



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

AHP를 이용한 선원의 고용 및 복지사업
우선순위 도출에 관한 연구

A Study on Priority of Employment and Welfare
Project of Seafare by AHP Method



指導教授 柳東瑾

2015年 1月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港灣物流學科

金泰旻

本 論文을 金泰旻의 物流學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 국 승 기



위 원 조 소 현



위 원 류 동 근



2015 년 1 월 19일

한 국 해 양 대 학 교 해 사 산 업 대 학 원

<제 목 차 례>

I. 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	2
제2절 연구의 방법 및 범위	3
II. 선원고용복지 현황 및 선행연구 고찰	4
제1절 선원고용 현황 및 문제점	4
1. 선원고용현황	4
2. 선원고용의 문제점	12
제2절 선원복지 현황 및 선행 연구	14
1. 해사노동협약의 선원복지 정책방향	14
2. 우리나라 정부의 선원복지정책	17
3. 선원복지의 문제점	27
4. 선원복지 선행연구	35
III. AHP 분석방법 및 모형구축	37
제1절 계층분석적의사결정법의 개념	37
1. AHP 정의	37
2. AHP 특징	39
제2절 AHP에 관한 선행 연구	41

제3절 선원고용 및 복지사업 속성의 도출	45
1. 선원고용 및 복지사업 속성 도출 방법	45
2. 선원고용 및 복지사업 분류 및 평가 항목 도출	46
3. 선원고용 및 복지사업 계층분석구조의 구축	51
IV. 선원고용 및 복지사업 AHP 분석 결과	52
제1절 설문조사 대상자의 선정과 응답 결과	52
1. 설문조사 대상자의 선정	52
2. 설문 응답 결과	52
제2절 선원고용 및 복지사업 계층별 중요도 평가	55
1. 선원고용 및 복지사업 평가 항목의 중요도	55
2. 선원고용 및 복지사업 세부평가속성의 중요도	56
제3절 종합 중요도 평가	61
제4절 분석 결과의 시사점	65
V. 결론	66
제1절 연구의 요약	66
제2절 연구의 한계 및 향후 연구 방향	68
참고문헌	69
1. 국내 문헌	69
2. 외국 문헌	72
〈부록〉	73

<표 차례>

<표 II-1> 연도별 선원취업 · 현황	5
<표 II-2> 업종별 선원취업 · 현황	6
<표 II-3> 직책별 선원취업 · 현황	7
<표 II-4> 거주지별 선원취업 · 현황	9
<표 II-5> 연도별 선원이직률	10
<표 II-6> 연도별 선원 해외 취업현황	11
<표 II-7> 연도별 외화가득액	12
<표 II-8> 업종별 외국인 선원고용 현황	13
<표 II-9> 선원복지 관련 ILO협약의 분류	16
<표 II-10> 한국해양수산연수원 국고지원 예산 추이	17
<표 II-11> 정부가 운영중인 선원복지고용 관련기관	19
<표 II-12> 선원단체의 선원복지지원 현황	22
<표 II-13> 선사 및 선박 소유자단체의 선원복지사업 현황	26
<표 II-14> 우리나라 선원복지사업 예산현황	28
<표 II-15> 선원의 4대보험 적용	29
<표 II-16> 육상근로자와 선원간의 복지서비스 비교	32
<표 II-17> 외국인 선원관리 기관	34
<표 III-1> 계층분석적의사결정법의 주요 국내 응용연구	43
<표 III-2> 선원고용 및 복지사업 우선순위 요인	50
<표 IV-1> 유효 응답자의 일반적 특성	54

<그림 차례>

<그림 II-1> 연도별 선원 취업현황	5
<그림 II-2> 업종별 선원 취업현황	6
<그림 II-3> 직책별 선원 취업현황	8
<그림 II-4> 직책별 선원 이직현황	10
<그림 II-5> 연도별 선원 해외취업현황	11
<그림 II-6> 우리나라 정부의 선원복지정책 운영형태	17
<그림 II-7> 선원단체 및 선박 소유자단체의 선원복지사업	20
<그림 II-8> 전국선원복지시설현황	33
<그림 III-1> AHP의 4가지 공리	39
<그림 III-2> 평가속성분석의 연구 흐름도	45
<그림 III-3> 계층분석구조	51
<그림 IV-1> 선원고용 및 복지사업 우선순위에 관한 주요평가속성 중요도...	56
<그림 IV-2> 구인구직요인의 상대적 중요도	57
<그림 IV-3> 교육지원요인의 상대적 중요도	58
<그림 IV-4> 선원복지요인의 상대적 중요도	59
<그림 IV-5> 선원가족복지요인의 상대적 중요도	60
<그림 IV-6> 미래추진사업요인의 상대적 중요도	60
<그림 IV-7> 세부평가속성의 중요도	61
<그림 IV-8> 세부평가속성의 중요도(외항선)	62
<그림 IV-9> 세부평가속성의 중요도(내항선)	63
<그림 IV-10> 세부평가속성의 중요도(원양어선)	64

Abstract

A Study on Priority of Employment and Welfare Project of Seafare by AHP Method

Tae-Woo Kim

Department of Port Logistics
The Graduate School of Korea Maritime University

This study identified a priority of Korea seafarers' welfare & employment project. In Korea, in the middle of 1980s seafarers had changed their job as a result of economical and social development. As economic scale and incomes increased, seafarer's salary relatively decreased and also seafarers were recognized as a hard working job.

In 1990s, the number of applicants for seafarers were decreased drastically and they began to move to other job. Therefore, urgent countermeasures were required by considering unique working environment of seafarers compare with other jobs at shore.

This study investigated a priority of employment and welfare project by using AHP. As a result of survey, carrying forward the future service is the most important project for seafarers than support for education, welfare for family and finding a job.

It is important to revise related laws, select principal to operate funds, develop retirement pension for seafarers, and provide subsidy for long service seafarers.

I. 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

세계 선복량과 해상물동량은 꾸준히 증가하고 있는 상황에서 전 세계적으로 선원의 수요는 증가하고 있지만 공급은 이에 미치지 못해 선원 인력난이 심화되고 있다. 우리나라의 경우에는 2015년에는 18,798명의 선원이 부족하고, 2030년에는 외항선 분야 16,987명, 수산분야 11,389명 등 총 28,376명의 선원이 부족할 것으로 전망되고 있다.(KMI, 2013)

2012년 현재 우리나라 선원의 취업자 수는 총 38,906명으로 2000년 취업자 수인 52,172명에 비해 연평균 2.6% 감소 추세에 있다. 동 기간 해외 취업자 수는 6,375명에서 3,551명으로 연 평균 5.1%의 감소를 보이고 있다. 이렇게 취업자 수가 감소되는 주요 원인은 선원직의 매력화 저하로 파악되고 있다. 부원의 경우 낮은 임금으로 인해 취업 기피 현상이 나타나고 있으며 이에 따라 선사들은 부원 확보에 어려움을 겪고 있다. 부원의 경우 타 산업의 평균 임금과 비교해서 0.88배 수준으로 열악한 수준이다. 어선의 경우 국내 선원의 공급 감소로 외국인 선원고용에 많이 의존하고 있는 실정이다.

해기사 취업의 경우 병력 특례에 따른 의무승선기간 36개월이 유지되는 동안은 승선직 취업률이 70~80%의 높은 수준을 유지하지만 이 기간이 경과하면 이직이 크게 증가하고 있어 상급직(1급 해기사, 선장 및 기관장) 해기사 인력이 감소하고 있고 국적선사들의 해기사 인력 확보에 어려움이 많은 실정이다.

우리나라 예비원 비율은 2012년 현재 9.6%로 낮은 실정이며, 이는 적절한 휴가 시행 등을 어렵게 하는 등 승선 근무자의 근무여건을 악화시키며 궁극적으로 선원의 조기하선을 가속화시키고 있다.

특히 한국선원복지고용센터 통계 자료에 따르면 현재는 국내 선원 인력은 지속적으로 감소하고 있는 반면, 외국인 선원은 2005년 7,960명에서 2012년 21,327명으로 급증하고 있다.

2006년 해사노동협약의 발효와 최근 개정된 선원법에 따라 선원 수급 및 복지계획 수립이 의무화되는 등 선원노동의 국제적 기준이 강화되고 있고 우리나라의 선원부족 현상과 선원노동에 대한 국제 환경의 변화에 대비하여 선원의 장기 승선을 유도할 수 있는 선원 직업의 매력화, 고용 촉진 및 복지 증진 방안 마련이 시급한 실정이다.

2. 연구의 목적

본 연구에서는 현재 운영 중이거나 추진해야 할 선원고용 및 복지사업의 우선순위를 계층적으로 분석하여 최우선적으로 개선해야 할 사업을 파악하고자 한다.



제2절 연구의 방법 및 범위

본 연구에서는 선원의 고용 및 복지사업 우선순위 요인들 중에서 상대적으로 중요요인이 무엇이며, 가장 우선시되는 요인은 어떤 요인인지를 AHP기법(Analytic Hierarchy Process)을 사용하여 분석한다. AHP는 여러 개의 대안에 대하여 다면적 평가기준과 다수 주체에 의한 의사결정을 지원하는 기법이라고 할 수 있다. AHP기법 기준에 의한 절대평가가 아니라 쌍대비교를 통한 평가자와 일관성 있는 판단을 근거로 정성적 분석을 통해 의사결정 문제의 해결을 위한 틀을 제공해 준다.

본 연구의 범위를 살펴보면 총 5장으로 이루어져 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

제1장 서론에서는 연구배경 및 목적, 연구 방법과 범위를 설명하였다.

제2장에서는 선원고용 및 복지의 현황과 문제점 등을 선행연구를 중심으로 검토하고 고찰하였다.

제3장에서는 연구방법론인 AHP에 대하여 기술하였다.

제4장 분석결과로서 설문조사 대상자의 선정 및 설문 응답 결과, 평가항목의 중요도 및 세부평가속성의 중요도등 결과를 도출하였다.

마지막 제5장 결론으로 연구의 요약 및 연구의 시사점, 연구의 한계와 향후 연구과제 등을 제시하였다.

Ⅱ. 선원고용복지 현황 및 선행연구 고찰

제1절 선원고용 현황 및 문제점

1. 선원고용 현황

1) 연도별 선원취업 현황¹⁾

2005년부터 2012년 선원의 취업 현황을 살펴보면 매년 선원 취업자 수는 감소하는 추세에 있고, 선원 취업 현황은 2005년 40,176명에서 2012년 38,906명으로 감소하여 연평균 3.16% 감소 추세에 있다. 하지만, 해기사의 승선원 및 예비원 취업자 수는 증가 추세에 있는 실정이다.

부원의 승선원은 2005년 19,767명에서 2012년 현재 16,109명으로 감소하였으며, 예비원은 2005년 389명에서 341명으로 감소하고 있고 국적선사의 경우 부원 확보에 어려움이 많으며 외국 선원의 의존도가 증가하고 있다.

1) 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

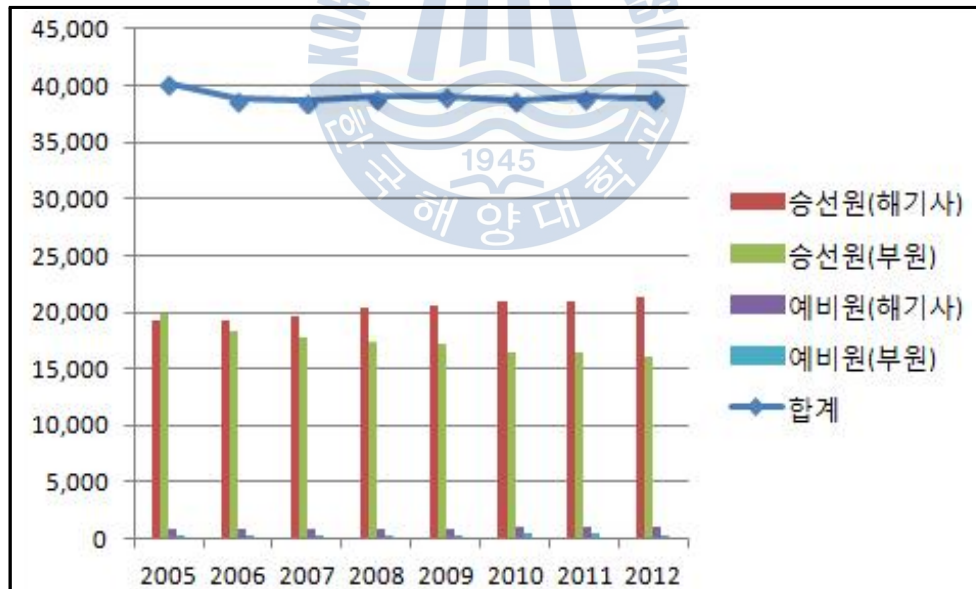
<표 II-1> 연도별 선원취업 현황

(단위 : 명)

연도	합계	승선원			예비원		
		계	해기사	부원	계	해기사	부원
2005	40,176	39,018	19,251	19,767	1,158	769	389
2006	38,821	37,540	19,162	18,378	1,281	888	393
2007	38,608	37,339	19,580	17,759	1,269	876	393
2008	39,002	37,727	20,293	17,434	1,275	914	361
2009	39,128	37,873	20,636	17,237	1,255	876	379
2010	38,758	37,377	20,992	16,385	1,381	980	401
2011	38,998	37,431	21,014	16,417	1,567	1,092	475
2012	38,906	37,487	21,378	16,109	1,419	1,078	341

자료 : 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

<그림 II-1> 연도별 선원취업 현황



2) 업종별 선원취업 현황

우리나라의 내국인 선원 취업자는 2012년 기준으로 38,906명으로 집계되고 있고, 2005년부터 2012년 업종별 선원취업 현황을 살펴보면 선원 취업자 수는 감소하는 추세에 있다. 하지만, 국적선의 상선부문 선원 취업자 수는 증가 추세에 있다.

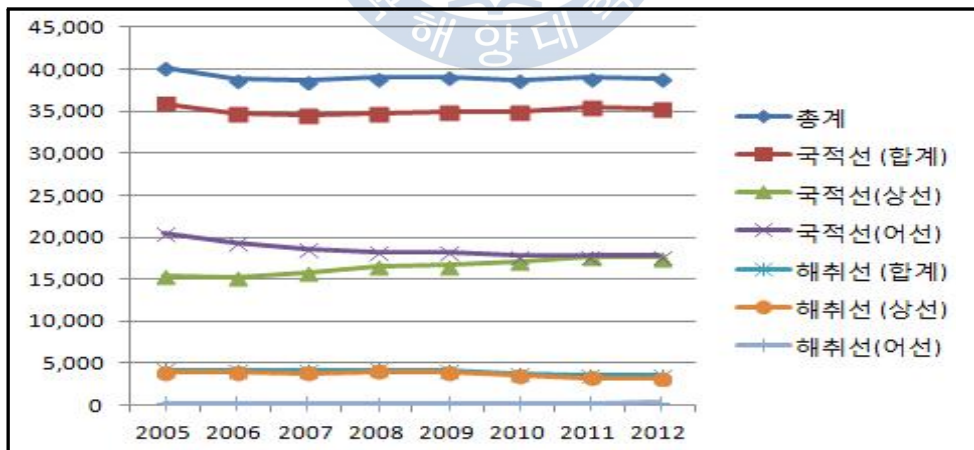
<표 II-2> 업종별 선원취업현황

(단위 : 명)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
합계	40,176	38,821	38,608	39,002	39,128	38,758	38,998	38,906	
국 적 선	계	35,939	34,667	34,508	34,790	34,956	34,970	35,421	35,355
	상선	15,444	15,246	15,861	16,518	16,670	17,139	17,635	17,577
	어선	20,495	19,421	18,647	18,272	18,286	17,831	17,786	17,778
해 취 선	계	4,237	4,154	4,100	4,212	4,172	3,788	3,577	3,551
	상선	3,943	3,889	3,858	4,004	3,939	3,562	3,280	3,232
	어선	294	265	242	208	233	226	297	319

자료 : 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

<그림 II-2> 업종별 선원취업 현황



3) 직책별 선원 취업 현황

전체 해기사 취업인원은 2005년 20,020명에서 2012년 22,456명으로 연평균 1.5%의 증가 추세에 있고, 2005년부터 2012년 직책별 선원취업 현황을 살펴보면 선원 취업자 수는 감소하는 추세에 있다. 하지만, 해기사의 취업자 수는 증가 추세에 있다.

먼저 직급별 취업현황은 항해사와 기관사의 경우에는 증가세가 유지된 반면, 통신사는 오히려 감소세가 급속하게 진행되었고, 2012년도에는 증가 추세에 있다.

모든 직책에서 2000년 이후 증가세를 나타냈으나 부원은 모든 직책에서 감소세를 나타내고 있고, 부원은 특히 기관부의 취업이 큰 폭으로 감소했으며, 조리부는 비교적 소폭의 감소세를 보이고 있다.

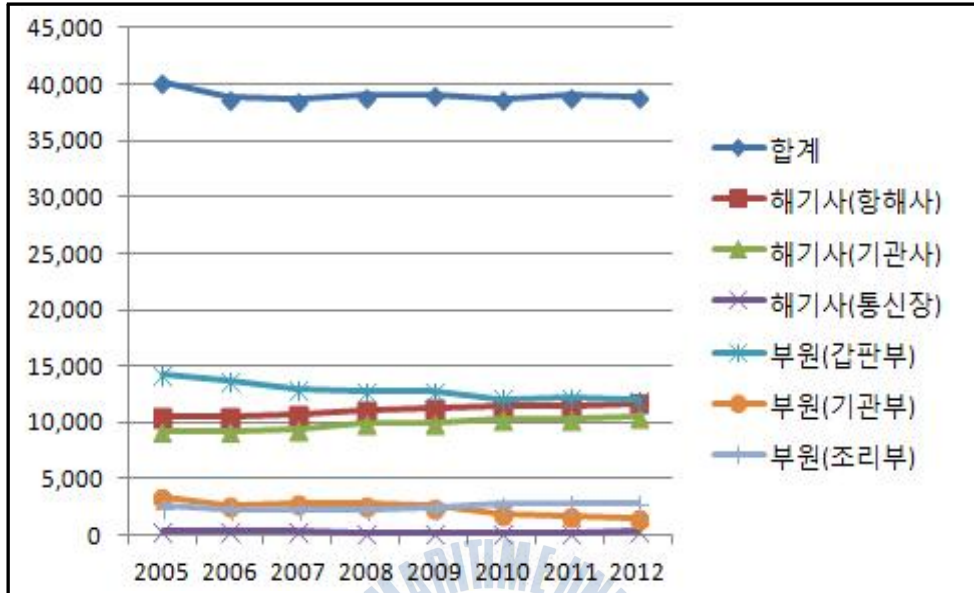
<표 II-3> 직책별 선원취업 현황

(단위 : 명)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
합계	40,176	38,821	38,608	39,002	39,128	38,758	38,998	38,906	
해기사	계	20,020	20,050	20,456	21,207	21,512	21,972	22,106	22,456
	항해사	10,467	10,471	10,723	11,043	11,214	11,419	11,514	11,714
	기관사	9,225	9,250	9,407	9,894	10,022	10,300	10,295	10,437
	통신장	328	329	326	270	276	253	297	305
부원	계	20,156	18,771	18,152	17,795	17,616	16,786	16,892	16,450
	갑판부	14,202	13,748	13,034	12,735	12,686	12,117	12,211	12,021
	기관부	3,358	2,735	2,867	2,746	2,559	1,893	1,776	1,549
	조리부	2,596	2,288	2,251	2,314	2,371	2,776	2,905	2,880

자료 : 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

<그림 II-3> 직책별 선원취업 현황



4) 거주지별 선원취업 현황

2005년부터 2012년 거주지별 선원취업 현황을 살펴보면 부산, 경남 거주자의 취업자 수가 많았으며, 충북, 전북, 제주 거주자의 취업자 수는 적은 것으로 나타나고 있고, 취업자 수가 가장 많은 부산은 2005년 8,248 명으로 전체의 약 58%를 차지하였으나 2012년 7,725명으로 전국대비 약 52%를 차지하고 있다.

<표 II-4> 거주지별 선원취업현황

(단위 : 명)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
계	14,174	13,938	14,287	14,782	14,939	14,757	15,001	14,840
서울	759	872	826	802	794	778	956	891
부산	8,248	7,553	7,757	7,783	7,682	7,702	7,823	7,725
경기	613	733	773	858	886	846	826	851
인천	384	356	383	353	374	364	369	369
충북	142	127	133	139	132	131	127	123
충남	204	173	193	198	234	208	210	237
대전	163	177	162	173	177	165	181	164
전북	264	340	340	410	428	411	381	390
전남	579	676	708	951	937	993	990	989
광주	213	297	390	431	466	451	428	485
경북	452	480	450	458	495	487	494	516
대구	312	314	350	365	384	335	362	357
경남	1,226	1,253	1,225	1,240	1,304	1,263	1,228	1,191
울산	228	236	216	193	212	209	215	196
강원	221	206	235	236	225	213	233	208
제주	166	145	146	192	209	201	178	148

주 : 내항선과 연근해 어선 선원은 제외되었음.

자료 : 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

5) 연도별 선원이직 현황

2005년부터 2012년 연도별 선원이직 현황을 살펴보면 상선 선원에 비해 어선 선원의 이직률이 높아지고 있다.

<표 II-5> 연도별 선원이직률

(단위 : %)

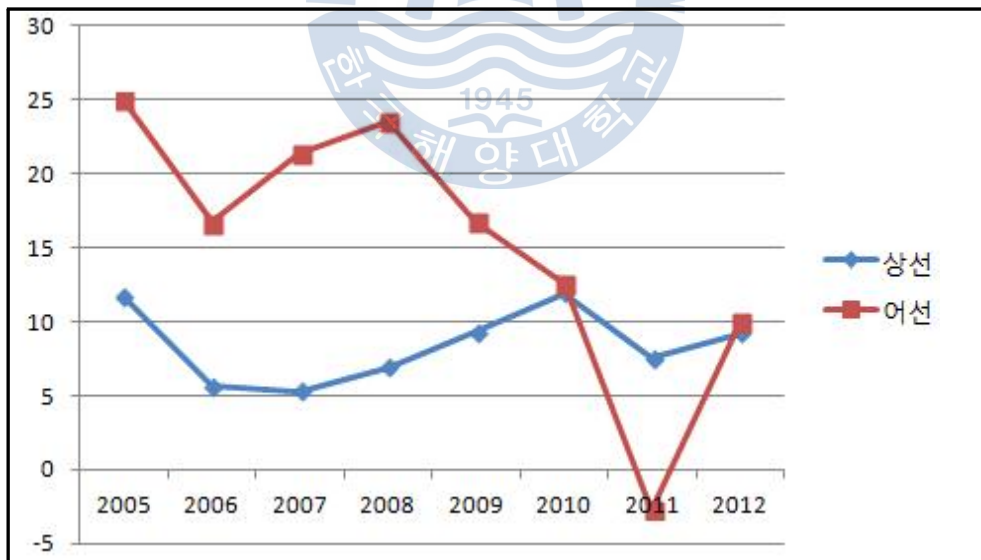
구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
상선	11.7	5.6	5.3	6.9	9.3	11.9	7.5	9.2
어선	25	16.7	21.4	23.6	16.8	12.6	-2.7	10

주 : 이직률 = 이직자/전년도말 취업자 수.

연근해 어선 선원은 제외되었음.

자료 : 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

<그림 II-4> 직책별 선원이직 현황



6) 연도별 선원 해외취업 현황

2000년 이후 연도별 선원 해외취업 현황을 살펴보면 2000년 대비 2012년 해외취업 인원은 약 44.30%가 감소하였고, 해기사의 경우 2000년 대비 2012년 약 30% 해외취업이 감소하였고, 부원은 약 75% 감소하였다.

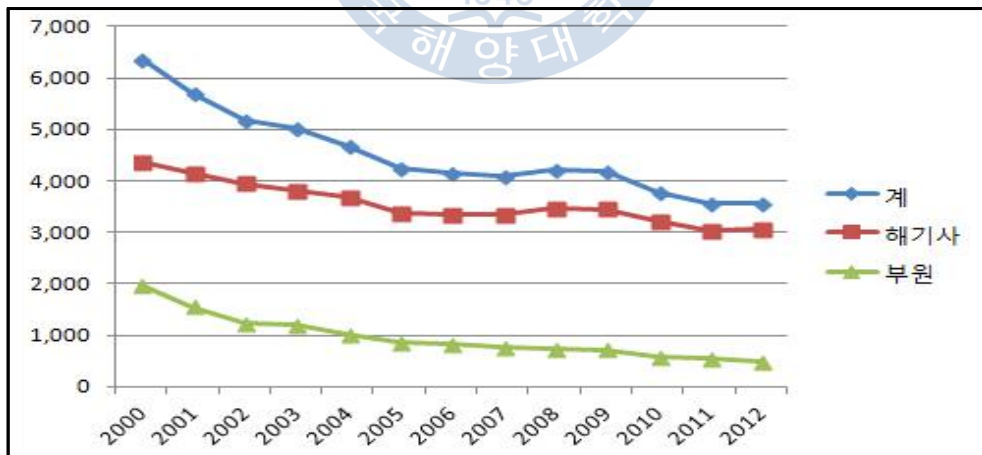
<표 II-6> 연도별 선원 해외취업 현황

(단위 : 명)

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
계	6,375	5,699	5,188	5,035	4,676	4,237	4,154	4,100	4,212	4,172	3,788	3,577	3,551
해기사	4,381	4,139	3,948	3,818	3,672	3,362	3,335	3,332	3,468	3,451	3,213	3,026	3,063
부원	1,994	1,560	1,240	1,217	1,004	875	819	768	744	721	575	551	488

자료 : 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

<그림 II-5> 연도별 선원해외취업현황



7) 연도별 선원 외화가득액 현황

2000년 이후 연도별 외화가득액 현황을 살펴보면 지속적으로 증가하는 추세에 있고, 2000년 3,113만 US\$였던 외화가득액이 2012년 7,189만 US\$까지 증가했다. 외화가득액이 증가한 이유는 선원임금 수준이 상승했기 때문인 것으로 보인다.

<표 II-7> 연도별 외화가득액

(단위 : 만 US\$)

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
외화가득액	3,113	2,995	2,940	3,107	3,179	3,543	4,005	4,909	5,779	6,418	6,333	6,745	7,189

자료 : 한국선원복지고용센터, 2005-2012, 「한국선원통계연보」

2. 선원고용의 문제점

<표II-2> 및 <표II-8>에 따르면 국내 선원 수는 해마다 감소 추세를 보이고 있고, 해외에서 수급되는 외국인 선원 수는 증가 추세이다.

선원고용에 관여하는 유관 기관들의 다원화로 일관된 정책 수립과 실행이 어렵고, 체계화되고 일정 수준 이상의 고급 인력의 수급이 어려운 현실이어서, 부원의 경우 낮은 임금으로 인해 취업 기피 현상이 나타나고 있으며 선사들은 부원 확보에 많은 어려움이 발생하고 있다. 어선의 경우 국내 선원 인력난으로 외국선원의 고용에 많이 의존하고 있는 실정이다.

해기사 취업의 경우 병력 특례에 따른 의무승선기간 36개월이 유지되는 동안은 승선직 취업률이 70~80%의 높은 수준을 유지하지만 이 기간이 경과하면 이직이 크게 증가하고 있다.

상급직(1급 해기사, 선장 및 기관장) 해기사 인력이 감소하고 있어 국적선사들의 해기사 인력 확보에 어려움이 많은 실정이다.

우리나라 예비원 비율은 2012년 현재 9.6%로 낮은 실정이며, 이는 적절한 휴가 시행 등을 어렵게 하는 등 승선 근무자의 근무여건을 악화시키며 궁극적으로 선원의 조기하선을 가속화시키고 있다.²⁾

<표 II-8> 업종별 외국인 선원 고용현황

단위 : 명, %

구 분	계	외항상선	원양어선	내항상선	연근해어선
2005	7,960	2,376	3,756	226	1,602
2006	8,889	2,925	3,719	313	1,932
2007	9,916	2,998	3,696	345	2,877
2008	12,777	5,421	3,586	391	3,379
2009	13,789	5,787	3,435	426	4,141
2010	17,558	7,899	4,006	497	5,156
2011	19,550	9,037	4,540	564	5,409
2012	21,327	9,672	4,647	597	6,411

2) KMI, 선원인력수급 기본계획 수립 연구용역, 2013.

제2절 선원복지 현황 및 선행연구

1. 해사노동협약의 선원복지 정책방향

1) 해사노동협약(MLC) 개요

국제노동기구(ILO)는 1920년 이후 선원의 근로 및 생활조건을 개선하기 위하여 68개의 협약과 권고를 채택하고 있다. 다만, 그동안 특정한 문제와 필요성에 따라 수시로 채택되었기 때문에 일관성이 결여되거나 중복 사항이 많아 실효성에 대한 비판이 제기되고 있어, 종래의 각종 해사노동협약과 권고를 통합하여 단일의 2006 해사노동협약(MLC)을 채택하였다. 협약은 상업적 활동에 종사하는 모든 선박에 대하여 적용하고 있다.(어선, 군함 등에는 비적용) 3)

2) 협약의 구성 및 주요내용

협약은 본문(Articles), 규정(Regulations), 코드A(Standards), 코드B(Guidelines)로 나뉘어져 있다.

본문은 선원의 기본권, 일반규정, 용어의 정의, 개정절차, 발효요건 등을 정의하고 있고, 규정에서는 원칙 및 권리에 해당하는 요소로 규정하고 있다.

코드A에서는 세부요건을 분야별로 그룹화하고 코드B에서는 권고사항을 분야별로 그룹화 하여 규정되어 있다.

주요내용으로는 협약의 발효와 개정, 선원근로를 위한 최저요건, 근로조건 규정, 거주설비, 오락시설, 식량 및 조달조건 규정, 건강보호, 의료

3) 국토해양부, 2006 해사노동협약 비준 추진 계획, 2012

관리, 복지 및 사회보장 보호, 협약의 준수 및 집행 부문으로 나뉘어져 있다. ‘2006 해사노동협약’의 발효는 세계 총 선복량의 33%이상을 구성하는 30개국 이상의 회원국이 비준서를 등록할 날부터 12개월 후에 발효되었고, 2011년부터 우리나라는 해사노동협약 비준을 위해 2011년 선원법을 정비했으며, 2014년부터 적용하고 있다. 선원근로를 위한 최저요건에서는 연소선원에 대한 규정과 건강진단서, 선원직업소개에 관련된 규정이 있다.

근로조건계약에 대해서는 선원의 근로계약과 임금, 근로시간, 휴식시간, 휴가, 송환, 보상, 승무 수준에 대해 명시되어 있고, 거주, 오락, 식량 조달조건의 규정에서는 각 조건의 최저기준을 수립하고 있다.

건강보호, 의료관리, 복지 및 사회보장부문에서는 선원의 의료에 관한 부문과 선박소유자의 책임한계, 선내안전과 작업기준에 관한 내용이 명시되어 있다. 협약의 준수 및 집행 부문에서는 동 규정은 총톤수 500톤 이상의 국제 항해 선박과 회원국의 국기를 게양하고 다른 나라의 항구로부터 또는 항구들 사이에 운항하는 총톤수 500톤 이상의 선박에 적용하는 규정이 있고, 해사노동적합증서에 관한 사항이 명시되어 있다.

3) 선원복지 관련 ILO 협약의 분류

선원복지에 관한 ILO 협약의 분류법으로는 ILO에서 선원복지협약으로 분류한 협약, 선원의 사회보장 관련협약, ILO에서 상선 관련 최저기준으로 채택한 협약 등 세 가지의 분류로 나눌 수 있다.

<표 II-9> 선원복지 관련 ILO 협약의 분류

협약 분류	현존 협약 명	해사노동협약 관련 규정
ILO에서 선원복지협 약으로 분류한 협약	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박승무원에 대한 식량 및 조리에 관한 협약(제68호, 1946) ○ 선내 선원설비에 관한 개정협약(제92호, 1946) ○ 선내 선원설비에 관한 (보충규정)개정협약(제133호, 1970) ○ 해상 및 항구 내에서의 선원복지에 관한 협약(제163호, 1987) ○ 선원에 대한 건강보호 및 의료에 관한 협약(제164호, 1987) 	제3.2조 제3.1조 제3.1조 제4.4조 제4.1조
선원의 사회보장 관련 협약	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박소유자의 책임(질병 및 부상 선원)협약(제55호) ○ 선원의 질병보험에 관한 협약(제56호) ○ 선원의 사회보장에 관한 협약(제70호) ○ 선원연금협약(제71호) ○ 선원사회보장에 관한 (개정)협약(제165호) ○ 선박의 멸실·침몰과 관련한 실업보상에 관한 협약(제8호) ○ 선원의 송환에 관한 협약(제23호) ○ 선원의 송환에 관한(개정)협약(제166호) ○ 선원의 직업상의 재해방지에 관한 협약(제134호) ○ 선원의 작업 및 생활 조건의 감독에 관한 협약(제178호) 	제4.2조 제4.3조 제4.5조 해당없음 제4.5조 제2.6조 제2.5조 제2.5조 제4.4조 제5.1조
ILO에서 상선 관련 최저 기준으로 채택한 협약	<ul style="list-style-type: none"> □ ILO 상선최저기준에 관한 제147호 협약과 그 부속 협약 ○ 검사기준이 되는 부속협약 <ul style="list-style-type: none"> ① 해원의 최저연령에 관한 협약(협약 제7호, 제58호, 제138호) ② 해원의 신체검사에 관한 협약(협약 제73호) ③ 선박직원의 해가면허증에 관한 협약(협약 제53호의 제3조 및 제4조) ④ 선내 식량 및 조리에 관한 협약(협약 제68호의 제5조) ⑤ 선원설비에 관한 협약(협약 제92호) ⑥ 해원의 재해방지에 관한 협약(협약 제134호 제4조 및 제7조) ⑦ 선원의 상병치료에 관한 협약(협약 제55호, 제56호, 제130호) ⑧ 선원송환에 관한 협약(협약 제23호) ⑨ 선원의 근로계약에 관한 협약(협약 제22호) ○ 선원의 노동권리를 보호하는 부속협약 <ul style="list-style-type: none"> ① 결사의 자유 및 단결권 보호에 관한 협약(협약 제87호) ② 단결권 및 단체교섭권에 관한 협약(협약 제98호) 	제1.1조 제1.2조 제1.3조 제3.2조 제3.1조 제4.4조 제4.2조, 제4.3조 제2.5조 제2.1조 본문 제3조 관련 본문 제3조 관련
	<ul style="list-style-type: none"> □ 협약 제147호 1996년 개정의정서 ○ 의무비준협약(Part A) <ul style="list-style-type: none"> ① 1970년 선내 선원설비에 관한 협약 (보충규정)(협약 제133호) ② 1996년 선내 근로시간 및 정원에 관한 협약(협약 제180호) ○ 임의비준협약(Part B) <ul style="list-style-type: none"> ① 1968년 국가가 발급하는 선원신분증명서에 관한 협약(협약 제108호) ② 1971년 근로자 대표 협약(협약 제135호) ③ 1987년 선원에 대한 건강보호 및 의료에 관한 협약(협약 제164호) ④ 1987년 선원의 송환에 관한 (개정)협약(협약 제166호) 	제3.1조 제2.2, 2.3, 2.7조 제185호 협약 해당없음 제4.1조 제2.5조

자료 : 해양수산부, 선원인력수급 기본계획 수립, 2013.

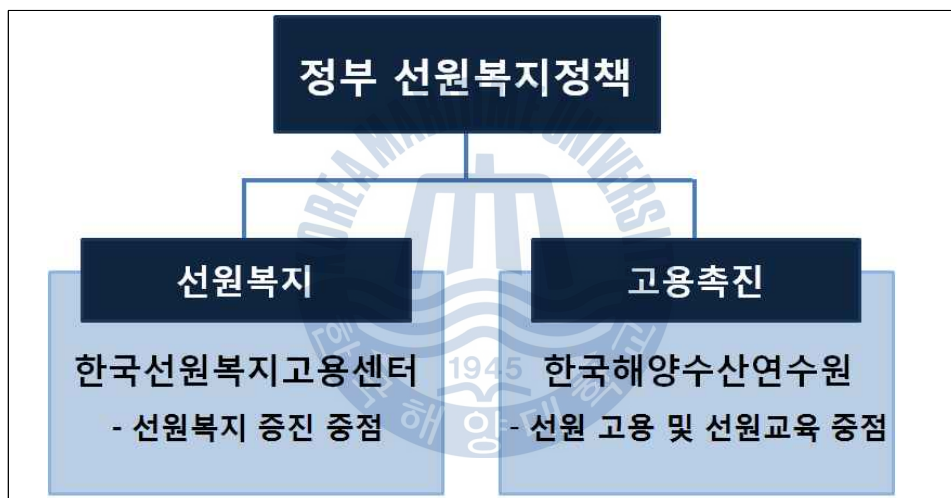
2. 우리나라 정부의 선원복지정책

선원에 대한 우리나라의 복지정책과 사업은 정부, 사용자 단체와 해운 및 수산 기업, 노동자 단체 등에서 다양한 형태로 시행하고 있다.

1) 정부의 선원복지정책 운영 실태

우리나라의 해양수산부 차원의 일반적인 선원복지정책은 한국선원복지고용센터에서 담당하며, 선원교육 및 고용과 연계된 생산적 복지정책은 한국해양수산연수원에 사무위탁을 통하여 시행되고 있다.

<그림 II-6> 우리나라 정부의 선원복지정책 운영 형태



(1) 선원복지프로그램 운영 및 복지시설 확충

한국선원복지고용센터는 선원의 복지 증진을 위해 선원법 제142조의 규정에 따라 2001년 6월 설립되었으며 매년 약 52억 원의 국고 예산을 지원받아 선원복지향상을 위해 한국선원복지고용센터에서 선원복지회관 등 편의시설 확충 및 자녀교육지원 등 선원복지프로그램을 운영하고 있다.

(2) 선원교육지원

정부는 한국해양수산연수원법에 따라 설립된 한국해양수산연수원을 통하여 선원법 및 선박직원법에 따른 각종 선원교육비와 국가기술자격에 소요되는 경비를 지원하고 있고, 이는 선원의 고용촉진에 직접적으로 영향을 미치는 지원이라 할 수 있다. 동시에 선박소유자에 대한 간접적 지원으로서 해운산업의 경쟁력 제고에 일정 부분 기여한다고 할 수 있다.

선원교육비에 대한 국가부담은 86.8% ~ 93.9%이었고, 선박소유자와 선원이 부담하는 비율은 13.2% ~ 6.1%이다. 지난 5년간 정부가 한국해양수산연수원을 통하여 선원교육에 지원한 예산은 연평균 31,207백만원 규모였다.

<표 II-10> 한국해양수산연수원 국고지원 예산 추이

단위 : 백만원

구 분	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년
합계(국고+자체)	19,799	21,745	28,213	60,070	30,359	31,800
국고보조	17,256	18,880	25,027	56,435	27,150	28,543
○해양수산연수원 지원	13,056	13,980	15,172	14,763	17,059	20,986
○해양수산연수원 이전	4,200	4,900	9,000	34,600	5,120	2,693
○해양수산연수원 교육장비교체	-	1945	855	7,072	4,971	4,864
자체수입	2,543	2,865	3,186	3,635	3,209	3,257
○교육비	1,615	1,629	1,922	2,300	2,187	2,390
○시험수수료	187	244	244	270	270	279
○교재비	199	184	215	215	215	263
○기타	542	808	805	850	537	325
부담 비율						
국고 부담	87.2	86.8	88.7	93.9	89.4	89.8
자체 부담	12.8	13.2	11.3	6.1	10.6	10.2

자료 : 한국해양수산연수원 예산 자료(2007~2012)

<표 II-11> 정부가 운영 중인 선원복지·고용 관련 기관

기관	한국선원복지고용센터	한국해양수산연수원
운영방향	선원복지 및 고용촉진	고용촉진 및 선원교육
주요업무	<ul style="list-style-type: none"> - 선원복지 증진 - 취업 및 고용정보제공 - 구인구직 - 선원직업안정 	<ul style="list-style-type: none"> - 선원교육 및 훈련 - 선박운항 연구 - 해양환경 연구
세부사업	<ul style="list-style-type: none"> - 선원휴양콘도 운영 - 장애선원 재활 직업 훈련 지원 - 장애선원 휴유증상 관리 지원 - 선원가족 장학사업 - 선원무료법률구조지원 - 선원 및 선원자녀 결혼예식비 지원 - 선원자녀 결혼예식장 무료 대여 - 순직선원 장제비 지원 - 선원 맞춤형 복지비용 지원 - 선원무료셔틀버스 운행 - 선원편의시설 운영 - 외국인선원 콜센터 운영 	<ul style="list-style-type: none"> - 연간 교육훈련 계획 수립 및 홍보 - 해상안전교육 업무 수행 - 선사 의견수렴 등 교육관련 대외활동 - 선박의 항해·통신·수산 분야의 교육훈련 시행 - 교육교재 수급 판매 침 교육시간표 작성 관리 - 교육내용 개선위원회, 교육과정위원회 및 고객만족개선위원회 운영 - 외국교육기관 학생 및 교수 등 방원에 관한 업무 - 해외교육기관 등과 교류협력 활동 및 조사

자료 : 각 기관 홈페이지 참조(2014년)

2) 선원단체 및 선박소유자단체 등의 선원복지사업

우리나라 선원단체 및 선박소유자 단체 등의 선원복지사업은 아래와 같은 조직을 통해 제공되고 있다.

선원단체로는 전국해상산업노동조합연맹, 전국원양산업노동조합, 전국선박관리선원노동조합 등의 단체가 선원복지 서비스를 제공하고 있고, 선사 및 선박소유자 단체의 경우 개별선사나 한국선주협회, 한국해운조합, 한국선박관리산업협회, 한국원양산업협회 등의 단체에서 선원복지 서비스를 제공하고 있다.

<그림 II-7> 선원단체 및 선박소유자단체의 선원복지사업



(1) 선원단체

가. 전국해상산업노동조합연맹

전국해상산업노동조합연맹에서 최근 3년간('08~'10) 동안 추진된 선원양성 사업의 세부 내용은 다음과 같다. 사업 내용으로는 장학금, 피복, 교육양성 지원 및 방선 활동비로 지원하였고, 사업 내용 중 신규 양성의 장학금 사업 항목이 가장 큰 비중(62%)을 차지하였으며, 피복, 교육양성 지원 및 방선 활동비 순으로 나타나고 있다. 총 3년간('08~'10) 지원 금액은 151,089만원이며 연 평균 37,772만원을 지출하고 있다.

나. 전국원양산업노동조합

전국원양산업노동조합에서 최근 2년간('10~'11) 동안 추진된 선원복지사업의 세부 내용은 다음과 같다. 사업 내용으로는 해외기지방문사업, 장학사업, 자녀현장체험 학습 등이 있다. 사업 내용 중 해외기지방문사업은 원양어선의 해외 기지 장기간 체류 등으로 가족과 떨어져 있는 점을 고려한 사업이며, 원양수산에 종사하는 선원들의 차후 동 직종의 매력화를 위해서 추진되고 있다. 총 사업 내용 중 해외기지방문사업은 전체 금액 중 36.7%를 차지하고 있고, 총 2년간 지원 금액은 734,000천원이며 연평균 367,000천원이다.

외국인선원이 승선함으로 인하여 선상생활의 다문화가 이루어지면서 문화와 관습의 차이 등으로 갈등이 나타나는 사례가 자주 발생하고 있다. 이러한 문제들이 선박의 안전사고로 이어지고 있다. 원양노조에서는 외국인선원 송입국 및 원양어선이 주로 입항하는 연안국들의 문화를 이해함으로써 선박운항에 도움이 되도록 각국의 정치, 경제, 사회문화와 음식, 관습 등을 간추린 책자(One Touch)를 발간해 전 선박에 배포하고 있으며, 선상에서 언어소통의 부재로 인한 문제점을 해결기 위해 5개국(인도네시아, 베트남, 중국, 필리핀 따갈로그어, 러시아)의 회화책을 발간해 내·외국인선원 및 전 선박에 배포하고 있다.

선원인력의 공동화 현상이 심화되면서 외국인선원의 고용이 불가피한 현실이지만, 무단이탈 등에 의한 부수되는 문제점들이 다수 발생하고 있다. 최근에는 배를 타겠다는 구실을 국내에 입국하기 위한 수단으로 까지 이용하고 있어 외국인선원의 무단이탈 문제가 사회적 국가적 문제로 까지 대두되고 있다. 이러한 문제점의 해소책으로 원양노조에서는 외국인선원복지교육원을 건립하여 운영하면서 정부와 업계의 선원정책에 일조하고 있고 있다.

다. 전국선박관리선원노동조합

전국선박관리선원노동조합에서 최근 5년간('08~'12) 동안 추진된 선원신규양성 사업의 세부 내용은 다음과 같다. 사업 내용으로는 신규 선원

양성 장학 사업비, 가족 사업비 및 교육사업비로 지원하였다. 각각 연 평균 26,000천원, 124,440천원 및 8,000천원이고, 5년간 연평균 총 158,440천원 지원하였다.

<표 II-12> 선원단체의 선원복지지원 현황

단체명	지원내용	지원내역
전국해상산업 노동조합연맹	- 선원자녀 장학금 지급 - 피복 지급 - 교육양성 지원	- 2008~2010년 간 총 151,089만원 (연 평균 37,772만원) 지원
전국원양산업 노동조합	- 해외기지 방문사업 - 장학사업 - 자녀현장체험학습 - 외국인선원을 위한 안내 책자 제작 - 외국인선원 복지교 육원 설립	- 2010~2011 총 2년간 지원금액은 734,000천원이며 연 평균 367,000천원 지원
전국선박관리 선원노동조합	- 신규 선원 양성 장학 사업비 - 가족 사업비 및 교 육사업비	- 2008~2012년 총 5년 간 지원금은 총 158,440천원 지원 - 선원양성 장학 사업비에 연 평균 26,000천원, 가족사업비에 연 평균 124,440천원, 교육사업비에 8,000천원 지원

자료 : 해양수산부(2013), 선원인력수급 기본계획 수립을 기초로 재정리

(2) 선사 및 선박소유자 단체의 선원복지사업

가. 외항해운업체의 선원복지사업

10개의 외항해운업체의 최근 5년간('06~'10) 추진된 선원 복지 사업의 세부 내용은 다음과 같다. 사업 내용으로는 복지카드, 복리후생, 본인학자금 및 자녀학자금 지급, 개인연금과 기타(사원 아파트 지원 등)로 구성되어 있다. 사업 내용 중 비중이 큰 항목 순서로는 복지카드와 복리후생이 전체 63%로, 본인 및 자녀학자금, 기타, 개인연금 순으로 지원되고 있다.

총 5년간 지원 금액은 7,066,994만원이며 연 평균 1,413,399만원이다. 10개의 해운선사의 최근 5년간('06~'10) 추진된 선원 양선 사업의 세부 내용은 다음과 같다. 사업 내용으로는 장학금지급, 실습 지원, 교육훈련

및 기타 등이며 그 중에 교육훈련은 전체 항목 지출 비용 중 63%로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 교육훈련은 대부분이 자사의 선원 및 실습생 대상이었으며, 선원 양성 지원 사업 내용 중 교육훈련 항목이 비중이 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 총 5년간 2,970,395만원이며 연 평균 594,079만원이다.

나. 선박관리업체의 선원복지사업

선박관리업체 중 (주) IMS 코리아에서 최근 3년간('09~'11) 동안 추진한 선원 복지 사업의 세부 내용은 다음과 같다. 총 16,400만원, 연 평균 5,467만원을 자사 소속 선원 자녀 20명 및 장기 근속자에게 지원하고 있고, 해양계 교육기관에 5년간(2007~2011) 양성사업으로 지원하였으며, 총 107,040만원, 연 평균 21,408만원이다.

다. 한국선주협회

한국선주협회가 최근 6년간 추진한 선원양성사업의 세부 내용은 다음과 같다. 해양계 교육기관에 산학협력금과 장학금(선주협회 예산지원과 해사재단 예산지원), 단기양성 지원금, 우수장학생 표창 및 학생회 지원 등 선원 양성 사업에 지원하고 있고, 선원 양성사업 지원규모는 6년간 총 123,160만원이며 연 평균 20,527만원이다.

사업 내용 중 선원 양성의 산학협력금과 장학금으로 총 6년간 선원 양성 사업비 중 92.9%를 지원함으로써 선원 양성 장학 사업에 큰 비중을 두고 있다.

라. 한국해운조합

한국해운조합에서 최근 6년간('06~'11) 추진한 선원 복지 사업의 세부 내용은 다음과 같다.

사업 내용으로는 7년 이상 장기승선 선원과 내항 여객선 선원의 자녀를 대상으로 장학금이 지급되었고, 장기 지원 금액 항목으로는 내항여객선 선원의 자녀 장학금이 2006년부터 31,900만원 지급되고 있고, 총 6년

간 지원금액은 41,948만원이며 연 평균 6,991만원이다.

한국해운조합이 최근 6년간 추진한 선원양성사업의 세부 내용은 다음과 같다. 부산 인천 해사고등학교 지원과 내항상선 양성과정이 큰 부분을 차지하였으며, 기타 부원선원 해기면허취득 지원, 미안마 선원 포상 및 장기승선 선원 포상 등의 양성사업을 추진하고 있다. 장기승선 선원을 격려하기 위한 방법의 하나로 7년 이상의 장기승선 선원에게 1인당 10만원 이내의 상품을 포상, 6년간 총 5,905만원 지원하고 있다. 선원양성사업에 지원한 금액은 총 6년간 53,640만원이며 연 평균 8,940만원이다.

마. 한국선박관리산업협회

한국선박관리산업협회의 최근 6년간('06~'11) 추진한 선원 복지 사업의 세부 내용은 다음과 같다. 사업 내용으로는 노사협의회 장학금으로 선박관리업체 근무 선원 자녀에게 총 6,500만원(연 평균 1,083만원) 지원하였고, 선박관리노사장학회 장학금으로 선박관리업체 종사 선원자녀에게 총 12,503(연 평균 4,148만원) 지원하고 있다.

한국선박관리산업협회에서 복지사업으로 지원한 총 금액은 6년간 19,003만원이며 연 평균 3,167만원이다. 한국선박관리산업협회에서 지원한 선원양성사업의 세부 내용은 다음과 같다. 부산, 인천 해사고등학교에 지원한 장학사업으로 한국해양수산연수원을 통해 지원, 4년('08~'11)간 3,000만원 지급되었으며, 연 평균 750만원이다.

바. 한국원양산업협회

한국원양산업협회에서 추진한 선원양성사업으로 맞춤형 해기사 양성과정과 수산계 고등학교의 종합실습 승선 지원과 고교생 및 대학생의 장학금으로 지원한 총 금액은 19,820만원, 연 평균 3,303만원이 지급하고 있다.

사. 선주단체 해운선사의 복지사업 및 선원양성사업 현황(종합)

6년간 실시된 선원 복지사업의 총 금액은 9,188,042만원, 연 평균의 합

계는 1,586,182만원(선주단체+해운선사)을 지원하였다. 복지사업의 주체별 지원 금액 규모를 볼 경우, 민간업체인 10개의 대형선사와 선박관리업체에서 추진한 선원 복지 사업은 총 금액의 92.5%를 차지하였다. 준정부기관인 한국선원복지고용센터가 추진한 선원 복지사업의 경우, 투자액이 전체 6.8% 수준으로 지원 금액이 미흡한 실정이다.

복지사업의 주체별 사업 내용을 볼 경우, 공공기관 및 유관단체에서는 선원 자녀 장학금과 학자금 지원 사업 등 간접적 지원에 치중한 편이며, 10개의 해운선사와 민간업체에서는 자사 선원 상대로 후생복지 사업 등 직접적 지원을 하였다.

지난 6년간 주요선사 및 선주단체가 선원교육에 지원한 총예산은 3,895,999만원을 지원하였고, 6년간 연평균금액은 653,985만원(2006년 - 2011년)이다. 양성사업의 주체별 지원 금액 규모로 볼 경우 공공기관(한국해양수산연수원)이 82.7%, 10개의 해운선사와 민간업·단체 등이 17.3%로서 민간영역의 역할이 상대적으로 미흡한 것으로 나타나고 있다.



<표 II-13> 선사 및 선박소유자단체의 선원복지사업 현황

단체명		지원내용	지원내역
개별 선사	외항해운 업체	선원복지사업	
		- 복지카드 - 복리후생 - 본인학자금 및 자녀학자금 지원 - 개인연금 - 기타(사원 아파트 지원 등)	- 5년간 총 지원금 액은 7,066,994만원이며 연 평균 1,413,399만원 지원
	선박관리업체 (주) IMS 코리아	선원양성사업	
- 장학금 지급 - 실습 지원 - 교육훈련		- 5년간 총 지원 금액은 2,970,395만원이며 연 평균 594,079만원 지원	
한국선주협회		- 해양계 교육기관에 선원양성 사업을 위한 지원금 지원	- 2009~2011년 동안 총 16,400만원, 평균 5,467만원을 자사 소속 선원자녀 20명 및 장기근속자에게 지원
한국선주협회		- 해양계 교육기관에 산학협력금과 장학금 지원 - 단기양성 지원금 - 우수장학생 표창 및 학생회 지원	- 선원양성사업 지원규모는 6년간 지원금액은 총 123,160만원이며 연 평균 20,527만원
한국해운조합	선원복지사업		
	- 7년 이상 장기승선 선원과 내항 여객선 선원 자녀 장학금 지급	- 총 6년간 지원금액은 41,948만원이며 연 평균 6,991만원 지원	
한국해운조합	선원양성사업		
	- 부산 인천 해사고등학교 지원 - 부원선원 해기면허취득 지원 - 미얀마 선원 포상 - 장기 승선 선원 포상	- 총 6년간 53,640만원을 지원하였으며 연 평균 8,940만원 지원	
한국선박관리 산업협회	선원복지사업		
	- 선박관리업체 근무 선원 자녀에게 장학금 지급	- 총 금액은 6년간 19,003만원이며 연 평균 3,167만원 지원	
한국선박관리 산업협회	선원양성사업		
	- 부산, 인천 해사고등학교 지원	- 한국해양수산연수원을 통해 2008~2011년간 3,000만원이 지급되었으며 연 평균 750만원 지원	
한국원양산업 협회	- 해기사 양성과정과 수산계 고등학교의 종합실습 승선 지원 - 교고생 및 대학생의 장학금 지원	- 총 금액은 19,820만원, 연 평균 3,303만원 지원	

자료 : 해양수산부(2013), 선원인력수급 기본계획 수립을 기초로 재정리

3. 선원복지의 문제점

1) 선원복지의 특수성⁴⁾

선원은 임금을 받을 목적으로 배안에서 근로를 제공하기 위해 고용된 자를 말하고 있다. 선원법에 따르면 선원은 승선중인 선장, 해원, 예비원을 포함⁵⁾하며 상법상으로는 선박소유자 또는 선박 임차인등 해상기업인에게 고용되어 현재 특정 선박에 승무하고 계속하여 선박상의 노무에 종사하는 자를 말하며 해상교통안정법상으로는 도선사도 포함되고 있다. 선원의 삶은 ‘배’라는 한정된 공간에서 선상작업과 집단적 생활양식의 특징을 가지고 있고, 선상작업은 통일적이고 협동적인 과업수행을 요구하고 있다.

바다라는 고립적 환경과 장기간의 집단적인 생활과 노동을 통해 독특한 문화와 노동정체성을 형성하고 있고, 배라는 공간은 노동과정과 생활을 분리하기 어려우며, 폐쇄적인 작업장이자 단조로운 생활공간을 의미하고 있다.

실제로 부산해양수산청(2001)이 실시한 선원대상 직업만족도 조사결과에 따르면, 우리나라 선원들 자신은 ‘가족과의 격리생활’(30%), ‘낮은 임금’(29%), ‘낮은 사회적 인식’(17%), ‘장래 불안정’(14%), ‘열악한 선상생활’(10%) 등을 애로사항으로 꼽고 있으며, 선상생활에서의 염려사항으로 ‘선원상호 간의 인화문제’(32%), ‘선박운항의 안전성문제’(30%), ‘여가시설문제’(22%), ‘의료시설문제’(11%) 등이 높은 비중을 차지하였다.

4) 최성두, 선원의 삶의질 제고를 위한 사회복지행정개선방안, 한국행정학회, 2006

5) 선원법상 선원의 구성은 크게 선원(seafarer)과 육상근로자(육원 landworker)로 구분된다. 선원에는 선장(captain), 해원(海員 seaman), 예비원(standby man)이 있다. 다시 해원은 해기사면허를 소지한 선박직원(officer)과 해기사면허 미소지자인 부원(staffman)이 있다. 해기사면허를 소지한 선박직원에는 항해사(desk officer), 기관사(engine officer), 통신사, 운항사가 있고, 해기사면허를 소지하지 않은 부원에는 사무장, 의사, 조리사, 경비원 등이 있다. 예비원은 승무중이 아닌 자로서 해원의 10%를 임명한다.

2) 공공기관의 선원복지 예산부족

2011년 말 기준으로 선원복지에 관련된 예산 지출기관은 크게 5군데로 나뉘 볼 수 있다. 선원 1인당 복지 지출액은 대략 한해 453,195원 (1,586,182만원/35,000명)이고, 선원복지예산의 지출은 민간이 공공부문에 비해 월등히 높은 실정이다. 민간 선원복지 예산 연평균은 1,428,858만원으로 약 90%를 차지하고 있고, 공공기관 선원복지 예산 연평균은 157,324만원으로 약 10%를 차지하고 있어, 향후 선원복지사업 확대를 위한 공공부문의 예산확보가 시급한 실정이다.

<표 II-14> 우리나라 선원복지사업 예산 현황

(단위 : 만원)

연도	한국선원 고용복지 센터	한국 해운조합	한국선박 관리업 협회	선박 관리업체	10개 해운사	연평균 합계
2006	-	6,600	1,000	-	7,066,994	
2007	-	6,650	1,000	-		
2008	94,245	3,350	1,500	-		
2009	173,040	5,500	7,573	4,000		
2010	199,500	9,220	6,430	4,000		
2011	162,513	10,628	4,500	6,400	1,413,399	
합계	629,298	41,948	22,003	14,400	8,480,403	
연평균	157,324	6,991	3,667	4,800	1,413,400	1,586,182

자료 : 해양수산부, 2013.

주 : 2011년은 추정치임.

3) 한국선원복지고용센터의 자체 수익사업 부족

2012년 말 기준 한국선원복지고용센터의 자체 수입은 약 3.2%에 불과하다. 센터의 자체 수익 증대(선원법 제143조 제2항)를 위한 복지회관 증설 및 문화 콘텐츠 서비스 제공 등 다양한 수익 사업 개발이 필요하고, 선원법 제143조 제1항 5호에 의거하여(2013. 3. 23. 개정) 공공단체 및 민간단체 등으로부터의 위탁사업을 통한 수익 증대 방안이 필요하다.

한국장애인고용공단의 경우 2011년 기준 공단 출연 사업비 비중은 약 42%, 고용노동부 위탁 사업비 비중은 약 58%를 나타내고 있다.

4) 선원의 4대 보험

4대 보험의 적용여부는 임금체계에 따라 다르게 나타나고 있다. 상선(화물선), 원양어선의 경우 월급체계가 있기 때문에 4대 보험이 적용되고 있고, 연근해어선의 경우, 월급의 개념이 아닌 일용직의 개념으로 분류되기 때문에 4대 보험 적용의 어려움이 있다. 일용직의 경우 표준임금표에 의한 임금산정이 어려워져 법적 강제가 어려운 실정이다.

<표 II-15> 선원의 4대 보험 적용

구분		4대보험적용여부	비고
상선(화물선)		○	
어선	원양	○	
	연근해	△	약 30%만 4대보험 적용중인 것으로 파악

5) 육상운송노동자와 선원 복지서비스 차별

선원의 삶과 직업의 특수성 때문에 선원들은 법률 및 국제협약에서 특수한 적용을 받고 있다.

육상근로자의 경우 산업재해보상에 관해 산업재해보상보험법을 적용받고 있는데 반해, 선원은 선원법의 규정에 따르고 있고, 근로자의 근로관계를 규정하는 일반법은 근로기준법인데 반해 선원은 근로기준법의 특별법으로 선원법을 적용하고 있다. 또한 임금채권의 확보에 대해 육상근로자는 임금채권보장법의 적용을 받는데 반해 선원은 업종별로 형성된 '임금채권보장기금'에 따라 확보하고 있다.

한편, 국제노동기구(ILO : International Labour Organization)와 국제해사기구(IMO : International Maritime Organization) 등 유엔산하 국제기구에는 해상근로에 대해 다양한 국제협약을 제정, 시행하고 있으나, ILO의 경우 근로자의 노동조건과 고용평등을 보장하는 여러 국제협약을 제정하면서도 선원의 경우 이에 포함하지 않고 별도의 '해사협약'을 제정하여 시행하고 있다.⁶⁾

선원직업의 특성은 해상노동의 위험성 외에 고립무원성(孤立無援性), 이사회성(移社會性), 이가정성(移家庭性) 등으로 요약되며, 승선근무는 특수한 노동환경 하에서 이루어지는 것으로 볼 수 있다. 뿐만 아니라 선박에서의 근무는 직무 장소와 개인생활 장소가 중첩되어 사생활 보장이 어렵고, 과도, 배멀미, 소음, 진동의 악조건 속에서 생활하므로 휴식 및 재충전의 역할에 지장을 초래하며, 개인생활 공간에서 주어진 휴식시간을 활용할 수 있는 여가 활용 방법이 제한되어 생활의 활력소를 제공하는 기능을 원활히 수행하고 있지 못하다⁷⁾

실제로 선원들은 가족과의 격리, 낮은 임금, 낮은 사회적 인식, 열악한 선상생활 등의 이유로 직업에 대한 만족도가 낮다고 하였으며, 선상생활

6) 이영선, 해사노동협약에 관한 연구, 2006.

7) 정영섭, 외국인선원 혼승선박의 문화·조직적 특성이 자기효능감과 조직커미트먼트에 미치는 영향, 2006.

의 염려사항으로 선원간의 인화문제, 운항 안전성, 여가시설 문제, 의료 시설 문제 등을 지적하고 있다⁸⁾

선원 노동은 해상근무의 특성에 의해 여러 가지 제약을 받고 있으므로 이에 대한 특별한 보상이 필요하다. 과거에는 육상에 비해 높은 임금이라는 경제적보상 때문에 이러한 제약요인이 크게 문제시되지 않았으나, 임금 우월성이 상실된 오늘날에는 승선근무의 제약요인을 극복하고, 또 선원직에 대한 가치와 매력을 유지시킬 수 있도록 하는 복지적 배려와 보상이 필수적으로 요구되고 있다.

그럼에도 불구하고 육상근로자에 비해 선원복지후생의 수준은 열악한 것으로 조사되고 있다. 육상근로자의 복지사업은 다양하고 방대한 기금이 운영되고 적극적으로 공공지원이 추진되고 있으나, 선원복지사업은 정부예산에 의존하여 한정된 규모로 시행되고 있으며, 해양수산부의 최근 정책자료(2013)에 따르면 한국선원복지고용센터의 2012년 선원복지예산은 약 48억 원에 불과했다.

육상근로자와 선원 간의 복지서비스를 노동부 근로복지공단과 해양수산부 한국선원복지고용센터의 주요 사업을 비교해 보면 선원의 복지서비스가 육상근로자에 비해 열악한 것을 알 수 있다. 노동부 근로복지공단이 육상근로자에게 제공하는 있는 복지서비스 가운데 선원들이 제공받지 못하고 있는 복지서비스가 다수 있다.

8) 김수진, 선원들의 직무스트레스와 직무만족도가 고용지원 프로그램 욕구에 미치는 영향, 2010

<표 II-16> 육상근로자와 선원 간의 복지 서비스 비교

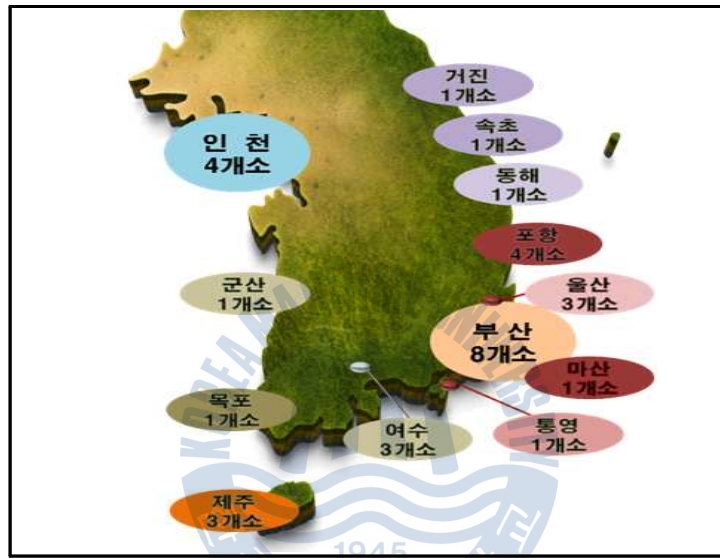
복지서비스 내용		육상근로자	선원
산재근로자 재활사업	재활훈련 지원	○	○
	직업훈련 비용 지원	○	○
	생활정착금 대부	○	×
	후유증상 진료 제공	○	○
	재활보조기구 지급	○	○
	재활스포츠 지원	○	○
장학금 지원	근로자 중고교자녀장학금	○	○
	산재근로자 중고교자녀 장학금	○	×
자영업 창업지원	장기실업자 자영업창업지원	○	×
	산재근로자 자립점포 임대지원	○	×
훈련지원	실업자 재취직 훈련	○	×
	취업훈련	○	×
	재직근로자 수강장려금	○	×
	우선직종 훈련	○	×
생활자금 용자 및 휴양지원	저소득근로자 생활안정자금 용자	○	×
	저소득실직자 가계안정자금 대부	○	×
	중소기업근로자 콘도이용 지원	○	○

자료 : 최성두, “선원의 ‘삶의 질’ 제고를 위한 사회복지행정 개선방안: 선원 사회보
 험제도를 중심으로”, 한국해양대학교, 2006. 근로복지공단홈페이지 참조 및 한국
 선원복지고용센터 복지사업 비교

6) 선원복지시설의 운영관리주체

선원 복지시설의 관리주체는 한국선원복지고용센터, 해상노련, 선박관리노조, 원양노조, 한국관광공사, 경남해원노조, 여수선원노조, 군산선원노조, 목포선원노조, 대아고속훼리, 해운조합, 제주노조, 범양상선, 경북선원노조 등이 있다.

<그림 II-8> 전국 선원복지시설 현황



(1) 선원복지시설의 건립 증가 추세

2013년 2월 현재 전국 13개 도시(부산, 인천, 마산, 울산, 여수, 군산, 목포, 동해, 속초, 제주, 포항, 통영, 거진)에 32개의 선원 편의 시설이 존재하고, 부산 신항 (주소: 부산시 강서구 성북동 1488번지)에 부산항만공사의 선원휴게소 건립이 추진되고 있으며 2015년 8월 완공 예정이다.

선원 편의 시설의 형태는 복지회관, 휴게실, 면세점, 외국인 선원 전용 등이 설치하여 운영되고 있다.

(2) 주요 문제점과 시사점

관리 주체의 난립(한국선원복지고용센터, 원양노조, 한국관광공사, 선박관리노조, 일반사기업 등)으로 인한 효과적인 선원복지사업 추진의 한계가 있고, 한국선원복지고용센터에서 전국 선원복지시설을 통합 관리함으로써 복지시설을 효율적으로 운영하고 선원들에게 보다 다양한 복지서비스를 제공하고 있다.

7) 외국인 선원관리

외국인 선원들의 고용은 현재 4개 협회 소관으로 나누어져 있다. 외국인 선원의 관리 일원화를 위해서는 육상의 외국인 근로자 고용 허가제와 유사한 시스템으로 운영하는 방안을 모색해야 하며, 한국선원복지고용센터에서 외국인 선원을 종합적으로 관리할 수 있는 시스템을 구축할 필요가 있다.

<표 II-17> 외국인 선원 관리 기관

관련 협회	담당 분야
한국선주협회	외항상선
한국해운조합	내항상선
수산업협동조합중앙회	연근해어선
한국원양산업협회	원양어선

자료 : 한국선주협회, 한국해운조합, 수산업협동조합중앙회, 한국원양산업협회 홈페이지 참조

4. 선원복지 선행연구

최성두(2006)의 연구는 선원사회보험제도를 중심으로 선원의 삶의 질 제고를 위한 사회복지행정의 개선방안을 모색하였다. 연구 결과, 선원복지행정과 관련하여 선원재해보상의 사회보험(산재보험) 통합방안을 추진하는 것이 바람직하다고 보았고, 더욱이 선원 삶의 질과 복지의 특수성을 고려하면서도 더욱 높은 수준의 선원복지서비스 제공과 관련된 다양한 사회적 유인 구조 및 제도적개선이 필요함을 지적하였다.

국토해양부(2011)의 선원양성 및 복지증진을 위한 선사역할 제고방안 마련연구보고서에 의하면, 구체적으로 선원복지 관련 각종 개선 사항 중 연구관련 개선사항을 선내 급식 기준마련, 선원인력 풀(pool)제를 활용한 연안선원 유급휴가제도화, 예비원 확보율 증대 등으로 파악하고 있다.

전영우(2012)는 선원복지 기본계획 수립을 위한 정책방안을 제시하는 연구에서 선원복지정책에 있어서 국제규범을 충족하는 선원복지의 실현과 생산적 선원복지를 강화함으로써 선원직을 매력화하여 해기전승을 실현하고자 하는 비전을 제시하고 있다.

이희상(2012)의 연구는 해운기업의 선원복지의 실태를 규명해 보기 위하여 실제 해운기업에서 제공되고 있는 복지 후생프로그램에 대한 선원들의 이용도와 만족도를 조사하였으며, 선원들의 개인적 특성과 승선근무 특성에 따른 해운기업 복지후생 프로그램의 이용도를 분석하고, 이들 프로그램에 대한 만족도가 회사 및 직무에 대한 태도에 긍정적인 영향을 미친다는 사실을 실증적으로 검증한 바 있다.

현재까지 진행된 선원복지후생에 관한 조사보고나 연구의 초점은, 결국 선원이 감소하고 있는 현실에서 선원직업의 매력화, 즉 선원직업의식의 고취라는 목표에 맞추어져 있고 이것이 해사문제에 있어서 선결되어야 할 과제라는 결론을 도출하고 있음을 알 수 있다. 그러기 위해서는, 선원복지후생이 선원들에게 어렵고 힘든 선상근로생활에 대해 최상의 근로복지사업으로 보상하고, 선원의 복지환경을 육상근로자보다 향상시켜 우수

한 해양인력의 장기승선 여건을 조성하는 것이어야 한다는 것이다. 결론적으로 선원복지후생의 제고는 우리나라의 해운경쟁력 강화를 위한 국가적 정책과제이며 다수 해운기업의 전략추진 방향이 될 것이다.



Ⅲ. AHP 분석방법 및 모형구축

제1절 계층분석적의사결정법의 개념

1. AHP 정의

계층분석적의사결정법(Analytic Hierarchy Process : AHP)은 의사결정의 계층구조를 구성하고 있는 속성간의 쌍대비교(pairwise comparison)에 의한 판단을 통하여 평가자의 지식, 경험 및 직관을 포착하고자 하는 하나의 새로운 의사결정방법론이다. 1970년대 초 펜실베이니아 대학의 Tomas L. Saaty 교수에 의하여 처음 개발되었다. AHP는 의사결정 문제를 수학적 이론에 근거하고, 사용자측면에서 상대적인 비교에 의한 이론적용의 단순성, 명확성, 간편성 및 범용성이라는 장점으로 여러 의사결정분야에서 널리 활용되고 있다.⁹⁾

즉, 여러 가지 대안에 대한 확실성이 없고 다 기준(multipactor)의 의사결정을 내려야 할 상황에서 수학적 방법으로 우선순위를 도출하여 합리적인 의사결정을 할 수 있는 방법이다. 이 기법은 주어진 의사결정 문제를 계층 분석한 후, 상위계층의 관점에서 직계 하위 계층에 있는 기준들의 상대적인 중요도 또는 가중치를 쌍대비교(pairwise comparison)에 의해 측정하고 궁극적으로는 최하위 계층에 있는 대안의 가중치 또는 우선순위를 구할 수 있도록 한다.¹⁰⁾

따라서 AHP 기법은 의사 결정자의 오랜 경험이나 직관 등을 평가의 바탕으로 하고 있기 때문에 수치로 표현할 수 없는 정량적 평가기준은 물론 의사결정문제에서 다루기 곤란하면서도 반드시 고려하지 않으면 안 될 정성적 평가기준도 비교적 쉽게 처리할 수 있다.¹¹⁾ 뿐만 아니라 경영

9) 조근태·조용곤·강현수, 「앞서가는 리더들의 계층 분석적 의사결정」, 동현출판사, 2003, p.3.

10) Kneale T. Marshall, Decision Making and Forecasting, McGraw-Hill : Singapore, 1995, p.278.

11) T. L. Saaty, "Axiomatic Foundation of Analytic Hierarchy Process," Management

과학의 선형 계획법은 복잡한 수학적 처리 과정을 거쳐야 하나 계층 분석적 의사결정방법은 직관적이고 최고경영층에서도 이해할 수 있는 비교적 쉬운 계산과정을 가지고 있다는 장점도 있다.

AHP는 다음에서 설명하는 4가지 공리(axioms)에 의하여 적용을 위한 이론적 배경을 마련하고 있다.¹²⁾

첫째, 역수관계(reciprocal comparison)가 성립하여야 한다. 즉, 의사결정자는 동일한 계층 내의 두 대상에 대해 쌍대비교가 가능해야 하고 그 중요성의 정도는 반드시 역수조건을 만족시켜야 한다. 예를 들어, A가 B보다 x 배 중요시된다고 하면 B는 A보다 $1/x$ 배 중요하다는 의미가 된다.

둘째, 동질성(homogeneity)이다. 이는 문제의 중요도는 제한된 범위 내에서 정해진 척도(bounded scale)를 통해 표현되어야 한다는 것이다.

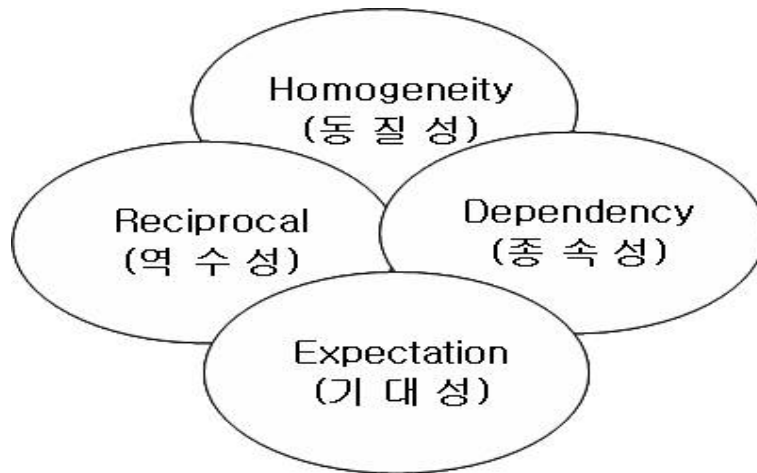
셋째, 종속성(dependency) 조건을 만족해야 한다. 한 계층의 요소들은 인접한 상위계층의 요소에 대하여 종속적이어야 한다. 그러나 상위계층의 모든 속성에 대하여 인접한 하위계층 내의 모든 속성들 간에 독립성이 확보되어야 하는 것은 아니다.

넷째, 기대성(expectations)을 만족하여야 한다. 이러한 의미는 계층구조가 의사결정에 필요한 모든 사항들을 완전하게 포함하는 것으로 가정하고 분석하여야 한다는 것이다. 즉 본질적인 문제 해결을 위한 최하위 계층에서부터 최상위계층간에는 의사결정과 관련된 모든 다양한 정보를 반영할 수 있도록 하여야 한다는 것이다.

AHP 4가지 공리는 다음과 같다.

12) 조근태·조용곤·강현수, 「앞서가는 리더들의 계층 분석적 의사결정」, 동현출판사, 2003, p.4.

<그림 III-1> AHP의 4가지 공리



2. AHP 특징

AHP는 실천적이고 실용적인 의사결정도구이다.

AHP는 어떠한 분야든 의사결정이 요구되는 문제에는 적용이 가능한 범용적 모델이라고 할 수 있는데, 6가지 정도의 특징이 있다.

첫째, AHP는 정량적인 평가기준뿐만 아니라 정성적인 평가 기준도 의사결정기준에 포함할 수 있다.

둘째, AHP는 체계적이고 이원 비교를 위한 수단을 제공하는데 이것은 모든 대안에 대한 순위를 동시에 정하는 것이 아니라 특정 대안을 두 개씩 조합하여 체계적으로 이원비교 함으로써 판단의 용이성을 제공한다.

셋째, AHP는 의사결정자로부터 도출된 주관적 판단에 대한 비일관성을 검증하는 수단을 제공한다.

넷째, AHP는 단일 의사결정자 뿐만 아니라 다수 의사결정자의 집단평가를 유도해내는 집단 여론수렴 기법이다. 다수 의사결정자의 의견이 일치하지 않을 때 기하평균을 이용하여 집단내의 의견을 절충할 수 있다.¹³⁾

다섯째, AHP는 복잡한 의사결정문제를 계층적으로 표현한다. 즉 의사결정문제를 구성하고 있는 요소를 나열, 분류하면서 문제의 구조화 및 체계화를 시도한다. 이를 통해 의사결정문제를보다 정확히 파악하게 된다.

여섯째, AHP는 의사결정문제와 관련된 정보 및 상황의 변화에 따른 민감도를 분석할 수 있게 해준다. 즉 평가기준의 가중치를 변화시켜 민감도로써 대안의 우선순위가 어떻게 변하는 지를 검토할 수 있다.¹⁴⁾



13) 이영찬, “불확실한 상황 하에서의 다목적 R&D 투자계획수립에 관한 연구,” 서강대 석사학위논문, 1995, p.22.

14) 조근태·조용곤·강현수, 「앞서가는 리더들의 계층 분석적 의사결정」, 동현출판사, 2003, p.52-53.

제2절 AHP에 관한 선행 연구

계층분석적의사결정법은 객관적인 평가요인 뿐만 아니라 주관적인 평가요인도 수용하는 매우 유연한 의사결정법으로 이를 적용하는 많은 응용연구가 수행되어 왔다. 계층분석적의사결정법에 대한 응용연구는 1980년대 미국을 중심으로 활발히 전개되었으며, 사회과학 전반에 대한 연구분야에 적용되었다. 계층분석적의사결정법의 응용연구에 대한 조사 분석은 F. Zaheidi와 J. P. Shim에 의해 수행되었다.¹⁵⁾

T. L. Saaty의 연구 이래로 현실적인 문제에서 자주 발생하는 다기준 의사결정 문제를 해결하기 위하여 많은 연구가 진행되었으며, 계층분석적의사결정법에 대한 연구는 계층분석적의사결정법의 방법론적인 관점에서의 연구와 응용분야에 대한 연구로 크게 구분하여 볼 수 있다. 계층분석적의사결정법의 방법론적인 연구는 순위역전(Rank Reversal), 평가방법의 적정성 등에 대하여 연구가 진행되었으며, T. L. Saaty, L. G. Vargas, I. Basak, J. S. Dyer 등에 의하여 주로 연구되었다.¹⁶⁾

계층분석적의사결정법의 응용분야는 여러 의사결정대안이 고려되는 경우, 각 대안의 효율성 평가 또는 대안간의 우선순위를 결정하는 데에 효과적으로 활용되고 있다. 기존의 연구 결과에 따르면, 계층분석적의사결정법의 응용분야는 특정분야에 국한되지 않고 공학적인 분야와 사회과학 분야 모두에 광범위하게 적용되고 있다.

계층분석적의사결정법에 대한 국내의 연구 활동은 1990년대 초부터 활발히 진행되어 왔으며, 외국의 주요 연구동향과 큰 차이가 없음을 알 수 있다. 즉 소프트웨어 평가(황규승(1991), 김승렬(1995), 전희숙(1995)), R&D 투자계획(이영찬, 민재형(1995)), 전력공급원 선정(김형준, 김영민(1996)), Fuzzy 환경에서의 의사결정문제(정규련, 정택수(1994)) 등이 있으며, 최근의 연구동향인 DEA/AHP 결합에 따른 효율성 분석방법에 대한 연구도 제시되고 있다(임호순(1999)).

15) 조근태·조용곤·강현수, 「앞서가는 리더들의 계층 분석적 의사결정」, 동현출판사, 2003, p.172.

16) 안희봉, “AHP를 이용한 항공기 기종선정에 관한 연구,” 인하대 박사학위논문, 2001, p.23.

정규련·정택수(1994)는 계층분석적의사결정의 평가요인으로서 종속성이 강한 평가요인이 추가되는 경우, 이 중 또는 다중 평가를 방지하기 위하여 평가 속성 간 교차종속성을 고려하여 평가하는 방법을 연구하였다. 이창호(1999)는 산업구조조정을 통한 지역경제의 활성화를 촉진시키기 위하여, 지역경제의 기반을 이루는 중소기업을 대상으로 중점적으로 육성하기 위한 전략산업 선정문제를 계층분석적의사결정법을 적용하여 다루었다. 정병호·조권익(1999)은 대형공사의 입찰에 있어서 발생하는 불공정문제를 해결하기 위한 방안으로 계층분석적의사결정법 모형을 적용하였다.

구매의사 결정과 관련하여, 김창락(1997)은 방송장비의 구매를 더 합리적으로 결정할 수 있는 의사결정 모형을 설정하여 급변하는 방송환경에 적절히 대응할 수 있는 방안을 제시하고자 계층분석적의사결정법을 적용하였다. 안영목(2000)은 헬리콥터 기종 선정의 의사결정과 관련하여 의사결정자의 일관성 및 선호 예측력, 기수적 특성, 적용의 용이성을 검토함으로써 실제적인 의사결정에 유용한 도구로 활용하고자 하였다. 은희봉은(2001) 항공기 기종선정에 있어서 전문화된 의사결정 모델을 구현하고자 계층분석적의사결정법을 적용하였고, 박상규(2005)는 정보시스템 아웃소싱 업체를 선정하고 계층분석 기준들 간의 상대적 중요도를 측정하는 실증분석에 관하여 연구하였다.

강왕식(2005)은 소수의 사람들의 경험과 지식, 노하우에서 나온 주관적인 의사결정과정을 극복하고, 최적의 PDA 단말기를 도입하고자 하는 기업 또는 프로젝트관리자에게 합리적인 평가 모형을 제시하고자 하였다. 안광희(2006)는 정부의 저가낙찰제 확대 도입에 의해 발생하는 영향속성을 분석하여 제도 보완책을 세우고자 계층분석적의사결정법을 적용하였다. 김병엽(2007)은 창업보육센터의 운영성과를 비교분석하였고, 홍명근(2008)은 3D 애니메이션 제작에 있어 라이팅, 랜드링 작업 단계에 있어 2D 라이팅과 3D 라이팅 작업 방식 비교 하여 보다 효율적인 제작 Pipeline의 구축 가이드 라인을 제시하였다.

김유현(2008)은 컨벤션주최자들이 컨벤션개최지를 선정하는데 영향을 미치는 요소들을 새롭게 도출하고자 하였다. 그리고 이동희(2008)와 이영민(2008) 등의 연구에서는 AHP를 이용하여 부산지역 항만물류클러스터, 컨테이너터미널 하역장비 구매의사결정 등 해운·항만산업에도 적용하였다. 김진기(2009)는 AHP를 이용한 항만배후물류단지 경쟁력 평가모형을 제기하였다. 이선빈(2010)는 계층분석법과 다기준목적계획법을 결합한 제3자물류 운송업체 선정 및 최적수송량에 모형을 제기하였다. 김민정(2011)는 소비자의 주유소 선택 요인에 대한 연구에서 AHP에 의한 중요도 분석을 하였다. 명종재(2012)는 AHP를 이용한 항만민영화의 대한 선정에 적용하였다. 이상민(2013)은 AHP를 활용한 하역시장 안정화 방안 모형을 제시하였다. 계층분석적의사결정법의 응용분야가 국내에서도 매우 광범위하게 확대되고 있으며, 최근 응용연구가 더욱 활발히 이루어지고 있다.

<표 III-1> 계층분석적의사결정법의 주요 국내 응용연구

연구자	주요 연구 내용	비고
임호순 등	연구개발사업의 평가 및 선정을 위한 DEA/AHP 통합모형에 관한 연구	1999
이창효	부산지역 전략 산업 선정에의 계층화 분석과정 적용	1999
정병호 · 조권익	대형공사의 최적입찰자 선정을 위한 AHP 모형적용	1999
안영목	AHP를 이용한 헬리콥터 기종선정	2001
은희봉	AHP를 이용한 항공기 기종선정에 관한 연구	2001
장양철	AHP를 통한 정보시스템 개발업체 선정에 관한 연구	2002
이철승	AHP를 이용한 CMS 평가방법에 관한 연구	2003
박이숙	AHP를 이용한 제3자 물류업체 선정 평가기준에 관한 연구	2004
장은진	AHP를 이용한 원자재 공급업체 선정에 관한 실증적 연구	2004

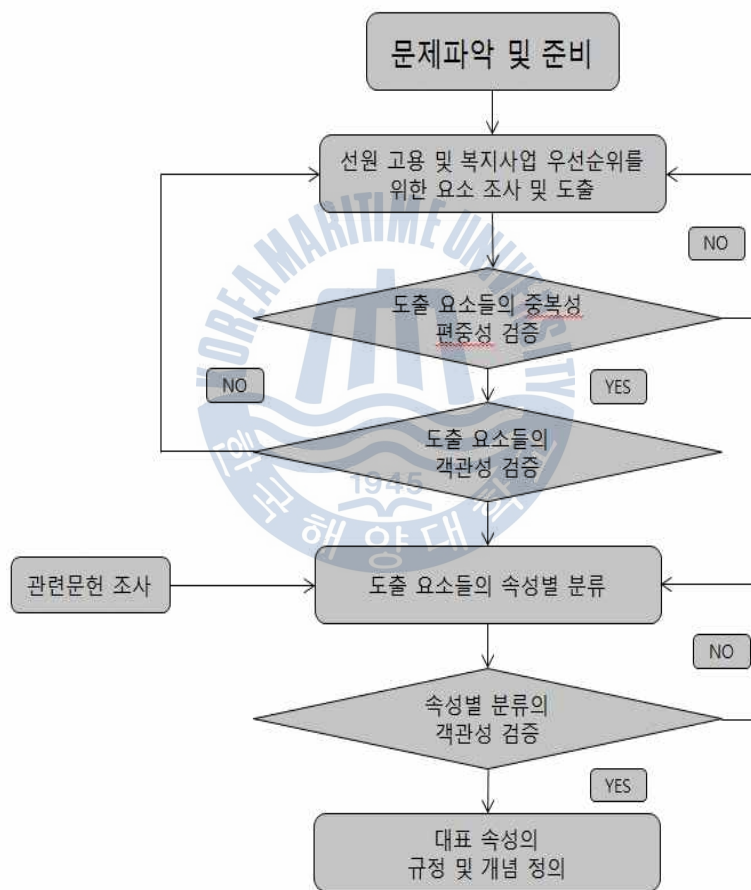
연구자	주요 연구 내용	비고
오탈민	고관여제품의 구매의사결정 지원을 위한 DEA와 AHP 통합 접근 방법	2004
박상규	AHP를 이용한 정보시스템 아웃소싱 업체 선정에 관한 연구	2005
강왕식	모바일 오피스 도입 시 PDA단말기 기종선정을 위한 분석	2005
배동결	부동산 개발사업의 의사결정 기준 연구	2006
백남원	AHP를 이용한 골프연습장 이용 고객의 구매의사결정 영향요인 평가	2006
안광희	AHP 기법을 활용한 최저낙찰제 확대도입의 영향력 분석	2006
김병엽	AHP를 이용한 창업보육센터 평가에 관한 연구	2007
홍명근	AHP를 이용한 CG 업종별 2D 라이팅과 3D 라이팅의 선호도 비교	2008
김유현	AHP를 이용한 주취자의 컨벤션개최지 선택요인에 관한 연구	2008
이동희	부산지역 항만물류클러스터의 전략적 발전방안에 관한 연구	2008
이영민	컨테이너터미널 하역장비 구매의사결정에 관한 연구	2008
김진기	AHP를 이용한 항만배후물류단지 경쟁력평가에 관한 연구	2009
김소정	항만간 전략적 제휴의 의사결정요인에 관한 연구	2009
정원섭	정기해운선사 선정요인에 관한 연구	2009
김현영	AHP를 이용한 ERP 적용 효과 분석	2009
문태화	AHP 분석방법을 활용한 6시그마 성공요인의 중요도 분석	2009
조용운	정책계층별 물류정책기본법의 요인 중요도 분석	2010
김장호	AHP를 이용한 제조업의 외주업체 평가 모델 구축에 관한 연구	2010
이선빈	계층분석법과 다기준목적계획법을 결합한 제3자물류 운송업체 선정 및 최적수송량에 관한 연구	2010
김민정	소비자의 주유소 선택 요인에 대한 연구:AHP에 의한 중요도 분석을 중심으로	2011
명종재	AHP를 이용한 항만민영화의 대한 선정에 관한 연구	2012
이상민	AHP를 활용한 하역시장 안정화 방안에 관한 연구	2013

제3절 선원고용 및 복지사업 속성의 도출

1. 선원고용 및 복지사업 속성 도출 방법

선원고용 및 복지사업 우선순위를 위한 실증분석에 앞서 평가 속성을 도출하여 계층분석구조를 구축하였다.

<그림 III-2> 평가속성분석의 연구 흐름도



2. 선원고용 및 복지사업 분류 및 평가 항목 도출

본 연구에서 사용된 주요평가항목을 도출하기 위해 먼저 객관성이 확보된 세부평가속성들과 참고문헌 등을 통한 자료수집 그리고 센터에서 시행하는 고객만족도 조사(선원대상) 및 시행중인 사업들을 대상으로, 본 연구에 사용될 수 있는 다양한 주요 평가항목들을 수집하였다. 최종적으로 수집된 평가속성들에 대하여 전문가(선원노조연맹본부장, 외항선사노조본부장, 원양어선노조본부장, 연근해어선노조본부장 등)의 견해를 반영하여 최종적으로 17가지 세부 항목을 도출하였다.

요인분석 결과 주요 평가항목을 구인구직 요인, 교육지원 요인, 선원복지 요인, 선원가족복지 요인, 미래추진사업 요인으로 총 다섯 가지의 주요 평가항목을 도출하였다. 주항목 및 세부요인에 대한 설명은 다음과 같다.

1) 구인구직 요인

구인구직요인의 세부평가속성은 선원모집공고 게시 및 취업정보 제공, 구인정보 휴대폰문자서비스 제공, 병역특례모집 제공 등 3가지가 선정되었다. 선원인력시장기능 수행을 위하여 선원직업안정업무를 효과적으로 수행하기 위한 사업을 의미하는 것이다.

(1) 선원모집공고게시 및 취업정보 제공

선사와 선원에게 구인구직을 위한 모집공고 게시 및 취업정보를 제공하여 고용창출을 극대화하는 사업이라 할 수 있다.

(2) 구인정보 휴대폰 문자 서비스 제공

구직정보 확인이 힘든 선원들에게 문자서비스 제공하여 고용창출 하고자 하는 것이다.

(3) 병역특례모집 제공

선원 인력시장 기능 수행 등 선원직업안정 업무를 효과적으로 수행하기 위하여 다양한 병역혜택을 통해 선원으로서의 기술력습득은 물론, 병역의 의무를 수행할 수 있도록 병역특례 모집 사업을 제공 하는 것이다.

2) 교육지원 요인

(1) 장해선원 재활직업 훈련 지원

장해선원의 직업 및 사회적응력을 통한 재취업·창업을 촉진시키기 위하여 재활직업훈련을 지원하는 것이다.

(2) 해기사 교육 훈련 지원

부원선원의 재취업 활성화를 위하여 4,5급 항해사, 기관사 면허 취득 교육을 지원하는 것이다.

3) 선원복지 요인

(1) 선원무료법률 구조 사업

선원탑상 선원의 임금 체불 또는 재해관련 민사사건 발생시 소송비용 지원 및 무료법률 서비스 제공하는 것이다.

(2) 선원맞춤형복지비 지원

선원 및 선원가족에게 맞춤형 복지비용(자기계발, 건강관리, 여가활동)을 지원하는 것이다.

(3) 선원무료셔틀버스 운영

부두출입선원의 교통편의 도모 및 안전사고 예방을 위하여 운영하는 것이다.

(4) 선원휴게소 확대운영

선원들의 복지증진과 편의도모를 위하여 전국 주요항만에 선원복지시설 설치·운영하는 것이다.

4) 선원가족복지 요인

(1) 선원 가족 장학사업 지원

순진·장해·저소득 선원의 자녀에 대한 학비지원으로 사기진작 및 생계안정에 기여하는 사업이다.

(2) 선원(자녀)결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여

선원의 생계안정도모를 위하여 결혼시 예식비용 일부 지원 및 결혼예식장 무료대여 사업이다.

(3) 휴양콘도 지원

선원과 선원가족에게 장기 승선에 따른 휴식공간을 제공하여 근로이욕 및 사기진작을 고취하기 위한 사업이다.

(4) 순진선원 장제비 지원

승선 중 해상에서 칠물 또는 사고 등으로 직무상 순직한 선원 유적에게 장제비 지원을 하는 사업이다.

5) 미래추진사업 요인

(1) 의료보건시설 및 지원

선원의 생계 안정도모를 위하여 의료보건 시설 및 지원하는 사업이다.

(2) 선원연금(퇴직)

선원의 불안정한 고용으로 인한 퇴직연금제도 운영 사업을 말하는 것이다.

(3) 무주택선원 주택지원사업

저소득 무주택 선원들에게 주택을 저비용으로 지원하는 사업을 말하는 것이다.

(4) 선원 상조회 사업

상조회 가입한 선원에게 무료로 상조서비스를 제공하는 사업을 말하는 것이다.



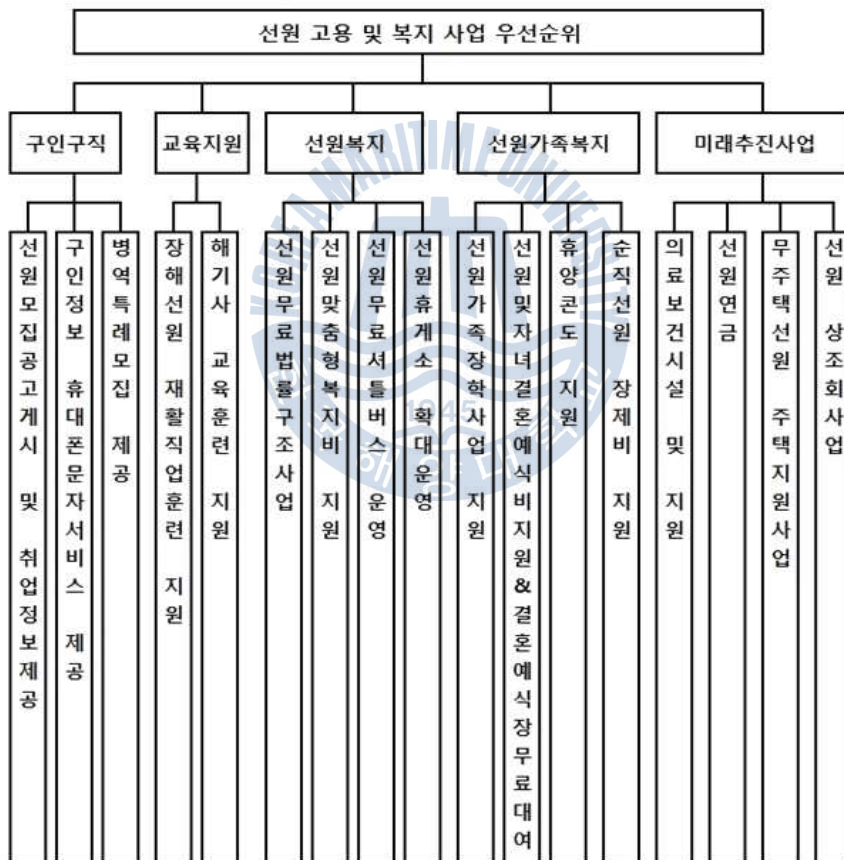
ㄴ<표 III-2> 선원고용 및 복지사업 우선순위 요인

주 항 목	세부요인	내용
구 인 구 직	선원모집광고게시 및 취업정보 제공	선사 와 선원에게 구인구직을 위한 모집광고 게시 및 취업정보를 제공하여 고용창출코자 함
	구인정보 휴대폰 문자 서비스 제공	구직정보 확인이 힘든 선원들에게 문자서비스 제공하여 고용창출 코자 함
	병역특례모집제공	선원 인력시장 기능 수행 등 선원직업안정 업무를 효과적으로 수행하기 위하여 다양한 병역혜택을 통해 선원으로서의 기술력습득은 물론, 병역의 의무를 수행할 수 있도록 병역특례 모집 사업 제공
교 육 지 원	장해선원 재활직업훈련 지원	장해선원의 직업 및 사회적응력을 통한 재취업 및 창업을 촉진시키기 위하여 재활직업훈련을 지원합니다.
	해기사 교육 훈련 지원	부원선원의 재취업 활성화를 4.5급 향해서, 기관사 면허 취득 교육 지원 사업
선 원 복 지	선원무료 법률구조 사업	선원법상 선원의 임금체불 또는 재해관련 민사사건 발생시 소송비용 지원 및 무료법률 서비스 제공
	선원맞춤형복지비 지원	선원 및 선원가족에게 맞춤형 복지비용(자기계발, 건강관리, 여가활동)을 지원
	선원무료셔틀버스 운영	부두 출입 선원의 교통편의 도모 및 안전사고 예방
	선원휴게소 확대운영	선원들의 복지증진과 편의도모를 위하여 전국 주요항만에 선원 복지시설 설치·운영
선 원 가 족 복 지	선원 가족 장학사업 지원	순직·장해·저소득 선원 자녀에 대한 학비지원으로 사기진작 및 생계안정 기여
	선원(자녀)결혼예 식비 지원 및 결혼예식장 무료대여	선원의 생계안정도모를 위하여 결혼 시 예식비용 일부 지원 및 결혼예식장 무료대여 사업
	휴양콘도 지원	선원과 선원가족에게 장기 승선에 따른 휴식공간(콘도) 제공으로 근로의 육 및 사기진작 고취
	순직선원 장제비 지원	승선 중 해상에서 침몰 또는 사고 등으로 직무상 순직한 선원 유족에게 장제비 지원
미 래 추 진 사 업	의료보건시설 및 지원	선원의 생계안정도모를 위하여 의료보건 시설 및 지원
	선원연금	선원의 불안정한 고용으로 인한 퇴직연금제도 운영사업
	무주택선원 주택지원사업	저소득 무주택 선원들에게 주택을 저비용으로 지원하는 사업
	선원 상조회사업	상조회 가입한 선원에게 무료로 상조서비스를 제공하는 사업

3. 선원고용 및 복지사업 계층분석구조의 구축

AHP에 의한 다기준 의사결정문제의 해결을 위해서 가장 중요한 것은 계층분석구조의 설정이다. 여기서 계층분석구조의 설정은 일회적인 것이 아니라 전문가들의 이견이 해소될 때까지의 반복적인 과정을 거쳐서 행하여지는 것이 보편적이다. 따라서 본 연구에서는 AHP 전문가와 선원관련 단체 전문가들의 의견을 수렴하여 여러 차례의 수정작업 끝에 구축한 계층분석구조를 <그림 III-3>로 나타내었다.

<그림 III-3> 계층분석구조



IV. 선원고용 및 복지사업 AHP 분석 결과

제1절 설문조사 대상자의 선정과 응답 결과

1. 설문조사 대상자의 선정

집단의사결정지원수단(group decision support system)으로써 계층분석적의사결정법은 집단 전문가들의 의견을 종합하여 최종적인 의사결정을 하도록 도와준다. 다수의 전문가들이 참여하는 의사결정의 결과는 의사결정 집단에 의해 결정된다. 이를 위해 계층분석적의사결정법의 조사 대상자는 해당산업에 근무하는 자와 지식을 가지고 있는 전문가이어야 한다.

따라서 본 연구에서는 선원들(외항선, 내항선, 원양어선, 어선 등)을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 본 연구의 설문조사는 센터 민원실 현장 접수, 연수원 교육시 접수 및 E-mail 전송을 통해 이루어졌으며, 응답자의 대부분은 현장 및 E-mail을 통하여 설문서를 작성 및 재전송해주었다.

2. 설문 응답 결과

설문지 회수기간은 2014. 10. 27부터 2014. 11. 7.까지 11일간이었으며 총 300명에게 배포하여 280부가 회수되었으며, 그 중 일관성비율의 임계치가 0.1 이상의 값이 나온 227부의 설문을 표본에서 제외하고 총 53부, 전체 일관성비율의 임계치가 0.1 이내의 값을 보여준 설문지만 설문분석에 이용하였다.

성별로는 남자 94%로 가장 많았고 그 다음이 여자 6%의 순서로 나타났다. 연령별로는 20대 34%로 가장 많았고 그 다음이 30대 28%, 40대

15%, 50대 15%, 60대 8%로 나타났다.

근속년수별로는 5년 이하 38%로 가장 많았고, 그 다음이 10년이하 25%, 20년이하 22%, 15년이하 15% 순서로 나타났고, 선박종류별로는 외항선 55%로 가장 많았고 그 다음이 내항선 28%, 원야어선 15%, 어선 2%의 순서로 나타났다. 학력별로는 대학교 출신이 45%로 가장 높게 나타났고, 그 다음이 전문대학 출신 19%, 고등학교 출신 13%, 연수원 출신 11%, 기타 11%로 나타났고, 직책별로는 항해사 40%로 가장 높게 나타났고, 기관사 25%, 선장 19%, 기관장 11%, 부원6% 순서로 나타났다. 이를 종합해 보면 대학교 출신으로 5년에서 10년이하의 항해사 및 기관사가 본 설문지의 일반적 특성이라 할 수 있다.



<표 IV-1> 유효 응답자의 일반적 특성

	구분	응답자 수(명)	비율(%)
성별	남자	50	94.3
	여자	3	5.7
합계	53명(100%)		
연령	20대	18	33.9
	30대	15	28.3
	30대	8	15.1
	50대	8	15.1
	60대이상	4	7.6
합계	53명(100%)		
근속년수	5년 이하	20	37.7
	10년 이하	13	24.5
	15년 이하	8	15.1
	20년 이상	12	22.6
합계	53명(100%)		
선박종류	외항선	29	54.7
	내항선	15	28.3
	원양어선	8	15.1
	어선	1	1.9
합계	53명(100%)		
결혼유무	미혼	26	49.1
	결혼	27	50.9
합계	53명(100%)		
학력	대학교	24	45.3
	전문대학	10	18.9
	고등학교	7	13.2
	연수원	6	11.3
	기타	6	11.3
합계	53명(100%)		
직책	선장	10	18.9
	기관장	6	11.3
	항해사	21	39.6
	기관사	13	24.5
	부원	3	5.7
합계	53명(100%)		

※ 소수점 둘째 자리에서 반올림.

제2절 선원고용 및 복지사업 계층별 중요도 평가

계층분석과정에 의한 평가는 평가집단들의 토의를 통하여 각 쌍대비교 항목에 대한 합의를 도출한 후 이를 이용하는 방법과 개별 평가자들이 각각 평가를 실시한 후에 그 결과를 기하평균을 이용하여 종합하는 2가지 방법이 있다.

본 연구에서는 설문서를 이용하여 평가를 한 후에 다시 종합하는 후자의 기하평균방법을 선택하였으며, 이런 방법을 이용하는 가장 큰 이유는 기하평균법이 쌍대비교의 역수 성질을 만족하는 유일한 방법이기 때문이다.

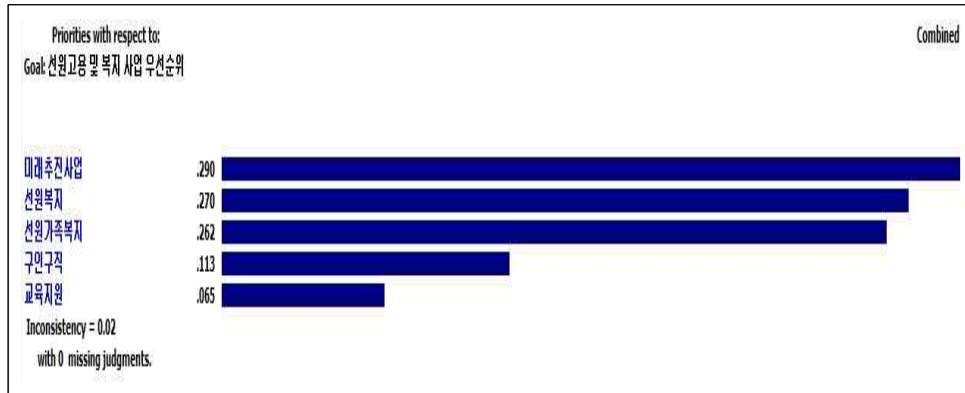
따라서 모든 의견을 종합하여 쌍대비교행렬의 각 행렬 값을 Saaty의 1, 3, 5, 7, 9 척도에 적용하여 가중치를 계산하였으며 Expert Choice 2000 프로그램을 사용하였다.

1. 선원고용 및 복지사업 평가 항목의 중요도

선원고용 및 복지사업 우선순위 요인의 비교를 위하여 의사결정 요인들을 쌍대 비교하여 행렬을 작성하고, 고유치 방법을 사용하여 의사결정 요인들 간의 상대적 중요도를 산출하였다. 선원고용 및 복지사업과 직접적으로 가장 관련이 있는 4집단(외항선, 내항선, 원양어선, 어선)을 대상으로 조사한 설문내용을 분석한 결과, 선원고용 및 복지사업 우선순위 주요평가 항목의 중요도는 미래추진사업요인(0.290), 선원복지요인(0.270), 선원가족복지요인(0.262), 구인구직요인(0.113), 교육지원요인(0.065) 순으로 도출되었다.

이는 선원들이 미래추진사업에 제일 관심이 많았고, 향후 정부와 정부기관 및 선원단체와 협의를 통해 빠른 시일내에 제도를 마련해야 할 것이다. 두 번째, 세 번째로 중요한 것으로 나타난 선원복지요인 및 선원가족복지는 선원들이 구인구직이나 교육지원사업보다는 복지혜택을 더 추구하는 것으로 나타났다. 구인구직사업요인 및 교육지원요인은 선원고용 및 복지사업 우선순위에 관한 요인 중 큰 비중을 차지하고 있지는 않은 것으로 나타났다.

<그림 IV-1> 선원고용 및 복지사업 우선순위에 관한 주요평가속성 중요도



2. 선원고용 및 복지사업 세부평가속성의 중요도

1) 구인구직요인

구인구직요인에서의 세부속성 평가중요도는 <그림 IV-2>와 같이 선원 모집공고게시 및 취업정보 제공(0.563), 구인정보휴대폰문자서비스 제공(0.262), 병역특례모집 제공(0.175) 순으로 나타났다.

구인구직 요인의 세부 속성 중에서도 선원모집공고게시 및 취업정보 제공은 다른 세부속성인 구인정보 휴대폰문자서비스 제공, 병역특례모집 제공보다도 거의 2.3배에 가까운 중요도를 나타낸 것에 주목할 필요가 있다. 한국선원복지고용센터에서 전산을 통해 외항선, 내항선을 이용하는 선사와 선원에게 취업관련 데이트를 제공하고 있으나(이력정보, 모집정보 등) 연근해어선에 대한 모집공고 및 취업정보는 거의 전무한 실정이다. 향후 연근해어선 취업희망자를 선발하여 선원교육 및 안전교육을 운영할 계획이다.

<그림 IV-2> 구인구직요인의 상대적 중요도



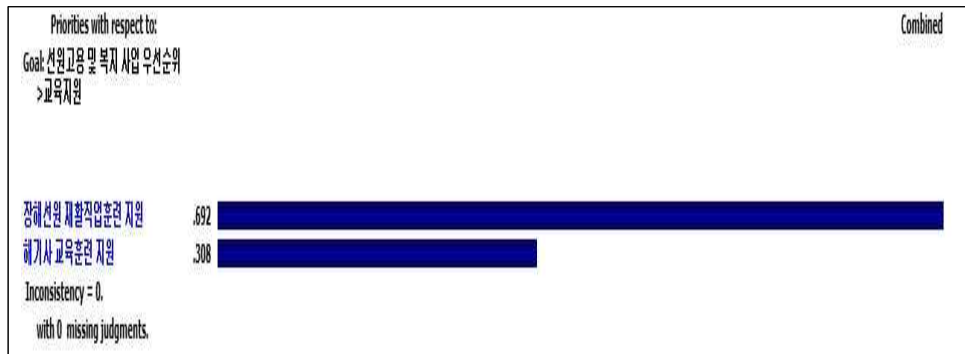
2) 교육지원 요인

교육지원 요인에서의 세부속성 평가중요도는 <그림 IV-3>와 같이 장해선원재활직업훈련지원(0.692), 해기사교육훈련지원(0.308) 순으로 나타났다.

장해선원재활직업훈련지원과 관련한 업종별로는 원양어선 및 연근해어선에서 이용률이 많은 반면에 외항선이나 내항선쪽에서는 실적이 없는 부문이다. 그 이유는 선원들이 다른 업종 이직으로 인한 불안정한 심리가 작용하여 수요가 적은 실정이고, 직책별로는 기관파트 선원들이 용접공 등으로 다른 업종 이직을 선호하는 실정이다.

해기사교육훈련지원은 중요도는 크지 않은 것으로 나타나고 있으며, 그 이유는 부원선원들이 임금이 작아 다른 업종으로 이직하는 경우가 많다.

<그림 IV-3> 교육지원 요인의 상대적 중요도

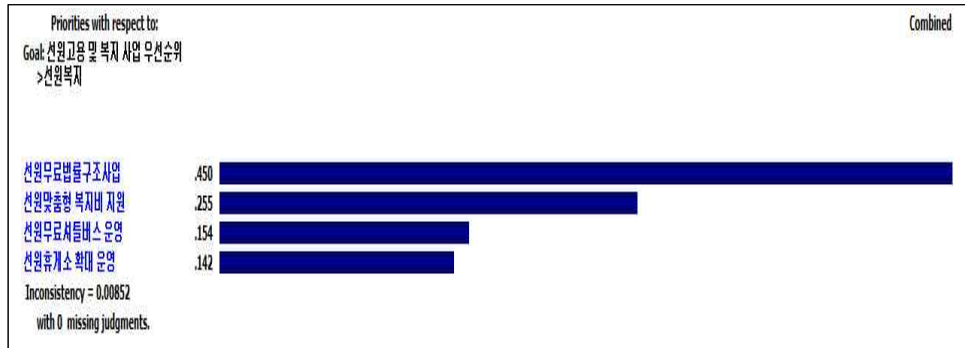


3) 선원복지 요인

선원복지 요인에서의 세부속성 평가중요도는 <그림 IV-4>와 같이 선원무료법률구조사업(0.450), 선원맞춤형복지비 지원(0.255), 선원무료셔틀버스 운영(0.154), 선원휴게소 확대 운영(0.142) 순으로 나타났다.

선원복지 요인 중에서도 선원무료법률구조사업이 높게 나온 이유는 한국선원복지고용센터에서 대한법률구조공단과 협약으로 2014. 10월까지 247명을 대상으로 무료법률구조사업 실적을 올렸으나, 연간 예산이 적어 많은 인원이 이용을 못하는 실정이다. 센터에서 예산 증가로 인하여 많은 인원들이 이용할 수 있도록 노력해야 된다. 선원맞춤형복지비 지원은 인당 월 30만원으로 평생 한번 밖에 적용이 안되어 선원들이 불편이 많은 것으로 파악된다. 선원무료셔틀버스 운영 및 선원휴게소 확대 운영이 낮은 것으로 나타나는 이유는 부산항, 인천항, 울산항등 대표적인 항에서는 우리나라선원들 보다 외국선원들이 많이 이용하기 때문이다.

<그림 IV-4> 선원복지 요인의 상대적 중요도

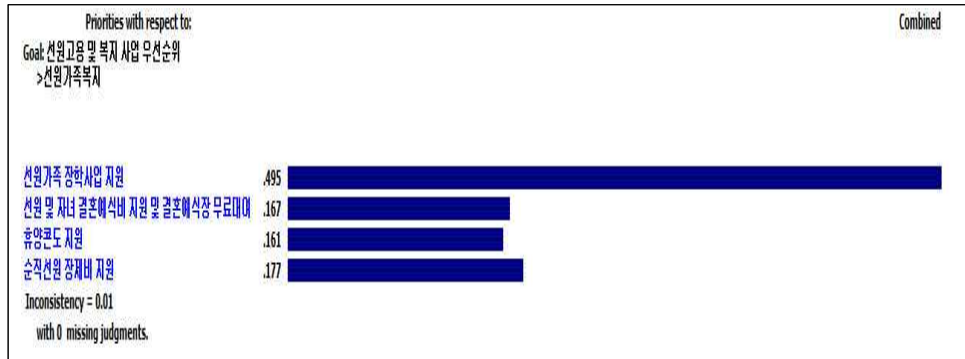


4) 선원가족복지 요인

선원가족복지 요인에서 세부속성 평가중요도는 <그림 IV-5>와 같이 선원가족장학사업 지원(0.495), 순직선원 장제비 지원(0.177), 선원(자녀) 결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여(0.167), 휴양콘도 지원(0.161) 순으로 나타났다.

선원가족복지 요인 중에서도 선원가족 장학사업 지원이 압도적으로 높게 나온 이유는 대기업 선박회사외에는 회사 자체에서 장학금을 지원하는 경우가 없어 가게에 도움이 되고자 한국선원복지고용센터에서 저소득·순직·장해 선원가족의 학비를 지원하고 있다. 올해에만 대학생 141명, 고등학생 101명에게 6억을 지원하였다. 향후에는 선원단체 및 유관기관과 협의하여 장학기금을 조성하여 많은 선원에게 지원이 될 수 있도록 노력해야 한다. 두 번째로 순직선원 장제비 지원은 올해에만 17건 실적 이 있으며, 한건당 50만원을 지원하고 있다. 추후에는 순직선원 장제비를 지원뿐만 아니라 상조회사업을 통한 많은 혜택이 주어져야 한다. 결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여 또는 휴양콘도 지원이 낮은 것으로 나타났다.

<그림 IV-5> 선원가족복지 요인의 상대적 중요도

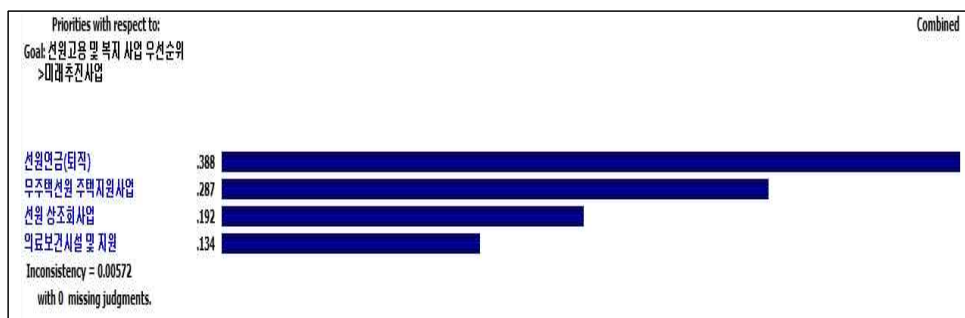


5) 미래추진사업 요인

미래추진사업 요인에서 세부속성 평가중요도는 <그림 IV-6>와 같이 선원연금(퇴직)(0.388), 무주택 선원 주택지원사업(0.287), 선원 상호회사업(0.192), 의료보건시설 및 지원(0.134) 순으로 나타났다.

미래추진사업 요인 중에서도 선원연금(퇴직)이 높게 나온 이유는 선원들의 잦은 이직으로 인하여 미래가 불안정하여 노후를 대비할 수 있는 선원퇴직연금제도를 선호하고 있고, 두 번째로 높게 나온 무주택 선원 주택지원사업은 대형선사의 경우에는 사측으로부터 지원을 받으나 내항선, 원양어선, 연근해어선은 지원을 못받고 있는 실정이다. 따라서, 정부와 선원기관 등은 빠른 시일내에 제도 도입에 노력해야 한다.

<그림 IV-6> 미래추진사업 요인의 상대적 중요도

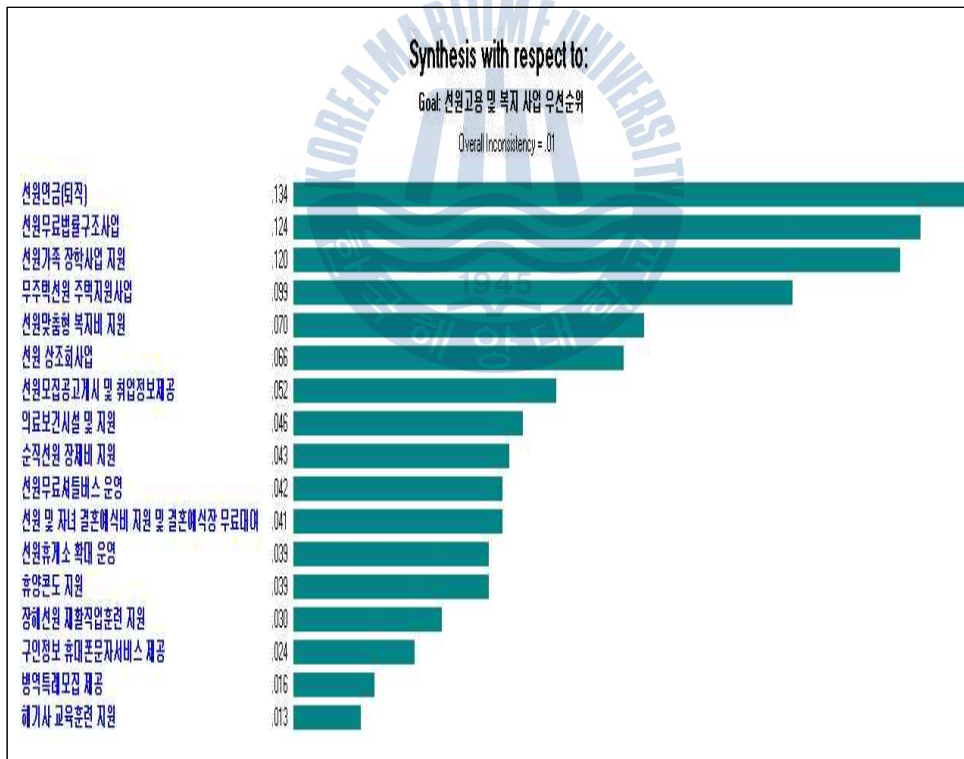


제3절 종합 중요도 평가

1) 업종별 세부평가 속성(TOTAL)

전체 선원들의 생각하는 선원고용 및 복지사업 우선순위를 위한 요인의 세부평가속성의 종합중요도는 <그림 IV-7>과 같이 선원연금(퇴직)(0.134), 선원무료법률구조사업(0.124), 선원가족 장학사업 지원(0.120), 무주택선원 주택지원사업(0.099), 선원맞춤형 복지비 지원(0.070), 선원 상호회사업(0.066) 순으로 나타났다. 선원들은 교육이나 구인구직 사업보다는 복지사업이 제일 중요하다고 평가되고 있고 미래추진사업중에 선원 퇴직연금제도를 가장 중요하다고 평가하고 있다.

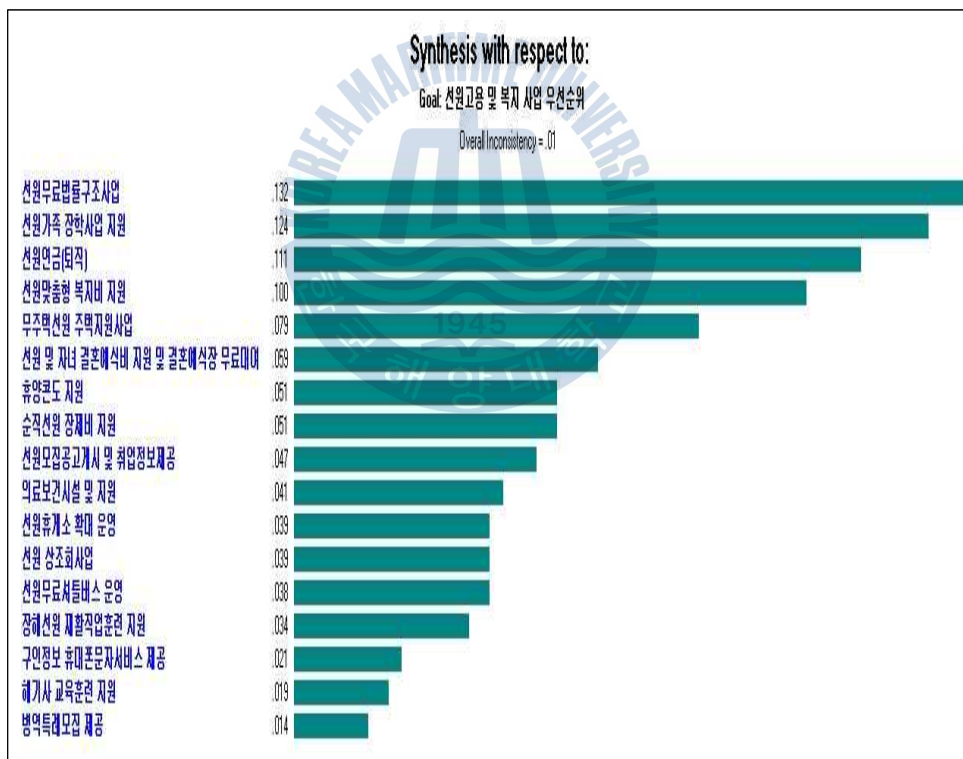
<그림 IV-7> 세부평가속성의 중요도



2) 업종별 세부평가 속성(외항선)

외항선에 근무하는 선원들의 생각하는 선원고용 및 복지사업 우선순위를 위한 요인의 세부평가속성의 종합중요도는 <그림 IV-8>과 같이 선원무료법률구조사업(0.132), 선원가족 장학사업 지원(0.124), 선원연금(퇴직)(0.111), 선원맞춤형 복지비 지원(0.100), 무주택선원 주택지원사업(0.079), 선원 및 자녀 결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여(0.059) 순으로 나타났다. 외항선에 근무하는 선원들과 업종별 전체선원들은 우선순위가 다른 것으로 나타났으며, 외항선선원들은 선원연금퇴직제도 보다 선원무료법률구조사업이 우선순위라고 평가하고 있다.

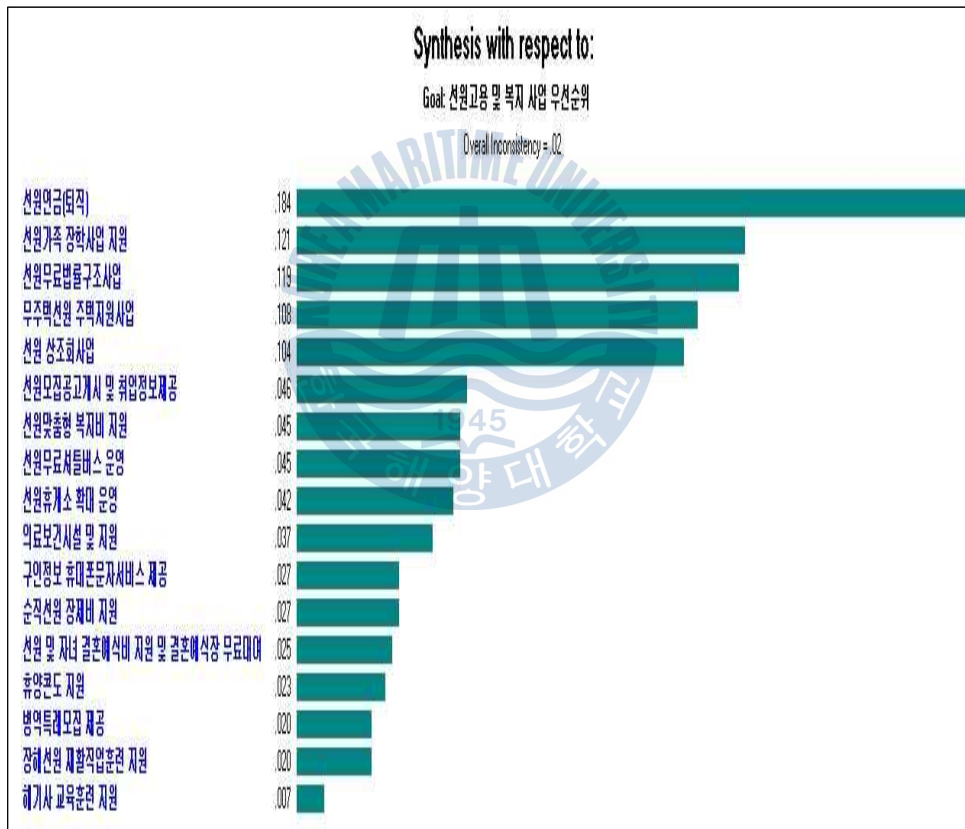
<그림 IV-8> 세부평가속성의 중요도(외항선)



3) 업종별 세부평가 속성(내향선)

내향선에 근무하는 선원들의 생각하는 선원고용 및 복지사업 우선순위를 위한 요인의 세부평가속성의 종합중요도는 <그림 IV-9>와 같이 선원연금(퇴직)(0.184), 선원가족 장학사업 지원(0.121), 선원무료법률구조사업(0.119), 무주택선원 주택지원사업(0.108), 선원 상호회사업(0.104), 선원 모집공고게시 및 취업정보제공(0.046) 순으로 나타났다. 내향선에 근무하는 선원들과 업종별 전체선원들은 우선순위가 비슷하게 평가되었다.

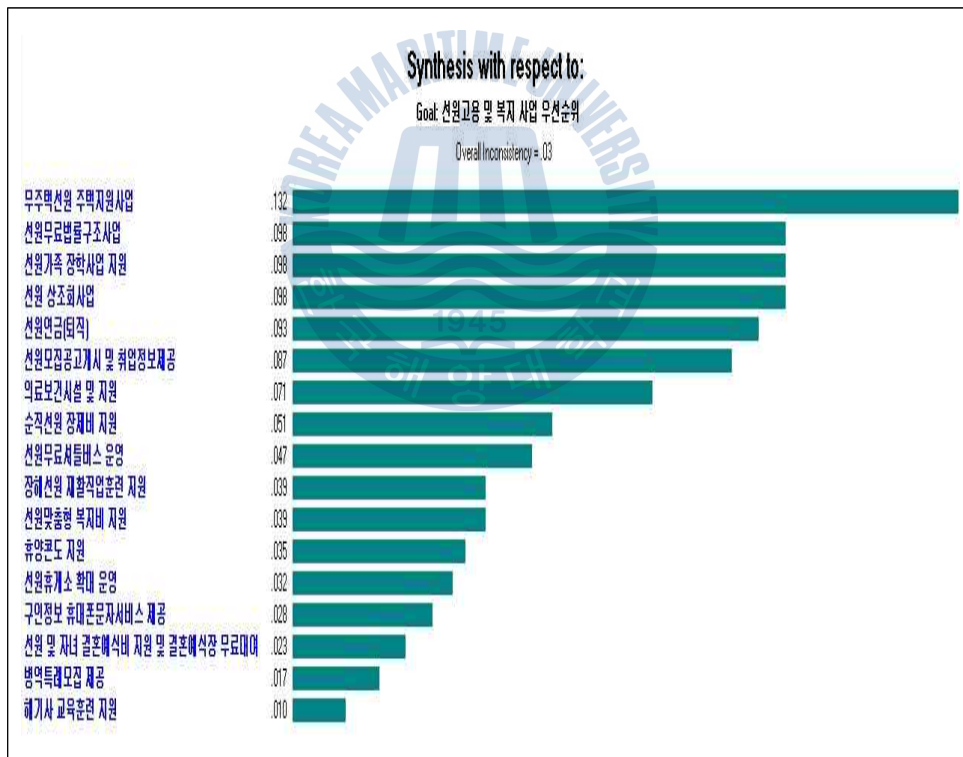
<그림 IV-9> 세부평가속성의 중요도(내향선)



4) 업종별 세부평가 속성(원양어선)

원양어선에 근무하는 선원들의 생각하는 선원고용 및 복지사업 우선순위를 위한 요인의 세부평가속성의 종합중요도는 <그림 IV-10>과 같이 무주택선원 주택지원사업(0.132), 선원무료법률구조사업(0.098), 선원가족 장학사업 지원(0.098), 선원 상조회사업(0.098), 선원연금(퇴직)(0.093), 선원모집공고게시 및 취업정보제공(0.087) 순으로 나타났다. 원양어선에 근무하는 선원들과 업종별 전체선원들은 우선순위가 다른 것으로 나타났으며, 원양어선원들은 선원연금퇴직제도 보다 무주택선원 주택지원사업이 우선순위라고 평가하고 있다.

<그림 IV-10> 세부평가속성의 중요도(원양어선)



제4절 분석 결과의 시사점

선원고용 및 복지사업 우선순위에 관한 주요 요인들 중에서 미래추진사업이 가장 중요요소라고 평가되었고, 세부평가 속성들 중에서는 선원 퇴직연금제도가 최고 우선 평가항목으로 평가되고 있다.

이는 선원복지, 선원가족복지, 구인구직, 교육지원요인에서의 다른 세부속성들보다도 향후 노후에 관한 미래추진사업, 특히 선원퇴직연금제도는 정부 및 관련기관과 선원단체에서 빠른 도입이 되어야 할 것이다.

두 번째로 중요한 평가항목으로 도출된 선원복지요인 중 세부평가 속성들 중에서는 선원무료법률구조사업이 최고 우선 평가 항목으로 평가되고 있다.

현재 센터에서 대한법률구조공단과 협약으로 2014년 10월까지 247명을 대상으로 임금(퇴직금)채불 및 재해보상 사고 관련하여 무료법률구조사업 실적을 올렸으나, 연간 예산이 부족하여 많은 인원이 이용하지 못하는 실정이어서 추후 정부에 건의하여 추가예산을 받아 많은 인원들이 이용할 수 있도록 마련해야 된다.

그 외에도 중요한 세부항목으로 나타난 선원가족복지요인 중 세부평가 속성들 중에서는 선원가족 장학사업 지원사업이 최고 우선 평가 항목으로 평가되고 있다.

센터에서 저소득·순직·장해 선원가족의 학비를 지원하여 선원의 안정적인 수급 및 가계 안정을 도모하고자 2014년도에 대학생 141명, 고등학생 101명을 지원하고 있지만, 현실성에 맞게 예산을 추가로 확보하여 학비를 지원할 수 있도록 노력해야 한다.

그 외 세부항목별 평가에 있어서 무주택선원 주택지원사업, 선원맞춤형 복지비 지원 등에 대한 중요도가 비교적 높게 나온 것으로 조사되었다.

선원고용 및 복지사업 우선순위 요인에 관한 AHP분석 결과를 해 본 결과, 구인구직, 교육지원, 선원복지, 선원가족복지보다는 미래추진사업에 대해 선원들이 우선적으로 추구 하는 것으로 조사되었다. 이는 정부(정부기관) 및 선원단체에서 관심을 가지고 선원들이 원하는 미래추진사업과 관련한 제도에 대한 심도 있는 협의가 절실하다고 할 수 있을 것이다.

V. 결론

제1절 연구의 요약

본 논문은 선원고용 및 복지사업 우선순위에 관한 주요 평가항목과 세부평가속성에 대해 검토를 하였다. 또한 우리나라 선원들에게 필요한 고용 및 복지에 대한 우선순위 요인을 도출하여 도움이 될 기준을 제시하였다.

선원고용 및 복지사업 우선순위에 관한 주요 요인들 중에서 첫 번째로 미래추진사업이 가장 중요한 항목으로 나왔으며, 세부평가 속성들 중에서도 선원퇴직연금 제도가 최고우선 평가항목으로 도출되었다.

이는 선원복지, 선원가족복지, 구인구직, 교육지원요인에서의 다른 세부속성들보다도 향후 노후에 관한 미래추진사업, 특히 선원퇴직연금제도는 정부 및 관련기관과 선원단체에서 빠른 도입이 되어야 할 것이다.

두 번째로 중요한 평가항목으로 도출된 선원복지요인 중 세부평가 속성들 중에서는 선원무료법률구조사업이 최고 우선 평가 항목으로 평가되고 있다.

현재 센터에서 대한법률구조공단과 협약으로 2014년 10월까지 247명을 대상으로 임금(퇴직금)체불 및 재해보상 사고 관련하여 무료법률구조사업 실적을 올렸으나, 연간 예산이 부족하여 많은 인원이 이용하지 못하는 실정이어서 추후 정부에 건의하여 추가예산을 받아 많은 인원들이 이용할 수 있도록 마련해야 된다.

그 외 세부항목별 평가에 있어서 무주택선원 주택지원사업, 선원맞춤형 복지비 지원 등에 대한 중요도가 비교적 높게 나온 것으로 조사되었다.

선원고용 및 복지사업 우선순위 요인에 관한 AHP분석 결과를 해 본 결과, 구인구직, 교육지원, 선원복지, 선원가족복지보다는 미래추진사업에 대해 선원들이 우선적으로 추구 하는 것으로 조사되었다. 이는 정부(정부기관) 및 선원단체에서 관심을 가지고 선원들이 원하는 미래추진사업

과 관련한 제도에 대한 심도 있는 협의가 절실하다고 할 수 있을 것이다.

우리나라 수출입 화물의 99%가 해상운송을 이용하고 있어 해운산업이 국가 경제 발전에 큰 기여를 하고 있고, 2011년 해상운임 수입액은 327억 6,000만 달러를 기록하여, 우리나라 5대 수출상품 수출액과 유사한 실적을 나타내고 있다.

해운산업이 발전하기 위해서는 해운의 3대 요소인 선박, 화물, 선원의 확보가 필수적이지만, 세계 선박량과 해상물동량은 꾸준히 증가하고 있지만 전 세계적으로 수요 증가와 인력난이 심화되고 있다.

2012년 현재 우리나라 선원의 취업자 수는 총 38,906명으로 2000년 취업자 수인 52,172명에 비해 연평균 2.6% 감소 추세에 있다.

국가 경제 측면에서 해운산업의 중요성을 감안할 때 선원의 고용 촉진과 복지 증진을 통한 선원 직업의 매력화는 매우 중요한 과제이다.

외국사례로 일본의 경우에는 선원의 고용 촉진에 관한 특별조치법과 같은 법제화 추진으로 선원고용 촉진 및 복지사업의 확대와 사업을 안정적으로 추진하고 있다.

본 연구의 결과처럼, 선원들이 노후에 보장 받을 수 있는 선원퇴직연금 제도 도입을 위해서는 관련 법률개정으로 근거를 확보하고, 기금의 운용 주체를 선정, 가입자 확보 및 선원퇴직연금상품 등을 개발, 그리고 제도 시행 등의 절차가 필요하다. 또는 장기 근속 선원에 한해 퇴직연금과 유사한 노후대책 보조금 지급을 검토하여 선원에게 복지혜택을 통한 선원 직업의 매력화가 수반되어야 한다.

제2절 연구의 한계 및 향후 연구 방향

본 연구에서는 외항선 및 내항선, 원양어선, 연근해어선에 근무하는 선장, 기관장, 항해사, 기관사, 부원 그리고 남성 및 여성선원 등을 대상으로 설문조사를 실시하였지만 몇 가지 미흡한 점이 남아 있다고 할 수 있다.

첫째, 외항선의 경우에는 2개 선사를 대상, 내항선 및 원양어선 경우 민원실 및 한국해양수산연수원을 대상, 연근해어선은 1건만 있어 전 선원의 생각으로 가장 중요도 요소에 대한 객관성 있는 대답이 다소 떨어진다는 점이다.

둘째, 남성선원이 50명 대상이고, 여성 선원이 3명 대상이어서 다소 남성선원의 대한 가장 중요도 요소로 객관적인 대답이 다소 떨어진다는 점이다.

그 외에도 선원고용 및 복지에 관여하는 유관 기관들의 다원화로 일관된 정책 수립과 실행이 어렵고, 체계화되고 일정 수준 이상의 고급 인력의 수급이 어려운 현실이다.

선원복지에 대한 정부 기금 및 예산안의 확대 편성으로 선원들의 직업 매력화 및 안정화가 필요하나 선원 복지지원 예산은 공공부문이 민간부문에 비해 낮으며 센터의 다양한 복지사업을 추진하기 위해서는 예산 확보가 시급하나 정부에서 복지예산을 삭감하고 있는 문제가 발생하여 선원 복지증진을 위하여 한계점이 대두된다.

이번 연구는 선원퇴직연금제도 및 선원무료법률구조사업에 관한 중요한 요인을 도출하는데 중점을 두었다. 향후에는, 본 연구에서 가장 중요한 개선요인으로 나타난 선원퇴직연금제도에 관하여 정부에서 시행한 용역을 토대로 제도 도입 추진방향에 및 정부기금 및 예산안의 확대 편성을 관련한 연구가 필요할 것이고, 선원들을 대상으로 선종별 및 성별 등을 세분화된 방향으로 연구가 필요하다.

참고문헌

1. 국내 문헌

- 강종희 외, “21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안”, 한국해양수산개발원, 2000. 4
- 국토해양부, “선원복지사업 & 복지예산”, 2012
- 김교숙, “선원법의 문제점과 개정방향”, 부산외국어대학교, 2005
- 김용하 외, “선원재해보상의 산재보험제도 통합체계 구축방안 연구”, 한국사회보험연구소, 2003. 6
- 박영정 외, “예술인 범위 · 기준 및 한국예술인복지재단 설립 연구”, 문화체육관광부, 2012.
- 박용섭, “주요 해운국의 선원 사회보장제도-일본과 영국의 선원 보험법을 중심으로”, 한국해사법학회, 1996
- 부산광역시, “상선선원복지회관 2011년 시비보조금 정산검사 결과보고”, 2012
- 송강직, “일본근로자과건법-해석 및 운영을 중심으로”, 서울대노동법연구회, 2007
- 이영선, “해사노동협약에 관한 연구”, 해양환경안전학회, 2007
- 전영우 외, “연안해운 발전을 위한 내항상선 선원의 안정적 수급방안 연구”, 한국해운조합, 2008
- 전영우, “선원복지 기본계획 수립을 위한 정책방안”, 한국해양수산연수원, 2012
- 최성두, “선원의 ‘삶의 질’ 제고를 위한 사회복지행정 개선방안 : 선원 사회보험 제도를 중심으로”, 한국해양대학교, 2004.
- 한국선원복지고용센터, “선원고용창출 및 복지증진을 위한 연구용역”, 2013
- 한국선원복지고용센터, “업체별 선원선박현황”, 2012
- 한국선원복지고용센터, “한국선원통계연보”, 2012
- 해양수산부, “해양수산부 예산편성 방향 산하 · 유관단체 건의사항”, 2013. 5
- 홍성호, “선원의 고용보험 지원 활성화 방안”, 한국노동연구원, 1998

- 황진희, “우리나라 선원인력 수급전망과 과제”, 한국해양수산개발원, 2012
- 해양수산부, “선원인력수급 기본계획 수립 연구용역”, 2013
- 조호행, “선원복지프로그램 만족이 자기효능감과 직업의식에 미치는 영향에 관한 실증연구”, 2014
- 김병엽, “AHP를 이용한 창업보육센터 평가에 관한 연구,” 한라대학교 석사학위논문, 2007.
- 김유현, “AHP를 이용한 주최자의 컨벤션개최지 선택요인에 관한 연구,” 경희대학교 석사학위논문, 2008.
- 김형준·김영민, “AHP를 이용한 전력공급원 구성방법 설정에 관한 연구,” 「경영과학」, Vol.13, No.3, 1996, pp.23-35.
- 박상규, “AHP를 이용한 정보시스템 아웃소싱 업체 선정에 관한 연구,” 연세대학교 석사학위논문, 2005.
- 박이숙, “AHP를 이용한 제3자 물류업체 선정 평가기준에 관한 연구,” 전남대학교 석사학위논문, 2004.
- 백남원, “AHP를 이용한 골프연습장 이용 고객의 구매의사결정 영향요인 평가,” 경원대학교 석사학위논문, 2006.
- 변대호, “AHP를 이용한 자동차 구입모델 선정,” 포항공과대학 박사학위논문, 1996.
- 안광희, “AHP 기법을 활용한 최저낙찰제 확대도입의 영향력 분석,” 한양대학교 석사학위논문, 2006
- 안영목, “AHP를 이용한 헬리콥터 기종선정,” 목포대학교 석사학위논문, 2001.
- 안희봉, “AHP를 이용한 항공기 기종선정에 관한 연구,” 인하대학교 박사학위논문, 2001.
- 은희봉, “AHP를 이용한 항공기 기종선정에 관한 연구,” 인하대학교 박사학위논문, 2001.
- 이철승, “AHP를 이용한 CMS 평가방법에 관한 연구,” 전남대학교 석사학위논문, 2003.
- 장양철, “AHP를 통한 정보시스템 개발업체 선정에 관한 연구,” 한성대학교 박사학위논문, 2002.

- 장은진, “AHP를 이용한 원자재 공급업체 선정에 관한 실증적 연구,” 금오공과대학교 석사학위논문, 2004.
- 홍명근, “AHP를 이용한 CG 업종별 2D 라이팅과 3D 라이팅의 선호도 비교,” 홍익대학교 석사학위논문, 2008.
- KMI, “선원인력수급 기본계획 수립 연구 용역,” 2013.
- 김수진, 선원들의 직무스트레스와 직무만족도가 고용지원프로그램 욕구에 미치는 영향, 2010.
- 정영섭, 외국인 선원 혼승선박의 문화·조직적 특성이 자기 효능감과 조직커미트먼트에 미치는 영향, 2006.



2. 외국 문헌

- SECOJ, “2013년도 사업계획서”, 2013
- British Shipping, “Stimulating Seafarer Training and Employment: Joint Proposal by the Chamber of Shipping, Nautilus UK and RMT”, 2007
- Deloitte & Oxford Economics, “An Independent Review of the Economic Requirement for Trained Seafarers in the UK”, 2011
- Hetherington, C., Flin, R. and Mearns, K., “Safety in Shipping: The Human Element”, *Journal of Safety Research*, Vol. 37, pp. 401-411, 2006
- International Christian Maritime Association,, “Successful Seafarers’ Centres”, A Joint Venture of ICMA and the ITF Seafarers’ Trust Annual Seminar, 2010
- Kahveci, E., “Port Based Welfare Services for Seafarers”, Seafarers International Research Centre, Cardiff University, 2007
- Nautilus International, “British Seafarers: Raising the Standard- UK Branch Report 2012”, 2012
- Progoulaki, M., Katradi, K. and Theotokas, I., “Promoting and Developing Seafarers Welfare”, 5th Seminar on maritime Human Resources Solutions and The Maritime Labour Convention, Canada, 2012
- Wu, W. and Jeng, D., “Safety Management Documentation Models for the Maritime Labour Convention, 2006”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 28, No. 1, pp. 041-066, 2012

〈부록〉

【AHP 설문서】

〈선원의 고용 및 복지사업 우선순위 위한 계층구조〉

안녕하십니까?

한국해양대학교 해사산업대학원 항만물류학과 항만물류관리전공 석사 학위 논문을 준비하고 있는 김태우입니다.

현재 우리나라의 선원 직업 기피현상 및 선원복지혜택과 관련하여 한국선원복지고용센터에서 운영중인 사업과 추진해야 할 사업의 우선순위를 파악하고자 합니다.

본 설문은 계층적 의사결정기법(AHP)을 활용하여 그 결과를 토대로 필요한 사업에 발굴하여 나아가 선원들의 삶의 질을 높이는데 유용한 도구로 활용할 수 있는 모델을 구축하기 위한 것입니다.

본 설문의 내용 및 결과는 오직 연구 목적으로만 사용될 것이며, 귀하의 성의 있는 응답은 연구에 큰 도움이 될 것입니다.

본 설문에 참여해 주셔서 감사합니다.

2014년 11월

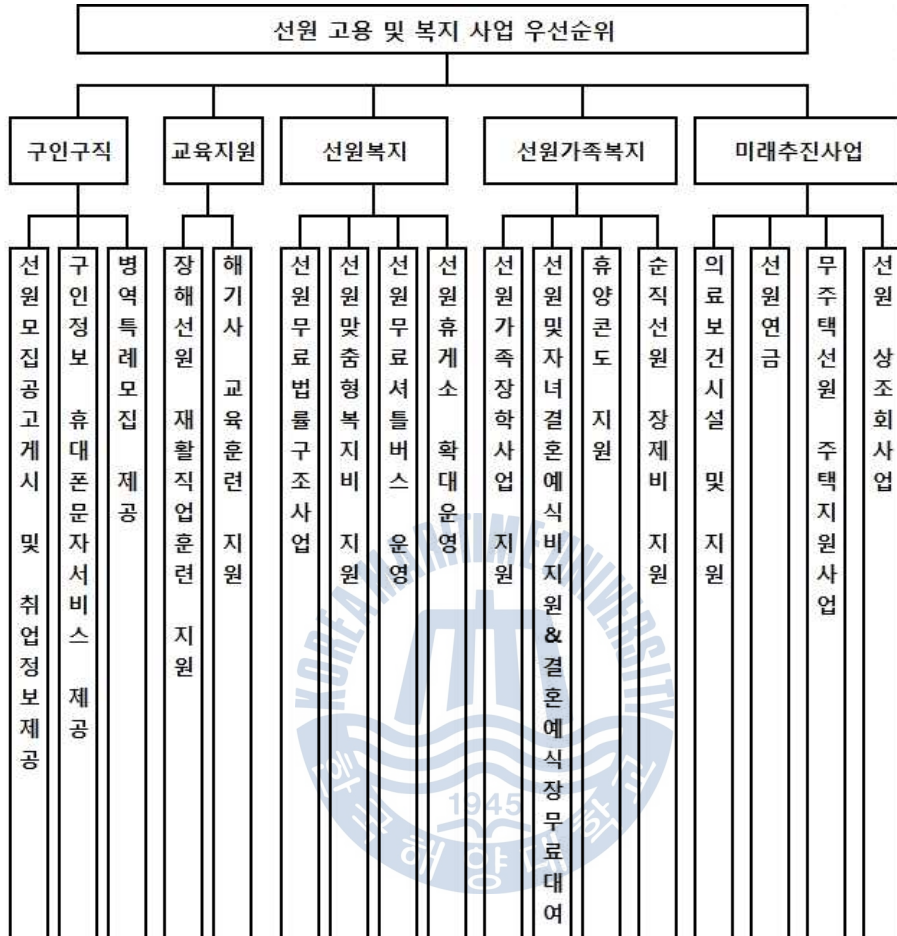
지도교수 류 동 근
석사과정 김 태 우

< 연 락 처 >

전 화 : 010)2013-2480

e-mail : ggissu@koswec.or.kr

〈선원의 고용 및 복지사업 우선순위 위한 계층구조〉



[평가항목에 대한 설명]

한국선원복지고용센터의 사업관련 평가를 위하여 도출된 평가항목은 5개의 주항목과 17개의 세부항목으로 구분되어 있습니다. 이를 표로 나타내면 다음과 같습니다.

주항목	세부요인	내용
구인구직	선원모집공고게시 및 취업정보 제공	선사 와 선원에게 구인구직을 위한 모집공고 게시 및 취업정보를 제공하여 고용창출코자 함
	구인정보 휴대폰 문자 서비스 제공	구직정보 확인이 힘든 선원들에게 문자서비스 제공하여 고용창출코자 함
	병역특례모집제공	선원 인력시장 기능 수행 등 선원직업안정업무를 효과적으로 수행하기 위하여 다양한 병역혜택을 통해 선원의로서의 기술력습득은 물론, 병역의 의무를 수행할 수 있도록 병역특례 모집 사업 제공
교육지원	장해선원재활 직업훈련 지원	장해선원의 직업 및 사회적응력을 통한 재취업 및 창업을 촉진시키기 위하여 재활직업훈련을 지원합니다.
	해기사 교육 훈련 지원	부원선원의 재취업 활성화를 4,5급 항해사, 기관사 면허 취득 교육 지원 사업
선원복지	선원무료 법률구조사업	선원법상 선원의 임금체불 또는 재해관련 민사사건 발생시 소송비용지원 및 무료법률 서비스 제공
	선원맞춤형복지비 지원	선원 및 선원가족에게 맞춤형 복지비용(자기계발, 건강관리, 여가활동)을 지원
	선원무료셔틀버스 운영	부두 출입 선원의 교통편의 도모 및 안전사고 예방
	선원휴게소 확대운영	선원들의 복지증진과 편의도모를 위하여 전국 주요항만에 선원복지시설 설치·운영
선원가족복지	선원 가족 장학사업 지원	순직·장해·저소득 선원 자녀에 대한 학비지원으로 사기진작 및 생계안정 기여
	선원(자녀)결혼예식비 지원 및 결혼예식장무료대여	선원의 생계안정도모를 위하여 결혼 시 예식비용 일부 지원 및 결혼예식장 무료대여 사업
	휴양콘도 지원	선원과 선원가족에게 장기 승선에 따른 휴식공간(콘도) 제공으로 근로 의욕 및 사기진작 고취
	순직선원 장제비 지원	승선 중 해상에서 침몰 또는 사고 등으로 직무상 순직한 선원 유족에게 장제비 지원
미래추진사업	의료보건시설 및 지원	선원의 생계안정도모를 위하여 의료보건 시설 및 지원
	선원연금	선원의 불안정한 고용으로 인한 퇴직연금제도 운영사업
	무주택선원 주택지원사업	저소득 무주택 선원들에게 주택을 저비용으로 지원하는 사업
	선원 상조회사업	상조회 가입한 선원에게 무료로 상조서비스를 제공하는 사업

[설문작성의 예]

본 연구는 한국선원복지고용센터의 사업과 관련하여 어느 항목을 우선적으로 고려해야 하는지에 대한 의견을 얻고자 하는 것입니다.

평가 항목에 대한 판단을 보다 쉽게 하기 위해서 쌍대비교방식을 채택 하였습니다. 예를 들면, 구인구직사업 및 선원복지사업 평가를 위한 의사결정에서 “구인구직사업”측면이 “선원복지사업” 측면 보다 “약간중요” 하다고 판단되면 다음과 같이 표시하여 주시기 바랍니다.

평가항목	절대중요		매우중요			중요			약간중요			대등			약간중요			매우중요			절대중요		평가항목
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9						
구인구직사업							○															선원복지사업	

만약 선원복지사업 및 미래추진사업 평가를 위한 의사결정에서 “선원복지사업” 측면이 “미래추진사업” 측면 보다 “매우중요” 하다고 판단되면 다음과 같이 표시 하여 주시기 바랍니다.

평가항목	절대중요		매우중요			중요			약간중요			대등			약간중요			매우중요			절대중요		평가항목
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9						
선원복지사업			○																			미래추진사업	

[중요도 기준]

중요도 판단에 필요한 척도는 다음과 같은 중요도 척도를 사용합니다.

중요도	정의
1	동일한 정도로 중요(equal importance)
3	약간 더 중요 (moderate importance)
5	중요 (strong importance)
7	매우 중요 (very strong importance)
9	절대 중요 (absolute importance)
2, 4, 6, 8	위의 수치들의 중간정도의 중요성

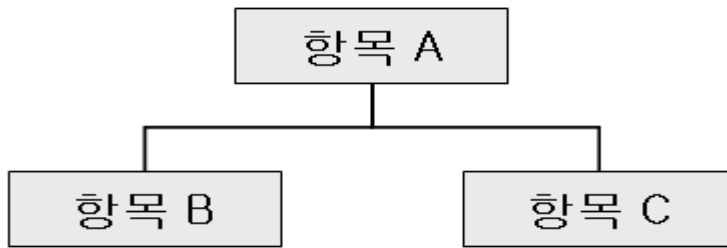
[AHP 설문 응답 시 유의사항]

1. 응답 예

예) 항목 A의 평가기준에서 판단할 때 항목 B가 항목 C보다 매우 중요하다고 생각하시면 아래와 같이 기입하면 됩니다.

평가항목	절대	매우	중요	약간	같은	약간	중요	매우	절대	평가항목								
	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요									
항목 B	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	항목 C

[그림 2] 평가 예



2. 응답 일관도

AHP 분석에서는 분석의 부산물로 비일관도 지수가 생성됩니다. 비일관도 지수가 0.15 이상이 될 경우 응답결과를 신뢰할 수 없다고 판단되어 재설문하게 됩니다. 비일관도 지수가 높게 나오는 데는 크게 다음과 같이 두 가지 경우가 해당됩니다.

- | |
|---|
| 예) 1. $A > B$: A가 B보다 2배 중요하다고 응답
2. $A > C$: A가 C보다 4배 중요하다고 응답
→ $B > C$ 라고 응답해야 함. |
|---|

[원인 1] 서수적 일관성 결여 : $A > B > C$ 의 순위가 바뀌게 응답

[원인 2] 기수적 일관성 결여 : 위 예에서 B가 C보다 9배 중요하다고 응답할 경우

[설 문]

< 응답자 특성 조사 >

성 별	①남자 ②여자
연 령	①20대 ②30대 ③40대 ④50대 ⑤60대 이상
근속년수	①5년이하 ②10년이하 ③15년이하 ④20년 이상
선박종류	①외항선 ②내항선 ③원양어선 ④어선
결혼유무	①미혼 ②결혼
학 령	①해양수산계대학 ②해양수산계전문대학 ③해양수산계 고등학교 ④해양수산연수원 ⑤기타
직 책	①선장 ②기관장 ③항해사 ④기관사 ⑤부원

1. 한국선원복지고용센터 운영중인 사업관련으로 평가 요인에 있어서 다음의 주 항목 5가지(구인구직사업, 교육지원사업, 선원복지사업, 선원가족복지사업, 미래추진사업)간의 상대적 중요도에 대한 귀하의 견해를 표명하여 주시기 바랍니다.

평가항목	절 대 우 중 요																		평가항목
	대			우			중			요			중			요			
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
구인구직사업																			교육지원사업
구인구직사업																			선원복지사업
구인구직사업																			선원가족복지사업
구인구직사업																			미래추진사업
교육지원사업																			선원복지사업
교육지원사업																			선원가족복지사업
교육지원사업																			미래추진사업
선원복지사업																			선원가족복지사업
선원복지사업																			미래추진사업
선원가족복지사업																			미래추진사업

2. ‘구인구직사업’에 관한 하부속성의 평가 항목 중 ‘선원모집공고 게시 및 취업정보 제공’, ‘구인정보 휴대폰 문자 서비스 제공’, ‘병역특례모집 제공’ 중 어느 항목이 상대적으로 더 중요한지 귀하의 견해를 표명해 주시기 바랍니다.

평가항목	절대중요	매우중요	중요	약간중요	대등	약간중요	중요	매우중요	절대중요	평가항목								
	9	8	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7	8	9
선원모집공고 게시 및 취업정보 제공																		구인정보 문자서비스 제공
선원모집공고 게시 및 취업정보 제공																		병역특례모집제공
구인정보 문자서비스 제공																		병역특례모집제공

3. ‘교육지원사업’에 관한 하부속성의 평가 항목 중 “장해선원재활직업 훈련 지원 사업”, “해기사 교육 훈련 지원”중 어느 항목이 상대적으로 더 중요한지 귀하의 견해를 표명해 주시기 바랍니다.

평가항목	절대중요	매우중요	중요	약간중요	대등	약간중요	중요	매우중요	절대중요	평가항목								
	9	8	7	6	5	4	3	2	1		2	3	4	5	6	7	8	9
장해선원재활직업훈련지원사업																		해기사 교육 훈련지원사업

4. ‘선원복지사업’에 관한 하부속성의 평가 항목 중 “선원무료법률구조 사업”, “선원맞춤형복지비 지원사업”, “선원무료셔틀버스 운영”, “선원휴게소 확대운영” 중 어느 항목이 상대적으로 더 중요한지 귀하의 견해를 표명해 주시기 바랍니다.

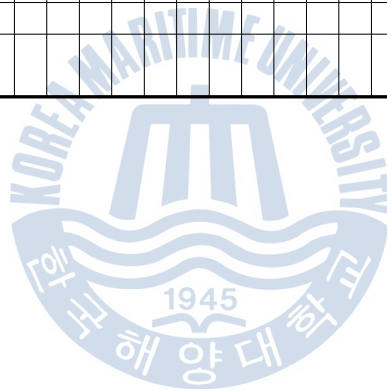
평가항목	절대		매우					중요					약간					중요		평가항목
	중요		중요					중요					중요					중요		
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
선원무료법률구조사업																		선원맞춤형복지비지원사업		
선원무료법률구조사업																		선원무료셔틀버스 운영		
선원무료법률구조사업																		선원휴게소 확대운영		
선원맞춤형복지비지원사업																		선원무료셔틀버스운영		
선원맞춤형복지비지원사업																		선원휴게소 확대운영		
선원무료셔틀버스운영																		선원휴게소 확대운영		

5. ‘선원가족복지사업’에 관한 하부속성의 평가 항목 중 “선원가족 장학사업 지원”, “선원(자녀)결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여 사업”, “휴양콘도 지원”, “순직선원 장제비 지원”, 중 어느 항목이 상대적으로 더 중요한지 귀하의 견해를 표명해 주시기 바랍니다.

평가항목	절대		매우					중요					약간					중요		평가항목
	중요		중요					중요					중요					중요		
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
선원 가족 장학사업																		선원(자녀) 결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여		
선원 가족 장학사업																		휴양콘도지원		
선원 가족 장학사업																		순직선원 장제비지원		
선원(자녀) 결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여																		휴양콘도지원		
선원(자녀) 결혼예식비 지원 및 결혼예식장 무료대여																		순직선원 장제비지원		
순직선원 장제비지원																		휴양콘도지원		

6. ‘미래추진사업’에 관한 하부속성의 평가 항목 중 “의료보건시설 및 지원”, “선원연금(퇴직)”, “무주택선원 주택지원사업”, “선원 상조회 사업”, 중 어느 항목이 상대적으로 더 중요한지 귀하의 견해를 표명해 주시기 바랍니다.

평가항목	절대		매우					중요					중요					평가항목
	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요	중요			
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
의료보건시설 및 지원																		선원연금(퇴직)
의료보건시설 및 지원																		무주택선원주택 지원사업
의료보건시설 및 지원																		선원 상조회사업
선원연금(퇴직)																		무주택선원주택 지원사업
선원연금(퇴직)																		선원 상조회사업
무주택선원주택 지원사업																		선원 상조회사업



- 감사합니다 -