

經營學碩士學位論文

부산항을 통한
한일 정기해상여객운송의 활성화 방안에 관한 연구

A Study on improving regular passenger service between
Korea and Japan: Maritime transport through Busan Port

指導教授 安 奇 明

2014年 12月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港灣物流學科

梁 承 憲

本 論文을 梁承憲의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 柳 東 瑾 印

委 員 劉 成 眞 印

委 員 安 奇 明 印



2014年 12月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

< 목 차 >

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경과 목적	1
제2절 연구의 범위와 방법	2
제2장 부산항 한일정기여객운송의 현황	3
제1절 부산항 해상여객운송사업 현황	3
1. 부산항 해상여객운송 현황	3
2. 부산항 한일 정기여객항로의 개요와 현황	5
3. 부산항 한일 정기해상여객사업 현황	7
4. 부산항 국제여객터미널 현황	13
제2절 부산을 통한 한일정기여객 운송실적 현황	15
1. 부산항 한일 정기해상여객운송 실적 현황	15
2. 김해공항 한일 정기항공여객운송 실적 현황	16
3. 해상과 항공의 시장점유율 추이	18
제3장 한일 정기여객항로의 실태 분석	19

제1절 항로별 여객수요흐름의 분석	19
1. 부산~후쿠오카 항로 고속선의 여객수요흐름 분석	19
2. 부산~후쿠오카 항로 화객선의 여객수요흐름 분석	21
3. 부산~시모노세키 항로 화객선의 여객수요흐름 분석	22
4. 부산~대마도 항로 고속선의 여객수요흐름 분석	24
5. 부산~오사카 항로 화객선의 여객수요흐름 분석	25
제2절 한일 정기해상여객운송의 설문조사 분석	27
1. 설문조사 개요	27
2. 설문조사 분석	27
3. 설문조사 분석 요약	39
제3절 국적선사의 경영분석	39
1. 경영분석 개요	39
2. 국적선사의 주요 재무상태 및 손익항목 지표분석	40
3. 3대 여객선사 및 3대 운송산업 경영지표 비교분석	43
제4절 여객사업의 지원사례 분석	53
1. 부산시 타교통수단 정책지원 사례	53
2. 국내 타지역 해상여객사업 정책지원 사례	56
3. 일본 해상여객사업 정책지원 사례	57
4. 금융 정책지원 사례	59

제4장 부산항을 통한 한일 정기여객운송의 활성화 방안 59

제1절 부산항을 통한 한일 정기여객운송의 활성화 방안	59
-------------------------------------	----

제5장 결론 64

제1절 연구의 요약 및 결론 64

제2절 연구의 한계점 및 향후 연구 방향 66

참고문헌 67

부록 68

1. 설문지(한국어) 68

2. 설문지(일본어) 72



< 표 차 례 >

<표 2-1> 부산항 여객운송실적(2008년~2014년)	4
<표 2-2> 부산항을 기점으로한 항로별 국제여객선 운항현황	6
<표 2-3> 한일간 해상여객운송선사 현황(2014년 12월 현재)	7
<표 2-4> 부산항 국제여객터미널 시설현황	13
<표 2-5> 국제여객터미널별 종합평가 모형	15
<표 2-6> 한일 해상여객운송 실적현황	15
<표 2-7> 항로별 여객실적 현황	16
<표 2-8> 항공사별 여객운송 실적(부산~규슈)	17
<표 2-9> 항로별 여객실적 현황(부산~규슈)	17
<표 3-1> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(고속선) 도표	20
<표 3-2> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(화객선) 도표	21
<표 3-3> 부산~시모노세키 항로 여객수요흐름(화객선) 도표	23
<표 3-4> 부산~대마도 항로 여객수요흐름(고속선) 도표	24
<표 3-5> 부산~오사카 항로 여객수요흐름(화객선) 도표	26
<표 3-6> 해상여객운송 이용목적	28
<표 3-7> 여행타입	28
<표 3-8> 여행기간	29
<표 3-9> 동반인원	29
<표 3-10> 여행지 선택시 고려사항	30
<표 3-11> 해상여객운송 선택사유	30
<표 3-12> 여객선요금의 여행경비중 비율	31
<표 3-13> 여객선의 요금수준	31
<표 3-14> 여객선요금수준에 대한 이유	32
<표 3-15> 여객선 이용횟수	32
<표 3-16> 이용횟수 변화	33
<표 3-17> 이용횟수의 빈도변화	33
<표 3-18> 해상여객운송이 만족도 및 관광인프라의 만족도	35
<표 3-19> 해상여객운송 이용시 불편사항	36

<표 3-20> 해상여객운송 활성화 및 정부나 지자체의 지원에 대한 의견	37
<표 3-21> 정부나 지자체 요금지원비율	38
<표 3-22> 한일해상항로 활성화를 위해서 가장 필요한 사항	38
<표 3-23> 국적선사의 연도별 주요 자산항목의 추세	40
<표 3-24> 국적선사의 연도별 부채와 자본항목의 추세	41
<표 3-25> 국적선사의 연도별 손익항목의 추세	42
<표 3-26> 총자산 증가율	43
<표 3-27> 매출액 증가율	44
<표 3-28> 매출액순이익률	45
<표 3-29> 매출액영업이익률	46
<표 3-30> 매출원가대매출액	48
<표 3-31> 유동비율	49
<표 3-32> 부채비율	50
<표 3-33> 매출채권회전율	51
<표 3-34> 매입채무회전율	52
<표 3-35> 부산시 국제항공노선 확충 지원조례 주요내용	53
<표 3-36> 부산시 시내버스 재정지원 추이	54
<표 3-37> 부산시 마을버스 재정지원 추이	55
<표 3-38> 부산시 택시 재정지원 추이	55
<표 3-39> 부산시 도시철도 재정지원 추이	55
<표 3-40> 광양시 광양항 활성화 지원조례 주요내용	56
<표 3-41> 제주도 국제항공노선 및 국제해상여객운송노선 확충지원 주요내용	57

< 그 립 차 례 >

<그림 2-1> 부산항 해상여객운송 추이(2008년~2014년)	4
<그림 2-2> 부산항을 통한 한일 정기여객항로	6
<그림 2-3> 선박사진(미래고속 코비시리즈)	8
<그림 2-4> 선박사진(JR규슈고속선 비틀시리즈)	9
<그림 2-5> 선박사진(카멜리아라인 뉴카멜리아)	10
<그림 2-6> 선박사진(대아고속해운 오션플라워)	10
<그림 2-7> 선박사진(팬스타라인 팬스타드림)	11
<그림 2-8> 선박사진(관부훼리 하마유)	12
<그림 2-9> 선박사진(부관훼리 성희)	12
<그림 2-10> 부산항 국제여객터미널 전경 및 선석배치도	14
<그림 2-11> 국제여객터미널별 종합평가 모형	14
<그림 2-12> 부산~후쿠오카 캐리어별 시장점유율 추이	18
<그림 3-1> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(고속선)	20
<그림 3-2> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(화객선)	22
<그림 3-3> 부산~시모노세키 항로 여객수요흐름(화객선)	23
<그림 3-4> 부산~대마도 항로 여객수요흐름(고속선)	25
<그림 3-5> 부산~오사카 항로 여객수요흐름(화객선)	26
<그림 3-6> 총자산증가율	44
<그림 3-7> 매출액증가율	45
<그림 3-8> 매출액순이익률	46
<그림 3-9> 매출액영업이익률	47
<그림 3-10> 매출원가대매출액	48
<그림 3-11> 유동비율	49
<그림 3-12> 부채비율	50
<그림 3-13> 매출채권회전율	51
<그림 3-14> 매입채무회전율	52

A Study on improving regular passenger service between Korea and Japan: Maritime transport through Busan Port

Yang, Seung Heon

*Department of Port Logistics
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University*



Abstract

Korea's number one harbor, Busan Port, is receiving an honor of fifth world cargo volume with overseas transporting.

However, unlike cargo transporting, passenger transporting is very poor due to small-scale passenger ferry companies, LCC entrance, and bridge constructions. These limiting factors lead to seaway closures and overall supply reduction.

Currently, with the Busan Port as the starting point, there are 4 international transportation routes that connect Korea and Japan and 1 domestic route to Jeju Island.

Passengers' demand for Busan Port had increased from 2002 to 2009, but the demand has swiftly declined since 2009.

Within domestic transportation, only one route remains in existence, which is Busan-Jeju route. Which also has its transport result declining 91% from 970 thousand in 2008 to 85 thousand in 2014.

For the regular international seaway transportations between Busan and Japan, Busan Port had transported 1.4 million passengers per year before the World Economic Crisis in 2008. However, compared to 2008's transport result, 2014's transport result has resulted 29% less.

To balance out the improvement in Busan Port's oversea passenger transporting and cargo transporting, I have researched about the problems and solutions of what blocks oversea route vitalization through Korea-Japan routes' current condition of operation, environmental analysis and management analysis.



제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적

1. 연구의 배경

부산항은 1876년 우리나라 최초의 무역항이다. 본격적인 개발은 개항 30년 후인 1906년 부두축조공사를 시작하면서부터 이루어졌다. 우리나라 최대의 항만으로 내외무역은 물론 해외 여객수송의 관문역할을 수행하면서 동아시아의 허브항으로 도약하고 있다. 동아시아에서 해양을 이용한 주변국가 간의 월경적 협력사업의 중요성이 증대되고 있으며, 이에 따라 부산항이 동아시아에서 차지하는 역할도 매우 크게 증가하고 있다.¹⁾

하지만, 해상물류부문은 컨테이너화물 물동량 세계 5위라는 위상을 지니고 있는 반면, 해상여객부문은 영세규모의 여객선사, 저가항공의 진입, 연육교 건설 등의 요인으로 항로 폐쇄, 공급의 축소로 이어져 그 실체는 초라하기 그지 없다.

현재 부산항을 통한 해상여객항로의 경우, 국제여객항로는 4개의 한일항로와 연안여객항로는 1개의 제주항로에 불과하다. 이에, 제 1의 항구도시 부산이 해상물류부문과 해상여객부문이 균형적으로 발전하기 위해서는 정부나 지자체가 해상여객운송을 하나의 공공 교통인프라로 인식해야하며, 타교통수단과 비례하는 정책적, 금융적 지원이 있어야하나, 현실은 그렇지 못하다.

이러한 현실의 부산항을 통한 해상여객운송 중 대부분을 차지하고 있는 한일 정기해상여객항로의 운영현황과 환경분석 및 경영분석을 통하여 해상여객항로의 활성화를 저해하는 문제점이 무엇인지 진단하고 그에 대한 활성화 방안을 제시하고자 한다.

2. 연구의 목적

본 논문은 부산항을 통한 한일 정기해상여객운송 현황을 분석하여 부산항이

1) “부산항”, 『한국민족문화대백과』, 한국학중앙연구원, 1991.

화물과 여객이 동시에 활성화될 수 있도록, 여객으로 넘쳐나는 부산항을 연구의 목표로 두고 있다. 부산항의 국제여객운송이 쇠퇴해버린 연안여객운송과 같은 전철을 밟지 않고 다시금 활성화될 수 있는 방법을 모색하기 위함이다.

2009년의 글로벌 금융위기와 2010년 저가항공의 시장진입이후 급속도로 하락 곡선을 타고 있는 부산항 국제여객운송의 실제 원인분석과 항만을 통한 국제여객운송의 활성화를 위하여 국내 지자체의 지원 사례와 일본의 지원사례를 비교 분석하여 그 개선방안을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 범위와 방법

부산항을 통한 해상여객운송은 연안여객운송과 국제여객운송으로 크게 구분되는데, 연안여객운송의 경우 2010년 거가대교의 개통에 따른 여객수요 급감으로 57년간 이어온 부산~거제 항로가 폐쇄되었고, 현재 부산~제주 항로 1개 선사만이 연안여객운송의 명맥을 이어가고 있다. 국제여객운송의 경우 부정기의 크루즈선을 제외하고는 부산~일본 항로만 운항하고 있으며, 이러한 한일 정기여객운송 역시 2009년 이후 여객수요의 급감, 항공여객운송대비 시장점유율의 지속적 하락, 여객선사의 경영악화 등으로 항로의 지속적 유지가 어려워진 상황에 봉착되어 있다.

이에, 부산항을 통한 한일 정기해상여객운송에 대해 조사, 분석을 통하여 지속적으로 항로를 유지하고 더욱 활성화할 수 있는 방안을 연구하게 되었다. 본 논문의 연구방법으로는 첫째, 부산항 해상여객운송사업의 현황과 한일정기 여객 운송실적 현황을 파악하였다.

둘째, 부산항 정기해상여객운송의 추이 및 부산항 정기여객선 이용객을 대상으로 이용실태를 설문조사하여 분석하였다.

셋째, 해상여객운송과 항공여객운송과의 실적을 비교분석하여 해상여객운송의 침체원인을 분석하고 경쟁력 확보를 위한 방안을 모색하였다.

넷째, 국적선사의 경영분석을 통하여 재정상황을 분석하고 지원책을 모색하였다.

다섯째, 타고통수단의 지원사례와 타지역의 해상여객운송에 대한 지원사례 그리고 일본의 지원사례를 비교분석하였다.

여섯째, 문헌조사와 분석사례를 통해 나타난 결과를 바탕으로 부산항 해상여객운송의 활성화 방안을 모색하였다.

제2장 부산항 한일 정기여객운송사업 현황

제1절 부산항 해상여객운송사업 현황

1. 부산항 해상여객운송 현황

부산항은 우리나라 제 1의 무역항이며 세계 5위의 항만이나, 여객기준으로 볼 때 이러한 위상은 매우 초라하다. 연안해상여객의 경우 거가대교 등 연육교 건설로 인하여 연안여객항로는 부산~제주 항로 단 1개의 항로만이 겨우 명맥을 유지하고 있다. 국제해상여객의 경우 4개 항로 7개 선사(국적선사 4개사, 일본선사 3개사)가 운항하고 있으며, 모두 한일항로이다.

운송실적을 살펴보면, 연안해상여객의 경우 2008년 97만명이었던 운송실적이 2014년에는 8.5만명으로 91% 하락하였으며, 국제해상여객의 경우 2008년 141만명이었던 운송실적이 2014년에는 100만명으로 29% 하락하였다.

부산항 전체의 여객운송실적을 살펴보면, 2014년 운송실적이 2008년 대비 54% 하락한 결과이다.

연안해상여객의 경우 2010년 12월 거가대교의 개통으로 부산~거제 항로의 여객수요가 육상여객으로 이동하면서 해상여객수요의 감소로 인하여 부산~거제 항로의 모든 여객선사들은 항로를 폐쇄하였다. 이로서 부산항을 통한 연안해상여객항로는 부산~제주 항로만이 명맥을 유지하면서 운항을 하고 있다.

국제해상여객의 경우 시간의 차이일 뿐 연안해상여객의 전철을 밟고 있다고 볼 수 있다. 즉, 대체교통 수단의 확충이나 공급확대로 인하여 수요의 이동현상이 나타나고 있다.

2010년 3월 한일항로에 저가항공(LCC)²⁾이 선박운임 수준의 경쟁력있는 가격으로 진입하게 되고, 2012년 11월부터는 부산~후쿠오카 항로의 경우 운항편수를 매일 2왕복으로, 그리고 2014년 10월부터는 운항편수를 매일 3왕복으로 증편하였다. 이에 2008년 141만명의 운송실적을 기록한 국제해상여객운송이 2014년에는 100만명이 채 안되는 999,925명으로 감소하게 된다.

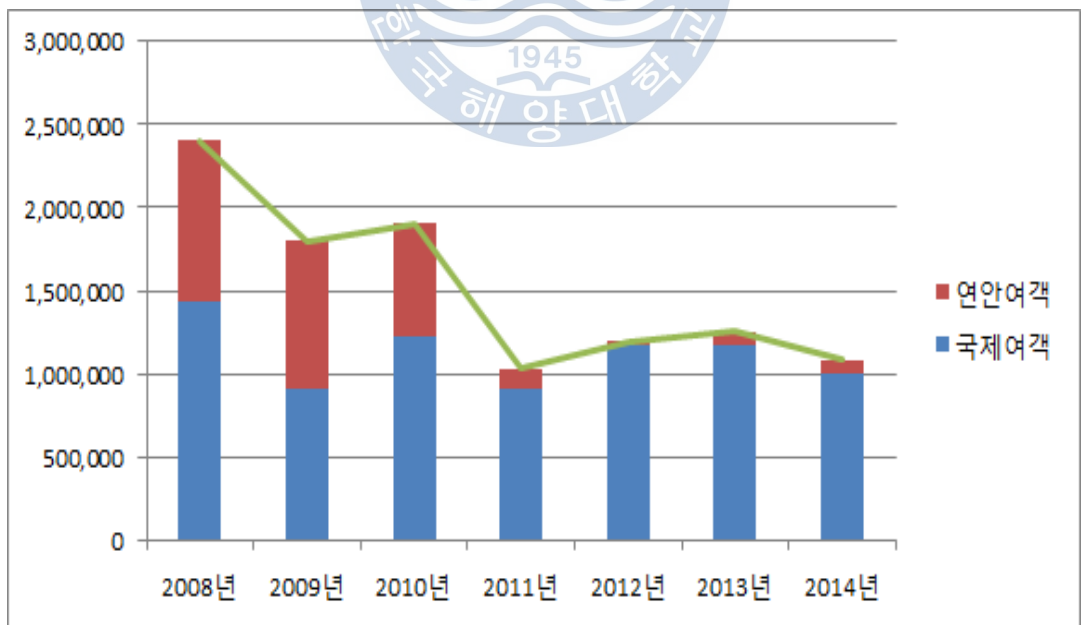
<표 2-1> 부산항 여객운송실적(2008년~2014년) (단위 : 천명, %)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	증감률 (08-14)
국제여객	1,409	895	1,231	916	1,174	1,179	1,000	-29%
연안여객	971	887	674	113	24	83	85	-91%
합계	2,380	1,782	1,905	1,029	1,197	1,261	1,085	-54%

자료 : 국제 : 부산항국제선사발진회 내부자료

연안 : 2008년~2013년 부산지방해양수산청, 2014년 한국해운조합 내부자료

<그림 2-1> 부산항 해상여객운송 추이(2008년~2014년) (단위 : 명)



2) LCC : Low Cost Carrier

2. 부산항 한일 정기여객항로의 개요와 현황

부산항을 통한 최초의 국제여객항로는 1905년 개설된 부산~시모노세키 항로의 관부연락선이다. 1910년 한일합병에 의해 일본의 국내항로가 되었고, 그 후 일본과 조선, 대륙국의 철도를 경유하여 만주와 유럽까지 가는 중요 노선이 되었다. 1945년 일본이 제 2차 세계대전에서의 패전과 함께 한일간의 정기적인 해상교통은 중단되었다.

1970년 6월 일본의 관부훼리(주)가 부산~시모노세키 항로에 운항을 개시함으로써 25년만에 한일간 정기해상운송이 시작하게 되었다.

이후 1983년 부관훼리가 관부훼리 그룹사인 한큐훼리로부터 선박을 인도받아 동일한 항로에 취항하게 되고, 1990년에는 일본의 카멜리아라인에서 부산~후쿠오카 항로에 화객선 운항을 시작하고 이듬해인 1991년에 일본의 JR규슈에서 여객전용고속선(제트포일선)으로 부산~후쿠오카 항로에 취항하게 된다. 1970년부터 1998년까지의 한일 해상여객운송은 실질적으로 일본선사만 운항하였다고 해도 과언이 아니다.

이후 1999년 한국의 대아고속해운이 부산~대마도 항로를 취항하고, 2002년 한국의 미래고속이 제트포일선으로 부산~후쿠오카 항로에, 그리고 팬스타라인이 부산~오사카 항로에 화객선을 투입하여 취항함으로써 양국 선사의 균형은 어느 정도 유지되었다.

이외에, 부산~모지, 부산~고쿠라, 부산~히로시마 항로 등이 개설되었으나, 운항이 유지되지 못하고 중단되었다.

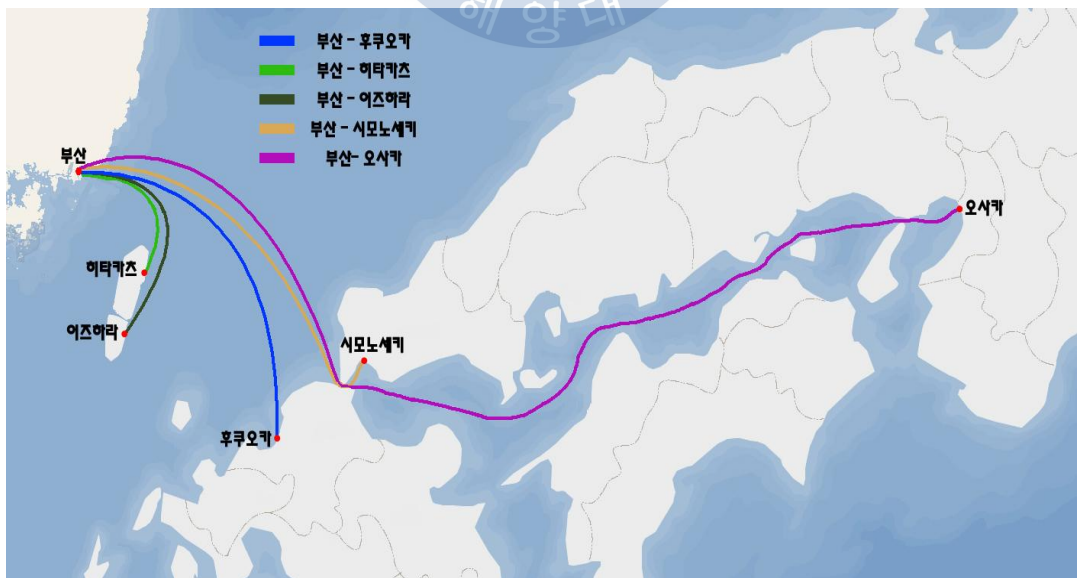
현재 부산항을 통한 국제여객항로는 <표 2-2>, <그림 2-2>와 같이 후쿠오카, 시모노세키, 오사카, 대마도 4개의 한일항로가 전부이다. 하지만, 매년 100만명 이상의 인원을 수송하고 있으며, 한일간 인적, 문화, 경제 교류의 주항로로써 지속적인 한일우호관계 유지를 위한 중요 항로임에 틀림이 없다.

<표 2-2> 부산항을 기점으로한 항로별 국제여객선 운항현황

항로	운항거리	선사	선명	총톤수
부산-후쿠오카 (하카다)	115마일 (213km)	미래고속	코비	192
			코비Ⅲ	160
			코비V	162
		JR규슈고속선	비틀1	164
			비틀2	164
			비틀3	162
카멜리아라인	뉴 카멜리아	19,961		
부산-대마도 (히타카츠/ 이즈하라)	39마일 (72km)/ 69마일 (128km)	미래고속	코비,코비Ⅲ,코비V	192/160/162
		JR규슈고속선	비틀,비틀2,비틀3	164/164/162
		대아고속해운	오션플라워	445
부산-시모노세키	123마일 (227km)	부관훼리	성희	16,875
		관부훼리	하마유	16,187
부산-오사카	369마일 (680km)	팬스타라인닷컴	팬스타드림	21,688

자료 : 해양수산부 홈페이지 : <http://www.mof.go.kr>

<그림 2-2> 부산항을 통한 한일 정기여객항로



3. 부산항 한일 정기해상여객운송사업 현황

1) 한일 정기해상여객운송사업 현황

부산항을 통한 한일 정기해상여객운송사업은 <표 2-3>과 같이 4개 항로 7개 선사가 운항하고 있으며, 그 중 국적선사가 4개사, 일본선사가 3개사이다. 여객을 전문으로 하는 선사는 부산~후쿠오카 항로와 부산~대마도 항로를 운항하는 미래고속(주)과 JR규슈고속선, 그리고 부산~대마도 항로를 운항하는 (주) 대아고속해운이 있으며, 여객과 화물을 동시에 취급하는 화객선사는 부산~후쿠오카 항로를 운항하는 카멜리아라인과 부산~시모노세키를 운항하는 부관훼리와 관부훼리, 그리고 부산~오사카 항로를 운항하는 팬스타라인닷컴이 있다.

<표 2-3> 한일간 해상여객운송선사 현황(2014년 12월 현재)

운항선사	국적	항로	선박명	선박형태	운항척수	취항시기
미래고속	한국	부산↔후쿠오카 (하카다) 부산↔대마도	코비,코비3, 코비5	고속선 (제트포일)	3	2002.2
JR규슈고속선	일본	부산↔후쿠오카 (하카다) 부산↔대마도	비틀1,비틀2, 비틀3	고속선 (제트포일)	3	1991.3
카멜리아라인	일본	부산↔후쿠오카 (하카다)	뉴카멜리아	화객선 (Ro-Pax)	1	1990.9
대아고속해운	한국	부산↔대마도	오션플라워	고속선 (카타마란)	1	1999.7
팬스타라인닷컴	한국	부산↔오사카	팬스타드림	화객선 (Ro-Pax)	1	2002.4
관부훼리	일본	부산↔시모노세키	하마유	화객선 (Ro-Pax)	1	1970.6
부관훼리	한국	부산↔시모노세키	성희	화객선 (Ro-Pax)	1	1983.3

주 : 고속선 : 고속의 여객전용선박(Fast Passenger Ferry)

화객선 : 화물과 여객을 동시에 운송하는 선박(Ro-Ro Passenger Ferry)

자료 : 부산항국제선사발전회 내부자료

2) 한일 정기해상여객운송사업자 현황

(1) 미래고속(주)

가. 회사개요

미래고속주식회사는 2001년 6월에 해양수산부에 의해 부산~후쿠오카간 고속 여객선 투입 선사로 선정된 이후 모회사인 대보해운(주)의 출자로 2001년 10월에 설립된 국적선사이다. 2002년 2월 외항정기여객운송사업면허를 취득한 뒤 2002년 2월 20일에 부산~후쿠오카 항로에 초쾌속 제트포일선(Jet-Foil)³⁾ 코비호를 취항시킨 이래 2척의 제트포일선(코비3,코비5)을 추가 투입하여 2014년 12월 현재 3척의 선박으로 운항 중이다.

2006년 4월 일본의 JR규슈고속선(비틀)과 코드쉐어 형태로 공동운항을 실시하고 있으며, 부산~대마도 항로 역시 2012년 4월부터 JR규슈고속선과 공동운항을 실시하고 있다.

나. 운항선박

- ① 선명 : 코비호, 코비3호, 코비5호
- ② 선종 : 제트포일선(Jet-Foil)
- ③ 선박사진

<그림 2-3> 선박사진(미래고속 코비시리즈)



<코비>



<코비3호>



<코비5호>

(2) JR규슈고속선(주)

가. 회사개요

JR규슈고속선(주)는 1987년 4월 1일 설립되어 철도 및 철도관련 부대사업

3) 제트포일선(Jet-Foil) : 미국 보잉사에서 개발한 항공기 제트엔진을 장착한 수중익선으로, 보잉929로 명명되어 수면위를 2미터 부상하여 운항하기 때문에 45노트(83km/h)의 속도와 쾌적한 승선감을 제공하는 선박임.

을 영위하고 있는 JR규슈가 전액 출자한 자회사로, 1991년 3월부터 제트포일선을 이용한 부산~후쿠오카간 고속선운항사업을 영위하고 있는 일본국적의 선사이다. 현재 3척의 제트포일선을 보유하고 있다.

2002년 신규 참여한 한국측의 미래고속(주)와 경쟁에서 2006년 공동운항 업무제휴로 양사가 협력관계를 유지하고 있다.

나. 운항선박

- ① 선명 : 비틀1세, 비틀2세, 비틀3세
- ② 선종 : 제트포일선(Jet-Foil)
- ③ 선박사진

<그림 2-4> 선박사진(JR규슈고속선 비틀시리즈)



<비틀1세>



<비틀2세>



<비틀3세>

(3) 카멜리아라인

가. 회사개요

일본 운송회사 NYK 자회사인 카멜리아라인은 1990년부터 화객선으로 부산~후쿠오카간을 화물과 승객 운송을 동시에 하고 있음. 2004년 7월 2만톤급 화객선 뉴카멜리아호로 주6회 운항이 가능해졌으며, 한국의 고려훼리를 한국대리점으로 이용하고 있다.

나. 운항선박

- ① 선명 : 뉴카멜리아호
- ② 선종 : 단동형 화객선(RO-RO Passenger Ferry)⁴⁾
- ③ 선박사진

4) RO-RO Passenger Ferry(RO-Pax) : 선수미 측면부의 램프(Ramp)를 통하여 화물을 선적하는 형태의 선박으로 화물과 여객을 동시에 운송하며, 일반적으로 15~25노트의 저속으로 운항함.

<그림 2-5> 선박사진(카멜리아라인 뉴카멜리아)



(4) (주)대아고속해운

가. 회사개요

1983년 설립된 대아고속해운은 내항정기여객운송사업을 주로 하고 있으며, 1999년 부산~대마도 항로 외항정기여객운송사업면허를 취득하여 운항하고 있다. 경북 포항에 본사를 둔 대아고속해운(주)는 부산에 부산영업소를 설치하여 운항 중이다.

부산~대마도(히타카츠/이즈하라)항로를 쌍동선인 오션플라워호로 운항하고 있으며, 부산~히타카츠까지는 1시간 10분 소요, 부산~이즈하라는 2시간 10분 소요된다.

나. 운항선박

- ① 선명 : 오션플라워호
- ② 선종 : 쌍동선(Catamaran)⁵⁾
- ③ 선박사진

<그림 2-6> 선박사진(대아고속해운 오션플라워)



5) 쌍동선(Catamaran) : 같은 형의 2개의 선체를 일정한 간격을 두고 갑판 위에서 결합한 형태의 선박으로, 가장 보편화된 선종임.

(5) (주)팬스타라인닷컴

가. 회사개요

2001년 3월 제 21차 한일해운실무자 회의에서 부산-오사카 항로개설 합의에 합의하여 2002년 한·일 월드컵, 2002년 부산 아시안게임 등 한국과 일본의 교류가 활성화되는 시점에서 부산-오사카 항로에 화객선 팬스타 드림호를 취항하여 주3회 운항패턴으로 소요시간은 19시간이다.

나. 운항선박

- ① 선명 : 팬스타드림호
- ② 선종 : 단동형 화객선(RO-RO Passenger Ferry)
- ③ 선박사진

<그림 2-7> 선박사진(팬스타라인 팬스타드림)



(6) 관부훼리

가. 회사개요

일본 야마구치현 시모노세키시에 본사를 둔 일본의 해운회사로, SHK Line 그룹의 자회사이다. 1970년 6월에 훼리관부호로 부산~시모노세키 항로에 영업을 개시하였으며, 현재 하마유호로 화물과 여객을 동시에 수송하고 있다. 한국측 법인인 부관훼리와 공동운항하고 있다. 운항소요시간은 11시간이다.

나. 운항선박

- ① 선명 : 하마유호
- ② 선종 : 단동형 화객선(RO-RO Passenger Ferry)
- ③ 선박사진

<그림 2-8> 선박사진(관부훼리 하마유)



(6) 부관훼리

가. 회사개요

1969년 8월에 설립되어 한일간 화객선 항로를 개설한 국내최초의 한일 합작 화객선사이며, 부산~시모노세키간을 성희호로 화물과 여객을 동시에 운송하고 있다. 현재 최대주주는 일본의 (유)라이토프로그레스이며, 일본의 관부훼리와 공동운항을 실시하고 있다.

나. 운항선박

- ① 선명 : 성희호
- ② 선종 : 단동형 화객선(RO-RO Passenger Ferry)
- ③ 선박사진

<그림 2-9> 선박사진(부관훼리 성희)



4. 부산항 국제여객터미널 현황

1) 개요⁶⁾

- 준공일 : 1978년 5월 20일
- 소재지 : 부산광역시 중구 충장대로 24
- 접안능력 : 200GT × 2척, 3,000GT × 1척, 10,000GT × 2척
- 부두길이 : 652m

2) 시설현황

<표 2-4> 부산항 국제여객터미널 시설현황

대지	건물				
	연면적	1층	2층	3층	4층
38,297.20m ²	12,053.28 m ²	매표소, 입국장, 매점 등	매표소, 출국장, 기념품점 등	식당, 사무실 등	선사사무실 등

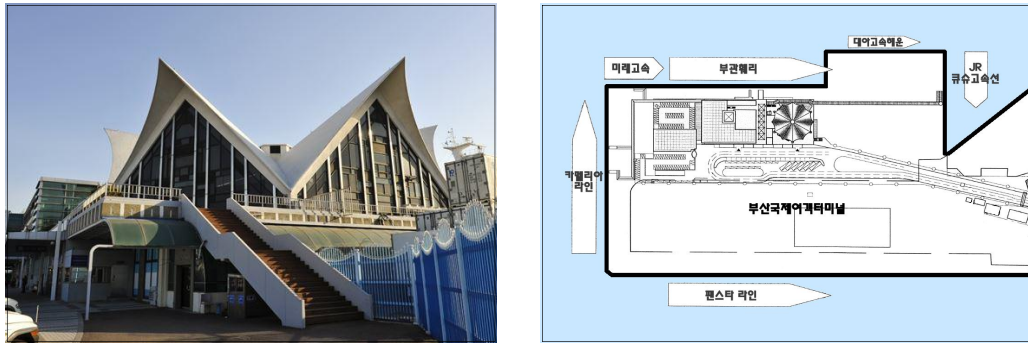
자료 : 부산항만공사 홈페이지 : <http://www.busanpa.com>

현재 부산항 국제여객터미널은 부산시 중구 충장대로 24번지에 위치하고 있으며, 연면적 12,053m²에 총 4층으로 출입국시설, 선사매표소, 선사사무실, 편의시설, 부대시설 등이 입주해 있다.

부산항 국제여객터미널은 1978년 건축 당시 1만톤급 화객선 1척의 1일 이용객 1,000명을 기준으로 연간 30만명의 수용규모로 설계되었다. 하지만, 2002년 이후 항로신설, 신규선사 진입 등의 공급증가로 인하여 여객수요가 연간 100만 명이상으로 급증되어, 2008년 증개축을 실시하였으나, 증가된 이용객수를 수용하지는 못하고 있다. 그리고 선석 역시 부족하여 신규선사가 진입하여도 접안할 여유선석이 없는 실정이다. 이러한 현재의 부산항 국제여객터미널은 노후화, 공간협소, 편의시설/부대시설 부족 등으로 우리나라 제 1의 국제해상관문으로서 역할을 못하고 있는 실정이다.

6) 부산항만공사 홈페이지 : <http://www.busanpa.com>

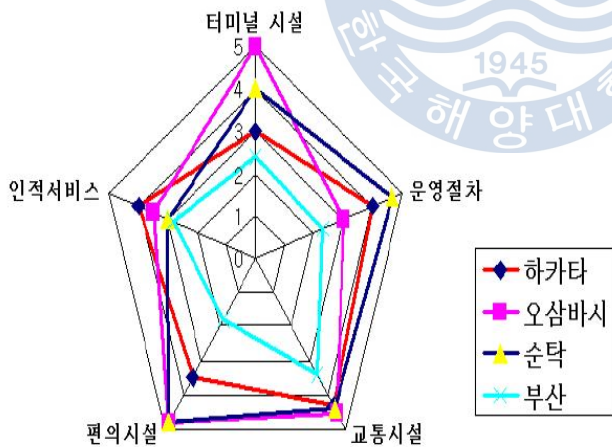
<그림 2-10> 부산항 국제여객터미널 전경 및 선석배치도



3) 부산항 국제여객터미널 종합평가 모형)

선행연구에서 부산항 국제여객터미널과 외국 3개의 국제여객터미널과의 평가 요인별 분석자료결과 부산항의 경우 터미널 시설, 운영절차, 교통시설, 편의시설, 인적서비스 다섯 가지 측면을 평가하였다. 평가결과는 외국 3개의 국제여객터미널 대비 모든 요인별로 낮은 평가를 받았다.

<그림 2-11> 국제여객터미널별 종합평가 모형



7) 한철환외, 『부산 국제여객터미널 이용실태 및 고객만족도 개선방안』, 2008. pp.173~176

<표 2-5> 국제여객터미널별 종합평가 모형

터미널	터미널 시설	운영 절차	교통 시설	편의 시설	인적 서비스
하카타	3	4	4.3	3.5	4
오산바시	5	3	4.5	4.8	3.5
순타	4	4.7	4.4	4.8	3
부산	2.4	2.3	3.4	1.8	2.8

자료 : 한철환외, 『부산 국제여객터미널 이용실태 및 고객만족도 개선방안』, 2008.

제2절 부산을 통한 한일정기여객운송 실적현황

1. 부산항 한일 정기해상여객운송 실적현황

1) 한일 해상여객운송 실적현황

부산항을 기점으로 한 한일 정기해상여객운송 실적의 경우 2008년 141만명을 기록이후 감소하여 2014년은 100만명 미만으로 29% 감소하였다.

선사별 2014년 운송비율을 살펴보면, 미래고속이 26%, JR규슈고속선이 22%, 대아고속해운이 20% 순으로 운송실적을 기록하고 있다. 이는 미래고속과 JR규슈고속선이 후쿠오카항로와 대마도항로를 동시에 운항하기 때문으로 분석된다. 그리고 화객선의 경우 2014년 세월호 사고로 인한 학생단체의 선박여행 제한과 사회 전반적인 선박여행 기피현상으로 운송실적이 감소하였다.

<표 2-6> 한일 해상여객운송 실적현황

(단위 : 천명)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
미래고속	260	179	199	188	245	278	262
JR규슈고속선	317	244	266	260	309	245	221
카멜리아라인	215	152	229	175	184	178	160
대아고속해운	148	93	120	65	202	247	200
팬스타	225	77	116	68	58	66	38
부관/관부훼리	228	150	239	160	175	165	118
기타	16	0	62	0	0	0	0
계	1,409	895	1,231	916	1,173	1,179	1,000

자료 : 부산항국제선사발전회 내부자료, 기타 : 시장진입후 퇴진한 선사

2) 항로별 여객실적 현황

항로별로 여객실적을 살펴보면, 2008년~2014년 평균비율이 후쿠오카항로가 55%로 가장 높으며, 다음으로 대마도항로가 19%이나, 2014년 실적만 본다면, 후쿠오카항로가 45%, 대마도항로가 40%로 운송실적 비율의 변화가 발생하였다. 이는 부산~후쿠오카 항로에 저가항공이 진입하면서 저가항공에 빼앗긴 고속선 수요를 대마도항로에 진입하여 신규 수요를 창출한 결과로 분석된다.

부산~오사카 항로도 마찬가지로 저가항공이 진입하면서 여객운송실적은 급락하게 된다.

<표 2-7> 항로별 여객실적 현황

(단위 : 천명)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
부산~후쿠오카 (하카다)	792	575	694	595	632	587	446
부산~대마도	148	93	120	93	308	361	398
부산~시모노세키	228	150	239	160	175	165	118
부산~오사카	219	77	116	68	58	66	38
부산~기타	22	0	62	0	0	0	0
계	1,409	895	1,231	916	1,173	1,179	1,000

자료 : 부산항공제선사발전회 내부자료

2. 김해공항 한일 정기항공여객운송 실적현황

1) 항공사별 여객운송 실적(부산~규슈)

부산 김해공항을 통한 부산~규슈간의 항공여객 운송실적은 2008년 15만명 수준에서 2014년은 44만명으로 292% 성장하였다.

성장 이유로는 2010년 저가항공 에어부산이 부산~후쿠오카 노선에 진입하여 매일 1왕복, 2012년부터 매일 2왕복, 2014년부터 매일 3왕복으로 점차 공급을 확대하면서 시장점유율을 높여가는데 영향이 있는 것으로 파악된다. 에어부산이 운항편수를 늘리면서 공동운항하던 아시아나항공은 단거리 노선인 부산~후쿠오카 노선을 계열사인 에어부산에 위임하고 빠지게 된다. 그리고 일본 저가항공 스타플라이어가 2012년 부산~기타규슈 노선에 진입하면서 2013년 부산~규슈간 항공여객 운송실적이 47만명을 기록하였다. 하지만 스타플라이어가

2014년 부산~기타규슈 노선에서 퇴진하면서 운송실적은 소폭 감소하였다.

<표 2-8> 항공사별 여객운송 실적(부산~규슈)

(단위 : 천명)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
대한항공	88	146	191	168	182	162	184
아시아나항공	63	61	69	68	60	0.2	-
에어부산	-	-	65	91	103	178	219
스타플라이어	-	-	-	-	55	133	39
계	152	207	325	327	399	473	442

자료 : 한국공항공사, 정기편대상

2) 항로별 여객실적 현황(부산~규슈)

부산 김해공항으로 통한 부산~규슈간 항공여객실적의 90%는 부산~후쿠오카 노선이다. 부산~후쿠오카 노선의 경우 2010년 에어부산의 진입 및 운항편수의 증편으로 공급의 증대로 인하여 기존의 고속선 이용객을 흡수하면서 시장 점유율을 높여가고 있다.

부산~기타규슈 노선은 일본의 저가항공사인 스타플라이어 2012년 7월에 진입하고 2014년 3월에 노선에서 퇴진하였다.

<표 2-9> 항로별 여객실적 현황(부산~규슈)

(단위 : 천명)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
부산~후쿠오카	152	207	325	327	344	341	403
부산~기타규슈	-	-	-	-	55	132	39
부산~구마모토	-	-	-	-	-	0.2	-
계	152	207	325	327	399	473	442

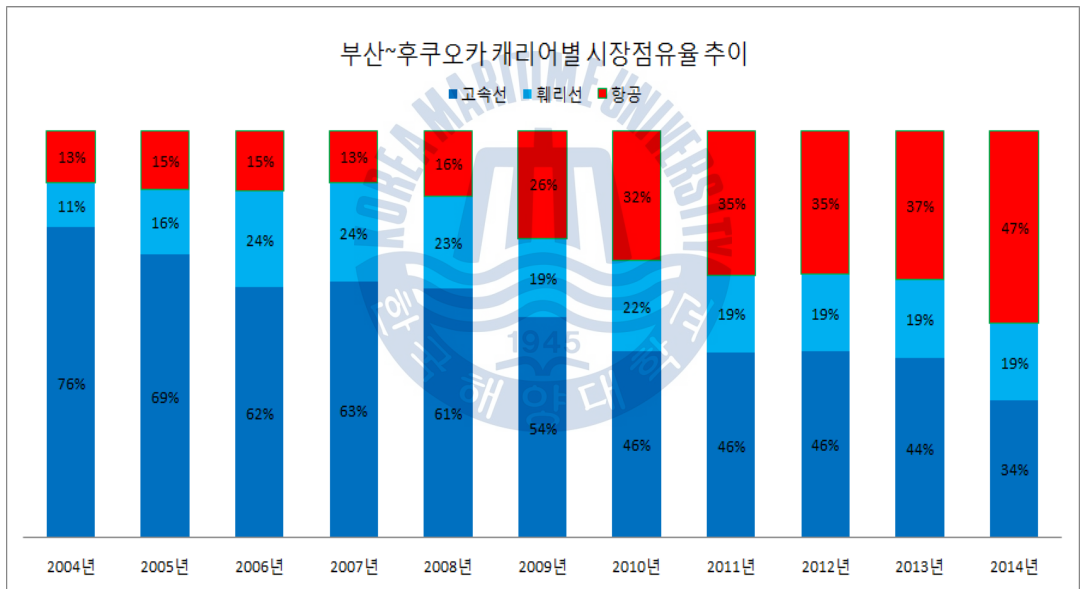
자료 : 한국공항공사

3. 해상과 항공의 시장점유율 추이

부산을 통한 한일 정기여객운송 중 운송실적의 대부분을 차지하고 있는 부산~후쿠오카 항로에서의 캐리어별 시장점유율을 살펴보면 다음과 같다.

2004년의 경우, 해상여객의 시장점유율이 87%, 항공여객이 13%였으며, 2008년의 경우, 해상여객의 시장점유율이 84%, 항공여객이 16% 수준으로 유지되었다. 하지만, 2010년 저가항공의 후쿠오카 항로 진입으로 시장점유율의 큰 변화가 발생하게 된다. 고속선시장의 여객이 저가항공으로 이동하는 현상이 두드러지게 나타나면서 2014년의 경우 고속선의 시장점유율을 항공의 시장점유율이 추월하는 역전현상이 나타나게 되었다.

<그림 2-12> 부산~후쿠오카 캐리어별 시장점유율 추이



제3장 한일 정기해상여객항로의 실태분석

제1절 항로별 여객수요흐름의 분석

1. 부산~후쿠오카 항로 고속선의 여객수요흐름 분석

부산~후쿠오카 고속선의 여객수요는 2002년 미래고속의 시장진입과 JR규슈 고속선의 증선, 2006년 비자면제조치 등으로 해상여객운송 수요는 폭발적으로 증가하게 되며, 2007년은 연간 60만명 이상의 이용객을 운송하게 된다. 이는, 2007년 전체 한일 해상여객운송 인원 139만명의 43%를 부산~후쿠오카 고속선이 담당한 것이다.

이러한 고속선의 수요는 2009년 글로벌 금융위기와 2010년 저가항공의 시장진입, 2011년 동일본대지진, 그리고 2014년 세월호사고로 인하여 2007년을 고점으로 하락하는 추세이다. 공급수(좌석수×항차수)는 2004년 94만에 이르던 공급수가 2014년은 45만으로 52% 하락하였다.

국적별로 살펴보면, 2004년 한국인 이용객이 21만명(37%), 일본인 이용객이 36만명(62%)이었으나, 10년 후인 2014년의 한국인이 17만명(58%), 일본인이 11만명(39%)으로 점유율이 역전되었음을 알 수 있다. 이는 불안한 한일정세에 일본인이 더 민감하게 느끼는 점과 일본의 장기적 경기침체, 엔저 등의 영향으로 일본인 이용객은 점점 감소하고 있으며, 반면 한국인 이용객의 경우 2009년 금융위기와 2011년 쓰나미, 2014년 세월호 사고를 제외하고는 꾸준히 20만명 이상을 기록하고 있다.

승선율의 경우 2007년 74.14%에서 2014년 63.27%로 하락하였다. 이는 2010년 저가항공이 동항로에 진입하여 매일 1왕복, 2012년부터 매일 2왕복, 2014년부터 매일 3왕복으로 점차 공급을 확대하면서 시장점유율을 높여가는데 영향이 있는 것으로 파악된다. 따라서 고속선의 경우는 공급을 축소시키고 승선율을 유지하려는데 주력한 것으로 분석된다.

<표 3-1> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(고속선)도표

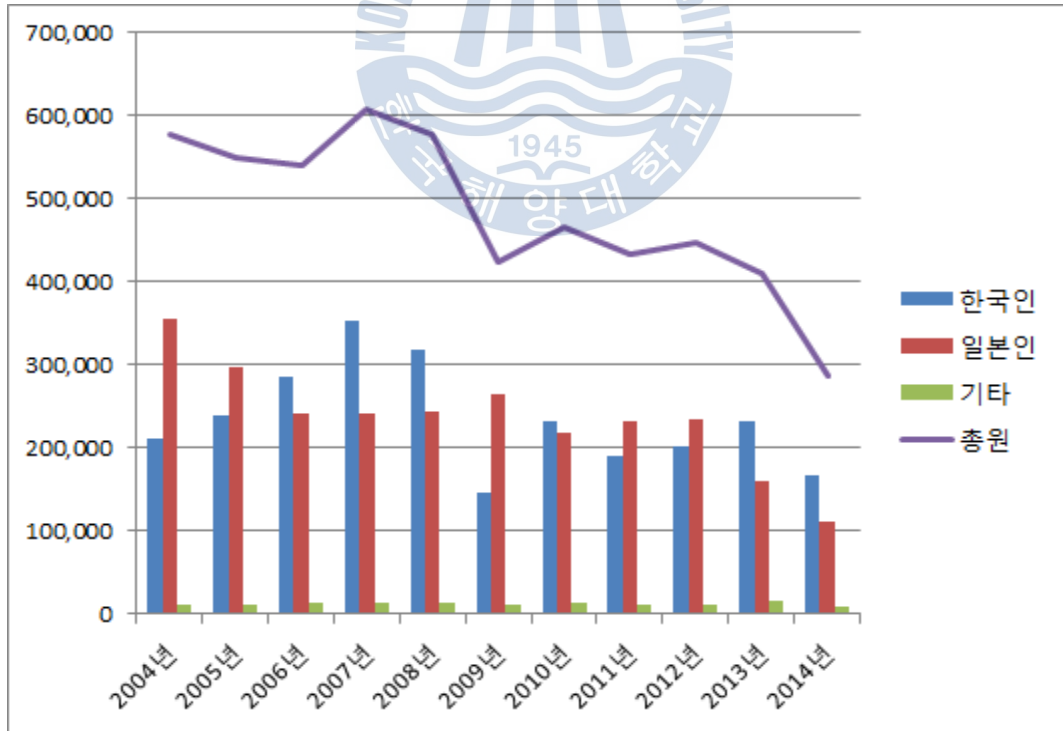
(단위 : 명)

년도	연도별 승선인원				항차	항차당 인원	승선율	공급수
	한국인	일본인	기타	총원				
2004년	211,271	355,720	10,754	577,745	4,396	131	61.17%	944,470
2005년	240,428	297,050	12,125	549,603	4,465	123	57.21%	960,718
2006년	284,696	241,483	14,312	540,491	3,880	139	66.06%	818,176
2007년	352,820	240,662	14,899	608,381	3,978	153	74.14%	820,529
2008년	317,582	244,980	14,919	577,481	3,739	154	74.87%	771,296
2009년	146,297	264,198	12,608	423,103	2,970	142	68.96%	613,515
2010년	232,556	219,136	13,422	465,114	3,170	147	71.55%	650,065
2011년	189,503	232,252	11,496	433,251	2,967	146	71.81%	603,300
2012년	202,864	234,230	10,872	447,966	3,313	135	63.06%	710,400
2013년	233,328	160,345	15,678	409,351	2,918	140	65.37%	626,200
2014년	166,872	111,034	8,563	286,469	2,264	127	63.27%	452,800

자료 : 부산항국제선사발전회 내부자료

<그림 3-1> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(고속선)

(단위 : 명)



2. 부산~후쿠오카 항로 화객선의 여객수요흐름 분석

부산~후쿠오카 화객선의 경우 고속선과 달리 여객전용선박이 아닌 여객과 화물을 동시에 운송한다. 2004년 7월 뉴카멜리아호 신조선으로 선박이 교체되어 소요시간이 6시간 30분으로 절반으로 단축되어 매일 1항차가 가능해지게 된다. 이렇게 공급이 증가하게되어 승객수요는 2007년까지 급속하게 상승하게 된다. 이후 소폭 하락하기는 하지만 평균 18만명 이상의 인원을 꾸준히 운송하고 있다.

이용객의 국적은 2004년~2014년 평균이 한국인이 80%, 일본인이 19%로 대부분이 한국인 이용객이다. 이는 한국 학생단체여행객이 주고객층이기 때문이다. 하지만 2010년 이후에는 개별여행객 수요도 지속적으로 증가 추세에 있다. 2014년의 경우 세월호사고로 인하여 한국 학생단체의 여행이 제한되면서 감소하게 된다.

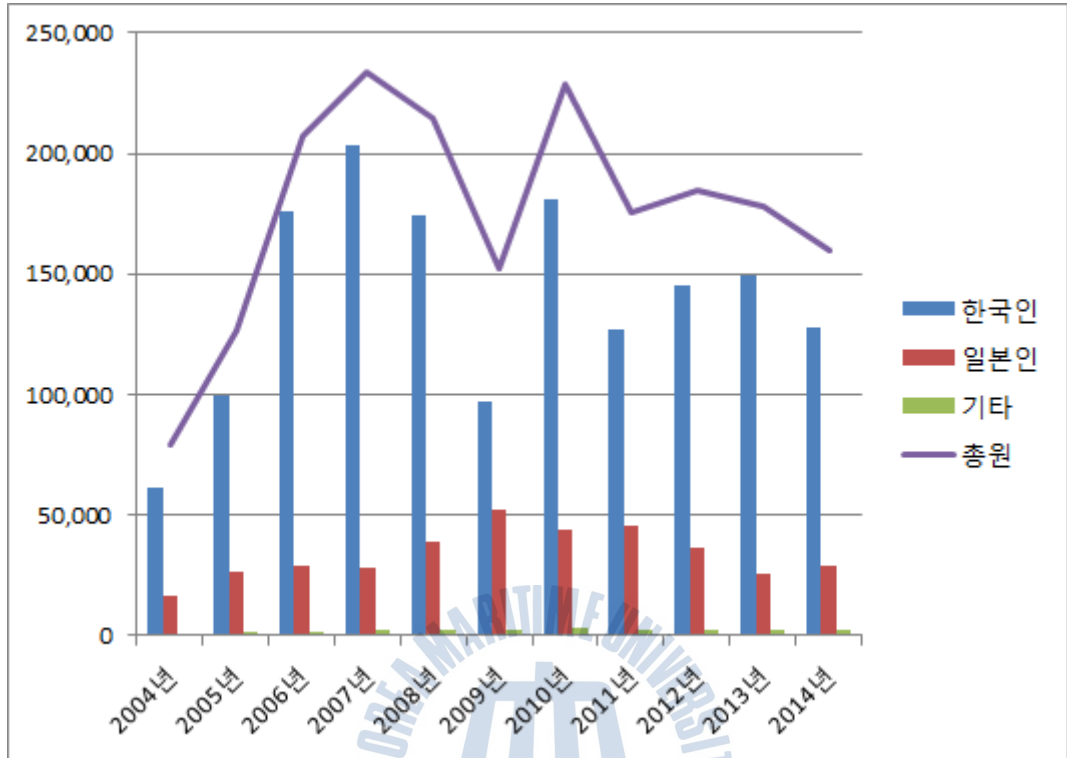
<표 3-2> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(화객선)도표

(단위 : 명)

년도	연도별 승선인원				항차	항차당 탑승인원	승선율	공급수
	한국인	일본인	기타	총원				
2004년	61,811	16,313	885	79,009	441	179	33.6%	234,970
2005년	99,214	26,288	1,448	126,950	618	205	43.5%	291,798
2006년	175,744	29,340	1,847	206,931	663	312	60.7%	340,866
2007년	203,205	28,457	2,133	233,795	692	338	64.7%	361,224
2008년	173,927	38,742	2,219	214,888	686	313	53.6%	401,184
2009년	96,955	52,450	2,581	151,986	678	224	34.6%	439,344
2010년	181,024	44,309	3,214	228,547	684	334	51.6%	443,232
2011년	126,865	45,917	2,658	175,440	680	258	39.8%	440,640
2012년	145,312	36,322	2,678	184,312	679	271	41.9%	439,992
2013년	149,714	25,314	2,672	177,700	682	261	40.2%	441,936
2014년	127,791	29,412	2,541	159,744	672	238	36.7%	435,456

자료 : 부산항국제선사발전회 내부자료

<그림 3-2> 부산~후쿠오카 항로 여객수요흐름(화객선)



3. 부산~시모노세키 항로 화객선의 여객수요흐름 분석

이 항로는 일본의 관부훼리와 한국의 부관훼리가 공동운항하는 항로로 2척의 화객선이 교차 운항을 하고 있다.

화객선으로 부산~후쿠오카 화객선과 유사하여 한국 학생단체와 같은 단체관광객이 주고객층이다. 그리고, 저녁에 출발하고 아침에 도착하는 여행패턴이므로 영남권보다는 수도권이나 영남이외의 지역 단체가 많다.

여객수요의 경우 타항로와 마찬가지로 2007년까지 증가하다가 이후 하락국면으로 접어들게 된다. 2007년의 경우 23만명을 기록하고 2014년은 12만명을 기록하여 2007년 대비 48% 하락하였으며, 최근 10년 이래 최저의 여객운송실적을 기록하였다.

<표 3-3> 부산~시모노세키 항로 여객수요흐름(화객선)도표

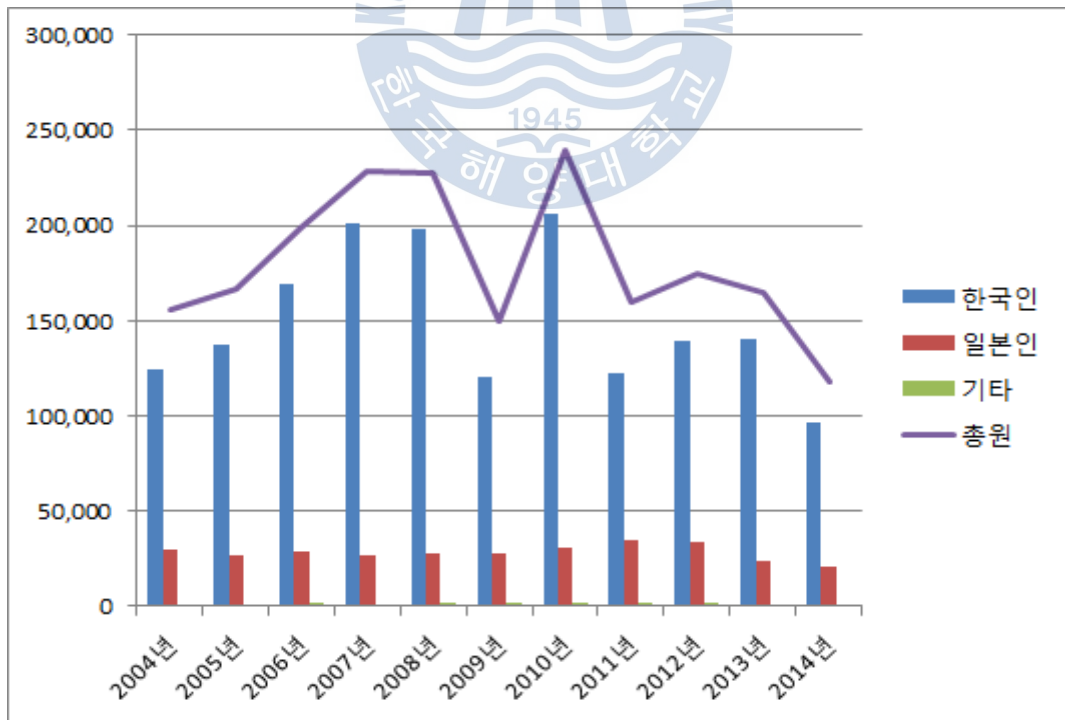
(단위 : 명)

년도	연도별 승선인원				항차	항차당 승선인원	승선율	공급수
	한국인	일본인	기타	총원				
2004년	124,544	30,334	1,335	156,213	700	223	44.6%	350,124
2005년	137,904	27,237	1,351	166,492	698	239	47.7%	349,124
2006년	168,930	28,863	1,524	199,317	703	284	56.7%	351,810
2007년	200,708	26,975	1,248	228,931	690	332	65.7%	348,688
2008년	198,556	27,456	1,767	227,779	700	325	63.8%	356,996
2009년	120,121	27,631	1,925	149,677	702	213	41.7%	358,620
2010년	206,324	30,623	2,123	239,070	694	344	67.4%	354,532
2011년	122,881	35,055	1,686	159,622	702	227	44.6%	358,262
2012년	139,626	33,795	1,728	175,149	695	252	49.3%	355,298
2013년	139,996	23,528	1,230	164,754	700	235	46.1%	357,640
2014년	96,391	20,556	1,098	118,045	694	170	33.3%	354,532

자료 : 부산항국제선사발전회 내부자료

<그림 3-3> 부산~시모노세키 항로 여객수요흐름(화객선)

(단위 : 명)



4. 부산~대마도 항로 고속선의 여객수요흐름 분석

2004년~2011년까지 평균 1만명 이하였던 여객수요는 2011년 한국의 미래고속과 일본의 JR규슈고속선이 부산~대마도 항로에 진입하면서 공급확대와 대마도 홍보를 통하여 수요의 폭발적인 확대를 창출하게 된다. 당초 부산~후쿠오카 항로의 고속선 시장이 저가항공의 진입으로 수요를 빼앗기자 부산~후쿠오카 항로의 공급을 축소하고 항공여객운송과의 경쟁이 없는 부산~대마도 항로에 투입하여 새로운 수요를 창출한 것으로 해석된다.

국적별로 살펴보면, 98%가 한국인, 1%가 일본인, 1%가 기타외국인으로 이용객 전체가 대부분이 한국인이다. 그래서 아웃바운드만 있고 인바운드⁸⁾는 거의 없는 시장이라 하겠다.

한일 정기해상여객항로 중 유일하게 여객수요가 증가하는 항로이며, 대마도 현지의 관광인프라의 확충과 선박의 공급 확대만 뒷받침된다면, 지속적으로 여객수요는 증가할 것으로 예상된다.

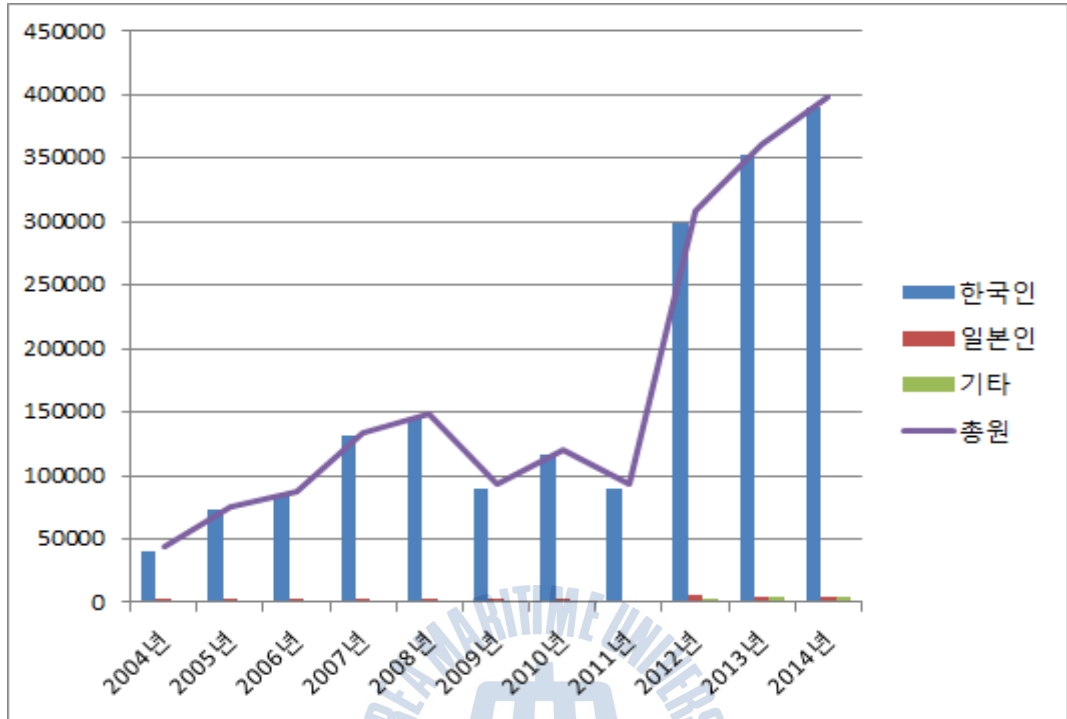
<표 3-4> 부산~대마도 항로 여객수요흐름(고속선)도표 (단위 : 명)

년도	연도별 승선인원				항차	항차당 승선인원	승선율	공급수
	한국인	일본인	기타	총원				
2004년	40,461	2,914	252	43,627	446	98	34.6%	126,080
2005년	72,804	2,879	358	76,041	575	132	35.2%	216,200
2006년	84,066	2,443	466	86,975	578	150	40.3%	215,824
2007년	131,213	2,296	631	134,140	668	201	55.2%	242,960
2008년	144,959	2,291	858	148,108	762	194	58.1%	255,039
2009년	89,585	2,368	1,218	93,171	671	139	41.7%	223,340
2010년	116,817	2,418	1,227	120,462	764	158	47.1%	255,992
2011년	90,210	1,942	1,218	93,370	750	124	43.6%	214,232
2012년	298,918	5,526	3,570	308,014	2,036	151	54.6%	564,232
2013년	352,008	4,823	3,960	360,791	2,024	178	62.2%	580,220
2014년	389,344	3,836	4,326	397,506	2175	183	64.5%	616,300

자료 : 부산항국제선사발전회 내부자료

8) 인바운드 : 여행업계 용어로서, 외국인의 내국여행으로 의미함. 반대로 아웃바운드는 내국인의 외국여행을 의미함.

<그림 3-4> 부산~대마도 항로 여객수요흐름(고속선)



5. 부산~오사카 항로 화객선의 여객수요흐름 분석

부산~오사카 항로는 여타 한일 정기해상여객항로와 같이 2007년까지 여객수요가 증가하였으나 이후 감소하는 추세이다. 특히, 이 항로의 화객선 선사인 팬스타라인은 2007년, 2008년 팬스타 허니, 씨니호를 각각 추가투입하여 공급을 확대하였으나 2009년 외환위기때 다시 1척으로 공급을 축소시켰으며, 2010년 저가항공의 부산~오사카 시장진입이후 여객보다는 화물에 치중하여 여객수요는 지속적으로 감소하고 있다.

2014년 여객운송실적이 3.8만명으로 2004년 이래 최저의 실적을 기록하였다.

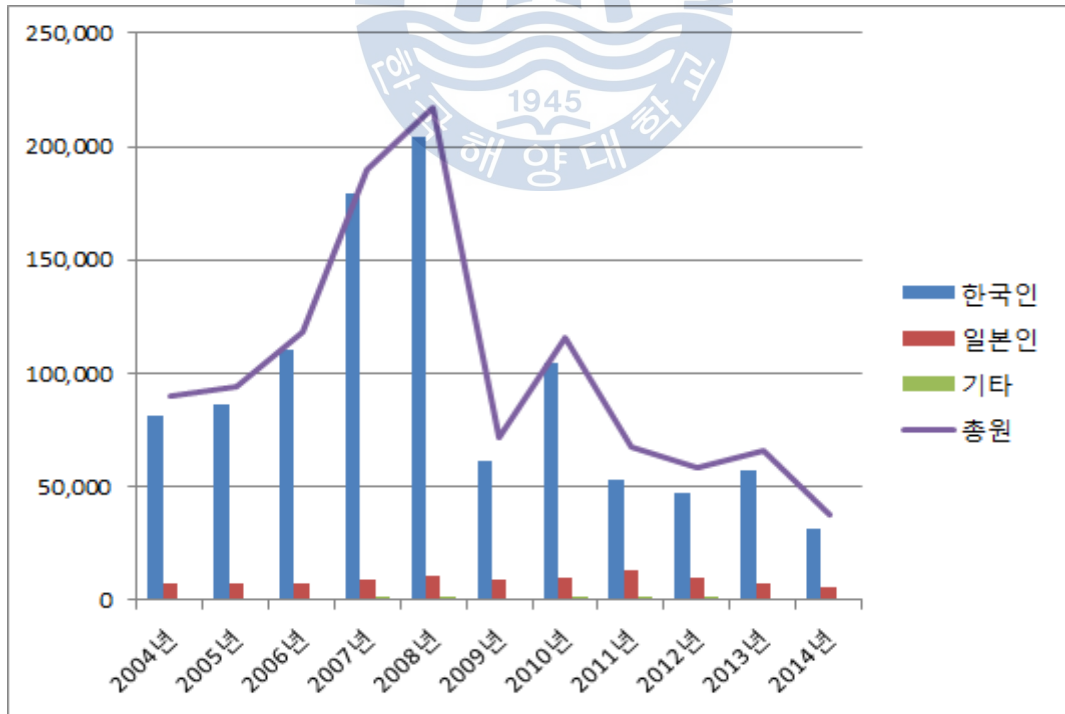
<표 3-5> 부산~오사카 항로 여객수요흐름(화객선)도표

(단위 : 명)

년도	연도별 승선인원				항차	항차당 승선인원	승선율	공급수
	한국인	일본인	기타	총원				
2004년	81,549	7,852	715	90,116	304	296	53.8%	167,470
2005년	85,903	7,555	769	94,227	296	318	57.9%	162,800
2006년	110,289	7,241	764	118,294	301	393	63.7%	185,698
2007년	178,951	9,120	1,322	189,393	599	316	46.2%	410,257
2008년	203,965	10,911	1,931	216,807	628	345	50.7%	427,992
2009년	61,659	8,949	1,205	71,813	325	221	36.3%	197,812
2010년	104,865	9,834	1,334	116,033	300	387	56.2%	206,400
2011년	53,481	12,964	1,364	67,809	300	226	32.9%	206,400
2012년	46,985	9,910	1,309	58,204	298	195	28.4%	205,024
2013년	57,663	7,344	909	65,916	302	218	31.7%	207,776
2014년	31,418	5,844	899	38,161	281	136	19.7%	193,328

자료 : 부산항국제선사발전회 내부자료

<그림 3-5> 부산~오사카 항로 여객수요흐름(화객선)



제2절 한일 정기해상여객운송의 설문조사 분석

1. 설문조사 개요

부산항을 통한 한일 정기해상여객운송의 문제점과 향후 개선방안을 도출하기 위하여 한일 국제여객선 이용객을 대상으로 2014년 12월 4일부터 2014년 12월 18일까지 14일간 설문조사를 실시하였다. 부산항 국제여객터미널과 하카타 국제터미널 그리고 여객선내에서 실시하여 한국인 이용객의 유효설문지 163매이고 일본인 이용객 유효설문지 108매로서 총 271매이다. 설문지 구성은 3장으로 총 30개의 문항으로 구성되어졌다. 회수된 설문지에 대한 분석결과는 다음과 같다.

2. 설문조사분석

1) 응답자 인구 통계적 특성

설문조사에 참여한 응답자의 국적을 살펴보면, 한국인 이용객(163명)의 경우 남성이 36.2%(59명)이고, 여성이 63.8%(104명)이며, 일본인 이용객(108명)의 경우 남성이 51.8%(56명)이고, 여성이 48.2%(52명)를 차지하였다.

응답자의 연령대별 분포를 살펴보면, 한국인 이용객의 경우 40대와 50대가 각각 28.2%로 가장 높았고, 그 뒤를 이어 30대가 20.2%였으며, 일본인 이용객의 경우 20대가 30.6%, 그리고 30대와 50대가 각각 17.3%로 그 뒤를 이었다.

응답자의 거주지의 경우 한국인 이용객은 부산이 42.3%로 가장 높았으며, 경남이 26.4%, 경북이 23.9%로 부산인근지역거주자들의 이용 비율이 약 92.6%로 나타나고 있으며, 일본인 이용객은 후쿠오카에 거주하는 사람이 60.2%로 절반 이상을 차지하며 그 다음으로는 규슈지역이 15.7%로 후쿠오카와 규슈지역이 전체의 75.9%였다.

이용객의 직업에 대한 질문에 대해, 한국인 이용객의 경우 사무직이 19.6%로 가장 높았으며, 주부가 17.8%, 판매/서비스직이 15.3%, 기술직이 9.8%로 나타나고 있었으며, 일본인 이용객의 경우는 판매/서비스직이 20.4%로 가장 많으며 그 다음으로 사무직이 14.8%, 주부가 11.1%로 나타나고 있었다.

이용객의 연간소득에 대한 설문에서는 한국인 이용객의 경우 1-3천만원이 57.7%, 3-5천만원이 26.4%, 5-8천만원이 10.4%, 8천만원 이상이 5.5%로 나타났

으며, 일본인 이용객은 1-3천만원이 50.9%, 3-5천만원이 26.9%, 5-8천만원이 14.8%, 8천만원 이상이 7.4%로 조사되었다.

2) 해상여객운송 이용객의 이용현황

Q1. 이용목적

여객선 이용목적은 살펴보면, 대부분의 이용객이 관광목적으로 조사되었다. 한국인 이용객의 경우, 승객의 대부분인 83.4%는 일본관광을 목적으로 선박을 이용하는 것으로 나타났으며, 업무차 목적이 11.7%, 가족친지방문 목적이 4.3%로 보이고 있다. 일본인 이용객은 한국관광목적이 87.0%로 대부분 차지하고 있으며 업무상 이용하는 경우는 6.5%이고 가족친지방문 목적도 5.6% 순으로 보이고 있다.

<표 3-6> 해상여객운송 이용목적 (단위 : 명)

항목	국적	관광	가족,친지방문	업무차	기타
이용목적	한국	136 (83.4%)	7 (4.3%)	19 (11.7%)	1 (0.6%)
	일본	94 (87.0%)	6 (5.6%)	7 (6.5%)	1 (0.9%)

Q2. 여행타입

이용승객의 여행 타입을 살펴보면, 한국인 이용객의 경우, 절반 이상인 57.7%는 단체여행을 하는 것으로 나타났으며, 개인여행이 35.0%, 기타가 7.4%로 보이고 있었으며. 일본인 이용객은 개별여행이 71.3%로 대부분 차지하고 있으며 단체여행이 25.0%이고 기타가 3.7% 순으로 나타났다. 이는 한국인보다는 일본인 이용객의 개별여행이 많다는 것을 보여주고 있다.

<표 3-7> 여행타입 (단위 : 명)

항목	국적	개별여행 (자유여행)	단체여행 (여행사를 통해)	기타
여행타입	한국	57 (35.0%)	94 (57.7%)	12 (7.4%)
	일본	77 (71.3%)	27 (25.0%)	4 (3.7%)

Q3. 여행기간

관광기간에 대한 설문에서는 한국인 이용객의 경우 3일이 72.4%로 가장 많았으며, 2일이 14.7%, 4일이 4.9%로 나타났으며, 일본인 이용객의 경우는 2일이 49.1%로 가장 많았으며, 그 다음으로는 3일이 37.0%, 1일과 4일이 5.6%로 나타났다.

<표 3-8> 여행기간 (단위 : 명)

항목	국적	1일	2일	3일	4일	5일	6일이상
여행기간	한국	6 (3.7%)	24 (14.7%)	118 (72.4%)	8 (4.9%)	6 (3.7%)	1 (0.6%)
	일본	6 (5.6%)	53 (49.1%)	40 (37.0%)	6 (5.6%)	2 (1.9%)	1 (0.9%)

Q4. 동반인원

설문응답자의 동반인원은 한국인 이용객의 경우, 1명이 21.5%로 가장 높았고, 2명이 11.7%, 3명이 15.3%로 나타나, 약 48.5%에 해당하는 승객이 1-3인의 동반여행객으로 조사되었으며, 일본인 이용객의 경우, 1명이 47.2%이고 0명이 18.5%로 1-2인 여행객이 전체의 65.7%로 절반이상을 차지하고 있었다.

<표 3-9> 동반인원 (단위 : 명)

항목	국적	0명	1명	2명	3명	4명	5명이상
동반인원	한국	25 (15.3%)	35 (21.5%)	19 (11.7%)	25 (15.3%)	10 (6.1%)	49 (30.0%)
	일본	20 (18.5%)	51 (47.2%)	17 (15.7%)	8 (7.4%)	0 (0.0%)	12 (11.1%)

Q5. 여행지(부산,후쿠오카) 선택시 고려요인의 우선순위

여행목적지로서 부산, 후쿠오카를 선택할 때 고려한 요인을 살펴보면, 한국인 이용객의 경우, 온천 등 휴양목적으로 응답한 승객이 26.5%로 가장 높은 비중을 차지했으며, 그 다음으로 음식/미식 탐방이 16.0%, 자연풍경이 15.0% 그리고 경제적인 여행비용이 12.0% 순으로 보이고 있었다. 반면, 일본인 이용객은

쇼핑목적이 26.8%로 가장 많으며 그 다음으로 음식/미식 탐방이 25.9%, 자연풍경이 10.8% 그리고 경제적인 여행비용이 10.2% 순으로 나타났다.

<표 3-10> 여행지 선택시 고려요인

(단위 : 점)

항목	국적	자연 풍경	쇼핑	역사/문 화유적	먹거리	온천/ 휴양	경제적 인비용
여행지 선택시 고려요인의 우 선순위	한국	244 (15.0%)	166 (10.2%)	143 (8.8%)	260 (16.0%)	432 (26.5%)	196 (12.0%)
	일본	117 (10.8%)	289 (26.8%)	84 (7.8%)	280 (25.9%)	39 (3.6%)	110 (10.2%)

주 : 1순위 - 4점, 2순위 - 3점, 3순위 - 2점, 4순위 - 1점

Q6. 여객선 선택사유

여객선을 선택하는 이유를 살펴보면, 한국인 이용객의 경우, 이용비용이 저렴하다는 답변이 43.6%로 가장 높았고, 그 다음으로 이용의 편리성이 27.0%이며, 시간절약이 17.2%로 응답경향을 보였으며, 일본인 이용객의 경우는 이용비용이 저렴하다는 답변이 41.7%로 가장 많았고 그 다음으로 이용의 편리성이 39.8%이고 해상경관이 좋아서 이용하는 경우가 10.2%로 나타났다.

<표 3-11> 해상여객운송 선택사유

(단위 : 명)

항목	국적	이용의 편리성	시간 절약	이용비 용 저렴	해상 경관	친절 서비스	기타
여객선 선택사유	한국	44 (27.0%)	28 (17.2%)	71 (43.6%)	8 (4.9%)	5 (3.1%)	7 (4.3%)
	일본	43 (39.8%)	7 (6.5%)	45 (41.7%)	11 (10.2%)	1 (0.0%)	1 (0.9%)

Q7. 여객선요금의 여행경비중 비율

여객선의 요금수준이 총 여행경비에 차지하는 비중에 대한 설문에서는 한국인 이용객은 10-20%가 40.5%로 가장 높게 나타났고, 21-30%가 28.8%, 그 다음으로 31-40%가 17.2%로 조사되었다. 한편 일본인 이용객은 21-30%가 50.0%이고, 31-40%가 21.3%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 10-20%가 18.5%로

한국인 이용객과 거의 유사한 수준으로 조사되었다.

<표 3-12> 여객선요금의 여행경비중 비율 (단위 : 명)

항목	국적	10~20%	21~30%	31~40%	41~50%	50%이상
여객선요금의 여행경비중비율	한국	66 (40.5%)	47 (28.8%)	28 (17.2%)	16 (9.8%)	6 (3.7%)
	일본	20 (18.5%)	54 (50.0%)	23 (21.3%)	8 (7.4%)	3 (2.8%)

Q8. 여객선의 요금수준

요금수준에 대한 설문에서는 한국인 이용객의 경우, 적절하다는 의견이 58.9%로 가장 많으며, 그 다음으로 싸다는 의견이 20.9%이고 비싸다고 생각하는 의견은 13.4%로 적절하거나 싸다는 의견이 전체의 86.6%로 나타났으며, 일본인 이용객의 경우는, 싸다는 의견이 40.7%이며, 적절하다는 의견이 26.9%이고 비싸다고 생각하는 의견은 10.2%로서 적절하거나 싸다는 의견이 전체의 89.81%로 나타나고 있어 한국인 이용객 및 일본인 이용객 대부분 본 여객선의 요금수준이 저렴하다는 인식을 가지고 있었다.

<표 3-13> 여객선의 요금수준 (단위 : 명)

항목	국적	매우 싸다	싼편 이다	적절 하다	비싼 편이다	매우 비싸다
여객선의 요금수준	한국	11 (6.8%)	34 (20.9%)	96 (58.9%)	20 (12.3%)	2 (1.2%)
	일본	24 (22.2%)	44 (40.7%)	29 (26.9%)	11 (10.2%)	0 (0.0%)

Q9. 여객선요금수준에 대한 이유

요금적정성에 대한 응답이유에 대해서 한국인 이용객은 타교통수단과 비교하여 저렴하다는 의견이 51.5%이고, 이용시간대비가 26.4%, 이용거리대비가 19.0% 그리고 서비스수준에 대비하여 저렴하다는 의견이 3.1%로 조사되었으며, 일본인 이용객은 타교통수단과 비교하여 저렴하다는 의견이 68.5%로 한국인

이용객보다 많으며, 이용시간대비가 14.8%, 이용거리대비가 7.4% 그리고 서비스수준에 대비하여 저렴하다는 의견이 9.3%로 조사되었다.

<표 3-14> 여객선요금수준에 대한 이유 (단위 : 명)

항목	국적	타교통수단 요금에 비해	이용시간에 비해	이용거리에 비해	서비스수준 에 비해
여객선요금수준 에대한 이유	한국	84 (51.5%)	43 (26.4%)	31 (19.0%)	5 (3.1%)
	일본	74 (68.5%)	16 (14.8%)	8 (7.4%)	10 (9.3%)

Q10. 여객선 이용횟수

여객선 이용 빈도를 살펴보면, 한국인 이용객의 경우 처음 승선하는 응답이 50.9%로 가장 많으며, 그 다음으로 2회가 25.2%, 6회 이상이 11.0%, 그리고 3회 이용객이 약 8.0%정도로 나타났으며, 일본인 이용객의 경우 6회 이상이 37.0%로 가장 많으며, 처음 승선하는 응답과 3회가 16.7%로 나타났다. 이와 같이 일본인 이용객의 리피터(Repeater)⁹⁾가 많은 것은 일본 국내의 선박여행이 친숙하고, 보편화되어있다는 증거이기도 하다.

<표 3-15> 여객선 이용횟수 (단위 : 명)

항목	국적	1회	2회	3회	4회	5회	6회이상
여객선 이용횟수	한국	83 (50.9%)	41 (25.2%)	13 (8.0%)	1 (0.6%)	7 (4.3%)	18 (11.0%)
	일본	18 (16.7%)	16 (14.8%)	18 (16.7%)	14 (13.0%)	2 (1.9%)	40 (37.0%)

Q11. 여객선 요금이 저렴해질 경우 이용횟수 변화

여객선의 승선요금이 저렴할 경우 이용의향을 살펴보면, 한국인 이용객의 경우 더 자주 이용할 것이라는 의견이 60.1%이고 현재와 동일하다는 의견이 39.9%로 나타나고 있으며, 일본인 이용객의 경우 더 자주 이용할 것이라는 의

9) 리피터(Repeater) : 여행업계 용어로서, 재구매 여행객을 의미함.

견이 65.7%이고 현재와 동일하다는 의견이 34.3%로 일본인 이용객이 보다 적극적인 재이용 의사를 보이고 있다.

<표 3-16> 이용횟수 변화 (단위 : 명)

항목	국적	현재와 같음	자주 이용
여객선 요금이 저렴해질 경우 이용횟수 변화	한국	65 (39.9%)	98 (60.1%)
	일본	37 (34.3%)	71 (65.7%)

Q12. 여객선요금이 저렴해질 경우 이용횟수의 빈도변화

저렴해질 경우, 증대할 이용횟수를 보다 구체적으로 살펴보면, 한국인 이용객의 경우 1년에 1회 이상이 63.2%로 가장 많으며, 1달과 2년에 1회 이상이 12.3%, 3년에 1회 이상은 8.6%이고 1주일에 1회 이상은 3.7%로 나타났다. 한편 일본인 이용객의 경우 1년에 1회 이상이 79.6%로 한국인 이용객 보다 많으며, 1달에 1회 이상은 각각 9.3%이며, 2년에 1회 이상은 6.5% 1주일에 1회 이상은 2.8%, 3년에 1회 이상은 1.9%로 한국인 이용객보다 적극적인 이용의견을 보여주고 있다.

<표 3-17> 이용횟수 빈도변화 (단위 : 명)

항목	국적	1주일 1회이상	1개월 1회이상	1년 1회이상	2년 1회이상	3년 1회이상
여객선요금이 저렴해질 경우 이용횟수의 빈 도변화	한국	6 (3.7%)	20 (12.3%)	103 (63.2%)	20 (12.3%)	14 (8.6%)
	일본	3 (2.8%)	10 (9.3%)	86 (79.6%)	7 (6.5%)	2 (1.9%)

3) 해상여객운송 및 관광인프라의 만족도

Q1. 만족도 분석

여객선 이용의 만족도 설문조사에서는 한국인 이용객의 경우, 보통의견이 49.1%이고 만족하다는 의견이 48.5%이며 불만족하다는 의견은 2.5%로 나타났

다. 한편 일본인 이용객의 경우, 만족하다는 의견이 64.8%이고 보통의견이 31.5%이며 불만족하다는 의견은 3.7%로 나타나고 있어 한국과 일본인 이용객 모두 본 여객선 이용에 대해 대체로 만족하고 있으며 일본인 이용객이 보다 만족하고 있는 것으로 나타났다.

부산항 국제여객터미널 만족도에 대한 설문조사에서 한국인 이용객의 의견은 보통의견이 53.4%, 만족한다는 의견이 25.8%인 반면, 불만족하다는 의견이 20.9%로 나타나고 있다. 일본인 이용객의 의견은 보통의견이 53.7%, 만족한다는 의견이 24.1%인 반면, 만족하지 못하는 의견이 22.2%로 양국 관광객 모두 여객선 편의시설에 대해서는 다소 미흡한 것으로 보고 있었다.

대중교통수단과 연계성 등 접근편리성에 대한 설문조사에서 한국인 이용객의 의견은 보통이다가 47.9%로 가장 높았으며, 만족한다는 의견이 36.8%, 불만족한다는 의견이 9.8%, 불만족하다는 의견이 5.5%로 나타났으며, 일본인 이용객의 의견은 보통이다가 41.7%로 가장 높았으며, 불만족한다는 의견이 31.5% 만족한다는 의견은 15.7%, 매우 편리하다, 매우 불만족한다는 의견이 5.6%로 나타났다. 한국인 이용객은 비교적 터미널 접근이 편리하다고 보고 있지만 많은 일본인 이용객은 불편하다고 인식하는 것으로 조사되었다.

부산지역의 숙박시설에 대한 만족도는 한국인 이용객의 경우, 보통의견이 54.0%이고 만족하다는 의견이 33.1%이며 불만족하다는 의견은 12.9% 였다. 한편 일본인 이용객의 경우, 보통의견이 38.9%이고 만족하다는 의견이 58.3%이며 불만족하다는 의견은 2.8%로 나타나고 있어 일본인 이용객은 대체로 만족하고 있었다.

부산지역 먹거리에 대한 만족도는 한국인 이용객의 경우, 보통의견이 46.6% 이고 만족하다는 의견이 42.9%이며 불만족하다는 의견은 10.4%로 나타났다. 한편 일본인 이용객의 경우, 보통의견이 37.0%이고 만족하다는 의견이 60.2%이며 불만족하다는 의견은 2.8%로 나타나고 있어 일본인 이용객은 먹거리에 대해서 대체로 만족하고 있지만 한국인 이용객은 다소 미흡하다고 생각하고 있었다.

부산지역의 볼거리·체험시설에 대한 만족도에 대해서 한국인 이용객은 보통의견이 49.7%, 만족하는 경우가 31.3%, 불만족한 경우는 19.0%의 의견을 보이고 있었으며, 일본인 이용객은 보통의견이 43.5%, 만족하는 경우가 53.7%, 불만

족한 경우는 2.8%의 의견을 보이고 있어 일본인 이용객은 만족하는 편이나 한국인 이용객은 다소 불만족한 것으로 나타났다.

<표 3-18> 해상여객운송의 만족도 및 관광인프라의 만족도 (단위 : 명)

항목	국적	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
해상여객운송의 만족도	한국	18 (11.0%)	61 (37.4%)	80 (49.1%)	4 (2.5%)	0 (0.0%)
	일본	9 (8.3%)	61 (56.5%)	34 (31.5%)	2 (1.9%)	2 (1.9%)
부산항 터미널시설	한국	9 (5.5%)	33 (20.2%)	87 (53.4%)	27 (16.6%)	7 (4.3%)
	일본	8 (7.4%)	18 (16.7%)	58 (53.7%)	18 (16.7%)	6 (5.6%)
연계교통편	한국	13 (8.0%)	47 (28.8%)	78 (47.9%)	16 (9.8%)	9 (5.5%)
	일본	6 (5.6%)	17 (15.7%)	45 (41.7%)	34 (31.5%)	6 (5.6%)
부산 숙박시설	한국	11 (6.7%)	43 (26.4%)	88 (54.0%)	18 (11.0%)	3 (1.8%)
	일본	12 (11.1%)	51 (47.2%)	42 (38.9%)	2 (1.9%)	1 (0.9%)
부산 먹거리	한국	10 (6.1%)	60 (36.8%)	76 (46.6%)	14 (8.6%)	3 (1.8%)
	일본	13 (12.0%)	52 (48.1%)	40 (37.0%)	2 (1.9%)	1 (0.9%)
부산 볼거리	한국	12 (7.4%)	39 (23.9%)	81 (49.7%)	24 (14.7%)	7 (4.3%)
	일본	12 (11.1%)	46 (42.6%)	47 (42.6%)	1 (0.9%)	2 (1.9%)

Q2. 해상여객운송 이용시 불편사항

여객선이용의 만족스럽지 못한 부분에서 대해서는 한국인 이용객의 경우, 터미널 시설이 30.7%이고 운항서비스가 13.5%이며 여객선 요금이 11.0%로 나타났다. 한편 일본인 이용객의 경우, 터미널 시설이 24.1%이고 운항간격·정시운항이 20.4%이며 연계교통편이 19.4%로 조사되었다.

<표 3-19> 해상여객운송 이용시 불편사항

(단위 : 명)

항목	국적	여객선 운임	운항 서비스	운항 간격/ 정시 운항	안전성	터미널 시설	연계 교통편	기타
해상여객 운송 이용 시 불편사항	한국	18 (11.0%)	22 (13.5%)	16 (9.8%)	37 (22.7%)	50 (30.7%)	13 (8.0%)	7 (4.3%)
	일본	12 (11.1%)	12 (11.1%)	22 (20.4%)	12 (11.1%)	26 (24.1%)	21 (19.4%)	3 (2.8%)

4) 해상여객운송 활성화에 대한 이용객의 의견

Q1. 정부나 지자체에서 해상여객운송을 지원해야하는 이유에 대한 이용객의 의견

해상여객운송활성화를 위한 정부나 지자체의 지원에 대한 설문에서 한국인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 66.3%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 11.7% 정도인 것으로 나타났으며, 일본인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 60.2%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 10.2%로 양국 이용객 모두 해상여객운송 활성화를 위해 정부나 지자체의 지원이 필요한 것으로 인식하고 있었다.

항로유지목적을 위해 정부나 지자체의 지원에 대한 설문에서 한국인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 58.9%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 15.9% 정도인 것으로 나타났으며, 일본인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 38.0%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 12.0%로 한국 이용객이 더욱 해상여객항로를 유지하기 위해 정부나 지자체의 지원이 필요한 것으로 인식하는 것으로 나타났다.

안전운항목적을 위해 정부나 지자체의 지원에 대한 설문에서 한국인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 66.9%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 11.7% 정도였다. 일본인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 66.7%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 불과 8.4%로 양국 이용객 모두 후쿠오카 항로의 안전운항을 도모하기 정부나 지자체의 지원이 필요한 것으로 인식하고 있었다.

이용객의 여행경비 절감과 이용편의성 향상을 위한 정부나 지자체의 지원에

대한 설문에서 한국인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 65.6%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 12.3% 정도인 것으로 나타났으며, 일본인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 66.7%, 동의하지 않는 의견은 9.3%로 양국 이용객 모두 이용객의 여행경비 절감과 이용편의성 향상을 위해 정부나 지자체의 지원이 필요하다고 하였다.

한일간 교류활성화와 동북아 경제권 발전에 기여를 위한 정부나 지자체의 지원에 대한 설문에서 한국인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 64.4%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 10.4% 정도인 것으로 나타남. 일본인 이용객은 동의하는 의견이 전체의 47.2%로 나타났으며, 동의하지 않는 의견은 8.3%로 한국인 이용객이 더욱 한일간 교류활성화와 동북아 경제권 발전을 위해 정부나 지자체의 지원이 필요한 것으로 인식하는 것으로 나타났다.

<표 3-20> 해상여객운송 활성화 및 정부나 지자체의 지원에 대한 의견

(단위 : 명)

항목	국적	매우 동의	동의	보통	동의 안함	매우 동의 안함
해상여객운송 활성화에 대한 의견	한국	33 (20.2%)	75 (46.0%)	36 (22.1%)	5 (3.1%)	14 (8.6%)
	일본	21 (19.4%)	44 (40.7%)	32 (29.6%)	10 (9.3%)	1 (0.9%)
해상여객항로 유지목적	한국	38 (23.3%)	58 (35.6%)	41 (25.2%)	9 (5.5%)	17 (10.4%)
	일본	21 (19.4%)	20 (18.5%)	54 (50.0%)	9 (8.3%)	4 (3.7%)
안전운항 증진목적	한국	45 (27.6%)	64 (39.3%)	35 (21.5%)	5 (3.1%)	14 (8.6%)
	일본	42 (38.9%)	30 (27.8%)	27 (25.0%)	7 (6.5%)	2 (1.9%)
여행비용절감/이용편의성 증대목적	한국	42 (25.8%)	65 (39.9%)	36 (22.1%)	5 (3.1%)	15 (9.2%)
	일본	34 (31.5%)	38 (35.2%)	26 (24.1%)	6 (5.6%)	4 (3.7%)
한일교류활성화/동북아 경제권발전에 기여	한국	36 (22.1%)	69 (42.3%)	41 (25.2%)	4 (2.5%)	13 (8.0%)
	일본	22 (20.4%)	29 (26.9%)	47 (43.5%)	8 (7.4%)	2 (1.9%)

Q2. 정부나 지자체에서 요금을 지원한다면 바람직한 지원비율

정부나 지자체에서 요금을 지원한다면 적정요금 지원비율 정도에 대한 의견은 다음과 같았다. 한국인 이용객의 경우, 요금의 30%지원이 35.0%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로는 요금의 50%가 15.3%, 요금의 10%지원이 13.5%로 나타났다. 일본인 이용객의 경우, 요금의 20%지원이 33.3%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로는 요금의 30%가 27.8%, 요금의 10% 지원은 22.2% 그리고 40%지원은 9.3%로 나타나고 있어 일본인 이용객보다는 한국인 이용객이 요금지원비율을 더 크게 인식하고 있었다.

<표 3-21> 정부나 지자체 요금지원비율 (단위 : 명)

항목	국적	요금의 10%	요금의 20%	요금의 30%	요금의 40%	요금의 50%
요금지원 비율	한국	22 (13.5%)	48 (29.4%)	57 (35.0%)	11 (6.7%)	25 (15.3%)
	일본	24 (22.2%)	36 (33.3%)	30 (27.8%)	10 (9.3%)	8 (7.4%)

Q3. 한일항로 활성화를 위해 가장 필요한 것은 무엇인가? 중요순위대로 응답

항로의 활성화를 위해 가장 필요한 것이 무엇인가라는 질문에는 한국인 이용객의 경우 운임지원이 28.0%로 가장 많으며, 신형 친환경 선박확보를 위한 공적지원제도가 20.1%로 나타났다. 일본인 이용객의 경우 한일간 관계정상화가 31.7%로 가장 많으며, 운임지원이 23.2%로 나타나, 일본인이 한일정세에 더 민감한 것으로 해석된다.

<표 3-22> 한일해상항로 활성화를 위해 가장 필요한 사항 (단위 : 점)

항목	국적	한일관계 정상화	선박신조 지원	운임지원	해상관광 자원 공동개발	적극적인 홍보
한일해상항로 활성화를 위해 필요한 사항	한국	328 (20.1%)	331 (20.3%)	457 (28.0%)	328 (20.1%)	86 (11.4%)
	일본	342 (31.7%)	157 (14.5%)	251 (23.2%)	184 (17.0%)	46 (13.5%)

주 : 1순위 - 4점, 2순위 - 3점, 3순위 - 2점, 4순위 - 1점

3. 설문조사분석 요약

한일 정기해상여객선 이용자를 대상으로한 설문조사 결과를 요약하자면 다음과 같다.

이용목적은 대부분 관광으로, 한국인 이용객의 83.4%, 일본인 이용객의 87.0%가 관광이 목적이었다. 여객선 선택사유는 저렴한 운임(한국인:43.6%, 일본인:41.7%)과 이용의 편리성(한국인:27.0%, 일본인:39.8%) 때문에 여객선을 이용하는 것으로 나타났다.

요금이 더 저렴해질 경우, 이용횟수를 증대하겠냐는 질문에 1년에 1회 이상 더 이용하겠다는 응답이 한국인 이용객 63.2%, 일본인 이용객 79.6%로 가장 많았다.

여객선 이용시 불편사항으로서는 터미널시설에 대한 불편이 한국인 30.7%, 일본인 24.1%로 가장 많아, 조속한 터미널시설의 개선이 필요하는 것으로 조사되었다.

한일 정기해상여객항로의 활성화를 위한 정부나 지자체의 지원 필요성에 대한 질문에 대해 한국인 이용객의 66.2%, 일본인 이용객의 60.3%가 동의나 매우동의로 응답하여 지원에 대한 필요성을 인식하고 있는 것으로 나타났다.

지원비율에 대해서는 한국인 이용객의 35.0%가 요금의 30%수준, 일본인 이용객의 33.3%가 요금의 20%수준을 지원해야한다는 응답이 가장 많았다.

한일 정기해상여객항로의 활성화를 위한 필요사항에 대한 질문에 한국인 이용객의 경우, 운임지원(28.0%), 선박신조지원(20.3%), 한일관계정상화(20.1%) 순이었으며, 일본인 이용객의 경우는 한일관계정상화(31.7%), 운임지원(23.2%) 순으로 나타났다.

제3절 국적선사의 경영분석

1. 경영분석 개요

부산항을 통한 국제여객운송사업을 영위하는 국적선사는 4개사이다. 이중 2개 선사는 여객전문 고속선사이며, 나머지 2개 선사는 화물과 여객을 동시에

운송하는 화객선사이다. 이러한 국적선사 중 국제여객과 연안여객을 동시에 영위하는 선사를 제외하고, 부산에 본사를 둔 순수 국제해상여객운송만을 영위하는 여객전문 고속선사 1개사와 화객선사 2개사의 경영분석을 실시하였다. 분석대상기간은 2009년부터 2013년까지 5년이다.

2. 국적선사의 주요 재무상태 및 손익항목 지표분석

1) 자산 비율의 추세

<표 3-23> 국적선사의 연도별 주요 자산항목의 추세 (단위 : 백만원)

항목	A선사			B선사			C선사		
	2011년	2012년	2013년	2011년	2012년	2013년	2011년	2012년	2013년
1.유동자산	2,819	2,075	1,336	12,893	13,621	14,406	5,238	7,791	4,361
(1)당좌자산	2,784	2,033	1,294	12,734	13,406	14,196	4,558	7,270	4,016
2.비유동자산	17,312	17,122	20,063	33,586	33,151	33,021	6,510	6,978	6,632
(1)투자자산	103	0	31	28,967	29,390	29,794	24	114	777
(2)유형자산	16,807	16,699	19,622	4,619	3,761	3,227	5,194	5,694	5,289
(3)무형자산	185	142	139	0	0	0	43	30	25
(4)기타비유동자산	216	271	271	0	0	0	1,249	1,140	541
자산총계	20,131	19,187	21,399	46,479	46,772	47,427	11,749	14,770	10,994

자료 : 금융감독원 전자공시시스템

2013년 A선사의 자산총계는 214억으로, 이중 유동자산은 자산의 6.24%인 13.3억 원이며, 비유동자산은 93.76%인 200.6억 원이다. 비유동자산의 구성을 보면, 투자자산은 0.3억 원으로 0.14%, 유형자산은 196.2억 원으로 91.69%, 무형자산은 1.39억 원으로 0.65%, 그리고 기타비유동자산은 2.71억 원으로 1.3%이다. 유형자산의 경우 2012년에 비해 2013년에 크게 증가하였는데 이는 토지와 선박재 평가로 인해 30억 정도가 증가하였다.

2013년 B선사의 자산총계는 474억으로, 유동자산은 자산의 30.37%인 144억

원이며, 비유동자산은 69.62%인 330억원이다. 비유동자산의 구성을 보면, 투자 자산은 298억원으로 62.82%, 유형자산은 32.3억원으로 6.8%이다. B선사는 유형자산보다는 장기금융상품과 장기대여금 등 투자자산에 많이 분포해 있는 걸 알 수 있다.

2013년 C선사의 자산총계는 110억원으로, 유동자산은 39.66%인 43.6억원이며, 비유동자산은 60.32%인 66.3억원이다. 비유동자산의 구성을 보면, 투자자산은 7.8억원으로 7.06%, 유형자산은 52.8억원으로 48.10%, 무형자산은 0.2억원으로 0.22%, 기타비유동자산은 5.4억원으로 4.92%이다. C선사는 2012년에 비해 자산총계가 37.7억원 정도 감소했는데 특히 당좌자산의 감소가 두드러졌다.

2) 부채와 자본규모 추세

<표 3-24> 국적선사의 연도별 부채와 자본항목의 추세 (단위 : 백만원)

항목	A선사			B선사			C선사		
	2011년	2012년	2013년	2011년	2012년	2013년	2011년	2012년	2013년
1.유동부채	13,761	16,147	17,101	25,792	22,383	24,668	25,332	25,550	17,521
2.비유동부채	2,670	2,629	2,750	3,079	6,290	4,257	1,366	1,629	1,650
3.부채 총계	16,431	18,777	19,851	28,871	28,673	28,925	26,698	27,179	19,171
(1)자본금	3,000	3,000	3,000	6,502	6,502	6,502	2,800	2,800	5,000
(2)결손금 (이익잉여금)	1,916	5,206	7,666	(11,084)	(11,574)	(11,978)	19,967	17,428	15,396
4.자본 총계	3,701	410	1,549	17,608	18,098	18,502	(14,949)	(12,409)	(8,178)
5.부채·자본총계	20,131	19,187	21,399	46,479	46,771	47,427	11,749	14,770	10,994

자료 : 금융감독원 전자공시시스템

2013년 A선사의 총부채규모는 198.5억원으로, 이중 유동부채는 총자본의 79.9%인 171억원이고, 비유동부채는 12.8%인 27.5억원이다. 비유동부채에 비해 유동부채가 매년 증가하고 있는데 계정과목별로 분석해 본 결과 미지급금이 전년 대비 7억원 증가하였고 선수금이 5억원 증가하였다. 또한 매년 당기순손실로 인해 결손금이 계속 누적되어 2013년 말에는 76.7억원으로 자본총계도 15.5

억원으로 많이 감소했으며 순자산이 자본금보다 적은 상태인 자본잠식이라는 심각한 상황에 직면해 있는 것으로 파악되었다. 2013년 B선사의 총부채는 289.2억원으로, 이중 유동부채는 총자본의 52.01%인 246.6억원이고, 비유동부채는 8.97%인 42.5억이다. 2013년 C선사의 총부채는 191.7억원으로, 이중 유동부채는 총자본의 159.3%인 175.2억원이고, 비유동부채는 15%인 16.5억원이다. C선사의 자본금은 -81.7억원으로 완전자본잠식상태이다. 하지만 2010년부터 꾸준히 당기순이익이 발생하고 있으므로 매년 결손금이 감소하고 있다.

3) 연도별 손익규모 추세

<표 3-25> 국적선사의 연도별 손익항목의 추세 (단위 : 백만원)

항목	A선사			B선사			C선사		
	2011년	2012년	2013년	2011년	2012년	2013년	2011년	2012년	2013년
매출액	18,554	20,786	18,380	22,409	22,090	19,903	55,399	51,946	46,560
매출원가	15,575	18,166	16,367	15,111	14,651	13,173	41,076	44,215	40,723
매출총이익	2,980	2,621	2,014	7,298	7,439	6,730	14,323	7,731	5,837
판매비와관리비	4,134	5,516	4,292	6,241	6,643	7,062	5,195	4,710	4,940
영업이익	(1,155)	(2,895)	(2,278)	1,058	796	(332)	9,127	3,021	897
영업외수익	762	532	549	2,352	1,838	2,402	983	2,080	2,737
영업외비용	1,091	1,162	730	1,823	1,778	1,175	2,265	2,562	1,603
법인세차감전이익	(1,483)	(3,526)	(2,459)	1,587	856	896	7,846	2,540	2,032
법인세등	(315)	(236)	0	0	367	491	0	0	0
당기순이익	(1,168)	(3,290)	(2,459)	1,587	490	404	7,846	2,540	2,032

자료 : 금융감독원 전자공시시스템

2013년 A선사의 매출액은 183.3억원으로, 2012년의 207.8억원에 비해 24.5억원이 감소했다. B선사의 매출액은 199억원으로, 2012년 220억원에 비해 21.8억원이 감소했다. C선사의 매출액은 465.6억원으로, 2012년에 비해 53.8억원이 감소했다. A, B, C선사 모두 2012년에 비해 매출이 감소했는데, 그 이유는 항공운송의 지속적인 성장으로 인한 시점점유율 잠식 및 저가항공과 선사간의 가격경쟁 심화로 인한 운임의 하락에 기인한 것으로 분석된다.

2013년 A선사의 매출원가는 163.6억원으로, 2012년의 181.6억원에 비해 18억 정도 감소했으나 매출액의 감소로 원가절감의 효과는 없었다. 2013년 B선사의 매출원가는 131.7억원으로, 2012년의 146.5억원에 비해 14.7억정도 감소했다. C선사의 매출원가는 407.2억으로, 2012년의 442.1억원에 비해 34.9억원 감소했다. 2013년 A선사의 매출총이익은 20.1억원으로, 2012년의 26.2억원에 비해 6억 정도 줄었고 이는 매출원가의 감소에도 불구하고 매출액의 감소로 오히려 매출총이익보다 판매비와관리비의 금액이 높아 22.7억원의 영업손실을 냈다. B선사의 매출총이익은 67.3억원으로, 2012년의 74.3억원에 비해 7억 정도 감소했다. C선사의 매출총이익은 58.3억원으로, 2012년의 77.3억원에 비해 18.9억원 감소했다.

2013년 A선사의 당기순손실은 24.6억원으로, 2012년의 32.9억원에 비해 8억 3천만원 늘었지만 이는 자산(토지, 선박) 재평가로 인한 효과로 경영성과와는 무관한 수치이다. 2011년부터 2013년까지 지속적인 당기순손실로 인한 결손금이 76.6억원으로 심각한 적자 상태를 보이고 있었다. B선사의 당기순이익은 4억원으로, 2012년의 4.9억원에 비해 0.9억원 정도 줄었다. C선사의 당기순이익은 20.3억원으로, 2012년의 25.4억원에 비해 5억 정도 감소했다.

3. 국적선사 및 3대 운송산업 경영지표 비교분석

1) 성장성에 관한 지표분석

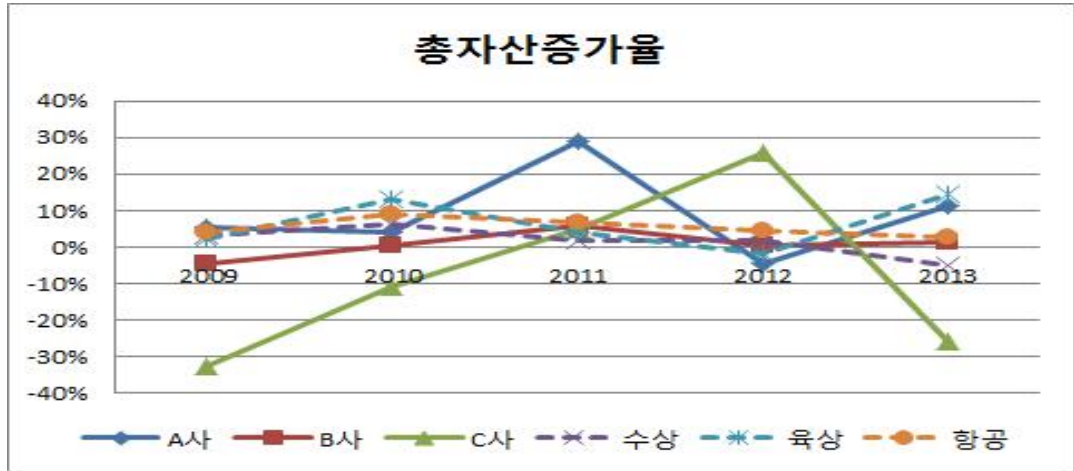
<표 3-26> 총자산증가율

(단위 : %)

성장성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
총자산증가율	A선사	5.62	4.18	28.84	-4.69	11.53
	B선사	-4.38	0.65	5.93	0.63	1.40
	C선사	-32.70	-10.94	5.12	25.71	-25.57
	수상	3.01	6.51	2.01	1.88	-5.16
	육상	2.38	13.24	4.02	-1.74	14.34
	항공	3.91	8.94	6.81	4.40	2.55

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-6> 총자산증가율



총자산증가율은 기업에 투하된 총자산이 얼마나 증가하였는가를 나타내는 비율로서 기업의 성장성을 측정한다. A선사는 2012년에 부의 증가율(-4.69%)을 보였지만 매년 총자산이 증가하고 있다. B선사 또한 2012년을 제외하고는 매년 총자산이 조금씩 증가하고 있다. 반면에 C선사의 경우 2012년에는 총자산이 급격히 증가하였으나 2013년에는 반대로 급격히 감소하였다. 재무상태표를 분석한 결과, 2012년에 비해 당좌자산 중에서도 매출채권과 미수금이 절반 이하로 감소하였기 때문이며 이는 매출액 감소로 이어졌다. 2013년 수상운송평균(-5.16%)에 비해 A, B선사의 총자산증가율이 소폭 상승한 반면, C선사의 경우는 총자산증가율이 부의 증가율(-25.57%)을 보이며 급격히 감소했다. 2013년 3대 운송산업 중에서 육상운송이 14.34%로 가장 높았고 항공운송이 2.55%로 다음으로 수상운송이 -5.16%로 총자산증가율이 가장 낮았다.

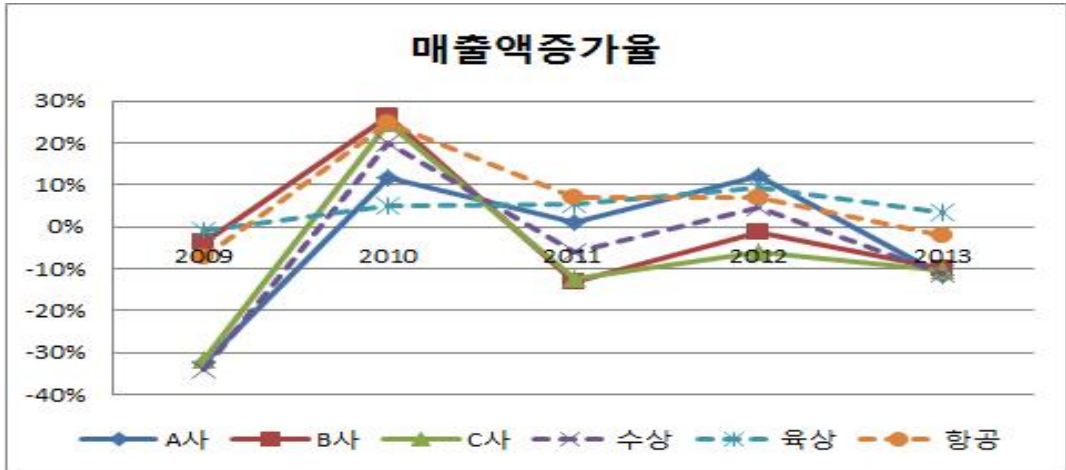
<표 3-27> 매출액증가율

(단위 : %)

성장성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
매출액증가율	A선사	-32.33	11.80	1.22	12.03	-11.58
	B선사	-3.79	26.09	-13.11	-1.42	-9.90
	C선사	-31.76	24.59	-12.26	-6.23	-10.37
	수상	-34.20	20.05	-6.15	4.39	-11.31
	육상	-1.12	4.90	5.39	9.32	3.48
	항공	-7.06	24.64	7.08	7.13	-2.19

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-7> 매출액증가율



매출액증가율은 기업의 외형 성장세를 판단하는 대표적인 지표이다. 2013년 수상운송평균이 부의 증가율(-11.31%)을 반영하듯이 2013년 A선사 -11.58%, B선사 -9.90%, C선사 -10.37% 로 매출액증가율이 모두 부의 증가율을 나타내고 있다. 2013년 육상운송평균은 3.48%, 항공운송평균은 -2.19%의 증가율을 보이고 있는데 2012년에 비해 3대운송산업의 매출액증가율이 모두 감소했다. 이는 운송산업의 외형이 전반적으로 줄었으며 운송산업이 전반적으로 침체기였다고 볼 수 있다.

2) 수익성에 관한 지표분석

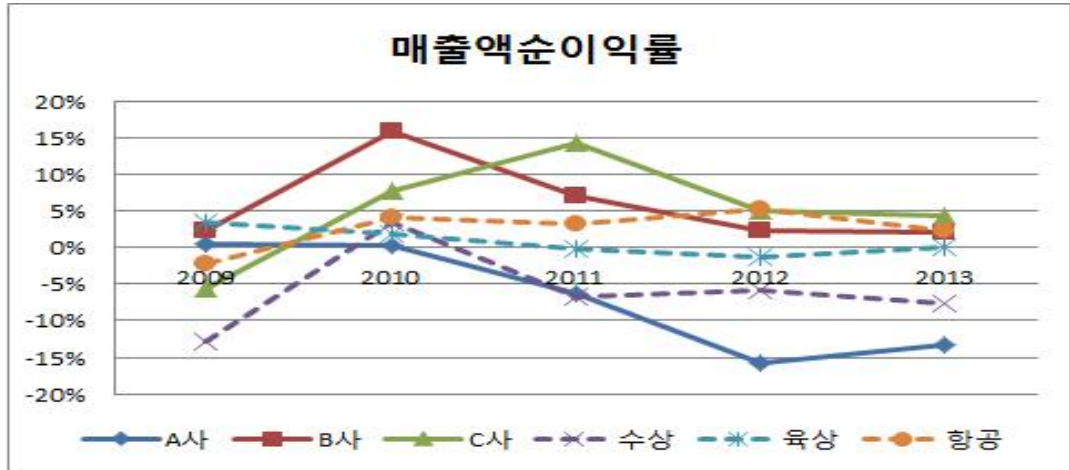
<표 3-28> 매출액순이익률

(단위 : %)

수익성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
매출액순이익률	A선사	0.39	0.17	-6.30	-15.83	-12.40
	B선사	2.31	15.79	7.08	2.22	-1.67
	C선사	-5.54	7.73	14.16	4.89	1.93
	수상	-12.81	3.47	-6.73	-5.81	-0.68
	육상	3.47	1.78	-0.29	-1.44	-4.33
	항공	-2.24	4.10	3.25	5.21	4.18

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-8> 매출액순이익률



매출액과 당기순이익과의 관계를 표시해 주는 비율로서 기업활동의 총체적인 능력을 판단하는 지표이며 최종 수익성을 판단하는 비율이다. 2013년 매출액순이익률은 A선사 -13.38%, B선사 2.03%, C선사 4.36%로 A선사의 매출액순이익률만 부의 증가율로 당기순손실을 나타내고 있고 2011년부터 계속 적자상태이다. B선사와 C선사는 부의 증가율은 아니지만 2010년부터 꾸준히 감소 추세이다. 2013년 3대운송산업의 매출액순이익률은 수상운송 -7.65%, 육상운송 0.11%, 항공운송 2.39%로 수상운송만 부의 증가율을 보였다.

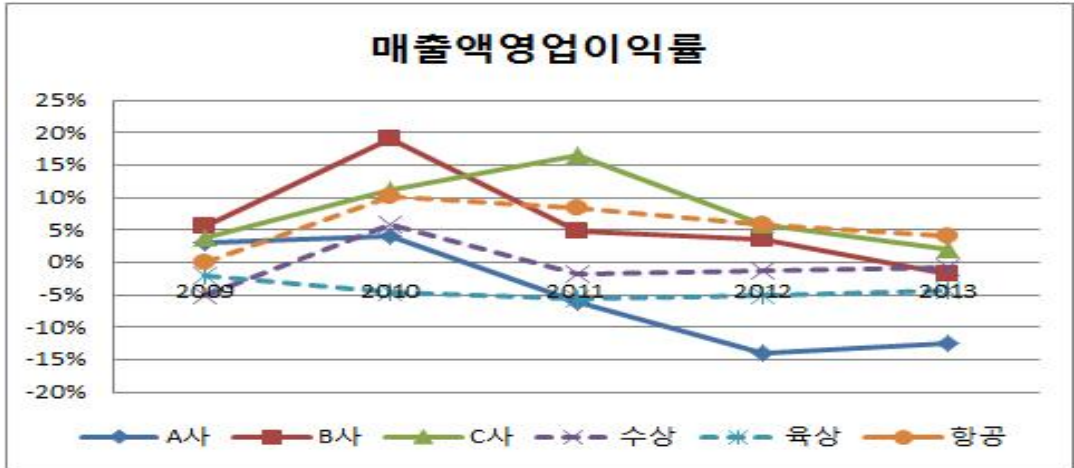
<표 3-29> 매출액영업이익률

(단위 : %)

수익성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
매출액영업이익률	A선사	3.07	4.16	-6.22	-13.93	-12.40
	B선사	5.70	19.11	4.72	3.60	-1.67
	C선사	3.87	11.06	16.48	5.82	1.93
	수상	-5.00	5.74	-1.85	-1.35	-0.68
	육상	-2.11	-4.71	-5.72	-5.22	-4.33
	항공	-0.01	10.14	8.29	5.72	4.18

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-9> 매출액영업이익률



기업의 주된 영업활동에 의한 성과를 판단하기 위한 지표로서 영업이익만을 매출액과 대비한 것으로 영업효율성을 나타내는 지표이다. 2013년 매출액영업이익률은 A선사 -12.40%, B선사 -1.67%, C선사 1.93%로 A선사와 B선사는 부의 증가율을 보이고 있다. 특히 A선사의 경우 영업손실의 폭이 더 크게 나타나고 있으며 주된 영업인 여객운송의 손실이 크다고 할 수 있다. 그리고 2011년부터 꾸준히 영업손실이 나타나고 있다. B선사는 영업이익이 매년 감소 추세였으나 2013년에 처음으로 부의 증가율(-1.67%)을 나타냈다. 이는 매출액은 줄었으나 판관비가 2012년에 비해 증가하였기 때문이다. C선사는 아직 부의 증가율은 아니지만 2011년부터 영업이익률은 매년 감소하고 있다.

2013년 3대운송산업의 매출액영업이익률은 수상운송 -0.68%, 육상운송 -4.33%, 항공운송 4.18%로 항공운송만이 영업이익을 나타내고 있다. 수상운송은 2013년에 매출액순이익률 뿐만 아니라 매출액영업이익률에서도 부의 증가율을 보이고 있으며 2013년 항공운송의 경우 매출액순이익률과 매출액영업이익률 모두 수상운송과 육상운송에 비해 크게 나타났다.

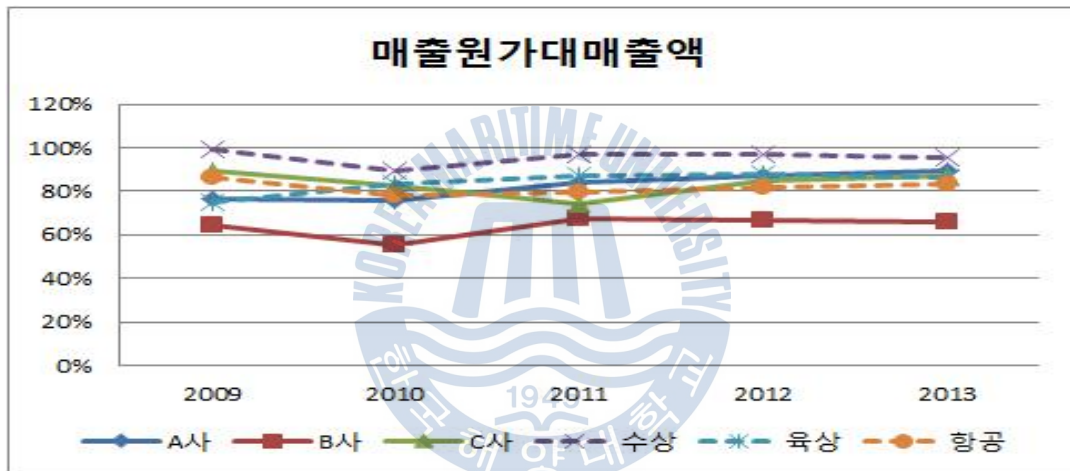
<표 3-30> 매출원가대매출액

(단위 : %)

수익성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
매출원가대매출액	A선사	76.37	75.41	83.94	87.39	89.05
	B선사	64.76	55.16	67.43	66.32	66.19
	C선사	89.37	82.22	74.15	85.12	87.46
	수상	99.35	89.03	96.86	96.74	95.67
	육상	74.89	83.70	87.07	87.74	86.47
	항공	86.08	77.95	79.35	81.87	83.06

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-10> 매출원가대매출액



매출액 중 매출원가가 차지하는 비중을 나타내는 비율로서 기업원가율 또는 마진율을 측정하는 지표이다. 2013년 매출원가대매출액은 A선사 89.05%, B선사 66.19%, C선사 87.46%로 B선사가 매출액 대비 매출원가가 가장 낮게 나타났다. 2011년 이후 A, C선사의 매출원가는 꾸준히 증가하고 있으며 A, B, C선사의 수치는 2013년 수상운송평균인 95.67%보다는 비교적 매출액 대비 매출원가의 비중이 낮게 나타났다. 2013년 3대운송산업의 매출원가대매출액은 수상운송 95.67%, 육상운송 86.47%, 항공운송 83.06%로 항공운송이 육상운송보다 근소하게 낮은 것으로 나왔고 수상운송이 매출액 대비 매출원가가 가장 높은 것으로 나타났다.

3)안정성에 관한 지표분석

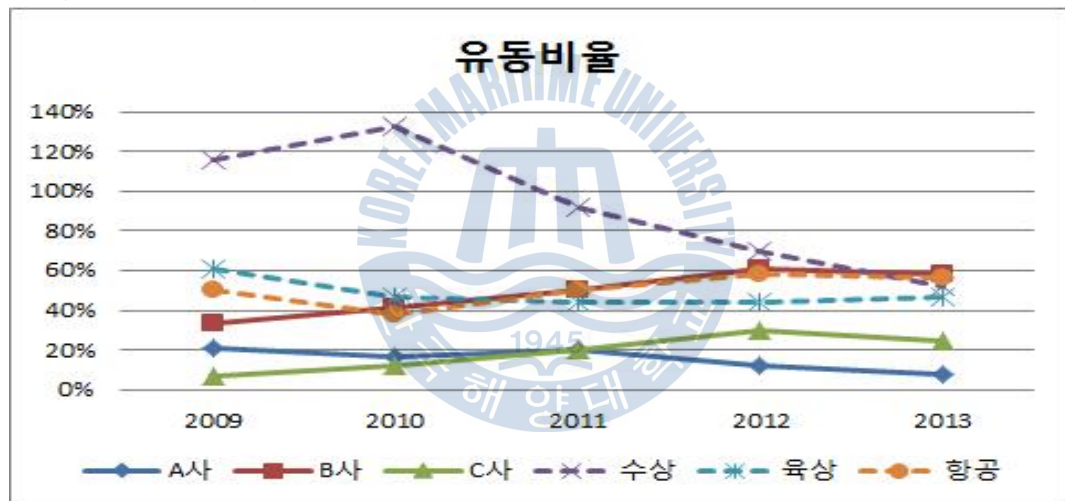
<표 3-31> 유동비율

(단위 : %)

안정성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
유동비율	A선사	21.05	17.10	20.49	12.85	7.81
	B선사	33.78	41.28	49.99	60.85	58.40
	C선사	7.35	12.77	20.68	30.49	24.89
	수상	115.80	132.36	92.14	69.40	52.15
	육상	61.09	47.15	44.45	44.24	47.23
	항공	50.51	37.83	50.25	58.00	56.25

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-11> 유동비율



단기부채에 충당할 수 있는 유동자산이 얼마나 되는가를 평가하여 기업의 단기 지급능력을 판단할 수 있는 지표이다. 2013년 유동비율은 A선사 7.81%, B선사 58.40%, C선사 24.89%로 A, B, C선사 모두 유동비율이 낮은 것으로 나타난다. 특히 A선사의 경우는 매우 낮은 비율로 나타나고 있는데 이는 자금에 단기적인 압박이 가해질 위험이 높다. 2013년 3대운송산업의 유동비율은 수상운송 52.15%, 육상운송 47.23%, 항공운송 56.25%로 유동비율이 100% 이하일 경우 유동성에 문제가 있는 경우로 보기 때문에 수상, 육상, 항공운송 모두 유동성에 문제가 있다고 판단된다.

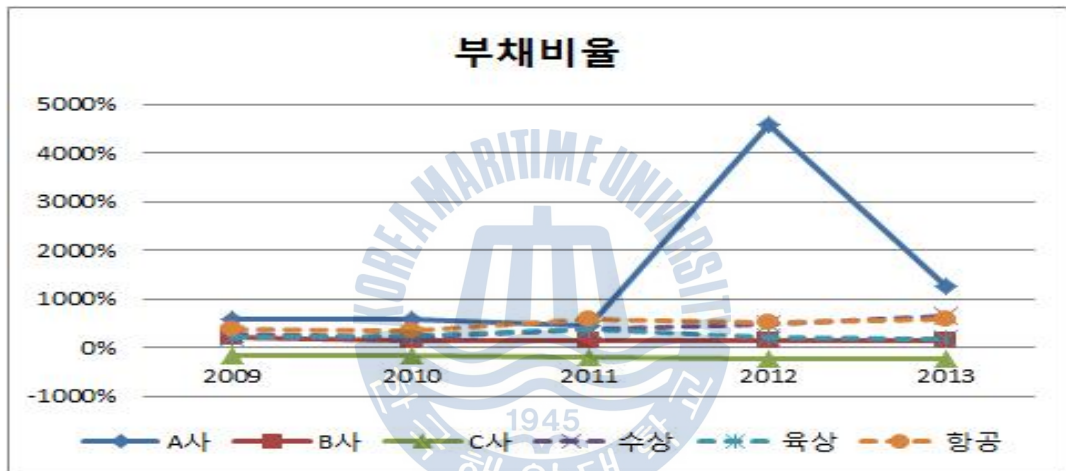
<표 3-32> 부채비율

(단위 : %)

안정성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
부채비율	A선사	584.15	593.76	444.01	4578.12	1281.89
	B선사	214.01	163.87	163.96	158.43	156.33
	C선사	-145.35	-149.03	-178.59	-219.02	-234.44
	수상	289.25	207.67	376.49	498.83	663.80
	육상	215.56	244.92	399.48	222.32	175.09
	항공	393.25	365.57	598.23	537.33	587.70

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-12> 부채비율



부채비율은 타인자본과 자기자본 간의 관계를 나타내는 대표적인 안정성 지표로서 이 비율이 낮을수록 재무구조가 건전하다고 판단할 수 있다. 2013년 부채비율은 A선사 1,281.89%, B선사 156.33%, C선사 -234.44%로 보통 100%를 표준비율로 보고 그 이하는 좋은 것으로 보고 있으나 부채비율이 200%이하까지는 문제가 없는 것으로 보고 있는데 B선사를 제외한 A, C선사의 부채비율은 매우 높은 수치로 나타나고 있다. A선사의 경우는 2011년에 444.01%에서 2012년에 4,578.12%로 부채비율이 급격히 높아졌는데 원인은 자본금이 37억에서 4억 1천만원으로 줄어들었으며 이는 미처리 결손금이 많이 늘어난 결과다. 2013년 역시 부채비율이 1,281.89%로 여전히 높은 수치로 나타나고 있다. 반면, C선사의 경우 완전자본잠식상태로 부의 자본금이지만 2010년부터 2013년까

지 꾸준히 당기순이익이 늘고 있으며 이는 부의 자본금이 점차 줄어들어 2014년에는 완전자본잠식을 벗어날 것으로 전망된다.

2013년 3대운송산업의 부채비율은 수상운송 663.80%, 육상운송 175.09%, 항공운송 587.70%로 육상운송의 부채비율은 좋은 수치를 나타내는 반면, 수상운송과 항공운송의 부채비율은 상당히 높은 수준이다.

4)활동성에 관한 지표분석

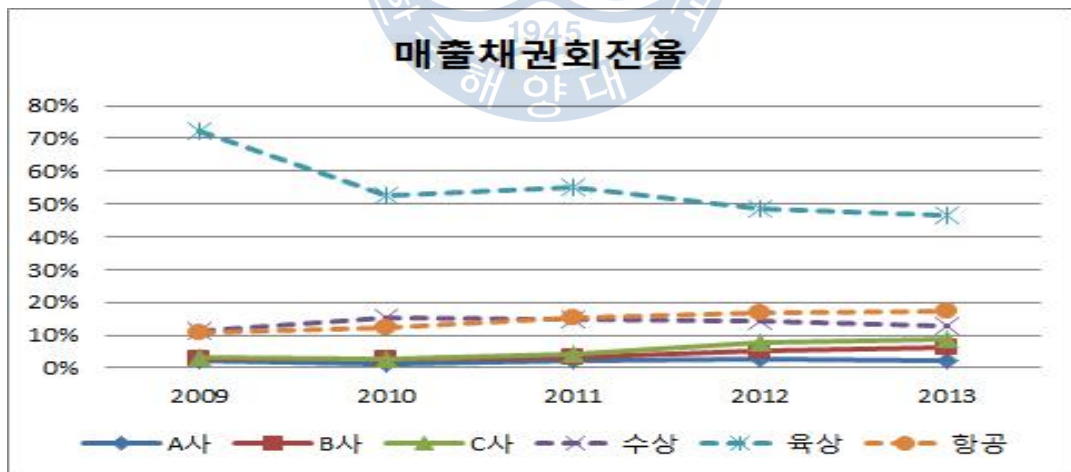
<표 3-33> 매출채권회전율

(단위 : %)

활동성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
매출채권회전율	A선사	2.02	1.17	2.32	2.72	2.10
	B선사	2.64	2.66	3.38	5.34	6.08
	C선사	3.05	2.97	4.42	7.61	8.96
	수상	11.25	15.19	14.85	14.48	12.80
	육상	72.44	52.76	54.95	48.44	46.46
	항공	10.89	12.08	15.29	16.81	17.28

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-13> 매출채권회전율



매출채권의 현금화 속도를 측정하는 비율로서 높을수록 매출채권의 현금화 속도가 빠르다는 것을 의미한다. 2013년 매출채권회전율은 A선사 2.10%, B선사 6.08%, C선사 8.96%로 A선사가 가장 낮고 C선사가 가장 높은 비율을 나타

내고 있다. 2013년 3대운송산업의 매출채권회전율은 수상운송 12.80%, 육상운송 46.46%, 항공운송 17.28%로 수상운송이 가장 낮고 육상운송이 가장 높은 비율을 보이고 있는 것으로 나타난다.

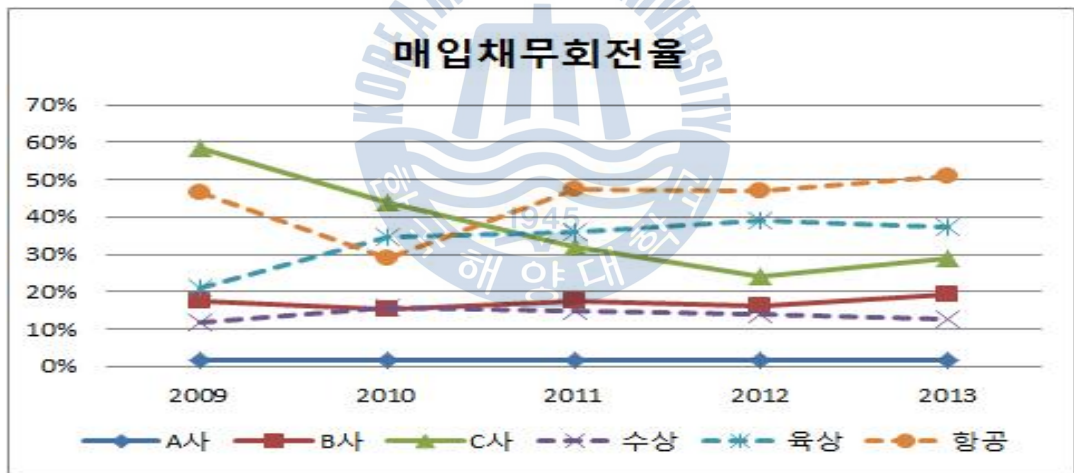
<표 3-34> 매입채무회전율

(단위 : %)

활동성 지표	선사	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
매입채무회전율	A선사	1.67	1.67	1.74	1.60	1.67
	B선사	17.30	15.38	17.66	16.17	19.37
	C선사	58.21	43.65	31.87	24.23	29.04
	수상	11.74	15.53	14.72	14.01	12.53
	육상	20.79	34.54	35.99	38.82	37.45
	항공	46.38	28.94	47.53	46.96	50.90

자료 : 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.

<그림 3-14> 매입채무회전율



매입채무의 지급속도를 측정하는 지표로서 기업의 신용도 및 지급능력을 측정하는데 이용된다. 2013년 매입채무회전율은 A선사 1.67%, B선사 19.37%, C선사 29.04%로 2012년에 비해 수치가 낮아졌으며 A선사가 가장 낮고 C선사가 가장 높은 비율을 나타내고 있다. 2013년 3대운송산업의 매입채무회전율은 수상운송 12.53%, 육상운송 37.45%, 항공운송 50.90%로 항공운송이 가장 높고 수상운송이 가장 낮다.

제4절 여객사업의 지원사례 분석

1. 부산시 타교통수단 정책지원 사례

1) 국제항공노선 확충 지원사례

부산시는 국제항공노선 확충 지원을 위하여 2010년 7월 ‘부산광역시 국제항공노선 확충 지원조례’를 제정하였으며, 2015년 1월 1일자로 부산광역시 지방보조금 관리 조례와 함께 개정하게 된다.

2012년의 경우, 사업자로 선정된 에어부산에 2012년 7월 취항한 부산~마카오 노선에 대해 신청한 6개월의 운임수입 부족액 보전 지원금을 지급하였다. 지원금 규모는 에어부산이 신청한 2억 3천여만원의 50% 수준인 1억 1천 5백만원이다.

지원금 산정은 2012년 7월 19일부터 2013년 1월 18일까지 6개월간 마카오 노선의 평균탑승률 69.7%와 손익분기점 탑승률인 76.0%의 차액을 바탕으로 편당 평균 좌석수, 여객 1인당 운임, 총 운항횟수를 바탕으로 결정되었다. 그리고 부산시는 2014년에 4억원의 예산을 편성하였다.

지원조례의 주요내용은 다음과 같다.

<표 3-35> 부산시 국제항공노선 확충 지원조례 주요내용

구분	주요내용
대상	국제항공노선을 신규로 운항하는 항공사업자로 1년이상 운항실적이 없는 노선을 정기편으로 6개월이상 연속 운항하는 사업자
지원범위	평균탑승률이 기준탑승율에 미달하는 경우에 운임수입의 일부 또는 운항편당 일정액을 예산의 범위에서 지원
지원액 산출방식	1. 운임수입 부족액 = (기준탑승률 - 평균탑승률) X 편당 평균 좌석수 X 여객 1명당 판매운임 X 운항횟수 2. 운항편당 일정액 = 운항횟수 1회당 일정액 X 운항횟수
지원기간	기항한 날부터 1년
선정방법	매년 공고를 통하여 국제항공노선 신규취항 사업자를 공모하여 선정

2) 대중교통 여객운송 재정지원 사례

(1) 여객자동차 운수사업 재정지원 조례

부산시는 여객자동차 운수사업의 지원을 위하여 2001년 11월 ‘부산광역시 여객자동차 운수사업의 재정지원 등에 관한 조례’를 제정하였으며, 2015년 1월 1일자로 부산광역시 지방보조금 관리 조례와 함께 개정하게 된다.

부산시는 2006년 1월 ‘2010 대중교통 혁신 플랜’ 대시민 보고회를 개최하고, 시의회, 버스조합, 노조, 시민단체 등으로 구성된 대중교통 체계개선위원회 및 대중교통개선기획단을 신설하여 준공영제 도입업무를 관장하고, 2006년 5월 시와 버스조합간 준공영제 시행협약을 체결한 후 표준운송원가 산정 연구용역 등 시행을 위한 준비과정을 거쳐 버스업체의 경영개선을 도모하고자 2007년 5월 버스준공영제를 시행하고 있다.

부산시에서 시행한 버스준공영제 유형은 수입금 공동관리형(수입금공동관리위원회 구성·운영)으로 부산시가 버스노선권을 갖고, 버스업체는 노선별 운행을 담당하며, 운송수입금은 공동관리하면서 운행손실금에 대하여 재정지원하는 형태이다.¹⁰⁾

(2) 버스재정지원 현황

버스재정지원제도는 2005년 이후 분권교부세로 통합되어 지방에 이양되었는데, 부산시의 경우 시내버스에 대한 재정지원은 2009년 602억원에서 2014년 704억원으로 증가하였다.

<표 3-36> 부산시 시내버스 준공영제 재정지원 추이

(단위: 억원)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
분권	76	70	70	76	80	84
시비	526	563	525	520	623	620
합계	602	633	595	596	703	704

자료 : 부산광역시 예산, 각 연도별

10) 안기명외, 『부산-후쿠오카 해상항로의 지속가능한 발전방안』, 한국로지스틱스학회, 2012. pp.77~87

(3) 마을버스 재정지원 현황

부산시는 마을버스 환승할인제 등 지원을 위해 2014년 4,323백만원의 예산을 편성하였다.

<표 3-37> 부산시 마을버스 재정지원 추이 (단위: 백만원)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
시비	4,044	2,600	3,229	4,018	4,100	4,323

자료 : 부산광역시 예산, 각 연도별

(4) 택시재정지원 현황

부산시는 택시 재정지원을 위해 2014년 36억원의 예산을 편성하였다.

<표 3-38> 부산시 택시 재정지원 추이 (단위: 백만원)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
시비	1,376	1,986	1,537	1,999	2,406	3,664

자료 : 부산광역시 예산, 각 연도별

(5) 도시철도 여객수송 재정지원 현황

부산시는 버스-지하철 무료 환승 손실보전 등 부산교통공사 운영 지원을 위해 2014년 650억원의 예산을 편성하였다.

<표 3-39> 부산시 도시철도 재정지원 추이 (단위: 억원)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
시비	580	500	400	300	600	650

주 : 김해-부산 경전철 제외

자료 : 부산광역시 예산, 각 연도별.

2. 국내 타지역 해상여객사업 정책지원 사례

1) 광양시 광양항 활성화 지원

광양시는 국제항만간 카페리 항로 개설을 촉진함으로써 지역경제 활성화를 도모하기 위하여 광양항 활성화 지원에 필요한 사항을 정하기 위해 본 조례를 2010년 12월에 제정하였고, 2014년 12월에 일부 개정하였다.

본 조례를 근거로 광양항 중심 국제 카페리 항로 조기활성화를 위해 2011년 8천 8백만원을 예산 편성하였고, 2012년에는 3천5백여만원을 예산 편성하였으며, 광양-시모노세키항간 카페리 운항지원을 위해 민간경상보조로 전라남도에서 10억원, 광양시에서 10억원 등 20억원을 2012년도에 편성하였다.

<표 3-40> 광양시 광양항 활성화 지원조례 주요내용

구분	주요내용
대상	컨테이너화물 유치사업자 및 국제해상여객운송사업자
지원범위	1. 컨테이너 화물 유치사업자에 대하여 재정지원을 하고자 하는 경우에는 국내외의 경제 환경, 전년도 대비 증가량 등을 감안하여 화물 유치실적에 따라 지원 2. 국제카페리 운송사업자에 대하여 재정지원을 하고자 하는 경우에는 선박의 운항횟수, 여객의 인원, 화물의 수량 등을 감안하여 운영 실적에 따라 지원
지원액 산출방식	지원의 기준·형태·규모·시기·범위 등은 광양항 활성화 지원사업 심의위원회에서 심의 결정

2) 제주특별자치도 국제항공노선 및 국제 해상여객운송노선 확충 지원

제주특별자치도는 「항공운송사업 진흥법」 제3조 제2항에 따라 국제항공노선을 운항하는 항공사업자와 「해운법」 제3조 제3호부터 제5호까지의 관련 사업을 통하여 국제 항로를 신규로 운항하는 해상여객운송사업자에 대한 재정지원에 필요한 사항을 규정함으로써 해상여객운송사업의 활성화를 통한 지역경제 발전에 이바지함을 목적으로 2011년 6월 제정하였고 이에 따른 시행규칙을 2012년 2월에 제정하였다.

지원조례의 주요내용은 다음과 같다.

<표 3-41> 제주특별자치도 국제항공노선 및 국제 해상여객운송노선 확충 지원 주요내용

구분	주요내용
대상	1. 제주특별자치도지사가 정하는 국제항공노선을 정기편으로 6개월이상 연속 운항하는 자로하며, 노선은 최근 1년이상 당해 항공사가 운항실적이 없는 노선을 말한다. 2. 도지사가 정하는 국제항로를 외항 정기여객운송사업의 경우 6개월이상 연속 운항, 외항 부정기여객운송사업의 경우는 10회 이상 운항, 그리고 순항 여객운송사업의 경우는 5회이상 운항하는 자로하며, 국제항로는 최근 1년이상 운항 실적이 없는 노선으로 한다.
지원범위	1. 항공사업자에 대하여 해당 노선의 편당 탑승률이 도지사가 정한 기준탑승률에 미달하는 경우 발생하는 운임수입의 부족액 중 일부를 예산의 범위에서 지원 2. 해상여객운송사업자에 대하여 선박의 규모, 운항 횟수, 여객의 인원 등을 감안하여 실적에 따라 예산의 범위에서 지원
지원액 산출방식	1. 항공사업자에 대하여 편당탑승률이 기준탑승률(62%)에 미달하는 경우 운임수입의 부족액중 일부지원 2. 국제해상여객운송사업자에 대하여는 항만에 하선하는 외국인 관광객 등을 고려하여 국제해상여객운송업자와 예산의 범위에서 협의하여 결정
지원기간	운항 또는 기항한 날부터 1년
선정방법	매년 공고를 통하여 국제항공노선 신규취항 사업자를 공모하여 선정

3. 일본 해상여객사업 정책지원 사례

일본의 경우 국가에서 시행하는 지원정책은 ‘이도진흥법’에 의거 이도로 지정된 313개 항로 중 적자인 122개 항로를 보조항로 지정하여 지원하고 있다.

하지만, 지방자치체는 국가와 합동으로 혹은 지방자치체 단독으로 지원정책을 시행하고 있다. 이중 지방자치체 단독으로 시행 중인 선박교부금 지원제도를

는 지방공공단체가 민간운항회사에 교부금으로 선박의 도입 및 결손액 보조를 지원하는 사업이다.

첫 번째, 선박 도입의 지원은 사례는 다음과 같다. 일본의 경우 선박을 새로 건조 또는 수선할 경우에 보조해주는 공적지원제도는 따로 없으나, 현과 시같은 지방자치체의 판단으로 보조하는 선박 교부금 사업이 활발히 시행되고 있다.

2011년 사도시의 경우, ‘사도시 사도항로 선박건조사업 보조금’ 교부규정에 따라, 사도기선(주)에 카훼리 1척 건조사업에 사도시의 교부금 59.3억엔을 지원하였다. 일본 카가와현 마루가메시는 운항사업자 비찬훼리(주)에 1988년 건조된 선박을 대체한 신조선박을 무상임대(예산 5.6억엔)하여 운항하게 하였다. 일본 시마네현 오키광역연합의회는 2012년 14.5억엔의 선박을 구입하여 오키기선이 운영하게 하였다.

일본 나가사키현의 경우, 향로운임 인하를 목적으로 선박건조비를 나가사키현이 보조하였다. 나가사키시 규슈상선이 운항 중인 선박의 기본운임을 20% 정도 인하하는 것을 조건으로 선령이 늘어나 노후화된 선박의 대체선 건조비용 약 30억엔 전액 부담하였다.

이 처럼 선박 구입이나 신조의 전액을 지원하는 경우도 있으며, 선박 신조시 90%상한으로 철도,운수기구가 부담하고, 나머지 부분에 대해서 선사가 부담하고 공유기간동안 사용료를 지불하는 형태의 공유선 지원제도도 시행하고 있다.

두 번째, 결손 보조사례는 오키나와현의 경우, 결손액이 발생한 이도항로 사업자에 대하여 2종류의 보조금을 교부하고 있다. 지역 공공교통 확보유지 개선 사업비 보조금으로 2013년 이도항로 11개항로에 3.3억엔의 보조금을 교부하였으며, 선박갱신시 필요한 건조비를 오키나와 진흥특별추진교부금을 활용하여 2012년도 24.2억엔, 2013년도 17.1억엔의 보조금을 교부하였다.

일본 나가사키현의 경우, 보조대상으로 인정한 항로 결손을 항로 종류에 따라 50%~100%를 보조하며, 이도주민을 대상으로 운인할인을 실시한 경우, 감수액의 50%를 보조하고 그리고, 운전자금, 선박건조, 개조자금, 공유선매입자금 등의 용자지원제도를 시행하고 있다.

4. 금융 정책지원 사례

국가 산하기관인 중소기업진흥공단에서 주관하는 정책자금의 취지는 우리나라의 산업기반을 이루고 그 핵심역할을 하게 될 중소기업의 체질을 개선하고 국제경쟁력을 키워나가도록 지원하는 것이다. 하지만, 전체사업자가 중소기업인 해상여객운송업은 용자제외대상업종에 해당되어 자금지원의 혜택을 보지 못하고 있는 실정이다.

우선지원대상에 지정되어있는 것이 아니라, 지원제외대상에 지정되어있다는 것은 앞서 살펴본 일본의 지원사례와 비교해서 해상여객운송을 바라보는 사회적 인식의 차이가 사뭇 다를 수 있다.

제4장 부산항을 통한 한일 정기여객운송의 활성화 방안

제1절 부산항을 통한 한일 정기여객운송의 활성화 방안

궁극적인 목표는 수요창출이며, 수요창출을 위하여 공급유지를 지원해야 할 것이다. 이러한 공급유지를 위해 타캐리어 대비 경쟁력을 확보해야 할 것이고, 부족한 부분에 대해서는 정부나 지자체의 지원이 필요하다고 판단된다.

이 같은 맥락에서 부산항을 통한 한일 정기여객운송의 활성화 방안을 다음과 같이 제시하고자 한다.

1. 고객니즈전략

고객의 니즈가 무엇인지, 고객의 불만족 및 비효율을 질적으로 탐구하여 고객니즈에 적극 대응하여야 한다. 이용객대상으로 한 설문조사에서 해상여객운송의 선택사유가 이용의 편리성과 저렴한 운임이었으며, 이용목적으로 이용객의 80%이상이 관광이었다.

먼저, 편리성 증대를 위하여 터미널시설의 현대화, 출입국 수속의 간소화, 예

약·발권의 간소화, 연계교통편의 확대 등으로 이용의 편리를 증대시키고, 경쟁력있는 운임을 위해서는 경제성을 확보한 선종으로 선박을 교체하여 고객이 원하는 운임을 제공할 수 있는 가격경쟁력을 확보하여야 한다. 이는 대형 항공사가 저가항공사를 설립하여 소형기종으로 저가운임을 제공하고 있는 것과 같은 원리이다. 그리고 일드매니지먼트¹¹⁾를 통한 다양한 요금제공, 단체위주의 여행에서 개별여행위주로 바뀌고 있는 여행패턴 변화에도 대응하여야 한다.

그리고 부산과 부산항을 찾는 관광객 증대를 위하여 관광인프라의 구축, 부산항 관광배후단지 건설, 다양한 관광상품 개발 등으로 적극적인 고객 확보의 노력이 필요하다.

2. 여객선사 지원

공급의 유지를 위해서는 정부나 지자체로부터 여객선사의 지원이 절실하다. 먼저 운영지원을 위해 준공영제와 같은 재정지원이 필요하며, 선박의 신조나 개보수를 위한 정책적 지원으로 해상여객의 경쟁력 확보와 해상여객의 안전성을 동시에 보장해야 할 것이다.

1) 운영지원

해상여객운송도 육상여객운송과 마찬가지로 해상여객운송사업을 수익사업이 아닌 대중교통이나 SOC사업으로 인식하고, 준공영제 등을 도입하여 안정적인 운항을 지속할 수 있도록 지원이 필요하다.

아울러, 부산시는 한일 정기해상여객운송의 활성화를 위하여 지원조례를 제정하여, 현재 부산시가 지원하고 있는 타교통수단에 대한 재정지원이나 타지역의 해상여객운송에대한 재정지원, 일본의 지원사례와 같이 경쟁력있는 한국의 여객선사로 육성시켜 부산항의 활성화를 도모해야 한다.

2) 신조 및 선박현대화 지원

교부금제나 공유제 도입을 통하여 선박의 신조 및 선박 현대화사업을 지원하여야 한다. 현재, 국제여객선사가 신조 및 선박현대화를 위한 정책적 지원이 전무한 상태이며, 연안여객선사의 경우 지원금액이 매우 적어 현실성이 없다.

11) 일드매니지먼트(Yield Management) : 수요의 증감에 따라 적절한 가격 전략을 통하여 최대의 이익을 내고자하는 경영기법을 의미함.

일본은 1990년대 말 정부와 선사들이 선박 건조비를 일정 비율로 분담해 선박을 건조한 후 지분을 공유하는 '선박 공유제'를 도입해 영세 선사들이 쉽게 신조 선박을 확보할 수 있도록 했다. 정부가 선가의 70~90%를 부담하고 선사가 10~30%를 부담한 후 그 비율대로 이익을 나누는 것이다. 이에, 선사는 경쟁력이 제고되고, 이용객은 안전과 쾌적함이 보장될 뿐만아니라, 자국조선소에도 도움을 주게되어 시장경제 전체에 활력을 불어넣을 수 있었다.

한일 정기해상여객항로에서 국적선사와 일본선사가 경쟁하고 있는 상황에 일본과 비교해서 열악한 지원을 받고 있는 국적선사가 동일한 경쟁에서 살아남기는 쉽지 않다는 것이 분명하다.

3) 금융지원

여객선사는 신조나 선박현대화 시점에 대량의 시설자금이 필요하며, 관광목적의 이용객이 대부분이 국제해상여객운송은 계절성을 띠고 있기 때문에, 비수기에는 일시적인 자금경색이 발생할 수 있기에, 원활한 운영자금의 수급이 필요하다.

앞서 조사된 바와 같이, 현재 정책자금의 지원대상에서 제외된 해상여객운송업을 우선지원대상업으로 지정하거나, 규제를 완화하여 해상여객운송업을 영위하는 중소국적선사도 저리의 정책자금의 활용 기회를 제공해야 한다.

3. 시설 개선

현재의 국제여객터미널 시설은 협소하여 연간 100만명 이상의 이용객을 수용하기에는 턱없이 부족한 공간이며, 노후화된 시설로 이용객의 불편이 상당하다.

그리고 신규선사 진입 시 사용할 여유선석이 없는 실정이다. 교통접근 수단이 다양하기는 하나, 다소 거리가 있고 연계교통편이 불편하다. 그리고 주차시설이 부족하여 이용객의 불편을 초래하고 있다.

식당/식음료, 운항정보 안내판, 숙박 및 오락시설 등의 편의시설 역시 부족하다.

이에, 현재 북항재개발사업내 1단계사업으로 신부산항 국제여객터미널 신축이 진행되고 있다. 이러한 부산항 국제여객터미널의 신축과 더불어, 숙박시설

이나 쇼핑시설 등의 관광배후단지가 건설되어야하고, 신규 여객터미널을 친수 공간화하여 사람들이 찾는 공간으로 만들어야 한다. 그리고 KTX, 항만버스, 시내버스, 시외버스 등의 각종 연계교통편이 국제여객터미널을 중심으로 전방위로 연결되는 체계적인 교통관광인프라의 구축이 필요하다.

4. 제도적 지원

부산시는 한일 정기해상여객운송의 활성화를 위하여 지원조례를 제정하여, 지원에 대한 근거를 제도화하여야 한다. 제도적으로 지원근거가 마련되어야만 이, 현재 부산시가 지원하고 있는 타교통수단에 대한 재정지원이나 타지역의 해상여객운송에 대한 재정지원, 일본의 지원사례와 같이 지원가능 할 것으로 사료된다.

5. 행정체계 개선

해상여객관리행정체계를 부산항만공사보다는 직접수혜자인 부산시가 담당하는 것이 더욱 현실적이다. 부산시의 경우 외국인관광객이나 타지역관광객의 유치를 통하여 경제적 유발효과의 직접인 수혜자로 보다 적극적이고 효율적인 지원이 가능할 것이다.

부산항만공사는 화물에 특화하여 포트세일즈를 실시하고, 부산시는 여객에 특화하여 홍보마케팅과 여객활성화를 위한 전문적 지원이 가능할 것이다.

그리고 해양관광 행정의 전문성 강화로 관광서비스 만족도를 제고할 수 있을 것이며, 부산시 조직 내에 해상여객, 마리나를 총괄 담당하는 해양관광 부서 신설로 부산시 해양관광 행정의 전문성을 강화해야 한다.¹²⁾

또한, 본 연구과정에서 여객운송실적 조사 시, 연안여객의 경우 해운조합이 집계하여 관련기관(부산항만공사, 부산지방해양수산청 등)에 정보 제공하여 수치가 일치하였으나, 국제여객의 경우 기관마다 집계 수치가 달라 행정체계의 재정비 필요성을 다시 한 번 느끼게 하였다.

12) 최도석, 『부산항 해상여객산업 활성화 방안』, 부산발전연구원, 2012. pp.39~43

6. 협력체계 구축

한일 정치적 문제가 일본인 이용객 감소의 시발점이라 할 수 있으며, 엔저로 인하여 한국인 이용객의 급증되어야 하지만, 한일 정세로 인하여 기대에 못미치고 있는 수준이다.

이에, 한일해운회담의 활성화, 한일 자매도시간의 유대강화, 문화교류 확대 등으로 양국 해운발전 도모, 양국의 애로사항 해결, 반일반한 감정을 전환하여 악화일로에 있는 정세를 민과 관이 함께 풀어나가야 할 것이다.

일본의 경우, 2014년 일본의 국토교통성과 후쿠오카시, 민간단체 그리고 한일 간 여객선사로 구성된 ‘일한 정기여객항로 활성화 협의회’ 설립하여 침체되어가는 한일간 해상여객항로의 활성화와 한일간 인적, 문화적 교류 활성화를 위하여 노력하고 있다.

7. 국적정기크루즈 유치

부산항을 기항지로서의 입지를 다진 후 점차적으로 모항으로 발전하여 국적 크루즈선사를 유치하여야 할 것이다. 한-중-일간 크루즈 항로 개발을 통한 부산항의 모항으로의 성장이 필요하다. 이를 위해서는 항만시설이 우선적으로 개발되어야 하며, 크루즈 관광인프라의 구축, 출입국 절차의 간소화, 선상홍보의 강화 등이 있으며, 그리고 세계 유수의 선진항만과 같이 부산항의 친수공간화도 중요한 요소이다.

그리고, 크루즈 선상카지노 허용도 해결되어야 할 과제이다. 크루즈산업의 불모지인 한국에서 국적크루즈선사가 안착할 수 있도록 행정, 법률적 지원과 함께 지속적으로 운영할 수 있도록 하기 위해서는 운임수입이외의 운영수입원을 마련해주어야 한다.

카지노산업에 대한 부정적인 시각의 전환도 필요하다. 싱가포르와 마카오는 카지노산업을 개방하고 경쟁체제로 바꾸면서 각각 연간 3,000만명, 1,400만명의 관광객을 유치해 막대한 관광수익을 벌어들이고 있는 점도 주목해야 할 것이다.

제5장 결 론

제1절 연구의 요약 및 결론

부산항을 통한 해상여객운송은 현재 연안 1개사, 국제 7개사(국적선사 4개사, 일본선사 3개사)가 운항 중이며, 여객수요를 살펴보면, 2002년~2008년 성장기를 거쳐 2009년 이후 쇠퇴 국면에 접어들었다고 할 수 있다. 연안해상여객의 경우 부산~제주 항로만이 겨우 명맥을 유지하고 있어 2008년 97만명이었던 운송실적이 2014년은 8.5만명으로 91% 하락하였다. 한일 정기해상여객의 경우 2008년 세계경제 위기이전까지는 부산항 여객처리실적이 증가추세로 2008년 연 141만여명의 여객을 운송하였으나 2014년의 경우 2008년에 비해 29%가 감소한 운송실적을 기록하였다.

이러한 쇠퇴기의 한일 정기해상여객운송의 활성화 방안을 모색하기 위하여 현황조사, 설문조사, 경영분석, 사례분석을 실시하였다.

국적선사는 2008년의 글로벌금융위기, 2010년의 저가항공의 시장진입, 2011년의 동일본대지진, 2014년 세월호사고 등으로 승객이 급감하게 되어 선사들의 경영악화로 불가피하게 공급을 축소하게 되고 이는 다시 수요의 축소를 야기시켜 해상여객운송의 침체라는 악순환을 반복하고 있었다. 이로 인해 경영분석한 3개 국적선사 중 여객전문 선사의 경우는 적자누적과 자본잠식으로 재정적 지원이 절실한 것으로 분석되었고, 나머지 2개의 화객선 선사는 여객운송 수입은 감소하였지만, 화물운송 수입으로 보전하여 당기순이익이 발생하고 있는 것으로 나타났다. 국적선사의 재무상태가 우리나라 해상여객운송의 현 상황을 단편적으로 보여주는 것이라 할 수 있겠다.

국적선사의 열악한 재무구조에도 불구하고, 부산시의 경우 타고통수단에 대해서는 재정지원이 되고 있었으나, 해상여객운송에 대해서는 지원이 전무한 상태였다.

이에, 한일 정기해상여객운송의 활성화 방안으로 다음과 같이 제시하였다.

첫째, 고객니즈전략이다. 고객이 원하는 이용의 편리성과 저렴한 운임 그리고 관광목적에 대응할 전략이다.

둘째, 여객선사의 지원이다. 공급의 유지를 위해서는 여객선사의 지원이 절실하다. 운영지원을 위해 준공영제와 같은 재정지원이 필요하며, 선박의 신조나 현대화를 위한 정책적 재정지원으로 해상여객의 경쟁력 확보와 해상여객의 안전성을 동시에 보장해야 할 것이다.

셋째, 시설개선이다. 현재의 국제여객터미널 시설은 협소하여 연간 100만명 이상의 이용객을 수용하기에는 턱없이 부족한 공간이며, 노후화된 시설로 이용객의 불편이 상당하다. 북항재개발사업내 1단계사업으로 진행되고 있는 신부산항 국제여객터미널 신축사업이 잘 마무리되고, 이와 연계된 전방위의 관광인프라의 구축이 필요하다.

넷째, 제도적 지원이다. 부산시는 한일 정기해상여객운송의 활성화를 위하여 지원조례를 제정하여, 지원에 대한 근거를 제도화하여야 한다. 이에 앞서, 해상여객운송사업을 수익사업이 아닌 대중교통이나 SOC사업으로 인식되어야 한다.

다섯째, 행정체계 개선이다. 일본 하카다항의 관리행정은 후쿠오카시에서 관리운영하고 있다. 이처럼 해상여객 관리행정체계를 부산항만공사보다는 직접 수혜자인 부산시가 담당하는 것이 더욱 현실적이다. 부산시의 경우 외국인관광객이나 타지역관광객의 유치를 통하여 경제적 유발효과의 직접인 수혜자보다 적극적이고 효율적인 지원이 가능할 것이다.

여섯째, 협력체계 구축이다. 한일 정치적 문제가 이용객 감소의 시발점이라 할 수 있다. 이에, 민과 관이 하나가되어 한일 양국간 협력체계를 구축하여 한일 교류 활성화에 노력하여야 할 것이다.

일곱째, 국적정기크루즈 유치이다. 부산항을 기항지로서의 입지를 다진 후 점차적으로 모항으로 발전하여 국적크루즈선사를 유치하여야 한다. 한-중-일 간 크루즈 항로 개발을 통한 부산항의 모항으로의 성장이 필요하다.

이상 부산항을 통한 한일 정기여객운송의 활성화를 위한 개선방안으로 제시하였다.

부산항 이용객의 감소로 부산항을 통한 뱃길이 위기에 직면해있는 현재, 우리나라 제 1의 항구도시 부산을 다시금 사람이 붐비고, 해상을 통하여 인적, 문화, 경제 교류의 인프라의 허브로, 초광역경제권(Asia Gateway)의 거점항으로서 자리매김을 위하여 우선적으로 해상여객운송을 활성화해야 할 것이다.

제2절 연구의 한계점 및 향후 연구방향

본 논문에서 설문조사 시 표본수를 보다 확대하고 조사기간을 장기적으로 하지 못한 점과 선사의 경영분석시 일본선사의 재무자료 부족으로 국적선사만을 대상으로 경영분석을 한 점이 아쉬움으로 남는다.

향후 연구는 외항 정기해상여객운송의 특화선종, 외부환경의 변화가 여객수요에 미치는 영향, 부산항 국제여객터미널의 관광배후단지의 연구와 같이 보다 구체적인 연구가 있었으면 하는 바람이다.

끝으로, 부산항 전체의 활성화 방안에 관한 장기적이고 거시적인 과제로 연구가 활발히 진행되어, 부산항이 화물과 사람이 붐비는 활력 넘치는 항만이 되길 기대한다.



참 고 문 헌

- 김규진, 『우리나라 국제해상여객터미널 관리운영체제 개선방안에 관한 연구』, 인하대학교 석사학위논문, 2003.
- 박준환, 『버스준공영제 시행에 따른 지방자치단체의 재정부담과 과제』, 국회입법조사처, 2009.
- 박진우, 『크루즈 터미널의 개발과 성공전략에 관한 연구』, 성균관대학교 석사학위논문, 2010. pp.81~90
- 안기명외, 『부산-후쿠오카 해상항로의 지속가능한 발전방안』, 한국로지스틱스학회, 2012.
- 안기명외, 『연안여객선 대중교통화를 위한 운임지원 방안』, 한국해운조합, 2012. pp.143~159
- 안기명외, 『해운항만물류회계』, 박영사, 2009.
- 이용섭, 『연안여객선의 대중교통화 방안에 관한 연구』, 조선대학교 석사학위논문, 2005. pp.36~54
- 최도석, 『부산항 해상여객산업 활성화 방안』, 부산발전연구원, 2012.
- 한국은행, 『2013년 기업경영분석』, 2014.
- 한국관광공사, 『2013년 외래관광객 실태조사』, 2014.
- 한철환외, “부산 국제여객터미널 이용실태 및 고객만족도 개선방안”, 『해양비즈니스』 제11호, 2008. pp.161~191
- 한국해양수산개발원, 『국제여객터미널 관리운영 효율화방안 연구』, 해양수산부, 2000.
- 금융감독원 전자공시시스템 홈페이지 : <http://dart.fss.or.kr>
- 문화체육관광부 홈페이지 : <http://www.mcst.go.kr>
- 부산지방해양항만청 홈페이지 : <http://portbusan.go.kr>
- 부산항만공사 홈페이지 : <http://www.busanpa.com>
- 한국민족문화대백과 홈페이지 : <http://encykorea.aks.ac.kr>
- 한국해운조합 홈페이지 : <http://www.haewoon.or.kr>
- 해양수산부 홈페이지 : <http://www.mof.go.kr>

4. 귀하의 현재 주소지는 어디입니까 ?

- ① 부산() ② 경남() ③ 경북() ④ 서울() ⑤ 경기도() ⑥ 충남() ⑦ 충북()
- ⑧ 전남() ⑨ 전북() ⑩ 강원() ⑪ 제주() ⑫ 후쿠오카() ⑬ 후쿠오카 이외의 규슈()
- ⑭ 혼슈() ⑮ 시코쿠() ⑯ 홋카이도() ⑰ 기타()

5. 귀하의 직업은 무엇입니까 ?

- ① 공무원,군인() ② 기업인/경영직() ③ 사무직() ④ 판매/서비스직()
- ⑤ 전문직(교수,의사,법률가 등)() ⑥ 기술직() ⑦ 자영업() ⑧ 학생()
- ⑨ 주부() ⑩ 아르바이트() ⑪ 무직() ⑫ 기타()

6. 귀하의 연간소득수준은 얼마입니까 ?

- ① 1천만원이상~3천만원() ② 3천만원이상~5천만원() ③ 5천만원이상~8천만원() ④ 8천만원 이상()

7. 이번 여행의 목적은 무엇입니까 ?

- ① 관광() ② 가족·친지 방문() ③ 업무차() ④ 기타()

8. 여행의 목적이 관광일 경우, 여행 타입은 다음중 어느 것입니까?

- ① 개별여행(자유여행) ② 단체여행(여행사를통해) ③ 기타()

9. 여행의 목적이 관광일 경우, 후쿠오카를 여행목적지로 선택할 때 고려한 요인을 우선순위에 따라

4가지만 응답해 주십시오. 1순위() ⇒ 2순위() ⇒ 3순위() ⇒ 4순위()

- ① 자연풍경 ② 쇼핑 ③ 역사/문화유적 ④ 음식/미식 탐방 ⑤ 온천/휴양 ⑥ 유흥/놀이시설
- ⑦ 경제적인 여행비용 ⑧ 안전 ⑨ 숙박시설/편리한교통 ⑩ 의료/치료 ⑪ 기타()

10. 이번 여행기간은 몇 일입니까 ?

- ① 1일() ② 2일() ③ 3일() ④ 4일() ⑤ 5일() ⑥ 6일이상()

11. 이번 후쿠오카여행을 함께한 동반인원은 총 몇명(본인포함)입니까? (총)명

12. 이번 여행에서 여객선(해상여객)을 선택하신 이유는 무엇입니까 ?

- ① 이용의 편리성() ② 시간절약() ③ 이용비용이 저렴함() ④ 해상경관이 좋음()
- ⑤ 친절한 서비스() ⑥ 기타()

13. 본 여객선의 요금수준은 귀하의 여행경비의 몇 %나 차지 합니까 ?

- ① 10-20%() ② 21-30%() ③ 31-40%() ④ 41-50%() ⑤ 50% 이상()

14. 본 여객선의 요금수준은 대체 교통수단에 비하여 어떻다고 생각하십니까 ?

- ① 매우 싸다 () ② 싼 편이다() ③ 적절하다() ④ 비싼 편이다() ⑤ 매우 비싸다()

15. 14번과 같이 답변하신 이유는 다음 중 어디에 해당하십니까 ?

- ① 타 교통요금수준에 비해() ② 이용시간에 비해() ③ 이용거리에 비해()
④ 서비스수준에 비해()

16. 귀하는 본 여객선을 이용한 적이 몇 번 있습니까?(이번 포함)

- ① 1회() ② 2회() ③ 3회() ④ 4회() ⑤ 5회() ⑥ 6회이상

17. 본 여객선의 요금이 귀하의 생각대로 저렴할 경우, 교통수단으로서 자주 이용할 생각이 있으십니까 ?

- ① 현재와 같음() ② 자주 이용할 것이다()

18. 자주 이용할 생각이시라면 이용횟수를 얼마나 늘릴 수 있다고 생각하십니까 ? (횟수 표시)

- ① 일주일에 ()회 ② 한달에 ()회 ③ 일년에 ()회 ④ 이년에 ()회 ⑤ 삼년에 ()회

19. 본 항로의 활성화를 위해 가장 필요한 것은 무엇이라고 생각하십니까 ? 가장 중요한 순위로 차례로 응답해 주십시오. 1순위() ⇒ 2순위() ⇒ 3순위() ⇒ 4순위()

- ① 한국과 일본간의 관계 정상화 ② 신형 친환경 선박확보를 위한 공적지원제도
③ 저가항공과 경쟁력을 갖추고 승객 유인을 위한 운임지원
④ 부산과 후쿠오카간의 교류 활성화와 해상관광 자원 공동 개발
⑤ 적극적인 홍보

20. 정부나 지자체에서 본 항로를 지원해야 하는 다음의 이유에 대해 귀하는 어떻게 생각하십니까 ?

(1) 여객수요 창출로 지속적인 해상여객항로 유지목적에 대한 귀하의 의견

- ① 매우 동의안함() ② 동의안함() ③ 보통() ④ 동의() ⑤ 매우동의함()

(2) 해상여객항로의 안전운항 증진목적에 대한 귀하의 의견

- ① 매우 동의안함() ② 동의안함() ③ 보통() ④ 동의() ⑤ 매우동의함()

(3) 이용객의 여행비용 절감 및 이용편의성 증대목적에 대한 귀하의 의견

- ① 매우 동의안함() ② 동의안함() ③ 보통() ④ 동의() ⑤ 매우동의함()

(4) 한일 간의 교류활성화와 동북아 경제권 발전에 기여에 대한 귀하의 의견

- ① 매우 동의안함() ② 동의안함() ③ 보통() ④ 동의() ⑤ 매우동의함()

(5) 선박을 이용한 해상여객운송 활성화에 대한 귀하의 의견

- ① 매우 동의안함() ② 동의안함() ③ 보통() ④ 동의() ⑤ 매우동의함()

21. 정부나 지자체에서 요금을 지원한다면 어느 정도 지원하는 것이 바람직하다고 생각하십니까?

- ① 요금의 10%() ②요금의 20%() ③ 요금의 30%() ④요금의 40%() ⑤요금의 50%()

22. 부산항 국제여객터미널에 대한 접근[대중교통수단(버스, 지하철, 등)과의 연계성]에 대한 귀하의 만족도는 어떠하십니까?

- ① 매우 불만족() ② 불만족한 편() ③ 보통() ④ 만족함() ⑤ 매우 만족함()

23. 부산항 국제여객터미널 시설에 대한 귀하의 만족도는 어떠하십니까?

- ① 매우 불만족() ② 불만족한 편() ③ 보통() ④ 만족함() ⑤ 매우 만족함()

24. 부산지역관광에서 볼거리·체험에 대한 귀하의 만족도는 어떠하십니까?(후쿠오카나 타지역대비)

- ① 매우 불만족() ② 불만족한 편() ③ 보통() ④ 만족함() ⑤ 매우 만족함()

25. 부산지역관광에서 숙박시설에 대한 귀하의 만족도는 어떠하십니까?(후쿠오카나 타지역대비)

- ① 매우 불만족() ② 불만족한 편() ③ 보통() ④ 만족함() ⑤ 매우 만족함()

26. 부산지역관광에서 먹거리(음식)에 대한 귀하의 만족도는 어떠하십니까?(후쿠오카나 타지역대비)

- ① 매우 불만족() ② 불만족한 편() ③ 보통() ④ 만족함() ⑤ 매우 만족함()

27. 부산지역관광에서 좋았던 곳을 3군데만 적어주십시오.

1순위() ⇒ 2순위() ⇒ 3순위()

28. 여객선(해상여객) 이용에 대한 귀하의 만족도는 ?

- ① 매우 불만족() ② 불만족한 편() ③ 보통() ④ 만족함() ⑤ 매우 만족함()

29. 여객선(해상여객) 이용에 대해 만족스럽지 못한 이유가 있다면 무엇이라고 생각하십니까 ?

- ① 여객선 요금() ② 운항서비스() ③ 운항간격·정시운항() ④ 안전성() ⑤ 터미널시설()
⑥ 연계교통편() ⑦ 기타()

(복수 응답을 원하시면, 중요한 번호부터 써 주십시오 :)

30. 항공(공항)과 대비해서 여객선(부산항)이 개선해야할 점을 간단하게 서술해주시면 감사하겠습니다.

◆ 응답하여 주셔서 감사합니다. ◆

- ⑥ 釜山() ⑦ 慶南() ⑧ 慶北() ⑨ ソウル() ⑩ 京畿道() ⑪ 忠南() ⑫ 忠北()
⑬ 全南() ⑭ 全北() ⑮ 江原道() ⑯ 濟州() ⑰ その他()

5. 貴下の職業をお選びください。

- ① 公務員() ② 企業人/経営職() ③ 事務職() ④ 販売/サービス業()
⑤ 専門職(教授/医者/弁護士など)() ⑥ 技術職() ⑦ 自営業() ⑧ 学生() ⑨ 主婦()
⑩ アルバイト() ⑪ 無職() ⑫ その他()

6. 貴下の年間所得水準をお選びください。

- ① 100万円~300万円() ② 300万円~500万円() ③ 500万円~800万円() ④ 800万円以上()

7. 今回旅行の目的をお選びください。

- ① 観光() ② 家族・親戚訪問() ③ ビジネス() ④ その他()

8. 旅行の目的が観光である場合、旅行タイプをお選びください。

- ① 個別旅行(自由旅行)() ② 団体旅行(旅行会社手配)() ③ その他()

9. 旅行の目的が観光である場合、釜山を目的地と選んだ時、考慮した要因を優先順位で
4つお選びください。 1位() ⇒ 2位() ⇒ 3位() ⇒ 4位()

- ① 自然風景 ② ショッピング ③ 歴史/文化遺跡 ④ 食べ物/美食探訪 ⑤ 温泉/休養
⑥ 遊興/遊び施設 ⑦ 経済的な旅行費用 ⑧ 安全 ⑨ 宿泊施設/便利な交通 ⑩ 医療/治療
⑪ その他()

10. 今回の旅行期間は何日かお選びください。

- ① 1日() ② 2日() ③ 3日() ④ 4日() ⑤ 5日() ⑥ 6日以上()

11. 今回釜山旅行の同行者は何人(本人を含め)ですか? () 人

12. 今回旅行で旅客船(高速船/フェリー)を選んだ理由をお選びください。

- ① 利用の利便性() ② 時間節約() ③ 利用費用の安さ()
④ 海上景観がいいから() ⑤ 親切なサービス() ⑥ その他()

13. 本旅客船の料金水準は貴下の旅行経費の何%ぐらいかお選びください。

- ① 10-20%() ② 21-30%() ③ 31-40%() ④ 41-50%() ⑤ 50%以上()

14. 本旅客船の料金水準は他の交通手段に比べてどうでしょうか?お選びください。

- ① とても安い() ② 安い() ③ 適切() ④ 高い() ⑤ とても高い()

15. 14番のようにお答えした理由をお選びください。

- ① 他の交通料金に比べ() ② 利用時間に比べ() ③ 利用距離に比べ()
④ サービス水準に比べ()

16. 貴下が本旅客船を利用した回数をお選びください。(今回を含め)

- ① 1回() ② 2回() ③ 3回() ④ 4回() ⑤ 5回() ⑥ 6回以上()

17. 本旅客船の料金が今より安くなれば、交通手段としてよく利用されますか？

- ① 現在と同じ() ② よく利用する()

18. よく利用すると思うのであれば、利用回数をどれぐらい増やすことができますか？(回数表示)

- ① 1週間に()回 ② 1ヶ月に()回 ③ 1年に()回 ④ 2年に()回 ⑤ 3年に()回

19. 本航路の活性化のため一番必要なものは何だと思えますか？

重要な順でお選びください。 1位() ⇒ 2位() ⇒ 3位() ⇒ 4位()

- ① 日本と韓国間の関係正常化 ② 新型環境船舶確保向けの公的支援制度
③ 格安航空会社との競争力を備えて乗客誘引のための運賃支援
④ 福岡と釜山間の交流活性化と海上観光資源共同開発
⑤ 積極的な広報

20. 政府や自治体で本航路を支援しなければならない次の理由に対して貴下はどう
思えますか？

(1) 旅客需要創出で持続的な海上旅客航路維持目的に対する支援

- ① 絶対同意しない() ② あまり同意しない() ③ 特に考えていない() ④ 少し同意する() ⑤ とても同意する()

(2) 海上旅客航路の安全運航増進目的に対する支援

- ① 絶対同意しない() ② あまり同意しない() ③ 特に考えていない() ④ 少し同意する() ⑤ とても同意する()

(3) 利用客の旅行費用節減及び利用便宜性増大目的に対する支援

- ① 絶対同意しない() ② あまり同意しない() ③ 特に考えていない() ④ 少し同意する() ⑤ とても同意する()

(4) 日韓間の交流活性化と東北アジア経済圏発展に寄与に対する支援

- ① 絶対同意しない() ② あまり同意しない() ③ 特に考えていない() ④ 少し同意する() ⑤ とても同意する()

(5) 船舶を利用する海上旅客運送活性化に対する支援

- ① 絶対同意しない() ② あまり同意しない() ③ 特に考えていない() ④ 少し同意する() ⑤ とても同意する()

21. 政府や自治体で料金を支援するとしたらどれぐらい支援するのが望ましいだと
思えますか？

- ① 料金の10%() ② 料金の20%() ③ 料金の30%() ④ 料金の40%() ⑤ 料金の50%()

22. 釜山港国際旅客ターミナルのアクセス[バス,地下鉄などとの連係性]に対する貴下の
満足度をお選びください。

- ① 非常に不満足() ② 不満足() ③ 普通() ④ 満足() ⑤ とても満足()

23. 釜山港国際旅客ターミナル施設に対する貴下の満足度をお選びください。

- ① 非常に不満足() ② 不満足() ③ 普通() ④ 満足() ⑤ とても満足()

24. 釜山地域観光で見どころ・体験に対する貴下の満足度をお選びください。
① 非常に不満足() ② 不満足() ③ 普通() ④ 満足() ⑤ とても満足()

25. 釜山地域観光で宿泊施設に対する貴下の満足度をお選びください。
① 非常に不満足() ② 不満足() ③ 普通() ④ 満足() ⑤ とても満足()

26. 釜山地域観光で食べ物に対する貴下の満足度をお選びください。
① 非常に不満足() ② 不満足() ③ 普通() ④ 満足() ⑤ とても満足()

27. 釜山地域で印象に残った観光スポットを3個所書いてください。
1位() ⇒ 2位() ⇒ 3位()

28. 旅客船(高速船/フェリー)利用に対する貴下の満足度をお選びください。
① 非常に不満足() ② 不満足() ③ 普通() ④ 満足() ⑤ とても満足()

29. 旅客船(高速船/フェリー)利用に対して満足していない点があるとしたら何だと思えますか？
① 旅客船料金() ② 運航サービス() ③ 運航間隔() ④ 安全性()
⑤ ターミナル施設() ⑥ 関係交通便() ⑦ その他()
(複数応答だと、重要な順番からお書きください：)

30. 旅客機(空港)と比べて旅客船(釜山港)が改善しなければならない点をお書きください。

--

◆ ご協力ありがとうございました。 ◆