

국제물류주선 사업자의 정부정책 우선순위 분석

신창훈* · 최진이** · 조경우*** · 양한나**** · † 정동훈

* 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수, ** KMI-KMOU 국제물류학연공동연구센터, **** 한국해양대학교 물류시스템학과

Priority Analysis of Government Policy for Freight Forwarder

Chang-Hoon Shin* · Jin-Yi Choi** · Kyung-Woo Cho*** · Han-Na Yang**** · † Dong-Hun Jeong

* Department of Logistics Engineering, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

** KMI-KMOU International Logistics Joint Research Center, Busan 606-791, Korea

****, † Graduate School of Logistics System, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

요약 : 국가와 국가 간의 무역 거래량이 증가함에 따라 기업의 업무범위가 내부적 업무에서부터 수출입 관련 업무까지 모두 행하는 것에 한계가 발생하게 되었다. 이에 이를 전담하는 국제물류주선업 시장 역시 점차 확대되고 있다. 그러나 국내뿐만 아니라 세계적으로 국제물류주선업체의 수가 증가하고 있는 현 상황에서 우리나라의 기업이 경쟁력을 가지는 것은 쉬운 일이 아니다. 이와 관련하여 정부에서는 다양한 지원 및 규제를 시행하고 있고, 학계에서도 다양한 연구가 진행되고 있지만, 대부분 현황이나 경영방식에 초점을 맞추고 있을 뿐, 정부지원정책에 대한 기업의 의견 및 인식과 관련된 사항은 반영되지 않고 있다. 이에 본 연구는 계층화 분석법인 AHP 분석을 활용하여 현재 시행 중인 정부지원정책에 대한 우선순위를 도출하고, 기업 규모별 인식의 차이를 비교하였다. 또한, 기업 규모별로 분류한 집단 간의 차이를 확인하기 위하여 t-test를 실시하였다. 분석 결과를 바탕으로 현재 시행 중인 정부의 지원정책이 기업의 실질적인 기대수준에 들어맞는지를 살펴보고, 우리나라 국제물류주선업 경쟁력 강화를 위한 시사점을 제시하였다.

핵심용어 : 국제물류주선업, 계층화분석법, 국제물류주선업 지원정책, t-검정

Abstract : With the increase in the trade volume between countries, the market of freight forwarders industry has been gradually growing. However, not only in Korea, with the number of global freight forwarders increasing, global competition has been increasingly fierce, and domestic freight forwarders are facing enormous challenges, therefore, the relevant policy sectors have carried out a series of supportive policies, while academics have conducted various researches. But most of them have focused on the current situation or the business model, and they could not get feedback on government support policies from enterprises. Using the AHP analysis, this study decided the priority of the government's ongoing supporting policies, compared the cognitive differences among of the companies of 3 different sizes, which was further verified using t-test. Then we compared the government support policies with the actual expectations of the companies to see if they matched on the basis of the previous results of this study, in order to help to strengthen the competitiveness of our freight forwarding industry.

Key words : Freight Forwarder, AHP(Analytic Hierarchy Process), Freight Forwarder Supporting Policy, t-test

1. 서론

경제시장의 개방화 및 자유화가 진전되면서 기업의 거래 대상이 자국 내 고객에서 전 세계의 고객으로 확대되고 있다. 이에 따라 기업의 업무가 기존에 수행해왔던 역할뿐만 아니라 수출입과 관련된 역할까지 확대되면서 각 기업이 직접 모든 업무를 수행하는 것에 대한 애로사항이 증대되고 있다. 이 때문에 수출입 관련 업무를 전문적으로 수행하고 국

가 간 무역의 교두보 역할을 하는 국제물류주선업의 필요성이 점차 확대되고 있다.

앞서 언급한 바와 같은 상황으로 인해 국제물류주선업 시장의 규모가 점차 커지게 되면서 국제물류주선업 기업들은 서로 경쟁우위를 차지하기 위해 규모의 확대 및 서비스 강화, 비용절감 등 다양한 방면에서 기업존속을 위한 노력을 하고 있다. 그러나 경쟁의 대상이 국내 기업뿐만 아니라 국외의 대형 국제 기업 등으로 확장됨에 따라 우리나라 국제물류주선업의 경쟁력 향상을 위한 정부의 현실적인 대책 마련이 시급하다.

† Corresponding author : 연희원, jaydhoony@hhu.ac.kr 051)410-4930

* 중신회원, chshin@hhu.ac.kr 051)410-4333

** 연희원, jinilaw@nate.com 051)410-4724

*** 연희원, ckw1001@hhu.ac.kr 051)410-5282

**** 연희원, gs1064@hhu.ac.kr 051)410-4930

(주) 이 논문은 "국제물류주선업 관련 정부정책 우선순위 니즈분석"이란 제목으로 "2013 공동학술대회 한국항해항만학회논문집(해군사관학교, 2013.6.27.-28, pp.62-64)"에 발표되었음.

일반적으로 어떠한 산업에 대한 국가 정책은 기업 활동에 많은 영향을 미침에도 불구하고 현재 우리나라 국제물류주선업의 경쟁력 강화를 위한 정부의 관리 및 지원정책은 매우 미약하다. 또한, 지원정책에 대한 기업의 실효성 및 만족도와 관련된 연구도 부족한 실정이다.

이에 본 연구는 우리나라 국제물류주선업의 현황을 파악하고, 현재 시행되고 있는 지원정책에 대한 기업들의 우선순위 분석을 시행하여 실질적인 시사점을 제공하는 데 그 목적이 있다. 이를 위해 국제물류주선업체를 대상으로 설문조사를 시행하고 AHP(Analytic Hierarchy Process) 분석을 실시하였다. 또한, 기업의 규모에 따른 세부적인 결과차이를 분석하기 위하여 기업의 규모를 소기업, 중기업 및 대기업으로 분류한 후 t-test를 수행하였다.

2. 이론적 고찰

2.1 국제물류주선업의 개념

우선 국제물류주선업의 개념에 대해서 살펴보면, 물류정책 기본법에서는 국제물류주선업이란 '타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업'이라고 정의하고 있다(제2조 제11호). 그리고 국제물류주선업인은 이를 행하는 주체로서 화주에게 시간, 비용 등과 관련된 경제적 효용을 제공한다.

국제물류주선업의 주요 업무로는 일반적으로 운송의 설계, 운송계약의 체결 및 선복의 예약, 관계서류의 작성, 통관수속, 운임 및 기타 비용 대결, 포장과 창고보관, 화물의 집화 및 분배, 혼재 서비스, 보험의 수배, 화물추적 서비스 등으로 구성되어 있다. 즉 국제물류주선업자들은 타인의 물류시설 및 장비 등을 이용하지만, 화주의 시각에서는 운송인이라고도 볼 수 있으며, 계약조건에 따라 운송인과 동일한 권리 및 의무를 부담하기도 한다.

2.2 국제물류주선업의 현황

우리나라 국제물류주선업 시장은 매년 꾸준하게 성장하고 있다. 2011년 국내 국제물류주선업 매출액의 경우 2006년과 비교해 보면 약 44.0% 증가한 것으로 나타났다. 또한, 부가가치는 약 71.2%, 고용은 약 16.8%, 업체 수는 약 6.0%가량 증가한 것으로 나타났다.

전체적으로 2006년과 비교해볼 때 증가추세를 보이고 있지만, 2008년 이후 고용과 관련된 데이터는 감소하고 있는 것으로 나타났다. 이는 국내 국제물류주선업 시장의 성장과 더불어 정보통신 기술의 발달로 인해 점차 체계성이 생기면서 적은 인력으로도 원활한 업무가 가능해졌기 때문으로 보인다. 또한, 업체 수의 낮은 증가율도 앞서 언급된 내용과 같

이 고용에 영향을 주는 것으로 생각된다. 자세한 내용은 다음의 표와 같다.

Table 1 Business Scale of Domestic Freight Forwarder
[unit : one hundred million won, person, number]

연 도	2006	2007	2008	2009	2010	2011
매 출 액	21,101	22,174	23,382	25,383	27,159	30,393
부가가치	9,556	11,869	13,221	13,949	15,088	16,361
고 용	17,938	21,420	21,948	21,551	21,205	20,945
업 체 수	1,291	1,325	1,353	1,336	1,309	1,368

Source : Internal Data of KIFFA(2013)

현재 우리나라에 등록된 국제물류주선업체의 수는 지속해서 증가하고 있다. 2012년 4월 기준의 각 시도별 국제물류주선업 등록현황을 살펴보면, 서울이 2,420개(69.1%) 업체로 가장 높게 나타났다. 그리고 부산이 438개(12.5%), 경기도가 236개(6.7%), 인천이 243개(6.9%) 등의 순으로 조사되었다. 서울, 부산, 인천, 경기 지역이 전체의 95.2%로 나타났다.

하지만 이처럼 계속해서 증가하고 있는 국제물류주선업체에 대한 각 시도별 역할 및 지원은 미약한 것으로 나타났다. 지역에 따라 세미나를 개최하는 경우도 있지만, 대부분 국제물류주선업체에 대한 담당 부서의 역할은 단순 등록업무에 국한되어 있고, 지원업무 자체는 전혀 없는 실정이다.

그리고 앞의 Table 1의 업체 수와 Table 2의 업체 수가 차이가 나는 이유는 Table 1의 업체 수는 국제물류주선업 협회에 가입된 업체이고, Table 2는 현재 각 시도별로 등록된 전체 업체의 수이기 때문이다.

Table 2 Registered Freight Forwarding Companies

행정구역	업체 수 (개)	비율 (%)	담당 부서
서울특별시	2,420	69.1	·택시물류과
부산광역시	438	12.5	·교통운영과
대구광역시	31	0.9	·교통관리과
인천광역시	243	6.9	·해양항공정책과
광주광역시	6	0.2	·교통정책과
대전광역시	8	0.2	·운송주차과
울산광역시	20	0.6	·교통정책과
경 기 도	236	6.7	·항만물류과
강 원 도	3	0.1	·도로철도교통과
충 청 북 도	8	0.2	·교통물류과
충 청 남 도	10	0.3	·항만물류과
전 라 북 도	1	0.0	·녹색교통물류과
전 라 남 도	19	0.5	·도로교통과
경 상 남 도	39	1.1	·항만물류과
경 상 북 도	13	0.4	·민생경제교통과
제 주 도	8	0.2	·교통항공과
합 계	3,503	100.0	-

Source : Internal Data of Each Regional(2012.4)

2.3 선행연구

국내 국제물류주선업과 관련된 연구로는 주로 경영구조 및 경쟁력 강화 등과 같은 측면에서 진행되고 있다. 우선

Cho(2005)는 세계 물류환경의 변화를 파악하고 발전방향을 제시하기 위해 국제복합운송과 관련된 제도 및 법규의 변천 과정을 정리하였다. 또한, 한국복합운송주산업의 문제점은 경영구조의 후진성, 영업활동의 소극성, 정책 및 제도의 낙후성 등에 있다고 지적하고, 경영구조의 합리화, 영업활동의 글로벌화, 정책 및 제도의 선진화 등을 그 대안으로 제시하였다.

Moon(2007)은 복합운송주산업에 대한 전략적 발전방안을 제시하였다. 전문가집단의 브레인스토밍(brain storming)을 수행한 후, 관련 선행연구들을 통해 SWOT/AHP 분석을 하였다. 그리고 최종적으로 우리나라 복합운송주산업의 내부적 강점과 약점, 외부적 기회와 위협에 관하여 분석한 후, 이를 위한 전략을 제시하였다.

Korea Maritime Institute(2010)는 우리나라 국제물류산업의 선진화 방안에 대해 국내의 현황 분석과 사례 검토를 통하여 문제점을 도출하고 대안을 제시하였다. 그리고 한국 서비스산업의 경제적 파급효과 및 생산성을 비교하기 위하여 산업연관분석을 수행하였으며, 이를 통하여 우리나라 국제물류산업의 경쟁력 확보를 위한 비전을 제시하였다.

Song(2011)는 국제물류주산업체가 정기해운선사를 선택할 때 중요시되는 요인을 분석하기 위하여 설문조사를 시행하고 AHP 분석을 하였다. 상위요인을 비용요인, 서비스요인, 운송요인, 프로모션요인으로 구분하였다. 분석의 결과 중요도 우선순위는 비용요인, 운송요인, 서비스요인, 프로모션요인의 순으로 나타났다. 이를 통하여 국제물류주산업체의 육구 충족을 위한 전략적 방안을 제시하였다.

Shin and Kwak(2012)의 연구에서는 수익성 악화, 고용불안 및 포화상태에 직면한 국내 국제물류주산업체가 경쟁력을 가지고 글로벌 시장으로 진출하려는 방안에 대해 연구를 하였다. 유엔 조달시장 현황과 참가방법에 대하여 정리하고 성공적인 진출을 위한 방안 등을 제안하였다.

선행연구에서는 우리나라 국제물류주산업체의 경영구조 및 일반적인 문제점, 경쟁력 강화 방안 등과 같은 연구가 주를 이루고 있다. 그러나 대부분 국제물류주산업의 현황이나 경영방식에 초점을 두었으며, 법적·제도적 변천 과정의 정리에 국한되어 있을 뿐, 이에 대한 기업들의 직접적인 의견이나 인식은 반영되지 않고 있다. 이에 본 연구에서는 현재 시행 중인 정부지원정책에 대한 중요도의 우선순위를 기업규모별로 분석하고, 이들 간의 차이를 비교하고자 하였다.

3. 연구방법

3.1 AHP의 개념

본 연구에서는 우리나라 국제물류주산업에 대한 지원정책의 중요도 우선순위를 분석하기 위하여 설문조사를 시행하고 AHP 분석기법을 활용하여 분석하였다.

AHP 분석기법이란 계층적 의사결정방법으로써 1970년대

초 Tomas L. Saaty에 의해 연구되었다. Saaty(1987)는 목적, 목표, 기준, 경쟁 등과 같은 중요한 요인들을 고려하여 가장 좋은 대안을 찾는 방법으로 AHP 분석을 제안하였다. 또한, AHP 방법론은 복잡한 의사결정 문제에 대한 해답을 찾는 데 유용하고, 요인별 선호도를 비교하는 과정을 통하여 우선순위를 결정하는 것이 가능하다. 주어진 의사결정 문제에 대한 하위요인을 도출하고, 하위요인을 기반으로 하여 상위요인을 결정한다. 그리고 이러한 요인들을 서로 쌍대 비교하여 선호도를 파악하는 과정을 거친다. 선호도 결과를 분석하는 과정을 통하여 각각의 요인에 대한 중요도 및 우선순위를 도출할 수 있다.

일반적으로 AHP 분석은 국가의 주요 R&D 및 정책에 대한 의사결정을 하는데 사용되는 방법론이다. 최근까지 여러 분야에서 많은 연구가 이루어지고 있다. Lee and Hwang(2010)의 연구에서는 우리나라 원자력 기술 분야에 대한 수출경쟁력 관점에서 우선순위를 도출하기 위해 체계적인 의사결정 계층구조를 구성한 후, 의사결정 계층구조에서 각 기술 분야의 수출경쟁력을 평가하기 위한 평가기준을 선정하여 AHP 방법론으로 분석하였다. 그리고 Hassard et al.(2013)은 최근 사회적, 정치적으로 큰 파장을 불러일으키고 있는 2011년 3월 후쿠시마 원전 사고에 대해 33개국, 342명을 대상으로 온라인 설문조사를 시행하고, 이를 이용하여 재해와 관련하여 공공여론에 영향을 미치는 요인들에 대해서 AHP 방법론을 통하여 분석하였다. Huang et al.(2008)의 연구에서는 대만의 산업기술개발프로그램(ITDP)과 관련된 R&D 프로젝트를 선정하기 위해 관련 전문가들을 대상으로 Fuzzy AHP 방법론을 사용하여 분석하였다.

이처럼 AHP 분석은 국내뿐만 아니라 국외의 의사결정과 관련된 연구에서 지속적으로 활용되고 있다. 그러므로 본 연구에서 국제물류주산업 사업자의 정부정책 우선순위에 대해서 AHP 방법론을 이용하여 요인에 대한 중요도 및 우선순위를 도출하는 것은 적절한 연구방법이라고 생각한다.

3.2 요인도출

국제물류주산업 관련 정부 지원정책의 우선순위를 분석하기 위하여 설문조사를 시행하였다. 설문문의 내용은 크게 상위요인과 하위요인으로 구분하였다.

1) 하위요인 도출

분석에 사용된 하위요인은 국제물류주산업과 관련된 정부의 지원정책에 대한 항목으로 국제물류주산업 관련 선행연구와 현업전문가 및 학계전문가 인터뷰 등의 방법을 통해 구성하였다. 하위요인은 인센티브, 세제혜택, 시설투자, 인력양성, 제후강화, 지원확대, 규제완화, 절차간소, 통관업 허용, 등록강화, 기반시설 확충, 관리방안 확대 등 총 12개의 세부항목으로 도출되었다. 하위요인별 참고문헌은 다음과 같다.

Table 3 Literature Review of Freight Forwarder Support Policy (sub-factor)

하위요인	기존문헌
인센티브	· 전문가 인터뷰
세제혜택	· Cho(2006)
시설투자	· Cho(2006)
인력양성	· Cho(2006)
제휴강화	· Paik(2001), Kang and Shin(2009)
지원확대	· 전문가 인터뷰
규제완화	· Cho(2006), Korea International Trade Association(2008)
절차간소	· Cho(2006), Korea International Trade Association(2008)
통관업 허용	· Cho(2006), Yeom(2002)
등록강화	· Choo(2004)
기반시설 확충	· Yeom(2002), Kang and Shin(2009)
관리방안 확대	· 전문가 인터뷰

2) 상위요인 도출

일반적으로 AHP 분석에서의 상위요인 도출은 AHP 분석의 최종목표를 설정하기 위해 평가기준을 선정하는 단계라고 볼 수 있다. 이를 위하여 본 연구에서는 앞서 도출된 12개의 하위요인에 대한 객관성 및 타당성을 확보하기 위해 국제물류주선업 관련 현업전문가 또는 학계전문가의 자문회의를 시행하였다. 자문회의 내용을 토대로 비용요인, 운영요인, 규제요인, 정책요인 등 총 4개의 상위요인이 도출되었다.

각 상위요인은 선행연구 및 전문가 자문회의를 거쳐 도출되었다. 먼저, 하위요인인 인센티브, 세제혜택, 시설투자 등은 상위요인 중 비용요인에 포함된다. Cho(2006)는 해외진출에 따른 지원책 미비, 사회간접자본 시설 및 물류기반시설 미비 등과 같은 요인을 기본지원시설 요인(비용요인 포함)으로 설정하여 연구하였다. 또한, Song(2011)은 전체 지출비용, 평균 운임수준, 운임협상의 합리성·신속성, 운임 탄력성 등의 요인을 비용요인으로 설정하여 연구하였다. 이에 본 연구에서는 보조금지원이나 금융지원, 그리고 물류시설 관련 투자 등과 관련된 하위요인을 비용요인이라는 상위요인으로 분류하였다.

또한, 인력양성, 제휴강화, 지원확대 등의 하위요인은 운영요인에 포함된다. Cho(2006)는 전문성의 결여, 정보의 부재 등과 같이 국제물류주선업체 운영과 관련된 세부요인을 전문성 및 정보력이라는 상위요인으로 구분하여 연구하였다. 본 연구에서는 전문 인력에 대한 심화교육, 기업 간의 제휴, 국제적인 업무활동과 관계된 지원 등과 같이 국제물류주선업체의 운영과 관련된 하위요인을 운영요인으로 구성하였다.

규제완화, 절차간소, 통관업허용 등의 하위요인은 규제요인에 포함된다. Cho(2006)는 기본지원시설 요인 중 통관업에 대한 진출불허에 대한 사항을 세부요인으로 구분하여 국제물류주선업의 규제와 관련된 연구를 하였다. Paik(2001)은 국제물류주선업체와 관련된 규제완화와 업체 간의 전략적 제휴확대를 통한 서비스역량의 확대에 대해 언급하였다. 이에 본 연구에서는 국제물류주선업 관련 규제완화 및 행정절차 간소화, 통관업 취급허용 추진 등과 같은 규제와 관련된 요인을

규제요인이라는 상위요인으로 분류하였다.

정책요인은 등록강화, 기반시설 확충, 관리방안 확대 등과 같은 하위요인이 포함되어 있다. Kang and Shin(2009)의 연구에서는 등록요건강화, 물류표준화 구축 등의 내용을 제도적·정책적 발전방안으로 제시하였다. 본 연구에서는 국제물류주선업의 등록과 관련된 요건의 강화, 항만이나 도로 등과 같은 시설의 확충, 정부기관의 관리방안확대 등과 같이 국제물류주선업에 대한 정책과 관련된 요인을 정책요인으로 분류하였다. 상위요인별 세부 내용은 다음과 같다.

Table 4 Freight Forwarder Main Factor and Details

상위요인	하위요인	세부내용
비용요인	인센티브	· 해외진출 시 보조금 등의 지원
	세제혜택	· 법인세, 소득세 감면 등의 금융지원
	시설투자	· 물류시설투자 관련 지원
운영요인	인력양성	· 국제물류주선업 관련 전문 인력 심화과정 도입
	제휴강화	· 업체들 간 M&A제휴 강화
	지원확대	· 국제물류주선업 시 지원 및 대항해 줄 수 있는 기관 필요
규제요인	규제완화	· 국제물류주선업 관련 규제 완화
	절차간소	· 국제물류주선업 관련 행정절차 간소화 추진
	통관업 허용	· 통관업 취급허용 추진
정책요인	등록강화	· 국제물류주선업 등록 시 요건 강화
	기반시설 확충	· 국제물류주선업 활동에 기반이 되는 항만, 도로 등의 기반시설 확충
	관리방안 확대	· 현재 시도별로 관리되고 있는 형태에서 중앙정부 혹은 물류관련 정부기관에서 관리 지원

3.3 연구모형

앞서 언급된 바와 같이, 국제물류주선업 정부지원정책의 우선순위 조사를 위해 상위요인과 하위요인으로 구분하였다. 그리고 상위요인을 비용요인, 운영요인, 규제요인, 정책요인 등의 4개의 요인으로 구분하였다. 비용요인의 하위요인으로 인센티브, 세제혜택, 시설투자 등으로 구분하였고, 운영요인은 인력양성, 제휴강화, 지원확대 등으로 구분하였다. 규제요인은 규제완화, 절차간소, 통관업허용, 마지막으로 정책요인은 등록강화, 기반시설확충, 관리방안확대로 구분하였다. 연구의 세부적인 계층구조는 다음과 같다.

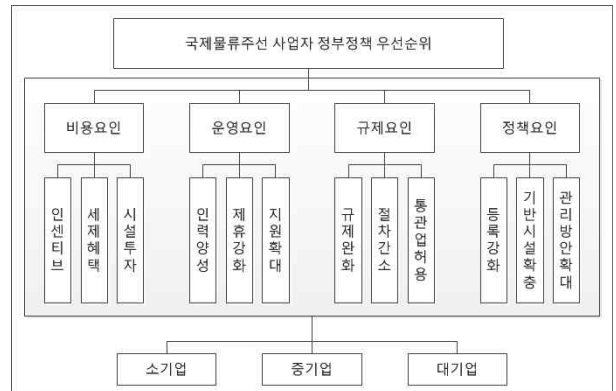


Fig. 1 Hierarchical Structure Regarding Government Support Policy

3.4 설문조사

1) 국제물류주산업 규모분류기준

우선 설문조사에 앞서 본 연구에서는 기업의 규모에 따른 인식의 차이를 분석하기 위하여 국제물류주산업을 법적 분류 기준에 따라 소기업, 중기업 및 대기업으로 구분하였다.

현재 국제물류주산업은 한국 산업분류표상 운수업(H 운수업 49~52)에 속해 있다. 이에 따라 운수업은 중소기업기본법시행령 제3조 제1항에 의하여 상시 근로자의 수가 300명 미만이거나, 자본금이 30억 원 이하인 기업을 중소기업으로 규정하고 있다. 또한, 중소기업 내에서 중기업과 소기업을 구분하는 기준은 중소기업기본법시행령 제8조에 의해 상시 근로자 수가 50명 미만인 기업의 기준에 따라 소기업과 중기업으로 구분된다.

마지막으로 최근 시행되고 있는 조세특례제한법의 시행령 제6조 제5항에 따라 매출액이 100억 원 이상이면, 소기업에서 제외된다. 위의 내용을 종합하여 살펴보면 다음과 같다.

Table 5 Freight Forwarders Scale by Classification Standards

구 분		세부기준
대기업		· 중소기업을 제외한 모든 기업
중소기업 · 상시 근로자 300명 미만 · 자본금 30억 원 이하	중기업	· 중소기업 중 매출액 100억 원 이상
	소기업	· 중소기업 중 상시 근로자 수 50명 미만

Source : Ministry of Government Legislation(2011)

2) 설문조사 방법 및 응답자 특성

국제물류주산업체를 대상으로 설문조사를 수행하기 위해 국제물류주산업체들의 매출액을 기준으로 층화표본추출법을 시행하여 약 112개의 표본을 산출하였다. 이 가운데 총 107부를 회수하였으며, 일관성 검증을 통하여 총 93부의 설문문 분석에 사용하였다.

본 연구에서 분석에 사용된 설문은 CR값(일관성 비율)이 대부분 0.1보다 작게 나타나 일관성이 있는 것으로 나타났다(Kim and Kang 2002). 하지만 일반적으로 CR값이 0.2 미만인 경우까지도 분석에 사용할 수 있다. 그 이상일 경우, 일관성이 부족한 것으로 제조사가 필요하다(Saaty and Kearns 1985).

설문조사에 참여한 응답자의 특성을 살펴보면, 대리가 23.7%, 과장이 21.5%, 사원이 18.3%의 순인 것으로 나타났다. 이 가운데 업무를 직접 담당하고 있으며, 업무에 대한 이해가 높다고 볼 수 있는 대리 이상의 비율이 총 78.5%인 것으로 나타났다. 또한, 앞서 언급된 규모분류기준에 의해 구분된 소기업·중기업·대기업은 각각 소기업 73.1%, 중기업 22.6%, 대기업 4.3%인 것으로 나타났다.

Table 6 Characteristics of a Respondent

구 분		비 율 (%)
직위	사 원	18.3
	주 입	3.2
	대 리	23.7
	과 장	21.5
	차 장	9.7
	부 장	7.5
	임 원	3.2
사 장	12.9	
합 계		100.0
규모	소기업	73.1
	중기업	22.6
	대기업	4.3
합 계		100.0

현재 시행 중인 정부의 지원정책에 대한 중요도 우선순위 분석을 위하여 쌍대비교 방식으로 설문을 구성하였으며, AHP 분석을 실행하였다. 또한, 집단별 유의한 차이가 있는지 분석하기 위하여 t-test를 수행하였다. 분석에는 엑셀 및 SPSS 18.0이 사용되었다.

4. 분석결과

4.1. 상위요인 우선순위 분석 결과

먼저, 상위요인인 비용요인, 운영요인, 규제요인, 정책요인에 대한 분석결과를 기업 규모별로 살펴보면, 전체적으로 기업의 규모와 관계없이 비용요인을 가장 중요하게 평가한 것으로 나타났다. 이는 기업의 특성상 이윤추구가 가장 큰 목표라는 점에서 비롯된 결과로 판단된다.

2순위의 경우 중기업은 정책요인, 소기업과 대기업은 운영요인으로 나타났다. 중기업은 소기업보다 정부 차원의 관리방안확대와 기반시설의 확충 등과 같은 정책요인에 대한 관심이 높았지만, 대기업은 글로벌 대형 기업과의 제휴를 통한 더 큰 성장에 대한 관심이 있는 것으로 보인다. 소기업의 경우 인력양성이나 지원확대에 대한 관심이 높아서 각각 운영에 대한 우선순위가 높은 것으로 나타났다.

3순위는 소기업과 중기업, 그리고 대기업이 모두 다르게 나타났다. 소기업은 규제요인, 중기업은 운영요인, 대기업은 정책요인을 각각 3순위로 평가하였다.

마지막으로 4순위는 소기업의 경우 정책요인, 중기업과 대기업은 규제요인으로 평가한 것으로 나타났다. 소기업은 규제요인보다 정책요인의 중요도를 상대적으로 더 낮게 평가한 것으로 나타났는데, 이는 소기업의 특성상 기반시설확충과 관리방안확대 등과 같은 정책적 요인보다 규제완화, 절차간소, 통관업무허용 등과 관련된 규제적 측면을 더욱 중요시하고 있기 때문으로 보인다.

전체적으로 비용요인과 운영요인에 대한 중요도가 높고, 상대적으로 규제요인과 정책요인에 대한 중요도는 낮은 것으로

로 나타났다. 이는 기업운영의 특성상 비용요인 및 운영요인과 관련된 사안에 대해 민감해질 수밖에 없으므로 이러한 결과가 나타난 것으로 보인다.

Table 7 Result of AHP (main-factors)

구분	소기업	순위	중기업	순위	대기업	순위
비용요인	0.422	1	0.482	1	0.460	1
운영요인	0.227	2	0.184	3	0.251	2
규제요인	0.195	3	0.128	4	0.131	4
정책요인	0.156	4	0.206	2	0.158	3
CR	0.052		0.024		0.101	

4.2. 하위요인 우선순위 분석 결과

먼저, 비용요인의 하위요인인 인센티브·세제혜택·시설투자와 관련된 요인들에 대해서 살펴보면, 소기업과 중기업, 그리고 대기업이 판단하는 각 평가항목에 대한 우선순위는 인센티브가 1순위, 세제혜택이 2순위, 시설투자가 3순위로 모두 같게 나타났다.

두 번째로 운영요인의 우선순위에서 소기업과 중기업은 인력양성, 지원확대, 제휴강화의 순으로 같게 나타났지만, 대기업은 인력양성, 제휴강화, 지원확대의 순으로 나타나 차이가 있는 것을 알 수 있다. 인력양성의 경우 그 중요성은 인식하고 있지만, 심화 교육과정에 걸리는 시간 및 경제적 지원을 기업이 제공하는 것에 현실적으로 한계점이 존재하기 때문에 소기업, 중기업, 대기업 모든 그룹에서 1순위로 나타난 것으로 보인다. 그러나 소기업과 중기업의 분석결과에서 지원확대가 제휴강화보다 중요성이 높게 평가된 것은 기업 간의 M&A보다 실질적인 국제물류주선 활동에 도움이 되는 대행서비스 혹은 지원기관 등에 대한 요구가 반영되었기 때문으로 판단된다.

세 번째로 규제요인의 우선순위에서 소기업과 중기업은 규제완화, 절차간소, 통관업허용의 순으로 나타났다. 그러나 대기업은 통관업허용, 절차간소, 규제완화의 순으로 나타나 서로 반대되는 결과가 나타났다. 국제물류주선업으로 최초 등록 시 기업이 등록요건을 충족시켰더라도, 등록한 후에 유지가 되지 않는다면 해당 기업은 사업정지 또는 등록취소가 될 수 있다. 이러한 규제들은 영세한 기업의 난립을 방지한다는 긍정적 효과가 있다. 따라서 국제물류주선업 시장에 이미 진출한 기업의 입장에서는 진입 장벽을 높일 수 있으므로 긍정적 효과로 작용하기도 한다. 그러나 이를 위반하였을 경우 업무에 직접적인 문제가 발생할 수 있으므로 소기업과 중기업의 우선순위에 영향을 미친 것으로 보인다. 2순위인 절차간소와 3순위인 통관업 허용은 내부적 업무와 연관이 있다고 볼 수 있는데, 이와 같은 절차의 부분적 간소화보다는 시장진입 후에 직면할 수 있는 규제의 완화를 더욱 중요하게 판단하고 있는 것으로 볼 수 있다. 반면, 대기업의 경우 규제와 관련된 사항은 충분히 충족시킬 수 있으며, 행정절차와 관련된 적절한 안내서가 이미 갖추어져 있다. 그러므로 통관

업허용을 통한 업무상의 효율을 더욱 중요하게 판단하고 있는 것으로 나타났다.

네 번째로 정책요인과 관련된 평가에서 소기업과 중기업은 등록강화, 기반시설확충, 관리방안확대의 순인 것으로 나타났다. 이는 국제물류주선업을 운영하는 기업의 수가 증가함에 따라 기업 간의 경쟁이 심화되는 것을 염두에 둔 결과인 것으로 보인다. 앞서 언급된 규제요인에서 규제의 완화가 1순위인 것과 비교하면 시장의 진입장벽을 높여 내부 경쟁을 감소시키고, 이미 진입한 기업에 대한 규제는 완화함으로써 수월한 업무수행을 기대하고 있는 것으로 판단된다. 가장 낮은 순위로 나타난 관리방안 확대는 현재 각 시도에서 관리하고 있는 업무를 중앙정부로 이관하는 것을 의미한다. 중앙정부가 관리하게 되면 절차가 복잡해지고 소요시간이 증가하여 업무상의 차질을 일으킬 수 있다는 단점 때문에 가장 낮은 순위로 평가한 것으로 보인다. 대기업의 중요도 우선순위는 관리방안확대, 등록강화, 기반시설확충의 순으로 나타났다. 관리방안확대에 대한 우선순위가 가장 높은 것은 중앙정부의 관리를 통하여 정책적 지원이나 관리의 통일성을 기대하기 때문으로 보인다.

Table 8 Result of AHP (sub-factors)

구분	평가항목	소기업	순위	중기업	순위	대기업	순위
비용요인	인센티브	0.430	1	0.504	1	0.517	1
	세제혜택	0.376	2	0.301	2	0.302	2
	시설투자	0.194	3	0.195	3	0.181	3
	CR	0.054		0.035		0.038	
운영요인	인력양성	0.514	1	0.517	1	0.568	1
	제휴강화	0.216	3	0.229	3	0.224	2
	지원확대	0.270	2	0.254	2	0.209	3
	CR	0.019		0.076		0.053	
규제요인	규제완화	0.497	1	0.423	1	0.250	3
	절차간소	0.302	2	0.362	2	0.351	2
	통관업허용	0.201	3	0.215	3	0.399	1
	CR	0.063		0.067		0.187	
정책요인	등록강화	0.489	1	0.502	1	0.433	2
	기반시설확충	0.275	2	0.291	2	0.129	3
	관리방안확대	0.236	3	0.206	3	0.438	1
	CR	0.063		0.058		0.001	

4.3. 기업 규모별 평균 비교분석

일반적으로 AHP 분석은 전문가 집단을 대상으로 설문조사를 수행하는 방법이기 때문에 설문부수가 적어 통계적인 분석을 시행하지 않는다. 하지만 본 연구의 분석에 사용된 설문부수는 총 93부로 통계적인 분석하는 데 문제가 없으므로 판단되어 소기업과 중기업 간 통계적으로 유의한 차이를 t-test를 통해 분석하였다(Kim and Kang 2002).

일반적으로 국제물류주선업 업무의 특성상 대기업으로 분류될 수 있는 모집단의 수는 매우 적다. 이 때문에 규모분류 기준에 따라 구분된 대기업의 기업 수도 적게 나타날 수밖에 없다. 이에 t-test에서는 대기업을 제외하고 소기업과 중기업 간의 분석을 시행하였다.

먼저, 상위요인 t-test 결과를 살펴보면, 비용요인과 규제요인, 운영요인은 각각 유의수준 10%에서 유의한 것으로 나

타났다. 정책요인은 소기업의 평균(0.2575)과 중기업의 평균(0.2729)이 거의 차이가 없었으며 두 기업 간에는 유의한 차이가 없는 것으로 나타났다. 상위요인의 t-test 결과는 Table 9와 같다.

하위요인 분석결과를 살펴보면, 인센티브, 지원확대, 규제완화, 그리고 통관업허용은 t-test 결과 소기업과 중기업 사이에 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 이분산 결과를 기준으로 소기업과 중기업을 비교한 결과 인센티브와 지원확대, 규제완화가 유의수준 5%에서 유의한 것으로 나타났다. 통관업허용은 유의수준 10%에서 유의한 것으로 나타났다.

통계적으로 유의한 차이를 보인 항목을 살펴보면, 비용요인의 인센티브에 대해 소기업보다 중기업이 더 중요도를 높

게 인식하고 있는 것으로 나타났다. 해외 진출 시 보조금 등과 관련된 지원사항인 인센티브는 규모가 작은 소기업보다는 중기업이 해외 진출을 하는 빈도가 더욱 높아서 이와 같은 결과가 나타났다. 또한, 운영요인의 지원확대와 규제요인의 규제완화, 통관업허용에 대해서는 중기업보다 소기업이 더 중요도를 높게 인식하고 있는 것으로 나타났다. 이 세 가지 요인은 공통으로 규모가 작은 소기업이 업무를 원활하게 수행하기 위한 요건으로 중기업보다 소기업이 더욱 중요하게 인식하고 있다. 정책요인에 대해서는 소기업과 중기업의 우선순위가 통계적으로 유의한 차이를 보이지 않았다. 하위요인의 t-test 결과는 Table 10과 같다.

Table 9 Result of t-test (main-factors)

구분	소기업 평균	중기업 평균	소기업 중기업 비교		대기업 평균	t
			등분산	이분산		
비용요인	0.3061	0.3799	**	**	0.3896	-1.657
운영요인	0.2265	0.1759	**	*	0.2556	1.431
규제요인	0.2099	0.1713	**	**	0.1451	1.310
정책요인	0.2575	0.2729	insig.	insig.	0.2098	-0.444
합 계	1.0000	1.0000	-	-	1.0000	-

* : p<0.05, ** : p<0.1, insig. : insignificant

Table 10 Result of t-test (sub-factors)

구분	소기업 평균	중기업 평균	소기업 중기업 비교		대기업 평균	t	
			등분산	이분산			
비용요인	인센티브	0.0869	0.1310	*	*	0.1162	-2.279
	세제혜택	0.1325	0.1439	insig.	insig.	0.1573	-0.392
	시설투자	0.0867	0.1050	insig.	insig.	0.1160	-0.862
소 계	0.3061	0.3799	-	-	0.2735	-3.533	
운영요인	인력양성	0.0898	0.0721	insig.	insig.	0.0951	0.903
	제휴강화	0.0552	0.0428	insig.	insig.	0.0406	0.901
	지원확대	0.0815	0.0610	**	*	0.1199	1.496
소 계	0.2265	0.1759	-	-	0.4092	3.300	
규제요인	규제완화	0.0814	0.0571	**	*	0.0244	1.385
	절차간소	0.0683	0.0667	insig.	insig.	0.0629	0.099
	통관업 허용	0.0602	0.0475	insig.	**	0.0577	1.218
소 계	0.2099	0.1713	-	-	0.4965	2.702	
정책요인	등록강화	0.0950	0.0985	insig.	insig.	0.0807	-0.179
	기반시설확충	0.0662	0.0866	insig.	insig.	0.0292	-1.282
	관리방안확대	0.0964	0.0878	insig.	insig.	0.0999	0.480
소 계	0.2576	0.2729	-	-	0.6064	-0.981	
총 계	1.0000	1.0000	-	-	1.0000	-	

* : p<0.05, ** : p<0.1, insig. : insignificant

5. 결 론

국제무역체제가 활성화되면서 국가와 국가 간의 거래가 더욱 활발해지게 되었다. 이에 따라 화주와 화주를 이어주는 역할을 수행하는 국제물류추선업에 대한 수요가 증가하면서 전 세계적으로 국제물류추선업 시장의 규모가 확대되고 있다. 이처럼 기업의 수가 꾸준하게 증가하면서 대형 글로벌

국제물류추선업체가 등장하게 되고, 우리나라 국제물류추선업체가 이들과의 경쟁에서 우위를 점하는 것은 결코 쉬운 일이 아니다.

이와 관련하여 국제물류추선업의 대략적 현황이나 경영방식 등과 관련된 연구가 다양하게 진행되고 있지만, 현 정부의 지원정책과 관련된 연구는 거의 없으며, 기업이 체감하고 있는 지원정책에 대한 의견도 반영되지 않고 있다. 뿐만 아니라 현재 국제물류추선업의 관리주체인 각 시도에서는 대부

분 기업의 등록과 관련된 업무만을 전담하고 있을 뿐, 기업의 경쟁력 향상을 위한 지원정책은 매우 부족한 실정이다.

이에 본 연구는 우리나라 국제물류주선업의 경쟁력 강화를 위한 정부의 지원정책 방안을 살펴보았다. 국내에 등록된 국제물류주선업체의 현황을 파악하고, 현재 시행 중이거나 필요한 지원정책에 대해 국제물류주선업체들이 인식하고 있는 중요도 및 우선순위를 파악하기 위해 AHP 분석을 시행하였다.

분석결과에서 기업들은 실질적 혜택을 직접 체감할 수 있는 비용측면의 지원을 가장 우선시하였다. 이는 Cho(2006)의 연구에서 금융이나 세금 등과 관련된 지원이 요구된다고 언급한 바와 일치하는 결과이다. 따라서 국제물류주선업을 위한 지원정책으로 인센티브와 세제혜택 등과 같은 비용 측면의 강화가 필요한 것으로 판단된다.

한편, 규제요인의 규제완화, 정책요인의 등록강화 등과 같은 세부항목의 중요성도 높게 평가되었다. 이는 국제물류주선업의 등록요건을 강화시켜 경쟁기업의 급증을 저지하고, 이미 등록요건을 충족시킨 기업에 대한 규제를 완화시켜 활동의 편의성을 증가시키기 위한 인식이 반영된 것으로 보인다. 특히 통관업의 경우 Cho(2006)의 연구에서 일관운송은 원활한 통관이 중요하다고 강조하였던 점과 본 연구의 분석결과에서 국제물류주선업 종사자가 인지하고 있는 중요성이 같게 나타났다. 따라서 이에 대한 확보 및 발전방안이 필요할 것으로 판단된다.

또한, 운영요인의 인력양성에 대한 중요성도 높게 평가되었다. Kang and Shin(2009)의 연구에서 국제물류주선업은 모든 분야의 기능이 통합되어 있으므로 기업의 경쟁력을 위해서는 국제물류와 관련된 이론과 경험, 노하우의 확보 및 전문교육 프로그램 강화가 필수적이라고 언급하였다. 이러한 맥락에서 현재 국제물류주선업 관련 분야는 전문가가 매우 부족한 실정이다. 해외 화주 및 소비자와의 접촉이 많은 업무의 특성상 언어에 능숙하고 능력 있는 전문가의 양성은 필수적이며, 국제물류주선업 관련 전문 인력 심화과정의 도입이 요구된다.

국제물류주선업 업무의 특성상 해외 진출은 반드시 필요한 사안이지만, 현재는 이를 위한 보조금 정도의 지원만이 이루어지고 있고, 현실성 있는 지원정책의 발굴이 필요하다. 이와 같은 국제물류주선업의 전반적 문제점을 보완하고 경쟁력을 뒷받침하기 위해서 전담기관의 역할이 요구된다. 국제물류주선업 전담기관은 지속해서 지원정책의 수정 및 보완을 시행하고, 현재 각 지자체에서 수행 중인 행정적 업무를 분담하면서 체계적인 관리가 필요할 것으로 판단된다. 또한, 종사자들에 대한 지속적인 교육을 통해 전문 인력 양성 측면에서도 힘써야 할 것이다.

그리고 국제물류주선업의 다양한 업무와 연관된 전담기관은 현실성 있는 지원정책을 수립하고, 폭넓은 교육의 기회를 제공하는 것이 중요하다. 이를 통하여 부족한 정보로 인하여

기업의 활동범위가 제한적일 수 있는 소기업과 중기업에는 도약의 기회를 제공하고, 대기업에는 그 위치를 더욱 견고히 다질 기회를 제공할 수 있는 신뢰성 있는 전담기관의 확충이 요구된다.

References

- [1] Cho, K. J.(2005), "A Study on the Problem and Forward Development of Freight Forwarder Company in South Korea", The Journal of Korea Research Society for Customs, Vol. 6, No. 4, pp. 381-405.
- [2] Cho, K. J.(2006), "A Study on the Obstacle Factors against Development of Freight Forwarder in Korea", Korea Academy of International Commerce, Vol. 21, No. 3, pp. 53-73.
- [3] Choo, S. A.(2004), "A Study on the Performance for the Diversification of Korea's Freight Forwarders - based on the function of transport logistics - ", Pukyong National University.
- [4] Hassard, H. A., Swee, J. K. Y. and Ghanem, M. and Unesaki, H.(2013), "Assessing the Impact of Fukushima Nuclear Disaster on Policy Dynamics and the Public Sphere", Procedia Environmental sciences, Vol. 17, pp. 566-575.
- [5] Huang, C. C., Chu, P. Y. and Chiang, Y. H.(2008) "A Fuzzy AHP Application in Government-sponsored R&D Project Selection ", The International Journal of Management Science(omega), Vol. 36, No. 6, pp. 1038-1052.
- [6] Kang, D. K. and Shin, Y. J.(2009), "A Study on the Development of Freight Forwarder by the Change of International Logistics Environment", Korea Academy of International Commerce, Vol. 24, No. 2, pp. 143-164.
- [7] Kim, G. Y. and Kang, K. W.(2002), "Locational Model of Terminal Facilities for Small Shipments Service using Analytic Hierarchy Process in Seoul Metropolitan Area", Korea Planners Association, Vol. 37, No. 3, pp. 65-76.
- [8] Korea Maritime Institute(2010), A Study on Advancement of Logistics Industry in Korea.
- [9] Korea Ministry of Government Legislation(2011), <http://www.law.go.kr/main.html>
- [10] Korea International Trade Association(2008), <http://www.kita.net>
- [11] Lee, D. J. and Hwang J. H.(2010), "Decision support for selecting exportable nuclear technology using the analytic hierarchy process: A Korean case", Energy Policy, Vol. 38, No. 1, pp. 161-167.

- [12] Moon, S. H.(2007), "A Study on the Strategic Development Plan of the Freight Forwarding Industry in Korea", Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 31, No. 5, pp. 369-375.
- [13] Paik, J. S.(2001), "Korean Forwarders should Benchmark the Specialized Logistics Strategies of European Forwarding Logistics", Korea Maritime Fisheries trend, No. 1006.
- [14] Saaty, T. L. and Kearns, K. P.(1985), Analytical planning: The organization of systems, Pergamon Press.
- [15] Saaty, T. L.(1987), "Rank Generation, Preservation and Reversal in the Analytic Hierarchy Decision Process", Decision Sciences, Vol. 18, pp. 157-177.
- [16] Shin, S. H. and Kwak K. S.(2012), "A Study on the Small-medium Size Freight Forwarders' Entry into UNPM-Subject to International Freight Forwarder & Delivery Service", Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 36, Mo. 8, pp. 691-698.
- [17] Song, S. Y.(2011), "A Study on the Factors of Choosing the Liner Shipping Companies Using AHP Method by International Freight Forwarder", International Commerce and Information Reviews, Vol. 13, No. 2, pp. 95-117.
- [18] Yeom, K. Y.(2002), "A study on the Invigorating for the International Forwarding Freight Business in Korea", Inha University.

원고접수일 : 2013년 7월 30일
심사완료일 : 2013년 11월 6일
원고채택일 : 2013년 12월 3일