

조치로 채택하지 않고 추가의 완화조치를 고려하여야 한다. 재평가 결과 보안위험성 등급이 허용되는 수준까지 완화되는 경우에는 이 완화조치를 채택하고 항만시설보안시스템에 반영하기 위한 계획을 수립하여야 한다.

본 연구결과의 시사점은 다음과 같다.

먼저 항만시설의 보안시스템을 수립하기 위하여 필수적으로 선행되어야 하는 보안평가를 시행하기 위해서는 체계적인 접근이 필요하다. 이를 위해서는 우선 ISPS Code에 대한 이해가 필수적으로 필요하다. 그러므로 항만시설의 보안평가를 수행하는 자는 ISPS Code의 내용을 충분히 파악하고 있어야 한다. 이를 위해서는 전문 교육기관의 교육을 필수적으로 이수하여야 할 것이다.

다음은 보안평가 방법론에 관한 부분이다.

보안평가를 효과적이고 효율적으로 진행하고 위험성 등급이 높은 부분에 대한 실행 가능한 대응조치를 마련하기 위해서는 논리적으로 명확한 체계를 가지고 있는 보안평가 방법론이 필요하다. 여러 가지 다양한 보안평가 방법론이 있을 수 있으나 안전 분야에서 적용하고 있는 위험성 평가 방법을 모델로 보안평가를 시행하는 것이 가장 적절하다고 판단된다.

다음은 보안평가 시행에 관한 부분이다. 보안평가를 수행하기 위해서는 현장보안상태 확인 및 다양한 데이터의 수집이 필요하다. 비록 보안평가가 정량적인 평가방법은 아니라도 데이터를 가지고 체계적으로 평가를 하므로 적절한 데이터가 반영되지 않으면 나타나는 결과가 올바르지 않을 수 있다. 그리고 보안평가를 수행하는 자는 위험성 평가 방법에 대한 개념을 충분히 인지하고 있어야 할 것이다.

2. 남북중단철도(TKR)와 시베리아횡단철도(TSR)의 연결이 우리나라 국제운송물류시장에 미치는 영향에 관한 연구

- TSR을 중심으로 -

해운경영학과 고 승 우
지도교수 신 한 원

세계시장이 외국무역의 급성장과 함께 글로벌화 되어짐에 따라 극동 경제망의 역할이 어느 때보다 중요시되고 있다. 현재 러시아를 포함한 유럽지역, 중앙아시아 지역과 교역·경제협력의 확장 또한 가속화되고 있다. 우리나라가 동북아 물류중심지로 자리 잡기 위해서는 해운과 항공부문뿐 만 아니라, 철도를 이용한 육상운송부문의 육성도 필요하다. 따라서 국내

철도 화물운송을 활성화시켜 대륙횡단철도와 연계 운행하는 대륙횡단철도 연계 운영의 중요성이 더욱 증대되고 있다.

현재 유엔의 아시아태평양 경제사회위원회(UN ESCAP)에서는 아시아의 극동 지역과 유럽을 연결하는 대륙횡단철도 북부노선을 설정하고, 이를 이용하여 국제 컨테이너 화물을 운송하는 시범사업을 추진하고 있다.

이 사업에서는 대륙횡단철도 북부노선으로 설정된 5개 노선 중 하나를 선택하여 운행노선을 설정하고, 이 노선의 운송비용, 운송시간, 운송서비스를 제고하기 위한 운송시설, 운송방안, 통관, 국제협력 등 대륙횡단철도가 통과하는 다 국가간의 관련 문제들에 대한 방안을 모색하고 있다.

현재 추진 중에 있는 남북중단철도(TKR)가 연결되면 이 북부노선이 러시아의 극동지역이나 중국의 극동지역에서 부산까지 연장 운행될 수 있으므로 남·북 철도연결을 전제로 한다면 대륙횡단철도 북부노선 운영에 우리나라도 참여할 수 있게 된다.

따라서 우리나라는 점차 다가오는 대륙연계철도 연결의 현실 아래, 해상운송의 대안노선으로 대륙횡단철도노선의 타당성 여부 및 해운시장이 나아가야 할 방향의 시사점을 마련하고자 한다.

그러므로, 이 연구의 목적은 다음과 같이 요약된다.

첫째, 현재 활성화되고 있는 해상운송의 운송현황을 분석한다.

둘째, 유럽 및 TSR의 운송현황을 분석하고 이를 해상운송과 비교·분석한다.

셋째, TKR-TSR 연결시 파급되는 효과를 사회전반에 걸쳐 분석한다.

넷째, TKR-TSR 연결시 예상되는 현재의 문제점 및 해운시장의 대응방안을 실무적 입장에서 분석한다.

이 논문은 변화하는 시장을 준비하고 물동량을 안정적으로 확보하기 위해 해운업체들에게 나아가야 할 방향이 되어 줄 수 있다.

이 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 해상운송과 TKR-TSR의 운송 비교를 통해 TKR-TSR의 경쟁력은 과대평가되어 있으며 그 기준치에 도달하기 위해서는 엄청난 투자 및 국가간의 상호공조가 필요한 것으로 분석된다.

둘째, 새로운 운송수단으로서 철도의 개발은 해운·교통·경제·관광 등 전반적으로 많은 영향을 미치리라 분석되며, 특히 동북아권 경제의 급성장과 경제시장의 글로벌화로 동북아경제권이 세계경제에서 차지하는 비중이 강화될 것으로 분석된다.

셋째, TKR-TSR이 현실적으로 연결되기 위해서는 풀어야 할 숙제들이 많이 남아있으며 이를 해결하기 위해서는 국가간의 국제사업의 일환으로 풀어나가야 한다.

넷째, 해운기업들 또한 변화하는 하주들의 만족도를 높이기 위한 자구책 마련이 필요하다.

결론적으로, 모든 데이터와 자료를 비교한 결과 TKR-TSR의 연결은 상당히 어렵고, 지금 당장 북한의 인프라 구축을 위한 비용을 산출하기는 거의 불가능하다. 그러나 예측 할 수 없는 환경에 대비하기 위한 글로벌 네트워크와 공동운영 시스템의 국제협동 일관운송을 구축하는 것은 필수 불가결한 것이다.

3. 동북아 물류거점화를 위한 연안해운 경쟁력 제고방안에 관한 연구

해운경영학과 이윤재
지도교수 안기명

본 연구에서는 우리나라가 동북아 물류중심 국가로 발돋움하는 데 영향을 미치는 주요 물류환경요인을 진단하였고 이러한 환경에 대응하여 물류흐름의 병목현상을 제거하여 물류경쟁력을 제고할 수 있는 연안해운 경쟁력 강화방안의 필요성과 이러한 방안의 필요성이 물류중심화 효과에 미치는 관련성을 분석하였다. 분석결과와 이에 따른 의미를 해석하면 다음과 같다.

첫째, 본 연구에서 우리나라가 동북아 물류중심 국가로 발돋움하는 데 영향을 미치는 주요 물류환경요인으로 환적화물의 감소추세, 동북아 경쟁항만들의 발전가능성 그리고 우리 항만의 시설·서비스의 미흡성으로 추출하였다. 이 세 가지 요인 중에서 우리나라가 동북아 물류중심 국가로 지향하는 데 가장 위협적인 요인은 동북아 경쟁항만(상해, 청도 등)들의 발전가능성(응답평균; 5.6122)이며, 그 다음으로는 환적화물의 감소추세(평균; 5.3418)이고, 우리항만 시설·서비스의 미흡성은 후순위(평균; 4.8973)를 보이고 있다. 이러한 응답결과는 본 연구에서 설문응답자의 절반이상이 해양수산부등 정부기관이라는 점에서 무시할 수 없다.

둘째, 본 연구에서 우리나라가 동북아 물류중심 국가로 발돋움하는데 현재 걸림돌이 되고 있는 낙후된 연안해운의 경쟁력 강화방안으로는 크게 세 가지 유형으로 구분하여 분석하였다. 응답의 평균값을 비교해 보면, 연계수송체계의 강화(평균; 5.845)가 가장 중요한 요인으로 인식되고 있으며, 그 다음으로는 연안해운 체질 강화(평균 ; 5.453)이며 정부의 체계적인 지원강화(평균 ; 5.407) 순으로 나타나고 있다. 그러나 상기 3개 연안해운 경쟁력 강화요인 전체 평균값이 5.623으로서 매우 높게 나타나고 있어 11개 변수로 구성된 세 유형의 연안해운 경쟁력 강화요인이 동북아 물류중심화를 실현하는 데 매우 중요한 요인으로 평가되고 있다.