

釜山水產大學 乘船系學科 卒業生의 就業實態와 展望

張忠植·金光弘·金炯碩

(統營水產專門大學) (釜山水產大學)

I. 緒 論

우리나라 漁業生産量은 1987년에 310만M/T으로 世界 7位에 이르고 이에 따라 技術水準도 단연코 世界上位國으로 인정받기에 이르렀다. 이렇게 되기 까지에는 政府의 적극적인 開發政策, 企業家의 과감한 投資등이 있었음은 물론이나 이러한 政策이나 投資를 뒷받침해 줄 수 있는 技術人力이 없었던들 오늘날과 같은 成果를 올리는 못했을 것이다.

이와 같이 韓國의 漁業界를 이끌어 가고있는 유능한 人材들의 배출은 水產關係 學校의 乘船系學科 즉, 漁業學科와 機關學科에서 이루어졌다고 볼 수 있는데, 그 중에서도 특히 釜山水產大學은 水產關係 學校의 最高學府이고 전통도 깊어 우리나라 漁業發展에의 寄與度는 다른 어느 학교보다도 크다고 할 수 있을 것이다.

그러므로 본 論文에서는 釜山水產大學 乘船系學科 卒業生들이 졸업후에 어떠한 분야에 진출하여 우리나라 漁業發展에 寄與하여 왔는가를 알아보기 위하여 졸업생들의 就業實態를 조사하고, 한편에서는 재학생들의 就業希望을 조사하며, 이것을 졸업생들의 就業實態와 비교하여 재학생들의 졸업후의 就業展望을 진단하여 보므로써 釜山水產大學 乘船系學科 在學生들의 就業指導의 基礎資料로 삼고자 한 것이다.

II. 調查方法 및 結果處理

졸업생들의 就業實態 調查對象자는 1974년도부터 1988년도까지의 釜山水產大學 漁業學科 및 機關學科 卒業者 全員으로 하였으며, 調查方法은 直接訪問, 電話問議, 同期生에의 探聞 등에 의거하였

으며, 調查時期는 1988年 6月부터 同年 年末까지 사이에 실시하였다.

調查의 結果는 死亡者와 移民간 자를 제외한 전원을 卒業年度別로 海上勤務者와 陸上勤務者로 나누고, 海上勤務者는 漁船乘務者, 商船乘務者, 待機中인 자로 나누고, 陸上勤務者는 專攻分野와 非專攻分野로 나누어 집계하였다.

재학생들의 졸업후 海上勤務 希望調查對象者는 1988년도에 漁業學科와 機關學科에 재학중인 1학년년부터 4학년까지의 재학생들로 하였으며, 調查方法은 졸업후에 海上勤務를 희망하는가 또는 희망하지 않는가를 調查하고, 海上勤務를 희망하는 학생들에 대해서만 어떤 種類의 船舶에 승무를 희망하는가, 또한 海上勤務를 마친후 陸上勤務로 전환할 때 어떤 職業을 희망하는가를 調查하였다.

調查結果는 희망하는 船舶의 種類를 漁船과 商船으로 나누어 집계하였고, 陸上勤務時에 희망하는 職業도 種類別로 나누어 집계하였으며, 또한 이들 결과를 졸업생들의 就業實態와 비교하여 재학생들의 졸업후 就業展望을 진단하였다.

III. 卒業生의 就業實態

1. 漁業學科

15년간의 卒業生總數는 <표 1>과 같이 693명인데, 그 중에서 海上勤務者(대기중인 자를 포함한다)가 347명, 陸上勤務者가 346명으로 반반이며 또 해상과 육상을 막론하고 專攻과 관련이 있는 分野從事者(이 경우 상선에 승무중인 자도 전공과 관련있는 분야로 보았다)가 562명, 81%로 압도적으로 많고, 非專攻分野從事者는 131명, 19%에 지나지 않았다.

<표 1>

부산수산대학 승선계학과 졸업생들의 취업실태

(단위 : 명)

학과 \ 항목	어업 학과									기관 학과								
	조사 대상자	해상근무				육상근무				조사 대상자	해상근무				육상근무			
		소계	어선 승무	상선 승무	대기	소계	전공 분야	비전공 분야	소계		어선 승무	상선 승무	대기	소계	전공 분야	비전공 분야		
1974	47	16	10	2	4	31	25	6	27	4	1	3	-	23	22	1		
75	43	9	6	2	1	34	22	12	29	4	1	3	-	25	18	7		
76	57	23	15	4	4	34	22	12	28	7	2	5	-	21	18	3		
77	43	12	9	3	-	31	21	10	34	2	-	2	-	32	27	5		
78	44	12	10	2	-	32	19	13	48	5	2	3	-	43	40	3		
79	53	21	16	1	4	32	23	9	48	5	2	3	-	43	39	4		
80	52	21	16	5	-	31	16	15	55	7	3	4	-	48	42	6		
81	34	14	13	-	1	20	14	6	26	5	-	5	-	21	16	5		
82	38	20	20	-	-	18	14	4	41	6	2	4	-	35	23	12		
83	38	25	23	1	1	13	9	4	26	3	-	3	-	23	19	4		
84	38	22	21	1	-	16	13	3	47	9	4	5	-	38	28	10		
85	56	42	40	2	-	14	9	5	86	34	10	24	-	52	19	33		
86	36	30	29	-	1	6	3	3	49	12	4	8	-	37	15	22		
87	52	39	39	-	-	13	2	11	45	28	12	16	-	17	5	12		
88	62	41	41	-	-	21	3	18	45	1	-	1	5	39	-	39		
총계	693	347	308	23	16	346	215	131	634	137	43	89	5	497	331	166		
비율 (%)	100	50	44	3	2	50	31	19	100	22	7	14	1	78	52	26		
		100	89	7	5	100	62	38		100	31	65	4	100	67	33		

(1988. 12월말 현재)

다음, 漁船에 승무중인 자를 漁船의 種類別로 보면 <그림 1>과 같이 트롤漁船에 승무중인 자가 271명으로 88%나 차지하고, 나머지는 旋網, 다랑어 주낙漁船 등에 승무중이다.

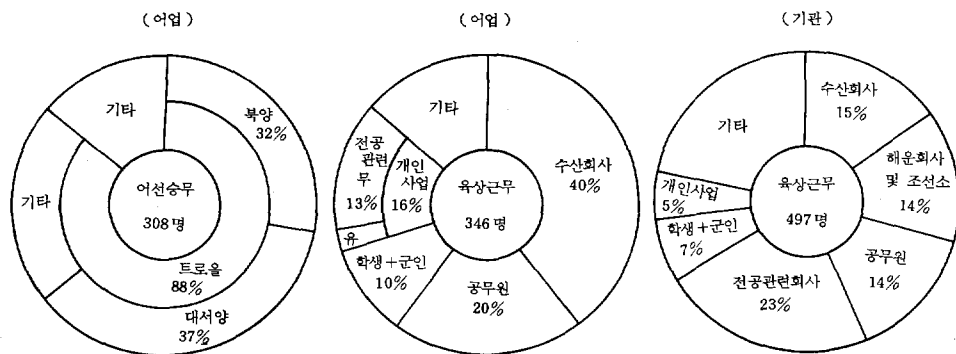
또한, 트롤漁船이 진출하고 있는 海域別로 보면 大西洋에 114명, 北洋에 100명으로서 이들 두 해역이 약 80%를 차지하고, 나머지는 뉴질랜드, 인도네시아, 포클랜드 등이다.

陸上勤務중인 자 346명을 職業別로 보면 <그림 1>과 같이 水産會社에 근무중인 자가 137명, 40%로 가장 많고, 다음은 公務員이 69명으로 20%

이며, 그 다음은 個人事業이 57명으로 16%이다.

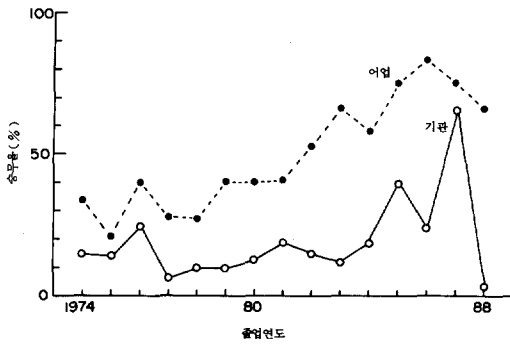
이같이 졸업생들의 80% 이상이 專攻과 관련된 分野에 종사하고 있는 현상은 醫藥系, 師範系 등 몇가지 특수한 분야를 제외하고는 다른 大學에서 보기 힘든 현상이며, 金 등(1989)의 水産系 專門大學 漁業科 卒業生の 專攻分野從事率 56%와 비교하여 보아도 훨씬 높은 값이다. 이것에서 釜山水産大學 漁業學科의 졸업생들이 우리나라 漁業發展에 얼마나 크게 기여했는가를 짐작할 수 있을 것이다.

또한, 海上勤務중인 자를 당해년도 卒業生에 대



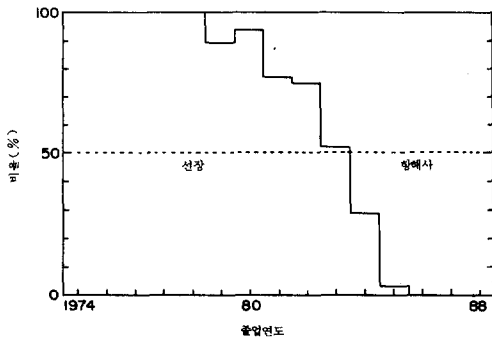
<그림 1> 부산수산대학 승선계학과 졸업생의 취업실태(1988 12월말 현재)

한 比로서 나타내면 <그림 2>와 같이 1986년까지는 계속하여 증가하여 오다가 1987년도 졸업생부터는 감소하기 시작했다. 그 이유로서는 漁業學科 卒業生의 대부분이 1976년부터 시작된 兵役特例法의 적용을 받거나 또는 1959년도부터 시작된 N-ROTC 훈련을 받고 예편되거나 간에 그 혜택을 받기 위해 海上勤務를 하여야 하므로 海上勤務率이 높았으나 1987년도 졸업생부터는 兵役特例法의 適用對象者를 대폭 줄었기 때문에 졸업과 동시에 군에 입대하는 자가 많았기 때문으로 생각된다.



<그림 2> 부산수산대학 승선계학과 졸업생의 승무율(1988, 12월말 현재)

漁船을 乗務하는데 있어서 가장 중요한 것은 역시 빨리 船長이 되는 것과 船長이 되었을 때 力量을 충분히 발휘하여 生産量을 많이 올리는 것인데 漁業學科를 졸업하고 어느 정도의 기간을 乗務하여야만 船長이 될 수 있는 가를 알기 위하여 海上勤務中인 자들을 卒業年度別로 船長과 航海士의 비율로 나타내면 <그림 3>과 같다.



<그림 3> 부산수산대학 어업학과 졸업생의 선장과 항해사의 비율(1988, 12월말 현재)

물론 船長이 되기까지 소요되는 기간은 船舶의 크기, 操業海域, 業種 등에 따라 다르나 일단 이를 고려하지 않고 총괄적으로 보면 <그림 3>과 같이 1978년도 이전의 졸업생들은 모두 船長이 되었고, 그 이후부터는 船長이 된 비율이 점차 감소하여 1986년도 이후의 졸업생은 아직 船長이 된 자가 없다.

일반적으로 同期生 중에서 50% 정도가 船長이 되는 卒業年度를 기준으로 해서 보면 1983년 졸업생의 경우 52%가 船長이 되었으므로 1988년 말을 기준으로 볼 때 졸업후 5년 10개월이 된 셈이므로 평균적으로는 졸업후 5~6년이 지나면 船長이 될 수 있다고 기대할 수 있고, 중간에 쉬는 기간을 제외한 純乗務期間으로 따지면 5년 정도 소요된다고 생각된다.

또, 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 最年小船長이 1981년도 졸업생이므로 船長이 되기까지는 최소 7년 이상 소요되며, 大西洋 트롤의 경우 1985년도 졸업생도 일부 船長을 하고 있으므로 北洋과는 4년이라는 기간의 차이가 있으나, 乗船者의 50% 이상이 船長이 되는 졸업년도는 1983년도 이전이므로 5~6년 동안은 승무하여야만 船長이 될 수 있다고 보아진다.

그런데 金 등(1989)에 의하면 같은 3級 漁船航海士免許를 취득하고 海上勤務를 하는 專門大學 卒業生의 경우 9~10년이 소요되어야 船長이 된다는 것과 비교하면 4년 정도의 차이가 생기는데, 이는 修業年限을 감안해도 2~3년 정도 빨리 船長이 될 수 있다는 것을 나타낸다.

2. 機關學科

15년간의 卒業生總數는 <표 1>과 같이 634명인데, 그 중에서 海上勤務者(대기중인 자를 포함한다)가 137명, 陸上勤務者가 497명으로 海上勤務者의 약 4배 정도 되며, 또 해상과 육상을 막론하고 專攻과 관련이 있는 分野從事者가 468명, 74%로 압도적으로 많고, 非專攻分野從事者는 166명, 26%에 지나지 않는다.

海上勤務中인 자 가운데에는 商船에 승무중인 자가 89명으로 漁船乗務中인 자 43명보다 2배 이상이 되어 漁業學科와는 반대현상을 보였다.

陸上勤務中인 자 497명을 職業別로 보면 <그림

1>과 같이 機關 또는 機械에 관련된 一般會社에 근무중인 자가 116명(23%)으로 가장 많고, 다음은 水產會社에 근무중인 자가 75명으로 15%를 차지하며, 그 다음은 公務員, 海運會社 및 造船所, 大學生 및 軍人, 個人事業의 순이었다.

이같이 졸업생중에서 海上勤務중인 자가 漁業學科의 경우는 50%인데 비하여 機關學科의 경우는 22%밖에 되지않는 것은 機關學科의 경우 海上勤務를 할 경우 機關長밖에 될 수가 없는데, 이는 船長과 比較하여 볼 때 職位面이나 經濟的인 면에서 상당히 차이가 있으며, 또한 1970년대 이후 經濟發展에 따라 陸上에서 機關 또는 機械工業分野에 취업할 수 있는 기회가 많아졌기 때문인 것으로 생각된다. 그러나 그나마도 海上勤務를 하는 자가 있다는 것은 아직도 賃金이 陸上勤務者에 비하여 2배 가까이 많기 때문이거나 兵役特例法の 惠澤者나 N-ROTC 훈련을 받은 자가 일정기간 海上勤務를 하여야 하는 義務年限 때문에 승무를 시작한 것이 機關長이 되어 經濟的으로 어느 정도 기반을 확보할 때까지 계속 乘務를 하기 때문이며, 商船에 승무중인 자가 漁船에 승무중인 자보다 2배 이상이나 되는 것은 商船의 경우 勤勞時間이 짧고(상선의 경우 선원법의 근로시간에 관한 규정을 적용받아 8시간이나 어선의 경우는 근로시간에 관한 규정을 적용받지 않으므로 12시간 정도 됨), 賃金도 많이 받고, 船內에서 機關長으로서의

지위도 높고, 船舶의 크기도 커 生活環境도 좋기 때문인데다 海技士免許가 漁船과 商船의 구별이 없어 어떤 船舶이라도 乘務할 수 있기 때문인 것으로 생각된다. 그런데, 이러한 여건에서도 漁船에 승무하는 자가 있는 것은 機關學科 卒業生의 경우 兵役特例法の 惠택을 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.

또한, 海上勤務중인 자를 당해년도 卒業生에 대한 比로서 나타내면 <그림 2>와 같이 1987년까지는 계속하여 증가하여 오다가 1988년도 졸업생의 경우 급격히 감소하였는데, 이는 漁業學科의 경우와 같이 군에 입대하는 자가 많기 때문인 것으로 생각된다.

IV. 在學生의 卒業後 就業希望과 展望

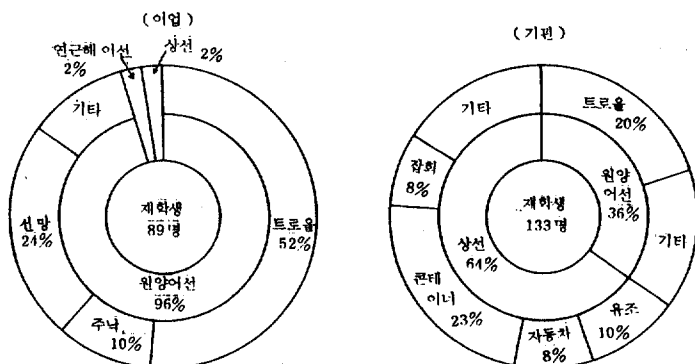
1. 漁業學科

졸업후 海上勤務를 희망하는 자는 <표 2>와 같이 응답자 102명 중에서 87%나 되어 海上勤務希望者가 압도적으로 많음을 보여준다.

海上勤務를 희망하는 자 89명이 어떤 船舶에의 승무를 희망하는가 조사한 결과는 <그림 4>와 같이 遠洋漁船에 승무를 희망하는 자가 85명으로 96

<표 2> 부산수산대학 승선계학과 1988년도 재학생의 졸업후 해상근무 희망조사결과

학과	총학생수	조사대상자수	원한다	원하지 않는다	무응답
어업	267	105	89	13	3
기관	278	174	133	37	4



<그림 4> 부산수산대학 승선계학과 재학생의 졸업후 승선 희망 선박

%나 차지하고, 나머지는 沿近海漁船과 商船에 각각 2명씩으로 2%에 불과하다.

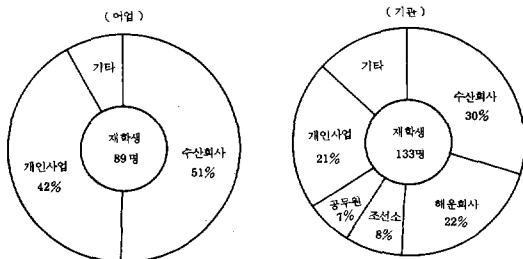
遠洋漁船에의 승무를 희망하는 자 가운데에는 트롤漁船을 희망하는 자가 46명(해상근무희망자의 52%)으로 가장 많고, 다음은 旋網이 21명으로 24%이고, 그 다음은 주낙이 9명으로 10%이다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 比較하여 보면 졸업생중에서 漁船乘務中인 자가 海上勤務者의 93%이므로 재학생들의 희망 96%와는 거의 차이가 없으나, 漁船乘務者中에서는 트롤漁船에 승무중인 자가 88%로서 압도적으로 많은데 비하여 재학생들도 트롤漁船에의 希望者가 가장 많기는 하나 그 비율은 53%밖에 되지 않으므로 전자와는 35%의 큰 차이를 나타냈다.

이같이 졸업생들이 트롤漁船에 가장 많이 승무하고 있고, 또한 재학생들도 그것을 가장 많이 희망하는 것은 트롤漁業이 현재 世界各國에서 이루어지고 있는 漁法中에서 가장 生産性이 높고, 船舶의 크기도 다른 漁船보다 커 생활여건도 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 35%나 줄어들었으나 旋網의 乘務希望者가 늘어난 것은 최근에 본케도에 오르기 시작한 다랑어旋網漁業의 收益性이 좋아진데 기인한다고 볼 수 있다.

다음, 일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환할 경우에 어떤 職業을 희망하는가 조사한 결과는 <그림 5>와 같이 水産會社勤務를 希望하는 자가 45명(51%)으로 가장 많고, 다음은 個人事業을 희망하는 자가 37명으로 42%여서 이 두가지 분야로의 진출희망자가 전체의 93%나 된다.



<그림 5> 부산수산대학 승선계학과 재학생의 해상근무 후 희망하는 직업

이것을 졸업생들의 就業實態와 比較하여 보면, 졸업생중에서 水産會社에 근무중인 자가 40%로 가장 많은데 재학생들의 희망에서도 51%로 가장 많았으나, 個人事業의 경우 졸업생들은 16%밖에 되지 않으나 재학생들의 희망은 42%나 되어 2배 이상의 큰 차이를 나타냈다.

이같이 졸업생들이 水産會社에 가장 많이 근무중이고, 또한 재학생들도 그것을 가장 많이 희망하는 것은 水産會社의 경우 漁船에서 漁獲한 漁獲物을 판매하여 얻은 收益金으로 會社를 운영하는 것이 절대적이므로 漁船이나 漁獲物 등에 관한 지식을 가장 많이 알고있는 자가 釜山水産大學 漁業學科를 졸업하고 海上勤務를 한 자이기 때문인 것으로 생각된다.

또한, 個人事業의 경우 졸업생들은 16%밖에 되지 않으나 재학생들은 42%나 희망하는 것은 漁業學科에 재학중인 자는 대부분이 經濟的으로 빈곤한 가정에서 태어나 자랐기 때문에 어느 정도의 기반이 조성되면 자기가 희망하는 사업을 해보고 싶어하기 때문이나 海上勤務를 하다보면 陸上과의 격리에 따른 事業에 대한 諸般知識의 부족으로 선불리 事業을 시작할 수 없기 때문이거나 就業實態를 조사한 기간이 15년밖에 되지 않기 때문인데, 이 기간은 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하여 事業을 위한 探索期間에 불과하기 때문인 것으로 생각된다.

이상에서 살펴본 바와 같이 漁業學科 졸업생의 就業展望은 海上勤務를 하는 경우 海技士의 부족현상과 遠洋漁業의 發展으로 인해 아주 밝다고 할 수 있으며, 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에는 졸업생들의 就業實態와 재학생들의 희망과는 다소의 차이가 있으나 漁業의 發展으로 인해 아주 밝다고 할 수 있을 것이다.

2. 機關學科

卒業後 海上勤務를 희망하는 자는 <표 2>와 같이 응답자 170명 중에서 78%나 되어 海上勤務希望者가 압도적으로 많음을 보여준다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 比較하여 보면 졸업생의 경우 海上勤務率이 22%밖에 되지 않으나 재학생들의 희망에서는 78%로 3배 이상의 큰 차이를 나타냈다.

이같이 큰 차이가 나는 것은 졸업생의 경우 兵

役特例法の 惠澤者나 N-ROTC 예편자가 義務年限만을 海上勤務를 하고 陸上勤務로 전환하거나 최근 졸업생의 경우 군에 입대하는 자가 많기 때문에 海上勤務率이 낮으나 재학생의 경우에는 N-ROTC 훈련을 받고 있는 자나 兵役特例法の 혜택 받을려고 하는 자가 모두 海上勤務를 희망하기 때문에 海上勤務率이 높은 것으로 생각된다.

海上勤務를 희망하는 자 133명이 어떤 船舶에의 乘務를 희망하는가를 조사한 결과는 <그림 4>와 같이 商船에 승무를 희망하는 자가 85명으로 64%나 차지하고, 나머지는 모두 遠洋漁船에 승무를 희망하고 있다.

商船에 승무를 희망하는 자 가운데에는 컨테이너船을 희망하는 자가 23%로 가장 많고, 다음은 油槽船이 10%이고, 그 다음은 自動車運搬船, 雜貨船의 순이다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 比較하여 보면, 졸업생중 商船乘務者가 海上勤務者의 67%이므로 재학생들의 희망 64%와는 거의 차이가 없다.

다음, 일정기간 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환할 경우에 어떤 職業을 희망하는가를 조사한 결과는 <그림 5>와 같이 水產會社勤務를 희망하는 자가 40명(30%)으로 가장 많고, 다음은 海運會社를 희망하는 자가 29명으로 22%이고, 그 다음은 個人事業, 造船所, 公務員의 순이었다.

이것을 졸업생들의 就業實態와 比較하여 보면 졸업생중에서 水產會社에 근무중인 자가 15%밖에 되지 않으나 재학생들의 희망에서는 30%로 2배의 차이를 나타냈다.

이같은 차이는 최근에 들어서 遠洋漁業의 發展에 영향을 받아 水產會社의 資材部나 修理部에 機關學科 卒業生을 많이 필요로 하기 때문인 것으로 생각된다.

또한, 個人事業의 경우에도 졸업생들은 5%밖에 되지 않으나 재학생들의 희망에서는 21%로나 되어 4배 이상의 큰 차이를 나타냈는데, 이것은 漁業學科에서 살펴본 바와 같다고 생각된다.

이상에서 살펴본 바와 같이 機關學科 졸업생의 就業展望은 海上勤務를 하는 경우 졸업생들의 就業實態에서의 海上勤務率 22%와 재학생들의 海上勤務希望率 78%와는 3배 이상의 큰 차이가 나타나 海技士의 부족현상과 海運業 및 遠洋漁業의 發展에 영향을 받아 아주 밝다고 할 수 있으며, 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환하는 경우에도 국

민경제의 발달로 機關 또는 機械工業分野에서 많은 인력을 필요로 하고 遠洋漁業의 發展으로 인해 아주 밝다고 할 수 있을 것이다.

V. 結 論

釜山水產大學 乘船系學科 卒業生들의 就業實態는 漁業學科의 경우 1974년 이후 15년간의 卒業生總數 693명 중에서 海上勤務者가 347명, 陸上勤務者가 346명으로 반반이며, 專攻分野와 比專攻分野로 나누면 專攻分野從事者가 562명, 81%로 압도적으로 많으며, 이를 좀 더 세분하여 보면 漁船乘務者 308명, 44%로 가장 많고, 다음은 水產會社勤務者가 215명, 31%로 이들 두 分野從事者가 卒業生總數의 75%를 차지했다.

機關學科의 경우 1974년 이후 15년간의 卒業生總數 634명 중에서 海上勤務者가 137명, 陸上勤務者가 497명으로 海上勤務者보다 약 4배 정도나 많고, 專攻分野와 非專攻分野로 나누면 專攻分野從事者가 468명, 74%로 압도적으로 많으며 좀 더 세분하여 보면 陸上の 機關 및 機械分野從事者가 331명, 52%로 가장 많고, 다음은 商船乘務者가 89명, 14%로 많았다.

재학생들의 졸업후 就業希望과 展望은 漁業學科의 경우 졸업후 就業希望은 재학생의 87%가 海上勤務를 희망하고 있고, 이들이 海上勤務를 마치고 陸上勤務로 전환할 때는 水產會社의 근무를 희망하는 자가 51%로 가장 많고, 졸업후 就業展望은 재학생들의 就業希望과 졸업생들의 就業實態를 比較하여 볼 때 海技士의 부족현상과 遠洋漁業의 發展으로 인해 아주 밝다고 할 수 있다.

機關學科의 경우 졸업후 就業希望은 재학생의 78%가 海上勤務를 희망하고 있고, 이들이 海軍勤務를 마치고 陸上勤務로 전환할 때는 水產會社의勤務를 희망하는 자가 30%로 가장 많고 졸업후 就業展望은 재학생들의 就業希望과 졸업생들의 就業實態를 比較하여 볼 때 海技士의 부족현상, 遠洋漁業의 發展, 國民經濟의 發達로 機關 또는 機械工業分野에서 많은 인력을 필요로 할 것이므로 아주 밝다고 할 수 있다.

謝 辭

본 論文의 資料를 조사하는데 많은 도움을 주신

釜山水產大學 漁業學科, 機關學科 同門 여러분께
감사를 드리며, 또한 資料整理, 編輯 등 전반에
걸쳐 指導하여 주신 李秉錡 教授님께도 진심으로
감사를 드립니다.

文 獻

金光弘·張忠植·文昇漢, 1989, 水產系 專門大學

乘船科 學生의 就業實態와 展望에 관하여,
本誌 2, p.36~49.

農林水產部, 1988, 農林水產統計年報.

水產振興會, 1988, 水產年鑑.

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 National Fisheries University of Pusan

Chung-Sik JANG, Koang-Hong KIM and Hyung-Seok KIM

(National Tong-Yeong Fisheries Junior College) (National Fisheries University of Pusan)

The authors investigated the present status of employment of graduates from ship-boarding departments, Department of Fishing Technology, of Marine Engineering in National Fisheries University of Pusan from 1974 to 1988 by communication of every kind.

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 562 (81%) among total members of graduates 693, and fishing vessel officer and fisheries company officer is 308(55%), 215(38%) respectively among the above members of employment in major field.
2. In Department of Marine Engineering, the number of graduates who are engaged in major field is 468(74%) among total members of graduates, 634, and engine and machinery field officer, merchant vessel officer is 331(71%), 89(19%) among above members of employment in major field respectively.
3. Development of deep sea fisheries and industry of engine and machinery seems to graduates easy to get their jobs in major field.