8</b>

<표 1> 기업물류비 실태조사)

출처 : 「2009년 기업물류조사 실태조사 보고서」, 한국무역협회

\* 미국과 일본의 기업물류비는 자국내 물류비만을 기준으로 산출.

- 한국무역협회가 발표한 「2009년 기업물류조사 실태조사 보고서」에 따르면, 기업의 매출액에서 물류비가 차지하는 비중은 1999년 이후 꾸준히 하락. 국내물류비를 기준으로 할 때 일본보다는 높지만 미국보다는 낮은 수준.
- 그런데 물류비 중 수송비가 차지하는 비중은 2005년 이후 하락하여 2009년 현재 41.9%에 불과하며 일본(58.2%), 미국(48.6%)에 비해 매우 낮음. 물류비/매출액에 수송비/물류비를 곱하여 기

업의 매출액대비 수송비의 비중을 다시 계산하면 매출액 대비 수송비 비중은 2009년 2.8%로 일본과 동일하며, 미국의 2/3 수준에 불과.

○ 일반화물운송업 부가가치 분배(2006~2009년) : 화물노동자 소득분배 악화

- 그렇다면 물류기업과 물류노동자의 입장에서 물류비의 분배상황은 어떠한가. 여기서는 도로화물 운송의 핵심 영역을 담당하고 있는 일반화물운송업을 대상으로 살펴보겠음.
- 우선 통계청 운수업조사에 따르면 일반화물운송업의 매출액은 2006년에서 2009년까지 연평균 6.6% 증가. 한국은행 기업경영분석에 따르면 같은 기간 제조업의 매출액은 연평균 13.4% 증가. 제조업 매출액 증가율에 비해 화물운송업의 매출액 증가율이 낮다는 점은 위의 수송비/매출액 감소와 일치하는 결과.
- 영업이익은 2007년 감소했다가 증가하여 매출액에서 영업이익이 차지하는 비중은 2006년에서 2009년 4.8%에서 4.7%로 비슷한 수준.
- 관리직, 직접고용 화물기사 급여와 일부 지입차주에게 지불되는 운임이 포함되어 있는 것으로 추측되는 급여액의 경우 매출액대비 비중이 2006년 32.7%에서 2009년 30.0%로 하락.
- 화물노동자 전체에게 돌아가는 순수입을 일반화물운송업 노동자의 평균순수입과 평균 화물차등록 대수를 곱하여 계산. 매출액에서 화물노동자 총순수입이 차지하는 비중은 2006년 22.1%에서 2008년 17.5%로 급감하였다가 2009년 다소 회복되기는 했으나 2006년보다 낮은 20.8%를 기록.
- 그 결과 운송사 영업이익과 화물노동자 순수입의 비율은 17.9:82.1에서 18.4:81.6으로, 화물노동자의 소득분배가 악화되었음.

	2006	2007	2008	2009
매출액(백만원)*	13,635,189	14,071,468	16,095,245	16,525,682
영업이익(백만원)	658,279	599,832	689,435	771,728
영업이익/매출액(%)	4.8	4.3	4.3	4.7
급여액(백만원)	4,453,632	4,581,765	4,963,529	4,952,084
급여액/매출액(%)	32.7	32.6	30.8	30.0
평균순수입(백만원)**	23.7	22.8	20.3	24.0
일반화물차등록대수(대)***	127,112	132,845	138,700	142,883
총순수입(백만원)	3,012,554	3,024,869	2,821,158	3,429,192
총순수입/매출액(%)	22.1	21.5	17.5	20.8

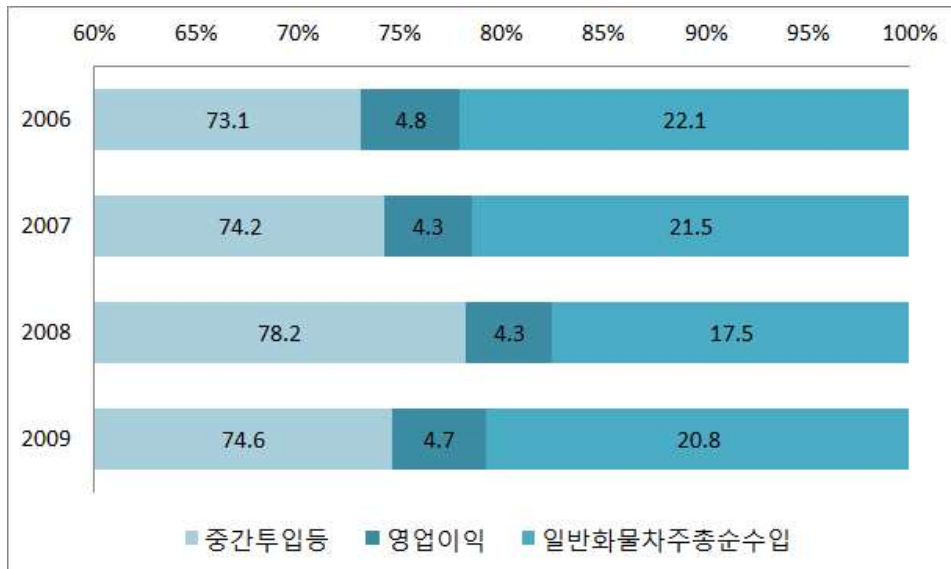
<표 2> 일반화물운송업 매출액 구성(2006년~2009년)

출처 : 통계청 운수업조사, 한국교통연구원 화물운송시장정보센터, 국토해양부 자동차등록현황

\*매출액, 영업이익, 급여액은 통계청 운수업조사의 일반화물운송업의 항목.

\*\*평균순수입은 화물운송시장정보센터의 분기별 월평균순수입을 연수입으로 재계산한 금액

\*\*\*전 년도 기말과 당해 년도 기말 5톤이상 화물일반형, 화물특수용도형(피견인차 제외), 견인차(5톤이상)의 합의 평균.

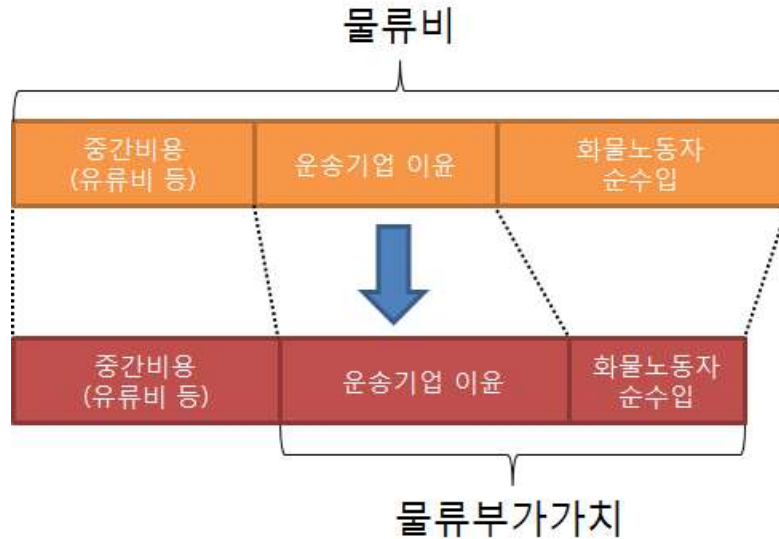


<그림 5> 일반화물운송업 매출액 구성(2006년~2009년)



<그림 6> 일반화물운송기업 영업이익과 화물차주 순수입의 비율

- **물류비용의 절감, 물류산업의 육성 모두 화물차주, 즉 화물노동자의 희생의 결과**
- 1990년대 중반 이후 한국 정부의 물류정책의 목표는 제조기업의 물류비 절감이 중심이었으며, 2000년대 이후에는 물류 선진기업 육성이 새로운 목표로 추가되었음. 물류비 절감은 커다란 진전이 있었음. 물류기업의 영세성은 크게 개선되지 못하고 있으나 대기업 자회사 물류기업을 중심으로 꾸준한 성장은 이어지고 있음.
- 하지만 이러한 성과는 운송을 실제 담당하고 있는 화물노동자의 희생을 대가로 한 것이었음. 정부는 물류비를 화주기업의 비용과 물류기업의 이익에서 접근해왔을 뿐 노동자들의 '소득'의 측면에서 접근하지 않았음. 물류비용의 절감, 물류산업의 육성 모두 화물차주, 즉 화물노동자의 분배 악화, 과잉착취의 결과.



- 이러한 경향은 2009년 이후 더욱 심화되고 있음. 2009년 이후에는 화물자동차운송업에 대한 총량적 통계가 아직 작성되지 않았기 때문에 주요 운송사의 영업실적과 화물노동자의 수입, 지출 내역을 바탕으로 화물운송업에서의 운송사와 화물노동자의 분배구조를 살펴 보겠음.

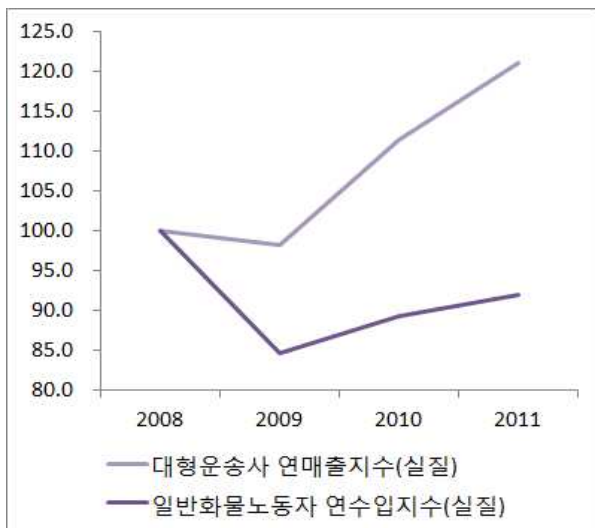
## 2. 운송사와 화물노동자의 수입 격차 확대와 그 원인

- 2009년~2011년 대형 운송사 매출 30% 증가, 화물노동자 수입 14.4% 증가
  - 물동량 증가와, 물류활동 외주화·전문화 등으로 화물운송업은 지속적으로 성장해왔음.
  - 화물자동차운송업 전체의 매출규모는 통계청의 운수업조사를 통해 확인 가능. 하지만 현재 2009년까지만 이용 가능. 2009년 이후의 분석을 위해 통계청에서 매월 발표하는 업종별 서비스생산지수에서 화물자동차운송업 지수를 활용하도록 하겠음.
  - <그림5>는 화물자동차운송업 생산지수와 일반화물노동자(일반화물운송업종의 화물차주)의 수입지수를 비교. 2006년의 경우 화물차주의 수입지수가 전체 운송업 생산지수보다 빠르게 증가했지만 2007~2008년의 경우 거의 일치된 움직임을 보임. 2009년 1분기 경제침체의 여파로 양자 모두 2005년 수준으로 지수가 하락. 이후 화물자동차운송업 생산지수는 급격하게 회복하여 2011년에는 2008년 이전의 성장추세를 회복. 반면 일반화물운송업의 화물노동자(차주)의 수입의 회복은 매우 더뎠다. 2011년에 2008년 수준을 회복하는데 그쳤음. 물가상승을 고려하면 화물노동자들의 2011년 총수입은 2005년 말 2006년 초 수준에 머무르고 있음. 양자의 격차가 2009년과 2011년에 크게 벌어졌음.



<그림 8> 2005~2011년 분기별 화물자동차운송업 생산지수와 일반화물노동자 총수입지수(2005년=100, 불변가격)

\*출처 : 통계청 KOSIS, 한국교통연구원 화물운송시장정보센터



<그림 9> 2008~11년 대형운송사 연매출지수와 일반화물노동자 총수입지수(2008년=100, 불변가격)

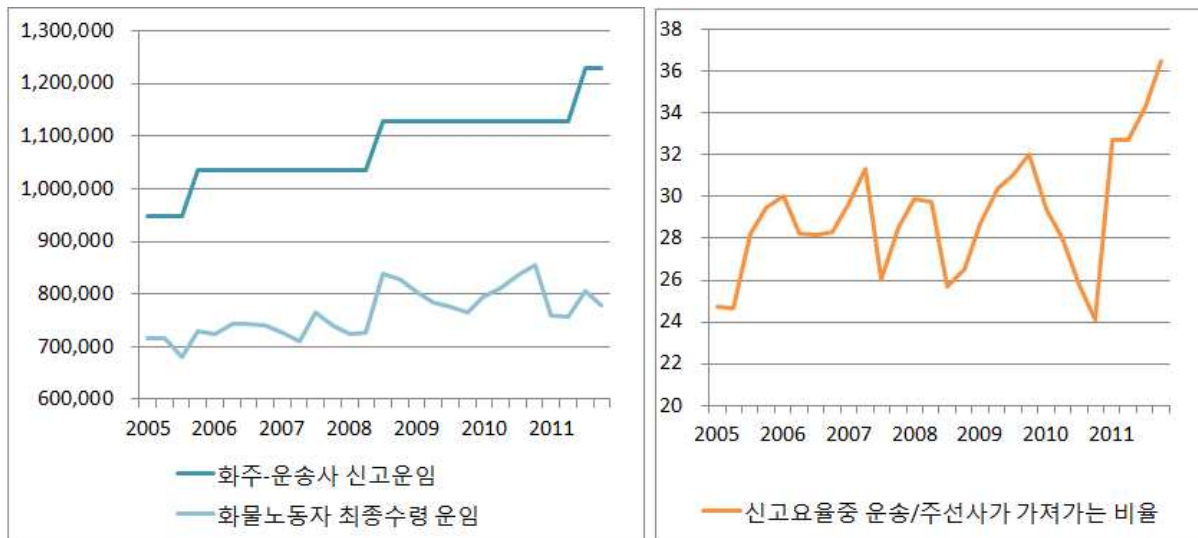
\*출처 : 금융감독원 전자공시시스템(대한통운은 자체 실적발표자료), 한국교통연구원 화물운송시장정보센터

- 다음에는 대형 운송사들의 매출과 비교해보겠습니다. 운송사의 금융감독원 공시자료를 활용하여 2008년부터 2011년까지 대형운송기업(현대 글로벌비스, 씨제이대한통운, 한진, 세방, 한솔 CNS, 인터지스, 동방, 국보, 케이씨티시)의 육상운송부문의 매출액 총합과 일반화물노동자의 연수입을 비교.
- 2008년에서 2011년까지 화물노동자 수입은 0.2% 증가하는데 그쳐. 반면 대형운송사들의 매출은 32.0%나 증가. 2009년에서 2011년까지는 각각 14.4%, 30.0%.
- 물가인상률까지 고려한 화물노동자의 실질수입은 2008년보다 10% 가량 줄어든 수준이며 2009년 이후 소폭의 회복세를 보이고 있음.
- 마찬가지로 2009년 이후 수입 격차가 확대되고 있음이 확인됨.

구 분	2008	2009	2010	2011	2008~2011 증가율	2009~2011 증가율	
일반화물차주 총수입(백만원)	103	90	99	103	0.2	14.4	
대형 운송사 매출액 (백만원)	합계	2,601,800	2,642,604	3,105,514	3,435,122	32.0	30.0
	현대글로벌비스	811,642	836,709	985,003	1,149,991	41.7	37.4
	CJ대한통운	657,800	628,400	710,800	779,900	18.6	24.1
	한진	285,421	309,704	360,306	395,621	38.6	27.7
	세방	237,968	254,875	285,630	299,965	26.1	17.7
	한솔CSN	223,410	236,281	288,534	284,445	27.3	20.4
	인터지스	72,520	74,865	159,224	174,921	141.2	133.6
	동방	152,318	155,909	149,115	164,867	8.2	5.7
	국보	88,788	82,016	101,261	111,359	25.4	35.8
	케이씨티시	71,933	63,845	65,641	74,053	2.9	16.0

<표 3> 2008~11년 대형운송사 매출액(육상운송 부문)과 일반화물노동자 총수입액과 증가율(명목)

○ 수입격차 확대 원인① : 다단계 하청구조에서의 중간착취 심화



<그림 10> 화주·운송사 운임과 화물노동자 수령 운임 격차(2005~2011)

(출처 : 금융감독원 전자공시시스템(대한통운은 자체 실적발표자료), 한국교통연구원 화물운송시장 정보센터)

- 컨테이너 신고운임은 2005년 11월 21일, 2008년 6월 1일, 2011년 6월 1일에 각각 인상되었음. 부산-서울1지역 왕복 40ft 컨테이너 신고운임과 교통연구원이 조사한 화물노동자의 부산-수도권 왕복 40ft 컨테이너 운임의 격차는 2005년 이후 증가하는 추세를 보이고 있고 2011년 4분기에는 격차가 최대로 벌어졌음.
- 2008년 화물연대의 파업 이후 신고운임과 함께 화물노동자 수령 운임도 바로 인상. 2005년이나

2011년과 매우 다른 모습. 이는 2008년의 운임인상이 노-사합의에 따른 운임인상이었기 때문. 하지만 2008년 미국 발 금융위기가 터지고 경기가 침체되면서 화물노동자 수령 운임은 다시 하락. 화물노동자 수령 운임은 2010년에 다시 상승하여 2010년 말에는 2008년 수준을 회복하기도 했지만 2011년에는 다시 감소하였음. 2011년 하반기에는 화주-운송사 운임이 증가하였음에도 불구하고 화물노동자 수령 운임은 오히려 하락하였음.

- 이처럼 양자의 격차가 심각하게 벌어진 시기인 2009년과 2011년은 앞에서 살펴 보았듯이 화물 운송업 전체의 업황과 화물노동자의 수입의 격차가 크게 벌어졌던 시기와 일치.

○ 수입격차 확대 원인② : 화물자동차 과다 공급과 경쟁 심화

- 화물자동차 과잉 공급으로 인한 경쟁 심화와 이에 따른 은행실적의 악화 역시 운송사의 매출과 화물노동자 수입의 격차가 심화의 한 원인.
- 2005년 이후 영업용 차량에 의한 도로 화물물동량과 주요 제품의 물동량 추이는 다음과 같음.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
영업용도로물동량(만톤)	59874	60983	61516	57730	60748		
(증가율)		1.9	0.9	-6.2	5.2		
영업용도로물동량(백만톤-km)	38,241	39,448	38,078	36,708	35,859		
(증가율)		3.2	-3.5	-3.6	-2.3		
컨테이너(만TEU)	788	887	1,016	1,040	955	1,142	1,201
(증가율)		12.6	14.5	2.4	-8.1	19.5	5.2
시멘트(만톤)	4,633	5,034	5,309	4,939	4,860	4,509	4,284
(증가율)		8.7	5.5	-7.0	-1.6	-7.2	-5.0
철강(만톤)	1,249	1,349	1,389	1,337	1,282	1,175	1,195
(증가율)		8.0	3.0	-3.7	-4.1	-8.3	1.7
석유제품(만배럴)	76,141	76,239	78,345	76,062	77,848	79,214	79,955
(증가율)		0.1	2.8	-2.9	2.3	1.8	0.9

<표 4> 영업용도로물동량과 주요 제품 수송 실적

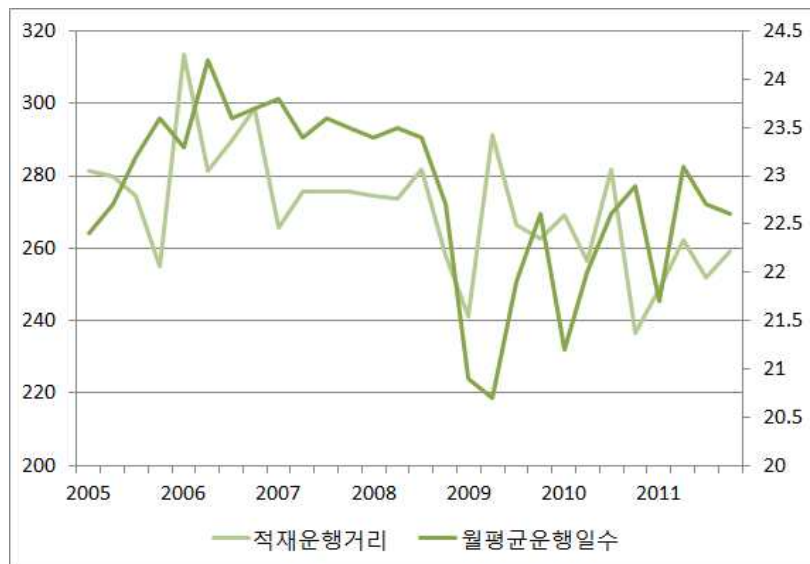
(출처 : 한국교통연구원, 『전국 지역간 화물통행량 분석』, 한국교통연구원 화물운송시장정보센터)

- \* 컨테이너는 수출입과 연안의 합계(환적 제외)임.
- \*\* 시멘트는 내수출하량
- \*\*\* 철강은 주요 철강재 내수출하량 수송실적임.
- \*\*\*\* 석유제품은 수송실적임.

- 2008년 금융위기 여파로 2008~2009년 초까지 물동량 감소. 컨테이너는 2009년에 감소하였으나 2010년에 급격한 회복세를 보였음. 반면 시멘트는 2008년 이후 출하량이 지속 감소. 철강은 2010년에 바닥을 찍고 2011년 상승세로 돌아섰음. 2010년 이후 영업용화물운송 도로물동량 자료는 없지만 주요 제품을 토대로 보면 컨테이너를 중심으로 물동량은 계속해서 증가해왔을 것으로 추측됨.



- 영업용 화물자동차 대수는 2008년 말 기준 378,603대에서 2011년 말에는 395,032대에 달해 매년 2.1%씩 증가. 트레일러, 5톤 이상 카고 등이 평균 이상 증가. 일반화물운송업에 해당하는 화물자동차(5톤이상 화물일반형, 화물특수용도형(피견인차 제외), 견인차(5톤이상))의 수는 2008년 말 기준 141,107대에서 2011년 말 155,192대로 연평균 3.2% 증가.
- 화물자동차의 공급이 지속적으로 증가하며 화물노동자의 운행실적이 악화. 월평균 운행일수는 2009년에 21.5일로 하락하여 22일대에 머무르고 있음. 하루 평균 적재운행거리도 2011년 255.6km로 2005년 이후 최저 수준.



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
월평균운행일수	23.0	23.7	23.6	23.3	21.5	22.2	22.5
일평균운행회수	1.5	1.6	1.6	1.7	1.6	1.6	1.6
월평균운행회수	34.5	37.9	37.7	38.9	34.4	34.4	36.0
적재운행거리	272.7	295.8	273.2	272.0	265.5	261.1	255.6

<표 5> 일반화물자동차 운행실태(출처 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터)

- 종합해보면, 2009년 이후의 물동량 회복에도 불구하고 다단계 하청구조의 중간착취가 심화되고 화물자동차의 과다공급으로 인해 화물노동자의 월평균 운행회수와 적재운행거리는 감소하며 가격과 수량 모든 면에서 화물노동자의 수입은 개선되지 않고 있음. 결국 운송회사와 화물노동자의 수입 격차는 벌어지고 분배 불평등이 심각한 수준에 이르렀음.

### 3. 운송사와 화물차주의 지출과 수익성

○ 운송사 매출원가와 매출이익율 : 2011년과 2012년 1분기 수익성 증가

- 이번에는 운송사와 화물차주의 비용지출을 비교 분석. 운송사에 있어 비용은 크게 직접운송에 따른 재료비(유류비, 차량 소모품비)와 감가상각비, 판매관비리, 그리고 위수탁 차량에 대한 용차비로 구성됨. 대부분의 운송사들의 직접운송비용이 낮기 때문에 비용 중 가장 큰 부분을 차지하는 것은 용차비.
- 대형 운송사중 화물운송부문의 영업비용을 별도로 공개하고 있는 기업의 2008년부터 2011년까지 매출원가와 영업비용 추이를 살펴 보겠음.

구분	매출이익율(영업이익률)					
	2008	2009	2010	2011	2011 1분기	2012 1분기
현대글로벌비스	6.9	7.9	7.8	-		
CJ지엘에스	-	-	2.5	2.4		
CJ대한통운	10.6	9.7	8.8	7.7	8.7	9.7
한진	2.8	1.8	1.9	2.6	2.5	3.3
동방	13.4	18.1	13.6	16.6	15.4	16.6

<표 6> 주요 대기업 운송사 육상운송부문 매출이익율(영업이익률)

(출처 : 금융감독원 전자공시자료, 각 기업 실적발표자료)

\*CJ지엘에스, 한진은 영업비용율

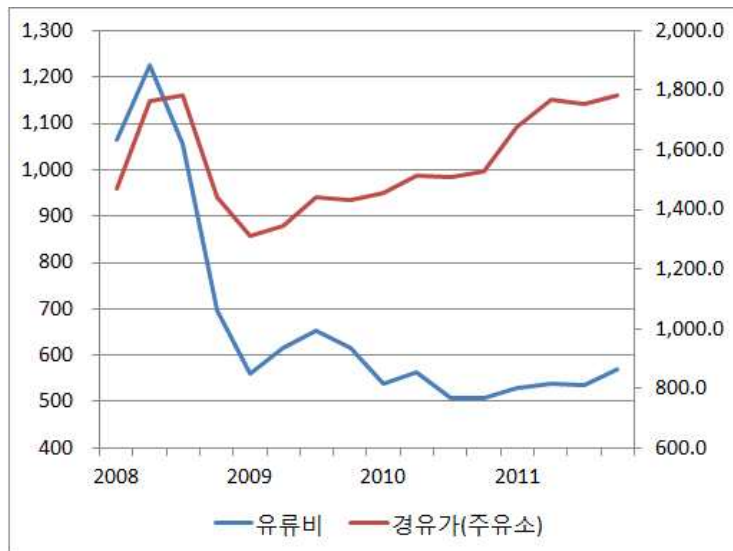
- 2010년 이후 매출액 증가에 비해 상대적으로 절감되어 수익성이 유지되거나 개선되고 있음. 특히 2011년 1분기와 비교할 때 2012년 1분기는 모든 회사에서 수익성이 선되는 모습을 보여주고 있음. 2012년 1분기에 CJ대한통운은 매출액 16.7%, 매출원가 15.5%, 한진은 매출액 1.3%, 영업비용 0.5%, 동방은 매출액 7.5%, 매출원가 5.9% 각각 증가하여 모두 수익성이 개선되었음.

○ 동방의 사례

- 2011년 기준으로 동방의 화물자동차운송 부문의 원가내역을 보면, 매출원가가 83.4%, 매출이익이 16.6%의 비중을 차지.
- 매출원가의 대부분은 위수탁차량에 대한 용차비등으로서 전체 매출의 73%를 차지. 반면 유류비 비중은 1.3%에 불과. 위수탁 차량의 비중이 높기 때문.
- 운송사의 매출원가는 유류비 구성이 적고 외부 용차비의 비중이 높음. 따라서 화주-운송사 1차 운임과 화물노동자 수령 운임의 차액이 매출이익을 결정하는 가장 커다란 요소. 반면 유류비 비중이 낮아 유가 변동은 비용 변화에 커다란 요인은 아님.

	금액(백만원)	비중(%)
매출액	164,867	100.0
매출원가	137,521	83.4
타이어	13,831	8.4
유류비	2,172	1.3
외주가공비	1,090	0.7
용차비외	120,428	73.0
매출이익	27,346	16.6

<표 7> 2011년 동방 화물자동차운송 부문 원가내역서  
 출처 : 금융감독원 전자공시자료

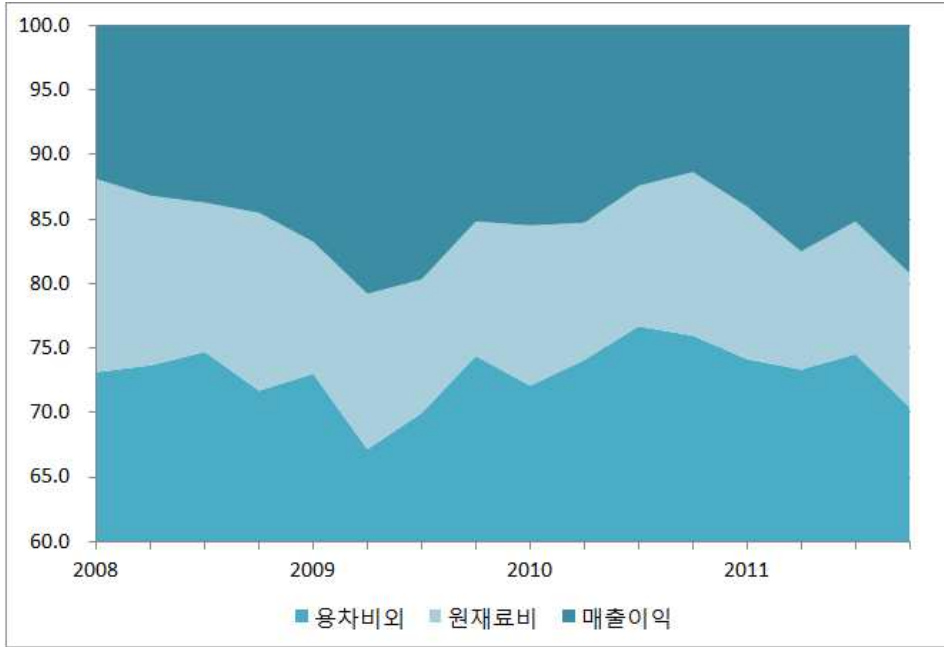


<그림 12> 동방 유류비와 경유가 변화의 관계(유류비 : 백만원(좌측), 경유가 : 원(우측))

출처 : 금융감독원 전자공시자료,

석유정보망 [www.petronet.co.kr](http://www.petronet.co.kr)

- 2008년부터 2011년까지 분기별로 비용 지출 추이를 살펴보겠음. 2008년에는 타이어, 유류비 등 원재료비의 비중이 13.4%였으나 2011년에는 10.4%로 감소. 용차비의 비중은 2009년 67.2%까지 하락했다가 2011년 하반기 다시 70.4%까지 하락하였음. 2011년 4분기 용차비 비중이 줄어들면서 매출이익의 비율은 19.2%로 증가하여 2008년 이후 2009년 2분기를 제외하면 최고로 높은 상황.



<그림 13> 동방의 매출액중 원재료, 매출이익, 용차비 비중

○ 화물노동자의 지출 내역

- 2011년 기준 화물노동자 총지출 중 유류비가 차지하는 비중은 52.6%로 제일 크고, 차량할부금(7.8%), 주선료(7.3%), 통행료, 수리비(6.6%) 등의 순.
- 경유가와 일반화물노동자의 유류비, 총지출액은 거의 동일하게 변화하고 있음을 확인할 수 있음.  
2009년 이후 경유가의 지속적인 상승으로 월지출액이 지속적으로 상승. 주선료나 차량할부금 등도 2010년 중반 이후 증가하고 있음.

	금액(만원)	비중(%)
지입료	19	2.7
주선료	60	8.4
유류비	373	52.2
통행료	46	6.4
주차비	6	0.8
숙박비	1	0.2
타이어비	38	5.3
수리비	48	6.7
보험료	21	3.0
차량할부금	52	7.3
제세공과금	5	0.7
기타지출액	45	6.3
총지출액	715	100.0

<표 8> 2011년 4분기 일반화물노동자 월지출액  
출처 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터

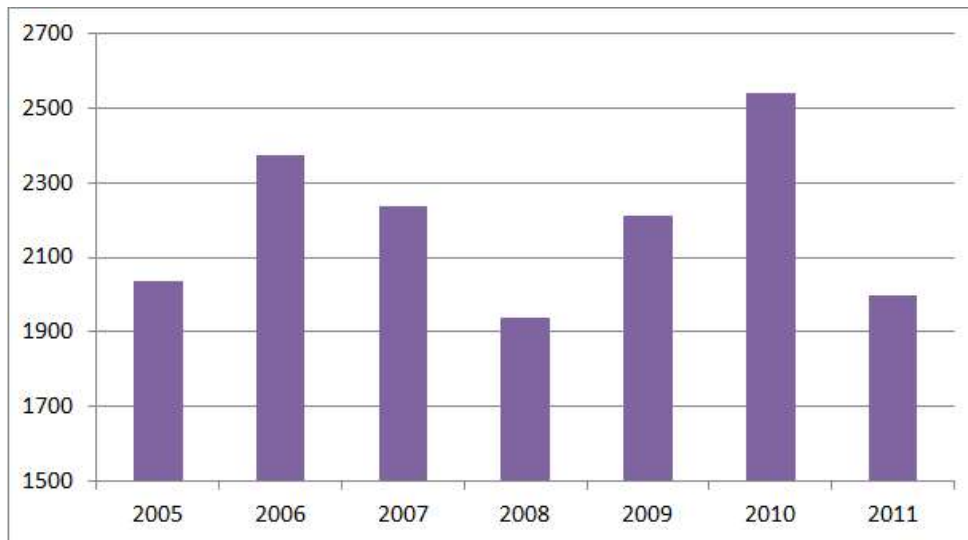


<그림 14> 경유가와 일반화물노동자 유류비, 총지출액(월간)(총지출액, 유류비 : 만원, 경유가(우측) : 원)  
 출처 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터



<그림 15> 일반화물노동자 주선료, 차량할부금  
 출처 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터

- 그 결과 화물노동자들의 순수입은 2010년 3분기 이후 감소세로 돌아섰음. 실질순수입은 2011년 1,999만원으로 2005년 2,034만원 보다도 낮은 수준.



<그림 16> 일반화물노동자 실질 순수입  
 출처 : 한국교통연구원 화물운송시장정보센터

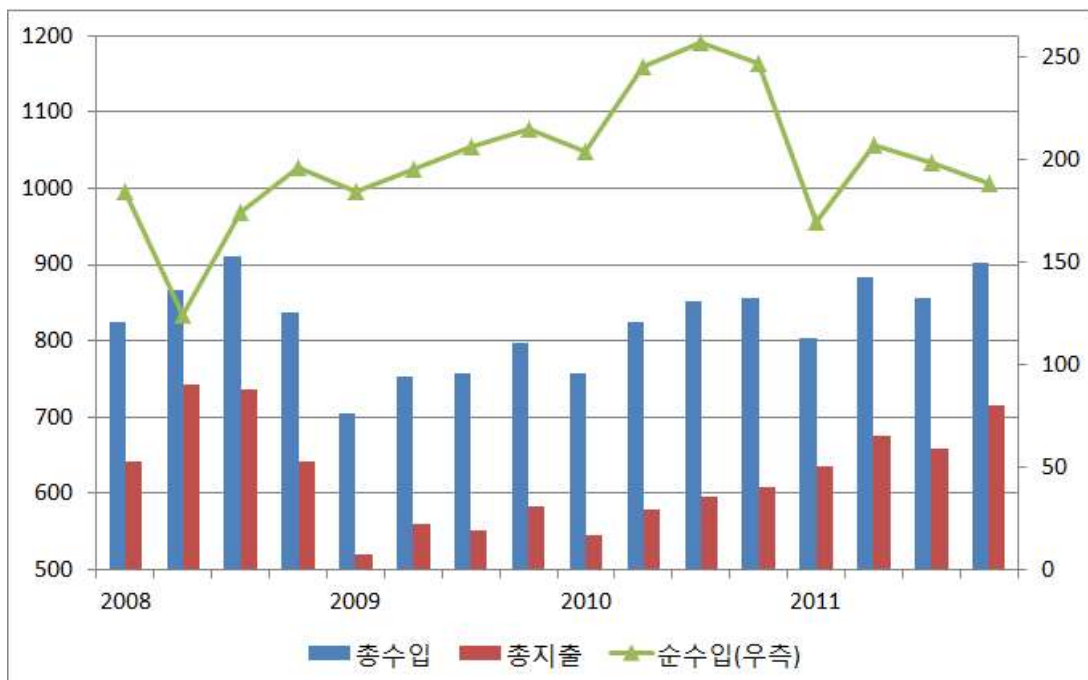
	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
순수입	2,034	2,370	2,277	2,034	2,400	2,859	2,286
실질순수입	2,034	2,372	2,235	1,940	2,212	2,542	1,999

- 종합하면 운송기업은 2010년 이후 매출원가가 절감되며 매출이익률이 증가. 반면 화물노동자의 경우 유가 인상, 주선료 상승 등으로 2009년 2분기 이후 지출이 꾸준히 증가하며 순수입이 2010년 3분기 이후 감소.

## 4. 결론

### ○ 화물노동자는 2008년 이후 최악의 상태로 치닫고 있음

- 물동량이 증가하고 화물운송업 생산지수가 증가하는 등 경기는 살아나고 있으나 다단계 하청구조로 인한 운임의 중간착취의 심화, 공급과잉으로 인한 경쟁심화와 이로 인한 적재 운송거리의 감소, 운행일수의 감소 등으로 총수입이 정체상태를 보이고 있음.
- 한편 유류비의 급상승과, 주선비, 차량할부금 등 지출에서 차지하는 비중이 높은 비용이 증가하고 있음.
- 화물노동자의 순수입은 2005년 이후 정체상태이며 물가상승을 고려하면 오히려 수입이 감소하였음. 2010년 이후에는 수입은 정체되고 지출은 증가하며 순수입이 계속해서 하락하는 추세를 보이고 있음. 2012년에도 이러한 추세가 계속된다면 화물노동자의 순수입은 100만원에 근접했던 2008년 하반기 수준으로까지 떨어질 가능성도 있음.



<그림 17> 일반화물노동자 월 총수입, 총지출, 순수입(단위 : 만원)

○ 대형 운송기업은 2010년 이후 수익성 개선

- 대형 운송기업은 신고운임의 상승, 물동량의 증가로 인해 매출이 크게 증가
- 비용면에서도 화물노동자에 대한 운임을 낮추고 유류비 등 직접비용을 외부화하여 이익을 안정적으로 내고 있음.
- 대기업 운송기업의 수익성 개선은 화물노동자에 대한 중간착취의 심화, 비용 상승 요인의 전가를 대가로 한 것임.

	2009년	2010년	2011년	2009~2011년 증가율
운송사* 영업이익	95,128	89,776	97,906	2.9
화물노동자 순수입	24	29	23	-4.8

<표 10> 대기업영업이익과 화물노동자 순수입 2009~2011년 추이

\*공시자료를 통해 화물자동차운송부문에 대한 독자적인 영업이익을 계산할 수 있는 CJ대한통운, 한진, 동방 3개 기업.

○ 정부와 운송업체는 화물연대의 요구를 즉각 수용해야 함.

- 화물노동자의 생존위기는 왜곡된 운송시장구조로 인한 불평등한 소득분배의 누적된 결과. 따라서 화물노동자의 운임인상과 표준운임제 도입 요구는 정당한 분배에 대한 요구이며 정부와 업체는 당장 이러한 요구를 수용해야 할 것임.
- 나아가 정부는 화주기업의 비용절감, 운송기업의 이윤 추구만을 보장해 온 물류정책은 폐기하고 물류노동자들의 노동에 대한 정당한 분배가 보장되고 화물노동자의 노동권을 온전하게 보장하는 새로운 물류산업 발전전략을 수립해야 할 것임.