

Vol.07

Spring 2023  
한국해양진흥공사 매거진  
[www.kobc.or.kr](http://www.kobc.or.kr)

# 비타민 SEA

Theme 해양 넷제로 시대가 열린다

스페셜 국제해운, 친환경 전환이 경쟁력이다

해운 INSIDE 미래의 보고, 우리의 바다 - 윤학배 교수 인터뷰

부산 핫스팟 과거와 현재가 담긴 공간, 부산 근현대를 아우르는 영도

Feel Sea Good 푸르른 계절, 부산 봄축제





# vol.07

Spring 2023  
한국해양진흥공사 매거진  
www.kobc.or.kr



## <비타민 SEA>

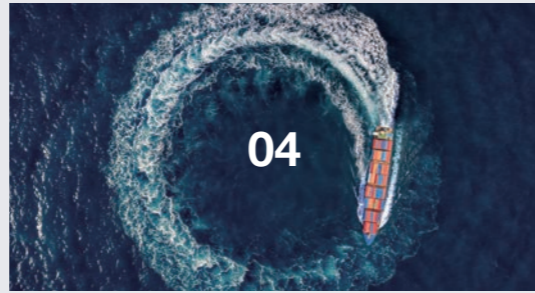
필수 영양소 '비타민 C'에 SEA(바다)를 활용한 이름으로, 바다와 해운업에 영양을 보충하는 한국해양진흥공사의 계간 소식지(사보)입니다. 한국해양진흥공사의 해운 기업 지원 정보뿐만 아니라 해운산업과 관련된 각종 글, 공사 임직원의 이야기 그리고 이 책을 접하는 일반 독자들에게 즐거움과 유익함을 주는 정보까지 다양한 콘텐츠를 풍부하게 담았습니다.

## 발행처

한국해양진흥공사  
부산광역시 해운대구 마린시티2로 38,  
C1동 5층, 7층 (우동, 해운대아이파크)  
T. 051-795-1500



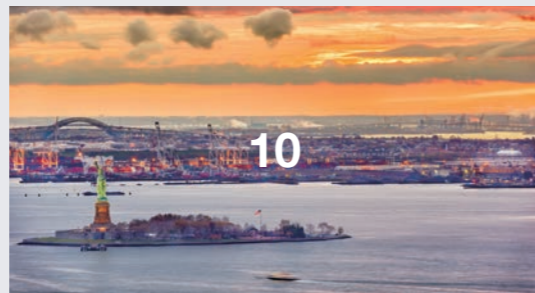
<비타민 SEA> 소식지는 QR코드 또는 한국해양진흥공사 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.  
www.kobc.or.kr



**Theme**  
해양 넷제로 시대가 열린다



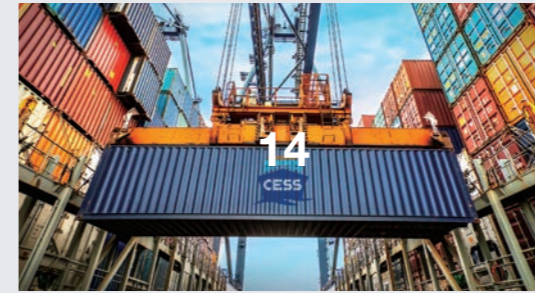
**스페셜**  
국제해운, 친환경 전환이 경쟁력이다  
-해상 환경규제와 친환경 해운의 현주소



**바다로 잇는 NEWS**  
SEA THE Future



**인포+**  
MSI 2023년 1분기 시황보고서



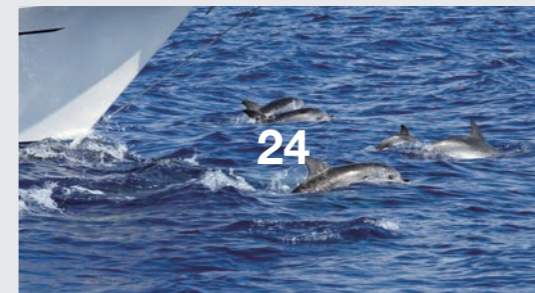
**KOBC는 지금**  
해운산업 공정경제의 기반  
-우수 선화주기업 인증제도



**같이 가치海**  
공감 경영, 여기서 시작!  
-KOBC 제2기 청년이사회 '파랑'



**해운 INSIDE**  
미래의 보고, 우리의 바다  
-윤학배 교수 인터뷰



**알쓸신海**  
시끄러운 바닷속 사정, 수중방사소음



**부산 핫스팟**  
과거와 현재가 담긴 공간,  
부산 근현대를 아우르는 영도



**Feel Sea Good**  
푸르른 계절, 부산 봄축제

이미지 제공: 부산광역시

**32**  
**바다, 문화**  
바다, 인생을 배우다

**34**  
**KOBC NEWS**  
이모저모 해진공

**36**  
**Clean KOBC**  
역사 속에서 찾은 청렴 이야기  
KOBC 청렴·윤리 활동 한줄 소식  
긴가민가 이해충돌방지법(수의계약체결제한)

**38**  
**직장인 공감Talk**  
월요병 이겨내는 나만의 꿀팁



# Net Zero

'넷제로(Net Zero)'는 이산화탄소, 메탄, 이산화질소, 수소불화탄소, 과불화탄소, 육불화황 6가지를 일컫는 온실가스의 배출량을 흡수량과 같도록 만들어 순(Net)배출량을 0(Zero)로 만드는 것을 의미한다.

## 해양 넷제로 시대가 열리다

더 빠르게, 더 크게.

양적 성장을 화두로 달렸던 선박들에  
이제 '친환경'이라는 질적 과제가 주어졌다.

바닷길을 장악할 새로운 기준, 친환경.

2000년대 속도 경쟁에서

2010년대 선박 대형화 경쟁을 지나,

바야흐로 2020년대 친환경 경쟁 시대가 도래하였다.





# 국제해운, 친환경 전환이 경쟁력이다

## 해상 환경규제와 친환경 해운의 현주소

오늘날 전 세계 산업은 바닷길로 연결된다. 해상 운송은 광물 등 원자재부터 식량, 에너지, 컨테이너에 이르기까지 무게와 부피가 어마어마한 대형 물류를 운송하는 데 가장 효율적인 방법이기때 그야말로 해운은 국제 무역의 중심축이다.

바닷길로 전 세계가 촘촘히 결속되는 동안, 환경은 점차 악화되기 시작했다. 「2000~2019년 세계 재해 보고서(재난위험경감사무국(UNDRR), 2021)」에 따르면, 지난 20년 동안 전 세계에서 7,348건의 재해가 발생, 그로 인해 124만 명이 사망하고 3,400여조 원의 재산피해가 발생한 것으로 집계됐다. 주요 원인은 바로 기후변화였다. 빠르게 다가오는 기후위기에 대응하기 위해 육상뿐 아니라 해양에서도 전 세계적 변화가 시작되고 있다.

### 온실가스의 급속한 배출, 강력해지는 규제

1990년부터 지난 30여 년간, 전 세계 온실가스 배출량은 산업의 발달과 함께 지속적으로 증가해왔다. 수송 부문의 온실가스 배출량은 전 세계 배출량의 약 17%, 이산화탄소는 전 세계 배출량의 약 25%를 차지한다. 이중 해운 분야의 이산화탄소 배출량은 약 3% 남짓이지만, 그 증가 추세가 총배출량의 증가 속도를 넘어선다. 지난 20여 년간 해운 분야의 온실가스 배출량은 꾸준히 늘어나 2018년 기준 약 10억 7,600만 톤(CO2 eq.)을 기록하였는데 이는 1990년 대비 약 2배, 2012년 대비 9.6% 늘어난 수치다. (『글로벌 수송 부문의 온실가스 감축 현황과 시사점: 해운 분야를 중심으로』, 대외경제정책연구원, 2022)

이처럼 빠른 속도로 증가하는 선박 배출 온실가스를 줄이기 위해 UN 산하 국제해사기구(IMO)는 지난 2011년부터 외항 선박들을 대상으로 관련 규제를 추진해왔다. 새로 건조되는 신조선으로부터 시작된 규제는 점차 대상 선박과 범위를 넓혀가며 단속을 강화하고 있다. IMO는 2050년까지 탄소 배출 총량을 2008년 대비 50% 수준으로 감축하겠다는 2018년의 목표를 오는 7월에 100%로 상향 조정할 것으로 예측되어 국내 선사 준비가 시급한 실정이다.

온실가스 배출량 감축을 위해 가장 적극적인 대응을 보여주고 있는 EU는 2021년 7월, 'EU Fit for 55' 패키지 법안을 발표했다. 이 입법안 패키지는 유럽 그린딜(European Green Deal)의 2050 탄소 중립 목표, 즉 1990년 대비 2030년까지 55% 이상 온실가스 배출량 감축을 목표로 한다. 주요 골자는 배출권 거래제(EU ETS)와 선박연료 규제(FuelEU Maritime)다. 해운업계의 친환경 바람은 선택의 문제가 아니라 지속가능성을 확보하는 경쟁력이자 해운산업 생존의 필수 요건이 되었다.

- 1) 신조선 에너지효율 설계지수(EEDI, Energy Efficiency Design Index): 선박 건조 시 1톤의 화물을 1해리 운송하는 데 배출되는 이산화탄소량을 기관출력, 재화중량톤수 등 선박의 제원을 바탕으로 계산하여 지수화한 값 - 2013년부터 건조되는 신규 선박은 2013~2025년 동안 3단계로 나뉘어 총 30%의 온실가스 배출을 절감하도록 설계되어야 함
- 2) 현존선 에너지효율지수(EEXI, Energy Efficiency eXisting ship Index): 1톤의 화물을 1해리 운송하는 데 배출되는 이산화탄소량을 기관출력, 재



### IMO의 규제 현황 및 전망

IMO는 올해 1월 1일부터 운항 중인 현존선에도 탄소배출 규제를 확대 적용하기 시작했다. 총 톤수 400톤 이상으로 국제항해에 종사하는 선박은 IMO가 정한 선박에너지효율지수(EEXI)와 탄소집약도지수(CII) 기준치를 충족해야 한다.

현재 IMO에서 시행 중이거나 적극 검토 중인 규제 유형에는 크게 기술적 규제, 운항적 규제, 시장기반 조치가 있다. 첫째 기술적 규제는 신조선 에너지효율 설계지수(EEDI)\*, 현존선 에너지효율지수(EEXI)\*\*를 토대로 선박 설비의 에너지 효율을 제한한다. 신조선은 설계단계부터, 현존선은 에너지 저감 설비 등을 통해 에너지 효율을 확보하는 방식이다. 두 번째로 운항적 규제는 최단 거리와 시간으로 최적 항로 운항을 통해 에너지 절감을 유도한다. 이때 지표는 선박탄소집약도지수(CII)\*\*\*를 산정한다. 세 번째로 시장기반적 조치는 기술적, 운영상 규제를 보완하는 개념으로 현재 논의 중인 배출권 거래제(ETCS), 탄소부담금(GHG levy), ZEV 인센티브(Zero Emission Vessel) 등이 대표적이다.

IMO는 기술적 및 운항적 규제에 더해 시장기반적 조치 도입을 적극적으로 논의하고 있다. 지난해, 실무 작업반 회의(ISWG-GHG)에서 부담금 및 인센티브 도입과 관련한 합의가 일부 이루어졌고 오는 7월 회의에서 가닥이 잡힐 것으로 보인다. 일정 기준 이상 탄소를 배출하면 t당 100달러 혹은 그 이상의 금액을 부과하는 방안이 유력한 것으로 전해지고 있다. 해양수산부가 100달러를 기준으로 자체 추산한 결과, 전 세계 외항 선박들의 탄소배출량에 대한 부담금 규모는 800억 달러에 육박한다.

- 화중량톤수 등 선박의 제원을 활용하여 사전(事前)적으로 계산하여 지수화한 값 - 2023년 기준치는 1999년에서 2009년까지 건조된 선박 EEXI의 80% 수준
- 3) 탄소집약도지수(CII, Carbon Intensity Indicator): 연료사용량, 운항거리 등 선박의 운항정보를 활용하여 1톤의 화물을 1해리 운송하는 데 배출되는 이산화탄소량을 사후적으로 계산하여 지수화한 값 - 2023년 기준치는 2019년 CII의 95% 수준





**친환경 해운, Fast Follower에서 First Mover로**

우리나라는 반도체와 자동차 등 제조업을 기반으로 한 수출 중심의 경제구조이다. 필요한 원자재는 대부분 수입하여 무역 의존도가 70%로 높은 편이며, 국가 수출입 화물의 99.7%가 해운으로 이루어진다. 해운산업은 우리나라 대표 수출산업 중 하나이자 기간산업으로 지난 해 역대 최대 실적인 383억 달러의 수출을 달성했다. 이는 우리나라 수출 6위 품목 철강에 버금가는 실적이다.

우리나라의 수송 부문 온실가스 배출량은 전 세계 수송 부문 총배출량의 1.3% 수준에 불과하지만, 배출 증가 속도가 개발도상국을 제외하면 주요 배출국 중에서 가장 빠른 수준이다. 즉, 시시각각 변하는 해양환경 규제에 대한 대응은 곧 국내 연관 산업들의 글로벌 경쟁력 과도 연계된다.

2023년 2월, 해양수산부는 IMO와 EU 등 국제사회의 탈탄소 규제 강화에 선제적으로 대응하기 위해 「국제해운 탈탄소화 추진 전략」을 발표했다. 2050년까지 국제해운 탄소중립을 위하여 정책 방향을 선박량 등 규모의 경쟁이 아닌 '친환경 해운 1위 국가'를

추진 목표로 밝혔다. 해운업 탈탄소화 방안을 발표한 나라는 아시아에서 한국이 처음이다. 2030년까지 유럽·미주 정기 선대의 60%를 친환경 선박으로 우선 전환하고, 2050년까지 나머지 선박들도 모두 전환할 계획을 밝혔다. 이와 더불어 해운산업 투자여건 개선, 친환경 기술 및 연료인프라 확충, 무탄소 항로구축 및 국제협력을 주요 전략으로 삼았다.

**친환경 해운의 항로를 개척하기 위해**

환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률에 따르면, 친환경 선박은 '친환경 에너지를 동력원으로 사용하거나 해양오염 저감기술 또는 에너지 효율향상 기술을 탑재한 선박'을 말한다. '해양오염 저감기술'은 황산화물 저감장치(스크러버)나 선박평형수 처리장치(BWMS) 등 선박에서 배출되는 오염물질을 저감하는 설비적 기술을 말하며, '에너지 효율향상 기술'은 구조 및 소재 설계와 운항방식으로 선박에너지 효율을 높이는 기술이다. 하지만 이와 같은 방법은 탄소 배출량을 일정 용량 이상으로 낮추는 데 한계가 있다.

친환경 선박의 궁극적인 목표는 탄소를 배출하지 않는 친환경 에너지

및 연료 개발이다. 현재 친환경 대체연료로 LNG(액화천연가스), LPG(액화석유가스), 메탄올, 에탄올, 암모니아, 수소, 배터리 등이 꼽히며 그중에서도 수소, 암모니아, 바이오 연료 등 무공해 연료가 차세대 대체 자원으로 주목받고 있지만, 아직 장단점이 상존하고 있다.

LNG는 기존 화석연료를 대체하는 가장 대표적인 대체연료로 꼽히나 탄소 배출 저감량이 18~20% 정도에 그쳐 탈탄소화에 한계가 있다고 평가된다. 대표적 친환경 에너지로 꼽히는 수소는 탄소를 전혀 배출하지 않고 수전해를 이용한 직접 생산이 가능하지만, 저장 및 보관과정에서 큰 에너지가 소모되어 아직 효율성이 높다고 보기 어렵다. 암모니아 역시 탄소를 배출하지 않으며 타 탄소중립연료 대비 생산비용이 저렴하고 비교적 용이한 조건에서 저장과 운송이 쉽다는 장점이 있지만, 독성이 존재하여 연료 사용규정이 아직 미비한 상태다.

국가별 정책 및 산업구조 등에 따라 시기별 차이는 발생하겠지만, 궁극적으로 무탄소 연료 추진 선박이 출현할 것으로 전문가들은 예측하고 있다.

친환경 핵심기술 확보를 위해 세계는 이미 무한경쟁 중이다. 그리스는 친환경 대체연료(LNG-배터리 하이브리드) 공급시설을 개발 중이며, 가까운 일본도 8,000톤급 액화수소운반선 실증과 더불어 친환경 대체연료 기술 개발을 추진 중이다. 피할 수 없는 환경규제 속에서, 친환경 해운의 항로는 선박의 성능 개선부터 탄소 배출을 최소화하는 최적 운항과 연료 기술까지 모두를 아우르는 총체적 방향을 향하고 있다. 선제적 규제 대응과 적극적 기술 개발을 통해 대한민국 해운산업이 탄소중립시대의 1등 해운 국가로 도약할 날을 기대해본다.

한국해양진흥공사의 친환경 사업 관련 정보가 궁금하시다면 아래 QR코드를 참고하시기 바랍니다.

글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업



친환경 설비개발 이차보전 / 특별보충 프로그램





# SEA THE FUTURE



로이드리스트

## Supply chain diversification proves positive for 'hotspot' ports

### 공급망 다변화로 인해 베트남, 멕시코 항만 성장해

중국과의 일원화된 공급 구조에서 벗어나기 위한 노력 끝에 나타난 글로벌 공급망 다변화는 몇몇 지역의 항만들이 성장하도록 도와주었다.

Drewry측은 2019년 이후 성장한 대부분의 항만은 소비 수요 증가 또는 동남아시아, 인도를 비롯하여 생산지가 다변화된 것에 기인한 결과라고 말했다.

나아가 2022년 4분기에는 북미와 유럽 시장이 전반적으로 부진했음에도 전세계 항만 처리량은 0.4% 소폭 증가하게 된 주요 배경은 바로 지정학적 요인이었다.

베트남은 미국 수입량에서 차지하는 비중은 기존 6%에서 13%로 성장시키며 가장 가파른 상승세를 보였다.

이러한 결과로 베트남 항만 컨테이너 처리량은 2019년 대비 34% 증가했으며, 베트남 정부는 2030년까지 항만 고도화를 위해 103억 달러 규모의 투자가 필요하다는 것을 확인한 상태이다.

멕시코 또한 근거리 공급원을 추구하는 화주들로 인해 2022년 멕시코 항만 내 처리량은 총 830만 TEU로 2019년 대비 17% 증가하였다.

업계 관계자는 미국 수입업자들이 본국과 더 가까운 공급원을 찾으면서 멕시코 제조업에 대한 투자가 증가했고 이러한 추세가 지속될 것이라고 말했다.



로이드리스트

## EU agrees to the world's first green shipping fuel requirement

### EU, 세계 최초 녹색 선박연료 법안 합의

3월 22일 밤, EU는 세계 최초의 녹색 선박 연료 법안을 승인하였다.

법안에는 선박들은 지속가능한 연료로 점점 전환시켜야 하며 2034년까지 선박 연료 중 2%는 재생합성연료로 대체해야 하는 내용이 포함되어 있다.

유럽의 녹색정책기구인 T&E는 EU의 선박연료 법안이 합의되면서 잠재적인 투자자와 연료 공급업자들에게 녹색 연료를 생산하라는 강력한 신호를 보내고 있다고 말했다.

많은 선박들이 전기 연료를 사용하는 것은 어렵기 때문에 재생합성연료는 선박 탄소중립을 실행할 수 있는 옵션 중 하나이다.

최종 합의안에는 2035년까지의 녹색연료 사용에 대한 인센티브뿐만 아니라 더 강화된 온실가스 감축 목표도 포함되어 있다.

이를 통해 2025년 규제 발효 이후 재생합성연료 사용을 좀 더 유인할 수 있을 것이다.



헬레닉쉬핑뉴스

## Oil prices rise 1% on Kurdish supply risks and banking relief

### 쿠르드 석유 수출 중단되며 유가 상승

3월 21일, 원유 가격은 이라크 쿠르드 자치정부의 원유 수출 리스크와 은행권 혼란이 진정될 것이라는 기대감으로 전일 대비 1% 상승하며 상승폭을 확대했다.

브렌트유 선물은 전일 대비 83센트(1.1%) 상승한 78.95달러를 기록했다.

최근 쿠르드 자치정부의 석유 운송에 이라크 정부의 동의가 필요하다는 중재 결정에 따라 약 45만 bpd 규모의 터키항 쿠르드산 원유 수출이 중단되었고 이에 따라 원유 가격은 3달러 이상 상승했다.

업계 관계자는 연말까지 쿠르드 자치정부의 원유 수출 중단 이슈가 장기화될 경우 2023년 브렌트유 가격 전망치인 배럴당 92달러에서 3달러 정도 상향조정될 것이라고 말했다.

한편, 미국 퍼스트 시티즌스 은행이 최근 파산한 실리콘밸리은행(SVB)을 인수했다는 발표가 나오면서 유럽 은행의 추가 상승을 이끌었다.

이에 컨설팅 업체 Ritterbusch측은 은행 파산 이슈에 대한 우려가 잠잠해지면서 경기 침체 전망이 일시적으로 축소된 점, 추가적으로 미국 달러 약세로 해외 바이어들이 석유를 더 저렴하게 구매할 수 있게 된 점도 유가를 끌어올렸다고 덧붙였다.



헬레닉쉬핑뉴스

## Thermal coal imports pick up in most Asian buyers as prices moderate

### 연료탄 가격 하락에 아시아 수입 증가

최근 중국과 인도를 중심으로 아시아 대부분의 주요 발전용 연료 수입국들이 저렴한 연료탄 가격과 에너지 수요 증가로 인해 해상 연료탄 수입을 늘리고 있다.

데이터에 따르면 중국의 3월 해상 연료탄 수입 전망치는 2,682만 톤으로 이는 2017년 1월 이후 월간 최고치인 수치이며, 인도의 3월 해상 연료탄 수입량은 작년 8월 이후 가장 많은 1,252만 톤에 달할 것으로 예상된다.

중국과 인도의 연료탄 수입 증가에는 중국의 경우 제로 코로나 정책 폐지 이후 경제활동이 재개된 점, 그리고 인도의 경우는 서비스 및 인프라 산업의 강세가 지속되는 등 전반적으로 강력한 경제 성장이 전력 수요를 촉진하고 있다는 점이 공통적인 배경으로 작용했다.

한편, 인도의 주요 연료탄 공급국 인도네시아의 4,200kcal/kg인 연료탄은 3월 20~24일 주간 기준 톤당 74.55달러로 마감했다.

이는 2월 13~17일 주간 기준 톤당 68.18달러로 13개월 최저치를 기록했던 수치보다는 상승했지만, 작년 말 겨울 최고치인 94.28달러에 훨씬 못 미치는 가격이며 러시아의 우크라이나 침공 이후 3월에 기록한 2022년 최고치인 120.86달러에 비해서도 38% 하락한 가격이다.



로이드리스트

## Port of New York and New Jersey moves most cargo in February

### 뉴욕·뉴저지항, 최대 화물 처리 항만 자리 탈환

미서안 항구에서 화물 처리량이 감소하면서 뉴욕과 뉴저지항이 미국에서 가장 번잡한 항구라는 타이틀을 되찾았다.

미동안 항구는 지난 8월에 해당 지위를 차지한 후 12월까지 그 자리를 지켰고 이후 미국 최대 컨테이너 항구인 로스앤젤레스 항구에 타이틀을 내주었다. 그러나 2월 수치를 따르면 미동안 허브가 다시 가장 복잡했던 것으로 나타나며 해당 지위를 되찾게 된 것이다.

아시아 지역의 설 연휴 기간 연장, 글로벌 무역 둔화, 창고 재고 과잉, 부두 노동자들의 노동 계약 미타결 등으로 인해 2월 로스앤젤레스 항의 물동량이 감소하면서 일어난 결과로 보인다. 로스앤젤레스와 롱비치 항구의 2월 물동량은 전년 동기 대비 각각 43.1%와 31.7%, 2019년 2월 대비 각각 30.8%와 8.9% 감소했다.

한편, 뉴욕과 뉴저지 항구도 물동량이 줄었으나 비교적 작은 폭으로 감소했다. 전년 동기 대비해서는 24.8% 감소했으며 2019년 2월 대비해서는 2.4% 감소한 수준에 그쳤다.

코로나19 바이러스로 인한 해운 호황이 지난 2년 반 동안 미국 동부 및 미국 걸프 연안 항만의 성장에 기여했지만, 미서안 노사 협상이 교착 상태에 빠지면서 화주들이 화물의 경로를 동쪽으로 변경함에 따라 물동량이 더욱 증가했다.



헬레닉쉬핑뉴스

## Vessel demand remains strong despite weak box shipping market

### 컨테이너선 시장 약세에도 용선 수요는 강세

컨테이너선 용선 시장은 컨테이너선 시장 약세에도 불구하고 강세를 지속하고 있는 것으로 나타나고 있다.

Alphaliner의 애널리스트에 따르면 가용 선박 부족 현상으로 인해 컨테이너선 용선 활동성은 높은 수준을 유지하고 있으며, 3월 말 유휴 선박량 비율은 한 달 전 최고치인 6.4%에서 5.5%로 감소했다고 말했다.

Alphaliner는 컨테이너선 용선 수요는 전반적으로 강세를 보이면서 컨테이너선 모든 선종마다 용선료 상승이 나타나고 있고, 용선료 수준 또한 완만하지만 2022년 6월 이후 처음으로 상승 추세를 보이고 있다고 말했다.

그러나 중국발 물동량 둔화와 유가의 급격한 상승, 그리고 계속 유입되고 있는 신조 컨테이너선은 현재 컨테이너선 시장의 우려를 가중시키고 있다고 지적했다.

또한 연초에 강세를 보였던 컨선 해체 판매 속도가 다소 둔화되고 있고, IMO 규제가 실제로 얼마나 많은 추가 톤수 수요를 창출하고 있는지는 아직 불분명하다고 덧붙였다.



# MSI 2023년 1분기 시황보고서



## 건화물선

### 수급전망

중국 부동산 경기 회복 및 인프라 투자 정책 + 낮은 석탄가격  
**수입 수요 증가**



### 운임시장

예상보다 빠른 체선 완화 + 글로벌 경기 침체 지속으로  
**운임 하락**



### 선가전망

신조선가 - 운임 약세로 인한  
**하방압력**

중고선가 - '23년까지 약세가 이어졌으나  
**친환경 선박 대체 수요**



## 유조선

### 수급전망

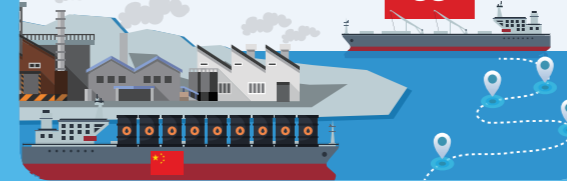
중국의 경제 활동 재개 + 미국의 수출 증가로 인한  
**수요 증가**



### 운임시장

중국 경제 활동 재개 + 에너지 교역 구조 변화에 따른 항해거리 증가

**운임 상승**



### 선가전망

신조선가 - 중단기 신조선가 하방 압력  
중고선가 - '24년부터 하락세 전망

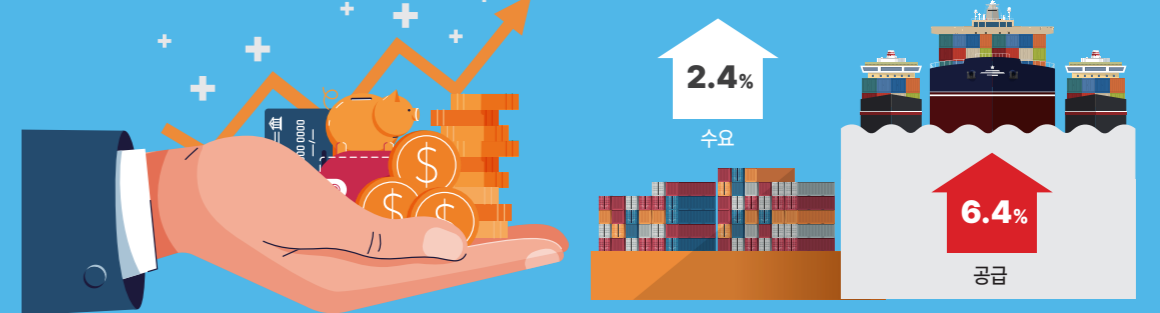
**약세 전망**



## 컨테이너선

### 수급전망

높은 인플레이션 및 경기침체로 약세 → 3분기 이후 인플레이션 해소로  
**증가 예상**



### 운임시장

낙폭은 둔화되나 전반적 약세 + '24년 이후 반등

**약세 후 반등**



### 선가전망

신조선가 - 발주 잔량 감소 및 자재비 안정으로 약세 전망  
중고선가 - 신조 인도 증가 및 수요 부진으로 전반적 약세 전망

**약세 전망**







# 해운산업 공정경제의 기반

우수 선화주기업 인증제도

시황에 따라 큰 영향을 받는 해운시장은 최근 거듭되는 운임의 하락세로 인해 더욱 위태로운 모습을 보이고 있다. 불안정한 시황 속에서 선주 및 화주 기업 간의 상생이 중요한 과제로 부상하는 가운데 2020년 7월, 우수 선화주 인증센터가 출범했다. 선·화주기업의 동반성장과 지속적인 상생 협력 관계를 유도하기 위한 인증제도가 마련된 것이다. 해상 수출입 경쟁력을 강화하고 공정경제의 토대를 마련하는 우수 선화주기업 인증제도에 대해 알아보자.

### 공정한 바다, 상생하는 협력을 위해

우수 선화주기업 인증제도는 해운시장 내 오래도록 통용되어 온 불공정거래의 관행을 근절하고 선화주 기업 간의 상생협력과 공정거래 문화를 정착시키기 위해 도입되었다. 인증담당기관 한국해양진흥공사는 관련 분야 전문가들로 구성된 인증평가단을 운영하며, 합리적이고 객관적인 평가를 위해 선화주 상생의지와 상생계획, 사업안정성과 공익성 등을 고려하여 심사에 반영하고 있다. 또한 인증 후에도 정기점검(3년)과 수시점검(연 1회)을 통해 지속적으로 기업 모니터링을 실시하고 있다.

우수 선화주 인증기업은 금리, 세금 감면 등 다양한 인센티브와 함께 인증마크를 받는다. 실제로 7개 인증선사를 대상으로 항만시설사용료를 연간 83억원을 지원하고, 1개 인증화주사의 법인세 7억원을 감면하여 인증기업의 운용비용을 절감한 바 있다. 뿐만 아니라 국적선사의 적취율 증대(20년 46.1% → 21년 46.2%)에 기여하며, 장기운송계약을 통해 수출 물류의 어려움을 해소하는 데 일조하고 있다.

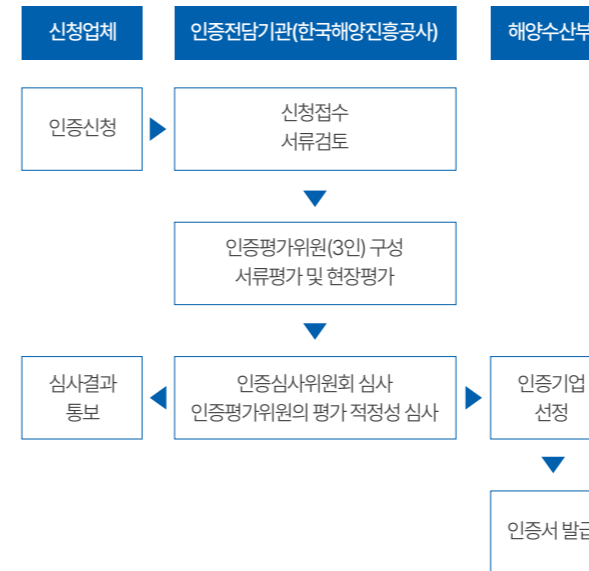
### ◆ 신청자격

- 화주: 국제물류주선기업 및 수출입기업
- 선사: 외항정기화물운송업자(‘해운법’ 제24조 제2항에 따라 외항정기화물운송사업 등록을 한 기업)



우수 선화주기업 인증제도 더 알아보기

### ◆ 인증심사절차



\*인증 접수일로부터 90영업일 이내에 인증여부 결정

### ◆ 우수 선화주기업 인증 지원혜택

인증대상	인증혜택
공동	<ul style="list-style-type: none"> <li>•수출입은행은 8개 금융상품에 한해 최대 0.2% 우대금리</li> <li>•항만배후단지 입주, 친환경 선박 건조 및 개조 등 정부 사업 가점</li> <li>•우수 기업 정부 포상</li> </ul>
화주	<ul style="list-style-type: none"> <li>•국제물류주선업자가 외항정기화물운송사업자에게 지출한 운송비용의 일부 법인세 공제(1% 기준공제 + 전년대비 증가한 비용의 3% 추가 공제)</li> <li>* 조세특례제한법 제104조의30(우수 선화주 인증기업 중 화주 기업에 대한 세액공제 기준 규정)</li> </ul>
선사	<ul style="list-style-type: none"> <li>•항만시설 사용료 감면(30% ~ 50%)</li> <li>•한국해양진흥공사 투자수익률 또는 보증료율 최대 4% 할인</li> <li>•선박가치평가서 발급 시 USD \$500 할인</li> </ul>

\* 2020년 4월 기준



### 대학생 서포터즈 2기

건강한 해운경제를 만들어갈  
우수 선화주기업 인증제도에  
많은 관심 부탁드립니다!

아무리 좋은 제도라도 널리 알려지지 않으면 그 효용성은 반감되고 만다. 한국해양진흥공사는 우수 선화주기업 인증제도를 널리 알리고, 제도 발전에 필요한 참신한 아이디어를 얻기 위해 지난해부터 대학생 서포터즈를 선발해왔다. 올해 2회차를 맞이한 대학생 서포터즈는 총 5팀 20명이 선발되었으며, 발대식을 시작으로 총 5주간 활동할 예정이다. 대학생 서포터즈는 인증기업 탐방, 신규 화주사 추천, SNS 콘텐츠 제작 등 대학생의 시각을 담아 다양하고 재기발랄하게 인증제도를 널리 알릴 예정이다. 수료 시 수료증과 소정의 활동비가 지급된다. 우수한 성과를 달성한 2개 팀에게 시장 명의의 상장을 수여하고 별도의 포상금이 지급될 예정이다.



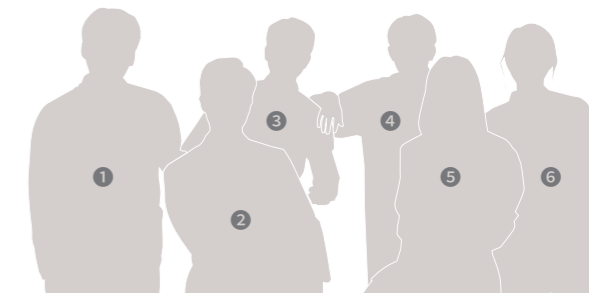


# 공감 경영, 여기서 시작!

KOBC 제2기 청년이사회 '파랑'

한국해양진흥공사는 세대를 아우르는 공감 경영을 실천하기 위해 대리 직급 이하 청년 직원을 주축으로 KOBC 청년이사회를 운영하고 있다. 2021년 11월 29일, 1기 발대식으로 시작한 제1기 청년이사회는 지난 한 해 총 32건의 개선 과제를 발굴해 경영 정책에 반영하는 등 세대 간 소통과 경영 혁신을 이끌었다. 그 기세를 이어 제2기 청년이사회 파랑은 '늘 푸른 바다처럼'이라는 슬로건을 내걸고 활동 중이다. 청년의 목소리를 내며 새로운 세대의 아이디어와 활력을 반영하는 데 앞장서고 있는 청년이사회 파랑의 구성원들을 직접 만나보았다.

### 청년이사회 개선과제 관리 프로세스



① 최철환 이사	② 이재원 이사장	③ 박재영 이사
입사년도: 2021년 소속: 해양금융2부 담당업무: 선박투자 및 보증	입사년도: 2021년 소속: 해양금융1부 담당업무: 항만터미널, 물류센터 투자업무, 사후관리 및 인출제반 사업 점검	입사년도: 2022년 소속: 해양금융2부 담당업무: 사후관리 및 인출제반 사업 점검
④ 김준희 부이사장	⑤ 송은지 이사	⑥ 한산성 이사
입사년도: 2020년 소속: 리스크준법실 담당업무: 자산건전성 분류, 대손충당금 적립	입사년도: 2022년 소속: 리스크준법실 담당업무: 법무 및 윤리경영	입사년도: 2022년 소속: 해양금융1부 담당업무: 항만터미널, 물류센터 투자업무, 사후관리 및 인출제반 사업 점검

### Q. 청년이사회 참여 계기는?

**이재원** 공기업의 특성상 하향식 의사결정이 이루어지는 경우가 많은데, 저희의 노력을 통해 상향식 의사결정이 이뤄진다는 점이 인상 깊었다. 1기부터 2기까지 2년째 활동하고 있는데, 토의와 과제 발굴을 통해 다양한 의견을 공사에 전달하는 점이 매력 포인트인 것 같다.

**김준희** 이전 세대들에게는 당연시되었으나 MZ세대들에게는 당연하지 않은 문화, 불합리한 상황이나 제도를 개선하고 합리적인 사내 문화를 만들고자 참여하게 되었다.

**한산성** 1기 청년이사회 의견 개진을 통해 장기자랑 대신 실효성 있는 아이디어 취합을 진행했다. 처음으로 워크샵에서 장기자랑을 하지 않는 수혜를 입었다. 감사한 일이다. 청년이사회가 하는 일과 회사의 지지를 직접 겪고 나니 조직문화와 프로세스 개선에 같이 노력해보고 싶다는 생각이 들었다.

### Q. 어떤 한국해양진흥공사를 만들어가고 싶은지?

**최철환** 청년이사회뿐 아니라 직원 모두가 회사의 발전에 함께하고 싶은 회사가 되길 바란다.

**박재영** 경영진 위주의 하향식 의사결정이 아닌 상향식 의사결정이 가능한 회사, 모두가 함께 성장하고 나아가는 회사가 되었으면 좋겠다.

**송은지** 다니고 싶은 회사를 만들고 싶다. 아침에 '출근하기 싫다'라는 생각을 많이 하는데, 이는 회사에 불만이 있기 때문이라고 생각한다. 그런 불만을 해소하고 조직문화와 프로세스를 개선한다면 누구나 다니고 싶은 회사가 되지 않을까.







**Q. 조직문화에서 청년 세대의 강점이라 생각하는 것은?**

**이재원** 열정과 적극성. 청년은 기성세대가 보지 못하는 다양한 시각을 발굴해낸다. 이를 적극적으로 개선하며 조직문화와 업무 프로세스의 전반적인 개선을 가져올 수 있다고 생각한다.

**김준희** 의견을 자유롭게 개선하는 것. 필요치 않은 업무 외 상황, 회식이나 휴가 사유 보고 등 불합리한 상황이 있을 때, 문제를 제기하고 개선을 요구하는 것에 적극적이다.

**최철환** 다양한 아이디어들, 젊은 나이의 열정과 패기, 변화를 시도하는 의지다.

**한산성** 참고 버티는 것이 아니라 환경, 조건을 더 만족스럽게 바꾸려고 노력한다는 점이다.

**박재영** 변화에 민감하고 변화를 받아들이는 것도 빠르다. 그래서 혁신적인 아이디어를 낼 수 있는 것 같다.

**송은지** 강한 개성이 강점이다. 청년이사회가 개성 있는 다양한 의견을 공식적으로 개선할 수 있는 통로가 되는 것 같다.

**Q. 각자의 포부 및 마지막 한 말씀 부탁드립니다.**

**이재원** 2기 청년이사회 이사장을 맡으며 책임감이 매우 크다. 다양한 아이디어들과 의견이 잘 반영될 수 있도록 열심히 하겠다.

**김준희** 청년이사회라는 이름으로 청년을 대표해서 활동하고 있지만 이름에만 국한되지 않고 모든 임직원을 위해 사내 문화를 개선할 수 있도록 노력하겠다. 많은 지지 부탁드립니다.

**최철환** 저희 열심히 하고 있으니깐 예쁘게 봐달라(웃음).

**한산성** 2기 청년이사회 활동을 진심으로 열심히 하고 있다. 경영진과 주니어 직급 양쪽에서 노력할 수 있는 문화가 생긴다면 좋겠다.

**박재영** 모든 의견을 듣는 건 쉽지 않겠지만, 다양한 소통창구가 열려 있으니 최대한 적극적으로 의견을 주시면 좋겠다. 가능한 많은 의견을 모아 좋은 안건을 낼 수 있도록 하겠다.

**송은지** 공사의 발전에 도움이 될 방향으로 추진하고자 하니 제안안건을 좋게 봐주셨으면 한다. 좋은 안건을 발굴하는 데 힘쓰도록 하겠다.



**청년이사회 간사 | ESG경영실 유수연**

안녕하세요, 어느새 1년 동안 청년이사회 운영, 관리 업무를 맡고 있는 간사 유수연입니다. 이번 기회로 청년이사회를 알리고 청년이사들의 활동과 열정을 보여드릴 수 있게 되어 기쁩니다. 그간 바쁜 와중에도 새로운 목소리에 귀 기울이고 진지하게 안건 타당성을 검토, 반영해준 각 안건 관련 업무 담당자분들, 제도 운영 관련 많은 의견과 도움을 준 1기 청년이사회분들께 감사드립니다. 금년에는 2기 청년이사회 '파랑'과 함께 청년간담회, 리버스멘토링 등 행사를 개최하여 사내 소통을 강화하고 제안 안건의 타당성 제고를 위해 노력하고 있습니다. 바쁘시겠지만 '파랑'의 활동과 주관부서(ESG경영실)의 안건 관련 요청에 앞으로도 많은 관심과 협조 부탁드립니다. 언제든지 다양한 아이디어와 조언을 편히 말씀해 주시면 적극적으로 검토하겠습니다. 감사합니다.

**Q. 올해 청년이사회 운영 목표는?**

**이재원** 상반기 청년간담회와 리버스멘토링을 추진하고 있다. 청년간담회는 공사의 주니어 직급들을 모아 다양한 의견을 한 번에 수용할 수 있는 자리로 5월 중 개최 예정이다. 기존에는 개별 청년 이사들이 발품 팔아 청취했다면, 이번 청년간담회에서 주니어 직급들의 의견을 취합하여 안건으로 활용하거나 공사 경영진들에게 개선할 수 있도록 활용하고자 한다. 리버스멘토링은 공사 경영진과 팀장, 부장 이상 직급을 대상으로 평소 경청하는 입장인 주니어 직급들이 일일 강사로서 다양한 주제에 대해 경험 발표, 의견을 교환하는 자리로 6월 중 개최 예정이다.

**Q. 의결된 안건을 몇 가지 소개한다면?**

**송은지** '사내 학습조직 구성'안이다. 공사의 강점 중 하나가 다양한 배경을 가진 경력직 직원들이 많다는 점이다. 경력직 직원을 강사(교육 진행자)로 모시고 주니어 직급 참여 희망자를 모아 스터디그룹을 구성하여 공식적으로 회사의 지원을 받을 수 있는 방향으로 계획 중이다.

**이재원** 추가 안건으로 공사 내 텀블러 세척기 설치 등 '생활 속에서 ESG 실천', 인턴사원이나 대학생 기자단 면접 시 주니어 직급이 면접관으로 참여하는 '주니어 면접관 제도', 전 직원의 다양한 경력 개발 희망사항을 조사하는 '전직원 경력개발 조사 고도화' 등이 있다.

**2022년을 빛낸 제1기 청년이사회 지난 주요 성과**

2021.11.29. ~ 2022.12.31.

작년은 청년이사회가 출범되어 공감 경영의 기반을 다지게 된 해였다. 청년 직원의 의견을 수렴하여 조직문화와 업무 프로세스 개선이라는 미션을 가지고 달려온 KOBC 청년이사회, 2022년 한 해 동안 애써준 제1기 청년이사회의 성과를 살펴보자.

**주요성과**



**대표사례1 "전사 동호회 활동 제고"**

배경	임직원 사내 동호회 활동 저조
제안 및 이행내역	동호회 운영 규정 개정 통한 중복가입 허용 및 승인 기준인원 축소로 전사 동호회 활동 확대
성과	공사 동호회 수 (21년) 1개 → (22년) 8개 → (23년 1월 기준) 10개

**대표사례2 "워크숍 프로그램 개발"**

배경	사내 워크숍 추진 시 주니어 직급의 의견 청취 요구 존재
제안 및 이행내역	· 워크숍 프로그램 구성 관련 청년이사회 대표 발언 기회 제공 · 총무복지팀-청년이사회 간담회 3회 개최 통한 워크숍 프로그램 개발 - 지난 워크숍 리뷰 및 하반기 워크숍 진행 관련 의견 청취(7월) - 청년이사회 의견 일부 반영한 워크숍 계획 공유 및 의견 교환(8월) - 워크숍 변경내용 공유(1박 2일 → 당일) 프로그램 변경사항 의견수렴(9월)
성과	주니어 직급 목소리 반영한 사내 워크숍 추진

**기타성과**



비전 수립 워크숍 등 기타 회의/활동

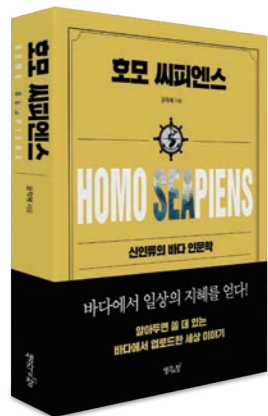
**총 5회**

월	5월	7월	7월~	7~9월	11~12월
구분	비전 수립 워크숍 참석	'22년 상반기 신규 입사직원 간담회 진행	사내 고충상담원 청년이사 2인 선정	전사 워크숍 개최 관련 간담회 참석	사내 경진대회 심사 참여
내용	분임토의 참석	청년이사회-신규입사직원 간담회 진행 (코로나19 확산 상황을 고려하여 총 3개조로 나누어 구성)	고충상담원 교육 이수 완료	전사 워크숍 프로그램 구성 관련 총무복지팀-청년이사회 간담회 진행	전사 워크숍 분임토의 심사(3인), 사내 혁신 아이디어 경진대회 심사(2인) 참여



# 미래의 보고, 우리의 바다

<호모 씨피엔스> 저자, 운학배 교수



강원도 춘천의 한 화전민 마을에서 태어났다. 내륙 중에서도 산골이었으니 태어날 적엔 바다와 별 인연은 없었다. 하지만 해운항만청을 시작으로 해양수산부에서 국토해양부로, 그리고 해양수산부 차관을 마지막으로 30여년을 바다 곁에서 살아왔다. 그는 자신을 한 마디로, 바다 없는 곳에서 태어난 '바다 사람'이라고 표현했다. 인터뷰 내내 바다를 말하는 그의 목소리에서 바다를 사랑하는 마음이 넘실거렸다.



## 바다는 어떤 의미를 지닌 공간인가.

1986년부터 31년 동안 바다와 함께 공직생활을 했고, 인생의 절반 이상을 바다와 살았다. 공직생활을 시작하고 결혼을 했으니, 세월로 보자면 배우자와 마찬가지로 아닌가. 나의 절반이자 내 인생의 절반이다. 그러니 아주 소중한 귀하다. 나와 떼려야 뗄 수 없는 존재다.

## 오랜 세월 공직에 있으셨다. 그중 해운산업과의 인연이 궁금하다.

1982년, '해운사업 합리화 계획' 사업으로 국가에서 100여 개가 넘는 선사를 33개로 줄였다. 또 해운사업을 하려면 국가로부터 면허를 받아야 했다. 그 와중에 1986년, 새내기 사무관으로 당시 해운항만청 외항과로 발령받으면서 해운선사를 담당하는 업무를 맡았다. 발령 당시 규제 완화라는 정책 기조가 산업 전반으로 도입되는 시기였고, 관련 해운법을 직접 개정하고 해운 면허를 '허가제'에서 '등록제'로 바꾸는 업무를 했다. 등록제로 변경하니, 33개였던 해운사가

200군데 이상으로 다시 늘어났다.

## 허가에서 등록으로. 우리나라 해운산업의 정책적 변곡점 중 하나로 보인다.

과거에는 선박 진수, 항로 변경 등 해운 관련 모든 것을 국가가 승인 해주었고, 그것이 당시 해운정책이었다. 관련 법을 개정하고 허가에서 등록으로 제도를 변경하면서 서서히 해운정책의 기본 틀이 바뀌기 시작했다고 생각한다. 굉장히 좁은 의미의 해운정책에서 넓어지기 시작한 거다.

## 해외에서도 약 6년간 근무하셨다. 특별히 해양과 관련해 기억에 남는 순간이 있는지.

해외 근무를 두 번 했다. 스위스 제네바에 있는 UN 산하 기구 ILO 국제노동기구에서 3년, 그리고 영국 런던의 대사관에서 3년 동안

근무했다. 두 나라 모두 바다에 대단한 열정을 지닌 나라다. 스위스는 내륙국가지만 해운산업의 요지다. 세계 제일 규모의 선사 MSC의 본사를 비롯한 글로벌 물류기업과 해운기업들이 제네바에 본사를 두고 있다. 그리고 영국은 바닷길 정복을 통해 대영제국을 이뤘지 않나. 해외에서 근무하는 동안, 이 두 나라는 왜 이렇게 열정적으로 바다를 향해 나아갔을까, 그런 생각을 많이 했다. 한번은 스위스 제네바의 레만호에 방문한 적이 있는데 깜짝 놀랐다. 거대하고도 깨끗한 호수에 수백 척의 요트가 떠 있었다. 알프스의 산자락에 있는 국가에 마리나와 같은 해양 인프라가 활성화되어 있는 모습을 보면서 바다와 항해에 대한 열정을 느낄 수 있었다.

그리고 영국 근무 시절, 한 택시기사와 대화를 나눈 적이 있다. 본인은 작은 요트를 가지고 있는 선장이며, 1년에 한 번씩 '덩케르크 철수작전' 기념행사에 참여한다는 것이다. 1940년 영국은 영국군과

연합군을 구출하기 위해 덩케르크 철수작전을 펼쳤고, 큰 배부터 조그만 어선까지 약 4만 척이 참여하여 작전을 성공적으로 수행했다. 택시기사는 이를 기념하는 행사에 참여하기 위해 매년 요트를 타고 연습을 한다고 말했다. 우리에게겐 생소하지만, 영국은 바다가 역사이자 일상인 것이다. 우리에게 대통령 전용기가 있듯이, 영국에는 왕실 전용 선박이 있었다. 선박 노후 등의 이유로 현재는 운행하지 않지만 브리타니아(Britannia)호는 1953년 진수되어 약 44년간 외교 사절의 역할을 했다. 세계 유명 인사들을 초대해 바다 위에서 연회를 열고, 바다의 나라인 영국의 위상을 넉넉히 알리는 것이다. 영국은 군대를 부를 때도 '해공육' 순서로 해군을 가장 먼저 둔다. 영국 왕실의 남자들은 대대로 군에 복무하는데, 모두 해군으로 복무한다. 역시 영국은 바다의 국가라는 것을 근무하는 동안 크게 느꼈다.





**2021년, <호모 씨피엔스: 신인류의 바다 인문학>을 출간했다. 전문가를 위한 책이 아닌 대중을 위한 바다 인문학 서적이다. 집필 계기와 책 소개를 부탁드린다.**

해양을 주제로 강연을 자주 해왔다. 해운, 항만, 해양정책에 관해 말하면 대부분 나와 관련이 없다고 생각한다. 해운산업 종사자나 어민들, 선원들에게만 해당하는 이야기라고 여기고 큰 관심이 없다. 또 바다와 관련된 전문 용어들은 얼마나 어려운가. 정부가 아무리 좋은 해운정책을 펼쳐도 국민의 지지가 없다면 지속가능성을 얻지 못한다. 그래서 '바다'를 일반 대중에게 쉬운 용어로 가장 쉽게 설명해야겠다는 생각을 했다. 우리 일상에서 바다와 관련된 것들이 아주 많다. 바다가 멀리 있는 것이 아니라 우리 주변에, 나의 생활 속에 밀접하다는 것을 알려주고 싶었다. 바다를 더 아끼고 소중하게 생각하고 엄청난 잠재 가치를 지닌 공간임을 알고자 하는 바람에서 이 책을 썼다. 책 제목도 우리는 바다 없이 살 수 없는 그런 존재, 바다의 인류라는 의미에서 호모 씨피엔스를 차용해 '호모 씨피엔스(HOMO SEAPIENS)'라고 지었다. 이 책을 읽고 바다가 나와 상관없는 공간이 아니라 내 곁에 있는 필수불가결한 존재라는 걸 조금이라도 느끼게 할 수 있다면 그저 감사할 따름이다.

**두 나라 모두, 국가뿐만 아니라 국민까지 바다를 각별히 생각하는 것 같다.**

맞다. 하지만 우리에게 바다는 '바다에 가지 마라', '접시 물에도 빠져 죽는다'라는 말처럼 예로부터 위험하고 두려운, 멀리해야 할 존재로 표현되어 왔다. 또 삼면이 바다로 둘러싸여 내륙 한 곳을 통해야 겨우 밖으로 나갈 수 있다고 생각해왔다. 하지만 시각을 바꾸면 우리는 삼면이 바다로 '열려있다'. 시야를 바꾸면 생각이 바뀌고, 생각이 바뀌면 결과도 달라진다. 우리는 대체로 육지에서 바다를 본다. 배를 타고 바다로 나가거나, 해안에서 바다를 등지고 육지를 바라본 적이 있는가. 같은 해안인데도 바라보는 방향에 따라 그 모습이 전혀 다르다. 시인 고은이 말했다. 내려갈 때 보았네, 올라갈 때 못 본 그곳. 올라갈 때는 모른다. 하지만 같은 길을 내려올 때, 보지 못한 곳을 발견하는 거다. 시각을 바꾸면 우리가 미처 보지 못한 것들을 많이 발견할 것이다.

**그렇다면, 바다전문가의 시각에서 해양의 미래 먹거리는 무엇인가.**

세계적으로 가장 큰 이슈는 바로 기후변화다. 기후변화 측면에서 바다는 보통 '해수면 상승'과 이어진다. 물론 중요하다. 그린란드 빙하가 녹으면 해수면이 7m 높아지고 남극 빙하가 녹으면 해수면은 60m가 높아지니까. 참고로 우리나라 서해안 평균 깊이는 45m에 불과하다. 하지만, 바다는 기후변화를 해결할 수 있는 공간이다. 육지에서 발생하는 이산화탄소 40%를 바다에서 흡수한다. 바다는 지구의 산소 70%를 공급하고, 태양에너지의 80%를 흡수한다. 바다가 바로 지구의 허파이자 지구 기후를 결정하는 핵심공간이다. 기후변화는 큰 위기지만, 산업적으로 큰 기회이기도 하다. 예를 들어, 육상에서 발생한 이산화탄소를 포집하여 바다 아래에 저장하여 처리한다면 어떨까. 바다는 기후변화를 막는 거대 산업의 토대가 될 수 있다.

두 번째는 바로 해운이다. 우리나라의 경제는 무역 의존도가 약 70%, 그리고 무역은 99.7%가 바다를 통해 이루어진다. 우리나라에서 해운은 아주 중요한 산업이다. 우리나라 대표 선사인 HMM은 세계 8위지만 1등과의 격차가 매우 크다. 그런 의미에서 해운은 지금도 우리의 큰 먹거리지만, 앞으로도 엄청난 발전가능성을 지닌 미래 먹거리이기도 하다.

세 번째로 희토류다. 희토류는 4차산업의 핵심인 반도체 등의 재료로 쓰이는 희귀한 금속원소를 지칭한다. 현재 우리는 희토류를 전량 수입하고 있다. 일본 역시 수입에 의존해오다 2024년부터 태평양 심해저에서 희토류를 본격적으로 채취한다고 발표했다. 그동안 우리나라도 해양과학기술원(KIOST)을 중심으로 남태평양 바다에 망간단괴와 망간각 등 희토류가 매장되어 있는 해저 광구를 확보했다. 확보한 해저 광산의 면적이 11만km<sup>2</sup>로 남한 면적보다 훨씬 넓다. UN 산하 국제심해저기구(ISA)에 우리나라 전용 광구로 등재도 마쳤다. 4차산업에 가장 필요한 희토류 독립 역시 바다에서 이룰 수 있다.



**마지막으로 전하고 싶은 말씀이 있다면.**

볼리비아는 칠레와의 전쟁으로 바다를 잃었다. 바다 없는 볼리비아에서는 매년 바다의 날 행사를 한다. 중동의 요르단은 사우디아라비아에 6,000km<sup>2</sup>의 육지를 주고 해안 26km를 얻었다. 그 지역이 요르단에서 유일하게 유전이 있는 땅이지만 요르단 국민은 일말의 후회 없이 26km 남짓의 아카바해안을 사랑한다. 휴가 때 해수욕장 가는 것이 국민 버킷리스트일 정도다. 바다가 있다가 없어지면, 얼마나 귀한 곳인지 새삼 느끼게 된다. 그런데 안타까운 점은 우리는 삼면이 바다임에도, 문제가 생길 때만 해운과 항만, 물류의 중요성이 강조된다는 것이다. 2016년 한진해운 파산과 코로나19 팬데믹으로 인한 물류대란, 그리고 그에 따른 운임 폭등처럼 문제가 발생하면 제야 중요성을 깨닫는다. 우리를 둘러싸고 있는 바다와 해운에 조금 더 관심과 애정을 주었으면 좋겠다.

한국해양진흥공사(이하 '해진공') 소식지 이름이 '비타민SEA'이다. 비타민C는 필수영양소다. 해운의 비타민C는 '선박'이고, 우리 국가 경제의 비타민C는 '해운'이라고 볼 수 있다. 해진공은 비유하자면, 종합비타민이다. 육지에서 바다를 보는 것과 바다에서 육지를 보는 것이 서로 다르듯이, 해진공은 금융기관과 달리 바다와 시황, 해운사 관점에서 해운산업을 바라보고 선사에 맞는 정책수단을 펼쳐나가는 아주 중요한 기관이다. 해진공은 선사들이 해외에서 새로운 시장을 개척하고 투자할 때 이를 적극적으로 지원해왔다. 그래서 해진공 없이는 오늘날의 우리 해운산업은 없었을 것이라고 감히 생각한다. 앞으로도 해운산업을 키우고 돌보고 잘 성장해나갈 수 있도록 더욱 힘써주길 바란다. 큰마음을 담아 지원을 전하며, 나 역시 우리 해운산업을 위해 힘닿는 데까지 보탬이 되고 싶다.



# 시끄러운 바닷속 사정, 수중방사소음

바다는 지구의 70%를 차지하는 생명의 터전이다. 또 세계 각국을 연결하는 해상길이자, 우리 국가 경제의 요지다. 해운산업 발전, 연안 개발 등을 거치며 바다는 서서히 오염되어 갔다. 그동안 주로 지목된 요인은 선박 배출 배기가스나 오염수였다. 하지만 치명적인 영향을 미치는 또 다른 공해가 있으니, 바로 수중방사소음이다. 바닷속의 소음공해, 수중방사소음에 관해 알아보자.

### 바닷속의 소음공해, 수중방사소음

수중방사소음(Underwater Radiated Noise)이란 선박에 탑재된 기계류나 추진기에서 발생하여 수중으로 전파되는 각종 소음을 지칭한다. 수중방사소음에는 크게 선체 내부 엔진 등 기계 장치에 의한 기계류 소음, 그리고 추진기 소음과 유동 유기소음으로 나눌 수 있으며, 그중 유동 유기소음은 함정에서 발산하는 소나음파 등을 포함한다.

전 세계적으로 해양 운송량이 증가함에 따라 선박의 규모가 점차 커지고 속도가 빨라지면서 선박에서 발생하는 소음 역시 증가해왔다. 선박 운항으로 인한 수중 소음이 해양 생태계의 교란을 초래한다는 실상이 알려지면서 수중방사소음은 최근 10여 년간 연구 대상으로 부상했다. 하지만 국방 보안 규칙 등 여러 이해관계에 따른 제약으로 실제 선박의 소음계측 등 자료 접근이 제한되어 적극적인 연구가 이루어지기에 일부 한계가 있었다. 하지만 해양 생태계에 큰 영향을 미치는 사실이 확인된 만큼, 수중방사소음은 해양 보호를 위해 시급히 해결해야 할 전 세계적 환경문제로 대두되고 있다.

### 해양동물의 삶을 침범하는 소음

수중방사소음이 해양환경에 끼치는 악영향은 해양동물의 번식을 저하, 의사소통 방해, 해안가 좌초, 선박-고래 간 충돌, 회유 경로 변경 등 다양한 사례로 확인되었다. 수중방사소음은 해양생물의 청각기관을 손상시키거나, 심한 경우 스트레스로 사망에 이르게 할 수도 있어 해양 생태계 보호 차원에서 관련 연구가 절실한 상황이다.



수중방사소음은 특히 돌고래와 같은 해양 포유류에 직접적인 영향을 미친다. 선박 프로펠러의 소음이 해양 포유류들이 생활하는 주파수 대역과 겹치기 때문이다. 해군 잠수함의 저주파로 돌고래가 서식지에서 이탈해 육지로 집단 좌초한 사례가 있으며, 지진 관측 장비의 초음파는 일부 바다 생물을 난청으로 만들거나 방향 감각을 앗아간다는 학계 보고도 있다. 올해 초, 미국 플로리다 돌고래 연구센터는 국제 학술지 《커런트 바이올로지(Current Biology)》에 게재한 논문에서 수중 소음이 발생하면 돌고래들은 비명에 가까운 소리의 의사소통을 시도하지만, 성공률은 62.5%에 불과하다는 실험결과를 발표하기도 했다.

### 선박 소음 저감을 위한 노력

수중방사소음으로 야기되는 해양 생태계의 피해가 심각해지자 세계적인 소음 저감 노력이 이어지고 있다. 북미, 유럽 등에서는 선박의 소음 저감 기술에 관심이 증가하고 있으며, 유럽은 EU 차원에서 연구 및 개발사업을 지원하고 있다.

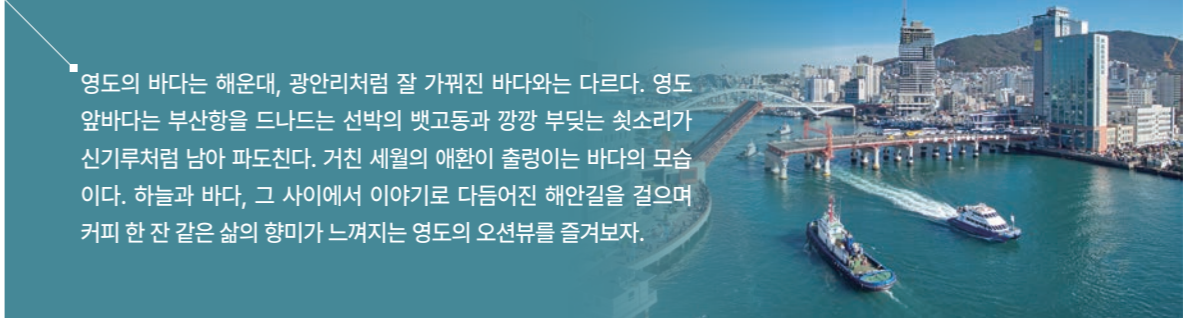
국제해사기구(IMO) 산하 해양환경보호위원회(MEPC)는 2014년 상선의 수중소음을 줄이기 위한 가이드라인을 발표하여 비강제 규정을 구체화한 바 있다. 또 2017년 캐나다 벤쿠버항은 EcoAction Program에 새로운 기준을 추가하여, 세계 최초로 해상소음 감소 인센티브를 제공하기 시작했다. 벤쿠버항은 해상소음을 줄이기 위해 3개의 선박 분류와 프로펠러 기술 등을 프로그램에 새로이 적용하고, 등록된 소음 저감 친환경 설비를 장착한 선박에 입항료를 감면해 주고 있다. 국내의 선박해양플랜트연구소(KRISO)에서는 선체 주변 물의 흐름을 제어해 선박 추진효율을 향상시키고 추진기 소음을 줄이는 와류발생기를 개발하여, 벤쿠버항의 상기 프로그램 내 Bronze 등급으로 등록을 완료한 바 있다.



각 나라와 관련 기구들은 지속가능한 바다를 지키기 위해 규제를 마련하고 엄격한 기준으로 해양환경을 관리하고 있다. 2021년, MEPC 76차 회의에서 선박의 수중소음 사항을 신규의제로 채택하는 등 지금까지 대기과 수질에 집중되었던 해양환경 규제는 차츰 확대되어 보호 범위가 넓어지고 있다. 다종다양한 해양 생명과 상생하는 바다, 더욱 깨끗한 해양산업의 보고를 보존하기 위해 각 국가 간 적극적 협조와 지속적인 노력이 필요할 것이다.



# 과거와 현재가 담긴 공간, 부산 근현대를 아우르는 영도



영도의 바다는 해운대, 광안리처럼 잘 가꿔진 바다와는 다르다. 영도 앞바다는 부산항을 드나드는 선박의 뱃고동과 깁깁 부딪는 쇠소리가 신기루처럼 남아 파도친다. 거친 세월의 애환이 출렁이는 바다의 모습이다. 하늘과 바다, 그 사이에서 이야기로 다듬어진 해안길을 걸으며 커피 한 잔 같은 삶의 향미가 느껴지는 영도의 오션뷰를 즐겨보자.



### 헤어짐과 만남, 부산 근현대사를 잇는 영도대교

섬인 영도와 중구 남포동을 잇는 영도대교는 1934년 개통해 오늘날까지 수많은 부산시민을 연결해주고 있다. 우리에게 '영도다리'로 더욱 익숙한 영도대교는 우리나라 최초의 연륙교이자 도개교로 개통시 정식 명칭은 부산대교였다. 다리 위로 전차가 달리고 배가 지날 수 있도록 다리가 열리는 형태였다고 한다. 한국전쟁 당시 영도대교는 피란민들이 만남을 약속하는 랜드마크 역할을 했다. 부산의 명물로 유명한 다리였기 때문에, 전쟁에 빨뿔이 흩어진 가족과 애타는 마음으로 재회를 약속하던 만남의 장소로 통했다.

부산 시민들의 많은 추억과 이야기가 담긴 영도대교는 2006년에 부산시 기념물 제56호로 지정되었다. 현재는 노후화된 다리를 복원 공사한 것인데, 지나는 배가 없는 오늘날에도 여전히 매주 토요일 오후 2시 영도대교를 방문하면 15분가량 도개를 관람할 수 있다. 물론 이때는 다리 위 교통이 통제되니 일정을 잘 확인하고 방문해야 한다. 영도대교는 드라이브하기에도 좋지만, 날씨가 좋은 날엔 천천히 걸으며 바다와 정박해있는 배들을 지켜보는 묘미가 있다. 영도다리의 야경도 제법 화려하니 기회가 된다면 살펴볼길 바란다.

### 오랜 것에서 멋을 찾다, 봉래나루

영도대교를 건너오면 부산대교 앞부터 경남조선 앞 삼거리까지 이어지는 길을 따라 바다가 펼쳐지고 작은 배들이 모여 있다. 봉래나루로 일대는 원래 선박수리공업소, 조선소, 창고 등이 모여 항구도시 부산의 모습이자 영도만의 풍경을 간직하고 있던 곳이다. 바다 잔내, 녹슨 쇠 냄새뿐이던 이곳에 최근 새로운 바람이 불고 있다. 쇠락한 공업의 흔적이던 폐공장을 개조한 대형 카페와 멀티숍이 속속 들어서며 SNS에서 핫플레이스로 공유되고 있다.

물류창고를 카페로 재탄생시킨 '무명일기', 세계 바리스타 챔피언을 배출한 부산 로컬 스페셜티 커피 브랜드인 '모모스커피', 각종 호텔과 부산관광기업지원센터 등이 봉래동에 자리를 잡았다. 2021년 전국 최대 규모의 지역 커피축제 '영도 커피 페스티벌'을 개최하면서 본격적인 커피 관광 명소로 이름을 알리고 있다. 부산시는 이 봉래동 물양장 일대를 커피특화거리 조성 지역으로 지정했다. 오래된 공간에서 새로운 멋을 찾는 재미가 있는 봉래동은 이제 젊은 세대의 발걸음이 이어지는 장소로 변화하고 있다.





**문화와 전통, 바다가 만났을 때. 광강이예술마을**

광강이예술마을은 자갈치 시장 건너편, 영도대교와 남항대교가 맞닿은 곳에 자리 잡은 버선 형상의 마을이다. 예로부터 조선소 마을로 알려진 이곳은 선박의 녹슨 표면을 망치로 두드려 벗겨낼 때 '깡깡' 소리가 들린다고 하여 붙은 이름이 지금까지 이어져 오고 있다. 조선업의 쇠퇴로 사람들이 떠나던 마을이 2015년 문화예술형 도시재생 프로젝트를 통해 예술마을로 거듭났다.

주민 주도의 도시재생사업은 예술가들과 협업해 창고 외벽에 벽화를 그리고 마을 곳곳에 공공예술품을 설치하며 마을에 활기를 불어넣었다. 100여 년의 역사를 살필 수 있는 마을박물관, 입체적인 선박 체험이 가능한 선박체험관, 예술 체험을 제공하는 마을공작소 등 거점 문화시설도 생겼다. 현재 광강이예술마을은 해설이 있는 마을투어, 유람선 체험 등 정기 투어 프로그램을 진행하며 방문객과 소통하고 있다. 바깥 풍경을 둘러보다 사진도 찍고 마을 주민이 직접 운영하는 마을 다방에서 커피 한 잔의 여유를 느긋하게 즐겨보자.

**바다와 함께 걷고 싶다면, 흰여울문화마을**

태종대로 가는 길, 해안가 절벽 끝에 집이 다닥다닥 붙어있는 독특한 풍경이 나타난다. 영선동 반도 보라 아파트를 지나면 절영해안산책로 관리사무소가 보이는데 여기부터 3km정도 이어지는 해안길이 바로 절영해안산책로다. 산책로 담벼락은 다채로운 모자이크 타일로 꾸며져있고 넘실거리는 파도가 그려진 바닥은 푸른 바다와 어우러진다. 발랄한 색감의 피아노계단과 탁 트인 전망을 조망할 수 있는 흰여울 전망대를 지나면 인생샷 명소로 손꼽히는 흰여울해안터널이 나온다. 터널 너머로 보이는 바다와 영도의 모습이 특히나 아름답다.

영화 <변호인>과 <범죄와의 전쟁> 등 촬영장소로 유명해진 흰여울문화마을은 절영해안산책로 안쪽에 펼쳐진다. 굽이치는 흰여울길 좁은 골목마다 독창적인 분위기의 카페와 공방, 독립서점 등이 자리 잡고 있어 걸을수록 깊은 매력을 느낄 수 있다. 탁 트인 영도 바다를 보며 라면을 맛볼 수 있는 '흰여울점빵', 바다를 보며 책읽는 여유를 즐길 수 있는 '손목서가', 시원한 통창으로 코 앞에 펼쳐진 바다를 느낄 수 있는 대형 카페 '에테르' 등이 특히 유명하다.

**소소한 방문 Tip!**

**관광 계획이 있다면, 정기투어 프로그램 예약을 추천한다.** 광강이예술마을은 매주 주말마다 하루 3회 해상투어와 마을투어 프로그램을 진행한다.

**해상투어** 약 20분간 전용 유람선을 타고 부산남항과 대평동 수리조선소의 풍경을 감상할 수 있는 프로그램

**마을투어** 마을해설사와 함께 걸으며 마을의 역사와 이야기를 듣고 다양한 예술작품을 관람할 수 있는 프로그램

이미지출처: 부산광역시, 부산관광공사

**에디터 추천 핫플** • **함께 방문하면 좋을 영도의 공간들**



**피아크(P.ark)**

거대한 규모를 자랑하는 건물, 다양한 콘셉트로 꾸며진 피아크는 초대형 베이커리 카페 겸 복합문화공간이다. '피아크'는 플랫폼(Platform)의 'P'와 방주를 뜻하는 아크(Ark)를 합쳐 만든 이름으로 영도 앞바다의 거대한 방주로서 소문난 랜드마크가 되었다. 1층에 빵 공장을 보유한 베이커리 카페인 만큼 종류 또한 어마어마하다. 채광이 아름다운 실내도 좋지만 넓게 펼쳐진 영도의 뷰를 한눈에 즐기엔 루프탑이 적격이다. 외부 공간에는 잔디가 푸르게 깔려 바다와의 색감 조화가 좋다. 넓은 공간이지만 그만큼 이곳을 찾는 사람도 많기에 원하는 자리를 선점하기 어려울지도. 화분, 와인 판매뿐 아니라 각종 문화공간과 갤러리에서 다양한 행사를 여는 등 카페를 넘어선 복합적인 경험을 제공한다.

**신기산업**

영도에 하나둘 들어서기 시작했던 대형 카페의 선두를 이끈 곳이 바로 신기산업이다. 방울공장으로 시작해 전 세계로 캐릭터 제품을 수출하는 신기산업의 사옥을 개조한 신기카페는 신기산업, 신기숲, 신기여울 세 곳으로 운영 중이다. 건물 자체가 하얀 컨테이너 박스를 쌓아둔 것 같은 독특한 외관을 자랑한다. 부산항이 내려다보이는 루프탑 카페로 유명한 신기산업에서는 탁 트인 전망으로 큰 배들이 드나드는 영도의 독특한 오션뷰를 볼 수 있는데, 밤이 되면 루프탑에서 즐길 수 있는 부산항대교의 반짝이는 야경이 특히나 멋지다.



**삼진어묵**

부산의 대표적인 특산물, 바로 어묵이다. 국내에서 가장 오래된 어묵 브랜드인 삼진어묵의 본사가 바로 영도에 있는데 본사에서 판매뿐 아니라 체험공간이 있어 방문해볼 가치가 있다. 이렇게 다양한 어묵 종류가 있었나 싶을 정도로 새로운 시도를 한 어묵을 접할 수 있다. 빵처럼 예쁘게 전시된 어묵들은 휘향대로 접시에 담아 계산하면 된다. 구입한 어묵을 바로 먹을 수 있는 공간으로 고객센터가 있고, 어묵을 활용한 다양한 요리도 만날 수 있다. 어묵 만들기 체험의 경우 반드시 미리 예약해야 한다. 간단히 먹을 수 있는 간식용 어묵은 물론 고급스러운 선물 세트도 있으니 어묵을 좋아하는 분이려면 방문 필수.



**비건 레스토랑 아르프**

삼진어묵 건물 맞은편, 요즘 젊은 세대들에게 인기있는 작고 예쁜 레스토랑 아르프가 있다. 아르프는 현대적인 취향을 반영한 비건 음식을 선보이는 레스토랑으로, 세련되고 아늑한 색감의 인테리어가 눈에 띈다. 자리에 앉으면 물 대신 무화과 잎 차를 내어준다. 비건 음식이 낯선 사람에게도 부담 없이 도전할 수 있는 파스타와 버거 등 양식 메뉴를 제공한다. 고기가 들어가지 않아도 충분히 맛있을 수 있는 깨달음을 주는 곳. 테이블이 많지 않아 방문 전 예약을 추천한다.





# 푸르른 계절, 부산 봄축제

싱그러운 자연이 자태를 뽐내는 봄은 생동하는 기운과 함께 축제를 즐기기에 좋은 계절이다. 코로나19로 주춤했던 축제와 행사들이 다시 우리 곁으로 돌아오고 있다. 산과 바다, 항구, 삶의 향취가 녹아있는 골목 등 다양한 이야기거리를 품은 부산 곳곳에서 봄의 잔치가 열린다. 전통 혹은 새로움으로 우리의 삶과 어우러지는 다채로운 축제를 즐겨보자.

## 해운대구

### 모래로 쌓아올린 세계, <해운대모래축제>



매년 5월이면 해운대 바다를 배경으로 모래작품 전시가 펼쳐진다. 모래를 사용한 친환경 전시회로 호평받는 해운대모래축제는 올해 2030 부산EXPO 유치를 기원하며 '2030 미래를 향한 엑스포 모래 바다'를 주제로 개최된다. 축제 기간 동안 개막 축하쇼와 다양한 공연, 세계모래조각전, 샌드전망대 등 여러 행사와 시민을 대상으로 다양한 체험 프로그램을 진행한다. 부산시를 대표하는 캐릭터 '부기'는 물론 한국해양진흥공사 브랜드를 형상화한 모래작품도 전시하고 있으니 꼭 감상해보자!

**기간** 2023.5.19.~22. \*모래작품 전시기간: 2023.6.6.까지  
**장소** 해운대해수욕장, 해운대광장 일원  
**주요 행사** 세계모래조각전, 샌드전망대, 도전!나도 모래조각가, 샌드보드 등  
**문의** 051-749-4062 / www.haeundae.go.kr

## 부산진구

### 희망을 밝히는 아름다운 등불, <2567부산연등축제>



부산연등축제는 부처님오신날을 맞아 화합과 번성을 기원하며 희망의 등을 밝히는 우리 전통문화 축제다. 주요 행사로 '부산연등문화제'와 '부산연등회'를 운영한다. 전시 중심인 부산연등문화제는 송상현광장에서 개막점등식, 대형전통등 전시, 소원등 달기 등 다양한 행사와 볼거리 및 체험 프로그램을 제공하며 5월 20일까지 전시를 이어간다. 연등행렬 중심의 부산연등회는 5월 20일 오후 6시부터 부산시민공원에서 사회의 어둠을 밝히는 등불을 통해 시민 모두의 행복을 기원하는 연등 행렬 행사를 진행한다.

**기간** 2023.4.28.~5.20.  
**장소** 송상현광장, 부산 시민공원 일원  
**주요 행사** 부산연등문화제, 부산연등회  
**문의** 051-867-0501~3 / www.bba48.or.kr

#### 함께 즐기면 좋은 축제

### 찬란한 오색터널, 삼광사 연등축제

부산 삼광사에서는 매년 5월 부처님오신날을 맞이하여 연등 약 4만개를 설치한 국내 최대 규모의 연등축제를 개최한다. 경내에 화려한 색상의 연등터널을 만들고 다양한 이벤트와 행사가 함께 진행된다. 삼광사 연등축제는 CNN 선정 '한국의 아름다운 명소 50곳' 중 하나로 소개되기도 했다. 연등 풍경을 가장 잘 볼 수 있는 곳은 사찰 대웅전을 바라보며 위치한 법화삼매당과 지관전 건물 부근이라고 하니 기회가 된다면 아름다운 풍경을 감상해보자.

## 중구&영도구

### 부산 항만의 매력에 빠지다, <부산항축제>



부산항축제는 부산 항만의 역사성과 상징성을 알리기 위해 북항과 영도에서 열리는 축제다. 화려한 개막식과 부산항 투어, 비어가르텐 운영 및 밤바다를 화려하게 수놓는 불꽃놀이까지 각종 볼거리와 즐길거리가 준비된다. 이외에도 다채로운 공연과 남녀노소 참여할 수 있는 체험 프로그램을 진행한다. 바다와 항만이라는 지역적 특색을 살린 부산항축제를 즐겨보자.

**기간** 2023.5.27.~28.  
**장소** (북항)부산항국제여객터미널 야외주차장, (영도)국립해양박물관 일원  
**주요 행사** 개막행사, 부산항 스탬프 투어, 해양레저체험 등  
**문의** 북항 051-507-9714, 영도 051-501-6051 / www.bfo.or.kr

## 기장군

### 기장 바다의 영양 가득한 맛, <기장칠암붕장어축제>



예로부터 붕장어 산지로 유명한 부산 기장에서 남녀노소 즐길 수 있는 붕장어축제를 개최한다. 동쪽 해안의 어촌인 칠암붕장어마을에서 열리는 이번 축제는 개막식 공연과 가요제, 붕장어 맨손잡기 등 다양한 행사가 펼쳐져 주민과 관광객에게 재미를 선사할 예정이다. 연인, 가족과 함께 특별한 먹거리와 다양한 체험으로 즐거운 추억을 더해보자.

**기간** 2023.5.19.~21.  
**장소** 칠암붕장어마을 일원  
**주요 행사** 개막식 및 축하공연, 해상불꽃쇼, 전국칠암가요제, 붕장어맨손잡기  
**문의** 051-727-6810 / www.gijang.go.kr

## 수영구

### 빛으로 수놓은 밤하늘의 예술, <광안리 M 드론 라이트쇼>



광안리 M 드론 라이트쇼는 매주 토요일, 광안리 밤하늘에서 펼쳐지는 드론쇼로 해변 어디서나 관람이 가능하다. 최소 500대에서 최대 1,500대의 드론을 이용하는 전국 최대 규모로 매주 새롭고 다채로운 콘텐츠를 제공하는 것이 특징이다. 즐거운 볼거리뿐만 아니라 'Family 프리포즈' 등 시민이 참여할 수 있는 프로그램으로 다양한 메시지를 전달한다. 이번주 토요일엔 소중한 사람과 함께 밤하늘의 작품을 감상해보는 건 어떨까.

**기간** 매주 토요일, 동절기(10~2월) 19:00, 21:00 / 하절기(그외) 20:00, 21:00  
 \*우천 및 강풍 등 기상상황에 따라 공연 일정 변경 가능  
**장소** 광안리해변 일원  
**문의** 051-610-4884 / gwangallimdrones.co.kr



# 바다, 인생을 배우다

우리 인생은 흔히 항해에 비유되곤 한다. 의지할 곳 없는 망망대해 위에서 거친 파도라는 역경을 딛고, 한배를 탄 사랑과 우정, 연대에 의지하며 결국엔 목적지에 도착하는 기나긴 항해. 하지만 모두의 인생이 결코 같은 항로로 나아가진 않는다. 각기 다른 삶이 존재하는 만큼, 인생을 담은 바다의 얼굴도 마찬가지다. 바다 한복판에서 저마다의 인생을 말하는 네 편의 작품을 소개한다.



웅장하고 경이로운 상징의 대양  
**영화 <라이프 오브 파이>**

2013 | 127분 | 미국

이안 감독의 영화 《라이프 오브 파이》는 동명의 스테디셀러 소설 《파이 이야기(Life of Pi)》가 원작이다. 인도에서 동물원을 운영하던 파이의 가족들은 동물들과 함께 배를 타고 이민을 가던 중 거센 폭풍우를 만나고, 침몰한 배에서 파이는 가까스로 혼자 살아남는다. 살아남은 파이와 함께 구명보트에 탄 다친 얼룩말, 굶주린 하이어나, 오랑우탄, 그리고 뱀골 호랑이 '리처드 파커'. 허기로 굶주린 동물들은 서로 싸우고 결국 리처드 파커와 파이만이 배에 남게 된다. 한배를 탄 인간과 호랑이가 망망대해를 표류하며 놀라운 광경을 맞이한다. 생존을 위협하는 존재가 곧 살고자 하는 의지를 부여하는 이유로 탈바꿈하는 깨달음이 찾아오지만, 단지 난파된 한 인간의 생존 이야기라고 여긴다면 곤란하다. 이 영화는 생명과 삶 전체에 관한 은유와 상징이다. 그뿐만 아니라 깜짝 놀랄 반전까지. 아름다운 화면과 탄탄한 스토리 구성, 그리고 놀라운 반전까지 두루 갖춘 영화다.



자연과 인간, 치열한 서사시  
**소설 <모비 딕>**

2022년 방영한 SBS 드라마 《이상한 변호사 우영우》 1화에 향고래(향유고래) 이야기가 등장한다. 19세기 미국 소설의 정수로 꼽히는 《모비 딕》은 향유고래 '모비 딕'을 만나 벌여지는 혈투를 다루었다. 당시 포경사업은 생존을 보장할 수 없을 만큼 매우 위험하지만, 고래의 모든 것을 팔아 큰돈을 벌게 해주는 번영한 황금사업이었다. 실제로 작가 허먼 멜빌은 20대에 상선 선원이 되었고, 22세에 포경선 선원으로 남태평양을 항해한 경험이 있다. 1820년, 거대한 향유고래가 포경선을 들이받아 침몰시킨 '에섹스(Essex)호 사고'에서 영감을 얻어 이 소설을 썼다. 그래서인지 고래학 서적으로 분류될 수 있을 만큼 고래에 관한 백과전서적인 정보와 더불어, 선원들의 생활과 포경방법 및 장비 등 상세한 서술이 돋보인다. 이후 많은 작품에 영향을 끼친 원초적 고전으로 세계적 브랜드 스타벅스가 소설 속 일등 항해사 '스타벅'에서 따온 이름이라는 것은 이미 너무나 유명한 사실이다.



힐링, 바닷속 세계로 초대  
**다큐멘터리 <나의 문어 선생님>**

2020 | 85분 | 남아공

치열했던 삶의 파도들이 지나간 뒤 찾아오는 평화를 닮은, 맑고 청량한 바닷속으로 들어가 보자. 심 없이 계속된 작업으로 번아웃이 찾아온 다큐멘터리 감독은 지친 마음으로 어릴 적 뛰놀던 대서양 바다를 다시 찾는다. 소진된 마음을 회복하기 위해 그는 바다로 뛰어들다. 수면 아래 펼쳐진 바닷속을 온전히 느끼기 위해 잠수복을 벗고 산소통도 매지 않고 숨을 참은 채 바닷속을 누빈다. 이때 우연히 만난 문어 한 마리. 이 다큐멘터리는 오랜 세월 무성하게 자란 해초숲에 사는 한 문어와의 교감을 다룬다. 감독은 문어를 만나기 위해 매일매일 숨을 참고 바다로 잠수한다. 경계에서 교감을 거쳐 우정으로 발전하는 관계가 감동을 준다. 문어의 영리함과 자연의 경이로움에 매료되는 건 시간 문제다. 자연에서 만난 선생님, 문어에게서 감독은 무엇을 배웠을까. 감독은 자연과 생명에 대한 통찰과 함께, 관계와 나에 대해 다시 헤아려본다. 결국, 달라진 나 자신을 사랑하게 되었다고 고백한다.



절망일지라도, 사랑이 함께한 바다  
**영화 <어드립트:우리가 함께한 바다>**

2018 | 97분 | 미국

인생에 있어 가장 기억할만한 순간은 과연 사랑을 하던 시절이 아닐까. 고향을 떠나 세계를 여행하며 떠돌던 태미는 타히티에서 리처드를 만난다. 여행경비를 벌기 위해 여행지에서 이런저런 일을 하며 살아가는 자유로운 태미와 요트를 타고 긴 항해를 즐기는 리처드. 사랑에 빠진 두 사람 곁에는 항상 바다가 있었다. 서로를 처음 만난 바다, 서로의 상처에 관해 알아가는 바다, 사랑을 느끼는 바다, 그리고 삶과 죽음 사이를 표류하는 바다까지. 바다는 인생 최고의 순간을 선사하며 낭만적이고 아름답기도 하지만, 때로는 무섭고 잔인하기도 하다. 다양한 얼굴을 보여주는 바다, 그 아래에는 항상 태미와 리처드의 사랑이 가라앉아 있다. 가장 잔인한 진실이 떠오를 때, 희망이 없는 절망적인 상황에서도 사랑은 힘을 발휘한다. 그 역경이 비록 사랑 때문일지라도, 삶에서 진정으로 살아있는 순간을 선사하는 것도 사랑이지 않을까. 실화를 바탕으로 한 영화답게 긴 여운을 남긴다.



# 이모저모 해진공



## 2022년도 혁신우수사례경진대회 해양수산부 장관상 수상

1월 30일(월), 한국해양진흥공사는 해양수산부에서 주최한 '22년 하반기 혁신 우수사례 경진대회'에서 '한국형 컨테이너 운임지수 KCCI(KOBC Container Composite Index, 이하 KCCI) 개발'로 해양수산부 장관상을 수상했습니다. 공사가 지난 2년여에 걸쳐 개발한 KCCI는 2022년 11월 7일부터 주간 단위로 공표하고 있으며, 상하이 컨테이너 운임지수에는 없는 한-중, 한-일 수출 운임 정보를 제공하는 등 국내 시장의 특성을 충실히 반영한 점에서 관련 업계의 호평을 받고 있습니다. 공사는 앞으로도 KCCI의 신뢰도를 높여 국내 해운-물류기업의 지수 활용도 제고 및 시장 대응 능력 강화에 더욱 힘쓰겠습니다.



## 설 맞이 나눔 사회공헌활동 진행

계묘년 설 명절에 전통시장을 이용한 설 맞이 나눔 사회공헌활동을 진행하였습니다. 지난 1월 19일, 부산지역 내 홀몸 어르신 등 저소득 노년층을 위해 설 명절 용품인 쌀 1,200kg과 떡국 떡 840kg을 해운대 전통시장에서 구입하여 부산시 소재 노인복지관에 전달하였으며, 해당 물품은 각 기관을 통해 어르신들께 전달되었습니다. 공사는 2018년 창립 후 저소득 어르신들을 돕기 위해 꾸준히 노력하고 있으며, 2021년부터는 자매결연 시장인 해운대 재래시장에서 명절 용품을 구매하여 '지역경제 활성화'와 '저소득 어르신 지원'을 함께 도모하고 있습니다. 공사는 2023년에도 지역사회에 기여할 수 있는 다양한 사회공헌활동을 추진하겠습니다.

## 9,000 TEU 컨테이너선 건조계약 및 친환경선박 도입을 위한 업무협약식



## 에이치엠엠(주)와 '친환경선박 도입 확대를 위한 업무협약' 체결

지난 2월 14일 공사는 에이치엠엠(주)(이하 'HMM')와 '친환경 선박 도입을 위한 업무협약'을 체결했습니다. 이번 협약은 HMM이 신조를 진행 중인 메탄올 이중 추진 컨테이너선을 시작으로 친환경선박 도입 관련 금융지원 및 정보 교류 등의 상호 협력을 확대하기 위한 협약입니다. 이 협약에 따라 공사와 HMM은 친환경선박 도입과 관련한 금융정보, 친환경선박 투자보증 등의 금융지원, 기타 친환경선박 도입 확대에 필요한 사항 등에 협력해나갈 예정입니다. 공사는 우리 해운기업이 국제해사기구(IMO) 환경 규제에 대응할 수 있도록 친환경 선박 도입 및 친환경 설비 개량을 위한 금융지원을 이어나가겠습니다.

## 대출이자 지원사업 확대시행 중소기업 대상 특별지원 프로그램 확대

2월 14일부터 2023년 대출이자 지원사업을 시작했습니다. 2023년 대출이자 지원사업은 상대적으로 지원규모가 작은 항만역사 및 외항여객선사의 유동성 공급 확대를 위해 이자지원 대출 한도를 기존 최대 20억에서 30억으로 증액하였습니다. 이번 확대 시행으로 대출금리 인상에 따른 부담이 예상되거나 부채비율이 증가하여 이자상환에 어려움을 겪는 30여개 기업이 추가 수혜대상이 될 전망입니다. 공사는 해운시황이 나빠지고 수익성이 낮아지는 시장 환경에서 경영위기를 겪는 기업들을 적시에 지원하도록 지속적으로 노력하겠습니다.

## 2023년 글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업 접수 개시

공사는 지난 2월 22일부터 강화된 국제환경규제 대응 및 탄소중립을 위한 정부 정책의 일환인 '글로벌 저탄소 선박 정책대응 지원사업'의 신청접수를 시작하였습니다. 이번 사업은 130억 원 예산으로 7척 이상의 선박에 대해 지원할 예정이며 예산소진 시까지(9월 27일 이전) 상시 신청이 가능합니다. 신청대상은 신조선 계약에 LNG, 메탄올, 수소 등의 친환경연료 및 선박 대기오염물질 저감기술을 적용한 외항 화물 운송사업자이며, 보조금은 친환경 선박 인증 등급에 따라 차등 지급될 예정입니다. 자세한 내용은 해양수산부 및 공사 홈페이지를 통해 확인할 수 있습니다. 공사는 해당 사업을 통해 국적선사의 친환경선박 도입을 확대하고 탄소중립시대에 선제적으로 대응할 수 있도록 앞장서겠습니다.



## 노사공동 윤리경영 선포식 개최 '부패 ZERO' 청렴 조직문화 구축

3월 14일(화), 공사는 윤리경영 도약을 위한 공사 임직원의 실천 의지를 표명하기 위해 '2023년 노사공동 윤리경영 선포식(이하 선포식)'을 개최했습니다. 이날 선포식에는 김양수 사장, 김정훈 노동조합 지부장, 청년이사회 위원 등이 참여하여 윤리경영 실천 선언문을 낭독하고, 노사공동 윤리실천 서약서 서명을 진행했습니다. 서약을 통해 노사는 윤리경영 실천의지를 다시 한번 다짐하며 청렴한 조직문화 조성을 위해 적극 노력하겠다는 의지를 표명했습니다. 앞으로 공사는 다양한 윤리경영 실천을 통해 국민 신뢰를 바탕으로 'CLEAN KOBC' 실현을 위해 힘쓰겠습니다.



## 광양항 배후단지 입주기업 지원 설명회

3월 21일(화), 공사는 여수광양항만공사와 함께 '2023년 광양항 배후단지 입주기업 지원 설명회(이하 설명회)'를 성황리에 개최했습니다. 여수광양항만공사 대회의실에서 개최된 이번 설명회에는 광양항 배후단지 입주사 임직원들이 참석하였으며, 양 기관의 입주기업들을 위한 금융 프로그램을 소개하고 입주사들의 금융 수요를 청취하기 위해 마련되었습니다. 현재 광양항 항만 배후단지에는 65개 업체가 입주 완료 또는 입주 진행 중이며, 2024년까지 동-서측배후단지 및 세풍배후단지 내 입주기업을 추가로 모집할 예정입니다. 공사는 광양항 내 항만물류 기업과의 상생-협력을 강화하여 맞춤 투자지원 방향을 구체화할 예정입니다.



## 무디스 국제신용등급 3년 연속 'Aa2 (안정적 등급)' 유지

3월 23일(목), 공사는 세계 3대 신용평가 기관인 무디스(Moody's)부터 국가신용등급과 동일한 'Aa2 안정적' 등급을 부여받았습니다. 한국해양진흥공사는 무디스로부터 2021년 최초 신용등급을 취득한 이후 매년 국가신용등급과 동일한 등급을 꾸준히 유지해오고 있습니다. 무디스는 신용 의견에서 한국 경제에 있어서 해운업의 중요성과 공사의 정책적 역할 등을 고려하여 신용등급을 부여한다고 밝혔습니다. 공사는 올해 상반기, 높은 국제신용등급을 활용하여 외화채권 발행을 완료하였으며, 이를 통해 환위험에 노출된 선사들의 부담을 경감할 수 있도록 적극적인 금융지원을 추진하겠습니다.



## 찾아가는 중소기업 CEO 간담회 실시

3월 28일(화), 공사는 서울 여의도 글래드 호텔에서 '찾아가는 중소기업 CEO 간담회(이하 간담회)'를 성황리에 개최하였습니다. 이번 간담회는 중소기업사를 위한 프로그램을 소개하고 현장의 목소리를 청취하여 이를 향후 사업계획에 반영하기 위하여 개최되었습니다. 또한, 중대재처벌법에 대한 중소기업사 대응 방안을 논의하는 외부전문가 특강을 함께 마련하였습니다. 공사는 참석한 중소기업사 CEO들의 현장 애로사항과 다양한 의견을 바탕으로 관련 지원 프로그램을 다양화하여 어려움에 직면한 중소기업사에 힘이 되도록 노력하겠습니다.



## 해운산업 미래 인재 양성- 해기사 양성과정 장학금 지원

3월 30일(목), 부산 영도구 한국해양수산연수원에서 오션폴리텍 교육과정(상선 3급 해기사 양성과정) 우수 교육생을 대상으로 장학금 전달식을 개최하였습니다. 이날 행사에는 김양수 공사 사장, 김민중 한국해양수산연수원 원장 등이 참석하였으며, 공정한 절차를 통해 선정된 10명의 장학생에게 축하와 격려 및 총 1천만 원의 장학금을 전달하였습니다. 공사는 해운산업 인력 양성을 효과적으로 지원하고 유관 산업 일자리 창출을 위하여 '한국해양진흥공사 해운인재 장학생' 지원사업을 마련하였으며, 앞으로도 해운산업 미래 인재 양성을 위하여 지속적으로 노력하겠습니다.



더욱 청렴한 해진공을 만들기 위해 애쓰는 사우들을 위한 코너!  
역사 속 청렴한 인물부터 청렴·윤리 활동소식, 헛갈리는 이해충돌방지법까지 만나보세요.

## +역사 속에서 찾은 청렴 이야기

사사로운 편지는 뜯어 보지도 않다

### 유의柳誼

유의(柳誼)는 영조 10년(1734)에 태어났다. 영조 45년(1769) 별시문과에 병과로 급제하였으며, 정조 2년(1778) 정언, 지평 등을 거쳐 홍문관에 들어갔다. 1797년에는 홍주목사로 나가 관에 대한 백성의 경비 부담을 줄여달라고 조정에 건의하여 탄압하였다. 조정에서는 신중한 언행으로 오랫동안 벼슬살이를 하였고, 목민관으로 나가서는 검소함과 위엄으로 고을을 평안하게 하였다고 한다.

#### 정약용도 감복한 울곧은 성품

그러나 유의가 단순히 검소함만으로 뛰어난 목민관이 된 것은 아니었다. 그는 자신의 업무에 있어서 매우 철저하여 사소한 청탁도 받지 않았고, 절대 도리에 어긋나는 것을 허락하지 않았다. 이를 지켜본 정약용이 유의에게 말했다. “나라의 일에 있어 단 하나의 어그러짐도 허용할 수 없는 것이지만, 지나치게 융통성 없이 일을 처리하는 것도 경계해야 할 것입니다.” 그러자 유의가 대답하였다. “임금께서 나를 홍주의 목민관으로 임명하신 뜻은, 홍주의 백성을 나에게 맡겨 그들을 구휼하고 비호하도록 하신 것이네. 조정에 있는 고관의 부탁이 비록 무겁기는 하나 어찌 임금의 명령보다 높겠는가. 만일 내가 편파적으로 한 사람만 찾아보고 특혜를 준다면 이는 왕의 명령을 어기고 한 사람의 사사로운 명령을 받드는 것이니 내가 어찌 감히 그런 짓을 하겠는가.” 정약용이 이를 듣고 감복해서 말을 잊지 못하였다고 한다. 한번은 정약용이 편지를 올려 공무를 의논했으나 답이 오지 않았다. 후에 홍주에 가게 되자 유의에게 물었다. “어찌하여 답장을 주지 않으신 것입니까?” 유의가 빙긋이 웃으며 대답하였다. “나는 홍주의 목사로 있으면서 단 한 번도 편지를 뜯어본 적이 없네.” 그리고는 심부름하는 아이에게 편지통을 가져와 정약용에게 보이도록 하였다. 정약용이 편지통을 쏘니 과연 모든 편지가 하나도 개봉되지 않은 상태로 들어있었다. 잘 살펴보니 모두가 조정의 고관대작들이 보낸 것이었다.

“이러한 편지가 물론 뜯어보지 않는다지만 저의 편지는 공무와 관계된 것인데 어찌 뜯어보지 않으셨습니까?”

“그렇다면 공문을 보내면 될 것이지, 왜 사사로이 편지로 보낸단 말이오.”

“그 일이 비밀에 속한 것이기에 남에게 알려지지 않도록 조심한 것입니다.” 그러자 유의가 정약용을 나무라면서 말했다. “그렇다면 비밀히 공문으로 보내면 될 것이 아닌가?” 유의가 청탁을 끊어버리는 것이 이와 같았다.

#### 찾아가볼 곳

홍성 군청 건너편에 유의가 홍주목사로 집무를 보던 홍주목 관아가 일부나마 남아 있다. 기와집은 홍주목의 업무를 보던 동헌 ‘안회당’, 작은 정자는 목사들이 휴식을 취하던 ‘여하정’이다.



#### 홍주목 관아

유의가 홍주목사로 집무를 보던 홍주목 동헌의 문인 홍주야문



#### 홍주목 동헌

대원군이 안회당이라 명명했다고 한다.

문의처 : 홍성군청 문화관광과 041-630-1807

소재지 : 충남 홍성시 홍성군청 건너편에 소재

## + KOBC 청렴·윤리 활동 한줄 소식



일상 속 임직원 청렴 문화 확산을 위한 제1회 KOBC 청렴퀴즈 시합



국민 신뢰를 바탕으로 부패 ZERO, 『클린 KOBC』 실천 의지를 다지는 윤리경영 선포식 개최



공사 청렴·윤리경영 활동 소식 대·내외 전파를 위한 청렴소식지 배포

## + 긴가민가 이해충돌방지법 수의계약체결제한

### 공직자의 이해충돌 방지법

**제12조(수의계약 체결 제한)** ① 공공기관(공공기관으로부터 출연금·보조금 등을 받거나 법령에 따라 업무를 위탁받는 산하 공공기관과 「상법」 제342조의2에 따른 자회사를 포함한다)은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자와 물품·용역·공사 등의 수의계약(이하 “수의계약”이라 한다)을 체결할 수 없다. 다만, 해당 물품의 생산자가 1명뿐인 경우 등 대통령령으로 정하는 불가피한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 소속 고위공직자
2. 해당 계약업무를 법령상·사실상 담당하는 소속 공직자
3. 해당 산하 공공기관의 감독기관 소속 고위공직자
4. 해당 자회사의 모회사인 공공기관 소속 고위공직자
5. 해당 공공기관이 「국회법」 제37조에 따른 상임위원회의 소관인 경우 해당 상임위원회 위원으로서 직무를 담당하는 국회의원
6. 「지방자치법」 제41조에 따라 해당 지방자치단체 등 공공기관을 감사 또는 조사하는 지방의회의원
7. 제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 공직자의 배우자 또는 직계존속·비속(배우자의 직계존속·비속으로 생계를 같이하는 경우를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)
8. 제1호부터 제7호까지의 어느 하나에 해당하는 사람이 대표자인 법인 또는 단체
9. 제1호부터 제7호까지의 어느 하나에 해당하는 사람과 관계된 특수관계사업자

**Q1.** 수의계약의 경우, 자신이 담당하는 수의계약에 국한하여 가족과의 수의계약이 제한인가요? 기관 전체 수의계약에 대해 제한인가요?

**A.** 법 제12조 수의계약 체결 제한과 관련하여 공공기관은 수의계약을 체결하려고 할 시, ‘해당’ 계약업무를 법령상·사실상 담당하는 소속 공직자 및 그 배우자, 직계존속 비속(생계를 같이하는 직계존속 비속 포함)과 수의계약을 체결할 수 없습니다. 즉 A부서의 사실상 계약담당자가 수의계약을 추진할 시, B부서의 사실상 계약담당자(법령상 계약업무 담당자 아님) 및 배우자 등과의 수의계약이 제한되는 것은 아닙니다.

**Q2.** 고위공직자의 배우자(직계 존·비속 포함)가 운영하는 식당에서 기관 업무추진비로 식사를 하는 행위도 수의계약체결제한 대상 행위인가요?

**A.** 공공기관은 고위공직자의 배우자(직계 존·비속 포함)가 대표인 업체와 수의계약을 체결할 수 없습니다. 업무추진비로 식당에서 식사를 하고 결제하는 행위는 일반경쟁·제한경쟁·지방경쟁 입찰 등에 해당하지 않으므로 수의계약행위로 볼 수 있어 고위공직자의 배우자가 운영하는 식당에서 공공기관 업무추진비로 식사를 하고 결제를 하는 행위는 제한됩니다.

출처: 2022 이해충돌방지법 유권해석 사례집(국민권익위원회)



즐거운 직장생활을 위한 꿀팁 공유

# 월요일 퇴치! 당신의 꿀팁을 보내주세요

일요일 저녁부터 월요일 아침이 슬슬 걱정된다면? 바로 월요일 초기 증상입니다. 월요일은 한 주가 시작되는 월요일마다 일상의 무력감, 업무의 중압감과 스트레스로 인한 육체적, 정신적 피로를 느끼는 증상을 말합니다. 전문가들은 월요일 치유를 위한 방법으로 오전을 깨울 간단한 아침 식사, 경직된 몸을 풀어주는 스트레칭, 일찍 잠들어 부족한 수면 채우기 등을 권장하는데요. 월요일 출근 최대의 적, 월요일을 날려버릴 당신의 꿀팁을 알려주세요.



이벤트 참여 방법

## 당신만의 <월요일> 퇴치 꿀팁!

성함(닉네임 가능), 휴대폰번호와 함께  
월요일을 퇴치하는 나만의 방법(공백 포함 150자 이내)을 사진(1장 이상)과 함께  
참여 이메일 [kobcpr@naver.com](mailto:kobcpr@naver.com)로 보내주세요.

참여 기간: **2023년 6월 30일까지**

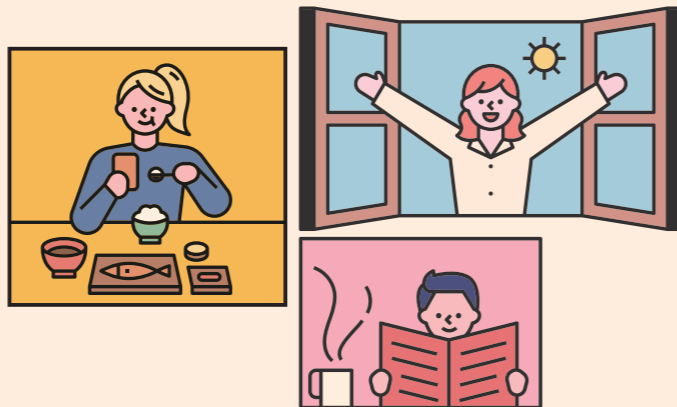
보내주신 사연은 다음호 <비타민 SAE>에 소개되며, 선정된 20분께 음료 기프티콘을 드립니다.  
수집된 개인정보는 당첨자 확인을 위한 용도로 사용되며, 활용 후 즉시 폐기됩니다.



독자 설문 조사에 참여해주세요!

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

\* 소중한 의견을 보내주신 10분께 음료 기프티콘을 드립니다.



# “소소하지만 확실한 이메일 보안관리”

이메일을 통한 해킹 공격, 알아두면 피할 수 있습니다!

## ○ 해킹메일 유형



“해커는 피해자의 메일주소를 인터넷, 명함 및 SNS를 통해 입수”



“국내외 정세, 업무 관련 메일로 위장하여 관공서 및 지인을 사칭해 유포”

## ○ 해킹메일 판별법



메일주소가 이상하지 않은지 먼저 확인해보세요!  
ex. @google.com → goog1e.com



모르는 사람에게 온 메일 궁금해하지 마세요!  
ex. 000이벤트 당첨, 항공권 파격 특가!



사전에 안내되지 않은 메일은 열람하지 마세요!  
ex. 경찰 출석 요구서, 정책자료, 안내문 등



믿을 수 없는 첨부 파일 절대 열람하지 마세요!  
ex. 이력서, 연말정산 자료, 계약서 등



클릭할까? 말까? 함부로 클릭 금지!  
ex. 본문내용 상세보기, 패스워드 변경하기 안내 등

## ○ 이메일 수신 시 유의사항

- 백신 설치 및 최신 업데이트 유지
- 비밀번호 변경, 2단계 인증 등 로그인 보안 강화하기
- 예정되지 않은 업무 메일 등 의심메일 열람 및 첨부파일 실행 주의
- 이메일에 링크된 홈페이지를 통한 패스워드 입력 금지
- 해외 로그인 차단 기능 사용, 로그인 이력 수시 점검

### 의심메일을 열람했을 경우!

해당 기관 정보보안담당관 또는  
국가정보원(111@ncsc.go.kr / ☎ 111),  
한국인터넷진흥원(www.krcert.or.kr / ☎ 118),  
경찰청(www.cyber.go.kr / ☎ 182)로 신고해 주세요!

## ○ 이메일 발신 시 유의사항

- 업무 관련 메일 외부 전송 금지
- 발송 시 보안메일로 전송
- 메일 발송 전후로 관계자에게 유선 또는 문자 안내



