

베트남 차량공유서비스의 현재와 제(諸) 문제

International Labor Trends

국제노동동향 ④ - 베트남

박재명 (베트남 하노이 법과대학교 노동법·사회보장법 박사과정)

■ 머리말

공유경제의 확대라는 전 세계적인 흐름 속에 베트남은 이미 차량공유서비스가 도입되어 2019년 현재 활용성 면에서 택시 운송수단을 압도할 만큼 대중성을 확보해 가고 있다. 베트남은 버스의 이용이 매우 불편하고¹⁾ 지하철 인프라는 대도시에서 이제야 막 구축 중이며 택시와 같은 상위 교통수단은 상대적으로 비싼 가격에 비해 서비스의 질이 낮아 국민들 스스로 문제를 해결하기 위해 오토바이(Motorbike)를 주 교통수단으로 삼아 왔다. 이러한 가운데 차량공유서비스는 현재의 교통상황과 국민들의 기대, 발전된 경제상황 등을 분석하여 대중교통 시장을 적극적으로 공략하였고 이에 대한 반응은 과히 폭발적이었다. 물론 베트남 내에서도 차량공유서비스나 전자 소프트웨어 시스템의 신기술을 도입하고 발전시켜 그 영향을 사회에 확대해야 한다는 여론과 직업을 잃거나 영업활동에 막대한 지장을 받는 당사자들 사이에 갈등이 발생하고 있지만, 이러한 갈등 속에서도 차량공유서비스가 빠르게 정착되어가고 있는 만큼 서비스의 도입과 전개상황을 살펴보고 우리가 참조할 만한 전략적 시사점을 알아보고자 한다.

1) 베트남의 시내 노선버스는 노후차량이 많고 배차 시간이 길며 정류장 간 간격이 넓어 이용이 매우 불편하다. 최근 대도시의 일부 구간에 버스 중앙차로를 도입하고 차량을 현대식으로 교체하는 등 인프라를 구축하고 서비스의 질을 확보하려 노력하고 있으나 아직 많이 미흡한 실정이다.

■ 차량공유서비스

도입과 전개 그리고 현재

베트남에는 2014년 차량공유서비스가 처음 도입되었다. 베트남 교통운송부 자료에 따르면 이 시기 베트남은 전국적으로 약 5만여 대의 택시를 보유하고 있었는데, 2015년을 기준으로 수도 하노이(Hanoi)에만 약 2만 대의 택시가 운행되고 있었고 높은 경제성장률의 지속(매년 6~7%)과 경기 호황으로 택시업계 역시 대도시를 중심으로 양적 성장 단계에 있었다. 이러한 시기에 차량공유서비스 기업인 우버(Uber)와 그랩(Grab)이 베트남에 상륙하였는데, 이 회사들은 그간 베트남 대중 여객 운송에 있어 고질적인 문제였던 편리성과 가격, 서비스의 질에 대한 불만을 상당 부분 해소하며 시장을 확대하였고, 2018년에는 전국적으로 서비스에 등록된 차량 수가 약 6만여 대까지 증가하였다.²⁾ 호치민시의 경우 2014년 기준 차량공유서비스 차량이 약 180여 대에 불과했지만 2015년 1,877대, 2016년 17,360대에서 2017년에는 24,000대까지 증가하였다.³⁾

이들은 도입 초기 각종 프로모션 등의 가격할인정책, 거리와 시간에 따른 자동요금계산을 통한 바가지 요금의 원천적인 제거, 모바일앱을 기반으로 한 편리한 승차 콜(call), 탑승 및 운행 정보(기사 및 운행경로) 사전알림 서비스로 인한 안전성 확보로 당초 업계나 대중의 예상을 뛰어넘어 시장점유율을 급격히 높혀 갔다. 특히 이 서비스는 다양한 언어로 제공되며 승차 전 계산된 요금을 하차 시 사전에 등록된 신용(체크)카드로 자동 결제할 수 있어 차량 기사와 직접적인 대화 없이 목적지까지 이동이 가능해 영어 구사율이 낮은 베트남에서 외국인들에게 대단한 인기를 모았다.

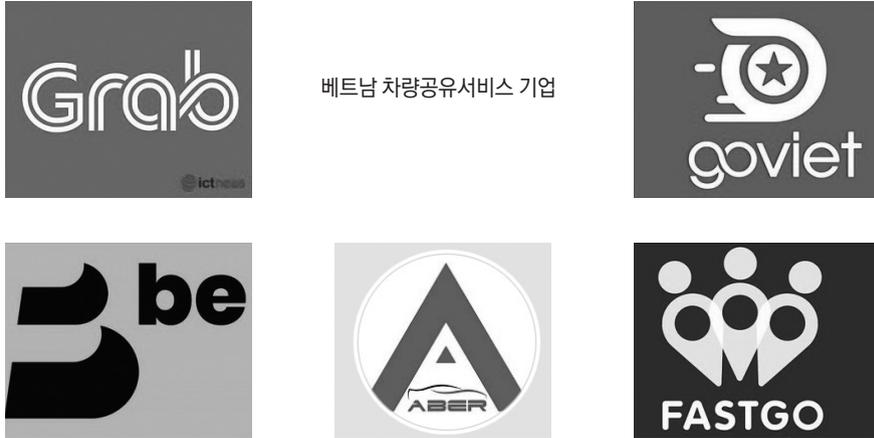
베트남은 차량공유서비스의 도입 당시 상대적으로 큰 진통을 겪지는 않았는데, 그 이유는 첫째, 전자통신망(모바일 어플)을 이용한 차량 호출 서비스 제공자에 택시도 포함되어 서비스 도입을 가장 크게 반대할 택시업계가 자신들이 입을 손해나 피해에 다소 무감각했고,⁴⁾ 둘

2) 그랩은 택시도 차량공유서비스에 포함시켰다.

3) Nguyễn Văn Trung, Phan Thị Kim Phuong(2018), pp.46~47.

4) 베트남 택시 업계는 대체로 한국의 지입차 형식의 운영방식을 취하고 있어 택시 기사들 입장에서는 차

[그림 1] 베트남 차량공유서비스 기업 현황



째, 차량공유서비스가 도입되기 전 택시를 우선상으로 호출할 수밖에 없었던 불편함으로 그동안 자동호출 시스템의 필요성이 커져가고 있었기 때문이다. 또한, 새로운 기술이나 소프트웨어의 도입과 사용을 선호하는 베트남 내 성향이 차량공유서비스의 부작용에 대한 우려를 줄였고, 경제성장이 한창으로 이를 국가적 과제로 삼아 성장에 다소 시간이 걸리는 하드웨어(건설, 토목을 통한 인프라 구축 및 무역 등) 분야보다 짧은 시간에 가시적인 성과를 볼 수 있는 소프트웨어(게임산업, 모바일앱, IT 산업 등) 분야의 성장에 집중하고 있는 현 상황과 이 서비스의 도입이 산업혁명 4.0을 선도하는 역할을 할 수 있을 것이라는 호의적인 여론이 맞물려 서비스의 도입과 정착을 도왔다.

2018년 이후에는 그랩이 우버를 인수하여 시장에서 과점⁵⁾ 체제를 형성함과 동시에 신규 기업에 진입 기회를 제공해주었다. 2019년 베트남 내 주요 차량공유서비스 기업은 패스트고(Fastgo)와 에이버(ABer), 바토(Vato), 비(be), 고비엣(Go-Viet)으로 이들이 시장 내에서 치

량공유서비스를 이용한다 해도 자신들이 손해를 입지 않았다.

5) 공식적인 통계자료는 없지만, 인수 당시 시장의 평가는 그랩이 우버를 인수할 경우 시장지배율을 50% 이상 차지하게 될 것이라는 게 다수의 의견이었다. 베트남 경쟁법상 기업 간 인수·합병으로 시장지배율이 30% 이상이 될 경우 당국의 심사 절차를 거쳐야 하지만 당시 시장지배율을 정확히 측정할 수 없어 그랩이 우버를 당국의 승인 절차 없이 인수할 수 있었는데, 현재 베트남 경쟁국 조사위원회(조사 결정 No. 64 / QD-CT)는 인수과정에 문제가 많다는 지적에 따라 이에 대한 재검토를 진행 중이다.

열한 경쟁을 펼치고 있다. 현재 2,000여 개의 협력사를 보유한 그랩이 선두를 달리고 있으며 그 뒤를 고비엣이 잇고 있다. 고비엣은 파격적인 가격할인정책을 통해 출시 6주 만에 모바일 앱 다운로드 건수 150만 건 이상을 기록했고 2018년 말 호치민시를 기준으로 약 35%의 시장점유율을 기록 중이다. 패스트고는 말레이시아에서 첫 선을 보인 후 안정적인 소프트웨어 시스템 서비스를 구축한 상태에서 2018년 6월 베트남에 진출했으며 정상적인 가격정책을 고수, 기사들의 기본적인 수입을 보장해 출시 3개월 만에 15,000명의 기사를 확보하였지만 반대로 고객 확보는 이를 따라주지 못하고 있는 상황이다. 후발주자 중 제일 막내 격인 비역시 그랩의 초기 시장확대를 롤모델로 삼아 업계 평균 대비 25%까지 운임을 할인하여 신규 시장에 진입하였고, 에이버는 2018년 중순 서비스를 시작하였지만 아직 시장에서 큰 두각을 보이지 못하고 있다.⁶⁾ 대부분의 회사가 자동차 및 오토바이 호출서비스를 동시에 제공하고 있고 기업의 과반수는 물건(음식) 배송서비스부터 차량 렌트서비스까지 업무 범위를 확장하며 치열한 경쟁을 펼치고 있다.

제(諸) 문제

베트남의 차량공유서비스도 수요자와 공급자가 모바일 플랫폼을 이용하여 기사가 차량으로 승객을 운송하고 요금을 지불하는 등 기업적·상업적 서비스의 속성을 갖추고 있다. 또한 이 사업은 WTO 체제에 따른 국제 교역망에 속한 영역이 아니기 때문에 반드시 자국의 법률 규정을 따라야 하는데, 베트남은 교통운송부 시행규칙인 「차량을 이용한 운송업 경영에 관한 사항(No. 86/2014/ND-CP)」에 자동차를 이용하여 고정노선을 따라 승객을 운송하는 사업(동법 제4조), 버스운송사업(동법 제5조), 택시운송사업(동법 제6조),⁷⁾ 차량계약운송사업(동법 제7조), 관광운송업(동법 제8조), 자동차화물운송사업(동법 제9조) 등을 포함하여 이와 관련된 자세한 세부내용을 규정하고 있다. 문제는 동법에 전자 소프트웨어통신, 즉 모바일 어플

6) 관련기사: <http://genk.vn/nam-2019-nhung-ung-dung-goi-xe-noi-dinh-dam-nao-co-the-canh-tranh-grab-2019020614141164.chn>

7) 택시만 하더라도 회사와 기사에 대한 차량의 유지 보수 및 사용 연한 제한, 기사의 훈련 및 교육부터 유니폼이나 이름표 착용까지 상당한 제약을 두고 있다.

리케이션을 이용하여 차량을 공유하고 이로 인해 사업자가 영리를 취하는 사업 형태에 대한 규정이 갖추어져 있지 않으며, 이 차량공유서비스에 대한 세법상 과세, 상법상 중개 거래, 투자법상 사업주체, 사회보장법상 사회보험료 징수 등 거의 모든 법적 영역에 있어 법률적 근거가 부재하다는 점이다.⁸⁾ 또한, 노동법적으로도 차량공유서비스 기사(차량공유서비스를 이용하는 택시기사 제외)들은 노동자로 인정받지 못해 노동법상 보호를 받지 못하는 실정이다.

이러한 문제를 해결하기 위해 지속적으로 관련 법규들이 도입되고 있지만, 아직 미흡한 상태이다. 전자 소프트웨어 통신을 이용한 차량운송서비스를 지원하기 위해 한시적·시범적(2016년 1월~2018년 1월) 운영법규인 「여객 운송에 관한 과학적 기술지원 운영관리 지침(24/QĐ-BGTVT)」이⁹⁾ 마련되었고 이를 시행해 얻은 경험과 데이터를 바탕으로 곧 세부적인 법률을 다시 입법할 계획이다. 더불어 세무 문제를 해결하기 위해 우선 개별 기업에 관련 세금을 부과하는 지침도 준비 중이다.¹⁰⁾ 또한 노동법 분야에서는 노동법상 노동자의 지위를 즉시, 전면적으로 적용하기 어려운 상황을 고려해 차량공유서비스 기사들에게 사회보장(주로 실업보험)과 산업안전에 관한 법규 등을 우선 적용하도록 하는 논의가 진행 중이다.¹¹⁾

차량공유서비스의 시작으로 택시나 오토바이 택시인 세움(Xe ôm) 기사들의 생존권 문제도 대두되고 있다. 특히 베트남 차량공유서비스에는 자동차 기사뿐만 아니라 비교적 젊은 연령대의 오토바이 기사들이 대거 유입되었는데, 기존에 개인적으로 영업을 영위하던 높은 연령대의 세움 기사들은 모바일 앱을 사용하는 차량공유서비스 영역으로 쉽게 진입하지 못하고 신규 진입자들과의 서비스 경쟁에서도 뒤처지며 활동이 더욱 위축되고 있다. 택시의 경우도 비슷한데, 베트남 경제도시인 호치민시 택시연합회(Ho Chi Minh City Taxi Association)에 따르면 차량공유서비스의 급성장에 따른 택시회사의 심각한 적자로 많은 회사가 합병되거나

8) Phương Anh(2017).

9) 베트남 호치민시의 택시회사인 Vinasun은 이 법규에 근거, 차량공유서비스 회사인 그랩을 상대로 소송하여 승소하였다. 동법에 따르면 그랩은 전자 소프트웨어만 제공할 수 있고, 직접 운전기사를 모집하고 관리하지 못하게 되어있는데 그랩이 이를 위반하여 비나선 택시회사에 4.8억VND(한화 약 2억 4천 여만원)을 보상했다(관련 기사: <https://tuoitre.vn/6-kien-nghi-tu-phien-toa-vinasun-grab-han-che-so-xe-cua-grab-2018122814281289.htm>).

10) 베트남 세무 당국은 그랩 회사를 대상으로 지침(84/TCT-TNCN)을 통해 관련 세금을 부과하였다(관련기사: <https://trithucvn.net/kinh-te/grab-co-tron-thue.html>).

11) Nguyễn Huy Phòng(2018), pp.101~105.

파산하였고, 호치민시 택시 대수도 2010년 약 11,900대에서 2018년 약 8,900대로 약 3,000여 대가 감소한 것으로 나타났다. 또한 호치민시 최대 규모의 택시회사인 비나선(Vinasun)은 2017년에만 약 8,000명, 마일린(MaiLinh)은 약 6,000명의 기사를 해고하였다.¹²⁾ 현재 베트남 사회 내에서도 이들의 실업문제 극복을 위한 논의가 활발히 이루어지고 있지만 아직 뾰족한 수가 나오지 않고 있는 것이 현실이다.

다른 한편, 차량공유서비스 기사들의 낮은 임금문제도 대두되고 있는데, 2017년 한 조사에 의하면 베트남 내 차량공유서비스 기사들의 전체 수입 중 회사가 가져가는 비율이 약 28%(세금 포함), 비용은 51%(유류비 35%, 기타 유지보수 16%)로 기사의 순수입은 약 20.4%에 불과했다. 차량공유서비스를 이용한 전업 기사들의 하루 매출액이 평균 45달러(8시간 근로 기준) 정도인 것을 고려하면 이들의 순수익은 약 9달러에 불과하고 회사가 생존경쟁에서 살아남기 위해 프로모션 부담을 기사들에게 전가하는 경우가 많아 이들의 열악한 처우개선이 여전히 시급하다.

■ 시사점

베트남에 차량공유서비스가 도입된 지 5년여가 지났다. 그러나 현재 유류 차량의 공유보다 차량공유서비스를 이용해 직업(전업)적으로 영업활동을 하는 자가용 영업 형태가 주를 이루고 있다. 이에 기존 택시업계는 시장점유율을 60%까지 잠식당하며 생존권을 위협받고 있고 실업자가 대거 양산되는 등의 부작용을 겪고 있으며 단순노동자에 젊은 인력들이 몰리는 현상에 사회적 우려가 일고 있다. 반면 지속적인 부가서비스 확대와 끊임없는 편리성 개선으로 차량공유서비스를 이용하는 수요자층의 반응은 매우 호의적이어서 베트남 사회에서도 이러한 장단점을 어떻게 조율해야 할지 이른바 토탈솔루션에 대한 논의가 계속되고 있지만 구체적인 방향에 대해서는 아직 합의가 이루어지지 못하고 있다. 다만, 특징적으로 베트남은 국가가 국민에게 제공해주지 못한 공공교통 인프라를 국민 스스로 일정 부분 해결한 형국이 되어

12) Văn Trinh(2017), p.95.

버렸고 짧은 시간이지만 시민들의 생활 속 깊이 이 서비스가 자리매김하여 이를 제약하는 방식보다는 부작용을 최소화하는 방향으로 정책 결정이 이루어질 것으로 보인다. **KLI**

참고문헌

- Nguyễn Văn Trung, Phan Thị Kim Phương(2018), “Chất lượng nguồn nhân lực trong bối cảnh cách mạng công nghiệp 4.0,” Quản lý nhà nước.
- Nguyễn Huy Phòng(2018), “Cách mạng công nghiệp 4.0 và những tác động đến xây dựng chính phủ điện tử ở nước ta,” Quản lý nhà nước.
- Phương Anh(2017), “Mô hình kinh tế chia sẻ: Làm thế nào đến “quản” được Uber và Grab?,” Báo Kinh tế và dự báo.
- Văn Trịnh(2017), “Châu Phi và cuộc cách mạng công nghiệp 4.0,” Cộng sản.