

SCL Leader



이륜차화물운송사업의 법제화가 필요할 때.

글. 구교훈 우송대학교 운송물류학과(물류학 박사)

과거 산업화 시기의 대량·소품종생산에 따른 소빈도·배송에서 최근 탈산업화가 급격히 진행되면서 흡소핑과 인터넷 쇼핑물과 스마트폰 등 모바일을 통한 SNS를 이용한 소셜 커머스 등 옴니채널을 비롯한 전자상거래의 급증에 따른 소비자의 욕구가 다양화·고도화되면서, 이제는 소량다품종생산에 따른 다빈도·긴급 배송의 니즈가 보편화되는 추세이다.

따라서 화물운송시장에 있어서 고객의 장소까지 신속·정확·안전한 물품의 배송에 적합한 이륜자동차 화물배송서비스(일명 '퀵서비스/늘찬 배달업')에 대한 수요가 급격히 증가하는 추세다. 퀵서비스의 주요 운송품은 입찰 및 계약서류, 기밀서류, 영화필름, 여권비자, 신용카드, 고급의류, 고가 전자제품 등 부피는 작지만 매우 고가의 제품이 주류를 이루고 있다.

이렇듯 최근 국내 화물운송시장의 수요 패러다임 변화로 퀵서비스는 도심 단말물류의 첨병으로서 트럭운송에 따른 과도한 에너지사용을 절감하고, 화물차량의 도심 진입에 따른 도시교통 혼잡을 완화시킬 수 있는 좋은 운송서비스로 자리 잡고 있다. 또한 퀵서비스는 소비자의 편의성 증대에 기여하고 있으며, 일본, 독일 등 선진국에서도 녹색물류의 핵심수단으로 이륜차운송이나 자전거택배 등이 틈새시장으로 부각되고 있어 이들 국가의 경우 이러한 신운송서비스에 대한 법제화가 우리나라에 비해 앞선 실정이다.

1. 국내 퀵서비스 시장의 규모와 현황

최근 이륜차 화물배송서비스가 매우 보편화되었으나, 화물자동차운수사업법 등 관련 법령의 미비로 인한 화물운송사업의 하나로써 운영관리의 대상이 되지 못한 채 사각지대 화되어 제도권 밖의 운송시장으로 운영되고 있는 실정이다.

이러한 현실적인 문제로 인하여 퀵서비스에 대한 불합리한 운송요금체제와 사고 발생 시고객에 대한 피해보상 미흡으로 상시 분쟁발생 등 소비자 피해에 따른 지속적인 고객 불만 제기되고 있으며, 교통사고 발생 시 대인 및 대물에 대한 피해보상 및 배상책임 미비로 책임부담의 한계가 노출되어 온 실정이다. 라이더 자신들의 사고로 인한 인명사상이나 손해에 대한 보상이나 책임은 더욱더 미비한 실정이다.

더욱이 이륜차서비스를 직접 수행하는 퀵 라이더와 이들을 관리하는 주선업자(call center) 및 공영관리센터 등의 복잡한 거래구조에 따른 불공정한 행위로 인한 종사자 권익보호 미흡한 실정이다.

업체와 기사에 대한 자격규제가 없고, 배송화물기준 미설정, 배송요금과 주선수수료 등의 비표준화 및 시장진입과 퇴출이 용이하여 과당경쟁을 유발하고, 타 업종(택배, 용달 등)과 마찰 야기해오고 있다. 불특정다수의 국민과 기업이 이용하는 대중적인 퀵 서비스를 물류산업의 한 부분으로 제도화하여, 이륜차를 이용한 소화물배송서비스의 효율적인 관리를 통해 소비자와 퀵

who?

구교훈

우송대학교 운송물류학과 물류학 박사는 현재 한국국제물류사협회장, 무역물류 컨설턴트 및 물류전문 헤드헌터, EBS물류관리사 국제물류론 인터넷강의 교수, 에듀프로 유통관리사 인터넷강의 교수로 활동하고 있다. 물류, 유통, 무역 분야를 두루 섭렵한 학계 전문가이다.