

우리나라 해운기업의 입지요인에 관한 연구†

김명희* · 서금홍** · 오용식***

A Study on Locational Factors of Korean Shipping Companies

MyoungHee Kim · GeumHong Seo · YongSik Oh

Abstract : There have been lots of studies on locational factors of companies, but, very few studies for Korean shipping companies. This study analyzes locational factors for Korean shipping companies using AHP(Analytic Hierarchy Process) method. For the study model, the first level is consisted by software, hardware and city policy factors. As more specific factors, the second level is formed by three factors of the first level. The third level consists of Seoul and Busan to evaluate competitive advantage for location of shipping companies. We carried out an analytical survey focused on the executives of shipping companies and related experts, and derived the priority order for locational factors of Korean shipping companies as follow. Firstly, software factors turned out the most important factor for location of Korean shipping companies. Next, Busan has a competitive advantage only in city policy factors. However, there are much of competitive disadvantages in both software and hardware factors for location of shipping companies compared against Seoul.

Key Words : Shipping Companies, Locational Factors, AHP Analysis, Software Factor, City Policy.

▷ 논문접수: 2012.11.08 ▷ 심사완료: 2012.12.17 ▷ 게재확정: 2012.12.24

† 본 논문은 부산광역시에서 수행한 해운거래소 수립 용역 결과를 일부 이용한 것임.

* 한국해양대학교 해운경영학부 강사, 대표집필, kmusm@hhu.ac.kr, 051-410-4380

** 동아대학교 건축학과 조교수, 공동연구, seogh@dau.ac.kr, 051-200-7634

*** 한국해양대학교 국제무역경제학부 부교수, 교신저자, ysoh@hhu.ac.kr, 051-410-4401

I. 서론

2010년 기준 국내 해운산업의 외화가득액은 2009년 231억 6000만 달러에 비해 31% 증가한 302억 7000만 달러로 기록되었다. 외화가득액으로 보면 반도체, 조선업, 모바일, 석유제품, 자동차에 이어 6위를 차지했고 서비스 산업으로는 1위를 차지했다. 특히 서비스산업만 떼어내서 생각하면 해운산업의 수출액은 우리나라 서비스 총수출액의 40% 가량을 차지하는 것으로 나타났다. 즉 이러한 지표들을 통해 우리나라에서 해운산업의 중요도가 적지 않음을 알 수 있다. 수출입물량의 99.8%를 수송하고, 철강·조선 및 항만·물류 등 전후방 산업에 미치는 파급효과도 커서 해운산업이 우리나라 경제 성장에 있어 중요한 역할을 하고 있다.

동북아 해양수도를 표방하는 부산은 세계 5대 컨테이너 항만을 자랑하며 조선업 및 제조업을 비롯한 연관산업과의 인접성뿐 아니라 해운 관련 비즈니스 집적화도 타도시에 비해 잘 갖추어져 있다. 또한 부산은 도시정책 차원에서 부산발전의 미래전략으로 해양 관련 산업에 아낌없는 투자를 진행하고 있으며 그 일환으로 해운 관련 산업의 육성에도 크게 관심을 두고 있다.

다른 한편, 경기침체로 몇 년째 계속되는 부산의 인구유출 문제가 심각한 것으로 보인다. 통계청에서 발표한 '2010년 국내인구이동통계'에 따르면 부산의 수도권(서울·경기) 인구이동은 전출 4만 3077명, 전입 3만 2539명으로, 2010년 부산의 인구 1만 538명이 수도권으로 빠져나간 것을 알 수 있다. 전출인구 중 20~49세는 3만여명으로 전체의 70%에 달하며 특히 20~34세의 청년층 비율이 과반을 차지했다. 이들은 학업, 일자리, 결혼을 위해 부산을 떠나며 인구 유출을 주도하고 있는 것이다.

이러한 현상은 수상운송업에서도 마찬가지로여서 대부분의 해운선사의 본사가 서울에 위치하며, 수상운송업 종사자 수에 있어서도 매년 수백에서 수천명씩 부산으로부터 서울로 이동되는 현상이 나타나 산업입지 자체가 이전되고 있는 상황이다.

본 연구는 이러한 상황인식 하에 우리나라 해운업 본사의 입지조건을 밝히는 데 연구의 초점을 맞춘다. 본 연구를 통해 서울에 집중되어있는 산업, 특히 해운업의 지방유인 요소를 파악하여, 기업유치를 희망하는 지방정부, 특히 부산시의 정책판단에 참고가 되기를 기대한다.

본 논문은 5개의 장으로 구성되어 있으며, 2장에서 기업 입지 요인에 관한 선행연구를 살펴보고, 3장에서 우리나라 해운기업의 입지 구조를 고찰하며, 4장에서는 AHP 기법을 이용하여 국내 해운회사의 주요 입지요인에 대한 분석을 수행한다. 5장에서 본 연구의 결과 및 시사점에 대해 논의한다.

II. 기업입지에 관한 선행연구 분석

대부분의 기업의 입지는 입지지역의 경제 활성화에 크게 기여하기 때문에 최근 경제 성장의 둔화로 어려워진 지역경제를 활성화하기 위한 방안으로 각 지역마다 기업유치에 관한 관심이 고조되고 있는 실정이다. 이와 관련하여 과거부터 현재까지 많은 학자들이 산업입지론을 연구해오고 있다.

우선 기업 입지요인 분석을 위한 고전 연구로 비용 극소화 접근법을 내세운 Weber(1929)의 연구를 중심으로 Lösch(1944)의 최대수요입지론, Greenhut(1956)의 수익극대화입지론이 대표적이다. 이후 행태주의 입지론이 대두되기 시작하면서 기존의 전통산업입지론이 현실성을 충분히 반영하지 못한다고 지적하며 Simon(1957), Pred(1967) 등은 다양한 기준에 의해 정보의 획득 수준에 따라 차별적인 산업입지가 성립되어진다고 하였다. 1960년대 행태주의 입지론과 함께 Simon(1959), McNee(1960), Chapman and Walker(1987) 등에 의해 기업의 입지는 기업의 조직적 특성에 기초하여 정해진다는 기업지리학도 등장하였다. 1970년대 이후 조절이론, 유연적 전문화론, 네트워크이론 등에 의해 기업의 조직형태의 변화는 산업의 변화와 같이 구조적인 차원에 의해 유도된다고 하며 기업 입지를 위한 구조적 접근법이 등장하였다(Aglietta(1976), Boyer et al.(1984), Cooke and Morgan(1993)). 이후 산업입지와 관련하여 특정지역에 기업이 집적하는 이유에 대해 연구하는 신산업입지론이 등장하였다. 집적화를 통해 조직간 거래비용이 감소한다는 Scott(1988)의 연구를 비롯하여 조직과 외부조직간의 상호작용을 통한 혁신성에 의해 기업이 집적화된다는 혁신체계이론이 있다.¹⁾

즉, 기업 입지결정모형은 시대적 흐름에 따라 산업이 발전되고 이러한 산업이 다양하게 변모해감에 따라 현실을 반영하여 입지 결정요인에 관한 연구들이 지속적으로 진행되고 있다.

하지만 해운회사 입지요인에 관한 기존연구는 거의 없는 실정이다. 해운산업은 제조업이 아니라 서비스산업이므로 여타 제조업의 산업입지와는 차별적인 입지적 특성을 지니고 있을 것으로 판단된다. 본 연구를 위해 최근 진행된 우리나라 비제조 기업의 입지요인을 중점적으로 조사해보았다. 더불어 대부분의 해운선사의 본사가 서울에 있는 점을 착안하여 비제조기업의 입지선정과 관련하여 어떤 요인이 수도권 입지 결정에 영향을 미치는지에 대한 선행연구도 함께 진행하였다.

우선 오남현·이성근(2001)의 경우 이전까지 진행된 벤처기업의 입지분석에 이용된 주요 지표인 연구개발 및 전문 인력, 금융자본, 관련 산업의 집적, 도시기능의 집적, 캐

1) 조정래(2003)를 참조하여 정리.

적한 도시공간, 교통인프라 등을 소개하면서, 수도권 편중의 기업입지를 경상북도로 이전하기 위한 대안으로 관련 산업의 집적을 위한 산업 전용단지 조성의 필요성을 주장하였다.

최홍봉·윤성민(2004)은 벤처기업 입지와 관련하여 수도권에는 첨단 서비스 업종이나 첨단 제조업의 비중이 높고, 지방에는 전통 제조업에 속하는 벤처기업 비중이 상대적으로 높은 등 수도권과 지방에 입지한 벤처기업들의 업종차이가 있다는 주장을 하였다. 주요 첨단 벤처기업의 수도권 입지 이유로는 기업간 기술협력과 마케팅 분야에서의 전략적 제휴가 지방보다 견고하고 기술개발능력의 차이에 기인한 것으로 나타났다. 즉 첨단 벤처기업의 공간적 입지를 위한 요인으로 기업간 기술협력과 마케팅 분야의 전략적 제휴의 용이성 및 고급인력 수요에 의한 기술개발 능력 획득을 지적하였다.

이와 유사하게 기정훈(2007) 역시 수도권에 벤처기업이 많이 입지하고 있는 것은 고급 인력의 분포와 관련 연구기관의 집적으로 인한 것이라고 주장하고 있다.

김갑성 외(2003)의 연구에서는 로짓 회귀분석을 통해 지식기반산업의 입지수요를 추정하였다. 수요추정결과 기업입지의 수도권 집중현상을 억제하려는 중앙정부의 노력에도 불구하고 수도권은 지식기반기업의 입지수요가 매우 높은 것으로 나타났다. 그 이유로 지식기반산업의 기업입지 요건인 정보, 숙련 노동력, 모험자본, 고차 사업 서비스 등의 사업여건이 구비된 곳이 수도권밖에 없기 때문인 것으로 분석되었다.

이희연(2005)은 인터넷을 활용한 기업은 산업의 도시 집중현상을 해소해 줄 것이라는 이전 논문들의 주장과 달리, 우리나라의 경우 인터넷기업 역시 서울에 집중되어 있으며 조사 기업들은 교통의 편리성을 가장 큰 입지 요인으로 꼽았다. 그 뒤를 이어 주요고객들과의 근접성, 임대 또는 분양 및 관리상의 저렴한 비용, 협력업체와의 근접성, 장소의 지명도 순으로 기업 입지 요인을 선정하였다.

정수연(2008)은 우리나라 유가증권과 코스닥 상장 기업을 대상으로 기업 이전 입지 요인 분석을 통해 정부의 수도권규제정책과 관계없이 기업들은 서울에 입지하는 것을 선호하는 것으로 나타났으며, 수도권 집중현상을 억제할 수 있도록 서울 외 지역들에 대한 사회간접자본시설의 확충, 즉 교통여건 등의 개선이 필요하다고 주장하였다.

최준영·오규식(2010)의 연구에서는 최근에 입지요인으로 주목하는 것은 정보기술의 발달과 관련하여 IT 접근의 용이성과 정보의 연결성 등을 지적하고 있다.

조정래(2003)의 경우 산업 입지 관련 정책이 기업입지에 긍정적인 영향을 미치는지에 대해 조사하였다. 기업입지와 관련한 선행연구를 통해 기업입지 요인이 ‘소프트웨어’ 특성과 ‘하드웨어’ 특성으로 대별된다는 사실을 파악하였고, 추가적으로 현행 산업정책 지원수단과 도시정책 지원 수단의 제도분석을 함께 고려하기 위하여 제도환경 요인을 추가하여 기업입지요인을 분석하였다.

<표 1> 기업 입지요인을 주제로 한 선행연구 분류표

연구자	대상	주요 입지 요인	비고
오남현 · 이성근(2001)	벤처기업	연구개발 및 전문 인력, 금융자본, 관련 산업의 집적, 도시기능의 집적, 쾌적한 도시공간, 교통인프라 등	수도권 집중 지적
최홍봉 · 윤성민(2004)	벤처기업	기업간 기술협력, 마케팅 분야의 전략적 제휴의 용이성, 고급인력 수요에 의한 기술개발 능력	수도권 집중 지적
기정훈(2007)	벤처기업	고급 인력의 분포, 산업 관련 연구기관의 집적	수도권 집중 지적
김갑성 외(2003)	지식기반산업	정보, 숙련 노동력, 모험자본, 고차 사업 서비스	수도권 집중 지적
이희연(2005)	인터넷을 활용한 기업	교통의 편리성, 주요고객들과의 근접성, 임대 또는 분양 및 관리상의 저렴한 비용, 협력업체와의 근접성, 장소의 지명도	서울 집중
최준영 · 오규식(2010)	소프트웨어 기업	IT 접근의 용이성, 정보의 연결성	-
정수연(2008)	유가증권/코스닥 상장사	사회간접자본시설의 확충(교통여건 등의 개선 등)	서울 집중
조정래(2003)	수도권 입지 기업	소프트웨어 측면: 전문인력, 기술시장 정보 보완 / 하드웨어 측면: 기반시설확충 및 조세금융지원, 교통여건, 환경쾌적성 등	-

이상 최근 진행된 우리나라 기업입지 요인 분석에 대한 연구를 전체적인 관점에서 보면 크게 조정래(2003)의 연구와 같이 소프트웨어적인 측면과 하드웨어적인 측면으로 구분해 볼 수 있다. 우선 소프트웨어적 입지요인으로 우수인력의 확보, 기업 간 정보교류, 고객의 인접성, 사업지원서비스 등을 들 수 있다. 다음 하드웨어적 입지요인으로는 교통의 여건, 쾌적한 환경, 시설인프라 구축, 연관업체와의 근접성 등을 들 수 있다. 기타 임대/분양 및 관리상의 저렴한 비용 등이 기업입지 요인으로 파악되었다. 현재 본 연구 주제인 우리나라 해운회사 입지 요인 분석과 관련한 연구는 거의 진행되지 않은 실정이다. 따라서 본 연구는 이런 관점에서 선행적 연구로써 의의가 있다.

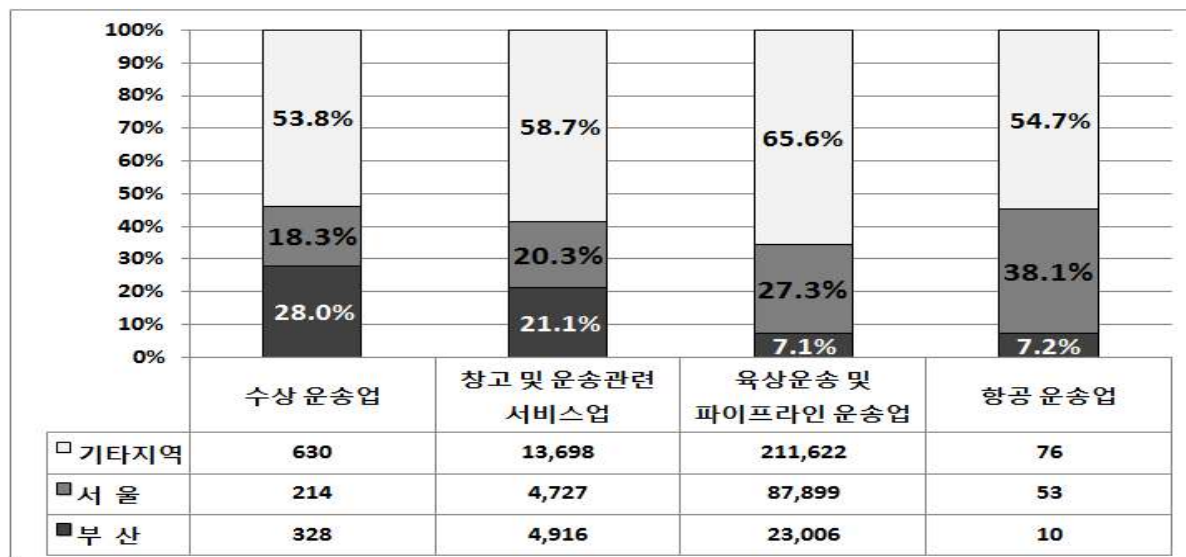
III. 우리나라 해운산업의 입지구조

1. 운수업의 지역분포 특성

2010년 전국사업체조사 결과 운수업에는 34만 7천여 개의 사업체가 존재하고, 종사자는 99만 2천여 명에 달하는 것으로 나타났다. 그 지역적 집적도를 살펴보면 기타 지역에 비해 서울과 부산지역에 운수업이 집중되어 있는 것을 알 수 있다. 세부업종별 지역별 사업체 분포를 살펴보면, 수상운송업에서는 상대적으로 부산지역 집중도가 크고, 항공운송업의 경우 서울지역의 집중도가 크게 나타나고 있다. 창고 및 운송관련서비스업에서는 서울과 부산의 분포가 비슷하게 나타나며, 육상운송 등에서는 기타지역의 비중이 확대된다.

<그림 1> 업종별 운수업 사업체 수 지역 분포 현황 (2010년)

(단위 : %, 개)



자료: 전국사업체조사(2010), 통계청.

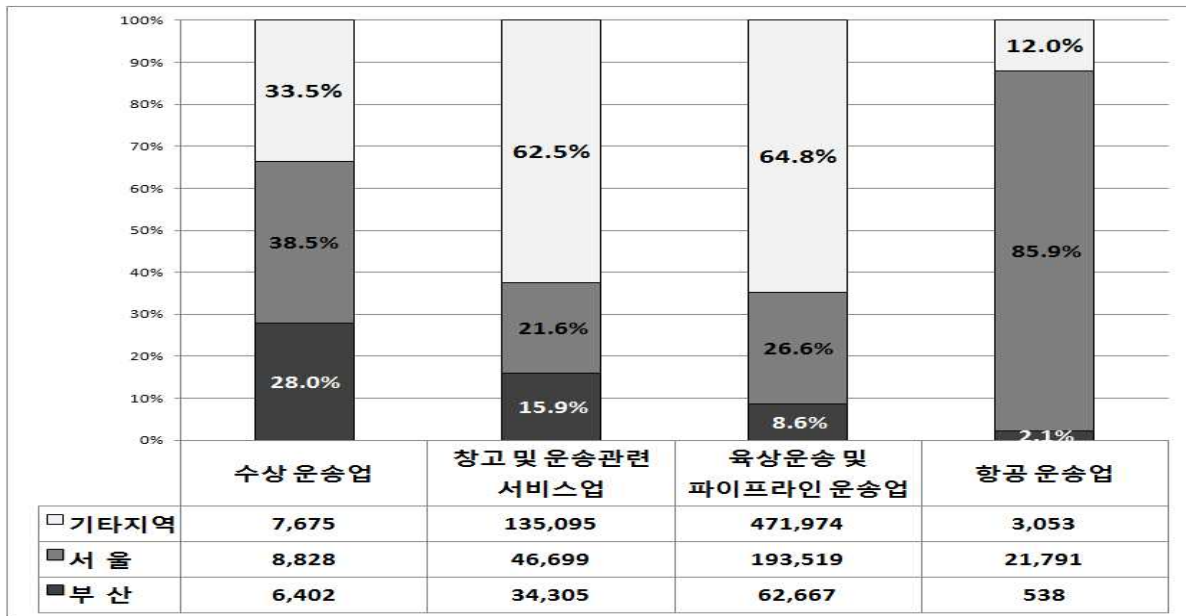
한편 종사자 수에 있어서는 사업체의 분포에 비해 서울지역으로의 집중이 크게 부각된다. 종사자수 기준으로 우리나라 전체 항공운송업의 85.9%가 서울에 집중되어있고, 수상운송업에서도 38.5%로 확대된다. 창고 및 운송관련서비스업과 육상운송부문에서의 서울의 비중은 사업체수 기준과 달라지지 않지만, 부산지역의 종사자수 기준 집중도는

창고 및 운송관련서비스업과 항공운송업에서 크게 하락하고 있다. 본 연구의 초점인 수상운송업에서 서울의 집중도는 확대되지만 부산의 집중도는 변화가 없다.

이는 전반적으로 대기업의 서울 입지와 중소 영세기업의 지방 입지에서 기인하는 것으로 판단된다.

<그림 2> 업종별 운수업 종사자 수 지역 분포 현황 (2010년)

(단위 : %, 명)



자료 : 전국사업체조사(2010), 통계청.

2. 수상운송업의 지역분포 특성

2010년 현재, 수상운송업에는 전국적으로 1천 1백여 개 업체(지점포함)에 2만 2천여 명이 종사하고 있다. 수상운송업을 세분화하면 외항운송업, 내항운송업, 수상운송지원사업으로 나누어볼 수 있으며, 핵심을 이루는 외항화물운송업에는 308개 업체(지점포함)에 1만 2천여 명이 종사하는 것으로 조사되었다.

이 가운데 내항운송업과 수상운송지원사업의 경우 서울지역 입지비중은 매우 낮고, 업체수, 종사자 양면에서 부산지역 집중도가 높게 나타난다. 그러나 외항운송업의 경우 서울지역 입지가 사업체수 기준으로 50.6%, 종사자수 기준으로 66.0%로 나타나, 부산지역 입지를 크게 상회하고 있다.

<표 2> 수상운송업의 서울과 부산지역 집적도 비교

구분	전국		서울		부산		기타지역	
	사업체	종사자	사업체	종사자	사업체	종사자	사업체	종사자
운수업	347,179 (100.0%)	992,546 (100.0%)	92,893 (26.8%)	270,837 (27.3%)	28,260 (8.1%)	103,912 (10.5%)	226,026 (65.1%)	617,797 (62.2%)
수상 운송업	1,172 (100.0%)	22,905 (100.0%)	214 (18.3%)	8,828 (38.5%)	328 (28.0%)	6,402 (28.0%)	630 (53.8%)	7,675 (33.5%)
외항 운송업	308 (100.0%)	12,227 (100.0%)	156 (50.6%)	8,070 (66.0%)	82 (26.6%)	2,980 (24.4%)	70 (22.7%)	1,177 (9.6%)
내항 운송업	471 (100.0%)	6,928 (100.0%)	33 (7.0%)	451 (6.5%)	168 (35.7%)	2,661 (38.4%)	270 (57.3%)	3,816 (55.1%)
수상운송지원	267 (100.0%)	6,130 (100.0%)	11 (4.1%)	101 (1.6%)	131 (49.1%)	4,381 (71.5%)	125 (46.8%)	1,648 (26.9%)

자료 : 전국사업체조사(2010), 통계청.

수상운송업 부문에서 2008년 종사자 수에서도 전국적으로 가장 높은 비중을 차지하던 부산은 2009년에 전국 대비 지역 종사자 수 비중을 서울에 추월당하는 것으로 나타난다. 이후 2010년을 지나면서 수상운송업 종사자는 부산의 비중은 더욱 낮아지고 서울은 더욱 늘어나는 것으로 나타났다. 기타지역의 종사자 수 비중은 변화가 거의 없는 것으로 보아 부산의 종사자 수가 서울로 이동한 것으로 추정할 수 있다. 더욱이 동 기간 동안 사업체 수는 거의 변화가 없는데도 부산의 종사자 수가 서울로 흡수되는 현상을 볼 수 있다. 부산의 지리적 이점과 더불어 정부의 수도권 과밀 억제 정책에도 불구하고 수상운송업 역시 고용 측면에서 서울 집중화가 진행되고 있는 것을 알 수 있다. 이러한 변화는 수상운송업 내에서도 외항해운업에서 현저하다.

<표 3> 수상운송업의 전국적 분포

(단위 : 개, 명)

구분	2008년		2009년		2010년	
	사업체수 (비중)	종사자수 (비중)	사업체수 (비중)	종사자수 (비중)	사업체수 (비중)	종사자수 (비중)
전국	1,188 (100.0%)	22,465 (100.0%)	1,247 (100.0%)	23,312 (100.0%)	1,172 (100.0%)	22,905 (100.0%)
서울	198 (16.7%)	6,688 (29.8%)	233 (18.7%)	8,374 (35.9%)	214 (18.3%)	8,828 (38.5%)
부산	333 (28.0%)	8,715 (38.8%)	340 (27.3%)	6,992 (30.0%)	328 (28.0%)	6,402 (28.0%)
기타지역	657 (55.3%)	7,062 (31.4%)	674 (54.1%)	7,946 (34.1%)	630 (53.8%)	7,675 (33.5%)

자료 : 각 년도 전국사업체조사, 통계청.

3. 외항해운업 본사와 지점의 입지구조

2010년 기준, 외항해운업의 사업체 형태별 집적도를 살펴보면 외항해운업이 서울과 부산에 집중적으로 분포되어 있으며, 본사는 서울에 편중되어 있고 부산에는 지점 및 영업소가 많이 입지하고 있는 것을 볼 수 있다. 종사자 측면에서는 고용창출 효과가 더욱 높게 나타나는 본사 및 본점이 서울에 밀집되어 있기 때문에 부산보다 서울에 더욱 많은 종사자가 있는 것으로 나타났다.

<표 4> 외항해운업의 사업체 형태별 집적도 비교

외항해운업 (사업체형태별)	전국		서울		부산		비고
	사업체	종사자	사업체	종사자	사업체	종사자	
계	290	11,826	151	7,972	79	2,861	
단독사업체	160	2,134	94	1,018	37	811	
본사, 본점 등	64	8,030	48	6,605	14	1,394	본사의 서울집중
지사(점),영업소	66	1,662	9	349	28	656	지사의 부산입지

자료 : 전국사업체조사(2010), 통계청.

특히 다수의 선복을 보유한 대형사업체의 본사가 서울에 집중적으로 입지한다. 2009년 말 현재 외항선사와 보유 선복량의 전국적 분포를 보면, 전국의 171개 선사가 861척의 외항화물선을 보유하고 있는 가운데, 서울에 입지한 127개 선사가 DWT 기준 92.7%를 보유하고 있는 것으로 나타났고, 부산지역의 34개 선사의 보유분은 4.8%에 불과한 것으로 나타났다. 이러한 입지구조로부터 우리나라 해운업의 중심은 부산이 아닌 서울이라고 할 수 있겠다.

<표 5> 외항선사와 화물선의 전국적 분포 (2009년말 기준)

지역	선사수	No.	1,000GT	1,000DWT	점유율(DWT)
서울	127	708	21,956	33,976	0.927
부산	34	126	1,043	1,768	0.048
기타	10	27	737	923	0.025
전국	171	861	23,737	36,667	1

자료 : 국토해양부, 등록선박통계.

IV. 국내 해운회사의 주요 입지요인 분석

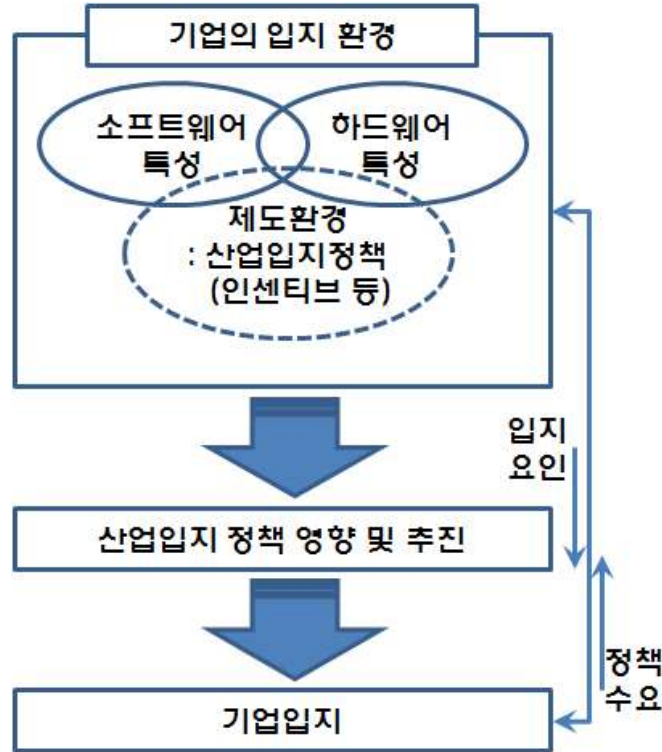
1. 연구의 모형

기업의 입지요인 분석을 위한 많은 연구자에 의한 다양한 분석들이 존재하고 있다. 조정래(2003)의 연구에서는 기업입지 요인 분석을 위한 기존의 선행연구들에 의해 추출된 다양한 요인들을 소프트웨어 요인과 하드웨어 요인으로 구분하였다. 먼저 소프트웨어 요인에는 업무행정 및 금융서비스의 이용편리성, 기술정보 및 시장정보 획득의 용이성, 전문기술 인력 확보의 용이성, 주요 거래처와의 시장 인접성 등을 지적하였다. 이러한 소프트웨어 요인은 조세 및 금융 지원, 기술·경영·법률 지원, 교육훈련양성 지원, 관련업체 및 기관과의 교류 및 협력 지원 등의 산업정책과 밀접한 관련이 있는 것으로 평가하였다. 하드웨어 요인에는 저렴한 지가 혹은 임대료, 교통여건, 주변환경의 쾌적성, 기반시설 확충 등을 지적하였는데 이는 저렴한 용지 또는 임대료 보조 지원, 주변환경 정비, 업무지원시설 확충, 기반시설 확충 등의 도시정책 지원수단이 될 수 있다고 하였다. 즉 소프트웨어 특성과 하드웨어 특성에 기반한 기업 입지 분석틀을 기본으로 하여 하드웨어적인 특성과 소프트웨어적인 특성으로 기인한 제도 환경적인 특성을 함께 고려하여 기업 입지 분석틀을 제공하고 있다.

본 연구에서는 조정래의 연구에서 언급된 기업입지 요인 분석틀을 활용하여 국내 해운회사 주요 입지요인을 분석해보고자 한다. 이를 도식화하면 <그림 3>과 같이 나타낼 수 있다. 해운기업은 소프트웨어적인 특성 및 하드웨어적인 특성과 기업유치를 위한 각 도시정책적 요인에 의해 입지할 것이며 이러한 입지요인들은 다른 측면에서 기업 유인을 위한 도시 산업입지정책에 영향을 미칠 것으로 판단된다. 이는 다시 기업입지에 영향을 줄 것이고 이러한 수행과정은 피드백을 통해 지속적으로 개선될 것이다.

본 연구에서 추출들은 조정래(2003)의 연구를 활용하였지만 추출틀에 적용될 기업입지 환경 요인은 다음과 같은 방법으로 선정되었다. 먼저 소프트웨어적인 요인과 하드웨어적인 요인은 선행연구에서 논의되었던 기업의 입지요인들을 분석하여 정리하였고, 도시정책과 관련해서는 부산시의 현재 기업유인을 위한 추진정책과 각 산업단지에서 추진 중인 기업유인 요인들을 분석하여 정리하였다. 이후 1차 선정된 각 요인을 소프트웨어, 하드웨어, 도시정책 요인으로 구분한 뒤 해운회사 본사의 임원진, 또는 기획관리 담당자 및 학연계 전문가의 여러 차례 집단회의 및 개별면담을 통해 각 요인들을 추출하였다.

<그림 3> 국내 해운업 입지요인 분석을 위한 분석틀



2. 조사의 개요

본 연구에서는 서울과 부산지역에 대한 선호도와 더불어 우리나라 해운선사의 주요 입지요인에 대한 중요도를 조사하기 위해 주요 해운회사 본사의 임원진, 또는 기획관리 담당자 및 학연계 전문가들을 대상으로 해운회사 입지 중요도에 관한 설문조사를 실시하였다. 설문지의 성격상 광범위한 설문조사가 어렵기 때문에 설문지의 구조화를 통해 대안 간의 상대적 순위 식별을 통해 각 요인의 중요도와 대안의 선호도를 추출하는 AHP(Analytic Hierarchy Process, 계층화분석법)를 이용하였다.

우리나라 해운기업의 입지요인에 대한 주요 항목은 기업입지요인에 관한 선행연구와 현업 실무자 및 관련 분야 전문가들의 의견을 반영하여 소프트웨어적인 요건, 하드웨어적인 요건, 도시정책 요건 등 크게 세 가지로 분류하여 그룹화 하였고, 이를 다시 네 개씩의 세부 입지 요인으로 나누어 계층화 하였다.

<표 6> 해운기업 입지요인 분류

□ 소프트웨어적 요건

- 1) 업무지원서비스의 접근성(행정, 금융, 법무 등)
 - 행정, 금융, 법무 등 업무지원 서비스의 이용편의성
- 2) 주요 고객과의 인접성(영업의 편의성)
 - 선사의 고객인 주요 화주들과의 인접성
- 3) 정보획득의 용이성(기술, 시장정보 등)
 - 기술정보, 시장정보 등 관련 산업에 대한 정보 획득의 용이성
- 4) 전문인력의 확보 용이성
 - 관련 분야 고급인력의 확보의 용이성

□ 하드웨어적 요건

- 1) 업무시설 사용여건(사무실 등의 저렴성, 확장성)
 - 사무실 등 업무시설의 가격, 임대료의 저렴성, 쾌적성, 안전성, 확장가능성
- 2) 주요 협력업체와의 인접성(운영의 편의성)
 - 관련 업체들의 집적화로 인한 선사 운영의 편의성
- 3) 교통여건(도로망, 철도, 공항, 항만 등 교통편의성)
 - 통근의 편의성, 주요 거래처와의 교통 접근성
- 4) 생활환경여건(주거, 교육, 문화, 여가환경 등)
 - 전반적인 생활환경의 쾌적성, 안전성, 이용가능성

□ 도시정책 요건

- 1) 재정지원(고용보조금 등 다양한 보조금 지원)
 - 부산시의 각종 재정지원 : 입지보조금, 초기정착보조금, 생산자서비스업보조금, 고용보조금, 직업능력개발훈련보조금
- 2) 세제지원(국세 및 지방세의 감면)
 - 부산시의 각종 세제지원(수도권 기업 이전시)
 - 국세 : 양도차익법인세, 법인세
 - 지방세 : 취득세, 등록세, 재산세
- 3) 업무인프라 구축(업무단지 내 부지제공 또는 임대료 감면)
- 4) 행정지원(특구제도 도입 등 규제개혁 및 행정지원체계 정비)

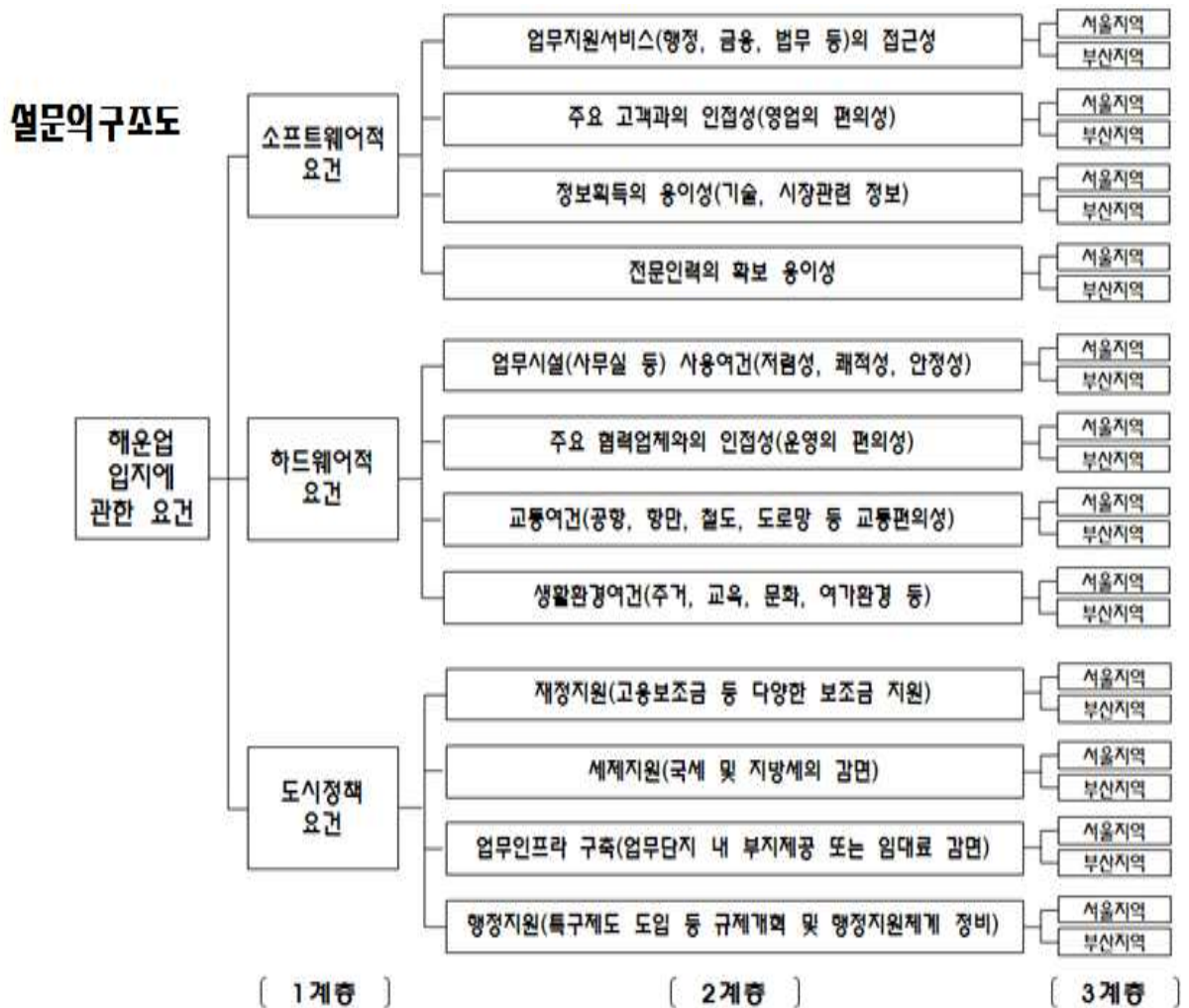
설문지는 AHP를 이용하기 위하여 제1계층과 제2계층 각각의 입지요인 중요도 항목에서 각각의 대안을 쌍대비교하도록 설계하였으며, 응답자의 이해를 돕기 위해 각각의 입지 요인에 대한 설명을 부연하였다. 설문조사는 2010년 7월에 집중적으로 실시되었으며, 이메일을 통한 배포 및 수집과 더불어 직접방문조사를 병행하여 진행하였다.

본 연구를 위해 서울과 부산지역에 그 지역적 배경을 둔 전문가 집단을 선정하도록 하되, 다양한 의견을 반영하기 위해 산업계 이외에 학연계를 설문대상에 포함하였다.

학연계 표본은 국내 주요 대학과 연구기관의 해운 관련 전공 연구자로 구성되었으며, 산업계 표본에는 본사 입지에 관여할 수 있는 선사 임원진과 기획관리부서의 부서장으로 구성하였다.

지역별로는 수도권에서 13부, 부산지역에서 13부, 기타지역에서 1부를 수집했으며, 집단별로는 13개 선사로부터 15부, 학연계로부터 12부 등 총 27부의 응답이 회수되었다. 이 가운데 일관성 비율이 0.2를 넘지 않는 유효응답 24부를 총 표본으로 분석에 이용했으며, 전체표본 뿐 아니라 집단별 표본으로도 나누어 분석을 시도했다.

<그림 4> 국내 해운업 입지요인 분석을 위한 AHP 모형



3. 분석 결과

1) 전체 표본의 분석 결과

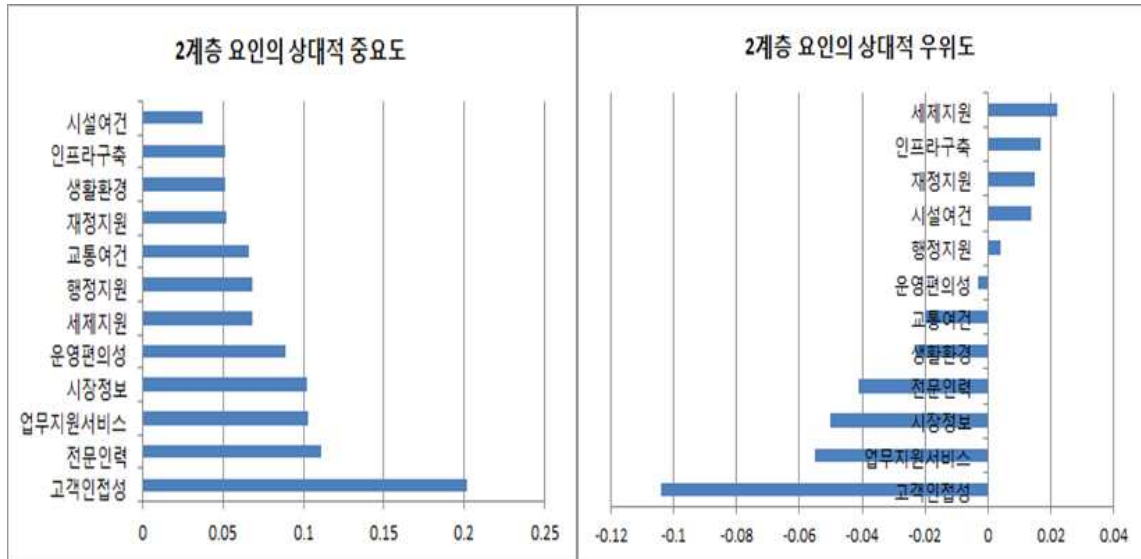
본 조사의 유효응답 24개 전체 표본에 대한 분석 결과, 우리나라 해운선사의 입지요인 중 소프트웨어적 요인이 가장 중요한 것으로 나타났다. 하드웨어적 요인과 도시정책 요인의 중요도는 비슷한 수준으로 두 요인의 중요도를 합해도 소프트웨어 요인의 중요도에 미치지 못한다. 2계층 요인을 살펴보면 고객인접성이 가장 중요한 요인이었으며, 전문인력, 업무지원서비스, 시장정보 등 소프트웨어적 요인들이 모두 0.1 이상의 중요도를 나타냈다. 하드웨어 및 도시정책요인의 2계층 요인의 중요도는 모두 0.1 미만으로 나타났다.

<표 6> 선사 입지 요인 분석(전체 표본)

제1계층	제2계층	요인의 중요도	서울	부산	부산우위도
소프트웨어		0.518	0.384	0.134	-0.25
	업무지원서비스	0.103	0.079	0.024	-0.055
	고객인접성	0.202	0.153	0.049	-0.104
	시장정보	0.102	0.076	0.026	-0.05
	전문인력	0.111	0.076	0.035	-0.041
하드웨어		0.243	0.138	0.106	-0.032
	시설여건	0.037	0.012	0.026	+0.014
	운영편의성	0.089	0.046	0.043	-0.003
	교통여건	0.066	0.043	0.023	-0.02
	생활환경	0.051	0.037	0.014	-0.023
도시정책		0.239	0.091	0.149	+0.058
	재정지원	0.052	0.019	0.034	+0.015
	세제지원	0.068	0.023	0.045	+0.022
	인프라구축	0.051	0.017	0.034	+0.017
	행정지원	0.068	0.032	0.036	+0.004
대안			0.6	0.4	-0.2

선사의 입지 대안으로 서울과 부산을 비교해 본 결과, 1, 2계층에서 해운기업 입지를 위한 중요요인으로 선정된 소프트웨어적인 측면에 있어서 부산의 입지우위도는 서울에 크게 뒤지는 것으로 나타났다. 하드웨어적 요인에서는 큰 차이는 없었으나 시설여건 이외에 서울 입지에 우위가 있었다. 도시정책 요인에서 부산 입지는 서울보다 전반적으로 약간이나마 우위에 있는 것으로 드러났다.

<그림 5> 2계층 요인의 상대적 중요도 및 상대적 우위성(전체 표본)



2) 선사표본의 분석 결과

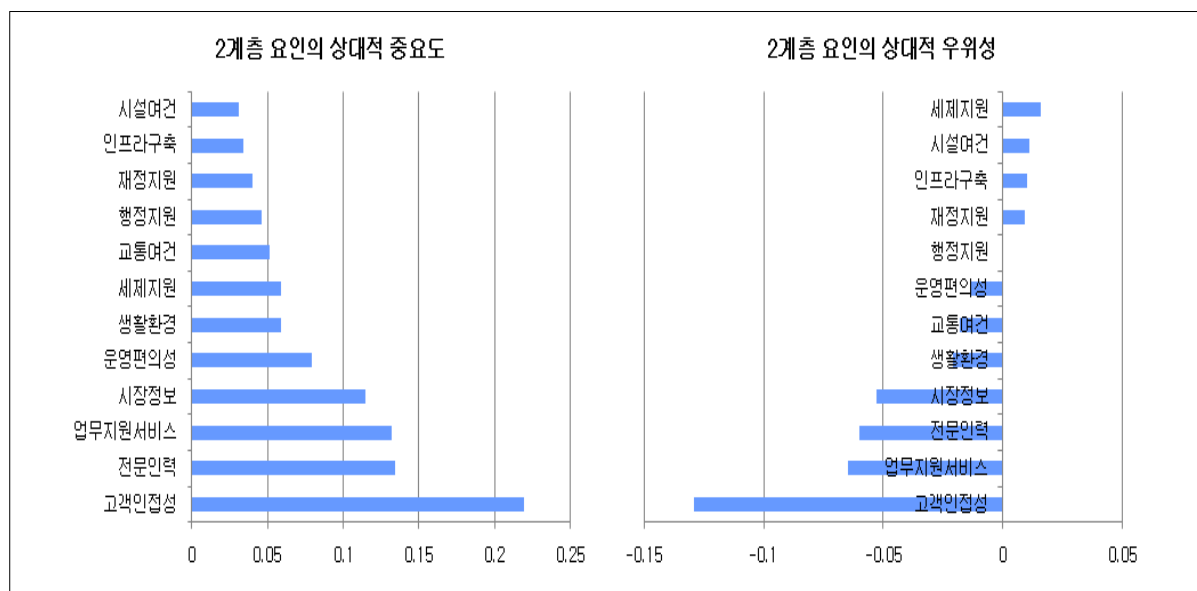
선사 집단의 14개 유효응답을 대상으로 한 분석의 결과를 살펴보면, 국내 해운선사의 입지요인은 하드웨어적 요건이나 도시정책 요건보다는 소프트웨어적 요건의 중요성이 압도적으로 큰 것으로 나타났다. 2계층 요인 평가에서도 고객인접성이 가장 높게 평가되는 가운데, 전문인력, 업무지원서비스, 시장정보 등 소프트웨어적 요인들의 중요성이 골고루 높은 수준으로 평가되었으며, 하드웨어적 요건 중에서는 운영의 편의성과 생활환경 요인이, 도시 정책적 요건 중에서는 세계지원이 상대적으로 중요한 것으로 나타났다. 이러한 결과는 전체 표본의 분석 결과와 크게 다르지 않으나 전반적으로 소프트웨어 요인의 중요도가 강조되며 도시정책 요인의 중요도가 축소되는 경향을 보이고 있다.

입지의 대안으로 서울과 부산을 비교할 때 부산에 비해 서울의 우위성이 높은 것으로 나타나며, 부산은 서울에 비해 고객인접성을 비롯하여 소프트웨어적 요건 전부에서 서울에 크게 뒤지는 것으로 조사되었다. 다만 도시정책의 3부문(세계지원, 인프라구축, 재정지원)과 하드웨어적 요건 중 시설여건 측면에서는 부산이 서울보다 약간 우위를 점하는 것으로 나타나고 있다. 이 결과 역시 전체 표본의 분석 결과와 다르지 않지만, 소프트웨어 요인에서 서울지역의 우위가 강조되어 상대적으로 부산의 열위성이 부각된 결과로 나타났다.

<표 7> 선사 입지 요인 분석(선사 표본)

제1계층	제2계층	요인의 중요도	서울	부산	부산우위도
소프트웨어		0.6	0.453	0.146	-0.307
	업무지원서비스	0.132	0.098	0.033	-0.065
	고객인접성	0.219	0.174	0.045	-0.129
	시장정보	0.115	0.084	0.031	-0.053
	전문인력	0.134	0.097	0.037	-0.06
하드웨어		0.221	0.131	0.09	-0.041
	시설여건	0.031	0.01	0.021	+0.011
	운영편의성	0.079	0.046	0.033	-0.013
	교통여건	0.051	0.035	0.017	-0.018
	생활환경	0.059	0.04	0.019	-0.021
도시정책		0.179	0.073	0.108	+0.035
	재정지원	0.04	0.016	0.025	+0.009
	세제지원	0.059	0.022	0.038	+0.016
	인프라구축	0.034	0.012	0.022	+0.01
	행정지원	0.046	0.023	0.023	0
대안			0.643	0.357	-0.286

<그림 6> 2계층 요인의 상대적 중요도 및 상대적 우위성(선사)



3) 학연계 표본의 분석 결과

학연계 전문가에 대한 유효응답 10개의 분석 결과 역시 전체 집단의 응답 결과와 주요한 요인에 있어서는 전반적으로 일치하나 각 요인의 중요도 측정 결과 값에서는 선사집단과 뚜렷한 차이를 보이고 있다.

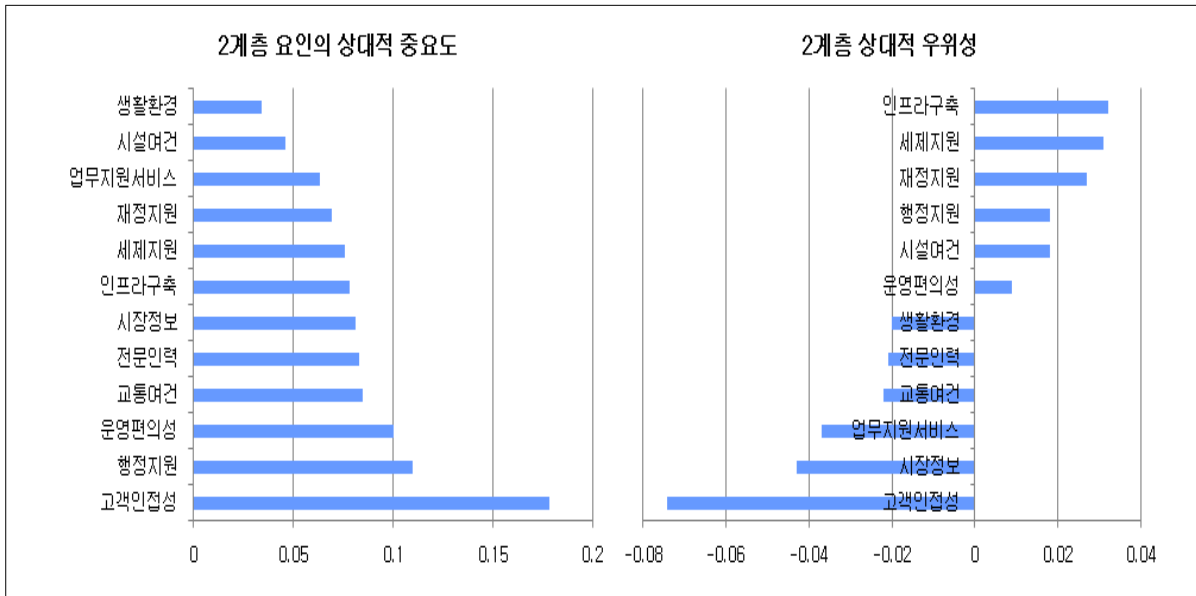
우리나라 해운선사의 입지요인 선정에 관한 선사의 응답결과에서는 하드웨어나 정책 측면보다는 소프트웨어적 요건이 압도적으로 중요한 것으로 평가되었지만, 학연계 집단에 대한 조사 결과에서는 소프트웨어적 요건이 가장 중요하나, 도시정책 요인 및 하드웨어적 요건의 중요도도 선사집단에 비해 높게 나타나고 있다. 2계층 요인 중에서도 역시 고객인접성이 가장 높게 평가되나, 뒤를 이어 도시정책의 행정지원, 하드웨어의 운영편의성과 교통여건도 중요한 요인으로 평가받고 있는 것으로 나타났다.

입지 선정의 대안으로 서울과 부산을 비교할 때 서울이 부산보다 우위에 있는 것에는 변함이 없으나, 그 격차는 축소되었다. 서울은 부산에 비해 고객인접성을 비롯한 소프트웨어적 요건 모두에서 우위를 점하고 있는 것으로 나타났지만 부산은 서울에 비해 도시정책에서 전반적으로 우위를 점하고 있으며, 시설여건과 운영의 편의성에서도 약간의 우위를 보이고 있는 것으로 분석되었다.

<표 8> 선사 입지 요인 분석(학연계 표본)

제1계층	제2계층	요인의 중요도	서울	부산	부산우위도
소프트웨어		0.404	0.29	0.115	-0.175
	업무지원서비스	0.063	0.05	0.013	-0.037
	고객인접성	0.178	0.126	0.052	-0.074
	시장정보	0.081	0.062	0.019	-0.043
	전문인력	0.083	0.052	0.031	-0.021
하드웨어		0.263	0.139	0.124	-0.015
	시설여건	0.046	0.014	0.032	+0.018
	운영편의성	0.1	0.045	0.054	+0.009
	교통여건	0.085	0.053	0.031	-0.022
	생활환경	0.034	0.027	0.007	-0.02
도시정책		0.333	0.112	0.22	+0.108
	재정지원	0.069	0.021	0.048	+0.027
	세제지원	0.076	0.022	0.053	+0.031
	인프라구축	0.078	0.023	0.055	+0.032
	행정지원	0.11	0.046	0.064	+0.018
대안			0.533	0.467	-0.066

<그림 7> 2계층 요인의 상대적 중요도 및 상대적 우위성(학연계)



산업계와 학연계로 이루어진 표본 집단 간에 이러한 차이를 보이는 것은 기업 입지에 대한 두 집단의 시각의 차이를 보여주고 있는 것으로 생각된다. 즉, 산업계에서는 소프트웨어적 요인이 압도적으로 중요하며, 이에 비해 도시정책 요인은 입지에 미치는 영향이 미미한 것으로 판단하고 있다. 이에 비해 학연계에서는 소프트웨어적 요인의 중요성을 인정하고 있으나 도시정책 요인 역시 중요한 요인으로 평가하고 있다. 이러한 시각의 차이로 인해 학연계에서는 선사의 입지에 대한 부산의 열위성이 축소되나, 산업계에서는 서울과 부산 간의 격차가 크게 확대되는 것으로 보인다.

본 조사의 결과, 현재 수도권에 집중되어 있는 해운회사 본사 유인을 위해서는 학연계에서 주장하는 재정지원, 세제지원 등의 단기 정책 전략 실행만으로는 큰 성과를 거두기 어려울 것으로 판단된다. 즉 산업계에서 실제 중요한 요인으로 인지하고 있는 소프트웨어적 요건에서의 우위성 확보가 보다 중요할 것으로 판단된다. 다만, 다른 요인에 비해 소프트웨어적 요인의 조성에는 산업입지 전반의 상황변화와 더불어 보다 장기 간에 걸친 도시의 전략적 노력이 필요할 것이다.

V. 결론

본 논문은 해운회사의 입지 요인에 관하여 선사와 학연계의 전문가를 대상으로 실시한 구조화된 설문조사의 분석결과를 바탕으로 쓰여진 것이다.

조사의 결과 전체적으로 고객접근성, 전문인력의 획득가능성, 행정금융법무 등 업무지원서비스, 시장정보획득가능성 등 소프트웨어적 요인들이 선사의 입지에 가장 중요한 요인으로 나타났다. 하드웨어적 요인과 도시정책은 차상위 입지요인으로 평가되지만 소프트웨어적 요인에 비해 중요도가 떨어진다.

또한 지역간 입지우위도 평가에서 부산은 서울에 비해 특히 소프트웨어적 요인에서 크게 뒤쳐져있는 것으로 평가받고 있으며, 하드웨어적 요인에서도 우위가 없는 것으로 분석되었다.

이 분석 결과에 근거하여, 대부분 서울에 본사를 두고 있는 외항해운업을 부산에 유치하기위해서 부산은 세제와 재정인센티브, 행정지원 등을 통해 도시정책적 기업유인책 이외에, 하드/소프트웨어적 요인의 향상에 노력을 더욱 경주해야할 것으로 판단된다.

하드웨어적 요인 가운데 교통여건은 KTX 완전개통과 영남권 신공항 건설을 통해 개선될 것으로 기대되며, 해운BIZ클러스터 형성을 통해 시설여건과 운영편의성을 증진시킬 수 있을 것으로 판단된다.

소프트웨어적 요인의 향상은 단기적으로는 해결하기 어려운 과제이므로 중장기적 비전 및 전략계획의 설정과 실행이 중요하다고 볼 수 있다. 이를 위해 해운거래소 설립 등을 통한 정보기능의 강화, 선박금융, 해사법무 등 전문인력 양성과 관련기관의 유치, 창업보육을 통한 해운비즈니스 확대 등 전략적 해운비즈니스 육성책이 필요하다.

단기적으로는 부산에서 우위를 가질 수 있는 해운선사의 해사부문, 항만관련 운영기능과 일부 부서의 이전배치를 목표로 하여 장기적으로 해운기업 입지를 유도할 수 있을 것이다.

다만, 본 연구에서는 해운산업 특유의 입지 특성을 원천적으로는 밝히지 못한 한계점이 있다. 추후 다양한 접근 방법에 의한 해운회사 본사 입지 요인에 관한 연구들이 진행되어야 할 것이다. 아울러 본 연구에서 밝혀낸 요인별 중요도를 기반으로 지역균형발전을 위해 해운업 본사의 지방이전을 촉진할 정책의 개발 역시 향후의 중요 연구과제로 생각된다.

참고문헌

- 기정훈, “벤처기업 입지와 고급노동력의 공간적 분포에 관한 연구”, 『한국정책과학학회보』, 제11권, 2007, 129-149.
- 김갑성 · 주성재 · 남기범, “지식기반산업의 입지수요추정 - 지식기반산업의 입지수요추정”, 『대한지리학회지』, 제38권, 2003, 363-374.
- 오남현 · 이성근, “벤처기업의 입지요인과 입지비교우위에 관한 연구 - 경상북도 경산시와 칠곡군을 사례로”, 『부동산학연구』, 제7집 1호, 2001, 65-78.
- 이희연, “인터넷 산업의 입지적 특성과 공간적 집적화”, 『국토계획』, 제40권 제2호, 2002, 33-51.
- 장동철·윤민석·김중순, “기업의 생산입지선정에 관한 비교연구 : 한국과 중국 기업사례를 중심으로”, 『국제지역연구』, 제14권 제2호, 2010, 205-227.
- 정수연, “한국 상장, 코스닥 기업의 입지이전결정요인과 입지특성에 관한 연구”, 『부동산학연구』, 제14권 제1호, 2008, 65-80.
- 조정래, 『산업정책 및 도시정책이 기업입지에 미치는 영향에 관한 연구』, 한양대학교 학위논문, 2003.
- 최열·임하경, 2008, “기업의 규모별 산업입지 결정요인에 대한 비교평가”, 『부동산학보』, 제34집, pp.67-80.
- 최준영 · 오규식, “수도권 소프트웨어 기업의 입지이전 결정요인 분석”, 『국토계획』, 제45권 제6호, 2010, 161-178.
- 최홍봉 · 윤성민, “벤처기업의 지역적 특성에 관한 연구 - 수도권과 지방의 비교 · 분석을 중심으로”, 『한국경제지리학회지』, 제7권 제1호, 2004, 29-43.
- KMI, 『해운통계요람』, 2010.
- Frenkel, A., “Why High-Technology Firms Choose to Locate in or near Metropolitan Area,” JoUrban Studies, 38(7), 2001, 1083-1101.
- 국토해양부, <http://www.mltm.go.kr/>
- 부산광역시, <http://www.busan.go.kr/>
- 부산 · 진해 경제자유구역청, <http://www.bjfez.go.kr/>
- 통계청, <http://www.kosis.kr/>
- 한국은행, <http://www.bok.or.kr/>
- 한국선주협회, <http://www.shipowners.or.kr/>
- 한진해운, <http://www.hanjin.com/>
- 현대상선, <http://www.hmm21.com/>
- STX팬오션, <http://www.stxpanocean.com/>

국문 요약

우리나라 해운기업의 입지에 관한 연구

김명희 · 서금홍 · 오용식

기업의 입지 요인 분석에 관한 다양한 연구가 진행되고 있지만 우리나라 해운기업의 입지 요인을 분석한 논문은 거의 없는 실정이다. 이에 본 연구에서는 AHP 기법을 이용하여 우리나라 해운기업의 입지 요인에 대한 분석을 시도했다.

본 연구를 위한 연구 모형에서는 해운기업 입지 요인을 위해 1계층에서는 소프트웨어적인 요인과 하드웨어적인 요인 및 도시정책 요인을 추출하였고, 2계층에서는 1계층의 세부 대안으로 각 4개씩의 세부요인을 선정하였다. 더불어 대부분의 해운회사 본사가 서울에 입지하고 있는 것을 착안하여 입지요건에 있어서 서울과 부산의 경쟁우위 상황도 함께 분석하고자 3계층에서는 서울과 부산을 변수로 두어 각 도시의 기업입지 우위를 측정코자 하였다. 본 연구를 위해 해운회사 본사의 임원진, 또는 기획관리 담당자 및 학연계 전문가들을 대상으로 해운회사 입지 중요도에 관한 설문조사를 실시하였다.

AHP 분석 결과, 선사 및 학연계 모두 해운기업 입지요인으로 1계층에서는 소프트웨어 요인이 가장 중요시 되는 것으로 나타났다. 2계층 역시 소프트웨어 요인들이 중시되는 것으로 나타났으며, 3계층 분석을 통해 해운기업 입지를 위해 도시정책 요인을 제외한 소프트웨어와 하드웨어 요인에서 부산은 서울에 비해 열위에 있는 것으로 드러났다.

핵심 주제어 : 해운기업, 입지요인, AHP 분석, 소프트웨어적 요인, 도시정책.