

Hypothesis III: As the functional decentralization from government to state-owned enterprises, COSCO might have been given the right to make decision and design its business strategies independently on such as shipping finance, tariff decision, canvassing cargo, and personnel management.

Hypothesis IV: COSCO might have been restructured into a modern shipping corporation during the transition period from 1979 to 1997, particularly after the introduction of market economic system in China in 1992.

The results of the above four hypotheses tests are as below:

- COSCO set up more than 50 joint ventures operating in the fields of shipping agency, facility supply, chartering, ship repair, bunker supply, Container Yard and fleet management. Its foreign partners ranged from former socialist countries to developed countries such as Holland, UK, Japan, and America. As a result, COSCO had the opportunity to learn advanced technology and management techniques and to acquire an overall understanding of global markets. Thus, Hypothesis I is found to be acceptable.

- Renewing and restructuring COSCO's fleet, particularly, modernising and expanding its containership fleet, had continued to be a fundamental element of COSCO's fleet development strategy. The organic composition of capital of COSCO was greatly improved from 1979 to 1997, which is, among others, an evidence why Hypothesis II can be accepted.

- Being separated from MOC, COSCO gradually obtained the decision-making power and was able to adjust its structure and strategy to cope with the fierce competition in the gradually emerging shipping market in China, which is a main evidence to accept Hypothesis III.

- COSCO had kept restructuring its organisation from an inefficient government subsidiary to an independent commercial entity running independently in the market since 1984. Particularly, after the establishment of the COSCO group in 1993, COSCO emerged as a shipping conglomerate, which diversifying its business into real estate and construction, road haulage, seaports, warehouse, forwarding, and trade. Thus, Hypothesis IV can be said to be acceptable.

3. 효율적인 海洋開發을 위한 海洋組織의 競争力強化要因에 관한 實證研究

해운경영학과 조성무
지도교수 안기명

최근 많은 비영리조직과 공공기관은 물론 국가의 경쟁력을 제고하기 위한 방안으로 지식경영 이론이 대두되고 있다. 특히 우리나라와 같은 해양국가에서는 해양경쟁력 개발이 무엇보다도 중요하며 이를 위해서는 해양관련조직의 지식경쟁력을 갖추는 것이 필요하다. 본 연구는 우리나라

해양관련기관의 경쟁력 수준을 진단하고, 더 나아가 해양경쟁력 요인들의 국가경쟁력에의 공헌도와 지역경제공헌도 그리고 국내외 환경변화 대처능력과의 관련성을 검증하는데 있다. 연구결과들은 Kaplan과 Norton(1996)이 제시한 균형성과모형을 근거로 논의되었으며, 해양경쟁력을 위해서는 해양전략의 방향수립과 전략을 수행할 수 있는 자금능력이 중요한 것으로 나타났다.

본 연구에서는 첫째, Kaplan과 Norton이 제시한 균형성과모형을 사용하여 해양경쟁력에 영향을 주는 세 가지 관점요인을 추출하였으며, 둘째, 설문조사를 통해 해양경쟁력 변인에 대한 중요도를 탐색하고 이러한 중요도에 비해 현재의 해양경쟁력 수준은 어느 정도인가를 검증하였으며, 더 나아가 이들 변수들이 국가경쟁력에 대한 공헌도와 지역경제에 대한 공헌도 그리고 국내외 해양환경변화에 대한 대처능력과는 어떤 관련이 있는가를 분석하였다. Kaplan과 Norton이 제시한 균형성과모형을 근거로 나타난 해양경쟁력에 관한 세 가지 관점요인은 해양개발의 고객관점, 해양개발의 내부프로세스관점 그리고 해양전략과 재무적 관점인 것으로 나타났다. 제 1요인인 해양개발의 고객관점요인은 7개 변수로 추출되었으며, 제2요인인 해양개발의 내부프로세스관점요인은 6개 변수, 그리고 제3요인인 해양전략과 재무적 관점요인은 3개 변수로 추출되었다.

해양경쟁력 변수에 대한 중요도와 현재의 해양경쟁력 수준에 관한 설문조사는 해양수산부, 해양관련기관 그리고 대학과 연구소 등의 해양관련 전문가 집단을 대상으로 실시하였다. 설문조사의 자료분석에서는 해양경쟁력의 영향요인인 세 관점의 세부변수들을 분석하기 위하여 캔달(Kendall)의 순위검증을 이용하였으며, 해양경쟁력과 관련된 문항에 대한 중요성 인식여부와 실제 경쟁력수준간의 차이분석은 T-검증 분석을 수행하였다. 또한 해양경쟁력 영향요인과 관련 종속변수간의 관련성 분석은 다변량 회귀분석(Multivariate Regression Analysis)방법을 사용하여 가설을 검증하였다.

상기 세 관점의 세부변수들의 중요도에서는 체계적인 해양정책과 전략이 가장 중요한 것으로 나타났으며, 다음으로 지속적이고 일관성 있는 해양정책의 유지, 해양개발에서의 자금조달의 원활성 순으로 나타났다.

또한 해양경쟁력 영향요인인 세 관점들에 대한 중요도와 실제 경쟁력 수준의 차이 분석에서는 해양전략과 재무적 관점요인이 제일 중요도가 높은 요인으로 나타났으며, 중요도와 실제 수준과의 차이분석에서는 세 관점요인 모두 중요성은 인식하고 있으나 실제적 경쟁력수준은 비교적 낮은 것으로 나타났다.

균형성과모형에 의해 설정된 세 관점 요인과 국가경쟁력 기여도, 지역경제 공헌도, 대내외 환경변화 대처능력간의 관련성을 검증하기 위한 회귀분석결과에 의하면, 해양경쟁력 영향요인인 세 관점요인은 국가경쟁력의 기여도, 지역경제의 공헌도, 외부환경 대처능력, 내부환경 대처능력과 밀접한 관련성이 있는 것으로 나타났다. 국가경쟁력의 기여도에 가장 큰 영향을 미치는 관점요인은 해양전략과 재무적 관점이며, 지역경제의 공헌도는 해양개발의 내부프로세스관점과 가장 밀접한 관련성을 보이고 있으며, 외부환경 대처능력과 국내환경 변화 대처능력은 해양전략과 재무적 관점과 가장 밀접한 관련성이 있는 것으로 나타나고 있다.

본 연구의 결과들은 우리나라가 해양강국으로 발전하기 위해서는 관련기관들의 체계적인 해양전략방향 설정이 무엇보다도 중요하며, 이를 실행하기 위해서는 투자재원의 조달이 시급함을

시사하고 있다. 더 나아가 해양개발의 내부프로세스는 주로 효율적인 해양개발을 위한 방법론적인 요인으로서 지역경제와도 관련이 있으므로 지역 간 균형 있는 개발방법론이 요구되며, 변화하는 국제적 해양환경에 원활히 대처하기 위해서도 체계적인 해양정책과 자금조달이 필요한 것으로 시사된다.

4. 수출입 기업의 제3자 물류 서비스 활용에 관한 실증적 연구

해운경영학과 허 문 구
지도교수 이 태 우

미국 및 유럽을 중심으로 활발히 논의되고 있는 제3자 물류와 관련된 연구는 주로 제3자 물류의 편익이나 서비스 범위 등에 대하여 주로 다루고 있다. 또한, 개별 물류부문의 아웃소싱 문제 측면이나 제휴관계론 혹은 거래비용이론 등 제휴 생성에 중점을 둔 연구는 활발히 진행되고 있는 편이다. 그런데, 제3자 물류의 활용과정을 전략적 제휴의 과정이란 관점에서 다룬 연구는 많지 않은 편이며, 제3자 물류 서비스의 품질 평가에 대한 연구는 찾아보기가 힘들다.

따라서, 본 연구에서는 국내외 기업의 제3자 물류 서비스 활용현황 파악 및 이론적 고찰을 살펴 본 후, 수출입 기업에 있어 제3자 물류 서비스 활용을 위한 의사결정 과정을 전략적 제휴의 관점으로 보아 각 프로세스에서 가장 중요도를 두는 요인들과 제3자 물류 활용도간에 어떠한 차이를 보이는지를 실증적으로 분석해보는 데 있다. 또, 나아가, 제1자 혹은 제2자 물류 서비스와 비교하여 제3자 물류 서비스의 구매(계약) 혹은 재구매(재계약) 의사결정에 중요한 영향을 미치는 서비스 품질의 결정요인에 대하여 수출입 업종별로 유의한 차이가 있는지에 대해 실증적으로 파악해 보는 데 있다.

실증분석을 위한 본 연구의 대상은 2000년 5월 현재 한국무역협회의 종합 무역정보 전산망(KOTIS)에서 운영하고 있는 KITA E-mail Club의 「하주/물류부문」 회원으로 가입하여 있는 업체 1,032개사이며 이들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 실증분석을 위한 설문서의 통계분석을 위해 에디팅, 부호화, 편칭과정을 거친 후 조사대상자의 일반적 사항을 살펴보기 위해 빈도분석을 실시하였다. 질문지로부터 얻은 자료를 토대로 가설검증을 하기에 앞서 크론 바하 알파계수(Cronbach's Alpha)를 사용하여 측정도구의 신뢰성(reliability)을 확인하였다. 또한 변수의 타당성 검증(validity test)을 위하여 각 변수별 요인분석(factor analysis)을 실시하였다.

기업규모 요인에 따른 제3자 물류 서비스의 활용도와 관련한 가설검증을 위해 명목척도간에 있어서 독립변수와 종속변수간의 차이를 살펴보기 위하여 카이 스퀘어 검증(X²)을 사용하여 유의수준 $p < .05$ 수준에서 검증하였다. 전략적 제휴과정상의 의사 결정요인에 따른 제3자 물류 서비스의 활용도 차이를 살펴보기 위하여 로지스틱 회귀분석을 사용하였다. 그리고, 업종별 서비스 품질 평가요인에 대한 차이 파악을 위해 One-way ANOVA 및 T-test를 사용하여 집단간의 평균의 차이를 살펴보았다. 가설 검증은 통계학의 가설 최소 기각치인 유의수준 $p < .05$ 를 기준으로 하였으며, 통계 패키지는 SPSSWIN 8.0을 사용하였다.

본 연구에서는 총 13가지의 가설을 설정하였으며, 가설검증 결과 다음과 같은 사실을 도출할 수 있었다. 첫째, 우리 나라 수출입 기업에 있어 수출입액의 규모와 제3자 물류(3PL)의 활용정