



공존공생이 만난 협동조합(1)

잘 살아보고 싶은 마음, 한국퀵서비스협동조합

2013.07.04 | 이수연_ 새사연 연구원 | soo@saesayon.org

“협동조합을 왜 하나, 퀵 기사로서 더 잘 살아보기 위해, 멋있게 살아보기 위해, 사회를 위하는 일도 해보고 싶고, 그럴려고 시작했으나 너무 어렵습니다. 협동조합만 하면 일거리가 확 늘어나고 정부 지원도 많을 거라고 생각했지만...”

‘공존공생’은 더불어 사는 삶을 지향하며, 협동조합에 관한 이야기를 소개하는 팟캐스트입니다. 미디어콘텐츠창작자협동조합(MCCC)이 제작하고, 새로운사회를여는연구원의 이수연 연구원과 한겨레 신문의 박기용 기자가 진행자로 참여하고 있습니다. ‘현장 보고서 - 공존공생이 만난 협동조합’은 팟캐스트 ‘공존공생’을 통해 만나본 협동조합과 사람들의 이야기를 글로 전해드립니다.

“한 남자가 있습니다. 새벽 다섯시에는 동대문 시장에서 한 짐을 싣고 분당까지 다녀왔습니다. 분당 일이 끝날 무렵 센터의 콜을 받고 강남의 사무실로 갑니다. 거기서 건네받은 서류를 구로까지 배송했네요. 느닷없이 찾아온 더위로 헬멧 안의 얼굴은 땀으로 범벅입니다. 아스팔트 열기에 의한 화상, 혹시 모를 사고 때문에 짧은 옷은 생각조차 못하지요. 오후 두 시가 되어서야 근처 분식집에서 늦은 점심을 챙깁니다. 커피 한 잔에 담배를 한 개비 입에 물자마자 또 콜이 옵니다. 스케줄에 늦은 연예인을 일산까지 모셔다주는 일입니다. 그렇게 일을 마치고 회사에 수수료를 내면 손에 들어오는 수입도 매우 적습니다.”

“2012년 국민권익위원회가 실시한 실태조사에 의하면 퀵서비스 기사들은 전국에 산재한 3~4천 개 업체에서 17만여 명이 일하고 있으며, 시장규모는 연 2조 원을 웃돈다고

승자독식의 신자유주의에서 벗어나 신뢰와 협동으로 함께 살아가는 사회, 새사연이 그리는 미래입니다.

더 큰 걸음으로 움직이고 성장하는 새사연, 이제 여러분이 회원이 되어 함께 해주세요.



합니다. 퀵서비스업체는 직접 오토바이나 기사를 보유하는 게 아니라, 퀵서비스 기사에게 고객 알선업무만 제공하고 이에 대한 수수료를 받습니다. 대표적인 특수고용형태라고 할 수 있습니다. 고된 일에 비해서 불안정한 수입, 비인간적인 근로 환경을 개선하기 위해, 최근 퀵서비스 기사들이 협동을 시작했습니다.”

-2013년 6월 4일 ‘공존공생’ 제1회 중 -

공존공생 팟캐스트 첫 번째 초대 손님이 오는 날, 스튜디오 문을 열었더니 머리부터 발끝까지 검은색인 한 남성이 있다. 검은 모자, 온 몸을 감싼 검은 보호대, 검은 장화. 거칠고 서툰 말투로 먼저 도착한 팟캐스트 제작자들에게 무언가 열변을 토하고 있다. 한국퀵서비스협동조합 김영대 이사장이다.

“협동조합 왜 했는지 모르겠다, 협동조합만 하면 모든 게 좋아질 것 같았는데, 더 힘들어졌다.”

오토바이 퀵 기사 인생 20년

‘아니, 이런! 첫 번째 초대 손님부터 이렇게 협동조합에 대해 회의적인 이야기를 하게 될 줄이야.’ 하고 당황했다. 하지만 이후 김영대 이사장과 함께 한 한 시간이 넘는 녹음 시간과 그보다 3배는 길었던 뒤풀이 술자리를 통해서, 그래도 한국퀵서비스협동조합은 반드시 성공할 거라는 묘한 희망을 보았다.

이 날도 역시 오토바이를 타고 온 김영대 이사장은 퀵 기사로 살며 오토바이를 탄 지가 20년 가까이 되었다고 한다. 삐삐와 공중전화를 이용해서 주문을 받던 시절, 청계천에서 다양한 물건을 실어 나르며 잔뼈가 굵은, 우리나라 퀵 기사 1세대이다. 젊은 시절 지방에서 서울로 올라와, 오토바이 하나 끌고 청계천에 들어가 엄청 고생했다고, 한 번은 200kg 철근을 실고 달린 적도 있다고, 잘못하면 그냥 죽을 수도 있었다고 옛이야기를 풀어놓는다. 혹시 기억나는 ‘진상’ 고객이 있냐고 물으니, 퀵을 착불로 시켜놓고 지금은 돈이 없다고 나중에 다시 오라고 하거나 계좌로 보내주겠다고 하고 떼먹는 사람들도 많이 만났다고 한다. (우리, 이러지 말자!)

김영대 이사장의 말에 의하면 1997년 외환위기 이후 퀵 기사가 대폭 증가했다고 한다. 당시 일자리를 잃은 많은 이들이 오토바이 하나만 있으면 일을 할 수 있는 퀵서비스 시장으로 뛰어든 것이다. 그래서 지금은 17만여 명이 퀵 기사로 일하고 있을 정도로 늘어



났다.

17만 킷 기사, 사실은 불법?

그런데 현재 우리나라는 오토바이 킷 서비스가 불법이다. 화물운송법에 의해서 이륜차는 돈을 받고 화물운송을 할 수 없도록 되어있다. 그래서 예전에는 킷 기사들이 운송도중 경찰에게 걸려 벌금을 떼는 경우도 있었고, 용달협회에서 경찰과 함께 나와 단속하기도 했단다. 이렇듯 관련법이 부재하기 때문에 요금도 정해져 있지 않고, 킷 기사들의 노동자 혹은 사업자로서의 지위도 제대로 보호받지 못하고 있다. 현실을 따라가지 못하는 법 때문에 17만여 명의 경제활동인구가 불법 화물운송자로 남아 있는 것이다.

킷 업체가 킷 기사들로부터 과도한 수수료를 떼어가는 (매우매우) 불합리한 현상도 관련법의 부재로 인한 측면이 크다. 현재 일반 킷 업체에서 킷 기사가 받는 운송 건당 수수료는 23퍼센트. 고객의 주문을 받아서 연결시켜주는 대가로 킷 업체는 수수료를 받아간다. 즉, 만 원짜리 킷을 운반하면 그 중 2300원은 킷 업체 사장님이 가져가고, 킷 기사에게 돌아가는 건 7600원에 불과하다.

출근해도 돈을 내고, 결근해도 돈을 내라니

여기에 추가적으로 PDA(주문을 받는데 사용하는 단말기) 사용료, PDA 프로그램 사용료, 주유비, 쿠폰 및 홍보비, 영수증 값, 화물 보험료, 오토바이 수리비, 출근비 혹은 결근비를 내야한다. 참 다양하기도 하다. 이 중에서 가장 어이없던 것은 출근비와 결근비이다. 대체 무슨 명목인지 아무리 설명을 들어도 잘 알 수 없긴 한데 매일 출근하여 일거리를 받는 대가로 천 원 정도의 출근비를 내야 한다. 그리고 비가 오는 날 등에 킷 기사들이 일을 쉬면 그 때는 또 결근비를 내야 한다고 한다. 업체가 내야할 3.3%의 사업소득세도 기사들에게 떠넘겼다.

게다가 일명 칼치기라 하여 운송료에서 일부를 우선 제외하여 킷 업체가 갖고, 그 나머지에서 또 수수료를 떼가기도 한다. 그러니까 만 원짜리 운송을 하면 2000원 정도를 회사에서 고정소득으로 가져가고, 남아있는 8000원에서 23퍼센트의 수수료를 떼간다는 거다. 이 경우 킷 기사에게 돌아가는 돈은 약 6200원 정도이다.

산재보험 도입되었지만, 업체들이 협조 안 해

운송 도중 사고가 날 경우 배상 책임도 대부분 킷 기사들의 몫이다. 운송 물품의 파손으로 인한 비용은 물론이며 킷 기사들이 다치거나 심지어 사망해도 제대로 된 보상을 받기 어렵다. 그나마 올해 5월부터 킷 기사들에게도 산재보험이 적용되도록 법이 바뀌긴 했다. 하지만 많은 킷 기사들이 한 업체에 안정적으로 고용된 상태가 아니라, 여러



회사로부터 주문 알선을 받고 있다. 때문에 고용관계가 불명확하고 당연히 업체들은 산재보험료 납부의 책임을 다른 업체에 떠넘기고 있는 상황이다. 즉, 실질적으로 산재보험의 혜택을 받는 퀵 기사의 수는 매우 적다는 뜻이다.

결국 만 원짜리 운송 후 퀵 기사에게 실제로 돌아가는 돈은 3000~5000원 정도다. 아, 김영대 이사장의 이야기를 듣는 내내 숨이 차고 정신이 없다. 퀵 서비스 업계가 이렇게 복잡하고 비합리적인 구조로 돌아가는지 이전까지는 전혀 알지 못했다. 대체 왜 퀵 기사들은 하루종일 PDA에서 눈을 떼지 못하고 대기상태로 지내면서, 사고와 부상의 위험을 감수하면서, 그런 불합리한 대우를 받아야 하는지 이해할 수가 없었다.

한국퀵서비스협동조합은, 그래서 생겨났다고 한다. 이런 불합리한 중간착취를 해소하기 위해서 말이다. (불끈!) 바로 여기서 이 협동조합이 망하지 않을 것이라는 희망을 느꼈다. 해결하지 않으면 안되는 문제가 존재하고, 당사자들이 이를 인식하고 있으며, 중간착취 해소를 위해서는 퀵 기사들의 협동조합 형태가 적합하기 때문이다. 여기는 협동조합이 필요한 곳이다. 협동조합으로 문제를 해결할 수 있는 곳이다.

물론 2007년에 이미 퀵 서비스 업계의 문제를 해결하기 위해 퀵 서비스 노동자조합이 만들어졌고 지금도 존재한다. 한국퀵서비스협동조합이 설립되는 과정에도 퀵 서비스 노조에서 많은 지원을 해주었다. 노조의 경우 퀵 기사들의 단결을 통해 협상력을 높여서 문제를 해결하고자 하는 방식이고, 협동조합의 경우 아예 새로운 회사를 만들어서 문제를 해결하고자 하는 것이다. 부당한 현실에 대해 노조는 퀵 업체 내부에서 싸우고, 협동조합은 퀵 업체 외부에서 싸우는 것이라 이해할 수 있다. 안팎의 싸움이 모두 다 잘 이루어질 때 이길 수 있을 것이다.

이미 2008년부터 협동조합 방식으로 운영

한국퀵서비스협동조합의 시작은 2008년부터였다. ‘퀵라이더연대’라고 퀵 기사들의 인터넷 모임 공간이 있는데, 여기서 퀵 서비스업의 상황에 문제의식을 공감한 퀵 기사들 4~5명이 함께 마음을 모아 퀵 기사들이 주인이 되는 회사를 만들었다. 기존에 퀵 기사들이 주문알선을 업체에 의존해야만 했고 그래서 23퍼센트라는 높은 수수료를 떼었던 것을 개선하기 위해, 자체적으로 주문알선을 담당할 인력과 체계를 갖추고 수수료를 15퍼센트로 낮추었다. 회원들이 함께 정관도 작성하고, 총회를 열어 의사결정을 하는 구조를 갖추었다. 형식상 협동조합은 아니었지만 협동조합의 방식으로 운영되었다.

코리아베스트서비스, 멤버퀵, 스페이스퀵 등이 한국퀵서비스협동조합이 설립 이전에 가졌던 이름들이다. 회사 이름을 자주 바꾼 이유는 기존 업체들의 방해와 경계가 심했기 때문이라고 한다. 낮은 수수료를 받는 한국퀵서비스협동조합이 성장할수록 퀵 서비스

승자독식의 신자유주의에서 벗어나 신뢰와 협동으로 함께 살아가는 사회, 새사연이 그리는 미래입니다.

더 큰 걸음으로 움직이고 성장하는 새사연, 이제 여러분이 회원이 되어 함께 해주세요.



시장 자체의 수수료가 떨어질 수밖에 없다. 기존 업체들에게는 협동조합이 눈엣가시였던 것이다. 그래서 한국퀵서비스협동조합에 소속된 기사들에게 일거리를 안주기도 하고, 한국퀵서비스협동조합에서 일을 할려면 자기네 회사 일거리는 포기하라고 강요하는 경우도 많았다고 한다. 그 과정에서 울며 겨자먹기로 협동조합을 떠나간 기사들도 많다고 한다.

그러는 가운데 2012년 협동조합 기본법이 통과되자, 그해 12월 9일 29명의 조합원이 모여서 한국퀵서비스협동조합 창립 총회를 열었고, 2013년 1월 신고필증이 나왔다. 이제 정식으로 협동조합의 형식을 갖추게 된 것이다. 퀵 기사들의 조합이니만큼 노동자 협동조합이나 사업자 협동조합일거라 생각하기 쉽지만 소비자 협동조합이라고 한다. 주문알선이라는 서비스를 공동으로 구매하여 이용하고 있는 형식이기 때문이다.

조합원 25명, 출자금 10만 원의 소비자 협동조합

현재 이사는 김영대 이사장을 포함하여 4명이다. 이사회는 2주에 한 번씩 열리고, 모든 사항은 인터넷 사이트를 통해서 회원들과 공유하고 토론한다. 총회는 분기별로 1회씩 열린다. 사무실은 영등포에 있는데 기사들의 휴게공간으로도 사용된다.

조합원은 10만 원의 출자금을 내고, 매달 3만 원의 회비를 낸다. 회비 3만 원은 협동조합 운영자금으로 사용된다. 현재 조합원은 25명, 그리고 예비조합원이 50명 정도 있다. 예비조합원이란 협동조합기본법에는 없지만 한국퀵서비스협동조합에서 자체적으로 만든 규정이다. 신입 조합원들이 조합의 가치에 제대로 합의하고 조합원이 될 수 있도록 6개월 간의 적응기간을 둔 것이다. 이 기간 동안 예비조합원은 조합원과 똑같은 대우를 받지만 정식 조합원은 아니고, 때문에 출자금은 내지 않고 월회비 3만원만 낸다. 별 문제가 없으면 6개월 후 출자금을 내면서 정식 조합원이 된다.

스페인의 유명한 노동자협동조합 기업 몬드라곤도 신규 직원의 경우 6개월 간의 예비조합원 기간을 거친다. 이 때는 출자금을 납부하지 않지만 조합원 총회나 교육에 자유롭게 참여할 수 있다. 그리고 6개월이 지나 본인이 조합원이 되길 희망하고, 기존 조합원의 반대가 없으면 조합원이 된다. 한국퀵서비스협동조합도 이와 유사한 방식이다. 5년간의 조직 운영 경험이 묻어난 자연스러운 노하우가 아닌가 싶다.

또 하나 돋보였던 노하우는 퀵 기사들이 홍보를 하면 수수료를 5퍼센트 깎아주는 제도였다. 퀵 기사들에게는 고유번호가 있는데, 이 번호가 찍힌 쿠폰형태의 홍보물이 있다. 이 홍보물을 고객에게 배포하고 이 후 그 고객이 주문을 해오면, 해당 번호의 퀵 기사는 15퍼센트가 아니라 10퍼센트의 수수료만 내도 된다. 퀵 기사들이 나서서 회사를 홍보하도록 함으로써, 회사는 주문량을 조금이라도 늘릴 수 있고, 기사들에게는 소속감을

승자독식의 신자유주의에서 벗어나 신뢰와 협동으로 함께 살아가는 사회, 새사연이 그리는 미래입니다.

더 큰 걸음으로 움직이고 성장하는 새사연, 이제 여러분이 회원이 되어 함께 해주세요.



가질 수 있게 만든다.

사고 발생하면, 사람보다 물건 걱정하는 게 현실

낮은 수수료 외에도 퀵 기사들의 근로 조건을 개선할 수 있는 사업을 추진하고 있는데, 그 중 하나로 상조회를 운영한다고 한다. 김영대 이사장은 작년 한 해에만 4명의 동료 기사의 죽음을 목격했다고 한다. 오토바이의 경우 사고가 나면 인명 피해로 바로 이어지기 때문에 매우 위험하다. 그런데 동료들의 장례식장에 가보면, 행하다는 것이다. 퀵 기사 대부분이 경제적으로나 사회적으로나 안정적이지 못한 이들이고, 직업 자체도 하루종일 혼자 움직이는 일이다. 그렇다보니 가족이 없는 경우도 많고, 인간관계가 많이 넓지 않다. 김영대 이사장은 몇몇 친지들만이 지키고 있는 동료의 장례식장을 다녀올 때면 마음이 좋지 않았다고 한다. 사고 원인이 밝혀지지 않아 제대로 피해보상을 받지 못하는 경우도 많다고 한다. 게다가 일반 회사에서는 사고가 났다고 하면 기사의 안전 보다는 물건의 상태나 배상을 먼저 챙기는데, 이럴 때 느끼는 인간적 서러움이 크다고 했다.

그래서 한국퀵서비스 협동조합은 인간적 정리를 다하고, 조합원들에게 힘이 되어주고자 상조회를 운영한다. 본인 사망, 직계가족 사망, 본인 결혼, 자녀 결혼 등의 경조사에 협동조합 차원에서 10만 원에서 50만 원 정도의 부의금이나 축의금을 보낸다. 작지만 교통사고 위로금으로도 10만 원이 책정되어 있다. 앞으로 조합의 월 순수익이 평균 1000만 원을 넘으면 자녀의 대학 입학 장학금도 지원하겠다고 명시되어 있다. 존중받고 싶다는 퀵 기사들의 희망이 여기 담겨 있는 것 같아 왠지 찡했다. 조합원은 아니지만 사무실 직원에게도 50퍼센트에 해당하는 금액을 지급하도록 하고 있다.

상조회 운영, 산재보험 확대 적용 중

최근에 이사회에서 논의 중인 사항은 산재보험 가입 확대라고 한다. 다른 업체들은 산재보험료 납부를 회피하고 있지만 한국퀵서비스협동조합은 재정적 능력이 닿는 한에서 산재보험료를 납부액을 늘려가려고 계획 중이다.

하지만 앞서 김영대 이사장이 어려움을 호소했듯이 협동조합을 운영하는 데 많은 난관이 존재한다. 무엇보다도 큰 어려움은 주문량, 즉 일거리의 부족이다. 퀵 서비스 업계에도 시장을 장악하고 있는 일부 대기업들이 존재하고 있어서 한국퀵서비스협동조합과 같이 작은 기업이 일거리를 확보하기가 힘들다. 현재 한국퀵서비스협동조합의 하루 일거리는 약 100건 정도인데, 업계 1위 기업의 경우 1000건 정도라고 한다. 물량에서 10배의 차이가 난다.



특히 기업체와 정기계약을 맺어야 안정적이고 많은 양의 일거리를 확보할 수 있는데, 이 경우 최저가 입찰을 통해 계약이 이루어지기 때문에 아무래도 대형 쿼 서비스 업체에게 밀릴 수밖에 없다. 대형 쿼 서비스 업체들은 만 원짜리를 6000원으로 써내는 식으로 무조건 단가를 후려치기 때문이다. 하지만 한국쿼서비스협동조합은 일거리가 부족하다 보니 단가는 올라갈 수밖에 없고, 그러다보니 또 가격경쟁력에서 밀려나게 되는 악순환이 벌어진다.

대형 쿼 업체의 단가 후려치기로 물량 확보 어려워

그래서 공공기관이나 정부관계자들에게 부탁해보기도 했다고 한다. 정부에서 협동조합을 지원한다면 우리 한국쿼서비스협동조합을 이용해달라고 말이다. 하지만 관련 공무원들은 그러면 불공정거래법 위반이라며, 협동조합은 원래 자신들끼리 알아서 협동하는 게 원칙이라고 했다. 그래, 말이야 바른 말이긴 한데... 공공기관이라면 정책적 차원에서 협동조합과 계약을 체결할 수도 있는 것 아닌가? 사회적 기업이나 공정무역 회사 등과 우선적으로 거래하는 것처럼 협동조합이 가지고 있는 사회적 가치를 인정해주는 차원에서 말이다.

게다가 더 섭섭했던 것은 같은 협동조합에서 이용해줄테니 싸게 해달라는 부탁을 할 때라고 한다. 대체 어떤 협동조합인지! 현재 단계에서 싸 가격만을 요구하는 것은 적절치 않아 보인다. 협동조합을 이용할 때도 착한 소비의 개념을 생각하면 좋겠다.

공공기관과 사회적 경제 조직들의 연대 필요

이 문제는 한국쿼서비스협동조합이 홍보를 강화해야 하기도 하지만, 기존의 사회적 경제 생태계가 든든한 지원 세력이 되어주어야 해결 가능할 것이다. 쿼 서비스 업계의 잘못된 관행을 개선하고, 쿼 기사들이 인간다운 대우를 받도록 하겠다는 협동조합의 가치에 공감하는 다양한 사회적 기업, 협동조합, 마을기업, 사회적경제 중간지원조직들이 한국쿼서비스협동조합의 든든한 고객이 되어주어야 한다. 많은 사회적 경제 조직들에서 한국쿼서비스협동조합을 애용해주기를 바란다. 특히 공공기관부터 협동조합을 지원하는 차원에서 적극적으로 협동조합 이용에 나서야 할 것이다. (협동조합 도시를 선포하신 박원순 시장님, 일단 서울시부터!) 한국쿼서비스협동조합의 번호는 1588-5251이다.

김영대 이사장은 한국쿼서비스협동조합을 많이 이용해달라고 부탁하면서, 우리만 잘 사려는 게 아니라고 강조했다. 협동조합이 안정적으로 운영되면 쿼 기사들에게 더 좋은 일자리를 만들어낼 수 있고, 수수료도 낮출 수 있고, 앞으로 조합원들과 함께 사회봉사도 하고 싶다고 말한다.



조합원 간의 소통과 합의, 신뢰가 가장 어려운 문제일 것

협동조합 운영에서 또 하나의 어려움은 바로 사람의 문제이다. 앞서 이야기한 물량 확보보다 더 어려운 것일지도 모른다. 서로 다른 이들이 모여서 하나의 목표를 세우고 조직을 만드는 게 쉬운 일은 아니다. 김영대 이사장은 희생이 없으면 조직이 살아남을 수 없다는 것을 깨달았다고 한다. 많은 사람들이 이 협동조합을 만드는데 거름이 되어주었다고 한다. 협동조합 때문에 부인과 이혼한 사람도 있고, 빚을 진 사람도 있다고 한다. 협동조합에 몰두하다 보면 정작 생업과 가족에 소홀해지기 때문이다. 하지만 그런 과정이 없으면 조직이 만들어질 수 없다는 걸 잘 알기 때문에, 일제 시대 독립운동하던 독립군 같은 심정으로 일한다고 표현했다.

그러는 가운데 함께 시작했던 이들 중 일부가 협동조합을 떠나는 일도 있었다. 창립 총회에서 선출된 임원진들이 여러 가지 내부 문제로 인해 결국 임원을 사퇴하고, 그 중 조합을 나갔다. 현재 임원진은 4월 임시총회에서 새롭게 구성된 이들이다. 창립 3개월 만에 일어난 일이다. 누구의 잘못인가를 따지기 전에 그 과정에서 벌어졌을 서로에 대한 실망, 배신, 오해, 회의는 겪어보지 않은 이들은 알 수 없을 것이다. 그 수많은 갈등 속에서도 끊임없이 대화하고, 회의하며, 해결책을 찾아야 하는 과정은 또 얼마나 지난했을까. 그리고 그 과정은 협동조합이 지속되는 한은 계속될 것이다. 특히 제대로 된 토론 문화나 민주주의적 의사소통 방식을 경험해보지 못한 우리나라의 평범한 40~50대 남성들에게 이런 과정은 쉬운 일이 아닐 것이다.

전국 24시간 한국퀵서비스협동조합 1588-5251

녹음을 마치면서 김영대 이사장님께 마지막으로 청취자들에게 하고 싶은 이야기를 할 수 있는 시간을 드렸다.

“협동조합을 왜 하나... (목이 메이는 듯 했다) ... 퀵 기사로서 더 잘 살아보기 위해, 떳떳하게 살아보기 위해, 사회를 위하는 일도 해보고 싶고, 그럴려고 시작했으나 너무 어렵습니다. 협동조합만 하면 일거리가 확 늘어나고 정부 지원도 많을 거라고 생각했지만... 첩첩산중이네요. 오히려 법인세는 더 내야 하고... 일감만 늘어난다면 많은 기사님들이 협동조합으로 올 겁니다. 그러면 퀵 업체에서 행패를 부리는 일도 줄어들 것이고, 전체적으로 변화가 생길 겁니다. 퀵 업체들은 기사들 모임을 가장 두려워합니다. 사람이 많이 모이면 힘이 태산입니다. 단체교섭도 할 수 있고, 파업도 할 수 있습니다.”

알 수 있었다, 이 사람들은 협동조합을 절대 포기하지 않을 거라는 걸. 단순히 경제적 이익만이 아니라 자신이 살고 싶은 삶에 대한 소박한 꿈이 있고, 협동조합에 그 답이 있다고 믿고 있기 때문이다. 여기서 한국퀵서비스협동조합이 잘 될 거라는 희망을 또

승자독식의 신자유주의에서 벗어나 신뢰와 협동으로 함께 살아가는 사회, 새사연이 그리는 미래입니다.

더 큰 걸음으로 움직이고 성장하는 새사연, 이제 여러분이 회원이 되어 함께 해주세요.



한 번 볼 수 있었다.

개인적으로 이제까지 책과 논문의 글자들만을 통해 배운 협동조합의 실체를 눈앞에서 본 듯했다. 그 옛날 로치데일의 노동자들이 자신들의 어려움을 해소하기 위해 직접 나섰다 것처럼, 수백년의 세월 동안 적응하고 변화하며 협동조합이 살아남았던 것처럼, 한국퀵서비스협동조합도 그러기를 바란다. 진심으로 바란다. 1588-5251! 🏠

승자독식의 신자유주의에서 벗어나 신뢰와 협동으로 함께 살아가는 사회, 새사연이 그리는 미래입니다.

더 큰 걸음으로 움직이고 성장하는 새사연, 이제 여러분이 회원이 되어 함께 해주세요.