

양산ICD 소식지

July 2014 Vol.38

Yongsan Inland Container Depot Co., Ltd. **MAGAZINE**

The Story, 양산ICD

물동량 Report

2014 양산ICD 물동량

News+

항만물류관련 주요 뉴스

전문가 칼럼

컨테이너터미널 자동화에 관한 소고

The Magazine, 양산ICD

笑笑한 라이벌

평양냉면 VS 함흥냉면

On the road

척박한 삶을 일궈낸 애환을 담아내다 _ 남해 바래길

7월의 시

이/해/인

7월은 나에게
치자꽃 향기를 들고 옵니다

하얗게 피었다가
질 때는 고요히
노랗게 떨어지는 꽃
꽃은 지면서도
울지 않는 것처럼 보이지만
눈물을 흘리는 것일 테지요

세상에 살아 있는 동안만이라도
내가 모든 사람들을
꽃을 만나듯이 대할 수 있다면
그가 지닌 향기를
처음 발견한 날의 기쁨을 되새기면서
설레일 수 있다면

어쩌면 마지막으로
그 향기를 맡을지 모른다고 생각하면서
조금 더 사랑할 수 있다면
우리 삶 자체가 하나의 꽃밭이 될테지요

7월의 편지 대신
하얀 치자꽃 한송이
보내는 오늘
내 마음의 향기도
받으시고
조그만 사랑을 많이 만들어
향기로운 나날 되십시오



Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

Contents

The Story, 양산ICD

- 04 물동량 Report 2014 양산ICD 물동량
- 06 Issue 분기별 양산ICD 주요 이슈
- 08 News+ 항만물류관련 주요 뉴스
- 12 전문가 칼럼 컨테이너터미널 자동화에 관한 소고
- 16 이야기 나눔이 말레이시아 포트클랑 항만을 가다

The Magazine, 양산ICD

- 20 탐미주의 여름 무더위를 날려줄 두 편의 공연 _ 연극 라이어, 뮤지컬 모차르트
- 24 불후의 명곡 한여름 밤, 열대야 같은 사랑을 노래하다 _ One summer night
- 26 笑笑한 라이벌 평양냉면 VS 함흥냉면
- 28 스포츠는 살아있다 한 여름 부산에서 즐기는 Exciting 해양레저스포츠
- 30 On the road 척박한 삶을 일궈낸 애환을 담아내다 _ 남해 바래길
- 32 여행을 여행하다 역사와 자연 속을 거니는 시간 _ 경북 영주

어울마당

퀴즈도 풀고, 의견도 나누고



2014년 양산ICD 물동량

년도별 물동량 처리실적

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
CY(TEU)	1,208,076	1,330,885	1,123,385	1,065,380	1,025,146	646,564	395,075	293,418	195,496	157,490	
CFS(R/T)	1,417,285	1,330,680	1,145,602	1,039,705	1,209,461	1,007,769	1,185,602	868,759	670,178	562,765	
일반화물(TON)	-	-	-	8,439	204,101	366,438	522,791	639,453	820,225	923,647	
전년대비 증감율(%)	CY	+15.1	+10.2	-15.6	-5.2	-3.8	-36.9	-38.9	-25.7	-33.4	-19.4
	CFS	+36.8	-6.1	-14.0	-9.2	+16.3	-16.7	+17.6	-26.7	-22.9	-16.0
	일반	-	-	-	-	-	+79.5	+42.7	+22.3	+28.3	+12.6

2014년도 컨테이너 및 화물처리 실적

● 컨테이너 반출입 현황

구분	단위:TEU									
	반입			반출			계			
	F	E	계	F	E	계	F	E	계	
1월	2,144	4,136	6,280	1,110	4,582	5,692	3,254	8,718	11,972	
2월	1,814	4,276	6,090	856	5,055	5,911	2,670	9,331	12,001	
3월	2,179	3,523	5,702	829	5,189	6,018	3,008	8,712	11,720	
4월	2,355	4,083	6,438	965	5,948	6,913	3,320	10,031	13,351	
5월	1,988	3,382	5,370	791	4,981	5,772	2,779	8,363	11,142	
6월	1,876	3,216	5,092	791	5,686	6,477	2,667	8,902	11,569	
계	물동량	12,356	22,616	34,972	5,342	31,441	36,783	17,698	54,057	71,755
	점유비(%)	35.3	64.7	100	14.5	85.5	100	24.7	75.3	100

● CFS 화물처리 현황

구분	화물량(R/T)			T E U			
	수출	수입	계	수출	수입	계	
1월	13,393	26,765	40,158	503	1,387	1,890	
2월	8,826	24,642	33,468	299	1,384	1,683	
3월	10,118	30,253	40,371	347	1,631	1,978	
4월	10,229	31,652	41,881	338	1,744	2,082	
5월	7,346	26,785	34,131	244	1,435	1,679	
6월	8,367	25,218	33,585	317	1,301	1,618	
계	물동량	58,279	165,315	223,594	2,048	8,882	10,930
	점유비(%)	26.1	73.9	100	18.7	81.3	100

※ 화물량(R/T)은 소수점으로 집계되어 약간의 오차가 발생할 수 있습니다.

● 일반 화물처리 현황

구분	2013년도		2014년도	2013동기대비 증감율(%)
	년 간	1월 - 6월	1월 - 6월	
총 계	923,647	436,092	549,254	+25.9
택 배	572,699	282,254	303,294	+7.5
일반잡화	350,948	153,838	245,960	+59.9

※ 일반화물중 택배비율 약55%, 그 외 약45%

● 중고자동차 수출 물동량 현황

구분	2013년도		2014년도	2013동기대비 증감율(%)
	년 간	1월 - 6월	1월 - 6월	
처리량	4,961	2,067	3,678	+77.9

ICD ISSUE

국가기반시설 정부합동안전점검 실시 관련 자체 점검 실시

2014년 4월 10일 국토교통부의 국가기반시설 정부합동안전점검 실시와 관련하여 양산ICD 자체 점검을 실시하였다. 주변전소의 전기 설비시설 점검을 시작으로 양산ICD 단지 내 주요시설물들의 안전관리 상태 점검 및 안전관리 매뉴얼 정비를 실시하였다.



동명대학교 방문

2014년 4월 29일 동명대학교 항만로지스틱스학부 학생들이 당사를 방문하였다. 양산ICD 운영현황 파악을 통한 경남권 일대의 물류흐름 파악 및 물류마케팅에 대한 현장 학습을 목적으로 양산ICD 업무현황 브리핑 청취 및 주요시설물에 대한 현장 견학이 이루어졌다.



양산ICD 기지내 시설 안전관리교육 실시

2014년 5월 23일 양산ICD 주주사 및 입주업체의 안전관리 담당자들을 대상으로 기지내 시설물에 대한 안전관리 교육을 실시하였다. 당사 주관으로 (주)일신 기술단에서 실시한 이번 안전교육에서는 각 단지 화재 사고 대응방법 및 소방시설 설치·유지/안전관리에 관한 법률 설명 등 전반적인 안전관리교육이 이루어졌다.



물류거점 화물실태조사 설명회 개최

2014년 5월 23일 「2014년 국가교통조사 및 DB구축 사업」의 일환으로 물류거점 화물실태조사 관련 설명회를 당사 회의실에서 개최하였다. 한국교통연구원 주관으로 실시되는 이번 조사에서는 공공물류거점시설에 입주한 물류기업의 물류활동 및 현장정보를 수집하기 위한 목적으로 사업체 물류 담당자와의 인터뷰 및 설문조사를 올 8월말까지 실시할 예정이다.



육상화물운송분야 초동조치 매뉴얼 검증훈련 관련 토의형 모의훈련 참석

2014년 5월 29일 국토교통부 물류정책관 주관으로 실시한 육상화물운송분야 초동조치 매뉴얼 검증 관련 토의형 모의훈련에 참석하였다. 이날 훈련에서는 화물 운송종사자의 물류거점 지역 기습 봉쇄 및 집단운송거부에 돌입하는 상황을 가정한 대응방법 토의 및 매뉴얼 점검이 이루어졌다.

내륙물류기지 상반기 운영실적 점검 및 활성화 대책 회의 참석

2014년 6월 25일 국토교통부 물류시설정보과 주관 내륙물류기지 상반기 운영실적 점검 및 활성화 대책 회의에 참석하였다. 5대권역 내륙물류기지 운영사들이 참석한 이날 회의에서는 상반기 기지 운영실적 및 하반기 추진 계획을 비롯하여 활성화 대책 및 주요 현안 사항들이 논의되었다.

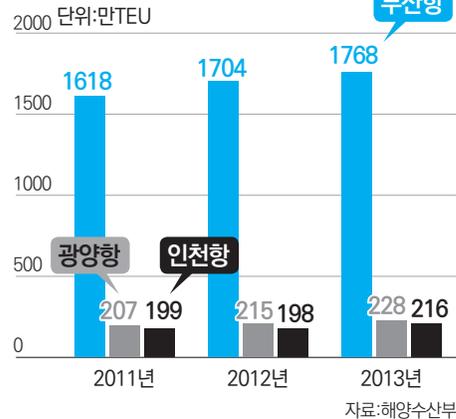
기지내 부지 재임대 승인

구 분	업 체 명	면적(㎡) (부지/창고/사무실)	임대기간	승인일자
2단지	디에스에너지(주)	18,957	2014.5.1 ~ 2029.4.30	2014. 4. 23
4단지	(주)타직	330	2014.4.1 ~ 2015.3.31	2014. 6. 16
9단지	(주)KCTC	3,495	2014.6.1 ~ 2015.5.31	2014. 5. 29



NEWS+

컨테이너 물동량 비교



수출입 물동량 분산... 국가 물류 경쟁력 약화

인천 신항 진입항로의 중심준설(수심 14→16m)이 현실화되면, 국가 전체의 해운물류 물동량 위축이 일어날 것으로 전문가들은 우려하고 있다. 차라리 예산 낭비로 이어질 인천 신항 중심 예산을 세월호 참사로 중요해진 해양 안전 분야로 돌려야 한다는 지적이 많다.

세계적인 해운물류 컨설팅업체인 'Sealntel 컨설팅'의 라르스 안센

대표는 “인천 신항 중심 계획은 슈퍼 포스트 파나마 스텝 선박(1만TEU 이상)을 유지하기 위한 노력의 일환으로 보이지만, 이는 한국 컨테이너 항만 전체 물량의 감소를 초래할 것”이라고 밝혔다.

한국 항만 컨테이너 물량은 수출입화물, 환적화물로 구성되는데 인천항의 인프라 확충은 인천항 수출입 화물의 증가를 가져오지만 다른 항만의 물량 감소로 이어진다.

안센 대표는 “수출입 화물의 분산으로 중국 항만과의 경쟁과 직기항 선대 배치에 있어 한국 항만의 경쟁력 약화가 우려 된다”고 덧붙였다. 부산 신항의 수출입 화물 물동량이 일부 감소하면 환적화물 물동량에도 영향을 미칠 수 있다는 뜻이다.

존 엘리엇 부산 신항 BNCT 대표 역시 “초대형선은 대규모 환적 물동량을 처리하는 부산항이나 중국 상하이항에 기향한다”며 “인천항의 지리적 위치와 조수간만의 차이 때문에 선사들이 유류와 시간을 소비 하면서 인천에 기향하지 않을 것”이라고 지적했다. 인천항만공사에 따르면 대중국 수출은 화공품 승용차 반도체 가전제품 등이 대부분을 차지한다. 이 물량이 급증한다는 게 인천 신항 중심의 논리다. 하지만 반도체와 고가의 가전제품은 공항을, 승용차 수출은 평택항을 통해 이뤄진다.

저가의 가전제품은 선박을 이용하는데 LG가 중국 소주, 남경의 현지 공장에 조달하는 중간부품은 컨테이너선이 아니라 카페리(수심 10m)를 이용한다. 중심이 꼭 필요한 것은 아닌 셈이다.

그런데도 인천 신항 인프라를 무리하게 확충하려는 것은 해수부 내 토건족과 인천 물류업계의 이익이 맞물려 있기 때문이라는 지적이다. 항만업계 관계자는 “중심준설은 해수부 항만국이 일하고 있다는 것을 보여주고 조직 축소도 막자는 의도가 깔렸다”며 “국가 전체의 이익을 따져본다면 막대한 손실”이라고 강조했다.

〈국제신문 5월 2일자〉

2030년 부산 신항 입출항 선박 2만척 넘을 듯 부산항만공사 추정... 지난해 7천443척 입출항

지난해 부산항 신항을 오간 컨테이너 선박이 7천척이 넘었고, 2030년에는 2만척이 넘을 것이라 예측이 나왔다.

부산항만공사는 ‘부산항 항만물류정보시스템(BPA-NET)’을 분석한 결과 지난해 부산항 신항을 오간 선박은 모두 7천 443척으로 집계됐다고 밝혔다. 2009년 입출항 선박 수(2천 62척)에 비해 3배 이상으로 늘어났다. 5만t 이상인 중대형 컨테이너 선박은 44.2%인 3천291 척이었다. 10만t~14만t인 선박이 222척이었고, 14만t 이상인 선박도 311척이었다. 2009년에는 10만t~14만t인 선박이 26척에 그쳤고, 14만t 이상 선박은 아예 없었다.

부산항만공사는 전체 입항실적을 활용, 장래 입항선박량을 예측한 결과 2030년 부산항 신항에는 2만447척이 오갈 것으로 내다 봤다. 5만t 이상 선박은 52.9%인 1만825척 정도 될 것으로 전망했다. 10만t 이상 선박도 1천724척으로 지난해 입출항 선박 수(533척)에 비해 3배 이상으로 늘어날 것으로 예측했다.

부산항만공사의 한 관계자는 “부산항 신항 입출항 선박은 빠른 속도로 대형화하고 있어 수심과 항로 너비 같은 항만 인프라를 지속적으로 개선해야 한다”며 “초대형 선박이 안전하고 여유 있게 방향을 틀 수 있도록 신항 입구 한가운데 있는 섬인 토도를 제거하고 항로 폭도 넓혀야 한다”고 지적했다.

〈국제신문 5월 7일자〉



부산신항 터미널간 ‘공동배차센터’ 내년 설립

부산항 신항의 경쟁력 약화 요인으로 지적됐던 터미널 간 운송(ITT : Inter Terminal Transportation) 비용 문제를 해결하기 위해 공동배차센터가 내년 설립된다.

부산항만공사(BPA)는 신항 내 터미널 간 운송(ITT) 문제를 해결하기 위한 방안으로 홍콩항을 벤치마킹한 트레일러 공동배차센터(ITT 플랫폼)를 내년 초 설립할 예정이라고 밝혔다.

트레일러 공동배차센터는 환적 화물 처리에 필요한 시설이다. 신항은 5개의 터미널 운영사로 나뉘어져 있어 환적 화물을 내리고 다시 싣는 터미널이 다를 경우 1TEU(약 6m짜리 컨테이너 단위)당 2만원 안팎의 트레일러 수송 비용이 추가로 발생한다. 환적 하는 터미널이 같을 경우 추가 비용 없이 터미널 내 야드 트랙터로 수송을 하지만, 터미널 운영사가 다르다면 각 터미널 출입구를 빠져나가야 돼 외부 트레일러 이용이 불가





News+

피하다. 특히 선사들이 트레일러 수송 부문까지 직접 챙겨야 돼 선사들의 불편이 가중됐다.

이렇게 신항 내 ITT가 발생하는 물량만 연간 45만TEU에 달한다. 이에 선사들의 편의와 비용 절감을 위해 트레일러 배차를 전담하는 회사를 설립하는 안이 추진되고 있는 것이다.

트레일러 배차를 전담하는 회사가 생기면 트레일러 운송 비용도 절감된다. 트레일러의 면밀한 스케줄 조정이 가능해져 빈 차로 오가는 트레일러의 수가 대폭 줄어들기 때문이다. BPA 관계자는 “홍콩항은 공동배차센터를 운영하면서 항만을 오가는 트레일러들의 공차 비율을 10~60% 개선시켰다”면서 “신항에도 공동배차센터가 설립되면 ITT 비용이 30% 가까이 줄어들 수도 있다”고 말했다.

세계 3위 컨테이너항만인 홍콩항은 이미 2003년 ‘원포트’라는 공동배차센터 회사를 설립해 운영 중이다. 홍콩항도 부산항 신항과 마찬가지로 5개의 터미널 운영사로 나뉘어져 있어 환적화물 수송에 불편이 많았다. 이에 홍콩항의 대표 터미널 운영사인 허치슨의 주도로 터미널 운영사들이 공동 출자해 공동배차센터를 설립했다.

BPA는 최근 ‘원포트’를 벤치마킹하기 위해 홍콩항을 찾는 등 공동배차센터 설립을 서두르고 있다. BPA는 동명대와 9월까지 공동연구를 통해 공동배차센터 설립안을 최종 확정한다. BPA는 공동배차센터의

공공성 확보를 위해 홍콩과는 달리 공사와 터미널 운영사들이 합동으로 공동배차센터를 설립·운영하는 방안을 검토하고 있다.

신항은 최근 몇 년 새 빠르게 북항의 물량을 흡수하며 동북아 최대 환적항만을 지향하는 부산항의 주력항만으로 금세 자리 잡았다. 최첨단 하역장비와 효율적인 하역 시스템으로 세계 주요 대형 선사들을 유치해 성장을 거듭해왔다.

그러나 신항을 단계적으로 개발하면서 선석으로 여러 운영사로 쪼갠 것이 환적화물 유치에는 큰 약점으로 작용한다는 지적을 그 동안 받아왔다.

〈부산일보 6월 20일자〉

택배시장, ‘주 5일 근무제’ 도입 유력

택배기사 근무조건 개선 차원...
올 추석 이후 도입 가능성 높아



택배시장에도 ‘주 5일 근무제’가 도입될 것이 유력시된다. 다만, 도입 시기는 추석 이후에나 가능할 것으로 보인다. 택배 배송원들이 토, 일요일에 쉴 수 있는 주5일 근무제 도입과 관련, 최근 택배업계가 일괄 도입이 아닌 각 업체가 자율적으로 도입하자는데 뜻을 모은 것으로 확인됐다.

하지만, 업계 전반적으로 ‘주 5일 근무제’ 도입이 불가피하지 않겠느냐는 반응을 보이고 있어 빠르면 올 추석을 전후해 각 업체별로 제도가 도입될 것이 확실시 되고 있다. 택배업계 관계자는 “최근 주 5일 근무제 도입에 대해 각 업체가 모여 ‘갑론을박’을

펼쳤지만, 일괄적으로 도입하기엔 무리가 있다고 판단, 각 업체가 자율적으로 판단하기로 했다”고 전했다.

각 택배업체에 확인한 결과, CJ대한통운을 제외한 한진, 현대로지스틱스 등 메이저 택배업체와 중소·중견업체 대다수가 주5일 근무제를 도입하겠다는 의중을 내비쳤다. 이들 업체가 이 제도 도입을 선호하는 이유에는 여러 가지가 있지만, 무엇보다 배송사원 확보에 어려움을 겪고 있기 때문인 것으로 알려졌다. 또 주 5일 근무제를 도입해야만 하는 가장 큰 이유에 대해서는 “ES(배송사원)들에게 돈을 많이 주지 못하면 근무여건이라도 개선시켜줘야 하지 않겠느냐는 것이 업계 전반적인 분위기”라고 설명했다.

주 5일 근무제 도입의 또 다른 이유로는 업무효율과 관련이 있다. 토요일에는 물량이 많지 않기 때문에 굳이 평일과 같은 시스템으로 운영할 필요가 없다는 것이다. 꼭 배달을 해야만 하는 물품에 대해서만 특별팀을 구성해 운영하면 효율성도 높일 수 있다는 것이 업계의 계산이다.

〈데일리로그 6월 27일자〉

6월 주요 항로 해상·항공운임 큰 변동 없어 무역협회, “유럽경기 회복으로 하반기 유럽 해상운임 상승할 듯”

6월 주요 항로 해상·항공운임이 크게 변동이 없었던 것으로 나타났다. 미국이나 유럽 등의 경제시장이 회복기에 접어들었지만, 해상의 경우 선박 수요가 워낙 많아 회복이 더딘 것으로 알려졌다.

한국무역협회에 따르면, 최근 무역협회는 수출입운임 점검 회의를 개최하고 주요 해상·항공 항로 운임동향을 점검했다. 전반적인 시황은 지난달과 큰 변화는 없었으며 40피트 컨테이너 기준으로 시애틀, LA 등 북미 서안 지역 운임은 지난달 대비 200달러 하락한 2,000달러 수준의 운임을 기록했고 북미 동안 지역은 3,700달러를 기록해 전월과 동일한 운임수준을 보였다. 유럽항로는 전반적으로 지난달 대비 큰 변동이 없었으나, 지중해항 운임은 선복량이 부족해 전월대비 운임이 소폭 상승한 것으로 나타났다. 운임동향은 북유럽인 앤티워프, 로테르담 등은 20피트 ‘컨’ 기준으로 100달러 하락한 1,600달러를 기록했으며 이스탄불, 라스페치아 등의 지중해지역은 전월대비100~200달러 인상된 2,000~2,100달러 수준을 기록했다.

중동항로는 여전히 선복량에 비교적 여유가 없는 상황이나 운임은 전월과 동일한 수준을 보였는데, 20피트 ‘컨’ 기준 두바이, 바레인 운임은 전월과 비슷한 900달러, 1,000달러를, 제다는 1,500달러 수준으로 나타났다.

중남미항로는 주요 취항선사들이 운임회복을 위해 지난 6월 15일 20피트 기준 600달러, 40피트 기준 1,200달러의 GRI(일반

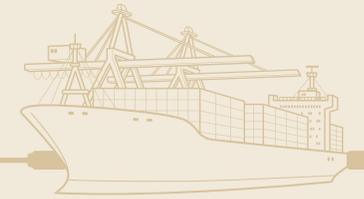
운임인상)를 시도했지만 동안지역을 제외하고는 전부 반영되지 못한 것으로 확인됐다. 이에 따라, 20피트 ‘컨’ 기준 발파라이스, 만질리노 등 서안지역은 전월과 동일한 2,400달러를 기록했고 칼데라 등 중미지역은 400달러 인상된 2,800달러를 기록했다. 또 부에노스아이레스, 산토스, 몬테비데오 포트 등 동안지역 운임은 전월대비 600달러 인상돼 1,700달러로 나타났다.

동·서남아시아 항로는 전반적으로 물량·운임 모두 전월대비 큰 변동은 없었으며 20피트 기준으로 호치민(400달러), 자카르타(500달러), 첸나이(800달러)는 지난달과 동일한 운임을 기록했고 나바사바(1,000달러)는 지난달 대비 100달러 상승했다.

전 항로 모두 전월대비 큰 변동이 없어 지난달과 동일한 운임 수준을 유지했으며, 1t 기준 샌프란시스코(2,600원/kg)는 전월대비 운임이 소폭 하락했으며 비엔나(2,700원/kg)는 전월과 동일한 운임을 기록했다. 베이징(900원/kg), 도쿄(900원/kg)는 운임변동이 없었던 것으로 나타났다.

무역협회 관계자는 “하반기부터 중국 경기 위축과 상관없이 유럽의 경기회복으로 해상운임이 회복될 것으로 전망된다”며, “그동안의 경기 위축으로 중국 수입이 줄었던 부분이 경기가 살아나면서 다시 수입하는 추세”라고 설명했다.

〈데일리로그 6월 30일자〉



컨테이너터미널 자동화에 관한 소고 수평/수직 자동화터미널 비교



정세화 | 한진해운신항만(주) 대표이사

최근 몇 년에 걸친 컨테이너선의 대형화 추세는 과거 그 어느 때 보다 급속도로 진행 중이다. 소형선에서 대형선으로 바뀜에 따라 단위 선박 당 하역물량은 크게 증가하게 되었으며, 그에 따라 항만 내에서의 하역시간도 늘어나게 되었다. 대규모 투자가 수반되는 대형 선박들의 출현은 이들을 실제로 운영하는 해운회사들에게는 항만 내에서의 하역시간이 비용과 직결되어 회사 수지에 직접적인 영향을 미침으로 하역시간 단축을 위한 터미널 생산성 증대가 절실하게 요구되고 있는 실정이다. 또한 세계 경제 성장에 따른 인건비 증가와 환경보호에 대한 규제가 더욱 강화되는 과정에서 컨테이너 터미널의 자동화 추세는 점차 증가하고 있는 상황이다.

일반적으로 컨테이너 터미널의 자동화에 따른 구분은 수동/반자동(Yard자동)/전자동 등 세 가지 운영형태로 대별할 수 있겠다. 그 중 반자동(Yard자동)화 터미널의 두 가지 운영형태(수평형Yard자동화 터미널과 수직형Yard자동화 터미널)의 특징 및 장단점 분석을 통하여 컨테이너 터미널의 자동화에 대한 이해를 돕고자 한다.

- ▶ 수동화 터미널 : 전체 하역 작업을 수동으로 수행
- ▶ 반자동(Yard자동)화 터미널 : Yard작업만 자동으로 수행
- ▶ 전자동화 터미널 : Yard작업 + Ship/Yard간 운송을 자동으로 수행

터미널 구분

선박이 접안 하는 부두에 대한 야드에 적재된 Container 방향에 따라 수평형자동화 (Horizontal) / 수직형자동화 (Vertical) 터미널로 구분

수직 및 수평 야드 배치 배경

야드 배치	수직 배치	수평 배치
특징	완전 자동화에 적합	부분(야드) 자동화에 적합
사유	이동 장비로 AGV를 사용하고 AGV와 외부차량 간의 교차점이 발생 시 사고의 위험이 높아 교차되는 지점이 없어야 하고, AGV의 속도가 낮아 Ship과 Yard를 최단 거리로 연결해 주는 형태인 수직배치를 선택	외부차량과 내부차량이 동일한 형태의 이송수단 사용으로 사고 위험은 낮아 생산성이 높은 형태인 수평배치를 선택
이송수단	AGV, Shuttle Carrier	Y/T

* AGV(Automated Guided Vehicle), Y/T(Yard Tractor)

야드 배치 형태에 따른 이송 장비 선택

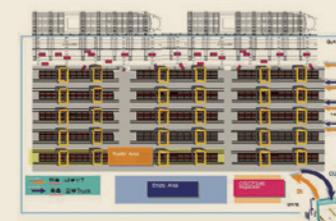
A. 수직형터미널

- Ship과 Yard 간의 짧은 거리만을 이송장비를 사용하여 컨테이너를 운반함으로써 적은 이송장비의 투입이 가능함
- 외부 차량과의 간섭이 발생하지 않으므로써 자동화 장비인 AGV(전자동화 경우)를 사용하거나, 짧은 거리만을 이동하기에 이송 및 하역기능을 겸비한 Shuttle Carrier(Yard자동화 경우)를 사용

B. 수평터미널

- Ship과 Yard 간의 이송거리가 멀어 이송의 속도가 빨라야 하고, 많은 수의 이송장비가 투입됨으로 장비 가격이 비교적 저렴한 이송장비를 선택함
- 외부 차량과 교차되어야 하는 구간이 많아 상대적으로 사고위험이 높음
- 따라서 이송이 빠르고 비교적 저렴한 Y/T가 많이 사용되고 있음.

구조 및 운영 비교

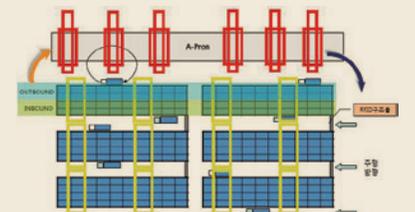


1-1. 수평터미널 구조

- 접안한 배와 수평방향 Lay-out 부산신항 PNC, 2-1단계, 2-2단계
- 수출입 화물 처리에 유리한 구조로 환적화물 보다는 수출입 Local 화물 비율이 높은 물류패턴에 적합한 모델

1-2. 수평터미널 운영

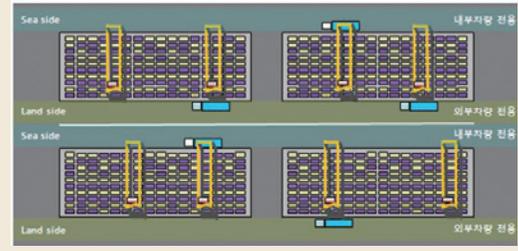
- STS(Ship To Shore Crane)작업 영역에서의 작업은 수동화터미널과 동일하며, ARMGC(Automated Rail Mount Gantry Crane)가 설치되어 있는 Yard작업 구역에서 Terminal 내부 Y/T와 ARMGC에 설치된 각종 자동화 Sensor, Camera를 이용하여 사전에 계획된 Yard 자동화 작업이 진행되며 필요 시 Remote Control Center에서 Operator가 수동으로 작업을 진행할 수 있음





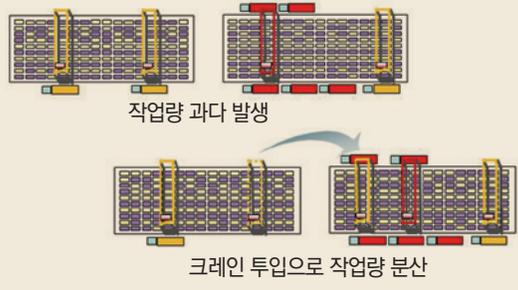
1-3. 내/외부 차량 구분 운영

- 외부 차량의 경우 터미널 자동화 시스템에 익숙하지 않은 경우가 있으므로 내부차량, 외부차량 구분하여 운영
- 해측(Sea side) : 내부차량 (Y/T) 전용 운영
- 육측(Land side) : 외부차량 (Truck) 전용 운영
 - 내/외부 차량 운행 중 간섭 방지 및 차량 작업 분산
 - 내/외부 작업 우선 순위 선정 : 본선 작업 우선



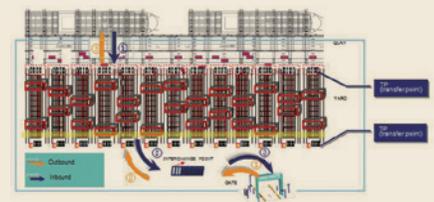
1-4. 야드 크레인 운영

- 1Block 당 2기 운영 (Default)
 - 정상적인 작업량 처리 시 1Block을 2기의 크레인이 담당
- 1Block 3기 운영 (Exception)
 - 한 크레인 작업 과다 발생 시 유동적 크레인 투입
 - 작업량이 줄어들어 따라 크레인 원상 복구



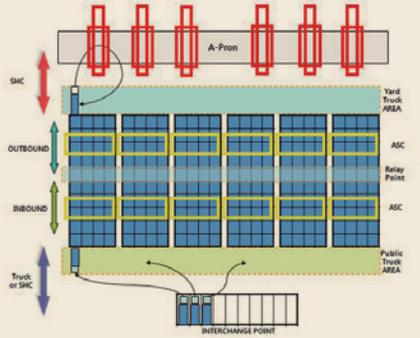
2-1. 수직터미널 구조

- 접안한 배와 수직방향 Lay-out ☞ 스페인 TTI-A, 로테르담 ECT, 부산 신항 2-3단계



2-2. 수직터미널 운영

- STS 작업 영역에서는 ASC(Automated Stacking Crane)와 연계되는 SHC(Shuttle Carrier) 운영특성상 Lashing Platform에서 Container Number, 외관, Cone 작업 등을 완료 후 Girder end 하부 지상에 Container를 이동하여 선적/하역 작업을 하며, SHC는 해측 Transfer 작업 구역으로 Container 이송 및 작업 처리함
- 육측 Transfer에서 Yard에 적재된 Container 반출 및 외부 차량의 반입 Container 작업 처리
 - TTI-A : SHC로 Container를 Road Truck 대기소로 이동
 - 부산신항 2-3 : Road Truck이 직접 육측 Transfer에 진입하여 적재된 Container 처리 (육측 SHC 없음)



터미널 운영 장비

	수평(Horizontal)	수직(Vertical)
STS	재래부두와 동일한 YT & Chassis 이용	Lashing platform 이용 (Option) - Container 상태, Number & Cone 작업
ARMG	Cantilever Type CPS & Anti-lift Remote control desk for Road truck	RTGC와 동일한 구조 Seaside / Landside transfer area 운영
Terminal 내부 Container 운송	Y/T & Y/C	수동 : SHC 자동 : AGV
비고	Cantilever area 운영에 따른 Automation 장비와 Human 작업 경계 구분 없음	Transfer area (완충 구역) 운영에 따른 Automation 장비와 Human 작업 구분

※ Remark
 수직 : √ 스페인 TTI-A ▷ Road Truck 대기소 있으므로 Remote control desk 필요 없음
 √ 부산신항 2-3 ▷ Road Truck이 직접 육측 Transfer에 진입하여 적재된 Container를 처리하므로 Remote control desk 필요함

생산성 및 운영

	수평(Horizontal)	수직(Vertical)
생산성	재래부두와 동일한 생산성으로 120sec에 1cycle 작업 ☞ GP : 약 30move/hour	Lashing platform 지체시간 : 20sec/cycle Lashing platform cone 처리시간 : 5sec/cycle Girder end 이동시간 : 10sec/cycle ▷ 수평type 대비 35sec/cycle 추가 소요 ☞ GP : 약 25move/hour
장비 운영비용	- YT 운영대수 많지만, 일반 부품 사용에 따른 부품단가 낮음 - YT 이동거리는 SHC 대비 많음	- SHC 운용대수는 적지만, SHC 유지비 높음 - SHC 이동거리는 YT 대비 짧음

※ Remark
 수직 : √ Lashing platform 에서의 작업 중, 컨테이너에 Cone 끼임 등 특수상황 발생 시 STS 대기시간 과다 소요

장단점

수평(Horizontal)	지표	수직(Vertical)
높다(Y/T 투입수에 따라 변동됨)	생산성(STS)	보통
높다	생산성(ARMG)	보통
짧다	Truck T/Time	보통
많다(Gang 당 Y/T 4대)	인력	적다(Gang 당 2.5대 소요)
보통(Y/T 0.8억, Y/C 0.2억 : 4대 × 1억 = 4억)	장비 투자비	높다(ASC 10억 : 2.5대 × 10억 = 25억)
보통	유지 보수비	높다
향후 불가능	향후 완전 자동화 가능 여부	향후 가능 (S/C 무인 가능)
Tandem STS 투입 가능	Tandem 가능 여부	Tandem STS 불가능 (기술적 한계로)
보통	토지 이용률	높다
보통	안전성	높다
보통	속도	ASC 속도 상당히 빨라야 한다
Simple	전산 시스템 구현	장비 간 간섭이 생긴다 (최적화 구현 필요, TOS로 해결해야함)
최대 확보 가능	외부차량 접점	적다
Y/T, Y/C 혼자서는 작업 불가능	기타	S/C (유인)장비로 혼자 작업 가능

이상과 같이 컨테이너터미널 자동화관련 수평형자동화와 수직형자동화 간의 특성 및 장단점을 비교해 보았다. 어떠한 형태의 자동화가 더 좋거나 나쁘다의 문제 보다는 터미널을 구축하고자 하는 지역의 항만조건(노동임금 수준, 투자비용, 수출입 화물 현황 등등)을 고려하여 그 곳에 적합한 형태의 자동화터미널을 구축하면 될 것이다.



말레이시아
포트클랑 PORT KLANG
 항만을
 가다

| 이동훈 | 기획관리팀 과장 |



작년 지인들과 함께 떠난 말레이시아 여행 중 우리나라의 부산항격인 말레이시아 제1의 항만 포트클랑을 방문할 기회가 있었다.

말레이시아는 약 33만㎡에 달하는 국토면적과 3천만 명의 인구로 이뤄진 전형적인 열대우림형 국가로 1990년대 부터 연평균 8%대의 높은 경제성장률을 기록하며 주요 신흥공업국으로 급부상했다.

국토는 북쪽으로 태국, 남쪽으로 싱가포르와 경계를 이루고 있으며, 말레이 반도에는 포트클랑항, 페닝항 그리고 조호르항 등 3개의 주요 컨테이너항만이 있다. 그중 포트클랑은 1995년 말레이시아에서 최초로 100만TEU 이상의 컨테이너를 처리한 항만으로 국가 컨테이너 처리물동량의 절반 이상을 담당하고 있으며 현재는 세계 12위의 컨테이너 처리 항만이다.

인근에 있는 싱가포르항만의 환적항만으로 주로 이용되고 있는 포트클랑은 총 연장 4.6km의 부두에 수심 17.5m로 Kelang Container Terminal, Klang Port Management, West Port 이렇게 3개 터미널운영사에 의해 운영되고 있었다. 그중 내가 방문한 West Port터미널은 포트클랑에서 처리되는 물동량의 70% 이상을 처리하는 중심터미널이었다.

포트클랑의 주요 취급 품목은 공산품 수출입을 위한 컨테이너와 곡물, 비료 등의 드라이 벌크화물, 식물유, 화학제품 및 석유수출을 위한 액체 벌크화물 등이며 CY를 수입승용차터미널로 활용하고 있었다.

한 가지 놀라운 것은 우리나라 항만시설의 주위 환경보다 매우 친환경적인 컨테이너터미널로 조성되었다는 것이다. 아직 대부분의 수출입 업무가 On-dock에서 이루어진다는 점과 배후부지 미개발에 따른 주위환경이 자연친화적인 부분이 있지만 터미널사무실로 가는 입구에는 인공적으로 만든 분수대, 정원, 각종 조형물들이 내 눈을 사로잡았다.

현재 재개발중인 우리나라의 부산항 북항에도 이런 친환경적인 부대시설들이 곳곳에 설치되길 잠시 기대했다.



포트클랑항만은 말라카 해협에 위치한 전략적 입지와 말레이시아 정부의 해운산업강화정책에 따라 1996년 141만 TEU의 컨테이너 처리를 시작으로 2012년에는 700만TEU의 컨테이너를 처리하였으며 지속적으로 물동량이 증가하고 있는 추세이다.

말레이시아 항만의 역사는 1960년대와 1980년대에 걸쳐 커다란 변화를 경험하였다고 한다. 항만시설에 대한 수요, 교역패턴의 변화, 화물처리 시스템의 새로운 기법 도입 등 말레이시아 산업화에 있어 중요한 역할을 담당하였다.

이 시기에 말레이시아 정부의 독점적 서비스 제공 조직으로 운영되어 오던 항만들은 효율성면에서 경쟁력이 떨어졌고 자국 수출상품들의 가격경쟁력을 제고하기 위해서 효율적이고 광범위한 서비스 부문에 대한 필요성이 대두됨에 따라 물류 및 해상운송부문의 개선에 대한 관심이 높아졌다.

이와 함께 싱가포르를 통해 주로 운송되던 말레이시아의 화물들을 자국 항만으로 유치하기 위한 노력을 정부에서 적극 추진하였다고 한다.

이 같은 배경 하에서 말레이시아 정부는 1980년대 중반 이후 국민경제에 민간부문의 참여 확대를 통한 경쟁력 확보를 위해 'Malaysia Incorporated' 개념을 도입하였다고 한다. 즉 생산성과 효율성 제고를 위해 정부가 운영하던 항만의 일부를 민간 기업에 이양하는 민영화 계획을 도입한 것이다.

바로 그 첫 번째 민영화 사업이 추진된 곳이 포트클랑항만이다. 포트클랑항만은 2020년까지 선진국 대열에 진입하려는 정부 정책에 따라 충분한 항만인프라 구축과 수출 증대를 원활하게 하기 위한 다이내믹한 기업경쟁환경을 조성하려고 노력 중에 있었다.

그 일환으로 물류비 절감을 위한 Just-in-time 화물처리 체계 구축과 대형 컨테이너 선박 기항을 위한 항만시설/서비스 확보 및 싱가포르항만(세계1위)과 인접한 전략적 입지를 활용한 환적기능 강화에 초점을 맞추고 있었다.

한 가지 아쉬운 부분이 있다면 포트클랑항만이 국내 수출입화물과 환적물동량에 의한 세계적인 항만으로 나아가기 위해서는 배후 부지의 체계적인 개발이 필요해 보였다.

항만의 지정학적 입지, 물류인프라, 정부의 항만개발 적극성 및 지원 등 향후 포트클랑항만이 세계적인 항만으로 우뚝 설 수 있겠다는 긍정적인 생각을 끝으로 이 글을 마무리한다.



여름 무더위를
날려줄 두 편의 공연!

연극
뮤지컬
**라이어
모차르트**

안녕하세요? 저는 (주)동방 본사 경영관리팀에 근무하는 임준택입니다!
시원한 음료와 팔빙수 등을 마구마구 먹고 싶은 더운 여름날이죠?
그 열기만큼이나 즐겁게 느껴질 공연 두 편이 있어 여러분들께 소개해드리려고 합니다.



| 임준택 | (주)동방 경영관리팀 |

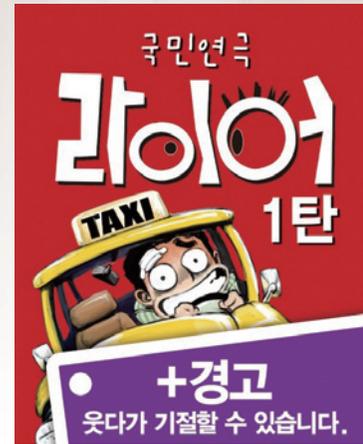
빈틈없는 거짓말의 조합

라이어

기막힌 거짓과 어설픈 진실, 속고 속이는 우리의 인간사를 통렬한 웃음으로 선사하는, 레이쿠니(Ray Cooney)의 대표작 라이어. 지금도 유럽을 비롯한 전 세계 60여개 나라에서 공연되고 있으며 특히 우리나라에서는 1999년 초연 이후 16년이라는 긴 시간동안 그 역사가 이어져 오고 있는데, 이처럼 오랫동안 사람들의 꾸준한 사랑을 받으면서 공연이 지속될 수 있었던 이유가 무엇일까 궁금해 하던 중, 마침 가까운 곳에서 라이어를 공연한다기에 관람을 하러 갔습니다.

결론부터 말하자면 그 이유는 바로 '웃음'입니다. 숨 돌릴 틈 없는 빠른 전개와 상황에 내몰릴수록 에너지를 뿜어내는 연기로 관객을 웃다가 기절하기 직전까지 몰아붙이는 라이어의 힘. 그리고 웃음의 모든 조건이 톱니바퀴처럼 완벽하게 맞춰 돌아가는 짜임새가 관객의 감흥을 끌어내기에 충분했습니다.

처음 극이 시작되고 대략 10분 정도는 지루한 느낌을 강하게 받았습니다. 지금까지 관람했던 대부분의 극들이 시작부터 관객들을 웃기거나 심각하게 몰아갔었던 점에 비해, 라이어는 지극히 일상



적인 대화와 억지스럽게 지어내는 발성 등에서 보는 이로 하여금 지루함을 느끼게 했습니다. 그러나 전반적인 상황 소개가 끝난 후, 주인공들의 거짓말이 거짓말을 부르고 또 그 거짓말이 우스꽝스럽게도 잘 맞물려 나가는 상황을 마주하게 되었고 그렇게 80분이 넘는 시간동안 수십 번 이상의 거짓말들로 극이 진행되자 분위기는 금세 반전되었습니다.

'과연 이번의 거짓말이 탄로 나지 않기 위해서 다음에는 어떠한 거짓말로 이를 무마시킬까?' 하는 생각들과 이번에는 정말 탄로 나게 생겼는데 극중 인물들은 이와 같은 사실조차 모르고 안심하고 있는 상황을 보면서 느끼는 조마조마한 느낌. 지금까지 보아왔던 연극들에서 정말 단 하나의 소재를 가지고 이처럼 관객들의 일체화를 끌어내는 것은 보지 못했습니다.

사회적인 삶을 살아가는 사람들은 도덕의 압력을 무시하지 못하는데 연극 라이어는 이와 같은 현대인들의 가려운 부분을 잘 긁어주는 극이라고 생각합니다. 인간의 수많은 터부(Taboo)중에서도 거짓말이라는 소재를 해학적으로 잘 풀어내어 재밌게 관람했습니다.





천재로서의 운명과
자유로운 인간이고 싶은
열망의 끝없는 대립

모차르트



명작으로 손꼽히는 영화 <아마데우스>를 통해 천재적 작곡가 모차르트의 인생과 죽음에 대해 관심을 갖고 있었고 평소 좋아하던 가수 박효신 씨가 뮤지컬 모차르트의 주인공 모차르트로 캐스팅 되었다는 이야기를 듣고 세종문화회관에서 <모차르트>를 관람했습니다.

뮤지컬을 보며 인상적이었던 것은 모차르트의 천재성을 상징하는 아마데의 존재였습니다. 아마데는 어린 시절의 모차르트의 모습을 하고 있는데, 놀라운 재능을 선보이며 사람들의 관심을 한 몸에 받았던 모차르트의 분신입니다. 인형처럼 차려입고 아마데를 연기한 어린 배우의 연기가 귀엽고 인상적이기도 했지만 특히 아마데는 자신의 천재성을 자랑스러워하다가도 버거워하고 때로는 도망치고 싶어 하는 인간 모차르트의 이면을 잘 보여줌으로써 극의 재미를 더해주었습니다. 아마데는 뮤지컬 속에서 늘 모차르트를 따라다니는데, 벗어나고 싶지만 벗어날 수 없고 천재소년이라 불리며 모든 사람들에게 사랑받던 과거의 추억 때문에 발전하지 못하는 모습은 안타까움을 느끼게 했습니다.

뮤지컬 모차르트를 보면서 느꼈던 즐거움 중 가장 컸던 것은 단연 음악입니다. 최고의 음악가 모차르트의 삶을 다룬



뮤지컬이만큼 흘러나오는 음악 하나하나가 명곡이었습니다. 모차르트의 파워 넘치는 가창력은 특히 기억에 남는데, '내 운명 피하고 싶어'나, '나는 나는 음악'과 같은 노래가 아직도 잊히지 않습니다. 모차르트라는 천재의 아내로 살아가는 콘스탄체의 기여움을 잘 느끼게 해주는 '난 예술가의 아내라' 또한 인상적인 곡 가운데 하나입니다. 그러나 무엇보다 감동적이었던 곡은 단연 주연급 출연진들과 무수한 앙상블이 모두 호흡을 맞추어 합창한 '모차르트! 모차르트!'였습니다. 그 웅장함은 아직도 저를 설레게 할 만큼 감동적인 곡이었습니다.

아버지와와 갈등, 모차르트 자아의 내면적인 갈등과 자유에의 열망, 음악에 대한 고뇌 등으로 점철되어 있으며, 음악에 대한 환희와 성공의 영광 등이 뒤범벅된 모차르트만의 삶. 그 삶의 빛과 애환을 깊이 공감할 수 있었던 뮤지컬을 만나게 되어 반가웠고 뮤지컬을 통해 비로소 천재적 예술가의 심리와 삶을 일면이나마 짐작할 수 있게 되어 뜻 깊은 경험이었습니다.

무더운 날씨에 집에만 계시거나 먼 곳까지 가지 마시고 연극이나 뮤지컬과 같은 공연으로 여름을 시원하게 이겨보는 건 어떨까요? 소중한 사람과 공연 관람을 추천 드립니다.





한여름 밤, 열대야 같은 사랑을 노래하다 One summer night

‘와우! 여름이다~’로 시작하는 <해변의 여인(쿨/1997)>이나, 들으면 어쩐지 바다로 가지 않으면 안 될 것 같은 <해변으로 가요(키보이스/1970)>처럼, 여름이면 늘 생각나는 노래가 저마다 한 두 가지씩은 있을 것이다. 그 노래의 대부분은 일상에서 벗어나 여름을 즐기자고 부추기는 내용의 노랫말과 경쾌하고 흥겨운 리듬으로 이뤄져있다. 여름이 방학과 휴가의 계절이니만큼 분위기에 맞춰 저절로 어깨를 들썩이고 엉덩이를 흔들도록 록록 만드는 ‘댄스유발’ 노래들이 대중들로부터 사랑받는 건 당연하다.

하지만 지금 소개할 불후의 명곡은 으샤 으샤 흥을 돋우는 여름 노래가 아니다. 그렇다고 해서 맥이 탁 풀리게 되는 느린 템포의 곡도 아니다. 감성적인 멜로디로 순수하면서도 여름처럼 격정적인(?) 사랑을 표현한 이 노래는 바로, <One summer night>이다.



<One summer night>는 1976년 국내에서 개봉한 <사랑의 스잔나>라는 영화의 삽입곡으로 유명세를 탄 노래이다. 불치병에 걸린 여자 주인공(진추하)과 그녀를 사랑하는 남자 주인공(종진도)이 등장하는 멜로드라마인 영화의 내용과 노래가 어우러져 당시 영화를 본 많은 사람들의 눈물샘을 자극했다.



노래를 부른 진추하(陳秋霞, Chelsia Chan)는 홍콩 출신의 가수이자 영화배우로 청순가련한 외모와 뛰어난 노래실력으로 많은 남성 팬을 확보했다. 더욱이 작사·작곡 실력도 빼어나 싱어송라이터 스타로 주목을 받았다. One summer night 또한 진추하의 자작곡이다. 그녀가 만들고 부른 곡 중 잘 알려진 노래를 하나 더 꼽자면 <Graduation tear's>가 있는데 이 곡은 지금도 졸업 시즌이면 방송매체에서 흘러나오곤 한다.

진추하는 한창 주가를 올리던 80년대 초반 돌연 결혼과 함께 연예생활에 마침표를 찍었고 이후 25년이 흐른 2006년에 컴백을 하게 된다. 컴백 앨범은 우리나라에서 먼저 선보였는데, 김형중,

One summer night

One summer night the stars were shining bright
one summer dream made with fancy whims
that summer night my whole world tumbled down
I could have died, if not for you

별이 밝게 빛나던 어느 여름 밤
환상적인 공상이 스치던 어느 여름날의 꿈
내 모든 세계가 무너져 내리던 그 여름 밤
당신이 아니었다면 난 죽어버렸을 거예요

Each night I'd pray for you
my heart would cry for you
the sun won't shine again
since you have gone
each time I'd think of you
my heart would beat for you
you are the one for me

매일 밤 난 당신을 위해 기도하고
내 심장은 당신 때문에 울어요
당신이 떠난 후로 다시는 태양이 빛나지 않아요
매 시간 당신을 생각하고 내 심장은 당신을 향해 뛰어요
당신은 내 하나뿐인 사람

Set me free like sparrows up the trees
give a sign so I would ease my mind
just say a word and I'll come running wild
give me a chance to live again

나무 위의 새들처럼 날 자유롭게 해줘요
내 마음이 편해지도록 한 가지 표시라도 주세요
단지 한 마디만 해줘요. 그러면 거침없이 바로 달려갈게요
다시 살 수 있게 기회를 줘요

Each night I'd pray for you
my heart would cry for you
the sun won't shine again
since you have gone
each time I'd think of you
my heart would beat for you
you are the one for me

매일 밤 난 당신을 위해 기도하고
내 심장은 당신 때문에 울어요
당신이 떠난 후로 다시는 태양이 빛나지 않아요
매 시간 당신을 생각하고 내 심장은 당신을 향해 뛰어요
당신은 내 하나뿐인 사람

One summer night
영화 <사랑의 스잔나> 中



이소은, 드렁큰 타이거가 앨범제작에 참여해서 더욱 관심을 받았다. 더불어 KBS1TV의 <콘서트 7080>에도 출연해 올드 팬들의 뜨거운 박수를 받았다. 그 자리에는 <사랑의 스잔나>에서 호흡을 맞춘 종진도(鍾鎭濤, Kenny Bee) 또한 출연해 영화에서처럼 One summer night를 함께 열창했다.

<사랑의 스잔나>가 아주 오래 전 영화이기에 지금은 쉽게 접하기가 힘든데, 대신 권상우와 한기인이 출연한 <말죽거리 잔혹사>를 보면 One summer night를 만날 수 있다. <말죽거리 잔혹사>가 70년대를 배경으로 다룬 영화이다 보니 그 당시의 분위기를 자아내는데 이 노래가 쓰인 것이다. <사랑의 스잔나>가 인기를 얻은 그 때의 남자들은 여자들의 관심을 받기 위해 통기타로 One summer night를 연주하면서 노래를 부르곤 했는데, 어렵지 않은 코드진행과 영어가사는 많은 사람들이 연주하고 따라 부르는 데 큰 기여를 했다.

애절하고 눈물 나는 연애를 경험해본 사람이라면 진추하의 One summer night에 표현된, 한 여름의 열대야처럼 잠 못 이루는 사랑의 걱정을 이해할 수 있을 것이다. 돌이켜 볼 어느 여름날 밤의 사랑이 있다면 이 노래를 듣고 또 따라 부르며 추억에 빠져 봐도 좋고 그런 추억이 없다면 이번 여름 뜨거운 사랑을 해보는 것도 좋을 것이다.



물냉이나 비냉이나 그것이 문제로다! 평양냉면 VS 함흥냉면

무더운 여름이면 생각나는 대표적인 음식 중 하나가 냉면이다. 지금이야 사시사철 얼음을 쉽게 구할 수 있으니 온도가 수은주가 30도 이상을 가리키는 날씨에도 냉면을 먹을 수 있게 됐지만, 사실 냉면은 이북 지방에서 추운 날 즐겨먹던 겨울별미 음식이었다. '이열치열', '이한치한'이라는 말이 있지만 더우면 더울수록 시원해지고 싶고 추우면 추울수록 따뜻해지고 싶은 게 사람 마음이다. 그러니 오늘날 여름철에 냉면을 즐길 수

있게 된 거 아닌가? 냉면의 종류는 아시다시피 크게 두 가지로 나뉜다. 평양식과 함흥식. 쉽게 말해, 물냉면과 비빔냉면으로 대별되는데, 이것이 늘 냉면을 대하는 우리를 곤혹스럽게 한다.



매콤, 달콤, 새콤, 입맛을 돋우는 함흥냉면

감자녹말로 만든 삶은 면을 육수나 국물에 말지 않고 흥어나 가재미를 썰어서 고추장과 마늘 등으로 양념을 하여 비벼서 먹는 함흥냉면은 생선회를 올려 먹어서 회냉면이라고도 한다. 매콤하면서 달콤하고 새콤한 양념이 여름철 떨어진 입맛을 돋우는데 그야말로 안성맞춤이다.

사실 함흥냉면이 냉면이라고는 해도 차갑다는 느낌보다 양념의 빨간 색깔과 매콤함 때문에 화끈한 이미지가 더 크다. 그러나 삶은 면을 찬물에 담가 식혀 뜨겁지 않게 하고 양념 또한 지나치리만큼 맵게 만들지 않기에 탕이나 전골처럼 뜨겁고 얼큰하게 열을 내는 음식이라고는 할 수 없다. 물론 열이 조금은 나겠지만 이열치열의 느낌은 아닌 것이다.

여름이 무르익을수록 농익은 더위가 사람들의 땀구멍을 끈덕지게 괴롭히며 땀이 비 오듯 쏟아지게 하고 입맛도 푹 떨어지게 만들 것이다. 이런 여름날 점심시간에 냉면 한 그릇을 먹는다면 기력도 보강하고 떨어진 입맛도 살리고 더위 또한 훌훌 날려버릴 수 있지 않을까? 물론, 냉방이 빵빵하게 잘 되는 식당에서 먹으면 금상첨화일 것이다. 물냉면과 비빔냉면 중 어떤 것을 선택할지 고민하느라 이마에 땀이 송글송글 맺힐 필요는 없다. 오늘은 물냉, 내일은 비냉. 뭐 이렇게 즐기면 되니까 말이다.

후루룩 들이켜는 시원한 국물의 평양냉면

쇠고기나 닭고기 혹은 꿩고기로 우려낸 육수와 동치미 국물에, 메밀과 녹말을 섞어 만든 쫄깃한 면을 말고 편육, 쇠고기볶음, 채 썬 오이와 배, 삶은 계란 등의 고명을 올려놓은 모습이 평양냉면의 전형이라 할 수 있다. 육수에 살얼음이 동동 떠있다면 더할 나위 없이 시원하다. 여기에 기호에 따라 식초와 겨자를 곁들이면 더 맛있게 즐길 수 있다.

면발의 쫄깃함과 고소함을 음미하고 후루룩 국물을 들이켜면, 식도를 타고 위장을 거쳐 온몸으로 번져 나가는 아찔한 냉기(冷氣)가 여름철 불볕더위가 무색해지리만큼 시원하게 만들어준다.



한 여름 부산에서 즐기는 Exciting 해양레저스포츠!

여름철 부산 바다의 혼한 풍경은 선베드에 누워 일광욕을 즐기는 비키니 차림의 여인과 커다란 튜브에 매달려 물놀이를 즐기는 가족들 그리고 삼삼오오 모여 앉아 게임을 즐기는 청년들의 모습으로 그려진다. 아! 빼곡하게 들어선 파라솔의 진풍경도 빼먹어서는 안 된다. 그런데 이제 이와 더불어 새로운 풍경이 부산의 바다에서 펼쳐지고 있다. 그동안 쉽게 접하기 어려웠던 해양레저스포츠를 즐기는 사람들의 모습이 심심찮게 보이는 요즘이다.

광안리, 해양레저스포츠의 선두주자

몇 해 전부터 광안리해수욕장에는 파도타기를 즐기는 서퍼(Surfer)들이 모여들기 시작했다. 인근에 거주하는 사람들 뿐만 아니라 타 지역 사람들도 쉽게 찾을 수 있는 높은 접근성과 다양한 레저스포츠를 즐길 수 있는 해양레포츠 센터가 위치하고 있기 때문이다. 해양레포츠센터에서는 보트, 스노클링, 수상스키, 윈드서핑 등 여러 종목들의 프로그램을 체험 형식으로 운영하여 해양레저스포츠가 시민들에게 더욱 친숙하게 다가갈 수 있게끔 하는 노력을 기울이고 있다.

해운대, 본격 해양레저시대를 열다

이미 수영만요트경기장 등의 마리나 시설을 갖추었으나 시설 노후화로 인해 한동안 해양레저스포츠 산업이 주춤했던 해운대에 얼마 전, '더베이101(The bay 101)'이 개장하면서 활성화를 모색하고 있다. 다양한 전시공간과 상점들이 입점하고 있어 해운대의 정취를 즐기며 감상과 쇼핑을 할 수 있는 더베이101에서 특히 눈여겨 봐야할 곳은 바로 '클럽101'인데, 대형 럭셔리 요트투어와 더불어 제트보트, 제트스키, 반잠수정, 바나나보트, 웨이크보드 등의 다채로운 해양레저를 시전하고 있다.

송정, 내 마음대로 즐기는 파도

송정은 파도가 적당하고 바다 바닥이 모래로 이뤄져 있어 서핑을 즐기기에 안성맞춤인 곳이다. 그래서 송정 해수욕장은 서핑동호회 사람들로 부터 큰 사랑을 받는다. 또한 개장을 앞두고 있는 해운대 송정 마리나가 해양레저스포츠 활성화에 기대감을 불러 넣고 있다. 이곳은 해양레저멀티숍과 다양한 해양레저장비 그리고 해양레저스포츠를 직간접적으로 경험할 수 있는 곳으로 개장 전부터 해양레저스포츠에 관심을 갖고 있는 사람들의 이목을 끌고 있다.

송도, 물살을 가르며 카약의 열기

송도해수욕장에서는 4월부터 10월까지 시민들을 대상으로 한 카약 무료체험이 이뤄진다. 쉽게 접하기 힘든 카약을 더군다나 무료로 체험할 수 있다니 해양레저스포츠의 세계에 입문할 절호의 찬스이지 않은가?

바다와 떼려야 뗄 수 없는 부산. 그렇기에 앞으로 더욱 해양레저스포츠가 활성화 되리라 믿어 의심치 않는다. 올 여름, 부산과 경남지역 뿐만 아니라 해양레저스포츠를 사랑하는 전국의 모든 사람들이 부산의 바다를 찾아 즐거운 추억을 만들어 갔으면 한다.

문의

광안리해양레포츠센터
www.광안리해양레포츠센터.kr
Tel. 051)622-0201

더베이101
Tel. 051)726-8888

해운대송정마리나
www.beachsports.kr
Tel. 1899-1801

한국해양소년단 부산연맹(카약체험)
www.sek.or.kr
Tel. 051)743-5589





척박한 삶을 일궈낸
애환을 담아내다



남해 바래길

마땅한 교통수단이 없어 10리길을 마다않고 걸어 다니며 가족들의 삶을 꾸리기 위해 물건을 이고 지고 나르던 옛날 사람들에게, 길은 땀의 늑늑함과 굳은살의 아픔이 서려있는 삶 그 자체였다. 신작로가 뚫리고 차들이 오가면서 이제 발과 무릎이 아파가며 걷지 않아도 되었고 예전의 삶은 추억이 되었다. 그런데 언제부턴가 대한민국에 걷기 열풍이 불어 닥치며 그 고생(?)을 사서 하는 시대를 맞이했다. 그래서 각 지자체는 올레길, 둘레길, 갈맷길 등 지역의 시민이나 관광객들이 아름다운 경치를 보며 트래킹을 할 수 있는 길들을 지정해 놓았다. 남해의 바래길도 이러한 시대적 소요로 인해 지정된 트래킹 코스이지만 그 내면을 들여다보면 땀과 굳은살이 배어있는 그 옛날 아버지, 어머니들의 삶이 그들의 주름살처럼 구불구불 뻗어있다.

‘바래’, ‘바라’라는 말은 물때에 맞춰 갯벌이나 갯바위에서 해조류, 해산물 등을 캐는 행위를 일컫는데, 다시 말해 바래길은 바래를 하기 위해 다니던 길인 것이다. 그래서 이 길에는 남해의 척박한 자연환경을 극복하며 자신과 가족의 생존을 위해 몸부림치던 서민들의 애환이 고스란히 묻어 있다. 이러한 사연 덕에 남해 바래길은 2010년부터 ‘이야기가 있는 문화생태 탐방로’로 선정되어 트래킹을 즐기는 관광객들에게 많은 관심을 받고 있다.



※ 남해 바래길은 현재 총 10개의 코스로 구성되어 있으며, 9-12코스는 개발 중이다.

- 1코스 다랭이갯길 (16km, 5시간 소요)**
평산항 - 유구 진달래군락지 - 사촌해수욕장 - 선구 몽돌해변 - 향촌 조약돌 해변 - 향촌전망대 - 가천다랭이마을 - (구)가천초교
- 2코스 앵강다숲길 (18km, 6시간 소요)**
가천다랭이마을 - 흥현해우라지마을 - 숙호숲 - 월포 · 두곡해수욕장 - 용소폭포 - 미국마을 - 용문사 - 신전숲 - 원전횃집폰 - 벽련마을
- 3코스 구운몽길 (15km, 5시간 30분 소요)**
벽련마을 - 드므개체험마을 - 소량마을 - 대량마을 - 비룡계곡 - 일물전망대 - 상주은모래비치 - 유람선선착장 - 금포항 - 천하몽돌해수욕장
- 4코스 섬노래길 (12.4km, 4시간 30분 소요)**
천하몽돌해수욕장 - 송정솔바람해변 - 망산 정상 - 미조우체국 - 남망산전망대 - 수협위판장 - 설리해수욕장 - 송정솔바람해변
- 5코스 화전별곡길 (17km, 6시간 소요)**
천하마을 - 내산편백숲 - 편백휴양림 - 나비생태공원 - 바람흔적미술관 - 화전길 - 내산산촌체험 마을 - 봉화마을 - 원예예술촌 - 독일마을 - 물건방조어부림

6코스 말발굽길 (15km, 5시간 소요)
지족어촌체험마을 - 창선교 - 당저마을 - 추섬공원 - 보현사 - 모상개해수욕장 - 장포항 - 적량성(적량 해비치체험마을)

7코스 고사리밭길 (14km, 4시간 30분 소요)
적량성(적량해비치체험마을) - 천포마을 - 가인마을 - 공룡 발자국화석지 - 고사리밭 - 동대만 갯벌 - 창선방조제 갈대밭 - 동대만 휴게소

8코스 동대만 진지리길 (10km, 3시간 소요)
동대만 휴게소 - 곤유마을 - 당항항(당항마을) - 냉천어촌 체험마을 - 창선대교타운 - 창선~삼천포대교

13코스 이순신 호국길 (12.3km, 4시간 소요)
노량 - 월곡 - 차면 - 이락사/이순신 영상관 - 대사천 - 보물섬 삼베마을 - 갈화마을

14코스 망운산 노을길 (19.2km, 7시간 소요)
갈화 - 회룡 - 노구 - 유포 - 염해 - 상남 - 예계 - 서상



각 코스의 명칭처럼 특색 있는 경치와 볼거리가 있고 저마다의 사연이 녹아있는 남해 바래길을 찾아 천천히 그 길을 걸으며 자신만의 이야기를 길 위에 풀어 놓으며 추억을 새겨보는 건 어떨까?

자료참고
남해바래길 홈페이지 www.baraeroad.or.kr





역사와 자연 속을
거니는 시간

경북 영주

| 글쓴이_ 권은정 |

| 여행작가_ 걷는 건 싫지만
여행은 좋아하는 글쟁이 |

경북 영주는 봉황산 중턱에 위치한 부석사(浮石寺)로 유명하다. 부석사에는 국보 제18호로 지정된 무량수전(無量壽殿)이 있다. 짙은 초록의 은행나무 길을 지나 이제 막 열매가 열리기 시작하는 사과나무도 지나서 한 걸음 한 걸음 천천히 돌계단을 오르다 보면 한여름의 부석사 여행도 그리 나쁘지 않다는 생각이 드는데, 그 때 즈음 무량수전과 만날 수 있다.

무량수전 앞에 서면 누군가는 놀라워하고 또 누군가는 기대에 못 미친다는 듯 아쉬운 눈빛을 한다. 세월의 풍파에도 변함없이 그 자리를 지키고 있는 우직함이 느껴지는 무량수전의 모습을 마주한다면 우리는 과연 어떠한 눈빛으로 그것을 바라볼까?

무량수전의 모습에 감격한 사람이건 아니건 상관없이 무량수전 앞으로 펼쳐진 풍경과 맞닥뜨리게 되면 저마다 탄성을 내지르게 되는데, 그 장관을 통해 왜 이곳에 부석사를 세웠는지 조금이나마 짐작할 수 있다.

부석사가 영주 여행의 필수 코스라고 한다면, 무섬마을은 최근 영주의 떠오르는 섯별이다. KBS2TV 드라마 <사랑비>에 등장하여 많은 사람들에게 알려



무량수전에서 본 풍경



졌으며 얼마 전에는 KBS2TV <다큐멘터리 3일>에서도 내용으로 다루는 등 유명세를 떨치고 있다. 무섬이란 '물 위에 떠있는 섬'이란 의미로 안동 하회마을, 예천 회룡포와 함께 경북 지역의 3대 물놀이 마을로 손꼽힌다.

하지만 관광지 같은 느낌이 들지 않는 것은 아마 이 마을만이 가지고 있는 '무섬마을현장' 덕분일 것이다. 많은 사람들이 찾아와 이 정겨운 풍경을 즐길 수 있도록 하되, 그것으로 인해 마을이 변질되는 것을 막으려는 마을 사람들만의 이 각별한 애정에 감동하지 않을 사람이 있을까? 그 덕분에 많은 사람들이 무섬마을의 아름다움을 온전히 즐길 수 있게 되었다.

무섬마을에 도착하면 가장 먼저, 눈앞에 펼쳐진 모래톱에 시선을 빼앗긴다. 유유히 흐르는 내성천을 둘러싸고 있는 모래 위를 찬찬히 걸어 거슬러 올라가면 투박하지만 우아한 곡선으로 이어져 있는 나무다리가 있다. 무섬마을의 외나무다리이다.

그리 높지 않은 외나무다리를 걷다보면 어느 새, 일상에서의 초췌했던 마음은 동심으로 돌아가게 된다. 적당한 폭을



가지고 있어 물에 빠질 걱정은 없지만 웬지 두 팔을 양쪽으로 펼쳐 균형을 잡아 보고 싶은 이 마음은 뭘까? 다리 밑에 맑은 물을 보면 일부러라도 발을 헛디뎈다 빠져 보고 싶은 충동을 느낄 지도 모른다. 외나무다리 중간 중간에는 쉬어 갈 수 있는 공간이 마련되어 있다. 외나무다리를 지나는 사람들이 서로 양보하며 무사히(?) 다리를 건너 갈 수 있게 말이다.

한여름에 아이들과 함께 무섬마을을 찾았다면, 여벌의 옷을 챙겨가는 것도 좋을 것이다. 맑은 물을 본다면 아이들은 너나 할 것 없이 물속에 뛰어들어 놀고 싶을 테니 말이다.

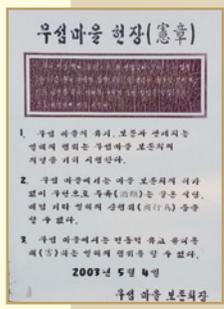
올 여름, 역사 공부와 더불어 아름다운 외나무다리에서 추억을 쌓을 수 있는 경북 영주로 향하는 무궁화호 열차에 몸을 실어보는 건 어떨까? 조금은 느리지만 그래서 더 기억에 남는 '추억 여행'이 될 수 있을 것이다.



Tip

- 01 영주역에서 무섬마을을 향하는 버스는 하루에 몇 대 없다. 시간표를 잘 확인하고 이동해야 한다.
- 02 여행경로 : 영주역 - 무섬마을 - 부석사 (주변명소 : 소수서원, 선비촌)
- 03 시간이 된다면, 부석사 일출 감상 강력 추천!

에필로그



무섬마을헌장

1. 무섬마을의 유지·보존과 관계되는 일체의 행위는 무섬마을 보전회의 의결을 거쳐 시행한다.
2. 무섬마을에서는 마을 보전회의 허가 없이 무단으로 주류(酒類)는 물론 식당, 매점 기타 일체의 상행위(商行爲) 등을 할 수 없다.
3. 무섬마을에서는 전통적 유교 윤리를 해(害)하는 일체의 행위를 할 수 없다.

※ 무섬마을의 이러한 노력에도 불구하고 영주댐 건설이 시작되면서 서서히 그 감성을 잃어가는 듯하다. 내성천의 맑은 물과 그 물 속에서 노니는 물고기들의 모습이 아직은 남아있지만 언제 사라질지 모르는 풍경이 되는 것 같아 아쉽다.



**퀴즈도 풀고,
의견도 나누고**
〈양산ICD소식지〉와
독자들이 소통하는 유익한 공간!

퀴즈 정답 및 다양한 의견을 donynix@naver.com으로 보내주세요.
추첨을 통해 소정의 상품을 지급합니다!

**여름호
퀴즈**

1995년 말레이시아에서 최초로 100만TEU 이상의 컨테이너를 처리한 항만으로 국가 컨테이너 처리물동량의 절반 이상을 담당하고 있으며, 현재는 세계 12위의 컨테이너 처리 항만인 이곳은 어디인가요?

**독자
의견을
받습니다**

〈양산ICD소식지〉의 성장을 위한 의견이나 소식지에 실렸으면 하는 내용에 대한 의견을 보내주세요!

**제안/
제언을
접수합니다**

양산ICD의 발전을 도모하는 다양한 의견을 받습니다!
긍정적인 모습에 대한 격려, 부족한 점에 대한 아쉬움, 개선을 위한 구체적인 방안 제시 등 양산ICD가 더욱 성장할 수 있도록 많은 관심을 부탁드립니다!

www.ysicd.co.kr

(주)양산ICD

경상남도 양산시 물금읍 제방로 225

Tel. 055)372-0932~4,6

Fax. 055)372-0937

양산 ICD 내륙컨테이너기지

양산ICD(양산내륙컨테이너기지)는 내륙항만으로서의 역할과 화물의 통관, 보관, 주선, 내륙운송 등의 기능을 수행하는 영남권 최대의 컨테이너화물 복합물류기지입니다.

부산항 북항 및 신항과 연계한 수출입 물류거점으로 활용되고 있으며 장기 보관이 필요한 재유통컨테이너의 보관, LCL화물 처리 뿐만 아니라 3자물류, 제조·판매 시설의 운영 등 고객들에게 다양한 사업기회를 제공하고 있습니다.