

해운산업의 인지도 분석과 인식 제고 방안

이태휘* · 소애림**

An Analysis of Shipping Industry Awareness and Its Implications

Lee, Tae-Hwee* · Ae-Rim So**

Abstract

This study investigated what the general public thinks about the shipping industry and how important it is. As a result of the study, more than half of the respondents answered that they knew a little about the shipping industry or that they were normally knew about the shipping industry. Regarding the necessity of budget input to prevent bankruptcy of national shipping companies, it was found that more than half of the respondents answered that it was necessary or moderate. Regarding the necessity of maintaining a national shipping companies, 53% of respondents said it was necessary, and 23% of respondents said it was normal. However, when asked if they thought that maintaining a national shipping companies would benefit me and my family, 39% of respondents answered "normal" and 28% of respondents answered "mostly". As for the cause of Hanjin Shipping's bankruptcy, 49% of respondents said that the owners' family members were immoral and incompetent, and 17.4% of respondents said that the shipping market conditions deteriorated. Regarding the necessity of fostering the shipping industry, foreign currency acquisition and service balance improvement through export of shipping services accounted for 43.5%, and smooth transportation of import and export cargo accounted for 36.5%. When asked what kind of damage I suffered from Hajin Shipping's bankruptcy, 54.6% answered other (not much), and 14.5% said inflation. Above these results, this study gave implication in terms of public promotion and transparent business management.

Key words: Shipping Industry, Hanjin Shipping, Awareness, ESG

▷ 논문접수: 2021. 11. 24. ▷ 심사완료: 2021. 12. 30. ▷ 게재확정: 2021. 12. 31.

* 경상국립대학교 상경대학 스마트유통물류학과 부교수, 제1저자, taylor@gnu.ac.kr

** 창원산업진흥원 항만물류육성팀 선임연구원, 교신저자, soar@cwip.or.kr

I. 서론

‘우리’는 지칭 범위에 따라 두 가지가 있다고 한다. 이는 ‘우리’에 청자가 들어가느냐에 따라 구분되는데, 청자가 들어가는 ‘우리’를 포괄적(inclusive) 용법, 배제된 것을 배타적(exclusive) 용법이라고 한다. ‘나의 부인’을 ‘우리 마누라’라고 하는 것은 배타적 용법의 대표적인 예라고 할 수 있다.¹⁾

‘우리에게 바다는 땅입니다’라는 표어는 5월 31일 바다의 날이나 해운·항만단체들의 행사에서 자주 등장하는 구호이다. 필자는 언제부터가 이 표어에 등장하는 ‘우리’가 배타적 용법으로 사용된 ‘우리’로 들리기 시작했다. 일반 국민들이 해운에 대한 인식은 저조하며, 해운으로 인한 경제적 혜택과 효과를 체감하기 어렵기 때문이다. 게다가 세월호 사고, 한진해운 파산, 스틸라데이치호 침몰 등과 같은 사고와 이슈 때문에 해운업은 위험하고 사고도 잦으며 사회적으로 시끄러운 업종이기도 하다.

그럼에도 불구하고 우리 해운업계는 스스로 특수한 업종임을 자주 피력한다. 이 특수성 때문에 해운업계는 자주 사회적·경제적 특혜를 요구하기도 한다. 법인세 대신 톤세제를 요구하는 것이나 정기선사 간 공동행위에 대한 공정거래위원회의 결정에 대해 법원이 판결을 내리기도 전에 철회를 요구하는 것이 그것이다.²⁾ 이를 두고 부산의 한 대학교수는 일반 국민들로 하여금 해양수산부가 아니라 해

양복지부 내지 해운복지부로 비칠 것 같다는 쓴소리를 하기도 했다.³⁾

Kwak et al.(2005), 정봉민(2004), 이태우 외(2006), Park et al.(2019)의 연구 등에서 투입산출 모형과 계량경제모형을 이용해 해운산업의 경제적 파급효과를 제시하였다. 그러나 이러한 계량적 연구를 바탕으로 일반 국민들이 해운산업의 중요성을 체감하기에는 다소 무리가 있을 수 있다. 따라서 본 연구에서는 일반 국민들이 해운산업을 어떻게 인식하고 있으며, 얼마나 중요하게 여기고 있는지 조사하였다. 본 연구는 또한 조사 결과를 바탕으로 해운산업의 대국민 인지도 제고 방안을 제안하고자 한다.

본 연구는 다음과 같이 구성된다. 먼저 2장에서는 문헌 연구를 통해 해운산업의 경제적·사회적 위상과 중요성에 대해 살펴보고 선행연구의 한계점을 살펴본다. 3장에서는 조사의 설계와 조사 결과를 제시하고 4장에서 시사점과 결론을 제시한다.

II. 선행연구

Lee and So(2021)은 국적선사가 법정관리에 들어간 상황을 가정하고 일반 국민들 입장에서 국적선사의 지원을 위한 WTP(Willingness To Pay)를 조사하고 국적선사의 경제적 가치를 추정하였다. 조사 결과, 국민 1인 당 국적선사에 대한 WTP는 5,077.99원으로 약 4.34 달러로 추정되었다. 우리나라 주요 항만 도시인 부산, 인천, 울산의 조사 결과를 바탕으로 WTP를 추정한 결과 일반 국민의 그것보다 낮은 4,815.35원으로 추정되었다. 조사된 WTP를 바탕으로 추산한 국적선사의 경제적 가치는 1,046.2억원으로 나타났고 항만도시민들이 생각하는 국적선사의 경제적 가치는 1,006억원으로 나타났다.

이동현(2012)는 해운산업의 다면적 역할에 대한

1) 한국민족문화대백과사전(2021년 11월 2일 검색)

2) 해운업계는 대체로 공정위의 결정이 부당하며 경쟁법이 있기 전부터 해운법이 존재해 선사 간 공동행위가 적법하다고 주장한다. 또한 해운업계는 공정위의 과징금 부과 시 해운업계가 받는 피해에 대해서 강조하지, 공정위 결정의 세부 내용에 대해서는 반박하지 못하고 그저 결정을 전면 철회하라고 주장한다. 필자는 본 시안을 법률적으로 판단할 만큼 전문성은 없지만, 법원의 판단이 있기도 전에 공정위 결정을 철회하라고 요구하는 해운업계의 주장은 무리가 있다고 본다.

3) 부산일보 데스크칼럼, 미리차린 해수부 생일상의 의미는?(2021년 11월 3일 검색)

인식조사를 수행하고 국민인식 제고방안을 제시하였다. 조사 결과, 해운산업에 대한 전반적 인식은 3.51로 높지 않았고 직업적 매력도는 3.27로 비교적 낮았다. 해운산업이 국가경제기여도와 외화획득, 고용 창출에 미치는 영향에 대해서는 각각 3.65, 3.71, 3.32로 높지 않았다. 해운산업의 다면적 기능에 대해서는 국가안보 및 전쟁대비가 2.59, 국제외교 및 국가위상제고는 2.80, 관광, 놀이문화, 생활체험은 2.53, 남북교류 및 통일대비는 2.31, 신해양산업 발전 기여는 2.63으로 낮은 수준이었다.

장운재 외(2006)는 인천항에 대한 시민들의 인식을 조사하였다. 연구 결과, 인천항 개발에 대해 찬성이 0.27로 나타났고, 부정적인 이미지에 동의하는 의견이 0.69로 나타났다. 또한 조사에 참여한 10~20대가 항만에 대한 부정적 이미지가 강한 것으로 나타났다. 항만에 대한 부정적인 이미지를 극복할 수 있는 방법으로는 항만을 통한 레저활동 제공과 휴식공간 확보로 나타났다. 또한, 종합항만공간 제공, 환경친화적 항만 개발이 이루어진다면 항만에 대한 부정적인 이미지가 낮아지는 것으로 나타났다.

Jang et al.(2019)는 한국, 중국, 일본, 태국, 4개국을 대상으로 해운선사의 이미지와 명성에 대한 인식과 그 차이를 비교 분석했다. 이 연구에서 해운선사의 이미지는 좋은 이미지(good image), 안전한 수송, 윤리적 경영, 공공 친화적(public friendly)로 정의하였고, 해운선사의 명성은 좋은 느낌(good feeling), 높은 명성, 신뢰할 수 있는, 환경적으로 책임이 있는, 사회적으로 책임이 있는 것으로 정의하였다. 한국의 응답자는 모든 변수에 대해 다른 국가들보다 가장 낮은 수준의 인식을 보였다.

Jensen et al.(2015)는 그리스, 노르웨이, 스웨덴 3개국을 대상으로 해운산업 이미지에 대한 인식 차이를 비교 분석하였다. 이 연구에서 해운산업 이미지는 보상, 산업의 중요성, 근무 여건, 해운산업의 사회적 책임(Corporate Social Responsibility: CSR), 위

험(risk)으로 구성되었다. 연구 결과, 7점 만점에서 스웨덴이 4.1점, 노르웨이가 4.6점, 그리스가 4.4점으로 3개국 모두 높지 않은 결과를 나타내었다.

Lee et al.(2014)는 SBM-DEA(Slack Based Measure Data Envelopment Analysis) 모델을 이용하여 세계 11개 항만도시의 환경효율성을 측정하였다. 이 연구에서는 산출변수로 컨테이너처리량과 RGDP를 두었고, 비소망 산출변수(undesirable output)으로 도시 별 CO₂, NO_x, SO₂의 배출량을 설정하였다. 투입변수로는 도시 별 노동인구를 설정하였다. 연구 결과, 싱가포르와 부산, 로테르담, 카오슝, 앤티워프, 뉴욕이 환경적으로 효율적인 항만도시로 나왔다. 환경적으로 비효율적인 항만도시들이 비소망재 즉, 각종 선박 기인 오염원의 처리를 위해서 홍콩은 18,645,423 유로, 천진은 2,014,352,920 유로, 함부르크는 160,685,740 유로, LA는 6,241,975,167 유로, 제다는 1,477,322,510 유로를 사회적 비용으로 지불해야하는 것으로 나타났다.

국토해양부(2012)에서 출간한 보고서 '해운산업이 국내경제에 미치는 영향 및 해운산업 위상 제고방안 연구'에서는 해운산업의 경제적 역할과 다면적 역할에 대해 제시하였다. 연구 결과, 경제적 역할로서 국제운송 및 국제교역 촉진, 외화획득 및 국제수지 개선, 글로벌화와 세계 교역량 증가 등을 꼽았다. 해운산업의 다면적 역할로서 해운산업의 국가안보적 역할, IMO에서의 영향력 확대 등 해운산업의 정치외교적 역할, 해양관광 및 레저의 수단으로서 해운산업의 문화적 역할을 제시하였다. 또한, 해운산업의 통일대비 역할로서 남북 경제협력 활성화 기여, 남북 문화적 교류 지원 등을 꼽았다.

III. 조사 결과

설문은 이동현(2012), 국토해양부(2012)의 결과를 근거로 구성하였다. 문항은 해운산업에 대한 인지도, 해운산업 노출 경로, 국적선사 파산 시 국가에

산 투입에 대한 필요성, 국적선사 유지 필요성, 한진해운 파산 원인, 해운업 육성 필요성, 해운업이 국가에 기여하는 방안, 한진해운 파산이 나(가정)에게 미친 영향 등에 대한 질문으로 구성했다.

조사는 조사전문업체인 리서치앤리서치를 통해 2021년 2월 한 달간 진행되었다. 리서치앤리서치가 보유한 모집단을 바탕으로 무작위표본을 추출해 전국의 17개 광역시도를 대상으로 조사하였다. 최종 수집된 표본은 총 557개였다. 최종 수집표본의 지역 분포는 표 1과 같다. 경기도가 135개로 24.2%를 차지했고, 서울이 114개로 20%를 차지했다. 이 외에도 부산 42개, 경상남도 34개, 대구 30개 등이었다. 국내 대표적인 항만도시인 부산, 인천, 울산의 총 표본 수는 84개로 15%를 차지했다.

표 1. 표본의 지역 분포

지역	빈도	퍼센트
서울	114	20.4
부산	42	7.5
대구	30	5.4
인천	31	5.5
광주	17	3.0
대전	17	3.0
울산	11	2.0
세종	4	0.7
경기도	135	24.2
강원도	15	2.7
충청북도	17	3.0
충청남도	21	3.8
전라북도	18	3.2
전라남도	18	3.2
경상북도	30	5.4
경상남도	34	6.1
제주도	5	0.9
합계	559	100

표본의 성별 분포는 남성 321명(57.4%), 여성 238명(42.6%)이었다.

표 2. 표본의 성별 분포

성별	빈도	퍼센트
남성	321	57.4
여성	238	42.6
합계	559	100

평소 해운산업을 잘 알고 있는가에 대한 질문에는 조금 알고있다가 187명(33.5%), 보통이다가 160명(28.6%), 잘 모른다가 143명(25.6%)으로 나타났다.

표 3. 해운산업 인지 여부

인지 여부	빈도	퍼센트
매우 잘 알고 있다	22	3.9
조금 알고 있다	187	33.5
보통이다	160	28.6
잘 모른다	143	25.6
거의 모른다	47	8.4
합계	559	100

평소 해운산업에 어떻게 접했는가에 대한 질문에 대해서 인터넷 뉴스 및 신문이 388명으로 69.4%를 차지했다. 거의 접하지 않았다가 105명 18.8%, 해운 관련 다큐멘터리가 31명 5.5%, 영화를 통해 접했다가 21명 3.8% 등으로 나타났다.

표 4. 해운산업 노출 경로

경로	빈도	퍼센트
인터넷 뉴스 및 신문	388	69.4
영화	21	3.8
해운관련 다큐멘터리	31	5.5
해양박물관 견학	14	2.5
거의 접하지 않았다	105	18.8
합계	559	100

국적선사가 법정관리에 들어갔을 때 파산을 막기 위해 국가예산을 투입하는 것에 대해서 동의하는가에 대한 질문에 대해서는 대체로 필요하다는 272명 48.7%, 보통이다가 179명 32%, 별로 필요하지 않다가 53명 9.5%, 매우 필요하다는 47명 8.4%로 나타났다.

표 5. 국적선사 파산 방지를 위한 예산투입 필요성

국적선사 예산투입 필요성	빈도	퍼센트
매우 필요하다	47	8.4
대체로 필요하다	272	48.7
보통이다	179	32.0
별로 필요하지 않다	53	9.5
전혀 필요하지 않다	8	1.4
합계	559	100

국적선사를 유지하는 것이 우리나라에서 필요한가에 대한 질문에 대해서는 대체로 필요하다는 297명 53.1%, 보통이다가 23.4%, 매우 필요하다는 18.8%로 나왔다.

표 6. 국적선사 유지 필요성

국적선사 필요성	빈도	퍼센트
매우 필요하다	105	18.8
대체로 필요하다	297	53.1
보통이다	131	23.4
별로 필요하지 않다	21	3.8
전혀 필요하지 않다	5	0.9
합계	559	100

국적선사를 유지하는 것이 나와 나의 가정에 혜택을 준다고 생각하는가에 대한 질문에 대해서는 보통이다가 218명 39%, 대체로 그렇다가 156명 27.9%, 별로 그렇지 않다가 124명 22.2%로 나타났다.

표 7. 국적선사 유지가 나와 나의 가정에 혜택을 주는지 여부

국적선사가 나의 가정에 혜택을 준다	빈도	퍼센트
매우 그렇다	24	4.3
대체로 그렇다	156	27.9
보통이다	218	39.0
별로 그렇지 않다	124	22.2
전혀 그렇지 않다	37	6.6
합계	559	100

한진해운 파산 원인에 대해서는 오너 일가의 부도덕 및 무능이 272명 48.8%로 압도적이었다. 이외에 해운시황 악화가 97명 17.4%, 시장논리로 일관한 정부 정책의 무책임이 84명 15% 등으로 나타났다.

표 8. 한진해운 파산 원인

한진해운 파산 원인	빈도	퍼센트
오너일가의 부도덕 및 무능	273	48.8
시장논리로 일관한 정부 정책의 무책임	84	15.0
해운시황 악화	97	17.4
글로벌 해운사와의 경쟁에서 열위를 보임	55	9.8
비전문 CEO의 경영실패	47	8.4
기타	3	0.5
합계	559	100

해운업을 왜 육성해야 한다고 생각하는가에 대한 질문에 대해서는 해상운송 서비스 수출을 통해 외화획득 및 서비스 수지 개선이 243명 43.5%로 나왔고, 수출입 화물의 원활한 운송이 204명 36.5%로 나왔다. 또한, 부산, 인천 등 항만도시의 고용 및 부가가치 증대가 61명 10.9%로 나왔다.

해운업이 국가 경제에 어떻게 기여한다고 생각하는가에 대한 질문에 대해서는 해상운송 서비스 수출을 통한 외화획득 및 서비스 수지 개선이 225명 40.3%, 수출입 화물의 원활한 운송이 194명 34.7%, 부산, 인천 등 항만도시의 고용 및 부가가치 증대가 91명 16.3%로 나왔다.

표 9. 해운업 육성 필요성

해운업 육성 필요성	빈도	퍼센트
수출입 화물의 원활한 운송	204	36.5
해상운송 서비스 수출을 통해 외화획득 및 서비스수지 개선	243	43.5
전시 4군 및 재난 등 비상 시 수송수단 확보	42	7.5
부산, 인천 등 항만도시의 고용 및 부가가치 증대	61	10.9
남북교류를 통한 통일 대비	6	1.1
기타	3	0.5
합계	559	100

표 10. 해운업이 국가에 어떻게 기여한다고 생각하는가

해운업 육성 필요성	빈도	퍼센트
수출입 화물의 원활한 운송	194	34.7
해상운송 서비스 수출을 통해 외화획득 및 서비스수지 개선	225	40.3
전시 4군 및 재난 등 비상 시 수송수단 확보	42	7.5
부산, 인천 등 항만도시의 고용 및 부가가치 증대	91	16.3
남북교류를 통한 통일 대비	4	0.7
기타	3	0.5
합계	559	100

한진해운 파산으로 받은 피해에 대해서는 별로 없음이 305명 54.6%, 화물 배송 지연이 70명 12.5%, 물가상승이 81명 14.5%로 나왔다.

표 11. 한진해운 파산으로 받은 피해

한진해운 파산으로 받은 피해	빈도	퍼센트
물가상승	81	14.5
화물 배송지연	70	12.5
일자리 상실	47	8.4
국가안보 위기에 의한 불안감을 겪음	56	10.0
별로 없음	305	54.6
합계	559	100

우리에게 바다는 땅입니다 라는 표어에 대한 공감 여부에 대해서는 공감됨이 419명 75%, 공감 안됨이 140명 25%로 나왔다.

표 12. 우리에게 바다는 땅이다라는 표어에 대한 공감 여부

우리에게 바다는 땅이다라는 표어에 대한 공감 여부	빈도	퍼센트
공감 안 됨	140	25.0
공감됨	419	75.0
합계	559	100

해운산업 인식 제고 방안에 대하여 개방형 질문에 대한 답변을 텍스트마이닝을 통해 워드클라우드(Word Cloud)로 나타내었다. 도식화 결과, 홍보, 투명, 경영, 필요성 등이 핵심어인 것을 알 수 있었다. 개방형 답변을 전체적으로 살펴보고 그 맥락을 바탕으로 의미를 유추해보면 다음과 같다.

- 1) 해운산업 자체에 대한 대국민 홍보가 필요하다
- 2) 투명한 해운경영이 필요하다
- 3) 해운사업 필요성에 대한 대국민 홍보가 필요하다

또한, 국민들은 한진해운 및 대한항공 오너 일가가 보여준 소위 '갑질'과 부조리, 도덕적 해이 등으로 해운산업 자체에 대한 인식이 낮아지고 이에 따라 투명한 경영이나 기업의 사회적 책임(CSR: Corporate Social Responsibility)을 강화해야 함을 알 수 있었다.

그림 1. 해운산업 인식제고방안 주요 키워드 워드클라우드 결과



표 13. 해운산업 인식 제고방안의 주요 키워드 빈도분석

키워드	빈도
홍보	100
투명	67
경영	60
해운업	45
필요성	37
제고	19
국민	18
인식	13
중요성	12
적극적	12
국가	12
영향	10
운영	9
이익	7
오너	6
경쟁력	6
회사	5
프로그램	5
창출	5
일자리	5
위한	5
기여	5
공간	5
강화	5
척결	4
지원	4
전문경영인	4
영입	4
수출입	4
사회	4
비리	4
물류	4
공익광고	4
개선	4

해운업, 물류업, 항공업 이미지에 대한 워드클라우드 분석 결과, 그림 2와 같이 나타났다. 기대보다 의미있는 결과와 차이를 나타내지는 못 였다.

그림 2. 해운업, 물류업, 항공업 이미지 워드클라우드 결과



IV. 결 론

이 연구는 일반인들이 해운업에 대해 어떻게 생각하고 얼마나 중요하게 생각하는지 알아보았다. 연구 결과, 해운산업에 대해 조금 알고있다거나, 보통이다 라는 대답이 과반 수 이상을 차지하는 것으로 나타났다. 국적선사 파산 방지를 위한 예산투입 필요성에 대해서는 대체로 필요하다거나 보통이다 라는 대답이 50% 이상을 차지하는 것으로 나타났다. 국적선사 유지 필요성에 대해서 대체로 필요하다고 53%, 보통이다가 23%로 나타났다. 그러나, 국적선사 유지가 나와 나의 가정에 혜택을 준다고 생각하는가에 대한 질문에는 보통이다가 39%, 대체로 그렇다가 28%로 나타났다. 한진해운 파산 원인에 대해서는 오너일가의 부도덕 및 무능이 49%, 해운시황 악화가 17.4%로 나타났다. 해운업 육성 필요성에 대해서는 해상운송 서비스 수출을 통해 외화획득 및 서비스수지 개선이 43.5%, 수출입 화물의 원활한 운송이 36.5%를 차지했다. 한진해운 파산으로 나는 어떤 피해를 입었는가에 대한 질문에는 기타(별로 없음)이 54.6%, 물가 상승이 14.5%로 나타났다.

해운산업 인식제고방안에 대한 개방형 질문에 홍보, 투명한 빈도가 높은 것으로 나타났다.

이상의 연구 결과를 통해 일반인들이 해운업에 대해 생각하는 중요도는 대체로 높지 않은 것으로 보인다. 또한, 한진해운 파산의 원인이 오너일가의 무능 및 부도덕을 제1 원인으로 꼽고, 해운업 인식제고방안으로 투명성을 꼽는 것으로 볼 때 한진그룹 일가의 부도덕이 국민적 공분을 산 것으로 볼 수 있고, 이것이 해운업의 이미지 악화에 영향을 준 것으로 보여진다.

따라서 우리 해운업계는 최근 각광 받고 있는 ESG 경영을 강화해야 하겠다. 해운업계도 이상의 연구 결과를 참고하여 해운업 인식 개선과 해운업 중요성에 대한 국민의 마음을 얻는 일을 해야할 것이다. 홍보와 관련해서 학회 차원에서는 유튜브 채널

을 운영해 대중의 눈높이에 맞는 해운과 항만지식 정보 제공이 필요하다고 할 수 있겠다.

참고문헌

- 국토해양부(2012), 해운산업이 국내경제에 미치는 영향 및 해운산업 위상 제고방안 연구.
- 이동현(2012), 해운산업의 다면적 역할에 대한 인식조사 및 국민인식 제고방안, 한국항만경제학회지, 제28권 제3호, 127-150.
- 이태우, 장영태, 신성호(2006), 산업연관분석에 의한 운송 부문별 국민경제적 파급효과의 상호비교분석, 해운물류연구, 제51권, 47-67.
- 정봉민, 마문식, 이호춘(2004), 해운·항만산업의 국가경제 기여도 분석, 한국해양수산개발원
- 장운재, 금중수(2006), 친환경 항만도시 개발을 위한 항만의 인식 분석 -인천항만을 중심으로-, 해양환경안전학회지, 제12권 제2호, 145-150.
- 정봉민, "산업연관분석방법에 의한 해운·항만서비스 가격 변동의 물가파급효과 추정", 「로지스틱스연구」 제 12권 2호, 2004, pp.1-12
- Jang, H. M., Park, H., Kim, S. Y. and Piboonrungrroj, P.(2019), Corporate Image and Reputation in the Shipping Industry in Four Asian Countries: Republic of Korea, China, Japan, and Thailand, International Journal of Supply Chain Management, Vol 8 No. 3, 1065-1078.
- Jensen, A., Berggvist, R., Hjelle, H. and Lekakou, M.(2016), The perception and image of shipping, WMU Journal of Maritime Affairs Vol 15, 41-78.
- Kwak, S. J., Yoon, S. H. and Chang, J. I.(2005), The role of the maritime industry in the Korean national economy: an input-output analysis, Marine Policy, Volume 29 Issue 4, 371-383.
- Lee, T. T. H, So, A. R.(2022), Economic Valuation of a National Shipping Company Using a Contingent Valuation Method (CVM): The Case of Korea, Marine Policy Volume 135.
- Lee, T. H., Vinh, V. T., Yeo, G. T.(2014), Environmental efficiency analysis of port cities: slacks-based measure data envelopment analysis approach, Transport Policy, Volume 33, 82-88.

해운산업의 인지도 분석과 인식 제고 방안

이태휘 · 소애림

국문요약

이 연구는 일반인들이 해운업에 대해 어떻게 생각하고 얼마나 중요하게 생각하는지 알아보았다. 연구 결과, 해운산업에 대해 조금 알고 있다거나, 보통이다라는 대답이 과반 수 이상을 차지하는 것으로 나타났다. 국적선사 파산 방지를 위한 예산투입 필요성에 대해서는 대체로 필요하다거나 보통이다라는 대답이 50% 이상을 차지하는 것으로 나타났다. 국적선사 유지 필요성에 대해서 대체로 필요하다가 53%, 보통이다가 23%로 나타났다. 그러나, 국적선사 유지가 나와 나의 가정에 혜택을 준다고 생각하는가에 대한 질문에는 보통이다가 39%, 대체로 그렇다가 28%로 나타났다. 한진해운 파산 원인에 대해서는 오너일가의 부도덕 및 무능이 49%, 해운시황 악화가 17.4%로 나타났다. 해운업 육성 필요성에 대해서는 해상운송 서비스 수출을 통해 외화획득 및 서비스수지 개선이 43.5%, 수출입 화물의 원활한 운송이 36.5%를 차지했다. 한진해운 파산으로 나는 어떤 피해를 입었는가에 대한 질문에는 기타(별로 없음)이 54.6%, 물가 상승이 14.5%로 나타났다. 해운산업 인식제고방안에 대한 개방형 질문에 홍보, 투명의 빈도가 높은 것으로 나타났다. 연구 결과를 통해 일반인들이 해운업에 대해 생각하는 중요도는 대체로 높지 않은 것으로 보인다. 또한, 한진해운 파산의 원인이 오너일가의 무능 및 부도덕을 제1 원인으로 꼽고, 해운업 인식제고 방안으로 투명을 꼽는 것으로 볼 때 한진그룹 일가의 부도덕이 국민적 공분을 산 것으로 볼 수 있고, 이것이 해운업의 이미지 악화에 영향을 준 것으로 보여진다. 따라서 우리 해운업계는 최근 각광 받고 있는 ESG 경영을 강화해야 하겠다. 홍보와 관련해서 학회 차원에서는 유튜브 채널을 운영해 대중의 눈높이에 맞는 해운과 항만지식 정보 제공이 필요하다고 할 수 있겠다.

주제어: 해운산업, 한진해운, 인지도, ESG