

철도 연계 관광 활성화방안 연구

Railroad Connection Sightseeing Activation Plan Research

서주환

ju- whan seo

Abstract

When the railroad connection sightseeing activation will lead the strong-point security which uses railroad infra and goods development and Local self - governing group connection and the security of the efficient civil official and the human resource of enterprise accomplishment of civil concept precedes, railroad connection sightseeing abut activation doe the benefit of the railroad rationalization of management could be raised

Keywords : sightseeing (관광) activation (활성화) strong-pont (거점) human resource (인적자원) accomplishment (성취) rationalization (합리화)

1.서론

한국철도는 1899년 노량진-제물포간 철길 개통을 시작으로 107년 동안 우리 민족 근대사와 애환을 같이하며 성장하여왔다. 최근에는 국가나 공공기관이 아닌 민간 기업으로 탈바꿈 되어가는 선진 철도의 추세에 부합하고 철도의 만성적자 해소와 조직의 개혁과 혁신을 통한 철도경영합리화를 위해 탄생된 한국철도공사는 출범 1년을 맞아 여러 대내외적인 환경의 급물살과 회오리 속에서 자구력을 통한 현안을 해결하기 위해 부단한 노력을 경주하고 있다.

한국철도는 공익교통수단으로서 한 세기를 충실히 임무 수행하여왔다. 그러나 21세기 한국철도공사는 시대적 요청에 의해 공익교통수단을 겸한 철도산업화를 통해 국가산업의 일익과 경영합리화를 요구받고 있다. 이러한 시점에 한국철도공사 구조상 수익 창출원을 크게 3가지로 분류하면 철도인프라를 통한 여객과 화물운송 그리고 역세권개발을 통한 부대사업이다. 3가지 중 철도의 가장기본 수입원인 여객부분은 그동안 공익교통수단의 개념과 물가정책에 의한 요금 때문에 철도적자의 주 요인의 하나였다. 여객손님을 통한 고부가가치 사업은 철도인프라 이용을 연계한 사업이다. 철도여객 수익은 공익교통수단과 물가정책으로 한계가 있는 것이 사실이다. 여객손님을 활용한 고부가가치사업 활성화가 민영화된 한국철도공사의 경영합리화의 모체이며 과제이다. 이러한 점을 고려하여 철도연계 관광 활성화방안을 연구하여 한국철도공사의 경영합리화 제고 방안을 살펴보고자 한다.

(주)인터프린트 대표이사, 정회원

2. 철도관광의 사회적 여건과 현황

2-1 관광 환경

1. 정부의 21세기 아시아 관광 중심국 도약을 위한 비전수립
 - 국민관광 활성화를 통한 생산복지 확대 등 다양한 관광산업 육성정책 전개
2. 관광레저 활동 인구 급증추세
 - 주5일 근무제 실시 / 연륙교 고속도로개통 / KTX의 개통 전국일일생활권
 - 국민소득2만\$시대 관광레저의 폭발적 수요
3. 도로의 증가보다 차량증가가 많아 주말 레저인구 이동의 비효율로 국가 경제적 손실과 관광레저의 효과인 국민건강과 재생산 효율이 저조한 실정
4. 국내여행객 수송부담률 중 철도비중은 소폭감소현상에서 고속철도개통 이후 상향

2-2 관광 의식

1. 양보다 질
 - 70년대 이후 지속 성장 속에서 물질적인 풍요를 누려온 전후세대는 고품위, 고품질 상품을 선호.
2. 개성화/ 다양화 / 편리성
 - 정보화 시대의 도래로 다양하고 독창적이며 스타일과 개성에 맞는 편리한 상품을 선택
3. 질서 / 환경의식
 - 학력과 의식이 높아지면서 자발적인 질서의식이 요구되고 친환경적인 상품을 우선함.
4. 테마관광 및 지역자치단체 관광 상품 개발에 의한 시장형성

2-3 국내관광여건

1. 남북관광 6자회담 호조로 활성화 예상
 - 금강산 관광을 출발로 시작된 대북관광은 육로로 개성, 평양관광 추진 등 활발 (경의선, 동해선공사 마무리)
2. 청년층 실업자 증가
 - 장기화된 경기침체로 레저인구가 줄고 있고 청년층의 취업난이 가중되고 있음.
3. 자가용여행 감소추세
 - 05년 통계에서 여행자 증가, 자가용이용 감소, 즉 대중교통 이용이 늘어남.
4. 숙박여행지 1위 강원
 - 1위 강원, 2위 경북, 3위 경남의 순으로 중장거리지역 여행이 늘어나는 추세임.
5. 여행 시 교통 불편 1위
 - 국내여행객의 여행불편사항은 1위가 교통 불편으로 이용 교통편에 대한 불만이 가장 높음.
6. 철도관광 상품판매 개시
 - 철도여행상품 중 정선레일바이크, 정선5일장, 환상선 눈꽃열차는 좋은 반응을 보이는 반면 기타는 평년수준.
7. KTX의 개통 전국 일일 생활권

2-4 외국관광여건

1. 외국의 관광 투자확대

- 외국의 관광 전략사업화로 해외 관광객은 늘고 수입도 증가.

2. 관광객 감소와 덩핑

- 이라크전쟁, 테러, SAS, AI, 국제 유가 급등 세계경기 침체 관광객 급감으로 항공사 운영 어려움, 여행사의 덩핑이 늘고 선호 행선지가 변화됨, 국내 외국관광은 증가추세.

3. 국내외 일본, 중국관광객 급증

- 일본정치의 안정과 장기경기침체의 늪에서 헤어난 엔화의 경쟁력으로 일본관광객증가 WTO에 가입이후 중국과 관계정상화와 경기호조로 중국관광객 급증, 일본, 싱가포르등 노 비자로 국내 외국관광 증가, 추후 미국관광도 비자 없이 관광가능

2-5 국내관광 인적자원

1. 국내관광 교육기관

- 국내 관광 인적교육기관은 경기대, 세종대 등 국내4년 대학과 전문대학 그리고 관광통역학원이 전국적으로 개설되어있다.

2. 관광 인적자원 현황

- 관광학의 국내 학술적 연역이 짧고 실기보다는 이론 성향이 강하며, 관광산업의 인적 급여가 박하여 우수인력 수급과 인력의 고급화가 어려운 상황이며, 특히 국내관광산업 인력시장은 더욱 심각한 현실이다.

3. 관광산업 산학현황

- 관광산업 발전을 위해 산학관계는 이공계 산학관계 못지않게 중요한 사안이다. 일부 대학에 관광정책과 사업을 과업용역 수입하는 수준이며, 정부와 지역자치단체나 사기업과 산학으로 관광 상품 및 관광시설을 모색 연구개발이 미약한 현실이며, 현실과 차이가 있는 이론적 논리에 정체되어 있으며, 국제적인 관광개발 용역은 외국에 의존하는 현실이다.

2-6 국내철도관광의 현황

- 국내철도관광은 시즌별로 봄에는 꽃, 여름에는 바다, 산, 강, 휴양지, 가을에는 단풍, 겨울에는 눈, 스키, 해맞이 형태의 단순 자연 관광자원 의존의 1차원적 관광 수준.
- 철도인프라와 지선교통의 연계불편으로 연계관광 효율 미흡.
- 철도인프라를 이용한 테마관광 상품 개발미비와 지속적 관리 및 운영 마인드부족.
- 지역자치단체와 공동 컨소시엄 형태 관광운영 시스템 체계 확립부재.
- 철도관광 기획운영 인적전문인력 수급 및 전문성결여.

2-7 외국철도관광의 현황

- 일본은 철도관광의 섬나라는 지형적 불편을 해운과 항공의 연계와 JR의 인프라와 지선의 원활한 연계를 통해 전국 관광이 용이하며, 철도관광 상품도 온천, 스키, 휴양지와 산업관광 등 다양한 4계절에 국한되지 않는 1차원적 관광부터 3차원적 관광까지 잘 구축 운영되고 있다.

예) 일본 큐수지방의 유후인시는 인구11.521명(4.037세대), 관광객 수 380만, 관광수입 140억7천5백만 엔 (약1,400억원)

- 주변의 벳부가 관광개발로 환락가가 되어 가는 것을 보고 벳부와는 달리 20여 곳의 미술관과 지역 민예품 등의 전원적 분위기의 자연 감성상품으로 세계의 유명관광지가 되었다.

- 유럽은 EU공동체 결성이후 EU간 원활한 교역과 통화 유통으로 기존 잘 구축되어 있는 철도인프라를 통한 관광이 더욱 급증하고 있는 실정이다. 유럽은 철도와 연계된 지선을 활용한 단체관광과 개인 관광이 용이하여, 유럽 배낭여행 상품이 관광수요가 많은 편이다.

또한 정부와 지자체의 관광에 대한 연구와 애정이 관광수요를 더욱 증가 시키는 요인이다.

예) 영국 에딘버러시 인구 45만, 관광객 수 1,300만 명, 관광수입 2,900억 원 이상

- 크지 않는 도시에도 불구하고 문화, 학술 활동이 왕성하며,(에딘버러 국제축제, 프린지축제, 군악축제, 재즈와 블루스 축제, 책 축제, 과학축제, 국제여행제등) 에딘버러의 지역브랜드 이미지를 고도의 예술성을 갖춘 축제도시로 고양시켜 문화상품으로 세계유명 관광지가 되었다.

- 중국은 문화혁명과 등소평의 자유무역주의 이후 경제고도 성장으로 관광 수요는 급증 하였으나, 아직 철도시설의 낙후로 철도관광에 많은 관심과 투자 중이다. 철도인프라는 다른 교통수단 보다는 잘 갖추어진 편이며, 대륙간 철도 관광이 가능하다. 그러나 철도관광 지선 구축이 미비하여 철도연계 관광이 불편한 실정이다.

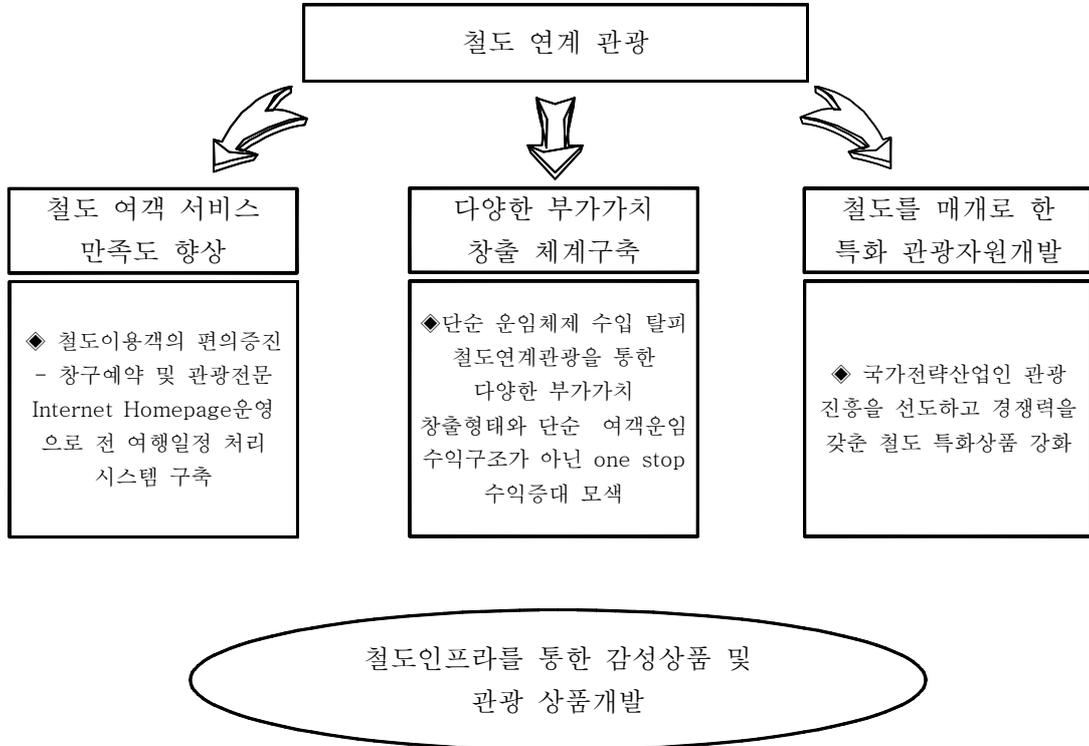
2-8 철도와 기타 육상교통비교

Table 1.

	철 도	기타 육상교통
편의성	<ul style="list-style-type: none"> - 교통체증이 없고 전천 후 운행가능(정시운행) - 화장실/ 식당 등 부대시설 항상 이용가능 - 역이 대부분 도심 외곽에 있어 이동 번거로움 - 가족단위 여행 시는 담화(4명)가능 - 동승인원이 많아 소음, 청결, 입석 등 불편 - 차편 제한으로 승차권 확보가 어렵고 승하차 시 동선이 길고 번거로움 - 지정시간을 항상 준수해야 함으로 제약이 많음 	<ul style="list-style-type: none"> - 정류장이 도심 내에 있어 현지 이동 편리 - 승차권 구입이 비교적 손쉽고 승하차 시 동선이 짧음, 자가용은 출발 도착이 자유로움 - 좁은 공간에서나마 독서, 수면 가능 - 휴일 상습체증, 눈 비올 때 지체로 연착 다반사 - 지정된 시간 내에 휴게소등에서 필요사항해결 - 대화가 어려움/ 화장실 이용불편 - 자가용은 시간제한이 없으나 버스는 많음
안전성	<ul style="list-style-type: none"> - 사고는 거의 없는 편(사고 시는 대부분 대형) - 차내 동선이 길어 어린이 노약자 관리 필요 - 부대시설 이용 시 교대 등 도난 방지 대책필요 	<ul style="list-style-type: none"> - 과속, 추월 등에 의한 각종 사고가 많음 - 충돌사고 시 이용자 피해가 매우 큼 - 자가용은 휴대품 관리가 손쉬움
경제성	<ul style="list-style-type: none"> - 고속버스보다는 높고 자가용보다는 낮음 	<ul style="list-style-type: none"> -통행료/ 유류대/ 주차비 등 부담으로 지출이 많음
기타	<ul style="list-style-type: none"> - 목적지별 현지교통에 대한 사전 정보가 필요함. 	<ul style="list-style-type: none"> - 자가용 운전자의 경우 행동제약이 매우 많음

2-9 철도연계관광 체계

Table2



3. 철도연계 관광 활성화 방안

3-1 국가적 지원

철도관광 사업은 정부의 기본 정책적 지원과 국가기반시설의 투자가 사업기반을 조성하므로 무엇보다도 우선 중요하다. 철도인프라와 지선의 연계를 통한 철도연계 관광의 효율성 절대필요하다.

3-2 인적 제원의 확보

철도관광이론과 현장경험 등 기획력을 갖춘 인체의 전문 교육기관을 통해 양성하고, 전문화된 인적제원을 통하여, 철도관광 상품의 개발과 관리가 필요하며, 단순 상품판매가 아닌 기획, 개발, 운영을 one-stop으로 진행 할 수 있는 제원의 수급이 우선 급선 사안이다.

3-3 철도관광 상품의 개발

철도관광 상품은 철도인프라를 활용 관광객 관광욕구를 충족시킬 수 있는 상품 개발이 필요하며, 에버랜드나 대공원 같은 많은 투자금과 시설이 필요한 상품은 지양하고, 감성의 친환경적 문화 테마 상품 개발이 바람직하다. 또한 철도인프라 활용이 가능한 지자체단체와 긴밀한 공동 컨소시엄 방식으로 업무분담 함으로서 그 효율을 더 높일 수 있다.

3-4 고정 관념적 사고의 전환

철도라는 공익을 기반으로 신 개념의 열린 사고의 전환을 통해 새로운 개혁 혁신의 철도연계 관광에 대한 적극적 사고가 필요하다. 오랫동안 공기관의 사고의 정체성으로는 급변하는 세계 철도관광 시장을 개척해 나갈 수 없다. 고정 관념적 사고의 탈피로 카테고리가 없는 무한 기획력이 철도연계관광 발전에 필요하다.

4. 결 론

철도연계관광이 활성화 될 때 한국철도 기본수익 원인 여객을 이용한 부대수익이 증가되어 한국철도의 만성 적자를 해소하는 원동력이 될 수 있는 동시에 철도 경영합리화 정책에 부합하여, 철도여객 이용객 서비스도 함께 제공되어, 한국철도의 이미지 제고를 할 수 있을 것이다. 철도연계관광을 활성화 하기 위해서는 국가의 정책적 지원과 철도관광에 필요한 기반시설의 확충과 중장기적인 계획에 의한 지원과 철도연계 관광의 중요성 인식이 필요하며, 철도관광 발전을 위한 제원인 인적 전문교육기관의 전문성을 높인 인적자원의 수급확보와 전문인적자원의 객관적 능력과 경험을 기본으로 선발 활용이 필요하다.

철도연계관광 상품은 대규모 놀이시설이나 최첨단 산업을 지양하고 간이역이나 자연친화적 문화 테마 관광 형태의 감성적 테마를 개발 영국의 에딘버러나 일본의 큐수지방의 유후인시와 같은 개발이 바람직하며, 무엇보다도 철도인프라와 연계된 지역자치단체와 긴밀한 공동 개발협약이 사업 효율을 극대화할 수 있을 것이다.

철도연계관광의 활성화를 위해서 실무차원에서 가장 중요한 것은 실무를 맞고 있는 실무자의 고정 관념적 사고의 전환이다. 오랫동안 공기관의 무사안일 주의적 사고의 탈피를 통해 적극적 사고에 의한 무한 기획으로 다변화 되어가는 고객의 욕구와 수요를 미리 예측 전문성을 발휘하여, 고객 입맛에 맞는 철도관광 상품과 서비스가 제공될 때 철도연계 관광은 활성화 될 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

1. 최 훈(2005), 철도산업의 혁명 그리고 한국철도의 비상
2. 이상춘(2005), 관광자원론
3. 안중윤(2000), 관광정책론
4. 최태광(2001), 생태관광론
5. 한국교통산업연구원(2003), 한국교통산업연감
6. 김천중외(2002), 현대관광상품론
7. 안영민(2005), 21세기 전략적 관광상품론
8. 김광근외(2002), 관광학원론
9. 김민근(2005), 부동산디벨로퍼
10. 김민근(2002), 큰돈되는 역세권 부동산을 노려라
11. 한국관광연구원(2001), 주 5일 근무제 도입에 따른 관광정책 대응방안