우리 나라 연안여객선 보조항로의 운항수지분석과 보조금 적정성에 관한 연구

이 태 우* · 임 종 길**

〈목 차〉

1. 서 론
2. 연구방법론
3. 연안여객선 보조항로 현황
4. 보조항로별 영업수지분석
5. 보조항로 여객선의 영업수지분석
6. 보조금의존율 및 적정성 판단
7. 결 론
참고문헌

1. 서 론

1.1 연구의 목적

우리 나라는 삼면이 바다인 관계로 하여 많은 도서를 포함하여 연안항로의 이용이 활발한 편이다. 이는 국내 물류흐름에도 상당한 기여를 하고 있다. 연안항로에 종사하고 있는 업체들 가운데 연안여객선업체는 여객수송 뿐만 아니라 화물수송에도 일익을 담당하고 있다. 특히 낙도보조항로에 종사하고 있는 업체들에 대해서는 도서주민의 생활보장을 위하여 영업손실금의 일부 또는 전부를 보조금의 형태로 관할 행정부처에서 매년 지급하고 있다.

이러한 낙도보조항로의 영업손실에 따른 보조금지급은 여객선사의 합리적 경영을 전제로 이루어져야 하며, 합리적 경영은 투입선복량의 적정성, 경제성이 확보되고 수익 및 비용관리가 합리적으로 이루어져야 달성된다.

따라서 본 연구에서는 연안여객선 항로 가운데 보조항로를 대상으로 영업수지율과 보조금의존율을 분석함으로써, 항로별 투입선박의 적정성과 경제성여부 및 보조금지급의 적정성여부를 판단하고자 한다. 아울러 보조항로에 취항하고 있는 선박의 영업수지율 및 보조금의존율을 분석하여 이들 선박의 운항경제성 및 보조금지급의 적정성여부를 판단하고자 한다.

1.2 연구의 범위

연안여객선 보조항로의 영업수지를 체계적으로 파악하기 위해서는 항로별 특성, 연도별 · 계절별 교통인구 추이, 취항 여객선의 추이 및 적정성여부, 항로별 · 선박별 운항구간, 항로별 · 선박별 영업수지분석, 선박별 비용분석 등이 행해져야 한다. 또한 여러 항로에 중복하여 운항하고 있는 선박과 예비선에 대한 분석이 이루어져야 한다. 그러나 이들 모두를 한 번에 세밀하게 분석 · 파악한다는 것은 어렵다. 따라서 이 연구에서는 항

* 한국해양대학교 해운경영학부
** 한국해상교통정책연구소

로별 영업수지와 보조금의존율 분석에만 초점을 두어 분석하고자 한다. 그리하여 보조항로별로 사업자, 투입선박, 교통인구, 선박제원, 결항률, 소석률(여객 및 화물), 영업수지율, 보조금의존율을 각각 살펴본다. 그리고 연구방법론에 따른 항로구분에 따라 일반항로와 보조항로의 성격 모두를 갖고 있는 복합항로에 대해서도 보조금을 지급 받는다는 관점에서 분석의 대상에 포함시켰다. 또한 일반항로일지라도 1997년말 이전에 보조항로로서 보조금을 지급 받은 경우에는 분석의 대상에 포함시켰다.

2. 연구방법론

연안여객선 항로를 분석함에는 여러 가지 복잡한 현상이 얽혀있는 바, 연구목적을 달성하기 위해서는 우선 영업수지분석을 위한 항로구분이 이루어져야 한다. 이 연구에서는 연안여객선항로 전체를 대상으로 특징적인 면을 파악하여 독자적인 항로구분을 하였다. 그리고 한 척의 선박이 2개이상의 여러 항로에 중복운항하고 있는 경우도 상당히 많은 바, 이 경우 항로별 영업수지율을 분석하기 위해서 선박의 비용총계를 항로별로 배분하였다.

연안여객선의 항로별 영업수지분석을 하는 데에는 한국해운조합과 해양수산부, 연안여객선업체 등의 발간자료 또는 내부자료를 이용하고, 이들 자료의 미비한 점들을 보완하고 여객선운항실태를 보다 현실감 있게 파악하고자 연안여객선업체의 담당실무자와 한국해운조합 본부 또는 지부의 담당실무자 및 관련 담당공무원 등과의 방문면담, 전화면담을 실시하고, 연안여객선 부두 및 업체를 일부 답사하고 여객선에 직접 승선하여 조사하였다.

2.1 영업수지분석을 위한 항로구분

본 연구에서는 연안여객선 사업자간의 경쟁여부에 따라 일반항로와 보조항로를 각각 경쟁항로와 독점항로로 구분하고자 한다. 즉, 2개 이상의 여객선사가 어떤 일반항로에 선박을 투입하여 운항함으로써 경쟁이 형성되고 있는 항로를 '일반경쟁항로'라고 정의하고, 한 회사의 선박만이 운항하고 있어 타선사의 선박과 경쟁이 없는 항로를 '일반독점항로'라고 정의한다. 보조항로의 경우는 운항선박이 정부로부터 운항손실에 대한 보조금을 어느 정도 보상받고 있기 때문에 일반항로처럼 선사간에 경쟁이 치열하지 않다. 보조항로중에서 보조금만을 받는 선박만이 운항되고 있는 보조항로에 대해서는 타선사와의 경쟁여부에 따라 '보조경쟁항로'와 '보조독점항로'로 구분한다.

보조항로와 일반항로가 결합되어 있는 항로를 '복합항로'라고 정의하고 경쟁여부에 따라 '복합경쟁항로'와 '복합독점항로'로 구분하기로 한다. 즉, 복합항로에서도 2개이상 선사의 선박이 동시에 투입되어 경쟁이 존재하는 항로를 '복합경쟁항로'라고 하며, 한 선사가 소유하고 있는 선박만이 취항하고 있는 항로를 '복합독점항로'라고 정의한다.

본 연구에서는 한 항로에 두 회사의 선박이 동시에 취항하더라도 그 운항횟수의 성격으로 보아 경쟁항로로 볼 수 없는 항로는 독점항로로 성격을 규정하였다.

그리고 본 연구에서의 항로명은 한국해운조합의 「내항여객선면허업체 현황 1997년」을 기준으로 하였으며, 항로별 분석 순서는 보조경쟁항로, 보조독점항로, 복합경쟁항로, 복합독점항로의 순으로 하되, 각 항로는 인천지방해양수산청, 대산지방해양수산청, 군산지방해양수산청, 목포지방해양수산청, 여수지방해양수산청, 마산지방해양수산청, 부산지방해양수산청, 울산지방해양수산청, 포항지방해양수산청, 동해지방해양수산청, 제주지방해양수산청의 순으로 하는 것을 원칙으로 하였다.

2.2 영업수지분석의 기준

본 연구에서의 수지율은 영업수지율인 관계로 하여 영업외 수입과 영업외 비용, 특별이익과 특별손실 등은 제외되었다. 그리고 항로별 영업수지분석은 선박별 영업수지분석을 토대로 하였다. 선박별 영업수지분석을 함에 있어서 수입과 수송실적은 한국해운조합의 「연도별 · 월별 여객수송실적」을 이용하였고, 비용은 업체별로 작성한 선박별 비

용총계를 이용하였다. 선박별 비용총계는 선비(감가상각비, 선용품비, 선박수리비, 선박보험료, 선박재산세, 기타), 선원비(인건비, 복리후생비, 선원보험료), 운항비(유류비, 여객보험료, 매표수수료, 운항관리비, 부두사용료, 급수비, 기타), 화물비, 선내영업비 · 기타, 일반관리비(인건비, 복리후생비, 일반경비)의 계정과목으로 구성되어 있다. 그리고 업체별 일반관리비는 수입금을 기준으로 하여 선박별로 배분되었다.

2.3 2개 항로이상 운항 선박의 항로별 비용 배분기준

한 선박이 2개 이상의 항로에 취항하는 경우, 항로별 운항수지를 분석하기 위해서는 그 선박이 각 항로에서 생산한 해운서비스 생산량에 비례하여 총비용을 배분해야만 한다. 여객선사들은 선박별 운항수지표를 작성함에 있어 1년동안의 총비용만을 기재함으로, 그 선박이 중복 운항한 경우 항로별로 발생한 비용을 파악하기가 불가능하다. 따라서 본 연구에서는 항로별 운항수지를 분석하기 위하여 다음과 같은 방법으로 총비용을 항로별로 배분하였다.

2.3.1 비용배분기준

선박의 변동비는 그 선박의 해운서비스의 생산량에 따라 증가한다. 유류비는 운항거리와 운항횟수에 따라 증가하므로 대표적인 변동비라고 할 수 있다. 고정비는 해운서비스의 생산량에 관계없이 일정하다. 선원비, 자본비, 감가상각비, 선박보험료가 고정비에 해당한다. 각 항로에서의 해운 서비스의 생산량은 단순히 여객 및 화물 수송능력보다는 실제 운항횟수에 따른 여객과 화물의 실제 수송능력에 운항거리를 곱한 인 · km와 톤 · km이다. 화물소석률 산정을 위하여 승용차 1대는 10톤, 4.5톤 트럭 1대는 15톤, 8톤 트럭 1대는 20톤, 컨테이너 1개는 20톤으로 각각 환산하였다. 이러한 가정과 기준으로 하여 선박 1척당 발생한 총비용을 항로별로 배분하였다.

2.3.2 비용배분방법

① 선박이 운항한 각 항로별로 인 · km와 톤 · km를 구하여 합한다.
→ 항로별 인 · km + 톤 · km

② 각 항로에서 산출된 인 · km + 톤 · km을 총합한다.
→ Σ(인 · km+톤 · km)

③ Σ(인 · km+톤 · km)에서 각 항로의 인 · km+톤 · km이 차지하는 구성비율을 구한다.
→ (개별항로의 인 · km+톤 · km)/Σ(인 · km+톤 · km)

④ 상기 비율에 총비용을 곱한다.
→ 항로별 비용이 산출된다.

2.3.3 비용배분의 실례

진도운수(주)의 완도카훼리5호는 일반항로에 취항하는 선박으로서 1997년도에 완도/청별 항로에 주력으로 운항하면서 여수/연도, 위도/격포 항로에도 중복 운항하였다. 이 선박의 1997년도의 총비용은 진도운수(주)가 제출한 재무제표에 의하면 3억6천1백8십6만원이다. 이 총비용을 각 항로별로 배분하는 방법은 <표 1>과 같다.

2.4 2개 항로이상 운항선박의 항로별 보조금 배분기준

1척의 여객선이 2개 이상의 보조항로에 취항하는 경우, 항로별 운항수지를 분석하기 위해서는 그 선박이 각 보조항로에서 발생한 운항손실에 비례하여 보조금을 배분해야 한다. 정부는 선사에게 보조금을 받는 선박에 대해 일괄적으로 1년동안에 발생한 총손실을 기준으로 보조금을 지불하고 있기 때문에, 그 선박이 중복 운항한 경우 항로별로 발생한 손실을 파악하기가 어렵다. 따라서 본 연구에서는 다음과 같은 방법으로 항로별로 보조금을 배분하였다.

2.4.1 보조금 배분기준

보조항로에 취항하는 선박의 운항손실은 해운서비스의 생산량과 수송실적과 밀접한 연관성을 가진다. 항로별 보조금수령 선박의 지출액은 앞에서 정의한 '2개 항로이상 운항선박의 항로별 비용배분기준'에 의거하였다.

〈표 1〉 완도카훼리5호의 항로별 비용배분

항로명	항로 거리(km) a	여객수송 능력*(명) b	화물수송 능력*(톤) c	해운서비스의 총생산량 (인 · km+톤 · km) a × (b + c)	구성 비율(%) d	배분원가 (천원) d×총비용
여수/연도	46.3	12,688	10,400	1,067,820	5%	17,246
완도/청별	34.0	335,500	275,000	20,781,420	93%	335,639
위도/격포	22.8	13,420	11,000	555,677	2%	8,975
합 계	103.1	361,608	296,400	22,404,917 ∑(인 · km+톤 · km)	100%	361,860

주: *는 결항횟수를 제외한 실제운항횟수에 선박의 적재능력을 곱한 값임.

〈표 2〉 새마을12호의 항로별 보조금배분

항로명	항 로 구 분	수입(천원) : a	비용(천원) : b	수지(천원) : c =a - b	구성비(%) : d =(c / ∑c)	배분보조(천원) : d×보조금
군산/말도	보 조	2,692	4,299	-1,607	1.39%	2,191
군산/개야도	보 조	2,393	2,749	-356	0.31%	485
군산/어청도	보 조	30,131	56,823	-26,692	23.03%	36,391
대천/어청도	보 조	52,019	134,250	-82,231	70.96%	112,111
선유도/말도	보 조	2,436	7,440	-5,004	4.32%	682
군산/비안도	일 반	1,101	1,101	0	0.00%	0
합 계		90,772	206,662	-115,890	100.00%	158,000

주 : 보조금 성격상 일반항로와 흑자의 보조항로(c ≥ 0)는 보조금 배분대상에서 제외됨.

2.4.2 보조금 배분방법

① 선박이 운항한 각 보조항로별로 수지(총수입 - 총비용)를 구한다.

② 그 중에서 운항손실이 발생한 항로의 적자수지액을 총합한다.

: 보조금은 운항손실보상금의 성격을 가지고 있으므로 일반항로 및 흑자의 보조항로는 보조금 배분대상에서 제외하기로 한다.

③ 적자수지총액에서 각 항로의 적자수지가 차지하는 구성비를 구한다.

④ 상기 비율에 선박의 보조금액을 곱한다.

⑤ 항로별로 보조금이 산출된다.

2.4.3 보조금배분의 실례

계림해운(주) 소속의 새마을12호는 1997년도에 군산/말도, 군산/개야도, 군산/어청도, 대천/어청도, 선유도/말도의 5개 보조항로와 군산/비안도 1개의 일반항로에 중복 운항하였다. 이 선박의 1997년도 보조금은 1억5천8백만원이다. 이 보조금을 각 보조항로별로 배분하면 <표 2>와 같다.

2.5 영업수지분석의 한계점 및 신뢰성 제고

연안여객선 항로를 검토한 결과, 한 척의 선박이 여러 일반항로에 투입되어 운항되는 경우도 있고, 또 한 척의 선박이 일반항로와 보조항로를 동시에 운항하는 경우도 있기 때문에 항로별, 선박별로 수지분석을 명확히 하기란 불가능하였다. 더구나 예비선의 경우, 한 해 동안에 한 척의 예비선(예를 들면, 새마을21호)이 4 내지 6개의 보조항로에 중복하여 운항하고 있거나 한 척의 예비선(예를 들면, 가고파호)이 보조항로와 일반항로를 동시에 배선되어 운항하는 경우도 있었기 때문에 항로별로

운항수지를 분석하여 선박의 과잉공급을 판단하거나, 적정선형을 도출하기란 매우 어려웠다.

연안해운회사가 작성한 재무제표는 복수의 항로에 취항중인 선박의 운항수지를 항로별로 구분하여 작성하지 않았기 때문에 정확한 원가배분을 통하여 항로별로 운항수지율을 계산할 수 없었다. 또한 연안여객선사의 3년간 재무제표를 비교·분석한 결과 내적 통일성과 일관성이 결여된 재무제표가 다수 있었다. 연안여객선사의 중역진과의 면담에 의하면, 선박운항과 관련된 회계처리와 재무제표작성은 주로 해운지식이 부족한 세무사에 의하여 작성되기 때문에 원가분류에 있어서 오류가 많이 발생하는 것으로 파악되었다. 선박을 리스로 취득한 경우 여객 선사에 따라 리스료를 선비로 처리하는 회사가 있는가 하면, 운항비로 분류하는 회사도 있어 일관성 있는 분석을 하기가 힘들었다.

더구나 선박의 취득원가, 선박의 운항기록, 선박의 원가항목 분류 등 항로별 선박운항수지를 분석하는데 필요한 자료의 입수가 불가능하였다.

그러나 위와 같은 연구과정상에서의 한계를 극복하기 위하여 의문이 가는 재무제표를 작성한 회사 관계자와의 면접을 실시하였으며, 부산, 목포, 완도, 제주, 군산, 인천의 해운조합지부를 현장 방문하여 분석자료 및 재무제표 자료와 데이터의 신뢰성을 제고하였다.

3. 연안여객선 보조항로 현황

3.1 항로의 현황

연안여객의 항로를 크게 나누면 일반항로와 보조항로로 구분된다. 1997년말 현재 우리 나라의 총 항로 수는「내항여객선면허업체현황 1997」에 의하면 104개이며 그 중 일반항로는 75개, 보조항로는 29개이다. 지방청별로 보조항로의 현황을 살펴보면 <표 3>과 같다.

3.2 항로의 길이

항로의 길이는 선박의 제원이 주어진 경우 운항비용, 소석률, 영업수지율과 밀접한 상관관계가 있다. 따라서 연안여객선 항로의 길이를 개관해보면 다음과 같다.

1997년말 현재 32개의 항로 중, 20마일 미만인 항로에 속하는 보조항로의 수는 10개항로로서 전체 보조항로의 31%를 차지하며, 30마일 미만의 범위에 속하는 보조항로는 20개로서 전체 보조항로의 63%를 차지하고 있다. 즉, 보조항로는 대체로 항로의 길이가 짧다.

3.3 연간교통인구 추이

보조항로별 연간교통인구는 연도별에 따라 기복이 심하거나 일정한 증가 추세 또는 감소 추세를 나타내고 있다. 최근 3년간(1995-1997년)의 연간교통인구를 살펴보면, 전체적으로 1995년의 약 5십만명(재원/진리와 목포/신월 항로의 교통인구를 포함하면, 약 5십3만5천명으로 추정)에서 1996년에는 약 6십1만 여명으로 증가되었고 1997년에는 1996년과 거의 비슷한 수치를 보였다. 연간교통인구가 가장 많은 항로는 청산/여서/완도 항로로서 1995년의 약 9만5천 여명에서 1997년에는 약 17만 여명으로 2배가량 증가하였다. 그 다음으로는 군산/개야도(유부도) 항로로서 1995년의 약 6만1천여명에서 1997년에는 약 5만3천여명으로 15% 감소하였다.

1997년을 기준으로 연간교통인구가 5만명이상에 달하는 항로는 앞의 두 항로뿐이며, 3만명이상에 달하는 항로에는 대천/어청 항로가 추가되며, 2만명이상 항로에는 인천/삼길리, 오천/초전(대천), 목

〈표 3〉 지방청별 연안여객선 항로현황 (1997년 12월말 현재)

구 분	계	인천	대산	군산	목포	여수	마산	부산	울산	포항	동해	제주
보조항로	29	3	3	3	14	2	3	-	-	-	-	1

자료: 한국해운조합, 연안여객선면허업체현황 1997.

포/서거차, 통영/추도, 모슬포/마라도, 목포/신월, 주문/외포(남방, 북방), 군산/어청 항로의 8개 항로가 추가된다. 그리고 연간교통인구가 1만명이상의 항로에는 안흥/가의도, 구도/고파도, 군산/말도, 봉리/향화, 사동/녹동 항로의 5개 항로가 추가된다. 나머지 도초/우이, 도초/칠발 항로 등 16개 항로는 연간교통인구가 1만명미만이다. 이들 가운데 손죽/광도 항로는 유일하게 연간교통인구가 1천명미만의 항로이다.

3.4 여객선 사업자 및 취항 현황

보조항로에 운항중인 여객선은 대부분 일반선이며, 고속선과 차도선이 일부 항로에 운항하고 있음을 알 수 있다. 취항선박의 규모는 총톤수로서 군산/개야도(유부도) 항로의 개야훼리호, 목포/서거차 항로의 신해고속훼리호, 봉리/향화 항로의 신해5호, 사동/녹동 항로의 평화페리호, 목포/신월 항로의 세종페리호 및 임자1호 등 6척만이 100톤이상에 달하며, 나머지 선박들은 모두 100톤미만의 선박들이다. 이들 가운데에

〈표 4〉 항로별 연간교통인구 추이(1995-1997년) 및 항로의 성격 (단위 : 명)

항로명	연간교통인구			항로의 성격
	1995년	1996년	1997년	
도초/우이, 도초/칠발	14,740	10,313	9,433	보조경쟁
가사/목포	3,651	3,240	4,145	〃
인천/삼길리	21,193	21,551	21,089	보조독점
진리/울도	2,742	3,497	6,113	〃
안흥/가의도	8,870	11,424	13,914	〃
오천/초전(대천)	35,402	32,533	27,123	〃
구도/고파도	6,910	8,063	13,773	〃
군산/개야도(유부도)	61,138	57,692	52,990	〃
군산/말도	11,537	15,683	12,765	〃
법성포/안마도	10,210	9,509	9,702	〃
창유/목포, 창유/팽목	2.319	1,876	3,202	〃
목포/서거차	31,938	28,437	21,912	〃
이목/어룡/이목	5,965	5,360	3,869	〃
이목/당사	2,755	2,957	2,682	〃
이목/원동	5,370	4,995	4,737	〃
북강/북강	2,922	2,608	2,169	〃
웅곡/웅곡	4,203	4,122	3,381	〃
재원/진리(재원)	-	2,645	2,718	〃
봉리/향화	10,608	7,986	16,980	〃
손죽/광도	856	870	724	〃
사동/녹동	23,448	18,665	18,818	〃
통영/추도	35,933	35,525	28,587	〃
욕지/삼천포, 욕지/두미	13,841	11,420	5,554	〃
모슬포/마라도	19,984	33,381	29,434	〃
청산/여서/완도	94,907	139,290	168,041	복합경쟁
목포/신월	-	31,638	25,128	〃
주문/외포(남방,북방)	29,058	49,936	26,658	복합독점
군산/어청	18,638	24,197	24,026	〃
대천/어청	19,988	28,753	35,719	〃
합 계	499,126	608,166	595,299	〃

주 : 1995년도 연간교통인구의 합계에는 재원/진리 및 목포/신월 항로의 교통인구가 제외되어 있음.

는 50톤의 미만의 소형선들도 상당수 있음을 알 수 있다. 취항선박의 선령에 있어서는 20년이상이 4척, 16-20년이 18척, 11-15년이 4척, 6-10년이 4척, 5년이하가 12척으로 16년이상의 노후선이 22척이나 되지만 5년이하의 신조선도 상당수 있음을 알 수 있다. 여객적재능력에 있어서 100명이상의 여객을 승선시킬 수 있는 선박은 6척에 지나지 않으며, 50명이하의 여객만을 승선시킬 수 있는 선박이 10척이나 넘는다.

〈표 5〉 여객선 사업자 및 취항 현황 (1997년말 현재)

항로명	사업자명	투입선박명	선종	총톤수(톤)	건조년월	적재능력		항로 거리(마일)
						여객(인)	화물(톤, 대)	
도초/우이, 도초/칠발	(유)대양해운	신해3	일반선	72	96. 3	87	-	29.9
	(유)해남운수	새마을21	일반선	97	82. 11	79	-	-
가사/목포	신광해운(주)	신해6	일반선	70	97. 4	70	-	39.6
	진도운수(주)	새마을2	일반선	45	78. 11	19	5	
인천/삼길리	(주)왕경해운	3왕경	일반선	54	92. 8	95	3	39.5
진리/울도	(주)원광	해양	일반선	79	96. 12	80	10.8	31
안흥/가의도	한일해운(주)	새마을18	일반선	81	81. 11	77	17	6.5
		새마을20	일반선	44	81. 11	43	7	
	신한해운(주)	새마을22	일반선	33	85. 10	118	3	
오천/초전(대천)	신한해운(주)	새마을7	일반선	28	79. 10	92	3	10.8 (19.2)
		새마을22	일반선	33	85. 10	118	3	
구도/고파도	한일해운(주)	새마을1	일반선	44	78. 11	33	5	7.5
		새마을20	일반선	44	81. 11	43	7	
군산/개야도(유부도)	계림해운(주)	개야훼리	고속선	104	97. 6	92	3	9.5(7.0)
		새마을12	일반선	83	81. 4	79	19	
		새마을13	일반선	41	81. 3	80	6	
		새마을19	일반선	44	81. 11	68	7.6	
군산/말도	계림해운(주)	새마을12	일반선	83	81. 4	79	19	28
		새마을19	일반선	44	81. 11	68	7.6	
법성포/안마도	조양운수(주)	영남	일반선	63	79. 1	43	-	39.5
		2영신	일반선	55	78. 6	43	-	
창유/목포	신광해운(주)	신해7	일반선	70	97. 4	70	-	57.7
		새마을2	일반선	45	78. 1	19	-	
		새마을10	일반선	44	79. 10	19	-	
창유/팽목	(유)해남운수	새마을16	일반선	41	81. 3	20	5	26.2
		새마을21	일반선	97	82. 11	79	10	
목포/서거차	(유)해남운수	신해고속훼리	차도선	196	97. 11	171	승용18	64.5
		새마을21	일반선	97	82. 11	79	10	
		신해1	일반선	80	91. 1	137	-	

이목/어룡/이목	(유)해광운수	새마을14	일반선	41	81. 3	43	-	30.9
이목/당사		새마을15	일반선	41	81. 3	43	-	21.6
이목/원동								25.3
북강/북강	조양운수(주)	새마을8	일반선	44	79. 10	30	-	19(14.4)
웅곡/웅곡		새마을9	일반선	44	79. 10	25	-	32.3
재원/진리 (재원)	신광해운(주)	신해5	차도선	101	96. 2	94	승용12	8.3(14.4)
		새마을11	일반선	44	79. 10	19	15	
봉리/향화		신해5	차도선	101	96. 2	94	승용12	35.8
		새마을11	일반선	44	79. 10	19	15	
손죽/광도	세모해운(주)	새마을5	일반선	44	78. 11	19	6	11.2
사동/녹동	평화해운(주)	평화페리	차도선	116	96. 2	85	승용 9	29.1
통영/추도	(주)한려페리	한려페리	일반선	37	87. 3	71	-	14.5
	고려개발(주)	가고파	일반선	55	91. 12	84	10	
욕지/삼천포	세모해운(주)	새마을17	일반선	81	81. 7	83	10	23.3
	고려개발(주)	가고파	일반선	55	91. 12	84	10	
욕지/두미	세모해운(주)	새마을17	일반선	81	81. 7	83	10	23.9
모슬포/마라도	(주)삼영해운	삼영	일반선	36	88. 8	91	-	9.0
청산/여서 /완도	(유)해남운수	새마을21	일반선	97	82. 11	79	10	39.9
	신광해운(주)	신해2	고속선	88	94. 12	100	-	
목포/신월	(유)한흥페리	세종페리	차도선	200	95. 10	100	승용22	28.2
	(유)해남운수	새마을21	일반선	97	82. 11	79	10	
	(유)대양해운사	안도	일반선	32	75. 10	96	10	
	재영해운사	임자1	차도선	102	88. 4	138	8톤 4	
주문/외포(남방)	강화협동해운 (주)	강화1	차도선	88	93. 5	89	승용 9	18
주문/외포(북방)		서도	일반선	43	80. 11	66	8	27
군산/어청	계림해운(주)	어청훼리	고속선	93	96. 3	94	4	40
		외연훼리	고속선	89	95. 6	94	4	35
대천/어청		새마을12	일반선	83	81. 4	79	19	-

4. 보조항로별 영업수지분석

4.1 결항률 분석

연안여객선 보조항로의 최근 3년간의 결항률을 분석하면, 항로에 따라 결항률이 높아진 항로도 있고 낮아진 항로도 있다. 결항률이 30%이상인 항로를 비교해보면, 1995년에는 5개항로이나 1996년에는 8개 항로, 1997년에는 12개 항로로 증가되어 왔음을 알 수 있다. 그리고 결항률이 20%이하인 항로를 비교해보면, 1995년에는 6개 항로, 1996년과 1997년에는 각각 9개 항로로 늘어나 결항률이 낮아졌음을 알 수 있다. 항로별로 결항률 추이를 살펴보면, 1995년 대비 1997년에 진리/울도, 안흥/가의도, 군산/말도, 구도/고파도, 욕지/삼천포 항로 등 9개 항로는 결항률이 낮아졌으며,

나머지 항로들은 결항률이 높아졌다. 특히 주문/외포(남방) 항로는 1995년의 13%의 결항률에서 1997년에는 32%로 가장 높은 증가를 보였다.

〈표 6〉 보조항로별 결항률 분석(1995-1997년) (단위 : 회)

항 로 명	1995년			1996년			1997년		
	취항계획	결항횟수	결항률	취항계획	결항횟수	결항률	취항계획	결항횟수	결항률
도초/우이,도초/칠발	128	32	25%	1,482	403	27%	1,589	514	32%
가사/목포	669	273	41%	706	307	43%	721	289	40%
인천/삼길리	802	110	14%	804	136	17%	814	116	14%
진리/울도	360	80	22%	418	74	18%	436	50	11%
안흥/가의도	1,260	286	23%	1,270	220	17%	1,306	204	16%
오천/초전(대천)	-	-	-	-	-	-	650	94	14%
구도/고파도	1,498	252	17%	1,488	184	12%	1,556	180	12%
군산/개야도(유부도)	1,866	408	22%	1,604	256	16%	1,634	322	20%
군산/말도	579	159	27%	557	127	23%	457	60	13%
법성포/안마	733	264	36%	767	277	36%	743	255	34%
창유/목포	-	-	-	366	129	35%	375	121	32%
창유/팽목	417	116	28%	516	137	27%	443	146	33%
목포/서거차	827	201	24%	822	236	29%	790	262	33%
이목/어룡/이목	713	145	20%	751	156	21%	1,460	306	21%
이목/당사	764	205	27%	732	220	30%	1,454	334	23%
이목/원동	764	185	24%	780	202	26%	730	144	20%
북강/북강	730	146	20%	1,464	415	28%	1,336	300	22%
웅곡/웅곡	730	118	16%	1,518	397	26%	730	208	28%
재원/진리(재원)	786	196	25%	759	190	25%	797	277	35%
봉리/향화	1,566	475	30%	1,008	400	40%	2,324	791	34%
손죽/광도	365	115	32%	366	127	35%	365	125	34%
사동/녹동	738	155	21%	745	173	23%	737	157	21%
통영/추도	1,514	179	12%	1,532	184	12%	1,642	290	18%
욕지/삼천포	152	34	22%	166	24	14%	154	18	12%
욕지/두미	-	-	-	98	21	21%	585	106	18%
모슬포/마라도	1,096	358	33%	2,228	902	40%	2,190	906	41%
청산/여서/완도	1,960	473	24%	776	166	21%	880	229	26%
목포/신월	-	-	-	1,382	194	14%	1,586	369	23%
주문/외포(남방)	820	105	13%	902	146	16%	1,169	375	32%
주문/외포(북방)	852	124	15%	238	72	30%	802	196	24%
군산/어청	692	197	28%	886	220	25%	1,020	324	32%
대천/어청	778	214	28%	449	91	20%	1,353	341	25%

4.2 소석률 분석

4.2.1 여객소석률 분석

연안여객선 보조항로의 여객소석률을 살펴보면, 소석률이 50%이상인 항로 수는 1995년과 1996년에는 각각 5개 항로이던 것이 1997년에는 단 하나도 없다. 소석률이 40%이상인 항로 수는 1995년에는 10개 항로, 1996년에는 12개 항로, 1997년에는 개 항로로 오히려 감소하였다. 소석률이 30%이상인 항로 수는 1995년에 20개 항로, 1996년에는 18개 항로, 1997년에는 13개 항로로 점차 감소하고 있다. 소석률이 20%이하인 항로를 보면, 1995년에는 6개 항로, 1996년에는 7개 항로, 1997년에는 9개 항로로 그 수가 약간 늘어났음을 알 수 있다.

4.2.2 화물소석률 분석

연안여객선 보조항로의 화물소석률을 살펴보면, 여객소석률과는 대조적으로 소석률이 극히 낮음을

〈표 7〉 보조항로별 여객소석률 분석(1995-1997년) (단위 : 인)

항로명	1995년			1996년			1997년		
	수송능력	수송실적	소석률	수송능력	수송실적	소석률	수송능력	수송실적	소석률
도초/우이, 도초/ 칠발도	6,548	402	6%	84,057	10,237	12%	92,829	9,413	10%
가사/목포	7,524	3,651	49%	7,581	3,240	43%	23,304	4,145	18%
인천/삼길리	67,740	21,193	31%	63,460	21,561	34%	70,768	21,089	30%
진리/울도	7,000	2,742	39%	8,600	3,497	41%	30,220	6,113	20%
안흥/가의도	47,282	8,943	19%	49,500	11,424	23%	64,274	14,936	23%
오천/초전(대천)	-	-	-	-	-	-	54,636	8,726	16%
구도/고파도	43,596	244	1%	50,053	8,063	16%	48,828	13,773	28%
군산/개야도(유부도)	112,425	61,140	54%	106,738	57,692	54%	117,220	52,990	45%
군산/말도	31,692	12,219	39%	33,858	14,620	43%	27,172	12,765	47%
법성포/안마도	28,785	10,210	35%	21,070	9,509	45%	20,984	9,702	46%
창유/목포	-	-	-	4,503	1,876	42%	13,904	3,257	23%
창유/팽목	6,463	2,210	34%	8,521	2,574	30%	6,984	1,714	25%
목포/서거차	74,092	31,938	43%	70,116	28,437	41%	65,508	23,467	36%
이목/어룡/이목	11,198	6,249	56%	14,551	5,534	38%	49,622	3,869	8%
이목/당사	16,473	3,055	19%	19,833	2,819	14%	48,418	2,682	6%
이목/원동	17,062	5,751	34%	22,710	4,995	22%	25,198	4,737	19%
북강/북강	17,520	2,922	17%	31,470	2,608	8%	30,840	2,169	7%
웅곡/웅곡	15,300	4,203	27%	28,781	4,122	14%	13,200	3,532	27%
재원/진리(재원)	12,578	4,080	32%	11,315	2,711	24%	12,091	2,899	24%
봉리/향화	48,329	10,608	22%	42,326	7,986	19%	126,852	16,980	13%
손죽/광도	4,750	856	18%	4,541	911	20%	4,560	946	21%
사동/녹동	66,462	23,448	35%	51,588	19,399	38%	49,300	22,544	46%
통영/추도	94,993	35,933	38%	96,124	35,525	37%	97,942	32,070	33%
욕지/삼천포	9,794	5,585	57%	11,798	5,899	50%	11,2947	5,554	49%
욕지/두미	-	-	-	6,391	769	12%	39,757	5,119	13%
모슬포/마라도	67,158	19,984	30%	120.666	33.381	28%	116,844	29,434	25%
청산/여서/완도	113,384	51,806	46%	30,421	18,060	59%	44,604	19,315	43%
목포/신월	-	-	-	118,624	31,558	27%	123,167	30,778	25%
주문/외포(남방)	64,623	32,804	51%	67,284	26,030	39%	65,929	29,639	45%
주문/외포(북방)	50,219	29,058	58%	45,289	23,906	53%	51,439	23,808	46%
군산/어청	42,664	18,740	44%	58,924	24,197	41%	63,309	24,026	38%
대천/어청	48,060	19,978	42%	31,946	16,620	52%	88,948	39,059	44%

알 수 있다. 1997년을 기준으로 화물소석률이 다소 양호한 항로는 도초/우이, 도초/칠발(55%), 인천/삼길리(11%), 창유/목포(21%), 목포/서거차(22%), 목포/신월(21%) 항로이다. 소석률은 수송능력과 수송실적에 의해 결정되는 바, 수송능력과 수송실적은 항로에 따라 연도별로 다양한 현상을 보이고 있다. 이와 같이 화물소석률이 극히 낮은 것은 항로의 영업수지율을 악화시키는 요인의 하나라 하겠다.

4.3 영업수지분석

4.3.1 보조금 제외 영업수지율 분석

보조금을 지급 받는 항로의 영업수지율은 최근 3년간 1995년의 도초/우이 및 도초/칠발 항로를 제외하고는 모두 적자를 내었다. 이를 항로의 성격별로 살펴보면 다음과 같다.

보조독점항로 가운데 96년 대비 97년에 영업수지율이 개선된 항로는 인천/삼길리, 안흥/가의도,

〈표 8〉 보조항로별 화물소석률 분석(1995-1997년) (단위 : 톤)

항로명	1995년			1996년			1997년		
	수송능력	수송실적	소석률	수송능력	수송실적	소석률	수송능력	수송실적	소석률
도초/우이,도초/칠발	1,440	7	0%	6,810	580	9%	870	475	55%
가사/목포	1,980	10	1%	1,995	15	1%	680	6	1%
인천/삼길리	2,076	241	12%	2,004	243	12%	2,094	235	11%
진리/울도	840	15	2%	1,032	16	2%	4,075	16	0%
안흥/가의도	6,530	9	0%	7,118	11	0%	12,662	24	0%
오천/초전(대천)	-	-	-	-	-	-	1,668	19	1%
구도/고파도	6,146	8	0%	6,282	9	0%	8,164	12	0%
군산/개야도(유부도)	9,344	930	10%	8,698	423	5%	6,928	95	1%
군산/말도	3,569	267	7%	5,540	276	5%	3,200	73	2%
법성포/안마도	5,731	948	17%	5,860	458	8%	5,840	261	4%
창유/목포	-	-	-	1,185	67	6%	380	81	21%
창유/팽목	2,745	12	0%	4,095	15	0%	1,595	-	0%
목포/서거차	17,369	4,823	28%	15,737	5,767	37%	13,236	2,959	22%
이목/어룡/이목	290	21	7%	1,995	24	1%	17,010	11	0%
이목/당사	2,660	43	2%	2,560	9	0%	5,760	10	0%
이목/원동	2,756	50	2%	4,650	46	1%	3,030	34	1%
북강/북강	2,920	3	0%	5,245	17	0%	5,180	1	0%
웅곡/웅곡	3,060	39	1%	7,285	30	0%	2,610	34	1%
재원/진리(재원)	9,040	16	0%	9,165	16	0%	7,395	2	0%
봉리/향화	6,825	58	1%	39,230	326	1%	31,050	1,383	4%
손죽/광도	1,500	26	2%	1,434	10	1%	1,440	-	0%
사동/녹동	9,900	63	1%	42,574	286	1%	52,200	581	1%
통영/추도	13,350	29	0%	13,480	35	0%	13,520	39	0%
욕지/삼천포	1,180	70	6%	1,420	94	8%	1,360	40	3%
욕지/두미	-	-	-	770	-	0%	4,790	-	0%
모슬포/마라도	-	-	-	-	-	-	-	-	-
청산/여서/완도	3,555	7	0%	-	-	-	-	-	-
목포/신월	-	-	-	118,400	168,289	142%	115,190	23,813	21%
주문/외포(남방)	64,350	2,813	4%	68,040	5,904	9%	54,236	1,337	2%
주문/외포(북방)	13,122	16	0%	9,610	138	1%	45,274	756	2%
군산/어청	8,932	878	10%	6,244	546	9%	4,899	388	8%
대천/어청	9,678	156	2%	3,026	66	2%	10,138	263	3%

법성포/안마도, 창유/목포, 재원/진리, 통영/추도, 욕지/삼천포, 욕지/두미 등 8개 항로이며, 이 가운데 인천/삼길리와 안흥/가의도의 2개 항로는 3년간(1995-1997년) 연속적으로 영업수지율이 개선되었다. 이들 항로는 대부분 연간교통인구가 증가하는 추세에 있다. 그러나 이들 이외의 항로는 대부분 연간교통인구의 감소와 더불어 영업수지율이 더욱 악화되고 있는 경향을 보여주고 있다. 특히 3년간 연속적으로 영업수지율이 악화된 항로는 목포/서거차, 웅곡/웅곡, 모슬포/마라도의 3개 항로이다.

복합경쟁항로인 청산/여서/완도 항로는 연간교통인구의 급증에도 불구하고 영업수지율은 1996년의 -403%에서 1997년에는 -560%로 더욱 악화되었다. 그리고 목포/신월 항로는 연간교통인구의 감소로 영업수지율도 악화되어 온 것으로 추정되며, 안도호는 과잉 투입선박으로 판단된다.

〈표 9〉 보조항로별 보조금제외 영업수지율 분석(1995-1997년) (단위 : 천원, %)

항로명	1995년			1996년			1997년		
	수입	지출	수지율	수입	지출	수지율	수입	지출	수지율
도초/우이,도초/칠발	137,314	20,785	85	21,355	300,737	-1,317	25,204	262,679	-942
가사/목포	10,706	97,242	-808	10,138	218,083	-2,051	15,557	206,090	-1,225
인천/삼길리	146,352	343,148	-134	146,477	341,625	-133	183,371	345,806	-89
진리/울도	11,790	-	-	14,295	-	-	27,447	-	-
안흥/가의도	10,468	239,387	-2,187	14,670	158,649	-981	21,478	217,330	-912
오천/초전(대천)	-	-	-	-	-	-	13,019	97,863	-652
구도/고파도	8,345	162,437	-1,847	-	152,037	-	20,368	261,808	-1,185
군산/개야도(유부도)	94,777	280,324	-196	88,338	-	-	103,840	-	-
군산/말도	54,978	199,304	-263	66,326	-	-	59,928	135,535	-126
법성포/안마	45,569	221,691	-386	42,252	265,189	-528	50,424	251,005	-398
창유/목포	-	-	-	11,463	201,839	-1,661	20,540	284,811	-800
창유/팽목	3,334	97,034	-2,810	5,643	120,999	-2,044	3,003	167,859	-5,490
목포/서거차	176,241	393,584	-123	178,005	473,066	-166	169,866	783,646	-361
이목/어룡/이목	5,302	-	-	4,896	-	-	3,745	138,307	-3,593
이목/당사	3,997	-	-	3,695	-	-	3,930	99,703	-2,437
이목/원동	6,364	-	-	7,262	-	-	6,163	61,619	-900
북강/북강	2,833	125,141	-4,317	2,567	105,985	-4,029	2,442	113,361	-4,542
웅곡/웅곡	7,323	105,147	-1,336	7,836	143,371	-1,730	6,313	150,078	-2,277
재원/진리(재원)	4,118	108,382	-2,532	3,189	135,844	-4,160	3,375	61,264	-1,715
봉리/향화	23,369	207,442	-788	24,679	63,529	-157	80,002	313,294	-292
손죽/광도	1,365	-	-	1,433	7,479	-422	1,674	187,158	-11,080
사동/녹동	33,878	145,870	-331	49,431	-	-	59,311	297,915	-402
통영/추도	50,340	153,752	-205	56,706	200,974	-254	60,513	203,191	-236
욕지/삼천포	11,380	-	-	12,591	106,285	-658	13,263	49,669	-274
욕지/두미	-	-	-	655	39,397	-5,268	5,597	141,815	-2,434
모슬포/마라도	58,846	84,937	-44	73,435	171,924	-134	67,189	232,055	-245
청산/여서/완도	103,877	-	-	38,819	195,251	-403	40,705	268,519	-560
목포/신월	-	-	-	136,531	-	-	128,405	-	-
주문/외포(남방)	167,294	231,945	-62	96,391	267,689	-178	150,888	-	-
주문/외포(북방)	58,402	300,247	-414	44,849	288,492	-543	94,098	229,153	-144
군산/어청	104,906	409,551	-290	192,972	-	-	227,954	547,361	-140
대천/어청	64,329	382,574	-495	60,787	-	-	218,037	573,082	-163

주: 1997년 3월에 도초/칠발 항로는 폐쇄, 외포/주문 항로는 일반항로로 전환되었음.

복합독점항로인 주문/외포(남방,북방) 항로의 연간교통인구는 1996년에 비해 1997년에 크게 격감하였으나, 주문/외포(남방) 항로의 경우 운임수입이 약 9천6백만원에서 약 1억5천만원으로 1.6배가량 증가하였고, 주문/외포(북방) 항로의 경우에도 운임수입은 약 4천5백만원에서 약 9천4백만원으로 2.1배 증가하였다. 그리고 특히 주문/외포(남방) 항로의 경우에는 비용지출액이 1997년에는 전년도에 비해 오히려 21% 감소하여 영업수지율을 개선하는데 크게 기여하였다. 주문/외포(남방) 항로는 1997년 3월부터 일반항로로 전환되었는데, 이 항로와 주문/외포(북방) 항로에 동시에 운항하고 있는 강화1호에 보조금을 항로별로 구분하여 지급하는 것은 원가배분면에서 불합리하므로 두 항로를 통합하여 보조금을 지원하는 것이 바람직할 것이다.

군산/대천과 대천/군산 항로에 동시에 운항하고 있는 선박에 대해서도 현재 항로별에 따라 구분하여 보조금을 지급하고 있는데, 두 항로의 실태를 면밀히 분석하여 보조금을 통합하여 집행하는 것이 타당한지를 검토할 필요가 있다.

4.3.2. 보조금 포함 영업수지율 분석

1997년에 보조금 포함 영업수지율이 적자인 항로는 구도/고파도, 창유/팽목, 목포/서거차, 손죽/광도, 사동/녹동, 통영/추도, 욕지/삼천포, 욕지/두미, 모슬포/마라도, 청산/여서/완도 항로로 모두 10개 항로이다. 이들 중 상대적으로 영업수지율이 낮은 항로는 구도/고파도, 창유/팽목, 손죽/광도 항로로 3개 항로이다. 이들 항로는 적자폭이 커서 보조금 지급액이 확대되어야 할 것으로 판단된다.

한편 1997년에 보조금을 받은 항로가운데 보조금을 포함한 영업수지율이 양호(20%이상)한 항로는 가사/목포, 안흥/가의도, 오천/초전, 법성포/안마도, 이목/어룡/이목, 이목/당사, 이목/원동, 북강/북강, 재원/진리, 주문/외포(북방) 항로로 모두 10개 항로이며, 이들 항로에 대해서는 보조금 지급액을 삭감하는 조정안이 마련되어야 할 것으로 판단된다.

이상에서 볼 때 보조금 포함 영업수지율이 2년 연속 흑자이거나 적자인 항로는 있으나 3년 연속 흑자 또는 적자인 항로는 없음을 알 수 있다.

3년간(1995-1997년) 연속해서 보조금 포함 영업수지율이 흑자이거나 적자인 항로는 없다. 2년간(1996-1997년) 연속해서 보조금 포함 영업수지율이 흑자인 항로는 안흥/가의도, 법성포/안마도, 북강/북강, 웅곡/웅곡, 재원/진리, 봉리/향화 항로로 모두 6개 항로이며, 이들 항로는 1995년에는 영업수지율이 적자였다.

그리고 2년간 연속해서 보조금 포함 영업수지율이 적자인 항로는 통영/추도의 1개 항로이며, 이 항로는 1995년에는 영업수지율이 흑자였다. 그리고 1995-1996년의 2년간에 걸쳐 보조금 포함 영업수지율이 연속하여 흑자였던 창유/팽목, 목포/서거차, 주문/외포(남방)의 3개 항로는 1997년에는 보조금 포함 영업수지율이 모두 적자이며, 동일한 2년간에 걸쳐 보조금 포함 영업수지율이 적자였던 주문/외포(북방) 항로는 1997년에는 영업수지율이 흑자였다. 그리고 도초/우이, 도초/칠발 항로는 1995년에 85%라는 높은 영업수지율을 올리고서도 보조금을 지급받았다.

보조금이 총수입(수입+보조금)에서 차지하는 비율은 최근 3년간 90%이상인 항로가 전체 의 30-40%가량을 차지하고 있으며, 50%이하는 거의 없어 수입을 보조금에 의존하는 정도가 매우 높음을 알 수 있다.

다음으로 현재는 일반항로이지만 1997년 12월 말이전에 낙도보조항로로서 보조금을 지급받은 항로가 일부 있는데, 이들 항로는 <표 11>에 나타나 있다. 즉, 일반경쟁항로 가운데는 인천/연평 및 대천/효자도의 2개 항로가, 일반독점항로 가운데는 대천/장고도, 완도/초도, 통영/예곡, 통영/읍덕의 4개 항로가 이전에 보조금 수령항로들이었다.

〈표 10〉 항로별 보조금 포함 영업수지율(1995-1997년) (단위 : 천원, %)

항로명	1995년			1996년			1997년		
	보조금	보조금/(수입+보조금)	수지율	보조금	보조금/(수입+보조금)	수지율	보조금	보조금/(수입+보조금)	수지율
도초/우이,도초/칠발	187,459	58	94	205,213	91	-34	295,169	92	18
가사/목포	101,000	90	13	138,000	93	-47	252,122	94	23
인천/삼길리	256,000	64	15	164,000	53	-10	203,000	53	10
진리/울도	163,000	93	-	22,000	94	-	134,000	83	-
안흥/가의도	156,000	94	-44	228,000	94	35	261,544	92	23
오천/초전(대천)	-	-	-	-	-	-	184,367	93	50
구도/고파도	152,000	95	-1	180,000	95	-	154,000	88	-50
군산/개야도(유부도)	93,000	50	-49	178,120	67	-	176,485	63	-
군산/말도	207,276	79	24	196,759	75	-	100,191	63	15
법성포/안마	-	-	-	257,000	86	11	319,000	86	32
창유/목포	-	-	-	118,000	91	-56	186,876	90	11
창유/팽목	96,900	97	3	126,000	96	8	6,529	68	-1,661
목포/서거차	286,297	62	15	402,276	69	18	491,072	74	-19
이목/어룡/이목	114,733	96	-	179,000	97	-	170,275	98	21
이목/당사,이목/원동	106,000	91	-	87,483	92	-	202,000	95	24
북강/북강	98,000	97	-24	137,000	98	24	183,000	99	44
웅곡/웅곡	91,000	93	-7	125,000	94	10	158,000	96	12
재원/진리(재원)	96,214	96	-8	284,000	99	53	157,000	98	62
봉리/향화	182,133	89	-1	197,283	89	71	260,000	76	8
손죽/광도	92,000	99	-	127,000	99	94	122,000	99	-51
사동/녹동	112,000	77	0	195,000	80	-	231,000	80	-3
통영/추도	120,093	70	10	122,173	68	-12	125,311	67	-9
욕지/삼천포	-	-	-	101,189	89	16	34,122	72	-5
욕지/두미	-	-	-	38,851	91	11	126,163	96	-8
모슬포/마라도	86,000	59	-41	107,000	59	5	133,000	66	-16
청산/여서/완도	105,136	50	-	161,000	81	2	220,150	84	-3
목포/신월	-	-	-	-	-	-	-	-	-
주문/외포(남방)	213,000	56	29	263,000	73	26	50,000	25	-40
주문/외포(북방)	232,000	80	-3	152,000	77	-47	265,000	74	36
군산/어청,대천/어청	17,900	-	-323	448,000	-	-	630,000	-	-4

〈표 11〉 보조금 수령 항로의 영업수지분석 총괄표(1995-1997년)

	항 로 명	보조금 제외 수지율(%)			보조금 포함 수지율(%)		
		95년	96년	97년	95년	96년	97년
일반경쟁항로	인천/연평	-94	-238	-133	1	-86	-66
	대천/효자도	-	-	0	-	-	13
일반독점항로	대천/장고도	-	-87	-8	-1	11	13
	완도/초도	-920	-674	-810	-40	17	-9
	통영/예곡	-	-	-160	-	-	-28
	통영/읍덕	-72	-98	-98	-2	3	-51
보조경쟁항로	도초/우이	85	-1,317	-942	94	-34	18
	도초/칠발도	98	-3,424	-	99	-	-
	가사/목포	-808	-2,051	-1,225	13	-47	23
보조독점항로	인천/삼길리	-134	-133	-89	15	-10	10
	진리/울도	-	-	-	-	-	-
	안흥/가의도	-2,187	-981	-912	-44	35	23
	오천/초전(대천)	-	-	-652	-	-	50
	구도/고파도	-1,847	-	-1,185	-1	-	-50
	군산/개야도(유부도)	-196	-	-	-49	-	-
	군산/말도	-263	-	-126	24	-	15
	법성포/안마도	-386	-528	-398	-	11	32
	창유/목포	-	-1,661	-800	-	-56	11
	창유/팽목	2,810	-2,044	-5,490	3	8	-1,661
	목포/서거차	-123	-166	-361	15	18	-19
	이목/어룡/이목	-	-	-3,593	-	-	21
	이목/당사	-	-	-2,437	-	-	24
	이목/원동	-	-	-900	-	-	23
	북강/북강	-4,317	-4,029	-4,542	-24	24	44
	웅곡/웅곡	-1,336	-1,730	-2,277	-7	10	12
	재원/진리(재원)	-2,532	-4,160	-1,715	-8	53	62
	봉리/향화	-788	-157	-292	-1	71	8
	손죽/광도	-	-422	-11,080	-	94	-51
	사동/녹동	-331	-	-402	0	-	-3
	통영/추도	-205	-254	-236	10	-12	-9
	욕지/삼천포	-	-658	-274	-	16	-5
	욕지/두미	-	5,268	-2,434	-	11	-8
	모슬포/마라도	-44	-134	-245	-41	5	-16
복합경쟁항로	청산/여서/완도	-	-403	-560	-	2	-3
	목포/신월	-	-	-	-	-	-
복합독점항로	주문/외포(남방)	-62	-178	-	29	26	-40
	주문/외포(북방)	-414	-543	-144	-3	-47	36
	군산/어청	-290	-	-140	-31	-	7
	대천/어청	-495	-	-163	-30	-	12

주 : 완도/초도 항로의 95년도 영업수지율은 3금영호(4회 편도운항)의 실적을 제외한 것임.

5. 보조항로 여객선의 영업수지분석

5.1 여객선별 보조금제외 영업수지분석

보조항로에 취항하고 있는 여객선의 보조금 제외 영업수지를 분석한 결과, 일부 선박을 제외하고는 모두 적자를 기록하였다. 새마을11호, 새마을14호, 새마을8호, 새마을9호, 새마을16호 등이 1,000%이상의 낮은 영업수지율을 나타내었다. 1997년에 1,000%이상의 낮은 영업수지율을 기록한 선박은 새마을5호(-11,080%), 신해6호(-1,231%), 새마을11호(-1,600%), 새마을14호(-3,428%), 새마을8호(-4,094%), 새마을9호(-2,407%), 새마을1호(-2,112%), 새마을15호(-1,527%), 새마을16호(-5,385%), 새마을21호(-2,265%)이다. 한편 옥도훼리호(18%)와 신한훼리호(25%)는 흑자의 영업수지율을 나타내었고, 특히 옥도훼리호는 2년 연속 흑자의 영업수지율을 기록하였다. 그리고 비록 적자의 영업수지율이지만 서도호(-19%)와 위도카훼리호(-25%)는 비교적 영업실적이 좋은 편이었다.

〈표 12〉 보조항로 여객선의 보조금 제외 영업수지율(1995-1997년) (단위 : 천원, %)

사업자	선박명	1995년			1996년			1997년		
		수입	지출	수지율	수입	지출	수지율	수입	지출	수지율
강화협동 해운(주)	강화1	174,232	326,274	-87	109,335	382,147	-250	217,730	483,186	-122
	서도	51,464	244,544	-375	31,905	228,888	-617	23,705	28,093	-19
계림해운	개야훼리	-	-	-	-	-	-	95,294	320,307	-236
	오양1	26,317	242,336	-821	16,666	-	-	-	-	-
	어청훼리	-	-	-	117,779	451,331	-283	190,250	488,983	-157
	외연훼리	-	-	-	84,399	362,902	-330	192,358	471,373	-145
	옥도훼리	297,119	332,480	-12	686,157	645,370	6	715,449	588,985	18
	위도카훼리	251,961	231,063	8	405,752	606,223	-49	427,377	533,502	-25
	새마을12	97,520	372,725	-282	101,820	21,564	79	90,772	206,662	-128
	새마을13	73,123	229,982	-215	81,559	169,855	-108	51,592	-	-
	새마을19	79,519	207,042	-160	34,923	209,180	-499	64,866	151,963	-134
고려개발(주)	가고파	25,881	54,601	-111	41,613	129,415	-211	49,257	143,690	-192
(주)대양해운	신해3	-	-	-	17,910	186,015	-939	24,104	227,833	-845
(유)대양해운	안도	121,920	-	-	71,179	-	-	2,225	-	-
(유)대진해운	대진	-	-	-	19,089	248,464	-1,202	-	-	-
사량어촌계	고려	-	-	-	99,896	184,152	-84	90,591	175,184	-93
(주)삼영해운	삼영	76,566	168,493	-120	73,435	171,924	-134	67,189	232,055	-245
세모해운(주)	새마을5	1,365	-	-	1,433	7,479	-422	1,674	187,158	-11,080
	새마을17	24,792	-	-	27,650	351,878	-1,173	21,227	208,763	-883
	새경기	493,011	-	-	362,369	1,134,898	-213	364,084	993,814	-173
	올림픽	290,105	546,495	-88	146,834	648,119	-341	261,572	557,059	-113
신광해운(주)	신해2	86,587	-	-	70,935	65,953	7	61,170	364,717	-496
	신해5	-	-	-	40,685	99,565	-145	75,950	248,270	-227
	신해6	-	-	-	-	-	-	11,893	158,349	-1,231
	신해7	-	-	-	-	-	-	17,034	131,606	-673
	새마을2	10,706	97,242	-808	10,138	218,083	-2,051	-	50,957	-
	새마을10	15,734	85,722	-445	11,463	201,839	-1,661	-	-	-
	새마을11	3,782	98,982	-2,517	3,117	124,923	-3,908	7,427	126,288	-1,600
	새마을14	23,993	136,976	-471	26,563	204,972	-672	3,919	138,279	-3,428
신한해운(주)	새마을7	-	216,084	-	-	186,893	-	46,656	188,242	-303
	새마을22	-	245,591	-	-	262,186	-	46,265	129,196	-179
	한일	-	317,699	-	173,639	352,163	-103	129,220	198,825	-54
	신한훼리	-	-	-	-	-	-	406,362	304,803	25

(주)왕경해운	3왕경	146,352	343,148	-134	146,477	341,625	-133	183,371	345,806	-89
(주)원광	해양	-	-	-	-	-	-	27,069	194,454	-618
	관광8호	-	-	-	123,373	316,074	-156	-	-	-
	새마을6	-	-	-	14,295	-	-	-	-	-
조양운수(주)	영남	21,366	119,496	-459	22,487	138,390	-515	23,105	126,972	-450
	2영신	23,477	100,597	-328	19,765	126,799	-542	27,319	124,033	-354
	새마을8	2,833	125,141	-4,317	2,567	105,985	-4,029	2,604	109,205	-4,094
	새마을9	7,323	105,147	-1,336	7,309	119,544	-1,536	6,151	154,234	-2,407
평화해운(주)	평화페리	-	-	-	41,420	236,842	-472	59,311	297,915	-402
	1승진	33,878	145,870	-331	8,011	-	-	-	-	-
(주)한려페리	한려페리	49,856	152,456	-206	55,523	191,543	-245	55,559	183,729	-231
한일해운(주)	새마을1	8,345	162,437	-184	9,195	139,830	-1,421	6,523	144,281	-2,112
	새마을18	76,780	321,822	-319	44,678	-	-	14,559	126,509	-769
	새마을20	10,468	228,839	-2,086	14,670	148,943	-915	21,824	212,429	-873
(유)한흥페리	2세종	-	-	-	13,088	-	-	120,716	201,673	-67
(유)해광운수	새마을15	19,336	134,737	-597	12,825	164,846	-1,185	9,919	161,350	-1,527
	새마을3	-	-	-	3,320	-	-	-	-	-
	3금영	-	-	-	4,062	-	-	-	-	-
(유)해남운수	신해1	91,481	171,552	-88	86,351	199,539	-131	86,282	257,018	-198
	새마을16	2,830	86,175	-2,945	5,209	96,037	-1,744	2,872	157,515	-5,385
	새마을21	30,016	110,484	-268	13,571	145,076	-969	16,008	378,663	-2,265
	3한양	-	-	-	75,474	164,132	-117	-	-	-
	11금영	-	-	-	14,543	181,656	-1,149	-	-	-

5.2 여객선별 보조금포함 영업수지분석

보조금을 지급 받으면서 취항중인 여객선의 보조금포함 영업수지율은 보조금을 지급 받고서 영업수지율이 흑자로 전환된 선박도 있으나 여전히 적자를 면치 못한 선박들도 있다. 그 가운데 새경기호(-71%), 새마을21호(-71%), 고려호(-60%), 새마을5호(-51%) 등은 보조금을 지급 받고서도 -50%이상의 적자 영업수지율을 기록한 선박들이다. 반면에 손실액에 대한 보조금을 지급 받고서 흑자의 영업수지율을 기록한 대표적 선박들은 새마을18호(54%), 새마을8호(41%), 영남호(39%), 신해7호(35%), 신한훼리호(33%), 신해6호(31%) 등이다.

〈표 13〉 보조항로 여객선의 보조금포함 영업수지율(1995-1997년) (단위 : 천원, %)

사업자	선박명	1995년			1996년			1997년		
		보조금	보조금/(수입+보조금)	수지율	보조금	보조금/(수입+보조금)	수지율	보조금	보조금/(수입+보조금)	수지율
강화협동 해운(주)	강화1	213,000	55	16	263,000	71	-3	315,000	59	9
	서도	232,000	82	14	152,000	83	-24	-	-	-
계림해운	개야훼리	-	-	-	-	-	-	176,000	65	-18
	오양1	151,000	85	-37	98,000	85	-	-	-	-
	어청훼리	-	-	-	143,000	55	-73	330,000	63	6
	외연훼리	-	-	-	96,000	53	-101	300,000	61	4
	옥도훼리	-	-	-	25,000	4	9	-	-	-
	위도카훼리	-	-	-	3,000	1	-48	-	-	-
	새마을12	179,000	65	-35	268,000	72	94	158,000	64	17
	새마을13	93,000	56	-38	177,000	68	34	-	-	-
	새마을19	173,000	69	18	187,000	84	6	98,000	60	7
고려개발(주)	가고파	127,998	83	65	87,000	68	-1	107,000	68	8
(주)대양해운	신해3	-	-	-	80,000	82	-90	276,000	92	24
(유)대진해운	대진	-	-	-	293,000	94	20	-	-	-
사량어촌계	고려	-	-	-	68,000	41	-10	19,000	17	-60
(주)삼영해운	삼영	86,000	53	-4	107,000	59	5	133,000	66	-16
세모해운(주)	새마을5	92,000	99	-	127,000	99	94	122,000	99	-51
	새마을17	131,000	84	-	127,000	82	-128	158,000	88	-16
	새경기	-	-	-	168,000	32	-114	218,000	37	-71
	올림픽	-	-	-	314,000	68	-41	-	-	-
신광해운(주)	신해2	168,000	66	-	238,000	77	79	347,000	85	11
	신해5	-	-	-	50,000	55	-10	260,000	77	26
	신해6	-	-	-	-	-	-	219,000	95	31
	신해7	-	-	-	-	-	-	185,000	92	35
	새마을2	101,000	90	13	138,000	93	-47	34,998	-	-
	새마을10	86,000	85	16	118,000	91	-56	-	-	-
	새마을11	89,000	96	-7	108,000	97	-12	157,000	95	23
	새마을14	75,000	76	-38	191,000	88	6	166,000	98	19
신한해운(주)	새마을7	136,000	-	-	152,000	-	-	154,000	77	6
	새마을22	120,000	-	-	194,000	-	-	89,000	66	4
	한일	173,000	-	-	193,000	53	4	91,000	41	10
	신한훼리	-	-	-	-	-	-	48,000	11	33
(주)왕경해운	3왕경	256,000	64	15	164,000	53	-10	203,000	53	10
(주)원광	해양	-	-	-	-	-	-	134,000	83	-21
	관광8	-	-	-	330,000	73	30	-	-	-
	새마을6	-	-	-	220,000	94	-	-	-	-
조양운수(주)	영남	98,000	82	0	118,000	84	1	186,000	89	39
	2영신	83,000	78	6	139,000	88	20	133,000	83	23
	새마을8	98,000	97	-24	137,000	98	24	183,000	99	41
	새마을9	91,000	93	-7	125,000	94	10	158,000	96	6
평화해운(주)	평화페리	-	-	-	195,000	82	0	231,000	80	-3
	1승진	112,000	77	0	-	-	-	-	-	-
(주)한려페리	한려페리	112,000	69	6	114,000	67	-13	109,000	66	-12
한일해운(주)	새마을1	152,000	95	-1	180,000	95	26	-	-	-
	새마을18	184,000	71	-23	237,000	84	-	261,000	95	54
	새마을20	156,000	94	-37	228,000	94	39	154,000	88	-21
(유)한홍페리	2세종	-	-	-	86,000	87	-	-	-	-

(유)해광운수	새마을15	172,000	90	30	159,000	93	4	202,000	95	24
	새마을3	-	-	-	103,000	97	-	-	-	-
	3금영	-	-	-	149,000	97	-	-	-	-
(유)해남운수	신해1	125,000	58	21	139,000	62	11	190,000	69	7
	새마을16	88,000	97	5	126,000	96	27	165,000	98	6
	새마을21	133,000	82	32	304000	96	54	206,000	93	-71
	3한양	-	-	-	132,000	64	21	-	-	-
	11금영	-	-	-	176,000	92	5	-	-	-

주 : 1995년에 새마을7, 새마을22호는 한일해운(주), 새마을2, 새마을10호는 진도운수(주), 임자1호는 임자농협, 새마을18호는 계림해운(주), 새마을14, 새마을15호는 신광해운(주) 보유선박이었음. 1996년에 새마을2호는 진도운수(주) 보유선박이었음.

〈표 14〉 항로별 보조금의존율(1995-1997년) (단위 : 천원, %)

항로명	1995년			1996년			1997년		
	손실액	보조금	보조금 의존율	손실액	보조금	보조금 의존율	손실액	보조금	보조금 의존율
도초/우이,도초/칠발	116,529	187,459	-	-279,382	205,213	73	-237,475	295,169	124
가사/목포	-86,536	101,000	117	-207,945	138,000	66	-190,533	252,122	132
인천/삼길리	-196,796	256,000	130	-195,148	164,000	84	-162,435	203,000	125
진리/울도	-	163,000	-	-	22,000	-	-	134,000	-
안흥/가의도	-228,919	156,000	68	-143,979	228,000	158	-195,852	261,544	132
오천/초전(대천)	-	-		-	-	-	-84,844	184,367	217
구도/고파도	-154,092	152,000	99	-	180,000	-	-241,440	154,000	64
군산/개야도(유부도)	-185,547	93,000	50	-	178,120	-	-	176,485	-
군산/말도	-144,326	207,276	144	-	196,759	-	-75,607	100,191	133
법성포/안마	-176,122	-	0	-222,937	257,000	115	-200,581	319,000	159
창유/목포	-	-	-	-139,376	118,000	85	-264,271	186,876	71
창유/팽목	-93,700	96,900	103	-115,356	126,000	109	-164,856	6,529	4
목포/서거차	-217,343	286,297	132	-295,061	402,276	136	-613,780	491,072	80
이목/어룡/이목	-	114,733	-	-	179,000	-	-134,562	170,275	127
이목/당사,이목/원동	-	106,000	-	-	87,483	-	-95,773	202,000	211
북강/북강	-122,308	98,000	80	-103,418	137,000	132	-55,456	183,000	330
웅곡/웅곡	-97,824	91,000	93	-135,535	125,000	92	-110,919	158,000	142
재원/진리(재원)	-104,264	96,214	92	-132,655	284,000	214	-57,889	157,000	271
봉리/향화	-184,073	182,133	99	-38,850	197,283	508	-233,292	260,000	111
손죽/광도	-	92,000	-	-6,046	127,000	2,101	-185,484	122,000	119
사동/녹동	-111,992	112,000	100	-	195,000	-	-238,604	231,000	97
통영/추도	-103,412	120,093	116	-144,268	122,173	85	-142,678	125,311	88
욕지/삼천포	-	-	-	-936,694	101,189	11	-36,406	34,122	94
욕지/두미	-	-	-	-38,742	38,851	100	-136,218	126,163	93
모슬포/마라도	-26,091	86,000	330	-98,489	107,000	109	-164,866	133,000	81
청산/여서/완도	-	105,136		-156,432	161,000	103	-227,814	220,150	97
목포/신월	-	-	-	-	-	-	-	-	-
주문/외포(남방)	-64,651	213,000	329	-171,298	263,000	154	-	50,000	-
주문/외포(북방)	-241,845	232,000	96	-243,643	152,000	62	-135,055	265,000	196
군산/어청,대천/어청	-622,890	17,900	300	-	448,000	-	-355,045	630,000	177

6. 보조금의존율 및 적정성 판단

6.1 항로별 보조금의존율 분석 및 적정성 판단

영업손실액에 대한 보조금의존율은 항로에 따라 다양한 양상을 보여주고 있으며, 손실액을 초과하여 보조금을 지급 받은 항로가 있는가 하면, 손실액에 미달하는 보조금을 지급 받은 항로로 크게 대별할 수 있다. 1995년의 경우 손실액을 초과한 보조금을 지급 받은 항로가운데 모슬포/마라도(330%), 주문/외포(남방)(329%), 군산/어청 및 대천/어청(300%) 항로는 손실액의 3배이상을 보조금으로 지급 받은 항로들이다. 즉 이들 항로는 손실액에 대해 보조금을 과다하게 지급 받은 대표적인 항로들이라 하겠다. 반면에, 안흥/가의도(68%), 군산/개야도(50%), 북강/북강(80%) 항로는 손실액에 미달하는 보조금을 지급 받은 대표적인 항로들이다.

1996년의 보조금의존율을 살펴보면, 손죽/광도 항로는 손실액의 무려 21배에 해당하는 보조금을 지급 받아 보조금이 매우 부당하게 지급되었음을 보여주고 있다. 이외에도 봉리/향화(508%), 재원/진리(214%), 안흥/가의도(158%), 주문/외포(남방)(154%) 항로들도 손실액에 비해 보조금을 과다하게 지급 받은 항로들이다. 반면에 도초/우이 및 도초/칠발(73%), 가사/목포(66%), 인천/삼길리(84%), 창유/목포(85%), 통영/추도(85%), 욕지/삼천포(11%), 주문/외포(62%) 항로들은 손실액에 미달하는 보조금을 지급 받았다. 특히 욕지/삼천포 항로는 보조금이 손실액을 충당하기에 매우 부족하였다.

1997년의 보조금의존율을 살펴보면, 북강/북강(330%), 재원/진리(271%), 오천/초전(217%), 주문/외포(북방)(196%), 군산/어청 및 대천/어청(177%), 법성포/안마(159%) 항로 등은 손실액에 비해 보조금이 과다하게 지급된 항로들이다. 반면에 구도/고파도(64%), 창유/목포(71%), 창유/팽목(4%), 목포/서거차(80%), 모슬포/마라도(81%) 항로 등은 손실액에 미달하는 보조금을 지급 받은 항로들이다. 특히 창유/팽목 항로는 손실액에 대한 보조금의존율이 극히 낮았다.

6.2 여객선별 보조금의존율 분석 및 적정성 판단

보조항로에 취항하면서 보조금을 수령한 선박들의 손실액에 대한 보조금의존율을 살펴보면, 항로별 분석에서와 마찬가지로 보조금이 과다하게 또는 과소하게 지급된 선박들로 크게 구분되는 양상을 보여주고 있다.

1995년의 경우에, 가고파호는 손실액의 446%에 해당하는 과다한 보조금을 지급 받았으며, 새마을21호(160%), 신해1호(156%), 새마을15호(149%), 강화호(140%), 새마을19호(136%) 등도 손실액에 비해 보조금을 다소 과다하게 지급 받아. 반면에

〈표 15〉 여객선별 보조금의존율(1995-1997년) (단위 : 천원, %)

사업자	선박명	1995년			1996년			1997년		
		손실액	보조금	보조금 의존율	손실액	보조금	보조금 의존율	손실액	보조금	보조금 의존율
강화협동 해운(주)	강화1	-152,042	213,000	140	-272,812	263,000	96	-265,456	315,000	119
	서도	-193,080	232,000	120	-196,983	152,000	77	-4,388	-	-
계림해운	개야훼리	-	-	-	-	-	-	-225,013	176,000	78
	오양1	-216,019	151,000	70	-	98,000	-	-	-	-
	어청훼리	-	-	-	-333,552	143,000	43	-298,733	330,000	110
	외연훼리	-	-	-	-278,503	96,000	34	-279,015	300,000	108
	옥도훼리	-35,361	-	-	-	25,000	-	-	-	-
	위도카훼리	-	-	-	-200,471	3,000	1	-106,125	-	-
	새마을12	-275,205	179,000	65	-	268,000	-	-115,890	158,000	136
	새마을13	-156,859	93,000	59	-88,802	177,000	199	-	-	-
	새마을19	-127,523	173,000	136	-174,257	187,000	107	-87,097	98,000	113

고려개발(주)	가고파	-28,720	127,998	446	-87,802	87,000	99	-94,433	107,000	113
(주)대양해운	신해3	-	-	-	-168,105	80,000	48	-203,729	276,000	135
(유)대진해운	대진	-	-	-	-229,375	293,000	128	-	-	-
사량어촌계	고려	-	-	-	-84,256	68,000	81	-84,593	19,000	22
(주)삼영해운	삼영	-91,927	86,000	-	-98,489	107,000	107	-164,866	133,000	81
세모해운(주)	새마을5	-	92,000	-	-6,046	127,000	2100	-185,484	122,000	66
	새마을17	-	131,000	-	-324,228	127,000	39	-187,536	158,000	85
	새경기	-	-	-	-772,529	168,000	22	-629,730	218,000	35
	올림픽	-256,390	-	-	-501,285	314,000	63	-295,487	-	-
신광해운(주)	신해2	-	168,000	-	-	238,000	-	-303,547	347,000	114
	신해5	-	-	-	-58,880	50,000	85	-172,320	260,000	151
	신해6	-	-	-	-	-	-	-146,456	219,000	150
	신해7	-	-	-	-	-	-	-114,572	185,000	161
	새마을2	-86,536	101,000	117	-207,945	138,000	66	-50,957	34,998	69
	새마을10	-69,988	86,000	123	-190,376	118,000	62	-	-	-
	새마을11	-95,200	89,000	93	-121,806	108,000	89	-118,861	157,000	132
	새마을14	-112,983	75,000	66	-178,409	191,000	107	-134,360	166,000	124
신한해운(주)	새마을7	-	136,000	-	-186,893	152,000	81	-141,586	154,000	109
	새마을22	-	120,000	-	-262,186	194,000	74	-82,931	89,000	107
	한일	-	173,000	-	-178,524	193,000	108	-69,605	91,000	131
	신한페리	-	-	-	-	-	-	-	48,000	-
(주)왕경해운	3왕경	-196,796	256,000	130	-195,148	164,000	84	-162,435	203,000	125
(주)원광	해양	-	-	-	-	-	-	-167,385	134,000	80
	관광8	-	-	-	-192,701	330,000	171	-	-	-
	새마을6	-	-	-	-	220,000	-	-	-	-
조양운수(주)	영남	-98,130	98,000	100	-115,903	118,000	102	-103,867	186,000	179
	2영신	-77,120	83,000	108	-107,034	139,000	130	-96,714	133,000	138
	새마을8	-122,308	98,000	80	-103,418	137,000	132	-106,601	183,000	172
	새마을9	-97,824	91,000	93	-112,235	125,000	111	-148,083	158,000	148
평화해운(주)	평화페리	-	-	-	-195,422	195,000	100	-238,604	231,000	97
	1승진	-111,992	112,000	100	-	-	-	-	-	-
(주)한려페리	한려페리	-102,600	112,000	109	-136,020	114,000	84	-128,170	109,000	85
한일해운(주)	새마을1	-154,092	152,000	99	-130,635	180,000	138	-137,758	-	-
	새마을18	-245,042	184,000	75	-	237,000	-	-111,950	261,000	233
	새마을20	-218,371	156,000	71	-134,273	228,000	170	-190,605	154,000	81
(유)한흥페리	2세종	-	-	-	-	86,000	-	-80,957	-	-
(유)해광운수	새마을15	-115,401	172,000	149	-152,021	159,000	105	-151,431	202,000	133
	새마을3	-	-	-	-	103,000	-	-	-	-
	3금영	-	-	-	-	149,000	-	-	-	-
(유)해남운수	신해1	-80,071	125,000	156	-113,188	139,000	123	-	190,000	-
	새마을16	-83,071	88,000	106	-90,828,	126,000	139	-170,736	165,000	97
	새마을21	-83,345	133,000	160	-131,505	304,000	231	-154,643	206,000	133
	3한양	-80,468	-	-	-88,658	132,000	149	-362,655	-	-
	11금영	-	-	-	-167,113	176,000	105	-	-	-

주 : 1995년에 새마을7, 새마을22호는 한일해운(주), 새마을2, 새마을10호는 진도운수(주), 임자1호는 임자농협, 새마을18호는 계림해운(주), 새마을14, 새마을15호는 신광해운(주) 보유선박이었음. 1996년에 새마을2호는 진도운수(주) 보유선박이었음.

새마을12호(65%), 새마을13호(59%), 새마을14호(66%), 새마을18호(75%), 새마을20호(71%), 오양1호(70%) 등은 손실액에 미달하는 보조금을 지급받았다.

1996년의 경우에, 새마을5호는 손실액의 21배에 해당하는 보조금을 지급 받아 지나치게 많은 보조금이 지급되었다. 이외에 새마을21호(231%), 새마을13호(199%), 관광8호(171%), 새마을20호(170%), 3한양호(149%), 새마을1호(138%), 새마을8호(132%), 2영신호(130%) 등도 손실액에 비해 보조금이 과다하게 지급되었다. 반면에 서도호(77%), 어청훼리호(43%), 외연훼리호(34%), 위도카훼리호(1%), 신해3호(48%), 새마을17호(39%), 새경기호(22%), 올림픽호(63%), 새마을2호(66%), 새마을10호(62%), 새마을22호(74%) 등은 손실액에 비해 보조금이 과소하게 지급되었다. 특히 위도카훼리호, 새경기호, 새마을17호, 외연훼리호, 어청훼리호, 신해3호는 손실액의 절반에 미달하는 보조금을 지급받아 과다하게 보조금을 지급 받은 선박들과 큰 대조를 보이고 있다.

1997년의 경우에, 새마을18호는 손실액의 233%에 해당하는 가장 많은 보조금을 지급 받은 선박이었다. 그 외에 영남호(179%), 새마을8호(172%), 신해7호(161%), 신해5호(151%), 신해6호(150%), 새마을9호(148%), 2영신호(138%), 새마을12호(136%), 신해3호(135%), 새마을15호(133%), 새마을21호(133%), 새마을11호(132%), 한일호(131%) 등은 손실액에 비해 보조금을 과다하게 지급 받았다. 반면에 개야훼리호(78%), 고려호(22%), 새마을5호(66%), 새경기호(35%), 새마을2호(69%) 등은 손실액에 비해 과소한 보조금을 지급 받았다.

그리고 영업이익을 내고서도 보조금을 지급 받은 선박이 일부 있는 바, 1996년의 옥도훼리호, 새마을12호, 신해2호, 1997년의 신한훼리호가 그러한 경우이다. 반면에 영업손실을 내고서도 보조금을 전혀 지급 받지 못한 선박이 있는데, 1995년의 옥도훼리호, 올림픽호, 1997년의 서도호, 위도카훼리호, 올림픽호가 그러한 경우이다.

3년 연속 과다한 보조금을 지급 받은 선박은 새마을19호, 2영신호, 새마을15호, 새마을21호이며, 3년 연속은 아니지만 강화1호, 가고파호, 새마을5호, 3왕경호, 영남호, 새마을8호, 새마을9호, 새마을16호, 등도 보조금을 과다하게 지급 받은 선박들이다. 한편 3년 연속 과소한 보조금을 지급 받은 선박은 없으며, 보조금을 2년 연속 과다하게 또는 과소하게 지급 받은 선박들은 있다.

7. 결 론

본 연구에서는 우리 나라 연안여객선 보조항로의 최근 3년간(1995-1997년)의 영업수지와 보조금의존율 및 그 적정성에 대하여 분석하였다. 영업손실액에 대한 보조금을 포함하더라도 영업수지율에 있어 적자인 항로가 상당수 있는 것으로 나타났다. 이는 보조금지급이 적정하지 못했거나 여객선사의 경영이 비합리적으로 이루어진데 연유하는 것으로 판단된다. 즉 영업수지율이 상당히 낮음은 여객 및 화물수요가 근본적으로 부족한 것도 하나의 큰 원인이 되겠으나 보조금의 지급이 적절하게 이루어지지 못했거나 여객선사의 수입 및 비용관리가 철저하게 이루어지지 못한 데에도 그 원인이 있다고 본다.

손실액에 대한 보조금의존율을 분석한 결과, 보조금이 과다하게 지급되거나 과소하게 지급되는 항로 또는 선박들이 많았다. 그리고 총수입가운데 보조금이 차지하는 비율이 90%이상이 되는 경우가 보조항로의 30-40%를 차지하였다. 이로써 보조금이 항로별로나 선박별로 적정하게 이루어지지 못하고 있으며, 총수입의 많은 부분을 보조금에 의존하고 있음을 알 수 있다.

보조항로를 경쟁항로와 독점항로로 구분하여 분석결과를 요약하면 다음과 같다.

보조항로 가운데 경쟁항로는 도초/우이, 도초/칠발, 가사/목포의 3항로이다. 도초/우이 및 도초/칠발 항로는 연간교통인구의 감소추세에도 불구하고 1996년에 2척의 선박이 추가 취항하여 1995년의 흑자운항에서 1996년과 1997년에는 많은 적자가 발생했다. 특히 도초/칠발 항로가 1997년 3월에 폐쇄된 관계로 도초/우이 항로는 이전보다 더욱 선복과

잉이 되었다. 따라서 이 항로의 새마을21호는 노후선인 관계로 하여 많은 선박비용이 발생하고 있으므로 퇴출시키거나 선박 자체를 해체시키는 것이 합리적이라 판단된다. 가사/목포 항로는 1997년에 연간교통인구가 전년도에 비해 크게 증가한데 힘입어 영업수지율이 크게 개선되었다. 그런데 1997년 4월부터 취항한 신광해운(주)의 신해6호로 말미암아 이 항로의 수송능력이 크게 증대되었다. 그 결과 이 항로는 1997년도에 여객소석률이 낮아지고, 결항률이 높아져 많은 적자를 냈다. 따라서 가사/목포 항로는 1척의 선박만으로 운항하게 하는 것이 영업수지율의 개선에 큰 도움이 될 것으로 본다.

보조독점항로 가운데 영업수지율이 개선되고 있는 항로는 안흥/가의도, 재원/진리 항로이며, 이들 항로는 연간교통인구가 증가하는 추세에 있다. 그러나 이들 이외의 보조독점항로는 대부분 연간교통인구의 감소와 더불어 영업수지율이 더욱 악화되고 있는 경향을 보여주고 있다.

다음으로 보조항로의 성격을 띠고 있으나 그와 동시에 일반항로의 성격도 갖고 있는 복합항로에 대한 분석결과를 경쟁항로와 독점항로로 구분하여 요약하면 다음과 같다.

복합경쟁항로인 청산/여서/완도 항로는 연간교통인구의 급증에도 불구하고 영업수지율은 더욱 악화되었다. 이는 (유)해남운수와 신광해운(주)간의 경쟁에 따른 결과로 해석된다. 그리고 목포/신월 항로는 연간교통인구의 감소로 영업수지율도 악화되어 왔다. 따라서 이 항로의 안도호는 과잉투입선박으로 판단된다.

복합독점항로인 주문/외포(남방,북방) 항로의 연간교통인구는 1996년에 비해 1997년에 크게 격감하였으나, 주문/외포(남방) 항로의 경우 운임수입이 1.6배가량 증가하였고, 주문/외포(북방) 항로의 경우에도 운임수입이 2.1배가량 증가하였다. 그리고 특히 주문/외포(남방) 항로의 경우에는 비용지출액이 1997년에는 전년도에 비해 오히려 21% 감소하여 영업수지율을 개선하는데 크게 기여하였다. 주문/외포(남방) 항로는 1997년 3월부터 일반항로로 전환되었는데, 이 항로와 주문/외포(북방) 항로에 동시에 운항하고 있는 강화1호에 보조금을 항로별로 구분하여 지급하는 것은 원가배분면에서 불합리하므로 두 항로를 통합하여 보조금을 지원하는 것이 바람직하다고 본다.

군산/대천과 대천/군산 항로에 동시에 운항하고 있는 선박에 대해서도 현재 항로별에 따라 구분하여 보조금을 지급하고 있는데, 두 항로의 실태를 면밀히 분석하여 보조금을 통합하여 집행하는 것이 타당한지를 검토할 필요가 있다.

이상의 연구결과들을 종합하면 다음과 같다.

보조항로의 영업수지율을 개선하기 위해서는 투입선박의 경제성과 적정성이 확보되어야 할 것이며, 이를 위해서는 선박대체시 보다 항로의 여건에 적합한 경제성 있는 선박으로 대체되어야 할 것이다. 보조항로별로 선복량이 적정하도록 조정되어야 할 것이다. 보조금을 지급 받는 여객선사들은 경영합리화를 위해 더욱 노력을 경주하여야 하며, 특히 수입과 비용관리를 철저히 하도록 해야 할 것이다. 영업 손실액과 거의 일치하는 수준의 보조금이 지급되어야 할 것이다.

참고문헌

[1] 이태우 · 임종길, 연안여객선 항로의 영업수지 분석에 관한 연구, 한국해운학회발표논문집, 1998. 10.

[2] 한국해운조합, 여객선업체 경영분석, 1995-1997.

[3] 한국해운조합, 내항여객선면허업체현황, 1995-1997.

[4] 한국해운조합, 월별 여객수송실적, 1995-1997.

[5] 한국해운조합, 여객선항로실태, 1995. 12.

[6] 한국해운조합 내부자료.

[7] 한국해양대학교 해운연구소, 연안여객선업체 경영평가기준 제시와 경영효율화 유도 방안, 1998. 9.

감사의 글

이 연구를 완성함에는 한국해양대학교 해운경영학과 대학원생 조삼현, 오승협, 김동환, 민영수의 도움이 있었기에 필자들은 이들에게 감사를 표하는 바이다.