

전국개인택시-연합회신문

번호 | 2013년 4월 23일

발행인 | 유병우
 편집인 | 이성운·한석홍
 발행처 | 전국개인택시운송사업조합연합회
 편집대행 | (주)석유가스신문사

서울 강남구 역삼동 739-11번지 | 전화 : 02)557-7351~2 | 팩스 : 02)554-7359

정책기사

16만 조합원의 염원 ‘택시법’ 절대 포기하지 않는다

“유병우 회장, 반드시 재의결 되도록 연합회 모든 역량 집중할 터”



▲ 지난 2월 20일 여의도 광장에서 열린 생존권수호결기대회 현장에서 KBS와 인터뷰 하는 유회장.

“16만 조합원의 염원인 택시를 대중교통으로 편입시키는 대중교통육성 및 이용촉진에 관한 일부법률개정안(이하 택

시법으로칭함)은 정부의 반대에도 포기할 수 없는 절대 절명의 과제입니다”
 기자와 만난 우리연합회 유병우 회장

은 이렇게 말하고 ‘국회에 계류 중인 택시법 재의결을 위해 연합회의 모든 역량을 집중 16만 조합원과 함께 투쟁해 나가겠다’고 선언했다.

택시업계의 염원인 택시법이 지난 1월 1일 222명의 여야 국회의원이 절대 다수로 통과시킨 법률안인데도 1월22일 퇴임을 앞둔 이명박 대통령의 거부권 행사를 국회로 반송되어 현재까지 계류 중이다.

우리연합회 유병우 회장은 지난 2월2일 국회 주승용 국토해양위원회위원장 초청 간담회를 비롯 택시관련법 간담회 등에 참석 정부가 대체입법으로 추진하고 있는 택시지원법 반대 입장을 분명하게 밝히고 국회계류 중인 택시법을 조속히 처리하여 줄 것을 요구하였다.

또한 2월20일에는 우리연합회가 주도하여 택시관련 4단체와 서울 여의도에서 택시생존권 수수전국비상합동총회를 갖고 국회가 계류 중인 택시법을 재의결해 줄 것을 강력히 촉구했다.

우리연합회는 앞으로도 택시관련 4단체와 함께 계류 중인 택시법이 재의결될

때까지 긴장의 끈을 놓지않고 국회를 상대로 입법추진을 펼쳐 나갈 방침이다.

또한 유병우 회장은 KBS, MBC, 채널 A, TV조선 등과 조선일보, 동아일보 등 중앙일간 신문과의 인터뷰를 통해 이명박 대통령의 거부권 행사에 대한 부당성을 지적하고 “택시도 버스와 함께 대중교통의 두축으로 대국민 교통서비스를 제공하는 대중교통으로 탄생되어야 한다”고 강조했다.

“정부는 지금이라도 거시적이고 미래 지향적인 안목을 갖고 택시지원법 제정 추진을 포기하고 국민의 대표기관인 국회를 존중, 국회에서 압도적 찬성으로 통과되어 현재 국회에 계류 중인 택시법이 재의결 되도록 협조해야 한다”고 강조했다.

한편 유회장은 “우리 조합원 염원인 택시법이 국회에서 재의결 되기 위해서는 16만 조합원이 연합회와 조합을 중심으로 일치 단결하여 한 목소리로 택시법 통과를 요구하자”고 말했다.

〈김관술 기자〉

<http://www.ts2020.kr>

All

차량·좌석

전차량·전좌석 안전띠, 이젠 필수입니다!

안전띠 미착용 시에는 차상을 3배 상해 가능성 18배 증가되며, 특히, 차 밖으로 튕겨나갈 확률이 높아 이 경우 24배나 높은 사망률을 나타냅니다.

국토해양부 TS 교통안전공단 **승관처럼 안전띠 All Check On!**



[인터뷰] - 국철희 서울개인택시운송사업조합 이사장

“조합원 중심의 조합운영을 추진할 터”

근면

성실, 우직함의 상징인 황소, 바로 황소같은 지도자가 경영난에 처한 서울개인택시조합에도 있었다. 황소같이 척박한 땅을 갈아엎고 새 생명을 일구는 삶을 이제 시작해야 하는 국철희 서울조합 이사장을 4월 19일 인터뷰했다.

이사장에 당선된 후 전방위 행보로 여념이 없는 국 이사장에게 무슨말을 꺼낼까 고민하다 2003년 9월 개인택시에 입문하여 개인택시 사업자로 살아온 12년의 삶이 궁금하여 먼저 물었다.



■ 2003년 9월 개인택시에 입문하여 평조합원으로 살아오신 그동안의 삶은 어떠하셨는지요.

- 제가 회사택시 생활도 7년 정도 했습니다. 회사택시를 하면서 바라본 개인택시는, 그래도 조금 더 안정적으로 생활할 수 있고 여유시간도 더 많이가질 수 있겠다 그런 생각을 했습니다.

그런데 막상 개인택시를 시작해보니까 더욱 장시간 노동에 시달려야 하고 정해진 사납금이 없어 사업자로서 느껴야 하는 수익에 대한 부담도 가중될 수밖에 없더라고요.

집사람한테는 미안한 이야기지만 나중에는 수익에 대한 기대치를 낮추고 편안한 마음으로 일을 했어요. 그랬더니 나중에는 회사택시 월수입과 다를 바가 없더라고요. 그만큼 우리 개인택시 동료 기사님들의 삶이 녹록치 않다는 것을 뼈저리게 느끼며 생활해 왔지요.

■ 평 조합원 신분으로 개인택시업권을 위해 그동안 많은 노력을 해왔다고 들었습니다.

- 20여년 전만해도 사회가 바라보는 우리 개인택시사업자들의 위상이 이렇게 낮지는 않았잖아요? 우리 개인택시가 잘나가던 시절에야 이런 고민이 무슨 필요가 있었겠습니까? 젊었을 때 제가 살아오며 느꼈던 많은 고민들이 우리 개인택시의 현실에 바로 접목되더라고요.

개인택시를 해오면서 많은 선배님들과 동료들을 만났고 그분들과 함께 우리 개인택시업계의 미래비전을 고민해왔습니다. 업권강화를 위해 조합원 중심의 연구모임을 만들어 활동해왔고 이를 통해 개인택시조합이 추구해야 할 방향도 제시해 왔습니다.

■ 전주고등학교와 서울대학교를 졸업, 엘리트 학력을 갖고 낮은 직업을 선택하신 이유가 궁금한데요.

- 저만 보면 묻는 질문인데요. 택시를 너무 편하

하는 것 아닌가요? (웃음) 제가 택시를 하면서 학력을 숨긴 적은 없어요. 그렇다고 서울대 나왔다고 자랑하며 다닌 적도 없습니다. 그런데 업권활동을 하는 과정에서 제 이력이 입에 오르내리게 된 것 같습니다.

저는 그런 질문이 나올 때 마다 하는 준비된 답이 있습니다. “서울대 나왔다고 택시손님 더 많은 건 아니다.” 저는 택시운전 16년 넘게 해왔지만 제 직업 택시에 대한 자부심을 갖고 있습니다.

택시운전을 하는 우리 동료들이 너무나 좋습니다. 1-2년 하다 이걸 아니다 싶으면 접을 수도 있었겠지요. 그런데 제가 이렇게 오랫동안 택시를 할 수 있었던 것은 제 체질에도 딱 맞았기 때문 아닐까요? 학력을 이용해 이사장하려고 택시한 것 아니냐는 말씀도 하시는데요. 이사장 나오려고 택시 17년 한다는 것은 말이 되지 않잖아요.

■ 선거공약이 10가지나 되던데요. 취임 후 공약추진의 순서를 정하신다면 우선추진 공약을 말씀하여 주십시오.

- 서울개인택시 조합원들께서 저를 선택한 가장 큰 이유는, 가장 시급하게 해결해야 할 문제에 대한 접근방법, 공약들에 대한 실천가능성을 따져 봤기 때문입니다.

제 약속을 믿고 저를 세워주신 이상 조합원들께 한 약속은 반드시 완성해 낼 것입니다. 지금 즉시 실행해야 할 공약으로는 정부가 밀어붙이고 있는 택시지원법 문제입니다. 택시대중교통법이 이명박 정부에 의해 좌절됐고 그 정부가 만든 대체법안, ‘택시지원법’ 이 고스란히 현 정부로 이어져 법안통과를 시도하고 있습니다.

법 내용만 놓고 보서는 택시지원법이 아니라 ‘개인택시 죽이기법’ 과 다름없습니다. 우선 이법을 막아내는데에 총력을 다하고 있습니다. 그리고 그 외의 업권보존, 조합개혁을 순차적으로 그리고 차분하게 실천해 낼 계획입니다.

■ 선거기간동안 밝히신 약속중 국회에서의 단식투쟁, 또는 식발투쟁 등 조금은 강경투쟁의 노선을 밝히셨는데 향후 대정부, 정치권에 대한 투쟁수위를 어떻게 조절하실는지요.

- 위에서 말씀드렸듯이 지금 시급한 문제는 택시법 문제입니다. 택시 4개단체가 연대해 택시대중교통법을 끌어내는 것도 중요하지만 개인택시에게 직접적으로 타격을 주는 정부의 택시지원법은 법 자체를 폐기시켜야 합니다. 우선 4월 임시국회에서 시도하려던 법 상정은 막아냈습니다. 전국개인택시연합회와 긴밀한 협조를 통해 협상과 투쟁을 병행해 나갈 방침입니다.

택시법뿐만 아니라 가장 시급한 문제이기도 한 택시요금인상을 위해 서울시를 상대로 문서로 요구만 할 게 아니라 강력한 투쟁을 강구해 내겠습니다. 조합원들의 선택을 받은 이상, 어떤 투쟁도, 희생도 불사하겠습니다.

■ 서울조합은 개인택시조합의 상징적 존재로 말할 수 있습니다. 그럼에도 불구하고 전임 이사장중 구속되거나 중도 퇴임함으로써 위상이 많이 추락되어 있습니다. 신뢰와 변화를 어떻게 추진하실 계획인지요.

- 우리 개인택시 조합에 오랫동안 이어져온 악순환 아닙니까? 조합이 조합원을 걱정하는 게 아니라 조합원들이 조합을 걱정해야 하는 슬픈 조직입니다. 이 악순환의 근원이 어디에서 비롯된 것인지 먼저 살펴봐야 합니다.

첫째는 조합을 운영하는 주체들이 자신의 직업이 택시운전기사라는 사실을 망각하고 있다는 사실입니다. 조합원 위에 군림해도 아무 문제 없을 것이라는 생각이 지배하고 있기 때문입니다. 저는 수십 년 이어져온 조합의 악순환 고리를 끊어낼 생각입니다. 서울개인택시조합의 이런 잘못된 행태와 기능을 반듯하게 세워 내겠습니다. 조합원들이 쉽게 다가올 수 있는 조합, 조합원 중심의 조합운영을 추진해나갈 생각입니다. 최소한 내가 뽑아놓은 이사장이 자랑스럽다 느낄 정도의 대표성을 확보해야 합니다.

■ 끝으로 4만여 조합원에게 희망의 메시지를 주신다면.

- 지난 선거운동 과정에서 84세 연로하신 조합원께서 제 손을 잡고 눈물지으며 하신 말씀이 있습니다. “요즘 너무 속이 상해 잠이 오지 않는다. 자네를 믿겠네...” 저는 그 선배님의 눈물을 잊을 수가 없습니다. 조합원들께서 무엇을 걱정하시는 지 잘 알고 있습니다. 저에게 바라는바가 무엇인지 잘 알고 있습니다. 제가 그 눈물 꼭 닦아 드릴 수 있도록 노력하겠습니다. 감사합니다.

(김관술 기자)

연합회 주승용 국토교통위원장 초청 간담회 개최



연합회는 4월15일 전국개인택시연합회관 2층 회의실에서 주승용 국토교통위원장 초청 간담회를 개최하였다.

각 시·도조합이사가 참석한 가운데 열린 초청 간담회에서 유병우 전국개인택시연합회장은 인사말을 통하여 2013년 1월 1일 06시 대중교통 법률안이 국회를 통과하였는데 이 법안이 통과되기까지 주승용 위원장의 노고가 크며

항상 고마움을 느끼고 있어 이 자리를 빌어 감사하다는 말씀을 드리며 우리업계는 천군만마를 얻은 기분이라고 말하고 현재 정부가 추진 중인 택시지원법안은 개인택시를 죽이기 위한 규제법안이라고 택시업계에서도 강력하게 저지할 것이며 위원장께서도 많이 도와줄 것을 건의하였다.

이에 주승용 위원장은 지금 정부가 구

상중인 택시지원법안은 택시지원법이 아니고 택시규제법이라고 할 수 있다면서 개인택시의 경우 양도·양수강화, 상속금지, 연령제한 등은 개인택시업계가 도저히 수용할 수 없는 법안으로서 업계 간 갈등만 초래하는 결과만 낳는다고 말하였다.

이와 같이 문제가 많은 법안을 상임위에 상정 해야되는지 회의가 든다며 정부

가 제출할 택시지원법안을 업계가 수용할지 여부도 의문이 든다고 하였다.

또한 주승용 위원장은 일명 택시법 재의결과와 관련하여서는 민주당의 입장은 변한것이 없다고 못박고, 택시지원법이 국회에 제출되면 심도 있게 검토하여 사업자·운전자·국민 모두가 상생할 수 있도록 최선을 다하겠다고 하였다.

〈김관술 기자〉

농협 개인택시 사업자 대출

◆ 개인택시 신규 사업자 특별대출 1000만원~3000만원

◆ 개인택시 사업자님들께서 쓰고 계신 고금리 대출을 저금리 대출 상품으로 대환 해드립니다.

★취급수수료, 차량설정부 면제(단, 인지세는 50% 본인부담)★

- 자격 : 개인택시 사업자 or 차량구입 예정자
- 한도 : 500만원 ~ 3000만원 (원리금 균등 상환)
- 조건 : 신차할부, LPG충전소 선설정 있어도 대출가능
기존 대출자 (추가대출 가능)
- * 신용도에 따라 금리 차등적용 / 최대 60개월까지 가능

- 심사서류 : 신분증 사본(전화번호기재), 사업자등록증, 차량등록원부갑부, 을1부
* Fax 02-6442-8406로 보내주시면 대출가능여부 확인!
- 자서시 필요서류 : 인감2부, 주민등본1부, 주민초본(주소이력포함)1부, 농협통장 사본, 신분증, 인감도장
- 대출순서 : 전화상담 ▷ 서류 팩스심사 ▷ 자서 ▷ 승인(자서후 당일 송금 원칙)

*대출기관은 지역 농협으로 특별 대출 건입니다

전화번호 : 063-453-7848 FAX : 02-6442-8406

담당 : 이준호 팀장 010-5029-3334

대출금액	36개월	60개월
500만원	161,336원	해당사항 없음
1000만원	322,672원	해당사항 없음
2000만원	645,344원	해당사항 없음
3000만원	968,016원	637,411원

* 3000만원은 신규사업자만 해당 / 금리 10% 적용시



대구조합을 가다

‘분실물 센터’ 만들어 개인택시 브랜드 가치를 높이겠습니다

대구조합 **김순락** 이사장



인구 250만명이 살고있는 대구광역시는 다양한 교통수단이 있어 시민생활이 편리한 곳이다. 공항, 철도, 지하철, 버스, 택시가 어우러져 역동적인 교통수단으로 역할을 하고 있는데다 승용차가 100만 시대를 돌파하여 인구 2.5명당 자가용 한 대를 굴리고 있다.

교통수단이 과잉된 여건 속에서 법인택시와 함께 1만여 대의 개인택시가 운송 사업을 하고 있는 대구시는 택시의 공급과잉으로 숨통이 막힐 정도다.

2013년 1월1일 제10대 이사장으로 취임한 김순락 이사장은 “하루에 5~6만원도 벌기도 힘든 불황을 타개하기 위해서는 과감하게 택시의 공급과잉을 해소시키는 방법밖에 뾰족한 수가 없다. 그런데도 감차 보상법은 사문화되어있어 답답하다”고 말한다.

김이사장은 평소조합원으로 있을 때 개인택시 업계의 어려운 현실을 정부와 정치권에 항의하기위해 2011년 5월16일부터 6월9일까지 23일 동안 삭발을 하고 전국 16개 시·도를 돌면서 각 정당시·도 당사 앞과 청와대, 국회의사당, 정부종합청사와 각 정당중앙당사 앞에서 항의 피켓을 들고 1인 시위를 하면서 조용한 투쟁을 한 인물이다. 그렇기 때문에 김이사장 가슴속에는 오직 개인택시를 걱정하는 열정이 뜨겁다.

◆ 임기 내 공약사항 실천 다짐

김이사장은 이사장에 입후보하면서 이사장 직속 민원창구를 운영, 신뢰받는 조합을 만든다.

조합에서 차량을 양도, 양수하여 6천만원 이상으로 차량가격을 안정시킨다.

▲2013년 디지털 운행기록계 장착과 보상해결 ▲조합사옥 대구시 예산으로 건립 추진 ▲조합 투표소 4개소 이상 증설 ▲이사장 퇴직금제도 폐지 ▲공제지부 이사장 및 임원 친인척 채용금지 ▲조합복지 매장 개설 등 8개항의 공약을 내걸고 당선되었다.

이 같은 공약을 실천 하기 위해 장단기로 나누어 실행 계획을 짜놓은 김이사장은 올해는 이사장 직속 민원실 설치, 2013년 디지털운행기록계 장착 및 보상, 조합 복지매장 개설 등을 중점 추진사항으로 선정했다.

◆ 이사장 직속민원실

“조합원들의 일상에서 발생하는 여러가지 문제들을 의논할 일이 많지요. 그럴 때 조합원의 고충을 들어주고 해결책을 의논하고 찾아 주는 상담역할을 이사장이 해주겠다는 것이 민원창구의 취지입니다” 김이사장의 설명대로 이사장 직속 민원창구는 전담 직원이 배치되고 별도 민원실이 있는 거창한 제도가 아니다. 아무때고 고충상담이 필요한 조합원은 열려있는 이사장실을 찾아오면 상담을 받을 수 있는 제도다.

하지만 법률문제, 행정정문제, 교통사고 등 혼자 해결할 수 없는 문제들을 이사장과 함께 의논하고 해결방법을 찾는 간단한 제도다. 하지만 그 효과는 조합과 조합원 간의 신뢰가 형성되는 큰 역할이라고 김이사장은 확신한다.

◆ 복지 사업 추진

대구 조합은 복지사업의 꽃으로 불리는 조합직영 LPG충전소를 4개소나 운영하고 있다.

직영 충전소는 최고급 LPG가스를 정량으로 판매하는 믿음을 조합원들에게 줄 뿐만 아니라 충전소를 경영 얻어지는 이윤을 조합원들에게 돌려주는 수익 사업으로 조합원을 위한 복지사업이다.

또한 조합이 직영 충전소를 경영함으로써 시중 충전소에 대한 견제 역할을 할 수 있어 시중 충전소의 폭리를 방지하는 효과까지 누리는 제도이다.

아직은 정유사의 충전소 4개소를 임대 운영하고 있

는 대구조합은 조합사옥이 건축되면 자체 충전소를 소유할 계획을 갖고 있다. 또한 지금까지 25억8천만원의 수익금을 조합원들에게 지급한 대구조합은 수익사업을 더욱 확대해 나가겠다고 밝혔다.

◆ 조합 사업 건축 대구시 지원 받는다

“1983년 창립된 대구조합은 조합원 수가 1만명으로 전국 16개 시도 중 다섯손가락에 안에 들어가는 거대 조합입니다. 그런데도 대구조합만 자체 사옥을 마련하지 못하고 셋방살이를 하고 있습니다. 경기도 수원조합 강원도 강릉지부 등은 지자체 예산 지원을 받아 사옥을 마련한 선례가 있습니다. 또한 개인택시조합은 대구시의 위탁업무를 수행하는 기관입니다. 이런 대구조합이 대구시로부터 예산지원을 받아 조합 사옥을 마련하는 것은 당연합니다.

김 이사장은 이사장에 출마하면서 내건 조합사옥 건축을 장기적으로 추진할 계획을 세워 놓고 틈만 나면 시유지 중 후보지를 물색하고 다닌다고 밝힌다.

“조합사옥의 가장 기본적인 조건은 주차 능력입니다. 현재 세 들어있는 교통연수원은 주차면적이 비좁은데다 자체사옥이 아니어서 충전소 경정비동장, 부품 판매점등을 경영할 수 없어조합원 복지사업에 한계를 느끼고 있죠” 일만명 조합원의 위상에 걸 맞는 조합 사옥 건축은 시급한 과제라고 김 이사장은 미래 대구조합의 청사진을 밝히고 조합의 모든 역량을 집중시켜 대구시의 지원을 받아 조합사옥을 건축 하겠다고 다짐한다.

◆ 변화하는 조합, 신뢰받는 조합

“조합원들로부터 사랑과 신뢰를 받지 못하고 불신을 받는 조합은 한 발짝도 미래를 향해 나갈 수가 없습니다. 먼저 조합이 1인사업자인 조합원의 업권 보호에 충

대구조합을 이끄는 임원진



부이사장 정태옥



감사 최영기



감사 오종하



이사 김병관



이사 홍국선



이사 손병용



이사 박병찬



이사 전영한



이사 박노영



이사 하영출



이사 정병기



이사 이상호



이사 장원정



남,달서 지부장 정창기



동,수성 지부장 하재복



북,서,중 지부장 김영석



대의원 구본태



대의원 김근식



대의원 이성호



대의원 홍덕승



대의원 이곤영



대의원 공철규



대의원 전병섭



대의원 윤종근



대의원 이재욱



대의원 이민구



대의원 유연자



대의원 김성철



대의원 고재명



대의원 양문순



대의원 성윤경



대의원 서성진



대의원 성기영



대의원 이남수



대의원 허종훈



대의원 박경수



대의원 이원동



대의원 권오현



대의원 김용도



대의원 이동숙



대의원 김용해



대의원 송취준



대의원 문영찬



대의원 서장하



대의원 김수철



대의원 신남식



대의원 이경숙



대의원 최광식



대의원 김성천



대의원 정인수



대의원 김유식

실하고 투명경영을 실천 조합원에 봉사하고 조합원은 조합을 신뢰하고 고객에 대한 최고의 서비스를 개발 해야 합니다. 이런 목적을 달성하기 위해 먼저 조합이 변하고 다음에 조합원 의식이 변하는 순환구조가 이루어 져야 합니다” 김 이사장은 올해 조합 슬로건을 ‘변화하는 조합, 신뢰받는 조합’으로 정한 까닭을 이렇게 설명한다.

조합과 조합원의 신뢰가 회복되어 대구조합이 변화하게 되면 택시에 대한 부정적 이미지를 바꾸기 위한 노력을 해야 한다고 강조하는 김 이사장은 예산이 마련되는 대로 분실물 센터를 조합에 설치하고 승객의 분실물을 100% 찾아주는 시스템을 만들겠다고 한다. 조합원들을 운전 중 분실 물품을 습득하면 조합에 신

고, 보관하고 조합은 분실 물품을 신고한 조합원에게 감사의 선물을 전달하는 보상 체계를 마련하고 승객 에게는 분실물품은 조합을 방문 찾아가도록 홍보하여 적극 찾아주면 승객과의 신뢰관계 회복은 물론이고 대구조합 개인택시의 브랜드 가치를 상승시키는 효과를 얻게 될 것이라고 김 이사장은 밝혔다. <글·사진 김관술>



강원조합을 가다

보상감차가 최대한 빠른 시일 내에
 실현될 수 있도록 조합의 역량을
 집중할 것입니다

강원조합 **김주원** 이사장



서울시 면적보다 27배나 넓은 강원도는 155만명의 인구가 7개시 11개군에 분포되어 넓게 살고있는 대한민국의 대표적인 산악지역이다.

강원도 조합은 4608명의 조합원이 춘천시를 비롯 18개 시·군지부에 소속되어 택시운송 경영을 하고 있다.

강원도 대부분의 지역이 산악지역으로 동해안을 따라 형성되어 있는 지역특성상 운송여건이 도시나 내륙 지역에 비해 열악한 편이다.

‘강원도개인택시조합원 4608명 가족의 울타리가 되겠다’는 선거슬로건을 내걸고 당선되어 지난 1월1일 제10대 취임한 젊은 김주원 이사장은 화합으로 하나된 강원도 개인택시, 실속있는 주합, 변화하는 개인택시상을 만들기 위해 자신의 모든 역량을 바치겠다고 말한다.

강원조합은 7개시 11개군 지부로 구성되었다.

조합원의 분포는 도청소재지인 춘천시지부에 999명, 원주시지부에1181명, 강릉시지부에705명, 속초시지부에 383명으로 도조합관내에서 LPG직영충전소를 경영하는 4개시지부에 3268명의조합원이 집중되어있고 동해시지부를 비롯 3시 11개군에는 1340명의조합원이 힘겹게 택시운송사업을 하고 있다.

◆ 원활한 소통으로 신뢰회복

강릉시지부에서1985년에 개인택시에 입문한 김이사장은 제7대 지부장에 당선되어 내리 3선을 연임한 실력파다.

투명경영으로 조합원과 소통하고 소통을 통해 신뢰받는 지부를 만든 경영수완은 1999년 705명의 적은 조합원으로는 직영충전소를 경영하기 어려운 여건이지만 무난히 직영충전소를 만들어 성공경영을 했고 이듬해에는 유래없이 시비 2억원, 도비2억원을 받아내 연

건평 180평 규모의 지부사옥을 건축해낸 독심을 발휘했다.

3선 연임을 하면서 성공경영을 한 업적은 지난해 11월29일 실시한 첫 직선제에서 제10대 이사장에 당선되는 영광을 앉았다. 그리고 취임일성으로 “조합에 대한 불신을 씻어내고 신뢰받는 조합으로 변화시키겠다”고 포부를 밝힌다.

취임후 투명경영을 선언한 김이사장은 1년에 한 번 발행하는 조합회보를 통해 조합의 예산·결산 내용을 밝히고 춘천지부 하청수 대의원, 원주지부 최대현 대의원을 감사로 선임 투명경영 감사를 자청했다.

또한 조합원과의 업무소통은 인터넷으로 소통한다.

도조합이 만든 홈페이지를 18개지부가 공동으로 운영하는 방식으로 조합원은 지부에서 도조합의 도청 위탁 업무를 비롯하여 도조합이 제공할 수 있는 행정 및 업무서비스를 받는다.

김이사장은 오전시간에는 조합에서 업무를 처리하고 오후에는 가능한 시간을 지부를 방문 지부장과 함께 조합원을 만나 소통하는 시간을 갖는다.

◆ 강원광역 콜사업 추진

강원도 조합에는 춘천, 원주, 강릉 등 3개 지부에서 독자콜을 운영하고 있다. 하지만 18개 지부 중 15개지부는 콜센타를 운

영하지 못하고 있다.

광역콜센터는 콜사각지대 해소를 위해 전임 이사장 때부터 추진해온 숙원사업이지만 워낙 예산이 많이 드는 사업이라 답보상태에서 맴돌고 있다.

김주원 이사장도 취임하자 광역콜사업을 도조합 역점사업으로 선정하고 박차를 가하고 있다. 지난 2월에 최문순도 지사를 어렵게 면담한자리에서 광역콜은 강원도개인택시사업자들의 오랜 숙원 사업임을 설명하고 평창동계올림픽 이전에 완공하여 택시업계도 올림픽 행사에 이바지할 수 있도록 해달라고 간청했다고 밝혔다.

강원 조합에는 1백명이 안되는 지부가 10곳이나 된



▲ 춘천 충전소, 100여대를 동시 주차할 수 있고 경정비서비스도 받을 수 있다.

다. 넓은 지역에 산재되어 운행하는 산간지역 택시는 공차률이 높기 때문에 광역콜이 추진되면 운송여건이 크게 개선될 수 있다고 조합원들은 희망한다.

김이사장은 도지원과 시·군지원을 받아야 하는 입장에서 소요예산을 고려하여 3가지유형으로 제안하고 줄다리기를 하고 있다.

◆ 지부별 맞춤형 복지 추진

강원조합은 춘천, 원주, 강릉, 속초 등 4개시 지부는 LPG 직영충전소를 운영하고 있다.

춘천시지부가 1999년에 첫 직영충전소를 개소했고 강릉시지부도 같은 해 개소했다.

조합원수가 384명 밖에 되지 않는 속초시지부가 2002년에 직영충전소 대열에 합류하자 조합원수가 1188명으로 18시군지부 중 최대로 많은 원주시 지부도 2007년에 직영충전소를 개업해 복지충전소가 4개소로 확충되었다.

또한 복지충전소를 경영하는 4개 충전소는 정비공장과 부품 판매까지 경영복지 지평을 넓혔다.

이밖에도 춘천시지부는 통학택시 83대 장애인 택시는 500대가 참여하여 운송수입원을 개발하고 있다.

영월군지부도 통학택시를 운영하고 있고 원주시지부도 장애인 택시를 운행해 운송수입원 발굴에 적극 나서고 있다.

◆ 18개 시·군지부 복지매장 운영

조합원수가 1백명 미만인 지부가 10곳이 넘는 열악한 여건에도 불구하고 강원조합은 관내 18개 시·군지부에 복지매장을 운영하고 있다.

김이사장은 강릉시지부장때 부품업체와 거래했던 인연을 활용하여 배터리, 타이어, 차량부품의 단가계약을 도조합이 체결, 단가를 지부에 제공하고 지부별로 직접 공급받는 형식으로 운영한다.

타이어, 배터리는 전지부가 공동구매를 실시하고 있고 일반부품도 전지부로 확대되고 있다.

복지매장은 도조합이 4600대 전조합의 물량을 단가 계약하는 방식이어서 공장도 가격으로 크게 낮출 수 있어 조합원들은 20-30%이상 절감효과를 얻고 있다.

“개인택시는 1인사업자가 경영하는 체제여서 소모품을 구입할 때 소매가격으로 살 수밖에 없습니다. 그러나 4600대를 대표하는 조합이 구매계약을 하게 되면 공장도가격을 적용받게 됩니다. 개인은 숨고 조합이 앞에 나서면 엄청 싸게 구매하는 효과를 얻게되는 원리를 이용하는 것이 복지매장의 효과이지요” 김이사장의 설명이다.

◆ 보상감차 적극 추진

강원조합은 택시의 공급과잉을 해소하기 위해 도청에 감차보상 요구를 꾸준히 해왔다 강원도는 조합의 건의를 받아들여 교통총량조사를 실시 2012년부터 2014년까지 3년 동안 감차대수를 444대로 산출하고 지역별 택시 보상감차계획을 확정공고 했다.

강원도가 밝힌 계획에 따르면 춘천시 한곳만 29대 증차요인이 있고 강릉시 150대, 동해시 111대, 태백시 68대, 속초시 72대, 삼척시 33대, 정선군 10대를 감차요인으로 밝혔다.

“강원도가 정한 감차대수는 법인택시가 포함된 감차대수여서 감차비율을 어떻게 할 것인가를 따지는 기술적인 문제가 남아있지요. 감차를 실시할 때 개인택시가 불리하지 않도록

강원조합을 이끄는 임원진

				
김사 하정수	김사 최대현	춘천지부장 박상원	원주지부장 김용관	강릉지부장 김병열
				
동해지부장 최종복	태백지부장 안병모	속초지부장 최정수	삼척지부장 김종철	홍성지부장 박호성
				
횡성지부장 박웅기	영월지부장 신도선	평창지부장 김종완	정선지부장 박상임	철원지부장 이성기
				
화천지부장 정창용	양구지부장 김용준	고성지부장 지창은	대의원 이필섭	대의원 박한규
				
대의원 안중국	대의원 박세환	대의원 이희중	대의원 공양진	대의원 원재목
				
대의원 이정석	대의원 최국희	대의원 유상주	대의원 권혁일	대의원 이정호
				
대의원 김종욱	대의원 이남규	대의원 지석열	대의원 전두표	대의원 김석철

록 조합원들의 의견을 최대한 반영할 겁니다. 또한 보상감차가 최대한 빠른 시일 내에 실현될 수 있도록 조합의 역량을 집중할 것입니다. 아무리 어려운 현안도 조합원이 일치 단결하여 한마음으로 추진하면 꼭 이루어질 수 있다고 믿고 이사장이 선봉에 서서 추진할

것입니다” 강릉시 지부를 성공적으로 경영수환을 인정받고 있는 김주원 이사장은 이제 도조합이사장으로 변신 성공한 이사장으로 기록되기 위해 열정을 쏟고 있다.

〈글·사진 김관술〉

www.klpg.or.kr



대한민국이 세계 최고의 친환경 LPG자동차 시대를 열어갑니다 🦋

경제성, 연비, 성능...기술과 에너지의 한계를 뛰어넘는
세계 최고 엔진기술의 대한민국 친환경 LPG자동차 -
우리의 미래, 우리의 에너지경쟁력을 키워갑니다



Clean LPG

미세먼지를 배출하지 않는 청정연료 LPG는
깨끗한 하늘을 만들어 사람과 환경을 지켜줍니다

Power LPG

세계 최고의 엔진기술을 통해 에너지 효율을
극대화하여 힘과 연비, 성능의 혁신을 이루었습니다

Economy LPG

휘발유의 절반 수준인 연료비와 향상된 연비로
고유가 시대를 이기는 큰 힘이 됩니다

2013년 1/4분기 주요 사업 추진실적

1 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 일부개정법률안(대안) 국회 재의결 적극 추진

□ 연합회가 중심이 되어 전국택시연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 등 공동명의로 금년 제313회 국회에서 대중교통수단에 택시 포함과 관련하여 발의된 “대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률안”에 대하여 원안대로 통과하여 줄 것을 국회, 정부 등에 강력하게 전달하였다.

□ 연합회를 비롯한 택시 노·사4단체는 공동으로 대중교통 수단에 택시가 포함될 수 있도록 성명서 발표, 대표자회의, 간담회, 언론홍보 등을 통하여 다각적으로 추진하였으며, 그 추진사항은 다음과 같다.

일 정	추진사항
'13.01.17	<ul style="list-style-type: none"> ● 「대중교통 육성 및 이용 촉진에 관한 일부개정 법률 즉각 공포 관련 성명서 발표 - 정부는 대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법률을 즉각 공포하라!!!
01.21	<ul style="list-style-type: none"> ● 전국시·도 택시대표자 비상합동 대책회의 개최 - 향후대책, 결의문 의결, 촉구문 제출 등
01.29	<ul style="list-style-type: none"> ● 국회 대중교통법안 홍보계획 시·도조합 통보 - 지역 국회의원 상대로 재의결 설득
01.31	<ul style="list-style-type: none"> ● 여·야 원내대표 합의사항 - 대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법률 개정안은 새누리당과 민주통합당 정책위의장, 국토해양위원장과 여·야 간사 등 5인 협의체를 구성하여 택시업계 및 종사자를 포함한 교통업계 관계자들의 의견 수렴을 거쳐 개정안과 정부 대체입법안을 검토한 후 처리하기로 함.
02.02	<ul style="list-style-type: none"> ● 주승용국토해양위원장 초청 간담회 참석
02.15	<ul style="list-style-type: none"> ● 국토부는 택시산업 발전을 위한 정책토론회 개최 - 당 연합회를 비롯한 택시업계의 저지로 무산됨.
02.18	<ul style="list-style-type: none"> ● 국회 택시관련법(대중교통법안, 택시지원법안) 간담회 <참석자 명단> - 국토해양위 주승용 위원장 - 국토해양위 강석호 간사 - 국토해양위 이운석 간사 - 국토해양위 허태수 수석전문위원 - 국토해양위 김요환 전문위원 - 국토해양부 김한영 교통정책실장 - 국토해양부 김용석 과장 - 전국개인택시운송사업조합연합회 유병우 회장 - 전국택시운송사업조합연합회 박복규 회장 - 전국택시노동조합연맹위원장 이갑운 직무대행 - 전국민주택시노동조합연맹 구수영 위원장 ● 국토부와 택시업계간의 의견차이로 합의 결렬
02.19	<ul style="list-style-type: none"> ● 택시 노·사 4단체 기자회견 - 택시 대중교통법 국회 본회의 재의결 촉구 - 30만 택시종사자 생존권 사수 비상 합동총회 개최 알림
02.20	<ul style="list-style-type: none"> ● 택시 생존권 사수 전국 비상 합동총회 개최 - 13:30-16:45 여의도 문화마당 - 택시 관계자 약 2만5천 여명 참석 - 새누리당 정우택의원 - 전국 택시 운행 중단율 : 약 32.1%(국토해양부)
02.28	<ul style="list-style-type: none"> ● 국토부는 택시산업 발전을 위한 공청회 개최 -300여명 택시산업발전을 위한 공청회 저지
03.06	<ul style="list-style-type: none"> ● 서울조합 정순정 이사 외 6명과 간담회 - 대중교통법과 관련 논의

03.06	● 주승용 국토교통위원장 초청 간담회 참석
03.26	● 택시의 대중교통 법제화 대국민 홍보관련 4개단체 회의
04.08	● 택시 대중교통법관련하여 4개 단체 대표자 회의를 개최 - 택시 대중교통 법제화 홍보 캠페인 추진계획 확정

2 택시산업 발전을 위한 지원법 제정안에 대한 반대 의견서 제출 등 적극 대응

□ 연합회는 국토해양부가 입법예고(13. 1. 24~2. 24)한 ‘택시산업 발전을 위한 지원법 제정(안)’에 대하여 대중교통으로 역할 하는 택시현실을 무시하고, 그 동안의 현안문제를 짜깁기한 졸속법안이며, 택시 업계간에 분란만 야기하는 법률안임으로 개인택시 업계는 강력 반대하는 의견서를 국토교통부(13. 2. 13)와 규제개혁위원회(13. 3. 25)에 제출 하였다. 그 검토내용은 다음과 같다.

택시산업 발전을 위한 지원법 제정안	검 토 내 용
제6조(재정지원) - 합병 등 구조조정 또는 경영개선 - 총량규제에 따른 감차 - 친환경 택시로의 대체(신설) - 서비스 향상을 위한 시설·장비 확충	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기존 법령에 지원규정 존재 - 여객자동차운수사업법 제50조 (재정지원) 동법 시행령 제21조의3 동법 시행규칙 제94조 ○ 법령의 규정에도 불구하고 전혀 집행된 바 없어 택시지원법안 제정은 실효성 없음 ○ 일관성 있는 체계적 지원을 위해서 대중교통육성법 개정 필요
제8조(사업구역별 면허 총량) - 5년 단위 적정 공급규모 산정 - 공급과잉지역 신규면허, 면허의 양도·양수 및 상속 금지 (신설)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 여객법 제5조(면허 등의 기준)에 규정에 따라 총량제 시행 중 ○ 다만 신설조항은 위헌의 소지와 개인택시 생존권 박탈로 인하여 극렬한 갈등을 초래.
제9조(택시운송사업의 구조조정) - 면허취소 및 감차 등을 통한 구조조정 ※ 행정처분, 서비스평가, 별점 등 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 구조조정은 택시산업 전반의 재편방안이 필요한 것이지, 단순한 처벌강화만을 구조조정이라 보는 것은 심각한 문제가 있음. ○ 정부의 단속강화, 택시업계자정노력으로 해결될 수 있음 ○ 정부의 무분별한 면허권 남발로 인한 택시 공급과잉에 대한 책임을 회피하려는 것 ○ 체계적이고 일관성 있는 구조조정의 집행을 위해서는 대중교통육성법 개정 필요
제10조(운수종사자의 정년) - 정년 70세로 규정 (신설)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 시민안전 측면에서 타당한 측면이 있으나 고령화 추세에 비추어 볼 때 실효성 의문 ○ 노인 일자리 창출, 노인복지 측면에서 연령을 기준으로 택시운전을 제한하는 것은 행정편의적인 발상
제12조(택시의 운행정보 관리) - 운행기록장치와 택시요금미터를 활용한 정보 수집·관리시스템 구축·운영 - 사업자 및 종사자 동의 없이 정보 수집·이용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2013.12월까지 장착토록 교통안전법에 규정 ○ 이미 서울시 등 지자체가 추진 중인 사항. ○ 당사자 동의없이 정보를 수집·이용토록 하는 것은 개인정보보호법 등과 충돌

제13조(조세의 감면)	
- 차량 취득세	- 50% 감면 중 (지방세법 제7조의1 및 지방세특례제한법 제70조의1) * 전 사업용 차량 감면 중
- 친환경 택시 취득세	- 취득세 감면 증으로 실효성 없음
- LPG 부탄 개별소비세	- 개별소비세 등 전액 지원 중 (세금면제 23,39원 / 보조금 197,97원) ※ 택시 5,690억원, 버스 3,277억원
- 부가가치세	- 부가가치세의 90% 경감 중 (조세특례제한법 제106조의7) ※ 택시 1,823억원, 버스 면제(6,000억원 추산)
제14조(운수종사자 복지금 설치 등)	
- 개인·단체·법인의 출연 (신설)	○ 재원 마련방안 불확실
- 건강검진, 장학사업 등에 사용	○ 영세한 택시업계의 기금출연만으로 전가하는 것은 비현실적이므로 정부차원 대책이 필요 ○ 화물의 경우 정부의 감독 하에 유가보조금 카드수수료에서 카드사가 기금 출연
제15조(운수종사자 준수사항)	
- 승차거부, 중도하차 금지	○ 여객법 제26조 (운수종사자의 준수사항)에 있고 이를 개정할 사항.
- 부당 운임 금지	○ 택시 4단체가 발표한 성명서(1/17)에서 자정노력을 이행할 것을 밝힌 사항
- 합승 금지	
- 영수증 미발급 금지	

□ 규제개혁위원회는 3월 20일 제303회 규제개혁위원회를 개최하여 「택시산업 발전을 위한 지원법 제정안」에 대하여 심사하였으며, 당 연합회 강력 반대 의견서의 검토내용을 상당부분 반영하였고, 그 심사 결과 주요내용은 다음과 같다.

[의안번호] 2013-89

[규제명] 1. 택시 사업구역별 면허총량제 강화 (강화, 안 제9조)

○ 제정안 제9조 제4항에 대하여 아래와 같이 개선권고함

	제정안	개선권고(안)
내용/결과	④ 제3항에 따라 고시된 사업구역별 면허 총량보다 택시운송사업 면허의 공급이 많은 사업구역에서는 「여객자동차 운수사업법」 제4조, 제14조 및 제15조에도 불구하고 택시운송사업 면허를 받을 수 없고, 대통령령으로 정하는 택시운송사업의 양도·양수 및 상속을 할 수 없다.	④ 제3항에 따라 고시된 사업구역별 면허 총량보다 택시운송사업 면허의 공급이 많은 사업구역에서는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에도 불구하고 택시운송사업 면허를 받을 수 없다.
주요발언	<p>○ 이 조항의 제정목적이 택시의 공급량을 줄이는 것이라고 하는데, 개인택시의 양도·상속 금지로 어떻게 그 목적을 달성한다는 것인지 이해가 안됨</p> <p>○ 신규면허를 금지하는 것은 경영정상화라는 이유로 고용을 줄이는 결과를 초래하는데, 일자리창출이라는 정부목표와 어긋나는 것이 아닌지? 또한, 개인택시사업자는 대부분이 50대 이상이고, 이들은 상당한 재산을 투입하여 양수한 것인데, 이것을 제한하는 것은 과도한 규제로 보임</p> <p>○ 현재 판례와 같이 개인택시면허가 제한이 가능한 재산권의 성격이 있다는 것을 인정한다 하더라도, 소급적용하는 것은 위헌의 소지가 있음.</p> <p>- 국토부에서 법률자문받은 자료의 경우, 위헌의 소지가 약하다는 정도의 의견이 있으나, 이를 그대로 인정하여 위헌의 소지가 있는 법률안을 수용하기는 어려움</p> <p>○ 면허가 과다발급되어서 문제라면 정부가 적절한 가격에 사들여야 하는 것으로 생각됨</p>	

주요발언	<p>○ 개인택시면허에 붙어있는 프리미엄은 과도한 면이 있으나, 이것은 기존의 제도에 의해 시장에서 형성된 것이므로, 이를 부정하는 것은 지양해야 할 것으로 보임</p> <p>○ 택시에 대한 감차 정책이 필요하다고 하더라도 위헌의 소지가 있는 법률안을 수용한다면 향후 더 많은 문제를 야기할 수도 있으므로 양도·상속이 허용되어온 '09.11월 이전에 발급받은 개인택시 면허에 대해 양도·상속금지를 소급적용하는 것은 안되고, 신규면허 금지 또는 신규면허에 대한 양도상속 금지로 한정해야 할 것임</p>
------	---

[의안번호] 2013-89

[규제명] 2. 운수종사자의 운전가능연령 제한 (신설, 안 제11조)

○ 제정안 제11조 및 부칙에 대해 아래와 같이 개선권고함

	제정안	개선권고(안)
내용/결과	<p>제11조(운전업무종사 가능 연령)</p> <p>① 운수종사자의 운전업무종사 가능연령은 70세로 한다. 다만, 70세가 되기 전 6개월 이내에 국토해양부장관이 실시하는 운전적성정밀검사에 합격한 운수종사자는 75세까지 운전업무에 종사할 수 있다.</p> <p>② 제1항에 따른 운전적성정밀검사의 절차 및 방법 등 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.</p> <p>부칙 : 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제11조는 공포 후 3년이 경과한 날부터 적용한다.</p>	<p>제11조(운전업무종사 가능 연령)</p> <p>① 운수종사자는 70세가 되는 해부터 매 2년마다 운전적성정밀검사를 받아야 한다. 검사결과 대통령령으로 정하는 사유에 해당될 경우 대통령령이 정하는 기간 동안 운전업무에 종사할 수 없다.</p> <p>② 좌동</p> <p>부칙 : 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. (단서 삭제)</p>
주요발언	○ 규제조정실 검토의견에 대해 국토부에서도 수용의사를 밝혔으므로 검토의견대로 개선권고함	

[의안번호] 2013-89

[규제명] 3. 운수종사자의 의무사항 강화 및 과태료 상향조정 (강화, 안 제16·23조)

	제정안	심사결과
내용/결과	<p>○ 택시운전자의 금지사항으로 ① 승차거부 또는 중도 강제하차, ② 부당운임 징수, ③합승, ④고객이 요구에도 영수증 발행 또는 신용카드 결제 거부를 규정하고 이에 대한 위반시 과태료를 500만원 이하로 상향조정(현행 여객법은 50만원 이하로 규정)</p>	○ 과태료를 2배(100만원이하)만 상향조정하도록 하고, 현행 규정에서 적용하지 않고 있는 누진제를 적용하도록 개선권고함
주요발언	○ 규제조정실의 검토의견에 대해 국토부에서도 수용의사를 밝혔으므로 검토의견대로 개선권고	

[의안번호] 2013-89

[규제명] 4. 택시운송사업의 구조조정(강화, 안 제10조)

○ 제정안 제10조에 대해 아래와 같이 개선권고함

	제정안	심사결과
내용/결과	1. 1대의 택시를 본인이 직접 운전하는 운송사업자가 제16조제1항을 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우	1. 1대의 택시를 본인이 직접 운전하는 운송사업자가 대리운전을 하게 한 경우, 그 대리운전자가 제16조 제1항을 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우

내용/결과	2. 운송사업자가 채용한 운수종사자가 제16조제1항을 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우	2. 운송사업자가 채용한 운수종사자가 제16조제1항을 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우
	3. 「여객자동차 운수사업법」 제20조에 따른 경영 및 서비스 평가 결과 대통령령으로 정하는 기준에 미달하는 경우	삭제
	4. 「여객자동차 운수사업법」 제85조 제4항에 따른 별점이 대통령령으로 정하는 기간 동안 대통령령으로 정하는 점수를 초과하는 경우	삭제
주요발언	○ 규제조정실의 검토의견에 대해 국토부에서도 수용의사를 밝혔으므로 검토의견대로 개선권고	

3 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 의원입법발의

□ 새누리당 함진규의원 등 10인 입법발의(13. 02. 13) 제안이유 및 주요내용

함진규의원 발의 → ◎ 2009년 11월 28일 이후 개인택시면허를 취득한 개인택시사업의 양도와 상속이 가능하도록 함.

○ 개인택시운송사업의 경우 택시의 과잉공급을 방지하기 위하여 2009년 11월 28일 이후에 개인택시운송사업 면허를 취득한 자의 경우 면허의 양도 및 상속을 제한하고 있음. 그러나 정부가 택시의 총허용량을 규제하여 과잉공급 문제가 해소되고 있고, 개인택시운송사업 면허가 재산권으로서의 성격을 가지고 있음을 감안하여 개인택시운송사업 면허의 양도 및 상속이 가능하도록 하려는 것임.

돈 되는 '심야 할증시간 확대' 와 '공휴일 할증' 도입! 그런데 왜 당사자인 택시 운수종사자는 거부?

정부는 오로지 택시법을 무마시키기 위한 꼼수로 택시요금 할증이라는 땀질식 처방을 제시하였습니다.

정부는 국민을 속이고 있습니다.
 택시법으로 1조 9천억원의 국민혈세가 낭비된다는 거짓 언론보도로 여론을 호도하였습니다. 이 주장의 허위성은 민주통합당 정책간담회에 참가한 정부관료가 공식적으로 인정했습니다.

국민여러분!!!
100만 택시가족들이 간절히 호소합니다!
 택시사업자들은 정상적으로 택시를 운영할 수 있는 경영조건 개선을 바랍니다.
 택시노동자들은 최소한의 생계를 보장받을 수 있는 근무조건 개선을 바랍니다.

땀질식 택시정책이 아니라 본질적인 택시산업의 육성을 위한 정책의 전환을 바랍니다.
 택시법(대중교통법)의 시행으로 택시는 정상화 될 수 있으며, 궁극적으로는 택시·버스·지하철간 연계 시스템 확립과 균형 있는 발전으로 국민의 입장에서 보다 편리한 대중교통 시스템 구축이 가능해 질 것 입니다.

2013년도 연합회 세입세출 결산 내역

<2013년도 세입세출결산 총괄표>

(단위 : 천원)

항목	2013년 결산
◎ 세입	1,622,096,230
회비	1,621,449,200
기타수입	647,030
◎ 세출	1,576,409,901
1. 사무비	879,016,021
○ 인 건 비	568,478,523
· 급료	298,548,800
· 상 여 금	182,263,200
· 수 당	87,666,523
○ 물 건 비	310,537,498
· 여 비	2,687,800
· 공공요금	9,696,690
· 제세공과금	3,953,640
· 차량유지비	47,052,568
· 수 용 비	15,267,420
· 수수료수선비	5,444,190
· 시설관리유지비	34,705,410
· 복리후생비	191,729,780
2. 사업비	555,273,480
○ 물 건 비	125,555,850
· 여 비	12,491,000
· 수 용 비	77,164,850
· 광고선전비	35,900,000
○ 판공비	282,566,600
· 기관운영판공비	53,968,100
· 특별판공비	156,648,500
· 홍보활동비	71,950,000
○ 이용료	-
· 수수료	-
○ 선진화지원비	147,151,030
· 회 의 비	109,891,030
· 사회복지비	1,210,000
· 포 상 비	36,050,000
3. 재산취득비	7,101,400
○ 재산취득비	7,101,400
· 재산구입비	7,101,400
4. 분담금	15,019,000
○ 분담금	15,019,000
· 교통개발연구원 분담금	11,419,000
· 단체회비분담금	3,600,000
· LPG가격공동분담금	-
5. 적 립 금	120,000,000
○ 적 립 금	120,000,000
· 퇴직적립금	120,000,000
6. 예 비 비	93,053,700
○ 예 비 비	93,053,700
· 예 비 비	93,053,700

1. 택시 대중교통 법제화 의미



첫째, 심각하게 파괴된 택시의 공공성 회복 · 강화!
 택시는 연간 39억명, 하루 평균 1천 1백 만명이 이용하는 대중교통
 정부는 택시가 고급 교통수단이라는 낡은 고정관념에 사로잡혀 택시의 공공성을 부정하고 있습니다.
 택시의 체계적인 육성으로 공공성을 강화하여 안전하고 편리한 교통수단으로 거듭날 수 있도록 변화가 필요한 시점입니다.

둘째, 중앙 · 지방 5개년 대중교통계획에 택시 포함! 교통산업간 양극화 해소! 택시산업의 균형 있는 발전!
 국가교통계획 및 대중교통 5개년 계획 및 지방정부 대중교통 5개년 계획 포함 법률에 의해 택시정책이 예측 가능하도록 제반 환경을 조성하고, 버스 · 지하철 등 연계 교통정책 수립하여 시민편의 증진을 위한 정책으로의 전환이 필요합니다.



셋째, 정부의 책임감 있는 택시산업 구조개혁 및 근로자 처우개선 추진!
 택시 대중교통 법제화 통해, 정부와 지자체의 택시 관리 · 감독 기능 강화
 택시의 불법 · 탈법 행위 및 택시 이용 범죄를 근절하고, 택시수요 증대를 통한 운수종사자의 처우를 개선해 나가야 할 것입니다.

2. 택시가 대중교통이 되면 무엇이 달라지나?



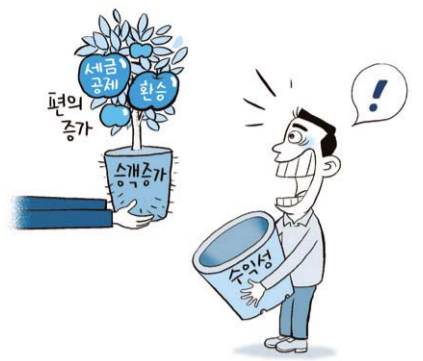
택시정책이 주먹구구식이 아니라 체계적이고 안정적이 됩니다.
 국가교통계획 및 대중교통 5개년 계획과 지방정부 대중교통 5개년 계획에 포함하여 안정적 택시발전 정책수립 및 단계적 발전이 가능해 집니다.

정부 및 지자체의 관리 · 감독 기능이 강화되어 택시 이미지가 개선됩니다.
 요금 조정 및 사후관리 강화, 택시 불법행위에 대한 근절이 가능해 질 것입니다.

택시시설 현대화 및 선진화로 택시 이용이 쉬워지고 근로여건이 개선됩니다.
 택시승강장, 공영차고지 등이 대중교통시설로 인정되며, 지자체 및 관리업체 비용부담 경감 등을 통해 택시 운수종사자의 근로여건이 개선 될 것입니다.

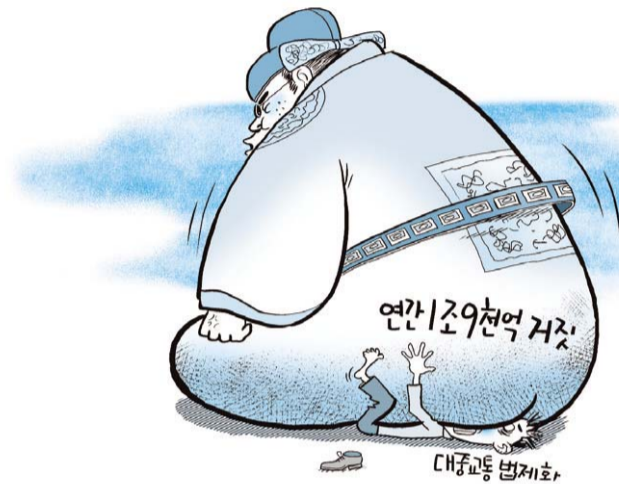
택시 운수종사자 처우개선이 용이해 집니다.
 택시 산업에 대한 국가 및 지자체의 관리 · 감독 기능이 강화되어 택시 운수종사자에 대한 근본적인 처우개선이 가능해질 것입니다.

택시업체 경영투명성 확보가 용이해지고 구조조정이 가능합니다.
 구조조정 · 재정지원에 따른 감독 (법 제11조), 서비스 평가제 (법 제17조, 제18조) 등의 활용을 통해 택시 사업장의 경영 투명성이 용이하게 확보될 것입니다.



시민들의 택시 이용편의가 증가하고 택시 이용이 증가하여 수익성이 향상됩니다.
 타 교통수단과 연계, 택시이용 요금의 세금공제, 택시종류 다양화 등이 가능해져 일반시민의 이용편의가 크게 확대될 것이며, 택시 이미지 개선 통한 택시이용 증대와 수익성이 개선되어질 것입니다.

3. 국민의 혈세로 '1조 9천억원' 과도한 재정이 부담된다고 하는데? ⇒ 이는 전혀 사실이 아닙니다!



정부는 택시가 대중교통이 되면 과도한 재정부담을 초래한다고 합니다.
 택시가 버스 수준의 재정지원을 요구할 경우, 연간 약 1조 9천억이 소요되어 국가 및 지자체에 중대한 재정부담 결과가 초래 된다고 합니다.

정부의 논리는 거짓으로 판명 났습니다.
 과도한 재정부담은 초래되지 않습니다.
 택시업계는 택시 4개 단체 전국 시도대표자 5대 자정결의(2013. 1/21)를 통해 버스 수준의 과도한 재정지원을 요구하지도 않기로 결의한 바 있습니다.

연간 1조 9천억원 재정지원설 사실무근!

국토해양부 대중교통과장 발언

“국토부는 언론에 난 1조 9천억원과 관련하여 단 한건도 발표한 사실이 없다. 다만 현행 버스 · 택시 재정지원 현황을 보면 택시에는 8,247억원이 지원되고 버스의 경우, 환승할인, 준공영제 등으로 국비 1,755억과 지방비 8,183억원이 지원되고 있는데 택시 지원액 8,247억원은 다소 증가하여 9천억원 정도로 추계하고, 버스지원액 국비와 지방비를 합치면 1조원 정도가 된다.”

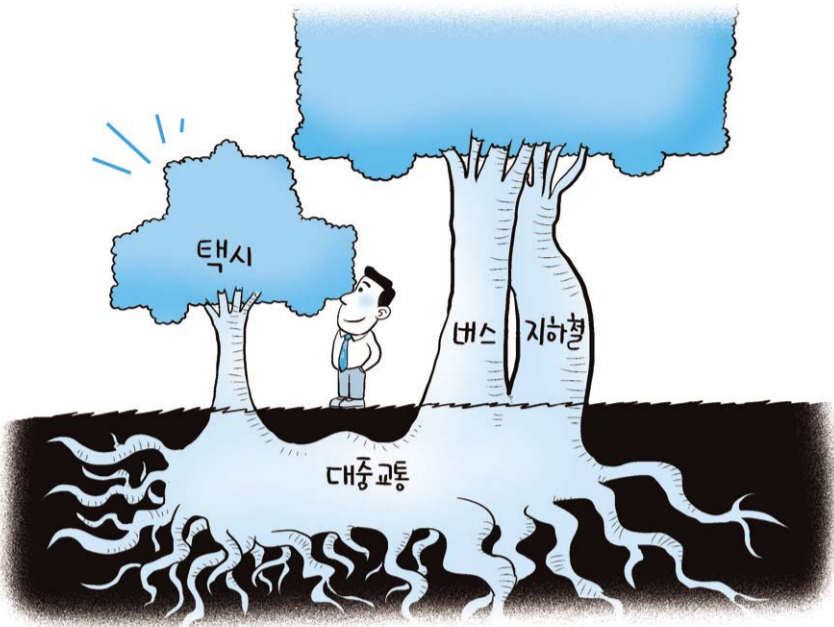
이는 민주당 정책간담회(2013. 1.29)에서 명백한 허위 사실임이 확인 되었습니다.

정부는 택시의 대중교통 법제화를 반대하기 위하여 억지를 부리고 있음.
 대중교통법은 준공영제지원의 직접적인 근거법령 아니며, 동 법령은 환승할인 체계 구축 등을 위한 직접적인 법령이 아닙니다.
 또한 개별 예산의 범위 안에서 재정지원을 통하여 택시 문제의 해결이 가능하며, 정책 사안별로 엄격한 심의를 거쳐 예산을 적정하게 책정할 별개의 문제입니다.

4. 택시 대중교통법은 본래 입법취지와 법체계에 부합

택시는 대중교통수단의 본래 정의에 부합
 정부는 노선과 운행시간표가 없는 택시는 대중교통수단 정의에 부적합하여, 법률 상호간 일관성을 훼손하고, 미국 일본 등 해외 사례가 전무하다고 주장하고 있으나, 택시는 구역을 운행하면서 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 공공교통수단으로서 영국 일본 등 주요 해외에서는 공공교통수단에 택시를 포함하고 있습니다.

※ 한국, 공공교통(Public Transportation)을 대중교통으로 번역하고 있을 뿐임, 일본은 공공교통 사업자에 택시를 포함하고 있음.



택시는 대중교통의 입법목적에 부합

정부는 교통 혼잡 · 에너지 절감 등 사회경제적 비용을 줄이려는 입법취지에 배치된다고 주장하고 있으나, 택시감차 구조조정 · 친환경 연료 지원은 교통 혼잡 · 에너지 절감 등에 기여가 가능합니다.

다른 법률과 법체계상 문제 없음

정부는 대중교통 용어를 사용하는 타 법률에는 노선과 시간표, 대량수송을 전제한다고 주장하고 있으나, 대중교통법 개정에 따른 타 법률 관련 조항 개정은 법체계상 당연한 입법절차에 불과하여 법체계상 문제될 것이 없습니다.

※ 『대중교통 육성 및 이용 촉진에 관한 법률』 영역본 [한국법제연구원, 대한민국 영문법령 http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawTotalSearch.do]은 '대중교통'을 'public transportation' 즉, '공공교통'으로 영역함 : 제2조(정의) 대중교통 public transportation

5. 정부 택시지원법이 개인택시에게 미치는 영향? ⇒ 진정성이 없고 심각한 영향을 끼칩니다!



택시지원법은 진정성이 없고, 새로운 획기적 내용도 없습니다.

종전에 국토부가 특별법안과 개별법안을 무산시켰습니다. 택시지원법은 국회에서 언제 통과될지도 불투명하고, 심의과정에서 내용이 어떻게 변질될 우려도 있습니다. 대부분 여객자동차운수사업법이나 조세특례제한법 등 개별법에 있는 현행 법률 규정들을 그대로 옮겨 놓았을 뿐 아니라, 재정지원이나 조세 감면 등은 새로운 내용이 전혀 없습니다.

정부가 의지가 있다면 감차 구조개혁 등은 '택시의 대중교통체계 편입을 전제'로 종합적이고 체계적인 대책과 치밀한 실행계획이 새롭게 수립되어야 합니다. 택시 대중교통화에 따른 정부의 상시적인 택시서비스 관리체계 구축 중앙과 지방의 5개년 대중교통계획 편입 및 택시관리체계 구축, 불법행위 근절

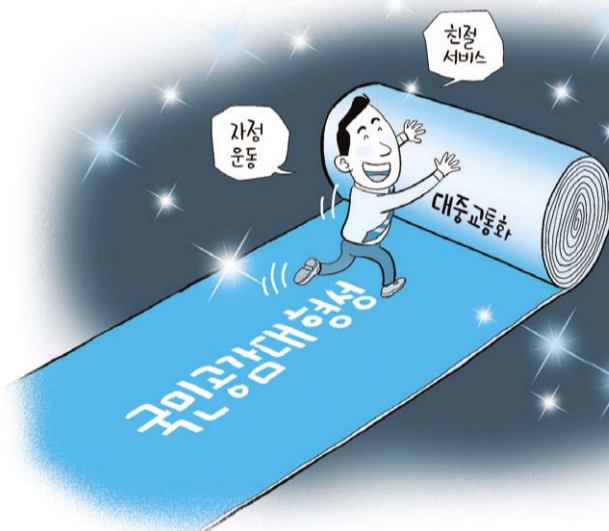
감차 등 구조개혁 단행 및 연료비 부담 인하 대책 수립 실질적인 감차계획의 수립/ 면세유 또는 유가보조금 확대, 최고가격상한제 실시, 수입선 및 택시연료비 다변화

정부가 공급과잉지역의 신규 및 기존 개인택시에 대하여 면허의 양도 · 양수 및 상속 금지하겠다는 것은 영세한 개인택시의 생존권을 포기하라는 극악 처방식 대안에 불과 합니다.

신규면허자 양도 및 상속 금지는 신규사업자와 기존사업자들간의 불화만 조성 기존개인택시사업자의 양도 · 양수 및 상속 금지는 헌법에 위배 기존사업자들에게 양도 · 양수 및 상속 금지는 헌법제13조(소급입법에 의한 재산권 박탈금지) 및 헌법제23조(재산권 보장)에 위배됨으로 위헌의 소지가 있을 뿐만 아니라 개인택시의 생존권 박탈로 인하여 정부에 대한 극렬한 갈등이 예상됨.

택시 정년 70세 도입은 노인 일자리 창출, 노인복지정책에 정면으로 배치됩니다. 택시연령을 70세로 제한하는 것은 노인 홀대 정책 우리나라의 노인인구가 증가하는 추세로 정부의 노령인구 정책에 역행하는 정책임. 화물자동차운수사업법이나 여객자동차운수사업법에도 없는 연령제 도입은, 70세 이상 개인택시에 대하여 최소한의 생계수단마저 포기하라는 가혹한 정책이며 버스, 화물운수종사자와도 형평성에 맞지 않음.

6. 대중교통화가 되면 우리는 무엇을 해야 하나?



대중교통 법제화 이후 국민 공감대 형성 등 현장에서 준비를 철저히 해야 할 것입니다.

택시 대중교통화에 따른 성과를 제대로 담보하기 위해서는 법제화 이후 제반 정책수립과 집행으로 혜택이 돌아올 수 있습니다. 이에, 현장에서는 각종 현안에 대해 택시 운수종사자의 근로환경 개선에 반영될 수 있도록 하여 일반 국민의 공감대를 형성하고, 그에 따른 준비를 철저히 하는 것에서부터 출발하여야 할 것입니다.

지자체에서 택시조례제정과 택시제도 개선대책이 수립되도록 해야 합니다. 중.장기적으로는 각 지자체별 택시조례 제정과 공영차고지 문제, 감차 예산문제 등 구조조정과 연계하여 택시산업을 근본적으로 재편하고 운수종사자의 생활임금 확보 및 근로환경 개선 등을 통해 그 원동력을 마련하여, 택시정책이 안정적으로 추진될 수 있도록 준비하여야 합니다.

택시정책이 안정적이고 예측가능하게 수립되도록 해야 합니다. 택시정책이 예측 가능하도록 법에 의해 “국가교통계획 및 대중교통 5개년 계획”과 “지방정부 대중교통 5개년 계획”에 포함하여, 버스 · 지하철 등 타 대중교통 수단과 연계한 교통정책을 수립하고, 교통수단간 균형발전을 도모해 나가야 할 것입니다.

친절 서비스운동 및 자정운동을 통해 택시에 대한 이미지를 제고시켜야 합니다. 법 제도적인 장치도 좋지만 우리 스스로 변화하는 모습을 보여야 합니다. 택시산업 구성원 스스로가 택시 불법행위 근절, 승차거부 안하기 등 자정노력을 전개하여, 대 시민 여론을 개선하고, 일반 국민들이 안심하고 편리하게 이용할 수 있는 택시를 만들어 나가야 할 것입니다.

정말! 대중교통법(택시법)은

시민과 택시종사자들에게 도움이 될 수 있나요?



택시에 바라는 시민들의 요청



2013

교통안전을 위한 10가지 실천운동



1 전좌석 안전벨트 착용

안전벨트 착용시 연간 600여명의 귀중한 생명을 살릴 수 있습니다.

2 양보 및 배려 운전하기

보행자, 고령자, 장애인 등 교통약자에 대한 배려와 양보운전 하기

3 정속주행과 경제속도 준수하기

급가속 및 급감속을 자제하고 앞차와 충분한 안전거리 확보하기



4 주간에도 전조등 켜기

비오는 날 등 기상상태 악화시 주간 전조등 운행으로 교통사고 19% 감소

5 정기적인 자동차관리 하기

매월 1회 이상 타이어 공기압 체크 등 소모품 관리하기



이것만은 하지 않습니다!

1 운전중 휴대전화 및 DMB 시청하지 않기

운전중 DMB 시청은 교통사고의 지름길 (음주운전보다 더 위험)

2 과속, 신호위반 등 법규위반 하지 않기

80km/h로 주행하는 자동차가 정면 충돌했을 때, 아파트 33층 높이에서 떨어지는 충격과 같음

3 무단횡단 하지 않기

2011년 도로 횡단중에 사망 1,028명(1일 2.8명), 부상 20,502명(1일 56명) 발생

4 음주운전 하지 않기

음주운전을 하게 되면 속도감 저하로 과속운전과 판단력이 낮아짐



5 졸음운전 하지 않기

2시간 운전 후 10분간 휴식하기



공제 경쟁력을 말한다-

2013 개인택시공제조합 신규직원연수과정



2013년도 개인택시공제조합의 신규직원연수가 지난 2월 22일부터 28일까지 하나은행연수원에서 진행됐다.

이번 연수는 2012년도 공제조합에 임용된 본·지부 신규직원들을 대상으로 공제조합 업무의 가장 기본적이고 핵심적인 사항들을 배우고 경험할 수 있도록 6박 7일의 합숙교육으로 진행됐다.

내부규정, 자동차손해배상보장법, 약관해설, 대인·대물 보상실무, 계약 업무실무, 의학이론 등 공제조합 업무

를 진행함에 있어 반드시 숙지하고 있어야 하는 기초사항들에 대한 강의와 고객응대기법, 비전강의 등 공제서비스 향상을 위한 인성교육시간도 마련되어 향후 공제조합을 이끌어갈 젊은 인재들의 업무수행 능력과 역량강화에 주안점을 둔 다양한 교육들이 진행됐다.

특히 CS강의를 제외한 모든 강의의 강사들을 해당업무를 담당하고 있는 공제조합 간부들이 도맡아 이론교육과 함께 업무현장에서 발생할 수 있는 다양한 사례와 경험을 함께 나누고 고

민하는 뜻 깊은 시간을 가졌다.

강사의 일방적인 주입식 강의를 아닌 토론과 토의가 함께 이루어지는 참여교육이 진행되다 보니, 교육생들도 더욱 강의에 집중하고 적극적으로 교육에 임하는 모습이였다.

이번 연수과정에서는 연수에 참가한 직원들이 오직 교육에만 집중할 수 있도록 6박7일의 일정동안 철저한 생활관리와 엄격한 규율이 적용됐다.

합숙기간 중 교육생들의 외출·외박 금지는 물론 교육관리 직원이 연수의 첫날부터 마지막까지 교육생들과

함께 생활하며 교육태도 및 스케줄을 철저히 관리, 감독했다.

빠듯한 일정속에서 교육생들이 지치고 힘들 법도 하였으나, 나태해지거나 힘든 기색을 보이는 직원은 한명도 눈에 띄지 않았다.

오히려 모든 일정이 끝난 저녁시간에도 강의장에 남아 그날 배운 내용을 복습하고 서로 몰랐던 부분을 함께 토론하는 직원들이 다수 보였다.

공제조합의 철저한 교육진행과 교육생들의 뜨거운 열정과 열의속에 6박7일간의 연수일정은 성공리에 종료됐다.

연수의 마지막 날 연수원을 떠나는 교육생들의 표정과 발걸음에서 성취감과 함께 공제조합의 일원으로서 이제 자신도 한축을 담당할 수 있겠다는 자신감을 느낄 수 있었다.

이번 신규직원연수과정을 취재하면서 공제조합의 밝은 미래를 볼 수 있었다.

연수기간 내내 교육생들이 보여준 열정의 에너지가 향후 공제조합을 이끌어가는 원동력이 될것임을 확신하며, 이제 업무의 일선으로 복귀하는 공제조합 신규직원들의 활약을 기대해 본다.

수도권 대물 보상팀장 회의 개최



2013년 2월말 현재 대물 사고율이 전년 대비 1.6%가 증가한 41.4 %를

기록하고 대물 손해율 또한 136%로 전년도의 견실한 성장을 저해하는 통

계가 나타나고 있다.

사고율 41.4%는 개인택시 10대 중 4대가 계약기간 중 사고가 발생한다는 의미로 매우 높은 비율이며 손해율 또한 적정 손해율 77%와 비교하면 우려스러운 통계라 할 수 있다.

이 같이 대물 손해율이 높게 나타나는 것은 개인택시공제만의 일은 아니고 모든 보험업계의 공통적인 사항이지만 조금이나마 현실을 직시하고 대안을 찾아 손해율을 개선하고자 전국 개인택시공제조합은 2013. 03. 21일 서울, 경기 인천의 대물팀장회의를 소집하여 다양한 의견을 교환했다.

특히 이번 회의에서 자동차관리법 제3항에 명시된 정비업체의 사전견적서 발급 의무사항의 이행을 강력히 요구하고 이를 이행하지 않거나 거부하는 경우 정비업체의 수리비 청구 시 근

거자료가 부족하거나 없는 청구는 불인하고, 지연수리 등으로 대차료의 과다지급이 발생하지 않도록 업무처리에 만전을 기하기로 결의했다.

또한 외제차량의 부당한 수리비 요구에 강력히 대응하고 렌트카업체의 대차료 청구 시 차량의 실제 대차여부 및 기간 등을 필히 확인하고 보편 타당한 청구가 아닌 경우 지급을 거절하고 분쟁조정 신청 결과나 법원판례 등을 신속하게 공유하여 렌트카 업계의 과다한 청구에도 대처하기로 했다.

위와 같은 여러 가지 문제점을 깊이 인식하고 대안을 논의한 자리에서 제안된 안건이 실천될 수 있도록 팀장들은 각 지부의 보상직원들에게 설명하고 실천을 독려하여 대물 손해율을 낮출 수 있도록 최선의 노력을 다 할 것을 다짐했다.

안전운전을 위한 건강한 수면



따뜻한 바람이 불어오는 봄날이 되면, 나른한 피로감과 오후시간대 졸림을 호소하는 사람이 많다.

겨우내 활동을 줄였던 인체의 신진대사 기능들이 봄을 맞아 활발해지면서 생기게 되는 일종의 피로증세로서 자연스러운 생리현상이며 운동이 부족하거나 과로시, 나이가 많은 경우 더욱 심하게 느낄 수 있다.

더욱이 운전을 업으로 하는 사람들에게는 정도에 따라 음주운전만큼 위험할 수 있으므로 평소 다음과 같이 건강한 수면을 통해 이러한 증세를 줄이도록 해야 할 것이다.

1. 일정시간의 수면

휴일 전 날 밤늦게까지 활동 후 늦잠을 잔다면 한 주 내내 뒤바뀐 수면패턴으로 고생할 수 있다. 늦잠을 잔 후 아침 겸 점심식사를 한다면 저녁잠을 설치게 되고 이 후 뒤바뀐 수면패턴에 생체리듬이 망가질 수 있어 여유가 있는 휴일 역시 평소와 다름없는 일정한 시간 취침 및 기상을 해야 할 것이며 부득이하다면 짧은 낮잠을 자는 것이 좋다.

2. 잠자리 전 음식섭취 금지

음식물 섭취는 위장뿐만 아니라 자율신경계와 심장에게도 휴식을 못하게 하여 편안한 수면을 방해한다.

자극적인 음식은 더욱더 장애를 유발할 수 있으며 적당한 알코올은 수면을 편안케 할 수 있으나 과한 경우 수면을 유지하는데 방해가 될 수 있으므로 취침 전 2시간 이내에는 먹고 마시는 것을 삼가야 한다.

3. 충분한 수면

수면량은 개인마다 차이가 있고, 그날그날 컨디션에 따라 다를 수 있으므로 억지로 잠을 청하기 보다는 자신의 컨디션에 알맞은 충분한 수면을 취해야 한다.

4. 수면전 긴장풀기

긴장시 인체의 신경계 및 근육 등 모든 것이 초비상상태가 되며 이러한 상태에서는 편안히 숙면을 취하는 것은 불가능하므로 스트레스나 고민거리는 가능한 없애버리고, 긴장을 풀기 어렵다면 따뜻한 물로 샤워를 하거나 가벼운 스트레칭을 하면 큰 도움이 된다.

5. 맞춤형 잠자리

아무리 값비싼 침실이라도 자신에게 편안치 않다면 수면에 방해가 될뿐이다. 잠자리는 자신에게서 가장 편안하고 알맞은 형태로 본인이 직접 만드는 것이 좋다.

6. 짧은 낮잠

긴 낮잠은 밤잠을 빼앗아 간다. 피곤하거나 날씨의 영향으로 졸음을 참기 어렵다면 20분 이내의 짧은 낮잠을 즐기는 것이 좋다.

7. 자극요인 제거

TV나 라디오 등의 소음은 사람의 청각을 자극하게 되고 뇌를 깨우기 때문에 숙면을 방해하게 된다. 수면 전 뇌를 자극하는 요인들은 제거하여 뇌를 쉬게 해야 한다.

8. 카페인과 니코틴 자제

카페인과 니코틴은 뇌를 자극해 각성상태를 유지하기 때문에 수면에 좋지 않다.

카페인에 예민한 사람이라면 점심시간 이후에 섭취는 피해야 한다. 카페인 섭취와 상관없이 수면한다는 사람 역시 수면을 취하고 있어도 카페인의 영향을 받아 뇌가 깨어있기 때문에 예외는 아니다.

또한 취침 전의 흡연은 뇌의 각성 및 금단증상으로 새벽녘 잠을 깰 수 있고 호흡기 계통에 자극을 줘 수면에 방해가 된다.

9. 주간 규칙적인 운동

뇌 속 생체시계는 태양빛에 따라 움직이며 낮 시간 밝은 태양 아래 운동은 생체시계에 자극을 줄 뿐만 아니라 육체적 운동으로 긴장을 풀고 야간 수면을 유도하는데 도움이 된다. 운동은 수면시간 6시간 전에 끝내는 것이 좋고, 취침 전까지는 실내조명을 밝게 유지하는 것이 좋다.

10. 선선한 온도

수면 중에는 실내기온을 약간 낮게 유지하는 것이 좋다. 수면 중 인체는 활동 때보다 체온이 떨어지기 때문에 기온을 약간 낮게 유지하면 편안함을 느끼게 된다.

따라서 실내온도를 낮게 유지하며 손발부위 등 추위를 쉽게 느끼는 부위는 이불을 이용하여 체온을 유지하는 것이 좋다.



어르신 안전하세요?

어르신 보호
내가 먼저
실천합시다!



주름을 만드는 것은 세월 만이 아닙니다,

우리를 있게 하고
우리를 키워낸 사람, 어르신

잠시 기다려 주는 여유와 배려하는 마음이
교통사고 없는 안전한 거리를 만듭니다.

어르신이 존중받는 사회가 행복한 세상입니다.





동호회 탐방

광주조합 스카이 FC팀

30년 전통 이어온 명문 축구 동호회 일본 원정 친선경기 갖고 국제교류 실현

광주조합 스카이 FC팀 축구동호회(회장 이병민) 회원들은 축구를 통해 건강을 지키고 친목을 키워 나간다.

광주조합에 나조 스카이 FC가 결성된 것은 30년 전. 광주조합에서는 가장 전통이 오래된 명문 축구 팀이다.

34명으로 구성된 FC는 한달에 10회씩 쉬는 휴일 중 일요일을 제외하고는 8~9회씩 꾸준히 축구경기를 한다.

국제 규격에 맞게 인조잔디로 꾸며진 기아자동차 광주공장 축구장을 전용구장으로 쓰고 있는 스카이 FC팀은 34명의 회원이 A, B팀으로 나누어 친선경기를 하면서 튼튼한 체력을 키운다.

천안, 대전, 전주, 광주 등 4개 도시 개인택시 사업 자팀과 정기적인 친선경기를 하고 별도로 대구, 제주, 정읍, 여수, 완도, 목포 등 전국 도시를 돌면서 순회 친선경기를 갖고 개인택시 사업자간의 교류의 폭을 확대하기도 한다.

“비용과 시간이 소요되는 친선경기를 확대하는 것은 여러팀과의 경기를 통해 기량도 닦을 수 있을 뿐 아니라 경기를 통해 교류도 확대하는 효과를 기대할 수 있기 때문입니다” 이병민 회장은 이렇게 친선경기를 예찬한다.

개인택시 경영의 열악한 여건에서도 30년 동안 축구동호회의 전통을 지켜오고 있는 스카이 FC팀은 67세의 회원에서 33세의 청년회원까지 구성되어 있어 회원의 연령 폭이 크다.

하지만 녹색 그라운드를 누비면서 선수라는 입장에서 함께 어우러져 경기를 하다보면 멀게만 느껴

진 세대 차이는 친밀감으로 변해 녹아버린다.

특히 운동을 통한 건강증진 못지않게 회원 간의 단합을 중요시 하는 스카이 FC는 지난 2009년에는 회원들의 친목을 돈독히 하기 위해 일본 규슈지방 단체 여행을 하면서 현지 개인택시팀과 친선경기를 할 정도로 화합에 적극적이다.

◆ 경기 중 부상은 모든 회원이 지원

회원들의 친목이 형제지간처럼 끈끈한 스카이 동호회는 회원들이 내는 월회비 2만원으로 동호회를 운영하면서 한 달에 8차례가 넘는 정기 경기를 치뤄 내고 회원들의 애경사는 물론이고 경기를 하다 부상을 당하는 회원에 대한 구제를 하는 보험같은 내용을 정관에 정해 놓고 있다.

“하마터면 부상으로 인해 잠시라도 생계를 위협 받을 수 있었는데 회원들의 도움으로 걱정을 덜었습니다” 지난해 11월 9일 경기를 하다가 10주의 부상을 입고 핸들을 놓고 치료를 받아온 오의교 회원은 동호회의 병원 치료비와 운휴보상제도를 고마워했다.

“나는 두렵지 않다. 내 뒤에 10명의 든든한 동료들이 있기 때문에... 나는 두렵지 않다. 내 뒤에 32명의 든든한 회원들이 있기 때문에...” 모든 회원들은 애경사는 물론 경기 중 부상까지 책임져주는 동호회에 대한 믿음을 이렇게 표현한다.

“축구동호회의 근본적인 목적은 축구를 통해 체력단련을 하는 것입니다. 그렇지만 회원 간에 친밀한 유대관계가 형성되지 않고는 축구를 재미있게



▲ 스카이 FC팀 이병민 회장.

즐길 수 없습니다. 우리가 축구를 하면서 친목을 두텁게 하려는 것이 바로 이런 이유 때문입니다” 이병민 회장은 말한다.

스카이FC 동호회는 친목을 가족처럼 가꾸기 위해 여름휴가 때는 회원 가족이 함께 참가하는 야유회를 정기적으로 갖고 있다. 또한 스카이FC 동호회원들은 김문옥 회원을 광주조합 이사장으로 배출시킨 것을 큰 자랑으로 삼고 있다.

스카이 FC팀 임원은 다음과 같다.

▲회장 이병민 ▲감독 이노길 ▲총무 김석민 ▲고문 전병선, 박병조, 박찬홍, 오의교, 윤재숙

☎ 문의전화 011-649-2394 <김관술 기자>



▲ 34명의 회원들이 힘차게 파이팅을 외치는 스카이 회원들(앞줄 오른쪽에서 8번째)가 김문옥 이사장.



동호회 탐방

대구 개인택시 테니스클럽 연합회

전국 테니스클럽 회원 여러분, 대구서 만나요

6월 1일 전국 개인택시 테니스 대회 열려



▲ 전국 테니스클럽 연합회 장기대회에서 우승한 대구조합 테니스 회원들이 우승컵을 안고 감격하고 있다.

대구 개인택시 테니스클럽 연합회는 조합 내 4개 클럽 163명의 회원이 운영하는 아마추어 테니스클럽이다.

테니스는 경기력이 엄격한 에티켓 운동인데다 일정한 기초 실력이 없으면 할 수 없는 운동이어서 신사운동으로 불린다.

그렇기 때문에 1만명의 조합원이 넘는 대구조합에서도 회원수가 2백명을 채우지 못할 정도다.

하지만 대구조합 테니스클럽 회원들은 어느 경기 동호회 못지않게 활성화되어 운동을 통해 건강을 증진시키고 운동을 통해 회원 간의 유대를 강화하고 있다.

“테니스는 넷트를 중심으로 나누어져 공격과 수비를 하는 운동이어서 부상위험이 적은 편입니다. 운동 효과는 교감신경의 발달로 육체적, 정신적 건강이 함께 이루어지기 때문에 스트레스를 물리칠 수 있어 승객에 대한 높은 서비스를 제공할 수 있고 운전 집중할 수 있어 교통사고 예방에도 좋습니다” 김규동 연합회장의 테니스 자랑이다.

휴조때 마다 하는 운동과 윌레회 등은 4개 클럽이 클럽별로 한다.

또 회원 간의 친목과 상호활동, 봉사활동도 클럽의 형편에 맞추어 클럽별로 독자적으로 한다.

연합회는 대구조합 테니스 클럽을 대표하는 조직으로써 1년에 한차례씩 이사장배 대회를 주최하고 분기별로 교류전을 주관하여 회원 간의 친목을 넓힌다.

결속력이 강한 대구 테니스클럽 연합회는 12회

째 이어오는 전국연합회 장기대회에서 우승3회, 준우승2회를 한 실력있는 명문클럽이다.

◆ **신우클럽**

조합원 중 기독교 신자를 중심으로 구성된 신우회는 30명의 회원이 매주 수요일이면 가창 실내 테니스장에 모여 복식과 단식을 번갈아 가면서 게임을 하면서 운동을한다.

특히 신앙심이 강한 신우회 회원들은 소년·소녀 가장돕기, 독거노인 돌보기 등의 봉사활동도 한다.

회원들은 기금마련을 위해 껌판매통을 설치하고 판매 수입금에다 회원들이 하루에 일정 금액을 내는 성금으로 봉사활동을 펼친다. 최근에는 심장병 어린이에게 치료비를 도와주었다.

신우회는 가화만사성을 위해 부부가 함께 테니스를 한다. 윤병철 회장과 이신우 총무가 운영을 맡고 있다.

◆ **운불련 클럽**

운불련 콜택시 회원이 중심이 되어 운영하는 운불련클럽은 회원수가 60명으로 연합회에서는 최대 클럽이다.

1조 휴조때는 달서구에 있는 테니스장을, 2조 휴조때는 북구 연암테니스장을 전용 구장으로 쓰고 있는 운불련클럽은 이원수 회장을 비롯해 회원들의 테니스실력이 중급이상 수준으로 실력이 탄탄한 클럽이다.

또한 불교신자들로 구성된 운불련클럽은 정기적

인 봉사활동도 한다. 회장 이원수 총무 박이현.

◆ **청구클럽**

일반택시를 하다가 개인택시 면허를 취득한 조합원으로 구성된 청구클럽은 선후배 간의 우정이 깎듯한 팀이다.

38명의 회원 모두가 3부 휴조여서 참여율이 높다.

송현 테니스장을 전용구장으로 쓰고 있는 청구클럽은 김상호, 김희동 등 두분 전직 이사장이 회원으로 활동하고 있어 든든한 버팀목이 되고 있다. 회장 김정호 총무 송재환.

◆ **수조클럽**

매주 수요일 오후 1시 조일 테니스장에 35명의 회원이 모여 운동을 하는 수조클럽은 다른 클럽에 비해 실력이 뒤쳐져 있어 실력향상을 위해 연습에 땀방울 흘리고 있다.

또한 한달에 하루를 뇌성마비 환자들을 위한 봉사활동을 펼치면서 회원 간의 친목을 다지고 있다.

한편 수조 클럽을 이끌고 있는 김동길 회장은 분발하여 몇년 후에는 전국대회에서 우승하는 다크호스가 되겠다고 버르고 있다. 회장 김동길, 총무 조시호.

◆ **테니스준비도척척**

“오는 6월1일 교육의 도시, 섬유의 도시로 유명한 대구광역시에서 열리는 제13회 전국개인택시 테니스클럽 연합회 장기대회가 16만 개인택시사업자의 긍지를 높이고 개인택시 이미지가 향상되는 축제의 장이 될 수 있도록 총력을 다할 것입니다” 대회 준비를 주관하는 김규동 연합회장은 벌써부터 설레임이 가득하다.

대구 테니스클럽 연합회 4개 클럽 165명의 회원들은 2개월 밖에 남지 않은 촉박한 일정이지만 차분하게 대회준비를 하고 있다.

명색이 전국 규모의 대회인데 경험도 없고 자금도 부족하지만 할 수 있다는 자신감과 열정으로 뭉쳐 있다. “물론 조합 김순락 이사장을 비롯 많은 분들이 협조와 지원을 아끼지 않고 있지만 모든 행사준비는 우리 테니스클럽 연합회의 몫으로 생각하고 최선을 다하고 있습니다” 김규동 회장의 다짐에는 강한 책임감이 배어있다.

연합회임원 ▲회장 김규동 ▲총무 조시호

☎ 문의전화 010-5268-2618

(김관술 기자)

통풍시트와 함께 통했다!

2013년형 K5 TAXI

안락함을 넘어 쾌적함으로 통한다! 사계절 운전석 전용 통풍시트팩



2단 조절 통풍시트



앞좌석 히트 시트



블랙가죽시트



10Way 파워시트

성능을 넘어 완벽함으로 통한다! 동급최고 파워 · 정숙성 · 경제성



157마력 누우Li 엔진



동급최고 연비 11.0km/ℓ (ISG 장착시)



액티브 에코 시스템, VDC 등 다양한 편의사양 장착



가속 & 노면 소음 최소화

ation Seat!

택시전용 운전석
사계절 통풍시트팩 운영



The Power to Surprise



'독일 오토모티브 브랜드 콘테스트' 외관디자인 부문 본상(winner) 수상



레드닷 디자인 최우수상 수상



if 디자인상 수상



굿디자인상 수상