

2022년 한계지역 신문 공동수송
노선 현장조사 결과

한국언론진흥재단
Korea Press Foundation



목 차

I . 조사개요.....	7
II . 주요 조사결과	
1. 권역별 증계지 운영 현황.....	10
2. 권역별 공동수송 운영 효과 및 예산.....	11
3. 권역별 공동수송노선 현황 및 효과	
가. 강원권.....	13
나. 충청권.....	16
다. 호남권.....	19
라. 영남권.....	25
4. 결론.....	26

I. 조사개요

1. 조사목적

가 전국 신문 수송 노선 실태파악(간선, 지선)

- 전국 한계지역 공동수송사업 중장기 운영 계획 수립
- 전국 신문 수송현황 데이터 축적을 통한 장기적 사업 개선방안 연구

나. 신문구독 하락에 따른 효율적 공동수송 노선 확대 추진

2. 조사대상

가. 전국 권역별 신문 간선* 및 지선** 수송노선

- 신문 공동수송이 가능한 지역

* 간선 : 인쇄공장에서 1차중계지 까지 수송된(본선) 신문을 2차 중계지 까지 수송하는 노선(예 : 천안IC, 문막IC, 대구, 광주, 청주에서 시작하여 2차 중계지 까지 가는 노선)

**지선 : 2차 중계지에서 해당노선의 지국을 경유하여 최종 지국까지 수송하는 노선(예 : 문막⇨도계, 제천, 천안⇨청양, 목포⇨진도)

3. 조사지역 권역별 현황

행정구역(시군구)별	조사 지역	
	조사완료	미조사(매체별 별도차량운영)
부산광역시		○
대구광역시		○
인천광역시		○
광주광역시		○
대전광역시		○
울산광역시		○
세종시		○
경기도		○
춘천시		○
원주시		○
강릉시	○	
동해시	○	
태백시	○	
속초시	○	
삼척시	○	
홍천군	○	
횡성군	○	
영월군	○	

평창군	○	
정선군	○	
철원군		○
화천군	○	
양구군	○	
인제군	○	
고성군	○	
양양군	○	
충청북도		
청주시		○
충주시		○
제천시	○	
보은군	○	
옥천군	○	
영동군	○	
증평군		○
진천군		○
괴산군		○
음성군		○
단양군	○	
충청남도		
천안시		○
공주시	○	
보령시	○	
아산시	○	
서산시	○	
논산시	○	
계룡시	○	
당진시	○	
금산군	○	
부여군	○	
서천군	○	
청양군	○	
홍성군	○	
예산군	○	
태안군	○	
전라북도		
전주시		○
군산시		○
정읍시	○	
남원시	○	
김제시	○	

완주군	○	
진안군	○	
무주군	○	
장수군	○	
임실군	○	
순창군	○	
고창군	○	
부안군	○	
전라남도		
목포시		○
여수시		○
순천시		○
나주시	○	
광양시		○
담양군	○	
곡성군	○	
구례군	○	
고흥군	○	
보성군	○	
화순군	○	
장흥군	○	
강진군	○	
해남군	○	
영암군	○	
무안군	○	
함평군	○	
영광군	○	
장성군	○	
완도군	○	
진도군	○	
신안군		○
경상북도		
포항시		○
경주시	○	
김천시	○	
안동시	○	
구미시	○	
영주시	○	
영천시	○	
상주시	○	
문경시	○	
경산시	○	

군위군	○	
의성군	○	
청송군	○	
영양군	○	
영덕군	○	
청도군	○	
고령군	○	
성주군	○	
칠곡군	○	
예천군	○	
봉화군	○	
울진군	○	
울릉군		○
경상남도		
창원시		○
의창구		○
성산구		○
마산합포구	○	
마산회원구	○	
진해구	○	
진주시	○	
통영시	○	
사천시	○	
김해시		○
밀양시		○
거제시	○	
양산시		○
의령군	○	
함안군	○	
창녕군	○	
고성군	○	
남해군	○	
하동군	○	
산청군	○	
함양군		○
거창군	○	
합천군	○	
제주특별자치도		○

4. 조사내용

- 가. 전국 권역별 1차 중계지(간선) 현황
- 나. 신문사별 1차 중계지 도착시간, 출발시간 현황
- 다. 1차 중계지 현재 공동수송 현황(신문사별 합송 현황)
- 라. 각 노선별 차량 운행 현황(노선별 거리, 경유 지국 수, 노선별 적정단가)
- 마. 군단위 지역신문 배포 및 배달 형태 조사
- 바. 공동수송노선 운영시 차량 및 비용절감 효과

5. 조사기간

- 가. 1차 조사 : 권역별 매체별 신문 수송현황 파악
- 2022. 06. 01. ~ 2022. 07. 31.
- 나. 2차 보완 : 권역별 , 노선별 공동수송 효과분석
- 2022. 07.31. ~ 2022. 08. 31

II. 주요 조사결과

1. 권역별 중계지 운영 현황

가. 강원권

주요중계지	경유지역	주요 수송 매체	비고
강릉-삼척	강릉-동해-삼척	전 신문	공동수송 운영 중
강릉-거진	강릉-주문진-양양-속초-간성-거진	- 매경, 서울(강릉-주문진-양양-속초-간성-거진) - 기타신문(강릉-주문진-양양)	
서울-거진	서울-홍천-양구-인제-속초-간성- 거진	조선, 동아, 중앙, 한국, 도민	
원주-양구	북원주-횡성-홍성-신남(인제, 원통)-양구	매경, 서울	
장평-평창	장평-평창-대화-주천	경향, 서울, 한경, 매경	
문막-도계	문막-제천-영월-사북-고한- 도계	매경, 국방, 서울, 한국	
제천-도계	제천-사북-고한-도계	매경, 서울	
	제천-영월-주천-대화-정선	조선, 중앙, 동아	
	제천-영월-사북-고한-도계	경향, 한겨레	

나. 충청권

주요중계지	경유지역	주요 수송 매체	비고
천안-서천	천안-예산-홍성-웅청-서면-서천	전매체	공동수송 운영 중
천안-대산,태안	천안-아산-합덕-당진-서산-태안, 대산	매경, 서울, 한경, 한국, 한겨레, 경향	
천안-합덕	천안-아산-태안-안면-합덕	조선일보	
온양-대산	온양-합덕-당진-서산-대산	동아일보	
천안-태안	천안-하산-당진-서산-태안	충청투데이	
청주-부여	청주-강내-오송-조치원-공주-논산-부여	전매체	
대전-영동	대전-옥천-영동	중앙, 한겨레, 경향	
	대전-옥촌-이원-영동	조선, 동아, 매경	
	대전-계룡-육본-논산	동아	
	대전-논산-부여	중앙	

다. 호남권(전북권)

주요중개지	경유지역	주요 수송 매체	비고
전주-죽산	전주-김재-부안-고창-죽산	전북권 지역신문	
전주-순창	전주-임실-순창	“	
전주-장수	전주-남원-장수-장계	“	공동수송노선 연계하여 수송 참여 중
전주-무주	전주-진안-무주-신안성	‘	

다-1. 호남권(전남권)

주요중개지	경유지역	주요 수송 매체	비고
광주-무주, 진안, 장수	광주-담양-순창-남원-장수-장계, 구례, 곡성, 진안, 무주	중앙일보제외 전매체	공동수송 운영 중
광주-완도	광주-나주-영암-장흥-강진-해남-완도	조선,매경,한겨레,서울,무등	운영 중(나주출발)
		중앙,동아,경향,국민,한경	미참여 매체
광주-녹동	광주-화순-보성-별교-고흥-녹동	조선,매경,한겨레,서울,무등	운영 중(화순출발)
		중앙,동아,경향,국민,한경	미참여 매체
목포-진도	목포-삼호-진도	전매체	
광주-고창	광주-함평-영광-고창	전매체	
광주-졸포	광주-장성-정읍-김제-부안-졸포	전매체	

라. 영남권(경북권)

주요중개지	경유지역	주요 수송 매체	비고
대구-	왜관-안동-옥계-북구미-구미-동구미-북삼	조선, 매경	
왜관-구미	왜관-안동-옥계-북구미-구미-동구미-북삼	조선, 매경	
대구-구미	대구-안동-옥계-북구미-구미-동구미-북삼	서울, 한겨레, 한경, 한국, 매일, 영남 등	
삼랑진-구미	삼랑진-구미 전지역	동아일보	
진영-구미	진영-구미 전지역	중앙일보	

라-1 영남권(경남권)

주요중개지	경유지역	주요 수송 매체	비고
대구-사천	대구-합천-진주-삼천포-사천	전매체	
대구-산청	대구-거창-함창-산청	전매체	
대구-거제	대구-창령-칠원-고성-통영-거제	전매체	
진주-남해	진주-하동-남해	전매체	
마산-의령	마산-함안-의령	전매체	
주촌-사천	주촌-진주-삼천포-사천	조선, 부산, 국제	
삼랑진-사천	삼랑진-진주-삼천포-사천	동아	
진영-사천	진영-진주-삼천포-사천	중앙	
주촌-거제	주촌-칠원-고성-통영-거제	조선, 부산, 국제	
삼랑진-거제	삼랑진-칠원-고성-통영-거제	동아	
진영-거제	진영-칠원-고성-통영-거제	중앙	
주촌-밀양	주촌-양산-삼랑진-밀양	조선, 부산, 국제	
진영-밀양	진영-삼랑진-밀양	중앙	
진주-남해	진주-하동-남해	조선, 부산, 국제	

2. 권역별 공동수송노선 운영 효과 및 예산(총괄표)

구분		조정 전		조정 후		증 감		증감(률)	
		차량대수	금액/연	차량	금액/연	차량	금액/연	차량	금액/연
강원권	현재 운영노선	8	188,136,000	5	140,400,000	- 3	- 47,736,000	-38%	-25%
	미 운영 노선	14	461,011,200	9	489,840,000	- 5	28,828,800	-36%	6%
	소계	22	649,147,200	14	630,240,000	- 8	- 18,907,200	-36%	-3%
충청권	현재 운영노선	8	382,200,000	6	274,560,000	- 2	- 107,640,000	-25%	-28%
	현재 운영노선(지역지)	2	59,119,200	2	59,119,200	-	-	0%	0%
	미 운영 노선	39	961,896,000	18	891,696,000	- 21	- 70,200,000	-54%	-7%
	소계	49	1,403,215,200	26	1,225,375,200	- 23	- 177,840,000	-47%	-13%
호남권	현재 운영노선	41	624,000,000	6	267,207,096	- 35	- 356,792,904	-85%	-57%
	현재 운영노선(지역지)	4	50,400,000	1	34,020,000	- 3	- 16,380,000	-75%	-33%
	미 운영 노선	21	945,360,000	12	606,840,000	- 9	- 338,520,000	-43%	-36%
	미 운영 노선(지역지)	5	302,400,000	4	176,400,000	- 1	- 126,000,000	-20%	-42%
	소계	71	1,922,160,000	23	1,084,467,096	- 48	- 837,692,904	-68%	-44%
영남권	현재 운영노선	22	624,000,000	8	332,280,000	- 14	- 291,720,000	-64%	-47%
	미 운영 노선	83	2,476,968,000	43	1,953,120,000	- 40	- 523,848,000	-48%	-21%
	소계	105	3,100,968,000	51	2,285,400,000	- 54	- 815,568,000	-51%	-26%
합계	현재 운영노선	85	1,927,855,200	28	1,107,586,296	- 57	- 820,268,904	-67%	-43%
	미 운영 노선	162	5,147,635,200	86	4,117,896,000	- 76	- 1,029,739,200	-47%	-20%
	합계	247	7,075,490,400	114	5,225,482,296	- 133	- 1,850,008,104	-54%	-26%

3. 권역별 공동수송 노선 현황 및 효과

가. 강원권 운영 현황(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역			참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간									
강원권	강릉~거진	1	강릉	23:40	주문진	양양	속초	간성	거진	매일경제,국방일보	115	90,000	
		2	강릉	24:00	주문진	양양	속초	간성	거진	서울신문,스포츠서울	110	70,000	
		3	강릉	24:10	주문진	양양				중앙일보,한국일보,도민일보	50	50,000	
		4	강릉	24:40	현남	주문진	양양				경향신문,한겨레	55	50,000
	서울~거진	1	서울		홍천	양구	인제	속초,간성	거진	조선일보,동아일보	243	265,000	4시간
		2	서울		홍천	양구	인제	속초,간성	거진	중앙일보,한국일보,도민일보	243	255,000	4시간
	원주~양구	1	북원주	22:30	횡성	홍천	신남	양구		매일경제,국방일보	185	95,000	
		2	북원주	23:00	횡성	홍천	신남	양구		서울신문,스포츠서울	185	90,000	
	장평~평창	1	장평터미널	23:00	평창	대화	주천			경향신문,서울신문,한국경제,매일경제	40	31,600	
		1	제천지국	22:30	영월	사북	고한	도계		매일경제,국방일보,서울신문,스포츠서울	140	75,000	
	문막~도계	2	제천지국	22:40	영월	사북	고한	도계		한국일보	140	70,000	
		1	제천지국	23:30	사북	고한	도계			조선일보,중앙일보,동아일보		116,000	
제천~도계	2	제천지국	23:30	영월	주천	대화	정선		조선일보,중앙일보,동아일보		120,000		
	3	제천지국	24:00	영월	사북	고한	도계		경향신문,한겨레		100,000		
소 계											1,477,600		

○ 강원권 특성

강원권은 1차 중계지가 강릉, 문막, 제천, 장평에서 모여 도착시간에 따라 합·발송되고 있음. 읍면단위 지역은 현재 각 신문사가 2차 중계지에 모여서 합·발송을 하고 있어 비용절감 효과가 낮은 지역임

○ 강원 영동권 : ①강릉-동해-삼척(현 공동수송노선)과 ②강릉-거진 노선 ③서울-홍천-양구-인제-속초-간성-거진 노선(조선, 동아, 중앙, 한국, 도민) 3개로 수송되고 있음.

- 공동수송 노선을 운영할 경우 강릉을 중계지로 선정하여 주문진-양양을 경유하여 속초에서 조선, 동아, 중앙, 한국, 도민을 함께 합송하여 간성-거진 까지 가야 하나 조, 중, 동, 매경을 제외하면 나머지 신문은 속초에서 수송이 끝나게 됨. 따라서 공동수송노선 운영시 비용대비 참여 매체사 운송비 절감 등 효율성이 매우 낮은 노선임. 굳이 공동수송 노선을 운영하려 할 경우엔 주문진과 양양을 제외하고 속초-거진 노선만 운영해야 하나 거리가 짧고 현재도 합·발송 되는 지역으로 효과는 낮음

○ 강원 영서권 : ①원주-양구 노선 ②장평-평창 노선 ③문막-도계 노선 ④제천-도계 노선 총 4개 노선으로 운영 중.

⇒ 원주-양구 노선 : 조, 중, 동, 한국, 강원도민은 서울에서 시작한 차량이 홍천을 거쳐 양구-인제로 가고 나머지 신문은 원주에서-홍천-양구로 노선이 운영됨. 또한 신문사별로 물량이 적고 지국이 양구에서 노선이 끝나므로 공동수송이 어려움. 서울에서 출발하는 매체를 포기하고 공동수송을 할 경우 차량 1대와 수송비 약 14%가 절감되는 것으로 나타남

⇒ 정선, 도계선 : 신문사별로 문막IC 또는 제천에서 영월-고한-사북-도계로 가는 노선으로 현재도 신문사들 간 서로 합·발송을 하고 있음. 또한 2차 중계지에서 모두 합·발송 중임. 수송거리가 멀고 강원도 특성상 약 3시간의 운송시간이 필요함. 제천-영월-대화-주천-정선 노선은 조,중,동만 운영하므로 공동수송 전환시 비용절감 효과는 거의 없음

○ 강원권 운영 효과

구분	노선명	발송차량현황				발송비(년)				비고	
		현재	조정	증감	%	현재	조정	증감	%		
강원권	운영노선	강릉~삼척	8	5	-3	-38%	188,136,000	140,400,000	-47,736,000	-25%	운영중
	미운영노선	강릉~거진	4	2	-2	-50%	81,120,000	106,080,000	24,960,000	31%	
		서울~거진	2	2	0	0%	162,240,000	162,240,000	0	0%	
		원주~양구	2	1	-1	-50%	57,720,000	49,920,000	-7,800,000	-14%	
		장평~평창	1	1	0	0%	9,859,200	18,720,000	8,860,800	90%	
		문막~도계	2	1	-1	-50%	45,240,000	53,040,000	7,800,000	17%	
		제천~도계	3	2	-1	-33%	104,832,000	99,840,000	-4,992,000	-5%	
합 계			22	14	-8	-36%	649,147,200	630,240,000	-18,907,200	-3%	

나. 충청권-1(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 증계지		1차 경유지역	2차 증계지	경유지역				참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간	
			집결장소	집결시간											
충청권	천안~대산	1	단대로97	22:00	합덕	당진	서산	대산			매일경제,국방일보	140	100,000	3:10	
		2	단대로97	22:00	배방	아산	도고				매일경제,국방일보	40	40,000	0:40	
		3	단대로97	22:00	태안	해미					매일경제,국방일보	140	110,000	2:30	
		4	단대로97	20:20	아산	합덕	당진	서산	대산			한국경제	135	70,000	3:00
		5	단대로97	22:10	아산	합덕	당진	서산			한국일보	110	80,000	1:40	
		6	단대로97	22:25	아산	합덕	당진	서산	태안			한겨레	130	80,000	2:30
		7	단대로97	22:45	당진	서산					경향신문	110	90,000	1:50	
		8	단대로97	22:45	아산	합덕	태안				경향신문	100	90,000	1:50	
		9	단대로97	22:50	아산	합덕	당진	서산			서울신문,스포츠서울	130	80,000	2:30	
		10	단대로97	22:50	신방	온양	태안				서울신문,스포츠서울	130	60,000	1:50	
		11	단대로97	22:50	당진	서산	대산				중앙일보,국민일보	140	110,000	3:10	
		12	단대로97	22:50	아산	아산서부	인주				중앙일보,국민일보		80,000	1:10	
	온양~대산	1	온양박물관	23:00	합덕	당진	서산	대산			동아일보	140	110,000	3:10	
	부평~대산	1	부평		당진	해미	서산	대산			조선일보,스포츠조선	140	110,000	2:30	
	청삼~합덕	1	천안	23:20	아산	합덕					조선일보,스포츠조선	60	44,000	0:50	
2		천안	23:20	태안	안면도					조선일보,스포츠조선	130	110,000	2:30		
천안~태안	1		21:00	아산	당진	서산	태안			충청투데이	130		3:00		
소 계												1,364,000			

충청권-2(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 증계지		1차 경유지역	2차 증계지	경유지역				참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간										
충청권	청주~부여	1	청주IC	22:30	강내	오송	조치원	공주			매일경제,국방일보	50	53,000	1:30
		2	청주IC	22:30	세종	논산	부여				매일경제,국방일보	110	104,000	2:30
		3	청주IC	24:00	세종	공주	부여				서울신문,스포츠서울	115	80,000	2:30
		4	청주IC	24:00	조치원	논산					서울신문,스포츠서울	70	70,000	1:30
		5	청주IC	24:00	조치원	서세종	세종				조선일보,스포츠조선	40	55,000	1:30
		6	청주IC	24:00	공주	논산	부여				조선일보,스포츠조선	135	110,000	1:30
		7	청주IC	24:00	강내	오송	조치원	공주			중앙일보,일간스포츠	50	70,000	1:30
		8	청주IC	24:00	강내	오송	조치원	논산			한국경제	80	80,000	1:30
		9	청주IC	24:00	강내	오송	조치원	논산	부여		한겨레	110	70,000	1:30
		10	청주IC	23:30	강내	오송	조치원	공주	논산	부여	한국일보	100	80,000	2:30
		11	청주IC	23:30	강내	오송	조치원	공주	논산	부여	경향신문,세계일보	110	105,000	2:30
		12	청주IC	23:30	공주	부여					한국경제	40	80,000	1:30
		13	청주IC	24:00	강내	오송	조치원	공주	논산	부여	국민일보	70	80,000	1:30
		14	청주IC	24:00	강내	오송	조치원	세종	공주	부여	동아일보	85	100,000	1:30
		15	청주IC	24:00	강내	오송	세종				세계일보	40	50,000	1:00
소 계												1,187,000		

충청권-3(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역				참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간										
충청권	대전IC	1	대전IC	24:00	논산	부여					중앙일보,일간스포츠	80	100,000	1:30
		2	대전IC	24:00	계룡	육본	논산				동아일보	70	80,000	1:10
		3	대전IC	23:00	옥천	이원	영동				매일경제,국방일보	80	86,000	1:30
		4	대전IC	24:00	옥천	이원	영동				조선일보,동아일보	80	69,000	1:30
		5	대전IC	24:00	옥천	영동					중앙일보	80	70,000	1:30
		6	대전IC	24:00	옥천	영동					서울신문	80	57,000	1:30
		7	대전IC	23:00	옥천	영동					한겨레,경향신문	80	70,000	1:30
소 계												532,000		
합 계												3,083,000		

○ 충청권 특성

충청권은 서울, 천안, 대전, 청주 등 여러 곳에 인쇄공장이 있고 신문사별로 발송 노선이 조금씩 다르게 운영되는 경우가 많아 비교적 복잡한 노선임. 신문사별로 2차 중계지에서 서로 신문을 교환하여 합·발송하고 있음.

공동수송노선 전환시 중계지에서 최종 지국까지의 경로와 순서를 정리하고 체계화 할 필요가 있음

○ 충청권은 크게 천안, 청주, 대전 3개 지역에서 수송이 시작됨

○ 천안에서 시작하는 노선은 크게 분류하면 현재 운영 중인 ①천안-예산-홍성-웅천-서면, 청양, 보령노선과 ②천안-아산-당진-서산-태안, 대산 노선이 있음

⇒ 천안-태안, 대산 노선 : 현재 각 신문사별 차량을 1대에서 3대까지 운영하고 있어 총 17대의 수송차량을 운행 중임. 이 노선은 천안에서 출발하여 서산까지 모든 신문이 수송되고 서산에서 대산과 태안 지역으로 나누어지는데 공동수송으로 운영할 경우 8대의 수송차량으로 운영 가능하나 온양-대산 노선과 부평-대산 노선은 비용이 오히려 증가하고 천안-태안 노선만 별도로 운영할 경우 15대의 차량을 6대로 조정 가능함. 수송비 절감 효과는 약 11% 정도로 나타남

⇒청주-부여 노선 : 거의 모든 신문사가 청주IC 주변에서 출발하고 있고 대전 지역지만 대전에서 발송하고 있음. 현재는 신문사 발송노선에 따라 세종, 공주로 가는 노선, 조치원, 논산까지 가는 노선, 논산에서 부여까지 가는 노선 등 복잡한 형태로 수송되고 있음. 공동수송노선 운영시 노선을 정리해서 구역별로 나누어 수송을 체계적으로 개선할 경우 차량절감 효과는 16대에서 7대로 조정이 가능하나 비용절감 효과는 7%로 그리 높지 않음.

⇒ 대전-영동 노선 : 거의 모든 차량의 증계지가 대전임. 현재도 지국의 위치가 외곽에 있어 신문사들이 자체적으로 합송으로 운영하는 노선임. 5대의 수송차량을 2대로 약 3대 정도 절감이 가능하고 비용절감 효과는 약 32%로 높음.

○ 충청권 운영 효과

구분	노선명	발송차량현황				발송비(년)				비고	
		조정전	조정	증감	%	조정전	조정	증감	%		
충청권	영동 노선	천안~서천	8	6	-2	-25%	382,200,000	274,560,000	-107,640,000	-28%	운영중
		대전~영동	1	1	0	0%	30,139,200	30,139,200	0	0%	지역지
		청주~보은	1	1	0	0%	28,980,000	28,980,000	0	0%	지역지
	미영동 노선	천안~태안	15	6	-9	-60%	356,928,000	318,240,000	-38,688,000	-11%	
		온양~대산	1	1	0	0%	34,320,000	43,680,000	9,360,000	27%	
		부평~대산	1	1	0	0%	34,320,000	43,680,000	9,360,000	27%	
		청주~부여	15	6	-9	-60%	370,344,000	342,576,000	-27,768,000	-7%	
		대전~부여	1	1	0	0%	31,200,000	37,440,000	6,240,000	20%	
		대전~논산	1	1	0	0%	24,960,000	31,200,000	6,240,000	25%	
		대전~영동	5	2	-3	-60%	109,824,000	74,880,000	-34,944,000	-32%	
합 계		49	26	-23	-47%	1,403,215,200	1,225,375,200	-177,840,000	-13%		

다. 호남권-1(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역			참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간									
전 북 권	전주~죽산	1	전주시내	23:00	김제	부안	정읍	고창	죽산	전북일보,도민일보,전라일보, 전주일보	140	200,000	2:30
	전주~죽산	1	전주시내	23:00	김제	부안	정읍	고창	죽산	전민일보,중앙신문,새전북,매일신문, 연합신문,새만금,제일신문,전북제일, 전북타임즈,전라매일	140	250,000	2:30
	전주~순창	1	전주시내	23:00	임실	순창				전민일보,중앙신문,새전북,매일신문, 연합신문,새만금,제일신문,전북제일, 전북타임즈,전라매일	110	250,000	2:00
	전주~장수	1	전주시내	23:00	남원	장수	장계			전민일보,중앙신문,새전북,매일신문, 연합신문,새만금,제일신문,전북제일, 전북타임즈,전라매일	120	250,000	2:30
	전주~무주	1	전주시내	23:00	진안	무주	신안성			전민일보,중앙신문,새전북,매일신문, 연합신문,새만금,제일신문,전북제일, 전북타임즈,전라매일	120	250,000	2:30
소 계											1,200,000		

다. 호남권-2(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역			참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간									
전 남 권	광주~녹동	1	광주	22:40	순천	별교	고흥			동아일보,무등일보	155	135,000	
		2	광주	23:10	화순	보성	별교	고흥	녹동	경향신문,세계일보,한국일보, 헤럴드경제,광남일보,매일신문,광주 일보,남도일보	170	205,000	
		3	광주	23:00	순천	별교	고흥	녹동		한국경제,한겨레,전자신문, 매일신문,전라일보,머니투데이	185	140,000	
		4	광주	23:10	화순	보성	별교	고흥	녹동	중앙일보,국민일보,전남일보	170	180,000	
	광주~완도	1	광주	22:20	빛가람	나주	영암	장흥,강진	해남,완도	동아일보,무등일보	210	130,000	
		2	광주	23:10	빛가람	나주	영암	장흥,강진	해남,완도	경향신문,세계일보,한국일보, 헤럴드경제,광남일보,매일신문,광주 일보,남도일보	210	240,000	
		3	광주	23:00	빛가람	나주	영암	장흥,강진	해남,완도	한국경제,한겨레,전자신문, 매일신문,전라일보,머니투데이	210	180,000	
		4	광주	23:10	빛가람	나주	영암	장흥,강진	해남,완도	중앙일보,국민일보,전남일보	210	200,000	
목포~진도	1	목포	01:30	삼호	진도				조선일보,매일경제,서울신문, 한겨레,한국경제,전자신문	64	60,000		
	2	목포	01:40	삼호	진도				경향신문,세계일보,중앙일보, 매일신문,동아일보,지방지전매체	64	70,000		
소 계											1,540,000		

※ 녹동, 완도 노선은 현재 화순과 나주에서 시작하여 운영중

다. 호남권-3(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역			참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간									
전 남 전 북 권	광주~고창	1	광주	21:30	함평	영광	고창			한겨레,세계일보,경향신문	118	120,000	3:00
		2	광주	22:00	함평	영광	고창			조선일보,스포츠조선	123	130,000	3:30
		3	광주	22:20	함평	영광	고창			동아일보,무등일보,서울경제	123	130,000	3:30
		4	광주	23:00	함평	영광	고창			매일경제,국방일보,서울신문,스포츠서울	118	120,000	3:00
		5	광주	23:40	함평	영광	고창			중앙일보,전남일보,한국일보,일간스포츠	123	130,000	3:30
	광주~출포	1	광주	21:30	장성	정읍	김제	부안	출포	한국경제,경향신문,세계일보,한겨레	147	140,000	4:30
		2	광주	22:30	장성	정읍	김제	부안	출포	국민일보,한국경제,한국일보	140	130,000	4:00
		3	광주	22:00	장성	정읍	김제	부안	출포	조선일보,스포츠조선	147	140,000	4:30
		4	광주	22:30	장성	정읍	김제	부안	출포	동아일보,무등일보,서울경제	150	150,000	4:50
		5	광주	23:00	장성	정읍	김제	부안	출포	매일경제,국방일보,서울신문,스포츠서울	150	150,000	4:50
		6	광주	23:40	장성	정읍	김제	부안	출포	중앙일보,전남일보,일간스포츠	150	150,000	4:50
	소 계											1,490,000	
합 계											4,230,000		

○ 호남권 특성

호남권은 수송 거리가 멀고 신문 부수가 적어 합송이 매우 용이함

전북권 지역지를 제외하면 모든 신문사가 광주에서 출발하고 노선도 비교적 단순해 합송이 용이하며, 차량 절감 및 비용절감 효과가 높은 지역임

- 호남권의 신문수송은 모두 광주에서 시작됨. 다만 전라북도 소재 지역신문은 전주에서 시작하여 전주 시내를 경유하여 죽산, 순창, 장계, 신안성 4개의 노선으로 운행되고 있으며 전주-장계, 무주 노선은 지역지 전용노선으로 재단 수송에 참여 중임. 현재 참여 중인 전북권 신문은 전주에서 시작해 임실, 남원까지 지역지 노선으로 수송이 되고 임실과 남원에서 중앙지 공동수송 노선과 합송하여 진안, 무주, 장수, 장계, 안성까지 수송되고 있음.

현재 전북권 지역지를 모두 공동수송노선으로 전환할 경우 차량은 5대에서 4대로 1대 절감이 가능하며 비용절감은 약 40%정도 절감 효과가 예상됨.

- 광주에서 시작하는 노선 중 현재 운영중인 공동수송노선은 ①광주-담양-순창-남원-장수-장계, 임실, 진안, 무주, 안성 노선과, ②화순-보성-별교-고흥-녹동 노선, ③나주-영암-강진-장흥, ④나주-해남-완도 노선이 있음
 - 추가로 필요한 노선은 ①목포-삼호-진도 ②광주-함평-영광-고창 ③광주-장성-정읍-김제-부안-출포 노선이 있음

- 현재 운영 중인 녹동, 완도선은 예산상의 문제로 중계지를 화순과 나주로 나누어 운영하고 있어 수송 참여사가 적음(조선, 매경, 서울, 한겨레). 2023년 수송노선 운영시 중계지를 광주로 변경해서 운영 계획임
- 고창선과 줄포선은 중계지가 광주에서 시작하고 매체별로 경유지와 경유순서가 일치한다는 점으로 인해 공동수송노선 운영에 최적화 되어있는 노선임. 차량은 약 50% 수송비용은 약 40% 절감 가능함
- 목포→진도 노선은 비용절감효과가 없으나 타 노선은 모두 비용절감 효과가 높은 노선임

○ 호남권 운영 효과

구분	노선명	발송차량현황				발송비(년)				비고	
		조정전	조정	증감	%	조정전	조정	증감	%		
호남권	운영 노선	광주~무주	9	1	-8	-89%	140,400,000	62,400,000	-78,000,000	-56%	운영중
		광주~곡성	9	1	-8	-89%	78,000,000	41,631,096	-36,368,904	-47%	운영중
		광주~장수	9	1	-8	-89%	78,000,000	40,560,000	-37,440,000	-48%	운영중
		화순~녹동	5	1	-4	-80%	109,200,000	46,800,000	-62,400,000	-57%	운영중
		나주~장흥	5	1	-4	-80%	93,600,000	29,016,000	-64,584,000	-69%	운영중
		나주~완도	4	1	-3	-75%	124,800,000	46,800,000	-78,000,000	-63%	운영중
		전주~순창	4	1	-3	-75%	50,400,000	34,020,000	-16,380,000	-33%	지역지
	미운영 노선	광주~녹동	4	2	-2	-50%	205,920,000	116,688,000	-89,232,000	-43%	
		광주~완도	4	3	-1	-25%	234,000,000	175,032,000	-58,968,000	-25%	
		목포~진도	2	2	0	0%	40,560,000	40,560,000	0	0%	
		광주~고창	5	2	-3	-60%	196,560,000	106,080,000	-90,480,000	-46%	
		광주~줄포	6	3	-3	-50%	268,320,000	168,480,000	-99,840,000	-37%	
		전주~죽산	2	1	-1	-50%	113,400,000	63,000,000	-50,400,000	-44%	전북권 지역지 노선
		전주~순창	1	1	0	0%	63,000,000	37,800,000	-25,200,000	-40%	전북권 지역지 노선
		전주~장수	1	1	0	0%	63,000,000	37,800,000	-25,200,000	-40%	전북권 지역지 노선
합계		71	23	-48	-68%	1,922,160,000	1,084,467,096	-837,692,904	-44%		

라. 영남권(경북)-1(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역				참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간										
경 북 권	왜관~북면	1	왜관	21:40	흥해	영덕	영해	울진	죽변	북면	매일경제,국방일보, 조선일보,스포츠조선	240	162,000	
		2	강동중계	24:00	흥해	영덕	영해	울진	죽변	북면	동아일보,중앙일보	140	150,000	
	대구~울진	1	대구	22:20	흥해	영덕	영해	울진			영남일보	230	145,000	
		2	대구	22:40	흥해	영덕	축산	온정	영해	울진	매일신문	240	160,000	
	강동~울진	1	강동중계	24:20	흥해	영덕	영해	울진	죽변		한국경제	150	85,000	
		2	강동중계	24:20	흥해	영덕	영해	울진			서울신문,스포츠토토	130	75,000	
		3	강동중계	24:20	흥해						경향신문	30	40,000	
		4	강동중계	24:30	흥해	영덕					한겨레	60	60,000	
		5	강동중계	24:30	흥해	영덕	영해	울진			국민일보	130	90,000	
		6	강동중계	24:30	흥해	영덕					한국일보	60	60,000	
	소 계												1,027,000	

라. 영남권(경북)-2(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역				참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간										
경 북 권	대구~문경	1	왜관	22:10	서산	상주	함창	점촌	문경		매일경제,국방일보, 조선일보,스포츠조선	140	123,000	
		2	대구	22:20	김천	상주	점촌	문경			영남일보	150	120,000	
		3	대구	23:00	김천	상주	함창	점촌	예천		매일신문	180	160,000	
		4	대구	22:50	상주	함창	점촌	예천			중앙일보,일간스포츠	210	160,000	
		5	대구	22:30	김천	상주	함창	점촌	예천		서울신문,스포츠토토	170	80,000	
		6	대구	22:30	김천	상주	점촌				국민일보	140	80,000	
		7	대구	22:30	김천	상주	점촌				한겨레	140	70,000	
		8	대구	22:30	김천	상주	점촌				경향신문	140	75,000	
		9	대구	22:30	김천	상주	점촌				세계일보	140	70,000	
		10	대구	22:30	김천	상주	점촌	예천			한국일보	180	90,000	
	삼랑진~문경	1	삼랑진	21:30	상주	함창	점촌	예천			동아일보	210	200,000	
소 계												1,228,000		

라. 영남권(경북)-3(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역				참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간										
경 북 권	왜관~경주	1	왜관	22:30	건천	충효	경주	황성	외동		조선일보,스포츠조선	130	110,000	
		2	왜관	20:30	하양	금호	건천	충효	경주	황성	매일경제,국방일보	140	120,000	
	대구~경주	1	대구	22:20	건천	충효	경주	황성			영남일보	105	90,000	
		2	대구	23:00	영천	건천	충효	경주	황성	외동	매일신문	120	110,000	
		3	대구	20:30	건천	충효	경주	황성			한국경제	105	90,000	
		4	대구	21:30	건천	충효	경주	황성			한겨레	105	80,000	
		5	대구	21:30	하양	양천	건천	충효	경주	황성	서울신문,스포츠서울	130	110,000	
		6	대구	22:30	영천	건천	충효	경주	황성		한국일보	120	70,000	
		7	대구	22:30	영천	건천	충효	경주	황성		경향신문	120	70,000	
		8	남대구IC	22:30	영천	경주					세계일보	105	70,000	
	삼랑진~문경	1	삼랑진	22:50	경주	황성	충효	건천			동아일보	180	180,000	
진영~경주	1	진영	22:40	경주	황성	충효	건천			중앙일보	180	180,000		
소 계												1,280,000		

라. 영남권(경북)-4(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역				참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간										
경 북 권	왜관~구미	1	왜관	21:00	인동	옥계	북구미	구미	동구미	북삼	조선일보,스포츠조선	80	92,000	
		2	왜관	22:30	인동	옥계	북구미	구미	동구미	북삼	매일경제,국방일보	80	92,000	
	대구~구미	1	대구	22:20	인동	옥계	북구미	구미	동구미	북삼	영남일보	80	80,000	
		2	대구	23:00	인동	옥계	북구미	구미	동구미	북삼	매일신문	80	90,000	
		3	대구	21:30	인동	옥계	북구미	구미	동구미	북삼	서울신문	80	50,000	
		4	대구	22:30	인동	옥계	북구미	구미	동구미	북삼	한겨레	80	45,000	
		5	대구	19:10	인동	옥계	북구미	구미	동구미	김천	한국경제	100	85,000	
		6	대구	21:10	인동	북구미	구미	동구미			경향신문	80	65,000	
		7	대구	22:30	인동	북구미	구미	동구미			세계일보	80	85,000	
		8	남대구IC	22:30	인동	북구미	구미	동구미			한국일보	80	60,000	
	삼랑진~구미	1	삼랑진		구미전지역						동아일보	150	170,000	
진영~구미	1	진영		구미전지역						중앙일보	150	180,000		
소 계												1,094,000		
합 계												4,629,000		

○ 경북 동부(해안)

- 중계지는 ①강동(경주시 강동면) ②대구 ③왜관에서 시작하여 흥해-영덕-축산-온정-죽변-영해-울진으로 이어지는 노선으로 총 수송거리는 약 240km, 총 10대의 수송차량이 투입되어 운영되는 노선이나 거리에 비해 지국 수가 적어 지속적으로 지국이 폐쇄되고 있는 지역임.
- 재단이 공동수송노선을 운영할 경우 중계지는 강동에서 시작해야 하고 차량은 약 2대~3대가 소요됨. 공동수송노선 운영 사업의 취지에 가장 부합하는 노선이나 중계지를 강동에서 시작할 경우 조선, 매경, 영남, 매일신문이 인쇄소에서 강동까지 신문 수송노선을 변경하거나, 흥해 에서 합송해야 함.

○ 대구⇨문경노선(대구-김천-상주-함창-점촌-문경, 예천)

- 최초 출발지는 대구, 왜관, 삼랑진에서 출발하여 문경까지 가는 노선으로 현재 11대의 차량이 운행 중. 공동수송으로 전환할 경우 중계지를 대구와 왜관으로 하여 운영하고 차량은 4대로 줄일 수 있으며 약 28% 가량 수송비 절감 효과를 볼 수 있음

○ 대구⇨경주노선(대구-건천-충호-경주-황성-외동)

- 현재 출발지는 대구, 왜관, 삼랑진, 진영으로 12대의 수송차량이 운행 중임. 공동수송노선 운영시 삼랑진과 진영에서 출발하는 각 1대는 변함이 없어 공동수송에 적합하지 않으나 대구, 왜관에서 출발하는 10대의 차량은 4대로 줄일 수 있고 현재 수송료보다 약 40% 비용을 줄일 수 있음

○ 대구⇨구미노선(대구-안동-옥계-구미시내-북삼)

- 현재 출발지는 대구, 왜관, 삼랑진, 진영으로 12대의 수송차량이 운행 중임. 공동수송노선 운영시 중계지를 대구와 왜관으로 운영이 가능하고 전체 12대의 차량을 6대로 줄일 수 있음. 수송비는 약24% 절감 효과가 있음

라-1. 영남권(경남)-1(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역			참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간									
경 남 권	대구~사천	1	대구	21:20	합천	진주	삼천포	사천		매일경제,국방일보	120	140,000	3:00
		2	대구	21:40	합천	진주	삼천포	사천		한국경제	120	110,000	3:00
		3	대구	21:40	합천	진주	삼천포	사천		한겨레,경향신문,세계일보	120	130,000	3:10
		4	대구	21:40	합천	진주	삼천포	사천		서울신문,스포츠서울,경남도민일보	120	120,000	3:00
	대구~산청	1	대구	21:50	거창	함창	산청			서울신문,스포츠서울	115	120,000	3:00
		2	대구	21:20	거창	함창	산청			한국일보	110	110,000	3:00
		3	대구	21:20	거창	함창	산청			한국경제	110	100,000	3:00
		4	대구	21:40	거창	함창	산청			한겨레	110	80,000	3:00
	대구~거제	1	대구	21:10	창령	칠원	고성	통영	거제	서울신문,스포츠서울	170	140,000	3:30
		2	대구	21:20	창령	칠원	고성	통영	거제	매일경제,국방일보	170	150,000	3:30
		3	대구	21:30	창령	칠원	고성	통영	거제	한국경제	170	100,000	
		4	대구	21:30	창령	칠원	고성	통영	거제	경향신문	170	100,000	3:00
		5	대구	21:40	창령	칠원	고성	통영	거제	국민일보,한겨레	170	100,000	3:00
	소 계											1,500,000	

라-1. 영남권(경남)-2(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역			참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간									
경 남 권	진주~남해	1	진주	24:40	하동	남해				매일경제,국방일보,서울신문,스포츠서울,경향신문,한겨레	30	35,000	1:00
		2	진주	24:40	하동	남해				중앙일보,국민일보,한국일보,세계일보,한국경제,도민일보	30	35,000	1:00
	마산~의령	1	마산	24:50	함안	의령				매일경제,서울신문,국방일보,한국경제	40	45,000	1:10
		2	마산	24:50	함안	의령				국민일보,경향신문,한국일보	40	45,000	1:10
		3	마산	24:50	함안	의령				중앙일보,동아일보	40	45,000	1:10
	주촌~사천	1	주촌	21:30	진주	삼천포	사천			조선일보	111	110,000	
		2	주촌	21:40	진주	삼천포	사천			부산일보	110	100,000	
		3	주촌	21:30	진주	삼천포	사천			국제신문	110	100,000	
	삼량진~사천	1	삼량진	21:40	진주	삼천포	사천			동아일보	125	130,000	
진영~사천	1	진영	21:40	진주	삼천포	사천			중앙일보	99	100,000		
주촌~거제	1	주촌	21:50	칠원	고성	통영	거제		조선일보	90	105,000		
	2	주촌	21:50	칠원	고성	통영	거제		부산일보	95	105,000		
	3	주촌	21:50	칠원	고성	통영	거제		국제신문	95	105,000		
소 계											1,060,000		

라-1. 영남권(경남)-3(미운영 노선)

구분	노선명	차량	1차 중계지		1차 경유지역	2차 중계지	경유지역			참여신문	운송거리 (Km)	일일금액	소요시간
			집결장소	집결시간									
경남권	삼랑진~거제	1	삼랑진	21:40	칠원	고성	통영	거제		동아일보	110	120,000	
	진영~거제	1	진영	21:40	칠원	고성	통영	거제		중앙일보	110	120,000	
	주촌~밀양	1	주촌	21:50	양산	삼랑진	밀양			조선일보	60	75,000	
		2	주촌	21:50	양산	삼랑진	밀양			부산일보	55	75,000	
		3	주촌	21:50	양산	삼랑진	밀양			국제신문	60	75,000	
	진영~밀양	1	진영	21:40	삼랑진	밀양			중앙일보	40	50,000		
	진주~남해	1	진주	24:00	하동	남해				조선일보	30	40,000	1:00
		2	진주	24:00	하동	남해				부산일보	30	35,000	1:00
		3	진주	24:00	하동	남해				국제신문	30	35,000	1:00
	마산~의령	1	마산	24:20	함안	의령				조선일보	40	45,000	1:10
		2	마산	24:20	함안	의령				부산일보	40	40,000	1:10
		3	마산	24:10	함안	의령				국제신문	40	40,000	1:10
소 계											750,000		
합 계											3,310,000		

○ 영남권(경남) 특성 및 분석

- 대부분의 신문은 대구에서 인쇄를 하나 조선일보(김해), 중앙일보(진영), 동아일보(삼랑진)는 인쇄지역이 각각 상이함. 또한 물량이 많아 기타 여러 신문을 시간대별로 인쇄하고 발송 차량별 수송신문 물량이 많아 공동으로 운영하기 적합하지 않는 지역임
- 따라서 현재 신문사에서 자체적으로(발송부장 협의회) 공동수송 하는 지역이며, 재단 공동수송 참여율이 가장 저조하고 어려운 지역임
- 특히, 영남지역에서 인쇄하지만 호남까지 발송하는 신문사(중앙일보)도 있기 때문에 발송 시간을 맞추기가 어려움

○ 이 지역은 다른 지역처럼 간선에서(광역시) 출발하는 형태로 공동수송을 하는 것은 적합하지 않음. 원활한 공동수송을 위해서는 간선보다는 지선에서 출발하는 것이 현실성 있음

○ 1차 중계지를 대구에서부터 출발하는 것이 아니라 오지 지역으로 들어가기 전 2차 중계지에서 각 신문을 합·발송하는 것이 현실적으로 가장 효율적인 방법임. 예를 들면 남해, 삼천포, 통영 등 오지 지역으로 들어가기 전 신문을 모아 공동으로 발송하는 것이 현실적으로 적합하다고 판단됨

○ 영남권 운영 효과

구분	노선명	발송차량현황				발송비(년)				비고	
		조정전	조정	증감	%	조정전	조정	증감	%		
영남권	노선	대구~영주	12	6	-6	-50%	492,960,000	282,360,000	-210,600,000	-43%	운영중
		영주~임기	6	1	-5	-83%	56,160,000	18,720,000	-37,440,000	-67%	22.1.1. 운영
		안동~진보	4	1	-3	-75%	74,880,000	31,200,000	-43,680,000	-58%	22.1.1. 운영
	미선	왜관~북면	2	1	-1	-50%	97,344,000	78,000,000	-19,344,000	-20%	
		대구~울진	8	2	-6	-75%	223,080,000	180,960,000	-42,120,000	-19%	
		대구~문경	11	5	-6	-55%	383,136,000	277,680,000	-105,456,000	-28%	
		대구~경주	10	4	-6	-60%	287,040,000	171,600,000	-115,440,000	-40%	
		삼랑진~경주	1	1	0	0%	56,160,000	56,160,000	0	0%	
		진영~경주	1	1	0	0%	56,160,000	56,160,000	0	0%	
		대구~구미	12	6	-6	-50%	341,328,000	258,960,000	-82,368,000	-24%	
		대구~사천	4	3	-1	-25%	156,000,000	159,120,000	3,120,000	2%	
		대구~산청	4	3	-1	-25%	127,920,000	140,400,000	12,480,000	10%	
		대구~거제	5	3	-2	-40%	184,080,000	159,120,000	-24,960,000	-14%	
		진주~남해	2	2	0	0%	21,840,000	28,080,000	6,240,000	29%	
		마산~의령	3	2	-1	-33%	42,120,000	37,440,000	-4,680,000	-11%	
		주촌~사천	3	1	-2	-67%	96,720,000	49,920,000	-46,800,000	-48%	
		삼랑진~사천	1	1	0	0%	40,560,000	40,560,000	0	0%	
		진영~사천	1	1	0	0%	31,200,000	31,200,000	0	0%	
		주촌~거제	3	1	-2	-67%	98,280,000	56,160,000	-42,120,000	-43%	
		삼랑진~거제	1	1	0	0%	37,440,000	37,440,000	0	0%	
		진영~거제	1	1	0	0%	37,440,000	37,440,000	0	0%	
주촌~밀양	3	1	-2	-67%	70,200,000	37,440,000	-32,760,000	-47%			
진영~밀양	1	1	0	0%	15,600,000	15,600,000	0	0%			
진주~남해	3	1	-2	-67%	34,320,000	21,840,000	-12,480,000	-36%			
마산~의령	3	1	-2	-67%	39,000,000	21,840,000	-17,160,000	-44%			
합계		105	51	-54	-51%	3,100,968,000	2,285,400,000	-815,568,000	-26%		

4. 결론

가. 공동수송 예산

이번 조사대상 지역의 전체 수송비 예산은 현재 약 70억 7천5백만원이며 이를 공동수송노선으로 조정했을 경우 약 52억 2천5백만원으로 약 26%의 수송비가 절감되는 것으로 나타남

나. 차량절감

차량은 현재 기준 247대가 운행 중이며 공동수송으로 전환 시 114대로 운행이 가능하여 약 54%의 절감 효과가 예상됨

다. 권역별 효과

공동수송 조건이 최적화된 호남권의 예산 절감 효과가 40% 이상으로 가장 높고 다음으로 영남, 충청권 순서임. 강원권의 경우 유일하게 중계지가 같은 강릉⇨삼척노선을 2021년부터 공동 운영 중임(비용절감 효과 약 25%). 강원권 타 노선의 경우 비용절감 효과는 매우 미미함

라. 권역별 공동수송 노선 운영

- 강원권은 공동수송노선 확대 지역에서 제외하고, 호남, 영남(경북), 충청 노선은 노선별 절감액을 고려하여 순차적으로 확대할 필요 있음
- 전남 지역은 2차 중계지에서 공동수송을 시작해야하나 앞서 화순-고흥-녹동노선과 나주-해남-완도 노선에서 보는 바와 같이 간선(대도시)에서 시작하지 않을 경우 참여율이 낮을 것으로 예상됨

마. 지역지노선 운영

지역신문은 중앙일보에 수송을 위탁하거나 지역별 지역신문 전문수송회사에 권역별로 일괄 총액계약을 통해 수송을 하고 있어 재단 수송노선에 참여하는데 어려움이 있음. 따라서 지역지 전용 수송노선을 만들어도 참여율은 낮고 비용 절감효과를 보기 어려움. 다만 전북권 지역지의 경우 모두 출발지가 전주시이고 현재 발행부수가 제일 많은 전북일보 등 유력 지역지가 재단 노선에 참여 중임. 현재 전북지역에서 전주 시내를 제외한 내륙쪽(동쪽)은 공동수송노선이 완료된 상태이고 전주 서부노선(전주-김제-부안-정읍-고창-죽산)을 지역지 전용노선으로 만들 경우 전북권 지역지 노선은 완성이 되며 모두 참여할 가능성도 높고 비용절감 효과도 클 것으로 보임.