

효율성을 분석하는 것이 필요하다. 둘째, 미주노선에는 상대적으로 대형선박의 투입이 필요하며, 신규선박의 투입이 어렵다면 구주노선과 펜델럼서비스에서 운항하고 있는 대형선박을 미주노선으로 전환하고, 미주노선에서 운항하고 있는 중·소형 선박들을 이들 노선에 투입시킬 필요가 있다. 셋째, 민감도 분석에서 나타난 결과에서 알 수 있는 바와 같이, 전체적인 효율성을 향상시키기 위해서는 비효율적인 항만을 찾아내고 이를 노선에서 제외 또는 변경시키거나 기항횟수를 감소시키는 방안과, 항만에 대한 협상력을 강화하거나 자가터미널을 설치하여 항만의 생산성을 높이고 항만비용을 낮추도록 유도하는 방안 등의 다양한 운영전략이 필요하다.

### 31. 물류전문인력 역량개발에 관한 연구

물류시스템공학과 문 성 철  
지도교수 남 기 찬

본 연구에서는 물류관련 업체들이 판단하는 물류전문인력, 물류교육프로그램, 물류교육체계에 대한 현황 및 문제점을 파악하고 개선방안을 간략히 제시하였다. 또한 물류전문인력들이 입사 후 향상된 능력으로 효율적이고 효과적으로 업무를 수행할 수 있는 전문인력의 역량을 개발하기 위하여 선행연구 고찰과 국내외 물류교육프로그램의 비교분석을 통하여 6가지 역량요인을 도출하였고 이러한 요인이 물류전문인력에 대한 만족도와 업무 효율성 향상에 어떠한 영향을 미치는지 파악해 보고자 하였다.

이러한 목적 하에 본 연구를 다음과 같은 결과로 요약할 수 있다. 물류관련업체들의 물류전문인력에 대한 수급현황은 아직도 매우 부족하여 많은 수요를 가지고 있다. 하지만 이러한 많은 수요에도 불구하고 실무경험 부족과 물류관련 전문지식부족 등으로 인해 효율적으로 업무를 수행하는 데에는 한계가 있다고 조사되었으며 물류전문인력에 대한 구체적인 수요분야는 물류운영, 수출입물류, 물류전략 및 물류정보 분야로 파악되었다. 현재 물류관련 전문교육기관이 상당수 있음에도 불구하고 물류관련 교육프로그램부족과 수요자 중심교육에 대한 이해부족으로 대부분의 물류관련 업체에서는 외부의 물류관련 전문교육기관을 이용하기보다 자체교육을 실시하는 것으로 나타났으며 물류전문인력과 물류교육체계에 대한 문제점을 해결하기 위해서는 이론과 실무가 조화된 다양한 물류관련 교육과정 개발과 정부의 제도적 지원, 현실적인 자격제도 등을 꼽았다. 또한 도출된 물류전문인력의 6가지 역량요인들 중에서 업무효율성 향상에 가장 강한 인과관계가 있는 요인은 물류회계분야가, 물류전문인력에 대한 만족도에 가장 강한 인과관계가 있는 요인은 물류전략분야로 나타났으며 업체의 중요도 평

가에서는 물류전략분야가 가장 높은 중요도를 보였다.

따라서 관련업체들이 물류전문인력에 대해 만족하여 향후 지속적인 수요를 창출하기 위해서는 수요자 중심의 교육 및 다양한 교육과정 개발이 필수적이며 물류교육과정의 다양화를 위해서는 물류전략, 물류회계, 물류운영, 물류정보 분야가 필요하고 특히 물류전략과 관련한 분야 중에서 물류시스템설계, 물류비용최적화, 물류수요예측 등과 관련한 교육과정을 개설할 필요가 있다. 또한 물류전문인력의 실무경험 부족과 전문지식 부족 등의 문제를 해결해서 효율적인 업무를 수행하기 위해서는 정부 및 회사자체의 지원이 우선 되어야 하며 정규대학 및 대학원 체계를 근간으로 교육프로그램의 다양화와 수요자중심의 교육, 이와 연계한 전문교육기관에서의 이론과 실무가 조화된 실질적인 교육프로그램 개발, 현실적인 자격증 제도 등으로 교육체계를 다양화할 필요가 있다. 교육은 참가자 또는 고용주의 필요 즉, 수요에 따라 실시되는 것이 가장 바람직하며 교육참가자의 개발에 실질적인 도움이 될 수 있도록 개설·운영되어야 한다. 이를 위하여 정부의 제도적 지원은 물론 물류관련업체의 의식변화와 물류관련교육기관의 끊임없는 노력이 필요하다.

## 32. 하역능력에 따른 피더선석 개발에 관한 연구

물류시스템공학과 오 효 진  
지도교수 남 기 찬

세계 경제의 발전에 따라 세계 컨테이너 물동량은 연평균 7% 내외의 높은 성장률이 지속되고 있으며 이에 따라 컨테이너 선박의 투입이 증가되고 있으나, 1984년 미국 신해운법 발효 이후 세계 정기선 해운의 경쟁심화로 인한 저운임 환경에서도 경쟁력을 가지기 위해 컨테이너 단위당 운송비가 저렴한 컨테이너선의 대형화가 크게 진전되고 있다.

특히 선사는 선박의 대형화를 통한 규모의 경제를 통하여 운송물량 단위당 비용을 절감하여 수익성을 제고하고 운항시간의 단축 및 서비스 수준의 제고 등으로 안정적인 수요를 확보하고자 하였다. 이에 선사들은 대형선을 기간항로상에 위치한 몇몇의 중심항만에만 선택적으로 기항하고, 나머지 중·소형항만과는 피더선으로 연결하는 Hub-Spoke 운영체제를 구축함으로써 중심항만에서의 환적물동량이 급격히 증가하게 되었다.

환적화물의 경우 환적 컨테이너 1개에 220달러의 고부가가치를 창출하는 만큼 환적화물 유치에 중심항만이 될 수 있는 핵심요소로 부각되었다. 이에 각국의 항만은 환적화물에 대한 효율인하, 관세상의 제도개선 등을 시행함으로써 환적화물을 유치하려고 노력하고 있다. 특히 환적화물은 모선과 피더선간의 신속하고 원활한 연계가 중요하므로 우리나라가 동북아