

# 사업용자동차 교통사고 어떻게든 줄여야 ②교통안전관리 우수사례 [화물:대도특수운수]

윤 박종욱 기자 | 승인 2020.02.18

200여대 차량 2중3중의 모범적 '실시간 관제'

양질의 물량 공급해 차주 운송수익 높여  
3곳의 물류거점 중심 책임관리체제 유지  
체계적 교육, 좋은 전통이 교통안전 밀착



[교통신문 박종욱 기자]국내 화물운송 물량 절반 이상을 취급하는 수도권 화물운송-물류 업계 현장에서 '대도'라는 중견 화물운송업체를 모르는 이는 그다지 많지 않다. 중견기업으로 정부가 선정하는 물류대상에서 대통령 표창, 우수화물인증 등의 공공 평가를 골고루 쌓아온 업체가 거의 없다는 점을 감안하면 업계에서 '대도'를 모르면 오히려 이상할 정도다.

'대도'는 1991년 대도특수운수(주)로 처음 출범, 식자재와 축산물 운송 전문기업으로 성장해오다 사업을 확장해 자동차부품 운송 업무를 추가, 회사도 전문 분야별로 분리해 각각의 분야에서 지명도를 높여가고 있다. 현재는 택배운송, 유통물류운송, 첨단기기 및 소재 운송 등이 주력이다. 5톤 미만 차량 130여대와 5~16톤 화물차량 50여대 등 200대가 넘는 보유차량을 30여명의 임직원이 체계적으로 관리, 운영하고 있다.

**▲전문가그룹 시장진단 결과 따라 기업 운영=** 대도특수운수의 성공적 기업 운영은, 화물 운송-물류 전 분야에서의 다양한 도전과 함께, 전문가그룹의 시장 진단과 평가 결과에 근거한 사업 전략을 기업 현장에 꾸준히 적용시켜온 결과라는 분석이다.

일찍부터 화물운송업체의 성장동력은 물량 유치에 있다고 판단하고 소속 차량에 자사가 수주한 물량을 배분, 운송토록 하는 한편, 단순 위수탁보다 물량 중심의 차량과의 계약에 중점을 뒀 소속 차량 운송수익 증진을 도모해 왔다.

그런 가운데, 화물운송사업의 성패의 요체가 체계적인 책임운송·안전관리에 있음을 절감하고 관리체계를 확고히 구축, 현장에서 이를 철저히 이행토록 하는데 만전을 기함으로써 화물운송사업에서의 좋은 본보기가 되고 있다.

이우기 부사장은 "물량 확보-운송·안전관리-현장에서의 차질없는 수행이 회사 운영의 ABC이자 골격"이라고 설명했다. 그는 양질의 운송서비스를 제공하기 위해서는 화주의 요구와 기대를 충족시킬 수 있는 여건을 마련하고 소속원들과 이를 공유하는 일이라고도 했다.

**▲'안전관리절차서' 지침 수립=** 회사는 '안전관리절차서'라는 지침을 수립해 운송 과정은 물론이고 상하차 작업, 및 부대서비스를 위한 작업 과정에서 발생할 수 있는 인사사고, 교통사고, 장비에 의한 사고 등의 대응에 관한 매뉴얼을 수시로 직원들에게 숙지시킨다. 반복 교육은 긴장감을 유지하며 업무 집중도를 높이는 결과를 가져온다는 점을 알고 있으므로 교육에 나서는 본사 간부나 물류거점(센터)의 안전관리원, 운전자 모두는 이에 성실히 임하고 있다.

이같은 노력에 힘입어 대도특수운수에는 기억할만한 대형 교통사고 경험이 없다. 공식 접수된 사고 대부분이 도로운행 중 발생한 사소한 접촉사고이고 그밖에 하역작업 과정에서의 안전사고가 여기에 포함돼 있다.

회사의 2019년 사고율은 대인 10.5%, 대물 41.8%다. 이는 화물공제조합의 평균사고율 대인 13.5%, 대물 45.5% 보다 훨씬 낮은 수준이다.

이 부사장은 "교통안전 문제는 운전자들이 워낙 잘 대처하고 있다"며, "좋은 전통과 체계적인 교육, 회사에 대한 좋은 평판, 우수한 근무 성과 등이 그런 결과를 만들어 내고 있다"고 말한다.

실제 화물운송 현장에서 '좋은 회사'라는 평가를 받는 곳은 많지 않다. 보통, 회사가 양질의 물량을 제공하고 운전자를 신뢰하면 그것이 좋은 회사라는 평가를 받는다는 것이 일반적이다. 그런 점에서 대도특수운수는 회사나 구성원 모두가 '좋은 회사' 만들기에 뜻을 같이해 노력해왔다고 볼 수 있다.

여기에는 만만치 않은 내력이 녹아 있다. 대표이사인 고달원 사장은 창업주로서 사업 초기 견인차량의 견인요금 문제를 합리적으로 해결한 일은 업계에 회자된 바 있다. 당시 대도특수도 견인차량을 운영하고 있었으나 그 시기 견인요금은 '묻지마 요금'으로 소비자들의 피해가 많았다. 이러한 상황에서 견인차량의 피해에 대한 다양한 의견이 접수되자 고 사장은 '이 문제는 어떻게든 해결해야 한다'며 견인차량 표준운임에 대한 용역을 추진, 그 결과를 바탕으로 1996년 견인차량 표준운임제가 시행돼 마침내 민원을 해소하고 견인차량에 대한 일반의 불신도 덜어내는데 결정적으로 기여했던 것이다.

견인 표준운임 시행은 소비자의 피해를 줄임으로써 차량 보험료를 낮추는 효과까지 나타나 결과적으로는 업계에 큰 도움을 준 일로 기억되고 있다.

▲'유비스' 관제시스템 가동 중= 회사는 대표이사를 비롯한 안전관리자들이 소속 차량의 실시간 위치와 운행속도, 차량 실내 온도(냉동차량) 등을 한 눈에 알려주는 유비스(UVIS)라는 관제시스템을 채택, 가동 중에 있다. 이는 종래 정부가 의무장착토록 한 DTG의 확장 버전으로, DTG기능을 한단계 높인 것이나 정부 지원 없이 업체가 독자적 판단과 비용으로 이 시스템 구축을 결정한 것은 역시 운행 차량의 안전관리를 더욱 정확하게 체계적으로 추진하기 위한 목적이었다.

센서가 내장된 단말기를 소속 전 차량에 부착, 휴대폰 앱에 연결해 소속 차량의 운행 관련 정보가 한 눈에 들어오도록 함으로써, 이를 통해 운전자 안전관리 뿐 아니라 적기 수송, 운송서비스 품질 유지, 나아가 합리적 배차계획까지 도모하고 있다. 관리자는 본사에 앉아 이 시스템을 통해 정상적인 수송 여부를 확인할 수 있고, 만약에 관제시스템 상 조금이라도 문제의 소지가 발생되면 한번의 터치로 운전자와 통화해 문제 여부를 확인하고, 즉시 해결에 나서도록 하고 있다는 것이다.

이와 함께 전국의 3곳에서 운영 중인 물류센터(창고)도 중요한 안전관리 역할을 하고 있다. 이곳에서는 운전자 휴식과 배차 등 안전관리와 함께 배송 물동량의 품질관리, 적기 수송을 지원하고 있고 본사는 담당 임직원을 정해 순회하며 관리하는 등 대도특수운수의 안전관리체계는 그야말로 2중3중으로 구성돼 운영 중이다.

안전운행, 책임수송만이 회사는 물론이고 운전자 개개인의 업무 성취도를 높여 삶의 질을 개선해나간다는 것을 확신하고 있기 때문이다.

▲'새로운 시장질서 대응' 고심= 그런 '대도'도 최근들어 은밀한 고민에 빠져있다. 잦은 화물운송 관련 제도 개편에다, 4차산업 혁명의 물결에 힘입은 새로운 시장 질서의 시대에 어떻게 대응하느냐 고심을 거듭하고 있다. 당연한 안전운행, 책임수송은 기본이고 미래에도 '대도'의 역할과 명성을 어떻게 이어갈 것인지 '대도'의 선택이 주목된다.

## “현장이 ‘안전’에 더 민감합니다 운전자 심리적 안정이 안전운전의 관건”

“단체장직에 도전하고 그 역할을 수행하느라 돈 버는 일에서 멀어져 버렸습니다.”

대도특수운수 대표이사 고달원 사장(67)은 소탈하게 웃으며 기사를 반긴다. 그는 경기화물협회 이사장직을 맡아 1주일에 적어도 두 번, 서울의 연합회 회의 등에 참석하는 일이 있으면 1주일에 한번 회사 일을 챙기기도 어렵다고도 말한다.

“교통사고를 줄이는 일은 저나 회사 간부들보다 현장 운전자들이 더 잘 알아요. 해서 일일이 이래라 저래라 하지 않습니다만, 우리 물류센터를 중심으로 운전자들과 늘 대화하고 소통하며 그들의 애로사항을 들어주고 그것을 해소하기 위해 노력해 온 결과 사고는 저절로 줄어들더군요. 저마다 역할이 있다는 얘기지요. 그래서 저는 회사가 좋은 물량을 많이 만들어 주는 것 이상으로 운전자들에게 반가운 것이 없다고 생각해 그런 노력을 계속해 나갈 계획입니다. 그러면 운전자들도 힘이 나고 좋은 마음으로 안정된 마음으로 운송업무에 열중하게 되고 그러면 사고도 더 줄어들 것입니다.”



그는 그러나 더 이상의 욕식은 없어 보였다. 아들을 불러 회사 신장직을 맡기고 있고 자신은 후방 지원을 자임했다고 한다. 다만 최근에는 GLMP(글로벌 물류 최고경영자과정) 회장으로 취임했다. 1200여명에 이르는 국내 최대 물류 분야 전문가 모임의 수장직을 맡아 친선과 교류, 미래 물류-화물운송시장 발전에 기여하고자 한다는 게 그의 말이다. 욕심이 아니라 하기에는 순수했다.

저작권자 © 교통신문 무단전재 및 재배포 금지



**박종욱** 기자