

# 한국 해운산업의 경쟁력강화 정책방안에 관한 실증연구

이충배\* · 노진호\*\*

## An Empirical Study on Improving Competitiveness of Korean Shipping Industry

Choong-Bae Lee · Jin-Ho Noh

### 목 차

- |                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| I. 서론                  | IV. 연구의 설계 및 실증분석 |
| II. 우리나라 해운산업의 현황 및 정책 | V. 결론             |
| III. 선행연구 고찰           |                   |

Key Words: Shipping Industry, Shipping Policy, Policy Performance

### Abstract

This study analyzes the achievement of the shipping policies and the priority for the promotion of such policies, in order to consider the features of the shipping industries in Korea and other advanced shipping countries and manage the rapidly changing shipping environment actively. Based on such analysis, this study also discusses the promotional strategy to strengthen the international competitiveness of the shipping industry.

Regarding the promotion of the related policies, it is necessary to establish a base for growth, strengthen a capacity of leading the market, and create an opportunity in the market. By considering such three factors, it has become known that the establishment of the market order is important for the establishment of a base for growth. It is important to consider the advancement of the shipping tax system. Also, the information-orientation and the knowledge-industrialization of the shipping industry need to be considered. In order to strengthen a capacity of leading the market, the stable security of the labor force in the shipping industry is the most important factor. Also, it is important to consider the development and the upbringing of the global mega career and the shipping business. Regarding the creation of an opportunity in the market, it is important to expand the range of the shipping exchange between South Korea and North Korea, which will influence the administrative and the operative results related with the promotion of the related policies.

▷ 논문접수: 2010.07.21    ▷ 심사완료: 2010.09.02    ▷ 게재확정: 2010.09.011

\* 중앙대학교 무역학부 교수, cblee@cau.ac.kr, 031)670-3233

\*\* 중앙대학교 무역학부 박사과정, Nojinoo@naver.com, 031)670-3266

## I. 서론

경제의 글로벌화 확산과 더불어 국제교역이 증가되면서 이를 지원하는 해운산업이 꾸준히 성장하여 왔다. 해운산업은 특성상 국제성이 강할 뿐만 아니라 자본 집약형 산업으로 선진국에 의해 주도되어 왔으나, 최근 중국을 중심으로 한 개도국의 약진이 두드러지면서 국가간 치열한 경쟁을 겪고 있다.

우리나라 GDP의 약 4%를 점하고 있는 해운산업 또한 앞으로 국제경쟁에서 살아남고 발전하기 위한 전략이 시급히 필요한 시점에 와 있다. 더욱이 우리나라는 수출 주도형 경제발전을 추진해왔고, 해운은 수출입화물의 대략 99.7%의 수송을 담당해 오고 있기 때문에 전략의 필요성이 더욱 절실하다고 하겠다.

세계의 공장인 중국을 비롯한 동북아 지역이 세계 해운시장의 중심으로 급부상하고 있는 가운데, 브라질·러시아·인도 모두 1억 명이 넘는 인구와 넓은 영토, 풍부한 천연자원을 보유하여 새로운 대규모 해운시장으로 등장하고 있다. 세계무역기구, 자유무역협정을 통한 개방화·자유화가 급속히 진전되고 있는 추세에 대응하여 우리의 해운산업을 범세계적인 관점에서 성장·발전할 수 있는 전략 모색이 반드시 필요한 상황이다.

우리나라의 해운정책은 2000년 이후 “해운산업 장기 발전계획”에 의거하여 정책을 수립 및 추진하고 있다. 동 계획은 해운산업의 건전한 육성을 위해 해운법 제37조에 의거, 매 5년마다 수립·공고하는 국가계획이다. 이를 법제화한 것은 해운산업의 건전한 육성 및 발전을 통하여 ‘동북아 물류중심국가 건설’을 조기에 실현함과 아울러, 효율적인 대외 해상운송수단을 안정적으로 확보함으로써 국가경제발전에 기여하고자 하기 위한 것이다. 따라서 “해운산업 장기 발전계획”은 급변하는 대내·외 해운환경에 능동적으로 대응하여 우리나라 해운산업의 건전한 발전을 도모하는데 상당한 기여를 해 왔다고 할 수 있다.

우리나라 해운의 발전과 관련한 다양한 연구가 관련업계, 연구소, 학계 등에서 진행되어 왔으나 “해운산업 장기 발전계획”에 근거한 실태적, 실증적 연구는 이루어지지 못했다. 이에 본 연구는 발전계획에 따른 우리나라 해운산업 육성정책을 바탕으로 그 성과를 분석하고 앞으로의 우리나라 해운산업의 발전방향과 경쟁력 강화를 위한 정책적 시사점을 제시하는데 그 목적이 있다.

## II. 우리나라 해운산업의 현황 및 정책

### 1. 해운산업과 해운정책의 의미

해운은 해상에서 선박으로 화물이나 여객을 운송하는 것으로 ‘해상운송’을 줄여서 ‘해운’이라고 표현한다. 해운은 인적요소인 선박운항의 주체인 선원, 물적요소인 운송 수단의 선

박, 해운수요인 화물 및 여객 세 가지 요소로 구성되어 있다. 그리고 해운산업이란 화물 또는 여객을 수요자가 필요로 하는 시간에 원하는 장소로 선박을 이용해 운송함으로써 시간적 효용과 장소적 효용을 창출하고 이윤을 추구하는 서비스업을 의미한다.<sup>2)</sup>

해운산업의 범위는 해상 운송 활동을 중심적 경제행위로 놓고, 관련 산업을 어떻게 설정하는가에 따라 달라지는데, 우리나라의 경우, 해운법에 규정된 “해운업”이라 함은 해상 여객운송사업·해상화물운송사업·해운중개업·해운대리점업·선박대여업 및 선박관리업을 말한다.(해운법 제2조 1항) 하지만 영국의 경우, 해운산업에 (해사)보험, (해사)중개업, 선급업(ship classification), 해사법률서비스업, 해사중재업(arbitration)을 포함시키고 또한 ‘해안에 기반을 둔 해사관련 사업(shored-based maritime-related businesses)’을 포함하여 조선·선박수리(shipyards, repairers), 선용품생산·공급업(marine equipment producers and their suppliers)까지 해운산업에 포함시키고 있다.

일반적으로 정책이란 ‘일정한 목적을 달성하기 위하여 사용되는 모든 수단의 효율적인 선택’을 의미한다. 따라서 일정한 목적의 달성을 위하여 노력하는 개인, 기업, 노동조합, 기업단체, 지역단체, 국가, 및 국제기구 등이 정책의 주체가 될 수 있다. 그러나 개인과 기업의 정책은 사적이익을 추구하기 때문에 경영정책으로 말할 수 있으며, 노동조합, 기업단체, 지역단체 등이 구성원들의 이익을 위하여 추구하는 집단적 정책은 국가 전체적 측면에서 볼 때 부분적인 특수성을 가지며 국가전체적인 보편성을 가지고 있다고는 말할 수 없다. 따라서 사회전체적인 모순을 극복하는 수단으로써 국가에 의해 사용되는 국가정책이 우리들이 일반적으로 말하는 정책으로 정의할 수 있다.

해운정책은 국가에서 실시하는 경제정책의 한 요소이며, 국가의 교통정책의 일부분이며, 또한 국가가 국민경제와 국제해운시장측면에서 자국 상선대의 지위에 영향력을 행사하는 경제적·법적·행정적 조치로 정의할 수 있고 정책의 주체인 국가가 주요 객체인 자국 해운업에 대하여 행하는 시책으로 정의할 수 있다. 그러나 해운정책에는 다양한 조건과 내용을 포함하고 있으며 경제, 사회, 정치·외교, 국가안보 등의 요소를 포함하고 있다. 따라서 이러한 경제적 요소와 비경제적 요소를 포함하고 있는 해운정책을 정의하면 ‘경제정책과 사회정책의 개념을 초월하여 국가정책의 틀 안에서 해운업이라는 하나의 산업에 대한 성과를 최고 수준으로 달성하기 위한 시책의 체계’로 포괄적으로 정의할 수 있다.<sup>3)</sup>

Frankel(1982)은 일반적인 해운정책의 목표로 다음의 7가지를 들었다. ① 해상수송서비스 비용을 국민경제적 측면에서 최소화, ② 자국무역화물을 자체 수송하여 국제수지개선에 기여함, ③ 해상수송선대의 적절한 공급과 고용창출, ④ 해운산업과 조선산업의 연계발전 도모, ⑤ 수출입화물의 국내연계 수송의 적절화, ⑥ 국내외 거래질서의 정립과 자국해운사의 국제적 지위향상에 기여, ⑦ 해운산업의 기술발전에 적절한 대응이다.<sup>4)</sup>

2) 류동근, 『해상운송의 이해』, 다솜출판사, 2007, p.12.

3) 김광희·김현덕, “우리나라와 일본의 해운정책 비교 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제23권 제3호, 2007.9, pp.105-106.

4) Frankel E, G., *Regulations & Policies of American Shipping*, Auburn House, 1982, p. 3.

## 2. 해운산업 정책추진 현황 및 성과

정부에서 주도하는 “해운산업 장기 발전계획”의 2006년 2차 계획 추진전략에 따르면, 주요 정책과제의 범주를 ‘성장기반 완비’, ‘시장주도능력 강화’, ‘시장기회 창출’로 구분하여 주요 정책과제를 다루고 있다. 따라서 이를 바탕으로 해운산업 정책추진 현황 및 성과 또한 크게 성장기반 완비, 시장주도능력 강화, 시장기회창출 3가지로 구분할 수 있다.

### 1) 성장기반 완비

첫째, 선진해운제도 도입이다. 선진 해운제도를 단계적으로 도입하여 우리나라 외항 해운기업의 국제 경쟁력을 제고하고자 국제선박등록제도(‘97), 선박등록특구제도(‘02), 선박톤세제(‘05)를 도입하여 국적 선사에 대해 선박 조세를 경감하였다. 아래의 <표 1>과 같이 국제선박 등록수가 국제선박등록제도와 선박등록특구제도를 도입한 후 급격히 증가했음을 알 수 있다.

<표 1> 국제선박 등록수 변화

(단위 : 척)

구분	1998년	2003년	2005년	2006년
국제선박 등록수	49	467	544	591

자료 : 해운연보(2006)자료를 바탕으로 연구자가 재 작성함.

또한 톤세제를 도입한 2005년 이후 매년 약 60%의 해운기업이 이 제도를 통하여 법인세 신고와 납부를 하고 있다. 그동안 톤세 적격요건 확인은 선박제원신고, 운항선박신고, 적격확인신청 등 적격여부 확인절차가 복잡하여 최종 확인서 발급까지 2달여의 시간이 걸리고, 선박제원과 운항선박 신고시 개별선박 별로 각각 신고서를 작성하도록 되어 있어 기업당 적게는 수십, 많게는 수천 건의 신고서를 작성하여야 하였다. 그러나 2009년부터는 신고절차가 1단계로 줄어들고, 신고서도 기업당 1건만 작성하도록 절차가 간단해져 효율성을 한층 증대시켰다.

둘째, 선박금융의 활성화이다. 우리나라 선박금융의 역사는 광복 이후, 현재 ‘제 7기’에 돌입하였고, 선박투자회사제도 도입을 통해 기존의 차입 의존적 해운비즈니스 모델을 투자 지향적 모델로 전환하고, 시중 부동산자금을 산업자본화 하는데 성공하였다. 이는 건전한 선박금융시장을 조성함과 더불어 시중 부동산자금을 선박금융시장으로 끌어들이므로써 국적 선대의 비약적 성장을 위한 초석을 마련했다고 볼 수 있다. 또한 2002년 5월, 선박투자회사법 제정을 통해 ‘선박금융 부활’의 계기를 마련했고, 2003년 8월과 2005년 6월 두 차례 개정·보완하여 투자자 보호 및 새로운 상품개발에 박차를 가하고 있다.

<표 2> 우리나라 선박금융의 역사적 변천

시기	단계	주요 특징
1기(1945-1961)	선박금융 의존	· 정부보유외화 및 외국 원조자금에 의존 · 외국에서 중고선 도입이 유일한 선박확보 수단
2기(1962-1975)	선박금융 태동	· 일반상업금융기관의 선박금융(상업차관 도입) · 외국 리스금융 이용, 중고선을 BBC-HP 형태로 도입
3기(1976-1983)	선박금융 발달(활성)	· 계획조선제도(1976) 시행에 따른 신조선 도입 · 차관자금에 의한 중고선 도입 · 외국 리스금융 이용, 중고선을 BBC-HP 형태로 도입
4기(1984-1988)	선박금융 조정	· 해운불황에 따른 '해운산업합리화' 추진, 중고선 도입 전면금지 · 계획조선 및 국내건조 BBC-HP 형태의 선박도입만 허용 · 통화팽창을 이유로 BBC-HP 도입 금지
5기(1989-1997)	선박금융 개방	· 1989년, 해외자금을 이용한 국내건조 BBC-HP 도입 재허용 (신용도가 높은 일부 대형선사에 해당) · 한국은행 보유외화자금 이용, 즉 중고선도입자금(KFX자금)을 통한 중소선사의 선박확보 지원 · 1994년 이후, 계획조선제도 유명무실화(내항선만 일부 지원)
6기(1998-2003)	선박금융 공백	· 1997년, IMF 외환위기 후 선박확보실적 전무 (1997년 10월부터 2001년까지 125척 336만 G/T의 국적 외항선 매각) · 2002년 5월, '선박투자회사법' 제정 · 2003년 3월, 선박펀드를 운용할 최초의 선박운용회사 설립
7기(2004- )	선박금융 부활 (新 선박금융 도래)	· 2004년 2월, 제 1호 선박펀드(동북아 1호 선박투자회사) 탄생 · 2005년 9월, 33개 선박펀드(21억 달러 금융) 조성

자료 : 해양수산부, "해운산업 중장기 발전계획 수립 연구", 2006.

게다가 2008년 전반기까지 선박펀드에 의해 조달된 총자금은 4조 8,000억원에 이르고, 이 펀드조성을 통해 확보된 선박도 98척에 달한다. 지금까지 우리나라의 선박투자회사는 선박확보에 필요한 자금조달에 상당히 기여한 것을 알 수 있으며, 이는 또한 선사의 선박 확보 자금이 있어 새로운 장을 제공한 것으로 평가되고 있다.

## 2) 시장주도능력 강화

첫째, 해운물류전문인력 육성이다. 국제무역과 글로벌 SCM의 발전, 수요 시장의 국제화, 제조업체의 외국 진출 가속 등 다양한 요인으로 인해 국제물류 인력, 특히 해운·항만물류 전문 인력에 대한 수요가 급증하고 있다. 하지만 지금까지 다수의 육상 해운물류 인력은 승선 경험을 가진 우수 해기 인력의 육상직 전환에 의해 공급되거나 일부 대학 및 대학원의 경영, 물류, 무역관련 학과의 졸업생에 의해 배출되어 특별한 전문 양성 프로그램이 운영되지 않았다. 따라서 우리나라 해운산업도 이제는 화물운송 비즈니스를 넘어 고부가가치 해운 비즈니스로 발돋움하기 위해 해운물류 전문인력의 교육 및 양성이 중요시되

고, 이를 위한 토대를 마련하는 것이 주무부처 및 해운산업 관련업계의 주어진 시대적 역할로 대두 되었다.

중앙대학교와 한국해양대에 연간 10억원의 지원을 통한 물류전문인력 양성과정을 운영하고, '06~08년 기간 동안 물류전문교재개발을 통해 물류산업 성장 기반을 마련하였다. 또한 2007년 9월 개교한 네덜란드 해운물류대학 광양분교(STC-K)를 활용하여 국제 감각을 갖춘 고급 전문인력 양성체제를 마련하였다. 이로 인해 해운물류전문인력양성체제 구축으로 급격히 요구되는 해운물류전문인력의 공급에 응할 수 있고, 또한 우리나라 물류산업의 경쟁력 제고에도 많은 기여가 예상된다.)

둘째, 해운부대사업 육성발전이다. 해운부대사업은 각각의 업종에 있어 많은 문제들이 있어 왔다. 해운중개업은 소수 인원으로 영업활동이 가능하기 때문에 업계 전체적으로 영세성을 탈피하지 못하였으며 시장에서 활동하는 업체가 상당히 많아 운임경쟁이 매우 치열한 어려움을 겪고 있고, 해운대리점업은 등록업체에 대한 사후 관리가 미흡하여 현재 외국적선사의 우리나라 진출현황을 제대로 파악하지 못하고 있으며, 외국적선사들의 과도한 운임인하 영업전략으로 국적대리점의 경쟁력이 크게 약화된 실정이다. 또한 업계의 이익을 대변해야 할 협회가 한국국제대리점협회와 한국대리점협회로 이원화되어 업계보호를 위해 서로 다른 주장을 함으로써 업계 이익의 보호에 관한 체계적인 활동이 곤란한 실정이다. 해운법상에 정의된 선박대여업은 리스회사 또는 해상운송사업자의 업무 영역에도 포함되어 있어 리스회사 또는 해상운송사업자에 비해 규모가 작은 순수한 선박대여업자의 영업실적이 저조한 형편이고 선박관리업은 주로 선박관리와 선원관리 업무에 치중하고 있고, 부가가치가 높은 선박 및 선원관련 보험업무는 별로 취급하지 못하는 형편이다.

이에 해상화물운송업, 해운대리점업 등은 물류산업에 포함되어 조세특례제한법 제6조 및 7조의 규정에 의해 조세감면 혜택을 받고 있으며 정부에서는 해운부대사업에 대한 통계 및 실적 보고의무를 강화하고 협회가입을 의무화 하여 사후관리체제를 구축하려는 노력과 해운법 개정 등을 통해 해운부대사업의 발전을 도모하고 있다.

### 3) 시장기회 창출

첫째, 남북해운협력 강화이다. 2005년 8월 1일, 남북해운합의서 및 부속합의서가 발효됨에 따라 그 동안 지원물자를 제외한 상업적 물자의 경우 제 3국적선이 수송하던 것을 남북한 국적선이 직접 수송할 수 있는 국적선 운항체제가 확립되었다. 남북 운항선박의 안전보장, 구조·구난체제가 마련되어 운항선박의 안정적인 수송도 가능하게 되었으며, 국적선 활용도 제고로 운항경비 절감 및 외국적선 용선에 따른 용선료 유출을 방지할 수 있게 되는 등 교류확대를 통해 해운항만산업이 공동발전할 수 있게 되었다. 남북해운부속합의

5) <http://ship.cau.ac.kr>

서에서는 제주도 남쪽을 지나는 해상항로대를 설정하였으나, 제5차 남북해운협력실무접촉에서 제주해협을 통과하는 해상항로를 새로이 추가하는 '수정·보충합의서'를 채택하였으며, 남북한 선박운항을 위한 필수적 선결사항인 남북해사당국간 통신망 연결에도 합의하였다. 이러한 조치를 인하여 북한 선박이 신설된 해상항로대를 이용할 경우 운송거리가 단축되는 효과를 볼 수 있게 되었다.

다음으로 해양 크루즈 관광산업의 활성화이다. 국내 크루즈관광은 크루즈 산업의 미발달로 주로 해외 크루즈 관광에 의존하고 있다. 하지만 주 5일제 근무 정착, 휴가문화변화, 외국문화 적응력 확대 등으로 크루즈 수요가 점차 확대되고 있다. 우리나라의 크루즈 산업은 규모와 수준면에서 초보적인 미성숙 단계에 있으나, 지리적 여건에 따른 발전전망은 매우 높은 것으로 평가되고 있다. 문화관광부와 해양수산부는 국민의 여유로운 삶의 영위를 위하여 크루즈 관광 등을 포함한 해양관광 활성화 노력이 필요하다는데 의견을 같이하고 2005년 10월에 업무 협력 합의를 체결하였다. 또한 문화관광부는 해양수산부서 추진하는 크루즈 관광 진흥, 해양 스포츠 제전, 해양 관광 기반 시설 구축, 어촌 관광 등 해양관광 진흥을 위해 필요한 사업에 대하여 관광진흥개발기금에서 사업비 일부를 지원할 수 있도록 하고 있어 앞으로도 사업 추진이 활기차게 진행된 것으로 판단된다.

### Ⅲ. 선행연구 고찰

본 논문은 우리나라 해운산업 육성정책의 성과를 평가하고 앞으로의 우리나라 해운산업의 발전방향과 경쟁력 강화를 위한 정책적 시사점을 제시하기 위한 연구이다. 따라서 해운경쟁력을 위한 추진전략 및 과제들에 대한 선행연구를 하였다.

해운경쟁력 강화를 위한 추진전략 및 과제에 관한 연구는 국가 산업에 있어 해운산업의 중요성에 따라 수십 년 전부터 있어 왔다. 그러나 체계적인 계획의 수립을 통한 정책 추진은 2000년대 이후로 볼 수 있는데 그 배경은 다음과 같다. 1979년 오일쇼크는 우리나라 해운업체 커다란 위기를 가져왔는데 당시 정부는 '해운산업합리화'를 통한 과감한 통폐합 조치를 실행하여 위기를 극복할 수 있었다. 이후 1997년 우리나라를 포함한 아시아 외환 위기 때에도 해운산업은 위기를 맞이했는데 이때에는 많은 국적선박과 자산의 해외 매각을 통해 극복한 바 있다. 이러한 2차례의 위기를 겪은 정부는 향후 해운산업의 발전을 체계적으로 추진해 나가 경쟁력을 제고한다는 강력한 의지를 가지고 "해운산업 장기 발전계획"을 추진하기에 이르렀다.

정부는 해운산업의 건전한 육성을 위해 「해운법」 제37조 규정에 의거, 2001년부터 매 5년마다 수립·공고하는 법정계획이다.<sup>6)</sup> 동 규정에 따라 해운산업의 장기발전계획은 ①

6) 해운산업 장기발전계획은 제1차(2001~2005년) 및 제2차(2006~2010년) 등 두 차례에 걸쳐 수립되었으며, 2010년 수립되는 계획은 제3차(2011~2015)이다.

선박의 수요·공급에 관한 사항, ② 선원의 수요·공급과 복지에 관한 사항, ③ 해운과 관련된 국제협력에 관한 사항, ④ 그 밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항이 포함되어야 하는 것으로 규정되어 있다.

“해운산업 장기 발전계획”의 2006년 2차 계획 추진전략에 따르면, 주요 정책과제의 범주를 ‘성장기반 완비’, ‘시장주도능력 강화’, ‘시장기회 창출’로 구분하여 주요 정책과제를 다루고 있다.

## 1. 해운산업에 관한 선행연구

해운산업을 분석한 선행연구로 Stopford(1997)<sup>7)</sup>는 해운업이 제공해야할 서비스의 요소로 가격(price), 속도(speed), 신뢰성(reliability), 그리고 안전성(security)를 들고 있다. 각 기업들은 이들 요소들의 다른 조합을 제공한다고 설명하고 있다.

오세영<sup>8)</sup>은 해운업에 따라 등록제로 바뀐 해운부대사업에 대하여 각 부대사업의 관련협회의 통계자료를 바탕으로 하고, 국토해양부의 자료를 참고하여 우리나라 해운산업의 한 축을 담당하고 있는 해운부대사업의 발전 방안을 제시하였다.

최기영·박용안(2009)<sup>9)</sup>은 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화 방안에 대한 타당성과 구체적인 정책안들을 분석하였고, 이를 위해선 해운사들에 대한 금융지원과 더불어 펀드조성을 통한 선박매입 후 채용선 정책이 구조조정에서 매우 중요하며, 선박 매입과 관련해 합리적이고 투명한 선가책정 기준을 마련하는 등 철저한 사전 준비를 통해 추후 논란의 여지를 남기지 말아야 한다는 주장을 제시하였다.

장두찬(2006)<sup>10)</sup>은 해운산업의 문제점 해소는 역으로 글로벌 경쟁 체제 구축방안이 될 것으로 보고 선사간의 제휴강화, 노후선 처리, 해운산업 인력양성, 해운 인프라 구축, 독립된 산업으로써의 위상확립, 간판 해운기업의 육성, 물류산업의 중심축 역할 수행 등을 주장하였다.

하명신·박경희(2007)<sup>11)</sup> 동북아 크루즈산업 발전 방안으로 크루즈 기반시설 확충, 동북아 크루즈 협의체 구성, 크루즈 관련법 및 제도 개선, 크루즈관광객 입국절차 간소화, 관광상품 개발 및 홍보 등을 주장하였다.

김영윤(1998)<sup>12)</sup>은 남북한간 해운협력의 중요성과 함께 북한의 해운산업이 당면해 있는

7) M. Stopford, *Maritime Economics*, Routledge, 1997, pp.10-11.

8) 오세영, “해운부대사업의 활성화방안”, 『산업연구』, 제7권, 동덕여자대학교 산업연구소, 2001.

9) 최기영·박용안, “한국 해운산업 구조조정 및 경쟁력 제고정책에 대한 분석”, 『海運物流研究』, 제62권, 2009, pp.487-507.

10) 장두찬, “한국해운산업의 글로벌 경쟁력 구축전략”, 『海運物流研究』, 제48권, 2006, pp.145-152.

11) 하명신·박경희, “동북아 크루즈산업의 현황과 발전방안”, 『한국항만경제학회지』, 제23집 제3호, 2007, pp.127-148.

12) 김영윤, “북한의 해운산업 현황과 해운분야 남북한 협력 방안”, 통일연구원 연구보고서, 1998, pp.1-122.



현황과 남북 해운협력의 문제점을 살펴보고 향후 가능한 해운협력 증진 방안을 단기, 중기, 장기로 구분해 구체적인 방안을 제시하였다.

## 2. 해운정책에 관한 선행연구

해운정책을 분석한 선행연구로 Marek Potrykowski와 Zbingniew Taylor(1986)<sup>13)</sup>는 국가 경제에 있어 해운산업의 중요성과 이를 위한 국가의 지원에 대해 주장하였다. 즉 항만개발, 항만과 철도 운송의 결합 등을 위한 국가의 직접적인 투자 및 관리 감독의 필요성을 주장하며 해운정책에 영향을 미치는 요인을 분석하고 논하였다.

Lawrence J. White(1997) 외 2명<sup>14)</sup>은 해운산업에 있어 규제정책들이 각 이익집단인 소비자, 제조업체, 하주, 그리고 정치적 관계자에게 어떠한 영향을 미치는지 분석하였다.

이원철(1985)은 한국정부가 실시한 해운기업의 대형화정책이 외형적으로는 성공을 거두었지만, 이에 반해 다소의 부작용에 대해서도 언급을 하였다.<sup>15)</sup> 또한 해운산업의 경제적 본질 중 선박에 대한 분석을 하였고 해운산업이 국민경제와의 어떠한 연관성을 가지는지 정책적으로 제시하였다.<sup>16)</sup>

손태현·민성규(1986)<sup>17)</sup>는 해운정책의 이론적 배경을 연구하고 제시하였으며, 비용적 측면에서의 정책의 실효성을 분석하였다.

김광희·김현덕(2007)<sup>18)</sup>은 오늘날 세계해운시장이 개방화, 국제화되고 있는 시점에서 경쟁력 있는 선박의 확보는 해운기업의 중요한 경영요소의 하나이며 우리나라도 이를 지원할 수 있는 방향으로 해운정책이 수립되어야 하며, 우리나라의 해운정책이 내형과 외형에서 모두 성공하기 위해서는 환경에 알맞은 정책의 수립이 중요하고 부작용과 역작용을 최소화할 수 있는 방향으로 정책이 수립되어야 한다고 주장하였다.

민성규(1994)<sup>19)</sup>는 우리나라의 선박확보측면에서 계획조선제도와 국적취득조건부나용선(Bare-Boat Charter With Hire Purchase: BBC/HP)를 비교 연구하였다.

吉田茂(1995)<sup>20)</sup>는 해운업이 무역업을 보조 촉진시켜서 국민경제에 기여하며, 운임수입측

13) Marek Potrykowski and Zbingniew Taylor, "Shipping policy and seaport development in Poland", *Geo Journal*, Vol.12 No.3, 1986, pp.281-288.

14) Lawrence J. White, Nancy Ruth Fox and James D. Seabolt, "U. S. public policy toward ocean shipping", *International Advances in Economic Research*, Vol.3 No.1, 1997.2, pp.125-126.

15) 이원철, "해운정책의 국제적 추이와 한국 해운정책의 과제", 『한국해운학회지』, 제2권, 1985, pp.142-145.

16) 이원철, "해운정책 전환을 위한 기본과제", 『한국해운학회지』, 제7권, 1988, pp.39-40.

17) 손태현·민성규, "해운산업합리화 조치 이후의 해운과 해운정책", 『한국해운학회지』, 제3권, 1986, pp.11-43.

18) 김광희·김현덕, "우리나라와 일본의 해운정책 비교 연구", 『한국항만경제학회지』, 제23집 제3호, 2007, pp.103-126.

19) 민성규, "해운환경의 변화와 2000년대의 해운정책", 『해운학회지』, 제19권, 1994, pp.17-20.

20) 吉田茂, "日本海運業の成長戦略と市場適合", 『海事産業研究所報』, 제351권, 1995, pp.10-11.

면에서도 국민경제에 기여함을 강조하며 해운정책의 필요성을 연구하였다.

Rudolf Regul(1973)<sup>21)</sup>는 해운산업에 있어 해상교통의 중요성, 인프라 구축의 중요성에 대해 강조하면서 이러한 것들이 국가의 정책적인 지원이 없이는 불가능하다고 논하였다. 즉, 국가의 정책적 의지와 투자자금 지원 등이 있어야 한다고 주장하였다.

Axel Michaelowa와 Karsten Kraus(2000)<sup>22)</sup>는 해상 운송에 있어서 선박의 배기가스 배출이 기후에 미치는 영향과 대기오염규제와 관련된 국제적 동향을 살펴보고, 선박 운항과 선박 자체의 에너지 효율 향상을 통한 이산화탄소 배출 감축과 환경 친화적 선박의 개발 및 운항 등의 정책적인 해결방안을 제시하였다.

## IV. 연구의 설계 및 실증분석

### 1. 설문조사의 내용 및 일반적 특성

#### 1) 조사의 목적과 자료수집

본 조사의 목적은 우리나라 해운산업 육성정책을 바탕으로 그 성과를 평가하고 앞으로의 우리나라 해운산업의 발전방향과 경쟁력 강화를 위한 정책적 시사점을 모색하는 것이다. 따라서 조사 대상은 해운기업에 실무적으로 종사하고 있으며 그 성과를 가장 잘 인지하고 있는 선사와 화주를 대상으로 하였고 이를 바탕으로 정책추진 우선순위를 제시하고자 하였다. 총 130개의 표본을 추출하여 설문을 배포하였다.

설문방법은 해운산업에 직접적인 영향이 있는 선사와 화주를 대상으로 개별면접, 팩스(fax), 이메일(E-mail)을 통해 이루어졌고, 설문의 조사기간은 2009년 10월 12일부터 11월 9일까지 4주간 실시되었다. 총 130부의 설문지를 배포하였으며, 이중 108부(선사55개, 화주53개)가 회수되어 83%의 회수율을 보였다. 이중 분석대상으로 적합하지 않은 8부는 분석대상에서 제외하여 최종적으로 100부의 설문지가 활용되었다. 설문회수율은 83%, 유효응답율은 77%였다. 업무유형별 분포를 보면 유효한 설문은 100개 중, 선사와 화주가 각각 50개(50%)씩으로 동일한 분포를 차지하였다. 종업원 규모별 분포를 보면 전체 100명의 설문조사 대상자 중에서 10~100명 미만이 42명(42.0%)으로 가장 높은 분포를 차지한 반면에 1000명 이상은 14명(14.0%)으로 가장 낮은 분포를 차지하였다. 응답자의 직책은 과장 및 대리가 48명(48%)로 가장 많았고, 부장 및 차장 27명(27%), 임원급 이상 13명(13%), 사원 12명(12%)의 비율을 보였다.

21) Rudolf Regul, "Elements of a European Ports Policy," *Intereconomics*, Vol.8 No.3, 1973.3, pp.81-84.

22) Axel Michaelowa and Karsten Krause, "International Maritime Transport and Climate Policy," *Intereconomics*, Vol.35 No.3, 2000.5, pp.127-136.

<표 3> 설문대상자의 응답률 및 유효응답률

구분	설문개요
배포부수	130부
총 회신부수	108부
분석투입 부수	100부
분석제외 부수	8부
응답률	83%
유효응답률	77%

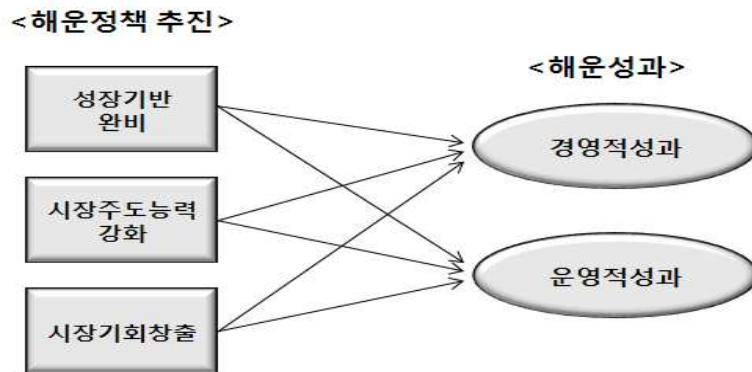
<표 4> 인구통계학적 특성 분석

구분		빈도수	백분율(%)
업무유형	선사	50	50
	하주	50	50
	합계	100	100.0
종업원 규모	10명 미만	20	20
	10~100명 미만	42	42
	100~1000명 미만	26	26
	1000명 이상	14	14
	합계	100	100.0
직책	임원급 이상	13	12
	부장 및 차장	27	27
	과장 및 대리	48	48
	사원	12	12
	합계	100	100.0

2) 연구모형 및 설문문의 구성

해운정책 추진의 성과를 평가하기 위한 논문의 연구모형은 <그림 1>과 같다.

<그림 1> 연구모형



본 연구의 실증분석에 사용한 설문지는 <표 5>와 같이 국가의 해운정책과 기존의 선행 연구를 토대로 작성하였다.

설문지는 크게 두 부분으로 나뉘어 구성되어 있는데 첫 번째 부분은 해운산업 정책의 성취도를 분석하기 위해 구성하였고, 두 번째 부분은 이러한 해운정책의 성취도에 따른 해운산업의 성과를 분석하기 위해 구성하였다.

<표 5> 설문지의 구성 및 내용

항목구분	설문항목	내용	선행연구자	
해운 정책 추진 요인	성장 기반 완비	선박금융의 활성화	선박금융공사 설립 등	R u d o l f Regul(1973) Marek Potrykowski & Z b i n g n i e w Taylor(1986) Lawrence J. White(1997) Axel Michaelowa & K a r s t e n Krause(2000) 김영재(2008)
		해운세계의 선진화	연안해운 활성화 조세지원 등	
		해운산업의 정보화·지식산업화	국가주도의 수출입화물 기종점 조사 및 분석 정례화 등	
		시장질서 확립	해운위원회 설립·운영 등	
	시장 주도 능력 강화	글로벌 메가 캐리어 육성	해운기업의 종합물류기업화 지원 등	오세영(2001) 정봉민(2003) 안성민(2008) 정다현(2009)
		해운인력의 안정적 확보	해운물류전문인력양성사업의 지속적 강화 등	
		선·화주 협력체제 구축	선주단체와 하주단체 간 협력 MOU체결 등	
		해운부대사업 육성 발전	해운부대사업에 대한 실적보고의무강화 등	
	시장 기획 창출	해양관광 서비스 개발 및 활성화	크루즈전용 여객 터미널 건설 등	이철민(2004) 이천수(2005) 하명신(2007) 강동국(2008) 정다현(2009)
		남북한 해운교류 확대	남북한 해운항만상호시찰사업 전개 등	
		국제 해운협력 확대	국제선사들의 종합물류서비스체제 구축 등	
		한반도중심 해륙복합운송서비스 확대	복합운송주산업 관련 법률 개정 등	
	정책추진 성과	선대규모의 증가	해운정책 추진의 경영적 성과	한세익(2000) 한상용 등(2007) 한동효(2008)
		국제선사의 물동량 증가		
		운임수입 증가		
		신속한 물류서비스	해운정책 추진의 운영적 성과	
정보의 원활한 소통 부가가치 물류서비스				

3) 자료의 타당성 분석 및 신뢰성 분석

타당성이란 측정도구들이 측정하고자 하는 구성개념을 얼마나 정확하게 측정하였는가를 말하는 것이다. 본 연구에서는 요인분석을 통해 검증하였다.

항목구분에 따라 우선 <표 6>과 같이 해운정책 추진요인인 성장기반 완비, 시장주도능력 강화, 시장기회 창출의 하위요인을 묶어 실시하였고, 다음으로 정책추진 성과의 경영적 성과, 운영적 성과의 하위요인을 묶어 실시하였다. 해운정책 추진요인의 요인분석 결과 성장기반 완비의 4가지 하위요인은 같은 요인으로 분류되었고, 시장주도능력 강화는 선·화주 협력체제 구축을 제외한 3가지 하위요인으로 분류되었고, 시장기회 창출에서는 해양관광 서비스 개발 및 활성화, 한반도중심 해륙복합운송서비스 확대를 제외한 2가지 요인으로 분류되었다. 선·화주 협력체제 구축은 시장주도능력 강화의 개념과 동질성이 떨어진다고 볼 수 있고, 해양관광 서비스 개발 및 활성화, 한반도중심 해륙복합운송서비스 확대 또한 시장기회 창출의 개념과 동질성이 떨어진다고 볼 수 있다. 즉, 해운정책 추진요인의 12가지 하위요인 중 올바르게 분류되지 않은 시장주도능력 강화에서의 한 요인과 시장기회 창출에서의 두 요인을 합한 총 3개의 하위요인이 요인분석을 통해 제거되었다. 또한 KMO의 값이 0.873의 높은 수치가 나와 변수 선정에 무리가 없음을 보여주고 있다. 분류된 성분 1,2,3은 고유값이 1이상을 나타내었고 설명된 총 분산은 65.430%로 나타났다.

다음으로 <표 7>과 같이 정책추진 성과의 경영적 성과와 운영적 성과의 각 하위요인을 묶어 요인분석을 실시한 결과 6개요인 모두가 각 상위 요인에 맞게 분류되었다. KMO의 값은 0.868의 높은 수치가 나와 변수 선정에 무리가 없음을 보여주고 있고, 분류된 성분 1,2의 고유값이 1이상을 나타내었으며, 설명된 총 분산은 67.726%로 나타났다.

<표 6> 해운경쟁력 강화 요인의 요인분석

		성분		
		1	2	3
성장기반 완비	선박금융의 활성화	.242	.023	.803
	해운세계의 선진화	.201	.438	.711
	시장질서 확립	.463	.266	.668
	해운산업의 정보화·지식산업화	.325	.331	.726
시장주도능력 강화	글로벌 메가캐리어 육성	-.058	.744	.425
	해운부대사업 육성 발전	-.044	.673	.364
	해운인력의 안정적 확보	.369	.734	.076
시장기회 창출	남북한 해운교류 확대	.739	.204	.303
	국제 해운협력 확대	.792	.258	.234
표준형성 적절성의 Kaiser-Meyer-Olkin 측도		.873		
고유값		1.758	2.544	3.190
분산설명(%)		15.646	22.204	27.580

<표 7> 정책추진 성과의 요인분석

		성분		
		1	2	
정책추진 성과	경영적 성과	선대규모의 증가	-.134	.822
		국제선사의 물동량 증가	.214	.746
		운임수입 증가	.232	.688
	운영적 성과	신속한 물류서비스	.845	.235
		정보의 원활한 소통	.883	.121
		부가가치 물류서비스	.823	-.004
표준형성 적절성의 Kaiser-Meyer-Olkin 측도		.868		
고유값		1.774	2.289	
분산설명(%)		29.569	38.157	

요인분석 결과를 바탕으로 문항간의 내적 일관성을 나타내는 값인 Cronbach's Alpha 값을 통해 변수들 내의 문항들이 동질적인 요소로 구성되어 있는지 살펴본 결과는 <표 8>에 나타난 것처럼 일반적인 신뢰도 수준이 0.6을 모두 상회하는 것으로 나타나 전체적으로 신뢰도에는 무리가 없는 것을 알 수 있다. 또한 Alpha if Item Deleted의 값을 보아도 어느 하나의 요인을 제거할 시 Cronbach α값이 하락하는 것을 알 수 있다. 결론적으로 신뢰수준을 저해하는 항목은 없는 것으로 나타났다.

<표 8> 신뢰성 분석 결과

항목		신뢰도(cronbach's alpha)	
		Alpha if Item Deleted	Cronbach α
성장기반 완비	선박금융의활성화	.796	.830
	해운제제의진진화	.761	
	시장질서확립	.811	
	해운산업의정보화지식산업화	.768	
시장주도능력 강화	글로벌메가캐리어육성	.715	.817
	해운부대사업육성발전	.811	
	해운인력의안정적확보	.712	
시장기회 창출	남북한해운교류확대	.774	.828
	국제해운협력확대	.762	

## 2. 가설 설정 및 검증

### 1) 가설의 설정

선행연구를 한 내용들이 "해운산업 장기 발전계획"의 2006년 2차 계획 추진전략에 대부분 포함되어 있어 이를 주도적으로 하여 가설을 설정하였다. 즉, <표 9>에 각각 H1, H2로 구분된 가설은 "해운산업 장기 발전계획"의 2006년 2차 계획 추진전략을 바탕으로 한 요인들을 요인분석 등을 통해 분류·제거한 해운정책 추진요인의 9가지 하위요인을 독립변수로 두고, 이에 대한 성취도에 따라 종속변수인 정책추진의 경영적 성과와 운영적

한국 해운산업의 경쟁력강화 정책방안에 관한 실증연구

성과도 다를 것이라는 전제 하에 수립하였고 이를 통해 회귀분석을 실시하였다.

<표 9> 가설 설정

H1. 해운경쟁력 요인의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.	
H1-1	선박금융 활성화의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-2	해운세제의 선진화의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-3	시장질서 확립의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-4	해운산업의 정보화·지식산업화의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-5	글로벌 메가 캐리어 육성의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-6	해운부대사업 육성 발전의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-7	해운인력의 안정적 확보의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-8	남북한 해운교류 확대의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H1-9	국제해운협력 확대의 성취도는 정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2. 해운경쟁력 요인의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.	
H2-1	선박금융 활성화의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-2	해운세제의 선진화의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-3	시장질서 확립의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-4	해운산업의 정보화·지식산업화의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-5	글로벌 메가 캐리어 육성의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-6	해운부대사업 육성 발전의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-7	해운인력의 안정적 확보의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-8	남북한 해운교류 확대의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.
H2-9	국제해운협력 확대의 성취도는 정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미칠 것이다.

2) 가설검정 결과

가설을 검정하기 위하여 95%의 신뢰도로 다중선형회귀분석을 실시하였다. H1 가설의 분석결과는 <표 10>과 같다.

<표 10> H1 모형 다중회귀분석 결과

모형	비표준화 계수		표준화 계수	t	유의확률	공선성 통계량	
	B	표준오차	β			공차한계	VIF
상수항	2.445	0.268		9.135	0.000**		
H1-1	-0.070	0.098	-0.065	-0.721	0.472	.627	1.595
H1-2	0.261	0.082	0.285	3.182	0.002**	.579	1.727
H1-3	0.033	0.084	0.035	0.397	0.691	.596	1.679
H1-4	0.204	0.085	0.204	2.396	0.018*	.634	1.577
H1-5	-0.194	0.086	-0.180	-2.252	0.025*	.676	1.480
H1-6	-0.056	0.095	-0.051	-0.583	0.560	.567	1.763
H1-7	0.255	0.079	0.279	2.934	0.002**	.624	1.602
H1-8	0.294	0.092	0.311	3.196	0.002**	.490	2.041
H1-9	-0.079	0.092	-0.085	-0.859	0.392	.476	2.101

주: 해운정책 추진 요인: 사례수=100, R-square=0.405, Adj. R-square=0.354, F=4.024, P=0.000\*\*:  
P<0.01, \*: P<0.05.

분석결과 유의수준이 0.000으로 통계적으로 아주 유의하다고 할 수 있으며, 수정된 R2의 값이 0.354로 설명력이 35.4%로 나타났다. 다중공선성 진단 역시 모든 항목이 공차한계값 0.1이상, VIF값이 10이상으로 변수들 간의 상관관계가 낮아 다중공선성이 없는 것으로 판별되었다. 가설 H1-2, H1-4, H1-5, H1-7, H1-8의 유의확률이 0.05이하이며 t값 또한 모두 ±1.96이상으로 가설이 채택되어 통계적으로 유의하다고 할 수 있다. 하지만 이중에서 가설 H1-5는 t값이 -2.252로 부의 관계를 가지기 때문에 기각하였다. 즉, 해운세계의 선진화, 해운산업의 정보화·지식산업화, 해운인력의 안정적 확보, 남북한 해운교류 확대의 성취도를 높게 인식할수록 해운정책의 경영적 성과에 유의한 영향을 미친다고 할 수 있다.

<표 11> H2 모형 다중회귀분석 결과

모형	비표준화 계수		표준화 계수	t	유의확률	공선성 통계량	
	B	표준오차	β			공차한계	VIF
상수항	1.975	0.271		7.284	0.000**		
H2-1	0.118	0.099	0.107	1.189	0.236	.627	1.595
H2-2	-0.107	0.083	-0.114	-1.281	0.202	.579	1.727
H2-3	0.324	0.085	0.339	3.452	0.002**	.596	1.679
H2-4	0.011	0.086	0.010	0.122	0.903	.634	1.577
H2-5	-0.033	0.087	-0.030	-0.377	0.706	.676	1.480
H2-6	0.413	0.097	0.375	4.276	0.000**	.567	1.763
H2-7	0.299	0.080	0.307	3.289	0.001**	.624	1.602
H2-8	-0.331	0.093	-0.345	-3.554	0.000**	.490	2.041
H2-9	0.153	0.093	0.160	1.632	0.104	.476	2.101

주: 해운정책 추진 요인: 사례수=100, R-square=0.410, Adj. R-square=0.360, F=4.155, P=0.000\*\*, P<0.01, \*: P<0.05.

<표 11> H2 가설의 회귀분석결과도 유의수준이 0.000으로 통계적으로 아주 유의하다고 할 수 있으며, 수정된 R2의 값이 0.360으로 설명력이 36.0%로 나타났다. 다중공선성 진단 역시 모든 항목이 공차한계값 0.1이상, VIF값이 10이상으로 변수들 간의 상관관계가 낮아 다중공선성이 없는 것으로 판별되었다. 가설 H2-3, H2-6, H2-7, H2-8의 유의확률이 0.05이하이며 t값 또한 모두 ±1.96이상으로 가설이 채택되어 통계적으로 유의하다고 할 수 있다. 하지만 이중에서 가설 H2-8은 t값이 -3.554로 부의 관계를 가지기 때문에 기각하였다. 즉, 시장 질서 확립, 해운부대사업 육성 발전, 해운인력의 안정적 확보의 성취도를 높게 인식할수록 해운정책의 운영적 성과에 유의한 영향을 미친다고 할 수 있다. 해운인력의 안정적 확보의 성취도는 해운정책의 경영적, 운영적 성과에 모두 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

### 3. 가설검정결과에 대한 시사점

실증분석의 결과를 바탕으로 정책적 시사점을 도출하면 다음과 같이 크게 5가지로 정리



할 수 있다. 분석결과가 유의하지 않거나 경영적, 운영적 성과 중 한쪽이라도 부의 결과가 나온 요인은 제외하였다.

첫째, 경영적, 운영적 성과에 모두 유의한 영향을 미치는 결과가 나타난 해운인력 안정적 확보의 중요성이다. EU위원회에서는 2008년 글로벌 금융위기에 따른 실물경제의 위축과 해운산업의 충격에 대응하여 적절한 정책적 대응의 인식이 있었고, 그 전략으로 뽑은 첫 번째가 인적자원 육성이다. 이를 위해 해상운송 클러스터에서 일생동안의 경력관리가 가능하도록 지원하고, 해운과 해상근무의 이미지 개선에 힘쓰며, IMO 및 ILO 등에서 추진하는 선원에 대한 공정한 처우와 관련된 정책을 적극적으로 지지하는 등 많은 정책적·경영적 지원을 제안함으로써 해운산업에 대한 일관성 있는 추진을 약속하고 있다. 우리나라도 현재 정부의 해운·항만물류전문인력양성사업을 통해 대학원 재학생들을 대상으로 재정적 지원을 하고 있다. 이러한 정부 사업은 동 분야에 종사하는 인력을 이론과 실무적 능력을 강화하는 동시에 해운물류 전문 인력 네트워크 구축이 가능하게 된다. 전문인력의 양성은 향후 우리나라 해운산업을 더욱 더 지식기반의 고부가 가치 산업으로 전환하며, 글로벌 금융위기 속의 해운산업의 경쟁력을 제고하는 데 일조할 수 있을 것이다.

둘째, 해운세계의 선진화를 위한 추진 방향으로는 친환경 선박 및 장비 도입 유도를 위한 조세지원제도 도입을 들 수 있다. 2005년 2월 교토의정서의 발효로 전산업에 걸쳐 유해 배기가스의 규제가 본격화 되고 있고 우리나라는 2012년부터는 2차 의무이행 당사국이 될 것으로 전망되고 있어 해운산업 또한 이에 대한 대비를 서둘러야 할 것이다. 또한 국제해사기구가 선박으로부터의 대기오염을 방지하기 위해 1997년 제정한 '선박 대기오염물질 배출규제협약'이 2005년 5월부터 발효되어 친환경적 해상운송에 대한 요구가 매우 높은 상황이다. 이와 같은 변화에 해운선사가 신속하게 적응할 수 있도록 조세지원 정책을 통한 선박 및 장비의 교체를 유도할 필요가 있다.

셋째, 해운산업의 정보화·지식산업화를 위한 추진 방향으로는 Door-to-Door 서비스 등 화주들의 요구수준이 다양화되고 까다로워져 글로벌 공급망 관리의 중요성으로 Cost Minimize, On-time delivery, Service level Maximize 등이 대두되었고 이에 Port-to-Port 관점의 조사 및 분석·관리가 아닌 수출입 화물 전체의 기종점 관리의 중요성이 대두되어 국가주도의 수출입화물 기종점 조사 및 분석의 정례화가 필요할 것이다.

넷째, 시장질서 확립을 위한 추진 방향으로는 OECD 해운위원회처럼 우리나라만의 국토해양부 조직으로 해운위원회의 설립·운영을 통해 불공정 해운행위 조사제도 운용을 통한 우리나라를 중심으로 한 대외 해운시장의 질서 유지 및 경쟁적 시장환경 조성을 위해 불공정거래행위 등을 조사 및 시정 조치하고, 해운산업 경쟁력 영향 조사사업 수행을 통한 외국 해운기업의 활동이 국내 해운 산업의 경쟁력에 미치는 영향을 조사하여 적절한 대응 조치 마련을 시행하고, 국제해운질서 등에 관한 조사 연구 수행을 통한 주요 국제기구 및 주요국의 해운경쟁정책 동향, 해운에 관한 관련 법·제도, 해운관련 분쟁사례 등에 관한 조사 연구가 필요할 것이다.

마지막으로 해운부대사업 육성발전을 위한 추진 방향으로는 우선 정부 차원에서의 해운

중개업은 해운중개인의 업무영역을 화물운송의 주선까지로 확대할 수 있도록 해운법의 개정 검토와 해운중개업자가 참여하는 광범위한 정보망을 구축하여 중개업무에 대한 경쟁력을 제고하는 동시에 국내의 선주 및 하주들이 국내 해운중개업을 적극적으로 이용할 수 있도록 유인해야 할 것이다. 또한 해운중개인들의 업무능력 및 서비스의 질적 향상을 위해 해운중개업무에 대한 체계적인 교육을 실시하는 것이 필요하며, 이를 위해 해운중개업 협회가 해운중개인의 양성 및 재교육과정을 개설하도록 지원할 필요가 있을 것이다.

## V. 결론

해운산업은 경기의 변동에 민감한 산업이다. 이로 인해 글로벌 경제와 경기의 변화에 따라 우리나라의 해운산업도 흥망성쇠를 거쳐왔다. 이에 급격한 해운경기의 변동성과 최근 해운산업이 정보 및 지식산업화되고 있는 상황하에서 해운산업의 정책적 지원을 위해 주기적으로 해운산업의 발전전략을 수립·실행해 오고 있다.

해운산업 장기 발전계획이 2차례에 걸쳐 실행되어 왔으나 이에 대한 이해관계자의 평가가 이루어지지 않았으며, 본 연구는 이러한 상황하에서 이루어진 연구이다.

여러 선행연구와 정부에서 시행하는 해운정책들을 통해 선별한 해운경쟁력 요인들의 성취도 인식에 따른 정책성과를 평가하였으며, 또한 정책적 시사점을 도출하였다.

결론적으로 해운인력의 안정적 확보와 해운세제의 선진화, 해운산업의 정보화·지식산업화, 시장질서 확립, 해운부대사업 육성에 대한 현실적인 정책 대안을 내 놓아야 할 것이다.

현재 해운산업은 큰 호황을 누리다가 2008년말 부터 순식간에 벌크운임지수(BDI)가 급락하고 신용위기가 닥치는 등 심각한 어려움에 처해있다. 이를 극복하기 위해서는 우리나라의 해운산업을 고부가가치 산업, 지식산업화할 수 있는 정책을 개발하고 추진해 나가야 할 것이다. 이를 위해 민·관·학·연간의 공조를 통한 정책 방안 개발을 지원할 수 있는 체제를 갖추어 나가야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

- 김광희·김현덕, “우리나라와 일본의 해운정책 비교 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제23권 제3호, 2007.9.
- 김영운, “북한의 해운산업 현황과 해운분야 남북한 협력 방안”, 통일연구원 연구보고서, 1998.
- 류동근, “해상운송의 이해”, 『다솜출판사』, 2007.
- 민성규, “해운환경의 변화와 2000년대의 해운정책”, 『해운학회지』, 한국해운물류학회, 제19권, 1994.
- 손태현·민성규, “해운산업합리화 조치 이후의 해운과 해운정책”, 『해운학회지』, 한국해운물류학회, 제3권, 1986.
- 오세영, “해운부대사업의 활성화방안”, 『산업연구』, 제7권, 동덕여자대학교 산업연구소, 2001.
- 이원철, “해운정책의 국제적 추치고 한국 해운정책의 과제”, 『해운학회지』, 한국해운물류학회, 제2권, 1985.
- 이원철, “해운정책 전환을 위한 기본과제”, 『해운학회지』, 한국해운물류학회, 제7권, 1988.
- 장두찬, “한국해운산업의 글로벌 경쟁력 구축전략”, 『海運物流研究』, 제48권, 2006.
- 최기영·박용안, “한국 해운산업 구조조정 및 경쟁력 제고정책에 대한 분석”, 『海運物流研究』, 제62권, 2009.
- 하명신·박경희, “동북아 크루즈산업의 현황과 발전방안”, 『한국항만경제학회지』, 제23집 제3호, 2007.
- 해운산업 중장기 발전계획 수립 연구, KMI, 2006
- 해운연보, 2006
- Michaelowa Axel and Karsten Krause, “International Maritime Transport and Climate Policy”, *Intereconomics*, Vol.35 No.3, 2000.5.
- Frankel E, G., *Regulations & Policies of American Shipping*, Auburn House, 1982.
- White Lawrence J., Nancy Ruth Fox and James D. Seabolt “, U. S. Public Policy toward Ocean Shipping”, *International Advances in Economic Research*, Vol.3 No.1, 1997.2.
- Marek Potrykowski and Zbingniew Taylor, “Shipping Policy and Seaport Development in Poland”, *Geo Journal*, Vol.12 No.3, 1986.
- Stopford M, *Maritime Economics*, Routledge, 1997.
- 吉田茂, “日本海運業の成長戦略と市場適合”, 『海事産業研究所報』, 제351권, 1995.
- <http://ship.cau.ac.kr>
- <http://www.busanpa.com>
- <http://www.kca.or.kr>
- <http://www.mltm.go.kr>
- <http://www.icpa.or.kr>

< 요약 >

## 한국 해운산업의 경쟁력강화 정책방안에 관한 실증연구

이충배 · 노진호

우리나라는 수출 의존형 경제발전을 추진해왔고, 해운은 수출입화물의 대략 99.7%를 수송해왔다. 세계 경제성장과 무역을 주도한 국가의 대부분은 바다를 효과적으로 경영하고 지배한 나라들이며, 현재도 세계 교역량의 75%가 바다를 통해 운송되고 있으며, 정보화·디지털화 시대에도 바다의 중요성은 더욱 부각되고 있다. 우리나라 GDP의 4%를 점하고 있는 우리 해운산업 또한 앞으로 국제경쟁에서 살아남고 더욱 더 발전하기 위한 전략 수립이 시급한 시점이라고 할 수 있다.

세계의 공장 중국을 비롯한 동북아 지역이 세계 해운시장의 중심으로 급부상하고 있는 가운데 세계무역기구, 자유무역협정을 통한 개방화·자유화가 급속히 진전되고 있는 추세에 대응하여 우리의 해운산업을 범세계적인 관점에서 성장·발전할 수 있는 전략 모색이 반드시 필요한 상황이다.

본 연구는 한국과 주요 해운선진국들의 해운산업 특징을 살펴보고 급변하는 해운환경 변화에 능동적으로 대처하기 위해 해운정책의 성과와 정책추진의 우선순위를 분석하고 이를 바탕으로 해운산업의 국제경쟁력 강화를 위한 추진 전략에 대해 분석해 보는 연구이다. 문헌연구와 설문조사를 통해 우리나라 해운정책 성취도 인식에 따른 정책성과를 분석해 정책적 시사점을 제시하였다.

우선적으로 해운인력의 안정적 확보와 선박금융의 활성화, 남북한 해운교류의 확대의 추진을 강화하고, 현재 가장 문제가 되고 있는 대량하주의 해운업 진출 문제에 관한 현실적인 대안 제시를 위해 정부주도하에서 기업과 민간이 협력하고 현재의 해운산업 현실을 적절히 반영해서 추진할 필요가 있다.

□ 주제어: 해운산업, 해운정책, 정책성과