Journal of Korea Port Economic Association, Vol.28, No.1, 2012, 25-52.

우리나라 항만공사 조직구성원들의 통합의도 및 영향요인 연구

송영수*·하명신**·최성광***

The Factors Affecting on the Integration Intention among the Port Authority Members in Korea

Yongsoo Song·Myungshin Ha·Sungkwang Choi

Abstract : In order to solve the current problems and inefficiencies within the Port Authorities(PA) in Korea, this study introduces the concept of the integration of PA and analyses the intention of integration. This study is based on analysing the surveys participated by the members of PA. The surveys consist of six main factors which could influence the intention of integration of PA; contribution, autonomy, strategic factor, financial factor, marketing factor and environmental factor. The two main implications from this study can be categorised as follows. First, this study identifies the structural problems such as regional self-centredness of PA, obscurity of organisations' roles and their rights, limitations on diversification of business and restrictions within PA. Second, this study extensively discusses the option of improving the inefficiency whilst maintaining the current system or to switch to the integration of PA. In addition, it has been found that individual PA recognise the little need for integration. Since the results show that the strategic, financial, marketing and environmental factors would cause both significant and little significant impacts, it would be too haste to decide on a conclusion. However, it is possible to say that the rapid integration of PA can neither improve the efficiency nor improve the characteristics of each region. Therefore, the significance of integration of PA must be further discussed from many different perspectives. The results of this research will serve as a basic literature for further studies on the integration of PA in Korea. Moreover, the problems that have been identified and analysed in this study will contribute to establishing the strategy for further development of PA in Korea.

Key Words : Port Authorities(PA), Intention of Integration

▷ 논문접수: 2012.01.31 ▷ 심사완료: 2012.03.26 ▷ 게재확정: 2012.03.28

* 벤케어엔지니어링 대표이사, 대표집필 yssoung@vancare.co.kr, 010)9312-8086
** 부경대학교 국제통상학부 교수, 교신저자, msha@pknu.ac.kr , 051)629-5751
***부경대학교 국제통상학부 시간강사, 공동저자, skchoi@pkna.ac.kr, 010)2865-0208

Ⅰ. 서 론

1. 연구의 배경

항만공사(PA: Port Authority)라는 용어는 1909년 런던항만공사(Port of London Authority)에서 비롯되었다. 런던항만공사는 완전 민간자율에 의한 상업적인 항만관리 상태에서 발생하는 민간기업들 간의 과당경쟁과 난립 등의 문제를 해결하기 위해 항만기능의 공공성 확보와 경제성 원칙을 중시하는 경쟁력 있는 공기업체로 설립되었다. 중앙정부 통제방식에서 벗어나 기업형 항만관리체제를 갖춤으로써 항만의 효율을 극대화하는 방식이며 런던항만공사는 이러한 새로운 항만관리체제를 도입하여 성공을 거두었고, 이후 여러 선진국 항만에서 각국의 여건과 실정에 맞는 항만관리체제로 도입되어 발전되면서 보편적인 항만관리제도로 장착하게 된 것이다(Gordon, 1985).

국내에 항만공사가 도입된 배경은 1980년대 초 항만시설의 부족해결, 90년대 컨테이너부두간의 경쟁유도 및 부두운영 효율화, 자금조달을 위해 컨테이너부두공단과 TOC(부두운영회사제)들에 의해 관리됨으로써 국가중심으로 운영되던 항만에 민간이 참여하는 계기가 되었다. TOC제도를 통해 공공재인 항만의 관리·운영에 민간의 참여가 시작되었으나, 여전히 정부가 항만관리주체로서 중심적인 역할을 수행하였다. 그러나 계속된 국가중심의 관리체계에서 오는 의사결정의 경직성, 정부의 재정부족, 운영상의 자율성부족, 상업적 마인드 및 전문성 결여 등의 문제점이 대두되었고, 새로운 항만관리체제의 도입이 필요하게 되었다. 결국 국가주도의 비효율적인 항만운영체제의 문제점에 대한 대안으로서 항만공사가 도입되어, 정부투자기관관리기본법에 근거한 특별법인 항만공사법(법률 제06918호)이 2003년 5월 29일에 제정되었고, 11월 19일에는 항만공사법 시행령이 제정(대통령령 제18147호)되었다. 항만공사법에서 규정하고 있는 항만공사의 업무범위는 자체 항만개발 및 운영계획을 수립하고 기능시설 위주의 항만시설을 건설·관리하는 것이다. 이 과정에서 필요한 재원은 항만공사가 자체적으로 조달할 수 있으며 항만시설 사용료의 징수를 통해 일부 충당이 가능하다. 또한 자체 항만의 홍보를 위한 연구개발과 마케팅을 수행하고 이를 위한 항만운영정보(Port-MIS : Port Management Information Service)도 자체적으로 책임지고 있다(이성우·박선현, 2003).

이처럼 항만에서도 경영 마인드에 초점을 맞춰 항만을 효율적으로 운영하고 고객서비스에 대한 만족도를 높이기 위해 항만공사제도가 도입된 것이다. 국내에서는 2004년 1월 16일 처음으로 부산항만공사(BPA)가 설립되었고, 이후 인천항만공사(IPA)와 울산항만공사(UPA)가 2005년 7월 11일과 2007년 7월 5일, 여수광양항만공사(YGPA)가 2011년 8월 19일에 설립되어 현재 4개의 항만공사가 운영 중에 있다. 향후 효율적인

항만운영을 위해 경제적 영향도를 고려하여 포항, 평택·당진, 군산 등의 항만들을 순차적으로 항만공사로 전환할 계획이다.

그러나 현재 운영 중인 국내 항만공사에서 몇 가지 공통적인 문제점이 제기되고 있다. 첫째, 항만관련기관과 법률이 상충하여 권한과 역할의 분담이 불명확하게 되어있다. 즉, 항만공사가 기존의 항만관련기관인 지방해양항만청, 한국컨테이너부두공단, 부산항부두관리협회, 인천항부두관리공사 등과 항만개발 및 관리부분의 업무가 명확히 구분되어 있지 않아 갈등이 상존하고 있다. 둘째, 항만공사가 항만수요자 중심으로 항만운영을 수행할 수 있으려면 항만수요자에게 합리적인 항만이용료가 부과되어야 하는데, 예선과 도선요율은 예도선운영협의회에서 정하고 있고, 항만공사는 아무런 권한도 갖고 있지 않아, 항만공사가 항만수요자 중심의 항만마케팅을 하는데 걸림돌로 작용하고 있다(강영문, 2006). 또한 항만공사법에는 항만공사의 사업범위를 제한하고 있는데, 제8조의 항만공사의 사업범위에서 단서규정으로 대통령령이 정하는 범위를 제외시켜 선박입출항료, 정박료, 수역점용료 등이 항만공사의 수입에서 빠져 있어 항만공사가 사업다각화를 하는데 제약이 되고 있다(손애휘, 2004). 셋째, 항만공사는 지역의 특성을 최대한 반영하는 한편 국가전체의 이익을 도모하는 하는 방향으로 운영되어야 한다. 항만을 개발함에 있어 항만이 소재한 지역의 특성을 고려해야 하나 지역특성을 넘어 지역이기주의 관점에서 항만이 개발되고 운영이 되어선 안되는 것이다. 그러나 최근 국내에서 항만 명칭과 항만 관할권을 둘러싼 소모적인 갈등이 지역 간에 지속되고 있고, 항만투자도 거시적이고 장기적인 관점이 아닌 지역 이기주의 관점에서 정치적인 접근을 하려는 경우가 증가하고 있다(강영문, 2006).

이러한 문제점으로 인해 그간 국회와 국정감사원에서는 항만공사의 운영에 대한 비효율성의 문제점을 지적해왔고, 현재 개별로 운영되고 있는 항만공사를 통합할 것을 권고 하였다. 이에 국토해양부는 국회와 감사원에서 제기되어져 온 항만공사의 통합 권고에 의거하여 통합 항만공사 설립에 대해 검토 중에 있다. 하지만 항만공사 통합 추진에 관해 각 항만공사별 입장은 아직 시기상조라는 입장이 지배적이다. 부산항의 경우 항만공사 통합을 추진할 경우 각 항만별 수입을 통합하여 관리·배분함으로써 부산항 수입을 광양, 인천 등 타 항만의 개발 재원으로 투자될 수 있음을 지적하고 있다. 이로 인해 부산항 투자 차질이 발생해 중국 항만과의 중심항 경쟁에서 밀릴 가능성이 커 세계 5위의 컨테이너처리 항만으로서의 위상이 위협될 것으로 내다보고 있다(부산일보, 2010. 12. 26). 인천항만공사도 지역항만의 특성을 살리는 중인데, 각 항만공사가 통합된다면 지역별 항만의 특성이 사라질 것을 우려하고 있으며, 울산항만공사도 과도기를 거치고 있는 상황에서 통합을 추진하는 것은 항만공사 설립취지와 맞지 않는다며 반대의 입장을 고수하고 있다(운송신문, 2011. 1. 21). 이와 같이 현재 항만공사 통합 추진에

대한 관련 기관들의 입장은 매우 상이하다.

2. 연구의 목적

상업적인 항만의 운영 및 관리가 필요한 시점에서 국내 운영중인 항만공사들은 관련 기관과 법률의 상충으로 인한 권한의 불명확성, 불합리한 항만관련 요율, 지역이기주의 등 다양한 문제로 인해 항만운영의 비효율을 초래하고 있다. 이러한 문제들의 발생에 따라 항만공사 통합과 관련된 기관들의 입장은 상의할 수 밖에 없으며, 따라서 현재 논의되고 있는 항만공사 통합 추진에 대해 관련 관계자와 이용자, 그리고 전문가들의 의견을 조사하고 분석할 시점이 도래한 것으로 사료된다. 아울러 분석결과를 토대로 항만공사 운영에 대한 개선대책을 강구해야할 것으로 보인다. 결국 항만공사 통합 추진의 근본 원인이 된 항만운영의 비효율성 문제에 대해서도 각 항만별로 객관적으로 검토할 필요가 있다.

그러나 항만공사와 관련한 연구는 아직 미흡한 상태이며, 대부분의 연구에서는 항만공사 도입을 촉구하거나 항만공사의 독립성을 강조하는 등 항만공사 도입에 따른 방향을 제시하는 연구들로 진행되었으며(최재수, 2003; 손애휘 외, 2004), 항만공사 도입 이후에는 제도적 정착과 운영활성화에 관한 연구들이 주로 수행되었다(이성우 외, 2003; 강영문, 2006; 조효제 외 2007). 따라서 본 연구에서는 항만공사제의 비효율을 극복하기 위한 방안으로 현재 논의되고 있는 항만공사의 통합에 대해 관련 당사자들의 의견을 수렴하여 조사·분석할 필요가 있다고 사료되는 바 이에 대한 실증적인 연구를 수행하고자 한다. 이상을 종합해보면, 본 연구의 목적은 다음과 같다.

첫째, 선행연구를 토대로 항만공사들의 통합에 대한 선행요인을 도출하여 항만공사 내부 구성원들의 항만공사 통합에 대한 필요성과 의도를 파악하고자 한다.

둘째, 도출된 통합의 선행요인이 항만공사 조직구성원들의 통합의도에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보고, 이를 토대로 항만공사의 통합에 대한 전략적 시사점을 제시함으로써 항만공사의 효율적인 운영에 기여하고자 한다.

Ⅱ. 항만관리제도의 통합에 관한 이론적 고찰

1. 통합의 정의

통합(Integration)이란 단위 조직 내의 관점에서는 조직 내의 여러 하위체제의 노력을 조직목표 수행에 적합하도록 통일시키는 의식적인 과정을 말하며, 단위 조직 외부와

의 관계에서는 외부조직과의 결합에 의해 새로운 성질을 갖는 새로운 전체가 출현하는 것을 말하기도 하며 이를 통해 조화로운 완성을 의미한다. 본 논문에서 다루고 있는 항만통합은 개별적인 항만공사의 통합이라는 서로 다른 조직들의 통합이라는 관점에서 접근할 수도 있지만, 우리나라의 항만이라는 큰 개념 하에서 기존의 구분되어 있는 여러 항만공사라는 하위체제의 노력을 우리나라 항만물류산업발전이라는 큰 목적을 수행하는 데 통일시키는 과정으로 정의하고자 한다.

그러나 통합이라는 개념은 지나치게 일반화된 개념이며 이를 산업적인 의미 혹은 경영학적인 의미에서 직접적으로 활용하기에는 곤란한 측면이 있으며 본 논문에서는 기업연합이라는 개념으로 대체하고자 한다. 기업연합은 전략적 제휴와 인수합병으로 구분될 수 있으며, 전략적 제휴의 경우 합작벤처, 컨소시움, 지분참여, 복합제휴 및 업무제휴로 구분될 수 있으며, 인수합병은 흡수합병, 신설합병 및 자산인수로 구분된다(임종섭, 2003).

2. 항만산업에서 통합에 관한 선행연구

항만하역산업에서의 통합은 글로벌항만업체들의 확장, 일국에서의 항만 내 통합, 일국에서의 항만 간 통합 등으로 구분되어 분석될 수 있다.

최득선(2008)은 글로벌 터미널 운영사의 해외진출 요인과 전략에 관한 연구에서 해외진출을 위해 터미널 운영사들의 기업연합에 대해 언급하였다. 연구의 내용을 살펴보면 항만하역업체들은 글로벌화하면서 해외 항만에 터미널을 건설하면서 인수합병을 활용하였으며, APM터미널을 비롯한 글로벌선사터미널운영업체들은 BOT방식 혹은 운영권 인수를 선호하여 해외항만에 진출전략을 펼쳤다. 반면, 1990년대 이후 등장한 HPH, PSA와 같은 독립적인 터미널운영업체들의 진출전략은 터미널 운영위험을 분산시킴과 동시에 추가수입원을 확보하기 위해 타항만에 대한 직접 투자를 확대하면서 개별항만에서 운영권을 가진 업체들과의 합작투자 또는 인수합병을 통하여 해외터미널 진출확대를 꾀한다고 하였다. 그리고 항만하역업체들은 특정항만이나 특정국가에 집중투자하기 보다는 여러 국가에 분산투자하고 있으며, 신규항만의 개발보다는 기존항만의 운영권 확보나 재개발 및 자본참여방식을 선호하고 있다. 이는 장래에 발생할 수도 있는 재무적 위험을 분산시키고 특정지역에 편중되거나 과잉투자를 방지하기 위한 것이라고 하였다.

그리고 HPH가 해외항만개발 및 운영사업에 본격적으로 진출하게 된 배경은 내부적 요인과 외부적 요인으로 구분하고, 내부적 요인의 하나는 본국 시장인 홍콩에서 축적된 경쟁력을 활용한 해외시장 확대전략으로 보았다. 1990년대까지 홍콩항의 성장을 주도해

왔던 HPH사는 추가적인 홍콩 내 터미널 확보에 실패했고, 이들 터미널이 경쟁업체들에게 주어지게 됨으로써 홍콩시장에서의 수익성 확대가 어렵게 되었다. 이에 따라 HPH사는 새로운 성장동인으로서 해외 컨테이너 터미널 사업에 착수했다. 또한 홍콩의 중국반환은 홍콩 현지자본의 지리적 분산, 특히 중국으로의 해외직접 투자를 증대시켰고, 이는 선전항을 비롯한 중국 남부항만들의 성장으로 연결되어 홍콩항의 남중국 지역에 대한 시장지배력이 약화되게 되었다. 홍콩항의 성장한계에 직면하여 HPH사는 리스크 분산차원에서 선전을 비롯한 중국항만과 해외항만들에 대한 투자를 가속화했다고 하였다.

외부적 요인으로는 홍콩산업의 해외이전을 언급하였는데, 홍콩제조업체들이 인근 광동지역 특히 주강 델타지역에 집중적으로 진출함에 따라 HPH사는 고객확보차원에서 화물창출자인 이들을 따라 남중국 항만에 투자를 강화했다고 하였다. 그리고 1995년 중국국가계획위원회는 항만을 외국인 직접투자유치를 위한 전략대상으로 선정하고 항만개발에 필요한 개발에 필요한 자금이 부족한 지방정부들에 대해 항만개발을 위한 해외합작투자를 허용했다. 이런 제도적 변화는 HPH사로 하여금 주요 기간항로에 위치한 대형항만과 향후 발전 잠재력이 큰 신흥항만들에 대한 새로운 투자기회를 제공해 주었으며, 특히 중국의 항만시장 개발, 항만개발업무의 지방정부로의 이양, 관료주의 철폐는 글로벌 터미널 운영업체들이 경쟁적으로 중국에 진출하는 계기가 되었다. 이를 통해서 HPH는 해외항만으로 진출하게 되었다고 하였다. 전체적으로 살펴보면 최득선은 HPH는 전략적, 마케팅적, 재무적 요인에 따라 해외진출을 하면서 직접투자 방식으로 기업연합을 채택한 것으로 살펴볼 수 있다.

장자왕(2009)은 중국항만운영사의 M&A를 연구하면서 글로벌항만하역업체가 아닌 일국에서의 항만하역업체간의 통합 사례로 상하이항의 SIPG와 SPC의 통합을 들었다. SIPG그룹이 주식교환방식으로 SPC를 흡수하였는데 이러한 M&A가 시도된 이유로 SIPG는 2005년 '상하이센동 국제컨테이너부두 유한회사(Shanghai Shengdong International Container Terminal Company:SSICT)'라는 자회사를 설립하였는데 이는 양산항 제 1단계 5개 선석운영회사로 SPC(Shanghai Port Container)와 합작으로 설립된 회사이며 SIPG와 SPC각 각각 지분의 49%와 51%를 보유하고 있었다. 이에 따라 SIPG가 터미널의 관리 운영 및 마케팅 업무를 담당하고, SSICT가 하역 및 물류관련 서비스를 제공하는 체계로 운영하고 있다고 하였다. 이를 통해서 운영과 마케팅에 중점을 둔 항만관리를 실현할 수 있었으며, 생산설비 및 자본의 통합으로 생산효율성을 증대시킬 수 있고, 자금 조달 능력을 향상시키고, 자본조달 비용의 절감효과를 볼 수 있었다고 하였다.

구종순(2007)은 북중국 세 개 항만이 포트 얼라이언스를 통해 등장할 경우 예상되는

경쟁력을 분석하고 동북아 주요항만을 대상으로 북중국 항만의 생산효율성에 대하여 측정하면서 포트얼라이언스를 통해 하나의 항만으로 등장할 경우 예상되는 경쟁력을 다음과 같이 설명하였다. 첫째, 지리적 이점을 최대한 활용하여 동북아 중심항으로 등장할 수 있다. 둘째, 북중국 세 개 항만들은 주로 요동반도 경제구, 산동반도 경제구, 경진기경제구로 구성되어 중국 북방지역 대외경제교류의 중요한 관문이고, 주강삼각주, 장강삼각주를 이어서 중국 제 3대 지역제조 중심이다. 이들 항만들은 배후에 북경, 천진, 심양 등과 같은 대규모 소비경제지역과 연결되어 북중국 지역의 대규모 자원을 보유하고 있어 대규모 해운물동량도 확보하고 있다. 마지막으로 북중국 세 개항만은 중국 횡단철도 및 시베리아 횡단철도와 연결되어 있어 해상운송에 연계한 육상운송이 가능하여 운송의 효과를 극대화할 수 있으며, 시베리아 횡단철도와의 연결을 통해 한국, 일본 등 동남아 국가들의 유럽행 화물을 취급할 수 있다고 언급하면서 북중국 항만의 통합을 통해 전략적, 운영적, 마케팅적 이점을 가져올 수 있다고 하였다.

Heaver et al.(2000)은 국제해운물류사슬에서 수직적 통합과 수평적 통합의 경향이 진행되는 현상에서 해운선사가 주도적으로 참여하고 있다는 사실을 직시하면서 항만과 해운항만분야의 기타 서비스 공급업자들에 대한 대규모 선사의 시장지배력이 증가하는 현상을 설명하는 것이라고 언급했다. Heaver et al.(2001)은 이런 통합현상을 선사, 항만공사, 하역업자, 내륙운송업자들이 서로 어떤 방법으로 통합하는 경향을 가지고 있는지를 설명하고 있다. 특히 그들은 선사들이 주도하는 항만통합의 과정에서 항만분야에서 조정자로서의 역할을 담당하고 수행해온 항만공사의 역할이 어떻게 변할 것인가에 대한 의문을 제시하면서, 물류사슬에서 충분히 역할을 발휘하는 파트너가 될 것인지 아니면 단순히 항만에서의 안전이 토지사용권을 인가해주는 역할에 머물 것인지 아니면 완전히 항만자체의 민영화과정에서 물류사슬이라는 무대에서 완전히 사라질 지도 모른다는 의견을 제시한 바 있다.

Haugstetter, and Cahoon, S.(2010)은 항만들이 전략적인 협력을 통해 물류 네트워크의 위험요소를 줄일 수 있으며, 항만의 효율성을 높일 수 있다고 하였다. 전략적 협력으로 인해 얻을 수 있는 혜택은 각 항만의 기술과 노하우를 배울 수 있으며, 시장에 대한 정보 공유를 통해 국제물류환경 변화 및 고객의 요구에 효율적으로 대처할 수 있으며 나아가서는 전략적인 혁신을 일으킬 수도 있다고 하였다. 이러한 전략적 협력을 위해서는 개념, 행동규범, 경험 등 일반적 지식의 공유와 이러한 공유를 효율적으로 전달할 수 있는 조직구조가 필요하다고 하였다.

항만과 관련된 선행연구들을 살펴보면 공통적으로 통합에 대한 기대효과를 제시하고 있다. 구체적으로 살펴보면 통합에 대한 기대효과로 첫째, 물류수요 및 글로벌화에 대응하기 위한 전략적 요인 및 항만의 효율성 제고가 가능하다는 점을 들 수 있으며, 둘

째, 자본조달의 효율성이나 재무적 위험 및 투자비용 또는 위험의 분산, 운영경비의 절감 등과 같은 재무적 효율성을 나타내고 있다. 셋째, 항만서비스 수요자를 위한 마케팅 전략의 수립 및 시행, 서비스의 증진 등 마케팅적 요인과 관련된 효용성도 기대하고 있으며, 마지막으로 국제물류의 환경변화 및 항만시설의 공용사용, 고객니즈에 대한 대응 등에 대해 경쟁력을 가지는 것으로 나타났다.

현재 항만공사들의 주요한 문제점은 지역이기주의 및 조직 및 인력운영에 있어서의 비효율과 각 항만간의 과당경쟁 그리고 개별적인 공사 설립으로 인한 정부의 재정지출의 증가, 사업다각화의 제한, 항만자치의 제한 등으로 정리할 수 있다. 이에 따라 이러한 비효율을 제거하기 위해 현행 항만공사체제를 유지하면서 비효율을 개선할 것인지 아니면 통합 항만공사체제로 전환할 것인지에 대한 논의가 필요한 시점이 도래하였다. 특히 통합 항만공사체제에 대한 논의가 확산됨에 따라 본 연구에서는 기업의 통합에 관한 이론 및 선행연구들을 고찰하여 통합의 효과들을 살펴보았으며, 이를 통해 항만공기업인 항만공사의 통합에도 적용할 수 있음을 확인하였다. 아울러 Coase(1937), Arrow(1969), Hamel & Prahalad(1998), Dunning(1980), 임종섭(2008) 등의 전략적 제휴에 관한 논의와 Bradley(1988), Fama et al.(1983), Stultz et al.(1990), Stanley & Alexandra(1995), Eckbo(1983) 등의 인수합병에 대한 논의를 토대로 기업연합의 선행요인을 전략적 요인, 재무적 요인, 마케팅 요인, 환경요인 등 4개의 요인으로 선정하여 각 항만공사에 재직하고 있는 내부 구성원을 대상으로 실증분석을 통해 항만공사 통합에 대한 의향을 고찰하고자 한다.

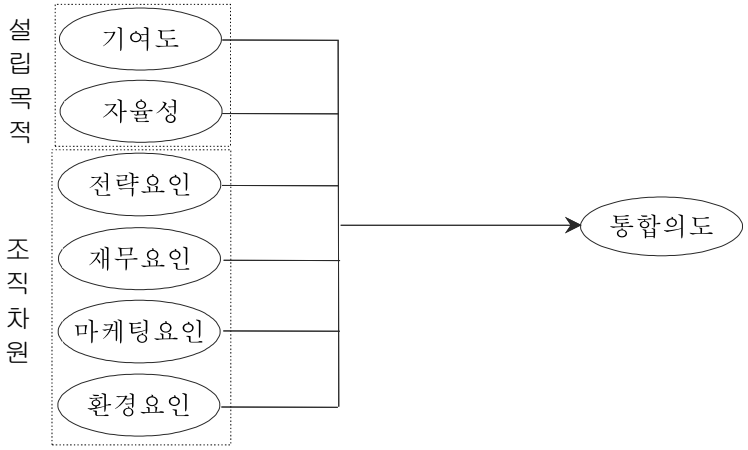
Ⅲ. 연구모형 및 가설의 설정

1. 연구모형

본 연구는 기업연합 결정요인의 각 독립변수가 통합의도에 영향을 미칠 것이라고 가정하고 연구모형을 설계하였다. 이론적 고찰에서 살펴보았듯이 본 연구에서는 기업연합의 결정요인을 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인 등 4개로 구분하였으며, 항만공사설립에 관한 법률에 따른 항만공사의 설립취지인 국가의 물류산업발전에 기여도 및 항만공사의 자율성도 통합의도에 영향을 미치는 요인으로 선정하였다.

구체적인 본 연구의 모형은 <그림 1>과 같다.

<그림 1> 연구 모형



2. 연구가설의 설정

항만공사법에 따르면 항만공사제는 시행의 목적 및 의의를 독립적인 법인체이며 경제성과 기업성을 통한 항만관리의 효율화라고 기술하고 있다. 우리나라의 항만공사제는 정부관계기관의 직접적인 통제조정과 정치적인 영향을 받지 않도록 독립된 조직체로서, 재정적으로 독립채산제를 채택하고 있으며, 도시와 지역 그리고 주민을 기반으로 한, 항만의 관리주체라고 말할 수 있으며, 이 조직은 경제성과 기업성을 통하여 항만관리를 효율화하는데 필요한 공통적인 요건으로 국가물류산업에 이바지해야 하고, 항만공사의 운영을 자율적으로 하고 있다.

그러나 손애휘(2004), 강덕원(2005), 강영문(2006), 김홍섭(2008) 등의 연구에 따르면 실제 항만공사의 운영은 항만공사법의 취지와는 다르게 지역이기주의로 인해 지역경제 또는 지역 자치단체의 정책방향이나 이익을 쫓는 경우가 발생하고 있다고 하였다. 또한 항만관련 기관과의 업무조정이 원활히 되지 않아 항만공사와 국토해양부, 지방해양항만청, 지방정부, 부두관리공사 등의 기관과 업무 중복이 발생하고 있으며, 이러한 현상은 항만공사의 완전한 자치에 부정적인 영향을 미치고 있다고 하였다. 이에 따라 4개 항만공사(부산항만공사, 인천항만공사, 울산항만공사, 여수광양항만공사)의 비효율성을 초래하고 있으며 이러한 이유로 항만공사의 통합에 대한 필요성이 제기되고 있다.

이러한 근거를 토대로 항만공사의 역할 중 국가물류산업에의 기여도 및 지역경제에 대한 기여도의 기대 차에 따라 통합에 대한 의도는 달라질 수 있을 것이며, 항만공사의 자치권도 완전한 자율성을 확보해야 하는가 아니면 중앙정부의 적절한 개입이 필요한가에 대한 인식 차이에 따라 통합에 대한 의도는 달라질 것이라 사료된다. 이에 따라 다음과 같은 가설을 설정하였다.

H1: 항만공사의 구성원들은 항만공사가 국민경제 성장에 기여해야 한다는 인식이 높을수록 통합의도는 높게 나타날 것이다.

H2: 항만공사의 구성원들은 항만공사가 높은 수준의 자율성을 가지고 있어야 한다는 인식이 높을수록 통합의도는 낮게 나타날 것이다.

세계 물류시장의 글로벌화 및 이에 따른 항만 이용자들의 서비스 수요의 세분화 및 다양화 요구에 따라 항만관리자인 항만공사는 보다 효율적인 항만 구축을 위해 노력하고 있으며, 서로의 경쟁우위를 보완함으로써 시너지 효과를 얻을 수 있다는 점에서 전략 차원의 중요성이 더욱 커지고 있다. Hamel & Prahalad(1998)는 전략적 제휴를 통해 기업의 시장지위를 강화시킬 수 있다고 하였으며, Eckbo(1983)는 인수합병을 통해 기업의 규모가 커지면 시장지배력이 확대되면서 자원사용의 집중력이 발생된다고 하였다. 구종순(2007)은 북중국 3개 항만이 포트 얼라이언스를 통해 등장할 경우 예상되는 경쟁력을 분석하면서 지리적 이점, 물동량 확보용이, 대륙횡단철도와의 연계 등의 물류수요에 대한 대응력 향상 등의 전략적·운영적 이점을 가질 수 있음을 지적하였고, Haugsterrer & Cahoon(2010)은 항만들의 전략적 협력에 대한 연구에서 협력을 통해 물류네트워크의 위험 감소, 항만의 효율성 증가, 노하우 증대, 물류환경 변화에 대응력 향상 등에 대해 언급하였다. 기업연합을 추진하면 경영전략의 세계화, 경영노하우 증대와 같은 시너지 효과를 창출할 수 있으며, 최근의 기업연합은 급변하고 있는 경영환경하의 생존수단으로 활용되면서 거의 모든 영역에서 이루어지고 있다. 특히 현행 항만공사제의 비효율성을 제거하고 경쟁력을 갖춘 항만관리제도를 정착시키기 위해서 항만공사의 기업연합은 필요하다고 판단된다.

따라서 현행 항만공사의 항만관리 체제에서 구성원들이 전략적 요인의 필요성을 많이 인식할수록 항만공사의 통합운영에 대한 기대가 높은 것으로 생각할 수 있다. 이러한 근거를 토대로 다음과 같은 가설을 설정하였다.

H3: 항만공사의 구성원들은 전략요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높게 나타날 것이다.

항만공사는 독립채산제를 시행함에 따라 스스로 재무적 위험을 떠안아야 한다. 중앙정부나 지방자치단체로부터 보조금을 받지 않는 것을 원칙으로 하고 있으며 재정적으로 독립된 항만기금을 보유하고, 항만수입을 통해 재투자를 해야 한다. 그러나 우리나라는 항만공사제를 시행한 기간이 10년도 되지 않으며 신항 및 광양항 그리고 각 항만공사가 관리하고 있는 항만에 대한 투자는 지속적으로 이루어져 오고 있다. 이에 따라 각 항만공사의 채산성은 매우 악화되어 있으며 자금의 조달에 어려움을 겪고 있거나

재무적 위험의 분산이 필요한 상황에 처해 있다.

Coase(1937)은 시장에서 발생하는 거래비용을 줄이기 위해 특정 시스템을 결정한다고 하였으며, Arrow(1969)는 기업의 불확실성에 따르는 시장거래 비용, 운영비용 등의 최소화를 통해 불합리성을 극복하기 위해 전략적 제휴와 같은 특정의 시스템을 선택한다고 하였다. Bradley et al.(1988), Shrivastava(1986) 등은 인수합병을 하는 동기를 시너지 효과로 보았으며, 특히 재무적 시너지는 현금흐름의 변동성을 줄여 위험분산 효과가 크다고 하였다. Stainer(1975)는 위험의 분산, 자금조달능력의 확대, 자본이득의 실현을 위해 인수합병을 한다고 하였다. 최득선(2008)은 글로벌 터미널 운영사의 해외진출 요인과 전략에 관한 연구에서 해외진출을 위해 터미널 운영사들의 기업연합에 대해 언급하면서 기업연합을 통해 재무적 위험 분산과 해외직접투자를 통한 시장확대를 기할 수 있다고 하였다. 장자왕(2009)은 중국항만운영사의 M&A를 연구하면서 M&A를 통해 자본조달 능력의 향상 및 자본조달비용의 절감 등의 효과를 가질 수 있다고 하였다.

따라서 항만공사들도 통합을 통해 자금조달의 규모도 키울 수 있으며 재무적 위험도 분산시킬 수 있을 것으로 생각할 수 있다. 또한 투자비용의 분담과 운영비용의 절감 등의 효익을 인식할수록 통합의도는 높아질 수 있을 것이다. 이러한 근거를 토대로 다음과 같은 가설을 설정하였다.

H4: 항만공사의 구성원들은 재무요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높게 나타날 것이다.

기업연합 추진의 결정요인으로서 마케팅 요인은 1990년대 이후 기업혁신에 따른 마케팅 능력 활용도를 극대화하기 위한 측면에서 접근이 이루어졌다. 기업연합을 추진 할 때 일차적으로 수익증대나 비용절감과 같은 재무적 요인을 일차적으로 고려하기는 하지만 대고객 서비스 수준의 향상 등과 같은 마케팅 측면의 시너지를 통해 재무적 성과가 달성됨에 따라 마케팅 요인도 통합에 있어 매우 중요한 개념이라 할 수 있다.

Bradley et al.(1988)은 인수합병을 통해 재무적 시너지와 함께 마케팅적 시너지를 가질 수 있다고 하였다. 마케팅적 시너지는 생산, 판매, 연구개발, 일반관리 등에서 인수합병을 통해 규모의 경제나 범위의 경제를 가질 수 있다고 하였으며, Eckbo(1983)은 인수합병을 통해 시장점유율을 확대시킬 수 있다고 하였다. Shrivastava(1986)는 인수합병을 통해 지속적 성장, 국제화, 첨단기술의 도입, 시장지배력 증대, 규모의 경제 등을 달성할 수 있다고 보았다. 장자왕(2009)은 중국항만운영사의 M&A에 관한 연구를 통해 항만하역업체간의 통합을 통해 운영과 마케팅에서의 이점, 생산설비 및 생산효율성 제고 효과를 나타낸다고 하였으며, 구종순(2007)은 북중국 3개 항만의 포트 얼라이언스 연구를 통해 운영적·마케팅적 이점을 가질 수 있다고 하였다. Heaver et

al.(2000)은 국제해운물류사슬에서 수직적 통합과 수평적 통합의 경향이 진행되는 현상을 설명하면서 통합을 통해 시장지배력이 증가하는 현상을 설명하였다.

이러한 선행연구 결과에 따라 현행 항만관리제도 하에서 개별 항만공사가 시장점유율을 높이기 위한 노력이나 협상력 증대, 마케팅 전략의 개발 또는 서비스 품질 향상을 위한 노력에 대한 필요성을 높게 인식한다면 통합에 대한 기대가 높을 것이라고 판단할 수 있다. 이러한 근거를 토대로 다음과 같은 가설을 설정하였다.

H5: 항만공사의 구성원들은 마케팅요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높게 나타날 것이다.

기업연합의 동기는 기업을 둘러싼 환경의 변화가 심할수록 강화된다. Arrow(1969)는 시장환경의 불확실성이 높을수록 시장의 불합리성을 극복하고자 전략적 제휴와 같은 특정의 시스템을 선택할 수 있다고 보았으며, Fama et al.(1983), Stultz et al.(1990)은 기업이 기업을 둘러싼 환경과의 적합성을 높이고자 합리적인 대응방법을 모색하기 위해 기업연합을 선택할 수 있다고 하였다. Dunning(1990)은 기업이 국제사업과정에서 기업이 처한 여러 환경을 동시에 고려하여 국제생산결정을 내린다고 하면서 현지국 시장특성, 기업특성, 산업특성, 국가특성요인을 제휴를 결정하는 참고요인으로 설명하였다. Stainer(1975)는 기업의 인수합병 동기를 설명하면서 급변하는 세계환경 속에서 기업의 지속적인 성장과 개발을 위해서는 기업의 내부자원 만으로는 한계가 있으며, 인수합병을 통한 외적 성장이 필요하다고 언급하였다. 최득선(2008)은 글로벌 터미널 운영사의 해외진출 요인과 전략에 관한 연구에서 홍콩의 중국 반환 등 물류환경의 변화 및 컨테이너 터미널의 대형화·전용화 등과 같은 환경변화, 신흥 항만들의 출현으로 인한 경쟁 심화 등의 환경변화로 인해 HPH와 같은 글로벌 터미널사가 해외항만 개발 및 운영사업에 참여시 인수합병을 추진한다고 하였다.

이와 같이 선행연구들에 따르면 환경 변화가 심화될수록 기업들은 전략적 협력을 통해 환경변화에 대처해 나가게 되는데, 현재 항만을 둘러싼 물류환경을 살펴보면 그 변화는 매우 심하고 빠르다고 할 수 있다. 선박의 형태는 대형화·전용화·고속화로 대별할 수 있으며, 운항패턴은 hub and spork 형태를 취하고 있다. 특히 우리나라가 속해있는 동북아 지역은 항만 간 경쟁이 가장 치열한 지역이라 할 수 있으며 항만을 둘러싼 환경 역시 가장 빠르게 변화하는 지역이기도 하다. 이러한 급변한 환경변화는 통합에 대한 의도를 높이게 될 것으로 판단해 볼 수 있다. 이러한 근거로 다음과 같은 가설을 설정하였다.

H6: 항만공사의 구성원들은 환경요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높게 나타날 것이다.

3. 변수의 조작적 정의와 측정도구의 개발

측정도구의 개발은 가급적 선행연구에서 검정된 측정도구를 사용하는 것이 측정도구의 신뢰성 및 타당성 측면에서 바람직하다. 실증적인 연구분석을 위해서는 잠재변수인 연구변수를 실제 측정이 가능한 변수로 조작적인 정의를 하는 과정이 이루어져야 한다. 본 연구에서는 문헌연구를 통해 파악한 각 변수들의 개념을 바탕으로 조작적 정의를 하고, 선행연구에서 검증된 측정도구를 바탕으로 각 구성개념에 적합한 측정항목들을 도출하였다. 모든 측정 항목은 Likert 5점 척도로 개발되었으며, '1'은 '전혀 그렇지 않다', '3'은 '보통이다', '5'는 '매우 그렇다'로 응답하도록 하였다. 그리고 일부 항목들은 본 연구의 목적 및 상황에 맞게 일부 수정하였다.

<표 1> 잠재요인 및 측정변수

잠재요인	측정변수	설문항목
전략 요인	1. 경영전략의 세계화가 필요하다.	org1
	2. 경영노하우를 더욱 증대시켜야 한다.	org2
	3. 물류수요의 글로벌화에 대응하기 위한 전략이 필요하다.	org3
	4. 정보공유의 효율성이 더욱 높아져야 한다.	org4
	5. 항만관리의 효율성이 더욱 높아져야 한다.	org5
재무 요인	1. 자본조달의 원활화를 위한 노력이 필요하다.	org6
	2. 재무적 위험을 분산시키기 위한 노력이 필요하다.	org7
	3. 투자비용 분담 노력이 필요하다.	org8
	4. 매출액 증대를 위한 노력이 필요하다.	org9
	5. 운영경비 절감을 위한 노력이 필요하다.	org10
마케팅 요인	1. 시장점유율 향상을 위한 노력이 필요하다.	org11
	2. 신규 고객의 창출을 위한 마케팅 전략이 필요하다.	org12
	3. 협상력을 증대해야 한다.	org13
	4. 공사의 인지도를 향상시켜야 한다.	org14
	5. 서비스품질 향상을 위한 노력이 필요하다.	org15
환경 요인	1. 항만물류 환경변화 및 기술변화 속도가 빠르다.	org16
	2. 항만 간 경쟁이 심하다.	org17
	3. 항만시설을 공동 활용해야 한다.	org18
	4. 고객들의 니즈가 빠르게 변화하고 있다.	org19
통합 의도	1. 항만공사는 통합 운영되어야 한다.	int1
	2. 나는 항만공사들의 통합에 적극적으로 참여할 것이다.	int2
	3. 나는 항만공사들의 통합을 위해 다른 직원들의 참여를 권할 것이다.	int3

항만공사의 기여도는 항만공사의 설립 취지 및 항만공사법의 목적에 따라 '국가물류산업에 기여하는 정도 및 지역경제 활성화에 기여하는 정도'로 정의하였고, 항만공사의

자율성은 항만공사의 설립 취지 및 항만공사법의 목적에 따라 '정부의 적절한 개입정도 및 완전 자율권 확보 정도'로 정의하고 어의차이척도법으로 측정하였다. 기여도에 대한 질문은 국가물류산업 발전에 기여해야 한다를 '1'로 지역경제활성화에 기여해야 한다를 '7'로 하여 측정하였으며, 자율성은 정부의 적절한 개입을 '1'로 완전 자율권 확보를 '7'로 하여 측정하였다.

항만공사제 하에서 항만공사의 기업연합 결정요인은 문헌연구만을 토대로 확정하기가 매우 어렵다. 이는 항만공사제가 가지는 법적, 환경적, 정치적 특성 등에 기인하는 것으로 본 연구에서는 문헌연구를 토대로 도출된 제 결정요인을 탐색적 연구과정을 거쳐 항만공사 통합의 결정요인을 측정하기 위한 지표를 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인의 4가지 구성차원으로 구분하여 선정하였다. 측정지표의 추출은 일반적인 기업연합 결정요인 측정에서 채택하고 있는 평가지표와 항만산업에서 사용하고 있는 결정요인 등 다양하게 제시되고 있는 기존 연구결과를 검토 및 수용하였으며, 이 가운데 항만공사의 통합 결정요인을 나타내는 데 있어서 대표성이 강한 것들을 중심으로 선별적으로 포함하였다. 그 결과 전략요인 5개, 재무요인 5개, 마케팅요인 5개, 환경요인 4개 등 총 19개 측정변수를 선정하였다.

통합의도는 '4개 항만공사 중 일부 또는 전부가 전략적 협력 및 기업연합을 하려는 의도'로 정의하고 항만공사의 통합운영에 대한 가부, 통합에 대한 참여, 통합의 권유 등 3개 척도로 측정하였다. 본 연구에서 사용된 항만공사 통합의도 및 통합 선행요인의 측정지표는 <표 1>과 같다.

4. 조사 대상의 선정 및 자료수집

본 연구의 대상이 되는 모집단은 부산항만공사, 인천항만공사, 울산항만공사, 여수광양항만공사에 재직하고 있는 직원을 대상으로 하였으며 설문지는 우편, 전자우편, 팩스 및 조사자 직접방문을 통하여 회수하였다. 설문 배포 시 사전에 전화를 통해 설문의 취지를 충분히 설명하여 정확한 조사가 이루어질 수 있도록 하였다.

조사절차에 따라 2011년 9월 10일부터 2011년 10월 10일까지 각 항만공사에 재직하고 있는 직원을 대상으로 300부의 설문을 배포하여 오기, 누락, 편의가 있는 설문은 제외하고 실제 분석에 사용한 설문은 198부가 사용되었다. 통계적 관점에서 볼 때 낮은 응답률은 샘플 데이터가 랜덤하지 않을 가능성이 높다는 것을 의미하며 바꾸어 말하면 모집단에 대한 대표성을 확보할 수 없다는 것을 의미한다. 랜덤화가 이루어지지 않으면 편기(bias)를 창출할 수 있고, 의미 없는 결론을 도출할 수 있다. 본 연구에서 설문의 최종 응답률은 66.0%로 나타났으며 모집단에 대한 대표성은 확보되었다고 할 수 있다.

Ⅳ. 실증분석

1. 조사대상자의 일반적 특성

본 연구의 대상은 각 항만공사에 재직중인 직원을 대상으로 하였다. 조사대상자의 성별은 남자가 82.3%로 절대적으로 많은 것으로 나타났으며, 연령별 분포는 20대가 11.1%, 30대가 38.4%, 40대가 34.8%, 50대 이상이 15.2%로 나타났다. 학력 특성은 대졸 미만이 8.6%, 대졸이 75.8%, 대학원 이상이 15.2%로 나타났으며, 조사대상자의 소속은 부산항만공사 소속이 21.7%, 울산항만공사 소속이 21.7%, 인천항만공사 소속이 22.2%, 여수광양항만공사 소속이 34.3%로 나타났다. 각 항만 공사별 비슷한 분포를 나타내고 있지만 구성원 수 대비 부산항만공사의 응답률이 낮은 것으로 나타났다.

조사대상자의 직급은 대리이하가 46.5%로 가장 많은 분포를 보였고, 과장 19.7%, 차장 17.2%, 부장 9.1%, 실장 2.5%, 임원 0.5% 순으로 나타났으며, 이전 직장 현황을 살펴보면 현재 항만공사가 첫 직장인 경우가 16.7%, 일반기업 출신이 32.3%, 공기업 출신이 18.2%, 공무원 출신이 29.8%, 기타 1.0%로 나타났다. 항만공사의 경우 공채를 통해 직원을 선발한 경우도 있었지만 대부분 공무원이나 공기업 직원을 대상으로 제한 채용 또는 항만공사로의 이직인 경우가 많아 이러한 분포를 보이는 것으로 판단된다.

2. 측정도구의 신뢰성 및 타당성 분석

연구가설의 검정에 앞서 측정도구의 신뢰성 및 타당성을 검정하였다. 신뢰성이란 동일한 개념에 대해 측정을 되풀이 하였을 때 동일한 측정값을 얻을 가능성을 말한다. 본 연구에서는 신뢰성의 측정방법 중 내적일관성을 이용한 방법으로 측정된 개념의 신뢰성을 측정하였다.

내적일관성의 측정방법은 Nunnally(1978)에 의해 제안된 Cronbach's α계수를 이용하여 측정하였다. 이 방법은 동일한 개념을 측정하기 위해 여러 개의 항목을 이용하는 경우 신뢰도를 저해하는 항목을 찾아내어 측정도구에서 제외시킴으로서 측정도구의 신뢰성을 높이기 위한 방법으로 일반적으로 Cronbach's α 값이 0.6이상이면 측정지표의 신뢰성이 저해되지 않는 것으로 간주한다.

타당성은 측정도구가 해당하는 특정 개념이나 속성을 얼마나 정확히 반영하는가를 나타내 준다. 본 논문에서는 타당성을 측정하기 위해 이용되는 여러 방법 중 가장 보편적으로 사용되고 있는 요인분석(factor analysis)을 사용하였다. 요인분석은 측정의 타당성을 저해하는 요인들을 추출하는데 사용된다.

각 변수의 탐색적 요인분석과 신뢰성 검정의 결과를 살펴보면 다음과 같다.

<표 2> 신뢰성 및 타당성 검증

	요 인				
	전략요인	통합의도	마케팅요인	재무요인	환경요인
org1	.779	.023	.182	.140	.103
org3	.743	-.004	.216	.238	.230
org2	.720	.050	.232	.342	.080
org4	.660	.111	.421	.207	.137
org5	.594	.152	.389	.264	.012
int2	.076	.967	-.032	.003	.062
int1	.053	.957	.008	.002	.076
int3	.031	.950	-.023	-.004	.105
org12	.194	.056	.780	.267	.057
org15	.262	.009	.775	.165	.092
org14	.290	-.118	.701	.016	.228
org13	.304	-.069	.651	.297	.212
org7	.247	.045	.152	.738	.257
org10	.205	-.021	.146	.700	.068
org8	.290	-.088	.102	.672	.275
org9	.168	.078	.424	.636	-.059
org17	.186	.088	.048	.252	.767
org18	.039	.337	.244	-.061	.697
org19	.193	-.073	.194	.405	.623
고유값	7.5	3.0	1.4	1.1	0.9
누적분산(%)	37.4	52.4	59.2	64.9	69.5
Cronbach's α	.862	.967	.836	.776	.662
Kaiser-Meyer-Olkin 측도 : 0.894					
Bartlett의 구형성 검정 : 2169.569(근사 카이제곱), 171(df), p<.01					

연구변수의 탐색적 요인분석과 신뢰성 검정의 결과는 <표 2>와 같다. 본 논문에서 사용된 6개의 독립변수(기여도, 자율성, 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인) 중 잠재변수의 측정항목이 1개인 기여도 및 자율성 항목은 신뢰성 및 타당성 검정에서 제외하였다. 분석결과를 살펴보면 Kaiser-Meyer-Olkin 측도가 0.894, Bartlett의 구형성 검정이 2169.569(p-0.000)로 각각 나타났으며, 설명된 총분산이 69.5로 약 70%의 설명력을 보이고 있다.

먼저 요인 1을 보면, 전략요인을 나타내고 있다. 경영전략의 세계화, 경영노하우 증대, 글로벌화에 대한 대응, 정보공유의 효율성, 항만관리의 효율성 등 5개 측정요인으로 측정하였고, 이들 전략요인을 측정한 요인들은 모두 하나의 요인으로 분류되고 있다.

요인 2는 통합의도를 나타내고 있으며, 통합운영, 통합에 참여, 통합권유 등 3개 측정요인으로 측정하였으며, 모두 하나의 요인으로 분류되고 있다. 요인 3은 마케팅요인을 나타내고 있으며, 시장점유율 향상노력, 신규고객 창출 전략, 협상력 증대, 인지도 향상, 서비스 품질 향상 등 5개 측정요인으로 측정하였으나 시장점유율 향상 전략은 제거되고 나머지 측정요인이 하나의 요인으로 분류되고 있다. 요인 4는 재무요인을 나타내고 있으며, 자본조달의 원활화, 재무적 위험 분산, 투자비용 분담, 매출액 증대, 운영경비 절감 등 5개 측정요인으로 측정하였으나, 자본조달의 원활화 요인이 제거되고 나머지 측정변수가 하나의 요인으로 분류되고 있다. 요인 5는 환경요인을 나타내고 있으며, 항만물류 환경변화 및 기술변화, 항만 간 경쟁, 항만 시설의 공용 사용, 고객 니즈의 변화 등 4개 측정요인으로 측정하였으나, 항만물류 환경변화 및 기술변화는 제거되고 나머지 측정변수들이 하나의 요인으로 분류되고 있다.

연구변수 전체적으로 모든 측정요인의 요인적재값이 0.6 이상을 타나내고 있으며 Cronbach's α 값도 0.6 이상을 나타내고 있다. 따라서 가설을 검정하기 위한 각 변수의 신뢰성과 타당성은 문제가 없는 것으로 나타나고 있다.

3. 각 항만공사별 잠재요인에 대한 기술통계 분석

본 연구에 사용된 기업연합의 선행요인과 통합의도에 대한 응답이 각 항만공사별로 차이가 있는지 살펴보기 위해 집단간 평균비교를 실시 하였다. 분석 결과는 <표 3>과 같다.

<표 3> 각 잠재별수의 집단간 평균비교

잠재요인	BPA		UPA		IPA		YGPA		전체	
	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD
기여도	2.4	1.7	2.5	1.8	3.2	2.2	2.3	1.9	2.6	1.9
자율성	5.9	1.2	5.0	1.8	5.3	1.8	4.7	1.9	5.1	1.8
전략요인	4.0	0.6	4.2	0.4	4.0	0.6	4.2	0.7	4.1	0.6
재무요인	3.7	0.6	3.8	0.7	3.9	0.7	4.1	0.8	3.9	0.7
마케팅요인	4.0	0.7	4.1	0.6	4.0	0.7	4.3	0.7	4.1	0.7
환경요인	3.8	0.6	3.7	0.6	3.8	0.6	4.1	0.7	3.9	0.7
통합의도	2.0	1.2	2.6	1.4	3.0	1.2	3.3	1.4	2.8	1.4

기여도에 대한 질문은 국가물류산업 발전에 기여해야 한다를 '1'로 지역경제활성화에 기여해야 한다를 '7'로 하여 어의차이 척도법으로 측정하였다. 그 결과 전체 집단의 평균은 2.6으로 나타나 국가물류산업 발전에 기여해야 한다는 방향으로 다소 강하게 나타

났다. 각 항만공사별로 살펴보면 인천항만공사의 평균이 3.2로 국가물류산업 발전에 기여해야 한다가 조금 강하긴 하지만 보통(4)에 더 가까워 지역경제 활성화에 기여도 중요한 요인으로 보고 있는 것으로 나타났으며, 나머지 항만공사들은 대체로 국가물류 산업에 기여해야 한다고 생각하고 있는 것으로 나타났다.

자율성은 정부의 적절한 개입을 '1'로 완전 자율권 확보를 '7'로 하여 어의차이 척도법으로 측정하였다. 측정 결과 전체 항만구성원들의 평균은 5.1로 나타나 다소 강하게 항만공사는 완전 자율성을 확보하고 운영해야 한다고 생각하고 있었으며, 각 항만공사의 구성원별로 살펴보면 부산항만공사가 평균 5.9, 인천항만공사가 5.3, 울산항만공사가 5.0, 여수광양항만공사가 4.7 순으로 나타났다. 제일 먼저 설립된 부산항만공사가 완전한 자율성 확보에 대해서 가장 강하게 생각하고 있었으며, 가장 늦게 출범한 여수광양항만공사가 자율성 확보에 대해 낮은 인지를 보였다. 여수광양항만공사의 경우 출범한지 6개월도 지나지 않았기 때문에 아직은 조직의 정비나 업무의 명확한 규정이 완전히 이루어지지 않아 중앙정부나 지방정부의 지원이 필요한 것으로 판단할 수 있다.

전략요인의 필요성에 대해서는 전체 평균이 4.1로 나타나 대체적으로 필요하다고 판단하는 것으로 나타났다. 각 항만공사별로 살펴보아도 별로 큰 차이를 보이지 않고 4.0에서 4.2사이의 평균을 보이고 있다.

재무요인의 필요성에 대해서는 전체 평균이 3.9로 나타나 대체적으로 필요하다고 판단하는 것으로 나타났다. 각 항만공사별로 살펴보면 부산항만공사, 울산항만공사, 인천항만공사는 3.7에서 3.9사이의 평균값을 나타내고 있는데 여수광양항만공사의 경우 4.1로 높은 평균을 나타내고 있다. 이는 여수광양항만공사가 출범한지 얼마 되지 않았고 그에 따라 자금조달이 원활하지 않은데 반해 운영수익은 충분히 발생하지 않아서 그런 것으로 생각된다.

마케팅요인의 필요성에 대해서는 전체 평균이 4.1로 나타나 대체적으로 필요하다고 판단하는 것으로 나타났다. 각 항만공사별로 살펴보면 4개 항만공사의 평균이 4.0에서 4.3으로 나타나 큰 차이는 나타나지 않았다.

환경요인의 경우 전체 평균이 3.9로 나타나 대체적으로 항만공사를 둘러싼 항만물류 환경변화가 빠르다고 판단하는 것으로 나타났다. 각 항만공사별로 살펴보면 4개 항만공사의 평균이 3.7에서 4.1로 나타나 큰 차이는 나타나지 않았다.

통합의도는 전체 평균이 2.8로 나타났다. 통합에 대해서는 보통에 가까운 평균이 나타났으나 각 항만공사별로 살펴보면, 부산항만공사의 평균이 2.0으로 통합의도가 가장 낮게 나타났으며, 울산항만공사 2.6, 인천항만공사 2.8 순으로 나타나 이들 항만공사의 통합의도는 낮은 것으로 나타났다. 반면 여수광양항만공사의 평균은 3.3으로 나타나 미약하지만 각 항만공사 중 가장 통합의도가 높은 것으로 나타났다. 여수광양항만공사의

경우 출범 연수도 짧고 그에 따라 운영상의 어려움이 있어 다른 항만공사에 비해 통합에 대한 의도가 높은 것으로 판단할 수 있을 것이다.

전체적으로 살펴보면 기여도, 자율성, 통합의도 변수에서 표준편차가 크게 나타나고 있는데, 이는 동일한 항만공사에 재직하고 있는 내부 구성원이라 할지라도 국가물류산업에 기여하거나 또는 지역경제활성화에 기여해야 한다는 상의한 의견이 존재하는 것으로 판단할 수 있으며, 정부의 적절한 개입이 항만공사 운영에 도움이 된다고 생각하는 구성원과 완전히 자율성을 확보해야 한다고 생각하는 구성원이 공존하기 때문인 것으로 생각된다. 그리고 통합의도 역시 항만공사별로 차이는 있지만 통합의 논의에 대해 찬성하는 부류와 반대하는 부류가 공존하는 것으로 생각되며, 각 항만공사 내부에서도 의견이 분분한 것으로 판단할 수 있다. 그러나 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인은 다른 요인에 비해 표준편차가 작게 나타나고 있는데 이는 통합에 있어서 전체적으로 중요한 문제로 받아들이고 있는 것으로 판단할 수 있다.

4. 가설 검증

본 연구는 기업연합의 선행요인이 통합의도에 영향을 미칠 것이라는 전제로 연구가설을 설정하였다. 본 연구의 가설검증 결과를 살펴보면 <표 4>와 같다.

먼저 회귀모형의 유의성을 살펴보면 F=3.815(p<.01), 수정된 R^2 =.08로 나타나 회귀모형은 의미가 있다고 할 수 있다. 공선성 통계량은 VIF가 10보다 작게 나타나 변수간 공선성의 문제는 존재하지 않는 것으로 나타났다.

가설 1은 항만공사가 국민경제 성장에 기여해야 한다는 인식이 높을수록 통합의도는 높아질 것이라는 것으로 t=-.99(p>.10)로 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다. 그리고 가설 2는 항만공사가 높은 수준의 자치성을 가지고 있어야 한다는 인식이 높을수록 통합의도는 낮아질 것이라는 것으로 t=-1.01(p>.01)로 통계적으로 유의하지 않는 것으로 나타나 가설 1, 가설 2는 기각되었다.

가설 3은 전략요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높을 것이라는 것으로 t=1.88(p<.10), β=.44로 통계적으로 유의한 정(+)의 영향이 있는 것으로 나타나 가설 3은 채택되었다. 이는 경영전략의 글로벌화, 글로벌화에 대한 대응, 경영노하우 증대, 정보공유 및 항만관리의 효율성 등과 같은 전략요인에 대한 필요성이 높아질수록 통합의도도 높아진다는 것을 의미한다.

가설 4는 재무요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높을 것이라는 것으로 t=-1.76(p<.10), β=-.34로 t값의 부호가 가설의 방향과 다르게 나타나 기각되었으나 통계적으로 유의미한 부(-)의 영향이 있는 것으로 나타났다. 이는 투자비용 분담, 매출증

대를 위한 노력, 운영비 절감노력, 재무적 위험 분산 노력 등 재무요인이 중요하다고 인식할수록 항만공사의 통합의도는 낮아진다는 것을 의미한다.

가설 5는 마케팅요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높을 것이라는 것으로t=-2.13(p<.05), β=-.43으로 t값의 부호가 가설의 방향과 다르게 나타나 기각되었다. 그러나 t값의 부호는 가설의 방향과 다르지만 통계적의 유의미한 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이는 고객 창출을 위한 마케팅 노력, 협상력 증대 노력, 인지도 향상노력, 서비스 품질 개선을 위한 노력 등과 같은 마케팅요인이 중요하다고 인식할수록 통합의도는 낮아진다는 것을 의미한다.

가설 6은 환경요인이 중요하다는 인식이 높을수록 통합의도는 높을 것이라는 것으로 t=3.62(p<.01), β=.68로 통계적으로 유의미한 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타나 가설 6은 채택되었다. 이는 환경이 급변하고 경쟁이 심하거나 고객의 니즈가 빠르게 변할수록 항만공사의 통합의도가 높아진다는 것을 의미한다.

<표 4> 통합의도에 대한 회귀분석 결과

	비표준화 계수		표준화 계수	t	R2	수정 R2	F	VIF
	B	SE						
(상수)	1.89	0.83	-	2.29				-
운영방향	-0.05	0.05	-0.07	-0.99				1.06
자율권	-0.06	0.06	-0.07	-1.01				1.01
전략적요인	0.44	0.23	0.20	1.88*	.111	.082	3.815***	2.29
재무적요인	-0.34	0.19	-0.17	-1.76*				1.92
마케팅요인	-0.43	0.20	-0.21	-2.13**				2.02
환경요인	0.68	0.19	0.32	3.62***				1.62

* : p<.10, ** : p<.05, *** : p<.01.

5. 가설 검증결과의 논의

본 연구에서는 선행연구를 바탕으로 항만공사 통합의 선행요인으로 기여도, 자율성, 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인 등 6개의 선행요인이 항만공사의 통합의도에 미치는 영향을 실증적으로 분석하였다. 분석결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 국가물류산업 발전에 기여하거나 또는 지역경제 활성화에 기여하는 기여도는 항만공사의 통합의도에 유의미한 영향을 미치지 못하였다. 그리고 자율권의 완전한 확보 정도도 항만공사의 통합의도에 유의미한 영향을 미치지 못하였다. 집단별 평균비교 결과에서는 항만공사는 국가물류산업 발전에 기여해야 하고, 완전 자율성을 확보해야

한다는 결과가 나왔으나 이는 항만공사법에도 명시되어 있으며, 구성원들은 항만공사의 당연한 권리로 받아들여 이러한 결과를 나타낸 것으로 생각된다. 항만공사의 통합 여부와 관계없이 항만공사는 국가물류산업의 발전에 기여해야하며, 독립채산제 등의 제도와 함께 완전한 자율성을 보장받은 상태에서 운영되어야 한다. 그러나 항만 관련기관과의 불명확한 관계로 인해 자율성을 침해 받으면서 자율성 확보에 대한 높은 기대를 보인 것으로 판단된다.

둘째, 전략요인은 항만공사의 통합의도에 유의미한 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 경영전략의 세계화, 경영노하우의 증대, 글로벌 수요에 대한 대응, 정보공유의 효율성, 항만관리의 효율성을 위해서 통합을 해야 한다는 의미로 받아들일 수 있다.

셋째, 재무요인은 항만공사 통합의도에 유의미한 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 재무적 위험의 분산 노력, 투자비용의 분담 노력, 매출액 증대를 위한 노력, 운영경비 절감을 위한 노력이 필요할수록 항만공사의 통합의도는 낮아지는 것으로 나타났다. 이는 개별 항만공사들이 통합이 되면 자본의 조달 능력은 높아지겠지만 통합된 항만공사가 자본지출 계획을 수립할 때 우선순위에서 멀어져 사업비 집행이 늦어지거나 조달이 되지 않는 경우를 염두에 두고 있는 것으로 생각된다. 그리고 특정 사업에 투자가 밀집될 경우 현행 항만공사 체제에서 세세하고 면밀하게 관리하던 사업들이 원활하게 진행되지 못하게 되는 경우가 발생할 수도 있다. 따라서 각종 재무적 위험을 회피하는 노력은 개별 항만공사 체제에서 지속되어야 하는 것으로 볼 수 있다.

넷째, 마케팅요인은 항만공사 통합의도에 유의미한 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 신규고객 창출을 위한 노력, 협상력의 증대, 공사의 인지도 향상 노력, 서비스 품질 향상을 위한 노력 등이 필요할수록 항만공사의 통합의도는 낮아지는 것으로 볼 수 있다. 이는 통합된 항만공사를 통해 마케팅 전략의 수정 및 노력을 기하는 것이 아니라 개별 항만공사체제에서 좀 더 많은 마케팅 전략의 개발과 시행을 해야 하는 것으로 생각할 수 있다. 각 항만공사는 관리하는 항만의 종류와 형태가 다르며 각 항만의 고객 역시 항만의 특성에 따라 이질적일 수 밖에 없다. 이러한 경우 통합된 항만공사가 각 고객의 특성에 맞는 마케팅 전략을 수립해서 시행하는 것은 친고객적이고 고도화된 항만서비스를 제공하는데 약점이 될 수 있다. 항만의 특성과 고객의 특성이 이질적이라면 개별 항만공사가 자신이 관리하는 항만의 특성에 부합되는 서비스를 개발하여 고객에게 제공하는 것이 보다 효율적이라 판단할 수 있다.

다섯째, 환경요인은 항만공사 통합의도에 유의미한 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 환경변화 및 기술변화의 속도, 항만 간 경쟁 심화, 항만시설의 공용사용, 고객니즈에 대한 대응 등과 같은 요소가 필요할수록 항만공사의 통합의도는 높아진다고

할 수 있다.

전략요인, 환경요인의 중요성에 대한 인식에 따른 통합의도는 정(+)의 관계에 있는 반면, 재무적요인 및 마케팅요인은 통합의도에 부(-)의 영향이 있는 것으로 나타났다. 이러한 결과는 경영전략의 세계화, 글로벌화에 대한 대응, 정보공유, 항만관리의 효율성, 항만간 경쟁, 고객 니즈에 대한 대응성 확보 등을 위해서는 현 체제에서 효율성이 떨어지고 있음을 나타내는 것으로 추론해 볼 수 있으며, 자본조달, 매출, 투자비용 등과 같은 재무요인 및 고객에 대한 마케팅, 공사의 인지도 향상, 시장 점유율 관리 등의 마케팅 측면에서는 통합된 항만공사체제에서 단일의 전략을 구사하는 것 보다 개별 항만공사 체제에서 특성에 맞는 전략을 수립하여 시행하는 것이 더 효율적이라고 인식하고 있는 것으로 판단할 수 있다.

Ⅵ. 결 론

본 연구는 우리나라 항만공사제도의 현황을 살펴보고 우리나라의 항만공사제가 갖는 의의와 문제점을 파악해 보고자 하였다. 우리나라 항만공사제도는 지역이기주의, 항만관련기관과의 불명확한 권한과 역할, 항만공사법상 사업다각화의 제한, 항만자치의 제한 등의 문제점들을 가지고 있다. 각 항만공사가 가지는 문제점 중 비효율이 초래되는 가장 큰 문제점이 독립채산제를 실시함에도 불구하고 항만공사들은 여전히 독립적이지 못한 운영을 하고 있으며, 이에 대한 가장 근본적인 이유는 재정적요인과 전략의 부재임이 선행연구에서 제시되었다. 또한 출범연수가 오래지 않아 아직도 항만공사의 업무와 항만관련 기관의 업무가 완전히 분장되지 않아 항만관리에 문제점을 노출하고 있으며 항만공사의 자율권을 침해하고 있다. 이러한 이유로 현행 항만공사제도의 비효율이 초래되자 항만공사의 통합에 대한 논의가 출현하였으며, 본 연구에서는 선행연구를 바탕으로 항만공사 통합의 선행요인으로 기여도, 자율성, 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인 등 6개의 선행요인이 항만공사의 통합의도에 미치는 영향을 실증적으로 분석하였다.

현재 우리나라의 항만공사들은 각자 자신들이 관리하는 항만의 특성에 맞는 업무를 수행하고 있다. 이는 해당 항만의 발전에 큰 기여를 할 뿐만 아니라 국가의 수출입 업무에 많은 도움이 되고 있다. 우리나라 무역량의 99% 이상이 해운을 통해서 이루어지는 만큼 항만의 화물처리능력은 절대적으로 중요한데 각 항만공사들이 이를 위해 많은 사업의 시행과 항만의 운영·관리를 하고 있다. 그러나 각 항만공사들에게 기업경영체제를 도입하고 운영의 자치성을 부여하였지만, 국토해양부와 지방해양항만청, 이 외에

도 각 지자체와 여러 협회들의 중복된 행정지시를 받고 있는 상황이며, 정부출자가 100%인 특수법인으로 관료제의 문제점을 고스란히 안고 있다고 할 수 있다.

본 연구에서 시사점은 크게 2가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째는 항만공사의 지역이기주의, 항만 관련기관과의 불명확한 권한과 역할, 항만공사법상 사업다각화의 제한, 항만자치의 제한 등 구조적 문제점을 파악한 것이고, 둘째는 현행 항만공사체제를 유지하면서 비효율을 개선할 것인지 아니면 통합 항만공사체제로 전환할 것인지에 대한 논의의 전개다. 본 연구에서는 항만공사의 비효율을 극복하기 위한 방안으로 내부 구성원을 대상으로 통합의도에 대한 분석을 실시하였는데, 각 항만공사의 통합의도는 전체적으로 낮게 나타났으며, 조직차원으로 살펴보아도 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인 등 각 요인에 따라 통합의도에 정(+)의 영향을 미치는 경우와 부(-)의 영향을 미치는 경우 등 다양하게 나타나 본 연구의 결과를 바탕으로 통합에 대한 결론을 맺는 것은 성급한 판단이라 생각된다. 다만 급격한 통합 항만공사체제는 효율성을 제고 할 수 없을뿐더러 각 지역별 항만공사의 특성을 잘 살릴 수 있다고도 할 수 없다. 따라서 항만공사의 통합에 대한 논의는 더욱 다양한 관점에서 지속되어야 할 것으로 판단된다.

본 연구의 결과는 항만공사의 통합을 위한 기초 자료로 활용될 수 있을 것이며, 현행 항만공사제를 유지한다 하더라도 본 연구에서 언급한 우리나라 항만공사제도의 문제점을 통해 우리나라 항만공사의 발전전략을 수립하는 데에 기여할 수 있을 것으로 사료된다. 그러나 본 연구는 일반기업을 대상으로 한 기업연합 선행연구를 바탕으로 두고 있어 항만공사와 같은 특수법인의 통합에 적용하기에는 한계점이 있다. 본 연구의 후속연구를 위해 몇 가지 한계점을 밝히고 향후 연구방향을 제시하고자 한다.

본 연구의 대상은 개별 항만공사에 재직하고 있는 직원을 대상으로 하였다. 이에 따라 표본을 확보하는 데 한계가 있었다. 전체 직원의 수가 많지 않고, 특히 여수광양항만공사의의 경우 전체 직원이 51명 정도이다. 이 때문에 개별 항만공사별로 통합의도와 관련된 인과관계모형의 분석을 실시하지 못하였다. 향후 연구에서는 표본 수에 영향을 받지 않는 모델을 개발하여 분석할 필요가 있을 것으로 판단된다. 그리고 통합의도를 종속변수로 사용하였는데 향후 연구에서는 통합 후 기대되는 효과와 관련된 변수를 추가하여 연구해 볼 필요가 있을 것으로 생각된다. 또한 일반기업이나 터미널 운영업체의 기업연합과는 달리 항만공사라는 특별한 기업에 대한 통합의도를 연구하였다. 기업연합과 관련된 많은 선행연구가 있긴 하였지만 항만공사와 같은 특수한 법인체의 통합에 관련된 선행연구는 극히 부족하였다. 따라서 일반기업의 기업연합 선행요인을 본 연구에서도 차용하여 사용하였는데 향후 연구에서는 특수한 법인체의 특성을 좀 더 반영할 수 있는 지표를 개발하여 통합과 관련된 선행요인을 활용할 필요가 있을 것으로 판단된다. 마지막으로 본 연구는 조직차원의 변수들을 사용하여 통합의도에 미치는 영향을

살펴보았다. 그러나 기업연합과 관련된 다양한 이론이 존재하고 있다. 특히 항만공사와 같은 특수한 법인의 통합은 법·제도적 접근을 통해 기업연합의 효용을 연구하는 것도 매우 필요한 것으로 판단된다. 이를 통해 통합된 항만공사와 현행 항만공사의 항만관리에 대한 효익의 차이와 관리제도의 차이 등에 대한 연구도 필요한 것으로 사료된다.

참고문헌

강덕원·김형일·안승법, “항만공사제도의 효율적 운영방안”, 『한국항만경제학회지』, 제21집 제3호, 2005, 178.

강영문, “우리나라 항만공사의 효율적 운영에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제16권 제2호, 2006, 5-26.

구종순, “부산항의 새로운 경쟁항만으로서 북중국 항만에 관한 연구”, 『경영경제연구』, 제26권 제1호, 2007, 1-20.

김홍섭, “지방화시대의 항만공사 도입과 활성화 방안”, 『한국항만경제학회지』, 제19집 제2호, 2003, 87-109.

손애휘, “항만공사 운영활성화를 위한 법률정비와 지원조례 설치방안”, 『한국항만경제학회지』, 제20권 제2호, 2004, 7-8.

손애휘・원희연, “부산항만공사(BPA)의 지역경제 파급효과와 개선방안”, 『해운물류연구』, 제40권, 2004, 83-96.

이성우・박선현, “주요 외국 항만운영형태와 우리나라 항만공사 발전방향”, 『해양한국』, 2003, 36-37.

임종섭, “정기선 해운기업의 기업연합 결정요인에 관한 실증연구”, 중앙대학교 대학원 박사학위논문, 2003, 73-82.

장자왕, “중국항만운영사의 M&A 사례연구”, 한국해양대학교대학원 석사학위논문, 2009.

조효제・강윤호・김상구・박상희, “부산항 거버넌스 제도의 개편방안”, 한국해양대학교 영남 Sea Grant 대학 사업단, 2007.

최득선, “글로벌 터미널 운영사의 해외항만 진출요인과 전략에 관한 연구”, 중앙대학교 글로벌인적자원개발대학원 석사학위 논문, 2008.

최재수, “항만관리제도의 연혁과 PA 제도의 정착”,『해양한국』, 통권 제391호, 2006, 138-142.

최홍엽・하명신・최성광, “항만물류서비스 품질이 고객만족 및 고객충성도에 미치는 영향:부산항을 중심으로”, 『국제상학』, 제23권 제2호, 2008, 107-128.

부산일보, 2010. 12. 26.

운송신문, 2011. 1. 21.

Baudelaire, Jean-Georges, 『Port Administration and Management』, Tokyo: IAPH, 1986. 120-134.

Bradley, M. A. Desai & E. H. Kim, “Synergistic Gains from Corporate Acquisitions and Their Division between the Stockholders of Target and Acquiring Firms,” *Journal of Financial Economics*, Vol.21, 1988, 3-40.

Coase, Ronald H., "The Nature of th Firm," *Economic*, Vol.4, 1937, 386-405.

Dunning, J. H., "Toward an Electric Theory of International Production: Some Empirical Tests," *Journal of Inernational Studies*, Vol.11, 1980, 9-31.

Eckbo, B. E., "Horizontal Mergers, Collusion and Stockholder Wealth," *Journal of Financial Economics*, Vol.12, 1983, 241-243.

Fama, E. F. & Jensen, M. C., "Separation of Ownership and Control," *Journal of Law and Economics*, Vol.26, 1983, 301-325.

Frankel, Ernst G., 『Port Planning and Development』, New York: John Wiley & Sons, 1986. 543-544.

Gordon, L., 『The Port of London Authority, Public Enterprise : Development in Social Ownership and Control in Great Britain』, W. Robson, ed, New York : Garland Publishing Inc., 1985.

Hamel Gary & Prahalad, C. K., "Strategic Intent," *Havard Business Review*, Vol.71, 1993, 75-84.

Haugstetter, H., and Cahoon, S., "Strategic Intent: Guiding Port Authorities to Their New World," *Research in Transportation Economics*, Vol.27, 2010, 30-36.

Heaver, T., Meersman, H., and E. Van de Voorde, "Co-operation and Competition in International Container Transport Strategies for Ports," *Research Paper 2001-002, January University of Antwerp*, 2001, 332-352.

Heaver, T., Meersman, H., Moglia, F. and E. Van de Voorde, "Do Mergers and Alliances Influence European Shipping an Port Competition?," *Maritime Policy and Management*, Vol.27, No.4, 2000, 363-373.

Arrow, Kenneth J., "The Organization of Economic Activity: Issue Pertinent to the Choice of Market vs Non-market Allocation," *In The Analysis and Evaluation of Public Expenditure*, 1st session, Vol. 9 1st Congress, 1969, 47-64.

Murphy, P. R., Daley, J. M. and Dalenberg, D. R., "Port Selection Criteria Am Application of a Transportation Research Framework," *Logistics& Transportation Review*, Vol.28, No.3, 1992, 237-255.

Nunnally, I., 『Psychometric Theory, 2nd ed』., New York:McFraw-Hill, 1978.

Slack, B., "Containerization Inter-port Competition and Port Selection," *Maritime Policy and Management*, Vol.12, No.4, Singapore PSA Corporate Communications Department, 1994, 293-303.

Stainer, P. O., 「Mergers: Motives, Effects, Policies」, An Arbor University of Michigan Press, 1975, 47-127.

Stanley, F. R. & Alexandra, R. L., 『The Art of M&A』, Irwin, 1995, 299-301.

Stultz, R. M., Walking, R. A. & Song, M. H., “The Distribution of Target Ownership and the Division of Gains from Successful Takeover,” *Journal of Finance*, Vol.45, No. 3, July, 1990, 817-833.

국문요약

우리나라 항만공사 조직구성원들의 통합의도 및 영향요인에 관한 연구

송영수·하명신·최성광

본 연구는 우리나라 항만공사제도의 문제점을 인지하고 이에 따른 비효율을 제거하기 위한 방안으로 항만공사의 통합의도를 분석하였으며, 기업연합의 선행요인이 항만공사의 통합의도에 미치는 영향을 실증 분석하였다.

개별 항만공사에 재직 중인 내부 구성원을 대상으로 하여 항만공사의 기여도, 자율성, 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인 등 6개 통합의 선행요인이 항만공사의 통합의도에 미치는 영향을 실증적으로 분석하였다.

본 연구에서의 시사점은 크게 2가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째는 항만공사의 지역이기주의, 항만 관련기관과의 불명확한 권한과 역할, 항만공사법상 사업다각화의 제한, 항만자치의 제한 등 구조적 문제점을 파악한 것이고, 둘째는 현행 항만공사체제를 유지하면서 비효율을 개선할 것인지 아니면 통합 항만공사체제로 전환할 것인지에 대한 논의의 전개다.

본 연구에서는 항만공사의 비효율을 극복하기 위한 방안으로 내부 구성원을 대상으로 통합의도에 대한 분석을 실시하였는데, 각 항만공사의 통합의도는 전체적으로 낮게 나타났으며, 조직차원으로 살펴보아도 전략요인, 재무요인, 마케팅요인, 환경요인 등 각 요인에 따라 통합의도에 정(+)의 영향을 미치는 경우와 부(-)의 영향을 미치는 경우 등 다양하게 나타나 본 연구에서 통합에 대한 결론을 맺는 것은 성급한 판단이라 생각된다. 다만 급격한 통합 항만공사체제는 효율성을 제고 할 수 없을뿐더러 각 지역별 항만공사의 특성을 잘 살릴 수 있다고도 할 수 없다. 따라서 항만공사의 통합에 대한 논의는 더욱 다양한 관점에서 지속되어야 할 것으로 판단된다.

본 연구의 결과는 항만공사의 통합을 위한 기초 자료로 활용될 수 있을 것이며, 현행 항만공사제를 유지한다 하더라도 본 연구에서 언급한 우리나라 항만공사제도의 문제점을 통해 우리나라 항만공사의 발전전략을 수립하는 데에 기여할 수 있을 것으로 사료된다.

핵심 주제어 : 항만공사, 통합의도