

2022년 화물연대 2차 파업에 따른 지역 경계계 파급 영향 모니터링

2022. 11.



〈조사개요〉

1. 조사명

- 2022년 화물연대 2차 파업에 따른 지역 경제계 파급 영향 모니터링

2. 조사목적

- 화물연대 파업에 따른 지역 주요 업종과 기업의 피해 현황 파악

3. 조사대상

- 지역 주요 업종별 모니터링 기업 및 수출 제조기업

4. 조사방법

- 주요 기업 유선 모니터링 조사

5. 조사내용

- 제조업, 운수업, 건설업계 파급 영향
- 수출, 항만 관련 업계 파급 영향

6. 조사기간

- 2022. 11. 29. ~ 11. 30.

1 화물연대 파업에 따른 지역 경제계 영향

- 건설업은 시멘트 공급 중단 및 재고 소진으로 레미콘 생산 및 건설 공사 섰다운
- 제조업은 업종 및 생산 제품에 따라 피해 상황 및 대응방안이 다름
- 운수업은 수출입 화물 물류 애로로 평소 운송량 대비 20 ~ 30% 감소
- 기업은 정부의 강경대응보다는 원만한 협상을 통한 사태 조기종결로 피해 최소화 희망

1. 화물연대 파업 원인

- 화물연대의 화물자동차 안전운임제 영구화 및 적용 차종·품목 확대 요구에 정부 불응
 - 화물차주 및 운송사업자의 근로여건 개선을 위해 최소한의 운임 보장을 목적으로 제정된 안전운임제 3년 일몰제(20~22)를 폐지하고 영구화 요구
 - 안전운임제 적용 대상 품목을 현행 수출입 컨테이너와 시멘트에서 철강재, 자동차, 위험물, 사료·곡물, 택배 지·간선화물차 등으로 확대 요구

2. 지역 경제계 영향

□ 개황

- 화물연대 파업에 따른 파급영향은 업종 및 생산 제품에 따라 피해 상황 및 대응방안이 다름
 - 중공업인 철강, 건설, 레미콘 등의 업종의 경우 원자재 또는 제품의 크기로 인해 컨테이너 또는 대형 화물 차량이 아니면 운송이 어려운 경우가 많아 가장 큰 피해를 입고 있으며, 별도의 대체 운송 수단을 찾기 어려움
 - 반면 상대적으로 작은 크기의 원자재 및 제품을 생산하는 업체의 경우 파업이 사전 예고된 때부터 미리 대응하여 대체 운송 수단을 구하는 데 상대적으로 원활한 모습임
- 기업들의 주요 자구책은 웃돈, 대체 운송수단 섭외, 수출입 일정조정 등
 - 상대적으로 대응이 수월한 기업들의 주요 자구책은 ① 추가비용을 들여 대

체 운송수단을 섭외하는 방법, ② 자체차량 이용, 비노조원 섭외, 공장인도조건 계약 등의 수단으로 부정적 영향을 회피하는 방법, ③ 수출입 일정 조정을 통한 방법 등으로 나타남

- 그러나 피해가 가시화된 기업의 경우에는 업종 및 제품의 특성으로 대응방안을 마련하지 못해 원자재 수급 및 제품 운송 지연으로 매출 손실 불가피

○ 대부분의 기업들이 정부의 강경대응으로 인한 사태 장기화보다 원만한 협상을 통한 사태 종결을 희망

- 파업이 주말을 끼고 이루어져 아직까지 큰 피해가 가시화되지 않은 기업의 경우에도 사태가 장기화될 시에는 피해가 불가피할 것으로 예상하고 있음
- 기업의 입장에서는 정부의 강경대응시 사태가 장기화될 가능성이 높아 정부가 조속하고 전향적인 자세로 협상에 임하기를 희망하는 경우가 많음
- 그러나 이미 생산 차질이 본격화된 기업의 경우에는 업무개시명령 등 강경책을 통해서라도 화물 운송 정상화가 조속히 이루어지기를 바라는 경우도 있었음

□ 건설업

○ 시멘트 재고 바닥에 따른 레미콘 생산 중단 발생

- 시멘트 공급이 중단되었으며 업체들이 자체 보유한 재고도 하루분, 혹은 많아 봐야 2~3일 분량에 불과하여 이미 바닥나 레미콘 제조 자체가 중단된 상황

○ 레미콘 소요 공사현장 사실상 중단 상황, 지속 피해 누적

- 레미콘을 비롯한 각종 건자재 수급이 중단되어 공사현장들이 연쇄적으로 중단되고 있음
- 비노조 운송 사업자를 통한 공급 경로 역시 노조의 제재와 견제로 인해 불가능한 상황

□ 제조업

○ 철강, 조선기자재 등 (☔)

- 파업으로 인해 제품 출고가 전면 중단되는 등 가장 심각한 피해를 입고 있음

- 며 보관 장소 부족 등으로 생산마저 중단되는 등 섣다운 위기에 놓여 있음
- 대체 운송 수단이 거의 없어 파업이 종료되기만을 기다리고 있으며 별도의 자구책 또한 없는 실정임

○ 화학, 자동차부품 등 (☁️)

- 이번 주까지는 차질 없이 진행될 수 있을 것으로 보이나 사태 지속시에는 원자재 반입 등에 차질이 발생할 가능성이 높아 다음 주부터 본격적인 물류 관련 피해가 발생, 생산량 감소 및 납기 지연 등이 예상됨
- 다음주부터 본격적으로 내수 물량보다는 수출입 물량에서 차질이 예상되고 있음

○ 금속, 기계, 섬유 등 (☁️)

- 파업이 사전 예고된 때부터 생산 및 납품 일정을 조정하는 등 개별 업체들이 자구책을 세웠고, 제품 크기가 상대적으로는 경박단소하여 대체 운송 수단 마련이 용이함
- 그러나 이들 산업 역시 사태가 장기화될 시에는 물류 차질이 발생할 것으로 예상되며, 현재도 원재료 반입이나 수출 선적 컨테이너차량 수배 등에 있어서 다소간의 애로가 존재함

□ 운수업

○ 물동량 감소 가시화, 평소 운송량 대비 20~30% 감소

- 항만 터미널 내 파업을 피해 우회책을 통해 입출고를 진행하고는 있으나 완전한 대책은 아닌 실정
- 화물연대 비소속 기사들도 어느 정도 심정적인 동조를 하고 있어 쉽지 않은 상황임

○ 일정조정 등 자구책을 취하고 있으나 장기화 이후 상황은 미지수

- 강성파업 사전예고에 따라 미리 할 수 있는 작업은 사전에 처리하는 등 일정 조정을 하여 피해 최소화 노력 실행
- 주말을 끼고 파업이 진행되어서 아직 영향이 제한적이나 이제부터가 향후 상황을 결정짓는 분수령이 될 것으로 예상됨

2

주요기업 모니터링 사례

□ 건설업

○ A사

- 레미콘 제조 업체로 화물연대 파업으로 인해 레미콘 제조 원료인 시멘트를 공급받지 못하고 있음. 상시 2~3일 분량의 재고를 보유하고 있으나 현재 바닥난 상황으로, 레미콘 제조 자체가 중단될 위기임.
- 노조에 가입되지 않은 운송사업자들을 통해 원료를 확보하고자 했으나 민주노총의 견제와 제재로 인해 이마저도 쉽지 않으며, 내일이면 공장가동이 중단될 것으로 보임.
- 국토부를 비롯한 정부가 노조에 대해 강대강으로 대처하기 보다는 빠른 시일 내에 합의하여 정상화시켜 주길 바람.

○ B사

- 건축, 토목 업체로 현재 관리하는 현장 중 레미콘을 비롯한 각종 건자재 수급이 중단된 영향으로 당장 공사가 중단된 현장이 발생됨. 이번 파업이 장기화될 경우 당사가 관리하는 모든 현장에 파급효과가 번질 것으로 예상됨.
- 예전에는 비노조 운송 사업자들을 통해 공급받는 경로를 고려해볼 수 있었으나, 현재는 노조의 강압으로 인해 비노조 사업자들도 눈치를 보며 협조해주지 않아 별다른 대안이 없음.
- 정부가 노조의 위법행위에 대해서는 당연히 제재를 가해야 하나, 가능하면 합의하여 조속히 정상화되었으면 함

○ C사

- 해상공사 현장에서 탱크로리를 활용해 시멘트선으로 원료를 공급받아 공사를 진행 중이었으나, 이번 파업으로 인해 시멘트 수급에 어려움이 발생함.
- 공사에 활용되는 시멘트의 양이 상당한 수준이어서 재고로 보유하기 어려우며 보유하더라도 1일치밖에 되지 않음. 따라서 매일 시멘트를 공급받아야 하나 현 파업으로 인해 공사 진행에 피해가 있음.

○ D사

- 배관설비업체로서 택배를 통해 파이프를 공급받고 있어서 현재로서는 화물연대 파업에 따른 직접적인 피해는 없음.
- 다만 건설현장에서 골조공사가 중단될 시 설비공사도 연쇄적으로 중단될 우려가 있어 공기 연장 등 피해가 예상되며, 현 상황이 장기화되어 파이프 수급에도 영향을 미치게 되면 설비공사 진행에도 악영향을 미칠 전망이다.

○ E사

- 현재 관리하는 현장이 두 곳 있는데 모두 마무리 단계여서 이번 화물연대 파업으로 공사가 중단될 상황까지는 아님.
- 다만 파업이 장기화될 경우 마무리 공사라 하더라도 레미콘, 철근 등 필요한 건설자재를 공급받지 못할 우려가 있음.

□ 제조업

○ F사(철강)

- 철강재 업체로 원재료를 받아 가공하여 다시 출고하는 사업을 하기에 물류가 매우 중요한데 파업으로 물류 차질이 매우 심각하게 발생한 상황임.
- 파업이 시작된 지난 주부터 바로 물류가 중단이 되어 제품이 출고되지 못하고 있는 상황이며, 보관할 장소도 마땅치 않아 생산 자체가 중단되어 아무래도 섯다운까지 갈 확률이 농후함.
- 차량 수배는 불가능한 상황으로 대책을 마련하기 어려운 상황이며, 사태가 해결된다 해도 한 달 정도 여파가 지속될 것이고 차량 수배가 곤란하고 비용이 증가하는 문제가 발생하면서 기업의 부담이 될 수밖에 없음

○ G사(철강)

- 철근 제강 및 가공 업체로 철근 및 반제품 출하 전면 중단 상태임.
- 원자재 입고는 크게 문제되지 않으나, 당장 공장에 제품을 보내야 하는데 화물차 자체가 없는 상황이라 화물연대 비소속 화물차를 수배하는 등 대체운송 수단 마련 중임.
- 시멘트 분야 뿐만 아니라 철강 분야도 속히 운송개시명령이 발동되길 바람.

○ H사(철강)

- 강선 및 형강 제조 업체로 11월 말에 선박 수출할 물량이 있는데 부두까지 운송할 대형화물차량을 수배하기 힘들어 다소 애로가 있는 실정임
- 금번 화물연대 파업은 장기화될 우려가 있어 수출이 힘든 상황이 지속될 경우 매출손실 발생 불가피

○ I사(철강)

- 철강판 가공 업체로 아직까지는 별 문제 없음. 주로 포스코에서 물량을 받아 오는데 화물연대 파업으로 포스코 출하물량이 막힌 상태이나, 현재 재고도 있고 올해 6월 화물연대 대란 시절 대비 철강 매출이 많이 떨어진 상태임. 당사 물량 유통에는 자체 운송차량을 운행 중이라 차질 없음. 다만, 장기화된다면 포스코 물량 수급 문제로 피해가 발생할 수 있음.

○ J사(철강)

- 원자재 반입의 경우 포스코로부터 올해 물량을 이미 확보한 상황이므로 원자재 국내 조달에는 문제가 없음. 또한 원자재 수입은 화물연대에 소속되지 않은 화물차운송근로자와 운송계약을 맺었기 때문에 파업에 따른 피해는 없음.
- 제품 수출은 위탁받은 포워딩업체가 화물운송차량을 잘 수배해서 수출하고 있기 때문에 현재까지 별도 피해는 없는 상황임.

○ K사(철강)

- 일본과 중국으로부터 빌레트 수입 후 가공하여 철근을 생산하고 있는데, 현재까지는 원자재 수급에 큰 지장이 없으며 판매 또한 내수위주이므로 별다른 영향이 없음. 다만 사태가 장기화되면 빌레트 수입물량 운송에도 악영향이 있을 것으로 예상됨.

○ L사(금속)

- 금속선 제조업체로 현재 컨테이너와 대형 카고 차량은 배차 불가 상태임. 컨테이너와 카고 차량 운전자들이 화물연대 조합원은 아니지만 항만이나 주요 물류거점 운행 시 화물연대의 물리력 행사를 염려하여 운행을 하지 않는 상황임.
- 업체 창고의 용량 한계를 고려하여 생산을 줄이는 실정이지만 필수 물량은 비용을 더 주더라도 섭외하거나, 지입차량을 활용하여 반출하는 상황임.

- 향후 장기화될 경우 자체 대응방안은 없으며, 아직은 초기라 피해규모 계산이 어려움.

○ M사(금속)

- 특수금속 소재 제조 업체로, 파업 얘기가 나왔을 때부터 필요할 것으로 생각되는 재고는 미리 당겨서 받아 두고, 운반이 어려울 것으로 생각되는 것은 미루는 방식으로 대응하고 있음.
- 현재까지는 크게 문제가 없으나 파업이 장기화될 시에는 이러한 방식도 한계에 달할 것으로 예상되어 문제시될 것으로 봄.
- 개별 업체들이 피해를 보기 전에 정부의 조속한 사태 해결을 희망함.

○ N사(금속)

- 금속가공재료 제조 기업으로 화물연대 파업이 자주 반복되는 경험을 토대로 운송 차질에 대비하기 위해 화물연대에 가입되지 않은 화물차량을 미리 확보하고 있었기 때문에 별도 피해가 없는 상황임.

○ O사(금속)

- 금속처리 전문업체로 1회 출고 시 물량이 많지 않고, 자체 고용한 3명의 기사들이 있음은 물론 자체 인력으로도 물량 납품이 가능한 상황이라 화물연대 파업으로 인한 영향은 없음.

○ P사(기계)

- 금속관 제조 기업으로 화물연대 파업으로 배차가 힘든 상황임.
- 현재 물량은 섭외 완료했으나 차후가 문제이며, 파업으로 인해 운송 운임이 증가하여 웃돈을 줘서 물량을 빼야 되는 상황으로 비용 부담이 우려됨.

○ Q사(기계)

- 기계부품 제조 업체로 수출의 경우 생산제품의 사이즈가 크지 않고 정밀한 제품이라 운송에 크게 문제가 없는 편임.
- 수입해 와야 하는 부품이 컨테이너 단위로 들어오는데, 기존에는 한 달치 물량(컨테이너 13대)가 한번에 창고로 입고되었으나 화물연대 파업으로 하루 2~3대 분량만 입고되고 있어 입고작업이 며칠에 걸쳐 늘어져 인력손실 및 지

연으로 인한 애로가 있음.

- 현재로서는 생산과 납기에 약간의 딜레이만 있을 것으로 예상하고 있으나 장기화 시에는 생산에 차질이 생길 것으로 보임. 그러나 아직은 별다른 대책은 없는 상황임.

○ R사(기계)

- 유압기기 제조 업체로 매출 비중에서 수출이 31%로 적은 비중은 아님. 일본이 주요 수출대상국이며 그 외 중국 정도 수출하고 있음. 단거리 위주다 보니 현재까지는 큰 문제는 없으나 파업이 장기화되면 피해가 발생할 것으로 예상됨.

○ S사(기계)

- 볼트 제조 업체로 수출대상국에 바이어와의 계약조건이 EX-WORK, 즉 공장에 제작만 해 놓으면 바이어가 직접 가져가도록 되어있어서 화물연대 파업으로 인해 피해는 없음. 다만, 수입을 해야 하는 바이어 입장에서는 피해가 있을 것으로 보임.

○ T사(기계)

- 가스배관 부품 및 자재 제조 기업으로, Ex Works여서 자체적으로 대응을 완료하여 피해는 없으며 추이를 지켜보고 있음.(공장 인도조건이라 불리는 EXW 조건은 판매자의 창고나 제조 공장과 같은 지정된 장소에서 구매자가 지정한 장소까지 물품을 운송하는 모든 비용과 위험을 구매자가 부담하는 조건임)

○ U사(기계)

- 가전제품 생산 업체로 중량화물이 아닌 상품이 출고되는 경우가 대부분이라 화물연대 파업에 따른 물류 차질에는 영향을 크게 받지 않음
- 또한 최근 물류 차질이 발생할 정도로 주문량이 많지 않기에 이번 사태는 부담이 되진 않을 것으로 판단함

○ V사(기계)

- 센서 및 제어기기 제조업체로 물류 차질은 연례행사로 보고 있으며, 발생할 때 마다 일정을 조정하든지, 항공편을 활용하거나 추가비용을 들여 운송수단을 섭외하는 등 납기와 물량은 맞추고 있음.

- 장기화에 대응한 자체 방안은 없는 상황임.

○ W사(기계)

- 피팅 제조 업체로 제품의 국내공급 및 수출, 그리고 원자재 국내반입·수입 시 화물연대에 가입하지 않은 당사 퇴직 직원인 차주와 화물운송계약을 맺어 제품 및 원자재를 운송하고 있어 화물연대 파업에 따른 피해는 없음.

○ X사(기계)

- 유압기기 제조 업체로 화물연대 파업으로 인한 피해는 없음.

○ Y사(화학)

- 석유·정밀화학 소재 기업으로 현재까지는 직접적인 피해가 없지만, 내일 (11/30) 예정되었던 원자재 입고에 차질 발생, 지연되는 기간만큼 생산 감소 및 그에 따른 납기 지연으로 피해가 발생할 것으로 예상됨.
- 정부 차원에서 업무개시명령 등 강경하게 대응하고 있는 만큼 장기화될 것으로 보이지 않으나, 수출입 차질 및 그에 따른 국가경제 전반에 미치는 영향이 매우 커 더욱 강경하게 대응해주길 바람.

○ Z사(화학)

- 석유화학 제품 제조 기업으로 현재까지는 피해가 없음.
- 입출고 관련해서 이번 주까지는 차질없이 운행될 것으로 보이나, 사태 지속 시 다음 주부터 본격적으로 물류 관련 피해가 발생할 것으로 예상됨.
- 내수물량은 자체적인 물류라인이 있어 괜찮으나, 컨테이너로 운송되는 수출입 물량을 중심으로 차질 발생이 예상됨.
- 정부에서 강경책을 검토하고 있어 강대강으로 간다면 사태가 장기화 될 것으로 보임. 원만하게 협의하여 조속하게 사태를 진정시키는 방향으로 가야 함.

○ AA사(화학)

- 부식방지재료 제조기업으로 현재까지는 내부적으로 물류 운송 고정거래처가 있어 피해가 없음.
- 최근 생산물량이 늘어남에 따라 거래하던 운수업체와 증차계약 또는 새로운 운수업체 추가계약을 고려하고 있었으나, 파업사태 발생으로 쉽지 않을 것으로 보임.

- 수출물량은 대부분이 로컬수출(수출용 원자재나 완제품을 국내 업체끼리 거래, 업체가 직접 수출하는 것이 아니라 수출업체에게 수출용 제품을 판매)형태로 사태발생에 따른 직접적인 타격은 없을 것으로 보이지만, 최근 직접수출 물량도 발생하고 있어 사태가 장기화될 경우 타격이 불가피함.

○ BB사(화학)

- 육상운송을 통한 석유화학 제품의 반출에 있어서 현재까지는 별다른 애로가 없는 상황이지만 화물연대 파업이 장기화될 경우 감천항 저장소에 보관되어 있는 원재료 반입이 어려워 제품 생산에 차질이 빚어질 전망이다.
- 정부와 화물연대 간 강대강 대치는 문제 해결에 전혀 도움이 되지 않으므로 정부가 전향적인 자세로 협상에 임해야 할 것으로 생각됨.

○ CC사(화학)

- 내수 및 수출·입 전량 고정 거래처가 있으며, 화물연대 파업사태 관련하여 해당업체와 긴밀하게 협조하고 있음.
- 사태가 장기화되더라도 극단적인 상황이 발생하지 않는 한 직접적인 피해는 발생하지 않을 것으로 전망하지만, 물류가 국가경제 전반에 미치는 영향이 큰 만큼 간접적인 피해를 무시할 수 없어 조속히 해결되기를 바람.

○ DD사(조선기자재)

- 조선기자재, 가스용기를 제조하는 업체로 일본과 중국에 수출하고 있음.
- 화물연대 파업으로 지난 주 부산항 진입에 실패해서 납기를 고객사와 협의하여 늦추고는 있으나 컨테이너를 확보하지 못해 답답한 상황임. 특히 컨테이너 기사들이 화물연대 대응에 겁을 먹고 있어 항만 내에 쌓여 있는 수입 재고도 빼오지 못하고 있음.

○ EE사(조선기자재)

- 엔진부품 및 조선기자재 업체로 차량 수배 어려움에 따라, 운임 가격이 평소보다 30~40% 인상되었으며 화물차량 운수종사자들도 특정 지역에 진입이 어렵다고 애로 호소하고 있음.
- 화물차 운수종사자들의 고충도 이해가 되므로, 정부 차원에서 전반적인 운임 단가 조정이 되어야 할 것으로 생각하며 파업이 조속히 마무리되길 바람.

○ FF(조선기자재)

- 조선기자재 업체로 국내 조선소 납품과 관련해서는 화물연대 파업문제로 인해 사전에 납기 연장을 마무리한 상태라 아직까지는 문제는 없음. 또한 5T 미만 작은 차량 운행에는 큰 문제는 없는 상황임. 다만, 파업이 장기화 된다면 조선소와 기자재업체가 피해가 발생할 것으로 예상

○ GG(조선기자재)

- 열교환기 제조 업체로 자체차량 2대가 있어서 운송에는 전혀 문제가 없고, 필요한 경우에도 개인차량을 부르면 잘 와서 타 업체와 달리 파업으로 인한 문제가 없음

○ HH사(조선기자재)

- 조선기자재 제조 업체로 자체 운송수단이 있어서 큰 문제는 없음.

○ II사(자동차부품)

- 고무제품 제조업체로 화물연대 파업이 예정되어 있었기 때문에 미리 차량 수배를 진행하는 등 자체적으로 방안을 수립해 대처하려 하였으나 현실적으로 차량 수배가 갈수록 어려워지고 있는 상황임.
- 이번 주까지는 차량을 확보해 입출고에 당장은 문제가 발생하지 않을 것으로 예상되나 다음 주부터는 차량이 없어 문제가 발생할 것으로 예상되며 현실적으로 대응 방법이 없어 조속한 해결이 필요함.

○ JJ사(자동차부품)

- 물류 차질 초기라 아직 피해는 나타나지 않고 있고, 생산물량은 일단 창고에 보관 중이지만 컨테이너 등 운송수단이 섭외되지 않아 계속 섭외 진행중임.
- 장기화 된다면 일정 조정은 물론 바이어 컴플레인에 대응해야 할 것임. 자체 대응방안은 없음.

○ KK사(자동차부품)

- 화물연대 파업이 심화되고 있는 상황이지만 물류기사들에게 충분한 운임을 지불하고 있어서 파업으로 인한 물류 차질은 발생하고 있지 않은 상황임.
- 현재 컨테이너 물류의 경우 항만 관련 상당한 문제가 발생하고 있는 것으로

보이고 소기업에게는 대응이 쉽지 않기에 정부의 조속한 해결 노력이 중요하다 생각됨.

○ LL사(의료기기)

- 치과의료기기 제조 업체로 제조 물품의 사이즈가 작아 주로 우체국 택배(국내)나 UPS(해외) 등을 활용하고 있어 현재까지는 특별한 문제 없음

○ MM사(섬유)

- 편조원단 제조 업체로 제품 전량을 수출하고 있어 환율상승에 따른 환차익으로 수익성이 개선되고 있음. 하지만 최근 화물연대 파업 사태로 인해 수출제품을 선적하기 위한 컨테이너차량 수배에 애로를 겪고 있음.
- 정부와 화물연대 간 협상의 연이은 결렬로 화물연대 파업이 장기화될 경우 수출이 급감할 뿐 아니라 원재료도 반입되지 못해 생산 차질이 빚어져 매출 손실이 야기될 전망이다.

○ NN사(섬유)

- 직물 제조 업체로 파업 돌입 이후 원재료 반입이 다소 원활치 않은 상황이며, 파업이 장기화될 경우 제품 생산에 차질이 빚어질 전망이다.

○ OO사(섬유)

- 신발원단 제조 기업으로 파업에 대비해 수출 물량은 조기에 반출해 현재는 관찮은 상황이나 수입물량은 입고가 지연되는 실정으로, 12월 초까지 물류가 정상화되지 않으면 물량 부담과 비용 상승이 급증할 것으로 전망됨.
- 특별한 자체 방안은 없으며, 향후 상황이 장기화 된다면 웃돈을 주더라도 운송수단을 섭외해야 함.
- 그나마 코로나19와 경기 침체로 수요가 많이 줄어 물량부담은 감소함.

□ 운수업

○ PP사

- 평소 물량에 비해 20~30% 정도 물동량 감소가 이루어지고 있으나 별도 대책은 없는 상황임.
- 현재 농성이 부산항 터미널 내에서 이루어지고 있기 때문에 부산항만공사 차원에서 끝쪽에 위치한 터미널을 통해 입출고하는 우회책을 쓰고는 있으나 이것이 완전한 대책이 될 수는 없음. 또한 화물연대 소속이 아닌 기사들도 어느 정도 동조를 하고 있어 쉽지 않은 상황임.
- 결국 정부 차원에서 사태의 원인을 해결해 주는 것 말고는 별도 방법은 없을 것으로 보임.

○ QQ사

- 강성파업이 사전예고된 관계로 작업을 땡겨서 미리 하는 식으로 사전에 처리하였으며 컨테이너 관련해서도 사전에 선사의 협조를 구해 영향을 최소화하였기에 피해는 아직 크지 않음.
- 아직 화물연대의 액션플랜이 구체화되지 않아서 그런 것 같기도 한데, 양측 모두 간을 보는 느낌이 있음. 장기화되면 어떨지 모르겠지만 현재까지는 주말을 끼고 파업을 해서 영향이 제한적임. 화요일인 이제부터가(11/29) 향후 추이가 어떻게 될지 가늠 짓는 분수령이 될 것으로 예상함.