

## 수·해운계 고등학교 교육의 발전 방향

### 관 한 철

(주문진수공고)

### I. 서 론

현재까지의 실업계고등학교 교육은 완성교육으로서 근로기술 인력양성에 중점을 둔 단편 교육이었다. 그리고 고학력 지향의 사회적 풍조는 전자공학을 중심으로 한 기술 혁신의 진전 등에 의해 산업 구조 면에서는 지식 집약화가 촉진됨과 동시에 서비스 부문의 확대가 계속되고 경제 전체로서의 소프트화가 현저해지는 고도 정보사회를 맞으면서 더욱 심하게 나타나, 중학교 졸업생 모두가 인문계 고등학교로 진학하기를 원하고 있으나 정원 관계로 자신의 뜻대로 진학하지 못하고 어쩔 수 없이 실업계 고등학교로 진학하는 상황이다.

실업계 고등학교에 진학한 많은 학생들이 해당 분야의 지식과 기능을 습득하여, 관련 업체에 취업하고 싶은 생각보다 대학에 진학하려는 꿈을 학생 자신이나 학부모도 버리지 않고 있다. 이러한 관계로 실업계 고등학교의 교육목표와 학생들이 지향하는 목표 사이에 괴리가 나타나 교육의 효과를 거둘 수 없을 뿐만 아니라 교육 예산의 낭비가 적지 않다. 또한 자기의 의사와는 관계없이 학습 결손자라는 이유 때문에 실업계 고등학교로 진학한 많은 학생들이 고등학교에 적응하지 못하고 중도 탈락하는 학생이 많고, 사회로부터는 산업기능인력을 제대로 공급하지 못한다는 점과 학교에서 배운 지식과 기술이 산업현장에서 별로 쓸모가 없다는 비난을 받아왔다. 이러한 현상은 1차 산업에 속하는 농업계와 수산·해운계 고등학교에서는 더욱 심하게 나타나고 있다.

특히, 수·해운계 고등학교는 대부분 소도시나 임해지구 도시에 위치하고 있어 정원에 미달(인천수고, 포항수고 제외)되어 폐과하거나 학과를 개편하는 비상조치를 취하는 등 학교경영의 어려움을 겪고 있다. 뿐만 아니라 누적된 학습 결손학생이 대다수이며 설사 졸업한다 하여도 승선을 기피하며, 전문대학에 진학하거나 진학하기 위해 재수하는 학생이 점진적으로 증가하고 있는 추세이다.

이러한 현실 상황에서 지난 1995년 5월 교육개혁위원회에서 교육개혁이 발표되었으며, 그 내용을 요약하면 아래와 같다.

#### 1. 교육개혁이 지향하는 신교육 체제

1) 열린 교육사회 : 교육 시기의 열림, 교육 장소의 열림, 교육 기관간의 열림, 대학교육의 열림, 중등교

육의 열림, 누구에게나 열린 교육

- 2) 신교육이 지향하는 인간상 : 더불어 사는 인간, 슬기로운 인간, 열린 인간, 일하는 인간
- 3) 신교육 체제의 기본 특징 : 학습자 중심 교육, 교육의 다양화, 자율화 책무성에 바탕을 둔 학교 운영, 자유와 평등이 조화된 교육, 교육의 정보화, 질 높은 교육

2. 신직업기술교육 개혁의 방향

- 1) 학생에게는 “교육의 막힌 진로”는 “열린 희망”의 교육으로 바꾼다.
- 2) 학교에서는 “막힌 담속에서 제각기 하는” 교육을 “협력하며 경쟁하는” 교육으로 바꾼다.
- 3) 기업에게 “쓸모없는” 교육을 “쓸모있는” 교육으로 바꾼다.
- 4) 국가적인 차원에서는 “비효율적인” 교육을 “효율적인” 교육으로 바꾼다.

3. 2002년까지 달성할 실천 목표

- 1) 2002년까지 모든 비진한 청소년들에게 고등학교 수준의 직업교육 기회를 보장한다.
- 2) 2002년까지 희망하는 모든 고등학교 졸업자에게 전문대학 수준의 직업교육 기회를 보장한다.
- 3) 2002년까지 희망하는 성인 취업자들에게 자신의 직업능력을 향상시킬 수 있는 직업교육, 훈련 기회를 보장한다. 이에 대해 1996년 2월 수·해운계 직업기술교육의 현황과 당면 과제를 분석하여 그에 대한 발전 방향을 모색해 보고자 한다.

II. 수·해운계고등학교의 현황

1996년 2월 현재 우리나라 수·해운계 고등학교의 학교, 학생, 교사, 실험 실습 설비 및 진로 현황 등을 파악해본다.

1. 수·해운고등학교 현황

계	열	순수 수산고	수산계 실고 및 종고	해사 고교	계
학	교	8	5	2	15

2. 학생수의 변화 추이

계열\년도		96	95	94	93	91	비 고
수산계	계	6360	6285	5566	5443	5781	92년 기준
	증가율(%)	110.02	108.72	96.28	94.15	100	
해운계	계	1725	1567	1330	1028	967	92년 기준
	증가율(%)	178.39	162.04	137.54	106.30	100	

- 1) 수산계 : 92년을 기준으로 할 때 5년간의 변화는 94년까지 감소되다가 95년부터 상승 추세이나 인천, 포항 등 대도시 학교의 학급 증설이 주요인이며 실고, 종고 등 소규모 학교는 감소 추세임.
- 2) 해운계 : 학급 증설로 92년을 기준으로 할 때 1.78배로 증원되었음.

### 3. 진로 추이

계열	년도	96			95			94			93			92			비고
		취업		진학	취업		진학	취업		진학	취업		진학	취업		진학	
		동일	비동일		동일	비동일		동일	비동일		동일	비동일		동일	비동일		
수산	계	533	190	190	866	381	324	1032	343	273	1296	374	285	1536	334	285	
	비율(%)	58	21	21	55	24	21	63	21	16	66	19	15	72	15	13	
해운	계	159		2	284		5	257		4	243		4	300		8	
	비율(%)	99		1	98		2	97		3	98		2	97		3	

- 1) 수산계 : 92년부터 96년까지의 진로 추이를 종합하면 동일계 취업이 약 60%, 비동일계 취업이 25%, 진학이 15%이나 점진적으로 진학자가 증가 추세임.
- 2) 해운계 : 92년부터 96년까지의 대부분의 학생(97%)이 동일계 취업이며, 극히 적은 학생(3%)이 진학하고 있음.

### 4. 지원율 및 탈락율

#### 1) 지원율

계열	년도	96		95		94		93		92		비고
		지원	정원	지원	정원	지원	정원	지원	정원	지원	정원	
수산	계	2554	2771	3247	2879	2808	2749	2399	2709	2040	2515	
	지원율(%)	92.17		112.78		102.15		88.56		81.11		
해운	계	1024	686	1290	686	1661	686	437	686	523	400	
	지원율(%)	149.27		188.05		242.13		63.70		130.75		

- ① 수산계 : 지원율은 92년보다 점진적으로 향상되고 있으나 미달교가 더 많으며 정원의 90% 정도의 지원율을 보이고 있음.
- ② 해운계 : 93년의 미달은 홍보 부족으로 보이며, 정원의 150% 이상의 지원율을 보이고 있음.

2) 탈락율

계열	년도	96		95		94		93		92		비고
		탈락	재학	탈락	재학	탈락	재학	탈락	재학	탈락	재학	
수산	계	317	5560	544	6733	383	5922	344	5698	364	5937	
	탈락율(%)	5.70		8.08		6.48		5.86		6.13		
해운	계	168	1722	169	1567	192	1300	147	1026	174	967	
	탈락율(%)	9.76		10.78		14.44		14.33		17.99		

- ① 수산계 : 중도 탈락율은 평균 약 6% 정도이며, 대도시 학생의 탈락율이 높다.
- ② 해운계 : 중도 탈락율이 평균 14% 정도임.

5. 교사 자격 소지 현황

계열\과목	어업(항해)	수산가공	양식	기관	전자통신	기타	비고
수산	46	28	42	40	17	24	197
해운	27			22	1	4	54

※ 수산계 13개교에서 실업교사 197명, 해운계 2개교에서 T/O의 95% 이상을 확보하고 있다.

6. 실험·실습 시설·설비 현황

계열	구분	실험·실습실				실험·실습기자재				비고
		보유수	기준	보유면적	기준면적	보유종수	기준종수	보유점수	기준점수	
수산	계	134	176	24016	38175	2168	3384	6322	11141	
	탈락율(%)	76.14		62.91		64.07		56.75		
해운	계	19	19	3837	4036	191	358	479	993	
	탈락율(%)	100		95.07		53.35		48.24		

1) 실습실

- ① 수산계 : 실습실 수로는 76.14%를 보유하고 있으나, 실습실 면적은 62.91%로 더욱 부족한 편이다.
- ② 해운계 : 실험실 수는 100%를 보유하고 있으며 면적도 95%이상이다.

2) 실습 기자재

- ① 수산계 : 종으로는 64.07%를 보유하고 있으나 점으로는 56.75%로 전체적으로 60% 정도를 보유하고 있다.
- ② 해운계 : 종으로 53.35%, 점으로 48.24를 보유함으로써, 전체적으로는 50% 정도를 보유하고 있다.

7. 국가기술자격 취득 현황

구분	기능사										해기사										비고	
	96		95		94		93		92		96		95		94		93		92			
	합격	응시	합격	응시	합격	응시	합격	응시	합격	응시	합격	응시	합격	응시	합격	응시	합격	응시	합격	응시		
수산계	계	1346	1652	1044	1609	849	1157	643	1094	734	1121	206	432	206	508	218	556	235	708	498	1883	
	취득율(%)	81.57		64.8		73.3		58.7		65.4		47.6		40.5		39.2		33.1		42.0		
해운계	계											378	486	152	306	130	259	124	249	234	298	
	취득율(%)											77.7		49.6		50.1		49.7		78.5		

- ① 수산계 : 기능사 시험의 합격률은 최근 5개년간의 경향은 점차 향상되어 80% 이상에 이르고 있으나 해기사 취득율은 45% 정도로 일부 학교는 특히 저조하다.
- ② 해운계 : 기능사는 응시하지 않고 해기사만 응시하며, 70%의 합격률로 점차 향상되고 있다.
  - \* 기능사는 이론시험 면제혜택으로 실기만으로 취득할 수 있어 취득율이 향상되었다.
  - \* 해기사 시험은 이론만으로 출제되고 있어 관련 교과시간에 중점 지도되나, 취득율이 향상되지 않고 있으므로 인력수급을 위한 제도적 개선이 요망된다.

8. 실습선 보유현황

학교\구분	실습선톤수(GT)	마 력	승선인원	기 타
인천수산대	159	800		없음 인수계획(96)
남해완도	161 7	800 185	63 8	
거제성산포항울릉구룡포	350	1,500	100	인수계획
성산포항울릉구룡포	160	750	40	
주문진	345	1,100	69	
	83	500	26	
	161	800	53	
	159 12	800 226	51 12	
계	1,597	7,461	422	

- ① 수산계 : 승선 학과가 있는 인천 수산고, 성산 수산고 등의 학교에는 실습선이 없으며 수산계 6,000명의 재학생에 선원을 포함하여 400여 승선 인원 이므로 매우 열악한 형편이다.
- ② 해운계 : 1700여 명의 전체 승선학과 학생에게 실습선이 전무하다.

### Ⅲ. 당면 과제와 발전 방향

#### 1. 고학력 지향의 사회적 풍토

우리 사회는 기술자를 천시하고 학벌을 중시하는 즉, 고학력을 지향하는 풍토가 만연되어 있다. 따라서 학교를 학문을 배우는 곳으로 생각하기보다 사회적 지위획득의 한 단계로 보는 경향이 농후하다. 일반적으로 우리나라는 학교교육과 직업선택이 분리되어있는 감이 짙다. 대학을 졸업하는 것은 어떤 직업을 얻기 위한 방편이긴 하지만 그에 앞서 대학을 나와야 사람 구실을 할 수 있다는 관념이 강하여 대학을 졸업한 후 반드시 전공분야에 직업을 갖지 않더라도 대학을 나오는 것은 필수라는 생각을 모두 가지고 있다.

그러한 관계로 고학력 실업자가 수백만에 이르고도 해외 인력을 수입하여 산업체에서 활용하고 있는 형편이다. 생산성을 높이고 경제가 발전하려면 산업현장에 필요한 전문기술인력 양성이 우선되어야 한다. 이러한 사실을 온 국민이 인식하고 실천하는 의식 전환이 없이는 불가능하다고 본다.

#### 2. 3D업종의 기피 현상

우리는 8.15 해방후 40여년간 가난했던 굴레를 벗고 GNP 10,000 달러의 소득을 올리는 잘 사는 나라로 발전하였다. 뒤돌아 볼 사이없이 숨가쁘게 앞만 보고 달려온 것이다.

이제 우리 생활에 여유가 생기게 되니 이만하면 되었다는 잘못된 착각 속에 근검과 절약생활을 저버리고 사치와 낭비를 조장하는 생활습관을 가지게 되었다. 따라서 근로자들은 어렵고(difficult), 위협하고(dangerous), 힘든(dirty) 업종 즉 3D 업종을 기피하는 현상이 날이 갈수록 심해지고 있다. 이러한 현상은 농어촌의 인구를 대도시로 모이게 하여 지금의 농어촌은 노령화, 여성화되어 동공현상마저 일어나고 있으며 교육계에도 파급되어 1차 산업에 속하는 농업, 수·해운업계 고등학교에도 진학하는 학생이 대폭 감소되어 우리나라의 농업과 수·해운업의 미래가 걱정스러울 뿐이다.

지속적인 경제발전을 위해 생산현장에서 일하는 근로자가 우대받은 사회풍토가 조성되기 위해서는 국민 각자의 의식구조의 전환과 획기적인 정부시책이 뒤따라야 할 것이다.

#### 3. 정원 미달 및 누적된 학습 결손

우리 사회는 깊이 뿌리 박힌 고학력 지향의 풍토와 3D 기피현상으로 대도시를 제외한 중소도시 이하에 소재한 실업계 고등학교는 입학생 정원의 미달사태가 일어나고 있으며, 초등학교에서부터 중학교까지 9년 동안 누적된 학습 결손자가 대부분 진학하고 있다. 이와같은 현상은 임해지구에 있는 수·해운계 고등학교는 더욱 심각하여, 개인의 발전은 물론, 수·해운업의 발전에 대한 기여도가 떨어진다.

과거의 수·해운업은 경험에 의존하는 가족단위의 소규모 산업으로서 간단한 생산 시설에 단순 노동이나 기술만 제공하면 큰 어려움없이 수행되어 왔으나, 오늘날의 수·해운업은 막대한 자본과 첨단산업

기술의 현장 적용에 따라, 고도의 훈련된 기술을 요구하고 있으므로 해상산업 부문의 발전을 위해서는 우수한 두뇌를 가진 기술인의 참여를 요구하고 있다.

문제는 성실한 적정 수준의 학생들을 유지하는 방안을 강구해야 한다. 그 방안으로는 해사고등학교와 같이 국립으로 운영한다던가 동일계 대학 특별전형제도 부활, 해기사 병역 면제, 어민 후계자 정착금 지원 및 심화과정 설치 운영(3+2학제) 등을 생각할 수 있다.

#### 4. 국가 기술 자격 취득

수·해운계 고등학교 학생은 재학중 승선학과(어업과, 기관과, 통신과 일부)학생들의 해기사면허 자격 취득율은 92~96년간 33%~48%로 대단히 저조한 편이며, 그 외 학과 학생들의 기능사 자격 취득율은 같은 기간 59~82%로 비교적 양호하다. 이것은 이론시험은 면제받고 실기시험만 실시하기 때문이다.

승선학과 학생들의 해기사면허 합격률의 저조한 가장 큰 원인은 승선을 기피하여 면허증의 필요성을 느끼지 않는데 있다. 시험에 합격하여도 4년간의 승선 실적이 있어야만 면허증이 교부되는데, 실습선 현황을 표8에서 보면 8척(100톤급 6척, 300톤급 2척)으로 6,000여명이 승선 실습을 해야 하는 열악한 교육 환경이 원인이 되기도 한다.

우리나라 수산·해운업을 발전시키려면 우선적으로 유능한 해기사가 필요하므로 승선을 희망하는 학생들에 대한 사명감 고취와 실습선의 척수와 선복량을 늘리는 방안과 승선학과는 일본과 같이 전공과(심화과정, 즉 2년과정의 전문대)를 설치 운영하는 것이 바람직하다.

#### 5. 진로 지도의 충실

중학교의 진로 지도, 특히 학생의 희망학교 선택의 지도에 있어서는 이른바 학생들의 성적만이 중시되고, 학생의 능력, 적성이나 진로 희망등에 따른 적절한 학교와 학과의 선택이 행해지지 않고 있는 것을 볼 수 있다.

실업계 고등학교에 있어서 전문교육의 성과를 거두기 위해서는 진로에 대한 목적 의식을 가진 학생을 많이 입학시키는 것이 바람직한 일이다. 이웃 중학교와 실업학교간의 연계를 긴밀히 하고, 중학교 학생에게 그 학과에 대한 이해를 심화시키거나, 학생의 진로 의식을 높이거나 하는 것이 가장 중요하다.

한편, 고등학교의 진로 지도에 있어서는 학생의 졸업후의 진로가 한층 다양하게 될 것을 감안하여 학생에게 직업에 대한 폭 넓은 정보를 수집시켜, 장래의 진로에 대한 관심과 자각을 갖게 하면서 스스로 자기 진로를 선택하여 결정할 수 있는 능력을 기르게 할 필요가 있다. 뿐만 아니라 대학 입학 전형을 할 때 놓여준 학생 특별전형(탄광촌 학생, 종교인, 기타)을 실시하고 있는 현실에 실업계 고교 학생들에게도 예전과 같이 동일계 대학 특별 전형제가 부활되어야 한다.

#### 6. 고교 입시 제도의 개선

고등학교에 있어서 신입생 선발에 대해서는 진로에 대한 목적의식, 학습 의욕이나 능력, 적성을 가진

학생을 입학시키는 것은 교육 효과 증진은 물론 개인의 발전이나 사회적 기여면에서도 고교 입시 제도는 대단히 중요하다. 그런데, 현재의 고교 입시 제도는 전기에 실업계 고교생을 먼저 모집하고 1개월 후 후기에 인문계 고교생을 모집한다.

본래의 입시제도 목표는 그러한 것이 아니었겠지만, 중학교에서의 진로 지도는 대부분이 학생들의 성적 순위에 따라 즉, 공부를 제일 못하는 순서에 따라 농업계, 수산·해운계, 상업계, 공업계고등학교 순으로 입학 정원에 맞추어 입학 원서를 작성한다. 이러한 진로 지도 방법은 인문 승상 교육풍토와 졸업생 전원을 탈락없이 고등학교에 진학시키겠다는 학교 방침에 따른 것으로 판단된다. 모든 시험에 있어서 특차 또는 1차에 모집하는 것은 우수하고 유능한 사람을 뽑자는 것이지, 제일 못하는 사람을 뽑자는 것은 아닐 것이다.

실업계 고등학교의 교육목표를 달성하고 활성화시키기 위해서는 현재의 고교 입시 제도를 1, 2차 구분 없이 1차에 한하여 동시에 모집함으로써 자신의 능력과 적성을 고려하여 희망하는 학교에 진학할 수 있도록 해야 한다. 실업계 학교에 학생이 미달하여 추가 모집을 하는 경우가 있을 것이다. 인문 고교에 진학 못하는 열등 학생만이 진학하는 실업계 고등학교가 아니라는 인식을 바꾸어야 하고 학생들에게도 열등의식에서 벗어날 수 있도록 해 주어야 한다.

### 7. 교사의 자질 함양

실업계 고등학교에 근무하는 전문 교과 교사는 본인이 근무하는 학교 위상이 인문 고교보다 못하고, 학생의 질적 수준도 낮으므로 학습 지도 의욕과 사기는 떨어져 있는 상태이다. 직업기술 교육 개선의 결실을 올리기 위해서는 학생의 지도를 직접 담당하는 교사에게 기대하는 면이 대단히 크다고 할 수 있다. 전문교과 담당선생님은 실험·실습을 중심으로 하는 지도력이 강하게 기대됨과 동시에 기술 혁신의 진전 등 경제 사회의 변화를 파악하고, 그것에 대응해서 지도 방법을 개선하는 등의 적극적인 노력이 요구된다.

이를 위해 전문교과 담당 교사들에게 산업 현장 연수, 선진국 해외 연수, 원양어선 승선 실습 등을 실시하여 폭넓은 지식과 기술을 습득하게 하여 학생들에 전수되어야 한다. 뿐만 아니라 교사들의 사기 진작을 위하여 승진시 가산점을 부여하는 등의 특전이 부여되어야 할 것이다.

### 8. 실험·실습시설·설비의 충실

1996년 2월 현재 우리나라 수·해운계 고등학교의 학교, 학생수, 교사, 실험 실습 설비 및 진로 현황 등을 분석해본다. 전문교과는 대체적으로 50%이상의 실험·실습을 실시하여 기능을 습득할 수 있도록 교육과정이 편성되어 있다. 수·해운계 고등학교의 실험·실습 시설·설비의 보유율은 표 6에서 보는 바와 같이 실험 실습실 : 수산계 76%, 해운계 100%이고 실험·실습 기자재 : 수산계 57%, 해운계 48%, 실습선 : 수산계 8척, 해운계는 보유하고 있지않다.

이들 대부분은 구입한지 오래되어 활용이 불가능하여 실험·실습을 하지 못하고 있는 상태이다. 산업



사회가 요구하는 기능 인력을 양성시키기 위해서는 실업계 고등학교 시설·설비 기준령에 역매이기 보다는 충실한 교육과정 운영을 위한 실험·실습 기자재와 실습선 확보에 과감한 투자가 요구된다.

### 9. 심화 과정 설치의 운영(단기 고등교육 기관과의 연계)

신교육과정 총론 시안을 보면 초등학교 1학년부터 고등학교 1학년까지 국민 기본 공통 교육과정(10개 교과)을 이수토록 편성되어 있다. 그리고, 실업계 고교에서는 3학년 2학기에 독립된 교과목으로 현장 실습을 이수토록 되어있으므로 나머지 3학기동안 보통교과와 전문교과를 이수하여야 한다. 그러므로, 실업계 고교에서는 교육과정에 근본적인 개편이 뒤따라야 한다.

실업계 고교 교육 목표가 더 이상 좁은 분야의 숙련된 기능 인력 양성이 아니라 다양한 분야에 적용할 수 있는 문제 해결력을 갖춘 인력 양성이 되어야 한다. 이러한 교육목표를 달성하기 위하여 교육과정의 개편은 불가피 하다고 보아야 할 것이다.

교육개혁위원회에서 발표한 직업 기술 교육 개혁 방향에 제시된 실천목표에서 “2,000년까지 희망하는 모든 고등학교 졸업자에게 전문대학 수준의 직업교육 기회를 보장한다”라고 제시하였다. 이러한 실천 목표 달성을 위해서 실업계 고등학교에서는 부분적이나마 심화과정(전문대학과정 즉, 3+2학제)을 설치하여 운영함으로써 산업사회에서 필요로하는 현장 전문 기술 인력을 양성할 수 있을 것이다.

## IV. 결론 및 제언

앞에서 밝힌 바와 같이 수·해운계 고등학교 교육은 열악한 교육 환경과 교육부 당국의 무관심 그리고 대학에 진학하기 위해 인문계고등학교를 지원했으나 성적이 나쁘다는 이유때문에 본인의 의사와는 관계없이 입학한 학습 결손자를 대상으로 본래의 수·해운 교육 목표를 달성하지 못한 가운데에서 교육을 실시하여 왔다. 차제에 교육개혁위원회에서 발표한 교육개혁속의 실업교육은 기본적으로 모든 학생이 대학에 갈 수 있는 “길이 열려있는 교육”, “학생들이 원하는 교육”, “산업사회에서 쓸모있는 교육”을 해야하는 과제를 안고 있다.

이러한 교육과제를 실천하는 과정에 있어서 수·해운계 고등학교 교육의 발전방향을 아래와 같이 제시한다.

1. 무조건 대학만을 선호하는 고학력 지향의 사회적 풍토와 수·해운계 고등학교 졸업생이 취업하게 되는 3D업종을 기피하는 일반국민의 의식구조를 전환하는데 정부차원에서 획기적인 대책이 강구되어야 한다.

2. 고교입시제도를 개선하여 학습 결손자들이 대부분 수·해운계 고등학교에 진학하는 일이 없도록 해야하며, 실업계 고교의 교육 목표에 적격 학생이 많이 진학하여 전공 분야의 국가기술자격을 취득하여 긍지와 자부심을 가지고 산업발전에 기여할 수 있어야 한다.

3. 실업계 고등학교에서 가장 중요한 것은 진로 지도의 충실이다. 중학교에서의 진로 탐색 교육을 바

탕으로 실업계 고교에 진학한 학생에게 직업에 대한 폭넓은 지식과 정보를 제공할 수 있는 직업 적성 프로그램을 개발하여 자율적으로 자기 진로를 선택하여 결정할 수 있는 능력을 길러주는 교육이 이루어져야 한다.

4. 수·해운계 고등학교의 실험·실습 시설·설비에 필요한 예산과 인력이 과감히 투자되어야 한다. 특히 수·해운계 고등학교는 원양 승선 및 어로 실습을 할 수 있는 대형화, 현대화된 실습선이 필수적으로 확보되어야 한다.

5. 해기사 시험 방법을 과감히 개선하여 기능사 수준의 합격율이 되게 함으로써 승선 취업의 기회를 확대하여야 한다.

6. 사기가 저하된 전문교과 담당교사들에게 산업 현장 연수, 선진국 해외 연수, 원양 승선 실습 등을 실시하는 등 교사로서의 자질을 함양케 함으로써 실업교육의 발전을 도모해야 한다.

7. 직업기술 교육 개혁의 실천 목표에서 밝힌 2000년까지 희망하는 모든 고등학교 졸업자에게 전문대학 수준의 직업교육 기회를 보장한다는 목표 달성을 위하여 수·해운계 고등학교에 심화과정(전문대학 과정)을 설치 운영하여 전문기술인을 양성할 수 있어야 한다.

## 참 고 문 헌

- 한국농촌경제연구원, 농림수산업 교육 개혁 방향, (주)문원사, 1995.  
 교육개혁위원회, 신 교육 체제 수립을 위한 교육 개혁 방안, 교육부, 1995.  
 관한철, 제7차 교육과정 개혁을 위한 수·해운계 고교 교육과정 체제 및 구조 개선 연구, 주문진수공고, 1995.  
 이병기, 한국 수산업의 전망과 수산교육의 방향, 수산해양교육연구, 창간호, 1988.  
 박영호, 해양산업교육의 진흥 방안, 수산해양교육연구, 3권 1호, 1991.  
 해운산업연구원, 우리나라 선원 수급 전망과 선원 정책 방향, 1993.  
 이병기, 제6차 수산·해운계 고교 교육과정 각론 개발 연구, 한국수산해양교육학회, 1992.  
 농림수산부, 농어촌 발전대책 및 농정 개혁 추진 방향, 1994.  
 등선호, 서독의 직업교육의 실태, 교육부, 1984.  
 교육개혁심의회, 교육개혁 종합 구상, 서울인쇄공업협동조합, 1987.