2015년 시외버스 비수익노선 교통량 조사 및 경영수지 분석 용역

최종보고서
2016. 01

충청남도
Chungcheongnam-do

제 출 문

충청남도지사 귀하

본 보고서를 「2015년 시외버스 비수익노선 교통량 조사 및 경영수지 분석 용역」의 최종보고서로 제출합니다.

2016. 01

충남연구원

원장 강 현 수

목 차

제1장 과업의 개요 ····· 1

제1절 과업의 배경 및 목적 ····· 3

1. 과업의 배경 ····· 3

2. 과업의 목적 ····· 3

제2절 과업의 범위 ····· 4

1. 공간적 범위 ····· 4

2. 시간적 범위 ····· 4

3. 내용적 범위 ····· 4

제2장 시외버스 업체 현황 및 재정지원 관련 법·제도 ····· 5

제1절 업체 현황 ····· 7

1. 금남 고속 ····· 7

2. 충남 고속 ····· 8

3. 한양 고속 ····· 9

4. 삼흥 고속 ····· 10

5. 중부 고속 ····· 11

제2절 재정지원 관련 법·제도 ····· 12

1. 여객자동차 운수사업법 ····· 12

2. 충청남도 여객자동차 운송사업 지원 조례 ····· 14

제3장 비수익노선 교통량 조사 및 운송손실액 산정 ····· 15

제1절 전년 대비 수송실적 ····· 17

제2절 비수익노선 교통량 조사 개요 ····· 18

1. 조사 목적 ····· 18
2. 조사 시기 ····· 18
3. 조사 방법 및 조사 지점 ····· 19
4. 조사 대상 ····· 20
제3절 운송손실액 산정 ····· 23
1. 운송손실액 산정 방법 ····· 23
2. 5개 업체 총 운송손실액 산정 결과 ····· 25
3. 업체별 운송손실액 산정 결과 ····· 26
제4장 운수업체 경영수지 분석 ····· 31
제1절 업체별 보조금 집행현황 실사 ····· 33
1. 실사 절차 ····· 33
2. 실사 결과 ····· 34
제2절 업체별 재무 분석 ····· 35
1. 재무 분석기준 ····· 35
2. 재무제표 주요항목 ····· 36
3. 재무 분석 결과 ····· 37
제3절 업체별 운송원가 산정 결과 ····· 44
1. 분석자료 및 검증 ····· 44
2. 표준 운송원가 산정 결과 ····· 46
제5장 결론 및 제언 ····· 47
제1절 결론 ····· 49
제2절 제언 ····· 50
◈ 부 록 ····· 51
부록 1. 시외버스 요금현황 ····· 53

부록 2. 시외버스운송사업 회계처리 기준 ····· 56
부록 3. 지역별 표준운송원가 산정 방법 ····· 60
부록 4. 시외버스요금 산정기준 ····· 62
부록 5. 버스교통정보시스템(BIMS) ····· 69
부록 6. 버스경영수지분석시스템(BCS) ····· 71

◈ 참고문헌 ····· 73

표 목 차

[표 1-1] 5개 시외버스 업체 비수익노선 현황 ····· 4

[표 2-1] 금남고속 본사 및 영업소 위치 ····· 7
[표 2-2] 금남고속 차량 및 인력 현황 ····· 8
[표 2-3] 충남고속 본사 및 영업소 위치 ····· 8
[표 2-4] 충남고속 차량 및 인력 현황 ····· 9
[표 2-5] 한양고속 본사 및 영업소 위치 ····· 9
[표 2-6] 한양고속 차량 및 인력 현황 ····· 10
[표 2-7] 삼흥고속 본사 및 영업소 위치 ····· 10
[표 2-8] 삼흥고속 차량 및 인력 현황 ····· 11
[표 2-9] 중부고속 본사 및 영업소 위치 ····· 11
[표 2-10] 중부고속 차량 및 인력 현황 ····· 11
[표 2-11] 여객자동차 운수사업법 ····· 12
[표 2-12] 충청남도 여객자동차 운수사업 지원 조례 ····· 14

[표 3-1] 전년 대비 수송실적 현황 ····· 17
[표 3-1] 업체별 계통 내역 종합 ····· 20
[표 3-2] 금남고속 계통내역 ····· 20
[표 3-3] 충남고속 계통내역 ····· 21
[표 3-4] 한양고속 계통내역 ····· 21
[표 3-5] 삼흥고속 계통내역 ····· 22

[표 3-6] 중부고속 계통내역 ····· 22
[표 3-7] 운송손실액 추정을 위한 정류장별 승·하차 인원, 재차인원 정리(예시) ····· 23
[표 3-8] 업체별 운송손실액 산출 명세서(예시) ····· 24
[표 3-9] 기준승차인원 산출근거(요금 현황) ····· 24
[표 3-10] 기준승차인원 산출근거(km당 원가) ····· 24
[표 3-11] 기준승차인원 산출근거(기준승차인원) ····· 25
[표 3-12] 5개 업체 운송손실액 산정 결과 ····· 25
[표 3-13] 금남고속 운송손실액 산정 결과 ····· 26
[표 3-14] 충남고속 운송손실액 산정 결과 ····· 27
[표 3-15] 한양고속 운송손실액 산정 결과 ····· 28
[표 3-16] 삼흥고속 운송손실액 산정 결과 ····· 29
[표 3-17] 중부고속 운송손실액 산정 결과 ····· 29

[표 4-1] 업체별 실사 절차 ····· 33
[표 4-2] 업체별 실사 결과 ····· 34
[표 4-3] 버스업체 재무 분석 기준(안정성) ····· 35
[표 4-4] 버스업체 재무 분석 기준(수익성) ····· 35
[표 4-5] 주요 재무지표 점수표 (전체 산업 대비) ····· 35
[표 4-6] 재무제표 주요항목(2014년) ····· 36
[표 4-7] 재무제표 주요항목(2013년) ····· 36
[표 4-8] 재무 분석(유동비율) ····· 37
[표 4-9] 재무 분석(부채비율) ····· 39
[표 4-10] 재무 분석(차입금의존도) ····· 39
[표 4-11] 재무 분석(이자보상비율) ····· 40
[표 4-12] 재무 분석(부채비율) ····· 41

[표 4-13] 재무 분석(당기순이익률) ····· 41
[표 4-14] 재무 분석(총자본영업이익률) ····· 42
[표 4-15] 재무 분석 분석 결과 ····· 42
[표 4-16] 원가항목의 구분과 계산방법 ····· 45
[표 4-17] 표준 운송원가 산정 결과(대당원가) ····· 46

그 림 목 차

[그림 3-1] 조사 지점 및 조사원 배치 ····· 19

제1장 과업의 개요

제1절 : 과업의 배경 및 목적
제2절 : 과업의 범위

제1절 과업의 배경 및 목적

1. 과업의 배경

❍ 대중교통수단인 버스는 경제력이 상대적으로 낮은 주민의 이동서비스를 제공하며 시간과 공간의 연속적인 사회활동을 가능하게 하여 지역의 경제활동을 지원하는 수단임

❍ 최근 개인교통수단인 자가용의 증가, 고속철도의 확산, 인구감소 및 고령화 등으로 지역 간 버스이용객이 지속적으로 감소하고 있음

❍ 이용객의 감소는 왕복운행 서비스를 제공하는 버스의 운행특성을 감안할 때 서비스 제공을 위한 운행에 따른 운송손실을 증가시키는 직접적인 원인으로 작용하고 있음

❍ 충청남도는 시외버스 비수익노선에 대해 재정적자를 완화하기 위한 차원에서 업체로부터 신고 받은 비수익노선에 대하여 교통량 조사 등을 통한 확인절차를 거쳐 손실 범위 내에서 재정 지원을 하고 있음

❍ 이와 같은 재정지원 체계에서 합리적으로 재정지원을 하기 위해서는 신고받은 비수익노선에서 발생하는 손실의 범위가 어느 정도인지를 객관적으로 분석하는 과정이 필요함

2. 과업의 목적

❍ 시외버스 비수익노선의 교통량 조사 및 분석을 통해 2016년 비수익노선의 손실범위를 파악하고, 2014년 보조금의 집행현황 점검 및 경영수지 개선방안을 제안하는데 과업의 목적이 있음

제2절 과업의 범위

1. 공간적 범위

❍ 충청남도에는 5개 시외버스 업체가 있으며, 업체로부터 신고된 도내를 기·종점으로 운행되는 비수익노선은 52개임

[표 1-1] 5개 시외버스 업체 비수익노선 현황

업 체 명	위치	비수익노선 운행계통(개)
합계	-	52
금남고속	대전광역시 중구 유등천동로 340	20
충남고속	예산군 예산읍 산성리 647	15
한양고속	예산군 예산읍 신례원리 247-8	8
삼흥고속	공주시 신관동 594-15	6
중부고속	대전광역시 중구 산성동 759-33	3

2. 시간적 범위

❍ 교통량 조사의 시간적 범위는 2015년이고, 경영수지 분석은 2014년 재무제표(결산서) 등을 포함한 2015년 최근 자료임

3. 내용적 범위

❍ 비수익노선 교통량 조사 및 운송손실액 추정

❍ 시외버스 운송업체 경영수지 분석(보조금 집행현황 실사, 재무 분석, 운송원가 산정)

제2장 시외버스 업체 현황 및 재정지원 관련 법·제도

제1절 : 시외버스 업체 현황
제2절 : 재정지원 관련 법·제도

제1절 업체 현황

1. 금남 고속

1) 본사 및 영업소

❍ 2015년 12월 기준 금남고속은 12개의 영업소와 출장소가 있고, 본사는 대전광역시 중구에 위치하고 있음

[표 2-1] 금남고속 본사 및 영업소 위치

본사 및 영업소명		주소
본사		대전광역시 중구 유등천동로 340
영업소	둔산청사영업소	대전광역시 서구 청사로 189 유개승강장 옆 시외버스 둔산정류소
	동부영업소	대전광역시 동구 동서대로 1689 복합버스터미널 내
	유성영업소	대전광역시 유성구 계룡로 41-4 유성시외버스터미널 내
	논산영업소	충청남도 논산시 취암동 609-5번지 논산시외버스터미널 내
	부여영업소	충청남도 부여군 부여읍 사비로 83 부여시외버스터미널 내
	보령영업소	충청남도 보령시 터미널길 8 보령종합터미널 내
	공주영업소	충청남도 공주시 신관로 74 공주종합터미널 내
	청주영업소	충청북도 청주시 흥덕구 풍산로 14 청주시외버스터미널 내
	천안영업소	충청남도 천안시 동남구 만남로 43 천안종합터미널 내
	서울영업소	서울특별시 서초구 효령로 292 서울남부터미널 내
	성남영업소	경기도 성남시 분당구 성남대로925번길 16 성남종합터미널 내
	전주영업소	전라북도 전주시 덕진구 가리내로 24 전주시외버스터미널 내
출장소	아산출장소	충청남도 아산시 번영로 225 아산시외버스터미널 내
	서울출장소	서울특별시 광진구 강변역로 50 동서울종합터미널 내
	안산출장소	경기도 안산시 상록구 충장로 427 안산종합여객자동차터미널 내
	부천출장소	경기도 부천시 원미구 상동 539-1번지 부천터미널소풍 2층
	익산출장소	전라북도 익산시 익산대로 52 익산시외버스터미널 내
	부안출장소	전라북도 부안군 부안읍 석정로 210 부안고속터미널 내
	인천출장소	인천광역시 남구 연남로 35 인천종합터미널 내
	장항출장소	충청남도 서천군 장항읍 창선 2리 333-1번지 장항시외버스터미널 내
	군산출장소	전라북도 군산시 해망로 18 군산시외버스터미널 내
	예산출장소	충청남도 예산군 예산읍 금오대로 35-14 예산종합터미널 내
	세종출장소	세종특별자치시 나성동 531 세종 고속시외버스임시터미널 내
	관저출장소	대전광역시 서구 관저동 원앙마을아파트 402동 옆 (계백로변)

자료 : 금남고속 내부자료

2) 차량 및 인력 현황

❍ 2015년 12월 기준 금남고속은 차량 296대를 보유하고 있음

❍ 상근중인 인력은 총 519명으로, 임원 3명, 관리직 69명, 운전직 412명, 정비직 20명, 기타 15명이 근무하고 있음

[표 2-2] 금남고속 차량 및 인력 현황

구분	차량현황 (대수)	인력 현황					
		임원	관리직	운전직	정비직	기타	합계
대수/명	296	3	69	412	20	15	519
구성비(%)	-	0.6	13.3	79.3	3.9	2.9	100.0

자료 : 금남고속 내부자료
주) 인력 현황은 상근직에 한함

2. 충남 고속

1) 본사 및 영업소

❍ 2015년 12월 기준 강남, 서울, 인천, 대전 등 13개의 영업소가 있으며, 충남고속의 본사는 예산군에 위치하고 있음

[표 2-3] 충남고속 본사 및 영업소 위치

본사 및 영업소명		주소
본사		충청남도 예산군 예산읍 금오대로 35-14
영업소	강남 영업소	서울특별시 서초구 반포동 19-9
	서울 영업소	서울특별시 서초구 서초동 1446-1
	인천 영업소	인천광역시 남구 관교동 15
	대전 영업소	대전광역시 동구 용전동 68-2
	천안 영업소	충청남도 천안시 신부동 354-1
	서산 영업소	충청남도 서산시 동문동 309-3
	당진 영업소	충청남도 당진시 당진읍 수청리 979
	태안 영업소	충청남도 태안군 태안읍 남문리 701
	아산 영업소	충청남도 아산시 모종동 555-9
	예산 영업소	충청남도 예산군 예산읍 산성리 647
	홍성 영업소	충청남도 홍성군 홍성읍 고암리 1042
	청양 영업소	충청남도 청양군 청양읍 읍내리 208-4
	보령 영업소	충청남도 보령시 궁촌동 347

자료 : 충남고속 내부자료

2) 차량 및 인력 현황

❍ 2015년 12월 기준 충남고속은 차량 229대를 보유하고 있음

❍ 2015년 12월 기준 충남고속의 인력은 총 437명으로, 임원 2명, 관리직 113명, 운전직 300명, 정비직 22명이 근무하고 있음

[표 2-4] 충남고속 차량 및 인력 현황

구분	차량현황 (대수)	인력 현황				
		임원	관리직	운전직	정비직	합계
대수/명	229	2	113	300	22	437
구성비(%)	-	0.5	25.9	68.6	5.0	100.0

자료 : 충남고속 내부자료
주) 인력 현황은 상근직에 한함

3. 한양 고속

1) 본사 및 영업소

❍ 2015년 12월 기준 한양고속의 본사는 충청남도 서산시에 위치하며, 10개의 영업소가 있음

[표 2-5] 한양고속 본사 및 영업소 위치

본사 및 영업소명		주소
본사		충청남도 서산시 음암면 운암로 648-4
출장소	서울(남부)영업소	서울특별시 서초구 서초동 1446-1
	강남영업소	서울특별시 서초구 반포동 19-4
	성남영업소	경기도 성남시 분당구 야탑동 341
	인천영업소	인천광역시 남구 관교동 15
	천안영업소	충청남도 천안시 동남구 신부동 354-1
	대전영업소	대전광역시 동구 용전동 63-3
	당진영업소	충청남도 당진시 수청동 979
	서산영업소	충청남도 서산시 동문동 309-3
	태안영업소	충청남도 태안군 태안읍 남문리 701
	보령영업소	충청남도 보령시 궁촌동 347

자료 : 한양고속 내부자료

2) 차량 및 인력 현황

❍ 2015년 12월 기준 한양고속은 차량 119대를 보유하고 있음

❍ 2015년 12월 기준 한양고속의 인력은 총 233명으로, 임원 2명, 관리직 45명, 운전직 173명, 정비직 5명, 기타 8명이 근무하고 있음

[표 2-6] 한양고속 차량 및 인력 현황

구분	차량현황 (대수)	인력 현황					
		임원	관리직	운전직	정비직	기타	합계
대수/명	119	2	45	173	5	8	233
구성비(%)	-	0.9	19.3	74.3	2.1	3.4	100.0

자료 : 한양고속 내부자료
주) 인력 현황은 상근직에 한함

4. 삼흥 고속

1) 본사 및 영업소

❍ 2015년 12월 기준 삼흥고속의 본사는 공주시에 위치하며, 5개의 영업소가 있음

[표 2-7] 삼흥고속 본사 및 영업소 위치

본사 및 영업소명		주소
본사		충청남도 공주시 전막2길 10-3
출장소	공주영업소	충청남도 공주시 신관동 609
	서울영업소	서울특별시 서초구 서초동 1446-1
	청주영업소	충청북도 청주시 흥덕구 가경동 1449 청주터미널 3층 309호
	부여영업소	충청남도 부여군 부여읍 구아리 324
	천안영업소	충청남도 천안시 동남구 신부동 354-1

자료 : 삼흥고속 내부자료

2) 차량 및 인력 현황

❍ 2015년 12월 기준 삼흥고속은 차량 90대를 보유하고 있음

❍ 2015년 12월 기준 삼흥고속의 인력은 총 182명으로, 임원 2명, 관리직 38명, 운전직 126명, 정비직 6명, 기타 10명이 근무하고 있음

[표 2-8] 삼흥고속 차량 및 인력 현황

구분	차량현황 (대수)	인력 현황(명)					
		임원	관리직	운전직	정비직	기타	합계
대수/인원	90	2	38	126	6	10	182
구성비(%)	-	1.1	20.9	69.2	3.3	5.5	100.0

자료 : 삼흥고속 내부자료
주) 인력 현황은 상근직에 한함

5. 중부 고속

1) 본사 및 영업소

○ 2014년 12월 기준 중부고속의 본사는 대전에 위치하며, 출장소는 대전영업소 1개가 있음

[표 2-9] 중부고속 본사 및 영업소 위치

본사 및 영업소명		주소
본 사		대전광역시 중구 유등천동로 340
출장소	대전영업소	대전광역시 동구 용전동 68-2번지 중부고속 대전영업소

자료 : 중부고속 내부자료

2) 차량 및 인력 현황

○ 2015년 12월 기준 중부고속은 차량 114대를 보유하고 있음

○ 2015년 12월 기준 중부고속의 인력은 총 203명으로, 임원 3명, 관리직 17명, 운전직 177명, 정비직 6명이 근무하고 있음

[표 2-10] 중부고속 차량 및 인력 현황

구분	차량현황 (대수)	인력 현황				
		임원	관리직	운전직	정비직	합계
대수/명	114	3	17	177	6	203
구성비(%)	-	1.5	8.4	87.1	3.0	100.0

자료 : 중부고속 내부자료
주) 인력 현황은 상근직에 한함

제2절 재정지원 관련 법·제도

❍ 시외버스 비수익노선 재정지원에 관한 법규 내용은 다음과 같음

1. 여객자동차 운수사업법

❍ 여객자동차 운수사업법 제50조(재정지원)에서는 수익성이 없는 노선 운행의 경우 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 그 사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조할 수 있다고 명시되어 있음

[표 2-11] 여객자동차 운수사업법

구 분			내 용
여객자동차운수사업법	제5장 여객자동차운수사업의 진흥	제50조(재정지원)	① 국가는 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 〈개정 2009.5.27., 2013.3.23.〉 1. 자동차의 고급화나 터미널의 현대화 2. 수익성이 없는 노선의 운행 3. 공동시설이나 안전관리시설의 확충과 개선 4. 낡은 차량의 대체(代替) 5. 터미널의 이전이나 규모·구조·설비의 확충·개선 6. 여객자동차 운수사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충 또는 개선 7. 여객자동차운송가맹사업을 위하여 필요한 시설·설비의 설치 및 개선 8. 경제적·환경친화적 안전운전 및 관리를 지원하는 시설·장비의 확충과 개선 9. 그 밖에 여객자동차 운수사업을 진흥하기 위한 것으로서 국토교통부령으로 정하는 사항 ② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다. 〈개정 2009.5.27., 2014.1.28.〉 1. 여객자동차 운수사업자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우 2. 여객의 안전을 위한 교통안전시설을 확충하기 위하여 필요한 경우 3. 대중교통을 활성화하기 위하여 버스교통체계를 개선하는 경우 4. 터미널이용객의 편의를 증진하기 위하여 경영이 어려운 터미널사업을 계속하게 할 필요가 있는 경우 5. 여객자동차운송사업(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우만 해당한다)의 폐업 또는 감차를 통한 구조조정이 필요할 경우 6. 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우

[표 2-11] 여객자동차 운수사업법(표계속)

구 분			내 용
여객자동차운수사업법	제5장 여객자동차운수사업의 진흥	제50조(재정지원)	③ 국가는 지방자치단체가 제5조제3항의 지역별 수송력 공급계획을 초과하는 차량에 대하여 감차보상을 하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 이에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다. 〈신설 2009.5.27.〉 ④ 특별시장·광역시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자에게 유류(油類)에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등의 인상액에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 국토교통부장관이 정하여 고시한다. 〈신설 2012.2.1., 2013.3.23.〉 1. 「교육세법」 제5조제1항, 「교통·에너지·환경세법」 제2조제1항제2호, 「지방세법」 제136조제1항에 따라 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차 주행에 대한 자동차세 2. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세·교육세·부과금

출처 : 법제처, 여객자동차운수사업법 제50조, 2009. 5. 27, 2013. 3. 23 개정

2. 충청남도 여객자동차 운수사업 지원 조례

○ 충청남도 여객자동차 운수사업 지원 조례에 따라 비수익노선의 결손액 보전 및 지원에 대한 근거가 마련됨

[표 2-12] 충청남도 여객자동차 운수사업 지원 조례

구 분		내 용
충청남도 여객자동차 운수사업 지원 조례	제3조 (지원)	① 충청남도지사(이하 "도지사"라 한다)는 제4조의 어느 하나의 사업을 수행하는 운수사업자에 대하여 예산의 범위에서 그 사업 수행에 필요한 경비의 일부를 보조할 수 있다. ② 시장·군수는 법 제75조제2항에 따라 도지사로부터 면허 및 등록에 관한 권한을 위임받은 경우에는 제1항에 따른 지원을 할 수 있다. 이 경우 시·군의 재정지원 방법·절차 등에 관한 사항은 해당 시장·군수가 정하는 바에 따른다.
	제4조 (지원대상)	제3조에 따른 지원대상은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로 한다. 1. 제50조제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 및 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제7조1항에 해당하는 사업 2. 환승할인제와 관련된 사업 3. 대중교통수단 환승시설 설치 및 개선사업 4. 택시호출시스템, 첨단교통정보시스템, 버스·택시 등 교통수단 상호간의 연계를 위한 통합카드시스템, 요금결제시스템 등 서비스 개선을 위한 시설 또는 장비의 확충이 필요한 경우 5. 그 밖에 도지사가 주민의 교통편의 증진을 위하여 필요하다고 인정하는 사업
	제5조 (지원신청)	① 제4조에 따른 지원을 받고자 하는 운수사업자는 별지 서식의 신청서를 작성하여 도지사에게 신청해야 한다. ② 도지사는 제1항에 따라 제출한 신청서 및 해당 첨부서류가 미비한 때에는 그 보완을 요구할 수 있다.
	제6조 (지원 방법)	도지사는 제5조에 따른 신청이 있을 때에는 다음 각 호의 방법에 따라 보조금을 지원해야 한다. 1. 여객운수에 따른 손실 보전은 교통량 조사 등 사실 확인 후 그 손실의 범위에서 지원 2. 주민 교통편의 증진을 위한 사업은 그 사업의 추진 정도 등 검토 후 지원

제3장 비수익노선 교통량 조사 및 운송손실액 산정

제1절 : 전년 대비 수송실적
제2절 : 비수익노선 교통량 조사 개요
제3절 : 운송손실액 산정

제1절 전년 대비 수송실적

❍ 전년(2014년) 대비 2015년 수송실적은 전반적으로 감소하였음

– 직행(국도)노선은 11월이 전년(2014년) 대비 111.0% 증가로 가장 많이 증가하였고, 고속노선은 10월이 119.2%로 전년 대비 가장 많은 수송실적이 증가하였음

– 전반적으로 1월~9월까지 전년 동기 대비 수송실적은 감소하였음

[표 3-1] 전년 대비 수송실적 현황

구분	직행(국도)노선(인·km)			고속노선(인·km)			전체 소계(인·km)		
	2014년	2015년	증감률	2014년	2015년	증감률	2014년	2015년	증감률
1월	86,708,435	61,460,559	70.9%	72,262,966	45,022,046	62.4%	158,971,401	106,482,605	67.0%
2월	80,144,955	61,957,062	77.4%	68,645,108	47,470,139	69.2%	148,790,063	109,427,202	73.6%
3월	86,353,639	62,296,404	72.2%	70,173,586	48,806,481	69.6%	156,527,225	111,102,885	71.0%
4월	86,043,544	62,494,744	72.7%	64,344,288	49,765,729	77.4%	150,387,832	112,260,473	74.7%
5월	97,125,090	62,658,701	64.6%	73,322,447	51,807,146	70.7%	170,447,537	114,465,848	67.2%
6월	89,338,700	54,145,452	60.7%	68,709,728	50,399,292	73.4%	158,048,428	104,544,744	66.2%
7월	77,053,022	54,955,624	71.4%	50,296,474	51,502,714	102.4%	127,349,496	106,458,339	83.6%
8월	76,594,173	66,718,069	87.2%	52,218,991	54,535,834	104.5%	128,813,164	121,253,902	94.2%
9월	75,813,903	67,629,676	89.3%	51,830,122	56,174,022	108.4%	127,644,025	123,803,698	97.0%
10월	72,346,634	68,649,010	94.9%	49,184,436	58,608,617	119.2%	121,531,070	127,257,627	104.8%
11월	62,312,765	69,120,444	111.0%	46,160,794	–	–	108,473,559	–	–
12월	61,672,843	–	–	45,525,508	–	–	107,198,351	–	–

자료 :충남버스운송사업조합 내부자료 재분석

제2절 비수익노선 교통량 조사 개요

1. 조사 목적

○ 비수익노선을 신고한 5개 업체를 대상으로 교통량 조사를 실시하여 운송손실액을 파악하고 이를 토대로 재정보조 지원의 근거를 마련하는데 목적이 있음

2. 조사 시기

1) 선정 기준

○ 조사시기는 도로교통량 조사지침(국토교통부 예규 제101호 제3장 제11조)에 제시된 수시 도로교통량 조사의 시기를 고려함

제11조(수시 도로교통량 조사의 시기) ① 수시 도로교통량 조사는 일반적인 교통량 특성에 영향을 주는 시기(휴가철, 연휴 등)를 제외한 다음 각 호에 따라 실시한다.

1. 매년 3월부터 11월까지
2. 화·수·목요일
3. 당일 오전 7시부터 익일 오전 7시까지

② 특별한 경우를 제외하고는 과거에 시행했던 시기(동일한 주차(週次))에 실시해야 한다.

③ 동일 대구간에 상시조사 지점이 있는 경우 제1항에 따라 수시조사를 실시한다. 다만, 상시조사 자료를 처리하여 요일별·월별 보정계수를 산출할 수 없는 경우에는 제2항을 따른다.

2) 조사 시기 선정 결과

○ 연속된 휴일이 없고 이용수요가 상대적으로 높은 시기를 제외한 11월 셋째주 주말과 11월 넷째주 평일 1일과 주말, 12월 첫째주 평일 1일을 선정하였음

○ 교통량 조사는 총 6일이며, 평일 2일, 토요일 2일, 일요일 2일 조사를 수행하였음

– 평일(2일) : 11월 24일(화), 12월 1일(화)

– 토요일(2일) : 11월 21일, 11월 28일

– 일요일(2일) : 11월 22일, 11월 29일

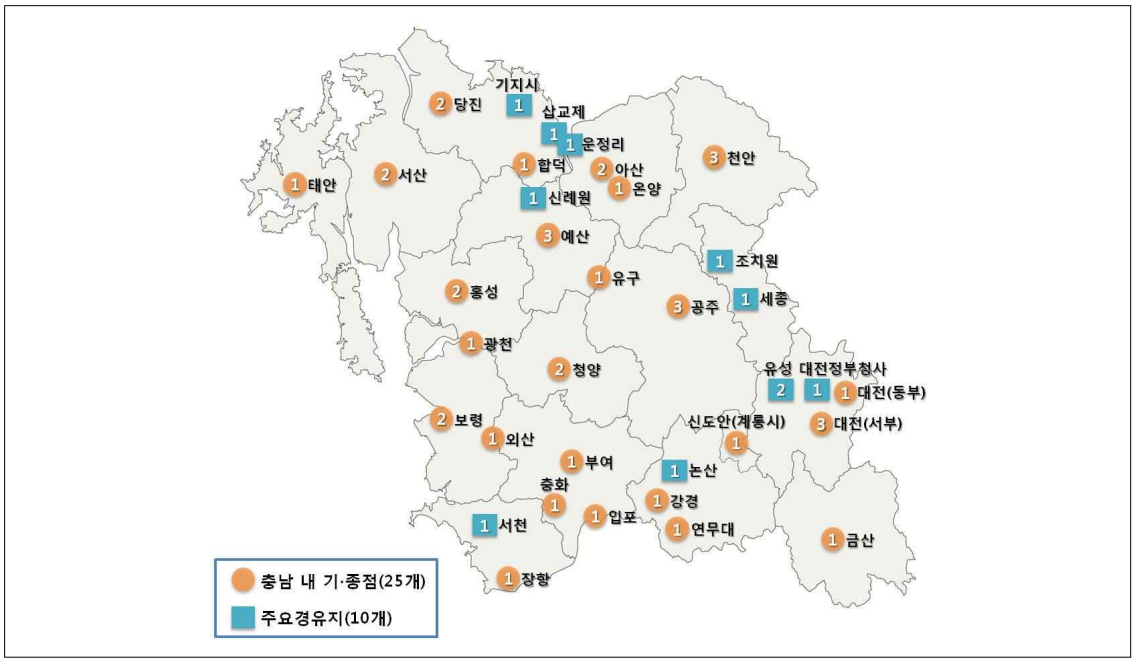
3. 조사 방법 및 조사 지점

❍ 조사 방법은 조사원을 시외버스 주요 터미널에 배치하여 비수익노선의 첫차 운행시간부터 막차 운행시간까지 운행하는 시외버스의 이용실태를 목측으로 조사함

❍ 충청남도 내 주요 기·종점(25개소) 및 주요 경유지(10개소)에서 조사를 수행함(대전, 세종 일부 포함)

❍ 조사인원은 기·종점 39명, 주요 경유지 11명 총 50명을 투입하였으며, 조사감독 및 지도 3명을 투입하여 조사를 수행함

[그림 3-1] 조사 지점 및 조사원 배치 현황



주) ◯, ▢ 안의 숫자는 조사인원 수를 의미함

4. 조사 대상

○ 교통량 조사 대상 노선은 52개 운행계통으로 현황은 다음과 같음

[표 3-1] 업체별 계통 내역 종합

업체명	비수익노선 운행계통(개)	일일편도 운행횟수(회)	편도 1회 총 운행거리(km)			총 거리 비율(%)
			국도	고속국도	총거리	
계	52	196	3,759.9	2,688.1	6,448.0	100.0
금남고속	20	72	1,627.0	637.5	2,264.5	35.1
충남고속	15	60	1,166.0	702.7	1,868.7	29.0
한양고속	8	22	421.2	691.6	1,112.8	17.3
삼흥고속	6	24	434.0	329.5	763.5	11.8
중부고속	3	18	111.6	326.9	438.5	6.8

○ 조사대상 업체별 세부 계통내역은 다음과 같음

[표 3-2] 금남고속 계통내역

구분	계통번호	기점	종점	일일편도 운행횟수(회)	운행거리(km)		
					계	고속국도	국도
1	다 2-6-84	동대전	홍성	2	111.4	72.2	39.2
2	다 2-6-47	대전	연무대	4	40.5	28.8	11.7
3	다 3-4-171	서울	장항	2	205.5	187.5	18.0
4	다 2-6-58	대전	장항	2	112.1	-	112.1
5	다 3-4-77	서울	입포	2	188.1	78.4	109.7
6	다 1-4-83	청양	보령	2	26.1	-	26.1
7	다 2-6-53	대전	외산	2	86.5	-	86.5
8	다 2-6-56	대전	입포	2	82.9	-	82.9
9	다 2-6-70	대전	충화	2	86.8	-	86.8
10	다 2-6-9	대전	광천	2	99.4	-	99.4
11	다 3-4-99	서울	장항	2	217.3	78.4	138.9
12	다 2-6-82	대전	홍성	2	112.3	29.3	83.0
13	다 2-6-159	대전	서산	2	152.7	75.4	77.3
14	다 2-6-85	대전	양촌	12	37.1	-	37.1
15	다 2-6-68	대전	천안	6	84.3	-	84.3
16	다 2-6-81	대전	홍성	6	101.4	-	101.4
17	다 2-9-64	수원	부여	2	139.4	46.1	93.3
18	다 2-9-50	보령	안산	6	165.0	41.4	123.6
19	다 2-6-21	대전	장항	8	110.8	-	110.8
20	다 2-6-165	동대전	보령	4	104.9	-	104.9
계	20계통			72	2,264.5	637.5	1,627.0

[표 3-3] 충남고속 계통내역

구분	계통번호	기점	종점	일일편도 운행횟수(회)	운행거리(km)		
					계	고속국도	국도
1	다 1-4-25	천안	청양	2	78.2	-	78.2
2	다 1-4-51	천안	보령	6	103.3	-	103.3
3	다 1-4-57	천안	부여	8	106.2	-	106.2
4	다 1-4-60	천안	예산	2	42.4	-	42.4
5	다 1-4-74	천안	태안	6	108.3	-	108.3
6	다 1-4-81	천안	홍성	4	71.3	-	71.3
7	다 2-6-35	서대전	서산	2	160.3	-	160.3
8	다 2-6-105	서대전	서산	6	144.4	-	144.4
9	다 2-9-109	성남	보령	4	172.7	111.7	61.0
10	다 2-9-149	부천	태안	8	140.2	78.6	61.6
11	다 3-4-66	서울	청양	2	158.1	78.4	79.7
12	다 3-4-84	동서울	청양	2	160.0	81.3	78.7
13	다 3-4-128	동서울	당진	4	110.8	97.6	13.2
14	다 3-4-136	서울	합덕	2	107.0	67.6	39.4
15	다 3-4-171	서울	장항	2	205.5	187.5	18.0
계	15계통			60	1,868.7	702.7	1,166.0

[표 3-4] 한양고속 계통내역

구분	계통번호	기점	종점	일일편도 운행횟수(회)	운행거리(km)		
					계	고속국도	국도
1	다 3-4-171	서울(남부)	장항	2	205.5	187.5	18.0
2	다 3-4-128	서울(동서울)	당진	4	110.8	97.6	13.2
3	다 2-6-116	대전(동부)	당진	2	130.7	57.8	72.9
4	다 2-6-139	대전(동부)	홍성	2	117.0	69.3	47.7
5	다 2-6	대전(동부)	홍성	2	119.5	59.8	59.7
6	다 2-6-137	대전(서부)	홍성	2	116.4	29.3	87.1
7	다 2-9-109	성남	보령	4	172.7	111.7	61.0
8	다 2-9-149	부천	태안	4	140.2	78.6	61.6
계	8계통			22	1,112.8	691.6	421.2

[표 3-5] 삼흥고속 계통내역

구분	계통번호	기점	종점	일일편도 운행횟수(회)	운행거리(km)		
					계	고속국도	국도
1	다 2-6-48	서대전	예산	10	93.0	-	93.0
2	다 2-6-69	서대전	청양	4	76.3	-	76.3
3	다 2-6-101	서대전	보령	2	102.3	-	102.3
4	다 3-4-171	서울	장항	2	205.5	187.5	18.0
5	다 3-4-110	서울	유구	2	129.8	78.4	51.4
6	다 3-18-46	부여	수원	4	156.6	63.6	93.0
계	6계통			24	763.5	329.5	434.0

[표 3-6] 중부고속 계통내역

구분	계통번호	기점	종점	일일편도 운행횟수(회)	운행거리(km)		
					계	고속국도	국도
1	다 2-6-95	서대전	금산	8	40.7	-	40.7
2	다 4-18-50	신도안(계룡)	부천	2	217.8	191.7	26.1
3	다 4-18-10	수원	금산	8	180.0	135.2	44.8
계	3계통			18	438.5	326.9	111.6

제3절 운송손실액 산정 결과

1. 운송손실액 산정 방법

1) Step 1

○ 교통량 조사결과를 업체별/운행계통별로 정리함

– 업체별/운행계통별 승차인원, 하차인원, 재차인원 정리

[표 3-7] 운송손실액 추정을 위한 정류장별 승·하차 인원, 재차인원 정리(예시)

시간	정류장	구간거리 (km)	승차인원 (인)	하차인원 (인)	재차인원 (인)	인거리 (인·km)
08:00	기점	0	5			
09:00	A	30	10	0	5	150
10:30	B	20	5	0	15	300
▯	C	30	10	10	20	600
12:00	종점	20		20	20	400
합계	–	100	30	30	60	1,450

2) Step 2

○ 교통량 조사결과를 손실액 추정 산정식에 적용하여, 일/년 평균 손실액을 추정함

– (舊)여객자동차운수사업법 시행규칙 제46조(손실보상금의 계산 등) 적용

– 손실액 추정 산정식 : 손실액(1일)=국토부 고시 킬로미터당운임 X A X (B–실제승차인원) X 운행횟수

- A : 법 제23조 제1항 제10호에 따라 개선명령 또는 운행명령을 받은 노선의 운행거리(킬로미터)
- B : 운송사업자가 신고하여 결정된 운임요금의 산정기초가 되는 기준승차인원(15.72명)
- 실제승차인원 : 매년 2회이상 교통량을 조사하여 계산한 킬로미터당 1회 평균수송인원(재차인원)

- 운행횟수 : 명령노선 종점이 있는 행정구역 동장 또는 이장이 기록한 횟수 (주민의 신고가 있는 경우 시·도지사는 이를 조사, 확인한 후 운행하지 아니한 것으로 확인한 횟수를 뺀 횟수)
- km당 운임요율 : 국도 116.14원/km, 고속도로 62.35원/km 적용

[표 3-8] 업체별 운송손실액 산출 명세서(예시)

운행 계통	기점	종점	운행 횟수 (회)	운행 거리 (km)	국도 (km)	고속 국도 (km)	1회 평균 기준 승차 인원 (인)	1회 평균 승차 인원 (인)	일일 운송 손실액 (원)	연간 운송 손실액 (원)
다2-6-4	유성	아산	2	90.6	22.4	68.2	15.72	12.2	*****	*****
□										

※ 기준승차인원(15.72명) 산출 근거

- 시외버스(일반, 직행)와 고속버스(일반고속)의 당해연도 운임요율 인상율은 2013년 기준 시외버스는 7.7%이고, 일반고속버스는 4.3%임

[표 3-9] 기준승차인원 산출근거(요금 현황)

년 월 일	시외버스		일반고속	
	포장 구간	당해년도 운임요율 인상율	(1~200km)	당해년도 운임요율 인상율
2008. 10. 20	100.88원	-	56.77	-
2010. 08. 16	107.84원	6.9%	59.78	5.3%
2013. 03. 02	116.14원	7.7%	62.35	4.3%

자료 : 전국버스운송사업조합연합회, 2014 버스통계편람, pp.150~151, 2015.10

- Km당 원가는 전년도에 적용한 1km당 원가 × (1 + 당해년도 운임요율 인상율)의 산식을 적용하여 산정함

[표 3-10] 기준승차인원 산출근거(km당 원가)

년 월 일	시외버스		일반고속	
	운임요금	Km당 원가	운임요금	Km당 원가
2010. 08. 16 ~ 2013. 03. 01	107.84원	1,696원	59.78원	940원
2013. 03. 02 이후	116.14원	1826.6원 =1,696원×(1+7.7%)	62.35원	980.4원 =940원×(1+4.3%)

– 기준승차인원은 국토교통부지침인 1km당 원가 ÷ 변경 전 1km당 운임 요율을 적용하여 분석한 결과, 시외버스 및 일반고속버스의 경우 15.72명이 산정됨

[표 3-11] 기준승차인원 산출근거(기준승차인원)

년 월 일	시외버스	일반고속
2013. 03. 02 이후	1,826.6원/km ÷ 116.14원/(인·km) → 15.72인	980.4원/km ÷ 62.35원/(인·km) → 15.72인

자료 : 국토교통부지침 : 지교 91120-178호 (1955.3.20)

2. 5개 업체 총 운송손실액 산정 결과

❍ 일평균 재차인원은 가중평균 ((화)평균x5+(토)평균+(일)평균)/7)을 적용함

❍ 분석 결과, 5개 업체의 연간 총 손실액은 *,***,***,***원으로 분석되었음

❍ 손실액은 ○○고속이 ***,***,***원으로 가장 많고, △△고속, □□고속 순으로 높은 것으로 나타남

– ○○고속(***,***,***원, *.*%), △△고속(***,***,***원, *.*%), □□고속(***,***,***원, *.*%), ◇◇고속(***,***,***원, *.*%), ○○고속(***,***,***원, *.*%) 수준임

[표 3-12] 5개 업체 운송손실액 산정 결과

업체명	비수익 노선 운행계통 (개)	일일편도 운행횟수 (회)	운행거리 (km)	국도 (km)	고속국도 (km)	1회 평균 승차인원 (명)	일간 운송 손실액 (원)	연간 운송 손실액 (원)	비율 (%)
총계	52	196	6,448.0	3,759.9	2,688.1	*.*	***,***,***	*,***,***,***	*.*
금남고속	20	72	2,264.5	1,627.0	637.5	*.*	***,***,***	*,***,***,***	*.*
충남고속	15	60	1,868.7	1,166.0	702.7	*.*	***,***,***	*,***,***,***	*.*
한양고속	8	22	1,112.8	421.2	691.6	*.*	***,***,***	*,***,***,***	*.*
삼흥고속	6	24	763.5	434.0	329.5	*.*	***,***,***	*,***,***,***	*.*
중부고속	3	18	438.5	111.6	326.9	*.*	***,***,***	*,***,***,***	*.*

주) 기준승차 인원 15.72명

3. 업체별 운송손실액 산정 결과

1) 금남고속 운송손실액 산정 결과

[표 3-13] 금남고속 운송손실액 산정 결과

ID	운행계통	기점	종점	1일 운행횟수 (편도)	운행 거리(km)			운임요율(원/km)		일 평균 승차인원(편도1회당)				일일 운송손실액(원)			연간 운송손실액 (원)
					계	국도	고속도로	국도운임요율	고속도로 운임요율	토	일	화	평균 (가중평균)	국도	고속도로	계	
1	다2-6-84	동대전	홍성	2	111.4	39.2	72.2	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
2	다2-6-47	대전	연무대	4	40.5	11.7	28.8	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
3	다3-4-171	서울	장항	2	205.5	18	187.5	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
4	다2-6-58	대전	장항	2	112.1	112.1	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
5	다3-4-77	서울	입포	2	188.1	109.7	78.4	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
6	다1-4-83	청양	보령	2	26.1	26.1	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
7	다2-6-53	대전	외산	2	86.5	86.5	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
8	다2-6-56	대전	입포	2	82.9	82.9	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
9	다2-6-70	대전	충화	2	86.8	86.8	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
10	다2-6-9	대전	광천	2	99.4	99.4	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
11	다3-4-99	서울	장항	2	217.3	138.9	78.4	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
12	다2-6-82	대전	홍성	2	112.3	83	29.3	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
13	다2-6-159	대전	서산	2	152.7	77.3	75.4	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
14	다2-6-85	대전	양촌	12	37.1	37.1	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
15	다2-6-68	대전	천안	6	84.3	84.3	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
16	다2-6-81	대전	홍성	6	101.4	101.4	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
17	다2-9-64	수원	부여	2	139.4	93.3	46.1	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
18	다2-9-50	보령	안산	6	165	123.6	41.4	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	*** *** ***
19	다2-6-21	대전	장항	8	110.8	110.8	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
20	다2-6-165	동대전	보령	4	104.9	104.9	-	116.14	62.35	**	**	**	**	** ***	-	*** ***	*** *** ***
계				72	2,265	1,627	638	2,323	1,247	**	**	**	**	** ***	** ***	*** ***	* *** *** ***

2) 충남고속 운송손실액 산정 결과

[표 3-14] 충남고속 운송손실액 산정 결과

ID	운행계통	기점	종점	1일 운행횟수 (편도)	운행 거리(km)			운임요율(원/km)		일 평균 승차인원(편도1회당)				일일 운송손실액(원)			연간 운송손실액 (원)
					계	국도	고속도로	국도운임요율	고속도로 운임요율	토	일	화	평균 (가중평균)	국도	고속도로	계	
1	다1-4-25	천안	청양	2	78.2	78.2	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	***,***,***
2	다1-4-51	천안	보령	6	103.3	103.3	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	***,***,***
3	다1-4-57	천안	부여	8	106.2	106.2	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	-
4	다1-4-60	천안	예산	2	42.4	42.4	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	***,***,***
5	다1-4-74	천안	태안	6	108.3	108.3	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	-
6	다1-4-81	천안	홍성	4	71.3	71.3	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	***,***,***
7	다2-6-35	서대전	서산	2	160.3	160.3	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	-
8	다2-6-105	서대전	서산	6	144.4	144.4	-	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	-	***,***	***,***,***
9	다2-9-109	성남	보령	4	172.7	61	111.7	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
10	다2-9-149	부천	태안	8	140.2	61.6	78.6	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
11	다3-4-66	서울 (남부)	청양	2	158.1	79.7	78.4	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
12	다3-4-84	동서울	청양	2	160	78.7	81.3	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
13	다3-4-128	동서울	당진	4	110.8	13.2	97.6	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
14	다3-4-136	서울 (남부)	합덕	2	107	39.4	67.6	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
15	다3-4-171	서울 (남부)	장항	2	205.5	18	187.5	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
계				60	1,869	1,166	703	1,742	935	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	*,***,***,***

3) 한양고속 운송손실액 산정 결과

[표 3-15] 한양고속 운송손실액 산정 결과

ID	운행계통	기점	종점	1일 운행횟수 (편도)	운행 거리(km)			운임요율(원/km)		일 평균 승차인원(편도1회당)				일일 운송손실액(원)			연간 운송손실액 (원)
					계	국도	고속도로	국도운임요율	고속도로 운임요율	토	일	화	평균 (가중평균)	국도	고속도로	계	
1	다3-4-171	서울 (남부)	장항	2	205.5	18	187.5	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
2	다3-4-128	서울 (구의)	당진	4	110.8	13.2	97.6	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
3	다2-6-116	대전 (동부)	당진	2	130.7	72.9	57.8	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
4	다2-6-139	대전 (동부)	홍성	2	117	47.7	69.3	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
5	다2-6-	대전 (동부)	홍성	2	119.5	59.7	59.8	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
6	다2-6-6-137	대전 (서부)	홍성	2	116.4	87.1	29.3	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
7	다2-9-109	성남	보령	4	172.7	61	111.7	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
8	다2-9-149	부천	태안	4	140.2	61.6	78.6	116.14	62.35	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	***,***,***
계				22	1,113	421	692	929	499	**.**	**.**	**.**	**.**	**,***	**,***	***,***	*,***,***,***

4) 삼흥고속 운송손실액 산정 결과

[표 3-16] 삼흥고속 운송손실액 산정 결과

ID	운행계통	기점	종점	1일 운행횟수 (편도)	운행 거리(km)			운임요율(원/km)		일 평균 승차인원(편도1회당)				일일 운송손실액(원)			연간 운송손실액 (원)
					계	국도	고속도로	국도운임요율	고속도로 운임요율	토	일	화	평균 (가중평균)	국도	고속도로	계	
1	다2-6-48	서대전	예산	10	93	93	-	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	-	***,***	***,***,***
2	다2-6-69	서대전	청양	4	76.3	76.3	-	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	-	***,***	***,***,***
3	다2-6-101	서대전	보령	2	102.3	102.3	-	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	-	***,***	***,***,***
4	다3-4-171	서울	장항	2	205.5	18	187.5	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	**,***	***,***	***,***,***
5	다3-4-110	서울	유구	2	129.8	51.4	78.4	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	**,***	***,***	***,***,***
6	다3-18-46	부여	수원	4	156.6	93	63.6	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	**,***	***,***	***,***,***
계				24	764	434	330	697	374	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	**,***	***,***	*,***,***,***

5) 중부고속 운송손실액 산정 결과

[표 3-17] 중부고속 운송손실액 산정 결과

ID	운행계통	기점	종점	1일 운행횟수 (편도)	운행 거리(km)			운임요율(원/km)		일 평균 승차인원(편도1회당)				일일 운송손실액(원)			연간 운송손실액 (원)
					계	국도	고속도로	국도운임요율	고속도로 운임요율	토	일	화	평균 (가중평균)	국도	고속도로	계	
1	다2-6-95	서대전	금산	8	40.7	40.7	-	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	-	***,***	***,***,***
2	다4-18-50	신도안	부천	2	217.8	26.1	191.7	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	**,***	***,***	***,***,***
3	다4-18-10	금산	수원	8	180	44.8	135.2	116.14	62.35	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	**,***	***,***	***,***,***
계				18	439	112	327	348	187	**.*	**.*	**.*	**.*	**,***	**,***	***,***	*,***,***,***

제4장 운수업체 경영수지 분석

제1절 : 업체별 보조금 집행현황 실사
제2절 : 업체별 재무분석
제3절 : 업체별 운송원가 산정 결과

제1절 업체별 보조금 집행현황 실사

1. 실사 절차

○ 충청남도의 5개 업체의 인건비, 차량감가상각비, 유류비, 수입 및 노선, 보조금에 대해 실사를 실시하였음

[표 4-1] 업체별 실사 절차

항목	실사 절차
인건비	1. 계정별원장을 징구하여 급여대장 및 원천징수이행상황신고서와의 일치 여부를 확인 2. 퇴직급여지급규정 및 퇴직금추계액 자료를 징구하여 퇴직급여충당부채 계상의 적절성을 검증
차량 감가상각비	1. 2014년 결산서를 징구하여 유형자산감가상각비명세서 상 버스 차량 감가상각비와 기타 감가상각비를 구분. 버스 차량의 경우, 시외 및 고속, 영업용 차량 대수를 구분 2. 2014년 기중 취득한 차량의 취득가액과 세금계산서/계산서 및 취/등록세 영수증을 대사. 할부 취득 시 이자비용의 취득가액 계상 여부를 확인 3. 차량 국고보조금이 자산 차감계정으로 적절하게 계상되었는지 확인 4. 2014년 기중 처분한 차량의 처분가액과 계산서 및 거래명세서를 대사하고 처분손익 계산의 적절성을 확인
유류비	1. 유가보조금 회계처리 방법을 확인하고 계정별원장을 징구하여 보조금액을 확인 2. 계정별원장 상 경유비 금액과 유류관리대장 금액을 대사
수입금 및 노선	1. 업체로부터 받은 일자/노선/차량별 수입금 데이터를 취합하여 일자별/월별 수입금 리스트 작성 2. 업체의 내부 결재 완료된 수입금 장부와 대사
보조금	1. 계정별원장을 징구하여 보조금 통장 원본의 입금내역과 대사 2. 보조금 통장의 출금내역과 지출증빙 및 보조금 정산서를 대사하여 목적적합한 지출 여부를 확인

2. 실사 결과

❍ 5개 업체에 대해 각 항목별 실사를 실시한 결과, 회계처리가 일반기업 회계기준에 위배된 사실이 일부 발견됨

❍ 그러나 각 업체들의 보조금 통장 원본 및 보조금 정산서를 통해 집행내역을 확인한 결과, 재정지원금이 영업 외 용도로 사용된 내역은 없는 것으로 확인됨

[표 4-2] 업체별 실사 결과

구분		○○고속	△△고속	□□고속	◇◇고속	○○고속
인건비	급여대장과 대사	일치함	일치함	일치함	일치함	일치함
	퇴직급여 충당금	적절함	적절함	과소 설정	과소 설정	과소 설정
차량 감가상각비	내용연수	5년	8년	4년	5년	5년
	상각방법	정액법	정액법	정률법	정률법	정률법
	이자비용 회계처리	영업외비용	영업외비용	영업외비용	자산 가산	영업외비용
	보조금 회계처리	자산 차감	자산 차감	매출 (국고보조금)	영업외수익 (잡이익)	영업외수익 (보조금수익)
유류비	보조금 신청서와 대사	일치함	일치함	일치함	일치함	일치함
	보조금 회계처리	비용 상계	비용 상계	비용 상계	영업외수익 (잡이익)	비용 상계
수입금 및 노선	수입확인 기간	11월	7월~10월	7월~10월	7월~10월	7월~10월
	코스별 수입금 산출여부	부	여	부	부	부
보조금	사용용도	급여	경유비, 급여	경유비, 급여	급여	급여
	통장이체 내역확인	이상없음	이상없음	이상없음	이상없음	이상없음

제2절 업체별 재무 분석

1. 재무 분석 기준

❍ 재무 분석은 시외버스 업체의 재무건전성을 파악하기 위한 방법으로 재무구조의 안정도를 판단하기 위한 안정성분석과 경영활동의 채산성을 판단하기 위한 수익성분석 등 2가지 방법을 적용함

1) 안정성

[표 4-3] 버스업체 재무 분석 기준(안정성)

구 분	산 식	비 고
유동비율	$\frac{\text{유동자산}}{\text{유동부채}} \times 100$	단기 지급 능력 평가
부채비율	$\frac{\text{부채총액}}{\text{자기자본총액}} \times 100$	자기자본에 대한 부채규모의 안정성평가
차입금의존도	$\frac{\text{차입금총액}}{\text{총자본}} \times 100$	총자본 대비 차입금 의존도 평가
이자보상비율	$\frac{\text{영업이익}}{\text{이자비용}} \times 100$	금융비용 지급능력 평가

2) 수익성

[표 4-4] 버스업체 재무 분석 기준(수익성)

구 분	산 식	비 고
매출액영업이익률	$\frac{\text{영업이익}}{\text{매출액}} \times 100$	기업의 원가 관리 능력 평가
당기순이익률	$\frac{\text{당기순이익}}{\text{매출액}} \times 100$	기업의 최종 이익 창출 능력 평가
총자본영업이익률	$\frac{\text{영업이익}}{\text{총자본}} \times 100$	기업소유 총자본의 운용효율성

3) 주요 재무지표 점수표 (전체 산업 대비)

[표 4-5] 주요 재무지표 점수표 (전체 산업 대비)

구분 \ 점수	10점	9점	8점	7점	6점	5점	4점	3점	2점	1점
유동비율(%)	301	271	241	211	181	151	121	91	61	31
부채비율(%)	49	99	149	199	249	299	349	399	449	499
차입금의존도(%)	9	15	21	27	33	39	45	51	57	63
이자보상비율(%)	501	451	401	351	301	251	201	151	101	51
당기순이익률(%)	19	17	15	13	11	9	7	5	3	1

2. 재무제표 주요항목

1) 2014년

[표 4-6] 재무제표 주요항목(2014년)

(단위 : 천원)

구분	○○고속	△△고속	□□고속	◇◇고속	○○고속
매출액	72,149,593	51,296,184	29,548,869	21,649,781	25,701,863
매출총이익	9,735,368	9,927,882	5,661,081	3,399,766	2,656,683
영업이익	3,824,084	3,984,635	2,223,203	1,299,768	864,481
이자비용	670,686	466,960	178,264	30,028	91,556
당기순이익	1,698,241	4,109,572	1,455,129	1,117,518	755,267
유동자산	8,608,002	3,722,811	2,148,811	1,328,604	2,310,186
유동부채	15,353,440	10,978,917	1,066,418	3,556,816	3,853,449
차입금총액	12,200,000	3,100,000	1,535,000	500,000	1,860,000
부채총액	29,279,691	23,187,717	6,634,675	4,223,204	6,990,186
자본총액	521,600	11,951,326	3,249,874	2,634,285	1,415,801
총자본	29,801,291	35,139,043	9,884,549	6,857,489	8,405,987

주) 유동자산, 자본총액, 총자본에서 자본금을 초과하는 가지급금을 차감한 순액으로 계산함

2) 2013년

[표 4-7] 재무제표 주요항목(2013년)

(단위 : 천원)

구분	○○고속	△△고속	□□고속	◇◇고속	○○고속
매출액	71,269,469	46,331,521	27,361,151	21,551,850	24,695,430
매출총이익	4,166,759	8,188,630	3,950,559	3,230,160	2,395,803
영업이익	80,244	2,817,117	1,286,332	912,279	918,561
이자비용	550,721	621,200	288,160	48,073	52,840
당기순이익	(712,319)	2,151,023	675,867	808,888	709,462
유동자산	10,177,538	3,655,544	1,710,584	1,323,202	2,954,347
유동부채	19,440,233	12,656,156	1,253,002	2,552,190	4,892,317
차입금총액	12,087,000	4,500,000	975,000	500,000	2,905,289
부채총액	30,022,613	24,775,258	5,723,015	3,315,115	6,882,756
자본총액	521,599	7,841,754	1,845,312	1,916,767	1,236,534
총자본	30,544,212	32,617,012	7,568,327	5,231,882	8,119,290

주) △△고속과 ◇◇고속의 경우 국고보조금을 영업외수익으로 계상. 당해 금액을 매출액으로 재분류함

3. 재무 분석 결과

1) 안정성

❍ 안전성비율은 그 기업의 재무상태가 얼마나 양호한지를 측정하는 것으로서, 주로 부채의 비율이나 유동자산의 비율 등을 통한 재무구조적인 안정성을 측정하는 것임

(1) 유동비율

❍ 유동비율이란 단기 채무에 충당할 수 있는 유동성자산이 얼마나 되는가를 나타내는 비율로 여신 취급 시 수신자의 단기 지급 능력을 판단하는 대표적인 지표임

❍ 매표수입에 대한 채권이 단기간 내에 현금화되는 업종의 특성 상 유동비율은 타산업보다 낮게 나타나는 특징이 있음

[표 4-8] 재무 분석(유동비율)

회사	지표		배점	
	2014년	2013년	2014년	2013년
○○고속	56.1%	52.4%	1점	1점
△△고속	33.9%	28.9%	1점	0점
□□고속	201.5%	136.5%	6점	4점
◇◇고속	37.4%	51.8%	1점	1점
ㅇㅇ고속	60.0%	60.4%	1점	1점
충청남도 평균	52.1%	48.6%	1점	1점
***도 평균[1)]	82.8%	87.7%	2점	2점
***도 평균	80.4%	82.6%	2점	2점

❍ □□고속의 경우 현금주의로 회계처리 함에 따라 유동부채가 과소계상되어 유동비율이 높게 나타남

❍ 2014년 말 기준 ○○고속은 65.7억원, □□고속은 13.3억원의 가지급금[2)]이 있으며, 각각 총자산의 18.7% 및 11.9%를 차지함

1) ***도는 시외버스 20개 업체, ***도는 **고속을 제외한 4개 업체의 각 재무제표 항목을 모두 합하여 하나의 회사로 보고 계산한 비율임

2) 세법에서는 법인의 업무에 직접적인 관련이 없는 자금의 대여, 그 명칭 및 형식에 불구하고 실질상 자금의 대여에 해당하는 것을 가지급금으로 봄. 즉, 종업원이나 관계회사 등에게 대여하고 이를 종업원단기채권이나 관계회사대여금 등으로 회계처리한 경우에도 세법상 가지급금에 해당함

❍ ○○고속의 가지급금은 과거로부터 상법상 배당 한도를 고려하지 않고 선지급한 배당으로 인해 누적된 가공자산이며, ▢▢고속의 경우 특수관계자에 대한 업무무관 대여금임

❍ 가지급금은 형식상으로만 장부에 채권으로 기재되었을 뿐, 그 실질은 받을 의사가 없거나 또는 받을 성질의 것이 아니기 때문에 과세당국은 당해 가공자산에 대해 엄격한 제재를 가하고 있음

❍ 각 업체들은 지급이자의 일부 또는 전부를 인정받지 못하며, 해당 가지급금에 대해 연 6.9% 상당의 이자수익을 강제로 인식하게 됨에 따라 당해 이자비용 및 이자수익만큼의 법인세 부담이 증가하게 됨

❍ 강제로 인식한 이자수익에 의해 발생된 미수이자는 원칙적으로 당해 가지급금을 발생시킨 특수관계자로부터 전액 회수되어야 하나 현실적으로 이행하기 어려움

❍ 실무적으로 당해 미수이자는 가지급금에 합산되어 법인세 부담을 지속적으로 증가시키게 됨

❍ 가지급금에 의해 ○○고속은 매년 약 1.7억원, ▢▢고속은 약 0.5억원 이상의 법인세를 부담하고 있음

❍ 이러한 법인세 유출액은 각 업체에 무거운 재무 부담을 안겨줄 뿐만 아니라, 충청남도에서 각 업체에 지급한 재정지원금의 일부를 사외로 유출시킴으로써 충청남도에도 불필요한 재정 부담을 발생시키고 있음

(2) 부채비율

❍ 부채비율은 기업의 자금조달원천 중 타인자본과 자기자본의 구성비를 나타낸 것으로 자기자본에 비해 타인자본이 너무 과다하지 않은지의 여부를 체크하는 것임

❍ 타인자본의 지나친 사용이 기업의 안정성을 해치는 이유는 타인자본사용에 따른 이자비용의 부담 때문이며 일반적으로 적정 부채비율의 상한선은 200%로 여길 수 있음

❍ 충청남도 업체의 평균 부채비율은 ***도의 약 1.4배, ***도의 약 2.7배에 달함

❍ 특히, ○○고속과 ⬡⬡고속은 부채비율이 각각 5,700%와 500%에 달하는데, 이는 전체 산업과 비교했을 때도 지나치게 높은 수치임

[표 4-9] 재무 분석(부채비율)

회사	지표		배점	
	2014년	2013년	2014년	2013년
○○고속	5,613.4%	5,755.9%	0점	0점
△△고속	194.0%	315.9%	7점	4점
□□고속	204.2%	310.1%	6점	4점
◇◇고속	160.3%	173.0%	7점	7점
ㅇㅇ고속	493.7%	556.6%	1점	0점
충청남도 평균	355.6%	529.3%	4점	1점
***도 평균	166.6%	158.2%	7점	7점
***도 평균	82.2%	79.8%	9점	9점

(3) 차입금의존도

❍ 차입금의존도란 기업이 시장이나 은행 등으로부터 빌린 돈에 의존하는 정도를 나타내는 지표로서 통상 총자본에 대한 차입금 비율을 의미함

❍ 차입금 의존도가 동종업계보다 과도하게 높은 기업은 이자 등 금융비용의 부담이 커지고 이는 기업수익이나 신용에도 악영향을 미침. 일반적으로 30% 이하를 양호한 것으로 여길 수 있음

❍ ○○고속과 ㅇㅇ고속은 현재 과도한 타인자본 사용으로 인해 불필요한 이자비용을 발생시키고 있으며, 충청남도에서 지급한 재정지원금의 일부가 금융기관 등으로 유출되고 있는 것으로 보임

[표 4-10] 재무 분석(차입금의존도)

회사	지표		배점	
	2014년	2013년	2014년	2013년
○○고속	40.9%	39.6%	4점	4점
△△고속	8.8%	13.8%	10점	9점
□□고속	15.5%	12.9%	8점	9점
◇◇고속	7.3%	9.6%	10점	10점
ㅇㅇ고속	22.1%	35.8%	7점	5점
충청남도 평균	21.3%	24.9%	7점	7점
***도 평균	26.4%	21.6%	7점	7점
***도 평균	7.0%	8.1%	10점	10점

(4) 이자보상비율

❍ 이자보상비율이란 영업활동에 의해 벌어들인 수익으로 금융비용을 어느 정도나 부담할 수 있는지, 즉 기업의 이자부담능력을 평가하는 지표로 영업이익을 금융비용으로 나누어 산출함

❍ 이자보상비율이 200% 이상일 경우 이자부담능력이 높은 우량기업으로 보며, 100% 미만이면 영업이익으로 금융비용도 충당할 수 없는 부실기업으로 여길 수 있음

❍ 충청남도 업체의 평균 이자보상비율은 ***도의 약 2.7배, ***도의 약 1.6배로 상대적으로 매우 높은 편임

[표 4-11] 재무 분석(이자보상비율)

회사	지표		배점	
	2014년	2013년	2014년	2013년
○○고속	570.2%	14.6%	10점	0점
△△고속	853.3%	453.5%	10점	9점
□□고속	1,247.1%	446.4%	10점	8점
◇◇고속	4,328.5%	1,897.7%	10점	10점
ㅇㅇ고속	944.2%	1,738.4%	10점	10점
충청남도 평균	848.4%	385.3%	10점	7점
***도 평균	320.0%	135.2%	6점	2점
***도 평균	404.3%	342.0%	8점	6점

2) 수익성

❍ 기업의 궁극적인 목적은 이익을 창출하는 것이므로 재무적인 안정성 못지 않게 수익성도 중요시되는 지표라고 할 수 있음

❍ 특히, 안정성비율이 채권자나 금융기관에서 중시되는 것인데 반해 수익성비율은 기업의 이익성과를 배분받을 주주에게 중시되는 비율이라고 할 수 있음

(1) 매출액영업이익률

❍ 매출액영업이익률이란 기업의 주된 영업활동에 의한 성과를 판단하기 위한 지표로서 운송 등 영업활동과 직접 관계가 없는 영업외손익을 제외한 순수한 영업이익만을 매출액과 대비한 것으로 영업「마진」을 나타내는 지표임

[표 4-12] 재무 분석(부채비율)

회사	지표	
	2014년	2013년
○○고속	5.3%	0.1%
△△고속	7.8%	6.1%
□□고속	7.5%	4.7%
◇◇고속	6.0%	4.2%
ㅇㅇ고속	3.4%	3.7%
충청남도 평균	6.1%	3.1%
***도 평균	1.9%	0.8%
***도 평균	1.7%	1.3%

❍ 충청남도 업체의 평균 매출액영업이익률은 ***도와 ***도의 약 3배로 상대적으로 매우 높음

❍ 재정지원의 적정규모는 적자노선의 규모로 판단해야 하나, 조사기간 동안 업체가 제출한 자료가 불충분하여 적정규모를 판단하기는 어려움

(2) 당기순이익률

❍ 당기순이익률은 매출로부터 얻어진 이익률을 나타내는 재무비율로, 비율이 높을수록 수익성이 높은 것으로 여길 수 있음

[표 4-13] 재무 분석(당기순이익률)

회사	지표		배점	
	2014년	2013년	2014년	2013년
○○고속	2.4%	-1.0%	1점	0점
△△고속	8.2%	4.6%	4점	2점
□□고속	4.9%	2.5%	2점	1점
◇◇고속	5.2%	3.8%	3점	2점
ㅇㅇ고속	2.9%	2.9%	1점	1점
충청남도 평균	4.6%	1.9%	2점	1점
***도 평균	1.9%	3.4%	1점	2점
***도 평균	1.5%	1.3%	1점	1점

❍ 충청남도 업체의 평균 당기순이익률은 ***도의 약 1.2배, ***도의 약 2.3배 수준임

❍ 매출액영업이익률이 ***도와 ***도의 약 3배였던 점을 감안하면 충청남도 업체들은 이자비용 등 영업외비용이 타 도에 비해 상대적으로 높은 것으로 판단됨

❍ 이는 충청남도에서 지급한 재정지원금의 일부가 불필요한 금융비용으로 유출되고 있음을 시사함

(3) 총자본영업이익률

❍ 영업활동에 투입된 자본으로 어느 정도의 영업이익이 발생하였는가를 나타내는 비율임

[표 4-14] 재무 분석(총자본영업이익률)

회사	지표	
	2014년	2013년
○○고속	10.9%	0.2%
△△고속	7.6%	8.6%
□□고속	19.8%	14.5%
◇◇고속	19.0%	17.4%
ㅇㅇ고속	10.3%	11.3%
충청남도 평균	11.3%	6.8%
***도 평균	3.9%	1.6%
***도 평균	3.8%	3.3%

3) 재무 분석 시사점

[표 4-15] 재무 분석 분석 결과

회사	지표		배점	
	부채비율	차입금의존도	퇴직금의존율	당기순이익율
○○고속	5,613.4%	40.9%	1,416.3%	2.4%
△△고속	194.0%	8.8%	82.3%	8.2%
□□고속	204.2%	15.5%	24.6%	4.9%
◇◇고속	160.3%	7.3%	3.1%	5.2%
ㅇㅇ고속	493.7%	22.1%	2.1%	2.9%
충청남도 평균	355.6%	21.3%	–	4.6%
***도 평균	166.6%	26.4%	–	1.9%
***도 평균	82.2%	7.0%	–	1.5%

(1) ○○고속

❍ ○○고속은 부채비율과 차입금의 의존도가 높고 선지급된 배당(가지급금)으로 인해 타사보다 재무건전성이 낮게 나타남

❍ 주주가 회사에 투입한 자본과 승무원이 회사에 청구할 퇴직금을 상호비교하면 퇴직금의존율이 타사보다 높은 것으로 나타남

❍ 2014년 3월 ○○고속의 주주들은 정기주주총회에서 가지급금이 65.7억원이 전액 회수될 때까지 현금 배당 지급 중지를 결의하는 등 윤리적 경영개선의 노력을 피력함

(2) △△고속, ▢▢고속, ◇◇고속

❍ △△고속과 ◇◇고속은 가지급금이 없으며, ▢▢고속의 13.3억원의 가지급금은 이익잉여금 28.2억원보다 작아 재무 상태는 안정적인 것으로 평가할 수 있음

(3) ⬡⬡고속

❍ 부채비율이 높은 반면 주주들의 배당(인출)성향이 높게 나타나고 있음

❍ 재정지원을 통해 창출된 당기순이익은 재정건전을 위해 차입금 상환에 우선 사용하고 목표 부채비율은 200% 이하로 낮추도록 노력해야 함

❍ 이와 같은 노력을 전제로 하여 재정지원 근간을 마련해야 할 것임

제3절 업체별 운송원가 산정 결과

1. 분석자료 및 검증

1) 운송원가 산정 활용자료

❍ 결산 재무제표 자료 : 2014년 12월 31일

❍ 수입 자료 : 2015년 7월 1일 ~ 2015년 10월 31일

2) 검증 대상 자료

❍ 현재 운행노선에 관한 정보

❍ 노선별 수입일지

❍ 보유차량에 관한 정보

❍ 차량별 경유 사용량 및 사용금액

❍ 급여대장 및 원천세 신고현황

❍ 계정과목별 지출내역(연간)

3) 검증 방법

❍ 2015년 12월 9일부터 11일까지 버스업체를 현지 방문하여 원가계산에 필요한 항목에 대해 재무제표와 원시 증빙자료의 일치 여부를 확인함

4) 원가항목의 구분과 계산방법

[표 4-16] 원가항목의 구분과 계산방법

원가항목	포함 계정과목	원가 계산 방법
운전직 인건비	○ 버스기사의 급여 및 퇴직급여	○ 급여 : 결산서 상 급여·상여 등을 2014년 말 유형자산명세서 상 시외/고속 차량 보유대수로 안분 ○ 퇴직급여 : 급여의 1/12
차량 감가상각비	○ 버스 차량의 감가상각비 – 대폐차비 지원금을 차감한 금액 – 차량구매 할부이자 제외	○ 시외버스차량 평균 취득가액에 버스의 법정 사용연수인 9년을 내용연수로 적용하여 정액법으로 재계산
관리직 인건비	○ 버스기사가 아닌 일반직 직원 및 임원의 급여 및 퇴직급여	○ 운전직 인건비 계산 방법과 동일
인력활동비	○ 복리후생비, 여비교통비, 통신비, 교육훈련비, 도서인쇄비, 사무용품비, 잡급, 업무용 차량유지비, 소모품비, 지급수수료, 광고선전비, 무형자산상각비 등	○ 2014년 말 결산서 상 원가를 유형자산명세서 상 시외/고속 차량 보유대수로 안분
차량유지비	○ 정비직인건비, 부속품비, 수선비, 세차직인건비, 세차비, 장비사용료, 소모공구비, 차량유지비, 차량검사료, 수리비, 외주정비비, 잡유비 등	○ 2015년 7월부터 10월까지의 노선별 차량별 수입자료를 근거로 일평균 운행대수 산출 ○ 시외 부문의 원가를 일평균 운행대수로 나누어 운행대당원가 산출
차량보험료	○ 버스에 대한 보험료	
차고시설 유지비	○ 수도광열비, 전력비, 세금과공과금, 수선비, 건물관리비, 건물·비품 등 감가상각비, 시설임차료, 보험료 등	
도로통행료	○ 고속도로, 민자 유료도로 등의 도로통행료	
매표수수료	○ 매표, 카드수수료 등	
유류비	○ 경유비	○ 유가보조금을 유류비에서 차감한 순액을 기준으로 원가 산정 ○ 연간 순주유금액을 연간 총운행거리로 나누어 계산
타이어비	○ 타이어비	○ 유류비 계산방법과 동일

주) 영업비용 중 벌과금, 기부금, 접대비, 대손상각비, 노사파업대책비, 회의비, 협회비, 잡비 등 제외.

2. 표준 운송원가 산정 결과

○ □□고속과 ○○고속은 타 업체보다 운송원가가 상대적으로 높고 충남 평균보다 높음

○ 타 도(***도, ***도)에 비해 충남의 평균 원가가 상대적으로 높음

[표 4-17] 표준 운송원가 산정 결과(대당원가)

(단위 : 천원)

원가구성명	○○고속	△△고속	□□고속	◇◇고속	○○고속	충청남도 평균	***도 평균	***도 평균
운전직인건비	179,533	154,367	166,195	165,686	152,684	163,693	141,815	132,591
버스감가상각비	34,305	35,892	39,851	38,219	32,129	36,079	29,065	37,843
관리직인건비	23,297	36,590	35,773	29,575	20,640	29,175	40,205	36,368
인력활동비	53,631	52,130	55,555	28,014	50,358	47,938	47,049	38,830
차량유지비	35,571	20,145	33,832	17,329	13,424	24,060	30,091	35,926
차량보험료	15,353	9,947	14,321	9,738	9,910	11,854	12,538	13,650
차고시설유지비	18,540	34,255	29,366	24,481	16,950	24,718	15,607	7,968
매표수수료	68,155	49,755	67,278	68,811	59,919	62,784	48,506	48,779
도로통행료	28,177	21,705	38,351	19,247	30,663	27,629	20,124	12,005
유류비	171,338	138,686	153,974	174,186	148,027	157,242	141,442	124,747
타이어비	5,656	7,425	7,264	3,453	4,554	5,670	6,739	9,283
대당원가 합계	633,556	560,897	641,760	578,739	539,258	590,842	533,180	497,988

주) ***도는 20개사, ***도는 **고속을 제외한 4개사 평균. 유류비 및 타이어비는 변동비를 고정비로 환산한 값임

제5장 결론 및 제언

제1절 : 결론
제2절 : 제언

제1절 결론

❍ 2015년 수송실적은 2014년에 비해 상대적으로 많이 저조(특히, 1월~9월 기간)하여 업체의 경영난과 재정보조의 비중을 증가시키는 원인이 됨

❍ 2015년 52개 비수익노선의 손실액은 총 *,***,***,***원으로, 이는 (舊) 여객자동차운수사업법의 손실액 산정식을 통해 추정하였고, 일평균 재차인원은 가중평균을 적용하여 분석하였음

– ○○고속은 ***,***,***원(*.*%), △△고속은 ***,***,***원(*.*%), □□고속은 ***,***,***원(*.*%), ◇◇고속은 ***,***,***원(*.*%), ㅇㅇ고속은 ***,***,***원(*.*%) 수준임

❍ 2014년에 지급된 재정보조금은 급여, 경유비로 사용되었음이 현지실사(통장이체 내역 확인)를 통해 확인됨

❍ 5개 업체의 재무제표 분석결과, ○○고속과 ㅇㅇ고속은 부채비율이 높은 상황에서도 주주 배당성향이 높은 것으로 분석됨

– ○○고속 : 부채비율과 차임급 의존도가 높고 주주 배당 성향이 높음(건전성 악화)

– △△고속, □□고속, ◇◇고속 : 부채비율 및 차입금 의존도가 상대적으로 낮고 자본이 충실함(건전성 양호)

– ㅇㅇ고속 : 부채비율이 높고 주주배당 성향이 높음(건전성 악화)

❍ 운송원가 분석결과, □□고속과 ○○고속의 원가가 상대적으로 높고, 충남 5개 업체의 평균 운송원가가 타 도(***도, ***도)에 비해 상대적으로 높은 것으로 분석됨

제2절 제언

❍ 비수익노선 손실금 산정에 있어, 국토부령에 의한 산정식이 폐지되고, 지자체가 조례 또는 별도의 기준을 정하여 운용하도록 여객자동차운수사업법 시행규칙이 2014년 12월 31일자로 개정됨에 따라 새로운 재정보조 준거 개발이 필요한 실정임

❍ 새로운 재정보조는 총괄보조 방식으로 접근되어야 하고, 이를 위해서는 충남 표준운송원가 및 표준회계처리 지침의 개발이 필요함. 특히, 총괄보조(운송원가기반) 방식은 업체의 노선별 수익현황이 사실적이고 투명하게 제공되어야 하므로 업계의 적극적인 협조가 요구됨

❍ 한편, 운행관리의 효율성 및 경영수지 분석의 투명성을 확보하기 위한 방안으로 버스운행관리시스템(BMS: Bus Management System)과 경영수지분석시스템(BCS: Bus Cost analysis System)의 도입을 제안함

- 버스운행관리시스템 : 현재 서울 및 경기도, 광역시에서 운영중인 시스템으로 버스요금 자동결제, 버스운행관리 및 실시간 버스도착 알림 서비스 등을 버스이용자에게 제공중임. 이를 통해 버스운송업체의 체계적인 관리로 경영 투명성 및 재정지원의 합리적 기준을 마련하고 버스 이용자에게는 실시간 정보를 통해 편의성을 높이고 있음

- 경영수지분석시스템 : 버스 운송사업자가 노선, 차량, 수입, 지출 등 경영현황 전반을 전자신고하며 경영수지분석이 가능한 회계검증시스템을 의미함. 이를 통해 운송사의 회계 투명성과 경영 효율화 방안제시가 가능하고, 운송사의 전자신고제 정착과 버스재정지원금의 합리적인 배분기준 근거자료로 활용이 가능함

부 록

부록 1. 시외버스 요금 현황
부록 2. 시외버스운송사업 회계처리기준
부록 3. 지역별 표준원가 산정방법
부록 4. 시외버스요금 산정기준
부록 5. 버스교통정보시스템(BIMS)
부록 6. 경영수지분석시스템(BCS)

부록 1. 시외버스 요금 현황

1. 시외버스 요금현황

구 분		현행(2013. 3. 2 이후)	
		포 장 도 로(1인/㎞)	할인대상 및 할인율
일반 직행	포장도로(1인/㎞)	116.14	초등학생 : 50% 범위내 중·고등학생 : 30% 범위내
	최저운임(1인/10㎞까지)	1,300	
일반 고속	1~200㎞	62.35	초등학생 : 50% 범위내
	201~400㎞	55.17	
	401㎞ 이상	50.38	
우등 고속	1~200㎞	91.14	
	201~400㎞	83.96	
	401㎞ 이상	76.75	

자료 : 전국버스운송사업조합연합회, 버스통계편람(2014), p.143

2. 요금변천 현황

시외버스(1인 1km당)

년 월 일	완 행				직 행	
	포장	비포장	경인간	최저요금	포장	비포장
1966. 01. 08	1.33	1.,48	0.95	6km까지 10원	–	
1967. 12. 30	1.99	2.22	1.42	6km까지 10원	완행용금의 130% 범위내	
1969. 12. 27	2.49	2.78	1.78	6km까지 20원	–	
1972. 02. 01	3.21	3.59	2.29	6km까지 30원	완행용금의 130% 범위내 (완행요금의 32% 증)	
1974. 02. 04	4.45	4.98	3.17	8km까지 40원	6.06	6.78
1975. 07. 01	5.18	5.90	3.68	8km까지 45원	완행용금의 130% 범위내	
1978. 06. 14	6.73	7.53	4.78	8km까지 60원	완행용금의 126% 범위내	
1979. 05 .01	8.67	9.83	6.24	8km까지 80원	완행용금의 106% 범위내	
1979. 12. 23	10.31	11.55	7.80	10km까지 100원	10.93	12.24
1980. 02. 05	10.31	11.55	7.80	10km까지 100원	12.01	13.43
1980. 08. 10	11.32	12.68	8.56	10km까지 100원	12.01	13.43
1980. 12. 21	12.95	14.51	9.79	10km까지 120원	13.73	15.36
1981. 06. 10	14.27	16.00	10.79	10km까지 130원	15.13	16.93
1982. 12. 15	15.61	17.51	12.52	10km까지 140원	15.61	17.51
1985. 12. 03	16.82	18.88	13.50	10km까지 150원	6.82	18.88
1986. 12. 03	16.42	18.44	13.19	10km까지 150원	16.42	18.44
1989. 02. 10	18.75	21.06	16.87	10km까지 170원	18.75	21.06
1991. 02. 10	23.06	25.90	20.75	10km까지 210원	23.06	25.90
1992. 02. 16	28.62	32.14	26.78	10km까지 260원	28.62	32.14
1993. 01. 25	34.49	38.73	33.60	10km까지 310원	34.49	38.73
1994. 03. 26	40.00	44.92	40.00	10km까지 350원	40.00	44.92
1995. 04. 01	44.00	49.00	44.00	10km까지 400원	44.00	49.00
1996. 04. 16	47.74	53.17	47.74	10km까지 450원	47.74	53.17
1997. 05. 09	51.56	57.42	51.56	10km까지 500원	51.56	57.42
1998. 01. 05	62.90	70.05	62.90	10km까지 600원	62.90	70.05
2000. 07. 25	69.19	77.06	69.19	10km까지 700원	69.19	77.06
2002. 03. 25	74.72	–	74.72	10km까지 750원	74.72	–
2004. 07. 01	83.68	–	83.68	10km까지 850원	83.68	–
2006. 08. 25	92.55	–	92.55	10km까지 1,000원	92.55	–
2008. 10. 20	100.88	–	100.88	10km까지 1,100원	100.88	–
2010. 08. 16	107.84	–	107.84	10km까지 1,200원	107.84	–
2013. 03. 02	116.14	–	116.14	10km까지 1,300원	116.14	–

자료 : 버스통계편람(2014), pp.150~151

고속버스(1인 1km당)

년 월 일	고 속 직 행			일 반 고 속	
	1~200km	201~400km	401km이상	1~200km	201km이상
1975. 07. 01	5.27	4.83	4.39	4.74	4.34
1977. 07. 01	5.01	4.59	4.17	4.50	4.12
1978. 06. 14	6.00	5.50	5.00	5.39	4.94
1979. 05. 01	7.71	7.07	6.43	6.93	6.35
1979. 12. 23	9.75	8.94	8.13	8.77	8.03
1980. 02. 05	10.52	9.63	8.76	9.45	8.65
1980. 12. 21	11.84	10.83	9.85	10.63	9.73
1981. 06. 10	12.79	11.69	10.96	11.48	10.51
1982. 12. 15	13.87	12.67	11.52	12.44	11.39
1985. 12. 03	14.92	13.62	12.38	13.37	12.24
1986. 03. 17	14.61	13.33	12.12	13.09	11.98
1991. 02. 20	17.67	16.12	14.66	15.83	14.49
1992. 02. 16	19.00	17.33	15.73	18.01	16.45
1993. 01. 25	직행 22.61	20.62	18.75	21.43	19.58
	우등 33.92	30.93	28.13	–	–
1994. 03. 26	직행 25.84	23.56	21.43	24.49	22.37
	우등 38.76	35.34	32.14	–	–
1995. 04. 01	직행 28.60	25.30	23.10	28.60	25.30
	우등 41.80	38.50	35.20	–	–
1996. 04. 16	직행 31.17	27.58	25.18	31.17	27.58
	우등 45.56	41.97	38.37	–	–
1997. 05. 09	직행 33.51	29.65	27.07	33.51	29.65
	우등 48.98	45.12	41.25	–	–
1998. 01. 05	직행 38.87	34.39	31.40	38.87	34.39
	우등 56.82	52.34	47.85	–	–
2000. 07. 25	직행 42.37	37.49	34.23	42.37	37.49
	우등 61.93	57.05	52.16	–	–
2002. 03. 25	직행 45.76	40.49	36.97	45.76	40.49
	우등 66.88	61.61	56.33	–	–
2004. 07. 01	직행 49.87	44.13	40.29	49.87	44.13
	우등 72.89	67.15	61.39	–	–
2006. 08. 25	직행 53.51	47.35	43.23	53.51	47.35
	우등 78.21	72.05	65.87	–	–
2008. 10. 20	직행 56.77	50.24	45.87	56.77	50.24
	우등 82.98	76.45	69.89	–	–
2010. 08. 16	직행 59.78	52.90	48.30	59.78	52.90
	우등 87.38	80.50	73.59	–	–
2013. 03. 02	직행 62.35	55.17	50.38	62.35	55.17
	우등 91.14	83.96	76.75	–	–

자료 : 버스통계편람(2014), pp.150~151

부록 2. 시외버스운송사업 회계처리기준

Ⅰ. 총 칙

1. 목 적

이 기준은 『시외버스운임 산정기준』 제6조에 따라 시외버스운송사업자의 회계처리와 재무보고에 관하여 기업회계기준에서 별도로 규정하지 아니하였거나 시외버스 운송사업의 특성을 감안하여 달리 적용하여야 할 필요성이 있는 사항을 정함으로써 회계처리의 통일성과 객관성을 확보하여 재무정보의 유용성을 제고하며, 시외버스요금 산정기준에서 규정하고 있는 원가산정 자료의 적정한 산출 및 공정하고 적정한 시외버스요금의 산정에 기여함을 목적으로 한다.

2. 적용범위

이 기준은 여객자동차 운수사업법 시행령 제3조 제1호 라목에 의한 시외버스운송 사업을 영위하고 있는 사업자에게 적용한다.

3. 용어의 정의

이 기준에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

가. “운송사업부문” 이라 함은 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하는 사업을 말한다.

나. “부대사업부문” 이라 함은 운송사업부문을 제외한 사업으로 정비사업, 임대사 업, 유류판매사업 등의 사업을 말한다.

다. “운송차량”이라 함은 여객의 운송에 사용되는 버스 등으로 한다.

4. 재무제표 등

가. 대차대조표의 표준양식은 별지 제1호 서식에 의한다.

나. 손익계산서의 표준양식은 별지 제2호 서식에 의한다.

다. 총운송원가명세서의 표준양식은 별지 제3호 서식에 의한다.

라. 제4호 내지 제6호 서식의 서류는 재무제표의 부속명세서로 작성하며 기타 필요한 명세서를 작성할 수 있다.

Ⅱ. 계정과목의 분류와 평가

5. 재고자산

가. 운송사업부문과 관련하여 운송차량의 연료로 사용되는 경유등의 연료와 운송차량의 유지·보수에 필요한 잡유, 타이어 및 차량부속품은 저장품의 과목으로 계상하되 운송사업부문의 재고자산임을 나타내는 적절한 계정과목으로 세분하여 계상할 수 있다.

나. 부대사업부문과 관련한 재고자산은 그 성격에 따라 상품, 제품, 재공품, 원재료, 부재료 또는 기타의 재고자산으로 구분하여 계상한다. 부대사업부문인 정비사업과 관련한 차량부속품, 타이어, 잡유 등은 원재료 또는 부재료로 계상하며 유류판매사업과 관련한 판매용 연료는 상품으로 계상한다.

6. 유형자산

가. 여객의 운송에 사용되는 버스 등 운송용 차량은 운송차량의 과목으로 계상하며 기타의 차량은 차량운반구의 과목으로 계상한다.

나. 부대사업부문과 관련한 유형자산은 기타유형자산등의 과목으로 구분 표시하여야 한다.

7. 매출액

매출액은 다음과 같이 분류한다.

가. 운송수입은 여객자동차운수사업법 시행령 제3조에 의한 여객자동차운송사업의 업종별로 시외버스운송수입, 시내버스운송수입 등으로 구분하여 계상하며 시외버스운송수입은 운행형태별로 구분

하여 계상한다.

나. 부대사업수익은 운송수입에 포함하지 아니하는 것으로 그 성격에 따라 유류판매수입, 정비수입 등으로 구분하여 계상한다.

8. 매출원가

매출원가는 다음과 같이 분류한다.

가. 운송원가는 운송사업부문의 운송서비스 창출과 직접적인 관련성을 가지는 비용을 의미한다.

나. 부대사업 매출원가는 부대사업수익과 관련된 매출원가를 의미하며 부대사업수익에 대응하여 매출원가도 구분하여 계상한다.

9. 운송원가 및 판매비와 관리비

가. 운송원가의 항목은 다음과 같이 세분하며 운송서비스의 창출과 직접적인 관련성을 가지는지의 여부가 불분명한 경우에는 운송원가의 항목에 포함하지 아니하고 판매비와 일반관리비의 항목으로 처리한다.

(1) 인건비는 운송차량의 운전기사와 운송차량의 정비 및 유지관리 업무에 종사하는 정비원 등에 대한 임금(월기본급 + 초과근로수당), 제수당, 상여금, 퇴직급여를 말한다.

(2) 복리후생비는 관계법령에 의하여 사업자가 부담하는 국민연금, 의료보험, 고용 보험, 산재보험, 임금채권보장분담금 등의 법정 복리후생비와 사업자의 복지정책 또는 단체협약등에 의하여 지출되는 기타복리후생비로 구분한다.

(3) 유류비는 운송차량에 사용되는 연료비와 잡유비로 구분한다.

(4) 감가상각비는 운송차량에 대한 감가상각비와 운송서비스 창출과 직접적인 관련성을 가지는 유형자산에 대한 기타의 감가상각비로 구분한다.

(5) 차량정비관리비는 운송차량의 운행 및 유지와 관련한 타이어비, 부속품비, 외 주수리비, 세차용역비 등으로 한다.

(6) 기타의 운송원가는 상기 이외에 버스보험료, 매표수수료, 도로통행료, 지급수수료 등 운송서비스의 창출과 직접적인 관련성을 가지는 비용으로서 해당 비목의 내용과 성격을 적절히 나타낼 수 있는 계정과목의 명칭으로 세분하여 계상한다.

나. 판매비와관리비는 운송원가 이외의 영업비용으로 한다. 판매비와관리비는 해당 비목의 내용과 성격을 적절히 나타낼 수 있는 계정과목의 명칭으로 세분하여 계상한다.

10. 이 회계처리 기준은 2006. 7. 25 부터 시행한다.

부록 3. 지역별 표준원가 산정방법

1. 표준원가 적용여부

[표 1] 지역별 표준원가 적용여부

원가구성	전라남도	대구시	대전시	울산시	경상남도
운전직인건비	개별원가	수량표준 단가표준	수량표준 단가표준	수량표준 단가표준	수량표준 단가표준
버스감가상각비	개별원가	금액표준	개별원가	금액표준	개별원가
관리직인건비	수량표준 단가표준	수량표준 단가표준	금액표준	수량표준 단가표준	수량표준 단가표준
인력활동비	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준
차량유지비	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준
차량보험료	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준
차고시설유지비	금액표준	개별원가	개별원가	금액표준	금액표준
매표수수료	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준
유류비	개별원가	수량개별 단가표준	수량개별 단가표준	수량개별 단가표준	개별원가
타이어비	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준	금액표준

❍ 대부분 표준원가를 적용하고 있으며 개별원가는 한정적으로 사용됨

❍ 금액은 수량 X 단가로 구성됨으로 표준산정 시 금액표준보다는 수량표준과 단가표준으로 구분하는 것이 타당함

❍ 경상남도와 전라남도는 표준원가 적용 시 개별원가가 표준원가보다는 낮을 경우에는 개별원가를 적용함

2. 표준원가 배분방법

[표 2] 지역별 표준원가 배분방법

원가구성	전라남도	대구시	대전시	광주시	울산시
운전직인건비	대당원가	대당원가	대당원가	거리원가	거리원가
버스감가상각비	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가
관리직인건비	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가
인력활동비	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가
차량유지비	대당원가	거리원가	대당원가	대당원가	거리원가
차량보험료	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가
차고시설유지비	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가
매표수수료	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가	대당원가
유류비	거리원가	거리원가	거리원가	거리원가	거리원가
타이어비	거리원가	거리원가	대당원가	대당원가	거리원가

주) 유류비와 타이어비는 거리원가로 배분하고 대부분은 대당원가로 배부함

부록 4. 시외버스요금 산정기준

제정 2006. 7. 25

제1장 총칙

제1조(목적) 이 기준은 재정경제부장관이 정한 “공공요금 산정기준(2005. 4.12 개정)”에 따라 건설교통부장관이 여객자동차 운수사업법 시행령 제3조에 따른 시외버스운송사업자(이하 “사업자”라 한다)가 제공하는 운송서비스에 관하여, 이용자의 공정한 이익과 시외버스운송사업의 건전한 발전을 도모하기 위한 시외버스 운임·요금 및 요율(이하 “시외버스요금”이라 한다)을 결정함에 있어서 객관적이고 일관성 있는 기준을 제공하는데 그 목적이 있다.

제2조(다른 규정과의 관계) 시외버스요금 산정기준에 관하여는 다른 법령·규정·기준 등에 특별한 규정이 없는 한 이 기준이 정하는 바에 의한다.

제3조(시외버스요금 산정의 기본원칙)

① 시외버스요금은 사업자의 서비스 제공 및 일반관리 등에 소요되는 총괄원가를 보상하는 수준에서 결정되어야 한다.

② 총괄원가는 사업자의 성실과 능률의 원칙에 따른 경영체제에서 서비스 제공에 소요되는 적정원가에 시외버스운송사업에 공여하고 있는 진실하고 유효한 자산에 대한 적정투자보수를 합산한 금액으로 한다.

③ 시외버스요금의 산정은 운행형태별로 전체사업자의 총괄원가와 영업수입을 총 평균하여 산정하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 노선별 수요와 노선별 원가구조 등 노선별 특성을 감안하여 건설교통부장관이 필요하다고 인정하는 경우에는 특정노선 또는 특정지역을 대상으로 하여 총괄원가와 영업수입을 별도로 총 평균하여 산정할 수 있다.

④ 제3항에 따라 전체사업자의 총괄원가를 총평균함에 있어 각 사업자의 비목별 발생총액 또는 구입단가가 비정상적으로 높거나 낮은 경우의 해당 원가항목은 제외하여야 한다.

제4조(시외버스요금 체계)

① 시외버스요금은 이용자의 부담능력, 편익정도, 이용자간 부담의 형평성을 고려하여 요금체계를 형성하여야 하며, 특별한 사유가 없는 한 계속성을 유지하여야 한다.

② 시외버스요금은 기본요금과 거리요금의 2부 요금제를 원칙으로 하며 시외버스 운송사업의 활성화, 이용자의 비용부담 및 편익 등을 고려하여 거리요금은 구간별로 차등 적용할 수 있다.

제5조(요금산정 기간)

① 시외버스요금은 1회계 연도 또는 1년간의 기간으로 함을 원칙으로 하되 요금의 안정성, 물가변동 등 제반 경제여건의 추이를 감안하여 3년의 범위내에서 신축적으로 운영할 수 있다.

② 시외버스요금 산정 당시 예측할 수 없었던 불가피한 사유의 발생으로 총괄원가에 현저한 증감이 있을 경우에는 증감요인만을 반영하여 요금을 조정할 수 있다.

제6조(원가산정자료)

① 시외버스요금의 원가는 사업자가 제출한 재무제표와 결산서, 요금산정을 위한 제반명세서 등 객관적이고 신뢰할 수 있는 자료를 기초로 하여 산정하여야 한다.

② 제1항에 따른 원가산정 자료는 기업회계기준 및 건설교통부장관이 별도로 정하는 시외버스운송사업 회계처리기준에 의하여 작성하여야 한다.

③ 건설교통부장관은 사업자가 제출하는 원가산정자료 작성의 객관성 및 공정성 확보를 위하여 필요한 경우 회계법인 등 전문기관의 검증을 받도록 할 수 있다.

제7조(원가검증 및 회계자료 제출)

① 건설교통부장관은 정기적으로 사업자의 원가를 검증하여야 한다.

② 사업자는 매 회계 연도 종료일로부터 90일 이내에 재무제표 등 회계자료를 건설교통부장관 및 재정경제부장관에게 제출하여야 한다. 이 경우 건설교통부장관 및 재정경제부장관은 여객자동차운수사업법령에 따라 설립된 여객자동차운수사업자 단체로 하여금 각 사업자의 재무제표 등 회계자료의 합을 작성하여 제출하게 할 수 있다.

제2장 총괄 원가

제1절 적정원가

제8조(적정원가의 구성)

① 적정원가는 시외버스운송사업의 운송서비스 제공과 직접적 연관성이 있는 운송 원가에 일반관리비를 합한 영업비용 합계액에 서비스 제공과 관련하여 발생한 법인세를 더한 금액으로 하며, 영업외비용을 가산하고 영업외수익을 차감한 금액으로 한다.

② 적정원가에는 시외버스운송사업과 직접적인 연관성이 없는 수탁사업 등 부대사업에 소요된 비용은 포함하지 아니한다. 다만, 부대사업에 소요된 비용을 별도로 구분하기 곤란하고 적절한 방법으로 배분하는 것이 불가능한 경우에는 부대사업에 소요된 비용을 적정원가에 포함하되, 부대사업으로 인한 수익은 영업외수익의 항목으로 포함하여 적정원가에서 차감하여야 한다.

제9조(적정원가의 산정)

① 적정원가는 요금산정대상 회계 연도 또는 요금산정 대상기간(이하 “당해회계년도”라 한다)을 기준으로 산정한다.

② 당해 연도의 적정원가는 당해회계년도 직전 회계 연도(이하 “직전회계년도”라 한다)의 재무제표와 결산서 등을 기초로 물가전망, 임금전망 등을 감안하여 산정한다. 다만, 재무제표와 결산서를 기준으로 산정하는 것이 불합리하다고 판단되는 원가항목에 대하여는 표준소요량과 표준단가 등을 적용하여 산정할 수 있다.

③ 적정원가는 운행형태별로 집계하여 산정하여야 한다. 다만, 운행형태별로 구분 계리하는 것이 불가능하여 통합 계리하는 경우에는 운행거리와 운행대수 등 합리적이고 타당한 배분기준을 적용하여 운행형태별로 적정원가를 안분하여야 하며, 적용된 배분기준은 특별한 사유가 없는 한 계속성을 유지하여야 한다.

제10조(영업비용의 산정)

① 인건비의 산정방법은 다음 각 호와 같다.

1. 인건비는 부문별 적정인원수와 직전회계년도의 실제 임금수준, 예상

물가상승율 등을 고려하여 산정하여야 한다.

2. 인건비는 급여 및 임금, 상여금, 제수당 및 퇴직급여를 포함한다.

② 유류비의 산정방법은 다음 각 호와 같다

1. 당해 연도의 유류비는 직전회계년도의 실제 사용물량과 직전회계연도의 실제 부담평균단가를 기준으로 산정한다.

2. 교통세 등 유류관련 제세의 인상 또는 인하가 확정되어 있는 경우 당해 연도의 유류비는 이를 감안하여 산정한다.

3. 유가의 등락 등으로 인하여 직전회계년도의 실제 부담평균단가를 당해 연도 유류비의 산정기준으로 적용하는 것이 불합리하다고 인정되는 경우에는 최근기간의 실제 부담평균단가를 적용할 수 있으며, 이 경우 실제 부담평균단가는 최소한 3개월 이상의 기간을 대상으로 하여야 한다.

③ 유형자산 감가상각비의 산정방법은 다음 각 호와 같다.

1. 유형자산의 감가상각방법은 정액법으로 한다.

2. 버스의 내용연수는 사업자의 실제 평균사용년수를 적용하여야 하며 기타의 유형자산은 법인세법에서 정하는 기준내용년수를 적용하여야 한다.

3. 감가상각대상 금액은 장부상 취득원가를 기준으로 한다.

4. 당해년도의 감가상각비는 제1호 내지 제3호에서 정한 기준에 의하여 산정된 직전회계년도의 감가상각비에 자산의 내용연수를 감안하여 산정한 당해 연도의 유형자산 대체취득 추정금액을 감안하여 산정한다.

④ 무형자산상각비는 당해 연도 무형자산상각비는 직전회계년도말 현재 무형자산 미상각 잔액을 법인세법에서 정하는 기준내용년수에 의한 잔여내용년수에 대하여 정액법을 적용하여 산정한 금액으로 한다.

⑤ 매표수수료의 산정기준은 다음 각 호와 같다

1. 당해년도의 매표수수료는 직전회계년도의 평균 매표수수료율을 적용하되 당해 년도의 매표수수료율이 확정된 경우에는 확정된율을 적용하여 산정한다.

2. 당해년도의 매표수수료는 요율의 변경이외에 별도의 물가상승요인을 감안하지 아니한다.

⑥복리후생비의 산정기준은 다음 각 호와 같다

1. 복리후생비는 관계법령에 의하여 사업자가 부담하는 국민연금, 의료보험, 고용보험, 산재보험 등의 법정복리후생비와 사업자의 복지정책 또는 단체협약 등에 의하여 지출되는 기타복리후생비로 구분하여 산정한다.

2. 법정복리후생비는 당해년도에 적용되는 요율을 적용하여 산정하되 별도의 물가 상승요인을 감안하지 아니한다.

⑦ 제1항 내지 제6항 이외의 영업비용은 차량정비관리비, 도로통행료, 버스보험료 등으로 구분·산정하며, 운송서비스부문 및 일반관리부문으로 구분하여 각 비목별 비용발생 변수를 감안하고 물가변동 요인 등을 고려하여 산정한다.

제11조(영업외비용의 산정) 이자비용, 유가증권 및 투자자산관련 손실, 유형자산 관련 손실은 적정원가에 산입하지 아니하며, 기타의 영업외비용은 적정원가에 산입한다.

제12조(영업외수익의 산정) 이자수익, 배당금수익, 유가증권 및 투자자산관련 이익, 유형자산관련 이익은 적정원가에서 공제하지 아니하며, 기타 영업외수익은 적정원가에서 공제한다.

제13조(특별손익의 산정) 특별손익은 원칙적으로 적정원가에 가감하지 아니한다.

제2절 적정투자보수

제14조(적정투자보수) 적정투자보수라 함은 사업자가 운송서비스를 제공하기 위하여 직접 공여하고 있는 진실하고 유효한 자산에 대한 적정한 보수를 말하며, 적정투자보수는 요금기저에 적정투자보수율을 곱하여 산정한다.

제15조(요금기저)

① 요금기저는 당해회계연도의 순가동설비자산액과 순무형자산액의 기초·기말 평균가액, 일정분의 운전자금을 합산한 금액으로 한다. 다만, 시외버스운송사업에 직접 공여하지 아니하는 유휴자산 및 타목적의 자산은 포함하지 아니한다.

② 요금기저에 포함되는 순가동설비자산액은 총가동설비자산액에서 적정원가에 산입되었던 감가상각비의 누계액과 유형자산취득 관련 국고보조금 등 사업자가 부담치 않은 자본적 수입의 누계액을 차감한 금액으로 한다.

③ 제1항에 따른 기초 순가동설비자산액은 직전회계년도 결산서상의 기말가액을 기준으로 산정하며, 기말 순가동설비자산액은 기초 순가동설비자산액에 당해연도의 투자계획 및 자산처분계획을 고려한 순증가액을 가산한 금액으로 하되 순증가액은 당해년도 감가상각비 산정시 감안한 대체취득 추정금액에서 당해년도 감가상각비 추정액을 감하여 산정한다.

④ 요금기저에 포함되는 무형자산의 기초가액은 직전회계년도 결산서상의 가액을 기준으로 하며 기말가액은 기초가액에서 당기상각액을 감하여 산정한다.

⑤ 요금기저에 포함되는 운전자금은 당해년도 영업비용에서 감가상각비, 퇴직급여, 대손상각, 무형자산상각액 등의 비현금지출비용을 차감한 금액의 12분의 1로 한다.

제16조(적정투자보수율)① 적정투자보수율은 자기자본에 대한 보수율과 타인자본에 대한 보수율을 자기자본과 타인자본 구성비로 각각 가중평균하여 산정하되, 시외버스사업의 위험도, 공금리수준, 물가상승율, 당해 회계연도의 재투자 및 시설 확장계획·원리금상환계획 등 사업계획과 물가전망 등을 고려하여 기업성과 공익성을 조화시킬 수 있는 수준에서 결정되어야 한다.

② 자기자본에 대한 보수율은 한국은행 발표 기업경영분석 수익성 지표 중 운수업을 제외한 전체 산업의 3년간 자기자본순수익율 평균을 적용하되, 타인자본 보수율 수준, 물가전망, 투자규모 등을 고려하여 그 율을 조정할 수 있다

③ 타인자본에 대한 보수율은 직전회계년도 차입금에 대한 이자를 동 차입금의 평균월말잔액으로 나누어 구한 율에 “1-법인세율”을 곱한 세후 타인자본보수율로 한다. 타인자본에 대한 보수율의 산정에 있어 주주·임원·특수관계자에 대한 차입금 및 이자는 포함하지 아니한다.

제3장 요금산정

제17조(수요예측)

① 시외버스요금의 산정은 당해년도의 수요예측을 기초로 이루어져야 하며, 수요예측은 과거의 실적, 사회·경제의 동향, 대체교통수단의 발달 정도 등을 고려하여야 한다.

② 당해년도의 수요를 합리적으로 예측하기 어려운 경우에는 직전회계년도의 수요를 그대로 적용하거나 직전회계년도 수요에 최근 3년간 수요증감율의 기하평균을 곱하여 당해년도의 수요를 산정할 수 있다.

제18조(시외버스 요금수준의 결정)시외버스요금은 수요예측결과에 근거한 당해연도의 영업수입이 총괄원가와 일치되도록 하는 수준에서 결정되어야 한다.

부 칙

이 기준은 2006년 7월 25일 부터 시행한다. 다만, 이 기준 시행이후 최초로 도래하는 시외버스요금 변경 시에는 이 기준을 적용하지 아니한다.

부록 5. 버스교통정보시스템(BIMS)[3)]

1. 클라우드 컴퓨팅 기반 충남도 버스교통정보시스템(BIMS) 구축 제안

❍ 미래창조과학부는 “클라우드 컴퓨팅 발전 및 이용자 보호에 관한 법률”(이하 “클라우드 컴퓨팅 발전법”)과 법률에서 위임한 사항과 시행을 위해 필요한 세부사항이 규정된 시행령을 시행하였음

❍ “클라우드 컴퓨팅 발전법” 시행의 의의는 다음과 같이 크게 4가지로 요약할 수 있음

❍ 첫째, 정부와 지자체, 공공기관 등 공공부문이 클라우드를 적극 도입할 수 있는 근거의 마련으로 공공분야의 시장참여가 수월해졌다는 것임. 국가 정보화 계획과 예산 편성시 클라우드를 우선 고려하도록 규정되었으며(법 제12조), 공공기관이 민간의 클라우드를 이용할 수 있도록 정부가 노력하여야 하며(법 제20조), 공공기관의 클라우드 도입에 관한 시범사업을 추진할 수 있도록 규정되었음(시행령 제7조)

❍ 둘째, 민간기업에서도 클라우드를 적극 도입할 수 있도록 다양한 정책을 추진할 수 있는 근거가 마련되었다는 것임. 클라우드의 도입과 이용을 촉진하기 위한 다양한 시범사업이 추진되고(법 제9조, 시행령 제7조), 세제지원의 근거도 마련되었음(법 제10조)

❍ 셋째, 클라우드 서비스 이용자의 정보보호에 관한 근거가 강화되었다는 데 있음. 이용자의 동의 없이 정보를 제3자에게 제공할 경우 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처해지며, 서비스가 종료될 경우 정보를 이용자에게 반환하고 파기하여야 함

❍ 마지막으로 국내 클라우드 산업의 경쟁력을 높이기 위한 정부 차원의 지원 근거도 마련되었음. 연구개발, 중소기업 지원, 전문 인력양성, 해외진출 등을 정부가 지원할 수 있는 근거가 마련되었고, 관련 산업을 지원하는 전담기관으로 정보통신산업진흥원, 한국인터넷진흥원, 한국정보화진흥원 및 한국지역정보개발원이 지정되음(법 제8조 ~ 제19조, 시행령 제7조 ~ 제15조)

❍ 이와 같이 “클라우드 컴퓨팅 발전법”의 시행은 버스교통정보를 정보

3) 자료 : 김원철 외, "충남 버스교통정보체계 구축 및 활용방안", 충남연구원, 2015.

통신 기술을 활용하여 수집·가공하고, 이를 이용자에게 제공하는 첨단 교통지능화 사업 분야에도 새로운 변화를 가져오고 있으며, 시대의 변화에 맞춰 클라우드 컴퓨팅 기반 충남도 버스교통정보시스템(BIMS) 구축 방안을 제안함

❍ 클라우드 방식은 지자체별로 버스교통정보 운영관리센터를 구축하지 않고, 지자체의 버스운행정보가 가상센터(클라우드 컴퓨터)와 직접 연결되는 방식임

❍ 즉, 지자체별로 구축한 현장 설비를 통해 버스운행정보가 수집되고, 클라우드 컴퓨터에서 이를 가공한 후 이용자에게 직접 제공하는 방식으로 지자체별로 구축하는 기존 방식에 비해 센터운영비가 절감되므로 경제적 측면에서 지속가능성이 높다고 할 수 있음

〈그림 1〉 클라우드 컴퓨팅 기반 충남도 버스정보시스템 개념도

❍ 클라우드 컴퓨팅 기반 버스교통정보시스템의 장점은 기존의 지자체별로 교통정보센터를 구축 운영하는 방식에 비해 ⓐ 장류장 안내단말기(BIT)는 표출만 담당하게 하고 내부구성을 단순화함으로써 현장설비의 장애요소 축소가 가능하고, ⓑ 정류장 안내단말기(BIT) 운영체제 및 소프트웨어 장애 발생시 센터에서 직접 조치가 가능하여 발생된 장애에 대해 신속한 대응이 가능하고, ⓒ 시스템 및 환경 변화에 영향을 받지 않고 정류장 안내단말기 확장 가능하고 용량 증설이 용이하며, ⓓ 산업용 컴퓨터를 사용하는 정류장 안내단말기(BIT) 대비 구축비용이 저렴하고 장애요소 축소 및 부품 단순화를 통한 유지보수 비용을 절감할 수 있다는 데 있음

부록 6. 버스경영수지분석시스템(BCS)[4)]

❍ 지자체의 재정지원 배분방식은 유류사용량, 차량등록대수, 벽지노선 등의 규모(비율)를 고려한 배분으로 일률적이므로 업체에서 발생되는 손익에 근거하기 보다는 업체의 규모가 클수록 많은 재정지원을 받게되는 구조적 모순을 지니고 있음

❍ 이러한 배분기준 등의 문제를 해결하기 위한 방안으로 표준운송원가 도입 및 회계처리기준 등의 적정성 검증으로 업체의 경영개선을 유도하고, 산출자료는 관련정책에 활용하는 방안이 필요함

❍ 버스교통정보는 운행시각, 노선 등 이용자 측면에서의 정보도 활용도가 높지만, 차량운행에 필요한 실제 운행노선정보, 보유 차량정보, 주유정보, 수입금정보, 급여정보, 회계결산정보 등 운영자 관련 버스교통정보를 체계적·과학적으로 관리·운용함으로써 운송비용 절감을 도모할 필요가 있음

❍ 이와 같이 기업의 수입과 지출 세목을 일괄적으로 관리·분석하는 방법을 경영수지분석이라 하고, 경영수지분석에 필요한 자료의 전산화 및 경영수지분석을 자동화하는 방식을 경영수지분석시스템이라 할 수 있음

❍ 최근 전라남도를 중심으로 도입중인 경영수지분석시스템은 인터넷을 활용한 온라인 기반으로 운수업체(버스운송사업자)가 경영수지분석시스템에 접속(로그인)한 후, 업체의 회계자료(노선정보, 차량관리, 수입관리, 유류비관리, 급여관리, 지출관리)를 입력함으로써 경영수지분석을 위한 입력자료가 구축됨

❍ 구축된 입력자료는 경영수지분석의 자동화 알고리즘을 통해 업체의 운송원가 및 손익이 산정됨. 이로써 재정손실금을 지원하는 지자체에서는 매월 운송사업자가 입력하는 사실자료에 근거한 업체별 운송원가 및 손익을 관리할 수 있게 됨

❍ 경영수지분석시스템 개발 및 도입운영으로 인한 기대효과로는 전자신고로 인한 버스운송사업자 경영자료 표준화 및 원가기반 통일, 버스운송사업자 경영자료 실시간 수집 및 검토, 전자신고자료 상호검증을 통한 허위자료 검증, 버스운송사업자 경영 개선 및 관리기준 마련, 운송사업자 회계자료 투명성 확보, 표준원가 산출 및 노선별 손익산출로 재정지원금 기준 마련, 적자노선을 바탕으로 하는 재정지원을 하는 새로운 근간 마

4) 자료 : 김원철 외, "충남 버스교통정보체계 구축 및 활용방안", 충남연구원, 2015

련, 요금산정 기준 및 각종 보조금 지원에 따른 원가기준확보, 버스 준공영제에 대비한 노선입찰제 및 수입금 공동관리 기준확보, 버스운송사업자 경영수지 정보화 구축으로 다양한 분석기준 제시 등을 고려할 수 있음

〈그림 3〉 버스교통정보 활용한 경영수지분석시스템 개발 및 도입 기대효과

◈ 참고문헌

1. 김원철 외, "충남 버스교통정보체계 구축 및 활용방안", 충남연구원, 2015.

2. 전국버스운송사업조합연합회, "2014 버스통계편람", pp.143~153, 2015.

3. 금남고속 내부자료

4. 충남고속 내부자료

5. 한양고속 내부자료

6. 삼흥고속 내부자료

7. 중부고속 내부자료

8. 충남버스운송사업조합 내부자료

참여 연구진

수행기관	충남연구원	
연구기간	2015. 10. 12 ~ 2016. 01. 09	
연구책임	김원철	충남연구원 책임연구원
연구진	임준홍	충남연구원 연구위원
	김형철	충남연구원 책임연구원
	정민영	충남연구원 연구원
	장준용	충남연구원 연구원
	진선미	충남연구원 연구원
	권혁태	이산회계법인 회계사
	문강식	이산회계법인 회계사
	김준혁	이산회계법인 주임

2015년 시외버스 비수익노선
교통량 조사 및 경영수지 분석 용역

최종보고서 2016. 01

충청남도
Chungcheongnam-do