

프랑스

저가 고속열차 시대를 여는 위고(OUIGO)

국영철도공사(Société Nationale des Chemins de fer Français: SNCF)는 2017년 말 고속열차인 떼제베(TGV)의 저가 고속열차 서비스를 개시하였다. 저가 고속열차의 이름은 ‘위고(Ouigo)’로 예(Yes)를 뜻하는 프랑스어 ‘위(Oui)’와 영어의 ‘고(go)’를 합성한 단어이다. 2017년 12월 10일부터 운행이 시작된 이 열차는 파리 시내의 역과 최근 신설된 파리 근교 마른 라 발레(Marne-la-Vallée)역, 마씨(Massy)역, 그리고 주요 공항인 샤를 드 골(Charles-de-Gaulle) 공항에서 이용할 수 있다. 국영철도공사는 기존의 파리 외곽 출발계획에 파리 시내에서 출발하는 노선을 추가하였다. 몽파르나스(Montparnasse)역에서 출발하여 근교 마씨역을 경유하여 서쪽 도시인 렌느(Rennes), 낭트(Nantes), 보르도(Bordeaux)로 가는 것으로 각 노선별로 하루에 1회 혹은 2회 운행한다. 위고 이용료는 기존 가격보다 50% 이상 저렴한 파격적인 가격이다. 파리 시내에서 출발하는 경우 16유로부터, 파리 외곽에서 출발할 경우 10유로부터 시작하는 매우 저렴한 가격으로 이용할 수 있다.

철도공사는 2020년까지 위고에 1500만 명의 승객을 유치한다는 목표를 세웠다. 첫 3년 동안 위고 열차의 차량수를 12대에서 35대로 세 배 가까이 늘릴 계획이다. 목표대로라면 3년 후 위고는 떼제베 공급량의 17%를 차지할 것이며, 철도 승객의 25%가 저가 고속열차를 이용하게 될 것이다.

위고는 철도 교통의 경쟁력 강화를 위해 국영철도공사가 야심차게 도입한 방안이다. 국영철도가 쇠신을 위해 ‘제 살 깎아먹기’(Cannibalisation)를 하는 것이 아니냐는 비판도 있다. 기차가 파리 시내에서 출발하면 기존의 떼제베 노선의 수요를 나눠 먹게 되는 것을 우려하는 것이다. 국영철도공사 승객 담당 총책임자인 라셀 피카르는 “당연히 기존 떼제베 이용자들이 위고를 이용하게 될 것이지만 우리는 이것을 소비자가 다른 경쟁사를 택한 것으로 여긴다. 위고는 운행하는 열차수가 적고, 좌석 간 폭이 좁으며, 수하물 제한이 있는 등 이용자와의 이용계약이 좀 더 제한적인, 경제적인 모델이다. 좀 더 질적인 서비스를 제공하는 일반 떼제베와는 별개의 서비스이다. 우리는 이 두 가지를 대립시키는 것이 아니고, 두 가지 종류의 다른 서비스를 제공하는 것이다”라고 설명하였다.

위고 열차는 생산성을 높이기 위해 자주 운행하며, 열차당 좌석수가 더 많다. 차량의 점검은 야간에 이루어지며 매표는 온라인에서만 가능하다. 일반 떼제베가 하루 6~7시간을 운행하는 것에 비하면 위고 열차는 하루 평균 13시간을 운행하므로 운행시간도 두 배 가량 된다. 좌석수도 더 많아서 두 개의 열차를 연결하며 운행하면, 운행비용이 일반 떼제베보다 km당 50%밖에 안 된다.

이번 위고 열차의 도입은 2021년부터 프랑스 국영철도의 경쟁력을 제고하기 위한 것이다. 떼제베의 미래는 비용의 절감과 가격 인하에 달려 있다. 위고의 도입과 더불어 향후 일반 떼제베의 이용가격이 전반적으로 낮아질 것이다. 유지보수 및 요금인상으로 약화된 공공교통의 모델을 혁신하려는 노력이 시작된 것이다. 오늘날 승용차, 비행기, 카풀, 고속버스 등의 발달로 철도는 위기를 겪고 있으며, 앞으로도

〈그림 1〉 위고 열차



출처: <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/la-sncf-met-les-tgv-low-cost-ouigo-a-paris-les-tgv-classiques-en-partie-cannibalises-752424.html> (2018년 2월 20일 검색).

소비자 유치 경쟁이 치열해질 것으로 예상하고 있다. 국영철도는 투자비용 확보를 위해, 지속적으로 경쟁구도 속에서 살아남기 위한 쇄신을 할 것이다.

[자료: *La Tribune*, 2017, La SNCF met les TGV low-cost Ouigo à Paris pour préparer l'ouverture à la concurrence, October 1, <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/la-sncf-met-les-tgv-low-cost-ouigo-a-paris-les-tgv-classiques-en-partie-cannibalises-752424.html> (2018년 2월 20일 검색).]

이수진 | Université Paris-Sorbonne(Paris IV) 지리학 박사, 국토문제연구소 연구원(violetcelle@gmail.com)

영국

영국의 하이 스피드 2 철도 사업

영국의 하이 스피드 2(High Speed 2, 이하 HS2)는 런던에서 영국 북부 버밍엄(Birmingham), 맨체스터(Manchester)와 리즈(Leeds)를 연결하는 철로 사업으로, 영국을 Y자로 가로지르는 경로로 계획된다. 2017년에 시작하여 2026년에 완공을 목표로 하는 1차 사업에서는 런던과 웨스트 미들랜드(West Midlands) 구간을, 2033년 완공 예정인 2차 사업에서는 웨스트 미들랜드와 리즈, 맨체스터 구간을 건설할 예정이다. HS2는 2009년 교통부(Department for Transportation: DfT)의 제안으로 시작하였으며 HS2 Ltd(유한 책임회사)를 설립하여 사업을 총괄하고 있다. 영국 정부는 총 사업비용으로 약 560억 파운드(약 83조 원, 환율 1490원 기준) 정도를 예상한다. 완공된다면 출퇴근 시간 내 런던 유스톤(Euston)에서 북부로 이동하는 여행객의 수는 약 세 배 가까이 늘어 3만 명 가까이 수송이 가능할 것으로 예상된다.

철도 사업과 같이 국토 환경에 대규모로 영향을 미치는 사업은 어떻게 사업의 정당성을 확보하고, 정