

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.

셋째, 세 유형의 동북아 물류환경변화에 대응하여 우리나라가 동북아 물류중심의 토대를 구축하기 위해서는 연안해운 경쟁력 강화의 필요성이 입증되고 있다. 그러나 물류환경요인 중에서 환적화물의 감소추세는 연안해운 경쟁력 강화요인의 필요성과의 인과관계가 희박한 것으로 나타나고 있으며, 경쟁항만의 발전가능성과 우리 항만의 시설·서비스의 미흡성은 연안해운 경쟁력 강화요인의 필요성을 강하게 나타내고 있다. 이러한 분석결과는 우리나라가 동북아 물류중심의 토대를 구축하는 데 있어서, 현재의 환적화물 감소추세에 너무 민감하게 반응할 필요는 없으며 경쟁항만의 발전 잠재력을 충분히 고려하고 우리 항만의 시설·서비스수준의 미흡성을 하루속히 보완하는 거점항만의 구축 뿐만 아니라, 연계수송체계의 구축, 낙후된 연안해운의 체질개선 및 정부의 체계적인 지원 등이 필요함을 입증시키는 결과로 평가된다.

넷째, 동북아 물류환경변화에 대처하기 위해 세 유형의 연안해운 경쟁력 강화방안을 수행할 경우 물동량을 증대시키고, 물류서비스를 개선하고 그리고 물류비용을 절감시켜 우리나라가 물류중심화로 발돋움하는데 기여할 수 있는 것으로 나타나고 있다.

이러한 분석결과가 의미하는 정책적 시사점으로는, 첫째로, 우리나라가 동북아 물류중심화하는데 있어서 거점항만 개발 뿐만 아니라, 연계수송체계를 강화하기 위해 거점항만내에 연안피더 전용선석의 구축으로 연안피더운송의 연계성을 강화하고, 국가물류비를 감소시키기 위해 친환경적인 외항-연안간 균형된 물류사슬체계(Logistics Chain System)를 갖추는 것이 필요함을 말해주는 결과라고 보아야 할 것이다.

둘째로, 연안부두에 화주를 유인할 수 있는 공동 장치장 및 하역설비를 대폭 보강하여 One-Stop 서비스체계를 확립하여야만 낙후된 연안해운을 활성화할 수 있으며 이것이 동북아 물류중심화하는데 시급한 것으로 평가된다.

셋째로, 남북해운협정이 발효되어 북한과의 교류확대가 필연적이며 남북해역이 연안해역이므로 연안연계수송체계를 강화하고 우리 국적선의 경쟁력 강화를 위해 연안선박에도 편의치적제도를 도입하는 것과 외국선원의 승선을 허용하는 방안이 동북아 물류중심화하는데 필요한 것으로 사료된다.

넷째로, 연안선박의 노후된 비경제선을 Ro-Ro 선이나 고속컨이너선으로 대체하는 것이 시급하며, 외항-연안간 균형된 물류사슬체계(Logistics Chain System)의 확립을 위해 연안선박도 면세유를 공급하여 경쟁력을 갖추도록 유도할 뿐만 아니라, 연안선박에도 외항선박에 적용되는 각종 세제혜택을 지원하여 경쟁력을 갖추어야 한다.