

수산계 고등학교 교육의 문제점 및 그 대책

장 한 기

(부경대학교)

I. 서 론

수산해양분야와 관련된 사람들에게 있어서 올해는 특별한 의미를 가진다. 작은 정부를 지향해 오던 정부가 그간의 노력과 정면으로 배치됨을 모를리 없으면서도 해양수산부를 신설하는 용단을 내렸고, “바다의 날”까지 제정하면서 바다 경영의 강력한 의지를 가시적으로 드러낸 해이기 때문이다. 우리는 이러한 정부의 결단으로부터 두가지 사실을 유추할 수 있다. 그 하나는 바다 경영이 그 어떠한 국가적 과업보다도 뒤지지 않게 중요한 과업이라는 점을 인정했다는 것이고, 다른 하나는 바다 경영이 그렇게 중요함에도 불구하고 특별한 관심과 지원없이 국가적 요청에 부응할 수 없을 만큼 현재의 상황이 어렵다는 점을 인식했다는 것이다. 수산해양분야의 학계, 교육계, 산업계가 직면하고 있는 어려움은 그만큼 심각한 상황이다.

이에 올해가 명실 공히 바다중흥의 원년이 되기를 바라면서, 그 핵심적 역할을 할 중견 기능인을 양성하는 수산해양교육의 문제점들을 수산계 고등학교를 중심으로 기존 연구들을 바탕으로 하여 고찰하고 그 해결책을 모색하고자 한다.

II. 성공적인 수산계 고등학교 교육

어떤 일이 잘못되었다거나 문제가 있고 이를 고쳐야 한다면, 우선 문제가 되지 않는, 또는 잘못 되지 않은 상태가 어떤 것인가를 먼저 생각해 봐야 할 것이다. 이에 정상적, 또는 이상적인 수산계 고등학교의 교육이 어떤 것인가, 또는 어떤 것이어야 하는가에서부터 논의를 시작하기로 한다. 성공적인 학교교육을 단순화하면, 1. 입학단계에서 우수한 신입생을 유치하여야(Input)하고, 2. 학교 교육의 과정에서 잘 교육시켜서(Throughput, 또는 Transformation Process), 3. 우수한 졸업생을 사회로 내보내는 것(Output)이다.

그런데, “우수한 신입생”이나 “교육을 잘 시키는” 것이 어떤 것인가를 논의하자면 우수한 졸업생이 어떤 것인가를 먼저 논의해야 할 것이다. 왜냐하면 우수한 신입생이나 잘 시키는 교육이란 결국 우수한 졸업생을 만드는데 필요한 요인들이기 때문이다. 다만 여기에서는 이후의 논의에 있어서의 일관성을 유지

하기 위해서 그대로 입학단계, 학교 교육의 과정, 졸업단계의 순서에 따라 논의하기로 한다.

1. 수산계 고등학교의 신입생

어떤 교육의 과정이 어떤 학생에게 어떠한 결과로 나타날지를 예언할 수 있게 하는 변수를 전조변수(presage variables)라고 한다(Seiler 등, 1988, p. 31). 그 중에서 학생에 속하는 요인은 첫째는 학생의 발달적 경험, 예를 들면 사회계층이나 연령 등이다. 둘째는 학생의 능력 즉 이전 경험과 학습의 수준, 예를 들면 이수한 교과과정, 학교 안밖에서의 과거의 성공과 실패, 동료들과의 관계에서 성공과 실패, 학생의 특징과 능력 등이다. 셋째는 동기, 특히 학습 참가시의 동기수준이다(Seiler 등, 1988, p. 31~34). 이들 세가지의 측면에서 수산계 고등학교에 입학하는 신입생들이 뒤에서 논의하는 훌륭한 졸업생이 되도록 교육을 받기에 얼마나 적절한 특성을 가지고 있느냐가 수산계 고등학교 교육의 성과에 중요한 영향을 미친다.

2. 수산계 고등학교 교육의 과정

이렇게 학교에 입학한 학생들을 교육시키기 위해서 지식, 가치, 목적, 그리고 급전이 투입된다. 이 투입 요인들은 첫째, 구조, 즉 학과, 조직계층 등, 둘째, 사람, 즉 교사, 행정가 등, 셋째, 기술, 즉 건물, 수업시간표, 교육과정, 실험실, 시청각 기재 등, 넷째, 과정, 즉 수업, 급식, 과외활동지도 등의 형태로 이 모두가 합쳐져서 교육의 과정을 형성한다(Owens, 1991, p. 59). 이러한 과정 요소들이 훌륭한 졸업생을 만드는 데 얼마나 적절한가가 수산계 고등학교 교육의 성과에 중요한 영향을 미친다. 그리고 여기에서 특히 주의를 기울여야 하는 점은 일본의 경우에서 그렇듯이 수산계 고등학교 교육의 과정에는 다른 실업교육에 비해 경비가 훨씬 더 많이 소요된다(김삼곤, 1996, p. 4)는 것이다.

그런데 신입생(Input)의 특성과 교육의 과정(Throughput)은 모두 그 학교와 지역사회의 상황에 의해서 많은 영향을 받는다. 즉 지역사회의 경제적 특징, 학교 크기와 위치, 학교의 물리적 측면, 주민의 구성과 규모 등이 중요한 영향 요인들이다(Seiler 등, 1988, p. 33).

3. 수산계 고등학교의 졸업생

이러한 과정을 거쳐서 수산계 고등학교의 교육을 성공적으로 이수한 사람이 “건강한 사람, 자주적인 사람, 창의적인 사람, 도덕적인 사람”(교육부, 1992, p. 1)이라고 하기에는 너무 추상적이다. 그렇다고 해서, 수산해운에 관한 지식과 기술을 습득하고, 수산해운업의 각 분야에 종사할 수 있는 자질과 능력을 길러, 산업발전에 기여할 수 있게 된 개인(교육부, 1992, p. 846)이라고 하기에는 인간을 지나치게 경제적 수단으로 보는 것 같아서 선뜻 동의하기가 쉽지 않다.

그런데 학교교육의 결과에 대해서 Owens(1991)는 “자기 자신과 사회에 보다 더 공헌”할 수 있도록 여러가지 능력이 증진된 개인들이라고 하고, 그 능력들에 1. 지적 신체적 기능, 2. 추론 및 분석 능력, 3. 가치, 태도, 동기, 4. 독창력 및 발명력, 5. 의사소통 기능, 6. 문화의 감상력, 7. 세계에 대한 이해, 8. 사회적

책임감 등을 포함시켰다(p. 59). 그리고 Burkhead(1969)는 “개인과 사회에 대한 이익”이 학교교육의 결과인데 이는 1. 지적 호기심의 증가, 2. 사회적응, 3. 창의력의 발달, 4. 기술과 능력의 발달, 5. 수입의 증대, 6. 유식한 유권자의 증가, 6. 국민소득의 증가 등으로부터 이루어진다고 보았다(p. 29).

여기에서는 Owens가 말한 첫번째의 지적 신체적 기능, 그리고 Burkhead가 말한 네번째의 기술과 능력을 “수산해운에 관한 기술, 수산해운업의 각 분야에 종사할 수 있는 자질과 능력”으로 좀더 구체화 하므로서 수산계 고등학교의 교육을 성공적으로 이수한 사람으로 보기로 한다. 이는 전술한 교육부의 두 입장을 결합시킨, “건강하고, 자주적, 창의적, 도덕적이고, 유능한 수산인”을 좀 더 구체적으로 기술한 것으로 보아도 무방하리라 싶다.

Ⅲ. 수산계 고등학교 교육의 문제점

“수산계 고등학교 교육에 어려움이 있다”라고 함은 위에 든 세개의 단계 가운데 적어도 한개 이상에서 잘 되고 있지 못하다는 것이다. 이제 각 단계별로 그러한 문제점들을 살펴보기로 한다.

1. 입학단계에서의 문제점

수산계 고등학교 교육의 가장 심각한 문제는 입학생의 정원미달 사태와 그에 따른 자질 저하이다. 이것이 국가적으로 심각한 문제인 것은 새로 배출하는 산업인력의 숫자가 줄어든다거나 그 인력의 수준이 낮아지므로 수산해양산업의 경쟁력이 앞으로 낮아질 것이라는 우려 때문만이 아니고, 그것이 바로 수산해양산업과 수산해양교육의 경쟁력이 이미 상실된 결과를 반영하는 측면이 강하기 때문이다. 공급되는 산업인력의 질과 양이 함께 저하되고, 그 때문에 당해 산업과 교육의 경쟁력이 떨어지고, 그것이 다시 새로 공급되는 산업인력의 질과 양을 함께 저하시키는 악순환이 이미 심화되어 가고 있는 것이다. 그래서 바다경영을 포기할 작정이 아니라면 이 악순환을 단절하지 않으면 안된다. 그러나 이 악순환은 사회적, 경제적, 문화적, 정책적인 여러 요인들에 의하여 빚어진 것이므로 어느 특정 단계에서 순환고리를 차단할 수 있는 것은 아니고 동시에 다면적인 접근이 필요하다. 다만 이 입학생의 정원미달 사태와 지원학생 자질저하 문제의 해결은 악순환 차단의 출발점인 동시에 장기적으로는 모든 문제가 원활히 해결되었음을 나타내는 최종적 결과일 수도 있으므로 그만큼 더 중요하다.

그런데 이러한 입학생 정원의 미달사태는 대도시를 제외한 중소도시 이하에 소재한 실업계 고등학교에서 일어나고, 그에 따라서 이들 학교에는 많은 학습결손자가 진학하고 있다. 이 정원미달의 악순환 속에서 지원하는 학생들 중에는 저소득층과 불우한 결손가정의 자녀들이 또한 많다. 남해수산고등학교(이하 남해수고)의 경우에는, 1996년도 현재로 정원 601명(12개 학급인가)에 재적생 174명으로 정원의 29%에 불과하다. 원서만 제출하면 합격이 되는 형편인지라 제대로 국문해득이 되지 않고 간단한 사칙연산이 곤란한 정도의 학력 소지자가 있을 정도이다(배두호, 1996, p. 2). 대천수산고등학교(이하 대천수고)의 경우에는 1990년도 이후 계속 정원 미달이다가 1996년 신입생들은 1.3 : 1의 경쟁율을 보이게

되었다. 이는 당해 학교 교직원들의 자구노력과 의욕적인 홍보, 그리고 1995년도에 13억 3천만원, 1996년도에 10억원 등의 의욕적인 투자에 힘입은 바가 크다. 그런데 이 학교의 한글 이해득 학생은 10.2%에 이른다고 한다 (정상영, 1996, p. 1).

이러한 정원의 미달사태의 원인은 상당히 복잡적이다. 우선 농어촌 인구 절대수의 감소(문원호, 1996, p. 6)가 그 근본적 원인이다. 농어촌 인구의 급격한 도시집중으로 인하여 농어촌 지역 초중등학교의 통폐합이 이미 1987년부터 시작되어 1990년부터는 본격적으로 추진되어 왔음을 생각한다면, 수산해양계 고등학교가 그 영향을 먼저 받는 것일 뿐이고, 비록 몇해의 시차가 있을 뿐 일반계 고등학교 역시 그 영향을 받지 않을 수 없는 것이다. 멀지 않아서 농어촌의 중고등학교도 초등학교의 경우와 마찬가지로 지역 단위로 중심권역 학교로 통폐합하지 않을 수 없을 것이다.

그 다음으로는 대학진학 지향의 사회 풍토와 3D업종 기피현상(곽한철, 1996, pp. 8~9) 등이 그 원인으로 꼽힌다. 이러한 이유로 그 지역에 남아 있는 주민들이 일반계 고등학교를 선호하는 것이 수산계 고등학교가 일반계 고등학교에 비해서 농어촌 인구 감소의 영향을 더 먼저, 그리고 더 심하게 받게 되는 원인이다. 어민, 어촌지도소 직원, 수산고등학교 교사, 수협직원, 수산고등학교 재학생 등을 대상(N=1853)으로 한 설문 조사에 의하면(이경준, 1991), 수산고등학교지망을 기피하는 가장 큰 원인은 지역주민들의 수산업에 대한 인식부족(33.8%), 수산업의 천시풍조(15.5%), 수산고등학교 출신의 대학진학의 어려움(14.7%) 등이 꼽히고 있다(p. 4). 또 현재 수산고등학교에 재학중인 학생들(N=937)에게 수산고등학교를 지망한 동기를 물었을 때, "수산업의 전망이 좋기 때문에"가 28.1%, "성적이 좋지 않아서"가 24.9%, "가정경제가 어려워서"가 17.2%, "수입이 좋아서"가 8.6%로 이들 상위 네가지가 78.8%를 차지했다. 부정적인 동기, 즉 "성적이 좋지 않아서"와 "가정경제가 어려워서"를 합한 것이 42.1%에 이르고 있음은 입학생 특성의 한 단면을 잘 말해주고 있다. 그러나 긍정적 동기, 즉 "수산업의 전망이 좋기 때문에"와 "수입이 좋아서"를 합하면 37%에 이른다는 사실도 기억할 필요가 있다. 성적이 좋지 않기 때문에 이 학교에 왔노라고 노골적으로 대답하는 사람이 학생 네명당 한명씩 있는 셈이다. 그러나 상황이 더욱 어려운 경우도 있다. 완도수산고등학교의 경우에는, 부정적인 입학동기가 68.7%에 이른다. 즉 "경제적 사정으로"가 15.4%, "실력이 없어서"가 53.3%(N=182)이다. 이들 저학력 집단을 우수한 산업기술인력으로 교육시키기 위해서는 그 과정에 있어서의 투입요소들이 질적으로 우수해야 하고 양적으로 대량적이지 않고는 불가능할 것임을 쉽게 생각할 수 있다.

2. 교육의 과정상 문제점

수산계 고등학교 학생들이 재학중에 받는 교육중에서 실험실습장 실습, 실습선 실습, 현장실습 등은 그들 특유의 과정들이다. 그런데 김동규(1988)가 지적한 바와 같이, 실험실습장 실습지도이전 현장실습지도이전 그 내용이 지루하기만 한 단순기능 위주이거나 육체적인 노동만을 강요하는 실습이 되어서는 안된다. 실습에 있어서의 비효과적인 지도는 수산업에 대한 부정적인 태도를 형성케 하므로서 결국 수산업에 정착하지 않고 어촌을 떠나려고 하는 태도를 기를 우려가 있으므로 세심한 주의를 요한다(p. 27).

뿐만 아니라 학습의 효율이 높을지도 없다. 그러한 측면에서 교육의 과정상 문제점을 1) 실험실습실과 그 기자재의 부족 및 노후화, 2) 실습선의 부족 및 노후화, 3) 현장실습생의 높은 중도탈락, 4) 전문교과 교사들의 사기저하 문제 등으로 나누어 논의하기로 한다.

우선 실험실습실과 그 기자재의 부족 및 노후화의 정도가 지나치다. 수산계 고등학교가 보유한 실습실은 기준면적의 63%정도에 지나지 않고 실습기자재는 60% 정도를 보유하고 있을 뿐이며, 해운계 고등학교는 실습실은 기준면적의 95%를 보유하고 있으나 실습기자재는 50% 정도에 지나지 않고 있다(곽한철, 1996, pp. 5~6). 1995년부터 전국 4개 수산고등학교(인천, 포항, 완도, 대천)를 자영 육성 고등학교로 정하여 40억원씩 투자하여 실험 실습 기자재의 확충 및 현대화를 추진 중에 있음에도 전국 수산계 고등학교의 실험 실습 기자재 확보율은 이렇게 50% 정도에 멈추고 있다. 뿐만 아니라 활용 중인 기자재마저 노후화되어 학습모형으로서의 기능 밖에 못하고 있는 것이 대부분이다(문원호, 1996, p. 14). 이러한 상황에서의 실험 실습이 효율적이기를 바라기는 어려운 것이다.

실습선의 부족 및 노후화의 문제는 더욱 심각하다. 승선학과가 있는 인천수산고등학교와 성산수산고등학교는 실습선이 아예 없고, 6,360명의 재학생을 가진 수산계 고등학교 전체가 보유한 실습선은 100톤급 6척, 300톤급 2척 뿐이다. 그나마 거제수산고등학교(이하 거제수고)의 실습선(160ton)은 선령이 많아 매각 대기중이어서 학생실습에 전혀 이용되지 못하고 있다(김도곤, 1996, p. 14). 그래서 실습선 총 7척에 승선인원은 선원을 포함하여 402명에 이를 뿐이다. 더구나 해운계의 경우에는 1,725명의 승선학과 학생에게 실습선은 전무하다(곽한철, 1996, pp. 3~5). 더 큰 문제는 실습선이 전반적으로 낙후되고 관리가 부실하여 노후가 심하다는 것이다. 졸업 후에 승선 취업을 할 것인가를 묻는 질문에 대해서, 승선실습을 나가기 전보다 실습을 하고 난 뒤에는 승선 취업 희망자가 현저히 줄어드는 것이(김도곤, 1996, pp. 14~15) 이러한 실습선의 여건과 무관하지 않을 것이다.

현장실습에 있어서 실습생의 중도탈락율이 높은 것이 상당한 문제이다. 현장실습은 학교의 교육과정(curriculum)에서 높은 비중을 차지하면서도 정작 그 교과활동은 기업체의 현장에서 당해 기업체의 책임하에 이루어지는 실업계고등학교 특유의 제도이다. 그런데 소정의 현장실습을 완료하는 실습생이 85% 이상일 것이라고 답한 교사가 32.4%(N=189), 45~64%이라고 답한 교사가 23.5%, 45% 미만이라고 답한 교사가 27.1%였다(신도남, 1996, p. 151). 즉 소정의 현장실습을 완료하는 실습생이 절반도 안 될 것이라고 답한 교사가 네명중 한명이 더 된다는 것이다. 이렇게 실습생의 중도탈락율이 높은 것은 현장실습의 질적 향상을 기하는데 상당한 불안요인이 된다.

신도남(1995)은 실습생의 중도탈락율이 높은 원인을 기업체가 실습생을 단순인력으로 충당하고자 하는 의도를 보이고, 또 체계적이지 못한 현장실습과 지도의 부재 등으로 인하여 현장실습이 실습생의 흥미와 호기심을 유발하지 못하고 있기 때문으로 보고 있다(p. 152). 산업체에서 실시되고 있는 실습의 내용에 대한 물음에 대해서, 그것이 전공이론이라고 답한 전공과목 교사가 전체의 39.7%(N=189), 단순노동이라고 한 것이 29.6%, 산업체의 신기술이라고 한 것이 23.3%이었다(신도남, 1995, p. 148). 또 현장실습의 문제점에 대하여 자유롭게 기술하게 한 결과에 의하면, 교사들의 21.2%가 실습생의 성실성과

의욕 부족, 실습내용과 실습목적의 불일치 19.8%, 산업체에서 실습생에 대한 비인간적 대우 18.3%의 순으로 지적하였다. 산업체 실습 지도자들의 시각은 이러한 교사들의 시각과 크게 다르지 않았다. 산업체 실습 지도자(N=112)의 32.2%가 실습생의 성실성과 의욕 부족, 실습생을 단순노동 취급 23.7%, 실습생에 대한 비인간적 대우 17.2%의 순으로 지적하고 있어서, 산업체 지도자 자신들도 산업체에서 실습생을 단순노동인력 취급하는 문제와 실습생에 대한 비인간적 대우에 대한 문제점을 심각하게 인식하고 있는 것으로 나타나고 있다(신도남, 1996, p. 154).

또한 이들 학교에 근무하는 전문교과 교사들의 사기 저하는 상당히 심각한 문제이다. 학습결손이 심하고 성취동기도 낮은 학생이 상당히 많이 포함된 집단에 대한 교육이 이렇게 열악한 교육환경 속에서 이루어진다면 교수-학습의 효율이 매우 낮을 수 밖에 없다. 그래서 유능하고 의욕적인 교사가 더욱 필요한 것이다. 그런데 이들 학교에 근무하는 전문교과 교사들의 사기는 상당히 저하되어 있다. 그들은 자기들이 근무하는 학교의 위상이 일반계 고등학교 보다 낮다고 생각할 수도 있고, 학생들의 학업성취도가 낮으므로 학습지도에 대한 의욕과 사기가 저하되기도 한다. 학교가 궁벽한 지역에 위치하고 있는 경우가 많아서 교통, 의료, 문화 시설의 불비에 따르는 불편을 감수해야만 하는데 일반교과 교사들과는 달리 다른 곳으로 전근을 간다고 해도 별로 나온 곳도 없다. 그리고 승설 실습지도에 대한 부담에 더하여, 이 근래에는 신입생 유치 활동(김도곤, 1996, pp. 13~14)까지 수행해야 하게 되면서 수업 및 연구 활동에 대한 의욕이 크게 저상되고 있다.

3. 졸업생 진로의 문제점

이렇게 하여 고등학교의 전 과정을 마치는 졸업생들이 어떤 진로를 선택하게 되는가는 학교교육의 질이나 졸업생들의 자질과 능력에 의해서 전적으로 결정되는 것은 아니고 주로 그 사회의 여건에 의해서 결정된다. 많은 경우에 있어서 학교와 졸업생은 그 여건을 “주어진 조건”으로 받아들여야 하고, 그것을 변화시키는데 결정적인 영향력을 가질 수가 없다. 그럼에도 졸업생들에게 자기들이 원하는 진로가 어느 정도로 주어지는가, 또 그것이 취업일 경우에는 직업으로서의 그 업무가 당사자나 제삼자에게 있어서 얼마나 만족스러운 것인가 등은 실업고등학교 교육의 성패를 결정하는 중요한 요인들이다. 그외의 결정요인이 있다면 아마도 이 졸업생들이 진출한 직장이나 상급학교에서 그들이 “얼마나 능력을 인정받고 어떻게 성장하는가”가 될 것이다. 그리고 이러한 진로의 문제는 신입생들을 유치하는 단계에 있어서 결정적인 영향을 미친다.

그런데 이경준(1991)에 의하면, 졸업후에 수산계 직업을 선택하겠다고 하는 학생이 55.4%(N=929), 진학 희망자가 44.6%였다. 진학 희망자가 원하는 대학은 수산계 대학이 24.9%, 비수산계 대학 진학이 13.9%, 수산계 전문대학이 5.8%였다(pp. 5~6). 그보다 3년전의 조사(이현우와 이경준, 1988)에서는 졸업후 사회로 진출하겠다는 응답자가 71.1%(N=1,204), 진학하겠다는 응답자는 28.9%였음을 생각하면 1991년에는 3년전에 비해서 진학희망자의 비율이 많이 높아졌다(pp. 35~36). 그 이후의 자료는 찾아볼 수 없지만, 수산고등학교 재학생 중의 대학진학 희망자 비율이 증가한 것이 우리 사회의 전반적인 대

학선호 경향의 반영일 수도 있고, 그래서 대학진학에 어려움이 있을 수산계 고등학교로의 진학을 꺼리게 된 현상의 반영일 수도 있겠다.

그러나 이렇게 대학 진학 희망자의 비율이 높음에도 현실적으로 그 희망을 실현할 기회는 몹시도 인색한 듯하다. 고등학교 입학 당시에 이미 성적이 좋지 않았던 학생들이 3년동안 대학진학과는 거리가 먼 공부를 하고 난 뒤에 일반계 고등학교 졸업생들과의 경쟁을 통해서 4년제 대학에 진학하기란 거의 불가능에 가깝다. 전문대학은 실업계 고등학교 졸업자로서 동일계 학과의 지원자를, 주간학과는 학과별 모집 정원의 30% 이상으로 특별선발할 수 있고, 야간학과는 졸업후 실업체에서 18개월 이상 근무하고 산업체의 장의 추천을 받은 자를 학과별 모집정원의 100분의 50이상으로 특별선발할 수 있지만(교육법시행령 제71조의 11), 현재로는 전국에 단 하나의 수산전문대학도 없는 형편이다. 따라서 주로 이들은 비수산전문대학 중에서 어렵게 동일계 학과를 찾거나, 비수산계학과로 진학하거나, 아니면 대학 진학을 포기하게 되는 것이다.

이러한 대학 진학의 어려움이 현실로 나타나서 대부분의 졸업생들이 취업을 하고 있다. 1996학년도 거제수고의 3학년 203명과 남해수고의 3학년 40명 전원이 일단 현장실습에 임하고 있으며, 일부가 현장실습 도중에 이탈을 하기도 하지만 80%정도는 실습현장에 그대로 취업을 하는 추세이다 (김도곤, 1996, pp. 9~16). 이것은 반수에 거의 육박할 정도의 학생들이 가진 대학진학의 희망과는 상당히 거리가 먼 현실이다. 남해수고의 어업과 15명과 동력기계과 6명은 전원이 승선을, 양식과 7명은 전원이 양식업체에, 전자과 12명은 전원 전자회사에 현장실습을 나갔다. 한편 거제수고에서는 어업과 40명 중 8명, 동력기계과 81명 중 5명이 승선을, 동력기계과 1명, 자영수산과 29명 중 20명이 양식업체에, 그외는 조선과 53명 중 50명을 포함하여 153명이 조선업체에, 그리고 16명이 기타로 분류되고 있다.

이렇게 이들이 취업을 한 후에는 자기의 직업에 대해서 어떻게 만족해 하며 어떻게 성장하는가에 대한 연구는 아직 발견되지 않고 있다. 다만, 이경준(1991)이 어민, 어촌지도소 직원, 수산교 교사, 수협직원, 수산고등학교 재학생 1,858명에게 “수산업에 취업한 졸업생들이 자기의 직업에 대해서 어느 정도 만족한다고 들었습니까?” 라고 물어서, 매우 만족 7.1%, 약간 만족 20.5%, 보통 41.6%, 약간 불만 20.6%, 매우 불만 10.3%라는 반응을 얻었다. 이는 30%가 넘는 졸업생들이 자기의 직업에 대해서 불만을 가진 것으로 인식되고 있다는 것이다. 이것은 진학을 원했다가 뜻을 이루지 못하는 경우와 함께 수산계 고등학교의 졸업생들에게 있어서 현실적으로 가장 중요한 문제이다. 그리고 신입생 유치에도 부정적 영향을 미치고 있는 것이다.

Ⅳ. 문제해결을 위한 대안

그러나 여러가지 어려움에도 불구하고 우리의 수산해양산업과 수산해양교육의 장래가 마냥 어두운 것만은 아니다. 이경준(1994)에 의하면, 아직도 많은(약 76%) 어촌 주민들이 “수산업은 해볼 만한 직업”이라고 생각하며, 그보다 더 많은(약 85%) 어촌 주민들이 “수산업도 잘만 하면 다른 산업과 같은 수입을 올릴 수 있다”고 생각한다(p. 5). 이러한 희망적인 증거는 많다. 이경준(1991)의 앞서 조사에서도, 어민, 어촌지도소 직원, 교사, 수협직원, 수산고등학교학생을 포함하는 1853명의 64.8%가 “가족구성원의 수산업 종사”를 찬성했고 35.2%가 반대했다. 다만 그중 어민집단(N=322)은 그 과반수(52.2%)가 반대했다는 사실을 눈여겨 볼 만하다. 이는 어민을 뺀 나머지 집단(N=1531)의 31.6%가 반대한 것과 비교하면 어민 집단에서의 반대 비율이 매우 높은 것이다. 그리고 수산업 종사를 찬성하는 이유는 주로(53.7%) 수산업의 발전가능성이었다. 총 반응자의 41.3%가 수산업을 좋은 직업이라고 했고, 좋지 않은 직업이라고 한 것은 20.0%였다 (pp. 10~11). 대학생들을 대상으로 한 조사에서도 유사한 결과가 나오고 있다. 수해운 승선계열 대학생의 50.5%(N=646)가 졸업 후에는 수해운계 업종에 종사하겠다고 했다. 수해운업계가 전망이 좋아질 것이라고 답한 학생이 42.6%였고, 나빠질 것으로 전망한 것은 22.0%, 35.5%가 판단을 유보했다 (이길래 등, 1994, pp. 151~152). 이 결과도 대체로 수해운계 업종에 대한 대체로 긍정적 평가로 봐도 될 것이다. 이러한 희망적인 관점에서 앞에 든 문제점들에 대해서 지금껏 논의된 내용을 바탕으로 그 해결을 위한 대안을 모색하기로 한다.

1. 입학정원 미달 및 지원자 자질 저하에 대한 대책

수산·해양고등학교의 입학정원 미달 및 지원자 자질 저하의 원인을 농어촌 인구의 절대수 부족, 고학력 지향의 사회 풍토와 3D업종 기피현상 등으로 앞에서 정리한 바 있다. 이에 대한 대책을 1) 수산계 고등학교를 임해 대도시에 설립, 2) 도시형 수산계 고등학교 모형 정립, 3) 동일계대학 특별전형제도, 4) 수산해양 산업의 현대화, 유통산업화, 첨단산업 직종 개발, 해양레저산업화, 5) 중고등학교에서의 수산업 교과 선택을 권장 등의 측면에서 논의하기로 한다.

1) 수산계 고등학교를 임해 대도시에 설립

먼저 농어촌 인구의 절대수 부족으로 인한 수산계 고등학교의 입학정원 미달의 문제를 해결하기 위해서는 수산계 고등학교를 임해 대도시, 즉 부산, 마산, 목포, 군산 등의 대도시에 설립하는 것을 적극적으로 고려할 만 하다. 우선 수산해운 부문에서 장래에 필요하게 될 인력 수요를 파악한 다음에, 현존하는 학교의 수용능력을 절반 이하로 대폭 줄였을 경우를 생각했을 때 인력이 얼마나 부족한가를 먼저 파악해야 할 것이다. 그래서 학교의 추가적 신설이 필요하다면 임해의 대도시에 설립한다는 것이다.

농토가 농촌에 있으므로 농업고등학교는 농촌에 있어야 할지 모르나, 바다는 어촌에만 있는 것이 아니고 많은 대도시가 바다를 끼고 있다. 사는 사람의 숫자가 근본적으로 적은 곳이다 어촌이라 하여 수산고

등학교를 세워 놓았으니 정원미달 사태가 생기는 것이다. 어민의 자녀가 관련 고등학교를 나와서 어업에 종사해야 한다거나 종사해 줄 것이라는 발상도 상당히 당혹스러운 것이다. 앞에 언급한 바와 같이, “가족구성원이 수산업에 종사하는 것”에 대해서 반대한 비율(52.2%)을 보면, 어민 집단이 어촌지도소 직원, 교사, 수협직원, 수산고등학교학생들 등(35.2%)에 비해서 더 높았던 것을 상기해 볼 필요가 있다(이경준, 1991, p. 10). 그리고 수산고등학교 재학생의 보호자 중에서 수해운업에 종사하는 경우는 15.9%(N=1,168)에 지나지 않았다. 이에 비해서 농업 28.6%, 공업 16.7%, 상업 12.2%, 무직 10.2%, 기타 16.4%였다(이현우와 이경준, 1988, p. 33). 따라서 어민들의 자녀를 유치하기 위하여 이들 학교가 어촌에 있어야 한다는 생각은 맞지 않다. 이미 많은 수산고등학교들이 원격지의 학생들을 유치하여 기숙사를 제공하고 있는 형편이다. 따라서 이제는 수산계 고등학교가 꼭 어촌에 있으면서 그 지역 어민의 자녀를 교육시켜야 한다는 고정관념에서 벗어나야 한다.

오히려 인구가 많은 해양도시에서는 이 분야로의 진출을 원하는 사람도 많게 마련이다. 실제로 정원미달을 겪지 않는 이 분야의 학교는 포항, 인천, 거제 지역의 학교들이다. 어촌출신 학생들이 당해지역에 관련학교(또는 학과)가 없어서 이러한 대도시 학교로 진학하게 되면 기숙사를 제공하는 등 실질적인 재정지원을 하므로서 이러한 학교로의 진학이 어촌 학생들 사이에 선망의 대상이 될 수 있도록 해야 할 것이다. 전국 13개의 수산계 고등학교 중 인천수산고등학교와 포항수산고등학교를 제외하면 모든 학교가 임해의 소도읍이나 도서(島嶼)에 위치하고 있어서 그 교육환경이 열악하고, 학교 주변의 사회교육시설이나 청소년 문화공간도 전무한 실정인(문원호, 1990, p. 6) 점이 이들 학교의 정원확보를 어렵게 하는 요인이 될 수 있음을 이러한 대도시 학교의 성공가능성을 더 높게 평가해도 좋을 것이다.

2) 도시형 수산해양계고등학교 모형 정립

이렇게 대도시에 설립하는, 가칭 도시형 수산·해양계고등학교에는 양식이나 어업 등과 같은 전통적인 전공에 국한하지 말고 새로운 수해양 산업에 필요한 전공들을 대폭 수용하여야 할 것이다. 이 점에 대해서는 뒤에 다시 논의하기로 한다.

특히 이렇게 임해대도시에 국립의 관련 고등학교를 설립한다면, 수산대학이 있는 도시들의 경우에는 그 부속고등학교로 설립하는 것이 좋을 것이다. 이 경우에는 당해 수산대학의 실습선 및 여러가지 유무형의 자원들을 활용한다는 측면에서 아주 효율적이 될 것이다. 이 또한 당해 고등학교의 위상을 높이는 데도 도움이 될 것이다.

3) 동일계대학 특별전형제도 실시

일반계 고등학교 선호와 (4년제)대학 지향의 문제에 대해서는 두가지 면으로 생각해 보고자 한다. 우선 무조건적인 고학력 지향이 무의미함을 국민 일반이 널리 인식할 수 있도록 하는 방법이다. 그러나 이에 대한 논의는 상당히 광범한 사회심리적, 사회정책적 접근을 필요로 하고 장기간의 노력을 필요로 하는 것으로서 여기서 구체적으로 논의하기에는 벅찬 과제이다. 그 다음에는 단기적으로 학생 및 학부모들의 그러한 욕구를 충족시켜 가면서 바람직한 실기교육의 성과를 도모하는 것이다. 구체적으로는 특별

전형을 통한 동일계 대학 진학의 문호를 개방하는 것이다. 즉 수·해운계고등학교 졸업자들이 동일계 대학에 진학할 경우에는 특별전형을 통하여 그 기회를 넓혀준 다음에 그 결과를 관찰하면서 적절한 수준까지 확대하는 것이다. 이것은 이미 각 대학의 자율에 맡겨져 있는 상황이므로 관계자들의 노력에 따라서는 1998학년도 대학 입학전형시에는 당장 가시적인 성과를 거둘 수가 있을 것이다.

4) 수산해양산업의 현대화, 유통산업화, 그리고 첨단산업직종 및 해양레저산업 개발

만약 수산해양산업이 3D직종이기에 기피현상이 나타난다면, 이 직종 자체의 매력을 좀 더 높이는 방법이 그 해결이 될 것이다. 즉 더 나은 경제적 보상을 통하여, 또는 그 작업환경을 덜 어렵고, 덜 더럽고, 덜 위험하도록 개선하는 것이다. 산업의 대형화, 현대화를 통하여 안전하고 현대화된 조업방식을 정착시키는 것은 3D직종이라는 오명을 벗게 해 줄 뿐만 아니라 이를 통하여 산업의 수익성을 높이고 동시에 산업현장의 취약성과 영세성을 극복하게 하여 졸업생들의 진로를 밝게 하여주기도 하는 것이다.

또 수산가공산업의 유통산업화, 첨단산업 직종의 개발, 해양레저산업의 개발 등을 통하여 수산해양산업을 2차 또는 3차 산업으로 확대 또는 전환하는 전략을 생각할 수 있다. 이미 일본에서는 학교교육법 시행규칙(1989년)과 고등학교 학습지도요령(1990)을 개정하면서 유통을 추가하여 수산교육에 있어서 유통을 생산과 같은 정도로 강조하게 되고, 그래서 유통경영과와 수산경제과 등이 설치되었다. 그리고 정보통신과는 5개표준학과 중의 하나가 되어, 각 학교는 학생이나 지역의 실정 및 법규의 변화에 부응하면서 통신기술에 중점을 두거나 수산정보기술에 중점을 두기도 한다(이병기, 1992, pp. 75~78).

특히 해양레저산업은 바다에 대한 친근감을 조성하므로써 간접적이고 무형적이지만 수산해양산업에 대한 강력한 지원이 될 수 있을 것이다. 이와 관련하여 이병기(1988)는, 정말 바다를 아끼고 사랑하며 필생의 일터로서 바다에 정착하게 하는 기초교육의 강화를 강조하면서, “수산해양산업에 관련되는 과학기술을 이해하는 것 보다 앞서는 것이 그 산업의 장으로서의 해양에 대한 이해와 친숙(p. 13)”이라고 했는데, 해양레저산업이야말로 바로 그러한 기능을 하는 것이다. 뿐만 아니라 해양의 환경 보호 및 감시, 그리고 수산해양 관련산업에 대한 홍보활동을 겸할 수 있어서 그 산업적 효용성이 매우 높은 것이다.

해양레저산업은 산업 자체로서도 그 전망이 밝을 뿐만 아니라 수중건설 및 해양토목 사업을 위한 기반이 된다. 그리고 생활수준이 향상됨에 따라서 여가 시간이 더욱 더 늘어나면서 레저산업이 미래성장 산업으로 떠오르고 있다. 또 한편으로는 생활환경이 점차 통제되고 자연과의 거리가 멀어지게 된다. 여기에 자연에 다가가는 해양레저산업의 밝은 전망이 있는 것이다. 따라서 이제는 해양레저산업시대에 대비하여 스낵 스쿠버, 요트, 수상 또는 수중 스포츠, 바다낚시 등과 관련된 직업 교육을 생각할 때이다. 더구나 이러한 교육은 단순히 즐거움을 위한 산업기술로서 그치는 것이 아니다. 앞으로 인간의 활동 및 주거를 위한 공간이 육지를 벗어나 수중과 해양으로 확대되어 가면서 필연적으로 방대하게 형성될 수중건설 및 해양토목 산업을 위한 기반을 마련한다는 측면에서 그 중요성은 매우 크다.

과거의 관행대로 해양생산에만 매달리지 않고 이렇게 산업영역을 확대하기 위해서는 앞에서 말한 가칭 도시형 수산계 고등학교가 오히려 더 전형적인 모형이 된다. 우리도 이제 유통경영과나 수산경제과,

그리고 정보통신과의 설치가 필요하지 않은지를 진지하게 검토할 필요가 있다. 그리고 해양레저산업을 위한 학과의 모형을 정립해 나가야 할 것이다. 그런데 이들 모두가 대도시에 소재하는 학교에 더 적합한 학과들임을 주목해야 한다. 김도근(1996)이 주장한, 한려해상 국립공원을 끼고 있는 남해수고와 거제수고에서의 이러한 해양레저산업을 위한 교육의 필요성(p. 17)은 오히려 도시형 수산계 고등학교에 대한 예외적 사례가 될 것이다.

5) 중고등학교에서의 수산업 교과 선택을 권장

또 하나는 학교교육을 통하여 직접적으로 수산해양산업에 대한 이해를 넓히는 것이다. 특히 보다 많은 중고등학교에서 선택과목 중에서 수산업을 가르치도록 하는 것은 좋은 방법이 될 것이다. 이는 이병기(1988)가 주장한 “산업의 장으로서의 해양에 대한 이해와 친숙”과도 맥락을 같이 하는 것이다. 그런데 현실은 그 반대인 것이 문제이다. 문원호(1991)에 의하면, 전국 2,402개의 중학교 중에서 수산업 교과를 선택한 것은 25개교 뿐이다. 전남 소재 중학교는 264개교이고, 그중 도서 및 임해 지역 소재 중학교는 101개인데 그 중에서 단 10개교만이 선택하고 있다. 또 전국 956개 일반계 고등학교 중 단 1개교만이 선택하고 있는데 그것은 전남도내 40개의 도서 및 임해 지역 소재 일반계 고등학교 중의 하나이다. 그 외의 도서 및 임해 지역 중고등학교들은 모두 농업, 상업, 심지어 공업을 선택하고 있다 (pp. 23~24). 이렇게 일선 중고등학교에서 수산업 교과를 선택하기를 회피하는 이유를 알아내어 시정하면서 선택을 권장해 나가는 것이 중요하다.

2. 교육의 과정에 있어서의 문제점에 대한 대책

이상의 논의에 더하여 이 어려운 상황에서 교수-학습의 효과를 더욱 높이기 위하여, 1) 훌륭한 교사진 유치 및 사기진작, 2) 학급규모를 20명으로 축소, 3) 효과적인 승선실습, 4) 실험실습용 시설 및 기자재 구비, 5) 우수한 실습선 신조, 6) 효과적인 승선실습, 7) 효과적인 현장실습을 위한 산학협회의 등에 대해서 생각해야 할 것이다. 이를 순서에 따라서 검토하기로 한다.

1) 훌륭한 교사진 및 사기진작

훌륭한 교사진을 유치하기 위해서는 좋은 자질을 갖춘 교사지방생에게 좋은 교사양성교육을 이수시키는 것이 필요할 것이다. 그래서 교사양성교육의 교과과정 및 교육방법을 재 점검하고 문제점이 발견되는대로 개선하는 일부터 시작하는 것도 한 방법이다. 그리고 교사 재교육 프로그램을 교사들의 실력 향상 뿐만 아니라 사기를 높이는 방향으로 개선하는 것도 필요하다. 예를 들면 국내의 산업현장 연수, 나아가서는 해외 선진국의 교육현장 또는 산업현장 연수 등이 그것이다.

2) 학급 규모를 20명으로 축소

그리고 학급정원을 20명 정도로 운영하므로서 철저하고 효율적인 교육훈련이 가능하도록 하여야 한다. 현행의 대규모 학급에서는 개별학생이 학습활동의 결과를 토대로 한 Feedback을 교사로부터 받을

기획란 거의 없다. 따라서 지식-기능의 습득이라는 측면에서의 교육효과가 미흡할 뿐만 아니라 면밀히 점검하고 확인하는 정의적 태도의 형성은 거의 기대할 수가 없는 것이다. 실제로 학급당 학생수가 많은 거제수교 보다 학생수가 적은 남해수교 쪽이 학습효과가 높고 자격증 획득율도 높다는 보고도 있다 (김도곤, 1996, p. 13). 나아가서는 점진적으로 초중고등학교 전반에 걸쳐서 학급규모가 20명을 크게 넘지 않도록 줄여야 한다.

3) 효과적인 수업방법 활용

교수 방법에 있어서도 가르칠 내용, 공부할 학생집단의 특성, 그리고 필요한 시설 및 기자재 등을 고려하여 그에 적합하고 보다 효과적인 수업방법을 모색하여 활용하는 노력이 필요하다. 예를 들면 Project 학습법을 시도해 볼 필요가 있다. 이는 일본의 수산계 고등학교에서 시도하여, 학생의 학습에 대한 흥미와 의욕 제고, 주제적으로 학습할 수 있는 습관과 태도의 육성, 총합적 판단력과 창조성의 육성, 문제해결능력, 사고력, 학과 과목의 학습효과의 제고 등 상당한 성과를 얻고 있는 방법이다. 이는 또 수산교육의 올바른 자세를 기르고 지역의 기대에 부응할 수 있는 교육이라는 평가도 받고 있다 (김삼곤, 1996, pp. 4~5).

4) 실험실습용 시설과 기자재 구비

모자라는 실험실습실과 필요한 기자재를 시급히 완비하여야 할 것이다. 그리고 누후화된 기자재는 빨리 교체시켜서 학생들과 교사들의 값진 교수-학습 시간이 허비되지 않도록 조치해야 한다. 이러한 투자를 아끼면서는 훌륭한 산업 역군을 얻을 수가 없는 것이다.

5) 우수한 실습선 新造

필요로 하는 모든 학생들이 안전하고 쾌적한 가운데 학습효율이 높은 승선실습을 할 수 있도록 실습선을 새로 건조하여 충분하게 제공하여야 한다. 이 실습선에 장착되는 실습 장비들은 적어도 현재의 산업 현장 어느 곳의 장비보다도 뒤지지 않는 것이어야 하고, 또 이러한 최신 장비를 자신있게 운용할 수 있도록 충분히 훈련되어야 한다. 그래서 학생들의 승선실습을 마치면 지금과는 반대로 도리어 승선취업에 대하여 호의와 자신감을 가질 수 있게 되도록 해야 한다.

6) 효과적인 승선실습

그러나 훌륭한 실습선이 그대로 훌륭한 승선실습을 보장해 주는 것은 아니다. 보다 체계적이고 합리적인 승선실습을 위해서 선장과 기관장을 교사자격증 및 3급 이상의 면허를 가진 자로 임용하면 더욱 좋을 것이다. 실습지도교사들은 학생들의 생활지도만 해도 벅찬 것이 현실이므로, 능동적이고 효율적인 실습을 위해서 선박의 제반 특성을 정확히 알고 이론적 바탕이 있는 선장과 기관장으로 하여금 학생들을 지도하도록 한다면 승선실습을 훨씬 더 체계적, 합리적으로 실시할 수 있을 것이기 때문이다 (김도곤, 1996, p. 15).

7) 효과적인 현장실습을 위한 산학협약

산업체 현장실습에서의 문제점으로 꼽히는 실습생의 성실성과 의욕 부족, 실습내용과 실습목적의 불일치, 실습생에 대한 비인간적 대우, 실습생에 대한 단순노동인력 취급 등의 문제는 서로 맞물려 있는 것 같다. 이 문제의 개선을 위해서는 학교, 기업체, 실습생, 그리고 학부모 모두의 인식의 전환이 필요하다. 학교에서는 실습생의 성실성과 의욕고취를 위한 사전 정신교육 및 직업윤리 교육을 강화하고, 산업체에서도 실습생의 지도가 자기 산업체에서 일할 미래의 사원을 양성하는 과정이라는 사실을 확실히 인식하여야 한다. 자기 업체에서 필요로 하는 인력을 양성하는 과정이라는 인식이 확실하다면 장래에 회사를 위해서 열심히 일할 유능한 인적 자원을 확보하기 위해서 자연히 보다 인간적인 대우를 하면서 더욱 철저한 기술교육을 실시하게 될 것이다.

이와 관련하여 신도남(1996)은 매우 흥미로운 조사 결과를 제시하고 있다. 그에 따르면, 실습생이 현장실습 중에 산업체로부터 받는 경제적 혜택이 어느 정도인가에 대한 교사들의 반응에서, “근로자 수준의 대우”가 가장 많고(70.3%, N=189), 소요 교통비 정도(26.5%), 실습생에 대한 장학금 지급(3.2%)순이었다. 이렇게 실습생에 대해서 근로자 수준의 경제적 대우를 하여 혜택을 주고 있는 것은 긍정적인 현상이지만, 그것이 산업체로 하여금 실습생을 자기들의 고용인력으로 착각하게 하므로서 기술교육을 목적으로 하는 현장실습의 본질을 전도시킬 수 있는 부정적인 면이 있다는 것이다. 학교, 학부모, 실습생, 그리고 기업체 모두가 장기적 안목에서 당장의 경제적 혜택보다는 현장실습의 본질적 목적에 충실하도록 실습생에 대한 경제적 대우를 적정한 수준을 再考하는 제의(p. 152)를 이들 네 당사자들이 진지하게 검토해 볼 필요가 있다. 학교교육을 더욱 효율적인 것으로 만들기 위하여 수업의 장소를 산업현장으로 옮겨져서 실시하는 것이 현장실습이라는 인식을 가지고, 학교와 산업체가 협동적으로 사전에 체계적인 실습지도 계획을 수립하여 성의있는 지도가 이루어지도록 해야 할 것이다.

3. 졸업생 진로대책

이렇게 하여 학생들이 고등학교를 졸업하면 취업을 하거나 대학으로 진학을 하게 되는데, 이 단계에서의 문제에 대해서 단위 고등학교에서 직접적으로 할 수 있는 일이란 거의 없다시피 하다. 다만, 대학에서 더욱 수준이 높아진 공부를 성공적으로 계속할 수 있는 능력과 산업체에서 필요로 하는 능력과 태도를 그들의 고등학교 재학기간 동안에 얼마나 잘 길러주었는가에 대한 책임이 그들의 몫이다.

그런데 이 단계에서 그 졸업생들을 받아들이는 산업체나 대학의 입장에서는 당장 취업하거나 진학하는 바로 그 당사자들의 실력이 물론 중요하지만, 만약 그런 선발 분야의 실력있는 인재가 지속적으로 필요하다면 그런 인재의 공급원이 되는 고등학교들에 인재들이 먼저 모이도록 해야 하는 것이다. 이를 위해서는 이들 학교의 졸업생들을 잘 대우하더라도 가능하다는 사실을 상기하는 것으로부터 논의를 시작하고자 한다. 즉 당장의 현실적 경제성 논리에 너무 역매이지 말고 보다 장기적 안목에서의 정책적 배려가 필요하다는 것이다. 그 학교 졸업생들이 현재 잘 대우받고 있는 것을 보고 능력있는 신입생들이 모여든다면 3년 후부터는 더 유능한 인재들을 뽑아 쓸 수 있게 되기 때문이다.

대학 진학에 있어서 동일계대학 특별전형에 의한 특전에 대해서는 앞으로 이미 언급한 바 있다. 그리고 그것은 이러한 정책적 배려와도 맥락을 같이 한다. 그러나 경제적 논리가 지배하는 산업체에 대한 취업에 있어서는 문제가 달라진다. 여기에는 국가나 지방정부가 직접적으로 관여할 여지가 거의 없다. 다만 뒤에 논의하게 될 관련 당사자 협의체 등에서 다룰 수 있을 것이다. 여기에서는 국가나 공공기관의 입장에서 가능한 문제들에 국한하여 논의하기로 한다.

우선 병역특혜를 부여하는 것을 생각할 수 있다. 수산계 고등학교를 졸업하고 유관업체나 수산업에 종사하고 있는 營漁者에게도 현재 농어민후계자가 적용받고 있는 병역특혜를 확대 적용하도록 해야 할 것이다.

또한 어업인 후계자 선정에 있어서 수산계 고등학교 졸업자에게 상당한 우선권을 부여하는 것도 한 방법이 될 것이다. 경상남도의 경우, 1996년 어업인 후계자 132명 중에서 수산계 고등학교 출신은 10명에 그치고 있다(김도곤, 1996, p. 8). 이와 같이 정책적인 우선 배려는 고사하고 학교에서의 전공이 전혀 고려가 되지 않는다는 것은 그 자체로도 설득력이 떨어지는 것이다.

4. 정책적 의지와 產學官 협동

지금까지 논의한 제반 현안의 원만한 해결을 위해서는 막대한 재원이 소요될 뿐만 아니라 어떠한 주체가 개별적으로 해결할 수 없도록 상호 연관된 경우가 많다. 그만큼 어려움이 크고 그 때문에 지금까지 상황이 개선되지 못하는 측면이 적지 않다. 따라서 그러한 어려움을 극복하고 수산계 고등학교의 교육을 진흥시킬 수 있는가의 여부는 정부당국 및 관련 당사자들인 관련 學界와 교육계, 산업계, 그리고 官界와 공공기관이 수산계 고등학교교육에 대하여 그 문제의 심각성 및 그 진흥의 필요성에 대한 상황인식과 진흥에 대한 의지의 강도에 전적으로 달려 있다. 즉 수산해양산업 진흥의 필요성과 그 진흥에 있어서 수산계 고등학교 교육의 중요성을 어떻게 인식하고 얼마나 노력할 의지가 있는가 하는 것이다.

그런데 수산해양산업 진흥의 필요성은 이미 정부 차원에서 심각하게 인식되어 명백하게 천명되었고, 그 진흥에 있어서의 수산계 고등학교 교육의 중요성에 대해서도 충분히 합의되리라는 전제에서 논의를 전개하기로 한다. 즉 전례에 없이 해양수산부를 신설하는 것 보다 더 명백한 정부차원의 의지를 필요로 하지 않기 때문이다. 그리고 이병기(1992)는 "일본의 수산기술은 단연 세계 1위이며, 여전히 수산대국의 위치를 지키고 있는데" 이는 "고등학교수준에서의 중견기술인 양성이 튼튼하기 때문"(p. 109)이라고 한 것을 여기에 상기하기로 한다.

1) 획기적인 재정지원 또는 수산계 고등학교 국립화

우선 관련 고등학교에 대하여 중앙정부차원에서의 직접적인 국고보조를 통하여 획기적인 재정지원책을 마련하거나 아니면 국립으로 개편하여 정책적으로 중앙정부 차원에서 직접 충분한 재정지원을 하여야 한다. 왜냐하면, 이러한 학교는 그 설립 및 운영을 위해서 일반계 고등학교에 비해서는 물론이고 여타의 실업계고등학교들 보다도 엄청난 경비가 들어가는데도 여타의 고등학교들과 마찬가지로 별다른 배

려없이 그대로 지방자치 단체에게만 맡겨두어서는 획기적인 재정지원이 이루어져 상황이 개선되기 어렵기 때문이다. 더구나 대부분의 지역 주민들이 자녀들의 대학진학을 바라면서 일반계 고등학교에 진학시키기를 바란다. 그런데 수산계 고등학교가 국가 전체적 측면에서 반드시 필요하면서도 이렇게 지역 주민들의 교육수요라는 측면에서는 환영받지 못하는 학교라면, 이를 지방자치단체나 민간영역에서 맡아서 충분한 예산상 뒷받침을 해주기를 기대하는 것은 현실적이지 못하다. 일본의 경우에 실험실습시설의 정비는 정부와 지방의 쌍방에서 예산 조치가 일치하므로서 진행되는데 산업교육에 있어서 수산업이 차지하는 비중에 비하여 매우 큰 보조금이 책정되고 있음은(김우성, 1991, p. 33) 좋은 참고가 될 것이다. 다만 재원 조달을 위한 관련 산업계와의 협조에 관해서는 조금 뒤에 관련 당사자들간의 협조에 대한 논의에서 다루기로 한다. 그리고 이들 학교를 국립화한다면 중앙정부차원의 직접적 지원을 용이하게 할 뿐만 아니라, 그것은 아직도 국립을 선호하는 우리의 현실에서는 수산계 고등학교에 대한 학생들의 선호도를 높이는 데도 도움이 될 것이다.

2) 産學官의 협동적 노력

재원 조달의 문제 이외에도 수산계 고등학교 교육의 개선을 위해서는 여러 관련 집단들이 상호 연관되어 있어서 어떤 한 주체가 개별적으로 해결할 수 없는 경우가 많고, 따라서 이들간의 상호협조와 협동이 그 해결의 관건이 될 수밖에 없다. 그래서 각 시도의 수산산학심의회 기능을 강화하여, 수산교육의 진흥방안 모색, 지역의 수산업 발전에 관련된 연구활동, 수산계 고등학교 학생의 현장종합실습처 확보, 선정된 업체의 실습처 제공 유도 및 취업기회 확대 등을 위한 기능을 수행하게 하자는 제의도 있다(문원호, 1996, p. 13). 또 인력공급자인 학교와 그 수요자인 산업체간의 산학협동의 필요성은 진작부터 제기되었다. 그러나 이러한 수준에서의 협조로는 해결할 수 없는 난제가 너무 많다. 예를 들면 어민들이 어업정책 및 관계기관에 대해서 가지는 불신은 여러가지 형태로 산업현장 및 교육현장에 부정적 영향을 미칠 것이다. 그런데, “어업 관계기관 및 담당자는 어민을 위한다”라는 설문에 대해서는 약 75%가 “그렇지 않다” 또는 “전혀 그렇지 않다”고 응답하였고, “어업정책은 믿고 따를 수 있다”에 대해서는 약 76%가 “그렇지 않다” 또는 “전혀 그렇지 않다”고 응답하였다(이경준, 1994, p. 6). 이러한 부정적 간극(間隙)을 줄이지 않고는 산업현장, 그리고 나아가서는 교육현장의 개선이 이루어지기 어려울 것이다. 그래서 다면적으로 관련된 여러 당사자들간의 협의와 협조가 간절히 필요한 것이다.

실제로 일본의 예를 보면, 수산고등학교는 대개 1개현에 1개교인 경우가 많으므로 현단위로 어업자 단체와 수산시험 및 조사기관, 어업자 개인과 기업체, 중학교 및 PTA, 행정기관 등의 조직화를 꾀하고 있다(김우성, 1991, p. 32). 그리고 각懸마다 산업교육진흥회가 있고 중앙에 중앙회가 있는데, 이 단체는 산업교육의 진흥을 도모하기 위해 교육계와 산업계의 협력을 촉진할 목적으로 결성된 것이다. 산업계에서는 저명한 대기업이 대부분 참여하고 있을 뿐만 아니라 중앙회 회장에는 經濟團體總聯合會(약칭 經團聯) 명예회장이 취임하는 등 그 힘도 상당하다(이병기, 1992, p. 117). 이 산업교육진흥회는 산업교육에 대한 조사연구, 산업계와 교육계의 협력 촉진, 산업교육에 관한 각종 단체와의 협조, 산업교육진흥

에 관한 제반시설 또는 그것의 조성 장려 등을 도모하고 있다. 이러한 사회적 뒷받침은 정부나 지방자치 단체가 가지고 있는 예산만으로는 할 수 없거나 또는 하기 곤란한 일들을 도와주는 등 간접적으로 산업 교육의 발전을 위해 노력하고 있어서 일본의 과학 기술이 오늘날과 같은 발전을 이룩하는데 눈에 보이지 않는 밑거름이 되고 있다(이병기, 1992, p. 117). 이렇게 일본에서 산업계 자체가 기술인력의 양성에 적극적인 지원을 하고 있음을 우리에게 좋은 본보기가 된다.

이상의 논의로부터 다양한 당사자들의 협의화 공조의 필요성을 본다. 그래서 수해양고등학교의, 그리고 나아가서 수해양대학의 교육을 활성화하고 발전시키기 위해서 다섯 관련 당사자 집단들이 함께 만나서 서로의 입장에서 다른 당사자측에 대한 바람과 서로가 할 수 있는 일에 대해서 진지하게 협의하는 기회를 가질 것이 필요하며 또 좋은 효과가 있으리라고 생각된다. 첫째, 새로운 이론과 생산기술의 생산자로서의 수해양학계, 둘째, 이러한 이론과 기술이 적절하고 효과적으로 일선 고등학교에서 교육되어지도록 그 과정과 절차 및 인력을 준비하는 역할을 수행해야 하는 수해양교육학계, 셋째, 당해 고등학교의 학생들로 하여금 그 새로운 이론과 생산기술을 잘 배우고 익히게 하는 역할을 맡은 일선학교의 행정가들 및 교사들, 넷째, 이렇게 하여 배출된 유능한 산업역군의 직접적인 수요자인 산업계, 다섯째, 수산해양산업의 진흥을 위한 노력을 그 본령으로 하는 정부의 관련 부서들 및 공공기관들까지 포함하는 정례적 협의체를 구성하는 것이 바람직하다. 이들은 서로서로가 수해양교육에 대해서 한 측면에서는 공급자이면서도 다른 측면에서는 수요자가 되는 관계이니만치 상호 의존성이 매우 높다. 예를 들면 수해양학계는 새로운 이론과 생산기술을 생산하고 공급하지만, 역으로 보면 생산된 그 이론과 기술을 현실적으로 이용해 줄 유능한 인력자원을 절실히 필요로 하는 그 수요자이기도 하다. 그리고 대학이 이러한 현실적 역할을 수행하는 것은 박영호(1991)가 말한 그 지역 개발의 중심체로서의 대학 역할과도 부합되는 것이다(p. 7).

그리고 현실적으로는 현존하는 수산해양교육학회와 수·해운계고등학교 교장회의와의 연대 등 기존의 조직을 통한 공동의 노력은 당장 가능할 수도 있다. 그리고 여기에 산업계의 대표들, 중앙 및 지방관서의 관련 산업부서 및 교육부서, 관련 공공기관들 등으로 차츰 연대의 폭을 넓혀가는 것도 현실적으로 좋은 방법이 될 수 있을 것이다. 이렇게 하여 일본의 예에서 보는 것처럼 일면으로는 국가적인 지원을 획기적으로 확대하고 다른 일면으로는 산업계 자체가 자기들이 필요로 하는 기술인력의 양성에 적극적인 지원을 하므로서 수산해양교육과 수산해양산업을 진흥시킬 수 있게 될 것이다.

V. 요약 및 결론

어떠한 국가적 과업보다도 뒤지지 않는 바다 경영이 이제는 특별한 관심과 정책적 지원없이는 더이상 국가적 요청에 부응할 수 없을만큼 현재의 상황이 어렵다. 이에 수산계 고등학교를 중심으로 수산해양교육의 문제점들을 입학단계, 교육의 과정, 졸업생 진로의 세 단계로 나누어 기존의 연구들을 바탕으로 고찰하고, 그 해결책을 모색하여 보았다.

첫째, 입학단계에서의 문제점은 입학생의 정원미달 사태와 지원학생 자질 저하 등이다. 그리고 이것이

바로 수산해양산업과 고등학교 교육의 문제중에서 가장 심각한 것이다. 정원의 미달사태의 원인을 상당히 복합적이거나 놓여온 인구 절대수의 감소가 그 근본적 원인이며, 대학진학 지향의 사회 풍토와 3D업종 기피현상이 상황을 악화시키는 요인들이다. 이에 대한 대책으로는 1) 수산계 고등학교를 임해 대도시에 설립, 2) 도시형 수산계 고등학교 모형 정립, 3) 동일계대학 특별전형제도, 4) 수산해양 산업의 현대화, 유통산업화, 그리고 첨단산업직종 및 해양레저산업 개발, 그리고 5) 중고등학교에서의 수산업 교과 선택 권장 등이 제시되었다.

둘째, 이들이 재학중에 경험하는 교육의 과정에 있어서의 문제점들은, 1) 실험실습실과 그 기자재의 부족 및 노후화, 2) 실습선의 부족 및 노후화, 3) 현장실습생의 중도탈락 문제, 4) 전문교과 교사들의 사기 저하 등이다. 이러한 어려운 상황을 개선하고 교수-학습의 효과를 더욱 높이기 위하여, 1) 훌륭한 교사진 유치 및 사기진작, 2) 학급규모를 20명으로 축소, 3) 효과적인 수업방법 활용, 4) 실험실습용 시설 및 기자재 구비, 5) 우수한 실습선 新造, 6) 효과적인 승선실습, 7) 효과적인 현장실습을 위한 산학협회의 등이 이루어지도록 해야 할 것이다.

셋째, 졸업생들의 진로에 있어서의 문제는 대학 진학 희망자의 비율이 높음에도 현실적으로 그 희망을 실현할 기회가 매우 제한되고 있다는 것과, 졸업생들의 대부분이 일단 취업을 하는데 그들 중 30%가 넘는 숫자가 자기의 직업에 대해서 불만을 가진 것으로 인식되고 있다는 것이다. 이에 대해서는 졸업생에 대한 동일계대학 특별전형에 의한 대학 진학특전, 유관업체나 수산업에 종사하는 營漁者에게 병역특혜 부여, 어업인 후계자 선정에 있어서 우선권을 부여 등이 이루어지도록 해야 할 것이다.

그러나 이러한 해결방안들이 현실화되는 데는 중앙정부 차원의 확고한 정책적 의지와 획기적인 재정 지원이 필수적인 요소이다. 따라서 중앙정부 차원의 정책적인 재정지원에 유리한 점이 있다면 이러한 학교들을 국립으로 개편하는 것도 좋을 것이다.

그럼에도 아직 많은 문제들에 있어서는 여러 당사자들이 상호연관되어 있기 때문에 어떤 한 주체가 개별적으로 해결할 수 없고, 다면적으로 관련된 여러 당사자들간의 협의와 협조가 간절히 필요한 것이다. 여기에 産學官의 협동적 노력이 필요한 것이다. 현실적으로는 현재의 수산해양교육학회와 수해운계 고등학교 교장회의가 연대하고, 여기에 산업체의 대표들, 중앙 및 지방관서의 관련 산업부서 및 교육부서, 관련 공공기관들 등으로 차츰 연대의 폭을 넓혀가는 것이 좋은 방법이 될 것이다. 이렇게 하여 일본의 예에서 보는 것처럼 일면으로는 국가적인 지원을 획기적으로 확대하고 다른 일면으로는 산업계 자체가 자기들이 필요로 하는 기술인력의 양성에 적극적인 지원을 하므로서 수산해양교육과 수산해양산업을 진흥시킬 수 있게 될 것이다.

참 고 문 헌

- 박한철, 수·해운계고등학교 교육의 발전방향, 한국수산해양교육학회 추계학술대회 초록집, 1996.
교육법시행령, 대통령령 제14,920호, 1996.

- 교육부, 고등학교 교육과정, 교육부 고시 제1992-19호, 1992.
- 김도곤, 경남지역 수산업의 현황과 수산고등학교의 역할, 한국수산해양교육학회 추계학술대회 초록집, 1996.
- 김동규, 자영수산과 교육의 방향과 교육과정 개발, 수산해양교육연구, 1권 1호, 1988, pp. 21~30.
- 김삼곤, 수산교육의 현황과 전문과목의 교육방법 개선을 위한 제언, 한국수산해양교육학회 추계학술대회 초록집, 1996.
- 김우성, 일본국 수산고등학교 교육의 현황과 과제, 수산해양교육연구, 3권 1호, 1991, pp. 27~34.
- 문승한, 수산고등학교 교육의 활성화 방안모색을 위한 조사연구, 수산해양교육연구 5권 1호, 1993, pp. 1~13.
- 문원호, 수산교육활성화를 위한 취업 증대방안, 한국수산해양교육학회 추계학술대회 초록집, 1996.
- 문원호, 교육과정의 지역화를 통한 수산교육의 저변확대방안, 수산해양교육연구 3권 1호, 1991, pp. 21~26.
- 박영호, 해양산업교육의 진흥방안, 수산해양교육연구 3권 1호, 1991, pp. 1~8.
- 배두호, 수산고등학교 경영의 쇄신 방안, 한국수산해양교육학회 추계학술대회 초록집, 1996.
- 신도남, 수산-해운계 고등학교 현장실습에 관한 전문과목 담당교사와 산업체 지도자의 의견조사, 수산해양교육연구 7권 2호, 1995, pp. 135~157.
- 이경준, 젊은 어민인력 유치를 위한 어촌주민의 생활실태와 요구분석, 수산해양교육연구 6권 1호, 1994, pp. 1~8.
- 이경준, 수산고등학교 활성화 방안모색을 위한 어촌 주민의 의식분석, 수산해양교육연구 3권 2호, 1991, pp. 1~18.
- 이길래, 배석재, 홍성근, 수·해운 승선계열 대학생의 의식 구조, 수산해양연구 6권 2호, 1994, pp. 143~160.
- 이병기, 일본 수산계 고등학교 교육의 현황과 전망, 수산해양교육연구 4권 1호, 1992, pp. 75~87.
- 이병기, 일본 수산계 고등학교 교육의 현황과 전망 : Ⅱ. 교육의 외형과 내실성, 수산해양교육연구 4권 2호, 1992, pp. 109~120.
- 이병기, 한국 수산업의 전망과 수산교육의 방향, 수산해양교육연구 창간호, 1988, pp. 7~16.
- 이현우, 이경준, 수산고등학교 학생의 의식구조와 진로실태 분석, 수산해양교육연구 창간호, 1988, pp. 31~42.
- 정상영, 충남지역 수산업 현황과 대천수교의 역할, 한국수산해양교육학회 추계학술대회 초록집, 1996.
- Burkhead, Education in the States, New York, National Committee for Support of the Public Schools, p. 29, in Robert J. Garvue, Modern Public School Finance(New York : Macmillan 1969), p. 90. 남정걸, 교육행정 및 교육경영, 교육과학사, 1996, pp. 116~118에서 재인용.
- Owens, Robert G. Organizational Behavior in Education(4th ed.). NJ : Prentice - Hall, 1991.
- Seiler, W. J., Schuelke, L. D., Lieb - Brillhart, B. 학교교육과 커뮤니케이션, 김인식, 김성열, 김학준 역, 교육과학사, 1988.