

物流學碩士 學位論文

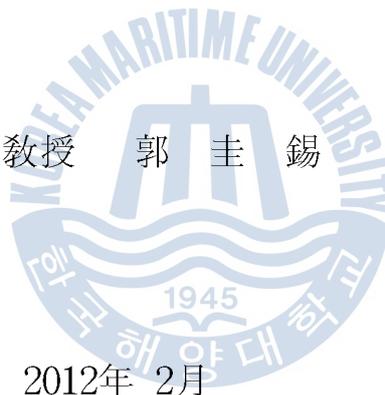
부산 지역 항만물류산업
경쟁력 확보 방안에 관한 연구

- 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 중심으로 -

Suggestions for the competitiveness of the
Port-Logistics industry in Busan port area

- Focus on the port transport industry
and port transport related industry -

指導教授 郭圭錫



2012年 2月

韓國海洋大學校 大學院

物流시스템學科

任 東 碩

本 論文을 任東碩의 物流學碩士 學位論文으로 認准함

위원장 南 奇 燦 (인)

위 원 金 煥 成 (인)

위 원 郭 圭 錫 (인)



2011년 12월 16일

韓國海洋大學校 大學院

차 례

제1장 서론

- 1.1 연구의 배경 및 목적 1
- 1.2 연구의 수행 방법 및 구성 2

제2장 부산 지역 항만물류산업 현황

- 2.1 항만물류산업의 개념 및 특성 4
- 2.2 부산 지역 항만물류산업 현황 8

제3장 선행연구 고찰

- 3.1 항만물류산업 경쟁력 확보에 관한 연구 13
- 3.2 중소기업 지원에 관한 연구 17
- 3.3 시사점 19

제4장 부산 지역 항만물류산업 활성화를 위한 실증분석

- 4.1 연구범위 설정 20
- 4.2 설문지구성 및 분석방법 22
- 4.3 설문결과 정리 23
- 4.4 결과 분석 25
- 4.5 활성화 방안 33

제5장 결론

5.1 결론 및 시사점	36
5.2 연구의 한계 및 향후 연구 방안	38

참고문헌

첨부(설문지)



표 차 례

<표 2-1> 항만물류산업의 특성	7
<표 2-2> 부산 지역 항만물류 관련 등록 업체	8
<표 2-3> 부산 지역 항만물류산업 현황	11
<표 2-4> 부산항 항만물류산업 SWOT 분석	12
<표 3-1> 평택항 문제점 및 해결방안	14
<표 3-2> 지원 주체별 강원도 지역 항만물류산업 활성화 방안	15
<표 3-3> 중소기업 운송물류업체 생존율에 미치는 요인	17
<표 3-4> 선행연구 고찰 종합	19
<표 4-1> 항만물류산업 부산 지역 비중	20
<표 4-2> 1차 설문 결과	23
<표 4-3> 2차 설문 결과	24
<표 4-4> 항만운송사업 요인	25
<표 4-5> 항만운송관련사업 요인	26
<표 4-6> AHP의 특징	27
<표 4-7> 항만운송사업 부문 중요도 평가 결과	30
<표 4-8> 항만운송관련사업 부문 중요도 평가 결과	32

그림 차례

<그림 1-1> 연구의 흐름	3
<그림 2-1> 항만물류산업의 분류 및 범위	5
<그림 2-2> 해상운송업체/외항여객운송업체 현황	9
<그림 2-3> 외항화물운송업체/내항화물운송업체 현황	10
<그림 3-1> 전남 지역 물류산업 활성화 구조	16
<그림 3-2> 제주 지역 물류공동화사업 구성 요소	18
<그림 4-1> 전국 대비 항만운송사업 비중	21
<그림 4-2> 전국 대비 항만운송관련사업 비중	21
<그림 4-3> 1차 설문 결과 응답 비율	23
<그림 4-4> 2차 설문 결과 응답 비율	24
<그림 4-5> 항만운송사업 의사결정모형	28
<그림 4-6> 항만운송관련사업 의사결정모형	29
<그림 4-7> 항만운송사업 중요도 평가 결과	31
<그림 4-8> 항만운송관련사업 중요도 평가 결과	32

**Suggestions for the competitiveness of the
Port-Logistics industry in Busan port area**

Lim, Dong-Seok

**Department of Logistics
Graduate School of Korea Maritime University**

Abstract

An environment of world marine port today is rapidly changing. The importance of a hub port is being maximized along with appearance of a large container ship, and Busan port is also growing with the goal as a hub port of Northeast Asia.

Busan port currently has competitive power as the 5th top port in the world, but the increasing rate of transportation quantity is low compared to Shanghai port in China and other ports in Northeast Asia. For a port to obtain competitiveness, investment on infrastructures of a port is necessary and also it has close relation with an intraregional port logistics industry.

However, a port logistics industry in Busan area has a hard time avoiding a small size due to the government support on major companies. Therefore, this study will analyze difficulties of small port logistics companies and the related companies as to vitalize port logistics industry in Busan area in hopes to help vitalizing regional economy.

제1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

오늘날 정보통신 및 운송기술 등의 발전에 따른 급속한 글로벌화로 인하여 기업의 생산 및 판매 네트워크가 전 세계로 확장됨에 따라 원자재 조달을 비롯한 다양한 형태의 국제물류 증가가 나타나고 있다.

특히 해운 물류는 2010년도 기준으로 전 세계 수송량의 97% 이상을 담당하면서 그 중요성이 날로 커지고 있는 실정이다. 또한, 해운항만과 관련된 산업은 다른 산업과의 연계 및 고용 등에 대한 파급효과가 커서 이의 활성화는 국가 경제에 있어서 중요한 전략 중 하나가 되었다.

경제의 글로벌화에 따라서 세계 해운항만 환경도 급속하게 변화하고 있다. 전통적으로 많은 비중을 차지하고 있는 유럽·북미 지역과 새롭게 급부상하고 있는 동북아시아 지역은 지역 간 물동량 경쟁을 가속시키고 있다.

특히, 동북아시아 지역은 한국과 일본, 중국을 중심으로 물동량이 빠르게 증가하고 있으며, 2010년을 기준으로 전 세계의 30%를 차지할 정도로 비중이 크게 증가했다.

이로 인해 최근 지역 내 항만 간 경쟁도 심화되고 있는 가운데 항만이 경쟁력을 얻기 위해서는 항만 인프라적인 투자뿐만 아니라, 지역 내 항만물류산업의 발전과 밀접한 관계가 있다고 할 수 있다. 부산 지역의 항만물류산업은 전국의 49.8%를 차지할 정도로 높은 비중을 보이고 있으나, 대기업 중심의 정부 지원 정책 및 세제 혜택으로 인하여 영세성을 면치 못하고 있는 실정이다.

따라서 이러한 부산 지역 중소 항만물류기업들을 대상(항만운송업체 및 항만운송관련업체 중심)으로 기업 활성화 차원에서 기업들의 애로사항을 분석하여 종합적인 해결방안을 모색해 봄으로써 지역 경제 활성화에 도움을 주고자 한다.

1.2 연구의 수행 방법 및 구성

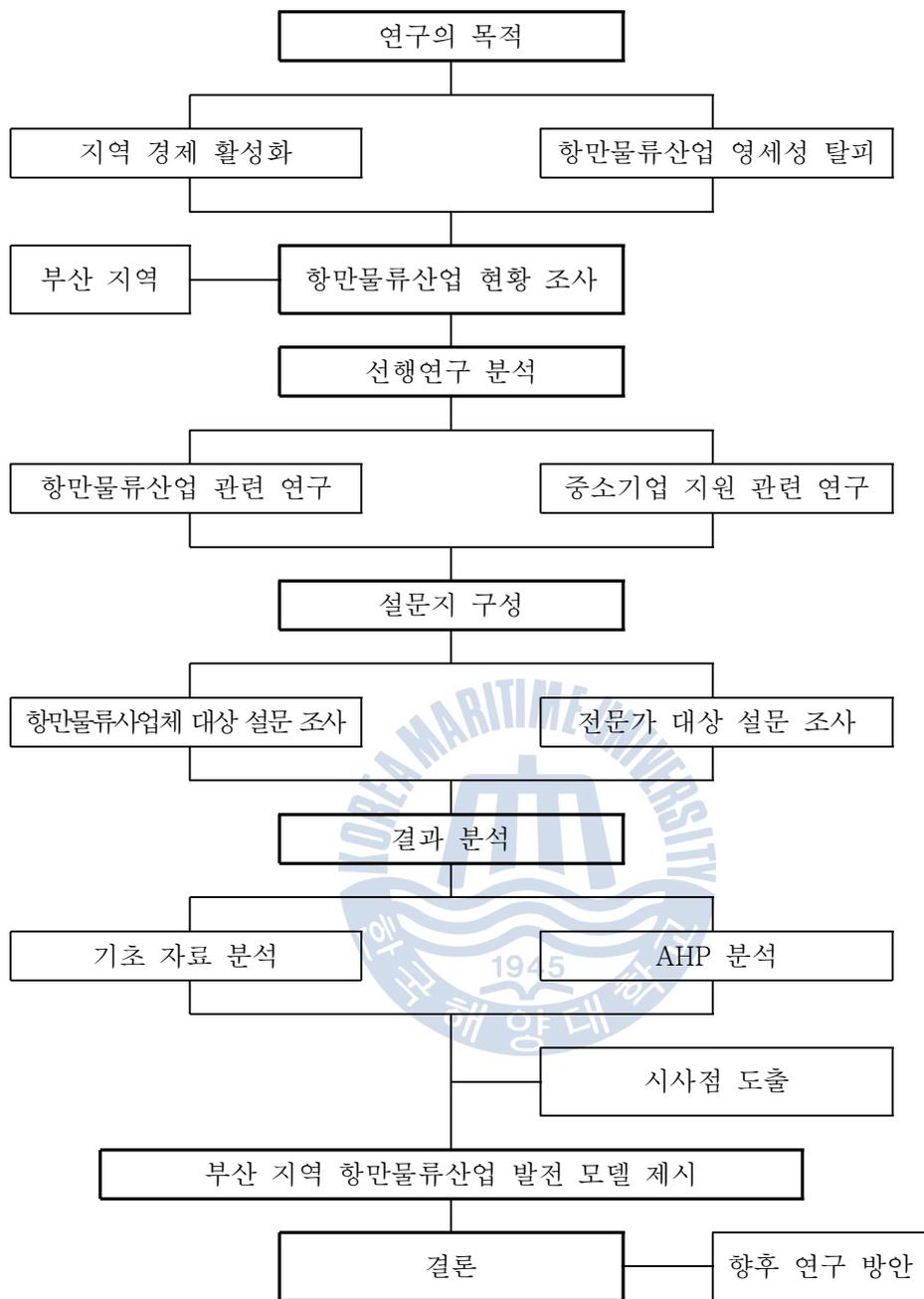
본 연구는 총 5장으로 구성되어 있다. 제1장 서론에서는 연구에 착수하게 된 배경과 목적에 관하여 서술하고 있다.

제2장에서는 부산 지역을 중심으로 항만물류산업에 대한 전반적인 현황 조사가 이루어졌으며, 제3장에서는 기존에 연구되었던 문헌들을 분석하였다. 선행 연구 분석은 항만물류산업 활성화에 대한 연구와 중소기업 지원에 관한 연구를 구분하여 수행하였는데, 이는 항만물류산업의 대부분이 영세한 중소기업들이라는 점에 주안점을 두었기 때문이다.

제4장에서는 부산 지역 항만물류산업 활성화를 위한 자료를 얻기 위하여 실시한 설문지 구성에 관하여 서술하고, 이를 바탕으로 주요 요인을 선정하고 계층분석기법(AHP)을 이용해 분석해 보았다.

마지막으로 결론에서는 결론 및 연구의 한계에 대하여 서술하였다.





[그림 1-1] 연구의 흐름

제2장 부산 지역 항만물류산업 현황

2.1 항만물류산업의 개념 및 특성

2.1.1 항만의 개념¹⁾

항만의 어원적 의미는 ‘임해지역에 위치한 인간과 화물의 출입구’이다. 그러나 일반적으로 항만은 선박의 출입이 용이하고 정박 시에 안전이 보장되어야 하며, 필요한 수심과 수면을 가지고 바람의 영향이 적고, 해상 수송의 기지 혹은 어업기지로써 선박의 입출항에 이용되는 장소를 말한다.

또한, 해상운송과 육상운송의 결절점으로서 승객의 승하선이 가능한 항만시설을 보유하고 물자의 집산에 편리한 지점에 위치하며 육상운송과의 연계성이 좋은 장소 등의 구체적인 구비조건을 열거할 수 있다.

따라서 항만에는 여러 가지 종류가 있어서 용도, 목적 등에 따라 특수한 형태의 시설을 갖추고 있으며, 특히 물리적인 측면에서 항만은 선박에게 충분한 수심과 안전한 정박지, 여객·화물·연료 및 선용품을 취급하기 위한 부두, 상옥, 창고 등을 포함한 임해 및 입수시설, 항내의 부유수상시설을 포함하여야 한다.

사회 경제적인 측면에서의 항만은 수륙교통의 결절점으로서 터미널 활동을 통하여 여객과 화물에 물류서비스를 제공하는 장소일 뿐만 아니라 항만을 매체로 하는 사회활동과 경제활동의 공간이라는 의미를 지니고 있다. 또한 항만기능과 도시기능이 점차 발달하면서 도시생활이나 도시 재개발 및 항만 재개발 등과 관련하여 지역 주민의 복지를 증진하는 하나의 장소로서 활용되고 있다.

우리나라에서는 항만법 제2조에서 항만이란 선박의 출입, 사람의 승선·하선, 화물의 하역·보관 및 처리, 해양친수활동 등을 위한 시설과

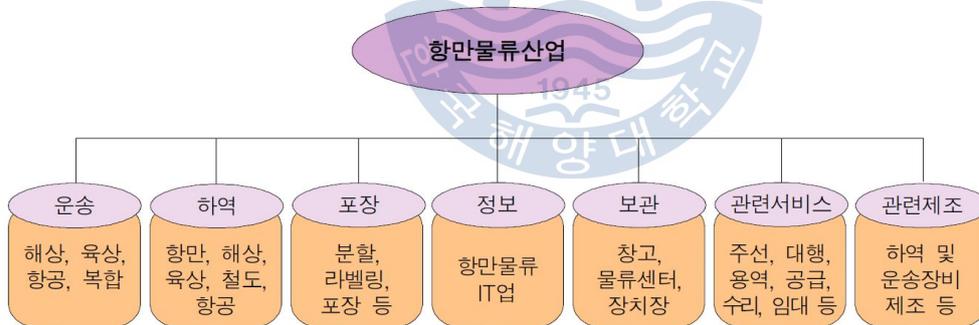
1) 이철영 외(2009), 항만물류시스템

화물의 조립·가공·포장·제조 등 부가가치 창출을 위한 시설이 갖추어진 곳으로 정의하고 있으며, 무역항과 연안항으로 구분하고 있다.

2.1.2 항만물류산업의 개념

항만물류란 터미널의 기능을 포함한 물류기초시설활동을 통하여 항만을 경유하는 재화에 대하여 공급자로부터 소비자에 이르기까지 존재하고 있는 시간적, 공간적인 간격을 효과적으로 극복하기 위한 물리적인 경제활동이라고 할 수 있다. 기능을 살펴보면 기본적으로 운송, 보관, 포장, 하역, 정보 및 관리 등 6가지로 구성되며, 활동형태는 해상운송과 내륙운송의 결합으로 이루어진다. 결합의 중추적인 역할을 수행하는 부분이 운송, 하역 및 보관이며 포장기능은 하역, 보관 또는 운송활동을 원활하게 수행할 수 있게 하는 부수기능으로서의 역할을 담당하고 있다.²⁾

이를 바탕으로 경제적 활동을 수행하는 산업을 항만물류산업이라고 볼 수 있으며, [그림 2-1]과 같이 7개 부분으로 나눌 수 있는데 관련제조업에는 하역 및 운송장비, 컨테이너, 파렛트 등의 항만물류 기초시설물 제조업과 가공, 조립 등의 부가가치 물류활동을 수행하는 제조업종이 포함된다.



자료 : 한국해양수산개발원(2008), 우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구

[그림 2-1] 항만물류산업의 분류 및 범위

2) 이철영 외, 「전계서」

하지만 국내외적으로 항만물류산업의 개념 및 분류 방식에 대해서 일정한 규칙이 없고 학자의 시각에 따라 다양한 것이 현실이다.

2.1.3 항만물류산업의 특성

항만물류산업의 특성을 살펴보면 5가지로 정리할 수 있다. 첫 번째로는 산업의 제약성이다. 항만은 공공성을 띄는 제원으로 공공의 목적을 위하여 국가 또는 공동기관에 의하여 관리 된다. 이러한 제약은 결국 시설, 노동력, 요금 등에 영향을 미칠 수 밖에 없다.

두 번째는 산업의 파동성이다. 항만에 있어서 화물 또는 승객의 이동은 불규칙한 선박의 입출항 패턴과 밀접한 관계가 있다고 볼 수 있는데, 이러한 불규칙성에 대응하는 것이 중요한 과제 중의 하나이다.

세 번째로는 산업은 노동집약적인 특성을 가진 다는 것이다. 항만물류산업의 가장 큰 역할을 하고 있는 부분이 하역으로 아직까지는 인력에 의존할 수 밖에 없는 상황이나, 효율성을 높여주기 위한 다양한 장비 또는 기술들이 도입되고 있는 추세이다.

네 번째 특성은 산업의 수동성이다. 항만물류산업은 항만을 경유하는 재화의 흐름을 대상으로 하는데, 이러한 흐름을 가져 오는 것이 바로 상거래다. 상거래 물품에 파생되는 특성을 가지고 있다고 볼 수 있는 것이다.

마지막으로는 산업의 즉시성 또는 비저장성이다. 무형의 서비스를 대상으로 하는 것이기 때문에 생산과 동시에 소비가 되어야 하며, 공급과 수요 사이에 보관·저장을 통한 조정력은 전혀 없을 수 밖에 없다.

항만물류산업의 특성을 정리해 보면 다음 <표 2-1>과 같이 나타낼 수 있다.

<표 2-1> 항만물류산업의 특성

구분	내용
제약성	- 항만은 공공의 목적을 위하여 장소, 시설, 노동력, 요금과 관련하여 국가 또는 공동기관에 의해 관리·운영됨
과동성	- 항만에 있어서 화물의 이동은 선박의 입출항 패턴과 밀접하게 관련되어 있어 불규칙적이고 과동성이 높음
노동집약성	- 항만물류는 하역을 주 활동으로 하고 있으므로, 노동력은 하역이라는 용역생산의 중심적 존재임 - 효율성을 제고하기 위한 기계화·자동화가 항만하역합리화 과정의 일환으로 추진되고 있지만 한계가 있어 노동집약성은 중요한 특성이 되고 있음
수동성	- 화물의 움직임은 상거래에 의해 발생하기 때문에 상거래에 종속적이며, 항만물류 스스로 수요를 창출하기 어려워 수동적인 특성이 있음
즉시성·비저장성	- 항만물류서비스는 무형의 생산물로서 생산과 동시에 판매·소비되어야 하는 즉시성 및 비저장성의 특징을 가지고 있음 - 생산과 즉시 판매가 이루어지기 때문에 생산과 판매, 즉 공급과 수요 사이에 보관·저장을 통한 조정력은 전혀 없음

자료 : 한국해양수산개발원(2008), 우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구 재정리

2.2 부산 지역 항만물류산업 현황

우리나라의 제1의 항만인 부산항의 경우 항만물류산업 또한 전국에서 가장 밀집되어 있는 것으로 나타났다. 특히 2010년도 기준 물품공급업체의 경우에는 전국의 69%를 차지하면서 타 지역과 가장 큰 격차를 보이고 있다.

1998년 이후 부산 지역 항만물류 관련 사업체들의 등록 비율 변화를 살펴보면, 물품공급업의 경우 2010년 기준 2001년 대비 300%에 가까운 성장률을 보이며 가장 많은 증가율을 보인 반면에 컨테이너수리업체는 눈에 띄게 감소한 것을 볼 수 있다.

<표 2-2> 부산 지역 항만물류 관련 등록 업체

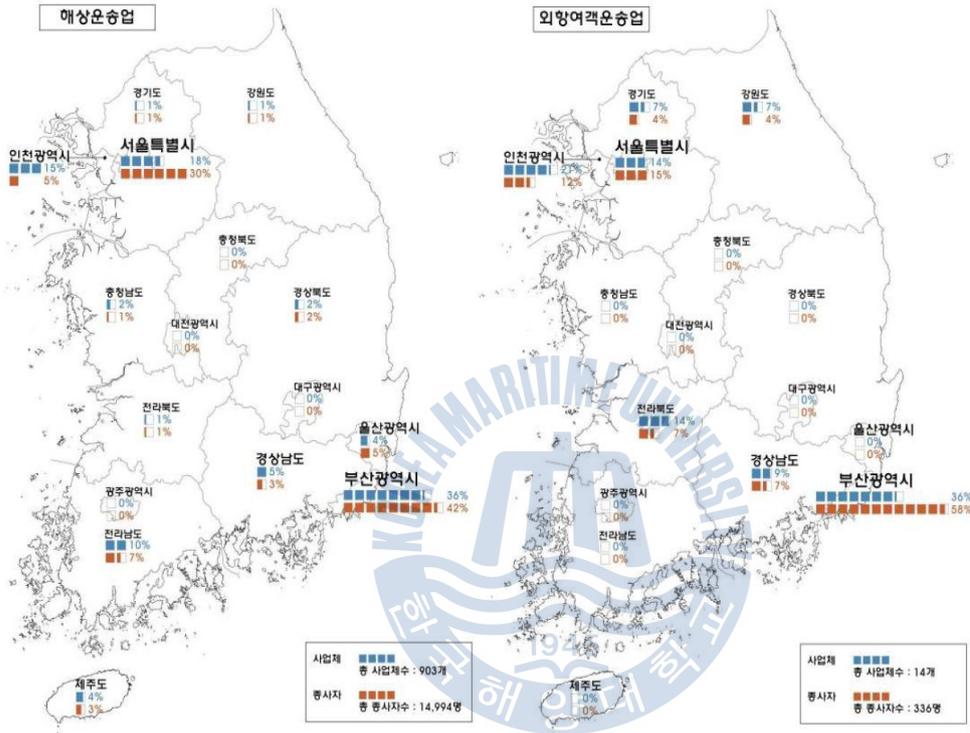
		항만 하역업	검수업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업
'98	부산	22	5	30	129	40	13
	전국	161	29	144	294	168	17
	비중	13.7	17.2	20.8	43.9	23.8	76.5
'01	부산	42	5	72	373	71	23
	전국	251	40	226	827	269	47
	비중	16.7	12.5	16.7	45.1	26.4	48.9
'10	부산	61	6	161	1,082	112	38
	전국	355	50	389	1,569	464	77
	비중	17.2	12	41.4	69.0	24.1	49.4

자료 1 : 한국해양수산개발원(2008), 우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구

자료 2 : 부산지방해양항만청(2011) 내부자료

외항여객운송업체, 외항화물운송업체, 내항화물운송업체를 포함하는 해상운송업체의 전국 대비 부산 지역 비중을 살펴보면 사업체 수로는 36%, 종사자 수는 전국의 42%가 집중되어 있는 것을 알 수 있다.

외항여객운송업은 주로 국제카페리업자로 구성되어 있으며, 부산 지역에는 5개 업체에 195명이 종사하여 전국대비 각각 36%, 58%를 차지하였다.

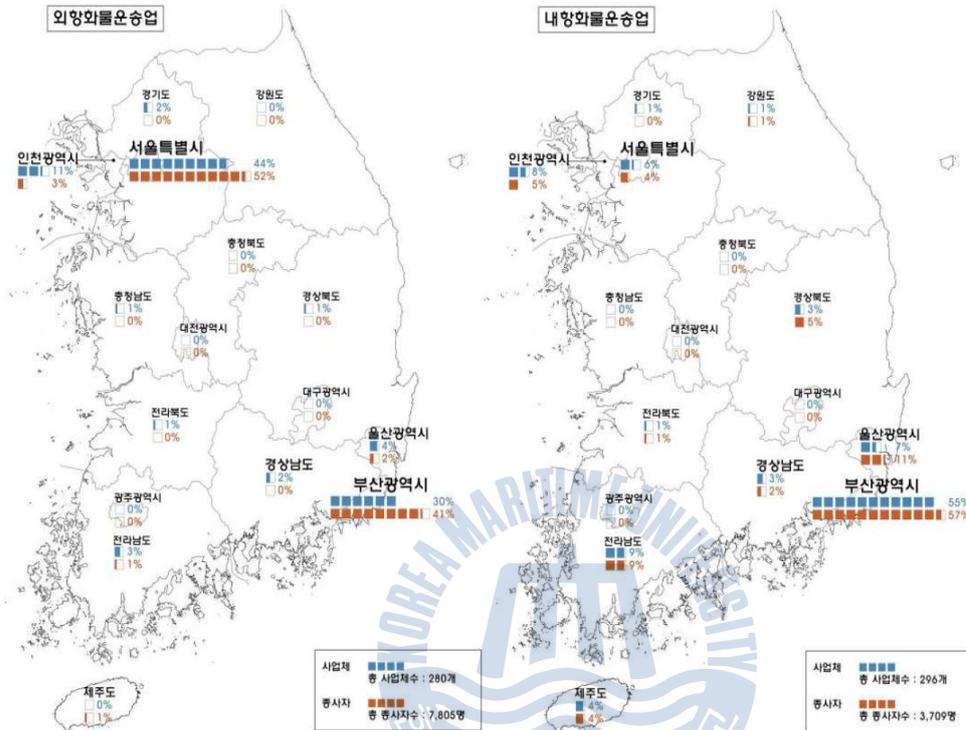


자료 : 부산대학교 동북아시아혁신연구원(2009), 부산지역 항만물류산업의 발전방안

[그림 2-2] 해상운송업체 / 외항여객운송업체 현황

외항화물운송업의 경우에는 외항화물정기선운송과 부정기선운송으로 구성되어 있으며 부산 지역에는 84개 업체, 3,222명이 종사하고 있다.

내항화물운송업체는 전국 기준 296개사, 3,709명이 종사하고 있는 가운데 부산 지역은 164개사, 2,112명이 종사하고 있는 것으로 나타났다.



자료 : 부산대학교 동북아지역혁신연구원(2009), 부산지역 항만물류산업의 발전방안

[그림 2-3] 외항화물운송업체 / 내항화물운송업체 현황

부산 지역 항만물류산업 현황을 운수업과 서비스업을 기준으로 살펴 보면 운수업체의 경우 전국의 8.5%를 차지하는 것으로 나타났으며, 이 중 내항 화물 운송업은 전국의 55.4%를 차지하였다. 또한 종사자 수를 기준으로 하였을 때는 외항 여객 운송업이 전국 대비 58%로 가장 높은 비율을 나타내었으며, 서비스업 부분에 수상 운송지원 서비스업, 화물 취급업 등도 높은 비율을 나타냈다.

<표 2-3> 부산 지역 항만물류산업 현황

산업구분	사업체 수(개)	점유율(%)	종사자 수(명)	점유율(%)
전체 산업	256,885	8.1	1,140,057	7.2
선박 및 보트 건조업	261	15.8	7,035	5.8
운수업(49~52)	28,639	8.5	101,086	11.5
도로 화물 운송업	9,129	6.1	15,921	7.6
수상 운송업	358	31.5	6,575	39.7
해상 운송업	322	35.7	6,270	41.8
외항 운송업	89	30.3	3,417	42.0
외항 여객 운송업	5	35.7	195	58.0
외항 화물 운송업	84	30.0	3,222	41.3
내항 운송업	172	39.4	2,263	42.8
내항 여객 운송업	8	5.7	151	9.6
내항 화물 운송업	164	55.4	2,112	56.9
기타 해상 운송업	61	35.3	590	37.6
항만 내 운송업	31	18.8	226	22.6
창고 및 운송 관련 서비스업	4,886	22.1	35,614	19.0
보관 및 창고업	308	6.9	2,967	7.4
수상 운송지원 서비스업	85	43.4	2,209	58.7
화물 취급업	366	48.8	7,427	42.4
그 외 기타 운송관련 서비스업	1,995	21.6	15,899	22.0
화물운송 중계, 대리 및 관련서비스업	1,872	22.3	13,715	21.1
화물포장, 검수 및 형량 서비스업	77	10.6	1,886	30.7

자료 : 부산대학교 동북아시아혁신연구원(2009), 부산지역 항만물류산업의 발전방안

종합적으로 부산 지역 항만물류산업의 SWOT 분석을 해보면 부산항의 경우 세계 주요 기간 항로상에 위치하고, 자생적인 항만물류 산업이 처음부터 군집하고 있어서 이 또한 항만물류산업의 강점으로 부각될 가능성이 높다. 또한 일본과 비교해 보았을 때 비용과 시간 측면에서 경쟁력을 가질 것으로 사료된다.

하지만 대부분의 항만물류업체들이 영세하고 소규모로 이루어져 있기 때문에 물류 환경 변화에 적응하기 힘들고, 국가 및 지자체의 구체적이고 명확한 지원이 미흡하여 경쟁력 약화의 원인이 되고 있다.

또한 중국 항만의 급속한 인프라 구축과 국가 및 지역별 물류중심화 경쟁이 심화되고 있는 가운데 외국계 물류기업들의 한국 시장 유입도 가속화되고 있는 실정이다.

구체적인 부산지역 항만물류산업 분석은 다음과 같다.

<표 2-4> 부산항 항만물류산업 SWOT 분석

Strengths	Weakness
<ul style="list-style-type: none"> - 세계 주요 기간 항로상에 위치 - 신항 건설과 경제자유지역 지정 - 자생적인 항만물류 산업의 군집화 - 지속적인 물동량 및 선박입출항 증가 - 비용 측면에서 일본 대비 높은 경쟁력 	<ul style="list-style-type: none"> - 업체의 소규모 및 영세성 - 도심 규모에 따른 교통 체증 - 국가 및 지자체의 구체적 지원 미흡 - 국제화 미흡과 물류전문 인력 부족 - 다국적 물류기업 부재
Opportunities	Threats
<ul style="list-style-type: none"> - 일본 물류에 대한 역 환적 역할 수행 - 항만 물류산업의 인지도 증가 - 다국적 기업의 동북아 물류거점 수요 증가 - 정부와 부산시의 핵심전략 일치 - 북한과의 관계 개선 시 육로 중심 시발지 	<ul style="list-style-type: none"> - 중국 항만의 급속한 인프라 구축 - 국가, 지역별 물류중심화 경쟁 심화 - 중국의 다국적 물류기업 유치 확대 - 외국계 물류기업 한국 시장 유입 가속화

자료 : 김혁진, 동북아 중심항만으로서 한국항만의 역할과 발전방안 재정리

제3장 선행연구 고찰

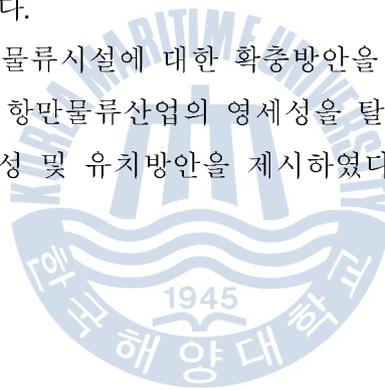
3.1 항만물류산업 경쟁력 확보에 관한 연구

3.1.1 평택항권의 항만물류산업 활성화 방안 연구

강승우(2005)는 평택항의 활성화 차원에서 평택항권의 항만물류산업 활성화를 위해 SCM 전략의 개념으로 항만물류체계의 각 프로세스 별로 제약요인을 분석하여 항만물류산업의 활성화를 위한 방안을 제시하고자 하였다.

연구를 통해 나타난 항만물류산업의 가장 큰 애로요인은 화주기업의 부족, 항만시설의 부족, 배후물류시설, 접근시설 등의 인프라 부족으로 나타났다. 이에 따른 활성화 방안으로는 화주기업유치방안 차원에서 수출입기업의 유치를 위한 제도적인 측면과 하드웨어 인프라 측면에서 각종 지원책을 제시하였다.

또한 항만시설 및 배후물류시설에 대한 확충방안을 제시하였으며, 본 연구의 목적과 일치하는 항만물류산업의 영세성을 탈피하기 위한 방안으로 종합물류기업의 육성 및 유치방안을 제시하였다.



<표 3-1> 평택항 문제점 및 해결방안

문제점	활성화 방안	세부 사항
화주기업의 부족	수출기업의 유치를 통한 항만활성화	수출초기단계의 중소기업 제품의 해외홍보
		경기도의 수출기업화사업 정책자금지원금액 확대
		산업단지 입주 기업 수출시 신청절차 간소화
항만시설의 부족	항만시설 및 배후지역의 항만지원물류시설 확대	평택항 부두 조기 건설
		내항의 준설토투기장 조기 건설
		항로의 증설 및 증편 필요
항만물류산업의 영세성	종합물류기업 육성 및 유치	각종 세금감면 정책 도입으로 법인세 및 부가가치 물류활동 지원
		종합물류기업을 이용하는 화주에 대한 세제감면

3.1.2 환동해권 항만물류산업 활성화 방안 연구

차순권(2008)은 환동해권에서 입지적 우위를 갖는 강원도의 항만물류 산업 활성화 방안을 모색함으로써 지역경제발전에 기여하고자 하였다.

강원도 항만물류산업의 활성화 방안을 강원도와 정부 측면으로 구분하여 제시하였는데, 강원도 차원에서는 국제물류 환경변화에 따른 거점 항만의 지정 및 개발, 환동해권 주요 항만 간 네트워크 및 전자항만 시스템 구축, 항만배후부지 지원을 위한 경제특구의 조성 및 확대 등을 제시하였고, 정부 차원에서는 강원도 항만에 대한 직접적인 접근성 및 연계성 확대를 위한 SOC(Social Overhead Capital) 즉, 사회간접자본 투자 확대 방안, 정부의 서남해안 위주 항만개발정책의 전환을 통한 강원도 항만에 대한 적극적 지원, 종합적인 전문물류인력양성 기관의 설

치 및 지원의 필요성을 제시하였다.

<표 3-2> 지원 주체별 강원도 지역 항만물류산업 활성화 방안

주체	활성화 방안
강원도 측면	국제물류 환경변화에 따른 거점 항만의 지정 및 개발
	환동해권 주요 항만 간 네트워크 및 전자항만 시스템 구축
	항만배후부지 지원을 위한 자유무역지대나 경제자유지역과 같은 경제특구의 조성 및 확대
	적극적인 항만물류마케팅 활동
정부 측면	강원도 항만에 대한 직접적인 접근성 및 연계성 확대를 위한 SOC 투자 확대 방안
	정부의 서남해안 위주 항만개발정책의 전환을 통한 강원도 항만에 적극적 지원
	종합적인 전문물류인력 양성 기관의 설치 및 지원

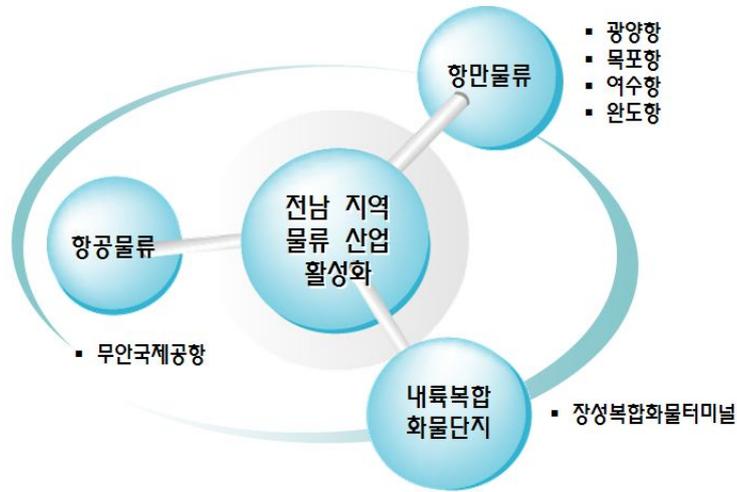
3.1.3 물류네트워크 구축을 통한 전남권 항만물류 활성화 방안 연구

최동오(2008)는 점차 국제경쟁력을 갖추어 가고 있는 광양항을 전남 지역 국제물류거점으로 하여 전남권의 목포항, 여수항, 완도항을 포함하는 항만물류와 무안국제공항의 항공물류, 장성의 복합화물터미널인 내륙화물기지의 연계를 통하여 효과적인 물류네트워크를 구축하여 이를 통해 전남지역의 물류산업의 활성화 방안을 제시하였다.

체계적인 지역혁신계획을 수립하여 지역혁신주체 및 산업 혁신의 역량을 강화하고 지역산업의 활성화를 위한 방안을 모색하여 전남 U-물류체계 구축을 위한 RFID/USN 기반의 종합물류관리시스템을 구축하여야 한다고 주장하였다.

또한 3각 물류거점을 연계하는 교통망의 추진과 관련하여 광주 시내 및 인근에 산재해 있는 중소형 수출입 물류거점을 조기 통합 추진하는 것이 필요하며, 국제공항인 무안공항을 중심 공항으로 육성하기 위한

방안을 설정하고 항공화물 처리를 위한 화물터미널의 기능을 강화해야 한다고 하였다.



[그림 3-1] 전남 지역 물류산업 활성화 구조



3.2 중소기업 지원에 관한 연구

3.2.1 IMF 이후 중소기업 운송물류기업의 생존 분석에 관한 연구

김태훈, 김상열(2009)은 IMF 경제 위기 이후 중소기업 운송물류업체들의 생존율이 어떠한지를 파악하기 위하여 전체 운송물류 중소기업의 생존율과 위험률을 추정하였고, 특성별로 차이의 유의성을 검증하였다. 또한 어떠한 변수들이 운송물류중소기업의 생존 요인으로 고려될 수 있는지에 대한 탐색적 연구를 시행하였는데, 연구의 결과 운송물류업자의 소재지, CEO의 성별, 종사기간 및 신기술사업자의 요인에는 생존율의 차이가 있었으나, 업종별 종업원의 규모, 기업 형태별로는 차이가 없는 것으로 나타났다고 주장하였다.

기존의 연구가 미치지 않았던 중소기업 운송물류기업의 다양한 분야에 생존 분석을 적용할 수 있는 방법을 제시하였다는데 의의가 있다고 볼 수 있다.

<표 3-3> 중소기업 운송물류업체 생존율에 미치는 요인

구분	영향 有	영향 無
중소규모 운송물류업체 생존률	<ul style="list-style-type: none"> · 운송물류업자의 소재지 · CEO 성별 · 종사기간 · 신기술사업자 	<ul style="list-style-type: none"> · 업종별 종업원 규모 · 기업 형태

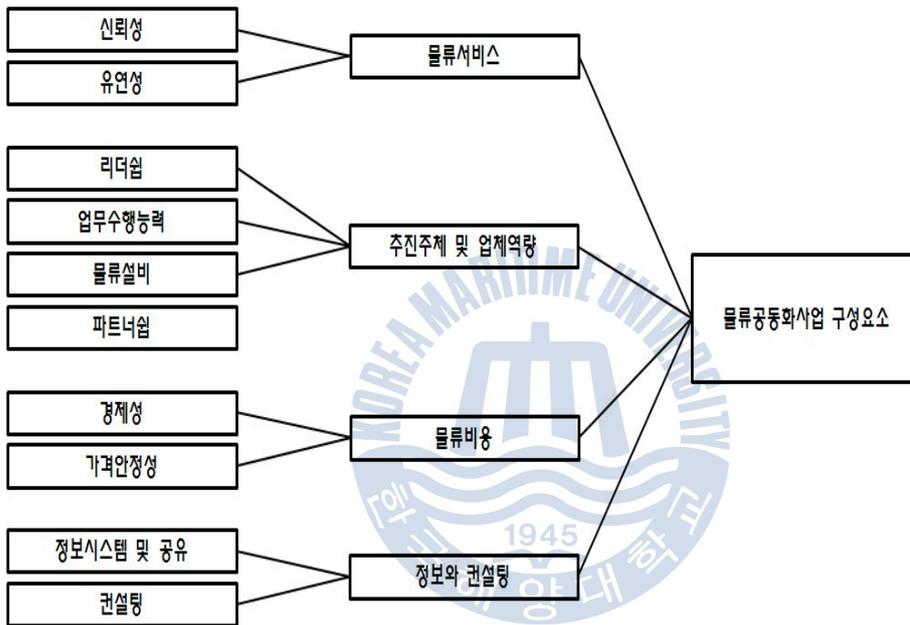
3.2.2 AHP를 이용한 제주지역 중소기업 물류공동화사업 활성화를 위한 우선순위 분석 연구

한승철, 김정희(2009)는 AHP 기법을 이용하여 제주지역 중소기업들을 대상으로 물류공동화사업 참여 의사결정요인에 대한 우선순위를 실증적으로 분석함으로써, 이를 활성화하기 위한 합리적인 전략을 도출하

고자 하였다.

물류공동화사업 참여 결정요인 및 계층적 구조는 선행연구를 검토하고 관련분야 현장 실무자와 전문가의 면접을 거쳐, 제주지역의 물류 특성, 중소기업의 특성, 최근 물류환경을 고려하여 연구하였다.

상위요인으로 물류서비스, 추진주체 및 업체 역량, 물류비용, 정보와 컨설팅의 4개 항목으로 구성되었으며, 하위요인은 신뢰성, 유연성, 리더쉽, 업무수행능력, 물류설비, 파트너쉽, 경제성, 가격안정성, 정보시스템 및 공유, 컨설팅 및 직무교육의 10개 항목으로 구성되었다.



[그림 3-2] 제주지역 물류공동화사업 구성 요소

3.3 시사점

선행연구 고찰 결과, 항만물류산업의 경쟁력 확보 전략에는 2가지 측면에서 연구가 진행되었다.

첫 번째는 항만물류산업의 경쟁력 확보에 관한 연구 부문으로 전반적인 항만물류산업의 발전 방향에 대하여 서술하고 있었으며, 구체적으로는 항만배후지역 개발을 통한 글로벌 항만물류기업 육성 및 유치, 종합적인 전문물류인력 양성 기관의 설치 및 지원 등이 있었다.

두 번째는 항만물류산업의 영세성을 지원하기 위한 중소기업 지원에 관한 연구 부문으로 항만물류기업이 영세성을 탈피하고 글로벌 물류기업으로 도약하기 위한 방안을 다음과 같이 서술하고 있다.

<표 3-4> 선행연구 고찰 종합

	항만물류산업 경쟁력 확보에 관한 연구	중소물류기업 지원에 관한 연구
시 사 점	<ul style="list-style-type: none"> - 항만배후부지 지원을 위한 자유무역지 내 또는 경제자유지역과 같은 경제특구 의 조성 및 확대 - 종합물류기업 육성 및 유치 - 종합적인 전문물류인력 양성 기관의 설 치 및 지원 - 국제물류 환경변화에 따른 거점 항만의 지정 및 개발 	<ul style="list-style-type: none"> - 신뢰성과 유연성을 바탕으로 한 물 류서비스 제공 - 리더쉽, 파트너쉽 등 을 비롯한 업 체역량 강화 - 물류 비용 안정화 - 정보 및 컨설팅 지원

이에 본 연구는 앞서 연구된 내용을 바탕으로 항만물류산업의 영세성 탈피 방안에 대하여 연구하고자 한다. 현재 중소기업을 대상으로 지원하고 있는 다양한 지원 정책 중 항만물류 부문에 맞는 지원 방안을 도출해 냄으로써 부산 지역의 항만물류산업 활성화 방안을 도출하고자 한다.

제4장 부산 지역 항만물류산업 활성화를 위한 실증분석

4.1 연구범위 설정

본 연구에서는 부산 지역 항만물류산업 경쟁력 확보를 위하여 기초 자료를 수집·분석하였으며, 항만운송사업 및 항만운송관련사업의 정확한 집계를 위하여 2011년 7월 기준 각 지방해양항만청에 등록되어 있는 업체를 대상으로 하였다.

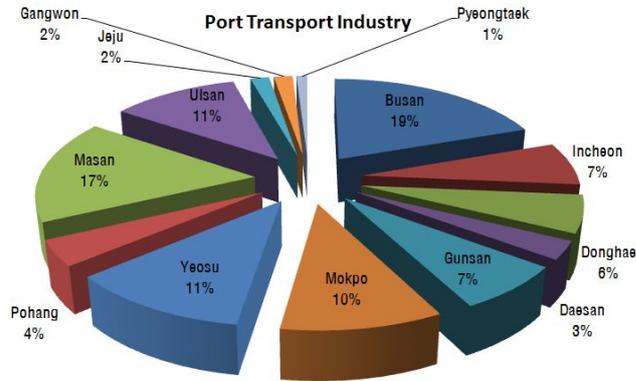
집계 결과 부산 지역에 등록되어 있는 항만운송사업체 및 항만운송관련사업체 수는 1,475개로 나타났다. 전반적으로 항만운송사업체보다 항만운송관련사업체의 부산 지역 등록 비율이 높았으며, 물품 공급업체의 경우 전국의 69%를 차지하는 것으로 나타났다.

<표 4-1> 항만물류산업 부산 지역 비중

구분	항만운송사업			항만운송관련사업				합계	
	하역업	검수업	검량업 감정업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업		
부산	업체수	61	6	15	161	1,082	112	38	1,475
	비중	17.2	12	26.8	41.4	69.0	24.1	49.4	49.8
인천	업체수	27	2	4	27	-	23	17	100
	비중	7.6	4	7.1	6.9	-	5.0	22.1	3.3
마산	업체수	64	6	1	76	67	125	-	339
	비중	18.0	12	1.8	19.5	4.3	26.9	-	11.5
울산	업체수	42	5	5	20	119	33	5	229
	비중	11.8	10	8.9	5.1	7.6	7.1	6.5	7.7
여수	업체수	40	8	2	12	151	54	12	279
	비중	11.3	16	3.6	3.1	9.6	11.6	15.6	9.4
기타	업체수	121	23	29	93	150	117	5	538
	비중	34.1	46	51.8	23.9	9.6	25.2	6.5	18.2
전국	업체수	355	50	56	389	1,569	464	77	2,960
	비중	100	100	100	100	100	100	100	100

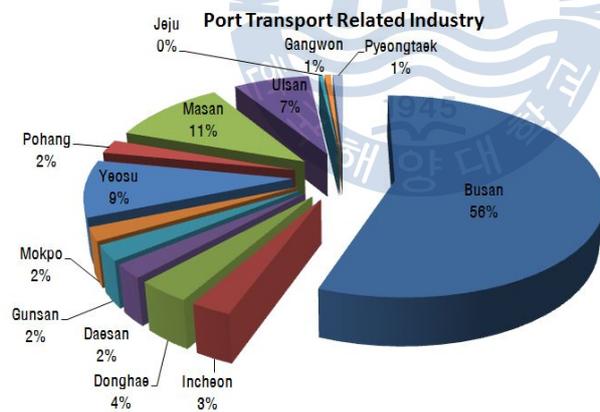
자료 : 부산지방해양항만청 내부자료(2011)

하역업, 검수업, 검량업/감정업에 해당하는 항만운송사업체 등록 비율을 살펴보면, 부산 지역이 19%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 그 뒤를 마산, 울산 등이 차지하였다.



[그림 4-1] 전국 대비 항만운송사업 비중

항만운송관련사업(항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너 수리업)의 경우에는 부산 지역이 차지하는 비중은 56%로 항만운송사업 보다 높은 것으로 나타났다.



[그림 4-2] 전국 대비 항만운송관련사업 비중

4.2 설문지 구성 및 분석방법

본 연구를 위한 설문은 2차례에 걸쳐서 진행되었으며, 첫 번째로 진행된 설문은 기초 자료 수집을 목적으로 시행되었으며, 설문에는 중소기업청이 발행한 '2011 중소기업 지원기관 지원시책'이 사용되었다.

동 보고서를 선택하게 된 배경은 부산 지역 항만운송산업과 항만운송 관련사업의 경우 중소기업이 99% 이상을 차지하여 그 비중이 절대적이고, 영세성을 면치 못하고 있어 중소기업청이 우리나라 중소기업을 대상으로 제시한 지원책이 항만운송사업체 및 항만운송관련사업체에게도 그대로 적용될 것이라고 판단했기 때문이다.

또한, 각 항목별 중요도를 평가하기 위하여 5점 척도를 사용하였으며, 항만운송사업체와 항만운송관련사업체를 대상으로 설문 후 회수된 설문지 각각 22부, 66부에 대하여 항목별 평균 점수가 높은 상위 10개 항목을 선택하였다.

두 번째로 진행된 설문에서는 위에서 도출된 요인들을 대상으로 계층 분석법(AHP)을 이용하여 우선순위를 도출하고자 하였다.

설문은 연구원/학계 등 전문가 집단을 대상으로 하였는데 세부적으로 보면 첫 번째로는 부산 지역에 위치한 부산발전연구원을 비롯한 연구기관으로 항만물류분야 전문가들 집단이다. 두 번째는 부산 지역 대학교 집단으로 석·박사 이상 항만·물류 관련 전공자를 대상으로 하였다. 마지막으로 부산 지역에 위치한 정부 산하기관 집단으로 부산항만공사, 부산지방해양항만청 등을 포함하였다. 30부의 설문지를 배포하여 회수된 15부를 분석에 이용하였다.

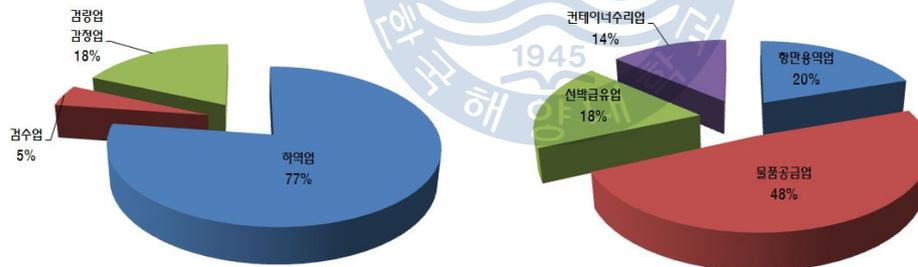
4.3 설문결과 정리

1차 설문 결과의 결과를 보면, 항만운송사업체와 항만운송관련사업체 각각 22부, 66부가 분석에 사용되었으며, 대체적으로 항만운송관련사업체의 응답률이 높게 나타났다.

<4-2> 1차 설문 결과

구분	항만운송사업체			항만운송관련사업체			
	하역업	검수업	검량업 감정업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업
배포된 설문지	20	3	7	20	50	15	15
회수된 설문지	17	1	4	13	32	12	9
응답률(%)	85	33	57	65	64	80	60
비중(%)	77	5	18	20	48	18	14

분석에 사용된 업체를 전체적으로 살펴보면, 항만운송사업 부분에서는 하역업이 차지하는 비중이 77%로 가장 높게 나타났으며, 항만운송 관련업체 부분에서는 물품공급업이 48%로 가장 높게 나타났다.

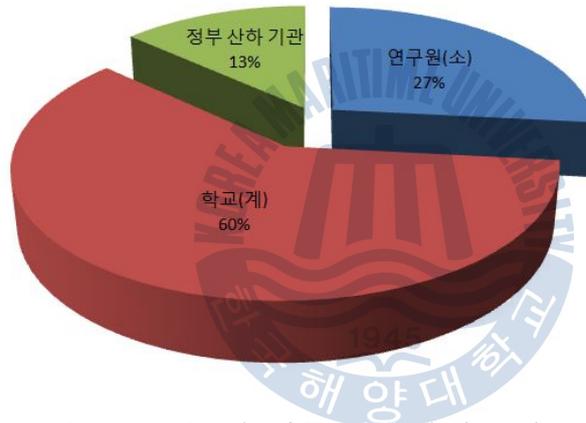


[그림 4-3] 1차 설문 결과 응답 비율

전문가 집단을 대상으로 한 2차 설문결과를 살펴보면 학교(계)의 응답률이 60%로 가장 높게 나타났으며, 연구원(소)과 정부 산하 기관의 응답률은 40%로 같았다. 설문 결과의 응답 비중을 보면 학교(계)가 차지하는 비중이 60%로 가장 높았으며, 그 뒤를 연구기관(27%)과 정부 산하 기관(13%)이 차지하였다.

<표 4-3> 2차 설문 결과

구분	연구원(소)	학교(계)	정부 산하 기관
배포된 설문지	10	15	5
회수된 설문지	4	9	2
응답률(%)	40	60	40
비중(%)	27	60	13



[그림 4-4] 2차 설문 결과 응답 비율

4.4 결과 분석

4.4.1 주요 평가 요인 선정

항만운송사업 부분의 주요 평가 요인을 살펴보면 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인이 평균 3.73으로 가장 높게 나타났으며, 표준편차는 0.550으로 나타났다.

그 뒤를 소상공인 지원 확대, 중소기업 인력 구조 고도화, 수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원 요인이 차지하였다.

요인 중 평균값이 가장 높고, 표준편차가 가장 작은 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인은 설문 응답자의 대부분이 타 요인보다 중요하다고 생각하고 있는 요인임을 알 수 있다.

<표 4-4> 항만운송사업 요인

요인	평균	표준편차
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	3.73	0.550
소상공인 지원 확대	3.64	0.727
중소기업 인력 구조 고도화	3.64	0.750
수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	3.64	0.628
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	3.59	0.908
창업 기업 지원 자금 확대	3.41	0.854
중소기업 청년 취업 인턴제	3.36	0.953
해외시장 조사 서비스 지원	3.27	0.703
선진물류 탐방 기회 확대	3.27	0.703
해외비즈니스 출장지원 서비스	3.05	0.722

항만운송관련사업 부분에서는 수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원 요인이 평균 3.73으로 가장 높게 나타났으며, 표준편차는 0.735로 나타났다.

그 뒤를 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원, 중소기업 협동조합 공동사업자금 지원 요인이 차지하였으며, 평균은 각각 3.68, 3.67을 나타냈다.

표준편차 값이 0.928로 가장 큰 중소기업 청년취업 인턴제 요인은 응답자에 따라 의견이 상당히 다르다는 것을 알 수 있다.

<표 4-5> 항만운송관련사업 요인

요인	평균	표준편차
수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	3.73	0.735
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	3.68	0.531
중소기업 협동조합 공동사업자금 지원	3.67	0.865
중소기업 인력 구조 고도화	3.62	0.780
소상공인 지원 확대	3.55	0.748
창업 기업 지원 자금 확대	3.42	0.805
중소기업 청년취업 인턴제	3.41	0.928
산업 기능 요원 확대	3.32	0.727
선진물류 탐방 기회 확대	3.15	0.685
해외비즈니스 출장지원 서비스	3.05	0.666

4.4.2 AHP 기법을 활용한 분석

분석적계층화법이라고 불리는 AHP 기법은 의사결정의 목표 또는 평가기준이 다수이며 복합적인 경우 상호 배반적인 대안들의 체계적인 평가를 지원하는 의사결정기법 중의 하나로, 1970년대 초 Thomas Saaty에 의해 개발된 이후 정성적(Qualitative), 다 기준(Multi-criteria) 의사결정에 널리 사용되어 왔다.

AHP는 의사결정의 전 과정을 계층을 갖는 다수의 수준으로 나눈 후, 이를 수준별로 분석 해결함으로써 최종적인 의사결정에 이르는 것을 지원하는 것이다.

이 기법은 인간의 사고와 유사한 방법으로 문제를 분석하고 분해하여 구조화할 수 있다는 점과, 모형을 이용하여 상대적 중요도 또는 선호도를 체계적으로 비율 척도화하여 정량적인 형태로 결과를 얻을 수 있다는 점에서 그 유용성을 인정받고 있다.

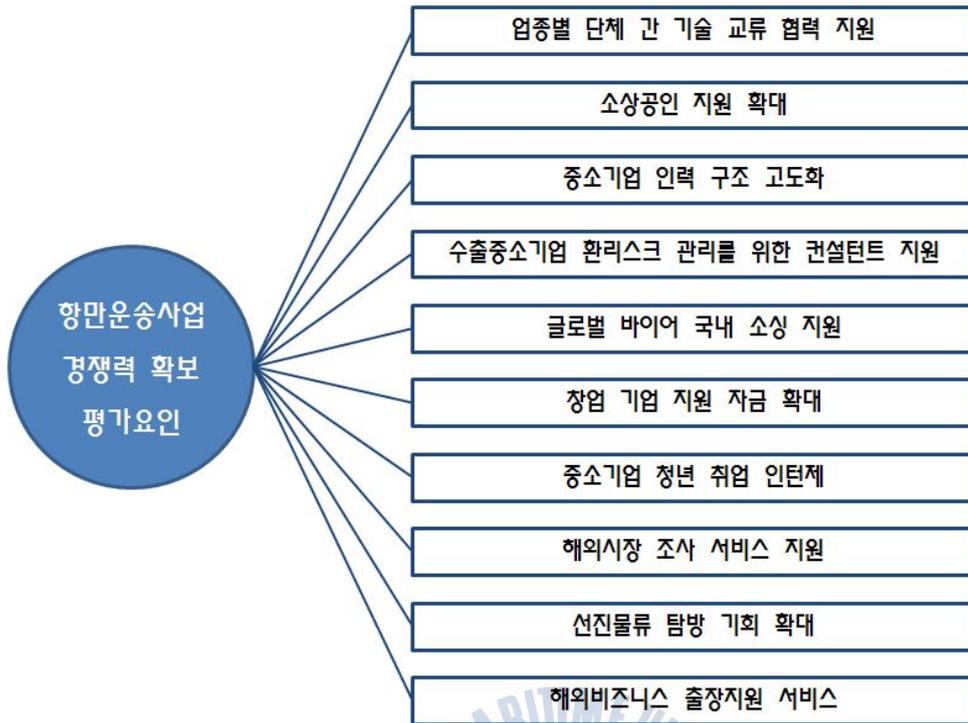
<표 4-6> AHP의 특징

구분	내용
AHP 기법의 특징	<ul style="list-style-type: none"> ○ 정량적인 요소뿐만 아니라 정성적인 요소도 동시 평가 가능 ○ 평가자로 하여금 쌍대비교를 통하여 한 번에 두 가지를 평가함으로써 평가를 편하게 함 ○ 각 단계에서 언급된 선호만을 다루기 때문에 분석이 원활함 ○ 평가자의 의견에 관한 일관성을 검증할 수 있는 방법이 있어서 평가의 불일치가 있을 경우에는 피드백하여 평가의 일관성을 보장할 수 있음 ○ AHP의 문제 해결구조가 인간의 논리적인 문제해결 구조와 유사하므로 실무에 적용 가능함

자료 : 노병욱(2011), 개인 블로그 재정리

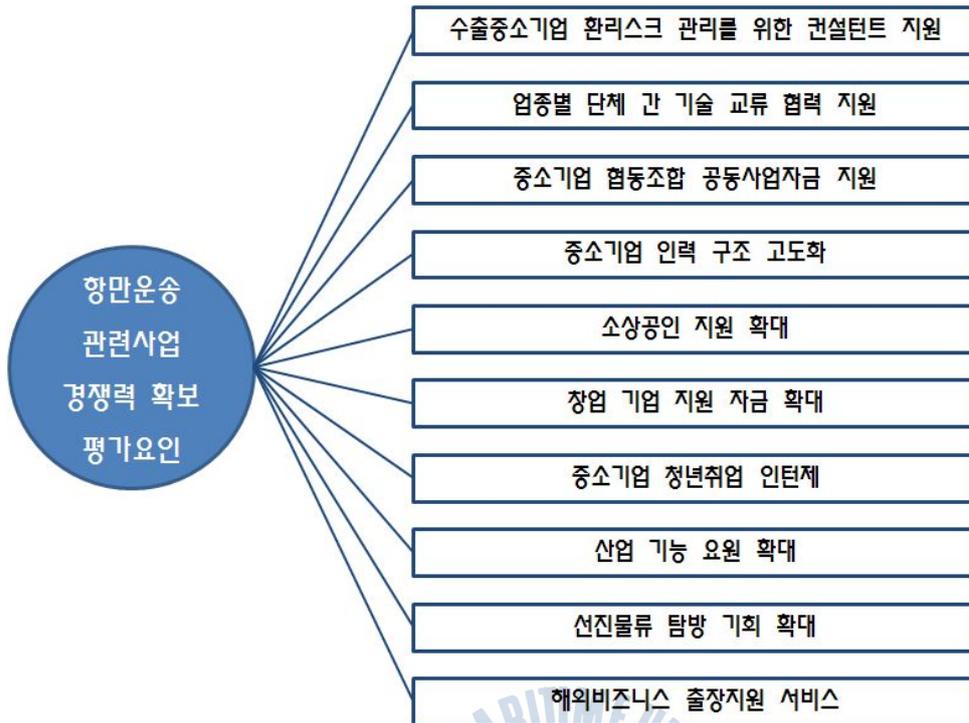
부산 지역 항만물류산업(항만운송사업/항만운송관련사업) 경쟁력 요인 우선순위를 도출하기 위하여 1차 설문 응답 결과를 바탕으로 전체 25개 요인 중 평균값이 높은 상위 10개 요인을 선별 후 의사결정 모형을 작성하였다.(<표 4-4 참고>)

수집된 평가 속성을 살펴보면 항만운송사업 부분에서는 업종별 단체인 기술 교류 협력 지원 요인을 포함한 10개 평가 요인이 도출되었다.



[그림 4-5] 항만운송사업 의사결정모형

항만운송관련사업 부분은 1차 설문 응답 결과를 바탕으로 25개 요인 중 평균값이 높은 상위 10개 요인을 선별한 결과(<표 4-5 참고>) 수출 중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원 등 10개 요인이 도출되었으며, 이 중 8개 요인이 항만운송사업 경쟁력 확보 요인과 같게 나타났다. 이는 항만운송관련사업과 항만운송사업이 필요로 하는 요인이 비슷하고, 대부분 중소기업으로 이루어져 영세성이 반영된 것으로 판단된다.



[그림 4-6] 항만운송관련사업 의사결정모형

첫 번째로 항만운송사업 분야의 주요 요인 간 중요도 평가 결과를 보면 중소기업 인력 구조 고도화 요인이 0.158로 가장 높게 나타났으며, 그 뒤를 소상공인 지원확대, 중소기업 청년취업 인턴제가 차지하였다.

여기서 중요도란 동일한 계층에 있는 모든 요소들 가운데 각 요소가 차지하는 비중 또는 우선순위의 정도이며 이들의 합이 1이 되도록 정규화 하는 것을 말한다. 따라서 전체를 1로 보았을 때 중소기업 인력 구조 고도화 요인은 0.158 정도의 중요성을 가지는 것을 의미한다.

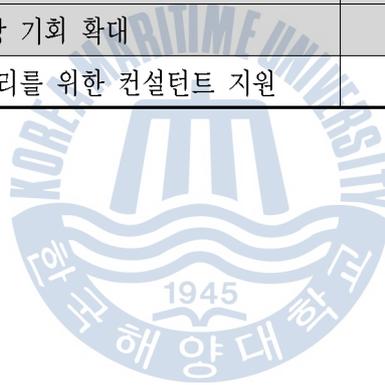
전문가들의 의견을 반영해 보았을 때 항만운송사업 부분에서는 인력 측면에서의 지원이 필요하다는 것을 알 수 있었다. 이는 우리나라 중소기업의 공통적인 문제인 인력 수급 문제와도 일치한다고 볼 수 있다.

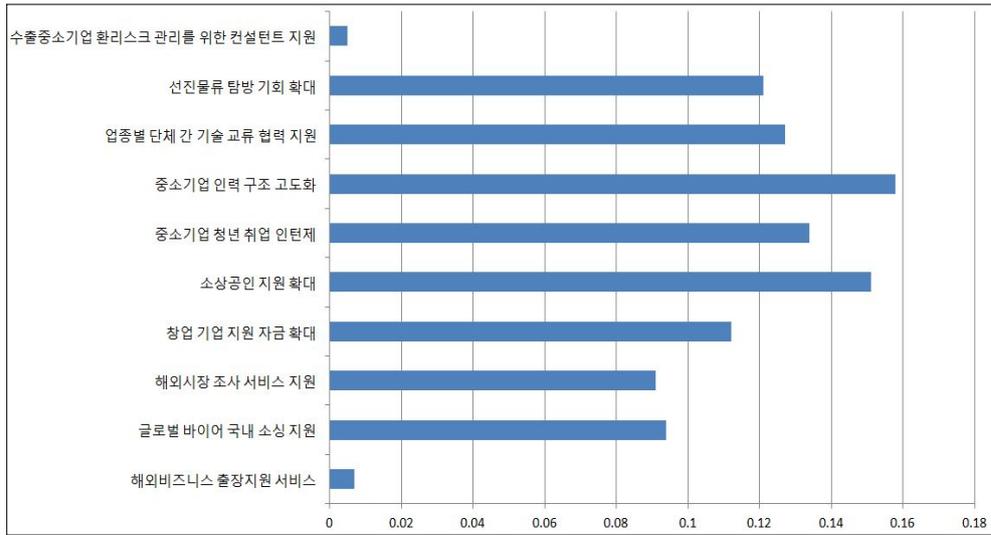
반면 해외비즈니스 출장지원 서비스나 수출중소기업 환리스크 관리

를 위한 컨설턴트 지원은 중요하지 않은 요인으로 나타났으며, 이는 항만운송사업 부문에 해당하는 하역업·검수업 등이 해외 출장 또는 수출과 직접적인 연관이 없기 때문으로 판단된다.

<표 4-7> 항만운송사업 부문 중요도 평가 결과

구분	중요도
해외비즈니스 출장지원 서비스	0.007
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	0.094
해외시장 조사 서비스 지원	0.091
창업 기업 지원 자금 확대	0.112
소상공인 지원 확대	0.151
중소기업 청년 취업 인턴제	0.134
중소기업 인력 구조 고도화	0.158
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	0.127
선진물류 탐방 기회 확대	0.121
수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	0.005





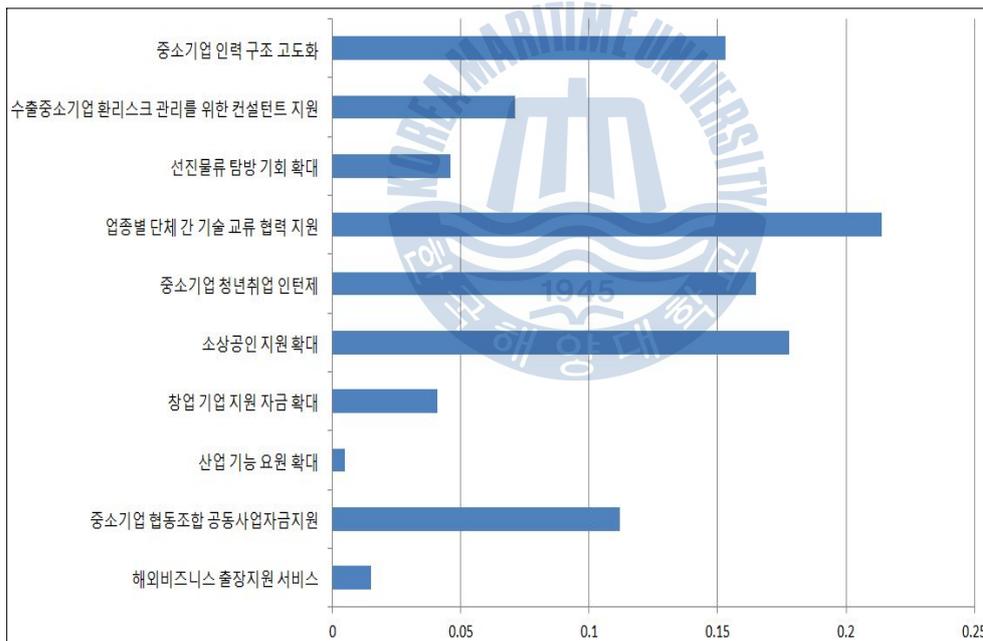
[그림 4-7] 항만운송사업 중요도 평가 결과

두 번째로 항만운송관련사업 부문을 살펴보면, 계층 내 요인의 합을 1로 보았을 때 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인이 0.214로 가장 높은 것으로 나타났으며, 그 뒤를 소상공인 지원 확대(0.178), 중소기업 청년취업 인턴제(0.165)가 차지하였다. 항만운송관련사업에 대한 전문가의 의견도 항만운송사업과 마찬가지로 인력 측면에서의 지원이 필요하다고 말하고 있다.

하지만 항만운송사업 부문에서 0.127의 중요도 값을 나타내어 4번째로 중요한 요인에 선정되었던 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인이 항만운송관련사업 부문에서는 0.214로 가장 높은 값을 나타내었는데, 이는 항만운송관련사업의 대부분을 차지하고 있는 물품공급업의 특성 상 정보 공유를 통해 공동수배송이 가능하기 때문으로 판단된다.

<표 4-8> 항만운송관련사업 부문 중요도 평가 결과

구분	중요도
해외비즈니스 출장지원 서비스	0.015
중소기업 협동조합 공동사업자금지원	0.112
산업 기능 요원 확대	0.005
창업 기업 지원 자금 확대	0.041
소상공인 지원 확대	0.178
중소기업 청년취업 인턴제	0.165
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	0.214
선진물류 탐방 기회 확대	0.046
수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	0.071
중소기업 인력 구조 고도화	0.153



[그림 4-8] 항만운송관련사업 중요도 평가 결과

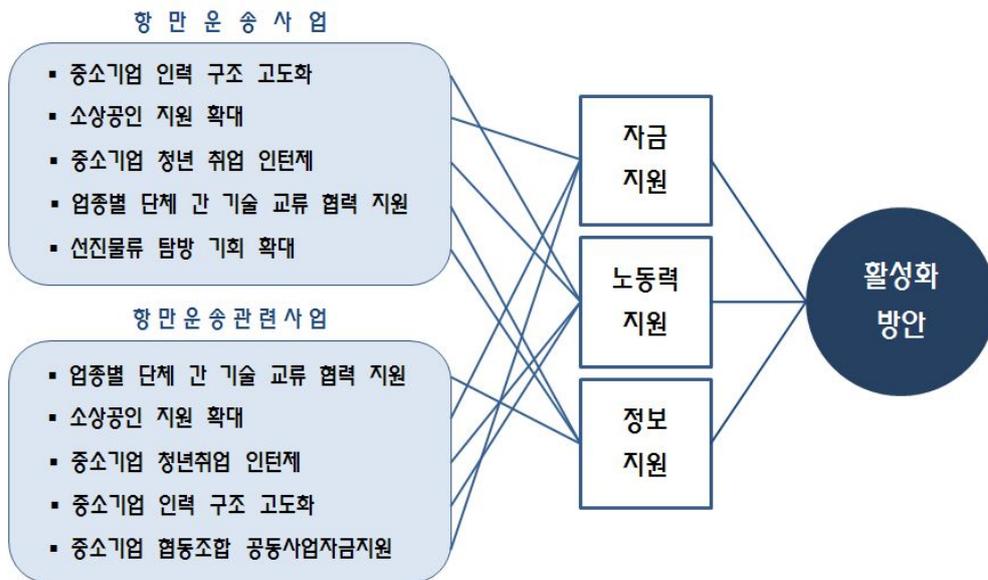
4.5 활성화 방안

설문 결과 분석을 바탕으로 각 사업별로 지원을 필요로 하는 상위 5가지 요인을 도출한 결과 항만운송사업 부문에서는 중소기업 인력 구조 고도화, 소상공인 지원 확대, 중소기업 청년 취업 인턴제, 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원, 선진물류 탐방 기회 확대 요인이 선정되었으며, 항만운송관련사업 부문에서는 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원, 소상공인 지원 확대, 중소기업 청년 취업 인턴제, 중소기업 인력 구조 고도화, 중소기업 협동조합 공동사업자금 지원 요인이 선정되었다.

이들 요인을 요약·정리하면 [그림 4-9]와 같이 자금 지원, 노동력 지원, 정보 지원으로 나타낼 수 있다. 이와 같은 세 가지 요인은 대부분의 중소기업이 필요로 하고 있는 것이며, 이에 대한 지원 방안 마련이 시급한 실정이다.

자금 지원 요인의 경우 공공 자금의 투명한 운용과 세제 감면 및 지원 등이 필요할 것으로 보이고, 노동력 지원 요인은 대학 또는 고등학교 교육에 항만물류사업체들이 중앙정부와 지자체의 보조를 받아 직·간접적으로 지원을 하면서 지역 대학과 유기적인 협력 관계를 형성해 나갈 필요가 있을 것으로 사료된다. 그리하여 기업이 지역 대학 졸업생들을 적극적으로 채용함으로써, 고급 지역 인재들의 역외 유출도 충분히 막을 수 있다고 생각된다.

마지막으로 정보 획득 문제에 있어서는 글로벌 물류 시장 정보에 민감하게 대응할 수 있는 무역 분야의 KOTRA와 같은 기관의 설립이 필요할 것으로 보인다. 사업에 필요한 정보를 쉽고 빠르게 획득하고 이를 적시에 활용한다면 우리나라 항만운송사업 및 항만운송관련사업체도 영세성을 탈피할 수 있는 기반 마련이 가능할 것으로 판단된다.



[그림 4-9] 항만물류산업 활성화 방안

항만운송사업 1차 설문 응답자(항만운송업체 응답)가 가장 중요하다고 판단한 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인이 2차 설문 응답자(전문가 응답)가 판단한 상위 5개 요인에 포함되지 않은 것은 우리나라 기업 간 정보 교류의 실태를 말해주고 있다. 이론상 또는 학술적으로는 이미 어느 정도의 정보 교류가 이어지고 있다고 판단되지만 실질적으로는 많은 부분에서 정보의 교류가 이루어지지 않고 있다는 것을 알 수 있다. 기업이 정보를 공개하였을 때 실질적으로 기업이 느끼는 이득이 없다면 우리나라 중소기업의 정보공개 기피는 지속될 것으로 전망됨에 따라 이에 대한 대책이 시급한 실정이다.

항만운송관련사업 부문을 살펴보면 전문가 2차 설문 응답 결과 상위 5개 요인에 포함되지 않은 수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원 요인을 1차 업체 설문 응답자들은 매우 중요한 요인으로 판단하고 있었다. 이는 항만운송관련사업에서 차지하는 비중이 가장 큰 물품공급업체의 영향이 큰 것으로 판단되며, 내수 시장의 한계와 부산항

의 성장률 둔화로 인하여 해외 시장에 많은 관심을 가지고 있다는 것을 알 수 있다. 최근 중국 내 항만의 급속한 성장으로 아시아 지역 항만들이 위협을 받고 있지만 물품공급업의 경우 성장을 지속하고 있는 중국 항만을 비롯하여 선진 항만으로 눈을 돌리고 있는 것으로 판단된다.

따라서 이론적인 중소항만물류기업 지원 방안뿐만 아니라 기업이 실질적으로 필요로 하고 있는 지원 사항에 관심을 가짐으로써 영세성을 보이고 있는 우리나라 항만물류업체 발전에 많은 도움이 될 것으로 판단된다.



제5장 결론

5.1 결론 및 시사점

오늘날 세계 경제의 글로벌화에 맞추어 부산항이 동북아시아 허브 항만으로 자리매김하기 위해서는 부산항 시설 확충뿐만 아니라 경쟁력 있는 부산 지역 항만물류산업(항만운송사업, 항만운송관련사업)의 육성이 시급한 과제이다. 하지만 부산 지역 항만물류사업체의 대부분은 영세성을 면치 못하고 있어 급속한 세계 경제의 흐름 변화 속에 경쟁력을 상실할 위기에 처해 있다.

이에 본 연구는 항만운송사업체 및 항만운송관련사업체를 대상으로 설문조사를 통해 경쟁력 강화 요인을 도출하고 항목에 따른 평가속성에 대하여 속성별 중요성과 그 우선순위를 각 분야별 전문가 집단의 설문조사를 실시하여 비교·분석하였다.

분석한 결과 항만운송사업 부문에서는 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인을 비롯한 10개 요인이 도출되었으며, 항만운송관련사업 부문에서는 수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원 요인을 포함한 10개 요인이 도출되었다. 항만운송사업과 항만운송관련사업 모두 노동력 측면과 자금 지원을 필요로 하는 것을 보아 전형적인 중소기업 형태라고 말할 수 있겠다.

항만물류산업의 주류를 형성하고 있는 항만운송사업체와 항만운송관련사업체의 의견을 바탕으로 도출된 경쟁력 강화 요인에 대하여 항만·물류 분야의 전문가들을 대상으로 2차 설문조사를 하였다.

전문가 집단의 의견을 바탕으로 경쟁력 요인의 우선순위를 도출해본 결과 항만운송사업 부문에서 가장 중요한 요인은 중소기업 인력 구조 고도화 요인으로 나타났고, 항만운송관련사업 부문에서는 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인이 가장 중요한 요인으로 도출되었는데 이는 항만운송관련사업에서 많은 비중을 차지하고 있는 물품공급업의 특

성상 선박에 물품공급 시 업체 간 공동 배송을 통해 물류비용 감소를 가져올 수 있기 때문으로 판단된다.

기업 필요로 하고 있는 요인을 크게 나누어 보면 자금 지원, 노동력 지원, 정보 지원 부문으로 나눌 수 있다. 자금 지원 부문은 중소항만물류기업에 특화된 세제감면 또는 공공자금의 투명한 지원이 뒷받침이 됨으로써 해결될 수 있다고 판단된다. 두 번째로 노동력 지원 부문은 항만운송업체와 항만운송관련업체가 가장 필요로 하고 있는 부문으로 부산 지역 고등학교 또는 대학과의 유기적인 협력이 필요할 것으로 보인다. 지역 고등학교/대학은 인재들의 역외 유출을 방지하고 지역 항만물류업체들의 경쟁력 확보를 위하여 지역 내 취업을 적극적으로 유도하고, 항만물류업체들은 이와 같은 지역 고급 인재들을 채용함으로써 충분히 해결할 수 있다고 판단된다.

마지막으로 정보 지원 부문은 기업이 필요로 하는 정보를 쉽게 획득할 수 있는 물류 정보 기관의 설립이 시급한 실정이다. 이와 같은 정보 획득 기관으로 인하여 기업이 필요로 하는 관련 정보를 시기적소에 활용 한다면 부산 지역 항만물류업체의 경쟁력은 한층 더 강화될 것이라고 사료된다.

본 연구는 우리나라 항만물류산업을 항만운송사업과 항만운송관련사업을 중심으로 살펴보고, 경쟁력 방안이 무엇이 있는가에 대하여 요인을 도출해 보고 도출된 요인을 대상으로 우선순위를 매겨보는데 의의가 있다고 할 수 있겠다. 기업에서 필요로 하는 요인을 적극적으로 정책에 반영하고, 지원할 때 우리나라 항만물류산업의 발전도 지속될 것이라고 판단된다.

5.2 연구의 한계 및 향후 연구 방안

본 연구는 전국에서 항만운송산업 및 항만운송관련사업의 49.8%를 차지하고 있는 부산 지역에 국한하여 연구가 진행되었으나 부산 지역 뿐만 아니라 부산항의 영향권에 있는 경남(창원, 울산) 지역으로 범위를 확대할 필요가 있다. 그리고 부산항에 이어 제2의 항만으로 기반을 다지고 있는 인천·평택 지역을 중심으로 연구가 이루어짐으로써 우리나라 전반적인 항만물류 산업의 발전을 기대할 수 있겠다.

또한, 2011년 기준 부산 지역 1,500여개의 항만운송사업체 및 항만운송관련사업체를 대상으로 의견을 수렴해야 하나 연구의 여건 상 표본이 부족할 수 밖에 없다는 한계를 내포하고 있다. 이에 전문가 집단의 의견까지 반영하였으나 좀 더 실질적인 정책이 수립되기 위해서는 기존 업체의 적극적인 의견 피력이 필요할 것으로 사료된다.



참고문헌

- [1] 강승우(2005), “평택항권의 항만물류산업 활성화 방안”, 경기 개발연구원
- [2] 김종성(2008), “지방중소기업 지원기능의 개편방안”, 경성대학교 사회과학연구소, 사회과학연구, 제24권, 제1호
- [3] 김태훈, 김상열(2009), “IMF 이후 중소규모 운송물류기업의 생존분석에 관한 연구”, 한국해운물류학회, 해운물류학회지, 제25권, 제1호
- [4] 김혁진(2010), “동북아 중심항만으로서 한국항만의 역할과 발전방안”, 단국대학교 경영대학원, 석사학위 청구논문
- [5] 류형근, 김봉수, 이홍걸, 양원, 이철영(2004), “부산 항만물류산업의 실태에 관한 연구”, 한국항해항만학회, 한국항해항만학회지, 제28권, 제5호
- [6] 박주현(2009), “e-learning 공급 품질요인의 중요도 평가에 관한 연구”, 전남대학교 사업대학원, 석사학위청구논문
- [7] 부산광역시(2004), “부산지역 항만물류산업 육성방안 연구”
- [8] 손용정(2011), “SWOT/AHP 분석을 이용한 광양항의 발전 전략 연구”, 한국항만경제학회, 한국항만경제학회지, 제27권, 제1호
- [9] 윤준영(2003), “항만물류환경변화에 따른 부산항의 동북아물류중심지 구축방안에 관한 연구”, 동아대학교 대학원, 석사학

위 청구논문

- [10] 이동희(2008), “부산지역 항만물류클러스터의 전략적 발전방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원, 석사학위 청구논문
- [11] 이창호, 류동근, 손보라, 서영준(2010), “AHP를 이용한 우리나라 선박관리기업의 경쟁력 요인 우선순위 도출에 관한 연구”, 한국항해항만학회, 한국항해항만학회지, 제34권, 제3호
- [12] 이철영, 하명신, 김광희(2009), 항만물류시스템
- [13] 정홍자(2011), “창원시 항만물류산업 발전방안에 관한 연구”, 한국관세학회, 관세학회지, 제12권, 제3호
- [14] 중소기업청(2011), “2011 중소기업 지원시책”
- [15] 차순권(2008), “환동해권 항만물류산업 활성화 방안”, 한국항만경제학회, 한국항만경제학회지, 제24권, 제4호
- [16] 최동오(2008), “물류네트워크 구축을 통한 전남권 항만물류 활성화 방안”, 한국항만경제학회, 한국항만경제학회지, 제24권, 제1호
- [17] 한승철, 김정희(2009), “AHP를 이용한 제주지역 중소기업 물류공동화사업 활성화를 위한 우선순위 분석 연구”, 한국물류학회, 한국물류학회지, 제19권, 제3호
- [18] Lim D.S., Kwak K.S., Nam K.C.(2011), “Suggestions for the competitiveness of the Port-Logistics industry in Busan port

area - Focus on the port transport industry and port transport related industry", Journal of Navigation and Port Research International Edition, Korea Institute of Navigation and Port Research, Vol.35, No.7



첨부

부산 지역 항만물류산업 경쟁력 확보 방안에 관한 연구 1차 설문조사

안녕하십니까?

귀사의 발전과 번영을 진심으로 기원합니다. 본 설문은 부산 지역 항만물류산업의 경쟁력 확보 방안을 제시하기 위한 논문을 위하여 작성 되었습니다. 귀하께서 작성하신 설문지는 연구에 지대한 도움을 주게 되오니 바쁘시지만 꼭 작성하여 주시기를 간곡히 부탁드립니다.

귀하께서 작성하여 주신 설문은 연구목적(학술논문)에만 쓰이며 국내 중소기업의 발전을 위한 방안을 제시하는데 기초 자료로 활용될 것입니다.

협조해 주셔서 감사합니다.

2011년 7월

[지도교수] 박 규 석 교수

[연락처] 한국해양대학교 물류시스템공학과 수송계획실험실 석사과정 임동석

TEL: 051-410-4912, FAX: 051-405-8822

Mobile: 010-8888-7385 E-mail: ready8506@hhu.ac.kr

1. 다음은 응답 업체의 속성에 관한 질문입니다.

사업 형태	① 화물운송업(육상/해상/항공 화물 운송업, 파이프라인 운송업) ② 물류시설운영업(창고업, 물류터미널운영업) ③ 물류서비스업(화물취급업, 화물주선업, 물류장비임대업, 물류정보처리업, 물류컨설팅업, 해운부대사업, 항만운송관련업, 항만운송사업)
종업원 수	① 1명 이상~50명 미만 ② 50명 이상 100명 미만 ③ 100명 이상 150명 미만 ④ 150명 이상
사업장 등록지	
작성자 직급	

2. 다음은 부산 지역 항만물류산업의 경쟁력 확보를 위한 지원 사항입니다. 귀하께서 생각하시는 중요도를 선택하여 주시기 바랍니다.

구분	매우 중요함	중요함	보통	중요하지 않음	매우 중요하지 않음
1. 특허청 공동 해외 출원비용 지원					
2. 소상공인지원확대					
3. 창업기업 지원자금 확대					
4. 신제품 개발지원					
5. 중소기업 협동조합 공동사업자금 지원					
6. 외국 전문 인력 도입지원					
7. 중소기업 청년취업인턴제					
8. 산업기능요원 확대					
9. 우량 중소기업 일자리 발굴					
10. 중소기업 인력구조 고도화					
11. 수출인큐베이터 운영					
12. 글로벌 바이어 국내 소싱 지원					
13. FTA 활용지원					
14. 해외 비즈니스 출장지원 서비스					
15. 해외시장 조사 서비스 지원					
16. 온라인 수출지원					
17. 무역전문컨설팅 서비스					
18. 지역별 시장정보, 투자정보 서비스					
19. 소셜 네트워크 활용 마케팅 지원					
20. 무역 사절단 파견					
21. 선진 물류 탐방 기회 확대					
22. 종합 진단 맞춤 연계지원					
23. 현장 컨설팅 서비스					
24. 수출중소기업 환리스크관리를 위한 컨설턴트 지원					
25. 업종별 단체 간 기술교류협력 지원					

첨부

부산 지역 항만물류산업 경쟁력 확보 방안에 관한 연구 2차 설문조사

안녕하십니까?

귀사의 발전과 번영을 진심으로 기원합니다. 본 설문은 부산 지역 항만물류산업의 경쟁력 확보 방안을 제시하기 위한 논문을 위하여 작성 되었습니다. 귀하께서 작성하신 설문지는 연구에 지대한 도움을 주게 되오니 바쁘시지만 꼭 작성하여 주시기를 간곡히 부탁드립니다.

귀하께서 작성하여 주신 설문은 연구목적(학술논문)에만 쓰이며 국내 중소기업의 발전을 위한 방안을 제시하는데 기초 자료로 활용될 것입니다.

협조해 주셔서 감사합니다.

2011년 9월

[지도교수] 곽 규 석 교수

[연락처] 한국해양대학교 물류시스템공학과 수송계획실험실 석사과정 임동석

TEL: 051-410-4912, FAX: 051-405-8822

Mobile: 010-8888-7385 E-mail: ready8506@hhu.ac.kr

1. 다음은 응답 업체의 속성에 관한 질문입니다.

사업 형태	① 연구원/연구소 ② 학교 ③ 정부 기관
사업장 등록지	
작성자 직급	

2. 본 항목은 부산 지역 항만운송사업체 경쟁력 확보 방안에 관한 내용입니다. 다음의 보기를 참조하여 아래의 문항에서 귀하가 생각하시는 경쟁력 확보 방안 요인간의 상대적 중요도를 평가하여 주시기 바랍니다. 아래 문항에 (✓)하여 주시기 바랍니다.

	요인
1	해외비즈니스 출장지원 서비스
2	글로벌 바이어 국내 소싱 지원
3	해외시장 조사 서비스 지원
4	창업 기업 지원 자금 확대
5	소상공인 지원 확대
6	중소기업 청년 취업 인턴제
7	중소기업 인력 구조 고도화
8	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원
9	선진물류 탐방 기회 확대
10	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원

요인간의 중요도

- 2-1. 해외비즈니스 출장지원 서비스 요인과 다른 요인과의 중요도 비교



항목	상대적 중요도						항목	
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			글로벌 바이어 국내 소싱 지원		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			해외시장 조사 서비스 지원		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			창업 기업 지원 자금 확대		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			소상공인 지원 확대		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			중소기업 청년 취업 인턴제		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			중소기업 인력 구조 고도화		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			선진물류 탐방 기회 확대		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설팅 지원		

2-2. 글로벌 바이어 국내 소싱 지원 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				해외시장 조사 서비스 지원	
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				창업 기업 지원 자금 확대	
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				소상공인 지원 확대	
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				중소기업 청년 취업 인턴제	
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				중소기업 인력 구조 고도화	
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				선진물류 탐방 기회 확대	
글로벌 바이어 국내 소싱 지원	() () () () () ()	()	() () () () () ()				수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	

2-3. 해외시장 조사 서비스 지원 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

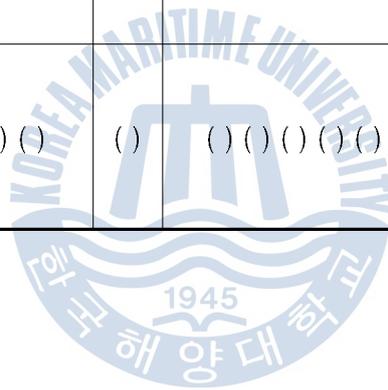
항목	상대적 중요도							항목							
	매우중요 ←					같음	→ 매우중요								
	7	6	5	4	3		2		1	2	3	4	5	6	7
해외시장 조사 서비스 지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	창업 기업 지원 자금 확대
해외시장 조사 서비스 지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	소상공인 지원 확대
해외시장 조사 서비스 지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	중소기업 청년 취업 인턴제
해외시장 조사 서비스 지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	중소기업 인력 구조 고도화
해외시장 조사 서비스 지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원
해외시장 조사 서비스 지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	선진물류 탐방 기회 확대
해외시장 조사 서비스 지원	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원

2-4. 창업 기업 지원 자금 확대 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목						
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요									
	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7
창업 기업 지원 자금 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	소상공인 지원 확대
창업 기업 지원 자금 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	중소기업 청년 취업 인턴제
창업 기업 지원 자금 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	중소기업 인력 구조 고도화
창업 기업 지원 자금 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원
창업 기업 지원 자금 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	선진물류 탐방 기회 확대
창업 기업 지원 자금 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원

2-5. 소상공인 지원 확대 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()	중소기업 청년 취업 인턴제				
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()	중소기업 인력 구조 고도화				
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()	업종별 단체인 기술 교류 협력 지원				
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()	선진물류 탐방 기회 확대				
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설팅 지원				



2-6. 중소기업 청년 취업 인턴제 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
중소기업 청년 취업 인턴제	()	()	() () () ()	()	()	() () () () () ()	중소기업 인력 구조 고도화	
중소기업 청년 취업 인턴제	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	
중소기업 청년 취업 인턴제	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	선진물류 탐방 기회 확대	
중소기업 청년 취업 인턴제	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	



2-7. 중소기업 인력 구조 고도화 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
중소기업 인력 구조 고도화	()	()	() () () ()	()	()	() () () () () ()	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	
중소기업 인력 구조 고도화	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	선진물류 탐방 기회 확대	
중소기업 인력 구조 고도화	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	

2-8. 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	선진물류 탐방 기회 확대	
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	

2-9. 선진물류 탐방 기회 확대 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목							
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요										
	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7	
선진물류 탐방 기회 확대							()								수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원

3. 본 항목은 부산 지역 항만운송관련사업체 경쟁력 확보 방안에 관한 내용입니다. 다음의 보기를 참조하여 아래의 문항에서 귀하가 생각하시는 경쟁력 확보 방안 요인간의 중요도를 평가하여 주시기 바랍니다. 아래 문항에 (✓)하여 주시기 바랍니다.

	요인
1	해외비즈니스 출장지원 서비스
2	중소기업 협동조합 공동사업자금지원
3	산업 기능 요원 확대
4	창업 기업 지원 자금 확대
5	소상공인 지원 확대
6	중소기업 청년취업 인턴제
7	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원
8	선진물류 탐방 기회 확대
9	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원
10	중소기업 인력 구조 고도화

요인간의 중요도

3-1. 해외비즈니스 출장지원 서비스 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도						항목	
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			산업 기능 요원 확대		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			창업 기업 지원 자금 확대		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			소상공인 지원 확대		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			중소기업 청년취업 인턴제		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			선진물류 탐방 기회 확대		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원		
해외비즈니스 출장지원 서비스	() () () () () ()	()	() () () () () ()			중소기업 인력 구조 고도화		

3-2. 중소기업 협동조합 공동사업 자금 지원 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () ()	()	()	() () () () () ()	산업 기능 요원 확대	
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () () ()	()	()	() () () () () ()	창업 기업 지원 자금 확대	
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () () () ()	()	()	() () () () () ()	소상공인 지원 확대	
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () () () ()	()	()	() () () () () ()	중소기업 청년취업 인턴제	
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () () () ()	()	()	() () () () () ()	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () () () ()	()	()	() () () () () ()	선진물류 탐방 기회 확대	
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () () () ()	()	()	() () () () () ()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	
중소기업 협동 조합 공동 사업 자금 지원	()	()	() () () () () ()	()	()	() () () () () ()	중소기업 인력 구조 고도화	

3-3. 산업 기능 요원 확대 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목						
	매우중요 ←					같음	→ 매우중요							
	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7
산업 기능 요원 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	창업 기업 지원 자금 확대
산업 기능 요원 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	소상공인 지원 확대
산업 기능 요원 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	중소기업 청년취업 인턴제
산업 기능 요원 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원
산업 기능 요원 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	선진물류 탐방 기회 확대
산업 기능 요원 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설팅 지원
산업 기능 요원 확대	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	중소기업 인력 구조 고도화

3-4. 창업 기업 지원 자금 확대 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

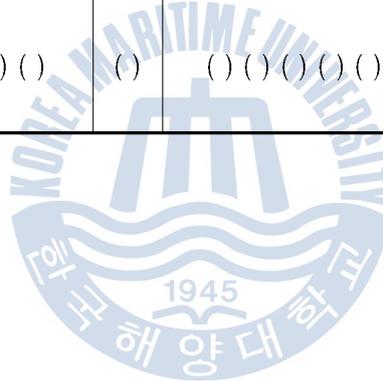
항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
창업 기업 지원 자금 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()				소상공인 지원 확대	
창업 기업 지원 자금 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()				중소기업 청년취업 인턴제	
창업 기업 지원 자금 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()				업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원	
창업 기업 지원 자금 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()				선진물류 탐방 기회 확대	
창업 기업 지원 자금 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()				수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원	
창업 기업 지원 자금 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()				중소기업 인력 구조 고도화	

3-5. 소상공인 지원 확대 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5 4 3 2		1	2 3 4 5 6 7		
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()		중소기업 청년취업 인턴제			
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()		업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원			
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()		선진물류 탐방 기회 확대			
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()		수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설팅 지원			
소상공인 지원 확대	() () () () () ()	()	() () () () () ()		중소기업 인력 구조 고도화			

3-6. 중소기업 청년취업 인턴제 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목							
	매우중요 ←					같음	→ 매우중요								
	7	6	5	4	3		2		1	2	3	4	5	6	7
중소기업 청년취업 인턴제							()								업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원
중소기업 청년취업 인턴제							()								선진물류 탐방 기회 확대
중소기업 청년취업 인턴제							()								수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설팅 지원
중소기업 청년취업 인턴제							()								중소기업 인력 구조 고도화



3-7. 업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목						
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요									
	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원							()							선진물류 탐방 기회 확대
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원							()							수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원
업종별 단체 간 기술 교류 협력 지원							()							중소기업 인력 구조 고도화

3-8. 선진물류 탐방 기회 확대 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목						
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요									
	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7
선진물류 탐방 기회 확대							()							수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원
선진물류 탐방 기회 확대							()							중소기업 인력 구조 고도화

3-9. 수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원 요인과 다른 요인과의 중요도 비교

항목	상대적 중요도							항목
	매우중요 ←			같음	→ 매우중요			
	7	6	5		4	3	2	
수출중소기업 환리스크 관리를 위한 컨설턴트 지원								중소기업 인력 구조 고도화

※ 바쁘신 시간 중에 끝까지 응답하여 주셔서 진심으로 감사드립니다.

