

전세버스 기사는 갈 곳 잃고, 사업자는 도산 위기

홍선기 기자 | 승인 2021.02.19

업계, 정부 지원금 배제돼 불만 목소리 속출
할부금 납부유예 기간 연장 등 실질적 지원촉구



[교통신문 홍선기 기자] 전세버스업계가 코로나19로 승객 운송이 평균 75%까지 떨어진 상황에서 고정비용 지출이 가중됨에 따라 번호판을 떼고 휴업에 들어가는 등 원가절감을 통한 생존의 몸부림을 계속하고 있음에도 현재까지 정부의 지원금 지급 대상에서 배제되고 있어 불만의 목소리가 곳곳에서 나오고 있다.

지난 18일 여의도에선 전세버스 기사들이 4차 재난지원금 지급을 촉구하며 시위를 벌였고, 오성문 서울전세버스조합 이사장은 국회·지자체를 상대로 업계의 어려움을 알리고 건의안을 제출하는 등 호소를 이어갔다<사진>.

전세버스는 차량등록 기준으로 전체 버스운송사업의 약 45%(3만8597대·2020년)를 차지하고 있으며, 수송 인원 실적으로는 코로나 이전까진 47%(인km 기준·2018년)를 점유하는 등 공공교통의 영역을 맡고 있다.

특히 서울에선 이를 통해 자가용 이용을 줄이면서 서울의 '녹색교통' 정책에도 일조하고 있지만, 지자체뿐 아니라 정부는 전세버스를 민간사업자로만 치부하는 등 필수 노동자에서도 제외되며 외면당하고 있다.

전세버스업계는 감염병 확산으로 외국인 관광객 입국과 학교 통학, 각종 모임(결혼식 등), 기업체 행사가 취소되면서 그 피해가 극심해 지고 있다.

전세버스업체 H관광 대표 손 모 씨는 "1대당 연간 운송수입이 재작년 7100만원에서 지난해 코로나로 1300만원까지 급감했다"며 "코로나로 호황을 누린 배달업계는 지원금을 주고 가장 어려운 곳은 주지 않는다는 것이 답답하다"고 말했다.

이처럼 전세버스 매출이 급감한 가운데 일부 전세버스회사들은 변호판을 구청에 반납하며 운행을 멈추고 있다. 대당 월 보험료 약 18만원을 아끼기 위해 변호판을 떼고 휴업을 신청한 것이다.

전국전세버스연합회에 따르면 코로나로 인한 휴차 현황은 지난해 2만5256대로 2019년 대비 47.6%나 증가했다. 이뿐 아니라 전세버스 취소계약은 2만1287건, 취소금액은 844억원으로 집계됐다.

각종 지표를 통해서도 전세버스의 어려움은 확인되고 있다. 통계청에 따르면 2019년 전체 매출액이 2조8180억원(3만9367대)에서 2020년에는 5263억원(3만8597대)으로 급감했으며, 차량 1대당 운송수익은 2019년 7160만원에서 2020년에는 1360만원으로 크게 떨어졌다.

실제 운행을 했는지 확인할 수 있는 '운행기록증 발급현황'에 의하면 2020년 3월 기준으로 운송실적은 평균 81% 감소했다.

업계의 상황이 이렇게 어렵지만 '민간기업', '관광업'이라는 이유로 중앙정부나 지자체 차원의 지원은 전무한 실정이다. 반대로 택시, 화물차 등은 지원을 받고 있어 형평성에 어긋난다는 주장이다.

전세버스 기사 김 모 씨는 "관광업뿐 아니라 결혼식, 기업모임 등 각종 행사가 취소돼 운송 사업 분야 중 가장 힘든 곳"이라며 "가정조차 지키지 못한 무능한 가장으로 전락했으며, 살기 위해 몸부림치고 있는 승무 사원들의 생존권을 보장해야 한다"고 말했다.

이런 업계의 상황을 반영해 일부 지자체는 전세버스 운송사업을 관광사업 또는 포괄적인 운송업으로 인식하면서 전세버스업계에 재난지원금을 지급하기도 했다.

지난해 12월 제주도는 도내 전세버스업체에 1대당 100만원의 지원금을 지급했고, 지난 18일 경북 영천시도 긴급생활안정자금을 전세버스 업체에 대당 50만원, 운전기사 1인당 50만원의 지원금을 지원한다고 밝혔다. 그러나 아직까지도 수도권의 지자체나 중앙정부 차원의 지원은 없는 상태다.

한편 전세버스 사업체 중 100대 이상의 차량을 보유한 업체는 5개로, 0.3%에 불과하며 전체의 69%가 50대 미만의 차량을 보유하고 있다. 특히 승객들이 신차를 선호하기에 차량을 자주 교체하게 되고 장기할부로 차량을 구입함으로써 이런 방식이 신용평가 등급 하락을 초래하고 있다.

전세버스의 경우 법적으로 차량을 최대 11년까지 사용할 수 있지만 소비자의 신차 선호 영향으로 약 5년 정도 사용 후 버스를 교체하고 있다. 때문에 대부분의 기업들이 '고금리 장기할부'로 차량을 구입하고, 팔고를 반복하면서 할부 계약 방식이 신용평가 등급을 하락시키는 요인으로 작용하고 있다.

이에 서울전세버스조합 오성문 이사장은 "대출 할부금 납부유예 및 이자 상환유예기간 연장 등 실질적 지원대책 마련이 절실한 시점"이라며 "전세버스 사업자에 대한 각종 금융권의 할부금 납부 유예 기간 연장 및 이자상환유예 기간 연장을 해줄 것을 요구하고 있다"고 말했다.

저작권자 © 교통신문 무단전재 및 재배포 금지



홍선기 기자