한국항해항만학회지 제34권 제3호, pp. 243~249, 2010 (ISSN-1598-5725)
Journal of Navigation and Port Research

AHP를 이용한 우리나라 선박관리기업의 경쟁력 요인 우선순위 도출에 관한 연구

이창호*·류동근† · 손보라** · 서영준***

*한국해양대학교 대학원, † 한국해양대학교 해운경영학부 부교수, **,***한국해양대학교 대학원

A Study on Drawing Priority of Competitiveness Factors of Ship Management Company in Korea Using AHP

Chang-Ho Lee·Dong-Keun Ryoo † ·Bo-Ra Sohn**·Young-Joon Seo****

** Graduate school of Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea*
† Associate Professor, Division Shipping Management, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea
, Graduate school of Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea*

요 약 : 오늘날 해운산업분야에서 선박관리업의 역할과 중요성은 날로 확대되고 있다. 과거 해운경기의 불황을 거치면서 다수의 해운선사들은 비용의 상승 및 선원의 공급 불안정 등의 이유로 선원관리 분야의 아웃소싱을 시도하게 되었다. 이에 따라 해운산업에서도 분업화와 전문화가 활발해지면서 국내외 선박관리기업의 경쟁이 심화되고 있다. 경쟁시대에 생존을 위해서는 국내외 해운산업의 환경변화 및 선박관리업의 현황에 대한 정확한 이해와 경쟁력 제고를 위한 요인의 파악이 시급하다. 본 연구에서는 의사결정문제를 다루는 방법으로 다양한 대안 중에서 최적의 선택대안을 도출할 때 사용하는 계층분석적 의사결정방법(AHP)를 사용하여 우리나라 선박관리기업의 경쟁력 요인 우선순위를 도출하고자 한다. 분석 결과 선박관리업의 기업경쟁력 평가 요인에서 가장 중요하게 고려해야 할 사항은 인적자원 요인으로, 이것은 우수한 선원의 학보와 우수한 해기품질을 가진 육상의 관리요원을 확보하는 것이 중요하다는 것을 알 수 있다. 본 연구는 기업경쟁력에 관한 이론을 정립하는데 기여하며, 특히 선박관리기업의 경쟁력 요인을 도출함으로써 선박관리기업의 경쟁력 제고를 위한 경영전략 수립에 기여할 것으로 판단된다.

핵심용어 : 선박관리업, 계층분석적 의사결정방법

Abstract : *The competition between ship management companies is fierce as a result of global trend towards increased specialization. In order for ship management companies to remain competitive, it is necessary to understand the local and global factors and the changing circumstances that impact shipping markets and trade patterns. To better understand these factors, a study and analysis of drawing priority of the competitiveness-evaluation factors of ship management companies was conducted using Analytical Hierarchy Process(AHP) as a method dealing with dicision-making problem. As a consequence of this analysis, it was determined that human resources, both shipboard and land management, were a primary factor in ship management company's competitiveness. Thus, the acquisition and retention of capable staff was a key aspect of assuring a ship management company's competitiveness.*

Key words : *Ship Management, AHP(Analytic Hierarchy Process), Ship management company's competitiveness.*

1. 서 론

해운기업은 전통적으로 해상운송 서비스를 제공하고 운임을 취하는 회사로써 이러한 운송서비스 창출을 위하여 선박의 소유, 관리, 및 운항은 물론 화물집하까지 자사의 조직편제 내에 두고 통합수행의 역할을 하고 있다.

해운경기의 불황을 거치면서 비용의 상승 및 선원의 공급 불안정 등의 이유로 선박 및 선원관리 분야의 아웃소싱이 나타났다. 선박관리업은 1960년대 유럽의 전통 해운국을 중심으로 시작되었으며, 초기의 선원공급 위주로 사업을 영위하던 전문선박관리회사들은 선원공급 이외의 선박의 보수, 선용품 공급, 보험업무 등으로 사업 영역을 확장하였다.

선박관리업의 분업화와 전문화 과정을 거쳐, 현재 선주사는 선박의 상업적 관리와 기술적 관리를 전문 선박관리회사에 업무를 위탁하고 있다. 선박관리시장의 확대로 선박관리기업간 경쟁이 심화되고 있으며, 그 결과 기업간 흡수·통합 또는 퇴출 현상도 두드러지고 있는 실정이다.

이러한 경쟁시대에 선박관리기업의 생존과 지속적인 발전을

* 대표저자 : 정회원, captlee@kornet.net 051)462-6911
† 교신저자 : 종신회원, dkryoo@hhu.ac.kr 051)410-4381
** 정회원, bora62@hanmail.net 011)9335-1238
*** 정회원, seoyj@hhu.ac.kr 010)2877-7401

위해서는 국내외 해운 환경변화 및 선박관리업의 현황에 대한 정확한 이해와 경쟁력 제고를 위한 요인 및 그 우선순위 파악이 시급하다. 또한 정부에서는 고부가가치 창출을 위한 녹색성장 산업의 한 분야로서 선박관리기업의 육성방안을 추진하고 있는 실정이다.

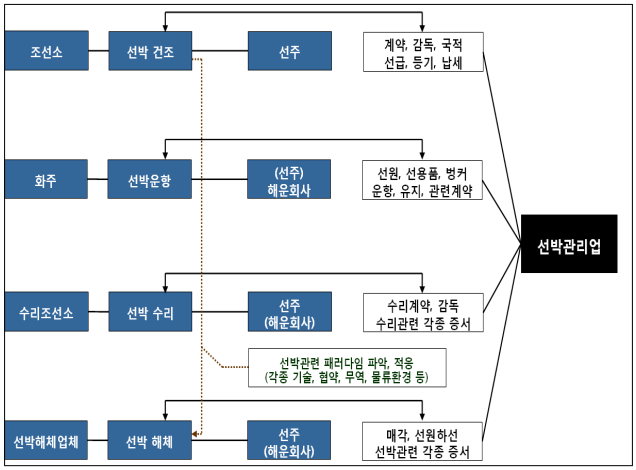
이러한 흐름에 맞추어 본 연구는 선행연구들과 선사 및 선박관리업 전문가들의 의견을 수렴하여 선박관리업의 기업경쟁력 요인들을 알아보고, 의사결정문제를 다루는 방법으로 최적의 선택대안을 도출할 때 사용하는 계층분석적 의사결정방법(AHP)를 사용하고자 한다. AHP는 여러 가지 대안에 대한 확실성이 없고, 다기준(multipactor)의 의사결정을 내려야 할 상황에서 수학적 방법으로 우선순위를 도출하여 합리적인 의사결정을 할 수 있는 방법이다. 이를 통해 선박관리업의 기업경쟁력 요인의 우선순위를 파악하고 세부 속성 별 중요성을 비교하여 선박관리기업의 경쟁력 제고를 위한 방향을 제시하고자 한다.

2. 선박관리업의 현황 및 선행연구 고찰

2.1 선박관리업의 개념

선박관리업은 실무적인 차원에서 생성된 개념으로 선주와 경영관리계약을 체결하여 선사의 관리기능의 일부 또는 전부를 선주를 대신하여 수행하고 선주에게 다양한 서비스를 제공하며 그에 대한 반대급부로 관리수수료를 받는 전문 서비스업을 의미한다. 일반적으로 기술적 선박관리업만을 의미하는 협의의 개념과 기술적 및 상업적 선박관리업을 포괄하는 광의의 개념으로 정의할 수 있다.

협의의 선박관리업이란 비용절감, 효율향상과 같은 구체적 목표 하에 선원배승, 선용품공급, 보험처리, 수선유지 같은 관리 활동을 위주로 하는 업체 및 제반업무를 말한다. 광의의 선박관리업이란 선박의 소유로부터 운항관리에 이르기까지 경영성과를 최적화하고 경쟁력을 제고시키기 위한 포괄적인 경영활동을 수행하는 업무를 말한다.



자료 : 임종관, 해운산업 발전에서 선박관리업의 역할과 비전, 선박관리업 발전전략 세미나, 2009

2.2 국내 선박관리업의 현황

2005년에서 2008년도 선박관리업체 현황을 살펴보면 선박관리 종합업체는 2005년 263개사에서 2008년 309개사로 연평균 5.5% 증가하였다. 또한 선원관리에 한정된 업체의 경우는 2005년 기준 76개사에서 2008년 97개사로 연평균 8.5% 증가하였다. 이 기간의 선박관리종합업체와 선원관리 한정업체의 전체 평균을 살펴보면 2005년 339개사에서 2008년 406개사로 연평균 6.2%씩 지속적으로 증가하고 있음을 알 수 있다.

최근에는 대형선주사들이 선박관리 자회사를 설립하여 선박관리서비스를 제공하고 있다. 예를 들어 한진해운의 한진SM, 현대상선의 해영선박, STX의 STX포스와 같이 해운선사들은 선박관리 자회사를 설립하여 글로벌 선박관리 회사로 성장시키기 위해 노력하고 있다.

Table 1 Condition of ship management companies

	2005년 말	2006년 말	2007년 말	2008년 말	연평균증감
선박관리 종합	263	289	285	309	5.5%
선원관리 한정	76	97	95	97	8.5%
계	339	386	380	406	6.2%

자료 : 선박관리업협회

2.3 국내 외국적선 선박관리업 현황

2005년부터 2008년까지의 우리나라에서 외국적선을 관리하는 선박관리사업의 실적현황을 살펴보면 상선과 어선을 포함하여 2005년 기준 전체 1,251척에서 2008년 1,287척으로 연평균 1.0%씩 상승하였다. 같은 기간 상선와 어선의 해기사, 부원을 포함한 전체 승선선원의 수는 2005년 총 4,115명에서 2008년 4,176명으로 연평균 0.5% 상승하였다.

Table 2 Management condition of foreign flag vessel

구분	관리선박 척수			승선선원수				
	상선	어선	계	상선		어선		계
				해기사	부원	해기사	부원	
2005년말	1,085	166	1,251	3,094	727	156	138	4,115
2006년말	1,131	152	1,283	3,082	699	147	122	4,050
2007년말	1,146	105	1,251	3,091	681	124	107	4,003
2008년말	1,185	102	1,287	3,287	679	114	96	4,176
연평균 증감(%)	3.0	-15	1.0	2.0	-2.3	-9.9	-11.4	0.5

자료 : 선박관리업협회

2.4 국내 국적선 선박관리업 현황

우리나라 국적선 선박관리업체의 연도별 실적현황을 살펴보면 2005년 상선과 어선을 포함하여 총 415척에서 2008년 총

517척으로 약 7.6% 증가하였다. 승선선원의 경우 2005년 총 4,056명에서 2008년 총 4,602명으로 약 4.3%증가하였다.

Table 3 Management condition of national flag vessel

구분	관리선박 척수			승선선원수				
	상선	어선	계	상선		어선		계
				해기사	부원	해기사	부원	
2005년말	399	16	415	2,714	1,314	2	26	4,056
2006년말	425	6	431	2,696	1,213	10	14	3,933
2007년말	473	2	475	3,018	1,205	11	5	4,239
2008년말	515	2	517	3,330	1,272			4,602
연평균 증감(%)	8.9	-50	7.6	7.1	-1.1	-	-	4.3

자료 : 선박관리업협회

2.5 선행연구 고찰

선박관리업 관련 선행연구는 우리나라 선박관리업 활성화 및 발전방안에 대한 연구가 많이 이루어지고 있다. 국토해양부(2006)의 연구에서는 국내 선박관리업 활성화를 위해서 경쟁력 확보를 위한 경영전략을 추진하고 정부차원에서의 선박관리업 관련 법·제도 개선과 선원정책 및 한국선박관리업협회 차원의 지원 활동 등을 제시하였다.

류(2008)의 연구에서는 선원인력양성, 선원의 고용권 보장, 선박관리회사간 재계약 허용, 비정규직 보호에서의 선원 제외 등과 같은 선원관리제도 관점에서 국내 선박관리업의 활성화 방안을 검토하였다.

서(2008)의 연구에서는 한국선원의 안정적 공급 및 기술에 의한 종합적인 선박관리업의 적극적인 마케팅전략 수립의 필요성과 고객만족경영에 중점을 둔 종합적인 마케팅의 도입을 제시하였다. 경험이 풍부하고 능력을 갖춘 한국인 및 외국인 감독의 채용과 외국인 선원의 교육을 비롯하여 이러한 업무들의 원활화를 위한 통신 및 소프트분야의 투자를 통한 우리나라 선박관리업의 경쟁력 강화 방안을 검토하였다.

Table 4 Precedence research in ship management industry

연구자	주요 연구내용
서양수(2006)	우리나라 선박관리업의 구조고도화방안에 관한 연구
해양수산부(2006)	선박관리업 활성화 방안 연구
송성규(2007)	IPA를 이용한 우리나라 선박관리업의 경쟁력강화방안에 관한 실증연구
황진회(2007)	우리나라 선원수급 현황과 정책과제
강문장(2008)	국제비교를 통한 우리나라 선박관리업의 발전방안에 관한 연구
김종태(2008)	효율적 선원 관리제도 구축을 통한 선박관리업의 활성화 방안에 관한 연구
류동근(2008)	우리나라 선박관리업의 발전 방안에 관한 연구
박준원(2008)	한국선박관리업의 발전모델에 관한 연구
신동숙(2008)	우리나라 해운업의 활성화를 위한 선박관리전문가 육성 방안에 관한 연구

3. 계층분석구조의 모형구축

본 연구는 한국선박관리기업의 기업경쟁력 요인을 도출하기 위한 것으로 기존의 선행연구를 바탕으로 선박관리업과 관련 전문가들을 대상으로 전화, 이메일, 직접면담을 통해 선박관리기업의 기업경쟁력 요인들을 도출하였다. 이렇게 도출된 요인들을 기초로 계층을 구축하고 선박관리업 관련 전문가들을 대상으로 쌍대비교를 이용한 설문조사를 실시하였다. 이러한 설문조사를 통해 선박관리기업의 기업경쟁력 요인별 우선순위를 확인하고, 성장할 수 있는 요인들이 무엇인지를 모색하고자 한다.

본 연구에 사용된 설문의 세부평가요소들은 선박관리기업과 관련된 전문가들의 인터뷰 및 선행연구들을 참조하여 도출하였다. 또한 실증분석을 통해 상대적인 각 요인별 중요도를 평가하기 위해 경쟁력 평가 요인의 우선순위 도출에 가장 적합한 AHP (Analytic Hierarchy Process) 분석을 이용하였으며 분석을 위해 Expert Choice 2000을 사용하였다.

3.1 AHP 이론적 배경

1) AHP 개념

1970년대 초 펜실바니아 대학의 Tomas L. Saaty 교수에 의하여 개발된 계층분석적의사결정법(Analytic Hierarchy Process : AHP)은 의사결정의 계층구조를 구성하고 있는 속성간의 쌍대비교(Pairwise Comparison)에 의한 판단을 통하여 평가자의 지식, 경험 및 직관을 포착하고자 하는 하나의 새로운 의사결정방법론이다. AHP는 의사결정 문제를 수학적인 이론에 근거하고, 사용자측면에서 상대적인 비교에 의한 이론적용의 단순성, 명확성, 간편성 및 범용성이라는 장점으로 정책결정, 마케팅 계획 수립, 최적 입지 선정 등 다양한 분야에서 널리 활용되고 있다.

AHP는 여러 가지 대안에 대한 확실성이 없고 다기준(Multipactor)의 의사결정을 내려야 할 상황에서 수학적 방법으로 우선순위를 도출하여 합리적인 의사결정을 할 수 있는 방법이다. 이 기법은 주어진 의사결정 문제를 계층 분석한 후, 상위계층의 관점에서 직계 하위 계층에 있는 기준들의 상대적인 중요도 또는 가중치를 쌍대비교에 의해 측정하고 궁극적으로는 최하위 계층에 있는 대안의 가중치 또는 우선순위를 구할 수 있도록 한다.

따라서 AHP 기법은 의사 결정자의 오랜 경험이나 직관 등을 평가의 바탕으로 하고 있기 때문에 수치로 표현할 수 없는 정량적 평가기준은 물론 의사결정문제에서 다루기 곤란하면서도 반드시 고려하지 않으면 안 될 정성적 평가기준도 비교적 쉽게 처리할 수 있다.

3.2 계층분석구조의 모형 구축

1) 세부평가 속성 요소조사

기업경쟁력은 기업이 시장에서 경쟁우위를 점하여 지속적인

성장을 할 수 있도록 하는 원천으로서 조직차원의 힘을 말한다. 이러한 기업경쟁력을 평가하는 요인들은 기업의 업종에 따라서 상대적으로 차이가 있으며, 해운산업은 선박을 이용하는 구조적인 특수성을 가지고 있다. 이러한 특수성을 고려한 연구자에 따른 선박관리기업 기업경쟁력 요인의 분류는 Table 3.1과 같다.

Table 5 Competitiveness factors in shipping industry and ship management industry

연구자	연도	경쟁력 요인
서양수	2006	선원(전문화, 기술력), 선박가관리노하우, 선박관리 지원체계, 업무의 전산화, 정보기술 시스템화, 선원자질, 육상관리인력 자질, 고객관리
John Spruyt	1999	선원(전문화, 기술력), 선박관리노하우, 대 선박관리지원체계, 업무전산화, 정보기술시스템화, 선원 및 육상 관리인력의 자질, 고객관리
강문장	2008	인적역량-선원 및 육상관리인력의 자질 조직역량-육상조직의 효율성 관리역량-관리시스템 역량 (Qualification & Certification, 선박관리 노하우, 대 선박관리 지원체계, 업무의 전산화 및 IT시스템화
김종태	2008	가격경쟁력 - 선원비, 보수유지비, 선용품비, 기부속비, 윤활유비, 관리수수료 등 비가격경쟁력 - 관리의 질적인 측면[선원의 자질, Owner's Mind, 육상관리인력의 자질, 관리조직의 효율성, 관리시스템역량, 선박의 안전운항도/정시운항도, 대외이미지[계수화 불가]
송성규	2007	문제해결능력, 의사소통 정도, 업무적 유연성 정도, 기술적 보유 능력, 응답성, 비용의 효율성 정도, 신뢰성, 부가가치 창출 정도, 선주사에 대한 충성심 정도, 접근성
이기웅	2007	내부적요인-가격, 비가격, 기술차원 외부적요인-무역환경, 산업자원, 정부정책
홍콩 폴리테크닉대학	2001	관리능력, 관리경험, 품질인증, 업계의 평판, 관리선의 특성화, 추천, 관리선대의 규모, 업체의 위치, 서비스 범위, 업체의 규모, 자자선 보유유무, 업체의 광고
조승범	2006	요소부존 측면-풍부한 노동력, 노동의 질, 자본, 원자재의 부존도, 기술의 존재 생산요소 측면-인적, 물적, 지적자원, 자본, 하부구조

본 연구는 선박관리기업의 경쟁력 요인의 우선순위를 도출하기 위한 것으로 선행연구와 선박관리기업체 및 관련 업체들을 대상으로 사전 설문 및 인터뷰를 통해 의사결정 모형을 작성하였다. 수집된 세부평가속성을 중복성과 편중성을 고려하여 23개로 평가속성을 최종적으로 확정하였다.

2) 세부평가속성의 분류 및 평가 항목 도출

확보된 세부평가속성들은 Table 3.1의 선행연구를 통한 2차 자료수집 및 전문가 견해를 참고하여, 본 연구에 사용될 수 있는 다양한 주요 평가항목들을 수집하였다. 최종적으로 수집된 평가속성들은 전문가의 견해를 반영하여 인적자원요인, 물적자원요인, 서비스품질요인, 고객요인, 기업이미지, 정부지원 및 산업규제 등 6가지 평가항목으로 도출하였다.

3) 계층분석구조의 모형 구축

AHP에 의한 다기준 의사결정문제를 해결하기 위해서 가장 중요한 것은 대안들을 평가하기 위한 평가요인의 분석과 계층구조의 설정이다. 본 연구에서는 기업 경쟁력, 해운산업 및 선박관리업의 경쟁력 관련 선행연구를 바탕으로 AHP 전문가와 선박관리업 관련 전문가들의 의견을 수렴하여 Fig. 3.1과 같이 계층분석구조를 만들었다.

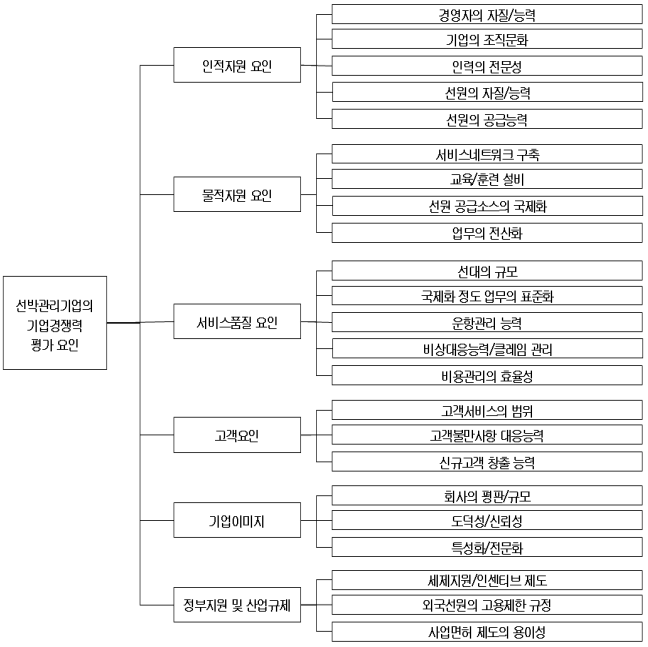


Fig. 1 Hierarchical structure regarding competitiveness factors of ship management company

4) 설문조사 대상자 및 응답자 특성

본 연구에서 전문가 집단의 설문대상을 다음 3개의 전문가 집단으로 분류하여 설문을 실시하였다.

첫째, 해운분야의 학문적 탐구를 통해 충분한 지식을 가지고 있으며 선박관리회사를 이용하는 선주사에 근무하고 있는 실무 전문가 집단이다.

둘째, 선박관리회사를 직접 경영하고 있거나 선박관리회사에서 수년 이상 근무하고 있는 실무 전문가 집단이다.

셋째, 선주사 및 선박관리회사 외에 선박관리업과 관계된 기타 전문가 집단이다.

설문은 AHP 분석의 중요도를 산출하기 위한 쌍대비교평가를 이용하여 설문내용을 구성하였으며, 선박관리업 관련 전문가 30명을 대상으로 설문을 실시하였다. 설문의 응답자 특성은 Table 3.2와 같다. 설문지는 총 30부를 배포하여 30부 모두를 회수하였으며 일관성 비율이 0.1을 초과하는 2부는 제거하고 나머지 28부를 분석하였다.

Table 6 Respondents characteristic classification

	구분	응답자 수	비율
업종	선주사	5명	16.7%
	선박관리회사	21명	70.0%
	기타	4명	13.3%
합계	30명(100%)		
직급	대리이하	1명	3.3%
	차장	4명	13.3%
	과장	2명	6.7%
	부장	12명	36.7%
	임원	11명	40.0%
합계	30명(100%)		
근무년수	10년 미만	1명	3.3%
	10~15년	6명	20.0%
	15~20년	12명	40.0%
	20년 이상	11명	36.7%
합계	30명(100%)		

4. AHP 분석의 결과

4.1 주요평가속성의 중요도

선박관리기업의 기업경쟁력 평가 요인을 위한 의사결정 속성들의 상대적 중요도를 산출 한 결과, Fig. 4.1과 같이 주요평가항목의 중요도는 인적자원 요인(0.380), 서비스품질 요인(0.197), 기업이미지(0.120), 물적자원 요인(0.114), 고객요인(0.105), 정부지원 및 산업규제(0.084) 순으로 도출되었다.

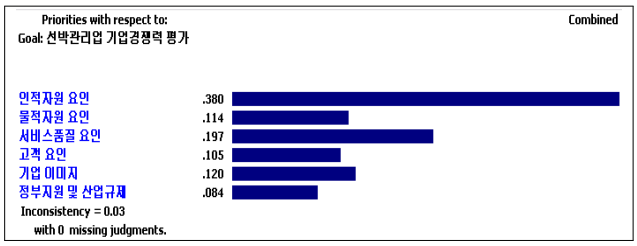


Fig. 2 Importance of representative attribute

4.2 세부평가속성의 중요도

(1) 인적자원 요인

인적자원 요인의 세부평가속성 중요도는 Fig. 4.2와 같이 선원의 자질/능력(0.254), 인력의 전문성(0.231), 선원의 공급 능력(0.192), 경영자의 자질/능력(0.189), 기업의 조직문화(0.135) 순으로 나타났다.

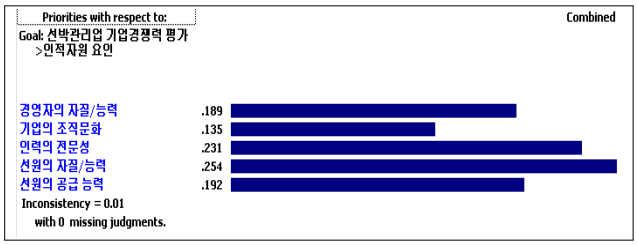


Fig. 3 Relative importance of human resources factor

(2) 물적자원 요인

물적자원 요인의 세부평가속성 중요도는 Fig. 4.3과 같이 교육, 훈련 설비(0.367), 선원공급소스의 국제화(0.245), 업무의 전산화(PMS)(0.229), 서비스네트워크 구축(0.158)순으로 나타났다.

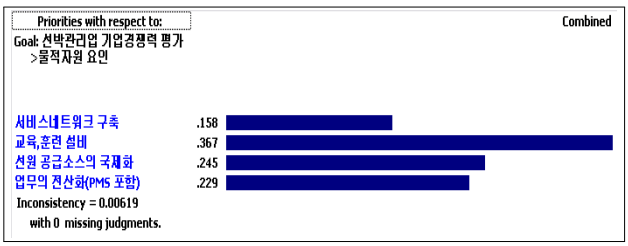


Fig. 4 Relative importance of material resources factor

(3) 서비스품질 요인

서비스품질 요인의 세부평가속성 중요도는 Fig. 4.4와 같이 운항관리능력(0.288), 비상대응능력, 클레임관리(0.256), 비용관리의 효율성(0.187), 국제화 정도 업무의 표준화(0.163), 선대의 규모(0.105)순으로 나타났다.

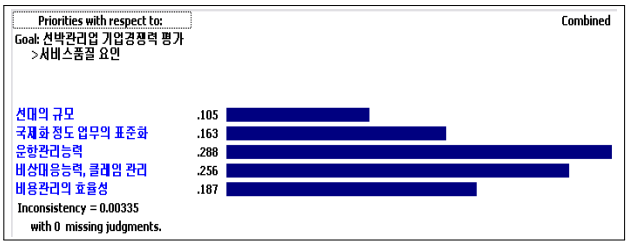


Fig. 5 Relative importance of service quality resources factor

(4) 고객 요인

고객 요인의 세부평가속성 중요도는 Fig. 4.5와 같이 고객불만사항 대응능력(0.409), 신규고객 창출능력(0.296), 고객서비스의 범위(0.295)순으로 나타났다.

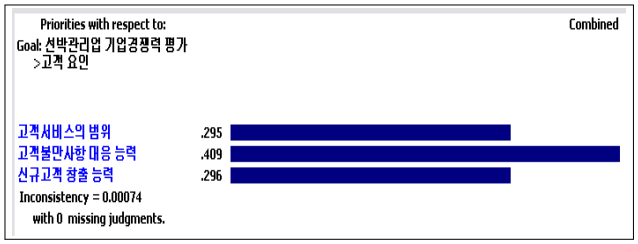


Fig. 6 Relative importance of customer resources factor

(5) 기업이미지 요인

기업이미지 요인의 세부평가속성 중요도는 Fig. 4.6과 같이 특성화, 전문화(0.366), 도덕성, 신뢰성(0.360), 회사의 평판, 규모(0.274)순으로 나타났다.

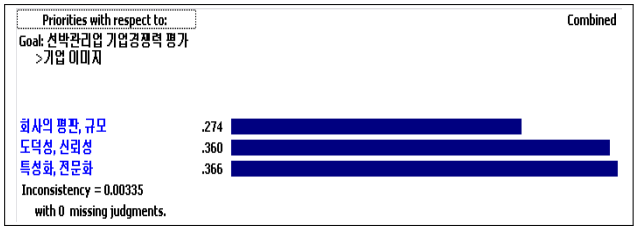


Fig. 7 Relative importance of company image resources factor

(6) 정부지원 및 산업규제 요인

정부지원 및 산업규제 요인의 세부평가속성 중요도는 Fig. 4.7과 같이 세제지원, 인센티브 제도(0.498), 외국선원의 고용제한 규정(0.284), 사업면허 제도의 용이성(0.217)순으로 나타났다.

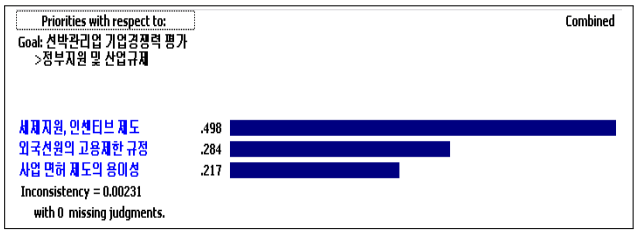
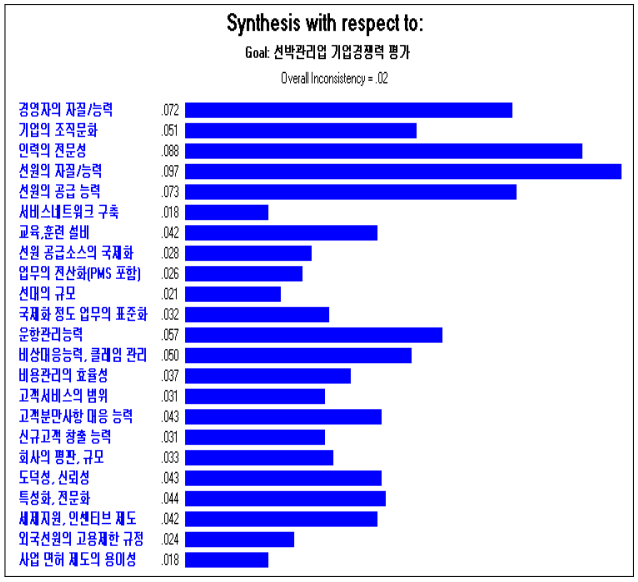


Fig. 8 Relative importance of government support and industry regulation resources factor

3) 종합 중요도 평가

평가대상 그룹별 요인들의 종합순위를 얻기 위하여 항목들의 상대적 중요도를 종합한 결과 주요 평가항목에서는 인적자원 요인, 서비스품질 요인, 기업이미지, 서비스품질 요인, 물적자원 요인, 고객요인, 정부지원 및 산업규제 순서의 결과가 나왔다. 세부평가속성의 종합 중요도는 선원의 자질·능력, 인력의 전문성, 선원의 공급 능력, 경영자의 자질·능력, 운항관리능력 순으로 전반적으로 인적자원 요소의 세부평가속성들의 중요도가 높게 나타났다.



반면에 서비스네트워크 구축, 사업 면허 제도의 용이성, 선대의 규모, 외국선원의 고용제한 규정, 업무의 전산화(PMS 포함)와 같은 요인들이 상대적으로 덜 중요한 요소로 나타났다.

Table 7 Final priority on detailed factor

주 항목	세부요인	중요도	최종 우선순위
인적자원 요인	경영자의 자질·능력	0.072	4
	기업의 조직문화	0.051	6
	인력의 전문성	0.088	2
	선원의 자질·능력	0.097	1
	선원의 공급 능력	0.073	3
물적자원 요인	서비스네트워크 구축	0.018	22
	교육·훈련 설비	0.042	11
	선원 공급소스의 국제화	0.028	18
	업무의 전산화(PMS 포함)	0.026	19
서비스 품질 요인	선대의 규모	0.021	21
	국제화 정도 업무의 표준화	0.032	15
	운항관리능력	0.057	5
	비상대응능력·클레임 관리	0.050	7
	비용관리의 효율성	0.037	13
고객요인	고객서비스의 범위	0.031	16
	고객불만사항 대응 능력	0.043	9
	신규고객 창출 능력	0.031	16
기업 이미지	회사의 평판, 규모	0.033	14
	도덕성, 신뢰성	0.043	9
	특성화, 전문화	0.044	8
정부지원 및 산업규제	세제지원, 인센티브 제도	0.042	11
	외국선원의 고용제한 규정	0.024	20
	사업 면허 제도의 용이성	0.018	22

5. 결 론

해운산업은 세계무역흐름에 있어서 중요한 역할을 담당하고 있다. 또한 세계무역시장의 글로벌화와 함께 중요시되고 있는 물류부분의 핵심요인으로 인식되기도 한다. 결국 선사의 고객인 화주의 물류성공에 대한 높은 요구는 선사의 성공요인으로 작용할 뿐만 아니라, 이를 통해 경쟁력을 확보하지 못한 선사는 경영환경에 심각한 타격을 받게 된다.

이러한 내외부적 환경변화에 적극 대처하기 위한 수단으로 선사들은 선박관리에 대한 외주를 활발히 진행하고 있으며, 이로 인해 국내 선박관리업간의 경쟁이 보다 심화되었다. 이러한 경쟁에서 우위를 점하기 위해서는 선박관리 기업의 경쟁력 제고를 위한 요인의 파악 및 우선순위 도출이 시급한 실정이다.

이에 본 연구는 선박관리기업의 기업경쟁력 평가 요인을 인적자원 요인, 물적자원 요인, 서비스 품질 요인, 고객요인, 기업이미지요인으로 분류하고 각 항목에 따른 세부평가속성에 대하여 속성별 중요성과 그 우선순위를 각 분야별 전문가 집단의 설문조사를 실시하여 비교・분석하였다.

분석의 결과 선박관리업 기업경쟁력 평가 요인에서 가장 중요하게 고려해야할 사항은 인적자원 요인으로 나타났으며, 이러한 이유는 1980년대 후반의 우리나라의 급속한 경제성장에

서 그 이유를 찾을 수 있다. 경제가 성장함에 따라, 국민소득의 증대, 선원의 육상취업 기회의 확대, 선원직업과 육상직업간의 임금격차 감소, 젊은 해기사의 해상직 기피 등으로 선원수가 급속히 감소하게 되었다. 그 결과 선원의 질적 수준이 현저하게 낮아지게 되었다. 또한 수년간의 고급해기사의 경험을 요하는 육상의 해운분야에 근무하는 고급 인력의 수급이 절대적으로 부족한 상황에 이르게 되었다. 이러한 현상은 한정된 인적자원을 어느 기업이 먼저 선점하느냐에 따라 상대적 경쟁우의를 확보하는 수단이 되었다. 따라서 선박관리 기업의 경쟁력 요소에 있어서 우수한 선원의 학보와 우수한 해기품질을 가진 육상의 관리요원을 확보하는 것과 같은 인적자원 요인들이 가장 중요한 요소로 나타났다고 볼 수 있다.

본 연구는 우리나라 선박관리업의 현황을 살펴보고, 선박관리기업의 경쟁력 요인에 관한 항목별 중요성과 우선순위를 도출하여 선박관리기업의 경쟁력 이론 정립에 기여했다는 것에서 의의를 찾을 수 있다. 반면에 본 연구에 사용된 분석 모집단은 한계가 있으므로, 향후 연구에서는 좀 더 많은 표본 집단의 의견을 반영한 연구와 이러한 경쟁력 요인들이 경영성과에 미치는 실증검증 및 선박관리업 기업경쟁력 요인들을 활성화하기 위한 정책제안과 같은 연구가 이루어져야 할 것이다.

참 고 문 헌

[1] 강문장(2008), “국제비교를 통한 우리나라 선박관리업의 발전방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[2] 김성철(2008), “SWOT/AHP 방법을 이용한 인천항만공사의 발전 방안에 관한 연구” 한국항해항만학회지, 제32권 제3호, pp. 193-198.

[3] 김소정(2009), “The Motivation of the Strategic Alliance between Ports Using AHP”, 한국항해항만학회지, 제33권 제7호, pp. 483~490.

[4] 김종태(2008), “효율적 선원 관리제도 구축을 통한 선박관리업의 활성화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[5] 류동근, 김종태, 신용존(2008), “우리나라 선박관리업의 발전방안에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 제32권 제10호, pp.821-827.

[6] 박남규(2003), “AHP기법을 활용한 자동화 컨테이너터미널 운영목표 설정에 관한 연구”, 한국항해항만학회 2003년도 춘계공동학술대회논문집, pp.223~230.

[7] 박용성(2001), AHP를 위한 의사결정론, 자유아카데미.

[8] 박준원(2008), “한국선박관리업의 발전모델에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[9] 서양수(2006), “우리나라 선박관리업의 구조 고도화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[10] 송성규(2007), “IPA를 이용한 우리나라 선박관리업의 경쟁력 강화방안에 관한 실증연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[11] 신동숙(2008), “우리나라 해운업의 활성화를 위한 선박관리전문가 육성 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[12] 윤영섭(1993), “선박관리업의 현황과 문제점”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[13] 이기웅(2007), “컨테이너운송서비스의 국제경쟁력 강화방안에 관한 연구”, 건국대학교 박사학위논문.

[14] 이홍걸(2003), “FCM법과 AHP법을 융합한 아시아 주요항만의 경쟁력에 관한 종합적 분석에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 제27권 제2호, pp.185-191.

[15] 임종관(2009), “해운산업 발전에서 선박관리업의 역할과 비전”, 선박관리업 발전전략 세미나

[16] 조규성(2002), “한국선박관리업의 경쟁력 제고와 국제시장 진출방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[17] 조근태, 조용곤, 강현수(2005), 앞서가는 리더들의 계층,분석적 의사결정, 동현출판사.

[18] 조승범(2006), “한국 연안해운의 경쟁력 강화방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

[19] 황진회(2007), “우리나라 선원수급 현황과 정책과제”, 해양수산 통권278호 pp.34-45 1739-1571, 한국해양수산개발원.

[20] 해양수산부(2006), 선박관리업 활성화 방안 연구.

[21] Spruyt, J.(1990), 「Ship management」, Lloyd′s of London.

원고접수일 : 2010년 1월 19일
심사완료일 : 2010년 3월 22일
원고채택일 : 2010년 3월 25일