

## 參 考 文 獻

1. 金太晚, 卓用國, 면학분위기 조성이 대학생에 투영된 결과에 대한 조사연구, 경희대 교육논총 제 2 집, pp. 40~42.
- 2) 盧宗熙, 대학생의 학습량증대 방안, 대학교육 24호, p. 67.



# 최근 졸업생의 승선생활 실태에 관한 조사연구

허 일 · 장지연 · 문경만 · 김성규 · 박진수

## A Study on the Shipboard Life Survey of graduates from KMU in the last 5 years

*Hugh il · Jang ji yon · Moon, kyung man ·  
Kim seong gyu · Park jin soo*

### < 目 次 >

- |            |                    |
|------------|--------------------|
| 1. 연구목적    | 3. 분석결과            |
| 2. 조사방법    | 1) 각 문항별 응답분포      |
| 1) 설문내용    | 2) 표본들의 인구통계학적인 특성 |
| 2) 표본추출 방법 | 3) 평가내용의 분석        |
| 3) 자료분석 방법 | 4. 결론 및 제언         |

## 1. 연구목적

한국 해양대학의 모체인 승선학과는 지금까지 6,500여명의 졸업생<sup>1)\*</sup>을 배출하였으며 이들 졸업생들은 다양한 해운 전문인력으로 또는 해운경영인으로 활약하고 있다.<sup>2)\*</sup>

그리고 지금까지 해대출신 해기사들은 국제해운 인력시장에서 근면, 성실성, 예의바름 및 능력있는 해기사로서 그 자질을 높이 평가받아 왔다.

그러나 근래에 와서 외국 선주들로부터 한국 해기사에 대한 선호도가 점점 낮아지고 있다는 해운업계이 지적이 있으며, 최근 졸업생들의 자질에 대한 선배해기사들의 비판이 많이 일고 있다.

1)\* 학적계자료, 1987. 2. 28 현재.

2)\* 이상집, 승선생활 훈련과정의 발전과제(I), 해양대한 논문집 제22집 1987, p. 78.

이러한 시점에서 최근 졸업생들의 승선생활 실태를 분석하여, 승선생활에 요구되는 기본정신자세 확립을 위한 지도대책을 보완해야할 필요가 있다 하겠다.

본 연구에서는 우선, 일선에서 승선근무 중인 1항·기사 이상의 고급해기사를 대상으로 최근 졸업한 3항·기사들을 어떠한 시각으로 보고 있는지에 대해, 기본자세, 업무능력, 통솔력, 직업에 대한 적응력 등으로 분류하여 설문조사를 실시하고 현장의견을 폭넓게 수집하여 분석해 보고자 한다.

이 분석결과는 승선학과 학생의 정신 및 생활지도는 물론 교육방향을 설정하는데 다소의 도움이 되리라 본다.

## 2. 조사방법

### 1) 설문내용

설문지 구성은 실무에 종사하고 있는 1항·기사 이상의 선박직원을 대상으로 면담과 일차설문조사를 통하여 기본변수를 추출하고, 이를 이용하여 설문지 항목을 구성, 1차 및 2차에 걸친 사전조사(Pre-test)를 행하여 타당성(Validity) 및 신뢰성(Reliability)을 확보코자 였다.

그러나 본 조사에서 최근 졸업생의 승선생활 실태를 나타내주는 모든 변수들을 완벽하게 추출한다는 것은 매우 어려운 일임에 틀림없다.

본 연구의 목적을 위한 설문지 항목은 총 37개로 구성되어 있으며 주요 연구대상 변수와 각 항목들은 (표-1)과 같다.

(표-1) 설문지 조사대상 변수

연구대상변수	설문지번호
(1) 평가자 및 평가대상자에 대한 기초자료 .....	1~6
(2) 기본자세 .....	7~13, 15
(3) 업무능력 .....	16~22, 24, 25
(4) 통솔력 .....	26~29
(5) 직업에 대한 적응력 .....	31~34
(6) (2), (3), (4)항에 대한 결여의 주된 이유 .....	14, 23, 30

(7) 직업에 대한 자부심 결여의 주된 이유 .....	35
(8) 승선생활을 하고 있는 주된 이유 .....	36
(9) 학교의 학생교육에 대해 바라고 싶은 사항(주관식) .....	37

각 항목에 대한 평가는 리커트 5점척도(Likert 5point scale)를 이용하여 아주긍정, 긍정, 보통, 부정, 아주부정의 5개로 하였고, (표-1) (6)의 주된 이유는 학교교육부족, 본인능력부족, 알고자 하는 의욕결여, 직업에 대한 회의 등 크게 4개로 분류하였다.

(표-1) (7)항은 8개의 변수(해운불황, 사회적 인식, 가족과 격리생활, 급여, 선원 복지정책, 위험성, 신체적 부적응, 육상취업기회), (8)항은 5개의 변수(해상생활이 좋아서, 경제적이유, 군대문제, 마땅한 직장이 없어, 해기사로서 사명감)을 주어 주된 이유부터 순차적으로 응답토록 하였고 (9)항은 주관식으로 하여 2개 소항목(교과목 개선 또는 증점교육 내용에 관한 제언, 훈련관 생활지도 방향에 대한 제언)으로 하였다.

## 2) 표본추출방법

평가의 대상은 최근 졸업생(35~39기)으로 하였고, 이들의 승선실태에 관한 평가는 이들과 동등한 경험이 있는 1항·기사 및 선·기장으로 하였고, 표본추출은 1987년 6월 중순부터 7월말 사이에 “한국 해기연수원”에서 “관리자 보수교육”을 받은 고급해기사 중에서 추출하였다.

이용 가능한 설문지는 157매이었고, 이것은 본 연구에서와 같이 리커트형(Likert) 다항목으로 구성된 설문지의 경우 문항수의 3~4배에 달하는 표본규모가 되어야만 유의적인 결과를 얻을 수 있다는 논거와 대체적으로 일치한다.<sup>3)\*</sup>

## 3) 자료분석 방법

수집된 자료의 분석을 위해 Computer의 SPSS기법을 사용하여 전산처리 하였으며, 먼저 각 문항별로 응답분포를 알아보았고 각 집단간에 유의적인 차이가 있는가를 알아보기 위하여 교차분리분석(Cross Tabulation Analysis)을 통하여 유의도 0.1( $\alpha = 0.1$ )을 기준으로 평가하였다.

3)\* 신한원, 집단생활에 있어서 직업의식의 변화에 관한 연구, 해양대학 논문집 제21집 1986, p. 288.

## 3. 분석결과

이 장에서는 각 문항별 응답분포를 알아보고, 앞에서 서술한 표본들의 인구통계학적인 특성과 이들 변수와 관련있는 설문상의 제반 변수들과의 유의적인 상관관계 여부를 카이스퀘어 검증방법( $\chi^2$ -test)에 의하여 검증하고 그 의미를 해석하고자 한다. 그러므로 전체 157명(n=157)의 표본집단들에 관한 인구통계학적(Demographic)인 분석과 교차분리 분석표에 의한 유의적인 인식차이 여부가 그것이다.

## 1) 각 문항별 응답분포

먼저 각 문항별 응답분포를 취합하여 (표-2)에 나타내 보았다.

(표-2) 각 문항별 응답분포

번호	변수명	설문내용	응답 (%)		
			긍정	보통	부정
1	A 7	당직시간, 귀선시간 등의 시간 관념은?	57.3	29.9	12.7
2	A 8	기본예절인 인사성은?	47.8	42.7	9.6
3	A 9	당직근무 및 담당업무에 대한 책임감은?	43.9	40.1	15.9
4	A 10	담당근무 및 담당업무에 대한 성실성은?	44.0	43.3	12.7
5	A 11	전반적인 복장 상태는?	46.5	34.4	19.1
6	A 12	당직시간 이외 및 담당업무 이외의 협조 정도는?	33.2	43.9	22.9
7	A 13	업무 수행 자세는?	42.0	29.3	28.7
8	A 16	항해, 기관사의 기초 직무 수행 능력은?	25.5	49.0	25.5
9	A 17	Log Book, AB-Log 작성 능력은?	38.2	44.6	17.2
10	A 18	정박 당직 태도와 업무수행은?	30.0	49.0	21.0
11	A 19	3 항, 기사의 고유업무 수행정도는?	28.7	48.4	22.9
12	A 20	영어실력(보고서작성, 의사소통)은?	22.9	55.4	21.6
13	A 21	안전수칙의 이해 및 실행 정도는?	22.9	59.9	17.2
14	A 22	안전사고, 응급사태 발생시 대처능력은?	22.3	54.8	23.0
15	A 24	스스로 연구하는 자세는?	33.1	43.9	22.9

16	A 25	업무 관련 창의성은?	26.7	45.9	27.4
17	A 26	부하직원의 적재적소 배치능력은?	12.1	56.1	31.9
18	A 27	공동체 정신의 정도는?	17.2	58.0	24.8
19	A 28	부하직원으로부터 존경받는 정도는?	20.3	49.7	30.0
20	A 29	업무상 명령에 따르게 하는 능력은?	14.6	52.9	32.5
21	A 31	해기사로서 보람은?	10.1	38.2	51.6
22	A 32	승선생활을 위한 체력은?	59.9	29.9	10.2
23	A 33	승선생활에 대한 적응력은?	43.9	43.3	12.7
24	A 34	계속 승선코자 하는 생각은?	13.4	29.3	57.3

(표-2)에서 볼 때 기본자세(번호 1~7항), 업무능력(8~16항)의 경우 학교교육을 마치고 실무에 진출할 때는 기본적으로 갖추고 있어야 할 사항임에도 불구하고 잘한다고 응답한 것이 각각 50% 미만, 30% 미만으로서 부족함이 많은 것으로 나타나고 있다.

특히 통솔력(17~20항)의 경우에는 전체적으로 아주 부정적인 응답을 하고 있으며, 한편 직업에 대한 적응력(21~24항)에 있어 체력과 적응력은 갖추고 있으나 해기사로서의 보람과 계속 승선코자 하는 생각은 아주 없음에 유의할 필요가 있겠다.

(1) 기본자세, 업무능력, 통솔력 결여의 주된 이유

번 수 명	내 용	학교교육부족	본인능력부족	알고자하는 의욕 결여	직업에 대한 회의
A 14	기본자세	10.2%	8.3%	47.8%	33.8%
A 23	업무능력	10.8%	15.3%	51.6%	22.3%
A 30	통솔력	13.4%	35.7%	23.6%	27.4%
	평 균	11.4%	19.8%	41.0%	27.8%

상기 분포에서 볼 때 기본자세 및 업무능력 결여의 가장 주된 이유는 “알고자하는 의욕결여”로 나타났고 다음 이유는 “직업에 대한 회의”로 나타났으며 “학교교육 부족”이라고 지적한 것도 10% 정도나 되는 점에 유의할 필요가 있다.

통솔력 부족의 이유는 “본인능력 부족”을 가장 주된 이유로 들었고, “학교교육 부족”이 13.4%나 차지하는 것으로 나타났다. 특히 위에서 언급한 “알고자하는 의욕결여”의 경우 직업에 대한 회의로부터 기인하는 요인이 있을 수 있음을 감안할 때, 두 항목은 서로 관련성이 있다고 볼 수 있다.

(2) 직업에 대한 자부심 결여의 주된 이유(35항)

(표-2) 변수명 A31 및 A34항에서 나타난 바와 같은 부정적인 응답에 대해 그 자부심 결여의 이유를 물어본 결과 아래와 같은 순서로 나타났다. 이 항목에서는 평가자와 평가대상자가 다르므로 평가자의 주관이 개입될 수 있는 문제점이 있으며, 특히 여섯째, 여덟째 이유에 대한 응답비율이 적은 것은 의외의 반응이라 하겠다.

첫째, 가족과 격리생활 때문에	54명	38.3%
둘째, 사회적인 인식이 좋지 않아서	29명	20.6%
셋째, 급여가 적어서	23명	16.3%
넷째, 선원복지정책(연금, 휴가제도) 미흡	12명	8.5%
다섯째, 해운불황 때문에	10명	7.1%
여섯째, 나이가 든 후 하선하여 육상취업기회 희박	8명	5.7%
일곱째, 신체적 부적응	4명	2.8%
여덟째, 위험한 생활이라 생각되어	1명	0.7%
무응답	16명	—
계	157명	100%

위의 분포에 있어 직책별이나 연령별로는 차이가 거의 없었으나, 출신학교 별로는 다음과 같이 약간의 차이점을 발견할 수 있었다.

해대 : 가족과 격리생활(36.8%), 급여가 적어서(21.1%), 해운불황 때문에(13.2%), 사회적 인식(13.2%)

기타 : 가족과 격리생활(38.5%), 사회적 인식(23.1%), 급여가 적어서(14.4%), 선원 복지정책(8.7%)

(3) 승선생활을 하고 있는 주된 이유(36항)

첫째, 경제적 이유	90명	62.1%
둘째, 군대문제	39명	26.9%
셋째, 마땅한 직장이 없어	14명	9.8%
넷째, 해상생활이 좋아서	1명	0.6%
다섯째, 해기사로서 사명감 때문	1명	0.6%
무응답	12명	—
계	157명	100%

상기 분포에서 직책별, 연령별이나 출신학교별로 차이점은 거의 없었으나, (표-2) A31 및 A34에서도 지적된 바와 같이 “해상생활이 좋아서” 또는 “해기사로서 사명감 때문에” 승선하고 있는 젊은 해기사가 거의 없다는 점에 특히 유의할 필요가 있다. 이 항목에서도 평가자와 평가대상자가 다름으로서 평가자의 주관이 개입될 수 있는 문제점이 있다.

(4) 학교의 학생교육에 대해 바라고 싶은 사항(37항)

위 항목을 주관식으로 하여 응답자의 의견을 수렴해본 결과 아래와 같은 분포 및 결과를 얻었다.

1 항 : 교과목 개선 및 중점교육 내용에 관한 제언

첫째, 실무교육 강화	62명	48.1%
둘째, 전인교육(윤리 도덕교육, 인간교육)	28명	21.7%
셋째, 어학교육(영어) 강화	15명	11.6%
넷째, 해기사로서 사명감, 직업의식 고취	13명	10.1%
다섯째, 교과목 개선	6명	4.7%
여섯째, 지도력 배양	5명	3.8%
계	129명	100%

2 항 : 승선생활 훈련관 생활지도 방향에 대한 제언

첫째, 협동심, 공동체의식 고취	25명	33.8%
둘째, 기본예절 교육	14명	18.9%
셋째, 능동적이고 적극적인 생활태도	13명	17.6%
넷째, 내무교육(군대식) 강화	12명	16.2%
다섯째, 사회교육(일반사회와의 교류)	6명	8.1%
여섯째, 이기심 타파	4명	5.4%
계	74명	100%

위에 열거한 제언 이외에 아래와 같은 지적도 있었다.

- 유능한 해기사가 승선생활을 계속 유지할 수 있도록 정책적 배려
- 특수성 있는 해상동문간의 협동심이 결여되어가고 있다.
- 주변환경의 정리정돈이 모든 업무의 첫걸음임을 인식시켜 달라.



—보다 많은 외출시간을 허용하여 타분야의 친구, 선후배와 대화를 갖는 기회 부여  
—금지과 자신을 지키고 가꾸는 자질을 길러주고, 결코 이기주의자, 어리석은 이기주의자가 되지 않도록 지도

—현재의 해기사는 기능인과 경영인의 자질을 고루 갖추어야 하는데 기능인임을 거부하는 것은 많은 문제가 있다.

—학교 당국은 현재 해운업의 상태와 해기사의 실태를 직시하여 과연 다량의 인원배출과 불가피한 질적 저해상태를 계속할 것인지 숙고할 일이다.

## 2) 표본들의 인구 통계학적인 특성

본 연구의 대상이 되는 표본들의 인구통계학적인 특성을 살펴보면 다음과 같다.

표본의 연령, 직책, 소속회사, 승선경력(1항·기사 이상의 경력), 출신학교, 평가대상자의 졸업년도 등에 관한 것이다.

(표-3) 연령분포

### SHIPBOARD LIFE SURVEY

FILE KMUSRVEY (CREATION DATE=87/08/01.) KMU ALUMNI STUDY

A1 AGE

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
25~29	1.	5	3.2	3.2	3.2
30~34	2.	47	29.9	29.9	33.1
35~39	3.	23	14.6	14.6	47.8
40~44	4.	33	21.0	21.0	68.8
45~49	5.	25	15.9	15.9	84.7
GT 50	6.	24	15.3	15.3	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

평가자(1항·기사 이상의 선박직원)들의 연령별 분포는 위의 (표-3)에서 나타나는 바와 같이 30~34세가 전체의 29.9%인 47명으로 가장 많으며, 그 다음이 40~44세(21.0%, 33명), 45~49세(15.9%, 25명), 50세 이상(15.3%, 24명), 35~39세(14.6%, 5명) 순으로 나타나고 있다.

(표-4) 직책별 분포

A2 POSITION					
CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
MASTER	1.	37	23.6	23.6	23.6
CHENG	2.	43	27.4	27.4	51.0
CHIEF OFFICER	3.	38	24.2	24.2	75.2
FIRST ENGR	4.	39	24.8	24.8	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

표본 집단의 선박내에서 차지하는 직책(Position)별 분포는 위의 (표-4)에서 나타나는 바와 같이 기관장이 전체의 27.4%, 1기사 24.8%의 순서로 나타나 있다.

(표-5) 취업선사별 분포

A3 COMPANY					
CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
NATIONAL FLAG	1.	39	24.8	24.8	24.8
OVERSEAS EMPLOYED	2.	118	75.2	75.2	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

표본들이 소속하여 있는 선사별 분포를 보면 국적선이 전체 157명(n=157) 중 24.8%인 39명이고 해외취업선이 75.2%인 118명으로서 거의 3배에 가까운 숫자를 나타내고 있다.

이러한 현상은 우리나라 해외취업 선원의 수가 절대수에 있어서 국적선보다는 해외취업선쪽이 많다는 것을 입증해주고 있다.

그러므로 선원정책상의 측면에서 볼 때 선원제도 및 기구 등을 통한 선원정책의 주된 관점은 국적선에 승진하는 선원뿐만 아니라 해외취업 선원을 위한 적극적인 정책대안의 개발이 아쉬운 실정이다.

(표-6) 승선경력별 분포

## A4 CAREER ON SEA

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
1 ~ 3 YR	1.	28	17.8	17.8	17.8
4 ~ 6 YR	2.	32	20.4	20.4	38.2
7 ~ 10 YR	3.	29	18.5	18.5	56.7
GT 10 YR	4.	68	43.3	43.3	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

표본들의 해상경력은 (표-6)에서 잘 나타나고 있다.

여기서의 1항·기사 이상의 경력만을 고려한 것으로 경력별 응답자의 분포를 보면 10년 이상의 경력자가 전체 157명 중 68명으로서 43.3%를 차지하고 있으며, 4~6년이 20.4%, 7~10년이 18.5%, 1~3년이 17.8%로 나타나고 있다.

(표-7) 출신학교별 분포

## A5 GRADUATED SCHOOL

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
KMU	1.	44	28.0	28.0	28.0
MMMJC	2.	30	19.1	19.1	47.1
KMMJC	3.	13	8.3	8.3	55.4
SHORT COURSE	4.	13	8.3	8.3	63.7
NAVY	5.	32	20.4	20.4	84.1
OTHERS	6.	25	15.9	15.9	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

표본 집단의 출신학교별 분포는 (표-7)에 나타나 있다.

분학 출신이 전체 157명 중 44명으로 28.0%를 차지하고 있고, 해군출신이 20.4%, 목포해양전문대학이 19.1% 순이다.

이러한 분포를 보면 분학 출신이 전체의 28.0%에 불과하고 그외 다른 교육기관의 출신이 72.0% 정도를 점하고 있음을 알 수 있다.

(표-8) 평가 대상자의 졸업연도별 분포

## A6 RATING SUBJECT

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
35KI	1.	34	21.7	21.7	21.7
36KI	2.	35	22.3	22.3	43.9
37KI	3.	36	22.9	22.9	66.9
38KI	4.	39	24.8	24.8	91.7
39KI	5.	10	6.4	6.4	98.1
OTHERS	6.	3	1.9	1.9	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

본 연구에서 평가 대상이 되는 졸업생들의 분포는 (표-8)에 나타난 바와 같다.

전체 157명의 1항·기사 이상의 선박직원들이 승선하고 있는 동안 공동으로 생활하고 공동의 과업에 참여시키면서 평가한 3항·기사들에 관한 분포다.

39기는 졸업년도(1987)가 극히 최근이라 실제평가 대상 기수로서는 전체 도수에 있어서도 10명으로 적다. 전체 분포를 보면 38기가 24.8%, 37기 22.9%, 36기 22.3%, 35기 21.7% 순으로 나타나고 있다.

## 3) 평가내용의 분석

본 연구의 목적을 달성하기 위하여 다음과 같은 5개 인구통계학적 변수들 즉,  $A_1$ (평가자의 연령),  $A_2$ (직책),  $A_3$ (취업선사),  $A_4$ (승선경력),  $A_5$ (출신학교) 변수들과 인식측정 변수들간에 유의적인 차이가 있는지의 여부, 또한 이들 변수들에 속한 집단별로 상이한 평가를 내리고 있는지를 검증하기 위하여 카이스퀘어 검정( $\chi^2$ -test)을 이용하여 교차분리 분석하였다.

전체설문은 32개이지만 유의수준  $\alpha = 0.1$  이하에서 유의적인 관계를 보여주는 것들만 요약하면 다음과 같다.

(표-9) 연령(A<sub>1</sub>) 대 기본자세 결여의 주된 이유(A<sub>14</sub>)

A14

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	LACK OF SCHOOL E 1	LACK OF SUBJECTS 2	DESIRED EFICIENC 3	UNSATISF ACTION T 4	ROW TOTAL
25~34 1	6	0	26	20	52
	11.5	0	50.0	38.5	33.1
	37.5	0	34.7	37.7	
	3.8	0	16.6	12.7	
35~44 2	3	5	29	19	56
	5.4	8.9	51.8	33.9	35.7
	18.8	38.5	38.7	35.8	
	1.9	3.2	18.5	12.1	
45~ 3	7	8	20	14	49
	14.3	16.3	40.8	28.6	31.2
	43.8	61.5	26.7	26.4	
	4.5	5.1	12.7	8.9	
COLUMN TOTAL	16	13	75	53	157
	10.2	8.3	47.8	33.8	100.0

$\chi^2 = 11.81908$   $d.f = 6$   $\alpha = 0.0661$

A14 MAJOR REASON TO UNABILITY

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
LACK OF SCHOOL EDUCATION	1.	16	10.2	10.2	10.2
LACK OF SUBJECTS ABILITY	2.	13	8.3	8.3	18.5
DESIRE DEFICINENCY	3.	75	47.8	47.8	66.2
UNSATISFACTION TO JOB	4.	53	33.8	33.8	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

A<sub>14</sub>는 기본자세가 되어있지 않는 원인에 대하여 묻는 변수이다. 여기에 대하여 알고자 하는 의욕결여가 47.8%인 75명, 직업에 대한 회의가 33.8%인 53명, 학교교육부족이 10.2%인 16명, 본인능력부족이 8.3%인 13명 순으로 나타나고 있어 전체적으로 볼 때 본인의 알고자하는 의욕부족이 가장 큰 원인으로 지적되고 있다.

한편 나이에 따른 집단간의 인식차이를 살펴보면, 알고자하는 의욕부족함에 대하여 25~34세 집단이 50.0%, 35~44세 집단이 51.8%, 45세 이상이 40.8%로 집단간의 다소간의 차이는 있다고 볼 수 있으나 이와같은 결과를 꼭 유의적이라고는 볼 수 없다.

그 이유는 교차분석의 셀(cell)에 0의 빈도가 있는 칸이 존재함으로써 의미가 없기 때문이다.

(표-10) 연령(A<sub>1</sub>) 대 정박당직 수행정도(A<sub>18</sub>)

A18

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT		GOOD	NEUTRAL	BAD	ROW TOTAL
		1	2	3	
25~34	1	24	21	7	52 33.1
		46.2	40.4	13.5	
		51.1	27.3	21.2	
		15.3	13.4	4.5	
35~44	2	10	35	11	56 35.7
		17.9	62.5	19.6	
		21.3	45.5	33.3	
		6.4	22.3	7.0	
45~	3	13	21	15	49 31.2
		26.5	42.9	30.6	
		27.7	27.3	45.5	
		8.3	13.4	9.6	
COLUMN TOTAL		47 29.9	77 49.0	33 21.0	157 100.0

## A18 ABILITY FOR CARGO WATCH

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
VERY GOOD	1.	5	3.2	3.2	3.2
GOOD	2.	42	26.8	26.8	29.9
NEUTRAL	3.	77	49.0	49.0	79.0
BAD	4.	28	17.8	17.8	96.8
TOO BAD	5.	5	3.2	3.2	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$$\chi^2 = 14.34150 \quad d.f = 4 \quad \alpha = 0.0063$$

정박당직 수행태도와 업무수행 정도에 대하여 잘하고 있다고 평가한 것이 29.9%인 47명, 못한다고 응답한 것이 21.0%인 33명, 보통이다에 49.0%인 77명으로 나타났다.

한편 나이집단에 따라 어떻게 평가하고 있는가에 대한 검증에서, 못하고 있다에 대하여 25~34세 집단이 13.5%, 35~44세 집단이 19.6%, 45세 이상 집단이 30.6%로서 대체적인 경향은 나이가 든 집단일수록 최근 졸업생들의 정박당직에 임하는 태도와 업무수행 정도에 대해 부정적인 인식을 강하게 지니고 있음을 잘 나타내주고 있다. 이와 같은 집단간의 차이는 유의적이다.

(표-11) 연령(A<sub>1</sub>) 대 고유업무 수행정도(A<sub>19</sub>)

## A19

COUNT	GOOD	NEUTRAL	BAD	ROW
ROW PCT	1	2	3	TOTAL
COL PCT				
TOT PCT				
25~34	21	23	8	52
1	40.4	44.2	15.4	33.1
	46.7	30.3	22.2	
	13.4	14.6	5.1	
35~44	13	32	11	56
2	23.2	57.1	19.6	35.7
	28.9	42.1	30.6	
	8.3	20.4	7.0	

45~	3	11	21	17	49
		22.4	42.9	34.7	31.2
		24.4	27.6	47.2	
		7.0	13.4	10.8	
COLUMN		45	76	36	157
TOTAL		28.7	48.4	22.9	100.0

A19 CARRING ABILITY FOR FIRE MEDICAL ACTION

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
VERY GOOD	1.	3	1.9	1.9	1.9
GOOD	2.	42	26.8	26.8	28.7
NEUTRAL	3.	76	48.4	48.4	77.1
BAD	4.	33	21.0	21.0	98.1
TOO BAD	5.	3	1.9	1.9	100.0
TOTAL		157	100.0	100.0	

$\chi^2 = 9.62712$  d.f. = 4  $\alpha = 0.0472$

3항 기사의 고유업무(의료, 소화장비 등 안전관계, 전기, 냉동기 등) 수행정도에 대한 평가를 묻는 A<sub>19</sub> 설문에 대하여 잘하고 있다가 28.7%인 45명, 보통이다가 48.4%인 76명, 못한다가 22.9%인 36명으로 응답하고 있다.

한편 연령별 차이에 다른 인식의 정도는 위의 (표-11)에서 나타난 바와 같이 못한다는 응답에 대하여 25~34세 집단이 15.4%, 35~44세 집단이 19.6%, 그리고 45세 이상의 집단이 34.7%로 나타나고 있다.

이와 같은 인식의 정도는 유의수준  $\alpha = 0.05$  이하에서 아주 유의적이다.



(표-12) 연령(A<sub>1</sub>) 대 안전수칙의 이해 및 실행정도(A<sub>21</sub>)

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	GOOD 1	NEUTRAL 2	BAD 3	ROW TOTAL
25~34 1	17 32.7 47.2 10.8	29 55.8 30.9 18.5	6 11.5 22.2 3.8	52 33.1
35~44 2	11 19.6 30.6 7.0	38 67.9 40.4 24.2	7 12.5 25.9 4.5	56 35.7
45~ 3	8 16.3 22.2 5.1	27 55.1 28.7 17.2	14 28.6 51.9 8.9	49 31.2
COLUMN TOTAL	36 22.9	94 59.9	27 17.2	157 100.0

A21 KEEPING SAFETY REGULATION

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
VERY GOOD	1.	3	1.9	1.9	1.9
GOOD	2.	33	21.0	21.0	22.9
NEUTRAL	3.	94	59.9	59.9	82.8
BAD	4.	25	15.9	15.9	98.7
TOO BAD	5.	2	1.3	1.3	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$\chi^2=9.65862$   $d.f=4$   $\alpha=0.0466$

안전수칙의 이해 및 실행정도에 대하여 전체 응답자의 22.9%가 긍정적으로 응답하고 있고, 17.2%가 부정적으로 그리고 59.9%가 보통이라고 응답하고 있다.

한편 연령집단별 평가내용을 보면 상당히 유의적인 차이를 보여주고 있다. 즉, 못한다는 응답에 대하여 25~34세 집단이 11.5%, 35~44세 집단이 12.5%, 45세 이상 집단이 28.6%이며 유의수준  $\alpha = 0.0466$ 으로 유의적인 차이를 보여주며, 연령이 높아질수록 부정적으로 평가하는 경향이 아주 짙게 나타난다.

A22 (표-13) 연령(A<sub>1</sub>) 대 응급사태 대처능력(A<sub>22</sub>)

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	GOOD 1	NEUTRAL 2	BAD 3	ROW TOTAL
25~34 1	19 36.5 54.3 12.1	23 44.2 26.7 14.6	10 19.2 27.8 6.4	52 33.1
35~44 2	9 16.1 25.7 5.7	35 62.5 40.7 22.3	12 21.4 33.3 7.6	56 35.7
45~ 3	7 14.3 20.0 4.5	28 57.1 32.6 17.8	14 28.6 38.9 8.9	49 31.2
COLUMN TOTAL	35 22.3	86 54.8	36 22.9	157 100.0

A22 CAPACITY TO OVERCOME EMERGENCY

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
VERY GOOD	1.	6	3.8	3.8	3.8
GOOD	2.	29	18.5	18.5	22.3
NEUTRAL	3.	86	54.8	54.8	77.1

BAD	4.	34	21.7	21.7	98.7
TOO BAD	5.	2	1.3	1.3	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$x^2=9.87635$   $d \cdot f=4$   $\alpha=0.0426$

A<sub>22</sub>변수는 응급사태 발생시 이에 대처하는 능력에 대한 것으로서 이에 대한 응답자의 전체적인 반응은 잘한다가 22.3%, 보통이다가 54.8%, 못한다가 22.9%로 나타나고 있다.

한편 연령집단별 인식차이는 유의적인 것으로서 25~34세 집단이 못한다에 대하여 19.2%, 35~44세 집단이 21.4%, 45세 이상의 집단이 28.6%로서 유의수준  $\alpha=0.0426$ 으로 유의적임을 보여주고 있다.

즉, 연령이 높은 집단일수록 A<sub>22</sub>변수에 대한 평가정도가 아주 부정적이 되어감을 알 수 있다.

(표-14) 연령(A<sub>1</sub>) 대 적재적소 배치능력(A<sub>26</sub>)

A26		GOOD	SO SO	BAD	ROW TOTAL
COUNT	ROW PCT	1	2	3	
COL PCT	TOT PCT				
25~34	1	13	27	12	52
		25.0	51.9	23.1	33.1
		68.4	30.7	24.0	
		8.3	17.2	7.6	
35~44	2	2	33	21	56
		3.6	58.9	37.5	35.7
		10.5	37.5	42.0	
		1.3	21.0	13.4	
45~	3	4	28	17	49
		8.2	57.1	34.7	31.2
		21.1	31.8	34.0	
		2.5	17.8	10.8	
COLUMN		19	88	50	157
TOTAL		12.1	56.1	31.8	100.0

A26 LEADERSHIP

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
GOOD	2.	19	12.1	12.1	12.1
SO SO	3.	88	56.1	56.1	68.2
BAD	4.	40	25.5	25.5	93.6
TOO BAD	5.	10	6.4	6.4	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$\chi^2=13.33737$   $d.f=4$   $\alpha=0.0097$

3항 기사가 부하직원을 적재적소에 배치하는 능력에 대하여 묻는 질문인 A<sub>26</sub> 변수에 대한 응답내용은 잘한다가 12.1%, 보통이다 56.1%, 못한다 31.8%로 나타나고 있다.

한편 연령집단별 평가내용은 유의적인 차이를 보여주고 있는 바 능력이 없는데 대한 응답이, 25~34세 집단이 23.1%, 35~44세 집단이 37.5%, 45세 이상의 집단이 34.7%로 나타나고 있다.

부하직원을 적재적소에 배치하는 능력에 관한 평가에 45세 이상의 집단보다는 35~44세 집단이 오히려 더 부정적인 평가를 하고 있음은 주목할만한 결과라고 여겨진다.

이와같은 평가내용상의 차이는 아주 유의적이며 유의수준  $\alpha=0.0097$ 로 나타났다.

A27

(표-15) 연령(A<sub>1</sub>) 대 선내분위기 조정능력(A<sub>27</sub>)

COUNT ROW PCT COL PCT TCT PCT	GOOD 1	SO SO 2	BAD 3	ROW TOTAL
25~34 1	14 26.9 51.9 8.9	29 55.8 31.9 18.5	9 17.3 23.1 5.7	52 33.1
35~44 2	5 8.9 18.5 3.2	37 66.1 40.7 23.6	14 25.0 35.9 8.9	56 35.7
45~ 3	8 16.3 29.6	25 51.0 27.5	16 32.7 41.0	49 31.2

	5.1	15.9	10.2	
COLUMN	27	91	39	157
TOTAL	17.2	58.0	24.8	100.0

A27 COOPERATIVE SPIRIT

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
VERY GOOD	1.	3	1.9	1.9	1.9
GOOD	2.	24	15.3	15.3	17.2
SO SO	3.	91	58.0	58.0	75.2
BAD	4.	35	22.3	22.3	97.5
TOO BAD	5.	4	2.5	2.5	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$x^2=8.58637 \quad d.f=4 \quad \alpha=0.0723$

A<sub>27</sub>변수는 공동체정신을 가지고 선내분위기를 이끄는 능력을 측정하는 것으로서 이 변수에 대한 응답자의 분포는 잘한다가 17.2%, 보통이다 58.0%, 못한다가 24.3%로 나타나고 있다.

한편 연령집단별 평가내용은 유의적인 차이를 보여주는 것으로서 못한다라는 항목에 대하여 25~34세 집단이 17.3%, 35~44세 집단이 25.0%, 45세 이상의 집단이 32.7%으로서 연령이 높은 집단일수록 부정적인 견해가 강함을 보여주고 있다.

A33 (표-16) 연령(A<sub>1</sub>) 대 적응력(A<sub>33</sub>)

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	AGREE 1	NEUTRAL 2	DISAGREE 3	ROW TOTAL
25~34 1	31	17	4	52 33.1
	59.6	32.7	7.7	
	44.9	25.0	20.0	
	19.7	10.8	2.5	
35~44 2	20	30	6	56 35.7
	35.7	53.6	10.7	
	29.0	44.1	30.0	

		12.7	19.1	3.8	
45~	3	18	21	10	49
		36.7	42.9	20.4	31.2
		26.1	30.9	50.0	
		11.5	13.4	6.4	
COLUMN		69	68	20	157
TOTAL		43.9	43.3	12.7	100.0

A33 ADAPTABILITY TO SHIPBOARD LIFE

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
STRONGLY AGREE	1.	11	7.0	7.0	7.0
SLIGHTLY AGREE	2.	58	36.9	36.9	43.9
NEUTRAL	3.	68	43.3	43.3	87.3
SLIGHTLY DISAGREE	4.	19	12.1	12.1	99.4
STRONGLY DISAGREE	5.	1	0.6	0.6	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$\chi^2=10.54774$   $d.f=4$   $\alpha=0.0321$

A<sub>33</sub>은 승선생활에 대한 적응력(외로움, 융화감)을 묻는 변수로서 이에 대한 전체 응답 분포는 잘 적응한다에 대하여 43.9%, 보통이다가 43.3%, 잘 적응을 하지 못한다가 12.7%로 나타나고 있다.

한편 연령집단별 평가내용상의 차이는 아주 유의적인 것으로 나타나고 있다. 즉, 잘 적응하고 있지 못하다에 대하여 45세 이상의 집단이 20.4%, 35~44세 집단이 10.7%, 25~34세 집단이 7.7%로서 연령이 높은 집단일수록 부정적으로 평가하고 있다.

이와같은 현상은 연령이 높고 경력이 많은 집단일수록 직업에 대한 확고한 신념과 강한 자부심 및 사명감을 가지고 있는데 반하여, 연령이 낮은 집단일수록 다소 진보적인 견해를 가지고 있기 때문이라고 볼 수 있다.

직책을 나타내는 A<sub>2</sub>변수와 책임감 측정변수 A<sub>9</sub>간의 교차 분리분석 결과를 나타낸 것이 (표-17)이다. 먼저 책임감 유무에 관한 변수인 A<sub>9</sub>에 대한 전체 응답분포는 책임감이 있다에 43.9%인 69명이, 보통이다에 40.1%인 63명이, 책임감이 결여되어 있다에 15.9%인 5명으로 나타나고 있다.

(표-17) 직책(A<sub>2</sub>) 대 책임감(A<sub>9</sub>)

A9

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	AGREE 1	NEUTRAL 2	DISAGREE 3	ROW TOTAL
MASTER & C/O 1	41	28	6	75
	54.7	37.3	8.0	
	59.4	44.4	24.0	
	26.1	17.8	3.8	
CHENG & I/E 2	28	35	19	82
	34.1	42.7	23.2	
	40.6	55.6	76.0	
	17.8	22.3	12.1	
COLUMN TOTAL	69	63	25	157
	43.9	40.1	15.9	

A9 RESPONSIBILITY

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
STRONGLY AGREE	1.	12	7.6	7.6	7.6
SLIGHTLY AGREE	2.	57	36.3	36.3	43.9
NEUTRAL	3.	63	40.1	40.1	84.1
SLIGHTLY DISAGREE	4.	24	15.3	15.3	99.4
STRONGLY DISAGREE	5.	1	0.6	0.6	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$x^2=9.69422$   $d.f=2$   $\alpha=0.0079$

대체적으로 보아서 책임감문제에 대해서는 긍정적인 평가를 하고 있다고 볼 수 있다.

한편 직책에 따른 평가내용은 책임감이 부족하다에 대하여 선장과 1항사 집단이 3.0%, 기관장과 1기사 집단이 23.2%로 갑판보다는 기관부족에서 3기사들의 책임감 결여를 보다 강하게 인식하고 있는 것 같다. 이것은 과업내용상의 차이에서 기인된 것이라 보여진다.

(표-18) 직책(A<sub>2</sub>) 대 복장상태(A<sub>11</sub>)

A11

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	AGREE 1	NEUTRAL 2	DIS.AGREE 3	ROW TOTAL
MASTER & C/O 1	45	23	7	75
	60.0	30.7	9.3	
	61.6	42.6	23.3	
	28.7	14.6	4.5	
CHENG & I/E 2	28	31	23	82
	34.1	37.8	28.0	
	38.4	57.4	76.7	
	17.8	19.7	14.6	
COLUMN TOTAL	73 46.5	54 34.4	30 19.1	157 100.0

A11 WEARING FITNESS

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
STRONGLY AGREE	1.	6	3.8	3.8	3.8
SLIGHTLY AGREE	2.	67	42.7	42.7	46.5
NEUTRAL	3.	54	34.4	34.4	80.9
SLIGHTLY DISAGREE	4.	27	17.2	17.2	98.1
STRONGLY DISAGREE	5.	3	1.9	1.9	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$\chi^2 = 13.39194$   $d.f = 2$   $\alpha = 0.0012$

선내생활에 있어서 복장상태를 나타내는 A<sub>11</sub> 변수에 대한 전체적인 평가내용은 46.5%가 단정하다에, 34.4%가 보통이다, 19.1%가 단정치 못하다에 응답하고 있어 대체적으로 긍정적인 평가를 하고 있다고 볼 수 있다. 한편 직책에 따른 평가를 보면 선장 1항사 집단이 단정치 못하다에 대하여 9.3%, 기관장 1기사 집단이 28.0%로 기관부쪽에서 3기사들의 복장상태를 더욱 부정적으로 평가하고 있음을 보여준다.



(표-19) 취업선사(A<sub>3</sub>) 대 계속 승선여부(A<sub>34</sub>)

A34

COUNT ROW PCT COLPCT TOT PCT	AGREE 1	NEUTRAL 2	DISAGREE 3	ROW TOTAL
NATIONAL FLAG 1	5 12.8 23.8 3.2	18 46.2 39.1 11.5	16 41.0 17.8 10.2	39 24.8
OVERSEAS EMPLOYED 2	16 13.6 76.2 10.2	28 23.7 60.9 17.8	74 62.7 82.2 47.1	118 75.2
COLUMN TOTAL	21 13.4	46 29.3	90 57.3	157 100.0

A34 WILLINGNESS GOING ON TO THE JOB

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
STRONGLY AGREE	1.	5	3.2	3.2	3.2
SLIGHTLY AGREE	2.	16	10.2	10.2	13.4
NEUTRAL	3.	46	29.3	29.3	42.7
SLIGHTLY DISAGREE	4.	69	43.9	43.9	86.6
STRONGLY DISAGREE	5.	21	13.4	13.4	100.0
	TOTAL	157	100.0	100.0	

$\chi^2=7.44773$   $d.f=2$   $\alpha=0.0321$

평가자의 취업선사를 나타내는 A<sub>3</sub>변수와 평가대상자의 계속 승선의지 여부를 묻는 A<sub>34</sub> 변수와의 교차분리 분석결과이다. 먼저 평가대상인 3항·기사들의 계속 승선의지 여부를 묻는 질문에 대하여 13.4%인 21명만이 계속 승선의지를 지니고 있다는데 답한 반면에, 57.3%인 90명이 부정적인 견해를 표시하고 있다. 한편 평가자의 취업선사와 계속 승선 여부와의 교차분리분석에 의하면, 국적선소속 평가자가 부정적인 견해에 대하여 41.0%,

해의 취업선소속 평가자가 62.7%로 나타나고 있다.

이러한 결과는 해외취업선사에 있는 3항·기사들이 국적선사의 3항·기사들보다도 계속 승선의지가 빈약함을 보여주며 또한, 이러한 현상은 해외취업선의 지속적인 근로조건 악화에 연유한다고 볼 수 있을 것이다.

(표-20) 평가자의 출신학교(A<sub>5</sub>) 대 복장상태(A<sub>11</sub>)

A11

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	AGREE 1	NEUTRAL 2	DISAGREE 3	ROW TOTAL
KMU 1	16	14	14	44
	36.4	31.8	31.8	
	21.9	25.9	46.7	
	10.2	8.9	8.9	
JC 2	19	20	4	43
	44.2	46.5	9.3	
	26.0	37.0	13.3	
	12.1	12.7	2.5	
OTHERS 3	38	20	12	70
	54.3	28.6	17.1	
	52.1	37.0	40.0	
	24.2	12.7	7.6	
COLUMN	73	54	30	157
TOTAL	46.5	34.4	19.1	100.0

$\chi^2 = 10.57009, d, f = 4, \alpha = 0.0318$

평가대상자의 복장상태와 평가자의 출신학교 변수와의 교차분리분석을 한 것이 (표-20)이다. 이것에 의하면 복장상태에 대하여 해대출신 평가자가 단정치 못하다에 대하여 31.8%인 반면에, 기타 출신은 17.1%, 전문대학 출신은 9.3% 순으로 나타나고 있다.

이러한 현상은 본학 출신이 평가대상자들의 복장상태에 대하여 부정적인 견해(판단)를 가장 강하게 느낌을 알 수 있다.

(표-21) 출신학교(A<sub>5</sub>) 대 Log Book 작성능력(A<sub>17</sub>)

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	GOOD 1	NEUTRAL 2	BAD 3	ROW TOTAL
KMU 1	16	14	14	44
	36.1	31.8	31.8	
	26.7	20.0	51.9	
	10.2	8.9	8.9	
JC 2	17	24	2	43
	39.5	55.8	4.7	
	28.3	34.3	7.4	
	0.8	15.3	1.3	
OTHERS 3	27	32	11	70
	38.6	45.7	15.7	
	45.0	45.7	40.7	
	17.2	20.4	7.0	
COLUMN TOTAL	60 38.2	70 44.6	27 17.2	157 100.0

$$x^2 = 12.40054 \quad d \cdot f = 4 \quad \alpha = 0.0146$$

평가대상자의 Log-Book기재 및 AB-Log 작성능력에 대해 해대출신 평가자들은 부정적인 견해에 31.8%, 전문대 출신이 4.7%, 기타 출신이 15.7%로 나타나고 있다.

이와같은 현상은 본학출신 3항·기사들의 Log Book 기재능력 등에 대해 본학출신 평가자들이 상당히 부정적인 견해를 보이고 있어, 영어능력의 향상은 물론 서류작성 능력의 향상이 필요하다고 보겠다.

평가대상자의 “보고서 작성, 실무관련 의사소통에 있어서의 영어실력 정도”를 묻는 변수 A<sub>20</sub>에 관한 출신학교별 평가자의 부정적인 견해는 해대출신 38.6%, 기타 18.6%, 전문대출신 9.3% 순으로 나타나고 있다.

이는 본학출신이 가장 부정적인 견해를 가지고 있음을 나타내주는 것으로, 최근 본학 졸업생의 영어능력이 상당히 부족하다는 것을 반증하고 있으며, 이와 관련하여 어학능력 향상을 위한 보다 많은 노력이 주어져야 할 것이다.

(표-22) 출신학교(A<sub>5</sub>) 대 영어능력(A<sub>20</sub>)

A20

COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	GOOD 1	NEUTRAL 2	BAD 3	ROW TOTAL
KMU 1	8 18.2 22.2 5.1	19 43.2 21.8 12.1	17 38.6 50.0 10.8	44 28.0
JC 2	8 18.6 22.2 5.1	31 72.1 35.6 19.7	4 9.3 11.8 2.5	43 27.4
OTHERS 3	20 28.6 55.6 12.7	37 52.9 42.5 23.6	13 18.6 38.2 8.3	70 44.6
COLUMN TOTAL	36 22.9	87 55.4	34 21.7	157 100.0

$$x^2=14.38042 \quad d.f=4 \quad \alpha=0.0062$$

#### 4. 결론 및 제언

직업의 특성, 바람직한 해기사상 등을 종합해 볼 때 해기사는 전문적인 지식 및 기술을 갖추어야 할 뿐만 아니라 개인의 정신적, 물리적, 사회적 욕구충족을 저해하는 여러 가지 장애요인을 극복할 직업의식과 해기사의 사명감을 갖추어야 하며, 선박의 자동화 및 기술개발을 통한 경제성 제고로 선박승무원이 점점 감소되는 추세에서 소수의 선원으로 선박을 효율적으로 운항하고, 화재, 충돌 및 기타 해난사고 발생시 선박과 인명의 안전을 확보하고 위기를 극복해야 하는 급박한 상황에 대처하기 위해서는 협동심, 공동체

의식, 책임감 등이 절실히 요구된다 하겠다.<sup>4)\*5)\*</sup>

본 연구는 최근 졸업생의 승선생활 실태를 현장에서 근무하고 있는 고급해기사들이 어떻게 보고 있는지를 조사분석함과 아울러 그 부족한 점이 무엇인가를 점검하여 보았고, 학교의 학생교육에 관한 제언을 일정한 틀에 구애됨이 없이 수렴하여 보았던 바, 아래와 같은 결론을 얻었다.

- 1) (표-2)에서, 기본자세 및 업무능력에 있어서는 기본적으로 갖추고 있어야 할 사항임에도 불구하고 부정적인 견해를 보였다.
- 2) (표-2)에서 통솔력은 전체적으로 아주 부족하다는 견해였다.
- 3) (표-2)에서 직업에 대한 적응력에 있어 기본체력과 적응력(외로움, 융화감 등)은 갖추고 있으나, 해기사로서의 긍지와 계속 승선하고자 하는 생각은 희박한 것으로 나타났다.
- 4) 평가내용의 분석에서 승선경력과 나이가 많은 집단일수록, 그리고 해대출신일수록, 거의 모든 항목에 대해 부정적인 견해를 보이고 있다.
- 5) 기본자세, 업무능력부족의 주된 이유로서는 알고자 하는 의욕결여(각각 47.8%, 51.6%)—직업에 대한 회의(각각 23.8%, 22.3%) 순으로 지적하였으나, 통솔부족의 주된 이유로는 본인 능력부족(35.7%)—직업에 대한 회의(27.4%) 순으로 나타났다.
- 6) 직업에 대한 자부심결여의 주된 이유로는 가족과의 격리생활(38.3%)—사회적인 인식이 좋지않아(20.6%)—급여가 적어서(16.3%)—선원복지정책 미흡(8.5%) 순으로 나타났다.
- 7) 승선생활을 하는 주된 이유로는 경제적 이유(62.1%)—군대문제(26.9%) 순으로 나타났다으며, 해기사로서 사명감 때문에 승선하는 젊은 해기사는 거의 없었다.(0.6%)
- 8) 학교의 학생교육에 대한 제언에서,
  - (1) 교과목 개선 또는 중점교육내용에 관한 제언으로는, 실무교육 강화(48.1%)—전인교육(윤리도덕교육, 인간교육, 21.7%)—어학교육 강화(11.6%) 순이었고,
  - (2) 생활지도 방향에 대한 제언으로는 협동심, 공동체의식 고취(33.8%)—기본예절교육(18.9%)—능동적이고 적극적인 생활태도(17.6%) 순이었다.이상의 결론을 바탕으로 승선학과 학생들의 지도교육에 대한 주안점으로 다음 사항을 제언할 수 있다.

4) \* 이상집, 전제서, pp. 94-97.

5) \* 한국선주협회, 실무안전수칙 1985, p. xi.

첫째, 해상의 생활환경과 직업환경에 적응하고, 선내조직의 현장관리자로서 막중한 업무를 수행할 수 있는 지도력, 통솔력 함양에 더 많은 노력을 기울여야 할 것이다.

둘째, 직업의 본질, 특성 등을 강조하고 해기사로서 긍지감과 사명감을 가질 수 있도록 다각적이고 지속적인 노력이 요구된다. 한 예로, 선배들의 활약상 및 하선후 육상취업가능 직종 등을 망라한 Guide Book를 제작, 배포하는 것도 한 방법이다. 또한 선원들의 생활환경, 복지정책(가족과 격리생활, 사회적 인식) 등의 개선을 위한 해운계, 학교측의 부단한 연구, 노력이 있어야 할 것이다.

셋째, 실험과 실기교육 및 승선실습을 통하여 전문지식의 실천력과 응용력을 재고하여야 할 것이다.

이에 관한 학생들의 학습참여의식을 높이기 위해 실무에서의 중요성, 장차 직무수행과의 연관성 등을 이해시키는데 노력하고 선박회사, 유관기관 및 관계자들과의 직접 접촉 기회를 부여하여 실무를 이해하는데 도움이 되도록 한다.

또한 가장 기본적으로 갖추어야 할 각종 기기·장비의 실제사용법과 같은 실무능력 부족의 원인이 기초적인 전문과정의 실습이나 반복교육을 학교교육에서 소홀히 하고 있는 않은지 재고할 필요가 있겠다.

넷째, 승선생활 훈련관의 반복적인 생활지도는 물론 전 교수의 끊임없는 관심아래 기본예절, 윤리도덕심, 단체심, 협동심이 고양되도록 하여야 할 것이다.

본 연구의 한계는 모든 변수를 다 포함할 수 없는 설문자체가 지니는 방법론상의 문제와 평가자와 평가대상자가 다르므로서 평가자의 주관이 개입될 수 있는 문제점을 들 수 있다.

마지막으로 앞으로의 연구는 승선근무 중인 고급해기사들 뿐 아니라 전 해운계를 망라하여 표본을 추출함으로써 최근 졸업생들의 실태에 관한 전체적인 견해를 수렴하는 방향으로 나아가야 할 것이다.

## 參 考 文 獻

1. 김광웅, 사회과학조사 방법론, 박영사, 1982.
2. 김해식, SPSS컴퓨터분석기법, 박영사, 1984.
3. 박상갑, 신한원, 김환수, 집단생활에 있어서 직업의식의 변화에 관한 연구, 한국해양대학 논문집 제21집, 1986.

30 1988年 6月 韓國海洋大學 論文集 第23輯

4. 오택섭, 사회과학 데이터분석법, 나남, 1984.
5. 이상집 외 5인, 승선생활 훈련과정의 발전과제(I), 한국해양대학 논문집 제22집, 1987.
6. 이상집, 교과과정의 문제점과 개선방향, 한국해양대학 세미나 준비위원회, 1986.
7. 이효구, 박승안, 통계학입문, 탐출판사, 1979.
8. 하주식, 선박자동화에 따른 배승구조의 변화, 한국해양대학 세미나 준비위원회, 1986.
9. Norman H. Nie 외 4인, SPSS Second edition, McGrew-Hill Book, 1975.

