

국제해상운송업의 물류경쟁력 영향요인

The Effects of Logistics Competence in Korea Overseas Shipping Industry

박영근* · 공덕암**

목 차

- | | |
|--------------------|----------|
| I. 서론 | IV. 분석결과 |
| II. 해상운송업의 물류경쟁력요인 | V. 결론 |
| III. 조사방법 | |

Key Words: Logistics Competence, Logistics Performance, Korea Overseas Shipping Company

Abstract

The purpose of this study is to consider the problem on pursuit of logistics strategy by our international shipping company in international shipping business under the said circumstance due to the open international shipping market and to suggest the logistics strategy for the consideration of the logistics competition under new international shipping circumstances.

The results of empirical analysis are mentioned as follows ;

First, it shall be considered to maintain the size of company bigger than a certain capability so that it may obtain the superior competition of logistics.

Second, as there are the plus correlations between the competition of logistics and the logistic support, it is necessary to pursue the upgrade service with using EDI system and making up the complex shipping and integrated logistics system in general.

Third, with the rationalization of finance policy and the profitable management of shipping company the ratio of net worth can be raised and it can be achieved to make the sound financial structure as reducing the excessive debt ratio.

Fourth, it can be effort continuously to perform the investment for the infrastructure of logistics support & the institutional supplement so that it may achieve to increase the efficiency of logistic support at pier and to reduce the cost of logistic support.

* 창원대학교 경영학과 교수, 055)279-7378

** 창원대학교 금융보험학과 교수, 055)279-7394

I. 서 론

국제해운시장은 시장개방과 규제완화로 경쟁이 더욱 치열해지고 있어 국내 해운업계는 서비스 확대를 통한 경쟁력 강화는 물론 생존경쟁에서 살아남기 위해 진력하고 있다.

해운은 우리나라 수출입 물동량의 99.7%(전세계 85%)를 담당하면서 국가간 경제교류의 기간산업으로서의 역할은 물론 유사시는 전력자원으로서, 국가안보와 전쟁수행능력을 결정짓는 제4군(軍)으로서 그 중요성은 날로 증대되고 있다. 한편, '2001년도 우리나라 총 물류비는 67조5천억원으로 국내 GDP의 12.4%(선진국 9.5%)에 해당되는 수치로써, 국제화물수송비를 포함할 경우에는 87조 5천억원으로 GDP대비 16.1%를 차지하여 수출 의존적인 우리나라 국가 경쟁력의 주요 장애요인이 되고 있다(건설교통부, 2003).

이러한 상황下에서 국내 해운기업들은 정부의 해운보호정책에서 과감히 탈피하여 적극적인 해외시장개척과 진출을 시도해야 할 전환기에 서 있는 것이다. 개방과 자율화를 요구하는 현대 무역환경에 능동적으로 대처하기 위해서는 기업의 근본적인 체질개선과 경쟁력강화를 통한 세계시장 진출이 필연적으로 요구되고 있다.

특히, 대륙 지역간 경제블록 개념의 무역구조가 형성되면서 국가간 해상운송 서비스는 이전과는 전혀 다른 양상으로 발전하고 있다. 이러한 급변하는 국제적 환경변화 속에서 외항해운기업들은 효과적인 물류전략 수립을 통한 국제경쟁력 제고에 보다 적극적인 관심을 집중하고 있으며, 세계해운시장에서 지배적 시장권을 형성하기 위한 세계 유수 선사간 제휴가 본격화되고 있다. 한편, 글로벌 제휴 선사들은 서비스의 향상을 위해 선박의 대형화, 자동화 그리고 전문화의 가속화와 함께 육·해·공을 망라하는 종합 물류서비스를 일반화하고 있다.

외항해운기업들은 이러한 환경변화 속에서 내실경영을 통한 이윤창출의 수단으로 물류에 관심을 기울이면서, 해운기업경영에도 새로운 물류전략을 도입하여 국제경쟁력을 강화하려는 시도가 계속되고 있다. 특히, WTO체제의 출범을 기점으로 본격화된 해운시장 개방은 국제정치·경제적 변화나 운송수요와 같은 외적환경과 정보처리기술, 운송 기술의 발전 등 내부적 변화요인을 흡수, 수용하면서 급속하게 변화하고 있다. 한편 외국해운선사의 국내 시장 진출을 통해 해운시장의 경쟁이 날로 심화되면서 상대적으로 자금력과 경쟁력이 약한 우리 해운기업의 경영환경이 악화되고 있으며, 급기야는 국제 경쟁력을 상실하는 등의 어려운 상황이 예견되고 있다.

따라서 본 연구는 국제해운시장의 개방으로 국적선사의 보호영역이 축소되고 해운기업 경영 전반에서 어려움이 계속되는 상황 하에서 국내 해운기업을 중심으로 국제해상

운송업의 실태를 분석해 보고, 더 나아가서 국제해상운송업의 물류경쟁력에 영향을 미치는 요소들을 파악하여 물류경쟁력 제고를 위한 물류전략적 시사점을 제시하고자 한다.

II. 해상운송업의 물류경쟁력 요인

최근 세계 해운시장은 시장개방과 규제완화에 대한 요구가 갈수록 거세져 경쟁이 더욱 심화되는 양상을 보이고 있어, 정기선 해운의 시장 및 산업조직에 구조적으로 커다란 변화를 초래하고 있다. 이러한 환경변화는 여러 방면에서 다양하게 나타나고 있으며, 그 중거의 하나로서 전통적으로 해운시장을 주도해 왔던 해운동맹이 점차 그 기능을 상실해 가고 있는 것이다.

결국 동맹의 약화는 정기선 시장의 경쟁을 가속화시켜 기존의 원가통제 실용수단으로부터 전략적인 프로세스가 강조될 것이며, 비가격경쟁요소인 운송서비스의 질과 정보기술능력 등 서비스의 질이 해상운송업의 물류경쟁력이 될 것이다. 즉 해운기업간의 집회경쟁이 치열해질 경우 선박의 기술적인 부분은 차이가 없으므로 가격부분과 비가격부분이 주된 경쟁적 요인이며, 해운시장을 정기선, 부정기선, 탱커시장으로 나누어 보았을 때, 부정기선이나 탱커의 경우는 가격전략이 유리한 경쟁수단이 되는 반면, 정기선의 경우는 비가격경쟁요소인 운송서비스품질 등 상품전략이 효과적인 경쟁수단이 될 것이다(Trunick, 1993).

특히 정기선의 경우 항로가 고정되어 있어 정기운송인들은 復航(outbound)과 往航(inbound)간의 수요가 불균형을 이를 경우 船腹過剩에 대처해야 하며, 화물의 컨테이너 이용증가로 인하여 이질적인 화물들이 컨테이너화로 인해 동질화되고 있어 차별화가 어렵다. 이로 인해 정기운송인들간의 경쟁이 치열하며, 상대적으로 화주들의 파워가 세지고 있으며, 단위화물을 제공하는 화주들의 욕구는 점점 세분화되고 있어 서비스를 제공하는 최종시장도 매우 다양해지고 있다(Brooks 1984). 정기선 시장의 서비스 다양화로 하주들의 선택폭이 넓어짐으로서 운송주선인은 서비스품질을 측정하여 우선순위를 정한 후 의사결정을 하고 있다(三木循彦 1994).

따라서 해운기업의 서비스차별화는 정기선 해운시장에서 매우 중요한 경쟁적 요인이다. 정기선운송은 정해진 운항계획에 따라 일정항로를 화물의 양에 관계없이 규칙적으로 반복 운항하면서 공포된 운임율에 따라 운임이 부과되는 운송을 말한다. 정기선시장의 화물은 주로 완제품, 반제품, 식료품 등의 고가 상품이므로 적시에 판매되어야 하기 때문에 안전은 물론 신속 정확한 운송기일을 준수하는 것이 중요한 서비스 요건이다.

그러므로 이들 화물 수송수요의 특성은 저운임 수송을 기대하지만 오히려 안전하고 신속 정확한 수송과 특정항로에 있어서 정기적인 수송서비스를 요구한다고 볼 수 있다. 즉, 화주가 수송서비스를 선택하는 기준이 주로 비가격 경쟁요인이 된다. 이러한 화주의 요구에 대응하여 선사도 과점시장을 형성하여 해운동맹을 근거로 가격경쟁을 억제하고 있기 때문에 비가격 경쟁이 불가피하다.

해운동맹이 결성된 정기선시장에서는 필연적으로 동맹선사 상호간의 경쟁은 비가격 경쟁요소를 경쟁수단으로 하는 치열한 집화경쟁이 나타난다. 즉, 가격경쟁의 배제는 수송 단위당 수익과 이익을 보장하므로 판매경쟁이 활발히 전개되는 것이다. 이러한 판매 경쟁에서 집화력이 경영안정의 요인이 되며, 최대의 경쟁수단이 될 수밖에 없다. 따라서 정기선 시장에서는 집화기구의 강화뿐만 아니라 집화를 위한 광고, 운송서비스의 질적 개선이 이루어지고, 고속선의 도입 등은 운항회전율을 높여 수익률 향상을 목표로 하게 되지만, 오히려 현실적인 집화경쟁에서 유리한 수송서비스 질의 향상이 1차적인 경쟁우위 목표가 되고 있다.

가끔 부대비용의 증가가 선사의 운항원가를 증가시켜 경영수지 측면에서 역효과를 낼 수도 있으나, 정기선해운에서는 운항원가에 대한 부담보다는 서비스차별화 전략을 더 중시하고 있다.

한편, 해운동맹에 가입하지 않은 비동맹선사들은 시장침투를 억제하는 높은 진입장벽 때문에 집화를 위하여 동맹운임보다 낮은 운임을 제시하여 비동맹선의 운항을 성공시킬 수 있다. 이러한 비동맹선사들에게 있어서도 선박의 운항원가는 주요한 경쟁요인이 된다. 그러나 정기선 분야의 대부분은 동맹에 의해 운임이 결정되기 때문에 비동맹선사들은 운항서비스, 집화체계, 신뢰성, 기업특성 등의 비가격 경쟁력에 의한 차별화 전략이 더욱 중요하다.

일반적으로 저운임 경쟁에서는 경쟁자의 참여가 용이하여 과당경쟁으로 인한 손실을 가져올 수 있는 반면에, 서비스차별화는 경쟁자의 참여가 어렵고 과당경쟁의 폐해가 적기 때문에 효과적인 경쟁수단이 될 수 있다.

최초로 해상운송서비스에 관한 중요성은 Pearson(1980)이 강조하였다. 1970년 영국의 로치데일 위원회 보고서(Rochdale Committee, 1970)는 해상운송업의 효율성과 경쟁력에 영향을 미치는 운영 및 기타 요소를 분석한 결과, 물류비용이 결정요인이 된다고 하여 하주에 대한 서비스 요구에 주목하지 않았으나, Pearson(1980)은 영국의 하주는 가격지향적이라기 보다는 서비스지향적이라고 보았다. 즉 하주가 운송인을 선정할 때 저렴한 물류비용이 결정요인으로 간주되어 왔으나 컨테이너선 선정에 있어서는 물류비용 이외에 물류서비스가 더 중요한 결정요소라고 주장하였다.

또한 Whyte(1993)는 운송인을 선정할 경우 주요 선정기준 중에서 우수한 서비스의 제공능력이 가장 중요하며 다음으로 운송업체의 평판, 운임 및 하주의 요구에 대한 탄

력성 등이 중요한 평가기준이라고 하였다.

또한 무사고(zero defect)나 무연착(zero delay)을 달성하기 위해서는 막대한 투자가 필요하며, 무사고에는 어떤 화물이던지 다같이 높은 비용이 지불되지 않으면 안되므로 자금조달능력이 물류경쟁력의 요인이 될 것이다.

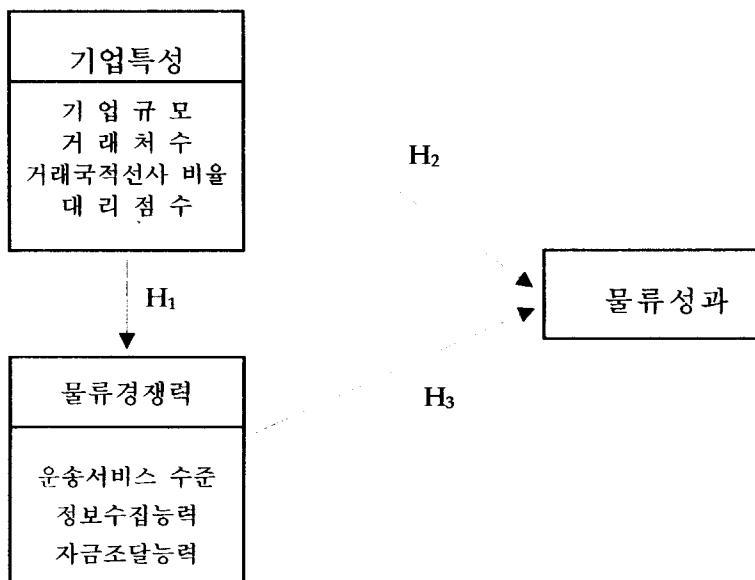
이상에서 살펴본 바와 같이 해운기업의 물류경쟁력은 운송서비스의 질과 정보수집능력 등 서비스차별화전략의 수행여부에 따라 효과가 다를 수 있으며, 이를 뒷받침하기 위해서는 자금조달능력이 요구된다고 할 것이다.

따라서 본 연구에서는 국제해운대리점을 중심으로 이들 기업의 특성이 운송서비스수준, 정보수집능력, 자금조달능력 등 국제해상운송업의 물류경쟁력과 물류성과에 어떠한 차이를 보이는 지와 물류경쟁력이 물류성과에 어떠한 영향을 미치는지를 보기 위해 다음과 같은 가설을 설정하였으며, 이들 변수와의 관계를 요약하면 <그림 1>과 같다.

H1 : 기업특성에 따라 물류경쟁력에 차이가 있을 것이다.

H2 : 기업특성에 따라 물류성과가 다를 것이다.

H3 : 물류경쟁력은 물류성과에 정(+)의 영향을 미칠 것이다.



<그림 1> 연구모형

III. 조사방법

1. 표본설계 및 분석방법

1) 표본설계

본 연구의 대상이 되는 모집단은 서울, 부산, 인천, 마산, 광양 및 여수지역에 소재하고 있는 국제해운대리점 업체의 영업·물류담당자를 대상으로 하였다.

기초자료 중 외항해운업의 특성상, 국제해운대리점이 밀집한 부산지역은 연구자와 사전에 설문조사 방법에 대하여 소정의 교육을 받은 연구보조자가 표본지역내의 조사대상자를 직접 방문하여 조사목적과 취지를 설명하고 설문응답을 의뢰한 다음 설문지를 회수하고, 그 외 지역은 우편설문을 통해 설문지를 회수하는 방법을 이용하였다.

실증분석을 위한 자료를 수집하기 위하여 연구자와 보조 연구자는 설문지 총 250부를 배포하여 2003년 8월부터 12월까지 총 118부를 회수하였으며, 이 중 응답이 불성실하거나 일관성이 없다고 판단되는 설문지 7부를 제외한 111부를 실증분석을 위한 통계처리에 사용하였다.

2) 분석방법

설문지를 통해 수집한 기초자료를 바탕으로 SPSSWIN(Ver 10.0)통계분석패키지를 이용하여 설문 응답자의 일반적 특성과 각 설문 문항별 개략적인 통계량을 파악하기 위하여 기술통계분석을 이용하였으며, 가설검정을 위해 설문항목에 따라 t검정, 회귀분석 등을 사용하였다.

한편 축정도구로서 이용된 설문지의 신뢰성을 측정하기 위한 목적으로 연구모형에 선정된 변수들 중 물류경쟁력과 물류성과 변수에 대한 신뢰도를 측정하기 위해 Cronbach의 α 계수를 사용하였다.

2. 변수의 조작적 정의 및 측정

본 연구를 수행하기 위하여 앞에서 제시한 각 변수들에 대한 개념정의 뿐만 아니라 측정 가능한 조작적 정의를 설정하여 요약하면 <표 1>과 같다.

설정된 변수들의 측정은 리커트(Likert)의 5점척도를 사용하였다.

<표 1> 변수의 조작적 정의 및 측정

구 분	변 수		측정	
기업 특성	기업규모, 거래처 수, 거래 국적선사 비율, 대리점 수		서열척도	
물류경쟁력	운송서비스 수준	복합운송체계 구축	등간척도 (5점 척도)	
		종합물류체계 구축		
		EDI 체계 구축		
	정보수집 능력	정보수집 내용		
		정보수집 능력		
		정보 활용도		
		대리점 활용도		
	자금조달 능력	중장기 자금조달 계획		
		대출능력		
		시중은행 이용		
		종합금융/단자회사 이용		
물류 성과	해운물류 비용의 효율성		등간척도 (5점 척도)	
	고객 서비스 수준			
	최근 23년간 목표 대비 수익률			
	타 경쟁사 대비 매출 성장율			

IV. 분석결과

1. 자료의 일반적 분석

1) 기업특성

설문응답업체의 기업특성을 보면 <표 2>, <표 3>과 같다.

<표 2>에서 보듯이 국제해운대리점의 종업원 수는 20명 이하가 50.4%, 20명 이상이 49.6%를 차지하고 있어 종업원 수 20명을 기준으로 기업규모를 구분하였다. 국제해운 대리점의 정기적인 거래처 수는 20개 이하가 50.4%를 차지했으며, 101개 이상의 거래처 수를 둔 업체도 9.2%를 차지하였다.

<표 2> 종업원 수와 정기적인 거래처 수

구 분	종업원 수		구 分	정기적인 거래처 수	
	빈도	비율(%)		빈도	비율(%)
10명 이하	7	27.0	10개 이하	25	22.9
11-20명	4	23.4	11-20개	30	27.5
21-50명	10	25.2	21-50개	31	28.4
51명 이상	7	24.3	51-100	13	11.9
계	111	100	101개 이상	10	9.2
			계	111	100

<표 3>에서 보듯이 국제해운대리점의 거래선사중 국적선사의 비율은 10%이하가 46.6%로 가장 많았으며, 영업대리점 수는

<표 3> 거래선사중 국적선사의 비율 및 영업대리점 수

구 分	국적선사의 비율		구 分	영업대리점 수	
	빈도	비율(%)		빈도	비율(%)
10% 이하	48	46.6	1개	18	17.5
11-20%	20	19.4	2-5개	42	40.7
21-30%	17	16.5	6-9개	12	11.7
31% 이상	18	17.5	10개 이상	31	30.1
계	103	100	계	103	100

2) 물류경쟁력

물류경쟁력을 측정하기 위해 선정된 변수들에 대한 일반적 특성은 다음과 같다.

운송서비스수준에 관한 설문의 복합운송체계와 종합물류체계구축이 물류경쟁력에 영향을 미치는가에 대한 물음에서 국적선사는 13개업체(36.1%), 국제해운대리점은 54개사(50.5%)가 보통이라고 응답해 복합운송과 종합물류체계구축에 대한 인식이 높지 않은 것으로 나타났다. 그러나 EDI체계 구축에 대한 물음에서는 국적선사 22개(61.1%), 국제해운대리점은 56개사(51.4%)가 영향을 미친다고 답해 EDI체계 구축의 중요성에 대한 인식이 크게 나타났다.

또한 정보수집능력에 관한 설문에서는 정보수집내용이나 정보수집능력보다는 정보의 활용도(30개(85.7%)) 및 대리점 활용도(20개(57.1%))가 물류경쟁력에 영향을 미치는 것으로 응답하여 물류관리 측면에서 정보와 대리점의 활용도에 따라 물류경쟁력은 차이가 있을 것으로 예측할 수 있다.

한편, 자금조달능력에 관한 설문의 중장기자금조달계획에 관한 항목에서 국적선사 중

23개사(65.7%)가 중장기자금조달계획에 따라서 물류경쟁력에 대한 영향이 있을 것으로 응답하여 선박확보 등에 따른 계획자금의 소요가 많음을 나타내었으며, 국제해운대리점은 50개사(45.5%)가 보통으로 답해 상대적으로 영향력이 적은 것으로 나타났다.

3. 가설검증

1) 신뢰도 분석

본 연구를 위해 사용된 물류경쟁력, 물류성과에 대한 신뢰도 분석결과는 <표 4>와 같다.

첫째, 물류경쟁력을 측정하기 위해 사용된 하위변수 중 운송서비스의 신뢰도 계수(Cronbach의 alpha)가 .8234, 정보수집 능력의 신뢰도 계수는 .8352, 자금조달 능력의 신뢰도 계수는 .6253으로 나타났다.

둘째, 물류성과를 측정하기 위해 사용된 하위변수 4개에 대한 신뢰도 계수(Cronbach의 alpha)는 .6037로 나타났다.

측정항목들 간의 내적 일관성을 지니기 위해서는 Cronbach's α 계수가 0.6이상이면 적당한 수준으로 인정하고 있기 때문에 본 연구에서 설정된 변수는 신뢰성이 있다고 할 수 있다.

<표 4> 측정도구의 신뢰도 분석결과

구 분	측정변수	Alpha if Item Deleted	Alpha
물류경쟁력	복합운송체계 구축	.7789	.8284
	종합물류체계 구축	.7760	
	EDI체계 구축	.7739	
	정보수집 내용	.7824	.8352
	정보수집 능력	.7710	
	정보 활용도	.7827	
	대리점 활용도	.7867	
	중장기 자금조달 계획	.7789	.6253
	대출 능력	.7880	
	시중은행 이용	.7917	
	종합금융/단자회사 이용	.7956	
	해운물류서비스의 효율성	.5607	.6037
	고객서비스 수준	.5965	
	최근 23년간 목표 대비 수익률	.4617	
	타 경쟁사 대비 매출 성장률	.5050	

2) 가설 검증

(1) 가설1 검증 : 기업특성과 물류경쟁력간의 관련성

① H1-1 : 기업규모에 따라 물류경쟁력에 차이가 있을 것이다.

<표 5> 기업규모와 물류경쟁력간의 t검정 결과

변 수		평균	표준편차	t값	p값
종속변수	독립변수				
서비스 수준	대	3.0000	.7411	4.898	.000
	소	2.2893	.7597		
정보수집 능력	대	2.6981	.6529	1.570	.119
	소	2.5045	.6282		
자금조달 능력	대	3.0134	.5609	2.543	.001
	소	2.6538	.5220		

분석결과(<표 5> 참조), 물류경쟁력요인 중에서 서비스 수준, 자금조달능력은 기업규모가 큰 기업이 작은 기업보다 우수한 것으로 나타났으며, 유의수준 .05에서 통계적으로 유의하였다. 즉 기업규모가 큰 기업이 작은 기업보다는 경영 효율성, 안정성, 수익성이 높았다.

② H1-2 : 거래처 수에 따라 물류경쟁력에 차이가 있을 것이다.

<표 6> 거래처 수와 물류경쟁력간의 t검정 결과

변 수		평균	표준편차	t값	p값
종속변수	독립변수				
서비스 수준	20개 이하	2.3585	.8265	3.831	.000
	21개 이상	2.9423	.7313		
정보수집 능력	20개 이하	2.4769	.6224	1.985	.005
	21개 이상	2.7212	.6448		
자금조달 능력	20개 이하	2.6324	.5987	3.759	.000
	21개 이상	3.0273	.4803		

국제해상운송업의 물류경쟁력 영향요인 / 박영근 · 공덕암

<표 6>에서 보듯이, 물류경쟁력요인인 서비스 수준, 정보수집능력, 자금조달능력 모두 거래처 수가 많을수록 우수한 것으로 나타났으며, 유의수준 .05에서 통계적으로 유의하였다.

③ H1-3 : 국적선사비율에 따라 물류경쟁력에 차이가 있을 것이다.

<표 7> 거래 국적선사 비율과 물류경쟁력간의 t검정 결과

변 수		평균	표준편차	t값	p값
종속변수	독립변수				
서비스 수준	10% 이하	2.8889	.8616	2.081	.040
	11% 이상	2.5494	.7611		
정보수집 능력	10% 이하	2.6685	.6170	.767	.445
	11% 이상	2.5694	.6648		
자금조달 능력	10% 이하	2.8989	.6072	.927	.356
	11% 이상	2.7917	.5553		

분석결과, <표 7>에서 보듯이 물류경쟁력요인 중 서비스수준이 유의수준 .05에서 통계적으로 유의하였다. 거래 국적선사 비율이 10%이하인 기업이 물류경쟁력이 있었으며, 정보수집능력, 자금조달능력은 물류경쟁력에 차이를 보이지 않았다.

④ H1-4 : 대리점 수에 따라 물류경쟁력에 차이가 있을 것이다.

<표 8> 대리점 수와 물류경쟁력간의 t검정 결과

변 수		평균	표준편차	t값	p값
종속변수	독립변수				
서비스 수준	5개 미만	2.4365	.7232	1.962	.053
	5개 이상	2.7368	.7734		
정보수집 능력	5개 미만	2.2798	.5926	4.125	.000
	5개 이상	2.7716	.5854		
자금조달 능력	5개 미만	2.6890	.6041	2.057	.042
	5개 이상	2.9153	.4926		

분석결과, <표 8>에서 보듯이 물류경쟁력요인 중에서 정보수집 능력, 자금조달능력이 유의수준 .05에서 통계적으로 유의하였다. 대리점 수가 많은 기업일수록 기업규모가 크기 때문에 보다 나은 물류경쟁력을 확보할 수 있는 것으로 나타났다.

(2) 가설 2 검증 : 기업특성과 물류성과간의 관련성

H2 : 기업특성에 따라 물류성과가 다를 것이다.

<표 9> 기업특성과 물류성과간의 t검정 결과

변 수		평균	표준편차	t값	p값
종속변수	독립변수				
물류성과	기업규모(대)	2.6065	.4967	2.543	.012
	기업규모(소)	2.3654	.4786		
	거래처 수(20개 이하)	2.6442	.5105	3.337	.001
	거래처 수(21개 이상)	2.3317	.4420		
	거래국적선사 비율(10% 이하)	2.3894	.4655	2.144	.035
	거래국적선사 비율(11% 이상)	2.6064	.5411		
	영업대리점(5개 이하)	2.5603	.5467	1.473	.144
	영업대리점(6개 이상)	2.4063	.4482		

<표 9>에서 보듯이 기업특성과 물류성과간의 t검정결과, 물류성과에서 기업규모, 거래처 수, 국적선사 비율은 유의수준 .05에서 통계적으로 유의한 것으로 나타났다. 즉 기업규모가 클수록, 거래처수가 적을수록, 거래국적선사비율이 높을수록 물류성과가 높게 나타났다.

(3) 가설3 검증 : 물류경쟁력과 물류성과와의 관련성

H3 : 물류경쟁력은 물류성과에 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

<표 10> 물류성과 예측을 위한 물류경쟁력 변수의 Stepwise 회귀분석 결과

종속변수 : 물류성과				
Multiple R	.454			
R Square	.206	F =12.333		Significant F = .000
Adjusted R Square	.189			
Model		Standardized Coefficients (Beta)	t	Sig.
(Constant)			6.707	.000
운송서비스 수준		.286	3.005	.003**
정보수집 능력		.283	2.974	.004**

*p≤0.05, **p≤0.01

분석결과, <표 10>에서 보듯이 물류성과에 영향을 미치는 물류경쟁력 변수는 운송서비스 수준, 정보수집 능력이며 물류성과에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다.

V. 결론

본 연구결과를 토대로 국제해운환경에 능동적으로 대처하고, 경쟁력을 제고시킬 수 있는 국제해상운송업의 물류전략적 시사점을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 물류경쟁력 우위를 확보하기 위해서는 기업특성상의 한계를 극복하고 규모의 경제를 실현해야 할 것이다.

해운기업의 특성중 기업규모, 거래처 수, 대리점 수에 따라 물류경쟁력이 달라지는 것으로 분석됨으로써 국내외 각 선사(대리점업체)간 글로벌 제휴나 협력관계의 구축으로 조직화 및 공동화하여 규모의 경제를 실현하고, 글로벌 네트워크의 구축과 물류합리화를 실현하는 방향으로 비용을 절감해 나가야 할 것이다.

중소 해운 대리점은 일정틈새시장을 집중적으로 공략, 전문성을 향상시킴으로써 해외 시장 진출기회를 늘리고, 해외선사와의 협조체제를 강화하여 해운서비스의 질을 개선해 나가야 할 것이다. 또한 과다한 해운기업이 경쟁하는 현 시장상황에서 경쟁력 우위를 확보할 수 있도록 업체간 구조조정 등을 통해 전문성과 효율성을 극대화하는 방향으로 재편함으로써 영세 업체의 난립으로 인한 국내외해운시장 혼란을 방지해 나가야 할 것이다.

둘째, 물류경쟁력은 물류성과에 정(+)의 영향을 미치므로 복합운송 및 종합물류체계의 구축과 EDI 체계의 활용 등을 일반화하여 서비스 수준을 지속적으로 향상시켜 나가야 할 것이다.

해운기업 경영의 다각화를 위해 복합운송시스템을 확대하고 해운경기변화에 대응할 수 있도록 해운 편중의 단일운송체제를 탈피, 복합운송체계와 연계한 관련사업의 다각화를 추진하는 것이 필요하다. 현대물류에서 물류정보 활용능력에 따라 경쟁력은 큰 차이를 가져올 수 있으므로 물류정보수집보다는 활용도를 높이기 위한 시스템 구축과 물류관리에 대한 과감한 투자와 인식제고를 위한 빌상의 전환이 필요할 것이다.

셋째, 금융정책의 합리화와 기업의 이익경영을 통해 자기자본 비율을 높이고 과도한 부채비율을 낮춤으로써 건전한 재무구조를 구축해야 할 것이다.

기존의 금융기관이 행해온 부동산 담보위주의 대출관행이 해운기업의 부채를 증대시키는 주 요인이 되었음을 인지하고 불합리한 대출관행에서 과감히 탈피해야 할 것이며, WTO 체제하의 해운시장개방의 시대를 맞아 기업의 경쟁력을 강화할 수 있는 방향으

로 금융정책을 펴야 할 것이다. 한편 자기자본 대비 과도한 해운선사의 부채해결을 위해 차입금을 출자로 전환하는 방안을 적극 추진하고, 정부는 기업이 합리적인 금리를 부담하고 자율적인 경쟁력 확보에 전념할 수 있도록 가능한 자율권을 부여하되 금융기관은 기업의 신용과 투자가치에 따라 금융지원을 할 수 있도록 금융관행의 재정립이 필요하다.

넷째, 항만물류의 효율화와 물류비의 절감을 위한 제도적 보완과 물류시설 확보를 위한 투자가 지속되어야 할 것이다. 즉, 온도크 장치장 및 선사 자가터미널 운용 확대 등 주요항만의 설비투자를 강화하여 수출입화물의 만성체화와 체선문제를 근본적으로 해결하고, 통관체계를 지속적으로 개선함으로써, 항만물류의 효율화를 제고해 나가야 할 것이다.

참고문헌

- Brooks, Mary R.(1984), "An Alternative Theoretical Approach to the Evaluation of Liner Shipping: Part 1. Choice Criteria," *Maritime Policy and Management*, Vol. 11, No. 1, p.38.
- Trunick, Perry A.(1993), "Air cargo delivers on Commitments," *Transportation and Distribution*, October, pp. 40-41.
- Rochdale Committee(1970), *Report of the Committee of Inquiry into Shipping*, London: HMSO, 1970, p.15
- Pearson, Roy(1980), Containerline Performance and Service Quality, University of Liverpool, Marine Transport Center, pp. 17-26.
- Whyte, James L.(1993), "The Freight Transport Market," *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol. 2, No. 2, pp. 29-37.
- 三木循彦(1994), "複合運送時代の顧客サービスについて," 「海運産業研究所報」, No. 331, p.7.