

실습선 국내외 기항지에 관한 고찰

김승연* · 김종성** · 전해동** · 이윤석***

* 한국해양대학교 대학원, ** 한국해양대학교 선박운항과

An Study on the Port of call between Domestic and Foreign in the Training Ship

Seungyeon Kim* · Jongsung Kim** · Hae-Dong Jeon** · Yunsok Lee***

*, ** Korea Maritime and Ocean University

핵심용어 : 실습선, 선박 운항, 기항지

Key Words : Training Ship, Ship Operation, Port of call

I. 개요

실습선의 국내외 항해 및 기항의 목적

- 이론적 지식의 실무 적용
 - 좌학수업으로 이수한 이론적 지식을 실제 항해에 적용
 - 입출항, 접안 및 항해 진반의 과정을 몸소 체험함으로써 습득
 - 이론 지식의 실무적 활용 및 해기 능력 배양
- 국내외의 항만 시설 및 운영 상태 체험 및 습득
 - 국내외의 항만 시설과 항만 운영 상태 견학
 - 기항지의 VTS, PSC 등 해양 관련 기관의 기능 및 특성 파악
 - 외국항 기항시 국제적 사고의 배양을 통한 해기사로서의 자부심 고취
- 해양한국의 국위 선양
 - 기항지의 등문 및 해외동포들의 애국심과 사기를 고취
 - 기항국과의 친선 방문 및 견학을 통하여 해양한국의 국위 선양
 - 국제 상호간의 친선 도모, 한국 해기인력의 해외 진출 간접 유도

III. 국내외 기항지 현황

최근 5년간 원양 기항지 현황

- 항구별 기항 횟수 : 나트랑(7회) > 하이퐁(6회) = 수빅(6회) > 연태(5회) > 위해(4회) 등
- 유류비 문제로 대부분의 기항지가 동남아 지역으로 선진문화 체험은 거의 불가함

II. 실습선 운항 현황

최근 5년간 항해일수 및 항해거리

- 한바다호의 2014년 항해일수 및 거리가 타년도에 비해 많음
- 이는 2014년 2학기 원양항해는 '해양실크로드항해'로 이루어져 총 88일(9/15~12/10), 총 14,607마일로 이루어짐

연도	한바다호	한누리호
2012	95	115
2013	90	120
2014	110	137
2015	103	97
2016	96	110

연도	한바다호	한누리호
2012	13,147	14,926
2013	11,437	16,982
2014	17,245	20,795
2015	13,809	17,668
2016	12,955	14,944

IV. 기항지 선정의 문제점 및 향후과제

- 선석 확보의 어려움
 - 실습선 특성상 1박2일 ~ 2박3일 정도 정박하나, 정박 기간 동안 안정적으로 접안 가능한 선석이 적음
 - 특히 싱가포르, 상해 등의 국외 중대형 항만일수록 선석 확보가 어려워 실습 취지에 맞는 선진 항만의 기항이 어려움
- 예산(운항비, 유류비 등)이 한정적임
 - 매년 예산에 따라 운항비(도선료, 예선료, 정박료) 및 유류비가 상이함
 - 실습선의 선진 항만시스템 실습을 위하여 국외의 중대형 기항지가 좋으나 유가 하락에도 불구하고 지원되는 유류비가 축소됨으로써 다양한 기항지 선정이 어려움
- 항해구역의 확대 필요
 - 동남아 이외의 태평양, 대서양, 인도양 등의 항해실습 필요
 - 파나마 및 수에즈 운하 등의 국제적 항만 시스템 체험이 요구됨
 - 여러 해역의 계절풍, 해류 등의 기상 및 해상 상태 체험
 - 싱가포르 해협 등 선박 통항량이 많은 해역에서 다양한 항해기술 습득 필요

* First Author : sykim@kmou.ac.krr, 051-410-4474

† Corresponding Author : lys@kmou.ac.kr, 051-410-4471