

중·소 항만물류업체 경영여건 분석 및 정책방안 연구

2006. 12

한광석 · 고병욱 · 김은수

□ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

한광석

◆ 연구진

한광석 : 제1장 ~ 제7장

고병욱 : 제2장 제2절, 제4장, 참고자료(대만)

김은수 : 제4장, 참고자료(홍콩)

◆ 외부 집필진

오용식 (동의대학교 교수) : 제3장 제2절

□ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 신승식 (전남대학교 교수)

◆ 허삼녕 (해양수산부 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

머 리 말

동북아 항만 간의 경쟁이 심화되면서 우리나라의 동북아 물류중심지화 정책에 적신호가 켜지고 있다. 양산항 등 중국 항만들이 이미 개장하거나 향후 개장할 예정임에 따라 우리나라의 부산항이나 광양항과 치열한 물동량 유치 경쟁을 할 수밖에 없기 때문이다.

동북아의 중심항만이 되기 위해서는 항만시설의 확장뿐만 아니라 항만물류산업 전반이 발전되어야 한다. 세계 각국은 이미 1980년대 이후 중심항만 구축전략과 함께 항만물류산업의 발전전략을 동시에 추진하고 있다. 특히 로테르담 항, 싱가포르 항 등은 그 지역의 중심항만이자 항만물류산업의 거점항만이기도 하다. 네덜란드, 싱가포르 등은 항만물류산업의 발전으로 인하여 물량 유치는 물론 고부가가치 항만산업을 육성시켜왔다.

그동안 우리나라는 항만의 양적 발전에만 주로 신경을 써왔을 뿐 항만물류산업 전반의 발전을 위한 체계적인 노력은 미흡하였다. 더욱이 우리나라 항만물류산업의 경우 소수 주도형 산업구조이다. 이에 따라 대다수의 중소 항만물류업체들은 과당경쟁 상태에 놓여 있거나 규모의 경제를 달성하지 못하고 있는 실정이다.

본 연구는 중소 항만물류업체 실태 조사 및 분석에 기초한 실효성 있는 정책 방안을 강구·제시함으로써 항만물류산업의 발전을 도모하고자 기획되었다. 이렇게 함으로써 우리나라가 항만의 시설확장과 더불어 항만물류산업의 발전을 통해 동북아 물류중심국가 전략을 달성하는 데 일조할 수 있다고 판단하기 때문이다.

본 연구는 크게 두 가지의 목적을 가지고 있다. 첫째, 우리나라 중소 항만물류업체의 실태조사를 하기 위한 것이다. 항만물류업체에 대한 실태조사는 지금까지 이루어진 바 없다. 과거 10여년 전에 항만운송업체실태조사를 한 적은 있었

으나, 경영여건이나 경영상의 애로점 등에 대한 조사는 이루어진 바가 없다. 따라서 본 연구는 중소 항만물류업체에 대한 실태조사와 함께 경영여건을 분석하기 위한 것이다. 둘째, 중소 항만물류업체의 실태조사를 근거로 중소항만물류업의 경쟁력을 강화할 수 있는 정책 방안을 제시하는 것이다. 지금까지 중소기업 전체에 대한 정책방향은 수립되어 있으나, 중소 항만물류업체에 대한 특화된 정책수립은 이루어진 바가 없었다. 따라서 본 연구를 통하여 우리나라 중소 항만물류업체의 발전방안을 제시하는 데 목적이 있다.

본 연구는 본 원의 한광석 책임연구원이 고병욱 연구원 및 김은수 연구원과 공동으로 수행한 것이다. 외부 연구진으로는 동의대 오용식 교수가 항만물류산업의 산업조직론적인 분석을 하였으며, (주)코리아네트웍스가 중소 항만물류업체를 대상으로 설문조사를 수행하였다.

집필진들은 본 연구보고서가 간행되기까지 도움을 주신 많은 분들에게 감사를 드린다. 특히 해양수산부의 허삼녕 사무관은 항만물류산업의 정책을 주관하는 정책실무자의 관점에서 유익한 자문을 해주었으며, 전남대의 신승식 교수는 항만물류산업의 폭 넓은 이해를 바탕으로 본 보고서 기술방향에 대한 전반적인 조언을 해주었다. 무엇보다도 본 원의 김형태 연구위원은 항만물류산업에 대한 해박한 항만관련 지식과 과거 연구를 바탕으로 세밀한 부분까지 아낌없이 조언해 주었다. 이와 함께 본 원의 양창호 기획조정실장은 전체적인 내용과 보고서의 편집에 대해서까지 많은 도움을 주었다. 그리고 본 보고서가 출판되도록 행정 및 편집업무를 수행한 김미정·김란미 연구조원의 역할도 매우 컸다. 위에서 언급하지는 못했지만 이 연구보고서가 출판되기까지 많은 도움을 주신 모든 분들께 이 자리를 빌려 심심한 감사를 표하는 바이다.

2006년 12월

韓國海洋水產開發院
院 長 李 正 煥

목 차

ABSTRACT	i
----------------	---

요 약	iii
-----------	-----

제1장 서 론	1
---------------	---

1. 연구의 필요성	1
2. 연구의 목적 및 기대효과	3
3. 선행연구	4
4. 주요 연구내용 및 연구 범위	7
5. 연구방법	8

제2장 중·소 항만물류업체의 범위와 경영여건 변화	10
-----------------------------------	----

1. 중·소 항만물류업체의 정의와 분류	10
1) 항만물류산업의 정의	10
2) 범위 및 분류	10
3) 중·소 항만물류업체의 정의	12
2. 중소 항만물류업체의 경영여건 변화 분석	15
1) 중소기업에 대한 정책기조 변화	15
2) 해운항만물류산업의 여건 변화	18

3) 시사점	23
제3장 항만물류산업의 산업 특성 분석	25
1. 시장제도 분석	25
1) 진입규제 및 효율정책	25
2) 제도 변화 추이 분석	28
2. 산업조직론적 분석	29
1) 업체 현황 분석	29
2) 경영성과 분석	42
3. 산업특성 분석	45
1) 낮은 진입장벽으로 인한 경쟁 심화	45
2) 서비스 내용의 동질성	46
3) 노동집약적 산업	47
4) 타 업종과의 연계 가능성	47
제4장 중·소 항만물류업체의 경영실태 분석과 문제점	48
1. 조사 분석 방법론	48
2. 중·소 항만물류업체 일반 현황	49
1) 시장 규모	49
2) 경영 일반 현황	50
3. 업종별 중·소 항만물류기업의 경영실태 조사 분석	57
1) 항만하역업	57
2) 검수·검정업	62

3) 항만용역업	66
4) 물품공급업	70
5) 선박급유업	73
6) 컨테이너수리업	78
4. 문제점 및 대응방안	81
1) 공급자 관점	81
2) 수요자 관점	86
3) 시사점 종합	89

제5장 국내외 중소기업 정책 지원 사례 분석 ————— 90

1. 국내 중소기업에 대한 정책	90
1) 국내중소기업 현황	90
2) 정책지원체계	91
3) 지원사업	93
2. 주요 중소기업 지원정책	95
1) 공공기관의 중소기업 기술혁신 지원 사업	95
2) 정보화 교육	96
3) 중소기업 컨설팅 지원	96
4) 금융지원	98
5) 중소기업에 대한 세제지원 강화	98
3. 일본의 중·소 항만물류산업 관련 정책 분석	100
1) 일본 중소기업 분류 및 정책	100
2) 항만운송업 및 관련사업 정책 현황	102

3) 시사점	112
제6장 중·소 항만물류업체에 대한 정책방안	113
1. 기본방향	113
2. 중·소 항만물류업체의 경쟁력 강화 방안	115
1) 적정규모화를 통한 경쟁력 강화	115
2) 항만물류업체의 클러스터화	120
3. 중·소 항만물류업체 지원방안	123
1) 맞춤형 정보제공시스템 구축	123
2) 경영컨설팅 제공	124
3) 금융·세제지원	125
4) 표준화된 경영정보시스템 개발 및 보급	127
5) (가칭)중·소 항만물류업체진흥협의회 창립	127
4. 주기적인 실태조사 및 모니터링 제도	128
1) 주기적인 실태조사 실시	128
2) 효율에 대한 모니터링 및 규제 강화	129
제7장 결론 및 정책활용 방안	130
1. 요약 및 결론	130
2. 정책활용 방안	132
1) 법·제도 정비 방안	132
2) 각 (경제)주체별 역할 분담	133
참고문헌	135

〈참고자료〉 대만과 홍콩의 중소항만물류기업 정책사례	138
------------------------------	-----

〈부록〉 중·소 항만물류업체 실태조사 설문지	149
--------------------------	-----

표목차

<표 1-1>	부산지역 항만물류산업의 실태	2
<표 1-2>	선행연구 개요 및 본 연구과제와의 차별성	6
<표 2-1>	항만산업과 항만물류산업의 비교 분석	11
<표 2-2>	항만물류산업의 분류	12
<표 2-3>	항만물류산업의 사업내용	14
<표 2-4>	로테르담과 싱가포르의 항만물류산업 클러스터 정책	20
<표 2-5>	종합물류기업 1차 인증기준	22
<표 3-1>	항만물류산업의 제도 현황	27
<표 3-2>	항만물류산업 관련제도 변천	28
<표 3-3>	각 항만별 등록 사업자수	30
<표 3-4>	지정항만의 등록 하역사업자 추이	31
<표 3-5>	항만별 하역업자 평균 하역량 추이	32
<표 3-6>	우리나라 항만하역업자의 자본금 규모	36
<표 3-7>	우리나라 항만하역사업자의 기초통계량	36
<표 3-8>	하역업자 집단별 평균치 검정의 결과	37
<표 3-9>	검수사업과 검정사업의 시장특성	39
<표 3-10>	항만운송 관련사업의 시장특성	42
<표 3-11>	우리나라 항만물류기업의 주요 경영지표	43
<표 3-12>	부산항 선용품공급업체 현황	46
<표 4-1>	업종별 설문조사 회수 결과	48
<표 4-2>	업체별 매출액 규모	49
<표 4-3>	중·소 항만물류업체의 정보화 활용 여부	51

<표 4-4> 마케팅 및 영업 인력의 비중	52
<표 4-5> 신규 고객 확보 및 관리를 위한 노력	53
<표 4-6> 중·소 향만물류업체의 주요 금융 조달 원인	54
<표 4-7> 중·소 향만물류업체의 인력 관리상의 1순위 애로요인	55
<표 4-8> 중소기업 지원정책 활용 비중	56
<표 4-9> 대 정부 지원 및 건의사항 1순위 비중	57
<표 4-10> 기업규모 확대를 통한 원가절감전략으로 매출액 증대 가능 여부	83
<표 4-11> 기업규모 확대를 위해 추진하고자 하는 전략	83
<표 4-12> ‘향만물류 원스톱(ONE-STOP) 서비스 업체 인증제도’의 개념	84
<표 4-13> ‘향만물류 원스톱(ONE-STOP) 서비스 업체 인증제도’ 도입에 대한 의견	84
<표 4-14> ‘우수 향만물류 서비스 업체 인증제도’의 개념	85
<표 4-15> ‘우수 향만물류 서비스 업체 인증제도’ 도입에 대한 의견 ...	85
<표 4-16> 이용자 관점의 문제점 요약	87
<표 4-17> 이용자 관점의 문제점과 정책적 대안	88
<표 5-1> 연도별 중소기업 추이	90
<표 5-2> 중소기업 담당 정부부처 및 기관	91
<표 5-3> 각 부처별 중소기업 대책 일람	93
<표 5-4> 연도별·부처별 지원실적 및 2005년 추진계획	95
<표 5-5> 연도별 정보화교육사업 예산 및 지원실적	96
<표 5-6> 연도별 경영컨설팅 지원실적	97
<표 5-7> 맞춤형 경영컨설팅 예시	97
<표 5-8> 2005년도 중소기업 정책자금 지원규모 및 조건	98
<표 5-9> 정부의 국세 지원 사업 일람	99
<표 5-10> 정부의 지방세 지원 사업 일람	100

<표 5-11> 일본의 중소기업 분류	101
<표 5-12> 중소기업 정책	101
<표 5-13> 일본의 항만운송업 및 관련사업제도	103
<표 5-14> 항만운송사업체 현황(2005년 기준)	104
<표 5-15> 항만운송사업관련 조세 감면 정책	106
<표 5-16> 항만운송업체에 대한 금융정책	107
<표 5-17> 항만근대화촉진협회의 법인 특성	108
<표 5-18> 항만근대화촉진협회의 지원제도	110
<표 6-1> 항만물류산업의 수평적인 통합 가능성 검토	118
<표 6-2> 제휴를 통한 항만물류산업의 통합적인 서비스 제공	119
<표 6-3> 업종별 지리적 집적화시 비용절감 부분	121
<표 6-4> 항업 B2B 사업개요	122
<표 6-5> (가칭)중·소 항만물류업체를 위한 맞춤형 정보시스템(안) ..	124
<표 6-6> (가칭)중·소 항만물류업체에 대한 경영컨설팅 제공(안)	125
<표 6-7> 유통합리화 자금의 지원	126
<표 6-8> (가칭)중·소 항만물류업체진흥협의회 사업내용	128

그림목차

<그림 1-1> 연구흐름도	9
<그림 2-1> 종합물류기업 인증 절차	22
<그림 3-1> 항만별 하역업자당 평균 하역량 추이	33
<그림 3-2> 각 항만의 노동생산성 추이	34
<그림 3-3> 각 항만의 자본생산성 추이	34
<그림 3-4> 항만물류산업의 각 업종별 경영성과지표	44
<그림 3-5> 항만물류산업을 포함한 우리나라 주요 산업의 경영성과 지표	45
<그림 4-1> 업종별 ‘마케팅 및 영업 인력’이 부재한 비중	52
<그림 4-2> 우선적으로 해결해야 한다고 생각하는 현안과제	58
<그림 4-3> 발전전략 과제의 중요도	58
<그림 4-4> 수행 사업의 매출액 비중	59
<그림 4-5> 기업 결합(Integration)을 통해 효율성을 제고할 수 있는 업종	60
<그림 4-6> 참여 부두별 부두운영 현황	61
<그림 4-7> 부두운영회사 운영 방식	61
<그림 4-8> 검수검정업체의 서비스 제공 현황	62
<그림 4-9> 매출 1순위 기여 정도	63
<그림 4-10> 주요 고객 기업군	63
<그림 4-11> 신고제 시행에 따른 시장질서 혼란에 대한 의견	64
<그림 4-12> 현안과제 해결 우선순위와 중요도	65
<그림 4-13> 주요 서비스 현황	66
<그림 4-14> 매출 기여순위(1순위 비율)	67

<그림 4-15> 고객 기업군	67
<그림 4-16> 등록제 시행에 따른 어지러워진 시장질서에 대한 입장	68
<그림 4-17> 현안과제 우선순위(1순위 비율)	69
<그림 4-18> 현안과제 항목별 중요도(전체 100점 기준)	69
<그림 4-19> 물품공급업체의 주요 취급 품목	70
<그림 4-20> 물품공급 주문을 받는 거래 회사	71
<그림 4-21> 신고제 시행에 따른 시장질서 혼란에 대한 의견(복수응답) ·	71
<그림 4-22> 현안과제 우선순위(1순위 기준)	72
<그림 4-23> 공동화 전략 추진과제의 중요도(100점 기준)	73
<그림 4-24> 선박금융업체 주요 고객 비중	74
<그림 4-25> 등록제 시행에 따른 문제 발생에 대한 대응책(복수응답) ...	75
<그림 4-26> 영업수입이 불규칙하게 발생하는 이유	75
<그림 4-27> 현안과제 우선순위 중요도(1순위 비율)	76
<그림 4-28> 안전 규제 강화에 대한 대책	77
<그림 4-29> 이중저구조 개조 및 신조선 도입을 위한 자금조달 계획	77
<그림 4-30> 원가 상승 압력에 대한 대응전략(중복 응답)	78
<그림 4-31> 컨테이너수리업 고객 현황	79
<그림 4-32> 등록제 시행에 따른 컨테이너수리업의 증가로 어지러워진 시장 질서에 대한 입장	79
<그림 4-33> 현안과제 우선순위(1순위 비율)	80
<그림 4-34> 컨테이너수리업체의 평균 보유시설	81
<그림 4-35> 경영상의 문제점(애로사항) 도출 및 분류	82
<그림 5-1> 중소기업 지원체계	92
<그림 5-2> 일본의 항만운송업체 자본금 규모	105
<그림 6-1> 중소 항만물류업체에 대한 기본적인 정책방향	114
<그림 6-2> 기업결합시 비용절감의 효과	117

ABSTRACT

Analysis of the Management Conditions of SMEs in the Port Related Industry and Policy Research for SMEs

This study intends to analyze the management conditions of SMEs in port-related industries and then, based on the previous empirical results, to provide effective policy plans.

The empirical IO (industrial organization) analysis shows that there is very intense competition among the companies in port-related industries. According to the actual index representing their management performance, there are good signs in the areas of activity and growth, but there are worse signs in the areas of profit rate and stability. Furthermore, the management condition survey shows that they have problems in the fields of information, marketing, financing, human resource management, and so on.

The cases of advanced foreign countries are similar to those of Korea. That is, as the competition among port-related industries becomes more intensified, Japan, Hong Kong and Taiwan are trying to strengthen the competitiveness of their firms. One of the important facts in the foreign cases is that there are agencies supporting the port-related SMEs.

As the final result of policy research, the following nine concrete policy

action plans are suggested: i) To strengthen the competitiveness by achieving appropriate firm size (vertical integration + horizontal integration); ii) to cluster port-related companies; iii) to construct a system for provision of tailor-made information; iv) to provide management consulting service; v) to support by finance and tax subsidies; vi) to develop and diffuse the standard MIS (Management Information System); vii) to establish the association for the development of port-related SMEs; viii) to periodically survey port-related companies; and ix) to strengthen the monitoring and regulation of service charges.

제1장 서론

1. 연구의 필요성

- 동북아의 중심항만이 되기 위해서는 항만시설의 확장뿐만 아니라 항만물류산업이 전반적으로 발전되어야 함
 - 세계 각국은 1980년대 이후 중심항만 구축전략과 함께 항만물류산업의 발전전략을 동시에 추진. 특히 네덜란드, 싱가포르 등은 항만물류산업의 발전으로 인하여 물량유치는 물론 항만을 고부가가치 항만으로 육성시켜왔음
- 우리나라 항만물류산업의 경우 소수 주도형 산업구조로 이에 따라 대다수의 중·소 항만물류업체들은 과당경쟁 상태에 놓여있거나 규모의 경제를 달성하지 못하고 있는 실정임
 - 문제는 중소기업의 경우 영세성으로 인하여 금융기관 자금 차입에 있어 불이익이 발생하며, 일정 규모의 투자가 요구되는 정보화 사업 등의 추진이 지연되는 등 다양한 문제점이 발생하며, 이는 결국 우리나라의 항만물류산업 발전에 저해요소로 작용하게 됨
- 아직까지 중·소 항만물류업체에 대한 경영여건 조사나 실태조사가 체계적으로 이루어진 바 없으며, 구체적인 정책대안도 제시된 바 없음
 - 과거 항만운송사업체 및 항만운송부대사업실태조사도 1996년 이후로 중단되어 있는 상태임
- 따라서 중·소 항만물류업체의 경영여건 실태조사를 우선적으로 실시하

고 이를 바탕으로 정책방안을 수립하는 것이 필요함

2. 연구의 목적

- 본 연구는 중·소 항만물류업체 실태 조사 및 분석에 기초한 실효성 있는 정책 방안을 강구·제시함으로써 항만물류산업의 발전을 도모하고는 것이 목적임

3. 주요 연구내용 및 연구 범위

- 주요 연구내용
 - － 중·소 항만물류업체에 대한 경영환경 분석
 - － 항만물류산업의 특성 분석/중·소 항만물류업체의 경영여건실태조사
 - － 국내외 정책사례 분석
 - － 중·소 항만물류업체에 대한 정책방안
- 본 연구의 연구범위 : 국내항만물류업체 중 현재 항만운송사업법에서 규정하고 있는 항만운송사업과 항만운송 관련사업에 국한함

4. 연구방법

- 문헌조사/현장조사 및 설문조사/전문가 인터뷰 실시/출장 현장조사 실시

제2장 중소물류업체의 범위와 경영여건 변화 분석

1. 중·소 항만물류업체의 정의와 분류

- 항만물류란 항만을 중심으로 하는 물류를 의미하며 항만물류산업은 “항만물류부문의 원활한 흐름을 촉진하기 위한 관련서비스, 관련업종의 집

합체”라 정의할 수 있음

- 항만물류산업에 대한 범위는 학자마다 상이하며 매우 광범위함
- 본 연구에서는 항만물류산업을 현행의 항만운송사업법의 항만운송사업과 항만운송 관련사업으로 제한함
 - 항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업, 항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너수리업
- 중·소 항만물류업체 : 중소기업기본법(법 제2조, 동법시행령 제3조)에 규정된 바와 같이 상시근로자 수 200인 미만 매출액 200억 원 이하가 중소항만물류기업

2. 중·소 항만물류업체의 경영여건 변화 분석

1) 중소기업에 대한 정책기조 변화

- 우리나라의 중소기업에 대한 정책의 기본방향 최근에 들어와 자율적 경쟁과 협력을 촉진하는 ‘혁신역량 및 글로벌 경쟁력 강화를 통한 중소·벤처기업의 활력제고’로 전환함
 - 그동안 보호와 육성 중심의 정책기조에서 자율적 경쟁과 협력을 촉진하는 방향으로 정책 패러다임을 전환
 - 과거에서는 자금·기술·인력·판로 등 다양한 중소기업 육성정책을 수립, 그 결과 중소기업의 성장을 유도하는 데는 기여하였지만, 중소기업에 보호와 육성의 대상으로 간주하고 저금리 등 값싼 요소투입형 정책과 경쟁 제한적인 제도 위주로 추진하여 중소기업의 근본적인 경쟁력 제고와 질적인 성장을 유도하는 데는 한계가 있다는 평가
- 중소기업에 대한 정부 정책기조
 - 첫째, 경영·기술 등의 분야에서 혁신활동과 성과가 뛰어난 ‘혁신형 중소기업’을 집중 육성
 - 둘째, 정책 수요자인 중소기업의 요구와 특성에 따라 차별화된 정책목

- 표를 설정하여 추진하는 맞춤형 정책(Tailored Policy)을 강화
- 셋째, 중소기업의 경쟁력 제고에 전혀 도움이 되지 않는 ‘직접 보호제도’를 폐지하고 중소기업간 경쟁을 촉진하는 환경조성에 중점을 둠
- 넷째, 대·중소기업 및 소상공인 간 동반성장을 통한 양극화 현상 해소
- 다섯째, 원활한 창업환경을 조성하고 상시적 구조조정을 촉진할 계획

2) 해운항만물류산업의 여건 변화

(1) 항만간 경쟁 강화

- 동북아 항만간 경쟁심화로 우리나라의 환적화물 증가율을 둔화시키고 있음. 실제로 2006년 상반기 환적화물 증가율이 전년 동기 대비 0.5% 감소한 252만 7,000TEU를 기록함
- 이러한 항만 간의 경쟁강화로 인하여 향후 항만물류업체 간에도 경쟁이 심화될 것으로 예상되며, 물량유치를 위해서는 항만물류업체의 경쟁력이 보다 강화되어야 함을 의미함

(2) 신항의 개장

- 중국 항만의 개발전략 및 대형선사의 기항 항만 축소에 대응하여 우리나라는 신항의 개장 및 광양항 경쟁력 제고 등의 다각적인 조치를 취하고 있음
- 특히 신항의 경우 2006년 1월에 3개 선석을 개장하고, 2011년까지 총 30개 선석을 개장하여 양산 항에 대응하는 우리나라 항만의 동북아 물류중심지화 선점을 위한 노력을 펼치고 있음
- 신항은 물동량을 창출하는 신개념의 항만으로서 기능할 것으로 전망되며, 이는 항만물류 서비스 업체에 새로운 시장기회를 제공할 것임
- 업체들 간의 협력을 바탕으로 일괄 항만물류 서비스(one-stop service)를 제공함으로써 신항이 경쟁 항만과는 차별적인 물류서비스 체계를 갖춘다면, 이는 항만물류서비스 업체가 한 단계 도약하는 좋은 계기임. 동시에 신항의 활성화에도 기여할 것으로 전망

(3) 항만물류서비스의 통합화 및 효율화

- 최근 물류기업들이 경쟁력 향상을 위해 전통적인 규모의 경제 활용을 통한 비용 절감 노력과 함께, 운송사슬 상의 수직적 통합을 통한 서비스 차별화 전략 및 일괄 서비스 제공 전략을 강화함
- 이러한 요구는 항만물류 서비스를 제공하는 항만운송사업체 및 항만 운송 관련 사업체에도 적용이 되고 있으며, 세계 주요 항만은 이러한 항만물류 서비스의 저렴한 공급, 서비스 차별화, 일괄 서비스 제공 등을 위해 노력
- 이러한 노력의 결실은 항만물류산업의 클러스터 형성 및 발전으로 나타났으며, 대표적인 항만으로는 로테르담 항, 싱가포르 항 등이 있음

(4) 종합물류업체 인증제도의 도입

- 정부는 우리나라의 높은 국가물류비 부담 등을 해결하고, 물류업의 선진화를 앞당기기 위해 종합물류업체 인증 제도를 도입
- 1차 인증기준을 만족한 경우, 서비스의 다양성, 기업 규모, 발전 가능성 등을 종합평가하여 총점 70% 이상 등의 요건을 충족하는 물류기업에게 종합물류기업 인증을 부여
- 종합물류기업 1차 인증기준

구 분	내 용			
영위 업종	<ul style="list-style-type: none"> • 각 대분류 별 세분류 사업 최소 1개 이상 영위 			
	대분류	화물운송업	물류시설운영업	물류서비스업
	세분류	육상/해상/항공/파이프라인	창고업/ 화물터미널 운영	화물취급/주선/ 장비임대/ 정보처리/컨설팅
	<ul style="list-style-type: none"> • 총매출액의 3% 또는 30억 원 이상인 사업이 1개 이상 			
제3자 물류 매출액 비중	물류매출액 중 제3자 물류 매출액 비율이 20% 이상			

- 이와 같은 종합물류기업 인증제도의 도입은 대규모 물류기업에게 여러 가지 혜택을 부여하는 것으로서 중·소 물류기업의 경쟁력 약화에 따른 부작용이 문제점으로 지적됨
- 이에 중·소 물류업체에 대한 피해방지책으로 화주기업의 소액 위탁물류비를 세액공제 대상에서 제외하고, 중·소 물류업체 간 전략적 제휴를 통한 인증을 보장하고 있음¹⁾
- 그럼에도 불구하고, 동 제도 시행에 따른 상대적인 중·소 물류업체의 위축은 불가피

3) 시사점

- 중·소 항만물류업체를 둘러싼 외적인 경영여건을 고려할 때 향후 중·소 항만물류업체에 대한 경쟁이 더욱더 심화될 것임
- 질 높고 차별화된 서비스가 제공될 때, 항만의 경쟁력이 유지되고 이는 바로 항만물류 서비스 산업의 발전으로 귀결됨
- 정부 또한 이러한 항만물류업체의 발전 노력이 보다 빨리 결실을 맺을 수 있도록 지원 역할에 충실해야 할 것으로 판단됨

제3장 항만물류산업 특성 분석

1. 시장제도 분석

1) 진입규제 및 요율정책

- 진입장벽은 물품공급만 신고제일 뿐 나머지 업종은 등록제
- 등록 및 신고기준은 항만의 규모에 따라 상이
- 요율정책은 하역업은 인가제, 검수·검량·감정업은 신고제, 나머지 업종은 자유제

1) 건설교통위원회, 「화물유통촉진법 중 개정법률안 심사보고서」, 2004. 12.

[항만물류산업의 제도 현황]

세분류	진입장벽	등록 및 신고 기준				요금제
항만 하역 사업	등록제 (항만별 등록)					인가제
		구 분	1급지항	2급지항	3급지항	
		시설	10억 원 이상	5억 원 이상	1억 원 이상	
		자본금	2억 원 이상	1억 원 이상	5천만 원 이상	
		상시근로자	20인 이상	15인 이상	10인 이상	
- 한정하역사업: 이용자별·취급화물별 또는 항만시설별로 등록 - 일반하역사업 : 한정하역사업 이외의 사업						
검사업	등록제 (항만별 등록) *자격증 시험	구 분	1급지항	2급지항	3급지항	신고제
		자본금	5천만 원	5천만 원	5천만 원	
		검사사	부산항-40인 이상 인천항-25인 이상 기타-7인 이상	3인 이상	2인 이상	
감량사업	등록제 (자격증 시험)	자본금 : 5,000만 원 이상, 감정사 6인 이상				신고제
감량사업	등록제 (자격증 시험)	자본금 : 5,000만 원 이상, 감량사 6인 이상				신고제
항만 용역업	등록제 (항만별·업종별로 지 방해양수산청장에 등록)	구 분	1급지항	2급지항	3급지항	자유제
		자본금	1억 원 이상	1억 원 이상	5천만 원 이상	
		통선	20톤 이상	10톤 이상	5톤 이상	
		급수선	50톤 이상	10톤 이상	5톤 이상	
물품 공급업	본점또는주된사무소 소재지 항만의 해양수산청장에게 신고	- 자본금 - 5천만 원 이상, 자동차 - 1대 이상				자유제
선박 금융업	등록	구 분	1급지항	2급지항	3급지항	자유제
		자본금	1억 원 이상	5천만 원 이상	5천만 원 이상	
		금융선 총톤수	부산·인천항-400톤 이상 기타-300톤 이상	50톤 이상	20톤 이상	
컨테이너 수리업	등록	- 1급지항 : 자본금 - 5천만 원 이상, 1동(50㎡) 이상 창고 또는 공장 - 2급지·3급지항 : 자본금 - 5천만 원 이상, 1동(30㎡) 이상 창고 또는 공장				자유제

주 : 1급지(부산항·인천항·울산항·포항항·광양항), 2급지(마산항·군산항), 3급지(기타항만)

2) 제도변화 추이 분석

- 항만물류사업에 대한 제도변경은 대부분 규제완화차원에서 이루어져 왔음

[항만물류산업의 제도변경 추이]

세분류	진입장벽	요율	등록기준
항만하역사업	면허 → 등록('97년)	인가(과거에는 적정이윤보장)	등록기준완화('97)
검수사업	면허 → 등록('97년)	자유 → 신고('97)	"
검정사업	면허 → 등록('97년)	자유 → 신고('97)	"
검량사업	면허 → 등록('97년)	자유 → 신고('97)	"
항만용역업	허가 → 등록('97년)	자유	등록기준완화('99)
물품공급업	허가 → 등록(97년) → 신고('99년)	자유	신고기준완화('99)
선박금융업	허가 → 등록('97년)	자유	신고기준완화('99)
컨테이너수리업	허가 → 등록('97년)	자유	신고기준완화('99)

2. 산업조직론적 분석

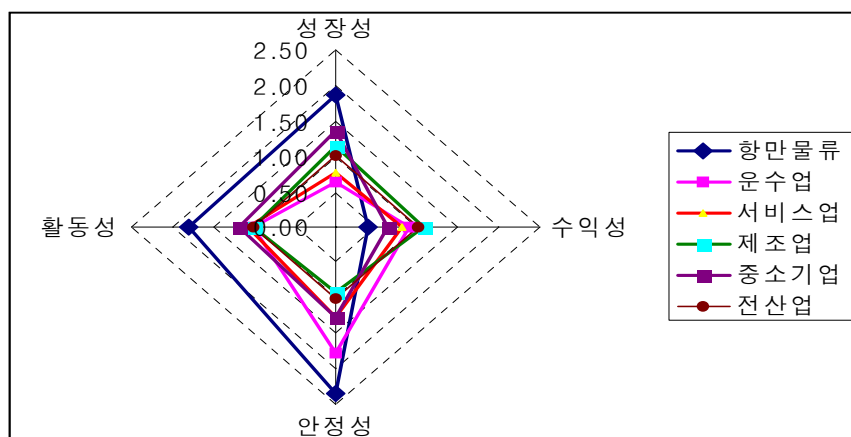
- 시장구조 : 항만에 등록된 한정된 사업자가 경쟁하는 제한적 경쟁시장/
물품공급업은 항만별 구분이 없기 때문에 자유경쟁
- 하역업의 경우 지난 4년간 노동생산성은 큰 변화가 없었던 반면 자본생
산성은 감소추이가 뚜렷함
 - 우리나라의 항만하역산업은 단일항만이 아닌 네트워크를 보유한 대형
기업이 시장지배력을 확보
- 검수업의 경우 상위3사의 집중도가 32.1%로 과점화된 경향, 검정업은
상위3사의 집중도가 39.%로 검수업보다는 경쟁적인 시장임
- 항만운송관련산업의 시장특성

[항만운송관련산업의 시장특성]

구분	등록사업자	복수항만 등록사업자	전국사업자	평균자본금 (백만 원)	평균매출액 (백만 원)
항만용역업	260	20	-	150	483
선박금융업	294	31	8	328	1,569
컨테이너수리업	58	3	-	173	1,454
물품공급업	1261	64	5	163	214

- 항만물류산업의 경영지표 : 성장성, 활동성은 좋으나, 수익성, 안정성은 떨어짐

[항만물류산업의 경영성과지표]



* 성장성은 총자산증가율, 수익성은 매출액이익률, 안정성은 부채비율, 활동성은 총자산회전율의 지표를 사용함.

3. 항만물류산업 특성

- 등록제 또는 신고제이기 때문에 진입장벽이 매우 낮음
 - 물품공급업 진입제도는 1999년 2월 이후 신고제로 전환하였음. 이를 계기로 사업체 수가 급증하여 1998~2005년 동안 20.4%의 연평균 증가율을 기록하여, 신고제 이전의 198개에서 2005년에는 725개 업체가 난립

- 항만물류산업의 상품은 업체별로 대체로 큰 차이를 보이지 않음. 이러한 서비스상품의 동질성은 업체 간의 치열한 가격경쟁을 유발
 - 이는 고객인 화주나 선사들을 유지하기 위하여 저가경쟁을 하게 되는 것을 의미하며 이 과정에서 경쟁에서 탈락한 기업은 퇴출
- 컨테이너부두 등 초기투자자본이 높은 경우를 제외하고는 대부분 노동 집약적 산업임
- 항만물류 서비스 상품이 그 자체로서 완결되는 것이 아니라 항만물류산업서비스의 일부이며, 타산업과 연계가능성이 높음. 이에 따라 즉 다른 업종과의 합종연횡을 통하여 시장지배력을 늘리게 됨

제4장 중·소 항만물류업체의 경영실태 분석과 문제점

1. 조사 분석 방법론

- 중·소 항만물류업체의 경영실태와 여건을 분석하기 위해 업종별 설문 을 기안하여 전문조사기관인 (주)코리아데이터네트워크가 설문조사(팩 스, 전화 등)를 실시함
 - 총 638개 업체중 244개 업체(물품공급업 56개, 항만하역업, 46개, 선 박급유업 52개, 컨테이너수리업 20개, 항만용역업 45개, 검수검정업 25개)가 응답하여 응답률 38.2%

2. 중·소 항만물류업체 일반 현황

1) 시장 규모

- 230개 분석 대상 업체 중, 매출액 규모로 200억 원 이하인 중소기업의 비율은 96.5%로서 항만하역업체 중에서 7개 업체와 선박급유업체 중 1개 업체를 제외하고 총 222개 업체가 중소기업임

- 특히 5억 미만의 소규모 기업이 전체의 약 36.5%를 차지

[업체별 매출액 규모]

(단위 : %, 개)

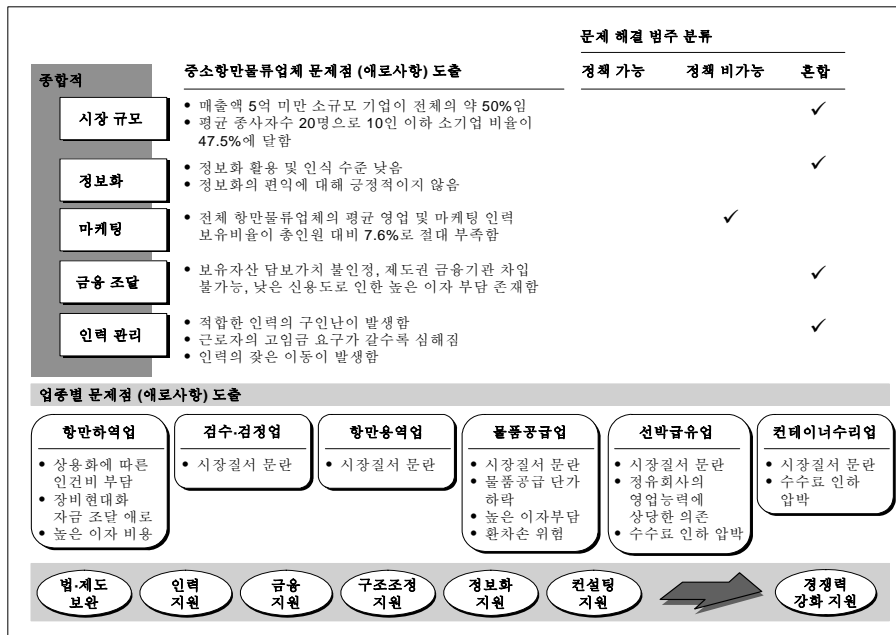
매출액 규모		전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
전체	비율	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	업체수	222	40	47	46	44	20	25
1억 미만	비율	10.8%	2.5%	19.1%	8.7%	13.6%	5.0%	12.0%
	업체수	24	1	9	4	6	1	3
1억~5억 미만	비율	25.7%	10.0%	23.4%	32.6%	22.7%	25.0%	48.0%
	업체수	57	4	11	15	10	5	12
5억~10억 미만	비율	14.0%	12.5%	8.5%	15.2%	11.4%	30.0%	16.0%
	업체수	31	5	4	7	5	6	4
10억~30억 미만	비율	24.8%	22.5%	25.5%	32.6%	18.2%	35.0%	16.0%
	업체수	55	9	12	15	8	7	4
30억~50억 미만	비율	9.0%	10.0%	12.8%	0.0%	15.9%	5.0%	8.0%
	업체수	20	4	6	0	7	1	2
50억~100 억 미만	비율	9.9%	27.5%	6.4%	8.7%	9.1%	0.0%	0.0%
	업체수	22	11	3	4	4	0	0
100억~200 억 미만	비율	5.9%	15.0%	4.3%	2.2%	9.1%	0.0%	0.0%
	업체수	13	6	2	1	4	0	0

○ 중·소 항만물류업체의 고용 인원 현황을 살펴보면 평균 20.3명

- 업종별로는 항만하역업 31.0명으로 가장 높으며, 그 다음 순으로 검수
·검정업이 28.6명, 항만용역업 19.6명, 컨테이너수리업 17.7명, 물품
공급업 16.2명, 선박급유업이 가장 낮은 11.7명

2) 경영 실태의 문제점 도출

- 설문조사 결과를 통하여 다음과 같은 문제점을 도출함



3. 이용자 분석

주요 문제점	대응방안 및 정책지원방안
<ul style="list-style-type: none"> · 시장 난립에 따른 수익성 및 서비스 품질 저하 · 항만 노무 상용화 추진 미흡 · 대부분의 중소기업 자금난 (해운업계 오랜 관행인 후결제 원인) · 컨테이너 터미널에 입항시, 하역사가 선사가 요구하는 일괄서비스를 대행하지 못해 종합 서비스 구현에 한계를 지님 (항만물류 일괄서비스 체제 미흡) · 낮은 수준의 정보화 · 항만물류업체의 노동력 부족 · 상하차 하역 작업권의 이원화 (항만 밖 보세창고 등) · 항만별 유류공급기지 및 선용품 공급센터 부족 	<ul style="list-style-type: none"> · 기본적으로 시장 메커니즘에 맡겨 두되, 필요시 업체 간 통합을 위한 구조조정 및 협업에 대한 과감한 인센티브 제공 · 항만노무 상용화 시급 추진 · 정책자금 마련 (서비스 제공시점과 결제시점 사이에 요구되는 운전자본을 저리로 지원) · 통합 전자결제 시스템 구축 지원(e-Platform) · 외국인 노동자 고용 촉진 지원 · 컨테이너터미널, 수평결합 및 협업을 통한 일괄서비스 제공 지원 · 항만물류서비스 중 유사사업에 대해 면허 통합 · 항만당국(BPA, IPA 등)에 ‘중소 항만물류업체 지원센터’ 설립

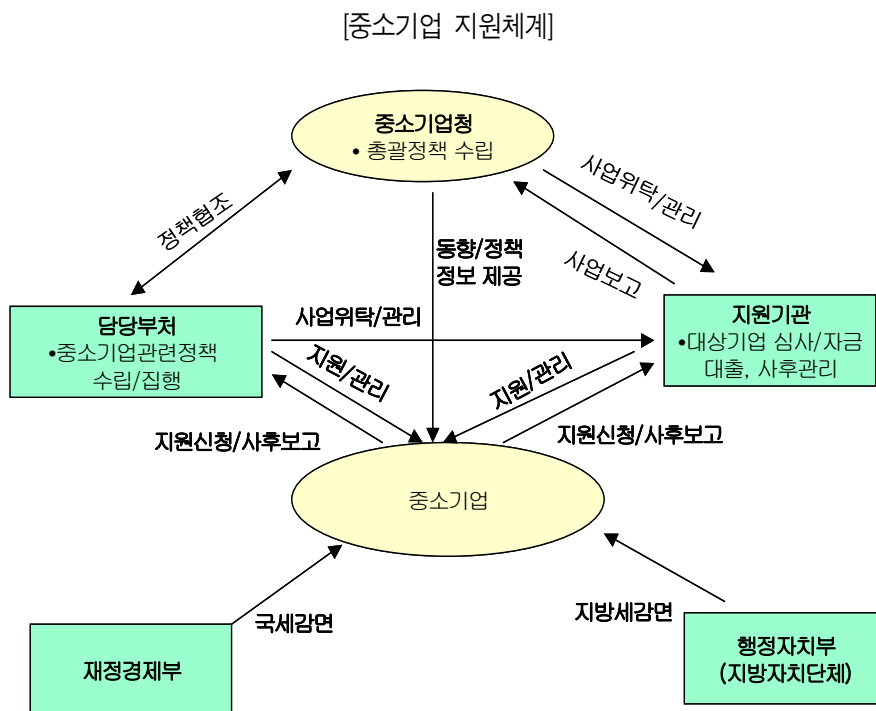
제5장 국내외 중소기업 정책 지원 사례 분석

1. 국내 중소기업에 대한 정책

1) 국내 중소기업 현황

- 우리나라의 중소기업 사업체수는 2003년도 기준으로 299만 9천 개 업체로 총사업체의 99.8%를 차지. 종사자 수는 1,047만 4천 명으로 총고용의 87.0%임

2) 정책 및 지원 체계



3) 지원사업

- 2006년 현재 중소기업청을 비롯한 18개 부처에서 수행하고 있는 지원 정책은 총 95가지임
- 이 중 볼릭체로 표시한 것이 중소항만물류기업이 활용할 수 있는 정책으로서 총 17개 정책이 있음

[각 부처별 중소기업 대책 일람]

기 관	정책
중소기업청 (7)	중소기업 구조개선자금 , 중소·벤처창업 , 상공인 창업 및 경영개선자금, 중소기업 개발 및 특허 기술 사업화 자금, 중소기업 수출금융 지원자금, 중소기업 협동화 자금 , 자산유통화지원사업 , 중소기업 종합정책 수립/집행
재정경제부/ 행정자치부 (9종)	국제 및 지방세 지원 : 창업지원, 투자지원, 연구 및 인력개발 지원, 사업안정지원 , 구조조정 지원 , 지방이전 지원, 기타세법상 우대규정, 합병·현물출자기업의 구조조정 등에 대한 지원(지방세)
문화관광부 (2)	문화산업진흥기금 지원, 국민체육진흥기금 지원
농림부 (6)	농산업기술개발, 농산물가공산업육성, 농산물가공원료 구매자금 지원, 미곡종합처리장 증설 및 운영자금 지원, 농업종합자금 지원(농기계생산지원금)
산업자원부 (12)	부품·소재 기술개발사업(자금지원), 부품·소재 종합기술지원사업(인력, 장비), 부품·소재 신뢰성 향상사업, 무역구제제도, 산업기반기금융자제도 , 전자상거래 관련 지원사업, 청정생산기술개발보급, 이공계 미취업자 현장연수 사업, 중소기업 석박사 고용지원사업, 지역혁신인력양성사업
정보통신부 (11)	정보통신 우수신기술 지정·지원사업(출연), 정보통신 산업경쟁력강화사업(출연) , 설비투자확대 지원사업(융자) , 응용기술개발 지원사업(융자), IT중소기업 성장환경조성, 기술이전 및 사업화 촉진사업, 공공R&D기술기반 벤처육성, 중소기업 정보화사업, IT중소벤처기업 협업기반 구축사업, IT협력단 파견지원, 해외 IT전시회 참가지원
보건복지부 (2)	기술이전지원사업, 보건의료기술연구개발사업
환경부 (6)	환경개선자금 융자지원 , 수도권대기환경개선자금 융자지원, 중소기업대기환경개선자금 융자지원, 천연가스공급시설 설치자금 융자지원, 차세대 핵심환경기술개발사업, 재활용산업 육성
노동부 (4)	중소기업의 인력활용 지원 , 근로자의 능력개발 지원 , 구조조정에 대한 지원 , 작업환경·노사관계 개선 등
여성가족부 (1)	여성기술인창업지원금 융자사업
해양수산부 (9)	연안화물선 유류비 보조, 선대구조개선자금, 국제박람회 참가지원, 해외시장개척지원, 수출주력품목 개발지원, 수산물유통자금, 수산물가공업체운영자금, 어망생산운영자금, 해양수산중소벤처기술
국세청 (4)	유비쿼터스 환경에 부응한 통관시스템 구축 , 환급 및 감면제도 개선으로 수출경쟁력 강화 , 통관 물류체계 혁신으로 기업 물류비 절감 지원 , 해외통관 애로사항 해소 적극 지원
조달청 (6)	중소기업 지원, 우수제품선정제도, 중소기업설업체 지원, 비축원자재를 보다 편리하고 저렴하게 공급, 재활용원자재 구매비축
병무청(2)	전문연구요원 및 산업기능요원제도 운영
특허청 (14)	중소기업 우수발명에 대한 시작품 제작지원, 특허기술 평가지원, 인터넷 특허기술장터, 특허기술 상설장터, 국제출원비용 지원제도, 우수특허제품 e-Market 플레이스 구축운영, 100대 우수특허제품 선정 지원, 우수발명 우선구매추천 제도, 특허법률구조사업 시행, 특허기술사업화협의회를 통한 자금지원, 출원·등록료 등 특허수수료 감면, 첨단기술분야별 특허지도(PM) 제작·보급, 국제특허분쟁에 대비한 특허정보 지원

2. 주요 중소기업 지원정책

1) 공공기관의 중소기업 기술혁신 지원 사업

- 범정부적인 중소기업 기술개발 지원체계를 구축하기 위해 추진한 사업으로 1998년부터 연간 300억 원 이상의 연구개발 예산을 운영하는 18개 공공기관에 대하여 중소기업청이 예산의 일정비율을 권장비율로 정하여 매년 중소기업 기술개발에 지원함
 - 2005년도에는 4조 4,338억 원의 16.6%에 해당하는 7,342억 원을 지원할 계획

2) 정보화 교육

- 정보화 전문인력 부족에 대한 해소방안의 일환으로 중소기업 재직자의 정보화교육을 통해 중소기업 현장에서 활용할 수 있는 실무인력 양성을 지원함

3) 중소기업 컨설팅 지원

- ‘중소기업 경영컨설팅 지원사업’은 중소기업의 경영 및 기술상 어려움을 전문지식과 현장 경험을 가진 전문가를 통해 현장에서 종합적으로 조사·분석·진단하여 문제점과 해결방안을 모색하는 것임
 - 1999년부터 2004년까지 총 166억 원의 예산이 투입되어 6,609개 기업을 지원

4) 금융지원

- 2005년 8월 말 기준, 은행의 중소기업 대출은 253.6조 원으로 지속적으로 증가하고 있는 추세임
 - 다만 은행의 풍부한 유동성 지속 및 한국은행의 콜 금리 유지 등으로 중소기업 대출금리는 5%의 낮은 수준을 유지하고 있음

5) 중소기업에 대한 세제지원 강화

- 정부는 그동안 중소기업의 창업 및 투자 활성화, 경영안정, 구조조정 촉진 등을 위해 다양한 세제지원 시책을 추진함

3. 일본의 중소 항만물류산업 관련 정책 분석

1) 지원정책 현황

- 항만운송사업은 허가제이며 항만운송 관련사업은 신고제임(요금제 신고제)
- 중소기업범위 : 3억 엔 이하/항만운송사업의 88.4%가 중소기업임
- 항만운송 관련사업체에 대한 다양한 조세감면/금융지원 정책을 시행

[항만운송업체에 대한 조세감면정책(일본)]

세목	항목	조항	경감조치내용
소득세 법인세	중소기업자가 기계 등을 취득한 등의 특별상각세액공제제도	조세특별조치법 제10조 3 제42조 6	중소기업이 대상설비를 취득한 경우 (160만 엔 이상의 기기 및 장치, 120만 엔 이상의 기구 등) 취득가액의 30%의 세액공제, 리스 경우(210만 엔 이상의 기기 장치, 160만 엔 이상의 기구)리스총액의 60/100의 7%를 세액공제
소득세 법인세	특정의 사업용자산의 매환 등의 경우 과세 특례제도	조세특례조치법 제37조 제65조 7, 8	일정지구에서의 항만창고의 매입하는 경우 매입자산의 압축기장이 인정됨
지가세	하역처리시설에 대한 비과세제도	지가세법 제6조 5항	항만법 제2조5항에 규정한 항만시설 (임항지구이외의 항만운송사업자의 하역시설포함)에 대해서는 지가세를 부과하지 않음

세목	항목	조항	경감조치내용
고정 자산세 도시 계획세	유통시스템 효율화 물류시설의 정비촉진세제	지방세법부칙 제15조3항	항만운송사업자 및 사업협동조합 등 이 신설 또는 증설시 유통기능 고도 화에 기여하는 상시설로써 일정규모 또는 요건을 만족하는 것에 대해 과 세표준을 5/6으로 인하
특별토 지보유 세	토지수용법제3조10에 규정한 항만시설의 비과세제도	지방세법 586조 동법시행령 제54조	항만법에 규정하는 하역시설 등에 관 해 비과세
	FAZ법에 수입관련자산에 관계된 비과세제도	지방세법 제586조	FAZ법에 의한 특정집적지구에 있어 서 수입관련사업용자산(시설용지)에 관해 비과세
경유 인수세	경유인수세의 비과세제도	지방세법 제700조	항운업을 위해 사용하는 불도저 기타 유사한 기기로 자동차등록파일 등에 등록을 하고있지 않은 것의 동력원에 도움이 되는경유에 관해서는 비과세
사업소 세	민활법특정시설(물류고도화 기반시설 등)의 사업소세의 특례조치	지방세법부칙 제32조	일부의 민활특성시설로 일정규모나 요건을 만족하는 것에 대해 사업소세 를, 자산분할에 관해서는 3년간 1/4를 제외, 신증설에 관해서는 비과세
	항운운송사업용에 도움이 되는 하역시설에 대한 면세조치	지방세법 제701조 등	<ul style="list-style-type: none"> 항만운송사업자의 노동자대기소및 현장사무소에 종업원의 분담하는 것은 비과세 항만법에 규정한 항만시설 중에서 짐을 처리하는 시설에 대해서는 자 산분할, 신증설에 대해서는 3/4, 종업원부담분에 대해서는 1/2를 제외 일반항만운송사업자 또는 항만하역 사업자가 사용하는 창고시설에 대해 서는 자산할, 신증설에 대해서는 1/2 를 공제 면적의 합계가 3만㎡ 미만의 상옥 에 관해서는 사업소세를 면제한다.

[항만운송업체에 대한 금융지원정책]

구분		대상시설	조건
일본정책투자은행	민활법특정시설관련	물류고도화기반시설	정책금리Ⅰ, 융자비율40%
	민간자금활용형사회자본정비사업	물류기반시설	정책금리Ⅲ 융자비율 50%
	유통기반시설	유통기반시설정비사업 ‘항운운송사업법’의 적용가능항만(지정항만)의 임항지구 등 입지한 대상시설	정책금융Ⅰ 융자비율40%
	물류근대화터미널	물류근대화터미널 물류효율화계획을 보유대상시설	정책금융Ⅱ, 융자비율 40%
沖縄진흥개발금고	민활법특정시설관련	일본정책투자은행의 융자책대상과 동일	정책금리Ⅰ, 융자비율 70%, 3년거치 25년 이내
	유통효율화	”	”
중소기업금융공고	유통업 강화자금	1.유통가공시설, 정보처리시설 유통, 고도화시설준비, 하역시설취득에 필요한 정비자금 - 직접대부 - 대리대부 2. 정보처리시설 등	기준이율, 7억2천만 엔 2년거치 15년 이내(직접대부) 기준이율, 1억 2천만 원 2년 거치 15년 이내(직접대부)
국민금융공고	유통업등 강화자금	1. 중소기업금융공고의 융자대상	기준이율(특별이율) 7억 2천만 엔 등

- 항만근대화촉진협의회를 통한 다양한 지원제도 실시
 - 하역기계정비를 위하여 사업자그룹에 대해서 구입가격의 3%를 보조 해주며 구입가격의 80% 정도를 융자함
 - 합병, 사업의 양도·양여, 하역공동화를 통하여 작업효율을 개선하기 위한 시설정비 등을 위하여 보조금을 지급
 - 중소기업체에 대한 보증 등 본문 <표 5-17>, <표 5-18>참조

2) 시사점

- 일본은 항만 간의 경쟁이 심화됨에 따라 각국에서는 다각도의 대책을 수립. 특히 금융조세의 지원정책 마련
 - 일본의 경우 자국항만의 경쟁력을 강화시키기 위하여 규제완화의 조치를 취하고 있고,
 - 중·소 항만물류업체 또는 중소기업의 경쟁력을 강화하기 위하여 체질 개선에 나서고 있으며, 이러한 체질 개선은 주로 탈규제화에 초점을 맞추고 있음
 - 중·소 항만물류업체의 경쟁력을 강화시키기 위해서 업체 간의 통합을 유도
 - 중·소 항만물류업체를 지원하는 조직이 있다는 것임. 일본의 대표적인 중소항만지원단체는 항만근대화촉진협의회임

제6장 중·소 항만물류업체에 대한 정책방안

1. 기본방향

- 중·소 항만물류업체에 대한 기본적인 정책방향을 도식화 하면 <그림 6-1>과 같음

<그림 6-1> 중·소 항만물류업체에 대한 기본적인 정책방향

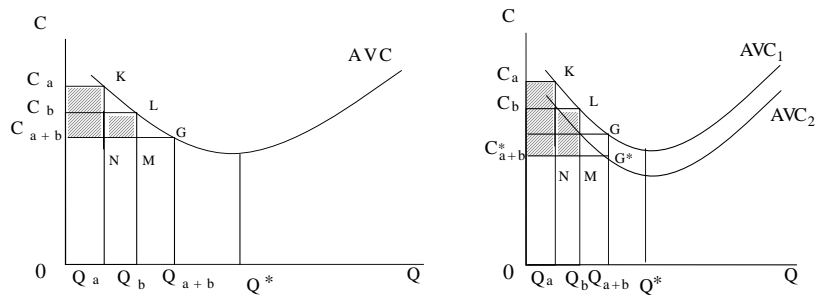
비전	중소항만물류업체의 효율화를 통한 우리나라 하안경쟁력 강화
목표	<ul style="list-style-type: none">· 중소항만물류업체의 경쟁력 강화· 중소항만물류업체의 재정금융지원· 기업간 결합 또는 업무체휴를 통한 자발적인 구조조정
기본방향	<ul style="list-style-type: none">· 선택과 집중에 의한 지원· 중소항만물류업체간 자율적인 경쟁과 협력을 촉진· 구조조정에 대한 인센티브 부여· 중소항만물류업체 중심의 맞춤형 정보 및 컨설팅 제고· 적정 인력 공급

2. 중·소 항만물류업체의 경쟁력 강화 방안

1) 적정규모화를 통한 경쟁력 강화

- 중·소 항만물류업체의 경쟁력을 강화하기 위해서는 우선적으로 적정규모화를 달성하여 규모의 경제를 달성할 필요가 있음
 - 진입장벽이 낮아 신규기업 진입 → 과당경쟁 → 기존 기업 도산 → 신규기업 진입 → 기존기업 도산 등이 반복되고 있음
 - 경쟁이 심하다는 것은 항만물류서비스에 대한 가격을 인하시켜 수요자 측면에서는 바람직할 수 있으나, 영세업체 간 과당경쟁은 가격인하와 더불어 비용의 한계로 인해 서비스 질의 악화를 가져올 가능성이 높음. 이는 결국 전체 항만서비스의 질을 저하시킴
- 따라서 항만물류업체 간 통합 및 제휴를 통해 적정규모를 달성하는 경우 규모의 경제효과로 인해 비용을 최소화시킬 수 있으며, 서비스의 질을 제고시킬 수 있음

〈그림 6-2〉 기업결합시 비용절감의 효과



㉓ AVC가 변함없는 경우

㉔ AVC가 쉬프트하는 경우

- 업종별로 볼 때 항만물류업체의 모든 업종이 수평적인 합병 내지는 제휴가 가능할 것으로 판단됨

(1) 수평적 결합

[항만물류산업의 수평적인 통합 가능성 검토]

업종	산업특성	통합효과
항만하역업	<ul style="list-style-type: none"> · 높은 초기투자비용/자본집중형 산업 · 노동공급의 경직성/과도한 노무비 부담 · 매출액의 양극화 · 동질화된 서비스 제공 · 진입장벽 높지 않음 · 유사장비 사용 · 기술혁신 산업 가능 	◎
검수업/검량업, 감정업	<ul style="list-style-type: none"> · 노동력 중심업종 · 낮은 초기자본 · 동질적인 서비스 제공 · 진입장벽 높지 않음 	△
항만용역업	<ul style="list-style-type: none"> · 다양한 업종으로 구성 · 진입장벽 높지 않음 · 동질적인 서비스 제공 · 유사 장비 사용 · 노동 집중형 · 높은 초기투자자본 	○
물품공급업	<ul style="list-style-type: none"> · 중소형 업체 난립 · 낮은 진입장벽 · 노동 집중형 · 높은 재고비용 	○
선박급유업	<ul style="list-style-type: none"> · 소형업체의 난립 · 낮은 진입장벽 · 높은 초기투자비용 	○
컨테이너수리업	<ul style="list-style-type: none"> · 낮은 초기투자자본 · 노동 집중형 업종 · 진입장벽 높지 않음 · 동질적인 서비스 제공 	○

주 : ◎ : 통합효과 뛰어남, ○ 통합효과 있음 △ 불분명

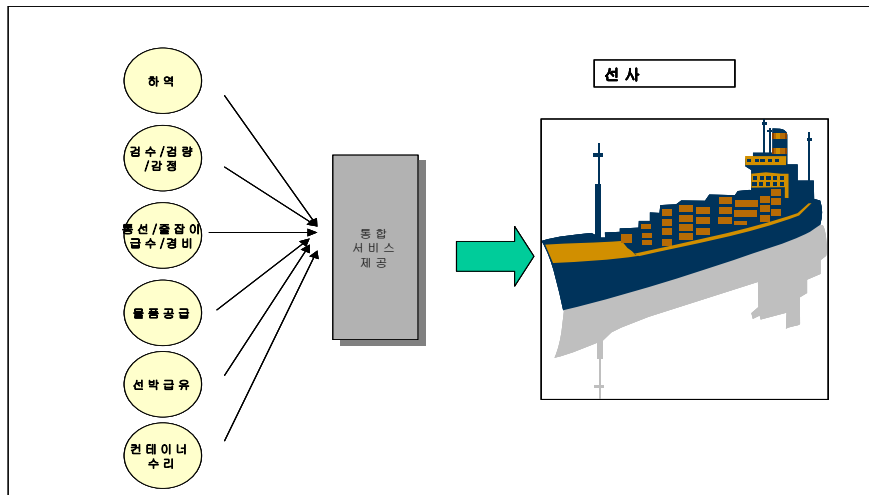
(2) 수직적 결합

- 수직적 결합은 상호업종이 다른 업체 간의 통합 또는 제휴임. 항만물류업에서의 수직적 결합이 가능한 것은 항만물류업에 대한 수요가 본원적

인 수요가 아니라 파생적인 수요이기 때문에 가능함

- 항만물류업종 간의 수직적인 결합은 항만서비스를 통합적으로 하는 것을 가능하게 하는 장점이 있음. 즉 서로 다른 이질적인 서비스를 제공하는 업종이 결합함으로써 항만물류수요자에게 종합적인 서비스의 제공이 가능하게 됨

[제휴를 통한 항만물류업의 통합적인 서비스 제공]



(3) 결합정책의 한계와 정책방향

- 결합정책의 한계는 결합의 효과에도 불구하고 통상 경영자들은 이를 꺼려 한다는 것임. 합병이 경영상의 효율화를 가져오고 경쟁력을 확보할 수 있는 방법일 수는 있지만 현실적으로 실현되기가 어렵다는 문제점이 있음
- 항만물류업체의 결합을 촉진시키기 위해서는 정부의 인센티브 정책이 필요할 것으로 판단됨. 현재 구조조정과 협업에 대해서는 기금지원과 세제지원이 이루어지고 있음. 따라서 원천적으로 이를 이용하거나 해양수산부에서 별도의 정책자금을 조성하여 결합을 하는 항만물류업체에 대해서 지원해주도록 해야 할 필요가 있음

- 또한 하역회사가 중심이 되어 다종의 항만물류업체가 업무 제휴를 하여 종합적인 항만서비스를 제공하는 경우 임대부두운영회사 선정시 가점을 주는 등의 인센티브 정책을 사용하는 것이 바람직할 것으로 판단됨

2) 항만물류업체의 클러스터화

- 중·소 항만물류업체에 대한 정책방안의 하나로 클러스터화를 제시하고자 함
 - 항만물류업체의 클러스터화는 시설규모의 대형화, 동종 및 이종업체의 집적화를 통해 규모의 경제효과를 창출하고 고객에 대한 서비스를 강화하는 효과가 있음
 - 지리적인 집적화 방안은 동종 또는 이종의 항만물류업체가 동일한 장소에서 영업활동을 수행. 지리적인 집적화는 단일 영업장소로 인하여 고정비용이 감소되며, 업체 간 공동구매 및 공동배송이 가능하게 되어 가변비용까지 인하시킬 수 있음. 이렇게 되면 항만물류서비스의 가격까지 인하시킴과 동시에 종합적인 서비스를 가능케 하며 더 많은 고객을 유치할 수 있을 것으로 판단됨
 - 정보의 집적화는 동종 이종 항만물류업체에 대하여 네트워크를 구축함으로써 비용절감과 동시에 고객에 대한 서비스를 강화하고, 상호 고객에 대한 서비스 정보공유는 물론 업체 간 B2B를 통하여 비용 절감이 가능

[업종별 지리적 집적화시 비용절감 부분]

업종	지리적 집적화
하역업	○ 선석통합 / 공동 사무실 / 장비공동사용
검량·검수·감정업	○ 공동 사무실 운영 / 장비공동사용 / 인력 공동 운용
항만용역업	○ 공동사무실 운영 / 장비공동이용 / 인력공동운용
물품공급업	○ 선용품공급센터 공동입주 / 사무실 공동이용 / 창고 공동운영 ○ 공동배송/공동구매
급유업	○ 대형저유기지 조성 / 바지선 공동이용
컨테이너수리업	○ 동일공장부지 활용 / 인력공동 운용

3. 중·소 항만물류업체 지원방안

1) 맞춤형 정보제공시스템 구축

- 맞춤형 정보제공시스템은 중·소 항만물류업체에게 항만물류업에 대한 정보, 정부정책 정보, 시장 정보, 경영정보, 금융 및 세제관련 정보를 제공하는 것임

[가칭 중·소 항만물류업체를 위한 맞춤형 정보시스템(안)]

구 분	내 용
세계해운항만산업동향	○ 해운항만관련 소식 및 업체 소식
정책자료실	○ 중·소 항만물류업체관련 정부정책자료/정책뉴스/정책찾기(분야별, 업무별 등)
관련기관별 서식코너	○ 해양수산부, 각 지방해양수산청 서식, 관세청 서식 등 관련기관 서식제공
정책 가이드	○ 분야별 정책가이드 제공(자금/보증, 기술, 인력, 세제, 행정규제등과 관련한 정보자료 제공)
공공구매/온라인조달방	○ 중·소 항만물류업체의 공공구매 및 온라인조달
온라인 상담방	○ 기타 내용에 대한 상담내용
항만물류업체D/B	○ 항만물류업체에 대한 DB구축 및 정보제공

2) 경영컨설팅 제공

- 중·소 항만물류업체에 대한 경영컨설팅은 중소기업청에서 하고 있는 경영컨설팅과정과 연계하여 항만물류업에 특화시키는 것이 필요

[중·소 항만물류업체에 대한 경영컨설팅 제공(안)]

구분	내용
사업개요	○ 중·소 항만물류업체 경쟁력 및 생산성 향상에 기여
지원분야 및 대상	○ 중·소 항만물류업체
지원조건	○ 컨설팅과제, 기업규모 등을 고려하여 기업당 5백만 원 이내에서 지원 ○ 지원비율 : 컨설팅비용의 30~70%
컨설팅트단	○ 중소기업 경영현장에 풍부한 경험을 가진 각 분야 전문가 또는 해운항만 전문가 집단
경영컨설팅분야	○ 해운항만물류 최근 동향 ○ 경영전략, 인사조직, 마케팅, 재무관리, 생산관리 낭비요인 제거, 공정 효율화 등 ○ 정보화 ○ 항만물류업의 신기술 등
경영자문	○ 법률, 세무·회계, 중국 비즈니스, 수출입, 인사조직, 영업, 마케팅, 생산관리, 경영전략, IT

3) 금융·세제지원

- 중·소 항만물류업체의 경쟁력을 강화하기 위한 방안으로 기업간 결합, 집적화 등을 제시하였으나, 대부분의 기업이 영세한 형태로 개별업체가 이러한 경쟁력 강화를 위한 비용을 감당하기 어려울 것으로 판단됨
 - 현재 중·소 항만물류업체에 대한 금융 및 세제에 대한 정책자금으로서 구조조정 자금과 협동화자금이 있음. 이 자금은 연리 4.4%로 제한된 기금 내에서 용자를 해주고 있음. 세제감면은 중소기업간 통합시 취득세, 등록세 등이 감면되며 양도소득세 등의 이월과세 되는 것 등이 있음
 - 또한 항만물류업체 중에 선용품공급업의 경우 유통업에 해당되므로 유통합리화의 자금지원을 받을 수 있을 것으로 판단됨
- 물품공급업체 또는 종합물류인증업체를 제외하고는 다른 항만물류업의 경우 금융지원을 받기가 쉽지 않음. 따라서 일정기금을 조성하거나 중소기업청과 협의하여 자금을 지원할 수 있는 방안을 강구해야 할 것으로 판단됨. 예컨대, M&A 자금, 장비현대화자금, 이종선체구조개선자금, 클러스터화 지원자금 등

4) 표준화된 경영정보시스템 개발 및 보급

- 정부가 표준화된 경영정보시스템을 개발하여 보급
 - 개별기업의 경영정보시스템뿐만 아니라 고객 또는 동종업체 간 정보를 공유할 수 있는 네트워크 시스템을 구축

5) (가칭)중·소 항만물류업체진흥협의회 설립

- 중·소 항만물류업체를 전문적으로 지원하고 자금지원을 할 수 있는 중·소 항만물류업체진흥협의회를 설립

[(가칭)중·소 항만물류업체진흥협의회 사업내용]

명칭	중·소 항만물류업체진흥협의회
법인성격	특수법인(정부출자+민간기금)
사업내용	(1) 중·소 항만물류업체의 조사 연구 및 보급 (2) 중·소 항만물류업체의 경영자, 종업원 및 관계자에 대한 연수 또는 강습 (3) 중·소 항만물류업체의 이용자 등에 대한 정보, 자료의 제공 (4) 중·소 항만물류업체의 집약 협업화, 작업의 공동화 지원 사업 (5) 중·소 항만물류업체에 대한 정보화 추진 (6) 중·소 항만물류업체 발전기금 관리 운용 (7) 중·소 항만물류업체 공정경쟁 모니터링 (8) 중·소 항만물류업체 대한 보증 등

4. 주기적인 실태조사 및 모니터링 제도

1) 주기적인 실태조사 실시

- 과거 1996년까지 항만운송사업실태조사를 통하여 항만물류업체의 실상을 파악하고 정책에 활용할 수 있었으나 현재로서는 마땅한 통계자료가 없는 실정임
 - 1년 또는 5년 주기로 항만물류업체에 대한 정확한 실태조사를 실시

2) 요율에 대한 모니터링 및 규제 강화

- 탈규제화가 지속되면서 업체 간의 가격경쟁이 심화
 - 시장에 대한 모니터링을 강화하여 덤핑 등을 예방하고 시장질서가 너무 문란한 경우 벌칙을 강화

제7장 결론 및 정책활용 방안

1. 결 론

2. 정책활용 방안

1) 법·제도 정비 방안

- 항만물류업체에 대한 주기적인 실태조사
- 중·소항만물류업체 건총협의회의 창립
- 맞춤형 정보 또는 컨설팅 제공
- 금융 및 세제 지원 정책 강구

2) 각 (경제)주체별 역할 분담

주체	역할 분담
해양수산부	<ul style="list-style-type: none">- 항만운송사업에 대한 실태조사 실시- 중·소 항만물류업체에 대한 맞춤형 정보 또는 경영컨설팅을 제공- 표준화된 경영정보시스템 개발 및 보급- 인수합병을 통한 경쟁력 강화에 대한 인센티브제도 마련 (자율적인 적정규모화를 추진하도록 인센티브 도입)- 동종 또는 이종간 항만물류업체 간의 클러스터 조성- (가칭) 중·소 항만물류업체진흥협의회 설립
중소기업청	<ul style="list-style-type: none">- 항만물류업체에 대한 새로운 중소기업기준 마련- 항만물류업체의 경쟁력 강화를 위한 각종 세제 및 인센티브 제공- 해양수산부와와의 협조를 통한 중·소 항만물류업체 지원책 마련
중·소 항만물류업체	<ul style="list-style-type: none">- 기업혁신을 통한 경쟁력 강화- 과당경쟁 자제를 통한 적정 수익 창출- 업계 스스로 자발적인 통합과 업무제휴를 통한 경쟁력의 강화

제1장

서론

1. 연구의 필요성

동북아 항만 간의 경쟁이 심화되면서 우리나라의 동북아 물류중심지화 정책에 적신호가 켜지고 있다. 양산 항 등 중국 항만들이 이미 개장하거나 향후 개장할 예정임에 따라 우리나라의 부산항이나 광양항과 치열한 물동량 유치 경쟁을 할 수밖에 없기 때문이다.

불과 10여년 전만 해도 우리나라의 주요 항만들은 시설부족으로 인해 만성적인 체선과 체화현상을 보여주었다. 정부당국은 동북아의 물동량이 지속적으로 증가하고 있음을 감안하여 항만시설을 늘리는 데 정부정책의 초점을 맞추었다. 이에 따라 광양항 및 부산신항 개발계획이 수립되었고 일부시설은 이미 개장이 되어 운영되고 있다. 그러나 당초 항만당국자의 예상처럼 물동량 유치가 이루어지지 않는다고 있다.

동북아의 중심항만이 되기 위해서는 이러한 항만시설의 확장뿐만 아니라 항만물류산업 전반이 발전되어야 한다. 세계 각국은 1980년대 이후 중심항만 구축전략과 함께 항만물류산업의 발전전략을 동시에 추진하고 있다. 특히 로테르담 항, 싱가포르 항 등은 그 지역의 중심항만이자 항만물류산업의 거점항만이기도 하다. 항만물류산업의 발전으로 인하여 물량 유치는 물론 고부가가치 항만산업을 육성시켜왔다.

그동안 우리나라의 경우 항만의 양적 발전에만 주로 신경을 써왔을 뿐 항만

물류산업 전반의 발전에 대한 체계적인 노력은 미흡하였다. 더욱이 우리나라 항만물류산업의 경우 소수 주도형 산업구조이다. 이에 따라 대다수의 중소 항만물류업체들은 과당경쟁 상태에 놓여있거나 규모의 경제를 달성하지 못하고 있는 실정이다. 류형근 외 4인의 연구결과에 의하면 부산지역의 항만물류산업을 분석한 결과 매출액 50억 원 이하의 소규모 기업이 전체 사업의 89.2%를 차지하고 있고 종사자 수도 63.3%를 차지하고 있으나 매출액은 8.7%에 불과한 수준이다.

〈표 1-1〉 부산지역 항만물류산업의 실태

구분	사업체 수	종사자 수	매출액
매출액 50억 원 이하	89.2%	63.3%	8.7%
매출액 50억 원 초과	10.8%	36.7%	91.3%

자료 : 류형근 외 4인, “항만물류산업의 실태분석에 관한 연구(부산지역중심으로)”, 2003.

문제는 중소기업의 경우 영세성으로 인하여 금융기관 자금 차입에 있어 불이익이 발생하며, 일정 규모의 투자가 요구되는 정보화 사업 등의 추진이 지연되는 등 다양한 문제점이 발생한다는 데 있다. 이는 결국 우리나라의 항만물류산업 발전에 저해요소로 작용하게 된다.

정부에서는 현재 중소기업 경영여건 상의 애로점을 해소하기 위하여 다각적인 정책수단을 마련하여 활용하고 있다. 현재까지 2회의 중소기업 실태조사에 기초한 6차례 종합대책을 통하여 중소기업 정책체계를 수립해왔으며, 이 과정에서 ‘중소기업 지원 정책정보의 맞춤형 제공’ 사업을 혁신 과정에서 도출된 과제로서 대국민 정책서비스의 모범적 사례로 평가하기도 하였다.

그러나 이러한 중소기업에 대한 정책수립에도 불구하고 아직까지 중소 항만물류업체에 대한 경영여건 조사나 실태조사가 체계적으로 이루어진 적이 없으며, 구체적인 정책대안도 제시된 바 없다. 더욱이 과거 항만운송사업체 및 항만운송 관련사업 실태조사도 1996년 이후로 중단되어 있는 상태이다. 이에 따

라 현재 통계청에서 운수업통계조사를 통하여 일부 조사되고 있는 경우를 제외하고는 항만물류산업에 대한 실태조사는 전혀 이루어지지 않고 있는 실정이다.

우리나라 항만을 동북아 물류중심항만으로 육성하기 위해서는 항만물류산업의 발전이 필수적이다. 이를 위해서는 항만물류산업의 경영여건 실태조사를 우선적으로 실시하고 이를 바탕으로 정책방안을 수립해야 한다. 특히 항만물류업체가 대부분 중소기업이므로 발전적인 전략도 이러한 관점에서 수립해야 할 필요가 있다. 따라서 본 연구과제를 통하여 항만물류업체의 경영여건 실태조사와 함께 정책 및 육성방안을 제시하고자 한다.

2. 연구의 목적 및 기대효과

본 연구는 중·소 항만물류업체 실태 조사 및 분석에 기초한 실효성 있는 정책 방안을 강구·제시함으로써 항만물류산업의 발전을 도모하고자 기획되었다. 이렇게 함으로써 우리나라가 항만의 시설확장과 더불어 항만물류산업의 발전을 통해 동북아 물류중심국가 전략을 달성하는 데 일조할 수 있다고 판단하기 때문이다.

본 연구는 크게 두 가지의 목적을 가지고 있다. 첫째, 우리나라 중·소 항만물류업체의 실태조사를 하기 위한 것이다. 항만물류업체에 대한 실태조사는 지금까지 이루어진 바 없다. 과거 10여년 전에 항만운송업 실태조사는 한 적은 있었으나, 경영여건이나 경영상의 애로점 등에 대한 조사는 이루어진 바 없다. 따라서 본 연구는 중·소 항만물류업체에 대한 실태조사와 함께 경영여건을 분석하기 위함이다.

둘째, 중·소 항만물류업체의 실태조사를 근거로 중·소항만물류업의 경쟁력을 강화할 수 있는 정책 방안을 제시하는 것이다. 지금까지 중소기업 전체에 대한 정책방향은 수립되어 있으나, 중·소 항만물류 업체에 대한 특화된 정책수립은 이루어진 바 없다. 따라서 본 연구를 통하여 우리나라 중·소 항만물류업체의

발전방안을 제시하는 데 목적이 있다.

본 연구가 이러한 목적을 달성한다면 다음과 같은 효과를 가져 올 것으로 기대하고 있다.

첫째, 항만물류산업 발전을 위한 실효성 있는 정책방안을 제시할 수 있다. 중소 항만물류업체의 경영여건을 실증적으로 조사·분석하여, 정책방안을 강구·제시함으로써 이를 통해 중소 항만물류업체가 직면한 문제점에 대한 실효성 있는 정책방안의 제시가 가능하다. 또한 본 연구에서 도출된 항만물류산업의 문제점은 향후 항만물류산업의 중장기적 발전전략 수립의 기초 자료로 활용할 수 있다.

둘째, 동북아 물류중심지화 정책 구현에 기여할 것으로 판단된다. 중소 항만물류업체의 경영여건 분석을 통해 실질적 문제점을 해소함으로써 동북아 물류중심지화 정책의 실질적 경제 효과를 극대화할 수 있을 뿐 아니라, 우리나라 항만의 경쟁력 제고에 기여할 것으로 판단된다.

3. 선행연구

본 과제와 유사한 선행연구를 정리한 것이 <표 1-2>이다. 이를 보면 과거 항만물류산업의 발전과 중소기업의 발전문제에 대한 연구는 충분히 이루어진 것으로 판단된다. 문제는 이들 두 연구주제의 통합화가 이루어지지 않고 있다는 것이다.

먼저 항만물류산업에 관한 주요 연구는 류형근(2003)²⁾, 허윤수(2004)³⁾, 김형태(2006)⁴⁾ 등이 수행하였다.

먼저 류형근(2003)은 항만물류산업의 유형을 분석하고 2000년 부산지역 해운·항만업체 총 조사의 통계자료를 활용하여 항만물류산업의 실태분석을 시도하였다.

2) 류형근 외, 「항만물류산업의 실태분석에 관한 연구」, 2003.

3) 허윤수 외, 「부산지역항만물류산업육성방안 연구」, 2004.

4) 김형태 외, 「항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구」, 2006.

허윤수(2004)는 업체방문 인터뷰, 전문가 설문조사를 실시하여 부산지역 항만 물류산업의 실태를 분석하였다. 그리고 부산지역 산업연관표 등의 통계자료를 활용하여 지역경제 기여도를 분석하고, 부산항 항만물류업체의 발전을 위해 7가지 전략사업을 제시하였다. 아울러 이를 위한 법·제도 개선 방안 등을 제시하였다.

김형태(2006)는 항만물류산업을 선박급유업, 선용품 공급업, 컨테이너수리업, 수리조선 산업, 트럭킹 산업, 항만관광 산업, 창고보관업, 항만 하역업 등으로 분류하고 이들 산업에 대한 실태조사를 실시하였다. 또한 각 업종별로 발전방향을 제시하고 각 업종을 통합하는 클러스터화 및 활성화 방안을 강구하였다. 아울러 클러스터화를 촉진하기 위한 각기관별 역할도 제시하였다.

한편 중소기업 및 경기 양극화에 대한 연구는 지금까지 수많이 이루어져 왔다. 본 연구와 관련해서는 우천식 외(2005)⁵⁾, 한기윤(2005)⁶⁾ 등의 연구가 있다.

우천식(2005)은 산업양극화 문제 해소방안을 통하여 경제구조 변화와 양극화 문제를 다루었다. 또한 제조업의 양극화 실태분석과 정책적 시사점을 제공하고 기술혁신과 금융제도에 대하여 기술하였다.

한기윤(2005)은 각종 법령 및 시책 조사·연구, 국제비교를 통하여 중소기업 시책 및 법제의 변천과 시사점에 대하여 연구하였다. 한기윤은 이를 통해 중소기업 육성시책의 변천과 중소기업법의 변화를 다루었으며 바람직한 법제의 개편방향을 도출하였다.

본 연구과제는 중소기업으로서의 항만물류산업 발전방향을 다룬다는 점에서 선행연구와 차별성을 지닌다. 본 연구는 현장조사 및 설문조사 등을 통하여 중소 항만물류업체의 경영여건 조사를 실시하고 이를 분석하고자 한다. 이를 통해 중소 항만물류업체 경영애로 요인을 비롯한 항만물류산업의 다양한 문제점을 도출하고 도출된 문제점을 해결하기 위한 정책방안을 강구하고자 한다. 또한 종합적으로 중소 항만물류업체의 발전을 위한 정책방향과 지원방안에 대해서도 기술하고자 한다.

5) 우천식외, 「산업양극화 문제 해소방안」, 2005.

6) 한기윤, 「중소기업시책 및 법제의 변천과 시사점」, 2005.

〈표 1-1〉 선행연구 개요 및 본 연구과제와의 차별성

구분	선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
류형근 외 (2003)	-과제명: 항만물류산업의 실태 분석에 관한 연구 -연구목적: 부산지역의 항만물류산업의 체계적 실태분석	-통계자료 활용: “2000년 부산지역 해운·항만업체 총조사”의 통계자료를 활용	-항만물류산업의 분류 -항만물류산업의 유형분석 -항만물류산업의 실태분석 -지역경제실태와 항만물류산업의 비교
허윤수 외 (2004)	-과제명: 부산지역 항만물류산업 육성방안 연구 -연구목적: 부산항 경쟁력 강화 및 지역경제 발전을 위한 항만물류산업 육성방안 마련	-통계자료 활용: 부산지역 산업연관표 등의 통계자료를 활용 -업체방문 인터뷰, 전문가 설문조사	-부산지역 항만물류산업의 실태 분석 -지역 경제 기여도 분석 -Port Plaza 건립 등 7가지 전략 사업 제시 -법·제도 개선방안 제시 -세제지원책 등의 지원방안 제시
김형태 외 (2006)	-과제명: 항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구 -연구목적: 항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안의 구체적 강구 및 제시	-문헌조사 -업체방문 및 전문가 인터뷰	-부산항 항만물류산업 (선박금융업, 선용품 공급업, 컨테이너수리업, 수리조선 산업, 트러킹 산업, 항만관광산업, 창고보관업, 항만 하역업)에 대한 운영실태 파악 -각 업종의 클러스터화 및 활성화 방안의 강구 -구체적인 정책 대안의 강구 및 제시
우천식 외(2005)	-과제명: 산업 양극화 문제 해소방안 -연구목적: 양극화 관련 부처 공무원, 산·학·연의 전문가들의 workshop을 통해 실효성이 있는 정책과제의 도출 등	-문헌조사 -각종 통계 자료 활용 -설문조사	-경제구조변화와 양극화 -제조업의 양극화 실태분석과 정책적 시사점 -노동시장의 양극화와 정책과제 -기술혁신과 금융제도 -성장과 분배의 선순환구조를 위한 사회정책 대응방안
한기윤 (2005)	-과제명: 중소기업시책 및 법제의 변천과 시사점 -연구목적: 중소기업 관련 법령을 기능이나 영역별로 체계화하여 정책의 효율성 및 자원배분의 효율성 도모	-각종 법령 및 시책 조사·연구 -국제비교	-중소기업 관련법의 체계 -중소기업 육성시책의 변천과 중소기업법의 변화 (총 7가지의 시기로 구분하여 연구) -중소기업 법제의 개편방향 (유형별 통폐합을 통한 개편방안 제시)
본 연구	-연구목적: 중·소 항만물류업체에 대한 체계적 경영여건 분석에 기초한 정책방안의 연구	-현장조사 및 설문조사 -전문가 자문	-항만물류업체의 경영여건 조사 및 분석 -중·소 항만물류업체의 경영 애로요인을 비롯한 항만물류산업의 다양한 문제점 도출 -도출된 문제점을 정책가능 범주, 정책비가능, 혼합 범주로 분류 -정책방안 강구 및 제시

4. 주요 연구내용 및 연구 범위

본 연구는 연구목적을 달성하기 위하여 다음과 같은 내용으로 구성되었다.

제2장에서는 중소항만물류업체의 정의와 해운항만환경변화에 대하여 기술하고자 한다. 이는 항만물류산업을 둘러싼 세계적인 환경변화를 고찰함으로써 중·소 항만물류업체 정책방안을 수립하는데 참조자료로 활용하기 위함이다.

제3장에서는 항만물류산업의 특성에 대하여 분석하였다. 그리고 항만물류산업에 대한 제도적인 특성을 기술하였다. 마지막으로 산업적인 특성에 대해서는 산업조직론적인 방법론을 이용하여 항만물류산업의 특성을 분석하였다.

제4장에서는 중·소 항만물류업체의 경영여건 실태조사를 하였다. 중·소 항만물류업체를 대상으로 경영실태, 인력, 자금조달 문제 등에 대하여 실제 설문조사를 실시하였다. 이를 통하여 중·소 항만물류업체의 경영실태를 분석하고 정책 및 육성방안을 수립하기 위한 기초자료로 활용하였다.

제5장에서는 국내외 중소기업에 대한 정책방향과 주요 외국에서의 중·소 항만물류업체에 대한 지원방안에 대한 사례조사를 실시하였다.

제6장에서는 제4장과 5장을 기초로 하여 중·소 항만물류업체에 대한 정책방안에 대하여 기술하였다. 아울러 이러한 정책을 달성하기 위한 정책수단도 기술하였다.

제7장에서는 연구결과를 요약하고 중·소 항만물류업체를 육성하기 위한 정책제언을 관련 기관별로 제시하고 본 연구의 활용방안에 대하여 기술하였다.

본 연구의 연구범위는 국내항만물류업체 중 현재 항만운송사업법에서 규정하고 있는 항만운송사업과 항만운송부관련업에 국한시켰다. 이에 따라 본 연구에서 다루고 있는 업종은 항만하역업, 검수·검량·감정업, 항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너수리업에 국한시켰다. 이는 항만물류업에 대한 범위를 다소 축소시키는 우를 범할 수 있지만 효율적인 연구결과의 도출과 정책방안을 제시하기 위함이다. 또한 중·소 항만물류업체의 범위로는 현재 중소

기업법기본법 제2조 및 동시행령 제3조에 의거하여 표준산업분류상의 여행알선, 창고 및 운송관련서비스업상의 중소기업범위인 상시근로자수 200인 미만 또는 매출액 200억 원 이하를 기준으로 하도록 한다.

5. 연구방법

본 연구는 연구의 목적을 효율적으로 달성하기 위하여 다음과 같은 연구방법을 활용하였다.

첫째, 문헌조사이다. 중소기업지원대책 및 발전방안, 항만물류업체 발전 방안 등에 대한 기존의 문헌자료를 조사 분석하고 이를 중·소 항만물류업체 정책방안 수립에 참조하였다.

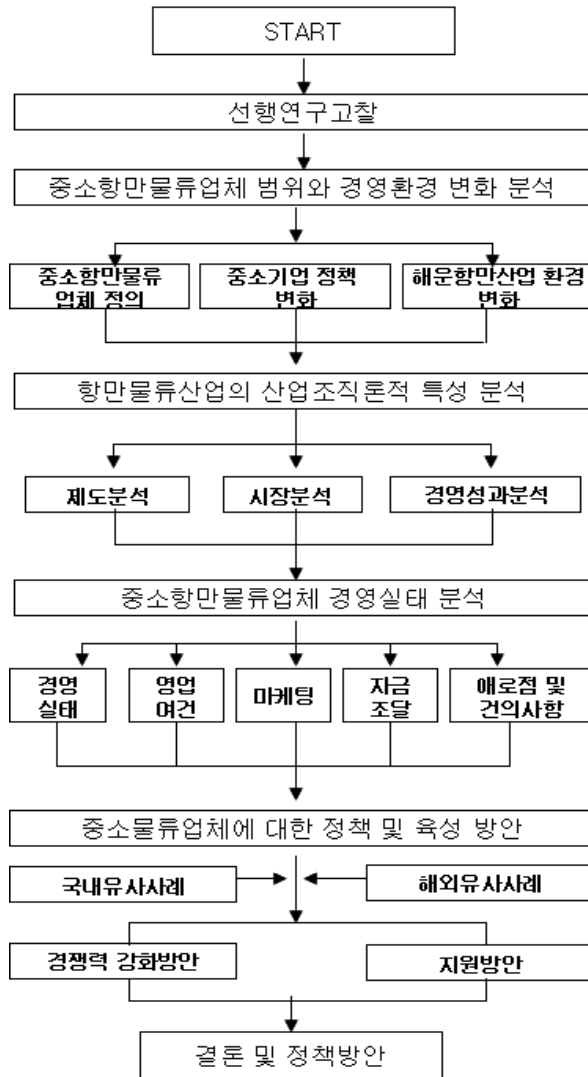
둘째, 현장조사 및 설문조사를 실시하였다. 업체의 실태를 파악하기 위해 업체 방문 및 설문조사를 실시하였다. 설문조사는 전문 조사업체에 위탁하였으며, 중·소 항만물류업체의 경영실태와 문제점에 대해서 실시하였다.

셋째, 관련전문가의 자문을 받았다. 항만물류산업 및 중소기업에 대한 전문가들의 자문을 통해 활용도 높은 정책방안을 제시하고자 하였다.

넷째, 사례조사를 위하여 해외사례를 고찰하였다. 선진 해외항만물류산업이 발전과정에서 겪은 유사한 사례를 고찰하여 우리나라 항만물류산업의 발전방향에 대한 시사점을 도출하고자 하였다.

본 연구의 연구흐름도는 <그림 1-1>과 같다.

〈그림 1-1〉 연구흐름도



제2장

중·소 항만물류업체의 범위와 경영여건 변화

1. 중·소 항만물류업체의 정의와 분류

1) 항만물류산업의 정의

항만물류란 항만의 개념과 물류의 개념을 결합한 개념이다. 여기서 항만의 개념은 매우 다양하다. 우리나라 항만법상에서는 항만을 “선박의 출입과 사람이 타고 내리거나 화물을 선박에 싣고 내릴 수 있는 시설이 구비된 항(제2조)”으로 매우 좁은 의미로 해석하고 있다. 그러나 최근 들어와 항만은 해운과 내륙운송을 연결하는 결절점으로서 물류, 생산, 생활, 정보생산 및 국제교역기능과 배후지의 경제발전을 위한 기지로서의 역할을 수행하는 종합적인 공간으로 정의되고 있다⁷⁾. 이미 항만에 물류개념이 포함된 것이다. 따라서 항만물류란 항만을 중심으로 하는 물류를 의미하며 항만물류산업은 “항만물류부문의 원활한 흐름을 촉진하기 위한 관련서비스, 관련업종의 집합체”라 정의할 수 있다.

항만물류산업은 2000년대 들어와 국제물류의 중요성이 부각된 이후에 항만서비스업종의 포괄적인 명칭으로서 2000년대 이전의 항만산업과 비슷한 개념이지만 몇 가지 차별화된 점을 지닌다. 이러한 차이를 비교분석한 것이 <표 2-1>이다. 이를 보면 과거 항만산업의 경우 해운산업에 대한 부수적인 산업으로 소극적인 산업의 의미를 지닌다. 그러나 항만물류산업은 해운산업과 외국

7) 이철영, 「항만물류시스템」, 1999.

기업을 유치하는 산업을 의미하며, 이러한 항만물류산업의 경쟁력 여하에 따라 선사, 화주 유치가 결정되는 매우 적극적인 산업이라 할 수 있다.

〈표 2-1〉 항만산업과 항만물류산업의 비교 분석

항목	항만산업	항만물류산업
초점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항만이용자의 항만이용을 뒷받침하는 각종 사업 ○ 각 업종이 개별적으로 항만서비스를 제공 - 각종 산업의 단순한 나열 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항만이용자의 항만이용이 원활하도록 각 업종 간 연계를 중시 ○ 업종 간 유기적인 결합으로 통합항만서비스 제공 - 각종 산업의 효율적인 결합
계약·서비스 제공방식	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선사와 항만기업간의 개별계약. 개별 서비스 단위의 최적화 ○ 항만기업의 개별 정보 연계 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 전체 서비스 단위의 최적화 - 종합적으로 서비스 제공 ○ 항만기업 전체의 정보 연계
연관산업과의 관계	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항만산업은 해운산업에 부수적인 산업 - 선박 처리 위해 항만이 기능하는 것으로 인식 - 항만을 화물처리시설로 인식 - 항만산업은 선박의 입출항을 지원하는 부대사업으로 인식 ○ 항만은 글로벌 기업에 폐쇄적 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항만물류산업은 해운산업과 외국기업 유치하는 산업 - 항만물류산업의 경쟁력 여하에 따라 선사, 화주 유치가 결정 ○ 항만 및 항만배후지가 글로벌 제조·물류기업의 중요한 입지대상으로 부각 ○ 항만물류산업의 경쟁력 제고가 국가적 과제로 대두 - 자유무역지역제도, 특구제도 등 마련하여 개방형 체제로 전환

자료 : 한국해양수산개발원, 「항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구」, 2006

2) 범위 및 분류

항만물류산업에 대한 범위는 학자마다 상이하며 매우 광범위하다.

〈표 2-2〉 항만물류산업의 분류

연구자/과제	항만물류산업의 분류
류형근외4명 ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항만물류산업 : 운송, 하역, 보관, 포장, 서비스, 정보 등 관련산업 ○ 항만관련서비스산업 : 항만운송사업(검량업, 검수업, 감정업, 항만용역업, 물품공급업, 컨테이너수리업), 입출항지원업무(예도선업 및 교통관제업)
항만산업의 경제적 파급효과 ²⁾	<ul style="list-style-type: none"> ○ 해상화물의 이동운반에 직·간접으로 관련되거나 의존하고 있는 모든 경제적인 활동 - 해운업, 항만운송부대사업, 항만운송사업, 보관·창고업, 화물하역관련 서비스업, 컨테이너관련산업, 항만관련 육운업, 항만관련 행정기관, 기타 항만관련산업 등으로 분류
김형태외 ³⁾	<ul style="list-style-type: none"> ○ 예선업, 도선업, 하역업, 라싱업, 줄잡이업, 보관업, 운송업, 검수업 등
항만운송 사업법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항만운송 관련사업 : 항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너수리업 ○ 항만운송사업 : 항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업

1) 류형근 외 4명 : “부산지역 항만물류산업의 실태분석에 관한 연구”, 한국항해항만학회지 추계학술대회, 2003. 10.

2) 해양수산부, 「항만산업의 경제적 파급효과에 관한 연구」, 2002. 10.

3) 한국해양수산개발원, 「항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구」, 2006.

류형근 외(2003)은 항만물류산업을 운송업, 하역업, 보관업, 포장업, 서비스업, 정보업 등으로 보았으며, 이중 서비스업은 항만운송사업(검량업, 검수업, 감정업, 항만용역업, 물품공급업, 컨테이너수리업), 입출항지원업무 등으로 보았다. 또한 해양수산부의 항만산업의 경제적 파급효과 분석⁸⁾에서는 항만관련 산업을 해상화물의 이동운반에 직·간접적으로 관련되거나 의존하고 있는 모든 경제적인 활동으로 간주하였다. 한편 김형태 외 3인은 항만물류산업을 항만서비스업종에 대한 포괄적인 명칭으로 간주하고 구성업종을 예선업, 도선업,

8) 해양수산부, 「항만산업의 경제적 파급효과에 관한 연구」, 2002. 10.

하역업, 라싱업, 줄잡이업, 보관업, 운송업, 검수업 등으로 분류하였다.

한편 현행 항만운송사업법에서는 항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업 등 4개 업종을 항만운송사업으로 분류하고, 항만운송 관련사업으로는 항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너수리업 등을 들고 있다.

따라서 본 연구에서는 항만물류산업을 현행 항만운송사업법의 항만운송사업과 항만운송 관련사업으로 제한하고자 한다.

항만운송사업 중 항만하역사업은 하주 또는 선박운항업자의 위탁을 받고 선박에 의하여 운송된 화물을 항만 안에서 선박으로부터 인수 또는 하주에게 인도하거나, 선박에 의하여 운송될 화물을 항만 안에서 선박에 인도 또는 하주로부터 인수하는 행위와 이 행위에 선행 또는 후속하여 항만 안에서 화물을 선박에 적하하거나 선박으로부터 양하하는 일을 일관하여 행하는 사업이다. 검수·감정·검량사업은 선적화물 및 선박에 대한 검수·감정·검량을 하는 업종을 의미한다.

항만용역업은 통선업, 줄잡이업, 선박청소업, 선박급수업 등으로 분류된다. 통선업은 통선으로 본선과 육지간의 연락을 중개하는 업을 의미한다. 또한 줄잡이업은 본선의 경비 또는 본선의 이안 및 접안을 보조하기 위하여 줄잡이 역무를 제공하는 행위를 말한다. 선박청소업은 선박의 청소·오물제거·소독·폐물수집 및 운반·화물고정·칠 등을 하는 행위를 말한다. 선박급수업은 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 행위를 말하며 기타 선박에 적재된 화물을 고정하는 Shoring/Lashing 등이 있다.

물품공급업은 선박운항에 필요한 물품 및 주부식의 공급과 선박의 침구류 등을 세탁하는 업종을 의미한다. 선박급유업은 안벽에 설치된 급유기 또는 급유선을 이용하여 선박에 급유하는 사업을 의미하며, 컨테이너수리업은 컨테이너 운반과정에서 파손된 컨테이너를 수리하는 것을 의미한다.

〈표 2-3〉 항만물류산업의 사업내용

세분류	사업 내용
항만하역 사업	○ 하주 또는 선박운항업자의 위탁을 받고 선박에 의하여 운송된 화물을 항만 안에서 선박으로부터 인수 또는 하주에게 인도하거나, 선박에 의하여 운송될 화물을 항만 안에서 선박에 인도 또는 하주로부터 인수하는 행위와 이 행위에 선행 또는 후속하여 항만 안에서 화물을 선박에 적하하거나 선박으로부터 양하하는 일을 일관하여 행하는 사업
검수사업	○ 선적화물을 적하 또는 양하하는 경우에 그 화물의 개삭의 계산 도는 인도·인수의 증명을 행하는 사업
감정사업	○ 선적화물 및 선박에 관련된 증명·조사 및 감정을 행하는 사업
검량사업	○ 선적화물을 적하 또는 양하하는 경우에 그 화물의 용적 또는 중량의 계산 또는 증명하는 사업
항만용역업	○ 통선으로 본선과 육지간의 연락을 중개하는 행위(통선업) ○ 본선의 경비 또는 본선의 이안 및 접안을 보조하기 위하여 줄잡이 역무를 제공하는 행위(줄잡이업) ○ 선박의 청소·오물제거·소독·폐물수집 및 운반·화물고정·칠 등을 하는 행위(선박 청소업) ○ 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 행위(선박급수업) ○ 선박에 적재된 화물을 고정하는 서비스업(Shoring/Lashing)
물품공급업	○ 선박운항에 필요한 물품 및 주·부식의 공급과 선박의 침구류 등을 세탁하는 사업 ○ 관세법(제2조) : 선용품을 음식료·연료·소모품·밧줄·수리용 예비부품 및 부속품·집기·기타 이와 유사한 물품으로 선박에서만 사용될 수 있는 것으로 제한
선박급유업	○ 선박용 연료유를 공급하는 사업 ○ 안벽에 설치된 급유기 또는 급유선을 이용하여 급유작업을 실시
컨테이너 수리업	○ 컨테이너를 수리하는 사업

3) 중·소 항만물류업체의 정의

항만물류업체는 표준산업분류상의 수상운송지원서비스업(63류)에 속한다. 따라서 중소기업기본법(법제2조, 동법시행령 제3조)에 규정된 바와 같이 상시 근로자 수 200인 미만 매출액 200억 원 이하가 중소기업이 된다. 따라서 본 고에서는 중·소 항만물류업체를 위에서 언급한 항만물류업체 중 상시근로자 수 200인 미만과 매출액 200억 원 이하의 중소기업으로 한정한다.

한편 소기업은 중소기업기본법 제2조 2항의 규정과 시행령 8조 2항에 의거하여 상시근로자 수가 10인 미만인 기업을 의미한다.

2. 중·소 항만물류업체의 경영여건 변화 분석

1) 중소기업에 대한 정책기조 변화⁹⁾

우리나라의 중소기업에 대한 정책의 기본방향은 최근에 들어와 자율적 경쟁과 협력을 촉진하는 ‘혁신역량 및 글로벌 경쟁력 강화를 통한 중소·벤처기업의 활력제고’로 전환하였다. 이러한 기본방향은 최근에 와서 바뀐 것으로 그동안 보호와 육성 중심의 정책기조에서 자율적 경쟁과 협력을 촉진하는 방향으로 정책 패러다임을 전환한 것이다. 이러한 중소기업 정책의 기조가 바뀐 배경에는 우리 경제가 기술과 지식이 중심이 된 혁신주도형 경제구조로 빠르게 전환되고 있기 때문이다.

과거 정부에서는 자금·기술·인력·판로 등 다양한 중소기업 육성정책을 수립하였다. 그 결과 중소기업의 수출이 증대되는 등 중소기업의 외형적 성장을 유도하는 데는 크게 기여하였지만, 그러나 중소기업 보호와 육성의 대상

9) 중소기업청, 「중소기업청에 관한 연차보고서」, 2006에서 요약, 인용하였음.

으로 간주하고 저금리 등 값싼 요소투입형 정책과 경쟁 제한적인 제도 위주로 추진하여 중소기업의 근본적인 경쟁력 제고와 질적인 성장을 유도하는 데는 한계가 있었던 것으로 평가되고 있다. 특히 경기 변동에 따라 임기응변적·단편적으로 대책을 마련하여 시행함에 따라 고객인 중소기업의 특성과 요구에 맞는 정책 서비스를 적기에 제공하지 못한 측면도 있었던 것으로 평가받고 있다.

이에 따라 정부에서는 값싼 요소비용 의존시대에서 형성된 과거의 정책 틀에서 과감히 벗어나 중소기업 정책목표를 「혁신역량 및 글로벌 경쟁력 강화를 통한 중소·벤처기업의 활력제고」에 두고, 보호와 육성 중심의 정책기조에서 자율적 경쟁과 협력을 촉진하는 방향으로 정책 패러다임을 전환한 것이다. 정부에서는 이와 같은 정책기조를 바탕으로 다음과 같은 중소기업 정책방향을 설정하여 추진하고 있다.

첫째, 경영·기술 등의 분야에서 혁신활동과 성과가 뛰어난 ‘혁신형 중소기업’을 집중 육성하고 있다. 그동안 정부의 중소기업 정책은 종류도 다양하고 보편적인 지원방식을 선택함에 따라 기술성·사업성이 뛰어난 혁신형 기업에 대한 집중지원이 미흡하였다. 따라서 선택과 집중의 원리에 의해 미래의 경제 성장과 고용창출의 핵심 원천으로 발전할 가능성이 높은 ‘혁신형 중소기업’에 게 정책자원을 집중함과 아울러 일반형 중소기업이 혁신기업으로 원활히 전환할 수 있는 환경을 조성하고 벤처캐피탈, R&D 등 정부의 각종 지원제도가 기업간 선의의 경쟁을 통한 혁신성과의 달성에 따라 효율적으로 배분될 수 있는 시스템 마련에 중점을 두고 있다.

둘째, 정책 수요자인 중소기업의 요구와 특성에 따라 차별화된 정책목표를 설정하여 추진하는 맞춤형 정책(Tailored Policy)을 강화하고 있다. 그 동안의 중소기업 정책은 경기가 어렵거나 급격한 외부 충격이 있을 때 임시방편적, 나열식으로 마련되어 중소기업의 근본적인 경쟁력 강화에는 한계가 있었다. 따라서 정부에서는 중소기업의 유형별(혁신형-일반형-소상공인)·성장단계별(창업-성장-성숙-퇴출)로 특화된 정책개발 노력을 강화함과 아울러 실효성이 상실되었거나 전례 답습식으로 계속 존속해 오던 정책을 중소기업 입장에서 Zero-

Base에서 평가하고 과감히 통·폐합하여 중소기업의 다양한 요구에 부합하는 정책을 마련해 나가고 있다.

셋째, 중소기업의 경쟁력 제고에 전혀 도움이 되지 않고 오히려 중소기업의 기술개발과 품질향상 노력을 저해하는 ‘직접 보호제도’를 폐지하고 중소기업간 경쟁을 촉진하는 환경조성에 중점을 두고 있다. 이를 위해 단체수익계약 제도와 고유업종 제도를 2007년까지 단계적으로 폐지할 계획이며 지정계열화 제도는 즉시 폐지하였다. 특히, 보호제도 폐지에 따른 중소기업계의 충격을 최소화하기 위하여 중소기업 제품을 의무적으로 구매하는 공공기관의 수를 확대하고 2억 1,000만 원 이하 소액 구매 시 중소기업간 경쟁 의무화, 등급별 경쟁제도 도입 등 중소기업 제품의 신규 수요창출을 지원하는 보완대책을 수립하여 추진하고 있다.

넷째, 대·중소기업 및 소상공인 간 동반성장을 통한 양극화 현상의 해소를 위해 정책적 역량을 집중하고 있다. 과거에는 대기업과 중소기업 간 수직적 하도급관계가 중소기업 성장의 원천이었다면, 기업간 네트워크 형성과 협력이 기업 경쟁력 확보의 핵심인 시대로 전환되었다. 이러한 상황에서 대·중소기업간 수평적·동반자적 협력관계를 공고히 하는 것이 대기업은 물론이고 중소기업 모두가 Win-Win 할 수 있는 전략적 선택이라고 할 수 있다. 따라서 정부에서는 대·중소기업 상생협력의 사회적 분위기를 조성하고 대·중소기업간 협력의 결과물이 중소기업에게 실질적으로 도움이 될 수 있는 다양한 인센티브와 제도를 확충하고 있다. 특히 소상공인과 재래시장의 경쟁력 확보를 집중 지원하여 서민생활 안정과 지역경제 활성화에 기여하도록 하고 있다.

다섯째, 원활한 창업환경을 조성하고 상시적 구조조정을 촉진할 계획이다. 창업규제의 대폭적 완화 등을 통해 기술성과 사업성이 우수한 기업들이 손쉽게 창업할 수 있도록 지원하고 한계기업이 보다 경쟁력 있는 고부가가치 업종으로 전환할 수 있는 제도적 기틀을 확충하여 새로운 일자리 창출과 경제구조의 역동성과 유연성 제고를 적극 추진하고 있다.

이러한 중소기업에 대한 정부정책의 변화는 중·소 향만물류업체에도 시사

하는 바가 크다. 향후 중·소 항만물류업체에 대한 정부당국의 정책도 이러한 방향으로 결정되어야 할 것으로 판단되기 때문이다.

2) 해운항만물류산업의 여건 변화

(1) 항만간 경쟁 강화

최근 동북아 항만 간의 경쟁이 심화되고 있다. 특히 중국의 대규모 컨테이너항만의 잇따른 개장으로 인해 우리나라 항만과 중국 항만 간의 경쟁이 심화되고 있다. 이러한 항만간 경쟁 강화는 항만물류업체 간에도 경쟁이 심화될 것임을 시사한다.

항만 간의 경쟁은 크게 2가지 요소에서 기인한다. 첫째는 중국 항만당국의 지속적인 항만개발에 따른 화물유치 경쟁의 가속화이고 둘째는 선박 대형화에 따른 재항시간의 기회비용이 상승하여 선사가 기항지를 축소하는 경영전략을 선택함에 따라 항만 간의 경쟁이 심화되고 있는 것이다. 이를 순차적으로 살펴보기로 한다.

먼저 중국 컨테이너항만의 잇따른 개장은 우리나라의 환적화물의 증가율을 둔화시키고 있다. 특히 2005년 11월 중국은 양산 항 1단계 컨테이너 터미널(5개 선석, 220만TEU 처리능력)을 개장하여 양산 항에 직기항하는 대형선박을 유치할 뿐 아니라, 파격적인 환적화물 유치전략을 펼치며 자국의 환적화물 유치에도 적극적인 공세를 취하고 있다. 이는 환적화물 유치를 둘러싼 우리나라 항만과 중국 항만 간의 경쟁이 갈수록 치열해질 것임을 시사하며, 실제로 2006년 상반기 부산항의 환적화물 증가율이 전년 동기 대비 0.5% 감소한 252만 7,000TEU를 기록하였다.

두 번째 요인으로서, 선사들이 비용절감 차원에서 추진하고 있는 선박의 대형화에 따라 항만 간의 경쟁이 강화될 것으로 전망된다. 즉, 선박 대형화로 인해 선박 재항시간의 기회비용(통상적으로 용선료)이 증가함에 따라 선사들은 대규모 물량을 신속·정확하게 하역할 수 있는 기간 항로상의 주요 거점항만을 기항지로 선택할 것이다. 이러한 대형 선사의 기항지 축소에 따라, 선사유치를

위한 항만 간의 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 보인다.

이러한 항만 간의 경쟁강화로 인하여 향후 항만물류업체 간에도 경쟁이 심화될 것으로 예상된다. 이는 한정된 물동량 유치를 위해서는 우리나라 항만물류업체도 보다 경쟁력이 강화되어야 함을 의미한다.

(2) 신항만의 개장

중국 항만의 개발전략 및 대형선사의 기항 항만 축소에 대응하여 우리나라는 신항의 개장 및 광양항 경쟁력 제고 등의 다각적인 조치를 취하고 있다. 특히 신항의 경우 2006년 1월에 3개 선석을 개장하고, 2011년까지 총 30개 선석을 개장하여 양산항에 대응하는 우리나라 항만의 동북아 물류중심지화 선점을 위한 노력을 펼치고 있다.

신항은 선박 대형화에 대응하여 항만 장비 및 시설을 대형화 및 첨단화하는 하드웨어적인 대응과 병행하여, 선사들이 요구하는 다양한 서비스를 일괄적으로 해결해 주기 위한 일괄서비스 체계를 구축하고자 노력하고 있다. 또한 항만 배후물류단지를 자유무역지역으로 지정하고, 국제적인 물류기업이 입주할 수 있도록 제반 여건을 조성하고 있다. 이를 통해 신항은 물동량을 창출하는 신개념의 항만으로서 기능할 것으로 전망되며, 이는 항만물류 서비스 업체에 새로운 시장기회를 제공하게 될 것이다. 또한 업체들간의 협력을 바탕으로 일괄항만물류 서비스(one-stop service)를 제공함으로써 신항이 경쟁 항만과는 차별적인 물류서비스 체계를 갖춘다면, 이는 항만물류서비스 업체가 한 단계 도약하는 좋은 계기임과 동시에 신항의 활성화에도 기여할 것으로 전망된다.

(3) 항만물류서비스의 통합화 및 효율화¹⁰⁾

최근의 다양화되고 전문화되는 화주기업들의 요구 속에서 물류기업들이 경

10) 본 절은 해양수산부, 「항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구」, 2006을 참조하였음.

쟁력을 유지하기 위해서는 전통적인 규모의 경제 활용을 통한 비용 절감 노력과 함께, 운송사슬 상의 수직적 통합을 통한 서비스 차별화 전략 및 일괄 서비스 제공 전략을 강화하고 있다. 이러한 요구는 항만물류 서비스를 제공하는 항만운송사업체 및 항만운송 관련 사업체에도 적용되고 있으며, 세계 주요 항만은 이러한 항만물류 서비스의 저렴한 공급, 서비스 차별화, 일괄 서비스 제공 등을 위해 노력해 왔다.

이러한 노력의 결실은 항만물류산업의 클러스터 형성 및 발전으로 나타났으며, 대표적인 항만으로는 로테르담, 싱가포르 등이 있다. 이들 항만의 클러스터 구축 및 활성화 정책에 대해서는 <표 2-4>와 같다.

<표 2-4> 로테르담과 싱가포르의 항만물류산업 클러스터 정책

구분		로테르담	싱가포르
클러스터 구축 기반 조성	부지 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 도심 외곽의 부지 개발 및 부지 매립을 통한 신규 부지 확보 (Botlek, Eemhaven 등) 	<ul style="list-style-type: none"> • 싱가포르 본토 남부지역을 항만 물류산업 지역으로 설정 • Jurong Island의 7개 섬을 매립·통합하여 신규 부지 확보 및 부지 통합
	관련 산업 발전 전략 및 집적화	<ul style="list-style-type: none"> • 항만구역에는 항만관련 업종이 우선 입주하도록 우선순위를 배정 • 터미널, 선박급유, 선용품 공급, 화물 중개, 물류창고, 선박수리 시설 등이 집적화되어 일괄서비스를 제공하도록 유도 	<ul style="list-style-type: none"> • 물류창고는 터미널 배후에 건설 • 정유산업 육성을 통한 선박급유 산업 발전 기반 구축 • 각종 시설 집적화를 통해 선박 관련 서비스를 일괄 제공하는 체제 구축
	기타	<ul style="list-style-type: none"> • 항만구역 확대에 따른 행정구역 분산으로 인해 발생할 수 있는 항만운영 정책 추진 상의 애로 점을 로테르담 항만청으로 항만 구역 관리권을 일원화함으로써 해결 	

〈표 2-4〉 로테르담과 싱가포르의 항만물류산업 클러스터 정책(계속)

구분	로테르담	싱가포르
활성화 제도	<ul style="list-style-type: none"> • 유럽의 타 지역에 비해 저렴한 임대 요율 • 대규모 정유산업 및 물류창고 건설에 뒷받침한 선박급유업 및 물류창고업 육성 • 통관절차, 항만입출항 절차 등의 간소화 • 법인세 사전협의제도, 고용기회 창출 보조금 등의 각종 세제 및 금융 지원 • 항만물류산업 전체를 유기적으로 연계하는 정보 네트워크를 개발·운영 • 투자유치 활동의 지원 • 에라스무스 대학, 로테르담 항만직업 훈련학교 등을 통한 항만물류 전문인력의 육성 	<ul style="list-style-type: none"> • 1969년 자유무역지역 제도 도입 • 각종 소득세 감면 등을 통한 선사 및 일반기업(물류기업 포함) 유치 인센티브 제도 운영 • Singapore Maritime Portal 개설, 항만물류산업 연계 정보 네트워크 개발·운영 • 선박급유 및 선용품 공급업에 대해서는 B2B 시스템 구축 • 항만물류산업의 IT 기술 개발에 대한 지원 • 국제해사센터 건립 추진 • 해사기술클러스터개발로드맵 추진을 통한 해사기술의 클러스터화를 촉진 • 해사기술혁신펀드 조성

자료 : 해양수산부, 「항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구」, 2006.

(4) 종합물류업체 인증제도의 도입

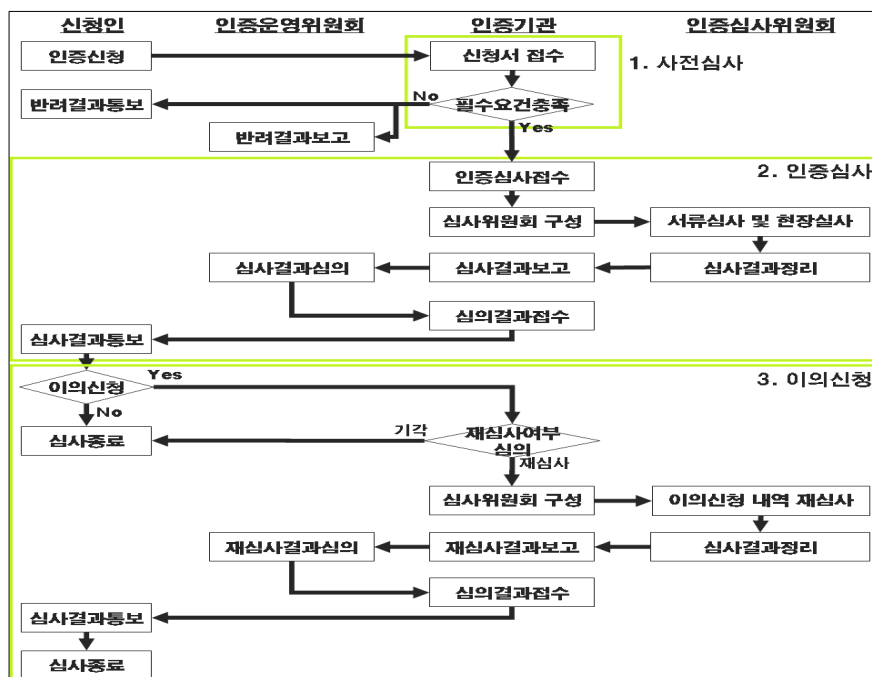
정부는 우리나라의 높은 국가물류비 부담 등을 해결하고, 물류업의 선진화를 앞당기기 위해 종합물류업체 인증 제도를 도입하기로 결정하고, 2005년 1월 ‘화물유통촉진법’을 개정하고, ‘종합물류업자 인증 등에 관한 규칙’을 공포(2005년 12월 30일)하고 ‘종합물류업자 인증요령’을 고시(2006년 1월 2일)하였다. 동 제도의 시행에 따라, 종합물류기업으로 인증받기 위해서는 먼저 1차 인증기준을 충족하여야 한다(〈표 2-5 참조〉).

〈표 2-5〉 종합물류기업 1차 인증기준

구분	내용			
영위 업종	<ul style="list-style-type: none"> ● 각 대분류 별 세분류 사업 최소 1개 이상 영위 			
	대분류	화물운송업	물류시설 운영업	물류서비스업
	세세분류	육상/해상/ 항공/파이프라인	창고업/ 화물터미널운영	화물취급/주선/ 장비임대/ 정보처리/컨설팅
	<ul style="list-style-type: none"> ● 총매출액의 3% 또는 30억 원 이상인 사업이 1개 이상 			
제3자 물류 매출액 비중	물류매출액 중 제3자 물류 매출액 비율이 20% 이상			

1차 인증기준을 만족한 경우, 서비스의 다양성, 기업 규모, 발전 가능성 등을 종합평가하여 총점 70% 이상 등의 요건을 충족하는 물류기업에게 종합물류기업 인증을 부여한다. 인증 심사의 절차는 〈그림 2-1〉와 같다.

〈그림 2-1〉 종합물류기업 인증 절차



인증 받은 종합물류기업에게는 국가 또는 지방자치단체가 공급하는 화물 터미널, 산업단지, 유통단지 등의 입주에 우선권을 부여하고, 물류시설의 확충, 물류정보시스템의 구축 등의 사업에 대한 융자 및 일부 부지의 확보를 위한 지원을 할 수 있도록 하였다.¹¹⁾

이와 같은 종합물류기업 인증제도의 도입은 대규모 물류기업에게 여러 가지 혜택을 부여하는 것으로서 중소 물류기업의 경쟁력 약화에 따른 부작용이 문제점으로 지적되었다. 이에 중소 물류업체에 대한 피해방지책으로 화주기업의 소액 위탁물류비를 세액공제 대상에서 제외하고, 중·소 물류업체 간 전략적 제휴를 통한 인증을 보장하고 있다.¹²⁾ 그럼에도 불구하고 동 제도 시행에 따른 상대적인 중소 물류업체의 위축은 피할 수 없을 것으로 보인다. 따라서 중소 물류업체는 전략적 제휴를 통해 종합물류업체 인증을 받기 위해 노력할 뿐 아니라, 장기적으로는 M&A를 통한 업체 대형화 노력을 경주해야 할 것으로 보인다.

3) 시사점

중·소 항만물류업체를 둘러싼 외적인 경영여건을 분석하기 위하여 우리나라 중소기업정책의 기조변화와 항만환경변화에 대하여 기술하였다. 이러한 여건변화로 알 수 있는 것은 향후 중·소 항만물류업체에 대한 경쟁이 더욱 더 심화될 것이라는 사실이다. 특히 항만의 환경변화는 무엇보다 항만물류업체의 경쟁 정도를 심화시킬 것으로 예상된다.

이러한 경쟁에 대응하여 우리나라 항만 당국 및 항만물류업체들은 신항 건설을 통한 대폭적인 인프라 개선 등의 노력을 경주하며, 지속적인 물동량 창출 및 서비스 개선을 통한 항만 경쟁력 강화에 노력하고 있다. 항만 하역업 및 검

11) 아직까지는 종합물류업체 이용 화주에 대한 세제지원, 물류업체 산업용 전기 요금 지원과 같은 각종 핵심 지원책이 빠져 있음. 이와 같은 지원책이 시행된다면, 종합물류업체 인증제도로 인한 물류산업의 구조조정은 더욱 가속화될 것으로 판단됨.

12) 건설교통위원회, 「화물유통촉진법 중 개정법률안 심사보고서」, 2004. 12.

수검정업은 항만 운송사업체로서 보다 신속정확한 화물 처리 및 계량 작업을 통해 서비스의 질을 높이고, 항만용역업, 선박급유업, 물품공급업, 컨테이너수리업은 항만 운송 관련 사업체로서 선사(선박)가 각 업종에게 요구하는 서비스를 적기에 정확하게 제공함으로써 이러한 항만 경쟁력 강화에 기여할 수 있을 것이다. 또한 이러한 항만물류 서비스가 선사와의 개별적 접촉을 통해 이루어지는 것이 아닌, 선사의 한 번의 요구에 일괄적으로 항만물류 서비스를 제공함으로써 경쟁항만과는 차별화된 서비스를 제공할 수 있도록 해야 할 것이다. 왜냐하면, 이러한 차별화된 서비스가 제공될 때, 항만의 경쟁력이 향상되고, 이는 바로 항만물류 서비스 산업의 발전으로 귀결되기 때문이다.

정부 또한 이러한 항만물류업체의 발전 노력이 보다 빨리 결실을 맺을 수 있도록 지원 역할에 충실해야 할 것으로 판단된다. 먼저 종합물류기업 인증제도의 도입 취지와 일괄 항만물류 서비스 제공업체의 육성이 같은 정책 목표를 가지는바, 종합물류기업 인증제도의 확대 적용 등의 정책 지원방안을 마련해야 할 것으로 판단된다(예: 원스톱(one-stop) 항만물류서비스 업체 인증제도의 추가 도입). 다음으로는, 중·소 항만물류 서비스 업체도 여타의 (수출) 제조 중·소기업처럼 국가 경제의 고용 및 소득 창출의 중요한 엔진으로서 인식하여, 동업종의 금융·마케팅·인력·정보화 등의 지원에 노력을 경주해야 할 것이다. 특히, 항만물류업체는 일반 제조업과는 전혀 다른 영업환경에 놓여 있는바, 항만물류업체에 맞는 일명 ‘맞춤식 지원’ 이 이루어질 수 있도록 노력해야 할 것이다.

제3장

항만물류산업의 산업적 특성 분석

1. 시장제도 분석

1) 진입규제 및 요율정책

항만물류산업의 진입장벽은 신고제인 물품공급업을 제외하고는 모두 등록제로 되어 있다. 등록 및 신고는 해당 항만별로 지방해양수산청으로 하게 된다. 등록 및 신고 기준은 별도로 정해져 있는데 검량, 감정업, 물품공급업은 모든 항만이 공통된 기준을 적용을 받고 있지만, 다른 업종의 경우 1급지(부산항·인천항·울산항·포항항·광양항), 2급지(마산항·군산항), 3급지(기타 항만)로 분류되어 기준이 설정되어 있다. 이를 업종별로 자세히 살펴보면 다음과 같다.

항만하역사업은 일반하역사업과 한정하역사업으로 구분된다. 한정하역사업은 이용자별로 취급화물별 또는 항만시설별로 등록하게 된다. 일반하역회사는 한정하역사업 이외의 하역업으로서 항만별로 등록하게 된다. 등록기준을 보면 1급지 항만의 경우 시설 10억 원 이상, 자본금 2억 원 이상 상시근로자 20인 이상이다. 2급지 항의 경우 시설 5억 원 이상, 자본금 1억 원 이상, 상시근로자 15인 이상이며, 3급지항의 경우 시설 1억 원 이상, 자본금 5천만 원 이상, 상시근로자 10인 이상이다.

검수사업은 항만별로 등록하게 되는데, 검수사는 자격증이 있어야 한다. 1급지항은 자본금 5천만 원 이상이어야 하며 검수사 수는 부산이 40인 이상, 인천항 25인 이상, 기타 7인 이상이 있어야 한다. 2급지항의 경우 자본금 5천만 원

이상, 검수사 3인 이상이어야 한다. 3급지향은 자본금 5천만 원 이상, 검수사 2인 이상이어야 한다.

감정사업과 검량사업 역시 등록제이며 감정사, 검량사 모두 일정한 자격시험을 취득해야 한다. 등록기준은 항만에 관계없이 자본금 5,000만 원과 감정사 또는 검량사 6인 이상이어야 한다.

항만용역업은 항만별·업종별로 지방해양수산청장에 등록해야 한다. 등록기준은 1급지향은 자본금 1억 원, 이상 통선 20톤 이상, 급수선 50톤 이상이며, 2급지향은 자본금 1억 원, 통선 10톤 이상, 급수선 10톤 이상이다. 3급지향은 자본금 5천만 원 이상, 통선 5톤 이상, 급수선 5톤 이상이다.

물품공급업은 본점 또는 주된 사무소 소재지 항만의 지방해양수산청장에게 신고를 하게 된다. 신고기준은 자본금 5천만 원 이상, 자동차 1대 이상이다.

선박급유업은 등록제이다. 등록기준은 1급지향이 자본금 1억 원 이상이며 급유선은 부산항·인천항이 총톤수 400톤 이상, 울산항·포항항·광양항 총톤수 300톤 이상의 급유선을 보유해야 한다. 2급지향의 경우 자본금 5천만 원 이상, 총톤수 50톤 이상의 급유선을 보유해야 한다. 3급지향은 자본금 5천만 원 이상, 총톤수 20톤 이상의 급유선을 보유해야 한다.

컨테이너수리업은 1급지향은 자본금 5천만 원 이상과 1동(50㎡) 이상의 창고 또는 공장을 보유해야 한다. 2·3급지향은 모두 자본금 5천만 원 이상, 1동(30㎡) 이상 창고 또는 공장을 보유해야 한다.

한편 요율책정과 관련해서는 항만하역사업이 인가제이며, 검수감정·검량사업은 신고제이며, 항만용역업, 선박급유업, 컨테이너수리업, 물품공급업 등은 자율제이다.

〈표 3-1〉 항만물류산업의 제도 현황

세분류	진입장벽	등록 및 신고 기준				요금제
항만하역사 업	등록제 (항만별 등록)	구 분	1급지항	2급지항	3급지항	인가제
		시설	10억 원 이상	5억 원 이상	1억 원 이상	
		자본금	2억 원 이상	1억 원 이상	5천만 원 이상	
		상시근로자	20인 이상	15인 이상	10인 이상	
		- 한정하역사업 : 이용자별 · 취급화물별또는항만시설별로 등록 - 일반하역사업 : 한정하역사업 이외의 사업				
검사사업	등록제 (항만별 등록) *자격증 시험	구 분	1급지항	2급지항	3급지항	신고제
		자본금	5천만 원	5천만 원	5천만 원	
		검사사	부산항·40인 이상 인천항·25인 이상 기타·7인 이상	3인 이상	2인 이상	
감정사업	등록제 *자격증 시험	자본금 : 5,000만 원 이상, 감정사 6인 이상				신고제
검량사업	등록제 *자격증 시험	자본금 : 5,000만 원 이상, 검량사 6인 이상				신고제
항만용역업	등록제 (항만별 · 업종별로 지방해양수산청장 에 등록)	구 분	1급지항	2급지항	3급지항	자유제
		자본금	1억 원 이상	1억 원 이상	오천만 원 이상	
		통선	20톤 이상	10톤 이상	5톤 이상	
		급수선	50톤 이상	10톤 이상	5톤 이상	
물품공급업	본점 또는 주된사무소 소재지의 항만의 지방해양수산청장 에게 신고	- 자본금 - 5,000만 원 이상, 자동차 - 1대 이상				자유제
선박금융업	등록	구 분	1급지항	2급지항	3급지항	자유제
		자본금	1억 원 이상	5천만 원 이상	5천만 원 이상	
		금융선 총톤수	부산·인천항·400톤 이상 기타·300톤 이상	50톤 이상	20톤 이상	
컨테이너 수리업	등록	- 1급지항 : 자본금·5000만 원 이상, 1동(50㎡) 이상 창고 또는 공장 - 2급지 · 3급지항 : 자본금·5,000만 원 이상, 1동(30㎡) 이상 창고 또 는 공장				자유제

주 : 1급지(부산항·인천항·울산항·포항항·광양항), 2급지(마산항·군산항), 3급지(기타항만)

2) 제도 변화 추이 분석

항만물류사업에 대한 제도변경은 대부분 규제완화 차원에서 이루어져왔다. 우선 진입장벽에 대하여 항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업 등은 과거 면허제였으나, 1997년 일제히 등록제로 전환하였다. 면허제였던 1997년 이전에는 하역업의 수요를 고려하여 하역업체의 면허를 결정하였으나 그 이후 일정한 등록조건이 갖추어진 업체에 대해서는 모두 등록시켜주었다. 검수, 감정, 검량사업도 동일하다.

항만운송 관련사업인 항만용역업, 선박급유업, 컨테이너수리업 등은 허가제였다가 1997년 일제히 등록제로 변화되었으며, 등록기준도 대폭 완화되었다. 더욱이 물품공급업은 1999년에 다시 신고제로 변화되면서 신고기준도 완화되었다.

요율과 관련해서는 항만하역사업의 경우 인가제이며, 검수·감정·검량업등은 자유제에서 1997년 신고제로 전환하였다. 항만운송 관련사업인 항만용역업, 선박급유업, 컨테이너수리업, 물품공급업 등은 모두 자유요금제를 채택하고 있다.

〈표 3-2〉 항만물류산업 관련제도 변천

세분류	진입장벽	요율	등록기준
항만하역사업	면허 → 등록(97년)	인가(과거에는 적정이윤보장)	등록기준완화('97)
검수사업	면허 → 등록(97년)	자유 → 신고(97)	“
감정사업	면허 → 등록(97년)	자유 → 신고(97)	“
검량사업	면허 → 등록(97년)	자유 → 신고(97)	“
항만용역업	허가 → 등록(97년)	자유	등록기준완화('99)
물품공급업	허가 → 등록(97년) → 신고(99년)	자유	신고기준완화('99)
선박급유업	허가 → 등록(97년)	자유	등록기준완화('99)
컨테이너수리업	허가 → 등록(97년)	자유	등록기준완화('99)

2. 산업조직론적 분석

1) 업체 현황 분석

전술한 바와 같이 우리나라에서 향만물류사업을 영위하기 위해서는 검량, 감정사업을 제외하고 향만별로 해당사업을 등록 또는 신고하여야 한다. 현재 우리나라에는 28개 무역항과 23개의 연안항을 향만법상의 지정항만으로 정하고 있다. 지정항만이란 국민경제와 공공의 이해에 밀접한 관계가 있는 항만을 의미하며, 따라서 건설과 운영의 책임이 국가에 귀속된다. 다만 23개의 연안항은 주로 소형선박이 입항하는 곳이고, 운영의 책임은 지방정부에 위임되어 있다.

이러한 향만별 등록제도로 인하여 우리나라의 향만물류산업은 향만별로 그 시장특성이 크게 달라진다. 물론 향만별 산업입지가 향만물류산업의 양태를 좌우하는 요소로 크게 작용하지만, 향만별 등록제도는 전통적으로 시장경쟁을 제한하는 요소를 지니고 있다. 따라서 우리나라의 향만물류산업은 기본적으로 개별항만을 단위로 형성되어있다고 할 수 있다. <표 3-3>은 2006년 현재 각 향만별로 등록된 향만물류업자를 정리한 것이다.

아래 표에서 알 수 있듯이 우리나라의 향만물류산업은 감정업자를 제외하고 각 향만에 등록된 한정된 사업자가 경쟁을 하는 제한적 경쟁시장이라 볼 수 있다. 다만 신고제로 운용되는 물품공급업은 향만에 특화되지 않은 업자에게도 폭넓게 문호가 개방되어있어 경쟁도가 높다. 또한 비교적 소자본으로 사업을 영위할 수 있는 향만용역업, 급유업 등에도 향만에 따라 비교적 많은 수의 사업자가 활동하는 경쟁적 시장인 것으로 확인된다. 각 업종별로 현황분석을 하면 다음과 같다.

〈표 3-3〉 각 항만별 등록 사업자수

항만		일반	한정	하역계	검수	감정	용역	급유	컨수리	물품
1급지	부산	29	13	42	6		99	88	25	705
	인천	18	23	41	3	21	20	14	10	104
	울산	15	29	44	4	20	15	21	4	134
	포항	7	4	11	3	14	7	8		31
	광양	18	9	27	5	14	6	14	11	83
2급지	여수	3	0	3	3	11	4	23		34
	마산	5	7	12	6	11	8	16		20
	군산	6	1	7	5	15	14	11	3	17
3급지	평택	13	1	14	8	1	24	8	4	37
	대산	0	5	5						
	태안	1	0	1						
	보령	2	0	2						
	장항	3	1	4						
	목포	16	2	18	5	4	6	8	1	13
	완도	6	2	8			2	3		2
	제주	6	1	7			7	2		
	서귀포	3	0	3				1		
	삼천포	4	0	4	0	4	2	13		7
	통영	6	1	7	0	3	6	13		8
	고현	0	1	1			6	11		16
	옥포	1	0	1			3	8		15
	장승포							4		4
	진해	15	2	17			5	13		6
	삼척	1	1	2	0	5	1	1		
	동해	6	1	7	1	5	12	4		32
	목포	4	1	5	0	5	6	3		1
	옥계	1	0	1	0	5	2			
	속초	3	0	3	0	5	4	2		10
기타	하동	2	0	2			1	5		4
	노화도	1	1	2						
계		195	106	301	49	34	260	294	58	1283

주 : 1) 2006년 현재.

주 : 2) 검량, 감정업자는 감정업으로 표시하였으며, 34개사가 전국적으로 활동함.

자료 : 각 지방 해양수산청.

(1) 항만하역업

항만하역업자가 당해항만 항만물류산업의 가장 핵심적인 사업자라 할 수 있으며 항만하역업자를 중심으로 최근 10여 년간의 하역사업자 추이를 보면 <표 3-4>와 같다.

〈표 3-4〉 지정항만의 등록 하역사업자 추이

항만명	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
전국	147	161	170	201	214	227	263	274	280	283	301
부산	18	21	25	31	34	37	42	41	43	38	42
인천	20	24	24	27	27	29	40	40	40	41	41
울산	28	29	31	32	32	33	35	36	38	40	44
포항	7	7	7	9	9	9	11	11	11	11	11
광양	12	14	16	19	21	21	23	24	25	24	27
여수	3	3	3	4	5	5	5	5	5	4	3
마산	6	7	7	8	9	13	14	14	14	14	12
군산	5	5	5	7	8	8	8	7	6	8	7
평택·당진	1	2	3	3	6	6	9	10	10	12	14
대산	8	7	7	9	9	9	9	5	5	5	5
태안			1	2	2	2	2	2	1	1	1
보령	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2
장항	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	4
목포	5	7	6	7	7	8	11	11	13	16	18
완도	3	3	3	6	8	8	8	8	8	8	8
제주	4	4	4	5	5	5	6	8	6	6	7
서귀포	3	3	3	4	4	4	4	5	3	3	3
삼천포	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4
통영	1	1	1	2	2	3	5	7	8	7	7
고현	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
옥포	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
진해	1	1	1	3	3	3	4	12	14	14	17
삼척	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
동해	4	4	4	4	4	4	4	5	6	7	7
목호	3	3	3	3	3	3	3	4	5	5	5
옥계	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
속초	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3

자료 : 한국항만물류협회, 항만하역요람, 각 년도.

먼저 최근 10년간의 변화 가운데 괄목할 만한 것은 각 항만에 등록된 하역업자의 수가 배증했다는 것이다. 이는 최근 우리나라 물류산업에 대한 사회의 지대한 관심과 더불어 신항만의 개발, 규제완화의 결과로 미루어볼 수 있다. 예를 들어 경제적 위기상황에도 불구하고 1997년에서 1998년 사이에 증가한 등록업자의 수는 31개사에 달한다. 또한 사업자의 수가 폭증한 부산, 인천, 광양, 평택, 목포 등의 항만은 그 사이에 예외 없이 새로운 부두시설이 들어서온 곳이다.

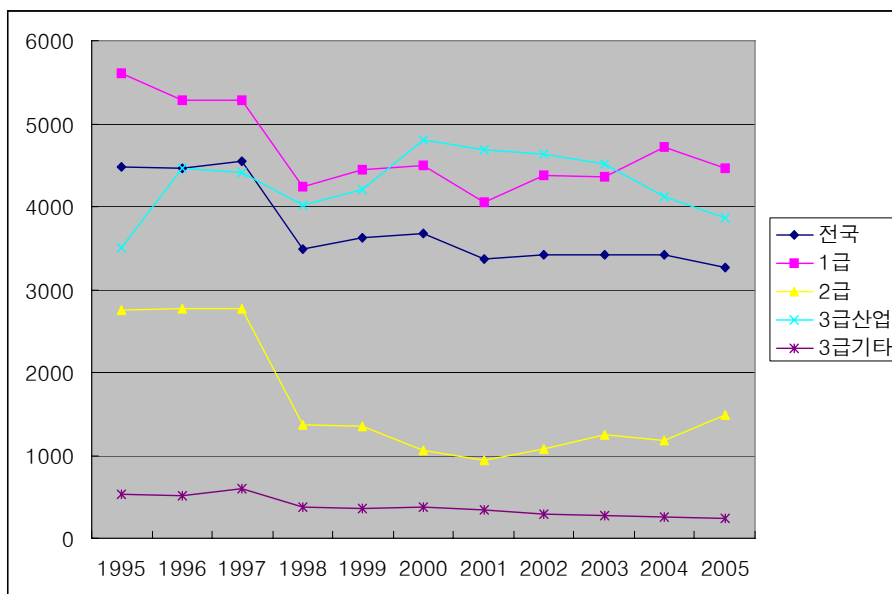
〈표 3-5〉 항만별 하역업자 평균 하역량 추이

항만	1995	1997	1999	2001	2003	2005	변화량	증감률
전 국	4487	4554	3622	3370	3417	3271	-1216	-27.1
부 산	5191	4266	3169	3563	4354	5172	-19	-0.4
인 천	5259	5142	4008	3017	3275	3011	-2248	-42.7
울 산	4546	4861	4722	4274	3867	3691	-855	-18.8
포 향	6032	6699	5458	4734	4920	4972	-1060	-17.6
광 양	9034	7294	6241	6128	6604	6573	-2461	-27.2
여 수	6361	5828	1350	343	756	862	-5499	-86.4
마 산	1834	1716	1258	829	822	1083	-751	-40.9
군 산	1688	2409	1438	1501	2638	2440	751	44.5
평택·당진	21820	8537	4355	4409	4471	3037	-18784	-86.1
대 산	1643	4589	5505	6795	8282	8944	7301	444.4
태 안		4682	2639	3063	8416	8881	4199	89.7
보 령	4121	2913	2699	2735	4099	4325	204	4.9
장 향	296	391	311	208	273	354	57	19.4
목 포	736	904	846	617	534	422	-314	-42.7
완 도	127	141	42	39	40	39	-88	-69.1
제 주	586	794	477	424	465	321	-266	-45.3
서귀포	178	168	141	142	207	141	-37	-20.7
삼천포	2118	3463	4520	4801	4804	5103	2985	141.0
통 영	150	162	73	43	27	29	-122	-81.0
고 현	836	870	976	1586	2045	1928	1092	130.5
옥 포	628	663	943	1477	1288	1636	1008	160.7
진 해	2662	1554	176	237	68	45	-2617	-98.3
삼척	5928	6990	6141	6768	7183	2818	-3110	-52.5
동 해	4377	4539	4268	4444	3325	2846	-1530	-35.0
목 호	1253	1148	1219	1407	492	389	-865	-69.0
옥 계	3751	4371	5160	5602	6120	5709	1958	52.2
속 초	30	27	41	74	171	64	34	114.4

비고 : 한국해양수산개발원과 항만물류협회에 근거하여 작성

다만 걱정스러운 상황은 이렇듯 경쟁적으로 증가하는 사업자의 수에 비례할 만큼 항만의 물동량이 크게 증가하지 않았다는 것이다. 즉 항만하역업자의 배 증에도 불구하고 같은 기간 우리나라 항만물동량은 내외항을 모두 합하여 6,595억 톤에서 9,845억 톤으로 약 50% 증가에 머물고 있다. 항만마다 상황은 조금씩 다르지만, 대부분의 항만에서 항만물동량을 하역업자 수로 나눈 하역업자당 평균 하역량이 지난 10년간 감소하였으며 전국적으로 평균 -27%를 기록하였다. 특히 여수, 마산, 평택 등 2급지와 대형 산업시설이 입지하지 않는 3급지 항만에서의 감소율이 현저하다.

〈그림 3-1〉 항만별 하역업자당 평균 하역량 추이

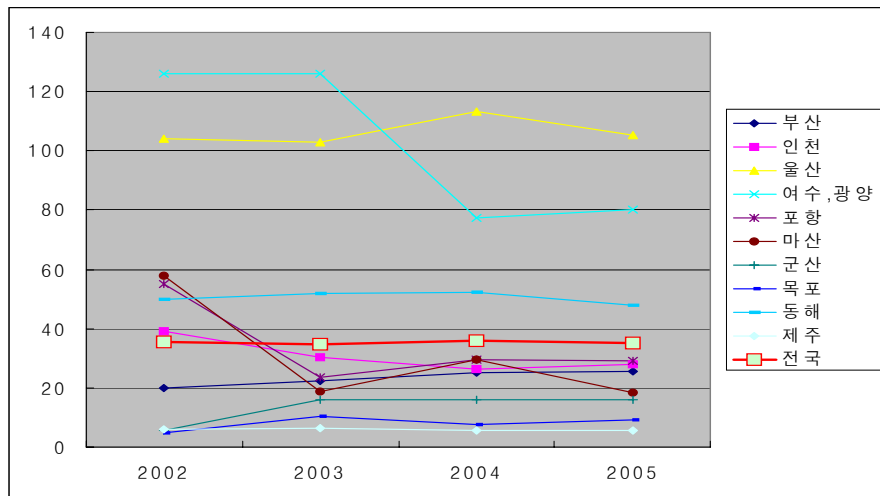


비고 : 한국해양수산개발원과 항만물류협회에 근거하여 작성.

또한 각 항만별 노동생산성과 자본생산성을 추정해본 결과, 항만별 차이는 존재하지만 지난 4년간 공히 조금씩 감소하는 추이를 나타내고 있다. 다만, 전국적으로 노동생산성은 거의 변화가 없었던 반면, 자본생산성은 감소추이가 비

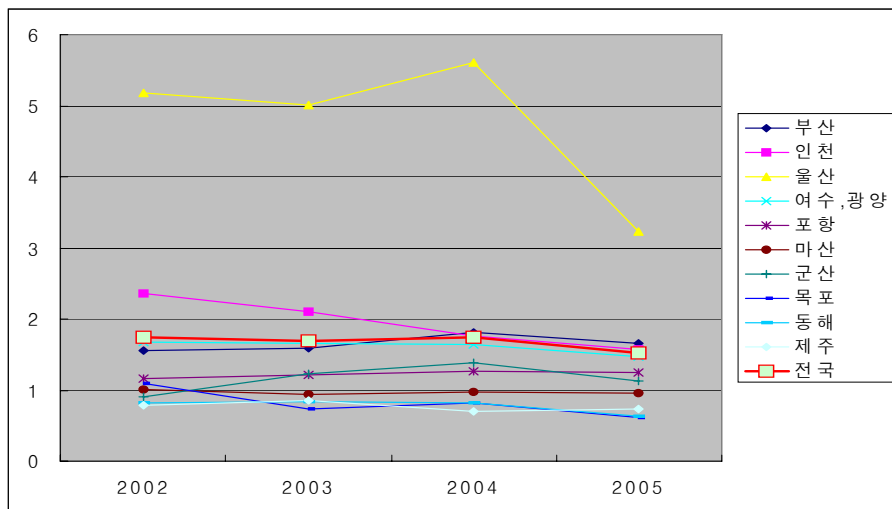
교적 뚜렷하다.

〈그림 3-2〉 각 항만의 노동생산성 추이



비고 : 한국해양수산개발원과 항만물류협회에 근거하여 작성.

〈그림 3-3〉 각 항만의 자본생산성 추이



비고 : 한국해양수산개발원과 항만물류협회에 근거하여 작성.

항만의 노동생산성은 각 항만의 연간 하역량을 항만하역에 종사하는 노동자 수로 나누어 측정하였다. 하역노동자는 항만별로 구성된 항운노조원과 항만하역협회소속 하역업자의 상시고용자를 합한 것이다. 다만, 하역협회에 가입하지 않은 하역업자의 고용자 수는 계산되지 않았다.

측정결과 우리나라 항만노동자 1인당 연간 하역량은 약 3만 5천 톤으로 최근 4년간 변화가 거의 없었으며 울산, 여수, 광양, 동해 등 대규모 산업시설이 입지한 항만의 노동생산성이 상대적으로 크게 나타나고 있다.

항만의 자본생산성은 각 항만의 연간 하역량을 각 항만의 하역능력으로 나누어 측정하였다. 항만의 하역능력은 현재 UNCTAD에서 제시한 안벽중심의 산정방식을 사용하고 있어 항만에 투하된 총 자본량을 대변하는 데에 문제점이 없다고 할 수는 없으나 자본량 측정에 있어서 다른 일관성 있는 지표를 사용하기는 매우 곤란하다.

계측결과 우리나라의 대부분의 항만에서 하역능력을 크게 초과하는 물동량이 관측되었다. 특히 울산, 부산, 인천 등 대형항만에서는 전국평균을 상회하는 자본생산성을 나타내 보이고 있다. 다만 전국적인 항만시설의 확충과 더불어 투자자본이 매년 늘고 있어, 생산성은 다소 하락하는 움직임을 보이고 있다.

(2) 항만하역업자의 규모와 생산성

전술한 바와 같이 2006년 현재 우리나라의 각 항만에는 300여 개의 하역사업자가 등록되어 활동하고 있다. 그 가운데 대한통운, 세방기업, 동방, (주)한진 등 4개의 기업은 전국적인 규모로 항만하역사업을 전개하고 있으며, 동부건설, 대주중공업 등도 5~6개의 대형항만에 하역사업을 등록하고 있다. 또한 KCTC, 국보 등 25개의 하역업체는 지역 내외의 인접항 2~3곳에서 하역업을 영위하고 있으므로 전국적으로 순 사업자수는 200여 개 정도로 추산된다.

또한 항만하역업은 일반하역과 한정하역으로 구분된다. 한정하역업이란 자가화물의 하역을 위해 등록하는 제조기업과 특정화물의 하역에 종사하는 하역

업자를 가리킨다. 한정하역업자는 2005년 기준으로 106개의 업자가 등록되어 있으며, 이 가운데 35개의 업자가 자가화물하역에 종사하고 있다. 자가화물의 하역에 종사하는 제조업자는 대형설비산업인 경우가 많아 일반적으로 일반사업자에 비해 한정사업자의 자본규모가 크게 나타난다.

〈표 3-6〉 우리나라 항만하역업자의 자본금 규모

구 분		합 계	5천만 이하	1억 이하	5억 이하	10억 이하	20억 이하	50억 이하	100억 이하	100억 초과
합 계	사업자수	183	15	18	43	15	24	21	11	36
	구성비(%)	100	8.2	9.8	23.5	8.2	13.1	11.5	6.0	19.7
일 반	사업자수	98	8	13	27	10	12	12	5	11
	구성비(%)	100	8.2	13.3	27.6	10.2	12.2	12.2	5.1	11.2
한 정	사업자수	85	7	5	16	5	12	9	6	25
	구성비(%)	100	8.2	5.9	18.8	5.9	14.1	10.6	7.1	29.4
	일반	사업자수	55	7	4	15	4	6	5	2
	화물	구성비(%)	100	12.7	7.3	27.3	7.3	10.9	9.1	3.6
	자가	사업자수	30	-	1	1	6	4	4	13
	화물	구성비(%)	100	-	3.3	3.3	3.3	20.0	13.4	43.3
	일반	사업자수	55	7	4	15	4	6	5	2
	화물	구성비(%)	100	12.7	7.3	27.3	7.3	10.9	9.1	3.6

자료 : 항만물류협회, 「항만하역요람」, 2005.

이처럼 항만하역업자를 일반사업자와 한정사업자, 그리고 일반사업자 가운데 복수의 항만에서 하역사업을 영위하는 사업자와 한 개의 항만에서만 사업을 전개하는 사업자로 나누어서 관찰하면 우리나라 항만하역사업의 특성을 이해하기 용이할 것이다. 다음 표는 자료가 획득된 우리나라의 216개 항만하역사업자의 전체적인 모습을 나타낸 것이다.

〈표 3-7〉 우리나라 항만하역사업자의 기초통계량

구분	N	최소값	최대값	평균	표준편차
자본금(백만 원)	202	50	3,000,000	58,249.12	267,953.303
고용자(명)	154	1	2,424	84.75	244.183
하역수입(백만 원)	112	.00	139,604.39	8,333.1826	18,677.17754
하역량(천 톤)	152	.18	116,882.50	4,144.6943	12,807.15282
자산액(백만 원)	40	50.00	141,593.45	19,873.0463	35,157.59131
부채(백만 원)	39	13.52	155,773.48	13,203.1988	28,350.97167
매출액(백만 원)	40	36.56	112,347.89	13,402.1933	23,880.62606
당기순익(백만 원)	38	-3,123.17	11,997.56	901.6999	2,386.90863

자료 : 항만물류협회 등.

항만물류협회 등을 통해 획득한 자료를 바탕으로 전 항만하역업자를 일반하역업자, 지리적 다변화업자, 한정하역업자로 나누어 규모와 생산성, 성장성에 관한 평균치검정(일원분산분석)을 실시한 결과는 다음과 같다.

〈표 3-8〉 하역업자 집단별 평균치 검정의 결과

	N	일반(a)	다변화(b)	한정(c)	합계	F	유의확률	사후검정 결과
자본금	202	20773.08	17445.21	108666.20	58249.12	2.75	0.07	-
고용자	154	47.35	311.92	36.00	84.75	14.52	0.00	b>a,c
신고하역 수입	112	4009.77	24641.21	5554.07	8333.18	11.87	0.00	b>c,a
하역량	152	1347.34	14358.89	3663.07	4144.69	9.71	0.00	b>c,a
자산액	62	28720.36	355768.86	38741.89	105156.22	12.02	0.00	b>c,a
매출액	62	27206.82	117548.00	17473.15	45094.53	12.52	0.00	b>a,c
순이익	62	1599.81	11857.93	1110.39	3789.86	10.50	0.00	b>a,c
자본생산성	145	1.96	1.83	5.44	3.33	2.85	0.06	-
노동생산성	139	40.60	36.62	54.88	44.90	1.01	0.37	-
성장성	135	0.43	0.09	0.46	0.39	0.96	0.39	-

- 주: 1) 자본금, 하역수입, 자산액, 매출액, 순이익의 단위는 백만 원임.
 2) 자본금, 고용자, 신고하역수입, 하역량은 2005년도의 자료이며, 자산액, 매출액, 순이익은 2004년의 자료임.
 3) 자본생산성은 각 사업자의 2005년 하역량을 자본금으로 나누어 계산함.
 4) 노동생산성은 각 사업자의 2005년 하역량을 당해연도 고용자수로 나누어 계산함.
 5) 성장성은 사업자별 전년 대비 2005년 하역량의 증가율을 사용함.

세 사업자 집단의 평균치 검정의 결과, 자본금을 제외하고 고용자수, 신고하역수입, 하역량, 자산액, 매출액, 순이익 등 규모를 나타내는 모든 지표에서 다변화기업집단이 다른 두 집단과 유의한 차이를 보이고 있다. 단 이처럼 규모가 큰 것으로 나타난 다변화기업집단의 자본생산성과 노동생산성은 유의한 차이는 아니지만 오히려 일반사업자보다도 평균치가 낮게 나타나고 있다. 또한 성장성에서도 유사한 결과를 볼 수 있었다.

물론 전체 사업자의 자료를 획득하지 못한 데서 연유하는 표본수집의 문제가 개입되었을 가능성은 존재한다. 영세사업자가 많은 하역사업에서 재무적 자료를 획득하는 것은 상당히 곤란한 문제가 있기 때문에 자본생산성의 지표로 하역량, 자본금 등의 척도를 불가피하게 사용한 점은 지적될 수 있다. 그럼에도

도 불구하고, 전체사업자의 절반 이상이 포함된 표본에서 엄연한 규모와 생산성의 무차별성이 통계적으로 유의하게 확인된 것은 시사하는 바가 없을 수 없다.

즉 우리나라의 항만하역산업은 단일항만이 아닌 네트워크를 보유한 대형 기업이 시장지배력을 확보하고 있다. 이는 자산, 하역량, 매출액 등의 차이로 확인된다. 그러나 대형기업의 생산성 증대효과는 아직 나타나고 있지 않다. 즉, 산업 내에 시장지배력 강화를 위한 외형적 규모의 증대만 존재할 뿐, 대형기업의 경영의 내실화와 효율화에는 아직 과제가 남아있다고 볼 수 있겠다.

(3) 검수감정업

우리나라의 항만운송사업법에서는 검수, 감정, 검량사업을 항만하역업과 더불어 항만운송사업으로 규정하고 있다. 검수, 감정, 검량사업은 각각 ‘선적화물을 적하 또는 양하하는 경우에 그 화물의 개수의 계산 또는 인도·인수의 증명을 행하는 사업’, ‘선적화물 및 선박에 관련된 증명·조사 및 감정을 행하는 사업’ 및 ‘선적화물을 적하 또는 양하하는 경우에 그 화물의 용적 또는 중량의 계산 또는 증명하는 사업’으로 정의되어있다.

검수사, 감정사, 검량사는 국가에서 정하는 자격으로 세 사업에서 모두 자본금과 더불어 유자격 검수, 감정, 검량사의 수를 제한하고 있어 이 사업들은 인적서비스 사업임을 알 수 있다. 단 등록규정으로 검수사업은 항만별 등록제를 취하고 있으나, 감정, 검량사업은 항만에 관계없다. 따라서 검수업은 지정된 항만의 범위 내에서의 제한적 경쟁사업이라 볼 수 있으나, 감정, 검량업은 전국적 경쟁이 발생할 가능성이 높다.

또한 감정사와 검량사의 자격을 동시에 가진 유자격자의 수가 많고, 대부분의 사업자는 감정사업과 검량사업을 동시에 영위하고 있다. 2005년 현재 등록된 35개 사업자 가운데 31개 이상의 사업자가 두 사업을 동시에 영위하고 있으며, 등록된 566명의 유자격자 중 두 자격을 모두 갖춘 인원은 274명으로 전체의 절반에 해당한다.

검수업자는 전국적으로 49개 사업자가 등록되어있으며, 컨테이너 취급량이 많은 항만을 중심으로 하고 있다. 검수검정협회에 등록된 검수사의 수는 1,180명이나 그 가운데 약 75%에 해당하는 876명이 부산항에서 활동하는 6개의 검수업체에 고용되어 있는 것으로 나타났으며, 인천항과 광양항을 합하면 전체의 90%를 상회하는 1,080명에 이른다.

전국의 49개 사업자 가운데 신양선박대행사, 범아상사 등 6개의 사업자가 2개 이상의 항만에서 활동하는 것으로 나타났으며, 자본금의 평균은 1.21억 원이다. 또한 29개 협회회원의 2005년 총매출액은 약 587억 원으로 1개사 당 평균매출은 연간 약 20억 원이며, 총매출액 중 인건비의 비중이 78.7%에 이르고 경상이익률은 5.1%에 불과하다. 특히 부산지역의 5개 사업자의 매출액은 전체의 77%에 달하는 451억 원을 기록하였으며, 상위3사의 집중도도 62.1%에 이르는 과점화된 구조를 보이고 있다.

이에 비해 검정사업(감정업+검량업)자는 34개 사업자가 전국의 주요항만에 150여 개의 사무소를 두고 활동하고 있으며, 검정유자격자 또한 부산뿐 아니라 인천, 울산항 등 전국의 대형항만에 분산되어 있다. 30개 협회회원의 2005년 총매출액은 약 567억 원으로 1개사 당 평균매출은 연간 약 19억 원인 것으로 조사되었으며, 총매출액 중 인건비의 비중은 검수업보다 작은 51.3%이고 경상이익률은 8.1%로 나타났다. 또한 한국SGS, 고려검정, 한국검사정공사 등 상위3사의 집중도는 39.5%이고 상위5사집중도 또한 54.5%로 검수업에 비해 보다 경쟁적인 시장으로 나타났다.

〈표 3-9〉 검수사업과 검정사업의 시장특성

(단위 : 백만 원)

구분	조사사업자수	총매출	평균매출	상위3사집중도	상위5사집중도
검수업	29	58,694	2,024	62.1%	76.8%
검정업	30	56,794	1,894	39.5%	54.5%

주 : 매출액의 단위는 백만 원

(4) 항만운송 관련사업의 산업조직

가. 항만용역업

우리나라 항만운송사업법에서 항만용역업은 통선업, 경비 및 줄잡이업, 선박 청소업, 선박급수업 및 화물고정업을 통칭하고 있으며, 항만별로 자본금 및 통선, 급수선의 자격요건을 갖추어 등록하도록 되어있다. 따라서 사업자는 등록요건만 갖추면 항만용역업으로 분류되는 5가지 사업을 모두 영위할 수는 있으나, 5가지 사업의 업무특성이 동일하다고 보기는 어려워 일정 규모를 갖추기 전에는 일부 업무에 특화하여 사업을 영위하고 있다. 우리나라의 전 항만에는 현재 260개의 사업자가 등록되어 있다. 이 가운데 부산항에는 99개 사업자가 등록이 되어 가장 경쟁이 치열한 시장을 형성하고 있으며 인천, 울산, 군산, 평택 등의 항만에는 10~20여개의 사업자가, 그 외의 항만에서는 더 적은 수의 사업자가 제한적 경쟁을 벌이고 있다.

항만용역업의 업무는 항만하역에 부속되는 성격을 지니고 있고, 선사나 하역업자에 예속되기 쉬운 특성을 가지고 있어서 대부분의 사업자는 매우 영세하다. 따라서 대부분의 사업자가 등록된 항만에서만 사업을 영위하고 전국적으로 20여개의 사업자만이 2~3개의 인접항만에서 사업을 전개하고 있을 뿐이다.

자료가 획득된 전국의 207개 항만용역업자의 평균자본금규모는 1.5억 원에 불과하고 21개 사업자의 2005년 평균매출은 4.83억 원으로 나타났다. 다만, 항만에서 급수사업을 영위하는 삼성중공업과 2개의 수협 및 부산신항만(주), 포스인터내셔널 등 비순수사업자는 자료에서 제외하였다.

나. 선박급유업

선박급유업은 안벽의 급유기 또는 급유선을 이용하여 선박에 연료유를 공급하는 사업이며, 항만별로 자본금과 급유선의 톤수규정 요건을 갖추어 등록하도록 되어있다.

2006년 현재 전국적으로 294개의 사업자가 각 항만에 등록되어있으며, 역시

부산항에는 88개의 사업자가 등록되어 가장 치열한 경쟁시장을 형성하고 있으나, 군소항만에도 내항선, 어선에의 급유수요가 존재하므로 전국적으로 비교적 고르게 사업자가 분포되어있다.

선박급유업에는 복수의 항만에 걸쳐 사업을 전개하는 업자가 30여개 이상 존재하며, (주)한국급유, (주)천유, 동광유업(주) 등은 전국적인 사업네트워크를 펼치고 있는 것으로 조사되었다. 또한 전국적으로 17개 단위수협이 사업자로 등록하고 있으며, SK네트워크를 필두로 대규모 석유사업자도 사업에 관심을 보이고 있는 것으로 드러났다.

그러나 수협과 대규모 석유사업자를 제외하면 순수 선박급유업자의 평균 자본금규모는 3.3억 원에 불과한 실정이다. 또한 자료가 확보된 14개 순수사업자의 2005년 평균매출액은 15.7억 원으로 조사되었다.

다. 컨테이너수리업

컨테이너수리업은 해상운송용 컨테이너의 수리, 보수에 관한 사업이고, 항만별로 자본금과 공장 또는 창고의 면적요건을 충족하여 등록하도록 되어있다. 컨테이너수리업은 따라서 해상컨테이너가 유통되는 항만으로 활동범위가 한정되며, 전국적으로 58개의 사업자가 등록되어 있으며, 그 가운데 부산항에 25개의 사업자가 집중되어있다.

복수의 항만에서 활동하는 사업자는 3개사뿐이며, 대한통운, 부산신항만(주) 등을 제외한 48개 순수사업자의 평균자본금규모는 1.73억 원에 불과하다. 또한 자료가 획득된 18개 사업자의 2005년 평균매출액은 14.5억 원으로 조사되었다.

라. 물품공급업

물품공급업은 선박운항에 필요한 물품 및 주·부식의 공급과 선박의 침구류 등을 세탁하는 사업을 말한다. 다른 항만운송 관련사업과는 달리 신고제로 운영되며 자본금 5,000만 원과 자동차 1대로 사업을 영위할 수 있어, 육상의 유통

관련업자가 대거 진출해있는 관계로 신고되어 있는 사업자 수가 매우 많다.

2006년 현재 전국적으로 1200여개의 업체가 활동하고 있는 것으로 조사되었으며, 이 가운데 60여개의 업체는 복수의 항만에 신고되어 있다. 이 중 (주)중앙해사, 해동통상(주), (주)오리엔트마린 등 5개 업체는 전국적으로 활동하고 있는 것으로 나타났다. 특히 단위농협과 롯데칠성, 한국화장품 등 몇몇 대형제조업자 및 대한통운과 (주)한진 등도 물품공급업자로 신고되어 있다. 다만 이들 대형업체를 제외하고 조사된 254개 물품공급업자의 평균자본금규모는 1.64억 원이었고, 38개 물품공급업자의 항만내 수입은 2005년 평균 2.14억 원으로 조사되었다.

〈표 3-10〉 항만운송 관련사업의 시장특성

구분	등록사업자	복수항만 등록사업자	전국사업자	평균자본금 (백만 원)	평균매출액 (백만 원)
항만용역업	260	20	-	150	483
선박금융업	294	31	8	328	1,569
컨테이너 수리업	58	3	-	173	1,454
물품공급업	1,261	64	5	163	214

자료 : 각 지방 해양수산청 자료.

2) 경영성과 분석

한편 본 연구에서는 전체 항만물류업자를 대상으로 한 설문조사를 통해 주요 재무성과지표를 수집하였다. 그 결과 231개 기업으로부터 2004년과 2005년의 총자산, 부채, 자본, 매출, 당기순익에 대한 자료를 획득할 수 있었으며, 수집된 표본은 항만하역, 검수검정, 선박금융, 항만용역, 컨테이너수리, 물품공급 등 6개 사업분야에 걸쳐 비교적 고르게 분산된 것이었다.

수집한 자료를 정리하면 살펴보면, 200여 개의 표본 전체의 평균자산액은 67.8억 원, 부채 43.2억 원, 자본 25.5억 원, 연간매출 48.5억 원, 당기순익 1.7

역 원으로 전형적인 중소기업의 규모를 보여주고 있다. 특히 검수검정, 항만용역, 컨테이너수리, 물품공급업 등의 재무지표는 중소기업의 수준을 벗어나지 못하고 있음을 보여주고 있으며, 이것은 수집된 표본이 각 업종의 전체모수를 대표할 수 있음을 나타낸다.

〈표 3-11〉 우리나라 항만물류기업의 주요 경영지표

구분		전체	항만하역	검수검정	선박급유	항만용역	컨테이너수리	물품공급
표본수		231	48	25	45	48	20	46
주요 재무지표 (백만 원)	자산총계	6,776	22,506	656	7,384	1,415	526	1,137
	부채	4,316	13,203	266	6,257	723	186	772
	자본	2,547	9,635	399	1,126	692	338	391
	매출	4,849	13,623	1,161	4,891	2,451	912	2,214
	당기순익	174	597	66	93	88	48	44
수익성 지표(%)	총자산이익률	7.99	3.92	11.17	4.90	6.52	17.02	10.62
	자기자본이익률	19.25	8.28	18.84	18.94	13.34	27.54	32.68
	매출액이익률	1.89	-6.98	6.54	2.76	4.46	3.82	3.82
안정성 지표(%)	자기자본비율	50.56	38.13	61.14	43.63	59.98	62.78	49.98
	부채비율	259.79	451.77	87.03	366.32	193.24	74.40	223.32
활동성 지표(회)	자산회전율	2.12	1.94	2.34	2.23	1.42	3.10	2.35
성장성 지표(%)	총자산증가율	15.48	31.58	13.23	30.50	3.38	10.09	1.39
	매출액증가율	22.30	58.37	5.17	17.29	30.51	-16.97	11.06

주 : 수익성지표에는 모두 당기순이익을 적용

또한 우리는 획득한 재무지표를 통해 재무성과를 수익성, 안정성, 활동성, 성장성으로 나누어 각 지표를 계산하였다. 수익성지표로는 총자산이익률, 자기자본이익률, 매출액이익률을 상정하였다. 단 영업이익과 경상이익에 관한 자료를 획득하지 못하여 이익률은 모두 당기순이익자료를 사용하였다. 그 결과 자산과 자본에 대한 이익률 지표에서는 운수업뿐 아니라 우리나라 전산업의 평균을 상회하고 있다고 간주되는 지표가 검출되었으나, 매출액순이익률에서는 전반적으로 크게 낮은 숫자가 검출되었으며, 특히 항만하역업에서는 몇몇 신규

터미널의 큰 폭의 적자의 영향으로 (-)의 이익률을 보이고 있다. 이들 3~4개의 표본을 제외한다면 이익률은 약 3.0%로 개선된다.

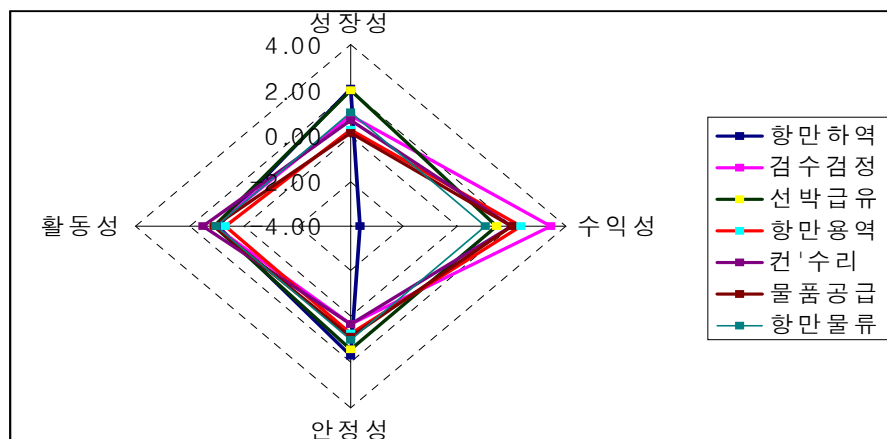
안정성지표로는 자기자본비율과 부채비율을 추산하였다. 그 결과 자기자본비율은 우리나라 평균과 큰 차이가 없었으나 항만하역업과 선박급유업의 부채비율이 높은 관계로 전체적으로 안정성이 떨어지는 것으로 나타났다.

활동성지표로는 총자산회전율을 사용하였으며, 전체적으로 자산회전율이 높아 우리나라 전체평균보다 활동성이 좋은 것으로 나타났다.

성장성지표로는 총자산증가율과 매출액증가율을 사용하였으며, 전체적으로 두 지표에서 모두 큰 폭의 성장을 보이고 있으나, 각 업종에 따라 성장성은 크게 다르다는 것을 알 수 있다.

이러한 결과를 종합해서 살펴볼 때, 우리나라 항만물류산업에서는 최근 전반적으로 매출액이 늘고 있으나 이익과는 직결되고 있지 않으며, 크게 부족한 자산에의 투자가 이루어지고 있으나 이는 대부분 부채비율을 상승시켜 안정성이 위협받고 있는 상황임을 엿볼 수 있겠다.

〈그림 3-4〉 항만물류산업의 각 업종별 경영성과지표

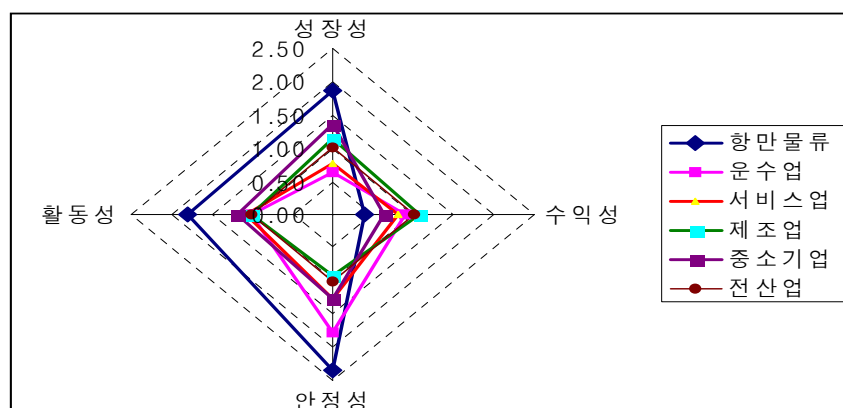


주 : 1) 항만물류산업 전체의 지표를 1로 보았을 때의 상대적 지표임.

주 : 2) 성장성은 총자산증가율, 수익성은 매출액이익률, 안정성은 부채비율, 활동성은 총자산회전율의 지표를 사용함.

한편 향만물류산업 전체를 우리나라의 주요 산업부문과 비교하였을 때, 향만물류산업은 제조업, 대기업뿐 아니라 운수업, 서비스업, 중소기업과도 뚜렷이 구별되는 재무적 특성을 보이고 있다. 즉 다른 대부분의 산업군에 비해 총자산증가율과 총자산회전율로 측정한 성장성과 활동성은 크게 우수한 반면, 매출액순이익률과 부채비율로 측정한 수익성과 안정성에서는 불안이 매우 큰 것이다. 즉, 향만물류산업은 타 운수업 및 중소기업에 비해서도 심히 불안정한 경영기반 위에서 모험적 투자를 지속하고 있다고 볼 수 있을 것이다.

〈그림 3-5〉 향만물류산업을 포함한 우리나라 주요 산업의 경영성과지표



주 : 1) 전산업의 지표를 1로 보았을 때의 상대적 지표임.

주 : 2) 성장성은 총자산증가율, 수익성은 매출액이익률, 안정성은 부채비율, 활동성은 총자산회전율의 지표를 사용함.

주 : 3) 향만물류산업 이외의 지표는 한국은행 통계에 의함.

3. 산업특성 분석

1) 낮은 진입장벽으로 인한 경쟁 심화

향만물류업종은 모두 등록제 또는 신고제이기 때문에 진입장벽이 낮다. 이에 따라 등록 또는 신고기준을 만족하는 경우 신규기업으로 진입할 수 있기

때문에 항만물류산업간 경쟁이 치열할 수밖에 없다. 이러한 예로 <표 3-12>에서 보는 바와 같이 부산항 물품공급업체 수 추이를 보면 잘 알 수 있다. 물품공급사업 진입제도는 1999년 2월 이후 신고제로 전환하였다. 이를 계기로 사업체수가 급증하여 1998~2005년 동안 20.4%의 연평균 증가율을 기록하여, 신고제 이전의 198개에서 2005년에는 725개 업체가 난립하게 되었다.

〈표 3-12〉 부산항 선용품공급업체 현황

연도	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	합계
신고업체수	8	23	30	31	41	70	49	60	75	85	163	36	736
폐업신고업체수	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	4	11
누적사업체수	73	96	126	157	198	268	317	377	452	537	693	725	725

또한 경영성과 분석을 한 결과 성장성은 여타산업과 비교할 때 높은 산업임에도 불구하고 경쟁심화로 안전성이 매우 낮은 산업임을 알 수 있다. 즉 기업운영에 있어 리스크가 매우 높은 업종임을 알 수 있다.

2) 서비스 내용의 동질성

항만물류산업의 서비스는 업체별로 대체로 큰 차이를 보이지 않는다. 이에 따라 서비스내용은 동질적이라 할 수 있다¹³⁾. 이러한 서비스내용의 동질성은 업체 간의 치열한 가격경쟁을 유발하게 된다. 이는 고객인 화주나 선사들을 유치하기 위하여 저가경쟁을 하게 되는 것을 의미하며 이 과정에서 경쟁에서 탈락한 기업은 퇴출될 수밖에 없는 실정이다.

13) 다만 하역업의 경우 장비에 따라 하역서비스 상품은 질적인 면에서 크게 차이가 나지만 하역장비가 동일하다고 하는 경우 서비스는 기본적으로 동질적이라 할 수 있다.

3) 노동집약적 산업

항만물류산업의 경우 대부분 노동집약적 산업이다. 항만하역업의 경우 컨테이너부두 등 초기투자자본이 높은 경우 자본집약적 산업이라 할 수 있다. 그러나 여전히 기계화가 지연되고 있고 인력이 많이 투입되고 있는 항만도 적지 않다. 항만하역업, 선박급유업종을 제외한 대부분의 항만물류업종은 장비에 의존하기 보다는 인적인 요소에 좌우된다. 또한 노동력의 인적요인에 경쟁력이 좌우되기도 한다.

4) 타 업종과의 연계 가능성

항만물류산업은 해상운송과 육상운송의 결합의 형태로서 “항만물류부문의 원활한 흐름을 촉진하기 위한 관련서비스, 관련업종의 집합체”라 정의할 수 있다. 이는 항만물류 서비스 상품이 그 자체로서 완결되는 것이 아니라 항만물류 산업서비스의 일부라는 것이다. 이러한 점은 항만물류산업의 타산업과 연계가능성을 높여준다. 즉 다른 업종과의 합종연횡을 통하여 시장지배력을 늘릴 수 있을 것으로 전망된다.

제4장

중·소 항만물류업체의 경영실태 분석과 문제점

1. 조사 분석 방법론

이 장에서는 중·소 항만물류업체의 경영실태와 여건을 분석하고자 한다. 이를 위해 한후 전문조사기관인 (주)코리아데이터네트워크(KDN, Korea Data Network)에 위탁하여 설문조사(팩스, 전화 등)를 실시하고, 그 결과에 따라 분석을 시도하였다.

설문 조사기간은 2주(2006. 7. 1~2006. 7. 14)이며, 각 지방청에서 받은 등록업체 리스트를 중심으로 총 638개 업체를 접촉하였고 이중 244개 업체로부터 회신을 받아 회수율은 38.2%이다. 하지만 본 조사 결과 분석은 설문자료로서 분석 가능한 231개 업체 중 중소기업 222개 업체에 대해서 수행되었다.

〈표 4-1〉 업종별 설문조사 회수 결과

업종	총 접촉	응답	응답률 (%)	비수신	거절	폐업	결번/착신금지(중복)
물품공급업	172	56	32.6	44	24	15	33
항만하역업	125	46	36.8	35	7	10	27
선박급유업	117	52	44.4	33	22	10	-
컨테이너수리업	60	20	33.3	23	14	3	-
항만용역업	113	45	39.8	54	10	4	-
검수검정업	51	25	49.0	19	7	-	-
합계	638	244	38.2	208	84	42	60

2. 중·소 항만물류업체 일반 현황

1) 시장 규모

(1) 매출액 규모 현황

231개 분석 대상 업체 중 매출액 규모가 200억 원 이하인 중소기업의 비율은 96.5%로 조사되었다. 항만하역업체 7개 업체와 선박급유업체 중 1개 업체를 제외하고 총 222개 업체가 중소기업이다. 이중 1억 원 미만인 업체가 전체의 10.8%, 1억~5억 원 미만이 25.7%, 5억 원~10억 원 미만이 14.0%, 10억~30억 원 미만이 24.8%, 30억 원~50억 원 미만이 9.0%, 50억~100억 원 미만이 9.9%, 100억~200억 원 미만이 5.9%를 차지하고 있다. 특히 5억 원 미만의 소규모 기업이 전체의 약 40%를 차지하고 있다.

〈표 4-2〉 업체별 매출액 규모

(단위 : %, 개)

매출액 규모		전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너수리업	검수 검정업
전체	비율	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	업체수	222	40	47	46	44	20	25
1억 미만	비율	10.8%	2.5%	19.1%	8.7%	13.6%	5.0%	12.0%
	업체수	24	1	9	4	6	1	3
1억~5억 미만	비율	25.7%	10.0%	23.4%	32.6%	22.7%	25.0%	48.0%
	업체수	57	4	11	15	10	5	12
5억~10억 미만	비율	14.0%	12.5%	8.5%	15.2%	11.4%	30.0%	16.0%
	업체수	31	5	4	7	5	6	4
10억~30억 미만	비율	24.8%	22.5%	25.5%	32.6%	18.2%	35.0%	16.0%
	업체수	55	9	12	15	8	7	4
30억~50억 미만	비율	9.0%	10.0%	12.8%	0.0%	15.9%	5.0%	8.0%
	업체수	20	4	6	0	7	1	2
50억~100억 미만	비율	9.9%	27.5%	6.4%	8.7%	9.1%	0.0%	0.0%
	업체수	22	11	3	4	4	0	0
100억~200억 미만	비율	5.9%	15.0%	4.3%	2.2%	9.1%	0.0%	0.0%
	업체수	13	6	2	1	4	0	0

주 : 기타로 '잘 모르겠음'으로 응답한 항만하역업체 1개 제외

(2) 고용 규모 현황

중·소 항만물류업체의 고용 인원 현황을 살펴보면 평균 20.3명으로 나타났다. 업종별로는 항만하역업 31.0명으로 가장 높으며, 그 다음 검수·검정업이 28.6명, 항만용역업 19.6명, 컨테이너수리업 17.7명, 물품공급업 16.2명, 선박급유업이 가장 낮은 11.7명이다.

특히 222개 중소기업 중에는 10인 이하¹⁴⁾의 소기업 비율이 51.1%로 114개 업체가 이에 해당한다. 업종별로 살펴보면, 항만하역업 19.5%(8개 업체), 항만용역업 46.8%(22개 업체), 물품공급업 78.3%(36개 업체), 선박급유업 65.9%(29개 업체), 컨테이너수리업 40%(8개 업체), 검수·검정업 44%(11개 업체)이다.

2) 경영 일반 현황

(1) 정보화

중·소 항만물류업체들의 정보화 현황을 살펴보면 <표 4-3>과 같다. 전체적으로 약 70%가 기초정보 소프트웨어를 활용하고 있다. 그러나 선박급유업체들의 경우 40% 정도만이 응답하여 활용도가 낮은 것으로 나타났다. 전자 문서교환(EDI) 구축 및 사용에 대해서는 전체의 약 50%가 활용하고 있었고, 홈페이지 구축 및 운영은 약 30%, 내부 인트라넷(데이터 공유 등)은 28%만이 운영 중이라는 낮은 응답률을 보였다. 그 밖의 항목은 15% 미만이 활용 중이라고 응답하여 중·소 항만물류업체들의 정보화 활용 정도는 상당히 낮은 것으로 조사되었다.

정보화 필요성에 대한 응답률을 살펴보면 전체적으로 ‘필요하다.’는 응답이 47.1% (105개 업체)로 정보화에 대한 인식의 부재와 중소기업으로 회사를 운영

14) 10인 이하 소기업 비율 분석에서 일부 회사는 11인까지 포함되어있음

함에 있어 정보화의 편익에 대해 긍정적이지 않음을 간접적으로 시사한다. 특히 항만용역업체의 경우 업체 중 가장 높은 66%가 정보화 필요성을 느끼지 못하는 것으로 드러났다.

〈표 4-3〉 중·소 항만물류업체의 정보화 활용 여부

(단위 : %, 개)

정보화 현황		전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
전체	비율	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	업체수	223	41	47	46	44	20	25
기초정보 소프트웨어 활용	비율	65.5	75.6	63.8	78.3	40.9	70.0	68.0
	업체수	146	31	30	36	18	14	17
전자 문서교환 (EDI)	비율	47.5	31.7	36.2	63.0	54.5	45.0	56.0
	업체수	106	13	17	29	24	9	14
홈페이지 구축 및 운영	비율	30.5	39.0	25.5	41.3	13.6	25.0	40.0
	업체수	68	16	12	19	6	5	10
인트라넷 (데이터 공유 등)	비율	28.3	36.6	17.0	23.9	25.0	55.0	28.0
	업체수	63	15	8	11	11	11	7
전자상거래	비율	11.2	7.3	6.4	15.2	11.4	10.0	20.0
	업체수	25	3	3	7	5	2	5
ERP	비율	7.6	9.8	2.1	8.7	13.6	5.0	4.0
	업체수	17	4	1	4	6	1	1
CRM	비율	3.6	4.9	2.1	2.2	6.8	5.0	0.0
	업체수	8	2	1	1	3	1	0
SCM	비율	2.2	2.4	0.0	2.2	0.0	10.0	4.0
	업체수	5	1	0	1	0	2	0
CIM	비율	1.8	4.9	0.0	0.0	2.3	5.0	0.0
	업체수	4	2	0	0	1	1	0
터미널 게이트 자동화 시스템	비율	0.4	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	업체수	1	1	0	0	0	0	0
향후 정보화 필요성 유무	있다	비율	47.1	65.9	34.0	54.3	38.6	40.0
		업체수	105	27	16	25	17	8
	없다	비율	52.9	34.1	66.0	45.7	61.4	60.0
		업체수	118	14	31	21	12	13

(2) 영업 및 마케팅

중소 항만물류업체들의 영업 및 마케팅 현황을 살펴보기 위해 업체 내에 영업 및 마케팅 인력을 얼마나 보유하고 있는지 <표 4-4>에서 살펴보았다. 전체 항만물류업체의 평균 영업 및 마케팅 인력 보유 비율은 총 인원 대비 6.9%로 나타났다. 물품공급업의 경우 13.3%로 상대적으로 높은 비중으로 확보하고 있으며, 선박급유업, 컨테이너수리업 및 검수검정업체들은 평균 1명도 확보하지 않고 있었다. 더욱이 마케팅 및 영업 인력이 없다고 응답한 업체가 전체의 50.2%에 달해 이 부분이 취약한 것으로 조사되었다.

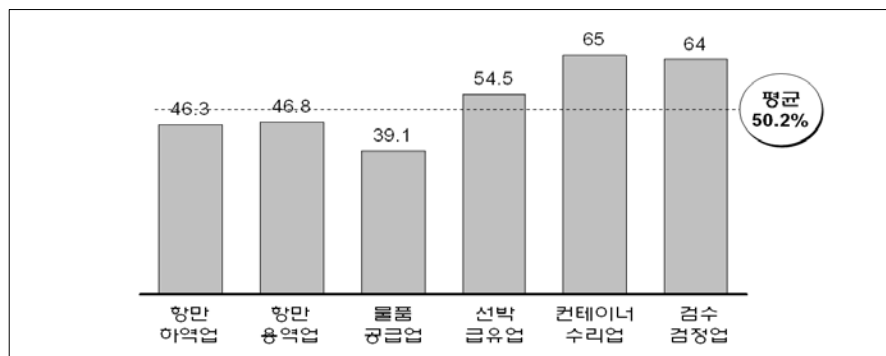
<표 4-4> 마케팅 및 영업 인력의 비중

(단위 : 명, %)

구 분	전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
평균 고용 인원(A)	20.3	31.0	19.6	16.2	11.7	17.7	28.6
평균 마케팅/영업 인력(B)	1.41	2.27	1.23	2.15	0.80	0.60	0.72
B/A (%)	6.9	7.3	6.3	13.3	6.8	3.4	2.5

<그림 4-1> 업종별 '마케팅 및 영업 인력' 이 부재한 비중

(단위 : 명, %)



신규 고객 확보 및 관리를 위해 어떠한 노력을 경주하는지에 대해 조사한 결과, 중요 고객 및 신규 고객에 대해 할인 혜택을 부여하는 방법이 35.4%로 가장 높은 비중을 차지하였고, 별도의 영업담당 부서를 운영한다는 응답이 32.7%, 회사 안내 책자를 발간하여 고객사 구매팀에 정기적으로 발송한다는 응답도 16.6%로 나타났다. 이 외 다양한 기타 의견이 <표 4-5>와 같이 조사되었다.

〈표 4-5〉 신규 고객 확보 및 관리를 위한 노력

(단위 : %)

주요 의견	전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수·검정업
중요 고객 및 신규 고객에 대해 할인 혜택을 부여	35.4	29.3	34.0	39.1	43.2	40.0	24.0
별도의 영업담당 부서를 운영	32.7	46.3	23.4	21.7	54.5	5.0	32.0
안내 책자를 발간하여 고객사 구매팀에 정기적으로 발송	16.6	19.5	23.4	28.3	0.0	15.0	8.0
기타 의견 : 지속적인 고객관리(업무적으로 지속적 접촉), 홈페이지 구축 운영 및 거래처 방문(선박급유업, 컨테이너수리업), 서비스 개선 및 정확한 검사일 보고(항만용역업, 검수·검정업), 인맥 영업 실시(컨테이너수리업, 검수·검정업), 기술력 향상 및 차별화된 서비스 개발(컨테이너수리업), 예상 신규업체 방문 영업(항만하역업, 컨테이너수리업), 외국선박 입항시 통역관 직접 상담 서비스(물품공급업), 이메일을 통한 정기안내(물품공급업)							

(3) 금융 조달

중·소 항만물류업체들이 금융을 조달하는 주요 원인으로는 경영악화로 인한 운영자금 조달이 가장 큰 비중(43.9%)을 차지하고 있는 것으로 파악되었다. 업종별로 살펴보면 항만용역업과 물품공급업에서 약 53~54%로 가장 높으며, 항만하역업이 24.4%로 상대적으로 낮게 나타났다.

〈표 4-6〉 중·소 항만물류업체의 주요 금융 조달 원인

(단위 : %)

주요 의견	전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
경영 악화로 인한 운영자금 조달	43.9	24.4	53.2	54.3	40.9	35.0	52.0
고정자산 구입 및 임대비용	21.1	41.5	17.0	15.2	20.5	25.0	4.0
사무실/창고 부지 매입 및 건설비 조달	11.2	4.9	19.1	13.0	4.5	20.0	8.0
기타 의견 : 물품 단가인상에 따른 대량구매를 위한 기업자금차입(물품공급업), 급유수송선 매입(선박급유업), 신규장비도입(항만하역업), 선박급유 수수료(선박급유업), 기계장비대금(항만 하역업), 유류구매 선지급으로 인한 자금조달(선박급유업), 시설유지/보수/변경(선박급유업)							

주요 금융조달 원천으로는 금융기관으로부터 차입하는 것이 약 75%로 나타났고, 잉여수익금을 적립하여 대비한다는 응답이 23%, 사채시장으로부터 차입한다는 의견이 14.6% 등으로 조사되었다. 기타 의견으로 대표자 및 경영진이 사적으로 조달(선박급유업, 항만용역업), 주주사 협조 요청(항만하역업) 등이 있었다.

이러한 금융 차입에 있어 중·소 항만물류업체들은 많은 애로사항을 내재하고 있다. 특히, 보유자산의 담보가치 불인정이 애로사항 1순위로 가장 높은 29.1%(65개 업체)를 나타냈고, 낮은 신용도로 인한 제도권 금융기관으로부터의 차입이 불가능한 경우가 19.7%(44개 업체), 낮은 신용도로 인한 높은 이자 부담이 13.5%(30개 업체)의 응답자가 지적하였다.

(4) 인력 관리

일반적으로 대기업에 비해 중소기업은 구인 등 적정 인력을 유지·관리함에 있어 많은 애로사항을 가지고 있다. 이에 중·소 항만물류업체들이 실제로 느끼는 인력 관리의 어려움을 〈표 4-7〉에서 살펴보면, 근로자의 고임금 요구가 애로사항 1순위로 29.1%가 응답하였고, 그 다음으로 적합한 인력의 구인난이

28.7%, 인력의 잦은 이동이 19.3%, 직업 재훈련에 있어 전문교육 기관이 부족하다는 지적이 10.8%로 나타났다.

업종별로 근로자의 고임금 요구에 따른 애로사항이 큰 업종은 물품공급업, 항만하역업, 검수·검정업 등이며, 적합한 인력의 구인난을 크게 겪고 있는 부문은 항만용역업, 컨테이너수리업, 검수·검정업 등으로 조사되었다. 인력의 잦은 이동에 따른 애로사항은 물품공급업에서 크게 나타났고, 직업 재교육에 따른 전문교육 기관의 부재에 대해서는 대체로 낮은 비율(2.1~15.9%)를 차지하고 있다.

〈표 4-7〉 중소 항만물류업체의 인력 관리상의 1순위 애로요인

(단위 : %)

주요 의견	전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 공유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
근로자의 고임금 요구	29.1	34.1	31.9	26.1	22.7	35.0	28.0
적합한 인력의 구인난	28.7	26.8	31.9	17.4	29.5	40.0	36.0
인력의 잦은 이동	19.3	12.2	25.5	34.8	6.8	5.0	24.0
직업 재훈련에 있어 전문교육 기관의 부재	10.8	14.6	2.1	10.9	15.9	15.0	8.0

(5) 중소기업 지원정책 활용도

정부는 중소기업청을 중심으로하여 중소기업에 대한 지원정책을 다각도로 펼치고 있다. 다만 그런 정책들이 주로 제조업체를 중심으로 이루어지고 있는 것 또한 사실이다. 이에 중·소 항만물류업체들을 대상으로 중소기업청에서 시행하고 있는 ‘중소기업 지원정책’을 얼마나 이용하고 있는지 조사·분석하였다.

〈표 4-8〉 중소기업 지원정책 활용 비중

(단위 : %)

주요 의견	전체	항 만 하역업	항 만 용역업	물 품 공급업	선 박 금융업	컨테이너 수리업	검 수 검정업
자금금융지원	5.8	4.9	4.3	6.5	6.8	5.0	8.0
인력지원	4.5	7.3	6.4	2.2	2.3	5.0	4.0
벤처창업지원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
기술지원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
관로/수출/공공구매 지원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
정보화 지원	1.8	2.4	2.1	2.2	0.0	0.0	4.0
여성/장애인 기업 지원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
제조물 책임 지원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
재래시장/소상공인 지원	0.4	0.0	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0

위 〈표 4-8〉에 의하면 중·소 항만물류업체들 중 전체의 5.8%가 자금금융지원, 4.5%가 인력지원, 1.8%가 정보화 지원 및 0.4%가 재래시장/소상공인 지원 항목에 대해 경미한 정책적 혜택을 받고 있는 것으로 나타났다. 즉 중소기업 지원정책 활용도는 상당히 낮게 분석되었다.

일반적인 중소기업 지원정책과 별도로 중·소 항만물류업체들이 바라는 대 정부 지원 및 건의사항에 대한 문항에서는 예상한 바와 마찬가지로 자금지원을 1순위로 선택한 비중이 44.8%(100개 업체)로 가장 높았다. 이 결과는 중소기업청을 통한 자금금융지원정책이 중·소 항만물류업체들에게 실질적으로 도움이 되지 않거나 이용 상의 제한이 크다는 것을 말해주며, 나아가 차별화된 맞춤형 자금금융지원정책을 요구한다고 볼 수 있다. 특히 선박 금융업의 경우 70%에 가까운 업체(30개 업체)가 자금지원(저리 대출)을 건의하였는데 금융선 확보 및 현대화 등 현재 업계의 경영난 등을 엿볼 수 있는 부분이다. 또한 진입제도와 관련하여 현행 등록제에서 허가제로 재전환해야 한다는 목소리도 정부 건의사항 중 2순위 비중으로 25.6%를 차지하였다. 이는 규제완화라는 정부

정책 방향과 역행하는 사항이지만, 그만큼 업계의 영업환경이 좋지 않음을 반증한다고 볼 수 있다. 특히 검수·검정업의 경우가 가장 높은 비율로 44%를 나타내고 있다.

그리고 대정부 지원 및 건의사항 3순위로 전체의 13.9%가 ‘각 업종별 단지 혹은 센터 건립 지원’ 을 꼽았다. 특히, 물품공업업체(30.8%)와 컨테이너수리업체(25.0%)에서 이러한 요구가 많았다.

〈표 4-9〉 대 정부 지원 및 건의사항 1순위 비중

(단위 : %)

주요 의견	전체	항 만 하역업	항 만 용역업	물 품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검 수 검정업
자금지원(저리대출)	44.8	48.8	38.3	32.6	68.2	50.0	28.0
등록제에서 허가제로 재전환	25.6	22.0	34.0	28.3	9.1	20.0	44.0
각 업종별 단지, 센터 건립 지원	13.9	9.8	8.5	30.8	6.8	25.0	4.0
관련 정보 제공	4.9	4.9	4.3	6.5	4.5	0.0	8.0

3. 업종별 중·소 항만물류기업의 경영실태 조사 분석

1) 항만하역업

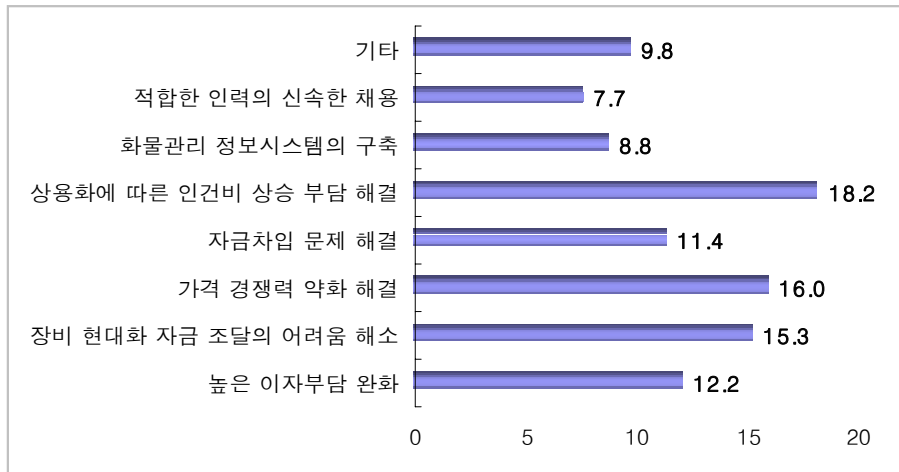
총 접촉한 125개 업체 중에서 48개 업체가 응답하여 회수율은 38.4%이며, 이 중 설문자료로 활용 가능한 41개 업체에 대해 분석하였다. 이들 업체 중 매출액 200억 원 이하의 중소기업이 28개(87.5%), 대기업이 4개(12.5%)가 포함되었다.

(1) 현안과제 해결 및 발전전략 우선순위

중·소 항만하역업체가 우선적으로 해결해야 할 현안 문제로 일용직 하역 인

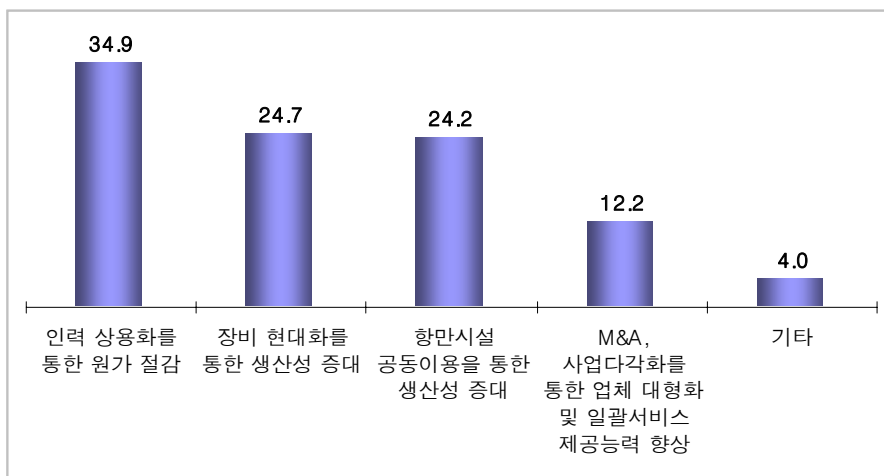
력 상용화에 따라 인건비 부담이 상승하는 문제 및 유사하게 높은 인건비 부담으로 인한 가격 경쟁력 약화를 지적하였다. 그 다음 순으로 장비현대화 자금 조달의 어려움 해소, 높은 이자부담 해소 등으로 나타났다.

〈그림 4-2〉 우선적으로 해결해야 한다고 생각하는 현안과제



〈그림 4-3〉 발전전략 과제의 중요도

(단위 : 점)



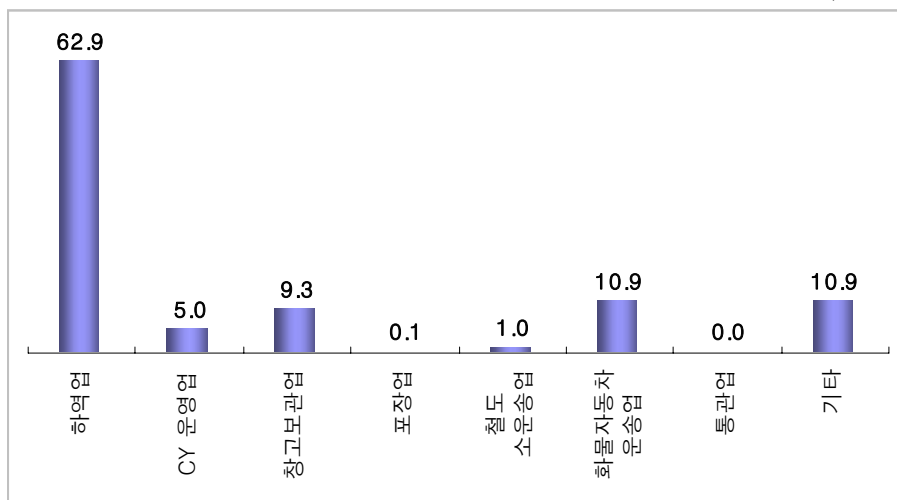
현안문제의 해결과 함께 항만하역업의 발전을 위해 수행해야 할 실천 과제 중에서 우선순위를 파악한 결과, 인력 상용화를 통한 원가 절감이 34.9점으로 가장 높았고, 항만하역장비 현대화를 통한 생산성 증대를 24.7점, 항만시설 공동이용을 통한 생산성 증대가 24.2점, M&A 및 사업다각화를 통한 업체 대형화 및 일괄서비스 제공능력 향상이 12.2점으로 조사되었다.

(2) 사업 구조

항만하역업체들은 본연의 하역사업뿐만 아니라, CY 운영업, 창고보관업, 포장업, 철도소운송업, 화물자동차운송업, 통관업 등 다양한 사업을 영위하고 있다. 중·소 항만하역업체도 마찬가지로 동일한 구조를 가지고 있는데, 전체 매출액 비중에서 하역사업이 차지하는 비중이 62.9% 정도가 되며, 창고보관업과 화물자동차운송업이 10.9% 정도를 차지한다.

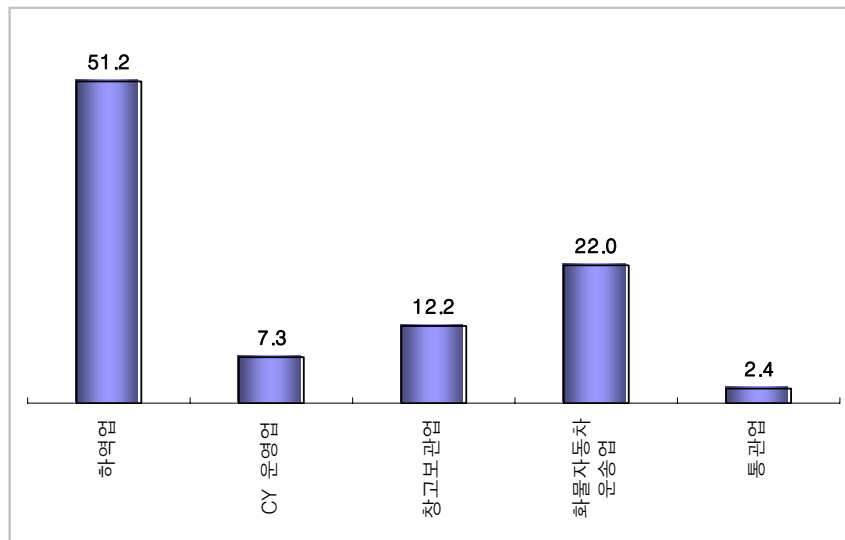
〈그림 4-4〉 수행 사업의 매출액 비중

(단위 : 점)



〈그림 4-5〉 기업 결합(Integration)을 통해 효율성을 제고할 수 있는 업종

(단위 : 점)



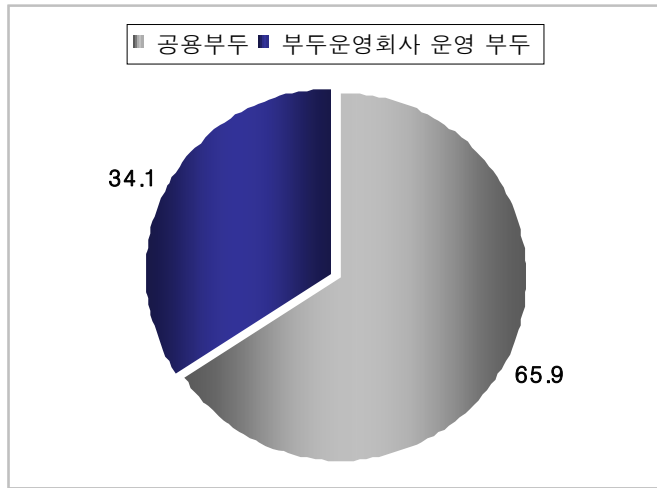
또한 중소하역업체들이 다양한 협력업체와 함께 기업 활동을 함에 있어 결합(Integration)을 통해 업무 효율성을 증대시킬 수 있는 1순위 업종으로는 동종업종인 하역업이 51.2%로 가장 많았고, 화물자동차운송업이 2위, 창고보관업이 3위를 차지하였다. 즉, 이러한 결과는 동종업계 내의 기업간 수평 결합(Horizontal Integration)을 통해 규모의 경제를 달성함으로써 원가 경쟁력을 높이고 나아가 시너지 효과를 창출할 수 있음을 시사한다. 또한 화물자동차운송업, CY 운영업, 창고보관업은 물류 흐름상 항만하역업과 자연스럽게 연계되는 서비스로서 이에 대한 협력 의사가 있다는 것은 항만물류 서비스를 일괄적으로 제공하고자하는 업체가 존재함을 의미한다.

중소 하역업체들의 부두 운영 방식은 약 65.9%가 정부 소유의 공용부두를 사용하고 있으며, 나머지 34.1% 정도만이 부두운영회사 체제로 하역업을 영위하고 있다. 그리고 부두운영회사 형식으로 운영할 경우 주로 '단독 운영(78.6%)'이며, '합작하여 별도 운영회사 설립 후 운영'이 21.4%, '합작 운영'이 7.1% 등으

로 나타났다.

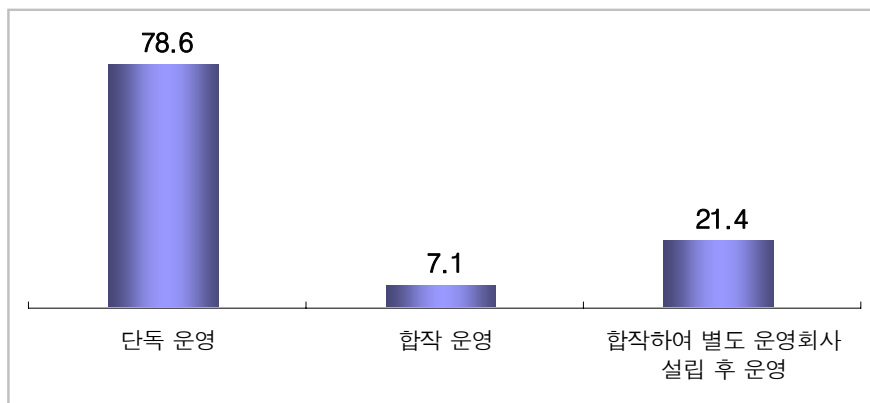
〈그림 4-6〉 참여 부두별 부두운영 현황

(단위 : %)



〈그림 4-7〉 부두운영회사 운영 방식

(단위 : %)



2) 검수·검정업

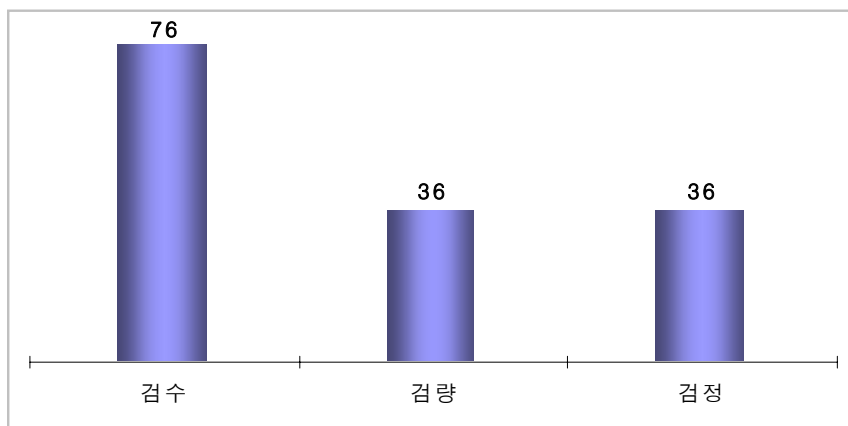
총 접촉한 51개 업체 중에서 25개 업체가 응답하여 회수율은 49.0%이며, 이중 자료 검증이 완료된 18개 업체에 대해 분석하였다. 이들 업체 전체는 매출액 50억 원 이하로 ‘중소기업 기본법’에서 분류한 중소기업¹⁵⁾에 해당한다.

(1) 서비스 현황 및 시장질서

검수·검정업체의 서비스 현황을 살펴보면 <그림 4-8>에서 보듯이, 전체적으로 검수업이 검정, 검량업보다 2배 이상 많음을 알 수 있다. 이는 항만에서 검수에 대한 수요가 검정, 검량보다 크기 때문이다.

<그림 4-8> 검수·검정업체의 서비스 제공 현황

(단위 : %)



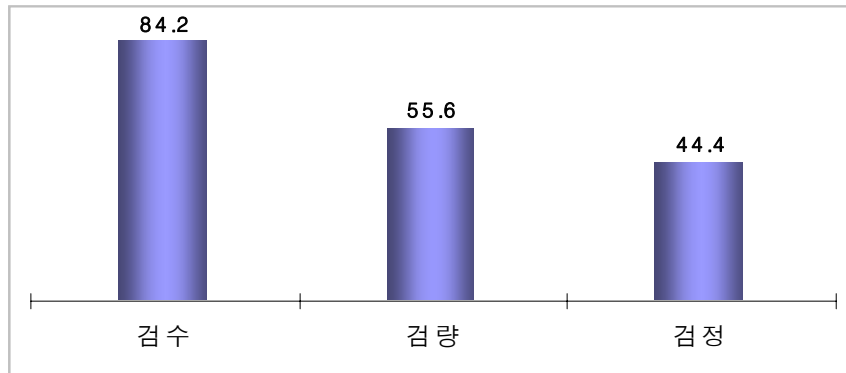
<그림 4-9>은 소분류된 세 업종 중에서 매출액 기여 정도를 보여주는데, 검

15) 중소기업기본법 시행령 [별표1]에서, 항만물류업체는 「통계법」 제17조의 규정에 의거 통계청장이 고시(2000. 1. 7)한 한국표준산업분류(분류부호 63번)에 따라서 중소기업 범위가 “상시 근로자수 200인 미만 또는 매출액 200억 원 이하”로 정의한다.

수업이 높게 나타났으며, 특히 검량업과 검정업은 <그림 4-8>에서 36%의 업체가 서비스를 동시에 제공함에도 불구하고 매출 1순위 기여 정도는 검량업이 55.6%로 44.4%를 차지한 검정업보다 수익성이 높음을 간접적으로 알 수 있다.

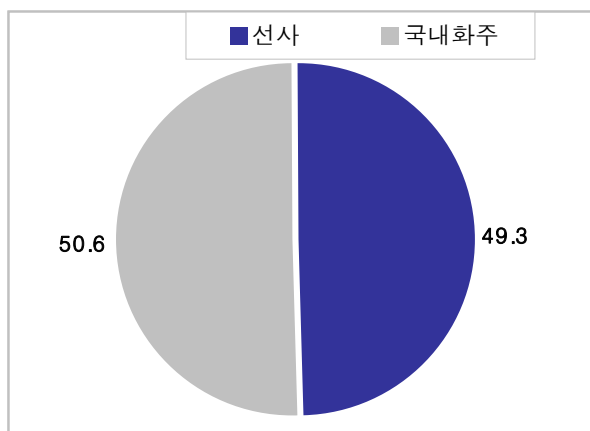
〈그림 4-9〉 매출 1순위 기여 정도

(단위 : %)



〈그림 4-10〉 주요 고객 기업군

(단위 : %)

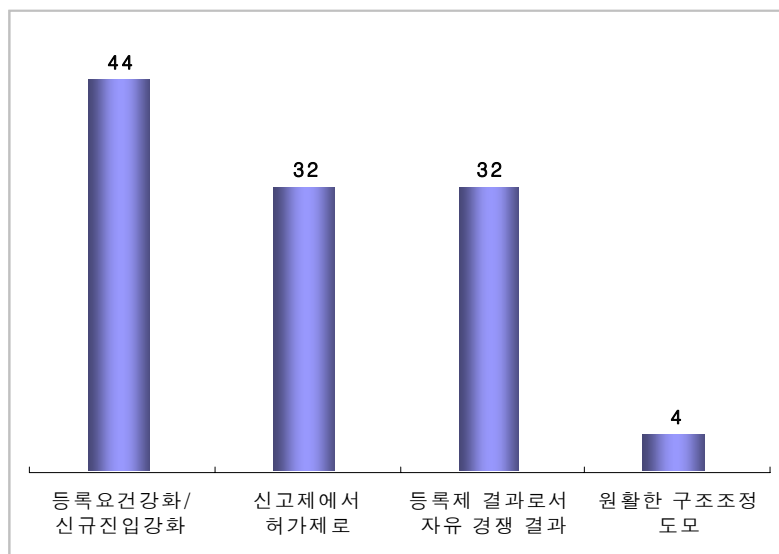


검수검정업체의 주요 고객현황을 살펴보면, 선사와 국내화주로 대별할 수 있는데, 그 비중은 49.3% : 50.6% 정도로 크게 차이가 나지 않음을 <그림 4-10>에서 볼 수 있다.

<그림 4-11>는 검수검정업의 시장질서에 관한 내용이다. 타 업종과 마찬가지로 현재 각 지방청에 등록만 하면 영업이 가능하도록 되어 있다. 전문가 인터뷰에 의하면, 이러한 등록제 시행에 따라 수요에 비해 공급업체가 많아져 과잉 경쟁 및 덤핑 등 시장 질서를 혼란시키는 주요 원인으로 작용된다고 지적하였다. 이러한 문제점에 대해 1순위 대응책으로 응답자의 76%가 규제 강화를 의미하는 등록요건의 강화로 신규진입을 강화(44%)하거나 현행 등록제에서 허가제로 재전환해야 한다(32%)는 입장을 나타내고 있다. 반면에 32%가 등록제 시행에 따른 자유 경쟁의 결과로서 업종의 발전을 위해 바람직하다는 의견을 제시되었다. 또한 기타 의견으로 원활한 구조조정을 도모해야 한다는 소수 의견(4%)도 나타났다.

<그림 4-11> 신고제 시행에 따른 시장질서 혼란에 대한 의견

(단위 : %)

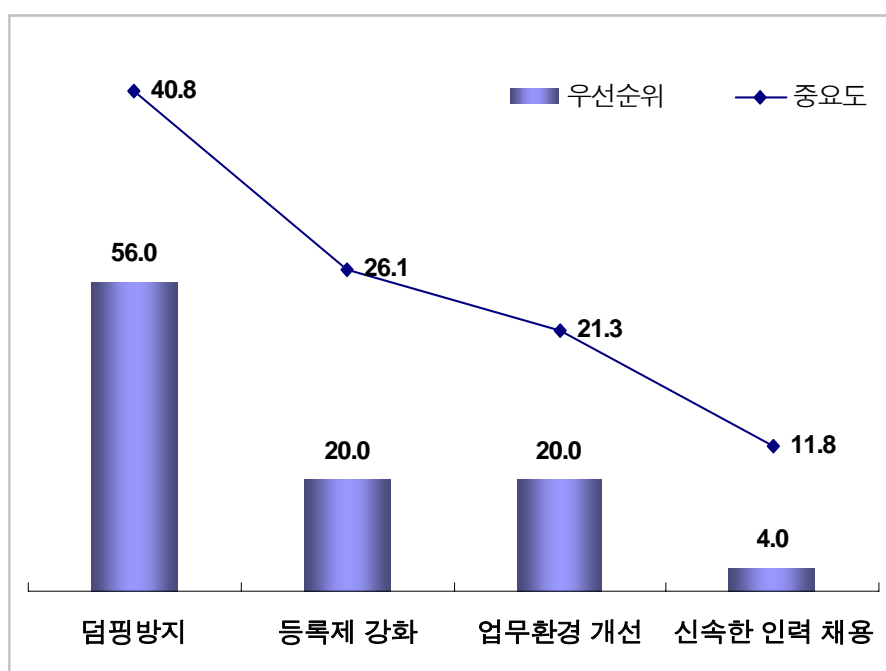


(2) 현안 분석 및 해결 우선순위

검수검정업이 당면한 현안과제에 대한 설문조사에 있어 <그림 4-12>를 살펴보면, 응답자의 56%가 ‘업체 난립에 따른 덤핑 등의 시장질서 문란행위 방지’를 1순위 해결 과제로 지적하였고, 그 중요도도 40.8점으로 나타나 가장 중요한 현안과제로서 지적되었다. 다음 순위 해결과제로는 등록제 강화, 업무환경 개선, 신규 인력의 신속한 채용으로 응답하였고, 기타 현안에 대한 언급은 없었다.

<그림 4-12> 현안과제 해결 우선순위와 중요도

(단위 : %, 점)



3) 항만용역업

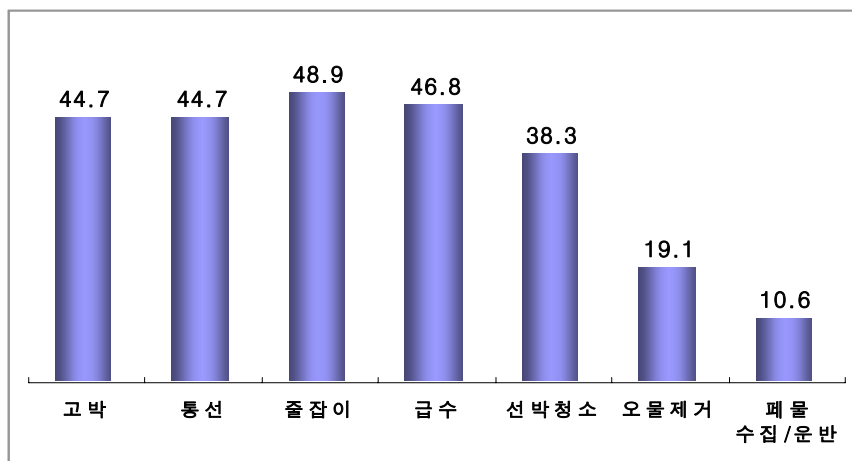
총 접촉한 113개 업체 중에서 45개 업체가 응답하여 회수율은 39.8%이며, 이 중 자료 검증이 완료된 24개 업체에 대해 분석하였다. 이들 업체 전체는 매출액 200억 원 이하로 중소기업 기본법에 분류된 중소기업에 해당한다.

(1) 서비스 현황 및 시장질서

항만용역업체들의 주요 서비스 현황을 <그림 4-13>에서 살펴보면, 줄잡이, 급수, 통선, 고박, 선박 청소가 주로 응답되었고, 선박 내 오물제거 및 폐물 수집·운반의 비율은 상대적으로 낮았다. 이러한 서비스 중에서 매출 기여도가 가장 높은 것은 <그림 4-14>에서 고박으로 34%의 응답률을 나타냈으며, 다음 순으로 급수 25.5%, 통선 14.9%, 줄잡이 14.9% 등이다.

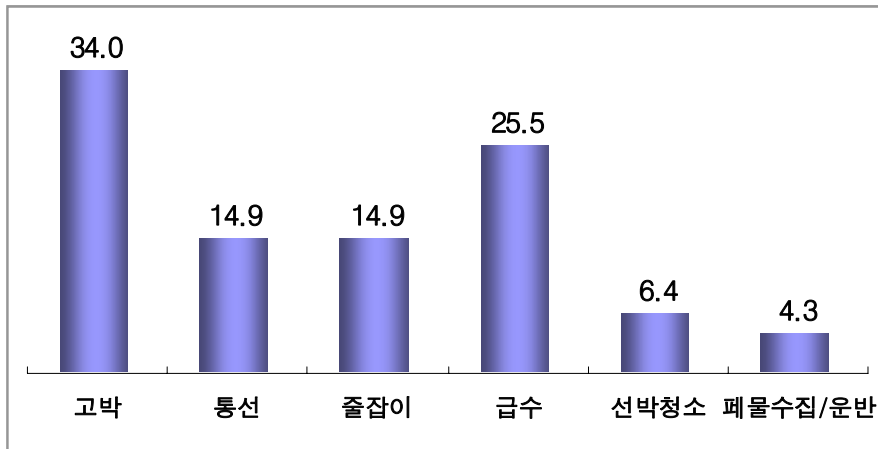
<그림 4-13> 주요 서비스 현황

(단위 : %)



〈그림 4-14〉 매출 기여순위 (1순위 비율)

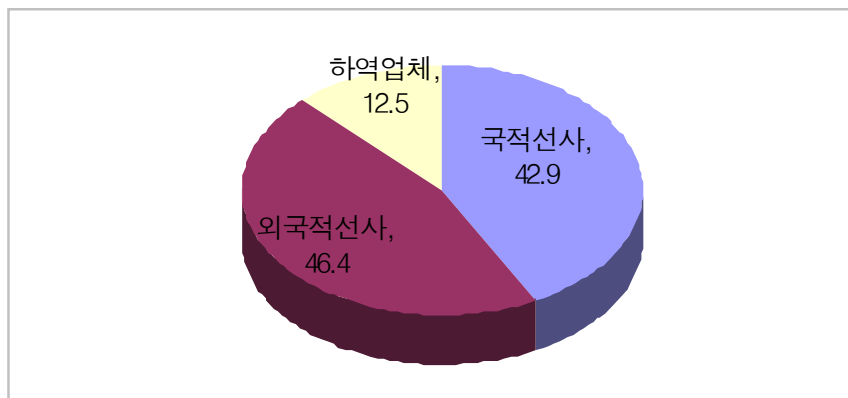
(단위 : %)



항만용역업체의 주요 고객은 선사와 하역업체로 구성되는데, 선사 비중이 약 90%를 차지하고, 그 중 국적선사의 비중이 42.9%, 외국적선사의 비중이 46.4%로 조사되었다.

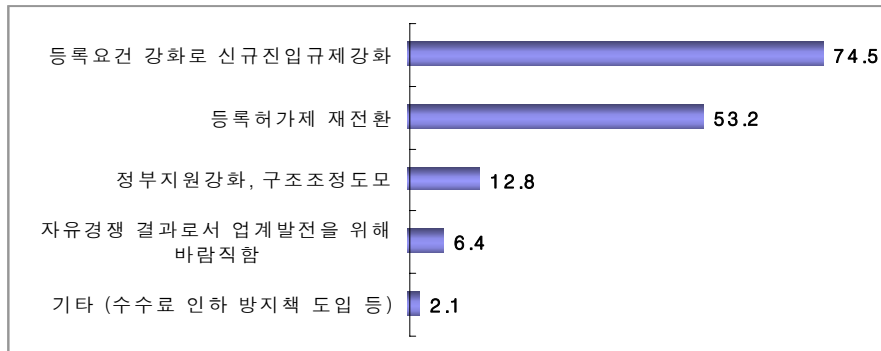
〈그림 4-15〉 고객 기업군

(단위 : %)



〈그림 4-16〉 등록제 시행에 따른 어지러워진 시장질서에 대한 입장

(단위 : %)



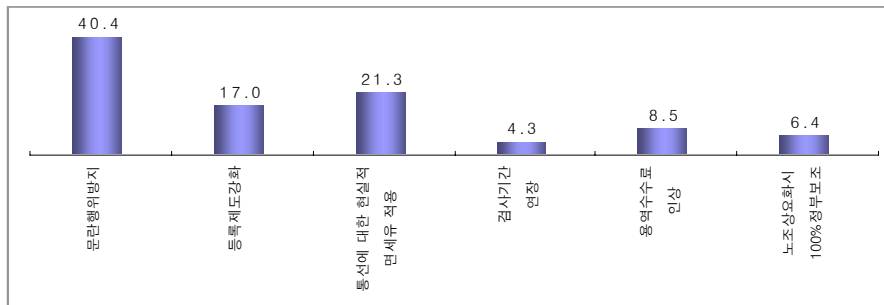
등록제 시행에 따라 향만용역업체들이 느끼는 시장질서에 대해서 응답자의 74.5%가 등록 요건 강화로 신규 진입 규제를 강화해야 한다는 입장을 밝히고 있다. 또한 차제에 등록제를 허가제로 재전환해야 한다는 입장도 53.2%를 차지하였고, 특히 매출액 10억 미만인 업체에서는 정부 지원을 강화하여 원활한 구조조정을 도모하자는 의견도 12.8%로 조사되었다.

(2) 현안 분석 및 해결 우선순위

〈그림 4-17〉를 살펴보면, 향만용역업체들의 현안과제로서 해결해야 할 1순위 항목은 ‘덤핑 등 시장질서 문란행위 방지’를 응답자의 40.4%가 지적하였다. 그 다음 1순위 해결과제로는 향만용역업 중 서비스 비중이 높은 통선업에 대해 면세율을 현실적으로 적용해야 한다는 응답이 21.3%로 조사되었다. 그리고 향만용역업체 수를 이용향만 물동량 증가에 비례하여 합리적으로 등록을 할 수 있도록 등록 제도를 강화해야 한다는 의견이 17.0% 및 유가 상승, 보험료 인상 등의 원가 상승 요인을 반영한 용역수수료의 인상도 1순위 해결과제로 8.5%의 응답자가 지적하였다. 또한 노조상용화시 100% 정부 보조가 필요하다는 의견과 현행 통선의 검사기간을 1년에서 2년 이상으로 연장해야 한다는 의견 등도 나타났다.

〈그림 4-17〉 현안과제 우선순위 (1순위 비율)

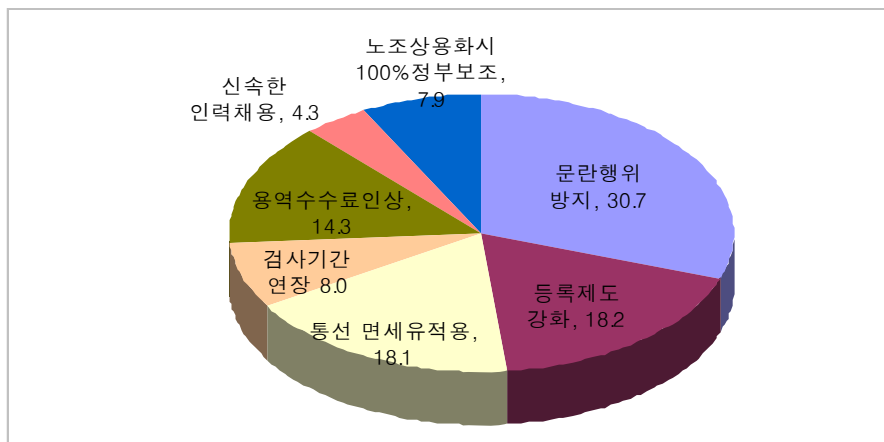
(단위 : %)



현안과제 항목별 해결 우선순위 중요도를 〈그림 4-18〉에서 살펴보면, 1순위 해결과제로 가장 높은 응답률을 얻은 ‘시장질서 문란행위 방지’가 30.2점으로 가장 높은 점수를 얻었고, 특히 ‘원가상승요인에 의한 용역수수료의 인상’ 항목은 1순위 해결과제로서는 8.3%로 응답률이 상대적으로 낮은 편이지만, 종합 점수로 표현했을 때는 18.7점으로 2위를 나타내었다. 다음 순으로 ‘통선에 대한 면세유 적용’이 17.2점으로 3위, ‘통선에 대한 검사 기간 연장’이 4위 등으로 나타나고 있다.

〈그림 4-18〉 현안과제 항목별 중요도 (전체 100점 기준)

(단위 : 점)



4) 물품공급업

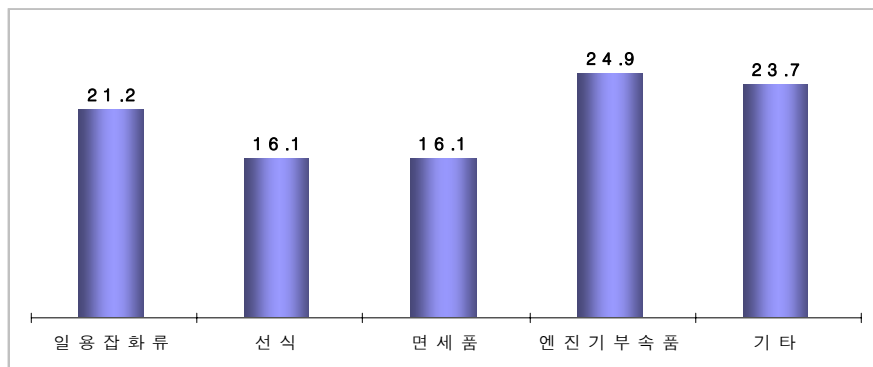
총 접촉한 172개 업체 중에서 56개 업체가 응답하여 회수율은 32.6%이며, 이 중 자료 검증이 완료된 24개 업체에 대해 분석하였다. 이들 업체 전체는 매출액 100억원 이하로 중소기업 기본법에 분류된 중소기업에 해당한다.

(1) 서비스 현황 및 시장질서

물품공급업체들의 주요 취급 물품은 <그림 4-19>에서 보듯이, 평균적으로 선박용 펌프 및 엔진부품 등 엔진기부속품이 약 25%로 가장 높으며, 그 다음으로 일용잡화류, 선식, 면세품 순으로 파악된다. 특히 기타 품목의 비중이 23.7%로 높은 비중을 차지하고 있는데, 이는 선박에 공급하는 물품의 종류가 다양함을 반증하는 결과이다.

<그림 4-19> 물품공급업체의 주요 취급 품목

(단위 : %)

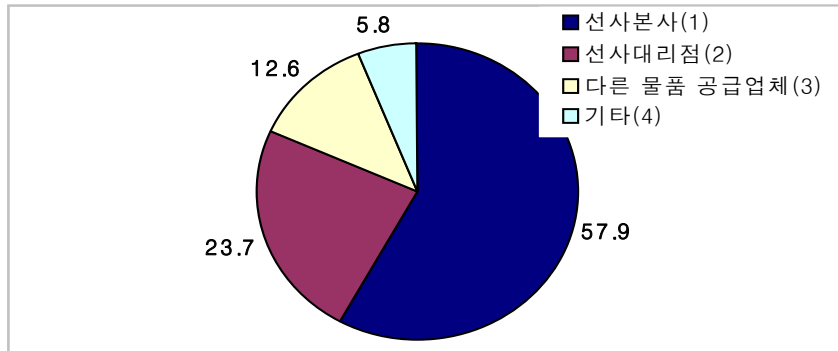


물품공급업체들의 주요 고객인 거래회사에 대한 조사에 대해서는 선사 본사 및 대리점이 81.6%로 가장 높으며, 타 물품공급업체 및 기타 업체의 순으로 나타났다. 특히 선사의 경우, 본사와 직접 거래하는 비중이 70% 이상을 차지

하여 본사와의 영업 네트워크 유지가 중요한 것으로 분석된다.

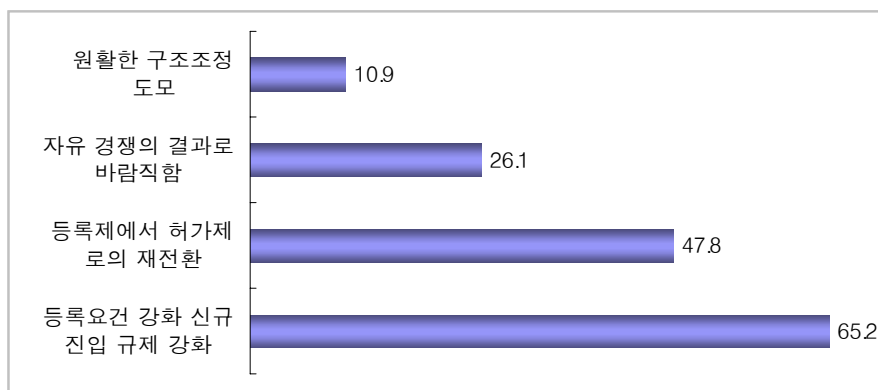
〈그림 4-20〉 물품공급 주문을 받는 거래 회사

(단위 : %)



〈그림 4-21〉 신고제 시행에 따른 시장질서 혼란에 대한 의견 (복수응답)

(단위 : %)



〈그림 4-21〉에서 따르면, 사업 등록에 있어 신고제에 따라 야기되는 시장질서 혼란에 대한 복수 응답 결과는 신규업체 진입에 대한 규제 강화 등 등록 요건을 강화해야 한다는 의견이 65.2%로 가장 높았고, 허가제로 재전환해야 한다는 의견이 47.8%를 차지하였다. 그 다음으로 26.1%가 자유 경쟁의 결과로

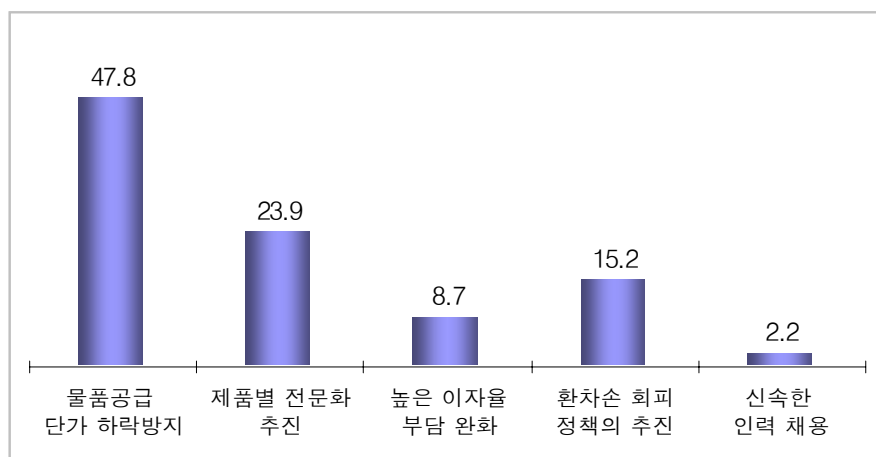
바람직하다는 의견과 원활한 구조조정을 도모해야한다는 의견도 10.9%를 차지하였다.

(2) 현안 분석 및 해결 우선순위

물품공급업체가 당면한 현안과제를 <그림 4-22>에서 살펴보면, 업체 난립에 따른 물품공급 단가 하락의 방지가 최우선 과제로 47.8%의 응답자가 지적하였고, 공급업체의 경쟁력 강화를 위한 제품별 전문화를 추진하는 것도 응답자의 23.9%가 가장 우선시되는 과제로 선택하였다. 또한 환차손 회피 정책 추진은 15.2%, 자금조달에 따르는 높은 이자부담의 완화를 1순위 과제로 응답한 비율은 8.7%이며, 신규 인력의 적절하고 신속한 채용은 2.2%로 상대적으로 우선순위가 낮게 조사되었다.

<그림 4-22> 현안과제 우선순위 (1순위 기준)

(단위 : %)

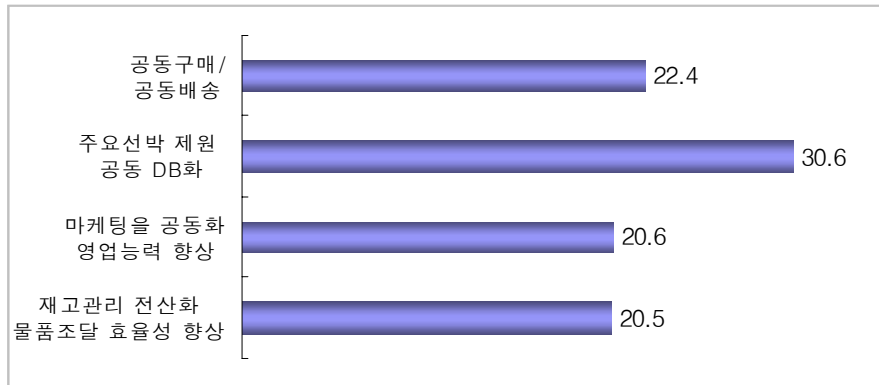


또한 물품공급업은 업체 간 공동화 전략을 통해 다양한 이점을 누릴 수 있는 바, 이러한 공동화 전략을 추진할 수 있는 세부과제 및 그 중요성에 대해

〈그림 4-23〉은 설명하고 있다. 평균적으로 가장 높은 점수를 받은 항목은 ‘항만 이용 선사의 주요 선박 제원에 관한 공동 데이터베이스 구축으로 물품 수요에 대해 신속히 대응’ 으로 30.6점, ‘공동구매/공동배송을 통한 원가 절감’, ‘물품공급업체의 마케팅을 공동화하여 영업능력 향상’, ‘재고관리의 공동화·전산화를 통한 물품 조달의 효율성 향상’ 등은 약 20점으로 유사하게 나타났다.

〈그림 4-23〉 공동화 전략 추진과제의 중요도 (100점 기준)

(단위 : 점)



5) 선박급유업

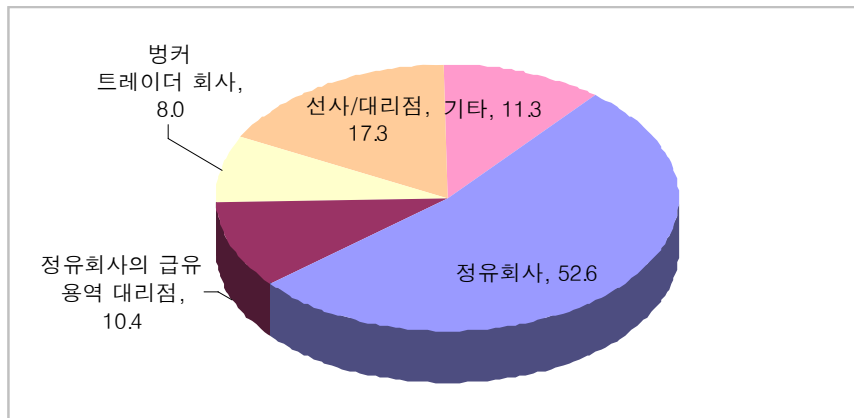
총 접촉한 117개 업체 중에서 52개 업체가 응답하여 회수율은 44.4%이며, 이 중 자료 검증이 완료된 29개 업체에 대해 분석하였다. 이들 업체 전체는 매출액 200억 원 이하로 중소기업 기본법에 분류된 중소기업에 해당한다.

(1) 서비스 현황 및 시장질서

선박급유업체들의 주요 고객 현황을 <그림 4-24>에서 살펴보면, 정유회사가 52.6%로 가장 높은 비중을 차지하고, 선사 및 선사대리점 17.3%, 정유회사의 급유용역대리점 10.4%, 뱅커 트레이더(Bunker Trader) 회사 8% 및 기타 업체가 11.3%로 조사되었다.

<그림 4-24> 선박급유업체 주요 고객 비중

(단위 : %)



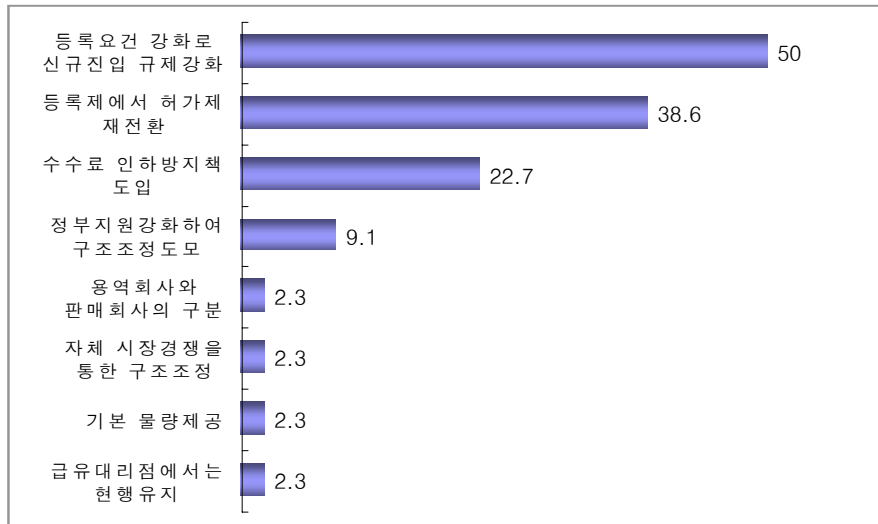
선박급유업의 직접 수요자인 선사 및 선사대리점의 비중(17.3%)이 정유회사 및 정유회사의 급유용역대리점의 비중(63.0%)보다 현저히 낮은 것은 업계 영업 구조가 '선사 - 정유회사 - 선박급유업체'로 이어지는 구조가 지배적임을 나타낸다. 이는 선박급유업체가 독자적으로 영업 능력을 갖추고 있기보다는 정유회사의 영업 능력에 상당히 의존하고 있음을 시사한다.

또한 <그림 4-25>에서 선박급유업체는 등록제 시행에 따라 시장질서가 난립하는 문제에 대한 해결방안으로 '등록요건 강화로 신규업체 진입규제 강화'를 응답자의 50%가 지적하여 가장 높은 비중을 차지하였다. 최근에 신규로 진입하는 대부분의 사업체가 영세 규모로 업계 전체의 서비스 효율성을 높이기보

다는 덩핑, 인맥 영업 등으로 오히려 시장 질서를 난립 형상으로 몰고 간다는 업계의 반응과 일치하는 결과이다. 다음 순으로 ‘등록제에서 허가제로 재전환’ 38.6%, ‘용역수수료 하한제 등을 통한 수수료 인하방지 정책 도입’ 22.7%, ‘원활한 구조조정 도모’ 9.1%, ‘용역 및 판매회사의 구분’ 2.3% 등의 의견이 조사되었다.

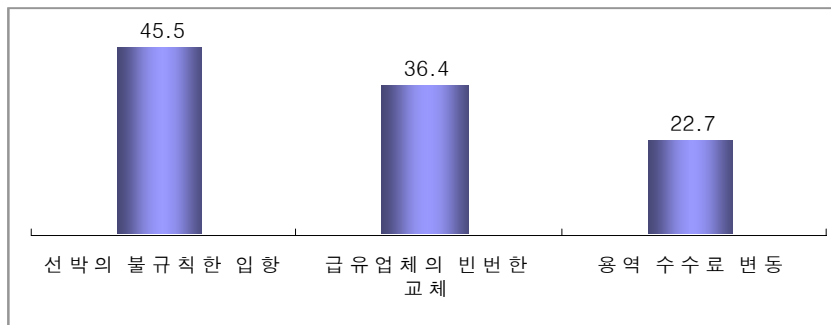
〈그림 4-25〉 등록제 시행에 따른 문제 발생에 대한 대응책 (복수응답)

(단위 : %)



〈그림 4-26〉 영업수입이 불규칙하게 발생하는 이유

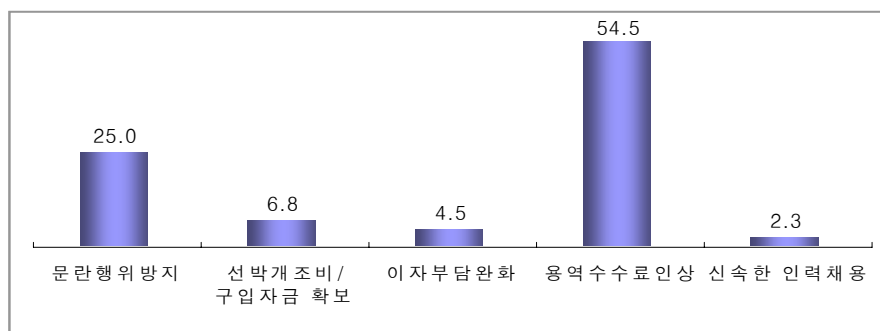
(단위 : %)



선박급유업체 전문가와의 인터뷰를 통해 영업수입이 불규칙하게 발생하여 회사 경영에 많은 애로사항이 발생하는 것으로 파악되었다. 이에 <그림 4-26>은 영업수입이 불규칙하게 발생하는 이유로 ‘선박급유 수요 선박의 불규칙한 입항’이 45.5%, ‘급유업체의 빈번한 교체’가 36.4%, ‘선박급유 용역 수수료 변동’이 22.7% 순으로 파악되었다. 기타 ‘낮은 용역수수료’, ‘성/비수기에 어획량의 양극화’ 등의 의견도 있었다.

<그림 4-27> 현안과제 우선순위 중요도 (1순위 비율)

(단위 : %)



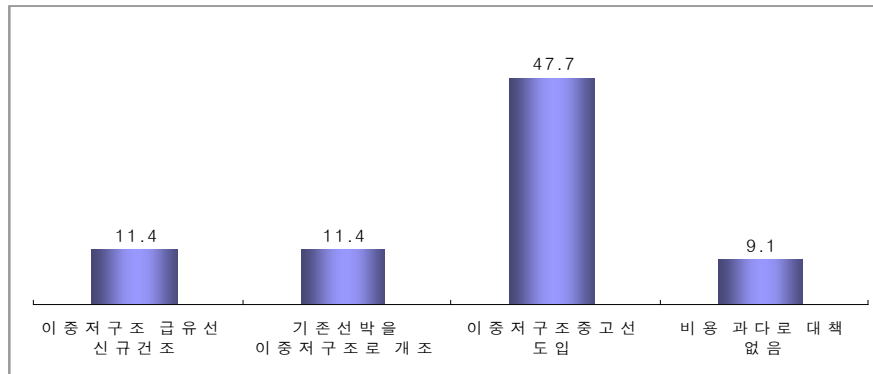
<그림 4-27>에서 선박급유업체가 당면한 현안과제 1순위 비중을 살펴보면, ‘용역수수료의 인상’이 54.5%로 압도적으로 조사되었다. 그 다음 ‘덤핑 등의 시장질서 문란행위 방지’를 25.0%로 지적하였고, ‘이중저구조 설치 의무화에 따른 선박개조 및 선박구입자금 확보’는 6.8%로 1순위 응답률은 상대적으로 낮았으나, 2순위 응답률에서는 약 30%로 다소 높은 비중을 차지하고 있었다.

최근 잇따른 유조선 사고로 안전관련 국제기준이 강화되고 있고, 우리나라 역시 이러한 국제적 흐름에 동참하여 ‘해양오염방지법시행규칙’을 개정하고 500톤(DWT) 미만의 유조선에 대해 이중저구조 설치를 의무화하는 등의 조치를 취하고 있다. 이러한 정부의 안전 규제 강화에 대해 선박급유업체들의 대응방안에 대해 <그림 4-28>은 설명하고 있다. ‘이중저구조가 설치된 중고선의 도입’이 1위로 응답자의 47.7%가 선택하였으며, ‘이중저구조가 설치된 급유선의

신규 건조' 및 '기존선박을 이중저구조로 개조'가 각 11.4%로 2위를 차지하였고, 기타 의견으로 '수입에 비해 과도한 비용으로 대책 없음' 9.1%, '톤수 줄임' 2.3%, '향후 행정 관청의 지침에 따르겠음' 2.3% 등의 의견도 나타났다.

〈그림 4-28〉 안전 규제 강화에 대한 대책

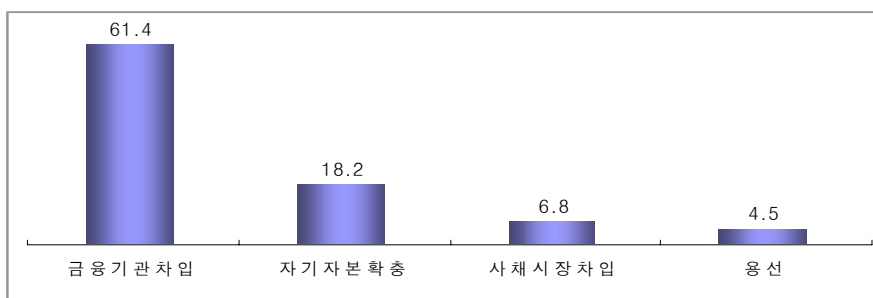
(단위 : %)



또한 〈그림 4-29〉는 이중저구조 개조 및 신조선 도입을 위한 자금조달 계획을 파악한 바, 금융기관으로부터의 차입은 약 61.4%로 가장 높았고, 자기자본 이용이 18.2%, 사채시장으로부터 차입 6.8% 등으로 나타났다. 기타 의견으로 용선(4.5%), 정부의 저금리 제공시 고려, 현재로는 개조 및 신조, 중고선 도입 등 모든 면에서 수익성 없음, 투자자 모집 등의 의견이 조사되었다.

〈그림 4-29〉 이중저구조 개조 및 신조선 도입을 위한 자금조달 계획

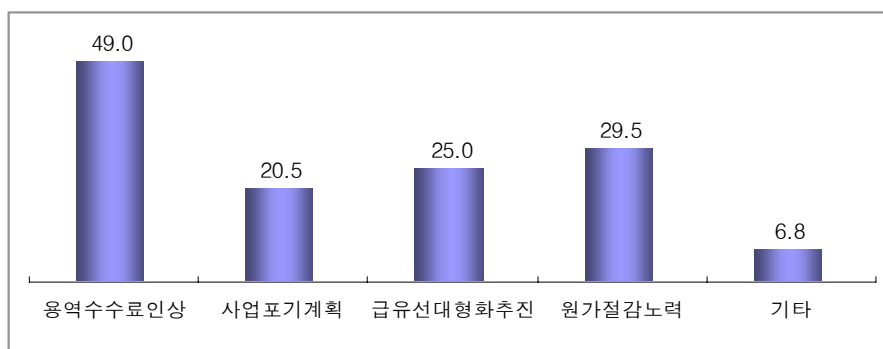
(단위 : %)



선박급유업체들은 최근의 선박 건조가의 상승, 석유가격 상승, 보험료 인상 등의 원가상승 압력에 대한 대응전략으로 '원가 상승분을 반영한 용역수수료의 인상' 을 가장 많은 49.0%가 응답하였고, '회사 구조조정 등을 통한 원가 절감 노력' 을 29.5%, '타 업체와의 전략적 제휴 등을 통한 규모 확대 및 급유선의 대형화 추진' 을 25.0% 및 '장기적으로는 사업을 포기한다는 계획' 을 염두에 두고 있는 업체도 20.5%로 나타났다.

〈그림 4-30〉 원가 상승 압력에 대한 대응전략 (중복 응답)

(단위 : %)



6) 컨테이너수리업

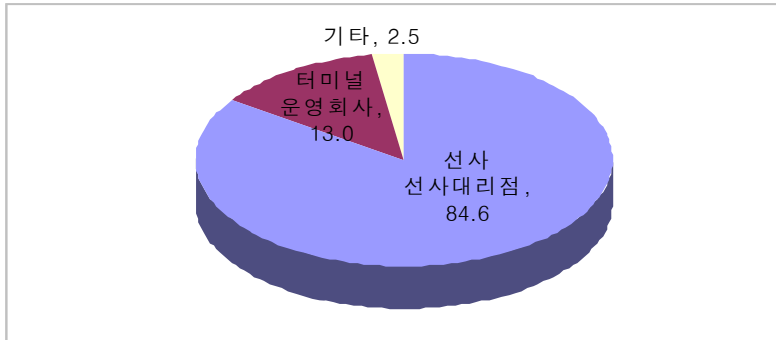
총 접촉한 60개 업체 중에서 20개 업체가 응답하여 회수율은 33.3%이며, 이 중 자료 검증이 완료된 18개 업체에 대해 분석하였다. 이들 업체 전체는 매출액 50억 원 이하로 중소기업 기본법에 분류된 중소기업에 해당한다.

(1) 서비스 현황 및 시장질서

컨테이너수리업체의 주요 고객은 선사/선사대리점이 84.6%를 차지하고 있으며, 터미널 운영회사가 13.0% 등으로 조사되었다.

〈그림 4-31〉 컨테이너수리업 고객 현황

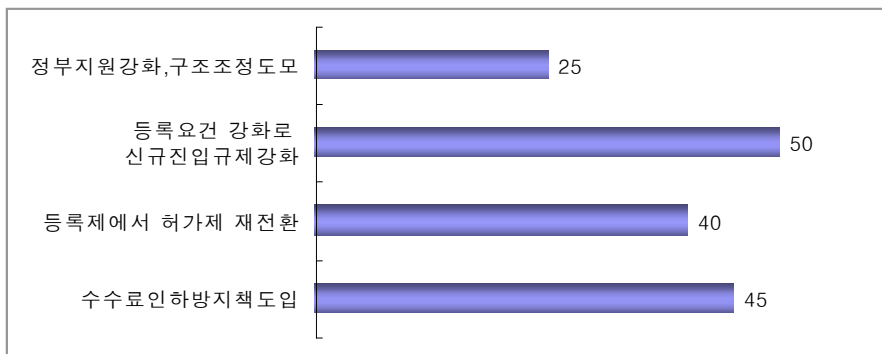
(단위 : %)



이러한 컨테이너수리업체의 등록제가 초래한 시장질서의 혼란에 대한 의견이 〈그림 4-32〉에서 설명된다. 즉, ‘등록요건 강화로 신규 진입 컨테이너수리업체에 대한 규제 강화’가 응답자의 50%, ‘용역수수료(수리비) 하한제 등을 통한 수수료 인하 방지정책 도입’ 45%, ‘등록제에서 허가제로의 재전환’ 40% 및 기타 의견으로 ‘정부 지원을 강화하여 원활한 구조조정 도모’에 대한 의견도 25%로 조사되었다.

〈그림 4-32〉 등록제 시행에 따른 컨테이너수리업의 증가로
어지러워진 시장질서에 대한 입장

(단위 : %)

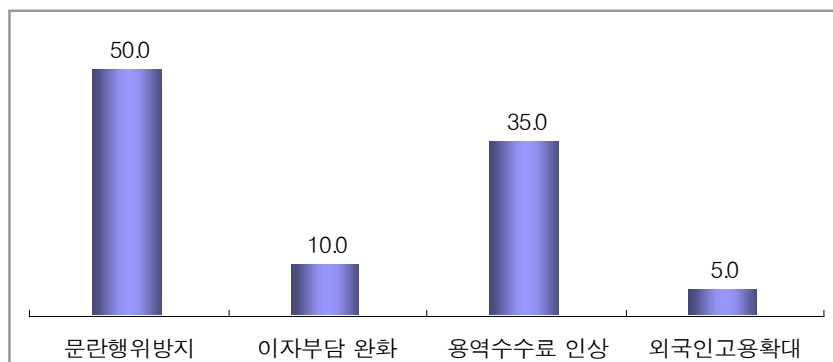


(2) 현안 분석 및 해결 우선순위

컨테이너수리업이 당면한 현안과제의 1순위 응답 비율은 ‘업체 난립에 따른 덤핑 등의 시장질서 문란행위 방지’가 50%로 가장 높았고, ‘원가상승요인을 반영한 용역수수료의 인상’이 35%, ‘높은 이자부담의 완화’가 10%, ‘외국인 고용 확대’ 5% 순으로 나타났다.

〈그림 4-33〉 현안과제 우선순위 (1순위 비율)

(단위 : %)



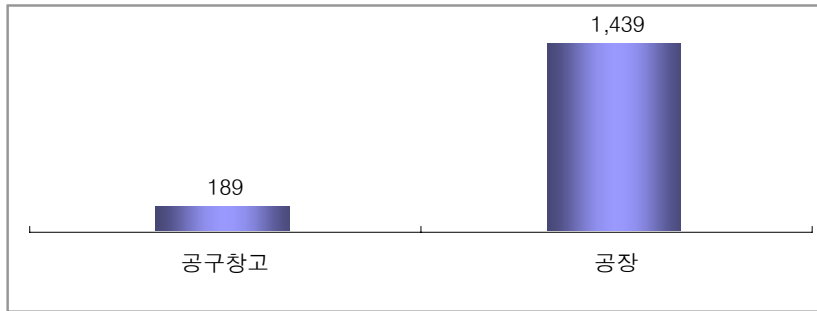
특히 부산지역 동 업계 인터뷰를 실시한 결과 ‘원활한 인력 공급을 위한 외국인 노동자 고용’이 요청되었으나 본 설문결과에서는 1순위 비율이 5%로 낮게 나타났다. 이는 외국인 노동자 고용에 관한 문제는 장기적으로 접근하는 것이 바람직함을 암시한다고 볼 수 있을 것이다.

(3) 보유시설 현황

컨테이너수리업체의 평균 공구창고의 면적은 156㎡, 공장 면적은 1,562㎡로 조사되었다.

〈그림 4-34〉 컨테이너수리업체의 평균 보유시설

(단위 : m²)



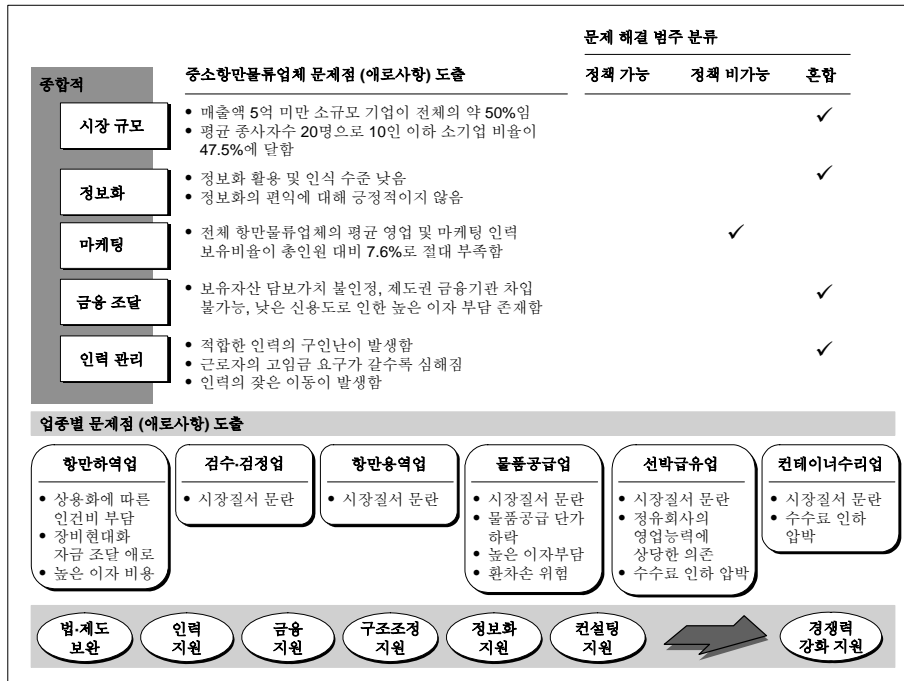
4. 문제점 및 대응방안

1) 공급자 관점

(1) 문제점

중·소 항만물류업체의 경영 현황과 실태 분석을 통해 업종별로 경영상에 어떠한 애로요인이 존재하는지 그 이유는 무엇인지에 대해 살펴보았다. 업계 인터뷰 및 설문조사 내용을 바탕으로 업종별로 또한 종합적으로 문제점을 요약하면 〈그림 4-35〉와 같다.

〈그림 4-35〉 경영상의 문제점(애로사항) 도출 및 분류



(2) 중·소 항만물류업체 대응방안

통상적으로 기업이 소규모일 경우 기업 규모의 확대를 통해 단위 원가 절감이 가능하다고 알려져 있다. 이러한 전제를 바탕으로 중·소 항만물류업체들이 기업규모 확대를 통한 원가 절감 전략으로 매출액 증대가 가능할 것인가에 대해 조사분석하였다.

〈표 4-10〉에서 보듯이, 기업규모 확대를 통한 매출액 증대 가능성에 대해서는 의견이 거의 반반으로 양분되었다. 업종별로 살펴보면, 항만하역업, 물품공급업 및 컨테이너수리업은 가능성이 있다는데 무게를 두었고, 항만용역업, 선박금융업 및 검수·검정업은 가능성이 없다는 데 많은 의견이 모였다. 가능성이 있다고 응답한 114개 업체 중, 기업규모 확대를 위해 추진하고 싶은 전략에 대

해서 투자 확대를 통한 기업규모 확대, 다른 업체와의 전략적 제휴가 각 41.2% (각 47개 업체)로 전체의 82.4%로 나타났다. 그 다음으로 다른 업체의 인수·합병이 14.9%(17개 업체)로 조사되었다.

〈표 4-10〉 기업규모 확대를 통한 원가절감전략으로 매출액 증대 가능 여부

(단위 : %)

주요 의견		전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
예	비율	51.1	68.3	42.6	60.9	38.6	55.0	40.0
	업체수	114	28	20	28	17	11	10
아니오	비율	48.9	31.7	57.4	39.1	61.4	45.0	60.0
	업체수	109	13	27	18	27	9	15

〈표 4-11〉 기업규모 확대를 위해 추진하고자 하는 전략

(단위 : %)

주요 의견	전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
투자확대를 통한 기업규모확대	41.2	42.9	40.0	32.1	70.6	27.3	30.0
다른 업체와의 전략적 제휴	41.2	35.7	40.0	42.9	17.6	63.6	70.0
다른 업체의 인수 및 합병	14.9	17.9	15.0	25.0	5.9	9.1	0.0
기타	2.7	3.6	5.0	0.0	5.9	0.0	0.0

이상에서는 업계 자체적으로 규모를 확대하는 등 업계의 경쟁력을 향상시키는 방안을 살펴보았다. 이와 별도로 정부나 항만당국의 제도적인 차원에서 ‘항만물류 서비스를 고도화’ 할 수 있는 방안으로 첫째, ‘항만물류 원스톱(ONE-STOP) 서비스 업체 인증제도’ 및 ‘우수 항만물류 서비스 업체 인증제도’ 개념을 도입하는 것에 대해 조사·분석하였다.

먼저 〈표 4-12〉에서 정의하고 있는 ‘항만물류 원스톱(ONE-STOP) 서비스 업체 인증제도’ 도입에 대해 57.4%(128개 업체)가 업체들 간의 협력 부족으로 실효성을 거두지 못할 것으로 예상하였다. 반면에 항만의 경쟁력 향상에 기여하

므로 적극적으로 추진해야 한다는 응답은 25.6%(57개 업체), 세 종류 이상의 일괄 서비스 제공업체로 요건을 완화하여 시행하는 것이 바람직하다는 응답이 13.5%(30개 업체)로 나타났다.

〈표 4-12〉 ‘항만물류 원스톱(ONE-STOP) 서비스 업체 인증제도’의 개념

◎ 정의(안) : 특정 고객선사에 대해 하역, 검수·검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유 공급, 컨테이너 수리 등의 서비스를 제공하는 항만물류기업이 하나의 연합체를 결성, 연합체가 공동으로 고객 선박의 입항에서 출항까지 관련 서비스 전체를 일괄적으로 제공하는 통합 서비스 제공기업에 대해 일정의 절차를 거쳐 ‘항만물류통합서비스제공자 인증서’를 교부하고, 인증서 획득 기업에 대해서는 금융 혜택 등 다양한 인센티브를 부여하는 제도

〈표 4-13〉 ‘항만물류 원스톱(ONE-STOP) 서비스 업체 인증제도’ 도입에 대한 의견

(단위 : %)

주요 의견	전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
업체들간의 협력 부족으로 실효성을 거두지 못할 것	57.4	43.9	63.8	50.0	61.4	70.0	64.0
항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진	25.6	26.8	21.3	32.6	25.0	30.0	16.0
세 종류 이상의 일괄 서비스 제공업체로 요건을 완화하여 시행하는 것이 바람직	13.5	24.4	14.9	13.0	13.6	0.0	4.0
기타 의견	3.4	4.8	0.0	4.3	0.0	0.0	16.0
	<ul style="list-style-type: none"> • 연합체의 독점성으로 인해 비연합 중소기업의 피해가 예상됨(항만하역업) • 각 사업부문의 업체 도산 등 부작용이 우려됨(검수·검정업) • 검수사업은 제외가 바람직함(검수·검정업) • 검정사의 통합함으로 국가 공신력 강화 및 공공성 창출효과가 기대됨(검수·검정업) 						

또한 〈표 4-14〉에서 정의하고 있는 ‘우수 항만물류 서비스 업체 인증제도’

도입에 대해 45.7%(102개 업체)가 인증서 발급주체 및 인증서의 신뢰성 획득 문제 등의 현실적 사항을 고려했을 때 실현 불가능할 것이라는 의견을 제시하였다. 반면에 항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진해야 한다는 응답은 32.7%(73개 업체), 인증 업체에 대해 보다 강력한 지원을 해야 한다는 응답이 17.9%(40개 업체)로 나타났다.

〈표 4-14〉 ‘우수 항만물류 서비스 업체 인증제도’ 의 개념

◎ 정의(안) : 하역, 검수·검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유 공급, 컨테이너 수리 등의 서비스를 제공하는 개별 항만물류기업의 서비스 품질을 평가하여, 일정한 기준을 만족하는 업체에게 ‘항만물류 우수 서비스 업체 인증서’를 교부하는 제도
◎ 기대효과 : 개별 업체의 서비스 품질이 확인 되지 않는 상황에서, 인증서는 일정한 수준의 서비스 제공을 보장하여 고객이 안심하고 서비스를 의뢰할 수 있는 여건을 조성하는 순기능을 수행, 항만 전체의 고객 유치 경쟁력 강화에 기여

〈표 4-15〉 ‘우수 항만물류 서비스 업체 인증제도’ 도입에 대한 의견

(단위 : %)

주요 의견		전체	항만 하역업	항만 용역업	물품 공급업	선박 급유업	컨테이너 수리업	검수 검정업
반대	인증서 발급주체, 인증서의 신뢰성 획득 문제 등의 현실적 사항을 고려하면 실현 불가능한 방안임	45.7	39.0	53.2	47.8	43.2	35.0	52.0
	소 계	50.6	56.1	42.5	47.8	54.5	65.0	44.0
찬성	항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추천	32.7	39.0	25.5	26.1	31.8	45.0	40.0
	인증서 획득업체에게 세제, 금융 상의 지원을 하는 보다 강력한 방안을 추진	17.9	17.1	17.0	21.7	22.7	20.0	4.0
기타 의견		3.3	4.8	4.2	4.4	2.3	0.0	4.0
		<ul style="list-style-type: none"> 중소기업은 선의의 피해를 입을 수 있음(항만하역업) 실효성 의문 (기대효과 없을 것으로 예상됨) 검수업체 직원들에 대한 적절한 평가기준을 만들어야 함 (검수·검정업) 						

2) 수요자 관점

본 연구진은 중·소 항만물류업체를 대상으로 업계의 애로사항과 향후 대응방안에 대해 설문을 시행한 바 있다. 그러나 이는 서비스 공급자 측면에서 바라본 문제점과 대응방안이라는 한계를 지니게 되어 서비스 수요자인 화주 및 선사를 대상으로 자문회의를 개최하고 현재 중·소 항만물류업체들의 문제점과 향후 개선방안에 대해 아래와 같이 조사·분석하였다.

(1) 문제점

전반적으로 화주 및 선사들은 현재 중·소 항만물류업체들이 겪고 있는 경영상의 어려움 및 문제점에 대해 다양한 지적을 하였다. 먼저 시장 구조적인 측면에서 등록제에 따라 시장이 난립되고 있는 측면이 있지만, 이는 자유경쟁체제 속에서 아직 성숙되지 못한 것일 뿐 다시 제도적으로 제약을 가하는 것은 시대착오적 발상으로 인식하고 있다. 즉 시장 난립에 따른 덩핑이 발생한다면 그 행위에 대한 시정 조치 및 사전 방지 시스템이 필요한 것이지 현행 시장 진입제도를 허가제 등으로 재전환하는 극단적인 처방을 할 수 없다는 것이다.

둘째, 중·소 항만물류업체들의 자금난을 지적하였다. 이 문제의 주된 원인은 영업실적 악화로 인한 내부적인 문제뿐만 아니라 서비스 이용자인 선사나 화주들이 오랜 관행상 서비스를 받은 후 결제를 하는데 상당한 시간을 소모한다는 것이다. 인터뷰에 따르면 일부 이용자들은 6개월에서 1년 이상 대금을 지불하지 않는 경우도 적지 않다고 한다.

셋째, 중·소 항만물류업체의 미비한 정보화를 지적하였다. 사업 규모의 차이 등으로 인해 이용자의 정보화 수준에 대부분 미달하여 상호간 정보 교류 및 업무 처리에 있어 많은 애로사항이 발생한다는 것이다.

넷째, 항만물류업체들, 특히 컨테이너수리업체들이 심각하게 느끼고 있는 노동력 공급 문제에 있어 이용자들 역시 의견을 함께 하였다. 우리나라 노동 입

금의 높은 수준과 고령화 등과 함께 항만물류업계로 젊은 인력을 유인할 수 있는 인센티브가 부족하여 향후 지금보다 큰 노동 공급 문제를 야기할 것으로 전망하고 있다.

다섯째, 항만 하역 및 용역업과 관련하여 가장 시급한 문제로 ‘노무 공급 상용화’를 지적하였다. 일부 선사관계자들은 우리 항만의 서비스 효율성과 안정성을 높여 궁극적으로 고품질 서비스를 위해서 전제되어야 하는 최우선적인 문제로 꼽았다. 이를 통해 공급자들은 인건비를 절감하여 내부 경쟁력 또한 향상시킬 것으로 기대하고 있다.

마지막으로 컨테이너 터미널에서의 항만물류서비스가 일괄적으로 이루어지지 않아 이용자의 불편을 가중하고 항만의 효율성을 저하시킨다는 지적이 있었으며, 항만 밖 보세창고 등에서는 상하차 하역 작업권이 하역업체와 창고업체로 이원화되어 작업이 지연, 항만별 선용품 공급센터 및 유류공급기지 부족 등의 문제를 지적하였다.

〈표 4-16〉 이용자 관점의 문제점 요약

주요 문제점
<ul style="list-style-type: none"> · 시장 난립에 따른 수익성 및 서비스 품질 저하 · 항만 노무 상용화 추진 미흡 · 대부분의 중소기업 자금난 (해운업계 오랜 관행인 후결제 원인) · 컨테이너 터미널에 입항시, 하역사가 선사가 요구하는 일괄서비스를 대행하지 못해 종합 서비스 구현에 한계를 지님 (항만물류 일괄서비스 체제 미흡) · 낮은 수준의 정보화 · 항만물류업체의 노동력 부족 · 상하차 하역 작업권의 이원화 (항만 밖 보세창고 등) · 항만별 유류공급기지 및 선용품 공급센터 부족

(2) 정책지원방안

위에서 지적한 제반 문제점에 대해 이용자들은 공급자들보다 객관적인 시각에서 정책적 대안을 제시하고 있다.

아래 <표>에서 문제점과 정책지원방안을 정리하였다. 특이할 만한 정책대안으로 i) 중·소 항만물류업체 지원을 위한 정책자금 마련, ii) 통합 전자결제 시스템 구축 지원, iii) 항만당국 내에 ‘중·소 항만물류업체 지원센터’ 설립 등이다. 이용자들은 무엇보다 정부 및 항만당국에서 항만의 효율성 및 생산성을 높여 고품질 서비스를 제공하기 위해서는 ‘중·소 항만물류업체’에 대한 관심을 가져 그들의 고민에 귀를 기울여야 한다고 지적하였다. 이런 맥락에서 ‘중·소 항만물류업체 지원센터’는 중요한 역할을 수행할 수 있을 것이라 생각된다.

<표 4-17> 이용자 관점의 문제점과 정책적 대안

주요 문제점	대응방안 및 정책지원방안
<ul style="list-style-type: none"> · 시장 난립에 따른 수익성 및 서비스 품질 저하 · 항만 노무 상용화 추진 미흡 · 대부분의 중소기업 자금난 (해운업계 오랜 관행인 후결제 원인) · 컨테이너 터미널에 입항시, 하역사가 선사가 요구하는 일괄서비스를 대행하지 못해 종합 서비스 구현에 한계를 지님 (항만물류 일괄서비스 체제 미흡) · 낮은 수준의 정보화 · 항만물류업체의 노동력 부족 · 상하차 하역 작업권의 이원화 (항만 밖 보세창고 등) · 항만별 유류공급기지 및 선용품 공급센터 부족 	<ul style="list-style-type: none"> · 기본적으로 시장 메커니즘에 맡겨 두되, 필요시 업체 간 통합을 위한 구조조정 및 협업에 대한 과감한 인센티브 제공 · 항만노무 상용화 시급 추진 · 정책자금 마련 (서비스 제공시점과 결제시점 사이에 요구되는 운전자본을 저리로 지원) · 통합 전자결제 시스템 구축 지원 (e-Platform) · 외국인 노동자 고용 촉진 지원 · 컨테이너 터미널, 수평결합 및 협업을 통한 일괄서비스 제공 지원 · 항만물류서비스 중 유사사업에 대해 면허 통합 · 항만당국(BPA, IPA 등)에 ‘중·소 항만물류업체 지원센터’ 설립

3) 시사점 종합

우리나라 중·소 향만물류업체들은 <그림 4-35>에서 설명되어진 바와 같이, 업체의 난립 속에서 총체적인 경영상의 문제점을 안고 있다. 이에 우리나라 향만물류산업의 건전한 발전과 경쟁력 강화를 위해 정책적으로 소외된 중·소 향만물류업체에 대한 지원을 모색해야 할 것이다.

첫째, 법·제도의 보완을 통해 등록제 시행 취지를 살리는 동시에 업계 자체적인 구조조정 및 협업 유도를 통해 시장질서 난립 현상을 방지하고, 현 시장 내 덩핑 등의 사례에 대해 적극적인 모니터링과 조치가 필요하다.

둘째, 구인난의 해결을 위해 정부 차원의 중소기업 인력지원 제도를 강화하고, 특히 중·소 향만물류업체가 실효적으로 혜택을 볼 수 있도록 외국인 고용 문제 등을 검토해야 한다.

셋째, 금융 지원을 강화할 수 있는 제도적 기반을 마련하고, 특히 이중저구조 의무화에 따른 선박급유업체 등에 대한 이차보전이나, 업계 자체적인 구조조정에 필요한 자금 및 현행 결제 구조에서 발생하는 운전자본 지원을 위한 정책 펀드 마련 등을 고려해야 한다.

넷째, 전문 마케팅 인력 및 경영인이 부족한 중·소 향만물류업체들에게 제반 경영 지식을 습득할 수 있는 기회를 컨설팅 서비스 제공 등을 통해 시행해야 한다.

다섯째, 정보화에 대한 인식이 아직도 중·소 향만물류업체들에게는 부족한 실정이다. 따라서 정보화를 통한 경영 성공사례를 발굴하여 홍보하고, 더불어 중소기업 정보화 지원제도 등 다양한 정책을 시행해야 한다.

이러한 정부의 정책적 노력과 함께, 중·소 향만물류업체들은 정부의 지원만을 기다려서는 안 되며 우리나라 향만물류산업의 경쟁력 강화를 위해 구조조정, 기업간 통합 등 다각적인 노력을 경주해야 한다.

제5장

국내외 중소기업 정책 지원 사례 분석

1. 국내 중소기업에 대한 정책

1) 국내중소기업 현황

우리나라의 중소기업 사업체수는 2003년도 기준으로 299만 9천개 업체로 총 사업체의 99.8%를 차지하고 있다. 중소기업의 종사자 수는 1,047만 4천 명으로 총고용의 87.0%를 차지하고 있다. 중소기업 사업체수 및 종사자수는 전년 대비 각각 51,126개, 89만 명이 증가하였는데 해마다 지속적으로 증가하고 있다.

〈표 5-1〉 연도별 중소기업 추이

(단위 : 개, 명, %)

구 분		2000	2001	2002	2003
사업체수	전 체	2,864,134	2,876,817	2,953,124	3,004,105
	중소기업	2,854,081	2,871,951	2,948,171	2,999,297
	비 중	99.7	99.8	99.8	99.8
종사자수	전 체	11,530,908	11,650,034	11,975,672	12,041,387
	중소기업	9,677,648	9,969,797	10,385,020	10,474,630
	비 중	83.9	85.6	86.7	87.0

자료 : 통계청, 연도별 사업체기초통계조사보고서.

2) 정책지원체계

중소기업에 대한 주된 담당부처는 중소기업청이다. 중소기업청에서 중소기업육성정책의 수립, 동향조사분석, 중소기업관련 각종 지원 등을 수행하고 있으며, 중소기업에 대한 일부 정책에 대해서는 직접적으로 업무를 담당하고 있다.

중소기업 지원업무를 담당하고 있는 부처는 재정경제부, 행정자치부, 과학기술부, 문화관광부, 농림부, 산업자원부, 정보통신부, 보건복지부, 환경부, 노동부, 여성가족부, 해양수산부, 국세청, 관세청, 조달청, 병무청, 특허청 등 17개 부처로 이들 부처 중 재정경제부, 행정자치부 등은 등록세, 법인세 등 세금감면만을 해주고 있으나, 과학기술부 등 15개 부처는 중소기업담당 업무를 직접 수행하고 있다.

한편 지원기관은 업무를 담당하고 있는 부처를 대행하여 지원업체선정 및 자금 지원 등 실무를 담당하는 기관이다. 지원기관은 중소기업진흥공단 등 총 11개 기관이 있다. 이들 기관은 지원 중소기업을 선정하고 자금을 지원하며 관리를 하게 된다.

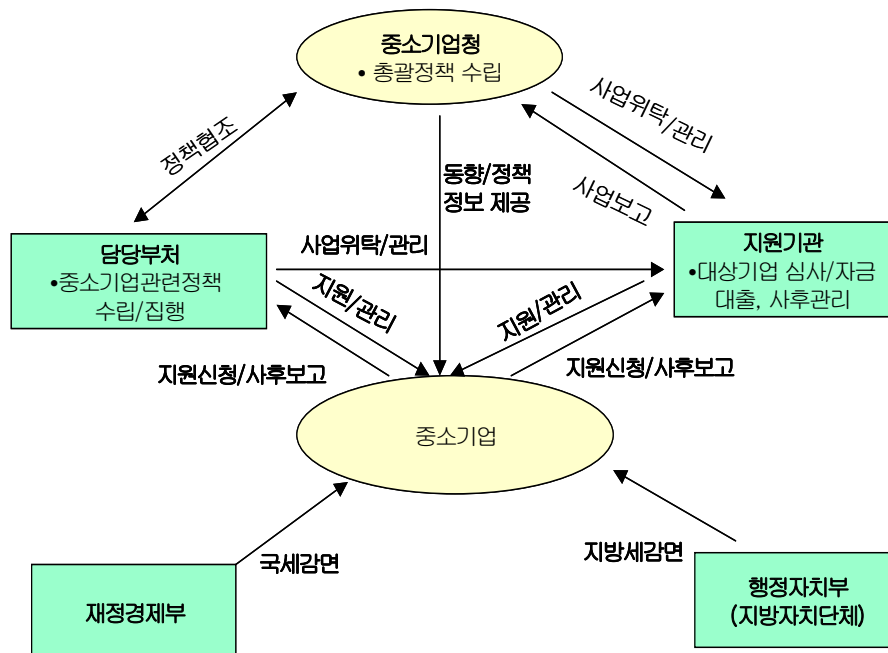
〈표 5-2〉 중소기업 담당 정부부처 및 기관

기관	관련 부처 및 기관
총괄기관 (1)	중소기업청 (중소기업육성정책의 수립, 동향조사분석, 중소기업관련 각종 지원 등을 수행)
지원부처 (17개 부처)	재정경제부, 행정자치부, 과학기술부, 문화관광부, 농림부, 산업자원부, 정보통신부, 보건복지부, 환경부, 노동부, 여성가족부, 해양수산부, 국세청, 관세청, 조달청, 병무청, 특허청
지원기관 (11개 기관)	중소기업진흥공단, 중소기업협동조합중앙회, 신용보증기금, 기술신용보증기금, 전국신용보증재단연합회, 한국무역협회, 한국수출입은행, 대한무역투자진흥공사, 기업은행, 한국산업은행, 한국수출보험공사

중소기업의 정책 지원체계를 도식화한 것이 <그림 5-1>이다. 중소기업에 대한 총괄정책은 중소기업청에서 수립한다. 업종별 담당부처 또는 지원부처들은 해당분야의 중소기업정책을 발굴하고 수립하고 집행을 하게 된다. 이 과정에서 중소기업청과 정책협조가 이루어진다.

중소기업정책이 수립되면 지원기관(11개 기관) 등에 사업위탁이 이루어지며 이들 지원기관은 중소기업 지원대상기업을 심사하고 자금대출 등 지원활동을 하게 된다. 아울러 사후관리도 하게 되며 중소기업청이나 담당부처에 사후보고를 하게 된다. 한편 재정경제부나 행정자치부는 중소기업지원법률에 의거하여 중소기업에 대한 세금감면을 하게 된다.

<그림 5-1> 중소기업 지원체계



3) 지원사업

2006년 현재 중소기업청을 비롯한 18개 부처에서 수행하고 있는 지원정책은 총 95가지이다. 중소기업청은 중소기업 구조개선자금, 중소·벤처창업, 상공인 창업 및 경영개선자금, 중소기업 개발 및 특허기술 사업화 자금, 중소기업 수출금융 지원자금, 중소기업 협동화 자금, 자산유동화지원사업, 중소기업 종합 정책 수립/집행 등 7개 정책을 집중적으로 수행하고 있다. 재정경제부나 행정자치부 등은 중소기업에 대한 국세나 지방세 등 세금 감면을 하게 된다.

해당 부처별로 총 95개 중소기업정책을 도식화한 것이 <표 5-3>이다. 이 중 볼드체로 표시한 것이 중소항만물류기업이 활용할 수 있는 정책으로서 총 19개 정책이 있다.

<표 5-3> 각 부처별 중소기업 대책 일람

기 관	정책
중소기업청 (7종)	중소기업 구조개선자금 , 중소·벤처창업, 상공인 창업 및 경영개선자금, 중소기업 개발 및 특허기술 사업화 자금, 중소기업 수출금융 지원자금, 중소기업 협동화 자금 , 자산유동화지원사업 , 중소기업 종합정책 수립/집행
재정경제부/ 행정자치부 (9종)	국세 및 지방세 지원 : 창업지원, 투자지원, 연구 및 인력개발 지원, 사업안정지원 , 구조조정 지원 , 지방이전 지원, 기타세법상 우대규정, 합병·현물출자·기업의 구조조정 등에 대한 지원(지방세)
문화관광부 (2종)	문화산업진흥기금 지원, 국민체육진흥기금 지원
농림부 (6종)	농산업기술개발, 농산물가공산업육성, 농산물가공원료 구매자금 지원, 미국종합처리장 증설 및 운영자금 지원, 농업종합자금 지원(농기계생산지원금)
산업자원부 (12종)	부품·소재 기술개발사업(자금지원), 부품·소재 종합기술지원사업(인력, 장비), 부품·소재 신뢰성 향상사업, 무역구제제도, 산업기반금융자제도 , 전자상거래 관련 지원사업, 청정생산기술개발보급, 이공계 미취업자 현장연수 사업, 중소기업 석·박사 고용지원사업, 지역혁신인력양성사업

정보통신부 (11)	정보통신 우수신기술 지정·지원사업(출연), 정보통신 산업경쟁력강화사업 (출연), 설비투자확대 지원사업(유자) , 응용기술개발 지원사업(유자), IT중소기업 성장환경조성, 기술이전 및 사업화 촉진사업, 공공R&D기술기반 벤처육성, 중소기업 정보화사업, IT중소·벤처기업 협업기반 구축사업, IT협력단 파견지원, 해외 IT전시회 참가지원
보건복지부 (2)	기술이전지원사업, 보건의료기술연구개발사업
환경부 (6)	환경개선자금 유가지원 , 수도권대기환경개선자금 유가지원, 중소기업대기환경개선자금 유가지원, 천연가스공급시설 설치자금 유가지원, 차세대 핵심환경기술개발사업, 재활용산업육성
노동부 (4)	중소기업의 인력활용 지원, 근로자의 능력개발 지원, 구조조정에 대한 지원, 작업환경·노사관계 개선 등
여성가족부 (1)	여성기술인창업지원금 유자사업
해양수산부 (9)	연안화물선 유류비 보조, 선대구조개선자금 , 국제박람회 참가지원, 해외시장개척지원, 수출주력품목 개발지원, 수산물유통자금, 수산물가공업체운영자금, 어망생산운영자금, 해양수산중소벤처기술
국세청 (4)	유비쿼터스 환경에 부응한 통관시스템 구축, 환급 및 감면제도 개선으로 수출경쟁력 강화, 통관물류체계 혁신으로 기업 물류비 절감 지원 , 해외통관 애로사항 해소 적극 지원
조달청 (6)	중소기업 지원, 우수제품선정제도, 중소기업설업체 지원, 비축원자재를 보다 편리하고 저렴하게 공급, 재활용원자재 구매비축
병무청 (2)	전문연구요원 및 산업기능요원제도 운영
특허청 (14)	중소기업 우수발명에 대한 시작품 제작지원, 특허기술 평가지원, 인터넷 특허기술장터, 특허기술 상설장터, 국제출원비용 지원제도, 우수특허제품 e-Market 플레임스 구축운영, 100대 우수특허제품 선정 지원, 우수발명 우선구매추천 제도, 특허법률구조사업 시행, 특허기술사업화협의회를 통한 자금지원, 출원·등록료 등 특허수수료 감면, 첨단기술분야별 특허지도(PM) 제작·보급, 국제특허분쟁에 대비한 특허정보 지원

2. 주요 중소기업 지원정책

1) 공공기관의 중소기업 기술혁신 지원 사업

「공공기관의 중소기업 기술혁신 지원사업(KOSBIR)」은 1997년 1월 중소기업 기술개발 종합대책을 수립하면서 정부부처 및 정부투자기관이 참여하는 범정부적인 중소기업 기술개발 지원체계를 구축하기 위해 추진한 사업이다. 1998년부터 연간 300억 원 이상의 연구개발 예산을 운영하는 18개 공공기관에 대하여 중소기업청이 예산의 일정비율을 권장비율로 정하여 매년 중소기업 기술개발에 지원하도록 하고 있다.

〈표 5-4〉 연도별·부처별 지원실적 및 2005년 추진계획

(단위 : 억 원, %)

기 관 명	2003			2004			2005		
	R&D 예산 (A)	지원액 (B)	지원비율 (B/A)	R&D 예산 (A)	지원액 (B)	지원비율 (B/A)	R&D 예산 (A)	지원액 (B)	지원비율 (B/A)
국방부	6,349	450	7.1	6,684	637	9.6	7,885	804	10.2
과학기술부	9,877	961	9.7	9,912	1,098	11.1	4,273	427	10.0
농림부	434	35	8.1	430	34	7.9	450	34	7.6
산업자원부	9,706	3,177	32.7	9,581	3,190	33.3	13,862	4,260	30.8
정보통신부	6,539	338	5.2	6,330	569	9.0	6,982	581	8.4
보건복지부	1,219	171	14.0	1,537	294	19.2	1,657	316	19.1
환경부	1,114	264	23.7	1,264	322	25.5	1,349	340	25.2
건설교통부	689	126	18.3	453	172	38.0	657	193	29.4
해양수산부	1,130	41	3.6	1,200	38	3.2	1,406	24	1.7
소 계	37,057	5,563	15.0	37,391	6,354	17.0	38,521	6,979	18.2
전력공사	2,224	195	6.2	2,608	180	6.9	2,658	208	7.9
주택공사	326	17	5.2	355	21	6.0	893	46	5.2
수자원공사	562	25	4.5	809	30	3.7	1,075	55	5.2
도로공사	345	5	1.5	318	20	6.3	466	28	6.0
토지공사	250	4	1.6	255	3	1.2	388	9	2.4
가스공사	204	13	6.4	270	16	6.0	337	17	5.1
소 계	3,911	259	6.6	4,615	270	5.9	5,817	363	5.0
총 계	40,968	5,822	14.2	42,006	6,624	15.8	44,338	7,342	16.6

자료 : 중소기업청 자료 정리.

2005년도에는 4조 4,338억 원의 16.6%에 해당하는 7,342억 원을 지원할 계획인데, 이중 해양수산부는 1,406억 원을 지원할 예정이다.

2) 정보화 교육

정부에서는 정보화 전문인력 부족에 대한 해소방안의 일환으로 중소기업 재직자의 정보화교육을 통해 중소기업 현장에서 활용할 수 있는 실무인력 양성을 지원하고 있다. 2005년부터는 공급자(교육기관) 중심의 사업수행에서 탈피하여 산업현장의 요구에 적극 부응하는 주문식 현장 맞춤교육을 실시하고 있고, 사업관리시스템 도입을 통해 체계적인 교육생 관리와 교육기관의 행정부담 완화를 통해 한 단계 수준 높은 교육을 공급하고 있다.

〈표 5-5〉 연도별 정보화교육사업 예산 및 지원실적

(단위 : 백만 원, 명)

구 분		'01	'02	'03	'04	'05
예 산		1,327	982	1,097	1,095	860
교육 인 원	정보화리더스아카데미	1,581	1,072	1,074	1,859	-
	S/W활용교육	2,512	-	-	-	-
	산학연계교육	6,862	4,069	4,826	4,491	4,800
	정보화 업종별특화교육	1,757	1,792	2,456	1,901	-
	방문교육	-	-	1,347	763	1,500
	합 계	12,712	6,933	9,703	9,014	6,300

자료 : 중소기업청, 「2005년도 중소기업에 관한 연차보고서」, 2006

3) 중소기업 컨설팅 지원

‘중소기업 경영컨설팅 지원사업’은 중소기업의 경영 및 기술상 어려움을 전문 지식과 현장 경험을 가진 전문가를 통해 현장에서 종합적으로 조사·분석·진단하여 문제점과 해결방안을 모색하는 것이다. 또한 그 개선을 위한 구체적인 방법을 제시하여 중소기업 경영의 합리화를 도모하고자 추진하는 사업으로서

2004년에는 일반과제, Workshop 컨설팅, PL 컨설팅, 소기업 경영진단 등 9개 과제에 대해 60억 원의 예산을 투입하여 1,790개 업체를 지원하였다. 그러나 교육자를 대상으로 설문조사를 한 결과 공급자 중심의 정보화교육이라는 문제점이 발견되어 점차 수요중심으로의 정보화교육으로 변경하고 있다.

〈표 5-6〉 연도별 경영컨설팅 지원실적

(단위 : 백만 원)

구 분	'99	'00	'01	'02	'03	'04
지원업체수	105	399	348	3,055	1,206	1,790
예 산	420	1,000	5,000	5,000	4,920	6,000

자료 : 중소기업청, 「2005년도 중소기업에 관한 연차보고서」, 2006

〈표 5-7〉 맞춤형 경영컨설팅 예시

구분	내 용
사업개요	중소기업의 경쟁력 및 생산성 향상에 기여
지원분야 및 대상	<ul style="list-style-type: none"> ○ 신용보증기업 ○ 신보가 투자한 중소기업 ○ 기타 경영지도를 희망하는 기업 <p><우선지도대상기업></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 우대부문 보증기업 ○ 주채무자의 채권회수를 위해 신보의 임·직원이 파견되어 기업 경영에 참여하고 있는 특별관리기업 ○ 보증연계투자기업 ○ 기타 우선지도가 필요하다고 인정되는 기업
지원조건	<ul style="list-style-type: none"> ○ 컨설팅과제, 기업규모 등을 고려하여 기업당 7백만 원 이내에서 지원 ○ 지원비율 : 컨설팅비용의 30~70%
컨설팅트단	○ 중소기업 경영현장에 풍부한 경험을 가진 각 분야 전문가인 신용보증기금 경영지원단
경영컨설팅분야	<ul style="list-style-type: none"> ○ 경영전략 : 경영전략 수립, 사업계획서 작성 등 ○ 인사조직 : 성과보상시스템 도입, 연봉제설계, 의식개혁 등 ○ 마 케 팅 : 시장분석, 프로모션 전략 수립 등 ○ 재무관리 : 재무계획 수립과 예측, 원가회계관리 등 ○ 생산관리 : 낭비요인 제거, 공정 효율화 등 ○ 정 보 화 : 정보화경영시스템 구축, 적용 등 ○ 기타 기업이 요청하는 분야
경영자문	<p>* 사이버 경영자문</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 법률, 세무·회계, 중국비즈니스, 수출입, 인사조직, 영업, 마케팅, 생산관리, 경영전략, IT

4) 금융지원

2005년도 중소기업 정책자금 지원규모는 총 3조원이며, 구조개선사업자금, 중소벤처창업자금, 소상공인 창업자금 등에 사용된다. 금리는 항목별로 4.4~5.4%이며 기간은 5~10년으로 되어 있다.

〈표 5-8〉 2005년도 중소기업 정책자금 지원규모 및 조건

사업명	규모 (억 원)	지원 내역	지원 조건
○ 구조개선 사업자금	17,500	생산설비구입 및 사업장 확보자금, 구조조 정자금 등 지원	금리 : 4.4% 기간 : 8년(3년 거치)
○ 중소·벤처 창업자금	3,500	3년 미만 중소기업의 시설구입 및 연구 등 비용 지원	금리 : 4.4% 기간 : 8년(3년 거치)
○ 소상공인 창업자금	5,100	소상공인의 창업 및 경영개선 소요자금 지 원	금리 : 5.4% 기간 : 5년(1년 거치)
○ 개발기술 사업화자금	800	개발기술의 사업화 및 제품양산에 소요되 는 자금 지원	금리 : 4.4% 기간 : 5년(2년 거치)
○ 수출금융 지원자금	700	수출계약 중소기업의 원자재구입 및 생산 소요자금 지원	금리 : 4.6% 기간 : 180일 이내
○ 협동화자금	2,800	다수 중소기업 공동으로 공동 생산시설, 공 동 원자재 구입 등 지원	금리 : 4.4% 기간 : 10년(5년 거치)
계	30,000		

자료 : 중소기업청, 「2005년도 중소기업에 관한 연차보고서」, 2006.

5) 중소기업에 대한 세제지원 강화

정부는 그 동안 중소기업의 창업 및 투자 활성화, 경영안정, 구조조정 촉진 등을 위해 다양한 세제지원 시책을 추진하여 왔다. 또한 중소기업의 자생력 기반 구축 및 경쟁력 강화를 꾀하여 왔으며, 경제환경의 변화에 맞추어 시의성 있는 조세지원 정책을 개발·시행해오고 있다.

국세의 감면사업은 창업지원, 고용창출창업지원, 투자지원, 연구 및 인력개발, 사업안정지원, 구조조정 지원 등인데, 자세한 내용은 <표 5-9>와 같다.

〈표 5-9〉 정부의 국세 지원 사업 일람

구분	세액감면내역
창업지원	○ 수도권 과밀억제권역외의 지역에서 창업한 중소기업의 법인세·소득세 감면 : 최초 소득발생 후 4년간 납부할 소득세·법인세의 50%감면
고용창출창업지원	○ 5·10인 이상을 고용하여 창업한 기업이 직전년도보다 고용을 증가시킬 경우 최초로 소득이 발생하는 연도부터 4년간 납부할 소득세·법인세의 50% ~ 100%를 감면
투자지원	○ 중소기업 투자세액공제 : 투자금액의 3% ○ 중소기업정보화지원사업에 대한 과세특례 : 투자금액을 손금산입 ○ 생산성향상시설투자에 대한 세액공제 : 투자금액의 7% ○ 환경·안전설비투자에 대한 세액공제 : 투자금액의 3% ○ 에너지절약시설에 대한 세액공제 : 투자금액의 10% ○ 임시투자세액공제 : 투자금액의 7%를 소득세·법인세에서 공제 ○ 근로자복지증진시설 투자세액공제 : 취득금액의 7%
연구 및 인력개발 지원	○ 연구및인력개발준비금 손금산입 : 수입금액의 3~5% ○ 연구·인력개발비 세액공제 우대 : 당해연도 지출액의 15%와 4년 평균지출액 초과분의 50% 중 선택가능 ○ 연구및인력개발을 위한 설비투자 세액공제 : 투자금액의 7% ○ 기술이전소득에 대한 세액감면 : 특허권 등 기술취득시 취득금액의 7% 세액공제
사업안정지원	○ 중소기업에 대한 특별세액감면 ○ 중소기업간 기업구매전용카드 등 사용금액의 0.3%(지급기한 30 일 이내) 또는 0.15%(지급기한 31일~60일) 세액공제
구조조정 지원	○ 중소기업간 통합시 양도소득세 등의 이월과세 ○ 위탁기업체의 주주의 자산증여에 대한 과세특례 ○ 중소기업자의 업종전환 지원세제 ○ 중소기업 금융채무면제익에 대한 분할과세 ○ 중소기업의 최대주주 자산증여시 과세특례 ○ 합병에 따른 중복자산 처분시 법인세 분할과세제도

자료 : 중소기업청, 「2005년도 중소기업에 관한 연차보고서」, 2006

〈표 5-10〉 정부의 지방세 지원 사업 일람

창업지원	○ 창업중소기업 · 창업벤처중소기업 · 고용창출형창업기업에 대해 2년 이내에 취득하는 사업용 재산 및 법인등기시 취득세 · 등록세 면제 및 재산세 5년간 면제
투자촉진 지원	○ 산업단지 · 유치지역 · 산업기술단지안에서 산업용 · 연구 시설 및 시험생산용 건축물 등을 신 · 증축(중소기업자에게 임대 포함)하고자 하는 자가 취득하는 부동산의 경우 취득세 · 등록세 면제 및 재산세 50% 경감
사업안정 지원	○ 사업소세 면세점 【 지방세법 §249 】 - 당해 사업소의 종업원수가 50인 이하인 경우에는 종업원할 사업소세 비부과 - 당해 사업소의 연면적이 330㎡ 이하인 경우에는 재산할 사업소세 비부과
합병 · 현물출자 · 기업의 구조조정 등에 대한 지원	○ 법인합병과 영업의 전부양도 : 등록세 면제 ○ 중소기업간의 통합 : 취득세, 등록세 면제 ○ 현물출자 및 사업양수도 : 취득세 · 등록세 면제 ○ 법인의 현물출자 : 5년이상 계속하여 사업을 영위한 법인이 사업에 직접 사용하던 자산과 주식을 신설법인에 현물출자함에 따라 취득하는 재산의 경우 취득세 · 등록세 면제

3. 일본의 중·소 향만물류산업 관련 정책 분석

1) 일본 중소기업 분류 및 정책

일본에서의 중소기업 구분은 크게 4가지로 구분된다. 먼저 제조업, 건설업, 운수업 등은 출자총액 3억 엔 이하, 상시사용 종업원 300인 이하의 기업을 의미한다. 도매업은 1억 엔 이하, 100인 이하 이며, 소매업은 5천만 엔 이하, 50인 이하, 서비스업은 5천만 엔 이하 100인 이하이다. 한편 소규모 기업은 제조업, 건설업, 운수업 등은 종업원 20인 이하이며, 도매업, 소매업, 서비스업 등은 종업원 5인 이하이다.

〈표 5-11〉 일본의 중소기업 분류

업종분류	중소기업	소규모기업
제조업, 건설업, 운수업 등	출자총액 3억 엔 이하, 상시사용 종업원 300인 이하	종업원 20인 이하
도매업	1억 엔 이하, 100인 이하	종업원 5인 이하
소매업	5천만 엔 이하, 50인이하	
서비스업	5천만 엔 이하, 100인이하	

자료 : 「중소기업시책총」, 2006

일본의 중소기업 정책은 크게 5가지로 나뉜다.

첫째는 기반기술지원이다. 이는 중소기업의 경쟁력을 강화시키기 위한 것으로, 중소기업의 기반기술을 지원하는 정책이다. 일본은 중소기업 만들기 기반 기술의 고도화법을 국회에 제출해 놓은 상황이다. 2006년 기준으로 기반기술 지원에는 총 81.4억 엔이 투입될 예정이다.

〈표 5-12〉 중소기업 정책

정책	내용	예산
기반기술지원	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기반기술연구개발지원 ○ 중소기업과대기업간의 만남의 장 ○ 고등전문학교 등 활용 중소기업인재육성 사업 ○ 계량표준에 의한 기술의 정도·신뢰성의 객관적인 증명 ○ 기반기술 승계의 원활화 ○ 중소기업의 지적재산권보호 활용지원 	64억 엔 2억 엔 4억 엔 5.5억 엔 4.9억 엔 1억 엔
인력확보 및 육성지원	<ul style="list-style-type: none"> ○ 청년과 중소기업과의 네트워크구축 ○ 고등전문학교 등 활용 중소기업인재육성 ○ 기업 등 OB인재 활용추진 사업 ○ 소자녀화시대에 대비한 경영 지원 	19억 엔 4억 엔 5.2억 엔 0.9억 엔
지역중소기업 활성화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 소규모자업자 전국전개지원 ○ JAPAN브랜드 육성지원사업 ○ 창업의신사고활동의 밀접지원 ○ 재생에 임하는 중소기업지원 	25.1억 엔 10.1억 엔 18.0억 엔 30.5억 엔
금융지원정책	<ul style="list-style-type: none"> ○ 담보 또는 개인보증에 의존하지 않는 융자추진 ○ 신용보완제도의 재검토 	일반회계 45.0억 엔 산투출자 254.0억 엔 54억 엔
상점가 중심시가 활성화대책	<ul style="list-style-type: none"> ○ 콤팩트하고 활발한 마을 중심시가지화 중점적 지원 ○ 소자고령화등에 대응한 상업시설 정비 	59억 엔 28.9억 엔

자료 : 「중소기업시책총」, 2006

둘째는 인력확보 및 육성지원이다. 전문적인 능력을 가진 인재와 중소기업
을 연결시켜 주는 등 중소기업의 인력확보를 위한 사업으로 2006년에는 29.1
억 엔이 투입될 예정이다.

셋째는 지역중소기업의 활성화이다. 지방의 중소기업의 창업, 브랜드화 추진
등의 정책이다. 2006년에 83.7억 엔의 예산이 배정되어 있다.

넷째는 금융지원정책이다. 중소기업에 신용 또는 융자를 지원하는 제도로
353억 엔이 책정되어 있다.

마지막으로 상점가 중심지의 활성화 대책이다. 2006년 기준으로 87.9억 엔
이 책정되어 있다.

2) 항만운송업 및 관련사업 정책 현황

(1) 규제현황

일본의 항만물류업체 중 항만운송업에 관한 사항은 항만운송사업법에 규정
되어 있다. 일본의 항만운송사업은 크게 일반항만운송사업, 항만하역사업, 부
선운송사업, 뗏목운송사업, 검수업, 검량업, 감정업 등으로 구분되며 이들 사업
의 진입규제는 허가제¹⁶⁾이고 요금은 신고제로 되어 있다.

한편 항만운송 관련사업은 항만운송과 관련된 사업으로 화물고정, 화물구획,
화물포장, 화물포장수리, 청소, 경비업 등을 들 수 있다. 이들 업종은 진입규제
와 가격규제가 모두 신고제로 되어 있어 사실상 자율화되어 있다.

일본에서는 최근 컨테이너물량이 감소됨에 따라 항만운송사업의 경쟁력강화
를 위해 진입과 운임 규제를 완화하는 등 항만운송사업의 효율화 및 서비스제
고를 위해 체질 개선에 나서고 있다.

16) 허가제기준 : 일정량의 화물을 처리할 수 있는 시설과 기준, 적절한 사업계획서의 보유, 해당사업
을 영위하는 사람의 책임 범위가 명확한 경우, 해당사업의 재무경리적인 기초가 확실한 경우, 국토
교통성령으로 정하는 시설 및 노동자를 가지는 것(항만운송사업법시행규칙에 의거 항만마다 화물
량을 처리할수 있는 시설과 노동자 등이 있음).

먼저 2000년도에는 주요 9개 항만¹⁷⁾에 대하여 일반항만운송사업 등과 관련 되는 수급조정규제를 폐지해 면허제를 허가제로 실시하였으나 2004년 이후에는 이를 나머지 항만까지도 확대 실시하였다. 운임, 요금제도 또한 2000년에 9개 항만에서 먼저 인가제에서 신고제로 전환한 이후 2004년에는 전체항만으로 확대하였다.

〈표 5-13〉 일본의 항만운송업 및 관련사업제도

구분	사업	신규진입	요금제
항만 운송 사업	일반항만운송사업	허가제	신고
	항만하역사업	허가제	신고
	부선운송사업	허가제	신고
	뗏목운송사업	허가제	신고
	검수업	허가제	신고
	검량업	허가제	신고
	감정업	허가제	신고
항만운송 관련사업	화물고정	신고	신고
	화물구획	신고	신고
	화물포장	신고	신고
	화물포장수리	신고	신고
	청소	신고	신고
	경비	신고	신고

그러나 이러한 진입과 운임 규제를 완화함에 따라 과도한 덤핑 등이 발생할 것을 우려해 안정화정책도 동시에 실시하였다. 이를 보면 현행의 노동자 최저보유기준을 1.5배로 끌어올리고 과도한 운임의 덤핑·부당한 경쟁을 일으킬 경우 국토교통대신이 변경명령을 실시할 수 있도록 제도를 개정하였다.

17) 京浜港 (東京港・横浜港・川崎港・千葉港・清水港・名古屋港・四日市港・大阪港・神戸港・関門港(下関港・北九州港)・博多港.

(2) 항만운송업체 현황

항만운송사업의 경우 2005년 기준으로 총 1,893개 업체가 있는데, 이중 검수업체는 7개 업체(6,445명), 감정업이 16개 업체(1,576명), 검량이 24개 업체(4,693명) 등이 있다. 항만운송 관련사업의 경우 총 3,088개 업체가 있는데, 이들 업체가 복수로 사업을 운영하고 있기 때문에 총 981개 업체가 존재한다.

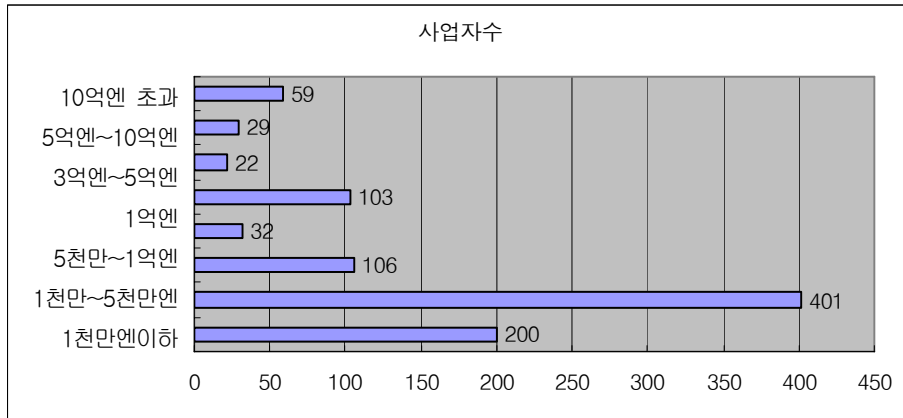
〈표 5-14〉 항만운송사업체 현황(2005년 기준)

구분	세구분	업체수
항만 운송 사업	일반항만운송	617
	항만하역사업	1,015
	부선운송사업	162
	뗏목운송사업	52
	검수	7(6,445명)
	감정	16(1,576명)
	검량	24(4,693명)
	소계	1,893
항만 운송 관련 사업	고정	603
	구획	583
	포장	556
	포장수리	546
	청소	594
	경비	206
합계		3,088(981개 업체)

항만운송사업체의 자본금 분포비율을 보면 5천만 엔 이하가 601개 업체, 5천만~1억 엔 사업체 수가 106개이며, 1억 엔 이하는 32개, 1억~3억 엔 이하가 103개 업체이다. 일본 중소기업의 범위가 운수업의 경우 3억 엔 이하이므로

전체 항만운송사업체 중 842개로 전체 88.4%를 차지하고 있다.

〈그림 5-2〉 일본의 항만운송업체 자본금 규모



(3) 조세 및 금융 정책 현황

일본에서는 항만운송사업과 관련하여 다양한 조세 및 금융정책을 시행하고 있다. 이중 중소기업과 관련된 정책을 보면 중소기업체가 기계 등 설비를 취득한 경우 조세특별조치법에 의거하여 취득가액의 30%를 감면해주고 있다. 일반 항만운송사업체에 대해서는 일정지구에서 항만창고를 매입하는 경우 과세특례 제도로 압축기장이 인정되며, 항만법 제2조5항에 규정된 항만시설의 하역처리시설에 대해서는 지가세 및 특별토지보유세 등을 면제하고 있다(〈표 5-15〉 참조).

항만물류업체에 대한 금융정책은 일본정책투자은행, 沖縄진흥개발금고, 중소기업금융공고를 통해 융자를 실시하고 있다. 이 중 중소기업금융공고를 통한 융자는 유통강화자금으로서 유통가공시설, 정보처리시설 유통, 고도화시설 준비, 하역시설취득에 필요한 정비자금, 정보화자금 등을 융자해주고 있다. 조건은 기준이율을 적용하며 1억 2천만~7억 2천만 엔을 한계로 2년 거치 15년 이내 상환조건을 하고 있다.

〈표 5-15〉 항만운송사업관련 조세 감면 정책

세목	항목	조항	경감조치내용
소득세 법인세	중소기업자가 기계 등을 취득한 등의 경우 특별상가세액공제제도	조세특별조치법 제 10조3 제42조 6	중소기업이 대상설비를 취득한 경우(160만 엔 이상의 기기 및 장치, 120만 엔 이상의 기구 등) 취득가액의 30%의 세액공제, 리스 경우 (210만 엔 이상의 기기 장치, 160만 엔 이상의 기구)리스총액의 60/100의 7%를 세액공제
소득세 법인세	특정의 사업용자산의 매환 등의 경우 과세 특례제도	조세특례조치법 제 37조 제65조 7, 8	일정지구에서의 항만창고를 매입하는 경우 매입자산의 압축기장이 인정됨
지가세	하역처리시설에 대한 비과세제도	지가세법 제6조 5항	항만법 제2조5항에 규정한 항만시설(임항지구 이외의 항만운송사업자의 하역시설포함)에 대해서는 지가세를 부과하지 않음
고정자산세 도시계획세	유통시스템 효율화 물류시설의 정비촉진세제	지방세법부칙 제15조3항	항만운송사업자 및 사업협동조합 등이 신설 또는 증설시 유통기능 고도화에 기여하는 상 시설로서 일정규모 또는 요건을 만족하는 것에 대해 과세표준을 5/6으로 함
특별토지 보유세	토지수용법 제3조10에 규정한 항만시설의 비과세제도	지방세법 제586조 동법시행령 제54조	항만법에 규정하는 항만시설인 하역시설 등에 관해 비과세
	FAZ법에 수입관련자산에 관계된비과세제도	지방세법 제586조	FAZ법에 의한 특정집적지구에 있어서 수입 관련사업용자산(시설용지)에 관해 비과세
경유인수세	경유인수세의 비과세제도	지방세법 제700조	항운업을 위해 사용하는 불도저 기타 유사한 기기로 자동차등록과일 등에 등록을 하고있지 않은 것의 동력원에 도움이 되는 경유에 관해서는 비과세
사업소세	민활법특정시설(물류고도화기반시설 등)의 사업소세의 특례 조치	지방세법부칙 제32조	일부의 민활특정시설로 일정규모나 요건을 만족하는 것에 대해 사업소세를, 자산분할에 관해서는 3년간 1/4를 제외, 신증설에 관해서는 비과세
	항운운송사업용에 도움이 되는 하역시설에 대한 면세조치	지방세법 제701조 등	<ul style="list-style-type: none"> 항만운송사업자의 노동자대기소 및 현장사무소에 종업원이 분담하는 것은 비과세 항만법에 규정한 항만시설중에서 짐을 처리하는 시설에 대해서는 자산분할, 신증설에 대해서는 3/4, 종업원 부담분에 대해서는 1/2를 제외 일반항만운송사업자 또는 항만하역사업자가 사용하는 창고시설에 대해서는 자산할, 신증설에 대해서는 1/2를 공제한다 면적의 합계가 3만㎡ 미만의 상옥에 관해서는 사업소세를 면제한다.

자료 : 일본항운협회, 「항운요람 平成16年版」, 2005

〈표 5-16〉 항만운송업체에 대한 금융정책

구분		대상시설	
일본정책투자 은행	민활법특정 시설관련	물류고도화기반시설	정책금리 I, 융자비율 40%
	민간자금활용형 사회자본 정비사업	물류기반시설	정책금리 III 융자비율 50%
	유통기반시설	유통기반시설정비사업 ‘항운운송사업법’의 적용 가능 항만(지정항만)의 임항지구 등 에 입지한 대상시설	정책금융 I 융자비율 40%
	물류근대화 터미널	물류근대화터미널 물류효율화계획 보유대상시설	정책금융 II, 융자비율 40%
沖縄진흥개발 금고	민활법특정 시설관련	일본정책투자은행의 융정책대 상과 동일	정책금리 I, 융자비율 70%, 3년 거치 25년 이내
	유통효율화	〃	〃
중소기업 금융공고	유통업강화자금	1. 유통가공시설, 정보처리시설 유통, 고도화시설준비, 하역 시설취득에 필요한 정비자금 - 직접대부 - 대리대부 2. 정보처리시설 등	기준이율, 7억 2천만 엔 2년 거치 15년 이내(직접대 부) 기준이율, 1억 2천만 엔 2년 거치 15년 이내(직접대 부)
국민금융 공고	유통업등 강화자금	중소기업금융공고의 융자대상	기준이율(특별이율) 7억 2천만 엔 등

출처 : 전계서

(4) 항만물류업체 진흥 기구의 활용

항만물류업체의 대표적인 진흥기구로는 항만근대화촉진협의회가 있다. 항만근대화촉진협의회는 1968년에 창립되었다. 항만근대화촉진협의회는 일본의 항만운송사업의 대부분이 중소기업이라는 점에서 이를 발전시키기 위하여 창설되었다.

일본에서는 1965년 소기업근대화 촉진법의 대상업종으로 항만운송업이 대상업종으로 지정되어 동년 10월 전 사업을 대상으로 실태조사를 실시하였다. 이러한 실태조사에 근거하여 목표년도 1970년도로 하여 항만운송사업의 근대화의 목표, 취급화물량 등을 설정하였다. 또한 이를 위하여 새롭게 설치해야 할 설비의 종류 등 근대화에 관한 사항, 경영관리의 합리화에 관한 사항 등을 내용으로 하는 항만운송업과 관련되는 중소기업근대화계획을 책정하였으며, 이 시기에 ‘항만근대화촉진협의회’도 발족하였다.

〈표 5-17〉 항만근대화촉진협회 법인 특성

명칭	항만근대화촉진협의회
창립년월일	1968년 4월
사업내용	(1) 항만 운송 사업의 고도화 및 근대화의 방책에 관한 조사 연구, 관계자에 대한 주지 보급 및 관계 기관에 대한 의견의 진언 (2) 항만 운송 사업의 경영자, 종업원 및 관계자에 대한 연수 또는 강습의 실시 (3) 항만 운송 사업에 관한 이용자등 관계자에 대한 정보, 자료의 제공 (4) 항만 운송 사업자의 국제 복합 일관수송의용으로 제공하는 대규모 물류센터의 정비, 터미널오퍼레이터 사업의 전개, 물류 정보 시스템의 정비 등에 관한 조성 (5) 항만 운송 사업의 집약 협업화, 작업의 공동화 등에 이바지하는 시설 등의 정비에 관한 조성 그 외 경영 기반 강화 시책의 실시 (6) 항만 운송 사업의 고도화 및 근대화에 관한 조사 연구, 지도 등의 사업에 관한 조성 (7) 항만 운송 고도화 자금의 수용 및 관리 (8) 항만 운송요금 중 항만 노동자의 복리후생과 관련되는 각출금에 상당하는 부분의 수취 및 그 관계 단체에의 납부 (9) 그 외 본회의 목적을 달성하기 위해서 필요한 사업
인원	33명
기본재산	1,600,000천 엔
자산총액	5,006,964천 엔
연간예산	5,290,630천 엔

출처 : 전계서

항만근대화촉진협회의 역할은 <표 5-17>과 같다. 항만근대화촉진협회에서는 항만물류업체를 위한 다양한 지원제도를 실시하고 있다. 그 중 대표적인 것을 보면 하역기계정비를 위하여 사업자그룹에 대해서 구입가격의 3%를 보조해주며 구입가격의 80% 정도를 융자해주고 있다. 이때 중소기업금융공고 등의 차입에 대한 채무보증도 해주고 있다. 또한 합병, 사업의 양도·양여, 하역공동화를 통하여 작업효율을 개선하기 위한 시설정비 등을 위하여 보조금을 지급해주고 있으며, 소요자금의 30% 또는 3,000만 엔 이상을 지원해주고 있다.

〈표 5-18〉 항만근대화촉진법령의 조성제도

목적	대상	조성수단	예산액 (2004년도)	조성조건 등
국적복합 입관수송 촉진(물류센터 정비에 따른 조성)	1. 사업자의 공동이용을 조건으로 제공되는 주로 수입화물을 취급하는 대규모 물류센터 확건물면적 25,000㎡이며 소요자금 30억원 이상	이자보급	2억원	1. 소요자금 차입에 관한 저불이자율의 일부에 대해서, 각년도마다 2억원 기간은 5년을 한도로 보급
	2. 공동이용물류센터 (빈적 및 소요자금의 제한 없음)	융자	- 이하 - 융자예산액은 물류에 따른 모든 기계,	2. 소요자금의 30% 또는 5억원 3. 소요자금의 30% 또는 3억원 상환 10년 이내 금리 1% 정부계통의 금융기관의 협조융자가 조건
	3. 공동으로 이용하는 하역기계의 보관 및 관리시설	융자	정보시스템을 합하여 5억원	(보조금한도액) 사업자group = 구입가격의 3% 단독사업자 = 구입가격의 2.5% (융자한도액) 사업자group = 구입가격의 80% 또는 1억원 단독사업자(3천톤) = 구입가격의 70% 또는 7,000만원
사업의 효율화·합리화 촉진(하역기계 정비에 따른 조성)	1. 1대당 구입가격이 1억원 이상인 하역기계 2. 1대당 구입가격의 제한 없음 (사업자group만) 3. 1대당 구입가격이 200만원 이상인 경우에 있어서 전력을 동력원으로 하는 것 혹은 에너지수급 구조개혁 투자촉진사업 대상으로 되어 있는 하역기계 (단독사업자만)	보조금 지급 융자	보조금예산액은 하역기계, 정보시스템, 정형기반강화 대책을 합하여 1.72억원	상환 5년 금리 1% 중소기업금융공庫 등의 차입에 대한 채무보증 (협의외로부터 용자를 받았던 자에 한함)
	1. 사업자group 차원의 물류정보시스템 개발 (소요자금 700만원 이상)	보조금 지급		1. 소요자금의 50% 또는 3,000만원
	2. 사업자group 차원의 하드웨어 구입(1,000만원 이상) 3. 사업자group 차원의 기존소프트웨어 구입(500만원 이상) 4. 사업자group 차원의 온라인 등 시스템 구축비(1,000만원 이상) 5. 사업자group 차원의 기술자 양성비용(100만원 이상) 6. 사업자group 및 단독사업자 차원의 하드웨어 리스비용 (연간 리스비용이 240만원 이상)	융자 융자 융자 융자 보조금 지급		2~5. 사업자group = 구입가격의 80% 또는 1억원 상환 5년 금리 1% 6. 리스비용의 10%

〈표 5-18〉 항만근대화촉진법의 조성제도 (계속)

목적	대상	조성수단	예산액 (2004년도)	조성조건 등
영양기반강화 대책에 따른 조성	1. 항쟁, 사업의 양도·양여, 복합임원운송·하역공동화를 통하여 작업효율 을 개선하기 위한 시설 경비(3,000만엔 이상) 2. 사업자가 group화를 실시하여 노동환경개선 및 경영합리화를 도모하기 위한 비용 3. 항만기능노동자 양상을 위하여 설치하는 컨테이너 기기 및 대형 고정식 크레인의 시물레이션시스템	보조금 지급		1. 소요자금의 30% 또는 3,000만엔 2. 노동자 1인당 10만엔(단년도) 3. 소요자금의 70% 또는 1억엔
	단독사업자, 사업협동조합 등이 새로이 입찰한 대상항에 있어서 1. 터미널 사용료 2. 하역기기 구입비 (1대 1억엔 초과) 3. 터미널에 설치되는 신규 게이트 4. 터미널 운영을 위해 필요한 정보시스템 5. 터미널 운영에 필요한 시설의 경비비			1. 터미널사용료(한도 1회) 사업조합 등 = 3% 또는 1,200만엔 단독사업자 = 2.5% 또는 1,000만엔 2. 하역기기 구입료(한도 1회) 사업조합 등 = 3% 단독사업자 = 2.5% 3. 신규게이트 경비(한도 1회) 사업조합 등 = 3% 또는 1,200만엔 단독사업자 = 2.5% 또는 1,000만엔 4. 터미널운영에 필요한 정보시스템(한도 1회) 사업조합 등 = 60% 또는 3,000만엔 단독사업자 = 50% 또는 2,500만엔 5. 터미널운영에 필요한 시설 경비(한도 1회) 사업조합 등 = 3% 또는 1,200만엔 단독사업자 = 2.5% 또는 1,000만엔 ※상기의 모든 경우에 있어서 적은 금액을 적용함

3) 시사점

일본의 중소기업정책과 항만산업육성정책을 살펴본 결과 다음과 같은 시사점이 도출되었다.

첫째, 동아시아 항만 간의 경쟁이 심화됨에 따라 일본에서는 자국의 항만산업 경쟁력을 강화시키기 위하여 다양한 금융 및 재정지원정책을 실시하고 있다.

둘째, 중소 항만물류업체 또는 중소기업의 경쟁력을 강화하기 위하여 체질 개선에 나서고 있다. 이러한 체질 개선은 주로 탈규제화에 초점을 맞추고 있다.

일본의 경우 항만운송사업시장의 진입규제를 과거 면허제에서 허가제로 전환시켰으며, 요율도 신고제로 전환시켰다. 이는 시장의 경쟁을 통하여 개별기업의 경쟁력을 강화하기 위한 조치이다.

셋째는 중소 항만물류업체의 경쟁력을 강화시키기 위해서 업체 간의 통합을 유도하고 있다. 일본에서는 항만근대화촉진협회의 자금을 이용하여 합병, 사업의 양도·양여, 복합일관운송·하역공동화를 통하여 작업효율을 개선하기 위한 시설 정비에 대해서 3,000만 엔 이상을 지원해주고 있다.

넷째는 중소 항만물류업체를 지원하는 조직이 있다는 것이다. 일본의 대표적인 중소항만지원 단체는 항만근대화촉진협회이다. 항만근대화촉진협회의 출범은 1965년 소기업근대화 촉진법의 대상업종으로 항만운송업이 지정된 것이 계기가 되었다. 항만근대화촉진협회는 항만물류업체를 위한 다양한 지원제도를 실시하고 있다. 그 중 대표적인 것을 보면 하역기계정비를 위하여 사업자그룹에 대해서 구입가격의 3%를 보조해주며 구입가격의 80% 정도를 융자해주고 있다. 또한 중소기업금융공고 등의 차입에 대한 채무보증도 해주고 있다.

제6장

중·소 항만물류업체에 대한 정책방안

1. 기본방향

중·소 항만물류업체에 대한 기본적인 정책방향을 도식화하면 <그림 6-1>과 같다.

중·소 항만물류업체에 대한 비전은 항만물류업체의 효율화를 통한 우리나라 항만경쟁력강화에 초점을 맞추었다. 앞서 기술한 바와 같이 항만의 경쟁은 점차 심화되어 가고 있으며, 항만물류산업이 항만의 경쟁력 강화에 미치는 영향은 매우 크다. 따라서 중·소 항만물류업체의 효율화는 우리나라 항만의 경쟁력에 직간접으로 영향을 미치게 된다.

이러한 항만물류업체에 대한 비전을 달성하기 위하여 중·소 항만물류업체에 대한 정책 목표는 ① 친 시장적인 정책을 통한 중·소 항만물류업체의 경쟁력 강화, ② 중·소 항만물류업체의 경영애로 해소를 위한 재정금융 지원, ③ 기업간 결합 또는 업무제휴를 통한 업계 스스로의 자발적인 구조조정을 목표로 하였다.

중·소 항만물류업체에 대한 정책기본방향은 중소기업에 대한 우리나라의 기본적인 정책방향과 맥을 같이 해야 한다. 우리나라의 중소기업에 대한 정책방향은 과거 보호와 육성중심이었으나 지금은 자율적인 경쟁과 협력을 촉진하는 방향으로 변화하고 있기 때문이다. 이에 따라 혁신적인 중소기업을 선택하고 집중 육성하는 것이 기본적인 정책기조이다. 또한 그동안 중소기업에 대한 정부정책이 수요중심의 정책보다는 단방향적인 흐름이었으나 요즘 들어와 정책수요자의 중심으로 전환되고 있다. 이에 따라 중소기업에 대한 맞춤형 정보 및 컨설팅 제공 등을 강화하고 있다.

이러한 중소기업에 대한 정책방향은 중·소 향만물류업체에 대한 정책방향에도 동일하게 적용되는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 따라서 중·소 향만물류업체의 정책 기본목표를 달성하기 위한 기본방향은 ① 선택과 집중에 의한 지원, ② 중·소 향만물류업체 간 자율적인 경쟁과 협력을 촉진, ③ 구조조정에 대한 인센티브 부여, ④ 중·소 향만물류업체 중심의 맞춤형 정보 및 컨설팅제공, ⑤ 적정인력 공급을 기본방향으로 설정하도록 한다.

2. 중·소 향만물류업체의 경쟁력 강화 방안

1) 적정규모화를 통한 경쟁력 강화

중·소 향만물류업체의 경쟁력을 강화하기 위해서는 우선적으로 적정규모화를 달성하여 규모의 경제를 달성할 필요가 있다. 하역업을 제외한 대부분의 중·소 향만물류업체의 경우 영세성을 벗어나지 못하고 있다. 이렇게 된 배경에는 향만물류업체의 진입장벽이 매우 낮기 때문에 적은 자본으로 진입자체가 용이하기 때문이다.

이렇다 보니 신규기업 진입 → 과당경쟁 → 기존 기업 도산 → 신규기업 진입 → 기존기업 도산 등이 반복되고 있다. 경쟁이 심하다는 것은 향만물류서비스에 대한 가격을 인하시켜 수요자측면에서는 바람직할 수 있으나, 영세업체 간 과당경쟁은 가격인하와 더불어 비용의 한계로 인해 서비스 질의 악화를 가져올 가능성이 높다. 결국 전체 향만서비스의 질을 저하시키게 된다.

따라서 향만물류업체 간 통합 및 제휴를 통해 적정규모를 달성하는 경우 규모의 경제효과로 인해 비용을 최소화시킬 수 있으며, 서비스의 질을 제고시킬 수 있다는 장점이 있게 된다.

중·소 향만물류업체의 적정규모화를 이루는 방법으로는 합병과 제휴가 있

다. 여기서 합병은 동종업체 간에 통합을 하는 수평적인 합병과 관련업체와 통합하는 수직적인 합병이 있다. 또한 제휴는 수평적 또는 수직적인 관련기업체와 다양한 방법을 통해서 이루어질 수 있다. 이러한 내용을 기술하면 다음과 같다.

(1) 수평적 결합

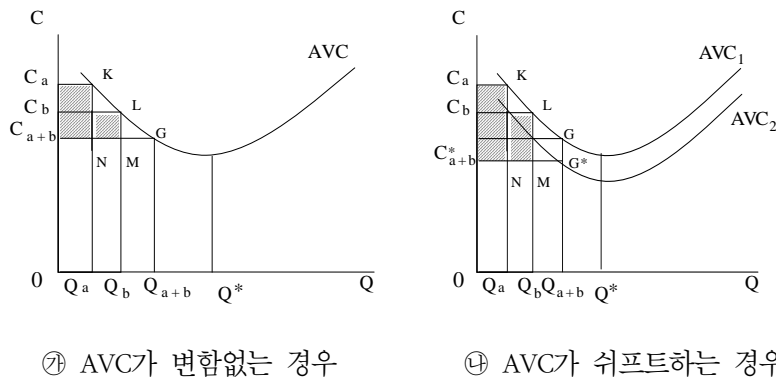
수평적인 결합은 동종업체 간의 합병 내지는 제휴이다. 이는 동종업체 간의 결합을 통하여 시장점유율을 높이고 단위비용을 축소시켜 규모의 경제효과를 달성하는 것이다. 합병이 가장 큰 결합 형태이며 제휴는 제휴방법에 따라 결합의 정도가 달라진다. 통상 합병이 기업결합효과로서 가장 크게 나타나게 되며 제휴는 그 정도에 따라 효과가 상이하게 나타난다.

항만물류산업에 있어서 규모의 경제가 존재한다면 인수·합병 등 기업결합효과는 분명해진다. 즉 동종업종 간에 기업을 합병함으로써 경제적으로 볼 때 타당성을 지니게 되는 것이다.

이를 그림으로 설명하면 다음과 같다. 먼저 1개의 동종업종에 A, B 2개의 항만물류업체가 시장에 참여하고 있으며 그들의 비용곡선이 동일하고, 현재 규모의 경제상태에 놓여있다고 가정한다. 이 기업은 평균비용곡선이 우하향하고 있는 부분에서 놓여지게 된다(〈그림 6-2〉의 ㉔ 참조). 이때 A 기업이 Q_a 의 서비스 물량을 공급하고 B기업이 물량 Q_b 를 처리한다고 가정하는 경우 A기업의 총비용은 $0CaKQ_a$ 가 되며 B기업의 총비용은 $0CbLQ_b$ 가 된다. 따라서 2개의 항만물류업체의 총비용은 $0CaKQ_a$ 와 $0CbLQ_b$ 를 합한 부분이 된다. 이제 A기업과 B기업이 합병을 하여 Q_a+b 의 서비스를 공급한다고 하면 그때의 총비용은 $0Ca+bGQ_{a+b}$ 가 되고 기업결합효과는 빗금 친 부분($Ca+bCaKN+Ca+bCbLM$)이 된다.

더욱이 만일 두 기업이 합병을 통하여 고정비용을 절감할 수 있다면 평균비용곡선은 보다 아래로 이동(shift)하게 되고 합병효과는 더욱 커지게 된다(〈그림 6-2〉 ㉕ 참조).

〈그림 6-2〉 기업결합시 비용절감의 효과



한편 제휴는 인력, 장비, 설비의 공동사용, 영업정보의 공동이용, 정보의 공유화 등을 들 수 있다. 제휴는 제휴의 정도에 따라 그 효과가 상이해진다.

업종별로 볼 때 항만물류업체의 모든 업종이 수평적인 합병 내지는 제휴가 가능할 것으로 보인다. 앞서 기술한 바와 같이 항만물류업체의 서비스는 비교적 동질적인 서비스를 제공하고 있기 때문이다. 또한 작업장소의 동일성, 인력 및 장비의 호환성, 소규모 기업이라는 구조적인 특성도 통합을 가능하게 하는 요인이다.

통합으로 인한 효과는 특히 자본이 많이 투하되고 있는 항만하역업이 가장 클 것으로 판단된다. 항만하역업의 경우 초기투자비용이 많이 소요되는 업종으로 합병 또는 제휴가 이루어지는 경우 투자비용을 절감할 수 있게 된다. 또한 선박의 공동이용을 통하여 선박의 체선을 줄이고 회전율을 높이게 됨으로써 수익도 높아 질 것으로 판단된다. 또한 항만운송 관련사업인 항만용역업, 선박급유업, 물품공급업, 컨테이너수리업 등의 효과도 클 것으로 판단된다. 다만 검수업, 검량업, 감정업 등은 자격증을 가진 인적자원 중심업종이기 때문에 통합효과는 미지수일 것으로 판단된다.

〈표 6-1〉 항만물류산업의 수평적인 통합 가능성 검토

업종	산업특성	통합효과
항만하역업	<ul style="list-style-type: none"> · 높은 초기투자비용 · 자본집중형 산업 · 노동공급의 경직성 · 과도한 노무비 부담 · 매출액의 양극화 · 동질화된 서비스 제공 · 진입장벽 높지 않음 · 유사장비 사용 · 기술혁신 산업 가능 	◎
검수업/검량업, 감정업	<ul style="list-style-type: none"> · 노동력 중심업종 · 낮은 초기자본 · 동질적인 서비스 제공 · 진입장벽 높지 않음 	△
항만용역업	<ul style="list-style-type: none"> · 다양한 업종으로 구성 · 진입장벽 높지 않음 · 동질적인 서비스 제공 · 유사 장비 사용 · 노동 집중형 · 높은 초기투자자본 	○
선박금융업	<ul style="list-style-type: none"> · 중소형업체의 난립 · 낮은 진입장벽 · 높은 초기투자비용 	○
물품공급업	<ul style="list-style-type: none"> · 중소형 업체 난립 · 낮은 진입장벽 · 노동 집중형 · 높은 재고비용 	○
컨테이너수리업	<ul style="list-style-type: none"> · 낮은 초기투자자본 · 노동 집중형 업종 · 진입장벽 높지 않음 · 동질적인 서비스 제공 	○

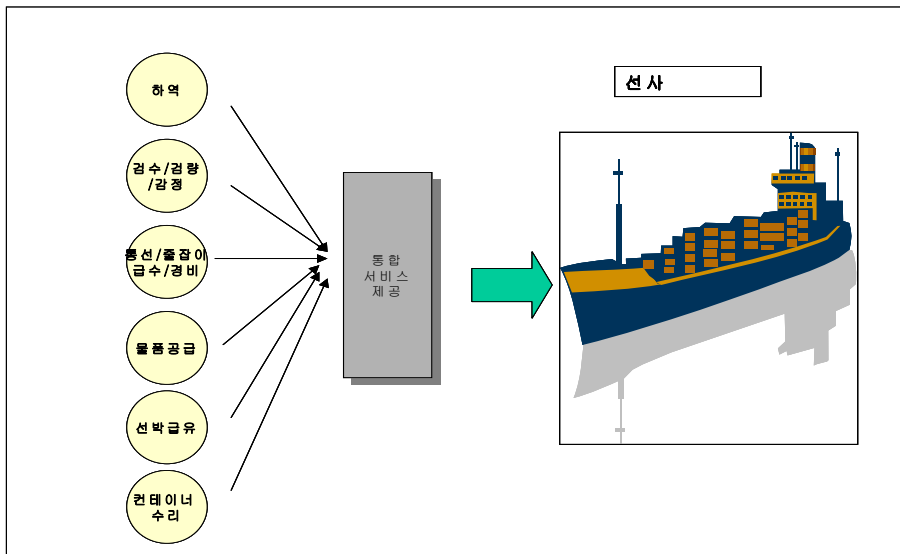
주 : ◎ 통합효과 뛰어남, ○ 통합효과 있음, △ 불분명

(2) 수직적 결합

수직적 결합은 상호업종이 다른 업체 간의 통합 또는 제휴이다. 항만물류업에서의 수직적 결합이 가능한 것은 항만물류업에 대한 수요가 본원적인 수요가 아니라 파생적인 수요이기 때문이다. 즉 항만물류업에 대한 수요는 선박이 항만에 입항하면서 발생하는 서비스의 파생수요이다.

항만물류업종 간의 수직적인 결합은 항만서비스를 통합적으로 제공하는 것이 가능하다는 데 장점이 있다. 즉 서로 다른 이질적인 서비스를 제공하는 업종이 결합을 함으로써 항만물류수요자에게 종합적인 서비스의 제공이 가능하게 된다. 즉 통합 이전에는 항만 운송 또는 관련사업에서 단일사업자의 역할을 수행하였으나 수직적인 결합을 통하여 종합적인 서비스를 제공케 한다는 것이다. 이런 경우 이용자인 선사와 단 한번의 계약으로 모든 서비스를 제공할 수 있어 항만의 경쟁력을 높일 수 있게 된다.

〈표 6-2〉 제휴를 통한 항만물류산업의 통합적인 서비스 제공



수직적인 결합은 통합뿐만 아니라 업체 간 제휴를 통한 업무협조도 이 범주에 포함된다. 즉 항만물류서비스의 고객인 선사에 대하여 정보를 공유하고 이들이 필요한 서비스를 통합적으로 제공하는 시스템을 갖추는 것이다.

수직적인 결합은 수평적인 결합과 마찬가지로 경영비용을 절감할 수 있다는 장점이 있다. 항만의 수요는 불규칙적인 경우가 많기 때문에 유휴장비나 인력의 문제가 발생할 수 있다. 그러나 수직적인 결합을 유도하는 경우 이러한 유휴장비나 인력을 다른 부문으로 전환하여 활용도를 높일 수도 있다는 장점이 있다.

(3) 결합정책의 한계와 정책방향

결합정책의 한계는 결합의 효과에도 불구하고 통상 경영자들은 이를 꺼려한다는 것이다. 그것은 경영자들은 조그만 회사라도 자기 이름으로 되어 있고 자기가 독자적으로 운영하는 것을 선호하기 때문이다. 따라서 합병이 경영상의 효율화를 가져오고 경쟁력을 확보할 수 있는 방법일 수는 있지만 현실적으로 실현되기가 어렵다는 문제점이 있다.

항만물류업체의 결합을 촉진시키기 위해서는 정부의 인센티브 정책이 필요할 것으로 판단된다. 현재 구조조정과 협업에 대해서는 기금지원과 세제지원이 이루어지고 있다. 따라서 원천적으로 이를 이용하거나 해양수산부에서 별도의 정책자금을 조성하여 결합을 하는 항만물류업체에 대해서 지원해주도록 해야 할 필요가 있다. 또한 하역회사가 중심이 되어 다종의 항만물류업체가 업무 제휴를 하여 종합적인 항만서비스를 제공하는 경우 임대부두운영회사 선정시 가점을 주는 등의 인센티브 정책을 사용하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

2) 항만물류업체의 클러스터화

중소항만 물류업체에 대한 정책방안의 하나로 항만물류업체의 클러스터화를

제시하고자 한다. 향만물류업체의 클러스터화는 시설규모의 대형화, 동종 및 이종업체의 집적화를 통해 규모의 경제효과를 창출하고 고객에 대한 서비스를 강화하는 효과를 가져온다. 이러한 클러스터화는 지리적인 집적화와 정보집적화로 분류할 수가 있다.

지리적인 집적화 방안은 동종 또는 이종의 향만물류업체가 동일한 장소에서 영업활동을 수행하는 것이다. 지리적인 집적화는 단일영업장소로 인하여 고정비용이 감소되며, 업체 간 공동구매 및 공동배송이 가능하게 되어 가변비용까지 인하시킬 수 있다. 이렇게 되면 향만물류서비스의 가격까지 인하시킴과 동시에 종합적인 서비스를 가능하게 하여 더 많은 고객을 유치할 수 있을 것으로 판단된다.

한편 정보의 집적화 방안은 공간적 집적화가 더불어 필요한 것으로, 설사 공간 집적화가 이루어지지 않아도 정보의 집적화만으로도 소기의 효과를 달성할 수 있다.

〈표 6-3〉 업종별 지리적 집적화시 비용절감 부분

업종	지리적 집적화
하역업	○ 선석통합 ○ 공동 사무실 ○ 장비공동사용
검량·검수·감정업	○ 공동 사무실 운영 ○ 장비공동사용 ○ 인력 공동 운용
항만용역업	○ 공동사무실 운영 ○ 장비공동이용 ○ 인력공동운용
물품공급업	○ 선용품공급센터 공동입주 ○ 사무실 공동이용 ○ 창고 공동운영 ○ 공동배송/공동구매
급유업	○ 대형저유기지 조성 ○ 바지선 공동이용
컨테이너수리업	○ 동일공장부지 활용 ○ 인력공동 운용

정보의 집적화는 동종·이종 항만물류업체에 대하여 네트워크를 구축함으로써 비용절감과 동시에 고객에 대한 서비스를 강화한다. 정보네트워크를 구축함으로써 상호 고객에 대한 서비스 정보공유는 물론 업체 간 B2B를 통하여 비용을 절감할 수 있기 때문이다. <표 6-3>은 현재 산자부에서 수행중인 항업 B2B시스템으로서 정보의 집적화에 대한 하나의 예이다. 그런데 정보의 집적화는 지리적인 집적화보다 비용이 적게 소요된다는 장점이 있으나 집적화의 효과 역시 지리적인 집적화보다 낮다는 단점이 있다.

〈표 6-4〉 항업 B2B 사업개요

구 분	내 용
사업목표	항만물류산업간 e-business를 위한 포털 사이트 구축 및 운영
사업주체	산업자원부
사업시행	(재) 부산테크노파크
참여기관	동남아해운 외 8개 업체
총사업기간	2003년 7월 1일 ~ 2005년 6월 30일
총사업비	총사업비 : 16억 2,000만 원 - 정부지원금 : 10억 9,000만 원 - 민간부담금 : 5억 3,000만 원
사업내용	○ 산업자원부는 2003년 산업부문 B2B 네트워크 구축지원사업의 일환으로 항업 부문에 (재)부산테크노파크를 선정하여 지원 ○ (재)부산테크노파크는 항업 B2B 네트워크를 구축하고 운영하기 위해 산하에 독립사업단으로 「항업 B2B 사업단」을 구성

자료 : 한국해양수산개발원, 『항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구』, 2006.

3. 중·소 항만물류업체 지원방안

1) 맞춤형 정보제공시스템 구축

맞춤식 정보제공시스템은 중소 항만물류업체에게 항만물류업에 대한 정보, 정부정책 정보, 시장 정보, 경영정보, 금융 및 세제관련 정보를 제공하는 것이다.

이러한 맞춤형 정보제공시스템은 현재 중소기업청에서 중소기업을 대상으로 인터넷(<http://www.spi.go.kr>)을 통하여 제공되고 있다. 동 시스템은 정부 각 기관, 지방자치단체 및 각종 공공기관들이 기업에 지원하는 정책들을 망라하고 있으며, 현재 정부기관별로 공개하고 있는 정책정보를 기업 및 예비창업자가 알기 쉽게 재편집하여 정책정보에 대한 종합안내서의 기능을 하고 있다¹⁸⁾. 정부는 이러한 맞춤형 관련 정보를 인터넷으로 검색할 수 있게 해 줌으로써 정책정보검색에 소요되는 비용·시간 등 사회적 비용이 절감되는 직접적 효과와 함께 정책정보 지원의 투명성이 제고될 것으로 기대하고 있다.

중소 항만물류업체에 제공해주는 맞춤형 정보제공은 중소기업청에서 제공하는 맞춤형 정보제공시스템과는 별도로 제공되어야 한다. 중소기업청에서 제공하는 것이 중소기업에 대한 정부정책의 일반적인 내용이라 하면 중소 항만물류업체를 위한 맞춤형 정보제공시스템은 특화시켜 별도의 시스템을 운용할 필요가 있다. 세계해운항만동향, 항만물류업에 대한 정부정책 방향, 항만물류업에 필요한 관련정보, 관련 지식 등을 선별해서 제공할 필요가 있다. 또한 위에서 언급한 항만물류업체 간 B2B망과 연계할 필요도 있다.

18) 동 시스템의 검색방법은 분야별, 기업특성별, 기관별 검색 및 통합검색 4가지로 구분된다. 여기서 분야별 검색은 방문자가 자금/보증, 기술, 인력, 판로/수출, 정보화, 창업/벤처, 소상공인, 세제, 행정규정 등 9개 분야 중 원하는 분야를 직접 선택하여 검색하는 방법이고 기업특성별 검색은 관심 분야의 검색기를 지정하여 원하는 정보를 검색하는 방법이다. 기관별 검색은 정부부처, 지방자치단체, 유관기관 등 기관별로 정책정보를 검색하는 방법이며 마지막으로 통합검색은 검색창에 원하는 검색어를 직접 입력하여 검색하는 방법이다.

〈표 6-5〉 (가칭) 중·소 항만물류업체를 위한 맞춤형 정보시스템(안)

구 분	내 용
세계해운항만산업동향	○ 해운항만관련 소식 및 업체 소식
정책자료실	○ 중·소 항만물류업체관련 정부정책자료/정책뉴스/정책찾기(분야별, 업무별 등)
관련기관별 서식코너	○ 해양수산부, 각 지방해양수산청 서식, 관세청 서식 등 관련기관 서식제공
정책 가이드	○ 분야별 정책가이드 제공(자금/보증, 기술, 인력, 세제, 행정규제 등과 관련한 정보자료 제공)
공공구매/온라인조달방	○ 중·소 항만물류업체의 공공구매 및 온라인조달
온라인 상담방	○ 기타 내용에 대한 상담내용
항만물류업체D/B	○ 항만물류업체에 대한 DB구축 및 정보제공

2) 경영컨설팅 제공

중·소 항만물류업체에 대한 지원방안의 하나는 경영컨설팅을 제공해주는 방안이다. 현재 중소기업청에서는 중소기업에 대상으로 경영컨설팅을 지원해 주고 있기는 하다. 그러나 중소기업청에서 제공해주는 경영컨설팅의 경우 일반적으로 기업을 운영하는데 있어 필요한 경영내용에 집중되어 있으며 항만물류업종에 대한 특화된 설명은 없다.

따라서 중·소 항만물류업체에 대한 경영컨설팅은 중소기업청에서 하고 있는 경영컨설팅과정과 연계하여 항만물류업에 특화시키는 것이 필요하다. 경영컨설팅에 대한 내용을 요약한 것이 〈표 6-6〉이다.

중·소 항만물류업체에 대한 경영컨설팅은 중·소 항만물류업체의 경쟁력 및 생산성 향상에 기여하는 것을 목적으로 한다. 컨설팅 대상은 중·소 항만물류업체로 국한시키고 지원조건은 기업당 500만원 이내에서 컨설팅 비용의 30~70%를 지원해주도록 한다. 컨설턴트는 중소기업 경영현장에 풍부한 경험을 가

진 각 분야 전문가 또는 해운항만 전문가 집단으로 한다. 또한 경영컨설팅 분야는 해운항만물류 최근 동향, 경영전략, 인사조직, 마케팅, 재무관리, 생산관리 낭비요인 제거, 공정 효율화 등 경영분야, 정보화, 항만물류업의 신기술 등을 중심으로 제공하도록 한다.

〈표 6-6〉 (가칭) 중·소 항만물류업체에 대한 경영컨설팅 제공(안)

구분	내용
사업개요	○ 중·소 항만물류업체 경쟁력 및 생산성 향상에 기여
지원분야 및 대상	○ 중·소 항만물류업체
지원조건	○ 컨설팅과제, 기업규모 등을 고려하여 기업당 5백만 원 이내에서 지원 ○ 지원비율 : 컨설팅비용의 30~70%
컨설팅트단	○ 중소기업 경영현장에 풍부한 경험을 가진 각 분야 전문가 또는 해운항만 전문가 집단
경영컨설팅분야	○ 해운항만물류 최근 동향 ○ 경영전략, 인사조직, 마케팅, 재무관리, 생산관리 낭비요인 제거, 공정 효율화 등 ○ 정보화 ○ 항만물류업의 신기술 등
경영자문	○ 법률, 세무·회계, 중국비즈니스, 수출입, 인사조직, 영업, 마케팅, 생산관리, 경영전략, IT

3) 금융·세제지원

중·소 항만물류업체의 경쟁력을 강화하기 위한 방안으로 기업간 결합, 집적화 등을 제시하였다. 그런데 대부분의 기업이 영세한 형태로 개별업체가 이러한 경쟁력 강화를 위한 비용을 감당하기 어려울 것으로 판단된다. 특히 지리적 집적화하는 경우 개별 항만물류업체가 집중화하는 것이기 때문에 부지를 마련하는 것이 어려울 뿐만 아니라 자금조달도 쉽지 않다. 따라서 정책당국의 금융 및 세제지원정책이 필요할 것으로 판단된다.

현재 중·소 항만물류업체에 대한 금융 및 세제에 대한 정책자금으로서 구조조정 자금과 협동화자금이 있다. 이 자금은 연리 4.4%로 제한된 기금 내에서 융자를 해주고 있다. 세제감면은 중소기업간 통합시 취득세 등록세 등이 감면되며 양도소득세 등의 이월과세 등이 있다. 또한 항만물류업체 중에 선용품공급업의 경우 유통업에 해당되므로 유통합리화의 자금지원을 받을 수 있을 것으로 판단된다.

〈표 6-7〉 유통합리화 자금의 지원 내용

구분	내용
사업개요	유통정보화 시설, 전문상가단지 건립 등 유통산업의 경쟁력 강화 및 물류거점시설건립 지원을 통한 물류효율화 추진
지원대상	<ul style="list-style-type: none"> ○ 유통정보화 시설·관리시스템 도입, 공동구매 또는 공동판매 사업, 유통산업발전법에서 정한 상점가·전문상가단지 조성을 추진하는 기업 또는 단체(단, 공동구매 또는 공동판매사업의 경우 중소 유통업에 한함) ○ 물류표준화·자동화·공동화시설·정보관리시스템 도입, 물류서비스 고도화(종합물류업 포함)·물류신기술 개발, 집배송센터, 유통산업발전법에서 정한 공동집배송센터·공동집배송센터축진지구 건립을 추진하는 기업 또는 단체 * 단, 유통산업발전법에서 정한 물류표준화를 위한 인증물류설비 생산자·공급자·이용자 우선지원 * 종합물류업 : 운송·보관·하역·정보처리·포장 등 물류전반을 1개 회사에서 일괄수행하는 업(3개 업종 이상)
지원내용	<p><유 통></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 유통정보화 시설·관리시스템 도입, 공동구매 또는 공동판매 사업을 위한 시설자금 및 운전자금 ○ 유통산업발전법에서 정한 상점가·전문상가단지의 구입비, 개·보수비 및 건축비(단, 부지매입비 및 부지조성비 제외) 등 시설자금 및 운전자금 <p><물 류></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 물류표준화·자동화·공동화 시설·정보관리시스템 도입·개체, 물류신기술 개발, 물류서비스 고도화를 추진하는 데 필요한 시설자금 및 운전자금 ○ 집배송센터, 유통산업발전법에서 정한 공동집배송센터·공동집배송센터축진지구 구입비, 개·보수비 및 건축비(단, 부지매입비 및 부지조성비 제외) 등 시설자금 및 운전자금 ○ 유통산업발전법에서 정한 체인사업자가 조성한 공동판매·창고·물류시설 건축비(단, 부지매입비 및 부지조성비 제외) 등 시설자금 및 운전자금 ○ 유통산업발전법에서 정한 인증물류설비 생산자·공급자·이용자의 물류설비 신설·증설·개체 자금 및 포장표준화를 위한 컨설팅 자금
지원규모	300억 원

그러나 물품공급업 또는 종합물류인증업체를 제외하고는 다른 항만물류업의 경우 금융지원을 받기가 쉽지 않다. 따라서 일정기금을 조성하거나 중소기업청과 협의하여 자금을 조성하여 지원할 수 있는 방안을 강구해야 할 것으로 판단된다. 예컨대 M&A 자금, 장비현대화자금, 이중선체구조개선자금, 클러스터화 지원자금 등이다.

4) 표준화된 경영정보시스템 개발 및 보급

중·소 항만물류업체에 대한 경영여건조사를 분석한 결과 정보화에 대한 활용 및 인식수준이 매우 낮은 것으로 조사되었다. 이는 항만하역업이나 선박급유업 등을 제외하고는 대부분 소규모업체가 주를 이루기 때문인 것으로 분석되고 있다. 문제는 정보화의 편익에 대하여 긍정적이지도 않다는데 있다.

따라서 정부가 표준화된 경영정보시스템을 개발하여 보급할 필요가 있다. 여기에는 개별기업의 경영정보시스템뿐만 아니라 고객 또는 동종업체 간 정보를 공유할 수 있는 네트워크시스템을 구축하여 정보적인 클러스터를 이루도록 해야 할 것이다.

5) (가칭)중·소 항만물류업체진흥협의회 창립

중·소 항만물류업체를 전문적으로 지원하고 자금지원을 할 수 있는 중·소 항만물류업체진흥협의회를 창립하도록 한다. 중·소 항만물류업체진흥협의회는 정부출자와 민간인이 공동출자하는 특수법인 형태로 조직되는 것이 바람직하다. 중·소 항만물류업체진흥협회의의 구체적인 사업내용은 〈표 6-8〉과 같다.

〈표 6-8〉 (가칭)중·소 항만물류업체진흥협의회 사업내용

명칭	중·소 항만물류업체진흥협의회
법인성격	특수법인(정부출자+민간기금)
사업내용	(1) 중·소 항만물류업체의 조사 연구 및 보급 (2) 중·소 항만물류업체의 경영자, 종업원 및 관계자에 대한 연수 또는 강습 (3) 중·소 항만물류업체의 이용자 등에 대한 정보, 자료의 제공 (4) 중·소 항만물류업체의 집약 협업화, 작업의 공동화 지원 사업 (5) 중·소 항만물류업체에 대한 정보화 추진 (6) 중·소 항만물류업체 발전기금 관리 운용 (7) 중·소 항만물류업체 공정경쟁 모니터링 (8) 중·소 항만물류업체 대한 보증 등

4. 주기적인 실태조사 및 모니터링 제도

1) 주기적인 실태조사 실시

중·소 항만물류업체의 발전방안을 강구하기 위해서는 무엇보다 관련 통계 자료를 쉽게 습득해야 한다. 그러나 항만물류업종이 등록제로 전환됨에 따라 하역업을 제외한 항만물류업체에 대한 각종정보를 얻기가 쉽지 않다. 과거 1996년까지 항만운송사업실태조사를 통하여 항만물류업체의 실상을 파악하고 정책에 활용할 수 있었으나 현재로서는 마땅한 통계자료가 없는 실정이다. 따라서 1년 또는 5년 주기로 항만물류업체에 대한 정확한 실태조사를 통하여 정책을 수립하는데 도움이 되도록 해야 한다. 특히 항만물류업종의 시장의 적정성 또는 성장성 등을 파악하기 위해서는 이러한 실태조사를 반드시 할 필요가 있다.

2) 요율에 대한 모니터링 및 규제 강화

사회경제적으로 규제완화 추세로서 이는 향만물류업체에도 동일하게 적용된다. 그러나 탈규제화가 지속되면서 업체 간의 경쟁도 강화되어 가격경쟁도 심화되었다. 많은 향만물류업체들이 시장질서 문란을 우려하며 다시 등록제에서 허가제로 전환할 것을 주장하고 있다. 실제로 향만물류업체의 수익성은 다른 업종과 비교할 때 매우 낮은 것으로 조사되었다. 수익성이 낮은 경우 안정적인 기업을 운영할 수가 없게 된다. 경쟁을 통한 기업의 자유로운 진·퇴출은 시장의 기능을 강화한다는 장점이 있지만 고객과 향만물류업체 간의 안정적인 서비스를 저해한다는 문제점도 있다. 따라서 시장에 대한 모니터링을 강화하여 덤핑 등을 예방하고 시장질서가 너무 문란한 경우 벌칙을 강화하는 방안을 마련할 필요가 있다.

제7장

결론 및 정책활용 방안

1. 요약 및 결론

본고는 중·소 항만물류업체에 대한 경영여건 실태조사 및 분석을 하고 이에 근거한 실효성 있는 정책방안을 강구하고자 기획되었다. 이를 위하여 중·소 항만물류업체를 둘러싼 환경변화와 산업적인 특성을 분석하였다. 또한 중·소 항만물류업체에 대한 경영여건에 대하여 실태조사를 하였으며, 효율적인 정책방안을 수립하기 위하여 국내외 중소기업정책을 살펴보고 마지막으로 우리나라의 항만물류업체의 경쟁력을 강화할 수 있는 방안을 제시하였다. 이러한 내용을 요약하면 다음과 같다.

먼저 본고에서는 항만물류업체를 항만운송사업법에서 규정하고 있는 항만운송사업과 항만운송관련사업에 국한시켰다. 이에 따라 항만하역업, 검수·검량·감정업, 항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너수리업으로 연구범위를 한정하였다. 한편 중소기업의 범위로는 현재 중소기업법기본법제2조 및 동시행령제3조에 의거하여 표준산업분류상의 여행알선, 창고 및 운송관련서비스업상의 중소기업 범위인 상시근로자수 200인 미만 또는 매출액 200억 원 이하를 기준으로 하였다.

제2장에서는 중소기업에 대한 우리나라의 정책기조와 해운항만업체를 둘러싼 경영여건을 분석하였다. 분석결과 중소기업에 대한 가장 커다란 정책기조의 변화는 그동안 보호와 육성중심에서 경쟁력을 강화하는 정책으로 패러다임을 전환하였다는 것이다. 또한 해운항만의 환경변화도 점차 경쟁이 심화되고

있음을 알 수 있었다.

제3장에서는 항만물류산업의 특성을 분석하였다. 우리나라 항만물류산업 진입규제의 경우 신고제를 채택한 물품공급업을 제외하고는 모두 등록제를 택하고 있어 경쟁이 심한 것으로 분석되었다. 더욱이 인가제인 항만하역사업을 제외하고는 모든 요율이 신고제 또는 자유제로 되어 있어 가격경쟁도 심한 것으로 조사되었다. 항만물류업의 산업조직론적인 분석결과 대부분의 업종에서 경쟁이 매우 심한 것으로 분석되었다. 이러한 결과는 필연적으로 이익률이 낮고 안전성이 떨어지게 된다. 실제 경영지표를 보면 활동성과 성장성은 매우 높게 나타나고 있으나 이익률과 안전성은 매우 낮게 나타나고 있다.

제4장에서는 중·소 항만물류업체의 경영실태조사를 하였다. 그 결과 매출액 5억 원 이하가 50%, 종사자 10인 미만의 소기업비율이 전체 47.5%를 차지하고 있다. 또한 모든 업종이 공통적으로 낮은 진입장벽으로 인한 시장질서 문란을 문제로 삼고 있다. 또한 정보화, 마케팅, 금융조달, 인력관리 등의 분야에서 많은 애로점을 갖는 것으로 조사되었다.

제5장에서는 국내 중소기업에 대한 대책과 해외항만물류업체에 대한 정책지원에 대해서 살펴보았다. 국내에서는 중소기업청을 비롯한 18개 부처에서 수행하고 있는 지원정책은 총 95가지이나 이중 중·소 항만물류업체가 직접적으로 활용할 수 있는 지원사업은 총 17개 정책인 것으로 조사되었다(본문 <표 5-3> 참조). 또한 외국의 경우 우리나라와 사정이 유사한데 항만의 경쟁이 점차 심화됨에 따라 자국항만물류업체의 통합을 통한 경쟁력을 강화시키는 등 체질 개선에 나서고 있다. 또한 자국내 중·소 항만물류업체를 지원하는 기관이 있다는 것도 커다란 특징 중의 하나이다.

마지막으로 제6장에서는 중·소 항만물류업체에 대한 정책방안을 제시하였다. 우선 중·소 항만물류업체의 대한 비전은 항만물류업의 효율화를 통한 우리나라 항만경쟁력강화에 초점을 맞추었다. 다음으로 항만물류업체에 대한 비전을 달성하기 위하여 ① 중·소 항만물류업체의 경쟁력 강화, ② 중·소 항만물류업체에 대한 재정금융지원 강화 ③ 기업간 결합 또는 업무제휴를 통한 자

발적인 구조조정을 목표로 하였다. 이러한 비전과 목표를 달성하기 위해서 몇 가지 정책방안을 제시하였다. 구체적으로 나열하면 i) 적정규모를 통한 경쟁력강화(수직적결합 + 수평결합), ii) 항만물류업체 간 클러스터화, iii) 맞춤형 정보제공시스템 구축, iv) 경영컨설팅 제공, v) 금융·세제지원, vi) 표준화된 경영정보시스템 개발 및 보급, vii) 중·소 항만물류업체진흥협의회 창립, viii) 주기적인 실태조사, ix) 효율에 대한 모니터링 및 규제 강화를 제시하였다.

2. 정책활용 방안

1) 법·제도 정비 방안

이상과 같은 결론으로부터 법·제도 정비방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 항만물류업체에 대한 주기적인 실태조사를 할 필요가 있다. 중·소 항만물류업체에 대한 효율적인 정책을 수립하기 위해서는 이를 뒷받침할 수 있는 통계가 필요하다. 따라서 적어도 매 5년 주기(샘플조사의 경우 1년)로 조사를 할 필요가 있다. 이러한 조사는 승인 통계화하여 조사하는 것이 바람직하지만 그것이 어렵다면 행정통계로라도 반드시 조사되어야 한다.

둘째, 중·소 항만물류업체진흥협의회의 창립이다. 동 협의회를 통하여 중·소 항만물류업체에 대한 여러 가지 지원활동을 할 수 있도록 할 필요가 있다.

셋째, 중·소 항만물류업체에 대한 맞춤형 정보 또는 경영컨설팅을 제공해야 한다. 현재 중소기업청에서는 이러한 서비스를 제공해주고 있으나 항만물류업종에 특화된 정보 또는 컨설팅을 제공하고 있지는 못하다. 따라서 해양수산부 또는 관련 연구기관을 중심으로 이러한 정보를 제공하는 시스템을 갖추도록 해야 할 것이다.

넷째, 중·소 항만물류업체를 지원할 수 있도록 금융 및 세제정책을 정비해야 한다. 특히 중·소 항만물류업체의 경쟁력을 강화시킬 수 있는 구조조정이나 합병, 제휴 등에 대해서 금융 및 세제지원이 이루어질 수 있도록 할 필요가 있다.

2) 각 (경제)주체별 역할 분담

(1) 해양수산부

해양수산부는 항만물류업체에 대한 관리 감독할 의무가 있으며, 발전방안을 제시할 책임이 있다. 따라서 위에서 제시한 여러 가지 정책방향을 능동적으로 수행할 필요가 있다. 해양수산부의 역할을 정리하면 다음과 같다.

- 항만운송사업에 대한 실태조사 실시
- 중소 항만물류업체에 대한 맞춤형 정보 또는 경영컨설팅을 제공
- 표준화된 경영정보시스템 개발 및 보급
- 인수합병을 통한 경쟁력 강화에 대한 인센티브제도 마련
(자율적인 적정규모를 추진하도록 인센티브 도입)
- 동종 또는 이종간 항만물류업체 간의 클러스터 조성
- (가칭) 중소 항만물류업체진흥협의회 창립

(2) 중소기업청

중소기업청은 중소기업의 정책을 총괄하는 곳이다. 따라서 다음과 같은 역할이 필요하다.

- 항만물류업체에 대한 새로운 중소기업기준 마련
- 항만물류업체의 경쟁력 강화를 위한 각종 세제 및 인센티브 제공
- 해양수산부와의 협조를 통한 중소 항만물류업체 지원책 마련

(3) 중소 항만물류업체

중·소 항만물류업체의 경우 무엇보다 스스로의 경쟁력을 강화시킬 수 있도록 노력해야 한다. 특히 항만물류업체 경우 진입규제의 벽이 매우 낮아 진입과

퇴출이 빈번하다. 따라서 중·소 항만물류업체가 스스로의 경쟁력을 강화할 수 있도록 기업혁신을 해야만 한다. 또한 과당경쟁을 자제할 필요가 있다. 정부의 규제가 없는 경우 시장에서의 과도한 경쟁은 불가피한 측면도 있지만 업계 스스로가 이를 인식하여 적정한 수익을 창출할 수 있도록 해야 한다. 이에 따라 업계 스스로의 자발적인 통합 또는 업무제휴 등을 실시할 필요가 있다.

참고문헌

- 김봉한·전선애, 「우리나라 은행산업의 시장구조 분석」, 2002.
- 노홍승·이철영, 「항만물류 서비스의 개념과 속성 고찰에 관한 연구」, “해운물류연구”, Vol. 23, 1996.
- 동서리서치, 「산업단지 소재 중소기업의 금융이용에 대한 실태조사 보고서」, 2005.
- 류형근·김봉수·이홍걸·양원·이철영, 「항만물류산업의 실태분석에 관한 연구-부산지역중심으로」, 한국항해항만학회 추계학술대회, 2003. 10.
- 부산광역시, 「부산지역 항만물류산업 육성방안 연구」, 2004.
- 산업자원부, 「대중소기업 상생협력 강화방안」, 2005.
- _____, 「항업업종 B2B 네트워크 구축지원사업에 관한 보고서-중간보고서」, 2004.
- 삼성경제연구소, 「일류 중견기업의 성공요인」, 2005.
- _____, 「중소기업 성장과 M&A」, 2005.
- 신용민, 「시장유인적 어업관리를 위한 산업조직정책에 관한 연구」, 2003.
- 오정호, 「텔레커뮤니케이션 산업에서의 소유구조 및 시장구조와 규제 구조가 성과에 미치는 영향」, 2004.
- 이철영 외 4인, 「항만물류산업의 실태분석에 관한 연구-부산지역중심으로」, 2002.
- 정보통신정책연구원, 「통신시장의 수직적 산업구조와 기업행태: 이론 및 사례」, 2003.
- 조병택, 「현대산업조직론의 접근방법에 관한 소고」, 2004.
- 주수현·이동철, 「소기업 경영실태 및 생산구조 분석-부산지역 제조업을 중심

- 으로」, 2003.
- 중소기업연구원, 「미국 금융기관의 (신용)대출형태와 중소기업의 자금조달행태 및 시사점」, 2005.
- _____, 「미국의 중소기업 금융시장 구조와 은행체계-지역은행 제도를 중심으로」, 2005.
- _____, 「비용전가성 납품단가인하의 시장논리 적합성에 관한 연구」, 2005.
- _____, 「새로운 소상공인 정책의 모색」, 2005.
- _____, 「중소기업시책 및 법제의 변천과 시사점」, 2005.
- 중소기업청, 「중소기업에 관한 연차보고서」, 2005.
- _____, 「중소기업 육성시책(2005년도)」, 2004.
- 중소기업특별위원회, 「중소기업청, 중소기업 육성시책(2006년도)」, 2005.
- 한국개발연구원, 「한국의 시장집중분석-광공업부문을 중심으로」, 2002.
- 한국석유공사 석유정보처, 「국제선박 Bunkeing 실태분석과 對 싱가포르 비교를 통한 대응방안 연구」, 2002. 6.
- 한국해양수산개발원, 「항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구」, 2006.
- 한준·신동엽·기녹영, 「한국 시스템 통합 산업의 생태지위 구조와 기업간 경쟁역학: 네트워크 분석을 통한 기업 성과의 설명」, 2003.
- 해양수산부, 「항만산업의 경제적 파급효과에 관한 연구」, 2012. 10.
- 홍성호·김연식·이만형, 「청주 부동산 컨설팅 산업의 구조와 정책 과제」, 2004.
- 홍순구, 「지능형 항만 물류 시스템 추진전략」, 2003.
- 홍콩 SME Fund 홈페이지(www.smefund.tid.gov.hk/eng/eng_main.html) Containerization, 2005. 3.
- 홍콩중소기업위원회, *A Report on Support Measures for Small and Medium Enterprises*, 2001. 6.
- 홍콩특별자치정부 홈페이지(<http://www.tid.gov.hk/english/>)

HPH, *Annual Report*, 1997~2004.

일본중소기업청, 「중소기업시책총람」, 2006.

日本港灣協會, 「港運要覽」, 2005.

IBM, *Retail Selling Optimization*, 2004.

Jeroen Lamers, *The Netherlands The Place To Be*, 2002. 9.

Kuhn, Vives, *Excess Entry, Vertical Integration, and Welfare*, 1999.

Musso, Ferrari & Benacchio, *Cooperation in Maritime and Port Industry and Its Effects on Markets Structure*, 2001.

Peter W. de Langen, *The Performance of Seaport Cluster*, 2003.

Port of Rotterdam, *Port Statistics*, 2004.

Toll Transport Group, *Annual Report*, 1999~2005.

UNCTAD, *Assessment of a Seaport Land Interface: An Analytical Framework*, 2004. 12.

UNCTAD, “Port Marketing and the Challenge of the Third Generation Port”, Trade and Development Board, Committee on Shipping, Ad hoc Inter-government Group of Port Experts, (TD/B/C. 4/AC. 7/14), 1992. 11.

참고자료

대만과 홍콩의 중소항만물류기업 정책사례

1. 대만 사례

1) 사업체 현황 및 진입제도 현황

대만의 경우 하역업, 선용품 공급업, 검수업은 항만당국으로부터 면허를 발급받아야만 한다. 그러나 컨테이너수리업, 선박수리업, 화물고정업 등은 진입규제가 없는 자유경쟁체제이다. 선박급여업, 줄잡이업은 허가를 받아야 한다.

〈표 1〉 기룽 항 항만물류업체 현황(2006년 11월)

업종	업체수	규제
하역업	15	면허
선용품 공급업	33	면허
검수업	38	면허
선박급여업	1	허가
컨테이너수리업	n.a.	자유시장제
선박 수리업	약 400여개	자유시장제
줄잡이업	2	허가
화물고정업	n.a.	자유시장제
예선·도선업	기룽 항만국이 서비스 제공	

자료 : 기룽 항만국 내부자료.

2) 항만물류 서비스 요율

항만물류서비스의 요율은 업종별로 다르게 결정된다. 기류 항만국이 고시한 항만물류 서비스 요율은 화물/여객별로 크게 3가지로 구분이 가능하며, 요율이 적용되는 서비스 내용은 아래의 표와 같이 정리할 수 있다.

〈표 2〉 대만 기류 항만 요율 체계 및 내용

구분	내용
일반화물	<ol style="list-style-type: none"> 항비 <ul style="list-style-type: none"> 접안료(dockage), 부표료(buoy charge), 예선료(tug hire), 계류비(mooring & unmooring charge), 급수비(charges for water supply), 항만청소비(charges for harbor cleaning maintenance), 유류폐기물 처리비(charges for disposal and collecting waste oil of ships) 터미널 사용료 <ul style="list-style-type: none"> 화물 취급료(일반화물, 곡물로 구분) 보관료(보관료, 일반화물 체화료로 구분) 부두통과료 장비사용료 기타 사용료(인건비, 운반비 등)
컨테이너 화물	<ol style="list-style-type: none"> 컨테이너전용선에 대한 화물 취급료 <ul style="list-style-type: none"> 접안료, 컨테이너 취급료 및 장비 사용료(수출입화물과 경유화물을 구분), 컨테이너장비 사용료, 컨테이너 체화료, 부두통과료, 중량료(charges for utilization of ground scales), 야간 컨테이너장비 사용료, 컨테이너화물에 대한 패킹(packing)작업료, 일반선박의 컨테이너에 대한 화물 취급료 래쉬 물량(lash traffic)에 대한 사용료 <ul style="list-style-type: none"> 접안료, 정박료, 예선료, 화물 취급료 등
여객 등	<ol style="list-style-type: none"> 여객 서비스료(passenger service charges) 현문 사용료(charges for using passenger gangway)

자료 : 기류 항만국 요율표.

고시되지 않은 선박급유업 등과 같은 항만물류 서비스 업종의 요율(가격)에 대한 규제현황을 정리하면 다음 표와 같다.

〈표 3〉 항만관련서비스의 가격 결정 메커니즘(기류 항)

가격 결정 메커니즘	업종
항만 당국 결정	하역업, 선박급유업, 예선·도선업
시장의 수요·공급	컨테이너수리업, 선박 수리업, 선용품 공급업, 검수업, 검량업, 감정업, 줄잡이, 화물고정(chocking and lashing)

자료 : 현지 선사 협조자료.

3) 중소기업 정책¹⁹⁾

대만 정부는 자국 중소기업이 글로벌 경쟁력을 갖추고 차별화된 지위를 갖도록 하는 것을 정책목표로 삼고 있다. 이는 지식기반경제의 등장으로 혁신과 신속성의 중요성이 날로 증가하고 있는 상황에서 WTO 체제로의 편입에 따른 시장개방, 중국시장의 급부상, 동아시아 지역에서의 자유무역협정 체결 등의 시장을 둘러싼 환경변화에 대응하기 위함이다. 이에 따라 대만 정부는 중소기업에 대한 지속적인 학습, 전환, 혁신 등에 필요한 구조적인 체계를 갖추려고 노력하고 있다. 이러한 인식 속에서 대만 정부는 중소기업 정책을 크게 5가지 분야로 분류하여 추진하고 있으며, 주요 내용은 〈표 5-22〉와 같다.

〈표 3〉 대만 중소기업 정책의 주요 내용

정책 분야	주요 내용
중소기업 발전에 친화적인 환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중소기업 영업환경에 대한 면밀한 연구 및 검토를 통한 중소기업 정책의 입안 및 추진 ○ 중소기업 인력 지원 계획 추진(implementation) ○ 중소기업이 운영되는 법·제도적 환경의 개선
창업 활성화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중소기업 창업 지식·정보 플랫폼 설립 ○ 중소기업 창업지원(incubation) 기능의 강화 ○ 중소기업 인적자원 개발 및 훈련 강화 ○ 국제적인 중소기업 관련 활동에 대한 적극적인 참여

19) Small and Medium Enterprise Administration, *White Paper on Small and Medium Enterprises in Taiwan, 2005*(이하, 「2005 대만중소기업백서」)를 참조하였음.

중소기업 IT 능력개발 촉진	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중소기업 정보관리 능력 강화 ○ 중소기업에 대한 지식경영 지도서비스의 강화 ○ 중소기업의 품질경영 능력 강화를 지원하는 행정지도 제공
중소기업청의 행정지도(managerial guidance) 기능 강화 - 경영 능력 강화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중소기업의 경영능력 강화 - 경영지도 서비스 강화, 마케팅 능력 강화 등에 초점 ○ 중소기업 경영 발전을 유도할 수 있는 다양한 촉진정책 추진 ○ 정부조달 사업에 중소기업 참여 지원 ○ 지역차원의 중소기업 지원서비스의 효율적 활용 강화 ○ 전통 및 지역 산업에서의 중소기업 지원 ○ 중소기업간 상호 협력을 위한 네트워크 구축 촉진
중소기업 자금조달 원활화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중소기업 자금조달(financing)에 관한 컨설팅 및 지도 강화 ○ 중소기업 회계시스템 강화 및 재무 경영능력 강화 ○ 중소기업 안정적 자금확보 지원 ○ 신규 중소기업의 안정적 운전자본(working capital) 확보 지원

자료 : 「2005 대만중소기업백서」.

4) 중소 향만물류업체 관련 정책²⁰⁾

향만물류산업은 경쟁의 대상 및 범위가 국제적인 특징을 가지고 있다. 특히 대만의 경우 중국 경제의 급속한 발전 과정에서 나타나고 있는 환적 물동량 유치 측면에서 경쟁관계가 강화되고 있다. 대만의 향만당국이나 업계도 이러한 향만물류 산업의 국제 경쟁 가속화에 대한 공감대가 형성되었다. 이러한 공감대 속에서, 향만 당국은 향만물류 기업이 경쟁력을 갖추 수 있도록 정책방안을 마련하는데 노력 중이며, 업계는 고객 만족을 높이고 경영 효율을 제고하는 노력을 하고 있다. 이러한 대만의 경쟁력 강화 노력을 기술하면 다음과 같다.

20) 본 절은 대만 현지(기류 향)의 향만물류 담당자 및 업계 관계자의 인터뷰 내용에 근거하고 있음.

(1) 물동량 창출형 항만의 지향

대만 정부는 물동량을 창출하기 위하여 기룽 항과 가오슝 항을 2004년에 자유항으로 지정·운영하고 있다. 이는 글로벌 물류 및 경영 시스템을 도입하여 보다 자유화되고 국제화된 무역환경을 조성하고 이를 통해 경제발전을 이루려는 노력의 일환이다.

(2) 탈규제화

대만 항만당국은 항만의 경쟁력을 강화하는 차원에서 탈규제화를 추진하고 있다. 이를 위하여 라이선스 발급 절차의 간소화를 추진하고 있으며, 이러한 탈규제화의 추세는 계속적으로 기업들이 요구하는 one-stop 행정서비스의 실현 요구에도 반영되고 있다. 항만물류기업의 특성상, 강조되고 있는 행정규제 완화 요구로는 통관절차 간소화 등이 있다.

(3) 항만운영의 민영화

기룽 항은 1998년 항만노무인력관련 체제를 개편하여, 실질적으로 정부가 모두 고용하던 인력을 민간에게 이양하는 등의 조치를 시작으로 항만운영을 민영화시키기 시작하였다. 2002년에는 정부가 운영하던 터미널 운영권을 민간 기업에 넘기는 등의 보다 적극적인 민영화 조치가 이루어졌다. 인터뷰에 의하면, 향후 정부는 방과제 건설, 항로 준설 등의 업무만 맡고 터미널 운영권은 3년 이내에 민간에게 넘기는 방안을 검토 중인 것으로 알려졌다.²¹⁾

21) 기룽 항의 경우, 터미널 센터 2는 현재 민간기업이 운영하고, 터미널 센터 1, 3은 항만당국이 직접 운영하고 있음. 바로 터미널 센터 1, 3의 운영권을 민간에게 넘기는 것이 추진되고 있다는 것임.

(4) 항만물류서비스의 부가가치 제고

기류 항에는 United Logistics International Corporation과 같은 항만운영의 전문성을 갖춘 기업이 활동하고 있다.²²⁾ ULIC의 경우, 처음에는 하역서비스만을 제공하였으나, 지금은 창고보관 서비스, 기타 부가물류서비스(라벨링, 재조립 등), 트럭킹, 검수 서비스, 고박 서비스 등을 같이 제공하여 항만물류서비스의 부가가치를 제고하고 있다.

(5) 항만관련 서비스의 통합적 제공의 구심점

선사들은 기항지에서의 항만관련 서비스를 해운대리점을 통해 간접적으로 제공받는 경우가 많다. 현재로서는 항만관련 서비스의 통합적 제공을 위해서 해운대리점 업계가 중개역할을 수행하고 있는 것으로 나타났다. 하지만 업계에서는 하역 서비스 및 기타 부대서비스의 일괄적 제공을 고객이 원한다면 사업 영역을 확대할 계획이 있으며, 항만 당국 또한 이러한 일괄 서비스 제공을 가로막는 제도적 제약은 두지 않고 있다.

2. 홍콩 사례

1) 홍콩의 중소기업 지원정책

홍콩특별자치정부(The Government of the Hong Kong Special Administrative Region)는 무역산업과²³⁾(Trade and Industry Dept.) 내 산업지원부서(Industrial

22) 가오슝 항의 경우, 하역업은 선사가 항만당국으로부터 부지와 장비를 임대받아 운영하고 있는 것으로 알려지고 있음.

23) 상업·산업·기술국(Commerce, Industry and Technology Bureau) 소속 부서.

Support Division)를 통해 중소기업에 대한 특별 지원정책을 개발 및 시행하고 있다.

홍콩 통계청 분류에 따른 중소기업의 정의를 살펴보면 제조업의 경우와 나머지 산업으로 구분이 된다. 첫째, 제조업의 경우 100인 미만의 기업, 서비스 산업 등 나머지 기업은 50인 미만인 기업으로 분류된다. 이러한 홍콩의 중소기업은 전체 기업의 98%에 달하고, 2002년 6월 기준으로 약 30만 개로 파악되며 민간 부문 노동인구의 약 60%를 중소기업에서 담당하는 막대한 고용창출효과를 보여 주고 있다.

〈표 5〉 홍콩 산업지원국 내 SME Office의 주요 6대 역할

- 각종 정책과제를 도출하고 그들을 위한 서비스 프로그램 개발
- 중소기업의 발전과 그들의 니즈를 충족시키기 위해 공공부문과 산업지원조직간 조정자 역할 수행
- 공공 부문, 창업(사업 착수), 정부사업면허, 수출 관세율(tariff rates of export markets), 컨설팅 서비스 등 중소기업 지원 서비스에 대한 원스톱 정보 제공 - 중소기업 지원·자문 센터(Support and Consultation Centre for SMEs) 운영
- 4종류의 SME 펀드(SME funding schemes) 관리·운영
- 중소기업 위원회(the Small and Medium Enterprises Committee)에 대한 국제행정업무 (Secretariat) 지원 서비스 제공
- APEC 중소기업 관련 활동에 참가 (APEC SME Working Group, SME Ministerial Meeting)

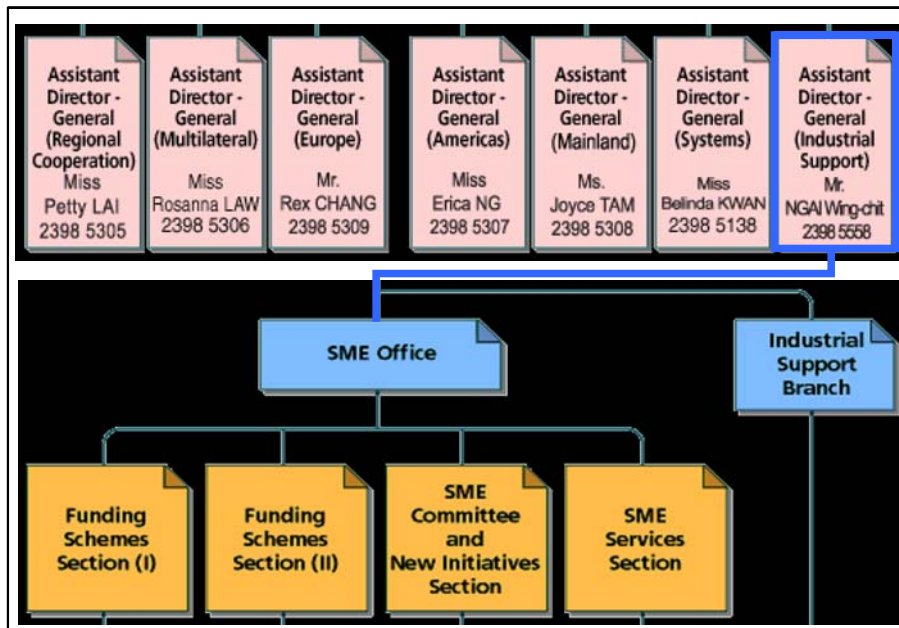
자료 : 홍콩특별자치정부 홈페이지 (http://www.tid.gov.hk/english/smes_industry/smes/smes2_1.html)

중소기업 지원에 관한 산업지원부서의 핵심 목적은 홍콩 내 중소기업 발전을 촉진시켜 그들이 경쟁력을 증가할 수 있도록 도와주는 것이다. 이런 목적을 달성하기 위해 산업지원부서 내 ‘중소기업 사무국(the Small and Medium Enterprises Office, SMEO²⁴⁾)’를 설치하고 있으며, 주요 역할은 〈표 5〉와 같고,

24) SMEO는 1999년 4월에 산업과(Industry Department) 산하에 설립되었으나, 2000년 7월 산업부와

〈그림 1〉은 해당 조직 체계를 보여주고 있다.

〈그림 1〉 무역산업과 7개부서 및 산업지원부서 내 SMEO 조직 체계



자료 : 홍콩특별자치정부 홈페이지 (<http://www.tid.gov.hk/english/aboutus/deptprofile/organization.html>)

SMEO에서 관리·운영하는 4가지 중소기업 지원 펀드는 중소기업위원회(the Small and Medium Enterprises Committee)에 의해 발의된 지원 정책으로 2001년 10월에 정부로부터 승인되었다. 이 펀드들에 총 75억 홍콩달러(정부 재정지출 10억 홍콩달러)²⁵⁾가 투입되는 대규모 펀드이다.

무역과(Trade Dept.)가 통합되면서 무역산업과 산하로 소속이 변경됨.

25) 환율을 1홍콩달러 당 120원으로 가정하면, 9,000억 원 규모임(정부재정 1,200억 원).

〈표 6〉 중소기업 지원 주요 펀드의 소개

펀드종류	주요 내용
중소기업 대출보증제도 (SME Loan Guarantee Scheme)	<ul style="list-style-type: none"> • 기 존재했던 중소기업 창업 및 설비투자자금 대출 보증제도(SME Business Installations and Equipment Loan Guarantee Scheme)와 동일 • 중소기업이 사업 진출, 장비 구입 및 운전자본 확보를 위해 금융기관으로부터 차입(대출)시 정부가 보증하는 방식 • 세 가지 대출 형태에 대해 지원(Business Installations and Equipment Loans, Associated Working Capital Loans, Accounts Receivable Loans)
중소기업 수출촉진펀드 (SME Export Marketing Fund)	<ul style="list-style-type: none"> • 중소기업의 수출촉진활동 지원을 위한 펀드 제도
중소기업 교육·훈련 펀드 (SME Training Fund)	<ul style="list-style-type: none"> • 중소기업의 경쟁력을 향상시키기 위한 직원 교육, 인적자원 개발 및 육성을 위해 지원되는 펀드 • 두 가지 지원 파트로 구분 (Employers' Training, Employees' Training)
중소기업 개발 펀드 (SME Development Fund)	<ul style="list-style-type: none"> • 비영리 유통 조직, 무역산업조직, 전문가 집단 및 연구기관에 대한 금융 지원 펀드 • 지원대상조직은 일반적인 중소기업이나 특정 산업부문에서의 중소기업 경쟁력을 향상시키는 프로젝트 수행해야 함

자료 : 홍콩중소기업위원회, "A Report on Support Measures for Small and Medium Enterprises", June 2001. ; SME Fund 홈페이지(www.smefund.tid.gov.hk/eng/eng_main.html)

또한 중소기업에 대한 컨설팅 서비스를 효율적으로 제공하기 위해 설립된 'Support and Consultation Centre for SMEs(SUCCESS)' 는 지속적인 중소기업 발전 및 경쟁력 강화를 위해 설립된 '최전방' 조직이다. 주요 서비스는 정보 서비스(Information Service)와 자문서비스(Consultation)로 구분되고, 특히 자문 서비스 중에는 중소기업 멘토링 프로그램(SME Mentoring Programme)이라는 일대일 맞춤형 서비스를 무료로 제공하고 있다.

〈표 7〉 SUCCESS의 주요 서비스 영역

구분	내용
정보서비스	<ul style="list-style-type: none"> • 사업 면허 정보 (Business Licence Information) • SUCCESS 활동 정보 (SUCCESS Activities) • 간행물 정보(Publication 'SME Pulse') • 웹 뉴스레터 발송 (E-Newsletter) • 참고 도서목록 제공 (Reference Library) • 전자 데이터베이스 제공 (Electronic Databases) • SUCCESS 주간 프로그램 소개 • 양서 추천 (Good Book Recommendation) • 창업 정보 (Business Start-up Information)
자문서비스	<ul style="list-style-type: none"> • 무료 'Meet-the-Advisors' 자문서비스 • 일대일 무료자문 서비스 (Mentoring Services)

자료 : SUCCESS 홈페이지 (<http://www.success.tid.gov.hk/english>).

2) 홍콩의 물류기업 지원정책

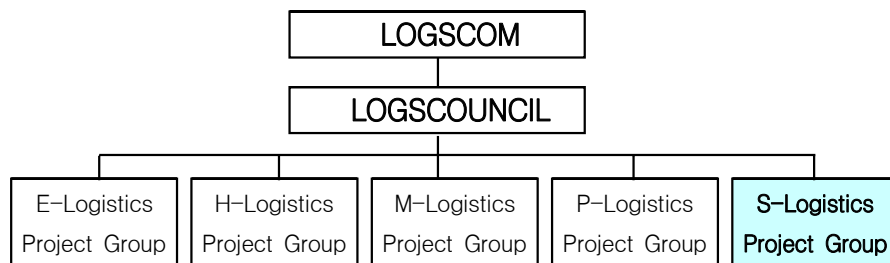
위에서 살펴본 것과 같이, 통상적인 중소기업 지원정책은 홍콩특별자치정부의 상업·산업·기술국(Commerce, Industry and Technology Bureau)의 무역산업과(Trade and Industry Department)에서 관할하고 있다.

이와 별개로 홍콩 정부는 2001년 'Logistics Hong Kong' 정책을 발표한 후, 경제발전·노동국(Economic Development and Labour Bureau) 산하에 'Financial Secretary' 를 회장으로 하여 물류발전운영위원회(Steering Committee on Logistics Development, LOGSCOM)를 2001년 9월에 신설하였다. 이와 연속적으로 LOGSCOM에 의해 개발된 정책을 실행하는 기관으로 '경제발전·노동 비서'가 회장이 되는 홍콩물류발전위원회(Hong Kong Logistics Development Council, LOGSCOUNCIL)를 같은 해 12월에 창설하였다.

홍콩물류발전위원회(LOGSCOUNCIL)는 'Financial Secretary'에 의해 임명된 40명의 회원으로 민간 및 공공부문에서 선발된다. 이러한 LOGSCOUNCIL의

업무는 5개의 소그룹(E-, H-, M-, P-, S-Logistics Project Group)에 의해 지원된다. 특히 5개의 소그룹 중에서 ‘S-Logistics Project Group’는 중소기업 지원에 초점을 맞추어 지원 활동을 펼치고 있다.

〈그림 2〉 LOGSCOUNCIL의 조직 체계



자료 : LOGSCOUNCIL 홈페이지(www.logisticshk.gov.hk); KMI 작성.

〈표 8〉 LOGSCOUNCIL 그룹별 역할

그룹명	주요 임무	주요 수행 업무
E-Logistics Project Group	웹 및 IT 인프라 지원 (Cyber and IT infrastructure)	DTTN (Digital Trade and Transportation Network) 시스템 개발
H-Logistics Project Group	인적 자원 지원 (Human Resources)	교통/물류산업 인력 실태조사 (Manpower Survey of the Transport Logistics Industry), 물류부문 회사정보 및 고용 기회 제공, 해외 물류허브지역 현장학습 지원
M-Logistics Project Group	마케팅 및 판촉 지원 (Marketing and Promotion)	홍콩 물류역량 소개용 슬로건 및 소책자 발간, 물류관련 각종 국제 포럼 및 Expo 개최 및 지원
P-Logistics Project Group	물리적/제도적 인프라 지원 (Physical and regulatory infrastructure)	부가가치 물류단지 개발
S-Logistics Project Group	중소기업 지원 (Support for SMEs)	중소 물류기업의 사업 프로세스 개선 및 역량 확대를 위한 컨설팅 제공, E그룹과 함께 IT 사용 촉진계획 수립

자료 : LOGSCOUNCIL 홈페이지(www.logisticshk.gov.hk); KMI 작성.

부 록

중·소 항만물류업체 실태조사 설문지

[컨테이너수리업]

항만은 육상운송과 해상운송을 연결하는 터미널로서 다양한 서비스를 제공하고 있습니다. 항만이 경쟁력을 유지하고 발전하기 위해서는 항만하역, 검수·검정, 항만용역, 물품공급, 선박급유, 컨테이너수리 등의 다양한 서비스가 효율적으로 제공되어야 합니다. 이러한 서비스의 효율적 제공을 위해서는 서비스 제공 주체인 항만물류업체의 효율적 경영이 전제되어야 합니다. 하지만 대부분의 항만물류업체는 중·소기업 규모의 영세성을 띄고 있어 제반 경영여건이 대규모 기업에 비해 열악한 것이 사실입니다. 이에 저희 한국해양수산개발원은 「중·소 항만물류업체 경영여건 분석 및 육성방안 연구」를 2006년도 정책연구 과제로 선정하여, 중·소 항만물류업체의 제반 애로사항을 조사·분석하고, 분석결과를 토대로 적합한 정책방안을 도출하고자 합니다.

이러한 배경에서 본 설문은 컨테이너수리업의 건전한 발전을 도모하기 위해 기획되었습니다. 귀사에서 작성해주시는 설문 응답 내용은 우리나라 컨테이너수리업의 발전을 위한 현안과제의 도출 및 분석에 사용되는 귀중한 자료가 될 것입니다. 또한 요구하시는 **정책지원 내용은 향후 정부(해양수산부 등)의 지원정책 마련에 귀중한 기초 자료**가 되오니 설문에 정성껏 답변해 주시기 바랍니다.

본 설문에 대한 응답내용은 통계법에 의거 비밀이 보장되며, 설문결과는 연구 목적 이외에는 결코 사용되지 않을 것입니다.

기타 의견 및 문의사항이 있으시면, 아래 연락처로 연락주시기 바랍니다. 감사합니다.

2006년 6월

- ◎ 연구기관 : 한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)
- ◎ 연구진 : 한광석 책임연구원, 고병욱 연구원(02-2105-2916), 김은수 연구원(2917)
- ◎ 팩스: 02-2105-2799 ◎E-mail: valiance@kmi.re.kr, kes1213@kmi.re.kr
- ◎ 설문조사기관: 코리아 데이터 네트워크(Korea Data Network, KDN)

[컨테이너수리업]

I. 항만물류업 공통 질문

1. 업체 개요

1.1 일반 개요

업체명		경영조직 형태		(법인, 개인)
소재 항만		작성자	성명	
			직위	
설립연도		전화번호		
		홈페이지		
기타 보유사업 면허				

1-2. 귀사의 매출액 규모는 어떠합니까?

① 1억 미만 ()	② 1억~5억 미만 ()	③ 5억~10억 미만 ()
④ 10억~30억 미만 ()	⑤ 30억~50억 미만 ()	⑥ 50억~100억 미만 ()
⑦ 100억~200억 미만 ()	⑧ 200억 이상 ()	

※ 중소기업 범위: 창고 및 운송관련 서비스: 상시 근로자수 200인 미만, 또는 매출액 200억 미만

2. 영업 환경

2-1. 중·소 항만물류기업으로서 어떠한 외부 환경 변화 요인이 기업 경영에 가장 많은 영향을 미치고 있습니까?

번호	외부 환경 요인	우선 순위
①	고유가 지속	위
②	환율 변동	위
③	중국 등 경쟁항만 성장으로 인한 경쟁력 약화	위
④	항만 물동량 변화	위
⑤	국내 금리 변화	위
⑥	기타 ()	위

2-2. 귀 사의 영업활동에 있어 내부적인 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	전문 영업인력 (고급인력) 확보 곤란	위
②	고객사의 부당한 단가 인하 압력	위
③	경영 전략 부재	위
④	마케팅 능력 부족	위
⑤	경쟁심화에 따른 영업환경 악화	위
⑥	영업정보 부족	위
⑦	기타 ()	위

2-3. 귀 사는 고객 신규 확보 및 관리를 위해 어떠한 노력을 하고 계십니까?
(복수 응답 가능)

	내용	체크
①	회사 안내 책자의 발간 및 고객사 구매팀에 정기적 발송	()
②	중요 고객사 및 신규 고객사에 대한 할인 혜택 부여	()
③	별도의 영업담당 부서 운영	()
④	기타()	()

3. 금융(자금) 조달 현황 및 애로사항

3-1. 귀 사가 금융기관으로부터 차입을 할 경우, 주요 이유는 무엇입니까?

	내용	체크
①	고정자산 구입 및 임대 비용	()
②	사무실/창고 부지 매입 및 건설비 조달	()
③	경영 악화로 인한 운영자금 조달	()
④	기타 ()	()

3-2-1. 위와 같은 자금 운용상의 애로사항은 어떻게 해결하고 있습니까?(복수 응답 가능)

번호	내용	체크
①	부족한 자금을 금융기관으로부터 차입하여 해결	()
②	부족한 자금을 사채시장으로부터 차입하여 해결	()
③	잉여 수입금을 적립하여 자금 부족에 대비	()
④	기타()	()

3-2-2. 부족한 자금을 차입하는 경우, 이자비용 부담은 어느 정도입니까?

번호	내용	연 이자율(2005년 기준)
①	부족한 자금을 금융기관으로부터 차입하여 해결	(%)
②	부족한 자금을 사채시장으로부터 차입하여 해결	(%)

3-3. 귀사의 자금 차입에 있어 예로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	낮은 신용도로 인한 제도권 금융기관으로부터의 차입이 불가능한 점	위
②	낮은 신용도로 인한 높은 이자비용 부담	위
③	보유자산의 담보가치가 적절히 인정되지 않는 점	위
④	기타()	위

4. 고용 현황

4-1. 귀사의 신규인력 채용 방식은 무엇인가요?

① 공개 채용 (상시, 정규) ② 추천 ③ 고용 알선 ④ 기타 ()

4-2. 귀사의 종사자수는 ?

	사무직	영업/마케팅	현장 근로직	합계
보유 인원	(명)	(명)	(명)	(명)

4-3. 귀사의 인력 관리에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	적합한 인력의 구인난	위
②	인력의 잦은 이직	위
③	직업 재훈련에 있어 전문교육 기관의 부재	위
④	근로자(구직자)의 고임금 요구	위
⑤	기타()	위

5. 정보화 현황

5-1. 귀사의 정보화 추진 현황을 체크해 주십시오.

① 기초정보 S/W 활용 ()	② 홈페이지 구축·운영 ()
③ 인트라넷 (데이터공유 등) ()	④ 전자 문서교환 (EDI) ()
⑤ ERP (생산, 판매 등의 경영자원 통합관리) ()	⑥ 전자상거래 ()
⑦ CIM (통합 생산관리 정보시스템) ()	⑧ CRM (고객 정보관리를 위한 판매·마케팅 지원) ()
⑨ SCM (효율적인 생산을 위한 부품조달, 재고관리 솔루션) ()	기타 사항 ()

6-2. 대 정부 지원 및 건의 사항

정부 지원 정책 내용	우선순위
① 자금지원 (저리 대출)	위
② 등록제에서 허가제로의 재전환	위
③ 각 향만물류업종의 단지 건설 (예 : 선용품유통센터 건립 지원)	위
④ 관련정보 제공	위
⑤ 기타 사항 ()	위

7. 중소 향만물류업체 육성 방안

7-1. 통상적으로 기업이 소규모일 때는 기업 규모의 확대를 통해 단위 원가의 절감이 가능하다고 알려져 있습니다. 귀 사에서는 이러한 기업 규모 확대를 통한 원가절감 전략으로 매출액 증대가 가능하다고 생각하십니까?

① 예 (⇒7-2번 문항으로)	② 아니오 (⇒7-3번 문항으로)
------------------	--------------------

7-2. 기업 규모의 확대를 위해 귀 사께서 추진하고 싶은 전략은 무엇입니까?
(단수 응답)

번호	전략	체크
①	투자 확대를 통한 기업 규모 확대	()
②	다른 업체와의 전략적 제휴	()
③	다른 업체의 인수합병	()
④	기타 ()	()

7-3. 아래와 같은 ‘원-스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

원스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안(안)		
<p>특정 고객선사에 대해 하역, 검수·검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 항만물류기업이 하나의 연합체를 결성, 연합체가 공동으로 고객 선박의 입항·출항에 이르기까지의 관련 서비스 전체를 일괄적으로 제공하는 통합서비스 제공기업에 대해 일정의 절차를 거쳐 ‘항만물류통합서비스 제공자 인증서’를 교부하고, 인증서 획득 기업에 대해서는 금융혜택에 대한 우선순위를 부여하는 제도</p>		
번호	진략	체크
①	항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진	()
②	업체들간의 협력 부족으로 실효성을 거두지 못할 것임	()
③	세 종류 이상의 서비스 일괄 제공 업체로 요건을 완화하여 시행하는 것이 바람직	()
④	기타 ()	()

7-4. 아래와 같은 ‘업종별 우수 서비스 업체 인증 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

업종별 우수 서비스 업체 인증 방안(안)	
<p>하역, 검수검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 개별 항만물류기업의 서비스 품질을 평가하여, 일정한 기준을 만족하는 업체에게 ‘우수 서비스 업체 인증서’ 를 교부하는 제도</p> <p>◎ 기대효과</p> <p>개별 업체의 서비스의 품질이 확인이 되지 않는 상황에서, 인증서는 일정한 수준의 서비스 제공을 보장하여 고객이 안심하고 서비스를 의뢰할 수 있는 여건을 조성하는 순기능을 수행, 항만 전체의 고객 유치 경쟁력 강화에 기여</p>	

번호	의견	체크
①	항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진	()
②	인증서 발급 주체, 인증서의 신뢰성 획득 문제 등의 현실적 사항을 고려하면 실현 불가능한 방안임	()
③	인증서 획득 업체에게 세제, 금융 상의 지원을 하는 보다 강력한 방안을 추진	()
④	기타 ()	()

II. 컨테이너수리업에 대한 질문

8. 거래 회사 및 시장질서 등

8-1. 귀사가 컨테이너수리 주문을 받는 거래 회사는 어느 곳입니까? 거래 비중은 어느 정도입니까?

번호	거래 회사	거래 비중
①	선사 또는 선사 대리점	%
②	컨테이너 터미널 운영회사	%
③	기타()	%
합계		100 %

8-2. 컨테이너수리업은 각 지방청에 등록만 하면 영업을 가능하도록 되어 있습니다. 이러한 등록제 시행에 따른 업체 난립 및 과다 경쟁의 우려가 있습니다. 이에 대한 적절한 대응책은 무엇이라고 생각하십니까?(복수 응답 가능)

번호	내용	체크
①	등록제에서 허가제로의 재전환	()
②	등록요건 강화로 신규 진입 컨테이너수리업체에 대한 규제 강화	()
③	용역수수료(수리비) 하한제 등을 통한 수수료 인하 방지정책 도입	()
④	타 업종으로 전환 시, 정부 지원을 강화하여 원활한 구조조정을 도모	()
⑤	기타()	()

9. 현안과제 우선순위

9-1. 아래의 현안과제 중, 귀사가 우선적으로 해결해야 한다고 생각하시는 현안과제의 중요도를 표시해 주십시오.(합계 100점 기준으로 그 중요도를 표시해 주시기 바랍니다.)

번호	현안과제	우선순위
①	업체 난립에 따른 덤프(dumping) 등의 시장질서 문란행위 방지	위
②	원활한 인력 공급을 위한 외국인 고용의 확대	위
③	운영비 등의 자금조달에 따르는 높은 이자부담의 완화	위
④	원가상승요인을 반영한 용역수수료(수리비)의 인상	위
⑤	신규 인력 수요 발생 시, 적합한 인력의 신속한 채용	위
⑥	기타 ()	위

10. 보유 시설

구분		내용
보유 시설	공구창고	m ²
	공장	m ²
기타 시설 및 장비	()	
	()	

11. 재무제표 및 손익계산서 요약표 (2005. 1.1 ~ 2005. 12. 31)

1) 대차대조표 (2005. 12. 31 현재)

항 목	금액 (천원)									
1) 자산총계										
2) 부채										
3) 자본										
7) 부채 및 자본총계 (=2+3)										

2) 손익계산서 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

항 목	금액 (천원)									
1) 매출액										
2) 당기 순이익										

※ 재무제표 및 손익계산서(2005년도)는 편의상 귀 사의 원본을 복사하여 팩스로 송부해 주셔도 됩니다.

[검수·검정업]

항만은 육상운송과 해상운송을 연결하는 터미널로서 다양한 서비스를 제공하고 있습니다. 항만이 경쟁력을 유지하고 발전하기 위해서는 항만 하역, 검수·검정, 항만용역, 물품공급, 선박급유, 컨테이너수리 등의 다양한 서비스가 효율적으로 제공되어야 합니다. 이러한 서비스의 효율적 제공을 위해서는 서비스 제공 주체인 항만물류업체의 효율적 경영이 전제되어야 합니다. 하지만 대부분의 항만물류업체는 중·소기업 규모의 영세성을 띄고 있어 제반 경영여건이 대규모 기업에 비해 열악한 것이 사실입니다. 이에 저희 한국해양수산개발원은 「중·소 항만물류업체 경영여건 분석 및 육성방안 연구」를 2006년도 정책연구 과제로 선정하여, 중·소 항만물류업체의 제반 애로사항을 조사·분석하고, 분석결과를 토대로 적합한 정책방안을 도출하고자 합니다.

이러한 배경에서 본 설문은 검수·검정업의 건전한 발전을 도모하기 위해 기획되었습니다. 귀사에서 작성해주시는 설문 응답 내용은 우리나라 검수·검정업의 발전을 위한 현안과제의 도출 및 분석에 사용되는 귀중한 자료가 될 것입니다. 또한 요구하시는 **정책지원 내용은 향후 정부(해양수산부 등)의 지원정책 마련에 귀중한 기초 자료**가 되오니 설문에 정성껏 답변해 주시기 바랍니다.

본 설문에 대한 응답내용은 통계법에 의거 비밀이 보장되며, 설문결과는 연구 목적 이외에는 결코 사용되지 않을 것입니다.

기타 의견 및 문의사항이 있으시면, 아래 연락처로 연락주시기 바랍니다. 감사합니다.

2006년 6월

- ◎ 연구기관: 한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)
- ◎ 연구진: 한광석 책임연구원, 고병욱 연구원(02-2105-2916), 김은수 연구원(2917)
- ◎ 팩스: 02-2105-2799 ◎E-mail: valiance@kmi.re.kr, kes1213@kmi.re.kr
- ◎ 설문조사기관: 코리아 데이터 네트워크(Korea Data Network, KDN)

2-2. 귀 사의 영업활동에 있어 내부적인 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	전문 영업인력 (고급인력) 확보 곤란	위
②	고객사의 부당한 단가 인하 압력	위
③	경영 전략 부재	위
④	마케팅 능력 부족	위
⑤	경쟁심화에 따른 영업환경 악화	위
⑥	영업정보 부족	위
⑦	기타 ()	위

2-3. 귀 사는 고객 신규 확보 및 관리를 위해 어떠한 노력을 하고 계십니까?
(복수 응답 가능)

	내용	체크
①	회사 안내 책자의 발간 및 고객사 구매팀에 정기적 발송	()
②	중요 고객사 및 신규 고객사에 대한 할인 혜택 부여	()
③	별도의 영업담당 부서 운영	()
④	기타 ()	()

3. 금융(자금) 조달 현황 및 애로사항

3-1. 귀 사가 금융기관으로부터 차입을 할 경우, 주요 이유는 무엇입니까?

	내용	체크
①	고정자산 구입 및 임대 비용	()
②	사무실/창고 부지 매입 및 건설비 조달	()
③	경영 악화로 인한 운영자금 조달	()
④	기타 ()	()

3-2-1. 위와 같은 자금 운용상의 애로사항은 어떻게 해결하고 있습니까?(복수 응답 가능)

[illegible]

3-2-2. 부족한 자금을 차입하는 경우, 이자비용 부담은 어느 정도입니까?

번호	내용	연 이자율 (2005년 기준)
①	부족한 자금을 금융기관으로부터 차입하여 해결	(%)
②	부족한 자금을 사채시장으로부터 차입하여 해결	(%)

3-3. 귀사의 자금 차입에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	낮은 신용도로 인한 제도권 금융기관으로부터의 차입이 불가능한 점	위
②	낮은 신용도로 인한 높은 이자비용 부담	위
③	보유자산의 담보가치가 적절히 인정되지 않는 점	위
④	기타()	위

4. 고용 현황

41. 귀사의 신규인력 채용 방식은 무엇인가요?

① 공개 채용 (상시, 정규) ② 추천 ③ 고용 알선 ④ 기타 ()

4-2. 귀사의 종사자수는 ?

	사무직	영업/마케팅	현장 근로직	합계
보유 인원	(명)	(명)	(명)	(명)

4-3. 귀사의 인력 관리에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	적합한 인력의 구인난	위
②	인력의 잦은 이직	위
③	직업 재훈련에 있어 전문교육 기관의 부재	위
④	근로자(구직자)의 고임금 요구	위
⑤	기타()	위

5. 정보화 현황

5-1. 귀사의 정보화 추진 현황을 체크해 주십시오.

① 기초정보 S/W 활용 ()	② 홈페이지 구축운영 ()
③ 인트라넷 (데이터공유 등) ()	④ 전자 문서교환 (EDI) ()
⑤ ERP (생산, 판매 등의 경영자원 통합관리) ()	⑥ 전자상거래 ()
⑦ CIM (통합 생산관리정보시스템) ()	⑧ CRM (고객 정보관리를 위한 판매·마케팅 지원) ()
⑨ SCM (효율적인 생산을 위한 부품조달, 재고관리 솔루션) ()	기타 사항 ()

5-2. 위의 항목에서 정보화 추진 실적이 없다면, 귀사는 향후 정보화의 필요성을 느끼고 있습니까? 있다면 어떤 항목에 대해 추진하시고자 합니까?

6-2. 대 정부 지원 및 건의 사항

정부 지원 정책 내용	우선순위
① 자금지원 (저리 대출)	위
② 등록제에서 허가제로의 재전환	위
③ 각 향만물류업종의 단지 건설 (예 : 선용품유통센터 건립 지원)	위
④ 관련정보 제공	위
⑤ 기타 사항 ()	위

7. 중소 향만물류업체 육성 방안

7-1. 통상적으로 기업이 소규모일 때는 기업 규모의 확대를 통해 단위 원가의 절감이 가능하다고 알려져 있습니다. 귀 사에서는 이러한 기업 규모 확대를 통한 원가절감 전략으로 매출액 증대가 가능하다고 생각하십니까?

① 예 (⇒7-2번 문항으로)	② 아니오 (⇒7-3번 문항으로)
------------------	--------------------

7-2. 기업 규모의 확대를 위해 귀 사께서 추진하고 싶은 전략은 무엇입니까?
(단수 응답)

번호	전략	체크
①	투자 확대를 통한 기업 규모 확대	()
②	다른 업체와의 전략적 제휴	()
③	다른 업체의 인수합병	()
④	기타 ()	()

7-3. 아래와 같은 ‘원-스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

원스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안(안)		
<p>특정 고객선사에 대해 하역, 검수검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 항만물류기업이 하나의 연합체를 결성, 연합체가 공동으로 고객 선박의 입항-출항에 이르기까지의 관련 서비스 전체를 일괄적으로 제공하는 통합서비스 제공기업에 대해 일정의 절차를 거쳐 '항만물류통합서비스제공자 인증서'를 교부하고, 인증서 획득 기업에 대해서는 금융혜택에 대한 우선순위를 부여하는 제도</p>		
번호	전략	체크
①	항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진	()
②	업체들간의 협력 부족으로 실효성을 거두지 못할 것임	()
③	세 종류 이상의 서비스 일괄 제공 업체로 요건을 완화하여 시행하는 것이 바람직	()
④	기타 ()	()

7-4. 아래와 같은 ‘업종별 우수 서비스 업체 인증 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

업종별 우수 서비스 업체 인증 방안(안)	
<p>하역, 검수검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 개별 항만물류기업의 서비스 품질을 평가하여, 일정한 기준을 만족하는 업체에게 ‘우수 서비스 업체 인증서’를 교부하는 제도</p> <p>◎ 기대효과</p> <p>개별 업체의 서비스의 품질이 확인이 되지 않는 상황에서, 인증서는 일정한 수준의 서비스 제공을 보장하여 고객이 안심하고 서비스를 의뢰할 수 있는 여건을 조성하는 순기능을 수행, 항만 전체의 고객 유치 경쟁력 강화에 기여</p>	

8-3. 검수·검정업은 현재 각 지방청에 등록만 하면 영업이 가능하도록 되어 있습니다. 이러한 등록제 시행에 따라 수요에 비해 공급업체가 많아져 시장질서를 어지럽히는 주요 원인으로 진단되고 있습니다. 이에 대한 귀사의 입장은 무엇입니까?(복수 응답 가능)

번호	내용	체크
①	등록제에서 허가제로의 재전환	()
②	등록요건 강화로 신규 진입 검수·검정업체에 대한 규제 강화	()
③	등록제 시행에 따른 자유 경쟁의 결과로서 검수·검정업의 발전을 위해 바람직함	()
④	타 업종으로 전환 시, 정부 지원을 강화하여 원활한 구조조정을 도모	()
⑤	기타()	()

9. 현안과제 해결 우선순위

9-1. 아래의 현안과제 중, 귀사가 우선적으로 해결해야 한다고 생각하시는 현안과제를 순서대로 표시하시고 합계 100점 기준으로 그 중요도를 표시해 주시기 바랍니다.

현안과제	우선 순위	중요도 (합계 100점)
① 업체 난립에 따른 덤핑(dumping) 등의 시장질서 문란 행위 방지	위	점
② 등록제도 강화	위	점
③ 업무 환경의 개선 (야간, 주말 근무 등)	위	점
④ 신규 인력 수요 발생 시, 적합한 인력의 신속한 채용	위	점
⑤ 기타 ()	위	점
⑥ 기타 ()	위	점

11. 재무제표 및 손익계산서 요약표 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

1) 대차대조표 (2005. 12. 31 현재)

항 목	금액 (천원)									
1) 자산총계										
2) 부채										
3) 자본										
7) 부채 및 자본총계 (=2+3)										

2) 손익계산서 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

항 목	금액 (천원)									
1) 매출액										
2) 당기 순이익										

※ 재무제표 및 손익계산서(2005년도)는 편의상 귀 사의 원본을 복사하여 팩스로 송부해 주셔도 됩니다.

중·소 항만물류업체 실태조사 설문지

항만은 육상운송과 해상운송을 연결하는 터미널로서 다양한 서비스를 제공하고 있습니다. 항만이 경쟁력을 유지하고 발전하기 위해서는 항만하역, 검수·검정, 항만용역, 물품공급, 선박급유, 컨테이너수리 등의 다양한 서비스가 효율적으로 제공되어야 합니다. 이러한 서비스의 효율적 제공을 위해서는 서비스 제공 주체인 항만물류업체의 효율적 경영이 전제되어야 합니다. 하지만 대부분의 항만물류업체는 중·소기업 규모의 영세성을 띄고 있어 제반 경영여건이 대규모 기업에 비해 열악한 것이 사실입니다. 이에 저희 한국해양수산개발원은 「중·소 항만물류업체 경영여건 분석 및 육성방안 연구」를 2006년도 정책연구 과제로 선정하여, 중·소 항만물류업체의 제반 애로사항을 조사·분석하고, 분석결과를 토대로 적합한 정책방안을 도출하고자 합니다.

이러한 배경에서 본 설문은 물품공급업의 건전한 발전을 도모하기 위해 기획되었습니다. 귀사에서 작성해주시는 설문 응답 내용은 우리나라 물품공급업의 발전을 위한 현안과제의 도출 및 분석에 사용되는 귀중한 자료가 될 것입니다. 또한 요구하시는 **정책지원 내용은 향후 정부(해양수산부 등)의 지원 정책 마련에 귀중한 기초 자료**가 되오니 설문에 정성껏 답변해 주시기 바랍니다.

본 설문에 대한 응답내용은 통계법에 의거 비밀이 보장되며, 설문결과는 연구 목적 이외에는 결코 사용되지 않을 것입니다.

기타 의견 및 문의사항이 있으시면, 아래 연락처로 연락주시기 바랍니다. 감사합니다.

2006년 6월

- ◎ 연구기관: 한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)
- ◎ 연구진: 한광석 책임연구원, 고병욱 연구원(02-2105-2916), 김은수 연구원(2917)
- ◎ 팩스: 02-2105-2799 ◎E-mail: valiance@kmi.re.kr, kes1213@kmi.re.kr
- ◎ 설문조사기관: 코리아 데이터 네트워크(Korea Data Network, KDN)

[물품공급업]

I. 항만물류업 공통 질문

1. 업체 개요

1.1 일반 개요

업체명		경영조직 형태		(법인, 개인)
소재 항만		작성자	성명	
			직위	
설립연도		전화번호		
		홈페이지		
기타 보유사업 면허				

1-2. 귀 사의 매출액 규모는 어떠합니까?

① 1억 미만 ()	② 1억~5억 미만 ()	③ 5억~10억 미만 ()
④ 10억~30억 미만 ()	⑤ 30억~50억 미만 ()	⑥ 50억~100억 미만 ()
⑦ 100억~200억 미만 ()	⑧ 200억 이상 ()	

※ 중소기업 범위: 창고 및 운송관련 서비스: 상시 근로자수 200인 미만, 또는 매출액 200억 미만

2. 영업 환경

2-1. 중·소 항만물류기업으로서 어떠한 외부 환경 변화 요인이 기업 경영에 가장 많은 영향을 미치고 있습니까?

번호	외부 환경 요인	우선 순위
①	고유가 지속	위
②	환율 변동	위
③	중국 등 경쟁항만 성장으로 인한 경쟁력 약화	위
④	항만 물동량 변화	위
⑤	국내 금리 변화	위
⑥	기타 ()	위

2-2. 귀 사의 영업활동에 있어 내부적인 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	전문 영업인력 (고급인력) 확보 곤란	위
②	고객사의 부당한 단가 인하 압력	위
③	경영 전략 부재	위
④	마케팅 능력 부족	위
⑤	경쟁심화에 따른 영업환경 악화	위
⑥	영업정보 부족	위
⑦	기타 ()	위

2-3. 귀 사는 고객 신규 확보 및 관리를 위해 어떠한 노력을 하고 계십니까?
(복수 응답 가능)

	내용	체크
①	회사 안내 책자의 발간 및 고객사 구매팀에 정기적 발송	()
②	중요 고객사 및 신규 고객사에 대한 할인 혜택 부여	()
③	별도의 영업담당 부서 운영	()
④	기타 ()	()

3. 금융(자금) 조달 현황 및 애로사항

3-1. 귀사가 금융기관으로부터 차입을 할 경우, 주요 이유는 무엇입니까?

[illegible]

3-2-1. 위와 같은 자금 운용상의 애로사항은 어떻게 해결하고 있습니까?(복수 응답 가능)

[illegible]

3-2-2. 부족한 자금을 차입하는 경우, 이자비용 부담은 어느 정도입니까?

번호	내용	연 이자율(2005년 기준)
①	부족한 자금을 금융기관으로부터 차입하여 해결	(%)
②	부족한 자금을 사채시장으로부터 차입하여 해결	(%)

3-3. 귀사의 자금 차입에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	낮은 신용도로 인한 제도권 금융기관으로부터의 차입이 불가능한 점	위
②	낮은 신용도로 인한 높은 이자비용 부담	위
③	보유자산의 담보가치가 적절히 인정되지 않는 점	위
④	기타()	위

4. 고용 현황

4-1. 귀 사의 신규인력 채용 방식은 무엇인가요?

① 공개 채용 (상시, 정규) ② 추천 ③ 고용 알선 ④ 기타 ()
--

4-2. 귀 사의 종사자수는 ?

	사무직	영업/마케팅	현장 근로직	합계
보유 인원	(명)	(명)	(명)	(명)

4-3. 귀 사의 인력 관리에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	적합한 인력의 구인난	위
②	인력의 잦은 이직	위
③	직업 재훈련에 있어 전문교육 기관의 부재	위
④	근로자(구직자)의 고임금 요구	위
⑤	기타()	위

5. 정보화 현황

5-1. 귀사의 정보화 추진 현황을 체크해 주십시오.

① 기초정보 S/W 활용 ()	② 홈페이지 구축·운영 ()
③ 인트라넷 (데이터공유 등) ()	④ 전자 문서교환 (EDI) ()
⑤ ERP (생산, 판매 등의 경영자원 통합관리) ()	⑥ 전자상거래 ()
⑦ CIM (통합 생산관리 정보시스템) ()	⑧ CRM (고객 정보관리를 위한 판매·마케팅 지원) ()
⑨ SCM (효율적인 생산을 위한 부품조달, 재고관리 솔루션) ()	기타 사항 ()

5-2. 위의 항목에서 정보화 추진 실적이 없다면, 귀사는 향후 정보화의 필요성을 느끼고 있습니까? 있다면 어떤 항목에 대해 추진하시고자 합니까?

1. 정보화 필요성 유무	있음 ()	없음 ()
2. 우선순위 표시		

※ 2번의 우선순위 표시는 해당 항목의 번호 순으로 표시, 예: ①→②→⑤→⑧→⑥ 등)

5-3. 귀사의 정보화 진전에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	정보화 추진에 필요한 전문 인력의 부족	위
②	정보화 추진에 필요한 투자자금 확보가 곤란	위
③	기업 규모가 크지 않고, 영업내용이 복잡하지 않기 때문에 정보화가 필요치 않음	위
④	기타()	위

6. 정부 정책 활용

6-1. 중소기업청 등 정부기관의 지원정책 중에 이용하고 계시는 정책이 있으시면 체크해 주십시오.

정부 기관	지원정책명	이용 여부	세부 내용
중소기업 지원정책	자금금융지원		
	인력지원		
	벤처창업지원		
	기술지원		
	판로/수출/공공구매		
	정보화지원		
	여성/장애인 기업 지원		
	제조물 책임 지원		
	재래시장/소상공인 지원		

6-2. 대 정부 지원 및 건의 사항

정부 지원 정책 내용	우선순위
① 자금지원 (저리 대출)	위
② 등록제에서 허가제로의 재전환	위
③ 각 향만물류업종의 단지 건설 (예 : 선용품유통센터 건립 지원)	위
④ 관련정보 제공	위
⑤ 기타 사항 ()	위

7. 중·소 항만물류업체 육성 방안

7-1. 통상적으로 기업이 소규모일 때는 기업 규모의 확대를 통해 단위 원가의 절감이 가능하다고 알려져 있습니다. 귀 사에서는 이러한 기업 규모 확대를 통한 원가절감 전략으로 매출액 증대가 가능하다고 생각하십니까?

① 예 (⇒7-2번 문항으로)	② 아니오 (⇒7-3번 문항으로)
------------------	--------------------

7-2. 기업 규모의 확대를 위해 귀 사께서 추진하고 싶은 전략은 무엇입니까?
(단수 응답)

번호	전략	체크
①	투자 확대를 통한 기업 규모 확대	()
②	다른 업체와의 전략적 제휴	()
③	다른 업체의 인수합병	()
④	기타 ()	()

7-3. 아래와 같은 ‘원-스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

원-스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안(안)
<p>특정 고객선사에 대해 하역, 검수·검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 항만물류기업이 하나의 연합체를 결성, 연합체가 공동으로 고객 선박의 입항·출항에 이르기까지의 관련 서비스 전체를 일괄적으로 제공하는 통합서비스 제공기업에 대해 일정의 절차를 거쳐 ‘항만물류통합서비스제공자 인증서’를 교부하고, 인증서 획득 기업에 대해서는 금융혜택에 대한 우선순위를 부여하는 제도</p>

II. 물품공급업에 대한 질문

8. 취급 물품 및 거래 회사

8-1. 귀사가 주로 취급하는 물품은 무엇입니까? 취급 비중은 어느 정도입니까?

번호	취급 물품	취급 비중
①	일용잡화류(세면도구, 휴지, 빗줄 등)	%
②	선식(육류 등)	%
③	면세품(담배, 양주 등)	%
④	엔진기부속품(선박용 펌프, 엔진부품 등)	%
⑤	기타 ()	%
합계		100 %

8-2. 귀사가 물품공급 주문을 받는 거래 회사는 어느 곳입니까? 거래 비중은 어느 정도입니까?

번호	거래 회사	거래 비중
①	선사 본사	%
②	선사 대리점	%
③	다른 물품 공급업체	%
④	기타 ()	%
합계		100 %

8-3. 물품공급업은 각 지방청에 등록만 하면 영업이 가능하도록 되어 있습니다. 이러한 등록제 시행에 따라 업체가 난립하고 물품공급 단가가 하락하는 현상이 나타나고 있습니다. 이에 대한 귀사의 입장은 무엇입니까?(복수 응답 가능)

번호	공동화 전략 추진과제	우선 순위
①	재고관리의 공동화·전산화를 통한 물품 조달의 효율성 향상	점
②	물품공급업체의 마케팅을 공동화하여 영업능력 향상	점
③	항만 이용 선사의 주요 선박 제원에 관한 공동 데이터베이스 구축으로 물품 수요에 대해 신속히 대응	점
④	공동구매/공동배송을 통한 원가 절감	점
⑤	기타()	점

10. 재무제표 및 손익계산서 요약표 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

1) 대차대조표 (2005. 12. 31 현재)

항 목	금액 (천원)									
1) 자산총계										
2) 부채										
3) 자본										
7) 부채 및 자본총계 (=2+3)										

2) 손익계산서 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

항 목	금액 (천원)									
1) 매출액										
2) 당기 순이익										

※ 재무제표 및 손익계산서(2005년도)는 편의상 귀 사의 원본을 복사하여 팩스로 송부해 주셔도 됩니다.

[선박금융업]

항만은 육상운송과 해상운송을 연결하는 터미널로서 다양한 서비스를 제공하고 있습니다. 항만이 경쟁력을 유지하고 발전하기 위해서는 항만하역, 검수·검정, 항만용역, 물품공급, 선박금융, 컨테이너수리 등의 다양한 서비스가 효율적으로 제공되어야 합니다. 이러한 서비스의 효율적 제공을 위해서는 서비스 제공 주체인 항만물류업체의 효율적 경영이 전제되어야 합니다. 하지만 대부분의 항만물류업체는 중·소기업 규모의 영세성을 띄고 있어 제반 경영여건이 대규모 기업에 비해 열악한 것이 사실입니다. 이에 저희 한국해양수산개발원은 「중·소 항만물류업체 경영여건 분석 및 육성방안 연구」를 2006년도 정책연구 과제로 선정하여, 중·소 항만물류업체의 제반 애로사항을 조사·분석하고, 분석결과를 토대로 적합한 정책방안을 도출하고자 합니다.

이러한 배경에서 본 설문은 선박금융업의 건전한 발전을 도모하기 위해 기획되었습니다. 귀사에서 작성해주시는 설문 응답 내용은 우리나라 선박금융업의 발전을 위한 현안과제의 도출 및 분석에 사용되는 귀중한 자료가 될 것입니다. 또한 요구하시는 **정책지원 내용은 향후 정부(해양수산부 등)의 지원정책 마련에 귀중한 기초 자료**가 되오니 설문에 정성껏 답변해 주시기 바랍니다.

본 설문에 대한 응답내용은 통계법에 의거 비밀이 보장되며, 설문결과는 연구 목적 이외에는 결코 사용되지 않을 것입니다.

기타 의견 및 문의사항이 있으시면, 아래 연락처로 연락주시기 바랍니다. 감사합니다.

2006년 6월

- ◎ 연구기관: 한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)
- ◎ 연구진: 한광석 책임연구원, 고병욱 연구원(02-2105-2916), 김은수 연구원(2917)
- ◎ 팩스: 02-2105-2799 ◎E-mail: valiance@kmi.re.kr, kes1213@kmi.re.kr
- ◎ 설문조사기관: 코리아 데이터 네트워크(Korea Data Network, KDN)

I. 향만물류업 공통 질문

1. 업체 개요

1.1 일반 개요

업체명		경영조직 형태		(법인, 개인)
소재 향만		작성자	성명	
			직위	
설립연도		전화번호		
		홈페이지		
기타 보유사업 면허				

1-2. 귀 사의 매출액 규모는 어떠합니까?

① 1억 미만 ()	② 1억~5억 미만 ()	③ 5억~10억 미만 ()
④ 10억~30억 미만 ()	⑤ 30억~50억 미만 ()	⑥ 50억~100억 미만 ()
⑦ 100억~200억 미만 ()	⑧ 200억 이상 ()	

※ 중소기업 범위: 창고 및 운송관련 서비스: 상시 근로자수 200인 미만, 또는 매출액 200억 미만

2. 영업 환경

2-1. 중·소 향만물류기업으로서 어떠한 외부 환경 변화 요인이 기업 경영에 가장 많은 영향을 미치고 있습니까?

번호	외부 환경 요인	우선 순위
①	고유가 지속	위
②	환율 변동	위
③	중국 등 경쟁항만 성장으로 인한 경쟁력 약화	위
④	항만 물동량 변화	위
⑤	국내 금리 변화	위
⑥	기타 ()	위

2-2. 귀 사의 영업활동에 있어 내부적인 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	전문 영업인력 (고급인력) 확보 곤란	위
②	고객사의 부당한 단가 인하 압력	위
③	경영 전략 부재	위
④	마케팅 능력 부족	위
⑤	경쟁심화에 따른 영업환경 악화	위
⑥	영업정보 부족	위
⑦	기타 ()	위

2-3. 귀 사는 고객 신규 확보 및 관리를 위해 어떠한 노력을 하고 계십니까?
(복수 응답 가능)

	내용	체크
①	회사 안내 책자의 발간 및 고객사 구매팀에 정기적 발송	()
②	중요 고객사 및 신규 고객사에 대한 할인 혜택 부여	()
③	별도의 영업담당 부서 운영	()
④	기타 ()	()

3. 금융(자금) 조달 현황 및 애로사항

3-1. 귀사가 금융기관으로부터 차입을 할 경우, 주요 이유는 무엇입니까?

[illegible]

3-2-1. 위와 같은 자금 운용상의 애로사항은 어떻게 해결하고 있습니까?(복수
응답 가능)

[illegible]

3-2-2. 부족한 자금을 차입하는 경우, 이자비용 부담은 어느 정도입니까?

번호	내용	연 이자율 (2005년 기준)
①	부족한 자금을 금융기관으로부터 차입하여 해결	(%)
②	부족한 자금을 사채시장으로부터 차입하여 해결	(%)

3-3. 귀사의 자금 차입에 있어 예로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	낮은 신용도로 인한 제도권 금융기관으로부터의 차입이 불가능한 점	위
②	낮은 신용도로 인한 높은 이자비용 부담	위
③	보유자산의 담보가치가 적절히 인정되지 않는 점	위
④	기타()	위

4. 고용 현황

4.1. 귀 사의 신규인력 채용 방식은 무엇인가요?

① 공개 채용 (상시, 정규) ② 추천 ③ 고용 알선 ④ 기타 ()
--

4.2. 귀 사의 종사자수는 ?

	사무직	영업/마케팅	현장 근로직	합계
보유 인원	(명)	(명)	(명)	(명)

4.3. 귀 사의 인력 관리에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	적합한 인력의 구인난	위
②	인력의 잦은 이직	위
③	직업 재훈련에 있어 전문교육 기관의 부재	위
④	근로자(구직자)의 고임금 요구	위
⑤	기타()	위

5. 정보화 현황

5-1. 귀사의 정보화 추진 현황을 체크해 주십시오.

① 기초정보 S/W 활용 ()	② 홈페이지 구축운영 ()
③ 인트라넷 (데이터공유 등) ()	④ 전자 문서교환 (EDI) ()
⑤ ERP (생산, 판매 등의 경영자원 통합 관리) ()	⑥ 전자상거래 ()
⑦ CIM (통합 생산관리 정보시스템) ()	⑧ CRM (고객 정보관리를 위한 판매·마케팅 지원) ()
⑨ SCM (효율적인 생산을 위한 부품조달, 재고관리 솔루션) ()	기타 사항 ()

5-2. 위의 항목에서 정보화 추진 실적이 없다면, 귀사는 향후 정보화의 필요성을 느끼고 있습니까? 있다면 어떤 항목에 대해 추진하시고자 합니까?

1. 정보화 필요성 유무	있음 ()	없음 ()
2. 우선순위 표시		

※ 2번의 우선순위 표시는 해당 항목의 번호 순으로 표시, 예: ①→②→⑤→⑧→⑥ 등)

5-3. 귀사의 정보화 진전에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	정보화 추진에 필요한 전문 인력의 부족	위
②	정보화 추진에 필요한 투자자금 확보가 곤란	위
③	기업 규모가 크지 않고, 영업내용이 복잡하지 않기 때문에 정보화가 필요치 않음	위
④	기타()	위

6. 정부 정책 활용

6-1. 중소기업청 등 정부기관의 지원정책 중에 이용하고 계시는 정책이 있으시면 체크해 주십시오.

정부 기관	지원정책명	이용 여부	세부 내용
중소기업 지원정책	자금금융지원		
	인력지원		
	벤처창업지원		
	기술지원		
	판로/수출/공공구매		
	정보화지원		
	여성/장애인 기업 지원		
	제조물 책임 지원		
	재래시장/소상공인 지원		

6-2. 대 정부 지원 및 건의 사항

정부 지원 정책 내용	우선순위
① 자금지원 (저리 대출)	위
② 등록제에서 허가제로의 재전환	위
③ 각 항만물류업종의 단지 건설 (예 : 선용품유통센터 건립 지원)	위
④ 관련정보 제공	위
⑤ 기타 사항 ()	위

7. 중·소 항만물류업체 육성 방안

7-1. 통상적으로 기업이 소규모일 때는 기업 규모의 확대를 통해 단위 원가의 절감이 가능하다고 알려져 있습니다. 귀 사에서는 이러한 기업 규모 확대를 통한 원가절감 전략으로 매출액 증대가 가능하다고 생각하십니까?

① 예 (⇒7-2번 문항으로)	② 아니오 (⇒7-3번 문항으로)
------------------	--------------------

7-2. 기업 규모의 확대를 위해 귀 사께서 추진하고 싶은 전략은 무엇입니까?
(단수 응답)

번호	전략	체크
①	투자 확대를 통한 기업 규모 확대	()
②	다른 업체와의 전략적 제휴	()
③	다른 업체의 인수·합병	()
④	기타 ()	()

7-3. 아래와 같은 ‘원스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

원-스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안(안)
<p>특정 고객선사에 대해 하역, 검수·검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 항만물류기업이 하나의 연합체를 결성, 연합체가 공동으로 고객 선박의 입항·출항에 이르기까지의 관련 서비스 전체를 일괄적으로 제공하는 통합서비스 제공기업에 대해 일정의 절차를 거쳐 ‘항만물류통합서비스제공자 인증서’를 교부하고, 인증서 획득 기업에 대해서는 금융혜택에 대한 우선순위를 부여하는 제도</p>

번호	전략	체크
①	항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진	()
②	업체들간의 협력 부족으로 실효성을 거두지 못할 것임	()
③	세 종류 이상의 서비스 일괄 제공 업체로 요건을 완화하여 시행하는 것이 바람직	()
④	기타 ()	()

74. 아래와 같은 ‘업종별 우수 서비스 업체 인증 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

업종별 우수 서비스 업체 인증 방안(안)
<p>하역, 검수검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 개별 항만물류기업의 서비스 품질을 평가하여, 일정한 기준을 만족하는 업체에게 ‘우수 서비스 업체 인증서’를 교부하는 제도</p> <p>◎ 기대효과</p> <p>개별 업체의 서비스의 품질이 확인이 되지 않는 상황에서, 인증서는 일정한 수준의 서비스 제공을 보장하여 고객이 안심하고 서비스를 의뢰할 수 있는 여건을 조성하는 순기능을 수행, 항만 전체의 고객 유치 경쟁력 강화에 기여</p>

번호	의견	체크
①	항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진	()
②	인증서 발급 주체, 인증서의 신뢰성 획득 문제 등의 현실적 사항을 고려하면 실현 불가능한 방안임	()
③	인증서 획득 업체에게 세제, 금융 상의 지원을 하는 보다 강력한 방안을 추진	()
④	기타 ()	()

II. 선박금융업에 대한 질문

8. 거래 회사 및 시장 질서

8-1. 귀사가 급유용역 주문을 받는 거래 회사는 어느 곳입니까? 거래 비중은 어느 정도입니까?

번호	거래 회사	거래 비중
①	정유회사	%
②	정유회사 급유용역 대리점	%
③	병커 트레이더(bunker trader) 회사	%
④	선사 또는 선사 대리점	
⑤	기타 ()	%
합 계		100 %

8-2. 선박급유업은 각 지방청에 등록만 하면 영업이 가능하도록 되어 있습니다. 이러한 등록제 시행에 따라 업체가 난립하고 용역수수료 덤핑(dumping)의 문제가 발생하고 있습니다. 이에 대한 적절한 대응책은 무엇이라고 생각하십니까?(복수 응답 가능)

번호	내용	체크
①	등록제에서 허가제로의 재전환	()
②	등록요건 강화로 신규 진입 선박급유업체에 대한 규제 강화	()
③	용역수수료 하한제 등을 통한 수수료 인하 방지정책 도입	()
④	타 업종으로 전환 시, 정부 지원을 강화하여 원활한 구조조정을 도모	()
⑤	기타()	()

8-3. 귀사의 영업활동에서 영업수입이 불규칙하게 발생한다면, 그 이유는 무엇입니까? (복수 응답 가능)

번호	내 용	체 크
①	등록제에서 허가제로의 재전환	()
②	등록요건 강화로 신규 진입 선박급유업체에 대한 규제 강화	()
③	용역수수료 하한제 등을 통한 수수료 인하 방지정책 도입	()
④	기타()	()

9. 현안과제 우선순위

9-1. 아래의 현안과제 중, 귀사가 우선적으로 해결해야 한다고 생각하시는 현안과제의 중요도를 표시해 주십시오.

번호	현안과제	우선순위
①	업체 난립에 따른 덤핑(dumping) 등의 시장질서 문란행위 방지	위
②	이중저구조 설치 의무화에 따른 선박개조비/선박구입자금 확보	위
③	운영비 등의 자금조달에 따르는 높은 이자부담의 완화	위
④	석유가격 상승, 보험료 인상 등의 원가상승요인을 반영한 용역수수료의 인상	위
⑤	신규 인력 수요 발생 시, 적합한 인력의 신속한 채용	위
⑥	기타()	위

10. 환경 변화

10-1-1. 최근 잇따른 유조선 사고로 안전관련 국제기준이 강화되고 있습니다. 우리나라도 이러한 국제적 흐름에 동참하여 '해양오염방지법시행규칙'을 개정하고 500DWT 미만의 유조선에 대해 이중저구조 설치를 의무화하는 등의 조치를 취한 바가 있습니다. 이러한 안전규제 강화에 대응하여 귀사에서는 어떠한 대책을 마련하고 있습니까?(단수 응답)

11. 보유 장비

보유장비	급유선(동력장치 有)	총톤수	급유능력
		G/T	톤/시간
		G/T	톤/시간
		G/T	톤/시간
		G/T	톤/시간
		G/T	톤/시간
	급유부선(동력장치 無)	G/T	톤/시간
		G/T	톤/시간
		G/T	톤/시간
	예선	G/T	
		G/T	
기타			

12. 재무제표 및 손익계산서 요약표 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

1) 대차대조표 (2005. 12. 31 현재)

항 목	금액 (천원)									
1) 자산총계										
2) 부채										
3) 자본										
7) 부채 및 자본총계 (=2+3)										

2) 손익계산서 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

항 목	금액 (천원)									
1) 매출액										
2) 당기 순이익										

※ 재무제표 및 손익계산서(2005년도)는 편의상 귀사의 원본을 복사하여 팩스로 송부해 주셔도 됩니다.

[항만용역업]

항만은 육상운송과 해상운송을 연결하는 터미널로서 다양한 서비스를 제공하고 있습니다. 항만이 경쟁력을 유지하고 발전하기 위해서는 항만하역, 검수·검정, 항만용역, 물품공급, 선박급유, 컨테이너수리 등의 다양한 서비스가 효율적으로 제공되어야 합니다. 이러한 서비스의 효율적 제공을 위해서는 서비스 제공 주체인 항만물류업체의 효율적 경영이 전제되어야 합니다. 하지만 대부분의 항만물류업체는 중·소기업 규모의 영세성을 띄고 있어 제반 경영여건이 대규모 기업에 비해 열악한 것이 사실입니다. 이에 저희 한국해양수산개발원은 「중·소 항만물류업체 경영여건 분석 및 육성방안 연구」를 2006년도 정책연구 과제로 선정하여, 중·소 항만물류업체의 제반 애로사항을 조사·분석하고, 분석결과를 토대로 적합한 정책방안을 도출하고자 합니다.

이러한 배경에서 본 설문은 항만용역업의 건전한 발전을 도모하기 위해 기획되었습니다. 귀사에서 작성해주시는 설문 응답 내용은 우리나라 항만용역업의 발전을 위한 현안과제의 도출 및 분석에 사용되는 귀중한 자료가 될 것입니다. 또한 요구하시는 **정책지원 내용은 향후 정부(해양수산부 등)의 지원정책 마련에 귀중한 기초 자료**가 되오니 설문에 정성껏 답변해 주시기 바랍니다.

본 설문에 대한 응답내용은 통계법에 의거 비밀이 보장되며, 설문결과는 연구 목적 이외에는 결코 사용되지 않을 것입니다.

기타 의견 및 문의사항이 있으시면, 아래 연락처로 연락주시기 바랍니다. 감사합니다.

2006년 6월

- ◎ 연구기관: 한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)
- ◎ 연구진: 한광석 책임연구원, 고병욱 연구원(02-2105-2916), 김은수 연구원(2917)
- ◎ 팩스: 02-2105-2799 ◎E-mail: valiance@kmi.re.kr,
kes1213@kmi.re.kr
- ◎ 설문조사기관: 코리아 데이터 네트워크(Korea Data Network, KDN)

I. 항만물류업 공통 질문

1. 업체 개요

1.1 일반 개요

업체명		경영조직 형태	(법인, 개인)
소재 항만		작성자	성명 직위
설립연도		전화번호	
		홈페이지	
기타 보유사업 면허			

1-2. 귀 사의 매출액 규모는 어떠합니까?

① 1억 미만 ()	② 1억~5억 미만 ()	③ 5억~10억 미만 ()
④ 10억~30억 미만 ()	⑤ 30억~50억 미만 ()	⑥ 50억~100억 미만 ()
⑦ 100억~200억 미만 ()	⑧ 200억 이상 ()	

※ 중소기업 범위: 창고 및 운송관련 서비스: 상시 근로자수 200인 미만, 또는 매출액 200억 미만

2. 영업 환경

2-1. 중·소 항만물류기업으로서 어떠한 외부 환경 변화 요인이 기업 경영에 가장 많은 영향을 미치고 있습니까?

번호	외부 환경 요인	우선 순위
①	고유가 지속	위
②	환율 변동	위
③	중국 등 경쟁항만 성장으로 인한 경쟁력 약화	위
④	항만 물동량 변화	위
⑤	국내 금리 변화	위
⑥	기타 ()	위

2-2. 귀 사의 영업활동에 있어 내부적인 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	전문 영업인력 (고급인력) 확보 곤란	위
②	고객사의 부당한 단가 인하 압력	위
③	경영 전략 부재	위
④	마케팅 능력 부족	위
⑤	경쟁심화에 따른 영업환경 악화	위
⑥	영업정보 부족	위
⑦	기타 ()	위

2-3. 귀 사는 고객 신규 확보 및 관리를 위해 어떠한 노력을 하고 계십니까?
(복수 응답 가능)

	내용	체크
①	회사 안내 책자의 발간 및 고객사 구매팀에 정기적 발송	()
②	중요 고객사 및 신규 고객사에 대한 할인 혜택 부여	()
③	별도의 영업담당 부서 운영	()
④	기타 ()	()

3. 금융(자금) 조달 현황 및 애로사항

3-1. 귀 사가 금융기관으로부터 차입을 할 경우, 주요 이유는 무엇입니까?

	내용	체크
①	고정자산 구입 및 임대 비용	()
②	사무실/창고 부지 매입 및 건설비 조달	()
③	경영 악화로 인한 운영자금 조달	()
④	기타 ()	()

3-2-1. 위와 같은 자금 운용상의 애로사항은 어떻게 해결하고 있습니까?(복수 응답 가능)

[illegible]

3-2-2. 부족한 자금을 차입하는 경우, 이자비용 부담은 어느 정도입니까?

번호	내용	연 이자율 (2005년 기준)
①	부족한 자금을 금융기관으로부터 차입하여 해결	(%)
②	부족한 자금을 사채시장으로부터 차입하여 해결	(%)

3-3. 귀사의 자금 차입에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	낮은 신용도로 인한 제도권 금융기관으로부터의 차입이 불가능한 점	위
②	낮은 신용도로 인한 높은 이자비용 부담	위
③	보유자산의 담보가치가 적절히 인정되지 않는 점	위
④	기타()	위

4. 고용 현황

41. 귀사의 신규인력 채용 방식은 무엇인가요?

① 공개 채용 (상시, 정규) ② 추천 ③ 고용 알선 ④ 기타 ()

4-2. 귀사의 종사자수는 ?

	사무직	영업/마케팅	현장 근로직	합계
보유 인원	(명)	(명)	(명)	(명)

4-3. 귀사의 인력 관리에 있어 애로사항은 무엇입니까? 우선순위를 표시해 주십시오.

번호	애로 사항	우선 순위
①	적합한 인력의 구인난	위
②	인력의 잦은 이직	위
③	직업 재훈련에 있어 전문교육 기관의 부재	위
④	근로자(구직자)의 고임금 요구	위
⑤	기타()	위

5. 정보화 현황

5-1. 귀사의 정보화 추진 현황을 체크해 주십시오.

① 기초정보 S/W 활용 ()	② 홈페이지 구축·운영 ()
③ 인트라넷 (데이터공유 등) ()	④ 전자 문서교환 (EDI) ()
⑤ ERP (생산, 판매 등의 경영자원 통합관리) ()	⑥ 전자상거래 ()
⑦ CIM (통합 생산관리 정보시스템) ()	⑧ CRM (고객 정보관리를 위한 판매·마케팅 지원) ()
⑨ SCM (효율적인 생산을 위한 부품조달, 재고관리 솔루션) ()	기타 사항 ()

5-2. 위의 항목에서 정보화 추진 실적이 없다면, 귀사는 향후 정보화의 필요성을 느끼고 있습니까? 있다면 어떤 항목에 대해 추진하시고자 합니까?

7-3. 아래와 같은 ‘원-스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

원스톱 서비스 제공 인증 업체 육성 방안(안)		
<p>특정 고객선사에 대해 하역, 검수·검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 항만물류기업이 하나의 연합체를 결성, 연합체가 공동으로 고객 선박의 입항·출항에 이르기까지의 관련 서비스 전체를 일괄적으로 제공하는 통합서비스 제공기업에 대해 일정의 절차를 거쳐 ‘항만물류통합서비스제공자 인증서’ 를 교부하고, 인증서 획득 기업에 대해서는 금융혜택에 대한 우선순위를 부여하는 제도</p>		
번호	전략	체크
①	항만의 경쟁력 향상에 기여하므로 적극적으로 추진	(
②	업체들간의 협력 부족으로 실효성을 거두지 못할 것임	(
③	세 종류 이상의 서비스 일괄 제공 업체로 요건을 완화하여 시행하는 것이 바람직	(
④	기타 () (

7-4. 아래와 같은 ‘업종별 우수 서비스 업체 인증 방안’에 대한 귀사의 견해는 무엇입니까? (단수 응답)

업종별 우수 서비스 업체 인증 방안(안)
<p>하역, 검수검정, 항만용역, 선용품 공급, 선박유(bunker) 공급, 컨테이너수리 등의 서비스를 제공하는 개별 항만물류기업의 서비스 품질을 평가하여, 일정한 기준을 만족하는 업체에게 ‘우수 서비스 업체 인증서’를 교부하는 제도</p> <p>◎ 기대효과</p> <p>개별 업체의 서비스의 품질이 확인이 되지 않는 상황에서, 인증서는 일정한 수준의 서비스 제공을 보장하여 고객이 안심하고 서비스를 의뢰할 수 있는 여건을 조성하는 순기능을 수행, 항만 전체의 고객 유치 경쟁력 강화에 기여</p>

8-3. 향만용역업은 현재 각 지방청에 등록만 하면 영업이 가능하도록 되어 있습니다. 이러한 등록제 시행에 따라 수요에 비해 공급업체가 많아져 시장질서를 어지럽히는 주요 원인으로 진단되고 있습니다. 이에 대한 귀 시는 입장은 무엇입니까?(복수 응답 가능)

[illegible]

9. 현안과제 해결 우선순위

9-1. 아래의 현안과제 중, 귀사가 우선적으로 해결해야 한다고 생각하시는 현안과제를 순서대로 표시하시고, 합계 100점 기준으로 그 중요도를 표시해 주시기 바랍니다.

현안과제	우선 순위	중요도 (합계 100점)
① 업체 난립에 따른 덤프(dumping) 등의 시장질서 문란행위 방지	위	점
② 등록제도 강화 - 항만용역업체 수를 이용항만 물동량 증가에 비례하여 등록	위	점
③ 통선에 대한 면세유 적용	위	점
④ 통선의 검사기간 연장 (현재 1년 단위 → 2년 이상)	위	점
⑤ 유가 상승, 보험료 인상 등의 원가상승요인을 반영한 용역수수료의 인상	위	점
⑥ 신규 인력 수요 발생 시, 적합한 인력의 신속한 채용	위	점
⑦ 항운(항업) 노조 상용화시 100% 정부 보조	위	점
⑧ 기타 ()	위	점

11. 재무제표 및 손익계산서 요약표 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

1) 대차대조표 (2005. 12. 31 현재)

항 목	금액 (천원)									
1) 자산총계										
2) 부채										
3) 자본										
7) 부채 및 자본총계 (=2+3)										

2) 손익계산서 (2005. 1. 1 ~ 2005. 12. 31)

항 목	금액 (천원)									
1) 매출액										
2) 당기 순이익										

※ 재무제표 및 손익계산서(2005년도)는 편의상 귀 사의 원본을 복사하여 팩스로 송부해 주셔도 됩니다.

중·소 항만물류업체 경영여건 분석 및 정책방안 연구

2006年 12月 28日 印刷

2006年 12月 30日 發行

編輯兼
發行人 李 正 煥

發行處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
수암빌딩

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷 / (주)정인I&D(☎ 3486-6791) 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터

Tel : 394-0337, 734-6818