



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

연안여객터미널 경영 효율성 평가 및  
개선에 관한 연구

A Study on the Management Efficiency of  
Coastal Passenger Terminal

指導教授 辛 容 尊

2019年 8月

韓國海洋大學校 글로벌物流大學院

海運港灣物流學科

李 忠 雨

本 論文을 李忠雨의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 申 英 蘭



委 員 裴 后 錫



委 員 辛 容 尊



2019年 6月 21日

韓國海洋大學校 글로벌物流大學院

# 목 차

표 목차 .....	i
그림 목차 .....	iv
Abstract .....	v

## 제1장 서 론

제1절 연구의 필요성 및 목적 .....	1
제2절 연구의 방법 및 범위 .....	2

## 제2장 이론적 배경

제1절 연안 여객터미널의 의의 .....	4
1. 연안 여객터미널 개념 .....	4
2. 연안 여객터미널 기능 .....	4
제2절 연안 여객터미널 관리 운영 .....	5
1. 연안 여객터미널 관리 운영 주체 .....	5
2. 연안 여객터미널 위탁관리 .....	7
제3절 연안 여객터미널에 대한 선행연구 .....	9

## 제3장 연안 여객터미널 현황

제1절 연안 여객터미널 항로 및 이용객수 .....	11
1. 연안 여객항로 현황 .....	11
2. 연안 여객터미널 이용객수 .....	13
제2절 연안 여객터미널별 현황 .....	17

## 제4장 연안 여객터미널 경영 효율성 평가 및 개선방안

제1절 연안 여객터미널 경영 효율성 투입지표 .....	43
제2절 연안 여객터미널 경영 효율성 산출지표 .....	49

제3절 연안 여객터미널 경영 효율성 분석 .....	52
제4절 연안 여객터미널 경영 효율성 평가 .....	76
1. 연안 여객터미널 경영 효율성 진단 결과 .....	76
2. 연안 여객터미널 경영 효율성 개선방안 .....	88
<b>제5장 결론</b>	
제1절 연구결과의 요약 .....	97
제2절 연구의 한계와 향후 연구방향 .....	99
<b>참고문헌</b> .....	100

## <표 목차>

<표 2-1> 전국 여객터미널 관리주체 현황 .....	5
<표 2-2> 전국 여객터미널 운영 현황 .....	8
<표 3-1> 전국 여객항로 현황 .....	11
<표 3-2> 연도별 여객선 이용객수 및 증감률 현황 .....	14
<표 3-3> 연도별 여객선 일반 이용객 및 도서민 수송 현황 .....	15
<표 3-4> 지역별 연안 여객선 일반 이용객 및 도서민 수송 현황 .....	16
<표 3-5> 인천항 국제·연안 여객터미널 항로 현황 .....	18
<표 3-6> 인천항 국제·연안 여객터미널 이용객수 현황(출항) .....	19
<표 3-7> 용기포항 여객터미널 항로 현황 .....	20
<표 3-8> 용기포항 여객터미널 이용객수 현황(출항) .....	20
<표 3-9> 군산항 국제·연안 여객터미널 항로 현황 .....	22
<표 3-10> 군산항 국제·연안 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	23
<표 3-11> 동해항 국제 여객터미널 항로 현황 .....	25
<표 3-12> 동해항 국제 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	26
<표 3-13> 사동항 여객터미널 항로 현황 .....	26
<표 3-14> 사동항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	27
<표 3-15> 포항 여객터미널 항로 현황 .....	28
<표 3-16> 포항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	28
<표 3-17> 목포항 국제·연안 여객터미널 항로 현황 .....	30
<표 3-18> 목포항 국제·연안 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	32
<표 3-19> 흑산도항 여객터미널 항로 현황 .....	33

<표 3-20> 흑산도항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	33
<표 3-21> 여수항 연안·엑스포 여객터미널 항로 현황 .....	34
<표 3-22> 여수항 연안·엑스포 여객터미널 이용객수 현황(출항) .....	35
<표 3-23> 완도항 여객터미널 항로 현황 .....	36
<표 3-24> 완도항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	36
<표 3-25> 거문도항 여객터미널 항로 현황 .....	37
<표 3-26> 거문도항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	37
<표 3-27> 통영항 여객터미널 항로 현황 .....	38
<표 3-28> 통영항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함) .....	39
<표 3-29> 부산항 국제·연안 여객터미널 항로 현황 .....	40
<표 3-30> 부산항 국제·연안 여객터미널 이용객수 현황(출항) .....	42
<표 4-1> 터미널별 대지·건물·대합실 면적 및 대합실 수용인원 현황 .....	44
<표 4-2> 터미널별 투입인력 현황 .....	46
<표 4-3> 터미널별 예산지출(위탁운영예산) 현황 .....	48
<표 4-4> 터미널별 운영수입 현황 .....	50
<표 4-5> 터미널별 이용객수 현황 .....	51
<표 4-6> 터미널별 건물 연면적 대비 운영수입(권역별) .....	53
<표 4-7> 터미널별 투입인력 대비 운영수입(권역별) .....	56
<표 4-8> 터미널별 예산지출 대비 운영수입(권역별) .....	58
<표 4-9> 터미널별 건물 연면적 대비 이용객수(권역별) .....	60
<표 4-10> 터미널별 투입인력 대비 이용객수(권역별) .....	62
<표 4-11> 터미널별 예산지출 대비 이용객수(권역별) .....	64

<표 4-12> 터미널별 건물 연면적 대비 운영수입(성격별) .....	66
<표 4-13> 터미널별 투입인력 대비 운영수입(성격별) .....	68
<표 4-14> 터미널별 예산지출 대비 운영수입(성격별) .....	70
<표 4-15> 터미널별 건물 연면적 대비 이용객수(성격별) .....	72
<표 4-16> 터미널별 투입인력 대비 이용객수(성격별) .....	73
<표 4-17> 터미널별 예산지출 대비 이용객수(성격별) .....	75

## <그림 목차>

<그림 3-1> 지역별 여객항로 현황 .....	12
<그림 3-2> 권역별 연안 여객항로 현황 .....	13
<그림 3-3> 여객선 이용객수 및 증감률 추이 .....	15

## Abstract

### *A Study on the Management Efficiency of Coastal Passenger Terminal*

*Lee, Choong Woo*

*Department of Shipping & Port Logistics  
Graduate School of Marine Finance and Logistics  
Korea Maritime And Ocean University*

Coastal passenger routes are gaining in importance due to land and book links, the transport of islands, tourism in island areas, and low-cost major means of moving people and supplies between neighboring countries such as China, Japan and Russia.

As the quality of life has improved recently, including the increase of national income, the spread of a work-life balance culture with balanced work and rest, and the introduction of a five-day workweek, interest in leisure-culture life has increased, and the demand for tourism by the people to the island region has been increasing.

It also expects the demand for tourism to the island area via the coastal

passenger route to increase sharply as demand for tours by the Japanese people using ferries and visits to Korea by the Chinese and Russian nationals.

As a result of such changes in the environment at home and abroad, the importance and need for coastal passenger terminal facilities and services are emerging.

Under these circumstances, it is necessary for an organization (a company) that manages and operates an coastal passenger terminal to manage the coastal passenger terminal efficiently for the rational budget execution of the passenger terminal owner's agency and for the benefit of the passengers' use.

Therefore, this research aims to evaluate and analyze whether coastal passenger terminal management and operation institutions (companies) are efficiently performing profitability-oriented management and public nature-oriented management of passenger terminals, and to present improvement measures to enhance management efficiency.

This study is meaningful in that it was the first to conduct a management efficiency assessment of coastal passenger terminals by establishing efficiency criteria by presenting building floor space, input personnel, input indicators of budget spending, operating income, and output indicators of terminal population.

To achieve the purpose of the research, the research conducted a literature survey through literature and papers on the operation of coastal passenger terminals and utilized statistical data and fact-finding data on the status of coastal passenger terminals. Through this study, the improvement measures are to be studied through the evaluation of the management efficiency of coastal passenger terminals. Based on the operating personnel and operating income of coastal passenger terminals such as Busan Port, Incheon Port and

Yeosu Port, the government aims to draw up improvement measures for efficient management of passenger terminals by comparing and analyzing the management efficiency of passenger terminals by area and personality (international/coastal) Port.

Chapter 1 describes the necessity and purpose of this study, the method of study and the organization of it as an introduction.

Chapter 2 examined the significance of coastal passenger terminals based on literature surveys and other prior studies as a theoretical background, and considered the operation methods of coastal passenger terminal management and prior research.

Chapter 3 looked at the general status of the coastal passenger terminal, such as the main route, number of passengers, and arranged the details of each of the 21 coastal passenger terminals.

Chapter 4 analyzes the efficiency of management of coastal passenger terminals by surveying data on floor area, input personnel, and budget expenditure of coastal passenger terminals as input indicators, and data on operation income and terminal usage as output indicators. And based on the evaluation of the management efficiency of the coastal passenger terminal, problems by terminal were analyzed and measures to improve management efficiency were proposed.

As a conclusion of this paper, Chapter 5 summarizes the results of the study and presents the limitations of the study and the future direction of study.

# 제1장 서론

## 제1절 연구의 필요성 및 목적

연안 해운은 일반적으로 국내의 항만 간 여객 및 화물을 해상으로 운송하는 사업을 의미하며, 정부의 정책 우선순위에서 해운 기능이 화물의 운송에 초점이 맞춰져 상대적으로 연안 여객에는 관심 사항이 후순위였다. 이는 연안 여객 운송의 운송수단별 투자예산 및 수송분담률이 전체 대비 0.2%(한국교통연구원, 2007)에 불과하기 때문인 것도 하나의 이유일 것이다(김운수, 2018).

국내의 연안 여객운송은 대부분 도서지역과 내륙지역 또는 도서지역과 도서지역을 연결하는 운송 형태이며, 제주도를 제외한 도서지역의 교통수단은 연안 여객선이 유일하다. 그렇기 때문에 연안 여객은 교통수단으로써 중요한 역할을 담당하고 있다. 또한, 최근 연안 여객운송에 관한 정부의 관심이 높아지고 있다. 이는 해양영토에 대한 관심의 일환이며, 도서지역 관리 강화를 위한 다양한 방안을 추진하고 있기 때문이다. 도서지역(섬)은 해양주권 강화라는 측면에서 지정학적으로 중요한 영토이며, 해양 관련 자원(생태, 관광 등)을 이용하는 거점공간으로도 역할의 중요성이 더해지고 있다(김운수, 2018).

다시 말해, 연안 여객항로는 육지와 도서의 연결, 도서민의 수송, 섬지역 관광, 중국, 일본 러시아 등 인접 국가 간의 사람 및 물자 이동의 저렴한 비용의 주요 수단 등 다양한 이유로 중요성이 높아지고 있다.

최근 국민소득의 증대, 일과 휴식이 균형 잡힌 워라벨(Work-life balance) 문화의 확산, 주 5일제 도입 등 삶의 질이 향상됨에 따라 여가문화생활인 여행에 대한 관심이 높아졌으며, 이에 섬지역에 대한 우리 국민의 관광 수요 증가하고 있다.

특히 해양 여가활동과 관광은 소득수준이 높아짐에 따라 성장하는 선진국형 관광산업으로 향후 2020년까지 국내여행 이동총량 비중의 60%인 406백만일, 2023년에는 국내여행 이동총량 대비 65%의 497백만일에 이를 것으로 전망하

고 있다(한국해양수산개발원, 2013). 이처럼 해양 관광에 관한 수요가 증가함과 동시에 도서 관광에 대한 수요도 함께 증가하면서 해상 교통 이용수요도 함께 증가하고 있다. 2007년 이후 10년간 연안여객선을 이용한 일반인이 46.8% 증가하였고, 2017년 기준 연안여객선 이용객 1,319만 명 중 일반인의 비중은 78%를 차지하였다(김운수, 2018).

또한, 페리를 이용한 일본 국민의 관광수요와 중국 및 러시아 국민의 한국 방문 수요가 증가함에 따라 연안 여객항로를 통한 섬지역에 대한 관광 수요가 가파르게 증가할 것으로 예상하고 있다.

이처럼 국내외적 환경 변화로 인한 연안 여객터미널 이용객수가 증가함에 따라 연안 여객터미널 시설 및 서비스에 대한 중요성과 필요성이 대두되고 있다.

이러한 상황에서 여객터미널 소유기관의 합리적 예산집행과 여객터미널 이용자의 이용편익을 위해 연안 여객터미널을 관리·운영하는 기관(업체)이 효율적으로 연안 여객터미널을 경영할 필요가 있다.

따라서, 본 연구에서는 연안 여객터미널 관리·운영기관(업체)이 수익성 중심의 경영 및 여객터미널 공공성 중심의 경영을 효율적으로 하고 있는지에 대한 평가 및 분석을 하고, 이를 통해 경영 효율성 제고를 위한 개선방안을 제시하고자 한다.

본 연구는 경영 효율성 평가를 위한 지표로써 건물 연면적, 투입인력, 예산지출의 투입지표 및 운영수입, 터미널 이용객수의 산출지표를 제시하고 효율성 기준을 설정하여 연안 여객터미널에 대한 경영 효율성 평가를 최초로 실시하였다는 점에서 의의를 가진다.

## 제2절 연구의 방법 및 범위

연구목적 달성을 위해 본 연구에서는 연안 여객터미널 운영과 관련한 문헌 및 논문을 통한 문헌조사를 실시하였으며, 연안 여객터미널 현황에 관한 통계자료 및 실태조사 자료를 활용하였다. 이를 통해 연안 여객터미널의 경영 효율성 평가를 통한 개선방안에 대하여 연구하고자 한다. 부산항, 인천항, 여수항

등 연안 여객터미널의 운영인력 및 운영수입을 기초로 하여, 권역별 및 성격별 (국제/연안) 여객터미널의 경영 효율성을 비교 및 분석하여 여객터미널의 효율적 경영을 위한 개선방안을 도출하고자 한다.

본 논문은 다음과 같이 전체 5개의 장으로 구성되어 있다.

제1장은 서론으로서 본 연구의 필요성 및 목적과 연구방법 그리고 구성에 대해서 기술하였다.

제2장은 이론적 배경으로서 문헌조사, 기타 선행연구들을 바탕으로 연안 여객터미널의 의의를 살펴보고, 연안 여객터미널 관리 운영 방식 그리고 선행연구에 대하여 고찰하였다.

제3장은 연안 여객터미널 현황으로서 연안 여객터미널의 주요 항로, 이용객수 등 전반적인 현황에 대해서 살펴보고, 21개 연안 여객터미널별 세부현황을 정리하였다.

제4장에서는 연안 여객터미널 경영 효율성 평가 및 개선방안으로서 연안 여객터미널의 건물 연면적, 투입인력, 예산지출은 투입지표로써, 운영수입, 터미널 이용객수는 산출지표로써 자료를 조사하여 연안 여객터미널의 경영 효율성을 분석하였다. 그리고 연안 여객터미널의 경영 효율성 평가를 바탕으로 터미널별 문제점을 분석하고, 경영 효율성 개선방안을 제시하였다.

제5장은 본 논문의 결론으로서, 연구 결과에 대하여 요약했으며 본 연구의 한계 및 향후 연구방향을 제시하였다.

## 제2장 이론적 배경

### 제1절 연안 여객터미널의 의의

#### 1. 연안 여객터미널 개념

여객터미널이란 여객선이 정박할 부두와 여객선을 이용할 승객들을 위한 대합실과 입출국장, 매표소 등을 갖추고 있는 시설로써 여객선의 기종점이 되는 곳을 말한다. 여객선을 안전하게 매어두고, 상시적으로 여객이 타고 내리거나 화물을 싣고 내릴 수 있게 한 시설과 여객편의 시설을 말하는 것으로써, 「항만법」에서 말하는 국내항 간을 운항하는 선박이 입항·출항하는 항만인 “연안”에 위치하고 있는 여객선의 접안장소를 연안 여객터미널이라고 한다. 연안항로의 수와 규모가 있다면 여객터미널에는 대합실, 매표소 뿐만 아니라 고객편의를 위한 음식점, 약국, 화장실, 주차장 등 다양한 편의시설이 있는 반면, 연안항로의 수와 규모가 작다면 기종점이라고 하여도 터미널을 갖추지 않고, 선착장과 매표소 정도만 갖춘 버스정류장급의 시설로 여객선이 운항되는 여객터미널도 있다.

#### 2. 연안 여객터미널 기능

여객터미널은 이용객의 편리성과 안전성이 중요시되므로 건물의 기능적인 면이 우선시된다. 여객선 이용객을 단위시간 내에 효율적이고 경제적으로 처리하기 위하여 여객터미널의 각 기능들은 상호 연결된 과정에 의해 운영되어야 한다. 수하물과 여객선 이용객을 처리하기 위하여 편의기능과 사무기능, 이동 및 대기기능, 수속기능 등의 기본 기능으로 구분할 수 있다(중성, 2008).

여객터미널은 크게 여객선 이용객 수송기능(C.I.Q.), 여객선 이용객 이동 및 대기기능, 관리 및 사무기능, 서비스기능, 기타기능으로 나눌 수 있다. 먼저, 여객선 이용객 수송기능(C.I.Q)은 여객선 수속을 하기 위한 기능으로서 가장 중요한 기능이다. 이러한 기능은 각 여객터미널의 특성을 잘 나타내며, 문화적·사회

적·지역적인 배경에 따라 다르나 기본적으로는 대체로 유사하다. 두 번째, 여객선 이용객 이동 및 대기기능은 여객선 이용객이 터미널 내에서 이동하거나 대기하는 기능으로서 각 여객터미널별로 변수가 많다. 세 번째, 사무 및 관리기능은 여객터미널의 운영 및 관리에 필요한 직원의 사무와 편리를 도모하는 기능으로서 각 터미널에서는 이를 별도의 공간으로 분리하여 운영하기도 한다. 네 번째, 서비스기능은 대기 및 휴식을 하는 여객선 이용객을 위한 쇼핑, 휴식, 오락 등을 제공하는 기능으로써 휴게실, 상점, 식당 등 편의시설이 있다. 마지막으로 기타기능은 화물의 적재 및 하역, 설비 등을 위한 기능이다(하태원, 2011).

## 제2절 연안 여객터미널 관리 운영

### 1. 연안 여객터미널의 관리 운영 주체

<표 2-1>과 같이 국내 84개의 국제·연안 여객터미널이 있다. 이 중에서 국가관리 항만 및 일부 지방관리 무역항 소재 터미널 14개소는 국가(정부)에서, 22개소는 지방자치단체에서, 8개소는 항만공사(PA)에서, 나머지 20개소는 수협·선사·어촌계 등에서 관리·운영하고 있다.

<표 2-1> 전국 여객터미널 관리주체 현황

(2019. 기준)

구분	소계	관리주체				비고 (국가관리 터미널)
		국가	지자체	항만공사	기타	
국제 여객터미널	10	4	2	4	-	대산, 동해, 군산, 속초
연안 여객터미널	74	10	20	4	20	군산, 목포2, 포항, 울릉, 용기포, 거문도, 흑산도, 완도, 통영

\* 수협·선사·어촌계 등이 설치·운영하는 간이터미널 포함

자료: 해양수산부, 2018, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구

1962년도 이전까지 영세업자들이 선박을 보유하기만 하면 연안 여객선 운항 사업을 할 수 있었다. 따라서, 대부분의 기항지에는 갖춰지지 않은 대합실이 즐비하였다. 당시, 교통부는 이러한 문제점을 해소하기 위하여 1962년 3월에 한국해운조합을 발족하였으며, 연안여객 공동대합실을 건립하여 운영토록 하였다. 이에, 1962년 9월에 인천항 연안여객 공동대합실을 신축 개관하는 것을 시작으로 군산항, 목포항에 연안여객 공동대합실을 개관하였다. 1977년 7월 제주항 제1호 여객터미널을 해운항만청으로부터 운영관리를 위임받기 시작하여 부산항 여객터미널 등을 위임받았다. 연안 여객선 종합여객터미널을 효율적으로 관리·운영하기 위하여 1982년 5월 해양항만청 예규로써 「연안여객선종합여객터미널관리운영규정」을 제정하여 한국해운조합의 여객터미널 관리에 근거를 두었다. 하지만, 법적근거 없이 운용되고 있고, 여객터미널 관리에 관한 필요한 사항은 여객터미널 위탁관리자와 계약체결을 정하기 때문에 예규가 불필요함으로써 2008년 9월에 폐지하였다.

2004년 1월, 정부는 급변하는 국제물류환경과 점점 치열해지는 동북아시아 국가들의 허브 항만(Hub-Port) 경쟁에서 뒤쳐지지 않기 위해서 항만시설의 개발 및 운영·관리에 관한 업무를 전문적으로 수행하는 항만공사제를 도입하였으며, 이에 부산항만공사가 출범하였다. 부산항만공사는 「항만공사법」 제8조제1호에서 해당하는 ‘여객터미널 등 항만의 관리·운영에 관한 사업’을 수행함에 따라, 부산항 국제·연안 여객터미널 관리권을 가지게 되었다. 또한, 2005년 7월에는 동 이유로 인천항만공사가 출범하였으며, 인천항 국제·연안 여객터미널 관리권을 가지게 되었다. 2011년 8월, 여수광양항만공사가 출범하였음에도 불구하고, 여수항 연안·엑스포 여객터미널은 정부(여수지방해양수산청)에서 관리하였다. 2019년 1월부터 여수광양항만공사가 여수항 연안·엑스포 여객터미널에 관한 관리권을 정부(여수지방해양수산청)로부터 이양받았다.

2006년 7월에는 제주도특별자치도가 출범함에 따라 부산항 및 인천항과 같이 제주항에 관한 터미널 관리권을 정부로부터 이양받았으며, 2010년에는 지방자치단체가 항만법 시행령 개정(2019.12.)으로 29개 무역항 중에 국가관리항을 제외한 15개 지방관리항과 25개 연안항 내 여객터미널에 관한 권한을 위

임받아 관리·운영하였다.

## 2. 연안 여객터미널 위탁관리

여객터미널의 효율적 운영·관리를 위하여 정부, 지방자치단체, 항만공사(PA)는 업체를 선정하여 위탁관리를 맡기고 있다.

<표 2-2>와 같이 정부는 21개 터미널 중 대부분(약 52%) 11개 터미널의 위탁운영을 한국해운조합과 지역별로 다른 여러 공동수급업체에게 맡겼으며, 대산항과 용기포항 여객터미널은 (사)인천항시설관리센터에 맡겼다. 동해항 국제 여객터미널은 정부(동해지방해양수산청)에서 직접 관리한다.(해양수산부, 2018, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구)

또한, 부산·인천·여수광양항만공사는 「항만공사법」 제8조제1호에서 해당하는 부산항 국제·연안 여객터미널, 인천항 국제·연안 여객터미널, 여수항 연안·엑스포 여객터미널 등 관리·운영에 관한 사업을 「항만공사법」 제29조의3에 해당하는 대상 중 각각 (사)부산항시설관리센터, (사)인천항시설관리센터, 여수광양항만관리(주)에 위탁하고 있다.

위탁업무의 범위는 계약에 따라 상이할 수도 있으나, 통상적으로 여객터미널 시설물의 유지관리 및 운영, 여객터미널 시설 장비의 유지관리 및 운영, 여객터미널 건축물·전기·기계·통신설비 등의 점검 및 유지 보수, 여객터미널 내·외부 승선 통로 및 여객선 부두의 유지관리, 여객터미널 이용객 출입 관리 홍보·운항 정보 안내 등 서비스 제공 및 질서유지, 여객의 승선권 확인업무, 여객터미널 부설 주차장의 관리 및 주차요금 징수 대행 및 납부 등의 관리, 여객터미널 이용료 징수 대행 및 납부 등의 관리, 기타 질서유지, 방역 등 여객터미널 운영에 필요한 사항 등을 포함한다(해양수산부, 2018, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구).

〈표 2-2〉 전국 여객터미널 운영 현황

관리 주체	터미널	위탁운영 계약주체	주계약업체	공동수급업체	
무역항 (국가관리)	동해(국제)	동해지방해양수산청	원주기공		
	부산	국제	부산항만공사	(사)부산항시설관리센터	
		연안			
	대산(국제)	대산지방해양수산청	(사)인천항시설관리센터		
	인천	제1국제			
		제2국제			
	연안	인천항만공사			
	여수	연안	여수광양항만공사	여수광양항만관리(주)	
		엑스포			
	군산	국제	군산지방해양수산청	한국해운조합	유정공사
연안					
목포	제1국제	목포지방해양수산청	(주)유달종합관리		
	연안				
포항	포항지방해양수산청	대산개발			
무역항 (지방관리)	속초(국제)	강원 환동해본부	(주)휴비즈		
	완도	전남 해양수산국 해양항만과	(주)재성		
	통영	경남 항만관리사업소	공동수급 3개업체		
연안항 (국가관리)	용기포	인천지방해양수산청	(사)인천항시설관리센터		에이스휴먼
	거문도	여수지방해양수산청	한국해운조합		(주)케이앤비이
	흑산도	목포지방해양수산청		(주)유달종합관리	
	울릉도(사동)	포항지방해양수산청		대산개발	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), 재정리.

### 제3절 연안 여객터미널에 대한 선행연구

지금까지 해운항만분야에서는 여객터미널 경영 효율성에 관한 연구보다는 컨테이너 선사, 컨테이너 터미널 운영사 등 항만의 물동량과 관련한 분야에서의 연구가 활발히 이루어져 왔다.

그럼에도 불구하고, 육지와 도서 연결, 도서민 수송, 섬지역 관광수요 증가, 중국, 일본 러시아 등 인접 국가 간의 사람 및 물자 이동의 저렴한 비용 주요 수단 등의 이유로 연안 여객에 대한 중요성이 높아짐에 따라, 해양수산부 및 항만공사(PA)에서 터미널의 효율적인 관리 운영방안을 위하여 용역을 실시하는 등 지속적으로 여객터미널에 관한 연구가 있었으며, 국제 및 연안 여객터미널과 관련한 연구가 다수 있었다.

김규진(2003)은 국제 해상여객 및 관광객의 증가에도 불구하고 전국 항만의 국제 해상여객터미널은 대부분 시설이 협소하고 노후화되었으며, 소유와 관리 운영 주체의 다원화로 인해 종합적이고 체계적인 관리 운영이 어렵다고 언급하였다. 따라서, 종합적이고 체계적인 관리를 위하여 전문조직으로서 공기업 형태인 “공단”을 설립 방안과 경영기반 조성 방안을 제시함으로써 그 당위성과 기대효과를 충분할 것으로 기대하였다.

가재경(2005)은 연안 여객터미널의 효율적인 관리 운영을 위하여 터미널 건립 계획 단계부터 해당 지역의 도서 현황과 이용객 추이, 투입 여객 선종 등의 변화와 해당지자체 또는 국가의 국토개발계획에 의한 연육·연도 사업 시행 계획 등의 환경변화를 사전 면밀히 검토함이 필요하다고 주장하였다. 또한, 연안 여객터미널 건립 및 관리 운영상의 문제점을 도출하여 효율적 건립과 관리 운영 방안을 제시하였다.

오윤경(2013)은 연안 여객터미널 이용객의 행동으로부터 나타나는 이용객 동선과 이동공간 구성요소 간 관계에 초점을 두고, 이용객 요구와 상호 대응하는 이동공간별 구성 지침을 제안하였다. 다시 말해, 이용객의 행동을 유도하여 방향을 제시하고, 이동공간의 동선체계에 연속적인 질서를 부여하도록 하는 계획을 제시

하였다.

김중엽(2015)은 국제 여객터미널의 공간 위상학적 특성과 국제 여객터미널 사인에 대한 이용객의 공간 인지와의 관계를 실태조사와 설문조사를 통해 부산항 국제 여객터미널과 하카타 국제 여객터미널의 특성과 방문객의 이용 실태 및 문제점을 분석하였다.

임광수(2018)은 2015년 개장한 부산항 국제 여객터미널 서비스 품질 요소의 특성들이 고객만족에 미치는 영향을 비교 분석하였으며, 충성고객을 확보하기 위한 다양한 교육훈련 프로그램 개발, 물리적 환경품질의 지속적인 유지 등의 부산항 국제 여객터미널의 서비스 전략 방향을 제시하였다.

김재경(2018)은 4차 산업혁명 기술인 IoT 기반 기술을 국제 여객터미널에 접목하여 현재 여객터미널 관리상의 문제점을 진단하고 IoT 기반 모니터링시스템 운영모델을 제안하였다.

해양수산부(2018)의 보고서에서는 현재 연안 여객터미널 위탁 관리 운영에 대한 현황 및 위탁운영체계에 대한 한계 및 문제점을 분석하고, 여객터미널 위탁관리 용역사업에 대한 개선방안을 도출하였다.

### 제3장 연안 여객터미널 현황

#### 제1절 연안 여객터미널 항로 및 이용객수

##### 1. 연안 여객항로 현황

연안 여객선은 아래의 <표 3-1>과 <표 3-2>와 같이 총 107개 항로로 운영 중이며, 민간이 운영하는 일반항로는 85개 항로로서 142척의 여객선이 운항하고 있다. 서해권은 인천-백령/연평 등 서해 5도를 중심으로 하는 장거리 항로와 강화, 덕적, 대산, 군산 등 지역의 중·단거리 관광항로로 형성되어 있다. 서남해권은 목포-제주 등 일부 장거리 관광항로가 있으나, 대부분은 도서민 운송 중심의 소규모 항로로 구성되어 있으며, 전체 일반 항로의 60%를 차지하고 있다. 동남해권은 부산-제주의 장거리 관광항로와 통영 지역을 중심으로 하는 중·단거리 관광항로로 구성되어 있다. 동해권은 포항/강릉~울릉 등 울릉도와 육지를 연결하는 장거리 항로만으로 형성되어 있다. 보조항로는 수요부족으로 민간 운영이 곤란한 항로로서 총 27개 항로에서 26척이 운항 중이며, 소형 차도선이 다수 기항하는 방식으로 운항하고 있다.

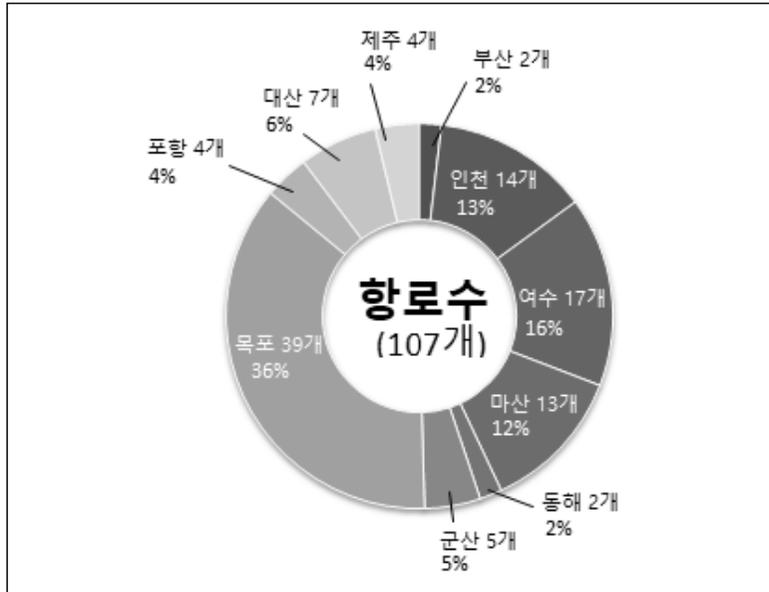
<표 3-1> 전국 여객항로 현황

(2017.12.31.기준)

구분	항로수			척수			업체수
	계	일반항로	보조항로	계	일반항로	보조항로	
계	107	80	27	168	142	26	67(58)

\* 업체수( ): 중복업체 제외 업체수

자료: 한국해운조합, 2018년도 연안여객선 업체 현황.

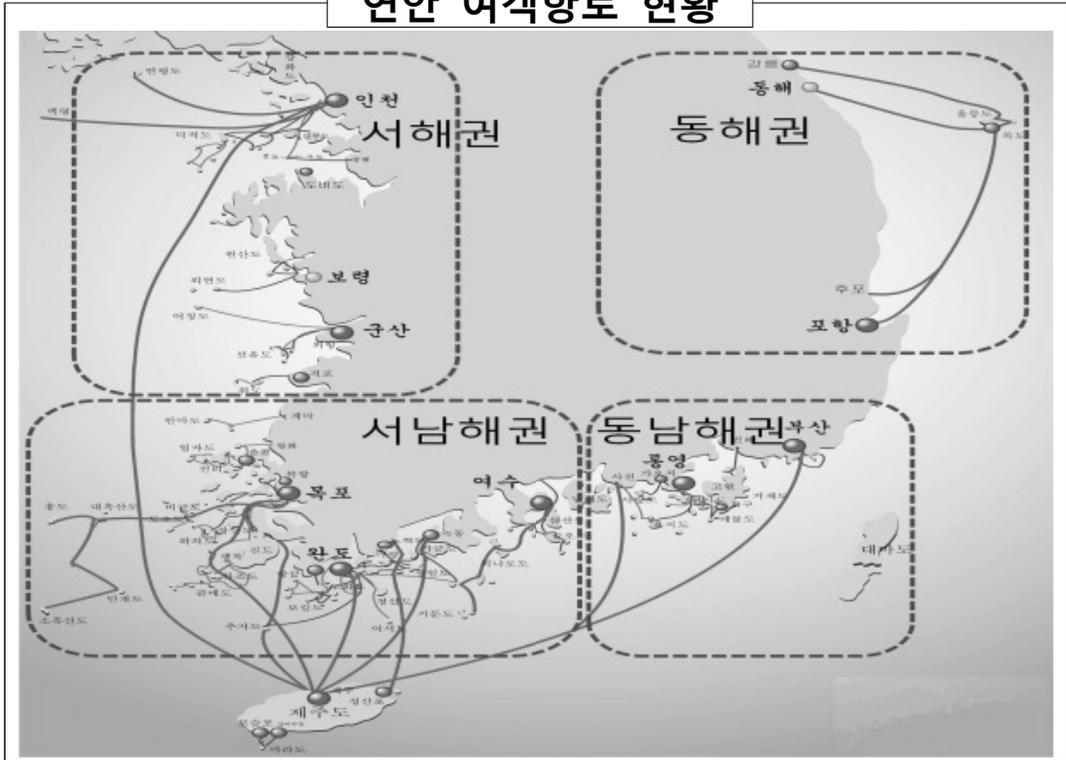


〈그림 3-1〉 지역별 여객항로 현황

자료: 한국해운조합, 2018년도 연안여객선 업체 현황.

항로의 특성상 민간 주도의 수익성 위주의 면허 발급이 계속되면서 항로가 중복되고 복잡화되었으며, 비효율적인 해상교통망이 구축되었다. 여객선 기항지의 경우, 주요 거점은 물론 중간기항지에 대한 투자가 부족하여 접안시설 등 기본시설이 낙후가 심화되었다. 장거리 항로는 카페리 및 초쾌속선 등이 관광객 위주로 운항하며, 항로별 2~3개의 선사가 경쟁 중에 있다. 중·단거리 항로는 차도선 및 일반선이 도서민과 관광객을 수송하고 있으며 근거리·다기항 개념으로 운항하고 있으며, 1개의 선사가 독점적으로 항로를 운영하고 있다. 보조항로는 수적으로는 큰 변화가 없으나, 일반항로는 연륙교 건설 등으로 인하여 줄어들고 있는 추세를 보이고 있어 일반이용객 유치를 위한 방안이 필요하다.

## 연안 여객항로 현황



〈그림 3-2〉 권역별 연안 여객항로 현황

자료: 해양수산부, 2016, 제1차 연안여객선 현대화계획.

### 2. 연안 여객터미널 이용객수

〈표 3-2〉와 〈그림 3-3〉에서 보는 것과 같이 연안 여객선 이용객 수송실적은 1998년 8,277천명에서 지속적인 증가추세를 이어오다 2013년에는 1998년 대비 약 94%가 증가한 16,062천명을 기록하였다. 도서인구가 감소함에도 불구하고 연안 여객선 이용객의 수송실적이 증가하는 것은 국민소득향상과 주5일 근무제에 따른 해양 관광수요 증가에 기인한 것으로 보인다. 2014년에는 세월호 사고 여파로 전년 대비 약 11%가 감소한 14,271천명을 기록하였으며, 연안여객선 안전관리 혁신대책 추진 등으로 여객선 안전관리가 강화되어 2015

년에는 전년 대비 약 7.8%로 일부 회복되어 15,380천명을 기록하였다. 2016년과 2017년에는 각각 0.3%, 3%로 증가하여 15,423명, 16,910천명을 기록하였다. 하지만, 2018년도에는 2014년도 수준으로 전년 대비 약 13%가 감소한 14,625천명을 기록하였다. 2018년도 인천항의 경우 여객선 운임 지원과 섬 관광 활성화 정책 등에 힘입어 연안 여객선 이용객이 증가한 반면, 감소한 이유를 살펴보자면 목포와 완도권역의 연안항은 연도교가 건립되어 연안 여객선 이용객 이용객이 감소하였으며, 제주항의 경우 관광객 감소와 기상악화 등의 영향으로 여객선 운항실적이 저조한 이유로 감소하였으며, 부산항의 경우 선박의 노후화로 인한 선박 교체에 따른 운행 중지 등의 이유로 감소함에 따라 2018년도 연안 여객선 이용객 이용객수가 감소하였다.

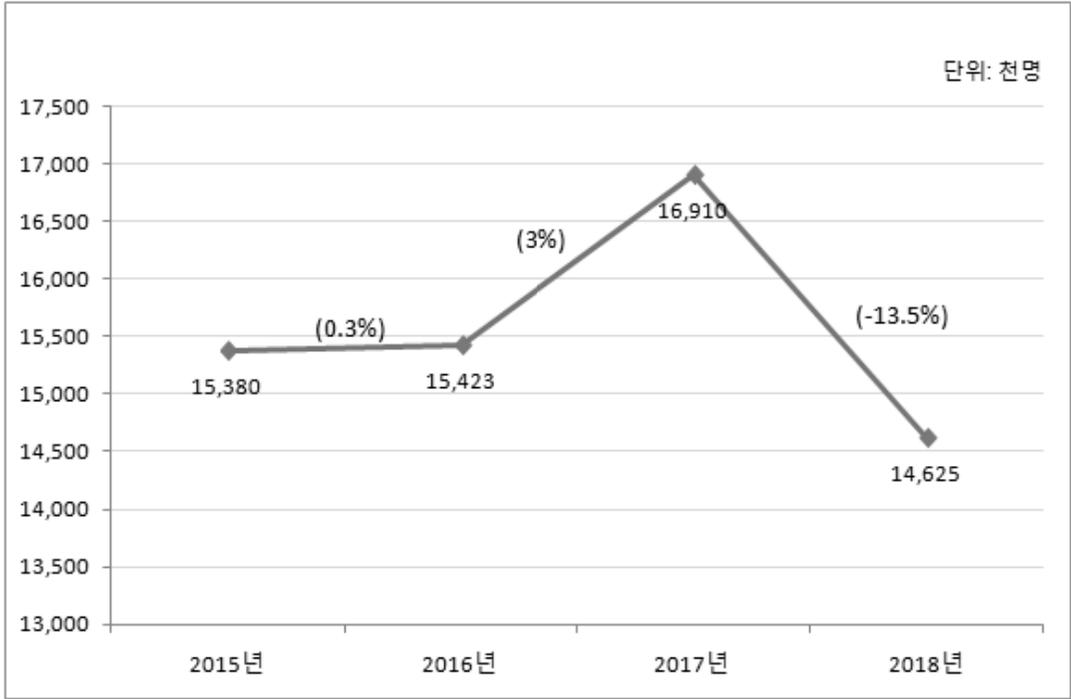
앞으로 해양관광 레저 인구 증가와 도서민 운임지원 등으로 여객선 이용실적은 지속적으로 증가할 전망이다. 또한, 최근 외국여행객의 국내유입 등으로 인하여 수송실적은 꾸준히 증가 전망이며, 2006년 3월부터 도서민에 대한 여객선 운임지원제도 시행 이후 도서지역과 내륙간 수송빈도가 증가되어 여객선 이용객은 앞으로도 더욱 증가될 것으로 전망된다(e-나라지표, 국내여객수송실적).

〈표 3-2〉 연도별 여객선 이용객수 및 증감률 현황

(단위: 천명, %)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
이용객수	14,162	14,868	14,308	14,266	14,537	16,062	14,271	15,380	15,423	16,910	14,625
증감률	121	49	-3.8	-0.3	1.9	10.4	-11.2	7.8	0.3	3	-13.5

자료: e-나라지표, 국내여객수송실적(2008~2017), 선박안전기술공단, 연안여객선 수송실적(2018), 재정리.



〈그림 3-3〉 여객선 이용객수 및 증감률 추이

연도별 연안 여객선을 이용한 이용자별 현황을 살펴본다면, <표 3-3>과 같이 2018년 기준 일반이용객이 11,012천명, 도서민이 3,614천명으로 전체 이용객 대비 일반이용객이 약 75%를 차지하였다. 연안 여객선 이용객의 증가는 주로 일반이용객의 이용실적 증가하였기 때문이며, 해양관광객의 지속적 증가가 원인인 것으로 판단된다.

〈표 3-3〉 연도별 여객선 일반 이용객 및 도서민 수송 현황

(단위: 천명)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
일반이용객	10,419	11,166	10,813	10,684	10,951	12,553	10,659	11,677	11,723	13,194	11,012
도서민	3,747	3,702	3,495	3,581	3,586	3,509	3,612	3,704	3,670	3,716	3,614

자료: e-나라지표, 국내여객수송실적(2008~2017), 선박안전기술공단, 연안여객선 수송실적(2018), 재정리.

또한, 연안 여객선을 이용한 지역별 현황을 살펴본다면, <표 3-4>와 같이 목포지부가 전체 중 약 25%의 비중을 차지하고 있다. 이는 목포권역이 많은 도서지역으로 이루어졌기 때문에 일반이용객의 관광 및 도서민의 도서지역과 내륙간 이동을 위하여 여객선을 이용하기 때문인 것으로 판단된다.

<표 3-4> 지역별 연안 여객선 일반 이용객 및 도서민 수송 현황

(단위: 명)

지부	2017년도 계			2018년도 계		
	합계	일반이용객	도서민	합계	일반이용객	도서민
부산지부	58,062	58,062	-	18,879	18,879	-
인천지부	1,471,731	1,078,891	392,840	1,409,570	1,021,032	388,538
목포지부	4,166,674	2,836,681	1,329,993	3,765,663	2,427,283	1,338,380
여수지부	2,287,705	1,960,299	327,406	1,979,602	1,663,389	316,213
제주지부	2,112,974	2,037,498	75,476	1,566,178	1,491,583	74,595
전북지부	279,752	206,211	73,541	224,756	155,574	69,182
완도지부	2,652,754	1,702,415	950,339	2,238,620	1,366,094	572,526
통영지부	2,310,714	2,020,670	290,044	1,902,290	1,619,946	282,344
경북지부	628,199	528,971	99,228	613,880	516,556	97,324
강원지부	374,848	368,980	5,868	420,043	413,494	6,549
보령지부	566,448	395,670	170,778	486,003	318,100	168,903
합 계	16,909,861	13,194,348	3,715,513	14,625,484	11,011,930	3,613,554

자료: 한국해운조합, 연안해운통계연보(2018).

## 제2절 연안 여객터미널별 현황

### 1. 인천항 국제·연안 여객터미널

인천항 국제 여객터미널은 내항과 외항에 2개소가 있으며, 한·중 항로 국제여객선 10척을 수용하고 있다.

제1국제 여객터미널은 인천광역시 중구 연안부두로 88에 위치하고 있으며, 지하1~지상4층 철골 철근 콘크리트 건물로 대지 면적 34,888㎡, 건물 연면적 25,588㎡, 수용인원 6,609명의 대합실 면적 3,565㎡, 차량 305대가 주차 가능한 지상1~지상3층 주차장 면적 3,984㎡의 시설을 가지고 있다. 3개의 선석이 있으며, 선석길이는 687m이며, 수심 깊이는 7~9m이다. 다렌, 단둥, 옌타이, 스텐다오, 잉커우, 친황당오 6개 항로를 운영하고 있다.

제2국제 여객터미널은 1988년 서울올림픽경기 때 구소련 선수들의 입·출국 수속을 위하여 건립하였던 건물이다. 이후 1990년 9월 15일 한·중 항로를 개설하면서 터미널시설을 보강하여 사용해 오다가 2001년 8월 21일 민간자본 유치로 터미널 공사를 착공하여 2002년 4월 8일부터 임시로 개장하여 사용하고 있으며, 주변 정비 공사를 마무리하여 2002년 5월 28일 준공하여 현재까지 사용 중에 있다. 제2국제 여객터미널은 인천광역시 중구 인중로 147에 위치하고 있으며, 지상 2층 철골 철근 콘크리트 건물로 대지 면적 40,792㎡, 건물 연면적 11,257㎡, 3,040명이 수용 가능한 대합실 면적 1,640㎡, 차량 262대가 주차 가능한 지상 주차장 면적 3,943㎡의 시설을 가지고 있다. 4개의 선석이 있으며, 선석길이는 677m이며, 수심 깊이는 8~10m이다. 웨이하이, 칭다오, 톈진, 렌윈강 등 4개 항로를 운영하고 있다(심기섭 외 3, 2007).

연안 여객터미널은 인천광역시 중구 연안부두로 70에 위치하고 있으며, 지하 1~지상3층 철골 철근 콘크리트 건물로 대지 면적 13,014㎡, 건물 연면적 2,507㎡, 2,600명이 수용 가능한 대합실 면적 1,402㎡, 차량 265대가 주차 가능한 지상 주차장 면적 3,376㎡의 시설을 가지고 있다. 함선·부잔교 14기로 9척 동시접안이 가능하며, 수심 깊이는 11m이다. 일반 4개 항로(백령, 연평, 덕적, 이작) 및

보조 1개 항로(풍도·육도)를 운영하고 있다.

인천항 국제·연안 여객터미널은 인천항만공사가 관리주체이며, 터미널의 운영 관리는 (사)인천항시설관리센터에서 실시하고 있다.

인천항 국제·연안 여객터미널은 <표 3-5>와 같이 인천항-중국 간 다수의 항로 및 인천 도서지역을 운항하는 여객선을 두고 있다.

<표 3-5> 인천항 국제·연안 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	
인천항 국제	인천	잉커우 (중국)	자정향호 (범영훼리)	카페리 (17노트)	12,304G/T (394명)	675km (24:00)
		진황도 (중국)	신옥금향호 (진인해운)	카페리 (20노트)	12,304G/T (376명)	643km (21:00)
		연태 (중국)	향설란호 (한중훼리)	카페리 (20노트)	16,071G/T (392명)	429km (15:00)
		대련 (중국)	비룡호 (대인훼리)	카페리 (24.3노트)	12,365G/T (510명)	469km (17:00)
		석도 (중국)	화동명주Ⅷ (화동해운)	카페리 (20.5노트)	35,092G/T (1,500명)	354km (14:00)
		단동 (중국)	동방명주Ⅵ (단동훼리)	카페리 (25.5노트)	16,537G/T (800명)	457km (14:00)
		위해 (중국)	뉴골든브릿지Ⅶ (위동향운)	카페리 (25노트)	30,322G/T (724명)	383km (14:00)
		청도 (중국)	뉴골든브릿지Ⅴ (위동향운)	카페리 (25노트)	29,554G/T (660명)	543km (14:00)
		천진 (중국)	천인호 (진천훼리)	카페리 (23노트)	26,463G/T (800명)	740km (26:00)
		연운 (중국)	하모니원강 (연운항훼리(주))	카페리 (18.5노트)	35,187G/T (1,080명)	632km (24:00)
		인천항 연안	인천	백령도	하모니플라워호 (주에이치해운)	쾌속카페리 (40노트)
코리아킹 (고려고속훼리(주))	초쾌속선 (40노트)				534G/T (449명)	

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
인천항 연안	인천	백령도	웅진훼미리 (고려고속훼리㈜)	쾌속선 (26노트)	452G/T (354명)	222km (04:00)
		대이작	대부고속페리호 (유)대부해운)	차도선 (16노트)	592G/T (600명)	44km (02:10)
		풍·육도	서해누리호 (유)대부해운)	차도선 (12노트)	106G/T (93명)	43km (05:30)
		소연평	코리아스타 (고려고속훼리㈜)	쾌속선 (35노트)	534G/T (449명)	107km (02:00)
			플라잉카페리 (고려고속훼리㈜)	쾌속선 (33노트)	452G/T (411명)	
		소야도	코리아피스 (고려고속훼리㈜)	쾌속선 (33노트)	302G/T (336명)	-
			코리아익스프레스 카페리 (고려고속훼리㈜)	차도선 (20노트)	903G/T (694명)	45km (01:40)
			코리아나 (고려고속훼리㈜)	여객선 (28노트)	226G/T (288명)	45km (01:05)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018).

〈표 3-6〉 인천항 국제·연안 여객터미널 항로 현황(출항)

(단위: 명)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용 객수	제1구체	-	-	577,487	614,054	497,182	584,617	352,519
	제2구체	-	-	340,950	353,582	316,227	335,774	247,846
	연안	-	-	1,063,230	838,922	841,577	868,654	942,083

자료: (사)인천항시설관리센터 내부자료.

인천항 국제 여객터미널 이용객수는 <표 3-6>과 같이 국내외 관광객의 수요가 증가함에 따라 점차적으로 증가하고 있다. 2016년은 인천-중국 간 이용객수가 92만명인 반면, 2017년은 사드사건으로 인해 60만명으로 30%정도 감소하였다. 인천항 연안 여객터미널은 관광수요 증가 및 도서민의 이용으로 인

하여 이용객수가 증가하고 있다.

## 2. 용기포항 여객터미널

용기포항 여객터미널은 북한의 장산곶 남쪽 휴전선 바로 아래(인천 옹진군 백령면 진촌리)에 위치하고 있는 백령도 내에 있는 여객터미널로서, 대지 면적 4,356㎡, 건물 연면적 802㎡, 450명이 수용 가능한 대합실 면적 354㎡, 차량 52대가 주차 가능한 무료 주차장의 시설을 가지고 있다.

용기포항 여객터미널은 정부(인천지방해양수산청)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 (사)인천항시설관리센터와 에이스휴먼에서 실시하고 있다.

용기포항 여객터미널은 <표 3-7>과 같이 (주)에이치해운과 고려고속훼리(주)가 백령도항-인천항 간을 운항하는 여객선을 두고 있다.

<표 3-7> 용기포항 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
용기포항	백령	인천	하모니플라워호 (주)에이치해운)	쾌속카페리 (40노트)	2,017G/T (544명)	222km (04:00)
			코리아킹 (고려고속훼리(주))	초쾌속선 (40노트)	534G/T (449명)	
			옹진훼미리 (고려고속훼리(주))	쾌속선 (26노트)	452G/T (354명)	

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018).

용기포항 여객터미널은 <표 3-8>과 같이 천암함 포격 사건으로 이후 관광객이 줄어들었지만, 점차적으로 포격 이전 수준으로 회복하고 있다.

<표 3-8> 용기포항 여객터미널 이용객수 현황(출항)

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	-	-	-	-	122,617	130,689	148,029

자료: (사)인천항시설관리센터 내부자료

### 3. 대산항 국제 여객터미널

대산항 국제 여객터미널은 지상 2층의 터미널 1동으로 2016년 5월 말 완공되었으며, 대지 면적 37,989㎡, 건물 연면적 7,463㎡, 600명이 수용 가능한 대합실 면적 829㎡, 차량 206대가 주차가능한 주차장 시설을 가지고 있다. 2016년 준공된 이후 현재까지 운영하고 있지 않다. 2018년 상반기 대산항과 중국 룡옌항을 연결하는 국제여객선이 취항할 예정이었지만 여객선 취항이 잠정보류됨에 따라 국제 여객터미널은 운영되지 않고 있다.

### 4. 군산항 국제·연안 여객터미널

군산항 국제 여객터미널은 1996년 5월 운영을 시작한 이후, 군산과 연태 간 항로를 운항해오다가 2002년 9월에 운항을 중단하였다. 2005년 이전까지 군산항의 터미널은 철골조 가건물 하나에 연안 여객선과 국제 여객선을 공동으로 운용해 왔었다. 그러나 시설 노후화 및 편의시설 부족문제로 한국 중국간 항로를 취항한 국제 여객선을 수용하는데 어려움이 있어 국제 여객선부두 배후부지에 국고 106억원을 들여 2005년에 준공하였다. 군산항 국제 여객터미널은 전라북도 군산시 소룡동 1668에 위치하고 있으며, 대지 면적 35,178㎡, 건물 연면적 7,405㎡, 600명이 수용 가능한 대합실 면적 1,748㎡의 시설을 가지고 있다.

군산항 연안 여객터미널은 전라북도 군산시 장미동에 최초 건립되었다. 2005년 4월 20일, 군산시 임해로 378-8에 신축하여 이전하였다.

군산지방해양수산청이 사업비 17억 원을 들여 소룡동에 신축한 지상 1층, 연면적 1,057㎡ 규모로 지었다.

군산항 연안 여객터미널은 연면적 1,057㎡의 지상 1층 철골 콘크리트 건물이며, 차량 268대를 주차 가능한 주차장 면적 5,995㎡, 200명이 수용 가능한 대합실 면적 75㎡의 시설을 가지고 있다. 현재 한림 해운·월명 여객선·에이치엘 해운 등 3개 선사에서 7척의 여객선을 운항하고 있으며, 10여 곳의 화물 운송 사업자가 군산시 관내 연안 도서 지역으로 여객과 화물을 운송하고 있다.(네이버 지식백과)

군산항 국제·연안 여객터미널은 정부(군산지방해양수산청)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합에서, 청소는 외주용역업체인 유정공사에서 실시하고 있다.

군산항 국제 여객선은 2003년 11월부터 출항하기 시작한 청해운도(주) ‘세원1호’가 군산과 칭다오 간 주 3항차 서비스를 제공하고 있으나, 2008년 4월부터 석도국제훼리(주)가 <표 3-9>와 같이 군산~중국 석도 간 주 3항차 서비스를 제공하고 있다. 최근 신조선한 카페리 2척이 투입되면서 기존 주 3회에서 주 6회로 증편되고 운항 서비스를 제공하고 있다.

군산항 연안 여객터미널은 <표 3-9>와 같이 군산시 관내 연안 도서인 선유도, 개야도, 어청도, 말도 등을 옥도훼리호, 뉴어청훼리호, 개야카훼리호 등의 여객선이 운항하고 있다.

**<표 3-9> 군산항 국제·연안 여객터미널 항로 현황**

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
군산항 국제	군산	석도 (중국)	뉴스다오호 (석도국제훼리(주))	카훼리 (20노트)	19,988G/T (1,200명)	444km (14:00)
			스다오호 (석도국제훼리(주))	카훼리 (20노트)	17,022G/T (750명)	337km (12:00)

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
군산항 연안	군산	선유도	옥도훼리 ((유)한림해운)	고속선 (16노트)	169G/T (253명)	33.3km (01:30)
		개야도	개야카훼리호 ((유)대원종합선기)	카훼리 (12노트)	187G/T (65명)	18km (00:50)
		어청도	뉴어청훼리호 ((유)대원종합선기)	일반선 (14.5노트)	121G/T (140명)	61km (02:30)
		말도	고군산카훼리호 ((유)대원종합선기)	차도선 (11노트)	217G/T (178명)	10km (00:45)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계연보(2018).

군산항 국제 여객터미널은 <표 3-10>과 같이 2008년 중국 석도 간 여객선을 운항하면서 2017년까지 점차적으로 이용객수의 증가세를 보였으나, 2014년은 세월호 사건으로 이용객수가 감소하였던 것을 알 수 있다. 군산항 연안 여객터미널은 고군산 연결도로(새만금방조제~장자도)의 선유도까지 임시개통( '16.7)에 따라 이용객수가 급격하게 감소한 것을 알 수 있다.

<표 3-10> 군산항 국제·연안 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)

(단위: 명)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용 객수	국제	157,443	155,922	157,409	131,978	131,978	168,247	184,037
	연안	215,755	201,469	212,888	171,254	171,707	140,171	80,033

\* 국제 여객터미널 이용객수는 출항인원 반영

자료: 군산지방해양수산청 여객통계, <http://gunsan.mof.go.kr>, 군산시 통계연보(2011~2018), 재정리.

## 5. 속초항 국제크루즈 여객터미널

속초항 국제크루즈 여객터미널은 강원도 속초시 청호동 550-5에 위치하고 있으며, 2016년 4월 1일부터 2017년 8월 31일까지 총 373억 원의 국비를 투자하여 10만톤급 크루즈 선박이 입항 가능한 3층 건물로 대지 면적 37,930㎡, 건물 연면적 9,985㎡의 3층 규모로 신축되었으며, 1,000명이 수용 가능한 대합실 면적 1,622㎡, 89대의 차량이 무료 주차 가능한 주차장 시설을 가지고 있다. 1층에는 입국장과 편의시설이, 2층에는 출국장과 면세점, 3층은 유관기관 사무실 등이 배치되어 있다. 터미널은 태양광 등 신재생에너지시설을 적극적으로 도입해 건축물 에너지효율 1등급과 녹색건축 인증기준 건물로 지어졌다.

속초항 국제크루즈 여객터미널은 지방자치단체(강원도)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합과 (주)휴비즈에서 실시하고 있다.

속초~러시아 자루비노~중국 훈춘을 연결하는 북방향로는 지난 2000년 4월 동춘항운이 1만2천t급 여객선을 투입해 운항을 시작하며 개설되었다.

그러나 2010년 10월 경영악화로 선박 운항이 중단되고 나서 대아항운과 스웨덴의 스테나라인이 참여한 합작법인 스테나대아라인이 2013년 3월 선박 운항을 재개했으나 적자누적과 승객감소 등으로 2014년 6월 또다시 중단되었다.

이후 DBS크루즈가 여객선 운항 재개를 추진했으나 여객선도 확보하지 못한 채 2015년 8월 사업에서 손을 떼고 새로운 사업자가 배턴을 넘겨받았으나 이 역시 지난해 9월 사업을 포기하는 등 악순환이 반복되고 있다.

최근 3년간 속초항 크루즈 입항 횟수는 모두 16회로, 지난해만 11회에 달했을 뿐 올해는 지금까지 고작 3회에 머무르고 있다.(연합뉴스)

## 6. 동해항 국제 여객터미널

동해항 국제 여객터미널은 동해시 대동로 210(송정동 1147)에 위치하고 있으며, 1998년 말 (주)현대상선에서 금강산 관광을 위해 1층 2,760㎡ 규모로 건립해 사용하다가 2002년 금강산 관광이 중단되면서 해양수산부에 기부했다. 2002년부터 2009년 중반까지는 항로가 개설되지 않아 터미널 사용자가 없었

다. 그러나 2009년 6월부터 DBS크루즈훼리(주)의 이스턴드림호가 러시아와 일본을 취항하면서 관계기관이 입주해 사용하고 있다. 동해항 국제 여객터미널은 대지 면적 6,387㎡이며, 건물 연면적 2,761㎡, 1,000명이 수용 가능한 대합실 면적 86㎡, 버스 10대 및 승용차 80대의 무료주차장 시설을 가지고 있다(연합뉴스, “동해항 국제여객터미널 편의시설 정비” ).

동해항 국제 여객터미널은 정부(동해지방해양수산청)가 관리주체이며 직접 관리하고 있다. 터미널 청소는 외주용역업체인 원주기공(제천종합)에서 실시하고 있다.

동해항 국제 여객터미널은 <표 3-11>과 같이 러시아 프리모르스키 크라이(연해주) 블라디보스토크 주 1회 노선과 일본 돗토리현 사카이미나토 주 1회 노선을 운항하고 있다. 터미널 개장은 주 2회이며 나머지 기간은 터미널 전 구역 폐쇄한다.

**<표 3-11> 동해항 국제 여객터미널 항로 현황**

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
동해항 국제	동해	블라디보스토크 (러시아)	이스트드림 (DBS크루즈훼리(주))	카훼리 (20노트)	11,478G/T (480명)	666km (24:00)
	동해	사카이미나토 (일본)	남해퀸 (주)남해고속)	카훼리 (20노트)	11,478G/T (480명)	444km (14:00)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계연보(2018).

동해항 국제 여객터미널은 <표 3-12>와 같이 2009년 러시아 블라디보스토크와 일본 사카이미나토 간 여객선을 운항하면서 2017년까지 점차적으로 이용객수의 증가세를 보였으나, 2014년은 세월호 사건으로 이용객수가 감소하였던 것으로 알 수 있다.

〈표 3-12〉 동해항 국제 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	45,272	48,744	44,370	38,932	43,266	52,770	63,234

자료: 동해지방해양수산청 수송실적(<http://donghae.mof.go.kr>), 동해시 통계연보(2011~2017) 재정리.

## 7. 사동항 여객터미널

사동항 여객터미널은 경상북도 울릉군 울릉읍 사동리에 있는 터미널이다. 원래 울릉도의 문호항인 도동항의 부속항 역할을 하던 자연항이었으나, 울릉도를 찾는 관광객과 화물량이 증가하면서 도동항의 확장 필요성이 제기됨에 따라 대규모 신항(新港)으로 계획되었다. 울릉도의 항구 가운데 육지와 가장 가까운 위치에 건설된 항구로서 강원도 삼척시에서 바닷길로 약 150km, 경상북도 포항시에서 약 183km 떨어져 있다(블로그, “울릉도 사동항”).

사동항 여객터미널은 대지 면적 7,000㎡, 건물 연면적 1,388㎡의 지상 2층 건물로, 500명이 수용 가능한 대합실 면적 648㎡, 차량 26대가 무료 주차 가능한 주차장 면적 275㎡의 시설을 가지고 있다.

사동항 여객터미널은 정부(포항지방해양수산청)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합과 대산개발에서 실시하고 있다.

사동항 여객터미널은 〈표 3-13〉과 같이 (주)제이에이치페리가 사동항-후포항 간, (주)돌핀해운이 사동항-독도간, (주)대성해운이 사동항-포항 간, 정도산업(주)가 사동항-묵호간 여객선을 두고 있다.

〈표 3-13〉 사동항 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
사동항	울릉도 (사동)	독도	돌핀 (㈜돌핀해운)	쾌속선 (34노트)	310G/T (390명)	90.7km (02:00)
		포항	우리누리1 (㈜태성해운)	초쾌속선 (36노트)	534G/T (448명)	218km (03:20)
		묵호	씨스타1 (정도산업(주))	초쾌속선 (40트)	388 (443)	157 (02:40)
		후포	씨플라워 (㈜제이에이치페리)	초쾌속선 (38노트)	388G/T (443명)	159km (03:30)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018).

사동항 여객터미널은 <표 3-14>와 같이 관광수요가 증가함에 따라 이용객이 점차적으로 증가하였지만, 2014년 세월호 사건으로 인하여 이용객수가 감소하였다. 2017년 이용객수가 2013년 이용객수 수준으로 회복하지 못했지만, 향후 회복하여 증가세를 보일 것으로 예상된다.

<표 3-14> 사동항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	975,136	1,056,733	1,181,117	759,183	849,379	973,923	1,002,533

\* 저동항 이용객수 포함

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2012~2018) 재정리.

## 5. 포항 여객터미널

포항 여객터미널은 포항시 북구 해안로 44에 위치하고 있으며, 2층 건물로 건물 연면적 2,916㎡이며, 1,000명이 수용 가능한 대합실, 243대의 주차장 시설을 가지고 있다. 여객선은 포항~울릉 노선의 3척이 현재 1일 1회(성수기는

1일 2회 왕복)하고 있으며, 포항과 울릉을 운항하는 썬플라워호와 썬라이즈호, 우리누리1호가 운항을 하고 있다(노윤구, 2009, 동해안 크루즈관광 타당성 연구, 대구경북연구원).

포항 여객터미널은 정부(포항지방해양수산청)가 관리주체이며, 터미널의 운영 관리는 한국해운조합과 대산개발에서 실시하고 있다.

포항 여객터미널은 <표 3-15>와 같이 (주)대저해운과 계열사에서 30년 동안 1일 2회 포항-울릉도(도동항), 울릉도(저동항) 간 여객선을 운항 중에 있다. 또한, 또한, 2014년 10월 (주)태성해운이 포항-울릉도(저동항) 간 우리누리1호를 운항하고 있다.

**<표 3-15> 포항 여객터미널 항로 현황**

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
포항항	포항	울릉	썬플라워 (주)대저해운)	쾌속카페리 (40노트)	2,394G/T (9200명)	217km (03:00)
			썬라이즈 (주)대저건설)	초쾌속선 (38노트)	388G/T (442명)	218km (03:10)
			우리누리1 (주)태성해운)	초쾌속선 (36노트)	534G/T (448명)	218km (03:20)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018).

포항 여객터미널은 <표 3-16>과 같이 포항-울릉도(저동항, 도동항) 구간을 연결하는 여객선을 두고 있으며, 울릉도 관광수요가 증가함에 따라 포항 여객터미널 이용객이 늘어나고 있지만, 2014년 세월호 사건으로 인하여 2016년까지 이용객이 감소하였으며, 2017년이 되어서야 2013년 이용객수 수준으로 회복되었다.

**<표 3-16> 포항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)**

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	388,045	380,838	395,221	321,404	357,813	366,569	398,484

자료: 포항지방해양수산청 수송실적(<http://pohang.mof.go.kr>) 재정리.

## 9. 목포항 국제·연안 여객터미널

목포항 여객터미널은 목포항에 위치하고 있으며, 전라남도 수많은 서남권 도서와 다도해해상국립공원 등을 연결하는 목포항 연안 여객터미널과 제주, 해외 등을 운항하는 목포항 국제 여객터미널로 분리·운영하고 있다.

목포항 국제 여객터미널은 목포시 만호동 해안로 148번길 14에 위치하고 있으며, 대지 면적 8,406㎡, 건물 연면적 6,620㎡, 1,068명이 수용 가능한 대합실 면적 1,636㎡, 차량 110대가 주차 가능한 주차장 면적 1,738㎡의 시설을 가지고 있다. (위키피디아)

목포항 연안 여객터미널은 전라남도 목포시 향동에 위치하고 있으며, 지상 4층 철골 철근 콘크리트 건물로 대지 면적 14,413㎡, 건물 연면적 11,600㎡, 1,738명이 수용 가능한 대합실 면적 3,022㎡, 차량 137대가 주차 가능한 주차장 면적 3,436㎡의 시설을 가지고 있다. 1층은 유료 주차장, 2층은 매표소와 대합실, 3층은 사무실 그리고 4층은 편의시설과 전망대 등이 있다.

연안 여객터미널은 원래 1980년 지어져 운영되어 왔으나 시설 낙후 문제점이 지적되면서 2004년부터 공사를 시작해 2007년까지 총사업비 380억원을 투입해 연면적 11,418㎡로 완공하였다.

목포항 국제·연안 여객터미널은 정부(목포지방해양수산청)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합과 유달종합관리에서 실시하고 있다.

국제 여객터미널은 2002년, 2006년에 목포와 중국 상하이를 연결하였으나 2007년을 이후로 운행을 중단하고 있다. <표 3-17>과 같이 현재 씨월드 고

속훼리에서 목포 국제터미널과 제주항 간 여객선을 운항 중에 있다. (위키피디아)

연안 여객터미널은 전국 연안 여객선의 60% 이상이 다니는 연안 여객터미널로서 <표 3-17>과 같이 흥도(가거도), 가산, 도초, 상태서리, 암태, 상태동리, 외달, 우이 등 신안군 도서 지역으로 여객선이 운항되고 있다.

<표 3-17> 목포항 국제·연안 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)		
목포항 국제	목포	제주	산타루치노 (씨월드고속훼리주)	카페리 (23노트)	15,180G/T (1,425명)	178km (04:30)		
			씨스타크루즈 (씨월드고속훼리주)	카페리 (24노트)	15,089G/T (1,935명)			
목포항 연안	목포	흥도 (가거도)	동양골드 (주)동양고속훼리	쾌속선 (35노트)	314G/T (375명)	129km (02:30)		
			뉴골드스타 (주)동양고속훼리	쾌속선 (35노트)	308G/T (377명)			
			파라다이스 (주)동양고속훼리	쾌속선 (35노트)	309G/T (375명)			
			유토피아 (주)동양고속훼리	쾌속선 (35노트)	287G/T (360명)			
			남해스타 (주)남해고속	쾌속선 (36노트)	273G/T (350명)			
			남해퀵 (주)남해고속	쾌속선 (36노트)	321G/T (349명)			
			남해엔젤 (주)남해고속	쾌속선 (36노트)	319G/T (351명)			
			뉴엔젤 (주)남해고속	쾌속선 (33노트)	320G/T (337명)			
			남해프린스 (주)남해고속	쾌속선 (36노트)	346G/T (359명)			
			가산	섬드리비급농협고속훼리 (비급농업협동조합)	차도선 (15노트)		424G/T (350명)	37km (01:40)
				대흥고속카페리 (합)목포대흥상사	차도선 (14.5노트)		449G/T (314명)	45km (02:30)

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	
목포항 연안	목포	도초	대흥페리9 (합)목포대흥상사	차도선 (16노트)	308G/T (396명)	52km (02:00)	
			도초카훼리 (도초농업협동조합)	차도선 (13.5노트)	466G/T (250명)		
		상태 서리	엔젤 (조양운수(주))	쾌속선 (27노트)	120G/T (152명)	54km (01:00)	
			조양페리1 (조양운수(주))	차도선 (13노트)	272G/T (280명)	54km (01:20)	
			남신안농협2 (남신안농협동조합)	차도선 (16노트)	364G/T (234명)	54km (02:00)	
		암태	신안농협페리 (남신안농협동조합)	차도선 (13노트)	254G/T (162명)	28km (01:35)	
			신안농협페리3 (남신안농협동조합)	차도선 (13노트)	311G/T (254명)	28km (00:30)	
			신안농협페리7 (남신안농협동조합)	차도선 (15노트)	216G/T (123명)	23km (01:00)	
		상태 동리	신안페리1 (유)신한해운	차도선 (15노트)	469G/T (300명)	38km (02:05)	
			신안페리2 (유)신한해운	차도선 (13노트)	400G/T (249명)		
			남신안농협1 (남신안농협동조합)	차도선 (15노트)	486G/T (360명)	38km (01:50)	
			남신안농협3 (남신안농협동조합)	차도선 (16노트)	720G/T (423명)		
		외달	충무훼리 (유)신한해운	차도선 (10노트)	130G/T (159명)	13km (00:45)	
			신진페리 (유)신한해운	차도선 (13노트)	88G/T (97명)		
			섬사랑6 (주)해광운수	차도선 (13노트)	177G/T (120명)		
		우이					87km (04:30)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계연보(2018).

목포항 국제 여객터미널은 <표 3-18>과 같이 2002년 목포-상하이 구간을 연결하는 국제 여객선을 운항하였으나, 사스(중증 급성 호흡기 증후군)로 인한 승객 감소 및 운영난을 이유로 7개월 만에 여객선 운항을 중단하였다. 1998년 현

회사인 씨월드 고속훼리(주)에서 목포-제주 간 항로를 운영을 하고 있으며, 2008년 중국 석도 간 여객선을 운항하면서 2017년까지 점차적으로 이용객의 증가를 보였으나, 2014~2015년은 세월호 사건으로 이용객이 감소하였던 것을 알 수 있다.

목포항 연안 여객터미널은 2000년대 이후 여객선박의 최신화 및 도서지역의 관광수요 증가 등의 이유로 이용객수의 증가세를 보였다. 하지만 2014년은 세월호 사건으로 이용객수의 상승폭이 미미했다. 2017년에는 전국 연안 여객터미널 이용객수가 역대 최고 실적을 달성하였지만, 목포항 연안 여객터미널 이용객수는 전년 대비 감소하였다.

〈표 3-18〉 목포항 국제·연안 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)

(단위: 명)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용 객수	국제	728,357	673,896	732,894	574,196	502,049	680,251	693,918
	연안	1,899,403	2,010,955	2,295,436	2,276,710	2,404,546	2,429,168	2,336,903

자료: 목포지방해양수산청 수송실적(<http://mokpo.mof.go.k>), 한국해운조합, 연안해운통계연보(2012~2018) 재정리.

## 10. 흑산도항 여객터미널

흑산도항 여객터미널은 전남 신안군 흑산면 예리1길 41-19에 위치하고 있으며, 대지 면적 894㎡, 건물 연면적 1,169㎡의 지상 2층 건물로, 100명이 수용 가능한 대합실 면적 250㎡, 무료주차장 시설을 가지고 있으며, 2016년 3월에 완공되었다.

흑산도항 여객터미널은 주변 해양관광자원의 이미지와 이용객 편리성에 주안점을 두었으며, 천혜의 관광지 다도해 흑산도 항의 빼어난 경관을 자랑한다.

흑산도항 여객터미널은 정부(목포지방해양수산청)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합과 (주)유달종합관리에서 실시하고 있다.

흑산도항 여객터미널은 <표 3-19>와 같이 유한회사 해진해운이 흑산도항-송공항 간을 운항하는 여객선을 두고 있다.

**<표 3-19> 흑산도항 여객터미널 항로 현황**

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
흑산도항	흑산도	송공	뉴드림 (유)해진해운	카페리 (12.5노트)	2,103G/T (250명)	80km (03:30)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018)

흑산도항 여객터미널은 관광수요가 증가함에 따라 <표 3-20>과 같이 이용객수가 증가세를 보인다.

**<표 3-20> 흑산도항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)**

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	-	-	-	-	6,468	10,600	15,955

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2012~2018) 재정리.

## 11. 여수항 연안·엑스포 여객터미널

여수항 연안 여객터미널은 전남 여수시 교동 682에 위치하고 있으며, 2층 건물로 대지 면적 11,863㎡, 건물 연면적 2,916㎡, 6,609명이 수용 가능한 대합실 면적 861㎡, 차량 140대가 주차 가능한 주차장 시설을 가지고 있다. 여수항 연안 여객터미널에는 오션호프해운(주), 태평양해운, 한림해운, 신아해운 등 선

사에서 여수항-거문도항, 여수항-둔병도항, 여수항-연도항 간을 여객선을 운항하고 있다.(네이버 지식백과)

여수항 엑스포 여객터미널은 전남 여수시 엑스포대로 320-66에 위치하고 있으며, 2012년 여수세계박람회에 대비해 건립하였다. 크루즈 및 국제·연안여객선이 공동 사용하는 통합 여객터미널이다. 제철골조 2층 건물로, 대지 면적 5,000㎡, 건물 연면적 3,295㎡이다. 1층에는 대합실 매표소 등, 2층에는 유관 기관 및 다목적홀이 있다.(여수지방해양수산청 홈페이지)

여수항 연안·엑스포 여객터미널은 여수광양항만공사가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 자회사인 여수광양항만관리주식회사에서 2019년 1월부터 실시하고 있다.

여수항 연안·엑스포 여객터미널은 <표 3-21>과 같이 여수항-제주도항 항로 및 여수시 도서지역을 운항하는 여객선을 두고 있다.

<표 3-21> 여수항 연안·엑스포 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
여수항 연안	여수	거문도	줄리아아쿠아호 (오션호프해운(주))	카페리 (34노트)	228G/T (301명)	94km (02:20)
			조국호 (오션호프해운(주))	카페리 (34노트)	396G/T (364명)	94km (02:20)
		둔병도 (하회도)	태평양1호 (태평양해운)	카페리 (12.5노트)	39G/T (80명)	41km (02:00)
		연도 (금오도)	금오고속페리호 (유)한림해운	카페리 (15노트)	255G/T (240명)	39km (02:00)
		함구미 (금오도)	한려페리7호 (주)신아해운	차도선 (11노트)	212G/T (230명)	294km (01:40)
		여수항 엑스포	여수	제주도	한일골드스텔라호 (한일고속)	카페리 (23노트)
돌산	미남호 (남해안크루즈관광)			카페리 (11노트)	1,321G/T (1,085명)	9km (00:40)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018)

여수항 연안 여객터미널은 <표 3-22>와 같이 세월호 사건, 기상악화 등의 이유로 이용객수가 점차적으로 줄어들고 있다. 여수항 엑스포 여객터미널 이용객수는 2015년 7월부터 여수항-제주도항 간 항로가 개설됨에 따라 증가하고 있다.

<표 3-22> 여수항 연안·엑스포 여객터미널 이용객수 현황(출항)

(단위: 명)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용 객수	연안	-	-	206,786	185,897	178,720	171,154	169,225
	엑스포	-	-	15,477	32,719	129,776	185,000	281,535

자료: 여수광양항만관리주식회사 내부자료.

## 12. 완도항 여객터미널

완도항 여객터미널은 전라남도 완도군 완도읍 장보고대로 339에 위치하고 있으며, 지상 2층으로 대지 면적 41,519㎡, 건물 연면적 4,785㎡의 철근, 철골조를 기반으로 최신식 시설을 갖춘 첨단 여객터미널로 조성되었다. 1,750명이 수용 가능한 대합실 면적 1,480㎡, 차량 215대가 주차 가능한 4,273㎡의 시설을 가지고 있다.

1층은 주로 입·출항 수속 및 여행자들의 편의를 위한 공간으로 활용되며, 2층은 선박안전공단, 어촌어항 협회등 해양수산 유관기관 14개사가 입주해 여객선 안전운항과 해운 물류의 종합기능을 수행한다.

완도항 여객터미널은 지방치단체(전라남도)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합과 (주)재성에서 실시하고 있다.

완도항 여객터미널은 <표 3-23>과 같이 청산도, 추자도 등 완도군 도서지역을 운항하는 여객선을 두고 있다.

〈표 3-23〉 완도항 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
완도항	완도	추자	레드펄 (㈜한일고속)	카페리 (20노트)	2,862G/T (365명)	120km (04:00)
		제주	블루나래 (㈜한일고속)	쾌속선 (40노트)	1,605G/T (282명)	104km (01:20)
			실버클라우드 (㈜한일고속)	카페리 (21노트)	20,263G/T (1,180명)	104km (02:40)
		청산	퀵청산 (청산농협)	차도선 (16노트)	997G/T (767명)	22km (00:45)
			청산아일랜드 (청산농협)	차도선 (13.5노트)	498G/T (517명)	
			슬로시티청산도 (청산농협)	차도선 (12.5노트)	427G/T (500명)	
		덕우도	섬사랑5 (㈜해광운수)	차도선 (14노트)	150G/T (118명)	36km (02:00)
		모도				21km (01:00)
		여서	섬사랑7 (㈜해광운수)	차도선 (13.7노트)	151G/T (80명)	56km (04:10)

자료: 해양수산부 목포지방해양수산청, 한국해운조합, 연안해운통계(2018)

완도항 여객터미널은 관광수요가 증가함에 따라 <표 3-24>와 같이 2013년 여객터미널 이용객수가 증가하였다. 2014년 세월호 사건으로 인하여 2016년까지 이용객이 감소하였으며, 2017년이 되어서야 2013년 이용객수 수준으로 회복되었다.

〈표 3-24〉 완도항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	618,860	594,250	709,436	637,259	690,423	680,507	736,505

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2012~2018) 재정리.

### 13. 거문도항 여객터미널

거문도항 여객터미널은 전라남도 여수시 삼산면 거문길 94에 위치하고 있으며, 지상 3층 건물로 대지 면적 1,356㎡, 건물 연면적 661㎡, 100명이 수용 가능한 대합실 면적 248㎡의 시설을 가지고 있다.

거문도항 여객터미널은 2012년 8월 항만법 개정으로 정부(여수지방해양수산청)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합과 (주)케이앤비에서 실시하고 있다.

거문도항 여객터미널은 <표 3-25>와 같이 오션해운(주)가 거문도항-여수항 간, 평화해운(주)가 거문도항-녹동항 간을 운항하는 여객선을 두고 있다.

**<표 3-25> 거문도항 여객터미널 항로 현황**

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
거문도항	거문도	여수	줄리아아쿠아 (오션해운(주))	초쾌속선 (38노트)	228G/T (306명)	108.8km (02:20)
			조국 (오션해운(주))	초쾌속선 (38노트)	396G/T (3589명)	
	녹동	녹동	평화훼리5 (평화해운(주))	차도선 (15노트)	278G/T (188명)	94.5km (02:40)
			평화훼리9 (평화해운(주))	차도선 (15노트)	220G/T (165명)	78.3km (02:50)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018)

거문도항 여객터미널은 관광수요가 증가함에 따라 <표 3-26>과 같이 이용객수가 점차적으로 증가하였지만, 2014년 세월호 사건으로 인하여 이용객수가 감소하였지만, 향후 전년수준으로 회복하여 증가할 것으로 예상된다.

**<표 3-26> 거문도항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)**

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	261,171	230,363	246,448	183,011	180,864	188,515	194,943

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2012~2018) 재정리.

#### 14. 통영항 여객터미널

통영항 여객터미널은 경상남도 통영시 통영해안로 234번지에 위치하고 있으며, 대지 면적 42,430㎡, 건물 연면적 4,688㎡, 1,930명이 수용 가능한 대합실 면적 1,562㎡, 차량 493대가 주차 가능한 주차장 면적 16,180㎡의 시설을 가지고 있다.

통영항 여객터미널은 지방치단체(경상남도)가 관리주체이며, 터미널의 운영관리는 한국해운조합 외 공동으로 3개 업체에서 실시하고 있다.

통영항 여객터미널은 <표 3-27>과 같이 소매물도, 한산도, 용초 등 통영시 도서지역을 운항하는 여객선을 두고 있다.

<표 3-27> 통영항 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
통영항	통영	소매물도	한솔1 (㈜한솔해운)	일반선 (12노트)	128G/T (268명)	40.2km (01:45)
			한솔2 (㈜한솔해운)	일반선 (13노트)	109G/T (230명)	104km (01:20)
		한산도	파라다이스 (유성해운(주))	차도선 (13노트)	290G/T (274명)	12.2km (00:25)
			시파라다이스 (유성해운(주))	차도선 (14.5노트)	199G/T (190명)	
	용초	한산누리 (㈜경남해운)	차도선 (12.5노트)	166G/T (168명)	42.4km (02:05)	

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
통영항	통영	육지	육지아일랜드 (㈜대일해운)	차도선 (18노트)	307G/T (372명)	33.3km (01:30)
			가자세계로 (㈜대일해운)	차도선 (11노트)	264G/T (270명)	
		두미	바다누리 (유)한림해운)	차도선 (14.5노트)	195G/T (124명)	48.2km (01:45)
		삼천포				70.4km (01:40)
		추도 (미조)	한려카페리 (유)한림해운)	차도선 (14.3노트)	92G/T (63명)	24.3km (01:10)

자료: 한국해운조합 연안해운통계(2018)

통영항 여객터미널은 관광수요가 증가함에 따라 <표 3-28>과 같이 2013년 여객터미널 이용객수가 급격히 증가하였지만, 2014년 세월호 사건으로 인하여 2016년까지 이용객수가 감소하였으며, 2017년이 되어서야 2013년 이용객수 수준으로 회복되었다.

<표 3-28> 통영항 여객터미널 이용객수 현황(입·출항 포함)

(단위: 명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용객수	1,097,525	1,085,422	1,183,465	1,071,430	1,110,567	1,044,401	1,202,769

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2012~2018) 재정리.

## 15. 부산항 국제·연안 여객터미널

부산항 국제 여객터미널은 신축하여 2015년 8월 31일에 개장했으며, 부산광역시 동구 충장대로 206에 위치하고 있으며, 대지 면적 22,491㎡, 건물 연면적 79,618㎡의 지하1층~지상5층 건물로 대합실 면적 8,000㎡, 차량 1,768대가

주차 가능한 주차장 면적 76,193㎡의 시설을 가지고 있다. 중국행 해운여객노선을 담당하는 인천항 국제 여객터미널처럼 부산항 국제 여객터미널은 일본행 해운여객노선을 담당하고 있다. 과거에는 무성해운에서 운항하던 중국 옌타이행 노선이 있었으나 현재는 사라져서 현존하는 노선은 일본행 페리 뿐이다. 일본행 노선도 여러 가지 변천 과정을 거쳐왔다. 예를 들면 부관페리에서 2002년 10월부터 운항하다 2005년 휴항, 2006년 완전히 폐선이 된 히로시마 노선과, 팬스타라인에서 2008년 6월 신설되었다가 몇 개월만에 이용 실적 부진으로 폐지된 가나자와 노선 등을 들 수 있다. 경찰청, 검찰, 세관 등 유관기관이 상주해있으며, 주요 부대 시설로는 부산은행 영업점, 세븐일레븐, 맘스터치, 부산항 국제 전시컨벤션센터가 있다(나무위키, “부산항국제여객터미널”).

부산항 연안 여객터미널은 과거에 국제 여객터미널로 이용된 곳을 개보수하여 현재 연안 여객터미널로 활용하고 있다. 부산항 연안 여객터미널은 부산광역시 중구 충장대로 24에 위치하고 있으며, 4층 복합식 건물로 대지 면적 38,297㎡, 건물 연면적 6,655㎡, 927명이 수용 가능한 대합실 면적 1,761㎡, 차량 184대가 주차 가능한 주차장 면적 2,314㎡의 시설을 가지고 있다. 4개의 선석이 있으며, 선석길이는 652m이며, 수심 깊이는 4~9m이다. 연안 여객터미널은 국내선을 담당하고 있으며, (주)엠에스페리가 주3회(월,수,금)로 부산-제주를 운항하고 있다. 선박안전기술공단, 해양환경관리공단 등 항만유관기관이 상주해 있으며, 화장실, 수유실, 편의점 등 편의시설이 있다.

부산항 국제·연안 여객터미널은 부산항만공사가 관리주체이며, 터미널의 운영 관리는 (사)부산항시설관리센터에서 실시하고 있다.

부산항 국제·연안 여객터미널은 <표 3-29>와 같이 제주와 일본(후쿠오카, 대마도, 오사카, 시모노세키)을 운항하는 여객선을 두고 있다.

### <표 3-29> 부산항 국제·연안 여객터미널 항로 현황

터미널	항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)
부산항 국제	부산	시모쓰키 (일본)	성희 (부관훼리주)	카훼리 (15노트)	16,875G/T (460명)	225km (13:30)
			하마유 (관부훼리주)	카훼리 (15노트)	16,187G/T (562명)	225km (03:30)
		하카다 (일본)	뉴카멜리아 (카멜리아라인)	카훼리 (23.5노트)	19,961G/T (647명)	210km (05:30)
		하카다 (일본)	비틀2 (JR큐슈고속선주)	쾌속선 (43노트)	164G/T (191명)	210km (03:05)
			비틀3 (JR큐슈고속선주)	쾌속선 (43노트)	162G/T (191명)	
			비틀 (JR큐슈고속선주)	쾌속선 (43노트)	164G/T (191명)	
		대마도 (일본)	코비5 (미래고속주)	쾌속선 (45노트)	162G/T (200명)	132km (01:10)
			나나 (미래고속주)	쾌속선 (34노트)	563G/T (440명)	
		대마도 (일본)	오션플라워 (대야고속해운주)	쾌속선 (40노트)	445G/T (443명)	132km (02:15)
		오사카 (일본)	팬스타드림 (주팬스타라인닷컴)	카훼리 (22.7노트)	21,688G/T (681명)	650km (18:00)
		부산항 연안	부산	제주도	뉴스타호 (주엠에스페리)	카페리 (22.5노트)

자료: 한국해운조합, 연안해운통계(2018)

부산항 국제 여객터미널 이용객수는 <표 3-30>과 같이 국내외 관광객의 수요가 증가함에 따라 점차적으로 증가하고 있다. 세월호 사건으로 인하여 2014년 국제 여객터미널 이용객수는 감소하였지만, 2015년도부터 회복을 하여 2016년도 국제 여객터미널 이용객수는 2013년 대비 증가하였다. 부산항 연안 여객터미널은 현재 부산항-제주항 간 엠에스페리에서 여객선을 운영하고 있으나, 이전 회사의 영업 중지, 선박 선령 초과 등으로 인해 연안 여객선 이용객이 없었다. 2017년이 되어서야 정상 운항을 하면서 3만여 명이 이용하였다.

〈표 3-30〉 부산항 국제·연안 여객터미널 이용객수 현황(출항)

(단위: 명)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
이용 객수	국제	452,938	589,883	592,025	501,481	567,399	604,085	705,571
	연안	146,261	41,057	107,695	89,891	21,010	14,913	34,761

자료: (사)부산항시설관리센터 내부자료.

## 제4장 연안 여객터미널 경영 효율성 평가 및 개선방안

### 제1절 연안 여객터미널 경영 효율성 투입지표

본 연구에서는 연안 여객터미널의 경영 효율성 평가를 위하여 투입지표로써 건물 연면적, 투입인력, 예산지출을 선정하였다. 투입지표의 데이터는 산출지표의 데이터는 해양수산부 연구자료인 「연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구」의 내용 중 일부를 발췌하였으며, 터미널 관리운영기관의 내부자료를 통해 객관성을 확보하였다. 투입지표로써 여객터미널 건립비용을 이용한다면 효율성을 비교하는데 유의미한 값을 얻을 수 있다고 생각한다. 하지만, 건립비용과 관련해서 정확한 금액을 수집하는 것에 어려움이 있다는 점에서 한계를 지닌다. 한계점에 대한 대안으로 건물의 객관적인 요소로 기준을 둘 수 있는 대지 면적, 대합실 면적, 건물 연면적 중에서도 건물의 층별 면적을 모두 합한 연면적을 투입지표로 이용함으로써 경영 효율성을 비교하고자 한다.

#### 1. 건물 연면적

21개 여객터미널을 <표 4-1>과 같이 서해권, 동해권, 서남해권, 동남해권의 권역별로 나누었으며, 대지 면적, 건물 연면적, 대합실 면적, 수용인원을 수집하였으나, 여객터미널의 건물 층별 면적의 합계 대비 운영수입 및 터미널 이용객수를 비교함으로써 유의미한 값이 산출가능함으로 투입지표로써 건물 연면적을 사용하며 건물의 부대면적은 포함되지 않는다. 또한, 여객터미널 성격별 특성에 따라 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하였다. 목포항 국제 여객터미널은 현재 목포항-제주도항 간 여객선을 운항하는 관계로 제1연안 여객터미널로 표기 및 분류하였다.

전국 여객터미널 중 건물 연면적이 가장 넓은 곳은 65,999㎡의 부산항 국제 여객터미널이었으며, 가장 좁은 곳은 1,057㎡의 군산항 연안 여객터미널이었다. 지하1층~지상5층의 건물인 부산항 국제 여객터미널의 경우, 건물 총 연면적은 79,617㎡이지만, 5층은 컨벤션센터가 위치하고 있으며, 여객터미널과 별

도로 독자적으로 이용되기 때문에 건물의 연면적에서 컨벤션센터 연면적에 해당되는 13,618㎡을 제외하였다. 부산항 국제 여객터미널은 부산항과 일본항간의 여객선 운항이 활발함에 따라 터미널 이용객의 높은 수요로 인해 2015년 신축하였으며, 유관기관 및 관련 업체들이 입주해있다. 연안 여객터미널 중 가장 넓은 곳은 14,421㎡의 부산항 연안 여객터미널이었다. 이는, 과거에 국제 여객터미널로 이용된 곳을 개보수하여 연안 여객터미널로 사용하였기 때문이다. 다음으로 건물 연면적이 넓은 곳은 8,066㎡의 목포항 제2연안 여객터미널이었으며, 전국 연안 여객선의 60%가 운항되는 터미널이기 때문에 규모면에서 크게 건립되었다고 볼 수 있다.

〈표 4-1〉 터미널별 대지·건물·대합실 면적 및 대합실 수용인원 현황

(단위: ㎡, 명)

권역	구분		시설현황			
			대지 면적	건물 연면적	대합실 면적	대합실 수용인원
서해권	인천항	제1국제	34,888	25,588	3,565	6,609
		제2국제	40,792	11,257	1,640	3,040
		연안	13,014	6,477	1,402	2,600
		용기포항	4,356	1,664	354	450
		대산항(국제)	37,989	7,463	829	600
	군산항	국제	30,784	7,167	1,748	600
연안		4,394	1,057	370	200	
동해권		속초항(국제)	37,930	9,984	1,622	1,000
		동해항(국제)	6,387	2,761	786	1,000
		사동항	7,000	1,973	648	500
		포항	27,220	2,916	660	1,000
서남해권	목포항	제1연안	8,406	2,751	1,086	1,180
		제2연안	13,708	8,066	5,597	2,196
		흑산도항	3,661	1,169	250	100

(단위: m<sup>2</sup>, 명)

권역	구분		시설현황			
			대지 면적	건물 연면적	대합실 면적	대합실 수용인원
서남해권	여수항	연안	11,863	2,916	861	1,000
		엑스포	5,000	3,925	513	540
	완도항		41,519	4,785	1,480	1,750
	거문도항		1,356	1,746	248	100
동남해권	통영항		42,430	4,688	1,562	1,930
	부산항	국제	154,022	65,999	8,000	
		연안	38,297	14,421	1761	927

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 2. 투입인력

21개 여객터미널을 <표 4-2>와 같이 서해권, 동해권, 서남해권, 동남해권의 권역별로 나누었으며, 현재 터미널 운영에 투입된 인력을 운영관리·시설관리·미화, 주차 등의 기타로 구분하여 수집하였다. 목포항 국제 여객터미널은 현재 목포항-제주도항 간 여객선을 운항하는 관계로 제1연안 여객터미널로 표기 및 분류하였다. 또한, 여객터미널 성격별 특성에 따라 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하였다.

건물 연면적이 가장 넓은 터미널인 부산항 국제 여객터미널이 93명의 가장 많은 인력을 운용하고 있었으며, 대산항 및 동해항 국제 여객터미널이 각각 2명으로 가장 적은 인력을 운용하였다. 대산항 국제 여객터미널이 2016년 준공된 후 현재까지 운영하고 있지 않으므로 여객터미널 유지를 위한 최소 인원만을 운용하기 때문인 것으로 보여진다. 동해항 국제 여객터미널은 러시아 간 여객선 운항으로 주 2일만 운영하며, 주 5일은 폐쇄한다. 또한, 동해지방해양수산청에서 직접 관리함으로써 미화 등의 인원으로 운영이 가능한 것으로 보인다.

다만, 부산항과 인천항 등의 경우 국제터미널에 관한 경비업무는 부산항, 인천항 보안공사에서 각각 실시하므로 터미널별 경비인원에 대한 차이가 발생할 수 있다. 여수항 여객터미널의 경우, 행정업무에 대해서는 터미널 전담인력이 아닌 여수광양항만관리(주) 본사의 인력이 지원함에 따라 차이가 발생할 수 있다. 인천항 제1국제·제2국제 여객터미널의 경우 2017년도에 주차장을 외주업체에 임대했기 때문에 2019년 현재인원에서 주차장 인원 각각 3명을 제외한 인원으로 산정하였다.

〈표 4-2〉 터미널별 투입인력 현황

(단위 : 명)

권역	구분		운영관리			시설관리			기타			합계
			행정	안내	기타	전기	기계	기타	미화	경비	주차	
서해권	인천항	제1국제	5	1	2	3	2	2	20			35
		제2국제		2		2	1	1	13			19
		연안	3	2	18	2	3		8		5	41
	용기포항					1		2	2			5
	대산항(국제)							2				2
동해권	군산항	국제	2						7	3	1	17
		연안	2						2			
	속초항(국제)		1		2	1			4			8
	동해항(국제)								2			2
	사동항				3				2	2		7
포항			1	3				4	3	3	14	
서남해권	목포항	제1연안			4		1		2	3		10
		제2연안		1	4	1	1		6	7	3	23
	흑산도항				4				2			6
	여수항	연안	1					5	3	3	3	15
		엑스포						4	2			6
	완도항				4				5	3	3	15
	거문도항				3				1	1		5

(단위 : 명)

권역	구분		운영관리			시설관리			기타			합계
			행정	안내	기타	전기	기계	기타	미화	경비	주차	
동남해권	통영항				5				4	4	3	16
	부산항	국제	6	4	10	7	8	13	32		13	93
		연안			3	2	3	1	7		4	20

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수 광양항만주식회사 내부자료 재정리.

### 3. 예산지출

21개 여객터미널을 <표 4-3>과 같이 서해권, 동해권, 서남해권, 동남해권의 권역별로 나누었으며, 예산지출은 관리주체와 운영기관간의 위탁운영예산을 말한다. 인천항 제1국제·제2국제 여객터미널, 연안 여객터미널의 경우 인천지방해양수산청에서 포괄적으로 위탁운영예산을 계약함에 따라 터미널별 위탁운영예산 구분이 어려움에 따라 인천항으로 통합하였다. 속초항 국제크루즈, 여수항 여객터미널은 예산지출 값을 조사하는데 어려움이 있어 배제하였다. 목포항 국제 여객터미널은 현재 목포항-제주도항 간 여객선을 운항하는 관계로 제1연안 여객터미널로 표기 및 분류하였다. 또한, 여객터미널 성격별 특성에 따라 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하였다.

건물 연면적이 가장 넓은 터미널인 부산항 국제 여객터미널에서 5,680백만원(2018년 기준)으로 위탁운영예산이 가장 많이 집행되었으며, 동해항 국제 여객터미널이 132백만원(2018년 기준)으로 가장 적게 집행되었다. 동해항 국제 여객터미널은 주 2일 운영 및 주 5일은 폐쇄하며, 동해지방해양수산청에서 직접 관리함에 따라 미화 인력 운용에 대한 인건비 및 운영비만 발생하였기 때문으로 보인다.

〈표 4-3〉 터미널별 예산지출(위탁운영예산) 현황

(단위 : 백만원)

권역	구분		예산지출(위탁운영예산)		차이
			2017년	2018년	
서해권	인천항	제1국제	6,770	7,228	458
		제2국제			
		연안			
		용기포항	309	280	△29
		대산항(국제)	304	497	193
	군산항	국제	505	497	△8
연안		382	376	△6	
동해권		속초항(국제)	-	650	650
		동해항(국제)	134	132	△2
		사동항	407	401	△6
		포항	687	677	△10
서남해권	목포항	제1연안	393	387	△6
		제2연안	1,220	1,204	△16
		흑산도항	280	276	△4
	여수항	연안	-	-	-
		엑스포	-	-	-
		완도항	721	710	△11
	거문도항	300	295	△5	
동남해권		통영항	701	690	△11
	부산항	국제	4,128	5,681	1,553
		연안	1,055	1,151	96

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p.102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 제2절 연안 여객터미널 경영 효율성 산출지표

본 연구에서는 연안 여객터미널의 경영 효율성 평가를 위하여 산출지표로써 운영수입, 터미널 이용객수를 선정하였다. 산출지표의 데이터는 해양수산부 연구자료인 「연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구」의 내용 중 일부를 발췌하였으며, 터미널 관리운영기관의 내부자료를 통해 객관성을 확보하였다. 산출지표로써 운영수입을 선정하여 재무적 관점에서 경영 효율성을 분석하였다. 또한, 여객터미널의 공공성 측면에서 경영 효율성을 분석하기 위해 터미널 이용객수를 산출지표로 사용하였다.

### 1. 운영수입

21개 여객터미널을 <표 4-4>와 같이 서해권, 동해권, 서남해권, 동남해권의 권역별로 나누었으며, 운영수입을 통해 재무적인 측면의 경영 효율성을 분석하고자 한다. 운영수입에는 터미널 이용료 수입, 임대 수입, 주차장 수입으로 구성되어 있으며, 선박 입출항료, 접안료, 관리비 등 기타 수입은 제외함으로써 터미널별 비교에 있어 객관성을 확보하였다. 또한, 여객터미널 성격별 특성에 따라 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하였다.

터미널 이용료, 주차장 수입, 임대 수입 모두 부산항 국제 여객터미널이 가장 높았다. 이는 이용객수와 터미널 이용료 및 주차장 수입, 임대수입이 상당한 정도의 인과관계를 가지고 있기 때문이다.

인천항 제1국제·제2국제 여객터미널은 주차장을 타 업체에 임대하였으므로 주차장 수입에 반영하지 않았으며, 대산항 국제 및 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년 미운영에 따른 운영수입이 발생하지 않았다.

군산항 국제 여객터미널과 연안 여객터미널의 경우 공동주차장을 운영함에 따라 주차장 수입 24백만원의 구분이 어려워 각각 12백만원으로 지표로써 활용하고자 한다.

또한, 여수항 연안 및 엑스포 여객터미널의 경우 주차장 수입 206백만원과 임대수입 51백만원의 구분이 어려워 각각 103백만원, 26백만원으로 지표로써 활용하고자 한다.

〈표 4-4〉 터미널별 운영수입 현황

(단위 : 백만원)

권역	구분		2017년도 운영수입			
			주차장 수입	터미널 이용료	임대 수입	소계
서해권	인천항	제1국제	주차장 임대	516	3,800	4,316
		제2국제		385	3,638	4,023
		연안	726	485	394	1,605
		용기포항	-	149	39	188
		대산항(국제)	-	-	-	-
	군산항	국제	12	92	883	987
		연안	12	38	16	66
동해권	속초항(국제)		-	-	-	-
	동해항(국제)		-	40	6	46
	사동항		-	296	87	383
	포항		274	256	134	664
서남해권	목포항	제1연안	0	525	174	699
		제2연안	169	535	62	766
	흑산도항		-	247	6	253
	여수항	연안	103	138	26	267
		엑스포	103	293	26	422
	완도항		-	547	9	556
	거문도항		-	85	7	92
동남해권	통영항		527	425	115	1,067
	부산항	국제	1,554	2,392	7,011	10,957
		연안	70	46	176	292

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 2. 터미널 이용객수

21개 여객터미널을 <표 4-5>와 같이 서해권, 동해권, 서남해권, 동남해권의 권역별로 나누었으며, 터미널 이용객수를 통해 공공성의 성격을 지닌 여객터미널의 경영 효율성을 분석하고자 한다. 여객터미널의 공공성을 알아보는 척도로 로썸 터미널 이용객수를 이용함으로써, 터미널 이용객수에 맞게 알맞은 규모로 건립되었는지, 근무인력을 적정하게 투입하였는지, 알맞게 예산을 지출하는지 살펴보고자 한다. 대산항 국제 및 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 이용객이 발생하지 않았고, 군산항 국제, 동해항 국제 여객터미널은 이용객수가 정확히 조사되지 않기 때문에 대상에서 제외하였다. 또한, 여객터미널 성격별 특성에 따라 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하였다.

<표 4-5> 터미널별 이용객수 현황

(단위: 명, %)

권역	구분		터미널 이용객수			증감율	
			2015년	2016년	2017년	2016년	2017년
서 해 권	인 천 항	제1국제	497,182	584,617	352,519	18	△40
		제2국제	316,227	335,774	247,846	6	△26
		연안	841,577	868,654	942,083	3	8
		용기포항	123,157	148,029	149,724	20	1
		대산항(국제)	-	-	-	-	-
	군 산 항	국제	-	-	-	-	-
		연안	87,492	70,849	42,384	△19	△40

(단위: 명, %)

권역	구분		터미널 이용객수			증감율	
			2015년	2016년	2017년	2016년	2017년
동해권	속초항(국제)		-	-	-	-	-
	동해항(국제)		-	-	-	-	-
	사동항		124,970	145,747	206,275	17	42
	포항		179,389	160,926	195,040	△10	21
서남해권	목포항	제1연안	240,877	357,772	362,971	49	1
		제2연안	629,493	602,003	611,729	△4	2
	흑산도항		-	73,245	200,090	-	173
	여수항	연안	178,720	171,154	169,225	△4	△1
		엑스포	129,776	185,000	281,535	43	52
	완도항		546,524	574,438	600,162	5	4
	거문도항		55,813	59,668	63,643	7	7
동남해권	통영항		552,544	521,267	597,677	△6	15
	부산항	국제	567,399	604,085	705,571	6	17
		연안	21,010	14,913	34,761	△29	133

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

### 제3절 연안 여객터미널 경영 효율성 분석

#### 1. 건물 연면적 대비 운영수입

건물 연면적 대비 운영수입을 통해 1㎡ 대비 어느 정도의 운영수입이 발생하는지 활동성을 평가하고자 한다. 건물 연면적은 여객터미널이 한번 완공되면 특별한 경우를 제외하고 변화가 일어나지 않기 때문에 정적인 측면이 있으며,

정적 활동성을 통해 터미널 간 마케팅 측면과 투자 측면으로 비교할 수 있다. 소수점 셋째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 부산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 운영수입이 발생하지 않았기 때문에 대상에서 제외하고 <표 4-6>과 같이 19개 터미널만 분석하고자 한다.

건물 연면적 대비 운영수입이 가장 높은 여객터미널은 인천항 제2국제 여객터미널로 36만원/㎡으로 보인다. 다음으로는 목포항 제1연안, 인천항 연안, 포항, 통영항, 흑산도항, 울릉도 사동항, 인천항 제1국제, 부산항 국제, 군산항 국제, 완도항, 백령도 용기포항, 여수항 엑스포, 목포항 제2연안, 여수항 연안, 군산항 연안, 거문도항, 부산항 연안 여객터미널 순으로 건물 연면적 대비 운영수입이 높은 것으로 보인다. 건물 연면적 대비 운영수입이 가장 낮은 여객터미널은 동해항 국제 여객터미널로 2만원/㎡으로 보인다.

19개 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 15만원/㎡으로 보이며, 평균보다 높은 여객터미널은 부산항 국제 여객터미널을 포함하여 9곳, 평균보다 낮은 여객터미널은 10곳으로 보인다.

건물 연면적 대비 운영수입이 평균보다 높은 9곳은 여객터미널 운영에 관한 마케팅 활동이 우수하고 여객터미널 건립 시 적절한 투자를 하였다고 보이며, 평균보다 낮은 10곳은 마케팅 활동이 저조하고 과도한 투자를 하였다고 보인다. 따라서, 인천항 제2국 여객터미널이 가장 마케팅 활동이 우수하고 적절한 투자를 했다고 보이며, 동해항 국제 여객터미널은 가장 마케팅 활동이 저조하고 과잉 투자를 하였다고 보인다.

권역별 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 서해권 18만원/㎡, 동해권 15만원/㎡, 동남해권 14만원/㎡, 서남해권 13만원/㎡의 순서로 건물 연면적 대비 운영수입이 높은 것으로 보인다.

**<표 4-6> 터미널별 건물 연면적 대비 운영수입(권역별)**

(단위: m<sup>2</sup>, 백만원)

권역	구분		건물 연면적	2017년도 운영수입	건물연면적 /2017년도 운영수입
서해권	인천항	제1국제	25,588	4,316	0.17
		제2국제	11,257	4,023	0.36
		연안	6,477	1,605	0.25
	용기포항(백령도)		1,664	188	0.11
	대산항(국제)		7,463	-	-
	군산항	국제	7,167	987	0.14
		연안	1,057	66	0.06
	건물 연면적 대비 운영수입 평균				
동해권	속초항(국제)		9,984	-	-
	동해항(국제)		2,761	46	0.02
	사동항(울릉도)		1,973	383	0.19
	포항		2,916	664	0.23
	건물 연면적 대비 운영수입 평균				
서남해권	목포항	제1연안	2,751	699	0.25
		제2연안	8,066	766	0.09
	흑산도항		1,169	253	0.22
	여수항	연안	2,916	266.5	0.09
		엑스포	3,925	421.5	0.11
	완도항		4,785	556	0.12
	거문도항		1,746	92	0.05
	건물 연면적 대비 운영수입 평균				
동남해권	통영항		4,688	1067	0.23
	부산항	국제	65,999	10,957	0.17
		연안	14,421	292	0.02
	건물 연면적 대비 운영수입 평균				
전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입 평균					0.15

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018),

p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사) 인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 2. 투입인력 대비 운영수입

투입인력 대비 운영수입을 통해 1명 대비 어느 정도의 운영수입을 발생하는지 활동성을 평가하고자 한다. 투입인력은 제반 환경에 따라 변화가 가능하기 때문에 동적인 측면이 있으며, 건물 연면적 대비 운영수입과 같이 동적 활동성을 통해 터미널 간 마케팅 측면과 투자 측면으로 비교할 수 있다. 역시, 소수점 셋째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 운영수입이 발생하지 않았기 때문에 대상에서 제외하고 <표 4-7>과 같이 19개 터미널만 분석하고자 한다.

투입인력 대비 운영수입이 가장 높은 여객터미널은 인천항 제2국제 여객터미널로 투입인력 1명 대비 운영수입 2억1,174만원으로 보인다. 다음으로는 인천항 제1국제, 부산항 국제, 군산항 국제, 여수항 엑스포, 목포항 제1연안, 통영항, 울릉도 사동항, 포항, 흑산도항, 인천항 연안, 백령도 용기포항, 완도항, 목포항 제2연안, 동해항 국제, 거문도항, 여수항 연안, 부산항 연안 여객터미널 순으로 투입인력 대비 운영수입이 높은 것으로 보인다. 투입인력 대비 운영수입이 가장 낮은 여객터미널은 군산항 연안 여객터미널로 1,100만원/명으로 보인다.

19개 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입의 평균은 5,925만원으로 보이며, 평균보다 높은 여객터미널은 통영항 여객터미널을 포함하여 7곳, 평균보다 낮은 여객터미널은 12곳으로 보인다.

투입인력 대비 운영수입의 평균보다 높은 7곳은 여객터미널 운영에 관한 마케팅 활동이 우수하고 적절한 인력을 투입하였다고 보이며, 평균보다 낮은 12곳은 마케팅 활동이 저조하고 과도하게 인력을 투입하였다고 보인다. 따라서, 인천항 제2국 여객터미널이 가장 마케팅 활동이 우수하고 인력을 적절하게 투입하였다고 보이며, 부산항 연안 여객터미널은 가장 마케팅 활동이 저조하고

과도하게 인력을 투입하였다고 보인다.

권역별 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입의 평균은 서해권 8,542만원/명, 동남해권 6,637만원/명, 동해권 4,171만원/명, 서남해권 4,128만원/명의 순서로 투입인력 대비 운영수입이 높은 것으로 보인다.

〈표 4-7〉 터미널별 투입인력 대비 운영수입(권역별)

(단위: 명, 백만원)

권역	구분	투입인력	2017년도 운영수입	투입인력 /2017년도 운영수입	
서 해 권	인천항	제1국제	35	4,316	123.31
		제2국제	19	4,023	211.74
		연안	41	1,605	39.15
	용기포항(백령도)		5	188	37.60
	대산항(국제)		2	-	-
	군산항	국제	11	987	89.73
		연안	6	66	11.00
	투입인력 대비 운영수입 평균				85.42
동 해 권	속초항(국제)		8	-	-
	동해항(국제)		2	46	23.00
	사동항(울릉도)		7	383	54.71
	포항		14	664	47.43
	투입인력 대비 운영수입 평균				41.71
서 남 해 권	목포항	제1연안	10	699	69.90
		제2연안	23	766	33.30
	흑산도항		6	253	42.17
	여수항	연안	15	266.5	17.80
		엑스포	6	421.5	70.33
	완도항		15	556	37.07

(단위: 명, 백만원)

권역	구분	투입인력	2017년도 운영수입	투입인력 /2017년도 운영수입	
	거문도항	5	92	18.40	
	투입인력 대비 운영수입 평균			41.28	
동남 해권	통영항	16	1067	66.69	
	부산항	국제	93	10,957	117.82
		연안	20	292	14.60
	투입인력 대비 운영수입 평균			66.37	
전체 여객터미널 건물 투입인력 대비 운영수입 평균				59.25	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

### 3. 예산지출 대비 운영수입

예산지출 대비 운영수입을 통해 1만원 대비 어느 정도의 운영수입을 발생하는지 수익성을 평가하고자 한다. 예산지출은 운영인력증감, 교육비증감, 유지보수비증감 등 인건비, 경상비의 증감에 따라 변화가 가능하며, 운영수입과 상당한 정도의 인과관계가 있기 때문에 터미널 간 효율성 및 이익률을 비교할 수 있다. 소수점 셋째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 인천항 제1국제·제2국제, 연안 여객터미널의 예산지출은 인천항만공사와 (사)인천항시설관리센터 간 포괄적 위수탁계약으로 인하여 구분하기 어렵기 때문에 인천항 여객터미널 1개로 통합하여 분석하고자 한다. 또한, 여수항 연안·엑스포 여객터미널은 2017년도 예산지출 값 수집에 어려움이 있어 대상에서 제외하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 운영수입이 발생하지 않았기 때문에 대상에서 제외하고 <표 4-8>과 같이 15개 터미널만 분석하고자 한다.

예산지출 대비 운영수입이 가장 높은 여객터미널은 부산항 국제 여객터미널로 2.65만원/만원으로 보인다. 다음으로는 군산항 국제, 목포항 제1연안, 통영항, 인천

항, 포항, 사동항, 흑산도항, 완도항, 목포항 제2연안, 용기포항, 동해항, 거문도항, 부산항 연안 여객터미널 순으로 예산지출 대비 운영수입이 높은 것으로 보인다. 예산지출 대비 운영수입이 가장 낮은 여객터미널은 군산항 연안 여객터미널로 1,700 원/만원으로 보인다.

15개 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입의 평균은 1.02만원/만원으로 보이며, 평균보다 높은 여객터미널은 인천항 여객터미널을 포함하여 5곳, 평균보다 낮은 여객터미널은 10곳으로 보인다.

예산지출 대비 운영수입이 1만원/만원 이상인 여객터미널은 지출 대비 수입이 높은 곳으로써, 여객터미널 5곳이 지출 대비 수입이 높았으므로 수익성이 있다고 할 수 있다. 따라서, 5곳은 효율적으로 여객터미널을 운영하고 있다고 볼 수 있다. 다만, 운영수입이 1만원 이하인 10곳은 비효율적으로 여객터미널을 운영함으로써 수익성이 없다고 할 수 있는 재무적 적자상태라 할 수 있다.

권역별 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입의 평균은 동남해권 1.48만원/만원, 서해권 1.05만원/만원, 서남해권 0.88만원/만원, 동해권 0.75만원/만원의 순서로 예산지출 대비 운영수입이 높은 것으로 보인다.

〈표 4-8〉 터미널별 예산지출 대비 운영수입(권역별)

(단위: 백만원)

권역	구분		2017년도 예산지출	2017년도 운영수입	건물연면적 /2017년도 운영수입
서 해 권	인천항	제1국제	6,770	4,316	1.47
		제2국제		4,023	
		연안		1,605	
		용기포항(백령도)	309	188	0.61
		대산항(국제)	304	-	-
	군산항	국제	505	987	1.95
		연안	382	66	0.17

(단위: 백만원)

권역	구분	2017년도 예산지출	2017년도 운영수입	2017년도 예산지출 /2017년도 운영수입	
	예산지출 대비 운영수입 평균			1.05	
동해권	속초항(국제)	-	-	-	
	동해항(국제)	134	46	0.34	
	사동항(울릉도)	407	383	0.94	
	포항	687	664	0.97	
	예산지출 대비 운영수입 평균			0.75	
서남해권	목포항	제1연안	393	699	1.78
		제2연안	1,220	766	0.63
	흑산도항		280	253	0.90
	여수항	연안	-	267	-
		엑스포	-	422	-
	완도항		721	556	0.77
	거문도항		300	92	0.31
	예산지출 대비 운영수입 평균			0.88	
동남해권	통영항		701	1067	1.52
	부산항	국제	4,128	10,957	2.65
		연안	1,055	292	0.28
	예산지출 대비 운영수입 평균			1.48	
전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입 평균				1.02	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

#### 4. 건물 연면적 대비 이용객수

건물 연면적 대비 터미널 이용객수 통해 1㎡ 대비 어느 정도의 터미널 이용객이 사용하는지 여객터미널 공공성 달성을 위한 경영 효율성을 평가하고자 한

다. 건물 연면적 대비 터미널 이용객수 분석을 통해 1㎡ 대비 터미널 이용객수가 평균과 근사할수록 공공성을 달성할 수 있는 효율성이 높다고 하겠다. 소수점 첫째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 이용객이 발생하지 않았고, 군산항 국제, 동해항 국제 여객터미널 이용객수가 정확히 조사되지 않기 때문에 대상에서 제외하고 <표 4-9>와 같이 17개 터미널만 분석하고자 한다.

건물 연면적 대비 터미널 이용객수가 가장 높은 여객터미널은 흑산도항 여객터미널로 171명/㎡으로 보인다. 다음으로는 인천항 연안, 목포항 제1연안, 통영항, 완도항, 사동항, 용기포항, 목포항 제2연안, 여수항 엑스포, 포항, 여수항 연안, 군산항 연안, 거문도항, 인천항 제2국제, 인천항 제1국제, 부산항 국제 여객터미널 순으로 건물 연면적 대비 이용객수가 높은 것으로 보인다. 건물 연면적 대비 이용객수가 가장 낮은 여객터미널은 부산항 연안 여객터미널로 2명/㎡으로 보인다.

17개 여객터미널의 건물 연면적 대비 터미널 이용객수의 평균은 76명/㎡으로 보이며, 평균보다 높은 여객터미널은 포항 여객터미널을 포함하여 7곳, 낮은 여객터미널은 10곳으로 보인다.

권역별 여객터미널의 건물 연면적 대비 터미널 이용객수의 평균은 서남해권 96명/㎡, 동해권 86명/㎡, 서해권 62명/㎡, 동해권 47명/㎡의 순서로 건물 연면적 대비 터미널 이용객수가 높은 것으로 보인다.

**<표 4-9> 터미널별 건물 연면적 대비 이용객수(권역별)**

(단위: ㎡, 명)

권역	구분	건물 연면적	2017년도 터미널 이용객수	건물연면적 /2017년도 이용객수
서해권	인천항 제1국제	25,588	352,519	14
	제2국제	11,257	247,846	22

(단위: m<sup>2</sup>, 명)

권역	구분		건물 연면적	2017년도 터미널 이용객수	건물연면적 /2017년도 이용객수
서해권	인천항	연안	6,477	942,083	145
	용기포항(백령도)		1,664	149,724	90
	대산항(국제)		7,463	-	-
	군산항	국제	7,167	-	-
		연안	1,057	42,384	40
건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균				62	
동해권	속초항(국제)		9,984	-	-
	동해항(국제)		2,761	-	-
	사동항(울릉도)		1,973	206,275	105
	포항		2,916	195,040	67
	건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균				86
서남해권	목포항	제1연안	2,751	362,971	132
		제2연안	8,066	611,729	76
	흑산도항		1,169	200,090	171
	여수항	연안	2,916	169,225	58
		엑스포	3,925	281,535	72
	완도항		4,785	600,162	125
	거문도항		1,746	63,643	36
	건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균				96
동남해권	통영항		4,688	597,677	127
	부산항	국제	65,999	705,571	11
		연안	14,421	34,761	2
	건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균				47
전체 여객터미널 건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균				76	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 5. 투입인력 대비 이용객수

투입인력 대비 터미널 이용객수를 통해 1명 대비 어느 정도의 이용객수에게 서비스를 제공하는지 여객터미널 공공성 달성을 위한 경영 효율성을 평가하고자 한다. 투입인력 대비 터미널 이용객수 분석을 통해 1㎡ 대비 터미널 이용객수가 평균과 근사할수록 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높다고 하겠다. 소수점 첫째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 이용객이 발생하지 않았고, 군산항 국제, 동해항 국제 여객터미널 이용객수가 정확히 조사되지 않기 때문에 대상에서 제외하고 <표 4-10>과 같이 17개 터미널만 분석하고자 한다.

투입인력 대비 터미널 이용객수가 가장 높은 여객터미널은 여수항 엑스포 여객터미널로 46,923명/명으로 보인다. 다음으로는 완도항, 통영항, 목포항 제1연안, 흑산도항, 용기포항, 사동항, 목포항 제2연안, 인천항 연안, 포항, 거문도항, 여수항 연안, 인천항 제2국제, 인천항 제1국제, 부산항 국제, 군산항 연안 여객터미널 순으로 투입인력 대비 터미널 이용객수가 높은 것으로 보인다. 투입인력 대비 터미널 이용객수가 가장 낮은 여객터미널은 부산항 연안 여객터미널로 1명 대비 1,738명/명으로 보인다.

17개 여객터미널의 투입인력 대비 터미널 이용객수의 평균은 22,375명/명으로 보이며, 평균보다 높은 여객터미널은 인천항 연안 여객터미널을 포함하여 9곳. 평균보다 낮은 여객터미널은 8곳으로 보인다.

권역별 여객터미널의 투입인력 대비 터미널 이용객수의 평균은 서남해권 29,598명/명, 동해권 21,700명/명, 서해권 16,621명/명, 동남해권 15,560명/명의 순서로 투입인력 대비 이용객수가 높은 것으로 보인다.

<표 4-10> 터미널별 투입인력 대비 이용객수(권역별)

(단위: 명)

권역	구분	투입인력	2017년도 터미널 이용객수	투입인력 /2017년도 이용객수	
서해권	인천항	제1국제	35	352,519	9,277
		제2국제	19	247,846	11,266
		연안	41	942,083	22,978
	용기포항(백령도)		5	149,724	29,945
	대산항(국제)		2	-	-
	군산항	국제	11	-	-
		연안	6	42,384	7,064
	투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				16,621
동해권	속초항(국제)		8	-	-
	동해항(국제)		2	-	-
	사동항(울릉도)		7	206,275	29,468
	포항		14	195,040	13,931
	투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				21,700
서남해권	목포항	제1연안	10	362,971	36,297
		제2연안	23	611,729	26,597
	흑산도항		6	200,090	33,348
	여수항	연안	15	169,225	11,282
		엑스포	6	281,535	46,923
	완도항		15	600,162	40,011
	거문도항		5	63,643	12,729
	투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				29,598
동남해권	통영항		16	597,677	37,355
	부산항	국제	93	705,571	7,587
		연안	20	34,761	1,738
	투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				15,560
전체 여객터미널 건물 투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				22,375	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 6. 예산지출 대비 이용객수

예산지출 1만원이 어느 정도의 터미널 이용객에게 사용되는지 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 평가하고자 한다. 예산지출은 운영인력·교육비·유지보수비 증감 등 인건비 및 경상비의 증감에 따라 변화가 가능하며, 교육훈련학습 및 건물 유지보수 등의 비용의 증가와 상당한 정도의 인과관계를 가진다고 보인다. 소수점 셋째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 인천항 제1국제·제2국제, 연안 여객터미널의 예산지출은 인천항만공사와 (사)인천항시설관리센터 간 포괄적 위수탁계약으로 인하여 터미널별로 구분하기 어렵기 때문에 인천항 여객터미널 1개로 통합하여 분석하고자 한다. 또한, 여수항 연안·엑스포 여객터미널은 2017년도 예산지출 값을 수집함에 어려움이 있어 대상에서 제외하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 이용객이 발생하지 않았고, 군산항 국제, 동해항 국제 여객터미널 이용객수가 정확히 조사되지 않기 때문에 대상에서 제외하고 <표 4-11>과 같이 13개 터미널만 분석하고자 한다.

예산지출 대비 터미널 이용객수가 가장 높은 여객터미널은 목포항 제1연안 여객터미널로 92,359명/만원으로 보인다. 다음으로는 통영항, 완도항, 흑산도항, 사동항, 목포항 제2연안, 용기포항, 포항, 인천항 제1국제, 거문도항, 부산항 국제, 군산항 연안 여객터미널 순으로 예산지출 대비 터미널 이용객수가 높은 것으로 보인다. 예산지출 대비 터미널 이용객수가 가장 낮은 여객터미널은 부산항 연안 여객터미널로 3,295명/만원으로 보인다.

13개 여객터미널의 예산지출 대비 터미널 이용객수의 평균은 39,031명/만원으로 보이며, 평균보다 높은 여객터미널은 용기포항 여객터미널을 포함하여 7곳, 낮은 여객터미널은 6곳으로 보인다.

권역별 여객터미널의 예산지출 대비 터미널 이용객수의 평균은 서남해권 63,683명/만원, 동남해권 35,216명/만원, 동해권 26,357명/만원, 서해권 20,583명/만원의 순서로 예산지출 대비 이용객수가 높은 것으로 보인다.

<표 4-11> 터미널별 예산지출 대비 이용객수(권역별)

(단위: 백만원, 명)

권역	구분		2017년도 예산지출	2017년도 터미널 이용객수	건물연면적 /2017년도 이용객수
서해권	인천항	제1국제	6,770	352,519	227.84
		제2국제		247,846	
		연안		942,083	
	용기포항(백령도)		309	149,724	484.54
	대산항(국제)		304	-	-
	군산항	국제	505	-	-
		연안	382	42,384	110.95
	예산지출 대비 터미널 이용객수 평균				
동해권	속초항(국제)		-	-	-
	동해항(국제)		134	-	-
	사동항(울릉도)		407	206,275	506.82
	포항		687	195,040	283.90
	예산지출 대비 터미널 이용객수 평균				
서남해권	목포항	제1연안	393	362,971	923.59
		제2연안	1,220	611,729	501.42
	흑산도항		280	200,090	714.61
	여수항	연안	-	169,225	-
		엑스포	-	281,535	-
	완도항	721	228,824	600,162	832.40
	거문도항	300	16,462	63,643	212.14
	예산지출 대비 터미널 이용객수 평균				
동남해권	통영항	701	180,545	597,677	852.61
	부산항	국제	4,128	705,571	170.92
		연안	1,055	34,761	32.95
	예산지출 대비 터미널 이용객수 평균				
전체 여객터미널 예산지출 대비 터미널 이용객수 평균					390.31

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 7. 건물 연면적 대비 운영수입

건물 연면적 대비 운영수입을 통해 1㎡ 대비 어느 정도의 운영수입이 발생하는지 활동성을 평가하고자 한다. 건물 연면적은 여객터미널이 한번 완공되면 특별한 경우를 제외하고 변화가 일어나지 않기 때문에 정적인 측면이 있으며, 정적 활동성을 통해 터미널 간 마케팅 측면과 투자 측면으로 비교할 수 있다. 소수점 셋째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 운영수입이 발생하지 않았기 때문에 대상에서 제외하고 19개 여객터미널을 <표 4-12>와 같이 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하고자 한다.

19개 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 15만원/㎡으로 보이며, 국제 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 17만원/㎡이며, 연안 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 14만원/㎡으로 보인다.

<표 4-12> 터미널별 건물 연면적 대비 운영수입(성격별)

(단위: ㎡, 백만원)

종류	구분	건물 연면적	2017년도 운영수입	건물 연면적 /2017년도 운영수입	
국제 여객 터미 널	인천항	제1국제	25,588	4,316	0.17
		제2국제	11,257	4,023	0.36
	대산항		7,463	-	-
	군산항		7,167	987	0.14
	속초항		9,984	-	-
	동해항		2,761	46	0.02
	부산항		65,999	10,957	0.17
	건물 연면적 대비 운영수입 평균				0.17
	인천항	6,477	1,605	0.25	

(단위: m<sup>2</sup>, 백만원)

종류	구분	건물 연면적	2017년도 운영수입	건물 연면적 /2017년도 운영수입	
연 안  여 객 터 미 널	용기포항	1,664	188	0.11	
	군산항	1,057	66	0.06	
	사동항(울릉도)	1,973	383	0.19	
	포항	2,916	664	0.23	
	목포항	제1연안	2,751	699	0.25
		제2연안	8,066	766	0.09
	흑산도항	1,169	253	0.22	
	여수항	연안	2,916	267	0.09
		엑스포	3,925	422	0.11
	완도항	4,785	556	0.12	
	거문도항	1,746	92	0.05	
	통영항	4,688	1,067	0.23	
	부산항	14,421	292	0.02	
건물 연면적 대비 운영수입 평균				0.14	
전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입 평균				0.15	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 8. 투입인력 대비 운영수입

투입인력 대비 운영수입을 통해 1명 대비 어느 정도의 운영수입을 발생하는지 활동성을 평가하고자 한다. 투입인력은 제반 환경에 따라 변화가 가능하기 때문에 동적인 측면이 있으며, 건물 연면적 대비 운영수입과 같이 동적 활동성을 통해 터미널 간 마케팅 측면과 투자 측면으로 비교할 수 있다. 소수점 셋째 자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 운영수입이 발생하지 않았기 때문에 대상에서 제외하고 19개 여객터미널을 <표 4-13>과 같이 국제 여객터미

널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하고자 한다. 또한, 국제 여객터미널은 연안 여객터미널과 달리 보안 구역이기 때문에 경비보안 인력이 필수이다. 따라서, 이런 특성을 반영하여 인천항 제1국제·제2국제 여객터미널, 부산항 국제 여객터미널 투입인력에는 각각 40명, 28명, 89명의 보안인력을 반영하여 분석하고자 한다. 그 외 국제 여객터미널은 보안인력에 대한 자료가 없어 기존 투입인력만을 사용하여 분석하고자 한다. 운영수입에는 보안인력에 대한 보안료를 반영해야하나 자료가 없어 기존 운영수입만을 사용하여 분석하고자 한다.

19개 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입의 평균은 4,612만원/명으로 보이며, 국제 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입 평균은 6,321만원/명이며, 연안 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입 평균은 4,001만원/명으로 보인다.

〈표 4-13〉 터미널별 투입인력 대비 운영수입(성격별)

(단위: 명, 백만원)

종류	구분	투입인력	2017년도 운영수입	투입인력 /2017년도 운영수입	
국제 여 객 터 미 널	인천항	제1국제	75	4,316	57.55
		제2국제	47	4,023	85.60
	대산항		2	-	-
	군산항		11	987	89.73
	속초항		8	-	-
	동해항		2	46	23.00
	부산항		182	10,957	60.20
	투입인력 대비 운영수입 평균				63.21
	인천항	41	1,605	39.15	
	용기포항	5	188	37.60	
	군산항	6	66	11.00	
	사동항(울릉도)	7	383	54.71	

(단위: 명, 백만원)

종류	구분	투입인력	2017년도 운영수입	투입인력 /2017년도 운영수입	
연안 여객터 미널	포항	14	664	47.43	
	목포항	제1연안	10	699	69.90
		제2연안	23	766	33.30
	흑산도항		6	253	42.17
	여수항	연안	15	267	17.80
		엑스포	6	422	70.33
	완도항		15	556	37.07
	거문도항		5	92	18.40
	통영항		16	1,067	66.69
	부산항		20	292	14.60
	투입인력 대비 운영수입 평균				40.01
전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입 평균				46.12	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 9. 예산지출 대비 운영수입

예산지출 대비 운영수입을 통해 1만원 대비 어느 정도의 운영수입을 발생하  
는지 수익성을 평가하고자 한다. 예산지출은 운영인력증감, 교육비증감, 유지보  
수비증감 등 인건비, 경상비의 증감에 따라 변화가 가능하며, 운영수입과 상당  
한 정도의 인과관계가 있기 때문에 터미널 간 효율성 및 이익률을 비교할 수  
있다. 소수점 셋째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 인천항 제1  
국제·제2국제, 연안 여객터미널의 예산지출은 인천항만공사와 (사)인천항시설  
관리센터 간 포괄적 위수탁계약으로 인하여 터미널별 예산지출내역을 구분하기  
어렵기 때문에 분석에서 제외하고자 한다. 또한, 여수항 연안·엑스포 여객터미  
널은 2017년도 예산지출 값을 수집함에 어려움이 있어 대상에서 제외하며, 대

산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 운영수입 및 예산지출이 발생하지 않았기 때문에 대상에서 제외하고 14개 여객터미널을 <표 4-14>와 같이 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하고자 한다.

14개 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입의 평균은 0.99만원/만원으로 보이며, 국제 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입 평균은 1.65만원/만원이며, 연안 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입 평균은 0.81만원/만원으로 보인다.

<표 4-14> 터미널별 예산지출 대비 운영수입(성격별)

(단위: 백만원, 만원)

종류	구분	예산지출	2017년도 운영수입	예산지출 /2017년도 운영수입	
국제 여객 터미 널	인천항	제1국제	-	4,316	-
		제2국제	-	4,023	-
	대산항	304	-	-	
	군산항	505	987	1.95	
	속초항	-	-	-	
	동해항	134	46	0.34	
	부산항	4128	10,957	2.65	
	예산지출 대비 운영수입 평균				1.65
연안 여객 터미 널	인천항	-	1,605	-	
	용기포항	309	188	0.61	
	군산항	382	66	0.17	
	사동항(울릉도)	407	383	0.94	
	포항	687	664	0.97	
	목포항	제1연안	393	699	1.78
		제2연안	1,220	766	0.63
	흑산도항	280	253	0.90	

(단위: 백만원, 만원)

종류	구분		예산지출	2017년도 운영수입	예산지출 /2017년도 운영수입
연안	여수항	연안	-	267	-
		엑스포	-	422	-
여 객 터 미 널	완도항		721	556	0.77
	거문도항		300	92	0.31
	통영항		701	1,067	1.52
	부산항		1055	292	0.28
	예산지출 대비 운영수입 평균				0.81
	전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입 평균				0.99

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 10. 건물 연면적 대비 이용객수

건물 연면적 대비 이용객수 통해 1㎡ 대비 어느 정도의 터미널 이용객이 사용하는지 여객터미널 공공성 달성을 위한 경영 효율성을 평가하고자 한다. 건물 연면적 대비 터미널 이용객수 분석을 통해 1㎡ 대비 터미널 이용객수가 평균과 근사할수록 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높다고 하겠다. 소수 점 첫째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 군산항 국제, 속초항 국제크루즈, 동해항 국제 여객터미널은 이용객수가 정확히 조사되지 않기 때문에 대상에서 제외하고 17개 여객터미널을 <표 4-15>와 같이 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하고자 한다.

17개 여객터미널의 건물 연면적 대비 터미널 이용객수의 평균은 76명/㎡으로 보이며, 국제 여객터미널의 건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균은 16명/㎡이며, 연안 여객터미널의 건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균은 89명/㎡으로 보인다.

〈표 4-15〉 터미널별 건물 연면적 대비 이용객수(성격별)

(단위: m<sup>2</sup>, 명)

종류	구분		건물 연면적	2017년도 터미널 이용객수	건물연면적 /2017년도 이용객수
국제 여 객 터 미 널	인천항	제1국제	25,588	352,519	14
		제2국제	11,257	247,846	22
	대산항		7,463	-	-
	군산항		7,167	-	-
	속초항		9,984	-	-
	동해항		2,761	-	-
	부산항		65,999	705,571	11
	건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균				
연안 여 객 터 미 널	인천항		6,477	942,083	145
	용기포항		1,664	149,724	90
	군산항		1,057	42,384	40
	사동항(울릉도)		1,973	206,275	105
	포항		2,916	195,040	67
	목포항	제1연안	8,066	362,971	132
		제2연안	2,751	611,729	76
	흑산도항		1,169	200,090	171
	여수항	연안	2,916	169,225	58
		엑스포	3,925	281,535	72
	완도항		4,785	600,162	125
	거문도항		1,746	63,643	36
	통영항		4,688	597,677	127
	부산항		14,421	34,761	2
건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균					89
전체 여객터미널 건물 연면적 대비 터미널 이용객수 평균					76

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사) 인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 11. 투입인력 대비 이용객수

투입인력 대비 터미널 이용객수를 통해 1명 대비 어느 정도의 이용객수에게 서비스를 제공하는지 여객터미널 공공성 달성을 위한 경영 효율성을 평가하고자 한다. 투입인력 대비 터미널 이용객수 분석을 통해 투입인력 1명 대비 터미널 이용객수가 평균과 근사할수록 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높다고 하겠다. 소수점 첫째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 이용객이 발생하지 않았고, 군산항 국제, 동해항 국제 여객터미널 이용객수가 정확히 조사되지 않기 때문에 대상에서 제외하고 17개 여객터미널을 <표 4-16>과 같이 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하고자 한다.

17개 여객터미널의 투입인력 대비 이용객수의 평균은 21,383명/명으로 보이며, 국제 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균은 4,617명/명이며, 연안 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균은 24,976명/명으로 보인다.

<표 4-16> 터미널별 투입인력 대비 이용객수(성격별)

(단위: 명)

종류	구분		투입인력	2017년도 터미널 이용객수	투입인력 /2017년도 이용객수
국제 여객 터미 널	인천항	제1국제	75	352,519	4,700
		제2국제	47	247,846	5,273
	대산항		2	-	-
	군산항		11	-	-
	속초항		8	-	-
	동해항		2	-	-
	부산항		182	705,571	3,877
	투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				4,617
	인천항		41	942,083	22,978

(단위: 명)

종류	구분	투입인력	2017년도 터미널 이용객수	투입인력 /2017년도 이용객수	
연 안 여 객 터 미 널	용기포항	5	149,724	29,945	
	군산항	6	42,384	7,064	
	사동항(울릉도)	7	206,275	29,468	
	포항	14	195,040	13,931	
	목포항	제1연안	10	362,971	36,297
		제2연안	23	611,729	26,597
	흑산도항	6	200,090	33,348	
	여수항	연안	15	169,225	11,282
		엑스포	6	281,535	46,923
	완도항	15	600,162	40,011	
	거문도항	5	63,643	12,729	
	통영항	16	597,677	37,355	
	부산항	20	34,761	1,738	
	투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				24,976
전 여객터미널 투입인력 대비 터미널 이용객수 평균				21,383	

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 12. 예산지출 대비 이용객수

예산지출 대비 이용객수 통해 예산지출 1만원이 어느 정도의 터미널 이용객에게 사용되는지 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 평가하고자 한다. 예산지출은 운영인력증감, 교육비증감, 유지보수비증감 등 인건비 및 경상비의 증감에 따라 변화가 가능하며, 교육훈련학습 및 건물유지보수 등의 비용의 증가는 터미널 이용객수의 증가와 상당한 인과관계가 있는 것으로 보인다. 소수점 셋째자리에서 반올림한 값을 통해 분석하고자 하며, 인천항 제1국제·제2국제, 연안 여객터

미널의 예산지출은 인천항만공사와 (사)인천항시설관리센터 간 포괄적 위수탁계약으로 인하여 구분하기 어렵기 때문에 분석에서 제외하고자 한다. 또한, 여수항 연안·엑스포 여객터미널 2017년도 예산지출 값 수집에 어려움이 있어 대상에서 제외하며, 대산항 국제와 속초항 국제크루즈 여객터미널은 2017년도 미운영에 따른 이용객이 발생하지 않았고, 군산항 국제, 동해항 국제 여객터미널 이용객수가 정확히 조사되지 않기 때문에 대상에서 제외하고 12개 여객터미널을 <표 4-17>과 같이 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 분석하고자 한다.

12개 여객터미널의 예산지출 대비 이용객수의 평균은 46,890명/만원으로 보이며, 국제 여객터미널의 예산지출 대비 이용객수 평균은 17,092명/만원이며, 연안 여객터미널의 예산지출 대비 이용객수 평균은 49,599명/만원으로 보인다.

<표 4-17> 터미널별 예산지출 대비 이용객수(성격별)

(단위: 백만원, 명)

종류	구분	예산지출	2017년도 터미널 이용객수	예산지출 /2017년도 이용객수	
국제 여객 터미 널	인천항	제1국제	-	352,519	-
		제2국제	-	247,846	-
	대산항	304	-	-	
	군산항	505	-	-	
	속초항	-	-	-	
	동해항	134	-	-	
	부산항	4,128	705,571	170.92	
예산지출 대비 터미널 이용객수 평균				170.92	
연안 여객 터미 널	인천항	-	942,083	-	
	용기포항	309	149,724	484.54	
	군산항	382	42,384	110.95	
	사동항(울릉도)	407	206,275	506.82	
	포항	687	195,040	283.90	

(단위: 백만원, 명)

종류	구분		예산지출	2017년도 터미널 이용객수	예산지출 /2017년도 이용객수
연 안 여 객 터 미 널	목포항	제1연안	393	362,971	923.59
		제2연안	1,220	611,729	501.42
	흑산도항		280	200,090	714.61
	여수항	연안	-	169,225	-
		엑스포	-	281,535	-
	완도항		721	600,162	832.40
	거문도항		300	63,643	212.14
	통영항		701	597,677	852.61
	부산항		1,055	34,761	32.95
	예산지출 대비 터미널 이용객수 평균				
전체 여객터미널 예산지출 대비 터미널 이용객수 평균					468.90

자료: 해양수산부, 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구(2018), p. 102, (사)부산항시설관리센터 내부자료, (사)인천항시설관리센터 내부자료, 여수광양항만주식회사 내부자료 재정리.

## 제4절 연안 여객터미널 경영 효율성 평가

### 1. 연안 여객터미널 경영 효율성 진단 결과

#### 1.1 건물 연면적 대비 운영수입

건물 연면적 대비 운영수입이 가장 높은 인천항 제2국제 여객터미널의 경우 터미널 이용료에서 여객터미널 중 8번째로 높으며, 터미널 이용객이 많지 않음을 알 수 있었다. 반면에 임대수입에서는 부산항 국제 여객터미널과 인천항 제1국제 여객터미널 다음으로 높은 것으로 보이며, 건물 연면적 대비 사무실을 많이 만들었으며, 유휴기간 없이 사무실을 임대·운영하고 있는 것으로 보인다.

이와 달리 주차장 수입, 터미널 이용료, 임대수입이 가장 높은 부산항 국제 여객터미널의 경우 운영수입이 가장 높음에도 불구하고 지나치게 규모가 크다고 볼 수 있으며, 다른 측면에서는 운영수입이 건물 연면적 대비 1/2이상 낮은 것으로 보인다.

동해항 국제 여객터미널은 터미널을 주 2회 개장함에 따라 터미널 이용료가 가장 낮았으며, 이에 사무실 운영이 제한적임에 따라 임대수입 또한 가장 낮은 등 운영수입이 건물 연면적 대비 가장 낮은 것으로 보인다.

권역별로 건물 연면적 대비 운영수입을 본다면, 서해권이 18만원/㎡으로 권역별 평균 15만원/㎡보다 가장 높은 것으로 보인다. 특히, 인천항 여객터미널의 연면적 대비 운영수입은 서해권 여객터미널 연면적 대비 운영수입을 올렸기 때문으로 보인다. 인천항 여객터미널의 운영수입을 타 여객터미널과 비교를 한다면, 부산항 국제 여객터미널을 제외하고 높은 임대수입을 보이고 있으며, 여객터미널 이용객의 높은 수요에 따라 터미널 이용료 또한 많이 발생한 것으로 보인다.

다음으로 동해권 여객터미널이 높았으며, 건물 연면적 대비 운영수입이 15만원/㎡으로 평균과 비슷한 것으로 보인다. 동해항 국제 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입이 낮음에도 불구하고 사동항과 포항 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입이 높았기 때문에 동해권 건물 연면적 대비 운영수입을 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균과 비슷하게 유지할 수 있었던 것으로 보인다. 사동항과 포항 여객터미널의 이용료 및 임대수입은 건물 연면적 대비 높은 것으로 보인다.

다음으로 동남해권 여객터미널이 높았으며, 건물 연면적 대비 운영수입이 14만원/㎡으로 보인다. 통영항과 부산항 국제 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입이 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 높은 것으로 보이는 반면, 부산항 연안 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입은 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 7배 이상 낮은 것으로 보인다. 부산항 연안 여객터미널의 경우, 기존 국제 여객터미널을 연안 여객터미널

로 전환하여 사용함에 따라 건물 연면적 대비 운영수입이 낮은 것으로 보인다.

건물 연면적 대비 운영수입이 가장 낮은 곳은 서남해권 여객터미널로서, 건물 연면적 대비 운영수입이 13만원/㎡으로 보인다. 서남해권은 도서지역이 많으므로 다른 권역보다 터미널 이용객이 많이 발생함에도 불구하고 목포항 제1연안과 흑산도항 여객터미널을 제외한 나머지 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입이 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다.

국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 건물 연면적 대비 운영수입을 분석한 결과, 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 15만원/㎡으로 보인다. 국제 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 17만원/㎡으로 인천항과 부산항 국제 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입이 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 높았기 때문에 국제 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입을 높일 수 있었던 것으로 보인다. 인천항 제2국제 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입은 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 2배 이상 높은 것으로 보인다. 연안 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균은 14만원/㎡으로 부산항, 거문도항, 군산항 등 연안 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입이 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다.

건물 연면적 1㎡ 대비 어느 정도의 운영수입이 발생해야 경영 효율성이 높다고 판단할 수 있는 명확한 기준이 없다. 따라서, 본 연구에서는 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입의 평균을 경영 효율성의 기준으로 선정하였으며, 평균값보다 높으면 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 이에 인천항 제2국제, 목포항 제1연안, 인천항 연안, 포항, 통영항, 흑산도항, 사동항, 인천항 제1국제, 부산항 국제 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 또한, 서해권 여객터미널의 경영 효율성이 높은 것으로 보이며, 국제 여객터미널의 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

## 1.2 투입인력 대비 운영수입

투입인력 대비 운영수입이 가장 높은 여객터미널은 인천항 제2국제 여객터미널로서, 2억1,174만원/인으로 적은 투입인력에 비해 높은 운영수입을 보인다.

이와 달리 부산항 국제 여객터미널의 경우 운영수입이 가장 높음에도 불구하고 건물 연면적이 지나치게 크다보니 인력 투입이 많이 필요하여 1억1,782만원/명 수준으로 보인다.

군산항 연안 여객터미널은 도서지역을 연결하는 도로가 개통하면서 터미널 이용객이 줄어드는 등 운영수입에 영향을 미쳤으며, 1,100만원/명으로 투입인력 대비 운영수입이 가장 낮은 것으로 보인다.

권역별로 투입인력 대비 운영수입을 본다면, 서해권이 8,542만원/명으로 권역별 평균 5,925만원/명보다 가장 높은 것으로 보인다. 특히, 인천항 제1국제, 제2국제와 군산항 국제 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입이 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 각각 2배, 3.5배, 1.5배 이상 높은 것으로 보이며, 서해권 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균을 높인 것으로 보인다. 인천항 국제 여객터미널은 적은 인력으로 효율적으로 운영·관리하는 것으로 보인다.

다음으로는 동남해권이 높았으며, 투입인력 대비 운영수입이 6,637만원/명으로 보인다. 부산항 국제 여객터미널은 여객터미널을 운영·관리하기 위해 많은 인력이 투입됨에도 불구하고 높은 운영수입이 발생한 것으로 보인다. 부산항 국제, 통영항 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입이 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 각각 2배, 1.1배 이상 높은 것으로 보인다. 부산항 연안 여객터미널의 경우, 기존 국제 여객터미널 건물을 개보수하여 사용함에 따라 규모성있는 여객터미널을 운영·관리하기 위하여 운영수입 대비 많은 인력이 투입되는 것으로 보인다. 부산항 연안 여객터미널 투입인력 대비 운영수입은 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입보다 1/4배 이상 낮은 것으로 보인다.

다음으로는 동해권이 높았으며, 투입인력 대비 운영수입이 4,171만원/명으로 보이며, 동해권 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입이 전체 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다.

투입인력 대비 운영수입이 가장 낮은 곳은 서남해권 여객터미널로서, 투입인력 대비 운영수입이 4,128만원/명으로 보이며, 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 다만, 여수항 엑스포와 목포항 제1연안 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입은 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 1.1배 이상 높은 것으로 보인다.

국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 투입인력 대비 운영수입을 분석한 결과, 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균은 4,612만원/명으로 보인다. 국제 여객터미널 투입인력 대비 운영수입은 6,321만원/명으로, 인천항 국제와 부산항 국제 여객터미널 투입인력에 경비보안 인력을 추가적으로 반영하였음에도 불구하고 국제 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입은 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 1.3배 이상 높은 것으로 보인다. 연안 여객터미널 투입인력 대비 운영수입은 4,001만원/명으로, 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다.

투입인력 1명 대비 어느 정도의 운영수입이 발생해야 경영 효율성이 높다고 판단할 수 있는 명확한 기준이 없다. 따라서, 본 연구에서는 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균을 경영 효율성의 기준으로 선정하였으며, 평균 값보다 높으면 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 구분하여 분석하는 가정하에 군산항 국제, 인천항 제2국제, 여수항 엑스포, 목포항 제1연안, 통영항, 부산항 국제, 인천항 제1국제, 사동항, 포항 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 또한, 서해권, 동남해권 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보이며, 국제 여객터미널의 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

### 1.3 예산지출 대비 운영수입

예산지출 대비 운영수입이 가장 높은 여객터미널은 부산항 국제 여객터미널로서, 1만원 예산지출 대비 2.65만원의 운영수입을 보인다.

군산항 연안 여객터미널은 도서지역을 연결하는 도로가 개통하면서 여객터미널 이용객이 줄어드는 등 운영수입에 영향을 미쳤으며, 1만원 예산지출 대비 1,700원의 운영수입으로 예산지출 대비 운영수입이 가장 낮은 것으로 보인다.

권역별로 예산지출 대비 운영수입을 본다면, 동남해권이 1.48만원/만원으로 권역별 평균 1.02만원/만원보다 가장 높은 것으로 보인다. 특히, 부산항 국제와 통영항 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 각각 2.5배, 1.5배 이상 높은 것으로 보이며, 동남해권 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균을 높인 것으로 보인다.

다음으로는 서해권이 높았으며, 예산지출 대비 운영수입이 1.05만원/만원으로 보이며, 서해권 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 높은 것으로 보인다. 군산항 국제와 인천항 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 각각 1.9배, 1.4배 이상 높은 것으로 보이며, 서해권 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균을 높인 것으로 보인다.

다음으로는 서남해권이 높았으며, 0.88만원/만원으로 보이며, 서남해권 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 목포항 제1연안 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입은 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 1.6배 이상 높은 것으로 보이며, 이 외 서남해권 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입은 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다.

예산지출 대비 운영수입이 가장 낮은 곳은 동해권 여객터미널로서, 예산지출 대비 운영수입이 0.75만원/만원으로 보이며, 동해권 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다.

국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 예산지출 대비 운영수입을 분석한 결과, 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균은 0.99만원/만원으로 보인다. 국제 여객터미널 예산지출 대비 운영수입은 1.65만원/만원으로, 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 1.6배 이상 높은 것으로 보인다. 군산항과 부산항 국제 여객터미널이 터미널 내 사무실을 유희기간없이 임대하여 운영·관리함에 따라 임대수입을 타 터미널보다 높게 발생시킴으로써 운영수입을 높인 것으로 보이며, 특히 부산항 국제 여객터미널은 많은 터미널 이용객이 발생함에 따라 터미널 이용료 및 주차장 수입이 가장 높은 것으로 보인다. 연안 여객터미널 예산지출 대비 운영수입은 0.81만원/만원으로 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 다만, 목포항 제1연안과 통영항 여객터미널은 전체 여객터미널 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 각각 1.7배, 1.5배 이상 높은 것으로 보인다.

예산지출 1만원 대비 운영수입이 1만원 이상이 되어야 경영 효율성이 높은 것으로 판단할 수 있다. 따라서, 부산항 국제, 군산항 국제, 목포항 제1연안, 통영항, 인천항 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

국제 터미널과 연안 터미널로 구분하여 분석하는 가정하에 부산항 국제, 군산항 국제, 목포항 제1연안, 통영항 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 또한, 동남해권, 서해권 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보이며, 국제 여객터미널의 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

#### 1.4 건물 연면적 대비 이용객수

건물 연면적 대비 이용객수가 가장 높은 여객터미널은 인천항 연안 여객터미널로서, 145명/㎡으로 건물 연면적은 전체 여객터미널 중 9번째로 넓지만 터미널 이용객수는 가장 많은 것으로 보인다.

이와 달리 건물 연면적이 가장 넓은 부산항 국제 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 이용객수가 11명/㎡으로 인천항 연안 여객터미널의 건물 연면적

대비 이용객수보다 1/13배 이상 작은 것으로 보인다. 이는, 부산항 국제 여객 터미널이 가장 최근에 지어진 여객터미널로 터미널 내 편의시설, 사무실 등 터미널 기능의 변화와 확대를 반영하여 지어진 최신 여객터미널이기 때문에 건물 연면적에서 타 터미널과 차이가 큰 것으로 보인다.

부산항 연안 여객터미널은 기존 국제 여객터미널을 개보수하여 사용함에 따라 건물 연면적 대비 이용객수가 2명/m<sup>2</sup>으로 가장 낮은 것으로 보인다.

권역별로 건물 연면적 대비 이용객수를 본다면, 서남해권이 96명/m<sup>2</sup>으로 권역별 평균 76명/m<sup>2</sup>보다 가장 높은 것으로 보인다. 특히, 여수항 연안과 거문도항 여객터미널의 연면적 대비 이용객수는 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수보다 각각 1/10, 2/5배 이상 낮은 것으로 보이고, 서남해권 여객터미널의 건물 연면적 대비 이용객수는 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 높은 것으로 보인다.

다음으로는 동해권이 높았으며, 건물 연면적 대비 이용객수가 86명/m<sup>2</sup>으로 보이며, 사동항 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수는 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 1.3배 이상 높은 것으로 보인다.

다음으로는 서해권이 높았으며, 건물 연면적 대비 이용객수가 62명/m<sup>2</sup>으로 보이며, 인천항 제1국제, 제2국제와 군산항 연안 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수는 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 각각 1/4, 2/5, 2/3배 이상 낮은 것으로 보이고, 인천항 연안과 용기포항 여객터미널 건물 연면적 대비 운영수입이 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 각각 2.2배, 1.5배 이상 높은 것으로 보인다.

건물 연면적 대비 이용객수가 가장 낮은 곳은 동남해권 여객터미널로서, 건물 연면적 대비 이용객수가 47명/m<sup>2</sup>으로 보이며, 통영항 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수는 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수보다 2배 이상 높은 것으로 보이고, 동남해권 건물 연면적 대비 이용객수가 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 낮은 것으로 보인다.

국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 건물 연면적 대비 이용객수를

분석한 결과, 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균은 76명/m<sup>2</sup>으로 보인다. 국제 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수는 16명/m<sup>2</sup>으로, 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 2/5배 이상 낮은 것으로 보인다. 연안 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균은 89명/m<sup>2</sup>으로 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 높은 것으로 보인다. 다만, 부산항, 거문도항, 군산항 등 연안 여객터미널은 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균보다 각각 1/35배, 1/2배, 2/3배 이상 낮은 것으로 보인다.

건물 연면적 1m<sup>2</sup> 대비 어느 정도의 이용객이 발생해야 경영 효율성이 높다고 판단할 수 있는 명확한 기준이 없다. 따라서, 본 연구에서는 전체 여객터미널 건물 연면적 대비 이용객수의 평균을 경영 효율성의 기준으로 선정하였으며, 평균과 근사할수록 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 이에 목포항 제2연안, 여수항 엑스포, 포항, 용기포항, 여수항 연안, 사동항, 군산항 연안, 거문도항, 완도항, 통영항, 인천항 제2국제, 목포항 제1연안, 인천항 제1국제, 부산항 국제, 인천항 연안, 부산항 연안, 흑산도항 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 또한, 동해권, 서해권, 서남해권, 동남해권 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보이며, 연안 여객터미널이 국제 여객터미널보다 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

## 1.5 투입인력 대비 이용객수

투입인력 대비 이용객수가 가장 높은 여객터미널은 여수항 엑스포 여객터미널로서, 46,923명/명으로 적은 투입인력으로 많은 이용객에게 서비스를 직·간접적으로 제공하는 것으로 보인다.

이와 달리 가장 많은 인력을 투입하는 부산항 국제 여객터미널의 경우, 투입인력 1명 대비 7,587명의 이용객에게 서비스를 직·간접적으로 제공하였다.

부산항 연안 여객터미널은 투입인력 1명 대비 1,738명의 이용객에게 서비스

를 직·간접적으로 제공하였다.

권역별로 투입인력 대비 이용객수를 본다면, 서남해권이 29,598명/명으로 권역별 평균 22,375명/명보다 가장 높은 것으로 보인다. 다만, 여수항 연안과 거문도항 여객터미널의 투입인력 대비 이용객수는 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균보다 3/5배 이상 낮은 것으로 보인다.

다음으로는 동해권이 높았으며, 투입인력 대비 이용객수가 21,700명/명으로 보이며, 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 다만, 사동항 여객터미널의 투입인력 대비 이용객수가 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 1.2배 이상 높은 것으로 보인다.

다음으로는 서해권이 높았으며, 투입인력 대비 이용객수가 16,621명/명으로 보이며, 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 다만, 용기포항 여객터미널의 투입인력 대비 이용객수가 전체 여객터미널 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 1.3배 이상 높은 것으로 보인다.

투입인력 대비 이용객수가 가장 낮은 곳은 동남해권 여객터미널로서, 투입인력 대비 이용객수가 15,560명/명으로 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수보다 낮은 것으로 보인다. 통영항 여객터미널의 투입인력 대비 이용객수는 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균보다 1.6배 이상 높은 것으로 보인다.

국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 투입인력 대비 이용객수를 분석한 결과, 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균은 21,383명/명으로 보인다. 국제 여객터미널 투입인력 대비 이용객수는 4,617명/명으로 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 다만, 인천항 국제와 부산항 국제 여객터미널에 경비보안 인력을 추가적으로 반영함에 따라 투입인력 대비 이용객수가 경비보안 인력을 반영하기 전 값보다 더 낮아진 것으로 보인다. 연안 여객터미널은 24,976명/명으로 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균보다 높은 것으로 보인다.

투입인력 1명 대비 어느 정도의 이용객이 발생해야 경영 효율성이 높다고 판

단할 수 있는 명확한 기준이 없다. 따라서, 본 연구에서는 전체 여객터미널 투입인력 대비 이용객수의 평균을 경영 효율성의 기준으로 선정하였으며, 평균과 근사할수록 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 구분하여 분석하는 가정하에 인천항 연안, 목포항 제2연안, 포항, 사동항, 용기포항, 거문도항, 여수항 연안, 흑산도항, 군산항 연안, 목포항 제1연안, 통영항, 인천항 제2국제, 인천항 제1국제, 부산항 국제, 완도항, 부산항 연안, 여수항 엑스포 여객터미널 순으로 경영효율성이 높은 것으로 보인다. 또한, 동해권, 서해권, 동남해권, 서남해권 여객터미널 순으로 경영효율성이 높은 것으로 보이며, 연안 여객터미널이 국제 여객터미널보다 경영효율성이 높은 것으로 보인다.

## 1.6 예산지출 대비 이용객수

예산지출 대비 이용객수가 가장 높은 여객터미널은 목포항 제1연안 여객터미널로서, 1만원 예산지출 대비 92,359명의 이용객에게 직·간접적으로 서비스를 제공하는 것으로 보인다.

부산항 연안 여객터미널은 기존 국제 여객터미널을 개보수하여 사용함에 따라 시설관리비, 인건비 등 예산지출이 많음에도 불구하고, 부산항과 제주도항간의 여객선만 운영 중이므로, 예산지출 대비 이용객수의 불균형이 큰 것으로 보인다. 부산항 연안 여객터미널은 1만원 예산지출 대비 3,295명의 이용객에게 직·간접적으로 서비스를 제공하는 것으로 보인다.

권역별로 예산지출 대비 이용객수를 본다면, 서남해권이 63,683명/만원으로 권역별 평균 39,031명/만원보다 가장 높은 것으로 보인다. 서남해권 여객터미널의 예산지출 대비 이용객수는 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 높은 것으로 보인다.

다음으로는 동남해권이 높았으며, 예산지출 대비 이용객수가 35,216명/만원으로 보이며, 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 낮은 것으

로 보인다. 다만, 통영항 여객터미널 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객선터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 2.1배 이상 높은 것으로 보인다.

다음으로는 동해권이 높았으며, 예산지출 대비 이용객수가 26,357명/만원으로 보이며, 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 다만, 사동항 여객터미널 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객선터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 1.2배 이상 높은 것으로 보인다.

예산지출 대비 이용객수가 가장 낮은 곳은 서해권 여객터미널로서, 예산지출 대비 이용객수가 20,583명/만원으로 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수보다 낮은 것으로 보인다. 다만, 용기포항 여객터미널 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객선터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 1.2배 이상 높은 것으로 보인다.

국제 여객터미널과 연안 여객터미널로 나누어 예산지출 대비 이용객수를 분석한 결과, 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균은 46,890명/만원으로 보인다. 국제 여객터미널 예산지출 대비 이용객수는 17,092명/만원으로 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 부산항 국제 여객터미널을 제외하고 예산지출 및 이용객수의 조사한계로 데이터가 없으므로, 부산항 국제 여객터미널 예산지출 대비 이용객수가 전체 국제 여객터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균이다. 부산항 국제 여객터미널은 규모 면에서 여객터미널 중 가장 크고, 이에 운영 시 시설유지비, 인건비 등 많이 비용이 든다. 그럼에도 불구하고, 현재, 부산항과 일본항간의 여객선을 운영하기 때문에 예산지출과 이용객수간에 불균형이 큰 것으로 보인다. 연안 여객터미널 예산지출 대비 이용객수는 49,599명/만원으로 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수보다 높은 것으로 보인다. 다만, 군산항, 부산항 연안 여객터미널의 예산지출 대비 이용객수는 전체 여객터미널 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 각각 1/4배, 1/2배 이상 낮은 것으로 보인다.

예산지출 1만원 대비 어느 정도의 이용객이 발생해야 경영 효율성이 높다고 판단할 수 있는 명확한 기준이 없다. 따라서, 본 연구에서는 전체 여객터미널

예산지출 대비 이용객수의 평균을 경영 효율성의 기준으로 선정하였으며, 평균과 근사할수록 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 이에 용기포항, 포항, 목포 제2연안, 사동항, 인천항, 거문도항, 부산항 국제, 군산항 연안, 흑산도항, 부산항 연안, 완도항, 통영항, 목포항 제1연안 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 또한, 동남해권, 동해권, 서해권, 서남해권 여객터미널 순으로 경영 효율성이 높은 것으로 보이며, 연안 여객터미널이 국제 여객터미널보다 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

## 2. 연안 여객터미널 경영 효율성 개선방안

인천항 제1국제와 제2국제 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입과 투입인력 대비 운영수입, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 하지만, 건물 연면적 대비 이용객수, 투입인력 대비 이용객수에 있어서는 전체 여객터미널 건물 연면적 및 투입인력 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 여객선사의 관광상품 개발 및 각 연령대에 맞는 소셜 네트워크(SNS), 지면광고 등 홍보를 통해 건물 연면적 및 투입인력 대비 이용객수를 높인다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

인천항 연안 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입은 전체 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보이나, 투입인력 대비 운영수입은 전체 여객터미널의 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 낮은 것으로 보인다. 따라서 연안 여객터미널 내 유희사무실이 없도록 적극적인 사무실 임대 유치 및 사무실 임대료가 타 기관과 차이가 있을 시 이를 반영하여 임대수입 증가를 통한 운영수입을 개선한다면 투입인력 대비 운영수입을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 투입인력 대비 이용객수는 전체 여객터미널의 투입인력 대비 이용객수의 평균과 근사하여 공공성을 달

성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보이나, 건물 연면적 대비 이용객수에 있어서는 전체 여객터미널의 건물 연면적 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 이용객을 위한 편의시설 개선 등을 통해 건물 연면적 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

인천항 여객터미널의 경우, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이나, 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객터미널의 예산지출 대비 이용객수의 평균보다 낮으므로 이용객 유치를 통해 이용객수를 높인다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성 또한 제고할 수 있을 것으로 보인다.

용기포항 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입, 투입인력 대비 운영수입, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 낮은 것으로 보인다. 따라서 여객선사의 관광상품 개발 및 각 연령대에 맞는 소셜네트워크(SNS), 지면광고 등 홍보로 터미널 이용객 유치를 통한 터미널 이용료 수입 증대를 통해 운영수입을 높인다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 대비 이용객수, 투입인력 대비 이용객수, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 이용객을 위한 편의시설 개선 등을 통해 건물 연면적 대비 이용객수를 낮추고, 예산지출 증대를 통한 예산지출 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

군산항 국제 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로 추가적으로 항로를 개발하여 터미널 이용객 유치를 통한 터미널 이용료 수입 증대를 통해 운영수입을 높인다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 투입인력 대비 운영수입, 예산지출 대비 운영수입은 전체 여객터미널

투입인력 및 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

군산항 연안 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입, 투입인력 대비 운영수입, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 군산과 도서지역간의 고군산 연결도로 개통으로 인하여 터미널 이용객의 감소는 지속될 것으로 보인다. 따라서, 연결되지 않은 도서지역으로의 관광상품 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 운영수입을 높인다면, 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 대비 이용객수, 투입인력 대비 이용객수, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 도서지역간의 관광상품 홍보로 터미널 이용객을 유치한다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

동해항 국제 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입, 투입인력 대비 운영수입, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보이며, 그 값이 21개 여객터미널 중 최하위이다. 현재 주 2회 노선으로 개장하여 운영하는 여객터미널의 블라디보스톡(러시아), 사카이미나토(일본) 관광상품을 적극적인 홍보마케팅 및 항로 개발을 통한 터미널 이용객수 증대로 항로간의 항차수를 늘여 운영수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

사동항 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입과 투입인력 대비 운영수입은 전체 여객터미널의 건물 연면적 및 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 높은 반면, 예산지출 대비 전체 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 하지만, 기후제약으로 인한 항로수가 제한적이므로 초대형 쾌속선 도입 및 운항을 통한 터미널 이용객수 증대로 운영수입을 높인다면, 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 대비 이용객수, 투입인력 대비 이용객수, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로, 이용객을 위한 편의시설 개선 및 터미널 운영 인력 투입 등을 통해 건

물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

포항 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입과 투입인력 대비 운영수입은 전체 여객터미널 건물 연면적 및 투입인력 대비 운영수입의 평균보다 높은 반면, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 포항과 울릉도항간의 여객선만 운영하므로 사동항 여객터미널과 동일하게 초대형 쾌속선 도입 및 운항을 통한 터미널 이용객수 증대로 운영수입을 높인다면, 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 연면적 대비 이용객수를 제외하고 투입인력 대비 이용객수, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입인력 및 예산지출 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로, 관광상품 홍보 활동 및 초대형 쾌속선 건조 및 운항, 이용객을 위한 시설개선 등을 통해 터미널 이용객수를 높인다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

목포항 제1연안 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이나, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 개선활동이 필요한 것으로 보인다. 터미널 이용객을 위한 서비스 시설 개선 및 인력투입을 통한 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

목포항 제2연안 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로, 연안 여객터미널 내 유희사무실이 없도록 적극적으로 사무실 임대 유치 및 사무실 임대료가 타 기관과 차이가 있을 시 이를 반영하여 임대수입 증가를 통한 운영수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에

있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 터미널 이용객을 위한 서비스 시설 개선 및 인력투입을 통한 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

흑산도항 여객터미널의 경우, 건물 연면적 대비 운영수입을 제외하고 투입인력 대비 운영수입, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입인력 및 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 낮은 것으로 보인다. 따라서, 관광상품 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료 높이고 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 터미널 이용객을 위한 서비스 시설 개선 및 인력투입을 통한 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

여수항 연안 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로 여수항과 도서지역간의 관광상품 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료 높이고 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 및 투입인력 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 관광상품 홍보를 통한 터미널 이용객수를 늘린다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

여수항 엑스포 여객터미널의 경우, 투입인력 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 높아 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이나 건물 연면적 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로 관광상품 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료 높이고 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 및

투입인력 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 건물 연면적 및 투입인력 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 인력투입을 통한 투입인력 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

완도항 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수의 평균보다 낮으므로 여객터미널 내 유희사무실이 없도록 적극적으로 사무실 임대 유치 및 사무실 임대료가 타 기관과 차이가 있을 시 이를 반영하여 임대수입 증가를 통한 운영수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 터미널 이용객을 위한 서비스 시설 개선 및 인력투입을 통한 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

거문도항 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로 거문도항과 도서지역간의 관광상품 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료를 높이고 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 인력투입을 통한 투입인력 대비 이용객수를 높인다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

통영항 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이나, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 터미널 이용객을 위한 서비스 시설 개선 및 인력투입을 통한 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수를 낮춘다면 공공

성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

부산항 국제 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이나, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 부산항과 일본항간의 관광상품 홍보 및 신규항로 개설 등을 통한 터미널 이용객수를 늘린다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

부산항 연안 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮고, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있는 것으로 보인다. 다만, 기존 국제 여객터미널을 개보수하여 사용함에 따라 건물 연면적 및 투입인력이 상당한 인과관계에 있으며, 부산항과 제주항 1개 노선의 여객선을 운행함에 따라 운영수입에 있어 한계성을 갖는다. 또한, 저가항공(LCC)의 공격적 마케팅으로 인하여 여객선 이용료 및 세월호 사고 등 여객선 사고로 인하여 여객터미널 이용객수가 제한적이다. 따라서, 여객선사의 공격적인 홍보마케팅 활동을 통한 터미널 이용객수를 늘린다면, 수익성 및 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

서해권 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 높으므로, 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 다만, 건물 연면적 대비 이용객수는 전체 여객터미널의 건물 연면적 대비 이용객수의 평균과 근사하므로 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보이나, 투입인력 및 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객터미널의 투입인력 및 예산지출 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로, 신규 항로 개설 및 관광상품 홍보를 통한 터미널 이용객수를 늘린다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

동해권 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로, 관광상품 개발 및 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료를 높이고 터미널 내 사무실 등 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 투입인력 대비 이용객수는 전체 여객터미널의 투입인력 대비 이용객수의 평균과 근사하므로 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보이나, 건물 연면적 및 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객터미널의 건물 연면적 및 예산지출 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로, 예산지출을 조정하거나 신규 항로 개설 및 관광상품 홍보를 통한 터미널 이용객수를 늘린다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

서남해권 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로, 관광상품 개발 및 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료를 높이고 터미널 내 사무실 등 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 또한, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로, 터미널 이용객을 위한 편의시설 개선 및 투입인력 확충 및 예산지출 확대 등을 통해 투입지표 대비 이용객수를 낮춘다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

동남해권 여객터미널의 경우, 투입인력 대비 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입인력 및 예산지출 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보이는 반면, 건물 연면적 대비 운영수입은 전체 여객터미널의 건물 연면적 대비 운영수입의 평균보다 낮으므로 관광상품 개발 및 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료를 높이고 터미널 내 사무실 등 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수가 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이

가 있으므로, 신규 항로 개설 및 관광상품 홍보를 통한 터미널 이용객수를 늘린다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

국제 여객터미널의 경우, 동해항 국제 여객터미널을 제외하고 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 높으므로 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 다만, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 신규 항로 개설 및 관광상품 홍보를 통한 터미널 이용객수를 늘린다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

연안 여객터미널의 경우, 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 운영수입이 전체 여객터미널의 투입지표 대비 운영수입의 평균보다 낮은 연안 여객터미널이 관광상품 개발 및 홍보로 터미널 이용객 유치를 통해 터미널 이용료를 높이고 터미널 내 사무실 등 임대수입을 개선한다면 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다. 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수에 있어 전체 여객터미널의 투입지표 대비 이용객수의 평균과 차이가 있으므로 터미널 이용객을 위한 서비스 시설 개선 및 인력투입을 통한 건물 연면적 및 투입인력, 예산지출 대비 이용객수를 낮추거나 또는 신규 항로 개설 및 관광상품 홍보를 통한 터미널 이용객수를 늘린다면 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보인다.

## 제5장 결론

### 제1절 연구결과의 요약

육지와 도서지역의 연결, 도서민의 수송, 인접 국가 간의 사람 및 물자 이동의 저렴한 비용의 주요 수단으로써 여객선이 중요하며, 국민소득의 증대, 워라벨 문화의 확산, 주5일제 도입 등 삶의 질이 향상되어 여객선을 통한 관광수요가 증가함에 따라 여객터미널에 대한 중요성 및 필요성이 대두되고 있다. 그럼에도 불구하고 여객터미널 운영의 문제점 및 해결방안에 대한 연구가 주로 이루어졌으며, 여객터미널 경영 효율성에 대한 연구는 없었다. 따라서, 본 연구에서는 국가 및 지방자치단체, 항만공사 등에서 운영·관리 중인 여객터미널 중 21개 터미널을 선정하여 적당한 크기로 터미널이 건립되었는지, 적정인원이 근무하는지, 수입 대비 예산을 적정하게 집행하는지 등 수익성 평가 및 여객터미널 규모가 터미널 이용객에게 적당한지, 터미널 이용객을 위해 적정인력이 투입되었는지, 터미널 이용객에게 적정하게 예산을 집행하는지 등 공공성 평가를 통한 경영 효율성 분석하였다. 또한, 권역별 및 성격별(국제/연안) 여객터미널을 구분하여 경영 효율성을 분석하였다.

수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 분석하기 위하여 투입지표로써 건물 연면적, 투입인력, 예산지출과 산출지표인 운영수입을 이용하여 분석하였다. 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성의 기준은 21개 여객터미널의 평균으로 설정하였으며, 평균보다 높을수록 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 다만, 예산지출 대비 운영수익의 경우, 예산지출 1원 대비 운영수입이 1원 이상 발생하면 경영 효율성이 높은 것으로 보인다. 또한, 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 분석하기 위하여 투입지표로써 건물 연면적, 투입인력, 예산지출과 산출지표인 터미널 이용객수를 이용하여 분석하였다. 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성의 기준은 21개 여객터미널의 평균으로 설정하였으며, 평균과 근사할수록 경영 효율성이 높은 것으로 보인다.

위 분석을 통해 도출한 결론은 다음과 같다.

인천항, 군산항 국제, 사동항, 포항, 목포 제1연안, 흑산도항, 통영항, 부산항 국제 여객터미널은 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보이는 반면, 용기포항, 군산항 연안, 동해항 국제, 목포항 제2연안, 여수항, 완도항, 거문도항, 부산항 연안 여객터미널은 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 낮은 것으로 보인다.

또한, 인천항 연안, 용기포항, 군산항 연안, 사동항, 포항, 목포항 제2연안, 여수항 연안, 거문도항 여객터미널은 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 높은 것으로 보이는 반면, 인천항 국제, 목포항 제1연안, 흑산도항, 여수항 엑스포, 완도항, 통영항, 부산항 여객터미널은 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 낮은 것으로 보인다.

서해권 및 동남해권 여객터미널은 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이는 반면, 동해권 및 서남해권은 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성이 낮은 것으로 보인다.

또한, 동남해권 및 동해권 여객터미널은 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이는 반면, 서남해권 및 서해권 여객터미널은 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 낮은 것으로 보인다.

국제 여객터미널은 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보이는 반면, 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 낮은 것으로 보인다. 연안 여객터미널은 수익성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 낮은 것으로 보이는 반면, 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성은 높은 것으로 보인다.

현재까지 본 연구의 접근방법에 의한 여객터미널의 경영 효율성을 평가한 연구가 없었으며, 경영 효율성을 위한 지표의 개발을 위한 시도도 없었다. 본 연구에서는 여객터미널의 경영 효율성을 분석하기 위해 투입지표로써 건물 연면적, 투입인력, 예산지출을 선정하고, 산출지표로써 운영수입, 터미널 이용객수를 선정하였다. 이를 통해 수익성 및 공공성을 달성할 수 있는 경영 효율성을 분석하고자 하였다. 본 연구는 터미널 경영 효율성 분석을 위한 지표를 선정하여 최초로 연구한 논문이라는 점에서 의의가 있다.

## 제2절 연구의 한계와 향후 연구방향

본 연구의 한계로는 첫째, 투입지표로써 사용한 건물 연면적이 터미널 이용객을 위한 공간뿐만 아니라 상주기관의 근무 공간을 포함시키고 있으나, 터미널 이용객에는 상주기관의 인원은 포함되지 않고 여객선을 이용하는 인원만 포함되어 있어 모든 건물 연면적이 터미널 이용객이 사용하는 곳으로 보기 어렵다.

둘째, 투입지표로써 사용한 투입인력에는 단시간 근로자, 일용근로자, 자원봉사자 등의 근로자는 포함되어 있지 않다. 터미널 관리 운영주체와 수탁용역업체간의 적정인원 산정 시 상용근로자를 기준으로 하기 때문이다.

셋째, 투입지표로써 사용한 예산지출에는 여수항 여객터미널의 값이 조사가 되지 않아 반영되어 있지 않다. 2019년부터 여수항 여객터미널의 운영·관리에 관한 위탁 용역기관이 해운조합에서 여수광양항만관리주식회사로 변경됨에 따라 2017년에 대한 자료요청이 어려웠기 때문이다.

본 연구의 한계점을 바탕으로 향후 연구 시, 필요한 연구의 방향은 다음과 같다.

첫째, 여객터미널 건립비용을 투입지표로써 이용하여 터미널 경영효율성을 평가한다면 재무적으로 여객터미널별 비교 및 분석을 하기에 용이하며 유의미한 값을 도출할 수 있을 것이다.

둘째, 여객터미널의 중요한 성격 중 하나인 공공성 측정 또한 경영 효율성의 중요 판단 기준이므로 분기별 혹은 반기별 시점에 여객터미널을 이용하는 사람을 대상으로 서비스 품질 및 고객 만족 설문조사를 통한 정량적·정성적 데이터 값을 도출하여 평가를 한다면, 여객터미널별 비교 및 분석함에 있어 용이하며 유의미한 값을 도출할 수 있을 것이다.

## 참 고 문 헌

### 국내 문헌

가재경(2005), 연안여객 터미널의 효율적 관리 운영에 관한 연구, 석사논문.

김규진(2003), 우리나라 국제해상여객터미널 관리운영체제 개선방안에 관한 연구, 석사논문.

김운수(2018), 연안여객 선사 및 항로의 운영효율성 분석 연구, 인천연구원.

김종엽(2015), 국제여객선터미널에 있어 사인 위치의 최적화에 관한 연구, 박사논문.

김재경(2018), IoT기반 항만여객터미널 모니터링시스템 운영모델에 관한 연구, 석사논문.

심기섭, 김학소, 장정인(2007), 국제여객터미널 및 마리나 시설의 경제성 분석 방법론에 관한 연구, 한국해양수산개발원.

오윤경(2013), 이용자 동선 분석을 통한 연안여객선터미널 공간구성에 관한 연구, 석사논문.

임광수(2018), 국제여객터미널 서비스 품질에 관한 실증연구, 석사논문.

종성(2008), 중국 동북지역 국제여객 터미널의 운영 및 서비스 개선방안에 관한 연구, 석사논문.

하태원(2011), 도심 복합 시설로서의 여객선 터미널 프로그램 특성에 관한 연구, 석사논문.

한국해운조합(2018~2013), 연안해운통계연보, 한국해운조합.

한국해양수산개발원(2017), 연안항 지정기준 개선방안 연구, 한국해양수산개발원.

해상여객운송사업법령(안), 제2조(정의).

해양수산부(2016), 제1차 연안여객선 현대화계획.

해양수산부(2018), 연안여객터미널 위탁관리운영 효율화 방안 연구, 해양수산부.

## 기타 문헌

강릉뉴스, “동해 묵호항 해양 관광항으로 새롭게 도약”,  
<http://www.gangneungnews.kr/news/articleView.html?idxno=9143>.

강원일보, “동해항 국제여객터미널 새단장”,  
<http://www.kwnews.co.kr/nview.asp?s=501&aid=215122500007>.

건축도시정책정보센터, “부산항 국제여객터미널”,  
<http://www.aurum.re.kr/Bits/BuildingDoc.aspx?mm=4&ss=1&num=6803#.XMv5ik17mHs>.

교통신문, “신안 흑산도항 여객선터미널 재건축” ,  
<http://www.gyotongn.com/news/articleView.html?idxno=155766>.

나무위키피, “부산항국제여객터미널” ,  
<https://namu.wiki/w/%EB%B6%80%EC%82%B0%ED%95%AD%EA%B5%AD%EC%A0%9C%EC%97%AC%EA%B0%9D%ED%84%B0%EB%AF%B8%EB%84%90>.

나무위키피디아, “여객선 터미널” ,  
<https://namu.wiki/w/%EC%97%AC%EA%B0%9D%EC%84%A0%20%ED%84%B0%EB%AF%B8%EB%84%90>.

노컷뉴스, “완도 관문 연안여객터미널 준공” ,  
<https://www.nocutnews.co.kr/news/4904312>.

동해시청, “통계연보” ,  
[http://www.dh.go.kr/pages/sub.htm?nav\\_code=dh1473657928](http://www.dh.go.kr/pages/sub.htm?nav_code=dh1473657928).

리브레위키, “거문도항” ,  
<https://librewiki.net/wiki/%EA%B1%B0%EB%AC%B8%EB%8F%84%ED%95%AD>.

미래로신문, “강원권 국제여객 수송 40% '감소'” ,  
<http://m.mrro.kr/news/articleView.html?idxno=6789>.

목포KBS, “천사대교 임시개통기간 목포 여객선 이용객 감소“ ,  
[http://mokpo.kbs.co.kr/index.html?source=local&sname=news&stype=magazine&contents\\_id=3722598](http://mokpo.kbs.co.kr/index.html?source=local&sname=news&stype=magazine&contents_id=3722598).

블로그, “국가관리연안항 여객터미널 운영사업” ,  
<https://chambit.tistory.com/211>.

블로그, “울릉도 사동항” , <https://dtak0004.blog.me/221325275190>.

울산항만공사 블로그, “항만과 항구의 차이, 무역항, 연안항 등 항만의 종류” ,  
<https://blog.naver.com/ulsan-port/221288258616>.

오마이뉴스, “목포~상하이 국제여객선 취항” ,  
[http://www.ohmynews.com/NWS\\_Web/view/at\\_pg.aspx?CNTN\\_CD=A0000094571](http://www.ohmynews.com/NWS_Web/view/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0000094571).

여수인터넷뉴스, “거문도항 여객선터미널 신축” ,  
<http://ysinews.com/articleView.asp?intNum=27747&ASection=001003>.

여수지방해양수산청, “여객터미널정보” ,  
[http://yeosu.mof.go.kr/service?id=way\\_ter\\_gmd](http://yeosu.mof.go.kr/service?id=way_ter_gmd)

연합뉴스, “373억원 들인 속초항 국제크루즈터미널 1년 넘게 '텅텅'” ,  
<https://www.yna.co.kr/view/AKR20181206155000062>.

연합뉴스, “백령도 여객선 터미널완공” ,  
<https://www.yna.co.kr/view/AKR20120724056500065>.

연합뉴스, “동해항 국제여객터미널 편의시설 정비” ,  
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=001&aid=0008066445>.

완도항여객터미널, <http://wando.ferry.or.kr>.

중부매일, “서산대산항 국제여객터미널 활성화 시급” ,  
<http://www.jbnews.com/news/articleView.html?idxno=1226044>.

중앙일보, “'적자 허덕' 목포~상하이 국제여객선” ,  
<https://news.joins.com/article/193297>.

프레스리안, “청정 바다수도 완도의 관문 여객선터미널 준공” ,  
<http://www.pressian.com/news/article/?no=182193#09T0>.

항만건설사업정보시스템, “항만정보”  
<https://www.portcals.go.kr/bi/selectHarborListVw.do>.

해운조합, “전국 여객선터미널 관리운영 담당자, 한자리에 모인다” ,  
[http://m.haewoon.or.kr/mobile/bbs/selectBoardArticle.do?bbsId=B\\_000735&nttId=252687&menuNo=1100009](http://m.haewoon.or.kr/mobile/bbs/selectBoardArticle.do?bbsId=B_000735&nttId=252687&menuNo=1100009).

해양한국, “15개 무역항 개발 지자체 위임...지방항만 난개발 논란” ,  
<http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articlePrint.html?idxno=4586>.

해양수산부, “속초항, 동해권 크루즈 중심지로 도약 위한 준비 마쳐” ,  
<http://www.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=17313&boardKey=10&menuKey=376&currentPageNo=1>.

e-나라지표, 국내여객수송실적,  
[http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1264](http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1264).

NSP통신, “여수광양항만공사, 여수 연안·엑스포여객선터미널 본격 운영”,  
<http://www.nspna.com/news/?mode=view&newsid=326884>.

## 감사의 글

대학교에 입학했을 때 느꼈던 그 설렘과 기대감을 다시 안고 한국해양대학교 글로벌물류대학원 해운항만물류학과에 입학했습니다. 요즘 세대들의 용어로 ‘인싸’ 용품인 학과 잠바도 입어보고 체육대회, 항만견학 참여 등 즐거움과 행복함이 충만한 2년간의 대학원생의 시간을 보냈습니다.

망망대해의 길 잃은 돛단배처럼 시작과 끝을 알 수 없었던 논문 작성의 끝을 맺으려고 합니다. 논문을 완성하기까지 산적한 학교 현안으로 바쁘심에도 불구하고 열정적으로 지도 편달을 해주신 신용준 지도교수님께 머리 숙여 깊은 감사 인사드립니다. 또한, 바쁘신 와중에도 성심성의껏 논문지도로 논문의 완성도를 높여 주신 신영란 교수님, 물음이 많던 저의 답안지를 채워주시고 논문 작성의 과정이 즐거울 수도 있다는 것을 일깨워주신 배후석 교수님 가슴 깊이 감사드립니다.

그리고 2년 동안 ‘WE GO TOGHTER’ 을 외치며 늘 항상 힘이 되어줬던 25기 동기 형님 누나, 논문 작성의 벽에서 지쳐있을 때 늘 응원을 해주셨던 해운항만물류학과 윤종혁, 임광수, 김재경, 박조현 등 선후배님 감사드립니다. 풍성한 논문을 위해서 물심양면으로 도움을 주신 (사)부산항시설관리센터 한홍중 실장님, 이진찬 부장님, 송영록 부장님, (사)인천항시설관리센터 손진식 차장님, 여수광양항만관리(주) 김안나 팀장님, 선박안전기술공단 부산지부 조시원 센터장님께 감사드립니다.

끝으로 2년간의 대학원 생활을 즐겁게 보낼 수 있도록 내조를 해준 아내 허보영, 아낌없는 격려와 함께 충만한 사랑을 주시는 부모님, 언제나 따뜻하게 맞이해주시는 장인어른, 장모님 사랑하고 감사드립니다.

대학원에서 훌륭하신 교수님의 가르침 하에 좋은 사람과 함께 공부하며 귀중하고 행복한 시간을 보냈습니다. 가르침 받았던 지식과 지혜를 바탕으로 사회에 도움 되는 사람으로 성장하겠습니다. 감사합니다.

2019년 6월 20일

이충우 드림