

해운동맹의 폐지가 정기선 시장에 미치는 영향에 대한 연구

최경훈*[†] · 김화영** · 강기중*** · 김삼열****

The Impact of Abolition of the Shipping Conference on the Liner Shipping Market

Choi, Kyoung-Hoon · Kim, Hwa-Young · Kang, Ki-Jung · Kim, Sam-Youl

Abstract

The organization of the shipping conference -an international cartel, was approved by countries that recognized it for stabilizing routes as well as preventing excessive competition among liner shipping companies and recognized the characteristic of the liner service that is regularly repeated in the international liner shipping market. However, due to competition in bulk transportation and development of multimodal transport through new entrants, power expansion and vessel enlargement of non-aligned shipping companies; the shipping conference started collapsing, and was eventually abolished. As the shipping conference played an important role in the liner shipping market, there were changes in the competition structure of the liner shipping market, and this accordingly drove research on the effects of the abolition of the shipping conference on the liner shipping market. The effects of abolition of the shipping conference on the liner shipping market was analyzed after surveying the factors related to abolition of the shipping conference, and through the use of correlation and multiple regression analyses. Subsequent to the abolition of the shipping conference, the liner shipping companies increased global containership bottoms. Consequently, this led to fierce competition of freight charges. As a result, profitability of shipping companies diminished. However, shipping companies with a dominating cost structure recorded profits, while shipping companies with an inferior cost structure started recording a loss.

Key words: Shipping Conference, Liner Shipping Market, Correlation Analysis, Multiple Regression Analysis

▷ 논문접수: 2017. 02. 15. ▷ 심사완료: 2017. 03. 06. ▷ 게재확정: 2017. 03. 13.

*[†] 목포해양대학교, (제1저자, 9850zang@mmu.ac.kr)

** 목포해양대학교 국제해사수송과학부 교수(교신저자, hwayoung@mmu.ac.kr)

*** 목포해양대학교대학원 해상운송시스템학과 박사수료(제2저자, kjkang0820@gmail.com)

**** 목포해양대학교대학원 해상운송시스템학과 석사과정(제3저자, sy54kim@hanmail.net)

I. 서론

해운동맹(Shipping Conference)¹⁾은 특정 항로에서 둘 이상의 정기선사가 상호 독립성을 유지하면서 대내적으로 과당경쟁을 억제하고 대외적으로 독점력을 강화하여 회원사 상호 간의 경제적 지위를 향상 유지시킬 목적으로 운임, 적취량, 배선 및 기타 운송조건에 관해 협정 또는 계약을 체결하는 국제 카르텔이다(박명섭·김은주, 2010).

또한, 국제적 성격을 띠고 있으며 운임협정, 배선협정, 공동계산협정 등의 방법을 채택하였으며 이와 같은 경쟁의 제한은 독점을 금지하는 나라에서는 당연히 독점법에 저촉되는 것이다(박명섭·김은주, 2010).

그러나 이것을 단순히 금지하면 결국 선사 간에 경쟁을 격화시켜 선복 공급 면이나 운임 면에서의 불안정을 일으킬 수 있다. 따라서 원활한 국제운송을 저해하게 되므로 일정한 제한 하에서 해운동맹의 존재를 인정하였다.

하지만 20세기 후반부터 선박대형화를 통한 대량수송 경쟁, 세계일주서비스와 복합운송서비스의 발달로 선사의 서비스 범위가 확대되었다. 이로 인해 운임, 선복량 및 기타 조건 등을 통제해 왔던 해운동맹이 양질의 해운 서비스를 제공한다는 신뢰가 무너졌으며 그 결과 정기선 시장의 경쟁을 위해 각 나라들은 해운동맹을 규제하는 것으로 정책을 선회하였다.

미국이 1998년 외항해운개혁법을 개정하면서 태평양항로의 해운동맹이 와해되기 시작하였고 유럽연합은 3년의 검토과정을 통해 2008년부터 해운동맹의 행위를 규제하기 시작하면서 구주와 대서양항로의 해운동맹이 폐지되었다. 2008년 해운동맹이 폐지되면서 정기선 시장의 경쟁구도는 운임 하락과 선복량 증가 등 변화가 발생하기 시작했다.

이와 같은 해운동맹에 대한 규제의 변화는 정기

선 시장의 시장구조, 정기선사의 시장행동 그리고 경영 측면에 커다란 영향을 미쳤으며 이에 대한 연구의 중요성이 대두되었다. 특히 완전자유경쟁에 돌입하게 된 정기선사들이 경영 측면에 영향을 많이 받게 된 점을 고려해 볼 때 이에 대한 연구가 필요하게 되었다. 또한 기존의 연구들이 해운동맹의 현황 분석 및 정책 연구에만 국한되어 있어 본 연구에서는 해운동맹 관련 연구를 실증적인 연구로 확대하고자 하였다.

따라서 본 연구에서는 해운동맹 폐지로 인해 정기선 시장에서 영향을 받은 요인들의 현황을 분석하고 이 요인들 간의 상관분석과 다중회귀분석을 통하여 그 영향을 분석 하고자한다. 이를 위한 구체적인 연구방법 및 연구범위는 다음과 같다.

해운동맹의 폐지가 정기선 시장에 미치는 영향을 분석하기 위해 첫째, 해운동맹 폐지로 인한 변화를 파악하기 위해 해운동맹이 폐지된 2008년 전후인 2004년부터 2015년까지의 세계 경제 성장률, 컨테이너 물동량, 컨테이너선 운임지수, 컨테이너선 선복량 추이, 컨테이너 과잉 선복률, 초대형 세계 컨테이너선 선복량 추이, 컨테이너선 해체량, 해운선사 수익성 등에 대한 자료를 수집하고 추이를 분석 하고자한다.

둘째, 세계 경제성장률, 컨테이너 물동량, 컨테이너선 운임지수, 세계 컨테이너선 선복량 추이, 컨테이너선 과잉 선복률, 초대형 컨테이너선 선복량 추이, 컨테이너선 해체량, 해운선사 수익성 등 분석 요인들 간의 상관분석과 다중 회귀분석을 통하여 해운동맹의 폐지가 정기선 시장에 미친 영향에 대해 분석 하고자한다.

II. 선행 연구 분석

1. 해운동맹에 대한 연구 사례

해운동맹에 대한 연구는 주로 해운동맹을 유지시

1) 박명섭·김은주, 국제운송의 이해, 2010, p.85.

키는 관련법의 변화와 그에 따른 영향에 대한 연구가 주류를 이루고 있다. 먼저, 김태일(2005)은 유럽연합의 해운동맹의 근간이 되는 이사회 규칙 4056/86의 검토과정을 파악하고 이 법의 폐지를 통하여 영향을 받을 수 있는 주요국의 동향을 연구하였다.

길광수 외(2009)는 유럽연합을 중심으로 한 정기선사의 공동행위에 대한 국제적 규제 동향에 대해 살펴보고 산업 조직론적 방법인 '시장(Structure)→행동(Conduct)→성과(Performance) 분석체계를 적용하여 유럽연합의 정기선사 간 공동행위 규제에 따른 영향을 실증적으로 분석하였다.

유광현(2009)은 2008년 유럽연합의 해운동맹에 대한 경쟁법 예외적용 폐지에 따른 주요국들의 동향을 파악하여 국내법의 개선방안에 대해 연구하였으며, 최병권 외(2010)는 해운동맹에 적용되었던 주요국의 법을 정리하고 유럽연합의 포괄면제 규정의 폐지로 인한 영향을 연구하였다.

추우신(2010)은 문헌연구를 중심으로 하여 EU 경쟁법의 추진배경과 전개 내용, 변화 내용과 그 영향력을 중심으로 살펴보았으며 정기선사 측면에서 실무적인 내용을 중심으로 EU 경쟁법의 과급영향을 분석하고 구체적인 대응 방안을 제시하였다.

이승재(2011)는 미국 해운법에서의 정기선사 독점금지행위 규제에 관하여 해운동맹을 중심으로 연구하였고, 정진욱(2011)은 유럽연합의 과거 해운동맹에 대한 규제 태도 및 관련 법규, 규제 변화에 대한 배경, 경위, 논리 및 그 효과에 대해 구체적으로 고찰하고 미국과 일본의 해운동맹에 대한 규제 법규 및 규제 동향을 분석하였다.

왕문명(2013)은 해운동맹에 적용되었던 유럽연합과 미국의 법을 정리하고 동맹폐지로 인하여 해운 시장에 미치는 영향과 향후 쟁점을 분석하였다.

이상의 연구들은 해운동맹 관련 각 나라의 규제 동향과 추이를 분석하거나 유럽연합과 미국의 규정 변화가 다른 나라의 규제에 미치는 영향 등에 관하

여 연구하였다. 또한, 해운동맹 폐지가 정기선 시장에 미치는 영향에 관한 연구들은 정책 연구에만 국한되어 있다. 결국 해운동맹의 폐지로 인해 정기선 시장에 미친 영향에 대한 실증적인 연구는 이루어지고 있지 않은 실정이다.

2. 전략적 제휴에 대한 연구 사례

해운동맹은 운임과 선복량 통제를 주 목적으로 하는 선사 간 일종의 담합 행위로 결성된 협력체제이다. 그러나 해운동맹에 대한 규제 강화로 인해 해운동맹이 폐지되면서 등장한 것이 전략적 제휴이다. 공동운항을 통한 선복량 공유를 주 목적으로 하며 다양한 항로를 보유한 선사들이 서비스 강화 차원에서 결성한 협력 체제이다. 전략적 제휴는 정기선 시장의 규제 변화에 따라 해운동맹을 대신하여 등장한 협력체제로서 해운동맹의 규제 변화에 따른 결과물 중 하나라고 할 수 있다. 따라서 본 연구를 진행함에 있어서 전략적 제휴에 대한 선행 연구 분석은 해운동맹의 규제 변화에 따라 정기선 시장의 변화를 파악할 수 있는 과정이다.

전략적 제휴에 대한 연구로써, 먼저 이정세(2001)는 컨테이너의 급속한 확산과 물동량의 증가와 컨테이너선 선박의 대형화에 따른 선복과잉과 운임 하락에 대응하기 위해 등장한 전략적 제휴의 배경 및 현황, 전략적 제휴체제를 위협하는 요인을 평가하였다. 또한, 성공적인 체제 유지를 위하여 전략적 제휴에 영향을 미치는 요인들을 분석하고, 지속성을 유지하기 위한 조건들을 제시하였다.

임인범(2003)은 정기선사 간 전략적 제휴의 성공 결정요인에 관한 연구를 실시하였으며, 한낙현·정준식(2005)은 글로벌 제휴의 동향과 전망을 분석하였다.

송채현·송선옥(2007)은 전략적 제휴 결정요인과 전략적 제휴 유형간의 관련성에 관한 연구를 시행하였으며, 전정태(2012)는 급변하고 있는 해운시장에서 정기선사와 해운 관련 업체의 해운 환경 변화

에 대한 인식도 차이를 분석하였다. 또한, 김주택(2012)은 정기선사의 전략적 제휴 결정요인이 전략적 제휴 성과에 미치는 영향에 대해 분석하였다.

이영훈(2014)은 세계 3대 해운 글로벌 전략적 제휴 그룹의 장·단점 현황 등을 SWOT 분석 기법을 활용하여 국내 정기선사의 경쟁력 강화 방안에 대해 연구하였다.

권석훈(2015)은 전략적 제휴가 기업의 장기성장에 미치는 영향을 분석하였다.

이상의 연구들은 전략적 제휴의 동향 및 전망 등을 분석하거나 전략적 제휴를 성공적으로 결정할 수 있는 요인에 관한 분석 및 성과분석에 관한 연구 등이 이루어 졌다.

따라서 본 연구에서는 해운동맹 관련 동향, 전망 및 정책 연구에만 국한되어 있는 기존 연구들의 문제점을 해결하기 위해 해운동맹 관련 규제변화를 파악하고 이로 인해 발생한 정기선 시장에 관련된 변화 요인들을 분석하였다. 또한, 이 요인들을 상관 분석과 다중 회귀분석 기법을 통해 정량적이고 실증적으로 분석하고자한다.

III. 해운동맹 현황 및 각 국의 규제현황

1. 해운동맹의 현황

해운동맹(Shipping Conference)은 운임과 선박 공급의 안정이라는 장점을 가지고 정기선 시장에서 그 존재를 유지해 왔다. 하지만 20세기 후반 선박 대형화와 복합 운송의 발달로 해운동맹에 대한 신뢰가 무너지면서 해운동맹은 약화되기 시작하였다. 결국 1998년 미국의 외항해운개혁법의 개정으로 해운동맹은 와해되기 시작하며 2008년 유럽연합이 해운동맹의 폐지를 발표하면서 해운동맹은 정기선 시장에서 완전히 폐지되었다.

이러한 변화과정을 거치면서 해운동맹을 대신하여 등장한 것이 전략적 제휴(Strategic Alliance)이다. 전략적 제휴는 둘 이상의 기업들이 각자가 가지고 있는 고유의 경쟁우위를 바탕으로 상호보완적이고 지속적인 협력관계를 형성하는 것이다. 즉, 주요 선사들이 독자적으로 단시간 내에 전 세계의 해운물류 서비스 망을 구축할 수 없기 때문에 타선사와 협력하여 서비스의 세계화를 빠르게 실현하고

표 1. 해운동맹의 현황

해운동맹	가입 선사	목적
구주운임동맹	· Hapag-Lloyd, NYK · MOL, K-LINE · Maersk-Sea Land · 현대상선, P&O Nedlloyd	· 유럽항로의 안정적, 합리적 운영 · 물량 제한 · 적취울 제한 · 선박의 공동배선
대서양항로동맹협정	· Atlantic Container Line · Hapag-Lloyd · MSC, Maersk-Sea Land · NYK, OOCL · P&O Nedlloyd	· 대서양항로의 운임 안정 · 선박의 공동배선
아시아북미수출운임협정	· APL, NYK · K-LINE, OOCL · Hapag-Lloyd, Maersk · Sea Land	· 공동 운임설정과 항로 안정화
북미수입운임협정	· APL, Maersk · NYK, K-LINE · MOL, OOCL	· 미국 서부의 항로 안정화
태평양항로안정화 협의체	· APL, CMA-CGM · COSCO, EVERGREEN · 한진해운, 현대상선 · Hapag-Lloyd, Maersk · MSC, OOCL · Yang Ming	· 태평양 항로의 서비스 안정 · 효율적인 운임 체계 확립 · 선사 효율성 증대

자료 : 1) 이승재, 2011

표 2. 전략적 제휴 현황

1996년	2009년	2012년	2015년	2016년
Global Alliance	The New World	G6	G6	2M
· APL · MOL · OOCL · NEDLLOYD · MISC	· APL/NOL · MOL · 현대상선	· APL/NOL · MOL · 현대상선 · Hapag-Lloyd · NYK · OOCL	· APL/NOL · MOL · 현대상선 · Hapag-Lloyd · NYK · OOCL	· MAERSK LINE · MSC · 현대상선 ²⁾
Gland Alliance	Gland Alliance	MSC + CMA	2M	Ocean Alliance
· Hapag-Lloyd · NOL · NYK · P&OCL	· Hapag-Lloyd · NYK · OOCL	· MSC · CMA-CGM	· MAERSK LINE · MSC	· CMA-CGM · COSCO · China Shipping · EVERGREEN · OOCL
M-S Alliance	MAERSK LINE	MAERSK LINE	O3	The Alliance
· MAERSK · SEA-LAND	· SEA-LAND 인수 · P&O 인수	· MAERSK	· CMA-CGM · CSCL · UASC	· Hapag-Lloyd · 한진해운 · NYK · K-LINE · Yang Ming · OSK
	CKYH Group	CKYHE	CKYHE	
	· 한진해운 · K-LINE · Yang Ming · COSCO	· 한진해운 · K-LINE · Yang Ming · COSCO · EVERGREEN	· 한진해운 · K-LINE · Yang Ming · COSCO · EVERGREEN	

자료: 1) 한국 투자 증권 산업 Note
 2) 정기선 해운 기업의 글로벌 제휴가 기업의 장기 성장에 미친 영향 비교 연구(권석훈), p.33.
 3) BNK 금융경영연구소, 업무정보

보유선대를 효율적으로 운영하기 위한 선사들 간의 그룹이라고 할 수 있으며(이영훈, 2014), <표 2>와 같은 변화과정을 거쳐 왔다.

해운동맹과 전략적 제휴의 가장 큰 차이점은 해운동맹은 선박량 통제를 통하여 운임 담합이 이루어

어지는 것이며, 전략적 제휴는 이러한 통제 및 담합 없이 오로지 공동운항을 통한 선박량 공유만을 주 목적으로 하는 것이다.

해운동맹과 전략적 제휴의 변화과정은 <표 1>과 <표 2>에서 보는 것과 같다.

2) 현대상선은 2M에 선박을 공유하는 공동운항의 수준이 아닌 선박 교환과 매입하는 수준의 협력에 합의했으며 이는 선박 공유보다 낮은 수준의 협력 관계이다. 선박 공유의 공동운항은 적재공간을 공유하기 때문에 공유 선박에 화물을 적재 할 때 적재 비용을 지불할 필요가 없으나 선박교

환과 매입은 적재 공간이 필요할 때 전략적 제휴관계의 타 선사의 적재 공간을 교환하거나 화물 적재 공간을 비회원 사보다 싸게 구매하는 것이다. (중앙일보, 2016.12.12)

2. 유럽연합의 규제 동향

EU 이사회 규칙 4056/86은 1987년 7월 1일 발효한 협약 제81조, 제82조에 해상운송을 적용하기 위한 세부규칙에 관한 규칙으로 해운 경쟁의 원칙과 독점금지법 포괄면제(Block Exemption)의 예외를 인정하고 있는 규정이다(정진욱, 2011).

주요내용은 실질적인 경쟁을 배제하는 담합행위, 기술적, 경제적 발전 또는 이용자의 이익을 손상시키는 공동행위, 제3국의 행위로서 맹외선의 운항을 방해하는 행위, 회원국에게 불공정한 운임을 부과하는 행위, 화물 유보나 선박의 종류를 한정하여 계약을 방해하는 행위 등을 금지하고 있다(추우신, 2010). 그러나 예외규정을 두어 해운동맹이 해운산업의 국제 경쟁력이나 기술발전을 목적으로 했을 경우 그 적용이 제외됨을 규정하고 있다.

즉, 해운동맹은 시장을 안정화 시킬 수 있고 효율적이고 적절한 계획에 의한 운송으로서 화주에게 신뢰할 수 있는 적절한 서비스를 제공하기 위한 것이며 이러한 목적이 선사들 간의 상호협조가 없이는 불가능한 것이기 때문에 이 규정에서 제외하고 있다. 이때 상호협조의 내용은 운임이나 운항일정, 입출항 일자 조정, 운항 빈도의 결정, 동맹사간의 입출항 조정 및 배정, 선사별 수송 능력 규제, 동맹 선사 간의 화물 수입금 등을 포함하고 있으며 이는 정기선 동맹에 대해 포괄적 면제를 인정하고 있는 것이다.

그러나 해운산업의 환경이 크게 변화하기 시작하면서 그 동안 해운동맹 외부에서 활동하던 독립선사들의 시장지배력이 크게 확대 되었고 가격설정을 포함하지 않는 Alliance, 컨소시엄 형태의 선사 간 협력체제가 크게 증가함에 따라 정기선 해운동맹에 인정되고 있는 가격설정과 선박규제 등에 대한 포괄적 면제 혜택이 여전히 적합한지에 대한 검토가 요구되었다.

따라서 EC³⁾는 2003년 3월 1일부터 본 규칙을 검토하기 시작하였고, 3월 27일 논의 보고서를 발

간한 이후 11월 12일 자문보고서를 발간하였으며 이후 백서를 발간하였다(Competition Directorate General, 2004).

EC는 EC의 경쟁법이 적용면제를 받기 위해서는 총 4가지의 연속적인 조건 중에서 최소한 세 가지 조건을 만족해야하며 이를 근거로 운임고정 및 선박량 규제행위가 정당화 될 수 있다고 하였다. 하지만 해운동맹이 세 가지 조건에 만족되지 않는다고 판단하였으며 2008년 10월부터 이사회 규칙 4056/86을 통해 허용되었던 정기선 선사의 해운동맹을 금지하기로 확정하면서 해운동맹 제도를 폐지하기로 결정하였다(Costas Stamatiou · Panayiotis Neocleous, 2009). 따라서 2008년 10월 18일부터 운임 및 선박량 통제 목적의 해운동맹 행위를 금지하였다(Federal Maritime Commission, 2012).

3. 미국의 규제 동향

미국에서는 1890년 독점금지법이 제정된 이후 1914년에 발표된 알렉산더 위원회 보고서에서 조건부로 해운동맹을 용인하여 독점금지법의 적용으로부터 제외시켜주었다. 즉 동맹은 악용되지 않는 한 운항의 규칙성 증대, 운임수준의 유지, 수요에 대한 효율적 배선, 비용 저하 경향 등에 도움이 되는 바, 그것을 단순히 폐지하는 것은 결국 치열한 운임경쟁의 재현이나 그것을 피하기 위한 흡수합병을 불러 올 뿐이라고 주장하였다. 따라서 독점금지법의 적용을 면제하고 해운동맹의 운영을 인정하는 것이 미국의 이익을 도모하는 최선의 방법이라고 결론 내렸다. 이에 따라 미국 최초의 해운 규제법인 1916년 해운법을 제정하면서 동맹을 일정한 조건 하에 독점금지법의 적용으로부터 제외시켜 주었다(길광수 · 고병욱, 2009).

그러나 1958년 이스브란센(Isbrandtsen) 사건으로 1916년 해운법을 개정하여 1961년 해운법을 제정하

3) EU 집행위원회(European Commission, 이하 EC)

였으며(이승재, 2011), 이후 1968년 미국 대법원은 스벤스카(Svenska) 사건을 계기로 해운법은 1984년 2차 개정이 이루어진다. 1984년 해운법은 해운동맹이 여전히 독점금지법의 적용을 받지 않는다는 사실을 명시하는 한편, 1961년 해운법에서 허용한 이중운임제를 금지하는 대신 독자행동권, 기간·물량별 운임률, 서비스계약이라는 개별적 운임제를 도입하였다. 그리고 1998년 해운산업이 미국 수출산업의 성장 및 발전에 도움이 되는 방향으로 외항해운개혁법을 제정하였다.

한편, 2004년 하원에 설치된 독점금지 현대화위원회는 2007년 4월에 최종보고서에서 독점금지법 제외를 원칙적으로 인정할 수 없으며 이를 인정하는 경우에는 엄격한 제한을 두어야한다고 권고하였으며 2010년에는 미 하원의원인 James Oberstar 의원이 해운동맹 및 협의회 형식 내에서 각 해운선사들의 협상이나 토론 등을 금지한다는 내용의 신해운법을 발의하였다(정진욱, 2011). 이는 2008년 EU의 해운동맹인 구구운동맹의 해체와 더불어 미주지역의 태평양항로안정화협약체(Transpacific Stabilization Agreement)를 약화시키는 시발점이 되었다.

4. 일본의 규제 동향

일본은 사적독점의 금지 및 공정거래의 확보에 관한 법률에서 사적독점을 금지하고 있다. 동법 제3조는 “사업자는 사적 독점 또는 부당한 거래제한을 하여서는 아니 된다”고 규정하고 있어 독점에 대한 규제의 기본 원칙과 방향을 제시하고 있으며 공동행위를 규제하고 있다.

그러나 해상운송법에서는 선박운항사업자(정기선, 부정기선, 여객선운항사업자)가 다른 선박운항사업자와 체결하는 운임 및 요금, 운송조건, 항로 배선, 적취에 관한 사항을 내용으로 하는 협정, 계약 또는 공동행위에 대하여 국토교통대신에게 미리 신고한 경우에 독점금지법으로부터 면제한다고 규정하고 있다.(길광수·고병욱, 2009). 따라서 일본의 외

항정기선해운은 일본해상운송법에 규제를 받게 되므로 실질적으로 독점금지법에서의 적용에서 면제를 받고 있으며 이는 해운동맹을 인정하고 있는 것이다.

한편, 2005년에 일본도 시장 실패와 해운동맹 제도에 대한 검토에 착수하였으며 2006년에는 5회에 걸쳐 설문조사와 연구회를 개최하여 해운동맹을 인정하는 제도의 폐지를 검토하였다. 하지만 국토교통성은 일본만 해운동맹의 독점금지법 면제 제도 규정을 폐지하면 다른 선사들이 일본에 기항하지 않을 것, 유럽계 대형선박에 의한 시장 과점화로 일본선사의 경쟁력이 저하 될 것, 현저한 운임 변동이 일어날 것이라는 이유로 좀 더 신중한 검토가 필요하다고 발표하였다.

이후 2008년 6월 국토교통성은 해운경제문제위원회의 보고서에 의거하여 일본의 해운동맹 독점금지법 예외 규정 폐지는 유럽항로의 시장동향을 예의 주시하기로 결정하면서 현재까지 현 규정을 유지하고 있다.

5. 우리나라의 규제 동향

우리나라의 독점규제 및 공정거래에 관한 법률의 목적은 사업자의 시장 지배적 지위의 남용과 과도한 경제력의 집중을 방지하고, 부당한 공동행위 및 불공정거래행위를 규제하고 공정하고 자유로운 경쟁을 촉진함으로써 창의적인 발전을 도모하는 것이다. 해운동맹의 공동행위는 선사 간의 자발적 협의를 통해 운임을 공동으로 책정하거나 선복량을 조절하고 또는 기타의 다양한 공급자 간의 조정행위를 의미한다. 두 내용의 의미를 비교해보면 정기선사의 공동행위가 부당한 공동행위로 규제대상이 될 수 있다.

그러나 동법 제58조(법령에 따른 정당한 행위)에서 “이 법의 규정은 사업자 또는 사업자 단체가 다른 법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위에 대하여는 이를 적용하지 아니한다”

라고 규정함으로써 해운법 제29조에 의해 정기선사의 공동행위가 공정거래법의 적용이 면제될 수 있도록 하였다.

또한, 해운법 제3장에서 해상화물운송사업에서 운임의 공표, 해운동맹 등에 대해 기술하고 있으며 동법 제29조 1항에서 외항화물운송사업자는 다른 외항운송화물운송사업자와 운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위를 규정함으로써 해운동맹을 인정하고 있다(유광현, 2009).

한편, 우리나라의 해운동맹 관련 규제내용을 담고 있는 해운법은 EU가 해운동맹의 폐지에 대한 검토에 들어갔던 2003년과 비교할 때 실질적으로 변화가 이루어진 것은 없으며 EU가 해운동맹의 폐지를 공식적으로 확정된 2006년 9월 이후에도 향후 해운동맹에 대한 정책방향을 어떻게 할 것인가에 대한 정부의 공식적인 논의가 이루어진 적은 없다.

IV. 정기선 시장에 대한 해운동맹 폐지의 영향 분석

해운동맹의 폐지에 따른 정기선 시장의 영향을 분석하기 위해서는 정기선 시장의 변화를 나타낼 수 있는 적절한 지표를 선정하는 것이 중요하다. 또한 그 지표에 해당되는 자료를 수집하고 분석하는 것은 정기선 시장에 미치는 영향을 분석하는 중요한 과정이다.

따라서 본 연구에서는 문헌연구와 전문가 인터뷰를 통하여 세계 경제 성장률, 세계 컨테이너 물동량, 컨테이너선 선복량 추이, 컨테이너선 파잉 선복률, 초대형 컨테이너선 선복량 추이, 컨테이너선 운임지수, 컨테이너선 해체량, 해운선사 수익성을 그 지표로 선정하였고 그 추이를 분석하였으며 자료 분석 기법으로는 상관분석과 다중 회귀분석을 이용하여 정기선 시장에 미친 영향을 분석하였다.

1. 해운동맹 폐지에 따른 정기선 시장 영향 분석

1) 세계 경제성장률

세계 경제 성장률은 <표 3>에서 보는 것과 같이 2009년 전까지 3%이상의 성장률을 유지하였으나 세계 금융 위기 확산으로 2009년에는 마이너스 성장률을 기록할 정도로 경기 침체가 발생하였다. 이에 따라 해운업계도 극심한 경기 침체를 겪었으며 이후 3%대의 성장률을 회복하였지만 2015년까지 그 여파에서 벗어나지 못하고 있다.

표 3. 세계 경제 성장률

연도	성장률
2004년	4.9%
2005년	4.9%
2006년	5.5%
2007년	5.7%
2008년	3.1%
2009년	0.0%
2010년	5.4%
2011년	4.2%
2012년	3.4%
2013년	3.3%
2014년	3.4%
2015년	3.2%

자료: Clarkson, Shipping Review Outlook, spring 2016

2) 세계 컨테이너 물동량

세계 컨테이너 물동량은 <표 4>에서 보는 것과 같다. 2006년과 2007년에 컨테이너 호황기를 누리며 9% 이상의 증가세를 보였으나 2009년 세계 금융 위기 확산으로 인한 경제 침체로 인하여 물동량이 감소하였으며 성장률 또한 마이너스 성장률을 기록하였다. 이후 성장률은 회복되었지만 금융 위기 전의 모습을 완전히 회복하지는 못하였다.

표 4. 세계 컨테이너 물동량

연 도	물동량	증감률
2004년	911	13.5%
2005년	1,001	4.5%
2006년	1,091	9.0%
2007년	1,215	11.4%
2008년	1,271	4.6%
2009년	1,131	-10.9%
2010년	1,291	13.9%
2011년	1,412	9.4%
2012년	1,463	3.6%
2013년	1,543	5.5%
2014년	1,638	6.2%
2015년	1,686	2.9%

자료: Clarkson, Shipping Review Outlook, spring 2016

3) 컨테이너선 선복량 추이

세계 컨테이너선 선복량은 <표 5>에서 보는 것과 같이 지속적으로 증가 추세를 보이고 있으며 2006년 해운동맹의 폐지가 예고됨에 따라 선복량 확보를 위한 선사들의 초대형 컨테이너선의 인도로 2009년까지 10%대 이상의 증가 추세를 보이고 있다.

2010년에 금융 위기 여파로 인하여 선복량 증가율은 급격히 감소하였지만 선복량은 꾸준히 증가하였다. 이와 같은 컨테이너선 선복량 증가와 2009년 금융위기의 여파로 인하여 극심한 해운 경기 침체를 초래하였다.

표 5. 세계 컨테이너선 선복량

(단위: 백만 DWT)

연 도	선복량	증감률
2004년	91.6	7.9%
2005년	99.9	9.1%
2006년	111.8	11.9%
2007년	128.7	15.1%
2008년	144.7	12.4%

2009년	161.7	11.7%
2010년	169.2	4.6%
2011년	183.8	8.6%
2012년	196.8	7.1%
2013년	206.4	4.9%
2014년	216.1	4.7%
2015년	228.1	5.6%

자료: Clarkson, Shipping Review Outlook, spring 2016
 주) Data based on the CRSL world fleet of merchant vessels in excess of 100GT

4) 컨테이너선 과잉 선복률

컨테이너선 과잉 선복률은 <표 6>에서 보는 것과 같이 컨테이너선 선복량 증가 추세에 따라 2006년~2009년, 2012년과 2015년에 과잉 선복률을 보이고 있으며 특히 2009년 세계 금융 위기에 따른 경기 불황으로 인한 물동량의 급감으로 22.6%의 극심한 선복 과잉을 나타냈다.

표 6. 컨테이너선 과잉 선복률

연도	물동량 증가율(A)	선복량 증가율(B)	선복과잉 (B-A)
2004년	13.5%	7.9%	-5.6%
2005년	10.0%	9.1%	-0.9%
2006년	8.9%	11.9%	3.0%
2007년	11.4%	15.0%	3.6%
2008년	4.6%	12.4%	7.8%
2009년	-10.9%	11.7%	22.6%
2010년	13.9%	4.6%	-9.3%
2011년	9.4%	8.6%	-0.7%
2012년	3.7%	7.1%	3.4%
2013년	5.5%	4.9%	-0.6%
2014년	5.6%	4.7%	-0.9%
2015년	5.2%	5.5%	0.4%

자료: Clarkson, Shipping Review Outlook, spring 2016

5) 초대형 컨테이너선 선복량 추이

2000년대 초반부터 선박 조선 기술의 향상으로 선박의 대형화가 가능해짐에 따라 컨테이너선 또한 대형화가 진행되어 왔다. 2002년 말 8000TEU급 컨테이너선의 발주를 시작으로 선사들은 대형화를 지속적으로 추구해왔다(BNK금융연구소, 2016). <표 7>에서 보는 것과 같이 2006년과 2007년에는 컨테이너 호황기를 맞아 물동량이 증가함에 따라 8000 TEU 이상의 대형 컨테이너선들이 급격히 증가하였으며 2008년 해운동맹 폐지 이후 선복량 통제 폐지 및 선사별 운임 경쟁이 가능해짐에 따라 선사들은 규모의 경제를 추구하기 위해 초대형 컨테이너선을 대량으로 발주하여 초대형 컨테이너선의 선복량은 급격히 증가하였다.

표 7. 초대형 컨테이너선 선복량

(단위: 1000 TEU)

	8000+TEU	
	선복량	증감률
2004년	214.4	-
2005년	338.9	58.1%
2006년	610.5	80.1%
2007년	1167.8	91.3%
2008년	1519.3	30.1%
2009년	1992.1	31.1%
2010년	2336.1	17.3%
2011년	3016.5	29.1%
2012년	3812.2	26.4%
2013년	4695.8	23.2%
2014년	5599.3	19.2%
2015년	6786.0	21.2%

자료: Clarkson, Shipping Review Outlook, spring 2016

6) 컨테이너선 운임지수

컨테이너선 운임지수는 2005년 1,833.4를 최고조 나타낸 이후 2009년 금융 여파로 인해 급격한 하락

세를 보이며 2015년까지 장기간 침체를 보이고 있다. 2009년 이후 경제 성장률이 3%대 이상을 회복하였지만 운임지수는 하향 평준화 상태를 보이고 있다.

일반적으로 경제가 성장하게 되면 물동량도 증가하게 되며 따라서 운임도 상승하게 된다. 하지만 2009년 이후 경제가 성장함에도 불구하고 운임은 상승세를 보이지 않는다. 이는 2008년 해운동맹의 폐지로 인하여 선사간의 선복량 확대와 운임 경쟁이 가능해짐에 따라 발생한 현상으로 판단된다.

표 8. 컨테이너선 운임 지수

연도	HR
2004년	1536.7
2005년	1833.4
2006년	1239.9
2007년	1265.8
2008년	1115.5
2009년	366.9
2010년	553.3
2011년	753.1
2012년	478.0
2013년	491.3
2014년	528.0
2015년	677.6

자료: Shanghai Shipping Exchange

주) HR: Howe Robison Container Index(컨테이너 용선지수)

7) 컨테이너선 해체량

컨테이너선 해체량은 <표 9>에서 보는 것과 같이 큰 폭으로 증가와 감소 추세를 반복하고 있다. 특히 2009년의 급격한 증가는 세계 경제 불황으로 인한 물동량 감소와 해운동맹 해체로 선사들의 지속적인 초대형 컨테이너선 확보를 통한 선복량 증가로 인하여 선복 과잉이 급격히 증가함에 따른 것으로 판단으로 된다. 이후 2012년부터 2014년까지 해체량이 높은 수치를 나타내고 있으며 이는 운임의 하락으로 인해 선사들이 공급량 조절을 위해 해

체량을 증가시킴으로써 나타난 현상이다.

표 9. 컨테이너선 해체량

(mil. dwt)

연도	컨테이너선 해체량	증감률(%)
2004년	0.17	188.2
2005년	0.04	76.5
2006년	0.40	900
2007년	0.37	7.5
2008년	1.7	359.5
2009년	6.03	254
2010년	1.98	- 67.2
2011년	1.24	37.4
2012년	4.96	300
2013년	6.31	27.2
2014년	5.33	15.5
2015년	2.80	47.5

자료: Clarkson, Shipping Review Outlook, spring 2016

8) 해운선사 수익성

해운동맹이 폐지된 이후 해운선사의 수익성을 파악하기 위해 세계 3대 국외 컨테이너 선사와 국내 대형 컨테이너 선사에게 대한 매출액과 영업이익을 조사하였다. 세계 1, 2, 3위 컨테이너 선사의 자료는 선사 공시자료와 미국의 전자공시시스템인 EDGAR(Electronic Data Gathering Analysis, and Retrieval system)을 이용하였으며 2005년~2015년까지 조사하였다. 그러나 세계 2, 3위 선사의 자료가 충분하지 않아 본 연구에서는 세계 1위 선사 자료만 사용하였다. 또한, 국내 대형 컨테이너 선사의 자료는 선사 공시자료와 금융감독원 전자공시시스템을 이용하여 조사하였다.

국내의 대형 컨테이너 선사 두 곳과 세계 1위의 컨테이너 선사의 매출액과 영업이익의 내용은 <표 10>와 같으며 해운동맹이 폐지된 2008년 전후의 매출액, 영업이익, 영업이익률을 비교해 보면, 선사 간 뚜렷한 실적차이가 보인다. 먼저 세계 1위 업체

표 10. 해운선사 수익성

(단위: 억원/백만 USD)

연도	국내 A선사			국내 B선사			국외 C선사		
	매출액	영업이익	영업 이익률	매출액	영업이익	영업 이익률	매출액	영업이익	영업 이익률
2005년	48,455	4,664	9.6%	59,500	5,128	8.6%	21,524	1,278	5.9%
2006년	47,341	9,732	20.6%	60,513	1,491	2.5%	25,275	-568	-2.2%
2007년	50,918	3,148	6.2%	69,360	2,359	3.4%	25,821	106	0.4%
2008년	80,030	5,867	7.3%	95,558	3,345	3.5%	28,666	205	0.7%
2009년	61,154	-5,654	-9.2%	71,234	-9,426	-13.2%	19,929	-2,127	-10.7%
2010년	81,242	5,896	7.3%	96,252	6,867	7.1%	26,038	2,642	10.1%
2011년	74,207	-4,146	-5.6%	95,233	-4,926	-5.2%	27,295	-537	-2.0%
2012년	77,140	-5,220	-6.7%	105,894	-1,098	-1.0%	27,118	461	1.7%
2013년	69,080	-3,510	-5.1%	96,498	-4,604	-4.8%	26,196	1,510	5.8%
2014년	65,150	-2,350	-3.6%	85,169	240	0.3%	26,921	2,341	8.7%
2015년	57,686	-2,535	-4.4%	77,355	369	0.5%	23,410	1,431	6.1%

출처: 선사 공시 자료 및 금융 감독원 전자공시시스템

인 국의 C선사는 2009년 경제 위기를 겪은 후 영업이익을 회복한 반면, 국내 A선사는 회복세를 보이지 못하고 지속적으로 적자를 기록 중이며 국내 B선사는 2013년까지는 회복세를 보이지 못하였으나 2014년과 2015년에 흑자를 기록하였지만 2008년 이전에 비해 상당히 부족한 영업이익을 기록했다.

2. 정기선 시장 연관 요인의 상관분석

상관분석은 변수들 간의 연관성을 파악하기 위해 사용되는 분석기법 중의 하나로 변수간의 선형관계 정도를 분석하는 통계기법이다. 상관계수는 두 변수 간의 선형적인 관계 정도와 방향을 수학적인 수치로 정량화하여 표시하는 지수로서 -1에서 +1사이

의 값을 갖는다(이훈영, 2009).

해운동맹의 폐지로 인하여 정기선 시장의 영향을 받는 요인을 근거로 하여 세계 경제 성장률(x₁), 컨테이너선 운임지수(x₂), 세계 컨테이너선 선복량(x₃), 컨테이너선 과잉 선복률(x₄), 초대형 컨테이너선 선복량(x₅), 세계 컨테이너 물동량(x₆), 컨테이너선 해체량(x₇), 국내 A선사 영업이익률(x₈), 국내 B선사 영업이익률(x₉), 국의 C선사 영업이익률(x₁₀)간의 상관분석을 시행하였다.

분석 결과는 <표 11>과 같이 나타났다. 구체적으로 살펴보면 세계 경제 성장률(x₁)과 컨테이너선 과잉 선복률(x₄), 컨테이너선 해체량(x₇), 세계 컨테이너선 선복량(x₃)과 세계 컨테이너 물동량(x₆), 국내 A선사 영업이익률(x₈), 컨테이너선 과잉 선복률

표 11. 정기선 시장 연관 요인 간의 상관 분석 결과

	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	x10
x1	1	0.596* (0.041)	-0.454 (0.138)	-0.766** (0.004)	-0.383 (0.219)	0.055 (0.865)	-0.769** (0.003)	0.711* (0.014)	0.799** (0.003)	0.487 (0.128)
x2		1	-0.852** (0.000)	-0.244 (0.445)	-0.716** (0.009)	0.452 (0.14)	-0.839** (0.001)	0.735** (0.01)	0.655* (0.029)	0.044 (0.898)
x3			1	0.009 (0.979)	0.961** (0.000)	-0.608* (0.036)	0.722** (0.008)	-0.774** (0.005)	-0.416 (0.203)	0.311 (0.352)
x4				1	-0.084 (0.796)	0.57 (0.053)	0.412 (0.183)	-0.274 (0.414)	-0.672* (0.023)	-0.863** (0.001)
x5					1	-0.655* (0.021)	0.641* (0.025)	-0.673* (0.023)	-0.292 (0.384)	0.408 (0.212)
x6						1	-0.419 (0.176)	0.407 (0.214)	-0.022 0.949	-0.694* (0.018)
x7							1	-0.759** (0.007)	-0.694* (0.018)	-0.074 (0.829)
x8								1	0.716* (0.013)	0.121 (0.724)
x9									1	0.666* (0.025)
x10										1

주) 1) 피어슨 상관계수를 나타내며, 표본수 N = 12임
 2) ()의 값은 유의 확률을 나타냄
 3) *는 5%, **는 1% 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냄

(x_4)과 국내 B선사 영업이익률(x_9), 초대형 컨테이너선 선복량(x_5)과 국내 A선사 영업이익률(x_8), 세계 컨테이너 물동량(x_6)과 국외 C선사 영업이익률(x_{10}) 그리고 컨테이너선 해체량(x_7)과 국내 A, B선사의 영업이익률(x_8, x_9)은 음(-)의 상관관계가 있음을 보여주고 있다.

세계 경제 성장률(x_1)과 국내 A, B 선사의 영업이익률(x_8, x_9), 컨테이너선 운임지수(x_2)와 국내 A, B 선사의 영업이익률(x_8, x_9), 세계 컨테이너선 선복량(x_3)과 컨테이너선 해체량(x_7)은 양(+)의 상관관계가 있음을 보여주고 있다.

또한 컨테이너선 운임지수(x_2)와 세계 컨테이너선 선복량(x_3), 초대형 컨테이너선 선복량(x_5), 컨테이너선 해체량(x_7), 컨테이너선 과잉 선복률(x_4)과 국외 C선사 영업이익률(x_{10})은 음(-)의 상관관계가 있음을 보여주고 있으며 세계 컨테이너선 선복량(x_3)과 초대형 컨테이너선 선복량(x_5)은 양(+)의 상관관계를 있음을 보여주고 있다.

3. 정기선 시장 연관 요인의 회귀분석

회귀분석은 변수들 간의 함수관계를 분석하는 방법 중의 하나로 독립변수가 종속변수에 미치는 영향의 크기를 파악하여 독립변수가 종속변수에 어떠한 영향을 미치는 지에 대하여 예측 또는 추정하는 분석 방법이다(이훈영, 2009). 이에 따라 본 연구에서는 해운동맹의 폐지로 인하여 정기선 시장에 영향을 주는 요인들 중 세계 경제 성장률, 컨테이너선 물동량 추이, 컨테이너선 선복량, 컨테이너선 과잉 선복률, 초대형 컨테이너선 선복량, 선박 해체량을 설명변수로 설정하고 컨테이너선 운임지수와 정기선사의 영업이익률을 종속변수로 설정하여 다중회귀분석을 통해 그 미치는 영향을 검증하였다.

해운동맹은 운임동맹이라 할 만큼 운임에 관한 협정은 가장 주요한 과제였다. 동맹의 폐지는 결국 운임의 경쟁을 가지고 왔으므로 운임에 대한 영향

을 파악하는 것이 정기선 시장의 영향을 파악하는데 중요한 과정이라 할 수 있다. 따라서 컨테이너 운임지수를 종속 변수로 설정하였다. 또한 정기선 영업이익률에 어떠한 영향을 미치는지 파악하기 위해 정기선 영업이익률도 종속변수로 설정하였다. 이를 위한 회귀식은 식(1)과 같다.

한편, 다중회귀분석을 실시하기 위한 상기 6개의 설명변수 중 컨테이너선 선복량, 초대형 컨테이너선 그리고 컨테이너선 해체량의 설명변수를 함께 이용하는 경우 다중 공선성 문제가 있어 이 세의 변수를 각각 별개로 구분하여 다중회귀분석을 실시하였다.

$$Y = \alpha_0 + \beta_1 x_1 + \beta_3 x_3 + \beta_4 x_4 + \beta_5 x_5 + \beta_6 x_6 + \beta_7 x_7 \dots (1)$$

1) 컨테이너 운임지수와 관련된 다중회귀 분석

첫 번째로 세계 컨테이너선 선복량을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 12>과 같으며 컨테이너 선복량이 0.05 유의수준에서 통계적으로 유의함을 나타내었다. 세계 컨테이너선 선복량이 증가함에 따라 운임이 하락하는 경향을 보이고 있으며 이는 일반적인 경제논리가 적용한 것으로 보인다.

표 12. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 1

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.381(0.588)	0.807
컨테이너선 선복량	- 0.709*(0.025)	
컨테이너선 과잉 선복률	0.329(0.610)	
컨테이너선 물동량 추이	0.955(0.402)	

- 주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
- 2) ()의 값은 p값임
- 3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

두 번째로 초대형 컨테이너선 선복량을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 13>와 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확

인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조합에 대한 다중 회귀분석을 다시 실시하였으며 분석결과는 <표 14>과 같다. 초대형 컨테이너선 선복량이 0.05 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다. 초대형 컨테이너선 선복량이 증가함에 따라 운임이 하락하는 경향을 보이고 있으며 이 또한 일반적인 경제 논리가 작용한 것으로 보인다.

표 13. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 2

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.383(0.672)	0.679
컨테이너선 과잉 선복률	0.673(0.432)	
초대형 컨테이너선 선복량	0.461(0.195)	
컨테이너선 물동량 추이	1.388(0.346)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 14. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 3

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.358(0.463)	0.632
컨테이너선 과잉 선복률	0.18(0.968)	
초대형 컨테이너선 선복량	0.582(0.087)	
세계 경제성장률	0.045(0.954)	0.647
초대형 컨테이너선 선복량	-0.629*(0.033)	
컨테이너선 물동량 추이	0.420(0.575)	
컨테이너선 과잉 선복률	0.507(0.476)	0.670
초대형 컨테이너선 선복량	0.456(0.172)	
컨테이너선 물동량 추이	0.876(0.244)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임
3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

세 번째로 컨테이너선 해체량을 포함한 4개의 설명변수에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 15>와 같으며 통계적으로 유의하지 않음을 확인하였다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조합에 대한 다중회귀분석을 다시 실시하였으며 분석결과는 <표

16>과 같다. 컨테이너 해체량이 0.05 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다. 컨테이너선 해체량이 증가하면 운임은 하락하는 것이 일반적인 현상이지만 이와는 반대의 경향을 보이고 있다. 이는 컨테이너선 해체량의 변화가 운임의 변화에 미친 영향이 적은 것으로 판단된다.

표 15. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 4

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.020(0.982)	0.720
컨테이너선 과잉 선복률	0.352(0.680)	
컨테이너선 물동량 추이	0.312(0.845)	
컨테이너선 해체량	0.778(0.108)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 16. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 5

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.119(0.789)	0.719
컨테이너선 과잉 선복률	0.201(0.540)	
컨테이너선 해체량	-0.833*(0.026)	
컨테이너선 과잉 선복률	0.064(0.894)	0.717
컨테이너선 물동량 추이	0.065(0.893)	
컨테이너선 해체량	-0.838(0.083)	
세계 경제성장률	-0.050(0.885)	0.717
컨테이너선 물동량 추이	0.107(0.659)	
컨테이너선 해체량	-0.832(0.052)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임
3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

2) 국내 A선사 영업 이익률과 관련된 다중회귀분석

첫 번째로 세계 컨테이너선 선복량을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 17>과 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조

합에 대한 다중회귀분석을 다시 실시하였으며 분석 결과는 <표 18>과 같다. 세계 컨테이너선 선복량이 0.05 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다. 세계 컨테이너선 선복량이 음(-)의 영향을 미치고 있으며 선복량 증가로 인한 운임의 하락이 영업 이익에 영향을 미친 것으로 판단된다.

표 17. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 6

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.900(0.392)	0.794
컨테이너선 선복량	- 0.620(0.117)	
컨테이너선 과잉 선복률	0.554(0.644)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.427(0.568)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 18. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 7

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.397(0.442)	0.782
컨테이너선 선복량	-0.620(0.097)	
컨테이너선 과잉 선복률	-0.730(0.875)	
컨테이너선 선복량	-0.755*(0.041)	0.765
컨테이너선 과잉 선복률	-0.468(0.108)	
컨테이너선 물동량 추이	0.128(0.737)	
세계 경제성장률	0.437(0.074)	0.786
컨테이너선 선복량	-0.674(0.061)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.114(0.691)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임
3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

두 번째로 초대형 컨테이너선 선복량을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 19>와 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조합에 대한 다중회귀분석을 다시 실시하였으며 분석 결과는 <표 20>과 같다. 세계 경제 성장률이 0.05

유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다. 세계 성장률이 양(+) 영향을 보이고 있으며 경제성장은 물동량의 증가를 가져오며 이는 수익의 증가라는 일반적인 경제논리에 따른 것으로 판단된다.

표 19. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 8

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	1.273(0.272)	0.737
컨테이너선 과잉 선복률	0.881(0.509)	
초대형 컨테이너선 선복량	-0.401(0.293)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.483(0.568)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 20. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 9

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.720(0.189)	0.721
초대형 컨테이너선 선복량	-0.387(0.281)	
컨테이너선 과잉 선복률	0.186(0.707)	
초대형 컨테이너선 선복량	-0.540(0.156)	0.673
컨테이너선 과잉 선복률	-0.598(0.074)	
컨테이너선 물동량 추이	0.359(0.407)	
세계 경제성장률	0.552*(0.043)	0.716
초대형 컨테이너선 선복량	-0.461(0.200)	
컨테이너선 물동량 추이	0.032(0.010)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임
3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

세 번째로 컨테이너선 해체량을 포함한 4개의 설명변수에 대한 다중 회귀분석 결과는 <표 21>와 같으며 통계적으로 유의하지 않았으며 3개의 설명 조합에 대한 다중회귀분석에서도 통계적으로 유의하지 않았다.

표 21. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 10

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	1.823(0.114)	0.745
컨테이너선 과잉 선복률	1.937(0.194)	
컨테이너선 해체량	-0.567(0.260)	
컨테이너선 물동량 추이	-1.102(0.294)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 22. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 11

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.866(0.156)	0.689
컨테이너선 해체량	-0.267(0.506)	
컨테이너선 과잉 선복률	0.474(251)	
컨테이너선 해체량	-0.461(0.406)	0.600
컨테이너선 과잉 선복률	-0.337(0.571)	
컨테이너선 물동량 추이	0.387(0.539)	
세계 경제성장률	0.481(0.260)	0.654
컨테이너선 해체량	-0.281(0.545)	
컨테이너선 물동량 추이	0.243(0.427)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

3) 국내 B선사 영업 이익률과 관련된 다중회귀분석

첫 번째로 컨테이너선 선복률을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 23>과 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조합에 대한 다중회귀분석을 다시 실시하였으며 분석결과는 <표 24>과 같다. 세계 경제성장률과 컨테이너 과잉 선복률이 0.05 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다. 컨테이너 과잉 선복률은 음(-)의 영향을 나타내고 있으며 이는 물동량보다 선복량이 많게 되면 수익이 줄어드는 당연한 결과이다. 또한, 세계 경장률은 양(+) 영향을 보이고 있으며 이는 일반적인 경제논리에 따른 것으로 판단된다.

표 23. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 12

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	-0.378(0.742)	0.740
컨테이너선 선복량	-0.528(0.215)	
컨테이너선 과잉 선복률	-1.234(0.372)	
컨테이너선 물동량 추이	0.333(0.690)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 24. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 13

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.014(0.980)	0.732
컨테이너선 선복량	-0.529(0.183)	
컨테이너선 과잉 선복률	-0.746(0.176)	
컨테이너선 선복량	-0.472(0.185)	0.735
컨테이너선 과잉 선복률	-0.805*(0.020)	
컨테이너선 물동량 추이	0.100(0.805)	
세계 경제성장률	0.653*(0.033)	0.700
컨테이너선 선복량	-0.409(0.292)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.365(0.300)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임
3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

두 번째로 초대형 컨테이너선 선복률을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중 회귀분석 결과는 <표 25>와 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조합에 대한 다중 회귀분석을 다시 실시하였으며 분석결과는 <표 26>과 같다. 세계 경제성장률과 컨테이너 과잉 선복률이 0.05 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다.

표 25. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 14

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.027(0.982)	0.680
컨테이너선 과잉 선복률	-0.879(0.549)	
초대형 컨테이너선 선복량	-0.254(0.533)	
컨테이너선 물동량 추이	0.298(0.747)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 26. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 15

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.369(0.512)	0.674
초대형 컨테이너선 선복량	-0.263(0.488)	
컨테이너선 과잉 선복률	-0.450(0.411)	
초대형 컨테이너선 선복량	-0.257(0.470)	0.680
컨테이너선 과잉 선복률	-0.910*(0.014)	
컨테이너선 물동량 추이	0.316(0.458)	
세계 경제성장률	0.747*(0.018)	0.658
초대형 컨테이너선 선복량	-0.195(0.602)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.216(0.541)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임
3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

세 번째로 컨테이너선 해체량을 포함한 4개의 설명변수에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 27>와 같고 통계적으로 유의하지 않았으며 3개의 설명 조합에 대한 다중회귀분석에서도 통계적으로 유의하지 않았다.

표 27. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 16

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.402(0.719)	0.701
컨테이너선 과잉 선복률	-0.079(0.958)	
컨테이너선 해체량	-0.462(0.383)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.220(0.839)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 28. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 17

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	0.213(0.703)	0.699
컨테이너선 해체량	-0.403(0.318)	
컨테이너선 과잉 선복률	-0.370(0.353)	
컨테이너선 해체량	-0.440(0.368)	0.694
컨테이너선 과잉 선복률	-0.582(0.279)	
컨테이너선 물동량 추이	0.110(0.840)	
세계 경제성장률	0.458(0.250)	0.701
컨테이너선 해체량	-0.474(0.287)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.272(0.341)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

4) 국외 C선사 영업 이익률과 관련된 다중회귀분석

첫 번째로 컨테이너선 선복량을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 29>과 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명 조합에 대한 다중회귀분석을 다시 실시하였으며 분석 결과는 <표 30>과 같다. 세계 경제성장률, 컨테이너 과잉 선복률 그리고 컨테이너선 물동량이 0.05 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈다. 특히 컨테이너선 물동량이 음(-)의 영향을 미치는 것으로 나타나는 것은 C선사의 수익구조가 물동량이 감소하더라도 영업이익을 창출할 수 있는 것으로 판단된다.

표 29. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 18

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	-0.508(0.605)	0.813
컨테이너선 선복량	-0.111(0.743)	
컨테이너선 과잉 선복률	-1.257(0.291)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.014(0.985)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
2) ()의 값은 p값임

표 30. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 19

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	-0.524(0.284)	0.812
컨테이너선 선복량	-0.111(0.722)	
컨테이너선 과잉 선복률	-1.277*(0.018)	
컨테이너선 선복량	-0.035(0.903)	0.803
컨테이너선 과잉 선복률	-0.680*(0.022)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.327(0.361)	
세계 경제성장률	0.542*(0.040)	0.771
컨테이너선 선복량	0.011(0.973)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.724*(0.039)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
 2) ()의 값은 p값임
 3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

두 번째로 초대형 컨테이너선 선복량을 포함한 4개 설명변수 조합에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 31>와 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조합에 대한 다중회귀분석을 다시 실시하였으며 분석 결과는 <표 32>과 같다. 세계 경제성장률, 컨테이너 과잉 선복률이 0.05 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다.

표 31. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 20

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	-0.291(0.756)	0.811
컨테이너선 과잉 선복률	-1.066(0.355)	
초대형 컨테이너선 선복량	0.079(0.797)	
컨테이너선 물동량 추이	0.000(1.000)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
 2) ()의 값은 p값임

표 32. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 21

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	-0.292(0.497)	0.811
초대형 컨테이너선 선복량	0.079(0.780)	
컨테이너선 과잉 선복률	-1.067*(0.030)	
초대형 컨테이너선 선복량	0.111(0.683)	0.808
컨테이너선 과잉 선복률	-0.728*(0.013)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.193(0.556)	
세계 경제성장률	0.583*(0.021)	0.779
초대형 컨테이너선 선복량	0.151(0.614)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.625(0.054)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
 2) ()의 값은 p값임
 3) *는 5% 수준에서 통계적으로 유의함

세 번째로 컨테이너선 해체량을 포함한 4개의 설명변수에 대한 다중회귀분석 결과는 <표 33>와 같으며 통계적으로 유의하지 않는 것으로 확인되었다. 그래서 4개의 설명변수 중 3개의 설명조합에 대한 다중회귀분석을 다시 실시하였으며 분석 결과는 <표 34>과 같다. 컨테이너 과잉 선복률과 컨테이너선 물동량 추이가 0.01 유의 수준에서 통계적으로 유의함을 나타냈었다.

표 33. 4개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 22

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	-0.418(0.637)	0.815
컨테이너선 과잉 선복률	-1.358(0.274)	
컨테이너선 해체량	0.178(0.660)	
컨테이너선 물동량 추이	0.202(0.812)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
 2) ()의 값은 p값임

표 34. 3개 설명변수 조합에 대한 회귀분석 23

설명변수	계수	R ²
세계 경제성장률	-0.242(0.584)	0.814
컨테이너선 해체량	0.124(0.687)	
컨테이너선 과잉 선복량	-1.089**(0.007)	
컨테이너선 해체량	0.155(0.682)	0.808
컨테이너선 과잉 선복량	-0.837(0.070)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.139(0.748)	
세계 경제성장률	0.523(0.145)	0.771
컨테이너선 해체량	-0.020(0.957)	
컨테이너선 물동량 추이	-0.740**(0.016)	

주: 1) 연도더미를 이용한 분석 결과임
 2) ()의 값은 p값임
 3) **는 1% 수준에서 통계적으로 유의함

4. 해운동맹 폐지가 정기선 시장에 미친 영향

해운동맹이 폐지된 이후 선복량 통제에서 자유로워진 세계 정기선사들은 초대형 컨테이너선을 지속적으로 발주하여 선대 대형화를 추진하였으며 그 결과 세계 컨테이너선의 선복량도 지속적으로 증가하였다. 이러한 세계 컨테이너선 선복량과 초대형 컨테이너선 선복량의 증가는 운임 하락에 영향을 미쳤으며 이는 다중 회귀분석을 통해 증명되었으며 상관분석을 통해서 컨테이너 운임지수와 세계 컨테이너선 선복량, 초대형 컨테이너선 선복량과 높은 음(-)의 상관관계를 확인하였다.

한편, 상관분석을 통해 컨테이너 운임지수와 정기선사 수익성은 국내 선사 두 곳과는 높은 양(+)의 상관관계를 나타내고 국외 선사와는 상관관계가 거의 없음을 나타냈었다. 또한, 세계 컨테이너 선복량과 정기선사 수익성의 상관관계는 국내 선사 두 곳과는 음(-)의 상관관계를 나타내고 국외 선사와는 양(+)이 상관관계를 나타내었다. 그리고 초대형 컨테이너선 선복량과 정기선사 수익성의 상관관계 또한 국내 선사 두 곳과는 음(-)의 상관관계를 나타내고 국외 선사와는 높은 양(+)이 상관관계를 나타내었다. 이는 현재 정기선 시장의 수익구조가 컨테이

너 선복량과 초대형 컨테이너 선복량을 높게 확보하는 선사가 수익을 얻을 수 있도록 되었다는 것을 나타내고 있다.

이와 같은 내용을 종합해 보면 컨테이너 선복량과 초대형 컨테이너선 선복량이 국외 선사에 비해 적은 우리나라 정기선사는 컨테이너 운임에 민감한 비용구조를 가지게 되었으며 운임이 상승할수록 수익성에 증가하는데 운임의 하락으로 인하여 수익성이 떨어지게 되었다. 반면, 컨테이너 선복량과 초대형 컨테이너선 선복량을 다량으로 확보한 국외선사는 컨테이너 운임에 크게 영향을 받지 않은 비용구조를 가지고 수익을 창출하게 되었다.

결과적으로 정기선 시장은 세계 1의 국외 C선사 같은 선도기업에 의해 운임이 형성되고 우위한 수익구조를 가진 상위선사들이 지속적으로 수익을 내는 형태로 변화하였으며 상위기업의 시장지위와 영향력이 더욱 강해지며 공고해질 것으로 판단된다. 따라서 상위기업에 속하지 못하고 열위한 수익구조를 가진 우리나라와 같은 정기선사는 상위기업과의 운임 경쟁에서 열세를 보이며 수익성 악화를 인해 경영난을 겪게 되었다.

V. 결론

본 연구에서는 해운동맹 폐지가 정기선 시장에 미친 영향에 대한 실증적인 연구를 위해 해운동맹이 폐지된 2008년 전후인 2004년부터 2015년까지의 세계 경제 성장률, 컨테이너 운임지수, 세계 컨테이너선 선복량 추이, 컨테이너선 과잉 선복률, 초대형 컨테이너선 선복량, 컨테이너선 해체량, 해운선사 수익성 등의 자료를 조사한 후 추이를 분석하였으며 분석 요인들 간의 상관분석과 다중 회귀분석을 통하여 해운동맹의 폐지가 정기선사 경영에 미친 영향을 분석하였다.

구체적인 연구결과를 정리하면 다음과 같다.

해운동맹이 폐지된 이후 정기선사들은 운임 경쟁

을 위해 초대형 컨테이너선을 지속적으로 발주하여 선대 대형화를 추진하였으며 그 결과 세계 컨테이너선의 선복량도 지속적으로 증가하였다. 이러한 세계 컨테이너선 선복량과 초대형 컨테이너선 선복량의 증가가 운임 하락에 영향을 미친다는 것을 상관분석과 다중 회귀분석을 통하여 확인하였다.

그리고 상관분석을 통해 현재 정기선 시장의 수익구조가 컨테이너 선복량과 초대형 컨테이너 선복량을 높게 확보하는 선사가 수익을 얻을 수 있는 구조가 되었고 국내 선사 두 곳의 수익성이 국외 선사보다 운임의 영향을 많이 받는 것을 확인하였다.

결과적으로 컨테이너 선복량과 초대형 컨테이너선 선복량이 국외 선사에 비해 적은 우리나라 정기선사는 컨테이너 운임에 민감한 비용구조를 가지게 되었으며 운임의 하락으로 인하여 수익성이 떨어지게 되었다. 반면, 컨테이너 선복량과 초대형 컨테이너선 선복량을 다량으로 확보한 국외선사는 컨테이너 운임에 크게 영향을 받지 않은 비용구조를 가지고 수익을 창출하게 되었다.

현재 정기선 시장은 선도기업에 의해 운임이 형성되고 우위한 수익구조를 가진 상위선사들이 지속적으로 수익을 내는 형태로 변화하였으며 상위기업의 시장지위와 영향력은 더욱 강해지며 공고해질 것이다.

한편, 해운동맹이 폐지되면서 가장 우려됐던 점은 선사들간의 치킨게임으로 선도기업들이 정기선 시장을 잠식해가는 것이었다. 본 결과에서 나타났듯이 그 우려가 현실화 되었다. 현재의 정기선 시장의 상황을 고려해 볼 때 상위선사들은 제외한 선사들은 각 선사별 노력으로는 현재의 상황을 극복하는데 한계가 있을 것이다. 결국 이러한 선사들이 소속된 나라에서 정기선 산업이 수익산업이 아닌 국가산업으로 인식하고 국가적인 재정지원과 정책 지원을 뒷받침해야 할 것이다.

본 연구의 분석 요인들은 주로 해운동맹의 폐지에 관련된 요인들의 위주로 분석을 진행하였다. 따

라서 이러한 요인들이 변화가 해운동맹 외의 요소에 대한 변화를 받았는지에 대한 고려는 부족하였다. 향후 연구에서는 다양한 요인들을 고려한 분석이 진행되어야 할 것이다.

참고문헌

권석훈(2015), “정기선 해운기업의 글로벌 제휴가 기업의 장기 성장에 미친 영향 비교 연구”, 인하대학교 경영대학원, 32-34, 77-78.

길광수·고병욱(2009), “정기선사의 공동해위에 대한 국제적 규제 동향과 대응방안 연구”, 한국해양수산개발원, 1-2, 14-21, 63, 72-73, 167-168.

김주택(2012), “컨테이너 정기선사의 전략적 제휴 유형과 성과에 관한 연구”, 글로벌인적자원개발대학원, 91-92.

김태일(2005), “유럽연합의 정기선 경쟁규칙 개정방향”, 『월간해양수산』, 제253호, 67-70.

박명섭·김은주(2010), 『국제운송의 이해』, 이앤비플러스, 85-87.

방희석(2015), 『국제운송론』, 박영사, 125-129.

백종실·김영민·우정욱(2013), 『국제운송론』, 두남, 210-212.

송채원·송선옥(2007), “컨테이너 정기선사의 전략적 제휴 결정요인과 유형 선택간의 관계분석”, 『물류학회지』, 제17집 제2호, 131-132.

유광현(2009), “해운동맹 관련 국내법의 개선방향에 관한 연구”, 『한국무역상무학회지』, 제43권, 384-390.

이승재(2011), “미국 해운법에서의 정기선사 독점금지행위 규제에 관한 연구-해운동맹을 중심으로-”, 부산대학교 대학원, 13-15, 31-86.

이영훈(2014), “글로벌 얼라이언스 전략을 통한 해운기업의 경쟁력 제고 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 해사산업대학원, 20, 103-104.

이정세(2001), “정기해운선사의 전략적 제휴 지속요인에 관한 연구”, 『한국관세학회지』, 제2권 제1호, 178-179, 195-196.

이훈영(2009), 『통계학』, 청람, 384-394, 417-418.

임석민(2014), 『국제운송론』, 삼영사, 167-168.

임인범(2003), “컨테이너 정기선사간 전략적 제휴의 성공 결정요인에 관한 실증연구”, 한국해양대학교 대학원, 135-137.

왕문명(2013), “해운동맹의 포괄면제 폐지에 따른 영향에 관한 연구”, 경남대학교 경영 대학원, 55-56.

- 전정태(2012), “정기선사의 환경 변화 인식과 대응방안 연구”, 중앙대학교 글로벌인적자원개발대학원, 67-68.
- 정진욱(2011), “해운동맹 관련 국제적 규제동향과 우리나라에서의 향후 규제방향 연구”, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 236-264.
- 최병권(2011), “유럽의 규칙 4056/86 폐지와 해운동맹에 관한 연구”, 『한국무역상무학회지』, 제49권, 237-254.
- 한낙현 · 정준식(2005), “정기선시장에 있어서 글로벌 제휴의 현황과 전망에 대한 고찰”, 『한국항만경제학회지』, 제21집 제3호, 145-147.
- 강동준 · 방희석 · 우수환(2014), “세계 주요 정기선사의 항만네트워크에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제30집 제1호, 79.
- Brian Slack, Claude Comtois & Robert McCalla(2010), “Strategic Alliances in container shipping industry: global perspective,” *Maritime Policy & Management*, Vol.29 No.1, 65-76.
- Federal Maritime Commission, “Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law,” Bureau of Trade Analysis Staff Report, 2012.01.
- Holman Fenwick & Willan, “Draft Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to maritime transport services”, 2007.

해운동맹의 폐지가 정기선 시장에 미치는 영향에 대한 연구

최경훈 · 김화영 · 강기중 · 김삼열

국문요약

국제 해운시장에서는 규칙적이고 반복적으로 이루어지는 정기선 서비스의 특수성을 인정하여 정기선사 간의 과당 경쟁을 방지하고 항로의 질서 유지와 안정화를 위해 국제 카르텔인 해운동맹의 결성을 인정하였다. 하지만 선박대형화와 복합운송의 발달 그리고 비동맹선사의 세력확대로 인하여 해운동맹은 와해되기 시작하였으며 결국 폐지되기에 이르렀다. 정기선 시장에서 중요한 역할을 담당했던 해운동맹이 폐지되면서 정기선 시장의 경쟁구도는 변화를 겪기 시작하였다. 따라서 해운동맹의 폐지가 정기선 시장에 미친 영향에 대한 연구가 필요하게 되었으며 해운동맹의 폐지로 인하여 영향을 받은 요소를 선정하여 상관분석과 다중 회귀분석을 통하여 영향을 분석하였다. 분석 결과, 해운동맹의 폐지로 인하여 각 선사들은 선복량 증가로 운임 경쟁이 심화되었고 결국 비용구조가 유리한 선사는 수익을 창출하고 그렇지 못한 선사는 적자를 기록하게 되었다.

주제어: 해운동맹, 정기선 시장, 상관분석, 다중회귀분석