

ISSUE PAPER

# 코로나19 이후 서울시 택시운송수지 분석 통해 요금체계 조정과 운수종사자 처우 개선 방안 마련



서울연구원  
The Seoul Institute

안기정 이하식

## 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.

---

## 01 일상회복 조치 후 택시운송수지 분석 필요해

### 1\_코로나19 확산이 택시산업에 가져온 변화

#### 사회적 거리두기로 서울시 법인택시 운송수입금, 2019년 대비 2021년 8.8% 감소

코로나19로 인한 사회적 거리두기의 시행은 서울시 택시산업에 직접적인 영향을 끼쳤다. 심야영업이 상당한 비중을 차지하는 택시산업은 사회적 거리두기로 인한 야간 집합과 이동의 제한은 수입금의 감소로 직결될 수밖에 없다. [표 1]에서 보듯이 서울시 법인택시 1일 대당 운송수입금은 코로나19 확산 전인 2019년과 2021년을 비교해 볼 때 8.8% 감소하였다. 운송수입금뿐만 아니라 주행과 영업거리, 결제건수 등 택시 영업환경을 나타내는 모든 지표의 실적이 악화되었다.

[표 1] 2인 1차 기준 적용 전 법인택시 대당 운송수입금 추이

구분	2019년	2020년	2021년
결제건수	24.3건	22.3건	21.8건
주행거리	281.2km	265.0km	252.3km
영업거리	181.4km	163.2km	160.4km
영업률	64.1%	60.5%	62.6%
운송수입금	235,905원	216,560원	215,119원

자료: 서울시, 2021, 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 용역

#### 취지와 다른 변형 사납금제 시행으로 법인택시 운수종사자 소득 더욱 감소해

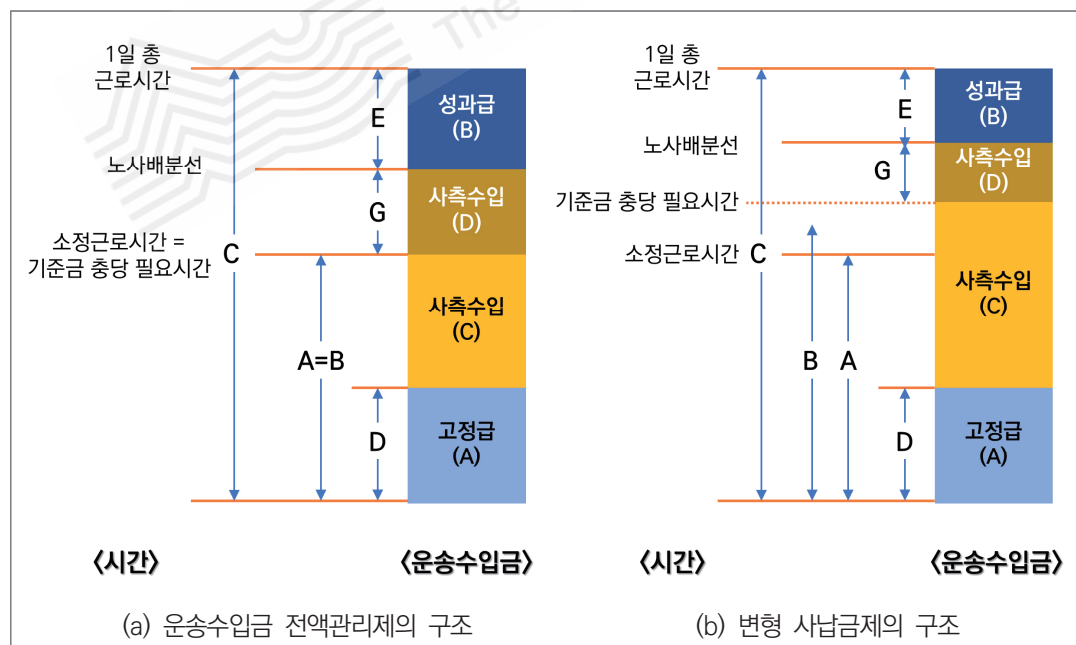
택시의 운송수입금 감소는 법인택시 운수종사자의 소득 감소로 이어진다. 운송수입금을 회사와 운수종사자가 나누어야 하는 법인택시의 특성상 운송수입금의 감소는 법인택시 운수종사자의 소득 감소로 이어질 수밖에 없다.

이에 더하여 코로나19 확산 시기에 시행된 운송수입금 전액관리제(2020년 시행)와 법인택시 월급제(2021년 시행)는 취지와 달리 변형 사납금제로 실시되어 법인택시 운수종사자의 소득을 더욱 감소시켰다. [그림 1]의 (a)는 본래 의미의 운송수입금 전액관리제의 구조를 나타낸 것이다. 전액관리제의 핵심은 운수종사자가 소정근로시간만을 근로하여도 충분히 벌 수 있는 수준의 성과급 배분 기준금(이하 '기준금')을 설정하는 것이다. 이때 운수종사자가

소정근로시간을 근로하면 정해진 고정급을 받고, 만약 기준금을 초과하는 운송수입금을 벌었다면 임금협약 및 단체협약에서 정한 배분율(일반적으로 노사 6대4)에 따라 노사에 분배된다. 이때 운수종사자에게 분배되는 것이 성과급이다.

그러나 현재 서울시 대부분 택시회사에서 시행하고 있는 전액관리제는 [그림 1]의 (b)와 같이 형식만 전액관리제일뿐 과거의 사납금제와 다를 바 없다(이를 ‘변형 사납금제’라고 한다). 기준금도 과거 사납금처럼 높은 수준이다. 서울시 “택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 용역”에서 제시하는 적정기준금은 월 380~390만 원이지만, 중앙임단협상의 기준금은 415만 원, 실제 현장에서의 기준금은 435만 원이다. 또한 기준금을 채우지 못하면 고정급에서 공제하는 금전적 패널티를 가한다. 이는 명백한 국토교통부의 ‘운송수입금 전액관리제 지침’ 위반이다.

또 회사의 운수종사자에 대한 관리 감독이 어려운 택시산업의 특성상, 1일 운수종사자가 소정근로시간을 근로했다고 간주하는 기준으로 승객을 태우고 택시미터기를 작동하는 시간 즉, ‘실영업시간’이라는 개념을 이용하고 있는데, 그 기준이 매우 높다. 1일 소정근로시간 근로 간주 실영업시간은 임단협상 5.5시간이지만, 이는 2019년 서울시 평균 택시운수종사자의 1일 전체 실영업시간보다 0.1시간 높은 수준이다. 서울시 용역에서 제시하는 적정 실영업시간 기준은 4.3시간이다.

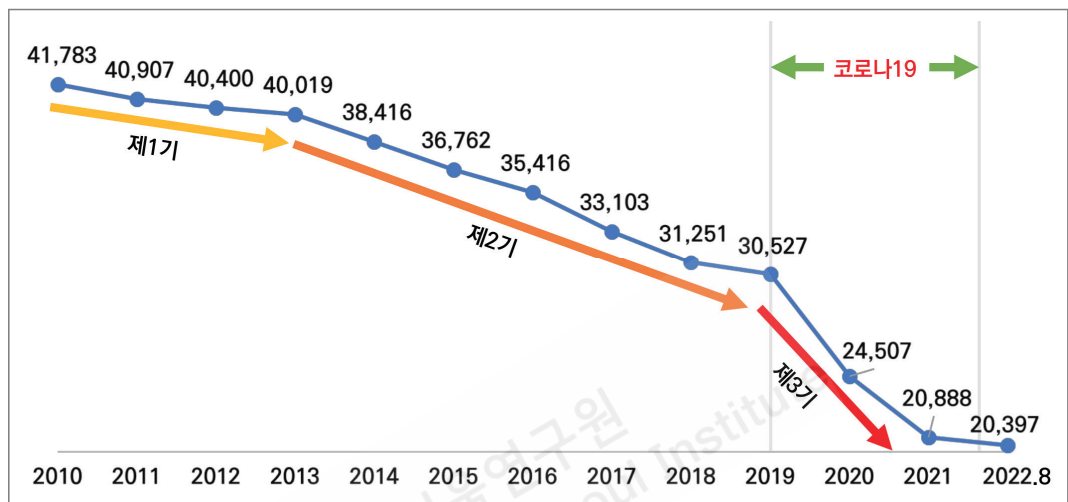


[그림 1] 법인택시 운송수입금 전액관리제와 변형 사납금제의 구조

**코로나 후 법인택시 운수종사자 빠른 유출로 2010년 4만여명 → 2021년 2만여명**

이 결과 나타난 것이 극적인 법인택시 운수종사자의 유출이다. 사실 서울시 법인택시 운수종사자는 2010년 이후 지속적으로 감소해왔다. 2010~2013년에는 연평균 500여 명이 감소하

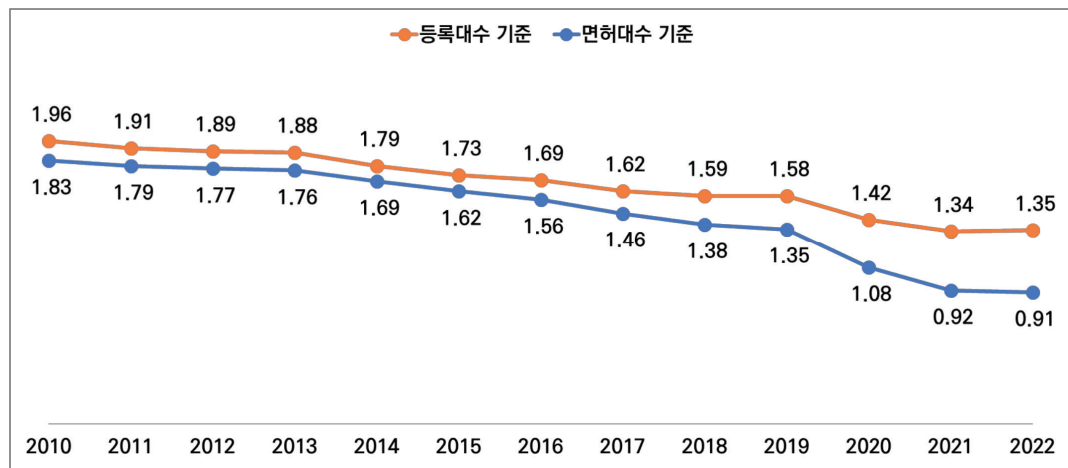
였고, 2013~2019년에는 1,600여 명이 감소하였다. 그러나 코로나19가 확산되던 2020년과 2021년에는 10,000명 정도가 감소해 연평균 5,000여 명의 감소를 기록하게 된다. 그 결과, 법인택시 운수종사자 수는 2010년 4만 1,783명에서 2019년 3만 명대를 기록한 데 이어, 2021년에는 2만 명 수준을 보이게 된다. 그리고 사회적 거리두기가 해제된 이후에도 법인택시 운수종사자는 계속 줄어들고 있다.



자료: 전국택시운송사업조합연합회

[그림 2] 서울시 법인택시 운수종사자 수 추이

이처럼 법인택시 운수종사자가 큰 폭으로 감소하여 서울시 법인택시 면허대수보다 운수종사자 수가 더 낮은 현상을 보이게 되었다. 2021년 말, 운전직 확보율은 면허대수 기준으로 대당 1.0에도 미치지 못하는 0.92로 감소하였고 등록대수 기준으로 1.34를 기록하여 2019년과 비교하면 0.2 이상이 하락하였다.



자료: 전국택시운송사업조합연합회

[그림 3] 서울시 법인택시 운수종사자 수 추이

## 2019년 대비 2021년 법인택시 공급대수 감소율 24.9%로 개인택시의 2배 기록해

법인택시 운수종사자의 유출은 택시공급을 직접적으로 줄이는 효과를 가져온다. 서울시택시 정보시스템(Seoul Taxi Information System, STIS) 자료를 분석한 결과, 코로나19 직전인 2019년에 전취 2021년의 일평균 개인택시 공급대수는 4,467대나 감소했다. 반면 법인택시 공급대수는 개인택시 등록대수의 3분의 1 수준이지만, 개인택시와 비슷한 4,421대가 감소한 것으로 나타났다. 그 결과 법인택시 공급대수의 감소율은 개인택시의 두 배인 24.9%를 기록하고 있다.

개인택시는 요금인상 등으로 영업환경이 개선될 경우 공급이 상대적으로 탄력적인 증가를 보일 수 있다. 법인택시는 요금 인상 등으로 영업환경이 개선되더라도 운수종사자의 처우가 획기적으로 개선되지 않으면 공급이 바로 증가할 수 없는 비탄력적인 성격을 갖고 있어 법인택시 공급대수의 감소가 문제로 지적된다.

[표 2] 연도별 개인·법인택시 일평균 운행대수

(단위: 대)

구분	개인		법인	
	일평균 운행대수 (일요일 제외)	전년 대비 감소량 (감소율)	일평균 운행대수 (일요일 제외)	전년 대비 감소량
2019년	35,817	-	17,739	-
2020년	33,244	-2,573 (-7.2%)	15,397	-2,342 (-13.2%)
2021년	31,350	-1,894 (-5.7%)	13,318	-2,079 (-13.5%)
'19년 대비 '22년 감소량	-4,467 (-12.5%)		-4,421 (-24.9%)	

자료: 서울시, 2021, 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 용역

## 60대 이상 법인택시 운수종사자 65.9%에 달해 ... 야간 운행 기피 등 문제 심화

법인택시의 영업환경 악화는 기존의 운수종사자 이탈과 신규 인력의 유입 중단으로 인해 운수종사자의 고령화를 가속화시키는 결과를 가져왔다. 서울시 법인택시 운수종사자 중 60대 이상의 비율은 2019년에 53.0%였지만, 코로나19의 영향으로 2022년 9월에는 65.9%까지 치솟는 결과를 가져왔다. 법인택시 고령화의 문제점은 고령 운수종사자의 사고율이 높을 뿐만 아니라, 연금 수령 등의 이유로 수입 조절, 야간 운행의 기피 등으로 다른 연령대의 운수종사자보다 택시 공급이 줄어 심야 택시 승차난에 일조한다는 점이다.



**[표 3] 연도별 법인택시 운수종사자 연령별 비율**

구분	20대	30대	40대	50대	60세 이상
2019년	0.1%	0.8%	8.4%	37.7%	53.0%
2020년	0.1%	0.7%	6.7%	34.9%	57.5%
2021년	0.1%	0.6%	4.8%	31.4%	63.1%
2022년	0.2%	0.7%	4.5%	28.8%	65.9%

주: 2022년 수치는 9월 30일 기준

자료: 교통안전공단, 교통안전정보관리시스템 - 운수종사자 일반현황

## 2\_운송원가 변화로 택시운송수지 분석 불가피

### 운송수입금·원가 등 택시운송수지 분석 통해 서울 택시요금 조정 방향 모색해야

2021년 서울시에서는 택시운송수지를 분석하여 대당으로 19.2%의 요금 인상 요인이 있는 것으로 추정하였다. 그러나 코로나19의 확산과 사회적 거리두기라는 비정상적인 상황을 배경으로 한만큼 수입금 분석 등에서 적지 않은 왜곡이 발생할 수밖에 없었다.

2022년 4월부터 사회적 거리두기가 해제되어 심야영업이 자유로워짐에 따라 택시 수요가 폭발하였다. 그러나 택시공급의 비탄력성으로 인해 택시공급이 수요에 비해 상당히 부족해짐에 따라 소위 ‘택시대란’ 사태까지 벌어지고 있다. 그만큼 택시의 운송수입금은 대당이나 인당으로 볼 때 코로나19 이전 상황으로 회복되었다고 유추할 수 있는 대목이다.

이 연구는 사회적 거리두기가 해제되고 사회활동과 사람들의 이동 패턴이 정상화된 상황에서 택시 운송수입금과 택시 원가 분석을 통해 택시의 운송수지를 분석하고, 이를 토대로 향후 서울시의 택시요금 조정 방향을 모색하는 것을 목적으로 한다.

### 물가·최저임금·LPG 인상, 운수종사자수 감소로 운송원가 증가해… 요금 인상 불가피

사회적 거리두기의 해제로 인해 택시의 수입금은 증가할 것으로 추정되지만, 원가 측면에서의 인상 요인이 상당히 높아 수입금 증가를 압도한다면 요금 인상이 필요할 수밖에 없다. 택시 운송원가 측면에서 대표적으로 고려해야 할 요인은 소비자물가인상률, 최저임금의 인상, 유류비의 변동, 운수종사자 수의 변화, 즉 가동률이다.

우선, 소비자물가상승률은 세계적인 인플레이션의 영향으로 2022년 4.19%라는 근래에 보기 드문 높은 수준을 기록했다. 이 연구에서는 법인택시업체에 대한 실사를 토대로 운송원가를

산정하는 것이 아니고 2021년 서울시 택시운송원가 보고서를 토대로 그간의 물가상승률을 고려하여 운송원가를 재산정하기 때문에 소비자물가상승률은 운송원가 산정의 중요한 요인이다.

[표 4] 연도별 소비자물가지수와 증감률

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	최근 3개년 평균
소비자물가지수	99.382	100.00	102.10	106.38	
증감률		0.62%	2.10%	4.19%	2.30%

자료: 통계청

주: 2022년 수치는 1~10월의 평균치

두 번째로, 고용노동부에서 매년 고시하는 최저임금은 2023년에 시간당 9,620원으로 2022년 대비 약 5% 인상되었다. 법인택시 운수종사자의 고정급여는 거의 최저임금 수준이기 때문에 최저임금의 상승은 운송원가 상승으로 직결된다.

세 번째로, 유류비는 택시 운송원가에서 운전직 인건비 다음으로 비중이 높은 항목인데, 최근 국제유가 상승으로 인해 LPG 가격이 급등하면서 2022년 8월 기준 리터당 1,052원을 기록하였다. 이는 리터당 846원이었던 2020년 가격 대비 약 24%가 상승한 것으로 택시운송원가 상승에 큰 영향을 줄 것으로 판단된다.

마지막으로, 법인택시 운수종사자 수의 감소는 법인택시의 가동률 저하로 이어지고, 이는 운수종사자 인당 고정비용 부담이 증가된다. 따라서 이는 운송원가 증가의 요인이고, 특히 법인택시 운수종사자가 최근 2년간 급격하게 유출된 점을 볼 때 매우 중요한 고려 요인이라 할 수 있다.



[그림 4] 2023년 기준 택시운송원가 변화요인



## 02 2022년 서울시 법인택시 운송수입금 분석

### 1\_법인택시 대당 운송수입금 분석 결과

#### 거리두기 해제 후 결제건수, 주행거리, 영업거리, 영업률, 운송수입금 모두 증가

서울택시정보시스템(STIS)의 택시 DTG 데이터를 분석하여 법인택시 운송수입금을 산출하였다. 연구 결과의 비교가능성을 위해 서울시의 2019~2021년 택시 운송수지분석 용역 연구에서 적용한 것과 동일한 2인 1차(2교대) 기준을 적용하였다. 즉, 서울시 소속 법인택시 중 1일 주행거리 330km 이상, 주행시간 19시간 이상, 영업률 50% 이상의 세 가지 조건을 모두 만족시키는 법인택시를 표본으로 분석하였다.

운송원가 산정의 기본 변수인 결제건수, 주행거리, 영업거리, 영업률, 운송수입금을 분석했을 때 사회적 거리두기 해제 후 모두 증가한 것으로 나타났다. 법인택시 1일 대당 영업 실적은 [표 5]에 나타나 있는데, 주행거리, 영업거리, 영업률 등 거의 모든 면에서 코로나19 확산 전이었던 2019년보다 개선된 실적을 보이는 것으로 분석되었다. 또한 2021년의 대당 운송수입금도 2019년보다 6.1% 증가한 것으로 나타났다.

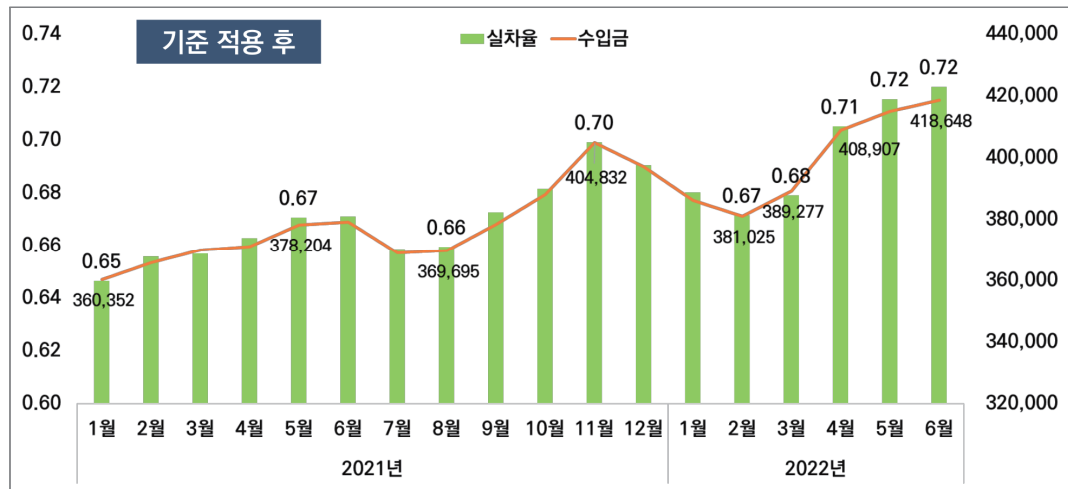
[표 5] 법인택시 대당 1일 영업 실적의 추이(2교대 기준)

구분	2019년	2020년	2021년	2022년
결제건수	38.6건	36.6건	36.8건	37.3건
주행거리	428.0km	428.4km	425.7km	434.2km
영업거리	284.0km	280.1km	285.3km	302.5km
영업률	66.6%	65.3%	66.9%	69.6%
운송수입금 (VAT 포함)	376,965원	367,307원	377,616원	399,857원

주: 2022년 수치는 1~6월 평균값

자료: 서울시, 2021, 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 용역

[표 5]에서 2022년 영업실적 자료는 2022년 1~6월의 분석 결과 평균으로 사회적 거리두기가 아직 시행 중이던 1월부터 4월까지의 자료도 포함되어 있다. 이를 감안하면 5월과 6월의 분석 결과가 진정한 일상회복 후의 택시 영업활동 결과라 할 수 있는데, [그림 5]를 보면 5월과 6월의 운송수입금 평균이 41만 원을 웃도는 것으로 분석되어, 일상회복 조치에 따른 택시 운송수입금의 증가가 상당한 것으로 추정할 수 있다.



[그림 5] 법인택시 월별 실차율과 대당 운송수입금 추이(2교대 기준)

## 2\_법인택시 인당 운송수입금 분석 결과

### 법인택시 운전자별 영업실적 분석 ... 2022년 운송수입금, 2019년 대비 9% 상승

법인택시 운수종사자 1인당 영업실적 분석도 수행하였다. 인당 분석은 운전자자격번호를 기준으로 분석하는 방법으로 주행시간이 6시간 이상 ~ 12시간 이하이고, 주행시간 중 하차와 다음 승차 간의 공차시간이 2시간 미만인 운전자를 대상으로 분석을 수행하였다. 분석 결과는 대당 분석 결과와 동일한 추이를 보였다. 결제건수, 영업거리, 실차율, 운송수입금은 코로나19가 처음 발생했던 2020년에 가장 적은 것으로 나타났고, 거래건수를 제외한 나머지 항목은 2022년에 가장 높은 것으로 분석되었다. 인당 운송수입금은 2019년 17만 원에서 2022년 18만 3,000원으로 약 9% 상승한 것으로 나타났다.

[표 6] 법인택시 인당 운송수입금 추이

구분	2019년	2020년	2021년	2022년
결제건수	19.8건	18.2건	18.7건	19.4건
주행거리(A)	190.7km	188.1km	185.9km	193.9km
영업거리(B)	123.0km	116.2km	120.0km	132.5km
거리실차율(B/A)	64.5%	61.8%	64.6%	68.3%
운송수입금(VAT 포함)	170,019원	158,825원	167,349원	182,547원

주: 2022년 수치는 1~6월 평균값

자료: 서울시, 2021, 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 용역

## 03 2022년·2023년 적정 운송원가 산정

### 1\_적정 운송원가 산정 위한 기본 변수 검토

이 연구는 2021년 운송원가 토대로 2022년, 2023년 적정 운송원가 산정해

이 연구에서는 2021년 서울시 택시 운송원가 산정 결과를 토대로 2022년과 2023년의 적정 운송원가를 산정하였다. 2023년 적정 운송원가 분석은 2023년 2월 택시요금 조정에 따라 요금 인상 후 추정 운송수지 분석을 위해서도 필요하다. 운송원가 항목도 2021년 서울시 택시 운송원가 산정 시 운송원가 항목과 동일하며 [표 7]과 같다.

[표 7] 택시 운송원가 항목

항목		세부항목	
가동비	운전직 인건비	급여	고정급(기본급, 제수당, 상여금), 성과급(기준운송수입금 성과급)
		퇴직급여	퇴직급여
		법정복리	4대보험 법정복리후생비
		기타 복리	식대 등 기타 복리후생비
	유류비		LPG 연료비
	타이어비		자체 관리타이어비, 외주비용
보유비	정비직 인건비	급여	급여, 제수당, 상여금
		퇴직급여	퇴직급여
		법정복리	4대보험 법정복리후생비
		기타 복리	식대 등 기타 복리후생비
	관리직 임원 인건비	급여	급여, 제수당, 상여금
		퇴직급여	퇴직급여
		복리후생비	법정복리후생비, 기타 복리후생비
	정비비		자체 정비부품비, 외주수리비
	차량감가상각비		택시 감가상각비
	차량보험료		택시 차량보험료
	차고지비		택시 차고지비
	기타 차량유지비		운송원가명세서상 차량 관련 세금과 공과, 전력·가스·수도비, 운전직 및 정비직 교육훈련비, 지급수수료 등
	기타 관리비		판매비와 관리비상 여비교통비, 통신비, 수도광열비, 전력비, 세금과 공과, 교육훈련비, 사무용품비, 소모품비, 지급수수료 등
적정이윤		적정이윤	
총 운송원가		가동비+보유비	

### 최저임금인상률, 임금협정서, 운송수입금 고려한 운전직 인건비 산정

운전직 인건비를 산정하기 위해서는 2022년과 2023년의 최저임금인상률을 반영한 고정급과 성과급 배분 기준금을 결정하는 임금협정서, 성과급을 결정하는 초과 운송수입금 및 임금협정서상의 노사배분을 자료가 필요하다.

우선 고정급은 2021년 운송원가에 2022년과 2023년의 최저임금 상승률을 반영하여 산출하였다.

[표 8] 1일 대당 운전직 급여(고정급) 적정 운송원가

(단위: 원)

구분	2022년	2023년
1일 대당 고정급	173,191	181,885

성과급 배분을 위한 기준금과 초과수입금의 노사배분율은 2022년 전국택시노동조합(이하 택택) 중앙임금협정서상 월 435만 원과 노사 6대4의 수치를 이용한다. 운송수입금은 이 연구의 운송수입금 분석 자료를 활용하였으며, 그 결과로 산정된 1일 대당 운전직 성과급의 적정 운송원가는 [표 9]와 같다.

[표 9] 1일 대당 운전직 급여(성과급) 적정 운송원가

(단위: 원, 인)

구분	2022년	2023년
인당 연 성과급기준금(A)(*1)	51,865,385	51,865,385
1일 인당 수입금(B)	182,547	182,547
인당 연 수입금(C=B×365)	66,629,655	66,629,655
인당 연 수입금인정금액(D)(*2)	1,957,500	1,957,500
인당 연 성과급(E=Max(C+D-A,0))	16,721,770	16,721,770
초과수입배분율(F)	60%	60%
1일 인당 초과수입(G=E×F/365)	27,488	27,488
대당 인원(H)	2.64	2.64
1일 대당 초과수입(I=G×H)	72,568	72,568

(\*1) 인당 연 성과급기준금=월평균성과급기준금(4,350,000원)×11개월+월평균성과급기준금(4,350,000원)×24일/26일

(\*2) 연 수입금인정금액은 단체협약서상 휴일, 휴가 및 근로기준법에 의한 연차휴가를 사용하였을 때

휴가를 사용한 날의 운송수입금 인정금액으로 월성과급기준금(4,350,000원)×인정일수(15일)×3%

1일 인당 운전직 급여는 2021년 1일 인당 고정급에 2022년, 2023년 최저임금인상률(5.05%, 5.02%)을 반영하여 산정하였으며, 1일 인당 성과급의 적정 운송원가는 2022년 택택 중앙임금협정서의 성과급 배분 기준금과 배분율 수치를 이용하여 산정하였다. 1일 인당 운전직 인건비, 즉 고정급과 성과급의 적정 운송원가는 [표 10], [표 11]과 같다.

[표 10] 1일 인당 운전직 급여(고정급) 적정 운송원가

(단위: 원)

구분	2022년	2023년
1일 인당 고정급	65,603	68,896

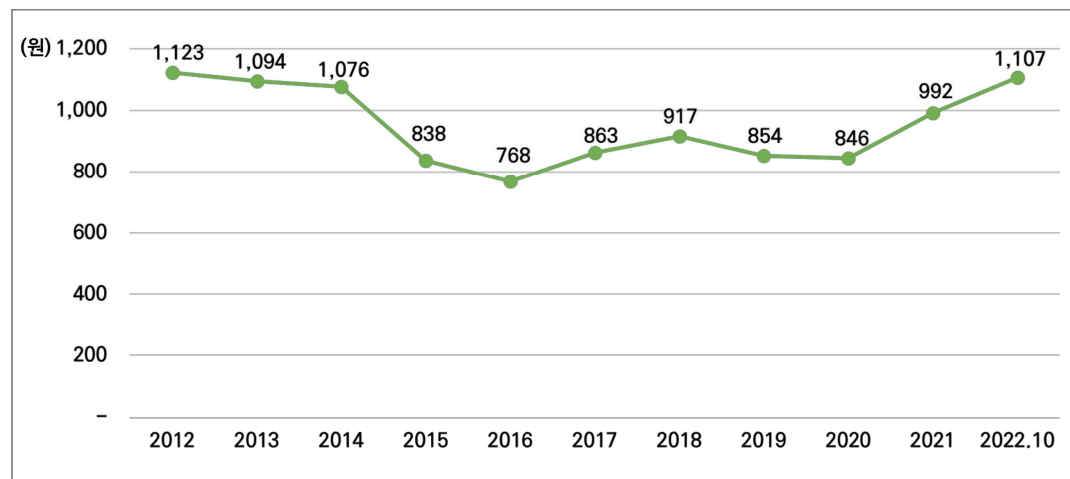
[표 11] 1일 인당 운전직 급여(성과급) 적정 운송원가

(단위: 원)

구분	2022년	2023년
인당 연 성과급기준금(A)	51,865,385	51,865,385
1일 인당 수입금(B)	182,547	182,547
인당 연 수입금(C=B×365)	66,629,655	66,629,655
인당 연 수입금인정금액(D)	1,957,500	1,957,500
인당 연 성과급(E=Max(C+D-A,0))	16,721,770	16,721,770
초과수입배분율(F)	60%	60%
1일 인당 초과수입(G=E×F/365)	27,488	27,488

### 최근 2년간 LPG 단가에 유가보조금 차감 후 1일 대당 사용량 곱해 유류비 산정

유류비는 2022년, 2023년 LPG 단가에 유가보조금 차감 후 1일 대당 사용량을 곱하여 산정하였다. 지난 10년간 리터당 LPG 단가 추이를 살펴보면, 2012년 1,123원에서 2016년 768원으로 감소 추세를 보이다가 2020년 코로나19 여파와 우크라이나 전쟁 등의 영향으로 2022년 10월 말 기준 1,107원으로 증가하였다.



자료: 오피넷(www.opinet.co.kr)

[그림 6] 최근 10년간 연도별 서울지역 LPG충전소 평균 판매가격 추이

2022년 LPG 단가는 2022년 1~10월 평균을 적용하였으며, 2023년 예상 LPG 단가는 최근 3개년 평균 LPG 단가라고 가정하였다.

[표 12] 연도별 LPG 단가

구분	2019년	2020년	2021년	2022년 1월~10월	최근 3개년 평균
LPG 단가(원/리터)	853.67	846.08	991.93	1,152.14	996.72
증감률		-0.89%	17.24%	16.15%	

자료: 오피넷(자동차 충전소 서울지역 평균 판매가격)

2022년 1일 대당 사용량은 2021년 1일 대당 사용량(69.13ℓ)에 2021년 대비 2022년 주행 거리 증가율(1.45%)을 적용하여 산정하며, 2023년 1일 대당 사용량은 2022년과 동일하다고 가정하였다. 2021년 적정 운송원가 산정 시 주행거리는 코로나19의 영향을 받기 전인 2019년 428.0km를 적용하였으며, 2022년 주행거리는 1~6월 평균 434.2km를 적용하였다. 2022년과 2023년의 1일 대당과 1일 인당 적정 운송원가는 [표 13], [표 14]와 같다.

[표 13] 1일 대당 유류비 적정 운송원가

(단위: 원, ℓ/대·일)

구분	2022년	2023년
LPG 단가(A, 부가가치세 포함)(*1)	1,152.14	996.72
LPG 단가(B, 부가가치세 제외)	1,047.40	906.11
유가보조금(C)(*2)	144.12	144.12
유가보조금 차감 후 LPG 단가(D=B-C)	903.28	761.99
1일 대당 사용량(E)	70.13	70.13
1일 대당 유류비(F=D×E)	63,347	53,438

(\*1) 자료: 오피넷

(\*2) 유류세 인화로 2021년 대비 유가보조금이 감소함



**[표 14] 1일 인당 유류비 적정 운송원가**

(단위: 원, 인)

구분	2022년	2023년
1일 대당 유류비(A)	63,347	53,438
대당 인원(B)	2.64	2.64
1일 인당 유류비(C=A/B)	23,995	20,242

**소비자물가상승률 적용해 타이어비, 정비직인건비, 정비비 등 기타 원가항목 산정**

적정이윤은 2021년도와 동일하다고 가정하였으나 운전직 인건비, 유류비, 적정이윤을 제외한 나머지 항목은 소비자물가상승률을 적용하여 산정하였다. 2022년 운전직 기타 복리후생비, 정비직 및 관리직임원 급여, 복리후생비, 정비비, 차량감가상각비, 차량보험료, 차고지비, 기타 차량유지비, 기타 관리비는 2021년 항목별 원가에 2021년 대비 2022년 1~10월 평균 물가상승률 4.19%를 적용하였으며, 2023년 원가는 2022년 항목별 원가에 최근 3개년 평균 물가상승률 2.30%를 적용하였다.

**운전직 확보율 높으면 고정비용 부담 적어져 ... 운전직 확보율 고려한 원가 산정**

이외에도 고려할 요소는 운전직 확보율이다. 운전직 확보율이 높을수록 운전직 1인당 부담해야 하는 고정비용 부담이 적어지기 때문에 인당 보유비용이 낮아진다. 그러나 최근 코로나 19의 상황처럼 운수종사자가 급격히 유출되면 반대로 인당 운송원가가 높아진다. 2022년과 2023년 적정 운송원가 산정에 사용된 운전직 확보율은 대당 1.34명으로 2020년 9월의 대당 1.42명에 비해 대당 0.8명이 감소한 상황이다.

**[표 15] 운전직 확보율의 변화**

연도	2020년 9월	2020년 12월
운전직 수	24,507명	20,352명
등록대수	17,287대	15,238대
운전직 확보율	1.42명/대	1.34명/대

## 2\_2022년·2023년 적정 운송원가 산정

**2023년 1일 대당 적정 운송원가, 463,989원으로 2021년 대비 13.3% 상승해**

[표 16]과 같이 2022년과 2023년의 1일 대당 적정 운송원가는 각각 461,059원과 463,989원으로 산정되었는데, 이는 2021년의 적정 운송원가 409,574원에 비해 각각 51,485원과 54,415원 상승한 수치다. 그 결과 2021년에 비해 2023년의 1일 대당 적정 운송원가는 13.3% 상승한 것으로 산정되었다.

[표 16] 2022년·2023년 1일 대당 적정 운송원가

(단위: 원/대)

구분	원가항목		2022년		2023년	
			금액	비율	금액	비율
가동비	운전직 인건비	급여	245,759	53.3%	254,453	54.8%
		퇴직급여	20,480	4.4%	21,204	4.6%
		법정복리	29,181	6.3%	30,405	6.6%
		기타 복리	4,329	0.9%	4,429	1.0%
	유류비		63,347	13.7%	53,438	11.5%
	타이어비		1,621	0.4%	1,658	0.4%
	소계		364,717	79.1%	365,587	78.8%
보유비	정비직 인건비	급여	4,587	1.0%	4,693	1.0%
		퇴직급여	382	0.1%	391	0.1%
		법정복리	545	0.1%	561	0.1%
		기타 복리	96	0.0%	98	0.0%
	관리직 임원 인건비	급여	15,402	3.3%	15,756	3.4%
		퇴직급여	1,284	0.3%	1,313	0.3%
		복리후생비	1,718	0.4%	1,758	0.4%
	정비비		8,512	1.8%	8,708	1.9%
	차량감가상각비		10,274	2.2%	10,510	2.3%
	차량보험료		11,945	2.6%	12,220	2.6%
	차고지비		4,987	1.1%	5,102	1.1%
	기타 차량유지비		13,711	3.0%	14,026	3.0%
	기타 관리비		15,970	3.5%	16,337	3.5%
	적정이윤		6,929	1.5%	6,929	1.5%
	소계		96,342	20.9%	98,402	21.2%
운송원가 계			461,059	100.0%	463,989	100.0%

[표 17] 2021년·2023년 1일 대당 적정 운송원가 비교

(단위: 원/대)

구분	원가항목		2021년		2023년		차이	
			금액(a)	구성비	금액(b)	구성비	금액 (c=b-a)	증감률 (c/a)
가동비	운전직 인건비	급여	223,668	54.6%	254,453	55.2%	30,785	13.8%
		퇴직급여	18,639	4.6%	21,204	4.6%	2,565	13.8%
		법정복리	26,113	6.4%	30,405	6.6%	4,292	16.4%
		기타 복리	4,155	1.0%	4,429	1.0%	274	6.6%
	유류비		45,257	11.0%	53,438	11.6%	8,181	18.1%
	타이어비		1,533	0.4%	1,658	0.4%	125	8.2%
	소계		319,365	78.0%	365,587	79.3%	46,222	14.5%
보유비	정비직 인건비	급여	4,403	1.1%	4,693	1.0%	290	6.6%
		퇴직급여	367	0.1%	391	0.1%	24	6.5%
		법정복리	514	0.1%	561	0.1%	47	9.1%
		기타 복리	92	0.0%	98	0.0%	6	6.5%
	관리직 임원 인건비	급여	13,928	3.4%	15,756	3.4%	1,828	13.1%
		퇴직급여	1,161	0.3%	1,313	0.3%	152	13.1%
		복리후생비	1,554	0.4%	1,758	0.4%	204	13.1%
	정비비		8,170	2.0%	8,708	1.9%	538	6.6%
	차량감가상각비		9,291	2.3%	10,510	2.3%	1,219	13.1%
	차량보험료		10,802	2.6%	12,220	2.6%	1,418	13.1%
	차고지비		4,510	1.1%	5,102	1.1%	592	13.1%
	기타 차량유지비		13,160	3.2%	14,026	3.0%	866	6.6%
	기타 관리비		15,328	3.7%	16,337	3.5%	1,009	6.6%
	적정이윤		6,929	1.7%	6,929	1.5%	0	0.0%
	소계		90,209	22.0%	98,402	21.2%	8,193	9.1%
	운송원가 계			409,574	100.0%	463,989	100.0%	54,415

## 2023년 1일 인당 적정 운송원가, 196,903원으로 2021년 대비 13.1% 상승해

1일 인당 적정 운송원가는 [표 18]과 같이 2022년 195,333원, 2023년 196,903원으로 산정되었는데, 이는 2021년의 적정 운송원가 174,124원에 비해 각각 21,209원과 22,779원이 상승한 금액이다. 그 결과 2023년의 1일 인당 적정 운송원가는 2021년에 비해 13.1% 상승하였다.

[표 18] 2022년·2023년 1일 인당 적정 운송원가

(단위: 원/대)

구분	원가항목		2022년		2023년	
			금액	비율	금액	비율
가동비	운전직 인건비	급여	93,091	47.7%	96,384	48.9%
		퇴직급여	7,758	4.0%	8,032	4.1%
		법정복리	11,054	5.7%	11,517	5.8%
		기타 복리	2,016	1.0%	2,062	1.0%
	유류비		23,995	12.3%	20,242	10.3%
	타이어비		724	0.4%	740	0.4%
	소계		138,638	71.0%	138,977	70.6%
보유비	정비직 인건비	급여	2,095	1.1%	2,143	1.1%
		퇴직급여	175	0.1%	179	0.1%
		법정복리	249	0.1%	256	0.1%
		기타 복리	46	0.0%	47	0.0%
	관리직 임원 인건비	급여	10,702	5.5%	10,948	5.6%
		퇴직급여	892	0.5%	912	0.5%
		복리후생비	1,193	0.6%	1,220	0.6%
	정비비		4,063	2.1%	4,156	2.1%
	차량감가상각비		7,081	3.6%	7,244	3.7%
	차량보험료		10,124	5.2%	10,357	5.3%
	차고지비		3,351	1.7%	3,428	1.7%
	기타 차량유지비		6,262	3.2%	6,406	3.3%
	기타 관리비		7,294	3.7%	7,462	3.8%
	적정이윤		3,168	1.6%	3,168	1.6%
	소계		56,695	29.0%	57,926	29.4%
운송원가 계			195,333	100.0%	196,903	100.0%

[표 19] 2021년·2023년 1일 인당 적정 운송원가 비교

(단위: 원/인)

구분	원가항목		2021년		2023년		차이	
			금액(a)	구성비	금액(b)	구성비	금액(c=b-a)	증감률(c/a)
가동비	운전직 인건비	급여	84,723	48.7%	96,384	48.9%	11,661	13.8%
		퇴직급여	7,060	4.1%	8,032	4.1%	972	13.8%
		법정복리	9,891	5.7%	11,517	5.8%	1,626	16.4%
		기타 복리	1,935	1.1%	2,062	1.0%	127	6.6%
	유류비		17,143	9.8%	20,242	10.3%	3,099	18.1%
	타이어비		683	0.4%	740	0.4%	57	8.3%
	소계		121,435	69.7%	138,977	70.6%	17,542	14.4%
보유비	정비직 인건비	급여	2,011	1.2%	2,143	1.1%	132	6.6%
		퇴직급여	168	0.1%	179	0.1%	11	6.5%
		법정복리	235	0.1%	256	0.1%	21	8.9%
		기타 복리	44	0.0%	47	0.0%	3	6.8%
	관리직 임원 인건비	급여	9,678	5.6%	10,948	5.6%	1,270	13.1%
		퇴직급여	807	0.5%	912	0.5%	105	13.0%
		복리후생비	1,079	0.6%	1,220	0.6%	141	13.1%
	정비비		3,900	2.2%	4,156	2.1%	256	6.6%
	차량감가상각비		6,403	3.7%	7,244	3.7%	841	13.1%
	차량보험료		9,155	5.3%	10,357	5.3%	1,202	13.1%
	차고지비		3,030	1.7%	3,428	1.7%	398	13.1%
	기타 차량유지비		6,010	3.5%	6,406	3.3%	396	6.6%
	기타 관리비		7,001	4.0%	7,462	3.8%	461	6.6%
	적정이윤		3,168	1.8%	3,168	1.6%	-	0.0%
	소계		52,689	30.3%	57,926	29.4%	5,237	9.9%
	운송원가 계			174,124	100.0%	196,903	100.0%	22,779

### 3\_2022년·2023년 택시운송수지 분석

#### 2022년 1일 대당 97,558원 손실로 운송수지율 78.8% 불과...운송수입금 증가해야

2022년의 1일 대당 운송수입금은 부가가치세를 제외하고 363,506원으로 1일 대당 97,558원의 손실이 발생한다. 운송수지율은 78.8%로 적정 운송원가를 보전하기 위해서는 운송수입금이 26.8% 증가해야 한다. 이는 2021년 19.5%의 수입금 필요액보다 7.3%p 상승한 수치이다.

[표 20] 2022년 1일 대당 운송수지

(단위: 원/대, %)

구분	2021년	2022년
운송수입(A)	342,695원	363,506원
운송원가(B)	409,574원	461,064원
운송수지(C=B-A)	-66,879원	-97,558원
운송수지율(D=A/B)	83.7%	78.8%
수입인상요인(E=-C/A)	19.5%	26.8%

주: 운송수입금 및 운송원가는 부가가치세를 제외한 금액임

#### 2022년 1일 인당 운송수지율, 85.1%로 원가 보전 위해 운송수입금 17.7% 증가 필요

1일 인당 운송수지를 살펴보면, 2022년 수입금은 165,952원이지만, 원가는 195,333원으로 1일 인당 29,381원의 손실이 발생하는 상황이다. 운송수지율은 85.1%로 1일 대당 분석보다 높지만, 원가를 보전하기 위해서는 운송수입금의 17.7% 증가가 필요하다.

[표 21] 2022년 1일 인당 운송수지

(단위: 원/인, %)

구분	2021년	2022년
운송수입(A)	154,563원	165,952원
운송원가(B)	174,124원	195,333원
운송수지(C=B-A)	-19,561원	-29,381원
운송수지율(D=A/B)	88.8%	85.0%
수입인상요인(E=-C/A)	12.7%	17.7%

주: 운송수입금 및 운송원가는 부가가치세를 제외한 금액임



## 2023년 적정 운송원가 보전 위해선 대당 27.6%의 운송수입금 증대 방안 필요

2023년의 1일 대당 적정 운송원가를 대당 운송수입금과 비교할 경우에 운송수지율은 더욱 악화된다. 이는 요금 수준이 고정된 상황에서 운송원가가 상승함으로써 도출되는 결과이다. 2023년의 적정 운송원가는 463,989원으로 추정되지만, 운송수입금은 2022년과 동일하기 때문에 결국 1일 대당 100,488원의 손실이 발생하게 되며 운송수지율은 78.3%에 불과하다. 따라서 2023년의 적정 운송원가를 보전하기 위해서는 운송수입금을 27.6% 증대하는 방안이 필요한 실정이다.

[표 22] 2021년·2023년 1일 대당 운송수지

(단위: 원/대, %)

구분	2021년	2023년
운송수입(A)	342,695원	363,506원
운송원가(B)	409,574원	463,989원
운송수지(C=B-A)	-66,879원	-100,483원
운송수지율(D=A/B)	83.7%	78.3%
수입인상요인(E=-C/A)	19.5%	27.6%

주: 운송수입금 및 운송원가는 부가가치세를 제외한 금액임

## 2023년 1일 인당 운송수지율 84.3%로 원가 보전 위해 운송수입금 18.7% 증가 필요

1일 인당으로 분석을 하여도 대당 분석의 결과와 비슷하여, 2023년의 1일 인당 적정 운송원가는 196,903원으로 산정되지만, 운송수입금은 2022년과 동일하기 때문에 결국 1일 대당 30,951원의 손실이 발생하게 되며 운송수지율은 84.3%이다. 따라서 2023년의 1일 인당 적정 운송원가를 보전하기 위해서는 운송수입금을 18.7% 증대하는 방안이 필요하다.

[표 23] 2021년·2023년 1일 인당 운송수지

(단위: 원/인, %)

구분	2021년	2023년
운송수입(A)	154,563원	165,952원
운송원가(B)	174,124원	196,903원
운송수지(C=B-A)	-19,561원	-30,951원
운송수지율(D=A/B)	88.8%	84.3%
수입인상요인(E=-C/A)	12.7%	18.7%

주: 운송수입금 및 운송원가는 부가가치세를 제외한 금액임

### 택시운송수지 개선 위해 요금체계 조정과 함께 운수종사자 처우 개선도 이뤄져야

요금체계 조정 등을 통해 운송수입금이 증가한다면 운송수지가 개선될 것으로 예상되지만, 그와 동시에 택시 운수종사자의 처우 개선도 같이 이루어져야 종사자들의 이탈을 막을 수 있다. 서울시에서는 요금 인상 후 일정 기간 동안 기준금의 동결을 방침으로 정하고 있으며 회사들의 확약을 받아 둔 상태다. 그러나 일정 기간이 지난 후 다시 기준금 등이 대폭 인상된다면 운수종사자는 다시 유출될 수밖에 없다. 본질적으로 택시요금 조정 효과가 운수종사자에게 돌아가기 위해서는 새로운 임금협정서상의 소정근로시간 간주 실영업시간(미터기 작동 시간), 즉 소정근로시간 6.67시간을 근로했다고 간주할 수 있는 승객 탑승시간(실차시간)과 성과급 배분을 위한 기준금을 합리적으로 설정해야 한다. 변형 사납금제가 아닌 본래 취지의 운송수입금 전액관리제와 월급제를 시행할 수 있도록 가이드라인을 제시할 필요가 있다. 또한 가이드라인에 대한 구속력을 높이기 위해서는 국토교통부의 '운송수입금 전액관리제 지침'상에 이를 명확히 규정하도록 국토교통부와도 협의해야 한다.





---

**코로나19 이후 서울시 택시운송수지 분석 통해  
요금체계 조정과 운수종사자 처우 개선 방안 마련**

서울연 2022-OR-24

---

**발행인** 박형수

**발행일** 2023년 11월 10일

**발행처** 서울연구원

**ISBN** 979-11-5700-772-1 93530 비매품

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

이 출판물의 판권은 서울연구원에 속합니다.