

## "유지비 월 1000만원인데"... 통근·소풍 중단에 전세버스 '줄도산 위기'

☞ 정규호 기자 | ⓒ 승인 2026.03.09 08:01

李 한마디에 지방 공공기관 통근버스 운행 종료  
교사 기소에 초등학교 소풍 등 활동도 중단

버스회사 "20대 중 12대가 놀아... 면허 반납해야"  
"회사 매물로 나오기 시작... 코로나 보다 위기"

기업도 초긴장... 무리한 덤핑으로 안전사고 걱정  
"당일 아침 긴박하게 대처해도 제재할 방법 없어"



지난 2일, 남양주의 한 차고지에 길게 서 있는 전세버스 모습. 원래대로라면서울과 수도권에서 공공기관 직원들을 태우고 강원도와 세종시를 오가야 하지만 이재명 대통령의 공무원 통근버스 운행 중단 지시에 일감을 잃고, 차고지에 주차돼 있다.  
사진=시장경제DB

전세버스산업이 역대급 위기에 직면했다. 이재명 대통령의 지시로 정부 및 지방 공공기관의 통근버스 계약이 종료되고, 안전사고에 따른 선생님 기소 여파로 초등학교의 야외활동까지 전면 중단되면서 전세버스 운송 물량의 40% 가량이 증발했기 때문이다. 이제 업계에 남은 시장은 '기업 통근버스' 뿐으로, 회사들은 생존을 위한 가격 덤핑 경쟁까지 시작한 상태다. 기업들도 무리한 가격 덤핑이 자칫 직원들의 안전문제로 이어질까 노심초사하고 있다.

서울에서 전세버스 업체를 운영하는 A씨는 오는 4월 예정된 대기업 N사의 통근버스 입찰을 준비 중이다. 보유 차량 20대 중 12대가 운행을 멈춘 상태라는 A씨는 "지방 공공기관 통근버스 운행이 종료된 데다 주요 수익원이었던 초등학교 야외활동까지 끊겨 버틸 재간이 없다"며 "기사 월급이라도 주려면 기존보다 15% 정도는 낮은 가격으로 일감을 따내야 하는 처지"라고 토로했다.

또 다른 운영자 B씨 역시 "현재 40여대를 보유하고 있는데, 2월 가동률이 30%, 3월 가동률이 40% 수준인데, 전 년 동기 대비 절반이 줄어든 상황"이라며 "공무원 출퇴근 버스가 전량 중단 됐기 때문"이라고 토로했다.

경기도 전세버스 업체를 운영하는 C씨의 상황도 마찬가지다. C씨는 "공무원 통근버스와 초등학교 소풍·현장 학습 물량이 사라졌고, 여행도 정부에서 단체 보단 개별여행을 장려하면서 남은 시장은 기업·대학교 통근버스와 학원 셔틀 뿐"이라며 "현재 서울의 2개 업체가 덤핑 경쟁을 못버티고 매물로 나온 것으로 들었다. 전세버스업만 20~30년을 했지만 코로나 시기 보다 더한 역대급 위기"라고 설명했다.

전세버스 시장은 크게 '통근'과 '여행'으로 나뉜다. 시장의 70%를 차지하는 통근버스는 단가는 낮지만 장기 계약을 통해 고정 매출을 확보할 수 있다. 나머지 30%인 여행 물량은 학교 소풍, 학교 현장학습, 산악회, 지방여행 등 단발성이지만 단가가 높아 업계의 주 이익원이 되어 왔다.

예를 들어 통근버스는 출·퇴근, 등·하원 시간대만 운행하기 때문에 1일 왕복 운송 단가는 거리 차이에 따라 15~25만원에 형성돼 있다. 전세버스업체는 기업과 1~2년 장기계약을 맺는데, 일감을 따오면 월(20일) 운행 시 대당 300만원에서 500만원의 매출을 안정적으로 확보할 수 있다.

여행용 전세버스의 단가는 단발성이다. 예를 들어 서울 성북구의 한 초등학교가 서울랜드로 소풍을 간다고 가정할 경우 왕복 50만~80만원을 받는 방식이다. 1박2일, 2박3일 수학여행 운송건이면 단가는 수백만원으로 올라간다. 목적지에 하차시켜 준 후 남은 시간에 또 다른 운송 영업을 할 수 있다는 장점 때문에 전세버스업계는 '여행버스'를 '고수익 물량'으로 분류한다.

그런데, 대통령 지시로 고정 수입원이었던 '공무원 통근버스' 시장(약 220억 원 규모)이 오는 6월이면 운송 계약이 전량 종료(공공기관은 47곳)된다. 2022년 속초 체험학습 사고 이후 인솔 교사가 유죄 판결을 받으면서 초등학교는 야외활동을 전면 중단했다. 운송사의 수익 구조가 완전히 붕괴된 것이다.

전세버스 1대당 월 유지비는 대략 1100만원이다. 차량 할부금 350만원(2.2억 신차 5년 할부 기준), 인건비 350만원, 유류비 300만원(주행 거리에 따라 상이), 보험료·정비비 월 100만원 등이다. 가동률이 30~40%대에 머무는 상황을 고려하면 상당수 업체가 이미 자본잠식 상태에 빠졌을 것으로 추정된다.

상황이 이렇다보니 기업도 고심이 깊다. 아주 어렵게 인터뷰에 인한 응한 대기업 D사 전세버스계약 담당자는 “업체들이 영세하고, 기사들의 나이도 많기 때문에 전세버스 사고율이 노선버스 보다 높다는 것을 매우 잘 알고 있다”며 “최저가 입찰제이지만 직원 안전과 직결되는 문제이기 때문에 적정 단가를 보장할 방법을 다양하게 적용 중”이라고 밝혔다.

그는 이어 “지난해 말부터 입찰 단가 덩핑 경쟁이 심화됐고, 올해 초 25개의 회사가 입찰했는데, 평년 대비 3배 이상 늘었고, 입찰 단가도 매우 낮아졌다. 현재도 계약한 회사가 더 높은 수익의 일거리가 생기면 당일 아침 급박하게 타 회사의 버스를 집어넣는 ‘대차’ 현상도 일어나고 있는데, 제재할 방법도 없어 기업도 걱정이 크다”고 강조했다.



민주노총 공공운수노조, 한국노총 공공노련 등 양대노총 조합원들이 2월 9일 서울 청와대 사랑채 인근에서 일방적 통근버스 폐지 중단 기자회견을 진행했다. 사진=시장경제DB

사태가 심각해지자 전세버스 조합 등 상급 단체들도 대응에 나섰다. 전국전세버스연합회는 "국토교통부와 교육부와 지속적으로 협의 중"이라고 밝혔다.

가장 적극적으로 사태 해결을 시도하고 있는 서울전세버스조합이다. 조합은 “정주여건이 안되는 지역으로 이전한 공공기관이 많은 것으로 확인했다. 일괄적인 통근버스 전면 중단이 아닌 선별 중단 지역을 역으로 제한할 계획이다. 또한, 학교 야외활동도 교사의 면책 기준을 포함하는 ‘학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률’이

개정되어 교사에게 책임을 전가하지 않도록 했다. 교사의 리스크 해소 대책이 윤곽이 잡히고 있는 상태이기 때문에 6·3선거전에 교사들과 함께 대책을 마련해보려고 한다”고 설명했다.

공무원 노조와의 협력 가능성도 내비쳤다. 조합은 “현재 공무원 노조는 정부에 ▲통근버스 일방 중단 방침 재검토 ▲노정협의를 통한 인력운영·정주 문제 논의 ▲이전계획 확정 이후 종전부지 개발 논의 ▲1차 지방이전 종합평가 공개 등을 요구하고 있는데, 협력할 부분은 적극적으로 협력할 계획”이라고 밝혔다.

저작권자 © 시장경제 - Market Economy News 무단전재 및 재배포 금지



정규호 기자