시장의 손실, 이익의 손실, 그들이 이용하는 화물의 손실 등을 경제적 손실이라 하며, 중국 해상법에서는 시장의 손실, 이익의 손실은 거의 인정하나, 다른 손실에 관하여는 일반적으로 인정하고 있지 않다. 이처럼 운송의 지연이 발생한 경우에 운송인은 화물의 도착 당시의 시장가격과 원 도착예정시간의 시장가격의 차이에 관하여 책임을 부담한다고 명백히 법률에서 규정하고 있다. 그리고 이러한 경제적 손실의 범위의 확정에 있어서는 중국 민법상의 기본 원칙인 (1) 예측가능성의 원리, (2) 책임경감의 원리, (3) 신의성실의 원칙 등에 따른다. 또한, 해상법이나 국제협약 상에 손해배상범위를 확정짓는 명백한 기준이 마련되어 있지 않기 때문에 운송의 지연으로 인한 특별한 손해에 대한 배상의 범위는 제반상황의 고려와 함께 신의성실의 원칙을 바탕으로 법원이 결정할 수밖에 없다.

4. 동북아 중심항만 역할수행을 위한 부산 신항만 물류기반 조성방안 연구

무역학과 정 승 기
지도교수 이 수 호

최근 동북아 경제권의 성장과 동북아 지역 물동량의 급증, 항만물류환경의 변화로 인하여 동북아 국가들은 자국의 항만을 동북아의 중심항만으로 육성하기 위하여, 각국 항만을 항만 및 연계 운송의 중심지 역할 뿐 아니라, 많은 부가가치를 창출할 수 있는 물류거점화를 달성하기 위하여 노력하고 있다.

본 연구의 목적은 동북아 경제권의 형성과 함께 물류거점화를 달성하기 위하여 동북아 주요 경쟁항만간의 경쟁이 치열하게 전개되고 있는 가운데 부산신항만이 동북아의 중심항 역할 수행을 위해 필수적인 물류경쟁력을 제고하기 위한 것이다.

항만물류 경쟁력평가요소의 도출은 항만의 경쟁력평가요소 중 항만물류와 밀접한 관계가 있는 요소인 시설, 비용, 서비스 등 3가지 요소와 서비스부분에 포함되어 있는 정보서비스는 항만물류에 있어서 전체적인 활동을 관여하는 활동이므로 하나의 요소로서 포함시켰다. 또한 국가의 항만물류정책이 항만물류기반 조성의 중요한 요소임을 감안하여 물류정책을 포함시킴으로서 물류비용, 물류시설, 물류산업, 물류정책, 물류정보화 등 총 5개의 항만물류 경쟁력평가요소를 도출하였다. 도출된 5개요소에 의해 부산항과 동북아 주요 경쟁항만인 일본의 고베항, 대만의 카오슝항의 물류경쟁력을 비교 평가하였다. 그 결과 부산항은 물류비용, 물류정보화 부문에서만 다소 경쟁력이 있으며, 나머지요소에서는 경쟁력이 없는 것으로 평가되었다. 부산항이 동북아 물류중심항만의 역할을 수행하기 위해서는 물류시설, 물류산업, 물류정책의 개선이 시급하고 물류비용, 물류정보화 부문에서도 더욱 더 경쟁력을 가져야 겠으며, 이는 부산 신항만 개발시 물류기반 조성을 위한 과제가 되고 있다. 부산항은 물류비용, 물류정보화 부문에서만 다소 경쟁력이 있으며, 나머지요소에서는 경쟁력이 없는 것으로 평가되었다.

부산항의 세부 문제점을 살펴보면 물류비용면에서 부산항의 물류비용은 항만시설사용료, 관련 서비스료, 하역료를 기준으로 할 때 경쟁항만에 비해 경쟁력이 있는 것으로 평가되었다. 그

러나 기타비용인 컨테이너세와 보세장치장의 이용비용이 전체 비용의 43.7%를 차지함으로써 물류비용면에서 경쟁력을 떨어뜨리는 요인이 되고 있다. 물류시설면에서 부산항은 항만건설과 도시건설의 부조화로 인하여 배후지 개발이 미흡하여 유통단지 및 물류단지 등의 개발이 이루어져 있지 않다. 물류산업면에서 부산지역의 물류산업은 영세하고 법제도적 측면에서의 시장진입의 규제, 지방자치단체의 항만정책수단 부재 등의 문제점을 안고 있다. 물류정책면에서는 부산항의 관세자유지역의 필요성은 외부경제 효과를 최대화할 수 있는 전략이며, 도시의 국제화를 통한 세계 교류거점의 역할을 수행할 수 있는 전제조건이기 때문에 반드시 필요하지만 아직 관세자유지역을 운영하지 않고 있다. 물류정보화면에서는 물류정보화를 위한 업계의 협조체제 미흡과 물류의 연계성 미비 그리고 정보시스템의 2원성을 문제점으로 들 수 있다.

이상의 내용을 토대로 부산신항만의 물류경쟁력을 제고하기 위한 방안은 다음과 같다.

첫째, ON-DOCK 시스템 운영을 통한 물류비용 절감이다. 부산신항만이 ON-DOCK시스템의 운용을 통한 물류비용면에서 더욱 더 경쟁력을 가지기 위해서는 ON-DOCK 요율체계의 개선, 선사 및 화주에 대한 인센티브 제공이 필수적이다.

둘째, 복합물류단지의 구축이다. 부산신항만 배후지의 복합물류단지는 중심항만 전략과 연계하여 동북아 지역 전체를 포괄하는 중앙집중형 국제물류센터를 기본으로 하고, 배후연계수송체제를 도로, 철도, 연안운송 등의 다양한 수송체제를 갖추며, 국제적 유통, 물류기능이 결합된 복합물류단지를 구축해야만 한다. 또한 양산ICD는 부산신항만 복합물류단지와 연계한 물류기능의 수행과 철송체제 구축이 이루어져야 효율적인 운영이 될 수 있다.

셋째, 물류산업의 구조조정 및 활성화이다. 국내의 항만물류산업은 동일업종 내에서의 구조조정 과정을 통해 규모의 대형화를 달성한 후에는 부산신항만의 복합물류단지의 기능과 임무수행에 걸맞는 각 업종간의 사업구조 통합을 실시하여 (가칭)항만종합물류업으로 성장해야 한다. 또한 (가칭)항만종합물류업을 신규추가하여 동사업으로 등록하고 항만내에서 항만하역, 항만운송부대업무, 운송업, 창고업등의 기능을 단일주체가 통합적으로 제공하는 방안이 시행되어야 하겠다.

넷째, 물류중심형 자유지대의 설치와 환적기능강화이다. 신항만 배후지의 물류기반 조성을 위해서는 물류중심형 자유지대의 설치가 정책적 과제로 필수적이다. 부산신항만의 환적 기능을 강화하기 위한 방안으로는 시설확보측면에서 피더선의 전용부두를 확보하고, 선박의 대형화 추세에 맞추어 터미널 하역장비를 자동화함으로써 효율적인 컨테이너 처리능력을 보유해야 한다. 또한 환적화물에 대한 혜택부여 및 처리절차 개선 등의 우대정책 실시로 적극적인 유치를 검토하여야 한다.

다섯째, 종합물류정보망의 구축이다. 종합물류정보망의 구축을 위해서는 국가차원의 물류정보화를 위한 기구를 구성하고 관련서류의 표준화 및 정보화를 추진하며 각종 물류관련망의 연계체제를 구축하여야 한다.

dCollection