

2010. 12
정책연구 2010-04(수시)

# 여수세계박람회 관람객 수송을 위한 해상교통대책 수립 연구

2010. 12

전형진 · 김정현

#### ◆ 보고서 집필 내역

##### ■ 연구책임자

- 전 형 진 : 총괄, 제1장, 제3장 일부, 제4장, 제5장, 제6장, 제7장

##### ■ 연구진

- 김 정 현 : 제2장, 제3장

#### ◆ 산·학·연·정 연구자문위원

■ 김 근 표 (한국해운조합 경영지원2팀장)

■ 박 판 돌 (여수세계박람회 조직위원회 과장)

#### ◆ 연구감리자

■ 정 봉 민 (한국해양수산개발원 선임연구위원)

## 머 리 말

2012년 여수세계박람회의 일간 최대 관람객은 14만 1,970명으로 예상된다. 이 중 외국인 관람객 9,847명을 제외한 내국인 관람객은 13만 2,123명으로 추산되며, 내국인의 수송수단 이용률은 승용차 31.0%, 버스 25.5%, 해운·항공 5.0%로 예측된다. 박람회 주변의 교통체증이 예상되는 가운데 여객선, 버스, 철도 등의 수송수단 비중을 더욱 높이는 것이 중요할 것으로 보인다. 본 연구는 여객선을 통한 여수세계박람회 관람객의 분산수송에 중점을 두고 수도권, 중부권, 부산·경남권 주요 도시와 여수세계박람회장을 연결하는 해상교통대책을 마련하였다.

연안여객선의 경우에는 제주-여수, 인천-여수, 마산/통영-여수의 3개 항로에서 항로개설을 검토할 필요가 있다. 또한 여수신항에서 1시간 이내에 해상교통으로 도달할 수 있는 경남 남해군, 하동군, 사천군, 여수시 소호요트경기장 및 화양지구 등과 여수신항을 연계하는 단거리 유람선항로 역시 검토대상이다. 국제여객선의 경우 일본권과 중화권의 여객선 이용자가 너무 적어 정기항로를 개설하기 곤란하나 여수세계박람회가 해상관광과 연계할 수 있다는 점에서 국제여객선의 부정기적 기항은 가능할 것으로 판단된다.

정부와 해당 자치단체, 조직위원회가 협력하여 해상교통망을 개설하고 활성화하는 데 노력해야 하며, 이를 위해 다음과 같은 대책이 마련되어야 한다. 첫째, 사업자의 수익성 확보를 위해 박람회 개최기간 동안 선박운항에 따른 손실을 보전하거나 항만시설사용료, 터미널이용료, 안전관리비 등 항만비용 절감혜택을 부여할 필요가 있다. 둘째, 박람회 개최기간 동안 항로를 개설한 사업자가 그 항로를 계속 유지하려고 할 때 이를 신규 항로로 간주하여 현행 면허기준의 적용을 배제하는 방안을 검토할 필요가 있다. 셋째, 박람회 해상교통망 개설에 참여한 여객운송사업자에 대해 자기항로에 있어 선박 증

선·감선의 자율성을 부여하고, 보조항로 사업자 선정 시 우대하는 방안을 검토할 필요가 있다. 넷째, 유람선이 여수신항의 여객부두를 이용할 수 있도록 허용하는 것이 필요하다. 마지막으로 연안크루즈선박은 국제여객부두 또는 크루즈부두, 카페리선박은 국제여객부두, 유람선은 연안여객부두를 이용하는 방향으로 부두운영계획을 조정하는 것이 바람직하다.

본 보고서는 한국해양수산개발원의 전형진 부연구위원과 김정현 연구원이 집필하였다. 필자들은 연구수행과정에서 많은 조언을 제공한 정봉민 선임 연구위원, 국토해양부 박대순 연안해운과장, 한국해운조합 김근표 경영지원2팀장, 우리 연구원의 임종관 해운산업연구본부장에게 깊은 사의를 표하고 있다. 또한 본 보고서가 출판되기까지 행정 및 편집업무를 수행한 김용선 행정원에게도 감사를 드리고 있다. 마지막으로 이 보고서의 내용 및 연구결과는 필자들의 의견이며, 한국해양수산개발원의 공식견해가 아님을 밝혀 두고자 한다.

2010년 12월

한국해양수산개발원  
원 장 김 학 소

## 차 례

Executive Summary .....	i
제1장 서 론 .....	1
1. 연구의 필요성 .....	1
2. 연구의 목적 .....	2
3. 연구의 추진방법 .....	2
제2장 우리나라 해상여객운송시장 현황 .....	4
1. 국제여객 .....	4
2. 연안여객 .....	10
1) 여객선 이용 현황 .....	10
2) 여객선 항로 현황 .....	15
제3장 여수세계박람회 해상교통수요 검토 .....	22
1. 박람회 관람객의 교통수단 이용전망 .....	22
1) 종합기본계획의 교통수요 예측 .....	22
2) 교통수단별 이용전망 조정 .....	24
2. 박람회 관람객의 해상교통 이용전망 .....	27
1) 국제여객 .....	27
2) 연안여객 .....	27

제4장 해상교통시설계획 및 해상교통망 개설방안 ————— 29

1. 해상교통시설계획 .....	29
1) 해상교통시설 건설 .....	29
2. 해상교통망 개설 가능성 검토 .....	32
1) 국제여객선 .....	32
2) 연안여객선 .....	33
3) 유람선 항로 .....	37
4) 연안크루즈와의 연계 .....	38

제5장 해상교통망 활성화를 위한 지원대책 ————— 39

1. 수익성 확보를 위한 지원대책 .....	39
1) 운항손실 보조 .....	39
2) 항만비용 감면 .....	40
2. 제도적 지원대책 .....	41
1) 면허기준 적용 완화 .....	41
2) 참여사업자에 대한 인센티브 .....	43
3) 유람선의 여객부두 접안 허용 .....	43
3. 부두운영계획 조정 .....	44

제6장 결론 및 정책 제언 ————— 46

1. 요약 및 결론 .....	46
2. 정책 제언 .....	48

참 고 문 헌 ————— 50

## 표 차례

표 2-1. 우리나라의 국제여객 운송실적 .....	4
표 2-2. 한·중 간 국제여객선 운송실적 .....	5
표 2-3. 한·일 간 국제여객선 이용자 수 .....	8
표 2-4. 한·러항로의 국제여객선 이용자 수 .....	9
표 2-5. 우리나라 주요 항만별 여객수송 통계 .....	10
표 2-6. 인천항 여객수송 실적(일반항로) .....	11
표 2-7. 부산항 연안여객수송 실적 .....	12
표 2-8. 마산(통영·거제) 지역 여객수송 실적(2008년 실적) .....	13
표 2-9. 제주지역 여객수송 실적(2008년 실적) .....	14
표 2-10. 여수지역 여객수송 실적(2008년 실적) .....	14
표 2-11. 인천지역 여객선향로 .....	15
표 2-12. 부산지역 여객선향로 .....	16
표 2-13. 마산(통영·거제) 지역 여객선향로 .....	17
표 2-14. 제주지역 여객선향로 .....	19
표 2-15. 여수지역 여객선향로 .....	20
표 3-1. 계획기준일 관람객 예측결과 .....	22
표 3-2. 박람회 관람객 예측수요(총 관람객 기준) .....	23
표 3-3. 지역별 수단별 통행량 예측결과(일 기준) .....	23
표 3-4. 박람회 기간 동안 지역별/교통수단별 분담률 .....	24
표 3-5. 박람회 기간 동안 지역별/교통수단별 이용 인원 수 .....	25
표 3-6. 시나리오별 교통수요(일간) .....	26
표 3-7. 박람회 기간 중 교통수단 분담률 및 총 관람객 수요 .....	26
표 3-8. 박람회 관람객 중 국제여객선 이용자 수 추정 .....	27
표 3-9. 박람회 기간 중 여객 부분 교통 분담 인원 예측 .....	28
표 4-1. 여객터미널 사업 추진 경과 .....	31

표 4-2. 박람회 관람객 중 국제여객선 이용자 수 추정 .....	33
표 4-3. 박람회 관람객 중 연안여객선 이용자 수 추정 .....	34
표 4-4. 개설 가능한 연안여객선 항로 .....	36
표 4-5. 개설 가능한 단거리 해상교통로 .....	37
표 5-1. 운항손실보조금 재원마련 및 운영방안 .....	40
표 5-2. 선사의 항만비용 감면방안 .....	41
표 5-3. 내항여객운송시장 면허기준 및 제도적 목적 .....	42
표 5-4. 참여사업자에 대한 인센티브 부여 방안 .....	43
표 5-5. 여수신항 부두운영계획 조정방안 .....	45



## 그림 차례

그림 1-1.	연구 수행 체계 .....	3
그림 2-1.	인천항의 대중국 여객 중국 지역별 비중(2005~2009년간 누계) .....	6
그림 2-2.	중국 지역별 인천항의 대중국 여객 이용객 수(2005~2009) .....	6
그림 2-3.	평택항의 대중국 여객 중국 지역별 이용객 수(2004~2009년간 누계) ....	7
그림 2-4.	동해-러시아 간 국제여객선 항로 .....	9
그림 2-5.	인천항 연안여객 월별 여객수송 추이(2008~2009년 대비) .....	11
그림 4-1.	여수신항 여객부두 설계안 .....	30

## **Executive Summary**

### **A Study on Marine Passenger Transportation for the 2012 Yeosu Expo**

The Korean passenger transportation market continued to expand. However, marine transportation demand for the 2012 Yeosu World Expo is expected to remain low due to geographical limits. It is practically difficult to transport visitors via sea between Yeosu and metropolitan area where most domestic and foreign visitors come. Small demand makes the regular routes between Yeosu and Japan and China unviable. However, temporal international routes can be an option, given that marine tourism can link Yeosu to nearby areas. Possible routes for coastal passenger ships are the Jeju-Yeosu, Incheon-Yeosu and Masan-Tongyeong lines.

Therefore, the government, municipalities and the organizing committee should cooperate to build and invigorate marine transportation networks. The following measures are necessary for this purpose.

First, profitability of participating companies should be secured through various supporting measures. For example, loss from ship operation during the Expo needs to be supplemented. Port and terminal use fees, safety management fees and other costs should be reduced as well.

Second, if newly built routes during the Expo continue to operate in the future, these routes should be considered as new routes so that the current license standards cannot be applied.

Third, passenger transportation companies should be offered independence for their ship increase or reduction, if they participated in the marine transportation network for the Yeosu Expo. They should receive special treatment if auxiliary routes require additional companies.

Fourth, cruise ships should be allowed to use the Yeosu New Port. Then, they can go around the Expo site and nearby areas.

Lastly, port operation plans need to be rescheduled so that coastal cruise ships, car ferries, and cruise ships can use the international passenger port (cruise port), international passenger port and coastal passenger port, respectively.

# 제 1 장 서 론

## 1. 연구의 필요성

2012 여수세계박람회 관람객 수는 800만 명을 초과할 것으로 예상된다. 박람회 개최기간(93일) 일평균 관람객은 8만 6,043명이며, 피크수요를 고려한 일간 최대 관람객은 14만 1,970명으로 예상된다.

일간 최대 관람객 중에서 내국인은 13만 2,123명, 외국인은 9,847명으로 내국인의 수송수단별 이용률은 승용차 31.0%, 버스 38.5%, 철도 25.5%, 해운 및 항공은 5.0%로 예측되고 있다. 또한 내국인 관람객의 40%가 수도권에 분포하며, 수도권 관람객의 64%가 버스, 철도 등 대중교통을 이용할 것으로 예상된다.

또한 승용차를 이용한 관람객은 전국적으로 1일 최대 4만 971명으로 평균 승차인원 3명 가정 시 일간 1만 3,657대로 여수세계박람회 박람회장 주변에 주차수요는 버스까지 포함하여 일간 1만 4,000대에 가까운 수요가 발생할 것으로 예상된다. 이와 같이 박람회장으로 연결되는 교통수요가 많은 경우, 박람회장 주변의 교통체증이 심해질 것으로 예상되며, 나아가 전시장 관람수요를 저하시키는 요소로 작용할 가능성이 있다. 따라서 관람객이 개인적 목적으로만 이용하는 승용차의 비중을 더욱 낮추는 것이 필요하다.

즉 전시장으로 연결되는 연계교통망의 교통체증이 심할 경우 전시장 관람수요를 저하시킬 우려가 있으므로 관람객 수송에서 승용차의 비중을 낮추고 버스, 철도, 여객선, 항공기의 비중을 더욱 높이는 것이 중요하다. 이러한 측면에서 자가용 승용차의 선호도가 높은 국내 관람객의 승용차 이용을 억제하기 위해 여객선을 통한 관람객의 분산수송을 적극적으로 추진하는 방안을 마련하는 것이 필요하다.

## 2. 연구의 목적

본 연구는 여수세계박람회 관람객의 수송수단별 교통수요를 바탕으로 수도권, 중부권, 부산·경남권 주요 도시와 여수세계박람회장을 연결하는 해상교통대책을 마련하는 데 목적을 두고 있다. 이를 위해 여수로 연계되는 국내외 여객선 이용수요는 여수세계박람회 조직위원회에서 마련하는 교통수요전망 자료를 이용하였다.

특히 우리나라의 인천항, 평택항, 군산항, 부산항에서 여수까지, 그리고 상해 등 북중국 항만과 일반 서안 항만에서 여수까지 연계되는 개설 가능한 항로를 분석하고 항로개설 및 선박투입 방안을 제시하였다.

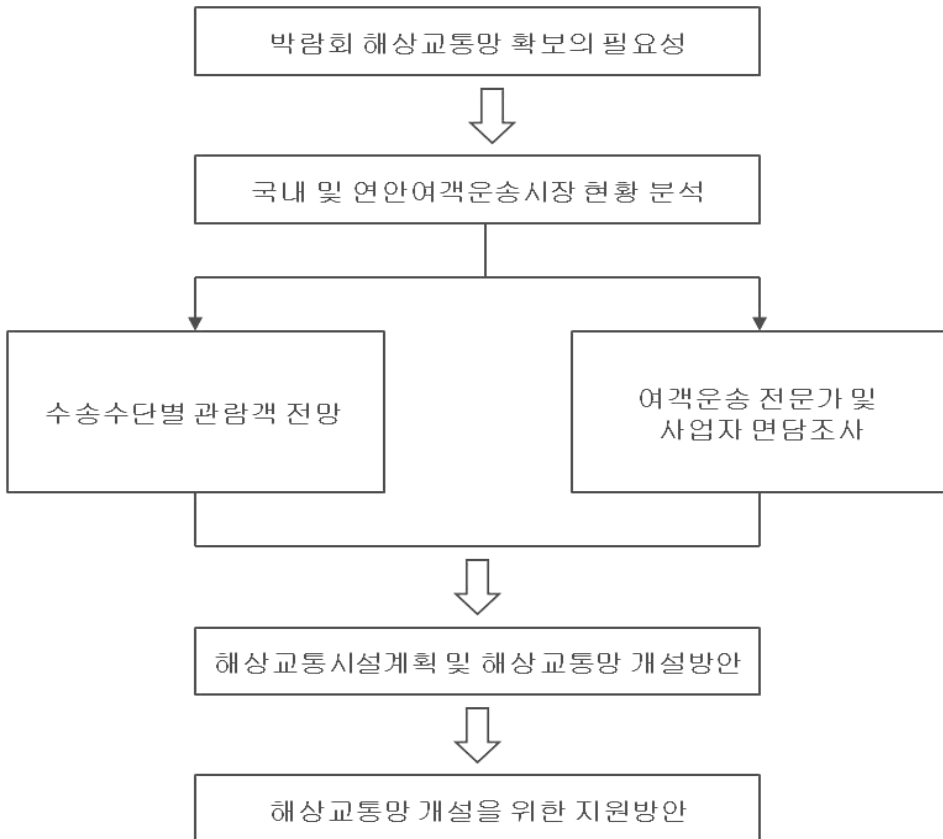
새로운 여객선 항로를 개설하기 위해서는 안정적인 운송수요를 확보해야 하며, 동시에 신규 선박을 확보해야 하기 때문에 이에 대한 정부와 지방자치단체 차원의 지원대책을 마련하였다. 특히 현재 정부의 재정여건상 수익확보를 위한 재정지원이 쉽지 않으므로 여객선을 투입하는 선사에 대해 제도적으로 혜택을 주는 방안을 제시하였다.

## 3. 연구의 추진방법

본 연구는 여수세계박람회 해상교통대책 수립을 위한 방안을 마련하는 데 초점을 맞추어 진행하였다. 이를 위해 먼저 우리나라의 국제 및 연안여객운송시장의 현황을 분석하였다. 여객운송시장 현황분석에서는 국제 및 연안여객운송시장의 개설항로별로 분석하였으며, 현재 운항 중인 선박에 대해서도 승선정원, 운항횟수 등 운송능력을 검토하였다. 이러한 과정에서 국토해양부와 한국해운조합의 자료들을 활용하였다.

또한 해상교통망 개설방안을 마련하기 위해 여수세계박람회 관람객 전망치, 특히 수송수단별 이용관람객 전망을 활용하였다. 특히 국내 지역별 관람객의 수송수단 이용전망 자료를 근거로 연안여객선 개설항로를 도출하였으며, 이와 함께 개설항로별로 투입가능선박의 규모도 제시하였다.

한편 연안여객선 항로개설을 위한 지원방안을 모색함에 있어 한국해운조합 내 여객운송 전문가 및 여객선 사업자와의 면담조사를 통해 항로개설 및 운영을 위한 지원방안을 도출하였다.



| 그림 1-1 | 연구 수행 체계

## 제 2 장 우리나라 해상여객운송시장 현황

### 1. 국제여객

우리나라의 국제여객선 항로는 한·중항로, 한·일항로, 한·러항로의 3개 항로가 있으며, 여객운송실적은 2008년까지 꾸준히 증가하였다가 2009년 극심한 경기침체에 따라 감소하였다.

우리나라의 국제여객 운송실적은 2005년 211만 명에서 2008년 255만 명까지 증가하였으나 2009년 경기침체의 여파로 206만 명으로 다시 감소하였다. 이를 항로별로 보면 한·일항로는 2008년 140만 명에서 2009년 89만 명, 한·러항로는 2008년 4만 9,000명에서 2009년 3만 4,000명으로 감소한 반면 한·중항로는 2008년 109만 명에서 2009년 114만 명으로 증가하였다.

경기침체에도 불구하고 한·중항로의 여객수송실적이 증가한 것은 한·중 간 국제여객선은 관광목적으로 여객선을 이용하는 사람보다 사업목적(소규모 보따리상)으로 여객선을 이용하는 사람들이 많기 때문이다.

표 2-1 | 우리나라의 국제여객 운송실적

단위 : 명

	소계	對중국	對일본	對러시아
2005	2,111,037	1,027,129	1,028,333	55,575
2006	2,375,572	1,174,066	1,144,193	57,313
2007	2,560,450	1,104,732	1,391,600	64,118
2008	2,551,627	1,096,794	1,405,661	49,172
2009	2,065,837	1,141,573	890,534	33,730

자료 : 군산해양항만청, 인천해양항만청, 평택해양항만청, 동해해양항만청

## 1) 한·중항로

한·중 간 여객선항로는 군산, 평택, 인천에서 중국의 웨이하이, 칭다오, 톈진, 다롄, 단둥, 옌타이, 석도, 잉커우, 친황다오항 간에 개설되어 있다. 2009년 기준으로 항만별 비중을 보면, 인천-중국 노선이 71만 명으로 62.5%를 차지하였으며, 평택-중국 노선은 29만 명으로 25.6%, 군산-중국 노선은 13만 5,000명으로 11.9%를 차지하였다.

| 표 2-1 | 한·중 간 국제여객선 운송실적

단위 : 명

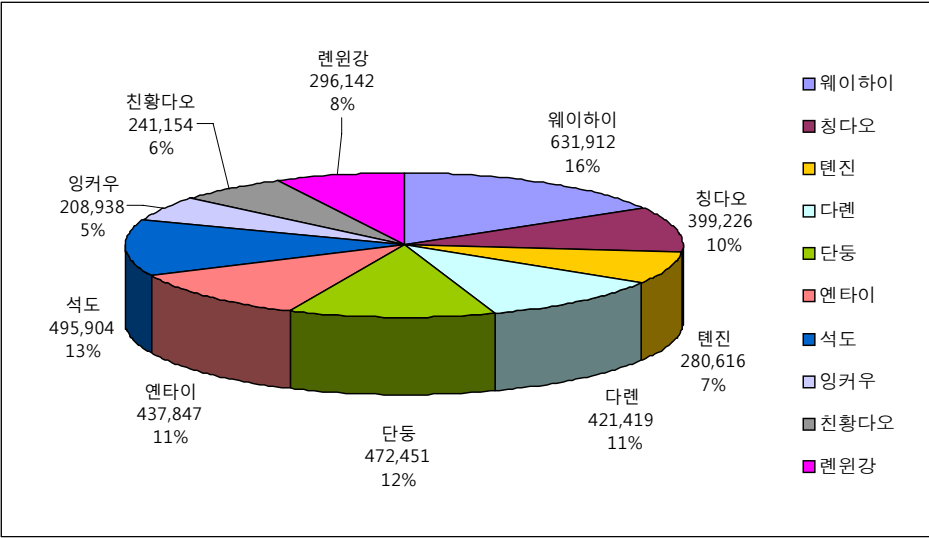
구 분	합계	군산(군산-석도)	평택-중국	인천-중국
2005	1,027,129	56,106	181,514	789,509
2006	1,174,066	60,424	231,423	882,219
2007	1,104,732	61,871	276,122	766,739
2008	1,096,794	87,183	276,169	733,442
2009	1,141,573	135,482 (11.9%)	292,391 (25.6%)	713,700 (62.5%)

자료 : 군산해양항만청, 인천해양항만청, 평택해양항만청

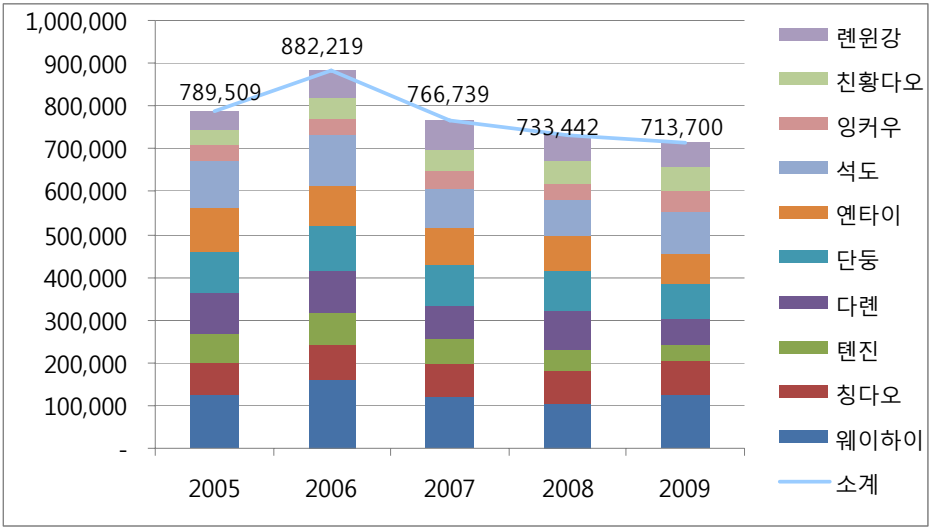
인천-중국 간 국제여객선 이용자 수는 2006년을 정점으로 연평균 6.8% 감소하였으나 인천항에서 친황다오, 렌윈강으로 가는 여객은 증가세를 보이고 있다.

2005~2009년 인천항에서 출발하는 한·중 간 국제여객선의 중국 항만별 비중을 보면, 칭다오항이 63만 명으로 16%, 잉커우항이 49만 명으로 13%, 옌타이항이 47만 명으로 12%, 석도항이 44만 명으로 11%, 웨이하이항이 42만 명으로 11%를 차지한 것으로 나타났다.



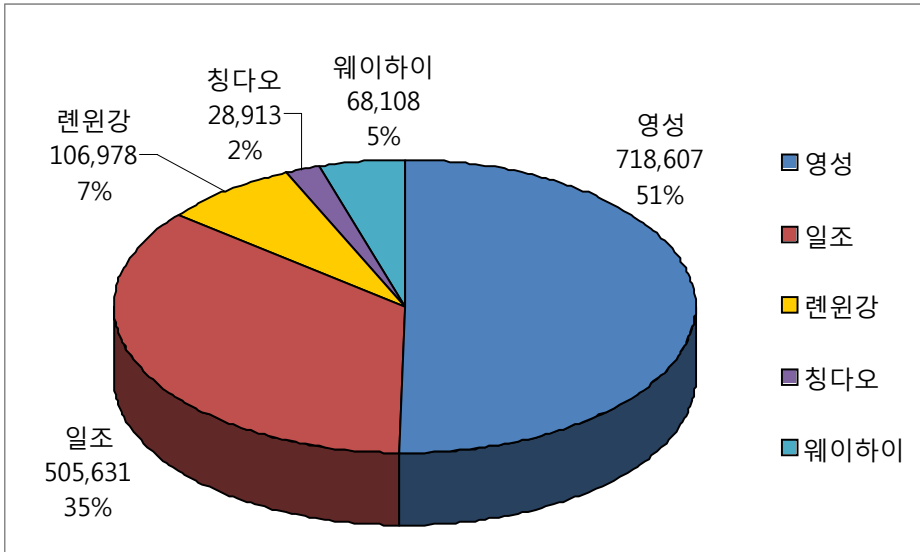


| 그림 2-1 | 인천항의 대중국 여객 중국 지역별 비중(2005~2009년간 누계)



| 그림 2-2 | 중국 지역별 인천항의 대중국 여객 이용객 수(2005~2009)

2004~2009년에 평택-중국 간 국제여객선의 중국 항만별 비중을 보면 영성항이 72만 명으로 50%, 일조항이 50만 명으로 35%, 2007년부터 운항한 렌원강이 11만 명으로 8%를 차지하였다.



【그림 2-3】 평택항의 대중국 여객 중국 지역별 이용객 수(2004-2009년간 누계)

## 2) 한·일항로

한·일 간 국제여객선은 우리나라 부산항에서 일본의 하카다, 시모노세키, 오사카, 대마도 간에 개설되어 있다. 이외에도 부산-모지 간 여객은 2008년에만 운항되었으며, 부산-히로시마 노선은 2005년, 부산-고쿠라 노선은 2004년에 운항이 중지되었다.

한·일항로에서 가장 비중이 큰 노선은 부산-하카다 항로로 대일본 국제여객선 전체 이용자의 63.5%, 부산-시모노세키 항로는 19.2%, 부산-오사카 항로는 9%, 부산-대마도 항로는 6.7%를 차지하였다. 이 중에서 하카다, 오사카, 대마도는 여객선, 시모노세키는 카페리가 운항 중에 있다.

| 표 2-3 | 한·일 간 국제여객선 이용자 수

단위 : 명

년도	합계	하카다	시모노세키	오사카	대마도
1999	401,964	272,282	129,682	-	-
2000	514,463	334,511	164,392	-	15,560
2001	559,309	378,800	161,269	-	19,240
2002	724,395	488,061	162,190	36,023	23,662
2003	808,032	506,358	153,740	77,924	31,567
2004	1,005,424	657,151	155,977	90,167	43,360
2005	1,028,333	676,480	166,483	94,532	76,017
2006	1,144,193	747,108	199,317	118,160	79,608
2007	1,391,600	842,204	228,931	186,333	134,132
2008	1,405,661	792,415	228,443	217,407	148,108
2009	890,534	572,298	149,677	71,145	93,170
1999-2009 누계	9,873,908	6,267,668	1,900,101	891,691	664,424
비중 (누계기준)		63.5%	19.2%	9.0%	6.7%

자료 : 부산해양항만청

### 3) 한·러항로

한·러항로는 우리나라의 속초항과 동해항, 러시아의 자르비노, 블라디보스토크항 간에 개설되어 있다. 2009년 기준으로 속초-자르비노 항로가 2만 명으로 72.7%로 가장 비중이 높고, 속초-블라디보스토크 항로가 5,156명으로 18%를 차지하였다. 또한 2009년 동해-블라디보스토크 노선이 새로 개설되어, 2,675명(9.3%)이 여객선을 이용하였다. 한·러항로의 여객선 이용자 수는 2006년을 정점으로 감소하는 추세에 있다.



## 2. 연안여객

### 1) 여객선 이용 현황

본 연구에서는 상위 6대 지역을 대상으로 여객수송 실적과 항로 현황을 고려하였다. 예상 인원 수 기준으로 상위 6대 지역은 제주, 전남, 경남, 서울, 인천, 부산지역이었다. 여객터미널 기준으로 제주, 인천, 부산, 마산의 여객수송 실적과 항로 현황은 다음과 같다.

표 2-5 | 우리나라 주요 항만별 여객수송 통계

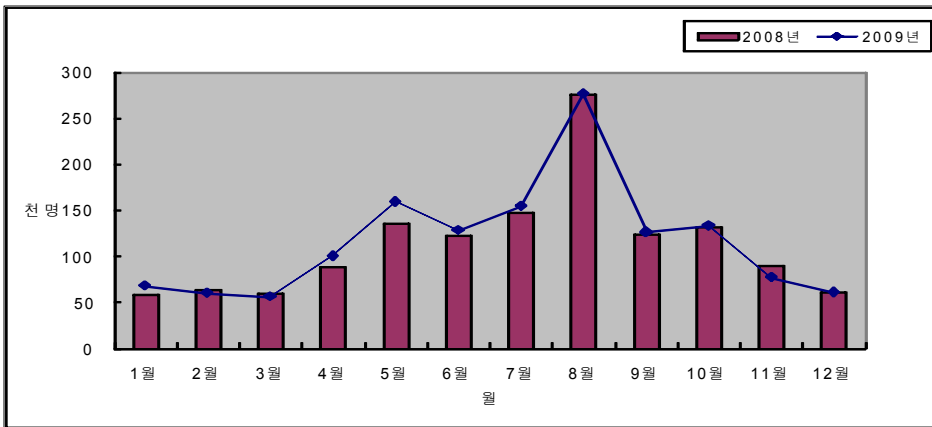
단위 : 명

구분	합 계	부 산	인 천	목 포	여 수	제 주	마 산
2000	9,701,511	1,204,378	1,334,047	3,465,090	710,018	421,878	1,021,573
2001	9,339,923	1,001,163	1,098,125	3,574,698	690,197	387,018	1,246,580
2002	9,459,844	946,976	886,644	3,600,047	701,500	384,278	1,484,949
2003	10,335,588	952,795	1,205,990	3,920,842	783,271	374,713	1,644,310
2004	10,648,224	1,000,176	1,179,902	4,215,010	818,616	309,568	1,767,886
2005	11,099,554	1,020,490	1,207,274	4,264,690	830,264	306,155	2,104,424
2006	11,573,685	906,076	1,189,025	4,541,961	925,362	285,437	2,253,784
2007	12,644,436	941,856	1,268,120	4,694,387	1,098,119	561,352	2,495,062
2008	14,162,479	1,011,812	1,364,058	5,323,530	1,136,794	781,821	2,856,675
2009	14,868,404	911,354	1,400,487	5,811,492	1,144,490	853,687	3,000,307

자료 : 국토해양부

#### (1) 인천

인천지역의 2008년과 2009년 여객수송 월별 추이는 다음과 같다. 2008, 2009년 8월 휴가시즌에 이용객 수가 27만 6,000명으로 각각 연간 누계 이용자의 14.8%, 19.7%에 해당한다.



| 그림 2-5 | 인천항 연안여객 월별 여객수송 추이 (2008~2009년 대비)

인천지역의 여객운송에서 가장 큰 비중을 차지하는 항로는 인천/덕적항로로 2009년 기준으로 전체 항로 이용객 수의 21.8%인 30만 명이 이용하였으며 27만 명(전체 인천 여객이용객의 19.5%)이 이용한 인천/백령항로가 그 뒤를 따른다.

| 표 2-6 | 인천항 여객수송 실적(일반항로)

단위 : 명

구 분	2006	2007	2008	2009
인천/백령	240,763	262,045	285,177	272,897
인천/연평	58,037	58,037	63,329	73,116
인천/덕적	170,396	211,366	257,199	304,629
인천/이작	131,672	108,599	104,593	109,724
인천/무의	5,980	1,875	-	-
외포/주문	74,115	75,772	80,985	80,480
인천/제주	95,513	102,581	127,327	101,290
대부/덕적	67,125	61,435	76,558	90,678
대부/이작	51,684	52,244	64,293	69,008
삼목/장봉	244,700	283,391	253,587	244,320
소 계	1,139,985	1,217,345	1,313,048	1,346,142

자료 : 한국해운조합

## (2) 부산

부산지역의 항로별 연안여객수송 실적은 다음과 같다. 2009년 기준으로 고현, 장승포, 옥포 등 거제 방면 실적이 약 76만 명으로 부산 지역 연안여객수송 전체 실적의 80.3%를 차지한다. 2009년 제주 방면으로의 여객수송실적이 15.4%로 그 뒤를 따른다.

표 2-7 | 부산항 연안여객수송 실적

단위 : 명

년도	합계	제주	거제			해운	해운대
			고현	장승포	옥포		
2000	1,204,510	116,595	115,000	585,768	244,150	17,883	-
2001	1,001,037	134,662	96,506	501,547	224,085	20,013	-
2002	946,976	141,862	170,318	392,732	239,644	225	-
2003	952,795	130,177	180,840	400,133	241,645	-	-
2004	1,000,176	149,563	209,313	397,799	243,501	-	-
2005	1,020,040	140,709	232,973	387,968	237,621	9,589	11,180
2006	906,076	147,945	179,746	321,179	214,596	17,992	24,618
2007	942,856	139,259	200,278	327,502	217,833	21,497	36,487
2008	1,011,812	158,779	213,395	372,174	226,449	20,843	20,172
2009	926,424	142,393	253,362	313,294	177,713	17,238	7,354

자료 : 부산청

## (3) 마산(통영·거제) 지역

마산(통영·거제)지역의 항로별 연안여객수송 실적은 다음과 같다. 이 지역 연안여객수송에서 가장 높은 비중을 차지하는 항로는 안골-간곡 항로로 이용객 수가 약 59만 명, 전체의 20.7%를 차지한다. 그 뒤를 이용객 39만 명(13.6%)인 안골-구영 구간과 이용객 35만 명(12.2%)인 통영-의항 구간이 따른다.

| 표 2-8 | 마산(통영·거제) 지역 여객수송 실적(2008년 실적)

구 분	수송인원(명)	일 반 인		도 서 민	
		수송인원	점유율(%)	수송인원	점유율(%)
마 산 계	2,856,675	2,563,481	90	293,194	10
안골-간곡	591,684	591,684	100	-	-
안골-구영	388,522	388,522	100	-	-
진해-실전	286,645	286,645	100	-	-
가오치-금평	267,788	239,942	90	27,846	10
삼덕-욕지	284,432	241,901	85	42,531	15
저구-매물	137,323	137,323	100	0	0
통영-예곡	36,371	11,244	31	25,127	69
통영-매물	199,202	182,105	91	17,097	9
통영-욕지	269,417	215,262	80	54,155	20
통영-의항	348,292	248,826	71	99,466	29
통영-두미	16,496	7,818	47	8,678	53
통영-추도	26,430	10,995	42	15,435	58
통영-삼천포	4,073	1,214	30	2,859	70

자료 : 국토해양부

#### (4) 제주지역

제주지역의 항로별 연안여객수송 실적은 다음과 같다. 이 지역 연안여객수송에서 가장 높은 비중을 차지하는 항로는 제주-완도 항로로 이용객수가 약 36만 명, 전체의 45.7%를 차지한다. 그 뒤를 이용객 31만 명(39.1%)인 모슬포-마라도 구간이 따른다.



| 표 2-9 | 제주지역 여객수송 실적(2008년 실적)

구 분	합 계	일 반 인		도 서 민	
		수송인원	점유율(%)	수송인원	점유율(%)
제 주 계	781,821	698,366	89	83,455	11
모슬포-가파도	26,054	11,752	45	14,302	55
모슬포-마라도	305,910	297,179	97	8,731	3
제주-완도	356,904	326,990	92	29,914	8
제주-목포	92,953	62,445	67	30,508	33

자료 : 국토해양부

### (5) 여수지역

여수지역의 항로별 연안여객수송 실적은 다음과 같다. 이 지역 연안여객수송에서 가장 높은 비중을 차지하는 항로는 녹동-제주 항로로 이용객 수가 약 19만 명, 전체의 16.4%를 차지한다. 그 뒤를 이용객 18만 명(16.2%)인 여수-거문 항로가 차지한다. 여객이용객 수 기준 3위는 여수-연도 항로로 약 16만 명 전체 여객수송의 13.8%를 차지한다.

| 표 2-10 | 여수지역 여객수송 실적(2008년 실적)

구 분	합 계	일 반 인		도 서 민	
		수송인원	점유율(%)	수송인원	점유율(%)
여 수 계	1,136,794	751,573	66	385,221	34
군내-군내	88,204	18,909	21	69,295	79
녹동-신지	3,377	3,160	94	217	6
녹동-동송	95,401	54,317	57	41,084	43
녹동-제주	186,327	186,327	100	-	-
녹동-거문도	59,652	57,648	97	2,004	3
돌산-사도	86,345	86,345	100	-	-
신기-여천	102,698	84,768	83	17,930	17
여수-하동	6,839	6,839	100	-	-
여수-둔병	45,092	16,889	37	28,203	63
여수-거문	183,799	132,027	72	51,772	28
여수-연도	157,201	59,061	38	98,140	62
여수-함구미	116,719	41,730	36	74,989	64
축정-발포	3,136	3,136	100	0	0
손죽-광도	2,004	417	21	1,587	79

자료 : 국토해양부

## 2) 여객선 항로 현황

### (1) 인천

인천지역의 여객선을 운항하는 선사는 (주)청해진해운, 에이스 마린(주), 우리고속페리(유), 코스모마린(유), 고려고속훼리(주), KS해운(주), 대부해운(유) 등이다.

【표 2-11】 인천지역 여객선항로

번호	항로명 (항로구분)	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
1	인천-제주 (일반)	오하마나 ((주)청해진해운)	카훼리 (21노트)	6,322G/T (945명)	264마일 (13:00)	인천-제주
2	인천-백령 (일반)	데모크라시5 ((주)청해진해운)	초쾌속선 (40노트)	396G/T (358명)	123마일 (04:00)	인천-소청- 대청-백령
		마린브릿지 (에이스마린(주))	초쾌속선 (35노트)	299G/T (360명)	123마일 (04:00)	
		프린세스 (우리고속훼리(주))	초쾌속선 (37노트)	312G/T (362명)	123마일 (04:00)	
3	인천-연평 (일반)	실버스타 ((유)코스모마린)	카훼리 (15노트)	569G/T (315명)	66마일 (04:00)	2010년 1월 6일자 폐업
		골든진도 ((유)코스모마린)	카훼리 (15노트)	653G/T (319명)	66마일 (04:00)	인천-연평 (덕적)
		코리아익스프레스 (고려고속훼리(주))	쾌속선 (35노트)	292G/T (322명)	57마일 (02:00)	인천-덕적
4	인천-덕적 (일반)	씨프렌드 (KS해운(주))	쾌속선 (28노트)	149G/T (244명)	29마일 (01:00)	인천-자월이작
		스마트 (고려고속훼리(주))	쾌속선 (25노트)	194G/T (274명)	29마일 (01:00)	
5	인천-이작 (일반)	레인보우 (우리고속훼리(주))	쾌속선 (25노트)	228G/T (320명)	29마일 (01:30)	대부-자월-덕적 (진리)
6	대부-덕적 (일반)	대부고속훼리2 ((유)대부해운)	차도선 (14노트)	430G/T (316명)	21마일 (01:31)	
7	대부-소이작 (일반)	대부고속훼리1 ((유)대부해운)	차도선 (18노트)	290G/T (450명)	21마일 (01:10)	대부-승봉- 소이작

주 : 2009년 12월 31일 기준

## (2) 부산

부산항에서 여객선을 운항하는 선사는 (주)카훼리코리아나, 동양고속훼리(주), (주)가고오고, (주)서경, (주)청해진해운, 부산해상관광(주), (주)테즈락크루즈 등이다.

표 2-12 | 부산지역 여객선항로

번호	항로명 (항로구분)	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
1	부산-제주 (일반)	코지아일랜드 ((주)카훼리코리아나)	카훼리 (18노트)	4,388G/T (723명)	169마일 (11:00)	부산-제주
		현대설봉 (동양고속훼리(주))	카훼리 (18노트)	4,166G/T (679명)	169마일 (11:00)	
2	부산-고현 (일반)	페가서스 ((주)가고오고)	쾌속선 (34노트)	264G/T (163명)	36마일 (00:58)	부산-고현
		골드코스트 ((주)서경)	초쾌속선 (36노트)	114G/T (150명)	36마일 (01:10)	
3	부산-옥포 (일반)	페레스트로이카 ((주)청해진해운)	초쾌속선 (35노트)	279G/T (316명)	24마일 (00:45)	부산-옥포
		아카디아 ((주)서경)	초쾌속선 (32노트)	152G/T (250명)	24마일 (00:45)	부산-옥포 부산-장승포
4	부산-장승포 (일반)	데모크라시1 ((주)청해진해운)	초쾌속선 (35노트)	294G/T (294명)	24마일 (00:45)	부산-장승포
		로얄페리 (서경해운)	초쾌속선 (36노트)	273G/T (280명)	24마일 (00:45)	
5	중앙동-해운대 (일반)	카멜리아2000-1 (부산해상관광(주))	일반선 (12노트)	85G/T (188명)	14마일 (01:20)	중앙동-미포 (해운대) (부정기)
		카멜리아2000-2 (부산해상관광(주))	일반선 (12노트)	85G/T (184명)	14마일 (01:20)	(부정기)
6	연안부두/ 물운대 (일반)	누리마루 ((주)테즈락크루즈)	일반선 (12노트)	358G/T (355명)	23/26마일 (02:30)	연안부두- 물운대 (부정기)

주 : 2009년 12월 31일 기준

### (3) 마산(통영·거제) 지역

마산항의 여객선 항로는 일반항로 12개, 보조항로 3개 등 총 15개 항로가 있으며, 12개 선사가 24척의 선박을 운항하고 있다.

| 표 2-13 | 마산(통영·거제) 지역 여객선항로

번호	항로명 (항로구분)	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
1	저구(거제)- 소매물(일반)	매물도구경 (매물도해운(주))	고속선 (18노트)	100G/T (164명)	8.5마일 (00:30)	(부정기)
		매물도구경2 (매물도해운(주))	고속선 (15노트)	29G/T (96명)	8.5마일 (00:35)	저구-당금- 대항
		매물도구경3 (매물도해운(주))	일반선 (13노트)	80G/T (192명)	8.5마일 (00:35)	(부정기)
		매물도구경5 (매물도해운(주))	고속선 (15노트)	29G/T (96명)	8.5마일 (00:35)	(부정기)
2	저구-곡용포 (일반)	한산카페리 (한산도해운(주))	차도선 (12노트)	111G/T (120명)	3마일 (00:45)	-
3	진해-거제 (일반)	아림카훼리1 (진해카훼리(주))	차도선 (15노트)	431G/T (400명)	11마일 (00:44)	속천(진해)- 실전(거제)
		삼보11 (진해카훼리(주))	차도선 (13노트)	135G/T (196명)	11마일 (00:50)	
4	안골-간곡 (일반)	풍양아일랜드 (풍양에스앤티(주))	차도선 (14노트)	498G/T (400명)	8마일 (00:35)	안골(진해)- 간곡(거제)
5	안골-구영 (일반)	성우페리 (고려고속훼리(주))	차도선 (14노트)	797G/T (250명)	8마일 (00:40)	안골(진해)- 구영(거제)
6	안골-저도 (일반)	평화페리7 (주)한림해운	차도선 (10노트)	106G/T (86명)	8마일 (00:50)	안골(진해)- 저도(거제)
7	통영-의항-관암 (일반)	뉴파라다이스 (유성해운(주))	차도선 (13노트)	194G/T (211명)	5마일 (00:25)	통영-당지암- 계송당-관암
		시파라다이스 (유성해운(주))	차도선 (15노트)	199G/T (182명)	5마일 (00:20)	

| 표 2-13 | 마산(통영·거제) 지역 여객선행로(계속)

번호	항로명 (항로구분)	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (시간)	기항지
8	통영-소매물 (일반)	섬사랑1호 ((주)한솔해운)	일반선 (13노트)	75G/T (228명)	28마일 (02:09)	통영-문어포-진두-비진내항-비진외항-당금-대항
		2한라 ((주)한솔해운)	일반선 (12노트)	100G/T (100명)	28마일 (02:20)	
		엔젤3 ((주)한솔해운)	일반선 (13노트)	69G/T (196명)	28마일 (02:09)	(예비선)
9	통영-예곡 (일반)	섬누리 ((주)섬사랑)	고속선 (18노트)	49G/T (76명)	16마일 (01:12)	통영-화도-여차-비산-서좌-동좌-진두-봉암-추원-예곡-곡용포-죽도-호두
10	삼덕-욕지 (일반)	욕지영동고속 (영동해운(주))	차도선 (15노트)	422G/T (420명)	11.5마일 (00:55)	삼덕-욕지
11	통영-욕지 (일반)	욕지아일랜드 (욕지해운(주))	차도선 (18노트)	301G/T (300명)	11.5마일 (01:20)	통영-연화-욕지
		거제아일랜드 (욕지해운(주))	차도선 (17노트)	311G/T (245명)	11.5마일 (01:20)	
12	가오치-금평 (일반)	사랑 (사랑수산업협동조합)	차도선 (12노트)	189G/T (320명)	7마일 (00:45)	가오치-금평-덕동-금평
		2사랑 (사랑수산업협동조합)	차도선 (12노트)	183G/T (185명)	7마일 (00:45)	(예비선)
13	통영-삼천포 (보조)	바다랑 ((주)한려페리)	일반선 (13노트)	77G/T (95명)	31/46.5 마일 (02:40)	통영-오곡-우도-욕지-탄항-하노대-상노대-산등-두미남구-두미북구-삼천포
14	통영-두미 (보조)	바다랑 ((주)한려페리)	일반선 (13노트)	77G/T (95명)	31/46.5 마일 (02:40)	-
15	통영-추도 (보조)	한려카페리 ((주)한림해운)	차도선 (14노트)	92G/T (63명)	15마일 (01:40)	통영-학림-송도-저도-연대-만지-한목-미조

주 : 2009년 12월 31일 기준

#### (4) 제주지역

제주항의 여객선 항로는 3개 항로가 있으며, 4개 선사가 6척의 선박을 운항하고 있다.

| 표 2-14 | 제주지역 여객선항로

번호	항로명 (항로구분)	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
1	제주-완도 (일반)	한일카훼리1 ((주)한일고속)	카훼리 (20노트)	6,327G/T (975명)	56마일 (02:50)	제주-완도
		한일카훼리2 ((주)한일고속)	카훼리 (18노트)	3,211G/T (463명)	56마일 (03:10)	
		한일카훼리3 ((주)한일고속)	카훼리 (14노트)	606G/T (255명)	65마일 (05:00)	제주-추자- 완도
2	제주-목포 (일반)	핑크돌핀 (씨월드고속훼리 (주))	초쾌속선 (35노트)	223G/T (250명)	92마일 (03:10)	제주-상추자- 벽파-목포
3	모슬포-마라도 (일반)	삼영 ((주)삼영해운)	일반선 (12노트)	36G/T (91명)	7마일 (00:37)	모슬포-가파 도-마라도
		모슬포1 ((주)삼영해운)	고속선 (17노트)	173G/T (240명)	7마일 (00:25)	모슬포- 마라도

주 : 2009년 12월 31일 기준

#### (5) 여수지역

제주항의 여객선 항로는 14개 항로가 있으며, 11개 선사가 21척의 선박을 운항하고 있다.

| 표 2-15 | 여수지역 여객선행로

번호	항로명 (항로구분)	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
1	여수-거문 (일반)	오가고 ((주)온바다해운)	초쾌속선 (37.9노트)	297G/T (344명)	57마일 (02:00)	여수-나로도-손죽-초도(의성)-서도-거문
		줄리아 아쿠아 (오션호프해운(주))	초쾌속선 (38노트)	228G/T (306명)	57마일 (02:00)	여수-나로도-손죽-초도(대동)-동도-거문
2	여수-연도 (일반)	금오고속페리 ((주)한림해운)	차도선 (18노트)	255G/T (236명)	27.5마일 (02:00)	여수-여천-유송-우하-안도-서고지-연도(역포)
3	여수-함구미 (일반)	한려페리 ((주)화신해운)	차도선 (13노트)	178G/T (219명)	18.5마일 (01:40)	여수-제도-개도-자봉-송고-함구미
		내해페리 ((주)화신해운)	차도선 (13노트)	99G/T (128명)	18.5마일 (01:40)	
4	여수-둔병 (일반)	백조 (태평양해운)	일반선 (13노트)	24G/T (64명)	24.1마일 (02:00)	여수-백야-여석-모전-하화-상화-사도-낭도-둔병
		대형카훼리3 (태평양해운)	차도선 (10노트)	76G/T (74명)	18.7마일 (01:30)	백야-여석-모전-하화-상화-사도-낭도
5	녹동-동송 (일반)	평화훼리3 (평화해운(주))	차도선 (13노트)	115G/T (90명)	29마일 (02:00)	녹동-금진-연흥-금당-신도-충도-동송
		제3은성 (평화해운(주))	차도선 (12노트)	113G/T (95명)	29마일 (02:10)	
6	녹동-거문 (일반)	모비딕 ((주)청해진해운)	초쾌속선 (35노트)	273G/T (311명)	35마일 (01:00)	녹동-거문
		평화페리9 (평화해운(주))	차도선 (15노트)	220G/T (165명)	42마일 (02:30)	녹동-동송-초도(대동)-동도-서도-거문(부정기)
		평화훼리5 (평화해운(주))	차도선 (15노트)	278G/T (214명)	42마일 (02:40)	녹동-동송-초도(대동)-동도-서도-거문(부정기)

| 표 2-15 | 여수지역 여객선항로(계속)

번호	항로명 (항로구분)	선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
7	돌산-사도 (일반)	메이퀸1 ((주)한려수도)	일반선 (13노트)	87G/T (219명)	17마일 (01:30)	녹동-동송- 초도(대동)- 동도-서도- 거문(부정기)
		대형카훼리1 ((주)한려수도)	일반선 (10노트)	165G/T (235명)	17마일 (01:40)	
8	녹동-신지 (일반)	평화훼리 (평화해운(주))	차도선 (13노트)	116G/T (80명)	33마일 (03:00)	녹동-금진-우 두-금당-신도- 도장-당목- 신지(동고)
9	녹동-제주 (일반)	남해고속카훼리7 ((주)남해고속)	카훼리 (20노트)	3,780G/T (1,081명)	70마일 (04:00)	녹동-제주
10	신기-여천 (일반)	한림페리7 ((주)한림해운)	차도선 (10노트)	129G/T (90명)	4마일 (00:30)	-
11	군내-군내 (일반)	해동스타 ((주)온바다해운)	차도선 (10노트)	58G/T (76명)	11마일 (01:30)	군내-월호- 독정-두라- 대두라-나발- 월전-횡간- 마죽-군내
12	여수-송림 (일반)	온바다 ((주)온바다해운)	차도선 (12노트)	71G/T (55명)	32마일 (02:00)	여수-남해서 상(부정기)
13	축정-발포 (일반)	용훈 ((주)온바다해운)	고속선 (14노트)	29G/T (94명)	15마일 (01:30)	축정-신금리- 축정(부정기)
14	손죽-광도 (보조)	섬사랑 ((주)한림해운)	일반선 (13노트)	51G/T (44명)	21마일 (02:15)	손죽-소거문- 평도-광도

주 : 2009년 12월 31일 기준



## 제 3 장 여수세계박람회 해상교통수요 검토

### 1. 박람회 관람객의 교통수단 이용전망

#### 1) 종합기본계획의 교통수요 예측

2012년 여수세계박람회 종합기본계획에 따르면 박람회 관람객은 800만 명으로 예측하였으며, 평일 기준 1일 8만 6,043명<sup>1)</sup>, 계획기준일에 14만 1,970명이 관람할 것으로 예상하였다. 여기에서 계획기준일은 관람객이 최대 수준을 보이는 날을 말한다.

표 3-1 | 계획기준일 관람객 예측결과

구분	관람객 수 (원/ 기준일)	비고
내국인	132,123	○ 박람회 개최일은 93일 적용 ○ 계획기준일 관람객은 1일평균 관람객의 165% 적용
외국인	9,840	
계	141,970	

자료 : 여수엑스포세계박람회 조직위원회, 「2012 여수세계박람회 종합기본계획」, 2008

즉 여수세계박람회는 개최기간 3개월 동안 총 관람객은 800만 명, 1일 최대 관람객은 14만 1,000명으로 예상된다. 전체 관람객 800만 명 중 내국인은 745만 명, 외국인은 55만 명이 박람회장을 방문할 것으로 예상된다. 이를 계획기준일(1일 최대)로 보면 14만 1,000명 중 내국인은 13만 2,000명, 외국인은 9,800명으로 예상된다.<sup>2)</sup>

1) 총 관람객 (800만 2,000명) / 박람회 개최일(93일).

2) 「2012 여수세계박람회 종합기본계획」, 2008.

| 표 3-2 | 박람회 관람객 예측수요(총 관람객 기준)

관람객 형태		박람회 관람객		비고
		관람객 수(인)	비율 (%)	
내국인	일반인	5,499,000	68.8	만 19~79세 관람객
	아동·청소년·학생 단체	1,948,000	24.3	-
	소계	7,447,000	93.1	-
외국인	일본권	56,610	0.7	-
	구미권	74,370	0.9	-
	중화권	424,020	5.3	-
	소계	555,000	6.9	-
합 계		8,002,000	100.0	-

자료 : 산업연구원, 「여수박람회 재정수지 및 민간투자분석 연구」, 2008

또한 1일 최대 기준 관람객 중에서 내국인은 13만 2,000명의 약 40%가 수도권에 분포하며, 강원도와 제주도를 제외한 나머지 지역의 관람객은 비슷한 분포를 보일 것으로 예상된다. 또한 내국인 관람객의 교통수단 이용 조사 결과를 보면, 승용차 31.0%, 버스 38.5%, 철도 25.5%, 항공 및 해운이 5.0%로 전망된다.

| 표 3-2 | 지역별 수단별 통행량 예측결과(일 기준)

지역	수단별 통행량					
	승용차	버스	철도	항공	합계	비율 (%)
수도권	13,678	21,242	11,451	5,700	52,071	39.4
부산·경남권	6,417	6,007	5,707	-	18,131	13.7
광주·전만권	7,417	8,304	6,174	-	21,895	16.6
대전·충남·충북· 전북권	6,671	8,230	5,940	-	20,841	15.8
대구·울산 경북권	6,118	5,940	4,161	-	16,258	12.3
제주	-	-	-	906	906	0.7
기타	670	1,045	307	-	2,022	1.5
합계	40,971	50,807	33,739	6,606	132,123	100.0

자료 : 여수엑스포세계박람회 조직위원회, 전제서

## 2) 교통수단별 이용전망 조정<sup>3)</sup>

산업연구원에서는 박람회 개최 2년 전이라는 적시성 및 환경변화 요인을 반영하여 수요예측을 실시하였다. 기존의 수요조사에 비해 세부적으로 수요조사를 실시하여 2008년 종합기본계획에 대비하여 총 관람객 수가 증가하였으며 교통수단 분담률이 변화한 것으로 나타났다.

### (1) 지역별/ 교통수단별 분담률

박람회 개최기간 동안 지역별/교통수단별 분담률을 보면 승용차 분담률이 69.4%에 달할 것으로 추정된다.<sup>4)</sup> 버스(고속/시외/관광/통학)의 분담률은 17.8%, 기차(KTX)는 10.6%, 비행기는 1.4% 수준으로 추정된다.

표 3-4 | 박람회 기간 동안 지역별/ 교통수단별 분담률

구분	승용차	버스	관광버스	비행기	KTX	여객선	기타
전국	69.4	7.8	10.0	1.4	10.6	0.4	0.4
서울	59.7	9.2	6.1	2.6	21.7	0.4	0.4
부산	77.8	10.2	7.9	0.5	3.1	0.5	0.0
대구	72.7	6.1	16.7	0.0	4.5	0.0	0.0
인천	71.8	5.9	6.9	0.8	14.6	0.0	0.0
광주	74.7	14.7	8.0	0.0	2.7	0.0	0.0
대전	70.4	8.0	9.7	0.0	11.9	0.0	0.0
울산	85.7	9.1	5.2	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	71.3	6.8	6.3	0.9	14.5	0.0	0.3
강원	67.7	12.7	13.2	0.0	2.7	0.0	3.8
충북	75.6	8.8	10.5	0.0	3.8	0.0	1.3
충남	75.2	1.9	13.5	0.9	8.5	0.0	0.0
전북	69.0	3.7	17.8	0.0	8.6	0.0	0.9
전남	73.3	7.6	12.2	0.0	4.9	0.1	1.9
경북	77.0	7.0	13.9	0.7	1.5	0.0	0.0
경남	74.2	7.5	15.0	0.0	2.2	1.1	0.0
제주	7.8	15.6	2.2	60.6	0.0	13.8	0.0

자료 : 산업연구원, 「2012 여수세계박람회 관람객 수요예측 조사」, 2010. 5.

3) 산업연구원, 「2012 여수세계박람회 관람객 수요예측 조사」, 2010. 5의 연구결과 참조.

4) 성인+ 가족동반 청소년, 한색단체, 외국인 등 3개 그룹에 대해 개별 조사한 교통수단별 이용의향을 종합한 결과, 승용차(승합차 포함) 분담률은 69.4%에 달할 것으로 추정됨.

## (2) 지역별/ 교통수단별 이용 인원

박람회 기간 동안 버스 이용자는 성인, 가족동반 청소년, 학생단체, 외국인 모두를 합하여 169만 8,326명으로 추정된다. 기차(KTX), 비행기, 여객선 등의 교통수단 이용자는 총 118만 3,583명으로 추정된다.

여객선 이용자는 3만 6,120명으로 전체의 0.4%를 차지한다. 여객선 이용 수요 중 제주지역 비중이 79.9%로 가장 높은 비중을 차지하며, 다음으로 서울 (20.2%), 인천 (13.9%) 등의 순서를 보이고 있다.

표 3-5 | 박람회 기간 동안 지역별/ 교통수단별 이용 인원 수

구분	승용차	고속/시외 버스	관광 버스	비행기	기차 (KTX)	여객선	기타
전국	6,623,181	745,042	953,284	135,717	1,011,746	36,120	39,613
서울	950,085	146,645	97,249	40,927	354,323	5,847	5,847
부산	413,547	54,414	42,057	2,721	16,324	2,721	0
대구	354,854	29,571	81,631	0	22,178	0	0
인천	352,941	28,961	34,165	0	71,742	4,006	0
광주	310,675	61,025	33,070	0	11,096	0	0
대전	214,888	24,327	29,692	0	36,490	0	0
울산	180,034	19,153	10,838	0	0	0	0
경기	1,497,570	141,858	131,406	17,949	304,018	0	7,180
강원	169,749	31,867	33,099	0	6,713	0	9,433
충북	196,292	22,901	27,350	0	9,815	0	3,272
충남	322,177	8,304	59,575	4,152	37,370	0	0
전북	268,213	14,498	69,241	0	33,410	0	3,625
전남	487,530	50,807	81,066	0	32,859	803	12,501
경북	344,791	30,241	60,251	2,937	6,310	0	0
경남	528,595	53,639	106,578	0	16,018	8,009	0
제주	16,270	32,500	4,502	126,376	0	28,876	0

주 : 반올림 오차로 인해 교통수단별 전체 인원과 지역별 인원합계 간에 차이가 있음

자료 : 산업연구원, 전계서

(3) 교통수단별 1일 관람객 수요

총 관람객 수는 954만 4,703명, 평일 관람객 수요는 102.630명으로 2008년 여수박람회 기본계획상의 총 관람객 수요 추정보다 각각 19.8% 증가하였다. 평일 관람객 수요는 총 관람객을 엑스포 개최일수 93일로 나눈 값이며, 계획기준일 관람객 수요는 평일의 150%, 최대 집중일의 경우 평일의 210%를 적용한 것이다.

| 표 3-6 | 시나리오별 교통수요(일간)

단위 : 명

구분	계	승용차	고속/ 시외 버스	관광 버스	기차 (KTX)	항공	여객선	기타
평일	102,630	71,140	8,011	10,250	10,879	1,459	388	503
계획 기준일	153,947	106,709	12,017	15,387	16,318	2,189	583	755
최대 집중일	215,527	149,393	160,824	21,526	22,846	3,065	816	1,057

자료 : 한국교통연구원, 2012

한편 박람회 개최기간 중 교통수단별 이용자를 보면 승용차가 662만 명, 고속·관광·시외버스가 170만 명, 기차(KTX)가 101만 명에 이르는 반면 여객선 이용자는 4만 명에도 미치지 못하는 것으로 예상된다.

| 표 3-7 | 박람회 기간 중 교통수단 분담률 및 총 관람객 수요

구분	단위	계	승용차	고속/시외 버스	관광버스	기차 (KTX)	항공	여객선	기타
수송분담률	%	100.0	69.4	7.8	10.0	10.6	1.4	0.4	0.4
총 관람객	명	9,544,703	6,623,181	745,042	953,284	1,011,746	135,717	36,120	39,613

자료 : 한국교통연구원, 2012

## 2. 박람회 관람객의 해상교통 이용전망

### 1) 국제여객

2009년 우리나라 국제여객운송실적을 보면, 항공운송은 3,351만 명, 해상운송은 209만 명으로 여객선 이용자가 전체 실적의 5.7%에 불과한 실정이다. 현재 박람회 관람객 전망에 있어 외국인 관람객은 일본권 5만 6,610명, 중화권 42만 4,020명으로 나타났다.

이에 따라 여수세계박람회 관람객은 2009년 국제여객 중 국제여객선 이용자의 비율인 5.7%로 가정하여 산정한다. 따라서 국제여객선 이용자는 일본권 3,227명, 중화권 2만 4,169명으로 예상된다. 이를 다시 박람회 개최 기간 93일로 나누면 일본권은 일간 35명, 중화권은 일간 260명으로 산정된다.

표 3-8 | 박람회 관람객 중 국제여객선 이용자 수 추정

관람객 형태		박람회 관람객		이용자 수(명)	
		관람객 수(인)	비율 (%)	전 체	일평균
외국인	일본권	56,610	0.7	3,227	35
	구미권	74,370	0.9	0	0
	중화권	424,020	5.3	24,619	265
	소계	555,000	6.9	27,846	300

### 2) 연안여객

여객선 이용자는 3만 6,120명으로 예상되며, 이를 지역별로 보면 제주지역이 2만 8,876명으로 가장 많고, 다음으로 수도권이 9,853명, 경남지역이 8,009명, 부산지역이 2,721명으로 나타나고 있다. 이에 따라 여객선항로 개설을 검토해 볼 수 있는 지역은 제주, 수도권, 경남지역, 부산지역으로 판단된다.

| 표 3-9 | 박람회 기간 중 여객 부분 교통 분담 인원 예측

구분	관람객 예측치	
	총 관람객	여객선 이용자
전국	9,544,703	36,120
서울	1,591,923	5,847
부산	531,784	2,721
대구	488,235	0
인천	491,814	4,006
광주	415,866	0
대전	305,866	0
울산	210,025	0
경기	2,099,981	0
강원	250,906	0
충북	259,630	0
충남	441,578	0
전북	388,987	0
전남	655,567	803
경북	434,529	0
경남	712,839	8,009
제주	208,503	28,876

자료 : 산업연구원, 전계서

## 제 4 장 해상교통시설계획 및 해상교통망 개설방안

### 1. 해상교통시설계획

#### 1) 해상교통시설 건설

##### (1) 기본구상

현재 여수세계박람회 해상교통을 위한 기본구상을 보면 첫째, 박람회 부지 내에 국제 및 연안여객선을 동시에 처리할 수 있는 통합터미널을 건립하는 것이다. 박람회 부지 내에 통합터미널을 설치하여 국제크루즈선이 박람회장에 직접 입항할 수 있도록 하여 크루즈 관광객이 박람회 전시와 해양관광을 동시에 할 수 있게 해상교통망을 제공하는 것이다. 이를 위해 국제여객터미널과 국제 페리운항 노선을 연결하여 해외 관광객에게 편리한 환승편의를 제공하는 동시에 국내 관광객에게도 해상교통편의를 제공하는 것이다. 특히 중국과 일본의 주요 항만과 여수항을 연결하는 임시 국제직항로를 개설하여 해외 관람객의 박람회장 접근성을 높이는 것이다.

둘째, 여수신항의 해상교통 관련시설을 정비하여 해상교통의 활용성을 제고하는 것이다. 이를 위해 여수신항의 여객운송 시설을 정비하고 여수신항 주변 지역의 해상교통망을 활성화하여 관람객의 해상교통 접근성을 제고할 계획이다. 여수신항과 주변 시·군과의 해상교통망을 강화하고 도서지역 관광 활성화를 위해 접안시설 등을 확충할 계획이다. 또한 해상교통을 통해 박람회장과 연계할 수 있는 지역과 여수신항을 연계하는 해상교통망을 활성화할 수 있도록 해상교통시설을 확충해 나가는 것이다.

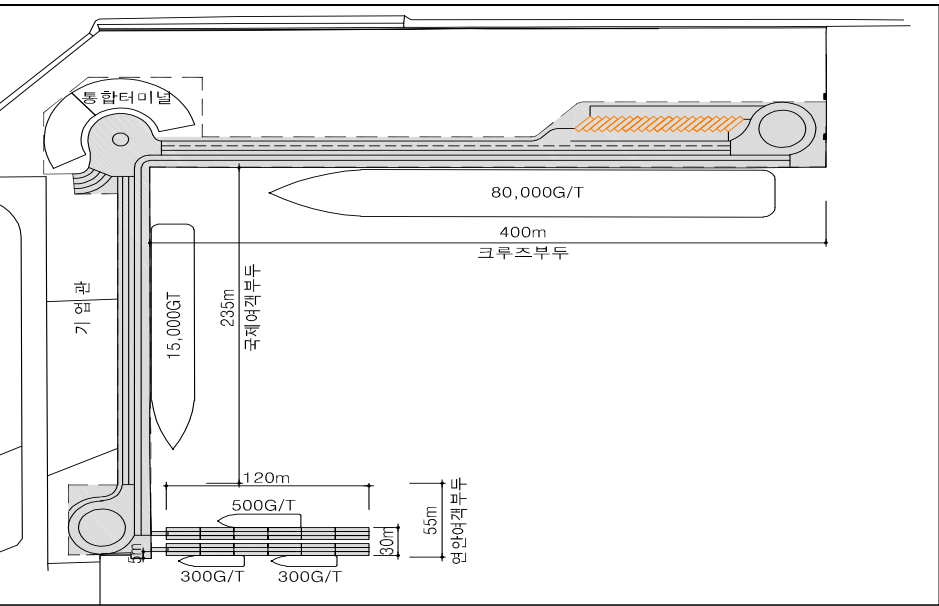


(2) 해상교통시설 건설계획

① 접안시설

현재 여수신항에는 크루즈선박, 국제여객선 및 연안여객선이 접안할 수 있도록 접안시설을 보완 및 신설할 예정이다. 이에 따라 여객부두는 크루즈부두 8만 G/T급 1선석, 국제여객선부두 1만 5,000G/T급 1선석, 연안여객부두 500G/T급 1선석 및 300G/T급 2선석이 확보될 예정이다.

연안여객부두는 2011년 12월 완공 예정이므로, 연안여객부두 완공 이전에는 별도의 운항대책(여수구항, 국동항, 돌산 유람선터미널 등)을 강구할 필요가 있다. 또한 500G/T급 계류시설은 여수 인근지역 유람선(소호요트경기장, 거북유람선)이 입항할 예정이다.



| 그림 4-1 | 여수신항 여객부두 설계안

## ② 여객터미널

2008년 종합기본계획에서는 국제여객과 연안여객터미널을 각각 2,000㎡(사업비 15억 원) 규모의 임시시설인 독립건물로 계획하였다. 그러나 2009년 2009년 10월 임시시설이 아닌 준영구시설로 설정하여 사업비는 60억 7,000만 원으로 증가하였으며, 각각의 독립 건물로 조성하려던 터미널을 통합터미널로 추진하면서 면적도 5,000㎡(연안여객터미널 2,000㎡, 국제여객터미널 3,000㎡)로 증가하였다.

또한 통합터미널을 Turn Key 공사로 추진하면서 건축면적 5,000㎡, 사업비 75.6억 원으로 잠정 결정하였으나 2010년 6월 여객터미널의 효율성 운영을 위해 사업규모를 다시 3,000㎡로 축소하였으며, 이를 최종적으로 확정하였다.

| 표 4-1 | 여객터미널 사업 추진 경과

구 분		2008. 12	2009. 10	2009. 10	2010. 3
		종합기본계획	사업비 조정	통합터미널 추진	통합터키 발주
면 적	연안여객	2,000㎡	2,000㎡	4,000㎡	5,000㎡
	국제크루즈	2,000㎡	2,000㎡		
사업비 (단가)		30억 (75만 원/㎡)	60.7억 (152만 원/㎡)	60.7억 (152만 원/㎡)	75.6억 (152만 원/㎡)

## (3) 부두별 기능분담계획

여수세계박람회 조직위원회는 위의 <그림 4-1>의 여수신항 여객부두 건설계획을 근거로 하여 운영계획을 수립한 바 있다. 부두운영에서 중요한 것은 부두별로 어떠한 선박들이 접안하고 어떠한 시설을 갖추어야 하는가를 결정하는 것이다. 특히 국제여객선, 국내여객선, 유람선이 접안할 수 있는 부두를 지정하는 것이 가장 중요하다.

먼저 크루즈부두 1선석은 길이 400m로 8만 G/T급 1척이 접안가능 하도록 계획하고 있으므로 크루즈선박 전용선석으로 운영하고, 국제여객선부

두는 길이 235m로 최대 1만 5,000G/T의 선박의 접안이 가능하여 국제여객선 전용부두로 운영할 계획이다.

다음으로 연안여객부두는 좌측 120m, 우측 120m로 총 240m로 계획되어 있으며 접안가능선박은 300G/T급 2척, 500G/T급 1척(또는 2,500G/T급 1척)으로 되어 있다. 그러나 향후 박람회 개최 시기와 맞춰 항로개설이 이루어질 수 있기 때문에 연안여객터미널 운영에 대해서는 기항선박의 입항시간 조정 등이 필요하다.

## 2. 해상교통망 개설 가능성 검토

### 1) 국제여객선

2009년 우리나라 국제여객운송실적을 보면, 항공운송은 3,351만 명, 해상운송은 209만 명으로 여객선 이용자가 전체 실적의 5.7%에 불과한 실정이다. 현재 박람회 관람객 전망에 있어 외국인 관람객은 일본권 5만 6,610명, 중화권 42만 4,020명으로 나타났다.

이에 따라 여수세계박람회 관람객은 2009년 국제여객 중 국제여객선 이용자의 비율인 5.7%로 가정하여 산정한다. 따라서 국제여객선 이용자는 일본권 3,227명, 중화권 2만 4,169명으로 예상된다. 이를 다시 박람회 개최기간 93일로 나누면 일본권은 일간 35명, 중화권은 일간 260명으로 산정된다.

그러나 일본권은 국제여객선 이용자가 일평균 35명에 불과하여 박람회 개최기간 동안 여객선항로를 개설하기 어려울 것으로 판단된다. 또한 중화권의 경우에도 일간 265명으로 여객선 1척 정도의 운송수요를 확보할 수 있다고 판단되나 한·중 간 국제여객선은 취항하는 항만이 위해, 칭다오, 톈진, 다롄, 영성 등 너무 많아 어느 한 항만에서 운송수요를 전부 확보하기 곤란하다는 점에서 국제여객선 개설이 어렵다고 판단된다.

따라서 일본권과 중화권 모두 여객선 이용자가 너무 적기 때문에 임시 항로를 개설하고 정기서비스를 제공하기 곤란할 것으로 판단된다. 따라서 여기에서는 국제여객선의 항로개설 방안을 제시하지 않는 것으로 하였다. 그러나 여수세계박람회가 해상관광과 연계할 수 있다는 점에서 국제여객선의 부정기적 기항은 가능할 것으로 판단된다. 이에 따라 박람회 관람객 중 국제여객선 이용자는 부정기선을 이용하는 것으로 간주한다. 또한 크루즈선박이 운항할 경우 박람회장 크루즈전용부두에 접안할 수 있기 때문에 시설상의 문제는 없는 것으로 판단된다.

| 표 4-2 | 박람회 관람객 중 국제여객선 이용자 수 추정

관람객 형태		박람회 관람객		이용자 수(명)	
		관람객 수(인)	비율 (%)	전 체	일평균
외국인	일본권	56,610	0.7	3,227	35
	구미권	74,370	0.9	0	
	중화권	424,020	5.3	24,619	265
	소계	555,000	6.9	27,846	300

## 2) 연안여객선

### (1) 연안여객선 운송수요

여수세계박람회 관람객 중에서 연안여객선을 이용하는 총 관람객 수는 3만 6,120명이며, 여객선 이용자들의 지역별 분포를 보면 제주가 2,886명으로 가장 많고, 다음으로 서울/인천이 9,853명, 경남이 8,009명, 부산이 2,721명, 전남이 803명으로 예상된다. 또한 지역별 연안여객선 일간 이용자는 제주가 310명, 서울/인천이 106명, 경남이 86명, 부산이 29명, 전남이 9명으로 예상된다.

따라서 여수를 종점으로 하는 연안여객선 항로는 제주-여수, 인천-여

수, 마산/통영-여수, 부산-여수 등이 가능할 것으로 예상되고 있다. 그러나 제주-여수를 제외하고 모두 일간 정기선 서비스를 하기에는 운송수요가 부족한 것으로 판단된다. 또한 연안여객선 항로를 개설하는 경우에도 제주지역 이용자를 제외하고는 여수를 도착지점으로 하는 편도 운송수요일 가능성이 매우 높다. 따라서 이들 항로에 대해 선박을 투입하더라도 투입선박수나 운항횟수를 신중히 검토할 필요가 있다.

표 4-3 | 박람회 관람객 중 연안여객선 이용자 수 추정

구분	총 관람객 수	여객선		이용가능 항만
		전체	일간	
전국	9,544,703	36,120	388	-
서울	1,591,923	5,847	63	인천항
부산	531,784	2,721	29	부산항
대구	488,235	0	0	-
인천	491,814	4,006	43	인천항
광주	415,866	0	0	-
대전	305,866	0	0	-
울산	210,025	0	0	-
경기	2,099,981	0	0	-
강원	250,906	0	0	-
충북	259,630	0	0	-
충남	441,578	0	0	-
전북	388,987	0	0	-
전남	655,567	803	9	-
경북	434,529	0	0	-
경남	712,839	8,009	86	마산/통영항
제주	208,503	28,876	310	제주항

## (2) 개설 가능 항로

항로개설에 대해서는 다음과 같은 요인을 고려해야 한다. 첫째 1회 운항시 적정 수송인원을 250~300명으로 한다. 둘째, 여수를 종점으로 항로는 편도 운항수요가 많다는 점에서 선박의 회항시간을 고려해야 한다. 셋째 선박의 운항시간이 12시간을 초과하지 않아야 한다. 넷째 임시 개설항로에 투입할 선박은 운항기간이 93일에 불과하므로 여객선사들이 보유한 선박 중에서 투입되어야 할 것이다. 이러한 요인을 고려할 때, 항로개설 가능한 제주-여수, 인천-여수, 마산/통영-여수의 3개 항로가 대안이 될 수 있다.

첫째, 여수-제주를 여객선으로 연계하려면 녹동-제주 항로를 여수까지 연장하거나 신규항로를 개설해야 한다. 먼저 신규 항로로서 여수-제주 항로는 일간 이용자가 310명이라는 점에서 주 6일 정기운항이 가능하다. 또한 제주항에서 여수항까지 운항시간이 7시간 정도라는 점에서 새벽 출항, 심야 도착의 운항계획이라면 1일 1왕복이 가능할 것으로 판단된다. 또는 선박 2척을 투입하여 각각 주간 3항차를 유지할 경우 전체적으로 주간 6항차가 가능하다.

다음으로 녹동-제주를 정기운항하는 여객선의 기항지에 여수신항을 추가하는 방법도 고려할 수 있다. 이러한 경우 운항시간이 3~4시간 추가되나 새벽 출항, 심야 도착의 운항계획을 통해 1일 1왕복이 가능하다. 이에 따라 선박을 추가로 투입하지 않고도 박람회 기간 중에는 300명의 신규 이용자를 확보할 수 있고 주간 6항차의 정기운항이 가능하다.

그러나 여객선을 통해 여수에 도착한 이용자가 여수공항을 이용할 수 있기 때문에 여수발 여객선의 운송수요는 제주발 여객선보다 적을 가능성이 높다.

둘째, 인천-여수 항로는 주간 2항차 정기 서비스를 하는 조건으로 투입이 가능할 것이다. 그러나 인천발 여객선은 운송수요를 확보할 수 있으나

여수발 여객선은 항공기, 고속버스 등의 대체 수송수단이 존재하여 운송수요가 상당히 적을 것으로 판단된다. 이러한 문제점을 해결하기 위해 기존의 인천-제주 항로를 운항하는 여객선이 중간경유지로 여수항에 기항하는 방법을 생각할 수 있으나 운송시간이 20시간 이상 소요될 것으로 예상되어 선박을 투입하기 쉽지 않다. 따라서 인천-여수 간 항로에 대해서는 별도의 정기선을 투입하는 것이 바람직하다.

셋째, 마산(통영)-여수 항로도 주간 2항차 정기 서비스를 하는 조건으로 투입이 가능하다. 그러나 인천-여수 항로와 마찬가지로 마산발(통영발) 여객선은 운송수요를 확보할 수 있으나 여수발 여객선은 항공기, 고속버스 등 대체수단이 존재하여 운송수요가 상당히 적을 것으로 판단된다. 또한 마산(통영)-여수 간 항로에 대해 별도의 정기선을 투입하는 것이 바람직하다.

한편 선박의 규모는 일시적인 수요가에 대비하여 승선정원을 여유 있게 두는 것이 필요하다. 제주-여수 항로와 인천-여수 항로는 장거리 항로라는 점에서 총 톤수 4,000~5,000G/T, 승선정원 500명 내외의 카페리선박, 비교적 단거리인 마산(통영)-여수 항로는 1,000C/T 이하, 승선정원 500명 내외의 초쾌속선을 투입하는 것이 바람직하다.

표 4-4 | 개설 가능한 연안여객선 항로

개설항로	주간 항차수	선박규모
제주-여수	6	4,000~5,000G/T, 정원 700명 내외 카페리선박
인천-여수	2	
마산(통영)-여수	2	1,000G/T 이하, 정원 500명 내외 초쾌속선

### 3) 유람선 항로

여수신항 1시간 이내의 주변지역과 여수신항을 연계하는 단거리 유람선항로를 고려할 필요가 있다. 왜냐하면 박람회장에서 1시간 내외의 거리에 있는 주변지역의 관람객들이 유람선을 이용하게 하여 박람회장 주변의 교통혼잡을 완화시킬 수 있기 때문이다.

현재 박람회장으로부터 해상교통으로 1시간 이내에 도달할 수 있는 주변지역은 경남 남해군, 하동군, 사천군, 그리고 여수시 소호요트경기장 및 화양지구 등이 여기에 해당된다. 따라서 여수신항과 주변지역을 연결할 수 있는 해상교통로로 5개 항로를 고려할 수 있다.

| 표 4-5 | 개설 가능한 단거리 해상교통로

구 분	항 로	소요시간(분)	운항횟수/일
노선 1	여수신항- 남해 서상	20	10회
노선 2	여수신항-하동군 대도리	40	5회
노선 3	여수신항-소호경기장	60	4회
노선 4	여수신항-화양지구	40	5회
노선 5	여수신항-사천군	60	4회

위의 <표 4-5>의 5개 단거리 항로는 여객선 또는 유람선 모두 운항이 가능하며 현재 여수지역 유람선들을 중심으로 여수항과 주변지역을 연계하는 유람서비스가 활발히 이루어지고 있다. 그러나 유람선이 여수신항과 주변지역을 연계할 수 있도록 하기 위해서는 유람선이 여수신항의 연안여객선부두를 이용할 수 있도록 법적인 조치가 필요하다.



#### 4) 연안크루즈와의 연계

해운법상 크루즈사업은 순항여객운송사업에 해당하며 순항여객운송사업으로 면허를 받은 사업자가 연안크루즈선박을 운항할 경우 그 선박은 타 종류의 여객선과 동일한 대우를 받는다. 즉 정기여객선이 접안하는 부두에 부정기 연안크루선이 접안하는 것이 문제가 되지 않기 때문에 법적으로나 시설상으로도 특별한 문제가 없다고 보아야 한다.

그러나 현재 연안여객운송시장에는 법적으로 크루즈사업으로 면허를 받은 크루즈선박이 아직 없으며, 사업자 스스로 정기 또는 부정기 면허를 받아 크루즈와 유사한 서비스를 제공하고 있다. 대표적으로 인천-제주 간을 운항하는 (주)청해진의 오하마나호(카페리선)가 매우 초보적인 형태의 크루즈서비스를 제공하고 있다.

다시 말해서 연안크루즈선박이 여수신항의 여객선부두를 이용하는 데 전혀 문제가 없으며, 오히려 현실적으로 크루즈의 개념에 충실한 연안크루즈선박이 없다는 점이 문제라고 보아야 할 것이다. 따라서 선내에서 관광 및 유람활동이 가능한 카페리선박을 유치하는 것이 현실적으로 타당한 방안으로 생각된다.

다만 현행 여객부두 건설 및 운영계획에 있어 크루즈선박이 접안할 수 있는 부두를 명확하게 지정하지 않고 있다는 것이 문제이다. 크루즈선박이 대체로 5,000톤 이상의 규모를 갖고 있어 100만 톤 이하의 여객선이 접안하는 부두에 수용하기 쉽지 않다는 점에서 부두운영계획을 재검토할 필요가 있다.

## 제 5 장 해상교통망 활성화를 위한 지원대책

### 1. 수익성 확보를 위한 지원대책

여기에서는 재정적 지원을 여수세계박람회 개최기간 동안 여수를 도착지로 하는 여객선항로를 개설하는 선사에게 개최기간 동안의 선박운항에 따른 손실을 보전하거나 선박운항비용을 감면하는 것으로 간주하여 지원 방안을 제시하였다.

#### 1) 운항손실 보조

위에서는 3개의 연안여객선 항로를 개설가능항로로 제시하였으며, 선사들이 어느 정도 수익성을 확보할 수 있도록 1회 운송수요를 300명 내외로 정하여 주간 항차수를 조정하는 방안을 제시하였다.

그러나 1회 운송 시 300명 내외의 운송수요도 운임수준이나 선박운항비의 차이에 따라 수익성이 달라질 수 있다. 또한 항공기나 고속버스 등과 같은 대체운송수단을 이용할 수 있는 항로에 있어서는 위에서 추정한 운송수요를 달성하지 못할 가능성이 있다.

따라서 여객선사들은 운항손실에 대한 확실한 보전방안이 마련된 후에 선박을 운항할 가능성이 높다. 이러한 점에서 박람회 개최기간 중 인시항로를 개설하여 선박을 운항하는 선사에 대해 운항손실보조금을 주는 방안을 검토할 필요가 있다.

그러나 운항손실보조금을 보조하기 위해서는 정부 또는 해당 지방자치단체의 재정 상태를 고려하여야 한다. 또한 박람회 조직위원회가 운항손실보조금을 주는 방안도 검토할 수 있다. 그러나 조직위원회는 정부의 예산

지원이 많지 않은 상태에서 박람회장, 교통시설 등을 건설하고 있어 재정 지원이 어려운 실정이기 때문에 중앙정부와 해당 자치단체에서 운항손실 보조금을 주는 방안을 검토할 필요가 있다.

한편 운항손실보조금에 대한 지원예산을 확보하는 경우에도 여객선사와 항로개설과 선박운항에 대한 협약을 맺고 보조금을 주는 것은 조직위원회의 소관업무로 하는 것이 바람직하다. 즉 운항손실보조금 예산은 중앙정부와 해당자치단체가 각각 50%씩 부담하여 마련하고, 협약체결 및 보조금 집행은 조직위원회가 하는 방안을 검토할 필요가 있다.

표 5-1 | 운항손실보조금 재원마련 및 운영방안

구 분	주요 내용	비고
필요성	- 여객선의 정기서비스 확보 - 박람회 육상교통수요 분산	-
지급대상	박람회 개최기간 중 여수를 도착지로 하는 항로를 개설하고 정기운송 서비스를 제공한 자	-
지급방법	박람회 종료 후 사후 정산	-
재원마련	중앙정부 50%, 해당 자치단체 50%	-
업무내용	협약체결 및 보조금 지급업무	조직위원회 주관

## 2) 항만비용 감면

현재 연안여객선이 국가에 납부하는 항만시설사용료는 접안료·정박료·계선료 등이 있다. 이외에도 선사들은 터미널이용료와 안전관리비용을 부담하고 있다. 접안료 등 항만시설사용료는 지방해양항만청, 항만공사, 제주특별자치도에 납부하고 있다. 반면 터미널이용료와 안전관리비용은 일단 해운조합에 납부하게 된다. 한국해운조합은 여객선터미널 관리자로서 터미널이용료를 정부 또는 PA에 다시 납부하는 형태를 취하고 있다.

선박운항에 있어 항만비용도 선박운항원가의 높은 비중을 차지한다.

특히 터미널이용료와 안전관리비는 여객선 운임의 각각 5% 수준으로 선사들에게 적지 않은 부담을 주고 있다. 따라서 운항손실보조금을 주기 어려운 경우 선사들이 부담하는 항만시설사용료, 터미널이용료 및 안전관리비를 감면해 주는 방안을 검토할 필요가 있다.

다만 항만관리주체가 지방해양항만청이 아닌 PA나 특별자치도에 대해서는 정부가 PA나 특별자치도에 여객선이 부담하는 항만비용 감면을 협의하여 추진하는 것이 필요하다. 한편 항만비용 감면규모에 있어 접안료 등 항만시설사용료는 현행 기준요금의 최소 50% 이상, 터미널이용료는 최소 50% 이상 감면해 주는 방안을 검토할 필요가 있다.

| 표 5-2 | 선사의 항만비용 감면방안

구 분	주요 내용
필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운항손실보조금의 대체수단으로 활용</li> <li>- 재원마련의 부담 경감</li> </ul>
감면대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 박람회 개최기간 중 여수를 도착지로 하는 항로를 개설하고 정기 운송서비스를 제공한 자</li> </ul>
관련기관	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항만시설사용료 : 국토해양부, 인천항만공사, 제주특별자치도</li> <li>- 터미널이용료 : 국토해양부, 인천항만공사, 한국해운조합</li> </ul>

## 2. 제도적 지원대책

### 1) 면허기준 적용 완화

해운법 제3조에서는 해상여객운송사업을 내항정기여객운송사업, 내항 부정기여객운송사업, 외항정기여객운송사업, 외항부정기여객운송사업, 순항여객운송사업, 복합해상여객운송사업의 6가지로 규정하고 있다.

제4조에서는 해상여객운송사업을 경영하려는 자는 사업의 종류별로 항로마다 국토해양부장관의 면허를 받아야 한다고 규정하고 있으며, 제5조

에서는 5가지 면허기준을 규정하고 있다. 이러한 면허기준은 내항정기여객 운송사업을 제외하고 심사를 제외할 수 있으며, 면허기준은 다음과 같다.

표 5-3 | 내항여객운송시장 면허기준 및 제도적 목적

구 분	내 용
진입제도	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 해당사업을 시작하는 것이 국토해양부령으로 정하는 수송수요 기준에 알맞을 것</li><li>○ 해당 사업에 사용되는 선박계류시설과 그 밖의 수송시설이 해당 항로에서의 수송수요의 성격과 해당 항로에 알맞을 것</li><li>○ 해당 사업을 시작하는 것이 해상교통 안전에 지장을 줄 우려가 없을 것</li><li>○ 해당 사업을 하는데 있어 이용자가 편리하도록 적합한 운항계획을 수립하고 있을 것</li><li>○ 여객선의 보유량과 여객선의 선령(船齡)이 국토해양부령으로 정하는 기준에 알맞을 것</li></ul>
제도목적	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 국가가 시장의 수급 균형을 유지하여 교통서비스의 안정화를 유도</li><li>○ 선박운항에 따른 비용부담이 많은 사업자의 영업상의 기득권을 인정하여 여객선의 정기서비스를 유지</li><li>○ 운송시장의 과잉경쟁을 제한하여 시장의 안정화를 도모</li></ul>

여수를 도착지로 하는 여객선항로를 박람회 개최기간에만 운영되는 임시항로로 개설한다 하더라도 서비스의 내용이 정기선이고 서비스가 박람회 종료 이후에도 지속될 경우에는 법적으로 기존 항로의 수요에 영향을 미칠 경우 수송수요에 따라 그 적합성을 인정받아야 한다. 또한 선박보유량과 선령에 대한 기준도 충족해야 하는 문제가 있다.

따라서 박람회 개최기간 중에만 여수를 도착지로 하는 여객선항로에 대해 사업자가 박람회 종료 이후 유지할 경우에도 이를 신규 항로로 간주하여 위의 표에서 나타난 면허기준의 적용을 배제하는 것이 필요하다. 왜냐하면 일단 운항기간 3개월에 불과하여 기존 항로의 운송수요에 미치는 영향이 매우 적고, 현재 여객선이 운항하지 않는 신규 수요이며, 수송시설

을 완벽히 갖추고 있는 무역항을 운항하기 때문이다.

## 2) 참여사업자에 대한 인센티브

박람회 해상교통망 개설에 참여한 여객운송사업자에 대해서는 다음과 같은 제도적 인센티브를 주는 방안을 검토할 필요가 있다. 첫째, 동 사업자가 자기가 운영하는 항로에서 선박투입을 수요에 맞게 증가시키거나 감소시키는 것을 자율적으로 할 수 있도록 허용하는 것이다. 다만 이러한 경우에도 도서민의 안정적 교통권 확보를 위한 정기서비스를 유지해야 한다.

둘째, 국가가 운항손실보조금을 지급하는 보조항로의 운항사업자를 선정하는데 동 사업자가 사업신청을 할 경우, 그 사업자에게 추가점을 부여하는 방안을 검토할 필요가 있다. 그러나 위와 마찬가지로 동 사업자에게 보조항로 사업자 선정 시 사업자 신청기회에 있어 기간이나 횟수를 제한할 필요가 있다.

표 5-4 | 참여사업자에 대한 인센티브 부여 방안

구 분	내 용
선박투입 자율 조정	<ul style="list-style-type: none"> <li>동 사업자가 자기가 운영하는 항로에서 선박투입을 수요에 맞게 증가 또는 감소시키는 것을 자율적으로 할 수 있도록 허용</li> <li>도서민의 안정적 교통권 확보를 위한 정기서비스는 유지</li> </ul>
보조항로 참여신청 시 혜택 부여	<ul style="list-style-type: none"> <li>동 사업자가 보조항로의 운항사업자 선정 시 사업신청을 할 경우, 추가점을 부여</li> <li>보조항로 사업자 선정 시 신청기회를 기간이나 횟수를 제한</li> </ul>

## 3) 유람선의 여객부두 접안 허용

박람회 조직위원회가 수립한 부두운영계획에 따르면 크루즈선박, 국제 여객선, 연안여객선에 대해서만 전용선석을 지정하고 있다. 따라서 유람선

이 여수신항 여객부두에 접안하는 것이 불가능하다. 또한 현행 여객부두 관리지침에서도 유람선은 항만 내 여객부두에 접안할 수 없도록 되어 있다.

여객선과 유람선이 동일한 종류의 선박이고 관광목적에 가진 이용자를 대상으로 사업을 하고 있음에도 불구하고 유람선이 항만 내 여객부두를 이용하지 못하는 이유는 적용되는 법률이 다르기 때문이다. 여객선은 해운법, 유람선은 유·도선사업법의 적용을 받고 있다. 이처럼 관리법령이 다름에 따라 면허기간이나 면허기준에 있어 차이가 있다. 이러한 이유로 해운법에서는 유람선의 여객부두 이용과 관련한 법적 근거를 마련하지 않았다.

따라서 유람선을 통해 박람회장과 주변지역을 연계하는 해상교통망을 확보하기 위해서는 유람선이 여수신항의 여객부두를 이용할 수 있도록 허용하는 것이 필요하다. 이를 위해 여객부두 이용에 관한 현행 법령을 박람회 기간 중에는 적용하지 않도록 개정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

또한 유람선이 여수신항 여객부두에 접안하는 것을 허용하는 경우에도 전용선석을 지정할 필요가 있다. 유람선은 대부분 1,000톤 이하의 소형선박이기 때문에 연안여객선 전용선석을 이용하도록 해야 할 것이다.

### 3. 부두운영계획 조정

위에서 말한 바와 같이 여수신항 부두운영계획에서는 크루즈선박, 국제여객선, 연안여객선에 대해서만 전용선석을 지정하고 있다. 그러나 박람회 조직위원회에서 연안크루즈, 카페리선박, 유람선 등까지 유치할 계획을 갖고 있어 기존의 부두운영계획을 재검토하는 것이 필요하다.

연안크루즈선박은 아직 없으나 서비스의 내용이나 운항기간을 고려할 때 규모가 대략 1만~2만GT 사이로 예상된다. 또한 카페리선박도 규모가 통상적으로 최소한 5,000GT 이상이 될 것으로 예상된다. 따라서 연안크루즈

선박과 카페리선박은 1,000GT 미만의 연안여객선이 접안하는 부두에 수용하기 어렵다. 반면 유람선은 연안여객선과 비슷한 규모를 갖고 있다는 점에서 연안여객선부두를 이용하는 것이 가능하다.

따라서 연안크루즈선박은 국제여객부두 또는 크루즈부두, 카페리선박은 국제여객부두, 유람선은 연안여객부두에 배정하는 방향으로 부두운영계획을 조정하는 것이 바람직하다.

표 5-5 | 여수신항 부두운영계획 조정방안

구 분	현행 계획	조정방안
크루즈부두	- 국제크루즈선박	- 국제크루즈선박 - 연안크루즈선박
국제여객부두	- 국제여객선	- 국제여객선 - 연안크루즈선박 및 연안카페리선박
연안여객부두	- 연안여객선	- 연안여객선 - 국내유람선



## 제 6 장 결론 및 정책 제언

### 1. 요약 및 결론

우리나라 국제여객 운송실적은 2005년 211만 명에서 2008년 255만 명까지 증가하였으나 2009년 경기침체의 여파로 206만 명으로 다시 감소하였다. 반면 연안여객 운송실적은 2000년 970만 명에서 2009년 1,487만 명으로 지속적인 증가추세를 보이고 있다.

2012년 여수세계박람회 종합기본계획에 따르면, 박람회 관람객은 800만 명, 1일 최대 관람객은 14만 1,000명으로 예상된다. 전체 관람객 800만 명 중 내국인은 745만 명, 외국인은 55만 명이 박람회장을 방문할 것으로 예상된다. 이를 계획기준일(1일 최대)로 보면 14만 1,000명 중 내국인은 13만 2,000명, 외국인은 9,800명으로 예상된다.

또한 2010년 산업연구원에서는 시행한 수요예측 결과에 따르면, 교통수단별 이용자는 승용차가 가장 많고, 다음으로 버스, 열차의 순서로 되어 있으며, 해운은 매우 적을 것으로 전망하였다. 박람회 기간 동안 교통수단별 이용자는 승용차 662만 명, 버스 170만 명, 열차 101만 명, 선박은 3만 6,000명으로 전망된다. 특히 박람회 개최기간 동안 해상교통 수요를 보면 국제여객선은 2만 7,846명, 연안여객선은 3만 6,120명으로 전망된다.

박람회조직위원회가 수립한 여객부두 건설 및 운영계획을 보면, 여수 신항에 크루즈선박, 국제여객선 및 연안여객선이 접안할 수 있도록 접안시설을 보완 및 신설할 예정이다. 여객부두는 크루즈부두 8만 G/T급 1선석, 국제여객선부두 1만 5,000G/T급 1선석, 연안여객부두 500G/T급 1선석 및 300G/T급 2선석을 확보할 계획이다.

한편 국제여객선 및 연안여객선을 대상으로 해상교통망 개설가능성을 보면, 국제여객선은 일본권과 중화권의 여객선 이용자가 너무 적어 정기항로를 개설하기 곤란할 것으로 판단된다. 다만 여수세계박람회가 해상관광과 연계할 수 있다는 점에서 국제여객선의 부정기적 기항은 가능할 것으로 판단된다.

반면 연안여객선의 경우에는 제주-여수, 인천-여수, 마산/통영-여수의 3개 항로에서 항로개설을 검토할 필요가 있다. 여수-제주 항로는 녹동-제주 항로를 여수까지 연장하거나 신규항로를 개설해야 한다. 인천-여수 항로는 별도의 정기선을 투입하는 것이 바람직하고, 마산(통영)-여수 항로도 별도의 정기선을 투입하는 것이 바람직하다.

여수신항 1시간 이내의 주변지역과 여수신항을 연계하는 단거리 유람선항로를 고려할 필요가 있다. 현재 박람회장으로부터 해상교통으로 1시간 이내에 도달할 수 있는 주변지역은 경남 남해군, 하동군, 사천군, 그리고 여수시 소호요트경기장 및 화양지구 등이 여기에 해당된다.

연안크루즈선박의 경우 정기여객선이 접안하는 부두에 부정기 연안크루선이 접안하는 것이 문제가 되지 않기 때문에 법적으로나 시설상로나 특별한 문제가 없다고 보아야 한다. 그러나 현재 연안여객운송시장에는 법적으로 크루즈사업으로 면허를 받은 크루즈선박이 아직 없으며, 사업자 스스로 정기 또는 부정기 면허를 받아 크루즈와 유사한 서비스를 제공하고 있다.

해상교통망 개설과 활성화를 위해서는 사업자의 수익성 확보를 위한 지원대책을 마련하는 것이 중요하다. 사업자의 수익성 확보를 지원하기 위해서는 박람회 개최기간 동안 선박운항에 따른 손실을 보전하거나 항만시설사용료, 터미널이용료, 안전관리비 등 항만비용 절감혜택을 부여할 필요가 있다.

다음으로 제도적으로 박람회 개최기간 동안 항로를 개설한 사업자가

그 항로를 계속 유지하려고 할 때 이를 신규 항로로 간주하여 현행 면허기준의 적용을 배제하는 방안을 검토할 필요가 있다. 또한 박람회 해상교통망 개설에 참여한 여객운송사업자에 대해 자기항로에 있어 선박의 증선 및 감선의 자율성을 부여하고, 보조항로 사업자 선정 시 우대하는 방안을 검토할 필요가 있다.

또한 박람회장과 주변지역을 유람선이 연계할 수 있도록 유람선이 여수신항의 여객부두를 이용할 수 있도록 허용하는 것이 필요하다. 이와 더불어 연안크루즈선박은 국제여객부두 또는 크루즈부두, 카페리선박은 국제여객부두, 유람선은 연안여객부두를 이용하는 방향으로 부두운영계획을 조정하는 것이 바람직하다.

## 2. 정책 제언

여수세계박람회를 위한 해상교통망의 개설과 활성화를 위해서는 수익성 확보, 제도적 지원, 시설계획 조정 등의 측면에서 다음과 지원대책이 마련되어야 할 것이다.

첫째, 사업자의 수익성 확보를 위해 박람회 개최기간 동안 선박운항에 따른 손실을 보전하거나 항만시설사용료, 터미널이용료, 안전관리비 등 항만비용 절감혜택을 부여하는 것을 검토해야 할 것이다.

둘째, 박람회 개최기간 동안 항로를 개설한 사업자가 그 항로를 계속 유지하려고 할 때 이를 신규 항로로 간주하여 현행 면허기준의 적용을 배제하는 방안을 검토해야 할 것이다.

셋째, 박람회 해상교통망 개설에 참여한 여객운송사업자에 대해 자기항로에 있어 선박의 증선 및 감선의 자율성을 부여하고, 보조항로 사업자 선정 시 우대하는 방안을 검토해야 할 것이다.

넷째, 박람회장과 주변지역을 유람선이 연계할 수 있도록 유람선이 여수신항의 여객부두를 이용할 수 있도록 허용해야 할 것이다.

다섯째, 연안크루즈선박은 국제여객부두 또는 크루즈부두, 카페리선박은 국제여객부두, 유람선은 연안여객부두를 이용하는 방향으로 부두운영계획을 조정해야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

<국내 문헌>

국토해양부 자료.

군산해양항만청 자료.

동해해양항만청 자료.

부산해양항만청 자료.

산업연구원, 「2012 여수세계박람회 관람객 수요예측 조사」, 2010. 5.

\_\_\_\_\_, 「여수박람회 재정수지 및 민간투자분석 연구」, 2008.

여수세계박람회 조직위원회, 「2012 여수세계박람회 종합기본계획」, 2008.

인천해양항만청 자료.

평택해양항만청 자료.

한국교통연구원 자료, 2012.

한국해운조합 자료.

여수세계박람회 관람객 수송을 위한  
해상교통대책 수립 연구

---

2010年 12月 29日 印刷

2010年 12月 31日 發行

編輯兼 發行人	金	學	韶
發行處	韓國海洋水產開發院		
	서울특별시 마포구 상암동 1652		
전 화	2105-2700	FAX : 2105-2800	
등 록	1984년 8월 6일	제16-80호	

---

組版·印刷 / 해항사 393-0836

정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337