



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

외국계 자본투자 컨테이너 터미널에 대한
국내 물류 업체 인식 연구
-부산항을 중심으로-

A Study on the Recognition of Domestic Logistics Companies on
Foreign Capital Investment Container Terminal
-Focusing Busan Port-

지도교수 김 율 성

2019년 8월

한국해양대학교 글로벌물류대학원

해운항만물류학과

김 성 대

本 論文을 김성대의 物流學碩士 學位論文으로 認准함

위원장 : 김 환 성 (인)

위 원 : 곽 규 석 (인)

위 원 : 김 율 성 (인)

2019년 6월

한국해양대학교 글로벌물류대학원

목 차

국문 초록	vi
Abstract	viii
제 1 장 서 론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 방법 및 구성	1
제 2 장 국내외 컨테이너 터미널의 외국자본 진입 현황	4
2.1 국내 외국자본 투자 기업 진입 현황	4
2.2 해외 외국자본 투자 기업 진입 현황	8
제 3 장 외국 자본 투자와 관련한 선행연구	18
3.1 항만산업 선행연구	18
3.2 은행산업 업계 선행연구	19
3.3 자동차 산업 선행연구	20
3.4 시사점	21
제 4 장 외국자본투자 컨테이너 터미널에 대한 인식조사	22
4.1 연구대상 및 분석방법	22
4.2 실증분석 결과	24

제 5 장 결 론	47
5.1 연구의 요약	47
5.2 연구의 시사점 및 한계점	49
참고문헌	50
부 록	52

List of Tables

Table 1	항만 운영·관리의 유형	5
Table 2	부산항 북항의 컨테이너 운영사 별 주주현황	6
Table 3	부산항 신항의 컨테이너 운영사 별 주주현황	7
Table 4	상해항 터미널 운영사 별 주주현황(2017)	9
Table 5	싱가포르항의 터미널 운영사 현황(2017)	10
Table 6	홍콩항 터미널 운영사 현황	12
Table 7	룽비치항 터미널 운영사 현황	14
Table 8	함부르크항 운영사 현황	16
Table 9	세계 주요 항만의 특징	17
Table 10	부산항과 주요 항만과의 차이점	17
Table 11	소속근무지 현황	22
Table 12	근무년수 현황	23
Table 13	근무지역 현황	23
Table 14	사회적으로 바람직한 기업의 기준에 대한 응답 현황	24
Table 15	기업경영 시 추구하는 목표에 대한 현황	25
Table 16	항만하역 분야 기초인식 조사	26
Table 17	외국자본투자 기업 형태 기초인식 조사	27
Table 18	외국자본투자 기업 정보유입 기초인식 조사	28
Table 19	외국자본투자 기업의 정서 기초인식 조사	29
Table 20	외국자본투자 항만하역 업체의 부산항 진출 이유	30
Table 21	항만하역업계가 겪는 어려움에 대한 이유	31
Table 22	외국자본투자 기업의 긍정·부정적 평가요인과 요인별 세부항목	33
Table 23	분산분석의 동질성 검정결과	34
Table 24	외국자본투자 기업의 평가요인 중요도 분석결과	35

Table 25	외국자본투자 기업의 부정적 평가요인 중요도 분석결과	36
Table 26	경영진의 의지 및 전략 세부항목별 중요도 분석결과	37
Table 27	시설 및 장비관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과	38
Table 28	운영시스템관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과	39
Table 29	조직 및 인적관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과	40
Table 30	기업이미지 관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과	41
Table 31	이익의 해외 유출 평가요인의 세부항목별 분석결과	42
Table 32	세제 및 절차혜택 평가요인의 세부항목별 분석결과	43
Table 33	시장독점 평가요인의 세부항목별 분석결과	44
Table 34	투자금 회수 평가요인의 세부항목별 분석결과	45

List of Figures

Fig 1 연구의 구성 및 흐름	3
Fig 2 부산항 북항의 컨테이너 운영사 구성	6
Fig 3 부산신항의 컨테이너 운영사 구성도	7
Fig 4 싱가포르항의 각 터미널 배치도 및 TUAS 개발계획	11
Fig 5 홍콩항의 각 터미널 배치도 및 운영사 현황	12
Fig 6 롱비치항 터미널 배치도 및 운영사 현황	14
Fig 7 외국업체의 국내 시장 진출 시 영향	19
Fig 8 사회적으로 바람직한 기업의 기준에 대한 응답 통계	25
Fig 9 기업경영 시 추구하는 목표에 대한 응답통계	26
Fig 10 항만하역분야 기초인식 조사	27
Fig 11 외국자본투자 기업 형태 기초인식 조사	28
Fig 12 외국자본투자 기업 정보유입 기초인식 조사	29
Fig 13 외국자본투자 기업의 정서 기초인식 조사	30
Fig 14 외국계 자본투자 형태 기초인식 조사	31
Fig 15 항만하역업체가 겪는 어려움에 대한 이유	32
Fig 16 외국자본투자기업 평가요인 세부항목별 IPA 분석결과	46

국문 초록

외국계 자본투자 컨테이너 터미널에 대한 국내 물류 업체들의 인식 연구 -부산항을 중심으로-

김 성 대

해운항만물류학과
한국해양대학교 글로벌물류대학원

2017년 부산항은 개항 이후 2000만TEU 초과 달성을 하는 쾌거를 이루었다. 국내 항만하역업에 진출한 외국자본투자기업이 견인차 역할을 함에도 불구하고 외국 자본 투자 컨테이너 터미널들이 업계를 장악하며 국내기업 진출 및 육성에 난항이 있다는 등의 평가와 부정적 인식이 우려되는 상황임에도 실증적 연구로 나타난 자료는 부족한 실정이다. 외국자본의 국내진출 확대가 국내물류기업에 종사하는 종사자들의 인식을 조사할 필요가 있다고 판단된다.

본 연구는 우리나라 항만하역업계에 진출한 외국자본 투자 컨테이너 터미널에 대한 인식에 대해 설문 조사를 바탕으로 SPSS 24.0 소프트웨어를 활용하였다. 이를 통해 실증적 연구 및 긍정적인 인식과 부정적인 인식에 따른 올바른 방안과 인식차이를 최소화하기 위한 대책을 마련해야 할 것이다.

이 연구는 부산항을 중심으로 국내외 컨테이너 터미널 종사자와 관련 업계에 종사자들을 대상으로 설문조사를 실시한 결과, 총 341명이 응답하였으며 중요도, 만족도에 대해 어느 정도 긍정적 인식하는 것으로 나타났으나, 부정적 요인에 대하여 집단 간 인식차이가 뚜렷한 결과 값이 도출되었다.

이러한 결과값을 바탕으로 구체화된 긍정적인 인식에 도출된 중요도 및 만족도 상위 요소는 국내기업의 향후 과제로 선정되어야하며, 해외 사례를 볼 때, GTO(Global Terminal Operator)와 같은 항만하역전문기업 육성 및 항만당국의 참여가 필요할 것으로 보인다. 마지막으로 부정적인 인식을 불식시키기 위한 전반적인 제도 개선이 필요하다.

본 연구를 통해 살펴본 부산항에 진출한 외국계 자본 투자 컨테이너 터미널에 대한 인식이 부정적이지만은 않으며, 부산항의 발전에 기여하고 있음을 재확인 하였다. 연구결과에 따라 외국자본투자 및 국내자본투자 기업 진출을 동시에 추구하며 공정한 경쟁 및 혜택 등 제도적 장치 마련을 통한 합리적인 개선방안을 강구하여야 할 것이다.

KEY WORDS: 외국자본투자; 일원분산분석; 컨테이너 터미널; 인식조사

Abstract

A Study on the Recognition of Logistics Companies on Foreign Capital Investment Container Terminal -Focusing Busan Port-

Kim, Sungdae

Department of Shipping and Port Logistics
Graduate School of Global Logistics
Korea Maritime and Ocean University

In 2017, the port of Busan achieved an impressive 20 million TEUs since its opening. It is necessary to investigate the perception of people working for domestic logistics companies as there is a lack of empirical research data showing that foreign capital-invested container terminals dominate the industry and have difficulty in entering and nurturing domestic companies even though foreign capital investment companies have taken the lead role.

Based on the survey on the perception of foreign capital-invested container terminals entering the port industry in Korea, this research will need to come up with empirical research using the SPSS 24.0 software, the correct measures for positive recognition and negative perception, and measures to minimize cognitive differences.

This study conducted a survey of 341 including domestic and foreign container terminal workers and workers in related industries, focusing on Busan Port, and found that the perceived difference between groups was positive about importance and satisfaction, but a clear difference in recognition between groups was derived.

Based on these result values, the upper criticality and satisfaction factors derived in the positive recognition embodied by the results should be selected as the future tasks of domestic enterprises, and given the overseas case, it will be necessary to foster port loading companies such as Global Terminal Operator (GTO) and to participate in port authorities. Finally, overall institutional improvements are needed to dispel negative perceptions.

It reaffirmed that the perception of foreign capital invested container terminals entering the port of Busan, which was examined through this study, is not negative and contributes to the development of the port. According to the results of the research, the government should seek to advance into foreign capital investment and domestic capital investment enterprises at the same time and seek reasonable improvement measures through the preparation of supplement systems such as fair competition and benefits.

KEY WORDS: Foreign Capital Investment; One-way ANOVA; Container Terminal; Perception Survey

제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

2017년 부산항은 개항이후 최초로 컨테이너 처리 물량 2,000만 TEU를 초과 달성하는 쾌거를 이룩하였다. 또한 지속적으로 물동량은 증가하여 2018년도에도 2,160만 TEU를 초과 달성하였다. 이와 같은 결과의 원인은 다양하겠지만 그 중에서도 부산항 신항의 2006년 개장된 DP World를 주주로 하는 부산신항만주식회사, PSA와 (주)한진이 컨소시엄하여 2010년 개장한 부산신항국제터미널 등의 외국 자본 투자 컨테이너 터미널들이 견인차 역할을 하여 물량 증대를 이끌었다. 한편, 2017년 국내 최대 해운선사였던 한진 해운 파산 사태의 여파 및 현대상선 재무위기 등의 사건은 부산항의 항만하역 업계에도 그 파급 효과를 미쳤다. 국내 항만운영업체들은 실적 부진을 비롯해, 항만공사에 납부하여야 하는 임대료를 미납하는 등 건설하지 못한 구조적 문제점을 드러냈으며, 현대상선 컨테이너 터미널의 경우, 국적 원양해운선사의 터미널사업 철수로 외국 자본 투자가 확대되는 계기가 되었다.

현재 부산항에는 외국자본투자기업의 진입 효과로 외국계 기업에 고용된 인력이 증가하였으며, 선사와 물동량 유치 등으로 국내 항만의 인식을 제고시키고 있다. 반면, 일각에서는 외국자본투자기업들의 국부 유출 논란이 제기되고, 부산항의 기형적인 운영사 과다 경쟁 등에 관한 전반적인 재검토가 이루어져야 한다는 문제 제기가 꾸준히 있어 왔다. 그럼에도 불구하고 부산항에 진출한 외국자본투자기업의 대한 인식에 대한 실증적 연구는 거의 없는 상황이다. 따라서 국내에 진출한 특히 부산항에 진출한 외국 자본이 투자된 컨테이너 터미널들에 대한 인식 조사를 바탕으로 향후 중장기적 관점에서, 외국자본투자기업인식에 대한 차이를 최소화하기 위한 방안을 살펴보고자 한다.

1.2 연구의 방법 및 구성

본 연구는 부산항 북항 및 신항에 진출한 외국 자본 투자 컨테이너 터미널에

대해 외국계 및 국내 자본 투자 터미널 운영사, 관련업체(선사, 고박, 포워딩 등)를 대상으로 인식도를 조사를 하였다. 설문조사를 통하여 향후 외국계 자본 투자 컨테이너 터미널 운영사의 국내 진입에 대한 중요도 및 만족도, 부정적 정서에 대하여 분석하여 이에 대한 대응방안을 마련하고자 한다.

본 연구의 내용적 구성은 다음과 같다. 제1장 서론에서는 연구의 배경 및 목적을 정하고 연구의 방법 및 구성을 기술하였다. 제2장에서는 본연구의 배경인 국내외 주요항만의 외국 자본 진입현황을 서술하였다. 제1절에서는 국내 항만 하역 업계에 진출한 외국자본 투자 컨테이너 터미널에 대한 배경 및 진출 현황과 제2절에서는 해외 항만 하역업계에 진출한 외국 자본 투자 컨테이너 운영업체들의 진출사례를 분석하였다. 제3장에서는 외국 자본 투자의 국내 타 산업 분야에 진입에 대한 선행 연구의 분석 및 한계점을 기술하였고, 제4장 외국자본 컨테이너 터미널의 인식 조사에 대한 조사 방법, 기간, 조사대상 그리고 기초 인식 조사와 외국 자본 투자 컨테이너 터미널에 대한 긍정적인 인식과 부정적인 인식을 구분하여 분석하였다. 제5장은 결론으로 인식조사 연구결과 및 본연구의 한계점을 제시하였다.

도식화된 본연구의 구성 및 흐름은 <Fig 1>과 같다.

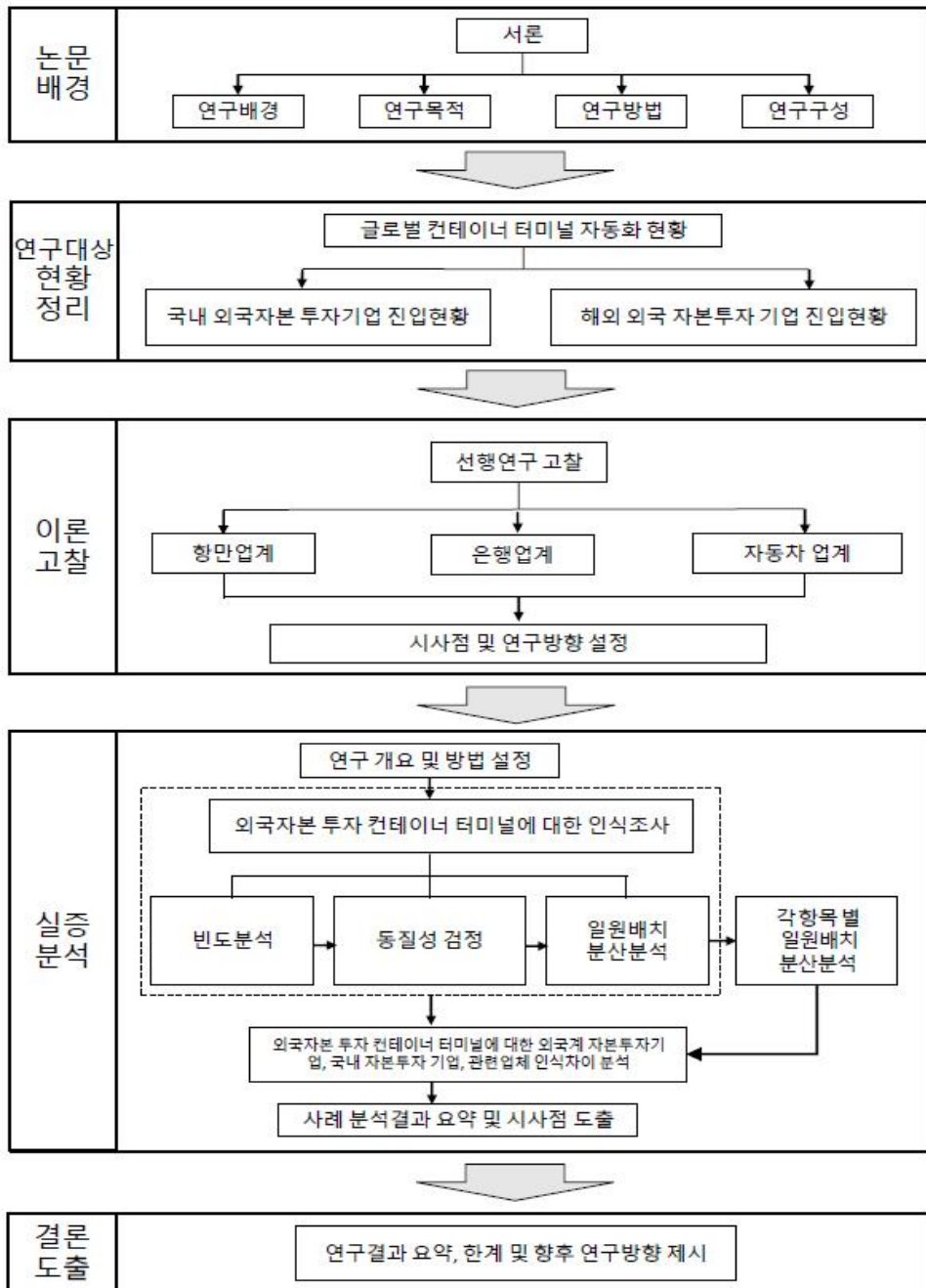


Fig 1 연구의 구성 및 흐름

제 2 장 국내외 컨테이너 터미널의 외국자본 진입 현황

2.1 국내 외국자본 투자 기업 진입 현황

2.1.1 항만의 운영·관리의 유형

한국해양수산개발원(2003)에 따르면, 항만의 관리 운영 유형은 정부 및 민간의 참여정도에 따라 네 가지로 구분할 수 있다. 순수공영항만(public port), 공공/민영항만(public/private port), 민영/공영항만(private/public port), 순수민영항만(private port)으로 구성된다.

우선, 순수공영항만이란 항만의 규제 및 소유와 운영을 정부 또는 공공기관이 담당한다. 이러한 항만은 전통적 항만 관리 운영 유형의 형태에 속하며 일부 항만에서는 현재까지도 순수공영항만을 택하고 있다. 공공/민영항만이란 민간이 운영의 주체가 되지만 소유 및 규제는 정부에서 관여 하는 형태를 말한다. 공공/민영항만의 운영방식은 민간의 경영을 도입하여 효율성을 제고할 수 있는 이점이 있으며, 공공성을 확보 할 수 있기에 대부분 항만에서는 이와 같은 운영방식에 택하고 있다. 민영/공영항만은 민간에서 운영뿐만 아니라 소유의 권한도 가지고 있다. 이에 정부는 규제기능만을 담당한다. 즉, 터미널의 건설 및 소유, 항만 운영은 민간에서 이루어지고, 정부는 환경, 안전 등에 관한 사항 및 개발 계획을 수립한다. 순수민영항만은 소유, 규제, 운영 등의 모든 역할을 민간이 전적으로 통제하며 관리하고 있는 항만을 말한다. 즉, 민간에서 소유하고 운영하며, 환경, 안전 등에 관한 사항의 관리 및 개발계획 수립까지 민간에게 위임된다.

이상의 항만 운영 및 관리 유형을 정리 하면 <Table 1>과 같다.

Table 1 항만 운영·관리의 유형

구분	순수공영항만	공공/민영항만	민영/공영항만	순수민영항만
소유	공공	공공	공공	민간
지주	공공	공공	민간	민간
운영	공공	민간	민간	민간

자료 : 해양수산부(2003), 우리나라의 항만민영화 추진성과와 정책 방향

2.1.2 부산항의 항만 민영화 및 외국자본투자기업 진출 배경

1970년대 세계은행으로부터 차관도입 후 부산항 1단계, 2단계와 3단계 컨테이너 부두를 건설하게 되었다. 하지만 외국 항만 운영업체가 직접적으로 재원을 조달한 것이 아니라 우리나라 정부가 기관으로부터 재원조달을 하였기에 때문에 외국인 직접투자자로 보기는 어렵다. 부산항의 경우, 부산의 최초의 컨테이너 전용 터미널인 자성대컨테이너터미널(현, HBCT)은 1978년 개장하였고, 일종의 공기업인 부산컨테이너부두운영공사로 직접 운영하였다. 1998년 터미널 운영권을 현대상선에 이전하였으며, 앞서 서술한 부산항에서 공영/민영항만 형태의 터미널운영은 사라졌다. 2004년 부산항만공사가 설립된 이후에는 항만공사가 부산항의 관리를 담당하고, 컨테이너 터미널 운영은 터미널 운영사가 담당하고 있다. 한편, 2002년 자성대 컨테이너터미널은 홍콩을 기반으로 하는 허치슨포트홀딩스가 자성대 부두의 지분을 인수하여 운영권을 확보함에 따라, 외국계 자본 투자기업이 부산항 항만하역 업계에 본격적으로 진출하게 되었으며 현재까지 운영해 오고 있다. 부산항 북항의 컨테이너 운영사 구성은 <Fig 2>, 주주현황은 <Table 2>와 같다.



자료 : A사 내부 자료

Fig 2 부산항 북항의 컨테이너 운영사 구성

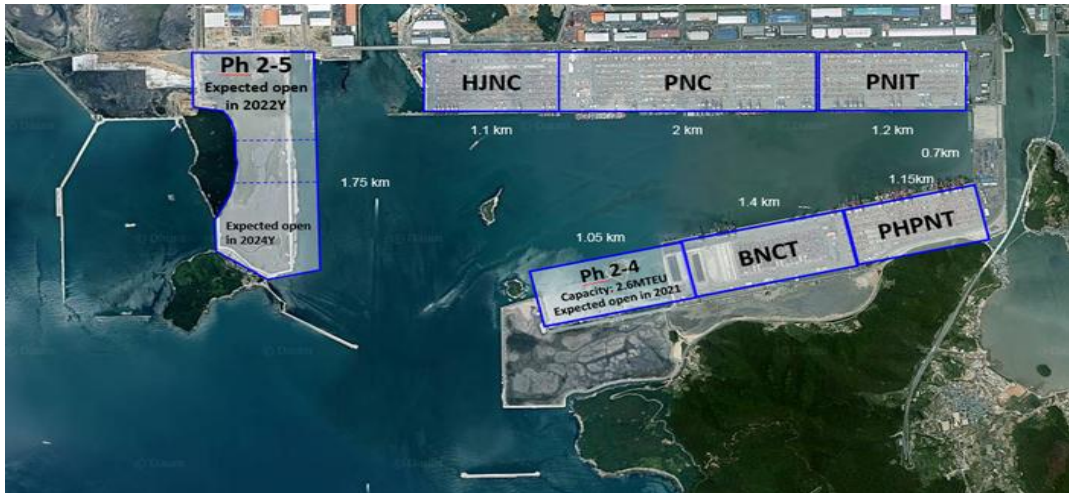
Table 2 부산항 북항의 컨테이너 운영사 별 주주현황

구분	부산항 북항		
	BPT	DPCT	HBCT
운영사	부산항터미널주식회사	동원동부컨테이너터미널	한국허치슨 터미널
지분	장금상선: 42.6% CJ 대한통운외: 57.4%	동원동부: 100%	HPH: 100%
선석	8	2	5
특이사항	지역항만업체	지역항만업체	GTO

자료 : A사 내부 자료

이후 부산항 신항은 2006년 DP world 지분이 포함된 부산신항만주식회사 (PNC)과 2010년 PSA 지분의 부산신항국제터미널이 운영되고 있다. 또한 GTO(Global Terminal Operator, 이하 GTO)를 비롯한 항만 하역 전문기업 뿐 아니라 Macquarie 및 Terminal link 등의 재무적 투자자의 외국자본도 BNCT를 설립하여 운영하고 있다. 2017년 한진해운 파산과 현대상선 재정 위기 등으로 인

해 한진해운이 운영하던 컨테이너 터미널은 (주)한진에 현대 상선에서 운영하던 컨테이너 터미널은 PSA에 운영권을 이양했다. 특히 부산항 신항의 경우, 한진 신항컨테이너터미널(HJNC)만을 제외한 모든 터미널이 외국자본 투자 기업으로 구성되고 있는 실정이다. 부산항 신항 운영사 구성은 <Fig 3>, 각 터미널의 주주현황은 <Table 3>과 같다.



자료 : A사 내부 자료

Fig 3 부산항 신항의 컨테이너 운영사 구성

Table 3 부산항 신항의 컨테이너 운영사 별 주주현황

구분	부산 신항				
구분	PNIT	PNC	HJNC	HPNT	BNCT
운영사	PSA	DPW	한진	PSA	BNCT
지분	PSA 80% Investment 20%	DP월드 66.033% Investment 33.97%	(주)한진 62.9% BPA외 37.1%	PSA 50% HMM 50%	맥쿼리 30% Terminal Link 외 70%
선석	3	5	3	4	4
형태	GTO	GTO	지역 항만업체	GTO/선사	재무적 투자

자료 : A사 내부 자료

2.1.3 시사점

앞서 살펴본 바와 같이 현재 부산항은 많은 외국 자본이 투입된 컨테이너 터미널이 다수 운영되고 있으며, 이러한 외국 자본 투입은 컨테이너 터미널 시장에서 글로벌 기업의 선진화 된 항만 경영환경 도입과 고용창출, 보안 및 안전성 증가 등의 장점으로 작용하고 있다. 한편, 글로벌 터미널 운영사 뿐만 아니라 국내 항만하역업체, 재무적 투자위주의 외국 자본 투자업체 등 다양한 업체들이 경쟁하는 구도가 형성되어있다. 향후 3년 이내로 개발될 예정인 2-4단계(2022년), 2-5단계(2021년), 2-6단계(2022년)의 경우에도 국내 및 외국 자본 투자 환경에 따라 보다 복잡하고 다양한 양상으로 전개될 수 있다. 이번에도 외국 자본 투자가 집중될 경우에는 장기적인 관점에서 부정적인 정서가 나타날 가능성이 높으며 이는, 국부 유출 우려, 외국기업의 국내 진출 확대로 항만하역시장 지배력이 확산될 우려가 높다. 이러한 문제는 단기적으로 해소하기 어려운 부분으로 이에 본 연구는 현시점의 업체 간 치열한 경쟁 속에서 외국자본투자기업들에 대해 어떠한 인식을 가지고 있는지를 분석하여 개선방안을 모색하고자 한다.

2.2 해외 외국자본 투자 기업 진입 현황

본 절에서는 세계 각 국의 항만 및 터미널 운영방식은 국가별로 상이하게 나타나지만 대표적으로 중국, 싱가포르, 홍콩, 독일, 미국 항만에서의 외국자본투자기업 현황을 살펴보고, 각 항만에 대한 특징을 살펴 보고자한다.

2.2.1 중국 상해

세계 1위 컨테이너처리항만인 상해항은 매년 높은 물동량 증가율을 기록하고 있다. 이는 중국의 수출입 화물 증가에 따른 자연스런 결과로 볼 수도 있으나, 중국 정부의 터미널 운영주체 구성 역시 물동량 증가에 기여하고 있는 것으로 보인다.

상해항은 항만공사(PA)형 항만으로 SIPG(Shanghai International Port Group,

이하 SIPG)가 모든 터미널을 관리 운영한다. 중국 상해항의 모든 항만은 SIPG와 같은 Port Group이 제1대 투자자로서 직접 터미널을 운영하는 형태를 보이며, 글로벌 선사 또는 GTO는 소수의 지분을 가지고 참여하고 있는 실정이다. 어떤 경우라도 항만당국이 지분의 과반이상을 유지 하고 있으며, 이로 인해 터미널 운영권 전체를 확보하고 있는 것을 알 수 있다(<Table 4> 참조). 이와 같이 중국에서는 외국자본투자기업의 진출을 허용하지만, 자국의 항만시장을 보호하기 위하여 항만당국의 지분을 높여 안정적인 운영권을 확보하고 반대로 외국 자본 투자에서는 제약을 가하고 있다. 이러한 운영방식의 가장 큰 장점은 정부의 정책을 안정적으로 구현하며 외국기업의 시장지배력 확대를 방지할 수 있다. 예컨대 2015년 텐진 폭발사고 이후, 위험물 작업 거부, 기상이변(농무, 돌풍 등) 등과 같이 예기치 못한 상황들을 대처함에 있어서 항만당국의 임의로 선석을 폐쇄 하거나 대기시키는 등의 임의적, 안정적 운영이 가능하다.

Table 4 상해항 터미널 운영사 별 주주현황(2017)

구분	외고교 1단계	외고교 2, 3단계	외고교 4단계	외고교 5단계	양산항 1, 2단계	양산항 3단계
운영사	SIPG	SIPG	SIPG	SIPG	SIPG	SIPG
지분	SIPG:50 HPH:40 COSCO:10	SIPG:100	SIPG:51 APMT:49	SIPG:50 HPH:50	SIPG:100	SIPG:100
선석	3	5	4	7	9	7
형태	PA					

자료 : 부산항만공사(2018), 부산항 운영종합보고서 재작성

2.2.2 싱가포르

세계 제1위 환적항이자 세계 2위의 컨테이너 처리항인 싱가포르항은 싱가포르항만공사(PSA)가 컨테이너 터미널을 전부 운영 관리하는 방식을 취하고 있다. PSA는 1997년 싱가포르 정부의 해운항만관리청인 싱가포르해사청(MPA Maritime and Port Authority of Singapore)으로부터 독립한 후 국가적 프로젝트

에 의해 설립되었다. 싱가포르해사청은 항만개발계획 수립 및 항만행정업무를 담당하고 있으며, PSA는 항만의 운영과 시설투자 등 전반적으로 항만을 운영 관리하는 민간기업 형태로 변화하였다. 민영화 이후 국제화의 발판을 마련하여 첨단 기술을 도입하여 운영의 효율성을 높이고, 신속하고 정확한 서비스를 제공한다.

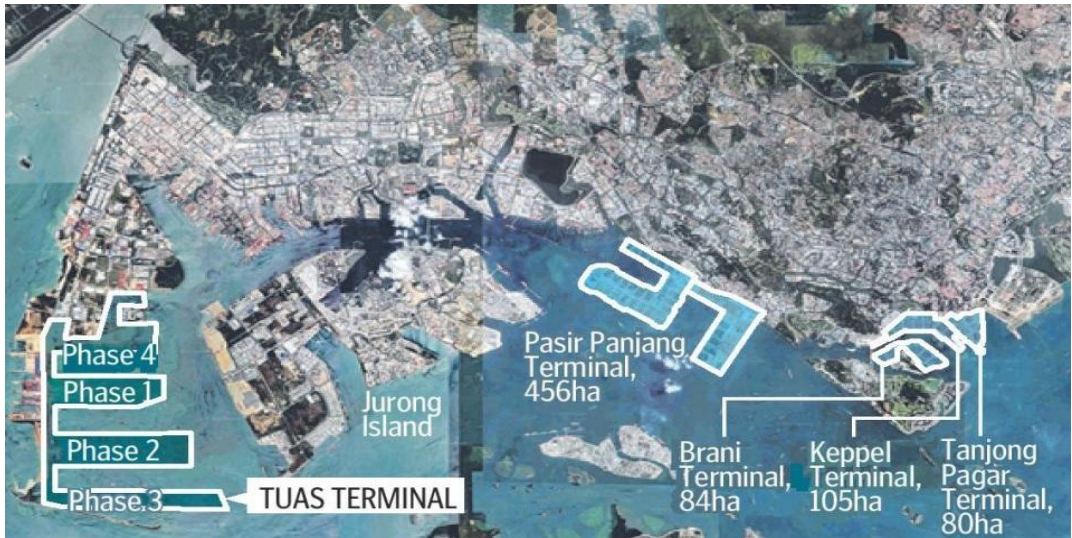
Table 5 싱가포르항의 터미널 운영사 현황(2017)

구분	Tanjong Pagar	Keppel	Brani	Pasir Panjang
운영자	PSA	PSA	PSA	PSA
지분	PSA :100	PSA:100	PSA:100	PSA:100
선석	7	14	8	7
형태	GTO	GTO	GTO	GTO

자료 : 부산항만공사(2018), 부산항 운영종합보고서 재작성

PSA는 싱가포르항 뿐 아니라 아시아 중심의 컨테이너 터미널 네트워크를 형성하며 세계 제 1의 GTO로 자리 매김하고 있다. 싱가포르항은 지리적 강점을 잘 잘 활용하여 처리 물동량 중 환적화물의 비율이 절대적으로 높다. 한편, 최근 말레이시아 탄중펠레파스항이 세계 제1위 선사인 Maersk를 유치함으로써 환적화물이 감소함에 따라 물동량 증가세가 둔화되는 상황이 발생하였다. 이에 PSA는 선사의 환적 거점항을 만들기 위하여 ONE과 같은 글로벌 해운선사에 전용선석 사용권을 부여하는 등 혜택을 마련하고자 노력을 하였다.

최근 싱가포르항은 동남아시아 중심으로 글로벌 네트워크를 확장하면서 동시에 현재 도심에 위치하고 있는 4개 컨테이너 터미널을 단계적으로 폐장 및 재개발하고, 서쪽의 외곽으로 이전하여 통합 운영하는 TUAS 항만개발 프로젝트를 추진 중에 있다. TUAS 항만개발은 무인전자동화터미널로 건설 중이며, 2045년까지 48개 선석으로 6,500만TEU를 처리를 목표로 계획하고 있다.

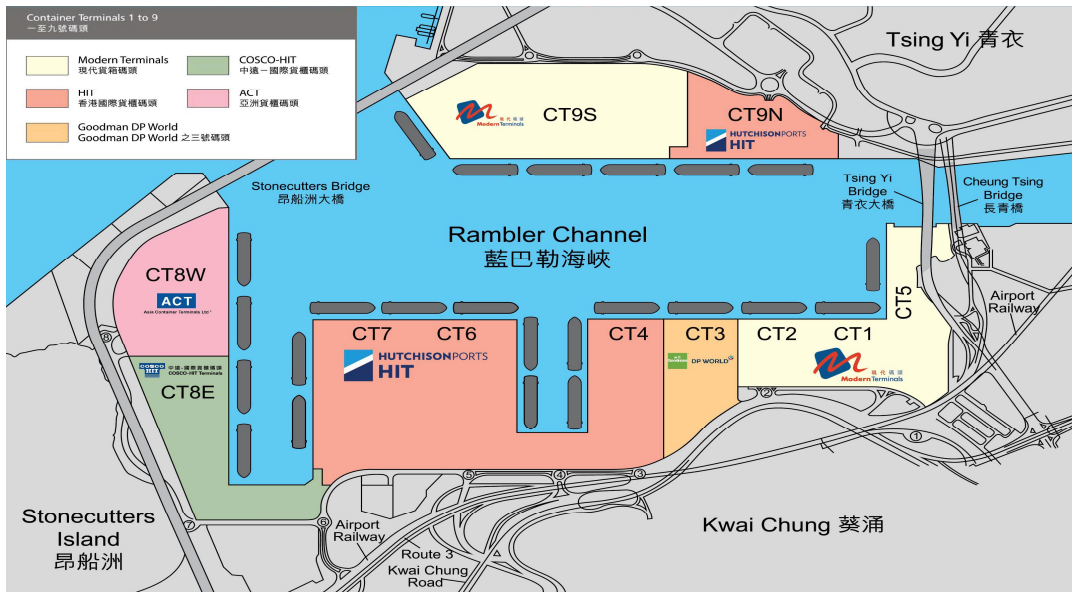


자료 : <https://www.theurbanprojects.com/property/bijou-d05/>

Fig 4 싱가포르항의 각 터미널 배치도 및 TUAS 개발계획

2.2.3 홍콩

홍콩항은 세계 5~6위 컨테이너항이자 세계 2위 환적항이다. 홍콩은 세계2위 GTO인 HPH(Hutchison Port Holdings) 중심 항만이다. 전체 24개 선석 중 HPH가 16개 선석을 운영하고 있고, 이 가운데 글로벌 선사인 COSCO와 공동 운영 중인 COSCO-HIT터미널 2개 선석이 포함되어 있다. 이 외 GTO인 DPW(Dubai Port World)가 1개 선석을, 홍콩 지역터미널운영사인 MTL(Modern Terminal Link)이 7개 선석을 각각 운영하고 있다.



자료 : <http://www.hkctoa.com/facilities>

Fig 5 홍콩항의 각 터미널 배치도 및 운영사 현황

Table 6 홍콩항 터미널 운영사 현황

구분	HIT	COSCO-HIT	MTL	DPI	ACT
운영사	HPH	HPH	Modern Terminal	DP World	HPH
지분 (%)	HPH:65 PSA:20 그 외:15	COSCO:50 HPH:32 PSA:18	MTL:68 CMH:27 그 외:5	CSX:17 PSA:33 Goodman:50	HIT:40 COSCO:40 CSCL:20
선석	12	2	7	1	2
형태	GTO	GTO+선사	지역업체 +GTO	GTO	GTO+선사

자료 : 부산항만공사(2018), 부산항 운영종합보고서 제작성

한편, 홍콩항은 최근 들어 컨테이너 물동량이 지속적으로 감소를 기록하고 있어 주변 선전항과 광저우항, 샤먼항 등에 비해 상당부분 위축되고 있다. 이는 과거 광동성의 물류 거점이 홍콩항이었다면, 현재는 샤먼, 광저우, 선전 등의

대규모 항만개발이 동시 다발적으로 이루어져 물동량 분산 형상에 기인한다고 판단된다. 홍콩항의 경우, 신규 개발되고 있는 항만에 비해 낙후되고, 추가 개발을 도모할 수 있는 부지가 부재하여 더욱 쇠락할 것으로 예상된다. 홍콩항은 외국자본투자기업의 진출에 대하여 법적인 제약은 없지만, 현실적으로 다양한 한계점이 있는 것으로 판단된다. 실제 미국기업 CSX지분과 중국과 유럽기업은 MTL사와 합작투자로 선석을 운영, COSCO사 역시 합작투자의 형태로 운영되므로 실질적으로는 외국자본 투자유입에 대해 제약이 있다고 판단할 수 있다. 또한, 외국자본투자기업 유치 시, 사업자 선정과정에서 경제적, 정치적 요인을 고려하는 등 여러 부분에서 현실적인 제약을 받는 경우도 발생한다.

2.2.4 롱비치항

롱비치항은 세계 1위 경제대국인 미국 최대 항이자 미국 대륙의 관문항이다. 터미널 운영방식은 현재 우리나라와 비슷한 방법으로 항만당국이 터미널을 건설하고, 운영업체가 임대하는 형식을 취하고 있다. 또한, 그 운영업체가 모두 글로벌 선사라는 점이 타 항만과 뚜렷한 차이점으로 볼 수 있다. 이렇듯 롱비치항에서 글로벌 선사들이 터미널 운영에 직접 참여하는 이유는 세계 최대 소비시장인 미국에서의 안정적인 선석 확보와 물류거점의 전처기지로 활용하기 위한 전략으로 판단된다. 미국 롱비치항은 외국자본투자기업 진출에 대하여 별다른 제약(현재까지 중동 및 중국의 GTO는 투자 현황은 전무)이 없으며, 미국 내 부두 개발 및 항만 임차 운영과 하역사업을 개방하고 있다는 특징이 있다. 항만하역업을 개방하고 있음에도 불구하고 외국 투자 기업들은 상당한 어려움을 호소하고 있다. 이는 미국의 막강한 항만노조에 소속된 근로자를 외국기업이 활용하기란 쉽지 않기 때문으로 판단된다. 또한, 항만 노무공급 방식이 비근대적인 Pool 방식을 택하고 있으며, 노무공급자와 도급자간이 격차를 좁히지 못해 터미널 운영에 차질을 미치는 경우가 심심치 않게 발생하고 있으며, 이는 롱비치뿐만 아니라 미국 항만의 경쟁력을 약화시키는 요인으로 볼 수 있다.



자료 : http://icc.re.kr/114ICC/ArticleRead2.jsp?sid=2013100002480079&&ctid=200710000002520&bid=2013100000264344&code_type=40&pno=1&arid=2013100000383589&stype=1&sword=

Fig 6 롱비치항 터미널 배치도 및 운영사 현황

Table 7 롱비치항 터미널 운영사 현황

구분	Pier T	Pier J	Pier J	LBCT
운영사	Total Terminal International	Pacific Maritime Service	International Transportation Service	SSA
지분 (%)	HMM:20 MSC:80	COSCO:50 SSA:40	K-Line : 100	OOCL
길이 (M)	1,530	1,799	1,945	838
형태	선사	선사	선사	선사

자료 : 부산항만공사(2018), 부산항 운영종합보고서 제작성

2.2.5 함부르크

유럽 내 컨테이너 물동량 1위 국가는 독일로 유럽 전체 수출입 물동량의 약 20%를 처리하고 있다. 이 가운데 엘베강 내에 위치한 지리적 약점으로 인해 함부르크항은 유럽 내 최대항만인 네덜란드의 로테르담항과 허브경쟁을 벌이고 있으나 전망이 밝지만은 않다. 이는 선박의 대형화로 인해 지속적인 준설이 필요하며, 항만시설의 확충에 난항을 겪고 있기 때문이다. 함부르크 항만공사(Hamburg Port Authority, 이하 HPA)는 이러한 지리적으로 위치 접근성이 뛰어나지 않지만 이를 극복하기 위해 ‘Smart Port’를 벤치마킹하였다. 이는 IT를 기반으로 항만 효율성을 증대시켜 항만 확충에 준하는 효과를 가지기 위해 노력하고 있다. 예컨대, 풍향, 풍속, 습도와 같은 선박이 항구에 입출항 시 영향을 미칠 수 있는 요소를 실시간으로 공유해서 다리와 배의 사물인터넷을 구축해 선박이 다리를 지나가는 타이밍에 맞추어 다리의 개폐를 하여 선박 충돌 사고 횟수를 줄이는 등의 혁신에 심혈을 기울이고 있다. 특히 HPA는 항만 간 긴밀한 협력 관계를 유지하여 항만의 효율성을 높인다. 이는 함부르크항 터미널 운영사가 선사들 간의 얼라이언스 체제와 유사한 협력을 통한 항만 효율성 증대를 위해 노력하는 것을 보여준다.

함부르크항은 22개 선석을 2개의 하역전문사가 운영하는데, 이는 미국 서부에 위치한 롱비치항과는 다른 특징을 나타낸다. HHLA는 독일 내 최대 터미널 운영사로 HPA로부터 16개 선석을 임대받아 터미널을 운영 중에 있다. 또한, 독일 대표 글로벌선사인 Hapag-Lloyd사가 HHLA와 더불어 전 자동화 터미널인 CTA 운영에 참여하고 있다. 또한 Eurogate사는 유럽에 기반을 둔 GTO로 독일 함부르크항에서 4개 선석을 운영하고 있다.

Table 8 함부르크항 운영사 현황

구분	HHLA Container Terminal(CIT)	HHLA Container Terminal(CBT)	HHLA Container Terminal(CTA)	Eurogate Terminal
운영자	HHLA	HHLA	HHLA	Eurogate
지분	HHLA:100	HHLA:100	HHLA:74.9 Hapag-Lloyd:25.1	Eurogate
선석	4	8	4	6
형태	지역 항만업체	지역 항만업체	지역 항만업체	GTO

자료 : 부산항만공사(2018), 부산항 운영종합보고서 제작성

2.2.6 세계 주요 항만의 컨테이너 터미널 운영사 구성과 시사점

이상의 세계 주요 항만인 상해항, 싱가포르항, 홍콩항, 롱비치항, 함부르크항의 특징을 살펴 본 결과는 <Table 9>로 정리할 수 있다. 5개의 항만들의 컨테이너 터미널 운영사와 부산항 컨테이너 터미널 운영 방식에 대해 몇 가지 중요한 차이점이 있다.

첫째, 세계 주요 항만은 소수의 터미널 운영사로부터 운영이 되고 있다는 점에서 부산항과 운영방식의 차이가 있다. 특히 부산항과 마찬가지로 싱가포르항 역시 환적화물의 비중이 높다. 싱가포르는 PSA라는 국가투자기업인 GTO가 싱가포르 4개 컨테이너 터미널 전체를 단일 경영하는 체제를 가지고 있으며, 이는 환적화물 비중이 높은 부산항에 시사하는 바가 크다. 고객사들 즉, 해운선사의 서비스가 얼라이언스 체제로 유지되고 있으며, 이해관계에 따라 기항 터미널을 달리하는 데 환적의 편의성을 제공하고, 규모의 경제를 통해 타 항만과의 경쟁 시 우위에 자리매김 할 수 있는 것으로 풀이된다.

둘째, 항만공사의 터미널 운영관리를 직간접적으로 하고 있다는 것이다. 특히 상해항의 경우, SIPG가 상해항 모든 터미널을 최대지분을 확보하고, 직접 운영 관리하고 있다. 이러한 구조는 물동량이 많은 항만에 적합한 구조로 풀이된다. 싱가포르항의 경우도 유형상 GTO로 분류하였지만, 과거 항만당국에서 분리

되었으므로 유사유형으로 풀이할 수 있을 것이다. 이는 항만당국의 정책 계획 및 실행력이 높아 항만의 의도된 관리를 가능하게 하는 장점이 있다.

셋째, 현재 부산항은 롱비치항과 같이 글로벌 선사의 터미널 운영참여가 없는 점도 매우 큰 차이점으로 볼 수 있다. 글로벌 선사의 유치는 물량 확보 뿐 아니라 안정적인 글로벌 항만네트워크 확보라는 점에서 큰 이점이 있다.

넷째, 타 항만에서는 금융투자회사의 터미널 운영참여가 없다는 점도 부산항과는 대조적인 현상으로 볼 수 있다. 이러한 현상은 글로벌 주요 항만의 경우 항만을 건설할 때 정부 또는 항만공기업이 모든 항만건설 비용을 충당하고 이후 운영권에 대한 논의가 이루어지는 것으로 해석된다.

Table 9 세계 주요 항만의 특징

구분	2018년 물량 (1,000 TEU)	화물 특성	운영사수	운영 관리 형태	비고
상해항	40,233	수출입	1	PA	세계 1위
싱가포르	33,666	환적	1	GTO	세계 2위
홍콩	20,770	환적	5	GTO+선사+ 지역	물량 감소 중
롱비치	9,343	수출입	4	선사	증가세 둔화
함부르크	8,860	환적	1	지역업체 + GTO	감소 추세 진입

자료 : 부산항만공사(2018), 부산항 운영종합보고서 제작성

Table 10 부산항과 주요 항만과의 차이점

구분	부산항	비교표본
운영업체 수	많은 편 8 개	물량이 많을수록 작은 수
항만당국 관여	주도, 임대 관리 역할	직·간접 운영
글로벌 선사의 유치	없음	지리적, 화물 특성에 따라 선사 유치 적극적
금융 투자 회사 유입	자유로움	없음

자료 : 부산항만공사(2018), 부산항 운영종합보고서 제작성

제 3 장 외국 자본 투자와 관련한 선행연구

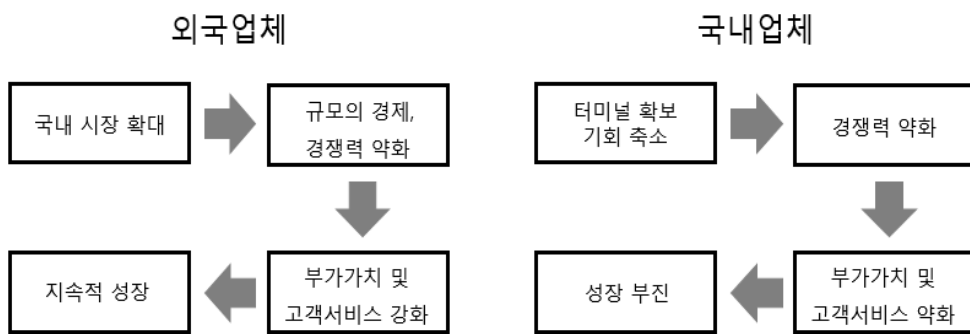
외국 자본 투자와 관련한 선행연구는 금융분야, 자동차 및 제조분야 등 다양한 분야에서 이루어지고 있으나 항만하역 분야에서는 매우 부족한 상황이다. 기존 컨테이너 터미널과 관련한 연구는 외국계 컨테이너 터미널운영의 성공요인 분석 및 항만선택의 우선순위 요인, 항만경쟁력 제고 방안을 모색하여 국내 기업의 경쟁력제고 방안을 주로 연구 과제로 다루었다. 그러나 컨테이너 터미널 자본투자에 대한 인식조사와 관련한 연구는 부족하였으며, 이와 직접적으로 관련된 것들은 주로 언론 등에서 발표한 뉴스가 주를 이루고 있다. 따라서 항만하역 분야와 함께 타 산업 분야에 있어 외국자본의 국내 진입에 대한 선행 연구를 분석하였다.

3.1 항만산업 선행연구

한국해양수산개발원(2002)에 따르면 글로벌 항만운영업체의 국내 시장 진출 속도가 가속화되면서 관련업계에서는 우려하는 목소리가 나오고 있다. 항만 시장을 개방하면 항만 서비스 공급 확대, 선진 항만경영자원 활용, 고용창출, 부가가치 창출 등의 장점이 있는 반면, 외국 자본의 국내 진출이 확대됨에 따라 시장지배력이 강화되며 운영과실의 송금 및 국부유출, 관련산업 부문으로 진출, 시장지배력 강화로 질서혼란, 독과점 형성, 항만활성화 저조 등의 우려사항도 존재한다. 본 연구에서는 외국 항만운영업체의 국내 진출에 대한 대응방안으로 시장 점유율 상한 설정, 경쟁 제한적 기업의 결합행위 규제, 공정거래를 확보하여 항만시장의 질서를 유지하고 국내 항만운영업체의 경쟁력을 강화할 수 있는 방안을 제시하였다.

한국해양수산개발원(2002)의 다른 연구에서는 외국 터미널업체가 국내항만으로 진출 시 긍정적 요인으로 생산성 향상과 서비스 개선, 외국자본을 통한 항만시설의 확충, 국내항만의 국제화와 홍보, 물동량 유지 등으로 제시하였다. 긍정적인 부분 외 우려사항으로 물류비 상승, 시장지배력 강화, 해외 기업과 역차별 규제, 국외 유출 및 항만장비 관련 산업에 파급 효과 등을 꼽았다. 외국 자

본의 유치를 통하여 항만시설을 확충하고 선진화된 경영기법을 학습함으로써 생산성을 향상시킬 수 있다는 점을 볼 때 진입의 효과가 크다는 것은 사실이지만 외국인투자기업의 독점 형태 즉, 영향력이 큰 상태로 두는 것은 바람직하지 않다고 기술하고 있다. 따라서 국내 업체 역시 참여와 발전을 이룰 수 있도록 합작투자의 구조로 유도하거나, 장기적으로 고정적인 화물을 유치하기 위하여 유수의 글로벌 선사유치, 국내 터미널업체의 대형화 방안 마련과 글로벌화 등의 방안을 제시하였다.



자료 : 외국 터미널 업체의 국내항만투자 확대 시 고려해야 할 요인 재구성

Fig 7 외국업체의 국내 시장 진출 시 영향

3.2 은행산업 업계 선행연구

김종우(2006)의 연구에 따르면 외국계 자본이 국내 은행산업으로 진출 되면서 신중하게 접근할 필요성을 느끼며 긍정적인 측면과 부정적인 측면이 있다고 판단하였다. 긍정적인 측면으로는 선진금융기법 습득, 소비자 서비스 향상 등이 있음에도 불구하고 막대한 국부가 해외로 유출된다는 점, 외국인이 국내 금융시장에 뛰어들으며 무한의 경쟁이 이루어져 금융시장의 부실을 우려하는 부정적인 측면이 나타났다.

Chukwuka Onyekwena(2012) 연구에 의하면 나이지리아에서 외국인 직접투자

가 제조회사와 은행에 미치는 영향을 설문조사 후 단순회귀분석을 통해 결과를 도출하였다. 도출된 결과에서는 제조회사에서 기술 격차가 존재하는 경우 외국인 직접투자에 대한 개방도가 높았으며 긍정적인 파급효과도 따르는 것도 나타났다. 외국계 자본 유입이 제조업에 긍정적인 영향을 미친다는 결론이 나왔지만, 대조적으로 은행업에는 그렇지 않는 결과를 제시하였다. 제조업은 생산량이 증가하거나, 기업의 부가가치 상승효과를 가져왔지만 은행에는 큰 영향을 미치지 않았으며 이는 국내은행이 지배적인 이유로 꼽았다. 또한, 외국계 자본의 지분 참여에 제한을 두고 있기 때문이다. 선행연구는 산업 및 인구조사를 통한 데이터가 아닌 생산가능 평가를 위해 수집된 데이터를 이용하여 외국계 자본 투자에 대한 척도의 변수에 오류가 있을 수 있을 수도 있다는 한계점을 제시하였다.

3.3 자동차 산업 선행연구

산업연구원(2006)의 연구에서는 외국 자본 투자 자동차 부품업체의 국내 진입이 활발히 일어나고 있음에도 불구하고, 정확한 현황 및 영향력 파악이 부재한 상황에서 국내 진출 현황과 이러한 외국인 투자 기업이 자동차 산업에 미치는 영향을 살펴보고자 하였다. 동 연구에서는 정부가 외국인 투자 유치를 통해 산업경쟁력 강화, 고용창출, 생산성 향상 등 국민경제에 기여 한다는 견해를 가지고 있다고 설명하고 있다. 또한, 외국인 투자가 목적에 적합한 투자 유치를 위해 여건을 마련하는 것이 필요하다고 판단하여 제도를 마련하였다고 기술하고 있다. 외국인 투자는 긍정적 효과와 부정적 효과가 공존하는데, 긍정적 효과로는 국내 고용창출 효과, 수출증대, 외화확보, 기술력 학습 등이 있는 반면, 저임금 일자리 창출, 핵심 R&D산업 및 해외시장 진출의 소극적 태도를 우려한 부정적 측면이 있다고 설명하고 있다. 이러한 부정적 인식에도 불구하고, 자동차 부품 산업의 발전 비전 달성을 위해 외국인 투자기업의 역할이 중요하며 정부차원에서 국내기업 육성 및 기술지원 등 방안을 마련하여 조화를 이루어 발전을 유도하는 것이 바람직하다고 판단하였다.

3.4 시사점

항만하역 분야에서 외국계 자본 투자 유입이 확대됨에 따라 긍정적인 측면과 부정적인 측면을 정성적인 측면에서 기술한 선행연구가 존재한다. 동 연구들에서는 외국 자본 터미널 업체의 국내 지배력 확대 시 선진 터미널 운영업체의 경영과 마케팅 노하우를 축적할 수 있으며, 외국자본을 활용한 시설확충 등을 기대할 수 있다고 보고 있다. 반면 부정적인 측면에서 시장질서 혼란, 국내의 부가 외국으로 유출 등을 우려하는 시각도 존재하였다. 외국 자본 투자가 금융업, 자동차 업계 등에 활발히 이루어지고 있으며, 이에 따른 연구와 사례가 많은 것을 알 수 있다. 항만하역 분야에서 이루어진 연구와 마찬가지로 외국계 자본 투자 유입에 대한 긍정적 효과와 부정적 효과가 상존하고 있는 것으로 나타났다. 이는 신규 고용창출, 금리 인하, 생산성 향상 등과 같은 긍정적인 효과와 해외 모기업의 투자전략에 따라 급작스런 자금 회수, 국부유출, 핵심 기술 R&D 전무 등의 부정적인 효과가 있는 것으로 판단하고 있다.

본 연구에서는 항만하역 분야에서 외국 자본 투자와 관련한 선행연구가 부족하고, 부산항에 진출해 있는 외국 자본 투자 컨테이너 터미널을 대상으로 어떠한 인식차이가 존재하는지 밝히고자 한다. 기존 선행연구에서 정성적으로 기술한 긍정적이 부분과 부정적인 부분을 물류업체에 종사하는 실무자들의 설문조사를 통해 객관적으로 검증하고자 한다. 본 연구의 설문조사지는 선행연구를 통하여 외국 자본 투자의 긍정적 또는 부정적 인식에 대한 요인을 추출하여 구성하였다. 설문조사를 통해 구체적으로 국내외 자본투자 기업 및 관련기업의 외국자본투자에 대한 인식을 분석하고 인식차이를 줄일 수 있는 방안을 모색하는 것으로 선행연구와 차별성을 두고자 하였다.

제 4 장 외국인투자 컨테이너 터미널에 대한 인식조사

4.1 연구대상 및 분석방법

4.1.1 연구대상 및 범위

본 연구에서는 외국인투자 컨테이너 터미널에 관한 인식 관련 설문조사를 실시하고자 외국인 투자 터미널 운영사(외국투자기업), 국내 자본 투자 터미널 운영사(국내투자기업), 관련업체(선사, 고박, 포워딩, 검수 업체 등)를 대상으로 표본을 선정하였다. 설문기간은 2019.04.15.~2019.06.15.로 총 회수된 설문지는 341부로 응답자 및 응답업체와 관련한 일반적 통계분석 결과는 다음 <Table 11> ~ <Table 13>과 같다. 전체 응답자 중 외국계 자본 터미널 운영사 200명(58.7%)과 항만관련업체 75명(22.0%), 국내 자본 투자 터미널 운영사 66명(19.4%) 순으로 나타났다.

Table 11 소속근무지 현황

	구분	응답자 수	퍼센트(%)
소속	외국계 자본 투자 터미널 운영사	200	58.7
	국내 자본 투자 터미널 운영사	66	19.4
	관련업체 (선사, 고박, 포워딩, 검수업체 등)	75	22.0

설문 응답자의 근무연수는 5년 이상~10년 미만 88명(25.8%), 5년 미만 71명(20.8%), 20년 이상 68명(19.9%), 15년 이상~20년 미만 65명(19.1%), 10년 이상~15년 미만 49명(14.4%) 순으로 나타났다.

Table 12 근무년수 현황

근무년수	구분	응답자 수	퍼센트(%)
	5년 미만	71	20.8
	5년 이상~10년 미만	88	25.8
	10년 이상~15년 미만	49	14.4
	15년 이상~20년 미만	65	19.1
	20년 이상	68	19.9

응답자의 근무지는 부산항 북항 155명(45.5%)으로 가장 많았으며, 다음으로 부산항 신항 146명(42.8%), 부산항 신항과 북항 복수 근무자도 39명(11.4%)으로 나타났다.

Table 13 근무지역 현황

근무지역	근무지	응답자 수	퍼센트(%)
	부산항 북항	155	45.5
	부산항 신항	146	42.8
	부산항 신항, 북항 모두	39	11.4

4.1.2 연구분석방법

외국 자본 투자 터미널 운영사(외국자본투자기업), 국내 자본 투자 터미널 운영사(국내자본투자기업), 관련업체(선사, 고박, 포워딩, 검수 업체 등)를 대상으로 항만하역업체 외국자본투자기업에 대한 긍정적 효과와 부정적 효과 등에 대한 중요도와 만족도에 대한 평균 차이, 즉 인식에 대한 차이가 있는지를 검증해 보고자 한다. 분석방법으로 표본이 3개 이상일 때, 평균값을 비교하여 통계적으로 유의성을 확인할 경우 사용되는 분산분석 ANOVA(Analysis of Variance)을 실시한다. 본 연구에서는 독립된 세 집단 간에 평균차이가 있는지를 검정하기 위한 방법으로 일원배치분산분석(One-Way ANOVA)을 활용하였다. 분석을 실시하기에 앞서 집단 간 분산분석을 실시 할 수 있는 표본을 확인하고

자 분산의 동질성 검정 및 평균의 동질성 검정을 수행하였다. 또한, 모집단이 정규 분포한다는 가정을 할 수 없는 경우 모집단의 분포 유형에 관계없이 적용할 수 있는 방법으로 비모수 검정을 실시하고자 한다. 표본집단 수에 따라 비모수 검정 방법이 달라진다. 동질성을 검정하기 위하여 표본이 1개인 경우 Kolmogorow-Smirnov 검정, 2개인 경우 Mann-Whitney 검정, 3개 이상의 표본인 경우 Kruskal-Wallis 검정을 실시하여야 한다. 본 연구의 같은 경우 표본이 3개로 마지막 방법을 활용하고자 한다.

4.2 실증분석 결과

4.2.1 응답자의 향만하역업에 대한 기초인식 조사

분석에 앞서 일반적인 사항 및 향만하역 업계 진입에 대한 기초인식 조사에 대하여 간단한 질의 후 빈도분석을 실시하였다. 어떤 기업이 사회적으로 가장 이성적이며, 바람직한 기업에 대하여 질의 한 결과 준법경영, 윤리경영을 잘하는 기업이 161명(47.2%), 일자리를 많이 만드는 기업 133명(39%), 사회공헌 활동을 많이 하는 기업, 국가에 세금을 많이 내는 기업, 기타 순으로 나타났다. 우선순위로 나타난 준법경영, 윤리 경영 또한 일자리 창출에 대한 중요도를 선택한 응답은 그간 기업경영 방식에 대한 전반적인 인식이 부정적이었던 것으로 우회 추론할 수 있다.

Table 14 사회적으로 바람직한 기업의 기준에 대한 응답 현황

구분	응답자 수	퍼센트(%)
국가에 세금을 많이 내는 기업	10	2.9
일자리를 많이 만드는 기업	133	39.0
준법경영, 윤리경영을 잘하는 기업	161	47.2
사회공헌 활동을 많이 하는 기업	32	9.4
기타	5	1.5

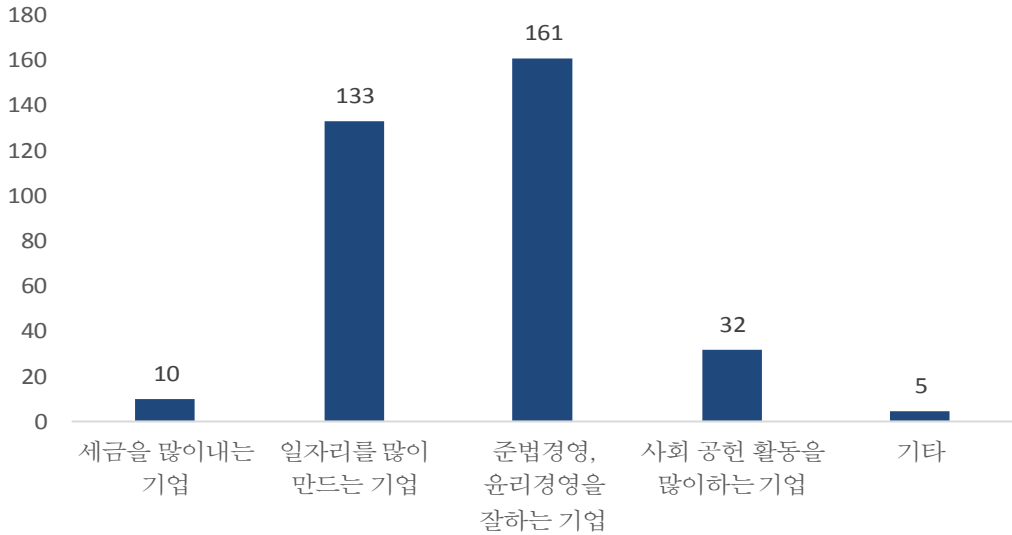


Fig 8 사회적으로 바람직한 기업의 기준에 대한 응답 통계

항만하역업을 경영한다는 가정을 하여 최우선으로 추구할 목표가 무엇인지 질의 한 결과 고객을 위해 생산성 향상 및 서비스 117명(34.3%), 근로자 복지 및 근로여건 향상 111명(32.6%), 이윤창출 극대화, 사회공헌 활동 순으로 응답하였다. 이와 같은 결과는 응답자들이 기업의 우선 목표를 고객 만족으로 하지만 근로 여건 향상과 같은 보편적인 복지에 대한 인식도 반영하며, 일반적으로 이윤 창출에 대한 인식만을 가지고 있지 않는 것으로 나타났다.

Table 15 기업경영 시 추구하는 목표에 대한 현황

구분	응답자 수	퍼센트(%)
이윤창출 극대화	104	30.5
고객을 위해 생산성 향상 및 서비스	117	34.3
근로자 복지 및 근로여건 향상	111	32.6
사회 공헌 활동	8	2.3

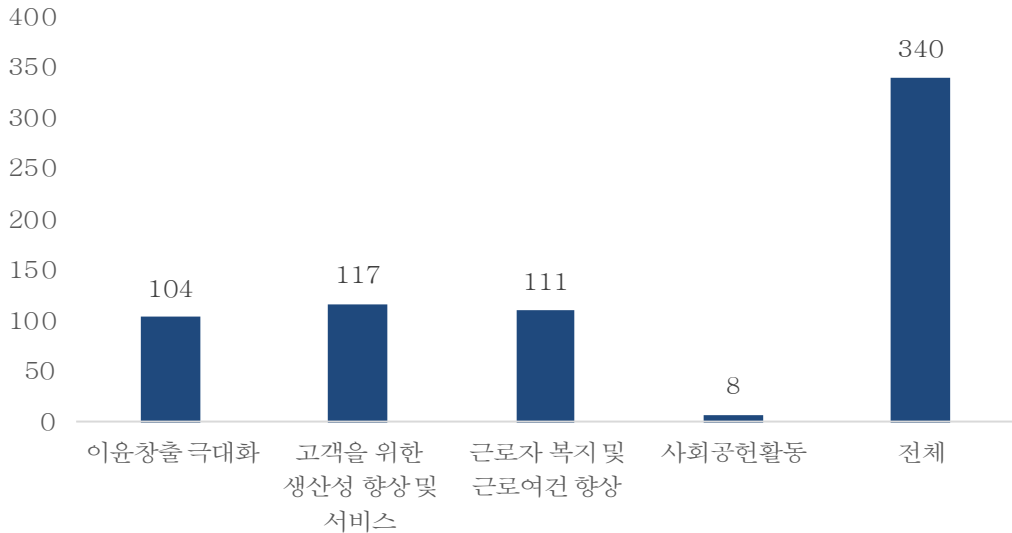


Fig 9 기업경영 시 추구하는 목표에 대한 응답통계

항만하역 분야 기초인식 조사에서 항만기업이 공익사업, 민간투자사업, 민간사업 중 어떠한 분야에 분류되는지 질의 한 결과 58%(200명)가 민간투자 사업이라고 응답하였으며, 다음 공익사업 22.6%(77명), 민간사업15.5%(53명) 순으로 나타났다. 이와 같은 결과는 민간기업이 정부를 대신하여 사회 기반 시설을 건설하고, 운영하기 때문에 일부 공공성과 민간사업의 특성인 기업 이익 추구에 대한 부분이 상존 한다고 인식하고 있음을 나타낸다.

Table 16 항만하역 분야 기초인식 조사

구분	응답자 수	퍼센트(%)
공익사업 (공공의 이익을 위한 사업)	77	22.6
민간투자사업 (민간이 정부를 대신하여 사회기반 시설 건설 및 운영)	200	58.7
민간사업 (기업의 이익을 추구하는 사업)	53	15.5
사회 공헌 활동	11	3.2

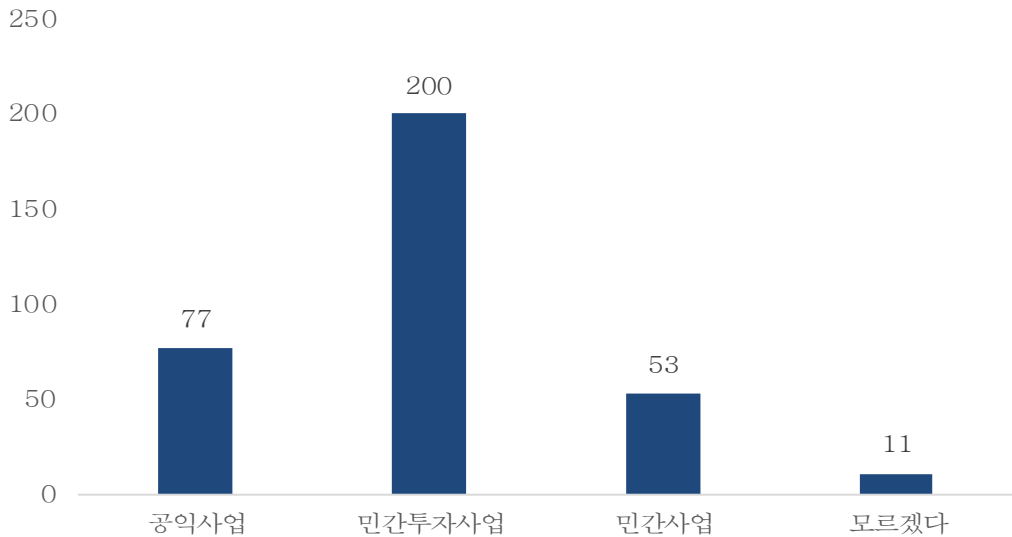


Fig 10 항만하역분야 기초인식 조사

항만하역 분야의 외국자본투자 형태를 어떻게 인식하고 있는지 살펴본 결과, 외국 자본 투자기업이 항만하역업체를 직접적으로 운영하는 것으로 인식한 응답자는 52.2%(178명)로 가장 많았으며 다음이 재무적 투자29.3%(100명), 항만운영관련업 41%, 시설물 개발투자가 6.5% 순으로 나타났다. 이는 항만 하역분야에 대한 투자 형태는 주요 GTO(PSA, DP World, HPH)에 대한 인식이 강한 것으로 분석된다.

Table 17 외국자본투자 기업 형태 기초인식 조사

구분	응답자 수	퍼센트(%)
재무적 투자	100	29.3
시설물 개발 투자	22	6.5
항만하역업체 직접운영	178	52.2
항만운영 관련업	41	12.0

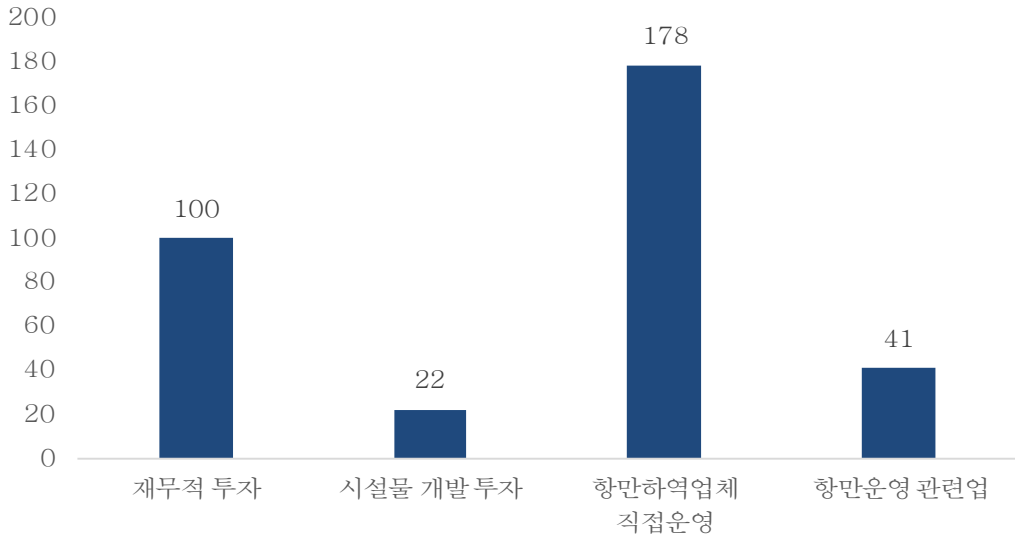


Fig 11 외국자본투자 기업 형태 기초인식 조사

항만하역 업계 중 외국 자본 투자에 대한 정보를 접하는 경로에 대하여 질의한 결과 응답자의 65.4%(220명)가 뉴스 및 신문 등 언론매체, 29.6%(101명)가 지인 및 업계 종사자, 인터넷 블로그 및 포털 5%(17명) 등의 순으로 나타났다. 결과 값을 살펴보면, 과반수 이상의 응답자들은 뉴스 및 신문지상에서 정보를 접하게 되며, 이는 업계에 대한 인식을 구성하는 데 주요한 영향을 줄 것으로 추정할 수 있다.

Table 18 외국자본투자 기업 정보유입 기초인식 조사

구분	응답자 수	퍼센트(%)
지인 및 업계 종사자	101	29.6
뉴스 및 신문 등 언론	220	64.5
공공기관 공고	3	0.9
인터넷 블로그 및 포털	17	5.0

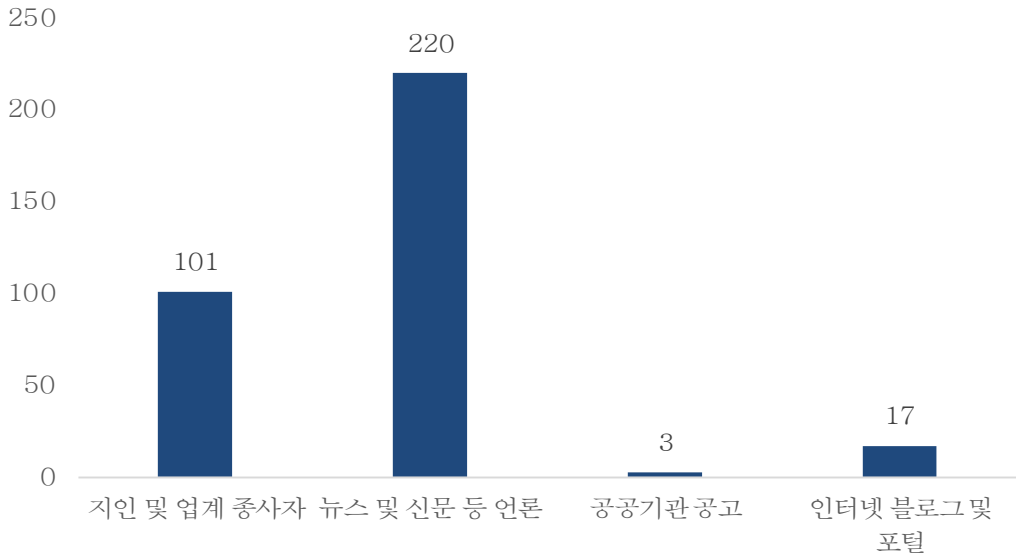


Fig 12 외국인투자자 기업 정보유입 기초인식 조사

기초인식 조사에 대한 마지막 질의로 항만하역업계에 진출한 외국인투자자 기업에 대한 정서는 어떠한지 질의하였다. 이에 따른 응답으로 보통이다 153명(44.9%), 긍정적이다 95명(27.9%), 부정적이다 65명(19.1%), 매우 긍정적이다 16명(4.7%), 매우 부정적이다 12명(3.5%) 순으로 나타났다. 응답에서는 긍정적인 인식이 32.6%로 부정적인 인식 22.6% 보다 높은 것으로 나타났다. 다만, 외국인투자자 운영사의 종사자 응답이 많았기 때문에 인식에 대한 평균 비교를 통한 통계적 검증이 추가적으로 필요할 것으로 판단된다.

Table 19 외국인투자자 기업의 정서 기초인식 조사

구분	응답자 수	퍼센트(%)
매우긍정적	16	4.7
긍정적	95	27.9
보통	153	44.9
부정적	65	19.1
매우부정적	12	3.5

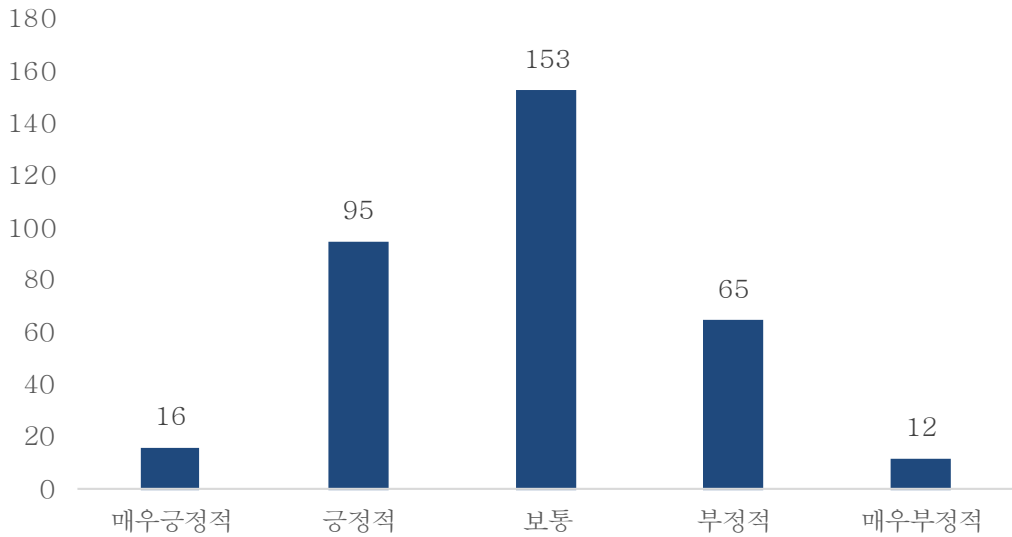


Fig 13 외국자본투자 기업의 정서 기초인식 조사

외국자본투자기업인 지속적으로 부산항에 진출하는 이유는 부산항이 가지는 사업성 및 수익성을 확신한 이유라고 과반수가 응답하였고, 부산항은 현재까지도 발전가능성이 있다고 판단하는 것으로 나타났다.

Table 20 외국자본투자 항만하역 업체의 부산항 진출 이유

구분	응답자 수	퍼센트(%)
정부정책	70	20.5
사업성 및 수익성 확신	207	60.7
체계적 인프라	44	12.9
수준 높은 인적자원	9	2.6
기타	7	2.1

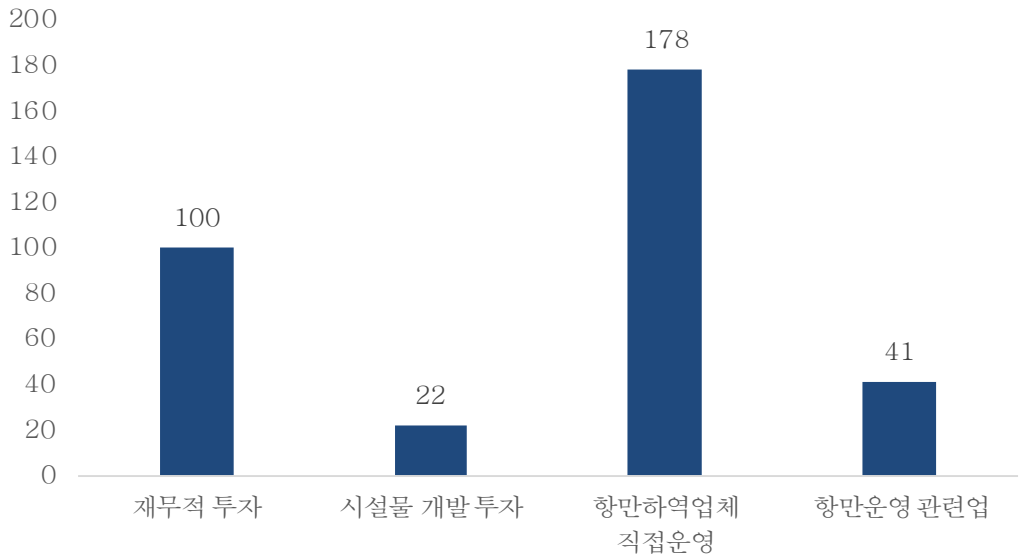


Fig 14 외국계 자본투자 형태 기초인식 조사

국내 항만하역 업체가 어려움을 겪는 이유에 대한 문항으로 외국계 자본 투자업체에 비해 단가 경쟁력이 낮다고 한 응답자가 145명(42.5%)에 달한다. 또한, 안정적인 물량 확보 불가로 응답한 수가 82명(24.0%)로 글로벌 국적 선사의 거점 터미널 부재에 대한 부분도 나타내는 것으로 해석 할 수 있다.

Table 21 항만하역업체가 겪는 어려움에 대한 이유

구분	응답자 수	퍼센트(%)
모기업 투자 축소	58	17.0
고객만족어려움	18	5.3
단가 경쟁력 상실	145	42.5
안정적 물량확보 불가	82	24.0
정부지원정책 전무	34	10.0

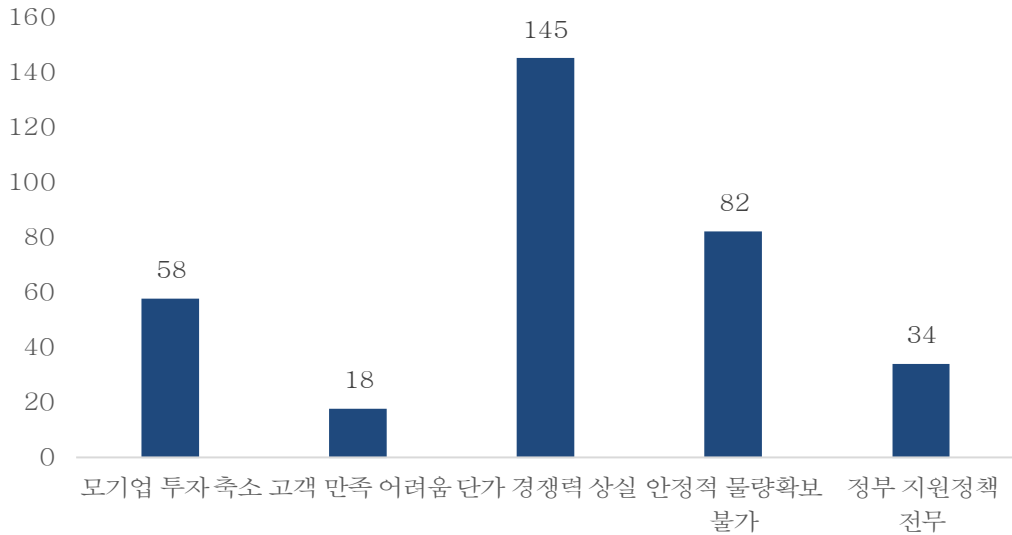


Fig 15 향만하역업체가 겪는 어려움에 대한 이유

4.2.2 외국자본투자기업에 대한 긍정·부정적 평가요인 인식차이 분석

본 연구에서 외국자본투자기업의 긍정적 인식을 평가하기 위한 요인은 5개, 부정적 인식을 평가하기 위한 요인은 4개로 구분하여 중요도를 측정하였다. 긍정적 인식의 5개 평가요인에 대한 세부평가항목은 총 15개 항목(경영진의 의지 및 전략 요인 4개, 시설 및 장비관리 4개, 운영시스템 관리 4개, 조직 및 인적 자원관리 4개, 기업이미지관리 3개)로 구성하였으며, 부정적 인식의 4개 평가요인에 대한 세부평가항목은 총 11개(이익의 해외 유출 3개, 세제 및 절차 혜택 3개, 시장 독점 3개, 투자금 회수 2개)로 구성하였다.

Table 22 외국자본투자 기업의 긍정·부정적 평가요인과 요인별 세부항목

항목	평가요인		세부평가항목
외국자본투자 기업의 긍정적 인식 평가요인 중요도	A	경영진의 의지 및 전략	1. 시장변화 예측 및 대비
			2. 정부 정책에 대한 유연한 대처
			3. 적극적인 영업활동 및 지원
			4. 신속한 의사 결정
	B	시설 및 장비관리	1. 현대화 장비 보유
			2. 넓은 장치장 보유
			3. 시장변화에 따른 신규 시설 및 장비 투자
			4. 기존 시설 장비 유지 보수
	C	운영시스템 관리	1. 안정적인 생산성 제공
			2. 효율적인 프로세스 및 시스템 확보
			3. 축적된 운영 노하우
			4. 고객 맞춤 서비스 제공
	D	조직 및 인적자원관리	1. 수평조직지향
			2. 지속적인 교육훈련을 통한 능력 개발 지원
			3. 직원 사기 고취 프로그램 제공
			4. 수준 높은 복지 지원
	E	기업이미지관리	1. 사회 공헌 활동 선도(CSR 활동 등)
			2. 환경 개선 활동
			3. 제도 개선 등 주도
	외국자본투자 기업의 부정적 인식 평가요인 중요도	F	이익의 해외 유출
2. 축적된 기술의 유출			
3. 운영, 영업 자료의 유출			
G		세제 및 절차 혜택	1. 외국 투자 기업에 대한 세금 감면
			2. 업무승인 절차 간소화
			3. 외국 자본 투자기업에 대한 인센티브 혜택
H		시장 독점	1. 가격 담합
			2. 여론 조성
			3. 관리 감독 기관의 통제 불능
I		투자금 회수	1. 이익만을 고려한 투자 철회 결정 우려
			2. 투자 성과에 무관한 지속적인 투자금 회수

외국자본투자기업의 긍정적, 부정적 인식에 대한 중요도에 대한 인식차이를 분석하기에 앞서 분산분석이 가능한지 파악하기 위해서 분산의 동질성 검정을 수행하였다. 분산의 동질성 검정결과 Levene의 통계량으로 동질적 집단 여부의 값을 살펴본 결과 <Table 23>과 같이 평가요인 E, F를 제외한 나머지 값의 유의확률이 .05 이내가 아니므로 동질성이 확보 되었다. 따라서 일원배치 분산분석의 활용이 가능하다고 판단된 반면, 등분산 가정이나 정규성 가정이 만족하지 않는 경우 비모수 검정 방법 중 하나인 Kruskal-Wallis 분석을 실시하였다. Kruskal-Wallis분석결과 평가요인 E의 카이제곱은 7.670(.022) 평가요인 F는 6.241(.001)로 유의수준 0.05보다 작으므로 세 집단 간 차이가 발생한다고 결론 내릴 수 있다.

Table 23 분산분석의 동질성 검정결과

구분	평가요인	Levene 통계량	자유도1	자유도2	유의확률
긍정적 인식 평가요인 중요도	A	2.412	2	336	0.09
	B	0.706	2	328	0.49
	C	3.065	2	318	0.04
	D	0.545	2	317	0.58
	E	3.585	2	317	0.02
부정적 평가요인 중요도	F	4.461	2	313	0.01
	G	2.610	2	313	0.07
	H	3.059	2	313	0.04
	I	1.188	2	313	0.30

외국자본투자기업의 긍정적 평가요인별 중요도에 대한 인식차이를 검증하기 위한 일원배치분산분석 결과는 다음 <Table 24>와 같다. 외국자본투자기업에 대한 긍정적 평가요인들의 중요도는 평가요인 D의 조직 및 인적자원관리를 제외하고, 외국자본투자기업과 관련업체는 국내자본투자기업보다 경영진의 의지 및 전략(평가요인 A), 시설 및 장비관리(평가요인 B), 운영측면(평가요인 C)에서 긍정적인 평가요인들의 중요도가 높다고 인식하고 있다.

Table 24 외국자본투자 기업의 평가요인 중요도 분석결과

평가요인	항목	N	평균	표준편차	표준오차	F	유의확률
A	외국자본투자기업	199	4.25	0.80	0.06	6.06	0.003
	국내자본투자기업	66	3.85	0.88	0.11		
	관련업체	74	4.23	0.90	0.11		
B	외국자본투자기업	193	4.44	0.64	0.05	5.15	0.006
	국내자본투자기업	65	4.14	0.77	0.10		
	관련업체	73	4.33	0.60	0.07		
C	외국자본투자기업	184	4.25	0.66	0.05	3.49	0.032
	국내자본투자기업	65	4.09	0.66	0.08		
	관련업체	72	4.39	0.66	0.08		
D	외국자본투자기업	183	4.48	3.75	0.28	1.40	0.248
	국내자본투자기업	65	3.78	0.84	0.10		
	관련업체	72	4.19	0.76	0.09		
E	외국자본투자기업	183	3.82	0.79	0.06	3.40	0.021
	국내자본투자기업	65	3.48	0.83	0.10		
	관련업체	72	3.74	1.01	0.12		

마찬가지로 외국자본투자기업에 대한 부정적 평가요인별 중요도에 대한 인식차이를 분석한 결과 평가요인 I 이익의 해외유출과 투자금 회수 요인에서 국내자본투자기업과 관련업체가 부정적인 시각을 가지고 있는 것을 확인 할 수 있다. 이는 운영의 이윤이 본국으로 송금되어 국내의 부가 유출되는 것을 우려하고 있음을 인식하고 있는 것을 알 수 있다.

Table 25 외국자본투자 기업의 부정적 평가요인 중요도 분석결과

평가요인	구분	N	평균	표준편차	표준오차	F	유의확률
F	외국자본투자기업	179	3.57	0.91	0.07	4.65	0.000
	국내자본투자기업	65	4.12	0.78	0.10		
	관련업체	72	4.11	0.93	0.11		
G	외국자본투자기업	179	3.44	0.79	0.06	2.66	0.071
	국내자본투자기업	65	3.62	0.82	0.10		
	관련업체	72	3.67	0.69	0.08		
H	외국자본투자기업	179	3.57	0.85	0.06	3.06	0.048
	국내자본투자기업	65	4.00	0.75	0.09		
	관련업체	72	4.38	4.81	0.57		
I	외국자본투자기업	179	3.64	0.90	0.07	8.77	0.000
	국내자본투자기업	65	4.17	0.80	0.10		
	관련업체	72	3.85	0.91	0.11		

4.2.3 외국자본투자기업 긍정·부정적 평가요인의 세부항목 인식차이 분석

앞서 외국자본투자기업의 긍정적, 부정적 평가요인에 대한 중요도 인식차이 분석을 통해 외국자본투자기업과 국내자본투자기업, 관련업체의 인식에서 차이가 있음을 밝혔다. 본 절에서는 긍정적, 부정적 평가요인의 세부평가항목을 대상으로 중요도에 대한 인식차이를 분석하고자 한다.

우선, 외국자본투자기업의 긍정적 평가요인 중 경영진의 의지 및 전략의 세부항목별 중요도 인식차이 분석결과는 <Table 26>과 같다. 외국자본투자기업의 긍정적 인식 중 경영진의 의지 및 전략의 세부항목 중요도를 분석한 결과, 정부정책에 대한 유연한 대처, 적극적 영업활동 지원, 신속한 의사결정에 대하여 집단 간 인식차이가 나타났다. 외국자본투자기업과 관련업체에서 비교적 높은 점수를 부여하였으며, 정부에서 마련한 다양한 인센티브, 혜택 등과 같은 지원

활동이 외국자본투자기업의 긍정적인 인식을 갖게 하는 중요한 요인이라는 것을 알 수 있다.

Table 26 경영진의 의지 및 전략 세부항목별 중요도 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준 편차	표준 오차	F	유의 확률
시장변화 예측 및 대비	외국자본투자기업	200	4.30	0.69	0.05	1.67	0.190
	국내자본투자기업	66	4.18	0.68	0.08		
	관련업체	75	4.39	0.59	0.07		
정부 정책에 대한 유연한 대처	외국자본투자기업	200	4.16	0.75	0.05	3.17	0.043
	국내자본투자기업	66	3.89	0.64	0.08		
	관련업체	75	4.09	0.81	0.09		
적극적인 영업활동 및 지원	외국자본투자기업	200	4.26	0.69	0.05	3.74	0.025
	국내자본투자기업	66	3.98	0.75	0.09		
	관련업체	75	4.21	0.68	0.08		
신속한 의사 결정	외국자본투자기업	200	4.23	0.69	0.05	4.02	0.019
	국내자본투자기업	66	3.95	0.75	0.09		
	관련업체	75	4.05	0.80	0.09		

외국자본투자기업의 긍정적 인식 중 시설 및 장비관리 평가요인 세부평가항목별 중요도 인식차이를 분석한 결과, 넓은 장치장 보유, 기존 장비에 대한 유지 보수 부분은 응답자간 인식차이가 보였다. 현대화된 장비보유와 신규 및 전략의 중요도를 분석한 결과로 응답자간의 인식차가 크지 않고, 긍정적인 인식을 주는 데 중요한 것으로 나타났다.

Table 27 시설 및 장비관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준편차	표준오차	F	유의확률
현대화 장비 보유	외국자본투자기업	200	4.33	0.70	0.05	1.27	0.284
	국내자본투자기업	66	4.18	0.80	0.10		
	관련업체	75	4.24	0.63	0.07		
넓은 장치장 보유	외국자본투자기업	200	4.23	0.78	0.06	1.48	0.229
	국내자본투자기업	66	4.15	0.81	0.10		
	관련업체	75	4.04	0.85	0.10		
시장변화에 따른 신규 시설 및 장비 투자	외국자본투자기업	200	4.25	0.66	0.05	0.91	0.403
	국내자본투자기업	66	4.17	0.74	0.09		
	관련업체	75	4.32	0.64	0.07		
기존 시설 장비 유지 보수	외국자본투자기업	200	4.01	0.71	0.05	2.90	0.056
	국내자본투자기업	66	4.05	0.73	0.09		
	관련업체	75	3.79	0.81	0.09		

외국자본투자기업의 긍정적인 인식을 구성하는 요인 중 운영시스템관리의 세부평가항목별 중요도에 대한 인식차이를 분석결과는 다음과 같다. 결과 중 효율적인 프로세스 및 시스템에 대한 인식을 제외한 생산성이나, 운영노하우와 고객 서비스 부분에서 외국투자기업에 종사하는 응답자와 이외 응답자간의 상당한 인식차이를 나타냈다. 이러한 결과는 투자기업이나 국가의 여부와 관계없이 컨테이너 터미널 분야의 운영시스템관리 노하우는 일반화되어 인식의 차이가 발생하지 않는다고 볼 수 있다.

Table 28 운영시스템관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준편차	표준오차	F	유의확률
안정적 생산성 제공	외국자본투자기업	200	4.29	0.68	0.05	3.12	0.045
	국내자본투자기업	66	4.17	0.62	0.08		
	관련업체	75	4.07	0.68	0.08		
효율적인 프로세스 및 시스템 확보	외국자본투자기업	200	4.32	0.69	0.05	0.67	0.514
	국내자본투자기업	66	4.20	0.71	0.09		
	관련업체	74	4.28	0.80	0.09		
축적된 운영 노하우	외국자본투자기업	200	4.22	0.74	0.05	3.56	0.030
	국내자본투자기업	66	3.95	0.62	0.08		
	관련업체	75	4.11	0.73	0.08		
고객 맞춤형 서비스 제공	외국자본투자기업	200	4.12	0.75	0.05	4.47	0.012
	국내자본투자기업	66	3.79	0.67	0.08		
	관련업체	75	4.07	0.95	0.11		

외국자본투자기업의 긍정적인 인식을 구성하는 요인 중 조직 및 인적관리의 세부평가항목별 중요도에 대한 인식차이 분석결과에서는 응답자간의 인식차이는 존재하지 않은 것으로 나타났다. 하지만 조직 및 인적관리 평가요인 중에서 수준 높은 복지수준과 지속적인 교육 훈련을 통한 능력 개발 지원 등의 항목에서 중요도가 높게 나타나고 있다. 이는 향후 국내투자기업에서도 벤치마킹이 필요한 부분으로 직원들의 복지와 훈련을 중요하게 고려해야 할 것으로 보인다.

Table 29 조직 및 인적관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준편차	표준오차	F	유의확률
수평조직지향	외국자본투자기업	200	3.74	0.84	0.06	1.16	0.314
	국내자본투자기업	66	3.70	0.74	0.09		
	관련업체	75	3.56	0.96	0.11		
지속적인 교육 훈련을 통한 능력 개발 지원	외국자본투자기업	200	4.07	0.70	0.05	1.59	0.206
	국내자본투자기업	66	3.94	0.68	0.08		
	관련업체	75	4.15	0.71	0.08		
직원 사기 고취 프로그램 제공	외국자본투자기업	200	4.04	0.74	0.05	1.38	0.252
	국내자본투자기업	66	3.88	0.69	0.09		
	관련업체	75	3.93	0.83	0.10		
수준 높은 복지 지원	외국자본투자기업	200	4.14	0.81	0.06	1.73	0.178
	국내자본투자기업	66	3.94	0.72	0.09		
	관련업체	75	4.12	0.70	0.08		

다음은 외국자본투자기업의 긍정적 평가요인의 마지막인 기업이미지 관리의 세부항목별 중요도 인식차이를 분석한 결과, 조직 및 인적관리와 마찬가지로 유의확률이 0.05 미만으로 집단 간에 차이가 있다는 결과가 나타났다. 즉, 외국자본투자기업에 대해 관련업체(선사, 고박, 포워딩, 검수업체 등)들은 사회공헌 활동선도, 환경개선활동, 제도개선 등의 항목을 긍정적으로 평가하고 있다. 상대적으로 국내자본투자기업에 비해 외국자본투자기업들이 기업이미지 관리를 위한 다양한 활동에 긍정적 평가를 얻고 있다. 따라서 국내자본투자기업들도 이러한 부분에 대한 개선노력이 필요할 것으로 보인다.

Table 30 기업이미지 관리 평가요인 세부항목별 중요도 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준 편차	표준 오차	F	유의 확률
사회 공헌 활동	외국자본투자기업	200	3.74	0.82	0.06	7.19	0.001
	국내자본투자기업	65	3.35	0.82	0.10		
	관련업체	75	3.84	0.79	0.09		
환경 개선 활동	외국자본투자기업	200	3.69	0.79	0.06	8.22	0.000
	국내자본투자기업	65	3.49	0.69	0.09		
	관련업체	75	4.01	0.85	0.10		
제도 개선 등 주도	외국자본투자기업	200	3.77	0.77	0.05	4.69	0.010
	국내자본투자기업	65	3.43	0.77	0.10		
	관련업체	75	3.76	0.85	0.10		

외국자본투자기업의 부정적 평가요인 세부항목별 중요도에 대한 인식차이 분석결과는 <Table 31> ~ <Table 34>과 같다. 우선, 부정적 평가요인 중 이익의 해외 유출의 세부항목별 중요도 인식차이를 분석한 결과 <Table 31>에서 보는 바와 같이, 외국자본투자기업에 대한 부정적 인식 요소 중 가장 높은 수치를 나타내고 있다. 이는 외국투자기업이 이익의 해외 유출에 대한 우려하고 있는 것으로 분석할 수 있으며, 응답자간의 인식차이도 분명하게 나타나고 있다. 즉, 외국자본투자기업에 근무하는 응답자는 본사 이익의 해외 유출이 없다고 인식하고 있으나 국내 및 관련업체들은 그렇지 않다고 인식하고 있다. 이러한 결과는 외국자본투자기업들에게 다양한 시사점을 제공할 수 있는데, 어려운 국내 항만하역시장에서 발생한 다양한 이익에 대한 해외 유출 방지와 재투자의 노력, 사회적 환원 등의 노력이 필요할 것으로 판단된다.

Table 31 이익의 해외 유출 평가요인의 세부항목별 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준 편차	표준 오차	F	유의 확률
자금의 해외 유출	외국자본투자기업	196	3.61	0.86	0.06	13.39	0.000
	국내자본투자기업	66	4.12	0.78	0.10		
	관련업체	75	4.09	0.96	0.11		
축적된 기술의 유출	외국자본투자기업	196	3.39	0.91	0.07	19.63	0.000
	국내자본투자기업	66	3.88	0.78	0.10		
	관련업체	75	4.08	0.87	0.10		
운영, 영업 자료의 유출	외국자본투자기업	195	3.45	0.93	0.07	16.18	0.000
	국내자본투자기업	66	3.88	0.81	0.10		
	관련업체	75	4.09	0.84	0.10		

앞서 분석되었던 외국자본투자기업의 긍정적, 부정적 평가요인의 세부항목별 중요도 인식차이 분석결과 중에서 비교적 인식차이가 낮은 결과가 세제 및 절차 혜택 요인의 세부항목 분석결과이다. 세제혜택 및 인센티브에 대한 부분은 특히 국내자본투자기업이 외국자본투자기업을 대상으로 한 세제 혜택과 인센티브제도 등에서 부정적인 인식이 강하게 나타난 것으로 분석되었다. 즉, 국내자본투자기업들은 외국자본투자기업에게 세금감면이나 인센티브에 대해 오히려 역차별을 당하고 있다고 인식하고 있는 것으로 나타났다. 이상의 결과는 국내항만건설 및 운영을 담당하고 있는 해양수산부와 부산항만공사에 다양한 시사점을 제공할 수 있다.

Table 32 세계 및 절차혜택 평가요인의 세부항목별 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준편차	표준오차	F	유의확률
외국 투자 기업에 대한 세금 감면	외국자본투자기업	196	3.35	0.80	0.06	11.90	0.000
	국내자본투자기업	66	3.85	0.73	0.09		
	관련업체	75	3.68	0.83	0.10		
업무승인 절차 간소화	외국자본투자기업	196	3.47	0.84	0.06	0.64	0.526
	국내자본투자기업	66	3.52	0.83	0.10		
	관련업체	75	3.36	1.01	0.12		
외국 자본 투자기업에 대한 인센티브 혜택	외국자본투자기업	196	3.41	0.83	0.06	5.49	0.005
	국내자본투자기업	66	3.80	0.75	0.09		
	관련업체	75	3.59	0.95	0.11		

부정적 평가요인 중 시장독점의 세부항목에서 가격담합, 여론조성, 관리감독 기관의 통제불능 요인에 대하여 인식차이가 나타나는 것으로 분석되었다. 전반적으로 국내자본투자기업과 관련업체는 외국자본투자기업이 시장을 독점하고 있으며, 관련 감독기관의 통제도 어려울 것으로 인식하고 있다. 국가에서 가장 중요한 사회간접자본시설인 항만시설이 대다수가 외국자본투자기업에 의해 운영되기 때문에 이러한 결과가 나타난 것으로 보이며, 해양수산부와 부사항만공사에서는 터미널 적정한 지분구조를 바탕으로 이러한 부정적인 인식 해소를 위한 노력이 반드시 필요할 것으로 보인다.

Table 33 시장독점 평가요인의 세부항목별 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준 편차	표준 오차	F	유의 확률
가격 담합	외국자본투자기업	196	3.56	0.84	0.06	11.63	0.000
	국내자본투자기업	66	3.98	0.64	0.08		
	관련업체	75	3.99	0.80	0.09		
여론 조성	외국자본투자기업	196	3.37	0.84	0.06	3.67	0.026
	국내자본투자기업	66	3.65	0.73	0.09		
	관련업체	75	3.56	0.74	0.09		
관리 감독 기관의 통제 불능	외국자본투자기업	196	3.48	0.84	0.06	9.03	0.000
	국내자본투자기업	66	3.94	0.70	0.09		
	관련업체	75	3.73	0.76	0.09		

외국자본투자기업 부정적 인식 평가요인 중 가장 큰 인식차이를 보인 항목은 외국자본투자기업이 이익을 얻은 후 투자금 회수 부분에 대한 결과이다. 외국자본투자기업이 국내 경제에 영향을 미치지만 자본의 회수 혹은 철수를 할 경우 소유권, 자산처분, 토지 수용 등 국내 경기에도 혼란을 일으킨다. 이 외에도 다양한 문제점이 발생할 가능성이 존재하며 이를 우려한 국내자본투자기업과 관련업체는 부정적인 인식을 하는 것으로 판단된다. 이는 앞서 분석된 이익의 해외유출과 연계해서 해석할 수 있는데, 외국자본투자기업 유치를 통해 안정적인 자본유입과 터미널 운영이 가능하지만 국부유출의 부정적 인식도 상존하는 것은 당연하다. 따라서 항만개발 및 운영에 있어 GTO 뿐만 아니라 글로벌 선사 등의 자본도 유치해서 터미널 운영과 물동량 확보 노력도 동시에 기울여야 할 것이다.

Table 34 투자금 회수 평가요인의 세부항목별 분석결과

세부항목	구분	N	평균	표준편차	표준오차	F	유의확률
이익만을 고려한 투자 철회 결정 우려	외국자본투자기업	196	3.61	0.86	0.06	13.40	0.000
	국내자본투자기업	66	4.12	0.78	0.10		
	관련업체	75	4.09	0.96	0.11		
투자 성과에 무관한 지속적인 투자금 회수	외국자본투자기업	196	3.39	0.91	0.07	13.40	0.000
	국내자본투자기업	66	3.88	0.78	0.10		
	관련업체	75	4.08	0.87	0.10		

4.2.4 외국자본투자기업 평가요인의 세부항목 IPA분석

외국자본투자기업의 긍정적, 부정적 평가요인의 세부항목에 대한 중요도 및 만족도를 바탕으로 IPA(Importance-Performance Analysis, 이하 IPA)분석을 실시하였다. IPA는 상품이나 서비스에 대한 이용자의 만족을 측정하기 위해 각 속성의 중요도와 만족도를 평가하여 상대적 중요도와 성취도의 속성을 동시에 비교분석하는 평가기법을 말한다. IPA분석을 통하여 기대와 만족도를 평가한 설문조사를 바탕으로 문제점을 명확히 제시하고, 결과해석이 용이하여 실무적 활용도가 높은 분석 방법이다. IPA는 매트릭스 상에 속성별로 우선순위를 나타낼 수 있기에 비교분석을 통하여 개선해야할 속성 또는 유지해야 하는 속성들을 파악할 수 있다는 장점이 있다.

<Fig 16>에서 X축은 중요도를 Y축은 만족도를 나타낸다. I 사분면에 속하는 중요도와 만족도가 높은 속성은 시장변화 예측 및 대비, 적극적인 영업활동 및 지원, 현대화 장비 보유, 기존시설 장비 유지 보수, 안정적인 생산성 제고, 효율적인 프로세스 및 시스템 확보, 축적된 운영 노하우, 고객맞춤 서비스 제공이

속한다. III사분면에는 중요도와 만족도가 낮은 항목인 수평조직지향, 사회공헌 활동선도, 환경개선활동, 제도 개선활동 등의 부분에 국내자본투자 업체 및 관련업체의 외국자본투자업체에 대한 인식이 상당부분 부정적인 것을 파악할 수 있다.

이러한 인식차이를 개선하여 중요도 및 만족도를 향상시키는 노력이 필요하다고 판단된다. 마지막으로 IV사분면에는 정부 정책에 대한 유연한 대처, 신속한 의사결정, 넓은 장치장 보유, 시장변화에 따른 신규시설 및 장비투자, 지속적인 교육 훈련을 통한 능력개발지원, 직원 사기 고취 프로그램 제공, 수준 높은 복지지원 등으로 나타났다. 이는 중요도는 높은 반면 만족도가 낮은 영역이므로 이러한 항목에 대한 만족도가 향상 될 수 있도록 우선적으로 개선해야 한다.

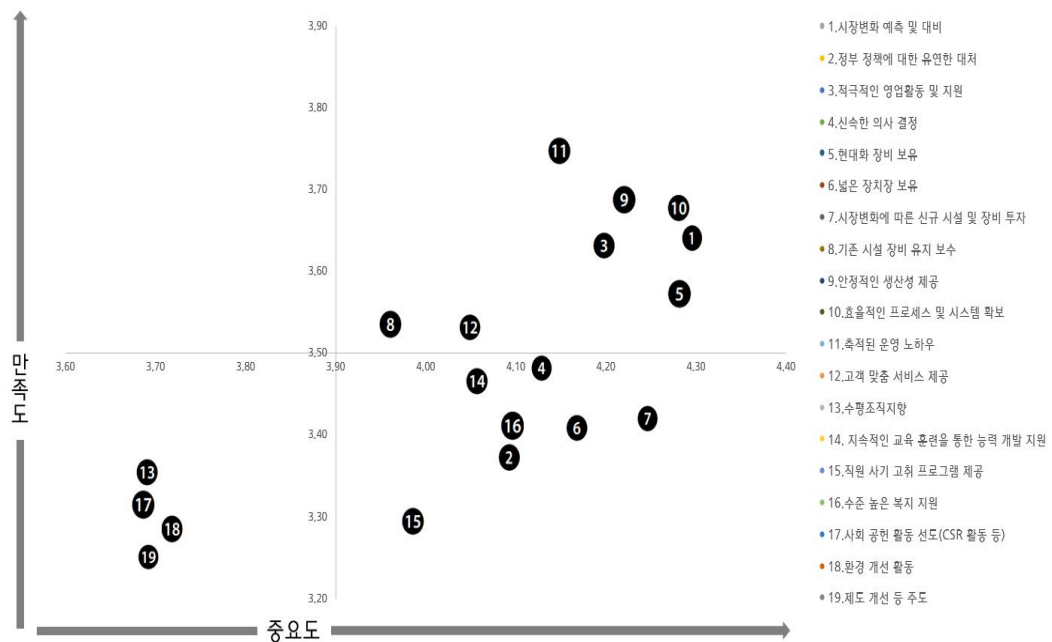


Fig 16 외국자본투자기업 평가요인 세부항목별 IPA 분석결과

제 5 장 결 론

5.1 연구의 요약

2019년 부산항은 개항 이후 최대 물량인 컨테이너 처리 2,200만 TEU 초과 달성을 예상하고 있다. 부산항 신항은 앞으로도 2-4단계부터 2-5, 2-6단계로 이어지는 지속적인 컨테이너 터미널 추가 개발로 세계 수위권의 위상을 당분간 유지될 것으로 전망된다. 그러나 이와 같은 물동량 호조 및 신규 터미널 개장에도 불구하고 결코 낙관적으로 전망할 수 없다. 국내외 주요 항만들은 허브항 경쟁에서 밀려나지 않기 위해 앞 다투어 신규 항만을 개발하고 있으며, 항만 산업의 비용지출 구조 상당부분을 차지하고 있는 인건비 절감을 위해 자동화 컨테이너 터미널 개발을 가속화하고 있다. 신규 항만개발과 자동화 컨테이너 터미널 개발 등 글로벌 항만환경 변화는 부산항의 미래를 낙관적으로만 볼 수 없는 이유이다.

부산항의 컨테이너 터미널은 북항과 신항, 양항체제로 운영되고 있으며, 부산항 북항 및 신항에 8개의 크고 작은 터미널 운영사가 경쟁하고 있다. 반면, 외국 항만의 경우에는 국가 또는 항만당국과 공통의 목적을 달성하기 위한 컨소시엄을 구성하여 지분구조와 지배력을 잃지 않도록 정부 주도하에 통제하고 있다. 이를 통해 항만 운영 및 관리의 통제력을 유지하며, 경쟁력을 확보하고 있다.

한편, 한진해운 파산과 현대상선의 재무위기 등으로 인해 국내 항만업계에서는 외국자본투자기업이 더욱 확대되어 우려의 목소리가 높아지고 있다. 본 연구는 이와 같은 우려에 대해 설문 조사를 통해 외국자본투자기업에 대한 인식을 구체화하고, 분석된 결과를 바탕으로 다양한 시사점을 제공하고자 하였다. 우선, 외국자본투자기업의 긍정적인 인식에 대한 부분은 향후 추가 개발되는 신규 터미널들의 고려사항으로, 부정적인 인식에 대한 부분은 제도적인 장치를 마련하여 부정적 인식이 불식되도록 하며, 국내자본투자기업도 그 전철을 밟지 않도록 하는 방안을 강구할 필요성이 있다.

본 연구에서는 외국자본투자기업에 대한 긍정적 인식 평가요인을 경영진의 의지 및 전략, 시설 및 장비관리, 운영시스템 조직 및 인적자원 관리, 기업 이미지관리 4개 요인으로 구분하였으며, 4개 요인에 대한 19개 세부평가항목을 통해 중요도와 만족도를 각각 측정하였다. 또한, 부정적 인식을 평가하는 평가요인은 이익의 해외 유출과 세제혜택 및 절차 혜택, 시장 독점, 투자금 회수 4개 요인이며, 4개 요인에 대한 11개 세부평가항목을 통해 중요도만 평가하였다. 평가를 위해 설문조사를 수행하였으며, 설문표본은 부산항에서 근무하는 기업으로 외국자본투자기업 항만운영업체 근무자와 국내자본투자기업 항만운영업체, 기타 관련업체로 총 341부의 설문을 수집하였다.

우선, 외국자본투자기업의 긍정적 평가요인에 대한 분석결과에서는 조직 및 인적자원관리를 제외한 경영진의 의지 및 전략, 시설 및 장비관리, 운영시스템 관리, 기업이미지 관리에 대하여 집단 간(외국자본투자기업, 국내자본투자기업, 기타 관련업체)에 인식 차이가 있는 것으로 밝혀졌다. 이러한 긍정적 평가요인 중 시설 및 장비 관리에 대한 요인을 가장 높게 평가하였으며, 운영시스템, 조직 및 인적 자원 관리, 경영진의 의지 및 전략, 기업이미지 관리 순으로 평가요인의 중요도가 높은 것으로 분석되었다. 따라서 CSR활동을 비롯해 환경정화 활동 등의 기업이미지 관리는 외국자본투자기업의 긍정적 평가요인 중 그 중요도가 다소 낮은 것으로 나타났다. 기업이미지 관리는 외국자본이나 국내자본에 상관없이 기업들의 일반적인 활동으로 인식하고 있음을 의미한다.

다음으로 외국자본투자기업의 부정적 평가요인에 대한 분석결과에서는 이익의 해외 유출과 세제혜택 및 절차 혜택, 시장 독점, 투자금 회수 4개 요인에서 인식 차이가 존재하는 것으로 분석되었다. 특히, 가격 담합, 정부 규제 불능과 같은 시장 독점 요소를 부정적 인식으로 인식하고 있는 것으로 밝혀졌다. 또한, 외국자본투자기업에 종사하고 있는 집단과 기타 집단 간의 매우 큰 인식 차이를 보이고 있는데, 외국자본투자기업에 대한 인식은 기초 인식 조사에서도 분석되었듯 60% 이상의 응답자가 언론을 통해 부정적 인식을 갖게 된 것으로 판단할 수 있다. 이러한 부정적인 인식에도 불구하고 지속적으로 외국자본투자가 이루어지고 있는 이유는 부산항이 지니고 있는 물동량과 그에 따른 사업 수

의성이 높기 때문으로 분석되었다.

5.2 연구의 시사점 및 한계점

현재 글로벌 항만시장에서 부산항의 위상을 유지하고, 더욱 발전시키기 위해서는 외국자본투자기업들의 긍정적인 평가요인 및 세부평가항목 중심으로 벤치마킹하고, 부정적인 부분을 반면교사로 삼아야 할 것이다. 본 연구결과를 통해 부산항의 국내자본투자기업들이 가장 중요하게 고려해야 과제는 시설 투자를 통한 경쟁력 강화로 판단된다. 물량 분석 추이를 분석 예측하고, 신규 장비 도입, 항만 개발 등을 적시에 할 수 있어야 한다. 그리고 외국자본투자기업에 비해 국내자본투자기업 대부분이 항만운영 전문 기업이 아니기 때문에 사업의 전문성이 떨어지는 것이 사실이다. 이에 보다 내실 있는 국내 항만 전문기업 육성이 절실하며, 해외사례와 비교하였을 때 그 답을 항만당국의 운영 참여에서 찾을 수 있다. 최근 화두로 회자 되고 있는 한국형 GTO의 모델로 항만당국이 주도하고, 본 연구의 긍정적인 인식 요소들이 반영될 수 있기를 기대해 본다.

또한, 사회 전반에 퍼지고 있는 외국자본투자기업에 대한 부정적인 인 인식을 불식시키기 위해서는 국내 관련제도 정비가 필요 할 것이다. 첫 번째로 관련업계 뿐 아니라, 외국자본투자기업들에 대한 사전 검증제도를 강화 하고, 사업 유지, 종료 등에 대한 보다 명확한 제도를 마련하는 것이 급선무 일 것이다. 두 번째로 항만업계의 특성 상 기초 인식 조사에서도 나타나듯 대다수가 항만 사업은 공공성과 민간성이 공존하기 때문에 외국자본투자기업, 국내자본투자기업 등 어느 한쪽에 편향된 언론보도는 자제되어야 할 것이다.

항만업계 종사자임과 동시에 외국자본투자기업에 근무하고 있는 사람으로서 본 연구가 부산항이 나아갈 지향점과 외국자본투자기업에 대한 부정적인 인식을 해소시킬 수 있는 밑거름이 되길 기대한다. 다만 본 연구에서는 항만의 현업 종사자만을 대상으로 조사·분석하였기 때문에 정부, 유관기관, 학계 전문가 등의 다양한 인식을 담아내지는 못했다. 따라서 향후 연구에서는 설문조사 대상 확대를 통해 보다 범용적인 결과를 제시해야 할 것이다.

참고문헌

<논문>

송계의, 2014. 글로벌 항만컨테이너터미널 경쟁력 제고 방안. *한국항만경제학회지*. 30(1). pp.1-21.

<학위논문>

김종우, 2006. 외국계 은행의 국내 진입에 따른 은행산업의 영향 및 대응방안. 석사학위논문. 서울: 연세대학교.

박호철, 2019. 부산항의 글로벌 경쟁력 제고를 위한 컨테이너 터미널 운영사 재구성에 관한 연구. 박사학위논문. 부산: 한국해양대학교.

허성준, 2010. 외국자본투자회수 결정요인에 관한 연구. 석사학위논문. 서울: 고려대학교.

Onyekwena, C., 2012. *Empirical investigation of the impact of foreign direct investment on manufacturing firms and banks in Nigeria*. UK: University of Portsmouth

<보고서>

부산항만공사, 2018. *부산항 운영종합보고서*. 부산: 부산항만공사

한국해양수산개발원, 2002. *외국 터미널업체의 국내항만투자 확대시 고려해야 할 요인*. 서울: 한국해양수산개발원.

한국해양수산개발원, 2002. *외국 항만운영업체의 국내시장 진입확대에 대한 정책방안*. 서울: 한국해양수산개발원.

한국해양수산개발원, 2003. *우리나라의 항만민영화 추진성과와 정책방향*. 서울: 한국해양수산개발원.

산업연구원, 2006. *선진자동차부품기업의 국내진출이 한국자동차산업에 미치는 영향*. 서울: 산업연구원.

한국해양수산물개발원, 2006. *동북아 주요 항만간 코퍼티션(Co-opetition) 전략에 관한 연구*. 서울: 한국해양수산물개발원.

<Web>

<https://www.theurbanprojects.com/property/bijou-d05/>

<http://www.hkctoa.com/facilities>

http://icc.re.kr/114ICC/ArticleRead2.jsp?sid=2013100002480079&&ctid=200710000002520&bdid=2013100000264344&code_type=40&pno=1&arid=2013100000383589&stype=1&sword=

부 록



주소 : ☎ 49112, 부산광역시 영도구 태종로 727(동삼동)
한국해양대학교 김윤성 교수연구실
Tel : (051) 410 - 4332 / Fax : (051) 405 - 8822

“외국계 자본 투자 컨테이너 터미널에 관한 인식” 관련 설문조사

안녕하십니까?

먼저 귀하의 건승을 기원 합니다.

저는 한국해양대학교 해양금융·물류대학원 해운항만물류학과에서 연구하고 있는 학생으로 학위논문을 준비하는데 필요한 자료를 수집하고자 설문조사를 하게 되었습니다.

우선 우리나라의 해운업계에서 중추적 역할을 맡고 계시는 귀하의 노고에 경의를 표하오며 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다. 바쁘신 업무 중에도 본 조사에 참여해 주셔서 대단히 감사드립니다.

본 설문조사는 “외국계 자본 투자 컨테이너 터미널에 관한 인식 연구”를 위하여 귀하의 고견을 구하고자 하는 것입니다.

본 조사의 자료는 익명으로 처리되어 본 연구의 목적에만 사용될 것이며, 응답해 주시는 모든 내용은 귀한 자료가 되어 연구의 밑거름이 될 것입니다.

귀하의 실무경험을 바탕으로 진지하게 응답하여 주시길 바라며, 협조와 배려에 머리 숙여 감사드립니다.

2019년 4월

한국해양대학교 해양금융·물류대학원
해운항만물류학과 석사과정

김성대 배상

I. 다음은 귀하의 일반적인 사항에 관한 문항입니다. 귀하의 생각과 근접한 번호에 “√”표를 해주십시오.

I - 1. 귀하 회사는 다음 중 어디에 소속됩니까?

- ① 터미널 운영사(외국자본투자기업)
- ② 터미널 운영사(국내자본투자기업)
- ③ 관련 업체(선사, 고박, 포워딩, 검수 업체 등)

I - 2. 귀하의 성별은 무엇입니까?

- ① 여성
- ② 남성

I - 3. 귀하의 연령대는 무엇입니까?

- ① 20대~30대
- ② 40대~50대
- ③ 60대 이상

I - 4. 귀하의 주 업무 연관지역은 어디입니까?

- ① 부산 북항 ② 부산 신항 ③ 부산 신항, 북항 모두

I - 5. 귀하는 다음 중 어떠한 기업이 사회적으로 가장 이상적이며, 바람직한 기업이라고 생각하십니까?

- ① 국가에 세금을 많이 내는 기업
- ② 일자리를 많이 만드는 기업
- ③ 준법경영, 윤리경영을 잘하는 기업
- ④ 사회 공헌 활동을 많이 하는 기업
- ⑤ 기타()

I -6. 귀하가 항만하역 기업을 경영하신다는 가정 하에 최우선으로 추구해야 할 목표는 무엇입니까?

- ① 이윤창출 극대화
- ② 고객을 위해 생산성 향상 및 서비스
- ③ 근로자 복지 및 근로 여건 향상
- ④ 사회 공헌 활동
- ⑤ 기타()

II. 다음은 항만하역 업계 진입에 대한 기초 인식 조사 문항입니다. 귀하의 생각과 근접한 번호에 “√”표를 해주십시오.

II-1. 항만하역 기업(특히, 컨테이너 터미널)이 다음 중 어떠한 분야에 분류된다고 보십니까?

- ① 공익사업 : 공공의 이익을 위한 사업
- ② 민간 투자 사업 : 민간이 정부를 대신하여 사회기반 시설을 건설·운영하는 사업
- ③ 민간사업 : 기업의 이익을 추구하는 사업
- ④ 모르겠다

II-2. 다음 보기 중 항만하역 분야의 외국계 자본 투자의 형태를 주로 알고 계시는 항목에 표기해주십시오.

- ① 재무적 투자 ② 시설물 개발 투자 ③ 항만하역업체 직접 운영
- ④ 항만하역 관련업 ⑤ 기타 ()

II-3. 항만하역 업계의 외국계 자본 투자에 대한 소식은 주로 어디에서 접하십니까?

- ① 지인 및 업계 종사자 ② 뉴스 및 신문 등의 언론 ③ 공공기관의 공고
- ④ 인터넷 블로그 및 포털

II-4. 항만하역 업계의 외국자본투자기업에 대한 정서는 다음 중 어떠합니까?

매우 긍정적이다	긍정적이다	보통이다	부정적이다	매우 부정적이다
①	②	③	④	⑤

Ⅲ. 다음은 항만하역 업계 외국자본 투자기업에 대한 정서를 긍정적으로 평가 하신 분들만을 대상으로 한 문항입니다. (Ⅱ-4 문항에서 ①~② 응답자만)

Ⅲ-1. 다음 각 항목의 외국자본투자기업에 대한 대분류의 중요도는 왼쪽에, 소분류의 항목별 중요도는 오른쪽에 √ 표기하여 주십시오.

매우중요하지않음	중요하지않음	중요	매우중요	문항 내용	매우중요하지않음	중요하지않음	중요	매우중요		
대분류 1. 경영진의 의지 및 전략										
①	②	③	④	⑤	소1. 시장변화 예측 및 대비	①	②	③	④	⑤
					소2. 정부 정책에 대한 유연한 대처	①	②	③	④	⑤
					소3. 적극적인 영업활동 및 지원	①	②	③	④	⑤
					소4. 신속한 의사 결정	①	②	③	④	⑤
대분류 2. 시설 및 장비 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 현대화 장비 보유	①	②	③	④	⑤
					소2. 넓은 장치장 보유	①	②	③	④	⑤
					소3. 시장변화에 따른 신규 시설 및 장비 투자	①	②	③	④	⑤
					소4. 기존 시설 장비 유지 보수	①	②	③	④	⑤
대분류 3. 운영시스템 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 안정적인 생산성 제공	①	②	③	④	⑤
					소2. 효율적인 프로세스 및 시스템 확보	①	②	③	④	⑤
					소3. 축적된 운영 노하우	①	②	③	④	⑤
					소4. 고객 맞춤 서비스 제공	①	②	③	④	⑤
대분류 4. 조직 및 인적 자원 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 수평조직지향	①	②	③	④	⑤
					소2. 지속적인 교육훈련을 통한 능력 개발 지원	①	②	③	④	⑤
					소3. 직원 사기 고취 프로그램 제공	①	②	③	④	⑤
					소4. 수준 높은 복지 지원	①	②	③	④	⑤
대분류 5. 기업 이미지 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 사회 공헌 활동 선도(CSR 활동 등)	①	②	③	④	⑤
					소2. 환경 개선 활동	①	②	③	④	⑤
					소3. 제도 개선 등 주도	①	②	③	④	⑤

III-2. 다음 각 항목의 외국자본투자기업에 대한 대분류의 만족도는 왼쪽에, 소분류의 항목별 만족도는 오른쪽에 √ 표기하여 주십시오.

매우불만 하지 않음	불만 하지 않음	매우 만족	만족 하지 않음	매우 만족	문항 내용	매우 불만 하지 않음	불만 하지 않음	매우 만족	만족 하지 않음	매우 만족
대분류 1. 경영진의 의지 및 전략										
①	②	③	④	⑤	소1. 시장변화 예측 및 대비	①	②	③	④	⑤
					소2. 정부 정책에 대한 유연한 대처	①	②	③	④	⑤
					소3. 적극적인 영업활동 및 지원	①	②	③	④	⑤
					소4. 신속한 의사 결정	①	②	③	④	⑤
대분류 2. 시설 및 장비 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 현대화 장비 보유	①	②	③	④	⑤
					소2. 넓은 장치장 보유	①	②	③	④	⑤
					소3. 시장변화에 따른 신규 시설 및 장비 투자	①	②	③	④	⑤
					소4. 기존 시설 장비 유지 보수	①	②	③	④	⑤
대분류 3. 운영시스템 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 안정적인 생산성 제공	①	②	③	④	⑤
					소2. 효율적인 프로세스 및 시스템 확보	①	②	③	④	⑤
					소3. 축적된 운영 노하우	①	②	③	④	⑤
					소4. 고객 맞춤 서비스 제공	①	②	③	④	⑤
대분류 4. 조직 및 인적 자원 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 수평조직지향	①	②	③	④	⑤
					소2. 지속적인 교육훈련을 통한 능력 개발 지원	①	②	③	④	⑤
					소3. 직원 사기 고취 프로그램 제공	①	②	③	④	⑤
					소4. 수준 높은 복지 지원	①	②	③	④	⑤
대분류 5. 기업 이미지 관리										
①	②	③	④	⑤	소1. 사회 공헌 활동 선도(CSR 활동 등)	①	②	③	④	⑤
					소2. 환경 개선 활동	①	②	③	④	⑤
					소3. 제도 개선 등 주도	①	②	③	④	⑤

IV. 다음은 항만하역 업계 외국자본 투자기업에 대한 부정적인 정서에 대한 문항입니다.

IV-1. 귀하가 외국자본 투자 항만하역 기업의 부정적 평가의 이유를 대분류의 중요도는 왼쪽에, 소분류의 항목별 중요도는 오른쪽에 √표기하여 주십시오.

매우중요하지 않음	중요하지 않음	보통	중요	매우중요	문항 내용	매우중요하지 않음	중요하지 않음	보통	중요	매우중요
대분류 1. 이익의 해외 유출										
①	②	③	④	⑤	소1. 자금의 해외 유출	①	②	③	④	⑤
					소2. 축적된 기술의 유출	①	②	③	④	⑤
					소3. 운영, 영업 자료의 유출	①	②	③	④	⑤
대분류 2. 세제 및 절차 혜택										
①	②	③	④	⑤	소1. 외국 투자 기업에 대한 세금 감면	①	②	③	④	⑤
					소2. 업무승인 절차 간소화	①	②	③	④	⑤
					소3. 외국 자본 투자기업에 대한 인센티브 혜택	①	②	③	④	⑤
대분류 3. 시장 독점										
①	②	③	④	⑤	소1. 가격 담합	①	②	③	④	⑤
					소2. 여론 조성	①	②	③	④	⑤
					소3. 관리 감독 기관의 통제 불능	①	②	③	④	⑤
대분류 4. 투자금 회수										
①	②	③	④	⑤	소1. 이익만을 고려한 투자 철회 결정 우려	①	②	③	④	⑤
					소2. 투자 성과에 무관한 지속적인 투자금 회수	①	②	③	④	⑤

IV-2. 그렇다면, 그러한 부정적 시각에도 다음 중 세계 유수의 외국계 자본투자
항만하역 업체가 지속적으로 부산항에 진출하는 이유가 무엇이라고 생각하십니
까?

- ① 대한민국 정부의 친 외국계 자본 투자유치 정책(세제 혜택 등)
- ② 사업성 및 수익성 확신
(세계 2위 환적항만, 지리 및 기후적 안정적인 항만 운영 등)
- ③ 타 항만에 비해 잘 갖추어진 인프라(배후도로, 항만 시설)
- ④ 수준 높은 인적 자원
- ⑤ 기타()

IV-3. 외국계 자본 투자 업계에 반해, 국내자본 투자기업이 진출이 저조한 실정입니다.
현재 항만하역업계에서 겪고 있는 어려움이 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 모기업의 투자 축소 (비 핵심 사업 분야)
- ② 시설 및 장비 노후로 인한 고객 요구사항 만족 어려움
- ③ 단가 경쟁으로 인한 경쟁력 상실
- ④ 안정적 물량확보 불가(세계적 국적선사 전무)
- ⑤ 정부의 지원 정책 전무
- ⑥ 기타()

끝까지 설문에 응해주셔서 감사합니다.

感謝의 글

지독한 차량정체를 뚫고 제일 마지막으로 정신없이 면접을 본 것이 엇그제 같은데, 벌써 2년이라는 시간이 지났습니다.

저에게는 감사의 말을 드리고 싶은 분들이 너무 많습니다.

먼저 무에서 유를 창조하듯 하나하나 날카로운 코멘트들로 지도해 주신 카리스마 김율성 교수님, 그 촌철살인과 같은 말씀이 없었다면, 이번 학위논문은 빛을 볼 수 없었을 것 같습니다.

왜 이제서야 만난 건지 모를 우리 25기 동기, We go Together.라는 슬로건 아래 우리 형님들 (윤성기, 김희경, 송상훈, 황선우, 송경희, 임상조, 이상조, 민성빈, 김정욱, 정재윤) 친구들(강상현, 고효진) 동생들(정기영, 진희현, 송창한, 이선하, 이충우)이 있어 석사 학위논문을 무사히 마친 것 같아 감사드립니다.

그리고, 처음 미안한 마음에 연락조차 힘들었는데, 단지 우리 지도교수님 연구생이라는 이유로 궂은 일 마다치 않고 먼저 손 내밀어 도와준 유지원 후배님, 깊은 감사드립니다.

이번 논문에 설문으로 응답 주시고 응원해주신 모든 분들께 감사의 말씀드립니다.

마지막으로, 항상 자랑스러운 아빠, 남편이 되고자 노력하는 저를 조바심 내지 않고 응원하고 기다려준 나의 분신 두 아들과, 내 목숨과 같은 제 아내 조영미에게 감사드립니다.