

요약

거리두기 완화로 택시산업 정상화 회복 ... 이에 따른 택시운송수지 분석

2020년 코로나19 확산으로 인해 법인택시 운수종사자의 급속한 이탈하였으며, 수요 감소와 유가 급등 등 택시 산업을 둘러싼 주변 환경에 큰 변화가 발생하였다. 하지만 코로나19 확산세가 꺾이고 사회적 거리두기가 완화된 이후 줄어들었던 택시 수요가 증가하고 운수종사자 이탈 추세가 감소하는 등 어느 정도 정상화되고 있다. 이러한 변화를 적절하게 반영하여 택시운송원가를 산정하고 운송수입금과 비교하여 운송수지를 분석하였다.

2023년 적정 운송원가 보전 위해 대당 27.6% 운송수입금 증대 필요

2021년 운송원가를 토대로 2023년 운송원가를 산정한 결과, 2021년에 견줘 13.3% 증가한 463,989원으로 추정되었고 운송수입금은 363,506원으로 분석되었다. 즉 하루에 대당 100,483원의 손실이 발생하고 운송수지율은 78.3%에 불과하게 된다. 따라서 2023년의 적정 운송원가를 보전하기 위해서는 운송수입금을 27.6% 증대하는 방안이 필요하다.

요금체계 조정과 동시에 운수종사자 처우 개선도 함께 이루어져야

요금체계 조정 등을 통해 운송수입금이 증가한다면 택시운송수지가 어느 정도 개선될 것으로 예상된다. 하지만 이러한 효과가 운수종사자의 소득 증가로 확실히 파급되어야 운수종사자의 공급이 증가하고 택시대란이라는 택시 승차난도 완화될 수 있다. 이를 위해서는 운송수입금 전액관리제와 월급제에 대한 철저한 관리·감독이 필요하다. 또한 변형 사납금제의 확산을 막기 위한 합리적인 성과급 배분 기준금 수준과 소정근로시간 근로 간주 실영업시간에 대한 가이드라인이 필요하다.
