

高度成長社會에 있어서의 海技高等教育方案에 관한 研究

(한국해양대학교 해사대학의 학제개편안을 중심으로)

李 相 鏞*

The Effective Maritime Educational System in the Developed Society

Sang-Jib Lee

< 目 次 >	
1. 머리말	(5) 교육다변화 체제로 운영되는 미국의 해사대학
2. 학과분화론의 배경	(6) 학과분화의 기대효과
(1) 한국해기고등교육의 전개과정	3. 학과분화의 내용
(2) 한국해기고등교육의 당면과제	4. 예상되는 문제점과 그 대책
(3) 세계해기교육의 동향	5. 요약 및 결언
(4) 해기교육에 대한 이념적 갈등과 교육방안	

1. 머리말

우리나라 선박의 사고율이 세계에서 제일 높다는 불명예를 얻게 된지 오래 되었으며 설상가상으로 해상승무직의 매력이 감퇴됨에 따라 승선기피 현상이 급진적으로 확산되고 있어 해기인력확보 문제는 매우 심각해 지고 있다. 오늘날까지 정부와 산업계는 해기인력의 양적인 수요 충당에 급급하여 임기응변적인 대응책 마련에 부심하여 왔을 뿐 정규해기교육 침체에 대한 대책을 세우지 못한 결과 일부의 해기고등교육기관에서조차 지원자 수가 입학정원에 미달되고 있다. 이러한 사태를 예견하여 한국해양대학교에서는 학생 유인을 위한 교육지책으로 해기교육매력화 방안을 신중히 논의하여 왔다.

그것은 미국의 海事大學 또는 국내의 해군사관학교에서와 같이 대단위학과를 분화함과 동시에 부전공 또는 복수전공 제도를 도입하여 해기교육을 매력화함으로써 입학지원자 계층을 확대하고 재학생의 능동적인 태도를 함양하여 해기고등교육의 秀越性과 지속성을 추구하고 한국해운의 백년대계를 위한다는 기본정신에서 출발한 것이다.

그러나 인간과 인격을 주로 다루는 대학측과 인력과 생산성을 중요시하는 선주측이 각각 갖는 교육관과 인간관의 차이로 학과분화 계획은 선박운항학과, 해사수송과학과(중전의 항해학과), 기관공학과(중전의 기관학과)로 분화하는 정도에 머무르고 있는 실정이다.

학제개편이 産學間의 견해차이로 유보되어 있는 동안 해기고등교육에 대한 위기의식은 더욱 고조

* 韓國海洋大學校 海事大學 海事輸送科學科 教授

되고 있다. 그 이유는 재계로부터 지원 약속을 받은 대학을 정부는 집중 지원하여 신장, 확대한 다음 1996년도부터는 교육여건이 우수한 대학부터 입학정원 조정을 자율화 한다는 교육부의 계획이 이미 구체화 단계에 접어들고 있으며, 정부의 대학 차등지원과 정원 자율화 계획이 실시되면 향후 4~5년 이내에 규모가 큰 대학과 선호도가 높은 학과는 학생을 제한없이 수용할 수 있게 되는 반면 열악한 대학의 비인기 학과는 지원자 부족으로 폐과되는 사태가 야기되고 말 것이기 때문이다.

이러한 상황에 대처하여 고급 해기인력 확보와 海技傳承이 가능하게 되려면 해기교육매력화와 직장매력화가 실천되어야 할 것이다.

필자는 해기교육매력화 방안으로 「해기고등교육 수월성 추구를 위한 학과분화에 관한 연구」라는 제하에 이미 공개된 바가 있는 내용을 여기에 전재함으로써 비록 때늦은 감이 있으나 해기교육방법 개혁의 불가피성에 대한 각계 각층의 이해를 구하고자 한다.

이 논문은 우수학생 지원율이 급속히 떨어지고 재학생의 학습의욕이 저조한 오늘날 해기고등교육이 활기를 되찾을 수 있는 방안으로 해기교육을 매력화 할 것을 제안하며, 그 구체적인 실천방법으로 學科分化論을 제시하는데 그 목적을 두고 있다.

이 논문에서는 먼저 한국해기고등교육의 전개과정을 성찰하며 해기고등교육의 사회적 기여도, 기능 및 당면한 문제점 등을 재조명하고 세계 해기교육동향과 해기교육에 관한 이념적인 갈등 등을 분석하여 학과분화의 필요성을 밝히며 학과분화의 구체적인 내용을 제시하고 그 기대되는 효과를 검토할 것이다.

2. 학과분화론의 배경

(1) 한국 해기고등교육의 전개과정

8.15 해방 직후 보유선박이 몇 척 밖에 되지 않는 해운불모의 상황에서 몇 명의 기존 해기사가 이것을 운항하는 한편 해기교육에 심혈을 기울였다¹⁾. 그들은 2차 대전을 겪는 동안 해운의 중요성을 인식하게 되었고 외국인과의 혼승경험으로 한국인은 우수한 선원이 될 수 있다는 것을 알게 되었다. 1945년 11월 5일 미군정청 운수부의 지원으로 진해항에 최초로 해기고등교육기관을 창립하였으나 소관부서가 교통부, 국방부, 교통부, 상공부, 문교부 등과 같이 5번이나 바뀔 정도로 교육실현에 어려움이 많았다. 1956년 문교부 소관으로 정착된 후 비로소 대학과정 해기교육기관으로 면모를 갖추게 되었다²⁾.

1970년대 세계적인 해운 호황기에 우리나라 선원이 해외로 진출하여 자질의 우수성을 인정받게 됨으로써 수요를 충족할 수 없을 정도로 진출로가 확장되었다. 이것은 신생독립국에서는 그 유례를 찾아 볼 수 없을 정도로 과감하게 해기교육 과정을 대학과정으로 승격시켜 국고지원으로 교육하는 교육체제가 이미 정착되어 있었기 때문이라고 볼 수 있다. 해외에서 우리나라 해기인력의 선호도가

1) 손태현의 한국해운사에 의하면 8.15 당시 보유선박은 일본인이 소유하였던 선박 145,500 G/T과 미국 원조선박 40,000 G/T이 전부였다.

2) 한국해양대학의 소관부서 변천경위 : 교통부(1945), 국방부(1947), 교통부(1949), 상공부(1955), 문교부(1956)

높아지자 국가의 정책적인 차원에서 입학정원을 증원하게 되었던 바 한 학과의 정원이 드디어 200명이 되는 대단위 학과로 되었다³⁾.

1980년대 초 졸업생 해기사는 국적선대 700만톤을 운항 관리하였고, 34,000명의 해외진출 선원의 중추적인 역할을 하였다. 당시 이들 해외진출 선원이 임금으로 벌어들이는 외화가 연간 3억 7천만 불이나 되었던 바, 이것은 상품수출에 의한 외화 가득을 3%로 볼 때 상품수출에 의한 우리나라의 총 외화 가득액의 약 40%에 해당되는 금액이었다. 게다가 이들이 해외에서 기술을 축적함으로써 우리나라 해운의 선박관리 능력은 더욱 향상하게 되었다⁴⁾.

한편 교육현장에서는 1980년대를 접어들면서 신설된 비승선 학과의 학생들이 같은 캠퍼스에서 공존하게 되었고 그들은 상선학부학생에 비하여 자유스러운 대학생활을 하면서 대학측에 대한 요구를 쉽사리 관철시키기도 하였다⁵⁾. 상선학부 학생들은 ① 규제가 엄한 학교생활 ② 관리지향적인 교육 방침 ③ 학과 명칭의 부적합성 ④ 경직적인 교육과정 등을 시정하여 줄 것을 요구하였을 때 학교측은 학생들의 외출 규정을 완화하고 타 학과에서 수강한 과목의 학점을 인정하는 정도의 융통성을 발휘하기 시작하였다. 그러나 정원이 200명인 대단위의 학과에 획일적인 교육 운영과 규제되는 학내생활 체제에 변화가 없는 한 재학생에게는 여전히 관리편의주의적인 교육방식으로 여겨질 수 밖에 없었다. 한동안 부전공제도 도입이 시도되었으나, 재학생의 시간적인 여유가 불충분하고 학교당국의 지원이 미진하여 실현되지 못했다⁶⁾. 그 후 학내문제로 학생들의 외침은 다소 커지기 시작하였으나 ROTC라는 자신들의 신분적인 제약으로 자제하여 왔다.

그러나 1980년대 말기에 우수학생 지원율이 급속히 떨어짐으로써 ① 학과를 분화하여야 할 것인가 ② 입학정원을 감축하여야 할 것인가 하는 문제가 빈번히 제기 되었고 마침내 학과를 분화하는 것이 적극적인 교육 쇄신책이라는 데 의견이 모아졌다. 그리고 현행의 재학생에 지급되는 국고자원에 관한 규정이 개정되기까지 잠정적으로 계열별 부전공제를 도입하기로 결의하였다⁷⁾. 즉 항해학과에는 ① 운항학 계열 ② 해법행정 계열 ③ 안전공학 계열 ④ 전산정보 계열 ⑤ 경영보험 계열, 기관학과에는 ① 운항공학 계열 ② 동력공학 계열 ③ 기관설계공학 계열 ④ 전자제어공학 계열 ⑤ 기관관리공학 계열 등을 두고 기본 해기교육에 병행하여 전공교육을 심화함으로써 해기교육의 내실을 기

3) 각 학과의 입학정원 증원경위 : 1946(50명), 1953(60명), 1975(150명), 1976(175명), 1977(200명)

4) 1980년도 해외진출 선원에 의한 임금 가득실적 (단위 : 1,000 \$)

년도	해외진출선원(명)	임금수익(A)	상품수출가액(E)	B(E×3/100)	A/B×100(%)
82	30,416	298,470.	21,853.	655,602.	45.5
83	31,194	338,000.	24,445.	733,353.	46.1
84	34,417	372,719.	29,244.	877,347.	42.5
85	37,196	406,264.	30,283.	908,493.	44.7
86	39,441	431,110.	34,714.	1,041,435.	41.4

5) 비승선학과 증설경위 : 박용기계공학과, 해운경영학과, 해사법학과(1980), 선박공학과, 전자통신공학과(1982), 해양무역학과(1983), 제어계측공학과(1989)

6) 한국해양대학 요람(1983-1984)의 학칙 제41조에 의하면 부전공 이수학점을 23학점 이상으로 규정하고 있다.

7) 상선학부 교수 회의록, 1990. 8. 28.

하고자 하였다. 이와 같이 10개의 분야에 걸친 전문과정별 분화 교육내용을 홍보한 결과 전년도에 비하여 '91년도 신입생의 지원율은 무려 2.5배나 증가되고 성적수준도 현저히 높아진 바가 있어 학과분화론에 대한 기대가 커지게 되었다.

(2) 한국해기고등교육의 당면과제

상선학부 교육의 개선책이 학생들에게 홍보되기도 전에 학생들이 학교 집무실을 점거 농성하는 소요사태가 발생하였다 (1990. 10.). 상선학부 학생의 점거 농성과정에서 학자투위 (학원 자율화 투쟁 위원회)가 내세운 표면적인 요구는 ROTC 탈락학생 제적 철회, 등록금 인상 철회, 보직교수 사퇴, 기숙사 생활 자율화등 이지만 그 이면에는 여러가지 복합적인 요인이 작용하고 있다고 보아야 할 것이며 그들 행위는 오랜 기간 동안 누적되어 온 욕구 불만의 상승작용으로 일어났다는 점을 간과해서는 안될 것이다. “왜 우리는 행동이 24시간 규제 당하는 생활을 하여야 하고 주어지는 교육에 항상 순응하여야 하는가? 선박을 떠나면 무능력자가 되도록 의도적으로 교육하는 것이 아니냐? 이제 승선경력 축적 이후에 자아실현의 꿈을 키워 나갈 수 있는 폭넓은 교육을 받고 싶다. 덮어 놓고 열심히 공부하면 다양한 전문분야로 진출할 수 있다고 하지만 실제 졸업생 승선경력자가 자아실현적인 길을 걷고 있는 사례는 매우 희소하다. 해군현역 복무경력은 인정 받지만 상선승무경력을 인정받는 제도적인 뒷받침이 되어 있지 않다. 보통 학생이 노력만 하면 실현 가능한 목표를 구체적으로 제시하고 그 목표를 향하여 매진하도록 지원하여야 한다. 권위주의 생활규제 체제와 승무직 기술 향상에 편중된 교육과정은 학생 개개인의 성장 발전을 지향하는 방향으로 개혁되어야 한다”라는 등과 같은 불만과 욕구를 갖고 있는 다수 학생들의 속마음을 읽어야 할 것이다. 그리고 그 원인은 다음과 같은 것에 기인된 것이라고 볼 수 있다.

첫째, 입학정원 200명인 대단위 학과, 획일 경직된 교과운영으로 개성과 적성을 존중하는 교육으로 지향해 나가지 못하고 관리편의주의적인 교육체제에 안주해 왔다는 것이다. 그 결과 가치관과 의식구조가 다른 오늘날의 젊은 학생들의 시각에서 볼 때 기존의 교육체제는 개인의 성장발전을 외면한 채 특수목적에 지향하는 관리편의주의적인 교육에만 치중하는 것으로 여겨진다는 것이다.

둘째, 승선경력 축적 이후에 해기관련 분야에 전문요원으로 진출하고 싶어하는 꿈을 가진 학생이 있을 지라도 해기관련분야 교육을 심도있게 이수할 수 있는 기회가 제한되어 있어 자아실현적 욕구를 충족하기 곤란하다는 점이다.

셋째, 오늘날의 젊은 세대에게 알맞는 직업인성 교육체제를 구축하지 못했으며 충분한 설득과 이해를 바탕으로 한 직업인성 교육방법을 개발하지 못한 채 규칙에 의한 규제 일변도 교육을 고수한 결과 역기능이 초래되었으며 드디어는 최소한의 규율마저 부정하는 경우도 있다는 점이다.

넷째, 해기고등교육기관으로서 뚜렷한 위상을 정립한 바가 없을 뿐만 아니라 전공의 내용과 졸업생의 활동분야를 적합하게 표시하는 학과 명칭도 갖지 못한 결과 졸업생은 일반 해기사와 유사하게 취급되고 부당하게 능력이 평가절하되는 경우가 많다는 점이다.

따라서 상선학부 교육방향은 이러한 심층적인 면을 면밀히 분석하여 결정하여야 할 것이다.

(3) 세계 해기교육의 동향⁸⁾⁹⁾¹⁰⁾

각국 상선대학의 교육방향은 교육과정 운영체제, 교육비 지원제도, 교육의 자율성 등에 따라 다양하며 그 나라의 전통적 문화적 사회적인 배경에 따라 그 변천과정도 다르다.

그러나 1970년 이후부터 지금에 이르기까지 교육방향에 관련된 주요 공통점들은 다음과 같이 요약될 수 있다.

첫째, 교육제도면에서 보면 당초에는 짧은 교육기간에 저렴한 비용으로 승무직 교육만 실시하여도 해기인력은 확보될 수 있었다. 그러나 선박기술의 발달과 산업구조의 변천으로 전문성이 높은 해기인력이 요구됨에 따라 양적, 질적으로 팽창되는 해기교육을 실현할 수 있는 전문대학으로 교육체제를 제도화할 필요가 있었으며 한편 해운산업의 국제적 경쟁이 치열해지고 선박의 운항 관리능력과 현장 지도력이 중요시됨에 따라 심도있고 폭넓은 교육이 요구되었고 우수학생 유인이 절실했다. 그 결과 해기교육기관을 대학과정으로 승격시켜 학위를 수여하고 학비전액을 국고에서 부담하여야 하였다. 그 이후 사회의 질적인 변천과 젊은 세대의 가치관과 의식구조의 변화로 승선기피 현상이 심해지자 학생유인을 위한 교육지책으로 해기교육에 병행하여 해기관련 전문분야 교육을 실현할 수 있도록 해기교육의 다변화를 지향하게 되었다.

둘째, 교육목표가 지향하는 바는 과거에는 선주의 이익 또는 국가의 경제발전에 치중하는 것이었으나, 점차 피교육자 개인의 이익도 중요시하는 방향으로 변하였다. 해기인력이 해상근무를 천직으로 여기고 일생동안 해상에서 일하는 것을 기대할 수 없다는 현실이 받아들여지고 있다. 즉, 비싼 교육비가 소요되는 전문직임에도 불구하고 이직하고자 하는 해기사의 직업의식을 현실적으로 인정하고 그 대안으로 해상근무 이후 장차 전직이 가능하도록 교육적인 배려를 하여 전직에 대한 불안요소를 덜어줌으로써 해상근무를 유도하며 해상근무 기간동안 개인의 성실성을 기대하는 방향으로 선회하게 되었다.

셋째, 통신기술의 발달에 따라 교육방향도 변화를 겪게 되었다. 위성통신 기술이 보급됨에 따라 종전까지 누려왔던 본선 전결권을 육상으로 대폭 이양하고 선장은 목적지간의 운항만 전담하는 Ship's Driver 기능을 갖추면 된다는 것을 한동안 주장했다. 그러나 부정기선 또는 전용선에서는 전결권의 이양이 곤란한 경우가 많고 본선 전결권이 줄어들면 승무직에 대한 보람이 감소되므로 종전과 같이 선장은 Ship's Manager로 교육되어야 한다는 주장이 다시 대두되고 있다. 그러므로 공학적인 교육에 치중할 것인가 관리능력 향상에 비중을 둘 것인가에 따라 교육방법을 달리하는 경우가 생기게 되었다.

(4) 해기교육에 관한 이념적 갈등과 교육방안

산업사회의 구조적 변화, 선박 기술의 변천, 선원인력 공급구조의 변화, 선박국적 등록제도의 변

- 8) Salama, A. and Broutros, S.M., AMTA Plans for Development of Its Future Educational Programs, Workshop on the Integrated Training of Deck and Marine Engineer Officer, Int. Maritime Lecturers Ass., 1990.
- 9) Phelan, C.N, Education and Training for the Future, Inst. of Marine Engineer Transactions (c), 1984.
- 10) Hatfield, M.R. and Smith, M.H., The Role of the Master and Industrialized Transport system at Sea, Journal of Navigation, Vol. 28, No. 4, 1975.

화, 피교육자의 가치관 변화 등으로 해기교육에 대한 이념은 대립적인 면이 많아졌다. 예컨대 ① 사용자 이익지향적인 교육과 피교육자 이익을 감안하는 교육 ② Ship's Driver 육성교육과 Ship's Manager 육성교육¹¹⁾ ③ 피교육자의 두뇌는 공학지향적인 교육과 비공학지향적 교육을 다 수용할 수 있다고 보는 것과 어느 한 쪽만 수용할 수 있다고 보는 견해¹²⁾ ④ 해기교육을 사관학교체제로 운용할 것인가, 직업대학 체제로 운영할 것인가 하는 견해 ⑤ 전원 운항장 육성체제로 할 것인가, 전원 운항사 육성체제로 할 것인가 ⑥ 인성교육을 복고회귀주의적으로 할 것인가, 개방자유주의적으로 할 것인가 하는 견해 등과 같은 것이다.

위와 같은 이념의 갈등들이 완전히 해소되기를 기대할 수 없을 뿐만 아니라 해소되는 것이 반드시 바람직한 것은 아니다. 즉, 이러한 논쟁과 갈등은 어느 하나를 택하고 그와 대립되는 것을 폐기함으로써 해결하려는 것보다 양자간의 상대적 비중, 우선순위, 상호보완적인 면 등을 고려하여 조절해 나가는 것이 바람직하다. 이러한 맥락에서 위의 6가지 항목별 갈등에 대한 대응책을 구상해 보면 표1과 같다.

표1에서 제시된 바와 같이 두가지의 대립되는 이념의 상호 보완적이고 공존적인 측면을 수용하는 교육과정은 해기교육에 병행하여 전공교육을 실시하는 것이어야 할 것이다.

(5) 교육다변화 체제로 운영되는 미국의 해사대학

해기고등교육의 교과 내용은 일반 공과대학의 그것과는 달리 다양하고도 이질적인 교과과목으로

표 1 해기 고등교육에 관한 이념적 갈등과 교육방안

해기교육에 관한 이념 갈등	해기교육 방안
1. 사용자 이익 지향적인 교육 피교육자 이익 지향적인 교육	두가지 목적 상호보완적인 교육 (해기교육 + 전공교육)
2. Ship's Driver 육성 교육 Ship's Manager 육성 교육	두가지 과정이 공존하는 교육 운항장 과정, 항해사·기관사 과정
3. 한사람의 두뇌기능은 공학지향적인 교육과 비공학 지향적인 교육에 적용할 수 있는 양면성이 있다고 보는 견해. 양면성이 없다고 보는 견해.	대립되는 두가지 이념을 수용하는 교육 운항장 과정, 항해사·기관사 과정
4. 사관학교 교육 체제 직업대학 교육 체제	두 교육체제의 상호보완적인 체제 (규율과 다양성이 공존하는 체제)

- 11) Moreby, D.H.의 전개서 24면에는 선박운항체제를 본선의 재량권에 따라 다음과 같이 나누고 있다.
 ① 육상직원이 상사법무 운항에 대한 결정권을 가지며 본선 책임자는 육상직원의 지시에 따르도록 되어 있는 체제(정기선 운항에 적합한 체제)
 ② 본선이 상사법무 운항에 대한 결정권을 가지는 체제(부정기선 운항에 적합한 체제)
- 12) 전통적인 항해사는 Divergent Thinker, People Oriented Individual로, 기관사는 Convergent Thinker, Technically Oriented Individual로 각각 교육수용 능력에 차이가 있다는 견해와 차이가 거의 없다는 견해가 있다.
 Moreby, D.H., Trends in Organizational Development on Boardship and the Implications for British Institutions, Inst of Marine Engineers, Transactions(c), 1984, pp. 23 - 26.

해기교육에 관한 이념 갈등	해기교육 방안
5. 전원 운항장 과정 교육 전원 운항사 과정 교육	두가지 목적 상호보완적인 교육 운항장 과정, 항해사·기관사 과정
6. 복고회귀주의적인 인성교육 자유개방적인 인성교육	자유적으로 인성교육의 전통을 승계 하는 체제 (해기교육 + 전공교육)

구성되어 있고 각 분야의 전문지식을 집약하여 교수하여야 하는 구조적 특성이 있다.

첫째, 선박자체와 탑재기기는 현대 과학기술의 집약체로 되어 있어 이들에 대한 정비관리 능력을 함양하기 위하여는 수학, 물리, 화학과 같은 자연과학, 전기, 전자, 기계, 계산기, 측정제어기기 등과 같은 응용공학 분야의 지식을 집약하여 교수하여야 한다.

둘째, 선박운항 능력을 함양하기 위하여 항해 선박조종기술, 화물관리, 유류관리, 안전관리, 해상 환경특성, 수로특성, 통항관리시스템 등의 분야에 걸쳐 통합적인 지식을 교수하여야 한다.

셋째, 선박을 종합물류업의 목적에 맞게 운항하여 해운업의 운송서비스 기능을 높이려면 경영, 해운정보, 세계시장 정보, 각지의 수로·항만사정, 해사공사법, 국제관습법 등에 정통하여야 하므로 상사 법무에 관한 지식을 집약하여 교수하여야 한다.

이와 같이 다양하고 이질적인 과목을 집약하여 교수해야 하므로 전문 분야별로 학과가 분화 발전될 수 있는 소지가 많으며 실제로 분화하여 운영하는 사례도 있다¹³⁾. 미국뉴욕 주립대학교의 해사대학은 1970년대 후반기부터 Engineering Department는 ① Electrical Engineering ② Marine Engineering ③ Mechanical Engineering ④ Naval Architecture 등으로, Marine Transportation Department는 ① Management ② Business Economics ③ International Business ④ Transportation Management ⑤ Marine Operations 등으로 분화하여 운영하고 있으며 해기면허와 함께 각 전공별 공학사 또는 이학사 학위를 취득하게 하고 있다.

(6) 학과분화의 배경과 기대효과

1. 오늘날 해기고등교육의 교과구조에는 승선해기직 과목에만 치중한 결과 개인의 자아실현 준비를 위한 교과 비중이 너무 미약하게 반영되어 있으며, 승선 경력자의 육상전문직으로의 전직 가능성도 희박하다는 인식이 팽배되어 있어 재학생의 학습 의욕은 저조해지고 있는 실정이다.

2. 우리나라는 선원 대국임에도 불구하고 해륙직의 호환성과 육상직으로의 전직 가능성을 높여주는 점에 관하여는 교육적인 배려도, 사회적인 인식도, 정책적인 지원도 미흡한 실정이며 이것이 국민생활 수준에 걸맞지 않게 승선기피 현상을 더욱 촉진하는 요인이 되고 있다.

3. 한편 세계의 해운계와 해기교육계에서는 승선경력자를 위한 해륙직 순환 근무제를 도입하고 전직 가능성을 높일 수 있는 교육 기회를 제공하여 줌으로써 우수인재를 해기직으로 유치하고 승무중의 성실한 근무태도와 장기승무를 유도하는데 노력을 경주하고 있다.

4. 그리고 해기교육에 대한 여러가지 이념적인 갈등을 상호보완적으로 수용해 나가려면 해기교육

13) 미국 뉴욕주립대학교 해사대학 요람, 1991

에 병행하여 관련 전공교육을 심화하는 것이 불가피하며 또한 해기고등교육의 교과내용은 다양한 전문분야를 집약하여 교육되어야 하는 면이 많아 다양한 학과로 분화 발전해 나갈 소지가 충분히 있다는 점 등은 앞절에서 논의된 바와 같다.

이와 같이 교육 내외적인 요인 분석 결과와 세계 해기교육의 동향, 이념적인 갈등 및 해기교육 교과내용의 특성 등을 종합해 볼 때 학과 분화는 불가피할 뿐만 아니라 현실적인 교육쇄신책이라고 할 수 있으며 학과분화에 의한 새로운 교육체계가 운영되면 다음과 같은 점을 기대할 수 있다.

1. 개인의 노력과 희망에 따라 장기승무직으로 또는 다양한 해기전문직으로 진출할 수 있도록 교육을 다변화함으로써 일반시민과 호흡을 같이 하는 교육기관으로 발전할 수 있다.

2. 해기고등교육 과정이 각 전문분야별로 분화된 학과명칭으로 표시되면 교육의 전문성을 인정받기 쉽고 졸업생의 회소가치가 높아지며 진출 전망이 구체화된다. 그 결과 해기교육이 매력화되고 우수학생의 유인이 가능해진다.

3. 해기교육에 병행하여 관련 전문교육을 심화함으로써 해기고등교육기관으로서 새로운 위상이 정립되며 그 결과 재학생의 긍지의식을 높일 수 있다.

4. Ship's Driver 육성을 지향하는 학과와 Ship's Manager 육성을 지향하는 학과를 병존 운영함으로써 해운산업의 수요에 부응하는 교육을 실현할 수 있다.

5. 인력절감형 선박의 출현에 대비하여 해운산업이 요구하는 다양한 운항요원을 육성할 수 있을 뿐만 아니라 육상지원 체제에 필요한 전문요원을 육성할 수 있다.

6. 학과가 분화되면 소단위 학과로 운영되므로 학문지도를 통한 인격지도가 이루어질 수 있고 교수와 학생간에 원활한 커뮤니케이션이 이루어져 직업인성 교육의 내실화를 기대할 수 있다.

7. 개인의 적성에 맞는 학과를 선택할 수 있는 기회가 넓어지므로 자아실현을 위한 준비교육 기회를 갖고 싶어하는 재학생의 지적 욕구를 충족시킬 수 있다.

3. 학과분화의 내용

미래 한국해운산업의 기능 확대, 선박자동화, 성인력화, 하역·항만 시스템의 기술변천, 재학생의 자아실현을 위한 지적 충족 욕구 등을 감안하여 현재 상선학부의 두 학과는 10개의 해사 관련학과로 분화 운영함으로써 해기사 면허와 전공에 따른 학사학위를 취득할 수 있게 한다. 학과분화에 관한 기본원칙은 '91년도 입학생에게 적용한 계열 전문분야 교과내용에 근거를 두고 있다¹⁴⁾.

① 항해전공 운항사 및 기관전공 운항사가 갖추어야 할 기본지식, 기술과 함께 자동화이론과 그 응용기술 등에 관하여 교육하는 선박운항학과

② 항해사가 갖추어야 할 기본지식 기술과 함께 생산관리, O.R, 시스템분석, 전산응용, 인간공학 및 경제성공학 등에 관하여 교육하는 해사산업공학과

③ 항해사가 갖추어야 할 기본지식 기술과 함께 항법장치와 선박자동화 시스템, 선박통항관제 시스템, 해운경영정보 시스템, 해륙수송연계망 관리 시스템, 하역 항만관리시스템 등에 관하여 교육하

14) 한국해양대학, 1991학년도 신입생 모집요강

는 해사정보전산학과

④ 항해사가 갖추어야 할 기본지식 기술과 함께 해상보험, 일반보험 그리고 무역 및 경영분야 등에 관하여 교육하는 해상보험학과

⑤ 항해사가 갖추어야 할 기본지식 기술과 함께 해사공사법, 국제관습법, 해사행정의 특수성과 해상에서 발생하는 치안유지에 관한 이론과 실무 등에 관하여 교육하는 해사행정학과

⑥ 재래선의 기관사가 갖추어야 할 기본지식 및 기술과 함께 열기관을 중심으로한 동력 발생, 에너지 변환, 에너지 수송 등의 분야에 관하여 교육하는 기관공학과

⑦ 재래선의 기관사가 갖추어야 할 기본지식 기술과 함께 선박용 및 육상용 냉동공기조화 공학과 그 응용분야의 이론과 기술을 교육하는 냉동공학과

⑧ 재래선의 기관사가 갖추어야 할 기본지식 기술과 함께 기관설계를 위한 기초지식, 각종 기기의 종합적 설계 및 자동화 설계 등에 관하여 교육하는 기계설계공학과

⑨ 재래선의 기관사가 갖추어야 할 기본지식 기술과 함께 기계공학, 전자공학, 제어공학 등의 상호연관성, 각종 기기의 자동화에 필요한 전자제어장치와 제어 시스템의 설계제작에 관하여 교육하는 전자전기공학과

4. 예상되는 문제점과 그 대책

1. (문) 상선학부가 해사학부로 개칭되고 항해, 기관학과가 다양한 학과로 분화되는 것은 한국해양대학에서 해기교육이 등한히 다루어질 우려가 있다고 보지 않는가?

(답) 학과분화의 기본 목적은 해기교육의 내실을 기하는데 있으며 해기교육 과정은 상선학부 모든 학과의 기본핵심과정으로 다루어진다. 해기고등교육의 목표는 기본 해기교육에 병행하여 해기전문교육을 실시하는 것에 두고 있다. 이 점이 다른 해기교육기관의 교육내용과 다르다. 그리고 비해기과목 배분율은 표2에서와 같이 부전공제의 경우가 학과분화제(다양한 학과로 분화된 제도를 학과분화제도라 한다)의 경우와 큰 차이가 없고 외국의 사례를 벗어나지 않는다.

2. (문) 해기교육에 추가되는 전문교육은 부전공으로 이수하는 제도가 현실성이 높은 것이 아닌가?

(답) 교과과정의 내용적인 측면에서 보면 부전공 제도로도 가능하다. 그 이유는 부전공제의 경우와 학과분화제의 경우에 있어서 졸업학점에 대한 비해기과목 학점배분율은 표2와 같이 각각 50%, 54%로 거의 비슷하기 때문이다. 그러나 부전공에 대한 사회적 인식이 낮으므로 학과분화제로 하는 것이 우수학생을 해기교육장으로 유치하기에 유리할 것으로 본다. 졸업생은 우수한 해기사로서 해운계에서 인정받고 있으나 일반사회에서는 그렇지 않다. 우리나라에서는 어느 대학 어느 학과를 졸업하였느냐에 따라 그 사람의 능력을 인정해 버리는 것이 통념으로 되어 있기 때문이다. 그 결과 진출과정에서 불이익을 당한다는 것이 졸업생들의 공통적인 불만이다. 승선경력자가 능력에 따라 육상 전직을 위한 시험

표 2 해기고등교육 과정의 비해기과목 배분을 비교

학 교 명	교육년한	총학점수(A)	해기과목	비해기과목(B)	배분율(B/A×100)	
AMITA (EGYPT)	4년	190.2	124.5	66.0	34.6%	
AMITA (EGYPT)	5년	202.5	109.0	96.0	47.4%	
SUNNY (U.S.A)	4년	159.0	72.0	87.0	54.7%	
DALIAN (GHINA)	5년	196.5	79.0	117.5	59.8%	
한국해양대학	부전공제	4년	160.0	80.0	32 + 48*	50.0%
	학과분화제	4년	160.0	74.0	38 + 48*	54.0%

* 교육법 시행령이 정한 교양과목 48학점

에 응시하려고 할 때 출신 학과의 이름 때문에 원서접수조차 거절당하는 것이 다반사인바, 이러한 사실이 재학생에 대한 면학독려 효과를 떨어뜨리는 요인이 되고 있다. 그러므로 승선경력자가 진출할 수 있는 직능에 걸맞는 학과 이름으로 해기교육이 실시되어야 한다.

3. (문) 학과분화제에 내포되어 있는 학과 중에는 육상직 지향적인 명칭을 가진 것이 있는데 이 경우 소속학생에 대한 국고지원이 계속되어야 한다는 명분은 약해지지 않는가?

(답) 학과 명칭이 육상직 지향적인 것일지라도 그 학과의 기본교육목표는 해기교육에 두고 있으며 교과과정도 해기교육에 비중을 두고 있다. 다만 인정받기 쉬운 학과명칭으로 명명하는 것일 뿐이다. 피교육자가 지향하는 가치관과 의식구조가 기성세대와 다르며 그들의 욕구도 다양하다. 이러한 점을 고려하지 않고 200명 전원이 획일적인 교과과정을 이수하게 하면 표면적으로는 추종할지라도 내면적으로는 부정하는 경우가 많아 적극적인 태도를 기대할 수 없어 교육부실만 점증될 뿐이다. 그러므로 대단위 학생집단을 획일화 하는 것을 지양하고 발상을 전환하여 교육본질을 벗어나지 않은 범주에서 분화하여 교육하는 것이 국고 지원효과를 극대화하는 교육방안이라고 할 것이다. 3군사관학교와 미국해사대학에서도 교육을 내실화하고 우수학생의 지원율을 높이려는 노력의 일환으로 다양한 전문교육과정을 운영하고 있다.

즉, 우리나라의 해군사관학교는 2학년 진급시에 전기공학과, 전자공학과, 기계공학과, 조선공학과, 경영과학과, 해양학과, 국제관계학과 등 7개의 학과로 분화 교육하는 학과분화제를 도입하였으며, 뉴욕주립상선 대학은 공업경영학과, 기계공학과, 기관학과, 조선공학과, 전기공학과, 경영학과, 경제학과, 국제경영학과, 수송관리학과, 해사산업경영학과 등 10개의 학과로 운영되고 있다. 상선학부의 학과분화의 목적도 이러한 맥락에서 보아야 할 것이다. 오늘날 해기교육은 교육기간을 신장하여 고등교육제도로 개편하고 국고 지원을 증액하는 것이 세계적인 추세이다. 영국에서는 짧은 기간 제한된 교육과정을 제공해 오던 종전의 제도를 바꾸어 교육기간을 연장하고 폭 넓은 교육을 실시하여 학위를 수여하며 재학생에게 급료를 지급하고 있다. 이러한 추세에 비추어 볼 때 기본 교육목표가 해기고

육인 학과는 그 명칭에 관계없이 국고지원과 장학금 지급폭은 확대되어야 할 것이다.

4. (문) 전국의 대학은 종합대학화 하고자 한동안 학과분화를 추진하였으나 이제 그 반작용으로 학과 통합론이 대두되고 있는 실정이다. 상선학부의 학과분화는 이러한 시류에 역행하는 것이 아닌가?

(답) 상선학부의 학과분화는 계속 침체되어 가는 해기교육을 활성화 하기 위한 하나의 방안이며 종합대학화 하기 위한 것이 아니다. 그러므로 일반대학에서 학과분화가 비판받고 있는 것과 같은 점을 상선학부 학과분화에서는 찾을 수가 없을 것이다¹⁵⁾¹⁶⁾. 예컨대 ① 학과분화는 학문 전체를 조망하는 안목을 기르지 못한다고 하는 것이 일반대학에서 대두되고 있는 비판론인 듯하나 상선학부에서는 모든 학과에서 다양한 학과목으로 구성된 기초 해기교육과정을 이수하게 되므로 이 분야의 학문 전체를 조망하는 안목은 넓어질 것으로 기대되며, ② 분화하면 각 학과마다 특성있는 교과과목으로 구성되어 졸업 학점을 채우기 곤란하다는 우려가 있는 듯 하나 이러한 문제도 상선학부에서는 생기지 않는다. 실제로 교과과정을 구성해 본 결과 해기전공과 관계 깊은 과목은 다양하고 이질적인 것이 너무 많아 졸업 학점이 오히려 초과되는 현상이 일어나 조정에 부심한 바가 있다¹⁷⁾. ③ 학과분화가 실현되면 동일계열 학과간의 벽이 높아져 학제간의 협력이 이루어지지 않고 졸업학생의 취업에 어려움이 가중된다고 하는 일반적인 비판론도 상선학부에서는 야기될 수 없을 것이다. 그 이유는 해기교육과정을 학부의 기본공통과정으로 하고 있어 학과간의 벽이 생길 수 없다. 또한 분과함으로써 교육이 전문성을 인정받기 쉬우므로 오히려 취업에 유리할 것으로 본다.

5. (문) 분과되어 신설된 학과 중 해법행정학과, 해사보험학과 등은 국고지원을 받기에는 그 명분이 약한것이 아닌가?

(답) 해기직능 내용을 이해하게 되면 어려움이 없을 것으로 본다. 오래전부터 선장의 위상을 Ship's Driver로 보느냐, Ship's Manager로 보느냐 하는 논쟁은 거듭되고 있다. 한동안 선장은 Ship's Driver로 보는 견해가 대두된 바가 있었다. 그러나 최근에 이직율이 높아지고 고급 해기사를 확보하기 곤란해지자 다시 전통적인 개념으로 부활되어야 한다는 견해도 있다. 정기선에는 Driver적인 성향이 높고 부정기선에서는 Manager적인 성향이 높아야 한다는 데는 이의가 없는 것으로 알려져 있다. 최근 일본에서는 미래 해기사의 직능을 ① 선박관리인(갑판, 기관, 상사, 법무) ② 운항관리인(화물, 항해관리, 기관관리) ③ 고급기능인(명령에 따라 직무를 수행하는 기능인)등으로 하여야 한다고 제의되고 있다¹⁸⁾. 이와 같이 선박현장 최고책임자는 Manager가 되어야 한다는 것이 지배적인 견해라고 보면 상선학부에서 상사법무 교육에 비중을 두는 학과가 개설되는 것은 당연한 것으로 보

15) 허형, 대학의 발전과 전공학과의 통합화, 대학교육, 1989. 1.

16) 김성수, 학과의 분화가 대학의 장기발전에 유리하다, 대학교육, 1989. 1.

17) 한국해양대학 해사학부 발전계획위원회 교과과정개발위원, 분화된 학과들의 교과과정표, 1991

18) 해양한국, 1990. 12. p.147

아야 할 것이다.

6. (문) 상선학부의 교육은 대학창건 정신에 비추어 볼 때 해기교육만 하여야 한다는 기성세대의 고정관념과 금번의 교육개혁 의지와 의 갈등은 없는가?

(답) 어느 조직이건 새로운 제도를 도입하는 데는 다소간의 갈등이 없을 수 없다. 이 경우에는 다음과 같은 두가지 사실을 연계시켜 보면 갈등 해소에 도움이 될 것이다. 첫째, 예나 지금이나 해기교육에 비중을 두고 있다. 대학창립 시기로부터 1980년대 초반까지 사회적인 여건과 교육내외의 환경적인 요인으로 재학생을 퇴교라는 위협적인 수단으로 통제 관리하는 것이 가능하였으나 오늘에는 설득과 이해라는 절차를 거쳐야 하므로 교육실천 접근 방법이 변경되어야 한다는 것 뿐이다. 둘째로 오늘날에는 각종 등급의 해기교육기관이 설립되어 있다. 그러므로 그 중에서 상선학부는 해기고등교육기관으로서 특색있는 교육을 실행하고 재학생의 자긍심을 높일 수 있도록 그 위상을 정립하여야 한다. 종전까지 해양대학 교육은 해기사 교육이다라고 하여도 거부감이 없었으나 선원학교에서도 해기사 교육을 실시하고 있는 오늘날에는 이러한 표현이 재학생의 사기를 떨어뜨리는 요인이 되고 있다. 그러므로 오늘날 상선학부 교육은 해기전문직 교육을 표방하는 해기교육의 특성을 구체화하여야 한다는 것이다.

7. (문) 졸업생 해기사가 승무직을 조기에 이직하는 경향이 높아 선주들의 기대에 어긋나는 면이 많다는 여론이 비등하다. 분과하여 해기교육을 실시하면 이직을 더욱 가속화하는 결과를 가져올 것이 아닌가?

(답) Ship's Driver 지향적인 교육만 이수한 해기사는 해기교육과 관련 전공을 이수한 해기사에 비하여 이직율이 낮다는 논리는 객관성이 결여된 것이라 할 수 있다. 그 이유는 인간의 욕망은 사람마다 다를 뿐만 아니라 복잡한 요인으로 항상 변하는 恒變性을 가지고 있으며, 이것을 예측한다는 것은 곤란하기 때문이다. 해기사의 이직 현상에 관하여 단순논리를 적용하기 전에 다음 사항을 염두에 두어야 할 것이다. 승선근무 지향적인 특질을 가진 입학생을 선별할 수 있는 완벽한 도구가 개발되어 있지 않는 한 재학생과 승선 근무자의 대열에는 보통인간이 혼재되어 있을 수 밖에 없다. 보통인간을 조직론적인 측면에서 보는 인간관은 4단계로 발전된 것으로 정리되고 있다¹⁹⁾²⁰⁾. 즉, ① 인간은 경제적인 유인과 물질적인 보상이 있어야 움직이므로 감독 통제가 필요하다고 보는 경제인적 인간관 ② 인간은 다른 사람으로부터 존경과 인정을 받고 싶어하는 사회적인 욕구를 충족하여야 움직인다고 하는 사회인적인 인간관 ③ 책임있는 일을 하고 싶어하고 발전 성장하고 싶어하는 것이 인간이라고 보는 자아실현인적인 인간관 ④ 인간을 경제적 사회적 자아실현적인 측면과 같이 단편적으로 보는 것보다 복잡한 욕구를 가지고 있으며 다양하게 변하는 항변성을 가지고 있다고 보는 복잡한 인간관이다. 재학생과 졸업생 해기사는 보통인간이기 때문에 복잡하고 다양한 항변성을 갖는 복잡한 인간으로 구성되어 있다고 보고

19) 김석희, 경영조직관리론, 무역경영사, 1982, 528 - 533면.

20) 오석훈, 조직내의 인간연구, 서울대 행정논총 17-1, 1979, 2 - 26면

그때그때 합리적인 관리에 역점을 두어야 할 것이다.

즉, 우리는 오늘날 다양하고 복잡한 욕구를 가진 재학생에게 해기교육을 하여야 하고 그러한 해기사와 더불어 한국해운을 계속 발전시켜야 한다는 대명제를 놓고 볼 때 교육현장에서는 교육을 매력화하여 교육 내실화를 기하여야 하며 사용자는 합리적인 관리에 역점을 두어 진로선택의 자유를 가진 젊은층이 시장원리에 따라 해기직에 머무르도록 유도하여야 할 것이다.

8. (문) 해기교육은 마땅히 사관학교 교육방식으로 하여야 하지 않는가?

(답) 교육실천 방법에는 가장 좋은 방법이 따로 있을 수 없다고 본다. 직업 대학 교육방식과 사관학교 교육방식에 관한 찬반론은 지금까지 팽팽히 맞서고 있다. 유럽계통은 대학교육 방식으로, 미국·일본은 사관학교식으로 교육하고 있다. 문화적, 역사적 배경이 다르기 때문에 제일 좋은 교육방법이 따로 있을 수 없을 것이다. 획일적, 관리편의적인 측면에서 볼 때 사관학교식이 좋으나 개인의 창의성을 높여 준다는 측면에서는 부정적인 면이 있다. 한국해양대학교의 경우에는 재학생이 학비를 부담하는 교육기관이며 ROTC 제도는 선택제로 전환되었으므로 사관학교식으로 교육하는 것은 불가능하다고 본다. 그러므로 상선학부는 전문 직업대학으로서 학생과 교수와의 관계는 실득과 이해에 바탕을 둔 자율적인 규제 체제로 발전시켜 나가야 할 것이다.

9. (문) 상선학부는 입학정원을 대폭 줄여서 소수 엘리트 해기사를 육성하는 방향으로 나가야 하지 않는가?

(답) 상선학부는 해기고등교육기관으로 소수 엘리트 해기사 육성을 지향해야 할 것이다. 입학정원을 줄이지 않고 엘리트 교육을 실현할 수 있으면 그 방법을 택하는 것이 현실적으로 무리가 없을 것이다. 학과를 분화하여 전문교육을 심화하는 것은 바로 각 분야별로 소수의 해기전문 요원을 육성하기 위한 것이므로 소수 엘리트 해기사 육성 교육이라 보아야 할 것이다.

10. (문) 육상직 지향적인 학과명을 가진 학과소속 학생은 처음부터 승선이직 준비를 먼저 할 것이 아닌가?

(답) 항해학과, 기관학과로 명명된 학과에서 획일적인 교육을 이수한 오늘날의 젊은 졸업생들 중에도 승선기피 현상이 증가하고 있다. 그러므로 학과 이름이나 교과내용의 제한 경직적인 운용이라는 메카니즘으로 재학생의 가치체계를 수정할 수 없다는 것은 입증된 것이다. 국민소득이 높아지면 승선기피 현상은 점차 증가하는 것이 세계적인 추세인 것을 인정하여야 할 것이다. 승선직업을 통하여 성장 발전할 수 있다는 전망이 보이지 않으면 대부분의 젊은이는 조기 이직하려 할 것이다. 그러므로 전직보장제도를 마련하여 승선기간을 스스로 연장하고 승무기간중 성실성을 발휘하도록 하여야 할 것이다. 해기교육의 질은 교수기법, 학생의 교육수용 능력과 태도, 교과내용, 진출전망 등에 의하여 결정된다고 볼 수 있고 이들 요소들은 상호작용을 하고 있어 단편적으로 속단을 내릴 수 없을 것이다. 그러나 우수학생을 해기교육장으로 유치하고 그들의 교육 수용 태도가 적극적이

되도록 유도하며 효과적으로 교수하여 교육 산출 효과를 높이는 것이 해기고등교육의 사명이라고 할 것이며 사용주는 이러한 과정을 이수한 졸업생에게 비가격적인 가치를 인정하여 주고 유효적절하게 관리하는데 지혜를 모아야 할 것이다²¹⁾²²⁾.

5. 요약 및 결론

한국해양대학교는 약 반세기의 역사와 전통을 가진 정규해기고등교육기관이며 한국해운을 창조 유지 발전시키는 원동력이었던 해기전문인력을 육성함으로써 국력신장과 국가발전에 지대한 공헌을 하였다. 개교 이후 일찍이 정규해기대학으로 체제가 구축되었기에 1960년대 후반부터 급진적으로 팽창되는 국내외의 해기인력 수요에 부응하여 교육기능을 다하였으며 이것이 토대가 되어 우리나라가 세계적인 해운국으로서 발돋움하게 되었다고 할 수 있다. 그러나 오늘날 피교육자의 의식구조와 가치체계의 변화에 능동적으로 대처해 나갈 수 있는 교육체제를 구축하지 못한 결과 교육효과가 기대에 미치지 못하고 있으며 더욱이 최근에 와서 해상승무직의 매력의 감퇴됨에 따라 우수 학생 지원 기피현상이 급진적으로 확산되고 있어 교육침체는 가속화되고 있다.

이러한 추세가 지속되면 대학정원조정 자율화가 실시되는 1996년 이후부터는 입학정원 미달로 교육의 지속성마저 잃어버리게 될 것이 자명하다. 그러므로 때늦은 감이 있으나 해기교육 체제의 변화는 불가피한 것으로 받아들여야 할 것이다. 그 구체적인 내용과 방법은 외국의 海事大學 또는 국내의 사관학교와 같이 교육다변화를 지향하고 개인의 자아실현을 위한 준비교육의 기회를 제공할 수 있도록 현재의 대단위 학과를 해기전문 분야별로 分化하는 것이다.

학과분화에 의한 새로운 교육체제가 정립되면 다음과 같은 점이 기대된다.

1. 졸업생이 그의 노력과 희망에 따라 장기승무직에 종사하게 하거나 승선경력축적 이후에 다양한 해기전문직으로 진출할 수 있도록 교육을 다변화함으로써 일반시민과 호흡을 같이 하는 교육기관으로 발전해 갈 수 있다.

21) Exxon 선사의 Yerkes, R.S.는 승선기피현상에 관하여 다음과 같이 피력하고 있다. How do we increase the attractiveness of the maritime industry to highly capable young men and women? How do we retain the best among the young deck, engineering, and electronics officers who are entering our industry. The basic rules here are USE THEM and KEEP THEM CHALLENGED. It is certain that if such individuals are not allowed to perform, or if they are not permitted avenues within the industry to develop their abilities and their careers, they will go elsewhere. Two methods of Keeping such officers challenged are :

1. Create shipboard and shoreside management environments which are sufficiently loose to permit such individuals to work up to their potential.
2. Periodically rotate these officers ashore on engineering and other management assignments.

(Yerkes, R.S., Automation and Electronics Maintenance on High Technology Vessels-A new Approach, Proceedings of Eighth Ship Technology and Research Symposium, Society of Naval Architects and Marine Engineer, 1983, pp. 89 - 90.)

22) 부조우마사니카의 일본인 선원의 성격변화에서 표현한 바와 같이 선원을 Charter base, hire base의 대상으로 보고 수송원가와 결부시켜 생각하는 한 이직의 개연성은 높을 것이다. 그러나 그들에게 자아실현적인 길을 뒷받침해 주어 한국인 특유의 신바람 (이규태의 한국인의 의식구조 ⑤ 신원문화사, 1983)이 나게하면 10배의 생산성을 높일 수 있을 것이다. 합리적인 계산으로 계량화 할 수 없는 이러한 비가격적인 가치가 졸업생 해기사에게 있을 수 있다는 점에 유의하여야 할 것이다. 부조우마사니카, 일본인 선원의 성격변화(해양한국, 1990. 8. 6. 4면)

2. 전공이 뚜렷한 해기인력을 육성한다는 해기고등교육기관으로서의 새로운 위상이 정립되므로 재학생의 긍지 의식이 높아진다. 그리고 졸업생은 해기전문인으로서 인정받을 수 있고 승진경력자의 육상 진출 가능성이 높아지므로 해기교육이 매력화 된다.

3. Ship's Driver와 Ship's Manager 육성을 지향하는 학과가 각각 병존하므로써 재래선과 인력절감형 선박에 요구되는 운항요원을 육성하며 육상 지원체제의 전문요원도 육성하게 된다.

4. 소단위 학과를 운영함으로써 개별적인 학문지도와 설득과 이해를 바탕으로 하는 직업인성 교육을 실시할 수 있다.

5. 개성과 적성을 존중하는 교육체제로 운영되므로 자아실현을 위한 준비교육을 받고 싶어하는 재학생들의 지적욕구를 충족시킨다.

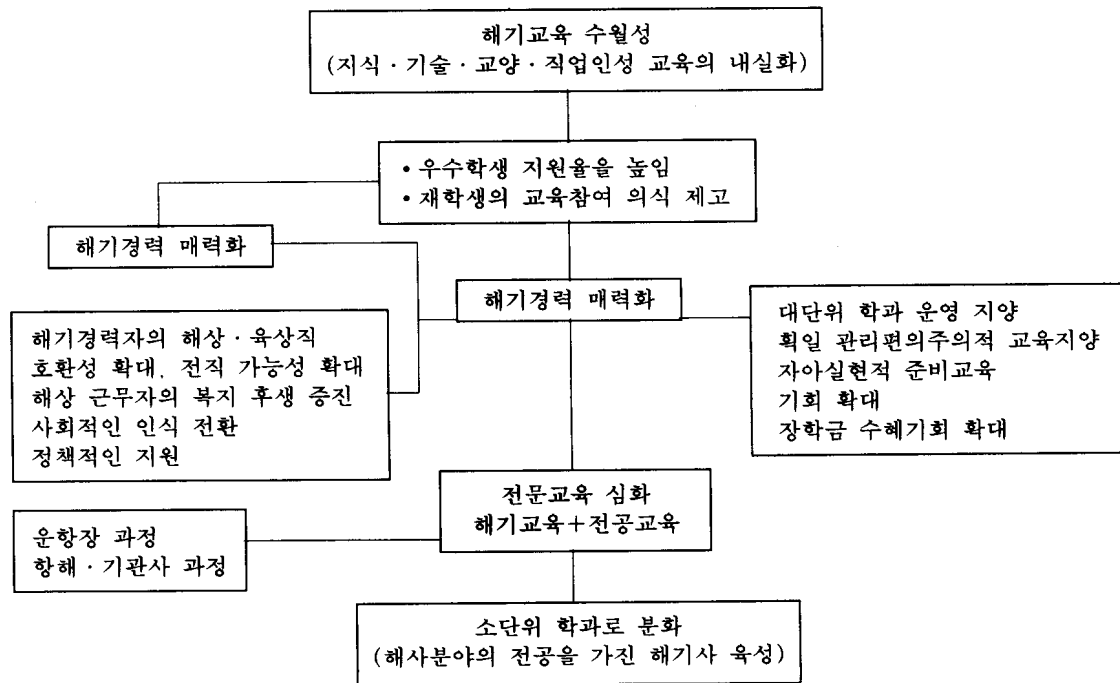
6. 다양한 분야의 해기관련 학과를 운영함으로써 해운산업이 요구하는 전공을 가진 해기전문인을 육성하며 해기교육의 이념적 갈등을 상호보완적으로 수용하는 교육을 실현한다.

즉, 학과 분화에 의한 교육체제는 해기교육의 매력화, 개성 적성 중시, 자아실현적 욕구충족, 긍지의식 제고, 능동적인 학습참여 등의 효과를 가져올 것이므로 해기교육이 내실화될 것이다(표3).

이러한 정규 해기고등교육 개혁론에 관하여 선주측은 의견을 달리하고 있다. 즉, 국고보조를 받은 재학생은 획일화된 교육과정으로 규격화된 자질을 갖도록 하여야 하며 그렇지 않으면 조기이직이 촉진된다는 것이 선주측의 의견이다. 그러나

1. 젊은 해기사의 조기이직 현상은 이미 가속화되고 있어 지금까지의 획일화 교육으로는 장기승

표 3 해기교육 수월성 추구를 위한 교육쇄신책



무로 유도할 수 없다는 것이 입증되었다는 점,

2. 해기교육 다변화는 해기학교 학생유인 방안으로는 유효하다는 것이 입증되었다는 점(실험단계로 부전공제의 교육 다변화를 홍보한 이후 '91년도의 지원율이 2.5배로 상승되었음),

3. 교육산출 효과는 교과과정, 규칙, 기숙사와 같은 물리적인 교육요소만으로 기할 수 없다는 점,

4. 재학생에게 끊임없이 동기를 부여하고 비전을 제시할 때 해기교육 뿐만 아니라 관련 전문분야의 교육도 이수할 수 있는 잠재능력을 발휘하며 바람직한 태도와 행동을 갖게 된다는 점,

5. 개개인의 잠재능력을 일깨울 수 있는 동기를 부여하지 않고 전원 획일화된 교육과정으로 승무직 관련교육에만 치중하는 것은 교육기회 균등의 원칙에 위배될 뿐만 아니라 전문인력 육성차원에서 볼 때 커다란 교육손실이라는 점,

6. 다양한 해기교육과정을 이수한 졸업생이 스스로 장기승무직을 선택할 수 있게 교육하는 것이 개방고도성장사회에 걸맞는 것일 뿐만 아니라 직업선택의 자유정신을 수용하는 교육이라는 점,

7. 대학측이 주장하는 이러한 해기교육 다변화론은 국내의 사관학교와 외국의 海事大學에서 이미 실시하고 있는 교육방법론과 맥을 같이하고 있다는 점,

8. 해기교육을 다변화하여 일반 국민이 매력을 느끼는 해기교육으로 변화되지 않으면 학생 부족 현상이 일어날 1996년 이후에는 해기교육의 지속성을 잃고 만다는 점,

등을 외면하여서는 안될 것이다. 그러므로 선주측은 대학측의 교육다변화 방안이 실현되도록 협조하고 정부와 더불어 해기교육에 집중 투자함과 동시에 해기직장 매력화에 노력을 경주하는 것이 해운의 백년대계를 위한 현실적인 방안임을 인식하여야 할 것이다.

참고문헌

1. 김석희, 경영조직론, 무역경영사, 1982.
2. 김성수, 학과의 분화가 대학의 장기발전에 유리하다. 대학교육 1989.1.
3. 미국 국립해양대학 요람, 1988.
4. 미국 뉴욕주립 해양대학 요람, 1991.
5. 민성규, 우리나라 해운정책의 반성과 새로운 방향에 관한 연구 한국항해학회지, 14권 3호 1990.
6. 박동서 외 10인, 사회변화와 윤리, 법문사, 1990.
7. 서병기, 한국선원의 국제경쟁력 확보를 위한 선원정책 과제, 해양한국, 1988. 4.
8. 손태현, 한국해운사, 아성출판사, 1982.
9. 이상집, 해기사 교육의 제도와 이념, 해양한국 11호, 1986.
10. 이상집, 승선학과 교육의 특성과 과제, 대학교육 1986. 3.
11. 이상집 외 7인, 해운직 전문인력의 정신 개발에 관한 연구, 한국학술진흥재단, 1987. 11.
12. 이상집 외 5인, 승선생활훈련과정의 발전과제 (1) 한국해양대 논문집 22호, 1987.
13. 이상집 외 1인 교과과정 개정의 기본방향, 한국항해학회, 한국박용기관학회 1988.
14. 이상집 외 5인, 승선생활훈련과정의 발전과제 (2) 한국해양대 논문집 23호, 1988.
15. 이상집 외 1인, 승선학과 교육과정의 운영과 그 과제, 한국해양대 논문집 23호, 1988.
16. 이상집 외 16인 국립학교 설치령 개정에 관한 연구, 해사학부 발전계획 연구위원회, 1990. 12.
17. 오석홍, 조직내의 인간연구, 서울대 행정논총 17-1, 1979.
18. 이재우, 위기에 처한 선원문제, 해양한국, 1991. 1.

19. 전대회 외 16인, 상선학부 발전계획안 연구보고서, 한국해양대학 상선학부 발전계획 연구위원회, 1990. 7.
20. 전대회 외 16명, 상선학부 발전계획보고서, 한국해양대학 상선학부, 1990. 7.
21. 전효중 외 7명, 선박기술 혁신에 따른 해기사 교육 교과과정 개발에 관한 연구, 한국해양대학 부설 선박공학연구소, 학술진흥재단 1988.
22. 전효중 외 13명, 종합대학 발전계획안 연구보고서, 종합대학 발전계획 연구위원회, 한국해양대학, 1990. 6.
23. 최평길, 대학생의 의식구조, 대학교육협의회, 1990.
24. 최장화, 우리나라 해운정책의 변천과 90년대 해운정책 발전과제, 해양한국, 1989. 5.
25. 필리핀 국립상선대학 요람, 1980.
26. 하주식, 선박자동화에 따른 배상구조의 변화, 21세기 선원교육에 관한 세미나, 한국해양대 세미나 준비위원회, 1986.
27. 해외정보, 영국해운의 제문제점 및 대책, 해양한국, 1990. 12.
28. 해외정보, 중기적으로 본 일본 외항선원의 전망, 해양한국, 1990. 12.
29. 해외정보, 선원수급 문제에 대한 세계5대 운항관리회사의 대응, 1990. 6.
30. 한국해양대학, 한국해양대학 요람, 1883 - 1984 및 1989 - 1990.
31. 한국해양대학, 한반다, 제24호, 1990.
32. 허형, 대학의 발전과 전공학과의 통합화, 대학교육, 1989. 1.
33. Edward, E. et al., Relationship of Job Characteristics to Job Involvement, Satisfaction, and Intrinsic Motivation, Journal of Applied Psychology, Vol. 54, No. 4, 705.
34. Fricke, P.H., The Parameters of the Psychological Autonomy of Industrial Trawler Crews, Seafarer and Community, Croom Helm, London, 1973.
35. Hatfield, M.R. and Smith, M.H., The Role of the Master In and Industrialized Transport System at Sea, Journal of Navigation Vol. 28, No. 4, 1975.
36. Hill, J.M.M., The Seafaring Career, Tavistock Inst. of Human Relations, 1972.
37. Lilyd, F., Floating Plantships, Business Goes to Sea Industries and Services, Society Naval Architects and Marine Engineers, 1983.
38. Lusted, W.V., What is Required of a Ship's Officer in Diverse and changing World? Inst. of Marine Transaction (c) 1984.
39. Maciel, J.T., Training of Seafarers to Adopt the Right Attitude, Seminar on Shipboard Organization in Education and Training for the 1990s, Singapore Polytechnic, 1986.
40. Phelan, C.N. Education and Training for the Future, Inst. of Marine Engineer Transactions(c), 1984.
41. Rosenstein, et al., Nautical Training Systems and the Occupational Behavior of Seamen Marit. Pol. Magmt. 5, 1978.
42. Salama, A., et al. AMTA Plans for Development of Its Future Educational Programs, Workshop on the Integrated Training of Deck and Marine Engineer Officer, Int. Maritime Lecturers, Ass., 1990.
43. Schrank, R., Industrial Democracy at Sea, MIT Press, 1983.
44. Seama, Training Requirements for Ship's Officers in the 1990's, Inst. of Marine Engineers Transactions(c), 1983.
45. Wankowski, J., Improving Students' Study Skills, Birmingham University, 1981.
46. Yerkes, R.S. Automation and Electronics Maintenance on High Technology vessels-A New Approach, Society of Naval Architects and Marine Engineers, 1983.

