



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#) 

교 육 학 석 사 학 위 논 문

2030 세계박람회를 위한 수산·해운업의 인식 연구

-수산·해운업 관련자를 중심으로-



2023년 2월

부경대학교 대학원

수해양인적자원개발학과

황 용 욱

교 육 학 석 사 학 위 논 문

2030 세계박람회를 위한 수산·해운업의 인식 연구

-수산·해운업 관련자를 중심으로-

지 도 교 수 박 종 운
(공동지도교수 황미영)

이 논문을 교육학석사 학위논문으로 제출함.

2023년 2월

부경대학교 대학원

수해양인적자원개발학과

황용욱의 교육학석사 학위논문을 인준함.

2023년 2월 17일

주 심 교육학박사 이 원 석 ㉠

위 원 교육학박사 황 미 영 ㉠

위 원 공학박사 박 중 운 ㉠

목 차

Abstract

I. 서론	1
1. 연구의 필요성 및 목적	1
2. 연구문제	6
II. 이론적 배경	7
1. 수산업의 개념 및 현황	7
2. 해운산업의 개념 및 현황	12
3. 세계박람회 정의 유래	17
III. 연구방법	23
1. 연구대상	23
2. 측정도구	25
3. 자료수집	28
4. 자료처리 및 분석방법	29
IV. 연구결과	30
1. 수산·해운업에 대한 전반적 인식 차이 분석	30
2. 수산·해운업의 이미지	54
3. 수산·해운업에 대한 특성별 이미지 차이 분석	55
V. 결론 및 논의	87

1. 결론	87
2. 논의	89
참고문헌	96
부록: 설문지	102



표 목 차

<표 II-1> 세계 수산물 어획 및 양식 생산량 추이	10
<표 II-2> 세계 수산물 생산 및 소비 동향	11
<표 II-3> 세계 10대 무역국가 수·출입 규모	16
<표 II-4> 등록엑스포와 인정엑스포의 비교	19
<표 II-5> 국제박람회기구 설립 이후 월드엑스포 주제	21
<표 III-1> 연구대상자의 일반적 배경	24
<표 III-2> 설문지 구성 체계	26
<표 III-3> 수산·해운업 이미지 형용사 군	27
<표 IV-1> 개인적 특성에 따른 수산·해운업 관심 분야 차이	31
<표 IV-2> 개인적 특성에 따른 수산·해운업 관심 분야 선택 이유 차이	33
<표 IV-3> 개인적 특성에 따른 수산·해운업 관련 분야 취업 의사 차이	35
<표 IV-4> 개인적 특성에 따른 수산·해운업 분야 향후 발전 가능성 인식 차이	37
<표 IV-5> 개인적 특성에 따른 수산·해운업에서 미래 발전 가능성 높은 분야 인식 차이	39
<표 IV-6> 개인적 특성에 따른 정부에서 육성·지원해야 하는 수산·해운업 분야 인식 차이	41
<표 IV-7> 개인적 특성에 따른 수산·해운업에 대해 알게 된 경로 차이	43
<표 IV-8> 개인적 특성에 따른 수산·해운업이 차지하는 역할 중요성 인식 차이	45
<표 IV-9> 개인적 특성에 따른 수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야 인식 차이	47
<표 IV-10> 개인적 특성에 따른 해양레저 관련 교육 참여 차이	49
<표 IV-11> 개인적 특성에 따른 2030 부산 세계박람회 인식 정도 차이	51

<표 IV-12> 개인적 특성에 따른 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전 도움 정도 인식 차이	53
<표 IV-13> 수산·해운업의 이미지	54
<표 IV-14> 성별에 따른 평균 차이 검증 결과	56
<표 IV-15> 연령에 따른 이미지 차이 분석 결과	58
<표 IV-16> 학력에 따른 평균 차이 검증 결과	61
<표 IV-17> 거주지역에 따른 이미지 차이 분석 결과	64
<표 IV-18> 수산·해운업 발전 가능성 인식에 따른 이미지 차이 분석 결과	68
<표 IV-19> 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할 인식에 따른 이미지 차이 분석 결과	72
<표 IV-20> 해양레저 교육 참여 유무에 따른 평균 차이 검증 결과 ..	76
<표 IV-21> 2030 부산 세계박람회 유치 인식에 따른 이미지 차이 분석 결과	79
<표 IV-22> 2030 부산 세계박람회 유치 부산 발전 도움 인식에 따른 이미지 차이 분석 결과	83

그 립 목 차

[그림 II-1] 해운산업의 범위	12
[그림 II-2] 해운산업의 매출액 및 GDP규모와 비교, 해운산업 외화가득액	14
[그림 II-3] 세계 주요국의 선박보유현황	15
[그림 II-4] 세계 10대 항만 물동량	16
[그림 IV-1] 성별에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이	57
[그림 IV-2] 연령대에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이	60
[그림 IV-3] 학력에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이	63
[그림 IV-4] 거주 지역에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이	67
[그림 IV-5] 수산·해운업 발전 가능성 인식에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이	71
[그림 IV-6] 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할 인식에 따른 도식화된 이미지 차이	75
[그림 IV-7] 해양레저 교육 참여 유무에 따른 도식화된 이미지 차이	78
[그림 IV-8] 2030 부산 세계박람회 유치 인식에 따른 도식화된 이미지 차이	82
[그림 IV-9] 2030 부산 세계박람회 유치 부산 발전 도움 인식에 따른 도식화된 이미지 차이	86

A Study on Awareness of Fisheries and Shipping Industry for the 2030 World Expo

-Focused on those related to fisheries and shipping-

Yong-Uk Hwang

Graduate School, Pukyong National University

Abstract

Due to the characteristics of the region, Korea is surrounded by sea on three sides and lives in close connection with fisheries and oceans. As a repository of food, minerals and resources, fisheries and oceans are the only alternative that can sustain future development. Recently, underwater drones, smart ports, and autonomous navigation ship technologies using the 4th industrial revolution technology such as AI and big data have been applied to the fishery industry to expand the scope. However, the number of people engaged in the fishery and shipping industry is 1.12 million in 2021, which is a sharp decline compared to 2013, and the low birth rate and aging population are leading to the prevailing perception that the fishery and shipping industry is a 3D industry.

In this regard, let's investigate the perception of fisheries shipping in preparation for the 2030 Busan World Expo, focusing on those involved in fisheries shipping, to explore the future potential of fisheries shipping and the direction it should take.

I. 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

우리나라는 지역특성상 삼면이 바다이고 수산자원이 풍부하여 삶의 터전을 바다에서 찾아 생활하고 있는 해양국가로 수산·해운과 떼려야 뗄 수 없는 밀접한 연관성을 가지고 있다. 또한 수산·해운은 식량, 광물 및 공간 자원이 막대하게 보존된 자원의 보고로서 인류의 문명발전을 지속시킬 수 있는 유일한 대안으로 인식되고 있다. 강, 바다, 호수는 지구 전체 생명체의 80%인 30만 여종이 서식할 뿐만 아니라, 약 95%가 미개발된 상태로 존재하는 무궁한 자원의 보고이다(권영주, 2017). 최근에는 AI, 빅데이터 등 4차산업 혁명기술을 활용한 수중드론, 스마트항만, 자율운항선박 등에 기술을 적용하고 있다. 수산업의 특성과 중요성에 맞추어 수산업과 관련된 수산토목, 수산전산, 해양환경, 해양에너지 산업과 해양플랜트, 해양바이오, 해양레저 등의 4차 산업 분야도 수산업분야에 접목되고 있다(박종운, 2022). 하지만 최근 해양수산 분야는 기후변화, 글로벌 공급망 재편, 국제 통상질서 변화 등 대외환경이 급격히 변화함에 따라 직면되고 있는 다양한 문제를 해결하기 위해 노력하고 있다. 해운수산통계연보에 의하면 수산·해운업에 종사하는 인구가 2021년 112만명으로 2013년에 비해 급격하게 감소되고 있고 저출산과 노령화로 선박을 운항할 해기사는 매년 380명씩 자연 소멸되고 있으며 수산·해운업에 대한 이미지가 3D업종이라는 인식이 지배적이어서 수산·해운을 전문적으로 교육해야할 교육기관이 점점 사라지고 있다(황미영 등, 2022). 해양수산 경제활동이 이루어지는 주된 공간인 어촌의

경우 고령화와 청년 이탈로 인해 수산업 붕괴와 어촌소멸이라는 위기에 직면해 있다. 2020년 기준으로 어가인구는 역대 최초로 10만 명 선이 붕괴되었고(해양수산부, 2021), 지역소멸지수도 도시지역에 비해 수산·해운업 종사자는 4~5배로 급감했다고 보고했다(김주현, 2022).

정부와 지자체는 위기에 놓인 수산·해운업에 도움을 주기 위해 다양한 정책을 펼치고 있다. 즉 수산·해운 중심의 지속가능한 발전을 위해 기술혁신을 기반으로 한 4차 산업혁명 기술에 접목될 수 있는 빅데이터, 증강현실, 드론, 로봇 등의 신기술과 IoT 기술의 융복합을 중심으로 성장과 발전에 도움을 주기 위해 노력하고 있다. 또한 해양 R&D 중점개발 기술은 미래해양자원, 해양청정에너지, 해양환경, 해양생명공학, 해양장비개발 및 인프라 구축, 해양과학조사 및 예보, 해양안전 및 교통시설, 첨단항만·물류 기술개발, 대형 연구인프라 구축 등에 투자하고 있다(권영주, 2017) 하지만 수산·해운업에 종사할 수 있는 전문인력을 양성할 수 있는 기관을 찾아보기 어렵고 수산·해운업에 대한 인식이 부정적이기 때문에 인력을 이주노동자나 나이가 있는 노인들로 대체하고 있다(황미영 등, 2022). 그러므로 수산·해운의 발전을 위해 신기술을 접목하여 어려운 난간에 부딪쳐 있지만 수산·해운업의 성장과 발전에 도움을 줄 수 있는 전문인력이 없어 신기술을 접목하기에는 많은 어려움에 놓여 있다. 그래서 현 정부는 어려운 현실에 놓여 있는 수산·해운업의 성장과 발전에 도움을 주고 위기를 극복하기 위해 2030세계 엑스포 유치를 염원하고 있다.

수산해양 중심의 도시 부산에서는 침체된 지역경기의 활력을 모색하고자 2030 세계 엑스포 개최 유치전에 뛰어들었다. 엑스포는 올림픽, 월드컵과 함께 세계 3대 행사 중에 하나이고 현재 인류가 당면하고 있는 공동의 문제에 대해 해결방안을 모색하여 비전을 제시하는 인류공영에 이바지하는 경제문화 올림픽이다. 6개월 동안의 행사기간에 200여 국가에서 5000여만

명이 참가할 것으로 예상되는 엑스포의 경제에 미치는 영향은 43조 원의 생산유발과 18조 원의 부가가치를 유발하고, 50만 명 이상 취업유발 효과도 나타날 것으로 전망되며 4차 산업과 관련해 신재생에너지와 모빌리티, 바이오 산업, 우주항공 산업의 글로벌 데뷔 무대가 될 것으로 기대된다(이진형, 2021). 부산은 고학력 청년층 중심의 생산연령인구 감소로 4차 산업과 미래 성장동력 산업을 육성하는 데 있어서 인력 공급 기반이 약화되어 경제성장을 통한 지역내 일자리 창출과 순환구조가 어렵다. 부산지역에서의 2030 부산 세계박람회유치는 청년 인구 유출로 생산연령 인구가 급감하여 부산이 성장하고 발전하는데 큰 어려움을 겪고 있는 현재상황을 돌파할 수 있는 중요한 대안이다. 특히 부산에서 세계엑스포 유치가 성공이 된다면 생산유발효과 43조원, 부가가치유발효과 18조원 등 모두 61조원의 경제효과와 50만명의 일자리 창출효과가 있을 것이라 기대하고 있어 부산은 전 세계 으뜸가는 도시로 변모할 수 있을 것이다.

부산광역시와 부산항만공사, 한국선박관리산업협회가 주최한 ‘2021 한국 선박관리포럼’에서 부산은 2030 세계박람회 개최로 항만시설과 물류, 해운 관련 기술부문, 해운산업 집중도, 해운금융 및 해사법률, 해운도시 경쟁력과 매력도 등 기존의 세계적인 해양인프라를 토대로 세계적인 선박관리산업도시로 도약할 시점이 도래하고 있으며 세계박람회를 계기로 세계적 선박관리산업 거점도시로 대전환의 기회를 잡아야 한다고 하였다(장하용, 2021)

AI 기반의 저탄소 그린 도시를 지향하고 있는 부산이 부산북항 재개발지구의 첨단기술 해양 그린 스마트 시티 조성으로 2030 부산세계박람회 유치를 통해 글로벌 선박관리 산업의 거점도시로 대전환할 수 있는 기회를 잡아야 한다고 하였다(선박관리포럼, 2021).

박종운(2022)은 최초 우리나라의 수산교육은 1915년에 일제 강점기에서 시작되었으며, 해방 이후 1960년대 어업 구조의 개선, 1970년대 수산·해

운업의 도약기, 19870년대 정체기, 1990년대 국제적 어업 질서 개편 등의 새로운 구조 조정을 거치게 되었다. 이와 같은 급격한 변화 과정에서도 우리나라는 수산·해운교육을 바탕으로한 우수 인력 양성에 힘입어 세계 10위권 내의 수산대국으로 성장하였다. 그러나 배타적 경제수역 200해리 선포를 비롯한 국내외적 어장환경의 변화는 수산·해운업을 위축시켰고, 국토의 균형적 발전과 보존이라는 중요한 목적이 있음에도 불구하고 탈어촌 현상이 극대화되었으며 승선 및 수산·해운업 직종에 대한 기피현상이 심화되었다. 박광서(2017)에 따르면 국내의 해양수산분야 인력양성은 고등학교 이상의 학교에서 비교적 활발하게 이루어지고 있으며, 정부차원에서도 전문 인력 양성사업을 시행하고 있다. 현재 우리나라 수산업 전문인력 양성의 현황을 살펴보면 수산·해운계고등학교는 11개교가 있으며 정원은 약 2838명(2021년 기준)으로 추산된다. 마이스터고를 제외한 거의 모든 수산해운계 특성화고등학교의 입학정원을 충족하고 있지 못하고 있다. 이러한 현상은 특히 수산·해운계고등학교 해기사 양성학과를 중심으로 심각하게 나타나고 있다. 2022년 기준 전국 11개 대학교에서 13,551명이 양성 중이다. 외형적으로는 수산·해운계 중등교육기관에 비해 많은 인원이 양성 중에 있으나, 지방 중심 및 국공립 대학 중심으로 수산·해운계 대학 및 학과가 운영되고 있는 불균형이 있다. 또한 일부 학과들은 생명과학대학, 자연과학대학, 공학대학 등에 편제되어 있어 전통성 있는 수산·해운교육이 어려운 실정이다. 미래 대한민국 수산·해운업을 책임질 학생 수는 현재 수산업 종사자 대비하여, 중등 교육기관인 수산·해운계고등학교가 약 0.2%, 고등교육기관인 대학교가 약 1.2%로 타 산업에 비해 기형적으로 적은 인원이 육성중에 있는 것이 큰 문제점이 있다(박종운, 2022). 그러므로 수산·해운업의 성장과 발전을 위해 전문인력을 양성하는 것은 필요하다.

김주현(2022)은 해양수산 분야에서 청년세대인 MZ세대에 대한 정책적 지

원과 학술적 기여가 부족하다고 했다. 취업 및 창업 지원사업, 전문 인력 양성사업, 채용박람회 등 다양한 정책 사업이 시행되고 있지만 MZ세대에 특화된 사업이라고 보기 어렵다. 학술연구 측면에서도 청년세대를 대상으로 한 해양수산 분야의 연구는 소수에 불과한 실정이다. 그러므로 수산해운업에 종사할 수 있는 역량 있는 미래인재를 양성해야한다. 미래인재를 양성하기 위해 젊은 청년들이 가지고 있는 수산해운업에 대한 이미지를 조사하여 수산해운업의 성장과 발전에 도움을 주는 연구가 필요하다. 그래서 본 연구자는 MZ세대가 평소에 관심을 가지고 있는 수산·해운분야 인식분석을 통해 국가정책과 앞으로 교육이 나아가야할 방향을 제시할 필요가 있다고 생각한다. 즉 깨끗한 해양생태계 조성, MZ세대 맞춤형 수산식품 개발, 해양레저관광 육성, 해양수산업의 스마트화 등에 더 많은 정책적 지원이 이루어질 필요가 있다. 공급자 중심에서 수요자인 MZ세대가 원하고 필요로 하는 사업을 지속 발굴해 정책 우선순위를 두는 것이 필요하다. 김대영(2018)은 수산업·어촌과 관련된 총 10개의 문항에 대한 동의 정도를 설문했다. 정리된 조사결과에서는 ‘수산업은 국민건강, 식생활, 영양적 측면에서 중요한 산업이다’에 대해 90% 이상 동의했고, ‘앞으로 국민들의 휴식, 레저, 관광에서 바다와 어촌의 중요성은 더욱 커질 것이다’에도 80% 이상이 동의하였다. ‘수산업’ 또는 ‘어촌’이라는 단어를 일상생활에서 접하면서 가장 먼저 떠오르는 느낌이나 생각, 이미지에 대해 질문했다. 먼저 ‘수산업’의 경우 바다, 생선, 양식, 어선, 힘들다, 어부, 어업, 어시장, 회, 낚시 등의 단어가 연상되었다. ‘어촌’에 대해서는 바다, 어선, 생선, 시골, 어부, 비린내, 힘들다, 낚시, 한적하다, 섬 등이 많이 연상된 것으로 나타났다. 여기서 눈에 띄는 것은 ‘힘들다’, ‘중노동’, ‘비린내’, ‘고령화’와 같은 부정적 이미지를 가진 단어가 상당히 포함되어 있다.

지금까지의 수산해운에 대한 인식에 대한 연구들은 특정지역, 특정산업,

특정대상에 한정하여 설문조사가 수행되었다. 뿐만 아니라 산업 분야별 미래에 대한 연구가 농업, 상업, 정보통신, 교육, 보건복지 등에서는 활발하게 이루어지고 있으나 수산·해운업 분야에서는 사례를 찾기 어렵다.

따라서 본 연구에서는 2030 부산 세계박람회 유치를 위해 수산·해운업 종사자를 중심으로 설문조사를 통해 독립표본 t-검증(independent two sample t-test)과, 일원분산분석(one-way ANOVA)을 통해 수산·해운업의 인식을 조사하였다. 아울러 14개 형용사군을 사용하여 수산·해운업에 대한 이미지를 분석하여 수산·해운업의 인력양성에 도움을 주고 수산·해운업이 성장하고 발전하기 위한 정책 개발의 방향을 제시하고자 한다.

2. 연구문제

본 연구의 목적을 달성하기 위해 설정된 연구문제는 다음과 같다.

연구문제 1. 수산·해운업관련자의 배경변인에 따라 수산·해운업의 인식은 어떠한가?

연구문제 2. 수산·해운업관련자의 배경변인에 따라 수산·해운업의 이미지는 어떠한가?

연구문제 3. 수산·해운업 관련 정책 및 미래발전방안에 따라 수산·해운업 관련자의 이미지는 어떠한가?

Ⅱ. 이론적 배경

1. 수산업 개념과 현황

수산업의 개념과 산업분류산업의 사전적 의미는 ‘인간 생활을 영위하기 데 필요한 재화와 서비스를 생산’ 하는 것이다. 따라서 이러한 관점에서 볼 때 수산업은 ‘인간생활을 영위하기 위한 수산물 및 수산물 관련 서비스를 생산하는 산업’ 이라 정의할 수 있다. 여기서 수산물이란 바다, 호수, 하천 등에서 수계(水界)에서 사는 수산생물 또는 이들을 가공한 것이라 할 수 있다. 따라서 수산업의 의미는 ‘바다, 호수, 하천 등에서 수산생물을 채취, 어획하거나 양식하거나 이를 이용한 수산관련 상품을 생산하거나 관련 서비스를 제공하는 산업’ 이라 정의할 수 있다. 또한, 수산업은 수산물이 생산단계에서 소비단계까지 이동하는 일련의 가치사슬 과정에 포함된 산업이다. 따라서 수산물의 광의적 정의는 수산물이 최종소비자에 이르러 소비되는 과정의 물적 흐름상에서 가치를 부가하는 채포, 양식, 가공, 보관, 저장, 운송, 판매 등에 관련된 모든 산업을 총칭한다. 한편 한국해양수산개발원(2007)의 ‘수산관련산업의 전체 규모 추계’ 보고서에서는 수산업에 수산관련산업 개념을 도입하여 어업을 중심으로 투입재산업(후방연관산업), 수산가공 유통산업(전방연관산업), 수산업서비스 및 지식산업을 포함한 산업이라고 정의하고 있다. 또한, 장영수, 김도훈(2013)은 수산업과 차별되는 수산산업개념 도입하여 수산업은 ‘수산을 업으로 하는 분야’, 수산산업은 ‘수산물이라는 유형물의 생산 이외에 상업, 금융업, 운수업, 서비스업 등 수산업의 전후방에 위치하면서 밀접한 관련 사업을 모두 포함하는 개념’ 이라고 정의하고 있다. 즉 수산산업은 수산물생산업인 수산업 이외

에 가공(저장)+유통+해양레저+선박제조수리+수산생명산업 등으로 확장하였음을 알 수 있다. 한국표준산업분류상에서도 수산업은 유통 가공까지 포함하고 있다. 비록 한국표준산업분류상 수산업이라는 공식적인 용어는 사용하지는 않지만, 세세분류상어업은 물론 유통업, 가공업까지 포괄하고 있다. 한편 해외에서의 통용되는 수산업의 개념과 분류방법을 요약하면 다음과 같다. 먼저, 국제연합식량농업기구(FAO; Food and Agriculture Organization of the United Nations)에서는 수산업(fishing industry)을 유어업, 생계유지형 및 상업적인 어업과 함께 가공, 마케팅까지 포함하는 포괄적인 개념으로 정의하고 있다. 여기서 유어업은 스포츠 또는 레크리에이션형 어업을 의미하며, 상업적인 어업은 판매를 목적으로 하는 어업 또는 수산식품산업을 생산하는 어업을 의미하나, 진주와 같은 비식용 어업도 포함된다. 또한, 생계유지형 어업은 판매를 목적으로 하는 어업이 아니라 전통적인 어업을 영위하는 원주민 등이 생계유지를 목적으로 하는 어업을 의미하며, 가공은 생산된 수산물 가공업을 의미하며, 마케팅은 수산물 또는 수산식품산업의 유통업 등을 의미한다. 또한, 국제연합식량농업기구(FAO)는 어업인(fishers)은 어업활동에 참여하는 종사자, 수산업노동자(fishworkers)는 어업, 가공업 및 유통업에 종사하는 자, 그리고 어업인구(fisherpeople)는 특정지역에서 어업과 관련된 활동에 종사하는 전체인구로 정의하고 있다. 일본에서의 수산업에 대한 사전적 의미는 수산동식물을 생산대상으로 하는 어업과 양식, 그 생산물을 원료로 하는 수산가공, 또는 가공수산물의 운송 보관 유통 등을 포함한 각 산업분야를 포괄하는 산업을 의미하고 있다. 즉, 수산물은 품질 저하나 부패 등에 의해 상품으로서의 사용가치를 손상 받기 쉬운 성질을 가지고 있으므로, 가공, 수송 보관과정이 매우 중요하기 때문에 생산, 가공, 유통 상호 긴밀한 관계를 맺고 있는 다른 산업에 비해 독립적인 관계를 가지고 있다는 인식이다. 일본의 수산기본법에서도 “수산업은 국민

에 대하여 수산물을 공급하는 사명이 있음을 고려하여 지속적으로 이용하면서 고도화함은 물론 다양화된 국민의 수요에 입각한 어업생산, 수산물의 가공 및 유통이 이루어지도록”이라는 표현이 있다는 것을 고려할 때, 수산업을 어업생산, 수산물의 가공 및 유통업과 이와 관련된 산업임을 알 수 있다. 한편, 북미지역(미국, 캐나다, 멕시코)는 기본적으로 수산업(fishing industry)을 어업(fisheries)과 수산식품산업(seafood industry)로 구분하고 있다. 어업은 FAO정의와 마찬가지로 상업적어업, 생계유지형어업, 레크리에이션 어업 등이며, 수산식품산업은 수산식품의 제조, 가공, 보관 유통을 총칭한다. 북미표준산업분류 상의 수산업 역시 별도 분리되어 있지 않고 표준산업분류상의 어업, 수산자재업, 수산식품제조업, 수산유통업(도소매보관업), 유어업, 도소매업, 공공서비스업 등의 각 대분류 업종에 산포되어 있다. 이상의 수산업 관련 정의를 종합해 볼 때, 상용 또는 유어업을 목적으로 바다, 호수, 하천 등에서 수산물을 채취, 어획, 양식하거나 이를 가공한 상품을 생산하거나 유통 등 관련 서비스를 제공하는 산업으로 수산관련산업은 수산업의 산업활동에 사용하기 위한 재화를 생산하거나 유통하는 산업과 이를 지원하는 서비스산업 및 수산물을 활용한 음식업 등으로 정의될 수 있다.

수산업 생산, 소비 및 교역 동향, 생산 및 소비 동향 세계 수산물 생산량은 지난 50년간 꾸준히 증가하고 있으며, 수산업 생산량 증가율은 세계 인구 성장률을 상회하는 수준이다. 2020년 세계 수산물 생산량은 1억 7780만 톤으로 집계됐으며, 어업생산량은 2019년 9220만 톤 대비 190만 톤 줄어든 9030만 톤이었다. 세부적으로는 내수면어업 생산량이 1150만 톤을 기록해 전년 1210만 톤에 비해 60만 톤 가량 줄었으며 해면어업은 2019년 대비 130만 톤 줄어든 7880만 톤이었다. 양식수산물 생산량은 8750만 톤으로 2019년 8520만 톤에 비해 230만 톤이 늘었다. 세부적으로는 내수면 양

식수산물이 전년대비 110만톤 늘어난 5440만 톤이었으며 해면양식수산물이 120만 톤 늘어난 3310만 톤이었다. 전 세계 수산물 생산금액은 4060억 달러였고 이중 어로어업 생산액은 1410억 달러, 양식어업 생산액은 2650억 달러로 추정됐다. 세계 수산물 어획 및 양식 생산량 추이는 아래 <표 II-1>과 같다.

<표 II-1> 세계 수산물 어획 및 양식 생산량 추이

(단위: 백만톤)

구분	1990년	2000년	2010년	2018년	2019년	2020년
내수면어 로어업	7.1	9.3	11.3	12	12.1	11.5
해면어로 어업	81.9	81.6	79.8	84.5	80.1	78.8
내수면 양식업	12.6	25.6	44.7	51.6	53.3	54.4
해면 양식업	9.2	17.9	26.8	30.9	31.9	33.1
전체수산 물생산량	110.7	134.3	162.6	178.9	177.4	177.8

자료: The state of world Fisheries and Aquaculture 2022 유엔식량농업기구(FAO)

주요 해면어업국 25개국의 생산량은 6317만 톤을 기록해 전 세계 생산량의 80%를 차지했다. 국가별 내수면어업 생산량을 살펴보면 인도가 180만 톤으로 전체 생산량의 16%를 차지해 가장 많았고 △중국 146만 톤(13%) △방글라데시 125만 톤(11%) △미얀마 84만 톤(7%) △우간다 56만 톤(5%) △인도네시아 49만 톤(4%) 등의 순이었다. 대륙별 내수면어업 생산량은 아시아 지역이 729만 톤으로 전 세계 생산량의 64%를 차지했으며 아프리카 321만 톤(28%), 미주 53만 톤(5%), 유럽 42만 톤(4%) 등의 순이었다. 전 세

계의 양식수산물 생산량과 생산금액은 증가세가 이어졌다. 1990년대에 평균 2180만 톤에 불과했던 양식수산물 생산량은 2000년대에는 4340만 톤, 2010년대는 7150만 톤으로 비약적으로 늘었다. 이같은 증가세는 꾸준히 이어져 2018년 8250만 톤, 2019년 8520만 톤에 이어 2020년 8750만 톤까지 늘었다. 이에 따라 전 세계 수산물 생산량에서 양식수산물이 차지하는 비중은 1990년대에 19.69%에서 2000년대 32.31%, 2010년대 43.97%, 2018년 46.11%, 2019년 48.02%까지 늘어난데 이어 2020년에 49.21%로 양식수산물 생산량이 전체 수산물 생산량의 절반 가량을 차지하게 됐다. 세계 수산물 생산 및 소비 동향은 아래 <표 II-2>와 같다.

<표 II-2> 세계 수산물 생산 및 소비 동향

(단위 : 백만 톤, 십억 명, Kg)

구분		2010	2015	2016	2017	2018
어획	내수면	11.3	11.4	11.4	11.9	12.0
	해수면	77.8	81.2	78.3	81.2	84.4
	소계	89.1	92.6	89.7	93.1	96.4
양식	내수면	36.8	48.6	48.0	49.6	51.3
	해수면	22.3	27.5	28.5	30.0	30.8
	소계	59.0	76.1	76.5	79.6	82.1
생산합계		148.1	168.7	166.1	172.7	178.5
소비	식용	128.2	148.4	148.2	152.9	156.4
	비식용	19.9	20.3	17.9	19.7	22.2
	인구수	6.9	7.3	7.5	7.5	7.6
	1인당소비량	18.5	20.2	19.9	20.3	20.5
소비합계		148.1	168.7	166.1	172.6	178.6

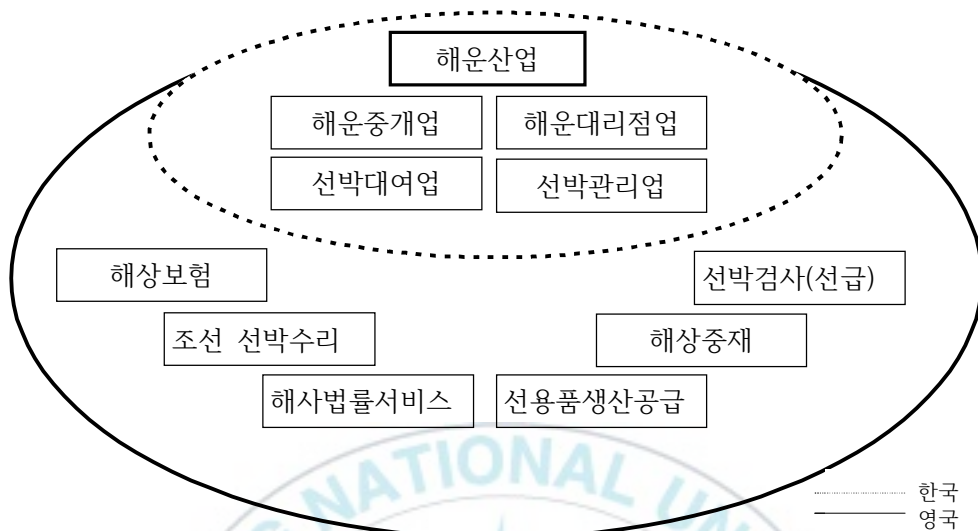
자료 : The State of World Fisheries and Aquaculture, FAQ, 2020.

어종별로는 최근 몇 년간 낮은 어획량을 기록했던 멸치류가 2018년 다시 780만톤으로 최상위 어종으로 부상했으며, 알래스카 폴록(Alaska pollock))은 340만 톤으로 2위, 스킵잭 참치(skipjack tuna는 320만 톤으로 9년 연속 3위를 차지했다. 부가가치가 가장 높은 어종인 참치, 새우, 새우, 바닷가재 등은 2017년과 2018년에 증가하는 추세이지만 최근 5년간 최고 어획량보다 소폭 감소했다. 한편 내수면어업의 주요 어종은 잉어류(carps, barbels and other cyprinids)로서 전체 어획량의 85%를 차지하고 있으며, 틸라피아(tilapias and other cichlids)와 민물 갑각류 등이 안정적인 어획량을 나타내고 있다.

2. 해운업의 개념과 현황

해운산업의 범위에는 해상운송 활동을 중심적 경제행위로 두고, 해상운송과 직접 관련된 해운법상 해운부대업을 포함하는 협의의 개념과 향후 확장 가능성이 높은 해운 관련업을 포함하는 넓은 의미의 개념으로 구분가능하다.

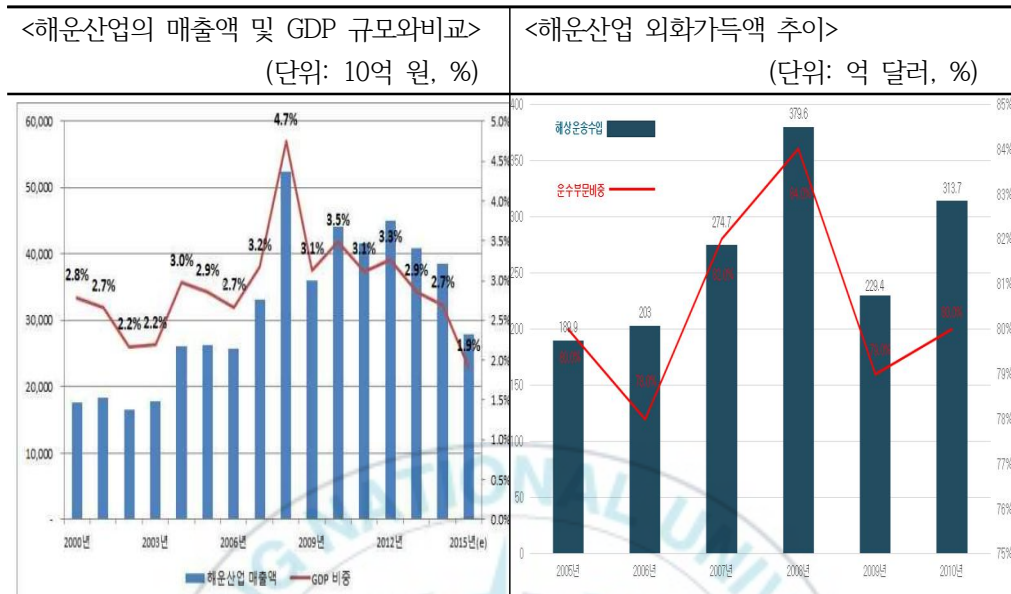
영국의 경우, 해운산업에 해사보험, 해운중개업, 선급업, 해사법률서비스업, 해사중재업등을 포함시킴으로써 광의의 개념을 사용하고 있다. 또한, 조선선박 수리, 선용품 생산 공급업 등 해안에 기반을 둔 관련 사업까지 해운산업에 포함하고 있다. 해운산업의 범위는 아래 [그림 II-1]과 같다.



자료: 해양수산부 해운물류국 해운산업기본계획(2016~2020)
[그림 II-1] 해운산업의 범위

해운산업의 규모는 외항해운산업 매출액 35조~48조에 달한다. 해운산업 선박량 증가 등의 추세적 성장에 따라 매출액이 확대되어 왔으나, 운임시향에 따라 매출액 등락을 거듭해서 반복하고 있다. 해운시장이 가장 좋았던 08년도 GDP의 4.7% 수준으로 최고치를 달성하였으나, 글로벌 금융위기 이후 대체적으로 3% 안팎 수준을 보이고 있다.

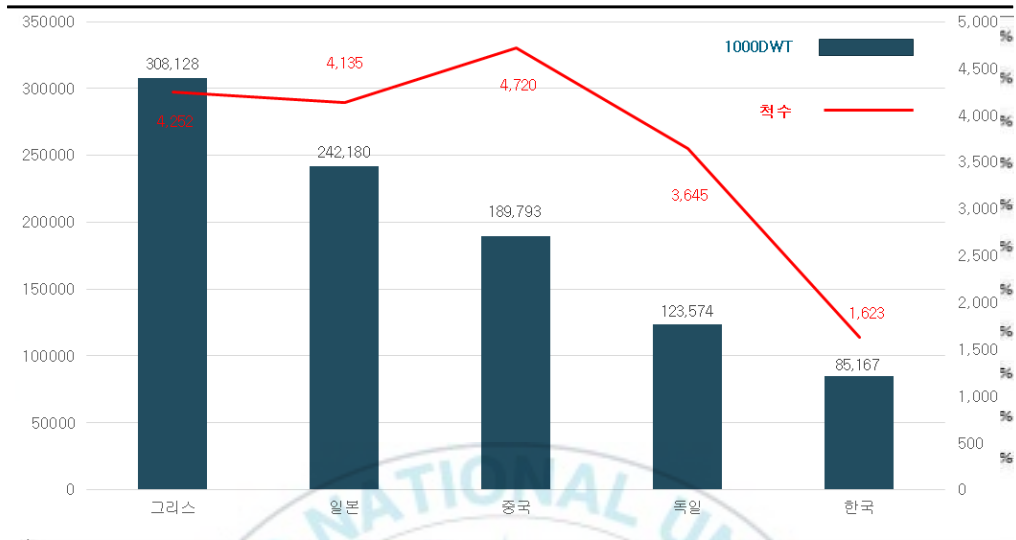
해운산업의 외화가득액은 259.7억 달러(15년도)로 전년대비 약 12% 감소하였으나, 전체 운수업 부문에서 79%의 높은 비율을 차지하고 있다. 해운사산업의 매출액 및 GDP규모와 비교, 해운산업 외화가득액은[그림 II-2]과 같다.



자료: 해양수산부 해운물류국 해운산업기본계획(2016~2020)

[그림 II-2] 해운산업의 매출액 및 GDP규모와 비교, 해운산업 외화가득액

해운업은 SCM(Supply Chain Management)의 핵심 연결고리로서 안정적인 해운서비스가 제공될 때 원활한 수출입 물류활동 가능하다. 주요국의 수출입 물동량은 해운을 통해 처리되고 있으며, 우리나라 수출입 물동량의 99.7%('15년, 한국무역협회)가 해운을 통해 처리되고 있다. 특히 석유, 중요 원자재 등은 100% 해운을 통해 수송되고 있다. 또한, 대외개방수준이 높아 FTA5) 등 시장 개방시 유리한 서비스 산업이다. 우리나라 해운사업은 대외적인 개방수준이 높기 때문에 FTA 등에서 상대국에게 개방을 요구할 수 있는 서비스산업이다. 우리나라 해운선박보유현황은세계 5위의 상선대와 풍부한 수출입 화물로 성장 잠재력이 풍부하다. 규모는1,623척, 8,516만 DWT6)로 그리스, 일본, 중국, 독일에 이어 세계 5위를 기록하고 있다(ISL통계, 2020). 이와 같은 세계 주요국의 선박보유현황은 아래 [그림 II-3]과 같다.

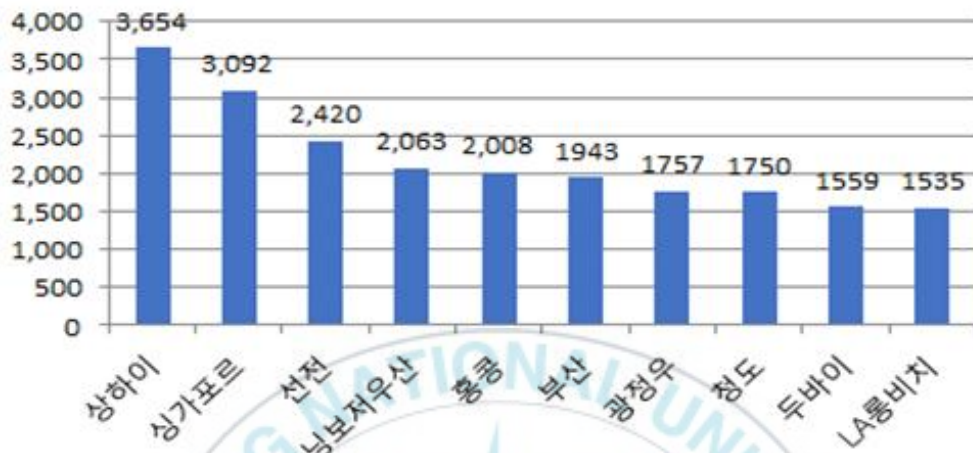


자료: 해양수산부 해운물류국 해운산업기본계획(2016~2020)

[그림 II-3] 세계 주요국의 선박보유현황

우리나라 수출입화물은 연간 9억 톤으로 일본(11억 톤)과 비슷한 수준이나, 선박 보유수준에서 일본에 비해 현저히 저조 (40% 수준)이며, 세계 10대 항만물동량은 아래 [그림 II-4]와 같으며, 세계 10대 무역국가의 수출입 규모는 [표 II-3]와 같다.

컨테이너처리실적(만TEU)



[그림 II-4] 세계 10대 항만 물동량

<표 II-3> 세계 10대 무역국가 수·출입 규모

〈세계 10대 무역국가 수·출입 규모('15년말 기준)〉										(백만불)
국가 명	중국	미국	독일	일본	네덜 란드	프랑스	영국	한국	홍콩	캐나다
수출 입액	382,33	374,25	238,78	122,79	102,98	107,71	105,44	99,315	97,287	80,027

자료: 해양수산부 정책자료 해운물류국 해운산업기본계획(2016~2020)

해운은 철강, 석유, 화학, 조선, 전자, 기계, 항만 등 전방 산업 발전에 크게 기여하는 한편, 해상보험 선박금융 해사중재 등 고부가가치 후방 산업 발달을 촉진시킬 수 있는 파급효과가 큰 산업이다. 2010년 글로벌 5위였던 한국 해운업은 2018년 7위까지 하락했다. 하지만 한국 해운은 2008년 세계 금융위기 경기침체에 한진해운이 파산한하는 등 끝없는 침체에 빠졌다.

한국 정부는 침체된 해운업의 도약을 위해 2018년 4월 해운재건 5개년 계획(2018~2022)을 발표하여 해운업의 부활을 위해 노력하고 있다.

3. 세계박람회의 정의 유래

가. 엑스포 개념 및 유형

국제박람회기구(BIE)는 엑스포(Expo; Exposition의 약어)를 “일반 대중 교육을 목적으로 문명에 대한 니즈(needs)의 충족, 인간이 성취한 발전 또는 미래에 대한 전망을 보여주기 위한 전시활동”으로 정의하고 있다. 엑스포는 국가 이미지 및 국가 브랜드가치 제고, 국제사회 위상제고 등 국가적인 측면뿐만 아니라 다양한 국제 교류와 교역의 촉진에 기여한다(길미혜·문유진, 2010; 산업연구원, 2015). 엑스포 개최 기간 중에는 각국 정상과 세계적인 명사 등 영향력이 큰 인사들의 방문이 이어지고, 국내·외 수천만 명의 관람객들이 행사장을 찾게 된다. 또한 전 세계 미디어에 노출됨으로써 세계 사회의 이목을 끌 수 있으며 이에 따라 국가 브랜딩 효과를 기대할 수 있다(Groote, 2005; 윤세남, 2011; 김미경, 2013).

또한 엑스포를 개최하기 위해서는 각종 인프라 구축, 교통망 확충, 주택 개량 등 개최지 개발이 필요한데, 이는 장기적으로 국가경제 발전에 기여하는 요인이 되기 때문에 엑스포 유치는 도시발전을 위한 장기적인 수단이라 할 수 있다(Wilson, 2018).

대중교통, 도로 등 각종 사회간접자본의 개선은 도시의 필요를 충족시키고, 지역경제 활성화, 지역 브랜드 가치 상승, 엑스포 이후의 부지활용, 지역주민의 의식수준 향상 등 엑스포는 다양한 부문에서 긍정적인 효과를 낳는다(Chen, 2018).

현재 BIE가 공인하는 엑스포는 월드엑스포/등록엑스포(International Registered Exposition), 전문엑스포/인정엑스포(International Recognised Exposition), 트리엔날레(Triennale de Milano), 원예박람회(Horticultural Expos)로 분류하고 있다. 그러나 과거 최초의 분류 기준은 현재의 분류체계와 달랐다. 1928년 최초로 BIE 의정서를 통해 엑스포를 세 가지 종류, ‘2개 분야 이상의 인간 활동의 산물 또는 특정 분야의 발전 과정 전체’를 주제로 다루는 종합엑스포(Universal Exposition) 1종과 2종, ‘하나의 특정한 분야’를 다루는 전문엑스포(Specialized Exposition)로 구분하였다. 종합엑스포 1종과 2종을 구분하는 기준은 ‘참가국의 국가관 건설 여부’이다. 1종의 경우는 참가관이 국가관을 지을 수 있으며, 2종의 경우는 지을 수 없다. 또한 원칙적으로 최소 6년의 간격을 두고 개최토록 규정하였다. 그러나 1972년 협약을 개정하며 종합엑스포를 단일화 하였으며, 개최 간격도 최소 6년에서 10년으로 늘렸다.

이후 1988년 BIE는 협약을 개정하여 현재의 월드엑스포와 전문엑스포로 구분하였다. 월드엑스포는 인류가 직면하고 있는 사안 또는 미래에 직면하게 될 사안에 대하여 보다 포괄적인 내용을 주제로 다루는 반면, 전문엑스포는 특정분야 주제를 다룬다. 이는 <표 II-4>와 같다. 1988년도 개정협약이 처음으로 적용된 월드엑스포는 2010 상하이 엑스포이며, 전문엑스포는 2008년 스페인 사라고사 엑스포이다.

<표 II-4> 등록엑스포와 인정엑스포의 비교

구분	월드엑스포(등록엑스포) International Registered Exhibition	전문엑스포(인정엑스포) International Recognised Exhibition
주최	정부	정부
주제	포괄적	특정분야
개최간격	5년단위	등록엑스포 사이
개최기간	6주~6개월	3주~3개월
전시면적	제한없음	최대 25ha
국가관 건설	12회	35회
개최 사례	1935 브뤼셀	1936 스톡홀름
	2000 하노버	2005 아이치
	2010 상하이	2008 사라고사
	2015 밀라노	2012 여수
	2020 두바이	2017 아스타나
	2025 오사카	2023 아르헨티나(예정)

*자료: BIE 홈페이지 내용을 토대로 연구자가 요약 정리함

나. 엑스포 주제의 의미

Loscertales BIE 사무총장(2011)은 엑스포 주제는 엑스포의 존재 이유와 개최 명분을 대변하는 한편, 엑스포라는 캔버스에 기본 계획을 수립하는데 필요한 핵심 비전이라고 하였다. 엑스포 주제는 엑스포 유치 과정부터 개최 종료 이후까지의 전 과정을 수립시킬 수 있는 의미를 가진 핵심이라 할 수 있다. 또한 엑스포의 중추(centralcore)가 되는 동시에 BIE가 지향하고 있는 엑스포 중심가치인 ‘대중 교육’, ‘혁신 창이다.

그 이전까지는 전문엑스포도 부지면적의 제약을 받지 않았고, 개최기간

도 6개월까지 가능하였다. 2005년에 개최된 '아이치 엑스포'는 규모가 25ha 이상이었고 기간도 6개월간 개최되었지만(2005.3.25-9.25, 173ha 규모, 121개국 참가, 관람객 2천2백만) 전문엑스포로 분류되어 있다. BIE는 166차 총회(2019.11)에서 '아이치 엑스포'를 등록엑스포로 승격하는 안을 의결했고 소정의절차를 거쳐 차기 총회에서 승인할 예정이다(2019 김이태)

엑스포에서 주제가 차지하는 역할과 비중이 크기 때문에 BIE는 엑스포 주제 선정과 관련하여 보다 구체적인 지침을 제시하고 있다. 즉, '모든 국가들이 공감할 수 있는 세계적인 관심사여야 하고, 미래지향적이어야 하며, 쉽게 이해할 수 있어야 하며, 특히 언어, 문화 등이 차이로 인한 오해의 소지와 정치적 성격을 배제해야하고, 다른 엑스포에서 다루지 않은 신선한 주제여야 하며, 전시연출에 어려움이 있을 정도로 너무 추상적이지 않아야 하고, 개최지와 적합성이 존재해야 한다.'는 것이다. 아울러 엑스포 주제는 상품을 판매하는 상업적 행사가 아니기 때문에 단순한 슬로건에 그쳐서는 안 되고 전 세계적인 보편성이 주장되어야 하며 핵심 콘텐츠와 관련된 깊이와 중요성을 내포해야 한다(Correias, 2015).

국제박람회기구 설립 이후 월드엑스포 주제는 <표 II-5>과 같다.

<표 II-4> 국제박람회기구 설립 이후 월드엑스포 주제

행사명	개최기간	개최지	주제 및 소주제
Brussels International	1935.04~11	브뤼셀, 벨기에	Transports
Paris International	1937.05~11	파리, 프랑스	Arts and Technology in modern life
New York World's Fair	1939.04-1940.10	뉴욕, 미국	Building The World of Tomorrow
Exposition internationale de Port-au-Prince	1949.12-1950.06	포르토프랭스, 아이티	The festival of peace
Brussels World's Fair	1958.07-09	브뤼셀, 벨기에	A World View: A New Humanism
Century 21 Exposition	1962.04-10	시애틀, 미국	Man in the Space Age
Expo 1967	1967.04-10	몬트리올, 캐나다	Man and His World
Expo 1970	1970.03-9	오사카, 일본	Progress and Harmony
Expo 1992	2000.04-10	세비야, 스페인	The Era of Discovery
Expo 2000	2010.06-10	하노버, 독일	Humankind, Nature, Technology
Expo 2010	2015.05-10	상하이, 중국	Better City, Better Life
Expo 2015	2015.05-10	밀라노, 이탈리아	Feeding the planet, energy for life
Expo 2020	2020.10-2021.04	두바이, UAE	Connecting Minds, Creating the Future
Expo 2025	2025.5-11	오사카, 일본	Designing Future Society for Our Lives

엑스포의 초기 개최 목적이 과학 기술의 발전을 위함이었다면, <표 II-9>에서 보는바와 같이 두 차례 세계대전 이후 엑스포는 새로운 이념과 사고방식을 제시하고, 미래사회의 새로운 가치관을 전파하는 역할을 하게 되었다. 1958년 브뤼셀 엑스포는 ‘보다 인간적인 세계’로 주제를 선정하

여 인류가 이룬 성과와 발전 중심이었던 과거 달리 인간의 문제를 다루는 방향으로 주제가 변화되는 전기를 마련하였다(산업연구원, 2015). 이후 1962년 시애틀 엑스포, 1967년 몬트리올 엑스포, 1970년 오사카 엑스포 등 연이어 개최된 엑스포에서 ‘인간(Man 또는 Mankind)’이 주제로 계속 다루어졌다. 21세기 들어서는 환경문제가 심각해짐에 따라 UN지속가능개발 목표(UNSDGs)에 대한 인류의 관심이 높아지고, 미래 삶의 질을 향상시키기 위해 국가간의 협력과 이해향상에 관심을 기울이고 있으며, 엑스포 주제도 이와 연계하고 있는 추세이다. 이처럼 주제 구현을 통하여 인류 문명의 창조성을 자극하고, 인류 문화와 기술을 선도 및 교류를 촉진하는 한편 평화로운 발전과 공존의 개념을 보급하는 장의 역할을 하게 되었다(산업연구원, 2015).



Ⅲ. 연구 방법

1. 연구대상

본 연구의 대상은 벡스코에서 개최된 2022 해양수산 취업박람회 참석자 260명을 대상으로 하였다. 총 260부의 설문지를 배포하여 그 중 불성실 및 누락 문항이 있는 12부를 제외하고 248부를 본 연구의 분석 자료로 사용하였다. 연구대상자의 일반적 배경을 구체적으로 살펴보면, 성별로는 남자가 75.8%이고, 여자가 24.2%로 나타났다. 연령대는 10대가 50.4%로 가장 많았고, 다음으로 20대(33.1%), 30대 이상(16.5%) 순으로 나타났다. 학력은 고등학교 졸업이 67.3%이고, 전문대졸 이상이 32.7%로 나타났다. 거주지역별로는 경남권(부산, 울산, 경남)이 65.3%로 가장 많았고, 다음으로 호남권(전라도, 제주도) 11.7%, 수도권(서울, 인천, 경기) 11.3%, 경북권(대구, 경북, 강원도) 7.3%, 충청권(대전, 충청도) 4.4%의 순으로 나타났다. 연구대상자의 일반적인 배경은 <표 Ⅲ-1>과 같다.

〈표 III-1〉 연구대상자의 일반적 배경

구분		빈도(명)	백분율(%)
성별	남자	188	75.8
	여자	60	24.2
연령대	10대	125	50.4
	20대	82	33.1
	30대 이상	41	16.5
학력	고등학교 졸업	167	67.3
	전문대졸 이상	81	32.7
거주지역	수도권 (서울, 인천, 경기)	28	11.3
	충청권 (대전, 충청도)	11	4.4
	호남권 (전라도, 제주도)	29	11.7
	경북권 (대구, 경북, 강원도)	18	7.3
	경남권 (부산, 울산, 경남)	162	65.3
	총계	248	100.0

2. 측정도구

가. 수산·해운업에 대한 인식 조사

본 연구에서는 수산·해운업에 대한 전반적인 인식을 조사하기 위해 설문지를 구성하였다. 조사도구는 개인적 특성 4문항, 수산·해운업분야에 대한 전반적 인식 10문항, 2030 부산 세계박람회 관련 인식 2문항의 총 16문항으로 구성되었다. 설문지의 구성 체계는 <표 III-2>와 같다.



〈표 III-2〉 설문지 구성 체계

영역	항목	문항수
개인적 특성	성별	4
	연령대	
	학력	
	거주지역	
수산·해운업 분야에 대한 전반적 인식	평소 수산·해운업의 관심 분야	10
	수산·해운업의 관심 분야 이유	
	수산·해운(해양스포츠) 관련 분야 취업 고려	
	수산·해운업의 발전가능성	
	발전가능성이 높은 수산·해운업 분야	
	정부에서 육성·지원해야 하는 수산·해운업 분야	
	수산·해운업에 대해 알게 된 경로	
	부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할의 중요도	
	수산·해운업을 발전시키기 위한 중요 분야	
	해양레저 관련 교육프로그램 참여 경험 유무	
2030 세계박람회 관련 인식	2030 부산 세계박람회 인지 정도	2
	2030 세계박람회 개최가 부산 발전가능성 도움 정도	
총 문항수		16

나. 수산·해운업 이미지 분석

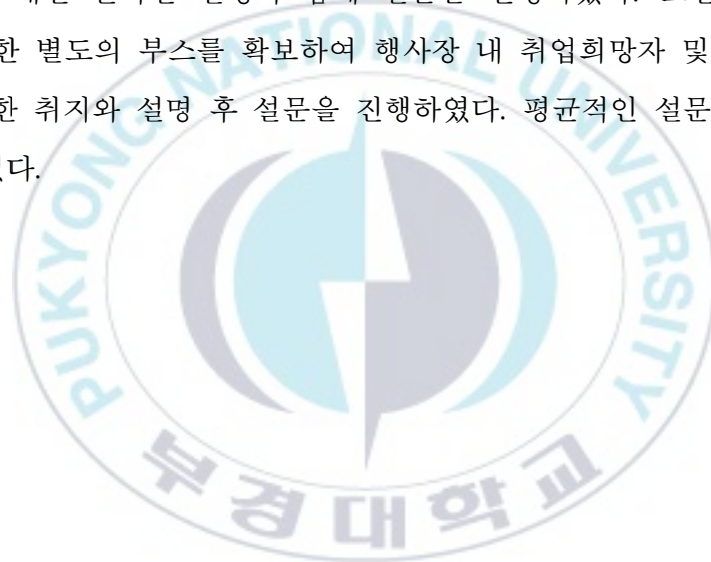
본 연구에서는 응답자의 수산·해운업에 대한 이미지를 분석하기 위해 김영훈, 김태훈(2013)이 개발한 조사도구를 사용하였다. 이들은 Osgood(1957)이 제시한 50개의 형용사 군과 의미분별법을 사용한 선행 연구에서의 21개의 형용사 군을 타당도 검사에 활용하여 총 71개의 형용사 군을 5점 척도를 통한 형용사 군의 내용타당도(CVR: Content Validity Ratio)값을 적용하여 전문가 집단이 10명일 때의 기준 값인 0.62를 만족하는 14개의 형용사 군을 최종 선정하여 사용하였다. 이와 같은 과정을 거쳐 선정된 형용사 군은 <표 III-3>과 같으며, 신뢰도인 Cronbach' s α 값은 0.793으로 나타났다.

<표 III-3> 수산·해운업 이미지 형용사 군

약한 - 강한	수동적인 - 능동적인	중요치 않은 - 중요한
보수적인 - 진취적인	의미 없는 - 의미 있는	여성적인 - 남성적인
육체적 - 정신적	재미없는 - 재미있는	늙은 - 젊은
더러운 - 깨끗한	게으른 - 부지런한	멸시하는 - 존경하는
고요한 - 활기찬	어려운 - 쉬운	

3. 자료수집

자료수집은 벅스코에서 개최된 2022 해양수산 취업박람회에 참석자 260명을 대상으로 하였다. 이는 수산·해운업 관련 업체 참가자, 취업희망자, 학생, 정부부처 관련자가 모이는 행사로써 평소 수산·해운업에 관심이 있는 사람들의 의견을 청취하기 용이한 행사로 판단되었다. 관련 업체 참가자 및 정부부처 관련자들은 행사장 내 부스를 통해 있어 각 업체를 방문하여 해당 연구에 대한 간략한 설명과 함께 설문을 진행하였다. 또한 행사장 내 설문을 위한 별도의 부스를 확보하여 행사장 내 취업희망자 및 학생들에게 설문에 대한 취지와 설명 후 설문을 진행하였다. 평균적인 설문 소요시간은 4분 내외였다.



4. 자료처리 및 분석방법

본 연구의 자료처리를 위해 SPSS 22.0 프로그램을 사용해 분석을 실시하였다. 자료의 처리 내용은 다음과 같다.

첫째, 연구대상자의 일반적 배경을 파악하기 위하여, 빈도분석(frequency analysis)을 실시하였다.

둘째, 응답자의 배경변인별 수산·해운업에 대한 전반적 인식의 차이가 있는지를 확인하기 위해 교차분석을 실시하였으며, 평균 차이를 검증하기 위하여 독립표본 t-검증(independent two sample t-test)과 일원분산분석(one-way ANOVA)을 실시하였고, Scheffe의 사후검증을 실시하였다.

셋째, 응답자의 수산·해운업 이미지를 일반적 특성 및 수산·해운업 분야 인식에 따라 평균 차이를 파악하기 위해 독립표본 t-검증과 일원분산분석(one-way ANOVA)을 실시하였고, Scheffe의 사후검증을 실시하였다.

IV. 연구결과

1. 수산·해운업에 대한 전반적 인식 차이 분석

응답자의 성별, 연령대, 학력, 거주지역에 따라 수산·해운업에 대한 전반적 인식에 차이가 있는지를 분석하기 위해 교차분석을 실시하였다.

가. 수산·해운업 관심 분야

응답자들은 수산·해운업 관심 분야에서 기관(35.1%)이 가장 많았고, 다음으로 항해(28.6%), 해양레저(18.5%), 어업양식(10.5%), 수산식품가공(6.5%), 냉동공조(0.8%)의 순이었다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업 관심 분야에서 성별, 연령대별, 학력별, 거주지역별로 통계적으로 유의미한 인식 차이가 있는 것으로 나타났다. 성별로는 남자는 기관(37.2%)이 가장 많았고, 여자는 해양레저(25.0%)가 가장 많았다. 연령대별로는 10대는 항해(47.2%)가 가장 많았고, 20대는 기관(31.7%)이 가장 많았으며, 30대 이상은 해양레저(51.2%)가 가장 많았다. 학력별로는 고등학교 졸업은 항해(38.9%)가 가장 많았고, 전문대졸 이상은 해양레저(39.5%)가 가장 많았다. 거주지역별로는 수도권은 해양레저와 항해가 각각 28.6%로 가장 많았고, 충청권은 항해(45.5%), 호남권은 항해(34.5%), 경북권은 항해(50.0%), 경남권은 기관(43.2%)이 가장 많았다. 개인적 특성별 수산·해운업 관심 분야 차이는 <표 IV-1>과 같다.

〈표 IV-1〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업 관심 분야 차이

(단위: 빈도(%))

구분	수산물 품가공	냉동 공조	해양 레저	어업 양식	기관	항해	χ^2	
성별	남자	9(4.8)	2(1.1)	31(16.5)	13(6.9)	70(37.2)	63(33.5)	22.687***
	여자	7(11.7)	0(0.0)	15(25.0)	13(21.7)	17(28.3)	8(13.3)	
연령대	10대	0(0.0)	0(0.0)	6(4.8)	7(5.6)	53(42.4)	59(47.2)	107.749***
	20대	8(9.8)	2(2.4)	19(23.2)	16(19.5)	26(31.7)	11(13.4)	
	30대 이상	8(19.5)	0(0.0)	21(51.2)	3(7.3)	8(19.5)	1(2.4)	
학력	고등학교 졸업	9(5.4)	0(0.0)	14(8.4)	15(9.0)	64(38.3)	65(38.9)	55.057***
	전문대졸 이상	7(8.6)	2(2.5)	32(39.5)	11(13.6)	23(28.4)	6(7.4)	
거주 지역	수도권	3(10.7)	1(3.6)	8(28.6)	2(7.1)	6(21.4)	8(28.6)	34.410*
	충청권	1(9.1)	0(0.0)	2(18.2)	3(27.3)	0(0.0)	5(45.5)	
	호남권	4(13.8)	0(0.0)	3(10.3)	6(20.7)	6(20.7)	10(34.5)	
	경북권	1(5.6)	0(0.0)	3(16.7)	0(0.0)	5(27.8)	9(50.0)	
	경남권	7(4.3)	1(0.6)	30(18.5)	15(9.3)	70(43.2)	39(24.1)	
전체	16(6.5)	2(0.8)	46(18.5)	26(10.5)	87(35.1)	71(28.6)		

* $p < .05$, *** $p < .001$

나. 수산·해운업 관심 분야 선택 이유

응답자들은 수산·해운업 관심 분야 선택 이유에서 ‘잠재력이 풍부해 보여서’ (36.3%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘취업이 잘 되어서’ (27.8%), 기타(17.7%), ‘육지보다는 바다라서’ (11.7%), ‘정부지원이 많아 보여서’ (6.5%) 순으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업 관심 분야 선택 이유에서 성별, 연령대별, 학력별로 통계적으로 유의미한 인식 차이가 있는 것으로 나타났다. 성별로는 남자와 여자 모두 ‘잠재력이 풍부해 보여서’ (33.0%)가 가장 많았다. 연령대별로는 10대는 ‘취업이 잘 되어서’ (44.8%)가 가장 많았고, 20대와 30대는 ‘잠재력이 풍부해 보여서’ (45.1%)가 가장 많았다. 학력별로는 고등학교 졸업은 취업이 잘 되어서’ (37.1%)가 가장 많았고, 전문대졸 이상은 잠재력이 풍부해 보여서’ (45.7%)가 가장 많았다. 거주지역별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 수산·해운업 관심 분야 차이는 <표 IV-2>와 같다.

〈표 IV-2〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업 관심 분야 선택 이유 차이

(단위: 빈도(%))

구분		정부 지원이 많아 보여서	취업이 잘 되어서	잠재력이 풍부해 보여서	육지 보다는 바다라서	기타	χ^2
성별	남자	9(4.8)	61(32.4)	62(33.0)	20(10.6)	36(19.1)	13.264*
	여자	7(11.7)	8(13.3)	28(46.7)	9(15.0)	8(13.3)	
연령대	10대	2(1.6)	56(44.8)	35(28.0)	11(8.8)	21(16.8)	43.630***
	20대	10(12.2)	9(11.0)	37(45.1)	10(12.2)	16(19.5)	
	30대 이상	4(9.8)	4(9.8)	18(43.9)	8(19.5)	7(17.1)	
학력	고등학교 졸업	8(4.8)	62(37.1)	53(31.7)	12(7.2)	32(19.2)	30.481***
	전문대졸 이상	8(9.9)	7(8.6)	37(45.7)	17(21.0)	12(14.8)	
거주 지역	수도권	4(14.3)	1(3.6)	13(46.4)	4(14.3)	6(21.4)	23.435
	충청권	1(9.1)	2(18.2)	7(63.6)	1(9.1)	0(0.0)	
	호남권	2(6.9)	8(27.6)	13(44.8)	1(3.4)	5(17.2)	
	경북권	2(11.1)	4(22.2)	5(27.8)	4(22.2)	3(16.7)	
	경남권	7(4.3)	54(33.3)	52(32.1)	19(11.7)	30(18.5)	
전체		16(6.5)	69(27.8)	90(36.3)	29(11.7)	44(17.7)	

* $p < .05$, *** $p < .001$

다. 수산·해운업 관련 분야 취업 의사

응답자들은 수산·해운업 관련 분야 취업 의사에서 ‘보통이다’ (32.3%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘그렇다’ (22.2%), ‘매우 그렇다’(18.1%) 등의 순으로 나타나 취업 의사가 긍정적인 것으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업 관련 분야 취업 의사에서 연령대별로 통계적으로 유의미한 인식 차이가 있는 것으로 나타났다. 연령대별로는 10대, 20대, 30대 이상에서 ‘보통이다’는 응답이 가장 높았으나, 그 다음으로 10대는 ‘매우 그렇다’ (26.4%), 20대는 ‘그렇다’ (22.0%), 30대 이상은 ‘아니다’ (22.0%)의 순으로 나타났다. 성별, 학력별, 거주지역별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 수산·해운업 관련 분야 취업 의사 차이는 <표 IV-3>과 같다.

〈표 IV-3〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업 관련 분야 취업 의사 차이

(단위: 빈도(%))

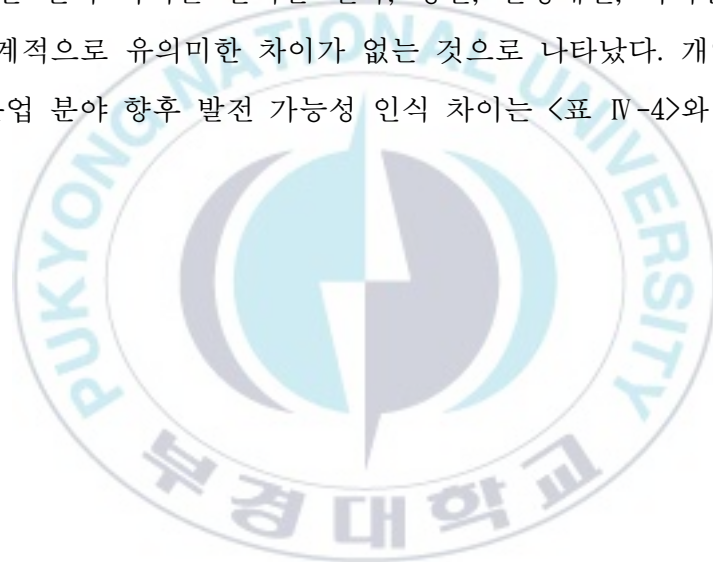
구분		매우 아니다	아니다	보통이다	그렇다	매우 그렇다	χ^2
성별	남자	25(13.3)	23(12.2)	61(32.4)	42(22.3)	37(19.7)	2.972
	여자	8(13.3)	12(20.0)	19(31.7)	13(21.7)	8(13.3)	
연령대	10대	12(9.6)	12(9.6)	39(31.2)	29(23.2)	33(26.4)	16.495*
	20대	14(17.1)	14(17.1)	28(34.1)	18(22.0)	8(9.8)	
	30대 이상	7(17.1)	9(22.0)	13(31.7)	8(19.5)	4(9.8)	
학력	고등학교 졸업	21(12.6)	20(12.0)	55(32.9)	35(21.0)	36(21.6)	5.555
	전문대졸 이상	12(14.8)	15(18.5)	25(30.9)	20(24.7)	9(11.1)	
거주 지역	수도권	8(28.6)	3(10.7)	5(17.9)	5(17.9)	7(25.0)	15.334
	충청권	1(9.1)	2(18.2)	4(36.4)	2(18.2)	2(18.2)	
	호남권	4(13.8)	3(10.3)	11(37.9)	8(27.6)	3(10.3)	
	경북권	2(11.1)	1(5.6)	9(50.0)	2(11.1)	4(22.2)	
	경남권	18(11.1)	26(16.0)	51(31.5)	38(23.5)	29(17.9)	
전체		33(13.3)	35(14.1)	80(32.3)	55(22.2)	45(18.1)	

* $p < .05$

라. 수산·해운업 분야 향후 발전 가능성

응답자들은 수산·해운업 분야 향후 발전 가능성에서 ‘그렇다’ (47.2%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘매우 그렇다’ (31.0%), ‘보통이다’ (18.1%) 등의 순으로 나타나 수산·해운업 분야 향후 발전 가능성 인식이 긍정적인 것으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업 분야 향후 발전 가능성에서 통계적으로 유의미한 인식 차이를 살펴본 결과, 성별, 연령대별, 학력별, 거주지역별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 수산·해운업 분야 향후 발전 가능성 인식 차이는 <표 IV-4>와 같다.



〈표 IV-4〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업 분야 향후 발전 가능성 인식 차이

(단위: 빈도(%))

구분		매우 아니다	아니다	보통이다	그렇다	매우 그렇다	χ^2
성별	남자	3(1.6)	6(3.2)	32(17.0)	88(46.8)	59(31.4)	1.610
	여자	0(0.0)	1(1.7)	12(20.0)	29(48.3)	18(30.0)	
연령대	10대	2(1.6)	1(0.8)	19(15.2)	57(45.6)	46(36.8)	13.787
	20대	1(1.2)	4(4.9)	12(14.6)	44(53.7)	21(25.6)	
	30대 이상	0(0.0)	2(4.9)	13(31.7)	16(39.0)	10(24.4)	
학력	고등학교 졸업	2(1.2)	5(3.0)	30(18.0)	75(44.9)	55(32.9)	1.211
	전문대졸 이상	1(1.2)	2(2.5)	14(17.3)	42(51.9)	22(27.2)	
거주 지역	수도권	0(0.0)	4(14.3)	4(14.3)	10(35.7)	10(35.7)	25.212
	충청권	0(0.0)	0(0.0)	1(9.1)	4(36.4)	6(54.5)	
	호남권	1(3.4)	0(0.0)	2(6.9)	17(58.6)	9(31.0)	
	경북권	0(0.0)	0(0.0)	3(16.7)	10(55.6)	5(27.8)	
	경남권	2(1.2)	3(1.9)	34(21.0)	76(46.9)	47(29.0)	
전체		3(1.2)	7(2.8)	44(17.7)	117(47.2)	77(31.0)	

마. 수산·해운업에서 미래 발전 가능성 높은 분야 인식

응답자들은 수산·해운업에서 미래 발전 가능성이 높은 분야로 해양레저(33.9%)가 가장 많았고, 다음으로 항해(23.8%), 기관(17.3%) 등의 순으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업에서 미래 발전 가능성이 높은 분야에 서 연령대별, 학력별, 거주지역별로 통계적으로 유의미한 인식 차이를 살펴 본 결과, 연령대별로는 10대는 기관(37.6%)이 가장 많았고, 20대와 30대는 해양레저가 가장 많았다. 학력별로는 고등학교 졸업은 항해(31.7%)가 가장 많았고, 전문대졸 이상은 해양레저(51.9%)가 가장 많았다. 거주지역별로는 수도권, 충청권, 경남권은 해양레저가 가장 많았고, 호남권과 경북권은 항해가 가장 많았다. 성별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 수산·해운업에서 미래 발전 가능성이 높은 분야 인식 차이는 <표 IV-5>와 같다.

〈표 IV-5〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업에서 미래 발전 가능성 높은 분야 인식 차이

(단위: 빈도(%))

구분	수산물 품가공	냉동 공조	해양 레저	어업 양식	기관	항해	χ^2	
성별	남자	16(8.5)	13(6.9)	64(34.0)	12(6.4)	35(18.6)	48(25.5)	5.674
	여자	8(13.3)	5(8.3)	20(33.3)	8(13.3)	8(13.3)	11(18.3)	
연령대	10대	5(4.0)	5(4.0)	30(24.0)	9(7.2)	29(23.2)	47(37.6)	54.456***
	20대	13(15.9)	11(13.4)	30(36.6)	9(11.0)	8(9.8)	11(13.4)	
	30대 이상	6(14.6)	2(4.9)	24(58.5)	2(4.9)	6(14.6)	1(2.4)	
학력	고등학교 졸업	13(7.8)	11(6.6)	42(25.1)	13(7.8)	35(21.0)	53(31.7)	31.176***
	전문대졸 이상	11(13.6)	7(8.6)	42(51.9)	7(8.6)	8(9.9)	6(7.4)	
거주 지역	수도권	5(17.9)	1(3.6)	13(46.4)	5(17.9)	1(3.6)	3(10.7)	35.946*
	충청권	1(9.1)	0(0.0)	4(36.4)	2(18.2)	1(9.1)	3(27.3)	
	호남권	4(13.8)	2(6.9)	5(17.2)	6(20.7)	2(6.9)	10(34.5)	
	경북권	2(11.1)	2(11.1)	4(22.2)	1(5.6)	3(16.7)	6(33.3)	
	경남권	12(7.4)	13(8.0)	58(35.8)	6(3.7)	36(22.2)	37(22.8)	
전체	24(9.7)	18(7.3)	84(33.9)	20(8.1)	43(17.3)	59(23.8)		

* $p < .05$, *** $p < .001$

바. 정부에서 육성·지원해야 하는 분야

응답자들은 정부에서 육성·지원해야 하는 수산·해운업 분야로 항해(24.2%)가 가장 많았고, 다음으로 기관(22.6%), 어업양식(22.2%), 해양레저(21.0%) 등의 순으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업에서 미래 발전 가능성이 높은 분야에
서 성별, 연령대별, 학력별, 거주지역별로 통계적으로 유의미한 인식 차이를 살펴본 결과, 성별로는 남자는 항해(27.1%), 여자는 어업양식(35.0%)이 가장 많았다. 연령대별로는 10대는 항해(48.8%)가 가장 많았다. 학력별로는 고등학교 졸업은 항해(32.3%)가 가장 많았고, 전문대졸 이상은 해양레저와 어업양식(각 32.1%)이 가장 많았다. 거주지역별로는 수도권, 충청권, 경북권은 항해가 가장 많았고, 호남권은 어업양식, 경남권은 기관이 가장 많았다. 개인적 특성별 정부에서 육성·지원해야 하는 수산·해운업 분야 인식 차이는 <표 IV-6>과 같다.

〈표 IV-6〉 개인적 특성에 따른 정부에서 육성·지원해야 하는 수산·해운
업 분야 인식 차이

(단위: 빈도(%))

구분	수산물 품가공	냉동 공조	해양 레저	어업 양식	기관	항해	χ^2	
성별	남자	13(6.9)	4(2.1)	40(21.3)	34(18.1)	46(24.5)	51(27.1)	11.350*
	여자	5(8.3)	3(5.0)	12(20.0)	21(35.0)	10(16.7)	9(15.0)	
연령대	10대	4(3.2)	1(0.8)	12(9.6)	17(13.6)	38(30.4)	53(42.4)	85.657***
	20대	9(11.0)	5(6.1)	20(24.4)	27(32.9)	14(17.1)	7(8.5)	
	30대 이상	5(12.2)	1(2.4)	20(48.8)	11(26.8)	4(9.8)	0(0.0)	
학력	고등학교 졸업	12(7.2)	3(1.8)	26(15.6)	29(17.4)	43(25.7)	54(32.3)	30.640***
	전문대졸 이상	6(7.4)	4(4.9)	26(32.1)	26(32.1)	13(16.0)	6(7.4)	
거주 지역	수도권	3(10.7)	1(3.6)	7(25.0)	6(21.4)	4(14.3)	7(25.0)	39.893**
	충청권	3(27.3)	0(0.0)	2(18.2)	3(27.3)	0(0.0)	3(27.3)	
	호남권	3(10.3)	2(6.9)	3(10.3)	12(41.4)	2(6.9)	7(24.1)	
	경북권	2(11.1)	0(0.0)	0(0.0)	4(22.2)	3(16.7)	9(50.0)	
	경남권	7(4.3)	4(2.5)	40(24.7)	30(18.5)	47(29.0)	34(21.0)	
	전체	18(7.3)	7(2.8)	52(21.0)	55(22.2)	56(22.6)	60(24.2)	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

사. 수산·해운업에 대해 알게 된 경로

응답자들은 수산·해운업에 대해 알게 된 경로로 기타(36.3%)가 가장 많았고, 다음으로 유튜브(22.6%), 교사(15.7%), 부모님(14.9%) 등의 순으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업에 대해 알게 된 경로에서 연령대별, 학력별로 통계적으로 유의미한 인식 차이가 있는 것으로 나타났다. 연령대별로는 10대, 20대, 30대 이상에서 기타의 응답이 가장 높았으나, 그 다음으로 10대는 부모님(24.0%), 20대는 교사(24.4%), 30대 이상은 유튜브(29.3%)의 순으로 나타났다. 성별과 거주지역별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 수산·해운업에 대해 알게 된 경로 차이는 <표 IV-7>과 같다.

〈표 IV-7〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업에 대해 알게 된 경로 차이

(단위: 빈도(%))

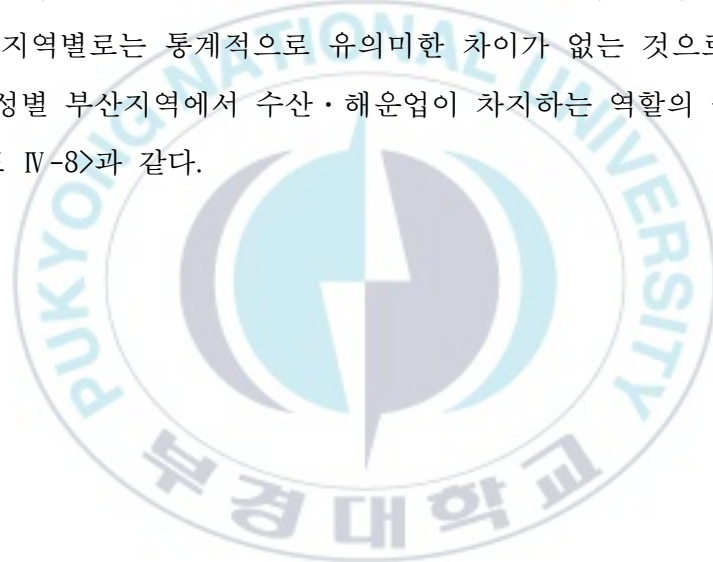
구분		TV	유튜브	교사	부모님	기타	χ^2
성별	남자	20(10.6)	41(21.8)	28(14.9)	32(17.0)	67(35.6)	2.957
	여자	6(10.0)	15(25.0)	11(18.3)	5(8.3)	23(38.3)	
연령대	10대	9(7.2)	27(21.6)	19(15.2)	30(24.0)	40(32.0)	39.547***
	20대	6(7.3)	17(20.7)	20(24.4)	6(7.3)	33(40.2)	
	30대 이상	11(26.8)	12(29.3)	0(0.0)	1(2.4)	17(41.5)	
학력	고등학교 졸업	13(7.8)	34(20.4)	29(17.4)	32(19.2)	59(35.3)	11.843*
	전문대졸 이상	13(16.0)	22(27.2)	10(12.3)	5(6.2)	31(38.3)	
거주 지역	수도권	6(21.4)	5(17.9)	4(14.3)	3(10.7)	10(35.7)	18.080
	충청권	1(9.1)	3(27.3)	2(18.2)	1(9.1)	4(36.4)	
	호남권	2(6.9)	2(6.9)	9(31.0)	7(24.1)	9(31.0)	
	경북권	3(16.7)	5(27.8)	3(16.7)	3(16.7)	4(22.2)	
	경남권	14(8.6)	41(25.3)	21(13.0)	23(14.2)	63(38.9)	
	전체	26(10.5)	56(22.6)	39(15.7)	37(14.9)	90(36.3)	

* $p < .05$, *** $p < .001$

아. 부산지역에서 수산·해운업이 차지하는 역할 중요성

응답자들은 부산지역에서 수산·해운업이 차지하는 역할의 중요성에 대해 ‘매우 중요하다’ (65.7%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘중요하다’ (24.6%), ‘보통이다’ (7.7%) 등의 순으로 나타나 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할이 중요하다고 인식하는 것으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 부산지역에서 수산·해운업이 차지하는 역할의 중요성에서 통계적으로 유의미한 인식 차이를 살펴본 결과, 성별, 연령대별, 학력별, 거주지역별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 부산지역에서 수산·해운업이 차지하는 역할의 중요성 인식 차이는 <표 IV-8>과 같다.



〈표 IV-8〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업이 차지하는 역할 중요성 인식 차이

(단위: 빈도(%))

구분	전혀 중요하지 않다	중요하지 않다	보통이다	중요하다	매우 중요하다	χ^2	
성별	남자	2(1.1)	3(1.6)	14(7.4)	43(22.9)	126(67.0)	2.780
	여자	0(0.0)	0(0.0)	5(8.3)	18(30.0)	37(61.7)	
연령대	10대	0(0.0)	2(1.6)	10(8.0)	27(21.6)	86(68.8)	4.874
	20대	1(1.2)	1(1.2)	6(7.3)	24(29.3)	50(61.0)	
	30대 이상	1(2.4)	0(0.0)	3(7.3)	10(24.4)	27(65.9)	
학력	고등학교 졸업	2(1.2)	2(1.2)	15(9.0)	43(25.7)	105(62.9)	3.043
	전문대졸 이상	0(0.0)	1(1.2)	4(4.9)	18(22.2)	58(71.6)	
거주 지역	수도권	0(0.0)	1(3.6)	2(7.1)	6(21.4)	19(67.9)	17.575
	충청권	1(9.1)	0(0.0)	1(9.1)	1(9.1)	8(72.7)	
	호남권	0(0.0)	0(0.0)	3(10.3)	11(37.9)	15(51.7)	
	경북권	0(0.0)	0(0.0)	1(5.6)	3(16.7)	14(77.8)	
	경남권	1(0.6)	2(1.2)	12(7.4)	40(24.7)	107(66.0)	
전체		2(0.8)	3(1.2)	19(7.7)	61(24.6)	163(65.7)	

자. 수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야

응답자들은 수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야로는 전문인력양성(39.9%)가 가장 많았고, 다음으로 인식전환(27.0%), 관련교육기관 확대(16.5%) 등의 순으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야에서 통계적으로 유의미한 인식 차이를 살펴본 결과, 성별과 연령대별에서 통계적으로 유의미한 차이가 있는 것으로 나타났다. 성별로는 남성과 여성 모두 전문인력양성이 가장 많았으나 그 다음으로 남성은 인식전환을, 여성은 전문인력양성에 응답하였다. 연령대별로는 10대는 인식전환(36.8%)이 가장 많았으며, 20대와 30대 이상은 전문인력양성이 가장 많았다. 학력별, 거주지역별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야 인식 차이는 <표 IV-9>와 같다.

〈표 IV-9〉 개인적 특성에 따른 수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야 인식 차이

(단위: 빈도(%))

구분	수산·해운 연구시설	관련교육 기관 확대	전문인력 양성	인식 전환	규제 완화	χ^2	
성별	남자	13(6.9)	25(13.3)	76(40.4)	59(31.4)	15(8.0)	13.906**
	여자	9(15.0)	16(26.7)	23(38.3)	8(13.3)	4(6.7)	
연령대	10대	3(2.4)	23(18.4)	42(33.6)	46(36.8)	11(8.8)	27.589**
	20대	15(18.3)	12(14.6)	35(42.7)	14(17.1)	6(7.3)	
	30대 이상	4(9.8)	6(14.6)	22(53.7)	7(17.1)	2(4.9)	
학력	고등학교 졸업	12(7.2)	30(18.0)	59(35.3)	51(30.5)	15(9.0)	8.483
	전문대졸 이상	10(12.3)	11(13.6)	40(49.4)	16(19.8)	4(4.9)	
거주 지역	수도권	2(7.1)	5(17.9)	13(46.4)	6(21.4)	2(7.1)	20.313
	충청권	1(9.1)	1(9.1)	5(45.5)	4(36.4)	0(0.0)	
	호남권	5(17.2)	5(17.2)	11(37.9)	5(17.2)	3(10.3)	
	경북권	0(0.0)	0(0.0)	11(61.1)	3(16.7)	4(22.2)	
	경남권	14(8.6)	30(18.5)	59(36.4)	49(30.2)	10(6.2)	
전체	22(8.9)	41(16.5)	99(39.9)	67(27.0)	19(7.7)		

** $p < .01$

차. 해양레저 관련 교육 참여 경험

응답자들은 해양레저 관련 교육 참여 경험에서 50.8%는 경험이 있었으며, 49.2%는 경험이 없는 것으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 해양레저 관련 교육 참여 경험에서 통계적으로 유의미한 인식 차이를 살펴본 결과, 성별, 연령대별, 학력별, 거주지역별에서 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 해양레저 관련 교육 참여 경험 차이는 <표 IV-10>과 같다.



〈표 IV-10〉 개인적 특성에 따른 해양레저 관련 교육 참여 차이

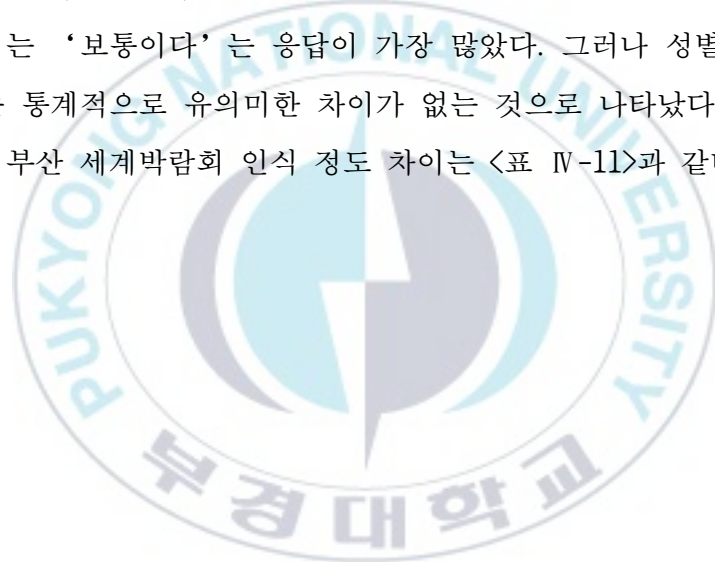
(단위: 빈도(%))

구분		경험없음	경험있음	총계	χ^2
성별	남자	93(49.5)	95(50.5)	188(100.0)	.023
	여자	29(48.3)	31(51.7)	60(100.0)	
연령대	10대	61(48.8)	64(51.2)	125(100.0)	1.642
	20대	44(53.7)	38(46.3)	82(100.0)	
	30대 이상	17(41.5)	24(58.5)	41(100.0)	
학력	고등학교 졸업	88(52.7)	79(47.3)	167(100.0)	2.508
	전문대졸 이상	34(42.0)	47(58.0)	81(100.0)	
거주 지역	수도권	15(53.6)	13(46.4)	28(100.0)	4.465
	충청권	8(72.7)	3(27.3)	11(100.0)	
	호남권	16(55.2)	13(44.8)	29(100.0)	
	경북권	10(55.6)	8(44.4)	18(100.0)	
	경남권	73(45.1)	89(54.9)	162(100.0)	
전체		122(49.2)	126(50.8)	248(100.0)	

카. 2030 부산 세계박람회 인식 정도

응답자들은 2030 부산 세계박람회 인식 정도에서 ‘보통이다’ (32.3%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘모른다’ (27.8%), ‘안다’ (16.5%) 등의 순으로 나타나 2030 부산 세계박람회 인식 정도가 낮은 것으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 2030 부산 세계박람회 인식 정도에서 거주지역별로 통계적으로 유의미한 인식 차이가 있는 것으로 나타났다. 거주지역별로는 수도권, 충청권, 호남권, 경북권에서는 ‘모른다’는 응답이 가장 많았고, 경남권에서는 ‘보통이다’는 응답이 가장 많았다. 그러나 성별, 연령대별, 학력별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 2030 부산 세계박람회 인식 정도 차이는 <표 IV-11>과 같다.



〈표 IV-11〉 개인적 특성에 따른 2030 부산 세계박람회 인식 정도 차이

(단위: 빈도(%))

구분	전혀 모른다	모른다	보통이다	안다	매우 잘 안다	χ^2
성별	남자	25(13.3)	52(27.7)	61(32.4)	31(16.5)	19(10.1)
	여자	7(11.7)	17(28.3)	19(31.7)	10(16.7)	7(11.7)
연령대	10대	14(11.2)	38(30.4)	43(34.4)	15(12.0)	15(12.0)
	20대	12(14.6)	24(29.3)	25(30.5)	12(14.6)	9(11.0)
	30대 이상	6(14.6)	7(17.1)	12(29.3)	14(34.1)	2(4.9)
학력	고등학교 졸업	24(14.4)	50(29.9)	53(31.7)	22(13.2)	18(10.8)
	전문대졸 이상	8(9.9)	19(23.5)	27(33.3)	19(23.5)	8(9.9)
거주 지역	수도권	2(7.1)	12(42.9)	6(21.4)	5(17.9)	3(10.7)
	충청권	2(18.2)	5(45.5)	3(27.3)	1(9.1)	0(0.0)
	호남권	3(10.3)	13(44.8)	10(34.5)	1(3.4)	2(6.9)
	경북권	4(22.2)	8(44.4)	3(16.7)	3(16.7)	0(0.0)
	경남권	21(13.0)	31(19.1)	58(35.8)	31(19.1)	21(13.0)
전체		32(12.9)	69(27.8)	80(32.3)	41(16.5)	26(10.5)

* $p < .05$

타. 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전 도움 정도

응답자들은 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 어느 정도 도움이 되는지에 대해 ‘그렇다’ (41.5%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘매우 그렇다’ (32.7%), ‘보통이다’ (20.6%) 등의 순으로 나타나 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 도움이 되는 것으로 인지하고 있는 것으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 어느 정도 도움이 되는지에서 통계적으로 유의미한 인식 차이가 있는지 살펴본 결과, 성별, 연령대별, 학력별로, 거주지역별로는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타났다. 개인적 특성별 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 어느 정도 도움이 되는지에 대한 인식 차이는 <표 IV-12>와 같다.

〈표 IV-12〉 개인적 특성에 따른 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전
도움 정도 인식 차이

(단위: 빈도(%))

구분	매우 아니다	아니다	보통이다	그렇다	매우 그렇다	χ^2	
성별	남자	3(1.6)	9(4.8)	42(22.3)	72(38.3)	62(33.0)	5.229
	여자	0(0.0)	1(1.7)	9(15.0)	31(51.7)	19(31.7)	
연령대	10대	2(1.6)	7(5.6)	25(20.0)	50(40.0)	41(32.8)	4.837
	20대	1(1.2)	2(2.4)	15(18.3)	39(47.6)	25(30.5)	
	30대 이상	0(0.0)	1(2.4)	11(26.8)	14(34.1)	15(36.6)	
학력	고등학교 졸업	3(1.8)	10(6.0)	33(19.8)	69(41.3)	52(31.1)	6.835
	전문대졸 이상	0(0.0)	0(0.0)	18(22.2)	34(42.0)	29(35.8)	
거주 지역	수도권	0(0.0)	1(3.6)	4(14.3)	12(42.9)	11(39.3)	17.492
	충청권	1(9.1)	2(18.2)	2(18.2)	4(36.4)	2(18.2)	
	호남권	0(0.0)	1(3.4)	4(13.8)	16(55.2)	8(27.6)	
	경북권	0(0.0)	1(5.6)	5(27.8)	6(33.3)	6(33.3)	
	경남권	2(1.2)	5(3.1)	36(22.2)	65(40.1)	54(33.3)	
전체	3(1.2)	10(4.0)	51(20.6)	103(41.5)	81(32.7)		

2. 수산·해운업의 이미지

응답자의 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과, 수산·해운업에의 이미지는 전반적으로 긍정적 이미지와 부정적 이미지의 중간 정도의 이미지를 갖고 있는 것으로 나타났다. 구체적으로 살펴보면, 수산·해운업에 대한 긍정적 이미지로는 부지런한(5.66점), 중요한(5.61점), 의미있는(5.44점), 강한(5.01점), 활기찬(4.99점), 존경하는(4.92점), 재미있는(4.50점), 능동적(4.18점), 깨끗한(4.15점)이고, 수산·해운업에 대한 부정적 이미지는 어려운(2.98점), 육체적(3.29점), 늙은(3.85점), 보수적(3.98점)이다. 응답자의 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-13>와 같다.

<표 IV-13> 수산·해운업의 이미지

형용사군	N	최소값	최대값	M	SD
약한-강한	248	1	7	5.01	1.458
수동-능동적	248	1	7	4.18	1.701
중요하지않은-중요한	248	1	7	5.61	1.287
보수적-진취적	248	1	7	3.98	1.879
의미없는-의미있는	248	1	7	5.44	1.372
여성적인-남성적인	248	1	7	5.31	1.291
육체적-정신적	248	1	7	3.29	1.741
재미없는-재미있는	248	1	7	4.50	1.527
늙은-젊은	248	1	7	3.85	1.577
더러운-깨끗한	248	1	7	4.15	1.424
게으른-부지런한	248	1	7	5.66	1.176
멸시하는-존경하는	248	1	7	4.92	1.403
고요한-활기찬	248	1	7	4.99	1.592
어려운-쉬운	248	1	7	2.98	1.558

3. 수산·해운업에 대한 특성별 이미지 차이 분석

응답자의 성별, 연령대, 학력, 거주지역, 발전 가능성 인식별, 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할 인식별, 해양레저 교육 참여 경험 유무별, 2030 부산 세계박람회 인지 정도별, 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 도움 정도별에 따라 수산·해운업에 대한 이미지에 차이가 있는지를 분석하기 위해 독립표본 t-검증(independent two sample t-test), 일원분산 분석(one-way ANOVA)을 실시하였다. 일원분산분석의 경우 Scheffe의 사후 검증을 실시하였다.

가. 성별에 따른 이미지 분석결과

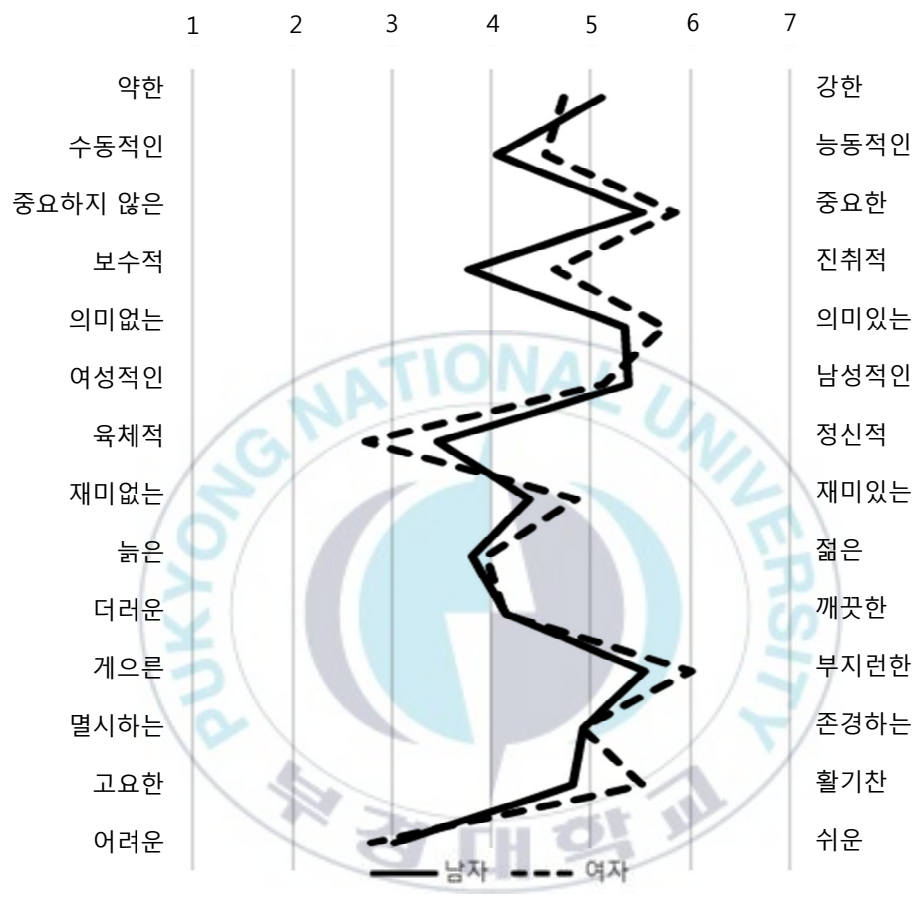
성별에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 5개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 결과를 나타낸 항목 중 남성이 여성에 비해 평균이 높은 항목은 정신적인 것이었고, 반면 여성이 남성에 비해 평균이 높은 항목은 진취적, 재미있는, 부지런한, 활기찬으로 나타났다. 여성이 남성에 비해 수산·해운업의 이미지가 긍정적인 것을 알 수 있다. 성별에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-14>과 같다.

<표 IV-14> 성별에 따른 평균 차이 검증 결과

	성별	N	M	SD	t
약한-강한	남자	188	5.10	1.378	1.708
	여자	60	4.73	1.666	
수동-능동적	남자	188	4.06	1.689	-1.938
	여자	60	4.55	1.702	
중요하지않은-중요한	남자	188	5.53	1.285	-1.673
	여자	60	5.85	1.273	
보수적-진취적	남자	188	3.78	1.798	-3.130**
	여자	60	4.63	1.991	
의미없는-의미있는	남자	188	5.34	1.313	-1.942
	여자	60	5.73	1.517	
여성적인-남성적인	남자	188	5.37	1.308	1.250
	여자	60	5.13	1.228	
육체적-정신적	남자	188	3.47	1.726	2.887**
	여자	60	2.73	1.686	
재미없는-재미있는	남자	188	4.39	1.503	-2.052*
	여자	60	4.85	1.560	
늙은-젊은	남자	188	3.81	1.531	-.582
	여자	60	3.95	1.721	
더러운-깨끗한	남자	188	4.15	1.444	.074
	여자	60	4.13	1.371	
게으른-부지런한	남자	188	5.55	1.216	-3.065**
	여자	60	6.02	.965	
멸시하는-존경하는	남자	188	4.92	1.391	.017
	여자	60	4.92	1.453	
고요한-활기찬	남자	188	4.82	1.565	-3.077**
	여자	60	5.53	1.567	
어려운-쉬운	남자	188	3.03	1.537	1.004
	여자	60	2.80	1.624	

* $p < .05$, ** $p < .01$

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-1]과 같다.



[그림 IV-1] 성별에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이

나. 연령대에 따른 이미지 분석결과

연령대에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 8개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이의 대부분은 10대와 20대가 30대 이상보다 평균이 높은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 10대와 20대가 30대 이상에 비해 수산·해운업의 이미지가 긍정적이라는 것을 의미한다. 연령대에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-15>과 같다.

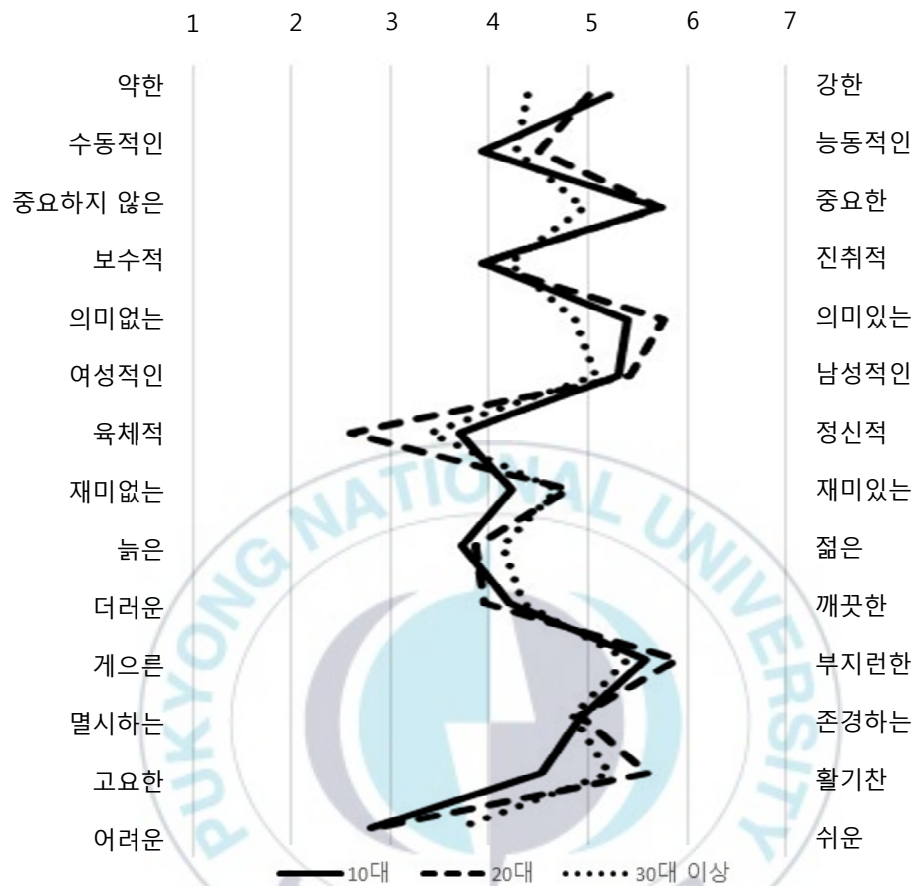
<표 IV-15> 연령에 따른 이미지 차이 분석 결과

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
약한-강한	10대 ¹⁾	125	5.22	1.235	5.118**	1>3
	20대 ²⁾	82	5.01	1.614		
	30대 이상 ³⁾	41	4.39	1.611		
수동-능동적	10대 ¹⁾	125	3.94	1.623	2.747	
	20대 ²⁾	82	4.50	1.841		
	30대 이상 ³⁾	41	4.27	1.566		
중요하지않은-중요한	10대 ¹⁾	125	5.73	1.221	6.202**	1,2>3
	20대 ²⁾	82	5.74	1.184		
	30대 이상 ³⁾	41	4.98	1.508		
보수적-진취적	10대 ¹⁾	125	3.94	1.788	.386	
	20대 ²⁾	82	3.93	2.023		
	30대 이상 ³⁾	41	4.22	1.878		
의미없는-의미있는	10대 ¹⁾	125	5.40	1.332	6.078**	2>3
	20대 ²⁾	82	5.77	1.189		
	30대 이상 ³⁾	41	4.88	1.646		
여성적인-남성적인	10대 ¹⁾	125	5.32	1.348	1.029	
	20대 ²⁾	82	5.43	1.207		
	30대 이상 ³⁾	41	5.07	1.273		
육체적-정신적	10대 ¹⁾	125	3.70	1.737	10.933***	1>3>2
	20대 ²⁾	82	2.60	1.617		
	30대 이상 ³⁾	41	3.41	1.596		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
재미없는- 재미있는	10대 ¹⁾	125	4.24	1.483	3.826*	2>1
	20대 ²⁾	82	4.80	1.503		
	30대 이상 ³⁾	41	4.68	1.604		
늙은-젊은	10대 ¹⁾	125	3.74	1.541	1.055	
	20대 ²⁾	82	3.87	1.593		
	30대 이상 ³⁾	41	4.15	1.652		
더러운-깨끗한	10대 ¹⁾	125	4.20	1.391	1.152	
	20대 ²⁾	82	3.96	1.452		
	30대 이상 ³⁾	41	4.34	1.460		
게으른-부지런한	10대 ¹⁾	125	5.59	1.172	3.081*	
	20대 ²⁾	82	5.90	1.107		
	30대 이상 ³⁾	41	5.39	1.262		
멀시하는- 존경하는	10대 ¹⁾	125	4.94	1.384	.054	
	20대 ²⁾	82	4.93	1.530		
	30대 이상 ³⁾	41	4.85	1.216		
고요한-활기찬	10대 ¹⁾	125	4.52	1.589	12.996***	2,3>1
	20대 ²⁾	82	5.60	1.506		
	30대 이상 ³⁾	41	5.22	1.314		
어려운-쉬운	10대 ¹⁾	125	2.82	1.439	5.629**	3>2,1
	20대 ²⁾	82	2.85	1.588		
	30대 이상 ³⁾	41	3.71	1.677		

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-2]와 같다.



[그림 IV-2] 연령대에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이

다. 학력에 따른 이미지 분석결과

학력에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 3개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이는 모두 전문대졸 이상이 고등학교 졸업보다 평균이 높은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 전문대졸 이상이 고등학교 졸업에 비해 수산·해운업의 이미지가 긍정적인 것을 의미한다. 학력에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-16>과 같다.

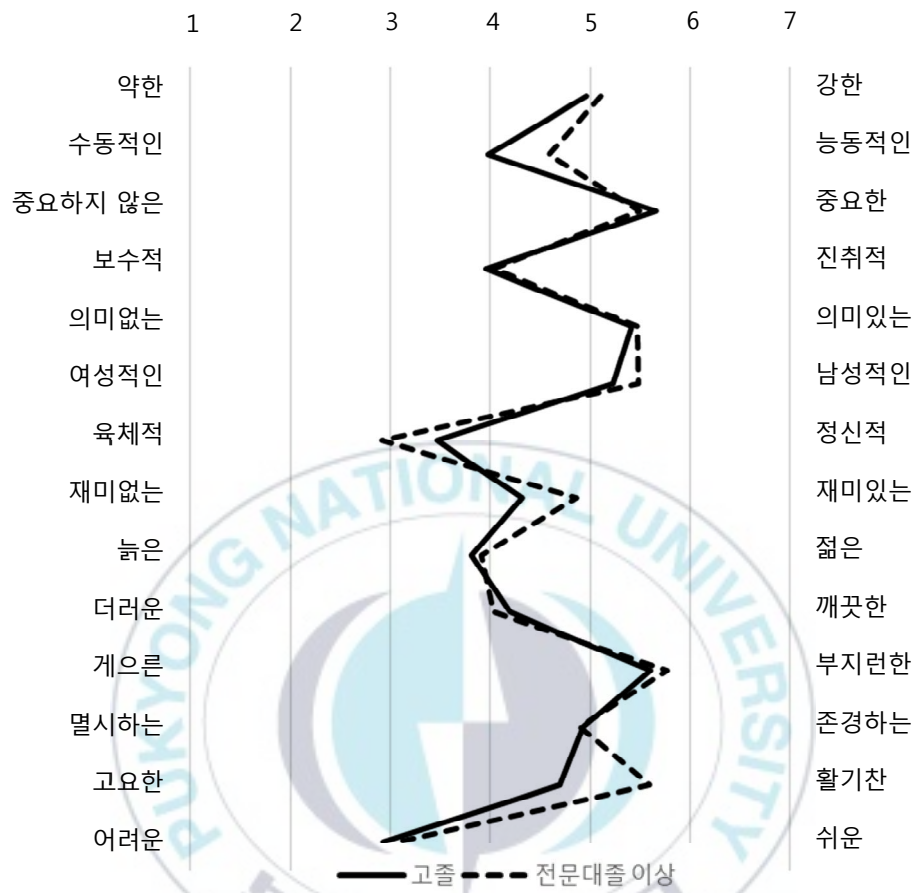
<표 IV-16> 학력에 따른 평균 차이 검증 결과

	학력	N	M	SD	t
약한-강한	고등학교 졸업	167	4.96	1.452	-.744
	전문대졸 이상	81	5.11	1.475	
수동-능동적	고등학교 졸업	167	3.98	1.666	-2.684**
	전문대졸 이상	81	4.59	1.709	
중요하지않은-중요한	고등학교 졸업	167	5.66	1.264	.980
	전문대졸 이상	81	5.49	1.333	
보수적-진취적	고등학교 졸업	167	3.96	1.851	-.310
	전문대졸 이상	81	4.04	1.946	
의미없는-의미있는	고등학교 졸업	167	5.42	1.386	-.268
	전문대졸 이상	81	5.47	1.352	
여성적인-남성적인	고등학교 졸업	167	5.23	1.362	-1.521
	전문대졸 이상	81	5.48	1.119	
육체적-정신적	고등학교 졸업	167	3.47	1.773	2.395*
	전문대졸 이상	81	2.91	1.622	

	학력	N	M	SD	t
재미없는데-재미있는	고등학교 졸업	167	4.32	1.506	-2.647**
	전문대졸 이상	81	4.86	1.515	
늙은-젊은	고등학교 졸업	167	3.81	1.589	-.464
	전문대졸 이상	81	3.91	1.559	
더러운-깨끗한	고등학교 졸업	167	4.20	1.407	.832
	전문대졸 이상	81	4.04	1.462	
게으른-부지런한	고등학교 졸업	167	5.60	1.202	-1.087
	전문대졸 이상	81	5.78	1.118	
멀시하는-존경하는	고등학교 졸업	167	4.93	1.429	.141
	전문대졸 이상	81	4.90	1.357	
고요한-활기찬	고등학교 졸업	167	4.70	1.623	-4.562***
	전문대졸 이상	81	5.59	1.349	
어려운-쉬운	고등학교 졸업	167	2.93	1.535	-.691
	전문대졸 이상	81	3.07	1.611	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-3]과 같다.



[그림 IV-3] 학력에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이

라. 거주지역에 따른 이미지 분석결과

거주지역에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 1개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이는 보수적-진취적 이미지인데 호남권의 평균이 가장 높았고, 경북권의 평균이 가장 낮았다. 이러한 결과는 수산·해운업의 이미지가 호남권은 진취적으로, 경북권은 보수적으로 보고 있음을 의미한다. 거주지역에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-17>와 같다.

<표 IV-17> 거주지역에 따른 이미지 차이 분석 결과

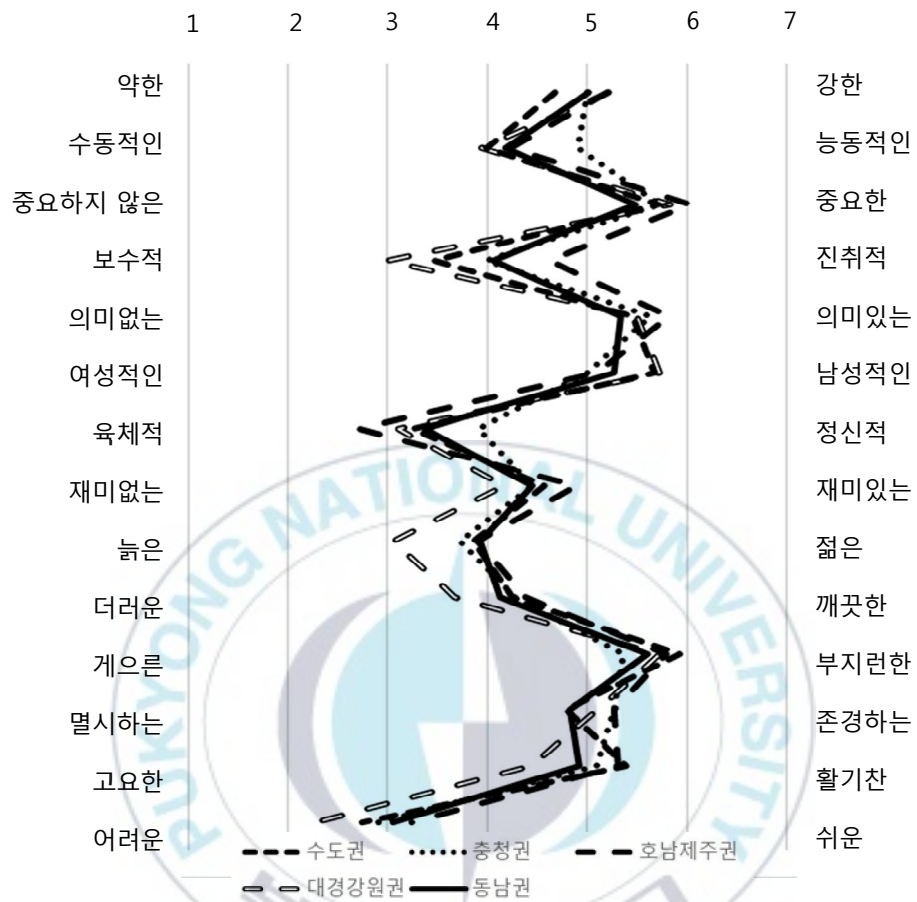
구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
약한-강한	수도권	28	4.68	1.926	.586	
	충청권	11	5.00	1.342		
	호남권	29	5.21	1.373		
	경북권	18	5.22	1.665		
	경남권	162	5.01	1.370		
수동-능동적	수도권	28	4.00	2.108	.676	
	충청권	11	4.91	1.446		
	호남권	29	4.24	1.921		
	경북권	18	3.94	1.893		
	경남권	162	4.18	1.580		
중요하지않은-중요한	수도권	28	5.71	1.512	1.406	
	충청권	11	5.73	1.555		
	호남권	29	6.03	1.052		
	경북권	18	5.83	1.295		
	경남권	162	5.48	1.257		
보수적-진취적	수도권 ¹⁾	28	3.46	2.027	2.760*	N.S
	충청권 ²⁾	11	4.00	1.949		
	호남권 ³⁾	29	4.62	1.840		
	경북권 ⁴⁾	18	3.00	1.879		
	경남권 ⁵⁾	162	4.07	1.815		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
의미없는- 의미있는	수도권	28	5.46	1.732	.860	
	충청권	11	5.64	1.433		
	호남권	29	5.83	1.311		
	경북권	18	5.50	1.098		
	경남권	162	5.34	1.338		
여성적인- 남성적인	수도권	28	5.68	1.219	1.432	
	충청권	11	5.00	1.183		
	호남권	29	5.10	.976		
	경북권	18	5.72	1.364		
	경남권	162	5.27	1.341		
육체적-정신적	수도권	28	3.25	1.936	1.270	
	충청권	11	3.91	1.446		
	호남권	29	2.72	1.830		
	경북권	18	3.11	1.906		
	경남권	162	3.38	1.683		
재미없는- 재미있는	수도권	28	4.57	1.752	.750	
	충청권	11	4.45	1.440		
	호남권	29	4.90	1.496		
	경북권	18	4.17	1.689		
	경남권	162	4.46	1.483		
늙은-젊은	수도권	28	3.86	1.649	1.281	
	충청권	11	3.73	1.489		
	호남권	29	3.90	1.543		
	경북권	18	3.06	1.662		
	경남권	162	3.93	1.561		
더러운-깨끗한	수도권	28	4.25	1.506	.766	
	충청권	11	4.27	1.489		
	호남권	29	4.38	1.425		
	경북권	18	3.67	1.715		
	경남권	162	4.13	1.375		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
게으른-부지런한	수도권	28	5.93	1.086	.731	
	충청권	11	5.36	1.362		
	호남권	29	5.79	1.398		
	경북권	18	5.72	1.179		
	경남권	162	5.60	1.139		
멀시하는-존경하는	수도권	28	4.79	1.424	.941	
	충청권	11	5.27	1.348		
	호남권	29	5.28	1.486		
	경북권	18	5.11	1.323		
	경남권	162	4.83	1.398		
고요한-활기찬	수도권	28	5.39	1.663	1.368	
	충청권	11	5.09	1.375		
	호남권	29	5.31	1.671		
	경북권	18	4.44	1.854		
	경남권	162	4.92	1.540		
어려운-쉬운	수도권	28	2.75	1.206	1.364	
	충청권	11	2.91	1.868		
	호남권	29	3.24	1.902		
	경북권	18	2.28	1.018		
	경남권	162	3.05	1.564		

* $p < .05$, N.S: not significance

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-4]와 같다.



[그림 IV-4] 거주지역에 따른 수산·해운업의 도식화된 이미지 차이

마. 수산·해운업 발전 가능성 인식에 따른 이미지 분석결과

수산·해운업 발전 가능성 인식에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 7개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이의 대부분은 수산·해운업 발전 가능성이 높다고 인식할수록 평균이 높은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 수산·해운업 발전 가능성이 높다고 인식할수록 수산·해운업에 대한 이미지가 긍정적임을 의미한다. 수산·해운업 발전 가능성에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-18>과 같다.

<표 IV-18> 수산·해운업 발전 가능성 인식에 따른 이미지 차이 분석 결과

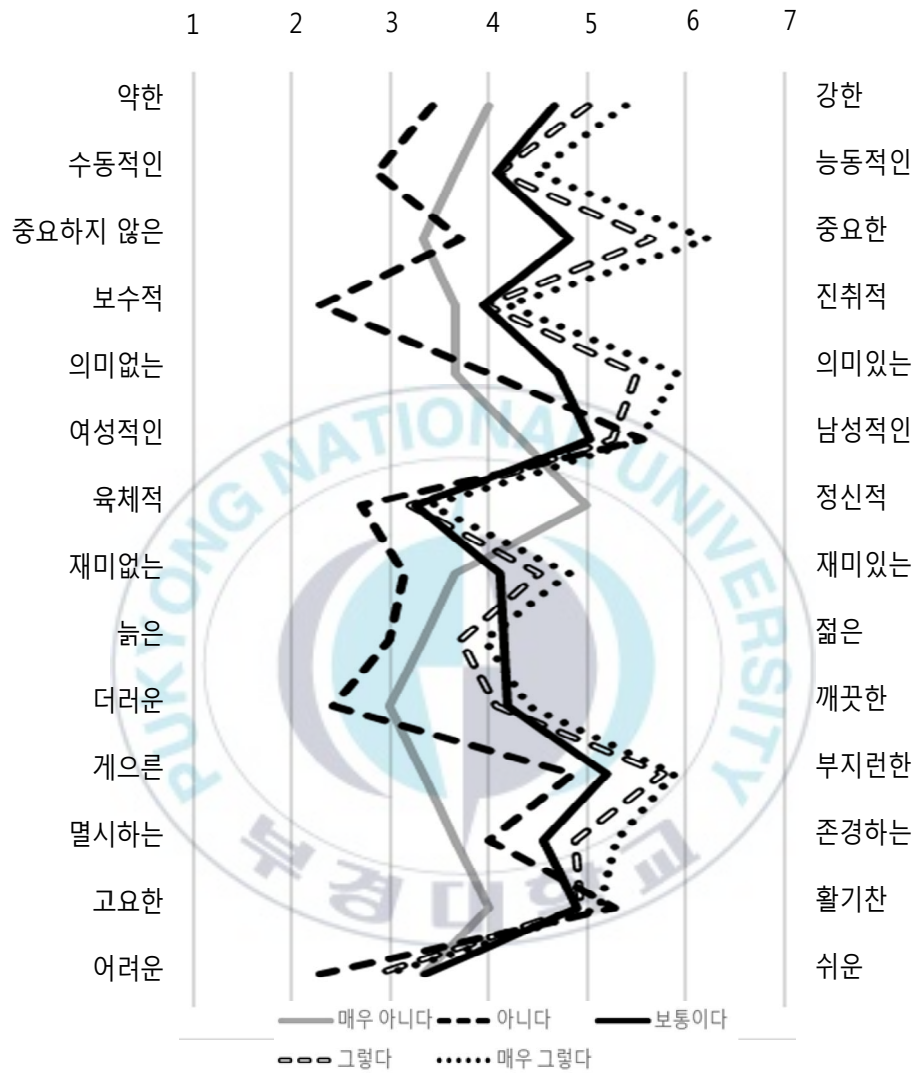
구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
약한-강한	매우 아니다 ¹⁾	3	4.00	3.000	4.526**	5>2
	아니다 ²⁾	7	3.43	1.813		
	보통이다 ³⁾	44	4.68	1.343		
	그렇다 ⁴⁾	117	5.01	1.374		
	매우 그렇다 ⁵⁾	77	5.39	1.425		
수동-능동적	매우 아니다	3	3.67	2.517	1.830	
	아니다	7	2.86	1.574		
	보통이다	44	4.09	1.217		
	그렇다	117	4.11	1.691		
	매우 그렇다	77	4.48	1.889		
중요하지않은-중요한	매우 아니다 ¹⁾	3	3.33	2.082	19.301***	5>4,3,2,1 4>3,2,1
	아니다 ²⁾	7	3.71	1.890		
	보통이다 ³⁾	44	4.82	1.147		
	그렇다 ⁴⁾	117	5.67	1.122		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
보수적-진취적	매우 그렇다 ⁵⁾	77	6.23	1.012	1.719	
	매우 아니다	3	3.67	2.517		
	아니다	7	2.29	1.799		
	보통이다	44	3.95	1.656		
	그렇다	117	3.97	1.795		
의미없는-의미있는	매우 그렇다	77	4.19	2.065	10.123***	5>3,2
	매우 아니다 ¹⁾	3	3.67	2.517		
	아니다 ²⁾	7	4.00	2.309		
	보통이다 ³⁾	44	4.70	1.268		
	그렇다 ⁴⁾	117	5.52	1.208		
여성적인-남성적인	매우 그렇다 ⁵⁾	77	5.92	1.233	1.732	
	매우 아니다	3	4.33	.577		
	아니다	7	5.57	1.618		
	보통이다	44	5.05	1.238		
	그렇다	117	5.26	1.248		
육체적-정신적	매우 그렇다	77	5.56	1.343	1.087	
	매우 아니다	3	5.00	1.732		
	아니다	7	2.71	2.059		
	보통이다	44	3.27	1.546		
	그렇다	117	3.21	1.674		
재미없는-재미있는	매우 그렇다	77	3.42	1.908	3.349*	N.S
	매우 아니다 ¹⁾	3	3.67	2.517		
	아니다 ²⁾	7	3.14	1.464		
	보통이다 ³⁾	44	4.11	1.434		
	그렇다 ⁴⁾	117	4.53	1.356		
	매우 그렇다 ⁵⁾	77	4.83	1.697		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
늙은-젊은	매우 아니다	3	3.33	2.082	1.319	
	아니다	7	3.00	1.633		
	보통이다	44	4.16	1.478		
	그렇다	117	3.72	1.419		
	매우 그렇다	77	3.96	1.810		
더러운-깨끗한	매우 아니다 ¹⁾	3	3.00	1.732	3.994**	5,3>2
	아니다 ²⁾	7	2.43	.535		
	보통이다 ³⁾	44	4.20	1.357		
	그렇다 ⁴⁾	117	4.08	1.366		
	매우 그렇다 ⁵⁾	77	4.42	1.481		
게으른-부지런한	매우 아니다 ¹⁾	3	3.33	2.082	7.166***	5>3,1 4>1
	아니다 ²⁾	7	4.86	1.676		
	보통이다 ³⁾	44	5.20	1.091		
	그렇다 ⁴⁾	117	5.79	1.007		
	매우 그렇다 ⁵⁾	77	5.90	1.209		
멀시하는-존경하는	매우 아니다 ¹⁾	3	3.67	2.517	3.604**	N.S
	아니다 ²⁾	7	4.00	1.000		
	보통이다 ³⁾	44	4.57	1.388		
	그렇다 ⁴⁾	117	4.89	1.278		
	매우 그렇다 ⁵⁾	77	5.30	1.487		
고요한-활기찬	매우 아니다	3	4.00	2.000	.552	
	아니다	7	5.29	1.380		
	보통이다	44	4.91	1.361		
	그렇다	117	4.94	1.566		
	매우 그렇다	77	5.13	1.765		
어려운-쉬운	매우 아니다	3	3.33	2.082	1.200	
	아니다	7	2.29	1.254		
	보통이다	44	3.36	1.496		
	그렇다	117	2.87	1.436		
	매우 그렇다	77	2.96	1.758		

** $p<.01$, *** $p<.001$, N.S: not significance

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV -5]와 같다.



[그림 IV -5] 수산·해운업 발전 가능성 인식에 따른 수산·해운업의
 도식화된 이미지 차이

바. 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할 인식에 따른 이미지
분석결과

부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할 인식에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 8개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이의 대부분은 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할이 크다고 인식할수록 평균이 높은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할이 크다고 인식할수록 수산·해운업에 대한 이미지가 긍정적임을 의미한다. 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-19>과 같다.

<표 IV-19> 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할 인식에 따른 이미지 차이 분석 결과

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
약한-강한	전혀 중요하지 않다 ¹⁾	2	3.00	0.000	4.308*	N.S
	중요하지 않다 ²⁾	3	3.33	2.082		
	보통이다 ³⁾	19	4.63	1.383		
	중요하다 ⁴⁾	61	4.67	1.557		
	매우 중요하다 ⁵⁾	163	5.24	1.365		
수동-능동적	전혀 중요하지 않다	2	3.50	.707	1.675	
	중요하지 않다	3	2.67	1.528		
	보통이다	19	4.26	1.327		
	중요하다	61	3.84	1.645		
	매우 중요하다	163	4.34	1.751		
중요하지않은-중요한	전혀 중요하지 않다 ¹⁾	2	3.00	0.000	12.195***	5>1,2,3 4>2
	중요하지 않다 ²⁾	3	2.67	1.528		
	보통이다 ³⁾	19	4.79	1.134		
	중요하다 ⁴⁾	61	5.36	1.239		
	매우 중요하다 ⁵⁾	163	5.88	1.167		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
보수적-진취적	전혀 중요하지 않다	2	2.50	.707	.814	
	중요하지 않다	3	2.67	1.528		
	보통이다	19	4.11	1.595		
	중요하다	61	3.87	1.737		
	매우 중요하다	163	4.06	1.970		
의미없는-의미있는	전혀 중요하지 않다 ¹⁾	2	2.50	.707	4.907**	5>1
	중요하지 않다 ²⁾	3	4.00	3.000		
	보통이다 ³⁾	19	5.16	1.119		
	중요하다 ⁴⁾	61	5.18	1.285		
	매우 중요하다 ⁵⁾	163	5.63	1.338		
여성적인-남성적인	전혀 중요하지 않다	2	3.00	0.000	3.937**	N.S
	중요하지 않다	3	6.00	1.732		
	보통이다	19	4.79	1.182		
	중요하다	61	5.08	1.242		
	매우 중요하다	163	5.48	1.273		
육체적-정신적	전혀 중요하지 않다	2	3.00	0.000	.351	
	중요하지 않다	3	3.33	2.082		
	보통이다	19	3.74	1.558		
	중요하다	61	3.28	1.704		
	매우 중요하다	163	3.25	1.788		
재미없는-재미있는	전혀 중요하지 않다	2	2.50	.707	3.599**	N.S
	중요하지 않다	3	2.33	2.309		
	보통이다	19	4.37	1.116		
	중요하다	61	4.23	1.322		
	매우 중요하다	163	4.68	1.582		
늙은-젊은	전혀 중요하지 않다	2	2.50	.707	1.552	
	중요하지 않다	3	2.67	2.887		
	보통이다	19	4.32	1.376		
	중요하다	61	4.03	1.414		
	매우 중요하다	163	3.76	1.625		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
더러운- 깨끗한	전혀 중요하지 않다 ¹⁾	2	3.00	0.000	3.690**	5,4,3>2
	중요하지 않다 ²⁾	3	1.33	.577		
	보통이다 ³⁾	19	4.47	1.389		
	중요하다 ⁴⁾	61	4.21	1.253		
	매우 중요하다 ⁵⁾	163	4.15	1.454		
게으른- 부지런한	전혀 중요하지 않다 ¹⁾	2	2.50	.707	10.510***	4,3>1
	중요하지 않다 ²⁾	3	3.67	2.517		
	보통이다 ³⁾	19	5.05	1.129		
	중요하다 ⁴⁾	61	5.44	1.088		
	매우 중요하다 ⁵⁾	163	5.89	1.066		
멀시하는- 존경하는	전혀 중요하지 않다 ¹⁾	2	4.00	1.414	4.780**	5>2
	중요하지 않다 ²⁾	3	2.33	2.309		
	보통이다 ³⁾	19	4.58	1.261		
	중요하다 ⁴⁾	61	4.64	1.252		
	매우 중요하다 ⁵⁾	163	5.12	1.396		
고요한- 활기찬	전혀 중요하지 않다	2	3.00	0.000	1.833	
	중요하지 않다	3	3.33	2.309		
	보통이다	19	5.16	1.119		
	중요하다	61	4.89	1.318		
	매우 중요하다	163	5.07	1.704		
어려운-쉬운	전혀 중요하지 않다	2	3.50	.707	1.878	
	중요하지 않다	3	1.33	.577		
	보통이다	19	3.53	1.504		
	중요하다	61	3.15	1.376		
	매우 중요하다	163	2.87	1.622		

* $p<.05$, ** $p<.01$, *** $p<.001$, N.S: not significance

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-6]과 같다.



[그림 IV-6] 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할 인식에 따른
도식화된 이미지 차이

사. 해양레저 교육 참여 유무에 따른 이미지 분석결과

해양레저 교육 참여 유무에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 1개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이는 재미없는-재미있는 항목으로 해양레저 교육 참여 경험이 있는 집단의 평균이 더 높은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 해양레저 교육 참여에 참여한 경험이 있는 집단이 수산·해운업에 대한 이미지가 긍정적임을 의미한다. 해양레저 교육 참여 유무에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-20>와 같다.

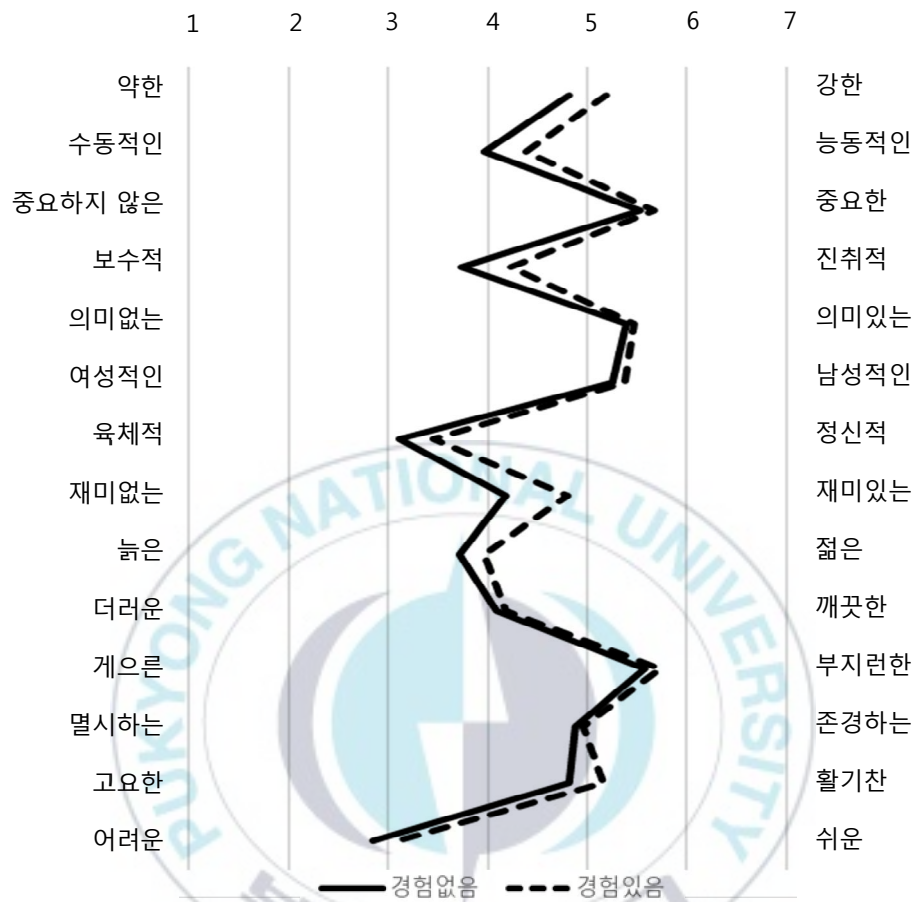
<표 IV-20> 해양레저 교육 참여유무에 따른 평균 차이 검증 결과

	학력	N	M	SD	t
약한-강한	경험없음	122	4.83	1.481	-1.970
	경험있음	126	5.19	1.418	
수동-능동적	경험없음	122	3.98	1.629	-1.887
	경험있음	126	4.38	1.752	
중요하지않은-중요한	경험없음	122	5.54	1.337	-.817
	경험있음	126	5.67	1.238	
보수적-진취적	경험없음	122	3.73	1.791	-2.113
	경험있음	126	4.23	1.936	
의미없는-의미있는	경험없음	122	5.40	1.328	-.382
	경험있음	126	5.47	1.418	
여성적인-남성적인	경험없음	122	5.25	1.308	-.725
	경험있음	126	5.37	1.276	
육체적-정신적	경험없음	122	3.11	1.652	-1.567
	경험있음	126	3.46	1.814	

	학력	N	M	SD	t
재미없는-재미있는	경험없음	122	4.19	1.566	-3.220*
	경험있음	126	4.80	1.431	
늙은-젊은	경험없음	122	3.72	1.462	-1.234
	경험있음	126	3.97	1.678	
더러운-깨끗한	경험없음	122	4.10	1.428	-.509
	경험있음	126	4.19	1.424	
게으른-부지런한	경험없음	122	5.58	1.272	-1.046
	경험있음	126	5.74	1.075	
멸시하는-존경하는	경험없음	122	4.88	1.435	-.466
	경험있음	126	4.96	1.376	
고요한-활기찬	경험없음	122	4.82	1.657	-1.683
	경험있음	126	5.16	1.515	
어려운-쉬운	경험없음	122	2.84	1.449	-1.310
	경험있음	126	3.10	1.653	

* $p < .05$

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-7]과 같다.



[그림 IV-7] 해양레저 교육 참여 유무에 따른 도식화된 이미지 차이

아. 2030 부산 세계박람회 유치 인식에 따른 이미지 분석결과

2030 부산 세계박람회 유치 인식에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 2개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이는 보수적-진취적 항목과 여성적인-남성적인 항목이었다. 보수적-진취적 항목은 2030 부산 세계박람회 유치를 잘 아는 집단의 평균이 가장 높았고, 여성적인-남성적인 항목은 2030 부산 세계박람회 유치를 아는 집단의 평균이 가장 높았다. 이러한 결과는 2030 부산 세계박람회 유치를 인식할수록 수산·해운업에 대한 이미지가 진취적이고 남성적으로 인식함을 의미한다. 2030 부산 세계박람회 유치 인식에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-21>과 같다.

<표 IV-21> 2030 부산 세계박람회 유치 인식에 따른 이미지 차이 분석 결과

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
약한-강한	전혀 모른다	32	4.78	1.736	1.776	
	모른다	69	4.83	1.571		
	보통이다	80	5.04	1.185		
	안다	41	5.05	1.532		
	매우 잘 안다	26	5.65	1.325		
수동-능동적	전혀 모른다	32	3.97	1.823	.453	
	모른다	69	4.07	1.692		
	보통이다	80	4.38	1.504		
	안다	41	4.17	1.773		
	매우 잘 안다	26	4.15	2.073		
중요하지않은-중요한	전혀 모른다	32	5.38	1.621	.535	
	모른다	69	5.70	1.240		
	보통이다	80	5.54	1.124		
	안다	41	5.68	1.331		
	매우 잘 안다	26	5.77	1.394		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
보수적- 진취적	전혀 모른다	32	3.84	2.018	3.031*	N.S
	모른다	69	3.43	1.693		
	보통이다	80	4.35	1.685		
	안다	41	3.93	2.161		
	매우 잘 안다	26	4.58	1.983		
의미없는- 의미있는	전혀 모른다	32	5.06	1.740	1.431	
	모른다	69	5.35	1.381		
	보통이다	80	5.51	1.169		
	안다	41	5.44	1.379		
	매우 잘 안다	26	5.88	1.366		
여성적인- 남성적인	전혀 모른다	32	4.91	1.510	3.787**	N.S
	모른다	69	5.49	1.232		
	보통이다	80	5.01	1.278		
	안다	41	5.71	1.078		
	매우 잘 안다	26	5.65	1.231		
육체적- 정신적	전혀 모른다	32	3.84	1.919	1.442	
	모른다	69	3.00	1.782		
	보통이다	80	3.25	1.563		
	안다	41	3.27	1.747		
	매우 잘 안다	26	3.54	1.860		
재미없는- 재미있는	전혀 모른다	32	3.97	1.636	1.941	
	모른다	69	4.36	1.524		
	보통이다	80	4.65	1.485		
	안다	41	4.56	1.484		
	매우 잘 안다	26	4.96	1.483		
늙은-젊은	전혀 모른다	32	3.53	1.831	.948	
	모른다	69	3.71	1.554		
	보통이다	80	4.08	1.549		
	안다	41	3.95	1.532		
	매우 잘 안다	26	3.73	1.458		

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
더러운- 깨끗한	전혀 모른다	32	4.03	1.596	.415	
	모른다	69	4.10	1.341		
	보통이다	80	4.20	1.335		
	안다	41	4.02	1.475		
	매우 잘 안다	26	4.42	1.653		
게으른- 부지런한	전혀 모른다	32	5.47	1.481	2.208	
	모른다	69	5.54	1.290		
	보통이다	80	5.59	1.064		
	안다	41	5.80	.928		
	매우 잘 안다	26	6.23	.992		
멀시하는- 존경하는	전혀 모른다	32	4.91	1.573	2.165	
	모른다	69	4.99	1.323		
	보통이다	80	4.90	1.374		
	안다	41	4.49	1.451		
	매우 잘 안다	26	5.50	1.273		
고요한- 활기찬	전혀 모른다	32	4.50	1.704	1.316	
	모른다	69	4.99	1.658		
	보통이다	80	5.23	1.368		
	안다	41	4.85	1.621		
	매우 잘 안다	26	5.12	1.818		
어려운-쉬운	전혀 모른다	32	2.75	1.503	1.272	
	모른다	69	2.90	1.646		
	보통이다	80	3.13	1.496		
	안다	41	3.27	1.533		
	매우 잘 안다	26	2.54	1.581		

* $p < .05$, ** $p < .01$, N.S: not significance

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-8]과 같다.



[그림 IV-8] 2030 부산 세계박람회 유치 인식에 따른 도식화된 이미지 차이

자. 2030 부산 세계박람회 유치 부산 발전 도움 인식에 따른 이미지
분석결과

2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 도움이 되는지 인식에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 9개 항목에서 유의미한 차이가 나타났다. 유의미한 차이는 대부분 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 도움이 된다고 응답할수록 평균이 높은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 2030 부산 세계박람회 유치가 부산에 도움이 된다고 인식하는 집단일수록 수산·해운업에 대한 이미지가 긍정적임을 의미한다. 2030 부산 세계박람회 유치가 부산 발전에 도움이 되는지 인식에 따른 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과는 <표 IV-22>와 같다.

<표 IV-22> 2030 부산 세계박람회 유치 부산 발전 도움 인식에 따른 이미지 차이
분석 결과

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
악한-강한	매우 아니다	3	4.33	1.155	3.588**	5>2
	아니다	10	3.90	1.853		
	보통이다	51	4.80	1.265		
	그렇다	103	4.93	1.443		
	매우 그렇다	81	5.41	1.456		
수동-능동적	매우 아니다	3	3.33	1.528	1.907	
	아니다	10	3.30	1.767		
	보통이다	51	4.04	1.326		
	그렇다	103	4.09	1.603		
	매우 그렇다	81	4.53	1.969		
중요하지않은-중요한	매우 아니다	3	5.00	2.000	5.562***	5>3
	아니다	10	4.80	1.751		
	보통이다	51	5.20	1.296		
	그렇다	103	5.54	1.153		
	매우 그렇다	81	6.07	1.222		
보수적-진취적	매우 아니다	3	4.33	1.528	3.874**	N.S

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
	아니다	10	3.30	1.636		
	보통이다	51	3.25	1.585		
	그렇다	103	4.01	1.796		
	매우 그렇다	81	4.48	2.050		
	매우 아니다	3	4.33	1.528		
의미없는- 의미있는	아니다	10	3.90	1.912	10.140***	
	보통이다	51	4.92	1.262		
	그렇다	103	5.43	1.234		
	매우 그렇다	81	6.00	1.255		
	매우 아니다	3	4.67	2.082		
여성적인- 남성적인	아니다	10	5.60	1.174	1.409	N.S
	보통이다	51	5.27	1.282		
	그렇다	103	5.15	1.248		
	매우 그렇다	81	5.54	1.323		
	매우 아니다	3	1.67	1.155		
육체적- 정신적	아니다	10	2.90	1.663	.868	
	보통이다	51	3.37	1.549		
	그렇다	103	3.26	1.754		
	매우 그렇다	81	3.38	1.861		
	매우 아니다	3	1.67	1.155		
재미없는- 재미있는	아니다	10	3.10	1.729	8.981***	5>2,3
	보통이다	51	4.04	1.428		
	그렇다	103	4.56	1.391		
	매우 그렇다	81	4.99	1.470		
	매우 아니다	3	3.33	1.528		
늙은-젊은	아니다	10	3.40	2.366	1.452	
	보통이다	51	3.49	1.255		
	그렇다	103	4.07	1.567		
	매우 그렇다	81	3.86	1.641		
	매우 아니다	3	2.67	.577		
더러운- 깨끗한	아니다	10	3.30	2.003	3.539**	N.S
	보통이다	51	3.82	1.195		
	그렇다	103	4.17	1.361		
	매우 그렇다	81	4.47	1.484		
	매우 아니다	3	5.33	2.082		
게으른-	매우 아니다	3	5.33	2.082	8.676***	5>2,3

구분	연령	N	M	SD	F	Scheffe
부지런한	아니다	10	4.20	1.814		
	보통이다	51	5.37	1.248		
	그렇다	103	5.60	1.042		
	매우 그렇다	81	6.11	.949		
멀시하는- 존경하는	매우 아니다	3	4.67	2.082	7.944***	5>2,3,4
	아니다	10	3.40	2.066		
	보통이다	51	4.53	1.189		
	그렇다	103	4.83	1.292		
	매우 그렇다	81	5.47	1.333		
고요한- 활기찬	매우 아니다	3	4.67	2.082	3.767**	N.S
	아니다	10	3.50	1.841		
	보통이다	51	4.67	1.352		
	그렇다	103	5.06	1.454		
	매우 그렇다	81	5.31	1.744		
어려운-쉬운	매우 아니다	3	1.67	1.155	1.387	
	아니다	10	3.10	2.079		
	보통이다	51	2.98	1.407		
	그렇다	103	3.17	1.537		
	매우 그렇다	81	2.75	1.601		

** $p < .01$, *** $p < .001$, N.S: not significance

이러한 결과를 도식화된 이미지로 나타내면 [그림 IV-9]와 같다.



[그림 IV-9] 2030 부산 세계박람회 유치 부산 발전 도움 인식에 따른
도식화된 이미지 차이

V. 결론 및 논의

1. 결론

그동안 정부와 지방자치단체는 수산·해운업의 지속적인 발전과 소멸에 대응하기 위해 다양한 정책사업을 추진하고 있다. 그러나 수산·해운업 관련 종사자를 대상으로 성별, 연령별, 이미지를 통해 수산·해운에 대한 인식을 파악하여 수산·해운업의 성장과 발전에 도움을 줄 수 있는 선행연구들은 부족한 편이다. 이에 따라 본 연구에서는 수산·해운업에 종사하거나 유사한 일을 하고 있는 관련자를 대상으로 수산·해운업의 인식을 파악하고 이미지를 분석하여 향후 정책방향을 제시하고자 하였다. 본 연구결과를 바탕으로 성별, 연령별, 거주지역별, 정책분야별, 이미지순으로 결론을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 본 연구에 참여한 연구자들을 대상으로 수산·해운업 관심 분야를 보면, 기관(35.1%)이 가장 많았고, 다음으로 항해(28.6%), 해양레저(18.5%), 어업양식(10.5%), 수산식품가공(6.5%), 냉동공조(0.8%)의 순이었다.

둘째, 성별로는 남자의 경우 기관(37.2%)에 가장 관심이 많은 반면, 여자는 해양레저(25.0%)에 가장 관심이 많은 것으로 나타났다. 연령대별로는 10대의 경우 항해(47.2%)에 가장 관심이 많았으며, 20대는 기관(31.7%)이 가장 많은데 비해 30대 이상은 해양레저(51.2%)에 가장 관심이 많은 것으로 나타났다. 학력별로는 고등학교 졸업은 항해(38.9%)에 가장 관심이 많은 반면, 전문대졸 이상은 해양레저(39.5%)에 가장 관심이 많은 것으로 나타났다. 거주 지역별로는 수도권은 해양레저와 항해가 각각 28.6%로 가장 많았고, 충청권은 항해(45.5%), 호남권은 항해(34.5), 경북권권은 항해(50.0%), 경

남권은 기관(43.2)이 가장 많았다.

셋째, 수산·해운업 분야 취업 의사에 대해 연령대별로 살펴보면, 10대가 취업을 가장 많이 원하였고 다음이 20대, 30대 이상의 순이었다. 수산·해운업의 미래 발전 가능성을 살펴보면, 10대가 기관(37.6%)이 가장 많았고, 20대와 30대는 해양레저가 가장 많았다. 학력별로는 고등학교 졸업자가 항해(31.7%)가 가장 많았고, 전문대졸 이상은 해양레저(51.9%)가 가장 관심이 많았다. 거주지역별로는 수도권, 충청권, 경남권은 해양레저가 가장 많았고, 호남권과 경북권은 항해가 가장 많았다.

넷째, 수산·해운업에 대한 관심도와 정책분야를 살펴보면, 정부에서 육성·지원해야 하는 수산·해운업 분야로 항해(24.2%)가 가장 많았고, 다음으로 기관(22.6%), 어업양식(22.2%), 해양레저(21.0%) 등의 순으로 나타났다.

정부에서 육성지원해야 하는 분야를 성별로 구분하면 남자는 항해(27.1%), 여자는 어업양식(35.0%)이 가장 많았다. 연령대별로는 10대는 항해(48.8%)이 가장 많았다. 학력별로는 고등학교 졸업은 항해(32.3%)가 가장 많았고, 전문대졸 이상은 해양레저와 어업양식(각각 32.1%)이 가장 많았다. 거주지역별로는 수도권, 충청권, 경북권은 항해가 가장 많았고, 호남권은 어업양식, 경남권은 기관이 가장 많았다.

부산지역에서 수산·해운업이 차지하는 역할의 중요성에 대해 ‘매우 중요하다’ (65.7%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘중요하다’ (24.6%), ‘보통이다’ (7.7%) 등의 순으로 나타나 부산에서 수산·해운업이 차지하는 역할이 중요하다고 인식하는 것으로 나타났다.

수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야로는 전문인력양성(39.9%)이 가장 많았고, 다음으로 인식전환(27.0%), 관련교육기관 확대(16.5%) 등의 순으로 나타났다.

개인적 특성에 따른 수산·해운업 발전을 위해 중요한 분야에서 남성과

여성 모두 전문인력 양성이 가장 많았으며 그 다음으로 남성은 인식전환을, 여성은 전문인력 양성에 응답하였다. 연령대별로는 10대는 인식전환(36.8%)이 가장 많았으며, 20대와 30대 이상은 전문인력 양성이 중요한 분야라고 인식하고 있는 것으로 나타났다.

다섯째, 2030 부산 세계박람회 인지 정도에서 ‘보통이다’ (32.3%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘모른다’ (27.8%), ‘안다’ (16.5%) 등의 순으로 나타나 2030 부산 세계박람회 인지 정도가 낮은 것으로 나타났다.

거주지역별로는 수도권, 충청권, 호남권, 경북권에서는 ‘모른다’는 응답이 가장 많았고, 경남권에서는 ‘보통이다’는 응답이 가장 많이 나타났다.

여섯째, 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과 수산·해운업에 대한 긍정적 이미지로는 부지런한(5.66점), 중요한(5.61점), 의미있는(5.44점), 강한(5.01점), 활기찬(4.99점), 존경하는(4.92점), 재미있는(4.50점), 능동적(4.18점), 깨끗한(4.15점)으로 이미지로 나타난 반면 수산·해운업에 대한 부정적 이미지는 어려운(2.98점), 육체적(3.29점), 늙은(3.85점), 보수적(3.98점)이라고 하였다. 성별에 따른 수산·해운업의 이미지 차이를 보면 5개 항목에서 유의미한 차이가 나타났으며, 유의미한 결과를 나타낸 항목 중 남성이 여성에 비해 평균이 높은 항목은 정신적인 것이었고, 반면 여성이 남성에 비해 수산·해운업에 대해 평균이 높은 항목은 진취적, 재미있는, 부지런한, 활기찬으로 나타났다. 여성이 남성에 비해 수산·해운업의 이미지가 긍정적일 것을 알 수 있다

2. 논의

본 연구에서 수산·해운업 관련자의 개인의 특성에 따라 수산·해운업 분

야에 대한 전반적 인식과 2030 세계박람회 관련 인식에 대해 탐구해 보고, 14개의 형용사 군을 활용하여 수산·해운업에 대한 이미지를 분석을 분석하였다. 이상의 연구결과와 결론을 바탕으로 논의하면 다음과 같다.

첫째, 수산·해운업의 미래 발전가능성은 10대는 기관을 20대와 30대는 해양레저를 선택하였고, 성별로 보면 남자는 기관을 여자는 해양레저를 선택했다. 취업을 하기 위해 수산·해운관련 고등학교에 재학중인 10대들은 기관을 선택하였고 20~30대는 해양레저를 선택하였다. 고등학생들은 기관을 선택한 이유가 취업 때문이라고 했으며 다양한 자격증을 딸 수 있는 기관전공을 통해 자신의 미래를 설계하고 있다는 것을 알 수 있다. 해양레저는 세계적인 경기침체에도 불구하고 해양레저 시장은 지속적인 성장을 보여주고 있다고 한다(엄대영, 2016). 우리나라는 지형적으로 1만3,500km에 이르는 해안선과 3,000개가 넘는 섬, 그리고 350여개에 이르는 해수욕장 등 풍부한 자연 인프라까지 고려한다면 해양레저산업의 성장잠재력은 앞으로 크다고 할 수 있다. 글로벌 해양레저시장의 규모는 50조원 이상으로 추산되고 있으며 국내의 해양레저산업 기반도 점점 개선되고 있다. 국내 해양레저산업의 시장규모와 수준은 아직 초기단계에 머물러 있다. 정부가 추진하고 있는 해양레저시장 수요 확대를 위한 해양레저 체험 사업, 해양레저 기반 구축을 위한 마리나 항만개발 사업 그리고 요트, 모터보트 제조업에 대한 투자를 통한 해양레저산업을 성장 단계로 발전시키기 위한 다양한 해양레저산업의 기반을 구축하고 있다. 해양레저시장은 무(無)에서 유(有)를 창출할 수 있는 곳으로 오염 없이 높은 고부가 가치를 실현할 수 있는 분야이다. 해양레저산업발전을 위해 우선적으로 고려해야 할 핵심부분은 해양레저산업의 전문인력양성이다. 아울러 대학, 정부, 지자체 및 관련 협회 등에 의해 다양한 인력양성 프로그램들이 운영이 필요하다. 또한 엄대영(2016)은 해양레저스포츠산업 발전을 위한 정책 방향은 해양레저 스포츠의

저변 확대, 해양레저 기반시설, 특히 마리나 항만시설 지속적 확충 계획, 동·서·남해 해역별로 특화된 해양레저산업을 육성하고, 차별화된 콘텐츠를 개발함으로써 관광과 레저 모두 활성화 하는 것이 필요하다. 점차 증가하는 해양스포츠 전문인력에 대한 공급은 턱없이 부족한 실정이며, 해양스포츠 전문가 양성의 질적인 측면에서도 개선되어야 할 부분이 많은 것으로 분석되고 있다. 지형적으로 유리한 위치에 있는 부산은 특히 해양레저를 하기 위해 기후적으로 지리적으로 좋은 환경에 놓여 있다. 부산지역의 해양레저 발전을 위해 교육기관에서 적극적으로 홍보할 수 있는 다양한 콘텐츠 개발과 함께 교육프로그램을 개발할 필요가 있다.

둘째, 향후 정부가 육성하고 지원해야 할 부분에서 항해, 기관, 어업양식, 해양레저 순이었다. 항해를 제외한 기관, 어업양식, 해양레저에 대한 비중이 높았으며 전문대졸 이상은 해양레저와 어업양식에 가장 많은 정부육성지원이 필요하다고 하였다.

최근 빅데이터를 기반으로 한 4차산업을 양식에 접목하여 스마트양식시대가 도래하고 있는데 양식어가에 다양한 혜택을 줄 수 있다. 양식어가의 원가절감, 어류의 균질도 상승, 노동 강도를 낮추는 효과를 볼 수 있다. 정부는 수산양식의 자동화 기계 장치 ICT로 융복합하고 친환경 스마트양식센터와 전문 인력 양성, 수산양식 분야별 연구지원 정책을 지속적으로 펼쳐나가야 한다. 수산물은 우리의 식탁에 오르는 중요한 필수 먹거리이고, 후손들에게 친환경 바다를 물려주기 위해서는 수산양식의 문제점들을 친환경 스마트양식을 통해 해결해나가야 한다. 최근 근로시간 단축으로 여가시간 사용을 위해 워라벨, 유연근무제의 사용 인구가 늘어남에 따라 해양레저 인구가 급격한 증가추세이다. 해양레저 관광을 통해 삶의 활력을 되찾는 것을 중요하게 생각함에 따라 해양레저에 대한 기대가 높아지고 있다.

국내 해양레저관광 인구도 연평균(2013 ~ 2017년) 8.8% 성장하였으며,

2017년 낚시인구 700만명, 해수욕장 이용객 1억명, 수중레저 이용객 108만명(한국통계진흥원, 2018), 유람선 이용객 439만 8천명, 해양레저 사업장이용객은 2014년 327만 9천명에서, 2018년에는 519만 3천명으로 13.1%늘어나는 등 해양레저이용 인구는 꾸준히 증가하고 있다(해양경찰청, 2018). 늘어나는 해양레저 수요를 감당하기 위해서는 정부 차원에서 해양레저를 전담할 전문조직을 해양경찰청에 신설하여 이용자의 안전을 최우선으로 조직 및 체계 개선이 필요하다. 정부는 해양레저 활동 수요를 수용할 수 있는 해양레저 공간 확대와 이용자 안전관리 강화를 위해 안전관리의 전문인력양성이 필요하다. 또한 안전관리 교육기관 확대 및 관리, 불법행위 단속 실효성 제고를 위해 각 부처 업무별로 나뉘진 해양레저로 제정된 법령을 하나로 통합하는 작업이 시급하다. 그러므로 해양경찰청, 해양수산부로 이중화된 해양레저사업 등록은 관리주체의 일원화로 체계적인 관리와 전문성 고취가 필요하다. 아울러 늘어나고 있는 해양레저분야 안전과 교육을 담당할 수 있는 전문인력 양성과 함께 체계적인 교육시스템의 정비가 필요하다.

셋째, 부산에서 수산·해운업이 중요한가에서 90% 이상이 중요하다고 인식하고 있으며 매우 중요하다는 65.7%로 부산의 수산·해운의 차지하는 경제적 사회적 역할은 앞으로 상당한 것으로 조사되었다. 즉 수산·해운업은 전통산업으로 국가 산업의 발전을 위해 중요하다고 인식하고 있다는 것을 알 수 있다. 그러므로 청년들이 수산·해운업의 중요성을 인식하여 많은 연구와 인공지능을 접목한 다양한 방법들이 수산·해운업에 도움을 주어야 할 것이다.

넷째, 수산·해운업 발전의 중요분야에 인력양성이 39.9%로 가장 높게 나타났다. 다음으로 인식전환, 관련교육기관의 확대 순으로 나타났다. 수산·해운업에 대한 수산 전문교육을 통해 전문적인 인력양성과 인력구조 고도화의 기반마련이 필요하다. 수산·해운산업 분야 열악한 환경과 3D 직종이라

는 인식이 많아 기피하는 직종으로 전락하고 저출산과 노령화로 상황은 더욱 악화 수산해운을 전문적으로 교육해야할 교육기관이 점점 사라지고 있어, 사회적인 문제로 부각되고 있다. 현실적이고 효율적인 인력 수급을 위해 중장기적이고 체계적인 인력수요를 통한 전문 인력을 양성하는 것이 필요해 보인다. 부산은 어획생산량에서 세계 10위를 차지하는 곳이며, 전국 제1위 수산 도시이며 미래 수산·해운 산업의 중추적인 역할을 담당하는 주인공으로 성장할 수 있도록 마이스터고 1개교 두어 선박을 운항할 해기사를 양성하고 있다. 하지만 학과는 해운산업에 특화된 학과로 학교가 운영되기 때문에 수산·해운·해양스포츠 관련 학교가 필요하다. 해기사는 매년 300명씩 감소되고 있으며 수산관련 산업 전문인력을 공급을 위한 특성화된 과는 점차 그 기능이 약화되고 있다. 그러므로 부산은 수산업의 산업생태계를 구축 등 전후방 연관사업과의 밀집도가 높아 전문인력양성의 용이한 체계를 구축하고 있기 때문에 수산·해운업의 전문인력을 양성할 전담할 부산 수산고등학교를 설립해야 할 필요성이 있다. 우리나라가 진정한 해양강국으로 성장하려면 해양정책 전문가가 필요하다. 젊은 세대에서부터 고등학교, 대학교, 대학원생 같은 체계적인 해양 진출을 희망하는 젊은이들에게 수산해양에 대한 기초 소양교육을 이수하고 해양친화적인 인력을 확대해 나간다면 지속가능한 해양강국 건설에 중추적인 역할을 기대해 볼 수 있다.

다섯째, 부산 세계엑스포에 대해 어느나라의 질문에 32.3%가 ‘보통이다’라고 답해 부산 세계엑스포에 대해 수산·해운업 관련자는 잘 모르는 것으로 나타났다. 즉 수산·해운업에 종사하는 사람들조차도 잘 모른다고 답한 것은 홍보 부족으로 인해 인식을 하고 있지 않다는 것을 알 수 있다. 그러므로 2030 부산 세계엑스포 유치를 위해 국가차원에서 대대적으로 국민들에게 알리고 시민들에게 다양한 방법으로 홍보해야 하며 마케팅을 더

열심히 해야 될 것이다. 홍보를 했는데도 효과가 없다면 마케팅 방법에서 변화가 필요한게 아닌지도 검토해야 할 부분이다. 코로나 19로 사회적리해제로 시민들과 함께 다양한 유치 홍보 활동이 가능해지고 지역 내 확산을 물론 전국적 홍보 확대를 위해 홍보전략에 변화가 필요해 보인다. 황지훈(2021)은 BTS 콘서트, 이정재 홍보대사, VR 체험관, UAM 같은 대기업의 첨단 기술이나 모빌리티를 체험할 수 있는 전시장을 운영하고 있다. 부산 불꽃축제와 부산국제영화제 등 국내외 방문객이 폭증하는 시기를 활용해 외부 방문객들이 그 순간까지 엑스포와 떨어질 수 없게끔 부산 전체를 엑스포 홍보물로 가득 채웠으면 한다. 또한 이진형(2021) 부산 세계엑스포는 부울경뿐만 아니라 전남도 함께 준비해야 한다. 왜냐하면 지역적으로 월드엑스포의 효과는 부울경과 남해안권 벨트를 포함하여 한국관광의 새로운 성장과 도약을 모색하는 기회가 될 수 있기 때문이다. 엑스포 유치의 성패는 개최에 대한 시민들의 의지와 바람에 따라 판가름이 난다. 개최지 발표까지 남은 시간까지 우리 부산에서 유치되어 부산 산업의 전반적인 대 변혁이 일어날 수 있도록 시민 개개인이 홍보대사가 되어 역사를 만들어야 한다. 2030 부산세계박람회유치는 61조의 경제효과와 50만명의 일자리 창출의 효과를 기대하고 있기 때문에 다른 어떤 행사보다 중요하다. 그래서 부산 세계엑스포 유치를 위해 국민 모두가 한 마음이 되어 세계 박람회를 유치할 수 있도록 함께 노력해야 할 것이다.

여섯째, 수산·해운업에 대한 이미지를 분석한 결과 수산·해운업에 대한 긍정적 이미지로는 부지런한(5.66점), 중요한(5.61점), 의미있는(5.44점), 강한(5.01점), 활기찬(4.99점), 존경하는(4.92점), 재미있는(4.50점), 능동적(4.18점), 깨끗한(4.15점)으로 이미지로 나타난 반면 수산·해운업에 대한 부정적 이미지는 어려운(2.98점), 육체적(3.29점), 늙은(3.85점), 보수적(3.98점)이라고 하였다. 수산·해운업은 전통적으로 힘든 육체적 노동이 필요하다는 인식이

강하다. 하지만 최근 기술혁신, 인공지능, 빅데이터를 바탕으로 AI 기반 4차 산업으로 사회구조의 전반적인 변화가 시작되어 사회의 필요한 인재상도 바뀌고 있다. 수산·해운업 업무가 자동화되고 해양에 대한 인식의 변화로 휴식과 여가를 즐길 수 있는 해양레저 활동에 대한 각광으로 수산·해운업은 남자만이 관심을 가져야 한다는 인식의 변화를 보여주고 있다.

따라서 여성들의 수산·해운업 분야 유입으로 여성들만의 좋은 장점과 특징을 살려 수산·해운업에 도입할 필요가 있다. 그러기 위해서는 수산·해운업은 남성위주 노동환경이며 남녀차별이 상존하는 분야라는 부정적인 인식 전환을 통한 수산·해운업의 취업 홍보를 해야 할 필요성이 있다. 또한 여성의 취업 지속성을 위해 자녀 양육의 부담을 완화 시켜줄 고용환경 개선과 유연한 근무제 활성화 등 일과 가정이 양립할 수 있는 실질적인 제도적 장치가 필요하다. 4차 산업혁명 시대의 따라 인력 확보의 문제는 어느 이슈보다 중요한 문제이다. 미래사회가 요구하는 역량 있는 창의·융합형 인재 양성을 위해 여성들의 취업을 장려하여 다양한 분야에서 그들의 역량을 펼칠 수 있는 근무환경 조성 and 인식의 전환을 바탕으로 과감한 홍보마케팅 전략이 필요하다.

참 고 문 헌

- 김주현, 박광서 (2022). MZ세대의 해양수산 분야 인식과 정책적 시사점. 한국행정연구, 31(2), 95-124
- 고계성 (2011). 해양관광개발에 따른 관광지 지역주민의 관광영향 인식 차이 연구: 경남 창원 진해를 중심으로. 관광연구저널, 25(2), 41-54.
- 김대영 (2018). 수산업·어촌에 대한 일반국민들의 인식 및 수요. 수산해양 교육연구. 30(5), 1749-1758.
- 김덕진 (2011). 제주지역 해양스포츠관광 발전을 위한 관광객의 인식 조사. 해양스포츠연구.
- 김상태, 김성엽, 이상엽 (2021). 청년세대는 공정성을 어떻게 인식하는가 ‘인국공 사건’에 나타난공정성 인식의 테마분석. 한국행정연구, 30(4), 245-277.
- 김설인, 구혜경 (2021). 청년은 정보 활용격차에서 자유로운가? 한국 2030 청년세대의 모바일정보 활용에 관한 연구. 한국콘텐츠학회 논문지, 21(1), 39-54.
- 김영미 (2018). 한국 2030세대의 청년정책에 대한 태도와 영향요인. 한국 콘텐츠학회논문지.
- 류지훈 (2020). 우리국민 73%, “해운산업 국가경제 기여” 인식. 18(5), 386-396.
- 김은수, 조지성, 공영덕, 김엄지 (2018). 청년 물류인력 해외진출 정주 지원 사업 구상 연구. 현안연구과제. 한국해양수산개발원. 2018-06, 1-122.
- 김정인 (2020). Farrell 모형을 활용한 MZ세대 공무원들의 (불)공정성 인식

- 과 반응행동: MZ세대와 기성세대 공무원 비교연구. 한국행정연구. 30(4), 141-175.
- 김지훈 (2020). 청년의 도서지역 정착 경험에 관한 질적연구 -울릉도를 중심으로-. 수산해양교육연구, 32(6), 1499-1512.
- 김진현 (2021). 청년이 인식하는 소득불평등이 우울에 미치는 영향: 사회자본의 매개효과. 보건사회연구, 41(2), 83-100.
- 박광서 (2018). 해양수산 분야 창업 현황 및 시사점. 한국해양환경·에너지학회. 21(3), 179-185.
- 박광서, 김주현, 김지혜, 이정민, 이선량 (2017). 해양수산 분야 인력양성 실태와 개선방안 연구. 한국해양환경·에너지학회, 20(1), 45-54.
- 박광서, 신수용, 박예나, 이정민, 이지원, 이선량 (2018). 청년일자리 창출을 위한 해양수산인력양성 방안 연구: 국제물류 청년인력을 중심으로. 현안연구과제, 2018-04, 1-147.
- 박부명, 김성아 (2020). 청년층의 인구이동과 주택정책의 관련성에 관한 연구: 수도권권을 중심으로. <LHI Journal of Land, Housing, and Urban Affairs>, 11(1), 21-38. 122.
- 박종운 (2022) 위기에 놓인 수산·해운의 해답을 교육에서 찾다. 한국행정연구 1(1), 21-29.
- 박상우, 이상규, 윤영준, 이상철 (2018). 어촌 지역재생을 통한 청년일자리 창출 방안 연구. 현안연구과제. 한국해양수산개발원. 2018-28, 1-165.
- 박상우, 이호림, 이상규 (2017). 도시청년 일자리 창출을 위한 도시형 어촌 개발 콘텐츠 발굴연구. 한국해양수산개발원.
- 이순철, 정문기 (2021). 고용서비스 청년 참여자의 취업 영향요인 분석: 지역노동시장, 참여자 비교우위, 사업수행기관을 중심으로. 30(2), 65-95.

- 이진모, 신용준, 박진수 (2008). 해양레저스포츠에 대한 인식과 이용실태 분석을 통한 활성화방안 연구. 한국항해항만학회지, 32(8), 641-648.
- 진금주 (2019). 귀어의 동기와 귀어지 선정 요인에 관한 연구. 한국도서연구, 31(4), 237-259.
- 정호용 (2020). 정책 수용 단계에 따른 청년세대의 인식 형성 분석. 한국정책과학학회보, 24(3), 1-26.
- 최광은, 박민진 (2021). 청년의 주관적 사회지위가 불평등 인식에 미치는 영향: 사회경제적 지위 요인 사이의 상대적 중요도 비교. 사회과학연구, 32(4), 209-238.
- 최영석, 윤희성, 정인회 (2018). 선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구. 현안연구과제, 한국해양수산개발원. 2018-10, 1-90.
- 한국해양수산개발원. (2020). 2020년 해양수산 창업실태조사. 한국해양수산개발원. (2021). 해양수산 2030 청년층 인식 조사. 한국해양수산개발원. (2021). MZ세대의 해양수산 인식. KMI 인포그래픽, 39, 1-4.
- 김이태, 오성근 (2019). 월드엑스포 주제개발에 관한 연구:2030 월드엑스포 부산을 중심으로 MICE관광연구 제19권 제4호(통권 제58호) pp.27-42
- 고바야시 고이치·기부네 히사오·미쓰이 사토시·이시카와 요시후미·기무라 고우신 (2012). 국제박람회와 메가 이벤트 정책. 나고야학원대학종합연구소. 이각규역. 서울: 커뮤니케이션북스.
- 길미혜, 문유진 (2010). 메가이벤트 수요예측에 관한 연구 2009 인천세계도시축전을 중심으로. MICE관광연구, 10(3), 85-119.
- 김미경 (2013). 메가이벤트 개최전후 지역주민의 영향인식과 지역애착도 비교연구. MICE관광연구, 13(1), 45-66.
- 김봉석, 조희림 (2017). 세계박람회 유치 및 개최 프로세스에 대한 연구. 무역전시연구, 12(3), 1-27.

- 김이태 (2018). 2030 월드 엑스포에 대한 인식조사 및 사후활용방안. 2030 부산등록엑스포 2차 국제컨퍼런스 주제발표 자료집. 산업연구원
- (2015). 2030 부산등록엑스포 유치타당성 기초조사.윤세남(2011). 메가 이벤트가 도시브랜드에 미치는 영향. 2011대구세계육상선수권대회를 중심으로. MICE관광연구, 11(3), 201-217.
- 최은순, 정문수 (2009). 리스본엑스포를 통해 본 여수엑스포의 주제와 도시 개발. 한국해양학회지, 33(8), 539-548.
- 하지혜, 유진형 (2013). 세계박람회 주제구현과 주제적용분야에 관한 연구: 2012 여수세계박람회를 중심으로. 한국공간디자인학회 논문집, 8(2), 81-89.
- 김태한 (2017). 한국 해운산업의 발전 전략에 관한 연구, 해양수산부 정책 중심으로. 한양대학교
- 이인애 (2022). 한국해양포럼, 부산, 글로벌 선박관리산업 거점도시로 대전환 기회 잡아야.
- 권영주 (2017). 한국혁신학회지, 제4차 산업혁명과 해양과학기술
- 엄대영 (2016). 해양스포츠관광 전문인력 양성 시스템 구축 방안 연구
- 황지훈 (2021). 2030월드엑스포 부산 유치 가능성과 향후 노력
- 황미영, 박종운, 이광빈, 황용욱, 문희성, 김주완 (2022). 특성화고등학교의 현황과 개선점 탐색 : 수산·해운계 교사를 중심으로. 수해양교육 학회
- 김이태 (2019). 월드엑스포 주제개발에 관한 연구: 2030 월드엑스포 부산을 중심으로.
- 윤정민 (2019). 제4차 산업혁명 시대에 대한 유아교사의 인식연구. 국내 석사학위논문 충신대학교 교육대학원
- 박상춘 (2020). 한국 해양레저 관리체계 개선 방안에 관한 연구. 국내박사학위논문 인하대학교 대학원

- 조보현 (2021). 친환경 스마트 수산양식을 위한 ICT융복합 시스템 구축 연구.
국내박사학위논문 공주대학교
- Correas. J. (2015). 엑스포 주제의 역사와 미래의 주제. 『2030 부산등록엑스포
2차 국제컨퍼런스 주제발표 자료집』.
- Kerkentzes, D. (2015). 엑스포의 취지와 정신 및 차별성. 『2030 부산등록엑
스포 2차 국제컨퍼런스 주제발표 자료집』
- KOTRA (2010). 상하이 엑스포 국가브랜드 제고효과와 경제적 가치.
농수축산신문. (분석)2022 세계 어업·양식업 동향
- 인터넷사이트
- MZ세대의 해양수산 분야 인식과 정책적 시사점
(URL: <https://sigma.nursingrepository.org/handle/10755/18143>)
(URL: <https://doi.org/10.3390/en14165107>)
- ExpoMuseum 공식 홈페이지. <https://www.expomuseum.com>
- Gryz, J. & Kaczmarczyk, B. (2021). Toward Low-Carbon European Union
Society: YoungPoles' Perception of Climate Neutrality. *Energies*.
14(16): 5107.
- Anik, M.A.H., Sadeek, S. N., Hossain, M., & Kabir, S. (2020). A framework
for involving the young generation in transportation planning using
social media and crowd sourcing. *Transport Policy*. 97: 1-18.
- Deloitte Insights. (2021). The Deloitte Global 2021 Millennial and Gen Z
Survey.
- Stunkard, K. A., Ford, C., & Smith, D. D. (2019). Evaluation
of a nursing program curriculum redesign assessing millennial
satisfaction and outcomes. *Sigma's 30th International Nursing*
- BIE. Preliminary Enquiry for BIE Registration or Recognition of
International Exhibitions.

- Bureau of Shanghai World Expo Coordination(2006). World Expo 2010 Shanghai China Theme Vision.
- Chen, Y.(2018). Not just ‘Better City, Better Life’ : Creating sustainable urban legacy
- Expo 2015 S.p.A. (2012). The Theme Guide.
- Groote, P.(2005). A Multidisciplinary analysis of World Fairs and their effects. *Tourism Review*, 60(1), 12-19.
- Jones, Z.(2011). Explicating Failure: Expo 2000, Stuckeman School of Architecture and Landscape Architecture. The Pennsylvania State University.
- Linden, G. & Creighton, P.(2014). The Expo Book: A Guide to the Planing, Organization, Design, and Operation of World Expositions. The Expo Book.
- Loscertales, V. G.(2011). A Pillar of the Success of EXPO 2010: The Theme Development. BIE.
- Malsberger, K. (2000). World’ s Fair 2000: Hanover. Germany, Via Magazin
- METI. (2017). Osaka · Kansai Japan Expo 2025 Bid Dossier.
- Schrenk, L. & Jensen, M.(2014). Dystopia in the World of Utopia: Unsustainable realities of sustainable Themed Expositions. 『ARCC/EAAE 2014 | Beyond Architecture: New Intersections & Connections Scramble; Knowing, Structuring, Configuring, Processing, Assembling, Consuming』, 554-563.
- Wilson, M. (2018). Temporary events with lasting impacts. *BIE Bulletin*, 28-41

2030 세계박람회 대비 수산·해운업에 대한 인식 조사

안녕하십니까?

본 설문지는 수산·해운업에 대한 인식을 분석하여 수산·해운업이 나아가야 할 방향을 모색해보고자 합니다.

수집한 자료는 연구 목적으로만 활용될 것이며, 본 설문지와 관련하여 설문자의 정보가 노출되는 일은 절대 없음을 약속드립니다.

소중한 시간을 내어 설문에 응해 주셔서 진심으로 감사드립니다.

※ 해당되는 항목의 빈칸에 적거나 해당 번호에 V표를 해주십시오.

1. 귀하의 성별은? ① 남자 () ② 여자 ()

2. 귀하의 나이는? ()

3. 귀하의 학력은 어떻게 되십니까?

① 고졸 ② 전문대졸 ③ 4년제 대졸 ④ 석사 ⑤ 박사

4. 귀하가 사는 지역은 어디입니까?

① 서울, 인천, 경기 ② 강원도 ③ 전라북도 ④ 전라남도
⑤ 충청북도 ⑥ 충청남도 ⑦ 대구, 경상북도 ⑧ 부산,
경상남도 ⑨ 제주

다음은 수산·해운업과 2030 부산 세계박람회(월드엑스포)에 대한 질문입니다. 귀하의 생각에 가장 가까운 곳에 체크 부탁드립니다

1. 귀하께서는 평소 수산·해운업의 어느 분야에 관심이 있습니까?

수산물 가공	냉동공조	해양레저 관광	어업양식	기관	항해
①	②	③	④	⑤	⑥

2. 왜 해당분야에 관심이 있는지 선택한 이유를 체크해주세요

정부지원이 많아보여서	취업이 잘되어서	잠재력이 풍부 해보여서	육지보다는 바다라서	기타
①	②	③	④	⑤

3. 귀하께서는 수산·해운(해양스포츠) 관련 분야에 취업을 생각하고 있습니까?

매우아니다	아니다	보통이다	그렇다	매우그렇다
①	②	③	④	⑤

4. 4차산업 시기에 수산·해운업은 향후 발전가능성이 있다고 생각하나요?

매우없다	없다	보통이다	있다	매우있다
①	②	③	④	⑤

5. 미래에 가장 발전 가능성이 높은 분야는 어느 분야라고 생각하나요?

수산물 가공	냉동공조	해양레저 관광	어업생산	수산물자재	항해
①	②	③	④	⑤	⑥

6. 정부에서 향후 적극적으로 육성·지원해야 할 분야는 어느 분야라고 생각하나요?

수산물 가공	냉동공조	해양레저 관광	어업생산	수산물가공	항해
①	②	③	④	⑤	⑥

7. 수산·해운업에 대해 알게 된 경로는 무엇인가요?

TV	유튜브	학교수업	부모님	기타
①	②	③	④	⑤

8. 향후 직업을 가지고 살고 싶은 지역은 어디인가요?

부산	경남	수도권	기타	모르겠다
①	②	③	④	⑤

9. 부산지역에서 수산·해운업이 차지하는 역할은 중요할까요?

매우 중요하지않다	조금 중요하지않다	보통이다	조금 중요하다	매우 중요하다
①	②	③	④	⑤

10. 부산지역에 수산·해운업에 관련된 대학교는 몇 개가 있을까요?

없다	1개	2개	3개	모르겠다
①	②	③	④	⑤

11. 부산지역에 수산·해운업에 관련된 고등학교는 몇 개가 있을까요?

없다	1개	2개	3개	모르겠다
①	②	③	④	⑤

12. 수산해운업을 발전시키기 위해 중요한 분야는 무엇이라고 생각하나요?

수산해운연구 시설	관련교육기관 확대	전문인력양성	인식전환	규제완화
①	②	③	④	⑤

13. 귀하께서는 해양레저와 관련된 교육 프로그램(요트, 스킨 스쿠버, 서핑)을 받아보신 적 있으십니까?

매우아니다	아니다	보통이다	그렇다	매우그렇다
①	②	③	④	⑤

14. 현재 해양레저, 선박 및 장비, 용품제조 등에 관련된 전문인력 임금이 높다고 생각하십니까?

매우아니다	아니다	보통이다	그렇다	매우그렇다
①	②	③	④	⑤

15. 2030 부산 세계박람회(월드엑스포)에 대해 잘 알고 있습니까?

매우없다	없다	보통이다	있다	매우그렇다
①	②	③	④	⑤

16. 2030 세계박람회가 부산에서 개최된다면 부산이 향후 발전가능성이 있다고 생각하나요?

매우없다	없다	보통이다	있다	매우그렇다
①	②	③	④	⑤

17. 부산지역에 수산·해운업(해양스포츠)와 관련된 고등학교가 생기면 좋겠는지요?

매우찬성	찬성	보통이다	반대	매우반대
①	②	③	④	⑤

18. 찬성에 체크를 했다면 어떤 과가 생겼으면 좋겠는지?

해양스포츠	선박수리기계	스마트양식	수산기자재	수산식품가공	항해(해기사)
①	②	③	④	⑤	⑥

다음은 수산·해운업에 대해 생각하는 귀하의 이미지를 묻는 질문입니다.
 귀하의 생각에 가까운 곳에 체크 부탁드립니다.

약한 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 강한

수동적인 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 능동적인

중요하지 않은 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 중요한

보수적인 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 진취적인

의미없는 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 의미있는

여성적인 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 남성적인

육체적 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 정신적

재미없는 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 재미있는

높은 ————— 젊은

더러운 ————— 깨끗한

게으른 ————— 부지런한

멸시하는 ————— 존경하는

고요한 ————— 활기찬

어려운 ————— 쉬운

