

대중교통서비스 개선 위해선 요금체계 손질해야



김경철

서울에서 버스, 지하철을 타는 시민의 16.3%(127만명)는 한번 이상 갈아타고, 그럴 때마다 요금을 추가로 낸다. 또 30km를 가든 1~2km를 가든 요금이 같다. 단거리 이용자가 장거리 이용자를 보조하는 셈이다. 더욱 특이한 건 같은 동네에서 출발해 똑같은 곳으로 가는데도 다른 요금을 내는 경우도 있다. 서울 대중교통 요금체계가 내포하고 있는 문제점이다. 요금수준도 마찬가지다. 지하철의 경우 수송원가가 1천52원인데, 승객은 원가의 60%수준인 6백38원만 부담한다. 차액은 적자로 쌓이거나 지하철을 타지 않는 시민 세금으로 충당한다. 버스도 매년 요금인상 논란이 되풀이 되고 또 오르지만 서비스는 아직도 후진국 수준을 맴돌고 있다.

왜냐하면 요금인상분은 그동안 누적된 원가에 대한 보상차원에서 결정되고, 저비용 저급서비스를 제공하는 버스업계의 사적이익으로만 귀결되기 때문에 서비스 개선과 무관하다. 이는 시민과의 갈등, 노사와의 갈등을 유발하여 사회전체의 불안요인으로 작용하고 있다. 사후원가보상주의를 채택한 정부는 시민의 눈치를 보며 원칙없이 일부 떼어주기식 요금인상만을 매년 반복하고 있어 근원적인 요금제도의 전환이 요구되고 있다.

1. 지하철·버스 인상 요인 산적

이와 같은 요금체계의 문제점은 다음과 같은 원칙대로 개편할 필요가 있다. 첫째, 매년 되풀이되는 요금인상 논란은 시민본위의 서비스개선과 직결될 수 있도

록 정책요금제를 실시하고, 둘째, 단거리 통행자가 손해를 보는 요금은 승객이 이용한 만큼 지불하는 합리적 요금체계로 개편하고, 셋째, 갈아 탈 때마다 매번 내는 요금은 부담없이 갈아탈 수 있도록 환승비용부담을 없애야 할 것이다. 마지막으로, 낙후된 버스서비스를 개선하고 만성적 지하철 적자를 개선하여 안정적 경영체계를 유지하기 위해서는 수송원가에 충실한 요금체계로의 전환이 요구된다.

그러기 위해 앞으로 지하철에는 상당한 재원이 투입돼야 한다. 그동안 누적된 건설부채와 운영부채, 대구 참사이후 필요성이 제기된 안전시설 및 편의시설비용 등 내년에만 3조원이 추가로 필요하다. 이 경우 승객은 매번 지하철을 탈 때 마다 1천7백원을 부담해야 한다는 계산이다. 버스도 중앙버스 전용차로 건설, 굴절버스 및 CNG버스 도입, 또 전산업의 85%수준밖에 안되는 운전기사의 인건비 등 인상요인이 많다.

그러나 이들 4조8백억원의 총소요비용 중 인프라성 비용인 건설부채와 이자, 안전시설비용과 편의시설 설치비용은 정부의 몫이다. 그리고 CNG버스와 굴절버스 등 고급화 비용도 대기오염을 줄여주고 불특정 다수가 이용하는 공공재적 성격의 비용이므로 대부분 정부의 몫이다. 서울시는 이들 몫으로 3년간 1조2천억원의 재정투자를 고려하고 있다. 지하철 양공사도 운영비 절감과 부대수익 증대를 통해 연간 2천억원씩 비용을 절감하여 시민에게 돌려줄 계획이다. 그 대신 승객은 자기가 이용한 만큼의 서비스비용 즉, 순운영비용만이라도 담당해야 할 것이다. 실제로 이와 같은 운행비용을 감당하기 위해서 매년 동일비율로 인상을 한다면 내년 7월에 버스는 50원, 지하철은 150원의 인상이 필요하고 3년 동안 올리지 않고 한번만 인상한다면 현재기준 버스는 150원, 지하철은 300원을 인상해야 한다.

II. 정부·이용자가 공동 부담해야

그렇다면 인상분을 어떻게 부과할 것인가의 문제가 남는다. 방법으로 통합요금 거리비례제와 버스균일제 사이에 논란이 많다. 통합요금 통합거리제는 환승시 요금추가가 없고 기본요금에 추가거리요금 만큼만 결제하면 된다. 싱가포르, 홍콩, 동경, 워싱턴 등에서 채택하고 있다. 그러나 장거리 이용자가 자기가 이용한 만큼 돈을 내게 되어 크게 인상된 것으로 보일 수 있다. 이 문제는 추가거리가 많은 승객을 위해 추가요금을 처음에는 150원, 더 멀리가면 100원, 그보다 더 멀리가면 50원으로 체감하여 적용할 수 있다. 또 다른 대안으로 버스는 균일요금, 지하

철은 거리비례제를 할 수 있는데, 이는 요금이 단순 심플하고 시행이 용이하나 단거리 이용자의 부담이 증가하고, 환승객의 요금이 과중하게 된다. 환승무료시엔 기본요금이 350원이나 인상해야 한다. 이는 통합대중교통체계를 구축하여 버스와 지하철 전체의 효율성을 높이는데 장애가 될 수도 있다.

대중교통 요금체계 개편은 쾌적하고, 안전하고, 이용해서 즐거운 21세기에 어울리는 고급 대중교통을 만들어 가는 초석이다. 요금인상 요인은 대체로 공감하고 있으나 요금 수준에 대한 목소리가 높다. 더 많은 지혜와 참여가 필요하다. 지금부터가 시작이다.