

미래고속(주), 일본 JR구주고속선(주)과 업무제휴

항로개설 4년만에 한일 초고속선 시장에서 두각

2006년 2월14일 일본 후쿠오카 시내의 니코호텔에서 매우 의미있는 행사가 개최되었다. 우리나라 태극기를 단 국제제트포일선을 부산-후쿠오카간에 취항시킨지 만 4년만에 미래고속(주)은 경쟁선사였던 일본의 JR구주고속선(주)과 2006년 4월1일부터 양사간 선박 7척의 공동운항을 포함한 포괄적 업무제휴 체결에 전격적으로 합의하는 조인식을 갖게 된 것이다.

이날 조인식 행사에는 미래고속(주)의 김창중 대표(대보해운 사장)와 JR구주고속선(주)의 마루야마 야스히로 대표가 각각 양사를 대표하여 업무제휴 협약서에 서명하였으며 주후쿠오카 대한민국 총영사관 총영사, 한국의 해양수산부 관계자 및 일본의 국토교통성 관계자, 부산시 및 후쿠오카시 관계자들을 비롯한 각계의 인사들이 양 사간의 의미있는 새 출발을 축하하고 격려해 주기 위해 참석하였다.

그 동안 부산-후쿠오카항로에서 같은 船形인 제트포일선을 운항해 오며 출혈경쟁을 해 오던 양사가 이렇게 전격적으로 포괄적 업무제휴를 체결하게 된 배경에는 고유가로 인한 연료비 부담, 불안정한 한일관계 등의 외부환경변화에 좀 더 능동적으로 대처하고 한일

간 고속선을 이용하는 승객들에게 보다 나은 서비스를 제공하고자 하는 필요성에 양사가 공감대를 형성하게 되는데 기인하고 있다.

▶ 승객들에게 양질의 서비스 제공

따라서 이번 업무 제휴는 운항스케줄을 공동으로 편성하여 보다 자국민들에게 편리한 여행시간대를 제공하고 상대선사의 일부 좌석을 공유하는 code share를 시행, 운항의 효율성을 극대화하는 영업정책을 채택하고 또한 전체 원가의 1/3을 차지하는 연료유의 공동구매, 초고속선 선착장의 공유, 운송업무의 공동 수행 등을 통한 비용절감을 꾀하고 더 나아가서는 기상 및 운항 등에 관한 정보교환, 정비 및 운항 기술의 상호 습득 및 공유를 위한 인적 교류 등을 주 내용으로 하고 있다.





이번 JR구주고속선(주)과의 업무제휴 체결을 계기로 2006년 4월1일부터 미래고속이 운항하는 Kobee, Kobee III, Kobee V등의 자사보유의 고속선 3척 뿐만 아니라 상대선사의 Beetle, Beetle 2, 제비1, 제비2 등 4척을 합해 총 7척에 대한 영업이 가능해지고 비수기 하루 10편, 성수기 최대 18편에 대해 한국민들에게 편리한 운항스케줄을 제공함에 따라 증가일로에 있는 한일간 초고속선 시장에서의 주도적인 국적선사의 역할에 한층 탄력을 받을 것으로 기대되고 있다.

또한, JR구주고속선(주)의 모회사인 JR구주여객철도(주)가 보유하고 있는 큐슈지역내 호텔, 골프장, 편리한 교통시설망 등과 한국철도공사의 KTX를 연계한 상품을 개발할 수 있게 됨에 따라 이른바 윈스톱서비스에 의한 한국민들의 일본 큐슈지역 여행이 더욱 편리해진다.

그리고 연료유 공동구매, 일본 지점의 축소에 따

라 절감되는 비용을 선박 여객시설에 대한 업그레이드, 승무원들에 대한 교육훈련의 강화 등 하드웨어와 소프트웨어에 추가 투자할 수 있게 되어 좀 더 나은 고품질의 여행서비스를 제공할 수 있게 되었다고 미래고속 측은 전하고 있다.

▶ 항로개설 4년만에 대표주자로 부각

그동안 항공산업이나 컨테이너선 정기선부문의 경우는 국적을 초월하여 외국회사와의 좌석 및 스페이스 공유와 서비스의 공동 제공 등을 주내용으로 하는 얼라이언스 형태의 업무제휴가 일반화되었지만 국제해상여객사업에서 타국적선사와의 업무제휴는 이번 미래고속(주)과 JR구주고속선(주)이 처음으로 시도하였을 만큼 생소하다.

더구나, 보수적이며 신뢰를 중요시하는 일본기업과의 업무제휴였다는 점, 상대선사가 초고속선시장에서만 15년 이상의 역사와 전통을 자랑하는 사실

상 일본의 거대 국유기업인 점 등을 감안하면 4년 밖에 안된 한국의 한 중소기업이 어깨를 나란히 하게 되었음은 참으로 대단한 일로 받아들여지고 있다.

이날 조인식에 참석한 미래고속(주)의 관계자 대부분이 JR구주고속선(주)와의 업무제휴 체결에 흥분을 감추지 않았으나, 그동안 미래고속의 대표로서 야전사령관의 역할을 하며 고군분투해 왔던 김창중 회장은 예상외로 담담한 표정을 지었다.

김 회장은 조인식을 끝낸 뒤 "자그마한 중소기업으로서 4년간 약 200억에 가까운 막대한 자본을 투자, 한국의 대표 국적선사로서의 입지를 공고히 하며 대한해협에서 항로주도권을 확보하기 위한 눈물겨운 노력의 결실을 이제야 맺게 되었다"며, 2006년을 제2의 도약의 해로 만들기 위한 새출발의 의지를 드러냈다.

▶ 일본의 독무대인 시장에 도전

미래고속(주)이 참여하기 전의 한일간 초고속선 시장은 일본의 독무대나 다름없었다. 1987년 한국철도공사의 전신인 한국철도청과 일본큐슈지역의 JR구주여객철도(주)는 단절된 바닷길을 연결하자는 의미에서 해상여객운송사업의 추진에 합의하였으며 1991년 일본선사는 초고속 여객선 Beetle 2세를 취항시키면서 초고속선 시장을 개척하였다.

이후 한국철도청과의 명목상 공동운항계약하에서 1998년 한국철도청의 대행계약사인 한국고속해운이 형식적인 용선계약을 통해 JR측으로부터 선박 1척을 임차하여 '제비'호라는 2차선을 투입하였으나 실질적으로는 JR에 의해서 운항되는 등 일본의 독점시장이었다.

2000년대 들어서면서 한일간의 초고속선시장은 항공기에 의한 여객운송을 능가하게 되었으며, 이

때 한국 정부는 실질적으로 일본선사에 의해 독점되던 초고속선시장에 한국 선사의 참여 필요성을 인식하게 되었다.

2001년 미래고속(주)의 모회사였던 대보해운은 해양수산부가 주관한 치열한 입찰경쟁에서, 인천-영종도간에 3척의 차도선을 투입하여 인천공항건설을 위한 물자 및 인력 수송을 성공적으로 수행하였던 경험과 안정적인 재무상태를 인정받아 부산-후쿠오카간 한국측 선사로 낙찰받기에 이르렀다.

당시 김창중 회장은 船種의 선택에 있어서 비교적 값이 저렴하고 대중화되었던 카타마란형 여객선보다는 일본선사가 운항하고 있던 제트포일선만이 유일한 경쟁수단임을 인식하고 당시 전세계적으로 40여척에 불과하던 제트포일선박 운영업체를 수소문한 끝에 홍콩-마카오간에서 약 20척의 제트포일선을 운항하던 홍콩의 Shuntak그룹으로부터 최신형의 제트포일선을 도입하는 결단을 내렸다.

제트포일선이란 바다위의 비행기라는 애칭에 걸맞게 보통의 선박들이 부력과 프로펠러에 의한 추진 동력을 얻는 것과는 달리, 롤스로이스란 수제자동차로 유명했던 롤스로이스사가 만든 가스터빈 엔진을 장착, 자동차제제어장치(Automatic Control System)로 컨트롤되는 선체전후의 수중날개에서 발생하는 양력으로 해수면을 부상하여 질주하게 되는 즉, 항공기와 비슷한 주행 원리를 이용한 최첨단 선박이다.

미국의 항공기 제조업체인 보잉사에서 개발하였기 때문에 보잉 929로도 불리우는 제트포일선은 평균 45노트(시속 83km)로 운항하면서 파도의 영향을 거의 받지 않기 때문에 쾌적한 승선감과 년 평균 95% 이상의 높은 취항율을 자랑하고 있다.

2002년 2월20일 한일간 해상항로에서 제트포일선 'Kobee'호를 처음으로 취항시키던 역사적인 날,



한국의 많은 정부관계자들과 언론계 인사들이 뜻깊은 취향식에 참석하여 자그마한 중소기업인 미래고속(주)의 성공을 기원하며 많은 격려를 해 주었으나 미래고속의 앞날은 결코 순탄치만은 않았다.

▶ 항로개설 초기 어려움 많아

일본측 경쟁선사인 JR구주여객철도(주)와 한국철도청과의 명목상의 공동 파트너관계에 의한 한국시장에서의 영업력의 한계, 초기 최첨단 선박에 대한 운항 및 정비의 어려움, 일본 경쟁선사와의 출혈 경쟁등에 따른 여객단가의 하락 등 진입 초기부터 난관에 봉착하게 되었다.

또한, 2003년도에도 세계 여행업계를 위축시킨 SARS의 출현, 북한 핵문제에 의한 한국행 여행객의 급감 등 악재가 줄을 이어 미래고속의 경영난은 심각한 지경에 이르렀다.

이에 따라 일부 미래고속(주) 임직원들이나 대부분의 외부 인사들은 회사의 지속적인 경영은 무의미하며 하루빨리 사업을 정리하는 것만이 손실을 줄이는 길이라고 이구동성으로 주장하였다.

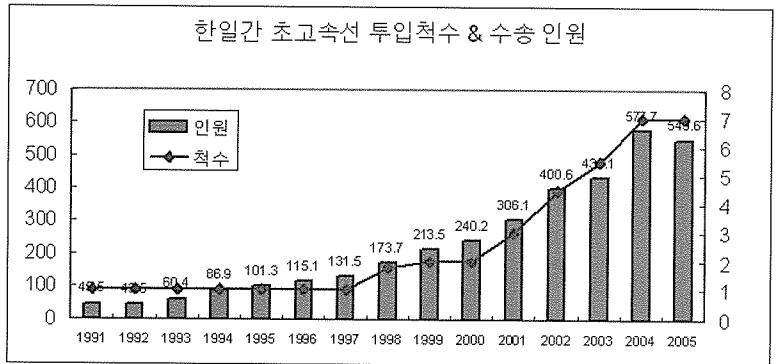
그러나 김창중 회장은 이럴 때일수록 과감한 투자와 적극적인 영업정책을 펼쳐야 한다면서 2차, 3차 선박을 연이어 도입하고 공격적인 경영에 나서기 시작하였다.

김 회장이 불황기에서도 아랑곳하지 않고 이렇듯 공격적 경영전략을 펼친 배경에는

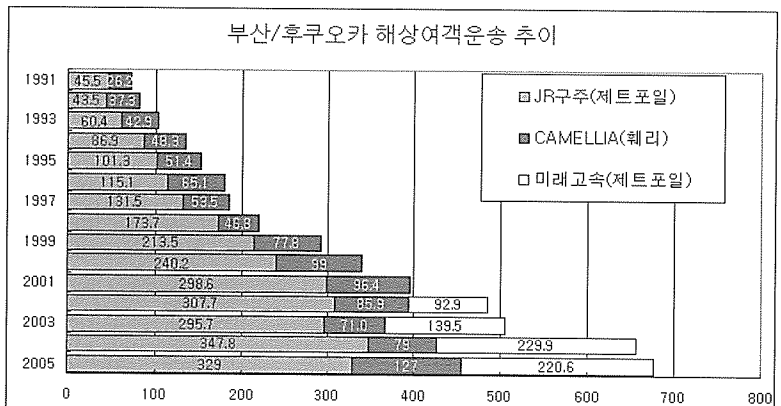
30년간의 해운시장에서 터득한 노련한 경험과 언젠가는 빛을 보게 될 것이라는 신념도 한 몫을 했지만, 더 큰 이유는 당시 한일해상항로에 신규 참여한 업체들이 경영상의 어려움으로 부도가 나고 또한 항로를 폐쇄하는 상황에서 미래고속마저도 문을 닫게 되면 어렵게 진입한 한일해상항로에서의 주도권을 일본측에 모두 넘겨주게 될 것이란 생각때문이었다.

일본 정부의 독도영유권 주장, 역사교과서의 왜곡 등으로 국민들 사이에 반일감정이 팽배한 상황에서 항로의 폐쇄로 인한 이득이 일본측에 고스란히 넘어갈 것이란 위기감과 함께 경제독립을 추구하려는 애국심의 발로였다고도 볼 수 있다. 일례로 반일 감정이 한창이던 2005년 4월, 한국의 2-30대 젊은이들을 대상으로 당시 19만원하던 왕복운임

한일간 초고속선 투입척수 & 수송 인원



부산/후쿠오카 해상여객운송 추이



을 단돈 천원으로 대폭 할인, 예전 조선시대의 선조들이 일본의 요청에 의해 대규모의 문화사절단을 일본에 보냈던 조선통신사들의 발차취를 돌이켜 보는 21세기 통신사란 행사를 실시하기도 했었다.

이러한 각고의 노력과 과감한 투자로 인해 미래고속(주)의 Kobee는 점차 한국 국민들 사이에 알려지게 되었으며 KTX를 출범시킨 철도공사와의 연계 교통편의 공동개발, 해양수산부와 관광공사 등 한국정부내부에서의 간접적인 지원과 협력을 이끌어 낼 수 있었으며 그동안 경쟁관계에 있던 일본의 JR 구주고속선(주)과의 공동운항을 포함한 전략적이며 포괄적인 업무제휴관계를 맺기에 이른 것이다.

▶ 항로개설 이후 여행객 급증

미래고속(주)의 시장 참여 이후, 초고속선으로 일본 큐슈지역을 여행하는 한국인들의 숫자가 급증하고 있다. 미래고속(주)의 참여 이전인 2001년 불과 5만명에 불과했던 한국승객은 2005년 기준 24만명으로 4년만에 무려 4배 가까이 증가했으며 한국인이 차지하는 비율은 2001년 18%에서 2005년 43%로 급증했다.

이런 추세대로라면 2-3년 안에 한국승객의 비중이 일본승객을 능가할 것으로 기대된다. 이렇듯 미래고속(주)의 시장에서의 약진은 괄목할 만한 것이었으며 대한민국을 대표하는 국적선사로 거듭나고 있는 것이다.

2006년 3월4일 토요일, 정오가 다 되어갈 무렵 부산국제여객터미널은 평일보다 더 많은 승객들을 태우고 도착한 미래고속(주)의 Kobee호를 맞이하기 위해 더욱 분주해진 모습이다. 이들 승객의 대부분은 주말을 부산에서 보내기 위해 후쿠오카를 비롯한 큐슈지역에서 오는 일본인들이다. 대부분은 해외여행보다는 이웃 도시에서 잠시 주말을 보내러

온 것 같은 간편한 차림을 하고 있다. 이 여행객들은 다음날 오후에 한류관련 상품을 비롯해 필수 쇼핑품목이라고 할 수 있는 김치, 김 등을 가득 들고 다시 자국으로 돌아가 한 주를 시작하게 될 것이다.

이러한 풍경은 미래고속이 있는 부산국제여객터미널에서는 익숙해진지 오래다. 일본 자국내에서 쇼핑하고 주말을 보내는 것보다 선박을 이용해 이웃도시인 부산으로 건너와 쇼핑하고 한류의 향취를 누리는 것이 경제적이기 때문에 새로운 주말 라이프스타일이 돼버렸다. 이러한 생활패턴의 변화뒤에는 부산과 후쿠오카를 시속 83Km의 속력으로 2시간 55분만에 주파하는 미래고속의 제트포일선 Kobee가 있다. 도심과 도시를 연결하는 짧은 소요시간과 항공운임보다 훨씬 저렴하면서도 그에 뒤지지 않은 서비스가 제공되기 때문에 항공기에 비해 경쟁력이 있다고 평가받고 있다.

▶ 미래고속, 고객감동 서비스로 무장

미래고속(주)의 김창중 회장은 향후 시장 상황에 대해 낙관도 비관도 아닌 견해를 피력하면서 오로지 최상의 서비스로 고객만족을 넘어선 고객감동을 이끌어 낼 수 있는 기업만이 시장에서의 최후의 승자가 될 것이라는 굳은 신념을 갖고 있다.

또한 초고속선 시장은 이미 항공기를 대체하는 운송수단으로 자리잡았으며 오로지 꾸준한 운항 및 정비 기술의 향상노력과 고객들의 여행 needs를 개발하려는 미래고속 자체의 노력만이 곧 다가올 100만 한일 해상여객 시장에서의 한국내 선주자의 위치를 확고히 할 것이라고 강조하고 있다.

김창중 회장은 "국민 여러분의 관심어린 애정과 성원이 조그마한 한국의 중소 국적선사인 미래고속의 Kobee호를 날게 할 것"이라며 앞으로 미래고속(주)의 힘찬 비상을 지켜봐 줄 것을 당부했다.