

전세버스 업계, 경영난 악화 '정부지원' 절실

원금희 기자 | 승인 2020.12.21 09:19

“서울시의 대책 없는 탄천주차장 폐쇄 중단, 실효성 있는 대안” 촉구

서울시전세버스운송사업조합, 회원사 권익보호 및 정책지원, 대국민서비스 향상 최선
전세버스, 기업체 및 학교 통근 등 공공 업무 국민 교통편의 이바지
코로나19 장기화 따른 심각한 경영난 별도의 지원 대책 호소

동남권 개발 위해 탄천주차장 폐쇄...차고지 부재 및 차량등록 취소 위기
조합...수년 째 대체 차고지 마련 주력, 각종 민원과 해당기관 협조 없어 무산



서울시전세버스운송사업조합 오성문 이사장. 사진=조합 제공

[시사경제신문=원금희 기자] 전세버스는 관광위주에서 탈피해 기업체통근, 학교통학 등 공공성격의 업무와 외국인 관광객수송, 경조사, 행사지원 등 업무의 상당부분을 국민의 교통편의에 이바지한다. 노선버스나 지하철로 제공하기 어려운 교통수요나 철도·노선과업, 고장, 귀성객 수송 등을 보완하는 준 대중교통수단으로서 여객운송의 한축을 담당한다.

서울시전세버스운송사업조합은 회원사와 함께 고객의 안전을 최우선으로 조합원의 사고 예방 및 권익보호, 정책지원과 대국민서비스 향상에 전력하고 있다.

특히 대정부 건의활동을 통해 업계의 발전을 도모하고 이사회 및 전문분과 위원회를 개최해 경영합리화 방안과 조합의 행정제도 등 업무추진 방향을 설정한다. 회원사 경영개선을 위한 영업활동을 지원하고 대·폐차, 사업계획변경, 지도점검업무 등 정부의 위탁업무

를 수행한다. 회원 간 소통을 위해 대표자 간담회를 주기적으로 개최하는 등 업계 발전의 중심점이다.

지금 서울시 전세버스가 코로나19로 인한 경영난 악화와 탄천주차장 폐쇄 결정 등 악재가 겹쳐 부도 위기에 내몰렸다.

전세버스는 올 6월 기준 전국 1,665개 업체에서 4만 1,835대가 영업 중으로 업체당 평균 보유 대수는 25대 정도지만 20대 미만 사업자가 절반을 차지한다.

세계적인 코로나 팬데믹으로 나들이 차량과 통학 및 통근 버스 계약이 전무한 상태에서 업계 및 종사자들의 생계가 위협받고 있다. 전세버스 전체 운행율은 지난해 1월부터~ 8월까지의 수치 비교에서 평균 72% 줄었고 올 3월 이후에는 무려 82% 감소했다.

업계는 매년 11월~ 12월 사이 통학 및 통근 버스를 계약한다. 현재 학교는 대부분 원격수업을 진행하거나 방학 중이다. 통근버스 또한 전체 계약의 20% 정도만 운행된다. 그러나 업체 대다수가 여기에만 의존하는 형편이다. 관광 수요는 이루 말할 수 없이 큰 폭으로 감소해 업계 전체가 고사 직전이다.

앞서 지난 6월 26일 전국 16개 시·도 전세버스운송사업조합 회원사들은 정부세종청사 국토교통부 앞에서 '전세버스 생존권 촉구 결의대회'를 가졌다. 이날 결의대회에는 시·도 조합 이사장들을 비롯해 회원사 및 조합 관계자 등 2,000명이 참여했다. 이들은 전세버스 업계의 어려움을 대외적으로 표면화하고 코로나19 추경에 전세버스 반영을 촉구했다.

이처럼 코로나19 장기화에 따른 심각한 경영난을 겪고 있는 전세버스가 별도의 지원 대책을 호소하고 있다.



서울시가 강남과 송파, 잠실 일대를 개발하는 '국제교류 복합지구 조성사업에 따라 오는 12월 31일까지 탄천주차장 폐쇄를 결정했다. 송파구에 위치한 탄천주차장. 사진=조합 제공

◆탄천주차장 폐쇄 결정... 전세버스업계 '폐쇄 유예 협조 요청서' 서울시에 전달

서울시가 강남과 송파, 잠실 일대를 개발하는 '국제교류 복합지구 조성사업에 따라 지난 5월 '탄천 공영주차장 폐쇄 관련 행정처분시행 사전예고' 공문을 전세버스운송사업조합에 보냈다. 이어 5월과 7월에도 협조 공문을 보내 대체 차고지 마련을 촉구하며 불응 시 '행정처분'을 고지했다.

탄천주차장은 서울시 전세버스가 수십 년 동안 차고지로 사용한 부지다. 코로나19 여파로 직격탄을 맞은 업계는 주차장마저 사라질 절체절명(絶體絶命)의 처지에 놓였다. 업계는 수년 전부터 대체차고지 마련에 주력했지만 각종 민원과 시민의 반대로 성과를 이루지 못했다.

지난 11월 초 서울시전세버스운송사업조합은 '대체부지 마련에 고심 중으로 1년 6개월 동안 폐쇄 유예 협조를 당부한다'는 요청서를 서울시에 전달했다. 이어 11월 24일 '코로나19로 인한 파산위기와 더불어 수십 년간 차고지로 사용하던 주차장 폐쇄와 차량등록 취소의 위기에 직면한 가운데 대책마련이 절실하다'는 취지의 개선안도 제출했다.

앞서 11월 6일 오성문 이사장은 서울시의회 앞에서 "대책 없는 주차장 폐쇄 중단"을 요구하는 1인 시위를 진행하며 업계의 절박함을 호소했다.

전세버스 차고지 관련 문제점을 살펴보면 기존 계약의 약 40%가 국토계획 및 이용에 관한 법률, 건축법, 도시계획조례 등을 충족하는 기준이 명확치 않다. 행정처리용 차고증명 발급비와 실제 주차사용료의 이중 부담으로 차고지 설치 및 운영비용도 가중되고 있다. 이와 함께 기존주차장의 임대료 상승과 1~2년치 선금 요구, 이용차고지 축소가 주된 원인이다.

이처럼 전세버스 차고지 문제는 오랫동안 갈등의 요인으로 작용해 마침내 오는 12월 31일 '탄천주차장 폐쇄라'는 최악의 사태를 맞이할 지경에 이르렀다. 이에 전세버스업계는 △관련 사업의 착공준비 제외 면적에 대한 1년 6월이내 연장 사용 허용 △강남탄천주차장 비사업대상지(A지구)에 대한 차고지 사용에 대한 허용 등의 건의사항도 함께 전달했다.

그동안 서울전세버스조합은 동남권사업과와 도시교통실(버스정책과)과 협력해 대체 차고지 마련에 많은 노력을 기울였다. 하지만 타부서와 관련 구청은 협조 없이 책임회피에만 급급했다. 조합이 노력하고 협의해 대안을 제시해도 해당 관리자나 주무관이 교체돼 같은 맥락의 일을 처음부터 진행하는 경우가 몇 년째 수십 차례 반복되고 있다. 동남권개발 최대수혜자인 구청(강남, 송파)도 민원을 이유로 협조에 등한시 하고 있다.

특히 조합은 대체 차고지 조성을 위해 강남구 세곡동 일대 부지 매입을 추진했지만 구청과 주민의 반대, 부지 매입비용 상승 등으로 무산됐다. 2016년 전 윤준병 행정부시장과 교통본부장 재직 당시 서울시 행정사무감사에서 동남권개발계획에 따른 탄천주차장 이용

전세버스 대체차고 조성 추진과 탄천 계약기간 탄력 적용, 추가 대체부지와 임시차고 마련 등의 대책을 약속한 바 있지만 실행되지 않았다.



지난 6월 전국 16개 시도 전세버스운송사업조합 회원사들은 정부세종청사 국토교통부 앞에서 '전세버스 생존권 촉구 결의대회'를 가졌다. 사진=조합 제공

◆오성문 이사장 “파산 위기에 몰린 전세버스업계 정부의 지원 절실”

오성문 서울전세버스조합 이사장은 “코로나19로 인해 운송업 전체가 어려움을 겪는 상황에서 노선 허가를 받아 운행하는 시내버스와 고속버스는 재난지원금 및 고용안정자금, 유가보조금, 세제혜택 등 정부 지원을 받고 있다. 별다른 지원 대책이 없는 전세버스는 보험료라도 아끼기 위해 번호판을 반납한 휴지 차량이 전체 40%에 달하는 1만 6,318건”이라며 “특히 신용보증기금이나 중소기업 대출 등이 힘든 상태로 어려움이 더욱 가중되고 있다. 정부는 이러한 실정을 감안해 업계 회원들이 보다 쉽게 금융대출을 받도록 대출 조건을 완화해 달라”고 호소했다.

이어 “기사가 개인적으로 차량을 구입해 전세버스 회사에 등록한 후 일감을 받아 수수료를 지불 하는 지입차주들은 매달 버스 할부금과 보험료 및 세금 등 몇 백이 넘는 유지비를 감당해야한다. 그렇지만 매달 적자에 시달려 파산 위기에 몰린 기사들이 크게 늘어나고 있다”며 “정부는 캐피탈 등 할부금융사와 기사 등 사용자측이 차량 할부금 유예를 합의로 중재자 역할에 나서 달라”고 강조했다.



원금희 기자