자동차신문 44호_레이아웃 1 14. 7. 14. 오후 7:17 페이지 1

슬 로 건
자동차부품업계에 혁신적인 지원을!
○ 한국자동차신문(KMN)과 함께 전진을!!
○ 한국자동차산업시험연구소(KMIR)와 동참을!!
⇒ 우리 자동차업계 국제경쟁력 재고로 ~

한국자동차신문
KOREA MOTOR NEWSPAPER

소모성 유류인 방청액, 세척제 등 윤활유 비용 지원
생산 및 시험 연구용 기계장비 비용지원
자동차부품업체를 위한 순수 비영리 기관
한국자동차산업시험연구소(KMIR)

주간 (제44호) 자동차 부품업체 후원 비영리 신문 주간신문 : 2014년 7월 16일 ~ 7월 22일

자동차인정마크 "KMIR"

계량계측기(생산 및 시험용 측정 장비)는 강화된 자동차인정마크 사용으로 관리되어야..

오늘날 자동차업체를 비롯한 많은 산업체에서 계량계측기(생산 및 시험용 측정 장비)의 검사가 시행되고 있다. 제품의 규격화와 측정 기기의 신뢰도 확보를 위해 90년대부터 정부 주도하에 시작한 것이 이제는 당연히 진행하는 보편적이고 필수적인 항목으로 자리 잡았다. 최근에는 품질향상 및 불량 감소의 역할에 대한 인식이 높아져 자발적으로도 이루어지고 있는 실정이다.

이러한 상황과 더불어 현재 교정기관이 200개가 넘었다. 대한민국 산업 규모는 크게 늘어나지 않은 반면 불과 몇 년 사이 교정기관은 무분별하게 증가했다. 그야말로 난립하게 된 것이다. 이러한 난립으로 많은 문제점들이 발생하게 되었다.

예상된 바와 같이, 과도한 교정기관 수는 과도한 경쟁을 부추겼고 이 과도한 경쟁은 품질 경쟁이 아닌 과도한 수수료 할인과 콜라스(KOLAS) 마크가 찍힌 성적서 남발로 이어졌다. 정부에서 공시한 국가표준수수료가 버젓이 존재함에도 불구하고 교정업체들은 무분별한 수수료 할인 경쟁을 이어 나가고 있으며, 그로인해 제대로 검사를 하지 않는 등 많은 폐해로 까지 오게 되었다.

소비자인 부품협력사 입장에서는 저렴한 가격에 검교정검사를 받게 되어 좋은 것처럼 보일 수도 있지만 실상은 그렇지 않았다. 할인된 수수료만큼 교정 품질이 떨어지기 때문이다.

교정기관 난립에 따른 수수료 할인 경쟁과 콜라스(KOLAS) 마크 성적서 남발의 폐해

또한 수백 개 교정기관 난립은 성적서의 남발 즉, 콜라스(콜라스(KOLAS)) 마크가 찍힌 성적서로 이어져 많은 문제점을 가져왔다. 그에 덩달아 일부 심사원들은 교정의 질적인 부분은 전혀 고려하지 않고 무조건 콜라스(KOLAS)성적서 만을 강요했고, 콜라스(KOLAS)성적서가 아니면 심사통과를 해 주지 않았기 때문에 협력사의 품질 담당자들은 어쩔 수 없이 교정기관에 콜라스(KOLAS) 마크가 찍힌 성적서만을 요구해 왔다. 각 업체들의 자체 성적서 유도 등 많은 다른 방법이 있음에도 한가지만을 고집함으로 인해 엄청난 시간적, 경제적 손실과 기업경쟁력 저하가 발생되어 왔던 것이다.

이렇듯 콜라스(KOLAS)성적서만 요구되는 상황 하에서 교정기관들은 교정의 질은 무시하고 돈벌이에 급급하여 인정분야 늘리기에만 치중해 왔다. 그러한 교정기관들 중, 심한 경우 검사는 하지 않고 검사필증만 부착하는 경우도 있었다.

또한 콜라스(KOLAS)성적서에만 의존하다보니 검교정 방법에도 많은 문제가 있었다. 예를 들어 염수분무시험기의 경우 온도조절기 2개만을 측정해서 검사를 끝내는데 정작 염수 또는 실제 조내온도와 관련된 검사는 전혀 하지 않는다. 기타 여러 시험기와 측정 장비들 또한 마찬가지다. 이것이 어떻게 제대로 된 검사라고 할 수 있단 말인가!

이런 상황에서도 일부 심사원들은 그러한 성적서가 어떤 항목을, 어떤 장비를 이용해서 어떠한 절차와 지침에 따라 검사를 했는지 여부는 전혀 고려하지 않고 그저 성적서에 콜라스(KOLAS) 마크를 찍었느냐 아니냐는 것만 따지고 있으니 과연 무엇을 심사하러 간 것인지 한심할 따름이다.

성적서에 마크만을 따지는, 장비에 대한 지식이 의심스러운 한심한 일부 심사원들

아직까지도 콜라스(KOLAS) 마크 찍은 것만 성적서인 줄 아는, 성적서에 마크만을 따지는 어리석은 사람들이 있다. 일부 업체의 검교정 담당자들 뿐 아니라 심사원들까지도 콜라스(KOLAS) 마크가 찍히지 않으면 무슨 큰일이라도 나는 줄 알고 있으니 정말 한심한 노릇이다. 국제인증마크(IOS-ILAC) 성적서, 한국표준과학연구원(KRISS) 성적서 기타 세계적인 각 기업체의 성적서 등 많은 성적서가 있으며 모든 성적서는 세계적으로 동등한 효력을 갖고 있다. ISO 규정에 따라 소급성유지 등 제대로 된 요건만 구비하면 성적서를 발급할 수 있는 것이다. 콜라스(KOLAS)성적서 또한 그렇게 발행되는 많은 성적서 중 하나에 불과한 것이다.

지난 5월 우리나라를 방문한 롭 스틸 국제표준화기구(ISO) 사무총장은 "정부주도의 법과 제도가 빠르게 변하는 민간주도의 경제를 쫓아오지 못하는 만큼 인증이나 표준화는 정부보다는 민간분야가 주도하는 것이 바람직하다", "정부가 표준 만들어놓고 이걸 강하게 요구하는 순간부터 시장의 활력을 저해하게 될 것"이라고 지적했다.

1947년 설립된 ISO는 세계에서 가장 영향력 있는 표준화기구로 현재 164개국이 회원국으로 가입해 있으며, 1만9573종의 제품과 서비스에 대한 표준을 정하고 있다.

우리가 잘 알고 있는 세계적인 기업들인 GM, BMW, 벤츠, 존슨앤존슨, 산토스 등 수 많은 글로벌 기업들은 심사 시, 각 업체의 ISO 규정에 따라 요건을 갖춘, 소급성을 유지시킨 자체 성적서를 인정해주고 있다.

이러한 수백 개 교정기관들의 난립과 콜라스(KOLAS)성적서의 남발로 콜라스(KOLAS)성적서가 무의미해지는 상황이 발생하자 당 연구소는 지난 2004년, 현대·기아자동차그룹 및 자동차부품산업진흥재단(KAP)과 함께 자동차부품협력사에 대한 불이익 방지 및 대책의 일환으로 자동차부품협력사 검교정검사 관리를 위해 교정기관들에 대한 검증을 한 바 있으며 2013년 현재에도 신청하는 국가교정기관에 한해 검증을 통해 우리 자동차업계에 통용하는 자동차 'KMIR' 마크가 찍힌 성적서(이하 KMIR성적서) 사용 인정 및 지정을 하고 있다. 당 연구소에서 발행하는 인정서를 교정기관에 수여하여 그에 따라 자동차 'KMIR' 마크를 성적서에 공히 사용토록 한 것이다.

국가교정기관들에 대한 검증을 통한 자동차 'KMIR' 인정서 수여

당 연구소에서는 위와 같은 자동차 KMIR성적서와 관련하여, 까다로운 절차와 다각도의 검증을 통해 교정기관을 선정한 후 인정 마크를 사용하도록 한다. 당 연구소 실사팀이 교정기관에 직접 방문하여 교정시스템을 비롯한 교정인력관리현황 등을 평가하여 우리 자동차업계 통용 교정업체를 지정한다. 한편, 검교정검사 시 협력사의 인적, 기술적 어려움을 지원하기 위해 당 연구소 직원이 직접 검사현장에 수시 파견되어 관찰, 감리 시행도 하고 있다. 검교정검사 후, 검사기록서(Low-Data) 전체 복사본을 제출받으며 사후 심사 또한 시행하고 있다.

우리 자동차업계는 자동차인정마크 'KMIR' 사용으로 재검증하고 있어

이러한 자동차 KMIR성적서의 사용은 앞서 언급한 교정기관의 콜라스(KOLAS)성적서 남발로 무의미해진 콜라스(KOLAS)성적서 사용의 많은 문제점들을 보완하기 위한 조치이다.

자동차 KMIR 인정 마크를 통해 등록된 교정기관의 수수료를 관리하여 과도한 수수료 할인 경쟁을 미연에 방지하고, 형식에만 치중하고 있는 콜라스(KOLAS)성적서의 폐단을 시정하여 신뢰할 수 있는 검교정검사 및 성적서 발행을 하기 위함이다.

당 연구소는 앞으로도 우리 협력사들이 좋은 품질의 검교정을 받아 제품 품질향상과 기업경쟁력향상에 보탬이 되도록 지속적으로 활약 할 것이다.

우리나라 군 문제와 보훈 문제.. 여전히 후진국이다

세월호 참사로 인한 안전관리 문제가 국가개조라는 엄청난 패러다임을 조성하고 있음에도 불구하고 또 다시 국민의 안전문제가 상식 밖의 상황에 놓이는 일이 벌어졌다. 지난달 하순 강원도 동부전선 GOP(일반전초)에서 발생한 총기난사 사건이 그것이다.

군부대 총기 사고가 잊을 만하면 한번 씩 불거지는 것은 군의 사병 관리가 개선되지 않고 있음을 방증하는 일이다. 3년 전인 2011년 7월 한 해병대에서 선임과 후임에게 기수 열외(왕따)를 당한 것에 대한 불만으로 부대 안에서 총기를 난사하고 수류탄을 투척해 4명을 숨지게 한 사건이 발생했었다. 3년 전 사건을 일으킨 김 모 상병과 이번 임 병장은 둘 다 부대 내에서 관심병사라는 공통점이 있다. 이는 군 부적응자들인 관심병사에 대한 관리에 커다란 문제가 있음을 보여주는 일이다. 결국 안전관리 미흡에 따른 예견된 사고인 셈이다.

이제는 국민들이 군을 믿지 않는다는 것도 상당한 문제다. 군은 지난달 23일 수색병력과 대치중이던 임 병장이 자살을 시도한 뒤 체포돼 강릉 아산병원으로 이송하는 모습을 언론에 공개하면서 배역을 썼다. 모포를 뒤집어 쓴 임병장의 사진은 다음날 조간신문에 일제히 보도됐으나 결국 이 사진은 가짜였던 셈이다. 또한 임병장과 교전 중 모 소대장이 부상을 입었다고 한 국방부의 발표가 사실이 아님을 나중에 임병장을 통해 알게 된 언론이나 국민은 이를 어떻게 받아들여야 할지 난감한 일이다.

대체 왜 이런 일이 반복해서 일어나는 것일까. 군 당국이 문제해결은커녕 임기응변식의 대처로 유가족들의 공분을 사고 가짜 배역을 등장시키는 연극을 벌이는지 납득이 가지 않을뿐더러 왜 초기대응이 그토록 부실했는지 의문이다.

한편 군 보훈에 관한 문제도 상당히 심각한 수준이다. 이는 6·25 참전자와 베트남 참전자 처우부터 시작해 지금껏 줄곧 문제가 되고 있는 부분이다.

군복무 중의 부상병에 대한 각별한 대우는 물론, 수십 년 전의 유골이라도 찾으려고 노력을 다하는 미국, 일본과의 비교는 처참할 정도다.

왜 이러한 지경에 이른 것일까. 그것은 국가유공자로 인정하는 군 관계자 그들만의 해석결정이 너무나도 비상식적이고 주먹구구식이기 때문이다. 세월만 보내 나이만 먹은 군의관이나 보훈 담당 관련자들의 수준이 국민들을 앞서 나가지는 못할지라도 언제까지 그런 수준으로 안일하게 있으려는지 한심할 따름이다.

보훈은 국가를 위해 몸 바치고 희생한 사람들을 위한 최소한의 보상이다. 이러한 최소한의 보상이 제대로 이루어지지 않는다면 그 누가 나라를 위해 희생하겠는가. 정말 국가가 보훈을 위해 무엇을 하고 있으며 보훈처가 왜 있는 것인지 의아한 생각까지 든다.

제대로 된 국가 보훈 체계의 확립과 보훈처의 변화가 필요하다.

이명석 기자

한국자동차신문(KMN) 한국자동차산업시험연구소(KMIR)

자동차 부품의 품질향상 ! 전문적인 연구와 든든한 지원이 시작됩니다.

본 연구소는 국내 자동차부품업체의 기술적, 재정적인 지원을 위한 순수 비영리 기관입니다.

소모성 자재 구매비용 지원사업
1. 지원대상 : 국내 소재 자동차부품협력사
2. 지원품목 : 방청유, 세척제
3. 지원규모 : 최대 3억원까지 현금지원

검교정 검사비용 지원사업
1. 지원대상 : 국내 소재 자동차부품협력사
2. 지원품목 : 생산 및 시험측정장비 검교정검사 비용
3. 지원규모 : 연간 검교정검사비용 1,000만원 한도 내 40% 현금지원

안내 : Tel.1566-9901 Fax. 1566-8121 E-mail : kmir@kmir.org Homepage : www.kmir.org

자동차신문 44호_레이아웃 1 14. 7. 14. 오후 7:17 페이지 2

복지부-현대자동차그룹, 아동학대 피해아동 보호를 위해 사업협약

보건복지부 문형표 장관과 현대자동차그룹 정진행 사장은 지난 24일 중앙아동보호전문기관에서 아동학대 예방 및 피해아동 보호 증진을 위한 사업협약을 체결했다.

현대자동차그룹은 학대 피해아동을 보호하기 위한 긴급출동용 차량 및 차량 수리를 지원, 학대피해아동에 대한 심리치유 · 정서안정 프로그램 및 아동학대 인식 개선 캠페인을 실시하는 등 아동학대 예방 사업을 추진하기로 했다.

문형표 장관은 "아동학대의 경우, 피해아동이 의사 피력 능력이 부족하고 대부분 가정 내에서 일어나고 있어 발견하기가 쉽지 않으므로 정부와 민간, 시민들이 힘을 합쳐야 한다."는 점을 강조하고 "현대자동차그룹 등 민간 기업의 아동학대 문제에 대한 관심과 지원에 감사한다."고 말했다.

정진행 사장은 "현대자동차그룹은 우리 사회에서 우선적으로 보호받아야 할 학대 피해아동을 지원하기 위해 노력하고 있다."면서 "지원된 차량이 학대받는 아이들의 안전과 보호를 위해 잘 활용되기를 바란다."고 말했다.

한편, 현대자동차그룹은 그동안 학대피해아동 쉼터에 보안장치를 설치하고 낙후된 시설을 개보수 해왔으며 아동학대 예방 공익광고 · 포스터 등을 제작한 바 있다.

김규식 기자

한라비스테온공조 '원심식 공기 압축기' 장영실상 수상

한라비스테온공조(대표이사 박용환)는 현대자동차와 공동 개발한 연료전지 자동차용 원심식 공기 압축기 혁신기술로 제24주차 'IR52 장영실상'을 수상했다고 밝혔다.

IR52 장영실상은 독창성과 기술 수준이 뛰어난 신제품을 선정, 산업기술혁신과 발전에 기여한 기술 개발자에게 수여하는 상이다.

수소연료전지 자동차는 수소와 공기 중의 산소가 화학반응을 일으켜 전기를 생산하는 연료전지가 동력원이다. 이번 수상 제품인 원심식 공기압축기는 외부 공기를 압축해 연료전지에 공급하는 핵심부품이다.

현재 사용하는 스크류 타입의 공기 압축기는 중량이 무겁고 소음이 과다하게 발생한다. 한라비스테온공조와 현대자동차는 차별화된 기술로 연료전지차용 원심식 공기 압축기를 개발, 현대자동차가 세계 최초로 양산한 수소연료전지차에 적용했다.

연료전지차는 내연기관 자동차와 비교해 고효율, 저소음, 친환경 기술이 더욱 중요하다. 새로운 방식의 원심식 공기 압축기는 기존 제품 대비 동력 소비를 25% 개선했고, 고속회전 시 발생하는 소음을 최대 25데시벨(Db) 이상 줄여 쾌적한 운행이 가능하게 했다.

박용환 대표이사는 "한라비스테온공조가 개발한 혁신기술이 6번째 장영실상 수상의 쾌거를 이룬 것은 친환경 솔루션 개발을 위해 끊임없이 노력한 결과"라며 "세계시장에서 자동차용 열에너지 관리 기술을 선도하는 기업이 되도록 하겠다"고 말했다.

최경민 기자

현대모비스, 글로벌 자동차 부품업계 6위

HYUNDAI MOBIS

현대모비스가 지난해 글로벌 자동차 부품 업계 순위에서 역대 최고인 6위에 올랐다. 이는 전년보다 두 계단 상승한 것이다. 또 현대모비스 포함해 국내 자동차 부품 업체 5개사의 글로벌 순위가 모두 상승해 우리나라 업체들의 성장세가 지속됐다.

지난 18일 미국 자동차 매체인 오토모티브뉴스에 따르면, 현대모비스는 지난해 신차용 부품 매출 247억 달러를 기록해 100대 글로벌 자동차 부품 기업 순위에서 6위를 기록했다.

특히 지난해 상위 10개 업체들의 평균 매출 성장률이 6.2%였는데 반해, 현대모비스는 16%의 성장률로 프랑스 포레시아와 미국 존슨콘트롤을 동시에 제쳤다.

현대모비스는 이 순위에서 2007년 25위, 2008년 27위, 2009년 19위, 2010년 12위, 2011년 10위, 2012년 8위로 지속 상승했다. 2010년 이후 규모의 경쟁력을 급속히 키운 셈이다.

전체 순위에서는 독일 보쉬(402억 달러)와 일본 덴소(349억 달러)가 전년에 이어 1, 2위 자리를 수성했다. 뒤를 이어 캐나다 마그나(344억 달러), 독일 컨티넨털AG(335억 달러)가 3, 4위를 기록했다. 5위인 일본 아이신세이키(271억 달러)는 상위 10개 업체 중 유일하게 매출이 전년보다 8% 감소했다.

현대모비스 외에 우리나라 기업들의 순위는 모두 상승했다. 현대위아(38위→35위), 만도(46위→43위), 현대파워텍(70위→54위), 현대다이모스(90위→76위)의 순위가 상승하며 글로벌 시장에서 순항을 계속했다.

이 같은 국내 자동차 부품업체들의 성장세는 핵심 고객사인 현대 · 기아차의 판매 성장이 가장 큰 영향을 끼쳤다는 분석이다. 현대 · 기아차의 글로벌 판매가 급속히 성장하며, 국내 부품업체들의 매출도 동반 성장한 것이다. 또 미국, 유럽연합(EU)과의 자유무역협정(FTA) 체결로 우리나라 부품의 가격경쟁력이 높아지고 기술력을 꾸준히 향상시킨 것이 주효했다는 평가다.

이진기 기자

한일이화, 세계최고의 자동차 부품회사로 성장해 간다

한일이화 HANIL E-HWA

한일이화㈜는 '인간존중의 창조적 경영을 통한 고객만족 실현'이라는 경영철학을 바탕으로 고객만족을 위해 끊임없이 품질, 가격, 기술 등 자동차 부품 분야에서의 경쟁력을 높이고자 노력하고 있다. 한일이화는 2000년 초반부터 본격적인 해외진출과 끊임없는 기술개발을 통하여 해외시장 개척에도 노력을 기울여 왔다.

한일이화는 글로벌 경영을 이루기 위해, 2008년에는 중장기 목표를 공격적으로 수립하여 2013년 매출 2조 원이라는 비전을 제시하고 이에 맞추어 해외매출 증대 및 신규고객 개발에 전념하였으며, 이에 따라 항공기 부품사업 진출과 신규 OEM 개발을 통해 인도에서 르노닛산, 중국에서 화진기차, 일기GM, 서광기차 등에 신규로 자동차 부품을 납품할 수 있게 되었고, 자동차 전기전장부문의 사업에도 진출하게 되었다.

외형의 성장과 더불어 내부적 운영의 안정에도 노력하였다. 협력업체와 해외공장 레벨업, 품질정보 전산화 등의 실천과제를 진행하여 내실을 다짐으로써 2011년에는 현대 · 기아자동차의 337개 1차 협력사들을 대상으로 실시한 평가에서 최고 등급인 '그랜드품질5스타' 인증을 획득하였다.

한일이화는 2008년에 수립한 '2013년 WORLD CLASS 자동차 부품업체로의 도약'이라는 회사 비전을 2012년에 매출액 2조800억 원을 달성하면서 2013년에는 비전을 재수립하였다. 그것은 'MARU 50'이라는 슬로건과 함께 '2018년 글로벌 자동차 부품회사 TOP 50'. 이를 달성하기 위해 제품매출 확대, 경영시스템 혁신, 글로벌 제품경쟁력 확보, 관계사 시너지 창출이라는 전략을 수립하였다.

한일이화는 울산과 아산에 국내공장을 두고 있어 사회공헌 활동은 주로 지역의 주민에게 이루어지고 있었다. 하지만 2011년에 서울에 본사를 확장하면서 서울지역에서도 다양한 활동을 진행하고 있다. 기본적으로 울산대에 매년 정기적으로 후원을 하고 있으며, 한국자동차공학회 주관의 자작자동차대회에도 지원하는 등 인재 양성에 대한 후원을 지속적으로 해 오고 있다. 서울에서는 다일공동체에서 운영하는 밥퍼 봉사활동에 매월 정기적으로 참여하고 있으며, 교정시설에 도서를 기부하는 등 다양한 활동을 통해 사회에 공헌하고자 노력하고 있다.

한일이화는 인도 르노닛산자동차에 도어트림 및 내장재 부품을 공급하기 위해 2008년 11월 인도 첸나이에 한양오토 법인을 설립하고 2010년 르노닛산의 March(프로젝트명 X02A)차종의 부품 공급을 시작하였다. 같은 해 현대자동차의 브라질법인인 현대브라질 설립에 맞추어 브라질 상파울루주 피라시카바 시에 한일브라질을 설립하였으며 2년 8개월의 생산준비 기간을 거쳐 2012년 9월부터 제품을 현대브라질에 납품하고 있다. 이 밖에도 다양한 지역에서 적극적 활동을 벌이고 있는 한일이화는 글로벌 우수기업으로 성장해 가고 있다.

유민기 기자

교정성적서 제1편

교정 성적서, 이제는 세계적 추세에 발맞춰 나가야

교정성적서는 우리가 KOLAS 성적서에 대해서만 알고 있으나,
ISO-ILAC 성적서, KRISS 성적서 등 무수한 성적서가 있습니다.

세계적인 ISO 규정에 따라 장비와 인력 등 요건을 갖추고
인정된 소급성을 유지하면 자체적으로 성적서를 발행할 수 있습니다.

그러나 우리나라 일부 심사원들은 심사 시에 KOLAS 성적서만을 요구하기 때문에
KOLAS 성적서를 받기위해 수십 여일을 생산위한 제품검사 포기, 생산성 향상을 역행하는 이상한 상황이 발생하고 있습니다.

이러한 상황들로 각 기업체의 손실을 감안한다면 전국적으로 막대한 국가적 손실이 발생됩니다.

세계적인 기업들과 연구기관들은 심사 시, 각 업체의 ISO 규정에 따라
요건을 갖추고 소급성을 유지시킨 자체성적서를 인정해주고 있습니다.

우리도 이러한 세계화 추세에 발맞춰 자체성적서를 인정하여 기업의 국제경쟁력재고에 기여해 나가야 할 것입니다.

자동차신문 44호_레이아웃 1 14. 7. 14. 오후 7:17 페이지 3

신 차

현대자동차, '베라크루즈2015'

현대자동차는 차별화된 성능과 한층 강화된 상품성으로 돌아온 대한민국 대표 플래그쉽 SUV '베라크루즈 2015'를 7일 출시했다.

현대자동차는 이번에 대형 SUV 베라크루즈의 2015년형을 선보여 고급감을 강화하고 상품성을 개선해 고객 마음을 사로잡는다는 계획이다.

현대차는 '베라크루즈 2015'에 ▲알로이 페달, ▲고급 가죽 키홀더 등을 적용하고, 외장 색상도 ▲화이트 크리스탈 펄, ▲아라비안 모카 등 2가지 색상을 추가해 고급스러운 느낌을 강조했다.

이와 더불어 동승석에 통풍시트를 기본 장착해 운전자뿐만 아니라 동승자에게도 안락함을 느낄 수 있게 했으며, 소비자 선택비율이 높은 파워 테일 게이트를 전 모델 기본 적용하는 등 기존 고객의 의견을 적극 반영하여 상품성을 높였다.

특히 새롭게 변경된 신형 내비게이션은 주행 중 시인성을 높이기 위해 신규 인터페이스 및 3D 지도를 적용해 고객이 사용하기 편하도록 했다.

현대차 관계자는 "이번에 선보인 '베라크루즈 2015'는 기존 고객들의 의견을 적극 반영해 상품성을 개선했다"며 "현대차는 앞으로도 고객들의 다양한 의견에 귀 기울여 고객 만족을 위해 최선을 다하겠다"고 말했다.

한편 '베라크루즈 2015'는 3.0 디젤 익스클루시브 모델의 경우 동승석 통풍시트와 기존에 옵션으로 운영하던 파워 테일 게이트(44만원) 등을 기본 적용하고도 일부 사양은 조정을 통해 42만원 인상한 3,838만원으로 책정하는 등 가격 인상을 최소화 했다고 현대차측은 설명했다.

'베라크루즈 2015'의 가격은 ▲3.0 디젤 2WD 모델의 경우 3,838만원~3,946만원 ▲3.0 디젤 4WD 4,058만원~4,166만원이다.

김기열 기자

자동차 역사

현대자동차, 아토스 (Atoz)

현대 아토스(Hyundai Atoz)는 현대자동차가 1997년 9월에 출시한 경차이다. 차명인 아토스는 'A to Z(알파벳의 A에서 Z)'를 의미하며, ATOZ라는 영문 표기 때문에 아토즈로도 불리나, 아토스가 공식 차명이다. 대한민국 이외의 국가에서는 철자와 발음을 통일시켜 ATOS라는 표기로 판매하였다.

출시 이후 IMF 사태가 일어나 1997년 12월의 월간 판매 순위에서 전 차종 1위를 기록했으나, 이후 대우 마티즈가 출시되어 인기가 식어갔다. 가지치기 모델인 기아 비스토가 1999년 4월에 출시되었으나, 여전히 대우 마티즈가 경차 시장의 선두 자리를 지켰다.

현대자동차는 이 차의 지붕을 높여 넓은 실내 공간으로 승부수를 걸었으나 이로 인해 대한민국 시장에서는 소비자로부터 외면을 당했다. 그러나 인도에서는 높은 지붕을 통해 성인 남자들이 머리 장식인 터번을 벗지 않아도 운전할 수 있는 차로 인기를 끌었다. 사실상 인도의 국민차가 되어 현재까지 계속 생산 중이다.

2000년 3월부터 4단 자동변속기(FRA)가 신규 적용되었다. 대한민국에서는 2002년 12월에 후속 차종 없이 단종되었다. 2007년에 선보인 i10이 유럽에서는 아토스의 후속 차종으로 판매 중이다.

진성훈 기자

자동차 상식

자동차 비상물품, 반드시 갖춰야 할 다섯 가지는?

차 트렁크 정리는 연료효율을 높이는 좋은 습관 중 하나다. 불필요한 짐을 더는 것만으로도 기름 값을 아낄 수 있어서다. 그러나 만일의 사태에 대비해 상비해야 할 비상용품까지 빼놓는 건 곤란하다. 특히 국내에선 차 관리에 대한 인식이 부족해 기본적인 상비 물품마저 갖추지 않는 운전자가 많다. 갑작스런 고장이나 사고 등 응급 사태에 보다 손쉽게 대응하는 데 필요한 비상물품 5종을 소개한다.

▲스페어타이어와 교체 장비

비상용 타이어 및 교체 장비는 신차 구매 시 기본적으로 갖춰져 있는 품목으로 따로 준비할 필요는 없다. 대부분 트렁크 카펫 아래 실려 있으니 미리 위치를 파악해 놓아야 한다. 또 비상용 타이어 공기압과 교체 장비의 상태는 정기적으로 점검해야 한다. 추운 겨울철에는 자칫 공기압이 떨어질 수 있다. 평소보다 공기압을 높인 후 보관하는 것도 하나의 요령이다. 교체 장비는 차를 들어 올리는데 사용하는 잭, 탈거에 필요한 렌치, 드라이버, 펜치 등이 있다. 최근에는 타이어 펑처 등을 수리할 수 있는 '타이어 이동킷(Tire Mobility Kit, 이하 TMK)' 보급도 확대되는 추세다.

▲배터리 부스터 케이블

차를 운행하다보면 배터리 문제로 어려움을 한 번쯤 경험하게 된다. 특히 추운 겨울철에는 배터리의 화학적 성능이 떨어지고 전기 사용량도 많아 방전되기 쉽다. 이때 부스터(점프) 케이블을 미리 준비해 두면 예상치 못한 방전 사태에 대처할 수 있다. 다만 반드시 정확한 순서에 따라 사용해야 한다. 내 차의 양극(+)과 상대 차의 양극(+), 내 차의 음극(-)과 상대 차의 음극(-) 순으로 연결한다. 분리는 반대 순서로 해야 한다.

▲비상삼각대

도로 위 다양한 상황에서 최우선으로 고려해야 할 사항은 운전자와 승객의 안전이다. 한국도로공사 통계에 따르면 2차 사고 치사율은 60%로 일반 교통사고보다 6배나 높다. 또 고장에 따른 추돌사고는 전체 2차사고 발생의 25%를 차지한다. 야간 사고 발생률은 73%에 이른다. 안전 삼각대는 2차 사고 예방을 위한 필수 품목으로 반드시 구비해야 한다. 2005년 이후 생산된 국산차에는 안전 삼각대가 기본 장비로 포함돼 있다. 고속도로는 100m 이상(야간 200m 이상) 거리를 두고 안전대를 설치해야 하며 위반 시 과태료가 부과된다.

▲소화기 · 비상용 망치 · 손전등

차에 화재가 발생하거나 내부에 갇힐 경우를 대비해 소화기와 비상용 망치도 반드시 구비해야 한다. 소화기의 경우 스프레이형 제품은 부피가 작아 비치해두기 좋다. 손전등은 차가 고장이 났을 때 차체 하부나 엔진룸 깊숙한 곳을 살피는 데 유용하다. 또 야간 응급 상황에 대처하는데 도움이 된다.

▲사고 표시용 스프레이

사고 발생 시 현장 상황을 보존해 책임소재를 가리는 일은 매우 중요하다. 사고표시용 스프레이를 구비해야 하는 이유다. 스프레이로 사고 상황을 정확히 표시하고, 휴대전화나 카메라 등으로 촬영해 두면 억울하게 불이익을 받는 상황을 피할 수 있다.

윤규현 기자

주소 이전 시 자동차 번호판 변경 등록 의무 폐지

다음 달부터 지역명이 적힌 자동차 번호판을 다른 지역으로 이사한 뒤에도 계속 쓸 수 있다.

국토교통부는 3일 "자동차등록령과 자동차관리법 시행규칙을 개정해 지역단위 번호판 소유자의 주소 이전 시 자동차 번호판 변경 등록 의무를 폐지하기로 했다"고 밝혔다.

이에 따라 지역 이름이 표시된 번호판 소유자가 다른 시 · 도로 주소를 이전할 때도 전입신고만 하면 자동차 주소가 자동 변경돼 기존 번호판을 계속 쓸 수 있다.

지금까지 지역 번호판 소유자는 주소지 변경 후 30일 이내에 자동차 변경 등록 절차를 거쳐야 했으며 이를 위반하면 최고 30만원의 과태료가 부과됐다.

국토부 관계자는 "이 같은 규제 완화는 그동안 지자체별로 관리하던 자동차 관련 전산시스템을 국토부가 통합관리하게 되면서 가능해진 것"이라고 설명했다.

소식을 접한 네티즌들은 "자동차 번호판, 좋은 정책이다" "자동차 번호판, 녹색 번호판 계속 쓸 수 있겠네" "자동차 번호판, 지역명이 의미가 없는 듯" 등의 반응을 보였다.

정성호 기자

자동차신문 44호_레이아웃 1 14. 7. 14. 오후 7:17 페이지 4

박근혜 정부, 이대로는 안 된다

어느 시대, 어떠한 정부든 '국민행복'은 중요한 시대적 과제다. 이를 이루기 위해 역대 정부의 지도자들이 발 벗고 나섰지만 결국 '국민행복'은 공염불로 끝이 났다. 박근혜 정부에서도 마찬가지다. '국민이 행복한 나라'를 만들겠다는 대국민 약속을 이행하기 위해 대통령 당선 이후 인수위 시절이나 새 정부 출범 초기부터 줄기차게 부르짖어온 핵심어는 '국민행복'이었다. 이는 국민의 잠재적 희망사항이기도 했지만 정부 스스로가 정한 국정의 기본철학이었던 것이다.

박근혜 정부는 시기적으로 볼 때 아직 2년차 초창기다. 따라서 알찬 과실을 기대하기엔 물론 시기상조임을 알고 있다. 하지만 과실은 못 얻었을망정 지금쯤이면 나뭇가지에 물오르고 잎들의 색상이 신록 빛으로 좋아야 하건만 이상한 기미를 보인다. 뿌리에, 가지에 공급할 자양분이 충분하지 않은데다가 지난겨울 따뜻한 날씨로 인해 병충해마저 우려되는 실정이다. 또한 평소 가뭄대비용으로 만든 저수지의 둑이 터져 물이 줄줄 새고 있는 참에 급하게 수리공을 찾아봐도 기술자가 없으니 답답하기만 하다.

'6 · 10 개각 인사 파동'은 가려져 있던 박근혜 정부의 온갖 문제점을 적나라하게 노출했다. 무엇보다 눈에 띄는 것은 소수의 측근 · 실세에게 과도하게 의존하는 독선적, 비공식적 국정운영의 폐해다. 균형감각을 최고의 덕목으로 요구하는 총리 자리에 극단적인 우편향 인물을 인선하는 모습에서 생각이 다른 쪽은 거들떠보지도 않는 폐쇄적 인사코드의 폐단도 거듭 확인됐다. 치명적 허물조차 얼렁뚱땅 넘기고 보는 검증시스템의 허술함도 그대로 드러났다. 이처럼 국정운영 전반에 걸친 '적폐'를 청산하지 않은 채 그저 총리 후보자 지명을 철회하는 것으로는 성난 민심의 파고를 넘을 수 없다는 게 박 대통령이 맞닥뜨린 문제의 본질이다.

청와대가 여당에 대한 통제력을 잃어가고 있다는 점은 박 대통령이 직면한 정치적 위기의 실체를 매우 또렷하게 보여준다. 박 대통령의 일방독주에 브레이크를 걸고 나선 것은 헐기 방장한 초선 의원이나 '혈통'이 다른 친이계 의원뿐만이 아니다. 이제 친박의 중진들조차 박 대통령의 '비정상적 국정운행'에 고개를 가로젓기 시작했다. 당권 주자인 서청원 의원이 문창극 후보자 지명 강행에 공개적으로 반대하고 나선 게 대표적이다. 사정이 이런데도 박 대통령이 집권당을 주머니 속의 물건처럼 통제하고 장악하려 들면 여당의 대오이탈은 가속화할 것이다. 대통령과 여당이 제 갈 길을 가는 순간부터 레임덕이 본격화한다.

사실 따지고 보면 '국민행복'이란 거창한 게 아니다. 우리 주변에서 위험한 요소들이 없어 개개인이 안전하게 생활해나가는 가운데 땀 흘려 일한만큼 벌이가 있으며, 종국적으로는 가족들과 알콩달콩 살아가면서 국가 · 사회를 위해 무언가 이바지할 수 있다는 생각을 가지게 될 때 국민은 행복감에 젖게 될 것이다. 그렇다면 정부는 국정 안정을 통해 국민 안전을 도모하고 국민 행복의 기초를 다지는 것이 필수적인데, 기본이 충실하지 않으니 국민은 걱정이 많다.

이제는 정부 · 여당이 대오각성해 국민 불신의 벽을 허물어야 할 마지막 시기가 왔다. 그것은 대화 불통의 폐단과 인사실패를 가져오는 독선 인사의 틀을 깨는 일이다. 아직도 국무회의나 청와대 수석비서관회의 때 장면을 보면 대통령의 일방 지시에 참석자들이 받아쓰기에 바쁘다. 불통은 소통을 방해해 창의력을 잃게 하고, 특정 소수 또는 비선을 통한 인사는 공조직 시스템을 무너트리는 폐단이 아닐 수 없다. 진정 국민 행복을 위한다면 여론에서 굳어져버린 적어도 이 두 가지 문제에 대해선 박근혜 정부가 더 이상 지체할 수 없는 일이다.

이명석 기자

감사원 "세월호 참사에 총체적 업무태만 · 비리 집약"

304명의 사망자와 실종자를 낸 '세월호 참사'에는 배 도입에서부터 운항, 사고 후 대응에 이르기까지 정부의 총체적 업무 태만과 비리 등이 집약돼 있었던 것으로 감사원 감사결과 확인됐다.

감사원은 지난 5~6월 50여명의 감사인력을 투입, 1 · 2단계로 나눠 안전행정부와 해양수산부, 해양경찰청, 한국선급 등을 대상으로 '세월호 침몰사고 대응실태' 감사를 벌인 끝에 얻은 중간 결과를 8일 발표했다.

국회 국정조사 특위와 검찰 수사가 진행되고 있는 가운데 발표된 이날 감사원 감사결과는 사고발생 84일 만에 나온 것으로 세월호 참사에 대한 정부기관의 첫 조사결과다.

감사원에 따르면 세월호 참사는 세월호 선사인 청해진해운이 변조한 정원 · 재화중량 계약서를 그대로 받아들여 세월호 증선을 인가한 인천항만청의 부당인가, 한국선급의 복원성 검사 부실 수행, 해경의 부당한 세월호 운항관리규정 심사 등이 복합적으로 작용해 발생한 것으로 드러났다.

또 선박의 운항관리자인 해운조합이 세월호 출항 전 화물중량 및 차량대수, 고박상태 등을 제대로 점검, 확인하지 않은 것이나 청해진 해운이 화물을 초과 적재하면서도 복원성을 제대로 확인하지 않은 것 등이 원인이 됐다고 감사원은 밝혔다.

사고 발생 후 해경의 구조대응도 취약해 배 속에 있었던 승객 등의 구조 기회를 수차례 날린 것으로 드러났다.

진도 해상교통관제센터(VTS)의 업무태만 등으로 구조 '골든타임'을 날렸을 뿐 아니라 해경이 사고 초기 세월호와 교신 등을 통한 사전 구조조치가 미흡했고, 현장상황 및 이동수단을 고려하지 않고 '출동명령'만 시달해 현장 대응에 한계가 발생했다고 감사원은 지적했다.

재난 컨트롤타워인 중앙재난안전대책본부(중대본)도 대응역량 부족, 기관간 혼선 등으로 인해 사고 상황을 지연 · 왜곡 전파했고, 이 결과 국민적 불신을 초래했다고 감사원은 밝혔다.

감사원은 이러한 감사결과를 토대로 해수부, 해경, 안행부 등 관련자 40명에 대해 징계 등 인사조치의 요청을 검토하는 한편 향응 수수 등 비리 사안 관련자 11명은 검찰에 수사를 요청했다고 밝혔다.

박진호 기자

이통3사, 알뜰폰 대격돌… '반값' 요금경쟁 불붙었다

KT와 LG유플러스가 알뜰폰(MVNO) 사업을 본격적으로 시작한다.

LG유플러스의 자회사인 미디어로그는 '유모비'(Umobi)라는 브랜드로 9일부터 알뜰폰 사업을 시작한다고 8일 밝혔다. 미디어로그는 알뜰폰 고객 중에서도 데이터 사용량이 많은 롱텀에볼루션(LTE) 고객을 주요 타깃층으로 잡았다. 모기업인 LG유플러스가 LTE에 강점이 있다는 점을 십분 활용한 것이다. 미디어로그는 이를 위해 14종의 요금제 중 13종을 LTE에 특화한 요금제로 구성했다.

회사측은 "동종 요금제 기준으로 다른 알뜰폰 사업자보다 월등히 높은 수준의 혜택을 제공한다"며 "저렴한 LTE 요금제와 차별화된 부가서비스로 고객의 마음을 사로잡는 '저비용 고가치 LTE 서비스'를 표방하겠다"고 말했다.

단말기는 옵티머스G, 옵티머스뷰2, 갤럭시윈, 베가넘버6 등 보급형 스마트폰 4종과 LG와인4, 삼성마스터 등의 피쳐폰 2종 등 총 6종을 확보했으며, LTE폰을 주력으로 단말 라인업을 이른 시일 내 확대할 방침이다.

KT 계열사인 케이티스(KTIS)도 9일부터 'M모바일' 브랜드로 알뜰폰 사업을 시작한다.

M모바일은 기존 이통사 요금제 대비 최대 55% 저렴한 '반값요금제'를 마케팅 전략으로 앞세웠다. 특히 '반값 망내 무제한 요금제'는 KT와 KT계열 알뜰폰 고객 모두와 무제한 음성통화가 가능하다. 케이티스는 이용자가 자신의 음성통화와 데이터사용 패턴을 고려해 선택할 수 있는 선불요금제 3종도 선보인다.

알뜰폰 선불 요금제 이용자 중에 국내 거주하는 외국인이 많다는 점을 고려해 중국, 몽골, 우즈베키스탄 등의 국가에 최저요금으로 국제전화를 이용할 수 있는 혜택도 추가했다.

한편 LG유플러스와 KT가 알뜰폰 서비스를 시작함에 따라 이통 3사가 모두 알뜰폰 시장에 진출하게 됐다. 이에 따라 알뜰폰 시장에서도 이통 3사의 경쟁 구도가 재현될 가능성이 제기된다.

기존 알뜰폰 사업자 모임인 한국알뜰폰사업자협회는 알뜰폰 시장이 이통3사 위주로 재편될 것이라며 대기업 이통사의 시장 진출을 반대했다.

또 참여연대 등 시민단체도 SK텔레콤에 이어 LG유플러스와 KT까지 시장에 진입하면 기존의 알뜰폰 사업자와 관련 통신소비자협동조합이 어려워지고, 이통시장에서의 독과점과 폭리 · 담합이 재현될 것이라며 반대 입장을 밝혔다.

최규현 기자

삼성전자 영업이익 7조2천억 원 '어닝쇼크'

삼성전자

삼성전자가 올해 2분기에 7조2천억 원(잠정실적)의 영업이익을 올렸다고 8일 공시했다. 올해 1분기(8조4천900억 원)보다 15.19%, 작년 같은 분기(9조5천300억 원)보다 24.45% 각각 감소한 실적이다.

삼성전자의 영업이익이 8조원 아래로 떨어진 것은 2012년 2분기(6조4천600억 원) 이후 처음이다.

2분기 매출액은 52조원이다. 매출액도 1분기(53조6천800억 원)보다 3.13%, 작년 동기(57조4천600억 원)보다 9.50% 각각 축소됐다. 매출액도 2012년 2분기(47조6천억 원) 이후 2년 만에 가장 낮은 수치다.

이날 공시된 삼성전자의 잠정실적(가이던스)은 금융정보업체가 집계한 영업이익 전망치(4일 기준)인 8조1천239억 원보다 거의 1조 원가량 밑도는 것으로, 어닝쇼크(실적 하락 충격) 수준이다.

증권업계에서는 이달 들어 삼성전자의 영업이익 전망치를 7조원대 후반으로 하향 조정했으나, 이날 발표된 잠적실적은 하향 조정된 전망치에도 크게 미치지 못하는 것이다. 매출액도 전망치(53조1천162억 원)에 훨씬 미치지 못했다. 1분기에 15%대를 회복했던 영업이익률도 13.85%로 떨어졌다.

삼성전자의 실적 악화는 프리미엄 스마트폰 시장 성장세가 둔화된 데다 환율 영향을 받았기 때문으로 풀이된다.

삼성전자는 2분기 중 지속된 원화 강세와 스마트폰 · 태블릿 판매 감소 및 재고 감축을 위한 마케팅 비용 증가, 무선 제품에 직접적 영향을 받는 시스템LSI와 디스플레이 사업 약세에 따라 실적이 악화한 것으로 분석했다. 2분기 스마트폰 출하량은 작년 같은 기간보다 10% 넘게 줄어든 것으로 추정된다.

삼성전자는 주력인 IM(IT모바일) 부문에서 6조원이 넘는 영업이익을 올려 전체 실적을 견인했으나 이번 분기에는 4조원대로 영업이익이 감소한 것으로 관측된다.

반도체와 CE(소비자가전) 부문에서는 나쁘지 않은 실적을 냈지만, IM부문의 실적 악화 폭이 워낙 커 전반적인 하락세를 상쇄하지 못한 것으로 보인다.

업계에서는 프리미엄 스마트폰 성장세 둔화와 함께 삼성전자가 저성장 기조에 돌입한 게 아니냐는 관측이 나오고 있다.

김수현 기자

자동차신문 44호_레이아웃 1 14. 7. 14. 오후 7:17 페이지 5

우리 자동차업계의 윤활유(방청유 · 세척유 · 절삭유)는 한국자동차산업시험연구소(KMIR)에서 책임지겠습니다.

자동차업계 생산 현장에서는 금속의 절삭 및 연삭 가공 시 윤활작용을 하는 **절삭유**, **연삭유** 등의 금속가공유에서부터 제품의 녹 방지를 위한 **방청유**와 다른 윤활유의 제거를 위한 **세척제**에 이르기까지 윤활 목적과 대상에 따라 수많은 종류의 유류가 사용되고 있습니다.

전 세계적으로 '그린 산업', '녹색 산업'을 외치며 산업 현장에서 친환경 제품을 사용하자는 분위기가 많이 조성되고 있지만 실제 현장에서는 아직까지도 그러한 것들이 반영되지 않고 있습니다.

자체 조사 결과 많은 협력사들이 **유독성 발암물질**이 포함된 유류를 사용하고 있습니다.
니트로스아민, 다핵방향족탄화수소, 짧은사슬염화파라핀, 포름알데히드, 알킬페놀, 아질산나트륨 등이 그것입니다.
모두 발암성이 상당히 강한 독성 물질들로 유럽 등에서는 이미 **2000년대 초반부터 사용을 금지**했으며 국내에서도 2007년 KS규격 제정으로 사용이 금지되어 온 것들입니다.
내분비계 교란 작용을 일으키거나 천식, 발작, 경련, 의식불명 상태 및 심할 경우 사망에까지 이르게 하는 무서운 물질들입니다.

지금 전 세계 산업은 원가절감, 생산성 향상의 차원을 넘어 **무공해**, **친환경**, **인간중심**으로 그 양상이 바뀌고 있습니다.
이미 유럽 등 선진국에서는 건강 유해물질, 환경 규제물질을 강력히 제한하면서 새로운 기술 무역장벽을 쌓고 있는 실정입니다. 그러나 아직 우리나라는 이러한 추세에 따라가지 못하고 있습니다.
대부분의 근로자들이 지금도 **유독한 발암성의 화학약품**을 마셔가며 일하고 있는 현실입니다. 만성적인 호흡기 질환과 피부 질환에 고통 받으며 그렇게 일하고 있는 것입니다.

근로자들은 기업의 경쟁력입니다. 따라서 노동 환경의 열악함은 곧 기업 경쟁력 약화로 그대로 이어지게 됩니다.
무조건 생산성만을 강조하는 시대는 이미 지났습니다. 이제는 작업환경과 근로여건을 살펴봐야 할 그러한 때입니다.

당 연구소에서 시행하는 '**소모성유류 구매비용 지원사업**' 은 자동차부품협력사들의 비용절감을 통한 생산성 제고의 목적도 있지만, 세계 최고의 수용성 방청유 및 세척제를 공급함으로서 협력사의 품질 향상을 통한 기업 경쟁력 제고를 위한 것입니다.
근로자들의 안전과 건강을 생각하는 친환경 제품이기에 이를 적극 수용하여 회사의 원가절감은 물론 제품의 질과 근로자 건강과 안전까지 시급히 생각해야 할 것입니다.

당 연구소는 그러한 지원 사업을 위해 철저히 분석하고 따져서 유류제조업체를 선정합니다.
방청유과 세척제의 품질은 세계 최고 정상의 제품이며, 염소를 비롯한 납, 카드뮴, 수은, 크롬 등의 **4대 중금속** 함유 여부까지도 다각도로 테스트합니다.
또한 상승의 지원 사업이 되기 위해 자동차부품협력사들을 순회 방문하여 현장에서 사용 중인 유류를 조사 및 분석하여 자문을 해 주고, 많은 문제점들과 애로사항들을 파악하기 위해 다방면으로 노력하고 있습니다.

당 연구소의 유류 지원 사업에 적극 참여하여 지원금을 통한 비용절감과 품질혁신, 나아가 근로 작업 친환경으로의 개선까지 완벽히 이루어 내시기 바랍니다.

한국자동차산업시험연구소
KMIR
KOREA MOTOR INDUSTRY RESEARCH INSTITUTION

자동차인정마크 KMIR 안내

우리 자동차업계도 이제부터는 자동차인정 마크 사용을..

우리 자동차업계의 생산 및 시험용 측정장비 검교정검사는 필수적인 항목이다.
검교정검사의 교정기관이 현재 200개가 넘었다. 그야말로 교정기관이 무분별하게 난립하게 된 것이다. 이러한 난립으로 많은 문제점들이 발생하게 되었다.
과도한 교정기관 수는 과도한 경쟁을 부추겼고 이 과도한 경쟁은 정부에서 공시한 국가표준수수료표가 버젓이 존재함에도 불구하고 수수료 할인으로 이어졌다. 소비자인 우리의 입장에서는 저렴한 가격에 검교정검사를 받게 되어 좋은 것처럼 보일 수도 있지만 실상은 그렇지 않다. 할인된 수수료만큼 교정 품질이 떨어지기 때문이다.

결국 수백 개 교정기관 난립은 성적서의 남발 즉 콜라스(KOLAS) 마크가 찍힌 성적서(이하 KOLAS성적서)로 이어져 많은 문제점을 가져왔다. 그에 덩달아 일부 심사원들은 교정의 질적인 부분은 전혀 고려하지 않고 무조건 KOLAS성적서를 강요했고, KOLAS성적서가 아니면 심사 통과를 해 주지 않았기 때문에 협력사의 품질 담당자들은 어쩔 수 없이 교정기관에 KOLAS 마크가 찍힌 성적서 만을 요구해 왔다. 각 업체들의 자체 성적서 유도 등 많은 다른 방법이 있음에도 한가지만을 고집함으로 인해 엄청난 시간적, 경제적 손실과 기업경쟁력 저하가 되어 왔던 것이다.

이렇듯 KOLAS성적서만 요구하는 상황이 되자 교정기관들은 교정의 질은 무시하고 돈벌이에 급급하여 인정분야 늘리기에만 치중해 왔다. 그러한 교정기관들 중, 심한 경우 검사는 하지 않고 검사필증만 부착하는 경우도 있었다. 결과적으로 지각없는 일부 심사원들이 이러한 상황을 부추기고 있는 것이다. 또한 KOLAS성적서만 의존하다보니 제대로 검사하지 않는 등 검교정 방법에도 많은 문제가 있었다. 심사원들은 성적서가 어떤 항목을, 어떤 장비를 이용해서 어떠한 절차와 지침에 따라 검사를 했는지 여부는 전혀 고려하지 않고 그저 성적서에 KOLAS 마크를 찍었느냐 아니냐는 것만 따지고 있으니 과연 무엇을 심사하러 간 것인지 한심할 따름이다.

아직까지도 KOLAS 마크 찍은 것만 성적서인 줄 아는, 성적서에 마크만을 따지고 장비에 대한 지식이 의심스러운 사람들이 있다. 일부 업체의 검교정 담당자들 뿐 아니라 심사원들까지도 KOLAS 마크가 찍히지 않으면 무슨 큰일이라도 나는 줄 알고 있으니 정말 한심한 노릇이다.
성적서는 국제인증마크(IOS-ILAC) 성적서, 한국표준과학 연구원(KRISS) 성적서 기타 세계적인 각 기업체의 성적서 등 많은 성적서가 있으며 모든 성적서는 세계적으로 동등한 효력을 갖고 있다. ISO 규정에 따라 소급성유지 등 제대로 된 요건만 구비하면 성적서를 발급할 수 있는 것이다. KOLAS성적서 또한 그렇게 발행되는 많은 성적서 중 하나에 불과한 것이다.

이러한 수백 개 교정기관들의 난립과 KOLAS성적서 남발로 KOLAS성적서가 무의미해지는 상황이 발생하자 당 연구소는 지난 2004년, 현대 · 기아자동차그룹 및 자동차부품산업진흥재단(KAP)과 함께 자동차부품협력사에 대한 불이익 방지 및 대책의 일환으로 자동차부품협력사 검교정검사 관리를 위해 국가교정기관들에 대한 검증을 한 바 있다.
2013년 현재에도 신청하는 국가교정기관에 한해 검증을 통해 우리 자동차업계에 통용하는 자동차 KMIR 마크가 찍힌 성적서(이하 KMIR성적서) 사용 인정 및 지정을 하고 있다. 당 연구소에서 발행하는 인정서를 교정기관에 수여하여 그에 따라 자동차 KMIR(우측상부 참조)마크를 성적서에 공히 사용토록 한 것이다.

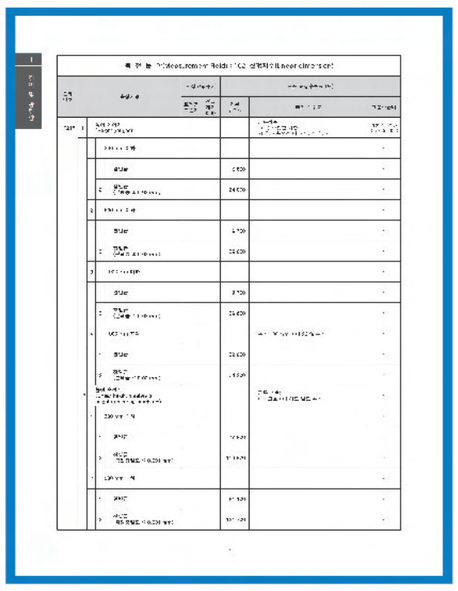
당 연구소에서는 위와 같은 자동차 KMIR성적서와 관련하여 까다로운 절차와 다각도의 검증을 통해 교정기관을 선정한 후 인정 마크를 사용하도록 한다. 당 연구소 실사팀이 교정기관에 직접 방문하여 교정시스템을 비롯한 교정관리현황 등을 평가하여 우리 자동차업계 통용 교정업체를 지정한다.
한편, 검교정검사 시 협력사의 인적, 기술적 어려움을 지원하기 위해 당 연구소 직원이 직접 검교정검사 현장에 수시 파견되어 관찰, 감리 시행도 하고 있다. 검교정검사 후, 검사기록서(Law-Data) 전체 복사본을 제출받으며 사후 심사 또한 시행하고 있다.

이러한 자동차 KMIR성적서의 사용은 앞서 언급한 교정기관 남발로 무의미해진 KOLAS 성적서 사용의 많은 문제점들을 보완하기 위한 조치이다.
자동차 KMIR 인정 마크를 통해 등록된 교정기관의 수수료를 관리하여 수수료 할인 경쟁을 미연에 방지하고, 형식에만 치중하고 있는 KOLAS성적서의 폐단을 시정하여, 신뢰할 수 있는 검교정검사 및 성적서 발행을 하기 위함이다.
앞으로도 우리 협력사들이 좋은 품질의 검교정을 받아 제품 품질향상과 기업경쟁력향상에 일익이 되도록 당 연구소가 지속적인 활약을 할 것이다.

한국자동차산업시험연구소
KMIR
KOREA MOTOR INDUSTRY RESEARCH INSTITUTION

* 자동차업계 인정(KMIR)마크

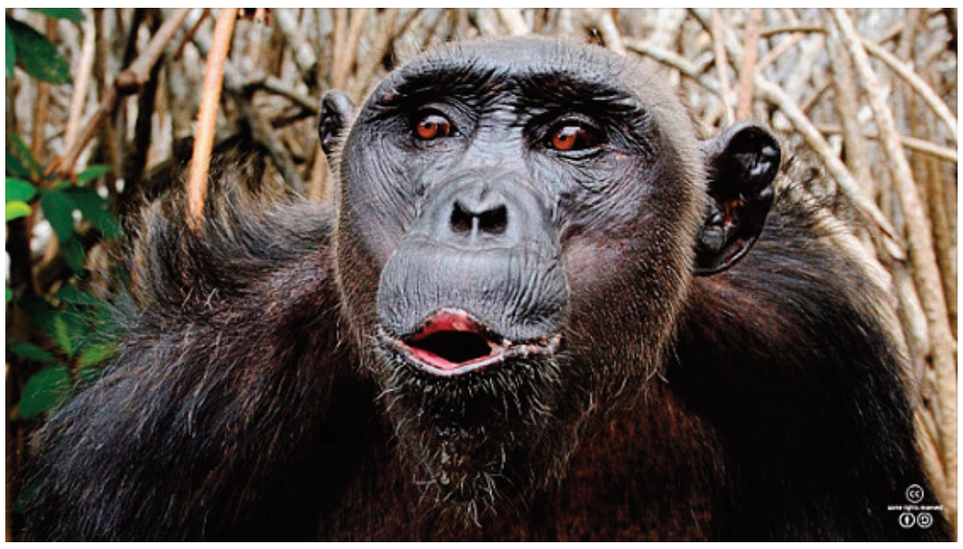
협력사 권장수수료 – 홈페이지참조
(한국계량측정협회수수료표 발췌)



자동차신문 44호_레이아웃 1 14. 7. 14. 오후 7:17 페이지 6

지식백과

입의 진화 -3편



맞춤형 이빨을 갖다

입은 포유류가 신생대를 장악하면서 가장 빠른 변화를 겪은 곳이다. 단순한 형태의 이빨 하나만 있었던 파충류와 중생대의 공룡과는 매우 다른 양상이다. 신생대의 기후와 생태 환경은 중생대와는 비교할 수 없을 정도로 다양하게 분화했다. 온도 차이도 커지고 식물의 종류가 다양해지면서 먹이도 다양하고 풍부해졌다. 포유류의 입 또한 여기에 맞춰 적응하고 변화한 것이다.

포유류에 이르면 입술도 매우 발달한 형태를 갖춘다. 입술은 부드럽고 유연하며 잘 접히는 표피와 결합조직으로 이뤄져 있는데, 유악어류, 양서류, 파충류의 입술은 보통 이빨 앞쪽에 작은 피부주름이 있는 수준이다. 거북류나 조류의 딱딱한 부리 같은 입술은 표피의 케라틴 성분이 쌓인 것이다. 사람은 입술을 동그랗게 오므릴 수 있어 물을 빨아 먹을 수 있지만, 개나 고양이만 해도 혀를 이용해 물을 떠먹어야 한다.

포유류는 턱의 끝부분에 있는 깊은 틈을 경계로 입술과 턱뼈가 완전히 분리돼 있다. 덕분에 안면 근육이 자리 잡을 수 있는 공간이 생겨 자유롭게 움직이는 게 가능해졌다. 일부 설치류는 입술이 어금니가 있는 곳까지 길게 늘어나 있어 먹이를 저장할 수 있는 공간을 제공해주기도 한다.

이처럼 고등 동물의 입은 원시 동물의 입과 매우 다르게 변했다. 특히 이빨의 다양성이 눈에 띈다. 철갑상어 같은 일부 경골어류, 일부 양서파충류, 개미핥기나 단공류 같은 일부 포유류처럼 이빨이 없는 종류를 제외하면 현재 번성하는 동물은 모두 용도에 잘 맞는 이빨을 갖고 있다.

황소처럼 풀을 씹어 먹어야 하는 포유류는 앞니와 송곳니가 별로 필요 없다. 큰 덩치 덕분에 천적이 거의 없기 때문에 입을 이용해 싸울 필요도 없다. 따라서 공격에 쓸 앞니와 송곳니는 서서히 사라졌고, 풀을 잘 씹는 데 필요한 앞어금니와 어금니의 크기가 커졌다. 구조도 잘 씹을 수 있도록 바뀌었다. 이와 반대로 개와 같은 육식 동물은 먹잇감을 공격하고 살을 잘라 먹어야 하기 때문에 송곳니가 크고 잘 발달했다.

매머드나 마스토돈 같은 포유류의 입은 형태가 더욱 특이하다. 앞니가 아주 크게 발달해 있다. 높이 쌓인 눈을 치우고 그 밑에 있는 풀을 먹기 때문에 앞니가 크게 진화한 것이다. 천적인 검치호가 달려들 때 막는 용도로도 쓸 수 있다. 바다코끼리의 송곳니는 교미기에 암컷을 차지하기 위해 다른 수컷과 싸울 때 쓰는 무기다. 송곳니에 의해 깊은 상처를 입고 목숨을 잃는 경우도 허다할 정도로 처절한 전투를 벌이기도 한다.

영장류에 속하는 사람은 입의 형태가 매우 발달해 있어 다양한 기능을 담당한다. 앞으로 많이 튀어나와 있는 입은 직립 이족보행에 불리했기 때문에 입이 안쪽으로 들어왔다. 또한, 완벽한 잡식동물로서 다양한 먹이를 먹을 수 있도록 각 이빨이 서로 다르게 분화해 발달했다. 즉, 다른 포유류는 주로 먹는 먹잇감의 종류에 맞게 이빨이 발달했지만, 사람은 무엇이든 다 잘 먹을 수 있는 이빨로 발달시킨 것이다.

먹는 게 다가 아니다

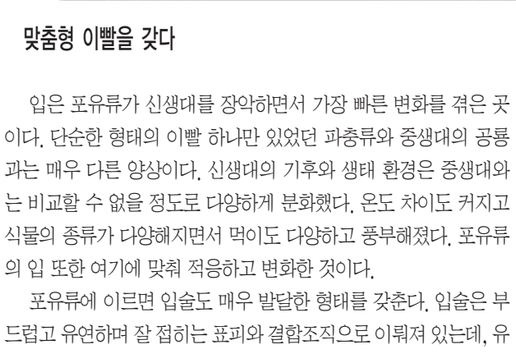
입이 단순히 먹는 데만 쓰였다면 입의 중요성은 지금보다 훨씬 작았을 것이다. 입은 생명을 유지하는 가장 중요한 기능인 호흡을 담당하는 기관이며, 타액과 같은 분비물을 내는 기관이기도 하다. 나아가 입을 이용해 새끼를 기를 수 있는 둥지를 만들거나 알을 더 잘 돌볼 수 있게 됐고, 교미하는 동안 상대방을 붙잡는 행동에 쓰는 등 좀 더 다양한 기능에 이용하기도 한다.

사람에 가까워질수록 입은 감정 상태를 더 잘 나타낸다. 입을 벌려 이빨을 드러내거나 소리를 내서 감정을 표현한다. 침팬지는 입을 내밀고 야유하는 모양을 만들기도 하는 등 다른 포유류가 표현할 수 없는 다양한 입 모양으로 의사소통을 한다. 사람에 이르면 발성 기관과 혀가 발달해 언어를 자유롭게 구사할 수 있다.

현재 지구에 살고 있는 수많은 척추동물이 성공적으로 적응할 수 있었던 건 다양하게 진화한 입 덕분이다. 입은 이제 사람이 문명을 유지하는 데도 빼놓을 수 없는 기관이 됐다.

건강상식

침의 효과 - 1편



벌레에게 물려 가려우면 습관적으로 침을 바르는 사람이 있다. 또한 입 안에 상처가 생기면 다른 곳에 생긴 상처보다 빨리 낫는다. 이것은 입 안의 침 속에 페록시다아제(Peroxidase)와 같이 활성산소를 제거해주는 성분과 라이소자임(Lysozume)이나 뮤신(Musin) 같은 항균 성분이 들어 있기 때문이다. 한의학에서는 침을 금진옥액(金津玉液)이라고 하여 금이나 옥과 같은 귀한 진액(津液 생물의 체내에서 생기는 액체)이라고 한다. 가려움을 억제하고 상처가 빨리 아물 뿐 아니라 그보다 더 좋은 효과가 있어서 이와 같은 이름을 붙였을 것이다.

수승화강(水升火降) - 물은 위로, 불은 아래로

한의학에서는 수승화강(水升火降)을 굉장히 중요하게 생각한다. 수승화강의 개념을 설명하기에 앞서 초등학교 교과서에 나오는 '물의 순환'을 먼저 살펴보자.

비는 땅, 특히 바다(水)에서 증발(升)하는 수증기가 모여서 태양(火)의 온도 차이로 물방울이 되어 내리는(降) 것이다. 우리 몸도 마찬가지다. 한의학에서 강조하는 수승화강의 개념은 항상 아래에 있는 물(水)은 따뜻하게 해서 위로 올라가게 하고, 항상 위에만 있는 불(火)은 서늘하게 해서 아래로 내리는 것을 말한다. 수승화강이 제대로 이루어져야 몸속 '순환'이 원활해지며 생명 활동도 영위할 수 있게 된다.

수승화강은 혈(血)을 비롯해 우리 몸의 세 가지 보물(三寶)이라고 하는 정(精), 기(氣), 신(神)의 순환을 도와준다. 참고로 수승화강이 안 되어서 생기는 순환 장애는 현대 의학에서 말하는 혈액 순환 장애와는 달리 팔다리가 시리고 저리는 등 혈액 순환이 원활하지 못해 생기는 증상에 더하여 호르몬(精) 이상이나 기운(氣)의 부족, 신경(神)성 질환 등으로 생기는 병적 증상도 일부 포함하고 있다.

침을 함부로 뱉지 마라

지금까지 수승화강이 원활하지 않을 때 나타나는 증상과 간단한 치료법을 소개했다. 그러나 이것을 한 번에 해결할 수 있는 방법이 있다. 바로 입 안에서 침을 많이 만들어 꿀꺽 삼키는 것이다. 이는 인진(咽津)법이라고 부른다.

다시 말해 신(腎)에 저장되어 있는 정기가 마치 '수증기'처럼 독맥(督脈)을 타고 올라가 입에서 모이게 되면 마치 '빗방울'처럼 정의 결정(結晶)이 된다는 뜻이다. 그러므로 이 침을 입 속에서 많이 만들어 꿀꺽 삼키면 다른 보약이나 건강식품 못지않게 큰 효과를 볼 수 있다.

생활상식

7월 제철과일, 참외

■맛있는 참외를 고르는 법

참외는 성인남성 주먹보다 알이 작은 것이 당도가 높다. 수박과 마찬가지로 배꼽이 작을수록 당도가 높고 줄무늬가 선명하고 황금색에 가까울수록 맛있고 달콤하다. 또한 꼭지가 달려있고 싱싱한지 확인해야 한다.

■참외 보관하는 법

참외를 그냥 냉장고에 넣으면 수분이 증발하여 말라버리므로 꼭 밀봉하여 냉장 보관해야 한다. 보관온도는 0~5 ℃ 정도가 적당하며 구입 후 3일을 넘기지 않고 먹는 것이 좋다.

■참외는 백해무익한 과일이다?

예부터 종종 '참외는 몸에 하나도 좋을 게 없는 과일이다'라고 말이 있는데, 사실은 그렇지 않다. 참외가 가지고 있는 영양성분이 다른 과일보다 많지는 않지만, 다른 과일들에 비해 칼륨과 비타민C 함량이 높아서 건강에 도움을 준다.

참외는 '장수'를 기원하는 과일이기도 하며, 몇 안 되는 '임산부가 먹어도 되는 과일' 중 하나이다. 태아의 신경 손상을 예방하는 효과가 있기 때문이다. 또한 남성의 전립선 건강에 좋다는 연구결과가 발표되기도 했다.

참외가 주는 특별한 효능 7가지

■피로회복 및 빈혈예방

평소에 피로를 자주 느끼시거나 빈혈증상이 있다면 참외를 꼭 챙겨먹어야 한다. 참외에는 비타민C가 풍부해 피로를 회복하는데 뛰어난 효과가 있다. 또한, 엽산이 많이 함유되어 있어 빈혈 예방에도 효과가 있다.

■피부미용

참외에 함유된 비타민C 성분이 여름철 자외선으로 인하여 손상된 세포나 피부노화를 예방하는데 뛰어난 효능을 가지고 있다.

■황달치료 및 이뇨작용

참외는 체내에 있는 독성을 해독하는 효능을 가지고 있어 간의 기능을 도와주고 간을 튼튼하게 만드는 뛰어난 효과가 있어 황달 치료를 위해 참외를 섭취하여도 좋다. 또한, 수분이 풍부하게 함유된 참외는 칼륨의 함량이 높아 갈증을 없애주고 이뇨작용에도 뛰어나답니다.

■다이어트

참외는 칼로리가 낮지만 비타민C와 칼륨 성분의 함량이 높아 우리 몸의 건강에도 좋고 다이어트를 위한 식단이나 간식으로 참외를 먹으면 도움이 된다. 또한, 칼로리가 낮은 참외는 쉽게 포만감을 주기 때문에 과식을 줄일 수 있어 다이어트에 효과적이다. 참외 칼로리는 참외 100g 기준으로 31kcal이다.

■간 기능 보호

참외에는 베타카로틴이라는 성분이 풍부하게 함유되어 있다. 이 베타카로틴 성분이 간 기능을 보호해주고 심장질환을 예방해 준다. 특히, 직장암 세포나 간암 세포 등 암세포의 활성화를 억제하고 간의 해독을 도와 간 기능을 보호해주는 효과를 볼 수 있다.

■항암효과 및 식중독 예방

참외에는 항암 성분인 쿠쿨비타신이 함유되어 암 세포가 확산되는 것을 막아주는 효과가 있다. 또한, 참외는 우리 몸에 있는 유해균들을 제거해주는 효능을 가지고 있어 음식물 섭취로 인하여 발생할 수 있는 식중독 예방에 뛰어난 효과가 있다.

이현수 기자

자동차신문 44호_레이아웃 1 14. 7. 14. 오후 7:17 페이지 7

여행정보

초여름 녹음과 햇살 사이 비밀의 계곡, 양구 두타연

짙은 녹음 사이로 싱그러운 햇살이 쏟아지는 초여름 숲 속을 걷는 일은 그 자체로 훌륭한 '생태 학습'이자, 최고의 '힐링 여행'이다. 그곳이 반세기 넘게 사람의 발길이 닿지 않아 독특한 생태계를 오롯이 간직한 청정 지역이라면 감흥도 남다르다.

민간인통제구역(민통선) 북쪽에 위치해 휴전 뒤 50년간 금단의 땅으로 남아 있던 두타연 일부 구간이 개방된 것은 2004년이다. 2009년 관광 코스로 널리 알려지면서 원시의 아름다움을 만끽할 수 있는 생태 관광지로 각광받아왔다. 두타연은 금강산에서 발원한 물줄기가 강원도 양구의 깊은 골짜기를 흐르다가 굽은 한 부분이 절단되면서 만들어진 폭포 아래 너른 소를 일컫는다. 10여 m 높이의 아담하면서 우렁찬 폭포와 푸르다 못해 검은빛을 띠는 소, 그 주위를 병풍처럼 둘러싼 기암이 어우러져 천혜의 비경을 선사한다.

폭포 위 바위에 설치된 관찰 데크에 오르면 발아래 절경이 펼쳐지고, 탐방로를 따라 출렁다리를 건너면 폭포와 소, 소를 에워싼 바위 안벽의 보덕굴까지 정면에서 볼 수 있다. 물이 맑고 깨끗한 두타연에는 오염되지 않은 곳에 산다는 열목어를 비롯해 다양한 물고기들이 서식하고, 탐방로를 걷는 동안 금낭화, 큰꽃으아리 같은 들꽃은 물론 올괴불나무, 쪽동백, 회목나무 등 다양한 식물도 관찰할 수 있다. 두타연이라는 이름은 1000년 전 이 자리에 있었다는 두타사라는 사찰에서 유래했다.

두타연 탐방은 이목정안내소나 반대쪽 비득안내소에서 시작한다. 예전에만 해도 두타연에 들어가려면 예약과 해설사 동행이 필수였으나, 지난해 11월부터 절차가 간소해져 당일 개별 관광이 가능하다. 출입 신청서와 서약서를 작성해 신분증과 함께 안내소에 제시하고, 위치 추적 태그가 부착된 출입증을 받아 착용하면 끝.

두타연 입구는 이목정안내소에서 3.7km 지점의 두타연 주차장 맞은편이다. 두타연 주차장까지 도보나 자전거, 차량 이동이 모두 가능하며, 자전거는 안내소에서 대여해준다.

두타연만 둘러보기 아쉽다면 평화누리길도 걸어보자. 이목정과 비득안내소 사이 계곡을 따라 조성된 평화누리길 12km 구간은 트레킹이나 자전거 여행을 즐기는 이들에게 인기다. 양구전투위령비, 조각공원, 쉼터 세 곳과 포토 존 등이 마련되었고, 계곡을 가로지르는 두타 1·2교에서 멋진 전망도 즐길 수 있다.

양구에 가면 두타연 외에도 생태 관광을 즐길 수 있는 곳이 많다. 휴전선 인근 남한 최북단에 자리한 대암산 기슭의 양구생태식물원이 대표적이다. 중부이남 지역에서 보기 힘든 희귀식물이 많이 분포하는 양구는 식물지리학적으로 매우 중요한 지역이다. 양구생태식물원에서 다양한 북방 식물과 고산성산지 습지식물, 멸종 위기 식물을 만날 수 있다. 입장은 무료, 놀이터와 피크닉 광장도 마련되어 아이들과 함께 찾으면 좋다.

천연기념물(217호)이자 멸종 위기 야생동물 1급으로 지정된 산양을 볼 수 있는 양구산양증식복원센터도 놓치지 말자. 방사장 울타리 주변의 관찰로를 따라 걸으며 바위에 우뚝 서 있거나 풀을 뜯는 산양을 어렵지 않게 마주칠 수 있다.

여름철 인기 명소는 해발 800m에 자리한 광치계곡이다. 우거진 원시림 아래 차가운 계곡물이 흘러 물놀이를 즐기기에 제격이다. 광치자연휴양림에서 시작되는 대암산 생태 탐방로 중에서 원점으로 회귀하는 2시간 30분 코스나 양구생태식물원까지 이어지는 5시간 코스도 도전해볼 만하다.

가장 한국적인 화가로 평가받는 박수근 화백의 생가 터에 건립된 박수근미술관, 천체관측과 캠핑을 동시에 즐길 수 있는 국토정중앙천문대도 양구가 자랑하는 명소다.

펀치볼이라는 별명으로 유명한 해안분지를 한눈에 조망할 수 있는 을지전망대도 빼놓으면 아쉽다. 비무장지대(DMZ) 철책 위에 세워진 을지전망대에서 금강산까지는 불과 38km 거리. 전망대 출입 신청은 해안면 양구통일관에서 당일 오후 4시까지 받는다. 양구통일관 앞에는 한국전쟁 당시 주요 전투 9개를 재조명한 양구전쟁기념관이 있다.

이 충 기자

축 제

제17회 보령머드축제

우리나라를 대표 축제 중 하나인 보령머드축제가 "세계인과 함께하는 즐겁고 신나는 머드체험!"이라는 주제로 7월 18일부터 27일까지 10일간 대천해수욕장 및 보령 시내 일원에서 열린다.

보령시는 예로부터 자원이 풍부하고 산 좋고 물 맑아 산자수명한 땅에 대대손손 평강을 누리며 산다고 유래된 축복 받은 고장이다. 96년 7월 대천해수욕장 인근 청정갯벌에서 채취한 양질의 바다 진흙을 가공하여 머드팩의 16종의 화장품을 개발하였다. 보령산머드화장품은 인체에 유익한 원적외선이 다량 방출되고, 외국산 제품에 비하여 게르마늄, 미네랄, 벤토나이트 성분 함량이 높아 피부미용에 탁월한 효과가 있음이 한국표준 과학연구원, 한국화학연구원, 한국지질자원연구원, 원광대 김재백 박사팀 등 국내 유수 연구기관으로부터 입증되었으며 2001년도에 ISO 9002 인증획득 및 2004년 미국식품의약국(FDA)안정성검사를 통과하였다. 따라서 보령머드의 우수성을 널리 알리고 상품화로 성공한 "보령머드화장품"과 대천해수욕장을 비롯한 지역 관광명소를 홍보코자 98년 7월에 처음으로 축제를 개최하였으며 세계적인 축제로 육성해 나가고자 한다. 보령머드축제는 동양에서 유일한 패각분 백사장을 자랑하는 대천해수욕장에서 개최로 해수욕 및 머드체험을 동시에 체험을 할 수 있으며, 청정갯벌에서 진흙을 채취하여 각종 불순물을 제거하는 가공과정을 거쳐 생산된 머드분말(mud powder)을 이용한 머드마사지(해변셀프 마사지, 첨단머드마사지체험)와 머드체

■기 간 : 2014. 07. 18. (금) ~ 2014. 07. 27. (일) / 10일간
■장 소 : 대천해수욕장 및 시내 일원
■주 제 : 세계인과 함께하는 즐겁고 신나는 머드체험!
■슬로건 : 머드에 흠뻑 빠져라! 뒹굴어라! 그리고 즐겨라!
■주 최 : 보령시
■주 관 : 보령머드축제조직위원회

험행사가 운영되고 있다. 머드체험행사에는 대형머드탕, 머드씨름대회, 머드슬라이딩, 머드교도소, 인간마네킹, 캐릭터인형, 갯벌극기훈련체험, 갯벌스키대회 등 관광객을 위한 다양한 프로그램과 연계행사를 개최하여 관광객에게 볼거리와 즐길 거리를 제공하고 있다. 또한, 신이 빚어 놓은 듯한 환상의 섬 외연도를 비롯한 78개의 크고 작은 섬과 모세의 기적으로 유명한 무창포 신비의 바닷길, 한여름에도 오싹한 냉풍욕장, 석탄박물관, 국보 낭혜화상백월보광탑비 등 36점의 귀중한 문화유산을 함께 보고 즐길 수 있어 연계관광으로 "문화관광보령"을 알리고 보령머드화장품을 국내외에 널리 홍보하고 있다.

이번 축제에는 상시 운영되는 머드체험관을 비롯하여 머드 마사지존, 머드키즈랜드, 대형 머드탕, 머드몹씬 등 여러 장소에서 머드체험을 할 수 있다. 본행사장에서는 보령머드팩 체험부터 머드풀슬라이드, 칼라머드 보디페인팅, 머드비누만들기, 머드케릭터만들기, 머드마임퍼포먼스 등 다채로운 행사가 열리며 갯벌체험장에서는 서해 갯벌의 자연 진흙을 그대로 체험할 수 있다.

이번 머드축제에는 체험 외의 다채로운 즐길 거리도 마련해 놓았다. 머드광장의 머드축제 사진전시를 비롯하여 K-Water 홍보관, 머드화장품 전시장, 보령특산물 전시장에서 보고 즐길 수 있다.

여러 연계행사도 준비되어 있다. 시민탑광장 소무대에서는 시민탑광장 열린 공연이 상시 개최되며, 대천해수욕장 및 머드광장에서는 공군블랙이글스 에어쇼도 볼 수 있다. 본행사장에서는 보령머드축제 사진공모전과 머드마임 캐릭터 퍼포먼스, 머드 바디페인팅 등의 행사가 진행된다. 서해 해상에서는 요트 퍼레이드도 열릴 예정이다.

이번 보령머드축제는 야간에도 즐길 수 있는데, 국립국악원 초청공연과 공군군악대 공연, 스폰서데이 공연, 힙합공연 등이 열리며 세계머드피부미용 경진대회도 개최된다.

김정호 기자

개요 : 범죄, 액션
감독 : 조범구
출연 : 정우성(태석), 이범수(살수), 안성기(주님)
등급 : 청소년관람불가
개봉 : 2014년 7월 3일

범죄로 변해버린 신들의 놀음판! 목숨을 건 한 수가 시작된다!

프로 바둑기사 태석(정우성)은 내기바둑판에서 살수(이범수)팀의 음모에 의해 형을 잃는다. 심지어살인 누명을 쓰고 교도소에서 복역하기에 이르고, 몇 년 후 살수와의 대결을 위해 전국의 내로라하는 선수들을 모은다.

각자의 복수와 마지막 한판 승부를 위해 모인 태석(정우성), 주님(안성기), 꽁수(김인권), 허목수(안길강)는 승부수를 띄울 판을 짠다. 단 한번이라도 지면 절대 살려두지 않는 악명 높은 살수(이범수)팀을 향한 계획된 승부가 차례로 시작되고…… 범죄로 인해 곪아버린 내기바둑판에서 꾼들의 명승부가 펼쳐진다.

액션판과 바둑판이 만났다!
범죄로 변해버린 神들의 놀음판이 스크린에 펼쳐진다!

〈신의 한 수〉는 내기바둑의 세계와 범죄액션물이 만나 최고의 쾌감을 선사할 영화다. 오랜 전통을 자랑하며 점잖은 신사들의 스포츠로만 여겨졌던 바둑을 범죄액션 장르와 접목해 지금까지 우리가 몰랐던 내기바둑의 세계를 알려줄 〈신의 한 수〉. 서울 곳곳에 자리 잡은 골목길에 위치한 기원으로 진입하는 순간, 상상도 할 수 없었던 세계가 펼쳐진다. 최첨단 감시망과 수십억의 판돈이 오가는 그 곳은 지금까지 신선놀음으로만 알고 있었던 바둑의 이면을 보여준다.

화투, 포커 등 다양한 도박 게임보다 고도의 두뇌싸움을 요구하는 바둑. 실제로 내기바둑 세계에서는"바둑 잘 두는 놈들 중에 경찰한테 잡히는 놈 없다."는 정통한 속설이 있을 정도다. 그만큼 '바둑'은 현명함과 판단력이 필요한 최고의 두뇌게임이기에 〈신의 한 수〉는 두뇌와 범죄, 액션의 완벽한 합을 자랑한다. 제작진은 대한민국 최고의 바둑단체인 한국기원의 감수를 받아 리얼리티를 완성했다. 각 캐릭터들의 색깔에 맞게 바둑을 두는 손의 모양부터, 돌을 만지는 모습, 그리고 영화 속에 등장하는 각종 바둑 용어까지 한 국기원의 손을 거쳐 탄생한 것. 배우들의 연기 또한 리얼리티를 살리기 위한 최고의 조합이었다. 단 45cm의 거리를 두고 상대방의 수를 읽는 꾼들의 노련함은 대한민국을 대표하는 배우들이 완벽한 눈빛 연기로 완성도를 더했다.

〈신의 한 수〉는 단 한 번의 명승부를 위해 목숨을 버릴 준비가 되어 있는 꾼들의 비장함에 무게를 실어 각자의 복수를 위해 끝을 향해 달려가는 진한 드라마를 선사한다. 최근 웹툰 '미생'이 드라마 화 되고, 바둑이 인생을 살아가는 데 있어 일종의 병법서처럼 인정받고 있는 등 다시 한 번 전 국민적인 관심을 받고 있는 바, 범죄액션 장르와 만난 〈신의 한 수〉는 관객들에게 새로운 액션 카타르시스를 안겨줄 것이다.

안지훈 기자

韓國自動車新聞(KOREA MOTOR NEWSPAPER)
發行人:洪明熙/編輯人:洪明熙/印刷人:(株)아이피디/登錄番號:沙上라2011-1
代表番號:1566-9901(案內)/Internet住所:www.kmn.pe.kr/間別:月間,有價紙
住所:釜山廣域市 沙上區 毛羅洞 728-10蕃地

※본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수합니다.

자동차 산업을 이끈 한국자동차신문(KMN)의 목소리들

이 어린이의 웃음과 같이…

한국자동차신문(KMN)과 함께 우리 자동차업계에 밝은 희망만 피어오르기를 기원합니다.

자동차 부품업체를 지원하는 민간 자율 공익(비영리) 법인인

한국자동차산업시험연구소의 부설기관

한국자동차신문사 소개

"자동차 업계의 목소리를 담아내겠습니다."

대한민국 자동차산업 발전을 위해
한국자동차산업시험연구소(KMIR)와 한국자동차신문(KMN)이 앞장서겠습니다

경제 버팀목 자동차 산업 흔들리나

한국 경제의 버팀목이 되었던 자동차 수출에 빨간불이 켜졌다.

그렇게 버텨오던 우리 자동차 분야도 지금 위기라고 해도 과언이 아니다.

지난 7월부터 자동차 수출량이 감소세로 전락하더니 두 달 동안 지난해 같은 기간에 비해 10.4 %정도 감소했다. 전달에 비해서는 20.4 %나 감소했다. 현대기아차가 9.5% 정도 감소했으며 르노삼성은 31.2%나 감소했다.

내수 판매 또한 2.9% 감소하고 생산량 역시 9.2% 감소해 수출, 내수, 생산이 동반 추락한 것이다.

르노삼성은 8월 초 희망퇴직을 실시하며 본격적인 구조조정을 시작해 업계의 많은 사람들을 안타깝게 했다.

몇 년째 이어지는 판매부진과 생산량 감소, 모기업 르노와의 이익불균형 등이 이러한 결과를 낳은 것으로 보고 있다. 상황이 참으로 답답한 실정이다.

문제는 이러한 피해가 르노삼성 뿐 아니라 협력업체들에게 까지 고스란히 이어진다는 것이다. 수많은 르노삼성 협력사들이 줄줄이 넘어질 수도 있다.

쌍용자동차도 상황이 말이 아니다. 3년째 이어오고 있는 노사문제가 아직도 끝을 맺지 못하고 있기 때문이다. 특히 쌍용차 문제는 노사갈등을 넘어 사회적 문제로까지 그 심각성을 더하고 있다.

힘을 모아 위기를 넘겨야 할 때

앞서 언급한 바와 같이 자동차산업은 현재 '위기상황'이다. 3년 전부터 타 분야의 하락세에도 불구하고 꾸준히 자리를 지켜오던 우리의 자동차산업이었으나 지금은 전 세계적으로 상황이 너무 좋지 않다.

이런 때일수록 우리 자동차업계가 하나가 되어야 한다. 노·사도 잠시 싸우는 것을 멈추고 뭉쳐야 한다. 하나로 똘똘 뭉쳐 이 위기를 극복해야 한다. 그동안 자동차 산업을 비약적으로 성장시키며 그 저력을 보여주었듯이..

조선이며 전자며 하나같이 어려울 때도 우리에겐 여유로움이 있었지 않은가.

다시 한 번 더 힘을 내서 이 위기를 그 저력과 여유로움으로 맞서 싸워야 할 것이다.

한국자동차산업시험연구소(KMIR)와 한국자동차신문(KMN)이 앞장서겠습니다.

이렇게 어려울 땐 누가 뭐래도 직접적이고 현실적인 지원이 필요하다. 기타 여러 연구소 및 협회, 정부기관 등에서 기술개발지원금, 발전협의회, 고용지원 등을 행하고 있으나 사실 이름만 거창할 뿐 전혀 실속이 없다. 또한 직접적인 지원책이 아닌 간접적이고 보조적인 수단에 불과하다.

한국자동차산업시험연구소(KMIR)는 그동안 품질에 영향을 미치는 기술분야 즉, 검교정 검사 분야와 소모성 유류구매 분야에서 지속적이고 직접적인 지원 사업을 추진해 왔다.

지금 같은 위기에는 이러한 지원이 더욱 필요한 바, 자동차산업이 전진할 수 있도록 뒤에서 묵묵히 지원을 계속 할 것이다.

또한 우리 업계를 대변하는 유일한 언론인 한국자동차신문(KMN)을 통해 자동차업계가 하나가 되어 이 위기를 극복할 수 있도록 힘을 실을 것이다.

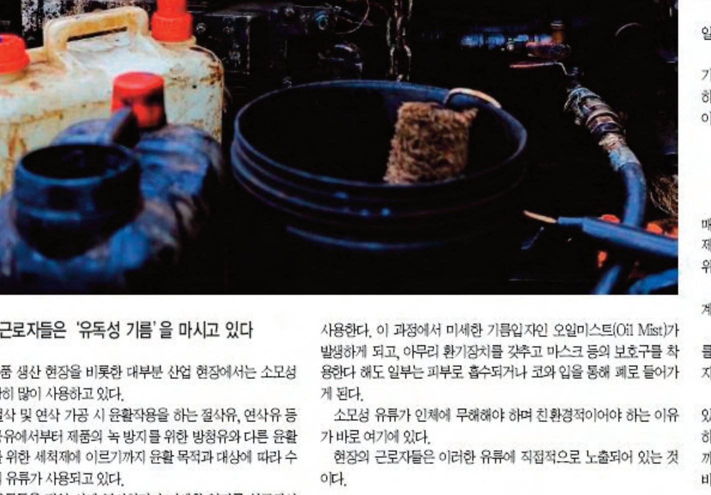
더 크게, 더 많이 우리 업계의 목소리를 전달할 수 있도록 부단히 노력할 것이다.

'고진감래', '전화위복' 라는 말처럼 위기를 극복하면 다시 기회가 찾아오게 마련이다. 또한 그런 위기를 기회로 바꿀 수 있다.

그러한 변화를 위해 한국자동차산업시험연구소(KMIR)와 한국자동차신문(KMN)이 앞장설 것이다.

오직 우리 자동차업계를 위해 노력할 것이다.

자동차 업계, 이제는 환경을 생각할 때



현장의 근로자들은 '유독성 기름'을 마시고 있다

자동차부품 생산 현장을 비롯한 대부분 산업 현장에서는 소모성 유류를 상당히 많이 사용하고 있다.

금속의 절삭 및 연삭 가공 시 윤활작용을 하는 절삭유, 연삭유 등의 금속가공유에서부터 제품의 녹 방지를 위한 방청유와 다른 윤활유의 제거를 위한 세척제에 이르기까지 윤활 목적과 대상에 따라 수많은 종류의 유류가 사용되고 있다.

이러한 유류들은 작업 시에 분사하거나 미세한 입자로 살포해서 사용한다. 이 과정에서 미세한 기름입자인 오일미스트(Oil Mist)가 발생하게 되고, 아무리 환기장치를 갖추고 마스크 등의 보호구를 착용한다 해도 일부는 피부로 흡수되거나 코와 입을 통해 폐로 들어가게 된다.

소모성 유류가 인체에 무해해야 하며 친환경적이어야 하는 이유가 바로 여기에 있다.

현장의 근로자들은 이러한 유류에 직접적으로 노출되어 있는 것이다.

친환경은 세계화의 물결

지금 전 세계 산업은 원가절감, 생산성 향상의 차원을 넘어 무공해, 친환경, 인간중심으로 그 양상이 바뀌고 있다.

이미 유럽 등 선진국에서는 건강 유해물질, 환경 규제물질을 강력히 제한하면서 새로운 기술 무역장벽을 쌓고 있는 실정이다.

그러나 아직 우리나라는 이러한 추세에 따라가지 못하고 있다. 대부분의 근로자들이 지금도 유독한 발암성의 화학약품을 마셔가며 일하고 있는 현실이다.

그들은 만성적인 호흡기 질환과 피부 질환에 고통 받으며 그렇게 일하고 있다.

근로자들은 기업의 경쟁력이다. 따라서 노동 환경의 열악함은 곧 기업 경쟁력 약화로 그대로 이어지게 된다. 무조건 생산성만을 강조하는 시대는 지났다. 이제는 작업환경과 근로여건을 살펴봐야 할 때이다.

기업의 경쟁력인 현장 근로자들을 위하여...

한국자동차산업시험연구소(KMIR)에서 시행하는 '소모성유류 구매비용 지원사업'은 자동차부품협력사들의 비용절감을 통한 생산성 제고의 목적도 있지만 사실 이러한 현장 근로자들의 안전과 건강을 위한 측면이 더 크다.

근로자들의 안전과 건강이 위협받는다는 것은 곧 우리 자동차 업계가 위협받는다는 것이기 때문이다.

따라서 친환경은 물론 품질 또한 뛰어난 수용성 방청유 및 세척제를 적극 도입하여 협력사들에게 비용은 물론 근로자 건강과 안전까지 지원하는 방안이 추진되고 있다.

이제부터는 친환경 시대이다. 전 세계가 'GREEN'을 모토로 하고 있는 현 시대에 원가절감이나 경제발전을 위한다는 그런 핑계는 통하지 않는다. 자동차산업 발전은 물론 자동차 산업 종사자들의 건강까지 생각하는 당 연구소의 행보에 협력사들의 많은 협조와 응원을 바라는 바이다.

한국자동차신문(KMN)은 2011년 8월 10일 설립된 신문사로서, 한국자동차산업시험연구소(KMIR)의 부설기관입니다.
모체의 정신을 그대로 이어받은 비영리 신문사로, 수익금 전액을 신문간행 및 자동차부품업체의 품질향상을 위한 지원금으로 사용하고 있습니다. 우리 자동차 업계의 목소리를 담아내고, 우리의 이야기를 전달하며, 우리 업계가 하나로 되어 힘을 모으는 계기를 마련하고자, 그러한 사명을 가지고 만들어진 신문입니다. 현재 국내 5개 완성차 및 8,500여 자동차부품협력사와 종사자 약 80만 명 및 50만명 이상의 자동차 관련 업계와 종사자들이 구독하고 있는 신문입니다.
완성차 및 부품협력사의 동향, 자동차 신기술 정보, 대정부 정책 제언 등의 소식을 비롯하여 정치, 경제, 사회의 기사는 물론, 생활의 팁, 여행지, 운동정보, 역사이야기 등 다채롭고 유익한 정보를 전달해 드릴 것을 약속합니다.

한국자동차신문(KMN)은 우리 자동차업계를 위한 신문입니다. 항상 자동차업계만을 생각하고 자동차업계를 위한 목소리를 내며, 자동차업계를 든든히 지원하는 그런 신문이 되겠습니다. 알차고 진실한 내용을 싣겠습니다. 여러분들의 작은 관심이 우리 자동차업계를 발전시키는 큰 초석이 된다는 것을 알아주셨으면 합니다.

자동차업계 소통과 소식 그리고 대외 및 대정부 질의 등을 통한 우리업계의 한 목소리와 자동차업계 현장의 기술전문기자들을 통한 전문적인 정보를 알려드리는 자동차산업 발전을 위한 유익하고 알찬 신문이 되겠습니다.

한국자동차신문(KMN)
KOREA MOTOR NEWSPAPER

본지(한국자동차신문)의 대정부 강력한 건의 및 주장과 반대에 백지화!

정부, 근로시간제한 법제화 진행 철회

고용노동부, 휴일근무를 연장근무에 포함시키는 법 개정 추진 강행

고용노동부는 지난 1월 30일 기자간담회를 통한 '장시간 근로 개선 추진방향 및 향후 추진계획'을 발표를 시작으로 이채필 장관을 필두로 한 휴일근로를 연장근로 12시간에 포함시키는 법제화를 추진해 왔다.

이는 근로시간을 줄여 근로자의 삶의 질을 향상시키고 나아가 일자리를 창출하겠다는 취지였다. 노동부는 올 19대 국회 출범에 맞춰 6월 근로기준법 개정안 제출을 계획하는 등 강력한 추진 의사를 밝혀 왔다.

한국자동차신문(KMN), 자동차업계의 목소리를 전달하다.

본지는 이러한 법제화 추진의사를 밝힌 1월 말부터 자동차부품협력사 협의회 참석 및 생산현장 근로자들과의 만남 등을 통해 업계의 의견을 수렴했다.

자동차부품협력사 대표들은 고용이 어려운 현 시점에 잉여근로시간이 발생한다고 해서 얼마나 일자리 창출이 더 이루어지겠냐며 오히려 생산성 저하로 업계가 심각한 위기에 처할 수도 있다며 어려움을 호소했다.

그 후 본지는 지식경제부와 고용노동부를 방문하며 법제화 반대에 대한 목소리를 강력하게 표했다.

고용노동부에는 법제화 추진이 너무 성급한 탁상행정임을 피력하였고, 지식경제부에는 자동차부품업계 발전을 위한 실질적인 발언을 해 줄 것을 요구했다.

자동차업계의 생존이 걸린 문제였기에 혼신의 힘을 다해 목소리를 냈다.

자동차업계의 목소리인 한국자동차신문(KMN), 정부의 정책을 바꾸다

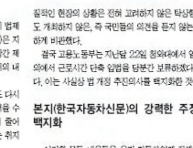
기존 국내 유력지 및 방송들의 침묵 속에 정부의 정책이 법제화로 굳어지고 있었으나 본지 즉, 한국자동차신문(KMN)은 지난 4월 30일자로 발간된 창간준비 제2호부터 6월 8일 창간 제3호까지 수 회에 걸쳐 지속적인 기획연재 기사를 통해 위의 내용들을 강력하게 전달했다.

이미 최적 설비를 구축해놓은 자동차부품협력사들이 또 다시 인력과 설비의 증축을 강요받게 되어 심각한 경영난을 겪을 수 있음을 경고하고, 노동자들도 연장근무의 감소로 임금이 줄어 생계를 위협받을 수 있음과 이는 삶의 질을 향상시킨다는 취지에는 반하는 것임을 적극 알렸다.

국내 유력지와 방송들의 침묵, 생산현장을 잘 아는 한국자동차신문(KMN)만의 고군분투

또한 위에서 언급했듯 자발적인 실업이 대부분인 현재 중소기업 고용시장에서 잉여수요가 발생해도 즉각적인 고용이 이루어질 수 없다는 사실도 피력했다.

고용노동부가 추진하는 법제화는 기업의 업종이나 규모 등 실질적인 현장의 상황은 전혀 고려하지 않은 탁상행정이며 공청회도 개최하지 않은, 즉 국민들의 의견을 듣지 않는 처사라며 강력하게 비판했다.



결국 고용노동부는 지난달 22일 청와대에서 열린 경제장관회의에서 근로시간 단축 입법을 당분간 보류하겠다는 의사를 표했다. 이는 사실상 법 개정 추진의사를 백지화한 것이다.

본지(한국자동차신문)의 강력한 주장과 반대에 백지화

이러한 모든 내용들은 우리 자동차업계 전체의 목소리이며, 본지는 그러한 목소리를 담아 전달하고 비판하는 언론 본연의 역할에 충실했을 뿐이다.

앞으로도 자동차업계를 대표하는 언론으로서, 자동차업계의 기관지로서 우리 업계를 위한 일이라면 그 어떤 일에도 앞장서며 하나된 목소리를 전달하도록 최선을 다 할 것이다.

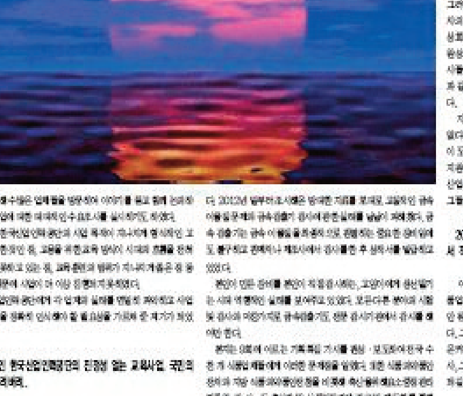
홍명희 기자

우리의 식탁은 안전한가!

우리가 공급받고 있는 식자재에 대한 검증은 어떻게 하는가?
영양구조는 어떤가!
식자재에 이물질이 나오는 경우엔!
식자재에 기준치가 넘는 농약성분 검출 등 위해요소 방지는!
– 협력사에 공급되고 있는 식자재에 대한 제보를 받습니다 –

제1편. 식자재 공장에서 이물질을 걸러내는 금속검출기에 대한 불편한 진실!!

새해가 밝았습니다. 2014년에도 자동차업계의 이익을 위해 열심히 뛰겠습니다.



2014년도 부품협력사 지원을 위한

후원금을 모금하고 있습니다.

자동차산업은 대한민국을 이끌어가는 제1의 산업입니다.
한국자동차신문(KMN)은 국내 유일무이한 자동차업계를 위한 전용지입니다.
또한 수익금 전액이 자동차부품업체를 위한 지원 사업에 사용되는 순수 비영리신문입니다.
수많은 협력사들이 어려움을 호소하고 있습니다. 완성차업계와 완성차 계열사의 참여가 더욱 필요한 때입니다.
귀사의 작은 후원이 대한민국 제1의 산업을 증흥시키고, 귀사의 손길이 미치지 못하는 영세 부품협력사들의 원동력이 될 것입니다.
우리 업계를 위한 후원에 많은 참여를 바랍니다.

2013년 12월 09일
한국자동차신문사(KMN) 임직원 올림

자동차산업에는 항상 한국자동차신문(KMN)이 있습니다.

한국자동차신문(KNN)은 우리 업계 소통을 증진하고, 우리 업계 목소리를 전달하며, 우리업계 이익을 위해 더욱 전진할 것입니다.

한국자동차신문(KMN)
KOREA MOTOR NEWSPAPER