
I. 일반 및 재무현황 조사

1. 개 요

1.1 조사개요

1.2 일반 및 재무현황 조사

1.3 운송수입금 조사

1. 개요

1.1 조사개요

1.1.1 조사의 목적

일반 및 재무현황 조사는 버스 운송업체에 대한 운영개선지원금 산정을 위해 노선별 운송수지 분석의 기초자료를 수집하고, 경영 및 서비스평가 인센티브 산정 시 경영평가를 위한 기초자료를 수집하는데 목적이 있다.

1.1.2 조사의 체계 및 대상

일반 및 재무현황 조사는 서면조사와 제출자료 검증을 위한 현장조사로 구분되며, 이는 공인회계사에 의해 검증한다. 현장조사는 서면조사 시 필요할 경우 추가로 시행한다.

1.2 일반 및 재무현황 조사

1.2.1 개요

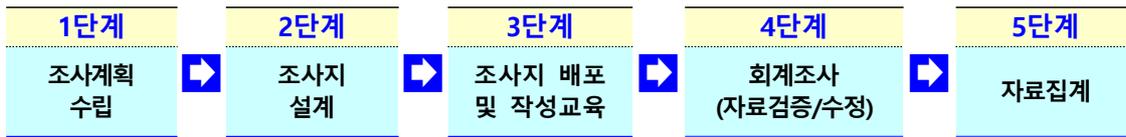
- 조사기간 : 2019. 4. 15.(월) ~ 5. 24.(금)
- 조사대상 : 전체 71개 업체[시내 56개(한정면허 및 광역급행노선 포함), 시외 8개, 겸업 7개 업체]
- 조사내용 : 업체별 일반현황 5개 분야(회사개요, 인원현황, 차량현황, 노선현황, 건축물 및 시설물 현황), 재무현황 4개 분야(재무상태표, 손익계산서, 운송수입금, 운송원가 상세내역)
- 조사방법 : 서면조사, 현장조사

1.2.2 조사절차

일반 및 재무현황 조사의 절차는 1) 조사계획 수립, 2) 조사지의 설계, 3) 조사지 배포 및 작성 교육, 4) 조사검토, 5) 자료집계의 5단계로 구성된다.

1) 조사지 설계

조사지는 집계와 분석의 용이성 확보 및 코딩 등에 의한 추가적인 시간손실을 막기 위해 MS EXCEL의 WORKBOOK 형식으로 설계하며, WORKBOOK은 표지(제출문 포함)와 22개 조사 분야별 WORKSHEET로 구성된다.



<그림 1-1> 일반 및 재무현황 조사의 절차

2) 조사지 배포 및 작성교육

조사지 배포는 인터넷을 활용할 수 있으며, 각 업체별의 선임된 담당자에 대한 조사지 작성요령에 대한 교육을 실시한 후 2주 이내 조사지 회수를 마감하는 것을 원칙으로 하되 조정이 가능하다.

3) 조사검토

조사검토는 업체의 일반 및 재무현황 조사 제출 자료의 검증 및 오류수정을 위한 과정으로, 회계법인 소속 회계사에 의해 수행되며, 회계법인은 합동사무실을 설치하고, 회계사 15인, 업체별 3시간 이상 검토를 실시하되 필요시 검토시간의 조정이 가능하다.

1.2.3 조사단계별 일정계획

1) 업체설명회 및 조사지 작성교육

- 일 시 : 2019. 4. 1(월) 14:00-16:00
- 장 소 : 경기도 교통연수원 소강당
- 대 상 : 시내·외 버스 운송업체별 2인(임원, 경리부장(또는 과장))
- 내 용 : 1. 2019 경기도 버스운송업체 일반 및 재무현황조사 계획 설명(우리회계법인)
2. 일반 및 재무현황 조사지 작성교육(우리회계법인)

2) 조사지 배포 및 회수

- 배포일시 : 2019. 4. 1(월) 17:00
- 배포방법 : 웹하드 사이트를 통한 배포
(우리회계법인 담당자가 업체 담당자에게 웹하드의 업체별 폴더 접속 권한을 부여)
- 회수일시 : 2019. 4. 12(금) 18:00
(회수일시 미준수 시 경영 및 서비스 평가의 평가항목 도(시군)정책
협조도 평가-자료제출 지연일수에 반영조치)
- 회수방법 : 웹하드 업체별 폴더를 통하여 회수

3) 조사검토

- 조사일시 : 2019. 4. 22(월) ~ 5. 24(금)
- 조사방법 : 우리회계법인 소속 공인회계사 조사검토
- 조사장소 : 경기도 버스운송사업조합 1층 대회의실
- 조사내용
 1. 일반현황 및 재무현황조사 제출 자료에 대한 검증 및 오류 수정
 2. 재무제표 상 운송원가에 대한 적정성 검증 및 수정
 3. 보완조사
- 조사 일정
 1. 4월 22일 ~ 4월 26일 : 조사지 전반, 재무제표 및 운송원가명세서 검토
 2. 4월 29일 ~ 5월 3일 : 운송수입금 및 보조금, 인건비 등 경비 검토
 3. 5월 6일 ~ 5월 10일 : BMS, 시외버스 운행기록 및 유류비 검토
 4. 5월 13일 ~ 5월 17일 : 업체별 ERP데이터와 BMS데이터에 대한 검토
 5. 5월 20일 ~ 5월 24일 : EX시트 검증을 통한 업체별 조사지 검증 수행
 6. 5월 27일 ~ 5월 31일 : BMS데이터 관련 불일치 사항 조정절차 수행 및 조사지와의 검토
 7. 6월 3일 ~ 6월 14일 : 보조금 지급기관 데이터에 의거한 보조금 확정 절차 수행
 8. 6월 17일 ~ 8월 2일 : 운영개선지원금 산정
 9. 8월 5일 ~ 8월 9일 : 업체별 운영개선지원금 산정결과 배포 및 분과위원회 보고
 10. 8월 12일 ~ 8월 16일 : 업체별 운영개선지원금 산정결과에 대한 이의신청 접수 및 처리
 11. 8월 18일 ~ 8월 20일 : 업체별 산출기초 확인 및 대표자날인 절차 수행
 12. 8월 21일 ~ 8월 22일 : 정책위원회 보고

<표 I -1> 일반 및 재무현황 조사 업체별 조사검토 일정계획(계속)

구 분	5/6(월)	5/7(화)	5/8(수)	5/9(목)	5/10(금)	
[A조]	X			과천여객(2차)		
					강화운수(2차)	
[B조]					용남고속(2차), 용남버스(2차)	서현운수(2차)
					제부여객(2차), 용남공항(2차)	금강고속(2차)
[C조]				부일교통(2차)	신성교통(3차)	
				신일여객(2차)		김포운수(2차)
[D조]				청우운수(2차)		수원여객(2차)
					남양여객(2차)	
[E조]			성우운수(2차), 삼경운수(2차)			
			삼영운수(2차), 보영운수(2차)			경남여객(3차)

구 분	5/13(월)	5/14(화)	5/15(수)	5/16(목)	5/17(금)
[A조]	서울고속(2차)		경기상운(2차)		
			대원버스(2차)		
[B조]			대원운수(2차), 경기버스(2차)	용남고속(3차), 용남버스(3차)	
		성남시내(2차)	명진여객(2차), 화성여객(2차)	제부여객(3차), 용남공항(3차)	금강고속
[C조]		협진여객(2차)	대원고속(2차)		
	경원여객(3차), 시흥교통(3차)	고양교통(2차)	대원고속(2차)	부일교통(3차)	
[D조]			평안운수(2차), 경기운수(2차)	소신여객(2차)	
	화성운수(3차)		경기여객(2차), 진명여객(2차)	진흥고속(2차)	
[E조]	성우운수(3차), 삼경운수(3차)		경기고속(2차)		
			경기고속(2차)		

<표 I -1> 일반 및 재무현황 조사 업체별 조사검토 일정계획(계속)

구 분	5/20(월)	5/21(화)	5/22(수)	5/23(목)	5/24(금)				
[A조]	X	X	경기상운(3차)	X	X				
						대원버스(3차)			
[B조]						대원운수(3차), 경기버스(3차)			
						명진여객(3차), 화성여객(3차)			
[C조]						대원고속(3차)			
						협진여객(3차)	대원고속(3차)		
[D조]							평안운수(3차), 경기운수(3차)		
						화성운수(3차)	경기여객(3차), 진명여객(3차)		진흥고속(3차)
[E조]						태화상운(2차)	경기고속(3차)		
							경기고속(3차)		

<표 I -2> 버스업체 재무제표에 대한 회계감사 일반 지침

구분	일반사항	세부사항	비고
일반사항	재무제표의 감사는 재무현황, 운영현황에 대한 파악을 목적으로 하며, 적정 운송수입 및 운송원가의 산정을 위해 손익계산서(운송원가)에 대한 감사가 주로 이뤄져야 하며, 재무현황 등 버스업체의 현황파악을 위한 자료로서 재무상태표에 대한 감사가 병행되어야 한다.		
손익계산서 (운송원가 명세서)	손익계산서 감사는 일정기간에 걸쳐 발생한 수익 및 비용의 실재성 및 완전성, 발생 사실을 위주로 감사가 수행되며, 손익에 대한 감사는 분석적 검토(비율 분석 등)를 위주로 한다.	<p>(사내문서 대조확인) 손익계산서, 계정별 원장상 총액 (증빙자료 대조확인) 회계기간 중 발생한 거래에 대해서 표본추출을 통한 거래 증빙(세금계산서, 계약서, 지출증빙 등) 확인</p> <p>(전년도대비 비율분석) 전년도 대비 매출총이익률, 영업이익률 등 주요 재무비율의 변동에 대한 원인분석 (전년도대비 변동내역) 전년도 대비 비용 발생액의 변동에 대한 원인 분석 (인정원가 적용항목 변동내역) 전년도 대비 인정원가 적용항목의 변동내역에 대한 원인 분석</p> <p>(계정과목분류 적정성 검토) 운송손익과 기타사업손익의 분류기준 검토 영업비용과 영업외비용의 분류기준 검토 버스운행에 따른 각종 벌과금/사고보상비 등의 발생금액 및 회계처리방법 검토</p> <p>(결산조정항목 검토) 퇴직급여충당금, 감가상각비 등의 연간 산정금액에 대한 검토</p> <p>(기간귀속에 대한 검토) 비용발생액의 발생주의 회계처리에 의한 회계처리여부 검토</p>	<p>유류비, 급여 등 주요 계정</p> <p>벌과금 등</p> <p>재계산, 기간구분 적정성 확인</p> <p>유류비 등 주요 계정</p>
재무상태표	재무상태표 감사는 특정시점에 계상된 자산 및 부채의 적정성 확인을 위주로 감사를 수행한다.		
자산	자산에 대한 감사는 특정시점에 장부상 계상된 자산의 실재성을 위주로 한 감사를 수행한다.	<p>(자산실물 대조확인) 현금, 예금통장, 재고자산, 받을어음, 투자주식 및 채권 확인 (잔액증명 입수확인) 잔액명세서(예금, 주식 등), 주식미발행확인서 등 확인 (사내문서 대조확인) 재무상태표, 계정별 원장, 계정별 명세서 확인 (결산조정 계산검증) 유형자산에 대한 감가상각, 금융상품에 대한 미수수익 계산</p>	
부채	부채에 대한 감사는 특정시점에 장부상 계상된 부채의 완전성을 위주로 한 감사를 수행한다.	<p>(사내문서 대조확인) 재무상태표, 계정별 원장, 계정별 명세서 확인 (결산조정 계산검증) 퇴직급여충당금 산정 등 (부채와 연계된 비용계정과 의 연관성에 대한 분석적 검토) 부채(매입채무, 미지급금 등)와 관련 비용(연료비, 타이어비, 수선비 등) 검토</p>	

<표 I -3> 버스업체 일반 및 재무현황 조사 검수지침

구분	조사분야	조사항목	대조항목	검수자료	추가사항	
일반 현황	A.회사개요	A0.대표자정보 A1.법인명 A2.법인명(ID) A3.사업자등록번호 A4.소재지 A5.자본금 A6.주주현황 A7.종사자수 A8.차량현황	B C	법인등기부등본 법인등기부등본 세무조정계산서 법인등기부등본 법인등기부등본 세무조정계산서 급여대장/원천세신고서 유형자산관리대장	-	
	B.인원현황	B1.종사분야별 인원 B2.종사분야별 근속 년수별 인원	A		-	
	C.차량현황	C1.노선별 차량현황 C2.차량별 상세내역	A/D	유형자산관리대장 차량등록증/감가상각계산내역	-노선별 집계와 차량별 집계대수 일치여부 -중고차량 구입의 경우 최초 취득가격 기재확인 -시내(일반)의 중형/대형 구분 기재확인 -BMS상 취득가액 등 차량정보와 일치여부	
	D.노선현황	D1.노선현황 D2.운행현황	C/D2/H1/I4/I6 C/D1/H1/I4/I6	노선 인/허가대장 노선별 집계/배차일지 BMS 운행횟수 BMS 가동대수	-노선정보의 정확성 및 완전성 확인 -노선별 편도거리, 대당 1일 평균운행횟수(편도)확인: 1일 대당 평균운행횟수(월) = 노선별 총 운행횟수(월) / 노선별 가동대수(월)	
	E.건축물 및 시설물현황	E1.건축물 E2.시설물		유형자산관리대장 노선 인/허가대장 토지 및 건물 등기부등본/공시지가 자료, 임대차계약서	-	
재 무 현 황	F.재무상태표		I3	외부감사인보고서 세무조정계산서	-	
	G.손익계산서	G1.손익계산서 G2.운송원가명세서	H1/I1/I2/I4	외부감사인보고서 세무조정계산서 계정별 원장	-	
	H.운송수입금	H1.월별 운송수입금	G1/G2/C/D/I4/I6	수입금 원장 현금수입금 입금통장 카드수입금 전산자료 매표수입금 입금통장	-	
	I.~.운송원가	I1. 인건비 I2. 복리후생비 I3. 퇴직급여충당금 I4. 연료비 I5. 정부보조금 I6. 노선별 손실보조금 I7. 노선별 통행료 및 차량임차료 J. 차량보험료	G1/G2 G1/G2 F D2/H1/G2/I6 G1/I6 G1/I4/I5/D2/H1 G2 G2	급여대장/원천세신고서 급여 보조부 복리후생비 보조부 퇴직급여충당금계산내역 예치실적 잔액확인서 세금계산서 유료보조금 신청내역 일별 차량별 주유대장 BMS상 운행거리 각 시군 및 경기도로부터 받은 보조금의 집행내역 계정별원장 및 입금통장 보조금신청서 하이패스 전산자료 전세버스 임차계약서 차량별보험가입증명서 차량보험료지출증빙	-노선별 연비의 적정성 확인 : 사전에 검토한 연비의 범위를 원칙으로 하되 업체가 다른 사유를 소명하고 합리적이라고 판단한 경우 수용.	
	P.노선 및 운행현황 동사항				-	
	기 타	K.제출자료	K1.감사보고서/세무조정계산서 K2.전산출력물			-검수확인 후 첨부 제출 (사본가능), PDF파일 제출 -검수확인 후 첨부 제출 (사본가능)

<표 I -4> 업무분장 내용

구 분	감사항목	검수자료
공인회계사 (우리회계법인)	<ul style="list-style-type: none"> -손익계산서 전년대비 검토 -운송원가명세서 전년대비 검토 -버스유형별 운송원가 적정성 검토 -정부보조금지원내역 확인 및 검토 -노선별 인허가 대 가동대수 검토 -BMS 가동대수, 운행거리 검토 -정부보조금 회계처리 적정성 검토 -공통원가 배부기준 검토 -보조부 전반에 대한 개관 	<ul style="list-style-type: none"> -G1.손익계산서 -G2.운송원가명세서 -운송원가 산정결과(2018/2017) -외부감사보고서, 세무조정계산서 -결산서, 계정별원장 -공통원가 유형별 배부내역 -조사지 상 재무제표 계정 재분류내역 -I5.정부보조금 -I6.노선별 손실보전금 -I7.노선별 통행료 및 차량임차료 등 -인허가대장
회계전문가 (우리회계법인)	<ul style="list-style-type: none"> -노선 및 운행현황 검토 (중형/대형, 벽지/공영구분 검토) -연료비 구입내역 검토 -노선별 연료사용량 검토 -운송수입금 검토 (중형/대형, 벽지/공영구분 검토) 	<ul style="list-style-type: none"> -D1.노선현황 D2.운행현황 -인허가대장 -BMS 운행횟수 -I4.연료비 -BMS 운행거리 정보 -노선별 사업소별 일별 주유대장 -노선별 차량별.CNG정산자료 -H.운송수입금 -카드수입금 전산자료 -현금 및 대표수입금 입금통장 -카드 및 대표수수료 영수증 -대표수수료 관련계약서
회계전문가 (우리회계법인)	<ul style="list-style-type: none"> -인원현황 인건비 복리후생비 검토 (중형/대형, 벽지/공영구분 검토) -퇴직급여충당금 검토 -차량현황 검토 및 감가상각비계산 (중형/대형, 벽지/공영구분 검토) -건축물 및 시설물 임대료 검토 -연료비 구입내역 검토 	<ul style="list-style-type: none"> -B.인원현황 I1.인건비 I2.복리후생비 -급여대장 원천세신고서 -유형별 직종별 인건비 및 복리후생비 집계자료 -I3.퇴직급여충당금 -퇴직급여충당금계산내역 -퇴직급여충당금예치실적 확인서 -C.차량현황 -유형자산관리대장 -감가상각계산내역 -버스차량 등록증사본 -E.건축물 및 시설물 현황 -유형자산관리대장 -토지 및 건물 등기부 등본(공시가) -임대차계약서 -I4.연료비 -세금계산서(지출증빙 포함) -시군별 유류보조금 지급내역

1.2.4 상황실 운영계획(일반 및 재무현황 조사)

- 운영주체 : 우리회계법인
- 운영기간 : 2019. 6. 17(월) ~ 8. 22(목)
- 운영시간 : 09:00 ~ 11:30, 13:00 ~ 17:30
- 운영내용 : 일반 및 재무현황조사지 작성문의 대응, 업체별 보완사항 확인 및 통보, 상황보고 (→경기도)

1.2.5 기관별 협조사항

1) 경기도

- 조사계획, 담당자 지정(업체별), 서식배포관련 통보 및 회신접수 (경기도버스운송사업조합 → 각 회원사)

2) 경기도버스운송사업조합

- 조사계획, 담당자 지정(업체별), 서식배포관련 통보 및 회신 접수 (→각 회원사)
- 일반 및 재무현황 조사 설명회 자료 배포
- 현장조사 장소 제공(2019. 4. 22(월) ~ 5. 24(금))

3) 시내/외 버스운송업체(조사대상)

- 일반 및 재무현황 조사 담당자 지정 보고 (경기버스운송사업조합 → 경기도)
- 일반 및 재무현황 조사 설명회 및 조사지 작성교육 참석
- 일반 및 재무현황조사지 작성 및 제출 (인터넷)
- 회계감사에 적극 협조

- 일반 및 재무현황조사지 작성 근거서류 제시 및 설명
- 2018년도 외부감사인의 감사보고서 및 세무조정계산서 제출

※ 조사 전 과정에 일반 및 재무현황 조사 지정담당자와 경리부장(과장) 참여

2. 일반 및 재무현황 분석

2.1 일반현황 분석

2.2 재무현황 분석

2. 일반 및 재무현황 분석²⁾

2.1 일반현황 분석

2.1.1 분석방법론

일반현황 분석은 경기도 시내·외 버스업체별 인원현황, 차량현황, 그리고 건축물 및 시설물 현황분석을 포함한다. 구체적으로 1) 인원현황은 임원, 관리직, 운전직, 그리고 정비직으로 구분하고, 2) 차량현황은 시내, 시외, 공항, 그리고 기타로 구분하며, 그리고 3) 건축물 및 시설물 현황은 건축물과 시설물로 구분하여 분석하였다.

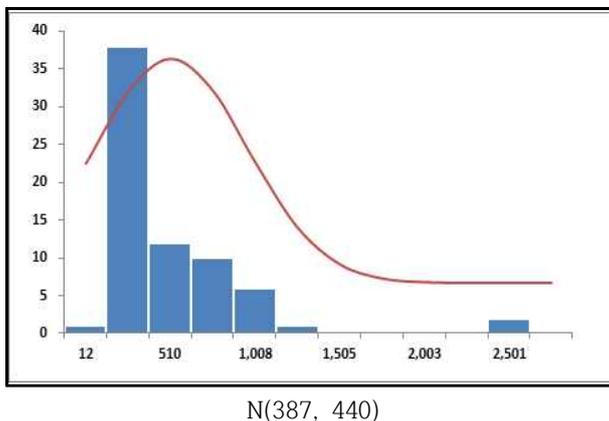
2.1.2 인원현황

1) 종사분야별 인원

2018년 12월말 기준 경기도 버스업체 총 종사인원은 27,122명이며, 시내·외 버스 운전직 종사자(기타운전직 종사자 제외)는 21,207명으로 78.19%를 차지하고 있다. 업체별 평균 종사자 인원은 387명이며, 운전직 평균 인원은 329명으로 나타나고 있다. 운전직에 대한 업체간 표준편차는 365명이고, 이는 평균의 111%로서 65.71%가량의 업체가 평균 이하를 보이고 있어 경기도 버스 업체간 규모의 차이가 큰 것으로 분석된다.

<표 I -5> 경기도 시내·외 버스업체별 종사자 규모 비교(전체)

(단위: 명)

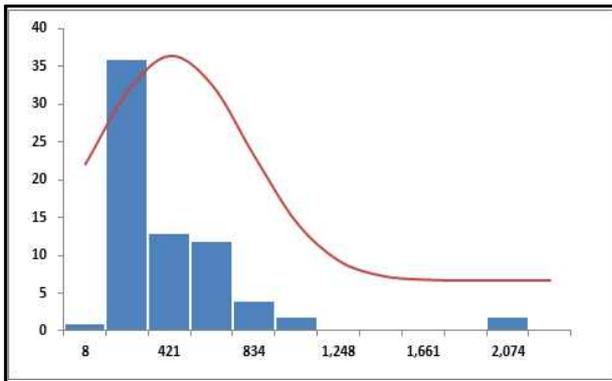


Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	812		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	589	812	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	387	589	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	198	387	20
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	198	26
$0.167 < Fi$		0	-
합계			70

2) 경기도 전체 71개 버스업체 중 조사지 미제출한 1개 업체(코레일네트웍스)를 제외하여, 보고서 전반적으로 적용되는 전체 버스업체 수는 71개가 아닌 70개임

<표 I -6> 경기도 시내·외 버스업체별 종사자 규모 비교(운전직)

(단위: 명)



N(329, 365)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq F_i$	681		6
$0.677 \leq F_i < 0.833$	496	681	9
$0.500 \leq F_i < 0.677$	329	496	9
$0.333 \leq F_i < 0.500$	171	329	17
$0.167 \leq F_i < 0.333$	0	171	29
$0.167 < F_i$		0	-
합계			70

<표 1 -7> 경기도 시내·외 버스업체별 종사분야별 인원 현황

(단위: 명)

업체명	계	시내·외 운전직	기타 운전직	정 비 직	미 화 직	경 비 직	기 타	임 원	관리직
계	27,122	21,207	1,814	1,249	294	51	282	257	1,968
강화운수	217	187	0	8	6	0	8	2	6
김포운수	409	351	0	16	10	0	0	5	27
선진버스	510	462	0	16	6	0	0	4	22
경기고속	2,501	2,000	74	108	41	1	17	12	248
대원고속	2,353	1,827	98	131	42	3	26	9	217
대원운수	747	652	0	26	8	0	2	6	53
경기버스	257	221	0	7	3	0	1	7	18
경기운수	263	230	0	8	3	0	1	6	15
명진여객	294	265	0	8	4	0	0	4	13
평안운수	389	343	0	15	6	0	0	4	21
경기상운	407	357	0	15	3	0	1	8	23
경기여객	280	247	0	9	2	0	0	6	16
진명여객	106	100	0	2	0	0	0	3	1
대원버스	603	523	0	23	7	1	2	7	40
화성여객	201	184	0	6	1	0	0	3	7
경남여객	922	787	17	36	4	0	15	4	59
경원여객	1002	865	0	49	0	0	0	2	86
군포여객	12	6	2	0	0	0	0	1	3
시흥교통	455	411	0	21	0	0	0	1	22
경진여객	492	436	0	18	1	0	8	3	26
고양교통	249	216	0	10	0	0	0	6	17
명성운수	621	531	0	31	0	0	2	6	51
서현운수	208	191	0	4	2	1	0	4	6
금강고속	565	101	440	11	0	0	0	0	13
남양여객	178	149	0	9	9	6	0	1	4
수원여객	1112	947	0	46	8	15	0	5	91
대명운수	200	172	0	8	1	0	0	3	16
성남시내	760	646	0	48	5	3	0	5	53
대양운수	97	85	0	2	0	1	0	2	7
도원교통	170	156	0	4	1	1	0	3	5
부일교통	280	248	0	6	1	5	0	6	14
부천버스	293	254	0	12	3	0	5	3	16
소신여객	694	611	0	35	0	0	0	7	41
청우운수	220	201	0	8	1	0	0	3	7
성광운수	150	138	0	5	0	0	0	3	4
백성운수	213	185	0	10	3	2	1	5	7
평택여객	188	161	0	8	4	2	3	3	7
보영운수	544	480	0	26	8	0	6	5	19
삼영운수	891	775	0	37	13	0	23	5	38
삼경운수	114	97	0	5	1	0	2	3	6

<표 I -7> 경기도 시내·외 버스업체별 종사분야별 인원 현황(계속)

(단위: 명)

업체명	계	시내·외 운전직	기타 운전직	정 비 직	미 화 직	경 비 직	기 타	임 원	관리직
성우운수	239	199	0	13	3	2	3	4	15
서울고속	173	151	0	5	3	2	2	4	6
협진여객	269	230	0	12	6	3	0	2	16
선진시내	273	241	0	12	3	0	6	4	7
포천교통	158	131	0	7	3	0	0	5	12
포천상운	44	44	0	0	0	0	0	0	0
연천교통	42	34	0	2	0	0	0	2	4
신성여객	21	15	0	3	0	0	0	3	0
신성교통	516	441	0	23	12	2	2	1	35
신일여객	199	175	0	8	3	0	6	1	6
양주교통	154	129	0	7	1	0	2	6	9
용남고속	717	603	0	36	1	0	15	7	55
용남버스	192	163	0	5	3	0	0	3	18
제부여객	124	113	0	2	0	0	2	3	4
진흥고속	230	161	10	10	16	0	0	1	32
태화상운	225	171	0	22	6	1	0	3	22
선진고속	186	153	0	9	1	0	12	2	9
화영운수	554	463	0	27	12	0	0	2	50
오산교통	137	113	6	6	0	0	3	1	8
화성운수	87	78	0	3	0	0	1	1	4
가온누리엠	66	59	0	3	1	0	0	0	3
용남공항	189	155	0	0	2	0	0	4	28
경일여객	105	85	0	2	4	0	0	1	13
과천여객	19	14	0	1	0	0	0	2	2
대화관광	40	0	26	3	2	0	0	1	8
동부고속	111	87	0	0	0	0	0	2	22
동양고속	784	121	477	67	0	0	36	9	74
삼화고속	217	11	137	23	0	0	0	4	42
중앙고속	832	26	527	89	5	0	69	3	113
파주선진	52	43	0	2	0	0	0	1	6

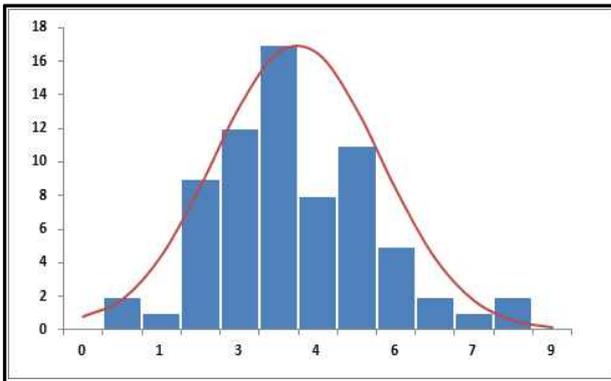
2) 버스업체 종사자 근속년수별 인원

경기도 버스업체의 전체 종사자 평균 근속년수는 3.6년, 업체간 표준편차는 1.6년이고, 운전직의 경우에는 평균 근속년수 3.4년, 표준편차는 1.7년으로 분석되었다. 전체 종사자 및 운전직의 평균대비 표준편차의 비율은 각각 45.3%, 49.7%서 유사한 수준을 보이고 있으며, 근속년수별 업체 분포는 평균 근속년수를 기준으로 상하위 분포가 대체로 고르게 분포하고 있는 것으로 나타나고 있다.

업체별 운전직 종사자의 근속년수를 보면, 평균 5년 이상 근무하고 있는 장기근속업체의 비율이 12.86%인 반면, 평균 근속기간이 1.8년 미만인 업체의 비율은 17.14%로 나타나 전체적으로 운전직 종사자의 근속년수가 상대적으로 낮은 것으로 나타나고 있다. 타직종의 근속연수는 평균 4.6년으로 운전직의 이직률이 상대적으로 높은 것으로 분석되고 있으며, 전년도 평균 근속년수 3.4년과 비교해서 근속년수 변동은 거의 없는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -9> 경기도 시내·외 버스업체별 종사자 근속년수 비교(전체)

(단위: 년)

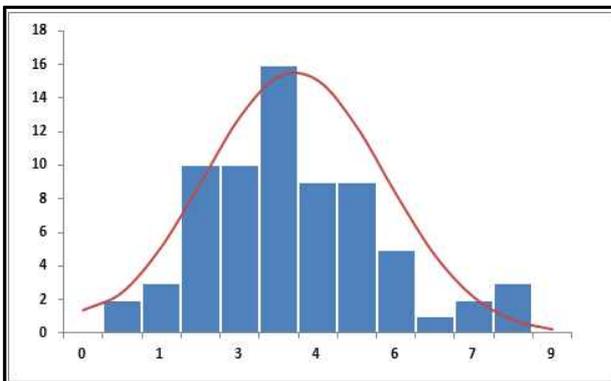


N(3.6, 1.6)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	5.1		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4.3	5.1	11
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3.6	4.3	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2.9	3.6	16
$0.167 \leq Fi < 0.333$	2.0	2.9	12
$0.167 < Fi$		2.0	12
합계			70

<표 I -10> 경기도 시내·외 버스업체별 종사자 근속년수 비교(운전직)

(단위: 년)



N(3.4, 1.7)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	5.0		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4.1	5.0	11
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3.4	4.1	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2.6	3.4	16
$0.167 \leq Fi < 0.333$	1.8	2.6	13
$0.167 < Fi$		1.8	12
합계			70

<표 I-11> 경기도 시내·외 버스업체별 종사자 근속년수 현황

(단위: 명)

업체명	계	1년 미만	1년 이상	2년 이상	3년 이상	4년 이상	5년 이상	6년 이상	7년 이상	8년 이상	9년 이상	10년 이상
계	27,122	8,474	3,893	2,467	2,083	1,564	1,203	972	812	828	730	4,097
강화운수	217	71	24	18	22	16	26	12	2	5	1	20
김포운수	409	65	26	24	29	16	19	14	12	12	7	185
선진버스	510	239	121	60	36	23	11	8	2	5	1	4
경기고속	2,501	676	353	287	234	176	144	113	84	97	71	266
대원고속	2,353	737	317	199	220	160	150	113	88	95	58	216
대원운수	747	243	95	79	53	52	31	28	29	14	44	79
경기버스	257	88	45	18	23	8	22	10	6	31	6	0
경기운수	263	96	43	29	12	15	8	8	3	47	2	0
명진여객	294	89	56	32	35	13	8	12	13	4	10	22
평안운수	389	89	53	38	27	31	17	12	5	21	17	79
경기상운	407	163	59	41	28	17	25	18	6	11	11	28
경기여객	280	91	41	35	24	18	13	5	6	5	13	29
진명여객	106	43	13	7	7	6	5	3	2	5	9	6
대원버스	603	165	108	68	63	35	39	15	14	17	39	40
화성여객	201	61	44	40	52	0	0	0	0	0	0	4
경남여객	922	418	122	59	36	56	27	23	16	13	16	136
경원여객	1,002	389	221	85	56	42	24	28	24	17	18	98
군포여객	12	7	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
시흥교통	455	215	117	47	30	17	4	3	5	2	4	11
경진여객	492	46	65	50	35	45	37	34	32	19	25	104
고양교통	249	117	46	24	15	14	5	7	3	5	2	11
명성운수	621	139	85	58	46	37	24	18	25	18	18	153
서현운수	208	131	51	11	5	1	1	1	1	3	2	1
금강고속	565	11	129	101	43	37	20	21	21	19	22	142
남양여객	178	84	35	15	9	10	8	2	4	1	2	8
수원여객	1,112	229	120	98	91	134	65	32	33	50	32	228
대명운수	200	118	37	29	4	3	2	0	1	0	0	6
성남시내	760	250	122	60	54	48	26	33	26	18	22	101
대양운수	97	31	18	7	9	5	6	1	1	4	0	15
도원교통	170	60	33	19	11	7	3	2	8	3	5	19
부일교통	280	111	50	26	30	13	15	6	11	9	5	4
부천버스	293	91	45	39	33	15	14	12	9	6	8	21
소신여객	694	306	50	11	4	2	8	20	47	21	16	209
청우운수	220	61	41	31	19	15	12	16	3	5	4	13
성광운수	150	58	25	24	11	4	7	4	4	2	0	11
백성운수	213	85	25	15	15	14	10	8	5	7	6	23
평택여객	188	79	40	18	13	4	4	6	4	4	2	14
보영운수	544	165	67	54	39	40	19	23	25	14	9	89
삼영운수	891	269	118	81	94	54	38	30	35	22	19	131
삼경운수	114	15	11	5	15	5	10	9	1	7	3	33
성우운수	239	120	35	14	13	8	9	7	2	5	3	23
서울고속	173	25	28	26	6	18	10	13	8	6	2	31
협진여객	269	74	36	35	11	16	11	15	8	11	10	42
선진시내	273	133	49	37	15	7	10	11	8	1	1	1
포천교통	158	82	16	6	17	2	8	5	3	2	2	15
포천상운	44	8	3	5	11	2	1	2	3	3	2	4
연천교통	42	19	9	3	1	4	2	0	2	0	1	1
신성여객	21	8	7	1	0	0	0	0	0	2	0	3
신성교통	516	195	132	47	53	23	12	11	7	9	1	26
신일여객	199	63	54	32	15	7	8	2	3	1	2	12
양주교통	154	67	23	11	9	3	3	2	5	4	8	19
용남고속	717	154	79	71	61	47	55	38	25	25	41	121
용남버스	192	56	23	12	23	10	8	6	2	5	7	40
제부여객	124	62	16	12	4	3	7	4	5	3	2	6
진흥고속	230	76	18	9	18	9	9	6	5	3	17	60
태화상운	225	32	9	35	24	12	14	13	12	14	7	53
선진고속	186	186	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
화영운수	554	131	75	54	40	27	30	28	26	24	12	107
오산교통	137	90	25	7	2	4	3	1	0	0	3	2
화성운수	87	54	14	8	4	2	3	1	1	0	0	0
가운누리엠	66	31	20	7	2	6	0	0	0	0	0	0
용남공항	189	189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경일여객	105	37	14	15	5	5	7	6	2	1	2	11
과천여객	19	6	4	9	0	0	0	0	0	0	0	0
대화관광	40	8	7	4	4	1	2	1	1	1	1	10
동부고속	111	16	8	7	4	6	11	7	7	4	2	39
동양고속	784	89	39	26	67	50	46	33	43	20	42	329
삼화고속	217	8	29	0	19	1	0	0	1	10	3	146
중앙고속	832	53	42	22	65	75	25	46	17	35	26	426
파주선진	52	1	3	10	8	8	2	4	0	1	4	11

<표 I-12> 경기도 시내·외 버스업체별 운전직 종사자 근속년수 현황 (단위:명)

업체명	계	1년 미만	1년 이상	2년 이상	3년 이상	4년 이상	5년 이상	6년 이상	7년 이상	8년 이상	9년 이상	10년 이상
계	23,021	7,421	3,477	2,171	1,775	1,356	1,033	812	693	706	592	2,986
강화운수	187	66	23	17	20	10	23	10	1	3	1	13
김포운수	351	47	16	15	24	12	16	13	11	10	6	181
선진버스	462	226	115	51	27	19	10	7	2	4	1	0
경기고속	2,074	580	311	249	186	140	120	97	71	80	59	181
대원고속	1,925	619	260	180	178	136	127	92	68	82	44	139
대원운수	652	213	85	68	47	43	25	22	26	12	37	74
경기버스	221	79	37	16	21	7	18	8	5	30	0	0
경기운수	230	83	39	26	11	14	7	8	0	42	0	0
명진여객	265	83	50	28	33	12	6	10	12	4	7	20
평안운수	343	81	48	35	21	28	13	8	4	17	15	73
경기상운	357	143	53	33	25	16	22	16	5	11	7	26
경기여객	247	77	35	32	22	18	10	5	6	5	10	27
진명여객	100	43	12	7	6	5	5	3	2	5	8	4
대원버스	523	135	95	63	54	34	35	12	13	11	36	35
화성여객	184	54	40	38	51	0	0	0	0	0	0	1
경남여객	804	387	109	51	29	50	27	23	13	11	15	89
경원여객	865	313	214	80	47	35	21	24	22	16	15	78
군포여객	8	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
시흥교통	411	198	109	41	25	14	3	3	5	1	2	10
경진여객	436	41	61	42	28	43	33	30	30	19	24	85
고양교통	216	113	41	24	9	11	2	3	2	2	2	7
명성운수	531	134	72	56	41	35	20	16	23	18	18	98
서현운수	191	125	47	4	5	1	1	1	1	3	2	1
금강고속	541	10	123	97	42	37	20	19	18	19	21	136
남양여객	149	58	35	14	9	9	8	2	4	1	2	7
수원여객	947	198	106	86	83	122	58	28	27	43	26	170
대명운수	172	105	32	27	2	2	2	0	1	0	0	1
성남시내	646	243	109	47	45	38	17	25	21	14	17	70
대양운수	85	30	17	6	7	5	6	1	1	4	0	8
도원교통	156	57	30	19	11	6	3	2	7	3	4	14
부일교통	248	101	49	25	28	13	12	5	9	4	2	0
부천버스	254	87	45	37	27	15	10	7	8	2	3	13
소신여객	611	281	33	7	1	1	5	19	45	20	15	184
청우운수	201	57	40	29	17	14	10	14	3	5	4	8
성광운수	138	53	25	24	성광운수	3	7	4	4	1	0	8
백성운수	185	84	21	14	13	12	9	7	4	5	5	11
평택여객	161	70	34	16	9	4	4	4	4	4	2	10
보영운수	480	144	65	47	36	40	17	20	22	12	9	68
삼영운수	775	228	107	75	87	44	37	24	30	22	18	103
삼경운수	97	13	9	5	14	5	10	8	1	7	3	22
성우운수	199	95	33	14	13	8	9	7	2	5	3	10
서울고속	151	20	22	22	6	17	8	13	8	5	2	28
협진여객	230	64	31	30	10	13	9	14	6	11	8	34
선진시내	241	123	41	33	14	6	7	8	7	1	1	0
포천교통	131	75	10	4	14	1	8	2	3	2	1	11
포천상운	44	8	3	5	11	2	1	2	3	3	2	4
연천교통	34	18	8	3	0	3	1	0	1	0	0	0
신성여객	15	7	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0
신성교통	441	170	130	45	42	20	12	9	4	5	0	4
신일여객	175	59	52	26	11	7	7	1	3	1	1	7
양주교통	129	62	20	9	8	2	2	1	3	3	6	13
용남고속	603	118	68	61	50	44	49	36	21	22	39	95
용남버스	163	51	21	10	23	9	7	5	2	3	4	28
제부여객	113	59	16	10	4	3	6	4	4	1	2	4
진흥고속	171	50	15	9	15	8	7	5	5	1	12	44
태화상운	171	25	9	31	22	9	14	10	12	11	7	21
선진고속	153	153	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
화영운수	463	113	70	46	35	24	29	20	19	20	9	78
오산교통	119	84	20	6	0	4	3	1	0	0	0	1
화성운수	78	53	11	5	4	2	1	1	1	0	0	0
가온누리엠	59	30	18	6	1	4	0	0	0	0	0	0
용남공항	155	155	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경일여객	85	32	11	9	5	4	5	6	2	0	2	9
과천여객	14	6	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0
대화관광	26	5	5	3	4	1	2	0	1	1	1	3
동부고속	87	7	5	6	4	6	10	5	5	4	1	34
동양고속	598	77	31	17	55	39	40	26	37	15	27	234
삼화고속	148	0	27	0	19	0	0	0	1	9	1	91
중앙고속	553	38	33	18	48	61	15	32	12	30	19	247
파주선진	43	0	2	6	7	6	2	4	0	1	4	11

2.1.3 차량현황

2018년 12월말 현재 경기도 시내·외 버스 총 차량대수는 12,770대로 조사되었으며, 시내버스는 10,826대, 시외버스는 1,944대로 파악되고 있으며, 버스유형별 차량보유대수를 검토한 결과 시내-일반(대)이 6,192대(시내·외 버스 총 차량대수의 48.49%)로 가장 많은 것으로 나타나고 있다.

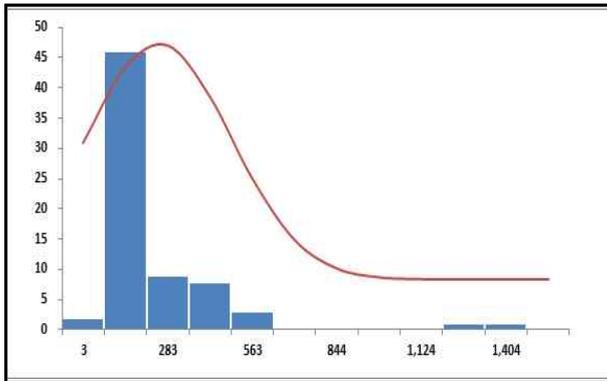
경기도 버스업체별 평균 차량보유대수는 182대이며, 업체간 표준편차는 235대로 평균의 128.8%로 나타나고 있어 업체간 규모차이가 크게 나타나고 있는 것으로 분석되었다.

이 중 409대 이상을 보유하고 있는 업체는 6개로 나타나고 있으며, 이와 반대로 81대 미만을 보유하고 있는 업체는 25개로 나타났다. 전반적으로는 70.0%에 해당하는 업체가 평균 이하의 차량을 보유하고 있는 것으로 분석된다.

연료유형별로는 경유 차량이 5,841대(45.7%), CNG차량이 6,804대(53.3%), 전기차량이 50대(0.4%), 하이브리드차량이 75대(0.6%)로 구성되어 있으며, 전년도와 비교하면 CNG 차량이 소폭 증가하고, 하이브리드차량이 처음으로 운행되고 있는 것으로 분석된다.

<표 I -13> 경기도 시내·외 버스업체별 보유차량 비교

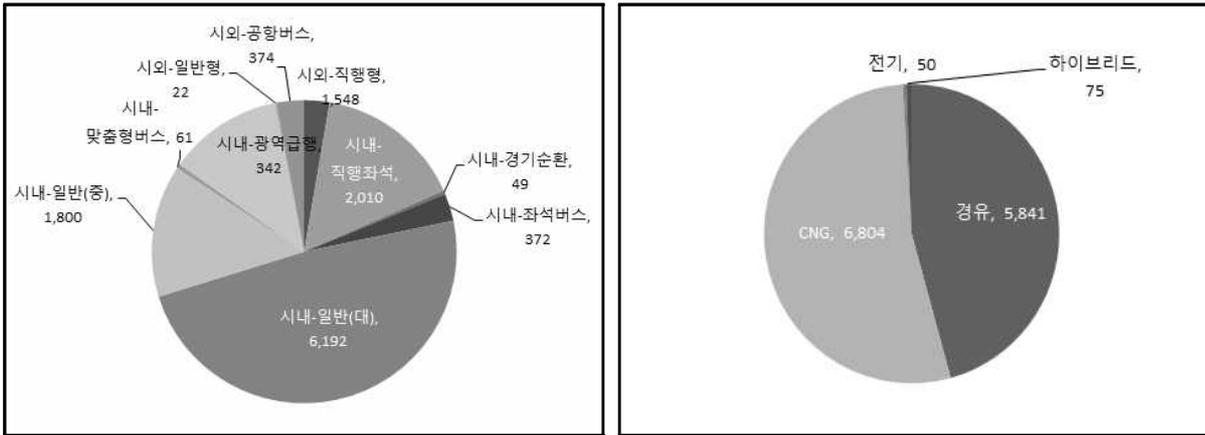
(단위: 대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	409		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	290	409	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	182	290	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	81	182	24
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	81	25
$0.167 < Fi$		0	-
합계			70

<그림 1-2> 경기도 시내·외 버스유형별 연료별 차량대수 비교

(단위: 대)



2.1.4 건축물 및 시설물 현황

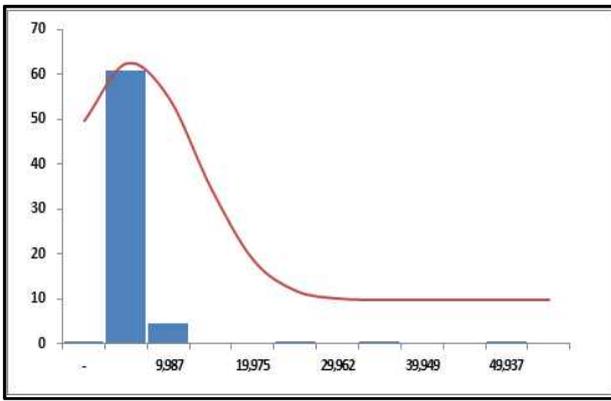
1) 건축물

경기도 버스업체의 평균 건축물 이용면적은 3,182㎡이고 표준편차는 7,421㎡로 평균의 233.2% 수준이며, 일부 업체를 제외한 대부분의 업체가 평균 이하인 것으로 나타나고 있다. 업체간 건축물 면적의 차이가 크게 나타나고 있는 것은 업체간 규모의 차이에 따른 것으로 분석된다. 건축물 이용 세부현황을 보면, 총 면적의 34.84% 가량을 사무실 및 기숙사의 용도로 이용하고 있는 것으로 나타나고 있다.

또한, 건축물 면적 중 운전직 등에 대한 휴식·대기, 교육훈련의 용도로 사용되고 있는 면적은 총 면적의 7.20%인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -15> 경기도 시내·외 버스업체별 건물 면적 비교

(단위: ㎡)

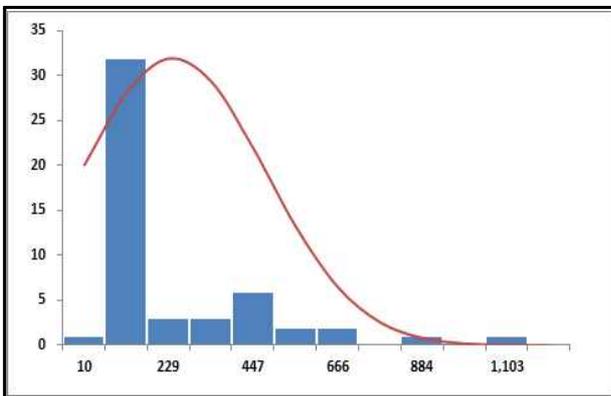


N(3,182, 7,421)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	10,352		3
0.677 ≤ Fi < 0.833	6,591	10,352	4
0.500 ≤ Fi < 0.677	3,182	6,591	7
0.333 ≤ Fi < 0.500	0	3,182	56
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	0	-
0.167 < Fi		0	-
합계			70

<표 I -16> 경기도 시내·외 버스업체별 휴식·대기시설 면적 비교

(단위: ㎡)



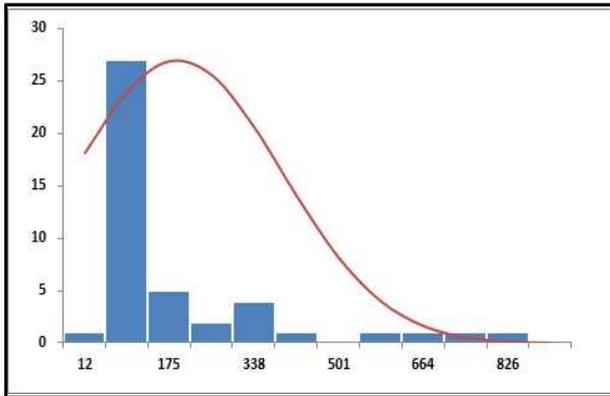
N(185, 236)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	413		8
0.677 ≤ Fi < 0.833	294	413	5
0.500 ≤ Fi < 0.677	185	294	2
0.333 ≤ Fi < 0.500	83	185	9
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	83	27
0.167 < Fi		0	-
합계			51

주: 휴식/대기시설이 없는 19개 업체 제외

<표 I-17> 경기도 시내·외 버스업체별 교육훈련시설 면적 비교

(단위: m²)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	342		5
0.677 ≤ Fi < 0.833	241	342	5
0.500 ≤ Fi < 0.677	150	241	1
0.333 ≤ Fi < 0.500	64	150	8
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	64	25
0.167 < Fi		0	-
합계			44

주: 교육훈련시설이 없는 26개 업체 제외

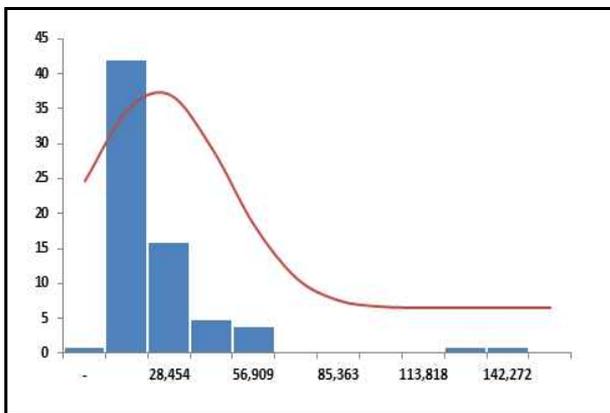
2) 시설물

경기도 버스업체의 평균 시설물 이용면적은 17,177m²이고 표준편차는 23,119m²로 평균의 134.59%이며, 65.71%에 해당하는 업체가 평균 이하의 면적을 시설물로 이용하고 있는 것으로 나타나고 있으며, 이와 같은 업체간 시설물 현황의 큰 편차는 업체의 규모차이에 의한 것으로 분석된다.

시설물은 대부분 차량지원시설(시설물 이용면적의 97.7%)에 해당하는 것으로서 차고지로 이용하는 면적이 시설물 이용면적의 85.3%를 차지하고 있으며, 정비 및 세차시설이 시설물 이용면적의 4.8%를 차지하고 있는 것으로 분석된다. 또한, 차고지를 보유하고 있는 67개 업체의 평균 차고지 면적은 15,302m²이며, 표준편차는 19,585m²로서 평균대비 128.0% 수준으로 나타나고 있다.

<표 I-18> 경기도 시내·외 버스업체별 시설물 면적 비교

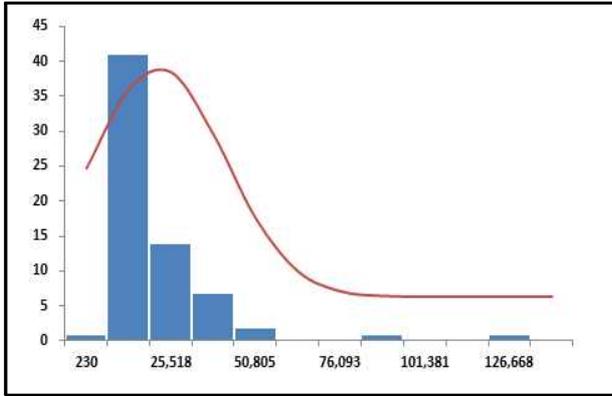
(단위: m²)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	39,511		7
0.677 ≤ Fi < 0.833	27,796	39,511	5
0.500 ≤ Fi < 0.677	17,177	27,796	12
0.333 ≤ Fi < 0.500	7,198	17,177	21
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	7,198	25
0.167 < Fi		0	-
합계			70

<표 I -19> 경기도 시내·외 버스업체별 차고지 면적 비교

(단위: m²)

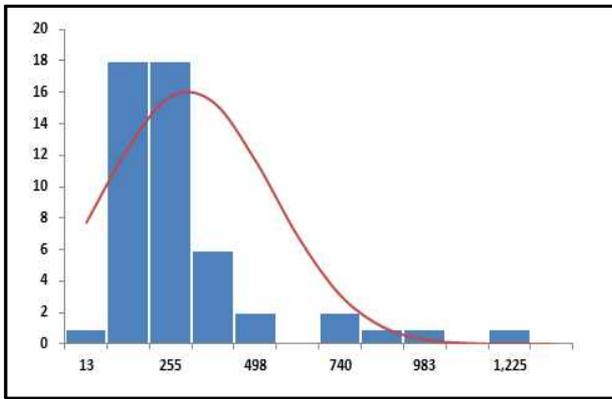


N(15,302, 19,585)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	34,223		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	24,298	34,223	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	15,302	24,298	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	6,848	15,302	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	6,848	27
$0.167 < Fi$		0	-
합계			67

<표 I -20> 경기도 시내·외 버스업체별 세차시설 면적 비교

(단위: m²)



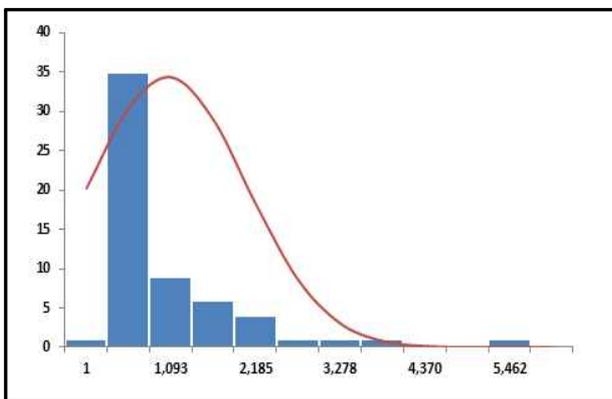
N(243, 238)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	473		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	353	473	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	243	353	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	140	243	14
$0.167 \leq Fi < 0.333$	13	140	19
$0.167 < Fi$		13	1
합계			50

주: 세차시설이 없는 20개 업체 제외

<표 I -21> 경기도 시내·외 버스업체별 정비시설 면적 비교

(단위: m²)



N(770, 1,001)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	1,737		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	1,230	1,737	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	770	1,230	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	338	770	14
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	338	27
$0.167 < Fi$		0	-
합계			59

주: 정비시설이 없는 11개 업체 제외

<표 1-22>

경기도 시내·외 버스업체별 건축물 현황

(단위: m)

업체명	계	사무	영업	식당	기숙	휴식·대기	교육·훈련	기타건물
계	222,740	59,097	5,888	10,996	18,511	9,442	6,588	112,217
강화운수	3,987	708	0	20	283	86	0	2,890
김포운수	770	50	0	320	210	74	116	0
선진버스	2,720	1,060	0	0	293	111	89	1,167
경기고속	23,478	6,816	237	1,380	2,612	408	330	11,695
대원고속	49,937	5,879	357	1,953	3,211	325	242	37,970
대원운수	3,081	1,887	0	299	0	0	336	559
경기버스	1,575	915	0	0	0	0	0	660
경기운수	1,238	832	0	218	0	39	0	150
명진여객	2,405	1,634	0	0	0	0	0	770
평안운수	2,206	1,575	0	100	0	0	0	531
경기상운	740	566	0	125	0	50	0	0
경기여객	190	190	0	0	0	0	0	0
진명여객	999	999	0	0	0	0	0	0
대원버스	1,855	1,296	0	356	203	0	0	0
화성여객	741	735	0	6	0	0	0	0
경남여객	9,011	2,033	1,738	209	546	0	572	3,913
경원여객	8,707	1,846	269	407	792	661	687	4,046
군포여객	211	0	0	0	0	0	0	211
시흥교통	1,834	1,180	0	233	29	269	24	100
경진여객	3,241	373	329	95	119	1,103	59	1,163
고양교통	664	366	0	21	99	50	61	67
명성운수	4,730	1,695	0	325	0	604	113	1,993
서현운수	262	262	0	0	0	0	0	0
금강고속	2,984	759	18	245	377	165	77	1,344
남양여객	804	234	0	58	142	40	30	299
수원여객	7,225	811	1,405	239	108	417	20	4,225
대명운수	414	125	0	90	148	10	25	16
성남시내	2,753	1,268	0	587	92	377	285	144
대양운수	384	146	0	0	0	121	66	51
도원교통	464	464	0	0	0	0	0	0
부일교통	921	259	58	84	0	419	0	101
부천버스	1,244	1,026	0	92	0	35	35	56
소신여객	3,949	1,294	0	267	396	460	138	1,394
청우운수	562	562	0	0	0	0	0	0
성광운수	291	103	50	30	20	45	43	0
백성운수	359	169	0	39	30	50	61	10
평택여객	767	413	0	40	0	30	56	228
보영운수	2,164	1,086	0	255	193	0	258	372
삼영운수	5,410	2,207	0	539	149	363	655	1,497
삼경운수	1,315	1,044	5	36	0	21	18	191
성우운수	2,050	1,232	5	173	0	21	18	601
서울고속	535	280	0	69	0	27	132	27
협진여객	835	297	24	72	0	34	408	0
선진시내	676	306	0	0	161	110	60	39
포천교통	198	0	0	20	162	16	0	0
포천상운	166	71	0	0	10	0	18	67
연천교통	323	33	0	70	70	50	50	50
신성여객	0	0	0	0	0	0	0	0
신성교통	1,539	209	0	347	244	247	57	435
신일여객	511	185	0	105	104	117	0	0
양주교통	321	103	0	42	0	61	103	12
용남고속	4,641	2,318	0	839	0	345	0	1,139
용남버스	741	236	0	0	391	70	24	20
제부여객	250	46	23	32	34	69	12	34
진흥고속	3,568	443	691	30	734	843	826	0
태화상운	1,090	98	0	83	187	57	57	608
선진고속	296	89	167	0	0	24	16	0
화영운수	2,597	915	0	240	162	13	227	1,040
오산교통	565	272	0	124	0	140	0	29
화성운수	138	40	0	30	0	32	18	18
가온누리엠	140	70	0	30	0	0	40	0
용남공항	329	132	0	0	0	84	50	64
경일여객	309	66	40	0	203	0	0	0
과천여객	39	18	0	0	0	21	0	0
대화관광	292	195	0	24	24	24	25	0
동부고속	2,750	1,424	371	0	256	91	0	608
동양고속	31,021	2,986	101	0	4,154	530	0	23,250
삼화고속	2,103	1,253	0	0	593	61	50	146
중앙고속	8,105	893	0	0	969	24	0	6,219
파주선진	20	20	0	0	0	0	0	0

2.2 재무현황 분석

2.2.1 분석방법론

재무현황 분석은 수익성, 자산 및 자본운영, 그리고 안전성 분석을 포함한다. 구체적으로 1) 수익성은 일반손익, 주요 수익성 지표로, 2) 자산 및 자본운영은 자금조달, 주요 자산운영(회전율) 지표로, 그리고 3) 안전성은 자산·부채·자본 구성, 주요 안전성 지표로 구분하여 분석하였다.

<표 I -24> 재무현황 분석 내역

대분류	중분류	소분류	산식	비고
수익성	일반손익	-	경상손익=(영업손익+영업외수익-영업외비용)	
	수익성	영업이익률	영업손익=(매출액-매출원가-판매비와관리비)÷매출액	
		순이익률	경상손익÷매출액	
		EBITDA율	EBITDA=(경상이익+이자비용+감가상각비)÷매출액	
자산 및 자본 운영	자금조달	자본금	주주의 출자금=(자본금+자본잉여금)	
		보유대수당자본금	주주의 출자금÷차량보유대수	
	자산운영	자본회전율	매출액÷주주의 출자금	
		자산회전율	매출액÷총자산	
안전성	자산·부채·자본 구성	-	재무상태표상 총자산, 총부채, 총자본 금액	
	안전성	부채비율	총부채÷총자본	
		유동성비율	유동자산÷유동부채	
		이자보상비율	영업이익÷이자비용	

2.2.2 수익성

1) 일반손익

경기도 버스업체의 실적기준 2018년도 손익현황을 검토하기 위하여 업체별 경상이익(손실)을 검토한 결과는 다음과 같다.

일반 및 재무현황 조사 결과, 경기도 버스업체 전체의 2018년도 경상이익은 (-)12,596,992천원 가량 발생한 것으로 나타나고 있으며, 업체별로 보면 흑자업체의 수는 19개 감소하고, 적자업체의 수가 18개 증가하여 적자업체의 수지가 악화되고 있는 것을 보이고 있다.

<표 I -25> 경기도 시내·외 버스업체별 경상이익(손실)

(단위: 천원)

구분	업체수		경상이익(손실)		평균경상이익(손실)	
	2017년	2018년	2017년	2018년	2017년	2018년
흑자업체	43	24	112,569,623	52,436,097	2,617,898	2,184,837
적자업체	22	40	(-)12,116,172	(-)68,033,089	(-)550,735	(-)1,625,827
합계	65	64	100,453,450	(-)12,596,992	1,545,438	(-)196,828

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

버스업체의 경상이익(손실)은 비현금비용(감가상각비, 무형자산상각비 등) 및 비영업비용(이자비용 등)이 포함된 것으로서, 버스업체의 정상적인 영업활동을 통하여 산정되는 현금흐름에 따른 수지를 분석하기 위한 지표로서 비현금비용 및 비영업비용의 영향을 제외하였을 경우 이익(손실)(EBITDA, Earnings before Interest expense and Tax, Depreciation, Amortization, 이자비용 및 법인세, 감가상각비 차감전 경상이익)은 다음과 같다.

<표 I -26> 경기도 시내·외 버스업체별 EBITDA

(단위: 천원)

구분	업체수		EBITDA		평균EBITDA	
	2017년	2018년	2017년	2018년	2017년	2018년
흑자업체	58	53	287,361,625	189,684,766	4,954,511	3,578,958
적자업체	7	11	(-)2,427,379	(-)12,984,335	(-)346,768	(-)1,180,394
합계	65	64	284,934,246	176,700,431	4,383,604	2,760,944

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

EBITDA를 통하여 경기도 버스업체의 수지를 검토한 결과, 비현금비용 및 비영업비용을 제외하는 경우 흑자 업체의 비중이 더 큰 것으로 나타나고 있으며, 이는 감가상각비 1,710억원, 이자비용 183억원이 비용에서 제외됨에 따른 영향으로 분석된다. 경기도 버스업체의 수지에 큰 영향을 미치고 있는 감가상각비와 이자비용 중 이자비용의 경우에는 향후 재무구조의 개선 등을 통하여 절감 가능한 비용으로 볼 수 있으나, 감가상각비의 경우에는 버스구입 등과 관련한 재투자비용의 성격을 가지고 있으므로 향후 경기도 버스업체의 이익실현을 위해서는 원가절감 등의 방안을 통한 이익개선이 이뤄져야 할 것으로 파악된다.

2) 수익성지표

경기도 버스업체의 2018년도 주요 수익성 지표(영업이익률, 경상이익률, EBITDA율)의 현황 및

분포에 대한 분석결과는 다음과 같다.

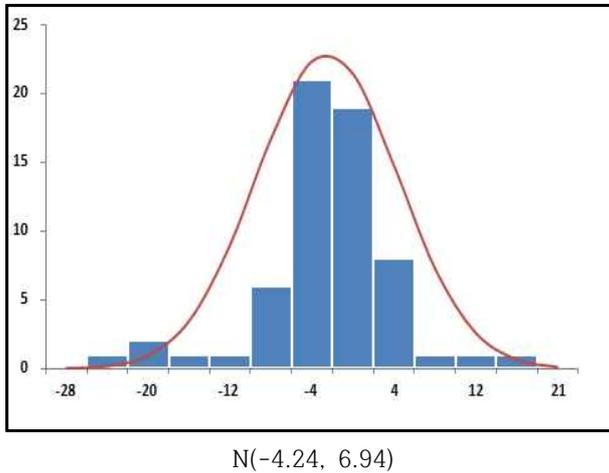
가. 영업이익률

영업이익률은 매출액대비 영업이익(손실)의 발생비율(=영업손익÷매출액)로서 정상적인 영업활동을 통하여 얼마만큼의 이익을 창출하였는가에 대한 지표로서 장기적인 수익성이나 기업의 가치를 판단할 때 이용 가능한 지표라고 할 수 있다.

경기도 버스업체의 영업이익률 현황을 검토한 결과, 평균이익률은 -4.24%, 표준편차는 6.94%로 나타나고 있어 업체간 영업이익률이 다소 차이가 있는 것으로 분석된다. 또한, 2018년도 영업이익률이 전년도 평균 영업이익률 -0.90%보다 3.34%만큼 악화된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -27> 경기도 시내·외 버스업체별 영업이익률(손실) 비교

(단위: %)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	2.47		3
0.677 ≤ Fi < 0.833	-1.05	2.47	15
0.500 ≤ Fi < 0.677	-4.24	-1.05	13
0.333 ≤ Fi < 0.500	-7.24	-4.24	19
0.167 ≤ Fi < 0.333	-10.95	-7.24	5
0.167 < Fi		-10.95	7
합계			62

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외, 설립 1기인 2개(선진고속, 용남공항) 업체 제외

나. 경상이익률

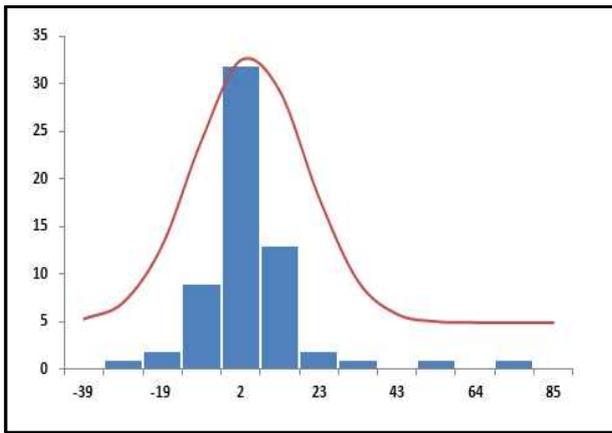
경상이익률은 매출액 대비 경상이익(법인세 반영전 순이익)의 발생비율(=경상손익÷매출액)로서 모든 비용을 반영한 이후의 수익성 현황을 표시하는 지표로서, 일반 기업의 경우 주주에 대한 배당금 지급수준 등을 나타내는 지표라고 할 수 있다. 버스업체의 경우 경상이익률은 정상적인 영업활동을 통한 업체 운영의 어려움에 따라 재정지원금 등 정부에서의 보조금이 반영된 이후 업체의 수익성 현황을 나타내므로 업체의 운영실태 등의 파악을 위해서는 영업이익률보다 우선되는 지표라고 할 수 있다.

경기도 버스업체의 경상이익률을 검토한 결과, 전체적인 평균 경상이익률은 -0.53%, 표준편차는 14.48%로 나타나고 있으며, 전년도 평균 경상이익률 1.39% 대비 1.93%가량 악화된 것으로 나타나고 있다.

또한, 경상이익률의 분포상 적자업체의 비중이 더 큰 것으로 분석되며, 특히 6.12% 이상의 이익률을 보이고 있는 업체는 7개이며, (-)6.78%이하의 손실률을 보이고 있는 업체가 13개인 것으로 파악되고 있다.

<표 I -28> 경기도 시내·외 버스업체별 경상이익률(손실) 비교

(단위: %)



N(-0.53, 14.48)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	13.45		5
0.677 ≤ Fi < 0.833	6.12	13.45	2
0.500 ≤ Fi < 0.677	-0.53	6.12	19
0.333 ≤ Fi < 0.500	-6.78	-0.53	23
0.167 ≤ Fi < 0.333	-14.52	-6.78	8
0.167 < Fi		-14.52	5
합계			62

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외, 설립 1기인 2개(선진고속, 용남공항) 업체 제외

또한 버스업체별 경상이익률을 시내버스 업체, 시외버스 업체, 겸업 업체로 구분하여 분석한 결과 시내버스업체의 이익률이 겸업 또는 시외버스만 운영하는 업체의 이익률 보다 더 높은 것으로 나타나고 있다.

2017년도 대비 2018년도 버스업체별 이익률의 변동을 분석하면, 시내버스, 시외버스 및 시내·시외버스 겸업 업체의 이익률은 전년도 대비 모두 하락한 것으로 분석되고 있다.

<표 I -29> 경기도 시내·외 버스업종별 경상이익률(손실) 비교

(단위: 천원)

구 분	경상이익(손실)		경상이익(손실)율	
	2017년	2018년	2017년	2018년
시 내	83,007,795	8,106,294	9.2%	0.6%
시 외	1,555,955	-7,066,305	7.3%	-20.2%
겸 업	15,889,700	-13,636,980	2.5%	-6.7%
계	100,453,450	-12,596,992	4.9%	-1.5%

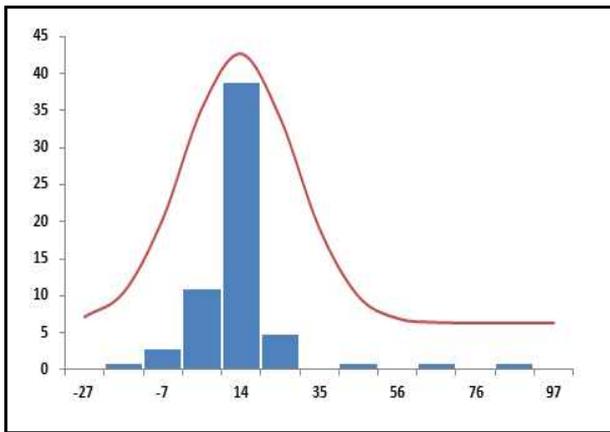
다. EBITDA율

EBITDA율은 매출액 대비 EBITDA(Earnings before Interest expense and Tax, Depreciation, Amortization, 이자비용 및 법인세, 감가상각비 차감전 경상이익) 발생비율 (=EBITDA÷매출액)을 의미한다. EBITDA는 이자비용을 이익에서 차감하지 아니함으로써 자기자본과 타인자본에 대한 기업의 실질적인 이익창출금액과 현금지출이 없는 비용(감가상각비)을 비용에서 제외함으로써 기업이 영업활동을 통하여 벌어들이는 실질적인 현금창출능력을 나타내며, 차입금 등에 의한 상이한 자본구조, 감가상각방법 등의 차이로 인한 이익 변동효과를 제외하므로 기업간 영업활동 및 현금창출능력을 비교할 때 유용한 지표라고 할 수 있다.

경기도 버스업체의 EBITDA율을 검토한 결과 전체적인 평균 EBITDA율은 (+)8.53%, 표준편차는 14.39%로 나타나고 있으며, 전년도 평균 EBITDA율 (+)11.21%대비 2.68%가량 EBITDA율이 하락한 것으로 나타나고 있다. 또한, EBITDA율이 (-)인 업체는 9개 업체로서 전년도 대비 3개 업체가 (+)에서 (-)로 이동한 것으로 분석되고 있다.

<표 1-30> 경기도 시내·외 버스업체별 EBITDA율 비교

(단위: %)



N(8.53, 14.39)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	22.43		4
0.677 ≤ Fi < 0.833	15.14	22.43	4
0.500 ≤ Fi < 0.677	8.53	15.14	14
0.333 ≤ Fi < 0.500	2.32	8.53	27
0.167 ≤ Fi < 0.333	-5.37	2.32	8
0.167 < Fi		-5.37	5
합계			62

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외, 설립 1기인 2개(선진고속, 용남공항) 업체 제외

2.2.3 자산 및 자본 운영

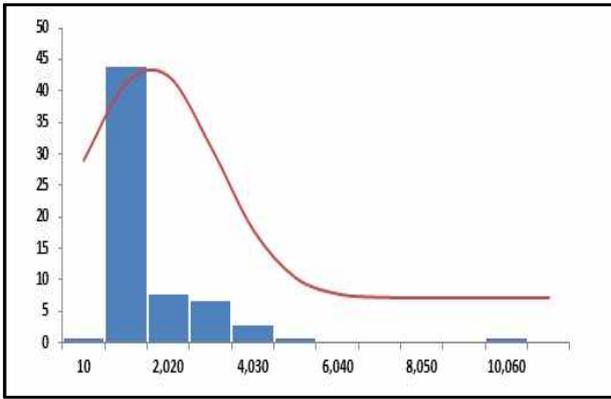
1) 자금조달

자금조달의 수단은 내부자금조달(자본금, 자본잉여금), 내부유보자금(이익잉여금) 및 외부자금조달(차입금 등 부채)로 구분할 수 있다. 2018년 말 기준 각 업체별 내부자금조달을 통하여 투자된 자본금은 업체별 평균 자본금(내부자금조달금액) 1,092백만원이며, 업체간 표준편차 1,535백만원으로 업체의 규모 등에 따라 출자금 규모의 차이가 큰 것으로 분석된다.

평균 보유대당 자산금액은 90,072천원으로서 전체 자산 중 소유주(주주)에 의하여 투자된 금액(대당 19,752천원)이 21.93%만큼 차지하고 있으며, 외부자금조달에 의하여 투자된 금액(대당 70,320천원)은 78.07%로 나타나고 있다.

<표 I -31> 경기도 시내·외 버스업체별 자본금 비교

(단위: 백만원)

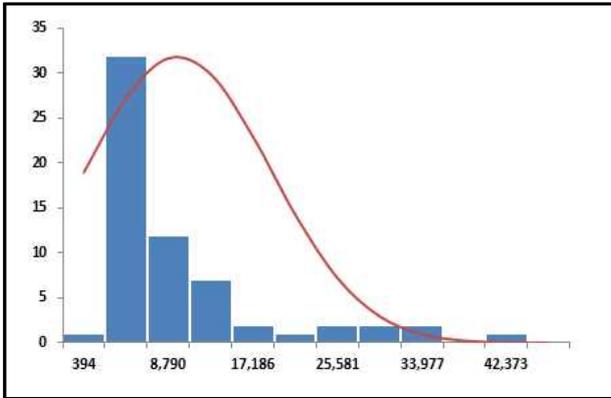


Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	2,575		7
0.677 ≤ Fi < 0.833	1,797	2,575	6
0.500 ≤ Fi < 0.677	1,092	1,797	7
0.333 ≤ Fi < 0.500	430	1,092	21
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	430	24
0.167 < Fi		0	0
합계			65

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외

<표 I -32> 경기도 시내·외 버스업체별 대당 소유주(주주) 자본금 비교

(단위: 천원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	16,434		8
0.677 ≤ Fi < 0.833	11,817	16,434	3
0.500 ≤ Fi < 0.677	7,632	11,817	10
0.333 ≤ Fi < 0.500	3,698	7,632	15
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	3,698	26
0.167 < Fi		0	0
합계			62

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외, 설립 1기인 2개(선진고속, 용남공항) 업체 제외

2) 자산운영지표

가. 자본회전율

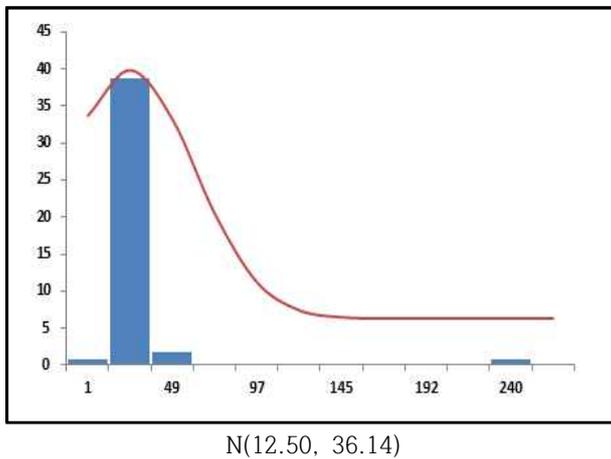
자본회전율은 자본 대비 매출액의 발생비율(=매출액÷자본)로서 소유주(주주)가 투자한 자본의 활용도를 나타내는 지표로 지표수치가 높을수록 투자한 자본을 효율적으로 활용하고 있다는 의미로서 자본의 수익성을 나타내지는 않는다.

경기도 버스업체의 자본금에 대한 매출비율을 검토한 결과 평균 자본회전율은 12.50, 표준편차는 36.14로 나타나고 있다. 표준편차가 크게 나타나는 것은 자본대비 매출액 규모의 차이가 큰 것에서 기인하고 있다.

경기도 버스업체는 전체적으로 자본회전율이 매우 높은 것으로 나타나고 있으나, 이는 자본의 효율적인 이용에 의한 것이라기보다는 외부자금조달(차입금 등)에 의한 영업활동 운영비율이 높은 것에 기인한다고 분석된다. 즉, 총자산 대비 자본의 비율이 낮은 경기도 버스업체의 현황을 비추어 볼 때 자본회전율의 의미가 크게 낮아질 수 있다고 본다.

<표 I -33> 경기도 시내·외 버스업체별 자본 회전율 비교

(단위: 회)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	47.42		1
$0.677 \leq Fi < 0.833$	29.10	47.42	0
$0.500 \leq Fi < 0.677$	12.50	29.10	6
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-3.11	12.50	36
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-22.42	-3.11	0
$0.167 < Fi$		-22.42	0
합계			43

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속), 평균자본((전기말 자본금 + 당기 말 자본금)/2)이 (-)인 22개 업체 제외

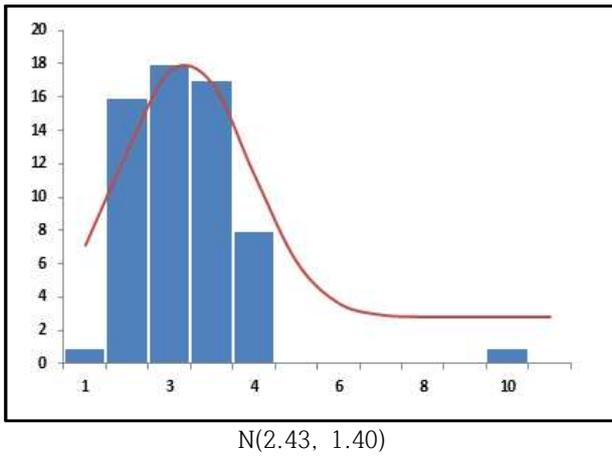
나. 총자산회전율

총자산회전율은 자산 대비 매출액의 발생비율(=매출액÷총자산)로서 총자산을 얼마나 효율적으로 활용하여 일정기간 매출을 발생시켰느냐에 대한 비율지표이다. 이는 전체 보유자산의 효율적인 운영정도를 나타낸다고 할 수 있다.

경기도 버스업체의 자산회전율은 평균 2.43, 표준편차 1.40로 나타나고 있으며, 전년도 자산회전율 평균 2.00 및 표준편차 1.03와 비교하면, 당기 자산회전율은 전년도 대비 증가한 것으로 나타나고 있다.

<표 I -34> 경기도 시내·외 버스업체별 총자산 회전을 비교

(단위: 회)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	3.78		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	3.07	3.78	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	2.43	3.07	15
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1.82	2.43	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	1.07	1.82	10
$0.167 < Fi$		1.07	9
합계			61

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 전기말 또는 당기말 총자산 정보가 없는 4개 업체(군포여객, 선진고속, 용남공항, 대화관광) 제외

2.2.4 안전성

안전성 지표는 각 업체의 재무현황에 비추어 향후 지속적인 업체 운영의 가능성 여부를 나타내는 지표로서 재무현황의 구성내용 중 부채의 규모 등에 초점을 맞추어 분석되는 항목이라고 할 수 있다.

1) 자산/부채/자본 구성 현황

경기도 버스업체의 2017년 및 2018년도 재무현황을 전체적으로 검토한 결과, 전년도 대비 2018년도에 전반적으로 업체의 재무현황이 외형적으로는 악화된 것으로 파악되고 있다. 특히, 부채비율의 경우 29.73% 증가한 것으로 분석되고 있는 바, 이는 경영성과의 악화로 인한 자본의 감소 및 부채의 증가에 따른 영향에 기인한다.

<표 1-35> 경기도 시내·외 버스업체 자산/부채/자본 구성 현황

(단위: 천원)

구분	자산	부채	자본	부채비율
2017년	1,594,659,821	952,323,897	642,335,923	148.26%
2018년	1,619,005,628	1,036,617,758	582,387,870	177.99%
차 이	24,345,807	84,293,861	-59,948,053	29.73%
증감률	1.53%	8.85%	-9.33%	20.06%

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외

2) 안전성 지표

가. 부채비율

부채비율은 자본에 대한 상대적인 부채의 비율로 부채비율이 낮을수록 회사의 재무현황이 양호하다고 볼 수 있다. 부채는 기업의 상환부담액을 의미하는 것으로서 부채비율이 높을수록 부실 위험성 증가에 따라 추가 차입의 어려움이 발생하거나 상대적으로 높은 이자율로 차입할 가능성이 높은 것으로 해석할 수 있다. 각 업체의 부채비율 현황 분포 및 부채비율 분포별 자산·부채·자본의 구성내역은 다음과 같다.

<표 I -36> 경기도 시내·외 버스업체 부채비율 현황

(단위: 천원)

부채비율	업체수	비율	합계		
			자산	부채	자본
200% 이하	27	41.54%	1,157,555,650	585,726,995	571,828,655
200%~400%	6	9.23%	100,595,770	69,546,803	31,048,967
400%~600%	4	6.15%	85,747,168	69,426,363	16,320,805
600% 초과	6	9.23%	129,552,702	118,963,671	10,589,031
자본잠식	22	33.85%	145,554,338	192,953,926	-47,399,588
계	65	100.00%	1,619,005,628	1,036,617,758	582,387,870

- 주: 1) 자본잠식은 자본이 (-)인 업체로서 부채비율의 의미가 없어짐
 2) 자본잠식 22개 업체(진명여객, 화성여객, 군포여객, 서현운수, 남양여객, 성남시내, 성광운수, 평택여객, 보영운수, 삼경운수, 성우운수, 협진여객, 신일여객, 진흥고속, 태화상운, 선진고속, 오산교통, 화성운수, 가온누리엠, 용남공항, 과천여객, 파주선진)
 3) 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외

경기도 버스업체 중 자본잠식 업체 현황을 검토한 결과, 22개 업체가 완전자본잠식상태(자본이 (-)인 상태)에 있는 것으로 파악되고 있으며, 전체 업체 중 25개 업체가 결손이 누적된 상태로 파악되고 있다. 경기도 버스업체의 평균 부채비율 수준(자본잠식업체 제외)은 133.96%로 나타나고 있으며, 이는 부채비율이 200% 이하 업체는 27개 업체로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 부채비율 600% 이하인 37개 업체의 평균 부채비율은 117.04%이며, 전년도 경기도 버스업체의 부채비율 111.22%, 부채비율 600% 이하인 업체의 평균 부채비율 102.08%와 비교하면, 전년도에 비해 재무현황이 소폭 악화된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -37> 경기도 시내·외 버스업체 자본잠식 현황

(단위: 천원)

구분	업체수	자기자본		자본잠식액(누적)
		불입자본금	자본총계	
자본미잠식	40	45,210,044	627,741,687	582,531,643
자본일부잠식	3	2,800,000	2,045,772	(754,228)
자본잠식	22	22,977,620	(47,399,589)	(70,377,209)
계	65	70,987,664	582,387,870	511,400,206

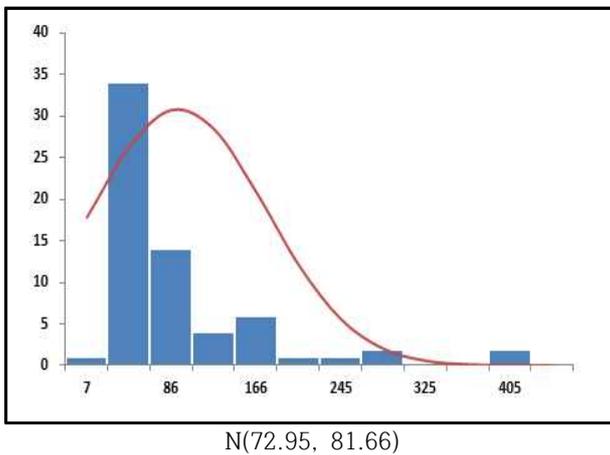
- 주: 1) 자본일부잠식 : 결손이 누적되어 당초 불입자본금보다 자본이 감소하였으나 자본은 (+)인 상태
 2) 자본잠식 : 누적결손금이 당초 불입자본금을 초과하여 자본이 (-)인 상태로, 자본잠식 22개 업체(진명여객, 화성여객, 군포여객, 서현운수, 남양여객, 성남시내, 성광운수, 평택여객, 보영운수, 삼경운수, 성우운수, 협진여객, 신일여객, 진흥고속, 태화상운, 선진고속, 오산교통, 화성운수, 가온누리엠, 용남공항, 과천여객, 파주선진)
 3) 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외

나. 유동성비율

단기적인 지급채무의 상환능력을 나타내는 지표로 유동부채의 지출원천은 유동자산의 현금화로 이뤄지므로 유동성비율(=유동자산÷유동부채)이 낮아지면 유동성 위험이 커져 단기적으로 부채 미상환 발생에 따른 기업도산 등의 발생가능성이 높다고 볼 수 있다. 경기도 버스업체의 유동성 비율은 평균 72.95%, 표준편차 81.66%로 나타나고 있다. 일반적으로 유동성 비율이 100%에 미치지 못하는 경우에는 단기적인 현금부족현상이 발생하고 있다고 판단할 수 있으므로 경기도 버스업체의 경우 평균적으로 단기적인 유동성 위험이 존재하고 있는 것으로 파악된다.

<표 I -38> 경기도 시내·외 버스업체별 유동성비율 비교

(단위: %)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833≤Fi	151.85		10
0.677≤Fi<0.833	110.46	151.85	4
0.500≤Fi<0.677	72.95	110.46	5
0.333≤Fi<0.500	37.70	72.95	17
0.167≤Fi<0.333	0	37.70	29
0.167<Fi		0	-
합계			65

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외

다. 이자보상비율

일반적으로 이자보상비율은 영업활동상의 이익창출을 통하여 차입금에 대한 이자비용상환능력이 얼마나 되는가에 대한 수익성 및 안전성의 지표로서 차입금(타인자본)을 활용한 수익 및 이익창출을 통하여 최소한 이자비용은 갚을 수 있어야 한다는 지표이다. 버스업체의 경우 영업활동으로 인하여 이익이 발생하기 어려운 상황이므로 지표의 의미를 부여하기 위하여 이자비용차감전 경상이익대비 이자비용의 비율을 산정하여 업체별 이자보상비율의 현황을 파악하였다.

경기도 버스업체 중 이자비용이 발생하고 있는 업체는 61개 업체로 파악되고 있다. 특히, (-)의 이자보상비율이 산정되고 있는 업체의 경우에는 이자비용 차감 전에 경상손실이 발생하고 있음을 의미하므로 수익성 및 안전성이 크게 악화되었다고 볼 수 있다. 2018년 이자비용 차감전 경상손익((+) 57.16억원)은 2017년 이자비용 차감전 경상손익((+) 1,188.75억원) 대비 1,131.59억원의 적자가 증가하여 경기도 버스업체의 재무상황이 크게 악화되고 있다.

<표 I -39> 경기도 시내·외 버스업체별 이자보상비율 비교

(단위: 천원)

이자보상비율	업체수	구성비	이자비용차감전 경상이익(손실)	이자비용
이자비용 미발생	3	4.69%	9,994,256	-
50% 이하	4	6.25%	8,334,449	6,616,125
50%~400%	1	1.56%	676,384	151,222
400% 초과	16	25.00%	41,962,660	1,764,305
경상손실	40	62.50%	-55,251,912	9,781,177
계	64	100.00%	5,715,837	18,312,829

주: 기타사업의 비율이 높은 5개 업체(신성여객, 동양고속, 중앙고속, 동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3. 운송수지 분석

- 3.1 운송수입 분석
- 3.2 운송원가 분석
- 3.3 실제원가기준 운송수지 분석
- 3.4 인정원가 분석
- 3.5 인정원가기준 운송수지 분석
- 3.6 운영개선지원금 산정기준 운송수지 분석

3. 운송수지 분석

3.1 운송수입 분석

버스업체별 일반 및 재무현황 조사를 기초하여 2018년도 현금수입금, 카드수입금, 매표수입금 및 수도권통합환승에 따른 손실보전금 등을 포함한 경기도 버스업체 전 노선에 대한 운송수입을 산정한다.

3.1.1 분석방법론

운송수입 분석은 버스 유형별, 요금지불 방법별(현금/매표/카드) 운송수입 분석을 포함한다. 구체적으로 버스유형별 운송수입 분석은 시내버스 6종(일반/좌석/직행좌석/광역급행/경기순환/맞춤형버스), 시외버스 3종(일반/직행/공항), 그리고 공항버스(한정면허) 1종으로 구분 분석하였으며, 여기서 시내버스 일반의 경우 중형과 대형으로 구분하여 분석하였다.

<표 I-40> 운송수입의 집계방법(요금 지불 방법별)

구분	집계방법	비고
현금 수입	- 버스업체에 대한 일반 및 재무현황 조사 서식 [H1. 월별 운송수입금(2018년)] 자료로부터 집계	
매표 수입	- 버스업체에 대한 일반 및 재무현황 조사 서식 [H1. 월별 운송수입금(2018년)] 자료로부터 집계 - 터미널과의 정산자료(시외버스) 또는 매표수입 입금통장(시내/시외)과 서식 [H1. 월별 운송수입금(2018년)] 자료의 일치 확인	
카드 수입	- 버스업체에 대한 일반 및 재무현황 조사 서식 [H1. 월별 운송수입금(2018년)] 자료로부터 집계 - 2018년 카드수입금 전산자료(EB카드)와 서식 [H1. 월별 운송수입금(2018년)] 자료의 일치 확인	

3.1.2 버스유형별 운송수입³⁾

경기도 시내·외 버스업체 전체 연간 총수입금 2,074,215,485천원으로 시내버스가 81.16%를 차지하고 있으며, 시외버스는 18.19%, 공항버스-한정면허는 0.65%를 점유하고 있는 것으로 나타났다.

연간 총수입금을 기준으로 세부 버스 유형별로 살펴보면, 시내-일반(대형)이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 그 다음으로 시내-직행좌석, 시외-직행버스, 시내-일반(중형) 등의 순서로 분석되었다.

3) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

1일 대당 수입금을 기준으로 살펴보면, 시내버스보다는 시외버스가 전반적으로 높은 수치를 보였다. 이 중 공항버스-한정면허가 가장 높고, 그 다음으로 시외-공항버스, 시외-직행버스, 시내-직행좌석, 시내-일반(대) 등의 순서로 나타났다.

<표 I -41> 경기도 시내·외 버스유형별 운송수입

(단위: 천원, 원/대)

구 분	연간 총수입금	가동대수(연)	1일 대당수입금	수입금비율
전체버스-합계	2,074,215,485	3,956,329	524,278	100.00%
시내버스-소계	1,683,267,612	3,293,609	511,071	81.16%
시내버스-광역급행	54,962,228	106,485	516,151	2.65%
시내버스-직행좌석	332,563,420	605,413	549,316	16.03%
시내버스-경기순환	8,203,478	17,916	457,886	0.40%
시내버스-좌석버스	51,221,435	109,252	468,836	2.47%
시내버스-일반(대)	1,008,841,050	1,885,562	535,035	48.64%
시내버스-일반(중)	222,070,326	549,890	403,845	10.71%
시내버스-맞춤형버스	5,405,675	19,091	283,158	0.26%
시외버스-소계	377,394,861	646,167	584,052	18.19%
시외버스-직행	302,931,896	538,585	562,459	14.60%
시외버스-일반	3,259,998	7,300	446,575	0.16%
시외버스-공항버스	71,202,967	100,282	710,028	3.43%
공항버스-한정면허	13,553,012	16,554	818,715	0.65%

주: 공영노선 및 벽지노선, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스는 시내버스에 포함되었으나, 운영개선지원금 대상에서는 제외

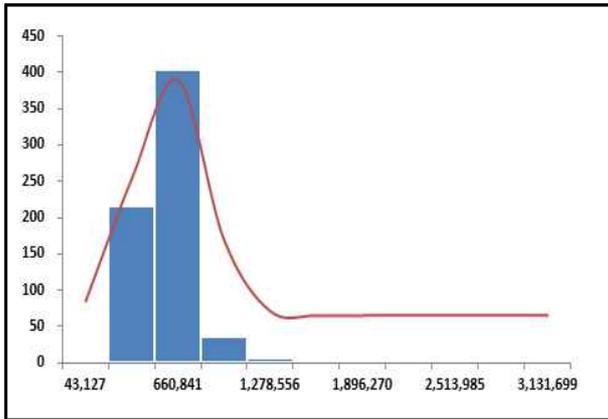
일반 및 재무현황 조사 시 운송수지가 조사된 기준 노선은 업체별 인허가상 노선 중 1대의 차량으로 다수의 노선을 운행하는 경우 다수의 노선으로 구분하여 작성되었으며, 1개의 인허가 노선에 대하여 중형차량과 대형차량이 혼재되어 운행되는 경우 구분하여 작성하였다. 운송수지가 조사된 기준 노선은 시내버스 2,635개, 시외버스(공항포함) 449개 노선으로서 업체별 인허가상 노선과 조사기준노선 현황은 다음과 같다.

1) 시내버스-일반(대형)

시내-일반(대형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 451,214원이며 표준편차는 219,476원으로 나타났다. 전체 총 667개 노선 중 51.57%인 344개 노선이 451,214원 미만의 운송수입을 보이고 있으며, 운송수입이 239,180원 미만인 노선도 75개(11.24%)가 존재하는 것으로 나타났다.

<표 I-43> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(451,214, 219,476)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	663,247		48
$0.677 \leq Fi < 0.833$	552,025	663,247	121
$0.500 \leq Fi < 0.677$	451,214	552,025	154
$0.333 \leq Fi < 0.500$	356,478	451,214	120
$0.167 \leq Fi < 0.333$	239,180	356,478	149
$0.167 < Fi$		239,180	75
합계			667

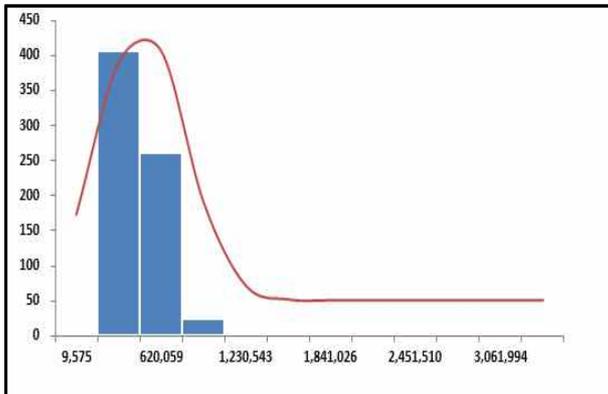
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

2) 시내버스-일반(중형)

시내-일반(중형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 328,996원이며 표준편차는 295,270원으로 나타나고 있다. 전체 총 722개 노선 중 60.39%인 436개 노선이 328,996원 미만의 운송수입을 보이고 있으며, 운송수입이 43,739원 미만인 노선도 10개(1.39%)가 존재하는 것으로 나타났다.

<표 I-44> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(328,996, 295,270)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	614,252		40
$0.677 \leq Fi < 0.833$	464,621	614,252	79
$0.500 \leq Fi < 0.677$	328,996	464,621	167
$0.333 \leq Fi < 0.500$	201,544	328,996	237
$0.167 \leq Fi < 0.333$	43,739	201,544	189
$0.167 < Fi$		43,739	10
합계			722

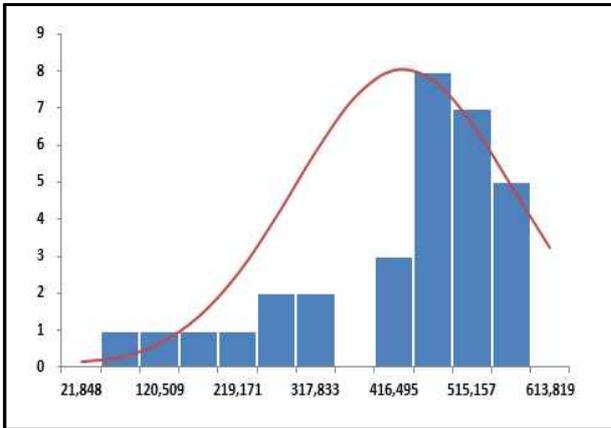
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 벽지/공영노선은 제외

3) 시내버스-좌석

시내-좌석버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 403,581원이며 표준편차는 136,461원으로 시내-일반(대형)보다 평균수입금은 작지만, 노선간의 수입금 격차는 크지 않은 것으로 나타나고 있다. 전체 총 31개 노선 중 29.03%인 9개 노선이 403,581원 미만의 운송수입을 보이고 있으며, 4개(12.90%) 노선만이 535,414원 이상의 운송수입을 보이는 것으로 나타났다.

<표 I -45> 경기도 시내버스-좌석 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(403,581, 136,461)

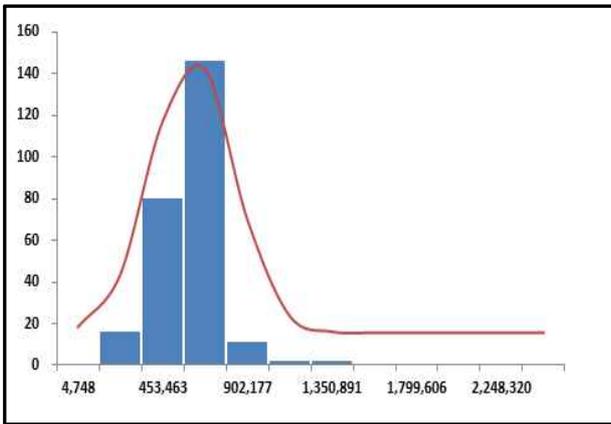
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	535,414		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	466,261	535,414	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	403,581	466,261	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	344,678	403,581	1
$0.167 \leq Fi < 0.333$	271,748	344,678	2
$0.167 < Fi$		271,748	6
합계			31

4) 시내버스-직행좌석

시내-직행좌석의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 500,500원, 표준편차는 206,903원이며, 136개 노선(51.32%)이 500,500원 이상의 운송수입을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -46> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(500,500, 206,903)

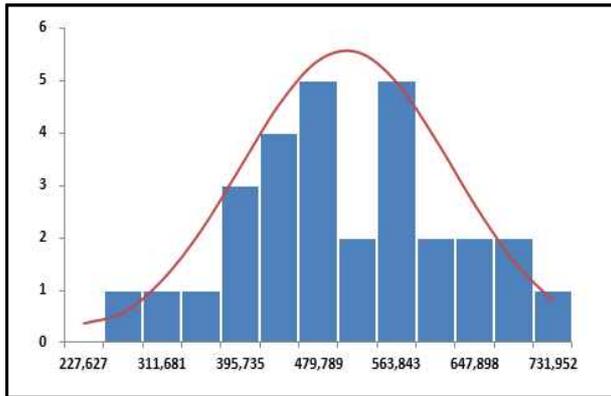
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	700,444		16
$0.677 \leq Fi < 0.833$	595,563	700,444	50
$0.500 \leq Fi < 0.677$	500,500	595,563	70
$0.333 \leq Fi < 0.500$	411,165	500,500	51
$0.167 \leq Fi < 0.333$	300,555	411,165	46
$0.167 < Fi$		300,555	32
합계			265

5) 시내버스-광역급행

시내-광역급행의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 488,892원, 표준편차는 112,365원이며, 5개 노선(17.24%)이 597,447원 이상의 운송수입을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -47> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(488,892, 112,365)

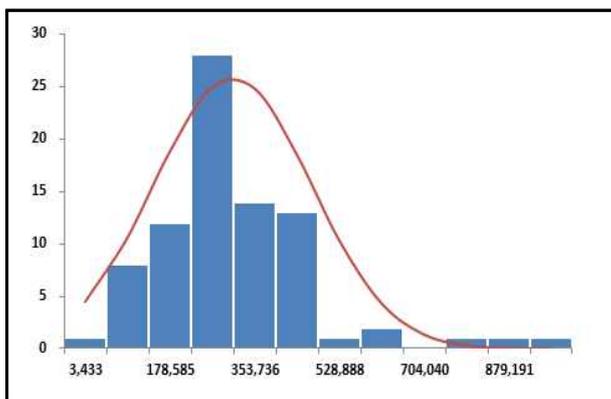
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	597,447		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	540,505	597,447	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	488,892	540,505	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	440,390	488,892	4
$0.167 \leq Fi < 0.333$	380,338	440,390	7
$0.167 < Fi$		380,338	4
합계			29

6) 시내버스-맞춤형버스

시내-맞춤형버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 264,300원, 표준편차는 160,936원이며, 8개 노선(9.76%)이 419,778원 이상의 운송수입을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -48> 경기도 시내버스-맞춤형버스 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(264,300, 160,936)

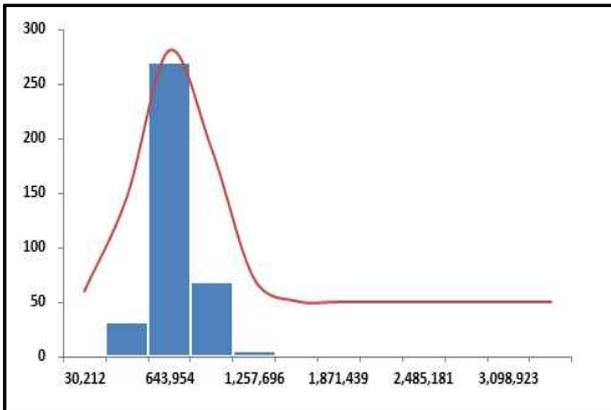
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	419,778		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	338,222	419,778	13
$0.500 \leq Fi < 0.677$	264,300	338,222	12
$0.333 \leq Fi < 0.500$	194,833	264,300	20
$0.167 \leq Fi < 0.333$	108,821	194,833	18
$0.167 < Fi$		108,821	11
합계			82

7) 시외버스-직행

시외-직행버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 532,896원이며 노선간 표준편차는 245,217원으로 나타나고 있으며, 수입금이 295,994원에서 532,896원 사이의 노선이 전체 노선 중 53.54%의 점유율을 보이고 있다. 또한, 운송수입금이 769,798원 이상이 되는 노선이 32개 (8.40%)로서 상대적으로 타 유형에 비하여 운송수입금이 높은 노선이 많은 것으로 나타나고 있다.

<표 I -49> 경기도 시외버스-직행 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(532,896, 245,217)

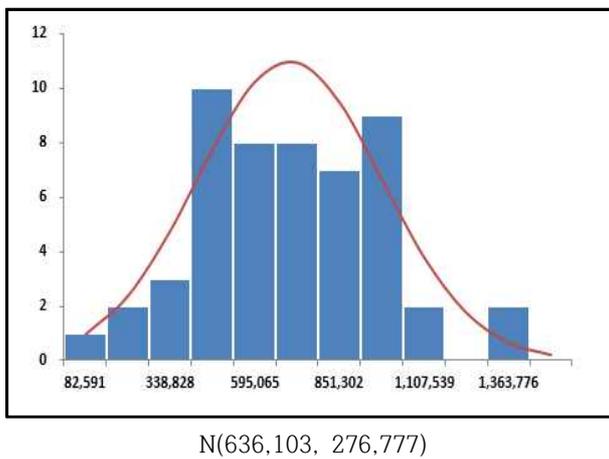
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	769,798		32
$0.677 \leq Fi < 0.833$	645,531	769,798	46
$0.500 \leq Fi < 0.677$	532,896	645,531	77
$0.333 \leq Fi < 0.500$	427,049	532,896	103
$0.167 \leq Fi < 0.333$	295,994	427,049	101
$0.167 < Fi$		295,994	22
합계			381

8) 시외버스-공항

시외-공항버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 636,103원이며 노선간 표준편차는 276,777원으로 나타나고 있으며, 수입금이 903,494원 이상인 노선이 전체 노선 중 19.23%의 점유율을 보이고 있다.

<표 I -50> 경기도 시외버스-공항 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	903,494		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	763,234	903,494	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	636,103	763,234	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	516,633	636,103	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	368,711	516,633	13
$0.167 < Fi$		368,711	8
합계			52

9) 기타유형

기타유형의 노선별 평균 1일 대당 운송수입금을 살펴보면, 공항-한정면허가 730,039원으로 가장 높은 수입금을 보였으며, 시내-경기순환의 경우에는 413,014원으로 타 유형에 비하여 낮은 것으로 나타나고 있다. 유형별 평균대비 표준편차를 살펴보면, 시내-경기순환, 시외-일반버스, 공항-한정면허가 각각 26.66%, 7.51%, 42.99%로 나타나고 있다.

<표 I -51> 경기도 기타유형 노선별 운송수입 비교

(단위: 원)

구 분	시내-경기순환	시외-일반버스	공항-한정면허
노선수	6	4	12
노선별 평균 1일 대당 운송수입금	413,014	440,683	730,039
표준편차	110,111	33,103	313,861

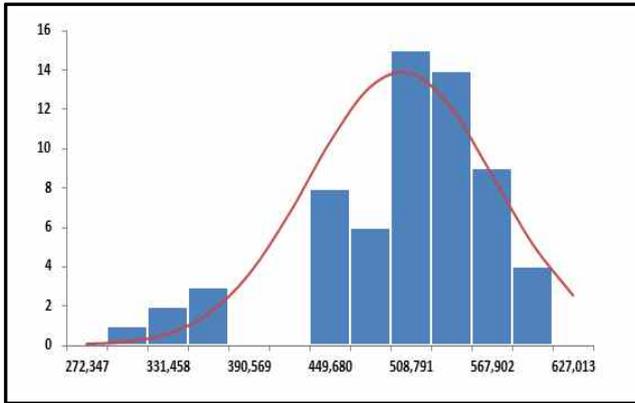
3.1.3 버스업체별 운송수입4)

1) 시내버스

회사별 대당 운송수입의 분포를 시내/시외로 구분하여 파악하였으며, 시내버스의 업체별 대당 운송수입 분포는 다음과 같다. 시내버스 운송수입금에 대한 업체별 평균 1일 대당 운송수입은 487,252원 표준편차는 67,203원으로 나타나고 있다.

<표 I -52> 경기도 시내버스 업체별 대당 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(487,252, 67,203)

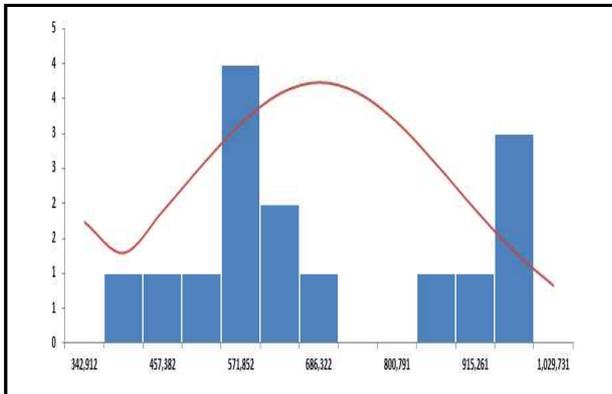
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	552,176		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	518,120	552,176	12
$0.500 \leq Fi < 0.677$	487,252	518,120	17
$0.333 \leq Fi < 0.500$	458,244	487,252	10
$0.167 \leq Fi < 0.333$	422,328	458,244	7
$0.167 < Fi$		422,328	8
합계			62

2) 시외버스

시외버스 운송수입에 대한 업체별 평균 1일 대당 운송수입금을 검토한 결과 평균 1일 대당 수입금은 658,600원, 표준편차는 196,053원으로 나타나고 있다. 시내버스에 비하여 요금단가가 높고 특히 운송수입금이 높은 공항버스의 영향으로 인하여 평균수입금액이 높은 것으로 분석되며, 또한 업체별 수입금차이도 시내버스에 비하여 큰 것으로 분석된다.

<표 I -53> 경기도 시외버스 업체별 대당 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(658,600, 196,053)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	848,005		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	748,653	848,005	1
$0.500 \leq Fi < 0.677$	658,600	748,653	0
$0.333 \leq Fi < 0.500$	573,975	658,600	3
$0.167 \leq Fi < 0.333$	469,195	573,975	5
$0.167 < Fi$		469,195	2
합계			15

4) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스는 포함하고 공항한정면허 제외

3.2 운송원가 분석

운송원가 실적자료를 기초로 하여 노선별 운송원가를 산정하며, 운송원가의 비용항목 중 다른 노선 또는 기타사업과 합산되어 결산된 항목(회사기준, 노선유형기준)은 기타 사업비율을 곱하여 산정된 금액을 제외한 금액을 기준으로 노선별 배부기준에 따라 해당 노선에 배부하여 노선별 운송원가를 산정한다.

3.2.1 분석방법론⁵⁾

운송원가 분석은 버스 유형별, 원가항목별 운송원가 분석을 포함한다. 구체적으로 운송원가 항목은 1) 재료비, 2) 노무비, 3) 경비, 그리고 4) 판매비와관리비로 구분되며, 1) 재료비는 유류비, 부품비, 타이어비, 그리고 기타, 2) 노무비는 급여, 일용급여, 그리고 퇴직급여, 3) 경비는 전력·가스·수도비, 통행료, 청소비, 감가상각비 등, 4) 판매비와 관리비는 임원 및 관리직 급여/퇴직급여/복리후생비, 임차료, 접대비 등이 포함된다.

운송원가 분석은 실제 운송원가, 인정 운송원가(인정원가제 도입 후)로 구분될 수 있으며, 2015년부터 인정원가제도의 개선을 위해 1) 계정의 정의 및 분리가 모호한 항목을 통합하여 인정단가 적용, 2) 버스운행과 직접 관련이 없는 계정과목의 제외, 그리고 3) 비현금비용 성격이 강한 계정과목의 재산정 방법을 도입하였다.

<표 I -54> 운송원가 구성항목별 정의

대 분류	소 분류	정 의	비고
A.재료비	A1.연료비(경유)	-버스의 운행에 소요되는 연료비(경유)	
	보조금(경유)	-버스의 운행에 소요되는 연료비(경유)에 대한 보조금	
	A2.연료비(CNG)	-버스의 운행에 소요되는 연료비(CNG)	
	보조금(CNG)	-버스의 운행에 소요되는 연료비(CNG)에 대한 보조금	
	A3.부품비	-버스의 수리 등 부품 교체에 따른 비용	
	A4.타이어비	-버스의 타이어 교체에 따른 비용	
	A5.외주수리비	-버스의 수리 등을 위하여 외주업체에 지급한 비용	
	A6.외주타이어비	-버스의 타이어 교체 등을 위하여 외주업체에 지급한 비용	
	A7.기타	-버스의 운행과 직접 관련된 소모성 물품에 대한 비용	
B.노무비	B1.급여	-버스의 운전직, 정비직에 대한 급여(기본급, 수당, 상여금 포함)	
	B2.일용급여	-버스의 운행/정비와 관련된 일용직에 대한 인건비	
	B3.퇴직급여	-버스의 운전직, 정비직에 대한 퇴직급여 또는 총당금 설정 비용	
C.경 비	C1.전력·가스·수도비	-업체의 전력·가스·수도비	
	C2.통행료	-버스의 운행에 소요되는 유료도로 통행 시 통행료(경유노선)	
	C3.청소비	-버스 차량과 운행/정비와 관련된 시설 등에 대한 청소용품비 및 청소비 (외주청소비 포함)	
	C4.감가상각비	-버스 차량과 운행/정비와 관련된 건물, 기계 등에 대한 감가상각비	

5) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

<표 I -54> 운송원가 구성항목별 정의(계속)

대분류	소분류	정의	비고	
C.경비	C5.수선비	-버스 차량과 운행/정비와 관련된 건물, 기계 등에 대한 수선비		
	C6.소모품비	-업체의 운영과 관련된 문구류 등의 소모성 물품에 대한 비용		
	C7.세금과공과	-버스 차량과 운행/정비와 관련된 세금과공과		
	C8.임차료	-버스 차량과 운행/정비와 관련된 임차료(차고지/차량/기타로 구분)		
	C9.보험료	-버스 차량의 대인/대물 보험료, 운전직 종사자의 상해 보험료, 운행/정비 시설 등에 대한 보험료(화재보험 등)		
	C10.복리후생비	-버스의 운전직, 정비직에 대한 법정복리후생비(국민연금, 건강보험료, 고용보험료, 산재보험료의 업체 부담금)와 기타복리후생비		
	C11.교육훈련비	-버스의 운전직, 정비직의 교육훈련비		
	C12.카드수수료	-버스의 카드수입에 대한 수수료		
	C13.매표수수료	-버스의 승차권의 판매 및 매표수입금 회수와 관련하여 터미널 등에 지급하는 수수료		
	C14.사고처리비	-버스운행과 관련하여 발생한 사고 등에 대한 처리 제비용		
	C15.기타	-버스의 운행/정비와 관련된 기타 경비		
	D.판매비와 관리비	D1.급여	-업체의 임원, 관리직에 대한 급여(기본급, 수당, 상여금 포함)	
		D2.퇴직급여 (총당부채 전입액 포함)	-업체의 임원, 관리직에 대한 퇴직급여 또는 총당부채 설정 비용	
		D3.복리후생비	-업체의 임원, 관리직에 대한 법정복리후생비(국민연금, 건강보험료, 고용보험료, 산재보험료의 업체 부담금)와 기타복리후생비	
		D4.임차료	-업체의 운영/관리와 관련된 임차료(사무실, 기자재 등)	
D5.접대비		-업체의 특정인 대상 광고를 위한 비용		
D6.감가상각비		-업체의 운영/관리를 위한 건물, 기자재, 차량 등에 대한 감가상각비		
D7.무형(이연)자산상각비		-업체의 무형자산(영업권, 상표권 등)에 대한 상각비		
D8.세금과공과		-업체의 운영/관리와 관련된 세금과공과		
D9.광고선전비		-업체의 광고선전비		
D10.대손상각비 (총당금 전입액 포함)		-업체의 채권보유액 중 거래처의 파산 등의 사유로 인한 회수의문 또는 회수불능채권에 대한 상각비		
D11.지급수수료		-업체의 지급한 제수수료		
D12.기타차량유지비		-업체의 비영업용 차량에서 발생하는 유지비용		
D13.기타		-업체의 운영/관리와 관련된 기타비용		

1) 인정단가 및 비율 산정

운송원가 구성항목 중 연료비(경유), 전력·가스·수도비, 수선 및 소모품비, 차량보험료, 기타 경비의 항목에 대해서 인정단가를 적용하였다.

<표 I -55> 인정단가 및 비율

대분류	소분류	인정단가	인정비율
A. 재료비	A1.연료비(경유)	50percentile(****원/ℓ)	$CP() = \begin{cases} C_A/C_R < 1.0, C_A/C_R \\ C_A/C_R \geq 1.0, 1.0 \end{cases}$ 여기서, C_R = 실적단가, C_A = 인정단가 $CP()$ = 인정비율
C. 경비	C1.전력가스수도비+수선 및 소모품비+기타	50percentile(****원/대)	
	C9.차량보험료	50percentile(****원/대,월)	

2) 운영개선지원금 산정 시 제외항목

운송원가의 구성항목 중 사고처리비와 판매비와관리비 구성항목 중 접대비 및 감가상각비, 무형(이연)자산상각비, 대손상각비(총당금전입액 포함), 기타의 항목에 대해서 운영개선지원금 산정 시 원가항목에서 제외하였다.

3) 원가항목의 재산정

운송원가 구성항목 중 감가상각비(경비), 퇴직급여(노무비 및 판매비와관리비)의 항목에 대해서 재산정하여 적용하였다.

<표 I -56> 운송원가 재산정 적용 항목

대분류	소분류	일반 및 재무현황 조사 제출자료	재산정 기준
B. 노 무 비	B3.퇴직급여	장부상 기재액 (회사기준)	급여의 1/12
C. 경 비	C4.감가상각비	장부상 기재액 (회사기준)	9년 정액법 (2018. 12. 31 기준, 장부상 기재액 미반영)
D. 판매비와관리비	D2.퇴직급여	장부상 기재액 (회사기준)	급여의 1/12

4) 정부보조금의 적용

정부보조금에 대해서는 보조금의 성격에 따라 비용에 직접 대응되는 항목의 경우 비용에서 차감하는 방식으로 운송원가를 산정하였다.

5) 운송원가 구성항목별 노선별 배부기준

업체별 노선별 운송원가는 운송원가 비용항목별로 서로 다른 노선들이 합산되어 결산된 항목(회사기준, 노선유형기준)이므로, 해당 항목의 노선별 배부기준에 따라 해당노선에 배부하여야 한다. 여기서, 기타사업의 비용과 합산되어 결산된 비용항목(정비직 급여, 판매비와 관리비)은 다시 기타사업비율을 곱하여 산정하고, 운송원가의 비용 항목 중 인정단가 적용대상 항목은 해당 비용항목별 인정비율을 곱하여 산정한다.

<표 I -57> 정부보조금 적용내역

구 분		회계처리기준	일반 및 재무현황 조사지	운영개선지원금 산정기준
버스재정 지원금	운영개선지원금	매 출 액	정부보조금(보전)	
	경영 및 서비스 개선지원	영업외수익	정부보조금(성과)	
	경기순환버스 활성화 지원	매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
	버스 좌석제 운행손실 지원	매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
	버스차량고급화사업	비용상계		
	차량시설개선사업	비용상계		
	청소년할인손실지원	매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
오지도서교통 지원사업	벽지노선손실보상	매 출 액	정부보조금(보전)	해당노선산정제외
	공영버스구입지원	자산차감		해당노선산정제외
	맞춤형버스운영지원금	매 출 액	정부보조금(보전)	해당노선산정제외
농어촌공영버스운영결손금지원사업		매 출 액	정부보조금(보전)	해당노선산정제외
도기타 특별보조사업	수도권환승할인제 손실보전금	매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
	심야버스 결손보전	매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
시군기타특별보조사업		매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
천연가스버스 보급사업	천연가스버스구입보조	자산차감		감가상각비 조정
	천연가스버스 공차운행 연료비보조 천연가스버스 연료비(이동충전)보조	비용상계		유류비 비용차감
저상버스 보급사업	저상버스 도입보조(국토교통부)	자산차감		감가상각비 조정
	저상버스 운영비 지원	매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
전기버스보급사업(환경부)		자산차감		감가상각비 조정
2층버스구입보조		자산차감		감가상각비 조정
유류(경유)보조금(울산광역시)		비용차감		유류비 비용차감
광역급행버스수도권환승할인제손실보전		매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
국가유공자할인손실지원(국가보훈처)		매 출 액	정부보조금(보전)	매출액정부보조금
경기도 광역버스 준공영제 재정지원		매 출 액	정부보조금(보전)	노선별운송수입금
기타의 정부보조금		영업외수익	정부보조금(성과)	

<표 I -58> 2018년 업체 기준 정부보조금 지급액

(단위: 천원)

구분	시내	시외	계
운영개선지원금	26,681,000	4,700,000	31,381,000
경영 및 서비스 개선지원	13,561,175	0	13,561,175
국가유공자할인손실지원(국가보훈처)	1,537,363	353,707	1,891,070
계	41,779,538	5,053,707	46,833,245

주: 수도권환승할인/청소년할인손실지원/광역급행수도권환승할인/심야버스결손보전/오지도서교통지원사업/농어촌공영버스운영결손지원사업/버스 좌석제 운행손실 지원사업/시군기타특별보조사업/저상버스보급사업/ 준공영제 재정지원 보조금은 노선별 운송수입에 포함되어 제외

<표 I -59> 기타사업 비율

구 분	기 준	산 정 식
T. 운송기타사업	수입금기준	$ET() = [\text{조사지G1}] (1) \text{운송수입 중 4.기타(마을, 전세버스 등)} / (1) \text{전체운송수입}$
B. 기타사업비율	수입금기준	$EB() = [\text{조사지G1}] (4) \text{기타수입} / ((4) \text{기타수입} + (1) \text{전체운송수입})$

<표 I -60> 운송원가 중 기타사업비용 적용 비용 항목

대분류	소분류	적용사유
B. 노 무 비	정비직 급여	버스업체의 정비직은 시내·외 버스와 기타사업(마을버스, 전세버스 등)의 구분 없이 정비 업무를 수행
D. 판매비와관리비	전 체 항 목	버스업체의 판매비와관리비는 시내·외 버스와 기타사업(마을버스, 전세버스 등)의 구분 없이 결산

3.2.2 버스유형별 운송원가(실적기준)⁶⁾

일반 및 재무현황 조사를 통하여 파악된 2018년도 운송원가(실적자료)를 근거로 산정된 버스유형별 운송원가는 다음과 같다.

2018년도 연간 총 운송원가는 2,205,344,362천원이며, 이 중 시내버스가 80.92%를 차지하고 시외버스는 18.55%, 공항버스-한정면허는 0.53%를 차지하고 있는 것으로 파악된다. 연간 총 운송원가를 세부 버스유형별로 살펴보면, 시내-일반(대형)이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 시내-직행좌석, 시외-직행버스, 시내-일반(중형) 등의 순으로 분석되었다.

1일 대당 운송원가는 시외-공항버스가 752,431원으로 가장 높은 것으로 나타나고 있는데, 이는 평균 인건비가 타 유형보다 높고 1일 대당 운행거리가 길어 연료비가 많이 발생함에 따른 것으로 파악된다.

<표 I -61> 경기도 시내·외 버스유형별 운송원가(실적기준)

(단위: 천원, 원/대)

구분	연간총원가	가동대수(연)	1일 가동대당 원가	원가비율
전체버스-합계	2,205,344,362	3,956,329	557,422	100.00%
시내버스-소계	1,784,572,875	3,293,609	541,829	80.92%
시내버스-광역급행	61,615,471	106,485	578,632	2.79%
시내버스-직행좌석	367,096,281	605,413	606,357	16.65%
시내버스-경기순환	10,534,723	17,916	588,006	0.48%
시내버스-좌석버스	59,681,356	109,252	546,270	2.71%
시내버스-일반(대)	1,020,253,186	1,885,562	541,087	46.26%
시내버스-일반(중)	257,140,835	549,890	467,623	11.66%
시내버스-맞춤형버스	8,251,023	19,091	432,202	0.37%
시외버스-소계	409,113,331	646,167	633,139	18.55%
시외버스-직행	329,312,899	538,585	611,441	14.93%
시외버스-일반	4,345,186	7,300	595,231	0.20%
시외버스-공항	75,455,246	100,282	752,431	3.42%
공항버스-한정면허	11,658,156	16,554	704,250	0.53%

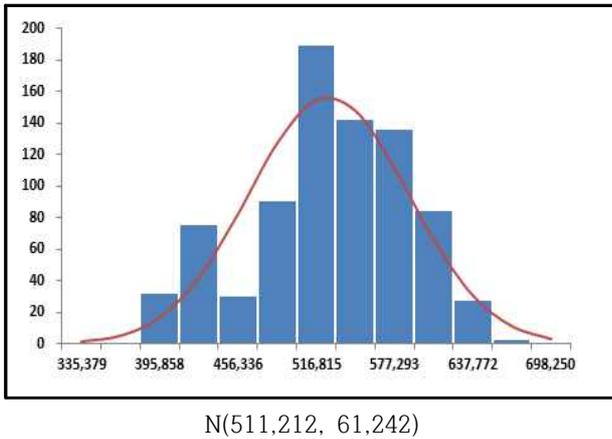
6) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

1) 시내버스-일반(대형)

시내-일반(대형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 511,212원, 표준편차가 61,242원으로서 평균값의 11.98%정도로 나타났다. 가장 높은 계급값을 보이는 구간은 484,777원에서 511,212원 사이 구간으로 총 818개 노선 중 173개 노선(21.15%)이 포함되는 것으로 나타났다.

<표 I -62> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



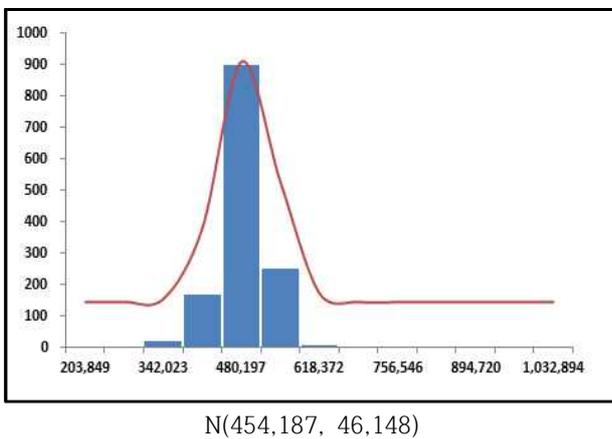
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	570,377		151
$0.677 \leq Fi < 0.833$	539,342	570,377	128
$0.500 \leq Fi < 0.677$	511,212	539,342	138
$0.333 \leq Fi < 0.500$	484,777	511,212	173
$0.167 \leq Fi < 0.333$	452,046	484,777	92
$0.167 < Fi$		452,046	136
합계			818

2) 시내버스-일반(중형)

시내-일반(중형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 454,187원, 표준편차가 46,148원으로서 평균값의 10.16%정도로 나타났다. 이 중 434,267원에서 475,384원 사이 구간에 전체 노선 1,398개 중 773개(55.29%)가 분포하고 있는 것으로 분석되었다.

<표 I -63> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



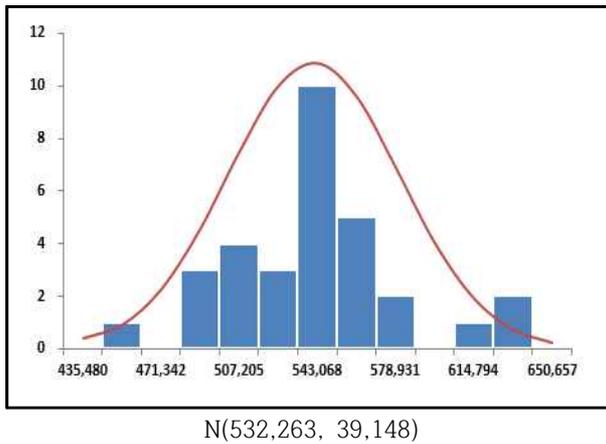
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	498,770		143
$0.677 \leq Fi < 0.833$	475,384	498,770	199
$0.500 \leq Fi < 0.677$	454,187	475,384	404
$0.333 \leq Fi < 0.500$	434,267	454,187	369
$0.167 \leq Fi < 0.333$	409,604	434,267	81
$0.167 < Fi$		409,604	202
합계			1,398

3) 시내버스-좌석

시내-좌석버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 532,263원, 표준편차가 39,148원으로
서 평균값의 7.36%정도로 나타나고 있다. 전체 31개 노선 중 6개(19.35%) 노선의 운송원가가
550,245원 이상, 5개(16.13%) 노선의 운송원가가 494,442원 미만인 것으로 분석되었다.

<표 I -64> 경기도 시내버스-좌석 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



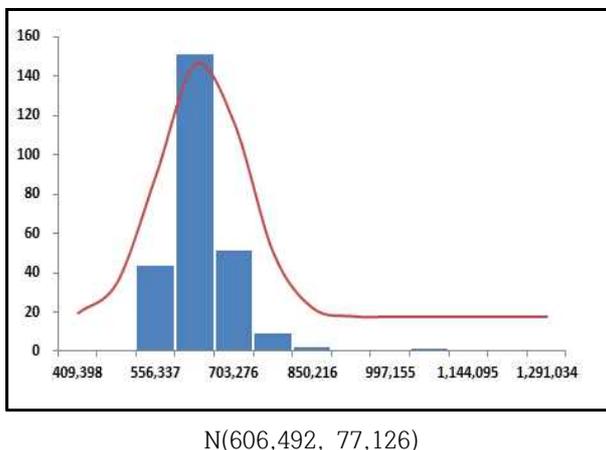
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	570,083		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	550,245	570,083	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	532,263	550,245	11
$0.333 \leq Fi < 0.500$	515,365	532,263	3
$0.167 \leq Fi < 0.333$	494,442	515,365	6
$0.167 < Fi$		494,442	5
합계			31

4) 시내버스-직행좌석

시내-직행좌석의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 606,492원, 표준편차가 77,126원으로
서 평균값의 12.72%정도로 나타나고 있다. 전체 265개 노선 중 24개(9.06%) 노선의 운송원가가
681,003원 이상, 20개(7.55%) 노선의 운송원가가 531,981원 미만인 것으로 분석되었다.

<표 I -65> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



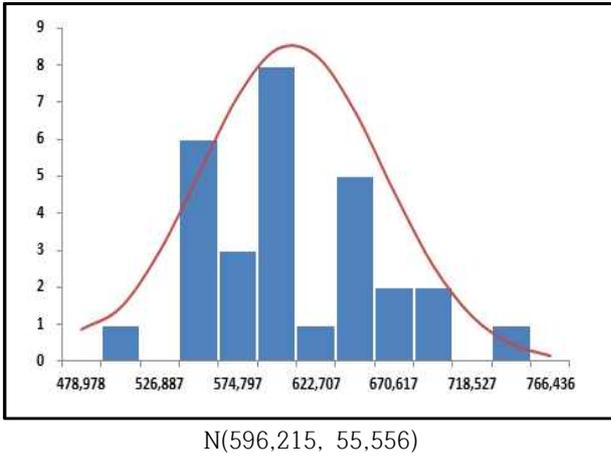
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	681,003		24
$0.677 \leq Fi < 0.833$	641,918	681,003	28
$0.500 \leq Fi < 0.677$	606,492	641,918	48
$0.333 \leq Fi < 0.500$	573,201	606,492	75
$0.167 \leq Fi < 0.333$	531,981	573,201	70
$0.167 < Fi$		531,981	20
합계			265

5) 시내버스-광역급행

시내-광역급행의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 596,215원, 표준편차가 55,556원으로서 평균값의 9.32%정도로 나타나고 있다. 전체 29개 노선 중 5개(17.24%) 노선의 운송원가가 649,887원 이상인 것으로 분석되었고, 2개(6.90%) 노선의 운송원가가 542,544원 미만인 것으로 나타났다.

<표 I -66> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



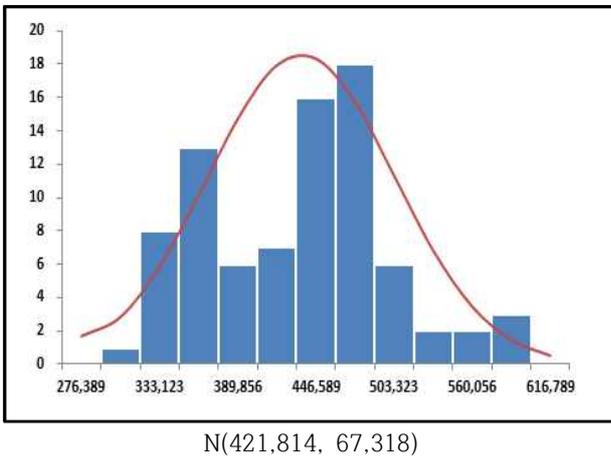
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	649,887		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	621,733	649,887	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	596,215	621,733	1
$0.333 \leq Fi < 0.500$	572,235	596,215	8
$0.167 \leq Fi < 0.333$	542,544	572,235	8
$0.167 < Fi$		542,544	2
합계			29

6) 시내버스-맞춤형버스

시내-광역급행의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 421,814원, 표준편차가 67,318원으로서 평균값의 15.96%정도로 나타나고 있다. 전체 82개 노선 중 12개(14.63%) 노선의 운송원가가 486,849원 이상인 것으로 분석되었고, 22개(26.83%) 노선의 운송원가가 356,779원 미만인 것으로 나타났다.

<표 I -67> 경기도 시내버스-맞춤형버스 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



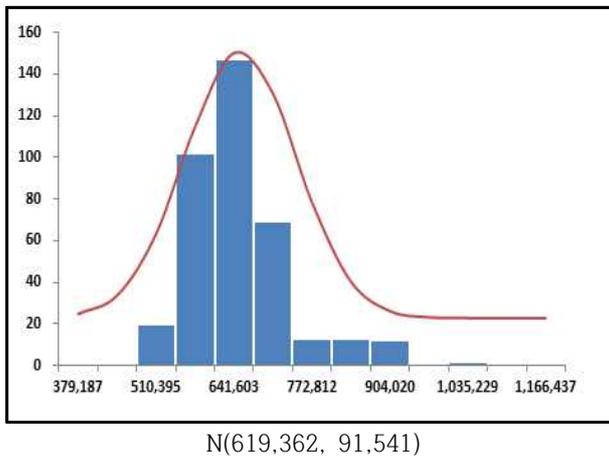
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	486,849		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	452,735	486,849	14
$0.500 \leq Fi < 0.677$	421,814	452,735	21
$0.333 \leq Fi < 0.500$	392,757	421,814	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	356,779	392,757	6
$0.167 < Fi$		356,779	22
합계			82

7) 시외버스-직행

시외-직행버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 619,362원, 표준편차가 91,541원으로
서 평균값의 14.77%정도로 나타나고 있다. 전체 381개 노선 중 96개(25.02%)에 해당되는 노선들
이 운송원가가 619,362원에서 661,368원 사이에 존재하는 것으로 분석되었다.

<표 I -68> 경기도 시외버스-직행 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



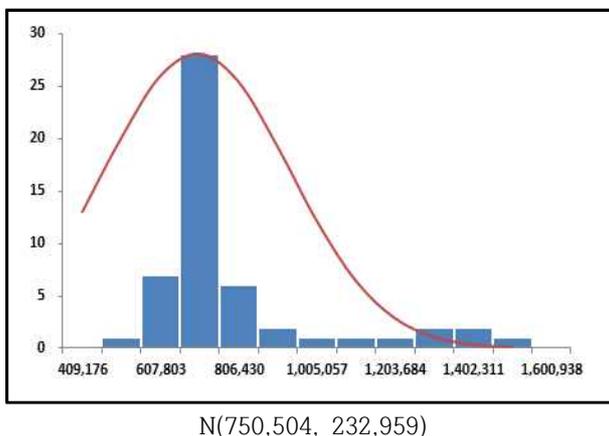
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	707,712		42
$0.677 \leq Fi < 0.833$	661,368	707,712	32
$0.500 \leq Fi < 0.677$	619,362	661,368	96
$0.333 \leq Fi < 0.500$	579,887	619,362	78
$0.167 \leq Fi < 0.333$	531,011	579,887	91
$0.167 < Fi$		531,011	42
합계			381

8) 시외버스-공항

시외-공항버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 750,504원, 표준편차가 232,959원으
로서 평균값의 31.04%정도로 나타나고 있다. 전체 52개 노선 중 7개(13.46%) 노선의 운송원가가
975,563원 이상인 것으로 분석되었고, 타 유형에 비하여 평균 운행거리가 길어 연료비가 높게 발
생하고 높은 인건비가 발생하여 상대적으로 운송원가가 높은 노선이 많은 것으로 나타나고 있다.

<표 I -69> 경기도 시외버스-공항 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	975,563		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	857,508	975,563	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	750,504	857,508	1
$0.333 \leq Fi < 0.500$	649,948	750,504	20
$0.167 \leq Fi < 0.333$	525,444	649,948	20
$0.167 < Fi$		525,444	1
합계			52

9) 기타유형

기타유형의 노선별 평균 1일 대당 운송원가를 살펴보면, 공항버스-한정면허가 701,409원으로 서 타 유형에 비하여 큰 것으로 나타나고 있다. 유형별 평균대비 표준편차를 살펴보면, 시내-경기순환, 시외-일반버스, 공항-한정면허가 각각 5.78%, 0.87%, 24.12%로 나타나고 있으며, 공항-한정면허는 상대적으로 편차가 큰 것으로 나타났다.

<표 I -70> 경기도 기타유형 노선별 운송원가 비교

(단위: 원)

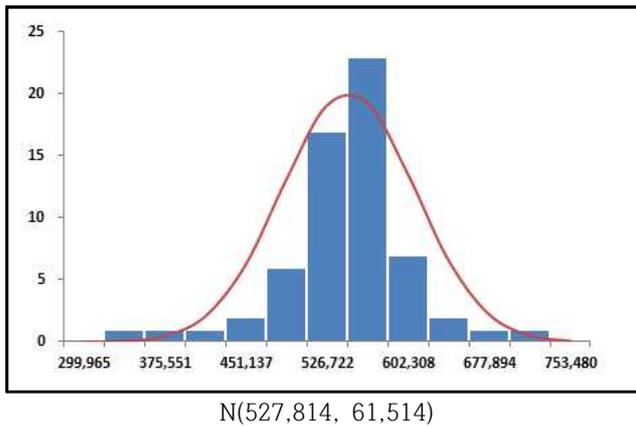
구 분	시내-경기순환	시외-일반버스	공항-한정면허
노선수	6	4	12
노선별 평균 1일 가동대당 원가	584,326	594,094	701,409
표준편차	14,396	3,670	160,434

3.2.3 버스업체별 운송원가(실적기준)

1) 시내버스

회사별 대당 운송원가의 분포를 시내/시외로 구분하여 파악하였으며, 시내버스의 업체별 대당 운송원가 분포는 다음과 같이 나타나고 있다. 시내버스 업체별 1일 대당 운송원가 평균발생금액은 527,814원으로 나타나고 있으며, 표준편차는 61,514원으로 분석되었다.

<표 I -71> 경기도 시내버스 업체별 운송원가 비교



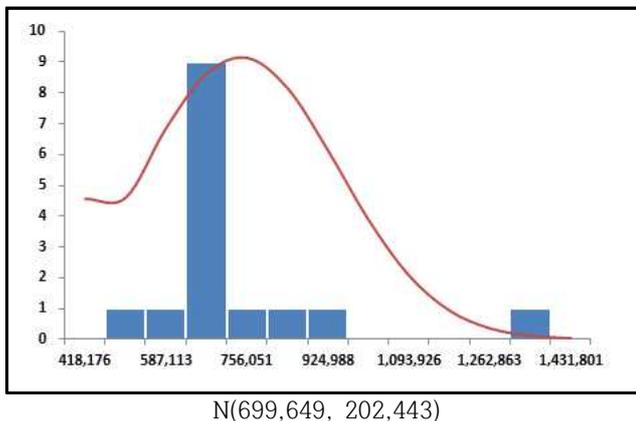
(단위: 원/대)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	587,242		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	556,069	587,242	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	527,814	556,069	20
$0.333 \leq Fi < 0.500$	501,262	527,814	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	468,386	501,262	9
$0.167 < Fi$		468,386	6
합계			62

2) 시외버스

시외버스의 업체별 1일 대당 평균 운송원가는 699,649원으로 나타나고 있으며, 표준편차는 202,443원으로 분석된다. 시외버스는 시내버스보다 1일 운행거리가 길기 때문에 연료비 등이 많이 발생함에 따라 1일 대당 운송원가가 시내버스보다 높은 것으로 분석되었다.

<표 I -72> 경기도 시외버스 업체별 운송원가 비교



(단위: 원/대)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	895,227		1
$0.677 \leq Fi < 0.833$	792,636	895,227	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	699,649	792,636	1
$0.333 \leq Fi < 0.500$	612,265	699,649	6
$0.167 \leq Fi < 0.333$	504,071	612,265	4
$0.167 < Fi$		504,071	1
합계			15

주: 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

7) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스는 포함하고 공항한정면허 제외

3.2.4 원가항목별 운송원가(실적기준)⁸⁾

인건비의 경우 급여, 퇴직급여, 복리후생비를 포함한 금액이며, 연료비는 경유 및 CNG 구입 대금에서 보조금을 차감한 금액이고, 기타의 경우 보험료, 감가상각비 등 기타 원가금액을 포함한다.

전체 버스원가의 구성내역을 검토한 결과 전체 원가 중 인건비의 비중이 57.9%로 가장 높은 것으로 분석되고 있으며, 연료비는 18.1%로 나타나고 있어 버스원가의 대부분이 인건비와 연료비로 이루어진다는 것을 알 수 있다.

유형별 원가항목별 원가를 살펴보면 인건비의 경우 시내-일반(중)이 61.9%로 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타나고 있으며, 시외-공항이 41.9%로 가장 낮은 것으로 분석되었다. 연료비의 경우 시외-직행이 21.6%로 가장 높은 것으로 나타나고 있으며, 시내-맞춤형버스가 13.6%로 가장 낮은 것으로 나타났다.

한편, 시내버스의 운송원가 중 인건비의 비중이 60.8%로 시외버스에 비해 상대적으로 높으며, 연료비의 비중이 17.4%로 시외버스에 비해 상대적으로 낮은 것으로 분석된다. 이와 같은 결과는 시내버스가 시외버스에 비하여 상대적으로 높은 인건비를 받고 있으며, 시외버스는 운행거리가 길어 연료비의 비중이 높기 때문에 상대적으로 시내버스는 시외버스에 비해 인건비의 비중은 높고 연료비의 비중은 낮은 것으로 분석된다.

<표 I -73> 경기도 시내·외 버스유형별 원가항목별 운송원가(실적기준)

(단위: 원/대)

유형	운송원가	인건비		연료비		기타	
		금액	비율	금액	비율	금액	비율
전체버스-합계	557,422	322,678	57.9%	101,023	18.1%	133,721	24.0%
시내버스-소계	541,829	329,649	60.8%	94,451	17.4%	117,729	21.8%
시내버스-광역급행	578,632	329,894	57.0%	113,710	19.7%	135,028	23.3%
시내버스-직행좌석	606,357	357,652	59.0%	114,716	18.9%	133,989	22.1%
시내버스-경기순환	588,006	341,726	58.1%	124,507	21.2%	121,773	20.7%
시내버스-좌석버스	546,270	319,635	58.5%	104,894	19.2%	121,741	22.3%
시내버스-일반(대)	541,087	333,521	61.6%	94,047	17.4%	113,519	21.0%
시내버스-일반(중)	467,623	289,486	61.9%	67,982	14.5%	110,155	23.6%
시내버스-맞춤형버스	432,202	260,663	60.3%	58,720	13.6%	112,819	26.1%
시외버스-소계	633,139	287,690	45.4%	133,987	21.2%	211,462	33.4%
시외버스-직행	611,441	281,530	46.0%	132,113	21.6%	197,798	32.4%
시외버스-일반	595,231	358,442	60.2%	109,970	18.5%	126,819	21.3%
시외버스-공항	752,431	315,623	41.9%	145,796	19.4%	291,012	38.7%
공항버스-한정면허	704,250	301,412	42.8%	121,788	17.3%	281,050	39.9%

8) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

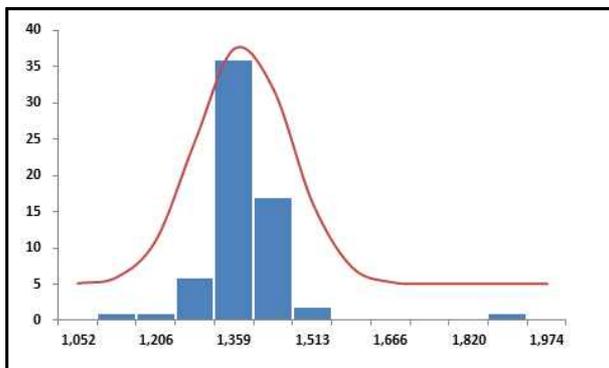
1) 재료비

가. 연료비(경유)-보조금 차감전

유류비(경유)는 버스의 운행에 소요되는 유류비(경유)로 보조금 차감 전 2018년도 경기도 버스 업체의 경유구입단가(원/ℓ)의 분포를 검토한 결과 평균구입단가는 1,338원/ℓ, 표준편차는 90원/ℓ으로 나타나고 있다.

<표 I -74> 경기도 시내·외 버스업체별 연료비(경유) 구입단가 비교

(단위: 원/L)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	1,425		3
0.677 ≤ Fi < 0.833	1,379	1,425	8
0.500 ≤ Fi < 0.677	1,338	1,379	17
0.333 ≤ Fi < 0.500	1,299	1,338	20
0.167 ≤ Fi < 0.333	1,251	1,299	12
0.167 < Fi		1,251	4
합계			64

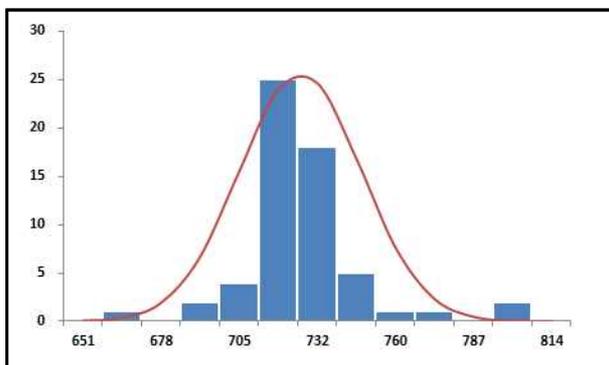
주: 경유 차량 운영을 운행하지 않는 6개 업체 제외

나. 연료비(CNG)-보조금 차감전

연료비(CNG)는 버스의 운행에 소요되는 연료비(CNG)로 이동식 충전소에 대한 보조금 차감전 비용으로 구입단가의 차이는 지역별 가격차이로 인한 것으로 파악되므로 인정원가항목에 포함시키지 않았다. 2018년도 경기도 버스업체의 평균 CNG구입단가는 720원/m³이며, 표준편차는 21원/m³로 나타나고 있다.

<표 I -75> 경기도 시내·외 버스업체별 연료비(CNG) 구입단가 비교

(단위: 원/m³)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	740		7
0.677 ≤ Fi < 0.833	729	740	3
0.500 ≤ Fi < 0.677	720	729	15
0.333 ≤ Fi < 0.500	711	720	18
0.167 ≤ Fi < 0.333	700	711	12
0.167 < Fi		700	4
합계			59

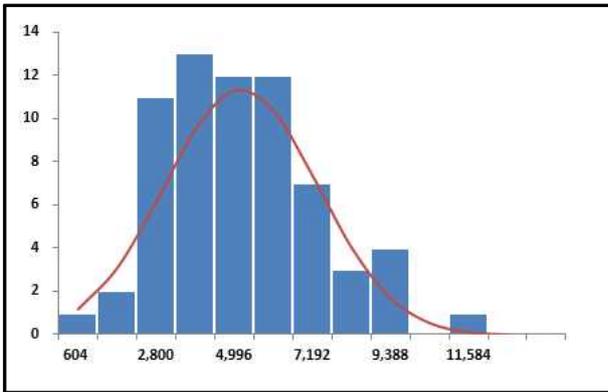
주: CNG 차량 운영을 운행하지 않는 11개 업체 제외

다. 타이어비

타이어비는 버스의 타이어 교체에 따른 비용으로서 1일 대당 평균 발생원가는 4,634원, 표준편차는 2,138원으로 나타나고 있다. 업체 간 타이어비의 차이는 차량유형, 교체주기 등과 연관되어 발생하는 것으로 분석된다.

<표 I-76> 경기도 시내·외 버스업체별 대당 타이어비 비교

(단위: 원/대)



N(4,634, 2,138)

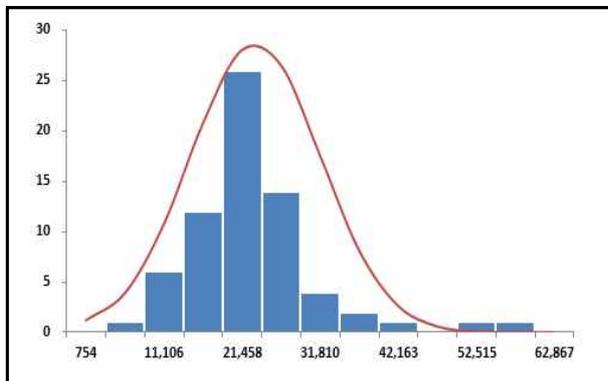
주: 장부상 타이어비 미계상 4개 업체 제외

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	6,700		13
$0.677 \leq Fi < 0.833$	5,616	6,700	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	4,634	5,616	14
$0.333 \leq Fi < 0.500$	3,711	4,634	11
$0.167 \leq Fi < 0.333$	2,568	3,711	11
$0.167 < Fi$		2,568	13
합계			66

라. 부품비+기타

부품비는 버스의 수리 등 부품교체에 따른 비용이며, 기타비용은 버스의 운행과 직접 관련된 소모성 물품에 대한 비용으로 1일 대당 평균발생원가는 20,650원, 표준편차는 8,546원으로 나타나고 있다. 업체 간 대당 발생비용의 차이는 차량연식, 연료종류 등과 연관되어 있는 것으로 분석되며, 업체간 부품 등의 구매단가 차이도 있을 것으로 판단된다.

<표 I-77> 경기도 시내·외 버스업체별 대당 부품비 및 기타재료비 비교 (단위: 원/대)



N(20,650, 8,546)

장부상 부품비 미계상 2개 업체 제외

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	28,906		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	24,575	28,906	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	20,650	24,575	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	16,961	20,650	21
$0.167 \leq Fi < 0.333$	12,393	16,961	12
$0.167 < Fi$		12,393	10
합계			68

2) 노무비

가. 급여(운전직)

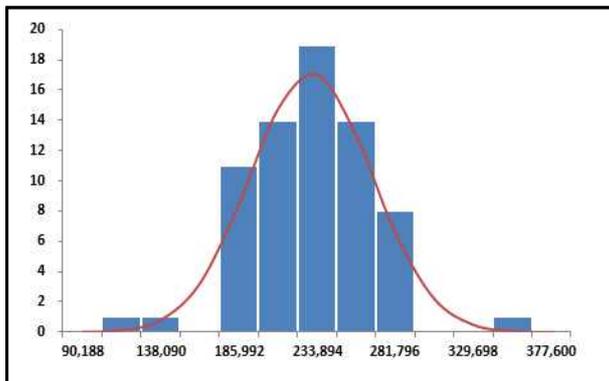
급여(운전직)는 버스운전직의 급여로 기본급, 수당, 상여금이 포함된다. 경기도 버스업체의 1일 가동대당 인건비를 분석한 결과 평균값이 218,293원, 표준편차는 36,615원으로 나타나고 있다.

이 중 최하위 계급 182,919원 미만에 해당되는 업체가 8개이며, 최상위 계급 253,666원 이상에 해당되는 업체가 11개인 것으로 분석되었다.

경기도 버스업체 운전직에 대한 1인당 월평균급여를 조사한 결과 평균은 3,334,294원, 표준편차는 606,459원으로 나타나고 있다. 평균대비 표준편차의 비율이 18.19%로서 불균형의 정도가 일정 수준 이상인 것으로 분석된다.

<표 I -78> 경기도 시내·외 버스업체별 가동대당 운전직 급여 비교

(단위: 원/대)



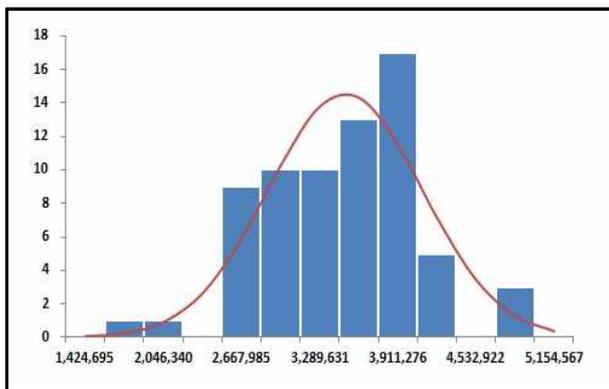
N(218,293, 36,615)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	253,666		11
$0.677 \leq Fi < 0.833$	235,111	253,666	11
$0.500 \leq Fi < 0.677$	218,293	235,111	13
$0.333 \leq Fi < 0.500$	202,488	218,293	12
$0.167 \leq Fi < 0.333$	182,919	202,488	14
$0.167 < Fi$		182,919	8
합계			69

주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

<표 I -79> 경기도 시내·외 버스업체별 1인당 운전직 급여 비교

(단위: 원/1인당 월평균 급여)



N(3,334,294, 606,459)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	3,920,187		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	3,612,856	3,920,187	17
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3,334,294	3,612,856	12
$0.333 \leq Fi < 0.500$	3,072,519	3,334,294	11
$0.167 \leq Fi < 0.333$	2,748,401	3,072,519	8
$0.167 < Fi$		2,748,401	13
합계			69

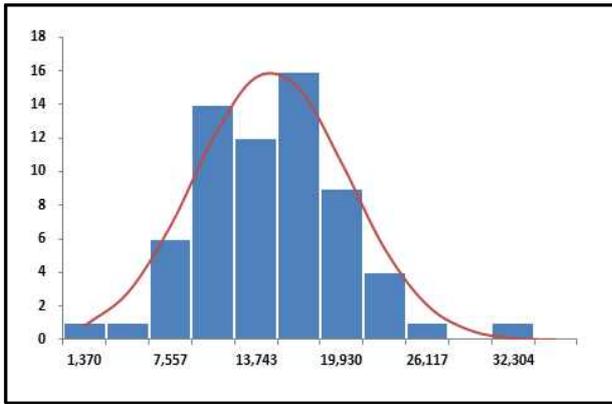
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

나. 급여(정비직)

급여(정비직)는 버스 정비직의 급여로 기본급, 수당, 상여금이 포함되며, 1일 대당 평균월가가 13,295원이며, 표준편차는 5,505원으로 나타나고 있다.

<표 I -80> 경기도 시내·외 버스업체별 정비직 급여 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	18,614		11
$0.677 \leq Fi < 0.833$	15,824	18,614	9
$0.500 \leq Fi < 0.677$	13,295	15,824	12
$0.333 \leq Fi < 0.500$	10,919	13,295	11
$0.167 \leq Fi < 0.333$	7,977	10,919	11
$0.167 < Fi$		7,977	11
합계			65

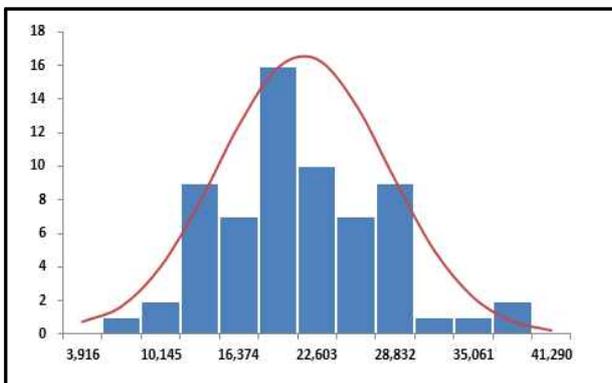
주: 장부상 급여(정비직) 미산정 5개 업체 제외

다. 퇴직급여(운전직+정비직)

퇴직급여는 운전직, 정비직에 대한 퇴직급여 또는 총당금설정 비용으로서, 일부 업체의 경우 결산 시 퇴직급여총당금을 설정하지 않음에 따라 월가가 없는 경우가 발생하고 있다. 평균 퇴직급여(월가)는 19,952이며, 표준편차는 6,683원으로서 평균대비 표준편차의 비율이 33.50%로 업체간 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 운전직에 대한 1일 대당 급여의 표준편차가 크지 않음을 감안할 경우 퇴직급여의 업체간 큰 차이는 퇴직급여총당금 설정, 퇴직급여 지급기준 등이 업체별로 상이함에 따른 것으로 분석된다.

<표 I -81> 경기도 시내·외 버스업체별 대당 퇴직급여(운전직+정비직) 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	26,408		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	23,021	26,408	9
$0.500 \leq Fi < 0.677$	19,952	23,021	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	17,067	19,952	16
$0.167 \leq Fi < 0.333$	13,495	17,067	8
$0.167 < Fi$		13,495	12
합계			65

주: 장부상 퇴직급여 미산정 5개 업체 제외

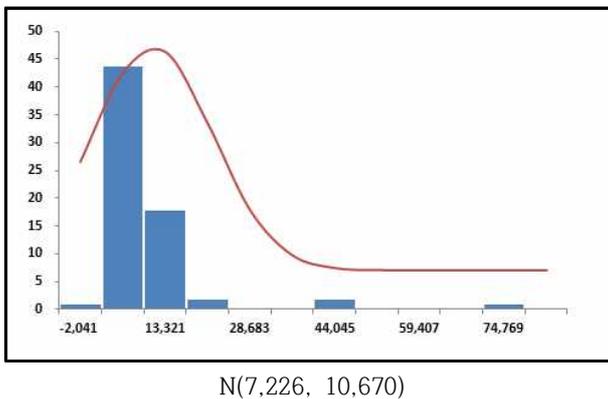
3) 경비

가. 전력·가스·수도비+수선 및 소모품비+기타

전력·가스·수도비는 업체의 전력, 가스, 수도비용, 수선비는 버스 운행/정비와 관련된 건물, 차고지 등에 대한 수선비용, 소모품비는 문구류 및 전산용 소모품 등에 대한 비용, 기타비용은 버스의 운행과 관련된 기타 비용을 나타낸다. 1일 대당 평균원가가 7,226원이며, 표준편차는 10,670원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 147.66%로 분석된다.

<표 I -82> 경기도 시내·외 버스업체별 전력가스수도비 등의 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	17,534		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	12,127	17,534	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	7,226	12,127	6
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2,620	7,226	37
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-3,082	2,620	15
$0.167 < Fi$		-3,082	-
합계			68

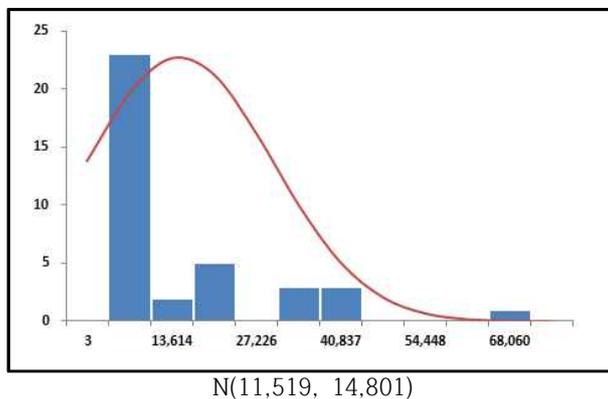
주: 장부상 전력가스수도비 미산정 3개 업체 제외

나. 통행료

통행료는 버스의 운행 시 소요되는 통행료로서 주로 시외버스 등에서 발생하는 비용으로 1일 대당 평균원가가 11,519원이며, 표준편차는 14,801원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 128.49%로 업체간 원가 차이가 큰 것으로 나타났다. 이는 업체별 통행료를 지불하는 보유 노선 현황이 상이하기 때문인 것으로 판단된다.

<표 I -83> 경기도 시내·외 버스업체별 통행료 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	25,818		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	18,317	25,818	1
$0.500 \leq Fi < 0.677$	11,519	18,317	4
$0.333 \leq Fi < 0.500$	5,131	11,519	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	5,131	18
$0.167 < Fi$		0	0
합계			37

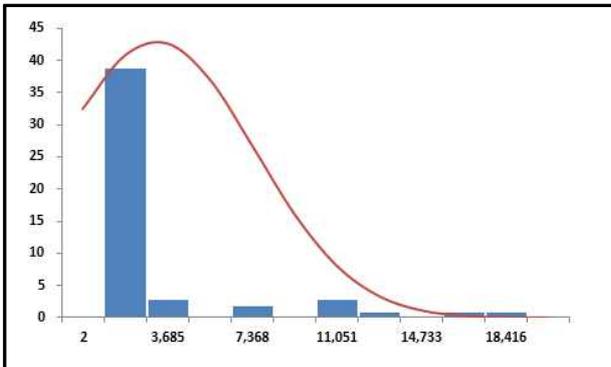
주: 장부상 통행료 미산정 33개 업체 제외

다. 청소비

청소비는 버스 차량 및 차고지 등에 대한 청소용품 구입 및 외주청소비로서 1일 대당 평균원가가 2,280원이며, 표준편차는 4,256원으로, 평균대비 표준편차의 비율이 186.65%로 업체간 큰 편차를 보이고 있다. 이러한 차이는 외주청소비의 경우 인건비 등이 포함되는 반면, 자체적으로 청소를 하는 경우 청소용품 구입비 등만 포함됨에 따른 것으로 파악된다.

<표 I -84> 경기도 시내·외 버스업체별 청소비 비교

(단위: 원/대)



N(2,280, 4,256)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	6,392		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4,235	6,392	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	2,280	4,235	2
$0.333 \leq Fi < 0.500$	443	2,280	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	443	23
$0.167 < Fi$		0	0
합계			50

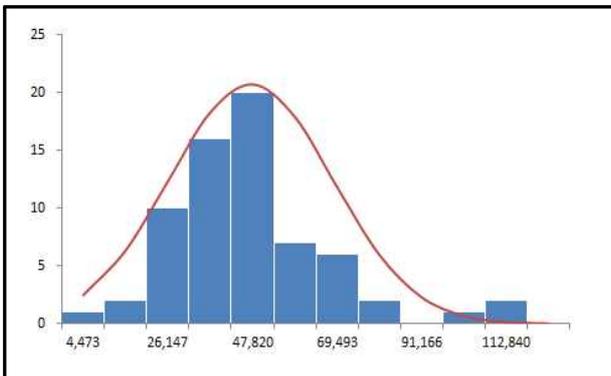
주: 장부상 청소비 미산정 21개 업체 제외

라. 감가상각비

감가상각비는 버스차량에 대한 감가상각비로서 1일 대당 평균원가가 45,874원이며, 표준편차는 34,681원으로 평균대비 표준편차의 비율이 75.60%로 나타나고 있다. 업체간 감가상각비의 차이는 차량연식, 연료형태 등의 차이에 따른 취득원가 차이 및 업체간 상이한 상각방법에 따른 것으로 분석된다.

<표 I -85> 경기도 시내·외 버스업체별 감가상각비 비교

(단위: 원/대)



N(45,874, 34,681)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	79,379		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	61,804	79,379	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	45,874	61,804	18
$0.333 \leq Fi < 0.500$	30,904	45,874	24
$0.167 \leq Fi < 0.333$	12,369	30,904	17
$0.167 < Fi$		12,369	2
합계			67

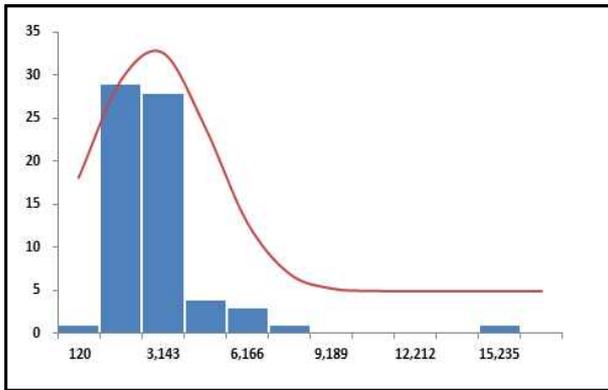
주: 장부상 감가상각비 미산정 3개 업체 제외

마. 세금과공과

세금과공과는 버스 및 차고지 등에 대한 재산세 및 사업소세 등의 제세공과금에 대한 비용으로서 1일 대당 평균원가가 2,009원이며, 표준편차는 2,100원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 104.54%로서 업체간 편차가 큰 것으로 분석된다. 이는 건물 및 토지 등의 보유 여부 및 재산세 등에 대한 지역별 차이로 인하여 업체간 차이가 큰 것으로 파악된다.

<표 I -86> 경기도 시내·외 버스업체별 세금과공과 비교

(단위: 원/대)



N(2,009, 2,100)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	4,038		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	2,974	4,038	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	2,009	2,974	14
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1,103	2,009	26
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	1,103	18
$0.167 < Fi$		0	
합계			67

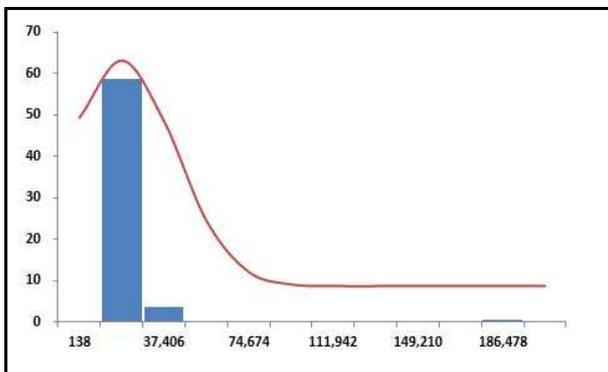
주: 장부상 세금과공과 미산정 3개 업체 제외

바. 임차료

임차료는 차량 운행 및 정비와 관련한 차고지/차량/기타로 구분되는 임차료로서 1일 대당 평균원가가 9,427원이며, 표준편차는 23,239원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 246.52%로 분석된다. 업체간 임차료의 편차는 차고지 등에 대한 보유 여부에 따라 업체간 발생금액이 크게 나타나고 있으며, 지역별 차고지 임차료의 차이에 따른 것으로 파악된다.

<표 I -87> 경기도 시내·외 버스업체별 임차료 비교

(단위: 원/대)



N(9,427, 23,239)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	31,878		1
$0.677 \leq Fi < 0.833$	20,101	31,878	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	9,427	20,101	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	0	9,427	52
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	0	0
$0.167 < Fi$		0	0
합계			65

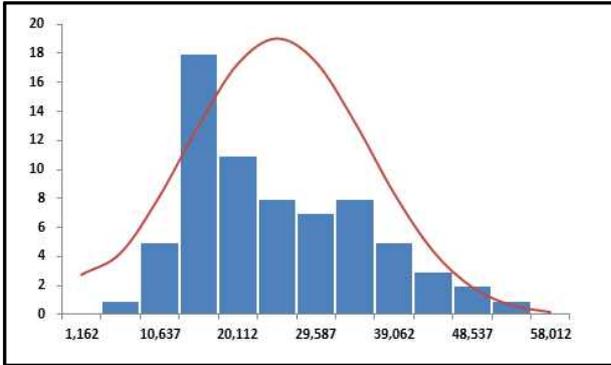
주: 장부상 임차료 미산정 5개 업체 제외

사. 보험료

보험료는 버스 차량의 대인/대물 보험료 등으로서 1일 대당 평균원가가 22,585원, 표준편차는 10,940원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 48.44%로 분석된다. 업체간 보험료의 차이는 업체별 운행 형태(시내/시외 등) 및 과거 사고경험률 등에 따라 발생하는 것으로 파악된다.

<표 I -88> 경기도 시내·외 버스업체별 보험료 비교

(단위: 원/대)



N(22,585, 10,940)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	33,155		12
0.677 ≤ Fi < 0.833	27,611	33,155	10
0.500 ≤ Fi < 0.677	22,585	27,611	7
0.333 ≤ Fi < 0.500	17,863	22,585	10
0.167 ≤ Fi < 0.333	12,016	17,863	19
0.167 < Fi		12,016	11
합계			69

주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

각 버스업체별 보험료에 대하여 보험료율을 기준으로 시내버스 및 시외버스 업체를 구분하여 분석한 결과 평균 보험료율은 시내버스의 경우 211%, 시외버스의 경우 148%이며, 표준편차는 시내버스 160%, 시외버스 130%로서 평균대비 표준편차의 비율이 각각 132%, 114%로 업체간 편차가 큰 것으로 분석되었다. 보험료율이 100% 미만인 업체는 시내버스의 경우 7개 업체(11.86%)이고, 시외버스의 경우 8개 업체(57.14%)로 나타나고 있다.

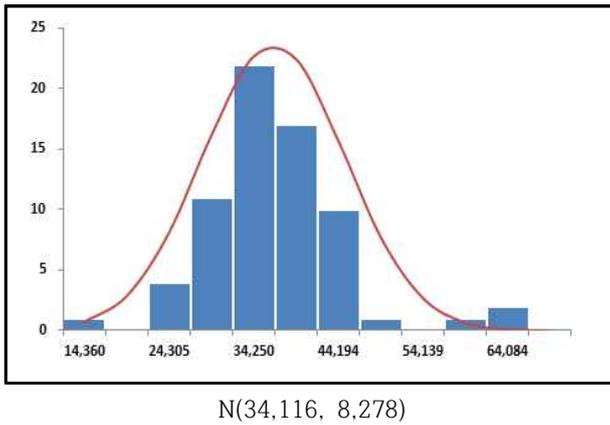
<표 I -89> 경기도 시내·외 버스업체별 보험료율 비교(수정전)

시내버스			시외버스		
보험료율	업체수	비중	보험료율	업체수	비중
200% 이상	26	44.07%	200% 이상	3	21.43%
175% 이상 200% 미만	4	6.78%	175% 이상 200% 미만	0	0.00%
150% 이상 175% 미만	8	13.56%	150% 이상 175% 미만	0	0.00%
125% 이상 150% 미만	7	11.86%	125% 이상 150% 미만	1	7.14%
100% 이상 125% 미만	7	11.86%	100% 이상 125% 미만	2	14.29%
100% 미만	7	11.86%	100% 미만	8	57.14%
합계	59	100.00%	합계	14	100.00%
MAX	1,212.03%		MAX	488.38%	
MIN	79.90%		MIN	58.61%	

아. 복리후생비(운전직+정비직)

복리후생비는 운전직과 정비직 인원에 대한 법정복리후생비와 기타복리후생비로 구성되며, 1일 대당 평균원가가 34,116원이며, 표준편차는 8,278원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 24.27%로 분석된다. 대당 운전직급여의 표준편차가 16.77%인 점을 감안하면 업체 간 복리후생비의 차이는 급여 차이에 따른 법정복리후생비의 차이로 분석된다.

<표 I -90> 경기도 시내·외 버스업체별 운전직/정비직 복리후생비 비교 (단위: 원/대)



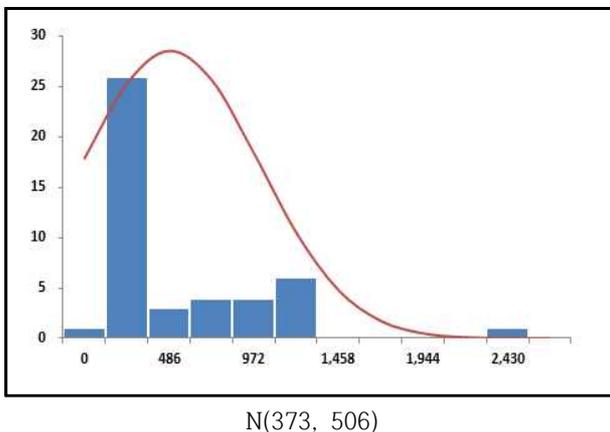
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	42,113		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	37,918	42,113	9
$0.500 \leq Fi < 0.677$	34,116	37,918	15
$0.333 \leq Fi < 0.500$	30,543	34,116	18
$0.167 \leq Fi < 0.333$	26,118	30,543	13
$0.167 < Fi$		26,118	7
합계			69

주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

자. 교육훈련비

교육훈련비용은 운전직/정비직에 대한 교육훈련비용으로서 1일 대당 평균원가가 373원이며, 표준편차는 506원이며, 평균대비 표준편차의 비율이 135.71%로 분석된다. 이와 같은 높은 편차는 업체별 교육훈련활동의 정도의 차이에 따른 것으로 분석되며, 전체 45개 업체 중 29개(64.44%) 업체가 평균보다 낮은 교육훈련비용을 지출하는 것으로 나타났다.

<표 I -91> 경기도 시내·외 버스업체별 교육훈련비 비교 (단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	861		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	605	861	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	373	605	3
$0.333 \leq Fi < 0.500$	154	373	3
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	154	26
$0.167 < Fi$		0	0
합계			45

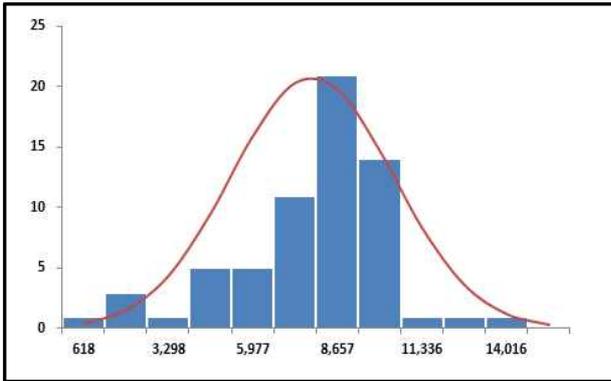
주: 장부상 교육훈련비 미산정 25개 업체 제외

차. 카드수수료

카드수수료는 카드수입에 대한 수수료로서 1일 대당 평균월가가 7,183원이며, 표준편차는 2,543원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 35.40%로 분석된다. 이러한 업체간 편차는 카드수입금의 발생금액 및 비율의 차이에 따른 것으로 분석된다.

<표 I -92> 경기도 시내·외 버스업체별 카드수수료 비교

(단위: 원/대)



N(7,183, 2,543)

주: 장부상 카드수수료 미산정 6개 업체 제외

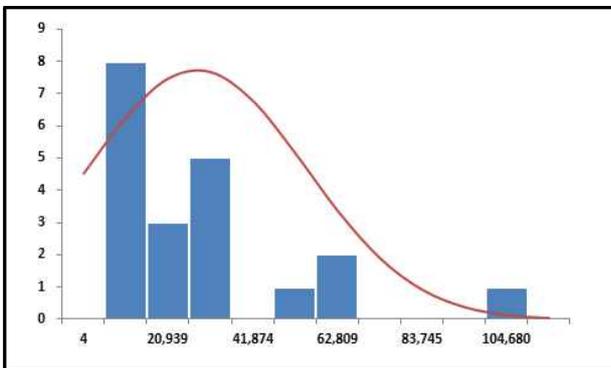
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	9,639		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	8,351	9,639	20
$0.500 \leq Fi < 0.677$	7,183	8,351	15
$0.333 \leq Fi < 0.500$	6,086	7,183	9
$0.167 \leq Fi < 0.333$	4,727	6,086	6
$0.167 < Fi$		4,727	10
합계			64

카. 매표수수료

매표수수료는 승차권의 판매 및 매표수입금 회수와 관련된 수수료로서 1일 대당 평균월가가 22,756원이며, 표준편차는 26,878원으로 나타나고 있으며 평균대비 표준편차의 비율이 118.11%로 분석된다. 매표수수료는 매표수입금에 직접 연관되는 금액으로서 업체별 매표수입금의 차이로 인하여 업체간 편차가 발생하고 있는 것으로 분석되며, 업체 간 편차가 큰 것은 시외버스의 경우 매표수입금이 차지하는 비중이 높아 발생금액이 큰 반면, 매표수입금이 발생하는 일부 시내버스의 경우 발생금액이 작게 나타남에 따른 것으로 파악된다.

<표 I -93> 경기도 시내·외 버스업체별 매표수수료 비교

(단위: 원/대)



N(22,756, 26,878)

주: 장부상 매표수수료 미산정 50개 업체 제외

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	48,722		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	35,102	48,722	1
$0.500 \leq Fi < 0.677$	22,756	35,102	4
$0.333 \leq Fi < 0.500$	11,155	22,756	4
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	11,155	8
$0.167 < Fi$		0	0
합계			20

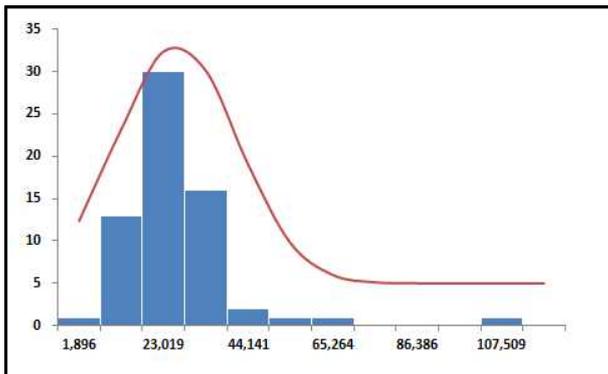
4) 판매비와관리비

가. 급여(임원+관리직)

급여는 임원 및 관리직에 대한 기본급, 상여, 제수당 등의 비용으로서 1일 대당 평균급여가 22,265원이며, 표준편차는 12,836원으로 평균대비 표준편차의 비율이 57.65%로 분석된다.

<표 I -94> 경기도 시내·외 버스업체별 임원 및 관리직 급여 비교

(단위: 원/대)



N(22,265, 12,836)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833≤Fi	34,666		4
0.677≤Fi<0.833	28,161	34,666	11
0.500≤Fi<0.677	22,265	28,161	14
0.333≤Fi<0.500	16,724	22,265	15
0.167≤Fi<0.333	9,864	16,724	14
0.167<Fi		9,864	8
합계			66

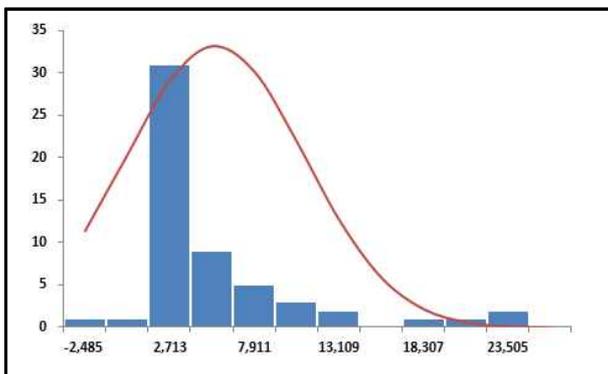
주: 기타사업의 비율이 높은 4개 업체 제외

나. 퇴직급여(임원+관리직)

퇴직급여는 임원 및 관리직에 대한 퇴직급여 지급액 또는 퇴직급여충당금 설정비용으로서 1일 대당 평균 퇴직급여가 4,225원이며, 표준편차는 5,427원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 128.44%로 분석된다. 급여에 비하여 퇴직급여의 업체간 차이가 큰 것은 업체간 퇴직급여에 대한 비용설정여부 및 설정비율 등의 차이에 따른 것으로 분석된다.

<표 I -95> 경기도 시내·외 버스업체별 임원 및 관리직 퇴직급여 비교

(단위: 원/대)



N(4,225, 5,427)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833≤Fi	9,468		6
0.677≤Fi<0.833	6,718	9,468	4
0.500≤Fi<0.677	4,225	6,718	6
0.333≤Fi<0.500	1,883	4,225	15
0.167≤Fi<0.333	0	1,883	24
0.167<Fi		0	1
합계			56

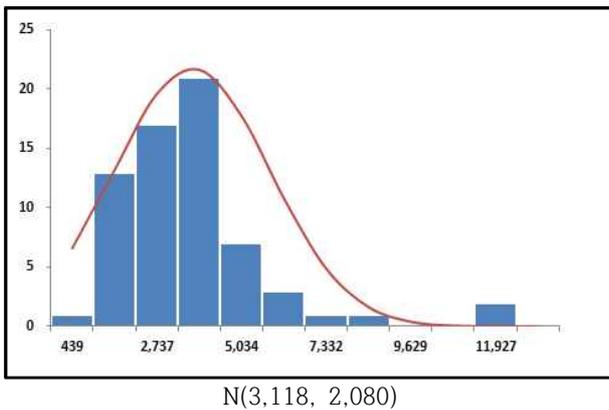
주: 장부상 퇴직급여(판관비) 미산정 업체, 기타사업의 비율이 높은 14개 업체 제외

다. 복리후생비(임원+관리직)

복리후생비는 임원 및 관리직에 대한 법정복리후생비 및 기타복리후생비로서 1일 대당 평균복리후생비가 3,118원이며, 표준편차는 2,080원으로 평균대비 표준편차의 비율이 62.46%로 분석된다. 평균대비 표준편차의 비율이 급여의 비율과 유사한 수준으로 업체 간 복리후생비의 차이는 대부분 급여 차이에 따른 법정복리후생비의 차이로 분석된다.

<표 I -96> 경기도 시내·외 버스업체별 임원 및 관리직 복리후생비 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833≤Fi	5,127		6
0.677≤Fi<0.833	4,073	5,127	6
0.500≤Fi<0.677	3,118	4,073	15
0.333≤Fi<0.500	2,220	3,118	18
0.167≤Fi<0.333	1,108	2,220	16
0.167<Fi		1,108	5
합계			66

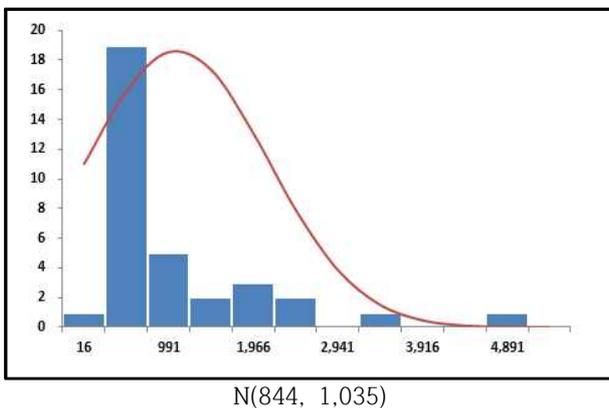
주: 기타사업의 비율이 높은 4개 업체 제외

라. 임차료(판관비)

버스업체의 일반 운영 및 관리를 위한 사무실 및 기자재 등에 대한 임차비용으로서 1일 대당 평균임차료가 844원이며, 표준편차는 1,035원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 122.74%로 업체 간 편차가 큰 것으로 분석된다. 이러한 편차는 사무실 용도의 건물 또는 시설물의 자가소유 혹은 임차여부에 따른 것으로 파악된다.

<표 I -97> 경기도 시내·외 버스업체별 임차료(판관비) 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833≤Fi	1,844		4
0.677≤Fi<0.833	1,319	1,844	3
0.500≤Fi<0.677	844	1,319	4
0.333≤Fi<0.500	397	844	9
0.167≤Fi<0.333	0	397	14
0.167<Fi		0	0
합계			34

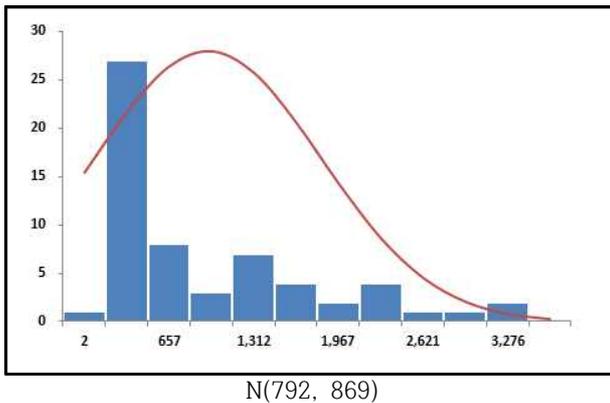
주: 장부상 임차료(판관비) 미산정 업체, 기타사업의 비율이 높은 36개 업체 제외

마. 세금과공과(판관비)

세금과공과는 업체의 일반 운영 및 관리를 위하여 지출되는 제세공과금으로서 1일 대당 평균 세금과공과가 792원이며, 표준편차는 869원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 109.68%로 분석된다. 업체간 세금과공과의 차이는 부동산 등의 소유 여부에 따른 차이 등으로 인한 것으로 파악된다.

<표 I -98> 경기도 시내·외 버스업체별 세금과공과(판관비) 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	1,632		10
0.677 ≤ Fi < 0.833	1,191	1,632	6
0.500 ≤ Fi < 0.677	792	1,191	7
0.333 ≤ Fi < 0.500	417	792	7
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	417	30
0.167 < Fi		0	0
합계			60

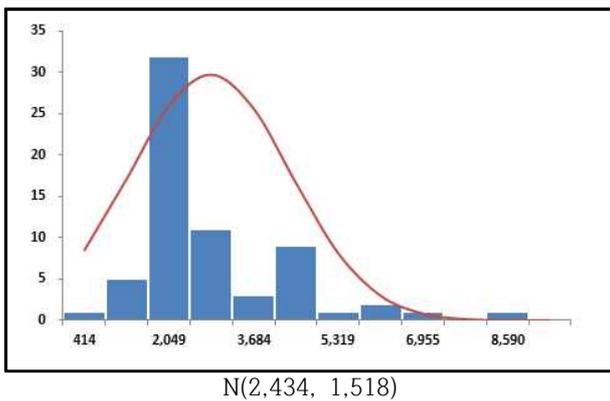
주: 장부상 세금과공과(판관비) 미산정 업체 및 기타사업의 비율이 높은 10개 업체 제외

바. 기타판관비(광고선전비+지급수수료+일반차량유지비)

기타판관비는 업체의 일반 운영 및 관리를 위하여 지출되는 광고선전비, 지급수수료, 일반차량 유지비로서 1일 대당 평균 기타판관비가 2,434원이며, 표준편차는 1,518원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 62.36%로 분석된다. 업체간 기타판관비의 차이는 광고활동 여부 및 일반차량 보유 여부 등에 따른 차이로 인한 것으로 파악된다.

<표 I -99> 경기도 시내·외 버스업체별 기타판관비 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	3,901		14
0.677 ≤ Fi < 0.833	3,132	3,901	2
0.500 ≤ Fi < 0.677	2,434	3,132	5
0.333 ≤ Fi < 0.500	1,779	2,434	17
0.167 ≤ Fi < 0.333	968	1,779	24
0.167 < Fi		968	4
합계			66

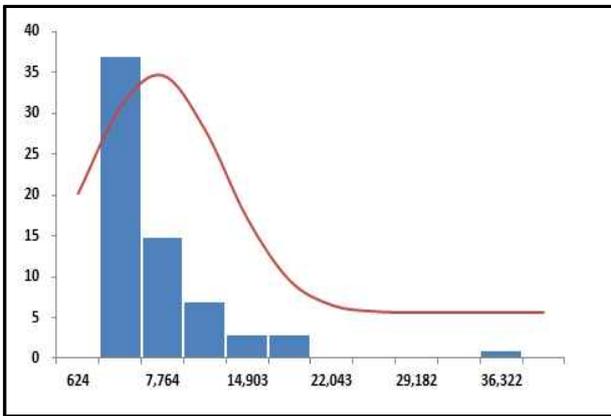
주: 기타사업의 비율이 높은 4개 업체 제외

5) 운영개선지원금 산정 시 제외원가

운영개선지원금 산정 시 제외원가는 사고처리비(운송원가), 접대비(판관비), 일반감가상각비(판관비), 무형(이연)자산상각비(판관비), 대손상각비(판관비), 기타(판관비)로서 1일 대당 평균 제외원가가 5,457원이며, 표준편차는 5,516원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 101.09%로 분석된다. 업체간 제외원가의 차이는 노선양도·양수로 인한 영업권상각 여부 등에 따른 차이로 인한 것으로 파악된다.

<표 I -100> 경기도 시내·외 버스업체별 제외원가 비교

(단위: 원/대)



N(5,457, 5,516)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	10,786		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	7,990	10,786	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	5,457	7,990	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	3,076	5,457	23
$0.167 \leq Fi < 0.333$	127	3,076	24
$0.167 < Fi$		127	0
합계			66

주: 기타사업의 비율이 높은 4개 업체 제외

3.3 실제원가기준 운송수지 분석

실제원가를 적용한 운송원가와 운송수입⁹⁾을 이용하여 업체별 노선별 운송수지(운송수입-운송원가)를 산정한다.

3.3.1 분석방법론

운송수지 분석은 버스 유형별, 업체별 운송원가 분석을 포함한다. 구체적으로 1) 버스유형별 운송수지 분석은 시내버스 6종(일반/좌석/직행좌석/광역급행/경기순환/맞춤형버스), 시외버스 3종(일반/직행/공항), 그리고 공항버스(한정면허) 1종으로 구분 분석하였으며, 여기서 시내버스 일반의 경우 중형과 대형으로 구분하여 분석하였다. 여기서 운송수지는 2018년 업체별 실적기준 산정된 운송원가를 기준으로 하여 운송수지(운송수입-운송원가 또는 운송수입/운송원가)를 산정한다.

9) 운송수입금은 현금수입금, 카드수입금, 매표수입금 및 수도권통합환승 등에 따른 손실보전금을 포함

<표 I -101> 운송원가 구성항목 및 노선별 배부기준(2018년)

대분류	소분류	노선별 배부기준(식)	비고
A. 재 료 비	A0. 소계	$\sum (A1, A2, A3, \dots, A7)$	
	A1. 유류비(경유)	노선의 경유구입비×CP(A1)	노선기준
	A1. 보조금(경유)	유형의 경유보조금×(노선의 경유구입비/유형의 경유구입비)	4유형기준
	A2. 유류비(CNG)	노선의 CNG구입비	노선기준
	A2. 보조금(CNG)	회사의 CNG보조금×(노선의 CNG구입비/유형의 CNG구입비)	4유형기준
	A3. 부품비	유형의 부품비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	A4. 자가타이어비	유형의 자가타이어비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	A5. 외주수리비	유형의 외주수리비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
B. 노 무 비	B0. 소계	$\sum (B1, B2, B3)$	
	B1. 급여	유형의 운전직인건비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)+ 회사의 정비직인건비×(1-ET)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	12유형기준 회사기준
	B2. 일용급여	유형의 일용급여×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	B3. 퇴직급여	유형의 퇴직급여×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
C. 경 비	C0. 소계	$\sum (C1, C2, C3, \dots, C14)$	
	C1. 전력·가스·수도비	유형의 전력가스수도비×CP(C1)×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	C2. 통행료	유형의 통행료×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	노선기준
	C3. 청소비	유형의 청소비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	C4. 감가상각비	유형의 감가상각비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	12유형기준
	C5. 수선 및 소모품비	유형의 수선 및 소모품비×CP(C1)×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	C6. 세금과공과	유형의 세금과공과×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	C7. 임차료	$\sum (C7①, C7②, C7③)$	
	① 차고지	유형의 차고지임차료×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	② 차 량	유형의 차량임차료×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	노선기준
	③ 기 타	유형의 기타임차료×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	C8. 보험료	유형의 보험료×CP(C9)×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	12유형기준
	C9. 복리후생비	유형의 운전직 복리후생비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)+ 회사의 정비직 복리후생비×(1-ET)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	12유형기준
	C10. 교육훈련비	유형의 교육훈련비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	C11. 카드수수료	유형의 카드수수료×(노선의 카드매출액/유형의 카드매출액)	4유형기준
	C12. 매표수수료	유형의 매표수수료×(노선의 매표매출액/유형의 매표매출액)	4유형기준
	C13. 사고처리비	유형의 사고처리비×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
	C14. 기타	유형의 기타×CP(C1)×(노선의 가동대수/유형의 가동대수)	4유형기준
D. 판매비와 관리비	D0. 소계	$\sum (D1, D2, D3, \dots, D14)$	
	D1. 급여	회사의 급여×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D2. 일용급여	회사의 일용급여×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D3. 퇴직급여(충당금전입액포함)	회사의 퇴직급여×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D4. 복리후생비	회사의 복리후생비×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D5. 임차료	회사의 임차료×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D6. 접대비	회사의 접대비×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D7. 감가상각비	회사의 감가상각비×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D8. 무형(이연)자산상각비	회사의 무형자산상각비×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D9. 세금과공과	회사의 세금과공과×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D10. 광고선전비	회사의 광고선전비×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D11. 대손상각비(충당금전입액포함)	회사의 대손상각비×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D12. 지급수수료	회사의 지급수수료×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D13. 일반차량유지비	회사의 차량유지비×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
D14. 기타	회사의 기타×(1-ET)×(1-EB)×(노선의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준	

주: 1) 4유형-시내버스, 시외버스, 공항버스, 기타(마을/전세버스 등), 12유형-시내-일반(대), 시내-일반(중), 시내-좌석버스, 시내-직행좌석, 시내-광역급행, 시내-경기순환, 시내-맞춤형버스 시외-일반버스, 시외-직행버스, 시외-공항버스, 공항-한정면허, 기타(마을/전세버스 등)

2) CP-인정비율(유류비, 보험료, 전력가스수도비 등 경비), ET-시내/시외/공항 외 기타운수업 비율, EB-운수업 외 기타사업 비율

3.3.2 버스유형별 운송수지¹⁰⁾

경기도 버스유형별 운송수입금대비 이익률을 살펴보면, 시내버스의 경우 (-)6.0%, 시외버스는 (-)8.4%의 손실, 공항-한정면허는 (+)14.0%의 이익이 발생하는 것으로 분석되며, 전체적으로는 (-)6.3%의 운송수지 적자가 발생하고 있다.

시내버스 유형별 운송수지를 살펴보면 모든 유형에서 손실이 발생하고 있다.

시외버스 및 공항버스의 경우 공항버스-한정면허의 경우에만 운송수지가 흑자인 것으로 나타나고 있으며, 공항버스-한정면허의 경우 운송수지 흑자율이 (+)14.0%로 경기도 버스 유형 중 가장 높은 것으로 나타나고 있다.

<표 I-102> 경기도 시내·외 버스유형별 운송수지(실적기준)

(단위: 천원, 대)

구 분	운송수입금	운송원가	운송수지	이익률	연간 가동대수
전체버스-합계	2,074,215,485	2,205,344,362	-131,128,877	-6.3%	3,956,329
시내버스-소계	1,683,267,612	1,784,572,875	-101,305,263	-6.0%	3,293,609
시내버스-광역급행	54,962,228	61,615,471	-6,653,243	-12.1%	106,485
시내버스-직행좌석	332,563,420	367,096,281	-34,532,861	-10.4%	605,413
시내버스-경기순환	8,203,478	10,534,723	-2,331,245	-28.4%	17,916
시내버스-좌석버스	51,221,435	59,681,356	-8,459,921	-16.5%	109,252
시내버스-일반(대)	1,008,841,050	1,020,253,186	-11,412,136	-1.1%	1,885,562
시내버스-일반(중)	222,070,326	257,140,835	-35,070,509	-15.8%	549,890
시내버스-맞춤형버스	5,405,675	8,251,023	-2,845,348	-52.6%	19,091
시외버스-소계	377,394,861	409,113,331	-31,718,470	-8.4%	646,167
시외버스-직행	302,931,896	329,312,899	-26,381,003	-8.7%	538,585
시외버스-일반	3,259,998	4,345,186	-1,085,188	-33.3%	7,300
시외버스-공항	71,202,967	75,455,246	-4,252,279	-6.0%	100,282
공항버스-한정면허	13,553,012	11,658,156	1,894,856	14.0%	16,554

<표 I-103> 경기도 시내·외 버스유형별 가동대당 운송수지(실적기준)

(단위: 원/대)

구 분	가동대당 운송수입금	가동대당 운송원가	가동대당 운송수지	이익률
전체버스-합계	524,278	557,422	-33,144	-6.3%
시내버스-소계	511,071	541,829	-30,758	-6.0%
시내버스-광역급행	516,151	578,632	-62,481	-12.1%
시내버스-직행좌석	549,316	606,357	-57,040	-10.4%
시내버스-경기순환	457,886	588,006	-130,121	-28.4%
시내버스-좌석버스	468,836	546,270	-77,435	-16.5%
시내버스-일반(대)	535,035	541,087	-6,052	-1.1%
시내버스-일반(중)	403,845	467,623	-63,777	-15.8%
시내버스-맞춤형버스	283,158	432,202	-149,044	-52.6%
시외버스-소계	584,052	633,139	-49,087	-8.4%
시외버스-직행	562,459	611,441	-48,982	-8.7%
시외버스-일반	446,575	595,231	-148,656	-33.3%
시외버스-공항	710,028	752,431	-42,403	-6.0%
공항버스-한정면허	818,715	704,250	114,465	14.0%

10) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

노선별 운송수입금 및 운송원가의 분석을 통하여 흑자 및 적자노선을 분석한 결과는 다음과 같다. 경기도 시내·외 버스 개 3,087노선 중 2,366개 노선(76.64%)이 적자인 것으로 나타나고 있으며, 각 유형별로는 시내버스가 전체 노선의 76.72%, 시외버스는 76.89%가 적자인 것으로 분석된다. 경기도 시내·외 버스 노선 중 70%를 초과하는 노선이 손실을 보이고 있으며 총 운송수지는 1,311억 상당의 적자인 것으로 나타나고 있다.

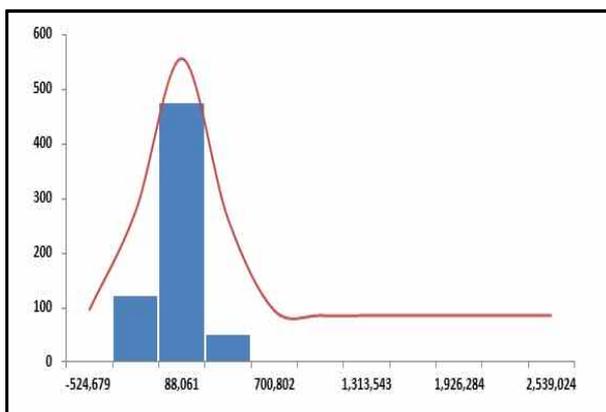
<표 I -104> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 노선수 및 운송수지(실적기준) (단위: 천원)

구분	흑자노선		적자노선		계	
	노선수	운송수지	노선수	운송수지	노선수	운송수지
시내	614	86,926,545	2,024	-188,231,808	2,638	-101,305,263
시외	101	27,814,780	336	-59,533,250	437	-31,718,470
공항	6	2,771,125	6	-876,269	12	1,894,856
계	721	117,512,450	2,366	-248,641,327	3,087	-131,128,877

1) 시내버스-일반(대형)

경기도 전체 시내-일반(대형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 해당 운송수지 적자는 71,527원, 표준편차는 203,762원으로 평균대비 표준편차의 비율이 284.88%로 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 667개 노선 중 475개 노선(71.21%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -105> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 해당 운송수지 비교(실적기준) (단위: 원/대)



N(-71,527, 203,762)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq F_i$	125,326		50
$0.677 \leq F_i < 0.833$	22,067	125,326	92
$0.500 \leq F_i < 0.677$	-71,527	22,067	189
$0.333 \leq F_i < 0.500$	-159,479	-71,527	149
$0.167 \leq F_i < 0.333$	-268,379	-159,479	124
$0.167 < F_i$		-268,379	63
합계			667

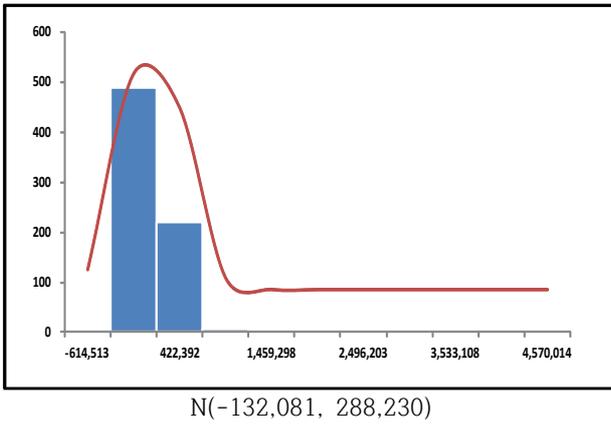
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

2) 시내버스-일반(중형)

경기도 전체 시내-일반(중형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 132,081원, 표준편차는 288,230원으로 평균대비 표준편차의 비율이 218.22%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 722개 노선 중 607개 노선(84.07%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -106> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 대당운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	146,364		43
$0.677 \leq Fi < 0.833$	311	146,375	72
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-132,081	311	166
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-256,493	-132,081	238
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-410,536	-256,493	190
$0.167 < Fi$		-410,536	13
합계			722

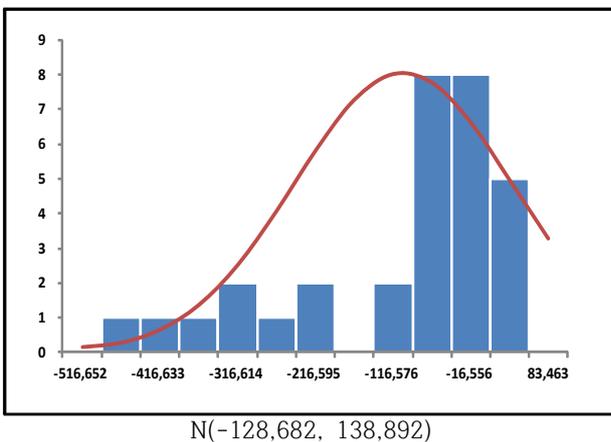
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 벽지/공영노선은 제외

3) 시내버스-좌석

경기도 전체 시내-좌석버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 128,682원, 표준편차는 138,892원으로 평균대비 표준편차의 비율이 107.93%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 31개 노선 중 27개 노선(87.10%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -107> 경기도 시내버스-좌석 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



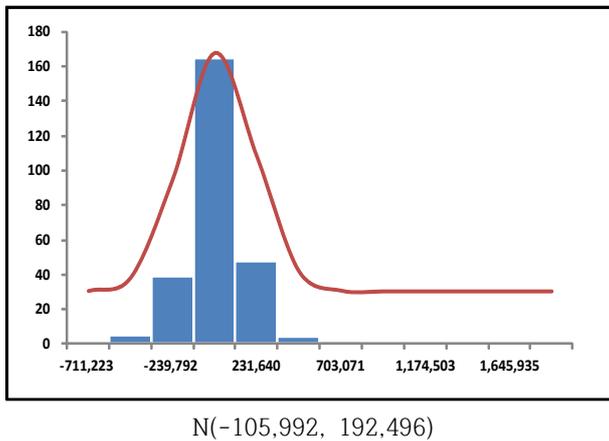
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	5,500		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-64,885	5,500	11
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-128,682	-64,885	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-188,634	-128,682	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-262,864	-188,634	2
$0.167 < Fi$		-262,864	6
합계			31

4) 시내버스-직행좌석

경기도 전체 시내-직행좌석의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 105,992원, 표준편차는 192,496원으로 평균대비 표준편차의 비율이 181.61%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 265개 노선 중 215개 노선(81.13%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -108> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 대당운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



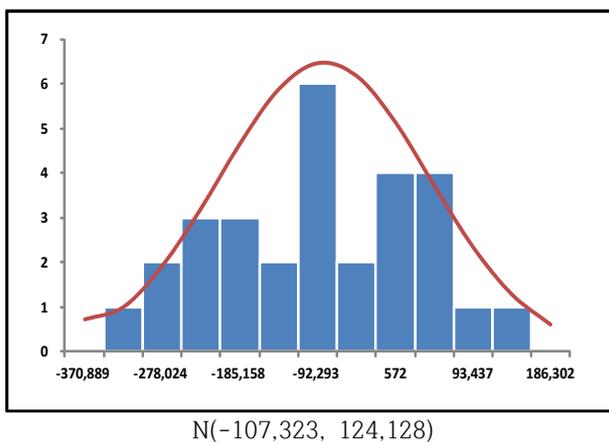
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	79,976		13
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-17,574	79,976	57
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-105,992	-17,574	70
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-189,082	-105,992	64
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-291,960	-189,082	28
$0.167 < Fi$		-291,960	33
합계			265

5) 시내버스-광역급행

경기도 전체 시내-광역급행의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 107,323원, 표준편차는 124,128원으로 평균대비 표준편차의 비율이 115.66%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 29개 노선 중 23개 노선(79.31%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -109> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



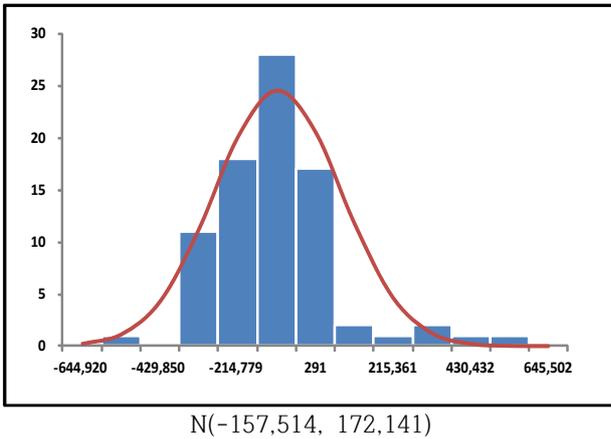
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	12,596		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-50,308	12,596	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-107,323	-50,308	3
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-160,902	-107,323	6
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-227,242	-160,902	3
$0.167 < Fi$		-227,242	6
합계			29

6) 시내버스-맞춤형버스

경기도 전체 시내-맞춤형버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 157,514원, 표준편차는 172,141원으로 평균대비 표준편차의 비율이 109.29%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 82개 노선 중 75개 노선(91.46%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -110> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



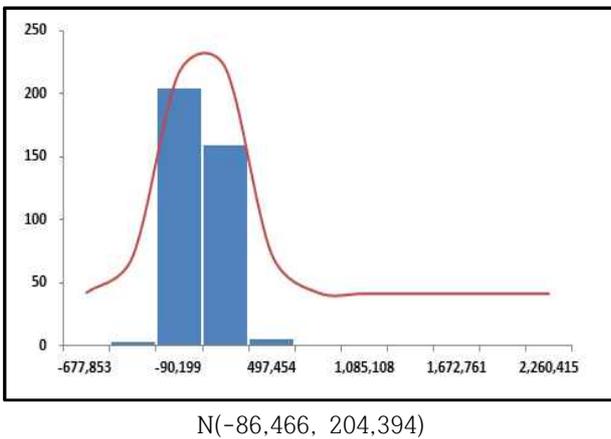
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	8,789		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-78,446	8,789	12
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-157,514	-78,446	22
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-231,818	-157,514	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-323,817	-231,818	16
$0.167 < Fi$		-323,817	12
합계			82

7) 시외버스-직행

경기도 전체 시외-직행버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 86,466원, 표준편차는 204,394원으로 평균대비 표준편차의 비율이 236.39%로 나타나고 있으며, 시외버스-직행노선 381개 노선 중 297개 노선(77.95%)이 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -111> 경기도 시외버스-직행 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



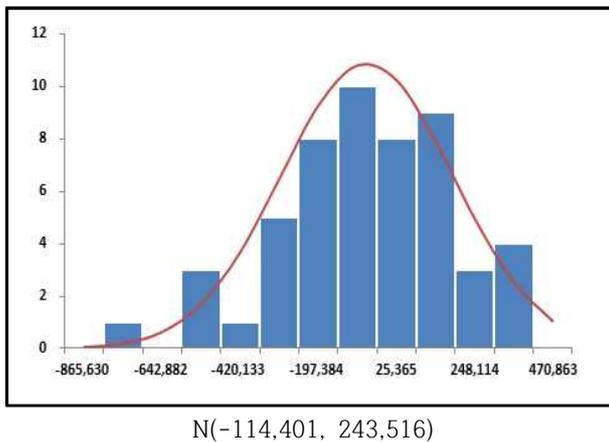
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	110,996		25
$0.677 \leq Fi < 0.833$	7,418	110,996	53
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-86,466	7,418	88
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-174,691	-86,466	108
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-283,928	-174,691	80
$0.167 < Fi$		-283,928	27
합계			381

8) 시외버스-공항

경기도 전체 시외-공항버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 114,401원, 표준편차는 243,516원으로 평균대비 표준편차의 비율이 212.86%로 나타나고 있으며, 시외-공항버스 52개 노선 중 35개 노선(67.31%)이 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -112> 경기도 시외버스-공항 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	120,857		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-2,548	120,857	10
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-114,401	-2,548	11
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-219,513	-114,401	6
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-349,659	-219,513	10
$0.167 < Fi$		-349,659	8
합계			52

9) 기타유형

기타 유형의 운송수지를 검토하면, 공항-한정면허의 이익률 및 노선별 대당 운송수지가 흑자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -113> 경기도 기타유형 노선별 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원)

구 분	시내-경기순환	시외-일반버스	공항-한정면허
노선수	6	4	12
노선별 평균 1일 대당 수지	-171,311	-153,411	28,630
표준편차	102,940	34,482	255,071

3.3.3 버스업체 운송수지¹¹⁾

현금수입금, 카드수입금, 매표수입금 및 수도권통합환승 등에 따른 손실보전금을 포함한 운송수입과 실적운송원가 기준으로 업체 운송수지를 분석한 결과는 다음과 같다.

<표 I -114> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 업체(실적기준) (단위: 천원)

구분	흑자업체		적자업체		계	
	업체수	운송수지	업체수	운송수지	업체수	운송수지
시내	5	7,129,487	57	-108,434,750	62	-101,305,263
시외	3	9,739,766	12	-41,458,236	15	-31,718,470
계	8	16,869,253	69	-149,892,986	77	-133,023,733

11) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스를 포함하며 공항한정면허 제외

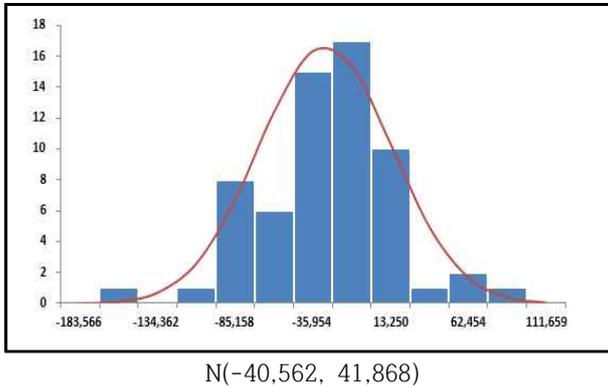
1) 시내버스

회사별 대당 운송수지의 분포를 시내/시외로 구분하여 파악하였으며, 시내버스의 업체 대당 운송수지 분포는 다음과 같이 나타나고 있다.

시내버스 1일 대당 운송수지는 적자인 것으로 나타났으며, 시내버스를 운영하고 있는 62개 업체 중 57개 업체(91.94%)의 운송수지가 적자인 것으로 나타나고 있다. 시내버스 업체 1일 대당 운송수지 적자는 40,562원, 표준편차는 41,868원으로 나타나고 있다. 시내버스 업체의 경우 전체 운송수지는 적자인 것으로 파악되고 있으며, 업체간 손익규모의 차이가 큰 것으로 분석된다.

<표 I -115> 경기도 시내버스 업체 대당운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



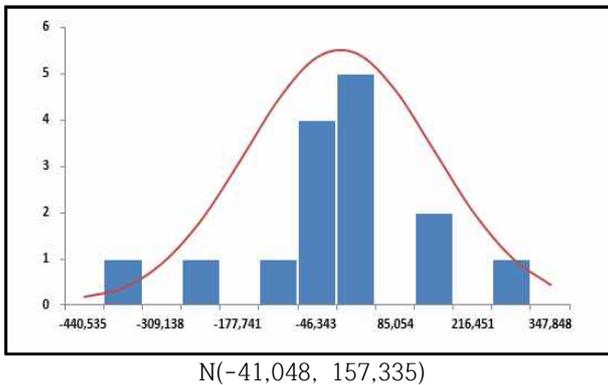
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	-114		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-21,331	-114	16
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-40,562	-21,331	14
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-58,634	-40,562	9
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-81,011	-58,634	7
$0.167 < Fi$		-81,011	11
합계			62

2) 시외버스

시외버스를 운영하고 있는 15개 업체 중 11개 업체(73.33%)의 운송수지가 적자이며, 업체 1일 대당 평균 운송수지는 적자 41,048원, 표준편차는 157,335원으로 나타나고 있다. 시외버스 업체의 경우 전체 운송수지는 적자인 것으로 파악되었고, 업체간 손익규모의 차이가 큰 것으로 분석된다.

<표 I -116> 경기도 시외버스 업체 대당운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	110,951		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	31,220	110,951	-
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-41,048	31,220	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-108,961	-41,048	4
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-193,048	-108,961	1
$0.167 < Fi$		-193,048	2
합계			15

주: 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3.4 인정원가 분석¹²⁾

운송원가 실적자료를 기초로 하여 노선별 인정원가를 산정한다. 여기서 인정원가는 운송원가의 비용항목 중 인정원가 적용대상 항목에 인정비율 및 원가항목의 재산정 기준을 적용하여 산정한다.

3.4.1 인정단가 및 인정비율 산정

인정단가는 전체 업체의 각 항목별 단위 구입비 분포의 중위값(50percentile)으로 설정하고, 2018년의 경우 운송원가 구성항목 중 연료비(경유), 전력·가스·수도비, 수선 및 소모품비, 차량 보험료, 기타경비의 항목에 대해서 인정단가를 적용하였다.

<표 I -117> 인정단가 및 인정비율

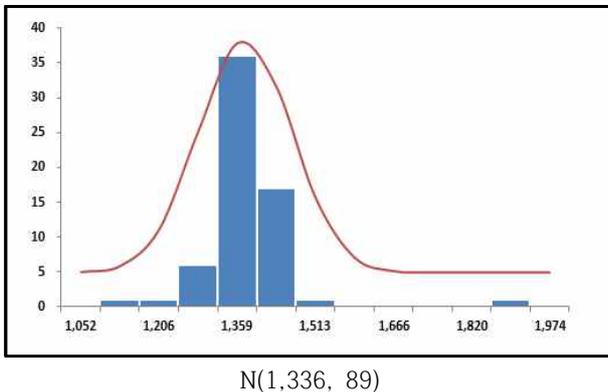
대 분류	소 분류	인정단가	인정비율
A. 재료비	A1.연료비(경유)	50percentile(1,327.75원/ℓ)	$CP() = \begin{cases} C_A/C_R < 1.0, C_A/C_R \\ C_A/C_R \geq 1.0, 1.0 \end{cases}$ 여기서, C_R = 실적단가, C_A = 인정단가 $CP()$ = 인정비율
C. 경비	C1.전력가스수도비+수선 및 소모품비+기타	50percentile(4,039.61원/대)	
	C9.차량보험료(시내-일반(중형))	50percentile(435,155.23원/대,월)	
	C9.차량보험료(시내-일반(대형)/좌석/직행좌석)	50percentile(622,842.70원/대,월)	
	C9.차량보험료(시내-2층버스)	50percentile(525,601.67원/대,월)	
	C9.차량보험료(시외)	50percentile(395,574.71원/대,월)	

1) 연료비(경유)-보조금 차감전

2018년 경기도 버스업체의 경유 구입단가(원/ℓ)의 분포를 검토한 결과 평균 1,336원, 표준편차는 89원으로 평균대비 6.69%로 분석되었으며, 중위값을 적용한 경유 구입비의 인정단가는 1,328원으로 분석되어, 전체 업체에서 발생한 총 연료비(경유) 중 1,504,603천원(0.51%)이 원가에서 제외되었다.

<표 I -118> 경기도 버스업체별 연료비(경유) 비교를 통한 인정단가 산정

(단위: 원/L)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	1,422		2
0.677 ≤ Fi < 0.833	1,377	1,422	8
0.500 ≤ Fi < 0.677	1,336	1,377	17
0.333 ≤ Fi < 0.500	1,297	1,336	21
0.167 ≤ Fi < 0.333	1,250	1,297	11
0.167 < Fi		1,250	4
합계			63

주: 경유 미사용 7개 업체 제외

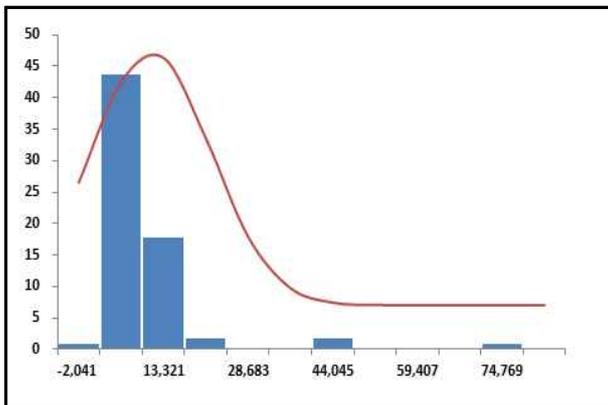
12) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

2) 전력가스수도비+수선 및 소모품비+기타경비

전력가스수도비, 수선 및 소모품비, 기타경비의 경우 해당 평균 발생원가는 7,226원이며, 표준편차는 10,670원으로 평균대비 147.66%로 업체 간 발생금액의 차이가 큰 것으로 분석된다. 해당 비용에 대한 인정단가는 해당 4,040원으로 실제 원가 중 14,527,566천원(50.97%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -119> 경기도 버스업체별 전력가스수도비 등의 비교를 통한 인정단가 산정

(단위: 원/대)



N(7,226, 10,670)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	17,534		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	12,127	17,534	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	7,226	12,127	6
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2,620	7,226	37
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-3,082	2,620	15
$0.167 < Fi$		-3,082	0
합계			68

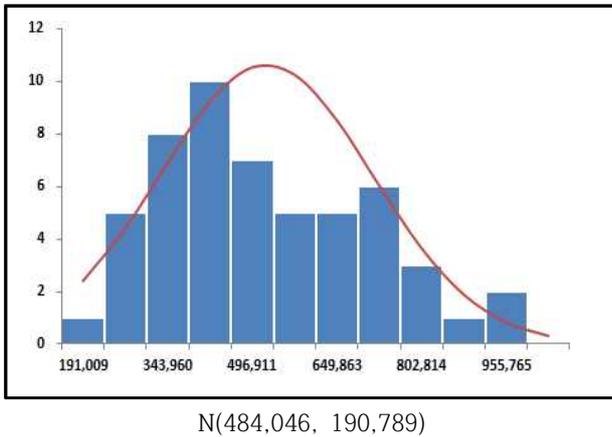
3) 차량보험료

차량보험료의 경우 차량의 크기에 따른 보험료 차이를 반영하기 위하여 시내-일반(중형), 시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행, 시내-2층버스, 시외버스로 구분하여 인정단가를 적용한다. 차량 보험료 단가는 해당 월 보험료를 적용한다.

가. 시내-일반(중형)

시내-일반(중형)의 해당 월 평균 발생원가는 484,046원이며, 표준편차는 190,789원으로 평균 대비 39.42%로 분석된다. 시내-일반(중형)에 대한 차량보험료 인정단가는 435,155원으로 실제원가 중 1,677,937천원(15.75%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -120> 경기도 버스업체별 차량보험료[시내-일반(중)]의 비교를 통한 인정단가 산정 (단위:원/대,월)

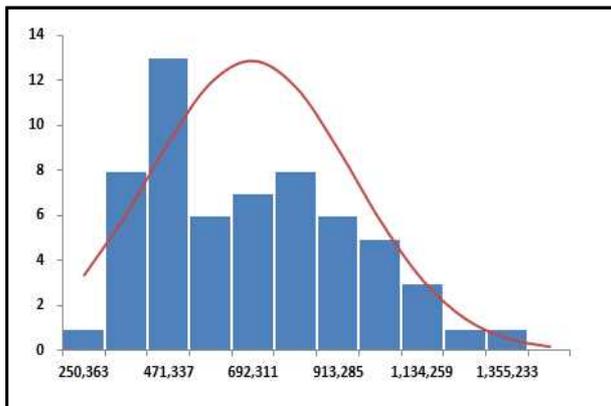


Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	668,365		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	571,680	668,365	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	484,046	571,680	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	401,693	484,046	6
$0.167 \leq Fi < 0.333$	299,727	401,693	14
$0.167 < Fi$		299,727	9
합계			53

나. 시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행

시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행의 해당 월 평균 발생원가는 631,227원이며, 표준편차는 263,880원으로 평균대비 41.80%로 분석된다. 시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행에 대한 차량보험료 인정단가는 622,843원으로 실제원가 중 7,187,990천원(11.65%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I-121> 경기도 버스업체별 차량보험료 시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행의 비교를 통한 인정단가 산정
(단위: 원/대,월)



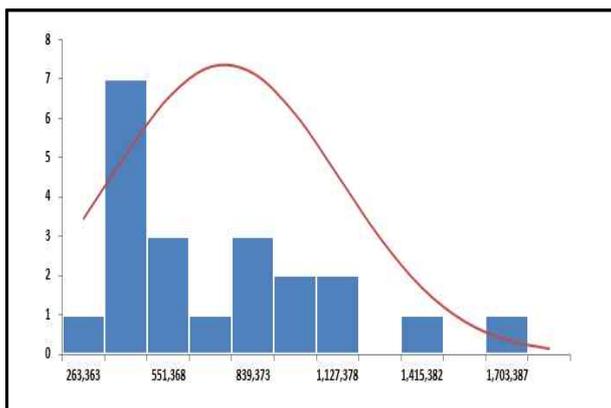
N(631,227, 263,880)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	886,158		11
$0.677 \leq Fi < 0.833$	752,434	886,158	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	631,227	752,434	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	517,324	631,227	6
$0.167 \leq Fi < 0.333$	376,295	517,324	16
$0.167 < Fi$		376,295	10
합계			59

다. 시내-2층버스

시내-2층버스의 대당 월 평균 발생원가는 672,190원이며, 표준편차는 388,070원으로 평균대비 57.73%로 분석된다. 시내-2층버스에 대한 차량보험료 인정단가는 525,602원으로 실제원가 중 424,772천원(32.16%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I-122> 경기도 버스업체별 차량보험료 시내-2층버스의 비교를 통한 인정단가 산정
(단위: 원/대,월)



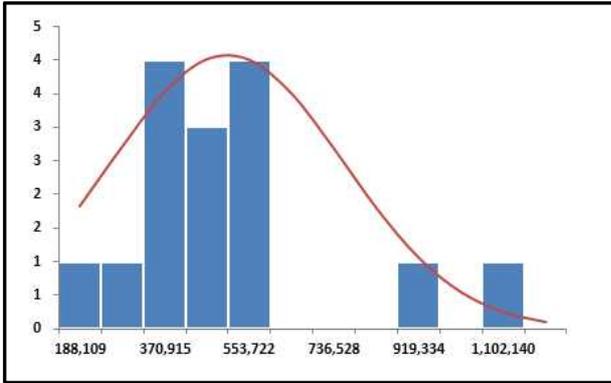
N(672,190, 388,070)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	1,047,101		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	850,441	1,047,101	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	672,190	850,441	3
$0.333 \leq Fi < 0.500$	504,682	672,190	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	297,280	504,682	8
$0.167 < Fi$		297,280	2
합계			21

라. 시외버스

시외버스의 대당 월 평균 발생원가는 460,950원이며, 표준편차는 249,806원으로 평균대비 54.19%로 분석된다. 시외버스에 대한 차량보험료 인정단가는 395,575원으로 실제원가 중 1,201,545천원(15.09%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -123> 경기도 버스업체별 차량보험료(시외버스)의 비교를 통한 인정단가 산정
(단위: 원/대,월)



N(460,950, 249,806)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	702,285		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	575,693	702,285	-
$0.500 \leq Fi < 0.677$	460,950	575,693	4
$0.333 \leq Fi < 0.500$	353,123	460,950	3
$0.167 \leq Fi < 0.333$	219,616	353,123	5
$0.167 < Fi$		219,616	1
합계			15

3.4.2 운송원가 제외항목

운송원가 구성항목 중 사고처리비와 판매비와관리비 구성항목 중 접대비 및 감가상각비, 무형(이연)자산상각비, 대손상각비(총당금전입액포함), 기타의 항목에 대해서 운송원가 산정 시 제외하였다.

3.4.3 원가항목의 재산정

운송원가 구성항목 중 감가상각비(경비), 퇴직급여(노무비 및 판매비와 관리비)의 항목에 대해서 재산정하여 적용하였다.

<표 I -124> 운송원가 재산정 적용 항목

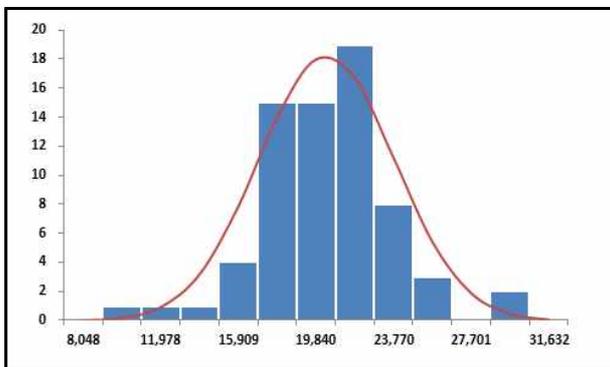
대 분류	소 분류	일반 및 재무현황 조사 제출자료	재산정 기준
B. 노 무 비	B3.퇴직급여	장부상 기재액 (회사기준)	급여의 1/12
C. 경 비	C4.감가상각비	장부상 기재액 (회사기준)	9년 정액법 (2018.12.31기준, 장부상 기재액 미반영)
D. 판매비와관리비	D3.퇴직급여	장부상 기재액 (회사기준)	급여의 1/12

1) 퇴직급여(노무비: 운전직+정비직)

퇴직급여는 퇴직금지급액뿐만 아니라 총당금설정 비용을 포함하므로 비현금비용의 성격이 강하고 업체별 설정방식에 따라 업체 간 편차가 큼에 따라 이러한 차이를 해소하기 위하여 연간 총 급여의 1개월분(=급여×1/12)만큼 퇴직급여를 재산정하였다. 노무비의 퇴직급여 재산정 결과 평균 19,401원, 표준편차 3,399원으로 평균대비 17.52%(조정전 33.50%)로 업체 간 퇴직급여 설정 방식에 따른 편차가 해소된 것으로 분석된다.

<표 I -125> 경기도 버스업체별 퇴직급여(노무비) 재산정 결과

(단위: 원/대)



N(19,401, 3,399)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	22,685		9
0.677 ≤ Fi < 0.833	20,962	22,685	11
0.500 ≤ Fi < 0.677	19,401	20,962	13
0.333 ≤ Fi < 0.500	17,933	19,401	13
0.167 ≤ Fi < 0.333	16,117	17,933	15
0.167 < Fi		16,117	8
합계			69

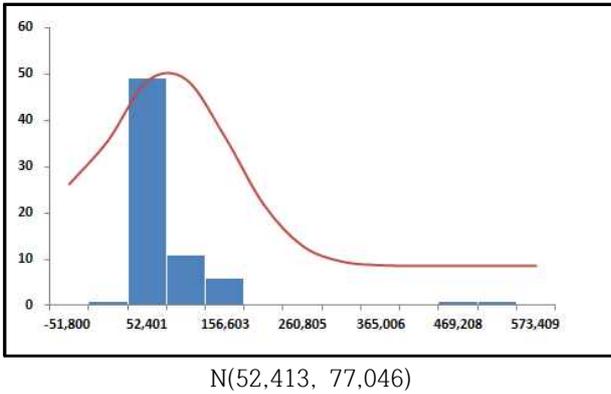
주: 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

2) 차량감가상각비(경비)

차량감가상각비는 역시 비현금비용의 성격이 강하고 업체별 설정방식에 따른 편차가 큼에 따라 이러한 차이를 해소하기 위하여, 법정 차량내구연한인 9년을 기준한 정액법으로 차량감가상각비를 재산정하였다. 차량감가상각비 재산정 결과 평균 52,413원, 표준편차 77,046원으로 평균대비 147.00%로 분석되며, 업체간 보유차량의 대수에 따라 업체간 차이가 큰 것으로 나타난다.

<표 I -126> 경기도 버스업체별 차량감가상각비 재산정 결과

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	126,846		4
0.677 ≤ Fi < 0.833	87,802	126,846	6
0.500 ≤ Fi < 0.677	52,413	87,802	10
0.333 ≤ Fi < 0.500	19,157	52,413	31
0.167 ≤ Fi < 0.333	0	19,157	18
0.167 < Fi		0	0
합계			69

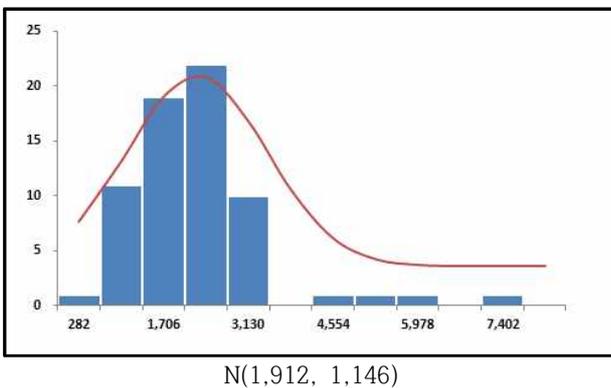
주: 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3) 퇴직급여(판매비와관리비)

퇴직급여는 퇴직금지금액뿐만 아니라 총당금설정 비용을 포함하므로 비현금비용의 성격이 강하고 업체별 설정방식에 따라 업체 간 편차가 큼에 따라 이러한 차이를 해소하기 위하여 연간 총 급여의 1개월분(=급여×1/12)만큼 퇴직급여를 재산정하였다. 판매비와 관리비 퇴직급여 재산정 결과, 평균 1,912원, 표준편차 1,146원, 평균대비 표준편차비율이 59.94%(조정전 128.44%)로 업체간 퇴직급여 설정방식에 따른 편차가 해소된 것으로 분석된다.

<표 I -127> 경기도 버스업체별 퇴직급여(판매비와관리비) 재산정 결과

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
0.833 ≤ Fi	3,019		4
0.677 ≤ Fi < 0.833	2,438	3,019	9
0.500 ≤ Fi < 0.677	1,912	2,438	16
0.333 ≤ Fi < 0.500	1,417	1,912	16
0.167 ≤ Fi < 0.333	805	1,417	15
0.167 < Fi		805	7
합계			67

주: 기타사업의 비율이 높은 2개 업체 (동부고속, 삼화고속) 제외, 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3.4.4 버스유형별 인정원가

실제원가에서 중위값 및 원가재산정, 일부 원가항목을 제외한 인정원가를 적용한 결과, 버스 유형별 연간 총원가 및 1일 대당 원가는 다음과 같다.

<표 I -128> 경기도 시내·외 버스유형별 운송원가(인정원가)

구 분	연간 총원가 (천원)	연간 가동대수 (대)	1일 대당 원가 (원/대)	원가비율
전체버스-합계	2,109,159,443	3,956,329	533,110	100.00%
시내버스-소계	1,707,099,194	3,293,609	518,307	80.94%
시내버스-광역급행	59,881,018	106,485	562,344	2.84%
시내버스-직행좌석	359,184,337	605,413	593,288	17.03%
시내버스-경기순환	10,387,099	17,916	579,767	0.49%
시내버스-좌석버스	56,519,345	109,252	517,328	2.68%
시내버스-일반(대)	974,818,686	1,885,562	516,991	46.22%
시내버스-일반(중)	238,826,337	549,890	434,317	11.32%
시내버스-맞춤형버스	7,482,372	19,091	391,938	0.35%
시외버스-소계	392,064,075	646,167	606,754	18.59%
시외버스-직행	317,046,833	538,585	588,667	15.03%
시외버스-일반	4,081,596	7,300	559,123	0.19%
시외버스-공항	70,935,646	100,282	707,362	3.36%
공항버스-한정면허	9,996,174	16,554	603,852	0.47%

3.4.5 버스업체 인정원가

경유 구입단가 등에 대한 인정단가 적용 및 감가상각비, 퇴직급여에 대한 재산정 등 인정원가를 적용함에 따라 실제 운송원가 중 인정원가로 인정된 비율은 다음과 같이 나타나고 있다.

업체별 실제원가대비 인정원가의 평균 비율은 95.82%로서 실제원가대비 인정원가의 비율이 가장 높은 업체는 103.93%이고, 가장 낮은 업체는 78.14%로 나타나고 있으며, 100%를 초과하는 업체는 6개(8.70%)로 분석되었다. 실제원가보다 인정원가가 더 큰 업체(인정원가의 비율이 100%를 초과하는 업체)는 결산시 평가항목인 퇴직급여 또는 감가상각비를 산정하지 않거나 과소하게 산정한 업체로서 인정원가를 적용함에 따라 퇴직급여 및 감가상각비가 실제원가로 계상한 비용보다 더 높게 산정된 것으로 분석된다.

업체별 실제원가대비 인정원가의 비율을 살펴보면, 평균 인정원가 비율인 95.82% 이상인 업체가 전체업체 69개 중 37개(53.62%)로 나타나고 있다. 또한 인정비율이 높은 수준인 99.29% 이상인 업체는 7개(10.14%)로 분석되었으며, 인정비율이 낮은 수준인 90.67%미만인 업체는 7개(10.14%)로 나타나고 있다.

<표 I-129> 경기도 시내·외 버스 운송원가항목별 실제원가와 인정원가 비교

(단위: 천원)

대분류	소분류	실제원가	인정원가	조정금액	조정비율
A. 재료비	A1. 연료비	294,242,891	292,738,289	-1,504,603	-0.51%
B. 노무비	B3. 퇴직급여	82,175,530	79,138,989	-3,036,541	-3.70%
D. 판매비와관리비	D2. 퇴직급여	13,635,493	6,729,389	-6,906,104	-50.65%
C. 경비	C4. 감가상각비	159,779,328	121,394,869	-38,384,459	-24.02%
C. 경비	C1. 전력가스수도비+수선 및 소모품비+기타	28,503,891	13,976,326	-14,527,566	-50.97%
C. 경비	C8. 차량보험료	82,083,776	71,138,126	-10,945,651	-13.33%
C. 경비	C13. 사고처리비	2,778,532	-	-2,778,532	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D5. 접대비	1,745,959	-	-1,745,959	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D6. 감가상각비	4,571,337	-	-4,571,337	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D7. 무형(이연)자산상각비	3,449,550	-	-3,449,550	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D10. 대손상각비	93,382	-	-93,382	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D13. 기타	8,233,097	-	-8,233,097	-100.00%
계		681,292,768	585,115,987	-96,176,782	-14.12%

인정단가를 적용하는 원가 항목에 대해 살펴보면, 인정원가 적용시 보조금 차감전 연료비(경유)의 차감비율은 0.51%이며, 금액적으로는 1,504,603천원이 실제원가에서 차감되었으며, 전력가스수도비 등 경비(C1, C5, C14)의 차감금액은 14,527,566천원, 차량보험료의 차감금액은 10,945,651천원으로 나타났다.

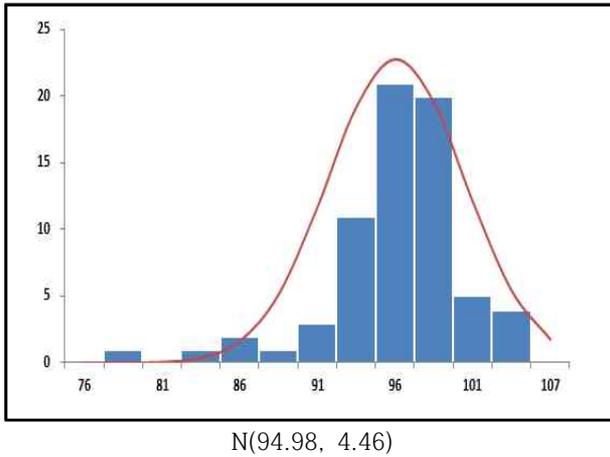
원가항목을 재산정한 퇴직급여 및 감가상각비에 대하여 살펴보면, 인정원가 적용시 퇴직급여(노무비+판매비와관리비: B3, D2)의 차감비율(조정금액/실제원가) 10.38%, 감가상각비의 차감비율이 24.02%로 나타났다. 금액적으로는 퇴직급여가 9,942,645천원만큼 실제원가에서 차감되었으며, 감가상각비는 38,384,459천원이 실제원가에서 차감되었다.

원가항목 중 제외대상인 사고처리비 및 일반감가상각비, 무형(이연)자산상각비, 접대비, 대손상각비, 판매비 기타에 대하여 살펴보면, 실제원가는 20,871,858천원이었으며, 인정원가 적용시 전액 차감되었다.

인정원가를 적용함에 따라 실제원가에서 차감된 원가금액은 총 96,176,782천원으로서 감가상각비(경비)가 차지하는 비중이 39.91%로 가장 높다.

<표 I-130> 경기도 시내·외 버스업체별 실제 운송원가 중 인정비율 비교

(단위: %)



Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	99.29		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	97.03	99.29	12
$0.500 \leq Fi < 0.677$	94.98	97.03	18
$0.333 \leq Fi < 0.500$	93.05	94.98	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	90.67	93.05	8
$0.167 < Fi$		90.67	7
합계			69

3.5 인정원가기준 운송수지 분석

인정원가를 적용한 운송원가와 운송수입¹³⁾을 이용하여 업체별 노선별 운송수지(운송수입-운송원가)를 산정한다.

3.5.1 분석방법론¹⁴⁾

운송수지 분석은 버스 유형별, 업체별 운송원가 분석을 포함한다. 구체적으로 1) 버스유형별 운송수지 분석은 시내버스 6종(일반/좌석/직행좌석/광역급행/경기순환/맞춤형버스), 시외버스 3종(일반/직행/공항), 그리고 공항버스(한정면허) 1종으로 구분 분석하였으며, 여기서 시내버스 일반의 경우 중형과 대형으로 구분하여 분석하였다. 여기서 운송수지는 2018년 업체별 실적기준 운송원가의 각 비용항목에 인정원가제를 적용하여 산정된 운송원가를 기준으로 하여 운송수지(운송수입-운송원가 또는 운송수입/운송원가)를 산정한다.

13) 운송수입금은 현금수입금, 카드수입금, 매표수입금 및 수도권통합환승 등에 따른 손실보전금을 포함

14) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

<표 I -131> 인정원가 적용시 운송원가 구성항목 및 노선별 배부기준(2018년)

대분류	소분류	노선별 배부기준(식)	비고
A. 재료비	A0. 소계	$\sum(A1, A2, A3, \dots, A7)$	
	A1. 유류비(경유)	노선i의 경유구입비×CP(A1)	노선기준
	A1. 보조금(경유)	유형i의 경유보조금×(노선i의 경유구입비/유형i의 경유구입비)	4유형기준
	A2. 유류비(CNG)	노선i의 CNG구입비	노선기준
	A2. 보조금(CNG)	회사의 CNG보조금×(노선i의 CNG구입비/유형i의 CNG구입비)	4유형기준
	A3. 부품비	유형i의 부품비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	A4. 자가타이어비	유형i의 자가타이어비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	A5. 외주수리비	유형i의 외주수리비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	A6. 외주타이어비	유형i의 외주타이어비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	A7. 기타	유형i의 기타×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
B. 노무비	B0. 소계	$\sum(B1, B2, B3)$	
	B1. 급여	유형i의 운전직인건비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)+ 회사의 정비직인건비×(1-ET)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	12유형기준 회사기준
	B2. 일용급여	유형i의 일용급여×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	B3. 퇴직급여	유형i의 재산정 퇴직급여×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
C. 경비	C0. 소계	$\sum(C1, C2, C3, \dots, C14)$	
	C1. 전력·가스·수도비	유형i의 전력가스수도비×CP(C1)×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C2. 통행료	유형i의 통행료×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	노선기준
	C3. 청소비	유형i의 청소비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C4. 감가상각비	유형i의 재산정 감가상각비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	11유형기준
	C5. 수선 및 소모품비	유형i의 수선 및 소모품비×CP(C1)×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C6. 세금과공과	유형i의 세금과공과×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C7. 임차료	$\sum(C7①, C7②, C7③)$	
	① 차고지	유형i의 차고지임차료×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	② 차량	유형i의 차량임차료×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	노선기준
	③ 기타	유형i의 기타임차료×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C8. 보험료	유형i의 보험료×CP(C9)×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	11유형기준
	C9. 복리후생비	유형i의 운전직 복리후생비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)+ 회사의 정비직 복리후생비×(1-ET)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	11유형기준
	C10. 교육훈련비	유형i의 교육훈련비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C11. 카드수수료	유형i의 카드수수료×(노선i의 카드매출액/유형i의 카드매출액)	4유형기준
C12. 매표수수료	유형i의 매표수수료×(노선i의 매표매출액/유형i의 매표매출액)	4유형기준	
C13. 사고처리비	-	제외항목	
C14. 기타	유형i의 기타×CP(C1)×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준	

<표 I -131> 인정원가 적용시 운송원가 구성항목 및 노선별 배부기준(2018년)(계속)

대분류	소분류	노선별 배부기준(식)	비고
D. 판매비와 관리비	D0. 소계	$\sum (D1, D2, D3, \dots, D14)$	
	D1. 급여	회사의 급여 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D2. 일용급여	회사의 급여 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D3. 퇴직급여(총당금전입액포함)	회사의 재산정 퇴직급여 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D4. 복리후생비	회사의 복리후생비 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D5. 임차료	회사의 임차료 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D6. 접대비	-	제외항목
	D7. 감가상각비	-	제외항목
	D8. 무형(이연)자산상각비	-	제외항목
	D9. 세금과공과	회사의 세금과공과 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D10. 광고선전비	회사의 광고선전비 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D11. 대손상각비(총당금전입액포함)	-	제외항목
	D12. 지급수수료	회사의 지급수수료 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
	D13. 일반차량유지비	회사의 차량유지비 $\times(1-ET)\times(1-EB)\times(\text{노선i의 가동대수/전체의 가동대수})$	회사기준
D14. 기타	-	제외항목	

주: 1) 4유형-시내버스, 시외버스, 공항버스, 기타(마을/전세버스 등), 12유형-시내-일반(대), 시내-일반(중), 시내-좌석버스, 시내-직행좌석, 시내-광역급행, 시내-경기순환, 시내-맞춤형버스, 시외-일반버스, 시외-직행버스, 시외-공항버스, 공항-한정면허, 기타(마을/전세버스 등)
 2) CP-인정비율(유류비,보험료,전력가스수도비 등 경비), ET-시내/시외/공항 외 기타운수업 비율, EB-운수업 외 기타사업 비율

3.5.2 버스유형별 운송수지¹⁵⁾

경기도 버스유형별 운송수입금 대비 이익률을 살펴보면, 시내버스의 경우 (-)1.4%, 시외버스는 (-)3.9%, 공항-한정면허는 (+)26.2%의 손익이 발생하는 것으로 분석되며, 전체적으로는 (+)1.7%의 운송수지 적자가 발생하고 있다.

시내버스 유형별 운송수지를 살펴보면 시내버스-일반(대형)이 흑자가 발생한 반면, 타 유형의 경우 손실이 발생하고 있으며, 특히 시내버스-맞춤형버스의 손실률이 가장 큰 것으로 나타나고 있다. 시외버스의 경우 시외-공항버스를 제외하고는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 공항버스-한정면허의 경우 운송수지 흑자율이 (+)26.2%로 경기도 버스 유형 중 가장 높은 것으로 나타나고 있다.

15) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

<표 I -132> 경기도 시내·외 버스유형별 운송수지(인정원가 적용 후)¹⁶⁾

(단위: 천원, 대)

구 분	운송수입금	운송원가	운송수지	이익률	연간 가동대수
전체버스-합계	2,074,215,485	2,109,159,443	-34,943,958	-1.7%	3,956,329
시내버스-소계	1,683,267,612	1,707,099,194	-23,831,582	-1.4%	3,293,609
시내버스-광역급행	54,962,228	59,881,018	-4,918,790	-8.9%	106,485
시내버스-직행좌석	332,563,420	359,184,337	-26,620,917	-8.0%	605,413
시내버스-경기순환	8,203,478	10,387,099	-2,183,621	-26.6%	17,916
시내버스-좌석버스	51,221,435	56,519,345	-5,297,910	-10.3%	109,252
시내버스-일반(대)	1,008,841,050	974,818,686	34,022,364	3.4%	1,885,562
시내버스-일반(중)	222,070,326	238,826,337	-16,756,011	-7.5%	549,890
시내버스-맞춤형버스	5,405,675	7,482,372	-2,076,697	-38.4%	19,091
시외버스-소계	377,394,861	392,064,075	-14,669,214	-3.9%	646,167
시외버스-직행	302,931,896	317,046,833	-14,114,937	-4.7%	538,585
시외버스-일반	3,259,998	4,081,596	-821,598	-25.2%	7,300
시외버스-공항	71,202,967	70,935,646	267,321	0.4%	100,282
공항버스-한정면허	13,553,012	9,996,174	3,556,838	26.2%	16,554

<표 I -133> 경기도 시내·외 버스유형별 가동대당 운송수지(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)

구 분	가동대당 운송수입금	가동대당 운송원가	가동대당 운송수지	이익률
전체버스-합계	524,278	533,110	-8,832	-1.7%
시내버스-소계	511,071	518,307	-7,236	-1.4%
시내버스-광역급행	516,151	562,344	-46,192	-8.9%
시내버스-직행좌석	549,316	593,288	-43,971	-8.0%
시내버스-경기순환	457,886	579,767	-121,881	-26.6%
시내버스-좌석버스	468,836	517,328	-48,492	-10.3%
시내버스-일반(대)	535,035	516,991	18,044	3.4%
시내버스-일반(중)	403,845	434,317	-30,472	-7.5%
시내버스-맞춤형버스	283,158	391,938	-108,781	-38.4%
시외버스-소계	584,052	606,754	-22,702	-3.9%
시외버스-직행	562,459	588,667	-26,207	-4.7%
시외버스-일반	446,575	559,123	-112,548	-25.2%
시외버스-공항	710,028	707,362	2,666	0.4%
공항버스-한정면허	818,715	603,852	214,863	26.2%

16) 운영개선지원금 산정시 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스 및 공항한정면허 제외

노선별 운송수입금 및 운송원가(인정원가)의 분석을 통하여 흑자 및 적자노선을 분석한 결과는 다음과 같다.

<표 I-134> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 노선수 및 운송수지(인정원가 적용 후)

(단위: 천원)

구분	흑자노선		적자노선		계	
	노선수	운송수지	노선수	운송수지	노선수	운송수지
시내	757	122,381,665	1,881	-146,213,247	2,638	-23,831,582
시외	119	32,379,544	318	-47,048,758	437	-14,669,214
공항	7	3,971,071	5	-414,233	12	3,556,838
계	883	158,732,280	2,204	-193,676,238	3,087	-34,943,958

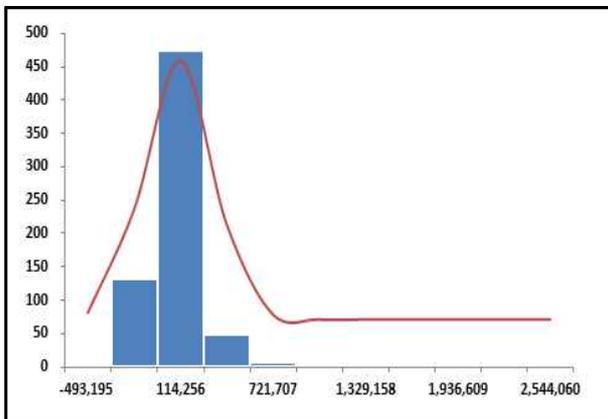
경기도 시내·외 버스 3,087개 노선 중 2,204개 노선(71.40%)이 적자인 것으로 나타나고 있으며, 각 유형별로는 시내버스가 전체 노선의 71.30%, 시외버스는 72.77%가 적자인 것으로 분석된다. 경기도 시내·외 버스 노선 중 70%를 초과하는 노선이 손실을 보이고 있으며 총 운송수지는 349억 상당의 적자인 것으로 나타나고 있다.

1) 시내버스-일반(대형)

경기도 전체 시내-일반(대형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 해당 운송수지 적자는 49,518원, 표준편차는 203,694원으로 평균대비 표준편차의 비율이 411.36%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 667개 노선 중 435개 노선(65.22%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I-135> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(-49,518, 203,694)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	147,269		48
$0.677 \leq Fi < 0.833$	44,044	147,269	102
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-49,518	44,044	182
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-137,441	-49,518	139
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-246,304	-137,441	132
$0.167 < Fi$		-246,304	64
합계			667

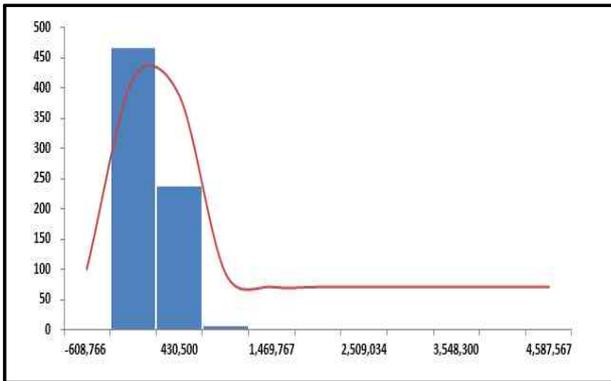
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

2) 시내버스-일반(중형)

경기도 전체 시내-일반(중형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 106,604원, 표준편차는 289,650원으로 평균대비 표준편차의 비율이 271.71%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 722개 노선 중 575개 노선(79.64%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -136> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(-106,604, 289,650)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	173,224		43
$0.677 \leq Fi < 0.833$	26,440	173,224	84
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-106,604	26,440	156
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-231,629	-106,604	235
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-386,431	-231,629	191
$0.167 < Fi$		-386,431	13
합계			722

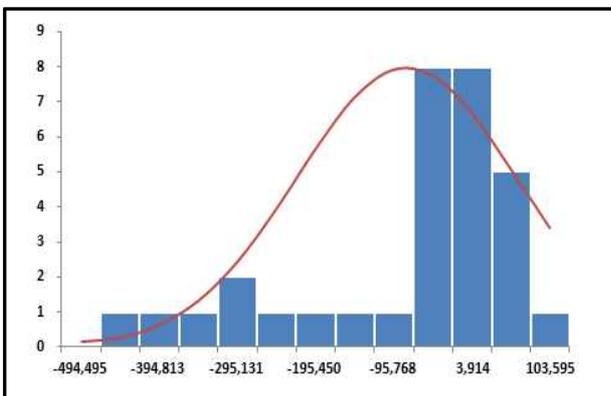
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 벽지/공영노선은 제외

3) 시내버스-좌석

경기도 전체 시내-좌석버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 104,470원, 표준편차는 139,393원으로 평균대비 표준편차의 비율이 133.43%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 31개 노선 중 24개 노선(77.42%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -137> 경기도 시내버스-좌석 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(-104,470, 139,393)

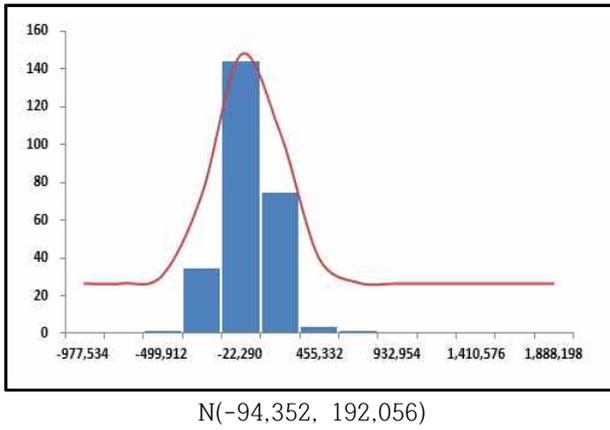
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	30,196		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-40,443	30,196	10
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-104,470	-40,443	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-164,638	-104,470	1
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-239,135	-164,638	2
$0.167 < Fi$		-239,135	6
합계			31

4) 시내버스-직행좌석

경기도 전체 시내-직행좌석의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 94,352원, 표준편차는 192,056원으로 평균대비 표준편차의 비율이 203.55%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 265개 노선 중 202개 노선 (76.23%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -138> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



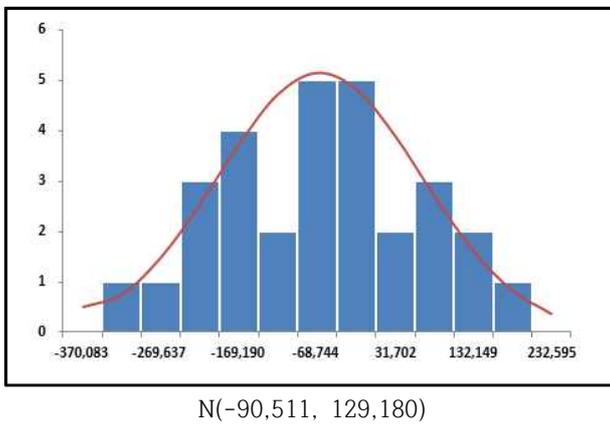
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	91,191		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-6,136	91,191	56
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-94,352	-6,136	79
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-177,252	-94,352	53
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-279,896	-177,252	32
$0.167 < Fi$		-279,896	33
합계			265

5) 시내버스-광역급행

경기도 전체 시내-광역급행의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 90,511원, 표준편차는 129,180원으로 평균대비 표준편차의 비율이 142.72%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 29개 노선 중 21개 노선(72.41%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -139> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



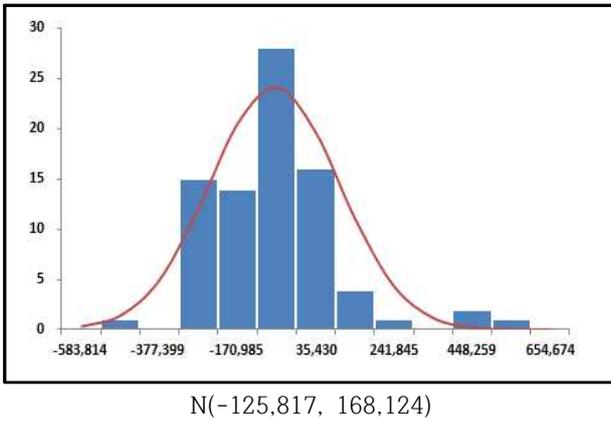
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	34,288		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-31,175	34,288	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-90,511	-31,175	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-146,271	-90,511	3
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-215,310	-146,271	5
$0.167 < Fi$		-215,310	5
합계			29

6) 시내버스-맞춤형버스

경기도 전체 시내-맞춤형버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 125,817원, 표준편차는 168,124원으로 평균대비 표준편차의 비율이 133.63%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 82개 노선 중 71개 노선 (86.59%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -140> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



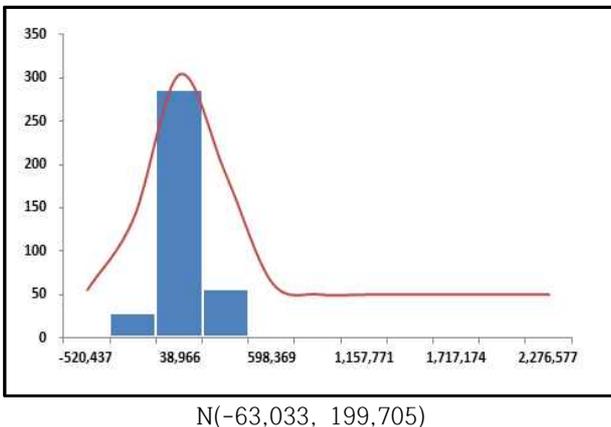
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	36,606		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-48,593	36,606	14
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-125,817	-48,593	15
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-198,386	-125,817	18
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-288,240	-198,386	14
$0.167 < Fi$		-288,240	13
합계			82

7) 시외버스-직행

경기도 전체 시외-직행버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있다. 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 63,033원, 표준편차는 199,705원으로 평균대비 표준편차의 비율이 316.83%로 나타나고 있으며, 시외버스-직행노선 381개 중 283개 노선(74.28%)이 적자로 나타나고 있다.

<표 I -141> 경기도 시외버스-직행 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



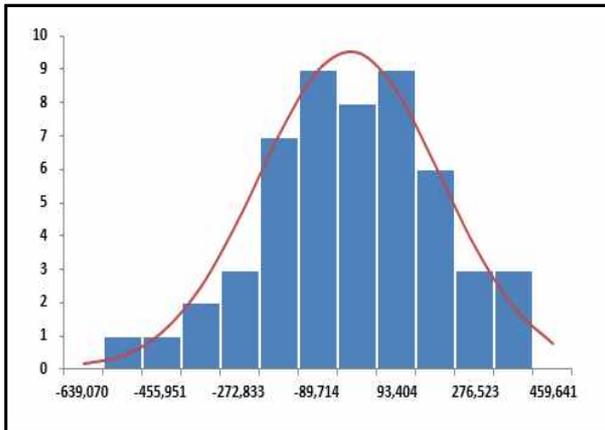
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	129,900		27
$0.677 \leq Fi < 0.833$	28,697	129,900	47
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-63,033	28,697	88
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-149,234	-63,033	110
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-255,965	-149,234	87
$0.167 < Fi$		-255,965	22
합계			381

8) 시외버스-공항

경기도 전체 시외-공항버스의 운송수지는 흑자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 61,809원, 표준편차는 210,865원으로 평균대비 표준편차의 비율이 341.15%로 나타나고 있으며, 시외버스-공항노선 52개 중 31개 노선(59.62%)이 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -142> 경기도 시외버스-공항 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(61,809, 210,865)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	141,905		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	35,046	141,905	10
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-61,809	35,046	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-152,828	-61,809	9
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-265,523	-152,828	10
$0.167 < Fi$		-265,523	7
합계			52

9) 기타유형

기타 유형의 운송수지를 검토하면 공항-한정면허는 전체 버스 유형 중 이익률 및 대당 운송수지 수익률이 가장 높은 것으로 분석된다.

공항-한정면허의 경우 노선별로 흑자폭의 차이는 있으나 대부분의 노선이 운송수지가 흑자인 것으로 분석된다.

<표 I -143> 경기도 기타유형 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 개, 원)

구 분	시내-경기순환	시외-일반버스	공항-한정면허
노선수	6	4	12
노선별 평균 1일 대당 수지	-163,086	-117,303	134,641
표준편차	101,327	34,481	254,051

3.5.3 버스업체 운송수지¹⁷⁾

운영개선지원금 산정을 위하여 운송수입금¹⁸⁾에 인정원가를 적용한 운송원가기준으로 업체 운송수지를 분석한 결과는 다음과 같다.

<표 I-144> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 업체(인정원가 적용 후) (단위: 천원)

구분	흑자업체		적자업체		계	
	업체수	운송수지	업체수	운송수지	업체수	운송수지
시내	23	30,177,478	39	-54,009,060	62	-23,831,582
시외	5	12,368,144	10	-27,037,358	15	-14,669,214
계	28	42,545,622	49	-81,046,418	77	-38,500,796

17) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스는 포함하고 공항한정면허 제외

18) 운송수입금은 현금수입금, 카드수입금, 매표수입금 및 수도권통합환승 등에 따른 손실보전금을 포함

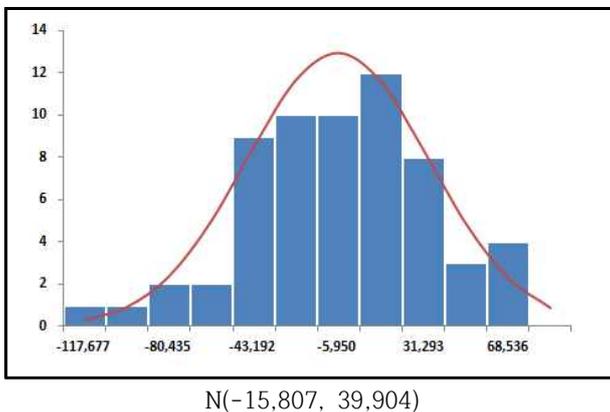
1) 시내버스

회사별 대당 운송수지(운송수입금-운송원가(인정원가 적용))의 분포를 시내/시외로 구분하여 파악하였으며, 시내버스의 업체별 대당 운송수지 분포는 다음과 같이 나타나고 있다.

시내버스를 운영하고 있는 62개 업체 중 39개 업체(62.90%)의 운송수지가 적자인 것으로 나타나고 있으며, 시내버스 업체별 1일 대당 평균 운송수지는 -15,807, 표준편차는 39,904원으로 나타나고 있다.

<표 I -145> 경기도 시내버스 업체 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



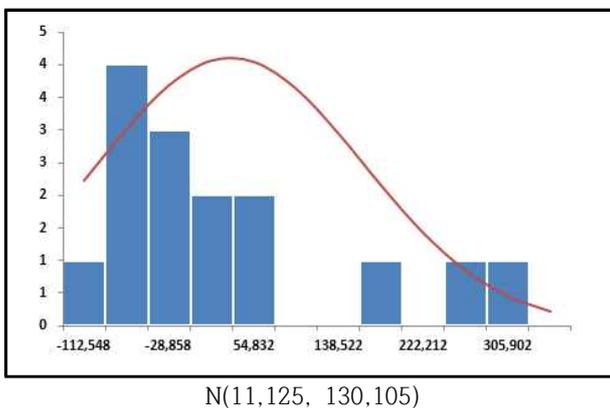
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq F_i$	22,743		9
$0.677 \leq F_i < 0.833$	2,521	22,743	13
$0.500 \leq F_i < 0.677$	-15,807	2,521	11
$0.333 \leq F_i < 0.500$	-33,032	-15,807	7
$0.167 \leq F_i < 0.333$	-54,358	-33,032	12
$0.167 < F_i$		-54,358	10
합계			62

2) 시외버스

시외버스를 운영하고 있는 15개 업체 중 10개 업체(66.67%)의 운송수지가 적자이며, 업체별 1일 대당 평균 운송수지는 11,125원, 표준편차는 130,105원으로 나타나고 있다. 시외버스 업체의 평균대비 표준편차의 비율이 1,169.44%로 나타나고 있으며, 업체간 운송수지의 편차가 매우 큰 것으로 분석된다.

<표 I -146> 경기도 시외버스 업체 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq F_i$	136,819		3
$0.677 \leq F_i < 0.833$	70,886	136,819	-
$0.500 \leq F_i < 0.677$	11,125	70,886	2
$0.333 \leq F_i < 0.500$	-45,034	11,125	4
$0.167 \leq F_i < 0.333$	-114,568	-45,034	6
$0.167 < F_i$		-114,568	-
합계			15

주: 2018년 운행실적이 없는 1개 업체(대학관광) 제외

3.6 운영개선지원금 산정기준 운송수지 분석¹⁹⁾

운영개선지원금 산정을 위한 업체 운송수지는 버스업체 운송수입금에 업체 정부보조금 중 국가유공자손실지원²⁰⁾보조금과 전략노선자부담금²¹⁾, 광고수입²²⁾을 포함한 총수입금에 인정원가를 적용한 운송원가를 기준으로 분석한 결과는 다음과 같다.

<표 I-147> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 업체(운영개선지원금 산정기준)

(단위: 천원)

구분	흑자업체		적자업체		계	
	업체수	운송수지	업체수	운송수지	업체수	운송수지
시내	35	44,476,971	27	-28,678,214	62	15,798,757
시외	6	12,618,637	9	-18,703,824	15	-6,085,187
계	41	57,095,608	36	-47,382,038	77	9,713,570

19) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 제외

20) 국가유공자손실지원 보조금 : 시내버스 1,537,363천원, 시외버스 353,706천원

21) 전략노선자부담금 : 시내버스 341,184천원, 시외버스 35,459천원

22) 광고수입 : 시내버스 23,032,921천원, 시외버스 5,091,191천원

4. 결론 및 정책제언

4.1 버스업체 수익성 현황 및 시사점

4.2 BMS 활용 방법 및 제안

4. 결론 및 정책제언

4.1 버스업체 수익성 현황 및 시사점

2018년도 일반 및 재무현황 조사는 경기도 버스업체의 제반 경영현황을 파악하고 합리적인 노선별 운송수지를 산정하여 재정지원금을 책정하는데 그 목적이 있다. 이를 통해 향후 경기도 버스업체의 운영 및 재무현황을 개선하여 궁극적으로 도민에 대한 안정적인 서비스를 제공할 수 있다.

경기도 버스업체에 대한 일반 및 재무현황을 파악하고 노선별 운송수지를 산정한 결과 2018년도 시내 및 시외버스 노선 중 71.40%에 해당하는 노선의 운송수지가 적자인 것으로 나타나고 있으며 전체 업체 중 40개 업체(57.14%)가 경상손실이 발생하고 있는 것으로 나타나고 있다.

2017년도 대비 2018년도 경기도 버스업체 및 노선의 전반적인 수익성은 악화된 것으로 나타나고 있으며 적자업체의 비율이 증가하였고 노선수지도 악화되고 있는 것으로 분석되었다. 이는 인건비 및 유류비의 상승의 기조로 인함이며, 이에 따라 경기도 버스산업의 전반적인 재무상황도 악화된 것으로 파악되었다. 과거 누적 결손이 진행되어 자본잠식 업체가 증가하였으며, 업체별 재무상황의 편차도 심한 것으로 분석되었다.

<표 I-148> 경기도 버스업체 수익성 및 재무현황 비교(2017, 2018년)

(단위: 천원)

구분	세부지표	2017년	2018년	비고
노선 수익성	흑자노선수(비율)	953(32.76%)	883(28.60%)	인정원가 적용후
	적자노선수(비율)	1,956(67.24%)	2,204(71.40%)	
	운송수지	52,989,230	-34,943,958	수지악화
업체 수익성	흑자업체수(비율)	43(56.58%)	28(36.36%)	흑자업체수 감소
	적자업체수(비율)	33(43.42%)	49(63.64%)	적자업체수 증가
	경상이익	100,453,450	-12,596,992	손익악화
	EBITDA	284,934,246	176,700,431	손익악화
	경상이익률	1.39%	-1.49%	손익악화
	EBITDA율	11.21%	7.94%	손익악화
자산 및 자본운영	자본규모	642,335,923	582,387,870	자본규모 감소
	자산규모	1,594,659,821	1,619,005,628	자산규모 증가
안전성	부채비율	148.26%	177.99%	재무상태 악화
	자본잠식업체	18(27.27%)	22(33.85%)	재무상태 악화
	유동성비율	86.79%	72.95%	재무상태 악화

이와 같은 결과는 다음과 같은 사실을 시사하고 있다.

첫째, 경기도 시내·외 버스의 각 노선에 대한 운송수지 산정 결과, 2018년은 2017년도에 비하여 운송수지가 악화되었다.

둘째, 경기도 시내·외 버스업체의 경상수지 및 EBITDA 등 전반적으로 업체의 수익성 지표가 악화되는 추세를 보이고 있으며 각 업체를 기준으로 할 경우 2017년도와 비교하여 흑자업체 수는 감소(2017년: 43개 → 2018년: 28개)하고, 적자업체수는 증가(2017년: 33개 → 2018년: 49개)한 것으로 나타나고 있으며, 적자업체의 경우에 평균 적자규모가 증가한 것으로 나타나고 있다. 또한, 경기도 버스산업 전체적으로 2017년도와 비교하여 2018년도 경상이익은 적자전환 되었다.

셋째, 버스업체의 자본현황을 검토한 결과 전체 65개 업체(기타사업비율이 큰 5개회사 및 코레일 네트워크 제외) 중 22개 업체(33.85%)가 완전자본잠식 상태이며, 3개 업체가 부분적으로 자본이 잠식된 상황인 것으로 파악되는 등 재무구조가 부실한 업체가 전체 업체의 38.46%를 차지하였다. 또한 2017년의 재무구조가 부실한 업체는 66개(기타사업비율이 큰 4개회사 및 군포여객 제외) 업체 중 22개 업체(33.33%)로 전년 대비 2018년의 재무구조가 악화되었다.

넷째, 2017년 대비 경기도 버스업체의 총자산규모는 243억원 증가하고 부채규모는 843억원 증가하여, 자본규모는 600억원이 감소한 것으로 나타나고 있다. 2018년도의 경우 산업 전체적으로는 경상손실이 발생하여 평균부채비율은 전기 대비 29.73%p가량 증가한 것으로 나타나고 있다. 2018년 경기도 버스업체의 차입금규모는 2017년 대비 992억원 증가하여 외부자금조달이 다소 증가한 것으로 나타난다. 이는 외부자금조달이 커지면서 2017년 대비 버스업체의 총자산규모 증가에 공헌했음을 보여준다.

본 용역에서는 재정지원금의 산정을 위하여 2018년도 버스업체의 실제 경영성과를 반영함과 동시에 버스업체 경영의 효율성을 반영하기 위한 인정원가 산정방식을 활용하여 각 노선별 운송수지를 산정하였다. 인정원가는 업체의 원가절감가능성 및 버스운행과의 연관성 정도, 업체간 회계처리 방침의 차이 해소 등을 위하여 1) 인정단가 및 비율의 산정 항목(경유비 등 5개 원가항목) 2) 원가항목의 재산정(퇴직급여, 감가상각비) 등의 절차를 통하여 선정하였으며, 이러한 인정원가제도의 적용으로 인하여 노선별 운송수지 산정 시 제외된 원가금액은 96,177백만원(실제원가의 14.12%)이다.

일반 및 재무현황 조사결과 산정된 버스업체의 2018년도 운송수지는 시내버스의 경우 (-)23,832백만원, 시외버스의 경우 (-)14,669백만원으로 분석되었으며, 전체적으로는 (-)38,501백만원만큼 영업손실이 발생하고 있는 것으로 나타나고 있다.

4.2 BMS 활용 방법 및 제안

경기도는 버스 운행이력의 투명성 확보 및 객관적인 재정지원 지원 근거를 위해, 2015년부터 운영개선지원금 산정을 위한 일반 및 재무현황 조사 시 BMS 데이터를 활용하여 운행기록 검증 및 유류비 배분을 확인하였다. 구체적으로는 버스정보시스템에서 취합된 데이터를 가공하여 노선 및 차량별 가동대수, 운행횟수, 운행거리 등의 정보를 산출하였으며, 해당 정보를 근거로 업체가 제출한 조사지의 운행기록을 검증하고 노선별 유류비 배분의 적정성을 검토하였다.

2018년에는 BMS 정보 활용도를 높이기 위해 현장 조사 중 오류사항들에 대해 업체에 수정을 요청하였고 수정 제시된 조사지를 바탕으로 운송원가를 산정하였다. 운행거리 산정과 관련하여서는 원칙적으로는 BMS 값을 사용하되 업체가 제시하는 증명 가능한 예외사항은 인정하였다. 차종 및 유종 분류와 관련하여서는 차종 등록 오류와 대폐차량 정보의 수정을 업체에 요청하여 BMS의 일별 차량별 운행기록 집계표의 활용도를 제고하였다.

BMS의 활용도를 차년도에 더욱 높이기 위해서는 BMS 정합성 정도에 따라 페널티 혹은 인센티브를 업체에 제공하는 것을 고려할 수 있을 것이다. 향후 조사지 작성의 효율성 향상을 위해 BMS를 D2(운행현황), I4(차종별 실 운행거리 및 연료비)가 바로 조사지 양식대로 조회될 수 있도록 기능 개선을 하는 것이 바람직할 것이다. 또한, 조사지 정보의 정확성 및 업체별 운송수지의 형평성을 위하여 시외버스의 경우에도 BMS DB에 운행정보 등을 기록 및 취합하여 업체별 조사지 작성에 이용하는 것을 제고해 볼 수 있다.

