

이와 같은 결과는 Kaufmann and Stern(1988), Frazier and Summers(1986), Walton and Makersie(1996), Dant and Schul(1992)의 선행연구와 부분적으로 일치하나 대체적으로 상이한 결과를 나타내고 있다. 관계결속에 있어서 상대방이 관계주의적 성향을 나타낸다 해도 자신의 필요에 따라서는 강압적 권력행사를 함으로써 자신의 이익보호가 최선의 선택이라는 인식 하에 있다고 생각된다. 이것은 운송주선인 입장에서 볼 때 해운선사와의 거래에 있어서 해운산업의 특성상 국적해운선사와 외국적해운선사의 해운선사간 경쟁격화로 인해 선택의 폭이 넓어졌다는 인식의 결과로 볼 수 있다.

다섯째, 기회주의적 행동성향의 관계결속은 공격적 협상전략에 $正(+)$ 의 영향을 미칠 것이라는 가설과 타협적 협상전략에 $正(+)$ 의 영향을 미칠 것이라는 가설은 채택되고, 문제해결적 협상전략에 $負(-)$ 의 영향을 미칠 것이고 순응적 협상전략에 $負(-)$ 의 영향을 미칠 것이라는 가설은 기각되었다.

이것은 Dwyer and Walker(1981), Dant and Schul(1992)의 선행연구와 대체적으로 일치하는 결과를 보여주고 있으나, Pruitt and Lewis(1975), Ganesan(1993)의 연구와는 상이한 결과를 보여주고 있다.

즉, 상대방이 관계결속에 있어서 기회주의적 행동성향을 나타낼 때 타협적 전략은 문제해결적 협상전략 만큼 자원, 시간, 노력 등이 소요되지 않는다. 그러므로 협상쟁점에 대한 양보는 거래상대방이 보인 양보와 거의 동일하게 이루어져 타협적 협상전략이 사용될 때 특정쟁점에 대한 양보는 필연적으로 이루어진다고 하였다.

그러나 이 연구결과 해운선사가 더 큰 힘을 가지고 있고 문제해결의 접근방법이 필요할 정도로 문제가 복잡하더라도 상호배타적인 목표를 갖고 있고 일시적인 해결이 필요한 사안이라고 해도 운송주선인의 입장에서 협상전략은 지속적 거래관계를 유지할 수 있는 문제해결적 협상전략을 선택하게 될 것이다.

이것은 Dant and Schul(1992)가 제안한 바와 같이 어떠한 상황 하에서도 협상자들은 양당사의 결과를 모두 크게 하는 문제해결전략을 선호할 것이라는 주장과 같은 결과이다.

또한 해운선사와의 거래에 있어서 비록 상대방이 기회주의적 행동성향을 나타낸다고 해도 해운선사를 선택할 경우, 다음 운송계약시 船腹確保에 대한 비협조 등으로 인한 불이익 때문에 운송주선인은 약자의 입장에서 관계를 유지하는 것이 중요한 관건이 된다. 따라서 운송주선인은 순응적 협상전략을 선택함으로써 지속적 거래관계를 추구할 것이라는 결과를 나타내고 있다.

3. 知識經營模型에 의한 우리나라 港灣競爭力強化를 위한 實證研究

해운경영학과 박명철
지도교수 안기명

본 논문에서는 우리나라 항만경쟁력을 결정하는 주요요인을 지식 경영이론과 균형성과모형에 의해 도출하고 이러한 요인들의 현수준을 진단하며, 이들 요인이 국가경쟁력 공헌도와 환경변

화 대처능력 그리고 효율적 항만개발 및 운영에 미치는 영향등을 분석하여 통일이후 우리나라에 효율적인 남북물류시스템을 구축하고 동북아 물류중심국가 및 해양강국으로 발전하는 데 기여하는 것을 연구목적으로 삼고 있으며, 본 논문의 주요 연구결과와 연구의 공헌점은 다음과 같다.

항만의 환경은 대내외적으로 급변하고 있다. 본 연구에서는 지식경영모형을 이용하여 항만경쟁력 강화 요인을 설정 항만 전문가를 무작위로 1천명선정하여 설문조사한 결과 350개가 회수되었고, 그중 유효설문 338매(33.8%)를 가지고 실증 분석하였다. 이 분석으로 국가경쟁력과 지역경제의 공헌도 및 항만경쟁력 강화 시급한 해외거점항만개발과 북한항만개발의 지원 그리고 항만관리체제의 변화와 더불어 항만조직의 개편과의 관련성을 분석하여 항만경쟁력 강화방안을 제시하였다는 데에 연구의의가 있다고 보겠다.

항만경쟁력은 i) 내부프로세서 요인 : 항만조직의 경영혁신수준, 효율적인 성과평가제도, 성과평가능력, 동기부여수준과 능력, 항만담당자의 항만조직몰입도, 교육훈련수준, 의사소통채널, 조직의 지식공유수준, ii) 항만정책방향 : 전담조직, 항만정책과 전략, 시장매카니즘, 범국가적인식, 일관성과 이를 지원하는 자금조달능력, iii) 항만서비스수준 : 대기시간 최소화, 항만물류정보시스템, 항만자동화, 항만운영능력, 서비스제공 능력, iv) 항만운영요인 : 운영의 자율성, 항만환경, 원가절감, 도시계획과 균형 등의 요인에 의해서 결정될 수 있으며, 항만 경쟁력은 그 중요도에 비해 실제수준은 현저히 낮은 것으로 평가되어 향후 정책당국과 항만 관리자들은 이 요인들의 수준향상에 큰 관심을 기울여야 할 것이다.

특히 설문조사에 의한 실증분석결과에 의하면, 항만경쟁력 증대를 위해서는 항만정책부문의 강화와 항만전략의 일관성이 중요하며, 무엇보다도 항만개발과 이에 필요한 재원조달이 가장 시급한 과제로 지적되고 있는 점은 주목할 만하다. 그리고 현재 항만자치공사제 시행을 앞둔 시점에서 항만관리체제의 변경이 가장 큰 현안문제로 부각되고 있지만, 설문조사결과에 의하면 항만전문가들은 항만경쟁력 강화에 있어서 항만관리형태의 변경부문을 가장 관심밖의 항목으로 지적하고 있는 점을 정책당국은 유념할 필요가 있다. 항만이용자들은 항만관리권의 변경보다는 항만이용자의 서비스향상에 더욱 관심을 보이고 있으며, 지자체의 항만관리 참여 주장이 항만경쟁력 향상 요인과는 관련성이 적은 것으로 나온 연구결과도 깊이 새겨야 할 것이다.

4. 韓國海運産業의 政治的費用 決定要因에 관한 實證研究

해운경영학과 조준걸
지도교수 안기명

따라서, 본 연구에서는 IMF관리체제 이후 정부의 요구와 더불어 산업의 특성상 정부나 금융기관에 매우 의존적이며, 부채비율이 높고 시장여건이 매우 불확실한 환경에 직면하고 있는 외항선사들의 정치적 비용에 대한 노출정도와 관련요인들간의 관련성을 실증분석결과와 동시에, 우리나라 해운산업의 정치적비용의 결정요인을 밝혀냄으로서 외항선사들의 합리적인 의사결정을 유도하고 해운산업의 국제경쟁력을 제고하는데 연구의 목적을 두고 있다.