

비타민 SEA

Summer | Vol. 12

K-해양도시

세계 최초로 꿈꾸는 해양도시, 인천

SEA DIVE

탄소 0% 꿈의 항만, 그린포트

해운 INSIDE

(주)케이티마린 박옥열 대표 인터뷰

ON KOBC

경영혁신부터 사회공헌까지, KOBC 청년이사회

SEA너지

(주)언더워터솔루션 옥수석 대표 인터뷰

Vol.12

Summer 2024
한국해양진흥공사 매거진
www.kobc.or.kr



<비타민 SEA>

필수 영양소 '비타민 C'에 SEA(바다)를 활용한 이름으로, 바다와 해운업에 영양을 보충하는 한국해양진흥공사의 계간 소식지(사보)입니다. 한국해양진흥공사의 해운기업 지원 정보뿐만 아니라 해운산업과 관련된 각종 정보와 뉴스, 일반 독자들을 위한 즐거움과 유익함을 주는 읽을거리까지 다양한 콘텐츠를 풍부하게 담았습니다.

발행처

한국해양진흥공사
부산광역시 해운대구 마린시티2로 38,
C1동 4층~7층 (우동, 해운대아아파크)
T. 051-795-1500



<비타민 SEA> 소식지는 QR코드 또는 한국해양진흥공사 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.
www.kobc.or.kr



K-해양도시
세계 최초를 꿈꾸는 해양도시, 인천



SEA DIVE
탄소 0% 꿈의 항만, 그린포트



해운 INSIDE
상생의 가치를 실현할 새 항해를 시작하다
- (주)케이티마린 박옥열 대표



바다로 잇는 NEWS
SEA THE FUTURE



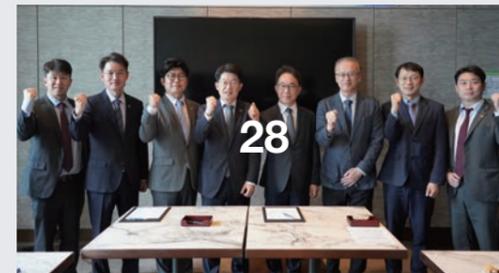
ON KOB
경영혁신부터 사회공헌까지, KOBK 청년이사회



같이 가치海
해진공과 해운산업, 우리 함께 알려요
- KOBK 대학생 기자단 '해(海)지나' 5기



SEA너지
수중 세계의 모든 문제 해결에 도전하다
- (주)언더워터솔루션 옥수석 대표이사



KOBK NEWS
이모저모 해진공



알쓸신海
미래 수산강국의 열쇠, 스마트양식



JOB학다식
안전한 정박을 책임지는 선박의 수로안내자
- 도선사



한국해양문학진흥공사
이 순간이 삶의 정점
- 니코스 카잔차키스 《그리스인 조르바》

36
Feel Sea Good
바다가 차린 식탁, Ocean Recipe
- 한치

38
독자 참여코너
해진공 낱말퀴즈

K-해양도시,

인천

근대 개항 항만의 역사에서
동북아 비즈니스 허브로 성장한 도시.

대한민국 2위 물동량 인천항과
12년 연속 공항서비스품질(ASQ) 1위
인천국제공항을 품은 인천.

대한민국 항만도시 두 번째 이야기,
전 세계를 향한 든든한 관문
인천을 만나본다.



세계 최초로 꿈꾸는 해양도시, 인천

'고려'의 첫 관문으로 문을 연 인천항. 인천항을 품은 인천은 선사시대부터 현재에 이르기까지 경제 중심지로서 그 역할을 충실히 해내고 있다. 제물포 르네상스를 꿈꾸며 새로운 해양도시로 나아가는 인천. 이제 날개를 펼치며 비상할 준비가 되었다.

굳게 닫힌 문을 열고 대한제국 3대 개항장으로

고려시대까지 개성의 관문 역할에 충실했던 인천항은 조선 왕조의 쇠국정책으로 서해 해상교통이 전면 금지됐고, 귀화하지 않은 외국인들은 모두 추방되었다. 이후 제물포는 국제 무역항 기능을 상실하여 한적한 어촌 도시로 여겨졌다. 19세기 중엽에 이르러 통상을 요구한 나라들과 군사적 충돌이 일어나게 된다. 인천 해안에서 벌어진 전투, 바로 병인양요(1866)와 신미양요(1871)이다. 프랑스와 미국을 물리친 조선은 쇠국정책을 더욱 강화했지만, 1876년 일본의 강압으로 강화도 조약을 체결하게 되었다. 이를 계기로 인천, 부산, 원산의 3개 항구가 개항되었다.

(인천은) 물길을 이용하여 경성으로 왕래하기에 입구의 역할을 하므로 선박이 정박해야 하는 곳이다. 먼저 이 지역을 당분간 통상을 행하는 지역으로 삼고 별도로 다른 좋은 항구를 얻어 옮기는 것을 기약할 것.

『일본외교문서, 외무성, 1949』

개항장인 제물포항에는 관세를 징수하는 인천해관, 인천감리서, 각국 영사관과 상·공업 시설 등이 빠르게 설립되었다. 현재 우리에게 친숙한 중구 자유공원, 인천중동우체국(옛 인천우체국), 답동성당, 차이나타운 등이 모두 개항기에 조성됐다. 인천시민의 친수공간이자 대표 관광지인 월미도도 이 중 하나다. 일본은 1918년 월미도를 풍치지구¹⁾로 지정하고 1920년 해수욕장을 개장한 데 이어 수족관, 체육시설, 조탕(목욕탕) 등을 조성해 국내 최대 규모의 유원지를 형성했다. 이는 일본인과 일부 조선 상류층을 대상으로 했기에 토착민에게는 상대적 박탈감을 안겼다. 변해버린 항구의 모습을 바라보는 토착민의 시선은 시인 김기림의 『길에서-제물포 풍경』에서 엿볼 수 있다.

1) 도시의 자연 풍치를 유지·보호하기 위하여 도시계획구역 안에서 지정한 지역

한반도 역사를 함께한 도시 인천을 품은 인천항

서방세계에 '고려아'라는 이름을 알린 한반도의 관문

인천광역시 중구에 있는 인천항은 서해안 제1의 무역항으로 서울과 수도권의 중요한 해상 관문이다. 인천항의 옛 지명은 미추홀로 고구려 제19대 왕인 광개토태왕릉비에 '미추성'이라는 표기가 있을 정도로 오래된 지명이다. 세계문화유산으로 지정된 강화 고인돌 유적을 비롯하여 인천 여러 곳에서 발견된 고인돌은 선사시대부터 지금까지 이어진 인천의 역사를 짐작케 한다.

인천 연수구 옥련동에는 '능허대공원'이 있다. 이 공원에서 옥련사거리 방향으로 조금만 걸으면 인천시 기념물 제8호 '능허대 터'가 나온다. 건널 능(凌), 빌 허(虛)라는 한자로 이루어진 능허대는 '만경창파(서해)를 하늘로 날아오르듯 항해한다'라는 의미이다. 능허대 터는 근초고왕이 통치했던 백제 378년, 고구려가 육로를 막자 중국과의 교역을 위해 당시 사신들이 해상으로 다닐 때 출발 지점이었다. '등주항로'라 불리는 백제의 해상 루트는 인천~덕적도~중국 산둥반도에까지 이른다. 이렇게 백제 때부터 시작한 교역 활동은 고려시대까지 이어져 거란, 여진, 일본, 아라비아 상인들도 왕래하였다. 이를 통해 고려가 유럽 각국에 고려아(Corea)로 알려지게 되었다.

낮익은 강아지처럼
발등을 활는 바다 바람의 헛바닥이
말할 수 없이 사롭건만
나는 이 항구에 한 번도 한 친척도 불룩한 지갑도 호적도 없는
거북이와 같이 정글한 한 이방인이다
『이방인』

서해 물류 거점에서 동북아 비즈니스 허브로

인천항은 1918년 해수 높기와 상관없이 출입할 수 있는 이중갑문식 독을 준공하였다. 이는 동양 최초의 혁신적 시설이었다. 1950년 인천 상륙작전으로 항만시설 대부분이 파괴되었다가, 1955년 복구된 인천항은 산업화 시대에 교역 시장이 확대되면서 서해 물류 거점이 되었다. 이후 1974년 아시아 최대 규모의 수문식 도크 '인천항 갑문'을 완공하여 수도권 수출입 화물의 중심 항만으로 자리 잡았다.

인천항은 2005년부터 2008년까지 수역형 항만으로 향하는 초석을 마련하여 컨테이너 물동량 사상 첫 100만 TEU를 달성했다. 2011년

부터 추진해 온 인천신항과 국제여객터미널 확충, 항만 배후부지 개발을 통한 제2의 개항을 준비하고 있다. 또한 안전한 항만을 목표로 2014년에는 무재해 3,200일을 달성하였으며 코로나19 감염병 이후에는 재난유형별 매뉴얼과 체계적인 시스템을 구축하였다. 인천항만공사는 2024년 5월 12일, 수도권 수출입 화물의 관문 역할을 하며 1980년대 수출 100억 달러 달성에 크게 기여한 인천항 갑문의 50주년 기념 행사를 열었다. 이로써 인천항은 지난 반세기 동안의 성과를 기념하고, 미래를 향한 새로운 도약을 준비하고 있다.

출처: 인천시

인천항에서 이뤄진 최초의 일들

인천항 역사에는 유독 최초가 많다. 근대식 세관, 군함을 포함하여 처음으로 등대가 세워진 곳도 인천항이었다. 인천항 연안여객터미널에서 배를 타면 팔미도까지 약 45분이 걸린다. 선착장에서 등대가 있는 정상까지 10여 분. 섬 정상에 등대 두 개가 있다. 왼편 작은 등대가 1903년 4월 우리나라 최초로 불을 밝힌 원조 팔미도등대이다. 오른편 새 등대에는 팔미도등대 탈환 당시 상황과 인천상륙작전을 재현한 디오라마 영상관, 실미도와 무의도, 영종도 등을 바라볼 수 있는 전망대가 있다.

국내 최초 컨테이너 전용 부두가 세워진 것도 인천항이다. 1970년 3월 인천항에 처음 컨테이너가 들어왔으며, 대한통운이 컨테이너선을 월 2회 정기 취항하기로 하면서 컨테이너 운송이 본격화되었다. 당시 인천항에는 컨테이너 하역 장비가 없어 선박에 있는 장비를 활용해 부두에 컨테이너를 내렸을 것으로 추정된다.

2018년 인천항에는 또 한번 재미있는 일이 일어났다. 곡물 저장고에 세계 최대 야의 벽화가 그려진 것이다. 전체 도색 면적만 2만 5천㎡의 거대한 규모로, 미국 콜로라도 푸에블로 제방 프로젝트의 1.4배이며, 축구장 4배 크기와 비슷하다. 제작 기간은 2018년 1월부터 약 1년으로 도장·도색 전문 인력 22명이 투입됐고, 아파트 212층 높이에 이르는 건물 벽화를 제작하는 데 사용된 페인트 양은 86만 5천 400L에 이른다. 벽화 디자인은 어린 소년이 책 안으로 물과 밀을 가지고 저장고 안으로 들어갔다가 어른으로 성장해 나오는 이야기를 담았다. 시간의 흐름을 상징하는 봄·여름·가을·겨울 북 커버 장식과 성장 과정을 의미하는 문구가 16권의 책 제목으로 디자인된 이 거대 곡물 저장고 야외 벽화는 크기만으로 기네스북에 등재되었다.

최초를 품고 미래로 뻗어나가는 인천항



인천항 제7부두



인천항 제7부두 곡물저장고, 출처: 인천시



인천항 제1부두

신성장 산업과 문화 관광 거점 도시

1974년 개장한 인천 내항 항만 개발 이후, 인천항은 원도심 부흥을 이끌 '제물포 르네상스' 사업을 진행 중이다. 1단계 사업으로 1-8부두를 개항역사와 랜드마크 지구로 지정해 신속히 착공하고, 2단계에서는 2-3-6부두를 문화관광-체험지구로, 3단계에서는 4-5-7부두를 산업과 주거가 연계된 산업 혁신지구로 개발할 예정이다. 해양 앵커시설 건립도 추진 중이며, 탄소중립 전초기지로는 환경통합 연구단지, 해양식물원과 다양한 해양 친수공간이 포함된다. 제물포 르네상스 해양 진입관문으로는 갑문 진입 경관을 개선하고 마리나, 주거단지 구역 등 문화콤플렉스로서 역할을 한다.

또한, 동인천역과 인천역이 포함된 역세권은 복합개발을 진행하여 문화 관광 거점 도시로 도약을 준비하고 있다. 동인천역에 행정·교통·재생 통합 거점으로 제물포구 신청사, 복합환승센터, 입체스카이워크 등이, 인천역에는 청년·문화·혁신 복합거점으로 주상복합시설, 입체스카이워크, KTX 인천역이 들어설 예정이다. 또한 지역 역사와 문화자원을 활용한 제물포 웨이브(J-WAV), 홀로포트인 율미를 포함한 제물포 일대를 테마별 관광명사로 조성한다. 제물포를 상징하는 오쿨러스타워(Oculus Tower)와 세계 최대 규모의 문화복합시설인 큐브(k-ube)도 들어설 계획이다.

세계로 열린 한반도의 관문, 인천

동북아 비즈니스 허브로 거듭나고 있는 인천. 인천에는 전 세계 공항을 통틀어 유일무이한 12년 연속 '세계 공항 서비스평가 ASQ(Airport Service Quality)' 1위에 선정된 인천국제공항과 항만 인프라, 국제업무단지를 중심으로 비즈니스 환경을 조성하는 인천경제자유구역이 있다. 인천경제자유구역은 국제기구와 세계적 기업이 선택한 비즈니스 허브이자 비행거리 3시간 내 인구 100만 이상의 도시 61개가 위치한 동아시아 진출로로서 매력적인 도시이다. 또한 물류·교통 중심지로 1만 2,000TEU급 초대형 화물선 입항이 가능한 최첨단 항만 인프라



인천국제공항

를 갖추고 있는 도시이다. 이외에도 인천은 지속 가능 성장을 위해 다양한 시도를 하고 있다. 지난 2017년 10월, 대한민국 최초로 공정무역역도시 인증을 받은 인천. 14번째 이어지는 '공정무역 페스티벌'을 통해 공정무역²⁾의 의미를 알리는 다양한 행사를 개최하고 있다. 또한 지속가능한 생태 도시환경을 목표로 해양친수도시를 조성하고 있다. 해양친수도시는 시민과 함께하는 해양-항만 친수공간으로 인천시와 시민협약단이 해양보호구역 관리, 유해 해양생물 제거, 우수한 해양자원 보전을 위해 노력한다. 시민협약단은 생물 다양성 보전을 위해 인천 갯벌의 유네스코 자연유산 등재에 힘쓰고 있다.

한반도 역사에서 지속 가능한 경제 관문으로 한결같이 활약해온 인천. 동양 최초의 항만시설 이중갑문식 독부터 세계 최대 규모의 기네스북 등재 야의 벽화까지, 항만의 첨단 기술과 문화콤플렉스로서 끊임없는 도전의 발자취를 남겼다. 앞으로도 새로운 해양도시로 나아가는 인천의 화려한 도약을 기대해 본다.

2) 공정무역(Fair Trade)은 저개발국가 생산자와 노동자들의 권리 보호를 통해 지속 가능한 발전에 기여하는 글로벌 시민 운동이다. 사회적 가치를 담은 공정무역 대중화를 위해 인천은 현재 영국, 독일 등 36개 국가 2,200개 도시와 함께 공정무역 대중화에 힘쓰고 있다.

탄소 0% 꿈의 항만, 그린포트

국제해사기구¹⁾에서 시행하는 온실가스 감축 전략과 미국, 유럽 연합 국제 해운 규제 정책에 따라 국내외 항만에서도 탄소중립 프로세스가 진행되고 있다. '탄소 0%'를 향한 체계적인 전략과 기술로 선박, 항만, 육상까지 이어지는 탄소중립 항만에 관해 알아본다.

항만에 부는 탄소중립 바람



인천항에 친환경 항만이 탄생한다. 인천항은 탄소중립 실현을 목표로 한 '2050 탄소중립 프로세스'를 내세워 단계별 탄소중립 인프라 구축 계획을 발표했다. 탄소중립 프로세스에 따르면 2030년 항만 자체 탄소중립을 비롯하여 2045년에는 항만 하역기능과 배후부지 인프라, 2050년까지 기존 화석연료를 사용하는 대형 화물선과 하역 장비 등을 포함한 해상·육상 수단의 친환경 루트를 개발할 계획이다.

친환경 항만으로 변화하려는 배경에는 국제해사기구의 온실가스 감축 전략 목표가 있다. 국제해사기구는 2030년 최대 30%, 2040년 최대 80%, 2050년 100% 재생에너지 보급을 달성하겠다는 온실가스 감축 전략을 진행 중이다. 이러한 흐름을 타고 전 세계 온실가스 배출량의 2%를 차지하는 국제해운 산업 분야도 온실가스 감축 전략을 따른다. 해양수산부도 2023년 2월 「국제해운 탈탄소화 추진 전략」을 발표하였다. 항만과 선박의 온실가스 감축 목표에 따라 에너지 소비량 감소, 수질 개선 등을 통해 항만 자체는 물론 선사와 화주, 국가 이미지까지 높아질 수 있는 효과가 기대된다. 범국가적인 2050 탄소 중립 실현을 위해서는 온실가스 전 생애주기 분류, 온실가스 배출량 산출 방법과 공개 범위에 대한 정부의 표준화 및 규제가 뒷받침되어야 한다. 온실가스 배출량에 관한 기준이 규격화되면 항만, 배후단지, 그리고 입항한 선박 등에서 발생하는 온실가스 배출량을 효과적으로 줄일 수 있을 것이다.

탄소중립 항만 달성 실현 기술



그린포트(Green Port)로 불리는 탄소중립 항만은 탄소 배출로 인한 기후변화에 대응할 수 있는 항만을 일컫는다. 탄소중립 항만이 되기 위해서는 여러 기술이 접목된 항만 인프라 및 선박 제조 기술이 필요하다. 국내에서는 2013년 아시아 최초 LNG선인 에코누리호 운항을 시작으로, LNG 추진 선박 건조를 활발하게 진행 중이다. LNG 추진 선박은 원유에 의지하는 화물-컨테이너선, 연안여객선 등과 달리 액화천연가스를 연료로 사용하는 선박이다. 컨테이너 선박 1척이 디젤 승용차 5,000만 대 분의 황산화물과 트럭 50만 대 분의 초미세먼지를 배출하는 것과 비교했을 때, 미세먼지와 황산화물 배출은 거의 없고 질소산화물은 40~70%, 이산화탄소는 약 25% 적게 배출된다.

탄소 배출을 줄이기 위한 또 다른 기술은 대체 해상 동력(AMP)²⁾이다. AMP는 접안 중인 선박이 해안에서 전력을 공급받는 기술로, 대기 중인 선박에서 배출되는 오염물질을 줄이고 보조디젤 사용으로 발생하는 유류비를 절감할 수 있다. 이러한 AMP는 세계 여러 항만에서 사용하고 있다. 대표적으로 미국 로스앤젤레스항과 올비치항, 스웨덴 예테보리항, 중국 상하이항과 주하이항 등이 있다. 현재까지 AMP가 설치된 항만은 30여 개이며, 그 수는 빠르게 증가하고 있다. 세계 주요 항만에서는 LNG 추진 선박, AMP 기술 외에도 인프라와 정책 개발, 국제협력 R&D과제 등 탄소중립 항만 달성을 위해 전방위적 노력을 기울이고 있다.

스마트 그리드로 주도하는 에너지 절감 효과



그린포트로 발전하기 위해 대체 에너지 기술도 중요하지만, 궁극적으로 에너지 사용량 자체를 줄여야 한다. 그러기 위한 혁신적 항만 에너지 인프라로 '스마트 그리드(Smart Grid)'가 많은 관심을 받고 있다. 스마트 그리드는 새로운 전력망을 구축할 필요 없이, 기존 전력망에 정보·통신기술을 접목한 전략망이다. 스마트 그리드를 활용하면 공급자와 수요자 간 양방향 실시간 정보를 교환하여 지능형 수요관리, 신재생에너지 연계, 전기차 충전 등이 가능하다. 해외에서는 네덜란드, 독일, 싱가포르 기업 등이 스마트 그리드 사업을 주도하고 있다.

국내 항만에서는 작은 규모의 스마트 그리드 개념인 마이크로 그리드(Micro Grid) 구축을 계획하고 있다. 마이크로 그리드는 소규모 지역에서 자체적으로 전력을 공급하고 관리할 수 있는 작은 단위의 스마트 그리드 시스템으로, 발전원과 소비자 간의 거리가 가까우며 송전 설비를 따로 설치할 필요가 없다. 사물에 센서를 부착해 실시간 데이터를 주고받는 기술인 사물인터넷(IoT) 기술을 응용하기에, 인구가 밀집되지 않은 지역에서도 독립적으로 알맞은 전력을 공급할 수 있어 전력의 효율적인 관리가 가능하다는 점이 큰 장점이다.

기후 위기에 대응하기 위해 시작된 2050 탄소중립 항만으로 향하는 여정은, 전 세계적인 노력이 멈추지 않는 한 다변화될 것으로 예측된다. 항만에서 육상까지, 탄소중립을 향한 끊임없는 노력으로 항만의 미래는 '맑음'이다.

1) 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization)는 해운과 조선에 관한 국제적인 문제들을 다루기 위해 설립된 국제기구로, 유엔 산하 기관이다.

2) 대체 해상 동력(AMP, Alternative Maritime Power)은 해안 동력(shore power), 해안 측 전력(shore-side electricity), 육상 동력 공급(onshore power supply) 등으로 불리는 육상전원공급시설이다.

상생의 가치를 실현할 새 항해를 시작하다

(주)케이티마린 박옥열 대표



맹자가 말했다. 하늘이 어떤 사람을 크게 쓰려고 할 때는 그만큼 큰 역경과 시련을 준다고. 20대, 가장 혈기왕성한 나이에 외부와 단절된 배를 타면서 겪은 고통을 절망이 아닌 희망찬 미래로 바꾼 박옥열 대표. 인터뷰 내내 자신감으로 빛나는 박옥열 대표의 두 눈 속에는 여전히 새로운 미래를 꿈꾸는 청년의 모습이 엿보였다.

해진공의 '신조 여객선 구매자금 지원 선박금융 프로젝트'를 통해 여객운송으로 사업영역을 확장한 (주)케이티마린은 2024년 7월, 여수-거문항로 취항식을 앞두고 바쁜 나날을 보내고 있다.



기업 소개를 부탁드립니다.

(주)케이티마린은 국내외 선주들이 배를 위탁하면 안전 관리, 선박 기자재 및 선원 공급, 선박 수리 등 선박 관리에 필요한 종합 서비스를 제공하는 기업이다. 선박을 운항하면서 발생할 수 있는 문제를 (주)케이티마린 계열사를 통해 모두 해결할 수 있다. 선박 관리를 빠르게 진행할 수 있도록 원스톱 서비스 과정 전체를 컴퓨팅 시스템으로 구축했다. 선박에 문제가 생기면 시스템에 정보를 입력하고, 각 계열사가 동시에 컨택하여 담당 업무를 신속히 진행한다. 고객은 자사 선박이 어떻게 관리되고 있는지 매달 업데이트되는 사진과 영상으로 확인할 수 있다.

2001년 선박관리로 사업을 시작해서 2015년 최초로 자사 선박을 건조했다. 보유 중인 자사 선박은 7척이고, 올해 2척이 추가된다. 그중 하나가 '하멜호'다.

(주)케이티마린이 종합적인 선박 서비스를 제공할 수 있는 기반은 무엇인가?

나는 선장 출신이다. 22살부터 배를 탔다. 항해사부터 시작해 선장으로 근무하면서 선박을 종류별로 경험했고, 일본 기업에서도 일했다. 선박검사관으로도 일했기 때문에, 해양 분야에서 다양한 스펙을 갖추고 있다. 지금은 한국해양대에서 제자들을 가르치고 있기도 하다. 선박에 관한 이론과 실질적인 현장을 모두 섭렵했다. 그래서 고객이 원하는 니즈를 어떻게 하면 충족시킬 수 있는지 잘 알고 있다.

회사를 운영하려면 경영을 알아야 한다고 생각해서, 고려대학교에서 경영전문대학원을 마쳤다. CNN, 코카콜라, 골드만삭스, UPS, 3M 등 세계적인 기업에 찾아가서 연수도 받았다. CEO를 만나 어떤 마인드로 회사를 글로벌 기업으로 키웠는지 강의를 들으며 경영 지식을 많이 흡수했다.

그렇게 배운 지식과 지금까지 쌓아온 해양 경험을 접목해서, (주)케이티마린 안에서 많은 것을 실험해 보고 있다. 직원들이 무엇을 원하고, 어떤 때 가장 행복한지. 최소한 3개월에 한 번씩 모든 직원과 일대일로 대담한다. 우리 회사에서 일하는 것이 어떤지, 월급이 하는 일에 비해 적다고 생각하진 않는지 물어본다. 반대로 부족한 면이 있는 직원에게는 터놓고 이야기하며 필요한 책을 추천해 주기도 한다.

규율이 엄격한 바다에서 선장으로 오래 생활했지만, 직원 친화적 경영을 지향하는 것 같다.

직원들이 회사를 자랑스럽게 여길 수 있도록 노력하고 있다. 자부심을 주기 위해 기본적으로 급여를 업계 기준보다 많이 지급하고자 한다. 근무시간도 7시간 30분이다. 인터뷰하고 있는 이곳, 카페 '라운지비'도 회사에서 운영하는데 직원은 음료가 무료다.

업무를 할 때도, 직원들이 스스로 의사결정을 할 수 있게끔 한다. 오히려 대표 컨펌이 없다 보니, 직원들이 자기 일에 책임감을 느끼고 더 신경 쓴다. 직원 사무실에는 빨간불과 파란불 표시등이 있는데, 회사에서 나갈 때 빨간 표시등을 켜놓고 간다. 회사에 대표가 없다는 뜻이다. 그리고 파란불은 '지금 회사에 있으니 나한테 말하고 싶은 사람은 언제든지 대표실로 오라는 뜻이다. 우리 회사에서 제일 좋은 게 뭐냐고 물으니까, 한 직원은 대표님이 회사에 있는지 없는지 알 수 있는 거라고 하더라.

이번에 참여한 '여수-거문 항로 사업자 공모'에 대해 알려달라.

사실 공모 이야기를 꽤 오래전에 들었다. 당시 관련 자료를 조사해 보니, 이 사업에 참여하면 안 된다는 결론이 났다. 적자 노선인 데다 수익이 날 수 없는 구조였다. 열악한 운항 환경을 겪으면서 일부 섬 주민들은 여객선 회사에 불신을 갖기도 했다.

여러 문제점을 감수하면서까지 할 이유가 없다고 생각했지만, 거문도가 고향인 친구의 고향에 대한 깊은 애정과 거문도, 손죽도, 초도 등지의 섬 애찬론에 점점 관심도가 높아져 가능한 경영에 필요한 자료를 구해 검토하기 시작했다. 운항 가능한 선박을 찾았지만 적절한 선박이 없었다. 선박 브로커를 통해 홍콩에 있다는 선박을 보러 갔지만, 우리나라 선박안전법에 저촉되는 위험한 선박이라 포기하고 1년을 보냈다. 그 이후에 여수시에서 설명회를 하고, 여수지방해양수산청에서 사업자 모집 계획이 발표되었으나, 당사에서 참여하기 위해 필요한 조건을 역제안 하면서, '수익을 내기 위한 것이 아니라, 최소한 이 조건을 맞춰야 우리뿐 아니라 다른 회사가 와도 버틸 수 있다'는 내용을 전달했고 이를 여수시에서 받아들였다. 그리고 해진공 역시 제안서를 보고 적극 검토를 하겠다고 했다.

우리나라에는 「국토외곽 먼섬 지원특별법」¹⁾이 있다. 육지에서 50km 이상 떨어진 섬은 '국토 외곽 먼섬'으로 지정되며, 하나가 거문도다. 지원 받으려면 증빙이 필요한데, 운항실적이 없는 상황 속에서 여수시는 지원특별법 혜택에 상응하는 지원을 약속했고, 해진공도 함께 지원하겠다고 하면서 삼박자가 맞아떨어졌다. 그래서 이 사업이 성사될 수 있었다. 이번 사업을 진행하는 데 해진공 도움이 대단히 컸다.

여수-거문 항로 운항계획은 어떻게 되나.

현재 해당 항로의 선박은 하루 한 번 운항하고 있어 거문도 주민은 여수로 나오면 무조건 숙박을 해야 한다. 파도가 2.5m 이상 높아져 배가 뜨지 못하면, 하루에 한 번도 운항하지 않을 때도 있다. 그럼 섬 주민은 며칠 동안 집에 돌아가지 못하게 된다. 관광객 역시 섬으로 들어가서 육지로 나오지 못할 때가 잦다. 이로 인해 관광객 수도 점차 감소하고, 섬이 점점 황폐해지는 것이다. 그래서 하루 2회 왕복할 수 있는 선박을 신조했다. 섬 주민들에게 일일생활권을 보장하는 환경을 만들어주고 싶었다. 관광객도 부담 없이 당일 섬 여행을 할 수 있다.



직원 오리엔테이션을 한 달째 시키고 있다. 선장 안내 멘트부터 고객 응대와 친절 교육, 안전 관리까지. 해진공에서 여객운송사업의 첫 번째 문을 열어줬다. 이번 기회를 통해 제대로 된 서비스를 제공해 보려고 한다. 하멜호 운항을 위해 직접 고용을 20명 정도 했다. 지금까지 여객선 현장 직원은 대부분 아르바이트 형태로 고용됐다. 하지만 우리는 전부 정직원으로 채용했다. 선박 탑승을 돕고 줄을 잡아주고 티켓을 끊는 것, 모든 것에 정성을 다하자는 마음이다. 기존 업계가 바라보기에 무리라고 생각할 수 있지만, 굴하지 않고 시스템을 바꿔가자 한다. 식구가 많이 늘어난 만큼 부담이 되지만, 새로운 비즈니스 기회를 만들어서 정말 좋다. 지원해 준 해진공에 좋은 실적을 보여서 다음 스텝을 차근차근히 밟아갈 수 있도록 해볼 계획이다. 지원금 없이도 자생력을 갖추려면 1년간 탑승 승객이 20만 명을 넘어면 된다. 20만 명, 넘길 자신 있다.

이번에 신조한 쾌속정, '하멜호' 특징은 무엇인가.

세계에서 쾌속정을 제일 많이 건조했다고 알려진 다멘 조선소에서 하멜호를 만들었다. 최고 기업에 선박을 주문해서 럭셔리한 선박을 만들겠다는 각오로 건조했다. 하멜호는 선박 길이 42미터, 폭 12미터로 선박 번호는 4212이다. 소음, 안락함, 편의 시설 등 다양한 항목으로 구성된 쾌속정 규정을 모두 충족하여 우리나라 선박안전법도 100퍼센트 만족시킨다. 하멜호는 현재 HSE2000의 세계 규정을 충족하는 최상급 선박이다. 속력이 빨라 현재 운항하는 기존 선박을 기준으로, 이동 시간이 40분에서 1시간가량 단축된다.

2024년 7월부터 여수-거문 항로에 투입될 하멜호를 소개합니다.

선명	HAMEL
IMO	9870226
선종	초쾌속 여객선
조선소	Damen Song Cam Shipyard. (베트남)
계약선가	EUR 10,732,000
총톤수	590톤급
탑승인원	여객: 423명, 선원: 7명
항해속력	최대 42노트 (여수-거문: 2시간, 105.6km) 기항지: 나로도, 손죽도, 초도, 동-서도
선박제원	LOA 42.2M/BEAM 116M/DEPTH 3.8M



굉장하다. 하멜이라는 이름에 특별한 뜻을 담은 것 같은데.

다멘 조선소는 네덜란드 회사다. 네덜란드와 우리나라 간 역사에서 중요한 인물이 바로 '헨드릭 하멜'이다. 1653년 헨드릭 하멜이 제주 서귀포시에 배가 좌초되어 동료들과 표류하게 된다. 하멜은 13년간 조선에 억류되었는데, 마지막 4년을 여수에서 보내고 1666년 나가사키로 탈출하여 네덜란드로 돌아간다. 『하멜 표류기』로 유명한 하멜의 일지는 사실 하멜이 동인도회사에 밀린 임금을 청구하기 위해 제출한 일종의 보고서다. 『하멜 표류기』는 유럽에서 베스트셀러가 되었고 우리나라를 유럽에 알리게 된 최초의 계기가 된다. 하멜 고향은 네덜란드 호르쿰이고, 다멘 조선소 본사도 호르쿰에 있다. 여수에 하멜전시관, 하멜등대, 하멜로가 있지 않은가. 약 380년 전, 하멜을 다시 제2의 고향, 여수로 데려왔다는 의미를 담아 '하멜호'로 이름을 지었다. 거문도도 역사적 의미가 있는 섬이다. 1885년 거문도에 강제 주둔한 영국 해군에 의해 우리나라에 최초로 축구, 당구, 테니스가 알려졌다는 점에서, 거문도는 서구 스포츠의 발상지라고 볼 수 있다.

2회 왕복하는 해상교통편을 기반으로 스토리텔링을 활용한 다양한 비즈니스를 기획하고 있다. 지역 역사와 연계된 비즈니스를 통해 섬으로 사람들을 유입시키고, 주민을 위한 새로운 먹거리와 일자리 창출에 기여할 수 있는 방법을 고민하고 있다. 최종적으로 섬 주민의 일일생활권 보장은 기본이고, 문화 체험이나 트레킹 등 여러 가지 방

면에서 섬을 발전시키는 계기를 만들고 싶다. 지역 비즈니스가 안정 되려면 지역 주민분들이 많이 도와줘야 하지 않은가. 관광객은 물론 주민분들까지 만족시킬 수 있는, 문화와 역사, 스토리텔링이 접목된 해상서비스를 만들어야겠다는 생각으로 많은 준비를 하느라 요즘 정말 즐겁고 바쁘다.

이번 해진공 지원은 (주)케이티마린 내부에서 어떤 의미를 지니는가.

해진공 지원사업을 받은 것은 이번이 처음이다. 해진공 담당자들과 처음 업무를 진행해 봤는데 깜짝 놀랐다. 세세한 부분까지 잘 처리해 주었다. 여수시와 계약하는 데 있어 우리가 놓친 부분부터 명확하지 않은 애매한 점까지 전부 다 검토해 고칠 수 있도록 도와주었다. 자금이 늦지 않도록 꼼꼼하게 챙겨주었고, 드디어 지난해에 선가 지불이 완료됐다. 하멜호는 6월 말 조선소에서 출발해 여수로 간다. 여수에서 안전 검사를 받고 서비스를 시작할 예정이다.

해진공에서 지원을 받았다는 말은 공기업 지원사업에 참여할 수 있는 기준을 충족했다는 것이고, 우리 기업의 여러 부문이 공사 눈높이를 만족시켰다는 뜻이지 않은가. 회계, 신용평가, 회사가 제공하는 서비스 등 기업 요소들을 인정받았다고 생각한다. 이런 측면에서 해진공 지원을 받았다는 사실 자체가 (주)케이티마린에게 큰 힘이 된다.

추후 사업 계획을 알려달라.

2026년 9월부터 약 2달간, 여수세계섬박람회 개최될 예정이다. 세계 사람들이 여수에 와서 장기간 체재를 즐길 것이다. 그럼 많은 여객선박과 숙박을 할 수 있는 크루즈선도 필요할 텐데, 그 분야까지 확장을 적극 고민하고 있다. (주)케이티마린 첫 여객선과 함께 여객산업을 시작한 만큼 첫 단추를 제대로 끼우고, 좋은 실적을 달성해서 사업을 크게 확장해 가고 싶다.

(주)케이티마린 캐시카우는 케미컬운송사업이다. 지금까지 일반 시중은행을 통해 높은 이자율로 자금을 투입해 왔다. 앞으로 해진공에 우리 퍼포먼스를 잘 입증해서 추후 다른 분야까지 도움을 받아 회사를 안정적으로 확장하고 싶다.

마지막으로 한 말씀 부탁드립니다.

우리나라 물동량 99%가 선박을 통해 이동한다. 선박을 많이 보유해야 나라가 경제적으로 탄탄해질 것이다. 선박을 만드는 조선소와 선박 기자재, 탑승 선원들, 해상으로 운송되는 우리나라 물자 등을 고려하면 해운산업에는 어마어마한 부가가치가 잠재되어 있다. 사업하면서 제일 어려운 건 아무래도 금융이다. 해진공이 국내 해양기업의 든든한 백그라운드가 되어주고, 공사의 다양한 지원사업이 더욱 확장되어서 중소기업이 승승장구할 수 있도록 힘을 보태주면 좋겠다. 하멜호에 지원해 준 공사에 다시 한번 감사한 마음을 전한다. (주)케이티마린도 프런티어 정신으로 대한민국 해양산업에 이바지하며, 기업이 성장해 가는 모습을 보여주도록 노력하겠다.

1) '울릉도-흑산도 등 국토외곽 먼섬 지원 특별법'은 2023년 12월 국회 본회의에서 의결되었다. '국토외곽 먼섬' 인구는 최근 빠르게 소멸하고 있다. 섬에 사람이 거주하지 않을 경우, 유연해양법협약 121조에 따라 배타적 경제수역(200해리), 대륙붕 등에 대한 권리를 상실하게 된다. 해당 특별법은 섬 주민 삶의 질 향상뿐 아니라 대한민국 해양 영토 수호에 중요한 역할을 하기 위해 제정되었다.

SEA THE FUTURE



헬레닉쉬핑뉴스

US natgas will be cheaper than coal in 2024 for the first time, EIA says

美, 사상 최초로 천연가스가 석탄보다 저렴해질 것

미국 에너지 정보청 EIA는 이번 단기에너지 전망(STEO) 리포트에서 올해 미국 천연가스가 사상 처음으로 석탄보다 연소비용이 더 저렴해질 것이라고 밝혔다. 천연가스는 올해 들어 석탄에 비해 상대적으로 비용이 낮아지는 것에 힘입어, 미국 전력생산을 위한 석탄 사용은 수년간 가스에 비해 감소해 왔다. 미국 천연가스 spot 평균가격은 MMBtu당 2.15달러로 석탄의 2.45달러를 하회할 것이라고 EIA 측은 전망했다.

2001년부터 시작된 미국 연방 에너지 데이터에 따르면 연평균 미국의 천연가스 가격이 석탄 가격보다 낮은 것은 이번이 처음이다.

EIA 측은 올해 미국 내 천연가스 발전량 비중이 올해와 내년 모두 40%를 소폭 상회한 수준을 지속할 것으로 전망했다. 반면, 석탄 발전량 비중은 작년 17%에서 내년에는 14%로 하락 추세를 보일 것으로 전망했다.

또한, EIA 측은 미국 내에서 천연가와 재생 에너지 발전이 석탄 화력을 대체함에 따라 미국의 석탄 생산량은 작년 5억 8,160만 톤으로 2년 만에 최저치를 기록한 후 올해는 4억 8,520만 톤, 내년에는 4억 6,420만 톤을 기록하며 1962년 이후 최저치로 떨어질 것으로 예상했다.



헬레닉쉬핑뉴스

Updated transit levels at Panama Canal don't faze LNG shippers

파나마 운항 통항 확대, LNG 화주들은 시큰둥

지난 4월 16일 파나마 운하청은 오는 5월 16일부터 일일 통항량을 확대할 예정이라고 발표했다. 그럼에도 불구하고, 미국 LNG 화주들은 지금과 같이 희망봉 항로에 집중할 것으로 보인다.

한 업계 관계자는 유가도, 선박 용선료도 여전히 저렴해 파나마 운하 통항료를 지불하는 것보다 LNG선들이 희망봉을 경유하는 것이 더욱 매력적인 선택지라고 한다. 현재로서 유일한 선택지일 뿐만 아니라 충분히 저렴하기 때문이다. 다른 시장 소식통 또한 파나마 운하청이 추가한 통항 예약슬롯이 모든 선화주들에게 무조건적으로 매력적이지는 않을 것이라며 일부 시장 참여자들은 파나마 운하 통항 항로를 여전히 회피할 것이라고 말했다.

S&P Global에 따르면 아시아로 향하는 미국 LNG 수출업체들에게 현재 희망봉 항로 사용은 수요가 높으며 3월 기준 해당 항로를 통과한 LNG 화물 수가 총 27건으로 월 기준 사상 최대치를 기록했다. 작년 한 해 동안 희망봉 항로를 통해 LNG를 운반한 선박이 단 3건에 불과했으나, 현재 4월만 보았을 때도 18척의 LNG 운반선이 희망봉 항로를 사용하고 있다고 로이터 통신 측은 말했다.



헬레닉쉬핑뉴스

Iran, India to launch joint shipping company

이란-인도, 합작 해운사 출범 예정

이란 도시개발부 장관 Mehrdad Bazrpash는 이란 차바하르(Chabahar) 항구에 서의 컨테이너 터미널 및 화물 바지선 운영 관련 계약식에서 이란-인도 합작 해운사가 곧 출범할 것이라고 밝혔다.

그는 이란이 철도, 도로 및 해상 인프라 개발에 대한 정기적인 계획을 가지고 있으며 이란, 인도, 중국 간에는 지난 3월 21일부터 운항을 시작한 컨테이너 운송 직항로가 있는데 해당 노선의 물동량이 증가하고 있는 등 이란의 운송산업이 계속 성장세를 보이고 있다고 말했다.

한편 그는 차바하르 항구가 인도 뭍바리와 러시아 모스크바까지 이어지는 남북 회랑에서 전략적 역할을 하고 있으며, 올해 연말까지 차바하르-자헤단(Zahedan) 철도 구간이 완공된다면 이란 교통 개발 계획에서 더 큰 비중을 차지할 것이라고 부연했다.



헬레닉쉬핑뉴스

The world's first methanol-powered container ship now on weekly service to the Port of Gothenburg

세계 최초 메탄올 추진 컨선, 정기운항 개시

지난 5월 18일 토요일부로 세계 최초 친환경 메탄올 추진 컨테이너선 Laura Maersk호가 스웨덴 예테보리(Gothenburg) 항구와 독일 브레머하펜(Bremerhaven)을 정기 기항하는 피더 서비스 선박으로 운항되었다. 해당 선박은 브레머하펜과 예테보리 항구 이외에도 스웨덴 헬싱보리(Helsingborg), 할름스타드(Halmstad), 그리고 덴마크 칼룬보르(Kalundborg) 항구를 기항하는 것으로 전해졌다.

예테보리 항구 측은 환경 측면에서 지속 가능한 운송으로 전환하는 데 있어 계속 노력해 왔으며, 체계적일 뿐만 아니라 장기적으로 이어가도록 여건을 조성하고 인센티브를 마련하기 위해 노력해 왔다고 말했다.

그 중 핵심인 부분은 재생연료의 공급을 확보하는 것이며, 예테보리 항은 북유럽 최대의 재생에너지 허브 항구가 되는 것을 목표로 하고 있다고 덧붙여 말했다.

한편, 글로벌 컨선사 Maersk는 올해부터 2027년까지 추가로 20척 이상의 메탄올 추진선을 발주해 인도받을 계획이라고 매체 측은 말했다.



로이드리스트

Terminal congestion spreads through Asia

아시아 항만 체선 효과 드러나는 중

홍해 수역 기피에 따른 희망봉 우회로 인해 정기선사들이 어려움을 겪고 있는 가운데 항만 체선 증가까지 더해지며, 이미 컨테이너 항만 장비 및 선석 공간 부족으로 어려움을 겪는 컨테이너선 시장의 차질이 심화되고 있다고 한 업계 분석가는 말했다.

전 세계 컨테이너선 항만 체선 수준은 글로벌 선대 중 6.8%를 차지하는 200만 TEU 수준이다.

세계 2위 컨테이너항, 싱가포르 항만의 접안 지연 기간은 최대 7일에 달했으며, 극심한 체선으로 인해 일부 선사들은 싱가포르 항구 기항을 생략해야 했다. 이는 추가 물량을 처리해야 하는 피더 항구들의 문제를 더욱 악화시킬 것이라고 분석가는 말했다.

또한, 로이드리스트 측은 각 터미널별로 다르지만 중국 상하이 항만의 대기시간은 72~96시간까지 늘어났다고 말했다.

이러한 운항효율성 저하로 인해 정기선사들은 정기선 개선을 위해 원양 또는 중장거리 노선에서 임시 결항을 생략하며 타이트한 공급 구조가 더욱 심화되었다. 뿐만 아니라, 미국 및 유럽 수요 증가와 이른 성수기가 맞물려 아시아 역내 항만 혼잡은 단기간 내에 완화되지는 않을 것으로 예상한다고 덧붙여 말했다.



로이드리스트

Panama Canal increases maximum draught ahead of schedule

파나마 운하, 흘수 제한 완화 앞당겨

파나마 운하청은 예정보다 일찍 다가온 장마철 영향으로 운하 용수의 공급 처인 가톤 호수의 수위 상승세에 네오 파나마스급 갑문의 최대 흘수를 45피트(13.71m)로 늘리는 조치를 앞당겨 발표했다.

오는 6월 15일에 해당 조치가 시행될 예정이었으나 가톤 호수의 수위 상승으로 인해 이 시기가 앞당겨졌다. 가톤 호수의 수위는 5월 31일 81.2피트로 측정되었으며 6월 23일에는 82피트로 더욱 상승할 것으로 예상된다고 로이드리스트 측은 말했다.

파나마 운하는 작년 역대 2번째 최악의 가뭄 위기에 따른 통항 제한 조치 이후 강우량 회복으로 당국이 제한 조치를 완화하기 시작하면서 최근 몇 주 동안 통항량은 증가 추세를 띄고 있다.

올해 4월 파나마 운하를 통항한 선박 척수는 3월에 비해 6% 증가했으며, 2월 대비로는 13% 증가한 수치다.

지난 4월 16일, 파나마 운하청은 가톤 호수의 수위 상승으로 6월 1일 이후 총 통항 예약슬롯은 32개로 확대될 것이라고 말한 바 있다고 로이드 리스트 측은 말했다.

경영혁신부터 사회공헌까지, KOBC 청년이사회

신규세대가 함께 협력하는 기업에서는 무엇보다 임직원 간의 소통이 중요하다. 세대를 아우르는 공감 경영을 실현하기 위해 노력하는 KOBC 청년이사회는 공사 밖을 벗어나 기술보증기금(이하 '기보') 청년이사회와 함께, 새로운 혁신과제를 개발하고 지역공헌에도 앞장서고 있다.

2022년부터 공사는 만 39세 청년이자, 대리직급 이하 직원들로 구성된 청년이사회를 운영해 왔다. 청년이사회는 공사 운영 현안에 대한 개선과제를 발굴하고 사내 소통문화를 활성화하기 위해 MZ세대 직원의 아이디어를 토대로 적극적인 개선 활동을 펼쳐가고 있다. 또한, 조직문화와 업무 프로세스에 관해 주니어 직급의 의견을 적극 수렴하여 경영 정책에 반영하고 공감 경영을 실천하는 구심점 역할을 톡톡히 해내고 있다.

색다른 시선과 신선한 활동이 기대되는 청년이사회에 걸맞게 제1기 KOBC 청년이사회 발대식은 메타버스 플랫폼을 통해 온라인 비대면 방식으로 개최되었다. 제1기 청년이사회는 2022년 한 해, 총 32건의 개선과제를 발굴하여 청년세대 직원들이 중심이 된 공감 경영의 성공적인 시작을 알렸다. 제2기 KOBC 청년이사회 '파랑'은 '늘 푸른 바다처럼'이라는 슬로건을 설정하고, 2023년 2월 8일 활동을 개시했다. 청년이사회 파랑은 활동 기간에 개선과제 총 24건을 발굴했다. 그중에서도 청년세대 직원이 멘토가 되는 리버스멘토링 '처음처럼'은 상급자가 후배들에게 지식을 전수하는 보편적인 멘토링과 달리 주니어 직급 청년이사회가 관리직급 임직원을 대상으로 공사에 관한 청년세대 생각을 전하는 자리였다. 리버스멘토링은 세대 및 직급 간 생각 차이를 조금씩 줄여나가며 활발한 소통을 끌어냈다는 평을 받았다.

공감 경영의 구심점, KOBC 청년이사회



공사 외부로, 경영혁신의 확장



2023년 제2기 KOBC 청년이사회는 공사 밖으로 활동 반경을 넓히기 시작했다. 2023년 6월 15일, KOBC 청년이사회는 기보 청년이사회와 함께 「공공기관 업무혁신 및 소통활성화를 위한 업무협약」을 체결했다. 양 기관은 공공기관이라는 공통된 업무 환경 아래, 청년 정책 우수사례를 발굴하고 그동안의 업무혁신 사례를 나누며 건강한 조직문화를 구축하기 위해 힘을 모으기로 했다. 청년 정책, 조직문화 개선사례, 업무 혁신사례, 청년이사회 운영 노하우 등을 주기적으로 공유하고 우수사례를 각 기관에 내재화하기 위한 첫발을 뒀다.

협약 이후 2023년 10월, 청년이사회 교류 행사 '혁신사례 네트워크 데이'를 개최했다. 해진공 및 기보 청년이사회가 공동 주최한 첫 행사에서는 2023년 각 청년이사회 혁신과제를 소개하고 개별 과제 수행 중 발생한 문제점을 극복한 경험을 나누었다. 신규 혁신과제 아이디어를 발굴하는 열린 토론을 통해 상호 발전하는 시간을 보냈으며, 공공기관에서 수행하는 경영공시, 혁신관리, 예산집행 등의 업무 중에서 내부 프로세스를 개선한 경험과 각 기관의 업무수행 방식을 공유하였다. 공사와 기보, 양 기관 청년이사회의 협업을 통해 각 기관에서 미처 생각지 못했던 개선과제를 발굴하는 등 시너지를 일으키기 위해 다양한 활동을 이어가는 중이다.



지역과 가까이, 청년이사회 사회공헌 활동

올해 4월 4일 활동을 시작한 제3기 KOBC 청년이사회는 제1기와 제2기의 활동에 이어 세대 간 소통이 원활한 공사, 사회에 기여하는 공사를 만들기 위해 노력하고 있다.

제3기 KOBC 청년이사회와 기보 청년이사회는 지난 6월 부산종합사회복지관을 찾았다. 이날 양 기관 청년이사회는 저소득가정 아동 급식 지원을 위한 기부금을 전달하고 아동 급식 봉사활동을 진행했다. 직접 김밥을 만들고 알록달록한 과일로 먹음직스럽게 채운 도시락을 만들며, 지역사회 아동들에게 전달할 특별한 식사를 정성껏 준비하는 시간을 보냈다.

이번 공동 사회공헌 활동은 각 청년이사회가 혁신 활동을 사외로 확장한 첫 사례다. 양 기관의 미래를 이끌어갈 청년세대 직원이 지역사회와 상생하고 ESG경영 실현에 앞장섰기에 의미가 뜻깊다.

KOBC 청년이사회는 해를 거듭하며 내부에서는 경영혁신으로, 외부로는 사회공헌으로 값진 활동을 이어가고 있다. 기보 청년이사회와의 협력 프로젝트로 지속적으로 혁신과제를 발굴하고 지역사회에 기여하며, 더 나아가 공사를 대표하는 청년이사회로서 선한 영향력을 발휘할 예정이다.

KOBC 청년이사회 활동 타임라인

- 2021년 11월 29일 ● 제1기 KOBC 청년이사회 발대식
- 2023년 2월 8일 ● 제2기 KOBC 청년이사회 발대식
- 6월 15일 ● 해진공-기보 청년이사회 공동
● 「공공기관 업무혁신 및 소통활성화를 위한 업무협약」 체결
- 10월 27일 ● 해진공-기보 청년이사회 공동 교류 행사
● "혁신사례 네트워크 데이" 개최
- 2024년 4월 4일 ● 제3기 KOBC 청년이사회 발대식
- 6월 18일 ● 해진공-기보 청년이사회 공동 사회공헌 활동
● "맛있는 DAY" 아동복지기관 급식지원 자원봉사



해진공과 해운산업, 우리 함께 알려요

- KOBC 대학생 기자단 '해(海)지니' 5기

지난 5월 31일, 한국해양진흥공사 본사에서 대학생 기자단 해(海)지니 (이하 '해지니') 5기 발대식이 개최되었다. 한국해양진흥공사와 해운·항만·물류 산업을 전 국민에게 널리 알릴 해지니 5기를 만나보자.



생소한 해운산업, 더 가까이 친숙하게

우리나라 수출입 물동량 중에서 99.7%가 해상으로 운송된다. 수출입 화물에서 절대적인 비중을 차지하는 해운산업은 실생활에 밀접한 영향을 미치는 것은 물론, 국가 경제를 좌우하는 중요한 기간산업이다. 하지만 어업이나 수산업, 해양관광 등과 달리 해운산업은 대중적 관심도가 낮은 편이다. 해운강국 대한민국을 실현하기 위해 국내 해운경쟁력 향상에 힘써온 한국해양진흥공사는 해운기업 지원뿐만 아니라, 우리 국민에게 해운의 역할과 중요성을 알리고자 홍보에도 노력을 기울이고 있다.

공사는 2022년부터 대학생 기자단 '해지니'를 운영하며, 해운산업과 공사의 역할을 적극적으로 알리고 있다. 해지니는 해운산업의 중요성과 공사 인지도를 높이기 위해 다양한 정보를 담은 콘텐츠를 생산해 왔다. 대학생 기자단의 신선한 아이디어를 반영한 콘텐츠들은 자칫 어렵고 멀게만 느껴지는 해운·항만·물류산업이 국민에게 친숙하게 느껴지도록 도와주었다. 또한, 해지니는 공사가 시행하는 사업 내용을 재기발랄한 콘텐츠로 개발하여 산업 종사자가 아닌 일반 시민도 공사와 공사 사업의 유용성을 체감할 수 있도록 활약해왔다.

영상과 카드뉴스로 알차고 다양하게



공사는 지난 5월 8일부터 19일까지, 해지니 5기를 모집했다. 무역학과, 항만물류학과 등 관련 학과 전공생, 평소 해양분야에 관심이 있는 재학생 등 다양한 지원자들이 모였다. 1차 서류심사와 2차 온라인 면접을 거쳐 18명이 선발되었다. 최종 선발된 해지니 5기는 세 명씩 한 팀으로 구성되며, 총 6개 팀이 활동을 앞두고 있다. 심층취재와 기획기사를 작성하는 '일반

기자', 동영상과 애니메이션을 제작하는 '촬영·영상기자', 카드뉴스와 웹툰 등을 담당하는 '디자인기자'로 역할을 정하고 각자 맡은 분야에서 콘텐츠를 제작한다.

그동안 대학생 기자단 해지니는 3개월 과정으로 운영되었으나, 올해부터는 6개월 과정으로 대폭 확대되었다. 활동 기간을 연장하여 기자단 전문성을 강화하고 공사 제도와 사업, 해운산업 동향 등을 아우르는 체계적인 콘텐츠 개발이 기대된다. 앞으로 약 6개월 동안 해지니 5기는 정해진 주제에 따라 직접 콘텐츠를 기획하고 제작하게 된다. 대학생 기자들은 활동 기간, 콘텐츠 개발 역량과 더불어 해운산업 전반에 관한 이해와 지식도 함께 쌓아갈 예정이며, 공사는 대학생 기자들이 만든 통통 튀는 홍보 콘텐츠를 공사와 해운산업에 대한 국민 관심도를 제고하는 데 활용할 계획이다.

플로깅부터 기업 탐방까지, 더욱 다채롭게

공사는 해지니 5기의 기대를 충족시켜줄 활동주제를 선별하여 각 주차에 맞게 구성했다. 해양금융 미래 전문가 양성과정, 우수선화주제도, 한국해양진흥공사법 개정 등 공사 주요사업에 관한 이해부터 플로깅 체험, 마리티타임 컨퍼런스, 관련 기업 탐방까지 해운산업 동향과 실무 현장을 둘러볼 알찬 기회를 제공한다. 올해 해지니 5기 활동주제에는 ESG 경영과 선박금융이 새롭게 추가되어, 작년보다 공사 업무를 다각도로 조명하는 콘텐츠들이 업로드될 예정이다.

활동주제에서 해지니 5기가 꿈은 가장 기대되는 활동은 바로 기업 탐방이다. 실무가 이루어지는 현장을 돌아보며 현업 종사자들이 이야기를 나누는 값진 시간은 관련 업계로 진로를 희망하는 대학생에게 긍정적인 영향을 줄 것으로 기대된다. 그뿐만 아니라, 우수활동팀에게는 각각 최우수상(1팀) 100만 원, 우수상(2팀) 50만 원의 상금과 한국해양진흥공사 사장상이 수여된다.

해지니 5기는 6월 3일부터 11월 29일까지, 24주간의 여정을 시작했다. 각 주제에 따른 프로그램마다 현장 취재, 인터뷰 등을 진행하며, 공사와 함께 다채로운 콘텐츠를 직접 만들어갈 해지니 5기. 해지니 5기의 콘텐츠들은 공사 인스타그램, 블로그 등에 순차적으로 업로드될 예정이다. 해지니 5기 활동으로, 해진공과 해운산업이 우리 국민에게 한발 가까이 다가갈 수 있는 내일을 소망한다.

해지니 5기 활동주제

구분	주제
1~2주차	한국해양진흥공사 소개 및 발대식 후기
3~4주차	창립 6주년 공사의 역할 및 실적
5~6주차	해양금융 미래 전문가 양성 과정(6/27) 참여 및 후기
7~8주차	우수선화주제도(CESS) 소개
9~10주차	해운·항만·물류산업 관련 자유 주제
11~12주차	한국해양진흥공사법과 개정 의의
13~14주차	공사 친환경 전환 지원사업 소개
15~16주차	국제안전정화의 날 맞이 플로깅 체험과 공사 ESG경영
17~18주차	공사의 선박금융
19~20주차	한국해양진흥공사 홍보 영상 제작
21~22주차	공사의 해운정보 서비스와 마리티타임 컨퍼런스
23~24주차	해운·항만·물류 관련 기업 탐방

* 공사에 사정에 따라 일부 변경될 수 있습니다.

KOBC 대학생 기자단 '해(海)지니' 5기 인터뷰

- ① 팀 이름과 그 의미 ② 자기소개와 각오 한마디

TEAM ANCHOR



① 뉴스에서 중요한 정보를 전달하는 '앵커' 같이, 저희 또한 각자 기자로서 역할을 맡아 공사를 알린다는 의미와 바다에서 배를 정박시키는 '닻'처럼 해지니로서 다른 곳으로 떠내려가지 않고 공사에 머물겠다는 뜻을 담았습니다.

② **선장 '구민주'**: 무역학을 전공하고 있어 무역, 해운, 항만에 관심이 많습니다. 해지니 5기 활동을 통해 '해양금융'에 관한 지식을 쌓고 이 분야를 많은 사람에게 알리고 싶습니다. ANCHOR 팀의 팀장으로 앞으로 팀원들을 잘 이끌어하겠습니다.

항해사 '조민수': 공사 홍보 활동이라는 목적지까지 잘 항해할 수 있도록 디자인 기사로서 최선을 다하겠습니다. 무역학을 전공하는 학생으로서, 우리나라에 매우 중요하고 매력적인 산업인 해운-항만산업을 일반인에게도 널리 홍보하겠습니다.

항해사 '안주현': 영상 기자로서 영상으로 팀의 방향성을 명확하게 전달하겠습니다. 독창적이고 다른 팀과 차별화되는, 이해하기 쉽고 완성도 높은 콘텐츠를 제작하겠습니다. 해지니 5기 활동을 통해 후회 없는 한 해를 보내고 싶습니다.

TEAM 무적함대

① 서로가 갖춘 장단점을 분석하여, 활동할 때 시너지가 날 수 있도록 팀원을 구성했습니다. '우리 팀을 맞설 적수는 없다'라고 생각하여 무적함대라는 이름을 지었습니다.

② **슈퍼E팀장 '김찬솔'**: 저는 MBTI에서 'E'가 강한 분위기메이커, 프로대외활동러입니다. 해운산업에 관해 배우면서, 팀원들과 성장하며 소중한 추억을 만들고 싶습니다. 좋은 성과를 만들어서 사장상도 거머쥐면 매우 좋을 것 같습니다. 하하.

열정 행동대장 '이승윤': 무슨 일이든 기왕이면 제대로, 열심히, 잘하고 싶습니다! 무역을 전공하여 해운산업 실무 지식을 알고 싶어 해지니 5기에 지원했고, 대외활동 경험이 적은 대신 더 많은 시간을 투자해 누구에게도 부끄럽지 않은 역량을 갖추겠습니다.

TEAM 사랑해(海)



① 해운-물류-무역 분야를 향한 열정과 관심을 담은 '사랑'이라는 단어와 해운산업의 핵심 요소인 '바다'의 의미를 담아, 멈추지 않는 파도처럼 끊임없는 열정으로 공사 사업과 목표, 비전을 알리고자 합니다.

② **열정적인 개미 '박지은'**: 열정적인 개미처럼 강한 실행력과 목표 지향적인 자세를 지니고 있습니다. 공사의 역할과 해양금융을 포함한 새로운 분야를 탐구해 보고 싶어 지원하게 되었습니다. 창의적인 기획력으로 공사의 존재를 널리 알리는 데 기여하겠습니다.

도전중독자 '이윤희': 저는 항상 도전을 즐깁니다. 새로운 분야에 도전하고 탐구하고 싶어 해지니 5기에 지원했습니다. 제가 쌓은 경험과 전공 지식을 활용하여 공사의 역할과 비전을 모든 사람에게 알리기 위해 노력하겠습니다.

해피 바이러스 '이지하': 긍정적이고 낙관적인 태도로 주변 사람들을 항상 돕고자 노력합니다. 제가 보유한 탄탄한 전공 지식을 토대로 우리나라 해양산업 성장에 기여하는 굳건한 기동인 공사를 널리 알릴 수 있도록 노력하겠습니다.



만능재주꾼 '정지연': 여러 대외활동을 통해 콘텐츠 제작 역량을 키워왔습니다. 이번 해지니 5기 활동에서는 관련 지식을 습득하여 해운 전문가로 성장하고 싶습니다. 후회가 남지 않도록 온전히 저의 성장 발판으로 만들겠습니다.

TEAM 씨(Sea)그늘



① 지구의 해운 시스템을 파헤치기 위해 먼 우주로부터 외계인들이 잠입했습니다. 한국의 선진 해운 시스템을 직접 탐방하고 낯날이 파악하여 각각의 별에 시그널을 보낸다는 콘셉트를 담은 팀 이름입니다.

② **차세대 해운리더 '오다혜'**: 독자들에게 해운 전문 지식을 나누주는 프리티어로서 우리나라 해운산업이 지닌 무궁무진한 발전 가능성을 알리고 싶습니다. 확실한 콘셉트, 다양한 콘텐츠로 진정한 해운 전문가로 거듭나고 싶습니다.

아기팀장 '양진서': 각종 대외활동에서 나이는 막내지만 늘 팀장 역할을 맡아왔습니다. 갈망해왔던 지식을 채우고 싶고, 저희 팀만의 방식으로 공사를 해석하여 콘텐츠를 만들겠습니다. 즐겁고 가치 있는 해지니 5기 활동을 하고 싶습니다.

발포비타민 '김채연': 팀에서 활력을 선사하는 역할을 하고 있습니다. 해운산업 지식을 확실히 터득해서 남에게 가르쳐줄 수 있는 사람이 되고 싶습니다. 저희 팀의 외계인 콘셉트를 활용해 어렵지 않고 재미있게 해양산업을 알리는 것이 목표입니다.



① 해지니와 ChatGPT의 합성어로 해지니 5기로서 한국해양진흥공사 사업과 해운산업 최근 동향을 많은 사람이 쉽게 접할 수 있도록 독자 친화적인 콘텐츠를 제공하고 싶다는 각오와 의지를 담은 이름입니다.

② **거북이 '변지영'**: 해지니 5기 경험이 저의 진로에 확신을 주고 원

TEAM 오로지



① 인스타그램에 물류 매거진 채널 '로지 물류매거진'을 운영하고 있습니다. 저희 팀 아이덴티티를 표현하며 '해지니 5기가 될 팀은 오로지 우리뿐'이라는 의미를 담았는데요. 이제 '해지니 5기 우수기자단'이 될 팀은 오로지 우리뿐'이라는 뜻으로 바뀌었습니다.

② **아망 있는 사나이 '박경규'**: 공사 입사 가능성을 1%라도 높이고 싶은 아망가입니다. 해지니 5기로 활동하는 동안 공사 인스타그램 팔로워 수를 만 명으로 만들고 싶습니다. 우수한 역량으로 선발된 해지니 5기가 힘을 합친다면 해낼 것이라고 감히 생각합니다!

삶의 여행자 '최희진': 혼자 떠났던 부산 여행이 기억에 남아, 현재 부산 소재 대학에서 항만물류를 공부하고 있습니다. 공사 사업에 관한 유익하고 재밌는 콘텐츠로 공사를 홍보하고, 최종적으로 해양산업 전문가가 되어 한국해양진흥공사에 입사하고 싶습니다.

물류 Trend Reader '최미주': 무역물류학전공생으로 물류 매거진을 직접 기획하고 만들었습니다. 기자단 활동을 통해 해양물류 범위를 넘어 해양금융 트렌드를 읽고 싶고, '로지 매거진' 채널 발전을 위해 다양한 지식을 얻고 싶습니다.

TEAM 햇지피티

하는 일에 몰두할 수 있는 계기가 되었으면 좋겠습니다. 창의적인 아이디어를 통해 공사와 공사 사업을 홍보하여 각종 해운기업이 공사 도움을 받아 경쟁력을 갖추는 데 이바지하겠습니다.

걸어다니는 백과사전 '김나영': 공사의 여러 사업과 더불어 자세한 내용까지 소개할 만큼 빠삭하게 알고 있다고 자부합니다. 제 장점을 발휘하여 카드뉴스에 담아내고, 매주 주제에 맞게 보는 사람의 눈길을 끌 수 있는 제작물을 만들어가겠습니다.

아이디어 뱅크 '김민지': 다양한 주제를 연구하며 얻은 아이디어를 바탕으로 새로운 콘텐츠를 기획하는 데 관심이 많습니다. '햇지피티'만의 특성을 살리는 콘셉트와 현재 트렌드를 끊임없이 고민하여 창의적인 콘텐츠를 만들어가겠습니다.

수중 세계의 모든 문제 해결에 도전하다

(주)언더워터솔루션 옥수석 대표이사



해양을 담은 지구, 블루 플래닛을 향한 뜻을 품은 스타트업 (주)언더워터솔루션. 2023년 창업한 (주)언더워터솔루션은 올해 6월 한국해양진흥공사가 지원하는 해운항만산업 기술창업지원 플랫폼 '1876 BUSAN'에 입주하였다. 지속 가능한 수중 산업 생태계를 만들기 위해 열정을 안고 나아가는 옥수석 대표이사의 푸른 꿈을 만났다.

ROV 기술의 선두주자, 언더워터솔루션!

2023년 4월에 창업한 (주)언더워터솔루션은 산업용 수중 드론인 ROV(Remotely Operated underwater)를 활용하여 해양생태계 수중 조사(수중 촬영, 시료 채집), 수중시설 상태 점검, 선급 수중 검사 등의 솔루션을 제공하는 기업이다. 2023년 부산창조경제혁신센터 예비창업 패키지 선정으로 설립된 (주)언더워터솔루션은 다양한 성과를 보였다. 여러 ISO 인증을 받았고, 창업지원사업을 통한 ROV 시제품을 선보였으며, KR 선급 기업 인증도 획득했다. 'KORMARINE 2023'에 시제품을 출품하여 그리스 해운회사와 품질 검사 관련 계약을 협의할 기회도 얻었다.

(주)언더워터솔루션은 2023년에 부산창조경제혁신센터 주관 제1회 동남권 통합 IR(Investor Relationship) 행사 'FLY BUGS IR DAY'에서 우수상을 수상하였다. 올해는 제주대학교 산학협력단 '2024 초기창업패키지'를 수행하고 있으며, 기술보증기금벤처캠프 14기, 부산광역시 기술창업 인큐베이팅 사업에 참여하여 스타트업으로써 안정적인 성장 단계를 밟고 있다.

수중 드론 기술 ROV에 눈뜨다

(주)언더워터솔루션을 창업하기까지, 옥수석 대표는 대우조선해양건설(주), 현대삼호중공업 등에서 해양플랜트 관련 엔지니어로 근무했다. 대원엔지니어링에서는 현존선 개조공사 설계 전문가로 지내며 국내 수중 산업 현장을 누구보다 가까이서 알게 되었다.

옥수석 대표가 ROV 연구를 처음 시작한 것은 2017년 해미래 국가 소유 작업용 ROV 연구원으로 참여하면서다. 당시 국내에서는 생소한 ROV 기술을 경험하면서, ROV 기술을 선도하는 노르웨이, 덴마크 등의 해양 국가 산업 수준을 알게 되었다. 해미래 연구를 계기로 2021년에 ROV를 활용한 선체 청소 및 서비스를 제공하는 외국계 회사에 스카우트 된 그는 ROV 기술감독으로서 연구를 시작했다.

"외국계 회사 소속으로 국내 수중산업시장을 2년간 경험하니 개선해야 할 점들이 보였습니다. 해양 산업 관련 핵심 기술을 가진 북유럽 및 북미 국가에 개런티 명목으로 유출되는 큰 비용이 안타까웠고, 프로젝트 주도권을 해외에 넘겨줄 수밖에 없는 산업 구조를 보게 되



었습니다. 국내에서는 수중 작업을 잠수부가 직접 진행하지만, 해외에서는 ROV 같은 산업용 기계를 사용합니다. 이런 현실을 직시하니, 국내 해양수중산업과 해외 시장의 격차를 줄이기 힘들겠다는 위기감을 느꼈습니다."

국내 수중 작업 현장에는 전문 잠수 인력 중심으로 선박 관련 수중 작업을 진행한다. 문제는 수중 작업이 위험한 경우가 많다는 점이다. 최근에도 선박 이물질을 제거하던 잠수부가 사망한 사건이 보도되었다. 보건복지부 자료에 따르면 수중산업 부분의 중대 재해는 98%가 사망으로 이어진다. 이런 결과를 바꾸기 위해 인력 중심의 작업환경에서 사람을 기계가 대체하는 구조로 전환해야 한다.

"DNV 노르웨이 선사를 비롯한 ROV를 활용하는 기업들을 보며, 우리도 그런 기술이 있어야 굳어진 한국의 수중산업 구조를 바꿀 수 있다고 생각해, (주)언더워터솔루션을 창업하게 되었습니다."

민간 기업 최초 수중드론 기술 국산화를 이룬다

한국에서 ROV 기술개발의 주체는 한국해양기술원, 해양 플랫폼 연구기관이었다. (주)언더워터솔루션이 국내에선 최초로 독자적 산업용 ROV 기술개발 민간기업이 되었다. 해외 수중산업시장에서는 ROV가 자원탐사 및 석유 가스 산업에서 활발하게 사용되고 있다. 반면 국내 수중산업시장은 해양자원이 풍부하지 않아 발달하기 어려웠고, 기술 수요가 적을 수밖에 없었다. 그러나 최근 7년간 해양 생명 자원을 비롯한 해양 에너지 자원을 새롭게 확보하며 수중산업의 규모가 커졌고, 산업용 ROV의 필요성이 대두되었다. 그동안 국내에서는 해양 탐사용 중국산 ROV를 활용했지만, 산업용 ROV는 드물었다.

옥수석 대표는 북유럽을 중심으로 개발된 ROV와 같은 수중 로봇 시스템 장비를 국산화하기 위해, 국내 맞춤형 산업용 ROV 장비 기술 개발에 힘썼다.

“산업용 장비는 탐사용과 다릅니다. 산업용 ROV는 무게만 1~2톤에 달합니다. 한국의 동해, 서해, 남해 환경이 극명하게 다르기 때문에 (주)언더워터솔루션은 산업용 ROV를 경량화하여, 한반도의 강한 조류에 맞게끔 설계하였습니다. 현재 개발한 기체는 가로 1m, 세로 0.7m, 높이 0.3m로, 해외 산업용 ROV에 비해 작습니다. 한국에서 활용하는 ROV라면 전 세계 어디에서도 활용할 수 있다는 점이 가장 큰 장점입니다.”

(주)언더워터솔루션의 ROV는 국내 최초로 선박 선체 검사 가능 인증을 획득했다. 기존에는 선체 검사를 위해 전문 잠수부가 수중 카메라를 통해 녹화하거나 유선으로 연결된 CCTV를 활용해야만 했다. 수중에서 잠수부가 위험에 노출될 수밖에 없고, 300m가 넘는 거대 선박을 검사하는 경우, 체력적인 부담이 커져 위험 부담도 커졌다. (주)언더워터솔루션은 인력 피해를 줄이기 위해 무인 장비를 통한 원격 검사를 목표로 2023년에 KR 선급을 통해 선박 및 수중 구조물에 대한 실증 테스트를 하고, 민간 최초 선박 선체 검사 가능 인증을 획득했다.



맑은 해양을 담은 지구, 블루 플래닛을 꿈꾸며

(주)언더워터솔루션이 ROV 민간 개발자로서 성공할 수 있었던 이유는 기술격차를 인정하고 이미 앞선 외국기업의 기술을 적극적으로 수렴하는 열린 자세 덕분이었다. 외국계 기업에서 함께 뜻을 맞춘 기술자들과 함께 기술개발을 할 수 있었던 것도 ROV 개발에 큰 원동력이 되었다.

(주)언더워터솔루션 ROV의 다음 단계는 기술을 발전시켜 선체 청소와 수리·유지보수가 가능한 모델을 개발하는 것이다. 기술개발에 필요한 투자 유치를 위해 (주)언더워터솔루션은 올해 하반기 국가 기술 지원 사업인 TIPS 사업에 선정되어 기술개발비를 확보할 예정이다. 앞으로 수중 산업 생태계가 활발해지면, ROV 몸체를 구성하는 부품도 100% 국산화할 것으로 기대하며, 국내 여러 해양 관련 제조기업과의 상생을 꿈꾸고 있다.

“국립한국해양대학교 김태만 교수의 책 ‘해양 인문학’을 인상 깊게 읽었습니다. 해양 국가에 관한 내용을 인용하자면, 우리나라 해안선 길이가 세계 3위 수준으로 해양 국가로서 잠재력이 풍부한 나라라고 할 수 있습니다. 내륙에만 머물렀던 우리 시선을 해양으로 확장한다면, 기후 위기뿐만 아니라 후손에게 아름다운 블루 플래닛을 온전히 물려줄 수 있을 거라고 확신합니다.”

자연환경을 향한 열정을 실현할 수 있는 ESG 경영도 (주)언더워터솔루션의 지향점 중 하나다. 수중산업에서 해상풍력과 같은 에너지 분야에 수중산업 로봇 서비스를 공급하여 해양 기반 ESG 경영을 목표로 삼았다. 옥수석 대표의 개인적인 바람은 차후에 탄소 포집 기술까지 기여하는 것이다.

“평소에 다큐멘터리를 좋아합니다. 멸종위기인 대왕고래가 수중 탄소량에 도움을 준다는 내용을 봤습니다. 대왕고래는 생애주기 동안 이산화탄소를 몸에 저장하고, 죽어서 심해 깊은 곳으로 가라앉아 천천히 분해됩니다. 이에 착안해 우리나라 연구원에서도 탄소를 포집해 심해로 가라앉히는 연구를 하고 있다고 알고 있습니다. 저희도 미래에는 ROV 기술을 수중 탄소 포집에 접목하고 싶습니다.”

(주)언더워터솔루션의 최종 목표는 Under Water Solution, ‘수중에 대한 세상의 모든 문제를 해결하는 것’이다.

해양 국가라는 타이틀에 걸맞은 수준의 기술, 플랫폼, 글로벌 선도 국가 레벨을 달성하는 대한민국을 바라는 (주)언더워터솔루션. ROV 기술 개발과 ROV 운영 전문인력양성까지, 국내 수중 산업의 중심을 향해 달려가는 기업 (주)언더워터솔루션의 푸른 미래를 응원한다.



(주)언더워터솔루션의 최종 목표는 Under Water Solution, ‘수중에 대한 세상의 모든 문제를 해결하는 것’이다.

이모저모 해진공



해외건설협회와 업무협약 체결

4월 19일(금) 공사는 해외건설 지원 전문가인 해외 건설협회와 업무협약을 체결하였습니다. 업무협약의 주요 내용은 '해외 항만-물류 인프라 개발-투자-운영 관련 정보 공유', '해진협 회원사의 해진공 투자 사업 참여 지원', '글로벌 운송-물류-통관-비용 등 정보 공유', '인적자원 교류' 등입니다. 공사는 지난 1월 25일 「한국해양진흥공사법 시행령」 개정을 통해 해외 항만개발 및 항만물류사업에 대한 투자, 보증 업무의 법적-제도적 기반을 마련하였습니다. 공사는 항만, 물류시설 등 항만-물류 분야 금융지원에 대한 노력을 지속하며, 우리 기업의 수출입 공급망 안정화와 해외 진출 활성화에 기여하겠습니다.



6억 달러 규모 글로벌 채권 발행 성공

공사는 유럽, 아시아 등 해외 투자자들을 대상으로 총 6억 달러 규모의 글로벌 채권 발행에 성공하였습니다. 이번에 발행된 채권은 각각 3억 달러 규모의 3년, 5년 만기 고정금리부채권(fixed)으로 구성되어 있습니다. 가산금리는 각각 같은 만기의 미국 국채와 대비하여 3년물은 60bp, 5년물은 70bp 높은 수준입니다. 이번 채권 발행을 통해 확보된 자금은 지난 15일 정부 관계부처 합동으로 발표한 '해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안'의 이행을 위해 활용될 계획입니다. 공사는 최근 친환경 규제 강화, 공급망 안정화 지원 등에 대응하여 국적선사 친환경 선대 확보, 항만-물류시설 투자 확대 등으로 정부정책에 적극 부응하겠습니다.



롯데글로벌로지스와 「글로벌 물류-공급망 경쟁력 제고」 협력 추진

5월 10일(금) 공사와 롯데글로벌로지스는 글로벌 물류-공급망 경쟁력 제고 및 친환경 선박 도입을 위한 업무협약을 체결하였습니다. 이번 협약은 '국내외 항만-물류 인프라 개발을 위한 정보 교환', '사업 공동 발굴', '금융구조 경쟁력 강화' 등을 주요 내용으로 하고 있습니다. 양사는 베트남 호치민 소재 상온 및 저온 물류센터 개발 프로젝트를 시작으로 친환경 선박 도입, 항만-물류 인프라 확보 등에 대한 협업을 추진할 계획입니다. 이번 협약으로 글로벌 물류 네트워크를 강화하고, 우리 기업의 수출입 활동을 지원하기 위한 중요한 발판을 마련하였습니다. 공사는 앞으로도 지속적인 협력을 통해 기업의 글로벌 시장 접근성 개선에 기여하겠습니다.



오션폴리텍에 「해양인재 장학금」 전달

공사는 5월 14일(화) 부산 영도구 한국해양수산연수원에서 오션폴리텍 상선3급 해기사 양성과정 우수 교육생들에게 장학금을 전달하였습니다. 오션폴리텍 교육과정은 한국해양수산연수원이 일반인을 대상으로 운영하는 단기 해기사 양성 프로그램으로, 교육 성취가 우수한 교육생과 경제적 지원이 필요한 교육생 총 15명에게 장학금 1,500만 원을 전달하였습니다. 해운업계 주요 현안인 선원 확보 및 양성을 지원하기 위해 공사는 지난해부터 'KOBC 해양인재 장학사업'을 운영하고 있습니다. 올해는 장학금 규모를 500만 원 증액하여, 더 많은 교육생에게 장학금을 전달하였습니다. 공사는 앞으로도 예비 해기사의 미래를 응원하겠습니다.



블룸버그와 정보교류 업무협력 체결

5월 22일(수) 공사는 블룸버그(Bloomberg)사와 항만 및 물류산업 정보 교류를 위한 전략적 업무 협력을 체결하였습니다. 1981년 설립된 블룸버그는 산업 전반의 금융 데이터 기반 분석정보, 거래솔루션, 경제뉴스 등을 제공하는 금융정보 종합서비스기업입니다. 양사는 이번 협력을 통해 항만물류부터 해운에 이르기까지 협력 분야를 넓혀나갈 예정이며, 6월부터 매월 발간 예정인 공사 항만물류시장지표포트는 '국내외 항만 인프라 및 물류 자산에 관한 정보'와 '항만효율성지표'를 비롯한 주요 경기선행지표 등을 제공할 계획입니다. 앞으로 공사는 우리 기업들의 해외 항만-물류 자산 확보와 금융 조달에 필요한 정보를 제공하도록 노력하겠습니다.



'24년 상반기 중소선사 CEO 간담회 성료

5월 24일(금) 서울 컨벤션 호텔에서 상반기 중소선사 CEO 간담회를 성황리에 마쳤습니다. 이번 간담회는 '개정된 중소선사 특별지원 프로그램', '대출이자 지원', '컨설팅 프로그램' 등의 중소선사 특화 지원 프로그램 소개, '국제해운의 온실가스 규제 동향 및 전망에 대한 외부 전문가 특강', '중소선사 애로사항 청취 및 토론회' 등으로 진행되었습니다. 한 간담회 참석자는 "공사 설립 이후 해운업에 특화된 다양한 지원을 통해 중소선사들도 큰 도움을 받고 있으며 앞으로도 중소선사를 위해 아낌없는 지원을 요청드리겠습니다"며 참석 소감을 밝혔습니다. 공사는 앞으로 실효성 있는 중소선사 지원 정책 마련에 최선을 다하겠습니다.



국적선사 발행 녹색채권 인수

공사는 중견선사인 (주)KSS해운, SK해운(주)이 발행한 녹색채권을 '해운산업 위기대응펀드'를 통해 인수했습니다. 위기대응펀드란 지난해 6월 해진공과 해양수산부가 해운산업 저시황기 진입 및 친환경 규제 강화에 대비하고자 출범시킨 펀드로 '구조조정 지원 펀드'와 'ESG 지원 펀드'로 구성된 동 펀드는 최대 1조 원 규모로 운영될 계획입니다. KSS해운과 SK해운이 이번에 발행한 녹색채권은 총 500억 원 규모이며, 이를 통해 조달한 자금은 친환경 선박 건조 등에 활용될 예정입니다. 공사는 위기대응펀드를 활용해 친환경 전환을 적극 지원하고, 국제해운 탄소 규제 대응 및 국적선사의 해운산업의 경쟁력 강화를 위해 더욱 노력하겠습니다.



연합자산관리(유암코)와 업무협약 체결

5월 29일(수) 공사는 연합자산관리와 '해운산업 구조조정 분야 상호협력을 위한 업무협약'을 체결했습니다. 이번 업무협약은 기업구조조정 전문 회사인 유암코와 공사가 해운산업 구조조정 분야의 상호협력 체계를 마련하기 위해 추진되었습니다. 협약의 주요 내용은 '해운산업의 사전-사후적 구조조정 지원 관련 협력 및 공동 투자 참여', '구조조정 관련 노하우 및 관련 정보 공유', '유암코의 해진공 구조조정기업 컨설팅 및 기업설명회 서비스 지원', '해진공의 유암코 수행 해운기업 구조조정 관련 사업 참여 및 인적 교류' 등입니다. 공사는 유암코와의 협업으로 향후 부실 해운기업의 경영 정상화를 선제적으로 지원할 수 있도록 노력하겠습니다.



대학생 기자단 해(海)지니 5기 발대식 개최

5월 31일(금) 대학생 기자단 해(海)지니 제5기 발대식을 개최하였습니다. 공사가 2022년부터 운영하는 해지니는 생소할 수 있는 해운-항만-물류 산업과 공사 사업을 대학생의 젊은 감각으로 홍보해 왔습니다. 공사는 활동 기간을 3개월에서 6개월로 확대하여 대학생 기자들의 전문성 강화를 도모합니다. 해지니 5기 기자단은 최종 18명 선발, 3명씩 6개 팀이며, 11월 말까지 공사 사업 체험, 해양금융 교육, 해운-항만-물류 관련 기업 탐방 및 세미나 참석 등 프로그램과 현장 취재 및 인터뷰를 진행하고 SNS를 통해 홍보 활동을 전개할 계획입니다. 공사도 해지니 5기 기자단이 원활한 활동을 할 수 있도록 적극적으로 지원하겠습니다.



해양수산부와 「민간선박금융 활성화 및 네트워크 구축을 위한 간담회」 개최

공사는 해양수산부와 6월 25일 서울 여의도 글래드호텔에서 은행, 자산운용사, 한국해운협회 등을 대상으로 「민간선박금융 활성화 및 네트워크 구축을 위한 간담회」를 개최했습니다. 이번 간담회에는 NH농협, 신한, 우리, 하나, 국민은행, 수협은행, 부산은행, 자산운용사, 한국해운협회가 참석했습니다. 민간 선박금융 시장 동향 분석, 상호 협력체계 구축 논의, 민간 선박금융 활성화를 위한 각 기관별 의견 청취 및 자유 토론 순서로 진행되었고, 최근 지속 감소하는 민간부문 선박금융 활성화를 위한 다양한 방안들이 논의되었습니다. 앞으로도 공사는 민간 선박 금융 활성화를 위해 각 민간금융기관들과 적극적인 소통 및 협력관계를 구축하겠습니다.

미래 수산강국의 열쇠, 스마트양식

수산물 소비량이 세계적으로 증가하는 반면, 기후변화와 남획 등으로 인한 수산자원 고갈은 가속화되고 있다. 양식업에 ICT, IoT, AI 등 4차 산업혁명 기술을 융합하여, 기존 양식업 및 수산자원 부족 문제에 대한 새로운 해결책이 되어줄 스마트양식에 관해 알아보자.



수산양식업, 스마트 바람이 불다

우리나라 양식업 생산량은 2015년 처음으로 어로어업 생산량을 추월했고, 2017년부터 현재까지 어업 총생산량 60% 이상을 담당하고 있다. 초기 수산업에서 어로어업 보조 역할을 했던 양식업은 기존 어로어업 규모와 금액을 뛰어넘는 주류산업으로 성장했다. 우리나라 전통 양식업은 개인을 중심으로 경험 의존적이고 노동집약적인 방식으로 운영되었다. 가족 단위를 중심으로 한 다품종, 소규모 양식 경영 체제로 효율성이 크게 높지 않다. 고수온, 적조, 태풍 등 기후로 인한 수산재해, 수산 질병에 무방비로 노출되는 취약한 환경 등 치명적 약점을 안고 있다. 최근 어촌 인구 감소와 고령화로 인한 인력난이 결합하면서 어촌 소멸이라는 큰 문제로 발전하고 있다.

스마트양식은 기존 양식산업의 단점 대부분을 해결할 것으로 기대된다. 스마트양식은 양식업에 4차 산업혁명 기술을 결합하여, 양식수산물 생산과 분류, 판매 등 모든 단계를 자동화하는 기술을 통칭한다. 스마트양식은 고도화 수준에 따라 4단계로 나뉜다. 1단계는 IoT를 통해 수질환경을 실시간 모니터링하고 원격제어하는 정도라면, 2단계는 데이터에 기반한 복합 모니터링과 자동제어가 가능하다. 3단계는 빅데이터와 AI 기술을 활용하여 최적의 생육환경을 자동 구현하는 지능형 양식시스템 수준이며, 4단계는 디지털트윈으로 시장수요 예측 및 생산량 자율조정 등 경영시스템 구축까지 가능하다. 1단계 원격제어에서부터 2단계 복합-자동제어, 3단계 지능화, 4단계 자율경영을 거치며 의사결정의 주체는 사람에서 컴퓨터로 변하는데 4단계가 되면 기계 스스로 의사결정부터 노동까지 도맡는다.

더 똑똑하게, 스마트양식 현주소

스마트양식 목표는 수산물 양식 중에 발생할 수 있는 문제점을 사전에 대처해 안전성을 확보하고, 전 과정 자동화를 통해 효율성을 제고하여, 궁극적으로 지속가능한 양식수산업으로 전환하는 것이다. 스마트양식 기술은 환경 제어, 생산 자동화, 자동 출하 등 양식업 전 범위를 아우른다. 환경 제어 기술을 통해 수온, 용존산소 등 사육환경을 실시간 측정하고 설정값에 따라 수질을 자동 조정하고, 생산 자동화 기술로 양식수산물 성장단계에 따라 사료를 자동공급하고, 개체 수와 크기를 자동으로 측정·분류할 수 있다.

덴마크, 미국, 아이슬란드, EU 등 여러 나라에서는 일찍이 스마트양식 기술 개발과 상용화에 적극 투자하고 있다. 전 세계 양식기업 상위 5위 중 무려 4곳을 보유한 노르웨이는 스마트양식 최고 선도국이다. 연어양식으로 연간 4조 원에 가까운 수익을 올리는, 세계 최대 연어양식·가공기업 마린하베스트(Marine Harvest)는 사육 밀도를 물 97%, 연어 3% 비율로 유지하여 연어 스트레스를 관리하고, 사육

수 오염을 막기 위해 연어가 한 달에 1kg씩 증량하도록 사료량을 자동 조절한다. 아크바(AKVA)는 해상가두리 사육환경 측정과 수중 카메라를 통한 어류 먹이활동과 무게, 크기 등 분석 기술을 보유하고 있으며, 사육수를 재사용할 수 있는 육상수조식 순환여과기술을 토대로 이산화탄소 분리기술을 개발하여 10여 개국에 시스템을 판매하고 있다. 노피마(Nofima)는 연간 750억을 투자하여 생산 표준화 및 최적 생육환경을 도출하는 순환여과식 스마트양식 실증시설을 운영 중이다.

대한민국, 수산강국으로 나아가기 위해

한편 우리나라 스마트양식 개발은 주로 정부 주도로 이루어져 왔다. 가장 대표적인 실증 사례는 경남 하동 해상가두리 송어 스마트 시범양식장으로 2016년부터 2018년까지, 실시간 모니터링, 사육환경 원격제어, 지능형 사료 자동공급 등 기술을 도입하여 운영한 바 있다.

이후 2019년 8월, 양식산업 경쟁력 향상을 위해 「수산업법」에서 「양식산업발전법」을 분리하여 독립법으로 제정하였다. 해양수산부는 2019년부터 부산 기장을 시작으로 경남 고성, 2020년 전남 신안, 2021년 강원도 강릉, 경북 포항에 이어 2022년 제주까지, 총 6개 지역에 해역별 대규모 스마트양식 클러스터 조성 사업을 진행하고 있다. 또한, 2023년 12월, 5년간 중장기 정책 「양식산업발전기본계획(24~28)」을 수립하고 기존 양식업의 체질 개선과 지속가능한 양식산업 토대 마련을 위해 노력을 다할 예정이다.

우리나라 스마트양식은 1.5단계 수준으로 본격적인 스마트화로 나아가기 위해 풀어야 할 과제들이 많다. 우선 스마트양식 시스템이 현장에 적용될 수 있도록, 우리나라 양식환경, 경영구조와 더불어 어업인의 수용 능력이 고려되어야 한다. 또 모니터링 및 제어 관련 기자재가 서로 유기적으로 연동하기 위해서 스마트양식 하드웨어 규격과 성능을 표준화하고 품질 인증 시스템을 마련하는 것 역시 필수적이다. 마지막으로 스마트시스템을 전 양식장에 안정적으로 확대하기 위해서 현장을 전문으로 하는 스마트양식 인력 양성 역시 뒷받침되어야 할 것이다.

스마트양식은 2030년 세계 양식 시장에서 40%가량 차지할 것으로 전망된다.¹⁾ 삼면인 바다인 우리나라에서 양식업은 매우 중요한 산업이다. 고갈되고 있는 수산자원의 안정적인 대안이자 지속가능한 산업으로 친환경성을 확보하고 우리나라 어촌의 소멸 위기를 극복하는 핵심 열쇠, 수산강국의 미래를 열 스마트양식의 발전을 기대해 본다.

1) <2023 해양수산전략리포트>, 한국해양수산개발원(KMI), 2023.1.12.

안전한 정박을 책임지는 선박의 수로안내자 도선사

외국 선박이 국내로 입항할 때 가장 먼저 만나야 하는 사람이 있다. 바로 도선사다. 도선사는 대한민국 항만을 대표해 가장 먼저 외국 적선을 맞이하고, 안전한 정박을 위해 선박을 수로로 인도한다. '해기사의 꽃'으로 불리는 직업, 도선사에 대해 알아보자.



정박과 출항, 선박 안전을 책임지다

인도할 도선, 배 선船, 도선사는 이름 그대로 배를 인도하는 사람이다. 도선사는 항만, 운하, 강 등 일정한 도선 구역에서 선박에 탑승하여 해당 선박을 항구에 접안하거나 출항하는 일을 한다. 대한민국 역사상 최초의 도선사는 故유항렬 도선사로, 일본인만이 도선사로 활동하던 시절 1937년에 면허를 취득하여 인천항에서 활동했다. 6.25전쟁과 1.4후퇴 당시 인천항을 철수하는 미군함정과 모든 선박을 출항시킨 후 피난에 나선 故유항렬 도선사 일화는 도선사가 지녀야 할 소명의식을 잘 보여준다.

도선사는 배가 입항하거나 출항을 완료할 때까지 선장 역할을 대신한다. 직접 타일을 조작하지 않고, 무전기를 통해 선교에서 항로를 지휘하여 선박이 수로를 따라갈 수 있도록 이끈다. 선박을 대신 정박하는 일이 차량을 대신 주차하는 발렛파킹과 유사해 보인다. 몇 가지 차이점이 있다면, 대규모 선박의 크기는 건물을 거뜬히 뛰어넘고, 선박 한 대를 정박하는 데에 3~4시간이 소요된다. 또, 선박 금액은 수백억에서 수천억에 달하고, 선박에 실린 화물 가치까지 더하면 도선사가 다루는 선박 값어치는 실로 어마어마해진다. 풍향과 풍속, 기상, 조류 등이 계속 변하는 환경 속에서 거대한 선박을 정해진 수로에 따라 운항하는 일은 매우 어렵다. 똑같은 선박이라도 항만과 기상에 따라 항적은 천차만별로 달라진다.

지식과 체력, 모든 능력 갖춘 해기사의 꽃

도선법에 따라 500톤 이상 외국적선, 500톤 이상 국적 외항선, 2,000톤 이상 국적 내항선에는 도선사가 필수로 승선해야 한다. 항행 안전을 위해 인천항, 여수항, 부산항, 울산항, 포항항, 제주항 등 국내 주요 무역항은 강제 도선을 받아야 하는 도선구로 지정되어 있다. 항만 근처 바다는 지점에 따라 수심이나 조류가 급격히 변하거나 보이지 않는 암초 등 많은 장애물이 있다. 규모가 큰 선박을 항만 부근에서 안전하게 움직이기 위해서는 조류와 기후 등 주변 환경을 살피고, 우려되는 위험에 따라 신속한 판단을 내리는 순발력과 공간지각력 등 종합적인 능력이 필요하다. 입출항하는 항만 특성은 물론, 항행 장비와 선박 조종에 관한 지식, 국내외 해사법규에 관한 전문지식도 갖춰야 한다.

도선구(導船區)로 지정된 바다 위에서 사다리를 타고 승선할 때, 기상 상황에 따라 선박이 크게 흔들리거나 설비에 문제가 생겨 사다리가 끊어지는 등 위험한 사고가 발생할 수도 있다. 언제 어디서나 선박 입출항 시기에 맞게 승선해야 하기에 좋은 체력도 필수요건이다. 전문지식과 체력, 운항 능력과 선장과의 소통 능력까지 모두 갖춰야 한다. 도선사가 '해기사의 꽃'이라고 불리는 이유다.

해운시대, 더 높은 역량으로 활약하다

도선법 제4조에 따라 도선사가 되기 위해서는 해양수산부장관 면허를 받아야 하는데, 도선수습생 전형시험에 응시자격을 갖추는 데만 오랜 시간이 필요하다. 항해사를 거쳐 선장이 되고, 6,000톤 이상 선박에서 선장으로 3년 이상 근무한 경력이 있어야 한다. 3과목 필기시험과 면접시험, 신체검사를 거쳐 도선수습생이 되면, 배정받은 항만에서 6개월간 200회 이상 도선 실무 수습을 받는다. 수습을 마친 다음 해에 시행하는 도선사 시험에 합격하면 도선사 면허를 정식 발급받는다.

선박들이 대형화되면서 항만사고 발생 가능성과 피해 규모도 함께 커지고 있다. 안전한 항만을 조성하기 위해 도선사 역량이 더욱 중요해지는 가운데, 2022년 6월 '도선법 시행령'이 국회를 통과했다. 시험 제도를 전문기관을 통해 체계적으로 관리하기 위해, 2022년 7월부터 도선사 선발시험을 한국해양수산연구원에서 위탁수행하게 되었다. 또 2024년 3월 이후 시험부터, 도선수습생 선발시험 과목과 범위가 일부 변경되어 기존 '운용술 및 항로 표시' 과목이 '선박운용'으로 바뀌고 '해상교통관리' 분야가 신설되었다. 그리고 '영어' 과목에는 IMO표준해사통신영어가 포함된다. 최근 대형선박 입출항 증가 추세를 고려해 2025년 3월부터 10만톤 이상 대형선박에 선장으로 2년 이상 승선한 자에게 가산점(2점)이 부여될 예정이다.

현재 우리나라 항만에 근무하는 도선사는 모두 242명¹⁾으로, 2024년 2월에는 최초로 여성 도선사가 탄생했다. 해운 물류량이 지속적으로 증가하며 도선사의 역할은 갈수록 중요해질 전망이다. 독보적인 항행 전문성을 토대로 선박과 항만의 안전을 책임지는 직업, 도선사를 주목해 보자.



도선사가 궁금하다면
QR코드를 스캔해 보세요

[당신이 몰랐던 해운 이야기]
부산항의 젖줄맨! 도선사

1) 2023년 11월 기준

이 순간이 삶의 정점

니코스 카잔차키스 《그리스인 조르바》

한국해양문화진흥공사 정영두 ESG경영실장



줄거리

그리스 국민작가 니코스 카잔차키스가 만났던 실존 인물 '조르바'를 그린 이야기다. 조국의 암울한 현실에 고뇌하는 젊은 지식인 작가는 아테네를 떠나 고향 크레타섬에서 관광사업을 시작하기 위해 항구 술집에서 배를 기다리던 중 술집에서 조르바를 처음 만나 그를 관광개발 감독관으로 임명한다. 조르바는 60대 노인이지만 호방하고 즉흥적이며 춤과 노래를 즐기는, 여러모로 작가와는 정반대의 성격이다. 크레타섬에서의 여러 우여곡절 끝에 결국 사업은 망하고 말지만, 작가는 조르바를 통해 지식인의 그늘에서 벗어나 진정한 자유를 찾게 된다.

니코스 카잔차키스

1883년 출생, 현대 그리스 문학을 대표하는 작가다. 니체 사상과 동서양 여러 나라를 여행하면서 얻은 경험을 바탕으로 인간의 자유의지에 대한 다수의 작품을 발표하였다. '20세기 문학의 구도자'로 불리는 그는 두 차례 노벨 문학상 후보로 지명되었고, 톨스토이에 비견될 만큼 위대한 작가의 반열에 올라 있다.

1

영원한 순간의 행복

현재를 온전히 사는 것은 생각보다 쉽지 않다. 대부분의 사람들은 현재를 망각하고 과거의 후회나 그리움, 내지는 미래에 대한 불안과 기대 속에 살아간다. 니코스 카잔차키스가 추앙했던 니체는 '영원회귀론'을 통해 순간의 중요성을 역설한다. '영원회귀'란 사람은 자신의 삶을 무한 반복한다는 개념으로, 순간은 평생의 삶보다 훨씬 긴 영원한 시간이다. 다시 말해, 이 순간이 행복하다면 행복은 영원한 것이고 이를 깨달은 자가 바로 니체가 말하는 '초인'이다.

그리스인 조르바도 이렇게 말한다. "나는 어제 일어난 일은 생각 안 합니다. 내일 일어날 일을 자문하지도 않아요. 내게 중요한 것은 오늘, 이 순간에 일어나는 일입니다." 조르바는 일할 때, 먹을 때, 놀 때, 사랑할 때, 매 순간순간을 인생의 정점으로 살 줄 아는 사람이다. 작가는 조르바와 함께 생활하면서 행동이 결여된 지식인, 소위 말하는 먹물들의 한계를 깨닫고 그와 같은 사람으로 점차 변해간다.

2009년 선사 재직 당시, 용선료 재협상을 위해 홀로 아테네로 향하는 발걸음은 무거웠다. 그리스 선주로부터 장기용선했던 파나막스 벌크선에 대한 용선료 지급이 3개월 이상 연체된 상태, 해운시황에 대한 막연한 기대로 3년 장기용선 계약을 덱석 체결한 것이 화근이었다. 아테네에 위치한 선주 사무실을 방문해 계약 변경 제안을 하였으나 살벌한 분위기 속에 제안은 거절되었다. 참담한 마음으로 사무실을 나서는 순간 험악한 인상의 사장이 '밥이나 먹고 가라'고 했다. (그 순간 '밥이나 먹으러 가자'는 말이 '밥은 먹고 다니냐'는 동정 섞인 영화 대사로 들렸다)

눈이 시리도록 푸른, 지중해의 물결을 마주한 식당에서 선주 사장은 내게 용선한 선박에 자기 아들이 타고 있다는 말을 했다. 그리고 현재 상황이 매우 고통스러울 테지만 지금은 눈앞에 놓인 올리브유를 잔뜩 부운 해산물 요리를 식기 전에 즐겨야 한다는 말을 건넸다. 사실 그 자리는 불편하고 무서워 한시라도 빨리 달아나고 싶었지만, 선장 출신이자 아들을 향해서로 멀리 떠나보낸 그 그리스인이 지중해를 바라보던 눈빛은 내 기억에 오래 남아있다.

2

내가 만난 조르바

3

조르바, 해운강국의 저력

그리스는 명실공히 세계 1위 해운강국이다. 1인당 GDP가 우리나라의 2/3 정도밖에 미치지 못하는 그리스도 전 세계 해운을 주름잡고 있는 이유가 무엇일까 궁금했다. '한국인이 그리스 배를 사는 시점이 시황의 정점이고 반대의 경우가 시황의 바닥'이라는 조종 섞인 말이 있다. 왜 그럴까? 그리스 사람들은 과거나 미래에 연연해 하지 않기 때문일 것이다. 그리스 선주들은 해운시황 사이클을 담대히 받아들이고 긴 안목으로 선박투자 시점을 조율한다. 반면 우리는 다시 돌아올 수 없는 과거의 호황에 연연하면서 선박 매매나 투자 적기를 놓치기 때문이 아닐까 생각해 본다. 내가 아는 그리스 사람들은 먹고 마시고 사랑하는, 단순한 삶을 즐길 줄 안다. 나는 그 사람들 안에서 크레타섬 여인숙 여주인과 거침없는 사랑을 나누고 관광 개발사업에 온몸을 불사르며 순간순간을 열정적으로 살아가던 조르바의 모습을 본다.

도스토옙스키는 <카라마조프가의 형제들>에서 '인간이라는 동물은 자유라는 타고난 선물을 되도록 빨리 넘겨줄 수 있는 누군가를 찾고 싶은 욕구보다 더 긴급한 욕구를 갖고 있지 않다'는 말을 남겼다. 공공기관에서 가끔 상급기관 내지는 상급자의 지시에 따라서만 업무를 처리하려는 사람들을 보면 소중한 자유를 적극적으로 반납하려는 것으로 보여 슬퍼진다. 현재의 시장상황을 있는 그대로 받아들이고 의사결정을 주도해 나가는 조르바의 후예, 그리스 해운인들의 적극 행정 자세가 더욱 요구되는 시점이다.

바다가 차린 식탁, Ocean Recipe

제철을 맞아 한치잡이에 나선 어선의 집어등 불빛, 어화(漁火)가 넘실거리는 밤바다는 제주 여름을 대표하는 풍경이다. 여름 대표 보양식품, 무더위에 지친 몸에 기력을 불어넣어 줄 여름 한치를 소개한다.



오징어와 비교 불가,
미끈매끈 별미

한치

한치와 오징어는 남남

전 세계 오징어류는 약 500종에 달하며, 그중에서 우리나라 연안에는 8종의 오징어류가 서식하고 있다. 한치를 새끼 오징어나 오징어의 작은 종이라고 잘못 알고 있는 경우가 많다. 하지만 우리가 흔히 먹는 오징어는 오징어목 빨강오징어과의 '살오징어'이며, 한치는 겉모습이 언뜻 오징어와 비슷해 보이지만 끝뚜기의 한 종류다.

한치와 오징어의 생김새를 자세히 살펴보면 차이점이 눈에 띄는데, 일단 몸통 상단의 지느러미 모양이 다르다. 살오징어의 지느러미는 몸통을 기준으로 30% 정도의 길이로 짧으며 좌우로 넓은 삼각형 모양이지만, 제주 한치의 경우 지느러미가 몸통의 반 이상을 덮으며 아래로 길쭉한 형태다.

우리가 부르는 '한치'라는 이름은 다리가 한 치밖에 되지 않는다고 해서 붙여진 별명이다. 십완상목(十腕上目)은 다리가 10개로 알려져 있지만, 엄밀히 구분하자면 다리는 8개, 촉수가 2개다. 살오징어와 비교했을 때 한치는 그 이름대로 다리가 매우 짧으며, 사냥하고 짝짓기 때 사용하는 '촉완'이라는 촉수 2개만 살오징어만큼 길다.

한치가 쌀밥이면 오징어는 보리밥

한치는 우리나라 제주와 동해 남부에서 주로 잡힌다. 한치는 잡히는 지역에 따라 제주 한치와 동해 한치로 나뉜다. 제주 한치는 창골뚜기, 한치골뚜기라고 불리며 대체로 여름에 잡히고 맛도 이때 가장 좋다. 동해 한치는 봄에 산란하고 겨울에서 봄까지를 제철로 본다.

예부터 제주에 전해 내려오는 속담이 있다. 한치가 쌀밥이라면 오징어는 보리밥이고, 한치가 인절미라면 오징어는 개떡이다. 한치는 제주의 향토음식에 빼놓을 수 없는 식재료로, 명절이나 제사상에 올릴 만큼 귀한 음식이다. 한치는 질기지 않은 부드러운 식감과 은은한 단맛이 감도는 감칠맛이 매우 뛰어나며, 비린내가 적어 담백하다. 언뜻 보기에 한치와 오징어는 서로 닮았지만, 한치가 오징어에 비해 귀한 대접을 받는 이유다.

한치는 단백질 함량이 높고 지방과 탄수화물 함량이 낮다. 열량이 낮아 다이어트 식품으로도 제격이다. 또한, 한치는 피로회복제, 자양강장제의 주성분인 타우린이 다량 함유되어 있어 피로 회복이나 체력 증강에도 좋다. DHA와 EPA 등이 많아 콜레스테롤 억제에 도움을 주며, 성인병 예방과 더불어 성장기 아동의 두뇌 발달이나 치매 예방에도 효과적이다.

여름 보양에 한 수 위, 한치

싱싱한 한치를 고르기 위해서는 몸통과 빨판을 유심히 보자. 몸통에 상처가 없고 광택이 도는 것이 좋으며, 만져봤을 때 탄력이 있어야 한다. 흡반이 선명하고 떨어진 것이 없고, 빨판이 온전한 한치가 좋다. 한치는 주변 환경에 따라 보호색을 띤다. 죽은 지 오래되면 보호색이 하나도 없는 흰색으로 변하기 때문에 어느 정도 붉은색을 띤 한치가 신선하다고 볼 수 있다.

한치를 손질할 때는 가위로 배를 갈라 내장과 먹물이 터지지 않도록 몸통과 조심히 분리하고, 눈알과 이빨, 뼈를 제거한다. 몸통 껍질을 벗기고 깨끗한 물에 행군다. 다리 빨판은 소금이나 밀가루를 사용하여 문질러 씻는다. 손질한 다리와 몸통은 연한 소금물에 한 번 행궤주면 불순물 제거와 신선도 유지에 도움이 된다.

한치는 얼려도 맛의 변화가 크게 없어서 비교적 장기간 보관하기 좋은 식재료다. 깨끗이 손질 후 먹기 좋은 크기로 잘라 냉동 보관하고, 상온이나 냉장실에서 자연 해동하거나 소금물에 담가 해동하여 사용하면 된다.

한치는 회나 숙회, 구이로 먹어도 맛있지만 진정한 참맛을 느낄 수 있는 대표 요리는 바로 물회다. 무더운 여름, 시원한 한치 물회 한 사발로 활력을 충전해 보면 어떨까.

한 치 물 회

더위 가시는 시원한 제주식 한치물회

주재료

- 한치 1마리
- 미나리 1줄
- 배 1/2개
- 무 조금
- 양파 1/4개
- 오이 1/4개
- 당근 1/2개
- 깻잎 5장
- 부추 조금
- 고추 조금

양념장 재료

- 물 250ml
- 된장 2큰술
- 고추장 1큰술
- 식초 2큰술
- 매실액 1.5큰술
- 설탕 1큰술
- 다진마늘 1큰술
- 고춧가루 1큰술
- 참기름 1큰술



- 한치와 주재료를 깨끗이 씻어 얇게 채를 썰어줍니다.
- 미나리와 부추는 짧은 길이로 송송 썰어 준비해 줍니다.
- 물 250ml에 된장 2큰술을 체에 걸러 풀어줍니다.
- 나머지 양념장 재료를 넣고 잘 풀어 물회 양념장을 만듭니다.
- 손질한 야채를 맨 아래 깔고 그 위로 한치를 수북이 올려줍니다.
- 물회 양념장을 부어주고 얼음을 띄워주면 완성!

제 주 체 령 추 현

제주 한치낚시 체험



올여름, 제주에 가게 된다면 한치 낚시에 도전해 보는 건 어떨까. 한치낚시 체험은 보통 저녁에 출항해 한밤까지 이어진다. 물때를 잘 만나다면 초보자도 어렵지 않게 낚을 수 있다. 직접 한치를 낚아 올리는 짜릿한 손맛과 선상에서 즐기는 신선한 한치의 맛이 잊지 못할 한여름 밤의 추억을 선사해 줄 것이다.

해진공 낱말퀴즈

해양산업의 다채로운 이야기로 채운 이번 <비타민 SEA> 어떠셨나요? 페이지에 숨은 답을 찾아보세요. 퀴즈에 참여해 주신 분 중 추첨을 통해 소정의 선물을 보내드립니다.

탄	독	동	항	인	천
마	스	태	만	반	도
선	마	소	해	양	한
학	트	상	대	지	어
수	양	인	비	즈	니
산	식	린	물	사	치

- 1 서방세계에 '꼬레아'라는 이름을 알린 한반도의 관문 역할을 한 지역은 ●●입니다. ●●에 들어갈 단어는 무엇인가요? **힌트 p.6**
- 2 5월 31일, 한국해양진흥공사 본사에서 대학생 기자단 ●●● 5기 발대식이 개최되었습니다. ●●●에 들어갈 단어는 무엇인가요? **힌트 p.20**
- 3 ●●●●●은 양식업에 ICT, IoT, AI 등 4차 산업혁명 기술을 융합하여, 기존 양식업 및 수산자원 부족 문제에 대한 새로운 해결책으로 부상하고 있습니다. ●●●●●에 들어갈 단어는 무엇인가요? **힌트 p.30**

독자 설문 조사

- 1 <비타민 SEA>에서 가장 기억에 남는 콘텐츠와 그 이유는 무엇인가요?
- 2 더 좋은 소식을 위해 <비타민 SEA>에 관한 자유로운 의견을 남겨주세요.

이벤트 참여 방법

구글 설문 링크(QR)로 접속하여 문제의 답과 독자 의견을 작성하여 제출해 주세요.
 참여 기간: 2024년 8월 31일까지
 추첨을 통해 선정된 30분께 음료 기프티콘을 드립니다.
 수집된 개인정보는 당첨자 확인을 위한 용도로 사용되며, 활용 후 즉시 폐기됩니다.



한국해양진흥공사는 개인정보 보호방침을 준수합니다.

한국해양진흥공사 직원들이 지켜야 할 개인정보 및 정보보안 실천수칙



01



**필수정보만 최소한,
추가 정보는 동의 필수**

02



민감 정보 처리금지
- 주민등록번호, 건강정보 등

03



**다른 용도의 사용이나
제3자 제공금지**

04



개인정보 처리방침 공개

05



안전성 확보 조치 필수

06



**홈페이지 회원가입 시
주민번호 대체수단 도입**

07



정보 이용 후 반드시 파기

08



개인정보 유출 시 즉시 통보

09



CCTV 운영 시 안내판 설치

