

# | 해양사료 |



## 선원의 해외취업과 우리나라 최초의 여성 선원

| 김성준 | 한국해양대학교 교수  
seong1970@daum.net

최근 대륙그룹 김수금 회장의 회고록과 대륙그룹 40년사를 집필하면서 흥미로운 사료 한 점을 발굴했다. 그것은 우리나라 최초의 여성 선원수첩이었는데, 명의자는 김수금 회장의 부인인 광명렬 여사다. 발급일은 1969년 3월 18일이고, 발급자는 대한민국 부산지방해운국장이다. 한국해양대학에 여학생의 입학이 허용된 것이 1992년이다. 이는 무려 23년이나 앞서 여성 선원이 있었음을 뜻한다.

전체적으로 보면, 당시 선원수첩이 여권에 준하는 문서로 인정되었기 때문에 여권의 형식을 취하고 있다. 1967년 5월 3일에 시행된 출입국관리법(법률 제1900호) 제2조 10에 '선원수첩을 여권에 준하는 문서'로 인정하여 선원들은 선원수첩만으로 출국할 수 있었다. 그러다가 2005년 3월 24일, 출입국관리법(법률제7406호)의 개정으로 선원수첩의 여권 기능이 상실되었다.



표지를 제외하면 전체 56면이지만, 앞표지의 안은 빈칸으로 되어 있어 인쇄된 쪽수는 총 55쪽이다. 이를 정리해 보면 다음 표와 같다.

쪽	내용	특기사항
1	표제, 발급일, 발급번호, 소지자, 발급자	-발급번호 : 부산 33855 -소지자: 곽명열 -발급일: 1969.3.18. -발급자 : 부산지방해운국장
2	소지인 사진	
3	소지인 인적 사항	곽명열
4	관청기사	-M/S Har Camel호 승선 요함(직인 : 1969.3.18.) -2차 해외취업희망선원등록필(1970.7.21., 부산직업안정소)
5	관청기사	-1969.3.31., 아리랑호 승선하여 도일. Salon으로 Har Camel 호 승선 예정 -(직인 : 1969.3.31., 귀국 : 1969.9.30)
6-7	관청기사	-인도 Visakhapatnam 하선(1969.9.23.), 인도 출국(9.29), 홍콩 경유 귀국(1969.9.30.)
8-9	관청기사	-신원진술서접수증 첨부(1970.6.15.)
10	고용기사	-선장: 김수급, -승선일 1969.4.2., -직무:2調員
11	고용 변경 기사	-하선일 : 1969.9.22. -공인 : 1970.5.8.
12-39	고용 및 고용변경기사	-공란
40	자격조건	-관련 자격 수료일 : 1969.2.28
41-42	승선이력서	
43	건강증명서	-건강검진일: 1969.2.25
44-52	건강증명서	-공란
53	선원수첩소지자의 유의사항	
54-55	선원수첩기재요령	





| 해양사료 | 선원의 해외 취업과 우리나라 최초의 여성 선원 201

사료는 이면에 숨겨진 이야기를 알아야 그 가치를 제대로 인식할 수 있다. 이 선원수첩이 중요한 이유는 우리나라 최초로 미국선사인 MOC(Maritime Overseas Company)에 취업한 해를 확인시켜 주기 때문이다. 우리나라 선원의 해외취업의 역사는 비교적 잘 정리되어 있다. 그러나 초창기 선원의 해외취업을 확대하는 데 결정적 기여를 한 3대 해외선주, 즉 미국의 MOC와 LASCО, 일본의 산코라인(三光汽船) 등의 해외취업사에 대해서는 ‘역사의 창고’ 속에 숨겨져 있다.

## 선원 해외취업의 역사



김수금 선장

우리나라 선원의 해외취업은 1960년부터 이루어졌다. 1960년 6월 그리스선적의 리버티형 선박인 Lamylefs호(8900총톤)의 통신장이 발병으로 하선하는 바람에 대한해운공사 소속의 김강웅 통신장이 승선했다. 이것이 한국 해기사 최초의 해외취업이었다. 1944년 일본 관립무선전신강습소를 수료한 김강웅 통신장의 월급은 120파운드였는데, 당시 대한해운공사 보수의 3배였다. 본래 계약은 부산에서 미국까지 1항차만 하는 것으로 체결했으나, 항해 중 그의 능력을 인정받아 2년 6개월 동안 승선하여 1963년 초에야 귀국했다.

해기사, 특히 선장으로서 최초로 해외선박에 승선했던 사람은 김수금(N2, 현 대륙그룹 회장)이다. 그는 한국해양대 연습선 반도호의 초대 선장직을 역임하기도 하며 교수로 근무했다. 그러던 중 1963년 10월 교수직을 버리고, 대만 선사인 China Union Lines 소속선박인 Union Star(4500총톤급)에 1963년 11월 경에 승선했다. 이것이 한국 해운사상

최초 선장의 해외취업이었다. 이듬해인 1964년에는 협성해운이 역시 홍콩선사인 Fong Shing Shipping에 선기장 등 해기사를 포함한 한국 선원 송출을 시작했다.

협성해운은 1차선으로 풍쌍해운의 Loong Hwa호(2700총톤)에 선장 김기현(N4)과 기관장 이강래(E4) 등 28명을 1년간 승선계약을 체결해 1964년 2월 10일 승선시켰다. 해양대 교수로 있던 김기현 선장의 급료는 280달러였는데, 당시 대한해운공사의 선장의 급료는 1만 9천원선이어서 3배 가량 많았다. 한국 선원의 성실성에 만족한 풍쌍해운은 1964년 6월 2차선 Loong Kang호(5140총톤), 7월 26일 3차선 Loong An호(2800총톤)에 한국 선원을 승선시켰다. 이렇게 한국 선원의 해외 송출이 속속 소정의 성과를 거두자 홍콩 선사인 Tehhu Steam Shipping이 자사선 Billy호(1만 3500총톤)에 한국 선원의 승선을 요청해 왔다. 빌리 호에는 김용석 선장 등 34명이 1964년 8월 12일, 2년 계약으로 승선했다.

흥미로운 것은 이 시기 선원의 해외취업은 한국해기원협회가 주관했다는 점이다. 그러나 해외진출 개척기였던 이 시기 한국 선원을 고용한 외국선주들은 영세한 선주들이어서 노후선을 싸게 구입해 수리도 하지 않은 채 운항할 때까지 운항하다가 폐선하는 경우가 보통이었다. 그에 따라 뜻하지 않은 일이 발생하는 경우도 있었다. 1965년 일본 다이와해운은 파나마선적의 Daiei호에 승선하고 있던 영국인 선장을 비롯한 혼승선원을 해고하고, 한국해대 교수를 퇴직(1964.11.11.)한 서병기(N2) 선장과 송형조 기관장 등 30명의 한국선원을 승선시켰다. 그러나 승선한 지 한달만에 다이와해운의 홍콩법인이 도산해 버려 정기 도크수리 중 폐선되어 버렸다.

서병기 선장 등 한국 선원들은 줄지에 실업자가 되어버렸다. 이에 한국해기사협회가 적극적으로 나서 서병기 선장 팀을 중국계 대만선



주인 China Union Lines의 선박인 Greta호에 승선시키기로 했다. 서병기 선장은 그레타호를 캘커타에서 인수하기까지 약 2개월 정도 여유 있었다. 서병기 선장은 선원들의 질서를 엄정하게 유지하는 한편, Daiei호의 폐선작업을 마무리 지음으로써 선주와 일본 해운업계에 한국 선원의 우수성에 대해 재인식시켰다(『한국해기사협회60년사 I』, p.91).



박순석 기관장

김수금 선장과 같이 유니언 스타호에 기관장으로 승선했던 박순석(N2)은 하선 후 1965년 초 해기사협회의 상무이사로 취임했다. 그는 승선 중 중국인 진선장과 차이나 유니언 라인즈의 도쿄주재감독 중국인 오검금 등과 친분 관계를 유지해 왔다. 그는 해기사협회의 상무이사로 근무하는 동안 1965년 말까지 선박단위 해외진출을 10여차에 걸쳐 성공적으로 추진하였다. 선원들의 해외취업은 1965년 월남전이 확대됨에 따라 해군 출신 해기사들이 미 해군극동해상수송단(MSTS)의 일원으로 참여하여 한국 선원의 우수성을 입증하였다. 1965년 말까지 선원의 해외취업은 선박 21척, 선원 700여명으로 증가했다(『한국해기사협회60년사 I』, pp.92-93).

1965년 10월 6일, 잉여인력을 해외에 진출시킴으로써 실업자감소·인구증가억제·외화획득·교역증진을 도모한다는 취지로 ‘세계 속에 한국을 심자.’는 기치를 내걸고 해외개발공사가 설립되었다. 설립 당시에는 보건복지부산하 국영기업체로 출범했다가 1976년 4월 한국해외개발공사법의 제정으로 특수법인 한국해외개발공사로 전환되었고, 1991년 4월 한국국제협력단법에 따라 특수법인한국국제협력단(KOICA)으로 개편되어 오늘에 이르고 있다. 유니언 스타호에 기관장으로 승선했던 박순석이 해외개발공사 부산지사장으로 자리를 옮겼다.

그동안 선원의 해외취업은 한국해기원협회에서 담당해 왔으나, 1965

년 후반 무렵부터 해외취업 알선업무가 협회 본연의 목적에 위배되는 사업이라 하여 직접적인 알선업무를 할 수 없게 되었다. 유관 기관의 관여로 이 업무는 1966년부터 한국선원해외진출진흥회가 도맡아 취급하다가 해외개발공사 설립 뒤인 1966년 12월 15일에는 공사로 업무가 이양되었다.

〈표 1〉 1960년대 재래선의 선박 조직 (46명 기준)



## 미국 선사 MOC 취업 뒷얘기

1969년 봄, 대만의 유니언 라인의 선박이 MOC(Maritime Overseas Corp.)에 용선되었는데, 유니언 라인 측에서 ‘한국 선원들을 고용할 것’을 제안했다. 이미 MOC측도 유니언라인의 고베지점장을 통해 한국



해기사들의 우수성을 익히 들어 알고 있던 터였다. 이것이 계기가 되어 MOC에서 일본 요코하마에서 인수하는 Har Camel호의 선장으로 김수금을 수배했다. 당시 김수금은 대만 차이나 유니언 라인즈에 한국 선원을 공급하는 대리점업을 경영하고 있던 중이었다. 유니언선박은 모 회사인 차이나 유니언 라인즈에 해기사들과 선원들을 승선시키며 나름대로 안정적으로 운영되고 있었다. 김수금은 1969년 초, MOC와 승선계약을 하고, 1969년 3월 초, 요코하마항에서 우리나라 최초로 미국 선주사인 MOC 선박인 Har Camel호(1만 322총톤)에 승선했다.

김수금 회장의 회고록을 집필하는 과정에서 MOC 승선 비화는 한국 현대해운사에서 중요한 의미가 있다고 판단했다. 따라서 김수금 회장에게 여러 질문을 던졌지만, 기억을 되살리는 데 실패했다. 그러던 중 회고록에 들어갈 문서와 사진 자료를 수배하는 과정에서 김수금 회장의 부인인 광명열 여사가 보관하고 있던 선원수첩이 발굴된 것이다.

## 여성 최초의 선원 수첩의 뒷얘기

당시 국적선에는 부인 동승이 허용되지 않았지만, 미국 선사에서는 시행되고 있었다. 이를 잘 알고 있던 김수금 선장은 MOC 측에 부인과의 동행을 요청했고, 승낙을 받았다. 우리나라에서 가족동승제가 시행된 것은 1986년 유공해운(현 SK해운)에 의해서였다. 김수금 선장이 MOC와 승선계약을 체결한 날짜와 Har Camel호 승선했던 날짜는 확인되지 않는다. 따라서 광명열 여사가 보관 중인 선원수첩이 매우 중요한 의미가 있는 것이다.

이 선원수첩에서 광명열 여사가 조리원 교육을 수료한 날(1969.2.28), 선원수첩 발급일(1969.3.18), 승선일(1969.4.2), 하선일(1969.9.22)

등을 확인할 수 있다. 당초 김수금 회장은 몇 개월 승선한 뒤 부인이 승선했다고 진술했다. 그러나 몇 개월이 아니라 한달여 정도의 시차를 두고 승선한 것으로 추정된다. 왜냐하면 부인이 가족으로 승선한 것이 아니라 조리원으로 승선하는 것으로 하여 선원수첩을 발급했기 때문에 조리원 교육을 1969년 2월 28일 수료하였기 때문이다. 이는 김수금 선장이 요코하마에서 Har Camel호에 승선하기 위해 부인으로 하여금 조리원 교육을 받도록 했음을 의미하기 때문이다. 교육수료후 선원수첩 발급은 3월 18일이고, 3월 31일에 아리랑 호(969톤, 정원 320명)를 타고 일본으로 건너갔다. 아리랑호는 대한해운공사 소속 여객선으로 1964년 1월 12일 부산과 하카다항 간 정기여객선이였다. 이를 고려하면 광명열 여사는 부산에서 아리랑호를 타고 큐슈의 하카다항으로 가서 거기서 열차 등으로 갈아타고 요코하마로 이동한 것으로 보인다.

이를 고려하면 김수금 선장은 요코하마에서 인수하는 Har Camel 호에 부인과 같이 승선하기 위해 2월부터 승선 준비를 했고, 본인은 3월 초 승선하여 선박인수작업을 하고, 부인은 인수를 마치고 출항일 직전에 요코하마에서 승선했을 것으로 추정할 수 있다. 선박인수인계 작업을 하는 동안에는 선용품 재고파악, 기계사용법 숙지 등으로 선내는 매우 번잡하다. 이러한 때 선장의 부인이 동승하고 있으면 오히려 선원들의 눈총을 받기 십상이고, 부인으로서도 딱히 할 일도 없다. 따라서 김수금 선장은 3월 초에 먼저 승선하여 인수인계작업을 하고, 출항 직전인 4월 초에 부인이 승선하도록 한 것으로 추정된다.

## 해외취업선원의 국가발전예의 기여

1964년부터 1979년까지 파독 근로자 2만여명이 1억달러의 임금을

벌어 온 것에 비해, 같은 기간 해외취업 선원 11만여명이 6억달러를 벌어들여 6배 이상 많은 외화를 가득하였다.<sup>1)</sup> 그럼에도 불구하고, 파독광부나 간호인력이 국가 발전에 기여한 공로에 비해 상대적으로 저평가되고 있는 것은 매우 안타까운 일이다.

파독 근로자의 외화가득액은 선원의 해외취업이 본격화된 1967년 이전까지는 해외취업 선원의 외화가득액보다 많았다. 그러나 선원의 해외취업이 본격화된 1968년 이후에는 파독근로자의 외화가득액보다 1.2-4.8배 가량 많았다. 해외취업 선원들이 벌어들인 외화는 우리나라 수출액의 1% 내외를 차지할 정도로 많은 금액이었다. 이렇게 벌어들인 외화가 우리나라 초창기 경제개발에 주요한 재원으로 활용되었을 것임은 두말할 나위 없다. 1974년 동아일보에 연재된 '해외취업 한국 선원들'에 대한 기획 기사에 그에 대한 평가가 잘 나타나 있다.

해외취업 한국선원들  
대양을 누비는 한국 한국인  
땀방울이 바로 알맹이 외화  
8천 2백명이 50억달러 넘는 재산 운영  
1억달러벌이... 선주 매혹하는 우수성  
이희경 특파원

오늘도 세계의 여러 대양에서는 많은 우리 선원들이 커다란 외국화 물건을 도맡아 항해하고 있다. 이들 해외취업선원들이 벌어들이는 외화는 작년에만도 1백억원을 훨씬 넘고 있다. 그러나 이 분야의 이야기는 거의 소개된 일이 없고, 그만큼 그곳에는 슬한 애로도 담겨 있다. 정책 여하에 따라서는 한없이 밝은 외화획득의 새로운 길, 본사 지방

1) 한국선주협회, 『대한민국 해운산업발전사』, 2019, p.42.

부 이희경 특파원(부산 주재)이 우리 선원들이 조종하는 화물선을 타고 직접 태평양을 횡단, 취재한 실태와 전망 등을 엮는다.(편집자)

X일, 오후 4시. 우리나라 선원 32명이 도맡아 운항하는 리베리아 국적 화물선 '골라 애로우'(2만 6558톤, 선장 이수부)가 일본 나고야 항에 도착했다. 요코하마 항에서 일본이 미국에 수출하는 승용차 1100대(대당 수출가격 1천달러)를 싣고 뉴우어어크까지 갔다 돌아온 총항정 1만 9600마일, 꼬박 68일의 긴 항해였다.

'거대한 화살'이란 뜻의 골라 애로우는 67년 9월에 건조되어 우리나라 수출 선원이 인수한 후 이번까지 37차나 이런 항해를 거듭했다. 골라 애로우호가 이렇게 오가는 시간에 우리 수출선원 8200명이 탄 340여척의 외국적 대형화물선들이 간단없이 세계를 누비고 있다.

아시안 엔터프라이즈(선장 주운용)는 케이프타운에서 나폴리로, 스프레이 캡(선장 신오수)은 아파파에서 애틀워프로, 오션벤처(선장 구홍)는 샌디에이고에서 몬테비디오로, 아시아 플라밍고(선장 박세충)는 싱가포르에서 방글라데시로, 골라 산코(선장 구완섭)는 몬로비아에서 로테르담으로 오가고 있는 것이다.

이런 화물선을 운항하는 우리 선원들은 우수한 항해기술로 평균 2천만달러(80억원)나 되는 재산(선체가격 1만톤당 500만달러와 적재화물 포함)을 안전하고 빠르게 수송한다는 세계 각국 선주의 호평을 받으며 연간 3천만달러씩이나 품삯으로 번 외화를 고국에 보내오고 있다.

별 자원이 없는 우리나라에서 인력만으로 외화를 벌어들이는 수출 선원 취업선은 일본선박 203척을 비롯, 미국 38척, 홍콩 30척, 파나마 25척 등 16개국 342척(약 500만톤)이나 된다.

이 많은 국제항로 화물선을 운항하는 우리 선원은 지난 64년에 192명이 처음 출발한 것을 비롯, 66년까지는 1491명, 69년까지는 2764명으로 늘었고, 72년엔 7496명으로 급증했다.

이들의 외화가득액도 64년의 55만 6900달러서 66년 193만 6135달러, 69년엔 597만 6900달러로, 72년엔 2511만 6380달러로 늘어나고 있다. 64년 이후 송금된 외화총액은 금년들어 6월말까지 1414만달러를 합쳐 1억달러를 넘고 있다.

이들은 그동안 가족과 고국을 떠나 한번 휴가오기까지 1,2년씩 바다 위에서 땀흘려 일해 많은 외화를 벌고 아울러 한국 선원의 우수성을 세계에 널리 인식시켰다. 선원 수출 초창기였던 7년전만해도 도버해협에서 어느 영국인 파일럿트는 8만톤급 선박에 종사하는 우리 선원 드를 보고 '일본인이냐'고 물었다가 선장을 포함한 전승무원이 한국인이라는 대답에 크게 놀랐다고 한다.

이제 외국선주 상당수는 한국 선원에 의존, 사업을 경영하고 있다. 한국선원 8200명은 50억달러가 넘는 외국 선박재산의 관리를 맡아 국제해운계에서 지위를 굳혀가고 있다. 한국 선원들은 중국, 인도, 버마, 필리핀인들이 구미인이 선장인 화물선에 보통선원으로 거의 취업하고 있는 것과는 달리, 1척 단위로 아예 배의 운항을 도맡아 집단용역수출을 하는 점에서 세계의 인기를 모으고 있다.

이런 가운데 국제해운업계의 추세가 한국선원이 진출할 수 있는 무한한 가능성을 보여주고 있다. 자본력에서 세계 으뜸인 미국이 해운인력 확보난으로 쇠퇴해가고 있는 것 등이 바로 그것이다.

또 우수한 인력과 유리한 시장조건으로 세계1급의 해운업을 구축했던 일본도 쇠퇴의 징후를 나타내면서 경쟁력이 약한 선주는 기업을 존속시킬 최후 수단으로 해원노조의 압력을 피해 인력을 쉽게 확보할 수 있는 편의취적 운항으로 눈을 돌리고 있다.

경제의 비약적 성장에 따라 철강업을 중심으로 한 대형 전용선, 석유정제업을 중심으로 한 초대형 탱커, 수출증강을 위한 정기항로 대형선 등을 대량 건조했던 일본 해운의 보유선복량은 3700만톤으로 실질적인 세계 제1위이며, 운항선복 1천만톤 이상인 세계 최대급 선주만도 여러 회사가 됐다.

이런 거대한 해운계가 일본 전반의 산업구조변환이 진행되고 있는 최근에 와선 격심한 인플레이가 선주의 체력을 약화시켜 대형전용선의 운영이 어렵게 됐고, 임금의 급상승은 인력 확보 조차 벽에 부딪치게 했다.

일본 전반의 임금 수준은 자꾸만 높아가 해운업의 기초인 선원 인력 확보는 여전히 난관으로 남아 일본 경제가 필요로 하는 2만톤 전후의 선박과 이 선박의 운임 코스트를 낮게 해줄 외국선원 확보 대책이 서둘러지고 있어 마치 미국에서 순 미국적 해운이 거의 존립 못하고 있는 것과 같은 운명에 부딪치고 있다.



우리 선원의 해외진출 여건은 이런 국제 추세로 앞이 밝게 띄어 있으며 이미 진출해 활약하고 있는 선원들은 임금도 미국, 일본 다음으로 높은 수준을 받고 있다. 우리 교통부 집계로는 수출선원 임금을 67년에 선장, 기관장 790, 갑판장, 조기장 300, 갑판원, 기관원 150달러로서 1척 30명 선원의 경우 평균 송금액(본봉에서만) 월 7320달러이던 것이 69년에 선장 기관장 860, 갑판장 조기장 342, 갑판원 기관원 137달러로 월 척당 9650달러, 72년엔 선장 기관장 185, 갑판장 조기장 541, 갑판원 기관원 229달러로 월 척당 12551달러, 올해엔 선장 기관장 1600, 갑판장 조기장 718, 갑판원 기관원 318달러로 월 척당 총금액은 1만 7292달러로 늘어났다.

이 임금 수준은 기본급만으로는 미국 다음인 일본과 거의 같은 수준으로 중공, 인도, 버마, 필리핀 선원 보다 70% 이상 높다. 기본급 외에 각종 급여가 본봉의 약 30%를 넘고 있다. 선원들은 이 돈을 아껴 거의 송금하고 있어 국내에 송금되는 외화는 회사나 당국의 집계보다 약 30% 많다고 볼 수 있다.

따라서 작년도의 교통부 집계인 2791만달러는 사실상 3600만달러를 넘어 이 해의 우리나라 무역외 외환수금액 중 투자수익 4046만 8천달러에 육박하고 있고, 71년도의 관광수익 3119만 3천달러 보다 높은 것이 된다. 그래서 해외수출 선원들은 스스로를 공해요소는 모두 외양에 버리고 알맹이 외화만을 벌여보내는 '달러 복스'라고 부른다. 누적된 외채 때문에 허덕이다 쓰러지는 차관업체 보다 얼마나 건실한 외화가 득선이냐고 자부한다.(동아일보, 1974. 9.3)

〈표 2〉 해외 근로자의 취업 추이

연도	해외취업 선원	파독 근로자			
		광부	간호	기능공	합계
1963		247	1043		
1964	192	806			
1965	973	1180			
1966	1491	286	1227		1513
1967	2340	7	421		428
1968	2655	3	91		94
1969	2764	10	837		847
1970	3437	1305	1717		3022
1971	5164	982	1363	476	2821
1972	7476	71	1449	208	1728
1973	8088	842	1182	152	2176
1974	8140	1088	1206	92	2386
1975	1만 0128	-	459	3	462
1976	1만 2176	314	62	-	376
1977	1만 3462	795	-	-	795

자료 : 파독근로자 - 부하노바 페루자, 파독 간호인력의 생활상과 송금실태:구술자료의  
집계분석, 한국학중앙연구원, 박사학위논문, 2017, p.60: 해외취업선원 -  
『현대한국해운발전40년사』, p.976.

〈표 3〉 수출액과 근로자의 외화가득 추이 비교

(단위 : 1만달러)

연도	수출액	선원 (비율)	파독근로자 (비율)
1964	1억 1910	55.7 (0.47%)	11.2 (0.09%)
1965	1억 7510	149.7 (0.86%)	273.4 (1.56%)
1966	2억 5030	193.6 (0.77%)	477.0 (1.90%)
1967	3억 2020	336.9 (1.05%)	579.1 (1.80%)
1968	4억 5540	461.0 (1.01%)	241.7 (0.53%)
1969	6억 2250	597.7 (0.96%)	124.6 (0.20%)
1970	8억 3520	736.4 (0.88%)	333.8 (0.62%)
1971	10억 6760	1072.3 (1.00%)	659.3 (0.62%)
1972	16억 2410	2591.5 (1.60%)	831.1 (0.51%)
1973	32억 2500	2791.5 (0.87%)	1416.2 (0.44%)
1974	44억 6040	3121.4 (0.70%)	2447.9 (0.55%)
1975	50억 8100	4836.6 (0.95%)	2768.0 (0.54%)

자료 : 수출액 - 한국은행, 『경제통계연보』, 1976, p.188.; 선원-『현대한국해운발전40년사』, ;  
p.1012 ; 파독근로자 - 부하노바 페루자, 파독 간호인력의 생활상과 송금실태, p.59.

〈표 4〉 초창기 해외취업 선박 현황, 1960-1970

연도	선명	선장	기관장	통신장
1960.6	Lamylefs			김강웅
1963.	Union Star	김수금	박순석	
1964.2	Loong Hwa	김기현	이상래	
1964.3	O Swego Voyager Ally			천종욱 남치상
1964.4				강영집
1964.5				우중현 박길용
1964.6	Loong Kang			
1964.7	Loong An	박동선		
1964.8	Billy	김용석		
1964.9~12	World Fair Neptune Union Skipper	백웅기, 김진한 이명섭, 박용섭 등 15명		
1965	Daiei	서병기	송형조	
1965.5~7	Dahlia East Bound Union Prosper Angelina			
1966.7	Gretha	서병기	홍순우	
1966.10	Beata Angelina	박태안 백용흠	오용한 이근재	
1966.11	Vigiant Tung Lee	이상호 김윤식	한상용 이동익	
1966.12	Loong Kang	이동섭	김부한	
1967.1	Easter Skipper Eleanor	이택형 송달수	백영기 손계용	
1967.2	Ocean Logger Union Skipper Sigfuji	김규철 이계춘 서병기	이시형 김창주 한상용	

자료 : 『한국해기사협회60년사 I』, pp.89-108.

주 : 달은 실제 승선월과 해기원협회에 찬조금을 납부한 달이 혼재되어 있다.

〈표 4〉 계속

연도	선명	선장	기관장
1967.4	Neptune	김수금	한정옥
1967.6	Loong Hwa Pacific Logger	남용술 문영일	박석규 정규원
1967.7	Union Prosper	김익한	
1967.9	Golar Arrow	옥생문	박영준
1968.1	Chief Awoska Magna Golar Bow	구완섭 김창영 이세령	조정제 강동진 설윤진
1968.3	Annie	이득원	김병식
1968.6	Federal Nagara	김국종	배영철
1968.7	Monique East Bound	김두하 김기현	박병선 민근배
1968.8	Vega	심상일	박병화
1968.9	Roses Panamanian Star Essence	성철득 김윤식 남용술	김병수 한정옥 -
1968.10	Union Tiger Oriental Flower Asia Rindo Montrion Aisa Momo Montrose Oriental Star	김수완 안태진 경영홍 황관성 구완섭 이규복 이기대	이창병 이상래 홍종만 안병설 장남구 이용훈 유재철
1969.2	Fulda Crystal Margaret	선증원 윤홍조	박춘림 조용구
1969.3	Current Trader Reliance Prosperity Oriental Sea Asia Botan Reliance Seventy	김동식 이득원 이진모 이성모 이상렬	지기홍 이종성 이오문 박종문 채형용
1969.4	Shine Maru	구경희	김부한
1969.5	Montiqny Eastern Beauty Reliance Harmony Reliance Prosperity	김남흥 백웅기 김문섭 이득원	장남구 한상용 유대희 이종성
1969.6	Pac Merchant	안병혁	홍순우
1969.8	Felix	이동섭	백영기
1969.9	Bond Street Reliance Amity Magna Rising Sun New Star	장용문 이상호 김용석 전용빈 남재우	장영식 고희영(1/E) 김화일, 김진문 김창주
1969.10	York	김원중	이창재
1969.11	Reliance Unity Edelweise	이계춘 정찬조	배성관 영길룡
1970.2	Nyssho Maru Har Camel	선증원 김수금	박춘림 이창성
1970.3	Magna	김용석	