



자유주의 정보 18-172

버스업도 '시장에 맡기는 것'이 답이다.

어제 영국 총리 질의응답(Prime Minister's Questions) 시간에 드디어 브렉시트(Brexit) 이외의 질문이 노동당(Labour Party) 대표로부터 버스 보조금에 관해 나왔다. 그는 "2010년 이후 영국 정부는 버스 예산을 46%나 삭감했다"고 역설했다. 그런데 내가 찾은 수치와 비교해보면 약간의 과장이 섞인 것 같다. 내가 찾은 수치에는 2016~17년 지출은 22.1억 파운드이고, 2010~11년 23.6억 파운드로 조사되었기 때문이다.

제레미 코빈(Jeremy Corbyn; 역자 주—현 영국 노동당 대표)은 여기에 덧붙여 승객수는 감소하였고, 버스 요금은 물가상승률 이상으로 올랐으며, 버스 노선은 매년 짧아졌다고 지적했다. 공식 통계에 따르면 지난 7년간 승객수의 감소가 있었던 건 사실이다. 그런데 그 크기는 미미하다. 2010~11년 영국의 총 승객 여정수는 46억회를 기록했는데 2017년 3월부터 기록된 연간 여정수는 44.4억회로 약간의 감소가 있었을 뿐이다. 코빈은 그리고 이렇게 질문했다: "총리께서는 버스업이 하나의 공적 책임이라고 생각하십니까, 아니면 이를 시장에 맡겨야 한다고 생각하십니까?"

나는 총리가 그 자리서 "시장에 맡겨야 합니다"고 말하기를 바랐다. 하지만 실제로는 지자체에 책임이 있다는 투의 뻔한 답변만이 나왔다. 결국 버스업을 위해 더 많은 지방세를 걷어야 한다는 듯한 뉘앙스의 발언이 되었다.

코빈은 당의 "기후변화 대응"과 "대기질 개선" 캠페인의 일환인 버스 보조금 확대를 정당화하고자 그런 질문을 했던 것이다. 그런데 이미 10억 파운드가 넘는 돈이 버스운영교부금(Bus Service Operators Grant) 명목하의 보조금으로 투입되고 있는 게 현실이다. 이는 일종의 연료보조금인데, 이 때문에 버스운수회사들은 연료효율성을 제고할 인센티브가 줄어들게 된다.

이런 버스 보조금이 유지가 되었더라도 승객수는 감소하였을 것이다. 그 근거로 온라인 쇼핑의 증가세를 들 수 있다. 홀리스(The Hollies)의 1966년 히트곡 버스정류장(Bus Stop)

에서 그들은 이렇게 노래했다. “매일 아침 나는 그녀가 정류장에서 기다리는 걸 보죠 / 그녀는 이따금 자기 장바구니를 내게 보여주곤 하죠.” 하지만 집에서 온라인으로 주문한 아마존 택배를 기다리는 게 요즘이다.

러시아워를 제외한 평시에 고령자를 위한 영국내 지역버스 이용요금 무료 정책도 말이 안된다. 많은 노후연금 수령자들은 부유하고 여전히 건강한데 왜 요금을 면제받아야 하는가? 또한 줄어든 버스 노선들을 살펴보면 이용률이 저조했기 때문에 사라진 것이다. 어떤 때는 승객 한 명의 여정당 보조금이 40파운드에 이르기도 하였다. 코빈은 정말 그 정도로 자금을 투입할 가치가 있다고 생각하는 걸까?

이런 텅텅 빈 버스들이 시골길을 돌아다니는 데에 22.1억 파운드가 투입되지 않았다면 충분히 절세를 할 수 있었다. 고령자들을 돕고 싶다면 연료에 부과되는 부가가치세를 없애면 된다. 혹은 농촌지역을 보호하고 싶다면 펍(pubs)이나 작은 가게들에 대해 사업용 재산세(Business Rates)를 면제해주면 된다. 혹은 빈곤층을 돕고 싶다면 영국 국민보험(National Insurance) 수혜 저소득층 기준을 올리면 된다.

혹자는 이런 경제적 현실을 마지못해 받아들이기는 하지만 줄어드는 버스 노선을 보고서 정말 냉정한 처사라고 이야기할 수 있다. 오로지 이익만을 추구하는 탐욕가라고 하면서 말이다. 버스가 지니는 사회적 가치는 어떡하는가? 앞선 홀리스의 노래구절과 같이 이제 로맨스는 영영 사라지는 것인가?

너무 걱정하지 않아도 된다. 희망이 없는 것은 아니다. 코빈이 말했듯, 만약 버스운수업이 정말로 “시장에 맡긴 것”이 되었다면, 이는 새로운 기회로 이어질 것이니 말이다. 시내버스 승객 수를 줄인 가장 큰 요인 중 하나는 우버(Uber)가 택시요금을 낮춘 것과 같은 원리이다. 만약 택시와 버스의 경계가 모호해진다면 어떤 일이 생길까?

영국 교통부장관 크리스 그레이링(Chris Grayling)은 “향후 수년내 버스의 공급에 변화가 있을 것”이라며, “좀더 우버와 같은 형태의, 수요기반 서비스가 기존의 전통적 서비스를 대체하게 될 것”을 시사하였다. 그의 내각 동료인 엘리자베스 트러스(Liz Truss) 역시 우버의 열렬한 지지자로서, “파괴적 혁신의 총사령관” 역할을 자임, 혁신적 기업들이 여태껏 편하게 지내온 기득권인 전통의 업체들과 경쟁할 수 있도록 돕고 있다.

미국에서는 이미 이런 상황이 벌어지고 있다. 플로리다 주에서는 집에서 버스정류장까지, 그리고 버스정류장에서부터 집까지의 이동 수단이 없는 “퍼스트 마일, 라스트 마일(first and last mile)” 문제를 해결하고자 우버와 피넬러스 썬코스트 공공운수(Pinellas Suncoast

Transit Agency) 간에 계약을 체결하였다. 펜실베이니아 주에서도 비슷한 합의가 있었다. 캐나다의 소도시 이니스필(Innisfil)에서는 우버가 “카풀(ride-sharing)을 통한 대중교통 솔루션”을 시당국의 지하하에 새로운 버스 서비스를 대신하여 제공하고 있다.

영국에는 우버를 대신할 시티맵퍼(Citymapper)라는 서비스가 있다. 시티맵퍼는 작년에 런던 동부에 야간버스 서비스를 시작하였다. “우리는 앱을 만들었고, 많은 사람들이 애용 해주셨습니다. 그래서 우리는 대중교통 네트워크의 허점을 찾아내고자 축적된 이동(mobility)에 관한 데이터를 분석하였습니다. 그 결과로 탄생한 것이 바로 동부 런던의 야간버스 CM2입니다.” 회사측의 설명이다.

여기에 덧붙여: “혼잡한 도시에는 미니버스가 적합합니다. 그럼에도 런던과 파리와 같은 도시들에는 찾아볼 수가 없고, 오히려 많은 신흥국들에서 발견할 수 있지요. 미니버스는 대형버스에 비해 더 역동적이고 빠르게 반응할 수 있습니다. 좁은 길과 복잡한 도로망을 지닌 유럽의 도시들에 더 적합하다고 하겠습니다.”

문제는 규제들인데, 그들의 말을 빌리자면 “버스 시스템으로 하여금 구식 모델을 쓰도록 하”고, “버스나 기사(drivers)들에게 승객도, 경험도 제공해주지 못한다. 그들은 그저 규칙을 따르며 수요에 관계없이 하루에 수회 오르락내리락 운전만 해야 한다. 때때로 운영성과에 따라 징벌적 조치가 내려지기도 한다.”

시티맵퍼 측은 설명을 이어나갔다: “버스업계에서는 ‘운전시격(headway)’이라는 개념이 있습니다. 간단히 말해서 같은 노선 내 버스들이 동등한 간격을 유지하는 것을 목표로 한다는 것인데, 이 때의 가정은 모든 버스정류장들이 동일하고, 승객들은 어느 곳에서나 올 수 있다는 것입니다. 그런데 이런 가정은 사실과 다른 구식의 사고입니다. 따라서 이에 기반한 버스 배차와 시내에서의 운행은 비효율적일 수밖에 없습니다. 이제는 실제 수요에 따른 데이터들이 생성되고 이동패턴들이 일주일 내내, 하루 종일, 연간 내내 데이터로 축적되는 시대입니다.”

그들은 이런 정보기술을 이용하여 불필요한 교통량을 줄이고 도시의 체증을 경감시킬 수 있지만, “규제 때문에 스마트해지는 것도 쉽지 않다.”

그렇다고 그들이 포기한다는 이야기는 아니다. “택시를 위한 앱은 이미 있지요. 하지만 버스를 위한 것은 아직 없습니다. 왜냐고요? 많은 수의 사람들을 같은 차량에 탑승하도록 하고 모두가 기분 좋은 경험을 하도록, 그것도 실시간으로 이 모든 것을 해내는 것은 꽤나 힘든 일이거든요. 그렇지만 우리는 해낼 것입니다.”

그들이 원하는 건 런던교통국(Transport for London)의 관료들이 그들이 하는 일을 허가해 주는 것뿐이다. 현재의 엄격한 독점체제로부터 벗어나야만 한다. 그리고 이런 움직임이 런던에만 국한되어서는 안 된다. 결국 "시장에 맡기는 것"은 버스의 쇠퇴를 말하는 것이 아니었다. 이전과는 형태도 규모도 다르지만, 버스는 여전히 번창할 수 있다는 이야기이다.

본 내용은 <https://capx.co/corbyn-is-wrong-leaving-it-to-the-market-will-improve-bus-services/>를 번역한 내용입니다.

번역 : 박재상