

| 사회적 대화 현장 |

변화하는 산업 환경, 택시 VS. 카풀로 격돌

공유경제 미래는? ... 당사자 사회적 합의 시도

박종훈 <참여와혁신> 취재팀장



'카풀 서비스'를 시작하겠다는 한 기업의 발표에 택시산업이 들썩이고 있다. 다름 아니라, 콜택시 앱으로 대중들은 물론 택시 기사들에게까지 널리 알려졌던 '카카오'에서. 특히 3명의 택시기사가 카풀 서비스 시행에 항의하며 분신까지 시도했던 터라 문제해결은 더 쉽지 않아 보인다.

문제를 어떻게 풀어나가야 할까? 기술의 발달로 변화하는 환경 속에서 과연 이와 같은 이해당사자들의 갈등은 택시산업만의 일일까?

'출퇴근 때'를 둘러싼 논쟁

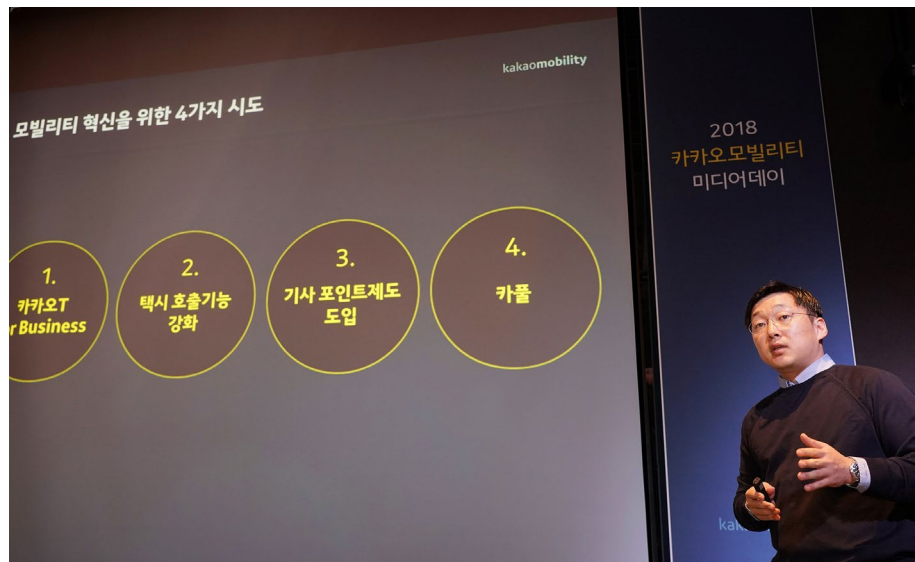
카카오의 자회사 카카오모빌리티는 카풀 서비스를 시작하겠다고 하며 이번 논란에 불을 붙인다. 카카오모빌리티는 이미 3년 전부터 서비스를 시작한 택시 호출 서비스로 유명하다. 지난 9월 말 기준 전국의 택시기사 중 83%인 224,838명이 해당 서비스를 이용하고 있다.

현행 여객자동차 운수사업법에서는 자가용 자동차의 유상운송을 금지하고 있다. 다만 예외로 두는 것이 '출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우'이다. 바로 이 예외조항을 갖고 카풀 서비스를 운영하겠다는 것이 카카오모빌리티의 주장이다.

하지만 택시 노사는 이런 예외조항 역시 완전 삭제를 주장하고 있다. 현행 카풀 서비스들이 출퇴근 시간대를 자의적으로 해석하여 서비스를 제공하고 있는 것은 불법이라는 주장이다. 또한 택시산업은 1913년 이래로 100년이 넘는 기간 동안 면허제 등 각종 규제를 받아온 산업인데, 이와 같은 엄격한 기준은 운송사업에 대한 보호보다는 이용하는 국민의 안전을 담보하기 위한 최소한의 장치라고 말한다.

서비스 질과 낮은 임금의 사이

한국노총 전국택시노동조합연맹(위원장 강신표), 민주노총 전국민주택시노동조합연맹(위원장 구수영), 전국택시운송사업조합연합회(회장 박복규), 전국개인택시운송사업조합연합회(회



장 박권수) 등 택시 4단체는 ‘카풀 문제’에 대해 공동 대응하고 있다. 기자회견이나 집회 등도 함께 주최하고 있는데, 여론이 택시업계에 호의적이지만은 않다.

특히 승차거부나 불친절 등에 대한 경험은 카풀 서비스 저지를 위한 택시 노사의 행보를 백안시하게 만든다. 서울시에 따르면 지난해 택시 민원 신고는 2만 2,420건에 달했다. 불친절 7,567건, 승차거부 6,906건, 부당요금징수 4,703건 등의 순이다. 2016년과 2015년에도 각각 2만 4,008건(불친절 8,364건, 승차거부 7,340건), 2만 5,104건(불친절 8,638건, 승차거부 7,760건)의 민원이 서울시에 접수됐다.

한국표준협회의 서울 등 5개 도시 택시의 전체 서비스 품질 점수 평균은 56.1점으로, 도시철도(74.5점), 고속버스(75.2점) 등의 조사대상 업종과 비교해 시민들의 만족도가 낮다.

노동계는 택시의 서비스 질 향상을 위해 택시기사들의 임금 등 노동조건 개선이 필요하다고 말한다. 이미 법 개정으로 전액관리제로 대체된 ‘사납금 제도’가 존재하는 가운데, 법인택시 기사들은 장시간노동, 저임금에 시름한다.

그런 가운데, 이번 카풀 문제에 대응하는 택시 4단체 중 법인택시 사용자를 대표하는 전국택시운송사업조합연합회는 기사들이 매일 의무적으로 회사에 납부해야 하는 14만 원~18만 원 가량의 사납금 폐지를 반길 이유가 없다. 공동 대응을 하면서도 속내는 차이가 있다.

글로벌 공통 ‘공유경제’ 기업

택시 업계와 카풀 서비스의 갈등이 부각되면서 공유경제에 대한 관심도 수면으로 부상했다. 공유경제(sharing economy)는 지난 2008년 미국 하버드대 로런스 레식 교수가 처음 사용했으며, 한번 생산된 제품을 여럿이 공유해 쓰는 협력소비를 기본으로 한 경제 방식을 말한다. 대량생산과 대량소비가 특징인 20세기 자본주의 경제에 대비해 생겨났다. 즉, 물품은 물론, 생산설비나 서비스 등을 개인이 소유할 필요 없이 필요한 만큼 빌려 쓰고, 자신이 필요 없는 경우 다른 사람에게 빌려 주는 공유소비의 의미를 담고 있다. 최근에는 경기침체와 환경오염에 대한 대안을 모색하는 사회운동으로 확대돼 쓰이고 있다.

카카오모빌리티의 카풀 서비스와 유사한 ‘우버’는 내년 초 상장을 추진하고 있는데, 골드만삭스와 모건스탠리가 보낸 기업가치평가 제안서에 따르면 우버의 기업가치는 1,200억 달러, 우리 돈으로 약 135조 원에 달한다. 이는 미국의 3대 완성차 업체인 GM, 포드, 피아트크라이슬러의 시가 총액을 합친 것보다 높다. 한편 우버와 마찬가지로 차량공유 서비스를 제공하는 ‘그랩’은 동남아 시장을 장악하고 있다.

주로 여행객들을 대상으로 숙박 공간을 제공하는 ‘에어비앤비’는 2008년 창업해 현재 기업가치가 310억 달러(약 34조 원)에 달한다. 마찬가지로 사무공간을 나누는 ‘위워크’의 경우 450억 달러(약 50조 원)의 기업가치라고 평가 받는다.

이들 기업의 사례가 아니더라도, 공유경제의 개념을 주변에서 찾아보는 건 어렵지 않다. 가령 특히 한국에서 인기를 끌었던 PC방 역시 공유경제 사례로 보아야 한다든지, 도서관이야 말로 가장 오래된 공유경제 사례라는 주장이 있는 것처럼 말이다.

최근의 공유경제 서비스들의 특징은 인터넷을 통한 연결이 핵심이다. 과거 에너지(증기기관), 교통(철도), 통신(전화)이 혁명적인 사회변화를 이끌었던 것처럼 말이다.

미래는 장밋빛일까?

택시와 카풀 서비스가 벌이고 있는 한판 승부에서 논란의 지점은 다시 한 번 정리하자면 ▲법 규정 위반과 관련한 문제 ▲사납금 제도를 비롯해 택시 기사들의 저소득 문제 ▲소비자들의 택시 서비스 불만족 문제 등을 꼽을 수 있다. 또 다른 논란거리를 찾아보자면 앞서 이야기한 공유경제 활성화를 위한 정책적인 규제 완화와 관련한 부분이다.

경영계를 비롯해 일각에서는 세계적으로 유명세를 타고 있는 공유경제 기업 등을 본보기로 삼아 우리도 규제 완화를 통해 이를 가능하게 해야 한다고 주장한다. 일부 근거가 있는 이야기다.

하지만 택시 업계와 갈등을 빚고 있는 ‘카카오’의 경우만 보더라도, 카풀 스타트업인 ‘럭시’ 인수를 통해 사업을 준비하고 있다. 또한 차량 공유를 위한 플랫폼 개발 이후에는 부가적인 운용이나 관리비용이 적어 거의 ‘앉아서 돈 버는’ 사업이라고 말한다. 대기업의 규모를 앞세운 이와 같은 사업진출이 과연 공유경제라는 본래 취지에 온당하냐는 비판도 나온다.

여야를 비롯해 정치권에서도 이 문제와 관련해 움직이고 있으며, 이해당사자가 모인 TF에서 사회적대타협을 통해 해결의 실마리를 찾아나갈 수 있을 거라고 기대된다.

하지만 다가올 미래, 특히 소득이 적고, 일하는 환경이 열악하며, 고령화에 대한 우려도 심해지고 있는 산업부터 갈등이 발생하기 시작할지 모른다는 점은 생각할 여지를 남긴다. 과거와는 다른 양상의 노동소외가 견잡을 수 없는 현실로 밀려들기 전 무엇을 대비해야 할지 고민이 필요한 시점이다.