

Global Report

비공식 교통으로의 전환을 위한 핵심 검토사항

1. 도입
2. 본론
3. 결론

1. 도입

각 나라 정부의 COVID-19 건강 위기에 대한 대응은 지역 및 글로벌 차원 양쪽 모두 모빌리티에 큰 영향을 미쳤다. 세계대중교통연합(UITP)의 COVID-19 태스크포스 팀에 의하면, 세계적으로 일부 지역의 대중교통 승객이용률이 90%까지 감소했고 산업계도 엄청난 충격을 받았다. 세계적으로 많은 도시에서 중요한 역할을 하는 비공식 교통(informal transport) 분야도 똑같이 충격을 받았다.

본 정책보고서는 상세 보고서와 2020년 하반기에 진행된 일련의 3개의 웨비나 결과를 종합한 것으로, 비공식 교통 산업에 특별히 초점을 두고 있다. 이 보고서는 비공식 교통의 특징, 강점/약점을 검토하고 비공식 교통의 구조를 전환시킨 사례를 보강하고 있다.

언급된 관련 사례연구는 사용자, 서비스 제공자 그리고 관리기관 모두를 위해 비공식 교통의 탄력성과 지속가능성 개선에 이바지한 실질적인 경험들을 보여주고 있다. 이 보고서는 비공식 교통으로의 전환에 필요한 프로세스를 이해하는데 도움이 될 수 있도록 핵심사항을 정리하고 최종적인 질문을 제시하고 있다.

2. 본론

2-1. 비공식 교통의 부상

비공식 교통은 아래와 같은 조건에서 발생하고 있다.

- 경제에 매우 중요한 문제임에도 불구하고, 정부, 공무원 그리고 상위계층들이 일부 주민들을 위한 서비스 공급 부족을 인지하지 못하고 있는 상황
- 공공서비스와 유틸리티에 대한 투자가 부족한 상황
- 공적영역과 인프라시설이 자동차 중심으로 매우 집중된 상황
- 도시 스프롤 현상(urban sprawl, 도시개발이 근접 미개발 지역으로 확산되는 현상)과 도시개발이 빠르게 이루어지는 상황
- 사람의 이동을 위해 공유 가능한 차량의 공급이 있는 상황
- 대중교통이 민간 비즈니스로 취급되는 상황(즉, 대중교통이 도시 거주자의 요구나 공공정책에 중심을 두지 않는 상황)
- 정보통신 톨이 제공될 가능성이 높은 상황

2-2. 비공식 교통산업의 강점과 약점

① 시민들을 위한 중요한 역할

비공식 교통은 특히, 남반구 저개발국(Global South) 수백만의 도시 거주민의 모빌리티에 중요한 역할을 하는 ‘글로벌 현상’(global phenomenon)이다.

이러한 형태의 교통은 도시와 지역에서는 중요한 공급자이며 하루 어느 시간에서도 도시생활의 필수 요소이다. 또한, 적절한 가격의 교통을 원하는 수백만의 통근자들에게 서비스를 제공한다. 예를 들어, 터키 카이세리(Kayseri)에서는 교통 공급의 60%, 그리고 많은 아프리카 도시에서는 90%까지 공급을 책임지고 있다. 이 비공식 교통은 모빌리티가 추가로 필요하고 중산층이 많아지고 있는 개발 중인 도시지역에 부족한 공식 또는 규정화된 교통 서비스가 부족한 서비스를 보완하고 있으며, 신기술 적용을 통해 이 서비스를 제공하고 있다.

비공식 교통은 다양한 종류의 서비스를 제공한다. 터키 이스탄불의 경우, 비공식 교통은 택시, 미니 버스, 노동자용 버스, 회사 버스 그리고 더 많은 역할도 하고 있다. 비공식 교통 서비스는 밴에서부터 2~3륜차 까지 다양한 차량 형태가 존재하며, 이 차량은 도시의 아이덴티티의 일부로 자리 잡고 있으며 지역문화를 표현하는 방식이다.

② 동적인 경제분야 내에서의 힘든 경쟁

비공식 교통 산업은 분산화된 생산구조와 다양한 형태의 작업 상황이라는 특징을 가지고 있다. 아프리카 시에라리온의 프리타운(Freetown)에서는 개인 기업가에 의해 그리고 인도의 경우 중소기업이나 협력체가 서비스를 제공한다. 운전자는 다른 자동차 소유주에 의해 고용되거나 거꾸로 자신이 가진 자동차를 직접 소유하면서 운전을 하기도 한다. 또한, 이집트 카이로의 우버 미들맨 (Uber middlemen)과 같은 새로운 비즈니스 모델이 가내공업 기술자를 포함한 새로운 기술과 함께 개발되고 있다.

이 비공식 교통 비즈니스는 사용자와 소비자에게 서비스하는 기회에 따라 수입을 창출한다. 이러한 작업자 중심의 생태계는 운전자와 기계공, 세차공과 같은 지원산업계 그리고 교통과 관련된 많은 다른 비공식 비즈니스를 포괄하고 있다.

그런데, 이 서비스 제공 비즈니스는 고객을 유인하기 위한 힘든 경쟁 때문에 힘든 일이다. 더욱이, 산업계의 경제적 효율성과 지속가능성도 개선될 여지가 많다. 다수의 개별 비즈니스계와 소규모 기업은 운영비용(유지관리비용, 연료비 등)과 관련된 사항에 대해서는 규모의 경제를 통한 혜택을 받기가 거의 불가능하다. 소규모 비즈니스로는 투자를 진행하기 위한 충분한 수입창출이 불가능하다. 다른 여러 이유가 있지만, 은행과 재무 관련기관의 입장에서는 사업의 지속가능성과 확장가능성이 부족하기 때문에 투자를 주저하므로 자금조달이 힘들어, 운행되는 차량은 노후화된 상태로 유지되고 운행버스의 수를 늘리기가 힘들다.

③ 만족되지 않는 기대

비공식 교통은 분산화된 산업이기 때문에 상황 변화에 민첩하고 적응력이 좋다. 그런데, 이 비공식 교통은 낮은 가격을 통해 사용자들을 유인하여 충분한 하루 수입을 확보하는데 초점을 두기 때문에, 승객들은 항상 양질의 표준화되고 신뢰성 있는 서비스 혜택을 받지 못한다.

세네갈 다카르(Dakar)에서 사용자들이 겪는 대기시간 불확실성은 부분적으로 이러한 [go-once-full] (승객이 차면 출발한다) 서비스의 본질 때문에 발생하는데, 이것은 사용자들에게 이 서비스가 신뢰성이 없다는 이동 경험을 제공하게 된다. 차량 측면에서, 승객의 안전과 안락함에 대한 기준이 낮다. 예를 들어, 터키 도시들의 간선도로에서는 비공식 교통의 공급이 넘치는 실정인데, 그것은 소외된 지역과 사람들의 희생으로 나타나는 것이다. 이동에 필요한 요금이 일반적으로 정해져 있지만 현금 기반의 지불방식은 수입의 흐름을 명확하게 할 수 없고, 최근의 팬데믹 상황에서는 이용자들의 안전과 쉽게 요금을 지불하는 것 자체도 보장하기가 힘들다.

또한, 이 비공식 교통은 구역 시스템(territorial system)이라는 특징이 있다. 즉, 운행되는 노선은 해당지역을 잘 아는 운영직원을 통해 구역적으로 관리된다. 결과적으로, 남아프리카 공화국의 케이프타운(Cape-Town)에서 보이는 것처럼 경쟁을 유발하는 어떠한 새로운 개입도 반사회적이거나 폭력적인 행동을 유발하여 운영환경과 서비스의 질을 악화시킨다.

교통관리기관의 입장에서는, 비공식 교통은 도시에서 중요한 역할을 하지만 도시생활에 상당한 외부효과를 발생시키는 산업이다. 이것에는 주요 코리도에서의 혼잡 그리고 노후차량으로 인한 공기오염과 소음공해 그리고 사고가 포함된다.

비공식 교통은 낮은 수준의 교통 가버넌스 환경을 만든다. 이러한 환경에서, 교통의 기능 혹은 역량은 종종 명확하게 규정되지 않거나 다양한 관련기관에 분산되어 있는 것이 현실이다. 다양한 차원의 정부기관 사이에 관련규정과 책임이 중복되어 있거나 충돌하고 있다. 전용의 버스차선, 버스 정류장, 인터체인지와 같이 교통을 용이하게 하는 특정 인프라시설이나 시설물을 이용하는 것이 불가능하다. 이러한 환경은 협력, 조화, 일관된 서비스 제공 그리고 친환경적인 차량으로의 전환과 같은 것과는 반대의 방향이다.

결국, 정부기관은 해당분야에 대한 인식이 부족한 경향이 있다. 해당분야를 잘 관리할 수 있는 데이터가 부족하기 때문에 해당분야에 대한 이해가 제한되어 있으며, 관련된 다양한 이해관계자들은 정부기관이 해당분야를 관리하도록 돕지 않는다. 관리기관은 교통관리나 요금관리에 초점을 맞추는 경향이 있지만, 공공서비스나 사회적 유틸리티라는 특별한 본질을 거의 고려하지 않는다.

④ COVID-19 : 꼭 필요한 분야에 가해지는 강력한 충격

비공식 교통이 사회적으로 필수적인 노동자의 이동을 돕는데 핵심적인 역할을 하고 여전히 물자의 수송에 이용되지만, COVID-19 대유행은 이 분야에 엄청난 충격을 주고 있다.

꽤나 긴 기간 동안 세계적으로 이동률이 평균 90%까지 떨어졌고 서비스 수준도 운영 최소수준을 유지하면서 30~40%까지 감소했다. 이 위기는 서비스 품질에 더 많은 영향을 미치게 되었다. 대기시간이 증가하고 교통용량은 수요 아래로 떨어졌다.

비공식 교통에 종사하는 노동자들은 수입 위기로 고통받고 있다. 아프리카 일부 도시의 경우, 수입 손실이 50~70% 정도 된다고 평가되고 있다. 대부분의 비공식 교통 제공자들은 수입 위기를 극복하기 위한 대안으로 운임 인상을 거의 선택하지 않았다.

건강 위기에 대응하기 위해, 중앙 또는 지역의 정부기관들은 안전과 위생 가이드라인을 강조했다. 승객들을 위해, 강제적인 마스크 착용, 손 세정, 말하기 감소 그리고 다른 개인적 보호장구, 용량의 제한 그리고 버스 내에서의 강제적인 좌석배치 등이 포함되어 있다. 승차권 판매가 제한되거나 금지되었다. 인터체인지와 버스 정류장에서의 판매 및 교통 활동과 무관한 행동들이 감소되었다. 또한, 비공식 교통 서비스 제공자들이 취한 건강과 위생관련 조치에는 버스와 인프라시설에 대한 정기적인 방역이 포함된다. 규칙이 잘 적용되고 있음을 확인하기 위해, 경찰들이 엄격하게 위반사항을 조사했다.

정치적 의지의 부족 또는 비공식 교통 이해관계자들이 분산되어 있다는 상황 때문에, 이 비공식 교통 분야를 지원하기 위한 특별한 재무적인 메커니즘을 실행하기가 어렵다.

2-3. 비공식 교통 분야에서의 구조전환 사례

비공식 교통 분야의 특정 영역에 대한 특징을 설명하는 것은 강점과 약점을 분석하는데 도움이 된다. 이 접근법은 비공식 교통 분야를 더욱 복원력있고 지속가능하게 만들며, 강점을 활용할 수 있도록 변환시키는 것에 대한 이점을 강조한다.

<강점>

- 수백만 명에 달하는 도시 거주자들의 모빌리티에 중요한 역할을 한다.
- 다양한 종류의 차량으로 수많은 형태의 유연한 교통 서비스를 제공한다.
- 동적이고 민첩하여, 적응력이 높은 것으로 증명되었다.
- 보조금이 적고 기술혁신의 여지가 많다.
- 일자리를 창출하며, 팬데믹 기간 중에 필수 노동자들이 이동하고 물자를 운반할 수 있도록 한다.

<약점>

- 비즈니스 모델은 서비스 제공자의 수입과 낮은 사회적 보호에 매우 의존한다.
- 규모의 경제로 인한 혜택이 없고, 자금조달 접근에 한계가 있어서 친환경 차량 도입을 방해한다.
- 낮은 운영효율성, 서비스 조화와 통합의 부족, 낮은 품질표준은 사용자와 커뮤니티 모두에게 영향을 미친다.
- 해당구역에 대한 소유권 개념이 존재한다.
- 노동조합과 같은 이해관계자 조직에 대한 인식이 부족하다.
- 거의 전무한 지식과 이용 가능한 데이터 그리고 산업계의 일반적 전문성이 부족하다.
- 해당분야 내에서의 가버넌스에 대한 인식이 부족하다.
- 상당한 수준의 환경적 외부효과가 존재한다.

① 민간분야의 기술혁신

기술-기반의 민간 이니셔티브는 비공식 교통의 운영, 서비스 품질 그리고 사회적 편익 개선을 위해

이바지했다. 이 솔루션들은 버스 운영과 관련된 이용객의 요구와 관련 정부기관의 요구를 다룬다. 이러한 기술들이 제공하는 편익을 아래에 설명하고 있다.

- 좌석예약, 지불, 이동계획을 원활히 하고, 해당분야를 서비스로서의 모빌리티(MaaS, Mobility as a Service) 영역내로 편입시킨다. ↔ 사용자 편익
- 조직과 관련 정부기관들이 서비스를 매핑하는데 필요한 정보와 데이터를 제공한다. 이것은 서비스 개선과 도시개발 및 교통 인프라시설의 타당성평가에 도움이 된다. ↔ 버스운영 이해관계자 및 정부기관 편익
- 이동 경험의 안전을 단순화시키고 향상시킴으로써 이용승객을 증가시킨다. ↔ 사용자 편익
- 위험을 감소시키는데 도움이 되는 툴을 통해 교통운영을 최적화하고 운영비용 관리에 도움이 된다. ↔ 버스운영 이해관계자 편익
- 빈 좌석의 수를 감소시킴으로써 수요와 공급을 조화시켜, 교통 서비스를 더욱 신뢰성있게 만들고 이용승객을 증가시킨다. ↔ 사용자, 버스운영 이해관계자 및 정부기관 편익
- 지불을 원활하게 하고 수입을 보장하며 자금조달이 원활하도록 산업계를 지원한다 : 요금수납을 최적화함으로써 수입흐름을 더욱 투명하게 하며, 직접적이고 고객친화적인 무현금 지불 옵션으로 발전되도록 지원한다. 그런데, 이것은 유일한 자금조달원이 되어서는 안 되며 반드시 보조금이 증가해야 한다. ↔ 사용자, 버스운영 이해관계자 및 정부기관 편익
- 고용을 유지한다. : 직원을 지원하고 일자리의 질을 향상시키며 기술 산업에 활력을 제공한다. ↔ 버스운영 이해관계자 및 정부기관 편익
- 커뮤니티의 경제를 향상시킴으로써, 국제연합의 지속가능한 개발 목표(Sustainable Development Goals) 환경과 디지털 개발에 이바지하여 교통을 더욱 접근 가능하도록 만들고 혼잡과 오염을 감소시킨다. ↔ 사용자, 버스운영 이해관계자 및 정부기관 편익
- 사용자와 버스운영과 관련된 이해관계자 간에 신뢰를 향상시킬 수 있는 위기-적응형 솔루션을 제공함으로써, 해당분야의 복원성을 향상시킨다. ↔ 사용자, 버스운영 이해관계자 및 정부기관 편익

이러한 기술 솔루션의 시행은 어려움이 있었다. 사용자의 수용성을 높이기 위해, 아래의 활동들이 시행되었다.

- 사용자의 요구와 기대를 이해하기 위해 데이터를 수집했다.
- 통합 교통서비스에 대한 명확하고 업데이트된 정보로의 접근을 제공하여, 다양한 개인의 상황, 이동의 요구 그리고 도시 상황에 적응시켰다.
- 툴의 포용성과 포괄성을 보장했다. 이것은 기술개발의 단계적 접근이 필요하며 사용자들이 그들의 습관과 행동을 변화시키는 것이 필요하다. 비인간적인 환경을 피하는 것도 매우 중요하다.

비공식 교통 서비스 제공기업 사이에서, 기술 툴의 개발은 아래의 활동과 관련이 있다.

- 기술의 편익에 대한 인식을 증진시킨다. 기술 솔루션은 추가비용이 필요하거나 운영직원을 추가로 관리해야 되는 것으로 인식될 수 있다. 이것은 교통산업 내에서 관련된 여러 이해관계자(버스 운전사와 자동차 소유자, 거리에서 연락을 취하는 것 등)와의 관계가 필요하며 운영직원에게 돌아오는 혜택을 보장해야 한다.
- 하루 업무를 마친 후에 노동자와 자동차 소유자에게 수입을 보장하고, 운영직원에게는 사업적으로 수익이 남는 것을 보장해야 한다.

교통관리기관 사이에서 인식의 증대는 아래와 같은 활동에 의해 이루어졌다.

- 현대식 네트워크와 법률적 프레임워크의 완화를 지원함과 동시에, 기술이 계속 업그레이드된다는 단계적 접근법 덕분에, 기술 툴이 사용자들 사이에 일상적이고 대중적이라는 증거를 확대시킨다.
- 기술을 통해 가져올 수 있는 ‘일반적인 관심’(general interest)을 증명한다. 예를 들어, 공급의 신뢰성 보장, 고객의 경험 향상 그리고 서비스 제공자, 운전자 그리고 소유자를 위한 비즈니스 모델

의 실행가능성을 강화하는 것이다.

- 미래의 편익을 강조한다. 즉, 정부 관련기관에게 데이터를 제공하는 것은 모빌리티 패턴에 대한 이해를 높임으로써, 결과적으로 교통공급을 더 잘 계획하고 적절한 교통 솔루션을 통합시키게 될 것이다.
- 기술 솔루션을 규정하기 전에 신기술 도입으로 달성해야하는 목표와 가치를 규정한다.

<아프리카에서의 승차권 구매와 좌석 예약>

[Shuttlers]사는 나이지리아 라고스(Lagos)에서 사람 간의 접촉과 바이러스 감염 위험을 감소시키기 위해 선예약 좌석, 스케줄링, 접촉 추적 그리고 전자지불 시스템과 같은 유용한 기능을 가진 전자식 다기능 플랫폼을 제안했다. 이 솔루션은 이동 패턴에 관한 데이터를 수집하고 비공식 교통 서비스 제공자들이 수입을 보장받을 수 있도록 돕는다.

[ACGroup]사는 르완다 키갈리(Kigali)의 도시교통과 다른 지역의 도시간 교통 모두에 적용가능한 도시 및 도시간 스마트카드에 기반을 둔 솔루션을 개발하고 도입 중이다. 이 솔루션은 태그하고 진행하는(Tap & Go) 스마트카드와 차량탑재 확인장치를 제공하며, 버스 서비스에 대한 실시간 정보 그리고 이동의 스케줄링, 장거리 서비스용 좌석의 선예약 및 지불 기능을 제공한다. 그들의 서비스는 모바일 머니와 완전히 통합되어 있고 전자적인 수입금 처리를 원활하게 한다. 이 솔루션은 키갈리(Kigali)의 3개 주요 버스 운영기업이 사용하고 있다.

<인도에서 사용되는 승차권 발권 및 버스 추적 애플리케이션>

30개의 인도 도시에서는, [Chalo](힌두어로 “let’s go!”) 모바일 애플리케이션을 통해, 버스 정류장에서의 긴 대기시간을 피할 수 있도록 버스를 추적하고 실시간 정보를 제공한다. 또한, 이 솔루션은 디지털 발권 솔루션을 포함한다.(스마트카드 및 차량탑재 확인장치). [Chalo] 시스템은 버스 운영기업과 운전사에게 실시간 대시보드를 제공하고 매일 진행된 활동을 알려준다.

<아시아, 아프리카 그리고 라틴 아메리카의 여행 플래너와 노선계획장치>

2019 세계대중교통연합(UITP) [Special Recognition Award] 수상작인 [Whereismytransport]는 공식 및 비공식 교통 서비스 제공기업 모두로부터 대중교통 노선 데이터를 수집하고 제공한다.

[TRUFI]사는 A 지점에서 B 지점까지 이동하기 위한 멀티모달 여행 플래너를 개발했다. 이 커스터마이징된 솔루션은 공식 교통이나 비공식 교통이 발생하는 도시에 도입될 수 있다. 이 애플리케이션은 모든 이용가능한 교통 결절점에 대한 세부정보와 도보로 이동하는 거리에 대한 정보를 제공한다.

② 공공분야의 전략

멕시코의 [Mexico City], 시에라리온의 [Freetown] 그리고 터키 도시의 사례는 정부와 정부기관이 비공식 교통분야 변화를 시작하는 흥미로운 방식을 보여준다. 이 활동들은 교통 환경을 더 잘 구조화하고 공급 측면을 조직화하는 것이 목적이다.

②-1. 교통 환경의 구조화

교통 환경의 구조화는 교통계획/교통관리기관과 교통 서비스 제공기업 간의 책임을 명확하게 규정하고 협력을 향상시킴을 의미한다.

<멕시코의 구조개혁>

교통 계획/관리기관과 교통 서비스 제공기업 간에 책임범위를 명확하게 규정하고 협력을 향상시키기 위해, 멕시코시티는 중앙집중화된 교통공급의 계획 사업, 차량에 대한 유지관리 서비스 그리고 간선급행버스(BRT) 노선을 관리, 조화시키고 요금수집 관리를 책임지는 독립단체(MetroBus) 설립을 진행했다. 추가로, 사용자가 지불하는 요금을 모으고 그것을 운영자에게 재분배하는 전용기관이 설립되었

다. 유지관리를 더 잘함에 따라, 규모의 경제가 가능하게 되었다. 법적 프레임워크의 변경 덕분에, 분산화된 관리기관이 2000년에 만들어졌다.

<시에라리온에서의 교통시스템 재구조화 및 집합적 교통 서비스로의 확대>

시에라리온 [Freetown]에서는, 교통관리기관들이 도시 교통 네트워크의 근간이 되는 2개의 파일럿 코리도 핵심노선을 지정했다. 이 간선급행버스(BRT) 노선을 위해, 민간 운영사업자와의 계약과 입찰이 지정되었다. 독특한 그래픽을 특징으로 하는 새로운 현대식 버스가 도입되었다. 버스 품질 파트너십(QBP, Quality Bus Partnership)원칙에 따라, 교통관리기관은 인터체인지, 버스 정류장 접근 그리고 전용선과 같은 도로, 교통시설 그리고 인프라시설의 업그레이드에 투자했다.

도시에 대중교통 공급을 최적화하기 위해, 선호되는 접근법은 관리되고 구조화된 간선급행버스(BRT) 시스템과 더욱 유연한 비공식 교통 시스템의 공존이다.

②-2. 공급 측면에서의 조직화

교통관리기관은 교통시장의 공급 측면을 조직화하는데 개입해 왔다. 그것은 개별 교통 서비스 제공자와 차량 소유자 또는 노동자들이 협력하고 향후 같이 성장할 수 있도록 독려함으로써 진행된 것이다.

개별 비즈니스 구조에서 글로벌 기업 양허기관으로 전환하는 것은 사고의 전환이 필요하다. 교통관리기관과 교통제공기업 간을 연결하는 계약은 표준화되어야 하고 각 이해관계자의 책임과 의무가 규정되어야 한다. 전략을 강조하고 실행함에 있어서, 교통관리기관은 많은 일자리 창출 기회를 제공하는 비공식 교통분야의 경제적 무게를 고려해 왔다.

<예> 터키에서의 교통 서비스 분리(UNBUNDLING)

네트워크를 재구조화하는 지자체 교통관리기관의 결정에 따라, 몇 개의 도시에 걸쳐 신규 노선과 더 좋은 서비스를 도입하게 되었다. 필요한 직원들이 추가로 고용되었고 더 많은 차량이 구매되거나 임차되었으며 추가적인 운영권과 면허도 승인되었다. 이렇게 함으로써, 교통관리기관은 공급을 재구조화하고 새로운 시장진입자와 기존 운영사업자 모두에게 적용될 새로운 운영규칙을 만드는데 초점을 두었다. 결과적으로, 현재는 개별 노동자나 소유자들은 운영하는 지역, 현금 그리고/또는 차량의 소유/운영과는 분리되었다.

②-3. 성공적인 구조개혁을 위한 핵심조건

교통 환경과 공급 측면을 변환시키기 위해, 교통관리기관은 전환을 위한 추진력이 시작되는 교통 아고라(transport agora)를 창조했다. 이러한 과감한 변화를 위해서는 3가지 중요 조건이 필요하다.

- 비공식 교통분야에 필요한 전환을 위해서는 강력한 정치적 리더십과 의지가 필요하다.
 - 멕시코와 [Free-Town]의 경우, 잘 정련된 전담 교통관리기관의 설립과 함께 복원력있고 지속가능한 도시를 위한 명확한 정책 목표가 세워졌다.
- 모든 이해관계자와의 결합과 공동 작업이 필요하다.
 - 즉, 전환을 위한 프로세스의 시작에서부터 전체적인 전략의 출발과 시행까지 공급 측면의 제공기업, 교통과 관련된 정부기관, 정부, 사용자, 기술 제공기업 그리고 교통산업 공급기업과의 협력이 필요하다. [Freetown]에서는, 7개의 이해관계자 그룹(모든 교통 및 모빌리티 관련 정부기관, 운영기업, 비공식 교통 서비스 제공자와 사용자의 대표)으로 구성된 추진위원회가 구성되었다.
- 변화를 관리, 후원 그리고 시행할 시간과 특별한 스킬이 필요하다.
 - [Mexico City]에서는, 비공식 교통을 전환시키는 프로세스의 첫 단계시행을 위해 15년이나 걸렸다.(2005년~2020년) 서비스 제공자와의 긴 토론이 필요하다. 서비스 품질과 하루의 수입만을 고민하지 않으며 동시에 정부기관 공직자들이 계약의 전문성을 확보하는 것에 초점을 둬으로써,

이 산업계의 모든 이해관계자 이해를 위한 특별교육이 비공식 교통분야 노동자들에게 제안되었다.

3. 결론

COVID-19 위기는 우리에게 비공식 교통분야에 미치는 단기적인 영향과 지속적인 이동을 보장하기 위한 해결책을 고려할 것을 요구하고 있다. 기존에 보유한 취약성에도 불구하고, 세계적으로 많은 도시에서 진행 중인 비공식 교통의 핵심적인 역할은 이 분야를 위해 특별한 지원이 필요함을 보여주고 있다. 이것에는 아래의 사항들이 포함된다. :

- COVID-19 지원계획에 비공식 교통 공급자도 포함
- 직원과 승객을 보호하기 위해 비공식 교통 공급자(운전사, 관련 직원, 차량소유자 등)를 위한 건강 프로토콜과 안내 지원
- 책임 정부기관에 의한 위생조치 단속
- 관련 정부기관이 잠재적인 건강 위험을 완화시키기 위한 해결책에 대해 명확한 메시지를 제공하여, 대중교통에 대한 사용자의 믿음 복구

장기적으로, 비공식 교통은 모빌리티 환경의 일부가 되기를 계속 진행할 것이다. 이 분야가 더 강해지고 복원성을 갖추기 위해 변화해야 한다는 것이 중요하다. 이것은 하나의 효율적인 모빌리티 시스템 내에 정규 교통과 비공식 교통이 공존해야 함을 의미한다.

이 산업을 전환시키기 위해, 우리는 단 하나의 톱-다운 솔루션만이 존재한다는 사실을 잊어야 한다. 반대로, 우리는 이 분야와 업무의 복잡성을 인정해야 한다. 이렇게 정책적인 지원을 받는 전환 작업은 모빌리티와 해당분야에 대한 전체적이고 깊은 이해를 필요로 한다. 이 분야의 전환을 진행하기 위해 필요한 방법의 프레임워크를 갖추기 위해, 우리는 사례연구와 전문가 및 기진출 사업자와의 토의를 통해 도출한 10가지 핵심 문제점을 확인했다.

1. 비공식 교통이 현재 그리고 지역적으로 어떻게 조직되고 운영되고 있는가?
2. 가장 중요한 모빌리티와 교통정책 목표는 무엇이 되어야 하는가?
3. 미래에는 교통분야가 어떻게 되어야 한다고 예측하는가?
4. 모든 관련된 교통 이해관계자와의 협력과 논의 플랫폼은 어떻게 구상되고 어떠한 '언어'(language)가 사용되어야 하는가?
5. 전환으로 가는 길은 무엇인가? 변화관리, 혁신적인 교통 솔루션 그리고 청정한 차량과 같은 주제에 관해 비공식 교통 제공자와 관련 정부기관의 인적 역량은 어떻게 강화되어야 하는가?
6. 규제관리 환경과 가버넌스 구조는 어떤 것이 구축되어야 하는가? 관리기관과 운영기관 간의 역할은 어떻게 명확하게 규정될 것인가? 관리기관과 서비스 제공자 간의 링크나 관계는 어떻게 만들어져야 하는가? 비공식 교통 서비스 공급자들은 어떻게 조직되고 구조화되며 집단화되어야 하는가? 우리는 어떻게 그것을 지키도록 할 것인가?
7. 서비스 제공자, 사용자 그리고 통근이용자의 요구를 만족시키기 위해, 기술혁신과 기술 톨은 어떻게 지원되어야 하는가? 시스템을 더 잘 이해하기 위해 정부기관과 관리기관에게 데이터를 어떻게 제공할 것인가? 모든 이해관계자들이 신기술로부터 혜택을 받도록 어떻게 보장할 것인가?
8. 비공식 교통 서비스 제공자에게 운영비용을 커버하고 수입을 보장해 주기 위해 어떻게 자금조달이 되어야 하는가? 인프라시설과 친환경적인 대중교통 차량에 투자 유치를 위해 어떻게 자금조달이 되어야 하는가?
9. 해당분야의 경제적 역할, 일자리 제공기능 그리고 고용창출을 어떻게 고려할 것인가?
10. 더 잘 통합되고 저렴하며 신뢰성있고 안전할 수 있도록, 도시 거주자들과 새로운 교통 시스템을 어떻게 결합시킬 것인가?

<원문제목> KEY INSIGHTS INTO TRANSFORMING THE INFORMAL TRANSPORT SECTOR

<원문출처> <https://www.uitp.org>