

年 1400억 투입 광주시내버스 준공영제 '총체 부실'

시의회, 개선방안 정책토론회

감사서 관리·감독 부실 등 드러나 인건비 부담 집행 등 행·재정 조치 채인지 "공공성 확보 등 조례 개정"

매년 1400억원이 소요되는 광주 시내버스 준공영제가 이용자 시민이나 노동자인 버스기사의 삶의 질을 올리기 보다는 사업자의 이익만 증가 시켜준다는 지적이 제기됐다. 더욱이 이를 관리·감독해야 할 광주시가 수년간 정산검사조차 실시하지 않는 등 총체적인 부실행정을 빚고 있어 준공영제에 대한 새로운 전환이 필요할 것으로 보인다.

16일 광주시와 광주시의회 등에 따르면 이날 오후 2시 광주시의회 예산결산특별위원회실에서 광주 시내버스 준공영제 운영 제도 개선 방안을 모색하기 위한 정책토론회가 열렸다.

토론회에서는 채은지 광주시의회이 좌장을 맡고, 김현진 광주시의회 입법조사관이 광주시 시내버스 준공영제 운영 조례 개정안의 주요 개정 내용에 대해 발표했다.

또 전문가 토론회에는 백은정 광주시 대중교통과장, 기우식 시민단체협의회 사무처장, 최창구 광주시 버스운송사업조합 이사, 양철수 광주연구원 책임연구위원이 참여했다.

토론회가 마련된 배경에는 시내버스 준공영제 재정지원의 투명성을 확보하고 효율적인 운영 방안을 마련하기 위해서다.



광주 시내버스 준공영제 조례 개선방안 모색을 위한 정책토론회가 16일 오후 광주시의회 예산결산특별위원회실에서 열리고 있다. **뉴스**

실제로 이날 토론회에 앞서 채 의원이 배포한 광주 시내버스 준공영제 특정감사 결과 공개문을 보면 △표준운송원가 산정 업무 소홀 △운송수입 및 운송비용 정산 검사 미실시 △경영평가 미실시 △기타수입금 정산 부적정 △정비·관리직 인건비 정산업무 소홀 △미운행 차량 정산 업무 소홀 △임직원 인건비 지급 부적정 등 16개 항목에 대한 행정 조치 34건과 재정 조치 82억8300만원이 내려졌다.

세부적으로는 지난 2020년부터 2022년까지 광주시는 10개 시내버스 업체에 대해 3709억원에 달하는 재정지원금을 지원했지만 이에 대한 표준운송원가 산정은 물론 정산검사를 실시하지 않은 것으로 확인됐다.

더욱이 일부 시내버스 업체들은 임직원 인건비, 연장근로수당 등을 부당하게 집행하는 등 형세로 자신들의 배를 불려왔지만 이 역시 인지하지 못했다.

무엇보다 큰 문제는 법적으로 하게 돼 있는 절차들이 모두 무시됐다는 점이다. 광주시는 '광주시 시내버스 준공영제 운영 조례'에 따라 시내버스 준공영제 재정 지원금의 기준이 되는 표준운송원가 산정 용역을 매년 실시해 광주시의회 소관 상임위에 보고하도록 돼 있다.

그러나 위의 3년여의 기간동안 총 3회에 걸쳐 1회에 최소 5800만원에 달하는 표준운송원가 산정용역을 실시하고도 단 한 번도 소관상임위에 보고하지 않았다.

또 광주시는 시내버스운송사업조합으

로부터 수입금 정산보고서와 매월 운송비용에 대한 정산보고를 받아야 하지만, 해당 기간동안 단 한 번도 정산검사를 실시하지 않고 지난해 9월 3년분을 한꺼번에 정산검사를 진행해 빈축을 사기도 했다.

이 밖에도 시내버스 업체들이 12억 3340여만원의 기타 수입금을 표준운송원가 정산보고서에서 누락한 것조차 광주시는 인지하지 못했고, 정비·관리직 인건비 미사용 금액을 환수하지 않는 것도 감사 결과에서 확인됐다.

이 과정에서 한 광주 시내버스 업체는 비상근감사 임원에게 4대 보험료와 퇴직연금 등 1억1800여만원을 부당하게 지급하기도 했다.

또 다른 버스업체는 대표이사 자녀를

고용보험에 가입시켜 임원 인건비를 지급하는 등 1억2100여만원을 부당 집행했고 다른 버스업체 역시 대표이사의 배우자, 자녀 등을 관리직 직원으로 등록해 일반 직원의 연봉을 훌쩍 뛰어넘는 9200여만원의 급여를 지급한 사실도 확인됐다. 이 역시 모두 광주시의 관리 부실에서 기인된 것이다.

이런 상황에서 정작 준공영제 혜택을 받아야 하는 버스 기사들은 매년 생계 위협의 연장선에서 비탄하고 있다.

광주지역 버스노조 한 관계자는 "광주 시내버스 노동자들은 일당제로 급여를 받는데, 광주시는 수시로 운영비 감소를 위해 감축을 지시한다. 운행 차량이 줄어드는 만큼 일을 하지 못하면 급여가 줄수밖에 없다"면서 "안그래도 간신히 최저임금을 약간 웃도는 금액을 받고 있는 버스 노동자들은 늘 생계의 위협을 받고 있다"고 말했다.

이에 대해 채은지 의원은 "광주시가 시내버스 준공영제에 막대한 예산을 투입하고도 수년째 표준운송원가 산정, 경영평가, 정산검사 등을 누락하거나 허술하게 진행했다"면서 "한해에 1000억원이 넘게 투입되는 시내버스 준공영제의 각종 폐해를 해소하기 위해 조례 개정은 필수적이다"고 말했다.

채 의원은 이어 "준공영제의 공공성과 투명성을 확보하고, 시민들의 시내버스 이용 편의와 운수종사자의 처우 개선 등을 위한 정책과 대안이 절실하다"면서 "광주시의 행정적 태도에 변화가 필요한 시점"이라고 말했다. **노병하·김은지 기자**

광주시, 지역 창업기업 25곳 투자매칭 주선

광주시는 16일 김대중컨벤션센터에서 지역 창업기업과 투자사가 사전 교류를 통해 실질적인 투자유치로 이어지도록 지원하는 '제4회 파트너십 매칭데이'를 개최했다.

광주창조경제혁신센터, 광주테크노파크, 광주관광공사와 협력기관인 전남대기술지주회사(주)가 공동주관하는 이번 행사는 오는 11월 열리는 '2024광주창업페스티벌'의 사전 교류행사로 마련됐다.

이번 행사는 지역 우수 창업기업 25개사와 투자 의향이 있는 5000억원 자금(펀드) 운용사 및 투자사 25개사, 관계기관 등이 참여해 △벤처투자사 '플러그앤플레이' 강연 △'IBK창공(創工) 광주' 설명회 △지역창업기업 기술발표 및 시연 △1대1 연계(비즈 매칭) 등 다양한 프로그램이 진행됐다. **노병하 기자**

전남도의회, 전라선 고속철 단축 노선화 촉구

"무늬만 고속철, 30분 줄여야"

전남도의회가 '무늬만 고속철'이라는 오명을 받고 있는 전라선 고속철의 단축 노선화를 촉구했다.

도의회는 16일 본의회장에서 성명을 통해 "용산-여수 간 전라선 고속철도를 30분 이상 단축 노선으로 건설할 것"을 요구했다.

전라선 고속철도는 2021년 제4차 국가철도망 구축계획에 반영돼 현재 기획재정부에서 예비타당성 대상사업 여부를 검토 중이다. 하지만 기재부에 제출된 사업계획에는 용산에서 여수까지 소요 시간이 2시간44분에서 2시간34분으로 고작 10분 단축된 계획이어서 사업효과에 대한 의구심이 제기되고 있다.

전라선은 지난 2012년 여수세계박람회

를 앞두고 급히 고속철도를 개통했으나, 익산에서 여수까지 기존 선로를 미처 개선했지 못한 채 운행돼왔다. 이에 서울에서 2시간이면 도착하는 경부·호남선과 달리 아직까지 3시간이 넘게 소요되는 '무늬만 고속철도'라는 지적을 받고 있다.

정영균(더불어민주당·순천1) 의원은 "전남 동부권은 관광객이 크게 늘고, 광양만권 산단도 연 100조 원의 매출을 올리는 등 급성장하고 있어 수도권 접근성을 개선을 위해선 시속 350km급 고속철 건설이 절실하다"고 밝혔다. **곽지혜 기자**

하준의 집
은우의 집
서아의 집

떨어져 있다

그러나, 이어져 있다

**연결.
전력망
으로부터
시작**

전기가 있어 우리의 일상은 서로가 서로에게 연결되어 있습니다. 모두의 소중한 일상이 멈추지 않도록 대한민국의 첨단산업이 내일로 연결될 수 있도록 한국전력이 전력망 확대를 통해 안정적인 전력 공급에 최선을 다하겠습니다.

국민의 옆자리에 **한국전력**

전력망 확대는 모두의 내일을 위해 꼭 필요합니다
• 정전발생률 감소 • 탄소 에너지 확대 • 에너지요금 안정화 • 국가산업 경쟁력 강화