水產系專門大學 乘船系學科 卒業生의 就業實態와 展望*

金光弘・張忠植・文昇漢
(統營水產專門大學)

I. 緖　論

우리나라 漁業生產量은 꾸준한 성장을 거듭하여 360만㌧(1986)을 넘어섰고, 技術的인 측면에서도 꾸준히 발달하여 명실상부한 水產强國으로서의 자리를 굳히고 있다.

특히, 1957년 印度洋의 다랑어 주낙漁業으로 시작된 遠洋漁業은 점차 世界의 여러 漁場에 트롤, 流刺網, 채낚기, 旋網 등 다양하게 진출하여 1987년도에는 약 90만㌧의 漁獲量을 올려 4억 8천만 $의 외화를 벌어들이고 있고, 1970년대에 들어서면서부터 시작된 外國籍遠洋漁船에의 船員送出은 1987년에는 모로코, 모리타니아, 파나마를 비롯한 37개국의 652척의 漁船에 8,747명을 송출하여 많은 외화를 벌어들이고 있다. 이러한 漁船員의 賃金收入이 韓國의 總輸出額에서 차지하는 비율은 10%는 못되지만 外貨稼得率面에서는 어느 분야보다도 높다고 할 수 있을 것이다.

韓國의 遠洋漁業이 이와 같이 급진적으로 발달한 원동력은 水產系學校의 乘船系學科 卒業生들에 의하여 발휘되었음은 두말 할 필요도 없다.

특히, 水產系 專門大學에서는 漁船의 船舶職員이 될 수 있는 상위직 海技士인 3級 航海士, 3級 機關士 및 2級 通信士를 모두 배출하고 있고, 같은 資格證을 취득하고 있는 大學보다도 수적인 면에서는 훨씬 많은 졸업생을 배출하고 있다.

또한, 遠洋漁業의 발달과 더불어 外國籍漁船에의 船員送出增加로 많은 海技士들이 필요하나 한편에서는 國民經濟의 발달에 따른 國民所得의 증가로 海上勤務 忌避現象이 일고 있는데다 지금까지는 水產系 專門大學 卒業生들이 억지로라도 海上勤務를 하는데 직접적인 동기가 되었던 兵役特例法의 適用對象者를 점차 줄여 폐지한다는 방침이어서 海技士免許를 취득하고도 乘船을 할 수 없는 경우가 많아 海技士의 부족현상을 더 한층 가중시키고 있다. 특히, 專門大學과 大學을 졸업한 자가 취득하는 3級 海技士의 부족현상은 더욱 두드러져 출항이 지연되는 사태까지 발생하여 10년 이상이나 실시해오지 않던 臨時海技士試驗도 시행하고 있는 실정이다.

그러므로 본 論文에서는 水產系 專門大學 乘船系學科 卒業生들의 현재의 就業實態를 조사하고, 乘船系學科 卒業生들이 海上勤務를 하기 위해서는 반드시 海技士가 되어야 하므로 漁船海技士에 관하여 검토하고, 乘船系學科의 지원과 海上勤務를 시작하는데 직접적인 동기가 되는 兵役特例法에 관하여 검토하며, 또 한편으로는 재학생들의 就業希望을 조사하고 이것과 졸업생들의 就業實態와 비교하여 재학생들의 졸업후의 就業展望을 진단하여 보므로서 漁船海技士의 需給管理計劃의 수립에 기초자료를 제공하고 나아가 水產系 專門大學 乘船系學科 在學生들의 就業指導에도 보탬이 되고자 한 것이다.

II. 調査方法 및 結果處理

졸업생들의 就業實態 調査對象者는 1974년부터 1988년까지의 統營水產專門大學 乘船系學科卒業生 全員으로 하였으며, 調査方法은 직접방문, 전화문의, 同期生에의 探聞 등에 의거하였고, 調査時期는 1988년 3월부터 同年 年末까지 사이에 실시하였다.

調査의 結果는 死亡者와 移民간 자를 제외한 全員을 卒業年度別로 海上勤務者와 陸上勤務者로 나누고, 또 海上勤務者는 漁船乘務者, 商船乘務者, 待期中인 者로 나누고, 陸上勤務者는 專攻分野와

*본 논문은 文敎部 學術硏究組成費에 의하여 수행되었음

比專攻分野로 나누어 집계하였다.

遠洋漁船에 승무중인 海技士現況과 遠洋漁船의 척수에 관한 자료는 韓國船員船舶統計年報(1988)에서 인용한 것이며, 漁船航技士의 乘務期間은 水産系 專門大學과 大學을 졸업하고 海上勤務를 일정기간 동안 하다가 陸上勤務를 하고 있는 자 230명을 대상으로 직접 조사한 것이며, 漁船海技士의 離職率은 平均乘務期間 동안에 모든 海技士가 교체된다고 보아 100%를 平均乘務期間으로 나누어 구하였다.

乘船系學科 卒業生들의 海技士免許取得率과 乘船系學科 應試者數의 변천은 乘船系學科의 각과에서 정리하여 놓은 자료를 인용한 것이고, 漁船船舶職員과 陸上一般會社職員의 職級別賃金은 5개 水産會社와 리크루투지에서 인용한 것이다.

재학생들의 卒業後 海上勤務 希望調査對象者는 1988년도에 乘船系學科에 재학중인 자 1학년부터 3학년(통신과는 2학년)까지의 재학생들로 했으며, 調査方法은 졸업후에 海上勤務를 希望하는가 또는 希望하지 않는가를 調査하고, 海上勤務를 희망하는 학생들에 대해서만 어떤 種類의 船舶에 승무를 희망하는가, 또한 海上勤務를 마친 후 陸上勤務로 전환할 때 어떤 職業을 희망하는가를 조사하였다.

調査結果는 희망하는 船舶의 種類別, 희망하는 職業의 種類別로 나누어 집계했으며, 또한 이들 結果를 졸업생들의 就業實態와 비교하여 재학생들의 졸업후의 就業展望을 진단하였다.

III. 卒業生의 就業實態

1. 漁業科

15년간의 卒業生總數는 <표 1>과 같이 929명인데, 그 중에서 海上勤務者(대기중인 자를 포함한다)가 450명, 陸上勤務者가 479명으로 거의 반반이며, 또 海上과 陸上을 막론하고 專攻과 관련이 있는 分野從事者(이 경우 상선에 승무중인 자도 전공과 관련있는 분야로 보았다)가 523명으로 56%를 차지하고 있으며, 比專攻分野從事者는 406명으로 44%를 차지하고 있다.

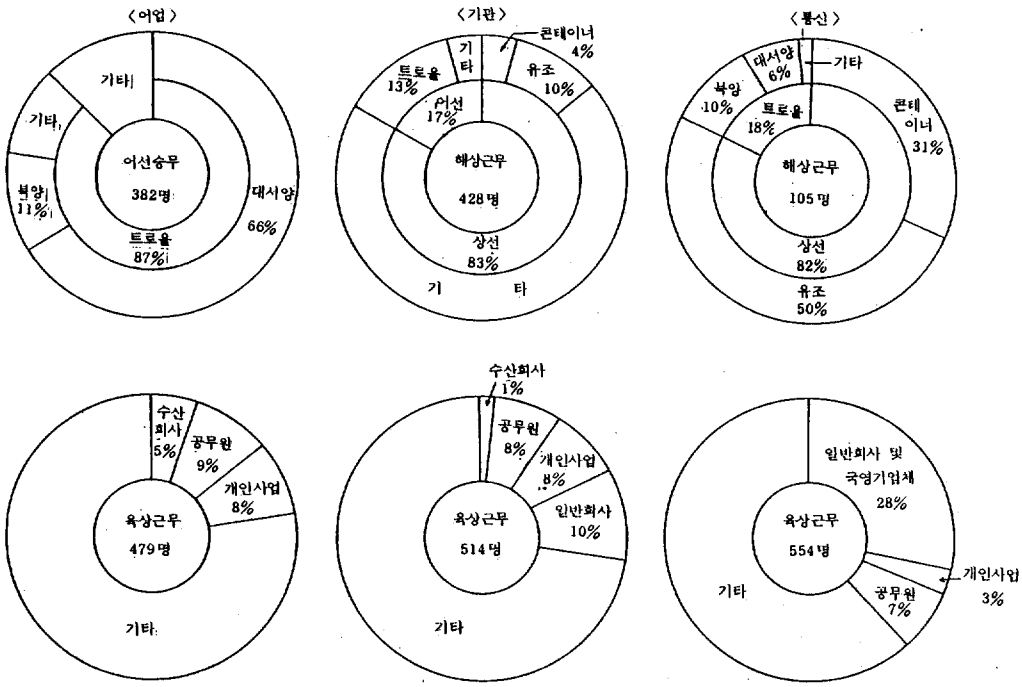
海上勞動者中에서 漁船乘務者가 382명, 85% 압도적으로 많으므로 漁船乘務者를 漁船의 種類別로 분류해보면 <그림 1>과 같이 트롤漁船에 승무중인 자가 334명으로 87%를 차지하고, 나머지는 旋網漁船, 다랑어 주낙漁船, 오징어 流刺網漁船, 沿近海漁船 등에 승무중이다.

또한 트롤漁船이 진출하고 있는 곳을 海域別로

<표 1> 통영수산전문대학 승선계학과 졸업생의 취업실태 (단위 : 명)

학과 / 항목 / 졸업년도	어업과								기관과								통신과							
	조사대상자	해상근무				육상근무			조사대상자	해상근무				육상근무			조사대상자	해상근무				육상근무		
		소계	어선승무	상선승무	대기	소계	전공분야	비전공분야		소계	어선승무	상선승무	대기	소계	전공분야	비전공분야		소계	어선승무	상선승무	대기	소계	전공분야	비전공분야
1974	41	11	10	-	1	30	8	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75	38	21	17	1	3	17	10	7	38	20	2	18	-	18	12	6	-	-	-	-	-	-	-	-
76	39	22	17	3	2	17	7	10	38	28	5	21	2	10	7	3	-	-	-	-	-	-	-	-
77	67	39	27	5	7	28	7	21	66	40	6	32	2	26	14	12	67	13	-	12	1	54	46	8
78	73	30	25	4	1	43	12	31	78	32	5	27	-	46	16	30	73	14	-	12	2	59	46	13
79	104	33	29	1	3	71	8	63	91	46	9	31	6	45	22	23	74	24	-	5	-	50	33	17
80	73	38	34	4	-	35	1	34	76	35	5	30	-	41	9	35	35	5	-	-	5	30	17	13
81	66	34	27	6	1	32	6	26	72	35	3	32	-	37	8	29	53	6	-	4	2	47	12	35
82	67	36	30	6	-	31	4	27	80	28	4	24	-	52	5	47	50	10	-	9	1	40	16	24
83	66	46	40	4	2	20	1	19	77	41	5	36	-	36	8	28	46	15	1	12	2	31	6	25
84	68	44	40	1	3	24	3	21	80	48	9	39	-	32	3	29	50	6	-	3	3	44	16	28
85	79	33	29	3	1	46	1	45	78	37	9	27	1	41	6	35	52	7	1	5	1	45	4	41
86	83	32	26	3	3	51	4	47	85	18	3	15	-	67	3	64	54	1	1	-	-	53	-	53
87	15	7	7	-	-	8	-	8	16	8	-	8	-	8	1	7	70	27	11	4	12	43	-	43
88	50	24	24	-	-	26	1	25	78	23	6	17	-	55	-	55	74	16	5	6	5	58	-	58
총계	926	450	328	42	27	479	73	406	953	439	71	357	11	514	114	400	698	144	19	86	39	554	196	358
비율	100	48	41	4	3	52	8	44	100	46	7	37	1	54	12	42	100	21	3	12	6	79	28	51
(%)		100	85	9	6	100	15	85		100	16	81	3	100	22	78		100	13	60	27	100	35	65

(1988. 12월말 현재)



<그림 1> 통영수산전문대학 승선계학과 졸업생의 취업실태(1988. 12월말 현재)

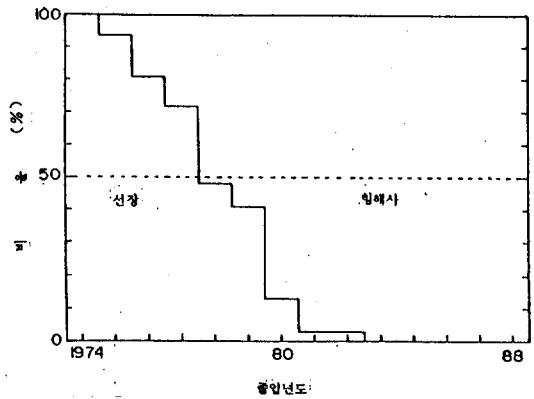
보면 라스팔마스를 기지로 하는 大西洋에 진출한 자가 252명으로 75%나 되고, 이 海域에 있는 韓國籍 트롤船과 外國籍 트롤船으로서 韓國人이 乘務하고 있는 트롤船 船長의 절반 이상을 統營水產專門大學 漁業科 卒業生들이 차지하여 大西洋 트롤에서는 절대적인 우위를 차지하고 있다.

다음은 北洋으로 43명이 진출하여 트롤船 乘務者의 11%를 차지하며, 나머지는 뉴질랜드, 포클랜드, 인도네시아 등의 해역에 진출하고 있다.

陸上勤務者 497명을 職業別로 보면 <그림 1>과 같이 公務員으로 근무중인 자가 42명으로 9%, 個人事業을 하는 자가 40명으로 8%, 水產會社에 근무중인 자가 22명으로 5%이며, 나머지는 專攻과는 무관한 職業에 종사하고 있다.

漁船을 승무하는데 있어서 가장 중요한 것은 역시 빨리 船長이 되는 것과 船長이 되었을 때 역량을 충분히 발휘하여 漁獲量을 많이 올리는 것이므로 漁業科를 졸업하고 어느 정도의 期間을 乘務하여야만, 船長이 될 수 있는가를 알기 위하여 海上勤務者를 卒業年度別로 船長과 航海士의 비율로 나타내면 <그림 2>와 같다.

물론, 船長이 되기까지 소요되는 기간은 船舶의



<그림 2> 통영수산전문대학 어업과 졸업생의 선장과 항해사 비율(1988. 12월말 현재)

크기, 操業海域, 業種 등에 따라 다르나 일단 이들을 고려하지 않고 일괄적으로 보면 <그림 2>와 같이 1975년도 이전의 졸업생들은 모두 船長이 되었고, 그 이후부터 점차 감소하여 1984년도 이후의 졸업생중에서는 아직 船長이 된 자가 없으며, 1979년도 졸업생의 경우 48%가 船長이 되었으므로 이때부터 1988년 12월 말을 기준으로 볼 때 졸업 후 9년 10개월이 걸린 셈이므로 평균적으로는

卒業後 9~10년이 소요된다고 볼 수 있다. 또 이 기간 동안 休職期間을 제외한 純乘務期間은 8년 정도이다.

이 8년이란 기간은 3等航海士로서 2년(어선의 경우 일반적으로 2년을 기준으로 승선계약을 함), 2等航海士로서 2년, 1等航海士로서 4년 정도 승무하여야만 船長이 된다는 것이다.

또한, 대부분의 졸업생이 北洋과 大西洋 트롤漁船에 승무하고 있으므로 北洋과 大西洋 트롤로 구분하여 船長이 되기까지 소요되는 기간을 보면 北洋 트롤의 경우 1977년도 졸업생까지 船長이 되었으나 그 수가 얼마 되지않아 정확히는 알 수 없으나 대개 10년 이상 승무하여야만 되는 것으로 생각되며, 大西洋 트롤의 경우 1983년도 졸업생도 일부 船長을 하고 있으므로 北洋과는 6년이라는 기간의 차이가 있으나 현재 船長職을 맡고 있는 자들의 卒業年度는 1978년도부터 1980년도 사이가 많으므로 船長이 되는데 소요되는 기간은 純乘務期間으로 하여 6~8년 정도라고 생각된다.

이와 같이 漁業科 卒業生의 경우 海上勤務者가 많고, 그 중에서도 漁船乘務者가 많은 것은 이들이 經濟的으로 빈곤한 가정에서 성장하였기 때문에 陸上勤務를 하는 경우보다 2배 정도의 賃金을 받을 수 있는 海上勤務를 선호하기 때문이며, 商船보다 漁船乘務者가 월등히 많은 것은 漁船의 賃金은 比率給으로 지불하기 때문에 船長의 能力如何에 따라서는 商船船長 賃金의 2배 이상도 받을 수 있을 뿐만 아니라 船長이 되는데 소요되는 기간도 훨씬 짧기 때문인 것으로 생각된다.

2. 機關科

學科가 설치된 이후 1988년까지 14년간의 卒業生總數는 <표 1>과 같이 953명인데, 그 중에서 海上勤務者(대기중인 자를 포함한다)가 439명, 陸上勤務者가 514명으로 海上勤務者보다 약간 많으며, 또 海上과 陸上을 막론하고 專攻과 관련이 있는 分野從事者가 553명, 58%를 차지하고 있으며, 非專攻分野從事者는 400명, 42%를 차지하고 있다.

海上勤務者中에서는 商船乘務者가 357명, 81%(졸업생 전체의 37%)를 차지하여 漁船乘務者 71명, 16%보다는 5배 이상이나 많아 漁業科와는 반대현상을 보였다.

또한, 海上勤務와 陸上勤務로 나눈 것을 좀 더 세분하여 보면 <그림 1>과 같이 商船乘務者中에서는 콘테이너船과 油槽船에 승무중인 자가 많으며, 漁船乘務者中에서는 트롤漁船이 54명으로 76%를 차지하였다.

陸上勤務者 514명 중에서는 機關 또는 機械와 관련된 一般會社에 근무중인 자가 51명으로 10%, 公務員 및 國營企業體에 근무중인 자와 個人事業을 하는 자가 각각 40명으로 8%씩, 水產會社에 근무중인 자는 7명으로 1%이며, 나머지는 陸上에서 專攻과 무관한 職種에 종사하고 있다.

이같이 機關科의 경우 漁船보다 商船乘務者가 5배나 되는 것은 商船의 경우에는 船員法의 勤營時間에 관한 規定을 적용받아 勤務時間이 8시간이나, 漁船의 경우는 勤勞時間에 관한 規定을 적용받지 않으므로 12시간 정도로 길며, 賃金도 商船쪽이 많이 받고, 船內에서 機關長으로서의 地位도 높으며, 船舶의 크기도 커서 生活環境이 좋을 뿐만 아니라 海技士免許가 漁船과 商船의 구별이 없어 어떤 船舶이라도 승무할 수 있기 때문인 것으로 생각된다. 그런데, 漁船에 승무하는 자가 있는 것은 機關科 卒業生의 경우 兵役特例法 惠澤을 받을려면 漁船에 승무하여야 하며, 또한 機關長이 되는데 소요되는 期間이 짧고, 商船보다 쉽게 승무할 수 있다는 장점 때문인 것으로 생각된다.

3. 通信科

學科가 설치된 이후 1988년까지 12년간의 卒業生總數는 <표 1>과 같이 698명인데, 그 중에서 海上勤務者(대기중인 자를 포함한다)가 144명, 陸上勤務者가 554명으로 海上勤務者의 약 4배 정도되며, 또 海上과 陸上을 막론하고 專攻과 관련이 있는 分野從事者가 340명, 非專攻分野從事者는 358명으로 거의 반반을 차지하고 있다.

海上勤務者中에서는 商船勤務者가 86명, 60%로 漁船乘務者 19명, 13%보다 5배 정도나 더 많아 機關科와 같은 현상을 보였다.

海上勤務와 陸上勤務로 나눈 것을 좀 더 세분하여 보면 <그림 1>과 같이 商船乘務者中에서는 油槽船이 53명, 62%를 차지하고, 나머지 33명은 모두 콘테이너船에 승무중이며, 漁船乘務者 19명은 모두 트롤漁船에 승무중이다.

陸上勤務者 554명 중에서는 一般會社 및 國營企

業體에 156명으로 28%, 公務員이 38명으로 7%, 個人事業이 16명으로 3%를 차지하고, 나머지는 육상에서 專攻과 무관한 職種에 종사하고 있다.

이와같이 通信科의 경우 專攻分野中에서 漁業科와 機關科와는 달리 陸上勤務者가 많은 이유는 陸上의 通信 및 電子分野의 尖端科學技術이 1970년대 이후 경제발전에 따라 급속히 발달하여 이 분야의 중견인력이 많이 필요로 한데다가 國民所得의 증가로 海上勤務를 기피하기 때문이고, 또한 通信士 免許를 취득하기 위해서는 반드시 電波通信技士 또는 電波通信技能士의 資格證을 취득하여야 하나 이들 試驗에 合格하는 率이 낮고, 또 이들 試驗에 합격한 경우 陸上關係會社에도 근무하기 쉽기 때문에 海上勤務中인 자가 적다고 생각된다.

그런데도 불구하고 海上勤務를 하는 자가 있는 것은 海上勤務를 하는 경우 승무함과 동시에 바로 通信長의 職責을 맡게 되므로 陸上勤務者에 비하여 아직도 2배 정도의 賃金을 받을 수 있다는 利点 때문이며, 또한 漁船보다 商船乘務者가 5배 정도 많은 것은 機關科의 경우와 같이 전반적인 生活環境이 漁船보다 좋은데다 基地를 중심으로 조업중인 遠洋漁船의 경우 通信士를 필요로 하지 않는 漁船이 많기 때문인 것으로 생각된다.

IV. 遠洋漁船海技士

1. 遠洋漁船海技士의 乘務現況

遠洋漁船에 승무중인 海技士의 現況을 韓國籍船과 外國籍船으로 나누어 出身學校와 免許等級別로 나타내면 <표 2>와 같고, 船舶의 크기별로 韓國籍船과 外國籍船으로 나누어 척수와 승무중인 漁船海技士의 수를 나타내면 <표 3>과 같으며, 승무중인 漁船海技士를 乘務經歷, 年齡 및 出身別로 나타내면 <그림 3>과 같다.

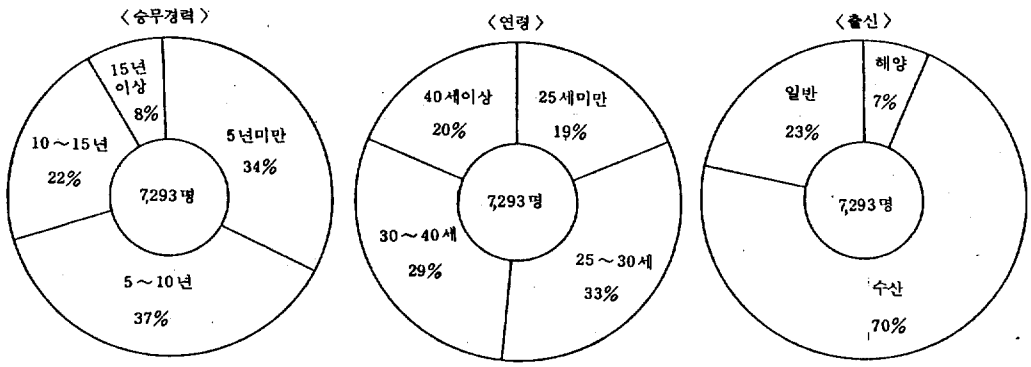
1987년 12월 31일 현재 韓國籍船과 外國籍船에 승무중인 海技士의 수는 <표 2>와 같이 각각 4,561명과 2,732명으로 韓國籍船에 승무중인 자가 外國籍船에 승무중인 자보다 월등히 많다.

海技士의 種類別로 보면, 航海士는 總 3,464명 중에서 韓國籍船에 승무중인 자가 2,052명, 外國籍船에 승무중인 자가 1,412명인데, 이를 出身學校等級別로 보면 韓國籍船의 경우 水高出身이 735명(36%)으로 가장 많고, 外國籍船의 경우는 水專出身이 448명(32%)으로 가장 많다.

機關士는 총 3,095명 중에서 韓國籍船에 승무중인 자가 1,919명, 外國籍船에 승무중인 자가 1,176명인데, 이를 出身學校等級別로 보면 韓國籍船과 外國籍船 모두 水高出身이 각각 698명(36%), 425명(36%)으로 가장 많다.

通信士는 총 734명 중에서 韓國籍船에 승무중인 자가 590명, 외국 籍船에 승무중인 자가 144명인데, 이를 出身學校等級別로 보면 韓國籍船과 外國籍船 모두 水產 또는 海洋系學校를 졸업하지 않은 일반인이 각각 322명(55%), 51명(35%)으로 가장 많았다.

遠洋漁船에 승무중인 海技士의 乘務現況을 船舶의 크기에 따라 보면 <표 3>과 같이 韓國籍船의 경우 685척에 4,561명이 승무하고 있으므로 척당 海技士數는 6~7명이 되며, 外國籍船의 경우 652척에 2,732명이 승무하고 있으므로 척당 海技士數



<그림 3> 원양어선에 승무중인 해기사 현황(1987. 12. 31. 현재)

<표 2> 원양어선에 승무중인 해기사 현황 (단위 : 명)

구분 / 면허	총계	한국적선									외국적선								
		소계	해운계			수산계				일반	소계	해운계				수산계				일반
			전문	고교	기타	대학	전문	고교	기타			대학	전문	고교	기타	대학	전문	고교	기타	
총계	7,293	4,561	13	168	11	252	914	1,533	628	1,042	2,732	2	33	187	60	164	537	754	327	668
소계	3,464	2,052	5	38	2	171	530	735	279	292	1,412	1	19	72	34	154	448	312	143	229
1급	13	12	-	-	-	7	5	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
2급	84	58	-	1	-	20	32	1	1	3	26	-	1	-	1	11	9	3	-	1
3급	1,517	825	3	4	-	141	434	130	5	108	692	1	11	26	13	142	369	64	24	42
4급	1,043	584	2	9	2	2	51	328	116	74	459	-	5	30	11	1	58	167	74	113
5급	759	540	-	24	-	1	7	276	147	85	219	-	1	16	9	-	12	77	41	63
6급	48	33	-	-	-	-	1	-	10	22	15	-	-	-	-	-	-	1	4	10
소계	3,095	1,919	3	74	9	79	294	698	334	428	1,176	1	8	76	22	10	73	425	173	288
1급	7	6	-	-	-	4	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2급	81	53	-	2	-	13	20	3	1	14	28	-	1	2	-	1	6	7	5	6
3급	741	476	-	7	4	61	227	84	11	82	265	1	7	17	5	9	48	90	31	57
4급	1,239	660	1	18	1	1	19	307	138	175	579	-	-	46	11	-	13	221	87	201
5급	901	642	2	44	-	-	26	291	162	117	259	-	-	10	5	-	6	103	47	90
6급	126	82	-	3	4	-	-	13	22	40	44	-	-	-	-	-	-	4	5	33
소계	734	590	5	56	-	2	90	100	15	322	144	-	6	39	4	-	16	17	11	51
1급	10	3	1	-	-	-	2	-	-	-	7	-	6	-	-	-	1	-	-	-
2급	130	110	4	4	-	-	74	9	1	18	20	-	-	1	-	-	4	4	3	8
3급	594	477	-	52	-	2	14	91	14	304	117	-	6	38	4	-	11	13	8	43

자료 : 1988년도 한국선원선박통계연보

<표 3> 원양어선의 크기별 해기사 승무현황 (단위 : 명)

선박의 규모(G/T)			200미만	200~500	500~1600	1600~6000	6000이상	총 계
어선	총 계		300	813	154	66	4	1337
	한국적		108	472	75	27	3	685
	외국적		192	341	79	39	1	652
해기사	총 계		768	2447	1058	487	44	7293
	한국적	소 계	267	3247	677	296	38	4561
		항해사	130	1437	305	141	20	2052
		기관사	116	1364	288	125	14	1919
		통신사	21	446	84	30	4	590
	외국적	소 계	501	1634	381	191	6	2732
		항해사	260	873	192	77	3	1412
		기관사	226	673	167	98	2	1176
		통신사	15	88	22	16	1	142

자료 : 1988년도 한국선원선박 통계연보

는 4~5명으로 韓國籍船보다 척당 2명이 적다.

海技士의 種類別로 보면, 航海士는 韓國籍船의 경우 685척에 2,052명이 승무하고 있으므로 척당 航海士數는 3명이며, 船舶의 크기에 따른 척당 航海士數를 보면 200톤 미만의 경우 1~2명, 200~500톤의 경우 3명, 500~1600톤의 경우 4명, 1600~6000톤의 경우 5~6명, 6000톤 이상의 경우 6~7명이다. 外國籍船의 경우 652척에 1,412명이 승무하고 있으므로 척당 航海士數는 2~3명이며, 船舶의 크기에 따른 척당 航海士數를 보면 200톤 미만의 경우 1~2명, 200톤 이상인 경우 2~3명이다.

機關士는 韓國籍船의 경우 685척에 1,919명이 승무하고 있으므로 척당 機關士數는 2~3명이며, 船舶의 크기에 따른 척당 機關士數는 200톤 미만의 경우 1~2명, 200~500톤의 경우 2~3명, 500~1600톤의 경우 3~4명, 1600톤 이상의 경우 4~5명이다. 外國籍의 경우 652척에 1,176명이 승무하고 있으므로 機關士數는 1~2명이며, 船舶의 크기에 따른 機關士數는 500톤 미만의 경우 1~2명, 500톤 이상인 경우 2~3명이다.

通信士는 韓國籍船의 경우 685척에 590명이 승무하고 있으므로 척당 1명이라 해도 95척(14%)에는 通信士가 없는 실정이고, 外國籍船의 경우 652척에 142명이 승무하고 있으므로 척당 1명이라 해도 510척(78%)에는 通信士가 없는 실정이다.

1일 法的勤勞時間을 8시간으로 보면 航海士와 機關士는 최소한으로 각각 4명(선장과 기관장은 항해당직을 하지 않으므로)이 되어야 하나 평균 2~3명에 지나지 않으므로 1일 勤勞時間은 12시간이 넘는 실정이므로 다른 분야의 職種보다 勤務負擔이 크다는 것을 알 수 있다.

또한, 航海士數가 機關士數보다 많은 것은 機關士의 경우 機關運轉만 하면 되나 航海士의 경우에는 船舶의 運航과 漁撈作業을 동시에 하여야 하기 때문이고, 外國籍船보다 韓國籍船의 경우에 海技士數가 많은 것은 韓國籍船의 경우 우리나라를 出航하는 遠洋漁場까지 航海를 하여야 하기 때문에 船舶의 크기가 큰 반면에 外國籍船의 경우는 그 나라 沿近海에서 操業하는 경우가 많으므로 船舶의 크기가 작기 때문이거나 그 나라의 海技士를 승무시키는 경우가 있기 때문에 海技士數가 적다고 생각된다.

遠洋漁船에 승무중인 海技士를 乘務經歷, 年齡 및 出身別로 보면 <그림 3>과 같이 乘務經歷別로는 승무기간이 5년 미만인 자가 34%, 5~10년인 자가 37%, 10~15년인 자가 22%, 15년 이상인 자가 8%로 10년 미만인 자가 71%를 차지하여 주축을 이루고 있다.

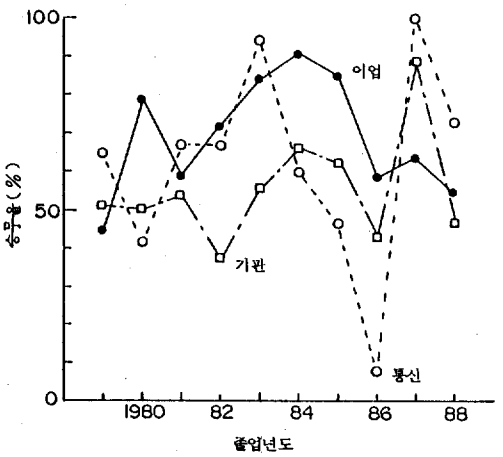
年齡別로는 25세 미만인 자가 19%, 25~30세인 자가 33%, 30~40세인 자가 29%, 40세 이상인 자가 20%로 25~40세인 자가 62%를 차지하고 주축을 이루고 있다.

出身別로는 海技士 총7293명 중에서 水產系 學校 出身者가 5,109명(70%)으로 월등히 많고, 水產 또는 海洋系 學校를 졸업하지 않은 一般人이 1,710명으로 23%인 반면에 海洋系 學校 出身者는 474명으로 7%에 불과했다.

이같이 一般人이 漁船海技士의 23%나 차지하는 이유는 海技士免許가 학력위주의 시험이 아니라 경력위주의 시험이기 때문인 것으로 생각된다.

2. 海技士免許取得 및 海上勤務現況

統營水產專門大學 乘船系學科 卒業生의 경우를 대표로 하여, 海技士免許取得現況을 卒業年度別로 보면 <표 4>와 같고, 이들 免許取得者의 海上勤務現況을 卒業年度別로 보면 <그림 4>와 같다.



<그림 4> 통영수산전문대학 승선계학과 졸업생의 해기사 면허 취득자중 승무율

海技士免許取得現況을 學校別로 보면 漁業科 경우 3學年 學生 전원이 재학중 漁船 3級 航海士免許取得을 위해 4회에 걸쳐 면허시험에 응시한 결과 合格率은 <표 4>와 같이 49~85%였다. 이러한 합격률은 1981년까지 높아지다가 그 이후 점차 낮아져 1985년에는 49%로 절반에도 미치지 못했으나 그 이후부터 점차 높아져 1989년에는 최고 수준인 85%에 달했다.

漁業科의 경우 최근 4년간 漁船 3級 航海士의 平均合格率 34%(항만청 자료임)와 비교해 볼 때 2배 이상의 높은 합격률이다.

機關科가 漁船 또는 商船에 승무할 수 있는 3級 機關士免許試驗에 漁業科와 같이 응시한 결과 합격률은 <표 4>와 같이 49~94%였다. 이러한 합

<표 4> 통영수산전문대학 승선계학과의 해기사면허 취득현황

학 과	어	업		기	관		통	신	
졸업년도	졸업자수	합격자수	합격율	졸업자수	합격자수	합격율	졸업자수	합격자주	합격율
1979	105	76	72	95	90	90	74	37	50
80	78	48	62	76	70	92	35	12	34
81	70	58	83	72	65	90	53	9	17
82	61	50	82	80	75	94	51	15	29
83	69	55	80	78	73	94	46	16	35
84	68	47	69	80	73	91	50	10	20
85	80	39	49	78	60	77	52	15	29
86	79	54	68	85	42	49	54	15	28
87	15	11	73	16	9	56	70	25	36
88	56	44	79	78	49	63	74	22	30
89	65	55	85	67	35	52	-	-	-
평 균	-	-	72	-	-	80	-	-	31

격률은 1984년까지 90% 이상으로 매우 높았으나 그 이후부터 큰 폭으로 낮아져 최근에는 절반 수준에 머물고 있다.

通信科도 機關科와 같이 어떤 船舶이라도 승무할 수 있는 2級 通信士免許試驗에 응시한 결과 합격률은 17~50%로 언제나 절반 수준에도 미치지 못하고 있다.

이같이 通信士의 합격률이 낮은 것은 就業實態에서 살펴본 바와 같이 電波通信技士資格證을 취득한 자에 한하여 通信士免許試驗에 응시할 수 있는데 응시할 수 있는 이러한 資格證取得者가 적기 때문에 합격률이 낮은 것으로 생각된다.

海技士免許取得者의 海上勤務率을 卒業年度에 따라 學科別로 보면 <그림 4>와 같이 漁業科와 機關科는 海上勤務率이 점차 증가하다가 최근들어 급격히 감소하였고, 通信科는 일정한 경향이 없이 연변동이 심하게 나타났다.

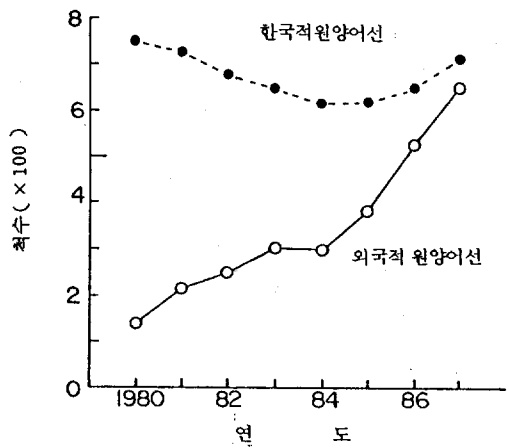
일반적으로 일정기간 海上勤務를 마친 후에 陸上勤務로 전환하기 때문에 최근으로 다가올수록 海上勤務率이 차츰 증가해야 하나 오히려 최근 들어 급격히 감소한 것은 1986년부터 兵役特例法의 對象者를 절반 수준으로 감축시켰기 때문에 많은 卒業生들이 船舶에 승무하지 못하고 군에 입대하였기 때문인 것으로 생각된다.

또한, 通信科의 경우 海上勤務率의 연변동이 크게 나타난 것은 通信士免許의 合格者가 적은데서 오는 것으로 생각된다.

3. 遠洋漁船海技士의 需要와 供給

遠洋漁船에 필요로 하는 海技士의 需要를 알기 위해서는 遠洋漁船의 增加現況과 海技士의 離職現況을 알아야만 한다.

그러므로 먼저 遠洋漁船의 현황을 보면 <그림 5>와 같이 韓國籍船의 경우 1980년 이후 감소하다가 1984년을 기점으로 하여 증가하고 있으므로 최근 4년간 船舶數의 年增加率은 5.1%이다. 外國籍船의 경우는 1980년 이후 계속 증가하였으며, 특히 1984년 이후 급격히 증가하여 최근 4년간 漁船數의 年增加率은 30.3%이다.



<그림 5> 한국해기사가 승무중인 원양어선의 현황(한국선원 선박통계 연보)

海技士의 離職現況을 파악하기 위해서는 平均乘務期間을 조사해야만 하는데, 專門大學과 大學卒業者가 일정기간의 海上勤務를 마치고 陸上勤務中인 자 230명을 대상으로 乘務期間을 조사한 航海士, 機關士 및 通信士의 平均乘務期間은 각각 6.5

년, 4.8년, 6.9년인데, 이 平均乘務期間은 모든 海技士가 이 기간내에 교체된다는 의미이므로 離職率(%)은 100%를 平均乘務期間으로 나눈 값이 된다. 이런 방법으로 航海士, 機關士 및 通信士의 離職率을 구하면 각각 15.4%, 20.8%, 14.5%인데, 이 값을 1987년도 商船의 離職率과 비교해 본 결과 機關士의 경우에만 4.3%의 차이를 보였을 뿐 航海士와 通信士의 경우는 차이가 없으므로 이 값을 離職率로 적용하기로 한다.

遠洋漁船에 필요한 海技士數는 船舶數에 비례한다고 보고 專門大學과 大學 卒業生들이 취득하는 3級(통신사는 2급) 海技士를 기준으로 하여 그 이상의 자 중에서 專門大學과 大學出身의 乘務者에 대해서만 국한해서 알아보기로 한다.

航海士는 韓國籍船의 경우 1987년 12월 말 현재 專門大學과 大學을 卒業하고 3級 이상으로 승무중인 자가 639명이므로 船舶數의 增加率과 海技士의 離職率을 감안하여 1988년도에 필요한 航海士數를 구하면 131명(639명×0.205)이고, 外國籍船의 경우 3級 이상으로 승무중인 자가 531명이므로 韓國籍船과 같은 방법으로 1988년도에 필요한 航海士數를 구하면 243명(531명×0.457)이 되어 필요한 航海士의 總數는 374명이 된다.

機關士는 韓國籍船의 경우 1987년 12월 말 현재 專門大學과 大學을 졸업하고 3級 이상으로 승무중인 자가 327명이므로 航海士와 같은 방법으로 1988년도에 필요한 機關士數를 구하면 85명(327명×0.259)이고, 外國籍船의 경우 3級 이상으로 승무중인 자가 64명이므로 航海士와 같은 방법으로 1988년에 필요한 機關士數를 구하면 33명(64명×0.511)이 되어 필요한 機關士의 總數는 118명이 된다.

通信士는 韓國籍船의 경우 1987년 12월 말 현재 專門大學을 졸업하고 2級 이상으로 승무중인 자가 76명이므로 航海士와 같은 방법으로 1988년에 필요한 通信士數를 구하면 15명(76명×0.196)이고, 外國籍船의 경우 2級 이상으로 승무중인 자가 5명이므로 航海士와 같은 방법으로 1988년에 필요한 通信士數를 구하면 3명(5명×0.448)이 되어 필요한 通信士와 總數는 18명이 된다.

遠洋漁船에 승무할 수 있는 海技士의 供給을 알아보기 위하여 3級(통신사는 2급) 漁船海技士를 배출하는 專門大學과 大學의 定員을 나타내면 <표 6>과 같다.

<표 6> 어선 3급(통신사 2급) 해기사 배출하는 학교의 1988년도 입학정원

종 류 학교명	총 계	항해사	기관사	통신사
통영수전	240	80	80	80
군산수전	240	80	80	80
포항실전	40	40	-	-
부산수대	120	60	60	-
여수수대	120	40	40	40
제주대	80	40	40	-
계	840	340	300	200

航海士의 경우 定員이 340명이므로 필요한 航海士數 374명보다 34명이 부족하나 海技士合格率 72%(<표 4>), 合格者의 海上勤務率 69%(<그림 5>), 海上勤務者의 漁船乘務率 90%(<표 1>)를 감안하면 222명이나 부족한 실정이다.

機關士의 경우 定員이, 300명으로 필요한 機關士數 118명보다 182명이 많으나 航海士와 같이 合格率 80%, 乘務率 56%, 漁船乘務率 16%를 감안하면 오히려 96명이 부족한 실정이다.

通信士의 경우 定員이 200명으로 필요한 通信士數 18명보다 182명이 많으나 航海士와 같이 合格率 31%, 乘務率 62%, 漁船乘務率 18%를 감안하면 오히려 11명이 부족한 실정이다.

이같은 부족현상은 合格率과 乘務率 등이 統營

<표 5> 어선해기사의 평균승무 기간과 이직율

직 종 / 해기사	조사자수(명) 계	전문대학	대학	평균승무 기간(년)	이직율(%)*	상선해기사의 이직율(%)**
항해사	168	66	102	6.5	15.4	15.1
기관사	37	20	17	4.8	20.8	16.5
통신사	25	25		6.9	14.5	14.6
계	230	111	119	6.1	16.4	15.7

*이직율(%)=100%÷평균승무기간

**한국선원선박통계 연보에 의한 1987년도의 값임

水産專門大學 乘船系學科 卒業生의 11년 동안의 평균값이므로 최근의 값과는 다소의 차이가 있겠으나 부족한 것임에는 틀림이 없으며, 특히 최근 들어 급속히 증가하고 있는 外國籍遠洋漁船의 경우에는 더욱 부족한 실정이다. 이같은 海技士의 부족현상를 타개하기 위하여 10년 이상이나 실시해오지 않던 臨時海技士試驗이 1988년 12월과 1989년 3월에 2번씩이나 있었던 사실에서도 海技士의 부족현상이 어느 정도 심각한가를 알 수 있다고 생각된다.

V. 兵役特例法의 問題點

학생들이 水産系學校 乘船系學科를 지원하는 동기는 이들의 대부분이 農·漁村의 아주 빈곤한 가정에서 태어나 돈을 많이 벌 수 있다는 생각과

부터 실시된 兵役特例法의 혜택을 받아 5년간의 海上勤務를 하여 軍服務問題를 해결하려는 생각에서 지원하게 된다.

그런데, 1970년 중반까지만 하여도 兵役特例法이 없었으나 乘船系學科 응시율이 다른 學科들보다 월등히 높았었던 것은 그 당시 海上勤務를 하는 경우 陸上勤務者 賃金의 4배 이상을 받았기 때문이나 1970년대 후반부터 급속한 國民經濟의 발달에 따른 國民所得의 증가로 海上勤務를 기피하는데다 海上勤務者의 賃金이 <표 7>과 같이 1.6배 정도로 낮아졌으므로 최근에는 兵役特例法의 혜택을 받기위해서 乘船系學科를 지원하게 되는 학생이 많아졌다.

그러나 머지않아 兵役特例法을 폐지한다는 방침 아래 그 對象者數를 1986년부터 대폭 줄이기 시작하니 海技士의 부족현상이 대두되어 현재에는 심각한 실정에 이르고 있다.

만일 兵役特例法이 폐지될 경우 高等學校 卒業者는 군에 입대할 나이가 되지 않으므로 문제가 안되고, 大學의 경우는 N-ROTC 制度가 있기 때문에 兵役義務를 간접적으로 피할 방법이 있으나 專門大學의 경우에는 그런 制度가 없으므로 영향을 크게 받을 것으로 생각된다.

실제 이러한 경향을 알아보기 위하여 統營水産專門大學 乘船系學科 應試者의 현황을 보면 <표 8>과 같이 兵役特例法의 對象者를 큰 폭으로 줄이기 시작한 1986년부터는 應試率이 점차 떨어지기 시작하여 1988년에는 通信科의 경우 겨우 定員인 80명이 응시하였고, 機關科의 경우는 오히려 定員에도 5명이나 미달되었으며, 1989년에도 機關科의 경우는 定員에서 4명이나 미달된 상태를 보더라도 專門大學에서 兵役特例法의 비중이 크다는 것을 알 수 있다.

<표 8> 통영수산전문대학 승선계학과 응시자수의 변천

학과 \ 년도	1985	86	87	88	89
어업	153 (92)	153 (92)	132 (92)	97 (80)	104 (80)
기관	198 (92)	138 (92)	121 (92)	75 (80)	76 (80)
통신	135 (92)	160 (92)	147 (92)	80 (80)	115 (80)

( )는 각 학과의 정원.

海技士의 부족현상과 專門大學 乘船系學科의 문제를 해결하는데는 兵役特例法의 對象者를 늘이는 것이 좋다고 생각되므로 對象者의 적절한 人員數를 제시해 보고자 한다.

兵役特例法의 혜택을 현재 韓國籍의 遠洋漁船에 승무하는 경우에만 적용되는데 1987년 12월 말 韓國籍船에 乘務中인 海技士 4,561명 중에서 船長,

<표 7> 어선 선박직원과 육상 일반회사 직원의 직급별 임금비교 (1988년 8월 현재)

업종 \ 선박직원* 육상대응직위**	선장	기관장	통신장	1항(기)사	2항(기)사	3항(기)사	연간 상여금
	부장			과장	대리	사원(조임)	
대서양 트롤	1,800	1,100	800	680	600	500	300%+비율급
참치 주낙	1,600	1,000	680	630	550	420	300%+비율급
북양 트롤	3,500	1,720	620	780	650	500	명란수당+전체수당 장기조업수당
대성양 트롤	770	600	395	390	320	300	비율급
참치 주낙	620	530	400	350	320	280	비율급
일반회사	982			700	557	308	400-600%

*대림수산, 사조산업, (주)미산, (주)서강, 한성기업제공

**월간 리크루트, 1988년 8월호

機關長, 1等航海士와 1等機關士(이들의 승무기간은 5년이 넘어 이미 병역특례법의 적용대상에서 벗어났다고 봄)의 직책으로 승무중인 자 2,470명을 제외한 나머지 2,091명이 兵役特例法의 혜택을 받고 있다고 본다면 兵役特例法의 對象者는 매년 적어도 419명(2091÷5년)은 되어야 할 것이다. 그러나 外國籍遠洋漁船의 급속한 증가로 韓國籍船의 海技士들이 대우가 좋은 外國籍船으로 전환할 것을 감안하면 對象者數를 늘려야 하겠으나, 大學의 N-ROTC 出身者와 얼마 안되지만 兵役義務를 마친 자가 海上勤務를 하는 자까지 감안하면 韓國籍遠洋漁船에만 승무시킨다 하더라도 兵役特例法의 對象者가 300명 이상은 되어야 漁船海技士의 需給이 원할한 것으로 생각된다.

특히, 機關士의 兵役特例法의 對象者를 늘려 漁船에도 專門大學과 大學을 졸업한 高級人力을 승무시켜 漁船에서 발생하는 海難事故 중에서 가장 높은 機關故障을 줄이므로써 漁船의 海難防止에도 크게 도움이 되리라고 생각된다.

VI. 在學生의 就業希望과 展望

1. 漁業科

卒業後 海上勤務를 희망하는 자는 <표 9>와 같이 응답자 184명 중에서 91%나 되어 海上勤務希望者가 압도적으로 많음을 보여준다.

<표 9> 통영수산전문대학 승선계학과 1988년도 재학생의 졸업후 해상근무 희망조사결과

학과	총학생수	응답	원한다	원하지않는다	무응답
어업	215	184	167	17	
기관	214	189	157	27	5
통신	154	130	83	40	7

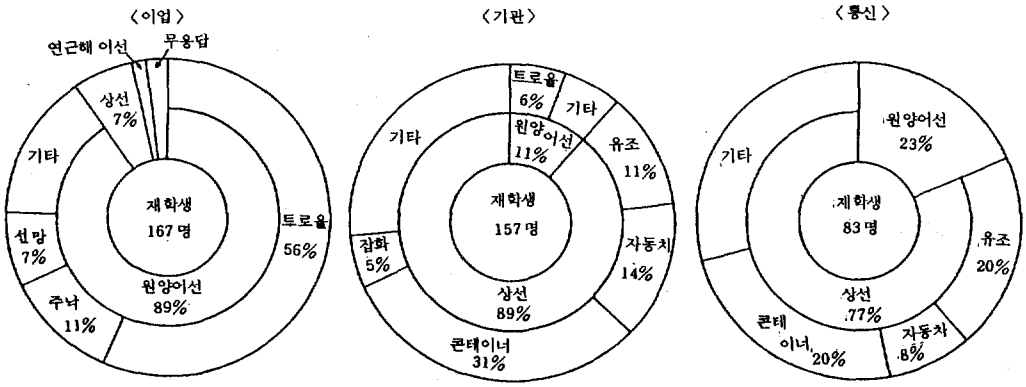
海上勤務를 희망하는 자 167명이 어떤 船舶에 乘務를 희망하는가를 보면 <그림 6>과 같이 遠洋漁船에 승무를 희망하는 자가 148명으로 89%나 차지하고, 商船에 승무를 희망하는 자는 12명으로 7%에 불과하며, 나머지는 沿近海漁船에 승무를 희망하고 있다.

遠洋漁船에 승무를 희망하는 자 중에서는 트롤漁船을 희망하는 자가 96명(해상근무희망자의 56%)으로 가장 많고, 다음은 주낙이 19명으로 11%이고, 그 다음은 旋網이 11명으로 7%이다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 비교하여 보면, 졸업생중에서 漁船乘務者가 海上勤務者의 90%이므로 재학생들의 希望 89%와는 차이가 없으나 卒業生의 漁船乘務者 中에서는 트롤漁船에 승무중인 자가 87%로서 압도적으로 많은데 비하여 재학생들도 트롤漁船에의 希望者가 가장 많기는 하나 그 비율이 56%밖에 되지 않으므로 전자와는 31%의 큰 차이를 나타냈다.

이같이 卒業生들이 트롤漁船에 가장 많이 승무하고 있고, 또한 在學生들도 그것을 가장 많이 希望하는 것은 트롤漁業이 현재 世界各國에서 이루어지고 있는 漁法中에서 가장 生產性이 높고, 船舶의 크기도 다른 漁船보다 커 生活與件도 좋고, 操業過程의 機械化도 다른 漁法에 비하여 발달하였으며, 漁獲量의 변동도 적어 收入의 安定度가 높기 때문인 것으로 생각된다.

재학생들의 희망에서는 트롤漁船에의 乘務希望者가 31%나 줄어든 반면에 주낙과 旋網에의 乘務希望者가 늘어난 것은 최근들어 이들 漁法이 본궤



<그림 6> 통영수산전문대학 승선계학과 재학생의 졸업후 승선 희망 선박

도에 오르기 시작했고 다랑어의 魚價도 엔貨換率의 상승에 따라 상대적으로 收入이 좋아졌기 때문인 것으로 생각된다.

일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에 어떤 職業을 희망하는가 조사한 결과는 <그림 7>과 같이 個人事業을 희망하는 자가 88명(53%)으로 가장 많고, 다음은 水產會社勤務를 희망하는 자가 23명으로 14%이고, 그 다음은 海運會社 및 公務員을 희망하는 자가 각각 18명으로 11%이다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 비교하여 보면 公務員을 제외하고 매우 다르고, 특히 個人事業의 경우에는 6배 이상의 차이를 나타냈다.

이같이 個人事業의 경우 재학생들의 希望이 압도적으로 많은 것은 漁業科에 재학중인 대부분의 학생들이 經濟的으로 아주 빈곤한 가정에서 태어나 자랐기 때문에 일정기간 海上勤務를 하여 어느 정도의 기반이 조성되면 자기가 희망하는 사업을 해보고 싶어하기 때문이나, 졸업생들의 就業實態에서는 그 數가 상당히 적은 것은 海上勤務를 하다보면 陸上과의 격리에 따른 諸般知識의 부족으로 섣불리 사업을 시작할 수 없기 때문이거나, 이번 就業實態調査對象者가 과거 15년간에 한정되었는데, 이 기간은 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하여 陸上에서 個人事業을 하기에는 너무 짧기 때문에 실제로 그런 사람이 적기 때문인 것 같다.

이상에서 살펴본 바와 같이 漁業科 졸업생의 就業展望은, 海上勤務를 하는 경우 海技士의 부족현상과 遠洋漁業의 발전에 영향을 받아 아주 밝다고 할 수 있으나 일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에 專攻과 관련된 分野에 종사하기 위해서는 부단한 努力이 필요하다고 생각된다.

2. 機關科

졸업후 海上勤務를 희망하는 자는 <표 9>와 같이 응답자 184명 중에서 85%나 되어 海上勤務希望者가 압도적으로 많음을 보여준다.

海上勤務를 희망하는 자 157명이 어떤 船舶에 乘務를 희망하는가 조사한 결과는 <그림 6>과 같이 商船에 乘務를 희망하는 자가 139명으로 89%나 차지하고, 나머지는 모두 遠洋漁船에 乘務를 희망하고 있다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 비교하여 보면 졸업생중에서 商船에 승무중인 자가 海上勤務者의 83%이므로 재학생들의 희망 89%와는 거의 차이가 없다.

일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에 어떤 職業을 희망하는가 조사한 결과는 <그림 7>과 같이 個人事業을 희망하는 자가 82명(52%)으로 가장 많고, 다음은 海運會社를 희망하는 자가 31명으로 20%이고, 그 다음은 公務員, 水產會社, 造船所의 순이다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 비교하여 보면 公務員을 제외하고는 다르며, 특히 個人事業의 경우에는 6배 이상의 차이를 나타냈는데, 그 이유는 漁業科에서 살펴본 바와 같다.

이상에서 살펴본 바와 같이 機關科 졸업생들의 就業展望은, 海上勤務를 하는 경우 海技士의 부족현상과 海運業 및 遠洋漁業의 발전에 영향을 받아 아주 밝다고 할 수 있으나 일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에는 機械 및 造船分野 등에 폭넓게 就業이 가능하나 아직도 專攻分野에 종사하기 위해서는 좀 더 努力이 요망된다고 생각된다.

3. 通信科

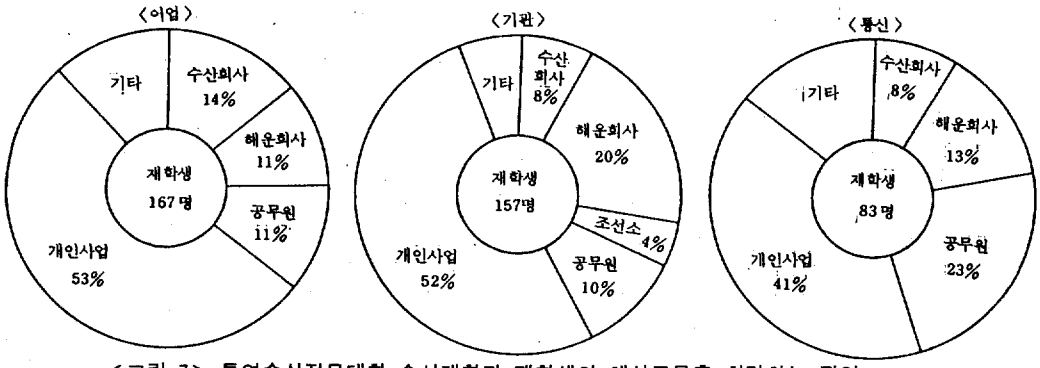
졸업후 海上勤務를 희망하는 자는 <표 9>와 같이 응답자 123명 중에서 67%가 희망하여 漁業科와 機關科보다 20% 정도나 적었다.

이같이 海上勤務希望者가 漁業科와 機關科보다 20% 정도나 적은 것은 軍問題가 해결된 학생들이 陸上勤務를 희망하기 때문이거나 電子·通信分野의 첨단 과학이 급속도로 발달함에 따라 이 분야로의 진출이 쉽기 때문인 것으로 생각된다.

海上勤務를 희망하는 자 83명이 어떤 船舶에 乘務를 희망하는가 조사한 결과는 <그림6>과 같이 商船에 乘務를 희망하는 자가 64명으로 77%나 차지하고, 나머지는 모두 遠洋漁船에 乘務를 희망한다.

商船에 乘務를 희망하는 자 중에서는 콘테이너船과 油槽船이 각각 20%로 가장 많고, 다음은 自動車運搬船이 8%를 차지한다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 비교하여 보면 졸업생중에서 商船에 승무중인 자가 海上勤務者의



<그림 7> 통영수산전문대학 승선계학과 재학생의 해상근무후 희망하는 직업

69%이므로 재학생들의 희망 77%와는 큰 차이가 없다.

일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에 어떤 職業을 희망하는가 조사한 결과는 <그림 7>과 같이 個人事業을 希望하는 자가 34명(41%)으로 가장 많고, 다음은 公務員을 희망하는 자가 19명으로 23%이고, 그 다음은 海運會社, 水產會社의 순이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 通信科 졸업생들의 就業展望은, 海上勤務를 하는 경우 海技士의 부족현상과 海運業 및 遠洋漁業의 발전에 영향을 받아 아주 밝다고 할 수 있으나 海技士의 合格率이 저조하므로 合格率을 높일 것이 요망된다. 또한 일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에도 電子·通信分野의 첨단 과학이 발달함에 따라 이들 분야로의 진출이 가능하나 아직도 專攻分野에 종사하기 위해서는 좀 더 努力이 요망된다고 생각된다.

VII. 結　論

統營水產專門大學 乘船系學科 졸업생들의 就業實態는, 漁業科의 경우 1974년 이후 15년간의 卒業生總數 929명 중에서 海上勤務者가 450명, 陸上勤務者가 476명으로 거의 반반이며, 專攻分野와 非專攻分野로 나누면, 專攻分野從事者中에서는 漁船乘務者가 382명으로 가장 많아 卒業生總數의 41%를 차지했다.

機關科의 경우 學科가 설치된 이후 1988년까지 14년간의 卒業生總數 953명 중에서 海上勤務者가 439명, 陸上勤務者가 514명으로 海上勤務者보다 1.2배 정도 많고, 專攻分野와 非專攻分野로 나누면 專攻分野從事者中에서는 商船乘務者가 357명으로 가장 많아 卒業生總數의 37%를 차지했다.

通信科의 경우 學科가 설치된 이후 1988년까지 12년간의 卒業生總數 698명 중에서 海上勤務者가 144명, 陸上勤務者가 554명으로 海上勤務者보다 4배 정도 많고, 專攻分野와 非專攻分野로 나누면 專攻分野從事者가 340명으로 약 절반을 차지하며, 專攻分野從事者中에서는 陸上의 一般會社 및 國營企業體의 勤務者가 196명으로 가장 많아 卒業生總數의 28%를 차지했다.

遠洋漁船에 乘務中인 海技士는 總 7,293명(1987년 12월 31일 현재)인데 그 중에서 韓國籍船에 4,561명, 外國籍船에 2,732명이 승무하고 있으며, 海技士의 種類別로는 航海士의 직책으로 3,464명, 機關士의 직책으로 3,095명, 通信士의 직책으로 734명이 승무하고 있다.

재학생들의 졸업후 就業希望은 漁業科, 機關科, 通信科 공히 海上勤務를 희망하는 자가 각각 91%, 85%, 67%로 압도적으로 많고, 이들이 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환할 때에도 漁業科, 機關科, 通信科 공히 個人事業을 희망하는 자가 각각 53%, 52%, 42%로 가장 많다.

재학생들의 졸업후 就業希望은 재학생들의 就業希望과 졸업생들의 就業實態를 비교하여 볼 때 漁業科, 機關科,, 通信科 공히 海上勤務를 하는 경우에는 海技士의 부족현상과 遠洋漁業의 발전으로 인해 아주 밝다고 할 수 있으나, 海上勤務를 마치고 陸上勤務를 하는 경우에 專攻과 관련된 分野에 종사하기 위해서는 부단한 努力이 필요하다고 생각된다.

謝 辭

본 論文의 資料를 얻는데 협조해 주신 統營水產專門大學 乘船系學科를 비롯하여 水產系 專門大學과 大學의 乘船系學科 졸업생과 재학생 여러분께 감사를 드리며, 資料整理 및 編輯 등 전반적으로 指導하여 주신 釜山水產大學 李秉錡 敎授님과 李鉉雨 敎授님께도 진심으로 감사를 드립니다.

또한, 본 論文이 수행되도록 學術硏究助成費를 지급하여준 文敎部 당국에게도 감사를 드리는 바입니다.

文 獻

農林水產部, 1988, 農林水產統計年報.

리크루트, 1988, 리크루트, 월간 8월호, P50~51.

水產振興會, 1988, 水產年鑑.

張忠植·金光弘·金炯碩, 1989. 釜山水產大學 乘船系學科 卒業生의 就業實態와 展望에 관하여. 本誌 2. p. 50~56

韓國船員人力管理所, 1988, 韓國船員船舶統計年報.

韓國遠洋漁業協會, 1988, 遠洋漁業統計.

The Present Status and Prospects for Employment of Graduates from Ship-Boarding Departments in Fisheries Junior College

Koang-Hong KIM, Chung-Sik JANG and Sang-Han MOON

(National Tong-Yeong Fisheries Junior Cellege)

The authors investigated the present status of employment of graduates from ship-boarding departments, the Department of Fishing Technology, of Marine Engineering and of Communication Engineering.Graduater from the departments in Tong-Yeong Fisheries Junior College from 1977 to 1988 were taken as samples.

The prospects of the graduates were studied on the bases of the present status of employment. The results obtained can be shown as follows ;

1. In Department of Fishing Technology, the number of graduates who are engaged in major field is 523 (56%) among total members of graduates 929, and number of fishing vessel officer is 382(73%) among above members of employment in major field.
2. In Department of Marine Engineering, the number of graduates who are engaged in major field is 553 (58%) among total members of graduates 953, and the number of merchant vessel officers is 357 (65%), among the above members of employment in major field.
3. In Department of Communication Engineering, the number of graduates who are engaged in major field is 340 (49%) among 698, total members of graduates, and the number of graduates who are engaged in electronics and communication field is 196 (58%) among the above members of employment in major field.
4. Developements of deep sea fisheries enable graduates to make easy to get jobs, but difficult to get land jobs related to major field.