

스코틀랜드 연안 여객선 운영체제의 발달과정 사례연구

최아옥* · 노창균**

*목포해양대학교 대학원 **목포해양대학교 교수

요 약 : 현재 FTA 가 큰 이슈로 대두되고 있다. 이러한 세계적 추세는 가까운 장래에 한,중,일 연안 여객선 시장 개방에도 영향을 미칠 것이다. 따라서 비슷한 상황에 있었던 스코틀랜드 연안 여객선 운영과 EU의 관계를 살펴보고 성공 사례를 벤치마킹하고자 한다. 연안 여객선을 대중 교통화 시킴으로 섬의 접근성을 개선하여, 섬 주민들에게는 편리성을 제공하고 관광객도 유치하려는 공동의 목적을 달성하는 데에도 한국 연안 여객선 운영에 개선은 필수적이기 때문이다.

핵심용어 : 스코틀랜드 연안여객선, 보조금, CalMac, EU, FTA

1. 서론

최근 FTA(Free trade agreement, 자유무역협정)가 큰 이슈로 대두되고 있다. FTA는 국가 간 또는 지역 간에 자유로운 교역을 위해 무역장벽을 없애는 협정으로 이를 통해 국가 간, 지역 간 경제통합이 촉진되고 있다. 협정은 관세 철폐를 비롯해 서비스무역의 자유화, 투자의 자유화, 과학기술협력, 인재육성 등을 포함하는 포괄적인 내용으로 변화되고 있다.

경제통합의 정도에 따라 FTA, 관세동맹, 공동시장, 경제동맹 등 여러 단계로 구분할 수 있으며, FTA는 회원국 간 상품 및 서비스 교역에 있어서 관세와 비관세 장벽을 완화 내지 철폐하여 교역의 자유를 확대하는 것으로 경제통합의 초기 단계이다. 그러나 최근 세계경제의 불확실성이 커지자 지구촌 곳곳에서 개별국가들이 자국과 이해관계가 깊은 국가나 지역공동체와 FTA 체결을 위한 협상이 급속히 늘어나고 있다.

2002년 현재 WTO 회원국 가운데 거의 모든 국가가 1개 이상의 FTA를 체결하고 있으며, 효력을 유지하고 있는 협정만도 148개에 달한다. 한국은 1998년 11월 대외경제조정위원회에서 FTA 체결을 추진하기 시작하여 한국 최초의 한-칠레 FTA가 2004년 4월 1일부터 발효되었다. 그 뒤로 한-싱가포르 FTA는 2006년 3월 2일에, 한-유럽 자유무역연합(EFTA) FTA는 2006년 9월 1일에 발효되었다. 그에 더하여 이제는 동남아시아 나라들 10개국 즉 ASEAN과 또한 가까운 중국과 일본이 남아있다. 이들 나라들과 자유 무역협정을 맺고 연안 여객선을 개방하는 것은 시간문제이며, 이에 대한 대비책이 하루 빨리 마련되어야 할 것이다.

이러한 추세는 가까운 장래에 한국 연안 여객선 항로 운영에도 영향을 미칠 것이며, 그에 따른 대비책을 강구해야 할 것이다. 왜냐하면, 우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸인 반도국가로서 3,170개에 달하는 크고 작은 도서가 산재하고 있으며, 2006년 현재 연안여객선은 목포, 마산,

인천 등 10여개의 생활거점 항구도시를 중심으로 109개 항로에 취항하여 이들 도서 주민의 교통을 담당하고 있기 때문이다.

하지만 현재 우리나라 연안 여객선의 항로는 사유 재산권화 되어 있어 여러 환경변화에도 인위적인 항로 조정 및 탄력적 선박운행을 기대할 수 없으며, 이러한 비효율적 운항에 따른 수지불균형이 결국은 경영위기를 초래하고 있는 실정이다(노, 2006).

따라서 우리나라 보다 앞서 대표적인 자유 무역 협정이라 칭할 수 있는 “유럽연합(EU)”을 경험한 스코틀랜드의 연안 여객선 운영 방안을 살펴 보고 이를 벤치마킹하고자 한다.

이에 본 연구는 스코틀랜드의 연안여객선 현황에 더해 EU라는 환경 변화에 따라 스코틀랜드 정부가 어떻게 대응하고 있는지를 여러 가지 문헌조사와 현지 전문가들과의 인터뷰를 통하여 수행되었다.

본 연구는 다음과 같이 총 4장으로 구성되었다. 우선 제 1장에서는 본 연구의 배경과 목적, 방법 등에 대하여 서술하였다. 제 2장에서는 스코틀랜드 연안여객선의 발달과정, 제 3장에서는 EU의 개념과 EU체제 하의 개편된 스코틀랜드 연안여객선 현황을 개략적으로 기술하였다. 마지막으로 제 4장에서는 연구의 요약과 향후 연구 방향을 제시하였다.

2. 스코틀랜드 연안여객선의 발달 과정

영국의 도서 수는 104개로서 총 면적 11,033km²에 237천 명의 인구를 가지고 있다. 이 가운데에서는 섬의 크기에 따라 자치구를 형성하고 있는 섬들도 있지만 대부분은 스코틀랜드, 그 중에서도 특히 하이랜드 주변에 집중되어 있다. 하이랜드는 유인도가 89로서 총 면적 9,800km²에 인구 약 10만 명이 거주하고 있다.

스코틀랜드의 도서지역과 인접한 본토의 하이랜드 지역은 많은 골짜기로 인하여 분단된 고원과 도서부로 이루어진 장소로서 농경지로 적합지 않은 산성 토양으로 되어있는데다가 산업중심지로부터 멀리 떨어진 불리한

입지조건 때문에 개발이 늦어지고 있다. 따라서 19세기부터 하이랜드 지역과 도서지역을 하나의 공동지역으로 인식하고 영국본토 및 유럽 각국들과의 경제적 격차를 축소하여 이 지역의 경제적 불균형을 해소하고 지역인구를 안정적으로 유지하고자 연안여객선 운항에 많은 보조금을 지급하는 등 여러 가지 노력을 기울이고 있다.

스코틀랜드의 연안 여객선은 현재 대표적인 4개 선사에 의하여 운영되고 있는데, 본 연구에서는 그 중 최대 규모인 칼레도니아 맥브레니(Caledonian MacBrayne)사의 변천과정을 통해 스코틀랜드의 연안 여객선 역사를 살펴보고자 한다. 현재는 스코틀랜드 정부가 CalMac사 전체를 소유하고 있으며 드러나지 않은 운영자인데, 11척의 대형 여객선과 15척의 소형 여객선을 포함하여 총 33척의 선박을 정기적으로 운항하고 있으며 26개의 항로가 있다. 2004년 한해에만도 5억 명 이상의 사람들과 백 만 대 이상의 차가 CalMac사의 서비스를 이용했다. 또한 거의 천 명의 사람들을 고용하고 있다.

CalMac는 1851년 2월 10일 증기선 회사로 시작하였다. 그때에는 David Hutcheson, Alexander Hutcheson 그리고 David MacBrayne 이렇게 세 명이 동업하는 형태로, David Hutcheson & Co 라는 회사였다. 선박은 David Hutcheson & Co사가 물려준 것들 이었는데 8척의 패들 증기선과 Clyde의 Crinan Canal Ardrishaig와 서쪽해안을 정기적으로 운항하는 2척의 배였다. 운항하는 주된 영역은 Royal Route라고 불리는 곳이었다. 증기 여객선은 Mull, Oban, Staffa, Iona 에 항로를 가지고 있었고, 더 멀리 운항하는 선박은 Kintyre에서 Skye 까지 Mull을 도는 길을 택하였다.

하지만 1855년에 회사는 항로를 확장하였다. Mull, Skye, Lewis 에 대한 더 많은 화물 운송 요구에 부응하기 위해서 또한 Stornoway까지의 Outer Isles(낙도)들에 대한 첫 운항을 시작하였기 때문이다. 70년대 말에 Hutcheson 형제가 회사를 65세의 David MacBrayne에게 넘겨주고 은퇴하였을 때, 회사명은 David MacBrayne로 바뀌게 되었다. 1870년대와 80년대를 거치면서 MacBrayne사는 Skye로부터 Islay, Harris, North Uist로 우편물을 배송하는 일을 시작했다. 그리고 마침내 Oban에서 Barra와 South Uist로까지 이르러 낙도 지방으로 그 배송영역을 확장했다(Fig 1). David MacBrayne는 1905년에 두 아들에게 회사를 물려주고 은퇴했다. 이 시기에 본토에서 떨어진 낙도 지방에 우편물을 배송하는데 실용적인 대형 선박이 사용되었다. 그 중 3척이 모터를 장착한 선박으로 증기선보다 월등함을 보여주었다.

1914년부터 1918년 까지는 제1차 세계대전으로 회사는 규모를 대폭 축소하여 운항하였고 결국 회사는 우편선 사업을 그만두었다. 회사를 살리기 위하여 LMS Railway, Coast Lines Ltd 사와 셋이서 새로운 회사를 1928년에 설립하였다. 이 회사는 우편선 일을 하기위하여

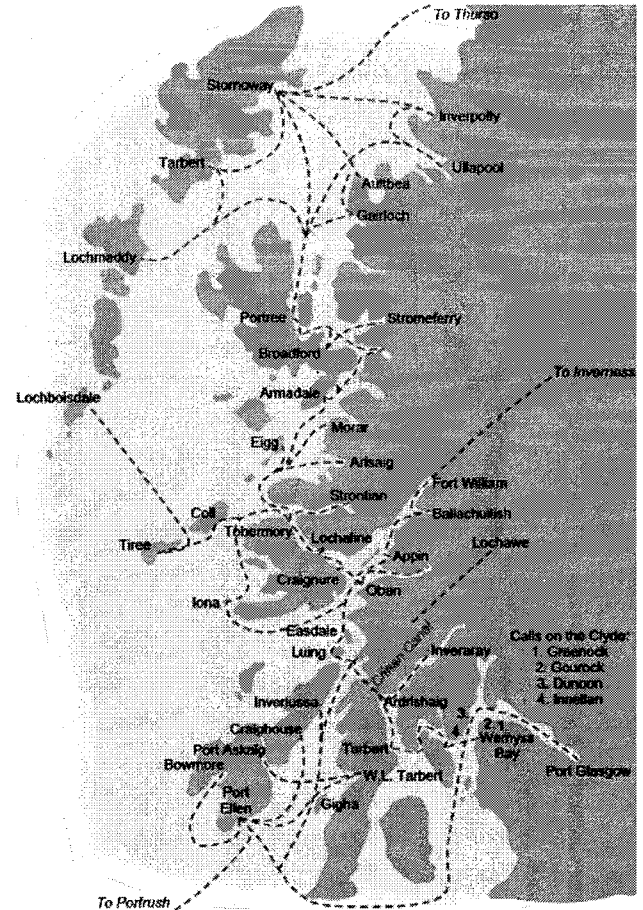


Fig. Site Map in 1881

4척의 새로운 선박을 운항하였는데 그 중하나가 영국 최초의 디젤 전기 선박인 M.V Lochfyne였다. 제 2차 세계 대전으로 6년간은 여객선 운항에 일시적인 포기 상태였지만 군사 활동 덕분에 다른 교통량은 증가 하였다.

1948년 회사의 LMS 지분은 국유화 되었고, 회사는 오랫동안 Glasgow에서 낙도 지역까지 화물선 운항을 해왔던 McCallum, Orme & Co사의 배들과 영업권을 소유하게 되었다. 그러나 가장 주된 변화는 1964년 정부가 재정적 지원을 제공하면서 Skye를 거점으로 낙도 지역에 3척의 카 페리호를 운항하라고 지시하면서 일어났다. 5년 후에는 정부 산하의 STG(Scottish Transport Group)가 형성되어 MacBrayne 뿐만 아니라 Caledonian Steam Packet(우편선)회사를 맡게 되었다. 얼마 지나지 않아 이 선박 회사들은 합병되었고 회사이름도 지금의 Caledonian MacBrayne Ltd. 로 바뀌게 되었다. 이때부터 CalMac의 배들은 Fig.1에 보이는 것처럼 빨간색 연통 가운데에 있는 노란색 원 모양 안에 빨간색 사자 문장을 달고 있으며(Photo 1,2), Gourock에 본사를 두고 있다. 1990년 마침내 회사는 STG의 그늘에서 벗어나, 지금의 형식으로 스코틀랜드 행정부의 소유가 되었다.

주목할 만 한 점은 1960년에 *Highlands and Islands Acts 1960* 라는 벽지 도서 지방 해운법에 의거하여 스

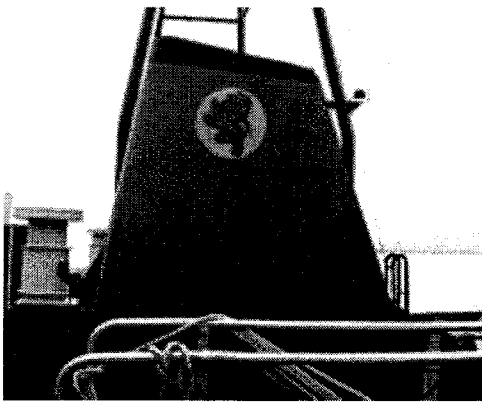


Photo 1. The Symbol of Calmac

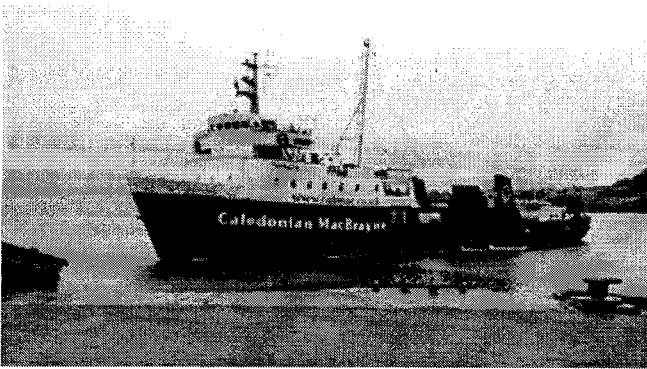


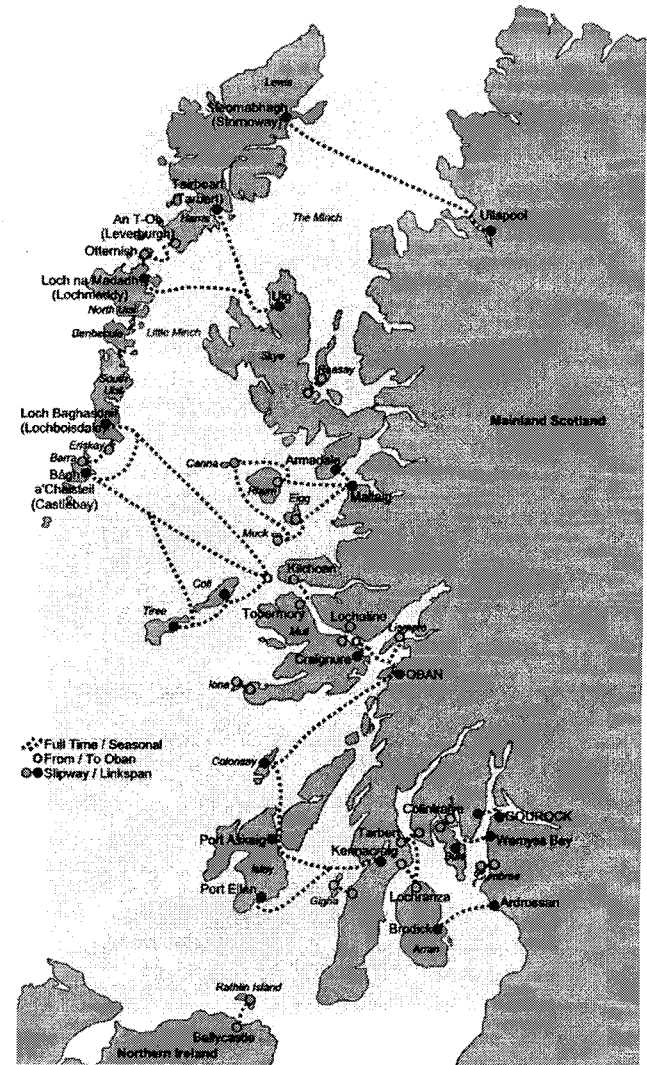
Photo 2. The Ship of CalMac

코틀랜드 정부와 칼맥 사이에 정식으로 계약이 이루어졌는데, 이는 나중에 1995년 3월 20일 영국 국회에 의해 입증되었다. 이 보증은 재무부의 승인을 얻게 되었다. 다시 말해 칼맥은 Clyde와 Western Isles 그리고 그 밖의 낙도 지방으로의 24시간 운영되는 네트워크를 제공, 유지하기로 약속한 것이다(Fig. 2) 그에 대한 대가로 스코틀랜드 정부는 회사가 이러한 서비스를 제공하는데 발생하는 결손금을 지원하기로 하였다. 왜냐하면 정부는 이러한 서비스가 고지대와 섬지역의 경제적 사회적 수준을 향상시키거나 유지하는데 필수적인 요소라고 여기기 때문이다. 정부는 회사의 손해를 만회하기 위하여 그리고 여객요금이 과도하게 인상되는 것을 막기 위하여 매년 지불되는 결손금의 수준을 조정 하는데 이는 Revenue Deficit Grant(RDG)라고 불리 운다.

RDG의 지급 규모를 살펴보면, 2000-2001년도 1천 900만 파운드 (한화 약 380억), 2001-2002년도 2천 40만 파운드, 2002-3 년도 1천 890만 파운드, 2003-4, 2004-5년도에는 2천 590만 파운드 (한화 약520억)이었다.

Fig 2 .Recent Site Map of CalMac

3. 스코틀랜드 연안여객선 운영과 EU의 관계



3.1 유럽 연합(EU, European Union)

EU는 유럽공동체(EC)가 1993년 11월 1일 발효된 유럽 통합조약(마스트리히트조약)에 따라 재탄생한 연합기구이다(장홍,1994).

EC의 모태는 유럽경제공동체(EEC)·유럽철강공동체(ECSC)·유럽원자력공동체(EURATOM)의 3개 기구로, 이들 기구는 원래 개별적으로 체결한 조약에 따라 독립된 집행기관으로 운영되다가 1965년 3월 EEC 이사회에서 통합하기로 결정되었다. 1967년 6월 집행기관과 이사회 통합이 이뤄졌다. 이 조약으로 단일기관이 각 공동체의 업무를 모두 관장하게 되고 공동예산제도를 실시하게 됨에 따라 세 공동체는 사실상 단일공동체화하여 명칭도 EC(European Community)로 바뀌었다. EC는 기본이념달성을 위해 관세동맹, 공동시장 및 공동농업정책을 우선적으로 추진하였으며 역내 환율안정 구상을 발전시켜 1979년 3월 유럽통화제도(EMS)를 발족했다. EC회원국들은 역내 시장완성을 위해 1986년 2월 단일유럽의정서를 체결했다. 이에 따라 인적·물적 자원 및 자본이나 서비스의 자유이동을 제한하는 각종 규제를 철폐하는 국내입법을 시행하여 1993년 1월 역내 단일시장이 성립되었다. 유럽

통합움직임은 이후 더욱 가속화되어 EC 12개국은 1991년 12월 유럽연합조약(마스트리히트조약)을 확정하고 국내비준절차를 마침으로써 1993년 11월 유럽연합(European Union)이 출범하게 되었다. 창설회원국은 프랑스·독일·이탈리아·벨기에·네덜란드·룩셈부르크 6개국이다. EC시절인 1973년에 영국·덴마크·아일랜드가, 1981년에 그리스, 1986년에 에스파냐와 포르투갈이 가입해 12개국으로 확대되었다. 이어 EU로 개칭한 뒤인 1995년 1월 스웨덴·오스트리아·핀란드 3개국이 가입해 회원국은 모두 15개국으로 늘어났다. 본부는 브뤼셀에 있다(장효상, 1996).

1995년 12월 하반기 EU정상회담(마드리드)은 단일통화의 명칭을 유로(EURO)로 하고 1999년 1월 유럽통화동맹(EMU)을 출범시키며 유로를 도입하여, 2002년까지 단일통화체제를 구축한다는 마스터플랜을 확정했다. 1996년 12월 하반기 정상회담(더블린)에서는 단일통화의 가치하락을 막기 위해 재정을 방만하게 운영하는 회원국에 대한 벌금부과기준(재정적자가 국내총생산의 3%를 초과할 경우 자동적으로 국부의 0.2-0.5%에 해당하는 벌금을 내야 한다)을 명시한 예산통제협약에 합의했다. 1997년 6월 상반기 정상회담(암스테르담)은 2004년까지 영국과 아일랜드를 제외한 전회원국간의 국경개방, 이민 및 망명에 대한 새로운 공동정책수립, 각국 경찰 간의 협력강화, 다수결에 의한 의사결정분야 확대, 공동외교를 위한 상설기구(국제문제분석실) 및 대외적인 EU대표직 신설 등을 골자로 한 암스테르담조약(마스트리히트조약 II)에 합의했다. 1998년 5월 3일 유럽연합 15개국 정상들은 EU본부가 있는 브뤼셀에서 특별정상회담을 갖고 유럽통화동맹 참가국을 애초대로 11개국으로 확정하는 한편 유럽통화동맹을 1999년 1월 1일 출범시킬 것을 공식 선언하고 유럽중앙은행 총재를 선임했다. 이에 따라 7월 1일자로 유럽중앙은행이 설립되는 동시에 유럽통화기구(EMI)는 해체되었다. 1999년 1월 단일통화인 유로(Euro)를 발족하고 2002년 1월부터 유통시키기 시작하였다. 2004년 5월 1일, 폴란드·헝가리·체코·슬로바키아·슬로베니아·리투아니아·라트비아·에스토니아·키프로스·몰타 등 10개국이 새로 가입하여 가맹국 수가 총 25개국으로 늘어났다.

유럽연합의 인구는 4억5천만 명으로 미국과 러시아를 합친 것보다도 많다. 세계 무역의 40%를 차지하는 가장 규모가 큰 교역체이고 전 세계 부의 사분의 일을 생산하고 있다. 다른 어떤 기부단체보다도 빈곤국에 많은 지원을 하고 있으며, 유럽연합의 화폐인 유로는 국제금융시장에서 미국달러에 이어 2위를 차지하고 있다. EU는 이미 관세동맹의 단계를 넘어선 경제연합체로서 금세기 말까지 사실상의 연방국가로까지 발전하려 하고 있다.

주목할 만한 점은 1986년 EC 회원국들이 체결한 단일유럽법(Single European Act : SEA)인데 이 법에서는 유럽공동체가 유럽의 통합을 향한 구체적 진전을 기하도록 규정하고 있다. 이어 1992년 2월 7일 마스트리히트

(Maastricht)에서 체결된 유럽연합조약(Treaty on European Union)이 1993년 11월 발효함으로써 유럽 통합작업이 가속화되어 가고 있다. 유럽연합은 이사회와 집행위원회가 정책의 수립, 집행의 일관성을 유지·관장한다. 유럽이사회(European Council)는 회원국의 국가원수나 정부수반 및 집행위원회의 의장으로 구성된다. 유럽의회, 이사회, 집행위원회, 사법재판소(The Court of Justice)는 EC설립조약 및 유럽연합조약에 규정된 권한을 행사한다(주한 유럽연합 유럽위원회 대표부).

따라서, 유럽은 연합의 경계 안에서 무역 장벽을 없애고 협력을 촉진하고 있다. 또한 여러 가지 공동 정책을 펼치고 있는데, 공동 농업 정책, 지역 정책, 사회 정책, 환경 정책 등 경제, 사회의 단합을 위해서 힘쓰고 있다(장홍, 1994). 이는 역내 기업들에게는 부담이 아닐 수 없으며, 특히 소규모 연안 여객선 운항 업체에는 지대한 영향을 끼칠 것이라 여겨진다.

3.2 EU체제 하의 개편된 스코틀랜드 연안여객선 현황

2000년 4월 스코틀랜드 행정부는 "Delivering Lifeline Ferry Services"라는 개편된 여객선 운영 정책을 발표하였다. 이는 유럽 위원회의 통합정책과 자유 무역 협정 하에서도 계속 보조금을 지급하면서 여객선을 운항하려는 목적에서 비롯된 것이다. 이는 위원회의 규칙에도 부합되는 새로운 체제인데 전체 내용을 간략히 요약하면 다음과 같다. ①스코틀랜드 행정부는 EU 체제 하의 연합된 체제(The Single Bundle)로써 여객선 운항 네트워크를 구성하고자한다. ②스코틀랜드 정부 즉 CalMac 사가 제공하는 모든 서비스는 공공 서비스의 의무 (Public Service Obligation (PSO)) 와 부합한다. ③VesCo (publicly-owned vessel-owning company)는 말 그대로 CalMac사의 모든 선박을 소유한다. 이는 운영자가 선정된 다음에 알맞은 선박을 운영할 수 있게 해줄 것이며, 선박을 효과적으로 사용하는데 필수적이다. 운영자는 VesCo의 범위 내에서만 배를 선택할 수 있을 것이다. 만약에 VesCo에 적당한 선박이 없을 경우 새로운 운영사가 자신이 소유한 선박을 해결책으로 제안한다면 이는 개별적으로 검토될 것이다. ④VesCo의 주된 기능은 bareboat (선체용선)을 운영사에 리스하는 것이다. 그에 더하여 CalMac 사의 항구와 부두 대한 운영권과 유지권 또한 소유한다. ⑤대외적인 운영회사는 입찰에 의해 정해질 것이다. ⑥Gourock-Dunoon 은 승객만을 위한 선박을 운항한다. ⑦서비스의 수준과 가격은 보장한다.

이와 같이 스코틀랜드 정부는 EU와 긴밀한 협의를 계속하고 있으며, 이와 같은 노력은 EU체제하의 룰을 지키면서도 계속 결손 보조금을 지급하여 더 나은 서비스를 제공하면서도 운임을 올리지 않으려는데 있다.

이 새로운 운영체제 하에서는 핵심이 되는 이슈가 다섯 가지가 있다. 그것은 The Single Bundle(하나의 연합

된 체제), Mainland-to-Mainland Routes(육지에서 육지로 만을 통하여 이동하는 항로), VesCo, Out of Undertaking Services(보조금을 지급하지 않는 서비스), Lismore 이다.

‘The Single Bundle’는 하나의 연합된 체제로써 여객서비스를 제공하는 네트워크를 말한다. 이를 총칭하는 말로 “Delivering Lifeline Ferry Services”라는 표현을 사용한다. 이러한 체제는 지역 공동체에 제공하는 서비스의 효율성을 극대화시킬 것이며, 선박 관리를 간결화하고 또한 회사운영과 안전 시스템에 엄청난 경제적 이익을 제공할 것이다. 그에 더하여 조화로운 여객선 운항 계획표를 통하여 이익이 되는 항로만을 선택 운항하는 폐해를 줄이고, 공공 서비스의 편리성을 높일 수 있다.

‘Mainland-to-Mainland Routes’는 두 개 항로 Tarbert-Portavadie 와 Gourock-Dunoon 에 한해서 육지와 육지 사이에 여객선을 운항하고 있으나 EU는 이러한 항로에 대하여는 보조금을 지급하지 못하게 하고 있다. 그러나 Gourock-Dunoon 항로만큼은 제한적으로 승객만 운반하는 서비스를 제공하도록 마련되었다. 왜냐하면 보조금을 지급받지 않는 개인 사업자가 경쟁 업체로써 카페리를 운항하고 있기 때문이다. 이 회사 즉 Western Ferries 는 이 항로에 카페리 서비스를 제공할 수 있는 충분한 역량이 있으므로 스코틀랜드 행정부는 이와 같은 결정을 내렸다. 이는 또한 EU의 법과도 조화된다. 우선 VesCo는 현재와 같은 빈도로 Gourock-Dunoon 간에 여객 서비스를 제공할 것이나, 스코틀랜드 행정부는 선박이 허락하는 범위 내에서 그 횟수를 늘려 달라고 EU측에 계속 요청할 것이다.

EU위원회는 또한 “선박을 소유하는 회사” 즉 VesCo를 설립하는 것에 만족한다는 지적을 하였다. 왜냐하면 이러한 방안은 현존하는 선박의 효율성을 높일 뿐만 아니라, 계약에 의하여 선박 운영자가 바뀌더라도 여객서비스에 대한 신뢰도를 유지시켜줄 것이기 때문이다. 선박운영자에게 배를 charter 또는 리스 할 때에는 bareboat으로 제공 될 것이다. 이것 또한 선박 교체에 대하여는 보조금을 금하는 유럽공동체 법규에 대한 대비책의 연장선이라 볼 수 있다. 예를 들어, CalMac은 2000년도에 결손금으로 1440만 파운드를 받은 것에 더하여, 새로운 2척의 배를 구입하는데 정부로부터 2000만 파운드를 또 받았다. 이에 는 부두와 항구 공사비용까지 포함하는 것이다. 애초에 위원회 측에 건의안을 제출할 때에는 새로운 여객선이 필요할 경우 선박운영자가 해결하도록 되어 있었다. 이는 현재 Northern Isles 지역을 운항하고 있는 여객 제도에 근거한 제안이었다. 그 지역에서는 필요할 경우 차기 선박 운영자에게 선박을 양도해야 한다. 그러나 위원회와의 논의 끝에, 여객 서비스를 위한 선박 운영 계약이 계속되는 한 영구적인 기구로써 “선박 소유 회사”인 VesCo를 설립하기로 하였다. 따라서 VesCo는 새로운 선박 조달

기구로 간주될 수 있다.

예를 들어, CalMac은 2000년도에 결손금으로 1440만 파운드를 받은 것에 더하여, 새로운 2척의 배를 구입하는데 정부로부터 2000만 파운드를 또 받았다. 이에 는 부두와 항구 공사비용까지 포함하는 것이다. 새로운 EU체제를 맞이하면서 기존에 받았던 이러한 보조금을 갑자기 제한 받는다면, 그 비용은 고스란히 국민들에게 돌아올 것이며, 여객선 운영에도 물론 영향을 받을 것이다. 따라서 스코틀랜드 정부는 VesCo라는 새로운 선박 조달 업체를 설립할 수 밖에 없었다.

선박 운영사의 선박 선택은 VesCo의 선박 범위 내에 있다. 오래된 선박을 대체하여 새로운 배를 선택할 때에도 마찬가지이다. 하지만 융통성을 발휘하여 선박 운영자의 능률을 증대할 수도 있다. 예를 들어 운영사는 특정한 번호의 선박만 선택해야 하는 것은 아니다. 그러므로 선박 운영자는 휴가철과 같은 사람들이 몰리는 시기에 더 나은 여객 서비스를 제공하기 위하여, 필요하다면 선박들을 재배치하는 등의 기회가 있다. 물론 선박운영자가 경비를 절감하기 위하여 선박크기를 줄일 수도 있다.

그에 더하여, 선박 운영자에게 얼마의 범위를 허용하여, 여객 서비스 사항에 세워진 최소한의 기준 이상의 서비스가 요구 된다면, 추가적으로 선박을 투입할 수도 있다. 이러한 방법으로 선박 운영자는 VesCo가 소유한 선박의 범위에 제한 받지 않고 요구에 응하는 융통성을 발휘할 수 있는 것이다.

VesCo는 CalMac의 부두와 항구들도 소유한다(Table 1). 여기에는 VesCo의 에이전트로써 항구와 부두를 관리하는 운영자의 역할이 요구 된다. 이에 는 최근에 CalMac사가 제공한 몇몇 항구 기능(리조트 시설)도 포함한다. 매표소, 대기실 등의 시설물 또한 운영자에게 임대 되는데, 이는 여객 서비스에 관련된 모든 도구들을 결국 VesCo에 귀속 시키므로 최초의 운영자부터 그 뒤를 잇는 운영자들 모두가 시설물을 사용할 수 있게 한다. 운영자가 이러한 시설물을 이용하는 데는 제한이 없는데 이러한 편의시설들은 효율성을 위해 개선이 필요할 수 있기 때문이다. 운영자는 고객들에게 더 나은 서비스를 제공하기 위하여 보수하거나 증축 할 수 있다.

VesCo는 전략적인 계획을 세우는 역할을 한다. 이에 는 필요에 맞게 선박을 조달하는 일, 부두와 항구를 위한 자본투자를 하는 일 등이 포함된다. 이 두 가지 일은 서로 시너지 효과를 준다. 운영자는 VesCo를 대신하여 부두와 항구를 유지하는 일상적인 역할을 담당할 것이며, 이에 대한 책임은 VesCo가 진다. 이는 타협의 여지가 없는 서비스의 질과 안전을 보장한다는 점에서 중요하다. 스코틀랜드 행정부는 운영자와의 계약 후 처음 2년 동안 연구, 조사를 통하여 개선안을 마련하여, 차기 계약에는 더 나은 서비스와 선박 운영을 제공한다.

Table.1 Ownership and Arrangements at Ports and Harbours

Port	Harbour Order CalMaconly	Owner			Staff			
		Pier/slip	Linkspan	Building	Pier	Linkspan	Building	Marshalling
Armadale	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Brodick	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Castlebay	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Coll	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Colonsay	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Gourock	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator/VesCo	Operator
Largs	VesCo	VesCo	N/A	VesCo	Operator	N/A	Operator	Operator
Lochranza	VesCo	VesCo	N/A	VesCo	N/A	N/A	N/A	N/A
Oban	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Port Ellen	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Tarbert(Har)	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Tiree	VesCo	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Wemyss Bay	VesCo	VesCo	VesCo	RailTrack/ VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Tobermory	(VesCo)	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Lochboisdale	(VesCo)	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Lochaline	(VesCo)	VesCo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Kilchoan	(VesCo)	VesCo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Kennacraig	(VesCo)	VesCo	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Fishnish	(VesCo)	VesCo	N/A	VesCo	N/A	N/A	N/A	N/A
Portavadie	VesCo	?	N/A	Bulloch	N/A	N/A	Operator	N/A
Claonaig	VesCo	VesCo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Colintraive	VesCo	VesCo	N/A	VesCo	N/A	N/A	Operator	N/A
Cumbræ	VesCo	VesCo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Rhubodach	VesCo	VesCo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Craignure	A&BC	A&BC	A&BC	STB	Operator	Operator	Operator	Operator
Port Askaig	A&BC	A&BC	VesCo	A&BC	psco	Operator	Operator	Operator
Rothesay	A&BC	A&BC	VesCo	A&BC	A&BC	A&BC	Operator	A&BC
Dunoon	A&BC	A&BC	A&BC	A&BC	A&BC	A&BC	A&BC	A&BC
Fionnphort	A&BC	A&BC	N/A	A&BC	N/A	N/A	N/A	N/A
Gigha	A&BC	A&BC	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Iona	A&BC	A&BC	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Lismore	A&BC	A&BC	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Tayinloan	A&BC	A&BC	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Ardrossan	Clydeport	Clydeport	Clydeport	Clydeport	Operator	Clydeport	Operator	Operator
Lochmaddy	Comhairle	Comhairle	Comhairle	Comhairle	Operator	Operator	Operator	Operator
Aird Ma Ruibhe	Comhairle	Comhairle	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Leverburgh	Comhairle	Comhairle	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Otternish	Comhairle	Comhairle	N/A	Comhairle	N/A	N/A	N/A	N/A
Mallaig	MHA	MHA	VesCo	VesCo	Operator	Operator	Operator	Operator
Canna	NTS	NTS	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Stornoway	SPHC	SPHC	SPHC	SPHC	SHPC	SHPC	Operator	Operator
Tarbert	(LF)	THA	THA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Raasay	THC	THC	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Sconser	THC	THC	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Uig	THC	THC	THC	VesCo	Operator/THC	THC	Operator	Operator
Ullapool	UHT	UHT	UHT	Highland	UHT	UHT	Operator	Operator
Inverness Office	N/A	N/A	N/A	STB	N/A	N/A	Operator)	N/A
Portree office	N/A	N/A	N/A	n/a	N/A	N/A	Operator	N/A

Out of Undertaking Services(보조금을 지급하지 않는 서비스)는 고속 페리나 관광객을 위한 몇 개의 항로에 관해 계절적으로 적용하고 있으며, Lismore는 Gourock-Dunoon간 처럼 육지에서 육지로 만을 통해 이동하는 항로이다. 현재 승객만이 이용하는 선박이 배치되어 있는데 지역적 특성상 자동차도 실을 수 있는 페리 선을 보조금을 지급하여 운영해야 한다. 따라서 이에 대한 논의를 진행 중이다.

4. 결론

본 연구에서는 연안 여객선을 효과적으로 운영하고 있는 스코틀랜드의 사례를 살펴보았다. EU라는 강력한 자유무역협정에 대비하여 150년 이상 계속하여 온 연안 여객선 체제를 변화시키고 있는 스코틀랜드의 연안여객선 운영체제의 발전 과정에서 가까운 장래에 있게 될 우리나라의 당면 과제를 추측해 볼 수 있었다

우선 제 1장에서는 본 연구의 배경과 목적, 방법 등에 대하여 서술하였다. 제 2장에서는 스코틀랜드 연안여객선의 발달 과정을 개략적으로 서술하였다. 스코틀랜드는 CalMac 이라는 공기업을 포함하여, 4개 선사에서 연안여객선을 운항하고 있는데, 낙도 항로를 비롯한 대부분의 항로에 보조금을 지급하여 왔으나, EU의 일원으로 발전하면서 무역장벽이 허물어지고 자유 무역이 허용됨에 따라, 여러 가지 대비책을 강구 하고 있다. 이러한 내용 즉 EU의 개념과 EU체제 하의 개편된 스코틀랜드 연안여객선 현황을 제 3장에서 다루고 있다. 스코틀랜드 정부는 하나의 통합된 체제(The Single Bundle)를 환영하면서도 자국의 국민들에게 편리성을 제공하기 위하여 VesCo라는 선박 소유회사를 설립하여 보조금 지원을 계속하고자 하였다. 또한 몇 개의 예외적인 항로에 대한 지원을 위하여 지금까지 6년 째 팽팽한 끈을 놓지 않고 협의를 계속 중이다(Stephen.2004).

최근 전 세계적으로 FTA 협상이 급증하면서 소극적이

었던 한국도 다른 나라와의 FTA 체결을 추진 중 이다. 이에 칠레와는 FTA가 체결되었으며 중, 장기적으로 일본, 중국, ASEAN등과의 협상도 추진 중이다.

연안 여객선을 대중 교통화 시킴으로 섬의 접근성을 개선하여, 섬 주민들에게는 편리성을 제공하고 관광객도 유치하려는 공동의 목적을 달성하는 데에도 한국 연안 여객선 운영에 개선은 필수적이며 그에 더하여 한중일 FTA로 연안여객선 시장이 개방될 것에도 대비해야 하기 때문이다.

향후 구체적인 개편된 연안여객선 운영 방안이 연구되어야 하며, 스코틀랜드 이외의 선진국들이 FTA 체제에 맞선 사례들에 대하여 심층적인 비교 검토가 필요하다고 사료된다.

참고 문헌

- [1] 노창균(2006), “목포권 연안여객선의 최적항로 설계 평가에 관한 연구” 한국해운물류학회 정기학술발표논문집 제 42호 pp.5-19.
- [2] 장흥, 유럽통합의 역사와 현실, 고려원, 1994. PP331-335.
- [3] 장효상, 국제통상법, 법영사, 1996.PP217-221.
- [4] 주한 유럽연합 유럽위원회 대표부, <http://www.delkor.cec.eu.int/kr/>
- [5] Alistair Deayton, CALEDONIAN STEAM PACKET COMPANY LTD, Tempus Publishing Inc, 2002
- [6] Caledonian MacBrayne, <http://www.calmac.co.uk>
- [7] Nicol Stephen(Minister for Transport),2004
- [8] Ports and Harbours of the UK, <http://www.ports.org.uk>
- [9] SCOTTISH FERRY SERVICES, Scottish Parliament, 2000