

택시운임 산정방법에 대한 연구

노경호*

<목 차>	
I. 서론	2. 원가요소별 산정기준
II. 택시 운송사업의 환경분석	3. 일반관리비
1. 교통여건 및 환경	4. 표준원가산정
2. 택시 운임체계 문제점 및 운임정책 방향	5. 영업거리당 운송원가
III. 택시 운행실태 조사 분석	6. 경영수지분석
IV. 택시운송원가산정	V. 결론
1. 원가요소 구성항목	참고문헌
	Abstract

I. 서론

택시운송사업은 버스, 지하철 및 전철 등과 더불어 여객을 운송하는 대표적인 대중교통수단의 하나로서 1993년말 기준으로 여객운송수단 중 36.3%의 수송분담율을 차지하고 있다. 이와 같이 전체 수송분담율의 3분의 1 이상을 차지하고 있는 교통수단으로서 역할을 담당하여 왔다. 택시운송사업은 국가 대중여객 운송부문에 커다란 비중을 차지하여왔다.

그러나 택시운송사업은 지하철 및 버스노선 증설에 의한 택시수송수요 잠식과 교통체증과 운전기사 부족으로 인한 운휴차량 증가 등으로 운송수입이 격감하는 등 격심한 사업환경 변화에 직면하고 있다.

그동안 택시는 대중교통수단으로서의 기능 및 역할을 담당한다는 정책적 판단과 요구로 인해 적절한 원가수준으로 인상되기 어려웠으며 다른 제도적, 경영내적인 비효율적 요인들과 겹쳐서 택시업계는 대부분 경영이 악화되고 있는 실정이다. 또한 서비스의 질적 저하는 택시업계가 시급히 개선해야 할 부분이라

* 대림대학 경영정보계열 교수

할 수 있다.

본 연구의 목적은 제반 경쟁환경의 변화와 운송여건의 변화를 적절히 반영하여 택시운송사업자의 운송원가와 운송실태를 조사·분석하고, 운임체계의 타당성을 검토하여 합리적인 운임요금 및 운임요금 산출방법을 제시하는데 있다.

본 연구는 택시운송사업자의 실적자료를 기본으로 하고, 필요에 따라 기존 통계 분석자료와 각종 통계기관에서 발간된 표준자료를 활용하는 방법을 제시하였다.

Ⅱ. 택시 운송사업의 환경분석

1. 교통여건 및 환경

우리나라는 1962년 이후 6차에 걸친 경제개발 5개년 계획의 성공적 수행으로 고도 경제성장을 이룩함에 따라 선진 산업국가로서의 면모를 갖추게 되었으며 산업발전과 국민경제의 성장으로 수송수요와 이를 운반하는 교통수단도 급증하게 되었다.

교통부문의 발전은 국민생활의 향상과 경제사회에 깊은 영향을 미쳐 왔으며 경제규모의 확대에 따른 수송여건은 많은 변화를 가져왔다. 또한 정보와 통신의 발달로 정보산업사회가 도래될 전망이며 이와 같은 환경 속에서 업무수행을 위한 교통수요 보다는 여가시간을 위한 개인적 필요에 의한 교통수요가 더욱 증가되어 지리적 거리감의 상대적 축소와 시간의 가치가 더욱 중시될 전망이다. 이와 더불어 앞으로는 개인이 영위 할 수 있는 여가시간도 계속 늘어날 전망이다.

2. 택시 운임체계 문제점 및 운임정책 방향

2.1 택시운임체계의 문제점

택시운임은 주로 영업거리에 비례하여 운송수입이 결정되므로 수입을 증대하기 위한 과속 과다운행 유발 및 이용객에 대한 서비스수준이 저하되고 있으며 도심혼잡지역을 기피 외곽 교통원활지역 운행만 선호함으로 승차거부현상이 초래되고 있는 실정이다.

현재 택시운행 행태는 실차율이 높기 때문에 합승행위 등 택시의 본래 기능

과 역할을 상실한 준 대중교통수단으로 전락되어 가고 있으며 우리나라의 택시 요금의 경우 환율을 감안해 산정해 보아도 소득 및 GNP수준을 감안하더라도 외국도시에 비해 절대적으로 낮은 수준에 머물러 있는 것으로 판명되었다.

또한 기본운임과 이후운임과 상호 비교 시 중형택시의 경우 10 : 7.2로 기존의 운임비교에 비해 상당히 높은 수준을 유지한다고 할 수 있으나, 일본의 동경이나 외국의 경우에서와 같은 이후운임에 대해 기본운임이 80% 이상을 상회하고 있는 여건과 비교하여 보면 아직도 미흡하다고 볼 수 있다.

2.2 택시운임정책 방향

교통운임제도 및 택시운임 체계개선은 대중교통수단 이용자의 편익증진과 교통공급 측면의 개선을 통하여 사회전체의 후생이 극대화 될 수 있도록 하는 방향으로 책정되어야 할 것이다.

따라서 택시운임체계는 결국 서비스 수준을 향상시켜 교통체계의 효율화를 도모해야 하며, 운임현실화와 함께 실차율을 낮추는 방안은 택시 이용승객의 수요를 대중교통에 흡수해야만 택시의 본래 기능회복은 물론 사업자, 승객, 운전기사 등 3자간의 피해의식을 최소화할 수 있으며 보다 질적 서비스개선을 도모할 수 있을 것으로 보인다.

이에 향후의 운임정책방향은 택시운임 현실화 실현 및 적용기준의 합리화를 전제한다면 이용승객의 편의 제공, 업계 경영효율화, 양질의 기사확보가 동시에 가능해지므로 서비스 질적 개선효과 및 교통문화 개선을 기대할 수 있으며 형평에 입각한 택시운영정책을 수행할 수 있으리라 기대된다.

결국 택시운임체계의 정책방향은 버스, 지하철의 수준을 감안하는 형평성을 고려해야 하며 특히 각각의 교통수단에 실질적이고 합리적인 적정요금 체계 실현 및 활용방안 수행 시 여러 요인을 감안하여 정책결정시 심사숙고해야 할 것으로 분석된다.

Ⅲ. 택시 운행실태 조사 분석

본 연구의 목적달성을 위한 연구의 방법은 문헌 연구 및 실증조사 방법을 병행하여 실시한다. 문헌연구에 있어서는 택시관련단체의 각종자료, 택시관련 연구문헌, 교통부 및 경제관련 통계 및 연감, 기타 국내외 관련문헌 등을 조사·

분석하여 연구성과에 반영한다.

실증조사에 있어서는 실태조사표를 이용한 조사, 업체의 경영여건을 파악하기 위한 현장방문 실태조사, 법인업체에서 보유하고 있는 타코메타 기록의 분석 등 다각적인 측면에서 분석을 시도한다.

실태조사표를 이용한 조사는 운행실태 및 원가요인을 파악하려는 목적으로 실시한다.

IV. 택시운송원가산정

1. 원가요소 구성항목

1.1 원가산정의 기본절차

택시원가산정은 운행실태조사 및 일반사항 조사표를 중심으로 조사대상자료를 전산입력하여 각종 프로그램의 실행결과를 기초로 필요한 운행지표를 도출함으로써 가능하다.

운송원가 산정을 위한 기본절차를 보면 다음과 같은 순서에 의한다.

첫째, 조사대상 업체로부터 회수된 원가조사표를 전산입력한다.

둘째, 전산입력된 각종자료를 운행지표화할 수 있도록 각각의 적합한 분석프로그램을 설계하고 단계별로 프로그램을 실행한다.

셋째, 전산 프로그램의 실행결과 연간실제운행대수, 연간 총주행거리 및 영업거리, 연간 총주행시간 및 영업시간 그리고 연간 총 기본회수 및 영업회수를 산출한다.

넷째, 전 단계에서 산출한 연간 총 운행지표를 월평균 또는 일평균 운행지표를 도출하여 조사차량의 가동률, 영업률, 시간실차율 그리고 운행회수를 산출한다.

다섯째, 상기 일평균 운행지표를 본 연구조사의 원가구성항목에 대한 기본변수로 확정하여 개별원가항목의 영업거리당 단위원가를 산정한다.

여섯째, 집계된 직접운송원가와 일반관리비원가(간접운송원가)를 산출한 다음 여기에 적정이윤을 가산하고 마지막으로 부가가치세를 가산하여 영업거리당 운송원가를 산정한다.

1.2 택시운송사업의 원가구성항목의 분류

운송원가는 승객들에게 운송서비스를 제공하기 위하여 투입된 직·간접비용으로 구성된다. 이러한 비용은 금액에 의하여 측정이 가능하고 합리적이며 객관적으로 인정될 수 있어야 하며, 계속적이고 공통적으로 발생하는 비용항목이어야 한다.

이러한 원가는 운행거리에 비례하여 직접적으로 발생하는 운송원가와 간접비용인 일반관리비, 적정이윤 그리고 부가가치세로 구성되며 그 세부항목은 다음 표와 같다.

<표 1> 원가 구성항목

구 분		내 용
운 송 원 가	1. 유류비	LPG비, 압유비
	2. 인건비	운전기사, 정비관리자, 정비원
	3. 복리후생비	운전기사, 정비관리자, 정비원
	4. 차량유지비	타이어비, 정비수리비(부품, 외주수리비 등)
	5. 감가상각비	사업용 차량의 감가상각비 : 정액법
	6. 차량보험료	사업용 차량의 책임, 대인, 대물보험료
	7. 사고보상비	사업용 차량의 사고보상비
일 반 관 리	1. 인 건 비	임원, 안전관리자, 사무원, 기타
	2. 복리후생비	임원, 안전관리자, 사무원, 기타
	3. 제세공과금	차량세, 차량검사료, 사업소세, 조합회비, 산재보험료, 의료보험료, 국민연금, 기타 등
	4. 경 비	여비교통비, 통신비, 수도광열비, 소모품비, 지급수수료, 지급임차료, 보험료(기타차량), 차량유지비(기타차량), 수선유지비, 감가상각비(기타고정자산), 도서인쇄비, 기타
적 정 이 윤		(운송원가-유류비-차량유지비+일반관리비)×10%
총 원 가		운송원가+일반관리비+적정이윤
부 가 가 치 세		총원가의 10% 계상
K M 당 운 임		KM당 총원가+KM당 부가가치세

2. 원가요소별 산정기준

요소별 원가계산은 조사기간 동안의 조사대상 업체의 실적자료를 토대로 하고, 항목별 발생원가의 단위당 비용계산은 해당 1일비용을 산출하여, 이를 영업거리로 나누어 항목별 Km당 원가를 산정한다.

단위당 비용계산을 산정하는데 기준이 되는 연간 총 영업거리를 비롯한 기본변수는 앞서 운행실태부문에서 산출한다. 이들 실태조사 기준단위를 1일 대당 평균으로 환산하여 요약하여 예를 들면 다음과 같다.

<표 2> 기본변수

(단위 : %, Km)

가동률	1일 대당 평균운행거리		
	주행거리	영업거리	영업률
71.15	398.17	290.39	72.93%

2.1 유류비산정

택시운행에 소요되는 유류는 주연료인 LPG와 기타잡유(엔진오일, 기어오일, 브레이크유, 부동액, 기타유류)로 대별할 수 있으며, 유류비산정은 조사기간 동안의 실적자료를 근거로 LPG와 잡유로 구분하여 산정한다.

2.1.1 LPG비 산정

LPG의 Km당 기준소비량을 산출하기 위하여 표본업체의 실태조사에 의한 기초자료를 사용하여 해당업체에서 보유하고 있는 운행차량의 10Km당 운행 시 평균소요량의 실적에 총주행거리를 곱하여 일평균소요량을 구하고, 여기에 <표 3>에서 제시된 L당 단가를 적용하여 1일 LPG소비액을 구한다. 이를 영업거리로 나누어 Km당 단위원가를 산정한다.

<표 3> LPG가격 기준표

품명	단위	가격(원)	비고
LPG7	L	177.53	부가가치세제외

<표 4> 영업KM당 LPG 소비액 산정표

(단위 : L, Km, 원)

LPG소요량 (L/10KM)	일평균 주행거리	일평균 소요량	1일LPG 소비액	일 평 균 영업거리	영업KM당 운송원가
1.4842	398.17	59.10	10,491	290.39	36.13

2.1.2 잡유비 산정

잡유에는 엔진오일, 기어오일, 브레이크유, 부동액, 구리스, 기타유류 등으로 구분된다. 조사대상업체의 잡유사용량에 대한 조사단위는 기타유류(대당년간 소비액)를 제외하고 대당 연간평균소요량으로 기준을 정하였다. 따라서 각 항목의 소요량에 물가정보에 의한 단위별 단가를 참조하여 여기에 가동률을 감안하여 영업Km당 원가를 산정한다.

<표 5> 유류비(잡유비) 항목별 적용단가표

(단위 : 원)

구분	엔진오일	기어오일	브레이크유	부동액	비고
단가	177,600/200L	206,000/200L	488,700/200L	180,000/200L	부가세제외

<표 6> 대당 연간 평균 잡유 사용량

(단위 : L)

엔진오일	기어오일	브레이크유	부동액	기타유류(원)	연간잡유비(원)
124.15	16.50	8.70	8.18	51,567	207,428

<표 7> 영업KM당 잡유소비액 산정표

(단위 : %, Km, 원)

대당 1일 실적소비액	가동률	1일 대당 잡유소비액	일평균 영업거리	영업KM당 운송원가
621.04	71.15	872.90	290.39	3.01

2.2 인건비

2.2.1 운전직

운전직의 인건비는 체결된 임금협정서의 임금산정내역표를 근거로 기본급과

제수당 및 상여금을 적용한다. 적용기준은 근무연수를 3년 이상 4년 미만으로 하고 월 26일 근무를 기준으로 한다.

이와 같이 근무연수를 3년 이상 4년 미만으로 적용한 이유는 현실적으로 볼 때 1년 미만의 운전사수가 숫자적으로는 많지만 전체인원에 있어서의 근무연수를 고려하여 환산한 결과, 평균 3.5년으로 분석되었기 때문이다.

그 밖의 기타수당과 성과급은 실적치를 가지고 산정하였다. 여기서 성과급은 표본추출된 택시업체에서 정액월급제를 채택한 비율과 업적급월급제를 채택한 비율을 고려하여 산출한다.

표본추출된 회사의 정액월급제와 업적급월급제와 이를 혼합하여 시행하는 업체를 파악하였고, 실적치에서 성과급누계인원과 성과급누계금액을 집계하여, 표본업체의 총운전사인원에서 업적급과 정액제비율을 고려하여 산출한다.

<표 8> 표본조사업체 총계기준 평균성과금액 산출표

(단위 : 개수, 명, 원)

표본업체수	성과급 누계인원	성과급누계금액 (천원)	총인원 (상시근로자)	평균금액
38개사	27,344	5,276,694	74,910	70,440
60개사			114,466	46,098
총인원적용비율(60개사)	정액제 : 87,122명(76.11%) 업적제 : 27,344명(23.89%)		총인원 : 114,466명(100%)	
산출근거	$5,275,694 \text{천원} \div 27,344 = 192,974 \text{원}$			
	$192,974 \times 0.2389 = 46,101 \text{원}$			

그리고 퇴직금충당금은 통상적인 기준이 1/12이나, 보다 합리적으로 산정하기 위하여 업체의 근속연수의 현황을 파악하여 이 기준에 따라 산정하였다. 다음과 같은 근거로 산출한다.

<표 9> 근속연수별 운전자 현황

근속연수	1년 미만	1년~3년 미만	3년 이상 5년 미만	5년 이상	계
인원	19,264	10,976	4,233	9,269	43,742
누진율		1	2	3	
퇴직충당금적용인원		10,976	8,466	27,807	47,249

<표 10> 퇴직총당금 산출근거

누진적용기준	퇴직총당금 기본적용률	퇴직총당금 적용률	퇴직총당금 총적용률
1년 이상 : 기본1월 3년 이상 : 기본+1월 5년 이상 : 기본+2월	1/12	47,249÷43,742 = 1.08	1/12×1.08 = 1.08/12

이와 같은 방식으로 산정한 1인당 평균임금액은 다음과 같이 나타났다.

<표 11> 임금협정액(1인당 평균임금액)

구 분		금액(원)
기본급		354,170
제수당	근속수당	25,757
	승무수당	75,998
	야간수당	55,263
	월차수당	15,587
	제수당 소계	172,605
소계		526,775
상여금		118,056
계		644,831
기타수당		62,808
성과급		46,101
월평균임금		753,740
퇴직총당금		67,837
합계		821,577

주 : 3년 이상 4년 미만, 26일 근무 시 기준

<표 12> 운전기사 월 인건비

기본급	제수당	월급여액	상여금	성과급	평균임금	퇴직금	합계(원)
354,170	235,413	589,583	118,056	46,101	753,740	67,837	821,577

2.2.2 정비직

정비직 관련 인건비는 정비관리자와 정비원으로 대별하여 실태조사를 근거로 인건비를 산출하였다.

<표 13> 정비관리자 1인당 월 인건비

정비관리자			정비원		
평균임금	퇴직금	합계(원)	평균임금	퇴직금	합계(원)
974,409	81,201	1,055,609	775,722	64,644	840,366

2.2.3 영업KM당 단위원가(운전직 및 정비직)

1) 대당 적정소요인원 산정

① 운전직

노사 간 합의된 근로조건을 근거로 하여 대당 적정소요인원을 산정하였다. 산출근거는 다음과 같다.

- 1인당 연간실제근무일수 : 264일(정상근무일수-유급일수)
 - 정상근무일수 : 연 284일(월평균 26일 만근, 단 2월은 2일 차감)
 - 유급휴일 : 연간 20일
 - 연차휴가 : 10일, 국경일 : 6일, 경조사 및 민방위·예비군 기타: 4일
- 대당 적정 소요인원 : 2.53명/대
 - 대당 기사소요인원 : $334 \times 2 = 668$ 명
 - 협정 근무일수에 대한 필요인원 : $668 / 264 = 2.53$ 명

② 정비직

정비직의 대당소요인원은 실태조사에서 나타난 대당 현재인원을 파악하여 대당 적정소요인원을 산정한다.

<표 14> 정비직 대당 소요인원

구 분	대당소요인원(명)
정비관리자	0.0172
정비원	0.0870

이와 같이 산정한 운전직과 정비직의 대당소요인원과 월인건비를 대당월간인건비로 산출하여 대당1일인건비를 구한 후에 이를 영업거리로 나누어 운전직관련 Km당 원가를 산정한다.

<표 15> 대당 1일 인건비 산출표

(단위 : 명, 원)

구 분	대당 소요인원	인당 월간인건비	대당 월간인건비	대당 1일인건비
운 전 직	2.53	821,577	2,078,838	68,465
정비관리자	0.0172	1,055,609	18,115	597
정 비 원	0.0870	840,366	73,127	2,408

<표 16> 영업KM당 인건비 산출표

(단위 : 원, Km)

구 분	대당 1일인건비	영업거리	영업KM당 원가
운 전 직	68,465	290.39	235.77
정 비 관 리 자	597		2.05
정 비 원	2,408		8.29

2.3 복리후생비

복리후생비는 건강진단비, 피복비, 기타 등으로 구성되었고, 실태조사를 근거로 실제 지급한 연간실적금액을 운행대수로 나누어 대당 1일복리후생비를 산정한 후 영업거리로 나누어 산정한다.

<표 17> 영업KM당 복리후생비 산출표

(단위 : 원, Km)

연간 복리후생비	대당 1일복리후생비	영업거리	영업KM당원가
3,265,052,137	2,550	290.39	8.78

2.4 차량유지비

택시운행과 관련하여 발생하는 차량유지비는 타이어비와 일상적인 차량정비비로 나누고, 일상적인 차량정비비는 부품비, 소모품비, 외주수리비, 점검검사비, 기타정비비로 나누어 실태조사상의 자료를 근거로 산출한다.

2.4.1 타이어 소비액

실적치를 근거로 연간대당 평균소모액을 조사하여 월평균 소비액을 산정한

다음, 가동률과 일수로 나누어 해당 1일 평균소비액으로 환산하여 영업거리를 감안한 해당 1일영업KM당 단위원가를 산정한다.

<표 18> 해당 월평균 타이어소비액과 영업거리당 타이어 원가

(단위 : 원, %, Km)

대당 월평균타이어소비액		영업KM당 타이어원가			
대당년평균 소비액	대당월평균 소비액	가동률	일평균 소비액	일평균 영업거리	영업KM당원가
750,700	68,245	71.15	3,159	290.39	10.88

2.4.2 차량정비수리비

택시운행에 따른 차량정비수리비는 실태조사의 자료를 근거로 부품비, 소모품비, 외주수리비, 점검검사비, 기타정비비로 분류하고, 이를 합계하여 해당 연간 정비비를 구한 후에 가동률과 일수를 감안하여 1일 대당 정비비를 구한 다음 영업거리로 나누어 산정한다.

<표 19> 연간 대당 정비수리비 및 영업거리당 단위원가

(단위 : 원, Km)

연간 대당정비수리비					영업거리당 단위원가				
부품비	소모품비	외주수리비	점검검사비	기타	대당연간정비비	가동률	1일대당비용	영업거리	영업KM당원가
1,073,860	233,201	980,070	113,167	295,162	2,695,460	71.15	11,343	290.39	39.06

2.5 차량감가상각비

차량감가상각비는 차종별 구입가격을 바탕으로 산정된다. 차종별 구입가격은 차량 제작회사에서 결정된 공급가액과 차량구입 시 소요되는 취득세, 등록세, 교육세 그리고 기타제비용으로 구성되는 제반 부대비용의 합계액으로 이루어져 있다. 차량구입 시 소요되는 제부대비용의 내역을 살펴보면 다음과 같다.

<표 20> 차종별 구입 시 제부대비용

(단위 : 원)

취득세	등록세	교육세	미터기	탁송료	번호판대
차량가액의 2%	차량가액의 2%	등록세액의 20%	275,000	68,681	171,000

차량감가상각비의 기준이 되는 차량은 택시업체가 가장 많이 보유하고 있는 스A와 B를 기준으로 삼았다.

<표 21> 차종별 구입가격현황

(단위 : 원)

차종별	공급가액	제부대비용	구입가격
스텔라 1.8	6,785,000	812,721	7,597,721
소나타	7,690,000	852,541	8,542,541
대당평균구입가격	8,070,131		

본 연구에서의 감가상각의 요소별 기준설정은 다음과 같이 적용하여 택시운행의 대당 월평균 감가상각비를 산정하고, 여기에 가동률과 일수를 고려하여 대당 1일 감가상각액을 구한 후 영업거리를 감안하여 Km당 감가상각비 원가를 산정한다.

<표 22> 감가상각비의 요소별 기준설정

상각방법	잔존가액	내용연수	비고
정액법	폐차비 : 10,400원	중형 : 48개월	차령기준

<표 23> 대당 월평균 감가상각비 및 영업거리당 감가상각비

(단위 : 원, %, Km)

대당 월평균 감가상각비						영업거리당 감가상각비		
대당 구입가액	잔존가액	상각대상액	내용연수	월상각액	가동률	1일상각액	1일영업거리	영업KM당 원가
8,070,131	10,400	8,059,731	48	167,911	71.15	7,759	290.39	26.72

2.6 차량보험료

차량보험료는 대인·대물보험료와 책임보험료로 분류된다. 차량보험료는 다음과 같이 택시업체에서 택시공제조합으로 실제 납부하고 있는 해당 연간 종합 및 책임보험료 납부실적치를 근거로 한다.

<표 24> 차량보험료 납부실적치(대당 연간)

(단위 : 원)

납부보험료		대당 연간보험료		
대인	대물	대인+대물	책임	계
1,759,032	245,652	2,004,684	887,500	2,892,184

자료 : 전국택시공제조합

차량보험료 납부 실적치를 가지고 가동률과 일수를 감안한 후 영업거리로 나누어 Km당 보험료원가를 산정한다.

<표 25> 영업거리당 보험료 비용

(단위 : 원, %, Km)

연간보험료	가동률	1일보험료	1일영업거리	영업KM당 원가
2,892,184	71.15	11,137	290.39	38.35

2.7 사고보상비

사고보상비는 소액사고의 현금보상, 위로금, 합의금조로 보상되는 비용으로써 본 연구조사에서는 실태조사의 실적치를 근거로 산정한다. 즉 연간사고보상비를 집계하여 사고보상대수와 가동률을 고려하여 영업거리로 나누어 Km당 사고보상비를 산정한다.

<표 26> 연간사고보상비 및 영업KM당 사고보상비

(단위 : 원, %, Km)

연간 사고보상비	사고 보상대수	영업거리당 사고보상비			
		가동률	대당1일사고보상비	영업거리	KM당 보상비
298,165,544	712,715	71.15	588	290.39	2.02

<표 27> 운송원가 요약표

구 분		영업거리당	단위원가	소계	합계
운	유류비산정	LPG소비액운송원가	36.13	39.13	411.05
		잡유비액 운송원가	3.01		
송	인 건 비	운전직 운송원가	235.77	246.11	
		정비관리자 운송원가	2.05		
		정비원 운송원가	8.29		
원	복리후생비	운전직정비직 운송원가	8.78	8.78	
	차량유지비	타이어 운송원가	10.88	49.94	
차량정비수리비 운송원가		39.06			
가	차량감가상각비	감가상각비 운송원가	26.72	26.72	
	차량보험료	보험료 운송원가	38.35	38.35	
	사고보상비	사고보상비 운송원가	2.02	2.02	

3. 일반관리비

3.1 관리직 인건비

관리직의 인건비는 임원, 안전관리자, 사무원 그리고 기타로 구분하여 인건비를 산정한다. 대당소요인원과 대당 및 1인당 월 인건비는 조사표에 의한 실태조사의 실적치를 사용한다.

<표 28> 일반관리직 1인당 월간기준 인건비

(단위 : 명, 원)

구 분	대당 소요인원	월간인건비	퇴직금	월평균임금	대당 월평균임금	
관 리 직	임 원	0.0370	1,460,827	121,736	1,582,563	58,632
	안전관리자	0.0202	1,006,713	83,893	1,090,606	22,079
	사 무 원	0.1148	851,363	70,947	922,310	105,836
	기 타	0.0470	466,525	38,877	505,402	23,777

<표 29> 영업KM당 관리직 인건비 산출표

(단위 : 원, Km)

구분		월간 해당 인건비	1일 해당 인건비	1일영업거리	영업KM당 원가
관 리 직	임 원	58,632	1,931	290.39	23.85
	안전관리자	22,079	727		
	사 무 원	105,836	3,486		
	기 타	23,777	783		

3.2 관리직 복리후생비

관리직의 복리후생비는 관리직에 지급되는 피복비, 건강진단비, 식비, 기타비용으로써 조사표의 지급실적을 근거로 연간복리후생비와 기록된 연간운행대수를 나누어 해당 1일복리후생비를 산출 후 영업거리를 감안하여 Km당 관리직 복리후생비를 산정한다.

<표 30> 해당 월평균 복리후생비와 영업거리당 복리후생비 산출표

(단위 : 원, 대수, Km)

연간복리후생비	연간 운행대수	1일 해당 복리후생비	1일영업거리	KM당원가
978,367,700	1,280,586	764	290.39	2.63

3.3 제세공과금

제세공과금은 조합회비, 사업소세, 차량검사료, 자동차세, 면허세, 국민연금, 산재보험료, 의료보험료 그리고 기타 등으로 구성되었고, 본 연구조사에서는 이러한 개별항목을 통합하여 조사하였고 따라서 실태조사에 의한 실적치를 적용하여 연간부담액과 연간운행대수를 구하여 해당 1일 제세공과금을 산출한 후에 영업거리로 나누어 Km당 제세공과금비용을 산정한다.

<표 31> 1일 해당 제세공과금과 영업거리당 제세공과금

(단위 : 원, 대수, Km)

연간부담금액	연간운행대수	1일대당제세공과금	영업거리	KM당 제세공과금
9,581,430,545	1,280,586	7,482	290.39	25.77

3.4 경비

경비에는 제세공과금중 직접운송원가를 제외한 사무용품 및 일반적인 관리비 성 경비인 기타자산 감가상각비, 차량유지비, 수도광열비, 통신비, 지급수수료, 지급임차료, 소모품비, 도서인쇄비, 여비교통비, 수선유지비, 기밀비, 접대비 및 기타 경비 등의 항목으로 구성되고 그 내역을 살펴보면 다음과 같다.

<표 32> 연간 경비지급실적

(단위 : 대수, 천 원)

연간운행대수	차량유지비	수도광열비	감가상각비	접대비
1,280,586	358,202	367,107	298,931	475,875
지급수수료	소모품비	잡비,기타	소계	1일대당경비
950,393	203,094	1,265,835	3,919,437	3,061

경비의 Km당 원가는 연간지급된 경비금액을 운행대수로 나누어 1일 대당경비를 구한 후, 영업거리로 나누어 산정한다.

<표 33> 영업거리당 경비원가

(단위 : 원, Km)

1일 대당경비실적	영업거리	KM당 경비원가
3,061	290.39	10.54

<표 34> 일반관리비 원가요약표

(단위 : 원)

구분	단위원가	합계
관리직 인건비영업거리당	23.85	62.79
관리직 복리후생비 영업거리당	2.63	
제세공과금 영업거리당	25.77	
경비 영업거리당	10.54	

3.5 적정이윤산정

부가가치란 기업이 타 기업으로부터 구입한 생산물에 노동과 자본을 투입하

여 창출한 제품 또는 용역의 증식된 가치를 말한다.

택시운송의 적정이윤은 정부원가계산 방식인 부가가치 비용방식(Conversion Cost)으로 산정한다. 적정이윤율은 재무부 회계예규상의 용역업 기준인 10%를 적용하였다. 따라서 총부가가치액을 다음과 같은 산식으로 계산한다. 즉, 총부가가치=운송원가-유류비-차량유지비+일반관리비로 적정이윤율을 총부가가치액의 10%로 계상하여 산정한다.

<표 35> 적정이윤 산정

(단위 : 원)

영업KM당 부가가치액(원)					영업KM당 적정이윤
운송원가	유류비	차량유지비	일반관리비	부가가치액	
411.07	39.13	49.94	62.79	384.79	38.48

3.6 부가가치세

총원가의 10%를 계상하였고, 총원가는 운송원가, 일반관리비 및 적정이윤으로 구성된다.

4. 표준원가산정

4.1 표준원가 요소별 산정기준

표준운임원가는 그 산출근거를 추정치 또는 기대목표치로 원가에 반영하여 산정하고, 일부 내역에 있어서는 실적치를 기준으로 산정한다. 이는 임금개선, 안전운행 여건확보, 물가 연동적 원가보상 등 사업환경의 개선이나 특정정책목표 달성 등을 위한 원가사전보상체계를 보여주고 있다. 물가연동적 원가보상항목은 유류비중 잡유, 타이어비, 부품과 소모품비 등이고, 임금개선측면에서의 임금상승률을 감안한 항목이 정비직 관련의 인건비 및 복리후생비, 운전직의 복리후생비, 일반관리직관련의 인건비 및 복리후생비 등으로 분류할 수 있다.

표준운임원가의 산정기준은 다음과 같다.

<표 36> 표준원가 산정기준

구 분		산 정 기 준	
표준 직 접 원 가	유 류 비	LPG소비액	94실적치 적용
		잡유소비액	94실적치에 예상물가상승률 5.0% 반영
	인 건 비	운 전 직	정부노임단가와 도시가계근로자의 월평균임금수준 반영
		정 비 원	94실적치에 예상임금상승률 10% 반영
	복리후생비	운전정비직	94실적치에 예상임금상승률 10% 반영
	차량유지비	타 이 어	94실적치에 예상물가상승률 5.0% 반영
		정비수리비	부품 및 소모품비에 한하여 예상물가상승률 5.0% 반영
	차 량 감 가 상 각 비		94년도 실적치 적용
	차 량 보 험 료		94년도 실적치 적용
	사 고 보 상 비		94년도 실적치 적용
일 반 관 리	인 건 비		94년도 실적치에 예상임금인상률 10% 반영
	복 리 후 생 비		94년도 실적치에 예상임금인상률 10% 반영
	제 세 공 과 금		94년 실적치적용
	경 비		94년 실적치적용

4.2 표준원가의 직접원가 집계분석

4.2.1 운송원가

1) 유류비 산정

LPG소비액은 94년 실적치를 그대로 반영하였고, 잡유비는 94년 실적치에 물가상승률 5.0%를 감안한 원가를 표준원가로 사용한다.

<표 37> 영업KM당 LPG소비액 산정표

(단위 : L, Km, 원)

LPG소요량 (L/10KM)	일평균 주행거리	일평균 소요량	1일LPG 소 비 액	일평균 영업거리	영업KM당 운송원가
1.4842	398.17	59.10	10,491	290.39	36.13

<표 38> 영업KM당 잡유소비액 산정표

(단위 : 원, %, Km)

대당 1일실적 소비액	평균 가동률	1일대당 잡유소비액	일평균 영업거리	영업KM당 운송원가
652	71.15	917	290.39	3.16

2) 인건비

택시기사의 인건비중 합승수입을 차감하여 산출된 택시요금은 제도적으로 합승을 인정해 주는 결과가 되기 때문이다. 위와 같은 배경하에서 택시기사의 적정인건비를 산정하기 위하여는 회사에서 기사에게 급여로서 얼마를 지급하는지 보다는 택시기사에게 얼마를 지급하는 것이 타당한가를 파악하는 것이 보다 합리적인 인건비 산정방법이 된다.

따라서 본 연구에서는 임금결정의 대표적 이론인 생계비설에 기초하여 택시기사가 노동을 통하여 인간다운 생활을 영위할 수 있는 임금수준을 산출하기 위하여 여러 가지 임금의 산출기준을 비교분석하였다. 검토된 임금산출 기준은 다음과 같다.

- 정부노임단가에 의한 인건비
- 전 도시 근로자 가구의 가구당 월평균 가계지출에 의한 인건비

① 정부노임단가에 의한 인건비

근로기준법에서 규정하고 있는 제수당, 상여금 및 퇴직급여충당금에 대하여는 이 노임단가를 기준으로 하여 회계예규 “원가계산에 의한 예정가격 작성준칙”의 정한 바에 따라 계상하도록 되어 있다.

- 기본급(재무부장관이 결정·고시하는 정부노임단가로서 동단가에는 기본급의 성격을 갖는 정근수당·가족수당·위험수당 등이 포함된다)
- 제수당(기본급의 성격을 가지지 않는 시간외수당·야간수당·휴일수당 등 작업상 통상적으로 지급되는 금액을 말한다)
- 상여금
- 퇴직급여충당금

정부노임단가에는 택시기사직종은 명시되지 않은 관계로 택시기사와 가장 유사한 직종을 기준으로 하여 택시기사의 인건비를 산정한다.

<표 39> 93년도 정부노임단가 적용기준(택시기사와 유사한 직종을 기준)

부문별	직종번호	직종명	정부노임단가	비고
공사부문	87	운전사(운반차)	33,800원	1일 8시간 작업기준 기본급여액

위의 정부노임단가를 기준으로 하여 제수당은 고려하지 않고 상여금과 퇴직급여충당금만을 반영한 인건비를 산정하면 다음과 같다.

<표 40> 월인건비 산출표(정부노임단가 기준)

(단위 : 원, 일)

기본급(정부노임 단가 1일 8시간 기준)	상여금 (기본급의 400% 기준)	퇴직급여충당금 전입액	1일총인건비 (1일 8시간 작업기준)	월평균기준 작업일	월간 총인건비
33,800	11,267	3,756	48,822	26	1,269,378

② 전 도시근로자 가구의 가구당 월평균 가계지출에 의한 인건비

전 도시근로자 가구의 가구당 월평균 가계지출은 우리나라 전 도시에 거주하는 봉급자와 노무자의 가구가 평균적으로 한 달에 지출하는 금액을 나타내는 것으로 우리나라 근로자의 중간 정도의 생활수준을 유지하기 위하여 필요한 금액이다. 이 금액의 구체적 내역을 살펴보면 다음과 같다.

<표 41> 전 도시근로자 가구의 가구당 월평균 가계지출 내역

(단위 : 원)

소비지출										비소비 지출
식료 품	주거 비	광열· 수도	가구집기· 가사용품	피복· 신발	보건 의료	교육·교 양·오락	교통· 통신	기타 소비	소계	
289.1	42.9	42.3	51.0	75.6	52.8	133.3	100.7	198.6	986,200	119,300
가계지출										1,105,500

위의 자료를 가지고 소비자물가상승률 5.5%를 적용하여 가계지출로 환산하여 적용하였다.

앞의 2가지 접근방법에 의하여 택시기사가 적정생활을 유지하기 위한 택시기

사 인건비를 각기 산출된 인건비를 산술평균하여 운전기사 적정인건비로 정하였다.

<표 42> 택시기사의 적정 월인건비의 산정

산출방법	금액(원)	비고
(1) 정부노임단가에 의한 인건비	1,269,378	
(2) 전 도시 근로자가구의 가구당 월평균 가계 지출에 의한 인건비	1,166,303	
평균(택시기사적정월인건비)	1,217,840	

운전직과 관련한 표준원가산정은 위의 택시기사의 적정 월인건비에 일수를 고려하여 해당 1일인건비를 산출하고, 정비직과 관련한 표준원가는 앞서 언급한 바와 같이 예상임금상승률 10%를 감안하여 산정한다.

<표 43> 영업KM당 인건비 산출표

(단위 : 원, Km)

구분	대당 1일인건비	영업거리	영업KM당 원가
운 전 직	101,310	290.39	348.88
정비관리자	656		2.26
정 비 원	2,649		9.12

3) 복리후생비

복리후생비는 예상임금상승률 10% 반영하여 산정한다.

<표 44> 영업KM당 복리후생비 산출표

(단위 : 원, Km)

대당 1일복리후생비	영업거리	영업KM당 원가
2,805	290.73	9.66

4) 차량유지비

차량유지비에서 타이어 소비액은 실적치에 예상물가상승률 5.0%로 반영하고,

정비수리비는 부품 및 소모품비에 한하여 예상물가상승률 5.0% 반영하여 차량 유지비의 표준원가를 산정한다.

<표 45> 영업KM당 타이어원가

(단위 : 원, Km)

타이어 일평균소비액	영업거리	영업KM당 원가
3,317	290.39	11.42

<표 46> 연간 대당 차량정비수리비 및 영업거리당 단위원가

(단위 : 원, Km)

연간 대당정비수리비					영업거리당 단위원가			
부품비	소모품비	외주수리비	점검검사비	기타	대당년간 정비비	1일대당 비용	영업거리	영업KM당 원가
1,127,553	244,861	980,070	113,167	295,162	2,760,813	11,618	290.39	40.01

5) 차량감가상각비

차량에 대한 감가상각비의 표준원가 산정은 94년도 실적치에 의한 감가상각비를 적용한다.

<표 47> 영업KM당 감가상각비

(단위 : 원, Km)

1일 감가상각액	영업거리	영업KM당 원가
7,759	290.39	26.72

6) 차량보험료

차량보험료의 표준원가 산정도 94년도 실적치에 의한 보험료수준을 반영한다.

<표 48> 영업KM당 보험료

(단위 : 원, Km)

1일보험료	영업거리	영업KM당 원가
11,137	290.39	38.35

7) 사고보상비

사고보상비의 표준원가 산정은 실적치에 의한 보상비수준을 적용한다.

<표 49> 영업KM당 사고보상비

(단위 : 원, Km)

1일 사고보상비	영업거리	영업KM당 원가
588	290.39	2.02

4.2.2 일반관리비

1) 관리직 인건비

관리직 인건비의 표준원가는 94년 실적치에 예상임금상승률 10%를 반영하여 산정한다.

<표 50> 영업KM당 관리직 인건비

(단위 : 원, Km)

구분		월간 대당 인건비	1일 대당 인건비	1일영업거리	영업KM당 원가
관 리 직	임 원	64,495	2,124	290.39	26.24
	안전관리자	24,287	800		
	사 무 원	116,419	3,834		
	기 타	26,154	861		

2) 관리직 복리후생비

관리직 복리후생비의 표준원가는 실적치에 예상임금상승률 10%를 반영하여 산정한다.

<표 51> 대당 월평균 복리후생비와 영업거리당 복리후생비 산출표

(단위 : 원, Km)

1일 복리후생비	1일영업거리	KM당 원가
841	290.39	2.90

3) 제세공과금

제세공과금에 대한 표준원가산정은 94년 실적치를 표준원가로 대신한다.

<표 52> 영업KM당 제세공과금

(단위 : 원, Km)

1일 대당 제세공과금	영업거리	영업KM당 원가
7,482	290.39	25.77

4) 경비

경비에 대한 표준원가산정도 94년 실적치를 표준원가로 대신하였다.

<표 53> 영업KM당 경비

(단위 : 원, Km)

1일 대당 경비	영업거리	영업KM당 원가
3,061	290.39	10.54

5) 적정이윤산정

표준원가에 대한 적정이윤산정은 정부원가계산 방식인 부가가치 비용방식으로 산정하며 적정이윤율은 재무부 회계예규상의 용역업 기준 10%를 적용한다.

적정이윤의 산정방식은 앞서 언급한 바와 같이 다음과 같은 산식으로 구성된다. 즉 적정이윤 = {(운송원가-유류비-차량유지비)+일반관리비}×10%이다.

<표 54> 적정이윤산정

(단위 : 원)

영업KM당 부가가치액(원)					영업KM당 적정이윤
운송원가	유류비	차량유지비	일반관리비	부가가치액	
527.73	39.28	51.43	65.44	502.46	50.25

6) 부가가치세

표준원가의 부가가치세는 총표준원가의 10%를 계상하였고, 총표준원가는 운송원가, 일반관리비원가, 적정이윤으로 구성된다.

5. 영업거리당 운송원가

5.1 단위당 직접발생원가

택시운송원가의 각 항목별로 산정한 해당 및 영업거리당 운송원가를 집계하면 다음과 같다.

<표 55> 단위당 운송원가

(단위 : 원, %)

구분		대당 금액	KM당 원가	비율			
운 송 원 가	1. 유류비	11,364	39.13	6.94			
	LPG	10,491	36.13	6.41			
	잡유	873	3.01	0.53			
	2. 인건비	71,470	246.12	43.67			
	운전기사	68,465	235.77	41.83			
	정비직	3,005	10.34	1.83			
	3. 복리후생비	2,550	8.78	1.56			
	4. 차량유지비	14,502	49.94	8.86			
	타이어비	3,159	10.88	1.93			
	정비수리비	11,343	39.06	6.93			
	5. 감가상각비	7,759	26.72	4.74			
	6. 차량보험료	11,137	38.35	6.81			
	7. 사고보상비	588	2.02	0.36			
	소 계	119,370	411.07	72.94			
일 반 관 리 비	1. 인건비	6,927	23.85	4.23			
	2. 복리후생비	764	2.63	0.47			
	3. 제세공과금	7,482	25.77	4.57			
	4. 경비	3,061	10.54	1.87			
	소 계	18,234	62.79	11.14			
합	계	137,604	473.86	84.08			
적	정	이	운	11,174	38.48	6.83	
부	가	가	치	세	14,878	51.23	9.09
K M 당 운 송 원 가		163,655	563.58	100.00			

원가구성항목의 구성비를 중심으로 개별항목에서 살펴보면, 직접운송원가부분

이 72.94%를 차지했고, 일반관리비가 11.14%, 적정이윤이 6.83%, 부가가치세는 9.09%로 나타났다. 세부항목 중 택시운행과 관련한 운전직 및 정비직의 인건비가 41.83%를 점하고 있음을 알 수 있다.

5.2 표준운송원가

표준원가를 기준으로한 각 항목별로 산정한 해당 및 영업거리당 운송원가를 집계하면 다음과 같다.

<표 56> 단위당 표준운송원가

(단위 : 원, %)

구분		대당 금액	KM당 원가	비율(%)					
운 송 원 가	1. 유류비	11,408	39.28	5.55					
	LPG	10,491	36.13	5.10					
	잡유	917	3.16	0.45					
	2. 인건비	104,615	360.26	50.90					
	운전기사	101,310	348.88	49.29					
	정비직	3,305	11.38	1.61					
	3. 복리후생비	2,805	9.66	1.36					
	4. 차량유지비	14,935	51.43	7.27					
	타이어비	3,317	11.42	1.61					
	정비수리비	11,618	40.01	5.65					
	5. 감가상각비	7,759	26.72	3.78					
	6. 차량보험료	11,137	38.35	5.42					
	7. 사고보상비	588	2.02	0.29					
소 계	153,247	527.73	74.56						
일 반 관 리 비	1. 인건비	7,619	26.24	3.71					
	2. 복리후생비	841	2.90	0.41					
	3. 제세공과금	7,482	25.77	3.64					
	4. 경비	3,061	10.54	1.49					
	소 계	19,003	65.44	9.25					
합	계	172,250	593.18	83.81					
적	정	이	윤	14,591	50.25	7.10			
부	가	가	치	세	18,684	64.34	9.09		
K	M	당	운	송	원	가	205,525	707.76	100.00

6. 경영수지분석

택시의 경영수지분석은 현행운임기준 대비 발생원가를 중심으로 검토·분석되며, 경영수지는 Km당 수지 및 일평균 수지를 살펴봄으로써 보다 명확하게 알 수 있다. 집계분석한 택시의 경영수지는 다음과 같다.

<표 57> 택시경영수지분석

(단위 : 원, %)

구분	KM당 수지	구성비	일평균수지
수 익	419.54	100.00	121,830
발 생 원 가	563.58	134.33	163,655
운 송 원 가(직접비)	411.07	97.98	119,370
일반관리비(간접비)	62.79	14.97	18,234
적 정 이 윤	38.48	9.17	11,174
부 가 가 치 세	51.23	12.21	14,878
수 지	134.33		△41,825

Km당 수지구조는 현행운임대비 34.33%의 수지적자 상태를 나타내고 있다. 이러한 수지구조는 택시운송사업자의 정상적인 경영을 위한 적정이윤 보장 및 부가가치세 재원확보 등에 어려움을 줄 뿐 만 아니라 사업자의 경영구조를 한층 더 악화시키는 요인으로 작용하고 있다.

한편, 일평균수지를 살펴보면 1대당 41,825원의 적자를 기록하여, 전반적인 택시사업의 경영환경악화는 이용자의 서비스개선 및 종업원 복지향상, 사업환경개선을 더욱 더 어렵게 하고 있다.

V. 결 론

택시의 요금체계는 요금의 산정기준의 내역을 거리와 시간의 어느 것을 적용하느냐에 따라 달리 적용될 수 있으며 시간거리병산제를 일반적으로 적용하고 있다.

국가별로 기본요금과 시간거리병산 운임제는 기본적인 운임으로서 모두 채택하고 있다. 서울과 동경은 기본요금과 시간거리병산 운임 이외에 심야할증요금이 있으며 기본적으로 요금체계가 같다. 반면 홍콩은 화물과 Call에 대한 추가요금이 있으며, 런던은 대기시간요금, 추가승객과 화물요금, 야간·휴일 할증요금이 있다.

따라서 요금의 종류는 ① 기본요금 ② 시간거리병산제의 거리요금과 시간요금 ③ 심야(휴일) 할증요금 ④ 추가승객요금 ⑤ 화물요금 ⑥ 대기시간요금 ⑦ Call요금 등과 같이 세분해 볼 수 있다.

일반적으로 공공요금은 정부가 제공하는 공공재나 서비스에 대한 사용자가격을 말하며 운임결정은 운송시설의 확충, 개선 및 사용자에게 대한 서비스의 질적향상을 기하기 위해서는 적정한 잉여를 낳는 수준에서 결정되어야 한다.

따라서 교통운임은 각 수송수단 간의 적정한 경쟁을 통하여 효율적인 수송체계 형식을 촉진해야 할 것이며 택시운임은 기본적으로 원가항목을 기초로 타수송수단과의 경쟁관계, 지역적 특성, 운임의 수요탄력성, 이용객의 공급탄력성, 기업의 특성 등을 고려하여 탄력적이고 합리적인 방법으로 운용되어야 할 것으로 분석되었다.

택시의 운임수준은 본 연구에서 산정된 발생원가와 표준원가를 근거로 하여 결정하도록 한다. 운임체계는 영업 1km당 원가액을 기초로 평균영업거리에 소요되는 총원가를 산출하여 이 원가가 합리적으로 보상되도록 적정 운임체계를 설정하도록 한다. 운임체계는 적용될 지역의 운행(승차) 특성을 고려하여 기본운임, 이후운임, 시간운임 간에 적정한 비율이 되도록 배분하여 설정한다.

참고문헌

1. 건설교통부(2000), 택시서비스 종합대책
2. 김성환(1998), 택시경영 개선방안, 한국산업경영연구소
3. 김용갑·노경호 외(1994), 화물자동차 운임요금 원가산정에 관한 연구, 한국산업경제연구원
4. 김용갑·노경호(1994), 지하철 적정운임 산정 및 운임제도 개선 연구, 한국산업경제연구원
5. 박지영·김최영(2003), 택시요금제도개선방안-승차인원 비례요금제 도입관련, 한국교통연구원
6. 이재림(1998), 택시제도 개선방안, 교통개발연구원
7. 한국산업경제연구원(1995), 서울시 택시운임 수준 및 체계 개선방안 연구
8. 홍갑선(2006), 교통부문의 양극화 현상과 정책 방향, 한국교통연구원

Abstract

A Study on the Method of Taxi Fare Calculation

Roh, Kyung-ho*

Taxi is one of the representative transportation method in Korea. This is the study on the method of taxi fare calculation. So this study tries to find out the reasonable method of taxi fare calculation. Many research institutes have tried to find out good method of taxi fare calculation. Until now, there has not been any standard method of taxi fare calculation.

So the purpose of this study is to provide the best method of taxi fare calculation.

This is the example of the method of taxi fare calculation. Both studies of related literature and empirical investigation have been reviewed to accomplish the purpose of this study.

Key Words : taxi, taxi fare, taxi fare calculation

* Professor, Series of Management Information Systems, Daelim College