

어선에 종사하는 초급 해기사의 직업 지향에 관한 연구

김 영 운[†]
(한국해양수산연수원)

A Study on the Occupational Orientation of the Junior Ship Officer in Fishing Vessel

Young-Un KIM[†]
(Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology)

Abstract

In contemporary society, many fishery industries face a serious problem of having an insufficient number of junior ship officers and engineers. Even though many fishery high schools in Korea made significant effort to produce many talented junior officers and engineers, but after graduation, the students are reluctant to get a job on the fishing vessels. Furthermore, Korean government also invested a large amount of money to train students for ocean-going and costal & near-ocean fishing vessels. However, despite the government's great effort on the training program and education, only a few students wish to work on the fishing vessels.

In this article, the author tried to find answers for various questions such as what are the factors that the student prefer, where the student to want to get a job in fishery industries, and how student feel about working at fishing vessels. Furthermore, the author also analyzed the differences between high school student group and Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology(KIMFT) student group about occupational orientation by utilizing SPSS statistical program. Additionally, the author surveyed the current onboard status of job position of the high school and KIMFT alumni. This study's results and data will be used for aiding further stimulation and advertisement of job position in fishing vessels and continued daily lives on board.

Key words : Occupational orientation, Junior ship officer, Fishing Vessel, High school student, KIMFT, On board

I. 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

우리나라의 어업이 활력 넘치는 산업으로 지속하려면 젊은 노동력이 끊임없이 유입되어야 한다. 국내 대형선망 어업의 경우, 선원의 평균 연령이 56세에 이르고 50세 이상의 해기사 비율이 78%에 이르고 있을 만큼 선원의 고령화로 생산

력의 저하 및 안전사고의 다발 등으로 우리나라의 어업은 더욱 어려운 위기 상황으로 내몰리고 있다. 젊은 인력의 유입이 제대로 이루어지지 않고 있는 상황에서 이를 해결하기 위한 방안의 하나로써 외국인선원을 고용하고 있으나 외국인선원의 이탈마저 과다하여 2013년 고용허가제로 입국한 외국인 인력의 48.7%(수협경제연구원보고서, 2014)에 이를 만큼 어업 현장의 인력 부족사

[†] Corresponding author : 010-3198-9369, paranajisai@naver.com

태는 매우 심각한 상황이다.

이런 가운데 어선 해기사 정규 훈련기관인 수산계 고교와 한국해양수산연수원(KIMFT)에서는 연근해 및 원양어업을 선도할 어선 해기사를 양성하고 있으나 실제 승선비율은 매우 낮다.

해양수산부에 따르면 2014년도 전국의 10개 수산계 고교의 승선학과 졸업생은 954명으로 이 가운데 해기사 면허증을 취득한 졸업생은 28%였으나 9.5%인 91명만이 잠시라도 실제 어선에 취업한 것으로 조사됐다.

한편 수산계 대학 승선학과 졸업생은 5개교 406명으로 이중 30%가 해기사 면허를 땀으나 실제 어선 취업은 10.3%인 42명에 불과했다.

정부에서는 ‘수산업 경쟁력은 인재 육성’이라는 기본 정책을 입안하고 어선 업계의 부족한 초급 해기사 인력양성과 지속적인 배출을 위하여 2008년도부터 수산계 고교 특성화사업 공통프로그램 종합승선실습과정을 운영하고 있다.

한국해양수산연수원에서는 정부로부터 이 사업을 위탁받아 고등학교에서 배운 이론을 바탕으로 어업현장에 바로 적용할 수 있는 해기인력을 배양시킨다는 목표를 설정하여 실습선에서 3개월간 교육을 시키고 있으며 올해로 본 교육과정을 8년째 시행하고 있다. 승선실습 교육대상자는 전국의 수산계 고교의 승선 학과 3학년 재학생 중 장래에 어선 취업을 희망하는 학생을 대상으로 해당 학교에서 선발한 후 3개월간의 승선실습을 한국해양수산연수원의 실습선에서 수행하게 된다. 그러나 문제점은 정부의 많은 예산 지원으로 이러한 승선실습을 마친 후, 어업 현장에 바로 투입할 수 있는 전문 해기 인력을 육성하고 있음에도 불구하고 실제 어선으로의 승선 비율은 상선 계열에 비하여 매우 낮다.

본 연구에서는 어선에서의 승무를 희망하고 실습선 훈련과정을 이수한 어선 초급 해기사들을 대상으로 향후 취업하고 싶은 업종이나 직업 지향에 관한 실태를 파악하고 직업의식 등을 조사하였다. 또한 설문조사 이전 이미 학교를 졸업

한 선배들의 어선 승선 현황 등을 조사하여 초급 해기사들의 승선 전·후의 변화 관계를 고찰하였다. 본 연구는 이러한 결과를 바탕으로 우리나라의 어업을 이끌어갈 수산계 고교생과 해양수산연수원의 교육생이 어선으로의 취업 이행과 연속적인 실천 방향을 모색하기 위한 자료로 활용하는데 있다.

2. 연구 내용

본 연구를 위해 다음과 같은 연구 내용들을 설정하였다.

첫째, 선원이 되기 위한 필수 교육 과정의 하나로서 실습선 승선 훈련을 한 어선 초급 해기사를 대상으로 직업 지향성에 관하여 조사한다.

둘째, 어선원의 지향에 관해 그것을 촉진하는 요인에 대해 조사한다.

셋째, 실습 훈련을 받은 수산계 고교 졸업생과 연수원 교육생들의 최근 몇 년간 이루어진 어선의 승선 현황을 조사한다.

넷째, 수산계 고교생과 연수원 교육생의 어선에 대한 인식도를 조사하고 결과에 대하여 SPSS 통계 도구를 사용하여 문항에 따라 χ^2 검정, 독립표본 t-검정 및 이분법에 의한 다중응답 분석을 실시하여 이를 분석한다.

II. 조사 대상 및 방법

1. 조사 대상

조사대상은 한국해양수산연수원의 어선 실습선에서 해양수산부의 수산계 고교 공통프로그램 종합승선실습과정 3개월을 이수한 전국의 7개 학교의 고교생 67명과 연수원의 원양어선 3급 과정에서 승선실습 2개월을 이수한 59명, 총 126명을 대상으로 조사하였다. 수산계 고교생은 2011년에서 2013년까지 3개월간 실습을 거쳐 졸업한 고교생이며 연수원 원양 3급은 2012년과 2013년 졸업한 자를 대상으로 하였다.

2. 조사의 개요

조사는 설문지법을 이용하였다. 교육생들의 어선승무의 지향성으로 최초 지망하는 선박과 최종적으로 승무하고 싶은 선박을 조사하였고 설문조사 이전 승선실습을 경험한 선배들의 승선현황도 조사하여 지향성의 신뢰성을 비교하였다.

또 조사대상자의 주변에 부모 및 친인척 등이 선원 및 어업에 관여하고 있는 정도가 어선원 선택에 얼마나 영향을 미치는지를 살펴보았다.

선원이란 직업의 적성, 어선원이 되고자 하는 의지, 향후 얼마나 오랫동안 승무하고자 하는지, 최종 목표의 해기사 직급 등에 대해서도 조사하였다. 지향하는 어선의 종류와 희망하는 회사를 살펴보고 승무에 따른 임금의 예상 금액과 승선 후 실제 지급받는 임금과를 비교하였다.

또한 어선원으로서의 이행을 촉진하는 요소를 조사하였으며 끝으로 실습선을 통한 해기사 교육의 효과를 검정하였다.

이러한 조사 내용을 바탕으로 직업 이행과의 관계를 정리하여 어선원 실행과 정착 방향에 대한 연구를 확대할 필요가 있다고 생각한다.

Ⅲ. 조사 결과 및 고찰

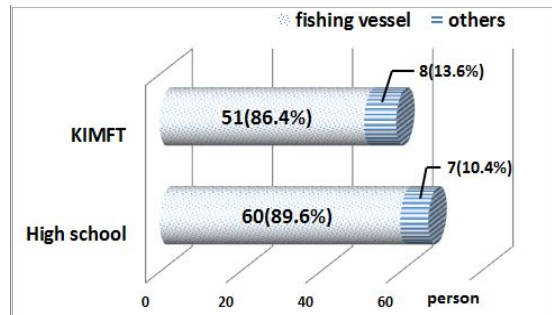
1. 진로 결정

가. 최초 지망 선박

본 조사에서 졸업 후 첫 직장으로서 어선에 종사할 의향이 있는지를 총 126명을 대상으로 조사하였다. [Fig. 1]에서와 같이 고교 승선실습생의 경우 전체 67명 중 60명(89.6%)이, 연수원 실습생의 경우 59명 중 51명(86.4%)이 어선 승무를 희망한다고 답하였다.

이와 같이 승선 실습 기간 중에 조사된 설문에서는 두 집단 평균 88%에 가까운 실습생이 첫 직장으로서 어선 승무하기를 원하였다. 두 집단 간의 어선 지향성 비율에 차이가 있는지의 설문 조사에 대한 χ^2 분포표에 따른 자유도 1의 5%

확률 χ^2 값은 3.84로 나타난다. SPSS χ^2 통계 처리값은 0.29로 나타났으므로 두 집단 간의 어선 지향성 비율에는 차이가 없다는 귀무가설이 채택되어 유의차는 나타나지 않았다.



[Fig. 1] First job after graduation

<Table 1> χ^2 test result concerning first job after graduation

Class.	Sample	Apply	Rate(%)	χ^2	p
High School	67	60	89.6	.290	.793
KIMFT	59	51	86.4		

p<.05

나. 지향 선박

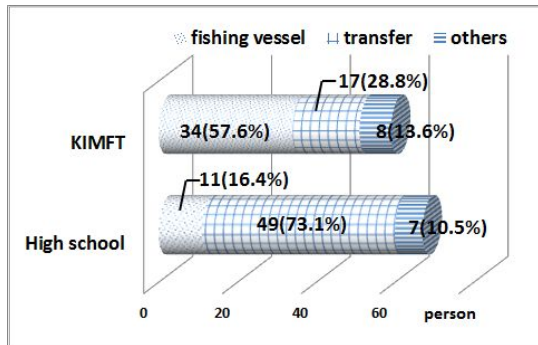
해기사 승무를 장기간 지속할 경우 어선, 상선 구분 없이 최종적으로 승무하고 싶은 선박의 종류가 무엇인가를 물었다. [Fig. 2]에서와 같이 고교생의 경우 선망, 연승, 트롤 등의 원양 또는 연근해 어선에 끝까지 종사할 의향을 가진 자는 전체 67명중 11명(16.4%)에 그쳤다.

어선 승무 지망자 60명 중에서도 49명(73.1%)이 LNG선, 컨테이너선, 여객선 등 상선으로 도중에 직장을 바꾸겠다고 답하였다. 어선에 있어 열악한 근로환경 개선 등의 획기적인 방안이 없는 한, 어선에서의 이탈 현상은 계속 이어질 것으로 예상된다.

연수원의 경우 전체 조사대상자 59명 중 34명(57.6%)이 어선에 계속 남아 승무하겠다고 답하였다. 최초의 어선 승무 희망자 51명 중에서도

17명(28.8%)이 상선으로 직장을 변경하길 원하였다. 따라서 두 집단을 비교한 결과, 초기의 어선 승선 의향은 고교생의 경우가 3.2% 높았으나 최종적인 어선 승선 의향은 연수원 졸업생의 경우가 41.2% 높은 것으로 나타났다.

이것은 연수원 교육생의 경우 평균연령이 32세로서 가족의 생계를 책임지고 있는 가장이 전체의 28%를 차지하여 어선 승무 생활이 상선보다 더 힘들지만 보다 많은 임금을 받고자 하는 욕구가 반영된 것이라 생각된다.



[Fig. 2] The kind of vessel they want to continue service

<Table 2> χ^2 test result concerning the kind of vessel they want to continue service

Class.	Sample	Apply	Rate(%)	χ^2	p
High School	67	11	16.4	23.205	.00*
KIMFT	59	34	57.6		

*p<.01

두 집단 간에 향후 지속적으로 선박에서 근무한다면 어선을 지향할 것인지, 또 지향하는 비율에 차이가 있는지를 조사하였다. 회답 결과에 대하여 SPSS χ^2 통계 처리값은 23.205로 나타났으므로 두 집단 간의 지속적인 선박 승무 지향 비율에는 차이가 없다는 귀무가설이 기각되고 유의미한 차이가 나타났다. 즉 연수원 교육생이 지속

적으로 어선에 승선할 의향이 고교생보다 크다는 것을 보여주고 있다.

2. 승선 실태조사

이러한 직업의 지향성의 설문 결과에 대하여 실제 현장에서 이루어진 상황과 비교해보기 위해 이전 승선 실습생들의 졸업 후 어선의 실제 승무 현황을 조사하였다. 조사대상자를 수산계 고교와 연수원 졸업생으로 분류하고 연수원 졸업생은 다시 연수원 원양 5급 과정과 연수원 원양 3급 과정으로 나누었다.

수산계 고교는 2011년에서 2013년까지 한국해양수산연수원의 실습선 갈매기호에 승선하여 3개월간 실습을 거쳐 졸업한 고교생을 대상으로 조사하였다. 연수원 원양 5급은 2007년도부터 2011년까지 5년간 교육이 시행되었으며 그 기간 교육을 완료한 졸업생들의 승선실태를 조사하였다.

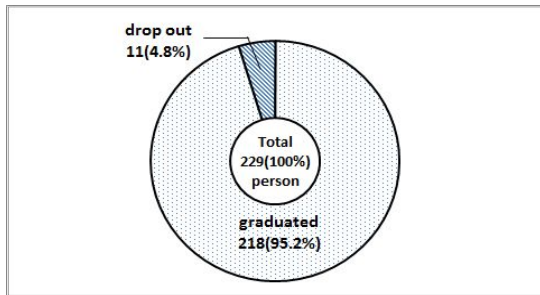
원양 3급은 2012년부터 개설되어 지금까지 교육과정을 진행하고 있으며 실습기간은 고교생보다 1개월 단축된 2개월이다.

연수원 원양 3급의 조사대상자는 2012년과 2013년의 2년간 졸업한 자료 하였고 승선 실태 조사시점은 2014년 말 현재를 기준으로 하였다.

가. 고교실습생 승선 현황

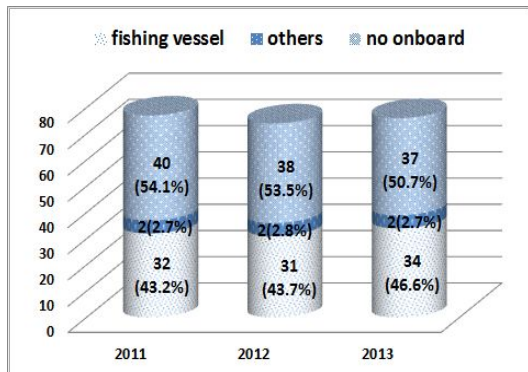
갈매기호에 승선하여 3개월간 실습을 행한 고교졸업생은 [Fig. 3]에서 보는 바와 같이 3년간 7개의 수산계 학교에서 선발된 총 229명이 승선하여 그중 11명이 실습 도중 탈락하고 218명의 학생이 실습을 완료하였다.

[Fig. 4]에서 보는 바와 같이 3년간 총 수료생 218명 중 2011년 수료생 74명중 32명(43.2%), 2012년 71명 중 31명(43.7%), 2013년 73명 중 34명(46.6%)이 어선에 승선하여 3년간 어선 승무 이행자는 97명으로 조사되어 전체의 44.5%가 졸업한 후 어선에서 첫 직장을 시작하였다. 상선 등의 선박에는 6명(2.8%)이 승선하였고 졸업한



[Fig. 3] Onboard training status

후 선박에 승선하지 않고 있는 미승선자는 모두 115명으로서 전체의 52.8%를 차지하고 있다.



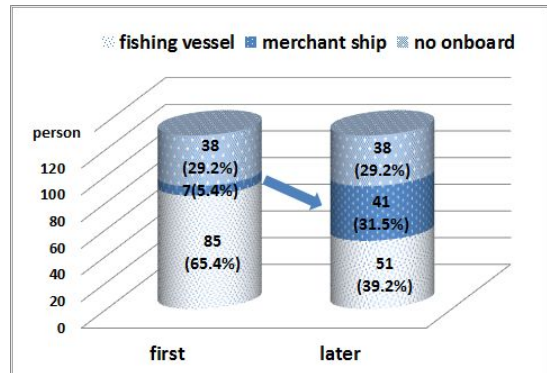
[Fig. 4] Onboard service rate of high school students

한편 처음에 어선에 승무하였으나 어선의 열악한 근로 환경을 극복하지 못하고 상선으로 배를 옮겨 탄 경우가 2명(1.7%)으로 조사되었는데 이 숫자는 점차 늘어날 것으로 예상된다.

나. 연수원 원양 5급 승선 현황

[Fig. 5]는 2007년부터 2011년까지 5년 동안의 연수원 원양 5급 졸업생수와 취업 상황을 나타낸 그림이다. 5년 간 총 130명이 졸업하여 어선에 85명(65.4%), 상선 등 기타 선박에 7명(5.4%)이 승무하였고 미승선자는 38명(29.2%)으로 나타났다. 어선에 승무했던 85명 중에서도 40%에 해당하는 34명이 상선 등으로 도중에 선박을 갈아 탄 것으로 조사되어 전체 졸업생 수의 39.2%인 51명

은 어선에 계속 승무한 것으로 나타났다. 이 중에서도 향후 상당수가 상선 또는 육상으로의 타 방향으로 진로를 모색할 것으로 예상된다. 따라서 어선의 승선율을 제고시킬 방안의 모색 등 적극적인 개선책이 시급한 실정이다.



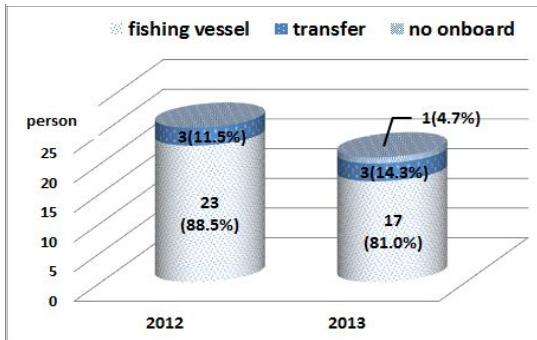
[Fig. 5] Onboard service rate of KIMFT's 5th students

다. 연수원 원양 3급 승선 현황

2011년도까지 운영되었던 연수원 원양 5급 교육과정은 종료되었고 2012년부터는 원양 3급 과정의 새로운 해기사 교육으로 변경되어 기존의 응시자격을 고졸에서 전문대 졸업 이상으로 변경하였다. 변경된 이유는 원양 5급 졸업생의 경우, 2010년 35명 중 미취업자 14명(40%), 2011년 29명 중 미취업자 15명(52%)과 같이 취업이 원활히 이루어지지 못했고 또 5급 해기사 자격으로는 정보 및 전자의 하이테크 기술이 융합된 현대의 선박에서는 선박운용 능력이 크게 부족하고 현장에서 초기 실무 능력이 뒤떨어진다는 선사의 지적에 따른 신속한 대응 조치였다.

3급으로 졸업한 47명의 최근 2년간의 승선현황을 조사하였다. 2012년 졸업생 26명 중 23명(88.5%), 2013년 21명 중 17명(81.0%)으로 모두 40명(85.1%)이 어선에 승무하였다. 그러나 어선에 승무하다가 6명(12.8%)은 상선으로 배를 갈아 탔으며 미승선자는 1명(4.7%)로 조사되었다. 2014년 졸업생의 경우 아직 승선하지 않고 승선 준비

를 하고 있는 경우가 많아 본 조사에서는 생략하였다.



[Fig. 6] Onboard service rate of KIMFT's 3rd students

이와 같이 졸업 후 첫 직장으로 어선을 승선한 이행 비율은 고교생, 연수원 5급, 연수원 3급 각각 44.5%, 65.4%, 85.1%로 조사되었다. SPSS χ^2 통계 처리값은 17.365로 나타났으므로 실제 어선 승선 이행 비율에는 차이가 없다는 귀무가설이 기각됨으로서 유의미한 차이가 나타났다. 3급 과정의 교육생이 유의적으로 가장 높은 결과를 보였다.

<Table 3> χ^2 test result concerning onboard service rate

Class.	Sample	Onboard fishing	Rate (%)	χ^2	p
High School	218	97	44.5	17.365	.00*
KIMFT 5th	130	85	65.4		
KIMFT 3rd	47	40	85.1		

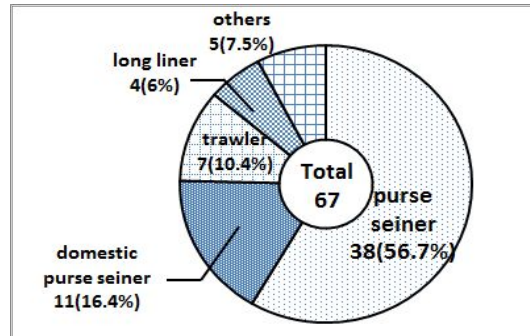
*p<.01

3. 선호 업종과 업체

가. 지망 업종

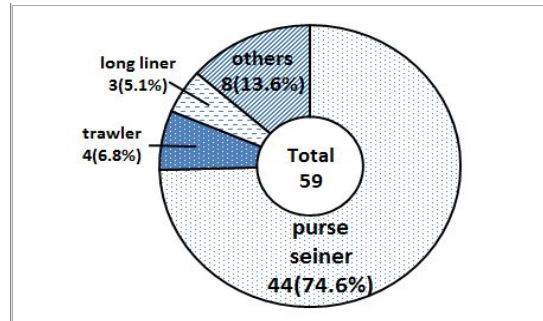
취업코자 하는 업종을 묻는 항목에서는 고교생은 총 설문대상자 67명 중, 어선 지원자 60명 중 원양선망 38명(56.7%), 국내선망 11명(16.4%), 원양트롤 7명(10.4%), 원양연승 4명(6.0%)의 순으로

나타났다.



[Fig. 7] Most favored type of fishing vessel by high school students

연수원 졸업생은 총 설문대상자 59명 중에서 원양선망 44명(74.6%), 원양트롤 4명(6.8%), 연승 3명(5.1%) 등의 순으로 나타났다.



[Fig. 8] Most favored type of fishing vessel by KIMFT students

선호업종 설문에서 원양 선망에 두 집단 모두 압도적으로 지원율이 높았다. 원양 선망어선의 지망자가 많은 이유로서는 원양어선 중 어획량에 따라 차이가 있겠지만 임금이 가장 높기 때문이다. 또 원양 선망은 어선에서도 대형이므로 다른 어선에 비하여 거주 공간 및 환경 등이 좋으며 최근 어선의 건조가 많이 이루어져 위생 상태도 우수하다. 또한 TV 등에서 태평양 등지에서의 선망선에 의한 참치 조업 활동을 제작하여 방출한 긍정적 이미지 효과가 크다고 사료된다. 대부

분 학교 등에서 녹화된 영상을 한 번 이상 시청한 것으로 나타났으며 참치 선망의 선택에 긍정적인 영향을 미쳤다고 답하였다.

한편 국내 선망의 경우, 연수원생은 지망자가 없는 반면 고교생은 11명이나 지망하였다. 그 이유는 최근 병역특례법이 개정되어 100톤 이상의 근해 선박에도 병역특례가 이루어져 대체로 선망 본선 등을 승선하는 경우에도 병역면제 혜택을 받을 수 있기 때문이다. 또 집을 떠나 1년 이상 장기간 배를 타는 원양업계와 달리 근해 선망업계는 월명기 및 철망시기 등 국내에 입항하는 휴식일도 많고, 특히 임금 수준이 원양업계에 못지않기 때문인 것으로 분석된다. 승선을 오랫동안 지속적으로 유지하기 위한 요소로서 선원의 임금이 매우 중요한 것임은 말할 나위가 없다. 승선 전 예상했던 임금보다 훨씬 적은 경우 지속적인 승선을 어렵게 만든다.

물론 어선의 특성상 매년 어획량에 따라 임금이 다르겠지만 선사에서도 배를 처음으로 승선하는 신입 선원에게는 임금에 대한 정보를 좀 더 명확하게 제공할 필요가 있다. 조사대상자가 처음으로 승선하는 선박에서 받는 임금은 연간 얼마 정도 예상하고 있는지를 독립표본 t-검정을 적용하여 두 집단 간에 차이가 나는가를 조사하였다. 결과는 <Table 4>에서 보는바와 같이 두 집단 간에는 유의미한 차이를 보이지 않았다. 또한 이것을 실제 현장에서 업종별 초급 해기사가 받는 임금과를 비교하여 보았다.

<Table 4 > t- test result concerning expected wages

Class.	N	M	SD	t	p
High S.	67	3,976	1.1804		
KIMFT	59	4,151	0.4236	-1.132	0.261

p<.05

<Table 5>는 각 업종별 평균 월 임금을 나타낸 것이며 연승의 경우에는 선박톤수가 주로 500톤

미만으로서 일반적으로 현장에서 3항·기사의 직급이 없이 선박 운항을 하므로 대신 2항·기사의 임금으로 나타내었다.

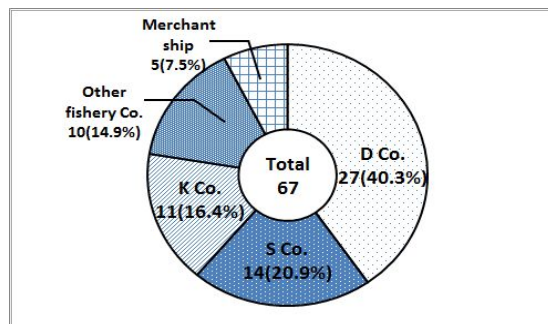
<Table 5> Wages of the junior officers unit: thousand korean won

Classification		Wages	Remark
Deep-Sea Going	Purse Seiner	5,095	
	Long liner	2,910	2nd
	Trawler	3,106	
Near-ocean Purse Seiner		3,356	

Data from K & D Co, 2014

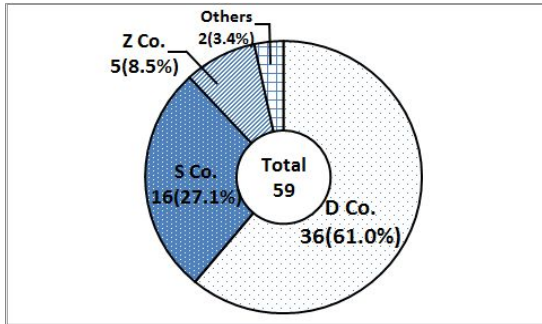
나. 지망 업체

해기사로 취업하고 싶은 업체를 묻는 설문에서 고교생은 D사 27명(40.3%), S사 14명(20.9%), 근해 선망업체인 K사 11명(16.4%) 등의 순서로 나타났다. 국내 선망에 지망한 고교생 11명 모두가 근해업체인 K사를 선택하였다. 고교생이 K사를 선택한 이유는 K사의 관계자가 학교를 순방하며 지속적으로 홍보를 하였고 국내 선망업체에서도 최근 병역면제 혜택이 이루어져 이 업체에서 병역특례를 받고 승선하고 있는 학교의 선배들의 영향을 많이 받은 것으로 나타났다.



[Fig. 9] Most favored company by high school students

연수원의 경우 D사 36명(61.0%), S사 16명(27.1%), Z사 5명(8.5%) 등의 순서로 나타났다.



[Fig. 10] Most favored company by KIMFT students

이와 같이 조사대상자 전체 126명 중 절반인 63명(50.0%)이 D사를 지망하였고 이어서 30명(23.8%)이 S사, 국내 K사가 11명(8.7%), Z사는 5명(4.0%)만이 지망하였다.

국내 K사를 제외한 국내 원양 3개 회사가 합하여 전체의 77.8%를 차지하고 있다. 국내 원양 3대 선사의 하나인 Z사는 최근에 발생한 여러 사고 등으로 인식이 좋지 않아 많은 어선을 보유하고 있음에도 불구하고 다른 두 선사에 비해 선호도가 낮게 나타났다.

4. 직업의 지향

가. 어선의 진로 선택 이유

본인의 진로를 선택하는데 있어서 어선에 특별히 승무하고자 하는 이유를 물었다. 설문은 ‘임금이 많으므로’, ‘육상에는 취직하기 어려워서’, ‘빨리 목돈을 마련할 수 있어서’, ‘병역면제혜택을 받을 수 있어서’와 같이 분류하였다.

검정은 이분법에 의한 다중응답교차분석을 이용하였으며 승선 동기에 해당하는 이유를 마음이가는 데로 모두 선택하도록 한 결과 고교생은 ‘병역면제혜택’이 56명(44.3%)으로 가장 높았으며 이어서 ‘목돈마련’이 45명(35.7%), ‘임금’ 39명(31.0%), ‘육상 취업의 어려움’ 15명(12.0%)의 순서로 나타났다. 연수원생은 ‘목돈마련’이 45명(35.7%)으로 가장 높았으며 이어서 ‘임금이 많으므로’ 28명(22.2%), ‘육상에 취직하기 어려움’ 13

명(10.2%), ‘병역면제혜택’이 6명(4.9%) 등의 순서로 나타났다.

<Table 6> Multiple response analysis test result concerning reason of onboard service

Service motivation		Group		
		High s.	kimft	Total
More wages	Frequency	39	28	67
	% of group	58.2	41.8	
	% of total	31.0	22.2	53.2
Difficulties of employment	Frequency	15	13	28
	% of group	53.6	46.4	
	% of total	12.0	10.2	22.2
Large sum of money	Frequency	45	45	90
	% of group	50.0	50.0	
	% of total	35.7	35.7	71.4
Exemption from military service	Frequency	56	6	62
	% of group	90.3	9.7	
	% of total	44.3	4.9	49.2
Column Total		67	59	126
Total		53.2	46.8	100

고교생의 경우 승선 동기는 임금보다는 병역혜택이 우선하였으며 그 외에는 두 집단 모두 목돈 마련이 어선의 진로를 선택한 가장 큰 이유라고 답하였다.

어선원의 직업을 오래 지속하지 못하는 이유를 묻는 질문(복수응답)에서 고교생은 ‘가족과 멀리 떨어져 생활함’이 67명중 53명(79.1%), 위험하고 힘들’이 49명(73.1%)으로 나타났으며 연수원생은 ‘가족과 멀리 떨어져 생활함’이 59명 중 48명(81.4%), ‘위험하고 힘들’이 31명(52.5%) 등으로 나타나 가족과 멀리 떨어져 장기간 생활하는 것이 가장 큰 하선 요인으로 나타났다.

나. 가족과 주변인의 영향

조사대상자가 어선원이 되고자 하는 의지의 정도는 본인은 물론 가족의 성향에 따라 크게 좌우될 수 있는 매우 중요한 사항이라 볼 수 있다.

조사대상자에게 영향을 미칠 수 있는 가족이 어선에 승무하는데 대하여 ‘적극 찬성’에서 ‘적극 만류’까지의 4점의 등간 척도를 이용하여 고교생과 연수원생 집단군 간에 비율의 차이점이 있는

지를 조사하였다. 통계해석은 독립표본 t-검정을 사용하였다. 고교생과 연수원 교육생간에 가족의 성향에 따른 어선원으로의 승선은 통계적으로 유의미한 차이를 보였다. 연수원 졸업생의 경우 대학 졸업 후 직장에서 어려운 사회 경험을 겪거나 취업을 못한 상태에서 금전적 어려움을 겪고 있는 자가 많으므로 가족들도 고교생의 경우보다 더 절실하게 취업을 원하고 있다고 판단된다.

<Table 7> t-test result concerning tendency of parent

Class.	N	M	SD	t	p
High S.	67	2.8060	.5835	-2.219	.029*
KIMFT	59	3.1017	.8649		

p<.05

또한 조사대상자의 주위에 본인의 직업 진로에 대해 영향을 미칠 수 있는 가족, 친·인척, 지인, 선배 등이 선원 또는 어업에 얼마나 종사하고 있는지를 조사하였다. 그로 인하여 두 집단 간에 어선원으로 승선하고자 하는 비율에 차이가 있는지 분석하였다.

모두가 주변에서 영향을 미칠 수 있는 경우를 5점, 아무도 없는 경우를 1점으로 하여 등간척도를 이용하였다.

<Table 8> t-test result concerning existence of acquaintances

Class.	N	M	SD	t	p
High S.	67	2.3582	1.0105	2.573	.011*
KIMFT	59	1.8814	1.0681		

p<.05

결과에 대해 t-검정을 한 결과 어선으로 승선하려는 두 집단의 주위에 어선원 및 어업인의 유·무에 따른 속성 간에는 유의미한 차이가 있었으며 고교생의 주변에 가족, 친인척, 지인 및 선배 등이 더 많이 있음을 알 수 있었다.

다. 직업의 연속성

직업으로서 어선원이 되고자 하는 의지, 선원의 적성, 얼마나 오랫동안 승선하고자 하는지? 최종 목표의 해기사 직책 등에 대하여 조사하였다. 의지가 강할수록, 또 승선이 적성에 맞을수록, 승선하려는 기간이 길수록, 목표로 하는 직책이 높을수록 각각 4점에서 1점간의 등간척도를 이용하여 고교생과 연수원생을 비교하였다.

두 집단을 비교한 결과 승선 의지의 강약, 종사기간, 최종 희망직책에서 유의미한 차이가 있었다. 의지에서는 고교생이 더 강하였고 종사기간이나 직책에서는 연수원생이 더 높은 것으로 나타났다. <Table 9>에서의 I은 고교생, II는 연수원생을 나타낸다.

<Table 9> t- test result concerning continuity of service

Classification		M	SD	t	p
Willingness	I	3.4776	.7041	2.823	.006*
	II	3.1186	.7212		
Aptitude	I	3.4925	.5329	.011	.991
	II	3.4915	.5042		
Service period	I	2.7015	.8167	-2.771	.006*
	II	3.0678	.6660		
Rank	I	3.2239	.7348	-2.204	.029*
	II	3.4746	.5036		

p<.05

5. 실습교육의 평가

2~3개월 동안의 실습교육이 어선원로서의 실행에 얼마나 도움이 되는지를 조사하였다. 실습선에서의 실습이 향후 취업 선택에서 도움이 되는 정도와 실습 교육을 후배에게 권하는 정도를 질문하였다. 각각의 항목에 대해서 ‘대단히 많은 도움이 된다’에서 ‘전혀 도움이 안 된다’까지와 ‘적극 권한다’에서 ‘적극 만류한다’까지의 4등간척도로 구하였다. 통계분석은 t-검정을 행한 결과 두 집단 간에는 유의미한 차이를 보이지 않았으며 두 집단 모두 실습교육은 효과가 매우 높은 것으로 나타났다.

<Table 10> t- test result concerning efforts of training education and suggestion to Junior

Classification		M	SD	t	p
Training efforts	I	3.3582	.6204	-1.624	.107
	II	3.5424	.6518		
Suggestion to Junior	I	3.1739	.6204	-1.817	.083
	II	3.5652	.6518		

p<.05

IV. 요약 및 결론

요약 및 결론은 다음과 같다. 첫째, 실습선 훈련 과정을 이수한 수산계 고교와 연수원의 두 교육기관의 학생의 어선 지망 비율은 수산계 고교생 전체 조사대상자 67명중 60명(89.6%), 연수원 교육생 전체 59명 중 51명(86.4%)로 나타났다. 한편 해기사 승무를 장기간 지속할 경우에도 어선에 종사할 의향이 있는 자는 고교생 11명(16.4%), 연수원 34명(57.6%)으로 줄어들었다.

둘째, 실제 이루어진 승선현황을 조사한 결과 고교생 218명 중 97명(44.5%), 연수원 5급 과정의 졸업생 130명 중 85명(65.4%), 3급 과정 47명 중 40명(85.1%)이 어선에 승선하였다. 그러나 어선에 승선한 이후에는 다시 상선으로 직장을 옮기는 경우가 증가하고 있어 어선의 근로 환경 개선 등의 근본적인 개선 방안이 필요하다.

셋째, 지망하는 업종에서는 고교생, 연수원생 모두 원양선망을 가장 많이 선호하였다. 고교생 38명(56.7%), 연수원생 44명(74.6%)으로 나타났으며 고교생의 경우 국내 선망도 선호도가 높았다.

넷째, 어선의 진로를 선택한 이유에 대해서는 고교생은 병역 면제혜택이 연수원교육생은 목돈 마련이 가장 높은 이유로 꼽았다.

다섯째, 직업의 연속성으로 어선원 이행의 의지, 적성, 승선 예정 기간, 최종 목표 직책 등의 조사에서 두 집단 간에 어선원 이행의 의지, 승선 예정 기간, 최종 목표 직책에서 유의미한 차이가 있었다.

여섯째, 실습교육의 평가에서 두 집단 간에 유의미한 차이는 나타나지 않았으며 두 집단 모두 초급해기사가 갖추어야 할 해기능력을 다지는데 있어서 실습효과가 매우 큰 것으로 평가되었다.

References

Heo, Gyun(2013). A Study on the Structural Equation Modeling of the Relationships among Major Satisfaction, Career Search Efficacy and Career Exploration Behavior with Marine Science High School Students, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education* 13(6), 1306~1314

Jo, Yong-Jun · Park, Jin-Gyu · Lee, Chang-Su(2014). A Study on the Rationalization about Employment Program of Foreign Fishing Crews. An Annual Research Paper of Fisheries Economic Institute.

Kim, Doo-Tak · Park, Byung-Soo · Kang, Il-Kwon (2011). An Analysis on Employment to On-board Departments Graduates of Maritime and Fisheries High Schools. *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education* 25(2), 393~404

Kim, Y. U. and Park, M. K.(2012). A Study on Devices of Reducing Foreign Fishermen's Rate of Deserting from Coastal and Offshore Fishing Vessels in Korea, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education* 24(2), 263~271

Park, Byung-Soo · Kang, Il-Kwon(2011). An Analysis on Employment to On-board Departments Graduates of Maritime and Fisheries Universities, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education* 23(4), 779~785

Won, Hyo-Heon · Kang, Mi-Ra(2002). The Analysis on the Adaptation Situation of Vocational High School Graduate's Industrial Field, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education* 14(2), 229~248

Yukihira, Masaya(2013). The Study on professional consciousness Fisheries High School Student, Japan Institute of Navigation, 128th Proceeding of Navigation Conference.

- Received : 25 March, 2015
- Revised : 30 April, 2015
- Accepted : 08 May, 2015