成就動機育成이 自我槪念에 미치는 影響

李永澤・梁時權・崔普烈・黃乙文

The Effect of Enhancing an Achievement Motive on Self-Concept

Lee Young Taek, Yang Si Kown, Choi Bo Yeal, Hwang Earl Moon

〈目　　次〉

Abstract
Ⅰ. 序　　論
Ⅱ. 理論的 背景
Ⅲ. 假說의 設定
Ⅳ. 硏究方法
Ⅴ. 結果 및 論議
Ⅵ. 要約 및 結論

ABSTRACT

The purposes of this study are;

1) to design a proper program of the prosperous possibilities and characteristics of this university for developing students' achievement motive.

2) to identify the effects of enhancing an achievement motive on self-concept.

The experimental design used in this study is the pretest-posttest control-group design as shown in Table I.

Table I. Experimental design

Gx:	T1.	T2 X	T3,	T4
Gc:	T5,	T6	T7,	T8

Gx : Experimental group
Gc : Control group
T1, T5 : Pretest of achievement motive
T2, T6 : Pretest of self-concept
T3, T7 : Posttest of achievement motive
T4, T8 : Posttest of self-concept
X : Experimental treatment (the achievement motive developing program)

Subjects in this study were derived from students of the department of nautical science

of Korea Maritime University. And these subjects were devided into two groups as shown in Table II.

Table II. Subjects

group	grades	number	total	grand total
experimental	4	12	32	56 (male)
	1	20		
control	4	8	24	
	1	16		

The following hypothesises were tested:

(Hypothesis 1)

The achievement motive of the group which has gotten the achievement motive developing program is to be higher than that of the control group.

This hypothesis is confirmed to be true as shown in Table III.

Table III, T tests of achievement motive

group		pretest	Posttest	r	t
experimental	N	32	32	0.24	*** −4.75 (df=31)
	M	5.66	10.78		
	S D	3.14	5.93		
control	N	24	24	0.33	−1.37 (df=23)
	M	4.50	5.71		
	S D	3.93	3.27		
t		1.21 (df=54)	3.69*** (df=54)		

*p<.05 **p<.01 ***p<.005

(Hypothesis 2)

The experimental group is turned to be different from control group in self-concept.

The result is shown in Table IV.

Table IV. T tests of self-concept

comparsions \ subsets	S. C	T . P	I	Ⅱ	Ⅲ	A	B	C	D	E	T . V	R. V	C. V	D
C . P . E . C .	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S
C . P . P . E .	N. S	**	**	*	*	N. S	**	**	N. S	**	*	N. S	**	**
C . P . P . C .	*	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	**
C . P . E . C .	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	N. S	*	N. S	*	**

*p<.05 **p<.01

N. S; Nonsignificance

C. P. E. C. ; Comparisons about Pretests of Experimental and Control group

Collection

C.P.P.E.; Comparisons about Pretest and Posttest of Experimental group
C.P.P.C.; Comparisons about Pretest and Posttest of Control group
C.P.E.C.; Comparisons about Posttests of Experimental and Control group

As shown Table IV, the subsets of self-concept which show significant difference between experimental group and control group are T.V. (total variability score), C.V. (colomn variability score), and D (distribution score). Therefore the Hypothesis 2 is partially confirmed.

The results of this study are summarized as followings:

1) The group who received the achievement motive developing program has promoted in achievement motive.
2) As enhancing an achievement motive, the self-concept of the experimental group varies in Total variability score, Colomn variability score and Distribution score, but not in Physical self score, Moral ethical self score, Personal self score, Family self score, Social self score, Self identity score, Self satisfaction score, Self behavior score, Total positive self score, Row variability score and Self criticism.

Ⅰ. 序 論

1. 硏究의 必要性 및 目的

成就動機는 個人으로 하여금 그의 能力에 비추어 도전할 만한 價値가 있는 일을 探索하게 하며, 그러한 일을 보다 能率的으로 遂行하게 하며, 그러한 일을 成就해낼 수 있을 것이라는 自信感을 갖게 한다. 또 成就動機가 높은 사람은 課業指向的이고, 적절한 冒險性이 있고, 自信感이 있고, 精力的이고, 革新的 活動性이 있고, 自己責任感이 있고, 未來指向的이다(鄭範謨, 朴容憲, 1972). 따라서 成就動機는 他律的인 個人과 現實 속의 規律에 自身을 맞추어 나가는 傾向이 있는 個人에게는 必要한 動機이다.

自我槪念은 個人의 性格과 精神健康에 直接的인 關係가 있을 뿐만 아니라 行動에도 많은 影響을 주고 있다. 그러므로 잘못 형성된 自我槪念은 개인의 行動은 물론 學校의 勉學雰圍氣에 큰 影響을 미치고 나아가 海運業界의 發展에도 影響을 끼치게 된다.

本校 특히 乘船學科는 他 大學과는 다른 特殊性을 가지고 있다. 즉, 1) 卒業後 法定의 資格과 專攻分野의 服務義務가 주어지므로 그들 將來의 進路가 確定的이다. 2) 在學中 授業料가 免除되고 被服과 宿食이 官給된다. 3) 一定한 實習期間을 除外하고는 全 學生이 거의 全 敎育期間을 통하여 校內의 寄宿舍에 入舍하여 生活訓練을 받으면서 團體生活을 營爲한다. 4) 校內外에서 制服을 着用하여야 하며, 入學과 同時에 全員이 海軍豫備士官生으로 編入되어 所定의 軍事訓練을 받는다. 5) 이에 따라 學校生活에 있어서 相對的으로 嚴格한 規範的 統制下에 놓이게 된다는 點 등이다(李永澤, 1975).

이러한 本校의 特殊性 속에서 學生들은 自律的이라기 보다 他律的이 되기 쉽고, 能動的이고 積極

dCollection

的이기보다는 受動的이고 消極的이기 쉽다. 따라서 이러한 學生들은 自我槪念이 잘못 形成될 可能性이 있다.

이 硏究에서는 이러한 成就動機를 個人에게 育成시켜, 個人의 積極的 思考와 活動性 및 責任感을 涵養시키고, 自我槪念의 變化를 誘導함으로써 學校의 면학분위기를 向上시키고자 하는 데 그 目的이 있다.

이를 위해 다음과 같은 硏究問題를 設定한다.

1) 本 大學의 特性에 알맞는 成就動機育成課程을 構案한다.

2) 成就動機育成이 自我槪念에 미치는 影響을 알아본다.

2. 硏究의 限界

이 硏究는 다음과 같은 問題點과 限界를 지니고 있다.

(1) 먼저 成就動機란 用語 그 自體는 하나의 假說的 構成槪念으로서 그 槪念 自體가 模糊하다고 밖에 볼 수 없다. 그것은 사람마다 그 槪念을 다르게 使用하고 있음은 물론이거니와 이러한 問題를 더욱 深刻하게 하는 것은 採點者의 客觀性의 與否인데, 이 硏究에서는 採點者 間의 信賴度가 .88로 나왔지만 이 역시 滿足할만 한 것은 못된다.

(2) 一般化하는 데 問題가 있다. 여기서 使用한 育成課程 自體가 이 大學의 特定한 專攻學科 學生들에게 特히 焦點을 두어 構案되었으므로 一般化시켜 使用하려면 一般化의 程度, 範圍에 따라 좀 더 많은 硏究가 必要하다. 그리고 여기서 나온 結果도 限定된 標集으로 인해 全國 大學生들에게 一般化하는 데는 無理가 있다.

3. 用語의 定義 및 槪念의 操作

1) 動　機 : 個人이 갖는 意義와 重要性에 따라 序列化된 感情的 色調를 띤 聯想的 組織網(鄭範謨, 朴容憲, 1972)이라 定義한다.

2) 成就動機 : 動機 中 聯想의 內容이 훌륭한 課業에 관한 것이고, 또 그 과업을 이루고 못 이루는 것이 感情을 刺戟하게 되는 端緖가 되었을 때를 말한다(鄭範謨, 朴容憲, 1972). 이 硏究에서는 成就動機를 "이 硏究에서 使用된 T.A.T. 檢査에 대한 點數"라 操作한다.

3) 自我槪念 : 한 個人이 그가 처해 있는 生活의 場에서 自己自身 및 그의 周圍環境을 어떻게 느끼고 있는가를 말한다(鄭元植, 1968). 이 硏究에서는 自我槪念을 "이 硏究에서 使用한 自我槪念檢査에서 나타난 點數"라 操作한다.

Ⅱ. 理論的 背景

1. 成就動機의 意義와 育成方案

成就動機에 대한 硏究는 H. Murray에 의해서 시작되고 D. McClelland와 그의 同僚들에 의해서

dCollection

體系的으로 接近되었다고 볼 수 있다. H.Murray는 成就欲求를 높고 먼 目的을 향하여 努力하고, 이기려 하며, 어려운 어떤 것을 完成하기 위해 부단히 精進하는 것(B. Weiner, 1980)이라고 보았고, Atkinson은 成就欲求란 어떠한 우수성의 基準과의 關係에서 볼 때, 成功이나 失敗로 評價되는 課題에 대한 강하고, 持續的이고, 目標指向的인 行動과 通하는 內的 覺醒狀態이다(鄭元植外, 1981) 라고 했다.

成就動機는 成就의 結果와는 다르다. 그것은 成就 그 自體보다는 오히려 成就를 向한 態度이다(S. Ball, 1977). 다시 말하면, 成就動機란 자신에게 주어지는 과업을 達成하려고 하는 동기(鄭元植, 1980)이며, 成就結果와는 關係없는 成就를 위한 內的 意欲 혹은 動機를 중요시하는 概念(鄭範謨, 朴容憲, 1972)이다.

Atkinson은 成就動機를 affective tendency로 보고 있고, Kukla, Meyer는 成就動機를 cognitive disposition으로 보고 있다(Andy Kukla, 1978). 이들의 見解에 의하면 成就動機는 情緖的 傾向과 認知的 性質을 모두 가지고 있다. 成就動機 育成에 크게 寄與한 McClelland는 動機는 個人이 갖는 意義와 重要性에 따라 階序化된 感情的 色調를 띤 聯想的 網組織이라고 했고, 成就動機는 聯想의 內容이 훌륭한 과업에 관한 것이고, 또 그 과업을 이루고 못 이루는 것이 感情을 刺戟하는 단서가 되었을 때를 말한다고 한다(鄭範謨, 朴容憲, 1972).

이러한 成就動機는 生物學的 欲求인 基本的 動機가 아니다. McClelland가 成就動機를 學習된 動機, 本質에 있어 無意識的 特定한 行動의 보상 또는 처벌로부터 나오는 것(L. A. Castenell, 1983)으로 본 바와 같이, 그것은 2次的 動機, 社會的 動機이다. 社會的 動機는 후천적인 經驗과 學習에 의해 開發되고 育成된다(朴容憲, 1983). Winterbottom의 硏究에서 父母의 養育方法에 따라 成就動機의 强度에 차이가 있음이 發見되었다(S. Ball, 1977). 또 社會階層에 따라 成就動機에 차이가 난다는 硏究, 중간 危險의 選好는 認知的 成熟과 함께 增加한다는 Veroff의 硏究(B. Weiner, 1980)등은 成就動機가 育成될 수 있다는 것을 示唆해 준다. 成就動機에 대한 전문가들의 일치된 見解는 個人의 成就動機 水準은 의도적이고 計劃的인 育成課程에 의해서 높아진다고 한다(朴容憲, 1977).

成就動機를 育成하는 方法에는 두 가지가 있다. 하나는 動機의 强度를 決定하는 先行條件을 특히 成就動機에 留意해서 强化시키는 方法이다. 즉, 個人에게 卓越한 基準과 關聯된 感情을 유발시키고 그 感情이 다양한 端緖와 聯合되도록 하는 것이다. 또 하나는 成就想念을 個人이 가진 全體 想念의 體系 속에서 두드러지게 하는 것이다(韓忠孝). 이는 Atkinson이 成就動機를 情緖的 傾向으로 본 것과 Kukla, Meyer가 認知的 性向으로 본 것(Andy Kukla, 1978)과 關聯이 있다고 본다. 成就動機 育成에 있어서는 McClelland의 12命題를 빠뜨릴 수 없다. 그는 成就概念을 個人의 意識內에 最大限으로 增加시킬 수 있는 方法을 찾기 위해 여러 심리학적 硏究 結果를 基礎로 해서 12命題를 만들었다. 그것은 다음과 같다(鄭範謨, 朴容憲, 1972).

원리1. 自己가 한 動機를 育成할 수 있고, 育成할 것이고, 또 育成하겠다는 信念을 사전에 가지고 있을 때 그들을 위한 動機育成課程은 더 成功할 수 있다.

원리2. 自己가 育成하려는 動機가 現實의 要求와 일치하고 있다는 것을 意識할 때 그들을 위한

dCollection

動機育成課程은 더 成功할 수 있다.

원리3. 被訓練者가 育成하려는 動機를 정의지우는 聯想的 網組織을 보다 明確하게 概念化하고 發展시킬수록 그 動機를 育成하려는 努力은 成功할 수 있다.

원리4. 새롭게 育成된 動機가 行動에 連結될수록 그것을 育成하려는 努力은 成功할 수 있고, 그 效果가 持續된다.

원리5. 새로 概念化된 聯想 行動體系를 日常生活現場에 連結시킬 때 그 動機는 育成課程 以外의 事態에서 思考와 行動에 보다 影響을 줄 可望이 높다.

원리6. 새로 概念化된 動機가 自我映像의 向上으로 知覺되고 經驗될 때 그 動機는 장차의 思考와 行動에 보다 影響을 줄 可望이 높다.

원리7. 새로 概念化된 動機가 그 社會의 文化的 價値觀의 向上으로 知覺되고 經驗될 때 그 動機는 장차의 思考와 行動에 보다 影響을 줄 可望이 높다.

원리8. 個人이 새로 形成된 動機와 關聯된 구체적인 目標를 達成하려고 努力할 때 그 動機는 장차의 思考와 行動에 보다 影響을 줄 可望이 높다.

원리9. 個人이 그가 設定한 成就目標의 達成過程을 상세히 記錄하고 있을수록 새로이 形成된 動機는 장차의 思考나 行動에 보다 繼續해서 影響을 미칠 可能性이 높다.

원리10. 個人이 그 자신의 장래 行動을 스스로 遂行할 수 있는 能力을 가진 사람임을 他人에게서 認定받고 尊敬을 받게 되는 對人關係 雰圍氣에서 動機變化의 可能性은 더욱 높아진다.

원리11. 日常 되풀이 되는 生活環境으로부터 벗어나 自我 學習의 重要性을 劇的으로 高揚할 수 있는 雰圍氣에서 動機變化의 可能性은 더욱 높아진다.

원리12. 새로운 動機를 形成하게 된 契機로 인해서 새로운 照會集團의 成員이 될 可能性이 있을 때 動機變化의 可能性은 더욱 높아지고, 變化된 動機는 더 오래 持續될 可能性이 높다.

이러한 原理에 따라서 McClelland와 Winter는 成就欲求를 增加시키기 위해 參與者가 成就行動과 關聯된 생각과 行動을 獲得하도록 3~6週의 訓練課程을 考案했다. 그들은 成就動機에 관한 T.A.T. 점수를 배우고, 中間 危險 選擇과 未來指向的으로 訓練되었고, 參加者는 그들의 生活計劃, 價値, 자기 이미지 등을 記述하는 Self-Study의 Program을 經驗했다. 또 全體的 雰圍氣는 따뜻하고 許容的이었다(B. Weiner, 1980).

以上으로 成就動機는 個人이 優越의 基準을 세우고 어려움을 克服하고 해내려는 動機를 말하며 하나의 社會的 動機로서 持續的이고 體系的인 育成過程을 통하여 새로이 學習되어질 수 있다는 것을 알 수 있다.

2. 自我概念의 特性

自我(ego)와 自己(self)라는 概念은 行動主義心理學이 複雜한 人間의 行動을 단순한 刺戟反應의 機制로 說明하는 데 懷疑를 느끼면서 Allport에 의하여 그 重要性이 再認識되기 시작했으며 Rogers의 性格理論에서는 가장 重要한 概念이 되고 있다.

Rogers (1951)는 "自我概念이란 個人의 意識 속으로 들여다 볼 수 있도록 容認된 自我知覺의 組織

dCollection

된 形態"라고 하면서 사람은 모든 經驗을 이 自我概念에 關聯지워 評價하고 또 自己像에 일치되는 방식으로 行動하기를 원한다고 했다(홍대식 역, 1982). 이 自我概念을 좀더 알아보면 A.W. Combs(1959)는 "個人이 그가 무엇인가라고 아는 바가 곧 自我概念"이라고 했고, Secord와 Beckman(1964)은 各 個人이 自己自身에 대해 갖고 있는 感情과 認知라고 했다. 또 鄭元植(1975)은 "自我概念은 個人이 行爲해야 할 方向을 決定하는 概念, 價値觀, 目的, 理想 등이 力動的으로 綜合된 組織體"라고 했고, 崔正薰(1972)은 自我概念이란 "나라는 것과 關聯되는 모든 知覺"이라고 했다.

이러한 定義들은 Purkey(1971)의 "個人이 自身에 대하여 갖는 信念, 態度, 見解들의 總體"라는 의미로 要約될 수 있다.

이러한 自我概念은 Rogers에 의하면 다음과 같은 特性을 가지고 있다(C. S. Hall & G. Lindzey, 1970).

첫째, 自我概念은 유기체와 環境과의 相互作用에 의해 發達한다.

둘째, 自我는 他人의 價値觀을 안으로 投射시키거나 혹은 歪曲된 모습으로 知覺하기도 한다.

세째, 自我는 恒常性을 追求한다.

네째, 有機體는 自我와 一致하는 方式으로 行動한다.

다섯째, 自我構造와 一致하지 않는 經驗은 威脅으로 간주된다.

여섯째, 自我는 成熟이나 學習의 結果로써 變化될 수도 있다.

또 W.W.Purkey(1971)는 自我를 組織的으로 形成된 것, 力動的인 것, 學習된 것으로 보았다. Raimy는 自我概念은 行動에 影響을 줄 뿐만 아니라 그 自體가 行動이나 充足되지 못한 欲求에 의해서 變化되고 再組織된다(A. W. Combs & D. Snygg, 1959)고 하면서 變化의 可能性을 示唆하고 있다. Abhidamma에서는 결코 영속적인 自我란 없으며 단지 오고 가는 過程들의 非人格的인 集合만이 있을 따름이라고 했다(李相魯, 李寬鎔譯, 1981). 前述한 바와 같이 Rogers는 有機體는 自我와 一致하는 方式으로 行動하려고 하고, 自我는 成熟이나 學習의 結果로써 變化될 수도 있다고 했다.

自我概念은 學業成就와 關係가 있다. W. W. Purkey에 의하면 學業成績이 優秀한 學生들은 自我概念이 肯定的이어서 自己自身을 價値있고 바람직하고 有能한 사람으로 知覺하는 데에 反해서, 學業成績이 不振한 學生들은 한결 같이 自我概念이 否定的이며 自信感이 不足하고 自己를 卑下하고 劣等感에 사로잡혀 있다고 한다(鄭元植 外, 1981).

以上으로 自我概念은 個人이 自身에 대하여 갖는 信念, 態度, 見解들의 總體이며, 環境과의 相互作用을 통해 發達되고 成熟과 學習에 의해 變化될 수 있다는 것을 알 수 있다.

3. 成就動機와 自我概念과의 關係

自我는 人間行動의 準據가 된다. 自我는 自身이 무슨 생각을 하고 어떻게 行動할 것인가를 스스로 評價하여 決定한다(崔正薰, 1972). Purkey, Rogers, Combs 등에 의하면 人間은 自我概念과 一致하도록 行動하려는 基本的인 欲求가 있다. 成就動機는 人間의 行動段階에 있어 主觀的인 計劃 部

dCollection

分인 目的設定과 移行의 準備에 강한 연계를 가지고 있다(E. Krau, 1982). 成就動機도 動機 중의 하나이다. 動機는 人間의 知識과 能力이 使用되는 方向을 決定해 준다(鄭元植, 1975). 行動이 自我概念과 一致하여 나타난다면, 또 動機에 의해서 行動의 方向이 設定된다면 自我概念과 動機는 關聯이 있다는 것을 알 수 있다.

自我概念은 學業成績과 關聯이 있다. 成就動機도 역시 學習을 促進시키고 學力을 向上시키는 데 作用할 수 있다(鄭元植, 1957). D. A. Kolb의 實驗에서 成就動機 育成으로 學業成績을 向上시킬 수 있다는 것이 나타났고, Strodbeck은 成就動機가 높은 자는 學業成績도 높다고 했다(鄭元植 外, 1981). 鄭範謨, 朴容憲(1972)도 사전의 成就動機 水準은 최종의 學業成績에 正的으로 關係되어 있다고 했다. 自我概念과 成就動機가 모두 學業成績과 關聯이 있다는 事實에서 自我概念과 成就動機는 역시 關聯이 있음을 알 수 있다.

前述한 바와 같이 自我概念은 個人과 環境의 相互作用을 통하여 發達되며 成熟과 學習으로 變化될 수 있다.

肯定的인 自我概念을 지니고 있는 兒童들은 否定的인 自我概念을 가지고 있는 아동들보다 學習動機에 있어서 높았다고 한다(張鎬敏, 1974). 또 成就動機가 높은 사람은 무슨 일을 하거나 어떤 과업을 達成하려고 하는 意慾이 강하다고 할 수 있다(鄭元植, 1980). 여기서 成就動機가 높은 者는 낮은 者에 비하여 肯定的인 自我概念을 지니고 있다고 볼 수 있다. 自我概念이란 하나의 個人的 組織體로서 나와 關聯된 모든 知覺이라면, 그 個人이 가지고 있는 成就動機도 바로 自我概念을 이루고 있는 要素이다. 따라서 成就動機의 水準이 變化하거나, 없던 成就動機가 새로이 形成되었다면 그 個人의 自我概念도 變化한다고 볼 수 있다. 自己自身을 쓸모없고 無價値하며 惡하다고 보는 사람은 바로 그와 같은 自我概念을 갖고 있으며 同時에 成就動機도 없을 것이다. 이러한 個人에게 成就動機를 育成하면 自己自身을 쓸모없고 無價値하게 여기는 自我概念이 감소될 것이다.

따라서 成就動機 育成方案도 새로 概念化된 動機가 自我映像을 向上시킬 수 있는 方向으로 知覺되고 經驗되도록 構案되고 있다.

Ⅲ. 假說의 設定

以上의 理論的 考察을 통하여 成就動機의 育成이 自我概念에 미치는 影響을 알아보기 위한 假說을 設定하기 위하여 **그림 1**의 假說模型을 提示한다.

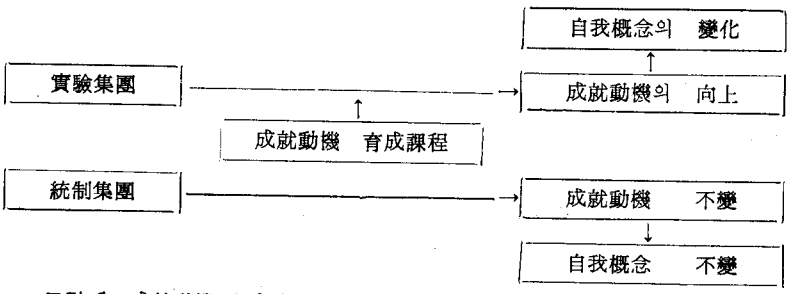

그림 1 成就動機 育成이 自我概念에 미치는 影響에 대한 假說模型

dCollection

위의 模型을 說明하면 다음과 같다. 實驗集團과 統制集團은 無選標集에 의했으므로 成就動機와 自我概念 모두 無意味한, 差異가 없는 集團이다. 다음에 實驗集團에는 成就動機 育成課程 處置를 하고 統制集團에는 이러한 處置를 하지 않는다. 그러면 實驗集團은 成就動機가 向上되고 統制集團은 成就動機가 變化하지 않는다. 따라서 實驗集團은 成就動機가 向上됨에 따라 自我概念에도 變化가 있을 것이다. 反面에 統制集團은 成就動機가 變化하지 않으므로 自我概念에도 아무런 變化가 없을 것이다.

그림 1模型을 기초로 다음과 같은 假設을 設定한다.

(**假說 1**) 成就動機育成課程을 받은 集團은 成就動機育成課程을 받지 않은 集團보다 成就動機가 높게 나타난다.

(**假說 2**) 成就動機育成課程을 받은 集團과 成就動機育成課程을 받지 않은 集團은 自我概念에 있어서 差異가 있다.

Ⅳ. 研究方法

1. 實驗設計

이 研究는 成就動機育成이 自我概念에 미치는 影響을 알아 보기 위한 것으로서 그 獨立變因은 이 研究에서 構案한 成就動機 育成課程이 되고 從屬變因은 成就動機와 自我概念이 된다.

實驗設計는 眞型實驗設計(True experimental design) 中에서 事前事後檢査統制群(Pretest-Post-test control-group)設計에 의한다. 이를 表로 提示하면 〈**表 1**〉과 같다.

〈**表 1**〉 **實驗 設計**

Gx : T1,	T2 X T3, T4
Gc : T5,	T6 T7, T8

Gx : 實驗集團
Gc : 統制集團
T1, T5 : 成就動機 事前檢査
T2, T6 : 自我概念 事前檢査
T3, T7 : 成就動機 事後檢査
T4, T8 : 自我概念 事後檢査
X : 實驗處置
(成就動機育成課程)

2. 對 象

韓國海洋大學 N學科 4學年 1學級, 1學年 1學級을 各各 반씩으로 나누어 實驗集團과 統制集團으로 分類했다. 그리하여 實驗集團은 成就動機育成課程을 實施했으며, 統制集團은 이 課程을 實施하지 않고 단지 實驗集團과의 比較를 위해 事前·事後 檢査만이 實施되었다. 최종 分析對象이 된 學生들을 표로 나타내면 〈**表 2**〉와 같다.

그리고, 實驗集團과 統制集團의 成就動機와 自我概念에 있어서 同質性을 確認하기 위하여 成就動機 事前檢査와 自我概念 事前檢査 下位概念 各各에 대하여 두 集團 間의 差異檢證을 實施하였다. 그 結果는 다음 〈**表 3**〉과 같다.

dCollection

〈表 2〉 研 究 對 象

集團區分	學 年	人員數	小 計	計
實驗集團	4	12	32	56(男)
	1	20		
統制集團	4	8	24	
	1	16		

〈表 3〉 成就動機點數와 自我槪念點數에 있어서 實驗集團과 統制集團 事前 比較

集團 \ 項目		成就動機	S.C	T.P	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	A	B	C	D	E	T.V	R.V	C.V	D
實驗集團 N=32	M	5.66	33.88	310.53	109.88	97.22	103.34	64.88	61.69	59.78	66.00	57.97	41.09	19.13	21.97	91.16
	SD	3.14	4.18	26.16	9.45	11.22	8.15	6.86	6.64	8.03	6.19	6.47	9.41	4.14	6.49	18.89
統制集團 N=24	M	4.50	33.96	319.33	111.67	100.71	106.54	67.38	62.46	62.88	65.38	60.67	38.75	18.17	20.58	97.83
	SD	3.93	5.09	27.62	11.52	9.60	9.26	6.75	6.74	6.04	8.44	7.64	8.88	4.53	5.46	18.81
t		1.21	−0.07	−1.19	−0.65	−1.20	−1.35	−1.33	−0.42	−1.63	0.31	−1.40	0.93	0.81	0.83	−1.25
有意水準		p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1	p>.1

df=54

S.C：自我評價點數
T.P：總自我肯定點數
Ⅰ：自我同一性點數
Ⅱ：自我滿足點數
Ⅲ：自我行動點數
A：身體的自我點數
B：道德的自我點數
C：性格的自我點數
D：家庭的自我點數
E：社會的自我點數
T.V：總自我變散性點數
R.V：外的變散點數
C.V：內的變散點數
D：分布點數

〈表 3〉에서 보는 것처럼 成就動機와 自我槪念의 事前檢査에 있어서 實驗集團과 統制集團은 10% 有意水準으로 差異가 없었다. 그래서 이 硏究에서는 이 두 集團을 同質化 集團으로 看做하고 硏究, 分析 對象으로 삼았다.

3. 成就動機育成 實驗節次

成就動機育成課程을 實施하기 위하여 이 硏究에서는 앞에서 말한 McClelland의 成就動機育成을 위한 12개의 原理를 基礎로 하고, 鄭範謨, 朴容憲이 開發한 成就動機育成課程(鄭範謨, 朴容憲, 1972)을 參考로 하여, 이 大學의 特性에 適合하도록 成就動機育成課程을 構案하였다. 이 硏究에서 實施한 成就動機育成課程의 敎案과 資料는 (부록1), (부록2), (부록3), (부록4), (부록5), (부록6), (부록7), (부록8)에 提示한다.

實驗對象은 實驗集團 32명을 對象으로 하였다. 進行 및 講義는 이 硏究의 硏究陣과 講義의 特性에 따라 專攻敎授에 委任하여 實施하였다. 育成 期間은 1984年 9月 9日부터 9月 28日까지 學校行事이나 實施가 어려운 날을 제외하고 10일간 實施하였다. 各種 檢査를 除外하고 하루 2時間씩 總 20時間을

dCollection

보통 午後 7時부터 9時까지 實施하였다. 實施 場所는 本校 講義室을 使用하였다.

4. 檢査方法 및 採點

이 硏究에서 使用된 檢査道具에는 成就動機檢査와 自我槪念檢査가 있다. 이 두 檢査를 成就動機 育成課程 첫 날과 마지막 날에 實驗集團과 統制集團에 대하여 實施하였다. 이 두 檢査의 結果는 각각 t 檢證을 하였다.

1) 成就動機檢査

이 硏究에서 實施한 育成課程이 실지로 成就動機를 育成시켰는가를 검증하는 方法으로 두 集團을 對象으로 하여 事前 및 事後에 成就動機檢査를 實施하였다. 成就動機檢査는 T.A.T. 檢査로 했으며 하바드형 6매 즉, #1, #2, #4, #6BM, #14, #17BM을 使用하였다. 成就動機를 보다 信賴롭게 測定하기 위해서는 보다 많은 양의 T.A.T.를 實施해야 할 것으로 보이나 硏究의 限界로 인해 6매로 局限했다.

成就動機 檢査方法은 도판 6매를 印刷한 檢査紙를 나누어 준 뒤 1枚當 5분씩 總 30분 동안에 쓰도록 했다. 檢査紙에는 다음과 같은 指示를 揷入하였다.

1. 지금 누가 무엇을 하고 있는 것입니까?
2. 이러한 지금의 事態가 일어나기 전에는 어떠한 일이 있었겠읍니까?
3. 이 그림 속에는 나오지 않지만 이 그림과 關係되는 다른 사람이 있다면, 그는 이 事態와 어떤 關聯이 있으며, 무엇을 생각하며, 무엇을 원했겠읍니까?
4. 現在의 이 事態가 앞으로 어떻게 進行될 것이며, 주인공은 앞으로 어떠한 생각을, 어떠한 일을 할 것인지?
5. 其他 이 그림과 關聯되어 생각나는 것을 써 주십시오.

採點方式은 鄭範謨와 朴容憲이 使用한 것 (鄭範謨, 朴容憲, 1972)을 약간 變形하였다. 成就動機 採點方案과 成就動機 採點表는 檢査 前부터 미리 準備했는데 이것은 投射法에서 흔히 범하기 쉬운 主觀性을 最大限으로 배제하고 檢査者間 信賴度를 높이기 위한 것이다. 成就動機 採點方案과 成就動機 採點表는 (부록5), (부록6)에서 提示한다. 배점은 圖版 1 개당 10項目으로 하고 項目當 1점씩 10점 만점으로 한다. 그리하여 한 사람이 받을 수 있는 成就動機 點數는 最低 0點에서 最高 60點까지가 된다. 採點은 硏究者 1人과 補助硏究者 1人이 共同 採點하였으며, 採點者間 信賴度는 $r=.88$이었다. 두 點數의 平均을 被驗者의 成就動機 點數로 하였다.

2) 自我槪念檢査

이 硏究의 主目的이 成就動機를 育成시킴으로써 自我槪念에 어떠한 影響이 오는지를 알아보려는 것이므로 自我槪念檢査를 實施하고 分析하였다. 이 自我槪念 檢査道具는 鄭元植이 標準化한 自我槪念檢査이며 이는 한 個人이 그가 처해있는 生活의 場에서 自己自身 및 그의 周圍 環境을 어떻게 느끼고 있는가를 알아보는 檢査로서 모두 14個 要因의 點數를 算出할 수 있게 되어 있다. 이 14個

dCollection

各各의 點數에 대하여 成就動機 點數에서의 경우와 같은 方式으로 t 檢證을 하였다.

Ⅴ. 結果 및 論議

1. 假說檢證 및 結果

(假說 1) 成就動機育成課程을 받은 集團은 成就動機育成課程을 받지 않은 집단보다 成就動機가 높게 나타난다.

(假說 1)을 檢證하기 위하여 t 檢證法을 使用하였다. 이를 위해 1) 두 集團의 事前 比較, 2) 實驗集團의 事前事後 比較, 3) 統制集團의 事前事後 比較, 4) 두 集團의 事後 比較를 하였다. 檢證結果는 다음 〈表 4〉와 같다.

〈表 4〉 成就動機의 差異檢證

集 團		事 前	事 後	r	t
實 驗	N	32	32	0.24	−4.75*** (df=31)
	M	5.66	10.78		
	S D	3.14	5.93		
統 制	N	24	24	0.33	−1.37 (df=23)
	M	4.50	5.71		
	S D	3.93	3.37		
t		1.21(df=54)	3.69***(df=54)		

*P<.05 **P<.01 ***P<.005

위의 表에서 보는 것처럼 統制集團은 事前·事後 檢查에서 有意味한 差異가 없는 반면에 實驗集團은 事前·事後 檢查가 0.5% 有意水準으로 높게 나타났고, 또한 事前 檢查에서 두 集團이 有意味한 差異가 없었는데 事後에 있어서는 實驗集團이 統制集團보다 0.5% 有意水準으로 높게 나타났다. 그러므로 **(假說 1)**은 採擇된다. 즉 이 成就動機育成課程은 成就動機를 높이는 데 効果가 있었다.

(假說 2) 成就動機育成過程을 받은 集團과 成就動機育成過程을 받지 않은 集團은 自我槪念에 있어서 差異가 있다.

(假說 2)를 檢證하기 위하여도 1) 두 集團間의 事前 比較, 2) 實驗集團의 事前事後 比較, 3) 統制集團의 事前事後 比較, 4) 두 集團間의 事後 比較를 할 필요가 있다. 두 集團에 대한 事前比較는 이미 앞에서 끝냈으므로 여기서는 1) 實驗集團의 事前事後 比較, 2) 統制集團의 事前事後 比較, 3) 實驗集團과 統制集團 間의 事後比較를 차례대로 할 것이다. 그 結果는 다음의 **〈表 5〉**, **〈表 6〉**, **〈表 7〉**과 같다.

이상의 自我槪念에 관한 4가지 差異檢證을 綜合하면 **〈表 8〉**과 같다.

dCollection

〈表 5〉 實驗集團의 事前事後 自我槪念檢査 比較

檢査 \ 項目		S.C	T.P	I	Ⅱ	Ⅲ	A	B	C	D	E	T.V	R.V	C.V	D
事前檢査	M	33.88	310.53	109.88	97.22	103.34	64.88	61.69	59.78	66.00	57.97	41.09	19.13	21.97	91.16
(N=32)	SD	4.18	26.16	9.45	11.22	8.15	6.86	6.64	8.03	6.19	6.47	9.41	4.14	6.49	18.89
事後檢査	M	34.00	321.69	114.72	100.78	106.19	66.03	65.06	63.47	66.22	61.00	45.53	20.38	25.16	105.53
(N=32)	SD	5.11	26.55	10.81	10.61	8.47	7.64	6.02	8.35	7.45	6.70	9.82	4.79	6.77	24.39
r		0.58	0.67	0.63	0.63	0.69	0.49	0.67	0.73	0.53	0.61	0.56	0.39	0.54	0.47
t		−0.15	−2.90**	−3.06**	−2.11*	−2.42*	−0.87	−3.63**	−3.41**	−0.18	−2.90**	−2.74*	−1.40	−2.79**	−3.46**

df=31 *P<.05 **P<.01
(項目의 說明은 表 3 參照)

〈表 6〉 統制集團의 事前事後 自我槪念檢査 比較

檢査 \ 項目		S.D	T.P	I	Ⅱ	Ⅲ	A	B	C	D	E	T.V	R.V	C.V	D
事前檢査	M	33.96	319.33	111.67	100.71	106.54	67.38	62.46	63.04	65.38	60.67	38.75	18.17	20.58	97.83
(N=24)	SD	5.09	27.62	11.52	9.60	9.26	6.75	6.74	6.06	8.44	7.64	8.88	4.53	5.46	18.81
事後檢査	M	31.75	319.21	111.13	101.46	106.25	65.63	62.71	63.79	65.79	60.63	39.29	18.50	20.79	80.00
(N=24)	SD	4.84	27.23	10.79	10.32	8.93	8.81	7.02	6.40	6.83	7.31	11.16	6.88	5.58	27.36
r		0.66	0.66	0.68	0.64	0.41	0.66	0.71	0.27	0.69	0.69	0.58	0.61	5.58	0.64
t		2.58*	0.03	0.29	−0.42	0.14	1.26	−0.23	−0.48	−0.32	0.03	−0.28	−0.29	0.20	4.06**

df=23 *P<.05 **P<.01
(項目의 說明은 表3 參照)

〈表 7〉 實驗集團과 統制集團間의 自我槪念 事後 比較

集團 \ 項目		S.C	T.P	I	Ⅱ	Ⅲ	A	B	C	D	E	T.V	R.V	C.V	D
實驗集團	M	34.00	321.69	114.72	100.78	106.19	66.03	65.06	63.47	66.22	61.00	45.53	20.38	25.16	105.53
(N=32)	SD	5.11	26.55	10.81	10.61	8.47	7.64	6.02	8.35	7.45	6.70	9.82	4.79	6.77	24.39
統制集團	M	31.75	319.21	111.13	101.46	106.25	65.63	62.71	63.79	65.79	60.63	39.29	18.50	20.79	80.00
(N=24)	SD	4.84	27.23	10.79	10.32	8.93	8.81	7.02	6.40	36.8	7.31	11.16	6.88	5.58	27.36
t		1.64	0.34	1.21	−0.24	−0.03	0.18	1.32	−0.15	0.21	0.19	2.18*	1.18	2.53*	3.61**

df=54 *P<.05 **P<.01
(項目의 說明은 表3 參照)

dCollection

〈表 8〉 自我槪念에 관한 差異檢證의 綜合

比較 \ 項目	S.C	T.P	I	Ⅱ	Ⅲ	A	B	C	D	E	T.V	R.V	C.V	D
實驗.統制集團間의 事前 比較	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S
實驗集團의 事前事後 比較	N.S	**	**	*	*	N.S	**	**	N.S	**	*	N·S	**	**
統制集團의 事前事後 比較	*	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	**
實驗.統制集團間의 事後比較	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S	*	N.S	*	**

N.S : 차이 없음 *P<.05 **P<.01
(項目의 說明은 表3 參照)

위의 表에서 살펴보면, 自我槪念의 14개 尺度중 3개 尺度에 있어서 變化가 있다고 할 수 있다. T.P, Ⅰ, Ⅱ, Ⅲ, B, C, E에 있어서 實驗集團과 統制集團이 有意味한 差異가 없으므로 이것은 內的 妥當性을 妨害하는 여러가지 加外變因(extraneous variables)으로 일어난 것으로 밖에 볼 수 없다. 이러한 加外變因에는 歷史(history), 成熟(maturation), 檢査(testing), 統計的因歸(statistical regression), John Henry effect등을 생각해 볼 수 있다(敎育硏究評價會, 1983 ; Walter R. Borg &Meredith D. Gall, 1983).

結果的으로 成就動機育成課程을 받은 集團과 받지 않은 集團은 自我評價點數, 總自我點數, 自我同一性點數, 自我滿足點數, 自我行動點數, 身體的自我點數, 道德的自我點數, 性格的自我點數, 家庭的自我點數, 社會的自我點數, 外的變散點數에 있어서는 차이가 없으며, 總變散點數, 內的變散點數, 分布點數에 있어서는 5%내지 1%의 有意水準으로 差異가 있다.

그러므로 (假說 2)는 일부 採擇된다.

2. 論 議

앞에서 살펴 본 것처럼 成就動機檢査에 있어서 實驗集團과 統制集團이 유의미한 差異가 나타남으로해서 이 成就動機育成課程은 成就動機를 向上시키는 데 效果가 確實히 있는 것으로 나타났다. 그러나 이 硏究에서는 成就動機를 育成시킴으로써 自我槪念에는 어떠한 變化가 일어나는지 밝혀보는 데도 目的이 있으므로 自我槪念도 살펴보았는데, 앞에서 나타난 것처럼 自我槪念檢査 14개 尺度 중 總變散點數, 內的變散點數, 分布點數에 變化가 있었다.

變散性點數는 각 下位尺度 간의 점수의 差를 量的으로 測定한 것이다. 이 點數가 낮은 사람은 自我槪念의 恒常性 및 安定性을 의미하는 것이다. 이 중 이 硏究에서 變化한 總變散點數가 높으면 그 사람의 自我槪念은 恒常性이 缺如되고 統一과 統合이 잘 이루어지지 않는 사람이라고 말할 수 있다. 또 內的變散性點數는 自我滿足點數, 自我行動點數들 간에 어떻게 點數가 편차되어 있는가를 알아보는 것이다. 이 硏究에서는 變散性點數 특히 內的變散性點數가 높은 方向으로 有意味한 差異가 있다. 즉 成就動機育成으로 自我同一性, 自我滿足, 自我行動 간에 偏差가 증대되었다. 즉 이 세 尺度가 유동적으로 되고, 矛循과 葛藤이 일어났다는 것을 意味한다. 이 사실을 成就動機育成課程을 받지 않은 集團은 남들이 자기를 評定하는 것보다 自己自身을 더 過大評定함에 반하여 成就動機育成

dCollection

課程을 받은 集團은 남의 평정보다 낮게 自己自身을 評定하는 傾向이 있다는 硏究結果와, 成就動機育成課程을 받으므로 해서 內面的으로 느끼는 葛藤의 정도는 增大된다는 硏究結果와 같은 脈絡에서 解析할 수 있을 것 같다.

分布點數는 自我概念檢査 내에 있는 각 問項의 5등분 選擇점에서 피검자가 反應한 方式을 點數化한 것이다. 즉 極端的인 5나 1에 反應한 사람은 높게 나온다. 이 點數가 높게 나오면 그가 自己自身에 대해서 한 말이 確實하고 자기의 意思가 分明한 것이라고 解析한다. 그러나 이 點數가 낮은 사람은 자기 陣述의 曖昧性을 示唆해 주는 것이다. 따라서 이러한 사람은 自己防禦的이며, 警戒心이 많은 自我概念을 소유했다고 말할 수 있다. 이 硏究에서는 成就動機課程을 받은 集團이 이 點數가 높게 나타남으로해서 自己의 意思가 分明해졌다고 볼 수 있다.

Ⅵ. 要約 및 結論

이 硏究는 이 大學 學生들에게 成就動機를 育成시켜줌으로써 積極的 思考方式과 能動的 活動性을 涵養시키고, 나아가 自我概念의 變化를 誘導함으로써 이 大學의 勉學雰圍氣를 向上시키려는 目的으로 試圖되었다.

이를 위해 다음과 같은 硏究問題를 設定하였다.

1) 이 大學의 特性에 알맞는 成就動機育成課程을 構案한다.

2) 成就動機育成이 自我概念에 미치는 影響을 알아 본다.

硏究問題의 解決을 위해 成就動機育成課程을 構案하였으며, 本校 學生들로부터 추출된 標集을 對象으로 이 課程을 실시하였다. 그리고 다음과 같은 假說을 設定하여 檢證하였다.

(假說 1) 成就動機育成課程을 받은 集團은 成就動機育成課程을 받지않은 集團보다 成就動機가 높게 나타난다.

(假說 2) 成就動機育成課程을 받은 集團과 成就動機育成課程을 받지않은 集團은 自我概念에 있어서 差異가 있다.

硏究結果, (假說 1)은 0.5% 有意水準으로 採擇됨으로써 이 課程이 成就動機를 育成시키는 데 效果가 있었음을 보여주었다. (假說 2)는 일부 採擇되었는데, 自我概念의 下位項目들 중에서 自我評價點數, 總自我點數, 自我同一性點數, 自我滿足點數, 自我行動點數, 身體的自我點數, 道德的自我點數, 家庭的自我點數, 社會的自我點數, 外的變散點數에 있어서는 差異가 없었으며, 總變散點數, 內的變散點數, 分布點數에 있어서는 5%내지 1%의 有意水準으로 差異가 있었다.

이상의 硏究結果들은 다음과같은 敎育的 示唆點을 준다.

첫째, 成就動機는 적합한 課程으로 育成될 수 있다는 것이다. 따라서 이러한 信念을 基礎로 成就動機育成을 위한 方案은 계속 開發되어야 할 것이다.

둘째, 成就動機育成은 自我概念의 14개 項目중 3개 項目에만 影響을 미친것으로 나타났다. 따라서 自我概念을 變化시키기 위해서는 새로운 代案이 提案되어야 할 것이다.

끝으로 이 硏究에서 未備했던 點을 중심으로 後續硏究를 위한 몇 가지 提言을 하고자 한다.

dCollection

첫째, 각 대학의 特性에 알맞는 成就動機育成課程이 開發될 必要가 있다. 育成의 原理는 비슷하더라도 對象에 따라 要求와 興味가 다르므로 그 方法과 資料도 역시 달라야 할 것이다.

둘째, 成就動機育成이 自我槪念에 미치는 影響은 좀더 廣範圍한 標集과 嚴正한 方法으로 再試圖될 必要가 있다. 成就動機와 自我槪念의 因果關係 與否 혹은 因果의 方向은 좀더 硏究의 餘地가 있다.

세째, 自我槪念變化를 위한 새로운 方案이 提示될 必要가 있다. 自我槪念의 重要性에 비추어 볼 때, 보다 効果的인 方案이 提議되고 硏究되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

敎育硏究評價會, 敎育硏究, 서울 : 敎育出版社, 1983.

朴容憲, 成就動機育成의 敎授方案, 서울 : 敎育出版社, 1977.

朴容憲, 成就人의 心理. 서울 : 배영사, 1983.

李相魯, 李寬鎔(譯), 性格의 理論, 서울 : 中央適性出版部, 1981.

李相魯, 李星珍, 鄭元植, 現代敎育心理學, 서울 : 敎育出版社, 1981.

李永澤, 韓國海洋大學生의 問題傾向에 對한 調査硏究, 第1輯, 韓國海洋大學 學生指導硏究所, 1975.

張錫敏, 學業成就와 自我槪念 間의 關係硏究, 韓國敎育學會, 敎育學硏究, 제 12권, 제13호, 1974.

鄭範謨, 朴容憲. 成就動機, 서울 : 배영사, 1972.

鄭元植, 人間과 敎育, 서울 : 배영사, 1975.

鄭元植, 自我槪念檢査 檢査法要綱, 서울 : 코리안테스팅 센터, 1968.

崔正薰, 知覺心理學, 서울 : 乙酉文化社, 1672.

韓忠孝, McClelland의 理論과 成就動機開發, 春川敎大論文集.

Ball, S., Motivation in Education, New York: Academic Press Inc., 1977.

Borg. W. R. & Gall. M. D., Educational Research, New York: Longman Inc., 1983.

Castenell, L. A., "Achievement Motivation; An Investigation of Adolescnce Achievement Patterns", American Educational Research Journal, Wintee 1983, Vol. 20, No. 4, pp. 503~510.

Combs, A. W. & Snygg, D., Individual Behavior; A perceptual Approach to Behavior, N. Y.: Harper and Brother. 1959.

Hall, C. S. & Lindzey, G., Theories of personality, N. Y.; Wiley & Sons Inc., 1970.

Knkla, A., "An Attributional theory of choice, Advances in Experimental Social Psychology", 1978, Vol. 11,

Purkey, W. W., Self Concept and School Achievement, New Jesey: Prentice-Hall Inc., 1971.

Rogers, C. R., Client-centered therapy :Its Current Practice, Implications and Theory, Boston; Honghton Mifflitm, 1951.

Secord, P. F. & Backman, C. W., Social Psychology, New York: McGrow Hill Book Company, 1964.

Weiner B., Human Motivation, Holt. Rinehart and Winston, 1980.

dCollection

〈附 錄〉

(부록 1) 成就動機育成課程 教案

제1교시 : 성취동기의 의미와 육성 가능성

1. 원 리

> 1) 자기가 한 동기를 육성할 수 있다는 가능성을 인식하고, 그리고 그 동기를 육성하겠다는 의욕과 육성해야겠다는 신념을 사전에 가지고 있을 때, 동기를 육성하기 위한 교육적 노력은 보다 효과적으로 성공할 가망이 높다.

2. 목 표

(1) 성취동기 육성과정의 개요 파악

(2) 성취동기의 의미파악

(3) 성취동기 육성 가능성에 대한 신념 함양

3. 전 개

내 용	상담자활동	피상담자활동	유의사항	자 료	시간(분)
1. 성취동기 육성과정 소개 • 목적 • 순서 • 피상담자의 자세	• 강 의	• 경청, 질문	• 본 과정은 피상담자에게 유익한 과정임을 강조 • 심리적 부담감 해소	• 성취동기육성과정 프로그램	50
• 휴 식					30
2. 성취동기의 의미 • 의미있는 일을 해보려는 의욕 (성취동기의 잠정적 정의)	• 성취동기가 포함된 이야기와 포함되지 않은 이야기로 차례로 두 학생이 나와 읽도록 한다. • 두 이야기의 차이점을 토의를 통해 발견할 수 있도록 촉진한다. • 성취동기의 의미를 강의한다.	• 두 학생이 차례대로 이야기를 읽는다. • 토의 • 경청	• 극적으로 고양된 조용한 분위기 조성	• 두 이야기 프린트물〈부록2〉	90
• 휴 식					20

dCollection

3. 성취동기의 육성 가능성 • 인간행동의 원인 • 교육의 정의 (변화 가능성에 대한 신념) • 성취동기의 육성 가능성	• 강의 • 자료 제시 및 강의	• 경청 • 경청	• 육성 가능성을 신념화할 수 있도록	• 성취동기 계발 성공 사례 자료	60

제2교시 : 성취동기의 중요성

1. 원 리

> (2) 자기가 육성하려는 동기는 현실적으로 필요하고 동기육성이 현실의 요구임을 인정하고 있을 때, 그들을 위한 동기육성과정은 더 성공할 수 있다.

2. 목 표

(1) 성취동기 육성의 필요성 인식

(2) 성취동기 육성과정에 참여하려는 의욕 고취

내 용	상담자활동	피상담자활동	유의사항	자 료	시 간 (분)
1. 성취동기의 필요성 (1) 국가적필요성 Ⅰ. 해운업의 특징 Ⅱ. 해운업의 동향 Ⅲ. 국가경제발전과 성취동기 —해운에 있어서 해기사의 역할—	• 강의	• 경청		• 강의록 Ⅰ (부록3)	100
• 휴식					20
(2) 개인적 필요성 • 오나시스 이야기 • 기타 성공사례	• 강의 • 발표 및 토의 촉진	• 주변 사례 발표 및 토의		• 강의록 Ⅱ (부록4)	100
• 휴식					20
3. 자기반성 • 어떤사건 • 왜 성공 혹은 실패 • 그때 느낌	• 자기 성찰문을 쓰게하고 발표 시킨다 • 성공사례 • 실패사례 • 정리	• 작성(모두) • 발표(지원자) • 토의	• 작성 후 개인이 각자 가져간다.	• 시험지	30

dCollection

제3교시 : 성취동기의 정의

1. 원 리

> (3) 피훈련자가 육성하려는 동기의 정의를 명확하게 개념화하고 그 정의의 연상적 망조직을 보다 분명히 이해하고 더욱 그 이해를 발전시킬 때 그 동기를 육성하려는 교육적 노력은 성공할 수 있다.

2. 목 표

(1) 성취동기 이론 및 정의의 이해

(2) 성취동기 연상적 망조직의 개념화

(3) 구망조직을 신망조직으로 대치

3. 전 개

내 용	상담자활동	피상담자활동	유의사항	자 료	시 간 (분)
1. 성취동기의 정의 • 피상담자들의 정의 • 성취동기 이론 및 McClelland의 정의	 • 토의 촉진 • 강의	 • 토의 • 경청			90
• 휴 식					10
2. 성취동기의 연상적 망조직 • 성취동기 채점실습 • 이야기 개작	 • 요령 설명 • 요령 설명	• 경청 • 각자연습 • 경청 • 개작 • 발표 • 발표에 대한 채점 및 토론	 • 3명정도	• 성취동기 채점 방안(부록5) • 성취동기 채점표 (부록6)	100

제4교시 : 성취동기와 행동

1. 원 리

> (4) 새롭게 육성된 동기가 행동에 연결될수록 그것을 육성하려는 교육적 노력은 성공할 수 있고 그 효과는 보다 오랫동안 지속된다

2. 목 표

(1) 성취동기의 행동 특성파악

dCollection

(2) 성취동기 행동 특성의 적용

(3) 성취동기 행동 특성의 중요성 이해

3. 전 개

내 용	상담자의 활동	피상담자의활동	유의사항	자 료	시 간
1. 성취동기의 행동 특성 • 과업지향성 • 적절한 모험성 • 자신감 • 정력적이고 혁신적 활동성 • 자기책임감 • 결과에 대한 지식	• 강의	• 경청			90
• 휴 식					20
2. 투창 game	• 방법설명	• 경청 • game실시 • 채점 • 결과토의 • 정리	• 질서 유지	• 과녁 • 투창 • 분필 • 소 투창게임 득점기록표 (부록7)	150

제5교시 : 나의 생활계획

1. 원 리

(5) 개인이 새로 형성된 동기와 관련된 구체적인 목표를 세우고 그를 달성하려고 노력할 때 그 동기는 장차의 사고와 행동에 영향을 줄 가망이 높다.

(6) 새로이 육성된 동기가 새로이 형성된 조회집단의 성원이 되게 하는데 작용했을 때 육성된 동기는 보다 오래 지속할 가망이 높다.

2. 목 표

(1) 장차의 목표 설정 및 생활계획 수립

(2) 피상담자 간의 상호강화

(3) 과정 전반에 걸친 평가

dCollection

3. 전 개

내 용	상담자의 활동	피상담자의 활동	유의사항	자 료	시 간 (분)
1. 장차의 목표설정 및 생활계획 수립 Ⅰ. 해운업계의 변화 Ⅱ. 해운업의 분야와 해기사 업무 Ⅲ. 새로운 변화에 대처한 항해사의 업무요령	• 강의	• 경청		• 강의록Ⅲ (부록8)	120
• 휴 식					20
2. 목표설정 및 실천방안 • 목표 • 실천방안 • 예상되는 장애 • 장애극복 방안	• 작성시킨다	• 작성 • 발표 및 토론	• 허용적분위기	• 시험지	90

(부록 2) 세 이야기

이야기 (1)

이 젊은 친구는 깊은 명상에 잠겨 있다. 대학교 2학년 학생으로서 知性의 危期에 직면한 것이다. 그는 마음을 決定하지 못하고 초조와 불안에 차 있다.

이 學生은 데카르트의 哲學과 토마스 아퀴나스의 哲學을 折衷하려고 한다. 그것도 열 여덟이라는 젊은 나이에 말이다. 몇 권의 哲學書를 읽고 난 지금, 그는 世上의 모든 짐이 자기의 어깨를 누르고 있음을 느낀다.

이 學生은 서로 矛盾되는 이 두 哲學을 딱 떨어지게 綜合하고자 한다. 그것은 그의 自我를 만족시킬 뿐만 아니라 그의 教授로부터 學問的인 認定을 받기 위한 것이다.

그는 스스로 우울한 기분에 젖어 열심히 일한다. 經驗이 없고 知識이 모자라는 그로서는 너무나 벅찬 問題를 붙잡은 것이다. 그는 마침내 絶望에 빠져 일을 치우고 목노주점에 가서 막걸리로 슬픔을 달랠것이다.

이야기 (2)

이 줄친 샤쓰를 입고 있는 소년의 이름은 철수이다. 철수는 지금 학교에서 공부를 하고 있다. 아마 先生의 설명을 듣고 있는 것 같다.

KOREA MARITIME UNIVERSITY 1945 한국해양대학교
dCollection

철수는 아버지의 주정과 어머니의 虐待때문에 골치를 앓고 있다. 어디를 가거나 그에게는 이 걱정거리가 따라 다닌다.

철수는 잠깐 家出해 버릴까하고 생각한다. 그렇게 하면 父母가 精神을 차릴지도 모른다는 생각에서이다.

철수는 정말로 家出을 한다. 그러나 집을 떠나도 그에게 부딪치는 것은 역시 失意와 幻滅 뿐이다

이야기 (3)

이것은 터어키의 教科書에 나오는 이야기입니다.

—이상한 월급—

일자리를 찾는다는 것, 그리고 알맞은 俸給을 받는다는 것은 어느 社會에서나 누구에게나 重要한 問題일 것입니다. 여기 일자리를 찾으려는 한 젊은이의 이야기가 있읍니다. 이 青年은 먼저 일하고 싶은 會社의 常務를 찾아가 就職을 부탁하였읍니다. 마침 그 會社의 帳簿係에 사람이 必要하였지만 그 青年을 就業시킬 것인가 아닌가는 얼마 동안 테스트 期間이 지난 뒤에 決定될 일이었읍니다. 常務는 이렇게 말했읍니다. "일자리를 주고 싶소, 그런데 우선 臨時職員으로 採用해서 한 달 동안 訓練을 마친 뒤 業務能力이 滿足할만 하면 正式으로 採用하겠오. 勿論 臨時이지만 어느 정도의 報酬는 있오. 가서 實務擔當者를 만나도록 하시오." 이 青年은 實務擔當者를 만나러 갔읍니다. 잠시 後, 實務擔當者가 常務에게 왔읍니다.

實務者 : 그 젊은 친구와 이야기를 해 봤는데요…….

常 務 : 그래, 어떻던가?

實務者 : 괜찮은 것 같아요. 한데 그 친구가 要求한 報酬는 색다르더군요.

常 務 : 어떻게?

實務者 : 見習期間 동안 한달에 30萬원씩 준다고 했는데 이렇게 딱 정해진 報酬는 싫다는 겁니다. 그 친구는 하루 일한 만큼씩 報酬를 받아야겠다는군요. 그가 要求하는 報酬라는 것이 글쎄, 첫날에는 1원입니다.

常 務 : 무어? 1원!

實務者 : 네 1원입니다. 우리가 첫날 일에 滿足하면 다음 날엔 2원 그 다음날엔 4원 또 그 다음날엔 8원…… 이렇게 每日 그가 일을 잘하는 동안은 그 전날에 받은 金額의 倍를 달라는 것입니다.

常務는 하도 이상해서 實務擔當者를 쳐다봤읍니다. "뭐라고! 1원, 2원으로 해서 한 달에 몇 푼이나 받겠다는 거야?"

實務擔當者는 어깨를 으쓱하면서 "무어 거기까지 걱정하실 必要가 있읍니까? 자기가 좋다는데…."하며 자기의 面談技術을 이야기하고 싶은 程度였읍니다. 常務는 "좋아! 그렇게 원한다면 그렇게 하기로 하지. 그리고 그 젊은이 來日부터 出勤하도록 하게."

이렇게 되어 이 젊은이는 일을 始作하게 되었읍니다. 그는 自己일에 抱負를 가지고 每日每日業務를 좀 더 잘 遂行할 수 있도록 努力하였으며, 새로운 아이디어를 짜내어 帳簿處理에 能率과 効率

dCollection

性을 찾는 方法을 硏究했읍니다. 그리고 남달리 自己 일에 보람을 느끼고 그 會社에 勤務하는 어떤 사람에게도 뒤지지 않게 自己일을 正確하게 處理했읍니다. 그의 唯一한 希望은 끈기와 努力으로 먼 훗날, 훌륭한 事業家가 되겠다는 것이었읍니다. 이 執念은 그의 가슴 속에 언제나 엉켜있는 것이었읍니다.

드디어 月末이 되었읍니다. 그는 實務擔當者에게 約束대로 報酬를 要求하였읍니다. 實務擔當者는 아직 報酬를 計算해 놓지 않았읍니다. 그는 씩 웃으며, "나는 아직 計算해 놓지 않았는데, 計算 좀 해 주겠오?"하는 것이었읍니다. 젊은이는 이미 計算을 해놓았읍니다. 그는 주머니에서 計算書를 꺼내 주었읍니다. 實務擔當者는 읽기 始作했읍니다.

契約된 條件에 의해서 첫날엔 1원 다음날부터는 그 전날의 報酬의 倍가 되도록 計算하면 31日 見習期間 동안의 報酬總額은 2,147,483,647(21億4千7百4拾8萬3千6百4拾7)원에 이르는 금액이었읍니다.

實務擔當者는 놀란 눈으로 다시 精神을 차려 읽어보았읍니다. 그는 젊은이를 노려보며 "당신 돌았소!"하고 고함을 지르는 것이었읍니다. "왜요? 計算은 分明합니다. 원하신다면 다시 해보겠읍니다."하고 젊은이는 침착하게 이야기 하는 것이었읍니다. 計算에는 조그만 失手도 없었읍니다. 이것은 젊은이에게 支拂할 正確한 金額이었읍니다.

實務擔當者는 무척 당황했읍니다. 그들이 常務를 만나러 갔을 때, 實務擔當者는 입술이 바싹 말라 알아들을 수 없을 말을 더듬거릴 뿐이었읍니다. 常務도 역시 아연실색한 表情으로 그들을 쳐다볼 뿐이었읍니다. 이 會社의 全 財産을 털어도 報酬를 支拂하기엔 充分치 못했읍니다. 조용히 두 사람을 바라보던 젊은이는 이들이 아무런 말도 할 수 없음을 보고 조용한 微笑를 띠우며 이렇게 말하는 것이었읍니다.

"저는 報酬를 要求할 때 한 달 후의 報酬 全額을 얼마나 될지, 미리 計算하고 있었읍니다. 그리고 이 會社가 그 報酬를 도저히 支拂할 수 없다는 것을 알고 있었읍니다. 저의 目的은 제 自身이 財産業務에 얼마나 細心한가를 보이는 것이었읍니다. 특히 장기계정이 包含된 問題에 대해서 말씀입니다." 靑年은 그 날 正式으로 採用이 되었읍니다. 그리고 豊足한 報酬를 받으며 이 會社業務에 參加하게 되었읍니다.

(부록 3) 成就動機의 國家的 必要性

—講 義 錄 I—

I. 海運業의 特徵

1. 海運業의 定義

海運業은 利潤 獲得을 目的으로 海上에서 貨物·旅客을 輸送하는 業이다. 海運은 他 運送手段에 비하여 運送에너지가 적게 들고 貨物을 大量으로 運送할 수 있으며, 荷役에 時間과 費用이 많이 드는 特徵으로 인하여 장거리 大量貨物 運送에 유리하다. 따라서 海運業은 國際間에 貨物을 運送하는 業

dCollection

이다. 海運業은 貿易業이나 다른 어떤 産業보다도 國際産業으로서의 성격이 짙어서 一國의 政策이나 통제에 影響을 작게 받고 國民經濟를 벗어난 國際 또는 世界經濟속에서 市場을 形成하고 있다.

2. 定期船과 不定期船

海運業은 그 經營 形態에 따라 定期船 運航業과 不定期船 運航業으로 分類한다. 定期船業은 定期船 航路의 港間을 定期的인 Schedule을 갖고 高價인 Small lot cargo를 신속하게, 비교적 높은 運賃으로 運送하는 業이다. 定期船業은 運航 當事國間에 設置된 海上貨物 運送工場과 같은 성격을 띠고 있어서 당사국의 政策 및 經濟的 影響을 결정적으로 받는다. 定期船業은 貨物을 보다 많이 수집하기 위하여 Freight forwader(NVO)를 많이 活用한다. 代理店(Ship's Agent)이 貨物蒐集 및 Principal을 대신하는 일을 봐준다.

不定期船 海運業은 全世界가 活動舞臺가 되므로 各地에 支店을 두는 것은 사실상 不可能하고 Ship or Chartering broker를 통하여 貨物을 蒐集하는 것이 보통이다. 世界 선복 4億 2千萬톤 중에서 約 4~5千萬톤 정도가 定期船이다. 不定期船 運航業은 船舶의 所有者, 船舶의 管理者(Ship managing agent) 및 運航業者(Operater) 등으로 分業化 되어 가고 있다(所有와 技術管理의 分離).

最近 各國의 政府 특히 日本政府등은 造船産業을 보호 育成하기 위하여 船主가 자기자금 10~15%만 가지고 船舶을 발주하면, 85%는 市中 金利의 반 정도 (7%)로 融資하여 船舶을 所有케 하였고 船主는 이 船舶을 Bare boat charter로 長期間 Ship managing Agent에게 貸與하여 주면, Ship managing Agent는 이를 다시 Time charter(T.C.)로 Operator에게 貸與하여 주는 형으로 變化하고 있다.

Owner가 船舶의 國籍을 편의치적으로 하면 稅金없이 船舶을 運營할 수 있다. Owner가 Crew suppling agent를 통하여 船員을 供給받으면 이를 Operator에게 바로 T.C.를 내어 주는 方法도 있다. 海運業은 그 需要인 世界 海上 物動量과 供給인 선복량이 수급의 不均衡時에 他에 전용되지 못하는 특수한 관계에 있어서 需給의 不均衡으로 인한 好·不況의 價格(運賃) 彈力性이 대단히 크고 예민하다. 이런 市場의 特性이 船舶의 傭船料와 船價에도 큰 影響을 미치게 된다.

따라서 不定期船業은 船舶의 期間 용선 및 賣買가 主要 企業內容인 船主業으로 轉向되어진다. 이런 일은 Broker for sales of ships(船舶賣買 중개인)에 依賴하여 이루어 지는 것이 보통이다.

※ 船價는 쌀 적에는 오늘날과 같이 정상 價格의 30% 정도로 떨어지고, 비쌀 때는 200%까지 오르게 된다. 쌀 때 10% Down payment로 산 船舶이 비쌀 때 파는 경우를 생각해 본다면 거의 천문학적인 利益이 있음을 알 수 있다.

Ship or chartering broker는 不定期船社를 위하여 貨物을 蒐集하는 일을 하는 사람으로, 船社가 한 사람의 Broker를 정하여둔 Exclusive or confidential broker가 있고, 世界의 모든 Ship broker에 Open하고 있는 broker가 있다. Confidential broker는 Principal의 利益을 위하여 노력하고 他社와의 일을 삼가하여야 하는 대신에, 競爭을 피할 수 있고, Brokerage는 다소 싸지나 년간 Minimum guarantee brokerage가 있으며 不況時에도, Retaining fee를 받을 수 있다.

結論的으로 말해서, 海運은 特殊한 分野이고 國際性이 너무 강한 業이어서 이 分野에 전통하지

dCollection

못한 사람은 5~6年 海運界에 從事하여도 자기가 하는 業務만 알 뿐 전체 구조를 把握할 수 없어 船舶運航 및 管理 등의 分野는 海洋大學 出身이 아니면 아는 사람이 전혀 없다고 해도 과언이 아니다. 海運에 대하여 열심히 工夫하여 海運의 概念을 파악할 수 있게 되면 다른 어떤 分野에서 노력을 하는 것 보다도 노력의 效率이 가장 높은 분야이다. 그러나 全體를 把握하고 目標를 정하는데까지 상당한 時間이 必要하므로 一定한 努力을 前提하기는 하나 그런 의미에서 수 많은 大學 中에서 海洋大學을 選擇했다는 것은 현명한 處事라 할 수 있다.

Ⅱ. 海運業의 動向

1. 1960年代부터 1970年 末까지 船舶의 大型化에 따른 運送原費 節減努力으로 海運 黃金期를 가져왔다(運送 原費表 參照).

2. 79年의 2次 油類波動으로 主要 產業國家들은 失業, Inflation, 產業 위축등 不景氣가 발생하여 外貨防禦, 保護貿易政策등을 採擇하고 있어서 增加하던 物動量은 격감하였다.

63~73年 年間 9% 增加

73~79年 年間 5% 增加

80年 2.9% 減少, 81年 3.9% 減少, 82年 8.5% 減少

3. 반면 선복량은 82年 까지 每年 增加되었다.

78年 선복량 406百萬톤에 物動量 34億 9千萬톤 } 1130萬 G.T./1億톤 貨物

79年 선복량 413百萬톤에 〃 37億 6千萬톤 }

82年 선복량 424.7百萬톤에 物動量 32億 1千萬톤, 1324萬 G.T/1億톤 貨物

4. 世界 造船能力은 75年에 34.2百萬톤이었다. 이는 貨物 運送能力으로 換算하면 2億 655萬톤의 物動量에 해당되고, 82年을 기준으로 하면 8.27%의 物動量成長에 해당된다.

5. 海運 供給力 즉 造船力이 海運需要, 즉 貨物量에 비하여 월등히 강한 것이 海運 市場의 現況이고, 海運은 運賃, 船價, 용선료에 기복은 있으나 好景氣는 짧고 不景氣는 길어질 可能이 큰 실정이다.

6. 世界 各國의 海運은 燃料節約型, 省力自動化된 經濟船의 必要性에 대하여 주장하고 있다(우리도 속히 이에 대비를 하여야 한다). 경제선은 在來船에 비하여 競爭力이 있다(經濟船 船價, 運送原費, Daily hire base표 參照).

燃料節約型 경제선과 재래선의 船價, 1日船費 및 5000miles의 貨物運送 原費

區分 \ 重量屯數		10,000	20,000	30,000	50,000	100,000
燃料節約型經濟船	船舶建造費($)	10,193,000	13,767,000	17,059,000	22,825,000	32,640,000
	運送原費 $/ton	30.00	22.00	19.30	17.70	17.70
	1日船費 $/day	5,300	6,800	8,200	10,700	15,800
在來船	船舶建造費($)	9,057,000	12,428,000	15,536,000	20,967,000	32,153,000
	運送原費 $/ton	34.20	23.90	20.60	18.50	18.26
	1日船費 $/day	5,080	6,500	7,800	10,200	15,000

dCollection

7. 그러나 경제선과 경제선이 경합하면 効果가 없다. 다만 競爭에 이기기 위하여서는 船員이 우수하여야 한다. 흔히 船員費가 높아서 競爭力이 弱하다고 하나 그것만이 全體의 이유는 되지 못한다(參考 年間船員費 : 韓國籍船 30만불, 韓國船員이 타고 있는 外國籍船 45만불, 日本船員 80만불~100만불, 美國船員 150~200만불 정도).

우수한 船員은 船舶의 運航, 船舶, 貨物, 船員管理등 業務管理 能力이 높아서 船舶의 運送原費를 節減하고, 海難事故를 豫防하고, 事故에 대한 對策能力이 높아 船舶의 競爭力을 높이는 船員이다.

1) Tanker의 海難과 그 規模의 대형화.

2) 船舶의 대형화 및 自動化로 Daily hire base(하루 체선비)의 高騰.

8. 韓國船員의 大部分이 재래선에 승선하고 있으며, 이는 技能的인 性格의 職業이다. 自動化船은 專門職(Professional) 船員이 승선한다. 現在 船舶의 1/5정도가 自動化船이다.

재래의 高級船에서 船員費가 45만$/年 이던 것이 요즘에 와서는 초자동화선의 出現으로 우리 韓國 船員이 초자동화선의 조종에 부적하여 高級船에서 밀려나와 船員費 25만$/年 까지의 노후 船舶으로 밀려나고 있는 실정이다(2종 선장).

9. 海技士 教育은 自動化, Computer化 및 전용선화된 船舶에 勤務할 수 있는 Professional한 教科內容으로 바뀌고, 職務에 强力한 責任意識을 가지도록 誘導하는 生活教育을 內包하여야 한다.

Ⅱ. 海技士의 役割의 變化

1. 先進國에서는 自國民의 船員을 구하기가 어려워서 海運이 사양화하고 있다고 한다. 바꾸어 말하면 海運에 있어서 船員이 차지하는 位置가 船員 以外의 要素 즉 先進國이 가지고 있는 資本管理와 情報處理에 의한 營業要素가 位置 보다도 우위에 있다는 뜻이 된다. 그렇다면 전통적인 船員國家인 우리 한국은 海運 國家로서 건재하여야 한다. 世界 海運 가운데서 韓國의 船員이 어떠한 位置에 놓여 있으며 앞으로 어떻게 대치하여야 할 것인지 檢討하여 보아야 한다. 지난날의 韓國 船員은 국제 市場에서 相對的으로 저임이었고, 勤勉하였으며, 海洋大學卒業者를 中心으로 그 우수성이 認定되어 왔다. 이것이 밑받침이 되어 韓國 海運이 태어났고, 우리 船員의 海外 進出의 기회가 열렸던 것이다. 그러나 오늘날 船舶이 自動化, 大型化됨에 따라서 船員職의 性格이 學問的인 기초없이도 승선하면 先任者를 통하여 業務를 익힐 수 있는 職種에서 機械化, 自動化, Computer 運轉등 성력화로 바뀌고 船舶의 大型化에 따라서 運航을 效率的으로 管理하는 일은 海運企業에 있어서 지대한 잇점이 된 時代에 이르러 專門職(Professrononal occupation)으로 바뀌었다. 世界는 유례가 없는 海運 不景氣에 처해 있는 실정이어서 不景氣의 打開策은 여러가지로 모색되고 있으나 그 중 가장 重要한 要素로 드러난 것이 經濟船의 確保라 할 수 있다. 경제선은 一般的으로 성력화된 大型 전문선이며, 船價가 비싸고 運轉에 技術이 必要한 船舶이다.

自動化의 原理를 동원한 경제선이 소개된 지 10년이 넘는 세월이 흘렀지만, 이 범위에 속하는 경제선은 全船腹의 1/5미만이다. 그러나 앞으로 建造되는 船舶은 성력화 및 自動化된 船舶이 되리라

dCollection

는 것은 의심의 여지가 없다. 近者 韓國船員의 國際 社會에 있어서의 임금은 상대적으로 제법 높아졌다. 그런데 船員의 職業에 對한 姿勢 및 責任感의 不足과 專門管理能力과 語學能力의 未洽으로 韓國 船員이 소위 自動化된 經濟船으로부터 밀려나고 있는現實이다. 이는 바로 韓國 船員이 海運의 變遷에 대치하지 못하는 증거가 된다.

韓國의 船員 敎育은 새 專門化된 경제선에 適應하는 敎育으로 탈바꿈 하여야 한다. 즉 컴퓨터화, 自動化에 對한 敎育, 전용선별의 敎育, 船舶의 安全運航에 對한 敎育 및 經濟的 運航에 對한 敎育이 特別히 强化되어야 한다.

2. 航海士의 主要業務 및 그 內容

1) 運航 管理

ㄱ. 海難 事故 防止(大型化) 安全 運航

ㄴ. 貨物 事故 防止(無事故)

ㄷ. 運航 日數 短縮 : 선가가 높아짐에 따라서 Daily hire base가 크게 높아서 迅速 運航은 곧 經濟運航이 된다.

- 事前 準備(船艙淸掃, 계기 손질)
- 迅速한 Stand by
- 完璧한 荷役 計劃 및 監督
- 出入港 日字의 조종(Sunday, holiday)

(註) 航海日數를 短縮하는 方法은 入出港管理와 荷役管理로써 碇泊 期間을 短縮하는 길 밖에 없다.

2) 船舶 管理

ㄱ. 自動化된 運轉 및 Computer化 運轉에 對한 知識 習得

ㄴ. 전용선 運航에 對한 전문 知識 習得

ㄷ. 船舶의 維持 補修를 잘하여 船舶 壽命 長期化(船價下落防止, 運送 原費 節減)

ㅁ. 本船에서 修理可能한 것은 本船 修理를 하여 時間 및 費用 節減 (船社의 運營 防針)

ㄹ. 消耗品, 선용품의 구입 및 工場修理의 時期 및 場所의 적절한 決定

3) 業務 管理

船長은 海運運賃, 船價에 對한 一般的인 感覺(Cost consciousness)을 가지고, 該當船舶의 傭船 및 運送 契約 條件을 把握하여 일선 擔當 책임자로서 船社의 최대 利益을 爲하여 努力하여야 한다. 이런 姿勢의 결여는 곧 船舶운전사로 전락되는 꼴이 된다.

ㄱ. 船舶의 出入港 수속

ㄴ. 선적 書類를 完璧하게 處理하여야 한다.

S/O, M/R, B/L, N/R, D/O, B/N,

dCollection

Layday statement, Manifest, Freight list, Survey report,
Charter party, Insurance policy,

ㄷ. 船內 業務

荷役 計劃, 貨物量 協定, 作業 監督

ㄹ. 貨物 및 船體 事故時에 對貨主 및 보험회사 關係 業務대비

ㅁ. 貨主, Charterer에 對한 Service

4) 船員管理

船內의 분위기를 明朗하게 維持하면서 効果的으로 業務가 進行되도록 協同心과 Leadership을 발휘하여야 한다. 船內의 物資는 最大限으로 節約하여야 한다.

이런 專門的인 知識을 가지고 乘船한 knoudrow 中 船舶과 船員 管理能力은 Ship's managing agent를 運營할 수 있을 것이며, 業務管理能力은 Ship's agent, Operator, Ship's broker로, 그리고 貨物, 선체사고에 對한 知識은 보험회사, 검정회사, Adjuster 및 Surveyor 등 Shore occupation으로 직결되고 船舶運航管理能力은 海運會社 運營에 핵심이 되는 知識으로 Ship's managing agent의 中心技術이 된다.

航海學科는 전자, 항해, 조선, 기상 등 자연과학과 法學, 經濟學, 經營學, 海運 等 인문사회계와 運用, 적화, 전용선, 해운일반 등 전문해운 과목을 공부하는 학과로서 학문적으로 난맥을 이루고 있는듯 하나 航海學科는 海運, 自然科學, 社會科學의 綜合的인 教育을 하고 있서 學際(Interdiciplinary)의 研究에는 가장 適合한 學科라 하겠다.

(부록 4) 講 義 錄 Ⅱ

—오나시스 이야기—

1. 序 論

世界海運 不況으로 인하여 海運에 從事하는 사람들의 意欲은 말도 못하게 喪失되어 있다. 이러한 시점에서 무일푼으로 海運에 투신하여 成功한 船舶王「오나시스」를 소개함으로써 우리 海洋大學生들로 하여금 海運에 대한 認識을 새롭게 하고 海運에 대한 새로운 각오와 姿勢를 確立하여 海運發展에 이바지할 수 있도록 하고자 한다.

2. 줄거리

(1) 誕生 :「터어키」國籍을 가진「그리이스」인「소크라테스 오나시스」와「페네로페 졸라글」사이에서 1906年 1月 20日「스미르나」(터어키. 현 이즈밀)에서 태어남.

dCollection

(2) 11歲 : 世界 第1次 대전중 「그리이스」는 연합군이고 「터어키」는 친독일 제국이기 때문에 「그리이스」 교포에 대한 彈壓이 심해졌음. 이런 비정한 운명 때문에 오히려 강해지고 웬만한 일에는 눈도 깜박 안하는 人間으로 성장.

(3) 16歲 : 戰爭의 비참함을 몸소 겪음. 「그리이스」와 「터어키」의 戰爭으로 「그리이스」인이 「스미르나」에서 패함. 이로인해 人生의 轉換點을 맞이함. 아버지 「소크라테스 오나시스」가 「터어키」군에 逮捕되어 家長으로서 役割을 시작함. 「스미르나」에서 脫出 後 「그리이스」 本土에 上陸. 아버지 친구에게 救命運動을 하여 救出作戰에 成功.

(4) 17歲 : 相續받은 250$중 75$로 임시여권을 獲得. 「아르헨티나」의 「부에노스아이레스」로 감. 25$짜리 下宿房을 얻음. 나머지 돈으로 4달 정도 버틸 수 있었음. 英軍 연합해저 전화회사에 就職. 담배 斡旋事業에 손을 댐.

(5) 20歲 : : 연초工場經營 失敗.

(6) 23歲 : 總財産 100萬$, 「그리이스」와 「불가리아」의 역사적 紛爭으로 비협정국에 10배의 關稅를 부과할려고 함. 담배사업에 막대한 지장을 초래할 것으로 예측하고 「그리이스」政府의 「미카라코프러스」외상과 단독 회견으로 타결을 봄. 그 결과 총영사 대리에 임명됨. 이때부터 선박업을 시작. 카나다 측과 교섭 8,500~1만톤급 6척 사들임.

(7) 32歲 : 「노르웨이」 최대 포경선단중의 하나를 가진 「크리스첸센」과 만나, 포경선에 대한 지식 획득, 15,000톤 Tanker를 「스웨덴」의 「예테볼뤼」의 조선소에서 발주를 시작하여 유조선에 손을 대기 시작함.

3. 海運에 投身하는 過程

「스미로나」에서 탈출 후 「그리이스」 본국에 상륙하여 아버지를 구출한 후, 아버지와의 알력으로 「그리이스」에서는 살 수 없다는 판단을 하고 250$를 가지고 「아르헨티나」의 「부에노스 아이레스」로 건너 감.

월 25$짜리 하숙방을 얻어 놓고 선박에 취직하기 위해 매일같이 선창가를 돌아 다니다 어느 「그리이스」인 두 사람을 만나 영국 연합해저전화회사에 취직, 월 40$를 받음. 생활의 기반을 잡은 후 아버지의 담배사업에 손을 대기 시작 함. 1929년 「그리이스」와 「불가리아」의 역사적 분쟁으로 말미암아 비협정국에 대한 관세를 10배 상승시킴. 이로 인하여 「오나시스」는 치명적인 타격을 받을 것을 예상, 이를 타개하기 위한 방법을 모색, 「그리이스」 전 상선의 80%가 유럽에서 「아르헨티나」로 곡물, 설탕 등의 중요화물 운반. 여기서 「아르헨티나」가 「그리이스」선박에 대하여 항만 사용료를 증액하면 「그리이스」경제는 파괴적인 타격을 받게 됨을 발견, 이것을 「그리이스」정부와 협정하여 타결한 후, 그 공로로 「그리이스」 총영사로 임명 됨. 1930년 경제 불황으로 선박, 선원에 대한 문제가 심각하여 이 문제를 해결하다가 14,000m³(12,357₹D/W) 곡물 운반선의 경우에, 10년 전인 1919년경 건조비 100만$, 이것이 1930년경 경제불황으로 10만$로 떨어짐, 이 당시 육지에 지붕뿐

dCollection

인 창고를 건립하는데 20만$, 여기서 해운에 엄청난 이익이 있음을 알고 선박에 투신, 이때부터 배에 미치기 시작함. 카나다 측과 교섭 8,500~1만톤급(중고선) 6척 각 2만$, 12만$에 사들임.

4. 成功事例 및 商術

(1) "그리이스" 선적을 「파나마」 국적으로 바꿈

「오나시스 페네로페」호가 그리이스 국기를 달고 「아르헨티나」에서 네델란드 「노텔담」에 도착하여 짐을 반쯤 풀었을 때 「코펜하겐」(8시간 소요)을 향해 출항할 수 없다는 통지를 받았음. 왜냐하면 조리사의 조수가 병에 걸려 입원중이므로 「그리이스」선원이 발견될 때까지(1주일 이상소요) 출항허가금지(그리이스 영사)였기 때문이다. 이에 대한 연구결과, 파나마 국적으로 하루 아침에 선적을 바꿈으로써 무사히 출항, 便宜置籍의 이점을 보게 됨.

(2) 미국 연방해사 위원회 T2형 탱커 불하작전

미국은 외국인에게 선박을 불하하는 것을 금지하고 있다. "1916년에 발효한 미국 해사법 제9조에 의하면 정부 소유선의 불하를 받을 자격이 있는 것을 미국시민 또는 미국시민이 지배적으로 주를 가진 회사에 국한되며 또 동조항에 위반했을 때는 배는 몰수되고 위반자는 5,000$의 벌금이나 5년간의 금고형에 처한다." 법률가 375명을 동원 연구한 결과 회사를 설립하고 한 사람의 미국 시민을 잡는다. 이 미국시민에게 과반수(51%)의 소유주(所有株)를 주고 자기가 남은 株(49%)를 소유한다. 이렇게 해서 20척의 Tanker를 사들임.

(3) 포경선에 도전

T2형 18,000톤급 선단 중 「허먼F 위튼」호를 독일 「킬」조선소에서 개조, 포경선단을 이룸. 모선 「올림픽 차렌저」호, 「캐처 보우트」 17척, 승무원 1,500명중 15명은 「노르웨이」포수, 나머지는 독일인 1950년 10월 28일 포경선단 출항, 鯨油의 가격은 톤당 100파운드 지정가격이었으나 팔지 아니하고, 톤당 1,700파운드 내지 175파운드에 팔아 150만파운드의 이익을 올림.

(4) 「스에즈」운하에서의 이익

해운의 대동맥인 「스에즈」운하를 사용하는 것이 조만간 불가능하게 될 것이라고 예측하고 그 해결책으로 운하의 양 끝에서 Tanker가 석유를 하역할 수 있도록 「스에즈」로부터 「포트사이드」에 이르는 Pipe Line을 부설하자고 주장했으나 미국 「덜레스」 국무장관과 소련의 개입으로 채택되지 못함. 「이집트」수상 「나세르」는 운하를 국유화하고 영국, 프랑스, 이스라엘, 연합군 대 아랍제국과의 무력 충돌, 고로 스에즈 운하 폐쇄, 이로 인해 Tanker 소유주는 많은 이익을 보게 됨. 이때 오나시스는 6천만~7천만$의 이익을 얻음(운임이 운하 이용시 2배로 상승). 6개월 후 개통.

(5) 선가 변동의 실례

전쟁 후 20년간을 대충 돌이켜 본다면, 전쟁중(1940년)에 정부가 250만$나 들여서 건조하여 전쟁때 크게 써 먹었던 16,500톤 T2형 Tanker는 전쟁직후(1945년)에는 400만$로 팔렸다. 1947년에는

dCollection

200만$로 내렸으며 1948년에는 100만$로 다시 내렸다. 그러나 다음해는 300만$로 상승, 1954년에는(선령 14년) 40만$, 1956년에는 스에즈 위기로 450만$로 상승, 1958~1959년이 되자 20만$로 하강, 선령 20년째 40만$(페르시아만에서 미합중국까지 화물 수송시장의 급변으로 인해 가격변동이 심함).

5. 結 論

무일푼으로 고국 그리이스를 떠나 「아르헨티나」의 「부에노스아이레스」에서 시간외 노동까지 하면서 식생활을 해결하고, 돈을 모아 저축하고, 남다른 지혜로 담배 중개업에 성공하면서, 선박에 진출하여 개인재산 50억$, 100척 이상의 선박을 보유한 선박왕으로 성장한 것은 다음과 같은 성격을 가지고 있었기 때문이다.

(1) 어떤 것이라도 꼭 들어두는 예민한 귀

(2) 쉴새없이 튀어나오는 기지

(3) 무한한 정력을 간직한 민첩한 행동력

(4) 한마디라도 들으면 즉석에서 조사하고, 정보가 옳으면 바로 실천하는 태도

(5) 약속은 철저히 지키며 새로운 것에 대한 도전과 용기

(6) 수개국어(그리이스어, 프랑스어, 영어, 터어키어, 이탈리아어, 스페인어 등)를 할 수 있었다는 것이다.

여기서 우리는 成功하는 者, 或은 成就動機가 강한 者의 特性으로서 다음과 같은 것을 들 수 있을 것이다.

(1) 自己가 處한 立場을 客觀的으로 보아 알고 있다.

(2) 自己가 目標에 接近하는 Environment를 잘 알아야 한다.

(3) 自己의 力量이 目標에 接近하는 Environment를 處理할 수 있는지 혹은 그것이 自己力量에 맞는지 確認한다.

이것이 確認되면, 目標를 達成하기 위한 計劃을 作成한다.

(1) 自己의 克己, 努力, 危險, 不確實에의 도전

(2) 目標를 達成하기 위한 犧牲을 각오

(3) 構成員의 効果的인 活用을 위한 Leadership 發揮.

ㄱ. 構成員에게 目標에 대한 價値를 共感케하고(일의 價値와 知識)

ㄴ. 課業과 人間關係가 調和롭게 이루어지도록 組織을 作成한다.

오나시스의 事例에서 우리가 얻을 수 있는 敎訓은 多才多能한 專門家만이 船舶王이 될 수 있다는 것은 아니라는 것이다. 먼저 海運을 經營하기 위한 必須道具인 英語를 한 뒤 本人의 努力과 勇氣에 따라서 船舶王이 될 수 있다는 것을 강조하고 싶고, 海洋大學에 다닌다고 해서 꼭 배만 타는 것이 아니라 海運의 各種 分野에 從事할 수 있으며, 이것을 위해서 영어를 4년동안 組織的으로 빈틈없이 공부해야 한다고 강조하고싶다. 배만 타는 것이 아니라 海運에 종사한다는 矜持와 원대한 꿈을 가지고 힘차게 전진하여 좋은 結實을 맺기 바란다.

dCollection

(부록 5) 成就動機 採點方案

1. 다음과 關聯되면 項目當 1點을 준다.

가. 成就欲求 혹은 欲望을 표현할 때

但, 이때 成就欲求 혹은 欲望이라 할 수 있는 것은

(가) 他人과의 競爭에서 이기려는 活動 혹은 생각

(나) 自己가 設定한 높은 水準의 基準을 達成하고자하는 생각, 努力

(다) 特殊한 業績, 비범한 일을 하고자하는 생각, 努力

(라) 장기적인 目標를 達成하고자하는 생각, 努力

나. 目標達成을 위한 活動 : 그림 속의 인물이나 피검자 모두 해당된다.

다. 目標에 대한 肯定的 豫見 : 그림 속의 인물의 생각이나 피검사자의 豫見 모두 해당된다.

라. 目標에 대한 否定的 豫見 : 그림 속의 인물의 생각이나 피검사자의 豫見 모두 해당된다.

마. 目標에 대한 環境的인 障碍가 있을 때.

바. 目標에 대한 自己 內的인 障碍가 있을 때.

사. 外部 支援 : 주인공의 目標를 다른 사람이 도와 줄 때.

아. 目標達成과 關聯하여 만족감, 기쁨, 희열 등을 느낄 때 : 주인공 혹은 其他 사람.

자. 目標達成과 關聯하여 좌절감, 슬픔 등을 느낄 때 : 주인공 혹은 其他 사람.

차. 成就目標 一貫 : 이야기 중의 주제나 줄거리가 目標를 達成하는 것이 분명히 關聯되어 있거나 중심적 줄거리, 주된 관심사가 "目標成就" 일 때.

2. 가 항의 成就欲求 欲望이 直接 表現되어 있지 않더라도 文脈上의 背景이 成就欲求를 전제로 할 때에는 나~차 항에서는 點數를 준다.

3. 한 단어는 두 가지 項目에 同時에 關聯되어 있더라도 點數는 하나만 준다.

4. 結果的으로 한 도판의 點數는 최소 0점에서 최대 10점을 준다.

(부록 6) 成就動機 採點表

成 就 動 機 採 點 表

姓名

도판명	成就欲求	目標達成活動	肯定豫見	不定豫見	環境障碍	內的障碍	外部支援	結果滿足	結果挫折	成就目標一貫	點數
# 1											
# 2											
# 4											
# 6 BM											
# 14											
# 17BM											
計											

dCollection

(부록 7) 소투창게임得點 記錄表

(韓國海洋大學 成就動機育成課程)

學科 學年 番 姓名

회 수		1 회	2 회	3 회	보너스
투척지점	가				
	나				
	다				
탄착표적	A				
	B				
	C				
합 계					총 점

得 點 計 算 表

표적 \ 투척지	가	나	다
A	12	18	24
B	10	12	18
C	8	6	12
기본점수	6	0	6

1. 한 回에 3번 하며, 總 3回 한다. 但, 매회 點數가 오르면 보너스로 1回 더 한다.
2. 투척지점은 매회 自由로 選擇한다. 但, 투척지점 選擇에 따른 基本點數는 表에 의한다.

(부록 8) 將次의 目標設定 및 生活計劃 樹立

—講 義 錄 Ⅲ—

1. 海運業界의 變化

오늘날 世界 海運은 近代史에 經驗하여 보지 못한 심각한 不況에 處하여 있다. 그 주된 원인을 열거하면,

첫째, 1960年代 以後부터 1970年代까지 約 15年 동안에 海運界는 주로 Tanker와 Bulk船舶을 大型化하여 海運 運送原費를 크게 節減할 수 있어서, 海運景氣는 運賃率만을 가지고는 예보가 되지 않을 정도의 好況을 누려 왔었다. 이 結果 많은 船主들은 船舶을 取得만 하면 누구나 돈을 버는 일대 황금기를 누렸다.

船舶의 크기와 運送原價

重 量 톤 수	10,000	20,000	30,000	50,000	100,000
運送原價 $/톤	34.20	23.90	20.60	18.50	18.25

건 화물선 13Knots, 5,000mile, 荷役 3,000 및 8,000 ton/day 片道滿船 往復航海, 81年 韓國 신조선가, 이자 12%, 84年 한국외항선 유가, FIO 조건.

둘째, 80년대에 들어선 世界產業은 70년대 말의 석유파동으로 萎縮되고 各國은 Inflation, 失業率 增加 등의 진통으로 外貨防禦, 貿易保護 政策을 써서, 海運 물동량은 1963年 ~1973年 사이에는 年平均 9%, 1973~1979年에 年平均 5%의 물동량의 增加를 보였던 것이 80年에 2.9%, 81年 3.9%, 82年에 8.5%로 年平均 5% 減小하였다. 반면 船腹은 79年부터 82年까지 매년 1%以上 增加하

dCollection

였다.

물동량과 선박동향

區分年度	1978	1976	1980	1981	1982	1983
선복량 (백만톤)	406.0	413.0	420.0	420.8	424.7	422.6
물동량 (억 톤)	4.9	37.6	36.5	35.1	32.1	31.7
백만 G.T/억톤	11.6	11.5	12.0	13.2	13.2	13.3
78.79 평균 수송량 11.3 백만/억에 대한 초과톤수(백만톤)	11.6	△11.9	7.5	24.2	70.0	64.4
계선량 (백만톤)					약 80	
폐선량 (백만톤)	10.0	6.6	6.0	7.3	13.6	
신조량 (백만톤)	18.2	14.3	13.1	16.7	16.8	
항방불명 (백만톤)	1.7	2.2	1.8	1.2	1.6	

그 結果 78.79年度의 平均 物動量과 船腹量을 基準으로 하면 1億톤의 화물을 1,130만G.T.의 船腹이 輸送한 셈이 되고, 이 수치를 基準으로 한다면 82年度에는 1,324만G.T의 선복이 1억톤의 貨物을 輸送하는 격이되어 선복량이 무려 17.2%가 物動量에 비하여 많은 것이라는 것을 알 수 있다. (平均 輸送 거리등을 넣어 計算하여야 하나 어림으로 比較하였다.)

1975年의 신조선량이 34.2백만톤으로 世界의 최대조선 能力은 年間 3000만톤 정도로 추산된다. 이는 2억 6,550만톤의 物動量 增加가 있을 때에 均衡을 이루는 數値이다. 다시 말하면 海運의 供給能力은 대단히 큰데 비하여 海運 需要인 貨物量은 그 증가세가 대단히 약하다는 점에서 앞으로의 海運市場의 特性을 찾을 수 있다. 즉 海運市場에 있어서 運賃, 船價, 傭船料가 여전히 심한 기복을 나타낼 것으로 예상되나, 호경기의 期間이 불경기의 期間에 비하여 짧을 것이라는 것은 쉽게 예측할 수 있다. 오늘날 世界各國의 海運은 燃料 절약형선, 성력자동화선 등 經濟船의 必要性에 대하여 크게 강조하고 있다. 世界의 船舶은 이러한 경제선으로 바뀌어가는 대체적인 趨勢에 놓여 있다. 그리고 경제선과 경제선의 競爭에 있어서는 하등의 우위성이 있을 수 없다. 海運에 있어서 競爭力은 바로 船員의 질이 좌우한다. 선원의 질이 우수하면 競爭力은 있게 되는 것이다. 海運界에서는 船員과 關聯된 經濟問題에 있어서 船員費의 節減 등 성력화문제가 중요한 것으로 말하는 사람이 많다. 그러나 核心은 船員人力을 줄여서 經費를 적게 들게 하는 것만이 아니고, 부정기선을 주축으로 하는 오늘날의 海運은 어떤 企業보다도 일선에 勤務하는 船員의 質에 影響을 많이 받는 企業이기 때문에 船員의 船舶管理, 貨物管理, 船員管理 能力이 船社의 成敗를 가르는 要諦가 된다. 先進國에서는 自國船員의 高賃金, 低質化問題가 原因이 되어 海運이 사양화되어 가고 있고, 이것을 脫皮하기 위하여 便宜置籍船이란 方法으로 世界市場에서 선원을 구하고 있는 實情이다. 그렇다면 우리가 우수한 船員을 養成한다는 것은, 韓國海運 活性化에 原動力이 되는 것이고 곧 韓國船員의 海外 就業의 길을 열 뿐만 아니라 신조경제선에 就業하여 賃金 水準을 높일 수도 있어, 韓國 海運의 再復興을 일으키는 길이 될 것이다.

dCollection

2. 海運業의 分野와 海技士 業務

海運業은 不定期船業이 대종을 이루고 있는데, 부정기선업은 다음과 같이 分類된다.

1. 선주업(Entrepreneur) : 10-15% Down payment로 船舶의 購入하여 선가의 fluctuation(선가표시)에 대한 Right time을 포착하여 船舶을 賣渡하여 利益을 取하는 業
2. Operator : 船舶을 賃貸하여 運航하는 業
3. 船舶管理業 : Bare boat charter로 船舶은 용선하여 Time charter 로서 Operator에게 Re-charter 해주는 식의 업이거나, Owner로부터 Ship's managing contract를 하여 運送하는 境遇에 船員管理, 船舶管理를 擔當하는 업으로 船員의 Shipboard management 經驗이 있는자만 可能하다(船員費, 修理費).
4. Crew supplying agent(선원대리점)
5. Ship broker or ship chartering broker : 화물을 구해주거나, 船舶을 구해주는 役割을 하는 者)
6. Broker for sales of ships : 船舶賣買를 仲介하는 者

以上의 海運業은 船主業을 除外하고는 막대한 賃金이 所要되는 船舶을 所有하지 않더라도 海運에 관한 基礎知識과 個人의 能力만으로도 할 수 있는 業種인데, 여기서 個人의 能力이란 고도로 國際化된 情報의 입수와 그 處理能力을 기초로 한다.

선장과 해기사의 Shipboard management는 본사와는 격리된 製造工場의 管理와 다를 바 없다. 즉 船舶의 賣買, Charter, 運營資金管理 및 貨物蒐集 등의 業務는 本社(陸上)의 Shipping management에 속하는 業務이나, 工場의 生産性, 機械稼動 効率의 提高, 安全運轉, 양질의 製品生産 등은 現場管理에 속하는 問題인 것과 같이 Shipboard management도 이러한 범주의 海運써어비스 生産管理이다.

7. Freight forwarder : 定期船會社의 貨物을 수집하고, 화주를 위하여 선적서류 작성, 통관 등의 業務를 대행하는 貨物運送業
8. Ship's agent(船舶代理店業)
9. 檢證會社 : 해사감정인(marine surveyor)
10. Tank cleaning 會社, 重量貨物의 荷役, lashing 및 船舶警備業
11. Adjuster : 船舶 및 貨物의 해난사고시 이를 중재한다.
12. 해사 Consultant 會社 : 해사관계 연구용역회사
13. Tug, Crane, 통선회사
14. 倉庫業
15. Container 修理, 製造, Leasing 會社
16. Trucking, CFS., C.Y, Terminal 運營會社
17. Air cargo 會社

dCollection

3. 새로운 變化에 대처한 航海士의 業務要領

1. 運航日數 短縮을 위한 努力(運航管理)

現在의 海運現況은 好景氣보다는 不景氣 期間이 長期化할 어려운 時期에 處해 있으며, 이러한 불경기의 타개책으로 燃料節約, 성력자동화의 경제선 取得을 재촉하고 있는데, 이는 경제선과 비경제선 間에는 競爭力이 있으나, 동일한 경제선 間에는 效果가 없다.

日本에서는 이미 경제선을 開發하고 있으므로 우리도 時期를 놓쳐서는 않될 것이다.

海運은 市場經濟의 原理가 强力하게 作用하는 競爭의 場所이므로 船舶이 競爭力을 가지려면 우수한 船員을 確保하여야 한다는 것이 무엇보다도 중요하다. 船員의 運航管理 能力으로 船舶의 運航期間이 短縮되었을 때 船舶이 가지는 競爭力의 向上은 대단히 크다. 이러한 뜻에서 선원의 몇가지 業務의 要領을 열거하면,

1) 接岸 및 荷役準備

船舶이 입항하여 하역할 場所에 Berthing하면, 즉시 荷役을 시작할 수 있는 만반의 準備를 하고 입항하여 Stand by 時間을 短縮하여야 한다.

(1) 航海中에 可能하면 船艙淸掃點檢을 完了해 둘것.

(2) 하역기기의 손질, 점검이 完了되어 있을것.

(3) 대리점은 본선 도착즉시 Berthing이 되도록 최선을 다 해야 한다.

2) 作業 計劃

(1) 최단시간 내에 荷役이 끝날 수 있도록 貨物을 船艙별로 알맞게 배분하여 Long hatch가 생기지 않게 적재해야만 한다.

本 計劃은 貨物의 양하시에도 역시 Long hatch가 생기지 않도록하고 화물을 이적하는 일이 생겨서는 안된다.

(2) 본선 하역기기의 용량을 최대한으로 活用할 수 있도록 화물포장의 크기를 조정하여 하역시간을 短縮한다.

(3) 作業을 圓滑히 하기 위하여 作業의 順序要領을 荷役會社, 代理店 및 본선이 서로 합의하고, 連絡網을 만들어 둔다.

(4) 船艙構造와 貨物包裝 形式이 서로 맞도록 貨物을 配置하고, 船內 作業은 Forklift Truck, Buldozer등 기기작업이 可能한 地域에서는 기기작업을 할 수 있는 計劃을 作成하여야 한다.

3) 完全한 作業

作業中에 인명, 화물 및 선체사고가 發生하지 않도록 荷役作業을 計劃하고 秩序있게 進行되도록 監督하여야 한다.

(1) 船內 作業에 관하여는 船內의 모든 부서가 作業에 必要한 情報를 항시 사전에 받아서 作業의 進行節次를 알게 함으로써 效果的인 相互協力이 되도록 業務連絡網과 그 內容 및 要領을 組織化해 두어야 한다.

dCollection

(2) 작업진도에 대한 計劃을 作成하여 實際進行이 計劃進行과 일치하도록 독려한다.

(3) 荷役作業과 同時에 船舶의 제종보급, 수리등 必要한 船務가 끝나도록 計劃하며, 陸上部署와 합의하여 그 進行을 確認토록 한다.

4) 出航

(1) 荷役이 끝나면 Hatoh cover는 荒天에 지장 없도록 완벽하게 閉鎖한다.

(2) 荷役設備도 安全하게 결박한다.

(3) 荷役作業 完了와 같은 時間에 荷役, 補給등 일체의 서류가 完成되어 Sign 할 수 있어야 한다

(4) 出航時間은 24時間前에 船內에 발표하고 그 시각까지 출항에 必要한 일체의 業務가 끝나도록 한다. (Puncturing)

2. 貨物事故 豫防과 運送人의 任務 및 航海士의 할 일

貨物船은 貨物運送契約에 따라서 선적화물을 運送하게 되는데, 해상화물은 長時間 濕氣와 溫度의 變化가 많은 해상에서 運送되고, 船舶의 동요에 따라 파손될 危險과 해수침입에 의한 침수피해를 당할 境遇등 해상특유의 危險이 常存하고 있으므로 이런 危險이 도래하였을 때 外部의 支援없이 自力으로만 解決해야하는 어려운 여건속에서도 선적된 화물은 최선의 方法으로 管理運送되어 화주에게 인도되어야만 한다.

1) 貨物 船積

(1) 船艙淸掃와 點檢은 充分히 여유있는 時間에 完了하여야 한다.

(2) 서로 상치되는 화물은 격리하여 선적한다.

(3) Dunnage, Lashing을 하자없이 이행하며 화물이동이 없고 통풍과 환기가 잘 될 수 있는 方法으로 船積하고 航海中에 貨物의 狀態를 수시로 確認하고 동시에 통풍이 잘 되도록 貨物管理를 하여야 한다.

(4) 貨物引受와 引渡時는 화물의 數量과 狀態를 Check해야 한다(M/R, B/N).

(5) 荷役中에 貨物事故가 없도록 최선을 다한다(荷役施設, Sling, 우천, 作業監督, 조명, 도난등)

(6) 화물의 고장사고가 예상되는 취약한 화물은 Surveyor의 Stowage Survey를 받도록 한다.

(7) 만약 事故가 發生하였을 때는 먼저 Hatch 또는 Damage Survey등 Survey를 받아 본선의 無過失 擧證에 必要한 모든 書類를 준비하여 두고 損害賠償의 極小化에 努力해야 하며, 둘째로 船積貨物의 安全과 상관있는 모든 努力은 Log book에 기입해 두어야 한다.

dCollection

Collection