

4. 연안여객 터미널의 효율적 관리 운영 방안에 관한 연구

해운경영학과 가재경
지도교수 안기명

정부의 주5일제 근무 확대시행과 KTX 개통에 따라 국민들의 여가시간 증가와 함께 교통이 편리해지고 국민소득수준 향상에 따른 레저활동 인구증가 등으로 매년 해상공관객들은 증가 추세에 있다. 때를 같이하여 정부에서는 국고를 투입 이용객 중심의 신 개념 연안여객 터미널의 재건축을 진행 중이거나 년차적 신축을 계획하고 있다. 반면, 국토개발 계획등에 따라 부산·거제 구간 및 목포지역에 연륙·연도사업이 시행되고 있다. 이러한 환경변화로 거제지역 터미널의 경우 연도사업의 완공과 동시 고유기능을 상실하게 될 것이다. 또한, 자가용 승용차 증가에 따라 지역특성에 적합한 사설터미널의 건립이 늘어나고 도서민의 이도 현상 등으로 터미널 이용객은 점차 감소할 것으로 보인다. 또한 부산 항만공사 설립과 인천 항만공사 설립 예정으로 터미널 관리감독 기관이 이원화되어 업무의 효율성이 저하되는 문제 등이 있다. 따라서 본 연구에서는 이와 같이 급변하는 환경 하에서 연안여객 터미널의 효율적 건립 및 관리운영 방안을 제시하고자 하였다. 이러한 연구목적을 달성하기 위한 본 연구의 수행결과는 다음과 같다.

첫째, 기능위주의 규모 있는 터미널을 건립하여야 한다.

정부가 현재 신축중이거나 신축을 계획하고 있는 터미널은 이제까지와는 다른 개념으로 진행되어야 한다. 터미널 대합실 규모는 지역도서개발 계획 등과 지역별·항로별·계절별·시간대별 이용객수를 감안하고 기능 위주로 규모 있게 건립해야 한다. 여객편의 시설 또한 터미널 규모와 이용객의 대합실내 대기 시간등을 감안 설치하여야 하며, 여객 동선거리도 최소화 해야 한다. 각종 냉난방 시설도 중앙난방에서 개별난방으로 하여 냉난방 효율을 높이면 서 비용도 절감할 수 있도록 해야 한다.

둘째, 터미널의 복합 건물화 및 시민 친수공간으로도 적극 개방 되어야 한다.

터미널의 입지 조건은 바다와 인접해 있어 친수공간으로 활용하기에는 더 없는 최적지이다. 따라서 일몰 후에도 터미널과 바다를 조화시켜 조명을 설치하여 시민들이 즐겨 찾도록 하여야 한다. 서울의 한강교와 선유도 공원, 부산의 광안대교 그리고 중국 상하이 해변가의 건물 조명 기술 등을 벤치마킹하여야 한다. 지역 터미널 여건에 따라 헬스클럽, 수영장, 쇼펄물, 웨딩시설, 개봉영화관, 노천카페 등의 시설과 필요시 호텔등도 유치하여 공공성과 상업성

을 겸한 다목적 복합 건물화 함이 바람직하다. 기존 터미널에 이러한 시설은 한계가 있을 수밖에 없다. 따라서 신축 또는 리모델링 시 적용함이 바람직하다.

세째, 연육, 연도 사업이 진행 중인 지역의 터미널 관리운영 대책이 마련 되어야 한다.

현재 연육, 연도가 진행되고 있는 부산·거제와 목포지역에 연육연도가 완공되었을 경우에 대비하여 향후 동지역 터미널 관리운영에 대한 대책이 마련되어야 한다. 거제 터미널의 경우 더 이상의 터미널로서의 기능 수행이 어려워질 것이므로 이에 대한 사전 대책이 필요하다. 아울러, 현재 신축중인 목포지역 터미널의 경우도 이러한 환경 변화를 예측하여 건립되어야 한다.

넷째, 지도감독 기관이 일원화 되어야 한다.

2004년 1월17일 부산항만공사의 출범에 따라 부산항 연안여객터미널의 지도감독권이 해양수산부에서 동 공사로 이관되었다. 아울러 2005년 7월에는 인천항만공사도 출범할 예정이다. 이에 따라 전국의 연안여객터미널을 관리 운영하는 한국해운조합의 입장에서는 지도감독기관의 이원화로 업무의 효율성이 저하될 수밖에 없다. 따라서 연안 여객터미널의 기능과 특성을 감안, 해양수산부의 지도 감독하에 일관성 있게 효율적으로 관리운영 되어야 한다.

다섯째, 해상교통수단으로서 여객선 운항의 정시성이 확보되어야 한다.

육상교통의 경우 버스, 승용차, 기차, 비행기 등의 이용 가능한 대체교통수단이 있으나 해상교통의 경우는 오로지 선박과 항공교통수단 이외에는 다른 대안이 존재하지 않는다. 따라서 여객선 운항의 정시성 확보를 위하여 안전이 최대한 확보되는 범위에서 선형별 선종별 특성을 감안하고 항로거리와 실제 현지에서 관찰하는 기상상태 등을 고려하여 신축성 있게 운영될 수 있도록 제도를 개선, 여객선의 정시성 확보로 이용객 불편이 최소화 되도록 해야 한다.

여섯째, 섬 여행에 대한 실시간 정보제공과 체계적이고 집중적인 마케팅이 이루어져야 한다.

각 여객선사별로 인터넷 시대환경에 적합한 홈페이지를 구축하여 자사운항 섬에 대한 정보를 실시간으로 제공하고 이를 한국해운조합이 운영하는 가보고 싶은 섬 사이트에 링크하여 전국의 섬관련 정보를 제공하여 네티즌들의 섬 여행 욕구를 충족해야 한다. 한국해운조합 내의 여객선 협의체를 중심으로 항공과 철도 그리고 수험, 각 지자체는 물론 섬 지역의 숙박업체등 편의시설과 연계하여 수평적 협동캠페인(horizontal cooperative campaign)을 벌여 적극적이고 집중적인 섬 여행 마케팅을 펼쳐야 한다.

일곱째, 정부의 국고 보조가 필요하다.

여객터미널의 경우 상업성보다는 공공성이 우선되어야 하며 이는 연안여객터미널이 도시간 왕래 및 여가활동 등 국민생활과 밀접하고 안전 확보가 중요시 되기 때문이다. 이러한 특

성 외에도 연안여객터미널은 화물터미널에 비해 투자원가의 회수가 어렵고 생산성 향상을 통한 수익성제고가 용이하지 않기 때문이다. 이러한 한계로 일본등 주변국의 경우 연안여객터미널 관리운영에 따른 결손금 발생시 국가 또는 지방자치단체가 예산을 지원하고 있다.

여덟째, 별도의 가칭 「여객선 터미널 관리운영공사」설립 검토도 필요하다.

현재 연안여객터미널의 관리운영은 한국해운조합이 국제여객선 터미널의 관리운영은 지역에 따라 부산, 인천 등 부두관리공사가 그리고 간이국고 여객터미널은 선사 또는 지방자치단체나 지역주민이 맡아 관리운영을 하고 있다. 뿐만 아니라, 관리운영의 지도감독 기관도 각각 상이하여 터미널 관리 운영이 효율적이지 못하다. 따라서 국고 건립 여객 터미널을 전문적으로 관리운영 하는 가칭 「여객선 터미널 관리운영공사」설립을 검토 할 필요가 있다. 차체에 정부의 지방분권 정책에 맞추어 우리나라도 일본의 경우와 같이 연안여객터미널을 지방자치단체가 직접 관리 운영하는 방안도 검토해 볼만하다.

5. 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름 특성에 관한 연구



해운경영학과 박준기
지도교수 안기명

해운기업은 그 산업의 특성으로 인해 영업측면, 투자측면, 재무측면 모두 타 업종과 비교해서 매우 상이하다. 특히 상대적으로 높은 재고자산비율과 부채비율, 경영환경변화에 따른 매출의 민감성, 재고자산취득에서의 리스형태로 인한 높은 이자부담, 환율변화에 따른 자금조달비용의 변동 등의 특성으로 인해 일반 제조업에 비해 현금흐름정보에 대한 관심과 중요성이 높음에도 불구하고 현재 우리나라 해운업계에 대한 현금흐름정보에 관한 연구가 거의 이루어지지 않고 있다. 우리나라 해운산업의 대외경쟁력강화를 위해 해운업계의 현금흐름의 특성에 관한 연구가 반드시 필요하다고 생각한다.

이에 본 연구에서는 먼저 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름의 특성을 알아보고 다음으로 기업가치평가와 관련한 현금흐름의 정보유용성을 분석함으로써 궁극적으로 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름의 효율적 관리방안을 제시하는데 구체적인 목적을 두고 있으며 이러한 연구목적의 달성을 위한 본 연구의 수행결과는 다음과 같다.

첫째, 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름의 특성을 살펴본 결과 영업현금흐름은 제조업평균에 비해 월등하게 높은 반면 투자현금유출액은 낮고 재무현금유출액은 훨씬 크게 나타나