건설 물류 마비…고비는 넘겼지만 남은 과제‘ 첩첩 ’

-‘ 과잉공급 ’해소없이는재발가능성상존, 건설업계엔새로운원가부담-

민주노총 소속 화물연대와 건설노조의 동시 파업이 일단락되면서 건설 현장이 빠르게 정상을 되찾고 있다. 그러나, 물류 대란과 건설대란이란고비만넘겼을뿐근본 문제가 해결된 것은 아니다. 정부와 업계, 운수 · 건설 노동자들이 서로 한 발짝씩 양보하지않을경우물류와 현장마비는언제든지재발할가능성이남아있다.

건설업계는정부와노조가뚜렷한대책도 없이건설업계를압박하는형국이라며달갑지않은입장인반면노조는고통분담을내세우며 건설업계에 항복을 요구하고 있다. 문제는 각 활동 주체가 조금씩 물러선다고 하더라도‘ 공급과잉해소 ’라는근본처방이 없는 대책은 미봉책일 뿐이라는 점이다. 이번 사태로 덤터기를 쓴 건설업계는 운반비를 제대로올려주지않는 주체로몰려여론의뭇매를맞았다며억울해하고있다.

예고된 파업이건만…

화물연대와 건설노조의 파업은 유가가 급등하면서이미지난4월초부터표면화되기시작했다. 하지만정부는이렇다할대책을마련하지못한채화주나건설업계에운반비(임대료) 인상에협조해줄 것을 요구하는수준에머물렀다.

화물연대는 2003년 3월에, 건설노조(덤프연대)는 2005년 6월에 이미 운반비 현실화 등을 요구하며 파업을 벌인 바 있다. 당시 화물연대는 표준운임제 도입, 덤프연대는유가보조금지급등을요구했다.

따라서, 정부는노사모두가수긍할만한

화물연대와 건설노조의 동시 파업으로 물류 및 현장 대란이 고비를 넘겼지만,‘ 공급 과잉 ’이라는 근본 처방이 이루어지지않는한재연가능성은상존해있다.

대책을 제시하지 못한 채 시간만 허비했다는비난에서자유롭지못하게됐다. 정부가 사실상 손을 놓은 것은 화물이나 덤프트럭 기사들이 대부분 개인 사업자여서 정부가 협상 주체가 될 수 없기 때문이다. 협상주체가아닌정부가개인간의계약에직접관여하기에는 한계가 있을 수밖에 없다는 것이다. 화물연대는 표준요율제가, 건설노조는 표준 임대차 계약서 작성이 정착되도록 정부가 행정 지도를 강화하고 이를 어기는 화주나 건설업체를 처벌해 달라고 요구하고있다.

6월13일부터19일까지일주일간지속된 화물연대의 운송 거부로 건설업계도 시멘트 · 철근 · 레미콘 · 파일등 기초재와 각종 마감재가제때에 조달되지않아공정에차질을 빚었다. 철 스크랩 등 국제 원자재가 상승과 국내 건설 경기 위축으로 경영난을 겪고있는와중에운송거부사태까지겹쳐 건설관련업계가큰혼란을겪었다.

결국 운송료 19% 인상을비롯해 표준요율제 2009년시범운영및법제화, 다단계 물류체계개선, 화물차감차시최대4,000만원 지원, LNG 차량개조 비용 2,000만원지원등에 합의하여화물연대운송거부 사태가 종료됐다. 건설노조도6월 16~17일 이틀간작업 거부를선언하고 상경투쟁을 벌였다. 다행히18일부터현장투쟁으로 전환하면서작업거부가일단락됐다.

그러나, 정부가제시한표준임대차계약 서작성정착, 사용자경유직접제공, 운반비인상등이 현장에서제대로 정착되지않

고있어완전정리까지는상당한시간이소요될 전망이다. 더욱이 건설노조는 정부의 약속이 이행되지 않고 있다며 일부 현장에서부분적인작업거부를지속하고있다.

노조의 작업 거부는 예고된 것이어서 일부 차질이 발생했지만 업체들이 공정 변경을통해대응한데다기간이짧아고비를가까스로 넘겼다. 하지만표준 임대차계약서 작성 주체와 계약서에 담길 운반비 인상액 및유류제공조건등을놓고합의가이뤄지지않아공정차질이계속되고있다.

최저가 공사비에 과도한 인상 요구

화물연대와 달리 건설노조의 작업 거부가완전히종식되지않는것은건설활동각 주체간역할정립이안된데다노조가수용불가능한요구를하기때문이다. 정부와노조가 요구하는 표준 임대차 계약서 작성을 하기위해서는인상운반비에대한부담주체와방법이우선해결돼야한다.

전문건설업계와 직접 계약을 원하는 노조의요구를반영하기위해서는전문건설업계에 인상분이 어떤 식으로든 보전돼야 한다. 최저가낙찰제 등 정부계약제도에 따라 원도급업체가 저가 수주를 한 상황에서 절대공사금액이부족하기때문이다.

'발주자 - 원도급사 - 하도급사 - 운송업체 - 근로자 로이어지는계약단계를감안할때이들각주체간운송비인상안에대한부담방법이정해져야한다. 정부가계약금액조정을통해유가인상분을반영할수 있다는논리를내세우고있지만현장에서는 막연한 정부발표만믿고당장운반비를올려줄수는없다는것이다.

전문건설업계는"현 계약 금액으로는 구조상 노조가 요구하는 운반비를 인상할 수 없다"며 "임대료 인상 수준이 결정되어야 표준임대차계약서를작성할수있지않겠느냐"고 말하고 있다. 특히,"현 계약 금액은 10시간 작업을 기준으로 작성됐다"면서 "작업시간을8시간으로줄이면2시간에대해할증요금을지불해야하는데전혀반영되지않았다"는입장이다.

협상이 지연되는 또 다른 이유는 노조의 요구가 너무 과하다는 데 있다. 작업 거부를가장먼저시작한영종도하늘도시현장의 경우 시공업체는 15톤 덤프트럭 임대료를 종전 10시간 27만원(기름은 운전자 부담)에서 10시간 32만원으로 5만원(18.5%) 인상안을제시했다. 반면, 노조는70% 인상된 10시간 46만원을 주장해 협상에애로를 겪었다.

현장관계자는"하루에경유 70ℓ를쓴다고 가정할 때 32만원으로 인상하면 18만원 벌이는 되는 셈"이라며 "노조가 업계가 감내할 수 없는 무리한 요구를 하고 있다"고 밝혔다.

이에대해정부는더이상정부가할역할은없다는입장이다. 손명선 국토해양부 건설인력기재과장은 "정부는 정책을 만들고 정착이되지않을경우지자체를통해단속에나서는 역할만 할뿐"이라며"임대료 인상과 표준 계약서 작성은 건설업계와 노조의몫"이라고밝혔다.

공급 과잉 해소 없인 안정 어려워

건설노조의 작업 거부가 정리되더라도 재연될 가능성은남아있다. 경유값이다시 급등하면아직도다단계알선등낡은관행에묶여있는 현시장구조에서는 언제든지 집단거부사태가재연될수있기때문이다.

또한, 정부가 제시한 표준운임제와 표준 임대차계약서가정착되더라도화물차와건설기계가넘쳐나는수급불균형이존재하는 한실효성에는 한계가있다. 정부가 세금을 들여화물차 3,600여대를감차하겠다는것이나 건설기계 수급을 조절하겠다는 것도 이때문이다. 이들조치의실효성여부에대해서는 많은 논란이 있지만 계획대로 진행될경우수급불균형을해소하는데일정부분도움이될것으로보인다.

하지만 운송료 인상이나 수급 조절은 화주와 건설업계에 적지 않은 부담으로 작용할공산이크다. 기업들은유가인상에따른 비용 상승 외에 운송료 인상이라는 새로운 원가부담을떠안게됐다. 결국국민모두의 부담으로 전가될수밖에없다. 특히 건설기계수급조절도쉽지않다.

이번 건설노조의 작업 거부를 주도한 사람들은덤프트럭기사들이었다. 덤프트럭은 전국에5만1,590대가등록돼있으며, 이중 관용등을제외한4만6,900여대가영업용이다. 덤프등록 대수는 2002년 말 총 4만7,005대에서1차파업 전인 2005년 4월말에 5만1,106대로 4,100여 대가 늘어났다. 이후5만1,000여대안팎을유지하고있다.

한편, 대수가 급증하지는 않았지만 종전 10톤, 15톤이던운송능력이지금은24~25톤이일반화돼있어30% 가량증가했다. 따라서, 2000년대 초 70%에 육박하던 덤프 가동률은 50%를 겨우넘기고 있다. 그럼에도건설기계중에서가동률이가장높다. 이에 건설노조는 덤프 신규 등록을 제한하는 '건설기계수급조절위'를 속히 정상화시켜 달라고정부에요구하고있다.

하지만수급조절을할경우차량이늘어나는것은막을수있겠지만근본문제인차량 대수는 단 한 대도 줄이지 못한다는 데 노조와 정부의 고민이 있다. 특히, 성능이 좋은 차량으로 대체될 경우에는 작업 능력이 갈수록 늘어난다. 노조의 한 관계자는 "덤프로밥벌이가어렵다면털고나가야하는데 마땅한 일거리가 없어 이러지도 저러지도 못하는 상황"이라며 "차량 대수가 수요보다 많은 상황에서 운송료 인상이 다소 도움은될 수있을지언정 근본해결책은되지못한다"고밝혔다.

서태원
일간건설신문정책팀장