

자료배포일 2019년 10월 25일(금)
자료배포처 (재)한국사회가치연대기금 경영기획실

담당자	연락처
남원호 중개기관육성팀장	070-4355-2760 nwh@svsfund.org
서유경 기획홍보팀장	070-4355-2753 hey@svsfund.org
관련 홈페이지	www.svsfund.org

사진없음 ■ 사진있음 □ 매수 : 3매

한국사회가치연대기금, 택시협동조합 인수금융 지원

일하는사람들의협동조합연합회와 노동자협동조합 활성화 업무협약 체결, 서울형 택시협동조합 인수금융 지원

- 택시기사가 조합원인 협동조합 설립 후, 기존 법인택시의 택시 면허권 및 차량을 양수하여 조합원 소유 기업으로 택시사업 운영
- 노동자협동조합 운영을 통해 운전자 노동조건 향상, 포용적 일자리 창출 및 사회적 수요에 부응하는 서비스질 제고 추진

(재)한국사회가치연대기금(이사장 송경용)은 사회적경제 활성화 및 규모화를 위해 노동자협동조합 인수(Buy-out), 전환(Transformation), 설립(Start-up)에 투·융자를 지원한다고 밝혔다.

그 시작으로 일하는사람들의협동조합연합회(회장 박강태)와 노동자협동조합 인수·전환·설립 지원을 위한 업무협약을 체결하고, '서울형 택시협동조합' 설립을 위해 총 17억원 규모의 인수금융 대출 약속서를 발급하였다.

일하는사람들의협동조합연합회는 이번 사회적금융 지원을 통해 조합원 중심 운영을 강화하고 보다 포용적인 일자리를 창출할 수 있는 '서울형 택시협동조합' 모델을 본격적으로 추진한다. 택시기사가 조합원으로 참여하는 협동조합을

설립해 기존 법인택시의 자산(차량, 면허권)을 인수하여 택시사업을 운영한다는 계획이다. 현재 택시기사네트워크 구성해 예비조합원을 모집하고 있으며, 향후 서울지역 동서남북권에 총 4개의 서울형 택시협동조합 설립을 목표로 한다.

국내 택시산업은 급격한 변화에 직면하여 산업경쟁력을 높이기 위한 적극적인 노력이 요구되고 있다. 열악한 노동조건으로 인한 운전자 구인난, 택시공급 과잉 및 가동률 하락, 서비스 질의 문제 등과 더불어 플랫폼 기반 새로운 운송서비스의 등장으로 택시업계는 현재 위기 상황에 놓여있다. 2019년 6월 기준, 전국에 등록된 택시면허는 25만 2,368대이고, 운전자수는 26만 8,426명이다.

일하는사람들의협동조합연합회 박강태 회장은 사회변화에 조응하지 못한 채 기형적인 고용형태로 기피 일자리가 되어버린 택시산업의 고질적인 문제 개선이 필요하다며, 점진적으로 택시 가동률을 높여 수익을 개선하고 조합원(직원)을 위한 양질의 일자리 창출과 민주적 운영 강화로 사회적문제 해결에 기여하겠다고 말했다. 또, 교통 약자를 비롯하여 시민의 입장에서 안전하게 이용할 수 있는 수준 높은 서비스를 제공하겠다고 밝혔다.

올해 1월, 대한민국 최초의 사회적 금융 도매기금으로 출발한 (재)한국사회가치연대기금은 현재까지 사회적경제 인내자본 공급을 위한 소셜임팩트 펀드에 20억원을 출자하고, 서울시 청년실업 해소를 위한 사회성과보상사업(SIB)에 10억원을 선행자금으로 투자하고 있다.

※ 붙임 : 국내 택시산업 현황

1) 전국 택시 현황 (2019. 6월 기준, 전국택시운송사업조합연합회 통계)

□ 전국 택시 면허 현황 : 25만 2,368대(운전자 수 26만 8,426명)

- 일반택시 8만 7,471대, 개인택시 16만 4,897대

□ 서울 택시 면허 현황 : 7만 1,817대(운전자 수 8만 184명)

- 일반택시 2만 2,603, 개인택시 4만 9214대
- 2014년 조사(제3차 서울특별시 택시총량 산정) 결과, 서울시 적정 택시 수는 6만340대
- 서울택시 가동률 지속 하락 추세 : 85.7%(2009.10)→72%(2012년말)→51~55%(잠정,2019)

※ (참고) 서울시 등록 차량 [2018. 12 기준] 312만 대 중 승용차 291만 대
 · 서울시 인구 대비 승용차 1대당 3.43명 이용
 · 4인 가구 기준으로 보면 가구당 1대 이상 승용차 보유

□ 택시 수요 지속 감소 : 90년대 중반 이후 택시 수요는 감소 추세 지속

- 2000년 대비 2013년 택시 수송실적은 27% 감소, 택시 대수는 9% 증가
- * 택시 대당 일일 승객은 60.0명에서 39.6명으로 33% 감소
- * 택시 수송분담률은 2008년 32.6%에서 2013년 12.2%로 감소

□ 택시기사 이직률 증가

- 낮은 소득과 열악한 노동환경으로 이직률 증가 및 이용자 서비스 질 저하
- * 법인택시 기사 이직율 2010년 51.1%에서 2014년 52.2%로 증가

※ (참고) 운송사업자별 월 평균급여 수준(2014년 기준, 각 운송사업조합연합회)
 · 고속버스 407만원, 시내버스 320만원, 마을버스 200만원, 화물차 188만원, 개인택시 180만원, 법인택시 158만원

2) 현행 택시산업 제도 및 기타 현황

□ (면허제도 경직성) 면허-차량-기사가 묶인 진입 장벽 존재

- * (예외) 출퇴근시 유상운송(‘플러스’)이나 11~15인승 승합렌트카(‘타다’) 운전자 알선 가능

□ 정부 보상 감차 등 정부정책 의존 경향으로 시장변화에 따른 업계 자구노력 미흡

- * 사업자 기득권 보호, 퇴출 장치 취약, 서비스 다변화 부족 등

□ 승차 거부, 불친절 등 기존 택시 서비스에 대한 시민 불만 누적

- * 2018 서울택시 민원 총 1만7838건 중 승차거부(6748)·불친절(4495)이 63%

□ 저임금, 장시간 노동, 수입감소, 회사택시 사납금 제도 등 택시기사들 불만 팽배

□ 택시기사 고령(화) 추세 진행 중 : 65세 이상 7만 2,800명(27%)