

AHP를 이용한 낙도보조항로 운영주체 선정 실증연구

노창균

목포해양대학교 해상운송시스템학부

An Empirical Study on Remote Island Route Charter Service Provider Selection Using AHP

Chang-Kyun Noh

Division of Maritime Transportation System, Mokpo National Maritime Univ.

요 약 : 최근 낙도보조항로의 운영에 있어서 선박취항명령후 운영사업자의 지속적인 사업수행으로 일반항로에 비해 경영개선 노력이 부진하거나 서비스의 질이 저하되는 등 여러 가지 문제점이 나타나고 있다. 따라서 이 연구에서는 낙도보조항로 운영주체를 검토하여 개선방향을 제시하고자 AHP 기법을 이용한 실증연구를 수행하였다. 연구결과 보조항로 사업자에 대한 경영평가제를 도입하여 사업자 스스로 지속적인 경영개선 노력을 유도함이 바람직할 것으로 보인다.

핵심 용어 : 낙도보조항로, 경영평가제, AHP 기법

Abstract : A range of problems have risen as the results of the obligated charter service. Constant lack of operation improvement compared to regular routes and lower quality service are results of business practice by the service providers. Therefore, this study executed an actual research using AHP to present a method for improvement by investigating remote island charter service providers. Result shows that the desirable method is to implement operation evaluation system to induce service providers to consistently put efforts on the operating system development.

Key words : Remote Island Public Service Route, Management Evaluation System, AHP Scheme

1. 서 론

오늘날의 도서교통문제는 도서인구의 감소에 따른 여객수요의 감소와 이에 수반된 경영수지의 악화 등으로 여객선 업체의 영세성, 선박의 노후화, 운항횟수의 감소라는 악순환을 초래하고 있다.

이중 낙도보조항로는 낙도 주민들이 섬을 생활근거지로 살 수 있도록 교통편의를 제공하고 국토이용의 효율을 높이기 위하여, 여객선의 취항이 필요한 도서이나 여객의 절대부족과 저운임으로 운항채산성이 없어 사업자가 여객선의 운항을 기피하고 있는 항로에 대하여, 정부가 선박취항명령을 하고 이로 인한 운항결손액을 정부가 보상하는 항로이다.

이러한 낙도보조항로는 정부 수립후인 1956년 12월에 제정된 항로보조규정(대통령령제1202호)에 최초의 법적 근거를 두고 있으며, 1967년에 해운진흥법 제12조(항로취항명령)에 근거를 마련하고, 1983년 12월에 해운업법이 전면 개편되면서 다

시 낙도보조항로 사업에 관한 근거법령을 이 법에 수용하였다가, 1993년 3월 해운업법이 해운법으로 명칭이 변경되었으며, 2002년 1월에 일부 개정되어 현재 해운법 제17조에 의하여 관리되고 있다.

삼면이 바다로 둘러싸인 우리나라의 연근해에는 약 3,170개의 유·무인도가 산재하고 있다. 이 중 444개소의 유인도에 거주하는 도서민은 약 197천명 수준이고, 낙도보조항로 운항선박이 기항하는 도서는 112개 도서에, 거주하는 도서민은 약 23천명에 불과하다. 여기에 기항하는 낙도보조항로 운항선박 현황을 살펴보면, 총 27개 항로에 30척의 선박이 운항하고 있으며, 이 중 목포청 관할지역이 12개 항로에 13척의 선박으로 가장 많이 차지하고 있다.

최근 낙도보조항로의 운영에 있어서 선박취항명령후 운영사업자의 지속적인 사업수행으로 일반항로에 비해 경영개선노력이 부진하거나 서비스의 질이 저하되는 등 여러 가지 문제점이 나타나고 있다.

따라서 이번 연구에서는 낙도보조항로 운영주체를 검토하여

개선방향을 제시하고자 실증연구를 수행하였다. 선행연구에는 윤광원(1994)의 낙도보조항로 운항여객선에 대한 손실보상금 제도의 개선에 대한 연구가 있고, 운영주체에 대한 연구결과는 발견되지 않았다.

본 연구의 방법은 AHP(계층분석적 의사결정방법)기법을 이용하였다.

2. 운영주체별 이론 및 법률 검토

2.1 낙도보조항로 운영공단 설치

낙도보조항로 운영공단을 설치하여 일반 민간사업자에게 위탁하였던 낙도보조항로 운영을 공영체제인 공단에서 일괄적으로 운영케 한다. 이를 위해서는 법률제정 및 지방항로를 담당할 지방조직을 포함하는 조직설치, 직원, 선원모집 등의 절차가 이루어져야 하고, 사전에 보조항로 민간사업자에 대해 충분한 기간을 두고 취항명령이 철회되어야 한다는 것이다.

공단을 설치 운영할 경우 장단점은 다음과 같다.

첫째, 공익법인에 의한 안정적 항로운영 및 공익성 확보가 가능하며 다른 수익사업 병행시(해운조합의 터미널 관리운영 회계 이관 등) 손실보상금 절감이 가능하다. 둘째, 체계적이고 종합적인 해상교통망 체계 수립과 운영으로 해상교통 발전 속도가 빠를 것으로 내다 보인다.

반면에 첫째, 공단설립시 법제정에 장기간이 소요되고, 공단의 사무직 충원 등으로 현 체계보다 손실보상금의 추가 소요가 예상된다. 둘째, 손실보상금 규모가 연간 60억원 수준으로 예산규모로 볼 때 공단설립에 대한 명분이 취약하여 예산 당국의 반대가 예상된다. 셋째, 기존사업자에 대한 선박취항명령 철회를 전제로 시행은 가능하나, 선박취항명령 철회에 대한 기존사업자의 보상요구 등 집단 반발 및 집단 운항중단 등으로 화물연대와 같은 사회문제화 가능성이 내재되어 있다.

2.2 한국해운조합에 운영위탁

일반 사업자에게 위탁되었던 낙도보조항로 운영을 한국해운조합에서 일괄적으로 운영케 한다. 이러한 방법은 한국해운조합법에 근거하고 동조합의 지방조직을 활용한다는데 그 의미가 있다.

한국해운조합에서 운영하는 경우 장단점을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 장점으로 ① 한국해운조합에 의한 운영은 공익법인에 의한 안정적 항로운영 및 공익성 확보가 가능하고 사업시행이 용이하다. ② 운영 선사 집약화, 사무실 및 관리직원 통합 등으로 지출액을 절감할 수 있다. ③ 현행 개별 사업자의 보조항로 운영에 따른 부정개입소지를 근절할 수 있다. ④ 개인사업자에 비해 통제가 용이하며 준공단체에서의 운영에 따른 결손보상금의 투명성 확보가 용이하다. ⑤ 낙도보조항로의 통합운영으로 운영효율화를 도모할 수 있다. ⑥ 운행사 집

약화로 예산·조직·비용을 절감하는 효과가 있다. ⑦ 보조항로 운항사업자가 스스로 경비절감, 수요창출 등을 위한 적극적인 노력을 할 수 있는 계기가 되어, 상대적으로 보조항로의 일반항로 전환기간을 최소한으로 단축할 수 있다. ⑧ 개인사업자가 아니므로 수리비 및 기타결손금 산정시 보다 공정성을 지닐 것이다. ⑨ 운항관리자의 활용으로 선박 및 선원 관리를 효율화할 수 있다.

반면에 단점으로는 ① 조합원의 복지향상을 위해 설립된 사업자 단체가 조합원이 운영하던 사업권 이관에 따라 사업자와 해운조합간의 갈등이 예상된다. ② 한국해운조합에 낙도보조항로 운영조직의 신설에 따른 추가예산이 소요된다. ③ 기존 사업자에 대한 선박운항명령의 철회가 진척되어야만 시행이 가능하기 때문에 선박운항명령 철회에 대한 보상요구 등 기존 사업자의 집단 반발이 예상된다. ④ 운항관리자와 운항주체의 일치에서 오는 항로 운항의 편법화가 우려된다. ⑤ 기존 운영선사의 개인선박에 대한 재정지원 및 보상이 필요하다.

2.3 지역별 통합경영

지역별통합선사를 선정하여, 주기적인 경영평가를 통해 기준미달 사업자는 교체하는 방식이다. 해운법 제17조에 의한 취항명령시 「기간제 도입」 및 운영사업자에 대한 「경영평가제」를 도입하여 일정기간 운영 후 경영개선노력이 평가기준에 미달한 사업자는 교체할 수 있는 제도이다.

지역별 통합선사를 선정하여 관리 운영하는 방법으로, 지역별·광역별로 낙도보조항로 관리선박이 많은 업체, 관리운영이 우수한 업체중에서 입찰 등을 통해 1개 선사를 선정하여 통합 운영하는 것을 말한다. 이를 위해서는 해운법상에 관련 근거를 마련하고 객관적인 평가기준 마련이 필요하다. 사업자로서는 운영권의 박탈을 의미하므로 제도도입에 대한 저항 최소화를 위해 객관적인 평가기준 마련이 가장 중요하다.

장기적으로 입찰 등의 제도 개선을 추진하기 위해서는 정부, 사업자, 이용자 등이 사업자 교체 내용에 대해 사전적으로 학습하게 할 필요가 있다.

지역별 통합경영의 장단점을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 장점으로 ① 사업자가 퇴출되지 않기 위해 경영개선에 노력한다. ② 보조항로 운항선사의 운영 장기화에 따른 사적 권리화를 방지한다. ③ 행정기관의 행정업무가 용이하며 간소화될 수 있다. ④ 낙도보조항로의 경우 낙후선사가 많은 편이나 통합선사를 실시하게 되면 집중효과에 따른 서비스의 향상을 도모할 수 있다. ⑤ 규모의 경제를 실현하므로 인해 조직·인원 비용을 줄일 수 있고 선박관리 및 운영의 노하우가 축적된다.

반면에 단점으로는 ① 사업자의 이해관계로 인해 평가기준이 불명확하고 객관적이지 못할 경우 교체대상 사업자의 반발이 예상된다. ② 사업자 교체시점에 운항중단이 예상된다. ③ 사업의 연속성이 떨어진다.

2.4 지방자치단체

일반항로는 공익성이 약하지만 낙도보조항로는 공익성이 강하므로 일반 여객선 면허와 동일 선상에서 논의하는 것은 곤란하다. 특히 낙도보조항로는 지역주민과 관련성이 강하므로 지방자치단체에서 운영하는 것이 바람직하다는 당위적 측면이 있다. 낙도보조항로 운영관련 업무 일체를 지자체로 이관하되, 지자체의 재정 상태를 감안하여 일정 기간동안 결손금을 국고에서 지원하는 방식이다.

만약에 지방자치단체로 이관한다면, 지방청보다는 본부가 운영 주체가 되어 이관하는 것이 일의 통합적 관리 및 추진력에서 유리할 것으로 생각되며, 가칭 '이관운영협의회(해양수산부+지방자치단체+해운선사)'를 구성하여 구체적인 이관사항을 논의하여야 한다. 또한 관련 단체와 협의하여 이관에 필요한 법의 정비도 필요하다.

지방자치단체가 보조항로를 운영하는 것을 지원하기 위해서는 다음과 같은 조치가 필요하다. 첫째, 선사소유 운영 선박을 국가(해양수산부)에서 매입하여 지방자치단체에 이관한다. 둘째, 지방자치단체의 운영 경험 부족을 해소하기 위하여 관련 당사자를 한시적으로 파견하여 운영을 지원하여야 할 필요가 있다. 해운관련 업무에 익숙하지 않은 지자체에서 낙도보조항로 업무를 인정받을 경우 경험축적이 되어 있지 않아 초기에는 많은 시행착오가 예상되기 때문이다. 셋째, 여객터미널의 잔교 사용 허가를 지원한다.

한편, 지방자치단체가 운영주체가 되었을 경우 장단점을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 장점으로 ① 지방자치단체 일선 행정조직을 적극 활용할 수 있어 여객의 편의 증진 및 여객안전운항을 증대할 수 있다. ② 지방자치단체가 지도·감독 및 운영하는 육상교통과의 효율적 연계망을 구성함으로써 주민의 편리뿐만 아니라 여객 수요를 증대할 수 있다. ③ 지방세 수입 증대와 결손금 절감을 위해 도서지역의 관광개발을 촉진할 것이다. ④ 지방자치단체라는 공조직에서 낙도보조항로를 운영함으로써 결손보상금의 투명성 확보가 용이하다. ⑤ 일반행정조직을 이용한 여객서비스 개선 및 안전운항 확보가 가능하다. ⑥ 여객선 선착장 유지·보수 및 개발이 원활하다. ⑦ 지방자치단체에서 지역민을 위해 운항하므로, 도서민 교통편의 증진을 극대화시킬 수 있을 것이며, 도서지역 발전에 보다 빠른 진전이 예상된다. ⑧ 시·군에서 운영중인 공영버스제도와 연계 운영시 여객편의 증진 및 기항지 통합 등으로 예산 절감이 가능하다. ⑨ 접안시설 등의 투자유발로 여객선 안전관리를 증진할 수 있다. ⑩ 지역 실정에 맞는 종합적인 교통행정을 구현할 수 있다. ⑪ 운임 등의 지역별 차등화 운영이 가능하다. ⑫ 지역주민의 주민의식을 고취할 수 있다. ⑬ 낙도주민의 교통 복지후생사업을 관장하는 지방자치단체로 이관함으로써 낙도지역의 사정을 잘 알고 있는 지방자치단체에서 보조항로를 재지정 또는 연육교 설치를 하는 등 적극적 행정으로 결손금 절감효과를 극대화할 수 있다.

반면에 예상되는 문제점은 다음과 같다. ① 지방자치단체의

재정 부담이 증가하여 기피할 것이다. ② 새로운 조직의 신설에 따른 관리 운영 요원이 증가한다. ③ 중앙정부에서 결손보상금 등의 지원이 중단될 경우 지방자치단체에서 비용을 지출해야 하는 상황이 올 수 있다. ④ 선사가 직접 운영하는 것에 비해 적극성이 부족할 것이다. 공조직의 특성상 현실안주 성향에 따른 경영개선 의지의 부족으로 국가 재정이 낭비될 가능성이 있다. ⑤ 낙도보조항로와 일반항로의 운영주체가 상이한 상태에서 다소 혼란이 생길 수 있다. 일반항로는 민간 선사에서 운영하므로 상호 협조의식의 결여에서 정상 운항에 지장을 받을 수 있다. ⑥ 선원의 확보 및 지위에 대한 고려가 필요하다. 선원의 대우가 마땅치 않을 경우 선원 확보의 어려움이 예상되고 선원의 신분을 공무원으로 할지의 여부도 문제된다. ⑦ 지방자치단체의 재정자립도 부족으로 낙도보조항로의 운영이 부실화될 가능성이 있다. 특히 보조항로가 제일 많은 신안군 같은 경우 재정자립도가 아주 열악하다. ⑧ 지방자치단체의 낙도보조항로 운영 및 지도·감독 경험부족에서 오는 운항공백 및 각종 사고가 우려된다. ⑨ 면허기관 및 지도감독 기관의 이원화(면허는 해양수산부, 지도감독은 지방자치단체)로 오히려 사업자에 대한 행정규제 강화가 초래할 수 있다.

2.5 선박관리 및 운영의 이원화 방안

현재 낙도보조항로에 투입된 운항선박은 총 30척 중 26척이 국가소유의 선박에 속한다. 이들 선박은 선박취항명령에 의해 민간운영선사에 위탁되어 운영되고 있다. 이들 운영선사는 선박관리업의 3가지 기능 중 선박의 소유를 제외한 선박관리 및 선박운항 등을 행하고 있다고 볼 수 있다. 선박에 필요한 선원을 배승하고, 선용품, 윤활유 등 필요한 소모품을 공급하고, 본선의 보증을 관리하고, 모든 관점에서 감항능력을 유지하는 선박관리업무를 수행하고 있다.

다시 말해, 선박관리업의 서비스유형인 선박관리, 선원관리 및 보험관리의 업무를 수행하고 있다. 선원의 승하선에 따르는 제반 행정 및 수속업무, 해기면허와 선원수첩의 발급, 선원의 임금지급 관리 및 의료보험, 국민연금 등 그들의 인사관리와 복지 등에 대한 법규정 준용 또는 국가의 위임을 받아 수행한다.

결론적으로, 현재의 낙도보조항로 운영형태는 정부에서 민간운영선사에게 선박관리 및 운영을 위탁하고 있으므로 크게는 선박관리업의 한 형태라고 할 수 있다. 따라서 선박관리 및 운영의 이원화 방안은 현재 운영형태에서 별다른 특별한 의미가 없다고 말할 수 있다.

2.6 법률검토

행정청이 특정 상대방에 대하여 일방적으로 선박취항명령을 발함으로써 낙도보조항로를 운영하도록 규정하고 있는 현행 해운법 하에서는, "행정계약"의 성립을 전제로 한 입찰제의 전면적 도입은 불가하리라 본다. 다만, 현행 해운법하에서도

행정절차법에 의거하여 “행정청의 처분기준의 설정 및 공표” 절차와 “상대방의 의견제출” 절차를 거침으로써 의도하는 목적을 달성할 수 있다고 본다.

3. 연구설계

3.1 설문조사의 개요

본 연구의 목적을 달성하기 위하여 2004년 2월부터 4월까지 해양수산부 본부 및 관할 지방청 담당자, 관할지방 자치단체 실무자, 운영선사 실무자, 전문가 등 대상으로 설문조사를 실시하였다.

3.2 설문지의 내용 및 분석방법

본 설문지는 크게 대안, 대기준, 보조기준 등 3단계로 구성하였다. 먼저 대안으로는 공단, 해운조합, 지방자치단체, 지역별통합선사, 현체제 등이 있고, 대기준에는 서비스 만족도의 3개 항목과 편리성외 14개 항목인 보조기준으로 구성되어 있다. 이들 적용기준은 Table 1과 같다.

대기준	보조기준	설 명
서비스 만족도	편리성	터미널 시설, 승차권 매표시스템, 운항횟수 등 선박이용자 편리를 위한 노력 여부
	저렴성	저렴한 운임 유지
	안전성	안전운항, 해양사고방지 활동, 안전교육, 체계적 선박 정비 활동
	정시성	운항계획표에 따른 정시 운항, 운항정보 사전 제공
	쾌적성	쾌적한 선박의 시설 또는 부가 서비스의 제공 여부
경제성	수익성	정부 결손금 최소 및 수익 향상 기대
	조직 유연성	환경변화에 따라 적절히 대처하는 능력과 조직 슬림화 실현
	조직인원 비용절감	조직 및 인원, 비용절감 가능
	경영개선	경영혁신 등 지속적인 경영개선 활동
공익성	안정성	보조항로 연속적 운항
	결손금 투명성	사업체에 지급하는 결손금의 회계처리 투명
	운임형평성	항로별 운임 형평 유지
전문성	안전관리 능력	선박 및 선원, 여객 등에 대한 안전 관리 능력
	운항능력	입출항 및 항행 능력
	마케팅	여객, 화물 등의 수요 창출을 위한 영업력

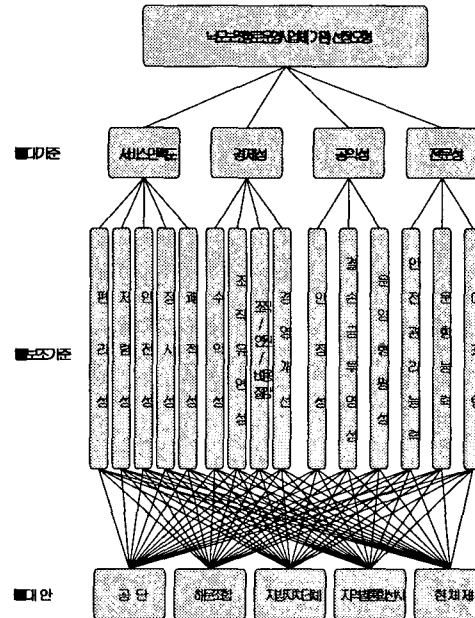
Table 1. The results of remote island route selection criterion

본 연구는 AHP(Analytic Hierarchy Process, 계층적 분석방법) 기법을 이용하여 설문지를 설계하고, AHP 전용 패키지인 EC-2000을 이용하여 통계 처리하였다.

3.3 운영사업체 선정 모형

운영사업체 선정 모형은 Fig. 1과 같다.

Fig 1. A model of remote island route charter service provider



4. 실증분석

4.1 낙도보조항로 운영 사업체 선정 응답 결과

전체적으로는 해운조합(0.240)을 가장 선호하는 것으로 조사됐다. 이어서 지역별 통합선사(0.205)와 현체제(0.205)가 동일 순이며, 공단(0.204), 지자체(0.146) 순으로 나타났다. 각 기관별로 해양수산부는 해운조합을 가장 선호(0.278)하고, 지자체는 공단을(0.289), 운영선사는 현체제를(0.460), 전문가는 지역별 통합선사를(0.277) 가장 선호하는 것으로 분석됐다<Table 2>.

구 분	공 단	해운조합	지방자 치단체	지역별 통합선사	현체제
해양수산부	0.235	0.278	0.192	0.160	0.135
지자체	0.289	0.243	0.194	0.157	0.117
운영선사	0.097	0.133	0.059	0.251	0.460
전문가	0.233	0.227	0.169	0.277	0.094
전 체	0.204	0.240	0.146	0.205	0.205

주) 1에 근접할 수록 해당 대안을 선호한다는 의미임. 이하 동일
Table 2. Empirical results : charter service provider selection

4.2 대기준 항목 응답 결과

진체적으로 운영 사업체 선정을 위한 대기준 4개 항목중에서 공익성 항목에 가장 높은 비중을 두는 것으로 조사됐다. 해양수산부와 지자체는 공익성 항목에, 운영선사는 전문성 항목에, 전문가는 서비스 만족도 항목에 각각 응답했다<Table 3>.

구분	서비스 만족도	경제성	공익성	전문성
해양수산부	0.200	0.165	0.470	0.166
지자체	0.361	0.109	0.368	0.162
운영선사	0.213	0.221	0.262	0.303
전문가	0.383	0.201	0.281	0.135
전 체	0.228	0.181	0.389	0.202

Table 3. Empirical results : charter service provider main criterion

4.3 보조기준 항목 응답 결과

4.3.1 서비스 만족도 보조기준에 대한 응답 결과

운영 사업체 선정을 위한 서비스 만족도 보조기준에 대한 응답 결과를 살펴보면, 진체적으로 편리성 및 저렴성, 정시성, 쾌적성보다 안전성 항목을 가장 선호한 것으로 조사됐다<Table 4>.

구분	편리성	저렴성	안전성	정시성	쾌적성
해양수산부	0.160	0.071	0.506	0.168	0.096
지자체	0.143	0.076	0.506	0.180	0.095
운영선사	0.128	0.063	0.553	0.099	0.157
전문가	0.266	0.064	0.389	0.134	0.147
전 체	0.157	0.070	0.515	0.143	0.116

Table 4. Empirical results : service satisfaction sub-criterion

4.3.2 경제성 보조기준에 대한 응답 결과

경제성 보조기준에 대한 응답에서는 대부분 경영개선에 비중을 둔 반면에 전문가는 수익성에 비중을 더 둔 것으로 나타났다<Table 5>.

구분	수익성	조직유연성	조직/인원/비용절감	경영개선
해양수산부	0.189	0.198	0.249	0.364
지자체	0.172	0.193	0.307	0.329
운영선사	0.158	0.182	0.274	0.387
전문가	0.424	0.095	0.212	0.270
전 체	0.191	0.185	0.261	0.364

Table 5. Empirical results : economic sub-criterion

4.3.3 공익성 보조기준에 대한 응답 결과

공익성 보조기준에 대한 응답에서는 안전성과 결손금 투명성이 운임형평성에 비해 비중이 더 높으며, 진체적으로는 결손금 투명성이 약간 높은 것으로 조사됐다<Table 6>.

구분	안정성	결손금투명성	운임형평성
해양수산부	0.442	0.370	0.187
지자체	0.208	0.454	0.339
운영선사	0.253	0.497	0.251
전문가	0.667	0.194	0.139
전 체	0.379	0.405	0.219

Table 6. Empirical results : common benefit

4.3.4 전문성 보조기준에 대한 응답 결과

전문성 보조기준에 대한 응답에서는 운항능력과 마케팅보다는 안전관리능력을 최우선하는 것으로 조사됐다<Table 7>.

Table 6. 전문성 보조기준에 대한 응답 결과

구분	안전관리능력	운항능력	마케팅
해양수산부	0.566	0.267	0.166
지자체	0.449	0.397	0.154
운영선사	0.613	0.296	0.091
전문가	0.520	0.311	0.169
전 체	0.571	0.289	0.140

Table 7. Empirical results : profession sub-criterion

5. 결론

지금까지 운영주체 선정을 위한 다각적인 이론 및 법률검토와 AHP(계층분석적의사결정법)를 이용한 실증분석 등을 수행

하였다. 이러한 결과를 토대로 정리하면 Table 8과 같다.

대안	1안	2안	3안
운영 주체	비영리기관 (공단, 해운조합)	민간위탁	지자체
특징	-법률을 제정하여 공익법인 설립 -기존 해운조합 조직에 기능 추가	-사업자 경영평가제 를 도입하여 부적격 업체 퇴출 -경쟁선정체제 도입 -현재제에서 지역별 통합선사로 추진	-지역주민과 관련성이 강 함 -해수부 운 영지원

Table 8. The results of charter service provider selection scheme

앞의 결과에 비취 결론적으로 운영주체 개선 방향을 다음과 같이 제시할 수 있다. 첫째, 항로 안정과 공익성 확보, 발전 등을 위해서는 비영리기관에 의한 운영이 바람직하나(1안), 공단을 설립하는 경우, 이에 따른 법 제정과 현 체제보다 보상금이 추가로 소요되므로 어려움이 예상되며, 한국해운조합에서 운영하는 경우, 사업자 단체가 조합원의 사업을 강탈했다는 비난으로 실제 도입은 곤란할 것으로 사료된다.

또한 공단설립이나 한국해운조합에 의한 운영 모두 기존 사업자에 대한 선박취항명령 철회를 전제로 시행이 가능하나 이 과정에서 기존사업자의 보상요구 등 집단반발이 예상되므로,

둘째, 현재와 같이 민간 사업자별 민간위탁 방식을 유지하되(2안), 셋째, 보조항로 사업자에 대한 「경영평가제」를 도입하여 사업자 스스로 지속적인 경영개선 노력을 유도함이 합리적일 것으로 사료된다.

마지막으로, 중장기적으로는 경영평가결과를 토대로 수준이 하인 업체에 대해서는 사업자 경쟁선정방식을 통해 사업자를 교체하여 지역별로 통합하거나 (가칭)해운공사 설립을 추진하는 방안도 고려해 볼 수 있다.

본 연구를 통하여 얻어진 위의 결과들은 낙도보조항로 운영을 위한 정책수립에 기여하리라 본다.

참고문헌

- [1] 윤광원(1994), “낙도보조항로 운항여객선에 대한 손실보상금제도의 개선방안연구”, 경영학 석사학위논문, 인하대학교
- [2] 조근태·조용곤·강현수(2003), 계층분석적 의사결정, 동현출판사
- [3] 한국해운조합(2004), 연안여객선 및 업체현황
- [4] 해양수산부(2004), 낙도보조항로 중장기 발전방향에 관한 연구 용역보고서

[5] 해양수산부 내부자료(2004)

[6] 해양수산부/한국해운조합(2003), 연안해운통계연보

[7] Thomas L.Saaty(1995), Decision Making for leaders, RWS.

[8] <http://expertchoice.co.kr>(2003)