등록번호	재무계약처-8117
등록일자	2015.12.16.
결재일자	2015.12.17.
공개구분	대시민공개

선임	부장	재무팀장	재무계약처장	경영지원본부장
박재진	강인숙	한영우	박태성	전결 12/17 신재준
협조자				

『서울메트로 재정건전화 구현을 위한』

서울특별시 재정지원 방법 개선 건의(안)

2015. 12

서울메트로 SSing new metro | 재무계약처

서울시 재정지원 방법 개선 건의(안)

공사의 재정건전화 구현을 위해, 부단한 자구노력에 병행하여 서울시에 합리적인 재정지원 체계 재정립을 건의하고자 함.

Ⅰ 추진배경

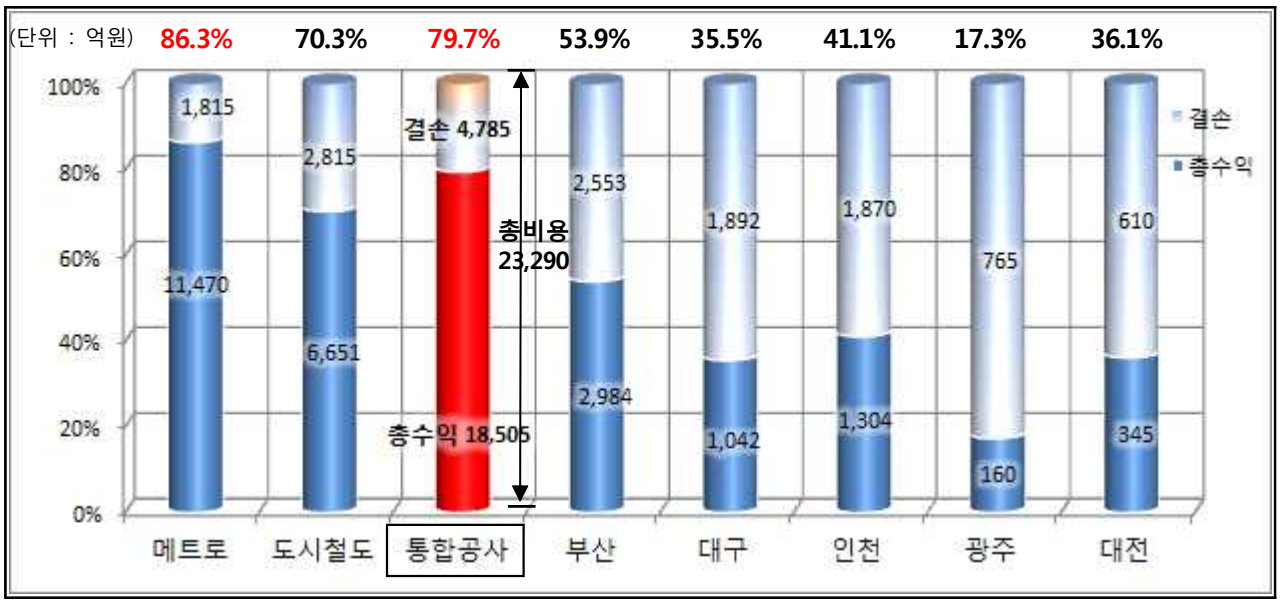
○ 서울메트로는 전국 지하철 운영기관 중 가장 높은 재정자립도에도 불구하고, 왜곡된 재무구조로 인해 방만한 경영이라는 오해로 지탄받고 있으며,

○ 지하철 양공사 통합시 상당한 경영개선 실적이 동반되지 않을 경우, 서울시와 통합공사 이미지에 큰 손상이 우려되므로 재정건전화를 위한 다양한 논의 필요

Ⅱ 현황 및 문제점

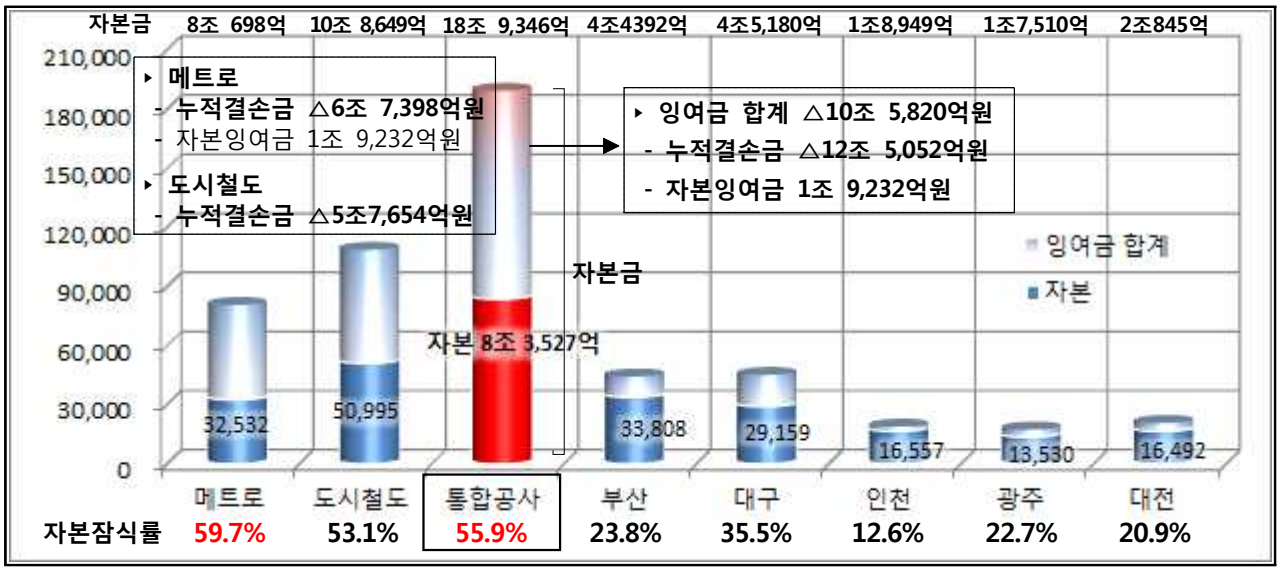
□ 지하철 기관 운영현황 ('14년말 기준)

❍ 재정자립도 비교 - 보조금을 제외한 수지분석



※ 통합공사의 경우 서울지하철 통합혁신 컨설팅 보고서 통합 손익계산서 참고

❍ 자본잠식률 비교



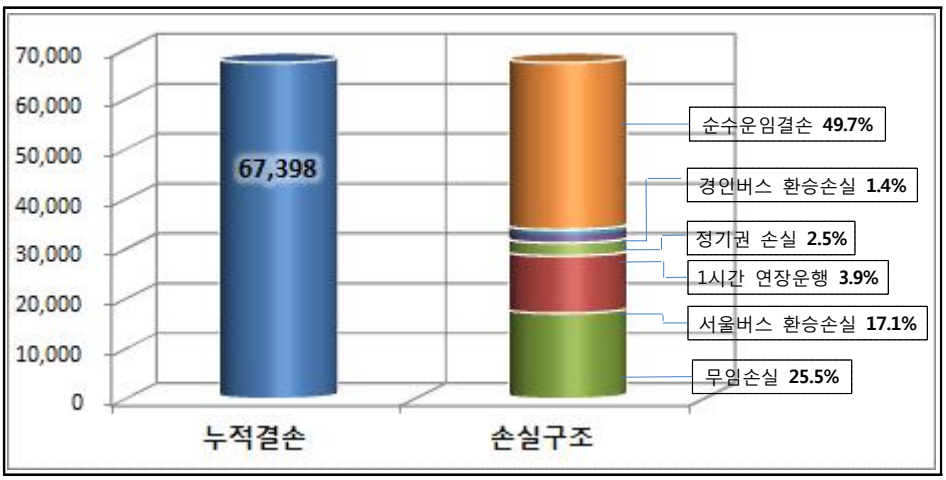
□ 문제점

❍ 누적결손 원인

- 낮은 운임수준 : 승객 1인당 평균운임이 수송원가의 63.1%에 불과('90년 이후 평균)

- 정부와 서울시의 제도 · 정책에 따른 손실이 총 손실의 50.3%

(단위 : 억원)



구 분	누적금액
누적결손	67,398
운임결손	33,492
무임손실	17.165
서울버스 환승손실	11,493
1 시 간 연장운행	2,623
정 기 권 손 실	1,675
경인버스 환승손실	950

【최근 5년간 제도 · 정책에 따른 손실 내역】

연 도	계	무임손실	서울버스 환승손실	1시간 연장운행	정기권 손실	경인버스 환승손실
계	**33,906**	**17,165**	**11,493**	**2,623**	**1,675**	**950(2,366)**
2010년이전	17,695	9,262	5,380	1,865	958	230(573)
2010년	2.969	1.390	1,078	224	150	127(318)
2011년	3,045	1,438	1,105	223	145	134(334)
2012년	3,475	1,642	1,278	248	156	151(378)
2013년	3,330	1,693	1,315	32	136	154(382)
2014년	3,392	1,740	1,337	31	130	154(381)

※ 경인버스 환승손실은 총손실(괄호안 금액)에서 환승손실보전금(운수수익)을 제외한 순손실

❍ 높은 자본잠식률

- 타 도시철도기관 대비 월등한 재정자립도에도 불구하고, 메트로 및 도시철도 자본잠식률 50% 초과

- 경기 및 인천 버스 환승손실 지원금 이외 정책적 손실에 대한 보조금이 전무한 상태에서 정책적 자본투자비 일부만 출자금으로 지원

⇒ **서울시 재정지원 체계의 개선이 없을 경우 자본금 규모 증가 대비 누적손실 규모는 더욱 증가하여 향후 통합공사 자본잠식 효과 가속화 우려**

❍ 출자금에 편중된 시 재정지원

- 다년간에 걸친 자본적 지출 사업 이외 일시적인 자금 지원까지 출자금으로 이루어짐.

⇒ 국비 매칭 사업의 경우 보조금 지급이 현실적으로 어려우나, 메르스 확산 차단 사업 등 **단기적 추진사업 관련 지원금은 정책 이행에 따른 보조금으로 지원 가능**

【최근 3년간 시책사업 관련 출자금 현황】

(단위 : 백만원)

구 분		2013년		2014년		2015년10월	
		국비	시비	국비	시비	국비	시비
총 계		**236**	**60,637**	**1,720**	**25,120**	**20,345**	**68,050**
국고 매칭 / 자본적 지출 사업	이동편의시설 확충	236	275	1,720	2,005	2,008	3,127
	지하철 내진보강		13,575		6,432	13,620	17,039
	지하철 노후시설 재투자		43,800		13,519		33,184
	방음벽 설치 및 고가 구조물 보강		1,400		1,400		4,350
	지하역사 공기질 개선					4,717	6,777
	화장실 개선		800		700		300
	캐노피 설치		300		250		
	승강장 안전발판 설치				375		360
	2,3호선 전동차 교체						1,600
	친환경 LED 교체				189		415
	전동차 LED 조명장치 교체		487				
단기적 추진사업	임산부 배려석						248
	메르스 확산 차단사업						650
	시민안전지킴이 앱 개발				250		

Ⅲ 개선방안

1 제 1 안

□ 서울 버스 환승손실 보조금 지급 : 보조금 수익으로 재투자비 충당

❍ 2004.7.1일자 서울버스와 환승할인 시행 이후 누적 손실액은 1조 1,493억원

- 정부 정책에 의한 무임손실 및 운임체계 개편에 따른 정기권 운영 손실과 달리 서울버스 환승손실은 시 정책에 의한 것으로 보전대책이 필요

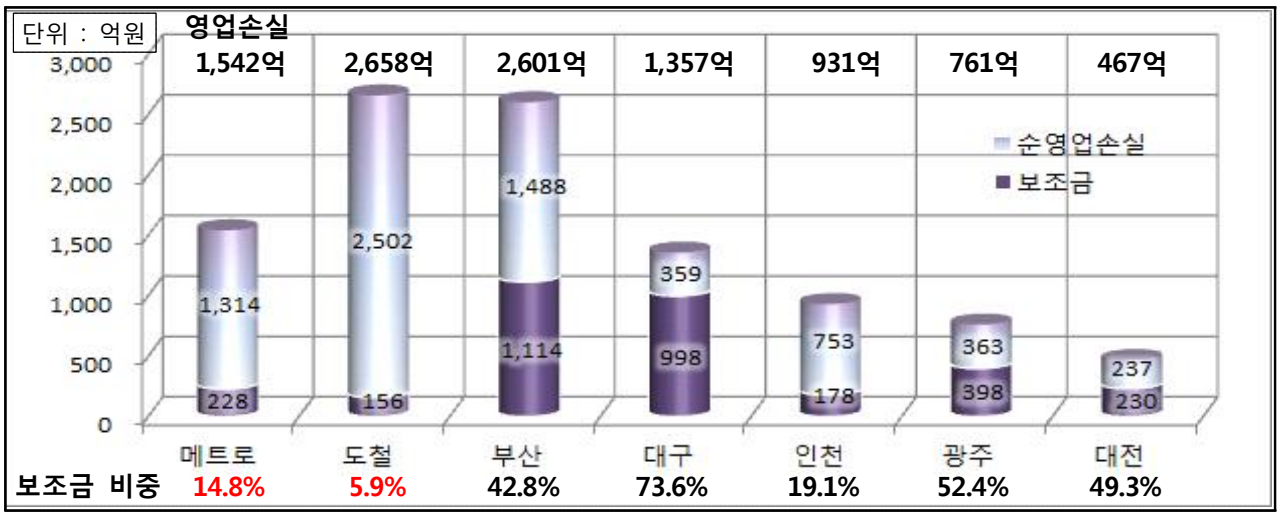
【연도별 영업손실 대비 버스환승손실 비중】

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
영업손실	2,217	1,557	1,289	903	1,542
서울버스 환승손실	1,205	1,239	1,430	1,469	1,491
영업손실 대비	54.4%	79.6%	110.9%	162.7%	96.7%

❍ **보조금 지급 → 노후시설 재투자비 충당 → 재투자비 자체 충당으로 출자 지원금 감소**

- **지원 방법의 차이만 있을 뿐 지원 규모는 동일하며 보조금 수익 인식으로 인한 당기손실 감소로 현 메트로 및 향후 통합공사 경영실적 개선 가능**
- 시 정책사업에 대한 손실 보전으로 정부에 대한 무임손실 보전요구 논리 강화
- 타 도시철도기관들은 버스환승 시행과 함께 손실에 대한 보전을 받고 있음.

【2014년 전국도시철도기관 보조금 지원 현황】- 영업손실 대비 보조금 비중



구 분	메트로	도시철도	부산	대구	인천	광주	대전
소 계	**228**	**156**	**1,114**	**998**	**178**	**398**	**230**
무임 손실 보전				344	69		151
환승 손실 보전	228	156		170	57		
건설부채이자 보조금					50		79
운영지원금			1,114	484	2	398	

❍ 보조금 지급시 재무구조 비교

- 2004년 이후 서울시 시책사업 관련 출자규모는 총 6,297억원으로 서울 버스 환승 누적 손실액의 54.8% 수준 → 환승 손실의 50%를 보조금 지급 가정

【2004년 이후 출자금 내역】

(단위 : 억원)

구 분	계	시책사업 성격 (현금+현물출자)	건설부채 상환	현물 출자	국비 지원	약정부채 이관
금 액 (비 중)	**33,241** (100.0%)	**6,297** (18.9%)	**20,421** (61.4%)	**2,423** (7.3%)	**584** (1.8%)	**3,516** (10.6%)

※ 1. 시책사업비는 동묘역 승강장편의시설 및 서울역 환승연결통로 현물출자 1,316억원 포함
2. 현물출자는 3호선 연장구간 및 교육복지통합센터 현물출자액임.

- 보조금 지급으로 인한 당기손실 개선과 재투자비 자체 충당으로 인한 자본 출자금 감소로 **누적결손 5,747억원 감소 / 자본잠식률 3% 이상 감소**

⇒ 서울 지하철 양공사 통합 이후 보조금 지급을 통한 경영개선으로 통합효과 극대화 가능

【보조금 지급에 따른 재무구조 변화】

현 행 (손실에 대한 보전 없음)	**가 정** (손실의 50% 보조금 지급 → 재투자비 충당 → 자본 출자금 감소)
· 서울시 출자금(자본금) 8조 698억원 · **누적결손금 △6조 7,398억원** · 남은 재산(자기자본)은 3조 2,532억원 · **자본잠식률(자본금 감소) 59.7%**	· 서울시 출자금(자본금) 7조 4,951억원 · **누적결손금 △6조 1,651억원** · 남은 재산(자기자본)은 3조 2,532억원 · **자본잠식률(자본금 감소) 56.6%**

2 제 2 안

□ 서울시 재정지원 방법 변경 : 출자금 → 보조금

❍ 노후시설 재투자 목적 출자금 재원으로 보조금 지원(재투자는 메트로 자체부담)

- 추가노선 연장, 국고 매칭 사업 및 서울시 주요 시책사업 관련 지원은 기존 자본금 출자 유지
- 단기적 시 정책 이행 관련 지원금 및 소모성 경비 지출 건 등은 운임손실 보전 또는 정책이행보조 등의 명목으로 보조금으로 지원

※ 관련근거 : 서울메트로 설립 및 운영에 관한 조례 제32조(보조금), 지방공기업법 제14조(독립채산) 및 제71조 2항(재정지원)

❍ 재정지원 방법(출자금 vs 보조금) 비교

지원 방법	출자금(자본금)	보조금
지원명목	▸ 노후시설 재투자 목적 (주로 자산취득)	▸ 손실보전, 정책이행에 따른 지원금 등
회계처리	자본금	운수사업수익, 보조금 수익
장점	▸ 출자금으로 서울시 지분 명확화 ※ 서울메트로는 서울시 지분 100%로 추가출자에 따른 이점이 없음.	▸ 경영실적 개선 : 손익계산서상 당기손익 개선 → 재무상태표상 누적결손금 감소 ▸ 시 정책사업에 따른 손실 보전 명목으로 보조금 지원시 정부에 대한 무임손실 재정분담 요구 논리 강화
단점	▸ 자기자본이익률, 자본 잠식률 등 성과지표 악화 ▸ 자본금 변경등기, 유상 증자 공시 등 행정적 절차 수반	▸ 보조금 지원 규모 산정 기준 협의 필요 ▸ 연도별 지원규모에 따라 사업별 진행일정 조정 필요 ▸ 단기 유동성 악화 등에 따른 서울시 추가 자금 지원에 어려움 겪을 가능성

※ 출자금 및 보조금 효과에 대해서는 붙임4 참조

Ⅳ 결론 및 건의

□ 결 론

❍ 서울메트로는 높은 재정자립도에도 불구하고 운임결손 등에 대한 보조금이 전무한 상태에서 정책적 자본투자비의 일부만 출자금으로 지원받고 있어 재무구조가 심각하게 왜곡되고 있음.

❍ 따라서, 재정건전성 강화와 대내외적 이미지 개선을 위해서는 부단한 자구노력과 함께 정부 및 서울시의 지원체계 재정립이 필요함.

□ 건의사항

❍ 국비 매칭 사업 등 자본적 지출 사업 이외 단기적 추진사업 관련 지원금은 정책 이행에 따른 보조금으로 지급하는 방안과 함께,

❍ 공사 경영개선 및 향후 지하철 양공사 통합효과 극대화를 위해 서울 정책사업 수행에 따른 공익서비스 비용에 대한 보전 대책이 필요함.

붙임 : 1. 연도별 누적결손 및 자본잠식률 1부.

2. 연도별 제도 및 정책에 따른 손실 내역 1부.

3. 전국 도시철도기관별 보조금 지원 내역 1부.

4. 출자금, 보조금 및 국고보조금 용어 정리 1부. 끝.