
I . 일반 및 재무현황 조사

1. 개 요

1.1 조사개요

1.2 일반 및 재무현황 조사

1.3 운송수입금 조사

1. 개 요

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

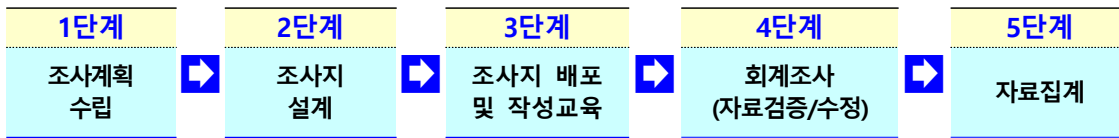
- 조사기간 : 2020. 5. 6.(수) ~ 6. 5.(금)
- 조사대상 : 전체 73개 업체[시내 58개(한정면허 및 광역급행노선 포함), 시외 8개, 겸업 7개 업체]
- 조사내용 : 업체별 일반현황 5개 분야(회사개요, 인원현황, 차량현황, 노선현황, 건축물 및 시설물 현황), 재무현황 4개 분야(재무상태표, 손익계산서, 운송수입금, 운송원가 상세내역)
- 조사방법 : 서면조사, 현장조사

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 I-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) 조사지 작성안내 및 교육

- 일 시 : 2020. 4. 14(화) 17:00
- 방 법 : 웹하드 사이트에 조사지 작성관련 교육자료 배포
- 대 상 : 73개 시내·외 버스 운송업체별
- 내 용 : 1. 운영개선지원금 산정방식

2. 조사지 작성 개요

3. 조사지 작성 유의사항

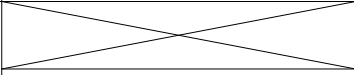
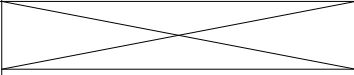
2) 조사지 배포 및 회수

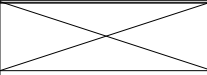
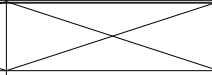
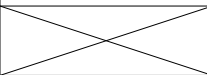
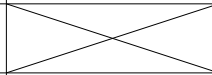
- 배포일시 : 2020. 4. 14(화) 17:00
- 배포방법 : 웹하드 사이트를 통한 배포
(대현회계법인 담당자가 업체 담당자에게 웹하드의 업체별 폴더 접속 권한을 부여)
- 회수일시 : 2019. 4. 29(수) 18:00
- 회수방법 : 웹하드 업체별 폴더를 통하여 회수

3) 조사검토

- 조사일시 : 2020. 5. 06(수) ~ 6. 05(금)
- 조사방법 : 대현회계법인 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. 5월 6일 ~ 5월 11일 : 조사지 전반, 재무제표 및 운송원가명세서 검토
 2. 5월 12일 ~ 5월 15일 : 운송수입금 및 보조금, 인건비 등 경비 검토
 3. 5월 18일 ~ 5월 22일 : BMS, 시외버스 운행기록 및 유류비 검토
 4. 5월 25일 ~ 5월 29일 : BMS데이터 관련 불일치 사항 조정절차 수행 및 조사지와의 검토
 5. 6월 1일 ~ 6월 5일 : 보조금 지급기관 데이터에 의거한 보조금 확정 절차 수행
 6. 6월 8일 ~ 5월 12일 : EX시트 검증을 통한 업체별 조사지 검증 수행
 7. 6월 15일 ~ 8월 10일 : 운영개선지원금 산정
 8. 8월 11일 : 업체별 운영개선지원금 산정결과 배포 및 분과위원회 보고
 9. 8월 12일 ~ 8월 14일 : 업체별 운영개선지원금 산정결과에 대한 이의신청 접수 및 처리
 10. 8월 18일 : 업체별 산출기초 확인 및 대표자날인 절차 수행
 11. 8월 31일 : 정책위원회 보고

<표 I -1> 일반 및 재무현황 조사 업체별 조사검토 일정계획

구 분	5/6(수)	5/7(목)	5/8(금)
[A조]	백성운수	성광운수	성우운수
	평택여객	금강고속	삼경운수
[B조]		부일교통 성일운수	성남시내버스
	명성운수	선진상운	양주교통
[C조]		청우운수	대명운수
	가온누리엠	김포운수	가평교통(진흥고속)
[D조]	남양여객	도원교통	군포여객
	수원여객	선진버스 파주선진	대양운수
[E조]	화영운수	부천버스	경남여객
	고양교통	서울여객	신일여객

구 분	5/11(월)	5/12(화)	5/13(수)	5/14(목)	5/15(금)
[A조]	오산교통	경기상운	소신여객		
	선진시내 연천교통	대원운수 화성여객	태화상운	과천여객	금강고속(2차)
[B조]	선진고속	대원고속	경원여객		명성운수(2차) 양주교통(2차)
	포천상운	협진여객	시흥교통	동부고속	성진상운(2차) 성남시내버스(2차)
[C조]	용남고속 용남공항	경기운수	삼영운수	서울고속	대명운수(2차)
	용남버스 제부여객	경기여객	보영운수	동양고속	
[D조]	화성운수	대원버스	대화관광	남양여객(2차)	대양운수(2차)
	포천교통	경기버스 명진여객	경일여객	중앙고속	선진버스(2차) 파주선진(2차)
[E조]	신성여객	경기고속	경진여객	태산운수	신성여객(2차)
	신성교통	평안운수 진명여객	코레일네트웍스	삼화고속	신성교통(2차)

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

구 분	5/18(월)	5/19(화)	5/20(수)	5/21(목)	5/22(금)
[A조]	오산교통(2차)				
	성우운수(2차) 삼경운수(2차)	선진 시내(2차) 연천교통(2차)	태화상운(2차)	금강고속(3차)	
[B조]			부일교통(2차) 성일운수(2차)		
		선진고속(2차)	협진여객(2차)	경원여객(2차) 시흥교통(2차)	
[C조]	삼영운수(2차) 보영운수(2차)		서울고속(2차)	용남고속(2차) 용남공항(2차)	
			청우운수(2차) 동양고속(2차)	용남라인(2차) 제부여객(2차)	
[D조]	수원여객(2차)		화성운수(2차)	경일여객(2차)	
	군포여객(2차)	포천교통(2차)	도원교통(2차)	대화관광(2차)	
[E조]					
	경남여객(2차)		신일여객(2차)	태산운수(2차)	

구 분	5/25(월)	5/26(화)	5/27(수)	5/28(목)	5/29(금)
[A조]					오산교통(3차)
	소신여객(2차)				
[B조]					선진상운(3차)
	동부고속(2차)				성남 시내버스(3차)
[C조]					용남고속(3차) 용남공항(3차)
	가평교통(진흥고속) (2차)		청우운수(3차)		김포운수(3차) 용남버스(3차) 제부여객(3차)
[D조]					화성운수(3차) 경일여객(3차)
	수원여객(3차)		화성운수(3차)		포천교통(3차)
[E조]	경진여객(2차)				화영운수(3차)
	서울여객(2차)				

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

구 분	6/1(월)	6/2(화)	6/3(수)	6/4(목)	6/5(금)
[A조]	선진 시내버스(3차) 연천교통(3차)	성운운수(3차) 삼경운수(3차)		대원운수(3차) 소신여객(3차)	백성운수(3차)
			선진 시내(3차) 연천교통(3차)		태화상운(3차)
[B조]	명성운수(3차) 양주교통(3차)	경원여객(3차) 시흥교통(3차)		선진고속(3차)	
	포천상운(3차) 부일교통(3차)	협진여객(3차)		동부고속(3차)	
[C조]	삼영운수(3차)				대명운수(3차)
	보영운수(3차)		동양고속(3차)		서울고속(3차)
[D조]		군포여객(3차) 선진버스(3차)			
	도원교통(3차)	파주선진(3차) 대양운수(3차) 대화관광(3차)			
[E조]	신성여객(3차) 서울여객(3차)	신성교통(3차)			
	신일여객(3차)	태산운수(3차)	부천버스(3차)		삼화고속(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.	(사내문서 대조확인) 손익계산서, 계정별 원장상 총액 (증빙자료 대조확인) 회계기간 중 발생한 거래에 대해서 표본추출을 통한 거래 증빙(세금계산서, 계약서, 지출증빙 등) 확인 (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 (계정과목분류 적정성 검토) 운송손익과 기타사업손익의 분류기준 검토 영업비용과 영업외비용의 분류기준 검토 버스운행에 따른 각종 벌과금/사고보상비 등의 발생금액 및 회계처리방법 검토 (결산조정항목 검토) 퇴직급여충당금, 감가상각비 등의 연간 산정금액에 대한 검토 (기간귀속에 대한 검토) 비용발생액의 발생주의 회계처리에 의한 회계처리여부 검토	유류비, 급여 등 주요 계정 벌과금 등 재계산, 기간구분 적정성 확인 유류비 등 주요 계정
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.	(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	
부채	부채에 대한 감사는 특정시점에 장부상 계상된 부채의 완전성을 위주로 한 감사를 수행한다.	(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	

<표 I -3> 버스업체 일반 및 재무현황 조사 검수지침

구분	조사분야	조사항목	대조항목	검수자료	추가사항
일반 현 황	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 집 계대수 일치여부 -중고차량 구입의 경우 최초 취득가격 기재확인 - 시내(일반)의 중형/대형 구분 기재확인 -BMS상 취득가액 등 차량정 보와 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) / 노 선별 가동대수(월)
	E.건축물 및 시설물현황	E1.건축물 E2.시설물		유형자산관리대장 노선 인/허가대장 토지 및 건물 등기부등본/공 시지가 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.~J.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 받 은 보조금의 집행내역 계정별원장 및 입금통장 보조금신청서 하이패스 전산자료 전세버스 임차계약서 차량별보험가입증명서 차량보험료지출증빙	-노선별 연비의 적정성 확인: 사전에 검토한 연비의 범위 를 원칙으로 하되 업체가 다 른 사유를 소명하고 합리적 이라고 판단한 경우 수용.
	P.노선 및 운행변 동사항				-
기 타	K.제출자료	K1.감사보고서/세무조 정계산서			-검수확인 후 첨부 제출 (사본가능), PDF파일 제출
		K2.전산출력물			-검수확인 후 첨부 제출 (사본가능)

<표 I -4> 업무분장 내용

구 분	감사항목	검수자료
공인회계사 (대현회계법인)	-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	-G1.손익계산서 -G2.운송원가명세서 -운송원가 산정결과(2019/2018) -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 (대현회계법인)	-노선 및 운행현황 검토 (중형/대형, 벽지/공영구분 검토) -연료비 구입내역 검토 -노선별 연료사용량 검토 -운송수입금 검토 (중형/대형, 벽지/공영구분 검토)	-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 매표수입금 입금통장 -카드 및 매표수수료 영수증 -매표수수료 관련계약서
회계전문가 (대현회계법인)	-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	-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 : 대현회계법인
- 운영기간 : 2020. 6. 8(월) ~ 8. 28(금)
- 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(2020. 5. 6(수) ~ 6. 5(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
- 2019년도 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 분석

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.

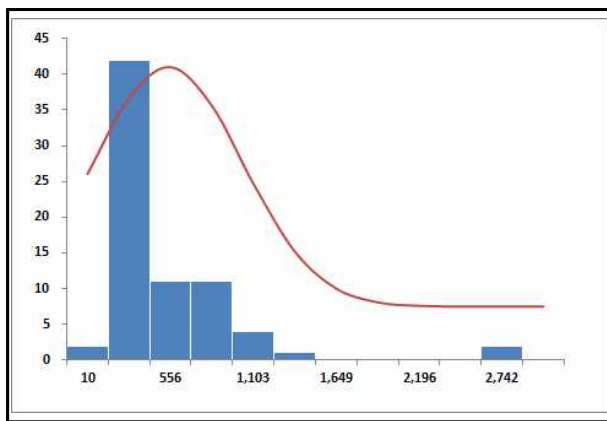
2.1.2 인원현황

1) 종사분야별 인원

2019년 12월말 기준 경기도 버스업체 총 종사인원은 29,446명이며, 시내·외 버스 운전직 종사자(기타운전직 종사자 제외)는 23,519명으로 79.87%를 차지하고 있다. 업체별 평균 종사자 인원은 403명이며, 운전직 평균 인원은 348명으로 나타나고 있다. 운전직에 대한 업체간 표준편차는 408명이고, 이는 평균의 117%로서 68.5%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)

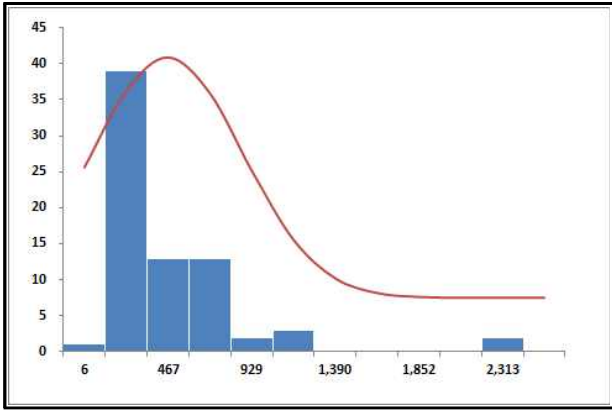
(단위: 명)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	868		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	624	868	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	403	624	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	196	403	23
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	196	27
$0.167 < Fi$		0	-
합계			73

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

(단위: 명)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	742		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	535	742	9
$0.500 \leq Fi < 0.677$	348	535	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	172	348	22
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	172	28
$0.167 < Fi$		0	0
합계			73

<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	29,446	23,519	1,857	1,238	288	40	422	260	1,823
선진상운	242	215	0	7	5	0	7	2	6
김포운수	444	387	0	18	7	1	6	5	20
선진버스	604	544	0	20	8	0	0	6	26
경기고속	2,742	2,232	81	111	45	1	13	12	247
대원고속	2,678	2,216	24	129	41	3	51	8	206
대원운수	862	767	0	27	9	0	2	4	53
경기버스	283	247	0	10	3	0	1	4	18
경기운수	289	261	0	6	3	0	1	4	14
명진여객	279	252	0	6	4	0	0	3	14
평안운수	390	344	0	15	6	0	0	4	21
경기상운	530	477	0	15	4	0	1	4	29
경기여객	302	265	0	10	2	0	1	4	20
진명여객	123	99	15	3	0	0	0	3	3
대원버스	729	652	0	22	6	2	1	6	40
화성여객	339	302	0	10	3	0	5	4	15
경남여객	1,070	942	10	34	3	0	14	4	63
경원여객	1,091	971	0	50	6	2	30	3	29
군포여객	10	6	0	0	0	0	0	1	3
시흥교통	549	504	0	15	3	0	10	1	16
경진여객	507	457	0	18	0	0	2	3	27
고양교통	246	214	0	10	0	0	4	6	12
명성운수	641	549	0	33	0	0	2	6	51
서울여객	218	192	0	5	2	0	0	5	14
금강고속	564	82	459	11	0	0	0	1	12
선진고속	194	159	0	9	2	0	12	3	9
남양여객	176	150	0	9	8	4	0	1	4
수원여객	1147	1013	0	41	0	0	9	7	77
대명운수	224	194	0	8	2	0	0	3	17
성남시내	788	677	0	47	5	4	0	5	50
대양운수	106	94	0	3	0	1	0	2	6
도원교통	181	164	0	5	2	1	0	3	6
부일교통	298	262	0	8	0	5	0	4	19
부천버스	292	253	0	12	3	0	5	3	16
소신여객	734	654	0	32	0	0	0	5	43
청우운수	238	220	0	9	1	0	0	3	5
성광운수	154	141	0	5	0	0	0	3	5
백성운수	240	208	0	11	3	2	2	5	9
평택여객	250	214	0	7	4	3	0	3	19
보영운수	530	465	0	26	6	0	9	5	19
삼영운수	921	812	0	38	12	0	15	6	38

<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
삼경운수	106	92	0	4	1	0	2	2	5
성우운수	258	217	0	12	3	2	2	4	18
서울고속	215	193	0	7	4	2	0	4	5
협진여객	281	243	0	12	6	3	0	4	13
선진시내	281	249	0	12	3	0	6	4	7
포천교통	162	136	0	7	3	0	0	6	10
포천상운	57	50	0	2	0	0	0	3	2
연천교통	48	40	0	2	0	0	0	3	3
신성여객	27	20	0	3	1	0	0	3	0
신성교통	562	486	0	24	11	3	2	1	35
신일여객	209	189	0	8	3	0	3	1	5
양주교통	171	126	16	8	1	0	2	6	12
용남고속	708	593	0	39	1	0	12	6	57
용남버스	195	164	0	5	3	0	0	5	18
제부여객	149	136	0	3	0	0	2	3	5
진흥고속	144	105	10	6	6	0	0	1	16
태화상운	249	203	0	13	10	0	0	3	20
화영운수	580	491	0	22	12	0	0	2	53
오산교통	193	170	5	6	0	0	3	1	8
화성운수	80	76	0	0	0	0	0	1	3
가온누리엠	89	80	0	4	0	1	0	1	3
용남공항	203	162	0	0	2	0	0	5	34
경일여객	114	92	0	2	4	0	0	1	15
과천여객	20	14	0	1	0	0	1	2	2
대화관광	34	0	20	3	2	0	0	1	8
동부고속	103	94	0	0	0	0	0	1	8
코레일네트웍스	30	22	0	1	0	0	1	2	4
동양고속	797	121	489	68	0	0	32	9	78
삼화고속	224	13	138	23	0	0	0	4	46
중앙고속	829	26	539	83	4	0	150	3	24
파주선진	49	45	0	1	0	0	0	1	2
성일운수	10	9	0	0	0	0	0	1	0
태산운수	64	5	51	2	0	0	1	2	3

<표 I -8> 경기도 시내·외 버스업체별 버스유형별 운전직 인원 현황

(단위:명)

업체명	계	시내-광역 급행	시내-직행 좌석	시내-경기 순환	시내-좌석 버스	시내-일반 (대)	시내-일반 (중)	시내-맞춤형 버스	시외-직행 버스	시외-일반 버스	시외-공항 버스	공항-합정 면허	기타
계	25,376	742	3,828	178	904	11,661	3,129	109	2,278	0	690	0	1,857
선진상운	215	0	66	0	0	137	0	12	0	0	0	0	0
김포운수	387	56	123	0	0	200	8	0	0	0	0	0	0
선진버스	544	49	94	0	42	347	9	3	0	0	0	0	0
경기고속	2,313	213	216	63	5	528	191	0	722	0	294	0	81
대원고속	2,240	151	570	93	17	288	106	0	901	0	90	0	24
대원운수	767	36	277	0	20	311	123	0	0	0	0	0	0
경기버스	247	0	72	0	0	136	39	0	0	0	0	0	0
경기운수	261	0	55	0	0	162	44	0	0	0	0	0	0
명진여객	252	0	0	0	0	230	22	0	0	0	0	0	0
평안운수	344	0	0	0	0	320	24	0	0	0	0	0	0
경기상운	477	0	126	0	0	310	41	0	0	0	0	0	0
경기여객	265	0	94	0	0	142	29	0	0	0	0	0	0
진명여객	114	0	42	0	0	48	6	3	0	0	0	0	15
대원버스	652	0	342	0	0	252	58	0	0	0	0	0	0
화성여객	302	35	146	0	0	69	52	0	0	0	0	0	0
경남여객	952	0	281	0	0	258	216	0	122	0	65	0	10
경원여객	971	28	70	22	95	440	316	0	0	0	0	0	0
군포여객	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
시흥교통	504	0	60	0	0	222	216	6	0	0	0	0	0
경진여객	457	0	0	0	317	134	6	0	0	0	0	0	0
고양교통	214	0	31	0	0	183	0	0	0	0	0	0	0
명성운수	549	12	304	0	68	165	0	0	0	0	0	0	0
서울여객	192	0	0	0	49	143	0	0	0	0	0	0	0
금강고속	541	0	0	0	0	48	14	0	15	0	5	0	459
선진고속	159	0	0	0	0	0	0	0	101	0	58	0	0
남양여객	150	0	0	0	0	131	19	0	0	0	0	0	0
수원여객	1,013	0	0	0	0	1,013	0	0	0	0	0	0	0
대명운수	194	0	18	0	0	152	24	0	0	0	0	0	0
성남시내	677	0	11	0	0	607	59	0	0	0	0	0	0
대양운수	94	0	0	0	0	39	55	0	0	0	0	0	0
도원교통	164	0	0	0	0	164	0	0	0	0	0	0	0
부일교통	262	0	0	0	0	38	224	0	0	0	0	0	0
부천버스	253	0	0	0	0	253	0	0	0	0	0	0	0
소신여객	654	0	0	0	36	418	200	0	0	0	0	0	0
청우운수	220	0	0	0	0	186	27	7	0	0	0	0	0
성광운수	141	0	0	0	0	52	89	0	0	0	0	0	0
백성운수	208	0	0	0	0	109	99	0	0	0	0	0	0
평택여객	214	0	0	0	4	80	130	0	0	0	0	0	0
보영운수	465	0	34	0	0	389	42	0	0	0	0	0	0
삼영운수	812	17	0	0	0	612	183	0	0	0	0	0	0
삼경운수	92	0	29	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0
성우운수	217	0	6	0	37	149	25	0	0	0	0	0	0
서울고속	193	0	0	0	0	181	10	2	0	0	0	0	0
협진여객	243	0	0	0	0	243	0	0	0	0	0	0	0
선진시내	249	0	155	0	21	52	21	0	0	0	0	0	0
포천교통	136	0	25	0	61	42	8	0	0	0	0	0	0
포천상운	50	0	0	0	0	8	38	4	0	0	0	0	0
연천교통	40	0	0	0	0	30	8	2	0	0	0	0	0
신성여객	20	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0
신성교통	486	39	133	0	0	306	8	0	0	0	0	0	0
신일여객	189	0	40	0	0	129	10	10	0	0	0	0	0
양주교통	142	0	0	0	0	92	29	5	0	0	0	0	16
용남고속	593	0	177	0	0	404	0	12	0	0	0	0	0
용남버스	164	26	58	0	0	0	0	0	64	0	16	0	0
제부여객	136	0	25	0	38	52	21	0	0	0	0	0	0
진흥고속	115	0	45	0	0	45	5	3	7	0	0	0	10
태화상운	203	0	0	0	31	163	9	0	0	0	0	0	0
화영운수	491	0	36	0	0	292	155	8	0	0	0	0	0
오산교통	175	0	0	0	0	90	80	0	0	0	0	0	5
화성운수	76	0	0	0	0	62	12	2	0	0	0	0	0
가온누리엠	80	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
용남공항	162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	162	0	0
경일여객	92	0	0	0	0	0	0	0	92	0	0	0	0
과천여객	14	0	0	0	0	0	10	4	0	0	0	0	0
대화관광	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
동부고속	94	0	0	0	0	0	0	0	94	0	0	0	0
코레일네트웍스	22	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
동양고속	610	0	0	0	0	0	0	0	121	0	0	0	489
삼화고속	151	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	138
중앙고속	565	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	539
파주선진	45	0	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
성일운수	9	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0
태산운수	56	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	51

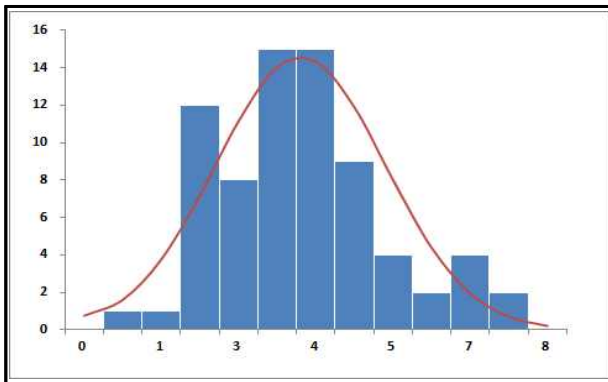
2) 버스업체 종사자 근속년수별 인원

경기도 버스업체의 전체 종사자 평균 근속년수는 3.34년, 업체간 표준편차는 1.5년이고, 운전직의 경우에는 평균 근속년수 3.2년, 표준편차는 1.5년으로 분석되었다. 전체 종사자 및 운전직의 평균대비 표준편차의 비율은 각각 45.1%, 48.1%로서 유사한 수준을 보이고 있으며, 근속년수별 업체분포는 평균 근속년수를 기준으로 상하위 분포가 대체로 고르게 분포하고 있는 것으로 나타나고 있다.

업체별 운전직 종사자의 근속년수를 보면, 평균 4.7년 이상 근무하고 있는 장기근속업체의 비율이 15.06%인 반면, 평균 근속기간이 1.7년 미만인 업체의 비율은 19.2%로 나타나 전체적으로 운전직 종사자의 근속년수가 상대적으로 낮은 것으로 나타나고 있다. 타직종의 근속연수는 평균 4.5년으로 운전직의 이직률이 상대적으로 높은 것으로 분석되고 있으며, 전년도 운전직 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)

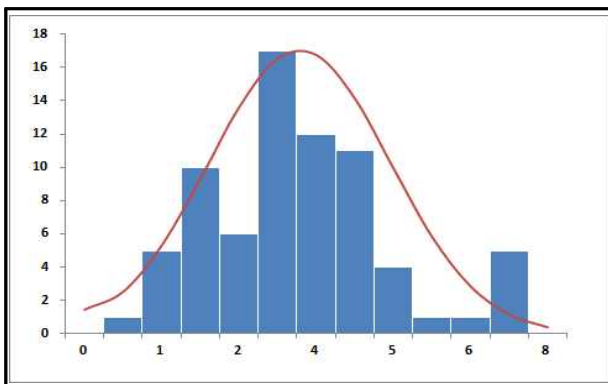


N(3.4, 1.5)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	4.8		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4.1	4.8	13
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3.4	4.1	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2.7	3.4	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	1.9	2.7	11
$0.167 < Fi$		1.9	14
합계			73

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

(단위: 년)



N(3.2, 1.5)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	4.7		11
$0.677 \leq Fi < 0.833$	3.9	4.7	11
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3.2	3.9	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2.5	3.2	18
$0.167 \leq Fi < 0.333$	1.7	2.5	9
$0.167 < Fi$		1.7	14
합계			73

<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	29,446	8,839	5,279	2,882	1,962	1,718	1,366	1,062	835	685	727	4,092
선진상운	242	84	40	17	15	18	12	25	12	1	4	14
김포운수	444	163	103	54	26	13	14	18	10	4	6	33
선진버스	604	269	137	86	41	27	15	11	7	2	7	2
경기고속	2,742	859	441	256	231	190	143	112	87	67	80	276
대원고속	2,678	911	457	256	169	176	129	130	84	65	76	225
대원운수	862	267	163	79	70	44	50	29	18	24	12	106
경기버스	283	93	53	28	12	17	9	22	9	4	33	3
경기운수	289	100	59	27	21	14	11	6	7	2	40	2
명진여객	279	94	56	35	22	19	6	5	5	7	5	25
평안운수	390	101	54	38	35	22	21	16	8	4	16	75
경기상운	530	225	105	40	34	25	13	23	16	5	10	34
경기여객	302	87	54	34	29	20	17	11	5	5	4	36
진명여객	123	45	25	9	6	6	4	4	3	2	4	15
대원버스	729	235	116	92	56	55	30	35	12	12	16	70
화성여객	339	170	56	37	37	39	0	0	0	0	0	0
경남여객	1,070	443	218	87	51	31	44	25	15	14	12	130
경원여객	1,091	299	220	133	101	56	57	25	31	22	19	128
군포여객	10	1	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0
시흥교통	549	174	31	96	73	75	48	17	6	6	8	15
경진여객	507	89	36	46	40	30	38	32	33	30	17	116
고양교통	246	125	46	23	8	7	10	4	6	3	4	10
명성운수	641	144	100	68	46	34	28	18	15	19	17	152
서울여객	218	115	69	17	6	2	1	1	0	1	3	3
금강고속	564	8	17	121	62	46	25	25	24	23	25	189
선진고속	194	107	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0
남양여객	176	67	32	27	13	7	9	6	2	3	1	9
수원여객	1,147	272	166	81	67	70	111	54	27	27	41	231
대명운수	224	148	40	11	9	3	3	2	0	1	0	7
성남시내	788	216	162	77	47	38	46	20	30	21	16	115
대양운수	106	35	20	11	5	7	5	5	1	1	3	13
도원교통	181	63	38	20	14	7	6	2	2	6	3	20
부일교통	298	137	58	22	18	14	4	12	8	3	1	21
부천버스	292	74	63	39	23	11	25	10	10	8	7	22
소신여객	734	236	144	35	8	4	2	8	20	42	21	214
청우운수	238	96	38	24	12	17	9	9	10	5	4	14
성광운수	154	40	39	17	22	10	6	3	3	2	2	10
백성운수	240	55	52	25	17	16	15	11	9	6	6	28
평택여객	250	74	71	34	16	10	8	4	4	9	4	16
보영운수	530	65	133	55	46	37	46	20	25	29	11	63
삼영운수	921	178	205	95	62	84	48	34	27	31	19	138
삼경운수	106	10	11	7	4	13	5	10	8	1	7	30
성우운수	258	95	61	33	8	10	8	7	7	0	5	24
서울고속	215	56	27	27	16	9	14	14	7	7	7	31
협진여객	281	85	44	26	26	10	12	6	13	4	8	47
선진시내	281	88	93	33	28	10	7	5	8	6	1	2
포천교통	162	83	19	12	8	13	1	6	5	3	1	11
포천상운	57	9	11	2	3	11	3	3	2	2	3	8
연천교통	48	19	13	5	3	1	1	1	1	1	1	2
신성여객	27	18	4	1	0	0	0	0	0	0	2	2
신성교통	562	234	134	46	33	42	17	10	10	6	7	23
신일여객	209	106	57	16	9	7	4	2	0	0	0	8
양주교통	171	53	33	27	9	8	1	4	1	5	3	27
용남고속	708	149	97	61	52	54	38	44	35	20	21	137
용남버스	195	47	32	16	9	20	9	7	5	2	5	43
제부여객	149	59	33	13	10	4	3	7	4	5	3	8
진흥고속	144	37	22	11	9	7	2	6	6	5	1	38
태화상운	249	42	34	33	26	9	14	13	12	14	7	45
화영운수	580	151	103	49	40	32	22	24	26	21	19	93
오산교통	193	120	35	20	4	3	3	2	1	0	0	5
화성운수	80	53	6	10	5	3	1	1	1	0	0	0
가온누리엠	89	42	20	16	7	0	4	0	0	0	0	0
용남공항	203	29	174	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경일여객	114	33	27	11	11	3	5	4	5	2	1	12
과천여객	20	10	1	5	4	0	0	0	0	0	0	0
대화관광	34	3	6	4	3	3	0	2	1	1	1	10
동부고속	103	15	10	4	6	1	5	11	8	4	4	35
코레일네트웍스	30	2	5	23	0	0	0	0	0	0	0	0
동양고속	797	78	83	36	25	62	46	46	31	42	18	330
삼화고속	224	31	3	28	0	18	1	0	0	1	10	132
중앙고속	829	56	46	41	22	62	72	25	44	17	35	409
파주선진	49	8	15	7	12	2	0	5	0	0	0	0
성일운수	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
태산운수	64	44	11	3	0	0	0	3	3	0	0	0

<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	25,376	7,903	4,747	2,544	1,717	1,481	1,185	920	691	582	623	2,983
선진상운	215	81	37	17	14	17	7	21	10	1	3	7
김포운수	387	157	83	43	21	10	14	14	10	4	3	28
선진버스	544	236	132	83	36	22	12	10	6	2	4	1
경기고속	2,313	757	387	224	201	150	109	93	73	55	64	200
대원고속	2,240	798	388	211	153	142	110	108	70	51	64	145
대원운수	767	242	145	71	59	40	43	24	14	20	12	97
경기버스	247	84	45	22	12	17	7	18	8	4	30	0
경기운수	261	94	50	25	19	12	11	5	7	0	38	0
명진여객	252	86	52	30	20	19	6	4	3	7	4	21
평안운수	344	94	48	34	29	18	19	14	5	4	13	66
경기상운	477	212	89	35	28	22	12	21	15	4	10	29
경기여객	265	77	44	28	27	18	17	9	4	5	4	32
진명여객	114	41	25	9	6	5	3	4	3	2	4	12
대원버스	652	218	97	82	52	48	30	32	10	11	10	62
화성여객	302	145	48	35	36	38	0	0	0	0	0	0
경남여객	952	403	212	73	45	25	39	24	14	13	11	93
경원여객	971	279	201	123	91	48	47	19	27	20	14	102
군포여객	6	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
시흥교통	504	161	22	91	66	70	46	16	6	5	7	14
경진여객	457	84	32	42	33	24	37	31	29	29	17	99
고양교통	214	121	43	18	8	3	8	1	2	2	1	7
명성운수	549	133	95	57	44	30	27	15	13	17	17	101
서울여객	192	102	64	14	1	2	1	1	0	1	3	3
금강고속	541	6	15	116	59	45	25	25	22	20	25	183
선진고속	159	90	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0
남양여객	150	52	25	26	12	7	8	6	2	3	1	8
수원여객	1,013	252	154	76	61	63	102	51	25	22	36	171
대명운수	194	135	39	6	7	1	2	2	0	1	0	1
성남시내	677	208	157	66	34	30	36	13	23	18	13	79
대양운수	94	33	19	11	4	5	5	5	1	1	3	7
도원교통	164	60	36	16	14	7	5	2	2	5	3	14
부일교통	262	127	51	19	17	14	4	12	7	3	1	7
부천버스	253	71	61	36	18	10	21	10	4	7	5	10
소신여객	654	227	125	22	5	1	1	5	19	40	20	189
청우운수	220	92	35	23	10	16	8	7	10	5	4	10
성광운수	141	38	36	17	20	8	6	3	3	2	1	7
백성운수	208	45	52	22	17	14	13	11	7	4	5	18
평택여객	214	64	67	29	13	9	4	4	4	4	4	12
보영운수	465	45	128	51	43	34	46	18	21	26	10	43
삼영운수	812	146	194	88	56	78	42	33	21	26	19	109
삼경운수	92	8	9	7	4	12	5	10	7	1	7	22
성우운수	217	73	54	33	8	10	8	7	7	0	5	12
서울고속	193	50	23	24	14	9	13	12	7	7	6	28
협진여객	243	68	44	23	23	10	9	6	12	4	8	36
선진시내	249	81	85	28	24	10	5	4	4	6	1	1
포천교통	136	79	15	8	5	11	0	6	2	3	1	6
포천상운	50	9	11	2	2	11	1	2	1	2	3	6
연천교통	40	18	13	4	2	0	1	1	0	1	0	0
신성여객	20	15	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
신성교통	486	207	131	44	31	32	14	10	8	3	3	3
신일여객	189	96	54	13	9	6	4	2	0	0	0	5
양주교통	142	46	30	25	7	7	1	2	0	3	2	19
용남고속	593	112	92	51	43	43	35	38	33	16	18	112
용남버스	164	39	31	15	7	20	8	6	4	2	3	29
재부여객	136	53	33	13	9	4	3	6	4	4	1	6
진흥고속	115	29	18	9	5	5	2	6	3	5	1	32
대화상운	203	32	34	31	22	9	14	10	12	11	7	21
화영운수	491	139	89	45	33	28	19	24	18	15	16	65
오산교통	175	119	32	14	3	2	1	2	1	0	0	1
화성운수	76	51	6	9	5	3	1	0	1	0	0	0
가온누리엠	80	41	18	14	4	0	3	0	0	0	0	0
용남공형	162	11	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경일여객	92	22	23	9	10	3	4	3	5	2	0	11
과천여객	14	7	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0
대화관광	20	0	3	4	3	3	0	2	0	1	1	3
동부고속	94	15	6	3	6	1	5	11	7	3	4	33
코레일네트웍스	22	2	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0
동양고속	610	58	72	29	17	53	36	40	24	36	14	231
삼화고속	151	18	0	27	0	18	0	0	0	1	9	78
중앙고속	565	47	36	33	18	47	60	15	31	12	30	236
파주선진	45	8	15	6	10	2	0	4	0	0	0	0
성일운수	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
태산운수	56	44	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0

2.1.3 차량현황

2019년 12월말 현재 경기도 시내·외 버스 총 차량대수는 12,747대로 조사되었으며, 시내버스는 10,892대, 시외버스는 1,855대로 파악되고 있으며, 버스유형별 차량보유대수를 검토한 결과 시내-일반(대)이 6,088대(시내·외 버스 총 차량대수의 47.76%)로 가장 많은 것으로 나타나고 있다.

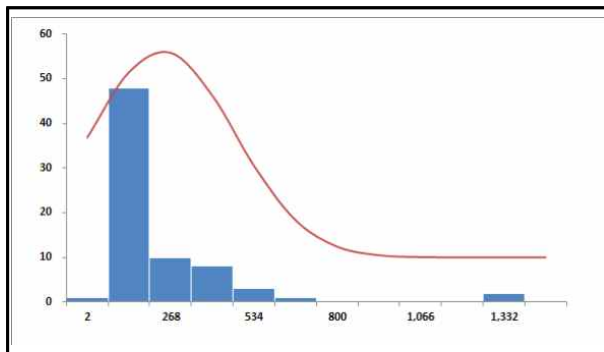
경기도 버스업체별 평균 차량보유대수는 175대이며, 업체간 표준편차는 227대로 평균의 129.8%로 나타나고 있어 업체간 규모차이가 크게 나타나고 있는 것으로 분석되었다.

이 중 394대 이상을 보유하고 있는 업체는 7개로 나타나고 있으며, 이와 반대로 77대 미만을 보유하고 있는 업체는 26개로 나타났다. 전반적으로는 69.9%에 해당하는 업체가 평균 이하의 차량을 보유하고 있는 것으로 분석된다.

연료유형별로는 경유 차량이 5,722대(44.9%), CNG차량이 6,742대(52.9%), 전기차량이 208대(1.6%), 하이브리드차량이 75대(0.6%)로 구성되어 있으며, 전년도와 비교하면 경유, CNG 차량이 소폭 감소하고, 전기 차량이 증가한 것으로 분석된다.

<표 I -13> 경기도 시내·외 버스업체별 보유차량 비교

(단위: 대)

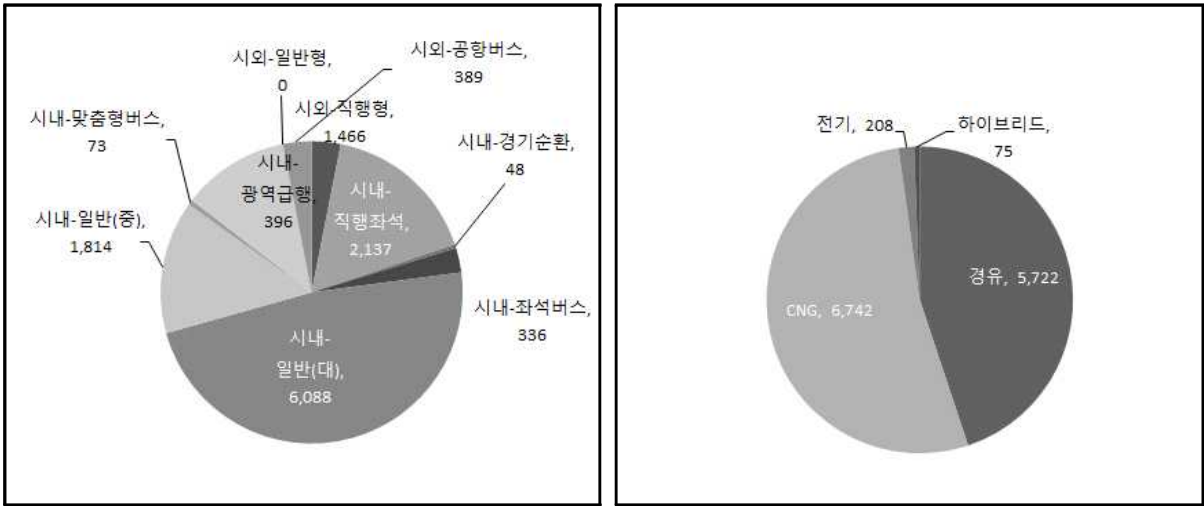


N(175, 227)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	394		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	279	394	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	175	279	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	77	175	25
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	77	26
$0.167 < Fi$		0	-
합계			73

<그림 I -2> 경기도 시내·외 버스유형별 연료별 차량대수 비교

(단위: 대)



<표 I -14> 경기도 시내·외 버스업체별 유형별 보유차량 현황

(단위:대)

업체명	계	시내-광역 급행	시내-직행 좌석	시내-경기 순환	시내-좌석 버스	시내-일반 (대)	시내-일반 (중)	시내-맞춤형 버스	시외-직행 버스	시외-일반 버스	시외-공항 버스
계	12,747	396	2,137	48	336	6,088	1,814	73	1,466	0	389
선진상운	122	0	41	0	0	75	0	6	0	0	0
김포운수	234	32	76	0	0	120	2	4	0	0	0
선진버스	354	25	76	0	28	215	8	2	0	0	0
경기고속	1,332	115	116	34	5	305	97	0	490	0	170
대원고속	1,232	80	286	4	11	174	86	0	537	0	54
대원운수	397	20	130	0	10	162	75	0	0	0	0
경기버스	124	0	32	0	0	73	19	0	0	0	0
경기운수	132	0	25	0	0	81	26	0	0	0	0
명진여객	140	0	0	0	0	121	19	0	0	0	0
평안운수	175	0	0	0	0	166	9	0	0	0	0
경기상운	224	0	53	0	0	129	42	0	0	0	0
경기여객	138	0	41	0	0	93	4	0	0	0	0
진명여객	53	0	19	0	0	26	3	5	0	0	0
대원버스	347	0	182	0	0	133	32	0	0	0	0
화성여객	183	18	100	0	0	53	12	0	0	0	0
경남여객	477	0	128	0	0	122	123	0	61	0	43
경원여객	503	16	31	10	46	248	152	0	0	0	0
군포여객	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
시흥교통	263	0	43	0	0	106	108	6	0	0	0
경진여객	220	0	148	0	0	66	6	0	0	0	0
고양교통	131	0	22	0	0	109	0	0	0	0	0
명성운수	344	6	170	0	59	109	0	0	0	0	0
서울여객	116	0	0	0	21	95	0	0	0	0	0
금강고속	75	0	0	0	0	15	32	0	28	0	0
선진고속	90	0	0	0	0	0	0	0	58	0	32
남양여객	75	0	0	0	0	66	9	0	0	0	0
수원여객	543	0	0	0	0	431	112	0	0	0	0
대명운수	107	0	10	0	0	84	13	0	0	0	0
성남시내	354	0	9	0	0	328	17	0	0	0	0
대양운수	49	0	0	0	0	13	30	6	0	0	0
도원교통	81	0	0	0	0	81	0	0	0	0	0
부일교통	129	0	0	0	0	20	109	0	0	0	0
부천버스	128	0	0	0	0	128	0	0	0	0	0
소신여객	330	0	0	0	17	209	104	0	0	0	0
청우운수	114	0	0	0	0	98	13	3	0	0	0
성광운수	75	0	0	0	0	26	49	0	0	0	0
백성운수	101	0	0	0	0	52	49	0	0	0	0
평택여객	87	0	0	0	5	37	45	0	0	0	0
보영운수	227	0	15	0	0	132	80	0	0	0	0
삼영운수	404	10	0	0	0	298	96	0	0	0	0
삼경운수	50	0	15	0	35	0	0	0	0	0	0
성우운수	113	0	5	0	20	76	12	0	0	0	0
서울고속	78	0	0	0	0	72	5	1	0	0	0
협진여객	121	0	0	0	0	121	0	0	0	0	0
선진시내	124	0	68	0	11	31	14	0	0	0	0
포천교통	72	0	12	0	29	25	6	0	0	0	0
포천상운	33	0	0	0	0	9	20	4	0	0	0
연천교통	23	0	0	0	0	15	7	1	0	0	0
신성여객	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0
신성교통	243	18	58	0	0	162	5	0	0	0	0
신일여객	121	0	16	0	0	91	6	8	0	0	0
양주교통	75	0	0	0	0	52	20	3	0	0	0
용남고속	299	0	93	0	0	194	9	3	0	0	0
용남버스	104	13	34	0	0	0	0	0	47	0	10
제부여객	68	0	13	0	18	25	12	0	0	0	0
진흥고속	58	0	20	0	0	27	3	2	6	0	0
태화상운	130	0	0	0	21	102	7	0	0	0	0
화영운수	271	0	19	0	0	163	85	4	0	0	0
오산교통	93	0	0	0	0	83	10	0	0	0	0
화성운수	42	0	0	0	0	39	2	1	0	0	0
가온누리엠	43	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0
용남공항	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
경일여객	59	0	0	0	0	0	0	0	59	0	0
과천여객	8	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0
대화관광	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
동부고속	55	0	0	0	0	0	0	0	55	0	0
코레일네트웍스	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0
동양고속	94	0	0	0	0	0	0	0	94	0	0
삼화고속	10	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
중앙고속	18	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0
파주선진	20	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0
성일운수	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
태산운수	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0

2.1.4 건축물 및 시설물 현황

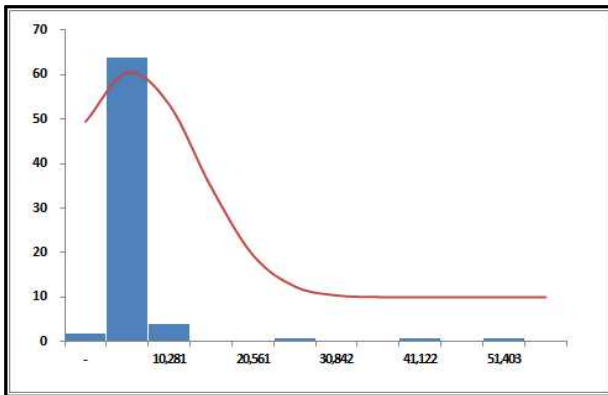
1) 건축물

경기도 버스업체의 평균 건축물 이용면적은 $3,157\text{m}^2$ 이고 표준편차는 $7,963\text{m}^2$ 로 평균의 252.2% 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 34.2% 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 6.4%인 것으로 나타나고 있다.

<표 I-15> 경기도 시내·외 버스업체별 건물 면적 비교

(단위: m^2)

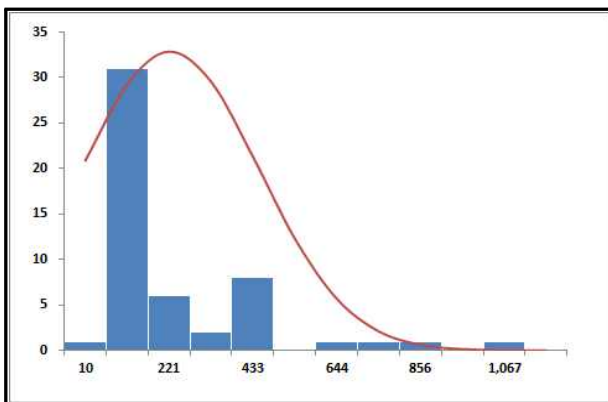


N(3,157, 7,963)

Fi	이상($\geq$)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	10,850		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	6,815	10,850	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3,157	6,815	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	0	3,157	59
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	0	-
$0.167 < Fi$		0	-
합계			73

<표 I-16> 경기도 시내·외 버스업체별 휴식·대기시설 면적 비교

(단위: m^2)

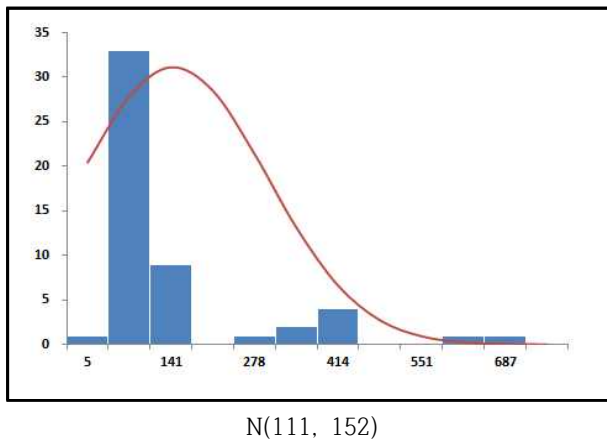


N(171, 222)

Fi	이상($\geq$)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	386		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	273	386	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	171	273	2
$0.333 \leq Fi < 0.500$	75	171	8
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	75	30
$0.167 < Fi$		0	
합계			52

주: 휴식/대기시설이 없는 21개 업체 제외

<표 I-17> 경기도 시내·외 버스업체별 교육훈련시설 면적 비교

(단위: m²)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	258		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	181	258	0
$0.500 \leq Fi < 0.677$	111	181	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	46	111	15
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	46	23
$0.167 < Fi$		0	0
합계			52

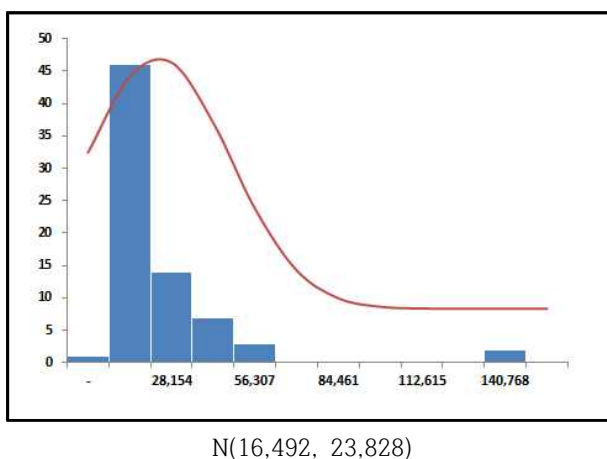
주: 교육훈련시설이 없는 21개 업체 제외

2) 시설물

경기도 버스업체의 평균 시설물 이용면적은 16,492m²이고 표준편차는 23,828m²로 평균의 144.48%이며, 65.75%에 해당하는 업체가 평균 이하의 면적을 시설물로 이용하고 있는 것으로 나타나고 있으며, 이와 같은 업체간 시설물 현황의 큰 편차는 업체의 규모차이에 의한 것으로 분석된다.

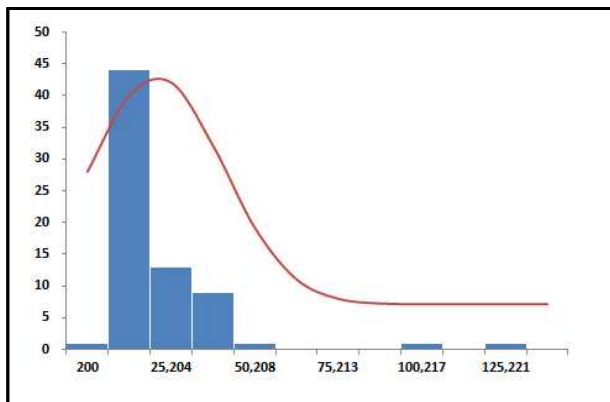
시설물은 대부분 차량지원시설(시설물 이용면적의 98.3%)에 해당하는 것으로서 차고지로 이용하는 면적이 시설물 이용면적의 85.0%를 차지하고 있으며, 정비 및 세차시설이 시설물 이용면적의 5.8%를 차지하고 있는 것으로 분석된다. 또한, 차고지를 보유하고 있는 70개 업체의 평균 차고지 면적은 14,621m²이며, 표준편차는 19,577m²로서 평균대비 133.9% 수준으로 나타나고 있다.

<표 I-18> 경기도 시내·외 버스업체별 시설물 면적 비교

(단위: m²)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	39,511		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	27,436	39,511	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	16,492	27,436	13
$0.333 \leq Fi < 0.500$	6,206	16,492	25
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	6,206	23
$0.167 < Fi$		0	0
합계			73

<표 I -19> 경기도 시내·외 버스업체별 차고지 면적 비교

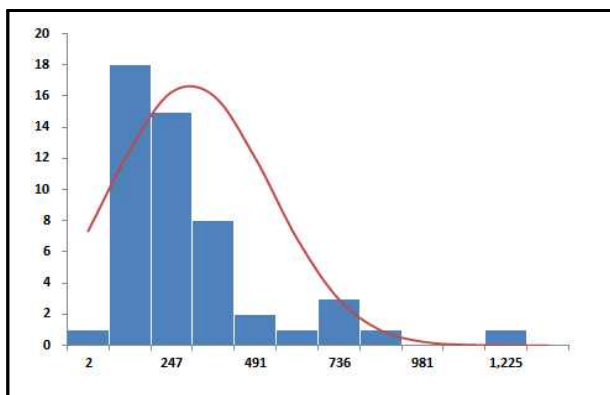
(단위: m²)

N(14,621, 19,577)

주: 차고지 시설이 없는 3개 업체 제외

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	33,534		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	23,613	33,534	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	14,621	23,613	11
$0.333 \leq Fi < 0.500$	6,170	14,621	20
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	6,170	26
$0.167 < Fi$		0	0
합계			70

<표 I -20> 경기도 시내·외 버스업체별 세차시설 면적 비교

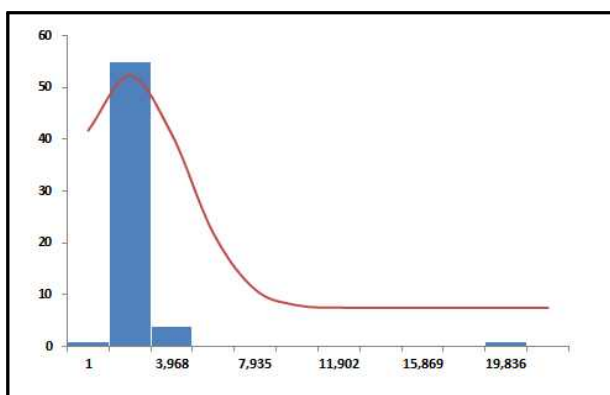
(단위: m²)

N(240, 231)

주: 세차 시설이 없는 23개 업체 제외

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	463		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	346	463	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	240	346	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	141	240	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	17	141	19
$0.167 < Fi$		17	2
합계			50

<표 I -21> 경기도 시내·외 버스업체별 정비시설 면적 비교

(단위: m²)

N(955, 2,586)

주: 정비시설이 없는 12개 업체 제외

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	3,453		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	2,142	3,453	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	955	2,142	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	0	955	47
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	0	0
$0.167 < Fi$		0	0
합계			61

<표 I -22>

경기도 시내·외 버스업체별 건축물 현황

(단위: m²)

업체명	계	사무	영업	식당	기숙	휴식·대기	교육·훈련	기타건물
계	230,467	59,610	5,331	10,387	19,114	8,890	5,785	121,350
선진상운	2,377	619	0	0	464	160	0	1,134
김포운수	962	242	0	320	210	74	116	0
선진버스	2,602	972	0	0	263	111	89	1,167
경기고속	40,268	6,183	237	1,381	2,739	425	330	28,973
대원고속	51,403	6,732	357	1,705	3,628	332	386	38,263
대원운수	3,369	2,126	0	312	0	0	372	559
경기버스	1,742	1,070	0	0	0	0	12	660
경기운수	1,457	1,031	0	224	0	39	13	150
명진여객	2,513	1,721	0	8	0	0	14	770
평안운수	2,345	1,685	0	111	0	0	18	531
경기상운	831	624	0	137	0	50	20	0
경기여객	231	210	0	8	0	0	13	0
진명여객	1,048	1,040	0	3	0	0	5	0
대원버스	2,201	1,579	0	388	203	0	31	0
화성여객	896	881	0	6	0	0	9	0
경남여객	8,536	2,616	1,738	209	617	0	572	2,784
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	3,304	471	329	95	119	1,067	59	1,163
고양교통	880	409	0	21	99	50	61	240
명성운수	4,179	1,730	0	343	0	795	113	1,198
서울여객	262	262	0	0	0	0	0	0
금강고속	2,984	759	18	245	377	165	77	1,344
선진고속	345	89	195	0	0	24	16	21
남양여객	691	234	0	58	30	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	2,614	1,071	0	517	92	378	285	271
대양운수	384	146	0	0	0	121	66	51
도원교통	464	464	0	0	0	0	0	0
부일교통	865	259	58	84	0	363	0	101
부천버스	433	154	14	92	0	71	102	0
소신여객	3,785	1,282	0	212	396	409	138	1,348
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
삼명운수	4,510	1,931	0	260	134	348	376	1,461
삼경운수	1,220	949	5	36	0	21	18	191
성우운수	1,955	1,137	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	752	371	0	0	161	128	53	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	640	0	0	0	0	0	0	640
신성교통	1,539	209	0	347	244	247	57	435
신일여객	599	185	0	105	104	137	68	0
양주교통	321	103	0	42	0	61	103	12
용남고속	4,799	2,034	0	717	0	366	0	1,682
용남버스	876	221	0	27	415	46	24	143
제부여객	250	46	23	32	34	69	12	34
진흥고속	579	243	0	30	306	0	0	0
태화상운	1,090	98	0	83	187	57	57	608
화명운수	4,394	1,009	0	240	184	13	137	2,811
오산교통	565	272	0	124	0	140	0	29
화성운수	138	40	0	30	0	32	18	18
가온누리엠	0	0	0	0	0	0	0	0
용남공항	389	211	93	0	0	70	0	15
경일여객	158	66	40	0	52	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
코레일네트웍스	48	30	0	0	0	18	0	0
동양고속	23,553	2,986	101	0	4,603	583	0	15,280
삼화고속	2,103	1,253	0	0	593	61	50	146
중앙고속	8,154	893	0	0	1,018	24	0	6,219
파주선진	20	20	0	0	0	0	0	0
성일운수	0	0	0	0	0	0	0	0
태산운수	175	30	0	75	0	30	40	0

<표 I -23>

경기도 시내·외 버스업체별 시설물 현황

(단위: m)

업체명	계	차량지원시설						여객지원시설				
		소계	차고지	세차시설	정비시설	기타	소계	대합실	매표소	통로부	기타	
계	1,203,888	1,183,423	1,023,459	12,011	58,230	89,723	20,465	5,231	1,244	776	13,215	
선진상운	11,412	10,505	9,598	60	847	0	907	907	0	0	0	
김포운수	9,976	9,976	9,714	0	262	0	0	0	0	0	0	
선진버스	29,892	29,892	25,774	145	1,722	2,251	0	0	0	0	0	
경기고속	140,768	140,768	125,221	1,225	2,707	11,615	0	0	0	0	0	
대원고속	135,081	126,153	92,380	576	3,865	29,332	8,928	0	0	0	8,928	
대원운수	34,787	34,787	33,521	120	181	965	0	0	0	0	0	
경기버스	17,597	17,597	16,487	137	973	0	0	0	0	0	0	
경기운수	11,426	11,426	10,828	0	0	598	0	0	0	0	0	
명진여객	20,044	20,044	17,600	247	673	1,524	0	0	0	0	0	
평안운수	28,536	28,536	27,719	80	304	434	0	0	0	0	0	
경기상운	16,685	16,685	16,039	239	407	0	0	0	0	0	0	
경기여객	8,966	8,966	8,966	0	0	0	0	0	0	0	0	
진명여객	2,681	2,681	1,800	0	0	881	0	0	0	0	0	
대원버스	20,157	20,157	19,740	231	162	24	0	0	0	0	0	
화성여객	2,147	2,147	2,147	0	0	0	0	0	0	0	0	
경남여객	49,431	43,398	31,686	400	2,931	8,381	6,033	2,000	986	0	3,047	
경원여객	45,466	45,306	34,944	332	897	9,134	160	160	0	0	0	
군포여객	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
시흥교통	40,375	40,375	34,406	249	250	5,470	0	0	0	0	0	
경진여객	22,716	22,716	21,147	135	859	575	0	0	0	0	0	
고양교통	15,482	15,455	14,861	388	206	0	27	0	0	0	27	
명성운수	33,881	33,881	31,757	653	1,471	0	0	0	0	0	0	
서울여객	4,338	4,338	3,842	297	100	100	0	0	0	0	0	
금강고속	9,702	9,294	7,987	96	1,178	33	408	123	12	235	39	
선진고속	4,711	4,711	4,164	0	547	0	0	0	0	0	0	
남양여객	10,105	10,105	9,855	100	150	0	0	0	0	0	0	
수원여객	35,647	35,647	32,072	801	1,261	1,513	0	0	0	0	0	
대명운수	2,787	2,787	2,755	31	1	0	0	0	0	0	0	
성남시내	18,308	18,308	14,472	236	481	3,119	0	0	0	0	0	
대양운수	7,754	7,115	6,892	90	133	0	639	50	0	541	48	
도원교통	8,680	8,680	8,506	67	107	0	0	0	0	0	0	
부일교통	6,900	6,900	5,936	0	519	445	0	0	0	0	0	
부천버스	8,511	8,511	6,189	368	423	1,531	0	0	0	0	0	
소신여객	42,537	42,537	39,869	219	990	1,459	0	0	0	0	0	
청우운수	7,568	7,568	7,408	53	107	0	0	0	0	0	0	
성광운수	2,906	2,906	2,805	0	101	0	0	0	0	0	0	
백성운수	6,214	6,214	5,738	232	0	244	0	0	0	0	0	
평택여객	6,366	6,366	5,298	180	423	465	0	0	0	0	0	
보영운수	23,076	23,076	22,261	200	599	16	0	0	0	0	0	
삼영운수	36,800	36,800	34,225	625	529	1,421	0	0	0	0	0	
삼경운수	17,466	17,466	16,845	0	317	304	0	0	0	0	0	
성우운수	24,489	24,489	22,727	0	403	1,359	0	0	0	0	0	
서울고속	10,984	10,984	10,556	168	180	80	0	0	0	0	0	
협진여객	7,481	7,481	6,836	0	0	645	0	0	0	0	0	
선진시내	9,393	9,393	8,665	662	66	0	0	0	0	0	0	
포천교통	11,981	11,981	10,826	99	400	656	0	0	0	0	0	
포천상운	1,113	1,113	983	36	94	0	0	0	0	0	0	
연천교통	386	386	336	50	0	0	0	0	0	0	0	
신성여객	391	391	364	2	25	0	0	0	0	0	0	
신성교통	20,227	20,227	18,579	225	662	761	0	0	0	0	0	
신일여객	12,909	12,909	12,050	206	550	103	0	0	0	0	0	
양주교통	12,726	12,726	12,344	70	245	67	0	0	0	0	0	
용남고속	25,822	25,822	24,462	312	955	93	0	0	0	0	0	
용남버스	8,096	7,238	7,158	0	80	0	858	759	99	0	0	
제부여객	3,868	3,868	3,459	211	198	0	0	0	0	0	0	
진흥고속	6,493	6,370	6,179	107	84	0	123	83	40	0	0	
태화상운	6,349	6,349	6,065	98	186	0	0	0	0	0	0	
화영운수	18,516	18,516	15,781	249	428	2,058	0	0	0	0	0	
오산교통	1,201	1,201	448	213	477	63	0	0	0	0	0	
화성운수	3,667	3,667	3,129	20	102	416	0	0	0	0	0	
가온누리엘	1,578	1,578	1,548	0	30	0	0	0	0	0	0	
용남공항	4,392	4,309	4,276	0	33	0	83	67	16	0	0	
경일여객	4,113	4,113	4,000	0	113	0	0	0	0	0	0	
과천여객	230	230	230	0	0	0	0	0	0	0	0	
대화관광	2,234	2,234	1,615	13	46	560	0	0	0	0	0	
동부고속	2,182	1,541	0	118	1,423	0	641	339	57	0	245	
코레일네트웍스	396	396	396	0	0	0	0	0	0	0	0	
동양고속	13,078	11,665	7,859	339	3,107	360	1,413	743	34	0	636	
삼화고속	6,898	6,653	4,358	0	1,725	570	245	0	0	0	245	
중앙고속	19,836	19,836	0	0	19,836	0	0	0	0	0	0	
파주선진	1,983	1,983	1,983	0	0	0	0	0	0	0	0	
성일운수	241	241	200	0	0	41	0	0	0	0	0	
태산운수	2,753	2,753	2,594	0	100	59	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 2019년도 손익현황을 검토하기 위하여 업체별 경상이익(손실)을 검토한 결과는 다음과 같다.

일반 및 재무현황 조사 결과, 경기도 버스업체 전체의 2019년도 경상이익은 17,176,412천원 가량 발생한 것으로 나타나고 있으며, 업체별로 보면 흑자업체의 수는 10개 증가하고, 적자업체의 수가 9개 감소하여 전반적인 업체의 수지가 개선되고 있는 것으로 보이고 있다.

<표 I -25> 경기도 시내·외 버스업체별 경상이익(손실)

(단위: 천원)

구분	업체수		경상이익(손실)		평균경상이익(손실)	
	2018년	2019년	2018년	2019년	2018년	2019년
흑자업체	24	34	52,436,097	54,144,503	2,184,837	1,592,485
적자업체	40	31	(-)68,033,089	(-)36,968,091	(-)1,625,827	(-)1,192,519
합계	64	65	(-)12,596,992	17,176,412	(-)196,828	264,252

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수), 2019년 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, Taxes, Depreciation and Amortization, 이자비용 및 법인세, 감가상각비 차감전 경상이익)은 다음과 같다.

<표 I -26> 경기도 시내·외 버스업체별 EBITDA

(단위: 천원)

구분	업체수		EBITDA		평균EBITDA	
	2018년	2019년	2018년	2019년	2018년	2019년
흑자업체	53	57	189,684,766	184,420,670	3,578,958	3,235,450
적자업체	11	8	(-)12,984,335	(-)3,174,041	(-)1,180,394	(-)396,755
합계	64	65	176,700,431	181,246,629	2,760,944	2,788,410

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수), 2019년 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 1,431억원, 이자비용 209억원이 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 2019년도 주요 수익성 지표(영업이익률, 경상이익률, EBITDA율)의 현황 및 분포에 대한 분석결과는 다음과 같다.

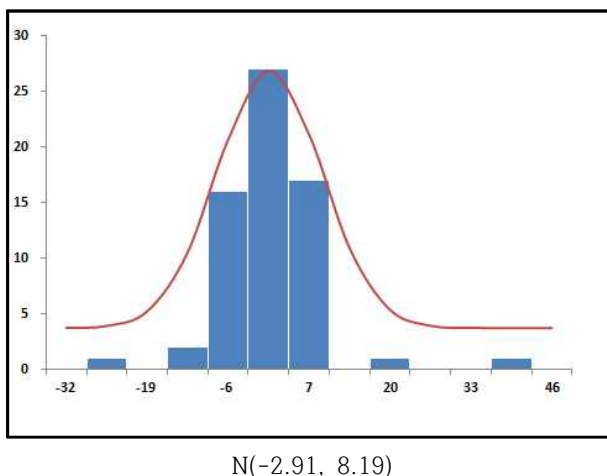
가. 영업이익률

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 -2.91%, 표준편차는 8.19%로 나타나고 있어 업체간 영업이익률이 다소 차이가 있는 것으로 분석된다. 또한, 2019년도 영업이익률이 전년도 평균 영업이익률 -4.24%보다 1.33%만큼 개선된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -27> 경기도 시내·외 버스업체별 영업이익률(손실) 비교

(단위: %)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	5.01		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	0.86	5.01	12
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-2.90	0.86	20
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-6.44	-2.90	10
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-10.82	-6.44	11
$0.167 < Fi$		-10.82	8
합계			65

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수), 2019년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

나. 경상이익률

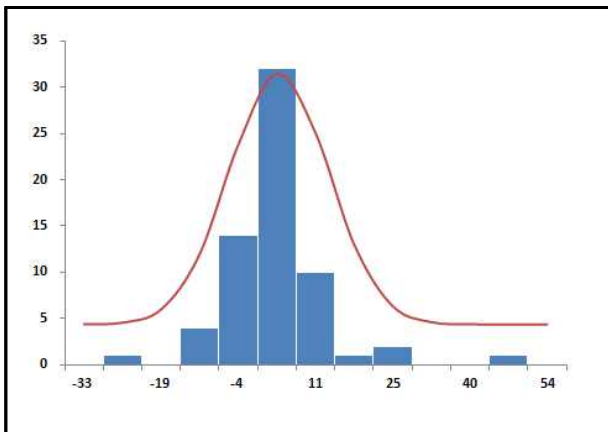
경상이익률은 매출액 대비 경상이익(법인세 반영전 순이익)의 발생비율(=경상손익÷매출액)로서 모든 비용을 반영한 이후의 수익성 현황을 표시하는 지표로서, 일반 기업의 경우 주주에 대한 배당금 지급수준 등을 나타내는 지표라고 할 수 있다. 버스업체의 경우 경상이익률은 정상적인 영업활동을 통한 업체 운영의 어려움에 따라 재정지원금 등 정부에서의 보조금이 반영된 이후 업체의 수익성 현황을 나타내므로 업체의 운영실태 등의 파악을 위해서는 영업이익률보다 우선되는 지표라고 할 수 있다.

경기도 버스업체의 경상이익률을 검토한 결과, 전체적인 평균 경상이익률은 0.07%, 표준편차는 9.15%로 나타나고 있으며, 전년도 평균 경상이익률 -0.53% 대비 0.60%가량 개선된 것으로 나타나고 있다.

또한, 경상이익률의 분포상 흑자업체와 적자업체의 비중이 비슷한 것으로 분석되며, 특히 8.91% 이상의 이익률을 보이고 있는 업체는 4개이며, (-)8.76%이하의 손실률을 보이고 있는 업체가 5개인 것으로 파악되고 있다.

<표 I -28> 경기도 시내·외 버스업체별 경상이익률(손실) 비교

(단위: %)



N(0.07, 9.15)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	8.91		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4.28	8.91	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	0.07	4.28	22
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-3.87	0.07	12
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-8.76	-3.87	14
$0.167 < Fi$		-8.76	5
합계			65

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수), 2019년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 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.

2018년도 대비 2019년도 버스업체별 이익률의 변동을 분석하면, 시내버스, 시외버스 및 시내·시외버스 겸업 업체의 이익률은 전년도 대비 모두 상승한 것으로 분석되고 있다.

<표 I -29> 경기도 시내·외 버스업종별 경상이익률(손실) 비교

(단위: 천원)

구 분	경상이익(손실)		경상이익(손실)율	
	2018년	2019년	2018년	2019년
시 내	8,106,294	-1,123,656	0.6%	0.2%
시 외	-7,066,305	-3,930,329	-20.2%	-5.7%
겸 업	-13,636,980	22,230,396	-6.7%	1.7%
계	-12,596,992	17,176,412	-1.5%	0.1%

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수), 2019년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

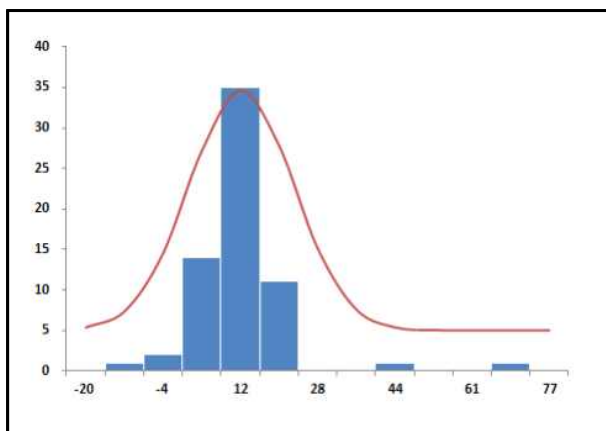
다. EBITDA율

EBITDA율은 매출액 대비 EBITDA(Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, 이자비용 및 법인세, 감가상각비 차감전 경상이익) 발생비율($\text{EBITDA} \div \text{매출액}$)을 의미한다. EBITDA는 이자비용을 이익에서 차감하지 아니함으로써 자기자본과 타인자본에 대한 기업의 실질적인 이익창출금액과 현금지출이 없는 비용(감가상각비)을 비용에서 제외함으로서 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 (+)8.17%, 표준편차는 10.64%로 나타나고 있으며, 전년도 평균 EBITDA율 (+)8.53%대비 2.11%가량 EBITDA율이 상승한 것으로 나타나고 있다. 또한, EBITDA율이 (-)인 업체는 8개 업체로 전년도 대비 1개 업체가 (+)에서 (-)로 이동한 것으로 분석되고 있다.

<표 1-30> 경기도 시내·외 버스업체별 EBITDA율 비교

(단위: %)



N(8.17, 10.64)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	18.45		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	13.06	18.45	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	8.17	13.06	17
$0.333 \leq Fi < 0.500$	3.57	8.17	23
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-2.12	3.57	11
$0.167 < Fi$		-2.12	4
합계			65

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수), 2019년 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

2.2.3 자산 및 자본 운영

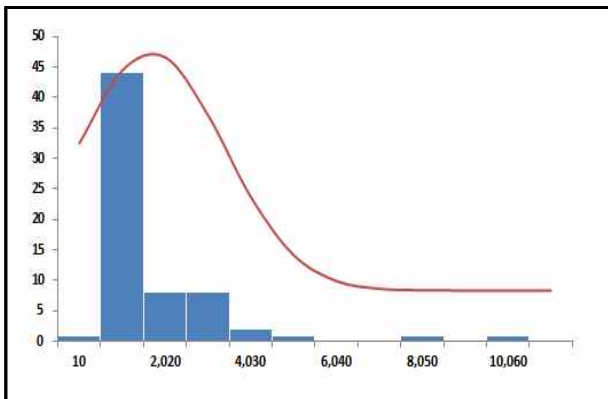
1) 자금조달

자금조달의 수단은 내부자금조달(자본금, 자본잉여금), 내부유보자금(이익잉여금) 및 외부자금조달(차입금 등 부채)로 구분할 수 있다. 2019년 말 기준 각 업체별 내부자금조달을 통하여 투자된 자본금은 업체별 평균 자본금(내부자금조달금액) 1,085백만원이며, 업체간 표준편차 1,526백만원으로 업체의 규모 등에 따라 출자금 규모의 차이가 큰 것으로 분석된다.

평균 보유대당 자산금액은 93,992천원으로서 전체 자산 중 소유주(주주)에 의하여 투자된 금액(대당 15,721천원)이 16.73%만큼 차지하고 있으며, 외부자금조달에 의하여 투자된 금액(대당 78,271천원)은 83.27%로 나타나고 있다.

<표 I -31> 경기도 시내·외 버스업체별 자본금 비교

(단위: 백만원)



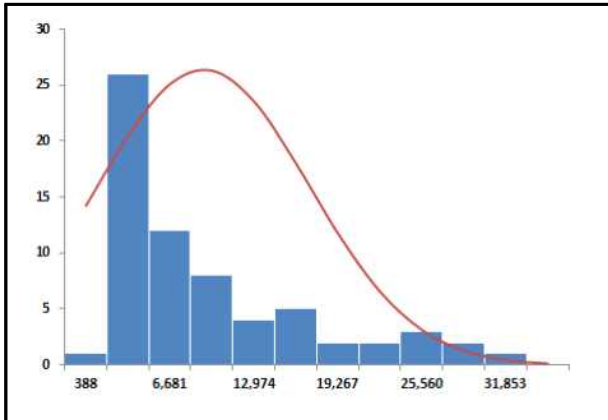
N(1,085, 1,526)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	2,559		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	1,786	2,559	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	1,085	1,786	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	427	1,085	21
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-389	427	25
$0.167 < Fi$		-389	-
합계			66

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수) 제외

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

(단위: 천원/대)



N(7,629, 7,874)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	15,236		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	11,246	15,236	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	7,629	11,246	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	4,230	7,629	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	22	4,230	34
$0.167 < Fi$		22	-
합계			66

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수) 제외

2) 자산운영지표

가. 자본회전율

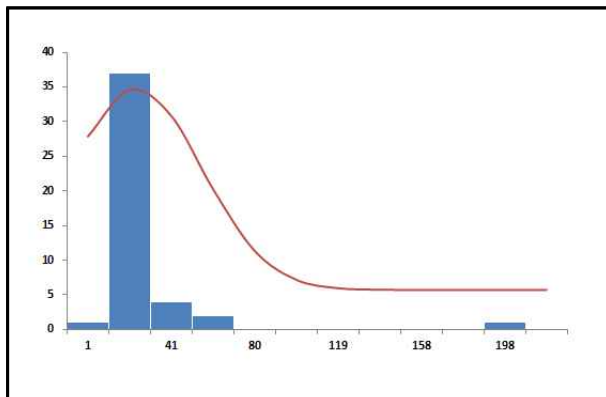
자본회전율은 자본 대비 매출액의 발생비율(=매출액÷평균자본)로서 소유주(주주)가 투자한 자본의 활용도를 나타내는 지표로 지표수치가 높을수록 투자한 자본을 효율적으로 활용하고 있다는 의미로서 자본의 수익성을 나타내지는 않는다.

경기도 버스업체의 자본금에 대한 매출비율을 검토한 결과 평균 자본회전율은 14.26, 표준편차는 30.33로 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 회전을 비교

(단위: 회)



N(14.26, 30.33)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	43.56		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	28.19	43.56	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	14.26	28.19	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1.17	14.26	35
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-15.03	1.17	-
$0.167 < Fi$		-15.03	-
합계			45

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수), 평균자본(전기말 자본금 + 당기말 자본금)/2이 (-)인 20개 업체, 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 업체(용남고속) 제외

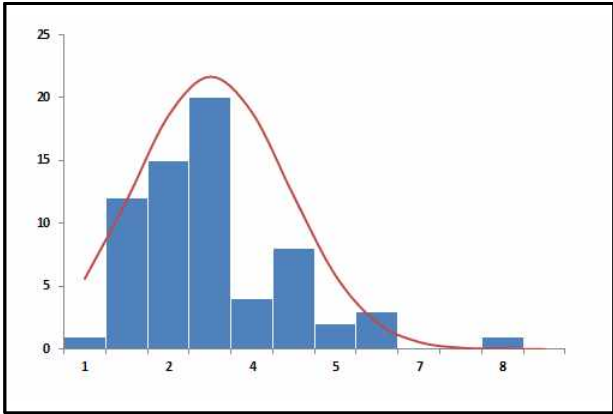
나. 총자산회전율

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

경기도 버스업체의 자산회전율은 평균 2.50, 표준편차 1.36로 나타나고 있으며, 전년도 자산회전율 평균 2.43 및 표준편차 1.40과 비교하면, 당기 자산회전율은 전년도 대비 소폭 증가한 것으로 나타나고 있다.

<표 I -34> 경기도 시내·외 버스업체별 총자산 회전을 비교

(단위: 회)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	3.82		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	3.13	3.82	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	2.50	3.13	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1.91	2.50	18
$0.167 \leq Fi < 0.333$	1.18	1.91	13
$0.167 < Fi$		1.18	9
합계			66

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수) 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 2018년 및 2019년도 재무현황을 전체적으로 검토한 결과, 전년도 대비 2019년도에 전반적으로 업체의 재무현황이 외형적으로는 악화된 것으로 파악되고 있다. 부채비율의 경우 3.39% 증가한 것으로 분석되고 있는 바, 이는 경영성과의 악화로 인한 부채의 증가에 따른 영향에 기인한다.

<표 1-35> 경기도 시내·외 버스업체 자산/부채/자본 구성 현황

(단위: 천원)

구분	자산	부채	자본	부채비율
2018년	1,619,005,628	1,036,617,758	582,387,870	177.99%
2019년	1,700,512,664	1,101,784,674	598,727,990	184.02%
차 이	81,507,036	65,166,915	16,340,121	6.03%
증감률	5.03%	6.29%	2.81%	3.39%

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수) 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	28	42.42%	1,280,268,865	666,592,171	613,676,694
200%~400%	7	10.61%	114,206,728	82,583,825	31,622,903
400%~600%	2	3.03%	8,551,844	7,173,163	1,378,681
600% 초과	6	9.09%	130,607,269	122,983,000	7,624,269
자본잠식	23	34.85%	166,877,958	222,452,515	-55,574,557
계	66	100.00%	1,700,512,664	1,101,784,674	598,727,990

주: 1) 자본잠식은 자본이 (-)인 업체로서 부채비율의 의미가 없어짐

2) 자본잠식 23개 업체(명진여객, 군포여객, 서울여객, 선진고속, 남양여객, 성남시내, 성광운수, 평택여객, 보영운수, 삼경운수, 성우운수, 협진여객, 신일여객, 양주교통, 용남고속, 진흥고속, 태화상운, 오산교통, 화성운수, 가온누리엠, 용남공항, 과천여객, 파주선진)

3) 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수) 제외

경기도 버스업체 중 자본잠식 업체 현황을 검토한 결과, 23개 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 134.39%로 나타나고 있으며, 부채비율이 200% 이하 업체는 28개 업체로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 부채비율 600% 이하인 37개 업체의 평균 부채비율은 116.96%이며, 전년도 경기도 버스업체의 부채비율 133.96%, 부채비율 600% 이하인 업체의 평균 부채비율 117.04%와 비교하면, 전년도와 재무현황이 유사한 수준인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -37> 경기도 시내·외 버스업체 자본잠식 현황

(단위: 천원)

구분	업체수	자기자본		자본잠식액(누적)
		불입자본금	자본총계	
자본미잠식	41	46,450,044	652,570,682	606,120,638
자본일부잠식	2	5,510,000	1,731,870	-3,778,130
자본잠식	23	19,667,620	-55,574,562	-75,242,182
계	66	71,627,664	598,727,990	527,100,326

주: 1) 자본일부잠식 : 결손이 누적되어 당초 불입자본금보다 자본이 감소하였으나 자본은 (+)인 상태

2) 자본잠식 : 누적결손금이 당초 불입자본금을 초과하여 자본이 (-)인 상태로, 자본잠식 23개 업체(명진여객, 군포여객, 서울여객, 선진고속, 남양여객, 성남시내, 성광운수, 평택여객, 보영운수, 삼경운수, 성우운수, 협진여객, 신일여객, 양주교통, 용남고속, 진흥고속, 태화상운, 오산교통, 화성운수, 가온누리엠, 용남공항, 과천여객, 파주선진)

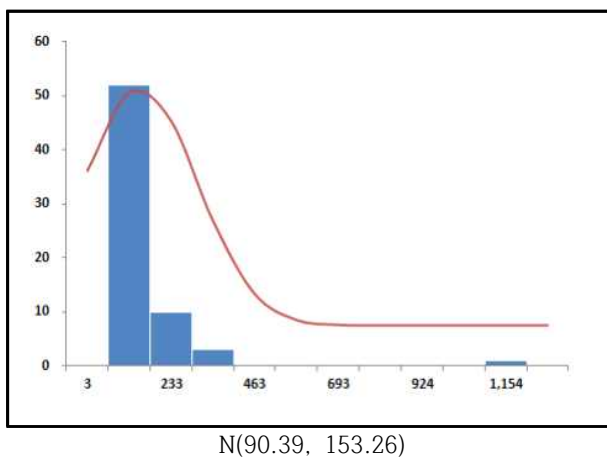
3) 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수) 제외

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 90.39%, 표준편차 153.26%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
$0.833 \leq Fi$	238.45		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	160.78	238.45	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	90.39	160.78	3
$0.333 \leq Fi < 0.500$	24.23	90.39	33
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-57.68	24.23	18
$0.167 < Fi$		-57.68	-
합계			66

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수) 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 62개 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. 2019년 이자비용 차감전 경상손익((+) 381.40억원)은 2018년 이자비용 차감전 경상손익((+) 57.16억원) 대비 324.24억원의 흑자가 증가하여 경기도 버스업체의 재무상황이 개선됐다고 보여진다.

<표 I -39> 경기도 시내·외 버스업체별 이자보상비율 비교

(단위: 천원)

이자보상비율	업체수	구성비	이자비용차감전 경상이익(손실)	이자비용
이자비용 미발생	3	4.62%	1,744,937	1,550,362
50% 이하	1	1.54%	98,561	49,350
50%~100%	5	7.69%	11,688,564	5,151,564
100%~200%	2	3.08%	5,212,179	1,563,559
200%~300%	2	3.08%	19,589,977	4,216,222
300%~400%	17	26.15%	19,615,067	1,579,594
400% 초과	30	46.15%	-28,736,257	6,853,069
경상손실	5	7.69%	8,927,105	-
계	65	100.00%	38,140,133	20,963,721

주: 기타사업의 비율이 높은 7개 업체(신성여객, 동부고속, 코레일네트웍스, 동양고속, 삼화고속, 중앙고속, 태산운수),
2019년 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 2019년도 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(2019년)] 자료로 부터 집계	
매표 수입	- 버스업체에 대한 일반 및 재무현황 조사 서식 [H1. 월별 운송수입금(2019년)] 자료 로부터 집계 - 터미널과의 정산자료(시외버스) 또는 매표수입 입금통장(시내/시외)과 서식 [H1. 월 별 운송수입금(2019년)] 자료의 일치 확인	
카드 수입	- 버스업체에 대한 일반 및 재무현황 조사 서식 [H1. 월별 운송수입금(2019년)] 자료 로부터 집계 - 2019년 카드수입금 전산자료(EB카드)와 서식 [H1. 월별 운송수입금(2019년)] 자료 의 일치 확인	

3.1.2 버스유형별 운송수입²⁾

경기도 시내·외 버스업체 전체 연간 총수입금은 2,201,170,901천원으로 시내버스가 80.44%를 차지하고 있으며, 시외버스는 19.56%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.

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

1일 대당 수입금을 기준으로 살펴보면, 시내버스보다는 시외버스가 전반적으로 높은 수치를 보였다. 이 중 시외-공항버스가 가장 높고, 그 다음으로 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	2,201,170,901	3,966,931	554,880	100.00%
시내버스-소계	1,770,533,119	3,308,958	535,073	80.44%
시내버스-광역급행	63,590,775	116,256	546,990	2.89%
시내버스-직행좌석	380,193,053	634,154	599,528	17.27%
시내버스-경기순환	7,516,465	14,939	503,144	0.34%
시내버스-좌석버스	52,122,181	101,476	513,642	2.37%
시내버스-일반(대)	1,030,506,454	1,877,346	548,917	48.83%
시내버스-일반(중)	229,784,289	541,469	424,372	10.45%
시내버스-맞춤형버스	6,819,902	23,318	292,478	0.31%
시외버스-소계	430,637,782	657,973	654,491	19.56%
시외버스-직행	324,322,535	520,970	622,535	14.72%
시외버스-일반	474,341	1,180	401,983	0.02%
시외버스-공항버스	105,840,906	135,823	779,256	4.81%

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 2,677개, 시외버스 404개 노선으로서 업체별 인허가상 노선과 조사기준 노선 현황은 다음과 같다.

<표 I -42> 운송수지 조사 기준노선 현황

업체명	구분	인허가 상의 노선 (A)	조사기준 노선 (A-B+C+ 0.5*(D+E)- (G-F))	미운행 노선 (B)	폐지된 노선 (C)	중형대형 구분노선 (D)	일반벽지 구분노선 (E)	통합노선 (F)	관련노선 (G)
경기도 전체	시내	2311	2677	7	255	164	37	63	46
	시외	608	404	49	4	10	0	4	168
선진상운	시내	11	11	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
김포운수	시내	21	23	0	0	3	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
선진버스	시내	25	25	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
경기고속	시내	332	419	0	87	0	0	0	0
	시외	246	143	14	0	0	0	0	89
대원고속	시내	269	370	0	101	0	0	0	0
	시외	225	139	18	0	0	0	0	68
대원운수	시내	65	69	0	3	2	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
경기버스	시내	13	13	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
경기운수	시내	17	17	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
명진여객	시내	18	21	0	3	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
평안운수	시내	24	30	0	6	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
경기상운	시내	18	21	0	1	6	0	0	1
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
경기여객	시내	13	17	0	4	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
진명여객	시내	10	14	0	2	3	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
대원버스	시내	28	28	2	1	2	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
화성여객	시내	24	26	0	2	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
경남여객	시내	107	107	0	0	0	0	0	0
	시외	22	22	0	0	0	0	0	0
경원여객	시내	59	71	0	9	6	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
군포여객	시내	2	2	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
시흥교통	시내	36	37	0	0	1	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
경진여객	시내	61	62	0	0	1	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
고양교통	시내	7	7	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
명성운수	시내	20	20	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0

<표 I -42> 운송수지 조사 기준노선 현황(계속)

업체명	구분	인허가 상의 노선 (A)	조사기준 노선 (A-B+C+ 0.5*(D+E)- (G-F))	미운행 노선 (B)	폐지된 노선 (C)	중형대형 구분노선 (D)	일반벽지 구분노선 (E)	통합노선 (F)	관련노선 (G)
서울여객	시내	10	10	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
금강고속	시내	137	155	0	0	14	22	0	0
	시외	7	7	0	0	0	0	0	0
선진고속	시내	0	0	0	0	0	0	0	0
	시외	29	13	17	1	0	0	0	0
남양여객	시내	11	11	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
수원여객	시내	62	77	0	15	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
대명운수	시내	6	8	0	0	4	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
성남 시내 버스	시내	39	59	0	7	14	0	6	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
대양운수	시내	174	174	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
도원교통	시내	3	3	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
부일교통	시내	12	14	0	1	2	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
부천버스	시내	3	3	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
소신여객	시내	21	21	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
청우운수	시내	11	11	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
성광운수	시내	5	8	0	0	6	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
백성운수	시내	87	90	0	1	2	2	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
평택여객	시내	54	54	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
보영운수	시내	12	13	0	1	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
삼영운수	시내	24	25	0	1	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
삼경운수	시내	2	2	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
성우운수	시내	7	7	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
서울고속	시내	37	45	0	0	16	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
협진여객	시내	29	29	0	0	0	0	18	18
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
선진 시내 버스	시내	9	21	0	2	4	0	8	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0

<표 I -42> 운송수지 조사 기준노선 현황(계속)

업체명	구분	인허가 상의 노선 (A)	조사기준 노선 (A-B+C+ 0.5*(D+E)- (G-F))	미운행 노선 (B)	폐지된 노선 (C)	중형대형 구분노선 (D)	일반벽지 구분노선 (E)	통합노선 (F)	관련노선 (G)
포천교통	시내	12	12	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
포천상운	시내	33	50	0	2	2	10	22	13
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
연천교통	시내	21	25	0	0	8	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
신성여객	시내	9	9	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
신성교통	시내	21	22	0	0	0	2	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
신일여객	시내	52	40	0	0	0	0	0	12
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
양주교통	시내	21	22	0	0	1	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
용남고속	시내	32	48	0	0	32	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
용남버스	시내	7	11	0	0	7	0	0	0
	시외	10	15	0	0	10	0	0	0
제부여객	시내	17	26	0	0	17	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
진흥고속	시내	75	85	0	0	6	0	7	0
	시외	9	9	0	0	0	0	0	0
태화상운	시내	13	13	1	0	1	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
화영운수	시내	19	18	1	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
오산교통	시내	21	19	3	0	2	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
화성운수	시내	12	20	0	6	2	1	2	2
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
가운누리엠	시내	3	3	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
용남공항	시내	0	0	0	0	0	0	0	0
	시외	8	8	0	0	0	0	0	0
경일여객	시내	0	0	0	0	0	0	0	0
	시외	21	20	0	3	0	0	0	4
과천여객	시내	3	3	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
대화관광	시내	0	0	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
동부고속	시내	0	0	0	0	0	0	0	0
	시외	6	6	0	0	0	0	1	1
코레일 네트웍스	시내	1	1	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0

<표 I -42> 운송수지 조사 기준노선 현황(계속)

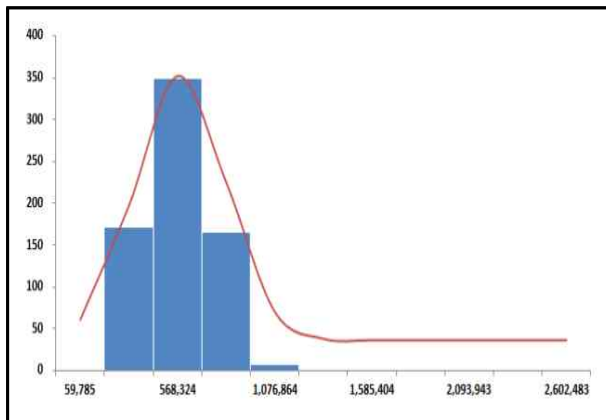
업체명	구분	인허가 상의 노선 (A)	조사기준 노선 (A-B+C+ 0.5*(D+E)- (G-F))	미운행 노선 (B)	폐지된 노선 (C)	중형대형 구분노선 (D)	일반벽지 구분노선 (E)	통합노선 (F)	관련노선 (G)
삼화고속	시내	0	0	0	0	0	0	0	0
	시외	4	4	0	0	0	0	0	0
중앙고속	시내	0	0	0	0	0	0	0	0
	시외	6	6	0	0	0	0	0	0
파주선진	시내	2	2	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
성일운수	시내	1	1	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0
태산운수	시내	1	1	0	0	0	0	0	0
	시외	0	0	0	0	0	0	0	0

1) 시내버스-일반(대형)

시내-일반(대형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 458,356원이며 표준편차는 220,639원으로 나타났다. 전체 총 703개 노선 중 49.79%인 350개 노선이 458,356원 미만의 운송수입을 보이고 있으며, 운송수입이 245,200원 미만인 노선도 104개(14.79%)가 존재하는 것으로 나타났다.

<표 1-43> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(458,356, 220,639)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	671,513		49
$0.677 \leq Fi < 0.833$	559,701	671,513	148
$0.500 \leq Fi < 0.677$	458,356	559,701	156
$0.333 \leq Fi < 0.500$	363,119	458,356	126
$0.167 \leq Fi < 0.333$	245,200	363,119	120
$0.167 < Fi$		245,200	104
합계			703

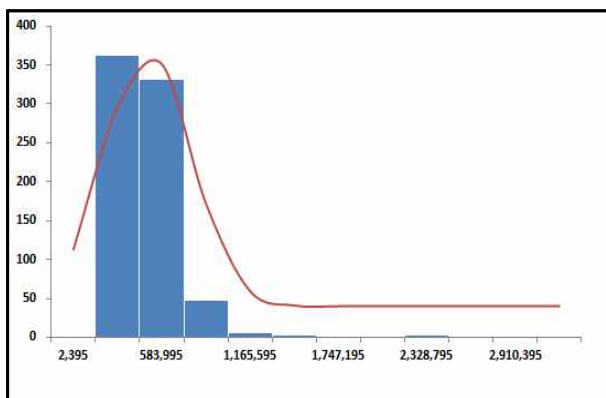
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

2) 시내버스-일반(중형)

시내-일반(중형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 347,596원이며 표준편차는 270,060원으로 나타나고 있다. 전체 총 758개 노선 중 58.84%인 446개 노선이 347,596원 미만의 운송수입을 보이고 있으며, 운송수입이 86,694원 미만인 노선도 36개(4.75%)가 존재하는 것으로 나타났다.

<표 1-44> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(347,596, 270,060)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	608,498		56
$0.677 \leq Fi < 0.833$	471,641	608,498	90
$0.500 \leq Fi < 0.677$	347,596	471,641	166
$0.333 \leq Fi < 0.500$	231,026	347,596	211
$0.167 \leq Fi < 0.333$	86,694	231,026	199
$0.167 < Fi$		86,694	36
합계			758

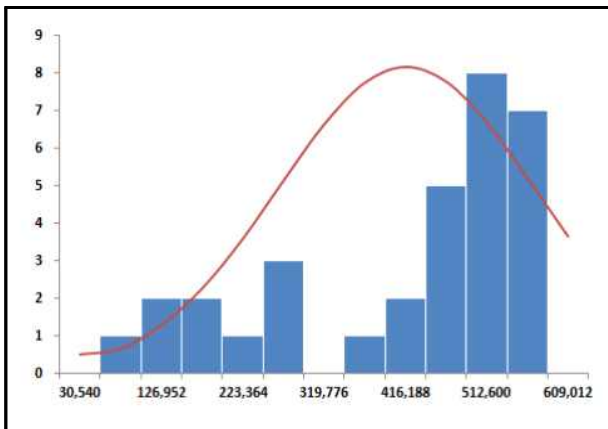
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

3) 시내버스-좌석

시내-좌석버스의 경우 노선별 평균 1일 해당 운송수입은 393,166원이며 표준편차는 150,614원으로 시내-일반(대형)보다 평균수입금은 작지만, 노선간의 수입금 격차는 크지 않은 것으로 나타나고 있다. 전체 총 32개 노선 중 34.38%인 11개 노선이 393,166원 미만의 운송수입을 보이고 있으며, 4개(12.50%) 노선만이 538,673원 이상의 운송수입을 보이는 것으로 나타났다.

<표 I -45> 경기도 시내버스-좌석 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(393,166, 150,614)

Fi	이상($\geq$)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	538,673		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	462,347	538,673	12
$0.500 \leq Fi < 0.677$	393,166	462,347	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	328,154	393,166	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	247,659	328,154	2
$0.167 < Fi$		247,659	7
합계			32

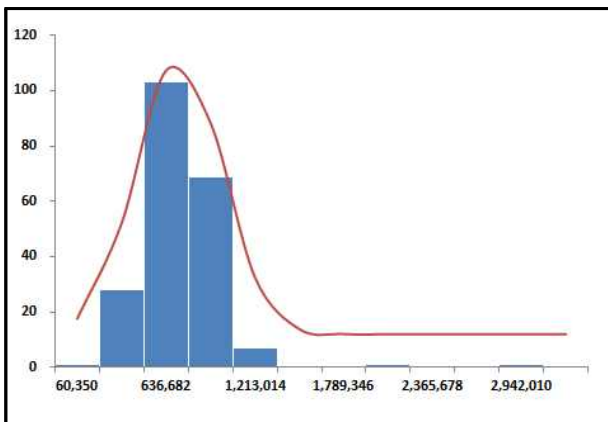
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 제외

4) 시내버스-직행좌석

시내-직행좌석의 경우 노선별 평균 1일 해당 운송수입은 577,899원, 표준편차는 262,803원이며, 112개 노선(53.33%)이 577,899원 이상의 운송수입을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -46> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(577,899, 262,803)

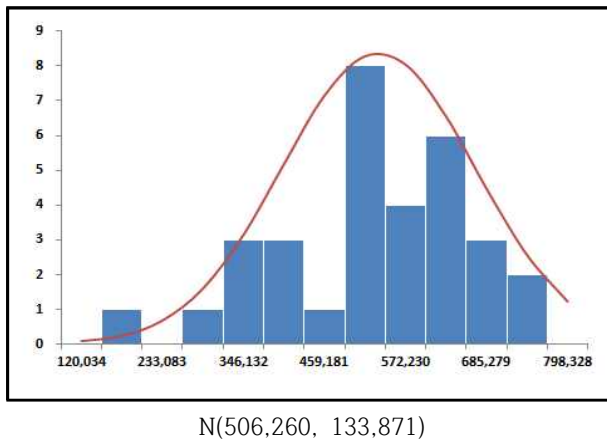
Fi	이상($\geq$)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	831,790		11
$0.677 \leq Fi < 0.833$	698,611	831,790	19
$0.500 \leq Fi < 0.677$	577,899	698,611	82
$0.333 \leq Fi < 0.500$	464,461	577,899	41
$0.167 \leq Fi < 0.333$	324,007	464,461	35
$0.167 < Fi$		324,007	22
합계			210

5) 시내버스-광역급행

시내-광역급행의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 506,260원, 표준편차는 133,871원이며, 5개 노선(15.63%)이 635,591원 이상의 운송수입을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -47> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



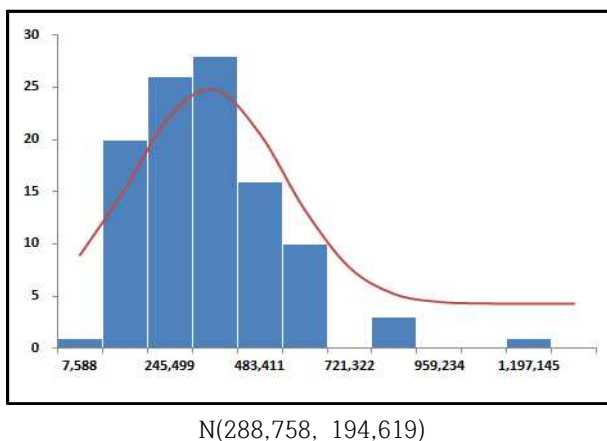
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	635,591		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	567,750	635,591	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	506,260	567,750	4
$0.333 \leq Fi < 0.500$	448,476	506,260	6
$0.167 \leq Fi < 0.333$	376,929	448,476	2
$0.167 < Fi$		376,929	7
합계			32

6) 시내버스-맞춤형버스

시내-맞춤형버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 288,758원, 표준편차는 194,619원이며, 14개 노선(13.59%)이 476,778원 이상의 운송수입을 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -48> 경기도 시내버스-맞춤형버스 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



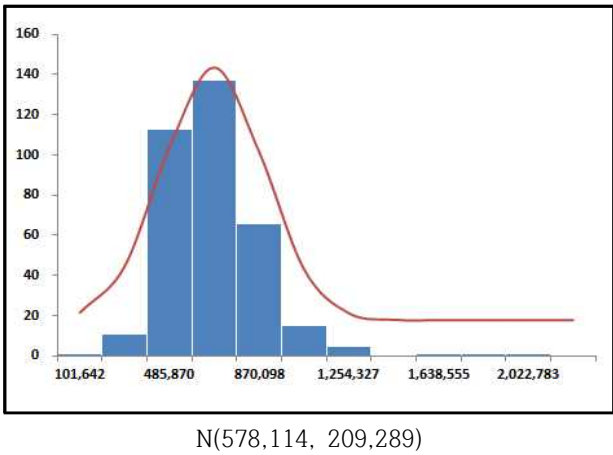
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	476,778		14
$0.677 \leq Fi < 0.833$	378,152	476,778	11
$0.500 \leq Fi < 0.677$	288,758	378,152	20
$0.333 \leq Fi < 0.500$	204,752	288,758	19
$0.167 \leq Fi < 0.333$	100,739	204,752	23
$0.167 < Fi$		100,739	16
합계			103

7) 시외버스-직행

시외-직행버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 578,114원이며 노선간 표준편차는 209,289원으로 나타나고 있으며, 수입금이 375,922원에서 674,245원 사이의 노선이 전체 노선 중 64.10%의 점유율을 보이고 있다. 또한, 운송수입금이 780,305원 이상이 되는 노선이 44개 (12.54%)인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -49> 경기도 시외버스-직행 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



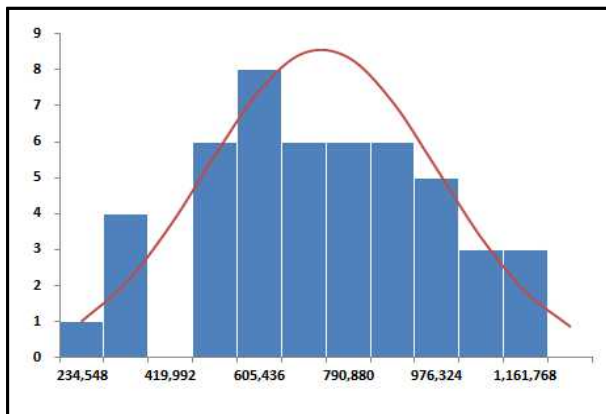
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	780,305		44
$0.677 \leq Fi < 0.833$	674,245	780,305	47
$0.500 \leq Fi < 0.677$	578,114	674,245	58
$0.333 \leq Fi < 0.500$	487,775	578,114	76
$0.167 \leq Fi < 0.333$	375,922	487,775	91
$0.167 < Fi$		375,922	35
합계			351

8) 시외버스-공항

시외-공항버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송수입은 689,001원이며 노선간 표준편차는 241,383원으로 나타나고 있으며, 수입금이 922,198원 이상인 노선이 전체 노선 중 18.75%의 점유율을 보이고 있다.

<표 I -50> 경기도 시외버스-공항 노선별 운송수입 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	922,198		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	799,875	922,198	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	689,001	799,875	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	584,810	689,001	8
$0.167 \leq Fi < 0.333$	455,804	584,810	10
$0.167 < Fi$		455,804	7
합계			48

9) 기타유형

기타유형의 노선별 평균 1일 대당 운송수입금을 살펴보면, 시내-경기순환의 경우에는 444,844원으로, 시외-일반버스는 393,728원으로 나타나고 있다. 유형별 평균대비 표준편차를 살펴보면, 시내-경기순환은 26.38%로, 시외-일반버스는 8.68%로 나타나고 있다.

<표 I -51> 경기도 기타유형 노선별 운송수입 비교

(단위: 원)

구 분	시내-경기순환	시외-일반버스
노선수	6	4
노선별 평균 1일 대당 운송수입금	444,844	393,728
표준편차	117,362	34,194

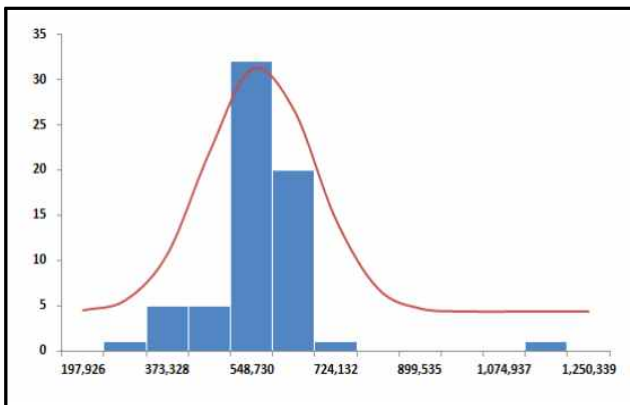
3.1.3 버스업체별 운송수입³⁾

1) 시내버스

회사별 해당 운송수입의 분포를 시내/시외로 구분하여 파악하였으며, 시내버스의 업체별 해당 운송수입 분포는 다음과 같다. 시내버스 운송수입금에 대한 업체별 평균 1일 해당 운송수입은 522,186원 표준편차는 110,055원으로 나타나고 있다.

<표 I -52> 경기도 시내버스 업체별 해당 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(522,186, 110,055)

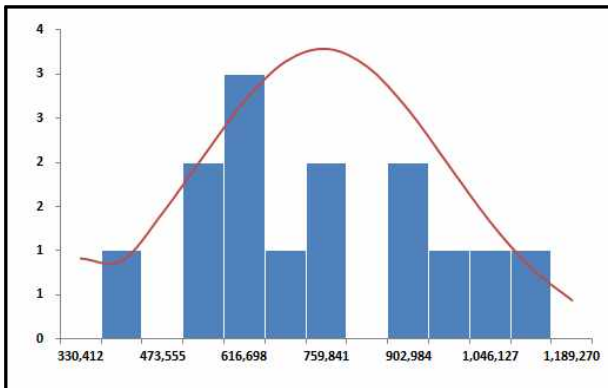
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	628,508		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	572,737	628,508	9
$0.500 \leq Fi < 0.677$	522,186	572,737	26
$0.333 \leq Fi < 0.500$	474,681	522,186	12
$0.167 \leq Fi < 0.333$	415,863	474,681	10
$0.167 < Fi$		415,863	6
합계			65

2) 시외버스

시외버스 운송수입에 대한 업체별 평균 1일 해당 운송수입금을 검토한 결과 평균 1일 해당 수입금은 717,925원, 표준편차는 216,186원으로 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 해당 운송수입 비교

(단위: 원/대)



N(717,925, 216,186)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	926,779		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	817,224	926,779	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	717,925	817,224	1
$0.333 \leq Fi < 0.500$	624,609	717,925	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	509,070	624,609	4
$0.167 < Fi$		509,070	2
합계			14

3) 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 사업비용을 곱하여 산정된 금액을 제외한 금액을 기준으로 노선별 배부기준에 따라 해당 노선에 배부하여 노선별 운송원가를 산정한다.

3.2.1 분석방법론⁴⁾

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

대분류	소분류	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 충당금 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	

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

<표 I -54> 운송원가 구성항목별 정의(계속)

대분류	소분류	정 의	비고
C.경 비	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 (충당부채 전입액 포함)	-업체의 임원, 관리직에 대한 퇴직급여 또는 충당부채 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 (충당금 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. 경 비	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(충당금전입액 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

대 분 류	소 분 류	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 (2019. 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	벽지노선손실지원	매 출 액	정부보조금(보전)	해당노선산정제외
	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> 2019년 업체 기준 정부보조금 지급액

(단위: 천원)

구분	시내	시외	계
운영개선지원금	44,000,000	15,700,000	59,700,000
경영 및 서비스 개선지원	14,706,838	-	14,706,838
국가유공자할인손실지원(국가보훈처)	2,016,551	242,675	2,259,226
계	60,723,389	15,942,675	76,666,064

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. 노무비	정비직 급여	버스업체의 정비직은 시내·외 버스와 기타사업(마을버스, 전세버스 등)의 구분 없이 정비 업무를 수행
D. 판매비와관리비	전체항목	버스업체의 판매비와관리비는 시내·외 버스와 기타사업(마을버스, 전세버스 등)의 구분 없이 결산

3.2.2 버스유형별 운송원가(실적기준)⁵⁾

일반 및 재무현황 조사를 통하여 파악된 2019년도 운송원가(실적자료)를 근거로 산정된 버스유형별 운송원가는 다음과 같다.

2019년도 연간 총 운송원가는 2,356,209,918천원이며, 이 중 시내버스가 81.05%를 차지하고 시외버스는 18.95%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 749,806원으로 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	2,356,209,918	3,966,931	593,963	100.00%
시내버스-소계	1,909,770,986	3,308,958	577,152	81.05%
시내버스-광역급행	72,094,613	116,256	620,137	3.06%
시내버스-직행좌석	409,505,990	634,154	645,751	17.38%
시내버스-경기순환	9,528,894	14,939	637,854	0.40%
시내버스-좌석버스	59,940,427	101,476	590,687	2.54%
시내버스-일반(대)	1,071,933,005	1,877,346	570,983	45.49%
시내버스-일반(중)	276,775,011	541,469	511,155	11.75%
시내버스-맞춤형버스	9,993,046	23,318	428,561	0.42%
시외버스-소계	446,438,932	657,973	678,506	18.95%
시외버스-직행	343,819,895	520,970	659,961	14.59%
시외버스-일반	778,107	1,180	659,412	0.03%
시외버스-공항	101,840,930	135,823	749,806	4.32%

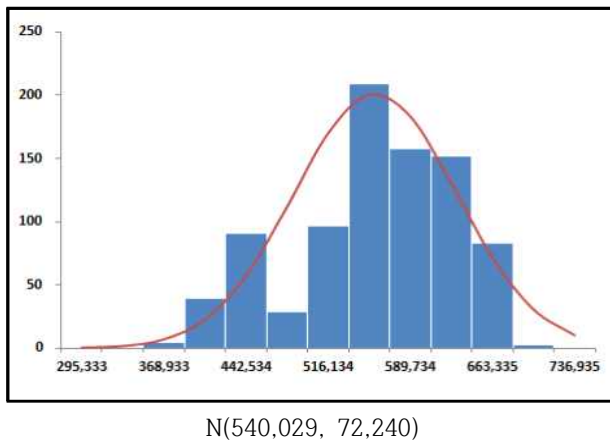
5) 벽지노선 및 공영버스, 광역급행, 준공영제, 맞춤형버스, 공항한정면허 포함

1) 시내버스-일반(대형)

시내-일반(대형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 540,029원, 표준편차가 72,240원으로서 평균값의 13.38%정도로 나타났다. 가장 높은 계급값을 보이는 구간은 540,029원에서 573,210원 사이 구간으로 총 866개 노선 중 188개 노선(21.71%)이 포함되는 것으로 나타났다.

<표 I -62> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



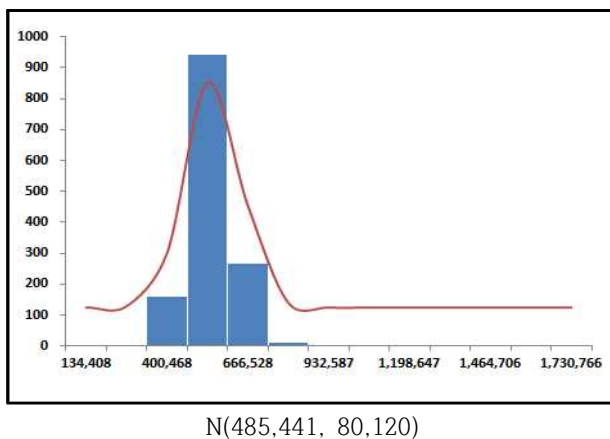
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	609,819		141
$0.677 \leq Fi < 0.833$	573,210	609,819	164
$0.500 \leq Fi < 0.677$	540,029	573,210	188
$0.333 \leq Fi < 0.500$	508,847	540,029	137
$0.167 \leq Fi < 0.333$	470,238	508,847	91
$0.167 < Fi$		470,238	145
합계			866

2) 시내버스-일반(중형)

시내-일반(중형)의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 485,441원, 표준편차가 80,120원으로서 평균값의 16.50%정도로 나타났다. 이 중 450,858원에서 522,242원 사이 구간에 전체 노선 1,392개 중 591개(42.46%)가 분포하고 있는 것으로 분석되었다.

<표 I -63> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



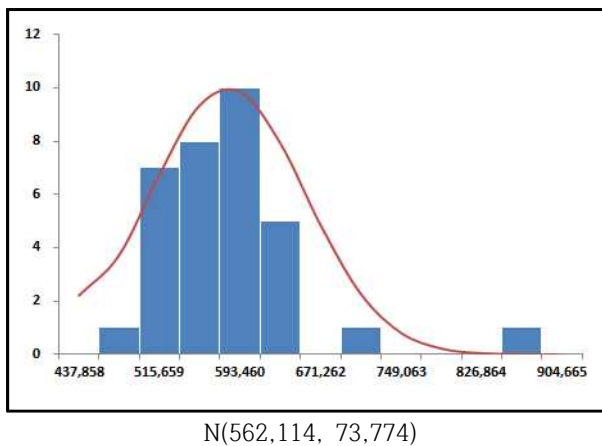
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	562,844		112
$0.677 \leq Fi < 0.833$	522,242	562,844	295
$0.500 \leq Fi < 0.677$	485,441	522,242	284
$0.333 \leq Fi < 0.500$	450,858	485,441	307
$0.167 \leq Fi < 0.333$	408,039	450,858	195
$0.167 < Fi$		408,039	199
합계			1,392

3) 시내버스-좌석

시내-좌석버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 562,114원, 표준편차가 73,774원으로
서 평균값의 13.12%정도로 나타나고 있다. 전체 33개 노선 중 7개(21.21%) 노선의 운송원가가
596,000원 이상, 8개(24.24%) 노선의 운송원가가 530,270원 미만인 것으로 분석되었다.

<표 I -64> 경기도 시내버스-좌석 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



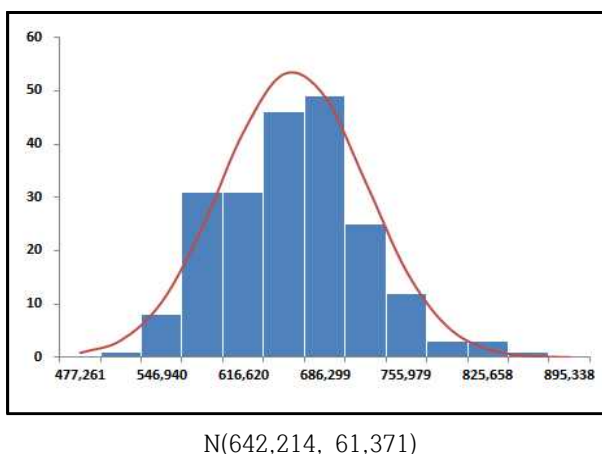
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	633,386		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	596,000	633,386	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	562,114	596,000	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	530,270	562,114	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	490,842	530,270	2
$0.167 < Fi$		490,842	6
합계			33

4) 시내버스-직행좌석

시내-직행좌석의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 642,214원, 표준편차가 61,371원으로
서 평균값의 9.56%정도로 나타나고 있다. 전체 210개 노선 중 28개(13.33%) 노선의 운송원가가
701,504원 이상, 41개(19.52%) 노선의 운송원가가 582,924원 미만인 것으로 분석되었다.

<표 I -65> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



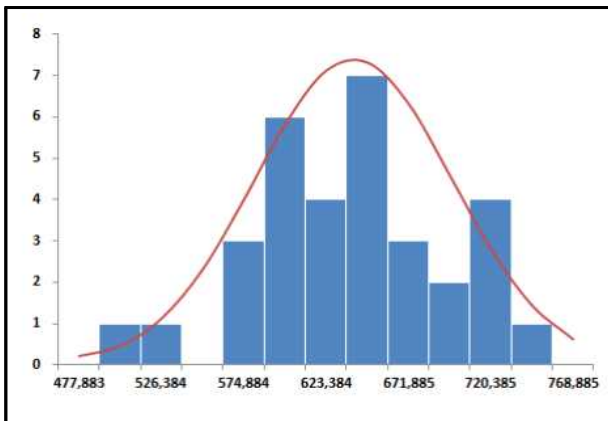
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	701,504		28
$0.677 \leq Fi < 0.833$	670,404	701,504	41
$0.500 \leq Fi < 0.677$	642,214	670,404	34
$0.333 \leq Fi < 0.500$	615,724	642,214	37
$0.167 \leq Fi < 0.333$	582,924	615,724	29
$0.167 < Fi$		582,924	41
합계			210

5) 시내버스-광역급행

시내-광역급행의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 627,307원, 표준편차가 57,755원으로서 평균값의 9.21%정도로 나타나고 있다. 전체 32개 노선 중 5개(15.63%) 노선의 운송원가가 683,103원 이상인 것으로 분석되었고, 4개(12.50%) 노선의 운송원가가 571,510원 미만인 것으로 나타났다.

<표 I -66> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



N(627,307, 57,755)

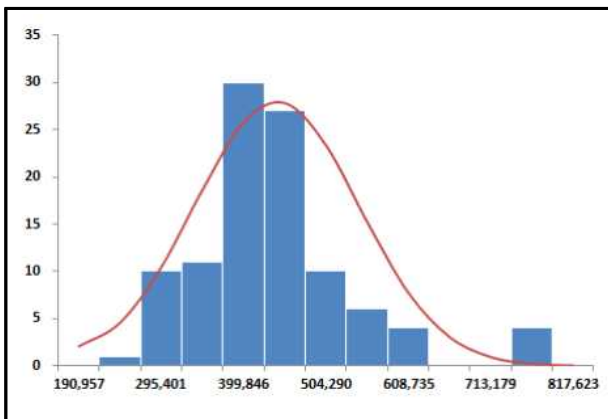
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	683,103		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	653,835	683,103	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	627,307	653,835	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	602,377	627,307	5
$0.167 \leq Fi < 0.333$	571,510	602,377	8
$0.167 < Fi$		571,510	4
합계			32

6) 시내버스-맞춤형버스

시내-광역급행의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 415,424원, 표준편차가 103,190원으로서 평균값의 24.84%정도로 나타나고 있다. 전체 103개 노선 중 13개(12.62%) 노선의 운송원가가 515,115원 이상인 것으로 분석되었고, 12개(11.65%) 노선의 운송원가가 315,733원 미만인 것으로 나타났다.

<표 I -67> 경기도 시내버스-맞춤형버스 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



N(415,424, 103,190)

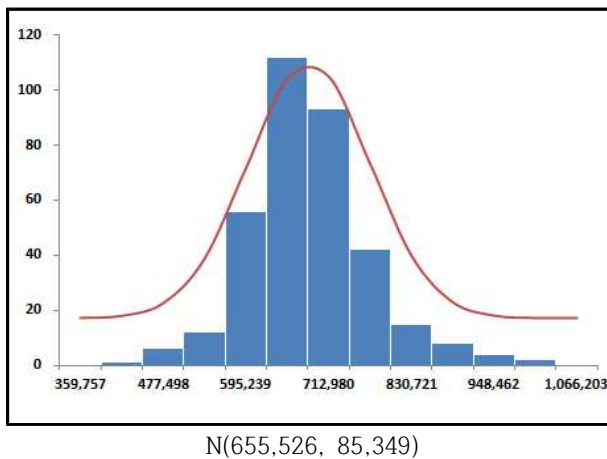
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	515,115		13
$0.677 \leq Fi < 0.833$	462,822	515,115	11
$0.500 \leq Fi < 0.677$	415,424	462,822	22
$0.333 \leq Fi < 0.500$	370,883	415,424	22
$0.167 \leq Fi < 0.333$	315,733	370,883	23
$0.167 < Fi$		315,733	12
합계			103

7) 시외버스-직행

시외-직행버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 655,526원, 표준편차가 85,349원으로
서 평균값의 13.02%정도로 나타나고 있다. 전체 351개 노선 중 159개(45.30%)에 해당되는 노선
들이 운송원가가 618,686원에서 694,730원 사이에 존재하는 것으로 분석되었다.

<표 I -68> 경기도 시외버스-직행 노선별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



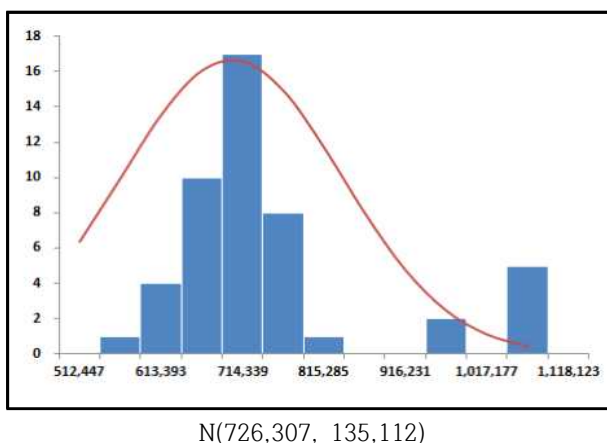
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	737,981		45
$0.677 \leq Fi < 0.833$	694,730	737,981	39
$0.500 \leq Fi < 0.677$	655,526	694,730	76
$0.333 \leq Fi < 0.500$	618,686	655,526	83
$0.167 \leq Fi < 0.333$	573,072	618,686	62
$0.167 < Fi$		573,072	46
합계			351

8) 시외버스-공항

시외-공항버스의 경우 노선별 평균 1일 대당 운송원가는 726,307원, 표준편차가 135,112원으
로서 평균값의 18.60%정도로 나타나고 있다. 전체 48개 노선 중 7개(14.58%) 노선의 운송원가가
856,836원 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($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	856,836		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	788,367	856,836	0
$0.500 \leq Fi < 0.677$	726,307	788,367	6
$0.333 \leq Fi < 0.500$	667,986	726,307	19
$0.167 \leq Fi < 0.333$	595,777	667,986	12
$0.167 < Fi$		595,777	4
합계			48

9) 기타유형

기타유형의 노선별 평균 1일 대당 운송원가를 살펴보면, 시내-경기순환이 673,457원으로, 시외-일반버스가 659,101원으로 나타나고 있다. 유형별 평균대비 표준편차를 살펴보면, 시내-경기순환이 13.10%, 시외-일반버스가 0.86%로 나타나고 있으며, 시내-경기순환이 상대적으로 편차가 큰 것으로 나타났다.

<표 I -70> 경기도 기타유형 노선별 운송원가 비교

(단위: 원)

구 분	시내-경기순환	시외-일반버스
노선수	6	4
노선별 평균 1일 가동대당 원가	673,457	659,101
표준편차	88,238	5,694

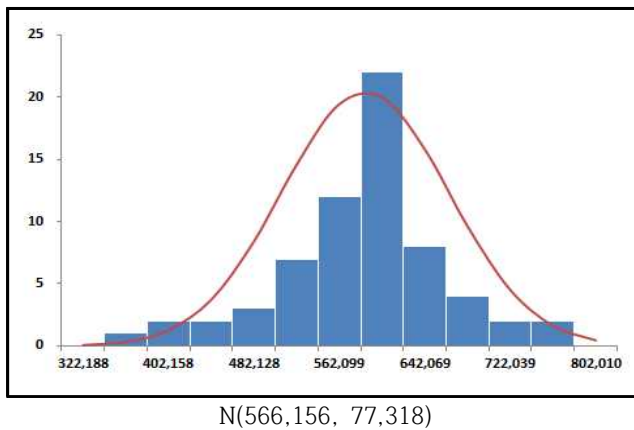
3.2.3 버스업체별 운송원가(실적기준)⁶⁾

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 566,156원으로 나타나고 있으며, 표준편차는 77,318원으로 분석되었다.

<표 I -71> 경기도 시내버스 업체별 운송원가 비교

(단위: 원/대)



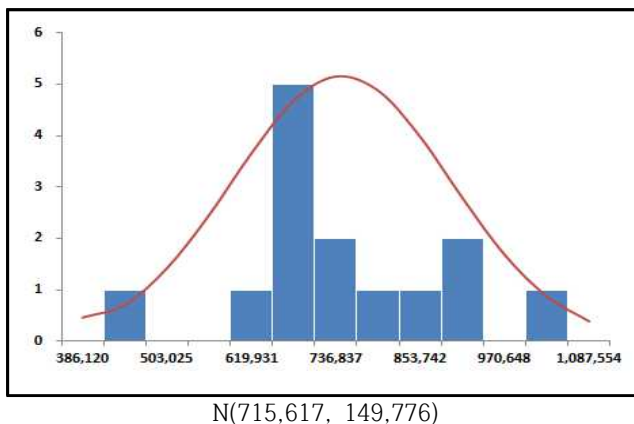
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	640,851		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	601,670	640,851	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	566,156	601,670	22
$0.333 \leq Fi < 0.500$	532,782	566,156	12
$0.167 \leq Fi < 0.333$	491,460	532,782	7
$0.167 < Fi$		491,460	8
합계			65

2) 시외버스

시외버스의 업체별 1일 대당 평균 운송원가는 715,617원으로 나타나고 있으며, 표준편차는 149,776원으로 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
$0.833 \leq Fi$	860,314		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	784,413	860,314	1
$0.500 \leq Fi < 0.677$	715,617	784,413	1
$0.333 \leq Fi < 0.500$	650,967	715,617	4
$0.167 \leq Fi < 0.333$	570,921	650,967	3
$0.167 < Fi$		570,921	2
합계			14

주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

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

3.2.4 원가항목별 운송원가(실적기준)⁷⁾

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 60.8%로 가장 높은 것으로 분석되고 있으며, 연료비는 17.1%로 나타나고 있어 버스원가의 대부분이 인건비와 연료비로 이루어진다는 것을 알 수 있다.

유형별 원가항목별 원가를 살펴보면 인건비의 경우 시내-일반(중)이 65.7%로 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타나고 있으며, 시외-공항이 46.5%로 가장 낮은 것으로 분석되었다. 연료비의 경우 시내-경기순환이 19.7%로 가장 높은 것으로 나타나고 있으며, 시내-맞춤형버스가 13.2%로 가장 낮은 것으로 나타났다.

한편, 시내버스의 운송원가 중 인건비의 비중이 63.7%로 시외버스에 비해 상대적으로 높으며, 연료비의 비중이 16.6%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)

유 형	운송원가	인건비		연료비		기타	
		금액	비율	금액	비율	금액	비율
전체버스-합계	593,963	360,920	60.8%	101,625	17.1%	131,418	22.1%
시내버스-소계	577,152	367,360	63.7%	95,951	16.6%	113,841	19.7%
시내버스-광역급행	620,137	370,958	59.8%	116,389	18.8%	132,790	21.4%
시내버스-직행좌석	645,751	401,601	62.2%	116,859	18.1%	127,291	19.7%
시내버스-경기순환	637,854	392,498	61.5%	125,566	19.7%	119,790	18.8%
시내버스-좌석버스	590,687	345,049	58.4%	105,486	17.9%	140,152	23.7%
시내버스-일반(대)	570,983	367,025	64.3%	94,899	16.6%	109,059	19.1%
시내버스-일반(중)	511,155	335,597	65.7%	69,825	13.7%	105,733	20.6%
시내버스-맞춤형버스	428,561	263,798	61.6%	56,425	13.2%	108,338	25.2%
시외버스-소계	678,506	328,530	48.4%	130,158	19.2%	219,818	32.4%
시외버스-직행	659,961	323,016	48.9%	127,782	19.4%	209,163	31.7%
시외버스-일반	659,412	437,167	66.3%	97,693	14.8%	124,552	18.9%
시외버스-공항	749,806	348,735	46.5%	139,554	18.6%	261,517	34.9%

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

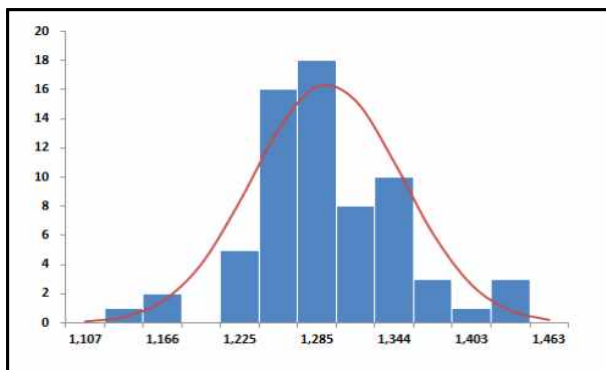
1) 재료비

가. 연료비(경유)-보조금 차감전

유류비(경유)는 버스의 운행에 소요되는 유류비(경유)로 보조금 차감 전 2019년도 경기도 버스 업체의 경유구입단가(원/ℓ)의 분포를 검토한 결과 평균구입단가는 1,278원/ℓ, 표준편차는 57원/ℓ으로 나타나고 있다.

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

(단위: 원/L)



N(1,278, 57)

주: 경유 차량 운영을 운행하지 않는 6개 업체 제외

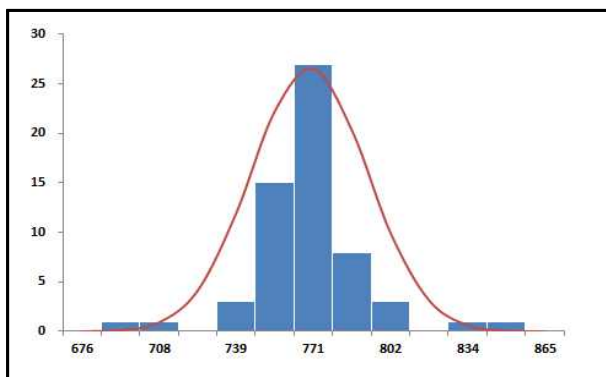
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	1,333		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	1,304	1,333	10
$0.500 \leq Fi < 0.677$	1,278	1,304	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1,253	1,278	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	1,222	1,253	16
$0.167 < Fi$		1,222	7
합계			67

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. 2019년도 경기도 버스업체의 평균 CNG구입단가는 761원/㎥이며, 표준편차는 23원/㎥로 나타나고 있다.

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

(단위: 원/㎥)



N(761, 23)

주: CNG 차량 운영을 운행하지 않는 13개 업체 제외

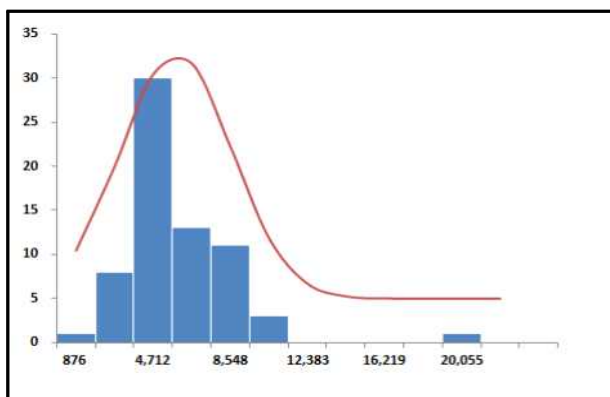
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	784		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	772	784	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	761	772	19
$0.333 \leq Fi < 0.500$	751	761	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	739	751	11
$0.167 < Fi$		739	5
합계			60

다. 타이어비

타이어비는 버스의 타이어 교체에 따른 비용으로서 1일 대당 평균 발생원가는 4,900원, 표준편차는 2,703원으로 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(4,900, 2,703)

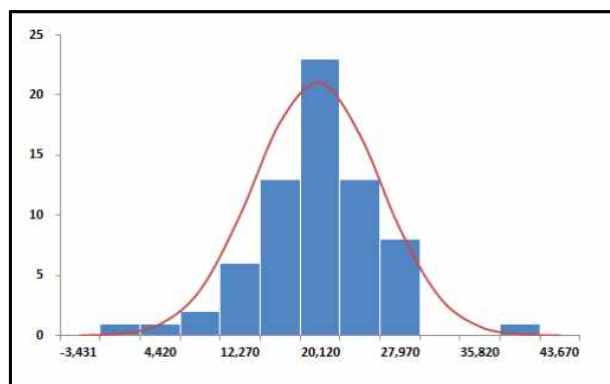
주: 장부상 타이어비 미계상 6개 업체 제외

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	7,511		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	6,142	7,511	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	4,900	6,142	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	3,734	4,900	15
$0.167 \leq Fi < 0.333$	2,289	3,734	22
$0.167 < Fi$		2,289	5
합계			67

라. 부품비+기타

부품비는 버스의 수리 등 부품교체에 따른 비용이며, 기타비용은 버스의 운행과 직접 관련된 소모성 물품에 대한 비용으로 1일 대당 평균발생원가는 20,524원, 표준편차는 9,624원으로 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(20,524, 9,624)

주: 장부상 부품비 미계상 4개 업체 제외

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	29,821		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	24,944	29,821	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	20,524	24,944	13
$0.333 \leq Fi < 0.500$	16,370	20,524	23
$0.167 \leq Fi < 0.333$	11,227	16,370	14
$0.167 < Fi$		11,227	6
합계			69

2) 노무비

가. 급여(운전직)

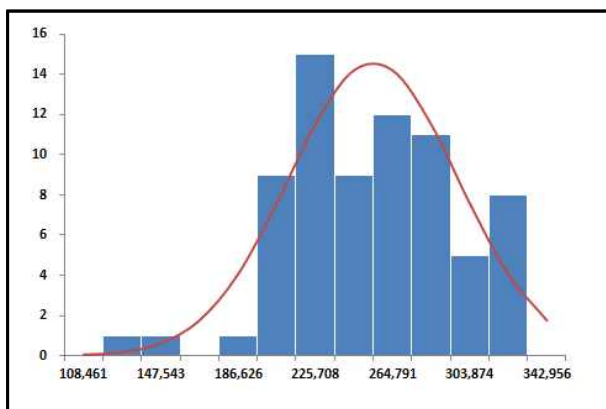
급여(운전직)는 버스운전직의 급여로 기본급, 수당, 상여금이 포함된다. 경기도 버스업체의 1일 가동대당 인건비를 분석한 결과 평균값이 245,219원, 표준편차는 42,383원으로 나타나고 있다.

이 중 최하위 계급 204,273원 미만에 해당되는 업체가 12개이며, 최상위 계급 286,164원 이상에 해당되는 업체가 12개인 것으로 분석되었다.

경기도 버스업체 운전직에 대한 1인당 월평균급여를 조사한 결과 평균은 3,504,590원, 표준편차는 613,364원으로 나타나고 있다. 평균대비 표준편차의 비율이 17.50%로서 불균형의 정도가 일정 수준 이상인 것으로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



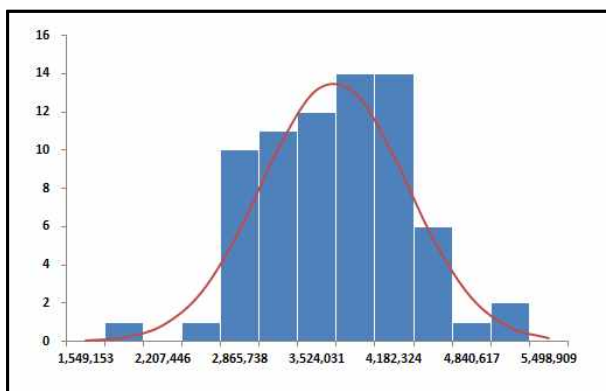
N(245,219, 42,383)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	286,164		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	264,686	286,164	12
$0.500 \leq Fi < 0.677$	245,219	264,686	12
$0.333 \leq Fi < 0.500$	226,924	245,219	9
$0.167 \leq Fi < 0.333$	204,273	226,924	15
$0.167 < Fi$		204,273	12
합계			72

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(3,504,590, 613,364)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	4,097,155		11
$0.677 \leq Fi < 0.833$	3,786,325	4,097,155	14
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3,504,590	3,786,325	12
$0.333 \leq Fi < 0.500$	3,239,835	3,504,590	10
$0.167 \leq Fi < 0.333$	2,912,026	3,239,835	10
$0.167 < Fi$		2,912,026	15
합계			72

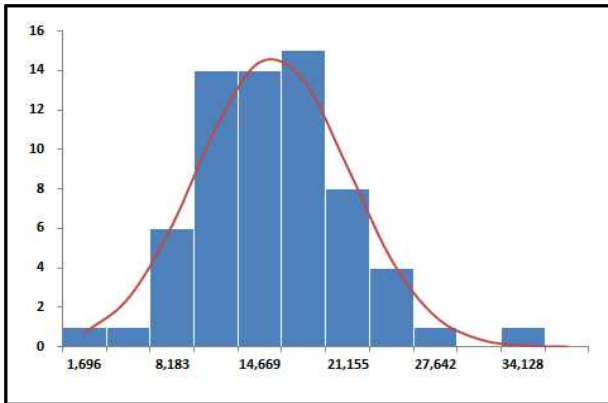
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

나. 급여(정비직)

급여(정비직)는 버스 정비직의 급여로 기본급, 수당, 상여금이 포함되며, 1일 대당 평균월가가 14,009원이며, 표준편차는 5,578원으로 나타나고 있다.

<표 I -80> 경기도 시내·외 버스업체별 정비직 급여 비교

(단위: 원/대)



N(14,009, 5,578)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	19,397		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	16,571	19,397	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	14,009	16,571	14
$0.333 \leq Fi < 0.500$	11,602	14,009	12
$0.167 \leq Fi < 0.333$	8,621	11,602	13
$0.167 < Fi$		8,621	9
합계			65

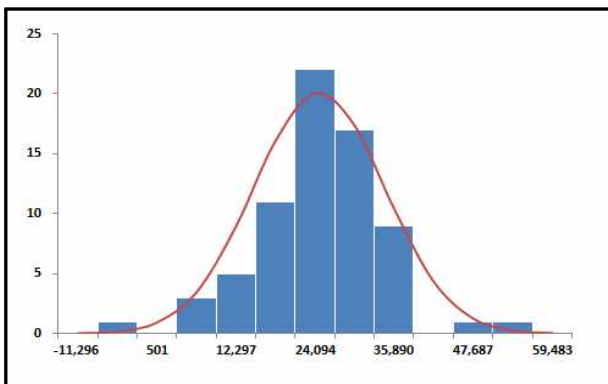
주: 장부상 급여(정비직) 미산정 4개 업체 및 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해, 4개 업체 제외

다. 퇴직급여(운전직+정비직)

퇴직급여는 운전직, 정비직에 대한 퇴직급여 또는 총당금설정 비용으로서, 일부 업체의 경우 결산 시 퇴직급여총당금을 설정하지 않음에 따라 원가가 없는 경우가 발생하고 있다. 평균 퇴직급여(원가)는 22,159이며, 표준편차는 9,085원으로서 평균대비 표준편차의 비율이 41.00%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)



N(22,159, 9,085)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	30,936		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	26,332	30,936	16
$0.500 \leq Fi < 0.677$	22,159	26,332	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	18,237	22,159	18
$0.167 \leq Fi < 0.333$	13,382	18,237	9
$0.167 < Fi$		13,382	10
합계			69

주: 장부상 퇴직급여 미산정 3개 업체 및 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해, 1개 업체 제외

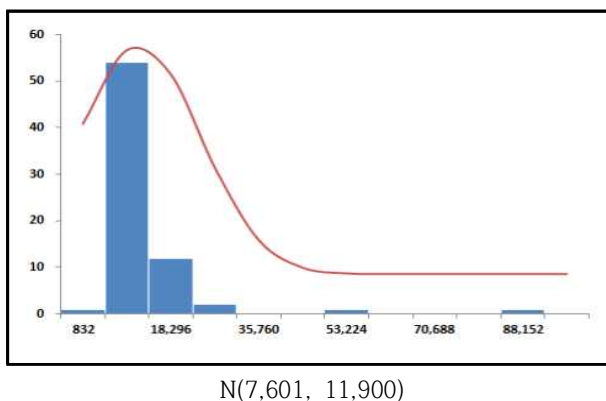
3) 경비

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 7,601원이며, 표준편차는 11,900원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 156.56%로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	19,098		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	13,067	19,098	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	7,601	13,067	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2,464	7,601	37
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	2,464	16
$0.167 < Fi$		0	0
합계			71

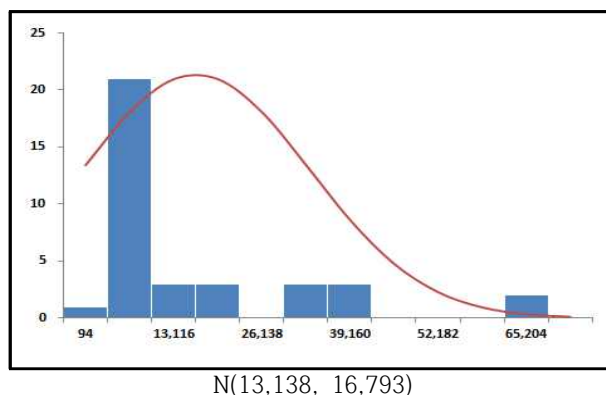
주: 장부상 전력가스수도비 미산정 2개 업체 제외

나. 통행료

통행료는 버스의 운행 시 소요되는 통행료로서 주로 시외버스 등에서 발생하는 비용으로 1일 대당 평균원가가 13,138원이며, 표준편차는 16,793원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 127.83%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
$0.833 \leq Fi$	29,361		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	20,851	29,361	-
$0.500 \leq Fi < 0.677$	13,138	20,851	3
$0.333 \leq Fi < 0.500$	5,889	13,138	5
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	5,889	20
$0.167 < Fi$		0	0
합계			36

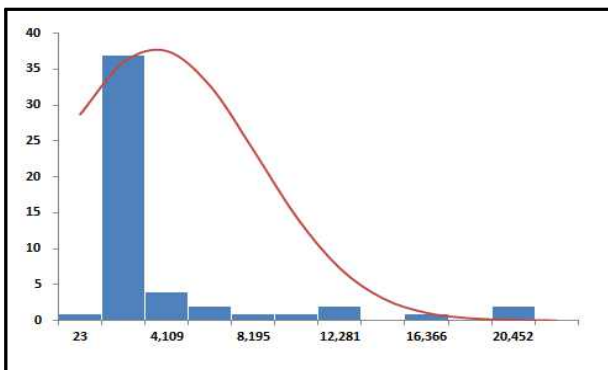
주: 장부상 통행료 미산정 37개 업체 제외

다. 청소비

청소비는 버스 차량 및 차고지 등에 대한 청소용품 구입 및 외주청소비로서 1일 대당 평균원가가 2,552원이며, 표준편차는 4,759원으로, 평균대비 표준편차의 비율이 186.48%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(2,552, 4,759)

주: 장부상 청소비 미산정 22개 업체 제외

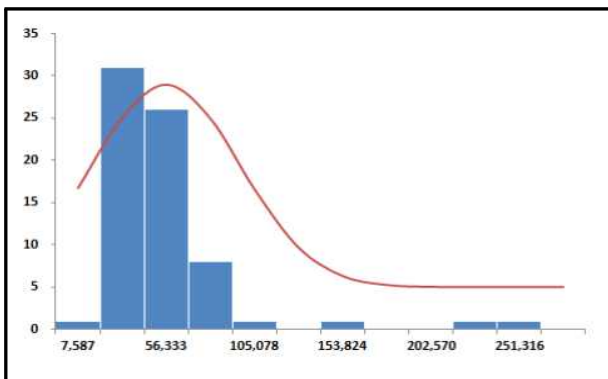
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	7,149		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4,738	7,149	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	2,552	4,738	2
$0.333 \leq Fi < 0.500$	498	2,552	16
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	498	24
$0.167 < Fi$		0	-
합계			51

라. 감가상각비

감가상각비는 버스차량에 대한 감가상각비로서 1일 대당 평균원가가 43,959원이며, 표준편차는 39,932원으로 평균대비 표준편차의 비율이 90.84%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(43,959, 39,932)

주: 장부상 감가상각비 미산정 3개 업체 제외

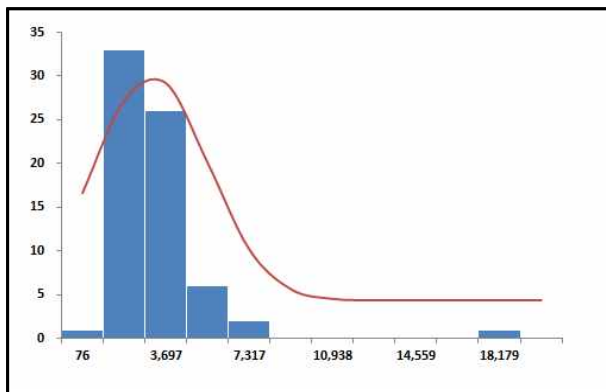
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	82,537		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	62,301	82,537	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	43,959	62,301	15
$0.333 \leq Fi < 0.500$	26,723	43,959	22
$0.167 \leq Fi < 0.333$	5,381	26,723	23
$0.167 < Fi$		5,381	-
합계			70

마. 세금과공과

세금과공과는 버스 및 차고지 등에 대한 재산세 및 사업소세 등의 제세공과금에 대한 비용으로서 1일 대당 평균원가가 2,167원이며, 표준편차는 2,408원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 111.16%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(2,167, 2,408)

주: 장부상 세금과공과 미산정 4개 업체 제외

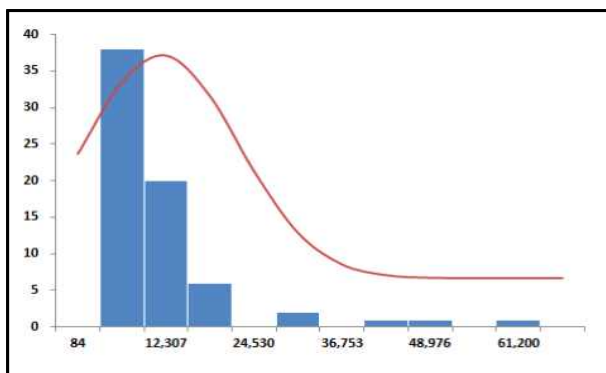
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	4,493		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	3,273	4,493	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	2,167	3,273	18
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1,127	2,167	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	1,127	23
$0.167 < Fi$		0	-
합계			69

바. 임차료

임차료는 차량 운행 및 정비와 관련한 차고지/차량/기타로 구분되는 임차료로서 1일 대당 평균원가가 8,549원이며, 표준편차는 10,497원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 122.78%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(8,549, 10,497)

주: 장부상 임차료 미산정 4개 업체 제외

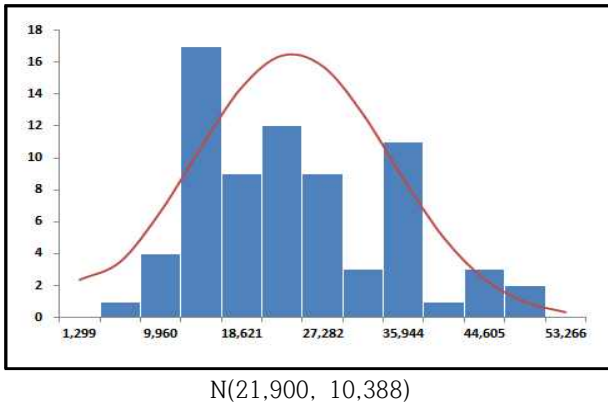
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	18,691		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	13,371	18,691	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	8,549	13,371	14
$0.333 \leq Fi < 0.500$	4,018	8,549	14
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	4,018	31
$0.167 < Fi$		0	-
합계			69

사. 보험료

보험료는 버스 차량의 대인/대물 보험료 등으로서 1일 대당 평균원가가 21,900원, 표준편차는 10,388원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 47.43%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)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	31,936		16
$0.677 \leq Fi < 0.833$	26,672	31,936	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	21,900	26,672	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	17,417	21,900	11
$0.167 \leq Fi < 0.333$	11,865	17,417	15
$0.167 < Fi$		11,865	14
합계			72

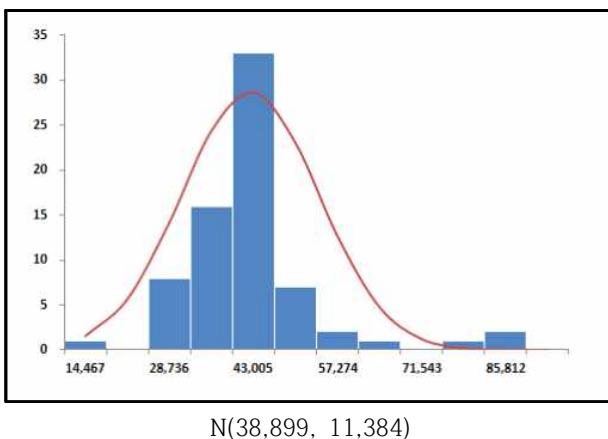
주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

아. 복리후생비(운전직+정비직)

복리후생비는 운전직과 정비직 인원에 대한 법정복리후생비와 기타복리후생비로 구성되며, 1일 대당 평균원가가 38,899원이며, 표준편차는 11,384원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 29.27%로 분석된다. 대당 운전직급여의 표준편차가 17.28%인 점을 감안하면 업체간 복리후생비의 차이는 급여 차이에 따른 법정복리후생비의 차이로 분석된다.

<표 I -89> 경기도 시내·외 버스업체별 운전직/정비직 복리후생비 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	49,897		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	44,128	49,897	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	38,899	44,128	16
$0.333 \leq Fi < 0.500$	33,985	38,899	23
$0.167 \leq Fi < 0.333$	27,901	33,985	12
$0.167 < Fi$		27,901	8
합계			71

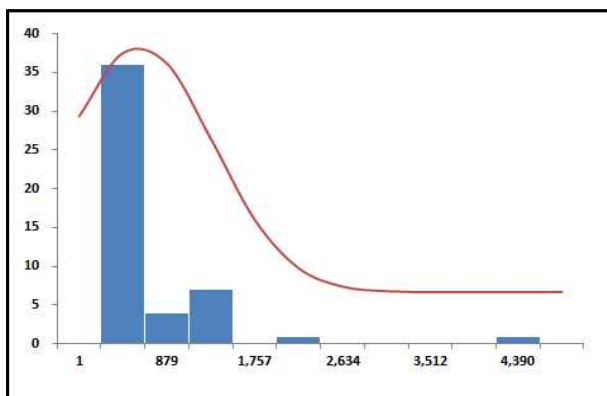
주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 및 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해, 1개 업체 제외

자. 교육훈련비

교육훈련비용은 운전직/정비직에 대한 교육훈련비용으로서 1일 대당 평균원가가 384원이며, 표준편차는 727원이며, 평균대비 표준편차의 비율이 189.47%로 분석된다. 이와 같은 높은 편차는 업체별 교육훈련활동의 정도의 차이에 따른 것으로 분석되며, 전체 49개 업체 중 36개(73.47%) 업체가 평균보다 낮은 교육훈련비용을 지출하는 것으로 나타났다.

<표 I -90> 경기도 시내·외 버스업체별 교육훈련비 비교

(단위: 원/대)



N(384, 727)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	1,087		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	718	1,087	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	384	718	2
$0.333 \leq Fi < 0.500$	70	384	12
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	70	24
$0.167 < Fi$		0	-
합계			49

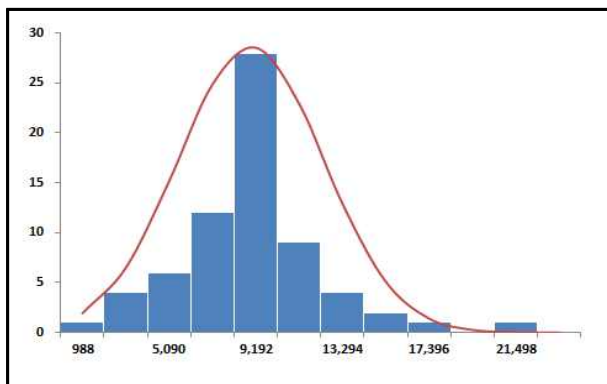
주: 장부상 교육훈련비 미산정 24개 업체 제외

차. 카드수수료

카드수수료는 카드수입에 대한 수수료로서 1일 대당 평균원가가 7,933원이며, 표준편차는 3,382원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 42.64%로 분석된다. 이러한 업체간 편차는 카드수입금의 발생금액 및 비율의 차이에 따른 것으로 분석된다.

<표 I -91> 경기도 시내·외 버스업체별 카드수수료 비교

(단위: 원/대)



N(7,933, 3,382)

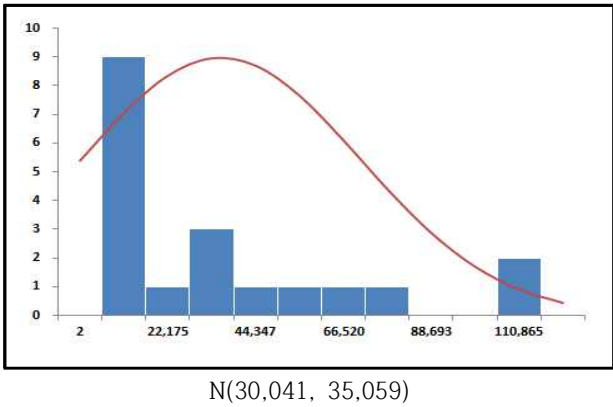
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	11,201		8
$0.677 \leq Fi < 0.833$	9,487	11,201	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	7,933	9,487	23
$0.333 \leq Fi < 0.500$	6,473	7,933	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	4,665	6,473	9
$0.167 < Fi$		4,665	10
합계			68

주: 장부상 카드수수료 미산정 5개 업체 제외

카. 매표수수료

매표수수료는 승차권의 판매 및 매표수입금 회수와 관련된 수수료로서 1일 대당 평균월가가 30,041원이며, 표준편차는 35,059원으로 나타나고 있으며 평균대비 표준편차의 비율이 116.7%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 -92> 경기도 시내·외 버스업체별 매표수수료 비교 (단위: 원/대)



주: 장부상 매표수수료 미산정 54개 업체 제외

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	63,911		3
$0.677 \leq Fi < 0.833$	46,145	63,911	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	30,041	46,145	3
$0.333 \leq Fi < 0.500$	14,908	30,041	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	14,908	9
$0.167 < Fi$		0	0
합계			19

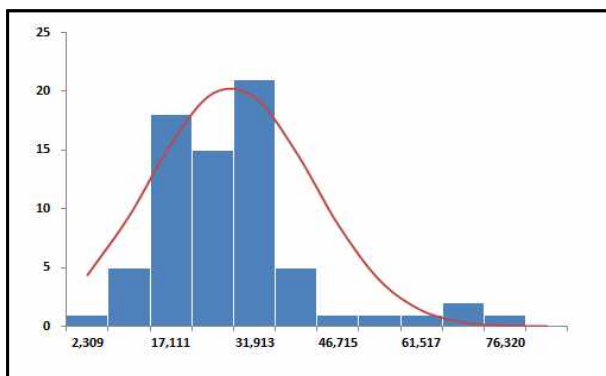
4) 판매비와관리비

가. 급여(임원+관리직)

급여는 임원 및 관리직에 대한 기본급, 상여, 제수당 등의 비용으로서 1일 대당 평균급여가 24,060원이며, 표준편차는 14,366원으로 평균대비 표준편차의 비율이 59.71%로 분석된다.

<표 I -93> 경기도 시내·외 버스업체별 임원 및 관리직 급여 비교

(단위: 원/대)



N(24,060, 14,366)

주: 장부상 임원 및 관리직 급여 미산정 2개 업체 제외

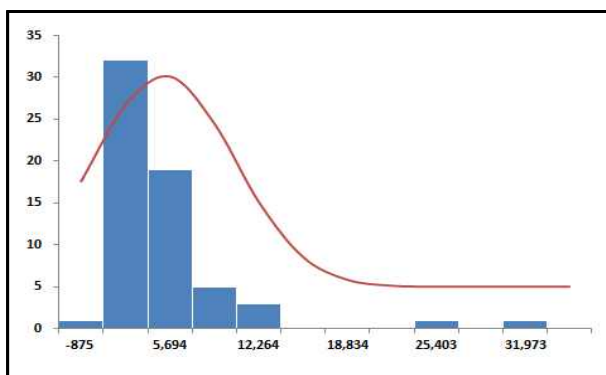
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	37,938		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	30,658	37,938	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	24,060	30,658	20
$0.333 \leq Fi < 0.500$	17,858	24,060	13
$0.167 \leq Fi < 0.333$	10,181	17,858	17
$0.167 < Fi$		10,181	8
합계			71

나. 퇴직급여(임원+관리직)

퇴직급여는 임원 및 관리직에 대한 퇴직급여 지급액 또는 퇴직급여충당금 설정비용으로서 1일 대당 평균 퇴직급여가 3,608원이며, 표준편차는 5,109원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 141.63%로 분석된다. 급여에 비하여 퇴직급여의 업체간 차이가 큰 것은 업체간 퇴직급여에 대한 비용설정여부 및 설정비율 등의 차이에 따른 것으로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



N(3,608, 5,109)

주: 장부상 퇴직급여(판관비) 미산정 11개 업체 제외

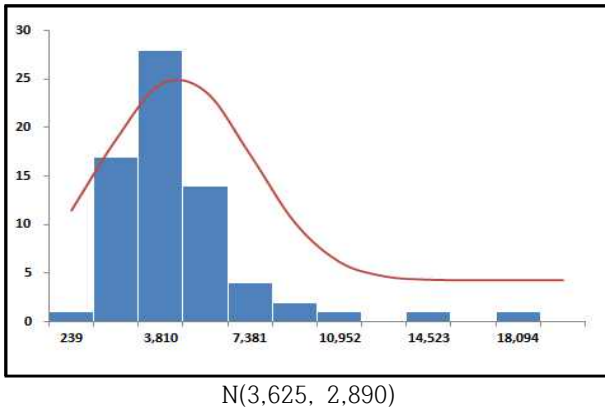
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	8,544		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	5,955	8,544	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3,608	5,955	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1,402	3,608	26
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	1,402	16
$0.167 < Fi$		0	1
합계			62

다. 복리후생비(임원+관리직)

복리후생비는 임원 및 관리직에 대한 법정복리후생비 및 기타복리후생비로서 1일 대당 평균 복리후생비가 3,625원이며, 표준편차는 2,890원으로 평균대비 표준편차의 비율이 79.72%로 분석된다. 평균대비 표준편차의 비율이 급여의 비율과 유사한 수준으로 업체 간 복리후생비의 차이는 대부분 급여 차이에 따른 법정복리후생비의 차이로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



주: 장부상 복리후생비 미산정 4개 업체 제외

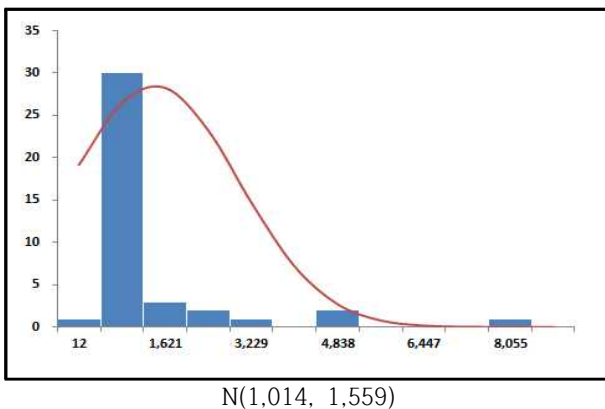
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	6,417		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4,952	6,417	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3,625	4,952	16
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2,378	3,625	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	833	2,378	22
$0.167 < Fi$		833	3
합계			69

라. 임차료(판관비)

버스업체의 일반 운영 및 관리를 위한 사무실 및 기자재 등에 대한 임차비용으로서 1일 대당 평균임차료가 1,014원이며, 표준편차는 1,559원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 153.75%로 업체 간 편차가 큰 것으로 분석된다. 이러한 편차는 사무실 용도의 건물 또는 시설물의 자가소유 혹은 임차여부에 따른 것으로 파악된다.

<표 I -96> 경기도 시내·외 버스업체별 임차료(판관비) 비교

(단위: 원/대)



주: 장부상 임차료(판관비) 미산정 33개 업체 제외

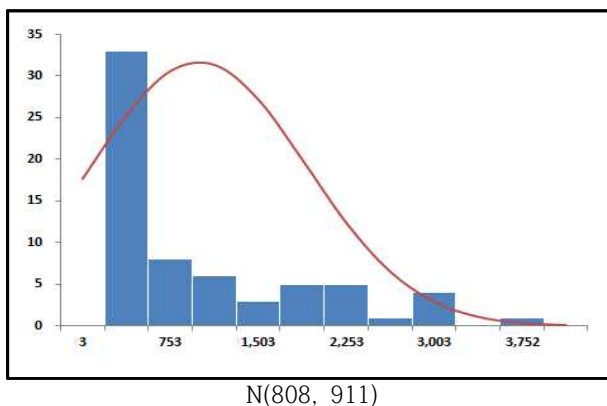
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	2,519		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	1,730	2,519	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	1,014	1,730	3
$0.333 \leq Fi < 0.500$	341	1,014	20
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	341	11
$0.167 < Fi$		0	-
합계			40

마. 세금과공과(판관비)

세금과공과는 업체의 일반 운영 및 관리를 위하여 지출되는 제세공과금으로서 1일 대당 평균 세금과공과가 808원이며, 표준편차는 911원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 112.79%로 분석된다. 업체간 세금과공과의 차이는 부동산 등의 소유 여부에 따른 차이 등으로 인한 것으로 파악된다.

<표 I -97> 경기도 시내·외 버스업체별 세금과공과(판관비) 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	1,689		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	1,227	1,689	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	808	1,227	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	415	808	9
$0.167 \leq Fi < 0.333$	0	415	33
$0.167 < Fi$		0	-
합계			66

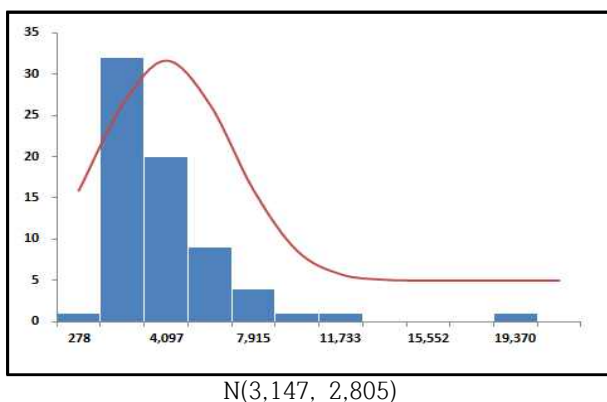
주: 장부상 세금과공과(판관비) 미산정 7개 업체 제외

바. 기타판관비(광고선전비+지급수수료+일반차량유지비)

기타판관비는 업체의 일반 운영 및 관리를 위하여 지출되는 광고선전비, 지급수수료, 일반차량 유지비로서 1일 대당 평균 기타판관비가 3,147원이며, 표준편차는 2,805원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 89.12%로 분석된다. 업체간 기타판관비의 차이는 광고활동 여부 및 일반차량 보유 여부 등에 따른 차이로 인한 것으로 파악된다.

<표 I -98> 경기도 시내·외 버스업체별 기타판관비 비교

(단위: 원/대)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	5,857		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	4,436	5,857	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	3,147	4,436	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1,937	3,147	21
$0.167 \leq Fi < 0.333$	437	1,937	25
$0.167 < Fi$		437	1
합계			69

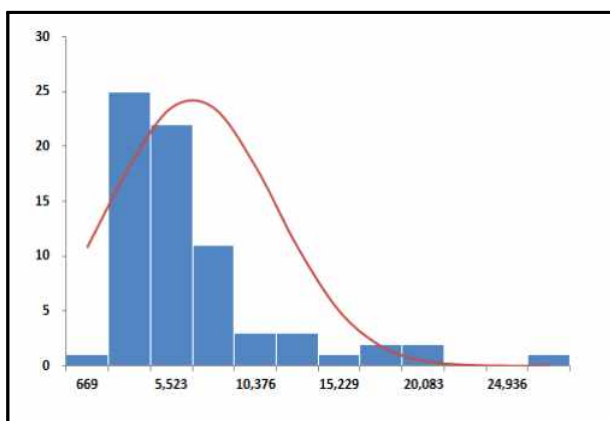
주: 장부상 기타판관비 미산정 3개 업체 및 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해, 1개 업체 제외

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 5,527원이며, 표준편차는 4,724원으로 나타나고 있으며, 평균대비 표준편차의 비율이 85.48%로 분석된다. 업체간 제외원가의 차이는 노선양도·양수로 인한 영업권상각 여부 등에 따른 차이로 인한 것으로 파악된다.

<표 I -99> 경기도 시내·외 버스업체별 제외원가 비교

(단위: 원/대)



N(5,527, 4,724)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	10,091		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	7,697	10,091	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	5,527	7,697	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	3,488	5,527	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	963	3,488	29
$0.167 < Fi$		963	2
합계			71

주: 장부상 제외원가 미산정 1개 업체 및 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해, 1개 업체 제외

3.3 실제원가기준 운송수지 분석

실제원가를 적용한 운송원가와 운송수입⁸⁾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)으로 구분 분석하였으며, 여기서 시내버스 일반의 경우 중형과 대형으로 구분하여 분석하였다. 여기서 운송수지는 2019년 업체별 실적기준 산정된 운송원가를 기준으로 하여 운송수지(운송수입-운송원가 또는 운송수입/운송원가)를 산정한다.

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

<표 I -100> 운송원가 구성항목 및 노선별 배부기준(2019년)

대분류	소분류	노선별 배부기준(식)	비고
A. 재 료 비	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. 노 무 비	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 퇴직급여×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
C. 경 비	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 감가상각비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	12유형기준
	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 차 량	유형i의 차량임차료×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	노선기준
	③ 기 타	유형i의 기타임차료×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C8. 보험료	유형i의 보험료×CP(C9)×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	12유형기준
	C9. 복리후생비	유형i의 운전직 복리후생비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)+ 회사의 정비직 복리후생비×(1-ET)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	12유형기준
	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	유형i의 사고처리비×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
	C14. 기타	유형i의 기타×CP(C1)×(노선i의 가동대수/유형i의 가동대수)	4유형기준
D. 판매비와 관리비	D0. 소계	$\sum (D1, D2, D3, \dots, D14)$	
	D1. 급여	회사의 급여×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D2. 일용급여	회사의 급여×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D3. 퇴직급여(충당금전입액포함)	회사의 퇴직급여×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D4. 복리후생비	회사의 복리후생비×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D5. 임차료	회사의 임차료×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D6. 접대비	회사의 접대비×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D7. 감가상각비	회사의 감가상각비×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D8. 무형(이연)자산상각비	회사의 무형자산상각비×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D9. 세금과공과	회사의 세금과공과×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D10. 광고선전비	회사의 광고선전비×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D11. 대손상각비(충당금전입액포함)	회사의 대손상각비×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D12. 지급수수료	회사의 지급수수료×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D13. 일반차량유지비	회사의 차량유지비×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 가동대수/전체의 가동대수)	회사기준
	D14. 기타	회사의 기타×(1-ET)×(1-EB)×(노선i의 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 운송수지⁹⁾

경기도 버스유형별 운송수입금대비 이익률을 살펴보면, 시내버스의 경우 (-)7.9%, 시외버스는 (-)3.7%의 손실이 발생하는 것으로 분석되며, 전체적으로는 (-)7.0%의 운송수지 적자가 발생하고 있다.

시내버스 유형별 운송수지를 살펴보면 모든 유형에서 손실이 발생하고 있으며, 시외버스의 경우 시외-공항의 경우에만 운송수지가 흑자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -101> 경기도 시내·외 버스유형별 운송수지(실적기준)

(단위: 천원, 대)

구 분	운송수입금	운송원가	운송수지	이익률	연간 가동대수
전체버스-합계	2,201,170,901	2,356,209,918	-155,039,017	-7.0%	3,966,931
시내버스-소계	1,770,533,119	1,909,770,986	-139,237,867	-7.9%	3,308,958
시내버스-광역급행	63,590,775	72,094,613	-8,503,838	-13.4%	116,256
시내버스-직행좌석	380,193,053	409,505,990	-29,312,937	-7.7%	634,154
시내버스-경기순환	7,516,465	9,528,894	-2,012,429	-26.8%	14,939
시내버스-좌석버스	52,122,181	59,940,427	-7,818,246	-15.0%	101,476
시내버스-일반(대)	1,030,506,454	1,071,933,005	-41,426,551	-4.0%	1,877,346
시내버스-일반(중)	229,784,289	276,775,011	-46,990,722	-20.4%	541,469
시내버스-맞춤형버스	6,819,902	9,993,046	-3,173,144	-46.5%	23,318
시외버스-소계	430,637,782	446,438,932	-15,801,150	-3.7%	657,973
시외버스-직행	324,322,535	343,819,895	-19,497,360	-6.0%	520,970
시외버스-일반	474,341	778,107	-303,766	-64.0%	1,180
시외버스-공항	105,840,906	101,840,930	3,999,976	3.8%	135,823

<표 I -102> 경기도 시내·외 버스유형별 가동대당 운송수지(실적기준)

(단위: 원/대)

구 분	가동대당 운송수입금	가동대당 운송원가	가동대당 운송수지	이익률
전체버스-합계	554,880	593,963	-39,083	-7.0%
시내버스-소계	535,073	577,152	-42,079	-7.9%
시내버스-광역급행	546,990	620,137	-73,148	-13.4%
시내버스-직행좌석	599,528	645,751	-46,224	-7.7%
시내버스-경기순환	503,144	637,854	-134,710	-26.8%
시내버스-좌석버스	513,642	590,687	-77,045	-15.0%
시내버스-일반(대)	548,917	570,983	-22,067	-4.0%
시내버스-일반(중)	424,372	511,155	-86,784	-20.4%
시내버스-맞춤형버스	292,478	428,561	-136,083	-46.5%
시외버스-소계	654,491	678,506	-24,015	-3.7%
시외버스-직행	622,535	659,961	-37,425	-6.0%
시외버스-일반	401,984	659,413	-257,429	-64.0%
시외버스-공항	779,256	749,806	29,450	3.8%

9) 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 3,081노선 중 2,375개 노선(77.09%)이 적자인 것으로 나타나고 있으며, 각 유형별로는 시내버스가 전체 노선의 77.92%, 시외버스는 71.53%가 적자인 것으로 분석된다. 경기도 시내·외 버스 노선 중 70%를 초과하는 노선이 손실을 보이고 있으며 총 운송수지는 1,550억 상당의 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -103> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 노선수 및 운송수지(실적기준)

(단위: 천원)

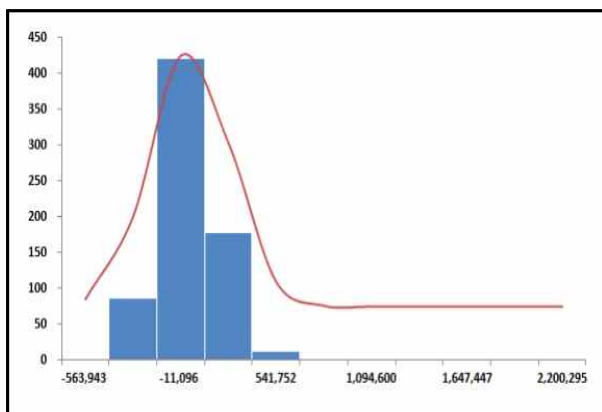
구분	흑자노선		적자노선		계	
	노선수	운송수지	노선수	운송수지	노선수	운송수지
시내	591	69,461,946	2,086	-208,699,813	2,677	-139,237,867
시외	115	38,264,568	289	-54,065,719	404	-15,801,151
계	706	107,726,514	2,375	-262,765,532	3,081	-155,039,018

1) 시내버스-일반(대형)

경기도 전체 시내-일반(대형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 해당 운송수지 적자는 92,460원, 표준편차는 214,097원으로 평균대비 표준편차의 비율이 231.56%로 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 706개 노선 중 530개 노선(75.07%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -104> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 해당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



N(-92,460, 214,097)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	114,377		41
$0.677 \leq Fi < 0.833$	5,881	114,377	117
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-92,460	5,881	190
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-184,874	-92,460	152
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-299,297	-184,874	125
$0.167 < Fi$		-299,297	81
합계			706

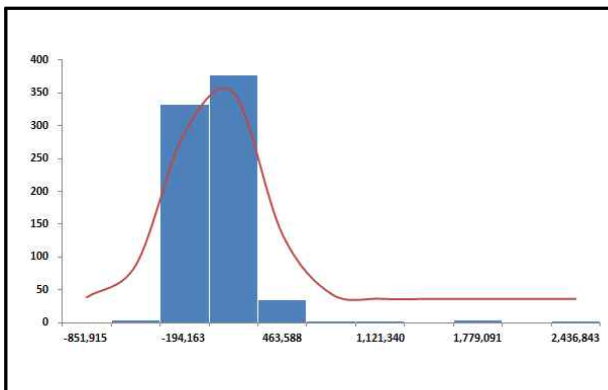
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

2) 시내버스-일반(중형)

경기도 전체 시내-일반(중형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 142,505원, 표준편차는 262,970원으로 평균대비 표준편차의 비율이 184.53%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 762개 노선 중 636개 노선(83.46%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I-105> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 대당운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



N(-142,505, 262,970)

Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	111,548		53
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-21,716	111,548	88
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-142,505	-21,716	181
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-256,015	-142,505	203
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-396,558	-256,015	184
$0.167 < Fi$		-396,558	53
합계			762

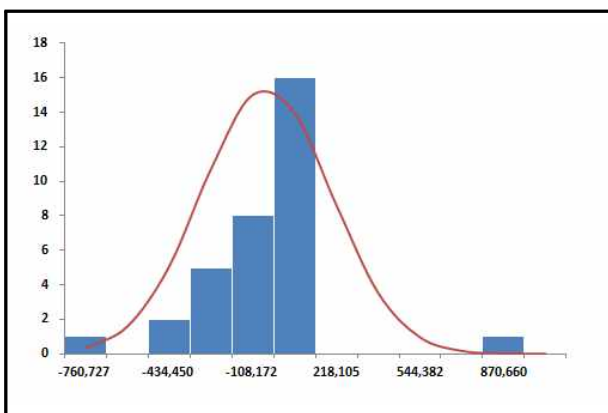
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

3) 시내버스-좌석

경기도 전체 시내-좌석버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 137,243원, 표준편차는 250,122원으로 평균대비 표준편차의 비율이 182.25%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 33개 노선 중 32개 노선(96.97%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I-106> 경기도 시내버스-좌석 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



N(-137,243, 250,122)

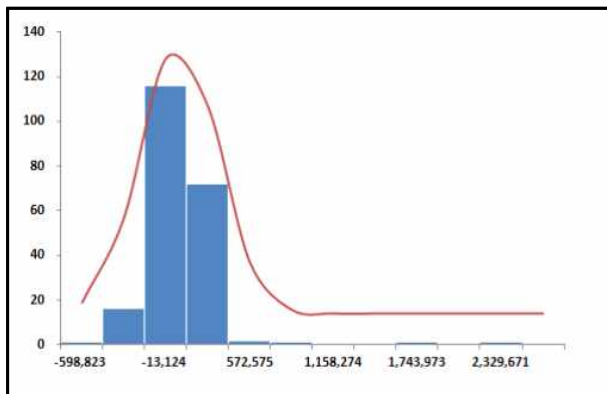
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	104,396		1
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-22,356	104,396	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-137,243	-22,356	14
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-245,207	-137,243	3
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-378,883	-245,207	4
$0.167 < Fi$		-378,883	5
합계			33

4) 시내버스-직행좌석

경기도 전체 시내-직행좌석의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 64,316원, 표준편차는 254,882원으로 평균대비 표준편차의 비율이 396.30%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 210개 노선 중 148개 노선 (70.48%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -107> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 대당운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



$N(-64,316, 254,882)$

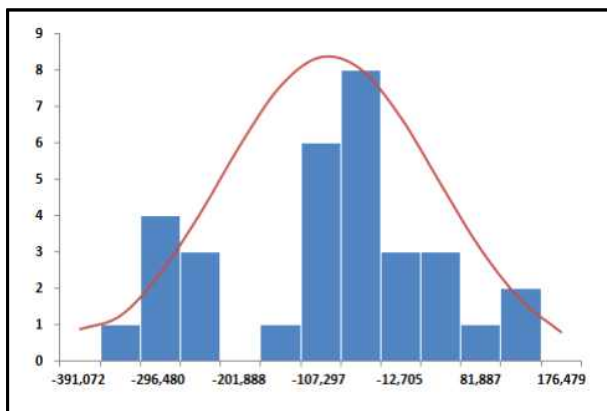
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	181,923		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	52,758	181,923	18
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-64,316	52,758	88
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-174,334	-64,316	40
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-310,554	-174,334	41
$0.167 < Fi$		-310,554	16
합계			210

5) 시내버스-광역급행

경기도 전체 시내-광역급행의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 121,047원, 표준편차는 125,663원으로 평균대비 표준편차의 비율이 103.81%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 32개 노선 중 27개 노선(84.38%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -108> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



$N(-121,047, 125,663)$

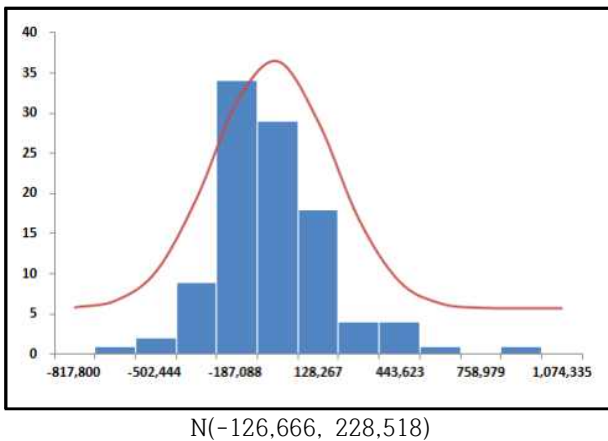
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	355		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-63,326	355	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-121,047	-63,326	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-175,288	-121,047	6
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-242,448	-175,288	0
$0.167 < Fi$		-242,448	8
합계			32

6) 시내버스-맞춤형버스

경기도 전체 시내-맞춤형버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 126,666원, 표준편차는 228,518원으로 평균대비 표준편차의 비율이 180.41%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 103개 노선 중 80개 노선(77.67%)이 적자인 것으로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



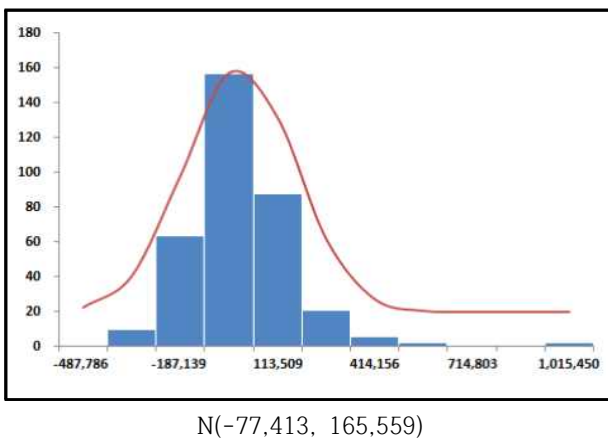
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	94,103		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-21,701	94,103	12
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-126,666	-21,701	20
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-225,305	-126,666	27
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-347,435	-225,305	21
$0.167 < Fi$		-347,435	11
합계			103

7) 시외버스-직행

경기도 전체 시외-직행버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 77,413원, 표준편차는 165,559원으로 평균대비 표준편차의 비율이 213.86%로 나타나고 있으며, 시외버스-직행노선 351개 노선 중 259개 노선(73.79%)이 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -110> 경기도 시외버스-직행 노선별 대당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



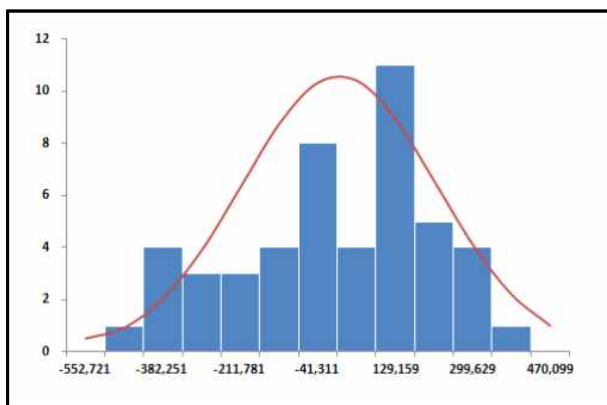
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	82,532		45
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-1,367	82,532	49
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-77,413	-1,367	67
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-148,875	-77,413	73
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-237,358	-148,875	73
$0.167 < Fi$		-237,358	44
합계			351

8) 시외버스-공항

경기도 전체 시외-공항버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 해당 운송수지 적자는 37,305원, 표준편차는 212,815원으로 평균대비 표준편차의 비율이 570.47%로 크게 나타나고 있으며, 시외-공항버스 48개 노선 중 25개 노선(52.08%)이 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 1-111> 경기도 시외버스-공항 노선별 해당 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



N(-37,305, 212,815)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	168,293		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	60,446	168,293	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-37,305	60,446	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-129,166	-37,305	8
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-242,903	-129,166	7
$0.167 < Fi$		-242,903	8
합계			48

9) 기타유형

기타 유형의 운송수지를 검토하면, 시내-경기순환과 시외-일반버스의 노선별 해당 운송수지는 모두 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 1-112> 경기도 기타유형 노선별 운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원)

구 분	시내-경기순환	시외-일반버스
노선수	6	4
노선별 평균 1일 해당 수지	-228,613	-265,374
표준편차	173,707	29,284

3.3.3 버스업체 운송수지¹⁰⁾

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

<표 I -113> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 업체(실적기준)

(단위: 천원)

구분	흑자업체		적자업체		계	
	업체수	운송수지	업체수	운송수지	업체수	운송수지
시내	7	5,038,448	58	-144,276,315	65	-139,237,867
시외	7	14,604,341	7	-30,405,492	14	-15,801,151
계	14	19,642,789	65	-174,681,807	79	-155,039,018

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

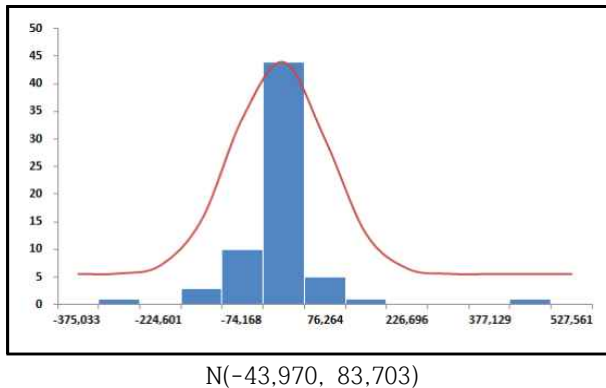
1) 시내버스

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 65개 업체 중 58개 업체(89.23%)의 운송수지가 적자인 것으로 나타나고 있다. 시내버스 업체 1일 대당 운송수지 적자는 43,970원, 표준편차는 83,703원으로 나타나고 있다. 시내버스 업체의 경우 전체 운송수지는 적자인 것으로 파악되고 있으며, 업체간 손익규모의 차이가 큰 것으로 분석된다.

<표 I -114> 경기도 시내버스 업체 대당운송수지 비교(실적기준)

(단위: 원/대)



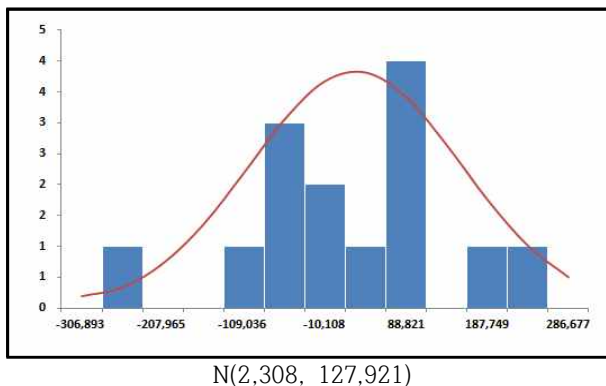
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	36,895		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-5,523	36,895	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-43,970	-5,523	25
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-80,100	-43,970	20
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-124,835	-80,100	6
$0.167 < Fi$		-124,835	5
합계			65

2) 시외버스

시외버스를 운영하고 있는 14개 업체 중 7개 업체(50.00%)의 운송수지가 적자이며, 업체 1일 대당 평균 운송수지는 흑자 2,308원, 표준편차는 127,921원으로 나타나고 있다. 시외버스 업체의 경우 전체 운송수지는 흑자인 것으로 파악되었고, 업체간 손익규모의 차이가 큰 것으로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	125,890		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	61,065	125,890	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	2,308	61,065	1
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-52,909	2,308	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-121,275	-52,909	3
$0.167 < Fi$		-121,275	2
합계			14

3.4 권역별 운송수지 분석

3.4.1 경기도 권역별 구분

경기도 내 31개 시·군을 주소재지가 인접하여 경쟁관계에 있는 업체들이 운행하는 권역을 중심으로 9개 권역으로 분류하였다

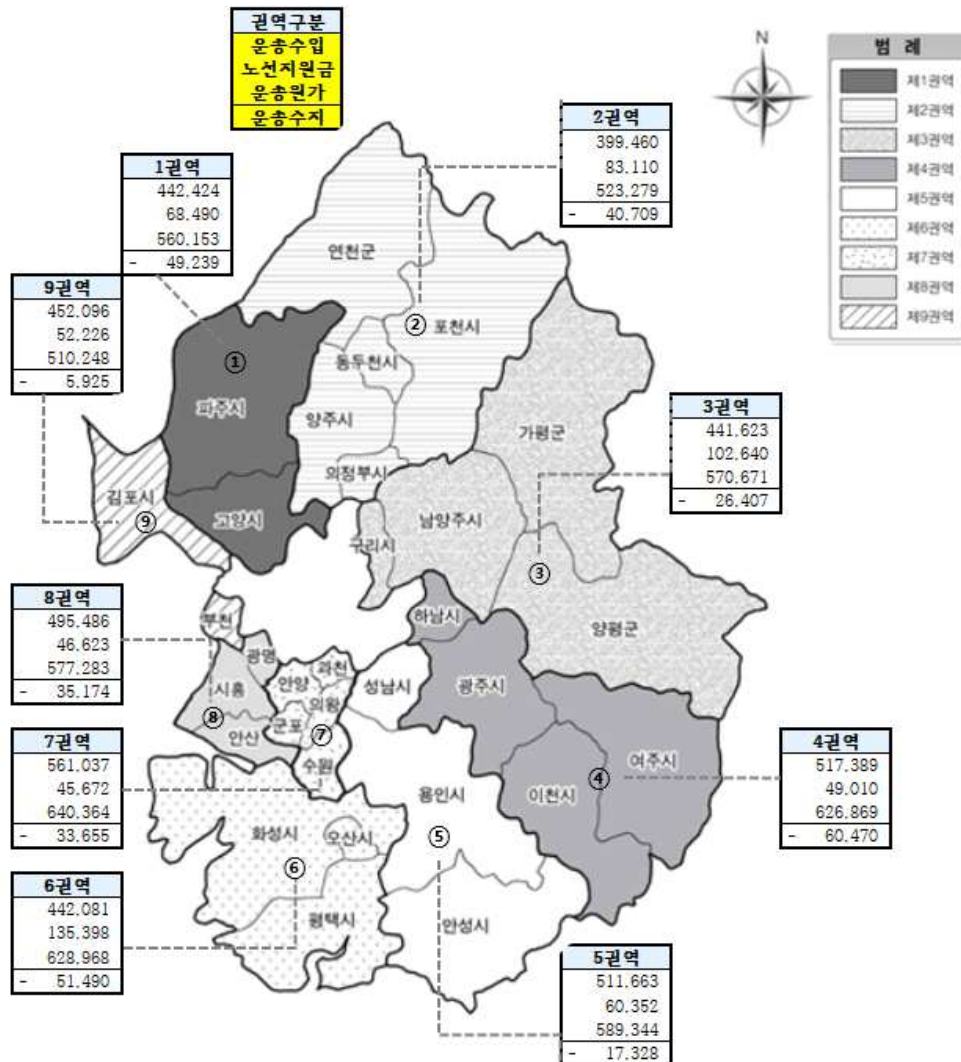
<표 I-116> 경기도 권역별 업체 현황

권역	1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역
시·군	고양시 파주시	의정부시 양주시 동두천시 포천시 연천군	구리시 남양주시 가평군 양평군	하남시 광주시 이천시 여주시	성남시 용인시 안성시	오산시 평택시 화성시	과천시 군포시 의왕시 안양시 수원시	광명시 시흥시 안산시	김포시 부천시
업체명	고양교통 명성운수 서울여객 신성여객 신성교통 신일여객 파주선진	명진여객 평안운수 진명여객 양주교통 대양운수 선진 시내 포천교통 포천상운 연천교통	경기여객 대화관광 대원운수 경기버스 경기운수 태산운수 진흥고속 금강고속	경기상운 경기고속 대원고속	대원버스 대명운수 성남 시내 가온누리엠 경남여객 동부고속 백성운수 경일여객	오산교통 평택여객 서울고속 협진여객 화성여객 경진여객 남양여객 제부여객 화성운수 중앙고속	과천여객 군포여객 동양고속 보영운수 삼영운수 수원여객 삼경운수 성우운수 용남고속 용남고속버 스라인 용남공항리 무진 삼화고속	화영운수 코레일 네트웍스 시흥교통 경원여객 선진고속 태화상운	선진상운 김포운수 선진버스 도원교통 부일교통 부천버스 소신여객 청우운수 성광운수 성일운수
업체수	(7개사) 고양:3 파주:4	(9개사) 의정부:2 양주:2 동두천:1 포천:3 연천:1	(8개사) 구리:2 남양주:4 가평:1 양평:1	(3개사) 하남:1 광주:2	(8개사) 성남:4 용인:2 안성:2	(10개사) 오산:1 평택:3 화성:6	(12개사) 과천:1 군포:1 안양:3 수원:7	(6개사) 광명:2 시흥:1 안산:3	(10개사) 김포:3 부천:7

3.4.2 권역별 운송수지

경기도 9개 권역의 2019년도 1대당 운송수지(시내 및 시외버스를 포함한 전체)는 다음과 같다.

<그림 1-3> 경기도 권역별 1일 대당 운송수지



운송수지 산정시 운송원가 경비 중 사고처리비와 판매비와관리비 중 접대비, 감가상각비, 무형자산상각비, 대손상각비, 기타판매관리비는 원가항목에서 제외하였다.

운송원가의 퇴직급여는 운전직 및 정비직에게 지급된 총 급여를 기준으로 1/12에 해당하는 금액을 재산정하여 운송수지 산정에 반영하며, 감가상각비는 일정시점을 기준으로 업체가 보유하고 있는 버스 차량가액(최초 출고시 취득가액)을 기준으로 동일한 상각방법(정액법)과 내용연수(9년)을 적용하여 재산정함. 판매비와관리비의 퇴직급여는 운송원가와 마찬가지로 임원 및 관리직에게 지급된 총 급여를 기준으로 1/12에 해당하는 금액을 재산정하였다.

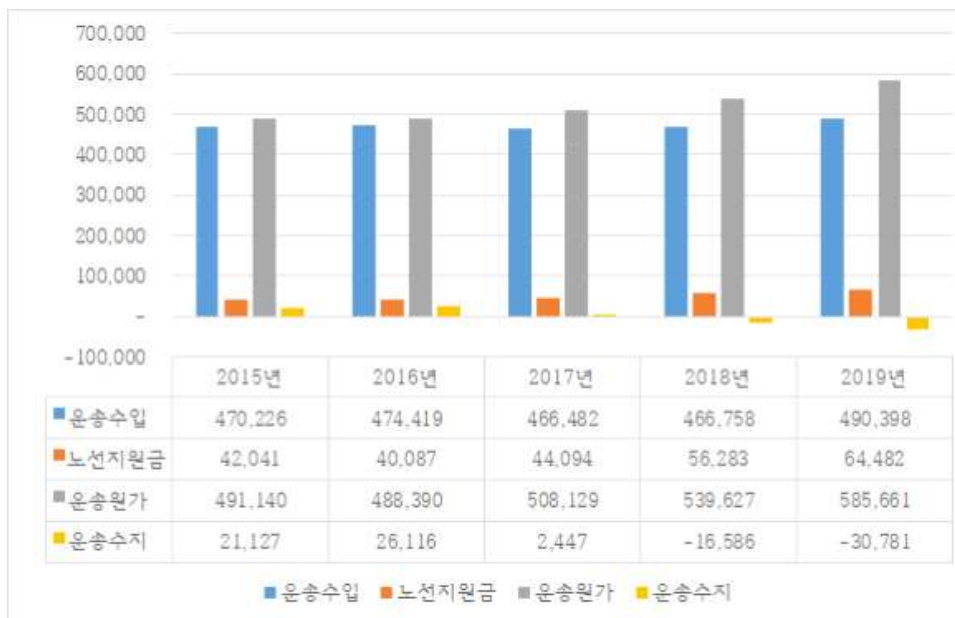
1) 연도별 1일 대당 운송수지

2015년부터 2019년까지 1일 대당 운송수지는 다음과 같으며, 2016년 이후 1일 대당 운송수지는 매년 악화되는 것으로 나타나고 있다.

<표 I -117> 연도별 1일 대당 운송수지

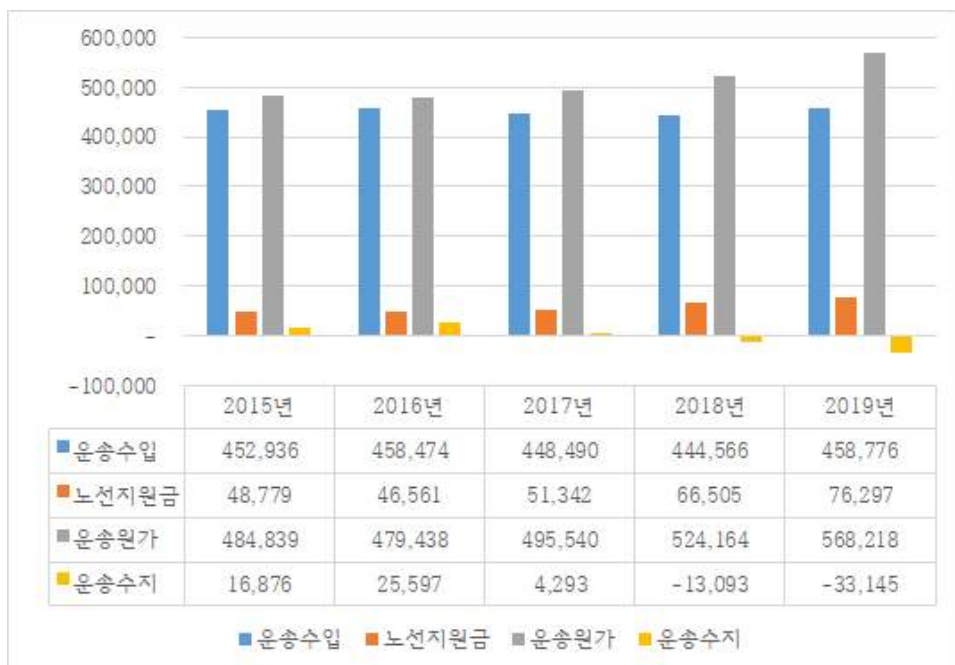
① 연도별 1일 대당 운송수지(시내·시외 전체)

(단위 : 원)



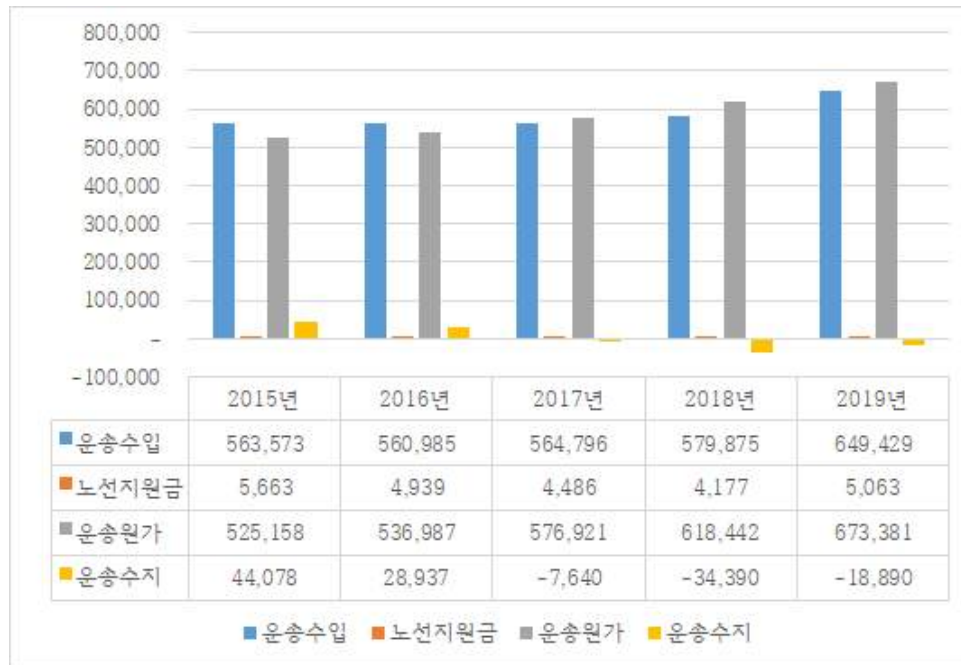
② 연도별 1일 대당 운송수지(시내전체)

(단위 : 원)



③ 연도별 1일 대당 운송수지(시외전체)

(단위 : 원)



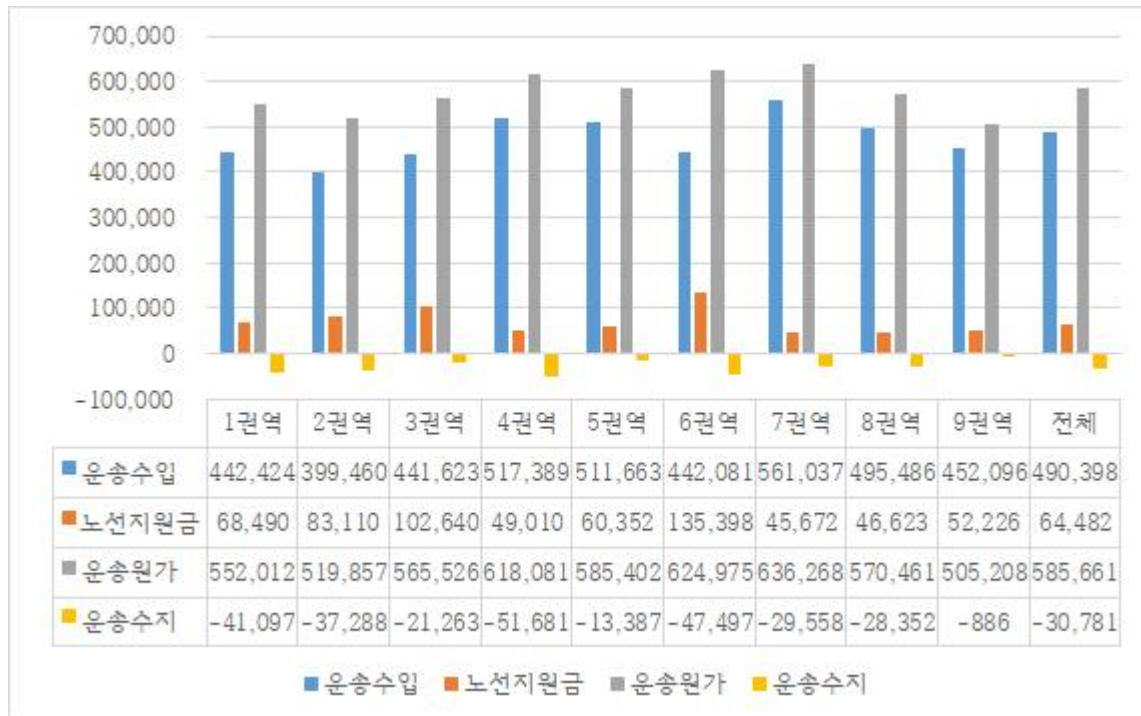
2) 권역별 1일 대당 운송수지

2019년 9개 권역별 1일 대당 운송수지는 다음과 같다.

<표 I-118> 권역별 1일 대당 운송수지

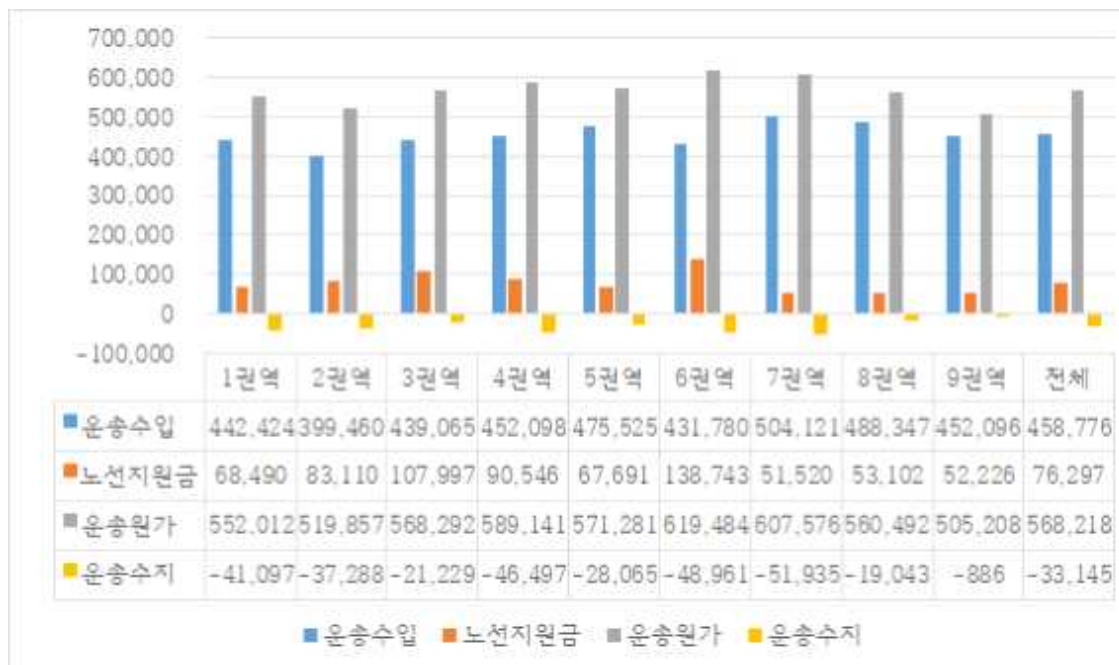
① 권역별 1일 대당 운송수지(시내·시외 전체)

(단위 : 원)



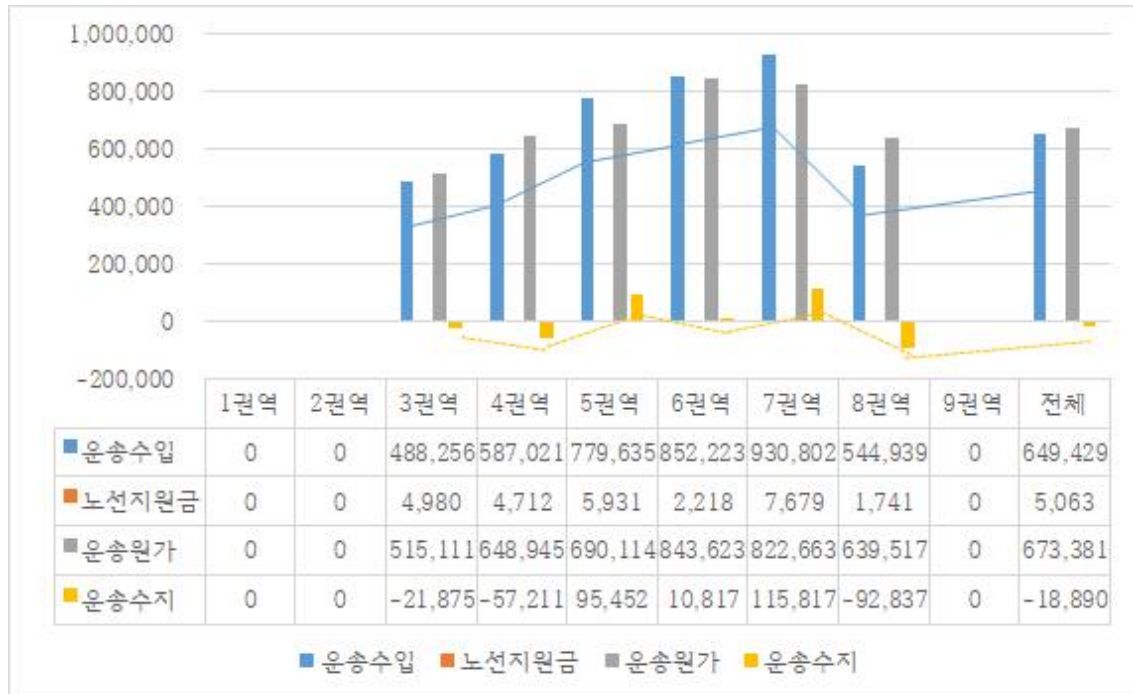
② 권역별 1일 대당 운송수지(시내)

(단위 : 원)



③ 권역별 1일 대당 운송수지(시외)

(단위 : 원)



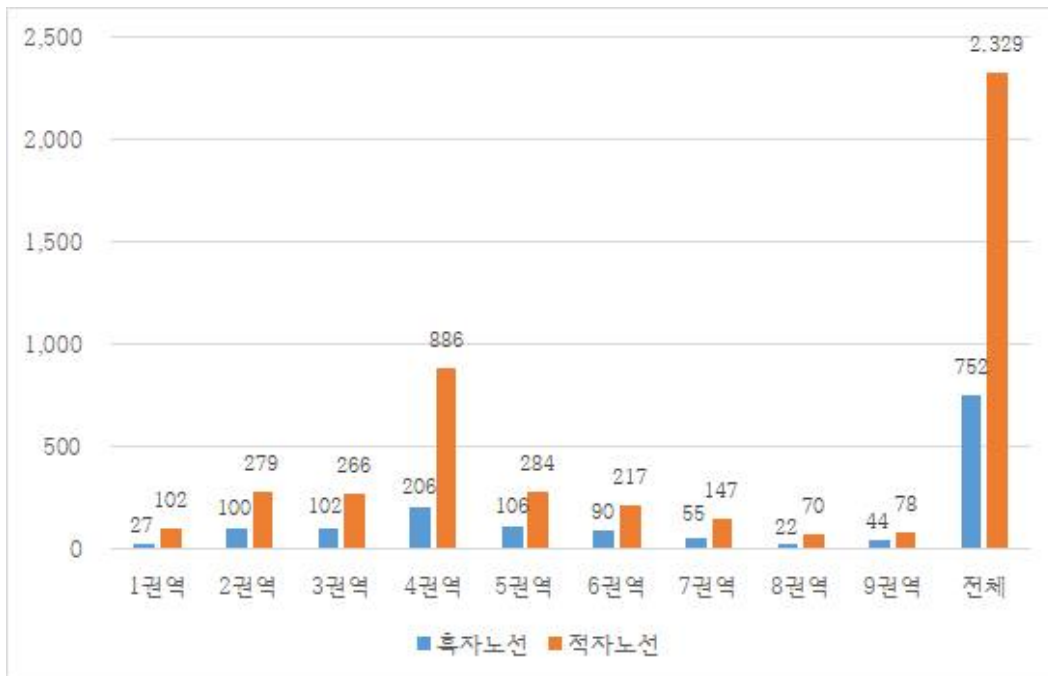
3) 권역별 흑자·적자 노선수

2019년 9개 권역별 운송수지를 노선별로 분석하면 다음과 같다.

<표 I-119> 권역별 흑자·적자 노선수

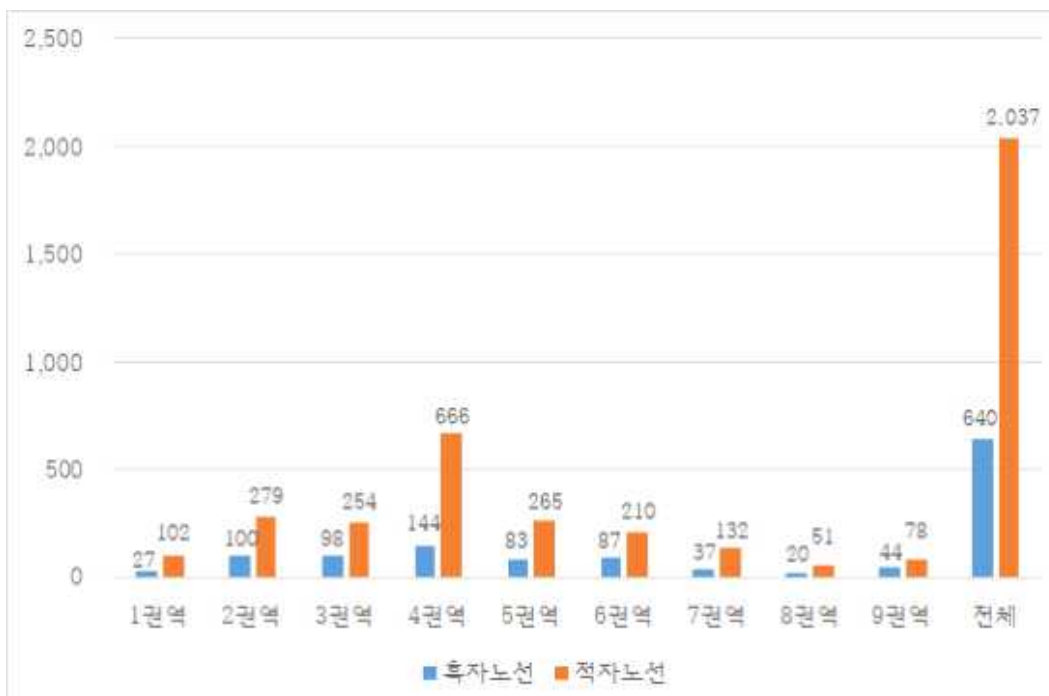
① 권역별 흑자·적자 노선수(시내·시의 전체)

(단위 : 개)



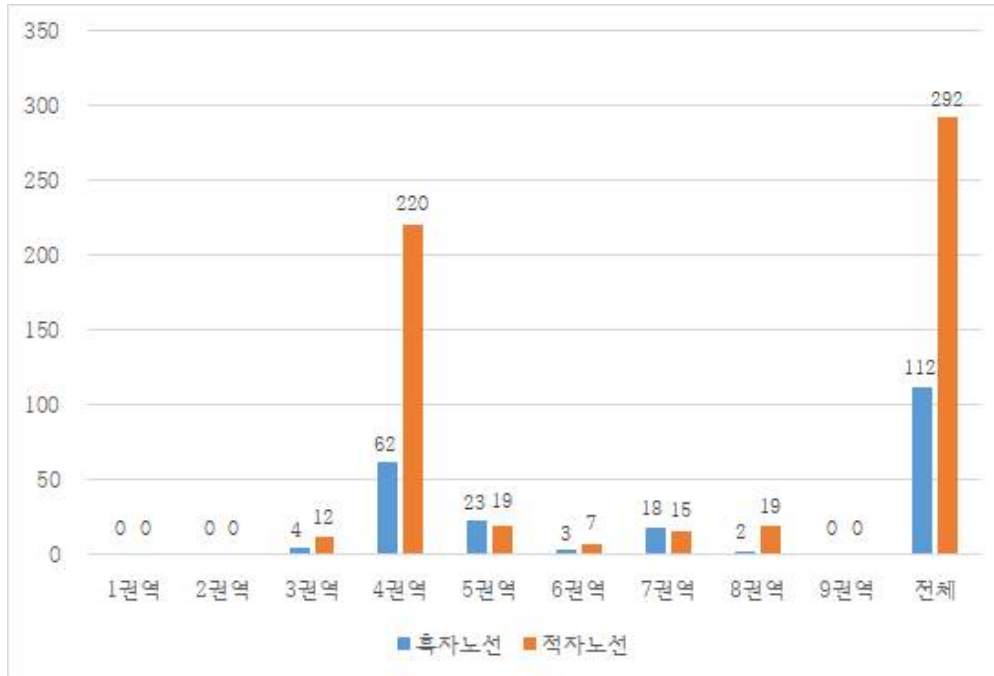
② 권역별 흑자·적자 노선수(시내)

(단위 : 개)



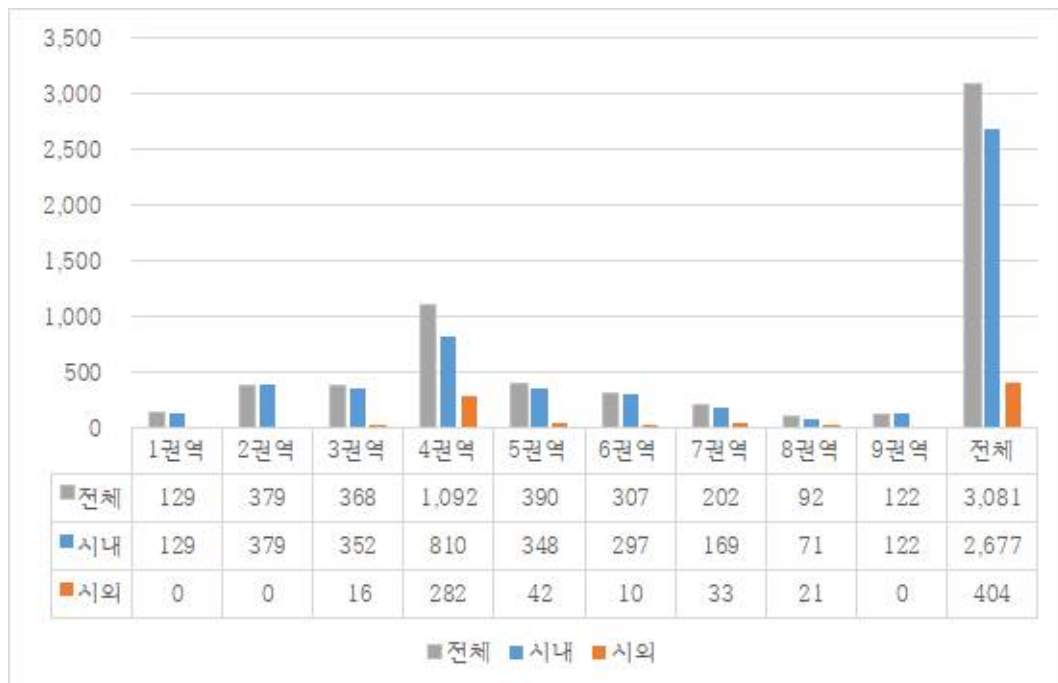
③ 권역별 흑자·적자 노선수(시외)

(단위 : 개)



④ 권역별 흑자·적자 노선수 합계

(단위 : 개)



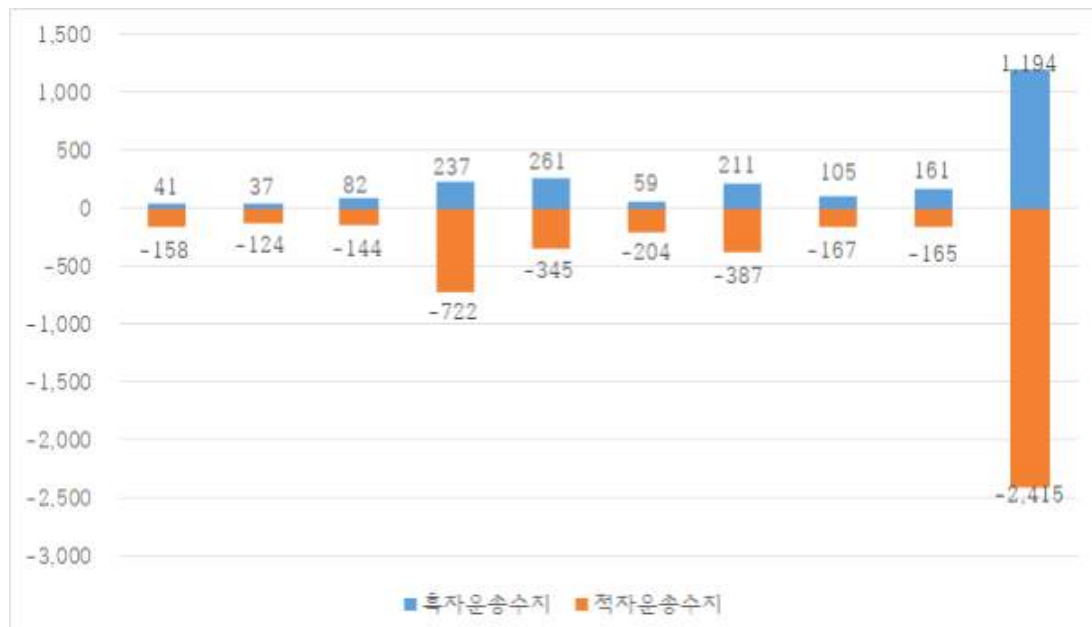
4) 권역별 운송수지(총액 및 순액 분석)

2019년 9개 권역의 권역별 흑자 운송수지 및 적자 운송수지 각각의 총액 및 순액은 다음과 같다.

<표 I -120> 권역별 운송수지(총액 및 순액)

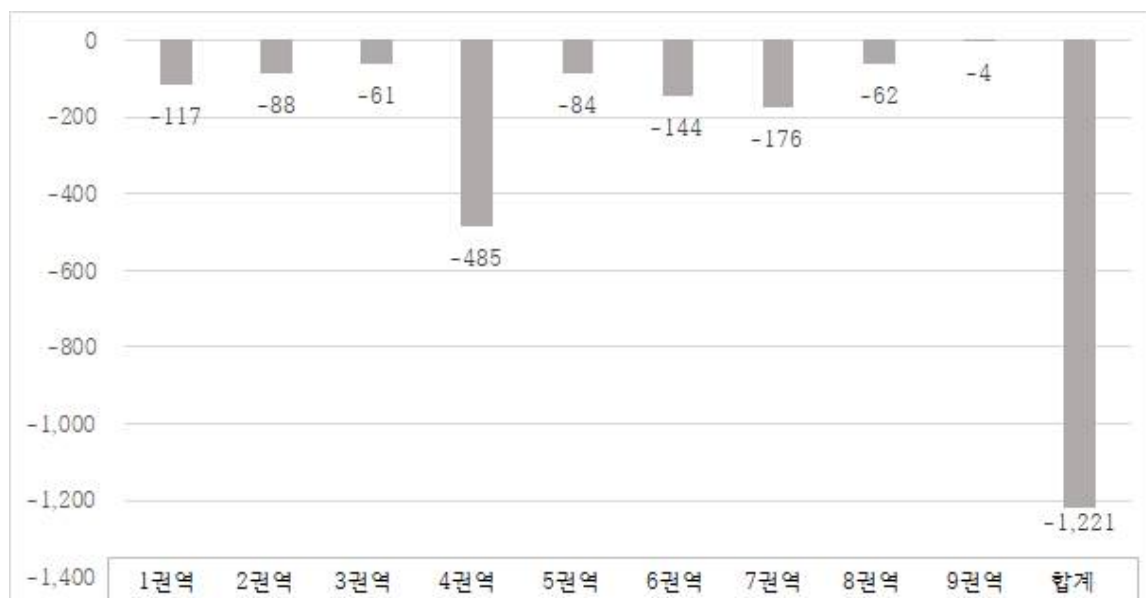
① 권역별 운송수지(시내·시외 전체/총액)

(단위 : 억원)



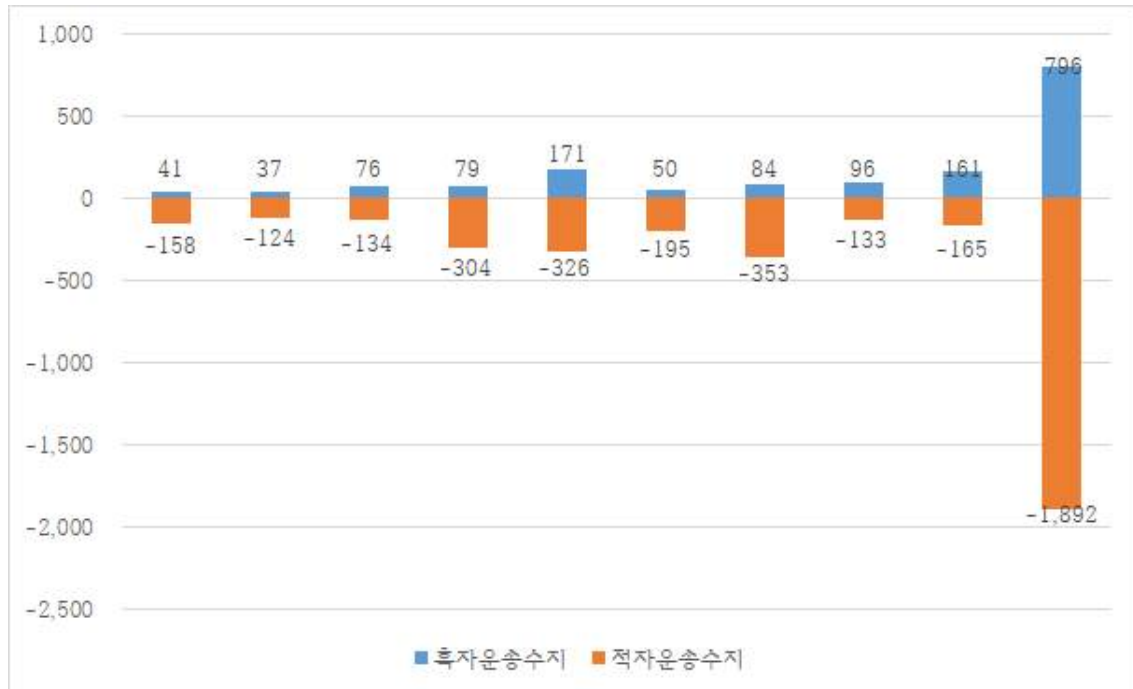
② 권역별 운송수지(시내·시외 전체/순액)

(단위 : 억원)



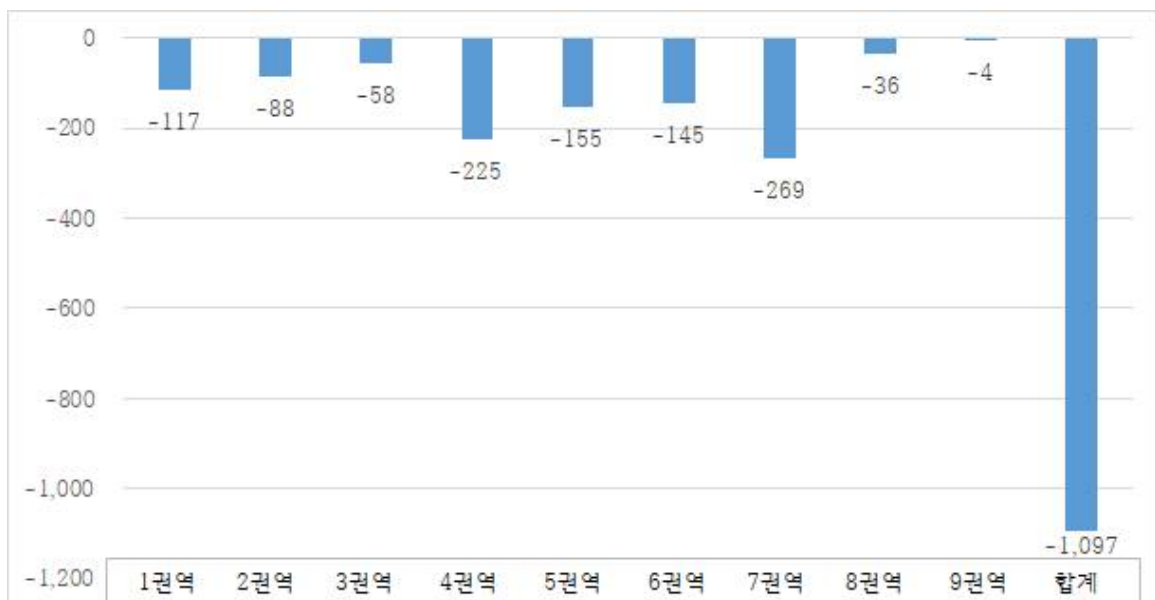
③ 권역별 운송수지(시내/총액)

(단위 : 억원)



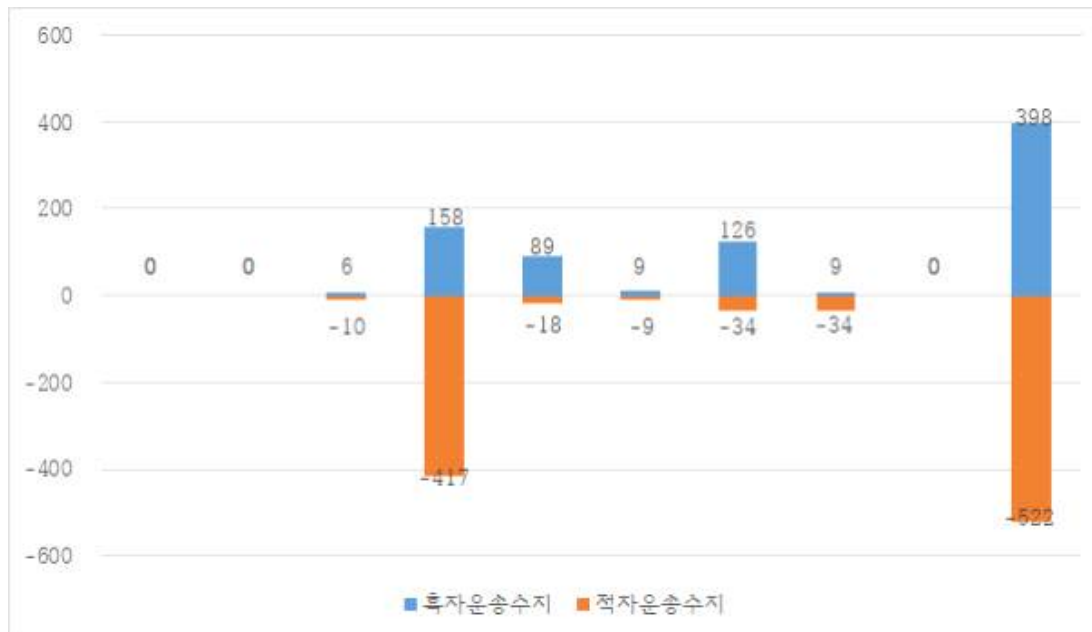
④ 권역별 운송수지(시내/순액)

(단위 : 억원)



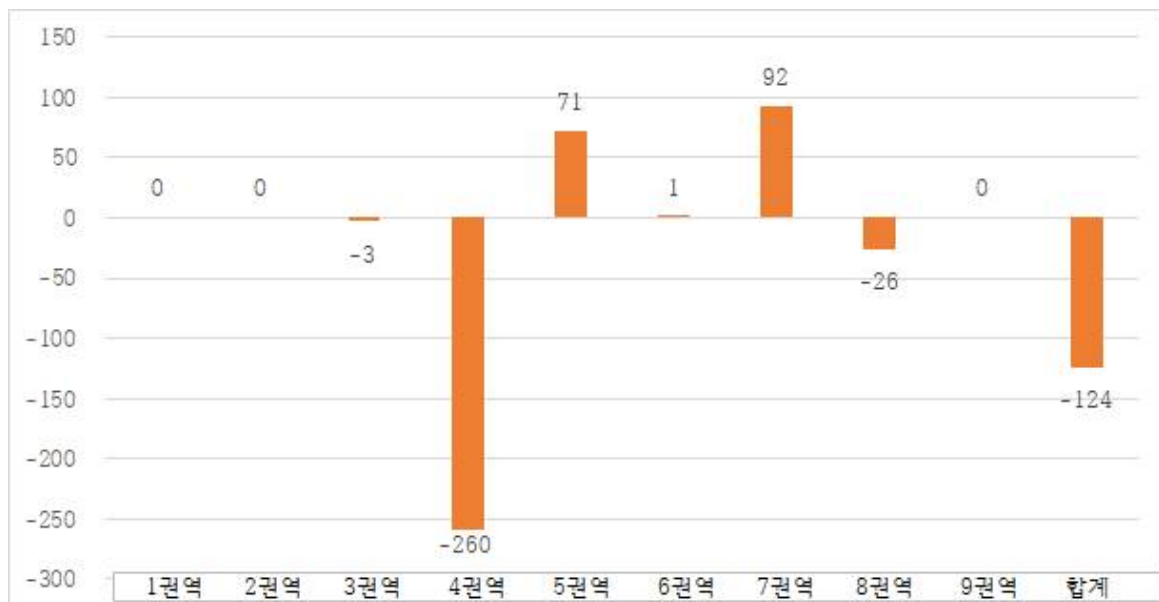
⑤ 권역별 운송수지(시외/총액)

(단위 : 억원)



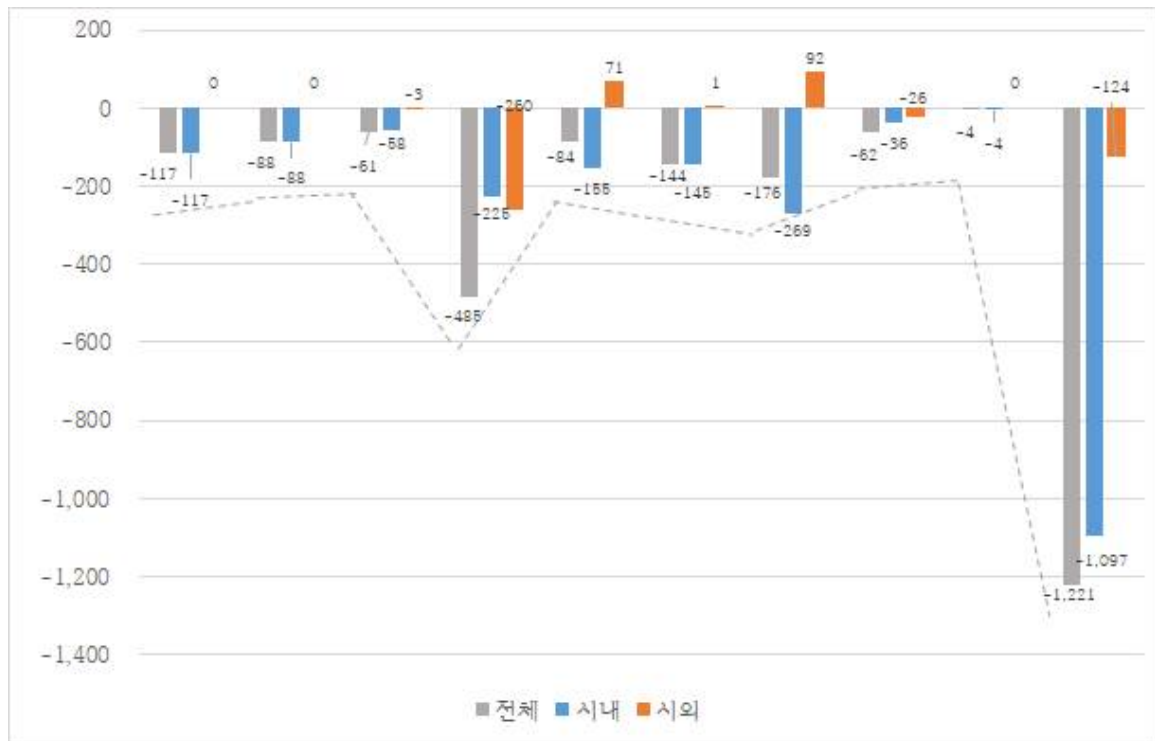
⑥ 권역별 운송수지(시외/순액)

(단위 : 억원)



⑦ 흑자·적자 운송수지 합계

(단위 : 억원)



3.4.3 유형별 운송수지 분석

권역별 1일 대당 운송수지, 노선수, 운송수지 총액을 세부 유형별로 분석하면 다음과 같다.

1) 유형별 1일 대당 운송수지

① 1일 대당 운송수입

(단위: 원/대)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	458,901	0	375,242	495,008	456,895	505,527	274,001	0	473,180	469,231
	직행좌석	479,237	432,168	450,456	475,026	514,252	504,254	518,949	502,974	405,410	479,620
	경기순환	0	0	0	469,796	363,725	0	0	0	0	451,889
	좌석버스	395,092	481,093	344,323	461,264	462,615	626,417	505,669	446,774	400,220	454,283
	일반(대)	441,077	433,532	479,181	486,807	529,728	441,822	533,329	525,203	484,965	491,591
	일반(중)	160,808	246,410	289,203	283,162	300,457	182,664	418,984	428,948	399,091	334,602
	맞춤형버스	107,280	69,590	150,393	0	118,845	73,420	153,031	167,090	69,642	105,244
	소계	442,424	399,460	439,065	452,098	475,525	431,780	504,121	488,347	452,096	458,776
시외버스	직행형	0	0	488,256	554,115	780,171	938,672	969,133	426,917	0	617,946
	일반형	0	0	0	0	0	393,756	0	0	0	393,756
	공항버스	0	0	0	739,920	777,320	0	869,795	730,496	0	772,404
	소계	0	0	488,256	587,021	779,635	852,223	930,802	544,939	0	649,429
합계		442,424	399,460	441,623	517,389	511,663	442,081	561,037	495,486	452,096	490,398

② 1일 대당 노선지원금

(단위: 원/대)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	59,201	0	61,149	76,867	42,148	130,846	168,340	0	61,945	77,759
	직행좌석	112,973	193,067	204,670	120,605	74,261	162,142	105,307	38,510	41,710	119,908
	경기순환	0	0	0	51,766	48,735	0	0	0	0	51,255
	좌석버스	42,135	28,106	28,389	20,506	47,181	299,980	53,940	66,493	51,408	59,359
	일반(대)	41,865	56,040	71,614	60,746	55,119	98,305	43,533	51,629	52,796	57,326
	일반(중)	144,373	108,192	72,512	130,187	98,289	267,263	42,144	51,738	47,704	89,770
	맞춤형버스	225,700	229,283	134,501	0	13,874	228,196	142,874	172,863	155,078	187,234
	소계	68,490	83,110	107,997	90,546	67,691	138,743	51,520	53,102	52,226	76,297
시외버스	직행형	0	0	4,980	4,881	4,991	1,085	3,286	1,407	0	4,589
	일반형	0	0	0	0	0	8,227	0	0	0	8,227
	공항버스	0	0	0	3,928	9,991	0	14,671	2,265	0	6,851
	소계	0	0	4,980	4,712	5,931	2,218	7,679	1,741	0	5,063
합계		68,490	83,110	102,640	49,010	60,352	135,398	45,672	46,623	52,226	64,482

③ 1일 대당 운송원가

(단위: 원/대)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	563,349	0	637,731	633,711	622,532	729,323	710,120	0	521,416	614,755
	직행좌석	620,448	634,802	671,532	653,300	653,838	682,899	709,681	676,888	539,056	649,735
	경기순환	0	0	0	642,242	643,954	0	0	0	0	642,531
	좌석버스	540,562	519,634	560,905	477,394	604,952	1,023,872	661,544	602,231	491,239	587,601
	일반(대)	520,965	528,168	548,775	566,164	574,300	592,924	609,413	566,665	511,709	561,264
	일반(중)	418,416	418,868	445,545	486,663	478,305	532,685	534,232	506,163	475,313	488,240
	맞춤형버스	395,193	342,550	509,946	0	197,731	531,238	594,116	432,735	331,453	404,267
	소계	552,012	519,857	568,292	589,141	571,281	619,484	607,576	560,492	505,208	568,218
시외버스	직행형	0	0	515,111	639,294	693,501	880,411	805,086	603,729	0	659,322
	일반형	0	0	0	0	0	648,525	0	0	0	648,525
	공항버스	0	0	0	693,787	675,475	0	850,640	695,783	0	727,524
	소계	0	0	515,111	648,945	690,114	843,623	822,663	639,517	0	673,381
합계		552,012	519,857	565,526	618,081	585,402	624,975	636,268	570,461	505,208	585,661

④ 1일 대당 운송수지

(단위: 원/대)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	-45,247	0	-201,341	-61,836	-123,489	-92,950	-267,779	0	13,709	-67,765
	직행좌석	-28,239	-9,568	-16,405	-57,669	-65,324	-16,503	-85,426	-135,404	-91,936	-50,208
	경기순환	0	0	0	-120,679	-231,494	0	0	0	0	-139,387
	좌석버스	-103,334	-10,436	-188,193	4,376	-95,156	-97,474	-101,935	-88,963	-39,611	-73,959
	일반(대)	-38,023	-38,596	2,019	-18,611	10,547	-52,796	-32,551	10,167	26,052	-12,348
	일반(중)	-113,235	-64,266	-83,830	-73,314	-79,559	-82,759	-73,105	-25,477	-28,518	-63,869
	맞춤형버스	-62,214	-43,677	-225,052	0	-65,012	-229,622	-298,211	-92,783	-106,732	-111,789
	소계	-41,097	-37,288	-21,229	-46,497	-28,065	-48,961	-51,935	-19,043	-886	-33,145
시외버스	직행형	0	0	-21,875	-80,298	91,661	59,345	167,333	-175,406	0	-36,786
	일반형	0	0	0	0	0	-246,541	0	0	0	-246,541
	공항버스	0	0	0	50,060	111,835	0	33,826	36,978	0	51,731
	소계	0		-21,875	-57,211	95,452	10,817	115,817	-92,837	0	-18,890
합계		-41,097	-37,288	-21,263	-51,681	-13,387	-47,497	-29,558	-28,352	-886	-30,781

2) 유형별 흑자·적자노선 수

① 흑자노선수

(단위: 개)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	1	0	0	2	0	0	0	0	4	7
	직행좌석	6	5	8	10	14	15	9	1	1	69
	경기순환	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	좌석버스	1	1	0	2	0	4	0	0	2	10
	일반(대)	10	27	69	32	22	38	22	10	25	255
	일반(중)	2	55	20	97	47	30	5	7	10	273
	맞춤형버스	7	12	1	0	0	0	1	2	2	25
	소계	27	100	98	144	83	87	37	20	44	640
시외버스	직행형	0	0	4	47	21	3	13	1	0	89
	일반형	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	공항버스	0	0	0	15	2	0	5	1	0	23
	소계	0	0	4	62	23	3	18	2	0	112
합계		27	100	102	206	106	90	55	22	44	752

② 적자노선수

(단위: 개)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	4	0	2	13	1	2	3	0	2	27
	직행좌석	17	3	23	36	30	10	17	7	15	158
	경기순환	0	0	0	4	1	0	0	0	0	5
	좌석버스	7	3	3	1	3	8	2	2	2	31
	일반(대)	36	63	140	131	49	109	56	12	18	614
	일반(중)	15	186	82	481	180	78	47	25	29	1,123
	맞춤형버스	23	24	4	0	1	3	7	5	12	79
	소계	102	279	254	666	265	210	132	51	78	2,037
시외버스	직행형	0	0	12	203	17	3	11	16	0	262
	일반형	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4
	공항버스	0	0	0	17	2	0	4	3	0	26
	소계	0	0	12	220	19	7	15	19	0	292
합계		102	279	266	886	284	217	147	70	78	2,329

③ 흑자·적자 노선수 합계

(단위: 개)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	5	0	2	15	1	2	3	0	6	34
	직행좌석	23	8	31	46	44	25	26	8	16	227
	경기순환	0	0	0	5	1	0	0	0	0	6
	좌석버스	8	4	3	3	3	12	2	2	4	41
	일반(대)	46	90	209	163	71	147	78	22	43	869
	일반(중)	17	241	102	578	227	108	52	32	39	1,396
	맞춤형버스	30	36	5	0	1	3	8	7	14	104
	소계	129	379	352	810	348	297	169	71	122	2,677
시외버스	직행형	0	0	16	250	38	6	24	17	0	351
	일반형	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4
	공항버스	0	0	0	32	4	0	9	4	0	49
	소계	0	0	16	282	42	10	33	21	0	404
합계		129	379	368	1,092	390	307	202	92	122	3,081

3) 권역별 흑자·적자 운송수지 총액

① 흑자 운송수지 총액

(단위: 억원)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	6	0	0	7	0	0	0	0	9	21
	직행좌석	15	4	6	19	13	18	4	2	3	85
	경기순환	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	좌석버스	1	1	0	1	0	4	0	0	1	7
	일반(대)	18	19	60	34	141	22	66	55	123	538
	일반(중)	0	10	9	19	17	7	14	38	23	138
	맞춤형버스	2	3	0	0	0	0	0	0	1	7
	소계	41	37	76	79	171	50	84	96	161	796
시외버스	직행형	0	0	6	79	72	9	98	0	0	265
	일반형	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	공항버스	0	0	0	79	17	0	28	9	0	133
	소계	0	0	6	158	89	9	126	9	0	398
합계		41	37	82	237	261	59	211	105	161	1,194

② 적자 운송수지 총액

(단위: 억원)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	-14	0	-7	-45	-6	-5	-18	0	-6	-100
	직행좌석	-39	-7	-18	-101	-84	-30	-45	-28	-49	-403
	경기순환	0	0	0	-15	-6	0	0	0	0	-21
	좌석버스	-20	-3	-6	0	-12	-9	-18	-6	-8	-82
	일반(대)	-77	-76	-57	-68	-109	-115	-178	-44	-45	-770
	일반(중)	-4	-33	-44	-74	-110	-35	-85	-51	-48	-484
	맞춤형버스	-5	-5	-2	0	0	-1	-9	-4	-7	-33
	소계	-158	-124	-134	-304	-326	-195	-353	-133	-165	-1,892
시외버스	직행형	0	0	-10	-379	-17	-6	-16	-30	0	-457
	일반형	0	0	0	0	0	-3	0	0	0	-3
	공항버스	0	0	0	-39	-1	0	-18	-5	0	-63
	소계	0	0	-10	-417	-18	-9	-34	-34	0	-522
합계		-158	-124	-144	-722	-345	-204	-387	-167	-165	-2,415

③ 흑자·적자 운송수지 총액

(단위: 억원)

구분		1권역	2권역	3권역	4권역	5권역	6권역	7권역	8권역	9권역	전체
시내버스	광역급행	-8	0	-7	-38	-6	-5	-18	0	2	-79
	직행좌석	-24	-3	-12	-82	-72	-12	-41	-26	-46	-318
	경기순환	0	0	0	-15	-6	0	0	0	0	-21
	좌석버스	-20	-2	-6	0	-12	-6	-18	-6	-7	-75
	일반(대)	-58	-58	3	-35	32	-93	-112	11	77	-232
	일반(중)	-3	-23	-34	-55	-93	-28	-71	-13	-25	-346
	맞춤형버스	-3	-2	-2	0	0	-1	-9	-3	-6	-26
	소계	-117	-88	-58	-225	-155	-145	-269	-36	-4	-1,097
시외버스	직행형	0	0	-3	-300	56	4	82	-30	0	-192
	일반형	0	0	0	0	0	-3	0	0	0	-3
	공항버스	0	0	0	40	16	0	10	4	0	70
	소계	0	0	-3	-260	71	1	92	-26	0	-124
합계		-117	-88	-61	-485	-84	-144	-176	-62	-4	-1,221

3.5 인정원가 분석¹¹⁾

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

3.5.1 인정단가 및 인정비율 산정

인정단가는 전체 업체의 각 항목별 단위 구입비 분포의 중위값(50percentile)으로 설정하고, 2019년의 경우 운송원가 구성항목 중 연료비(경유), 전력·가스·수도비, 수선 및 소모품비, 차량보험료, 기타경비의 항목에 대해서 인정단가¹²⁾를 적용하였다.

<표 I -121> 인정단가 및 인정비율

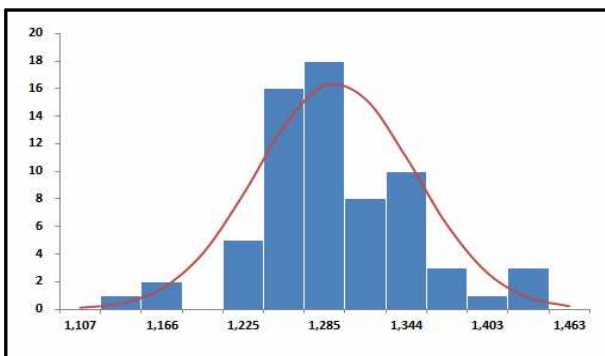
대 분류	소 분류	인정단가	인정비율
A. 재료비	A1.연료비(경유)	50percentile(1,270.21원/ℓ)	$CP() = \begin{cases} C_A/C_R < 1.0, C_A/C_R \\ C_A/C_R \geq 1.0, 1.0 \end{cases}$ 여기서, C_R = 실적단가, C_A = 인정단가 $CP()$ = 인정비율
C. 경비	C1.전력가스수도비+수선 및 소모품비+기타	50percentile(4,151.19원/대)	
	C9.차량보험료(시내-일반(중형))	50percentile(458,294.44원/대,월)	
	C9.차량보험료(시내-일반(대형)/좌석/직행좌석)	50percentile(604,456.73원/대,월)	
	C9.차량보험료(시내-2층버스)	50percentile(672,027.98원/대,월)	
	C9.차량보험료(시외)	50percentile(359,729.91원/대,월)	

1) 연료비(경유)-보조금 차감전

2019년 경기도 버스업체의 경유 구입단가(원/ℓ)의 분포를 검토한 결과 평균 1,278원, 표준편차는 57원으로 평균대비 4.48%로 분석되었으며, 중위값을 적용한 경유 구입비의 인정단가는 1,270원으로 분석되어, 전체 업체에서 발생한 총 연료비(경유) 중 1,785,613천원(0.64%)이 원가에서 제외되었다.

<표 I -122> 경기도 버스업체별 연료비(경유) 비교를 통한 인정단가 산정

(단위: 원/L)



N(1,278, 57)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	1,333		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	1,304	1,333	10
$0.500 \leq Fi < 0.677$	1,278	1,304	7
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1,253	1,278	17
$0.167 \leq Fi < 0.333$	1,222	1,253	16
$0.167 < Fi$		1,222	7
합계			67

주: 경유 미사용 6개 업체 제외

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

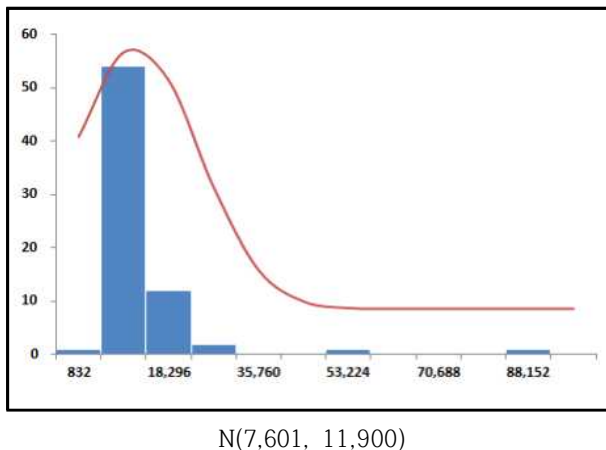
12) 인정원가 적용시 임원급여는 운전직 1인당 연평균급여의 7배까지 인정

2) 전력가스수도비+수선 및 소모품비+기타경비

전력가스수도비, 수선 및 소모품비, 기타경비의 경우 해당 평균 발생원가는 7,601원이며, 표준편차는 11,900원으로 평균대비 156.56%로 업체 간 발생금액의 차이가 큰 것으로 분석된다. 해당 비용에 대한 인정단가는 해당 4,151원으로 실제 원가 중 12,204,380천원(46.57%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -123> 경기도 버스업체별 전력가스수도비 등의 비교를 통한 인정단가 산정

(단위: 원/대)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	19,098		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	13,067	19,098	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	7,601	13,067	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	2,464	7,601	37
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-3,896	2,464	16
$0.167 < Fi$		-3,896	0
합계			71

주: 전력가스수도비 등 비용 미계상 2개 업체 제외

3) 차량보험료

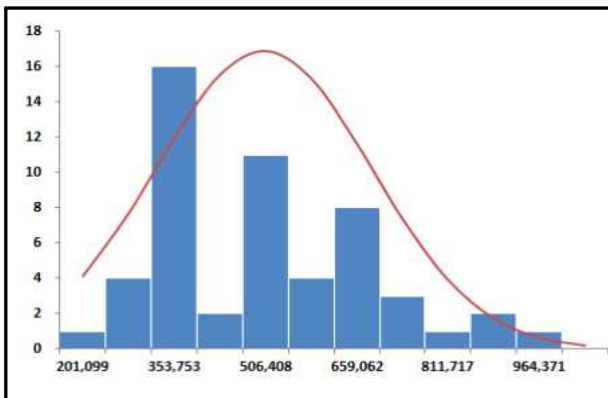
차량보험료의 경우 차량의 크기에 따른 보험료 차이를 반영하기 위하여 시내-일반(중형), 시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행, 시내-2층버스, 시외버스로 구분하여 인정단가를 적용한다. 차량보험료 단가는 대당 월 보험료를 적용한다.

가. 시내-일반(중형)

시내-일반(중형)의 대당 월 평균 발생원가는 465,368원이며, 표준편차는 178,866원으로 평균 대비 38.44%로 분석된다. 시내-일반(중형)에 대한 차량보험료 인정단가는 458,294원으로 실제원가 중 1,201,773천원(11.66%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I -124> 경기도 버스업체별 차량보험료[시내-일반(중)]의 비교를 통한 인정단가 산정

(단위:원/대,월)



N(465,368, 178,866)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	638,169		11
$0.677 \leq Fi < 0.833$	547,526	638,169	4
$0.500 \leq Fi < 0.677$	465,368	547,526	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	388,162	465,368	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	292,568	388,162	13
$0.167 < Fi$		292,568	8
합계			53

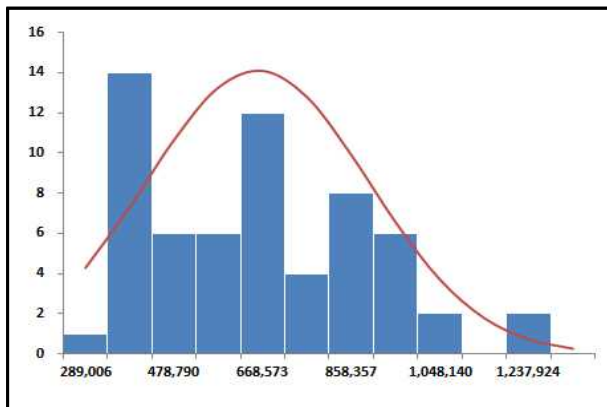
주: 시내 중형버스가 없는 20개 업체 제외

나. 시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행

시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행의 대당 월 평균 발생원가는 609,983원이며, 표준편차는 237,052원으로 평균대비 38.86%로 분석된다. 시내-일반(대형)/좌석/직행좌석/광역급행에 대한 차량보험료 인정단가는 604,457원으로 실제원가 중 7,740,070천원(12.75%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I-125> 경기도 버스업체별 차량보험료(시내-일반(대형)/좌석/좌향좌석/광역급행)의 비교를 통한 인정단가 산정

(단위: 원/대,월)



N(609,983, 237,052)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	838,996		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	718,867	838,996	9
$0.500 \leq Fi < 0.677$	609,983	718,867	8
$0.333 \leq Fi < 0.500$	507,661	609,983	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	380,969	507,661	11
$0.167 < Fi$		380,969	14
합계			61

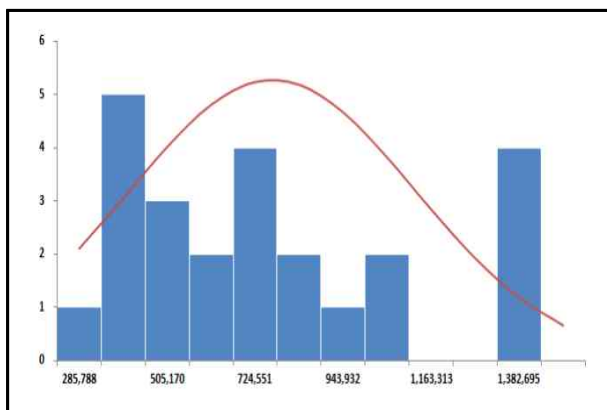
주: 시내 대형 등의 버스가 없는 12개 업체 제외

다. 시내-2층버스

시내-2층버스의 대당 월 평균 발생원가는 712,921원이며, 표준편차는 353,996원으로 평균대비 49.65%로 분석된다. 시내-2층버스에 대한 차량보험료 인정단가는 672,028원으로 실제원가 중 403,221천원(22.04%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I-126> 경기도 버스업체별 차량보험료(시내-2층버스)의 비교를 통한 인정단가 산정

(단위: 원/대,월)



N(712,921, 353,996)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	1,054,913		4
$0.677 \leq Fi < 0.833$	875,521	1,054,913	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	712,921	875,521	4
$0.333 \leq Fi < 0.500$	560,121	712,921	4
$0.167 \leq Fi < 0.333$	370,930	560,121	6
$0.167 < Fi$		370,930	4
합계			24

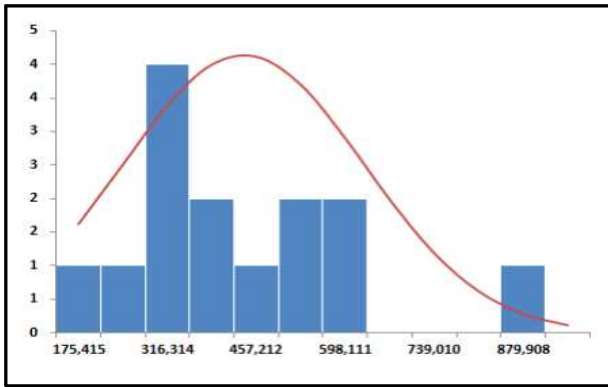
주: 시내 2층버스가 없는 49개 업체 제외

라. 시외버스

시외버스의 대당 월 평균 발생원가는 401,752원이며, 표준편차는 189,891원으로 평균대비 47.27%로 분석된다. 시외버스에 대한 차량보험료 인정단가는 359,730원으로 실제원가 중 871,904천원(12.07%)의 비용이 원가에서 제외된 것으로 나타나고 있다.

<표 I-127> 경기도 버스업체별 차량보험료(시외버스)의 비교를 통한 인정단가 산정

(단위: 원/대,월)



N(401,752, 189,891)

주: 시외버스가 없는 59개 업체 제외

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	585,203		1
$0.677 \leq Fi < 0.833$	488,974	585,203	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	401,752	488,974	2
$0.333 \leq Fi < 0.500$	319,786	401,752	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	218,300	319,786	4
$0.167 < Fi$		218,300	2
합계			14

4) 임원급여

임원 1인당 급여는 해당업체 운전직 1인당 평균급여의 7배까지만 인정¹³⁾하였으며, 초과액은 운송원가에서 제외하였다

2019년도 임원급여 인정원가 적용에 따라 총 임원급여 31,890,999천원 중 7,357,621천원을 한도초과로 제외하였다. 총 73개 버스업체의 한도초과 제외금액의 평균은 100,789천원(한도초과 발생 29개 업체의 평균은 253,711천원)이며, 10개(13.7%)의 업체에서 296,703천원 이상의 한도 초과액이 발생하였다.

<표 I-128> 임원급여 인정원가 적용결과

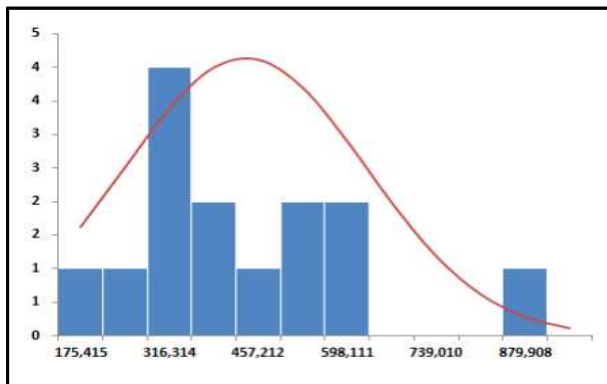
(단위: 천원)

구분	등기임원	비등기임원	계
임원급여	25,105,003	6,785,996	31,890,999
기타사업비율 조정	-2,489,971	-1,625,410	-4,115,381
조정후 임원급여	22,615,032	5,160,586	27,775,618
한도초과액	-7,357,621	-	-7,357,621
임원급여 인정금액	15,257,411	5,160,586	20,417,997

13) 다수의 법인에 공동으로 등재되어 급여를 수령하는 임원의 경우에는 운전직 1인당 평균급여 최대값의 7배까지 인정

<표 I -129> 경기도 버스업체별 임원급여 한도초과액

(단위: 천원)



N(100,789, 202,791)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	296,703		10
$0.677 \leq Fi < 0.833$	193,936	296,703	2
$0.500 \leq Fi < 0.677$	100,789	193,936	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	13,256	100,789	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-95,124	13,256	49
$0.167 < Fi$		-95,124	-
합계			73

3.5.2 운송원가 제외항목

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

3.5.3 원가항목의 재산정

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

<표 I -130> 운송원가 재산정 적용 항목

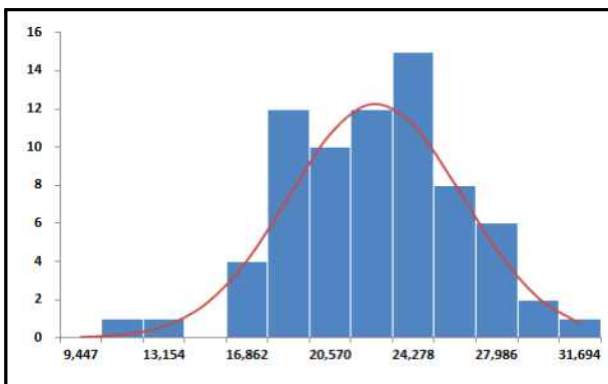
대 분 류	소 분 류	일반 및 재무현황 조사 제출자료	재산정 기준
B. 노 무 비	B3.퇴직급여	장부상 기재액 (회사기준)	급여의 1/12
C. 경 비	C4.감가상각비	장부상 기재액 (회사기준)	9년 정액법 (2019.12.31기준, 장부상 기재액 미만영)
D. 판매비와관리비	D3.퇴직급여	장부상 기재액 (회사기준)	급여의 1/12

1) 퇴직급여(노무비: 운전직+정비직)

퇴직급여는 퇴직금지금액뿐만 아니라 충당금설정 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 21,661원, 표준편차 3,820원으로 평균대비 17.63%(조정전 41.00%)로 업체 간 퇴직급여 설정 방식에 따른 편차가 해소된 것으로 분석된다.

<표 I -131> 경기도 버스업체별 퇴직급여(노무비) 재산정 결과

(단위: 원/대)



Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	25,351		12
$0.677 \leq Fi < 0.833$	23,415	25,351	13
$0.500 \leq Fi < 0.677$	21,661	23,415	9
$0.333 \leq Fi < 0.500$	20,012	21,661	10
$0.167 \leq Fi < 0.333$	17,971	20,012	19
$0.167 < Fi$		17,971	9
합계			72

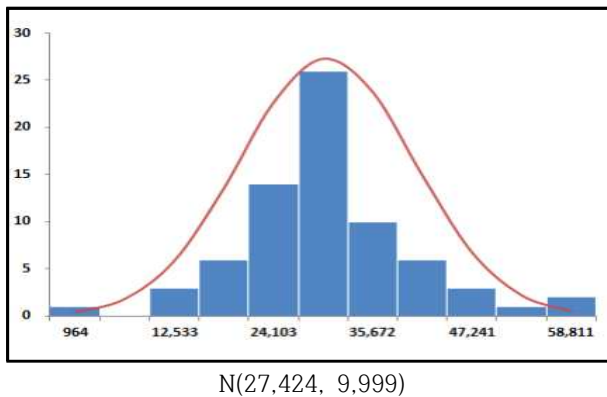
주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

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 27,424원, 표준편차 9,999원으로 평균대비 36.46% (조정전 90.84%)로 분석되며, 업체간 보유차량의 대수에 따른 편차가 해소된 것으로 분석된다.

<표 I -132> 경기도 버스업체별 차량감가상각비 재산정 결과

(단위: 원/대)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	37,083		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	32,016	37,083	6
$0.500 \leq Fi < 0.677$	27,424	32,016	16
$0.333 \leq Fi < 0.500$	23,108	27,424	23
$0.167 \leq Fi < 0.333$	17,764	23,108	8
$0.167 < Fi$		17,764	10
합계			72

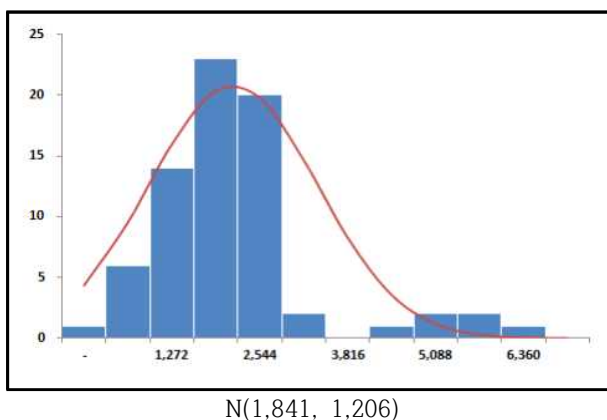
주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3) 퇴직급여(판매비와관리비)

퇴직급여는 퇴직금지급액뿐만 아니라 충당금설정 비용을 포함하므로 비현금비용의 성격이 강하고 업체별 설정방식에 따라 업체 간 편차가 큼에 따라 이러한 차이를 해소하기 위하여 연간 총 급여의 1개월분(=급여 $\times$ 1/12)만큼 퇴직급여를 재산정하였다. 판매비와 관리비 퇴직급여 재산정 결과, 평균 1,841원, 표준편차 1,206원, 평균대비 표준편차비율이 65.47%(조정전 141.63%)로 업체간 퇴직급여 설정방식에 따른 편차가 해소된 것으로 분석된다.

<표 I -133> 경기도 버스업체별 퇴직급여(판매비와관리비) 재산정 결과

(단위: 원/대)



Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	업체수
$0.833 \leq Fi$	3,006		6
$0.677 \leq Fi < 0.833$	2,395	3,006	8
$0.500 \leq Fi < 0.677$	1,841	2,395	16
$0.333 \leq Fi < 0.500$	1,321	1,841	19
$0.167 \leq Fi < 0.333$	677	1,321	15
$0.167 < Fi$		677	8
합계			72

주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3.5.4 버스유형별 인정원가

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

<표 I -134> 경기도 시내·외 버스유형별 운송원가(인정원가)

구 분	연간 총원가 (천원)	연간 가동대수 (대)	1일 대당 원가 (원/대)	원가비율
전체버스-합계	2,291,121,328	3,966,931	577,555	100.00%
시내버스-소계	1,855,382,435	3,308,958	560,715	80.98%
시내버스-광역급행	70,321,763	116,256	604,888	3.07%
시내버스-직행좌석	408,419,601	634,154	644,038	17.83%
시내버스-경기순환	9,452,458	14,939	632,737	0.41%
시내버스-좌석버스	59,065,023	101,476	582,061	2.58%
시내버스-일반(대)	1,039,338,057	1,877,346	553,621	45.36%
시내버스-일반(중)	259,604,594	541,469	479,445	11.33%
시내버스-맞춤형버스	9,180,939	23,318	393,733	0.40%
시외버스-소계	435,738,893	657,973	662,244	19.02%
시외버스-직행	337,823,094	520,970	648,450	14.74%
시외버스-일반	750,511	1,180	636,026	0.03%
시외버스-공항	97,165,288	135,823	715,381	4.24%

3.5.5 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 95.71%로서 실제원가대비 인정원가의 비율이 가장 높은 업체는 108.26%이고, 가장 낮은 업체는 55.85%로 나타나고 있으며, 100%를 초과하는 업체는 13개(18.06%)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 95.71% 이상인 업체가 전체업체 72개¹⁴⁾ 중 49개(59.72%)로 나타나고 있다. 또한 인정비율이 높은 수준인 102.37% 이상인 업체는 5개(6.94%)로 분석되었으며, 인정비율이 낮은 수준인 89.06% 미만인 업체는 6개(8.33%)로 나타나고 있다.

<표 1-135> 경기도 시내·외 버스 운송원가항목별 실제원가와 인정원가 비교

(단위: 천원)

대분류	소분류	실제원가	인정원가	조정금액	조정비율
A. 재료비	A1. 연료비	278,352,004	276,566,391	-1,785,613	-0.64%
B. 노무비	B3. 퇴직급여	92,985,125	89,021,578	-3,963,547	-4.26%
D. 판매비와관리비	D2. 퇴직급여	12,131,376	6,803,284	-5,328,092	-43.92%
C. 경비	C4. 감가상각비	131,847,195	130,447,737	-1,399,458	-1.06%
C. 경비	C1. 전력가스수도비+수선 및 소모품비+기타	26,205,275	14,000,895	-12,204,380	-46.57%
C. 경비	C8. 차량보험료	80,037,573	69,844,025	-10,193,548	-12.74%
C. 경비	C13. 사고처리비	3,370,740	-	-3,370,740	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D1. 급여(임원)	27,775,618	20,417,997	-7,357,621	-26.49%
D. 판매비와 관리비	D5. 접대비	1,785,639	-	-1,785,639	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D6. 감가상각비	5,003,659	-	-5,003,659	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D7. 무형(이연)자산상각비	3,562,329	-	-3,562,329	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D10. 대손상각비	87,566	-	-87,566	-100.00%
D. 판매비와 관리비	D13. 기타	9,046,399	-	-9,046,399	-100.00%
계		672,190,498	607,101,908	-65,088,590	-9.68%

인정단가를 적용하는 원가 항목에 대해 살펴보면, 인정원가 적용시 보조금 차감전 연료비(경유)의 차감비율은 0.64%이며, 금액적으로는 1,785,613천원이 실제원가에서 차감되었으며, 전력가스수도비 등 경비(C1, C5, C14)의 차감금액은 12,204,380천원, 차량보험료의 차감금액은 10,193,548천원, 임원급여의 차감금액은 7,357,621천원으로 나타났다.

원가항목을 재산정한 퇴직급여 및 감가상각비에 대하여 살펴보면, 인정원가 적용시 퇴직급여(노무비+판매비와관리비: B3, D2)의 차감비율이(조정금액/실제원가) 8.84%, 감가상각비의 차감비율이 1.06%로 나타났다. 금액적으로는 퇴직급여가 9,291,639천원만큼 실제원가에서 차감되었으며, 감가상각비는 1,399,458천원이 실제원가에서 차감되었다.

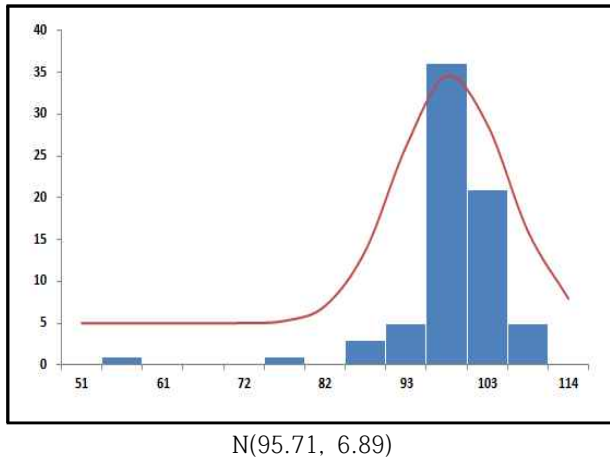
원가항목 중 제외대상인 사고처리비 및 일반감가상각비, 무형(이연)자산상각비, 접대비, 대손상각비, 판매비 기타에 대하여 살펴보면, 실제원가는 22,856,332천원이었으며 인정원가 적용시 전액 차감되었다.

14) 73개 업체 중 기타(마을/전세)업체인 대화관광 제외하면 72개

인정원가를 적용함에 따라 실제원가에서 차감된 원가금액은 총 65,088,590천원으로서 전력가스수도비 등 경비가 차지하는 비중이 18.75%로 가장 높다.

<표 I -136> 경기도 시내·외 버스업체별 실제 운송원가 중 인정비율 비교

(단위: %)



Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	102.37		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	98.88	102.37	13
$0.500 \leq Fi < 0.677$	95.71	98.88	25
$0.333 \leq Fi < 0.500$	92.74	95.71	18
$0.167 \leq Fi < 0.333$	89.06	92.74	5
$0.167 < Fi$		89.06	6
합계			72

주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3.6 인정원가기준 운송수지 분석

인정원가를 적용한 운송원가와 운송수입¹⁵⁾을 이용하여 업체별 노선별 운송수지(운송수입-운송원가)를 산정한다.

3.6.1 분석방법론¹⁶⁾

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 2019년 업체별 실적기준 운송원가의 각 비용항목에 인정원가제를 적용하여 산정된 운송원가를 기준으로 하여 운송수지(운송수입-운송원가 또는 운송수입/운송원가)를 산정한다.

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

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

<표 I -137> 인정원가 적용시 운송원가 구성항목 및 노선별 배부기준(2019년)

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

<표 I -137> 인정원가 적용시 운송원가 구성항목 및 노선별 배부기준(2019년)(계속)

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

3.6.2 버스유형별 운송수지¹⁷⁾

경기도 버스유형별 운송수입금 대비 이익률을 살펴보면, 시내버스의 경우 (-)4.8%, 시외버스는 (-)1.2%의 손익이 발생하는 것으로 분석되며, 전체적으로는 (+)1.7%의 운송수지 적자가 발생하고 있다.

시내버스 유형별 운송수지를 살펴보면 시내버스는 모든 유형의 경우 손실이 발생하고 있으며, 특히 시내버스-경기순환의 손실률이 가장 큰 것으로 나타나고 있다. 시외버스의 경우 시외-공항버스를 제외하고는 적자인 것으로 나타나고 있다.

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

<표 I -138> 경기도 시내·외 버스유형별 운송수지(인정원가 적용 후)¹⁸⁾

(단위: 천원, 대)

구 분	운송수입금	운송원가	운송수지	이익률	연간 가동대수
전체버스-합계	2,201,170,901	2,291,121,328	-89,950,427	-4.1%	3,966,931
시내버스-소계	1,770,533,119	1,855,382,435	-84,849,316	-4.8%	3,308,958
시내버스-광역급행	63,590,775	70,321,763	-6,730,988	-10.6%	116,256
시내버스-직행좌석	380,193,053	408,419,601	-28,226,548	-7.4%	634,154
시내버스-경기순환	7,516,465	9,452,458	-1,935,993	-25.8%	14,939
시내버스-좌석버스	52,122,181	59,065,023	-6,942,842	-13.3%	101,476
시내버스-일반(대)	1,030,506,454	1,039,338,057	-8,831,603	-0.9%	1,877,346
시내버스-일반(중)	229,784,289	259,604,594	-29,820,305	-13.0%	541,469
시내버스-맞춤형버스	6,819,902	9,180,939	-2,361,037	-34.6%	23,318
시외버스-소계	430,637,782	435,738,893	-5,101,111	-1.2%	657,973
시외버스-직행	324,322,535	337,823,094	-13,500,559	-4.2%	520,970
시외버스-일반	474,341	750,511	-276,170	-58.2%	1,180
시외버스-공항	105,840,906	97,165,288	8,675,618	8.2%	135,823

<표 I -139> 경기도 시내·외 버스유형별 가동대당 운송수지(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)

구 분	가동대당 운송수입금	가동대당 운송원가	가동대당 운송수지	이익률
전체버스-합계	554,880	577,555	-22,675	-4.1%
시내버스-소계	535,073	560,715	-25,642	-4.8%
시내버스-광역급행	546,990	604,888	-57,898	-10.6%
시내버스-직행좌석	599,528	644,038	-44,511	-7.4%
시내버스-경기순환	503,144	632,737	-129,593	-25.8%
시내버스-좌석버스	513,642	582,061	-68,419	-13.3%
시내버스-일반(대)	548,917	553,621	-4,704	-0.9%
시내버스-일반(중)	424,372	479,445	-55,073	-13.0%
시내버스-맞춤형버스	292,478	393,733	-101,255	-34.6%
시외버스-소계	654,491	662,244	-7,753	-1.2%
시외버스-직행	622,535	648,450	-25,914	-4.2%
시외버스-일반	401,984	636,026	-234,042	-58.2%
시외버스-공항	779,256	715,381	63,874	8.2%

18) 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 -140> 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	689	89,786,800	1,988	-174,636,115	2,677	-84,849,315
시외	122	43,299,479	282	-48,400,591	404	-5,101,112
계	811	133,086,279	2,270	-223,036,706	3,081	-89,950,427

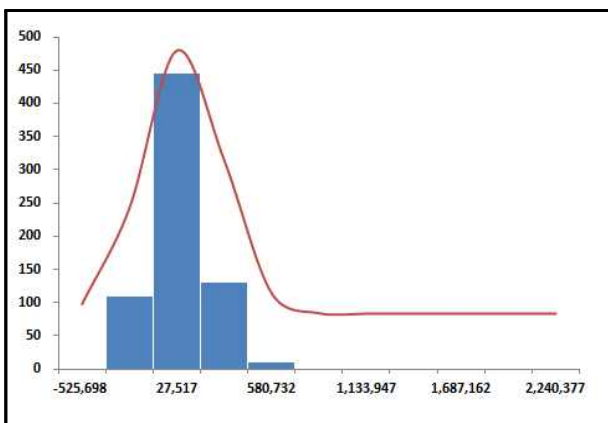
경기도 시내·외 버스 3,081개 노선 중 2,270개 노선(73.68%)이 적자인 것으로 나타나고 있으며, 각 유형별로는 시내버스가 전체 노선의 74.26%, 시외버스는 69.80%가 적자인 것으로 분석된다. 경기도 시내·외 버스 노선 중 70%를 초과하는 노선이 손실을 보이고 있으며 총 운송수지는 899억 상당의 적자인 것으로 나타나고 있다.

1) 시내버스-일반(대형)

경기도 전체 시내-일반(대형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 해당 운송수지 적자는 75,226원, 표준편차는 214,321원으로 평균대비 표준편차의 비율이 284.9%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 703개 노선 중 497개 노선(70.7%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -141> 경기도 시내버스-일반(대형) 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(-75,226, 214,321)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	131,827		46
$0.677 \leq Fi < 0.833$	23,218	131,827	113
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-75,226	23,218	182
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-167,736	-75,226	159
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-282,279	-167,736	129
$0.167 < Fi$		-282,279	74
합계			703

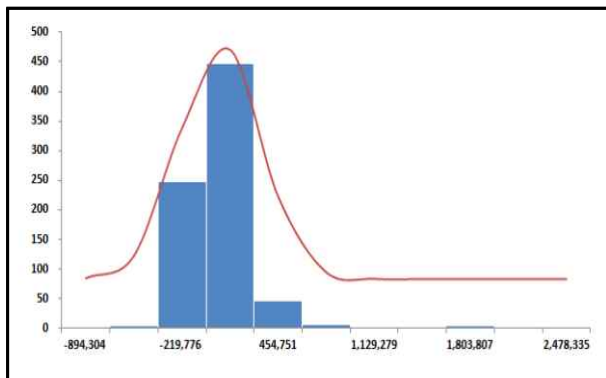
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

2) 시내버스-일반(중형)

경기도 전체 시내-일반(중형)의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 121,659원, 표준편차는 262,691원으로 평균대비 표준편차의 비율이 215.92%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 762개 노선 중 633개 노선(83.07%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -142> 경기도 시내버스-일반(중형) 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(-121,659, 262,691)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	132,124		54
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-998	132,124	77
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-121,659	-998	190
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-235,048	-121,659	220
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-375,442	-235,048	173
$0.167 < Fi$		-375,442	48
합계			762

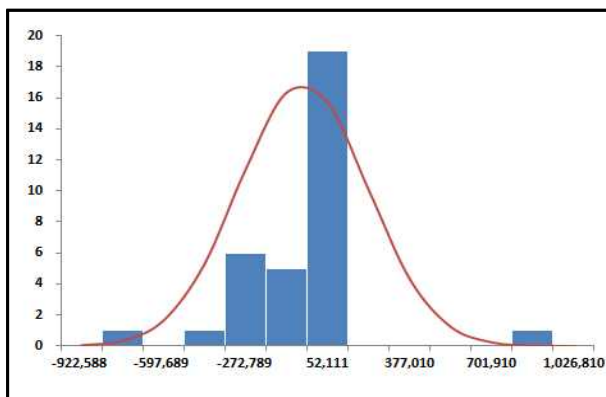
주: 통계상 이상점(outlier)을 제거하기 위해 1개 노선 및 벽지/공영노선은 제외

3) 시내버스-좌석

경기도 전체 시내-좌석버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 127,064원, 표준편차는 251,584원으로 평균대비 표준편차의 비율이 198.00%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 33개 노선 중 26개 노선(78.79%)이 적자인 것으로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



N(-127,064, 251,584)

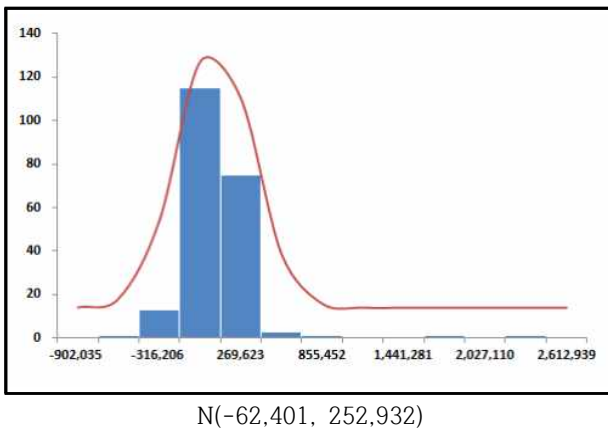
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	115,989		1
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-11,504	115,989	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-127,064	-11,504	12
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-235,658	-127,064	5
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-370,116	-235,658	3
$0.167 < Fi$		-370,116	5
합계			33

4) 시내버스-직행좌석

경기도 전체 시내-직행좌석의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 62,401원, 표준편차는 252,932원으로 평균대비 표준편차의 비율이 405.33%로 노선간 운송수지 편차가 매우 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 210개 노선 중 146개 노선(69.52%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -144> 경기도 시내버스-직행좌석 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



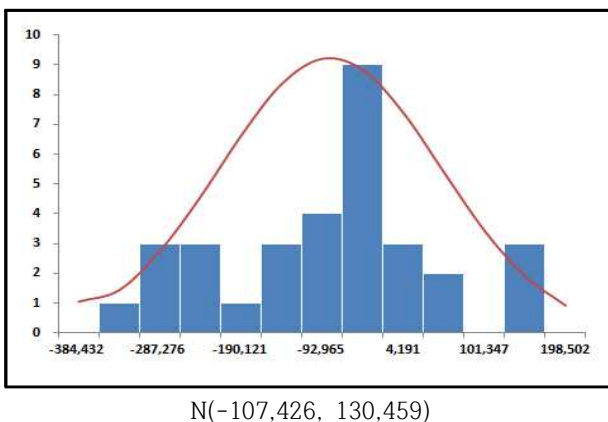
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	181,954		7
$0.677 \leq Fi < 0.833$	53,777	181,954	19
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-62,401	53,777	87
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-171,578	-62,401	46
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-306,756	-171,578	35
$0.167 < Fi$		-306,756	16
합계			210

5) 시내버스-광역급행

경기도 전체 시내-광역급행의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 107,426원, 표준편차는 130,459원으로 평균대비 표준편차의 비율이 121.44%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 32개 노선 중 27개 노선(84.38%)이 적자인 것으로 분석된다.

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

(단위: 원/대)



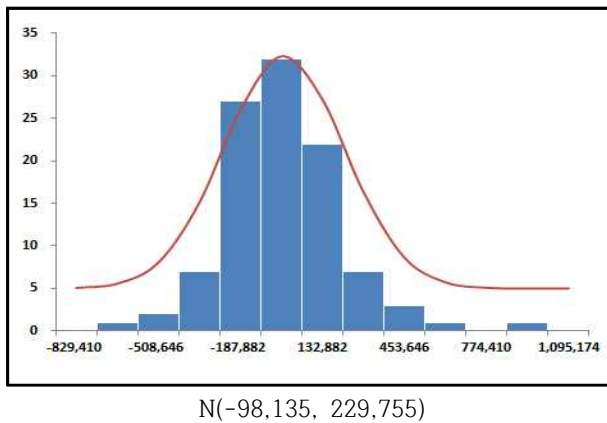
Fi	이상(≥)	미만(<)	노선수
$0.833 \leq Fi$	18,609		5
$0.677 \leq Fi < 0.833$	-47,503	18,609	3
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-107,426	-47,503	11
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-163,738	-107,426	4
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-233,461	-163,738	2
$0.167 < Fi$		-233,461	7
합계			32

6) 시내버스-맞춤형버스

경기도 전체 시내-맞춤형버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 해당 운송수지 적자는 98,135원, 표준편차는 229,755원으로 평균대비 표준편차의 비율이 234.12%로 노선간 운송수지 편차가 큰 것으로 나타나고 있다. 또한, 전체 103개 노선 중 75개 노선 (72.82%)이 적자인 것으로 분석된다.

<표 I -146> 경기도 시내버스-광역급행 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



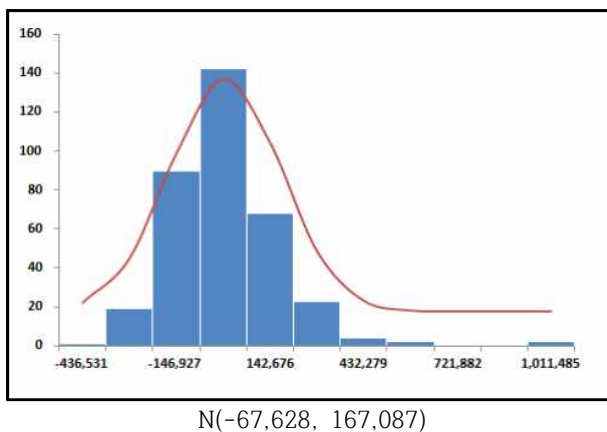
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	123,829		13
$0.677 \leq Fi < 0.833$	7,398	123,829	14
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-98,135	7,398	19
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-197,307	-98,135	22
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-320,098	-197,307	25
$0.167 < Fi$		-320,098	10
합계			103

7) 시외버스-직행

경기도 전체 시외-직행버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있다. 노선별 평균 1일 해당 운송수지 적자는 67,628원, 표준편차는 167,087원으로 평균대비 표준편차의 비율이 247.07%로 나타나고 있으며, 시외버스-직행노선 351개 중 253개 노선(72.08%)이 적자로 나타나고 있다.

<표 I -147> 경기도 시외버스-직행 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



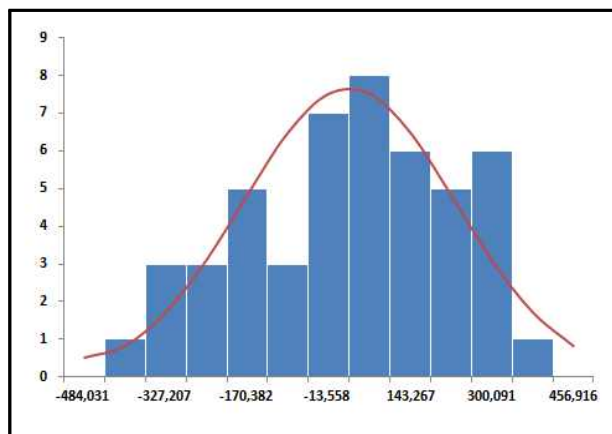
Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	93,792		44
$0.677 \leq Fi < 0.833$	9,119	93,792	44
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-67,628	9,119	68
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-139,750	-67,628	78
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-229,049	-139,750	74
$0.167 < Fi$		-229,049	43
합계			351

8) 시외버스-공항

경기도 전체 시외-공항버스의 운송수지는 적자인 것으로 나타나고 있으며, 노선별 평균 1일 대당 운송수지 적자는 13,801원, 표준편차는 203,116원으로 평균대비 표준편차의 비율이 1,471.78%로 나타나고 있으며, 시외버스-공항노선 48개 중 24개 노선(50.00%)이 적자인 것으로 나타나고 있다.

<표 I -148> 경기도 시외버스-공항 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(-13,801, 203,116)

Fi	이상($\geq$)	미만($<$)	노선수
$0.833 \leq Fi$	182,427		9
$0.677 \leq Fi < 0.833$	79,496	182,427	7
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-13,801	79,496	10
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-101,474	-13,801	7
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-210,028	-101,474	6
$0.167 < Fi$		-210,028	9
합계			48

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 -149> 경기도 기타유형 노선별 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 개, 원)

구 분	시내-경기순환	시외-일반버스
노선수	6	4
노선별 평균 1일 대당 수지	-222,111	-241,987
표준편차	170,866	29,284

3.6.3 버스업체 운송수지¹⁹⁾

운영개선지원금 산정을 위하여 운송수입금²⁰⁾에 인정원가를 적용한 운송원가기준으로 업체 운송수지를 분석한 결과는 다음과 같다.

<표 1-150> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 업체(인정원가 적용 후)

(단위: 천원)

구분	흑자업체		적자업체		계	
	업체수	운송수지	업체수	운송수지	업체수	운송수지
시내	17	13,249,764	48	-98,099,078	65	-84,849,314
시외	9	19,591,015	5	-24,692,128	14	-5,101,113
계	26	32,840,779	53	-122,791,206	79	-89,950,427

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

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

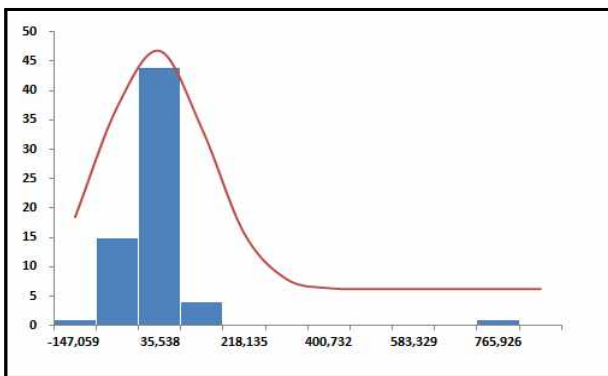
1) 시내버스

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 65개 업체 중 48개 업체(73.85%)의 운송수지가 적자인 것으로 나타나고 있으며, 시내버스 업체별 1일 대당 평균 운송수지는 -19,104, 표준편차는 108,810원으로 나타나고 있다.

<표 I -151> 경기도 시내버스 업체 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(-19,104, 108,810)

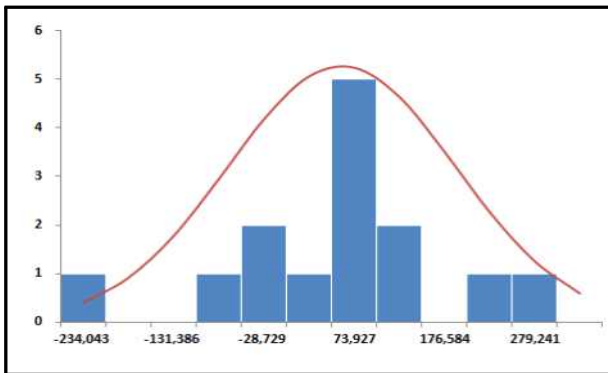
Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	86,016		1
$0.677 \leq Fi < 0.833$	30,875	86,016	5
$0.500 \leq Fi < 0.677$	-19,104	30,875	23
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-66,072	-19,104	23
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-124,225	-66,072	10
$0.167 < Fi$		-124,225	3
합계			65

2) 시외버스

시외버스를 운영하고 있는 14개 업체 중 5개 업체(35.71%)의 운송수지가 적자이며, 업체별 1일 대당 평균 운송수지는 34,211원, 표준편차는 128,623원으로 나타나고 있다. 시외버스 업체의 평균대비 표준편차의 비율이 375.97%로 나타나고 있으며, 업체간 운송수지의 편차가 매우 큰 것으로 분석된다.

<표 I -152> 경기도 시외버스 업체 운송수지 비교(인정원가 적용 후)

(단위: 원/대)



N(34,211, 128,623)

Fi	이상(≥)	미만(<)	업체수
$0.833 \leq Fi$	158,472		2
$0.677 \leq Fi < 0.833$	93,291	158,472	1
$0.500 \leq Fi < 0.677$	34,211	93,291	5
$0.333 \leq Fi < 0.500$	-21,308	34,211	2
$0.167 \leq Fi < 0.333$	-90,050	-21,308	3
$0.167 < Fi$		-90,050	1
합계			14

주: 운행실적이 없는 1개 업체(대화관광) 제외

3.7 운영개선지원금 산정기준 운송수지 분석²¹⁾

운영개선지원금 산정을 위한 업체 운송수지는 버스업체 운송수입금에 업체 정부보조금 중 국가 유공자손실지원²²⁾보조금과 전략노선자부담금²³⁾, 광고수입²⁴⁾을 포함한 총수입금에 인정원가를 적용한 운송원가를 기준으로 분석한 결과는 다음과 같다.

<표 I -153> 경기도 시내·외 버스 흑자/적자 업체(운영개선지원금 산정기준)

(단위: 천원)

구분	흑자업체		적자업체		계	
	업체수	운송수지	업체수	운송수지	업체수	운송수지
시내	30	22,049,216	34	-56,233,106	64	-34,183,890
시외	9	19,659,535	4	-16,859,077	13	2,800,458
계	39	41,708,751	38	-73,092,183	77	-31,383,432

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

22) 국가유공자손실지원 보조금 : 시내버스 2,016,551천원, 시외버스 242,675천원

23) 전략노선자부담금 : 시내버스 348,218천원, 시외버스 13,509천원

24) 광고수입 : 시내버스 23,007,123천원, 시외버스 7,592,406천원

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

2019년도 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 2019년도 시내 및 시외버스 노선 중 73.68%에 해당하는 노선의 운송수지가 적자인 것으로 나타나고 있으며 전체 업체 중 32개 업체(48.48%)가 경상손실이 발생하고 있는 것으로 나타나고 있다.

2018년도 대비 2019년도 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 -154> 경기도 버스업체 수익성 및 재무현황 비교(2018, 2019년)

(단위: 천원)

구 분	세부지표	2018년	2019년	비 고
노선 수익성	흑자노선수(비율)	883(28.60%)	811(26.31%)	인정원가 적용후
	적자노선수(비율)	2,204(71.40%)	2,270(73.68%)	
	운송수지	-34,943,958	-89,950,427	수지악화
업체 수익성	흑자업체수(비율)	28(36.36%)	26(32.91%)	흑자업체수 감소
	적자업체수(비율)	49(63.64%)	53(67.09%)	적자업체수 증가
	경상이익	-12,596,992	17,176,412	손익개선
	EBITDA	176,700,431	181,246,629	손익개선
	경상이익률	-1.49%	7.39%	손익개선
	EBITDA율	7.94%	8.18%	손익개선
자산 및 자본운영	자본규모	582,387,870	598,727,986	자본규모 증가
	자산규모	1,619,005,628	1,700,512,664	자산규모 증가
안전성	부채비율	177.99%	184.02%	재무상태 악화
	자본잠식업체	22(33.85%)	23(34.85%)	재무상태 악화
	유동성비율	72.95%	90.39%	재무상태 악화

이와 같은 결과는 다음과 같은 사실을 시사하고 있다.

첫째, 경기도 시내·외 버스의 각 노선에 대한 운송수지 산정 결과, 2019년은 2018년도에 비하여 운송수지가 악화되었다.

둘째, 경기도 시내·외 버스업체의 경상수지 및 EBITDA 등 전반적으로 업체의 수익성 지표는 소폭 개선되는 추세를 보이고 있으며 각 업체를 기준으로 할 경우 2018년도와 비교하여 흑자업체 수는 감소(2018년: 28개 → 2019년: 26개)하고, 적자업체수는 증가(2018년: 49개 → 2019년: 53개)한 것으로 나타나고 있으며, 적자업체의 경우에 평균 적자규모가 증가한 것으로 나타나고 있다. 또한, 경기도 버스산업 전체적으로 2018년도와 비교하여 2019년도 경상이익은 흑자전환 되었다.

셋째, 버스업체의 자본현황을 검토한 결과 전체 66개 업체(기타사업비율이 큰 7개회사 제외) 중 23개 업체(34.85%)가 완전자본잠식 상태이며, 2개 업체가 부분적으로 자본이 잠식된 상황인 것으로 파악되는 등 재무구조가 부실한 업체가 전체 업체의 37.88%를 차지하였다. 또한 2018년의 재무구조가 부실한 업체는 65개(기타사업비율이 큰 5개회사 및 코레일네트웍스 제외) 업체 중 25개 업체(38.46%)로 전년 대비 2019년의 재무구조가 소폭 개선되었다.

넷째, 2018년 대비 경기도 버스업체의 총자산규모는 815억원 증가하고 부채규모는 651억원 증가하여, 자본규모는 163억원이 증가한 것으로 나타나고 있다. 2019년도의 경우 산업 전체적으로는 경상이익이 발생하였으나 평균부채비율은 전기 대비 6.03%p가량 증가한 것으로 나타나고 있다. 2019년 경기도 버스업체의 차입금규모는 2018년 대비 176억원 감소하여 외부자금조달이 다소 감소한 것으로 나타나며, 외부자금조달이 감소하였으나 경상이익이 발생하여 2018년 대비 총자산 규모는 증가한 것으로 분석된다.

본 용역에서는 재정지원금의 산정을 위하여 2019년도 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 65,088백만원(실제원가의 2.7%)이다.

일반 및 재무현황 조사결과 산정된 버스업체의 2019년도 운송수지는 시내버스의 경우 (-)84,849백만원, 시외버스의 경우 (-)5,101백만원으로 분석되었으며, 전체적으로는 (-)89,950백만원만큼 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.

한편, 조사지 H1(월별 운송수입금)에 기재되는 카드 운송수입금의 경우 교통카드사의 최종 실적정산 내역과 다소 상이한데, 이 부분에 대한 검토 및 개선이 필요할 것이다. 또한 현재 현금수입금은 BMS에 별도로 입력하는 절차가 없으나 현금수입금을 BMS에 적시에 입력함으로써 현금수입금에 대한 신뢰성 제고 효과를 기대할 수 있을 것이다.