



# 독일철도공사 파업과 그 경제적 효과

이규영 (독일 카셀대학교 경제학 박사과정)

## ■ 머리말

2007년 3월부터 시작된 독일철도공사(Deutsche Bahn AG)와 철도기관사노조(GDL : Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer)의 임금협상과 이로 인한 파업투쟁은 독일 경제의 전반에 걸쳐 상당히 부정적인 결과를 가져왔다.<sup>1)</sup> 임금협상을 둘러싼 파업투쟁은 기관사노조가 기관사 및 승무원 보조원 등 철도운영인력에 대한 독자적인 단체협약안(Tarifvertrag) 체결과 월급을 1,970유로에서 2,500유로로 인상할 것을 공사측에 요구하면서 시작되었다.<sup>2)</sup> 2008년 1월까지 약 10개월에 걸친

- 1) 2007년은 과거 14년 동안 독일에서 파업이 최고치에 도달한 해였으며, 파업으로 인한 노동손실일수는 약 580,000일에 달하였다. 이 중에서 철도기관사노조의 파업으로 인한 노동손실일수는 8%에 해당된다. Süddeutsche Zeitung, "Arbeitsausfall," 2008. 01. 02., <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/artikel/768/150397/> 참조.
- 2) - 2007. 03 : 노조가 철도담당인력의 독자적인 단체협약안 체결과 임금인상 요구  
 - 2007. 07. 13~19 : 제1차 임금협상 시작 및 결렬  
 - 2007. 08.09 : 전 CDU(기민당) 정치인 Heiner Geißler와 Kurt Biedenkopf의 중재 개시 및 중재 실패로 인한 전국적인 파업 실시  
 - 2007. 10. 15 : 공사측에서 노조에게 별도의 임금협약안 제시, 노조의 거부로 재차 파업 실시  
 - 2007. 11. 08 ~10 : 철도화물운송부문의 42시간의 파업 강행 및 여객운송부문까지 파업 확대  
 - 2007. 12. 04 : 쌍방간 임금협상 재개 및 분쟁해결을 위한 향후계획에 합의  
 - 2007. 12. 19 : 노조측의 임금협상 거부 및 1월 7일자로 무제한 재파업 공고  
 - 2007. 12. 21 : 연방교통부장관인 Wolfgang Tiefensee를 통한 임금협상 재개 및 파업 철회를 위한 중재 시작  
 - 2008. 01. 05 : 교통부 장관과의 회담 이후 노조측에서 파업계획 철회 및 임금협상 재개  
 - 2008. 01. 13 : 노조측에서 파업 계획 철회 및 1월 말까지 새로운 임금협상 긍정적으로 검토  
 - 2008. 01. 30 : 노조와 공사간에 단체협약안 및 임금인상에 대한 합의를 통해 장기간에 걸친 파업투쟁 사실상 종료
- Süddeutsche Zeitung, "Chronologie des Bahn-Tarifstreits," 2008.01.13., <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/artikel/569/152184/> 참조.

장기적인 파업투쟁은 지난 1월 30일 철도공사와 기관사노조가 임금협상에 합의를 함으로써 사실상 종결되었다. 이 합의안의 주요 내용은 약 2만 명에 이르는 기관사들에게 800유로의 특별수당을 지급하며, 2009년 1월 말까지 두 차례에 걸쳐-2008년 3월 1일부터 8% 인상 그리고 2008년 9월 1일부로 3% 추가인상-월급을 11%까지 인상키로 한다는 것이다. 그 외에도 2009년 2월부터는 근로시간을 주당 41시간에서 40시간으로 단축시킨다는 것도 합의안에 포함되었다.<sup>3)</sup> 따라서 본고에서는 이러한 장기간에 걸친 철도공사와 기관사노조 간의 파업투쟁이 독일 경제 전반에 미친 경제적 효과에 대해서 살펴보고자 한다.

## ■ 독일 철도운송부문의 중요성

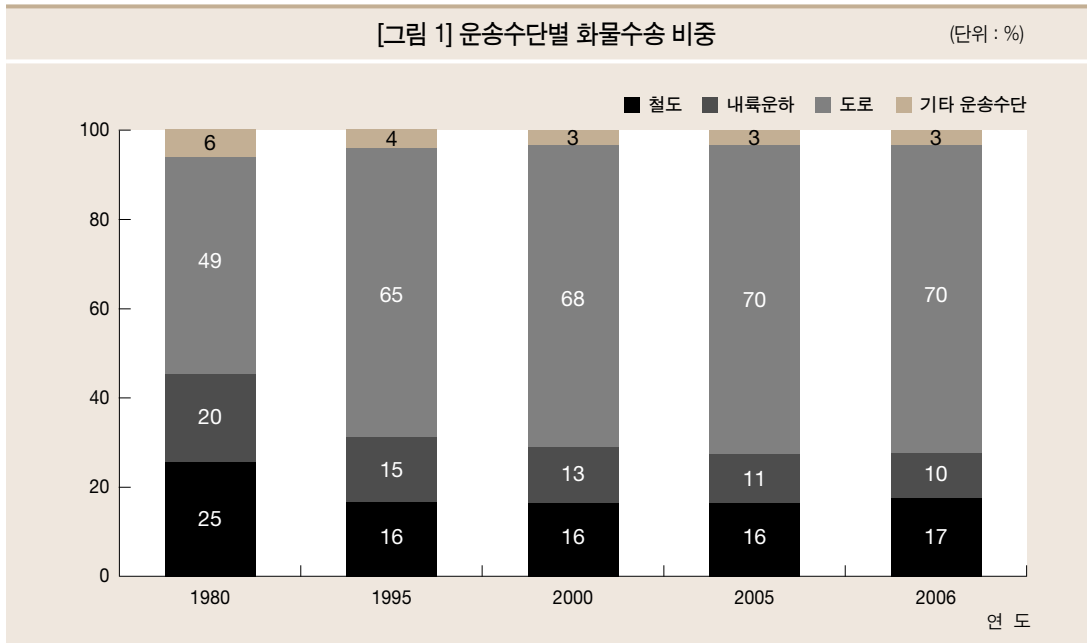
철도기관사노조와 철도공사 사이의 10개월여에 걸친 장기간의 임금협상 및 파업투쟁은 철도운송사업에 대한 독일경제의 의존도를 재고찰하게 되는 계기가 되었다. 2006년도 독일 전체의 화물 운송량은 6,200억 tkm<sup>4)</sup>에 달한다. 이 중 70%는 대부분 화물트럭에 의한 도로화물운송이며, 약 17% 정도가 철도를 통해서 운송되고 있다(그림1 참조). 이러한 철도운송이 차지하는 비중은 매년 증대되어가고 있으며, 철도운송을 제외한 내륙운하 및 기타 운송수단의 비중은 점차 감소하는 추세에 있다.

현재 철도화물운송사업 분야에서 독일철도공사(Deutsche Bahn AG)는 가장 지배적이고도 대표적인 업체로서 84% 시장점유율을 차지하고 있다(그림 3 참조). 더불어 독일철도공사는 하루 약 3만 2,000회의 열차를 운행하며, 이 중 85%가 승객수송을 위한 것이다.<sup>5)</sup> 독일철도공사는 철도를 통해 하루 약 500만 명의 이상의 승객을 수송하며, 2억 4,000만 유로 상당의 화물수송을 담당하는 독일의 거대 공급자이다.

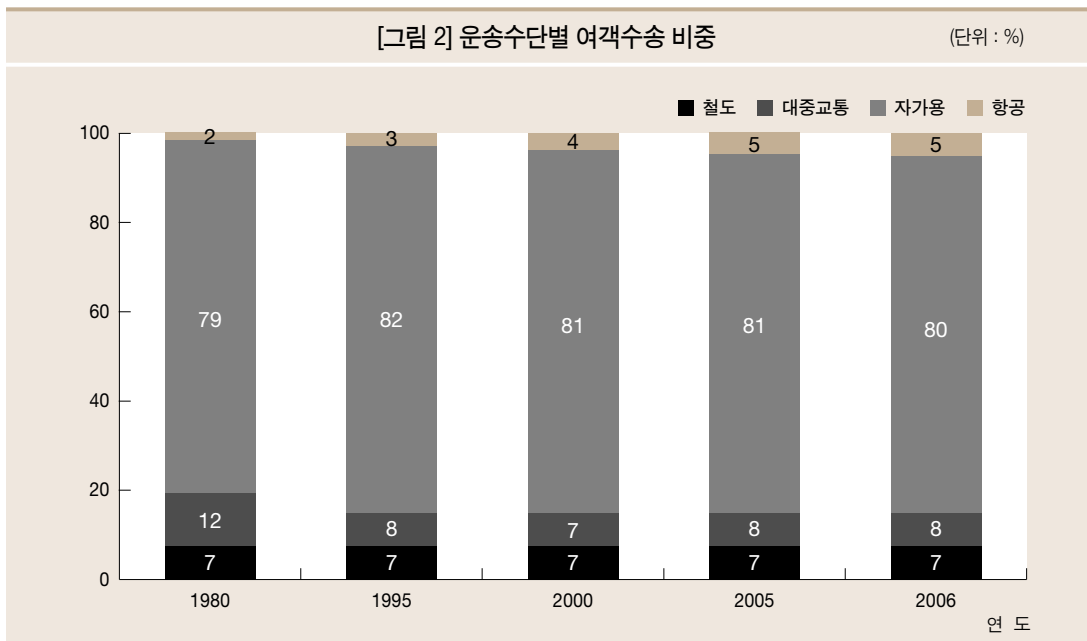
3) Frankfurter Allgemeine Zeitung, "Schell : Der Tarifvertrag ist fertig," 2008.01.30., <http://www.faz.net/s/Rub43FDFB7ACD5B4FACB4A72546BD2684C2/Doc~E18A57B3318784E288708B846F79BD7BE~ATpl~Ecommon~Scontent.html> 및 GDL-Pressmitteilung(보도자료), "Tarifabschluss ist unter Dach und Fach," 2008.01.30., [http://www.gdl.de/redaktionssystem/sitecontrol.php?action=showarticle&mode=news\\_artikel/1201715571.html](http://www.gdl.de/redaktionssystem/sitecontrol.php?action=showarticle&mode=news_artikel/1201715571.html) 참조.

4) 톤킬로미터 : 1톤을 1km 운송하는 화물운송 총량의 단위.

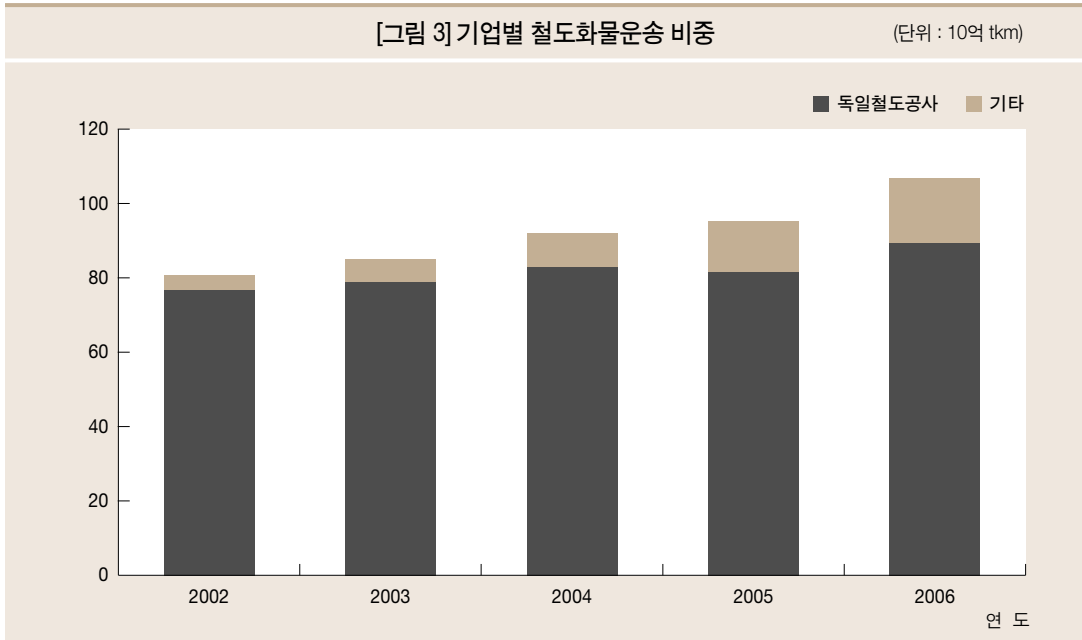
5) Deutsche Bahn AG, Geschäftsbericht 2006 (2006 사업연보), 2007.03.



출처 : DIW 주간보고서, 2008. 01. 16



출처 : DIW 주간보고서, 2008. 01. 16



출처 : DIW 주간보고서, 2008. 01. 16

지난 몇 년 동안 독일의 철도운송 비중은 지속적으로 증대해 왔다. 그 이유로는 물류조달망의 협소성 증대와 운송에 따르는 높은 시간 제약들, 그리고 연료가격 및 도로통행세 상승 등을 들 수 있다. 이러한 요인들로 인하여, 상당수의 기업들에게 납품·배송기한을 엄수하여 화물 배송이 가능한 철도화물운송이 보다 더 선호되는 계기가 되고 있다.

## ■ 화물운송부문의 장기파업으로 인한 경제적 손실

철도화물운송부문의 파업은 직접적으로 철도업 분야의 조업손실을 가져옴과 동시에, 간접적으로는 이와 밀접하게 연관된 각종 경제 단위에 상당한 영향을 미치게 된다. 물류배송의 차질로 인한 연관산업의 조업·생산중단은 국가 전체 경제적인 측면에서 부가가치의 손실일 뿐만 아니라, 해당 기업들에게는 이윤손실 그리고 개별 근로자들에게는 소득손실 등의 상당한 경제적 손실을 야기한다. 이러한 파업이 장기화될수록 생산손실분을 회복하기는 더욱더 힘들어지며, 특히 이렇듯 불충분한 생산가능성은 차후에 주문량 감소를 초래하게 된다.

DIW 연구소(Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung)의 주간보고서에 의하면,<sup>6)</sup> 작년 한해 동안 철도공사 파업으로 인한 독일 경제 전체의 노동손실일수 및 소득손실일수, 그리고 이에 따른 사회적 비용 낭비가 상당했던 것으로 나타났다. 이 보고서에 의하면, 파업으로 인한 화물운송부문의 작업중단이 약 3~4일 정도만 지속되어도 하루 평균 약 7,000만 유로(70 Millionen Euro)<sup>7)</sup> 상당의 경제적 손실을 초래하는 것으로 추정되고 있다. 만약 파업이 2주 이상 장기간 지속된다면, 하루 독일의 경제적 손실액은 1억 5,000만 유로에 육박할 정도로 심각해진다는 것이다. 만약 독일철도공사의 파업으로 인해 모든 철도화물운송이 중지되게 되어 이를 전부 도로화물운송으로 대체할 경우, 동일한 물량의 화물수송을 위해서는 하루에 약 1만 대 이상의 화물트럭이 투입되어야 한다는 것이다. 물론 이러한 추정은 전체 철도화물운송이 파업으로 인해 중지되었다는 것을 상정한 경우이지만, 화물운송부문에 철도공사 파업이 미치는 영향이 상당함을 잘 나타내 준다고 하겠다.

## ■ 여객운송부문의 장기파업으로 인한 비용손실

파업은 화물운송부문뿐만 아니라 여객운송부문에도 상당한 경제적 손실을 초래한다. 특히 독일에서처럼 여객운송업에서 철도가 차지하는 비중이 높은 경우, 파업으로 인해 개별 근로자들이나 자영업자들이 직장이나 거래처 등에 적시에 도착하지 못하게 되는 경우가 발생하며 그로 인해 노동/소득손실이 초래된다. 또한 열차운행의 중단으로 인해 차선의 여객수단-예를 들어 자가용, 공공버스, 택시 혹은 비행기 등-을 이용하게 함으로써, 해당자들에게 상당히 높은 교통비 및 거래비용을 야기시킨다.<sup>8)</sup> 또한 추가적으로 교통 정체에 따르는 여타 사회적 비용들도 고려되어야 한다. 여기에는 열차운행 중단으로 인한 교통 정체의 심화 및 이로 인해 발생 가능한 각종 사고비용, 연료낭비 비용 그리고 정체 증가에 따른 환경오염비용 등을 모두 포함시켜야 할 것이다.

6) DIW-Wochenbericht(주간보고서), “Die Wirtschaftlichen Folgen von Bahnstreiks,” Nr. 03/2008, 2008. 01. 16. <http://www.diw.de>

7) 원화로 약 980억 원(1유로=1,400원).

8) 파업으로 인해 근로자들은 목적지(직장)에 늦지 않게 도착하기 위해 차선의 여객운송수단을 탐색하고 선택하여야만 하는데, 거래비용이란 개개인이 이러한 차선의 운송수단을 탐색하는 데 드는 제반 비용을 말한다.

DIW의 추정에 의하면, 만약 여객운송부문의 파업으로 인해 100만 명의 열차승객들이 피해를 입는 것으로 가정한다면, 개별 승객들은 증가된 교통운임비 및 거래비용 등으로 인해서 한 사람당 하루 평균 10유로 정도의 소득손실을 보게 될 것이며, 이는 전체적으로 1,000만 유로의 소득손실을 야기시키는 것이 된다. 물론 철도여객운송부문의 파업으로 인해 이득을 보게 되는 다른 운송업자들의 수익을 고려하더라도, 파업에 따른 경제적 손실액은 상당한 것으로 추정된다.

## ■ 파업으로 인한 철도공사의 매출액 감소

그 외에도 파업이 직접적으로 독일철도공사의 매출액 감소에 미치는 영향 또한 상당하다. 독일 철도공사의 하루 평균 매출액은 화물운송부문에서 1,500만 유로 그리고 여객수송부문에서 2,700만 유로로 전체 4,200만 유로에 달한다. 장기간 지속되는 파업투쟁은 철도공사측의 급격한 매출액 감소로 이어지게 된다. 이와 더불어 장기간에 걸친 임금투쟁과 반복적인 파업은 철도공사에 대한 국민의 신뢰도 및 기업 이미지 하락을 초래하게 된다. 이로 인해 그동안 화물 및 여객운송을 위해 철도공사를 이용했던 많은 기업들 및 개인들이 다른 운송수단으로 전환할 유인이 증대될 것이며, 이는 철도공사의 이윤에 부정적인 영향을 미치게 된다.

## ■ 맺음말

독일 철도운송의 80% 이상을 담당하는 독일철도공사(Deutsche Bahn AG)의 장기적인 파업은 사회·경제적인 측면에서 상당한 비용과 손실을 초래시키는 결과를 가져왔다. 파업 및 조업중단으로 인한 철도화물운송부문의 부가가치 손실액이 하루 약 7,000만 유로에 달하며, 여기에 여객운송부문을 합산하게 되면 손실분은 9,000만 유로로 증대하게 된다. 이러한 경제적 손실은 독일의 하루 평균 순부가가치 생산의 10%에 상당하는 것이다. 결론적으로 독일 내에서 여타 운송수단에 비해 철도운송의 비중이 지속적으로 증대해 가고 있는 시점에서, 장기파업이 독일 경제 전반에 미치는 부정적인 영향은 실로 크다고 할 것이다. **KLI**