

연안 여객 수송 서비스의 실태와 경영 개선 방향

김길수* · 임종길**

A Study on the Reality of Coastal Passenger Ship Transportation Service
and Some Proposals for Improving Its Management

Kil-Su Kim · Jong-Gil Lim***

<목 차>

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| 1. 서론 | 4.1 여객선 서비스 제공자의 인식 |
| 2. 연안 여객선 서비스의 수요·공급 | 4.2 여객선 서비스 이용자의 인식 |
| 2.1 연안 여객선 서비스의 기능 | 5. 여객선 서비스 개선을 위한 경영 개선 방향 |
| 2.2 여객선 교통에 대한 수요 | 5.1 운임 구조의 합리화 방안 |
| 2.3 여객선 교통 서비스의 공급 | 5.2 연안 해운업체의 매수·공급 |
| 3. 각 지역별 수입·지출 분석 | 6. 결론 |
| 4. 여객선 서비스 평가 | 참고문헌 |

Abstract

The routes of coastal passenger ships are important in the light of both economic and social view point. Islands around the Korean peninsular can be actually dominated by linking them with land by the ships. The service quality of the route is not high enough to satisfy habitants in the islands. The income of the service-users is increasing so that they expect better service in terms of ship's speed and cabin. The reality is not, however, good to motivate ship-owners to replace aged ships with new and large ones. The situation is caused by low passenger-fare and inefficient management. Therefore the fare should be raised and the fare system should be innovated. And the number of passenger ship companies should be reduced from 42 to 20 by merger and acquisition.

+ 이 논문은 1995년도 교육부 학술 연구 조성비에 의하여 연구되었음

* 한국해양대학교 해사수송과학부 교수

** 한국해양대학교 강사

1. 서 론

국민 소득의 향상에 따라 교통 서비스에 대한 국민의 기대는 점진적으로 고조되어가는데 비해 연안 여객선 수송 분야는 서비스 품질이 크게 개선되지 않고 있다. 해운 산업은 서비스 산업이므로 서비스 수준, 즉 서비스 품질의 개선이 사회적 논의의 대상이 될 수 있다. 해운 산업은 전체적으로 생산자 서비스 산업이지만 연안여객선 사업은 소비자 서비스 산업에 속한다. 양질의 서비스 품질을 유지하기 위해서는 기본적으로 사회 및 고객과의 합의 및 계약을 지켜야 하며, 더 나아가서는 사회 및 고객이 요구하는 수준 이상의 서비스를 제공하여야 한다. 그러므로 해운회사는 서비스 향상에 대한 승객의 기대 수준을 상회하는 수준의 성과를 계속적으로 실현시켜 나가는 체제를 구축해 나가야 할 것이다. 즉, 계속적으로 서비스 품질을 향상시켜 나가야 하는 것이다.

그러나 연안 해운 산업의 입장에서는 서비스 품질을 개선할 수 있는 환경이 조성되어 있지 않다. 현재의 여객선 운임 제도는 원가주의에 입각하고 있으나 실제적으로는 정부의 운임 인상 억제 정책으로 원가조차 보상받지 못할 정도로 낮은 수준을 유지하고 있다. 이러한 정책은 물가를 낮추는데는 기여했을지 모르나 연안여객선 서비스를 개선하는데는 걸림돌로 작용하였다.

또한 연안여객선 선주는 한척의 선박만을 가지고 운항하는 경우가 많아 경영 개선이 어렵다. 이러한 상태에서는 규모의 경제는 전혀 없다고 할 수 있다. 따라서 연안 해운의 경영 개선을 위해서는 우선적으로 규모의 경제를 실현시킬 수 있는 구조 조정이 필요하다.

본 연구의 초점은 연안 여객선 서비스의 실태를 파악하고 그 서비스를 개선하는 방안을 탐색하는데 있다. 이러한 문제 의식에 따라 본 논문은 아래

의 체제로 구성한다.

본 장에 이어 제 2장에서는 연안 여객선 서비스의 수요와 공급의 실태를 조사하고 또 연안 여객선 서비스의 기능이 무엇인가를 살펴 본다. 제 3장에서는 각 지역별 여객선 운항에 따른 수입·지출 실적을 분석하여 여객선 운항의 재무적 성과를 분석해 본다. 제 4장에서는 여객선 서비스를 제공하는 측과 이용자의 인식을 설문으로 조사하여 문제점을 분석하고 제 5장에서 여객선 서비스 개선을 위한 경영 개선 방안으로 운임구조의 합리화 및 연안 해운업체의 매수·합병 방안을 제시한다.

2. 연안여객선 서비스의 수요·공급

2.1 연안 여객선 서비스의 기능

연안 여객선은 우리 사회의 통합을 완성하는 싹틔움이며 사회의 유대를 강화하는 촉매제이다. 한 국가가 문화적으로 동일성을 유지해 온 것은 기본적으로 교통수단에 의해서였다. 다도해인 우리 나라의 도서를 우리의 실제적인 국토로 삼게 되는 것은 그 곳에 교통수단이 연결될 때이다. 독도 문제를 예로 들면 독도를 우리의 영토라고 주장만 하는 것보다 이 곳에 실제로 우리가 여행할 수 있고, 그래서 이 곳에 실제로 거주하는 사람이 있을 때 독도는 실질적으로 우리의 독도가 되는 것이다.

교통 기관은 현재의 운송에 대응하기 위하여 구축되는 경우도 있으나 새로운 교통 수요를 창출하기 위하여 구축하는 경우도 있다. 예를 들면, '유럽의 철도는 문명의 결과였으나 미국의 철도는 문명의 전초병이었다.'¹⁾ 그러므로 연안해운에 의해 우리의 도서가 육지와 유기적으로 연결될 때 새로운 교통 수요가 창출되어 우리 나라의 도서가 실제로 우리 나라의 영토가 되는 것이다.

이러한 사회적 기능 뿐만 아니라 연안 여객선은 경제적 기능도 가지고 있다. 교통은 장소의 이동에 따라 재화가 가졌던 비효율을 제거하여 재화의 명목가치를 제고시킨다. 연안해운은 재화를 이동시킬

1) G.R.A Seligman, *Principles of Economics*, 10th ed., Publishing & place 1923, p.575

뿐만 아니라 노동도 이동시킨다. 후생 경제학에서는 극대 경제후생의 일반적 성립 조건으로서 사회적 한계 효용 균등의 법칙과 사회적 한계순생산량 균등의 법칙 등의 두가지를 요구하고 있다. 첫 번째 법칙에 따른다면 도시의 고소득자의 한계 효용은 농어촌의 저소득자의 한계효용보다 작기 때문에 도시 고소득 계급의 소득을 빈곤계층에게 이전하여 한계효용을 균등하게 하는 정책이 필요하다. 두 번째 법칙에 따른다면 사회적 한계순생산의 가치가 동일하도록 자원의 배분이 이루어져야 한다. 그런데 사회적 한계순생산의 가치가 동일하지 못하도록 방해하는 것이 지리적 격리였으나 교통이 발달함으로써 격리 문제는 해결되어 가고 있다. 그러나 여전히 운송비 부담이 방해 작용을 하고 있다.

연안 해운의 발달은 생산 요소의 합리적 배분을 가능하게 함으로써 경제의 순기능을 담당한다. 따라서 경제 후생을 제고시키기 위해서는 연안 해운을 적극적으로 육성할 필요가 있다. 연안해운이 발달하게 되면 생산과 소비의 양면에서 경제적 효과가 제고된다. 일반적으로 시장이란 거래자가 모이는 곳을 말하므로 교통의 발달거리가 곧 시장의 범위가 된다. 하나의 경제구역에서는 일물일가의 법칙이 작용한다. 이 때는 운송비용이 없다고 가정하는 것이다. 운송 비용이 있다면 일물일가의 법칙은 성립되지 않는다. 그러므로 운송비용은 시장을 분할하는 기능을 한다. 연안해운이 극히 저렴하고 효율적이라면 시장은 확대될 것이고 그렇지 않다면 육지와 도서간에는 두 개의 시장이 성립되어 도서민의 경제 후생은 감소하게 될 것이다.

연안해운이 발달하면 도시의 근로자 및 여가 소비자가 도서 지방에 이동하여 생산 및 레저(leisure) 활동을 하는 것이 용이하게 되고 도서 지역의 근로자는 도시로 나와 근로를 제공하고 다시 자신의 처처로 돌아가는 것이 용이해진다. 그러므로 연안 해운의 발달은 인구 분산의 역할을 할 뿐만 아니라 인간 노동의 이전을 촉진시켜 노동시장을 확대하고 노임을 평준화시킨다. 요약하면 연안해운은 국민의 소비 효용을 증대시키고 노동의 생산 가치를 제고시킨다.

2.2 여객선 교통에 대한 수요

우리나라 여객선 교통인구는 연간 평균 8백24만 1천명으로 일부 계절관광 교통항로를 제외하고는 여객선이 기항하는 304개의 도서에 살고 있는 상주인구 25만1천명의 도서 주민에 의한 생활 교통 수요가 대부분이다.

이들 여객선 교통인구는 국토개발정책의 일환으로 추진되고 있는 도시의 연육화사업과 내륙 교통수단의 급속한 발달 및 도서 상주인구의 감소로 인하여 지난 92년을 정점으로 대체로 감소되는 추세에 있으나, 급속한 경제성장과 국민생활수준의 향상에 따른 관광교통인구의 증가로 전체적으로 보면 비교적 완만한 감소추이를 보이고 있다.

<표 1> 우리나라 도서 및 상주인구현황

(1995년 11월말 현재)

| 구 분 | 총도서수 | 유인도서 | 선 박 운 항 도 서 | | | 미취항 유인도서 |
|----------|-------|------|-------------|------|------|----------|
| | | | 계 | 일반항로 | 보조항로 | |
| 도서수(개) | 3,165 | 487 | 304 | 91 | 213 | 183 |
| 인구수 (천명) | - | 283 | 251 | 127 | 124 | 32 |

<표 2> 연도별 여객선 교통인구 (단위 : 천명)

| 연 도 별 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 연평균 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 교통인구 | 8,247 | 8,492 | 8,575 | 8,002 | 7,888 | 8,241 |

(1) 지역별 여객선 교통인구현황

여객선 교통인구의 지역별 분포를 보면 가장 많은 도서가 밀집되어 있고 취항 여객선이 많은 목포 지역이 연간 평균 256만 7천명으로 우리나라 전체의 31%를 점유하고 있다. 인근에 대규모 조선소와 산업도시를 가지고 있는 부산지역이 141만 9천명으로 전체의 17%를 점유하고 있다. 수도 서울의 관문이자 서울, 경기 등 수도권 일원 도시민의 휴양지로 이용되는 인천지역이 98만 7천명으로 전체의 12%를 점유하며 이들 3개 지역의 교통인구가 전체의 60%에 이른다. 그밖에 다른 지역의 교통인

구는 완도지역이 612천명으로 비교적 많은 편이다. 그러나 지역별 교통인구의 변동추이를 보면 대규모 관광지가 소재하고 있는 포항, 완도, 제주, 군산 등 일부지역에서는 최근 수년간 7~10%의 비교적 큰 폭의 증가를 보이고 있는 반면 생활교통인구 비중이 높은 목포, 부산, 여수, 통영 등 일부지역은 5~11%의 감소를 보이고 있다. 생활교통인구의 지속적인 감소와 더불어 앞으로는 관광 교통인구의 비중이 점차 커질 것으로 전망된다.

<표 3> 연도별·지역별 여객선 교통인구현황 (단위: 명)

| 연도별 지역별 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 연평균 | 점유율 (%) |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 계 | 8,246,817 | 8,492,288 | 8,575,132 | 8,002,371 | 7,887,505 | 8,240,823 | 100 |
| 인 천 | 975,031 | 1,040,449 | 1,033,365 | 981,814 | 905,699 | 987,318 | 12 |
| 군 산 | 453,865 | 445,753 | 498,798 | 529,516 | 539,289 | 493,444 | 6 |
| 목 포 | 2,726,462 | 2,706,840 | 2,773,358 | 2,347,641 | 2,280,913 | 2,567,083 | 31 |
| 완 도 | 554,169 | 523,358 | 400,748 | 745,485 | 835,996 | 611,951 | 8 |
| 여 수 | 619,939 | 624,823 | 612,226 | 550,471 | 491,708 | 579,833 | 7 |
| 제 주 | 351,136 | 368,286 | 386,114 | 363,147 | 415,702 | 376,877 | 5 |
| 마 산 | 258,660 | 352,260 | 395,657 | 354,361 | 347,772 | 341,742 | 4 |
| 통 영 | 451,903 | 467,599 | 602,957 | 554,984 | 575,542 | 530,597 | 6 |
| 부 산 | 1,487,204 | 1,606,254 | 1,552,203 | 1,247,919 | 1,201,505 | 1,419,017 | 17 |
| 포 항 | 294,160 | 268,555 | 234,555 | 243,894 | 220,799 | 252,365 | 3 |
| 동 해 | 74,288 | 88,111 | 84,139 | 83,139 | 72,580 | 80,566 | 1 |

(2) 계절별 여객선 교통인구현황

여객선 교통인구의 계절별 분포는 비교적 좋은 기상조건으로 여객선의 결항율이 낮아지고 피서객 등 관광교통인구가 크게 증가하는 하계 교통인구가 가장 많아 연간 전체 교통인구의 35% 이상을 점유하고, 행락인구와 추석절 귀성객 교통인구가 많아 봄·가을철이 각각, 23%, 22%로 비슷하며, 계절적으로 기상조건이 악화되는 동계에는 20%로 가장 적은 교통인구를 보이고 있다.

<표 4> 연도별·계절별 교통인구현황 (단위: 천명)

| 연도별 \ 계절별 | 계 | 봄 (3~5월) | 여름 (6~8월) | 가을 (9~11월) | 겨울 (12~2월) |
|-----------------------|-------|-------------|--------------|---------------|---------------|
| 1990-1994년까지의 연 평균 | 8,241 | 1,897 | 2,885 | 1,808 | 1,651 |
| % | 100 | 23 | 35 | 22 | 20 |

2.3 여객선 교통 서비스의 공급

우리나라 여객선 항로는 95년 11월말 현재 일반항로 67개 항로와 낙도 보조항로 41개로 도합 108개 항로가 개설되어 있다. 이들 여객선 항로는 인천, 목포, 부산 등 10개의 생활거점 항구도시를 중심으로 하여 국내 총 487개 유인도서(상주인구 283천명)가운데 인근의 304개 유인도서를 연결하여 25만1천명 도서주민의 생활 교통의 수단으로, 또 국민소득 증대와 생활수준의 향상으로 증가일로에 있는 레저인구의 관광교통에 중요한 교통수단으로 기능하고 있다.

우리나라 여객선은 95년 11월말 현재 일반항로에 91척, 낙도 보조항로에 40척, 예비선 14척 등 도합 145척이 취항중에 있으며 보유선복량은 모두 56,773톤이다.

연도별 여객선 항로 및 여객선 현황은 <표 5>와 같다. 이 표를 보면 항로수와 여객선수가 거의 변동이 없다는 것을 알 수 있으며 보유톤수는 계속 늘어나 선형이 대형화되었다는 것을 알 수 있다. 1988년에는 척당 평균 톤수가 256톤이었으나 1995년에는 392톤으로 늘어나 선형이 53% 정도 대형화되었다는 것을 알 수 있다.

<표 5> 여객선 항로 및 여객선 현황

| 구 분 | 1988년 | 1989년 | 1990년 | 1991년 | 1992년 | 1993년 | 1994년 | 1995년 |
|-----|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 계 | 항로수 (개) | 109 | 100 | 109 | 108 | 106 | 107 | 108 |
| | 여객선수 (척) | 144 | 144 | 145 | 145 | 150 | 147 | 145 |
| | 보유톤수 (톤) | 36,875 | 38,560 | 38,741 | 47,793 | 46,934 | 46,130 | 53,078 |

(1) 지역별 여객선 항로 현황

지역별 여객선 항로 분포현황은 가장 많은 도서가 집중되어 있는 목포항 지역에 전체 여객선 항로의 26%가 넘는 29개 항로가 편중되어 가장 많으며 인천, 완도, 통영, 군산지역이 11~16개 항로로 대체로 비슷한 분포를 보이고 기타 지역에는 10개 미만 또는 1~3개 항로를 가지고 있다.

낙도 보조항로 역시 가장 많은 도서를 가지고 있는 목포지역에 전체의 29%인 12개의 항로가 있으며 군산 10개, 인천 7개의 순이나 군산항에 있어서는 전체 11개 항로중 10개 항로가 낙도 보조항로로 지정되어 있는 것은 특기할 만하다. 이들 보조항로는 도서주민의 이도현상으로 인한 여객감소, 도서의 연육화 및 여객선 운임의 현실화 등에 의하여 보조항로를 일반항로로 사업계획을 변경함에 따라 계속 감소추세에 있다.

여객선 항로의 지역별 분포에 있어서는 1995년 11월말 현재 목포가 29개 항로로 가장 많으며 다음으로 완도 16개 항로, 인천 12개 항로, 군산과 통영 11개 항로, 부산 10개 항로, 여수 8개 항로의 순으로 나타나 있으며 기타 여객선 항로는 11개이다 <표 6>.

<표 6> 지역별 여객선 항로 분포 현황 (1995년 11월말 현재)

| 지역별 항로수 | 목포 | 인천 | 완도 | 부산 | 군산 | 통영 | 여수 | 기타 | 전체 |
|---------|-----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|------|
| 개 수 | 29 | 12 | 16 | 10 | 11 | 11 | 8 | 11 | 108 |
| 비 율 | 27% | 11% | 15% | 9% | 10% | 10% | 8% | 10% | 100% |

지역별 일반항로와 낙도보조항로의 실태를 살펴보면 일반항로에 있어서는 목포 17개 항로, 완도 12개 항로, 부산 10개 항로 등의 순으로 나타났으며 낙도보조항로에 있어서는 목포 12개 항로, 군산 10개 항로, 인천 7개 항로 등의 순위를 보여주고 있다<표 7>.

<표 7> 여객선 항로 현황

(1995년 11월말 현재)

| 지역별 구분 | 계 | 인천 | 군산 | 목포 | 완도 | 여수 | 제주 | 마산 | 통영 | 부산 | 포항 | 동해 | 울산 |
|--------|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 계 | 108 | 12 | 11 | 29 | 16 | 8 | 4 | 3 | 11 | 10 | 2 | 1 | 1 |
| 일반항로 | 67 | 5 | 1 | 17 | 12 | 6 | 3 | 3 | 6 | 10 | 2 | 1 | 1 |
| 낙도보조항로 | 41 | 7 | 10 | 12 | 4 | 2 | 1 | - | 5 | - | - | - | - |

연도별 낙도 보조항로의 추이를 살펴보면 1990년부터 1994년까지 그 수에 있어서 변화가 거의 없음을 알 수 있다<표 8>.

<표 8> 연도별 낙도 보조항로 추이

(1995년 11월말 현재)

| 연도 구분 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|---------|------|------|------|------|------|
| 항로수 (개) | 50 | 53 | 53 | 50 | 50 |
| 구성비 (%) | 46 | 49 | 49 | 47 | 47 |

(2) 지역별 여객선 취항 현황

1995년 11월말 현재 전체적으로 145척의 여객선이 있으며 이 가운데 91척은 일반항로에 그리고 40척은 낙도보조항로에 취항하고 있다. 나머지 14척은 예비선으로 되어 있다. 여객선의 취항현황을 지역별로 살펴보면 목포가 43척으로 가장 많은데 이 가운데 23척은 일반항로에 그리고 13척은 낙도보조항로에 취항하고 있다. 다음으로 완도 20척, 인천 16척, 부산 16척, 군산 13척, 여수 12척, 통영 10척 등의 순으로 여객선 취항이 이루어지고 있다. 그리고 여객선 톤수로는 부산이 16,809톤으로 가장 많으며 목포 14,140톤, 인천 6,569톤, 제주 6,460톤 등의 순으로 나타나 있다<표 9>.

한편 취항 여객선의 선령별·톤수별 분포를 보면 50~200톤급 소형 여객선과 선령 10~20년의 여객선이 주종을 이루고 있으나 여객선의 고숙화 및 현대화 추세에 따른 신조대체선의 투입이 계속 증가

하는 추세에 있다. 인천, 여수, 군산지역은 비교적 소형선의 취항이 현저하고 선령 또한 높은 편이다.

<표 9> 지역별 여객선 취항 현황

(1995년 11월말 현재)

| 지역별 | 계 | | 일반항로 | | 낙도보조항로 | | 예비선 | |
|-----|-----|--------|------|--------|--------|-------|-----|-------|
| | 척수 | 톤수 | 척수 | 톤수 | 척수 | 톤수 | 척수 | 톤수 |
| 계 | 145 | 56,773 | 91 | 52,489 | 40 | 3,180 | 14 | 1,104 |
| 부 산 | 16 | 16,809 | 16 | 16,809 | - | - | - | - |
| 인 천 | 17 | 6,569 | 9 | 5,432 | 7 | 1,028 | 1 | 109 |
| 목 포 | 43 | 14,140 | 23 | 12,563 | 13 | 961 | 7 | 616 |
| 제 주 | 5 | 6,460 | 4 | 6,424 | 1 | 36 | - | - |
| 여 수 | 12 | 4,469 | 9 | 4,249 | 2 | 115 | 1 | 105 |
| 마 산 | 4 | 782 | 4 | 782 | - | - | - | - |
| 군 산 | 13 | 1,098 | 2 | 423 | 10 | 618 | 1 | 57 |
| 완 도 | 20 | 1,951 | 13 | 1,550 | 4 | 239 | 3 | 162 |
| 통 영 | 10 | 698 | 6 | 460 | 3 | 183 | 1 | 55 |
| 포 항 | 3 | 3,035 | 3 | 3,035 | - | - | - | - |
| 동 해 | 1 | 273 | 1 | 273 | - | - | - | - |
| 울 산 | 1 | 489 | 1 | 489 | - | - | - | - |

선령별 여객선 구성비를 살펴보면 전체 145척의 여객선 가운데 30%에 해당하는 44척이 5년미만의 선박이며 5년에서 10년미만의 여객선이 10%(14척), 10년에서 15년미만의 여객선이 25%(36척), 15년에서 20년미만의 여객선이 26%(38척), 20년 이상의 여객선이 9%(13척)이다. 전체적으로 10년미만의 여객선이 40%, 10년 이상의 여객선이 60%로 노후선이 많다는 것을 알 수 있다. 지역별로 5년 미만의 선박을 살펴보면 부산은 16척 가운데 5척, 인천은 17척 가운데 4척, 목포는 43척 가운데 17척, 군산은 13척 가운데 4척, 완도는 20척 가운데 7척, 통영은 10척 가운데 1척 등으로 나타나 있다. 그리고 여수지역은 12척의 여객선 가운데 5년미만의 선박이 한 척도 없다<표 10>.

<표 10> 선령별 여객선 현황

(1995년말 현재)

| 구분 | 지역 | | 부산 | 인천 | 목포 | 제주 | 여수 | 마산 | 군산 | 완도 | 통영 | 포항 | 동해 | 울산 |
|-----------|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 계 | % | | | | | | | | | | | | |
| 계 | 145 | 100 | 16 | 17 | 43 | 5 | 12 | 4 | 13 | 20 | 10 | 3 | 1 | 1 |
| 5년 미만 | 44 | 30 | 5 | 4 | 17 | 2 | - | - | 4 | 7 | 1 | 3 | - | 1 |
| 5년-10년미만 | 14 | 10 | 1 | - | 5 | 1 | 1 | - | - | 4 | 1 | - | 1 | - |
| 10년-15년미만 | 36 | 25 | 6 | 4 | 7 | - | 5 | 2 | 6 | 3 | 3 | - | - | - |
| 15년-20년미만 | 38 | 26 | 3 | 7 | 9 | 1 | 4 | 2 | 2 | 6 | 4 | - | - | - |
| 20년 이상 | 13 | 9 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | - | 1 | - | 1 | - | - | - |

톤수별로 여객선의 구성비를 살펴보면 100톤미만의 선박이 전체의 48%(70척)로 거의 절반 가량을 차지하고 있다. 100톤에서 200톤미만의 여객선은 23%(33척), 200톤에서 500톤미만의 여객선은 21%(30척)이며, 500톤 이상의 여객선은 전체의 8%(12척)에 지나지 않는다. 지역별로 100톤미만의 여객선을 살펴보면, 부산은 16척 가운데 4척, 인천은 17척 가운데 6척, 목포는 43척 가운데 18척, 여수는 12척 가운데 5척, 군산은 13척 가운데 10척, 완도는 20척 가운데 16척, 통영은 10척 가운데 8척 등으로 나타나 있다<표 11>.

<표 11> 톤수별 여객선 현황

(1995년말 현재)

| 구분 | 지역 | | 부산 | 인천 | 목포 | 제주 | 여수 | 마산 | 군산 | 완도 | 통영 | 포항 | 동해 | 울산 |
|------------|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 계 | % | | | | | | | | | | | | |
| 계 | 145 | 100 | 16 | 17 | 43 | 5 | 12 | 4 | 13 | 20 | 10 | 3 | 1 | 1 |
| 100톤미만 | 70 | 48 | 4 | 6 | 18 | 1 | 5 | 2 | 10 | 16 | 8 | - | - | - |
| 100-200톤미만 | 33 | 23 | 4 | 6 | 11 | - | 5 | - | 2 | 3 | 2 | - | - | - |
| 200-500톤미만 | 30 | 21 | 4 | 4 | 11 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | - | 2 | 1 | 1 |
| 500톤이상 | 12 | 8 | 4 | 1 | 3 | 2 | 1 | - | - | - | - | 1 | - | - |

선형별로 여객선 구성비를 살펴보면 일반선이 42%(61척), 차도선이 23%(33척), 고속선이 5%(8척), 카훼리가 10%(14척), 쾌속선이 20%(29척)이다. 쾌속선은 일반선 4척, 수중익선 4척, 공기부양선 6척, 초쾌속선 15척으로 구성되어 있다. 지역별로 쾌속선을 살펴보면 부산이 9척, 목포가 6척, 인천, 제주, 여수, 마산, 포항이 각각 2척, 완도, 통영, 동해, 울산이 각각 1척이다. 지역별로 카훼리를 살펴보면 부산 4척, 목포 3척, 제주와 마산이 각각 2척, 인천, 여수, 포항이 각각 1척이다. 지역별로 고속선은 인천 3척, 여수 2척, 부산, 목포, 통영이 각각 1척이다<표 12>.

<표 12> 선형별 여객선 현황

(1995년말 현재)

| 지역 구분 | 지역 | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|-------|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 계 | % | 부산 | 인천 | 목포 | 제주 | 여수 | 마산 | 군산 | 완도 | 통영 | 포항 | 동해 | 울산 |
| 계 | 145 | 100 | 16 | 17 | 43 | 5 | 12 | 4 | 13 | 20 | 10 | 3 | 1 | 1 |
| 일반선 | 61 | 42 | 2 | 10 | 17 | 1 | 7 | - | 11 | 5 | 8 | - | - | - |
| 차도선 | 33 | 23 | - | 1 | 16 | - | - | - | 2 | 14 | - | - | - | - |
| 고속선 | 8 | 5 | 1 | 3 | 1 | - | 2 | - | - | 1 | - | - | - | - |
| 카훼리 | 14 | 10 | 4 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | - | - | - | 1 | - | - |
| 쾌 속 선 | 소 계 | 29 | 20 | 9 | 2 | 6 | 2 | 2 | 2 | - | 1 | 1 | 2 | 1 |
| | 일반선 | 4 | 3 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | 1 | - | - | - |
| | 수중익선 | 4 | 3 | 2 | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 공기부양선 | 6 | 4 | 2 | - | - | - | 1 | 2 | - | - | 1 | - | - |
| 초쾌속선 | 15 | 10 | 4 | 2 | 4 | 2 | - | - | - | - | - | 2 | 1 | |

(3) 여객선 업체 현황

여객선을 보유하고 있는 연안여객 운송사업자는 1995년 11월말 현재 총 41개 업체로 이 가운데에는 개인업체가 8개, 법인체가 33개이며 지역별로는 다도해 해상권과 한려 해상권의 중심도시인 목포와 부산에 각각 12개 업체와 7개업체가 분포되어 있어 전국 연안 여객선 업체의 절반 정도가 이 두 개 지역에 집중되어 있다. 이밖에 여수 및 인천에

각각 4개 업체가 분포되어 있으며 기타 1-2개 업체가 지역별로 분포되어 있다<표 13>.

<표 13> 연안 여객선 업체 현황

(단위 : 개, 1995년 11월말 현재)

| 지역별 구분 | 지역 | | | | | | | | | | | |
|-----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----------|----|
| | 계 | 인천 | 군산 | 목포 | 완도 | 여수 | 제주 | 마산 | 통영 | 부산 | 포항 동해 | 울산 |
| 계 | 41 | 4 | 2 | 12 | 3 | 4 | 2 | 2 | 2 | 7 | 2 | 1 |
| 법인 | 33 | 3 | 2 | 10 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 6 | 2 | 1 |
| 개인 | 8 | 1 | - | 2 | - | 3 | - | 1 | - | 1 | - | - |

(4) 종선 현황

수심의 제약이나 선착장 시설의 미비로 인하여 여객선이 직접 접안하지 못하고 종선을 이용하는 여객선 기항지는 모두 56개소로 1994년 12월말 현재 65척의 종선이 취항하고 있다. 이들 종선은 주로 간만의 차이가 심하고 도서가 밀집되어 있는 지역에 대부분 분포되어 서해연안의 인천과 목포, 남해연안의 여수지역에 집중되어 있으며 특히 목포와 여수지역에는 전체의 78%가 넘는 51척의 종선이 취항하고 있다. 반면 여객선 항로 여건이 단조롭고 간만의 차가 비교적 작은 포항, 동해 및 제주 등 지역에는 종선이 취항하지 않는다<표 14>.

<표 14> 지역별 종선취항 현황

(1994년 12월말 현재)

| 지역별 구분 | 지역 | | | | | | |
|-----------|----|----|----|----|----|----|----|
| | 계 | 인천 | 목포 | 완도 | 여수 | 마산 | 통영 |
| 종선 척수 | 65 | 6 | 28 | 3 | 23 | 4 | 1 |
| 종선 기항지 | 56 | 6 | 23 | 3 | 20 | 3 | 1 |
| 여객선 항로 | 21 | 4 | 7 | 2 | 5 | 2 | 1 |
| 취항 여객선 | 37 | 4 | 21 | 2 | 7 | 2 | 1 |

3. 지역별 수입·지출 분석

이 장에서는 전국 각 여객선 기항 중심 지역의 선종별/항로별 수지율을 분석한다. 수지율이란 비용중 수입이 차지하는 비중을 나타내는 것으로 [수입/비용 × 100]으로 나타낸다. 그러므로 수지율이 100%라고 하는 것은 수입과 비용이 같아 여객선 운항에 따른 손실이 발생하지 않는다는 것을 의미한다.

(1) 인천지역의 선종별/항로별 수지율

인천 지역의 수지율을 살펴 보면 인천-덕적 항로의 고속선이 가장 수익성이 높다는 것을 알 수 있다. 예상했던대로 낙도 보조 항로는 수지율이 가장 낮은 것으로 나타났다.

인천지역의 선종별/항로별 수지율을 살펴보면 인천/덕적 항로의 고속선이 수지율 94.16%로 가장 높으며, 인천/백령 항로의 초쾌속선이 수지율 90.23%으로 높은 수지율을 보여주고 있다. 그러나 낙도보조 항로의 일반선은 수지율이 25.35%로 매우 낮은 수지율을 보여주고 있으며 인천/작약 항로와 인천/영흥 항로의 일반선의 수지율은 50.27%와 37.92%로 비교적 낮은 수지율을 나타내고 있다. 또한 인천/연평 항로의 고속선도 44.12%의 낮은 수지율을 나타내고 있다<표 15>.

<표 15> 인천지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/톤-Km(원) | 여객수입/톤-Km(원) | 수지율 (%) |
|------|-------|--------------|--------------|---------|
| 고속선 | 인천/덕적 | 17.92 | 16.88 | 94.16 |
| 일반선 | 인천/작약 | 83.52 | 41.98 | 50.27 |
| | 인천/영흥 | 83.52 | 31.67 | 37.92 |
| 초쾌속선 | 인천/백령 | 15.83 | 14.28 | 90.23 |
| 고속선 | 인천/연평 | 12.41 | 5.48 | 44.12 |
| | 인천/백령 | 12.41 | 8.53 | 68.75 |
| 일반선 | 낙도보조 | 40.56 | 10.28 | 25.35 |

(2) 군산지역의 선종별/항로별 수지율

군산지역의 선종별/항로별 수지율은 낙도보조항로인 관계로 낙도보조항로별로 26.31%, 21.73%, 26.96%라는 모두 매우 낮은 수지율을 나타내고 있다<표 16>.

<표 16> 군산지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/톤-Km(원) | 여객수입/톤-Km(원) | 수지율 (%) |
|-----|---------|--------------|--------------|---------|
| 일반선 | 낙도보조(1) | 39.36 | 10.35 | 26.31 |
| | 낙도보조(2) | 39.36 | 8.55 | 21.73 |
| | 낙도보조(3) | 39.36 | 10.61 | 26.96 |

(3) 목포완도지역의 선종별/항로별 수지율

목포완도지역의 선종별/항로별 수지율을 살펴보면 목포/제주 항로의 카훼리는 98.55%라는 매우 높은 수지율을 나타내고 있다. 이에 반해 낙도보조항로의 일반선은 12.76%라는 매우 낮은 수지율을 보여주고 있다. 그리고 화전/녹동 항로의 경우에는 쾌속선, 일반선 및 차도선 모두 50%미만의 낮은 수지율을 나타내고 있다<표 17>.

<표 17> 목포완도지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/톤-Km(원) | 여객수입/톤-Km(원) | 수지율 (%) |
|-----|-------|--------------|--------------|---------|
| 카훼리 | 목포/제주 | 1.32 | 1.30 | 98.55 |
| 일반선 | 목포/하의 | 16.27 | 10.03 | 61.64 |
| | 목포/조도 | 16.27 | 9.15 | 56.27 |
| 차도선 | 목포/하의 | 6.43 | 4.70 | 73.10 |
| | 목포/조도 | 6.43 | 5.18 | 80.53 |
| 쾌속선 | 목포/하의 | 6.43 | 5.17 | 80.39 |
| | 목포/조도 | 6.43 | 5.17 | 80.39 |
| 일반선 | 화전/녹동 | 32.48 | 12.01 | 36.99 |
| | 화전/녹동 | 16.27 | 7.03 | 43.20 |
| 차도선 | 노화방면 | 6.43 | 3.92 | 60.95 |
| | 화전/녹동 | 6.43 | 2.63 | 40.85 |
| | 완도근해 | 6.43 | 5.00 | 77.84 |
| 일반선 | 낙도보조 | 31.80 | 4.06 | 12.76 |

(주) 쾌속선의 경우 화전/녹동 방면과 청산방면 통합 산정

(주) 낙도보조금 가산전 수지율

(4) 여수지역의 선종별/항로별 수지율

여수지역의 경우 여수/거문도 항로의 쾌속선은 79.04%, 고속선은 89.54%라는 비교적 높은 수지율을 나타내고 있으나 역시 낙도보조항로 일반선의 경우에는 15.51%라는 매우 낮은 수지율을 보여주고 있다. 그리고 여수/조발 항로의 일반선은 50%미만의 낮은 수지율을 나타내고 있다<표 18>.

<표 18> 여수지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/ 톤·Km(원) | 여객수입/ 톤·Km(원) | 수지율 (%) |
|-----|--------|------------------|------------------|------------|
| 쾌속선 | 여수/거문도 | 26.23 | 20.73 | 79.04 |
| 고속선 | 여수/거문도 | 11.70 | 10.48 | 89.54 |
| 일반선 | 여수/거문도 | 18.26 | 9.61 | 52.63 |
| | 여수/화정 | 18.26 | 10.89 | 59.64 |
| | 여수/조발 | 18.26 | 8.16 | 44.68 |
| 일반선 | 낙도보조 | 42.01 | 6.52 | 15.51 |

(5) 마산·충무 지역의 선종별/항로별 수지율

마산·충무지역의 선종별·항로별 수지율에 있어서는 충무/한산 항로가 85.1%라는 가장 높은 수지율을 나타내고 있으며 다음으로 마산/고현 항로의 쾌속선이 73.5%라는 비교적 높은 수지율을 보여주고 있다. 그리고 이 지역의 경우에는 낙도보조항로의 수지율이 44.1%로 다른 지역의 낙도보조항로의 수지율에 비해 다소 높게 나타나고 있다<표 19>.

<표 19> 마산·충무 지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/ 톤·Km(원) | 여객수입/ 톤·Km(원) | 수지율 (%) |
|-----|-------|------------------|------------------|------------|
| 쾌속선 | 마산/고현 | 32.06 | 23.58 | 73.5 |
| 차도선 | 진해/실전 | 5.49 | 3.55 | 64.7 |
| 쾌속선 | 충무/육지 | 32.06 | 20.78 | 64.8 |
| 일반선 | 충무/한산 | 24.49 | 20.84 | 85.1 |
| | 충무/육지 | 24.49 | 13.86 | 56.60 |
| | 낙도보조 | 27.06 | 11.92 | 44.1 |

(6) 부산 지역의 선종별/항로별 수지율

부산지역의 선종별/항로별 수지율은 다른 지역에 비해 높은 것으로 나타나고 있다. 부산/거제 항로의 초쾌속선은 95.2%, 부산/고현·두모 항로의 고속선은 94.9%라는 매우 높은 수지율을 보여주고 있다. 그러나 부산/제주 항로의 카페리는 63.5%, 부산/거제 항로의 쾌속선은 73.9%, 부산/여수 항로의 쾌속선은 60.2%라는 만족스럽지 못한 수지율을 나타내고 있다<표 20>.

<표 20> 부산 지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/ 톤·Km(원) | 여객수입/ 톤·Km(원) | 수지율 (%) |
|------|----------|------------------|------------------|------------|
| 카페리 | 부산/제주 | 0.85 | 0.54 | 63.5 |
| 초쾌속선 | 부산/거제 | 13.96 | 13.28 | 95.2 |
| 쾌속선 | 부산/거제 | 29.24 | 21.59 | 73.9 |
| 쾌속선 | 부산/여수 | 29.24 | 17.61 | 60.2 |
| 고속선 | 부산/고현·두모 | 6.97 | 6.62 | 94.9 |

(7) 포항·동해 지역의 선종별/항로별 수지율

포항·동해 지역의 선종별/항로별 수지율은 포항/울릉 항로의 카페리가 84.9%라는 높은 수지율을 나타내고 이 항로의 초쾌속선은 70.5%라는 상대적으로 다소 낮은 수지율을 보여주고 있다. 그리고 묵호/울릉 항로의 초쾌속선은 65.1%라는 수지율을 나타내고 있다<표 21>.

<표 21> 포항·동해 지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/ 톤·Km(원) | 여객수입/ 톤·Km(원) | 수지율 (%) |
|------|-------|------------------|------------------|------------|
| 카페리 | 포항/울릉 | 7.18 | 6.09 | 84.9 |
| 초쾌속선 | 포항/울릉 | 20.59 | 14.53 | 70.5 |
| 초쾌속선 | 묵호/울릉 | 20.59 | 13.41 | 65.1 |

(8) 제주 지역의 선종별/항로별 수지율

제주 지역의 선종별/항로별 수지율은 제주/완도

항로의 카페리는 90.11%라는 매우 높은 수지율을 나타내고 있으나 낙도보조항로의 일반선은 20.82%라는 매우 낮은 수지율을 보여주고 있다<표 22>.

<표 22> 제주 지역의 선종별/항로별 수지율

| 선종 | 항로분류 | 여객비용/톤·Km(원) | 여객수입/톤·Km(원) | 수지율 (%) |
|-----|-------|--------------|--------------|---------|
| 카페리 | 제주/완도 | 1.50 | 1.36 | 90.11 |
| 일반선 | 낙도보조 | 23.16 | 4.82 | 20.82 |

4. 여객선 서비스 평가

연안 정기 여객선 항로는 도서 주민에게는 생필품을 공급받는 간선도로와 같은 것이고 관광객에게는 관광지로 접근하기 위한 유일한 교통수단인 경우가 많다. 이렇게 중요한 교통수단인데도 여객선 서비스의 품질은 높은 수준을 유지하지 못하고 있다. 운항업자의 입장에서는 수송수요는 점차 감소하고 있고 제반 경비는 상승하고 있어 항로 수지는 점차 악화되고 있다. 반면, 도서 주민들은 소득의 향상에 따라 취향 선박의 고속화, 안정화와 결항 방지 및 운항회수 증가 등 여객선 서비스 수준의 고급화를 요구하고 있다. 이렇게 상충하는 욕구를 파악하기 위해 수요측과 공급측의 당사자들을 대상으로 설문 조사를 실시하였다.

이 설문조사는 1996년 2월에서 3월까지 전국의 주요 항만에서 실시하였다. 설문 조사 대상 운항업체로는 항로별·선종별로 항로 특성을 갖는 선박 36척을 대상으로 실시하였으며 항로 이용자에 대해서는 1,000 명의 설문지를 작성하여 배포하였으나 회수된 것은 975매로 이중 불성실한 응답자는 제외하고 분석하였다. 이 설문은 SPSS-PC 통계 패키지를 이용하여 처리하였으며 처리 결과 의미가 있는 응답만을 발췌하여 요약하였다.

4.1 여객선 서비스 제공자의 인식

(1) 연 평균 승선율

연 평균 승선율을 살펴 보면 일반선은 최고-최저간의 편차가 크고 카페리는 그 편차가 적음을 알 수 있다. 이 자료를 토대로 하면 일반선과 고속선에 대해서는 계절적 수요가 존재함을 알 수 있다. 그러므로 일반선과 고속선에 대해서는 차별 운임 및 계절운임을 적용한다면 운항업자로서는 수익성을 제고할 수 있을 것이다.

<표 23> 연평균 승선율

| | 최저 | 최고 |
|-----|-----|-----|
| 일반선 | 23% | 79% |
| 고속선 | 38% | 61% |
| 쾌속선 | 40% | 62% |
| 카페리 | 37% | 46% |

(2) 현 항로의 운임 수준

현 항로의 운임수준에 대해서는 싸거나 매우 싸다고 생각하는 운항업체가 대부분인 것으로 나타났다. 특히 일반선의 경우에는 현 항로의 운임수준이 매우 싸다고 생각하는 운항업체가 많다.

<표 24> 현 항로의 운임 수준

| | 매우 싸다 | 싸다 | 적당하다 | 비싸다 |
|-----|-------|----|------|-----|
| 일반선 | 15 | 3 | 1 | 0 |
| 고속선 | 3 | 1 | 0 | 0 |
| 쾌속선 | 1 | 5 | 1 | 0 |
| 카페리 | 0 | 2 | 1 | 0 |

(3) 항로의 경쟁 상황

① 현 항로의 선박량

현 항로의 선박량에 대해서는 대부분 적당하다고 생각하는 경향이 있으나 일반선의 경우에는 과잉이라고 생각하는 운항업체가 다소 있는 것으로 나타났다. 이는 수요는 별로 늘어나지 않는 반면 공급은 계속 늘어났기 때문이다.

<표 25> 현 항로의 선박량

| | 과잉 | 부족 | 적당 |
|-----|----|----|----|
| 일반선 | 5 | 2 | 12 |
| 고속선 | 1 | 1 | 2 |
| 쾌속선 | 0 | 0 | 7 |
| 카페리 | 0 | 0 | 3 |

② 현 항로 참여 업체수

현 항로 참여 업체수에 대해서는 적당하다고 생각하는 업체가 많은 편이나 선종에 따라 많다고 생각하는 업체도 있는 것으로 나타났다. 일반선과 쾌속선의 경우에는 현 항로에 참여하고 있는 운항업체의 수가 많다고 생각하는 업체가 상당수 있음을 알 수 있다.

<표 26> 현 항로 참여 업체수

| | 적다 | 적당 | 많다 |
|-----|----|----|----|
| 일반선 | 0 | 12 | 6 |
| 고속선 | 0 | 3 | 1 |
| 쾌속선 | 0 | 3 | 4 |
| 카페리 | 0 | 2 | 1 |

③ 업체 수 조정 방법

운항업체 수의 조정방법에 대해서는 무응답자가 많으나 응답을 한 업체만을 분석해보면 일반선의 경우에는 공동배선이나 자율통합을 희망하는 업체가 다소 많으며 쾌속선의 경우에는 자율통합을 희망하는 경향이 있는 것으로 나타났다. 그러므로 업

체수의 조정 및 합리화가 요구된다는 것을 알 수 있다.

<표 27> 업체 수 조정 방법

| | 강제통합 | 공동배선 | 자율통합 | 무응답 |
|-----|------|------|------|-----|
| 일반선 | 0 | 3 | 5 | 13 |
| 고속선 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 쾌속선 | 0 | 0 | 3 | 5 |
| 카페리 | 0 | 0 | 0 | 3 |

(4) 경영 환경

① 경영상 주 애로

경영상 주 애로사항에 대해서는 수입저하를 들고 있는 업체가 많은 편이나 비용과다를 드는 업체도 상당수 있다. 특히 쾌속선의 경우에는 비용과다를 지적하는 업체가 많았다.

<표 28> 경영상 주 애로

| | 비용과다 | 수입저하 |
|-----|------|------|
| 일반선 | 3 | 15 |
| 고속선 | 1 | 5 |
| 쾌속선 | 4 | 4 |
| 카페리 | 1 | 1 |

② 승객 증가 전망

연안 여객선을 이용하는 승객의 수에 대해서는 현 수준을 유지할 것이라고 생각하는 업체보다도 감소할 것이라고 생각하는 업체가 훨씬 많은 것으로 나타났다. 다만 카페리의 경우에는 이용승객의 수가 현 수준을 유지할 것이라는 전망이 두드러지게 나타났다. 응답자 가운데 연안 여객선 이용승객의 수가 증가할 것이라고 전망하고 있는 경우는 거의 없었다.

<표 29> 승객 증가 전망

| | 증 가 | 감 소 | 현 수준 유지 |
|-------|-----|-----|---------|
| 일 반 선 | 1 | 12 | 4 |
| 고 속 선 | 0 | 3 | 1 |
| 쾌 속 선 | 0 | 5 | 2 |
| 카 페 리 | 0 | 0 | 3 |

③ 승객의 증감 이유

승객의 감소 이유에 대해서는 대체로 타고통수단과 섬주민의 감소때문이라고 생각하고 있다. 여객의 감소는 쾌속선과 카페리에는 별로 영향을 미치지 않으나 일반선과 고속선에는 중대한 영향을 미치고 있다는 것을 알 수 있다.

(06)

<표 30> 승객의 증감 이유

| | 섬주민의 증 감 | 관광객의 증 감 | 연육화 | 타고통수단때문 |
|-----|----------|----------|-----|---------|
| 일반선 | 8 | 3 | 1 | 4 |
| 고속선 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 쾌속선 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 카페리 | 0 | 0 | 0 | 1 |

4.2 여객선 서비스 이용자의 인식

여객선을 실제로 이용하는 이용자들을 대상으로 이용회수, 이용목적, 이용 여객선에 대한 만족도, 여객선의 운항속도, 운임수준에 대한 느낌, 선실내의 환경, 운항회수 1회 추가시 운임 인상에 대한 의견 및 이를 찬성시 부담할 수 있는 인상율, 서비스 개선시 운임 인상에 대한 의견 및 이를 찬성시 부담할 수 있는 인상율에 대해서 설문조사를 한 결과 다음과 같이 나타났다.

(1) 이용 회수

연안 여객선을 이용하는 회수에 있어서는 월 1

회 이상이 382명으로 가장 많았고 주 1회 이상이 213명, 연 1회 이상이 180명 그리고 매일 이용하는 경우가 40명인 것으로 나타났다.

<표 31> 이용 회수

| 매일 | 주 1회 이상 | 월 1회 이상 | 연 1회 이상 |
|-----|---------|---------|---------|
| 40명 | 213명 | 382명 | 180명 |

(2) 이용 목적

연안 여객선을 이용하는 목적에 있어서는 업무차 이용이 591명으로 가장 많았고 가사 목적이 173명, 관광이 128명, 통근으로 이용하는 사람이 48명인 것으로 나타났다.

<표 32> 이용 목적

| 통근 | 업무 | 관광 | 가사 |
|-----|------|------|------|
| 48명 | 591명 | 128명 | 173명 |

(3) 이용 여객선에 대한 만족도

연안 여객선을 이용하는 것에 대한 만족도에 있어서는 그저 그렇다가 430명으로 가장 많고 불만이 350명이나 되었고 만족하는 경우는 150명에 지나지 않았다. 불만족도가 상당히 높다는 것을 알 수 있다.

<표 33> 이용 여객선에 대한 만족도

| 만족 | 불만 | 그저 그렇 |
|------|------|-------|
| 150명 | 350명 | 430명 |

(4) 여객선 운항 속도

연안 여객선의 운항 속도에 대해서는 느린 편이라고 응답한 경우가 460명으로 가장 많았고 보통이라고 응답한 경우가 360명, 빠른 편이라고 응답한 경우는 124명에 지나지 않았다. 여객선의 고속화를 희망하는 응답이라고 할 수 있다.

<표 34> 여객선 운항 속도

| 빠른 편 | 느린 편 | 보통 |
|------|------|------|
| 124명 | 460명 | 360명 |

(5) 운임 수준

연안 여객선의 운임수준에 대해서는 일반 여객선의 경우에는 적당하다고 응답한 경우가 455명으로 가장 많고 비싸다고 응답한 경우는 205명, 싸다고 응답한 경우가 115명, 매우 싸다고 응답한 경우도 78명이나 되었다. 그러나 쾌속선이나 고속선의 경우에는 운임수준이 비싸다고 응답한 경우가 270명으로 가장 많고 적당하다고 응답한 경우가 225명이나 되나 운임수준이 싸거나 매우 싸다고 응답한 경우는 매우 적었다. 이러한 응답결과는 운항업체의 입장에서 현 운임수준이 싸거나 매우 싸다고 응답한 경우가 많은 것과 매우 대조를 이루고 있다.

<표 35> 운임 수준에 대한 느낌

| | 매우싸다 | 싸다 | 적당하다 | 비싸다 |
|--------|------|-----|------|-----|
| 일반 여객선 | 78 | 115 | 455 | 205 |
| 쾌·고속선 | 21 | 23 | 225 | 270 |

(6) 선실내의 환경

연안 여객선의 선실 환경에 대해서는 보통수준이라고 생각하는 경우가 493명으로 가장 많았고 나쁘다고 응답한 경우도 345명이나 되었다. 선실 환경이 좋다고 응답한 경우는 90명으로 상대적으로 적었다. 선실의 고급화를 요구하고 있는 응답이라고 할 수 있다.

<표 36> 선실내의 환경

| 좋다 | 보통이다 | 나쁘다 |
|-----|------|------|
| 90명 | 493명 | 345명 |

(7) 운항회수 1회추가시 운임 인상에 대한 의견
연안 여객선의 운항회수를 1회 추가시 운임인상에 대해서는 반대 479명, 찬성 431명으로 찬반이 거의 비슷한 분포를 보이고 있다.

<표 37> 운항회수 1회추가시 운임 인상에 대한 의견

| 찬성 | 반대 |
|------|------|
| 431명 | 479명 |

(8) 운항회수 추가시 부담할 수 있는 인상율
운항회수를 추가할 시 운임인상에 대해 찬성하는 경우 부담할 수 있는 인상율에 대해서는 5-10%가 162명으로 가장 많고 그 다음으로 5% 이하가 137명, 10-20%가 80명이었으며, 20% 이상 인상에 대해서는 28명으로 적었다.

<표 38> 운항회수 추가시 운임인상에 대해 찬성시 부담할 수 있는 인상율

| 5% 이하 | 5-10% | 10-20% | 20% 이상 |
|-------|-------|--------|--------|
| 137명 | 162명 | 80명 | 28명 |

(9) 서비스 개선시(대형화·고속화) 운임 인상에 대한 의견

연안 여객선의 서비스를 개선할 시, 즉 대형화와 고속화를 기할 경우 운임 인상에 대해서는 찬성이 675명으로 반대 230명보다도 월등이 많았다. 이는 연안 여객선을 이용하는 이용자의 입장에서는 연안 여객선의 서비스 개선이 이루어지는 경우 운임 인상분에 대해서는 부담할 의사가 충분히 있음을 나타내는 것이라고 하겠다.

<표 39> 서비스 개선시(대형화·고속화) 운임 인상에 대한 의견

| 찬성 | 반대 |
|------|------|
| 675명 | 230명 |

(10) 서비스 개선시 부담할 수 있는 인상을

연안 여객선의 서비스 개선시 운임인상에 대해 찬성하는 이용객의 경우 부담할 수 있는 인상율에 있어서는 5%이하나 5-10%가 응답자중 가장 많으나 10-20%도 105명이나 되며 20%이상 인상하는 것에는 응답자가 적었다.

<표 40> 서비스 개선시 운임인상에 대해 찬성시 부담할 수 있는 인상율

| 5% 이하 | 5-10% | 10-20% | 20% 이상 |
|-------|-------|--------|--------|
| 231명 | 220명 | 105명 | 40명 |

(평균 = 16.78%)

서비스 개선시 평균 17% 정도의 추가 인상예 동의하고 있으므로 연 평균 17%의 과감한 운임 인상이 요구된다. 물론 이는 서비스 개선을 전제로 하는 것이므로 서비스 개선의 의지가 없는 선사는 요금을 동결하여 과감히 퇴출을 유도하도록 한다.

5. 여객선 서비스의 개선 정책 방향

제 4장에서 분석한 바와 같이 연안 여객선에 대한 서비스 개선 욕구는 대단히 높고 또 이를 위해 여객선 이용자들은 추가적인 비용 부담을 감수할 태도도 되어 있다. 여객선 서비스의 품질을 개선하는 것은 일차적으로는 경영자의 책임이나 경영자가 최선을 다하여도 경영을 개선할 수 없도록 구조화되어 있다면 이는 정책 당국이 개선시켜 주어야 할 사항이다. 연안 여객선의 경영 환경중 본 연구에서 다루고자 하는 것은 운임 구조와 기업 규모이다.

5.1 운임 구조의 합리화

운임을 결정하기 전 파악되어야 할 것은 운임에 대한 고객의 민감도이다. 운임의 가격탄력성이 높으면 운임을 올리는 것이 전체적인 수익을 저하시킬 가능성이 많다. 또한 운임을 결정하기 전 운임 결정의 목표를 먼저 정해야 한다. 운임 결정의 목표로는 '현재이익의 극대화'와 '적정 이익의 실현'

을 들 수 있다.

여객선사들은 가능한 한 최고의 현재이익을 달성하려고 한다. 정부만 규제를 하지 않는다면 여객선사들은 고객, 경쟁자의 반응을 예측하여 최대의 이익을 가져오는 서비스 믹스와 운임수준을 정해야 할 것이다.

이론적으로는 이익극대화를 추구하기 위해서는 경제학의 가격결정 접근방법을 이용하여야 한다. 이 방법에 따르면 승객 1인 추가의 한계수익이 한계비용과 같아지도록 요금을 결정한다. 즉, 현재 매출수준에서 매출 한 건당 추가되는 비용보다 추가적인 수익이 많다면 요금을 더 올려 추가적인 비용(한계비용)이 추가적인 수익(한계수익)과 동등하게 될 때까지 운임을 올리는 것이다.

또 다른 운임 결정의 목표로는 '적정이익의 실현'이 있다. 연안 여객선은 공공성이 강하므로 장기적이든 단기적이든 교통 서비스를 제공해 주는 데 그 의의를 찾는 것을 목표로 할 수 있다.

이 경우에, 서비스 제공시 발생하는 비용만을 보상할 수 있을 정도의 이익수준이 목표라고 할 수 있으며 이는 투하자본의 금융비용 정도가 된다고 할 수 있다. 이를 위해서는 원가지향적인 방법으로 요금을 결정한다. 서비스를 제공하기 위하여 소요되는 비용을 먼저 계산하고 바람직한 이익수준을 더하여 요금을 결정한다.

한국에서는, 그러나, 이러한 이론적인 논의가 기업 현장에 그대로 적용되지 않는다. 그것은 한국에서의 여객선 운임 정책이 경제기획원의 물가 억제 정책에 따라 여객선 운임의 인상을 자제하는 방향으로만 시행되어 왔기 때문이다. 그 결과 전반적인 여객선 운임은 선주가 운임 원가를 부담하기도 힘들 정도로 낮은 수준에서만 억제·유지되어 왔다.

이러한 정책은 물가수준을 낮추는 데는 공헌하였을지 모르나 선주의 투자 욕구를 자극하지 못하여 신조선이 적극적으로 투입되지 못하게 함으로써 결과적으로 안전하지 못한 노후선이 운항되는 것을 방관하였다. 문제는 여객이 과연 현재의 요금 수준 및 서비스 수준에 만족하고 있는가 하는 것이다. 만일 여객이 요금 수준을 올리더라도 서비스 수준이 상승하기를 원한다면 물가는 약간 자극할

지 몰라도 운임은 인상되는 것이 좋을 것이다. 이렇게 하는 것이 선주나 여객 모두에게 이익이 되는 것이다.

그러나 운임을 어떻게 설정하여야 하는가를 결정하는 것은 쉬운 일이 아니다. 그것은 운임이 도서 지역에 살고 있는 섬주민들의 경제 후생에 큰 영향을 끼치기 때문이다. 운임은 또한 도서지역을 여행하고자 하는 관광객에게도 영향을 미친다.

화물에 있어서는 운송부담력은 일반적으로 출발지와 도착지간의 가격 차이로 측정된다. 더 엄밀하게 표현하면, 가격의 장소적 차이는 상품의 이동경사도²⁾에 의하여 결정된다. 운임을 상품 가격에 비교해 보면 고가품은 운임이 상품 가격에서 차지하는 비중이 적고 저가품은 운임이 상품 가격에서 차지하는 비중이 크다. 따라서 가격이 더욱 큰 화물군은 가격이 상대적으로 낮은 화물군보다 일반적으로 운임 부담력이 크다.

마찬가지로 소득이 높은 승객은 소득이 낮은 승객보다 운임 부담력이 크며, 도시가 농촌보다 소득이 높고 소득에 여유가 있는 계층이 레저 및 여행을 즐긴다는 것을 감안하면 소득에 따라 운임을 차별하는 것은 경제적 타당성이 있다. 즉, 운임 문제는 결국 부담력의 문제로 환원된다. 운임의 최고 한도는 여객이 부담할 수 있는 가격이며 운임의 최소 한도는 여객선 업체가 부담할 수 있는 가격이다. 그 중간 수준에서 가격이 형성되는 것이 당연하다. 이를 운임 이론으로 재해석하면 운임의 최저 한도는 운임비용설이 제시하는 수준이며 운임의 최고한도는 운임부담설이 제시하는 수준이 되는 것이다.

이 두가지 이론을 혼합하여, 운임을 차별화하면 소득 분배 효과가 생기고 전체적으로 여객 수송 서비스의 공급 능력이 확대되는 효과가 생긴다. 즉, 운송비의 면에서는 거의 차이가 없는 각각의 여객, A,B에 대해 그 운송부담력에 상응한 차별 운임을 받게 되면 소득이 높은 A의 운송에서 생겨난 운임 수익을 가지고 소득이 낮은 B의 운송에서 생긴 수지부족을 보전할 수가 있다. 이렇게 되면 사회 전

체적으로는 운송부담력 기준에 의한 운임 부과는 운송 비용 기준의 운임 제도에 의한 경우보다 여객 수송량을 증가시키게 되어 전체적으로는 여객 수송 능력이 증대된다. 이러한 사회경제적 타당성 때문에 운송가치설이 훨씬 지지를 받는다. 이렇게 운송가치(즉, 소득)에 따라 운임을 책정하는 방식은 교통용량을 증대시키므로 국가로서는 최적이며 또 수익을 높이므로 여객선업자에게도 최적이고 보다는 서비스를 제공하여 줄 수 있으므로 고소득자에게도 이익이고 보다 저렴한 수송수단을 이용할 수가 있으므로 도서거주민에게도 이익이다.

이러한 이론과 함께 앞장의 설문조사 결과를 참고하면 다음과 같은 정책 방향을 잡을 수 있게 된다. 여객선 서비스를 개선하면서 연평균 17% 정도의 운임을 인상하고 도서주민과 외지인간에는 운임을 차별화한다. 또한 계절별 요금 제도를 채택하여 여름철 및 명절 특별 수송기간 중에는 요금을 할증하고, 요일별 요금 제도를 채택하여 금요일 오후부터 일요일 저녁까지는 할증요금을 징수하도록 한다.

5.2 연안 해운업체의 매수·합병

기업 매수 및 합병은 내부적인 의사결정의 산물이어야 하지만 실제적으로는 사회·경제적인 요인에 의해 크게 좌우된다. 특히 우리 나라에서는 매수·합병이 정부의 권유에 따라 타율적으로 추진되어 왔다. 정부는 주로 규모의 경제를 전제로 하여 특정 기업을 중심으로 경영 단위를 대형화시키는데 주안점을 두었으므로 경영 능력이 우월한 개별 기업에게 기업 인수를 담당시켰다.

이에 따라 우리 나라에서는 매수·합병 시장이 비경쟁적인 시장 그대로 남아, 구매자 시장(buyer's market) 형태를 유지하고 있다. 피매수기업은 기업을 시급히 정리하여야 하는 데도 내놓을 시장이 없으므로 매수 가격과 제조건의 결정을 매수 기업에 맡길 수밖에 없었다. 이렇게 되면 매수에 따른 잉여이익이 존재할 경우 이 이득은 대부분 매수기업에게 돌아가게 된다. 구미 제국의 시장에서 기업

2) 필자가 만든 용어로 '이동 장소간의 가격 차이를 거리로 나눈 값'을 의미한다

합병의 이득이 대부분 피합병기업에 돌아가고 있는 현실과는 매우 대조를 이룬다. 따라서 우리나라에서는 매수할려는 사람은 있어도 매수당할려고는 하지 않는다.

또한 구미 제국에서는 효율성 추구 동기에 따라 기업 합병이 이루어 지지만 우리나라에서는 자본 축적이 미약한 상태에서 고도 성장을 추진하기 위하여 정부의 주도하에 불균형적인 산업 대형화 정책을 추진하여 왔다. 경영 단위의 대형화를 위해 간사 기업(주로 대기업)에 각종 특혜를 주면서 정부가 앞장서 합병을 권장하였다. 이러한 정책의 비호하에서 간사 기업은 경영이 부실한 기업을 헐 값에 인수할 수 있었고 기타 여러 동인에 따라 내적 확대 정책보다는 합병 등을 통한 외적 확대에 더욱 치중하는 경향을 보여 왔다.

이렇게 시장외적인 요인에 따라 기업합병을 해 온 우리나라에서는 기업 합병이 좋은 이미지를 가지지 못하고 있다. 또한 우리나라의 기업 합병은 주로 해외 건설업체의 조정, 중공업 투자의 조정, 부실 조선 업체의 구제, 부실 기업의 해체 등과 같은 산업 구조 조정의 일환으로 활용되어져 왔으므로 기업합병을 기업의 성장 전략이나 구조 개편 전략으로 이용하는 인식이 자리잡지 못하고 있다. 여기에다가 동양적 윤리관을 가지고 있는 우리 기업인들 및 일반 국민들은 기업의 매수를 아주 부정적인 것으로 인식하고 있다. 그리고 과거 산업합리화 조치에 따른 합병·매수시 매수 기업의 절반 이상이 자본 잠식조차 해결하지 못함으로써 인수·합병은 여전히 부정적인 이미지를 벗어나지 못하고 있다.

그러나 원래 인수·합병은 자연적인 경제 현상이다. 자유경쟁적 시장에서는 경쟁에 지는 기업은 소멸하고 이기는 기업은 생존과 성장을 보장받을 수 있어야 경제의 효율성이 유지된다. 우리 연안 해운업체들의 경우 경쟁의 개념이 극히 희박하여 우리나라의 여타 산업 부문에서는 구조 조정과 기업합병이, 시장외적인 원인에 기인하긴 하였지만, 일어났으며 또 현재 일어나고 있는데 반해 이 곳에서는 극히 비효율적인 업체도 생존해 올 수 있었다.

그러므로 제 4 장에서 제시한 운임구조의 합리

화 방안과 함께, 해운업계 내부의 구조적 모순을 근원적으로 해결하기 위한 연안 해운업체에 대한 경쟁 개념의 도입 및 이에 따른 패자의 소멸 및 승자의 인수 합병 등이 이루어 질 수 있는 여건이 조성되어야 한다.

연안 여객선 업체의 합병·매수 여건이 조성되면 연안 해운업체의 전체적인 효율성이 증대되는 기반이 구축된다. 1-2 척의 선박을 운항하는 선주는 선박을 안전하고 효율적으로 운항할 수 없다. 그 대신 하나의 선주가 여러 척의 선박을 운항한다면 경영자의 잉여가 줄어들 것이고 우수한 경영 능력이 확산될 것이다. 이는 곧 가시적인 경영상의 비효율이 제거된다는 것을 뜻한다. 누가 누구를 흡수하느냐 하는 것은 경영진의 효율성이 기준이 되어야 할 것이다. 이렇게 여러 선주들 중 가장 경영 효율이 높은 선주가 다른 선주들의 선박을 통합하여 운영하게 된다면 흡수되는 모든 선박들의 경영 효율이 이 회사의 경영 효율 만큼 제고되는 것이다.

효율성의 증대 못지 않게 중요한 효과가 영업적 시너지 효과의 발생이다. 연안 여객선 업체를 통합하게 되면 규모의 경제가 실현된다. 각종 투입 자원(연료유, 기자재, 소모품 등)을 대규모로 매입함으로써 단위당 원가를 줄일 수 있다. 선박 관리 기술을 공동으로 공유하게 되어 그 이전 각자 기자재를 구입할 때 지출하여야 하였던 비용이 절감된다. 뿐만 아니라 공동의 시설·인원을 활용함으로써 시너지 효과를 발생시킬 수 있다. 기존 업체들은 영세하므로 최적 규모 이하로 운영되고 있어 이들을 서로 결합하면 규모의 경제는 확연히 증대될 것이다.

연안 여객선 업체의 합병·매수시 발생할 수 있는 또 다른 효과로 재무적 시너지 효과의 발생을 들 수 있다. 연안 여객선 업체를 통합함으로써 공동 보험효과가 발생하고 부채비율이 저하되며 차입능력이 증대되고 자금흐름이 개선된다. 이에 따라 자금 조달 비용이 감소되고 따라서 선박을 신규로 건조 내지 중고 매입할 수 있는 여력이 발생한다.

이런 방향으로 개선할 경우 임원의 수는 거의 반으로 줄어들고 일반관리 인원도 줄어들어 관리 부문의 비용의 거의 절반이 줄어 든다. 또한 선원비는 약 20%, 선비는 약 10% 정도 줄어 든다. 반

6. 결 론

면 운항비는 거의 개선되지 않는다. 이렇게 될 경우 수지율이 약 30% 정도 개선되어 현재의 항로에서 70%의 수지율밖에 올리지 못하는 해운업체도 거의 100% 정도로 수지율을 개선할 수 있다.

그러나 이런 효과에도 불구하고 우리 나라에서는 전반적으로 기업의 매수·합병에 대해 부정적인 인식이 강하고 또 피매수기업은 이익을 볼 수 없는 구조 때문에 연안 해운업체를 대상으로 한 매수·합병 정책은 인기가 없을 수밖에 없고 따라서 정부도 이에 적극적으로 나서지 않았으며 또 이에 대한 연구가 진행되지 않았다.

그러나 연안 해운업체의 매수·합병은, 여러 단점에도 불구하고, 우리 나라의 연안 해운업체의 경쟁력을 제고하고 서비스 수준을 향상시키기 위해서는 필요 불가결한 정책 대안이다.

인수합병 및 퇴출을 유도하기 위한 방안은 더 구체적으로 연구되어야 하겠지만 그 전략적인 방향으로는 누구든지 연안여객선 회사에 진출할 수 있고 쉽게 퇴출할 수 있는 분위기를 조성하는 것이다.

인수합병의 전략적인 방향으로 각 지역의 서비스 경쟁성을 살리기 위해 각 지역당 업체수는 2개 이상으로 하고 규모의 경제를 위해서 5개 이하로 제한하는 정책을 제안한다. 이 안대로 시행한다면, 아래의 표와 같이, 전국적으로 업체수는 현재의 42개가 20개로 축소·통합된다. 업체수가 줄어 드면 같은 서비스를 제공하기 위해 요구되는 선박수와 항로수가 줄어들게 되므로 여객선 운항업체로서는 서비스를 향상시킬 수 있는 여력이 생기는 것이다.

<표 41> 연안 여객선 업체의 합병·매수 방안

| 지 역 | 업체수 (통합전) | 업체수 (통합후) |
|-------|--------------|--------------|
| 인천 | 4 | 2 |
| 군산 | 2 | 2 |
| 목포·완도 | 15 | 5 |
| 여수 | 5 | 2 |
| 충무·마산 | 4 | 2 |
| 부산 | 7 | 3 |
| 포항·동해 | 3 | 2 |
| 제주 | 2 | 2 |
| 계 | 42 | 20 |

연안 여객선은 우리 사회의 유대를 강화하는 촉매제의 역할을 한다. 한 국가가 문화적으로 동일성을 유지해 온 것은 기본적으로 교통수단에 의해서였다. 다도해인 우리 나라의 도시를 우리의 실제적인 국토로 삼게 되는 것은 그 곳에 교통수단이 연결될 때이다.

국민소득의 상승에 따라 육상·항공 부문의 교통체계는 고속화·고도화가 진행중이다. 국내 여객선 항로도 소득향상에 따른 국민 일반의 수송 니즈(needs)에 대응하도록 개편되어야 한다. 또한 도서지역도 지역활성화와 균형있는 발전을 도모하기 위해서는 해상교통분야의 고속화·대형화 등에 의해 서비스 수준이 향상되어야 한다.

서비스 수준은 원칙적으로 사업자 자신의 노력으로 향상되어야 하는 것이지만, 많은 설비자본을 투자해야 하는 여객선 사업의 경우 경영기반이 취약한 사업자는 적응이 곤란하다. 도서항로는 도서주민과 그 생활물자를 주된 수송대상으로 하고 있으므로 도서주민에게 연안 여객선항로는 생명선과 같은 존재이다. 그러나 앞으로 도시의 과소화가 계속 진전되고 인건비 등의 제반경비가 상승할 것이 확실시 되므로 앞으로의 여객선 경영상황은 더욱 악화될 것이 뻔하다. 그러므로 현재와 같은 서비스를 계속적으로 유지하게 위해서도 회사의 경영혁신이 부단히 요구된다.

여객선 운항업체의 서비스 개선을 조건으로하여 평균 17% 정도의 과감한 운임을 인상하고 도서주민과 외지인간에는 운임을 차별화한다. 또한 계절별 요금 제도를 채택하여 여름철 및 명절 특별 수송기간 중에는 요금을 할증하고, 요일별 요금 제도를 채택하여 금요일 오후부터 일요일 저녁까지는 할증요금을 징수하도록 한다.

물론 이는 서비스 개선을 전제로 하는 것이므로 서비스 개선의 의지가 없는 선사는 요금을 동결하여 과감히 퇴출을 유도하도록 한다. 인수합병 및 퇴출을 유도하기 위한 방안은 더 구체적으로 연구되어야 하겠지만 그 전략적인 방향으로는 누구든지 연안여객선 회사에 진출할 수 있고 쉽게 퇴출할

수 있는 분위기를 조성하는 것이다.

이를 위해 정부가 나서서 재무적 인센티브를 줄 필요가 있다. 연안 여객선 업체간에 합병 또는 매수가 이루어지는 경우에 현행 42개 업체는 20개 업체로 자율적으로 통합하도록 유도한다. 이러한 인센티브 방안에는 세금감면과 인수에 필요한 자금의 지원 방안 등이 있을 수 있다.

연안 여객선 업체에 대한 경쟁 개념의 도입 및 인수·합병 등의 조치는 국민적 공감대를 얻지 못하게 될 가능성이 많다. 그럼에도 불구하고 연안 여객선의 제반 문제를 해결하는 방법은 운임 인상 및 운임 구조의 합리화와 함께 연안 여객선 업체의 합병 및 매수라는 방법을 대안으로 제시하지 않을 수 없다.

참고 문헌

1. 김길수, 해운기업의 서비스 품질관리 전략, 한

국해운학회, No. 18., 1994. 8.

2. 류동근, 서비스 마케팅, 한국경제신문사, 1992. 1.
3. Chuck Y. Gee et al., The Travel Industry, Van Nostrand Reinhold, England, 1989.
4. 교통개발연구원, 교통관광부문의 규제완화 추진 방안, 1994.12.
5. 교통개발연구원, 교통운임제도 및 업종별 운임 체계 개선에 관한 연구, 1991.
6. 교통부, 교통통계연보, 1993.
7. 교통신문사, '95교통연감, 1996.
8. 이현중 역, 교통경제학, 단국대학교 출판부, 1981.
9. 김지수, 노택환, 기업의 합병·매수론, 영남대학교출판부, 1994
10. Fama, E.F. & A.B. Laffer, "The Number of Firms and Competition," American Economic Review, (Sept., 1972).
11. 해운산업연구원, 연안여객선 운임제도 개편 방안, 1989.12.