

우즈베키스탄의 대중교통 운수종사자 부족 문제

작성자 : 김상철 (한국외대 중앙아시아연구소 명예교수)

작성일 : 2013년 02월 26일

■ 우즈베키스탄 대중교통 운수종사자의 현황

- 분석의 동기

- 최근 우리나라에서 하나의 쟁점이 되고 있는 ‘대중교통 육성 및 이용촉진법 개정안’ 과 관련하여 중앙아시아 지역 국가들 중 가장 인구가 많은 우즈베키스탄의 대중교통 운수종사자의 실태가 어떠한지 의문을 가지게 됨.
- 주지하는 바와 같이 대중교통의 의미는 다수가 이용하며 정해진 일정과 노선에 의해 연결편이 마련되어 있을 때 그 이동 수단을 뜻함.
- 이러한 맥락으로 볼 때 우즈베키스탄 국민들이 가장 빈번히 접하고 있는 버스 운수업의 실상은 어떠한지 파악해 볼 필요가 있는데, 이러한 접근은 협의의 시각에서 우즈베키스탄의 경제 현상 및 사회적 문제들을 이해할 수 있다는 점에 그 의의가 있을 것으로 보임.

- 버스 운수 현황

- 2010년 우즈베키스탄 타쉬켄트 여객운송위원회의 조사에 따르면 매년 대중교통의 여객 수송 비중은 증가하고 있으며 그 중 버스의 수송 비율이 증가, 기타 지하철과 무궤도전차(트롤리버스) 및 노면전차(트램바이)의 수송 비율은 줄어들고 있는 추세라고 발표한 바 있음.
- 특히 버스 노선을 이용하는 시민들은 다른 대중교통 수단들에 비해 10~20배 정도 많이 이용하기 때문에 도시에서 버스는 상당히 중요한 교통수단임.
- 그러나 최근 불거진 문제 가운데 하나가 버스 운수종사자의 부족문제인데 우즈베키스탄 언론에 따르면, 이러한 문제가 버스 운전자들의 낮은 임금과 많은 근로시간인 것으로 밝혔음.
- 이러한 운전자들의 부족은 승객들의 불편을 초래하고 이러한 불편들이 언론을 통해 공개, 2012년 하반기부터 정부가 직접 개입하여 지원할 전망이다.

■ 우즈베키스탄 버스 운수종사자 부족의 원인 분석

- 근로 소득의 문제

- 2012년 우즈베키스탄 통계청 조사에 따르면 버스 운전사의 월 평균 임금은 45만~60만 쉰(Sum)으로 이는 약 160~200불 수준이며, 일부 황금노선을 운행하는 기사들의 경우 최고 360불까지 받는 경우가 있음.
 - 그러나 관련 종사자들의 언급에 의하면 이러한 통계는 공식적인 수치이며, 1일 평균 12시간 씩 근무하며 받는 수당으로는 부족하여 대부분의 기사들이 소위 ‘비공식적 수당’ 을 챙기기 바쁘다고 밝힘.
 - 이러한 비공식적 수당은 승객이 지불하는 운임을 모두 회사에 보급하지 않고 일부를 기사와 차장 -중앙아시아 국가들의 경우 운임을 받는 승무사원이 따로 있음-들이 몰래 챙기는 수법으로 수익을 충당하는 것임.
 - 그러나 최근에는 버스 승차 운임을 월 단위로 결제하여 카드를 제시하는 경우가 많아 과거에 행했던 그러한 추가 수입 충당도 불가하게 되어 기존 버스 운수종사자들도 다른 업종을 찾아나서는 현상이 보이고 있음.
- 버스 이용의 문제
- 한편 카자흐스탄과 마찬가지로 우즈베키스탄 버스 노선의 대부분은 정류장 이외 승하차가 가능함.
 - 이러한 현상은 승객 수와 버스 운전사들의 수입이 직결되어 있기 때문인데, 많은 승객을 수송할수록 상여금이 지급 됨.
 - 특히 한국과 같은 첨단 시스템의 도입이 아직까지 부재하기 때문에 일정하지 않은 배차 간격과 안전 문제 등은 우즈베키스탄이 하루빨리 해결해 나가야 하는 사안들로 보임.
 - 이에 승객들의 이동 시간 증가와 편의성의 부재 등이 사회적 문제로 나타나, 우즈베키스탄의 버스에 대한 인식은 저렴한 운임 이외에는 큰 장점이 없다고 간주되고 있음.
 - 한편 승객들의 시민의식도 결여된 경우가 많은데 실례로 연금생활자들은 운임 할인을 받게 되어있지만 연령이 높다는 이유로 운임을 아예 지불하지 않는 행태가 많아 승객과 승무사원이 상호 불편한 사례도 적지 않음.
- 정부의 정책적 문제
- 우즈베키스탄 사회에서 이러한 문제들이 불거지자 우즈베키스탄 정부는 2012년 상반기 약 1,800만 불을 지원하여 100여대의 버스를 구입함.
 - 그러나 실질적으로 버스 운수종사자의 수적 증대가 이루어지기 보다는 부족 문제가 더욱 심해졌고, 전문가들은 정부의 안이한 대처가 예산을 낭비했다고 비평하는 사례도 많았음.
 - 결론적으로 버스 운수종사자들의 처우 개선에 초점을 맞춘 정책이 우선되어야 하나 그렇지 못해 더욱 문제가 확대되었다는 것이 현지 종사자들의 입장임.

■ 향후 우즈베키스탄 정부의 대응

- 버스 운수 준공영제의 시행 제안
 - 사실 상 현재 우즈베키스탄 대부분의 도시 버스 운수사들은 소규모 민간 업체들로 구성되어 있음.
 - 따라서 적자 노선의 경우 해당지역으로의 운행을 중지하거나 버스 운전사들의 임금 지급을 제대로 하지 않은 경우가 많게 되는 것임.
 - 즉 이러한 민간 운영의 한계점을 보완해야 하는데, 현시점에서 가장 바람직한 방식은 영국과 미국, 그리고 한국 등에 시행되고 있는 준공영제의 시행이 수반되어야 할 것으로 보임.
 - 수입금 공동 관리제 및 재정지원제도가 뒷받침 될 수 있는 준공영제의 시행은 승무사원들이 근무 환경 개선과 공공서비스의 질적 향상 등이 기대될 수 있으므로 많은 예산 책정이 불가피하나 가장 효율적인 대안이 될 수 있을 것으로 보임.
- 문제 해결을 위한 방향
 - 앞서 제시한 준공영제 시행의 경우 어느 정도의 경제적 성장을 이룩한 국가일 경우 예산투입이 용이하다는 한계성이 있으나 버스 중앙차로 이용과 간선 버스 도입과 같은 선진화 된 시스템이 브라질로부터 유래 된 사례들을 살펴볼 때, 단기간에 이루어지기는 힘들지만 지속적인 정부의 해결 지원이 바탕으로 작용한다면 괄목할 만한 질적 개선이 기대됨.
 - 결론적으로 버스 운수종사자들의 부족과 서비스의 저하, 승객들의 불편과 향후 이용 감소는 원인의 우선순위를 떠나 악순환의 고리에 머물러 있는 것임.
 - 따라서 보다 실질적인 정책과 지원으로 버스 운송체계를 구축한다면 이용률 증가와 함께 수익의 증대, 나아가 지원금의 폭이 줄어들더라도 유지가 될 만큼 발전할 가능성이 있음.
 - 무엇보다 우즈베키스탄은 중앙아시아 국가들 가운데 가장 먼저 지하철이 개통 된 국가인데 그러한 위상을 바탕으로 향후 대중교통 이용 환경의 변혁 역시 가장 먼저 이루어나가야 할 것임.

※ 참고 자료

- ▶ <http://www.mta.go.kr/>
- ▶ <http://www.nbrti.org/>
- ▶ <http://www.ut.uz/>
- ▶ <http://www.uzbekembassy.org/>
- ▶ <http://www.uznews.net/>