2024 한국해양진흥공사 매거진

비타민 SEA

Autumn | Vol. 13

K-해양도시
물류 관광 산업의 도시, 여수와 광양

SEA DIVE
항만을 깨끗하게, 해양 쓰레기를 활용한 업사이클 기술

해운 INSIDE
국립한국해양대학교 김태만 교수 인터뷰

ON KOBC
한국형 운임지수 블룸버그 터미널 등재

SEA너지
㈜오리엔트스타로직스 유성은 이사 인터뷰

www.kobc.or.kr

Vol.13

Autumn 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, 해운대아이파크)
T. 051-795-1500

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

K-해양도시
물류 관광 산업의 도시, 여수와 광양

SEA DIVE
항만을 깨끗하게,
해양 쓰레기를 활용한 업사이클 기술

해운 INSIDE
우리 안의 해양 DNA를 깨워라
- 국립한국해양대학교 김태만 교수

바다로 잇는 NEWS
SEA THE FUTURE

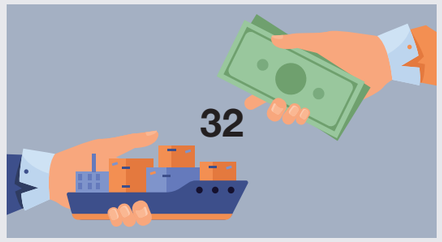
ON KOBC
아시아 해운업계의 전환점,
한국형 운임지수 블룸버그 터미널 등재

같이 가치海
오늘부터 우리는
- 2024 체험형 인턴

SEA너지
사람이 앞서는 글로벌 물류 혁신
- ㈜오리엔트스타로직스 유성은 경영지원부 이사

KOBC NEWS
이모저모 해진공

알쓸신海
건강한 바다를 위한 노력 해양보호구역



JOB학다식
바다 위의 공인중개사
- 선박매매중개인

한국해양문학진흥공사
어느 기업의 혁신 실패담
- 이혁진《누운 배》

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

38
독자 참여코너
해진공 낱말퀴즈

K-해양도시,

이순신 장군의 숨결이 살아 있는 도시

여수와

농민의 투지가 잠들어 있는 도시

광양

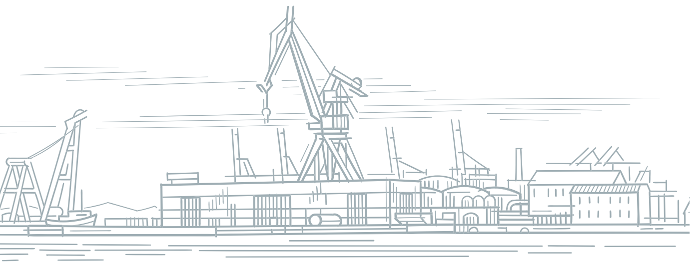
물류 경쟁력을 높여
아시아의 새로운 중심지가 될 통합 항만도시.

대한민국 항만도시 세 번째,
여수, 광양을 만나 본다.

물류 관광 산업의 도시, 여수와 광양

한반도 남단에 위치한 여수·광양은 중국, 일본과의 근접성 덕분에 해상 운송의 중심점으로 자리 잡았다. 대륙과 이어지는 남단의 관문 여수광양항은 치열한 역사 속에서 쌓아온 경험과 성과를 바탕으로 새로운 통합 항만 도시로 한층 발전하고 있다.

남부 해상 교통의 요충지, 여수광양항



●●● 이순신 장군의 본영(本營), 여수

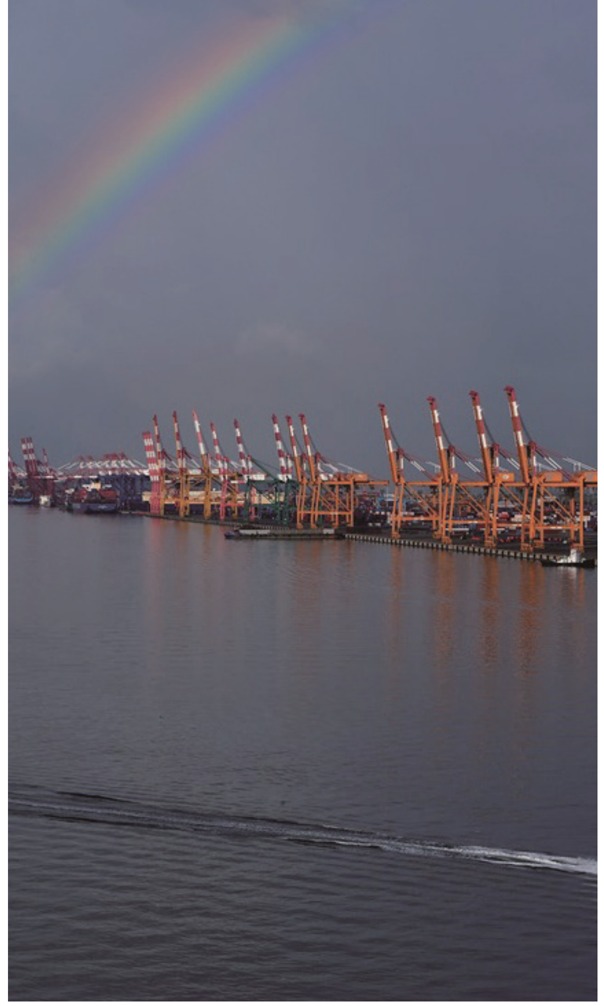
여수에는 고려시대부터 오늘날에 이르기까지 남부 해상 교통의 요충지로 활약하는 여수항이 있다. 여수항은 세계 주간선 항로상에 위치하여 군사 활동과 해상 상업 활동의 중심지였다. 또한 지리적 이점으로 대륙으로 진출하려는 왜의 침략을 받은 곳이기도 하다. 조선의 명장 전라좌수사 이순신은 여수에서 거북선을 건조하여 일본의 침략에 대비하였다. 1592년 임진왜란 당시 경상도 좌수영·우수영 수군이 일본군에 의해 무너졌을 때 본영과 휘하 각 진의 전선을 동원하여 경상도 남해안으로 진출하였고 승리를 거두었다. 또한 여수에 기반을 둔 사람들[1]과 흥국사를 중심으로 한 다양한 신분의 사람들이 모인 의승수군(義僧水軍)이 자발적으로 전라도 수군에 합류하여 임진왜란 시기에 많은 전쟁을 승리로 이끌었다.

이순신과 전라좌수영의 역사성을 온몸으로 느끼고 싶다면, 1598년 전라좌수영 객사로 건립한 여수 진남관(국보 2제304호)에 방문하는 것을 추천한다. 임진왜란과 정유재란을 승리로 이끈 수중 중심기지로서 학술적·예술적 가치를 느낄 수 있다. KTX 여수역 근처 월드마린센터에서는 한국 최초로 설치된 판옥선 내부와 이순신 장군의 영정, 임진왜란 당시 병장기, 고전 및 현대 선박 모형 등을 관람하며 해운·항만 역사를 배울 수 있다.

●●● 국내 최초 복합 관광항만 여수항

여수항은 일제강점기에 일본이 대륙을 침략하고자 광주-순천-여수 간 철도를 개통하며 1923년 6월 1일 군사항으로 개항하였다. 1931년에는 해상교통 요충지가 된 여수-시모노세키(下關) 간 '관려연락선'이 취항하였고, 혼다(本田) 조면공장과 천일고무공장이 들어서며 공업화가 이루어졌다. 여수항으로 인구가 유입되면서 도로 개설, 항만 매립, 신시가지 건설 등 도시 기반 시설이 정비되었다. 1976년 3월 30일, 1종항[2]으로 지정되며 전국적인 어업 근거지가 되었고 1991년 무역항으로 지정되었다.

여수항은 인근에 광양제철소와 여수산단이 있어 광활한 배후부지를 확보하고 있다. 여수항 북쪽에 있는 여수신항은, 2012년 "살아있는 바다, 숨 쉬는 연안"이라는 주제로 여수 세계박람회가 개최될 때 편입되며 폐쇄되었다. 여수신항을 대체하여 2019년에 개방한 여수신북항은 국내 최초 관광 기능을 갖춘 복합 항만으로 손꼽힌다. 일몰 시 1.3km 방파제 전 구간 야간 조명이 켜지며 여수 시내와 밤바다를 한눈에 조망할 수 있다. 방파제 위에는 파도의 힘으로 소리가 나는 국내 첫 오션 오르간과 오르간 등대, 파도 소리 전망대 등이 조성되어 있다. 다채로운 관광시설은 시민들과 관광객들에게 새로운 즐길 거리를 보여준다.


광양항 컨테이너부두, 출처: 광양시

●●● 농민의 투지가 숨 쉬는 땅, 광양

고려시대 교역의 중심지였던 광양은 다양한 농산물과 해산물을 교역품으로 삼았으며, 조선 초기에는 한산도와 함께 서남해안의 중요한 해상 교역로였다. 임진왜란 때 조선 교역로를 차지하지 못한 왜는 1597년 고니시 유키나가(小西行長)를 앞세워 광양을 침공하여 정유재란을 일으켰다. 치열한 전투 끝에 왜군을 물리쳤으나, 광양현은 피해가 심각했고 복구하기 위해 순천에 편입되었다. 다시 분리된 후에도 황폐한 환경은 쉽게 회복되지 않았다. 살기 힘든 환경에서도 농민들은 삶을 포기하지 않았고 광양을 되살리기 위해 조선 말기 두 차례 민란(1869, 1889)을 일으켰다. 1894년 광양과 섬진강 변에서 일어난 동학농민전쟁은 패퇴한 농민군과 일본군의 전투였으며, 섬진강에 빠져 죽은 사람만 3,000~4,000명에 달할 정도로 큰 피해를 입었으나, 농민군의 투지를 꺾지 못했다. 일제 수탈에 항거하는 운동이 그 어느 지역보다 활발하게 일어난 곳도 광양이었다. 1923년과 이듬해 1월 소작쟁의가 일어났고, 1932년 1월에는 금광 광부 800여 명이 동맹파업을 일으켰으며 1934년에는 광양청년회 회원 100여 명이 독서회 사건[3]으로 체포되기도 했다.

일제강점기에 세워진 옛 관공서 자리에는 광양의 역사와 문화를 알 수 있는 광양역사문화관이 있다. 광양의 주요 인물과 역사적인 관광지, 광양의 기록들을 한눈에 볼 수 있으며 시인 윤동주의 유고를 보존했던 정병욱 가옥 등 근대 역사에 중요한 사건의 기록과 흔적을 만날 수 있다.

---

1) 정철(1544~1595), 정린(1556~1595), 정춘(1555~1594)은 1592년 왜구가 침입하자 재산을 털어 정운(鄭運)·송희립(宋希立)과 함께 이순신의 휘하로 들어가 많은 전장에 참여하였다.
2) 어항(漁港)은 어선의 정박과 어획물의 양륙 등 어업 활동의 기지로 이용되는 항구이다. <어항법> 제3조 규정에 의거하면 어항은 제1종 어항·제2종 어항·제3종 어항으로 나눌 수 있다. 제1종 어항은 이용 범위로 보아 전국적인 어업 근거지이고, 제2종 어항은 지역적인 어업 근거지이다. 제3종 어항은 어장 개발과 어선 대피에 필요한, 멀리 떨어져 있는 도서나 벽지에 소재하는 어업 근거지이다.
3) 독서회는 1929년 광주 지역을 중심으로 조직된 항일 학생 운동 단체이다. 일본 제국주의를 비판적으로 논의하다 일본 경찰의 강화된 검열과 단속으로 많은 참가자가 체포되었다.

●●● 포스코 광양제철소와 함께 성장한 광양항

포스코 광양제철소가 성장하며 원료와 제품의 원활한 수·출입을 위하여 1986년 광양항이 개항하였다. 기존 여수 삼일항이 광양항에 통합되며 규모가 커졌고, 광양만권의 대표항만으로 자리매김하였다. 광양항의 자연환경은 국내 최상으로 평가받는다. 자연방파제 역할을 하는 주변 지형으로 연중 360일 이상 작업이 가능하며, 수심이 깊어 최대 30만 톤급 선박이 언제든지 입출항할 수 있다.

1991년 종합개발추진 기본계획이 세워지며 1997년 컨테이너부두 1단계 개발을 시작으로 컨테이너부두 개발, 항만배후물류단지 지정, 광양권경제자유구역 설정 등이 이루어졌다. 2005년 율촌자유무역지역 지정 이후 2008년에는 황금물류단지를 개장하였다. 율촌산업단지와 광양배후단지를 포함한 자유무역지역은 총면적 9,193만m^2에 이르며 10,000톤급 5선석과 2,000톤급 1선석의 율촌1산단 전용부두를 갖추고 있다. 광양항은 외국인 투자 유치, 수·출입 등을 위해 자유무역지역 규제를 완화하여 산업 및 물류직접지로 발전하고 있으며, 1차 금속, 조립금속, 기계 장비, 전기업 등의 제조업 유치에 힘쓰고 있다.

포스코 광양제철소, 출처: 광양시

미래로 향하는 동력, 물류 경쟁력과 복합 해양 문화관광

●●● 끊임없이 발전하는 통합항만, 여수광양항

과거에도 삼일항과 성공적인 통합을 이루었던 광양항. 2011년 8월 19일 여수항과 광양항이 통합되었다. 중복된 인프라 및 자원을 통합하여 운영의 효율성을 높여 물류 경쟁력을 강화하기 위해서다. 여수광양항은 부산항, 인천항, 울산항, 평택당진항과 함께 국내 5대 항만으로 남해안의 무역 거점 역할을 담당하고 있다. 부산항에 이어 물동량 2위 규모이며('21년 기준[4]), 환적을 제외한 수출입 물동량 기준으로는 국내 최대 항만으로 꼽는다.

2020년 코로나19 발발 이전까지는 세계 최대 규모의 화학산업 단지인 여수화학산업단지를 주요 배후로 하여 고도성장을 거듭해 왔으나, 코로나19로 인해 전 세계 경제가 위축되어 저조한 성장률을 보였다. 전라남도는 여수광양항을 아시아 최고 항만으로 육성하기 위해 2027년까지 3조 2,600억 원의 투자계획을 수립하였다. 제4차 항만기본계획에서는 관광·여객 위주로 운영되는 여수항과 컨테이너, 광석, 석유화학제품 등의 화물 물동량을 위주로 처리하는 광양항의 특성에 맞춰 글로벌 경쟁력을 키우고, 고부가가치 디지털 항만으로 개발하겠다는 전략을 세워 점진적인 변화와 성장을 이루고 있다.

4) 이정욱, 진무위, 이향숙, 윤경준, "여수광양항 발전전략의 우선순위 분석 연구", 7(3), Journal of Korea Port Ecvonomic Association, 2021, pp. 19-34.

●●● 국내 최초의 자동화 항만, 지속 가능한 스마트 항만으로

여수광양항은 항만 인프라 확충과 운영 효율화 등 지속적인 체선 저감을 위해 노력해 왔다. 체선율이란 먼저 접안한 선박으로 인해 부두에 접안하지 못하고 12시간 이상 대기하는 것을 말한다. 지난해 제2석유화학부두가 준공되고, 올해 낙포부두 개축 공사 착공 등 대규모 인프라 사업이 추진되면서 체선 저감 기반을 마련했다. 여수광양항 체선율을 전국 최저 수준인 0.52%로 대폭 낮춰, 국내 수출입 물동량 1위 항만('23년 3월 기준)으로서 경쟁력을 강화하였다. 2026년까지 광양항 컨테이너부두 3-2단계 4개 선석을 국내 최초 안벽-이송-야드 모든 영역 자동화 항만인 '완전자동화항만'으로 개발될 예정이다. 완전자동화항만은 안정적인 스마트 항만을 구축하고 국산화 기술을 개발하여 운영 노하우를 쌓아 국내 기술·산업 경쟁력을 높이는 데 주안점을 두고 있다.

또한 전 세계적인 흐름에 따라 탄소중립항만으로 전환하기 위해 '2050 탄소중립항만구축 로드맵'을 마련하였다. 앞으로 여수광양항 내 수소 차량 사용으로 연간 5,040t의 CO_2를 절감하고, 항만안내선·예선·도선 등 항만 구역 내 선박 사용 동력도 LNG나 암모니아, 수소 연료 선박으로 전환된다. 부두에 정박한 선박 연료를 친환경 전력으로 공급하기 위해 육상전원공급장치(AMP)도 확대된다. 여수광양항은 친환경 인증심사기관인 컨트롤유니온과 제로플라스틱오션스가 개발한 OBP(Ocean Bound Plastic), 바다로 유입되는 플라스틱 쓰레기의 리사이클에 관한 인증을 국내 항만 최초로 획득했다. 앞으로도 해양 폐플라스틱 업사이클링을 통해 깨끗한 항만 조성과 자원 순환 및 정화 활동을 지속할 예정이다.

●●● 크루즈 관광의 새로운 중심지

크루즈산업은 성장 잠재력이 가장 높은 관광 산업으로 평가받고 있다. 한국은 세계 크루즈산업의 지속 발전과 중국 중심 동아시아 관광 산업의 급격한 성장에 대응하기 위해 2015년 2월 '크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률'을 제정하였다. 해양수산부는 2016년 아시아 크루즈 허브 육성을 비전으로 삼고 외국 크루즈선 국내 항만 기항 확대, 국내 크루즈 관광 수요 증대 및 모항 크루즈 항로 다양화 등을 위한 제1차 크루즈산업 육성 기본계획을 수립하였다.

화물 기능이 광양항에 이전된 후, 여수항에는 15만 톤급 크루즈선이 접안할 수 있는 여객부두가 구축되었다. 2024년 4월 4일에는 여행객 540명과 승무원 330명이 탑승한 첫 국제 크루즈선 Seaboum Sojourn호가 입항하였고 11월까지 여러 국제선이 여수항에 입항할 예정이다. 여수시는 여수항을 홍보하기 위해 2024년 4월, 120여 개국이 참가한 '2024 씨트레이드 크루즈 글로벌'에 참가하여 글로벌 크루즈선사 및 주요 기항지 관계자를 대상으로 B2B 상담 및 포트세일을 진행하였다. 또한 여수시와 전남관광재단이 협력하여 '아시아권 크루즈 이해관계자 대상 포트세일즈', '크루즈 선사 핵심관계자 대상 팸투어'를 개최하여 지역 자원을 해외에 알리고, 본격적인 기항 크루즈 유치에 초점을 두고 있다. 앞으로 크루즈 관광객을 위한 크루즈 전용 터미널 신축과 시설을 개선하여 더 많은 크루즈선 입항을 유도할 계획이다.

한반도 남해의 가장 중요한 해상 요충지로서 많은 침략과 투쟁이 일었던 여수와 광양. 위기 속에도 투지와 끊임없는 발전으로 2012 여수세계박람회를 성공적으로 개최하였고 국내 최초 완전자동화항만을 구축하고 있다. 앞으로 새로운 복합 해양 문화관광 도시로서 여수와 광양의 활약을 기대해 본다.

항만을 깨끗하게, 해양 쓰레기를 활용한 업사이클 기술

태풍이 휩쓸고 지나간 해안가와 항만에는 온갖 종류의 해양 쓰레기가 밀려온다. 해양 쓰레기는 해양 생물의 몸에 얽히거나, 해양 생물이 먹이인 줄 알고 삼켰다가 폐사하기도 한다. 해양 생태계를 교란하고 지구 환경을 위협하는 해양 쓰레기와 해결 방안에 관해 알아본다.

바다를 위협하는 해양 쓰레기

매년 바다로 유입되는 해양 쓰레기 중 플라스틱의 양은 1,200만 톤에 이른다. 1분 동안 트럭 한 대 분량의 쓰레기를 바다에 쏟아 붓는 양과 같다. 해양 플라스틱 대부분은 육상의 생활 쓰레기, 산업 폐기물 그리고 어업 활동 중에 버려지는 많은 어구에 의해 유입된다. 이 중 약 20%, 즉 약 64만 톤은 '유령어구(버려지거나 유실된 어구)'이다. 해양 쓰레기는 발생원을 추적하기가 어렵기 때문에, 쓰레기가 바다로 유입되지 않도록 사전에 차단하고 수거한 해양 쓰레기를 잘 처리하는 방법이 절실하다.

유엔환경계획(UNEP)[1]은 2017년부터 '클린 해양(Clean Seas)' 캠페인을 전개하며 각국 정부, 기업, 시민사회에 해양 쓰레기 문제 해결을 촉구해 왔다. 유럽연합도 2019년부터 일회용 플라스틱 제품 사용을 단계적으로 금지하는 지침을 시행 중이다. 우리나라 역시 2010년부터 해양환경공단에 해양쓰레기대응센터를 설치하여, 해양 쓰레기 저감을 위한 다양한 캠페인과 교육활동을 진행하고 있다. 또한 해양 쓰레기 통합정보시스템을 구축해 과거 10년간의 해양 쓰레기 관련 정보를 온라인으로 제공하고 있으며, 앞으로 2025년까지 해양 쓰레기 발생량을 50% 줄이겠다는 목표를 세웠다.

깨끗한 항만을 위한 기술

항만 쓰레기를 줄이기 위한 방법으로 항만 구조물 수명연장 기술이 있다. 콘크리트 구조물에 카본 섬유 보강재를 활용하여 내구성을 높이고, 항만 시설물의 노후화로 발생하는 해양 오염을 예방하는 기술이다. 친환경 코팅제를 사용하여 부식을 방지하고, IoT 센서를 통해 구조물 상태를 실시간으로 모니터링할 수 있다. 항만 구조물 수명연장 기술은 구조물 안정성을 높이고 유지보수 비용을 절감하며, 해체 및 교체 과정에서 발생할 수 있는 해양 오염을 최소화한다. 항만의 해양 쓰레기 문제를 해결하기 위한 또 다른 기술은 무인 자율수거 로봇 기술이다. 무인 자율수거 로봇은 인공지능과 IoT 기술을 활용하여 해수면과 해안가를 자율 주행하며 쓰레기를 수거한다. 기존 수작업 방식에 비해 효율성과 안정성이 높으며 카메라와 센서로 주변 환경을 인식하고, 쓰레기를 판별하여 자동으로 수집한다. 수거한 쓰레기 데이터는 사물인터넷 통신으로 관제센터에 전송되어 수거 상황을 실시간으로 모니터링할 수 있다.

여수광양항은 항만 최초 OBP(Ocean Bound Plastic) 인증을 시작으로 작년까지 3년 연속 OBP 인증을 획득했다. OBP는 바다로 유입되는 플라스틱 쓰레기를 뜻하며, 플라스틱 쓰레기의 수거부터 관리, 재활용까지 전반적인 과정을 검증하는 인증 제도이다. 광양항에서만 2022~2023년 동안 22톤의 폐플라스틱을 수거하였으며, 수거한 폐플라스틱은 안전펜스블록, 차선규제블럭, ECO 안전조끼와 같은 업사이클링 제품으로 재탄생하였다.

업사이클로 새로운 제품이 되는 해양 쓰레기

해양 쓰레기 업사이클링 기술은 버려진 쓰레기를 단순히 매립하거나 소각하는 대신, 새 제품으로 전환하여 자원 재활용과 환경 보호라는 두 가지 목적을 동시에 달성할 수 있다. 업사이클링 제품은 내구성이 뛰어나 다양한 용도로 활용된다. 예를 들어, 공원 벤치, 파고라, 바닥재 등이 있으며, 고무 섬유 쓰레기를 재활용하여 만든 바리케이드와 차량 안전 시설물은 충격에 강하다.

스포츠용품 브랜드 아디다스는 해양 플라스틱을 소재로 트렌디한 제품을 생산하는 대표적인 기업으로, 2015년부터 해양환경단체 팔리포디오션(Parley for the Oceans)과 협력하여 해양 플라스틱을 활용한 신소재 제품을 꾸준히 선보이고 있다. 호주 디자인 회사 헬리오그래프는 초밥용 간장을 담은 붕어 모양 일회용 용기를 조명 '라이트소이(Light Soy)'로 재탄생시켰다. 해양 쓰레기가 된 간장 용기를 해양 생물이 삼키고, 해양 생물을 섭취하는 인간의 몸에 축적되는 악순환을 알리기 위한 의도로 제작되었다.

해양 쓰레기 중 '페어망'은 페트병, 비닐 등 일상 쓰레기보다 더 심각한 해양 오염의 주범이다. 높은 퀄리티의 친환경 제품을 만드는 업사이클링 전문 기업 넷스파(NETSPA)는 유럽의 폐어망 재활용 사례를 국내에 도입했다. 폐어망에서 추출한 고순도 R-Nylon(Recycled Nylon)은 합성수지로 활용할 수 있으며, 섬유 원료로써 고품질 장섬유를 생산할 수 있다. 또한 산업용 엔지니어링에 적용할 수 있으며 강도 및 내열성이 우수하다.

해양 쓰레기 업사이클링 기술은 환경 보호와 자원 재활용이라는 중요한 역할을 한다. 항만과 바다를 깨끗하게 유지하기 위한 노력을 지속한다면 해양 생태계를 보호하고 미래 세대에게 건강한 푸른 바다를 선물할 수 있을 것이다.

1) 유엔환경계획(UNEP, United Nations Environment Program)은 UN 산하 기구 중 하나로, 환경에 관한 유엔 활동을 조정하는 국제기구다.

우리 안의 해양 DNA를 깨워라

국립한국해양대학교 동아시아학과
김태만 교수

한국인 최초로 북경대학교에서 박사학위를 취득했고, 코로나19 팬데믹 시기에 짧은 임기 동안 여러 과제를 성공적으로 완수했다. 2023년 12월 17일 국립해양박물관 관장 임기를 마치고 그 다음 날인 18일 다시 국립한국해양대학교로, 단 하루 공백도 없이 돌아온 김태만 교수는 인터뷰가 진행될수록 소위 '능력자'라는 수식어가 잘 어울리는 학자였다. 대륙에서 해양까지, 구획 없는 지성으로 해양문화와 해양성을 전파하고 있는 김태만 교수를 만났다.

자기소개를 부탁드린다.

1996년 북경대학교에서 중국문학으로 박사학위를 받은 뒤 국립한국해양대학교 동아시아학과 교수로 부임하여 해양문화, 해양지역학 등을 연구, 강의하고 있다. 2020년, 국립해양박물관 관장으로 부임해 3년 임기를 마치고 다시 학교로 돌아왔다.

대내외적으로 이슈가 많은 시기에 국립해양박물관 관장으로 부임하셨다.

2020년 12월 18일, 취임 당시 코로나19가 창궐했다. 회식, 연수, 워크숍 등 단체 활동과 5인 이상 사적 모임이 금지됐다. 박물관 내부 분위기가 좋지 못한 데다 직원들과 교류할 기회조차 없다 보니 부임 초기에 힘들었다. 직원들과 소통하기 위해 전 직원 60여 명을 관장실로 한 명씩 불렀다. 짧으면 30분, 길면 1시간, 그렇게 한 달을 보냈다. 부임 후 1년 동안은 직원 간 경직된 분위기를 풀고 조직 분위기를 새롭게 개선하기 위해 노력했다.

창립 10주년이 다가오는 시점에서 박물관의 모든 전시관은 낙후돼 있었고 내부 모습은 마치 산업전시관 같았다. 박물관을 박물관답게 만들자는 일념으로 학예사들과 상의했고, 조를 짜서 전국 박물관으로 사례조사를 보내 보고서를 제출하게 했다. 부분적으로 보수해서 중구난방이었던 내부 사인(sign)체계도 통일하고 외부에서 진입하는 동선을 개선하는 등 안팎으로 전체 리노베이션을 진행했다. 박물관이 박물관다워졌다고 많은 분이 이구동성으로 칭찬했다. 호평 속에서 2023년 4월 23일, 방문객 1천만 명을 돌파했다.

그동안 진척이 없었던 국제화사업도 추진했다. 2022년은 한중수교 30주년이 되는 해였다. 한중수교 의미를 시민에게 알리기 위해 2022년 5월, 상해 항해박물관의 요청으로 우리 유물의 도판(圖版)을 보내 상해에서 전시했다. 또 유럽 3개국 4개 박물관(네덜란드의 암스테르담해양박물관과 노테르담해양박물관, 프랑스 파리의 자연사박물관, 영국 런던의 그리니치박물관)을 방문해 각각과 상호 공동 연구, 공동 기획, 유물 교환 등을 주 내용으로 하는 협약을 체결했다. 올겨울에 그리니치박물관에서 최초의 항해 시계인 해리슨 시계의 레플리카가 국립해양박물관에서 전시될 예정이다.

지금도 박물관에 방문하면 내게 연락하는 사람들이 있다. '임기 동안 고생해 준 덕분에 잘 보고 간다'라고 말할 때 기분이 제일 좋다. 앞으로도 국립해양박물관이 잘되면 좋겠다.

대륙 국가, 중국에서 공부하셨고 해양분야의 중심, 국립한국해양대학교로 부임하셨다.

1996년 북경대학교에서 박사학위를 땄고 우리나라 최초 사례라 기사가 났다. 기사를 본 국립한국해양대학교 동아시아학과 원로 교수님께서 동아시아학과에 중국 전문가를 구하고 있다고 직접 북경으로 찾아오셨다. 그렇게 국립한국해양대학교와 인연이 시작됐다. 당시 총장님 권유로 중국문화, 해양문화를 강의하기 시작했는데, 선박, 섬, 해양사부터 해양문화, 해양문명까지 다루면서 해양인문·문화 전문가가 되었다. 전국 단위의 해양문화학회도 만들어 해양문화와 해양인문학 관련 활동을 했다.

중국의 '대륙성'과 '해양성'이 쉽사리 이어지지 않는데.

중국은 철저히 대륙 중심사고를 지닌 국가다. 그런 중국에서 콜럼버스보다 약 90여 년 앞서 해양을 제패했던 사람이 있었다. 바로 '정화(鄭和)'라는 인물이다. 중국 남경에서 출발해서 홍콩-베트남-말레이반도-말라카-인도양-아프리카 동단까지, 1405년부터 1433년까지 무려 7차례 대원정에 성공했다. 이후 국가 재정 고갈, 정화 세력의 성장에 대한 시기질투, 내란 등 여러 정세변화로 항해는 중단되었고, 정화가 죽은 뒤 명나라는 해금정책(海禁政策)을 시행했다. 청나라 말까지 약 500년 이상 바닷길을 닫았다.

우리나라도 해양과 그리 친하지 않은 것 같다.

조선은 명나라를 본받는 나라였기에 조선도 약 500년간 바다와 멀어졌다. 주로 바다를 통해 왜구들이 침범했기 때문에 바다를 위험한 공간으로 인식했다. 하지만 고려 때 서해는 이른바 '해상 고속도로'였다. '서긍(徐兢)'이 쓴 《고려도경(高麗圖經)》에는 약 900년 전, 고려로 향하는 노정이 그대로 담겨있다. 명주(明州)에서 출발한 배가 열하루 만에 고려 벽란도에 도착했다고 전해진다. 이외에도 수없이 많은 배가 오갔을 것이다. 항해를 무사히 마치지 못한 침몰선들이 현대에 속속 발굴되고 있다. 지금까지 한반도 영역에서 열네 척을 발굴했다. 그야말로 역사의 타임캡슐이다.

우리는 바다를 상실한 시기가 굉장히 길었다. 본격적으로 바다가 열린 시기는 1970년대로 조선산업에서 시작하여 오늘날 한국해양진흥공사까지 이어진다고 볼 수 있다.

저서 《해양 인문학》에서 대륙적 사고에서 '해양적 사고'로 대전환해야 한다고 역설했다. 해양적 사고란 무엇인가.

'대륙적 사고'를 먼저 생각해 보자. 대륙적 사고를 상징하는 글자가 바로 '밭 전(田)'자다. 토지에 선을 그어 구분 짓고 구획을 나눈다. 여기서 질서가 나오고 소유 개념이 생기고 이익에 집중한다. 너와 나를 구분하고 모든 것을 위계 속에서 파악하는, 질서가 요구되는 사회다. 바다를 금했던 조선은 철저하게 사농공상을 구분 지은, 상하 계급 위계질서가 지배하는 사회였다.

반면, 바다는 자유분방, 패기, 청춘, 로망의 세계다. 대륙적 사고와 정반대다. 바다는 이익보다는 가치를 중시하고 도전하고 뛰어드는 공간이다. 구획이 없는 열린 공간이다. 덴마크 소설가 카렌 블릭센(Karen Blixen)은 말했다. "무언가를 치유하는 것들은 모두 짠맛이다. 땀, 눈물, 바다물처럼." 바다는 얼마나 많은 것을 베푸는가. 물고기, 해조류를 키우고 산소도 만든다. 바다는 생명의 원천이다. 바다가 엄마에 비유되는 이유다. 흔히 떠올리는 '바다 위에 떠다니는 돛단배와 갈매기'의 평화로운 풍광에 진정한 해양성은 없다. 바다가 지닌 열정, 도전의식, 생명이 진정한 해양성이다.

그렇다면 해양성을 잘 알기 위해서 어떤 노력을 해야 할까.

한마디로 바다와 '친(親)'해야 한다. 멀리서 바라만 보는 바다가 아니라 삶 속의 바다여야 한다. 바다를 좋아한다고 말하면서 수영을 못하는 사람이 꽤 많다. 서핑, 딩기 요트, 크루즈 요트를 타본 사람도 거의 없다. 오히려 위험하니 물가에 가까이 가지 말라고 한다. 배를 오래 탄 사람들은 뱃멀미하지 않는다. 바다를 잘 알기 때문이다. 해양성을 제대로 느끼기 위해서는 바다를 잘 알아야 한다. 지식으로 아는 게 아니라 몸으로 겪어야 한다.

바다와 친해지는 방법은 다양하다. 배나 요트를 타거나 수영, 스쿠버다이빙으로 바닷속에 직접 들어가는 거다. 우리나라 해양교육 역시 관념이 아니라 실질적으로 변해야 한다. 현재 우리 해양교육은 얄팍하고 표피적이다. 바다를 늘 대상화한다. 막연히 위험하다고 피하지 말고, 어릴 때부터 생활 속에서 몸으로 직접 바다를 접하고 바다와 친해질 수 있는 교육이 필요하다. 바라보는 바다가 아니라 직접 들어가고 체험하는 바다를 통해서 해양성을 경험해야 한다.

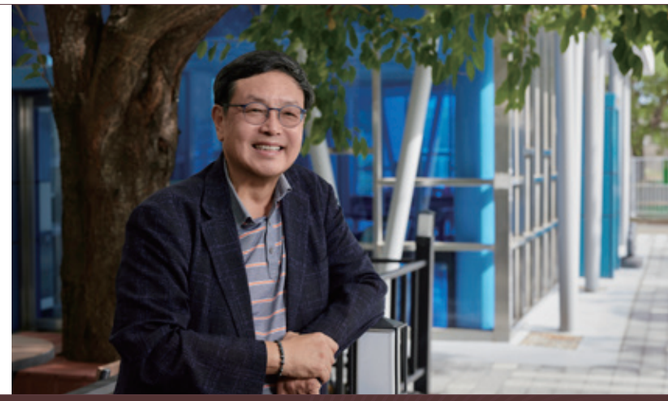
해양문화 부흥을 위해 공사가 앞으로 나아가야 할 방향이 있다면

한국해양진흥공사 창립은 성공적이고, 또 공사에서 시행하는 지원사업은 꼭 필요하다. 다만 해양금융을 진흥하고 선사를 지원하는 것에서 끝나는 것이 아니라 해양인문에 대한 사회공헌을 통해 대한민국의 진정한 해양의식, 해양문화를 진작하는 데에도 힘써주면 좋겠다. 지난 8월 말, 공사 강연에서 소개했던 '홍어장수 문순득'처럼 숨겨진 해양인물들이 많다. 우리 역사 속에 남아있는 해양인물과 해양의식을 알려야 한다.

우리는 해양성 DNA를 타고난 해양민족이다. 7천 년 전, 우리 조상이 남긴 반구대암각화에는 육지생물뿐만 아니라 고래, 상어, 거북, 물고기 등 해양생물이 빽빽이 새겨져 있다. 특히 고래 58마리가 서로 종류를 구분할 수 있을 정도로 상세히 그려져 있다. 우리는 포경선이 아닌 조그마한 쪽배를 타고 고래를 잡았고 이를 기록으로 남긴 위대한 해양민족이다. 그런 정신을 되살리고 이어가야 한다. 공사는 해양산업 분야에서 이미 잘하고 있다. 해양인문·문화·예술 분야에서도 우리 민족의 해양 DNA를 복원하고 활성화하여 삶 속에 해양성을 녹이는 활동에도 뜻을 보태면 좋겠다.

해양은 앞으로 어떤 공간이 되어야 한다고 생각하시는지.

젊은이들이 가야 할 공간이 바로 해양이다. 단순히 해양 관련 전공, 학교를 선택하라는 말이 아니다. 우리의 수구(水球), 블루 플래닛(Blue Planet)을 구성하는 물질의 71%가 물이다. '물'은 무궁무진하다. 끊임없이 순환하는 공간, 우리를 먹여 살릴 진정한 블루오션은 바다다. 육지의 다양한 산업, 생활, 문화가 바다에서도 똑같이 이루어진다면 얼마나 많은 직업이 필요하겠는가. 바다는 산업과 직업을 넘어 무궁무진한 가능성을 지닌 공간이다. 우리 청년들이 해양에 관심을 두고 바다로 나아가면 좋겠다.



해양성과 해양문화에 관한 자세한 이야기가 궁금하다면!

《해양인문학: 다시 생각하는 해양문명과 해양성》, 김태만 지음, 호밀밭.

해양문명의 과거와 현재, 해양성의 가치를 흥미로운 이야기들과 엮어 한 권에 담은 '해양 인문학' 서적이다.

SEA THE FUTURE

로이드리스트

Cape of Good Hope transits down again as weather batters South African coast

남아공 악천후로 인해 희망봉 항로 통항 줄어

7월 들어 남아공 최남단 희망봉 인근에 악천후가 계속되면서 희망봉 항로로 통항하는 선박들이 줄어들고 있다. 7월 22~28일 기준 총 통항량은 597건으로 전주 701건 대비 14.8% 감소했다. 그중에서도 컨테이너선과 건화물선이 각각 16.9%, 18.5%로 가장 큰 감소폭을 나타냈다.

현지 기상 사이트에 따르면 7월 29일 오전 기준으로 남아공 남동부 지역의 기상 상황은 여전히 좋지 않았으며 8m가 넘는 파도와 대규모 강풍이 발생하고 있다. 7월 8일에는 파나마 국적 건화물선 'Ultra Galazy'가 남아공 해안에서 좌초되기도 했다.

남아공 해양안전청은 남아공 희망봉 인근 악천후가 7월 말까지 계속될 것으로 예상하면서, 해당 선박의 인양 작업은 기상 상황이 개선되어 작업 환경이 안전해질 때 재개될 것이라고 밝혔다.

JOC

Ningbo explosion closes port, adds to worsening Asian bottlenecks

닝보항, 폭발사고로 항구 폐쇄... 아시아 병목 심화되나

지난 8월 9일, 중국 주요 수출 허브 항만인 닝보항의 베이룬 2중앙 터미널(NBSCT)에 정박 중이던 6,589TEU급 'YM Mobility' 선박에서 폭발, 화재사고가 발생해 닝보항이 폐쇄되었다. 해당 선박은 대만 해운사이자 글로벌 주요 컨테이너선 선사인 양밍(YangMing)이 보유한 선박으로, 예비조사 결과 양밍은 사고 직후 성명을 통해 위험물이 적재된 컨테이너에서 폭발이 발생한 것으로 보인다고 밝혔다.

반면, 글로벌 주요 선사 하팍로이드(Hapag-Lloyd) 측은 닝보항 상황은 아직 불분명하며 추후 공지가 있을 때까지 해당 항만을 폐쇄할 것이라는 통지를 받았다고 말했다.

이에 JOC 매체 측은 아시아 주요 무역항로의 운항 일정이 향후 몇 주간 더욱 악화할 것으로 예상한다고 말했다. 중국 초대형 컨테이너 항만 중 하나인 닝보항이 폐쇄됨에 따라 미국과 유럽으로 '컨' 물동량이 유입되는 현재 시기에서 홍해 사태로 인해 선복 부족으로 일정 차질이 더욱 악화할 것이라고 덧붙여 말했다. 선사들과 포워더들은 상하이, 샤먼, 부산, 싱가포르 등 접안 지연이 발생하고 있으며, 한 관계자는 인근 항구의 지연으로 홍콩에 추가 로더를 투입했다고 밝혔다.

Reuters

Panama Canal to increase transit slots in September as rains come early

파나마 운하, 9월부터 사실상 정상 가동

로이터 통신에 따르면 파나마 운하 부청장은 강우량 개선으로 인해 9월부터 파나마 운하 일일 통과 슬롯 수를 현재 34개에서 36개로 늘릴 예정이라고 밝혔다.

작년 7월 파나마 가뭄으로 인한 파나마 운하 통항 제한으로 한때 100척 이상의 선박들이 최대 21일을 대기해 운하를 이용했으나 파나마 운하 부청장은 이제 파나마 운하 운영이 거의 정상화되었으며 일일 통과 슬롯 수를 8월 5일부터는 35회, 9월부터는 36회로 늘릴 수 있을 것이라고 말했다.

파나마 운하청은 24/25 회계연도(10~9월)에는 총수입이 전 회계연도 대비 18% 증가한 56억 달러로 예상한다고 말했다.

한편, 일리야 에스피노(Ilya Espino) 파나마 운하 부청장은 콜롬비아와 멕시코와의 대서양 횡단 화물 철도 노선을 언급하며 해당 프로젝트가 완공되더라도 파나마 운하는 기존 경쟁력을 잃지 않을 것이라고 말했다. 파나마 운하를 거치는 화물들에 매우 다양한 시장이 존재하는데 육로로는 유연성, 가용성 없는 화물들을 파나마 운하만큼 운송하기는 쉽지 않을 것이라고 덧붙여 말했다.

JOC

High container rates, port congestion entice some shippers back to MPVs

컨테이너 화주, 컨테이너선 부족에 다목적선 시장 기웃

JOC 측과 인터뷰한 다목적선 선사들의 말에 따르면, 컨테이너 시장 내 운임 강세, 운송 지연, 항만 혼잡 등의 요인으로 인해 '스필오버(Spillover)' 화물들이 다시 유입되기 시작했다고 밝혔다.

이른바 스필오버 화물은 운임 강세 등의 요인으로 인해 가용선박이 부족할 경우, 기존 사용하는 선박이 아닌 벌크선, 다목적선 등 타 선박에 선적되기 위해 시장 내 유입되는 화물을 일컫는다. 다목적선 선사들은 현재 보통 컨테이너선을 이용하는 화주로부터 컨테이너, 브레이크벌크(Breakbulk) 화물을 다목적선(MPV, Multi-Purpose Vessel)으로 운송하는 것에 대한 문의를 받고 있다고 말했다.

한 다목적선 업계 관계자는 올해 2분기 중반부터 중국발 유럽, 미국, 남미향 컨테이너 화물에 대한 MPV 선적 문의가 증가하고 있다고 말했다. 또한, 양대 운하의 통항 제한으로 인해 컨테이너선 운송 이외의 옵션을 모색하려는 용선업체들의 의지가 더욱 강화되었다고 덧붙여 말했다.

로이드리스트

Red Sea transits now 'impossible' for ships with US, UK or Israel ties, say underwriters

미국, 영국, 이스라엘 연고나 선박, 홍해 통항 시 보험불가

해상보험시장 소식통에 따르면 미국, 영국 또는 이스라엘과 연관된 것으로 알려진 선박들은 이제 홍해 횡단에 대해 본질적으로 보험에 가입할 수 없다고 해운전문매체 로이드리스트 측은 말했다. 이러한 주장은 Delta Tankers 소유의 Suezmaz급 유조선 'Sounion'이 예멘 후티 반군이 발사한 발사체에 피격된 이후 반군이 고의로 방화를 저지른 사고 이후 나온 것이다.

한편, 긍정적인 부분은 홍해 통항 위험 프리미엄을 확보하기 위해 공격적으로 보험 가입을 권하는 보험사들이 대부분 사라져, 보험 가입이 가능한 선박들의 홍해 전쟁 위험 보험료 가격이 새로운 균형점을 찾았다는 것이다. 해당 보험료 가격은 홍해 사태 발발 이전 수준에서 소폭 상승에 불과하다고 전해졌다.

헬레닉쉬핑뉴스

ONE, HMM and Yang Ming reveal MSC deal for new Premier Alliance

디 얼라이언스, 프리미어 얼라이언스로 신규 동맹 구성

독일의 하팍로이드, 일본의 ONE, 대만의 YangMing이 2017년 4월에 결성했던 해운동맹 디 얼라이언스(The Alliance)에 2020년 4월 한국 HMM이 정식 가입했다. 2025년 1월 제미니 코퍼레이션(Gemini Cooperation)을 결성하기 위해 하팍로이드가 탈퇴한 이후, 디 얼라이언스는 내년 2월부터 세계 1위 글로벌 컨테이너선 선사 MSC의 지원을 받아 프리미어 얼라이언스(Premier Alliance)라는 새로운 이름으로 출범하게 된다. 협력 기간은 2025년 2월부터 2030년 2월까지 총 5년간이다.

프리미어 얼라이언스는 기존 4자 동맹에서 하팍로이드의 탈퇴로 인한 선복량 감소를 보완하기 위해 1월부터 2M 얼라이언스에서 탈퇴하는 MSC와 아시아-유럽(북유럽, 지중해) 항로의 9개 서비스를 포함하는 선복 교환 협약에 합의했다고 공동으로 밝혔다. MSC는 해운동맹 직접 참여가 아닌 아시아-유럽항로 협력 지원 방식으로 참여하게 된다.

ONE의 CEO는 이번 3자 동맹 출범을 통해 아시아-북미 및 아시아-유럽 항로의 고객 화주들에게 실효성, 신뢰성을 갖춘 엔드투엔드(E2E), 육상-해상 포함 직항 컨테이너 운항 서비스를 제공할 것이라고 말했다.

아시아 해운업계의 전환점, 한국형 운임지수 블룸버그 터미널 등재

컨테이너 운임지수(KCCI)는 한국해양진흥공사가 국내 컨테이너 운임시장의 정확한 파악을 위해 개발하였으며, 부산항에서 출발하는 컨테이너 운임을 기준으로 산정한다. 건화물선 운임지수(KDCI)는 공사가 축적한 선형별, 항로별 운임을 토대로 가중치를 반영하여 산출한다. 블룸버그 터미널에 한국형 운임지수와 선가 정보가 등재되어 한국을 중심으로 한 해운시장 정보 활용도가 높아질 전망이다.

블룸버그 터미널, 한국형 운임지수 등재

블룸버그 터미널(Bloomberg Terminal)은 전 세계 금융 전문가들이 의사결정을 내리기 위해 사용하는 통합 금융 정보 플랫폼이다. 1981년 출시 이후 실시간 주식, 외환, 원자재, 파생상품 및 부동산에 이르는 다양한 자산군의 시장 데이터와 뉴스, 분석 도구를 제공하며 업계 표준으로 자리 잡았다. 최첨단 기술을 활용해 사용자의 업무 흐름을 최적화하는 도구와 트레이딩 솔루션, 전문 뉴스 인력 2,700여 명의 실시간 보도로 시장 동향을 파악한다.

공사는 2022년 5월 블룸버그와 업무협약을 체결하고, 한국형 운임지수인 컨테이너 운임지수 KCCI(KOBC Container Composite Index)와 건화물선 운임지수 KDCI(KOBC Drybulk Composite Index)를 블룸버그 터미널 서비스에 등재했다. 이번 등재를 통해 국내외 해운업계와 금융권에 국내 대형화주의 수요를 반영한 운임지수와 선가정보가 제공된다. 공사는 해상운임지수의 신뢰성과 객관성을 유지하기 위해 국내외 유력 해운중개업체, 종합물류기업 등 60개 사의 정보 패널리스트와 MSI를 비롯한 해외 리서치 기관과 협업체계를 구축했다. 블룸버그 터미널에서 'KOBC'를 검색하면 공사 전용 화면으로 이동하여 확인할 수 있으며, 기존 공사 홈페이지에서도 이용할 수 있다.

한국형 운임지수, 아시아 해운시장의 새로운 기준

국내 대형화주의 수요를 반영한 한국형 운임지수가 전 세계에 공개되었다. 실시간 경제 상황 모니터링 및 분석이 필요한 글로벌 금융기관 실무자들과 투자기관 트레이더들에게도 우리나라를 중심으로 하는 해운시장 정보 접근성과 활용성이 크게 개선되었다. 이전에는 BDI(Baltic Dry Index)[1], SCFI(Shanghai Containerized Freight Index)[2] 등 해외 운임지수에만 의존해야 했지만, 한국형 운임지수가 제공되면서 아시아 해운시장 상황을 정확히 판단할 수 있게 되었다. 아시아 해운시장을 타깃으로 하는 화주와 선사 모두에게 합리적인 운임을 결정하기 위한 기반이 마련되었다.

KDCI는 철광석, 곡물, 석탄 등 원자재를 운송하는 건화물선 운임지수로, 아시아 항로에 높은 비중을 두고 소형선 항로에도 가중치를 부여하여 종합지수를 산정한다. 역내 해운시장의 수급 상황과 운임 변동 추이를 정확하게 파악할 수 있다. 포스코를 비롯한 국내 대형화주의 니즈를 반영한 소형선 항로 신설 등 BDI와 차별화를 꾀했다. KCCI 역시 한-중, 한-일, 한-동남아 등 아시아 역내 항로 운임 정보를 제공하여 해운시장의 수급 상황과 운임 변동 추이를 정확히 파악할 수 있게 되었다.

선가정보 투명성으로 해운업계 미래를 밝히다

공사는 블룸버그 터미널 KDCI, KCCI 운임지수와 함께 신조 및 중고선 10개 선형의 선가정보를 제공한다. 선박 매매시장의 투명성을 높이고, 합리적인 선가 결정을 하는 데 크게 기여할 것으로 기대된다. 선사들은 현장 수요를 반영한 선가정보를 바탕으로 선박 취득 비용을 정확히 파악하고, 이를 고려하여 선대 운영 계획과 자금 운용 전략을 수립할 수 있게 되었다.

금융기관과 투자자들 역시 선가정보를 활용해 해운업 투자 리스크를 평가하고 합리적인 의사결정을 토대로 자금을 조달 할 수 있게 되었다. 선가정보 공개로 해운업계 전반의 투자 유치와 자금 조달 환경 개선에 기여할 것으로 보인다. 무엇보다 국내 해운시장의 정보 투명성과 신뢰성이 한층 높아질 것으로 예상된다. 공신력 있는 기관에서 발표한 객관적인 선가정보가 국내 해운업계의 건전성과 공정한 경쟁 환경을 조성하고, 해운업계는 지속가능한 성장 기반을 다질 수 있을 것이다. 궁극적으로는 합리적인 선가 결정, 해운업계 투자 활성화, 건전한 시장 생태계 조성 등의 선순환이 예상된다.

블룸버그와의 협업으로 더욱 강화된 아시아 해운시장의 정보 접근성이 해운업계의 투명성과 신뢰성을 높일 것으로 기대된다. 또한 아시아 해운시장에 새로운 기준을 제시하여, 한국 해운업계의 미래를 밝히는 중요한 이정표가 될 것이다.

1) 발탁운임지수 BDI(Baltic Dry Index)는 발틱해운거래소에서 1999년 11월 1일부터 사용되었으며 1985년부터 건화물(dry cargo)의 운임지수로 사용이 되어온 BFI(Baltic Freight Index)를 대체한 종합운임지수로 1985년 1월 4일을 1,000으로 산정하여 선박의 형태에 따라 발표하고 있다. (출처: 한국관세물류협회)

2) 상하이컨테이너 운임지수 SCFI(Shanghai Containerized Freight Index)는 상하이거래소(Shanghai Shipping Exchange: SSE)에서 2005년 12월 7일부터 상하이 수출 컨테이너 운송시장의 15개 항로의 스팟(spot) 운임을 반영한 운임지수이다. 기존에는 정기용선운임을 기준으로 하였으나 2009년 10월 16일부터는 20ft 컨테이너(TEU)당 미달러(USD)의 컨테이너 해상화물운임에 기초하여 산정하고 있다. (출처: 한국관세물류협회)

오늘부터 우리는

- 2024 체험형 인턴

한국해양진흥공사에서 2024년 체험형 인턴을 모집했다. 이번 체험형 인턴은 학력, 출신 지역, 성별 등이 노출되지 않는 국가직무능력표준(NCS)에 기반한 블라인드 방식으로 진행됐다. 서류전형과 면접전형을 거쳐 지난 8월 28일, 체험형 인턴 최종합격자가 결정됐다. 앞으로 6개월 동안 공사에서 함께 일하게 될 체험형 인턴 11인을 소개한다.

공통 질문

❶ 다섯 글자 자기소개 ❷ 인턴에 합격한 나의 비결은 ❸ 해진공 사업 중 관심분야 ❹ 업무 스트레스 해소법 추천 ❺ 인턴 소감 한 마디

ESG경영실 홍보팀
도건우

❶ 미생에서 완생이 되기 위해 나날이 나아가는 '점진적 미생' 도건우 인턴입니다. 대학 시절 선박금융 학회에서 활동했고, 해양금융에 특화된 공사에 매력을 느껴 인턴에 지원했습니다.

❷ 공사에 꾸준히 관심을 키워온 진정성을 좋게 보셨던 것 같습니다. 해양금융 교육과 2023년 공사의 대학생 기자단 '해지니' 경험을 어필했습니다.

❸ 해양정보 서비스 제공. KCCI, KDCI 운임지수와 각종 보고서 등 공사가 해운·항만·물류 전반에 필요한 정보를 제공한다는 점이 인상 깊었습니다.

❹ 스트레스로 무기력할 땐 매콤한 음식을 추천합니다. 양념치킨, 쪽갈비, 불주꾸미 등 매운 음식과 시원한 맥주를 함께 먹으면 스트레스를 확 날릴 수 있습니다.

❺ 인턴 기간 해운산업과 선박금융 전반에 걸쳐 인사이트를 얻고 싶습니다. 공사와 소중한 인연을 다시 맺은 만큼 업무에 도움이 될 수 있도록 노력하겠습니다.

❶ 유년 시절엔 조부모님과 주말마다 바다낚시를 했고, 20대엔 해군에서 복무하며 동해를 지켰으며, 대학에선 무역학을 전공한 '바다 사나이' 임승민 인턴입니다.

❷ 해양금융 교육 이수, 해운 발표 스터디, 신용분석사 취득 등 금융업과 해운업 두 분야 모두 관심을 가지고 역량을 개발한 부분이 저의 강점이라고 생각합니다.

❸ 친환경 지원 프로그램. IMO가 환경규제를 강화하고 있습니다. 국내 선사 대상 친환경 전환 지원은 최근 해운산업 동향에 맞는, 가장 적시적이고 필요한 금융이라 생각합니다.

❹ N년차 러너인 제가 본 본사 주변은 달리기에 최고입니다. 퇴근 후 가볍게 러닝을 즐기고 근처 사우나에서 피로를 푸시는 것을 강력추천 드립니다.

❺ 전공 분야인 재무관리를 실무적으로 활용할 수 있는 리스크준법팀에 배정되어 기대됩니다. 공사 우수인턴 선정까지 목표 삼아 나아가겠습니다.

리스크준법실 리스크준법팀
임승민

기획조정실 디지털정보팀
배가연

❶ 새로운 지식을 접할 때마다 흥미를 느끼며, 호기심을 동력 삼아 열린 마음으로 다양한 분야에 걸쳐 이해를 넓히고 있는 '호기심 가득' 배가연 인턴입니다.

❷ IT 중에서도 '보안'에 관한 역량을 집중적으로 쌓았습니다. 일관성 있게 전공 관련 역량을 축적해온 것을 긍정적으로 평가해 주신 것 같습니다.

❸ 해양산업 디지털 전환 지원사업. 기술 도입도 중요하지만, 그 과정이 안전하고 올바르게 이루어지는 것이 산업 발전에 중요한 역할을 한다고 생각합니다.

❹ 날씨가 선선해지면 공사 앞 산책로에서 좋아하는 음악을 들으며 달려보시는 건 어떨까요. 덤으로 산책하는 귀여운 강아지들을 구경하는 재미도 있습니다.

❺ 실무를 배우고 장비까지 다뤄볼 기회가 온다면 더없이 좋을 것 같습니다. 다들 바쁘시지만 가끔은 업무 아닌 가벼운 대화를 나눌 수 있는 인턴으로, 저를 알아봐 주세요!

❶ 부산 본사와 다양한 협력기관 간 오작교 역할을 하는 '소통의 창구' 김대훈 인턴입니다. 해운 시장의 구원 투수 임무를 맡은 공사가 인상 깊어서 인턴에 지원했습니다.

❷ 철저한 사전 조사가 필요합니다. 사보와 홈페이지 등을 찾아보며 서울사무소가 어떤 업무를 수행하는지 파악했습니다.

❸ 항만인프라 금융. 오직 공사만 할 수 있는 유일한 IB 업무라고 생각합니다. 특히 해외항만, 항만 배후단지 자산군 투자가 신선했습니다.

❹ 지인들과 함께하는 운동을 추천합니다. 저는 스쿼시, 러닝 등 친구들과 자주 운동합니다. 스트레스 해소는 물론 친밀감을 쌓는 데 크게 도움이 된다고 느낍니다.

❺ 어느 조직에서든 중요한 능력인 협업력을 기르기에 좋은 환경이라 생각합니다. 다양한 이해관계자들과 좋은 관계를 형성하는 법을 배우겠습니다.

서울사무소
김대훈

인사총무부 총무복지팀
채아윤

❶ '비서꿈나무' 채아윤 인턴입니다. 부산도시철도 2호선 동백역 안내방송에서 공사 이름을 듣곤 했습니다. 공사 채용정보를 발견하고 망설임 없이 지원했습니다.

❷ 면접 볼 때 너무 긴장했지만, 간절한 만큼 열심히 준비했습니다. 첫 번째는 간절함, 두 번째는 완벽한 준비라고 생각합니다. 진심은 언제나 통하니까요.

❸ 이전 회사에서 팀비서와 사무보조 업무를 맡았고 누군가를 서포트하며 보람을 느꼈습니다. 임원분을 보좌하며 제 역량을 발휘해 보고 싶습니다.

❹ 친구들과 맛집 가는 것을 좋아하는데요, 동백역 근처 맛집 한 곳 추천드려도 될까요? 바로 '스미스씨네농장'입니다. 돌문어 스테이크 맛집이에요. 해산물을 좋아하시면 추천합니다.

❺ 실수하면 혼나기도 하면서 센스 있는 비서로 거듭나고 싶습니다.(혼나면 더 빨리 배웁니다!) 인턴 동기들과 점심도 같이 먹고 퇴근 후 자리하며 더 친해지고 싶어요.

재무회계부 재무팀
이경민

1. MBTI가 ISTJ지만 사람들에게 먼저 다가가는 성격이라 인턴 동기들 사이에서 '아이(I) 호소인'으로 불리는 이경민 인턴입니다.
2. 해양금융과 해운업에 관심을 두고 있는 모습, 배우려는 적극적인 자세를 좋게 봐주셔서 합격할 수 있었던 것 같습니다.
3. 선박금융 보증 및 투자. 이전 인턴 경험이 해양금융 쪽이었고, 공사에서 실제로 어떻게 진행되는지 가까이서 경험할 수 있어서 기대됩니다.
4. 비우고 채우기를 병행해야 합니다. 홈트나 여행, 음식으로 스트레스를 비우고, 이후 스트레스를 받지 않도록 마음을 단단히 채워야 합니다. 자기 계발 책이나 강의를 보면서 성장한다면 업무 스트레스를 줄일 수 있다고 생각합니다.
5. 재무팀에서 자금 조달과 운용 등 다양한 업무를 배우며 성장할 제 모습이 기대됩니다. 해진공 구성원으로 함께할 수 있어 정말 기쁩니다. 많이 가르쳐주세요!

사업관리부 정책지원팀
박재오

1. 저는 사냥 성공률은 20%도 되지 않지만, 사냥에 성공할 때까지 포기하지 않고 목표를 달성하는 '굶주린 사자'와 비슷합니다. 우리 해운산업 경쟁력을 높이는 공사의 지원사업이 사회적 선순환구조가 중요하다고 생각하는 제 직업관과 부합해 지원했습니다.
2. 블라인드 방식 덕분에 진정성이 높이 평가받을 수 있었습니다. 고등고시, 다전공 이수 등 장기간 여러 난관을 극복해온 끈기가 강점입니다.
3. 초기엔 기획업무에 관심 있었지만, 인턴으로 활동하며 신용등급이 낮은 선사들에 친환경 규제 대응 역량을 지원하는 '친환경 설비 개량 이차보전/특별보증 사업'에 매력을 느끼게 되었습니다.
4. 요리는 보람과 성취감을 동시에 느낄 수 있습니다. 가족을 위한 요리를 추천합니다.
5. 전문가분들 곁에서 해양금융을 구체적으로 이해해볼 수 있다는 점이 기대됩니다. 선임분들과 함께 해양금융인으로 성장할 기회를 주셔서 감사합니다.

해양산업정보센터 해양디지털팀
채수철

1. 본가인 경기도 용인에서, 2022년 부산으로 온 '부산 3년차' 채수철 인턴입니다. 2년의 부산 생활을 마무리하기에 앞서 인턴 경험을 해보고 싶어 지원했습니다.
2. 추가 합격으로 인턴에 채용되어 운이 좋았습니다. IT 직무다 보니 IT 관련 프로젝트 경험이 도움이 됐다고 생각합니다.
3. 특정한 분야보다 공사의 모든 분야에서 IT기술이 어떻게 사용되는지 공부하고 경험해 보고 싶습니다.
4. 스트레스 푸는 데는 운동이 제일입니다. 하기 전에는 귀찮지만, 운동해서 땀을 흘리면 잡생각이 사라집니다. 맛있는 밥까지 먹으면 하루를 잘 마무리했다는 생각도 듭니다.
5. 인턴으로 활동하며 다양한 사람과 만나고 여러 경험을 하면서 사회에 나갈 준비를 마친 사람이 되고 싶습니다. 실수가 잦겠지만 열심히 노력하겠습니다. 잘 부탁드립니다.

해양금융1부 프로젝트금융1팀
방서희

1. '긍정과 행운' 방서희 인턴입니다. 매사 긍정적인 사고를 추구하니, 자연스레 행운이 따른 경험이 많았습니다. 공사에서 직접 실무에 임해보고 싶어 지원했습니다.
2. 불필요한 스펙을 과시하기보다, 직무와 연관된 경력과 경험을 바탕으로 향후 업무 계획을 구체적으로 세운 것이 합격 이유라고 생각합니다.
3. 친환경 지원 프로그램. IMO 환경규제 강화로 어려워진 국내 중소선사들이 위기를 극복하도록 돕는 지원사업으로 공사에 긍정적인 이미지를 갖게 된 가장 큰 계기이기도 합니다.
4. 몸을 움직이면 스트레스가 빠르게 해소됩니다. 저 역시 헬스, 필라테스, 폴 등 운동으로 휴식을 취합니다. 스트레스 해소와 건강을 챙기는 운동을 추천합니다.
5. 전문성을 갖춘 선배님들께 직접 배울 수 있다는 점이 기대됩니다. 선배님들 업무에 실질적인 도움을 드리며 기억에 남는 인턴이 되고 싶습니다.

해양금융2부 중기상생금융팀
곽성국

1. 조선공학을 전공하면서 선박금융에 흥미가 생겨 선박금융연구회에서 활동했습니다. 선박금융 전문가가 되기 위해 나아가는 '선박마니아' 곽성국입니다.
2. 공학 전공자로서 NCS 적합성은 다소 부족할 수 있으나, 선박금융을 꾸준히 공부해온 점을 어필했습니다. 선박금융에 대한 제 진심을 좋게 봐주셨습니다.
3. 공사만의 신용평가기법. 해운사 신용평가 시 공사는 무엇을 고려하는지 배우고 싶습니다. 책으로만 접해온 선박금융의 실무 프로세스가 궁금합니다.
4. 머리를 비우는 것이 가장 중요합니다. 저는 매일 30분씩 조깅을 합니다. 좋아하는 음악을 들으면서 운동을 하면 잡념도 사라지고 기분전환에 가장 좋다고 생각합니다.
5. 뉴스에서 봤던 중소선사 대상 간담회를 경험할 수 있을 것 같아 기대됩니다. 중소선사에게 실질적인 도움을 줄 수 있는 정책이 무엇일지 함께 고민해 보고 싶습니다.

해양인프라금융부 인프라금융1팀
서도원

1. 모든 일을 열심히 하려는 마음가짐을 지닌 '다 잘될 사람' 서도원입니다. 대학 시절 SCFI 지수를 알게 되었고, 부산발 지수를 검색하다가 공사 개발 운임지수를 발견하게 되었습니다.
2. 해운에 진심인 지원자였기 때문에 합격했다고 생각합니다. 나만의 무기를 만들어 서류와 면접을 통과하는 것이 중요합니다.
3. 해운·물류 공급망 분야. 대학교 내 관련 공모전에 여러 번 참여했고, 공급망 관련 세미나에 참석하면서 더욱 관심이 생겼습니다.
4. 배드민턴, 등산 등 친구들과 운동을 하거나 공연을 보면서 스트레스를 풉니다.
5. 제 모토는 '항상 노력하고 발전하자'입니다. 인턴 동안 나만의 경험을 1개월에 하나씩, 최소 6개를 만들고 싶습니다. 마지막으로, 해진공으로 3행시 하겠습니다. 해: 해진공 선배님들, 진: 진심 어린 조언 많이 해 주세요, 공: 공부하며 끊임없이 성장하겠습니다.

사람이 앞서는 글로벌 물류 혁신

㈜오리엔트스타로직스 유성은 경영지원부 이사

콘솔리데이션을 기반으로 다양한 사업 부문을 확장해 온 ㈜오리엔트스타로직스. 부산항을 중심으로 글로벌 물류 허브로서 입지를 다지며, 차별화된 경쟁력을 구축하고 있다. 창립 20주년을 맞이한 올해, 유성은 경영지원부 이사를 만나 앞으로 20년의 청사진을 들어보았다.

✺ 글로벌 파트너십으로 이룬 경쟁력

대한민국의 물류 산업은 글로벌 경제의 흐름 속에서 중요한 역할을 해왔다. 그중에서도 ㈜오리엔트스타로직스는 국내외 물류 시장에서 눈에 띄는 성장을 이뤄내고 있다. 서울과 부산을 거점으로 활동하는 ㈜오리엔트스타로직스는 다양한 사업 부문을 아우르는 종합물류회사로 자리 잡았다. 회사의 성장은 전략적 포트폴리오 다각화에 의존한다. ㈜오리엔트스타로직스는 처음에는 소량화물을 모아 컨테이너화시키는 콘솔리데이션 비즈니스를 시작으로 창립 이후 20년 동안 국제사업부와 특수영업부, Key Account Team 등을 신설하며 사업 부문 및 영역을 확장해 왔다.

> “
> 한국의 포워더 중 콘솔리데이션 화물 형태를
> 다룰 수 있는 회사는 손에 꼽힙니다.
> 콘솔리데이션 화물을 모으기 위해선 동종 업계인
> 프레이트포워딩 회사들이 저희 고객이 됩니다.
> 쉽게 이야기하면 물류업계의
> 도매상 역할을 한다고 볼 수 있습니다.
> ”

㈜오리엔트스타로직스의 주력 사업은 프레이트 포워딩이다. 2016년에는 해외 선박대리점인 계열사 스타오션라인을 설립하였고, 2023년 부산신항에 위치한 물류센터 오리엔트스타한진로직스센터를 설립하였다. 이러한 사업 다각화 전략은 시장 변동성에 대응하는 데 큰 도움이 된다. 예를 들어, 어느 한 영역이 부진할 때 매출에 영향을 받을 수 있지만, 또 다른 사업 영역을 통해 보완할 수 있다. 특히 부산신항 물류센터는 글로벌 물류 흐름에서 중요한 역할을 한다. 미국-동남아로의 물류 이동에서 부산은 핵심 경유지로, ㈜오리엔트스타로직스는 부산을 글로벌 물류 허브로 발전시키는 데 기여하고 있다.

✺ 인재 역량 강화와 협력적 문제 해결로 이룬 고객 만족

㈜오리엔트스타로직스는 직원들의 역량 강화를 위해 여러 프로그램을 운영 중이다. 직원역량 강화의 일환으로 물류 센터(CFS)[1] 견학, 원어민 강사를 초청해 영어·중국어·일어 교육을 운영하며, 국제물류사·HSK 3급 등 각종 자격증 취득을 위한 사내 동아리를 지원한다. 복지 향상을 위해서 크리스마스 리스 만들기, 어버이날 꽃꽂이, 패밀리데이, 패밀리런치 등의 복지 프로그램을 제공하며 조직 강화 프로그램으로 하계 워크숍, 가을 운동회를 개최하여 소통과 단합을 도모한다. 이번 8월 여름에는 한진부산컨테이너터미널 현장을 방문하여 해운물류 현장을 견학하고 실무 감각을 키웠다.

> “
> 물류 산업에서 가장 중요한 것은 사람입니다.
> 직원 역량이 높아져야 서비스 질도 자연스럽게 올라가고,
> 고객 만족으로 이어집니다. 회사의 모든 구성원이
> 핵심 운영자이며, 공동 운영자입니다.
> 각자의 역할에 충실하며 가장 만족스러운
> 결과를 도출하기 위해 머리를 맞대는 것이
> 결국 우리가 하는 일입니다.
> ”

㈜오리엔트스타로직스의 또 다른 특징은 협력적 문제 해결 방식이다. 문제가 발생하면 실무자부터 경영진까지 모든 구성원이 모여 해결책을 논의한다. 이러한 방식은 여러 가지 이점이 있다. 실무자는 혼자 실수를 만회하기 위해 고군분투하지 않아도 되며, 물류 전문가인 상사들과 의견을 교환하는 과정을 통해 사고의 조직화 및 확장, 문제 해결력을 향상시키는 과정을 배우게 된다. 책임자는 실무자의 전문성을 인정하고, 이를 바탕으로 최선의 해결책을 도출한다. 결과적으로 빠른 대응과 높은 문제 해결력으로 이어져, 구성원들의 참여의식을 고취할 뿐만 아니라 고객들에게 즉각적인 조치를 제공하여 높은 고객 만족도를 끌어내고 있다.

1) CFS(Container Freight Station): 일반적으로 화주의 의뢰를 받은 물류사가 화물을 컨테이너에 적입 혹은 적출, 분류작업을 하는 장소. 보통 소량 화물인 LCL(Less than Container Load 약자로, 컨테이너에 화물이 가득 차지 않아 여러 화주가 공유하는 컨테이너의 일부를 사용하여 운송하는 화물) 화물이 CFS를 이용하지만, 경우에 따라 FCL(Full Container Load 약자로, 컨테이너 단위로 운송되는 화물) 화물도 이용할 수 있다.

✳ 자동화 기술과 함께 성장하는 물류 허브 OHLC

지난해 4월, ㈜오리엔트스타로직스는 계열사인 오리엔트스타한진로직스센터(OHLC, Orientstar Hanjin Ligix Center) 운영을 개시했다. 유영종 회장과 엄태만 사장은 25년 넘게 한진해운에 근무하며 한진과 인연을 맺게 되었다. ㈜오리엔트스타로직스의 글로벌 포워딩 네트워크 영업능력과 한진의 물류센터 운영 경험 및 내륙 운송 서비스 능력이 결합하여, OHLC가 부산진해경제자유구역 웅동배후단지에 탄생했다. OHLC는 대지 면적 4만m^2(약 1만 2,000평), 창고 면적 1.7만m^2(약 5,100평), 화물 장치장(CY: Container Yard) 면적 2.3만m^2(약 7,000평)로 구성된 물류센터(CFS)이다. 이 시설은 기둥이 없는 돔형 구조로 설계되어 유휴 공간이 없어 시설 활용률이 매우 높다. 위치적으로도 유리한 입지다. 부산신항 서측부두와 인접해 있고, HJNC 터미널과의 근접성, 진해 IC로 이어지는 고속도로 접근성도 좋다. 물류센터 개장 이후 여러 임대 창고에 분산되었던 물량이 통합되면서 내부적으로는 비용 절감과 생산성 증대를 이루었다. 고객에게는 비용 절감과 원스톱 물류 서비스 제공이 가능해져, 올해 수립한 매출액 목표를 향해 순항 중이다.

또한 ㈜오리엔트스타로직스는 인공지능(AI) 자동화 기술을 도입해 물류 업계 경쟁력을 강화하고 있다. 정부의 AI 지원 사업에 참여한 ㈜오리엔트스타로직스는 IT 회사와 협력하여 자동화 프로그램을 개발했다. 이 프로그램은 OCR(광학 문자 인식) 기술을 활용해 서류 작업을 자동화하고, 업무 프로세스를 단순화하여 직원들이 더욱 부가가치가 높은 업무에 집중할 수 있게 해준다. 더불어 선박 트레킹 시스템을 도입하여 고객이 실시간으로 화물의 위치를 추적할 수 있도록 하여, 고객 서비스의 편리함을 높이고 있다.

> “
> 해외 파트너들의 GDC(Gobal Distribution Center)[2] 요청이 많았습니다. 앞으로 OHLC가 아시아의 물류 허브로 자리 잡아 부산항 발전에 기여하는 것뿐만 아니라 우리나라 수출산업 발전에 이바지할 수 있도록 최선을 다할 것입니다.
> ”

2) GDC(Global Distribution Center): 해외 배송을 위한 물류센터. 전자상거래 물류센터, 글로벌 권역 물류센터, 글로벌 배송 물류센터 등 다양한 이름으로 불린다.

✳ 상생을 통한 물류 혁신 사례

국제물류 기업들이 경쟁력 강화를 위해 다양한 국가 인증제도를 취득하며 신뢰성을 높이고 있다. 해양수산부가 주관하고 공사가 전담하는 우수선화주기업(CESS) 제도는 국적 선사의 이용을 장려하고 물류 기업의 경쟁력을 강화하기 위해 도입되었다. ㈜오리엔트스타로직스는 CESS 인증을 비롯해, 관세청의 종합인증우수업체(AEO) 인증, 국토교통부의 종합인증우수물류기업(CELC) 인증 등을 획득했다. 국내 포워더 중 CESS, AEO, CELC 세 가지 인증을 모두 보유한 기업은 5개 미만이며 대부분 대기업이다. 인증 획득이 얼마나 까다로운지 보여주는 동시에, ㈜오리엔트스타로직스의 차별화된 경쟁력을 입증한다.

㈜오리엔트스타로직스의 대표적인 상생 우수 사례 중 하나는 2021년 미얀마 군부 쿠데타 당시의 대응이다. 당시 미얀마 국경 폐쇄로 선박 회사들이 운항을 중단하면서, 미얀마로 수출하는 한국 섬유 기업들은 큰 어려움에 처했다. 원자재 수출이 기한 내에 이루어지지 못하면 제조 공장이 폐쇄될 위험에 처한 상황이었다. 한 섬유 수출 기업이 ㈜오리엔트스타로직스에 도움을 요청했고, ㈜오리엔트스타로직스는 HMM에 즉각적인 상황을 전달하여 빠른 대응에 힘을 보탰다. HMM이 발 빠르게 미얀마 항로를 재개한 덕분에 섬유 수출 기업은 파산 위기를 면할 수 있었다. ㈜오리엔트스타로직스는 상생 사례를 통해 CESS 인증의 가치를 실현하고 있다. 국적 선사를 활용하여 한국 물류 기업의 신뢰도를 높이고, 해외 네트워크와의 협력을 강화했다. 단순한 기업 성장을 넘어 국적 선사와의 협력을 촉진하며, 국가 물류 산업 발전에 기여하는 중요한 역할을 하고 있다.

리스크를 분산하여 지속 가능한 성장 기반을 마련하기 위해 끊임없이 새로운 사업을 시도하는 ㈜오리엔트스타로직스. 앞으로 물류센터를 추가 설립하여 사업 포트폴리오를 확장하고, 회사의 성장과 더불어 구성원 개개인의 성장을 우선한다. 지난 20년을 지나 다가올 20년을 향해 거침없이 나아가는 ㈜오리엔트스타로직스의 견고한 미래를 기대해 본다.

KOBC

이모저모 해진공

창립 6주년 맞아 지역사회에 혹서기 대비 물품 전달

7월 3일(수), 공사는 창립 6주년을 기념하여 지역사회에 여름나기 물품을 기부했습니다. '부산 적십자사의 제빵봉사 프로그램'을 열고 임직원 20여 명이 참여해 직접 빵과 간식을 만들어, 이불 등 약 500만 원 상당의 여름나기 물품과 함께 적십자사에 기탁했습니다. 해당 여름나기 용품은 부산지역 노인복지관을 거쳐 저소득 어르신들께 전달될 예정입니다. 창립 이후 6년간 지역사회가 공사에 보여준 많은 관심과 애정을 기반으로, 공사는 해양분야 정책금융기관으로 탄탄하게 성장할 수 있었습니다. 앞으로도 공사는 지역사회와 산업, 국민에게 기여할 수 있도록 다양한 사회공헌 사업을 추진해 나가겠습니다.

한국해양진흥공사 금융지원 연안여객선 '하멜호' 본격 운항 개시

공사가 금융을 지원한 여수-거문도 항로 초쾌속여객선 '하멜호'가 지난 7월 5일(금) 여수엑스포 해양공원 해양광장에서 취항식을 열고 본격적인 운항에 들어갑니다. 취항식에는 정기명 여수시장과 주철현 국회의원, 여수시의회 의장, 전라남도행정부지사, 여수지방해양수산청장, 네덜란드 대사 등 200여 명이 참석한 가운데 성황리에 열렸습니다. 하멜호는 총톤수 590톤, 길이 42미터, 최대 42노트(시속 약 80km)의 속도로 운항하는 최신식 신조 여객선입니다. 케이티마린이 선박 운항을 맡으며, 승객정원 최대 423명을 태우고 거문도까지 2시간 이내에 도달할 수 있습니다. 공사는 도서민 교통권 확보와 지역관광 활성화를 위한 지원에 앞장서겠습니다.

김형준 사업전략본부장 취임

공사는 7월 5일(금)부로 김형준 前 한국수출입은행 경영기획본부장(부행장)을 공사 사업전략본부장에 임명했다고 밝혔습니다. 김형준 신임 본부장은 1967년생으로, 서강대학교 경제학과를 졸업하고 미국 밴더빌트대에서 경제학 석사학위를 받았습니다. 한국수출입은행에서는 해양금융단장(해양금융종합센터장 겸임), 프로젝트 금융본부장, 경영기획본부장을 역임했습니다. 한편, 김형준 공사 사업전략본부장은 사업전략부, 사업관리부, 해양산업정보센터를 담당할 예정으로, 임기는 2년이며 성과에 따라 1년 연장할 수 있습니다.

4억달러 규모 포모사 채권 공모 발행 성공

공사는 7월 10일(수) 대만 및 아시아, 유럽지역 투자자들을 대상으로 미달러(USD) 표시 포모사 채권 4억 달러(원화 환산 약 5,500억 원) 공모 발행에 성공했습니다. 포모사 채권은 대만 자본시장에서 현지 통화가 아닌 다른 국가 통화로 발행되는 채권으로, 공사는 지난해 9월 8천만 달러 규모의 포모사 채권을 사모 발행했으며, 올해 공모 발행으로 추가로 4억 달러의 자금을 확보했습니다. 이번 포모사 채권은 5년 만기 변동금리채로, 가산금리는 SOFR(Secured Overnight Financing Rate)에 88bp를 더한 수준으로 발행됐습니다. 이번 채권 발행으로 확보한 자금은 우리 해운·항만·물류 산업 경쟁력 강화에 활용할 예정입니다.

2024년 신입사원 채용정보 제공을 위한 '메타버스 설명회'개최

공사는 7월 18일(목)~7월 31일(수)까지 채용정보 접근성 제고를 위해 시공간 제약에서 벗어난 '메타버스 채용 플랫폼'을 운영했습니다. 플랫폼에서는 공사 본사 및 마린시티, 동백섬 일대를 배경으로 현직자 합격 수기, 버츄얼 유튜버의 취업준비 노하우 및 직장생활 에피소드, 올해 이슈를 담은 월간 카드뉴스 등 다양한 전시를 진행했습니다. 7월 31일(수) 3시에는 「2024년 정규직 신입사원」 채용요강 및 주요 사업 소개 등 현직자가 공사 가치를 구직자들에게 직접 설명하는 '찾아가는 설명회'를 개최했습니다. 또한 O/X퀴즈 풀이, 방명록 작성 등 이벤트를 열어, 지역 제약 없이 구직자들이 공사의 비전과 가치를 이해할 수 있는 자리를 마련했습니다.

부패방지 경영시스템(ISO 37001) 인증 취득

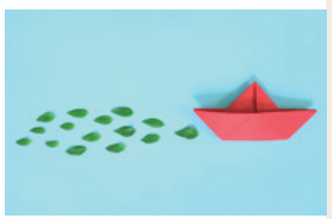
공사는 7월 27일(월) 한국경영인증원(KMR)으로부터 부패방지경영시스템(ISO 37001) 인증을 취득했습니다. '부패방지경영시스템(ISO 37001)'은 국제표준화기구(ISO)에서 조직 내 부패 발생 가능성을 시스템으로 통제하기 위해 제정한 국제 표준 규격입니다. 공사는 반부패 관련 매뉴얼 및 절차서 등을 마련하고 엄격한 내부심사와 모니터링 등을 통해 부패방지경영시스템을 구축했으며, 한국경영인증원의 1차 문서 심사 및 2차 현장 심사를 통과하여 지난 7월 29일에 ISO 37001 인증을 취득했습니다. 공사는 부패방지경영시스템 인증을 유지해 윤리 경영을 한층 더 강화하고 대내외 신뢰도를 확보하는 데 힘쓸 예정입니다.

한국해양교통안전공단과 '친환경선박 전환 지원 서비스 협력 강화를 위한 업무협약'체결

8월 12일(월) 공사는 한국해양교통안전공단과 「친환경선박 전환 지원 서비스 협력 강화를 위한 업무협약」을 체결했습니다. 이번 협약으로 공사는 공단과 함께 친환경 규제 대응을 위한 정책사업 수행, 친환경선박 도입 확대 및 해운산업 탄소중립을 위한 서비스 구축·제공 및 공유, 친환경선박 관련 데이터 구축·연계 등 협력을 이어 나갈 계획입니다. 또한, 친환경선박 관련 정책사업에 대한 연계 프로그램 개발 및 선박금융 확대, 친환경선박 데이터 활용 및 정보 공유, 정책 설명회 개최 등을 통해 양 기관은 친환경선박 전환을 활성화하고 국내 선사 경쟁력을 강화하는 데 이바지할 수 있도록 적극적으로 협력하겠습니다.

해운산업 ESG경영 가이드북 발간

8월 20일(화) 공사는 '해운산업 ESG경영 가이드북'을 해수부와 공동 발간했습니다. 이번 가이드북은 해운산업의 지속가능한 발전을 위한 ESG(환경, 사회, 지배구조)경영의 중요성을 강조하며, 업계가 환경친화적이고 사회적으로 책임 있는 경영을 실천할 수 있도록 돕기 위한 실질적인 지침을 담았습니다. 가이드북은 공사 홈페이지에서 무료로 열람할 수 있으며, 탄소중립 달성·친환경 연료 전환 등 환경부문(E), 사업장 안전보건 관리·공급망 관리 등 사회부문(S), 윤리경영 등 지배구조부문(G)에서 구체적 사례를 들며 국내 해운기업 ESG 대응 방향성을 제시합니다. 공사는 해운산업의 지속 가능한 발전을 위해 다양한 지원을 아끼지 않겠습니다.



친환경 선박연료공급업 금융 지원을 위한 간담회 참여

공사는 8월 28일(수) 해양수산부가 주최한 「친환경 선박연료공급업 금융 지원을 위한 간담회」에 참석했습니다. 이날 간담회는 해양수산부와 공사를 비롯하여 친환경 에너지 관련 산업계, 금융지원방안 연구 학계, 선박연료공급업 관련 협회 등 다양한 기관에서 참석한 가운데, '국내 에너지 경쟁력 강화 및 연료 공급망 안정화'를 주제로 선박연료 공급업 친환경화를 위한 금융지원 방안 발제(국립한국해양대학교), 산업계의 친환경 연료 공급망 구축계획 소개, 공사의 친환경 선박연료공급 활성화를 위한 금융 지원방안 안내 등의 순서로 진행됐습니다. 공사는 민·관·공 네트워크를 강화하여 향후 국내 친환경 선박연료 시장의 공급망 구축 안정화에 힘쓰겠습니다.

지속가능경영보고서, 美'LACP Vision 어워즈','ARC 어워즈' 금융부문에서 금상 수상

공사의 '2023년 지속가능경영보고서'가 미국 'LACP Vision 어워즈', 'ARC 어워즈'에서 수상했습니다. 'LACP Vision 어워즈'는 미국 커뮤니케이션 연맹 주관으로 해마다 전 세계 기업과 기관이 발간한 보고서를 평가하는 경연대회입니다. 공사는 올해 처음 'LACP Vision 어워즈'에 참여했으며, 총 8개 항목에서 98점(100점 만점)으로 금융부문 금상을 받았습니다. 또한, 미국의 기업 커뮤니케이션 전문사 '머콤(Mercomm)'이 주관하는 세계 최대 규모 지속가능경영보고서 경연대회 'ARC 어워즈'에서 ESG경영 전략 및 성과 등에서 좋은 평가를 받아 금융부문 금상을 수상했습니다. 앞으로도 공사는 이해관계자분들과 적극 소통하여 공사의 지속 가능한 성장을 위해 최선을 다하겠습니다.

건강한 바다를 위한 노력 해양보호구역

기후 변화로 인해 지구가 들끓고 있다. 전 세계 해역의 수온도 점점 높아지며, 바닷속 생태계가 빠르게 무너지고 있다. 개개인이 실천하는 지구 환경을 위한 전략도 중요하지만 이제 범지구적인 노력으로 해양생태계 보호를 위해 힘을 모아야 할 때다.

해양생태계 붕괴로 가속화되는 기후 변화

건강한 해양생태계는 지구 시스템을 유지하는 데 필수적이다. 해양은 대기 중 이산화탄소를 흡수하고 산소를 공급하며, 물의 순환을 도와 지구 자연환경 유지에 도움을 준다. 또한 산호초, 맹그로브 숲, 염습지는 수많은 생물 종의 보금자리이다. 해양생태계의 대표적인 동물 바닷새들은 전 세계 수천 개 섬에 걸쳐 넓게 퍼져 큰 군락을 이루고 있다. 바닷새의 새똥이 굳은 것을 '구아노'라 하는데, 플랑크톤, 해초, 산호초에 유익한 영양분이 된다. 플랑크톤과 해초, 산호초는 물고기의 에너지원이자 서식지가 되어 생태계를 순환시키고, 기후 변화의 가속을 막아 왔다. 바닷새는 인간과 함께 나타난 포식자(쥐, 고양이, 개, 돼지)와 인간의 무자비한 포획으로 개체수가 급격히 감소하였다.

또 다른 대표적인 해양 생물은 산호초이다. 기후 변화와 해양 오염으로 1950년대 이후 전 세계 산호초의 절반이 사라졌으며, 2009년부터 2018년까지 10년간 세계 산호초의 14%가 사라졌다. 미국 국립해양대기청은 높아진 대기열로 지난 100년간 10년마다 지구 평균 해수면 온도가 약 0.13°C씩 상승했다고 보고했다. 여름철 해수 온도가 1°C 상승하면 산호초는 표백이 시작되며, 일단 백화현상[1]이 발생하면 되돌릴 수 없다. 앞으로 50년간 해수 온도 상승이 지속되면 산호초는 멸종할 수 있다. 산호초는 해저 면적의 0.2% 정도 차지하지만, 해양 생물의 25%가 산호초에서 서식한다. 산호초가 사라지면 해양 생물 다양성도 붕괴한다는 뜻이다. 이대로 해양생태계가 무너지면, 이산화탄소를 가장 많이 흡수하는 자연적인 탄소 포집 기능이 망가질지도 모른다.

위기의 해양생태계를 구할 '해양보호구역 지정'

올해 4월 그리스 아테네에서 열린 제9차 국제 해양 컨퍼런스(Our Ocean Conference)에서 유럽연합(EU)은 세계 각국에 국제 해양보호를 위한 조약을 서둘러 비준해야 한다고 촉구했다. 해양보호구역(MPA, Marine Protected Area)은 해양생태계와 생물 다양성을 보전하기 위해 법적으로 지정·관리하는 해역이다. 바다는 육지와 달리 국경이 없고, 해양 생물은 전 세계 바다를 자유롭게 돌아다닌다. 각국이 하나로 뜻을 모아 해양 보호 협약을 이뤄야 지속적인 해양생태계 보존을 이뤄낼 수 있다. 우리나라도 생물다양성협약, 람사르협약 등을 충실히 이행하고 있다.

해수면의 온도가 오르면서 우리나라의 해양생태계도 변화하고 있다. 2023년 연평균 표층 수온이 19.8°C로 최고치를 기록했고, 산호초 백화현상과 더불어 해파리 떼의 출몰과 녹조, 적조 등의 이상현상도 뒤따르고 있다. 해양생태계를 보호하고 회복하기 위해, 정부는 해양생물다양성 보전대책을 마련하고 한반도에서 1.8%인 해양보호구역을 2030년까지 30% 확대 지정하기로 했다. 해양생물 다양성 보전대책은 '보전과 지속 가능 이용을 통한 해양생물다양성 가치 실현'이라는 비전 아래 해양생물다양성 보전 및 증진, 해양생물다양성 위험요인 관리, 해양생물다양성 지속 가능한 이용, 국제협력 및 인식증진 등 네 가지 전략을 담고 있다. 현재 한반도 전역에 지정된 해양보호구역은 습지보호구역 18곳, 해양생태보호구역 16곳, 해양생물보호구역 2곳, 해양경관보호구역 1곳으로 총 37곳이다. 해파리 등 유해해양생물로 인한 피해를 줄이고 관리 역량을 강화하기 위해 국내 유입 우려종(100종)을 새롭게 지정하고, 신속한 모니터링 및 대응체계를 구축한다.

세계 각국의 노력으로 회복되는 해양생태계

해양보호구역 지정으로 생태계를 회복한 멋진 사례가 있다. 미국 캘리포니아 몬터레이 만은 야생동물로 유명한 곳이었다. 하지만 과도한 어업과 사냥으로 여러 동물이 멸종 위기에 놓이게 되었고, 미국 정부는 1992년 몬터레이 만을 보호구역으로 지정하였다. 이후 몬터레이 만 바다는 건강하고 풍요로워졌다. 바다사자, 펠리컨, 해달 등이 번식하며 혹등고래부터 대왕고래까지 먹이가 풍부한 몬테레이 만에서 쉬어 간다. 그 덕분에 세계적인 고래 관광 명소로 유명해졌다. 미국 하와이 파파하노모쿠아키아는 2006년 보호구역으로 지정되었다. 태평양 한가운데에 있는 150만km^2의 거대 해양보호구역인 파파하노모쿠아키아에는 7천여 종의 해양 생물이 살고 있으며, 그중 25%가 하와이 군도에서만 볼 수 있는 종이다. 또한 멸종위기종인 푸른바다거북, 오리, 하와이 뭉크바다표범, 바닷새, 산호초와 하와이 원주민의 중요 문화 유적지가 보존되어 있다. 스코틀랜드에 있는 람라쉬 만은 지역 공동체가 수년간 지속적인 캠페인을 통해 보호구역으로 지정될 수 있었다. 여의도보다 조금 작은 2.6km^2 크기인 람라쉬 만에는 해조류 마엘 군락과 문어, 가리비, 물고기 같은 야생동물이 서식한다. 남극해는 인간 활동의 영향이 적어 원시적이고 고유한 생태계를 간직한다. 특히 로스해는 생물다양성이 매우 높은 곳이다. 하지만 기후 변화와 어업 등 인간 활동이 고유한 생태계를 위협하였다. 세계 각국 정부와 시민들, 환경단체의 노력으로 2017년 보호구역으로 지정되어 현재 범고래, 펭귄, 바다표범의 안식처가 되었다.

바다는 지구 표면의 70.8%를 차지하고 있는 만큼 기후 변화의 가장 중요한 위치에 존재한다. 해양보호구역 지정은 해양생태계를 미래 세대까지 보존할 수 있는 가장 효과적인 방안이며, 자연의 회복을 돕는 적극적인 수단이다. 앞으로 해양보호구역이 확대되어, 건강한 자연과 공존하는 미래를 향해 나아갈 수 있기를 기대해 본다.

1) 수온의 급격한 변화로 산호가 하얀 색으로 변하며 죽어가는 현상이다.

바다 위의 공인중개사
선박매매중개인

새로운 집으로 이사해야 하거나, 주택을 매매하기 위해서 우리는 부동산을 찾는다. 그렇다면, 바다 위 선박을 구매하거나 화물을 옮길 선박을 구하고 싶다면 어디로 가야 할까? 부동산 중개인을 만나 주택을 계약하는 것처럼, 바다 위의 선박들은 선박 중개인과 함께 다양한 계약을 진행한다.

선주와 화주, 바이어를 잇는 선박브로커

해운법에 따르면 해운중개업이란 '해상화물운송의 중개 또는 선박의 대여·용대선(傭貸船) 또는 매매를 중개하는 사업'을 지칭한다. 중고선, 신조선을 팔거나 구매할 때, 화물을 실을 선박이 필요할 때, 장기간으로 선박을 임대할 때 만나야 하는 사람이 바로 선박 중개인이다. '선박 브로커'라고도 불리는 선박 중개인 중에서, 선박매매중개인(S&P Broker)는 선주와 바이어 사이에서 선박 매매가 원활히 이뤄지도록 협상을 이끈다.

선박매매중개인은 선주에게 의뢰를 받으면 선주 측 중개인으로 활동하며 선주의 선박을 매매한다. 반대로 바이어 측 중개인으로 일할 때는 구매자가 원하는 선박을 수배한다. 용선 중개인은 어느 쪽에서 일하든 선주 측으로부터 계약가의 1.25%를 커미션으로 받는 것이 원칙[1]이다. 선박매매중개인 수익도 선가에 따라 달라진다. 매매 중개수수료는 선가의 1% 선이다. 커미션 지급 방식은 영국형과 한국형이 다르다. 영국형은 매도인만 수수료를 지급하지만, 한국형은 매도인과 매수인, 모두 수수료를 지급해 선가의 2%가량 받는다.[2] 선가가 매우 고가다 보니, 계약 한 건당 받는 수수료 역시 큰 편이다.

24시간 잠들지 않는 선박중개인

선박 매매 계약 과정을 간략히 살펴보자. 선박매매중개인은 거래할 선박 정보를 확인하여 의뢰자에게 전달 후 매매 여부를 판단한다. 이때 선박 컨디션을 상세히 살피고 선박에 관련된 서류를 주고받는 것도 선박매매중개인 업무다. 선주 혹은 바이어가 거래할 의향을 보이면, 매도인과 매수인 사이에서 가격을 조율한다. 타협을 거쳐 계약을 체결하기로 하면 계약서를 작성한다. 선박 중개인은 양측 조건을 반영하여 계약서를 직접 쓴다. 계약서 작성 3일 이내 매수 계약금을 지급하고, 이후 2~3개월 동안 잔금을 치른 뒤 최종으로 매수인이 선박을 인도받는다.

선박 매매 계약 하나가 성사하기까지 적게는 수개월 혹은 2~3년까지 걸리기도 한다. 중개 과정에서 국내와 해외를 오간 비용과 시간은 중개인이 모두 감당해야 한다. 계약서에 도장을 찍고 배가 인도되어 거래가 마무리되는 그사이, 시황이 급격하게 떨어지거나 상승하면 당시 계약가와 인도 시점 선가 간 금액 차이가 상당할 때가 있어 껄끄러운 분위기가 조성될 수 있다. 갖은 노력 끝에도 결국 계약을 성사하지 못하면 아무런 금전적 보상도 받지 못하고 일이 끝나기도 한다. 주요 클라이언트가 국내와 해외, 전 세계에 분포해 있어 시차를 고려하면 밤낮없이 24시간 일하는 편이라 업무 강도가 높다.

선박부터 사람까지, 선박 관련 전 분야에 통달해야

선박매매중개인이 되기 위해 필수로 갖춰야 할 자격증은 없다. 하지만 안정적으로 계약을 성사하기 위해 선박매매중개인에게 필요한 역량은 다방면에 걸쳐있다. 가장 기본적인 것은 영어 실력이다. 계약자 간 안정적인 협상을 유도할 수 있을 정도로 유창한 외국어 능력은 필수다. 선주가 제시하는 선박 정보를 정확히 인지하여 전달해야 하기에 선박, 운항, 용선 등에 관한 해박한 지식도 필요하다. 선박 보험 및 금융 등 해운을 둘러싼 다양한 지식을 갖춰야 돌발 상황에도 클라이언트를 막힘없이 응대할 수 있고 서로에게 더 나은 선택지를 제시하여 성공적으로 계약을 이끌 수 있다. 여기에 글로벌 해운시장 동향을 파악하여 양측이 납득할 수 있는 선가를 산출할 줄 알아야 한다. 계약서를 직접 작성하기에 법 지식을 갖추고 있다면 계약서를 전문적으로 작성하는 데 도움이 된다. 사람 간의 일을 주선하는 만큼 선주, 하주 등 국내외 인적 네트워크를 보유하는 것 역시 중요하다.

최근에는 매매와 금융, 용선을 결합한 선박금융종합서비스를 제공하여 차별성을 갖추는 선박매매중개인이 증가하고 있다. 선박에 박식한 전문가이자 국내외를 활발히 오가는 글로벌 승부사, 위험성은 크지만 엄청난 규모의 계약을 성사시키는 협상의 귀재, 선박매매중개인에 주목해 보자.

선박매매중개인이 궁금하다면 QR코드를 스캔해 보세요

[당신이 모르는 해운직업 이야기] 선박매매브로커

1) 사단법인 한국해기사협회 홈페이지 (https://www.mariners.or.kr/marine/marine02.php?codeIdx=2&workSelect=16)
2) "바다, 저자전문가와의 대화" 제95강, 96강 성료...선박매매중개인 세계 등 강의, 쉬핑뉴스넷, 2022.09.19

어느 기업의 혁신 실패담

이혁진 《누운 배》

한국해양진흥공사
정영두 ESG경영실장

간단 줄거리

중국에 위치한 한국 조선소에서 인도 직전의 대형 자동차운반선이 쓰러지는 사고가 발생한다. 서류를 날조하는 등 우여곡절 끝에 선박을 전손처리하고 보험금을 받아내지만, 기업의 경영상황은 계속 악화된다. 채권단에서 임명한 새로운 사장이 조직을 혁신하면서 쓰러진 배를 일으켜 세우고 생산성을 크게 향상시키지만, 해운 시황 침체와 기존 세력의 반발에 밀려 회사는 점점 더 재기불능 상태로 빠져든다.

이혁진

'리얼리즘의 새로운 지평을 열었다'는 평가를 받는 대한민국의 젊은 작가다. 2016년 장편소설 《누운 배》로 제21회 한겨레문학상을 수상했다.

1. 직장생활 가이드

조선소에 입사해 대리로 진급하는 과정에서, 주인공은 선배들을 보면서 점차 관료주의와 보신주의에 물든다. 「나는 요령을 익혀나갔다. 일이 쌓여도 쌓인 것처럼 보이지 않게 하는 요령, 잽싸게 해치워야 할 일과 그렇지 않은 일을 분리하는 요령, 금방 해도 시간과 공을 많이 들인 것처럼 보이게 하는 요령, 일도 아닌 일을 일처럼 보이게 하는 요령, 그리고 적당히 틈만 보이면 혁신이라는 단어를 붙여넣는 요령. 요령을 익히니 일은 편해지고 회사 생활은 평화로웠다.」 이러한 조직에 새로운 사장이 나타나 일갈한다.

「황 사장은 거침없었다. 알아야 하지만 모르는 것, 잘못됐지만 바로잡지 않은 것, 간과하고 누락해 온 것, 관습대로 해 온 것들을 걸려드는 대로 일일이 끄집어내고 누더기가 될 때까지, 모든 것이 명확해질 때까지 질문과 문책으로 두들겼다.」

그러나 황 사장은 실패한다. 사장에 동조하던 주인공도 '나보다 젊은 사람의 피를 빨아 젊음을 유지하는 괴물'이 되기를 거부하고 퇴사한다.

2. 혁신은 왜 실패하였는가

소설 속 간부들은 자신의 이권은 철저히 지키는 반면 모든 책임은 아래 직원들에게 떠넘긴다. 무책임하고 비도덕적인 인간의 전형을 보여준다. 이런 분위기가 조직 전체로 번진다. 조직에 꼭 필요한 사람이 조직을 떠나고, 조직에서 없어져야 할 사람들이 조직을 장악한다. 결국 회사는 서서히 침몰한다. 소설은 조직이 붕괴하는 과정을 가감 없이, 마치 다큐멘터리처럼 담담히 보여준다.

'썰물이 되어야 누가 벌거벗고 수영하는지 알게 된다.' 워런버핏의 유명한 말이다. 조직에 문제가 많아도 호황기에는 크게 드러나지 않는다. 영업이익이 많거나 적을 수 있겠지만 모두가 돈을 벌기 때문이다. 불황기에 접어들면 옥석이 가려진다. 소설 속 경영진은 해운시장 호황으로 수주가 넘쳐나는 시기에 선박을 수주받은 자금을 빼돌린다. 간부들은 회장의 눈치만 살피며 사욕을 채울 뿐, 불황을 타개할 의지도 관심도 보이지 않는다. 해운 시황의 급락과 함께 회사 경쟁력이 곧 밑바닥을 드러내고, 이를 상징하듯 대형 자동차운반선이 제작 불량으로 누워버린다.

아이러니하게도 작품 속 회사의 핵심가치는 '혁신'이다. 회사는 모든 회의를 마무리할 때 혁신 구호를 삼창하도록 강요한다. 그러나 말뿐인 혁신 속에서 경영상황은 계속 악화되고 책임은 줄곧 아래로 전가된다. 이를 해결하기 위해 영입된 경영자가 제대로 된 혁신을 추진하며 생산성을 3.5배까지 끌어올리는 성과를 창출했으나, 기득권을 위협받는 기존 세력들이 그를 축출한다.

2년 만에 누운 배를 간신히 세웠지만, 부식상태가 심각해 재건조가 불가능하다고 판단하여 폐선처리를 한다. 혁신을 막아서는 간부들도 누운 배와 크게 다르지 않아 보인다. 결국, 사람이 문제다. 혹시 나 또한 우리 조직에서 누운 배가 아닌지 돌아볼 일이다.

《누운 배》는 작가가 조선소에서 근무한 실제 경험을 바탕으로 쓴 논픽션에 가까운 소설이다. 일반인들에게는 해운·조선 전문 용어들이 많아 낯설겠지만, 우리 공사 직원들에게는 친숙할 것이다. 아울러 선박 건조의 모든 과정 안에 녹아 있는 사람들의 생생한 이야기 속에 빠져들다 보면 해양산업에 대한 이해 또한 깊어질 것이다.

바다가 차린 식탁, Ocean Recipe

선선한 가을바람이 불어오면 새우가 제철이라고들 한다. 이때 새우는 대하(大蝦)를 말한다. 가을이 되면 대하 이름을 딴 축제가 열릴 정도로, 큼직하고 먹음직스러운 대하는 남녀노소가 모두 즐기는 국민 해산물이다.

가을 바다가 선물한 진미 대하

새우의 대명사, 영양 가득 대하

'가을 새우는 굽은 허리도 펴게 한다'라는 말이 있다. 그만큼 제철 맞은 새우는 맛도 영양도 매우 뛰어나다. 새우에 콜레스테롤이 높다는 잘못된 인식이 퍼져있는데, 새우 콜레스테롤 함량은 100g당 189mg으로, 오히려 달걀에 함유된 양(373mg)보다 훨씬 적다.

대하는 필수 아미노산과 단백질이 풍부한 건강식품이다. 칼슘과 철분 함량이 높아 골다공증, 골연화증 예방에 도움을 준다. 또한, 대하에 함유한 오메가3는 혈액순환을 촉진해 혈관 건강에 도움을 주고, 타우린은 간 해독을 돕는다. 대하 영양소는 껍질과 꼬리에도 풍부하다. 껍질에는 DHA, 단백질, 아스타잔틴 등이 풍부해 깨끗이 손질한 대하를 바삭하게 조리하여 꼬리까지 남김없이 먹어야 영양 섭취에 좋다고 한다. 다만, 소화기관이 몰려있는 머리 부위는 바싹 익혀 먹거나 가급적 섭취하지 않는 편이 좋다.

우리나라에서는 대하 양식을 일찍이 시작했지만, 대하는 흰반점바이러스에 취약해 집단 폐사하는 경우가 많았다. 안정적인 양식이 불가능한 대하의 대체종이 바로 흰다리새우다. 흰다리새우는 양식환경에 적응력이 뛰어나고 다른 어종 대비 질병 발병률이 낮다. 현재 흰다리새우는 전 세계적으로 새우양식의 80%를 차지하는 대표 어종이다.

대하 vs 흰다리새우

흰다리새우가 대하 대체종인 만큼, 둘은 서로 생김새가 닮았고, 맛도 비슷하다. 영양 성분에도 큰 차이가 없지만, 가격은 대하가 흰다리새우보다 약 2~3배 더 비싸다. 대하는 그물에 잡혀 올라오는 순간 금방 죽기 때문에 잡는 즉시 급속 냉동하는 경우가 많다. 살아있는 자연산 대하는 여간해선 만나기 어렵다. 수조 안에 살아있는 새우라면 자연산 대하가 아니라 양식 흰다리새우일 확률이 높다.

대하와 흰다리새우를 맨눈으로 구별하는 방법에는 여러 가지가 있다. 우선 꼬리와 다리 색이다. 대하 꼬리 끝부분은 초록빛을, 흰다리새우 꼬리 끝은 붉은빛을 띤다. 대하 다리는 붉고, 흰다리새우 다리는 투명한 빛깔의 흰색이다. 다만, 새우는 익히면 색이 모두 붉어지기 때문에 조리 후에는 색깔로 식별할 수 없다.

생김새로 구분하는 방법도 있다. 대하 수염은 몸통 길이의 2~3배 정도로 길지만, 흰다리새우 수염은 몸통 길이보다 짧다. 새우 눈과 눈 사이에는 이마뿔이 있다. 대하 이마뿔은 코끝보다 더 길지만, 흰다리새우 이마뿔은 코끝보다 짧다. 코끝에 달린 더듬이 길이도 판별 기준이 될 수 있다. 흰다리새우는 더듬이가 매우 짧아서 이마뿔 길이와 비슷하지만, 대하는 수염으로 보일 만큼 얇고 길다.

안전하고 신선하게, 대하 즐기기

대하는 몸통이 투명하고 윤기가 흐르는 것이 신선하다. 껍질이 단단하고 머리와 꼬리, 수염이 제 형체대로 잘 붙어있는지 확인하자. 꼬리 색깔이 탁하거나 흐리면 신선도가 낮다는 표시니, 꼬리 색깔이 맑고 진한 것을 고르자. 대하를 손질할 때는 긴 수염과 딱딱한 이마뿔을 가위로 자르고, 대하 등을 구부려 두 마디쯤 위치에 이쑤시개를 찔러 내장을 꺼낸다. 꼬리 가운데 있는 물주머니를 제거하고 흐르는 물에 깨끗하게 씻으면 끝이다.

익히지 않은 대하를 손질할 때는 날카로운 부위에 찔리지 않도록 각별히 조심해야 한다. 자칫 비브리오패혈증에 걸릴 수 있기 때문이다. 비브리오패혈증은 비브리오균에 오염된 어패류를 생으로 혹은 덜 익혀 먹으면 걸린다. 또 상처 난 피부 점막을 통해서도 비브리오균에 감염될 수 있다. 건강한 성인이라면 괜찮지만, 노인이나 만성질환자는 치사율이 50%에 이른다. 대하를 손질할 때는 두꺼운 장갑을 꼭 끼고 만성질환이 있다면 직접 손질하는 것을 피하자. 다행히 비브리오균은 85°C 이상 온도에서 가열하면 사라지므로, 충분히 익히면 안전하게 먹을 수 있다.

대하 본연의 맛을 느끼고 싶다면, 굵은 소금 위에 얹어 은은한 열로 오래오래 속까지 익혀 먹어보자. 얼큰한 양념으로 국물을 낸 따끈한 대하탕도 별미다. 올가을에는 대하와 함께 맛과 영양으로 알찬 밥상을 즐겨보는 것은 어떨까.

간단레시피

담백함과 고소함의 극치, 대하 버터구이

대하는 간단히 손질해 약한 불에 은은하게 굽기만 해도 맛이 좋다. 감칠맛을 배가할 버터구이를 만들어보자.

주재료

대하 · 버터 · 다진마늘 · 맛술 · 소금 · 후추 · 파슬리가루

1. 대하는 손질 후, 흐르는 물에 깨끗이 씻는다.
2. 손질한 대하 몸통에 세로로 칼집을 낸다.
3. 대하에 소금과 후추로 밑간하고 맛술로 비린내를 제거한다.
4. 버터 1스푼과 다진마늘 반스푼, 소금과 후추, 파슬리를 넣고 갈릭버터를 만든다.
5. 칼집 낸 대하에 갈릭버터를 골고루 바른다.
6. 200℃ 오븐에서 15분간 굽거나 혹은 팬에 갈릭버터를 녹이고 중간불로 대하 속까지 익을 수 있도록 바싹 굽는다.

독자 참여코너

해진공 낱말퀴즈

우리나라 해양도시와 산업, 기업의 다채로운 이야기를 담은
이번 <비타민 SEA> 어떠셨나요? 페이지에 숨은 답을 찾아보세요.
퀴즈에 참여해주신 분 중 추첨을 통해 소정의 선물을 보내드립니다.

구	대	여	수	광	양
블	박	보	인	매	화
남	룸	턴	선	매	스
역	하	버	해	중	타
오	로	존	그	개	생
태	항	계	스	인	국

❶ 2011년 8월 19일 여수항과 광양항이 통합된 ●●●● 항은 국내 5대 항만으로 남해안 무역의 거점 역할을 담당하고 있습니다. ●●●● 에 들어갈 단어는 무엇인가요? 힌트 p.6

❷ 한국해양진흥공사가 개발한 운임지수 KCCI와 KDCI, 선가정보가 전 세계 금융 전문가들이 의사결정을 내리기 위해 사용하는 통합 금융 정보 플랫폼 ●●●● 터미널에 등재되었습니다. ●●●● 에 들어갈 단어는 무엇인가요? 힌트 p.18

❸ '선박 브로커'라고도 불리며, 선박 중개인 중 선주와 바이어 사이에서 선박 매매가 원활히 이뤄지도록 중개하는 사람을 선박 ●●●●● 이라고 합니다. ●●●●● 에 들어갈 단어는 무엇인가요? 힌트 p.32

독자 설문 조사

❶ <비타민 SEA>에서 가장 기억에 남는 콘텐츠와 그 이유는 무엇인가요?
❷ 더 좋은 소식지를 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 11월 29일까지
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

부산광역시 해운대구 마린시티2로 38, C1동 4층~7층 (우동, 해운대아이파크)
Tel. 051-795-1500 Fax. 051-795-1499