

수·해운계 승선계열 대학생들의 의식구조 및 직업에 대한 가치관의 변화

이 길 래* · 배석제** · 정흥기** · 홍성근**

The Change of Worth View for the Vocation and Structure of Consciousness
on the Shipboard Collegian who majored in Fisheries and Maritime Field

Kil-Rae Rhee · Seok-Jae Bae** · Hung-Ki Chung** · Sung-Kun Hong***

<목	차>
Abstract	III. 연구내용
I. 서론	1. 이론적 배경
1. 연구의 필요성	2. 해기사의 직업적 특성
2. 연구의 목적	3. 연구 동향
3. 연구의 제한	IV. 분석결과
II. 연구방법	V. 논의 및 고찰
1. 연구의 개요	VI. 요약 및 제언
2. 표집대상 및 처리방법	
3. 연구기간	

Abstract

We have implemented the questionnaire survey to study the structure of consciousness of collegian and the Change of the worth view of the vocation on totally 832 collegians who attended the fisheries and maritime colleges.

The results were as follows :

Most collegian had selected college and department by means of surrounding recommendation and acquired scores without regarding his own aptitude and prospect.

The educational aims of the collegian who majored in fisheries and maritime field are to carry out the

* 군산대학교 해양산업대학 교수

** 군산대학교

theory and practise along with emphasizing technical education and human-being education together. Concerning to the status of professor, Most collegian had wanted professor not only who had much comprehensive faculty but also who pointed out than well teaching professor.

The collegian who consult their prospect with professor was very rare and they were very negative for the learning majoring in fisheries and maritime field.

Because the practice guidance was not accomplished effectively on the account of social aspect, most collegian has avoided jobs relating to fisheries and maritime field. Also, they had selected short term on the job training course aboard the ship.

I. 서론

1. 연구의 필요성

지금 우리 나라에서는 세계화에 대비하여 혁신적인 교육개혁이 추진되고 있다. 우리 교육은 일제로부터 해방된 후 50년 동안 6.25 동란, 4.19 민주화 의거 및 5.16 군사혁명 이후 군사문화의 암흑기를 거쳐 오늘에 이르는 동안 교육의 목표와 방향도 여러 차례 변천을 거쳐 왔다. 그간 대학교육은 양적인 팽창은 되었으나 질적으로는 큰 발전을 못하고 있다. 그러면서도 우리의 경제는 급격히 성장하여 세계 12위의 중진국 대열에 서게 되었다. 그 원동력은 그 동안 우리 국민의 교육열에 의한 소산이었으나, 한편으로는 서구의 문화를 여과없이 받아들인 결과로 인하여 우리가 전통적으로 이어온 효도사상이나 소박한 인심과 근검절약한 근로정신, 친근감과 순종심 등의 미풍양속이 점점 사라져 가고 있으며, 힘든 일을 하지 않고 행복만을 추구하는 무사안일한 생각이나 사치풍토와 3D업종을 기피하는 풍조가 팽배되어 가고 있는 가운데, 교육의 세계화 추진으로 크나큰 변혁을 맞이하고 있어 모든 국민의 폭넓은 의식 개혁 또한 절실히 요청된다. 더우기, 수·해운업은 선박 안에서 도전적이고 창조적인 모험심이 요구되고 육체적 노동이 수반되는 직업이기 때문에, 요즈음의 젊은이들은 해기사직에 대한 매력을 느끼지 못하고 있다. 게다가

전통적으로 우리 사회의 수·해운업에 대한 인식이 부족하고, 요즈음 사회는 학벌만을 중시하는 경향이 있어 자기의 적성이나 취향은 무시하고 무조건 대학에 합격해 놓고 보자는 풍조가 만연되고 있다¹⁾.

이제까지 대학 교육은 전공 위주의 교육 및 전문기술인을 양성하는 교육기관으로서 존립해 왔으나, 앞으로 대학이 세계화에 대처한다는 명분 아래 종합대학으로 개편하여 폭 넓은 지식을 함양할 수 있는 여건을 부여하고 있다고는 하지만, 학생들의 인기학과만을 선호하는 경향으로 인하여 같은 캠퍼스 안에서 수·해양 승선계열 학생들이 자유분방한 타학생들과 어울리다 보면 본래의 전공과는 무관하게 이수한 부전공 방향으로 진출하게 되어, 수·해양인 양성을 위한 교육 목표와는 전혀 다른 직업선택이 이루어질 우려가 있으므로, 해기사 양성교육에 큰 차질이 우려되기 때문이다.

2. 연구목적

본 연구는 요즈음 급격히 변화되고 있는 수·해운계 대학생의 의식구조와 졸업후 직업에 대한 가치관이 변하고 있으므로 그들의 가치관을 조사 연구하여 그 실태를 파악함으로써 앞으로 해기사 양성교육의 문제점을 찾아보고, 아울러 학생지도 방안을 모색하는 데 그 목적이 있다.

1) 李吉來 외 2인, 수·해운 승선계열 대학생의 의식 구조, 수해양교육학회지, Vol. 6(2), 143-160, (1994).

3. 연구의 제한

본 연구에서는 대학생들의 의식구조와 가치관을 연구하기 위하여 다음과 같은 5개 항목 즉, 입학동기와 학교생활, 교육의 방향과 교수진에 대한 견해, 대학의 실험실습시설 및 훈련, 졸업후 진로, 여가선용과 인격형성에 관한 인식 및 직업의 가치관으로 한정하여 설문지를 작성하였다.

또한, 수·해운계 대학생 중 수산계의 2개 대학교(군산대학교, 부산수산대학교)의 1~2학년, 1개의 전문대학(통영수산전문대학)의 1~2학년, 해운계에서는 한국해양대학교의 1~2학년 학생만을 대상으로 선정하였기 때문에, 엄격한 의미에서는 전체 수·해운계 대학생들의 의식구조와 가치관을 대표할 수는 없으나 설문조사 과정에서 한정된 조사내용만으로 조사 분석하였다.

II. 연구 방법

1. 연구의 개요

본 연구에서는 의식구조와 가치관에 대한 국내외의 연구동향을 문헌을 통하여 조사하고, 설문지를 통하여 조사하였다.

사용도구는 표준화된 것이 없으므로, 수·해운계 대학생들의 가치관을 중심으로 한 환경조사용 설문을 임의로 작성하여 실시하였다.

설문 항목과 설문 번호는 다음과 같다.

- 1) 입학동기와 학교생활
- 2) 교육방향과 교수진에 대한 견해
- 3) 대학의 실험실습 시설 및 승선훈련
- 4) 여가선용 및 인격형성에 관한 의식
- 5) 졸업후 진로 및 직업에 대한 가치관

상기의 5개 영역 30개 문항 중 27개 문항은 선택형 설문식으로 작성하고, 3개 문항은 기술식으로 작성하였다. 여가선용 및 인격형성에 관한 의식을 다룬 네 번째 항목은 여기에서는 분석대상에서 제외하였다.

2. 표집대상 및 처리방법

1993년 9월 현재 전국에는 수산계 대학이 4개,

해운계 대학이 2개, 수산전문대학이 2개 있는데, 그 중 수산계 대학으로서는 서해안의 중심인 군산에 소재한 군산대학교 해양산업대학, 동남해안의 중심인 부산 소재 부산수산대학교 수산과학대학과 전문대학을 대표하여 통영수산전문대학을 택하고, 해운계 대학으로서는 한국해양대학교의 해사대학을 택하여 각 대학의 승선계열 1~3학년 총 1350명을 대상으로 설문을 배포하여 설문에 응답한 832명(회수율 61.5%)에 대하여 조사한 결과(표 1)를 SPSS PC+로서 전산처리하였으며, 그 타당성과 신뢰성을 검토하기 위하여 χ^2 검정을 실시하였다.

<표 1> 설문조사 대상

학교명	해양생산업공학과			선박운항, 해사수송과 학과		기관공학과			계
	1	2	3	1	2	1	2	3	
군산대학교	34	30	33			35	42		213
부산수산대학교	23	28	26			20	57	39	182
한국해양대학교				61	116	19	57	28	253
통영수산전문대	23	28				69	64		184
계	80	86	59	61	116	143	220	67	832

3. 연구기간

- 문헌조사 : 1993. 3~1993. 5
- 설문지작성 : 1993. 6~1993. 8
- 설문조사 : 1993. 9~1994. 2
- 자료정리 및 분석 : 1994. 3~1995. 5
- 보고서작성 : 1995. 12

III. 연구 내용

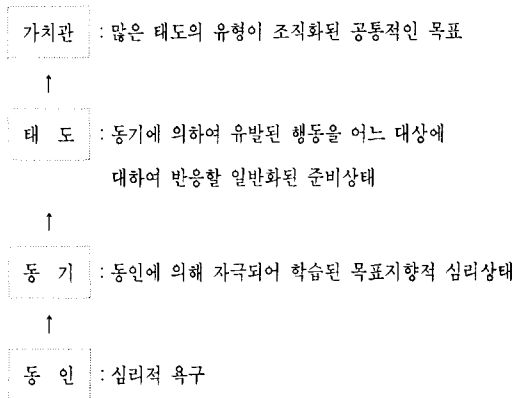
1. 이론적 배경

인간의 행동은 개인의 가치체계에 의하여 많은 영향을 받는다는 것은 이미 주지되고 있는 사실이지만, 인간의 의식은 복합적인 작용에 의하여 형성

되는 것이므로 가치관에 대한 관점도 연구자에 따라 다를 수 밖에 없다.

가치관은 학자의 전공분야나 연구의 목적, 방법 및 영역에 따라 제각기 다르게 정의되는데, 철학자는 주로 가치를 종합적으로 고찰하고, 심리학자는 개인의 가치측정에 중점을 두며, 사회학자는 가치와 사회와의 관계를 구명하는 데 보다 큰 비중을 두고 있다.

가치관의 연구에 대한 이론에서 크라이드 클럭 크혼(Clyde Kluckhohn)과 그의 동료들은 가치를 이용 가능한 행동의 목표, 수단, 양식의 선택에 영향을 주는 개인이나 집단이 특이하게 소유하고 있는 소망대상에 대한 목시적 또는 명시적 관념²⁾이라고 정의하였다. 한편, 정범모는 가치관이란 여러 가지 인간문제에 관하여 바람직한 것, 또는 하여야 할 것에 관한 일반적인 생각 또는 개념³⁾이라고 하였다. 티.엠.뉴콤(T. M. Newcomb)(1950)는 「행동표준 혹은 종합적 태도의 대상이 되는 목표 또는 표준 즉, 특정한 사물에 대한 태도들을 종합할 수 있는 공통점⁴⁾」이라고 정의하고, 가치관·태도·동기·동인과의 관계를 다음과 같이 표시하였다.



<그림 1> 가치관, 태도, 동기, 동인간의 관계
 자료 : 정원식, “정의 교육”, PP 121-122

가치관에 관한 연구의 동향은 의식구조나 가치관의 문제가 관념적, 철학적인 논의의 대상에서 경험적, 과학적 연구의 대상으로 바뀐 것은 그리 오래되지 않다. 근래에 와서는 가치관의 문제를 경험적, 과학적 방법에 의해 연구하려는 경향이 상당히 증가하였고, 그 연구방법도 다양하다고 할 수 있다.

2. 해기사의 직업적 특성

해기사는 선박을 안전하게 운항하는 임무를 담당하는 선박직원으로서 그 업무가 다양하여 선박의 운항에 관한 폭넓은 지식뿐만 아니라 건강한 신체와, 정확한 판단력 및 지휘능력이 겸비되어야 한다. 더욱이, 어선 해기사의 경우에는 선박을 안전하고 신속하게 목적지까지 항해 운항하는 기술 뿐만 아니라 바다 속에 있는 유용수산자원을 탐색하고 채포하기 위하여 선박을 운항해야 하므로, 어획하는 데 필요한 어로 기술은 물론이고 잡아올린 어획물을 잘 처리보관하여 시장에 판매하는 경영업무까지도 담당하고 있다.

오늘날 수·해운산업은 국제화 되어 있기 때문에 그 산업의 기본 도구인 선박은 대형화·현대화 되어 가고 있으며 해기사는 바다를 무대로 여러 나라를 왕래하면서 임무를 수행해야 하므로, 대자연과 싸워 이길 수 있는 강인한 정신력과 책임의식, 협동심, 스스로 어려움을 극복해 나갈 수 있는 창의적인 능력과 외국어의 실력도 겸비해야 한다. 따라서 이를 위해 승선생활 훈련을 통한 전문적인 지식과 기술의 습득이 절대적으로 필요하게 된다. 또한, 개인의 다양한 욕구충족을 저해하는 여러 가지 장애 원인을 극복하고, 현장에서 부딪치는 모든 문제를 합리적으로 처리하는 적응력 등도 겸비해야 한다.

해기사는 정신적·육체적으로 고된 직업이지만, 그 사명은 매우 중대하여 국가 경제에 이바지하는 산업역군으로서 만이 아니라 민간 외교관으로서의

2) 홍승직, 한국인의 가치관의 연구, 고려대학교 출판부, 서울, pp. 12, (1969).

3) 정범모, 가치관과 교육, 배영사, 서울, pp. 17, (1975).

4) 정원식, 정의 교육, 배영사, 서울, pp. 121-122, (1969).

5) 신한원 외 7인, 해사대학생들의 효율적인 승선생활 훈련 방안에 관한 연구, 한국항해학회지, Vol. 15(4), 83, (1991).

역할도 담당하고 있다⁵⁾. 이와같이 해기사의 직업적 특성은 매우 중요하고 가치가 높지만 최근 젊은 세대들이 지향하는 개인주의, 합리주의, 편의성, 안정성 등과는 다소 거리가 있어 해기사 직업도 3D 업종 속에 포함되어 과거의 찬란한 매력은 상실해 가고 있다.

3. 연구동향

우리나라에서 최근 연구된 가치관에 관한 연구로서는 교사의 가치관, 대학생의 가치관, 청소년의 가치관, 도덕적인 가치관 등 많은 연구가 이루어지고 있다. 그 중에서도 대학생들의 의식구조와 가치관에 관하여서는 김⁶⁾, 김⁷⁾ 등의 연구가 다수 있다. 특히, 홍승직은 외국 문화의 영향을 받은 한국의 전통사회가 어느 정도 변화하였는가를 파악하고, 우리나라의 현대화 과정을 이해하고자 한국의 가치관을 연구하였다⁸⁾.

이 연구는 일반인을 대상으로 한 연구와 대학생을 대상으로 하는 연구로 구분할 수 있다. 최근에는 황응연의 “대학생의 가치관”을 비롯하여 김계숙의 “대학생의 전통”, 박찬발의 “대학생의 미래상”, 신등우의 “대학인의 가치관”에 관한 것 등이 있다⁹⁾.

수산계 승선계열 대학생의 가치관에 관한 연구로서는 정¹⁰⁾, 이¹¹⁾ 등이 있으며, 이¹²⁾ 등이 해기사의 효율적인 양성방안을 연구하는 과정에서 일부 언급된 것에 불과하다. 해사대학생의 의식구조나 가치관에 연구도 학생의 효율적인 지도방안에 대한 신¹³⁾, 하¹⁴⁾ 등의 연구가 있으며, 김¹⁵⁾은 상선사관과 부원의 의식구조에 관하여 비교 연구하였

으나, 수·해운계 대학생들의 의식구조와 가치관에 관한 연구는 거의 없는 실정이다.

IV. 분석 결과

설문지를 사용하여 조사한 결과를 검정하고, 그 내용을 분석한 결과는 다음과 같다.

1. 입학동기 및 대학생활에 대한 의식

1) 입학하게 된 동기

<표 2-1>에서 3개 대학과 1개 전문대학학생들의 입학동기를 살펴보면, 성적에 맞춰서가 38.8%로 가장 높고, 장차 수·해운계의 전망이 좋아서 16.1%, 선전매체를 통하여 14.5%, 부모의 권유로 11.4%의 순이었다.

대학별로는 성적에 맞춰서 진학했다는 응답은 군산대학 60.6%, 부산수산대학 44.0%, 통영수전 38.6%, 한국해양대학 17.0%의 순으로 나타났다.

<표 2-1> 우리 대학에 입학하게 된 동기

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
장차 수·해운계의 전망이 좋아서	30(14.1)	23(12.6)	49(19.4)	32(17.4)	134(16.1)
부모나 주위의 권유로	8(3.8)	41(22.5)	33(13.0)	13(7.1)	95(11.4)
선전매체를 통해서	23(10.8)	18(9.9)	60(23.7)	20(10.9)	121(14.5)
성적에 맞춰서	129(60.6)	80(44.0)	43(17.0)	71(38.6)	323(38.8)
기 타	23(10.8)	20(11.0)	68(26.9)	48(26.1)	159(19.1)
계	213(100%)	182(100%)	253(100%)	184(100%)	832(100%)

$$\chi^2 = 144.0, df = 12, P < 0.005$$

- 6) 金泰吉, 한국 대학생의 가치관에 관한 연구, 일조각, 서울, (1967).
- 7) 金仁子 외 한국 대학생의 가치관에 관한 연구, 서강대학교 사회학연구소, 서울, (1974).
- 8) 홍승직, 한국인의 가치관의 연구, 고려대학교 출판부, 서울, pp. 12, (1969).
- 9) 중앙대학교 한국교육목록, 중앙출판사, 서울, pp. 29, (1969).
- 10) 鄭興基, 수산전문대학 학생의 가치관에 관한 연구, 원광대학교 대학원 석사학위논문, pp. 351-389, (1980).
- 11) 李吉來 외 2인, 수·해운 승선계열 대학생의 의식 구조, 수산해양교육학회지, Vol. 6(2), pp. 143-158, (1994).
- 12) 李吉來 외 2인, 해기사 양성에 관한 문제점과 개선방안에 관한 연구, 군산수전 논문집, Vol. 11(1), pp.9-40, (1977).
- 13) 신한원 외 7인, 前掲論文, 한국항해학회지, Vol. 15(4), (1991).
- 14) 河海東, 한국해양대학 학생의 기숙사 생활실태에 관한 조사분석(I), 한국해양대학 논문집, Vol. 21, 237-282, (1989).
- 15) 김길수 외 2인, 상선조직에서의 사관과 부원의 의식구조에 관한 비교 연구, 한국항해학회지, Vol. 16(3), pp. 55-64, (1992).

승선전공별 대학입학 동기 <표 2-2>는 설문학생 832명 중 134명(16.1%)이 장차 수·해운업계의 전망이 좋아서 지망했다고 응답했는데, 그 중 갑판부는 64명(15.7%), 기관부는 70명(16.5%)으로서 기관부가 갑판부보다 약간 높았으나 유의한 차는 없었다.

<표 2-2> 승선전공별 대학 입학동기

내 용	학 교		
	갑 판 부	기 관 부	계
장차 수·해운업계의 전망이 좋아서	64(15.7)	70(16.5)	134(16.1)
부모나 주위의 권유로	46(11.3)	49(11.5)	95(11.4)
선전매체를 통해서	68(16.7)	53(12.5)	121(14.5)
성적에 맞춰서	153(37.6)	170(40.0)	323(38.8)
기 타	76(18.7)	83(19.5)	159(19.1)
계	407(100%)	425(100%)	832(100%)

$\chi^2=3.04, df=4, P>0.1$

학과의 선택 동기를 <표 3>에서 살펴보면, <표 2-1>에서와 같이 성적에 맞춰서가 39.2%로 가장 많고, 장래를 고려해서 28.1%, 적성과 취향을 고려해서 24.1%의 순으로 나타났다.

<표 3> 학과 선택의 동기

내 용	학 교				
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
적성과 취향을 고려해서	61(28.6)	30(16.5)	50(19.9)	59(32.1)	200(24.1)
부모나 주위의 권유로	14(6.6)	21(11.5)	25(10.0)	11(6.0)	71(8.6)
장래를 고려해서	39(18.3)	38(20.9)	109(43.4)	47(25.7)	233(28.1)
성적에 맞춰서	99(46.5)	93(51.1)	67(26.7)	66(36.7)	325(39.2)
계	213(100%)	182(100%)	251(100%)	183(100%)	829(100%)

$\chi^2=73.35, df=9, P<0.005$

2) 전공학과의 대한 만족도

전공학과의 대한 만족도 <표 4-1>에서는 만족한다 34.2%, 불만족하다가 20.0%, 그저 그렇다가 45.7%로서 4년제 대학생(전문대학 제외)만의 질문에 대한 응답 45.5%와 큰 차이가 없었다. 한편, 만

족한다는 반응에 대하여 학교별로 살펴보면, 군산대학 26.3%, 부산수산대학 41.2%, 한국해양대학 36.4%, 통영수전 33.3%로서 부산수산대학과 한국해양대학은 높은 반면에 통영수전과 군산대학(전문대학에서 대학으로 개편)은 훨씬 낮았다.

<표 4-1> 전공 학과에 대한 만족도

내 용	학 교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
만족한다	56(26.3)	75(41.2)	92(36.4)	61(33.5)	284(34.2)
불만족하다	49(23.0)	22(12.1)	59(23.3)	36(19.8)	166(20.0)
그저 그렇다	108(50.7)	85(46.7)	102(40.3)	85(46.7)	380(45.7)
계	213(100%)	182(100%)	253(100%)	182(100%)	830(100%)

$\chi^2=21.35, df=6, P<0.005$

승선전공별로 전공학과의 대한 만족도 <표 4-2>에서는 갑판부가 28.8%인 반면, 기관부는 39.3%로서 기관부가 갑판부에 비해 월등하게 높았다. 이와 같은 결과는 기관부가 공과계열에 가까워서 승선을 기피하는 학생들에게 선택의 폭이 넓기 때문인 것으로 생각된다.

<표 4-2> 승선전공별 학과에 대한 만족도

내 용	학 교		
	갑 판 부	기 관 부	계
만족한다	117(28.8)	167(39.3)	284(34.2)
불만족하다	94(23.2)	72(16.9)	166(20.0)
그저 그렇다	194(47.8)	186(43.8)	380(45.7)
계	406(100%)	425(100%)	831(100%)

$\chi^2=12.46, df=2, P<0.005$

3) 학교생활에 대한 만족도

학교생활에 대한 만족도 <표 5-1>에서 아주 만족한다는 응답은 총 831명 중 겨우 38명으로 4.6%에 불과하였으나, 대체로 만족한다가 50.1%로서 과반수 이상의 학생이 만족하는 것으로 나타났다. 만족한다는 긍정적인 반응에 대하여 학교별로 살펴보면, 부산수산대학이 73.0%로 가장 높았으며,

통영수전 54.9%, 한국해양대학 51.0%, 군산대학 42.9%의 순이었다.

<표 5-1> 학교생활에 대한 만족도

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
아주 만족한다	6(2.8)	9(4.9)	10(4.0)	13(7.1)	38(4.6)
대체로 만족한다	85(40.1)	124(68.1)	119(47.0)	88(47.8)	416(50.1)
조금 불만이다	83(39.2)	40(22.0)	94(37.2)	61(33.2)	278(33.5)
불만이다	38(17.9)	9(4.9)	30(11.9)	22(12.0)	99(11.9)
계	212(100%)	182(100%)	253(100%)	184(100%)	831(100%)

$\chi^2=45.01, df=9, P<0.005$

승선전공별 학교에 대한 만족도 <표 5-2>에서는 갑판부가 55.8%, 기관부 54.4%로 갑판부가 약간 높게 나타났으나 유의한 차는 없었다.

<표 5-2> 승선전공별 학교생활에 대한 만족도

내용	학교		계
	갑판부	기관부	
아주 만족한다	23(5.7)	15(3.5)	38(4.6)
대체로 만족한다	200(49.1)	216(50.9)	416(50.1)
조금 불만이다	134(32.9)	144(34.0)	278(33.5)
불만이다	50(12.3)	49(11.6)	99(11.9)
계	407(100%)	424(100%)	831(100%)

$\chi^2=2.32, df=3, P>0.1$

2. 교육의 방향 및 교수진에 대한 견해

1) 학교교육의 방향과 목표

교육의 기본방향 <표 6>에서는 이론과 실습을 적절히 교육시켜야 한다는 응답이 72.9%, 실습을 위주로 교육시켜야 한다는 응답이 20.8%, 이론을 주로 교육시켜야 한다는 응답이 3.4%로 나타났다.

<표 6> 학교 교육의 기본 방향

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
이론을 주로 교육	6(2.8)	11(6.0)	5(2.0)	6(3.2)	28(3.4)
실습을 주로 교육	44(20.8)	38(20.9)	48(17.0)	48(26.1)	173(20.8)
이론과 실습을 적절히 교육시킨다	152(71.7)	129(70.9)	200(79.1)	124(67.4)	605(72.9)
잘 모르겠다	10(4.7)	4(2.2)	5(2.0)	6(3.3)	25(3.0)
계	212(100%)	182(100%)	251(100%)	184(100%)	830(100%)

$\chi^2=23.31, df=9, P<0.01$

<표 7>에서 교육과정의 지도내용에 응답한 결과를 보면, 기술교육과 인간교육을 적절히 조절해가는 방향이 73.7%로 절대적으로 높았고, 중견기술인을 양성해야 한다는 응답은 8.0%였다. 또한, 철저한 중견기술인을 양성하여야 한다는 응답은 통영수전이 23.4%로 가장 높았으며, 한국해양대학이 8.4%로 가장 낮았다.

2) 교수의 강의 내용

교수의 강의 내용에 대한 응답 <표 8>에서는 강의 내용이 장차 직업선택에 유용할 것 같지 않다가 34.0%, 직업선택에 유용할 것 같다가 33.3%로서 거의 동일하였으며, 잘 모르겠다는 반응도 32.6%나 되었다. 직업선택에 유용할 것 같다는 의견은 4년제 대학에서는 30% 내외인데 비하여 통영수전이 42.2%로 상당히 높았다.

<표 7> 학교교육의 목표

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
기술 교육과 인간 교육을 해야한다	153(71.8)	153(84.1)	192(76.5)	114(62.0)	612(73.7)
중견 기술인 양성을 해야한다	31(14.6)	22(12.1)	21(8.4)	43(23.4)	117(14.1)
철저한 해기사를 양성 해야한다	17(8.0)	2(1.1)	27(10.8)	20(10.9)	66(8.0)
모르겠다	12(5.6)	5(2.7)	11(4.4)	7(3.8)	35(4.2)
계	213(100%)	182(100%)	251(100%)	184(100%)	830(100%)

$\chi^2=41.32, df=9, P<0.005$

<표 8> 교수의 강의 내용

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
장래 직업선택에 유용할 것 같다	64(30.0)	53(29.1)	81(32.0)	79(43.2)	277(33.3)
장래 직업선택에 별로 유용하지 않을 것 같다	83(39.0)	61(33.5)	92(36.4)	47(25.7)	283(34.0)
모르겠다	66(31.0)	68(37.4)	80(31.6)	57(31.1)	271(32.6)
계	213(100%)	182(100%)	253(100%)	183(100%)	831(100%)

$\chi^2=17.91, df=6, P<0.001$

3) 바람직한 교수상

학생들의 교수상에 대한 응답은 <표 9>와 같다. 학생들이 좋아하는 교수상은 학생의 잘못을 고쳐주는 교수가 42.3%로 가장 높았고, 이해심이 많은 교수 35.5%, 공부를 잘 가르키는 교수는 겨우 8.9%에 불과했다. 학생들에게 인기가 있는 교수는 학문만을 교수하는 것보다는 잘못을 질책하고, 진로를 상담할 수 있는 교수를 기대하고 있음을 보여주고 있다.

<표 9> 바람직한 교수상

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
공부를 잘 가르치는 교수님	8(3.8)	13(7.1)	25(9.9)	28(15.2)	74(8.9)
학생들의 잘못을 고쳐주는 교수님	79(37.1)	72(39.6)	120(47.4)	81(44.0)	352(42.3)
이해심이 많은 교수님	94(44.1)	73(40.1)	78(30.8)	50(27.2)	295(35.5)
재미있게 잘 노시는 교수님	24(11.3)	15(8.2)	16(6.3)	20(10.9)	75(9.0)
기 타	8(3.8)	9(4.9)	14(5.5)	5(2.7)	36(4.3)
계	213(100%)	182(100%)	253(100%)	184(100%)	832(100%)

$\chi^2=35.94, df=12, P<0.005$

4) 학과 교수와의 관계

학생과 교수와의 인간관계 <표 10>에서는 단점점을 취득하기 위해서 듣는 정도이다가 42.1%로 가장 많았고, 그저 그렇다가 37.3%였으며, 바람직한 인간관계를 맺고 있다는 20.2%에 불과하다.

스승과 제자간의 바람직한 인간관계는 통영수전이 44.6%인데 비하여 한국해양대학의 경우 5.5%에 불과한 것은 주목할만한 일이다. 어쨌든 이 결과는 스승과 제자간에 인간관계가 원만하게 이루어지지 못하고 있음을 단적으로 나타내는 것으로 볼 수 있다.

<표 10> 학과 교수님과의 관계

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
바람직한 인간관계를 맺고 있다	31(14.6)	41(22.5)	14(5.5)	82(44.6)	168(20.2)
학점을 취득하기 위해서 듣는 정도이다	98(46.0)	56(30.8)	155(61.3)	41(22.3)	350(42.1)
그저 그렇다	84(39.4)	85(46.7)	84(33.2)	61(33.2)	314(37.7)
계	213(100%)	182(100%)	253(100%)	184(100%)	832(100%)

$\chi^2=136.94, df=6, P<0.005$

고민이나 진로문제를 상의하는 대상에 대한 설문 <표 11>에서는 친구가 53.0%로 가장 많고, 상의하지 않는다 19.9%, 선배 15.2%, 부모 5.4%였으며, 교수는 겨우 3.5%에 불과하였다.

<표 11> 고민이나 장래문제 상의

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
부모	16(7.5)	11(6.1)	6(2.3)	12(6.5)	45(5.4)
교수	7(3.3)	2(1.1)	7(2.8)	14(7.6)	29(3.5)
친구	128(60.1)	90(49.7)	136(54.0)	85(46.2)	439(53.0)
선배	25(11.7)	37(20.4)	26(10.3)	38(20.7)	126(15.2)
상의하지 않는다	30(14.1)	38(21.0)	67(26.6)	30(16.3)	165(19.9)
기타	7(3.3)	3(1.6)	10(4.0)	5(2.7)	25(3.0)
계	213(100%)	181(100%)	252(100%)	184(100%)	829(100%)

$\chi^2=30.78, df=15, P<0.01$

5) 자기 학교에 대한 평가도

학생이 재학하고 있는 자기 학교의 평가에 대한 설문 <표 12>에서는 시정할 점이 많다가 60.0%로 가장 높고, 사회가 요구하는 인재를 배출하지 못하고 있다 20.0%, 대체로 잘 운용되고 있다 9.6%의

순으로서, 이 결과는 앞으로 대학운영에 크게 반영되어야 할 것이다.

<표 12> 우리 대학에 대한 평가도

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
잘 운용되고 있다	17(8.0)	23(12.6)	11(4.4)	29(15.8)	80(9.6)
사회가 요구하는 인재배출이 인된다	41(19.2)	49(26.9)	37(14.7)	39(21.2)	166(20.0)
시정할 점이 많다	135(63.4)	85(46.7)	187(74.2)	92(50.0)	499(60.0)
그저 그렇다	20(9.4)	25(13.7)	17(6.7)	24(13.0)	86(10.3)
계	213(100%)	182(100%)	252(100%)	184(100%)	831(100%)

$\chi^2=48.83, df=9, P<0.005$

3. 대학의 실험실습 시설 및 승선실습

1) 대학의 실험실습 시설 및 승선실습

자기대학의 실험실습 시설에 대한 설문 <표 13>에서는 매우 잘 갖추고 있다 2.8%에 불과하였고, 비교적 잘 갖추어져 있다 18.6%, 그저 그렇다 35.3%, 잘 못 갖추어져 있다 43.3%로서 실험시설에 대한 불만이 있는 것으로 나타났다. 대학별로 살펴 보면, 잘 갖추고 있다는 긍정적인 응답이 군산대학 16.1%, 부산수산대학 24.1%, 한국해양대학 18.3%, 통영수전 28.8%로 나타나, 대학보다는 오히려 통영수전 학생들이 실험시설에 대하여 만족하고 있는 것으로 나타났다.

<표 13> 대학의 실험실습 시설

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
매우 잘 갖추고 있다	5(2.4)	11(6.0)	6(2.4)	1(0.5)	23(2.8)
비교적 잘 갖추고 있다	29(13.7)	33(18.1)	40(15.9)	52(28.3)	154(18.6)
그저 그렇다	85(40.1)	58(31.9)	79(31.5)	71(38.6)	293(35.3)
잘 못 갖추고 있다	93(43.9)	80(44.0)	126(50.2)	60(32.6)	359(43.3)
계	212(100%)	182(100%)	251(100%)	184(100%)	829(100%)

$\chi^2=34.80, df=9, P<0.005$

2) 승선실습 여건

학생들의 승선실습 여건에 대한 응답은 <표 14-1>에서와 같이 잘 모르겠다가 39.9%로 가장 많았고, 보다 체계적인 지도가 요구된다가 34.5%, 그저 그렇다가 12.1%로 나타났으며, 효과적으로 수행되고 있다는 응답은 13.5%에 불과하였다. 그저 그렇다 또는 모르겠다는 응답은 군산대학 35.4%, 부산수산대학 56.6%, 한국해양대학 67.6%, 통영수전 44.6%로 나타났다. 잘 모르겠다 또는 그저 그렇다는 미온적인 응답이 많은 것은 1~2학년 학생들이 아직 승선실습을 해 보지 못했거나 단기간이었기 때문인 것으로 여겨지나, 비교적 현대적인 실습선에서 체계적으로 실험실습이 이루어지고 있는 전통있는 대학인 부산수산대학과 한국해양대학의 학생들에게서도 57% 이상의 학생이 부정적인 응답을 했다는 것은 의외의 결과이다.

<표 14-1> 대학에서의 승선실습 여건

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
효과적으로 수행된다	33(15.8)	36(19.8)	14(5.5)	29(15.8)	112(13.5)
보다 체계적인 지도가 요구된다	102(48.8)	43(23.6)	68(26.9)	73(39.7)	286(34.5)
그저 그렇다	20(9.6)	23(12.6)	27(10.7)	30(16.3)	100(12.1)
모르겠다	54(25.8)	80(44.0)	144(56.9)	52(28.3)	330(39.9)
계	209(100%)	182(100%)	253(100%)	184(100%)	828(100%)

$\chi^2=83.0, df=9, P<0.005$

승선 전공별 응답 <표 14-2>에서는 효과적으로 수행된다가 갑판부 13.9%, 기관부 13.2%로 거의 동일하나, 보다 체계적인 지도가 요구된다는 반응은 갑판부 31.8%, 기관부 37.2%로 기관부가 다소 높게 나타났으나 유의한 차는 없었다.

<표 14-2> 승선전공별 승선실습 여건

내용	학교		
	갑 관 부	기 관 부	계
효과적으로 수행된다	56(13.9)	56(13.2)	112(13.5)
보다 체계적인 지도가 요구된다	128(31.8)	158(37.2)	286(34.5)
그저 그렇다	45(11.2)	55(12.9)	100(12.1)
모르겠다	174(43.2)	156(36.7)	330(39.9)
계	403(100%)	425(100%)	828(100%)

$\chi^2=4.55, df=3, P>0.1$

승선실습을 할 때의 어려움에 대한 설문 <표 15>에서는 잘 모르겠다가 60.2%로 가장 많았으며, 과다한 학습준비 14.6%, 시간의 무료함 13.0%, 배멀미 13.1%로 나타나고 있다. 이와 같은 결과는 1~2학년 중 승선실습을 하지 않은 학생은 모르겠다로 응답한 것으로 간주한다면, 대부분의 학생이 과다한 학습준비, 시간의 무료함, 배멀미 등으로 시달림을 받는 것으로 나타났다. 배멀미는 부산수산대학이 24.6%로 가장 높고, 군산대학 17.3%, 통영수전 9.4%, 해양대학은 겨우 0.4%만 배멀미에 시달린다고 응답했는데, 한국해양대학이 낮게 나타난 것은 응답한 학생이 저학년이어서 실습경험이 없었기 때문인 것으로 생각된다.

<표 15> 승선실습시 가장 어려웠던 일

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
배 멀 미	36(17.3)	44(24.6)	1(0.4)	17(9.4)	98(12.1)
시간의 무료함	57(27.4)	10(5.6)	2(0.8)	36(19.9)	105(13.0)
과다한 학습준비 (레포트)	46(22.1)	19(10.6)	12(5.0)	41(22.7)	118(14.6)
잘 모르겠다	69(33.2)	106(59.2)	224(93.7)	87(48.1)	486(60.2)
계	208(100%)	179(100%)	239(100%)	181(100%)	807(100%)

$\chi^2=237.35, df=9, P<0.005$

3) 재학 중 실습기간

대학에서 재학 중 승선기간에 대한 설문 <표 16-1>을 살펴보면, 충분하다는 응답이 37.7%로 가장 높고, 조금은 부족하다 30.8%, 잘 모르겠다 16.6%, 그저 그렇다가 14.8%였다. 또한, 학교별로 실습이 충분하다는 응답은 부산수산대학이 43.1%로 가장 높고, 군산대학 41.5%, 한국해양대학 38.3%, 통영수전 27.2%의 순이었다.

<표 16-1> 우리 대학에서 재학 중 승선 실습기간

내용	학교				계
	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	
충분하다	88(41.5)	78(43.1)	97(38.3)	50(27.2)	313(37.7)
조금 부족하다	62(29.2)	39(21.5)	74(29.2)	81(44.0)	256(30.8)
그저 그렇다	34(16.0)	30(16.6)	29(11.5)	30(16.3)	123(14.8)
잘 모르겠다	28(13.2)	34(18.8)	53(20.9)	23(12.5)	138(16.6)
계	212(100%)	181(100%)	253(100%)	184(100%)	830(100%)

$\chi^2=134.62, df=9, P<0.005$

승선전공별로 살펴보면, <표 16-2>에서와 같이 학교에서 승선하는 실습이 충분하다는 응답은 갑관부가 35.2%, 기관부가 40.1%로서 기관부가 약간 높았다.

<표 16-2> 승선전공별 재학중 승선 실습기간

내용	학교		
	갑 관 부	기 관 부	계
충분하다	143(35.2)	170(40.1)	313(37.7)
조금 부족하다	125(30.8)	131(30.9)	256(30.8)
그저 그렇다	62(15.3)	61(14.4)	123(14.8)
잘 모르겠다	76(18.7)	62(14.6)	138(16.6)
계	406(100%)	424(100%)	830(100%)

$\chi^2=14.65, df=3, P<0.005$

4. 진로 및 직업에 대한 가치관

1) 수·해운산업의 향후 전망

학생들이 앞으로 수·해운산업 분야의 전망에 대한 설문 <표 17-1>에서 살펴보면, 좋아질 것 같다가 40.2%로 가장 많았고, 그저 그렇다 29.5%, 나

빠진다 23.4%였으며, 모르겠다는 반응도 6.9%였다. 좋아질 것이라는 반응은 부산수산대학, 한국해양대학이 높은 반면에 군산대학과 통영수전은 32.1%로서 10% 정도 낮게 나타났다.

승선전공별로 살펴보면, <표 17-2>에서와 같이 수·해운계 산업이 향후 좋아진다는 응답은 갑판부가 40.5%, 기관부가 40.0%로서 거의 동일한 인식을 하고 있는 것으로 나타났다.

<표 17-1> 수·해운 산업의 향후 전망

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
좋아진다	73(34.3)	79(43.3)	123(49.0)	59(32.1)	334(40.2)
나빠진다	61(28.6)	43(23.6)	38(15.1)	52(28.3)	194(23.4)
그저 그렇다	64(30.0)	50(27.5)	72(28.7)	59(32.1)	245(29.5)
잘 모르겠다	15(7.0)	10(5.5)	18(7.2)	14(7.6)	57(6.9)
계	213(100%)	182(100%)	251(100%)	184(100%)	830(100%)

$\chi^2=23.31, df=9, P<0.01$

<표 17-2> 승선전공별 수·해운 산업의 향후 방향

학교	갑판부	기관부	계
좋아진다	165(40.5)	169(40.0)	334(40.2)
나빠진다	113(27.8)	81(19.1)	194(23.4)
그저 그렇다	104(25.6)	141(33.3)	255(29.5)
잘 모르겠다	25(6.1)	32(7.6)	57(6.9)
계	407(100%)	423(100%)	830(100%)

$\chi^2=11.47, df=3, P<0.01$

2) 수·해운계 진출희망 분야

대학생들의 취업희망 업종 <표 18-1>을 살펴보면, 수·해운계 공무원 및 공공단체가 37.6%로 가장 높고, 승선 28.0%, 수산·해운계 일반회사 25.0%의 순이었다. 승선하겠다는 학생을 대학별로 보면, 통영수전이 34.2%로 가장 높고, 한국해양대

학 30.5%, 군산대학 26.2%, 부산수산대학이 20.6%의 순으로 나타났다.

<표 18-1> 수·해운계 진출 희망분야

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
승선	55(26.2)	37(20.6)	75(30.5)	63(34.2)	230(28.0)
수·해운계 일반회사	52(24.8)	42(23.3)	58(23.6)	53(28.8)	205(25.0)
수·해운관계 공무원 및 공공단체	87(41.4)	71(39.4)	94(38.2)	56(30.4)	308(37.6)
잘 모르겠다	16(7.6)	30(16.7)	19(7.7)	12(6.5)	77(9.4)
계	210(100%)	180(100%)	246(100%)	184(100%)	820(100%)

$\chi^2=25.08, df=9, P<0.005$

승선전공별로 살펴보면, <표 18-2>에서와 같이 승선하겠다는 학생은 갑판부가 27.9%, 기관부가 28.0%로서 거의 동일하였으나, 수·해운계 공무원 및 공공단체는 갑판부 43.0%, 기관부 32.3%로서 갑판부가 10% 이상 높게 나타났다.

<표 18-2> 졸업 후 진출 희망분야

학교	갑판부	기관부	계
승선	112(27.9)	118(28.2)	230(28.0)
수·해운계 일반회사	83(20.6)	122(29.2)	205(25.0)
수·해운관계 공무원 및 공공단체	173(43.0)	135(32.3)	308(37.6)
잘 모르겠다	34(8.5)	43(10.3)	77(9.4)
계	402(100%)	418(100%)	820(100%)

$\chi^2=13.01, df=3, P<0.005$

3) 승선할 때 희망 승선기간

학생들에게 졸업 후 승선한다고 가정하였을 때, 희망 승선기간을 묻는 설문 <표 19-1>에서는 3년 이상 5년 이내가 30.0%, 1년 이상 3년 이하가 29.9%로서 비슷한 응답율을 나타내었으며, 1년 이

내는 24.1%, 5년 이상이 15.5%의 순이었다. 3년 이상 승선하겠다는 응답은 군산대학이 35.3%, 부산수산대학이 27.4%인데 비하여 한국해양대학은 72.6%로 월등이 높았으며, 통영수전도 45.8%로 높은 편이었다.

<표 19-1> 승선하고자 할 때의 희망 승선기간

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
1년 이내	61(29.5)	57(31.8)	14(5.6)	67(36.4)	199(24.2)
1년 이상 3년 이내	73(35.3)	73(40.8)	55(21.8)	45(24.5)	246(29.9)
3년 이상 5년 이내	47(22.7)	39(21.8)	113(44.8)	48(26.1)	247(30.0)
5년 이상	26(12.6)	10(5.6)	70(27.8)	24(13.0)	130(15.8)
계	207(100%)	179(100%)	252(100%)	184(100%)	822(100%)

$\chi^2=134.62, df=9, P<0.005$

승선전공별로 살펴보면, <표 19-2>에서와 같이 1년 이상 5년 이내는 갑판부가 56.6%, 기관부가 63.2%로서 기관부가 다소 높았으나, 5년 이상 승선하겠다는 응답은 갑판부가 20.6%, 기관부가 11.2%로서 갑판부가 높게 나타났다.

<표 19-2> 승선전공별 희망 승선기간

학교	갑판부	기관부	계
1년 이내	92(22.8)	107(25.5)	199(24.2)
1년 이상 3년 이내	108(26.8)	138(32.9)	246(29.9)
3년 이상 5년 이내	120(29.8)	127(30.3)	247(30.0)
5년 이상	83(20.6)	47(11.2)	130(15.8)
계	403(100%)	419(100%)	822(100%)

$\chi^2=14.65, df=3, P<0.005$

4) 졸업 후 진출 희망분야

졸업 후 취업 희망업종 <표 20-1>을 살펴보면, 수·해운업계가 52.1%로 가장 높았으며, 수·해운계와 무관한 업종이 27.7%, 잘 모르겠다 20.1%의 순이었다. 학생들이 수·해운계 업종과 무관한 업

종에 진출하겠다는 학생과 잘 모르겠다는 소극적인 직업관을 가진 학생이 거의 절반에 가깝다는 응답은 앞으로 수·해양교육의 지도에 유의해야 할 점이라 하겠다.

<표 20-1> 졸업 후 진출 희망분야

학교	군산대학	부산수산대학	한국해양대학	통영수전	계
수·해운업계	96(45.5)	70(38.5)	160(63.5)	106(57.6)	432(52.1)
수·해운계와 무관한 업종	71(33.6)	58(31.9)	59(23.4)	42(22.8)	230(27.7)
잘 모르겠다	44(20.9)	54(29.7)	33(13.1)	36(19.6)	167(20.1)
계	211(100%)	182(100%)	252(100%)	184(100%)	829(100%)

$\chi^2=47.24, df=6, P<0.005$

승선전공별로 살펴보면, <표 20-2>에서와 같이 수·해운업계로 진출하겠다는 응답은 갑판부가 57.7%, 기관부가 46.0%로서 갑판부가 10% 정도 높게 나타났으며, 수·해운업계와 무관한 업종에 진출하겠다는 응답은 갑판부가 24.8%, 기관부가 30.6%로서 오히려 기관부가 높게 나타났다.

<표 20-2> 승선전공별 졸업 후 진출 희망분야

학교	갑판부	기관부	계
수·해운업계	235(57.7)	197(46.0)	432(52.1)
수·해운계와 무관한 업종	101(24.8)	129(30.6)	230(27.7)
잘 모르겠다	71(17.4)	96(22.7)	167(20.1)
계	407(100%)	422(100%)	829(100%)

$\chi^2=13.80, df=2, P<0.005$

IV. 논의 및 고찰

1. 입학동기 및 대학생활에 대한 인식

최근 상당수의 대학생들이 자기가 진학한 학교나 전공하고 있는 학과를 확고한 주관이나 장래성을 고려하여 선택한 것이 아니기 때문에, 학업을

이수하거나 직업을 선택할 때 많은 문제점이 제기되고 있다. <표 2>에서와 같이 대학에 입학한 동기는 수·해운산업의 전망이나 장래성을 고려해서라기 보다는 우선 대학에 진학하고 보자는 목적으로, 또는 성적에 맞춰서 지원한 학생이 가장 많았는데(38.8%), 이는 학과를 선택하게 된 동기(39.2%)와 거의 동일했으며, 학교생활에 만족한다는 응답은 평균 54.7%였으나, 부산수산대학의 73%보다도 한국해양대학이 51%로서 낮은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 이¹⁶⁾ 등의 보고와는 다소 차이가 있으나, 신¹⁷⁾이 1991년에 발표한 해양대학생의 신분에 대한 긍지를 느끼고 있다(60.9%), 학교 전망이 밝다(28.0%)는 견해와는 비슷한 양상을 보이고 있다. 이와 같은 학생들이 학교나 학과에 대한 만족도가 좋을 수 없다. 지망학과에 만족한다는 평균 34.2%로 낮은 편이며, 갑판부(28.8%)보다 기관부(39.3%)가 상당히 높게 나타났다. 이와 같이 입학 동기가 장래성을 고려해서(16.1%)보다 성적에 맞춰서(38.8%)가 높은 입학동기를 가진 학생들 때문에 학습분위기 조성에 영향을 줄 것으로 우려된다.

학습 분위기는 학습내용의 수용태도와 목적의식 고취에 영향을 끼치고 있으므로, 기술교육의 효과적인 성과를 기대하기 어렵게 하고 있다. 게다가 3D업종을 피하거나 종합대학화하여 학사운영에 부전공 제도를 도입하게 되면 학습분위기 향상에 도움을 줄 것(70.3%)으로 인식하고 있으므로, 자칫하면 학교 교육내용과 상반된 업종으로 진로를 타개하려는 학생이 증대될 우려가 크며, 이러한 학생은 전공강의를 청취하려는 태도가 성실하지 못할 뿐 아니라, 대학생활에 대한 비전이 없는 학생과 진실하게 학문을 연구하려는 학생간에 이질감을 형성하여 학내의 학급 분위기 형성에도 큰 영향을 끼칠 것으로 생각된다.

이렇게 진리 및 학문에 대한 탐구심이 부족하고, 미래에 대한 도전력이 없는 대학생들이 교육에 대한 매력은 물론이고, 자기 장래를 수·해운업에 걸고 얼마나 학문을 탐구할 것인가에 의문을 갖게 된다. 또한, 이러한 학생들은 학업을 연구하는 것이 아니라 적당히 학점을 취득하여 졸업장을 받은 후에도 3D업종을 피하여¹⁸⁾ 업계에 진출하고자 하기 때문에, 당사자들에게는 귀중한 시간과 경제적인 손실을 가져올 뿐 아니라 성실하게 해양에 도전하여 학문을 연구하고자 하는 학생들의 자리를 차지하여 선의의 해를 끼치고 있으며, 국가 산업적인 면에서도 인재 양성에 큰 차질을 가져오게 될 것으로 생각된다.

2. 교육방향 및 교수에 대한 견해

학교교육의 목표와 교육의 방향은 대학교육의 특성이나 질적 향상과 학교 운영에 지표가 된다. 교수의 궁극적인 목적은 사회의 유지 발전에 관심을 가지며¹⁹⁾, 앞으로 우리는 자기 개발과 새로운 지식과 기술습득 없이는 온전한 직업인으로서의 역할을 감당할 수 없는 사회에서 살고 있다²⁰⁾.

수·해운계 대학의 교육은 기술 전문인의 양성 교육기관으로서, 학교교육의 방향은 이론과 실습을 적절히 교육해야 한다가 72.9%로 압도적으로 많았으며, 학교교육의 기본목표는 기술교육과 인간교육을 적절히 조화하는 방향이 되어야 한다는 응답이 73.7%인데 반해, 중견 기술인의 양성교육 23.4%, 특히 승선계 학과의 해기사 양성교육은 8.0%에 불과한 것은 대학교육이 해기사에 국한된 선박 기술자의 양성이라기보다 전반적인 해사 기술교육과 인간관계가 원만한 고급 지도자로서의 인격을 갖춘 기술인 양성을 희망하고 있는 것으로 생각된다. 앞으로 우리는 세계 시민을 목표로 계획성있게 교

16) 李吉來 외 2인, 前掲論文, 軍산수전 논문집, Vol. 11(1), 12, (1977).

17) 신한원 외 7인, 前掲論文, 한국항해학회지, Vol. 15(4), 187, (1991).

18) 李圭煥, 3D 기피현상에 대한 고찰, 현대해양, 통권 287호, pp. 40-47, (1994).

19) 韓哄愚, 교육학개론, 형설출판사, 서울, (1987)

20) 김홍철, 21세기 수산교육의 방향, 현대해양, 통권 303호, pp. 26, (1995).

21) 南宮達暎, 교사의 교육자적 자질과 역할, 한국교원대 교수논총, Vol. 13(2), 30, (1987).

육을 추진해야 한다. 그러기 위해서는 교육목표와 교육과정 등을 시대에 알맞게 검토하여 재정립할 필요가 있을 것으로 생각된다.

현재 우리 교육의 방향은 국제화, 개방화와 21세기 미래에 대비하여야 하며, 특히 외국대학이 국내에 진출하려는 시대적 변천에 대비하여 새로워져야 하고²¹⁾, 수·해운산업에서 국내외적으로 팽배해져 가는 자원 내소널리즘의 경향과 3P(Population, Poverty, Pollution)문제 등 급변하는 세계 정세에 대응하는 적극적인 방향으로의 자세 전환이 시급하다.

내외의 급변하는 상황에서 교육의 현상이 가장 기본이 되는 학생과 교수와의 인간관계가 원만하지 못한 현실은 심각하지 않을 수 없다. 대학생들이 기대하는 가장 바람직한 교수상은 학생의 잘못을 지적해 주는 교수가 42.3%로 가장 높았고, 이해심이 많은 교수가 35.5%나 되는 반면에, 공부를 잘 가르키는 교수는 겨우 8.9%에 불과하였다. 특히, 기숙사 생활을 통하여 상·하급생과의 관계, 교수와의 접촉이 비교적 높은 해운계 대학생들이 교수와 바람직한 관계를 가지고 있다가 5.5%로 훨씬 낮았으며, 학점을 취득하기 위하여 청강하고 있다가 61.3%, 그저 그렇다가 33.2%나 되었다는 사실은 주목할만한 일이다. 더우기, 고민이나 장래문제를 상의하는 대상이 친구가 53.6%이고, 부모 5.4%인데 반해 교수와 상의한다는 응답은 겨우 3.5%에 불과하였다. 이 결과는 신²²⁾ 등이 보고한 바 있는 93%의 부정적인 응답과 거의 일치하는 것이며, 대학교육이 교수에 의해서 지식만 전달하는 식의 교육보다는 진리탐구의 방향을 지도받으면서 인간관계가 원만하게 이루어지는 끈끈한 정이 오고 가는 관계에 의한 교육을 바라고 있음을 단적으로 나타내 주는 것으로 생각된다.

교육자로서의 본질을 구성하는 인간적 특질은

지식을 가르친다는 의미 이상으로 인격도야가 교육자로서의 권위를 가질 수 있는 교수 자질의 필수요건²³⁾인 것으로 지적하고 있다. 요즈음 기성인들의 일부는 일부 대학생들의 밖으로 드러난 양태만을 보고 대부분의 학생들이 지나치게 자율만을 주장하고, 학문보다는 방종된 생활로 귀중한 시간을 소비하고 있는 것으로 매도하는 이도 있으나, 대학생들 대부분은 대학이 진리 탐구의 도장으로서 인간교육을 요구하고 있으며, 방종보다는 자기의 결점을 지적해 주고 장래 문제를 지도해 주는 교수상을 요구하고 있으므로, 보편적인 교육을 지향하는 학부교육 담당교수들의 지도자세의 전환이 시급한 것으로 생각된다.

교수내용, 학생과 교수와의 관계에 있어서도 강의내용이 졸업 후 직업을 선택할 때 유용할 것 같다는 응답(33.3%)보다 유용하지 않다는 응답(34.4%)이 다소 많았으며, 교수와의 관계에 있어서도 바람직한 인간관계를 유지한다는 응답은 20.2%에 불과하였으나, 학점이나 취득하여 졸업하겠다는 응답이 42.1%나 되었다. 특히, 강의내용이 사회에서 거의 쓰여지지 않거나 별로 쓰여지지 않을 것이라는 부정적인 사고가 높은 비율을 차지하는 것은 대학 교육의 심각성을 말해주는 큰 문제점으로 지적될 수 있다.

지난 날의 교수는 성적적 위치에서 교육에 대한 사명감을 갖는 한편 학생을 사랑하는 원천적 마음가짐만 있으면 교직자로서의 직분을 다할 수 있을 것으로 여겨졌었다²⁴⁾. 그러나, 오늘날의 교수는 그에 더하여 전문직으로 요구되는 자질이 갖춰져야 할 것이 요망되고 있다. 그러므로, 우리의 교육은 시대의 흐름과 우리 사회의 요구에 부응하는 실질적 교육이 이뤄져야 할 것으로 생각된다. 아울러 기술교육은 기업에서 요구하는 양질의 기술인을 양성하여야 하는 것임에도 불구하고 우리의 교육 현실은 그렇지가 못하다. 수산계 기업인들이 인간

22) 신한원 외 7인, 前掲論文, 한국항해학회지, Vol. 15(4), 98, (1991).

23) 南宮達暎, 前掲論文, 한국교원대 교수논총, Vol. 13(2), 31, (1987).

24) 李煥辰, 한국 교육상 정립을 위한 기초 연구, 한국교원대 교수논총, Vol. 13(2), 2, (1987).

25) 李吉來 외 2인, 前掲論文, 군산수전 논문집, Vol. 11(1), 14, (1977).

26) 韓鴻우, 前掲書, pp. 139, (1987).

교육이 잘 이루어진 기술인을 요구하는 것도²⁵⁾ 실질적인 교육이 미흡한 대학교육을 간접적으로 질타하고 있는 것으로 음미할 수 있을 것으로 여겨진다.

우리 교육제도 하루 속히 학생과 사회의 욕구를 충족시킬 수 있는 바람직한 교육상이 정립되어 쾌락하고 안정된 분위기에서 학문도야의 장이 될 때 비로소 교육의 사명을 다할 수 있을 것이다.

3. 대학의 실험시설 및 실습훈련

해기사와 같이 전문직은 장기간의 훈련이 필요하다²⁶⁾. 체계적인 실습계획과 훈련을 통하여 우수한 해기사가 양성될 수 있다. 그러나, 현재 수·해양계 대학의 실험실습의 시설여건이 대학의 시설기준령에 훨씬 미달된 상태에 있다. 대학 1~3학년 학생에게 자기 대학의 실험실습 시설이 어느 정도라고 보느냐는 질문에 매우 잘 갖추워졌다는 응답은 겨우 2.8%에 불과했고, 잘못 갖추어졌다 및 그저 그렇다는 부정적인 응답이 78.6%인 것을 보면 대학생들이 실험실습 시설에 대하여 불만을 나타내고 있으며, 승선여건이 효과적으로 잘 이루어지고 있다는 응답도 겨우 13.5%에 불과하고, 보다 체계적인 지도가 요구된다는 응답이 34.5%, 그저 그렇다와 모르겠다는 응답이 52.0%나 되었다. 승선훈련 실습할 때의 어려움에 대해서는 모르겠다는 응답이 60.2%나 되는데, 이와 같은 결과는 정규대학에서는 저학년에서 승선실습을 해보지 못했거나 단기훈련을 경험한 학생들이 응답한 것으로 생각된다. 그러나, 실습과정을 거친 학생들의 의견은 과다한 학습준비, 시간의 무료함, 배멀미로 어려움을 겪었다는 응답이었고, 현재 대학에서 실시하고 있는 해상실습 기간에 대하여 충분하다는 응답이 37.7%로 가장 많고, 조금 부족하다가 30.8%, 현재 훈련에 비교적 만족하고 있는 상태이다 68.5%로.

고된 훈련을 통해 기술을 익혀보겠다는 적극적인 자세보다는 어려운 훈련은 적당히 피해 보겠다는 사고가 내포하고 있다. 신²⁷⁾ 등의 조사에 의하면, 승선생활훈련이 필요하다는 의견이 32.6%, 필요치 않다가 39.4%, 중립적인 입장이 27.3%로서 많은 학생들이 승선생활훈련을 원하지 않고 있다. 해기사의 해상훈련의 필요성에 대하여 교육내용의 본질, 직업의 특성, 기존 해기사에 대한 평가, 바람직한 해기사상을 종합해 볼 때 해기사는 전문적인 지식, 기술을 갖추어야 할 뿐 아니라 개인의 정신적, 육체적, 물리적, 자연적, 사회적 욕구충족을 저해하는 여러 가지 장애요인을 극복하고 현장에서 부딪치는 모든 문제를 합리적으로 처리하는 응집력을 겸비해야 한다고 하였다²⁸⁾. 이러한 훈련은 해상의 자연적인 악조건(태풍, 무료함, 단체생활, 해상의 노동여건 등)에 따른 강한 훈련을 통해 기술이 습득되어야 하는데, 지금의 대학생의 정신자세(입학동기 등), 3D업종 기피현상, 대학의 종합화로의 전환으로 특수 기술교육에 속하는 해상훈련 등을 기피하려는 경향이 뚜렷하며, 이를 지도하는 교수들 까지도 될 수 있으면 선상실습 지도를 기피하려 하고 있다. 이러한 상황에서 학생들에게 부전공제도를 신설하여 이수시키고 있어 더욱 더 기피경향이 강하게 나타나지 않을까 우려된다²⁹⁾.

학생이 우수한 해기사가 되기 위해서는 개인의 자유나 습관을 억제해야 하고 자제력이 요구된다. 개인의 자율성과 자제력은 개인의 노력만으로는 성취하기 곤란하고 외부에서 훈련이 가해져야 한다고 하였는데, 수·해양계 학생들의 정신자세나 실태는 다른 학과에 비하여 장차 실무에 관한 의식구조가 뚜렷하지 못함을 지적하고 싶다.

4. 직업에 대한 가치관

요즈음 해기사직의 인기는 급격한 하락현상을

27) 신한원 외 7인, 前揭論文, 한국항해학회지, Vol. 15(4), 89, (1991).

28) 이상집 외 5인, 승선생활 훈련과정의 발달과제(1), 해양대학교 논문집, Vol. 22, 107, (1987).

29) 신한원 외 7인, 前揭論文, 한국항해학회지, Vol. 15(4), 99, (1991).

30) 양시권, 해운환경 변화에 따른 해기사 교육의 개선책, 한국항해학회지, Vol. 17(2), 2, (1993).

보이고 있어, 업계에서는 해기사 공급에 심각한 어려움을 겪고 있다. 이러한 현상은 1970년대 이후 일본, 영국 등 선진국에서도 이미 겪고 있는 현상으로서, 우리도 1980년대 이후 경제생활이 향상되면서 사회적 여건의 변화(3D업종의 기피, 해외여행의 자유화, 민주화운동의 확산 등)로 수·해운계 대학교육은 심각한 어려움을 겪고 있다³⁰⁾.

대학에서의 교육은 졸업생이 전공한 분야에 취업하여 국가와 산업사회의 발전에 이바지하는 것이 대학교육의 중요한 사명의 하나이다. 그러기 위해서는 입학 동기와 학문탐구 등은 장래 취업분야와 일관성이 있는 것이 이상적인데도 불구하고 요즘의 대학생들은 그렇지 못한 것 같다.

이번 조사에서 보면 수·해운업계가 전망이 좋아질 것이라는 질문에 전체 학생의 40.2%가 긍정적으로 받아들인 반면에 나빠진다는 23.4%, 그저 그렇다 29.5%, 모르겠다 6.9%의 반응도 상당한 비중을 차지하였다. 직업의 선택은 수·해운계 업종을 선택하겠다는 학생이 51.7%로 과반수를 차지하고 있으나, 전혀 수·해운계 업종과 무관한 업종을 선택하겠다는 학생도 27.7%나 되었으며, 아직 방향을 잡지 못하고 있는 학생의 20.1%를 합하면 그 수가 거의 절반에 가까웠다. 장차 수·해운계에 진출하는 학생들도 분야별로 수·해운업의 관계 공무원이나 공공단체를 희망하는 응답이 37.6%이고, 전공과 가장 밀접한 관련성이 있는 해기사 면허를 획득하여 승선하겠다는 학생은 겨우 28.0% (부산수산대학 20.6%, 한국해양대학 30.5%, 통영수전 34.2%)에 불과하여 실제로는 이보다 더 낮아질 것으로 전망되는데, 이것은 일본보다 훨씬 낮은 것이다³¹⁾.

1년에서 3년이내와 3년이상 5년이내가 각각 29.9%, 30.0%로 가장 높았고 1년 이내도 24.2%나 되었다. 5년 이상은 해운계에서는 27.8%로 비교적

높은 반면에 수산계인 부산수산대학은 5.6%에 불과하였다. 이것은 신³²⁾ 등이 발표한 3~5년이 41.3%, 3년 이하가 18.1%, 5년 이상이 40.6%보다 해운계는 다소 변동이 있는 것으로 추정된다.

오늘날 해기사직이 사회적, 경제적 평가가 하락하여 해기사 교육이 인기를 잃어가고 있기는 하나, 교육내용은 해기사직을 마친 후에 지적인 지속성을 갖고 육상직에 종사할 수 있는 교과과정으로 개편하여 교육내용에 대하여 학생들의 긍정적인 관심을 불러 일으켜 해기사 교육을 활성화시켜야 한다³³⁾고 하였다. 그러나, 수산계에서는 해기사의 인기도가 해운계에 비하여 낮기 때문에, 이대로 가다가 앞으로 5년 이내에 입시지원자의 부족으로 대학의 입학정원을 채우지 못할 것이며, 교육의 개방화 추세를 고려할 때 대학에서 해기사 양성이 제대로 이루어지지 않아 수산업계에서는 더욱 더 해기사의 인력난에 허덕이게 될 것³⁴⁾으로 우려하고 있다.

V. 요약 및 제언

1. 요약

수·해운계 승선계열 대학생들의 의식구조 및 장차의 직업에 대한 가치관 등에 관한 설문조사를 실시하여 분석한 결과를 요약하면 다음과 같다.

1) 대학과 학과의 선택은 자기의 확고한 주관과 장래성이나 적성을 고려하여 선택하기 보다는 주위의 권고나 성적에 맞춰서 선택했다는 학생이 전체 응답의 38.8%나 되었으며, 자기가 다니고 있는 대학생활에 만족한다는 학생은 57% 정도로 나타났는데, 이와 같은 결과로는 교육의 효율을 지향하기 어렵다.

2) 수·해운계 대학교육은 이론과 실습을 적절

31) 日本 下關水大(학교요람 참조)에서 1993년도 취업자는 어업, 기관, 제조, 증식학과의 졸업자 194명 중 취업을 희망하는 자는 거의 취업이 확정되었으며, 앙케이트 조사결과 입학생의 80%가 수산관계에 취업하였고, 졸업생의 90%가 희망대로 취업되었다.

32) 신한원 외 7인, 前掲論文, 한국항해학회지, Vol. 15(4), 88, (1991).

33) 양시권, 前掲論文, 해양대학교 논문집, Vol. 17(2), 25, (1993).

34) 하정식, 수·해양교육의 개혁, 현대해양, 통권 303호, pp. 22, (1995).

히 교육해야 한다는 응답이 72.9%, 기술교육과 인간교육을 적절히 조화시켜야 한다는 응답이 73.7%였으며, 철저한 해기사 양성교육은 8.0%에 불과하였으므로, 교과과정과 교육내용의 개선이 시급하다.

3) 학생과 교수와의 관계는 공부를 잘 가르키는 교수(8.9%)보다는 학생의 잘못을 지적해 주는 교수(42.3%)와 이해심이 많은 교수(35.5%)를 원하는 것으로 나타나 교육은 바로 사랑을 바탕으로 이루어져야 한다는 것을 단적으로 표현한 것이라 할 수 있다. 교수와 바람직한 인간관계를 유지하고 있다는 응답은 20.2%였으며, 학교에서 배운 학문이 장래 직업 선택에 유용할 것이라는 응답은 33.3%에 불과하여 인간교육과 산학 연계교육 등의 방법으로 직업에 대한 친화력을 길러 주어야 한다.

4) 수·해운계 대학생들이 대학의 실험실습 시설에 만족한다는 학생은 겨우 2.8%에 불과하고, 43% 이상이 불만을 나타내고 있으며, 학생들이 실습시 배멀미나 과도한 과제물 등으로 시달림을 받고 있다고 응답하였다.

5) 승선실습이 효과적으로 수행된다는 학생은 13.5%에 불과하였으며, 보다 체계적인 지도가 요구된다는 응답은 34.5%였고, 지금 시행하고 있는 기간이면 충분하다고 했다.

6) 졸업 후 수·해운계 업종에 취업하겠다는 응답은 51.7%이었으며, 수·해운계 업종과 무관한 업종에 취업하겠다는 학생도 27.7%나 되고, 특히 승선하겠다는 학생은 겨우 28.0%에 불과했으며, 수·해운계 승선계열 학과의 효율적인 교육정책의 개선과 개방화에 대한 대책에 대해서는 수립이 필요하다고 응답하였다.

7) 졸업 후 직업의 선택방향으로 수·해운계 일반회사를 선택할 것이라는 응답은 갑판부가 20.6%인데 비해 기관부는 29.2%로서 기관부가 다소 높았으며, 공무원이나 공공단체에 취업하고자 하는 응답은 갑판부가 43.0%인데 비해 기관부는 32.2%로서 갑판부가 높게 나타났다.

8) 승선기간은 1년 이상 5년 이내가 59.9%, 5년 이상은 15.8%으로 나타났으며, 1년 이내도 24.2%나 되었다.

2. 제 언

1) 입학동기나 학교 선택의 잘못으로 인해 많은 학생들이 취미 및 소질과 다른 분야를 선택함에 따라 학원 분위기 조성에 많은 문제점이 제기되고 있으므로, 입학 선발제도를 개선하여 질 좋은 학생을 유치하도록 하여야 할 것이다. 또한, 승선계열 학생들이 자기의 전공에 대한 자부심과 긍지를 가지고 학문에 전념할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것이다.

2) 첨단화되어 가는 산업구조에 적용할 수 있는 응용능력을 길러 주고, 지도자로서의 자질을 가진 전문적인 기술인을 양성하기 위하여 다양한 교양 교육을 강화시켜야 할 것이다.

3) 학생의 바람직한 생활지도를 위하여 교수는 모름지기 학문 전달자에 그치지 말고, 학생들에게 진실하고 성실한 자세로 학문의 방향을 제시하여 주고, 애정과 사명감을 가지고 학생의 잘못을 지적해 주는 교수상의 정립이 요청된다.

4) 학생들에게 직업의식을 높이기 위하여 계획성 있는 해양 탐구교육을 초·중·고교에서부터 점진적으로 실시하여 우리가 해양민족임을 자각하도록 하여야 할 것이다.

5) 산업체에서 필요로 하는 고급 인재를 양성하기 위해서는 승선계 학교의 낙후된 시설의 확충과 획기적인 장학제도가 실시되어야 할 것이다.

6) 지금의 수·해운계 교육기관이 학교의 사정, 교수의 사명감 실종, 학생들의 학구열 부족 등으로 인하여 편의에 따라 교육이 이루어지고 있으나, 앞으로 세계적 환경변화에 따라 산학연계로 수요자가 필요로 하는 교육이 이루어져야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 김길수 외 2인, 상선조직에서의 부원의 의식구조에 관한 비교연구, 한국항해학회지, Vol. 16(4), (1992).
2. 金仁子, 한국 대학생의 가치관에 관한 연구, 서강대학교 사회학연구소, 서울, (1974).
3. 金泰吉, 한국 대학생의 가치관에 관한 연구, 일

- 조각, 서울, (1967).
4. 김홍철, 21세기 수산교육의 방향, 현대해양, 통권 303호, p. 26, 1995.
 5. 南宮撻暎, 교사의 교육자적 자질과 역할, 한국교원대 교수논총, Vol. 13(2), 30-31, (1987).
 6. 군산수산전문대학 생활지도연구소, 학업 부진 학생의 지도에 관하여, 학생연구, Vol. 1, pp. 20-23, (1971).
 7. 朴相甲 외 2인, 집단생활에 있어서 작업 의식의 변화에 관한 연구, 해양대학교 논문집, Vol. 21, (1986).
 8. 成宗圭, 일반 연수의 오늘과 내일, 교원 연수원 학술 세미나 자료, 한국교원대학교, pp. 1-4, (1986).
 9. 신한원 외 7인, 해사대학생들의 효율적인 승선 생활 훈련 방안에 관한 연구, 한국항해학회지, Vol. 15(4), 79-99, (1991).
 10. 양시권, 해운환경 변화에 따른 해기사 교육의 개선책, 해양대학교 논문집, Vol. 17(2), 1-26, (1993).
 11. 李圭煥, 한국 교육과정, 이화여자대학교 출판부, 서울, pp. 111, (1971).
 12. _____, 3D 기피현상에 대한 고찰, 현대해양, 통권 207호, pp. 40-47, (1994).
 13. 李吉來 외 2인, 해기사 양성에 관한 문제점과 개선방안에 관한 연구, 군산수전 논문집, Vol. 11(1), 9-40, (1977).
 14. _____, 외 2인, 수·해운 승선계열 대학생의 의식구조, 수해양교육학회지, Vol. 6(2), 143, 160, (1994).
 15. 李煥辰, 한국 교육상 정립을 위한 기초 연구, 한국교원대 교수논총, Vol. 3(2), 1-26, (1987).
 16. 이상집 외 5인, 승선생활 훈련과정의 발전과제 (1), 해양대학교 논문집, Vol. 22, 78-125, (1987).
 17. 李鉉雨·李瓊垓, 수산고등학교의 의식구조분석, 부산수산대학교 논문집, Vol. 40, 77-113, (1988).
 18. 日本 下關水大, 학교 요람, (1994).
 19. 정범모, 가치관과교육, 배영사, 서울, p. 17, (1975).
 20. 정세모 외 3인, 한국 해기사의 교육발전에 관한 연구, 해양대학교 논문집, Vol. 22, (1984).
 21. 정원식, 정의 교육, 배영사, 서울, pp. 121-122, (1969).
 22. 鄭興基, 수산전문대학 학생의 가치관에 연구, 원광대학교 대학원 석사학위논문, pp. 351-389, (1980).
 23. 중앙대학교 한국교육목록, 중앙출판사, 서울, p. 29, (1969).
 24. 河海東, 한국해양대학 학생의 기숙사 생활실태에 관한 조사연구 분석(I), 해양대학교 논문집, Vol. 21, 77-125, (1986).
 25. 홍승직, 한국인의 가치관의 연구, 고려대학교 출판부, 서울, p. 12, (1969).
 26. 韓哄憇, 교육학개론, 형설출판사, (1987).
 27. 하정식, 수·해양교육의 개혁, 현대해양, 통권 303호, pp. 22, (1995).