

8. 南北和解時代에 따른 沿岸旅客航路의 活性化가 成果에 미치는 影響에 관한 研究 - 江華北方航路를 中心으로 -

해운경영학과 김명재
지도교수 안기명

본 논문에서의 研究目的은 다음과 같다.

첫째로, 장차 南北交流와 東北亞交流의 중요한 역할을 담당하리라 예상되는 우리 나라 서북 도서 南北 接境地의 江華北方航路를 대상으로 軍事的인 제약으로 인해 대두되는 航路의 活性化 저해요인을 살펴보고, 둘째로, 接境地航路의 이용에 따른 여객의 불편사항을 진단함으로써 接境地航路의 活性化를 위한 방안을 도출하고, 기존의 全國沿岸旅客業體를 중심으로 沿岸旅客航路의 실태와 現況을 분석하여 우리 나라 沿岸旅客輸送網의 문제점을 진단하며, 셋째로, 이러한 問題點을 개선할 수 있는 活性化方案을 여객과 업체를 대상으로 實證分析하여 沿岸旅客船을 이용하는 旅客의 便宜를 제고함과 동시에 우리 나라 沿岸旅客業體의 競爭力提高와 事業成果 개선을 유도하고, 넷째로, 6·15선언에 따른 南北交流活性化에 대비한 南北沿岸海運의 活性化를 위해 北海運의 現황과 과제를 분석하여, 南北沿岸海運의 협력방안을 모색함으로써 沿岸海運에 있어 南北交流와 東北亞交流의 活性化에 기여하는데 연구목적을 두고 있다. 이러한 연구목적을 달성하기 위해 多變량 통계분석방법에 의거하여 실증분석하였으며, 주요 연구결과와 연구의 시사점은 다음과 같다.

첫째로, 沿岸旅客業의 活性化에 가장 큰 阻害要因으로 작용하는 相關기관의 규제로서, 地域與件과 航路與件을 고려하지 않은 劃一的인 運航統制와 氣象豫報시스템의 不合理性, 그리고 여객선 운항통제권자의 객관적인 판단기준 결여 등은 船舶의 現代化, 高速化, 大型化 추세에 맞추어 시급히 改善해야될 것으로 思料된다.

둘째로, 沿岸旅客航路의 活性化 요인에 있어서 海運法의 제도정비나 정부의 행정지원역할 중요성의 대표적인 예로서 實證分析에서 도출된 바에 의하면, 여객선항로에 遊·渡船의 중첩운항 방지와 接岸施設 및 便宜施設 現代化 위한 재정지원, 計劃造船의 용이성과 金融費用不利 補完, 過當競争回避 위한 제도보완, 運賃體係現實化, 그리고 優秀船員確保 위한 支援으로서 이러한 항로活性化 요인의 중요성을 개선하는 것이 시급히 要望된다.

아울러 일부항로에 있어서 차량운반 貨物船 및 농협 등의 비전업자와 沿岸旅客 전업자간의 과당경쟁은 업체의 만성적인 적자를 조장하므로 專業·非專業者間, 그리고 차도선운항 여객항로에 車輛運搬 貨物船의 투입제한 등의 制度補完도 필요하다. 즉, 遊·渡船은 遊·渡船法에 따라 海洋警察이, 旅客船航路는 海運法에 따라 海洋水産部에서 관리하도록 二元化되어 있어 航路의 秩序를 위한 行政調整에 있어서 매우 어렵게 되어있다. 이러한 不合理를 제거하기 위해서는 遊·渡船法과 海運法의 統合으로 면허관리는 海洋水産部가, 그리고 海上交通의 安全管理 등은 海洋警察에서 現行대로 맡도록 하는 相關법의 制度整備가 시급하다고 사료된다.

셋째로, 분석결과에 의한 沿岸旅客事業 활성화요인이 乘船率과 需要增大效果로 이어질 수 있는 效率的인 방안으로서, 관련기관(군부대 및 해양경찰)의 통제완화와 육상연계종합관광 및 레저시설확보, 그리고 海洋觀光의 적극홍보요인이 가장 중요한 변수로 나타나고 있으므로, 旅客船의 고급화와 도서지역 宿泊施設의 정비, 그리고 南北接境地 등에 있어서 旅客出入統制의 완화로 섬 이용객의 편의가 획기적으로 개선될 수 있도록 해야 할 것이다.

넷째로, 南北 크루즈운항과 沿岸旅客航路 활성화와 관련하여, 여객의 경우에서는 有意的 관련성을 보인 반면, 業體에서는 沿岸旅客活性化에 그다지 중요한 요인으로 나타나고 있지 않는데, 이는 事業의 특성상, 입출항 기항지의 남북협력체제구축, 連繫觀光코스 개발, 전용터미널과 專用船席, 그리고 港灣關聯 제반시설과 서비스 등 완벽한 支援環境 造成이 요구되며, 初期投資費가 엄청난 만큼, 정부측 投資뿐만 아니라 民間投資가 원활히 이루어지도록 收益性을 보장하는 방안이 마련되지 않으면 一般沿岸旅客業의 수준에서는 그다지 흥미를 끌지 못한다는 것으로 해석된다.

다섯째로, 제 2장에서 沿岸旅客事業의 社會經濟的 效果 면에서 중요성을 分析해 본 바에 의하면, 크게 에너지절감, 陸·海·陸 一貫輸送으로 物流費節減, 大氣汚染防止로 環境問題에 一助, 그리고 陸路交通滯症 완화와 交通事故 豫防效果를 들 수 있으며, 특히 유류에너지 문제에 있어서 高油價에 신음하고 있는 우리 나라의 입장에서 볼 때, 半島의 地形의 特性을 살린 U字型 沿岸都市를 中心으로 한 車輛兼用旅客船(車渡船) 또는 카훼리에 依한 沿岸旅客航路의 活性化는, 陸路에 비해 에너지 節約에 있어서 劃期的인 比較優位를 가져올 수 있음을 알 수 있다.

여섯째로, 南北沿岸航路의 활성화에 저해로 되는 問題點들이 조속히 해결됨으로써 南北頂上會談에 따른 인적·물적 交流增大에 沿岸海送이 中心的인 역할을 할 수 있도록 해야 할 것이다. 또한 남북항로의 활성화를 위한 形式要件上의 문제로서 협상의 주체에 있어서 南北政府 대표들간의 협의가 선결되어 航路運營의 準據規定을 하루빨리 확립해야 할 것이며, 제3국의 선사 및 선박의 국적 대신에 國內船舶이 자유롭게 취항하게 할 수 있도록 하고, 선박의 國旗揭揚 制度 國際的인 관례에 따르도록 하며, 航路의 성격 또한 명확히 구분되어 沿岸航路로 인정됨으로써 남한의 沿岸國籍船舶들이 자유롭게 통행 할 수 있도록 하여, 남한의 잉여 선박 效率性 제고는 물론, 南北沿岸海運 활성화와 함께 民族經濟의 均衡發展에 기여하도록 해야 할 것이다.

일곱째로, 沿岸旅客業의 活性化를 위하여 政府는 대다수의 업체가 과잉 선복과 乘船率 저하로 만성적인 적자에 시달리고 있는 南韓의 沿岸旅客船 業체가, 觀光資源이 풍부한 북한을 기항지로 카훼리 등에 의한 觀光航路를 개발하거나, 接境地 등을 중심으로 新規航路를 개설하려고 할 때 영세 小規模 業체를 우선적으로 積極的인 지원을 해야 할 것이다.

여덟째로, 沿岸海運業體의 유일한 민간 단체인 韓國海運組合은 21세기 들어 韓半島를 중심으로 시시각각으로 변화하는 國內外的 環境變化에 적극 대처하고, 業體의 애로사항을 파악하여 적극적인 支援方案을 마련하기 위하여서는 業體와 學界, 그리고 關聯機關이 참석하는 公청회와 세미나 등을 수시로 개최하여 실질적으로 업체에게 필요한 애로사항 解決方案과 연구용역 등을 도출함으로써, 業體의 大多數가 만성적인 적자에 시달리고 있는 沿岸旅客航路의 활성화와 그로 인한 經營效率性이 제고될 수 있는 방안을 수립하는데 최선을 다해야 할 것이다.