

양산ICD 소식지

October 2015 Vol.43

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

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 처리뿐 아니라
3자물류, 제조·판매 시설의 운영 등
고객들에게 다양한 사업 기회를 제공하고 있습니다.

| The Story |

물동량 리포트
2015년 양산ICD 물동량

Issue
2015년 3/4분기 ICD ISSUE

News+
3/4분기 항만물류 동향

전문가 칼럼
북극항로 개척, 화물 유치 전략부터

이야기 나눔이 1
이어령의 100년 서재
"광복70년 미래30년, 대한민국 이야기"

이야기 나눔이 2
간사이의 중심도시 오사카를 다녀오다!

| The Magazine |

함께하는 갈맷길
아름다운 길, 걷고 싶은 부산 갈맷길(하나, 1~3코스)

어식백세·요리공합
칼슘 UP UP
새우&표고버섯

Best Seller
Best Best 내 마음의 양식

축제 이야기
김해분청도자기축제

나도 한마디
생활 중국어회화

보릿고개 넘어온 아이들의 노래

이어령

보리가 익기만을 기다리던 시절이 있었습니다.
이름을 몰라 보리밥을 껌껌한 밥
쌀밥을 그냥 “호한 밥”이라 불렀던
배고픈 아이들의 기억이 있었습니다.

하지만

보릿고개를 넘다 아이들은 배웠습니다.
보리는 모든 곡식이 사라진 뒤에도
홀로 서리 내린 벌판 위에서 일어선다는 것을
땅이 얼수록 뿌리는 단단해지고
밭갈수록 잎은 더 무성해 진다는 것을

눈물로 참고 땀으로 일하는 끈기도 배웠습니다.
“남들도 먹어야 살지”
밥 한 숟가락 남기는 가난 속의 예절도 익혔습니다.

보세요.

지금 그 애들이 보릿고개를 넘어
우리에게 왔습니다.
가슴 한 아름 보리밭의 추억을 안고
생명의 쌀 그득히 한 짐 지고
여기 함께 모였습니다.

독자들 공간

퀴즈도 풀고 의견 나누고
독자들이 소통하는 유익한 공간!

가을
퀴즈

2013년 10월 국전선사 중 처음으로
러시아 우스투르가항에서 국내 광양항까지
북극항로를 시범운항한 해운선사는 어디일까요?

독자
의견을
받습니다

<양산CD소식지>의 성장을 위한
의견이나 소식지에 실렸으면 하는
내용에 대한 의견을 보내주세요!

제안/
제언을
접수합니다

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

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

양산ICD 소식지

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

October 2015 Vol.43



Contents

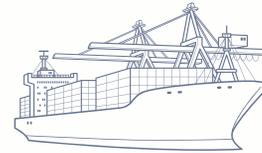
The Story

- 04 | **물동량 리포트**
2015년 양산ICD 물동량
- 06 | **Issue**
2015년 3/4분기 ICD ISSUE
- 08 | **News+**
3/4분기 항만물류 동향
- 14 | **전문가 칼럼**
북극항로 개척, 화물 유치 전략부터
- 18 | **이야기 나눔이 1**
이어령의 100년 서재
“광복70년 미래30년, 대한민국 이야기”
- 22 | **이야기 나눔이 2**
간사이의 중심도시 오사카를 다녀오다!

The Magazine

- 04 | **함께하는 갈매길**
아름다운 길, 걷고 싶은 부산 갈매길(하나. 1~3코스)
- 06 | **어식백세·요리궁합**
칼슘 UP UP
새우&표고버섯
- 08 | **Best Seller**
Best Best 내 마음의 양식
- 14 | **축제 이야기**
김해분청도자기축제
- 18 | **나도 한마디**
생활 중국어회화

2015년 양산ICD 물동량



연도별 물동량 처리실적

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
CY(TEU)	1,330,885	1,123,385	1,065,380	1,025,146	646,564	395,075	293,418	195,496	157,490	138,962	
CFS(R/T)	1,330,680	1,145,602	1,039,705	1,209,461	1,007,769	1,185,602	868,759	670,178	562,765	416,211	
일반화물(TON)	-	-	8,439	204,101	366,438	522,791	639,453	820,225	923,647	1,272,300	
전년 대비 증감률 (%)	CY	+10.2	-15.6	-5.2	-3.8	-36.9	-38.9	-25.7	-33.4	-19.4	-11.8
	CFS	-6.1	-14.0	-9.2	+16.3	-16.7	+17.6	-26.7	-22.9	-16.0	-26.0
	일반	-	-	-	-	+79.5	+42.7	+22.3	+28.3	+12.6	+37.7

2015년도 컨테이너 및 화물 처리 실적

컨테이너 반출입 현황

[단위:TEU]

구분	반입			반출			계			
	F	E	계	F	E	계	F	E	계	
1월	1,911	3,756	5,667	900	4,333	5,233	2,811	8,089	10,900	
2월	1,959	2,754	4,713	825	4,309	5,134	2,784	7,063	9,847	
3월	1,840	3,250	5,090	992	4,945	5,937	2,832	8,195	11,027	
4월	2,062	3,859	5,921	1,014	4,470	5,484	3,076	8,329	11,405	
5월	1,781	3,361	5,142	772	3,877	4,649	2,553	7,238	9,791	
6월	1,941	3,447	5,388	784	3,996	4,780	2,725	7,443	10,168	
7월	2,069	3,700	5,769	872	4,297	5,169	2,941	7,997	10,938	
8월	2,067	3,182	5,249	1,127	3,648	4,775	3,194	6,830	10,024	
9월	1,992	3,701	5,693	1,210	3,981	5,191	3,202	7,682	10,884	
계	물동량	17,622	31,010	48,632	8,496	37,856	46,352	26,118	68,866	94,984
	점유비(%)	36.2	63.8	100	18.3	81.7	100	27.5	72.5	100



CFS 화물처리 현황

구분	화물량(R/T)			T E U			
	수출	수입	계	수출	수입	계	
1월	7,145	24,123	31,268	313	1,176	1,489	
2월	6,279	25,214	31,493	267	1,297	1,564	
3월	8,369	24,964	33,333	370	1,378	1,748	
4월	6,583	26,197	32,780	277	1,377	1,654	
5월	4,515	21,367	25,882	216	1,099	1,315	
6월	2,882	25,953	28,835	148	1,356	1,504	
7월	1,444	29,053	30,497	105	1,447	1,552	
8월	4,680	26,090	30,770	503	1,474	1,977	
9월	8,994	29,566	38,560	559	1,491	2,050	
계	물동량	50,892	232,527	283,419	2,758	12,095	14,853
	점유비(%)	18.0	82.0	100	18.6	81.4	100

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

일반화물 처리 현황

[단위:TON]

구분	2014년도		2015년도	'14동기대비 증감율(%)
	년간	1월 ~ 9월	1월 ~ 9월	
총계	1,272,300	892,729	1,125,451	26.1
택배	654,665	474,728	549,361	15.7
일반잡화	617,635	418,001	576,090	37.8

* 일반화물 중 택배 비율 약 49%, 그 외 약 51%

중고자동차 수출 물동량 현황

[단위:대]

구분	2014년도		2015년도	'14동기대비 증감율(%)
	년간	1월 ~ 9월	1월 ~ 9월	
처리량	6,704	5,247	5,428	3.4

Issue 2015년 3/4분기 ICD ISSUE

인도네시아 인사 방문

2015년 8월 27일 인도네시아 부통령 개발 담당 특보 Mr. Abdu 일행이 당사를 방문하였다.

(주)수성엔지니어링 주관으로 인도네시아 정부의 국내 내륙물류기지에 관한 관심을 제고코자 한 이번 방문에서는 양산ICD의 건설 및 운영 현황 브리핑과 함께 철도시설 등 주요 시설에 대한 견학이 이루어졌다.

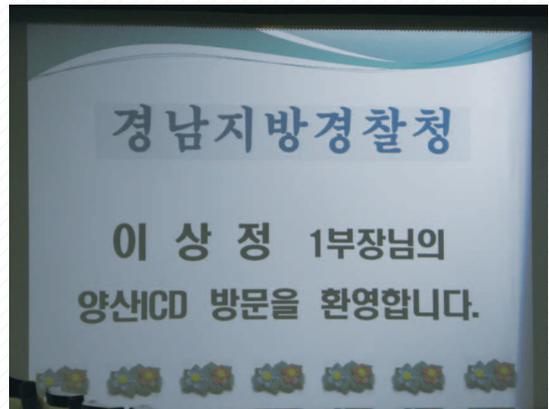


Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

경남지방경찰청 방문

2015년 9월 18일 경남지방경찰청 이상정 제1부장 일행이 당사를 방문하였다.

양산내륙물류기지의 운영 현황 파악을 목적으로 한 이번 방문에서는 화물연대의 기지 내 집회와 관련한 현장 상황 파악 및 유관기관들과의 업무공조에 관한 논의가 이루어졌다.



양산ICD 부지 및 건축물 재임대 승인

업 체 명	임대업체	부지(㎡)	건축물(㎡)	임대기간	승인일자
(주)대 현	(주)세양물류	10,781	-	'15.7.7~'16.7.6	'15.7.13
(주)지티씨	마레종합물류	10,781	1,447	'15.9.1~'18.8.31	'15.8.31
협성콘테이너터미널(주)	세린테크	3,306	-	'15.10.1~'16.9.30	'15.9.17

News⁺ 3/4분기 항만물류 동향

해외항만개발 협력사업
 유럽 최초 진출
 해양수산부, 한-루마니아 항만개발
 협력에 관한 양해각서 체결

해양수산부는 7월 2일 루마니아의 콘스탄차 항만공사에서 한-루마니아 간 항만개발협력에 관한 양해각서(MOU)를 체결했다.

이는 양국 간의 항만개발 협력사업을 통해 상호 이익을 증진하기 위해 행정·기술·인적 교류를 강화하는 데 그 목적이 있다. 양해각서는 양국을 대표하여 박준권 해양수산부 항만국장과 일리안 마타슈(Iulian Matache) 루마니아 교통부 차관이 서명했다.

양해각서의 주요 내용은 양국이 ▲항만개발 기본계획 수립 또는 타당성 지원 ▲항만 개발 및 운영 분야의 기술·경험 공유 ▲항만개발 분야의 건설·엔지니어링·시공 등에 대한 정보 교환 ▲항만 분야 전문가 등 인적자원 교류 및 교육 훈련 제공 등을 담고 있다.

콘스탄차 항은 중·동부 유럽과 흑해 연안의 항만을 연결하는 루마니아 최대의 무역항으로서 벌크, 일반화물, 컨테이너 등 다양한 화물을 처리하고 있다. 최근 루마니아는 콘스탄차 항에 대한 중장기 단계적 개발계획을 수립 중에 있다. 해양수산부는 양국 간의 MOU 체결을 바탕으로 우선 콘스탄차 항만에 대한 기본계획을 수립하면서, 중장기 단계적 개발계획과 연계한 사업타당성 있는 프로젝트를 발굴하여 루마니아 측에 제안할 예정이라고 밝혔다.

박준권 해양수산부 항만국장은 “그간 해양수산부가 추진한 해외 항만개발 협력사업은 동남아시아, 아프리카 및 중남미를 위주로 진행되어왔었다”라며, “이번 한-루마니아 항만개발협력 양해각서 체결을 계기로 유럽으로 항만개발 협력의 범위가 확대되었으며, 앞으로 국내 항만·물류기업이 유럽으로 진출하는 교두보 역할을 할 수 있을 것이다”라고 밝혔다.

해양수산부는 앞으로 ‘한-루 항만개발협력에 관한 양해각서’ 체결을 계기로 양국 간의 관계 증진과 더불어 국익 향상에 큰 도움이 될 수 있기를 기대하고 있다.

〈쉬핑투데이 7월 3일자〉

항만시설 불법사용 뿌리 뽑는다 전국 항만시설 사용 실태 일제점검 고발, 변상금 부과 등 행정처분

해양수산부는 항만시설 불법 점·사용 관행을 뿌리 뽑고 항만을 효율적으로 운영하기 위해 지난 5월과 6월 전국의 무역항과 국가관리연안항에 대해 항만시설 사용 실태를 일제히 점검하고 결과를 발표하였다.

이번 점검은 지방해양수산청과 지자체, 항만공사(PA) 등 각 항만관리청이 중심이 되어 총 116명이 자체 점검반을 편성하여 항만부지와 야적장, 수역시설 등 총 2,855건, 20km²(여의도 면적의 7배)에 달하는 전용 사용 허가 대상 항만 시설에 대해 집중적으로 실시하였다.

그 결과 사용허가를 받지 않고 무단사용하거나 허가 받은 목적과 다르게 사용하는 등 109건의 불법 점·사용 사례를 적발하였다. 이 중 허가신청 지연 등 경미한 사항 73건에 대해서는 조속한 시일 내 사용 허가를 받도록 현장에서 지도하여 바로잡았다.

또한 불법시설물을 설치하여 무단으로 사용한 28건은 변상금을 부과하고, 특히 수차례의 철거 명령에도 불구하고 장기간에 걸쳐 상습적으로 불법 사용한 3건은 관련 기관에 고발하는 한편, 원상복구 명령에도 계속 무단점유 중인 5건에 대해서는 행정소송을 진행 중이다.

한편 항만시설 무단사용 예방과 이용자의 편의를 위해 울산지방해양수산청은 항만시설 사용허가 만료 1개월 전에 허가 갱신을 안내하고, 대산지방해양수산청은 공휴일에도 선박입출항 신고를 수리하는 등 솔선수범한 사례도 있었다.

해수부 관계자는 “앞으로도 지속적·정기적으로 사용 실태를 점검하여 비정상적인 무단사용 관행을 개선해 나가는 한편, 국가관리 연안항에 대한 입출항 신고시스템 구축 등 제도 개선도 함께 추진할 계획이다”라고 말했다.

〈쉬핑투데이 7월 22일자〉

News+

부산 신항에 선박 LNG 충전기지 추진

부산항 신항에 액화천연가스(LNG) 벙커링 터미널 개발이 민자사업(비관리청 항만공사사업)으로 추진된다. 이렇게 되면 부산항의 서비스 경쟁력이 강화돼 물동량 유치와 부가가치 창출에 이바지할 것으로 기대된다.

그동안 부산항은 양적 성장에서 벗어나 질적 성장을 꾀하기 위해 선박연료 공급시설 확보가 시급하다는 지적을 받아왔으나, 성과가 없었다. 10년간 양 표류해온 유류중계기지 조성사업이 지난해 무산된 뒤 그 대안으로 경제성과 환경보호 측면에서 주목받는 LNG 벙커링 터미널 개발 방안이 나온 것이어서 항만 당국과 업계의 이목이 쏠리고 있다.

부산해양수산청과 부산항만공사(BPA)는 폴라리스워핑(주)이 부산 강서구 가덕도 북측 해역 호남도 일대에 사업비 6,006억 원을 투자해 신항 LNG 벙커링 터미널 개발사업을 민자로 추진하겠다는 제안을 받고 사업이 필요하다고 판단해 해양수산부의 제3차 항만기본계획 부산항 수정계획에 반영해 달라고 요청했다고 8월 19일 밝혔다.

부산해수청과 BPA는 국제해사기구(IMO)의 해상대기 오염 규제로 선박용 LNG 사용이 확대되는 추세여서 LNG 벙커링 인프라를 구축하면 물동량 유치를 비롯해 항만경쟁력 확보에 도움이 된다고 내다봤다. 북미산 셰일가스나 미국 걸프산 LNG 해상 운임은 부산이 싱가포르보다 거리가 가까운 덕분에 톤당 30달러가량 저렴해 가격경쟁력을 갖춘 것으로 조사됐다. 특히 앞으로

부산 신항 LNG 벙커링 터미널 위치



북극 항로가 열리면 북극해나 러시아산 LNG를 가져올 수 있어 부산항은 싱가포르항보다 유리한 것으로 나타났다. 이런 효과를 선점하려면 LNG 벙커링 인프라 확충을 서둘러야 한다고 전문가들은 지적한다. 네덜란드 로테르담, 벨기에 앤트워프, 중국 상하이 등 세계 주요 항만은 LNG 벙커링 인프라 구축에 나섰다. 동명대 김광희(해운경영학과) 교수는 “부산항이 먼저 LNG 기지를 구축하면 태평양 항로(아시아~북미, 남미)에서 싱가포르처럼 고부가가치를 창출하는 항만으로 도약할 수 있다”고 말했다. 그러면서 “그러려면 안전문제가 선결돼야 한다”고 덧붙였다.

폴라리스워핑은 오는 2020년까지 부지 18만 5,700㎡, 호안시설 280m를 조성해 접안시설 4선석과 LNG 탱크 2기 등을 갖춘 LNG 벙커링 터미널을 개발할 계획이다. 폴라리스워핑은 원자재 운송 전문선사로, 지난해 7,873억 원의 매출을 올렸으며 현재 30척의 선단(754만4,953톤)을 보유하고 있다.

풀어야 할 과제도 적지 않다. 해수부의 항만기본계획 반영과 함께 국책 연구기관의 타당성 조사를 통과해야 한다. 아직 신항 내 LNG 벙커링 선박과 안전에 관한 규정이 없어 새로 만들어야 하는 것도 숙제다.

<국제신문 8월 19일자>

2016년도 해수부
예산 총 4조 8,000억 원 돌파
기금운용 등 해양 신산업 육성 지역
경제 활성화 전년대비 3.1% 증액

해양수산부는 2016년도 예산 및 기금 운용계획(안) 규모로 총지출 기준 금년 대비 3.1%, 1,458억 원 증액된 4조 8,103억 원을 편성하였다고 밝혔다.

이번 예산안은 舊해수부 시절을 포함하여 사상 최초로 4조 8,000억 원의 벽을 넘은 것으로, 정부 전체적으로 SOC 예산이 6% 삭감되는 등 어려운 국가 재정여건 속에서도 해양수산업을 미래성장 산업으로 키우기 위한 정책 의지와 다양한 정책 추진 요소가 반영된 것으로 볼 수 있다.

분야별로 살펴보면, 해운·항만 등 SOC 분야는 2015년 대비 2.8% 증가한 2조 3,520억 원을 편성했고, 수산 분야가 2.9% 증가한 2조 537억 원, 해양환경 분야와 과학기술 분야는 각각 2,189억 원(+8.4%), 1,857억 원(+4.0%)을 편성했다. 2016년 중점 투자 방향을 살펴보면, 우선 해양신산업 육성을 위해 다양한 사업을 편성했으며 해양수산 분야 대표 미래산업인 크루즈, 마리나 산업 기반시설 확충, 크루즈 관광객 유치 지원, 마리나서비스업 육성 등 관련 산업 지원을 확대해 신규 일자리 창출과 경제 활성화를 유도할 계획이다.

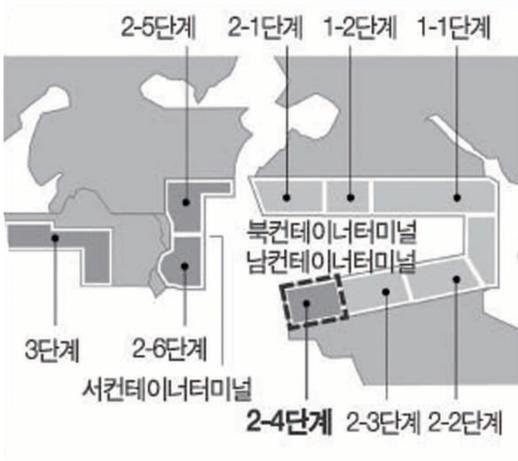
또한 해양심층수 산업지원센터(10억 원)를 조성하여 먹는 물 외에도 건강기능식품, 화장품 원료 등 고부가가치 산업이 창출될 수 있도록 벤처 창업, 맞춤형 연구개발 및 유통 등을 지원한다.

해양플랜트 분야 세계시장 선점을 위하여 해양플랜트 산업지원센터 구축(70억 원), 해상부유식 LNG병커링 기술개발 등을 지속적으로 추진하고, 해양플랜트 종합훈련장(14억 원)을 설립하여 국내 운영인력 양성과 관련 분야 종사자 해외 교육을 국내로 유치할 계획이며, 아울러 R&D 분야에서는 새로운 먹거리 창출을 위하여 e-내비게이션, 해양에너지 등 해양신산업 관련 과제와 R&D 성과의 산업화를 위한 Post R&D 투자를 강화하고, 수산업의 미래산업화와 현장 애로기술 해결을 위하여 수산식품산업 기술 개발과 수산실용화 기술 개발 등에 중점적으로 지원할 계획이다.

또한 국제수로기구(IHO)의 차세대 전자해도 시범 운영국 지정에 따라 차세대 전자해도 개발(신규 15억 원)을 통한 원천기술 선점과 관련 산업의 해외진출을 도모할 계획이다.

〈슈핑투데이 9월 10일자〉

부산신항 2-4단계
컨테이너 부두 개발 연말 첫삽
실시계획 승인 신청서 제출



부산신항 2-4단계 사업 개요

- 시행자: 부산컨테이너터미널(주)-
현대산업개발 50%,
현대상선 50%
 - 내용: 컨테이너부두 1050m
(5만 t, 3개 선석),
배후부지 63만 m²
 - 총투자비: 6446억 원
 - 기간: 2015년 12월(예정)~
2020년 12월(60개월)
 - 효과: 연간 150만 TEU 컨테이너
처리
- ※자료: 해양수산부



부산항 신항 2-4단계(컨테이너 3개 선석) 개발사업이 민간 제안(BTO) 방식으로 본격적으로 추진된다. 신항 2-4단계와 함께 부산항만공사가 건설하고 있는 신항 2-5단계(컨테이너 3개 선석, 2019년 준공 예정)의 6개 선석이 추가로 가동되면 부산항 신항의 환적경쟁력 강화에 기여할 것으로 보인다. 아울러 북항 물동량의 신항 쏠림 현상도 가속될 전망이다. 현재 신항에는 21개 선석이 운영 중이다.

해양수산부는 23일 부산항 신항 2-4단계 개발사업의 사업 시행자인 부산컨테이너터미널(주)이 실시계획 승인 신청서를 제출했다고 밝혔다. 현대산업개발과 현대상선 지분 각 50%로 이루어진 부산컨테이너터미널은 오는 2020년 12월 까지 6,446억 원을 투자해 5만 톤급 3개 선석, 길이 1,050m의 컨테이너 부두와 배후부지 63만m²를 건설할 계획이다. 이 부두는 연간 150만 TEU(1TEU는 길이 6m짜리 컨테이너 1대)의 컨테이너를 처리할 수 있다.

부산항 신항 2-4단계는 인근 2-3단계와 마찬가지로 일부 민간사업에서 문제가 됐던 건설 단계의 재정 지원과 운영 단계에서의 최소운영수입보장(MRG) 없이 순수 민간자본으로 건설·운영된다고 해수부는 강조했다.

이 사업은 부산컨테이너터미널이 해수부와 2013년 8월 실시협약을 체결했지만, 글로벌 금융위기와 해운경기 침체에 따른 일부 출자자의 사업 포기로 사업이 지연되다가 최근 산업은행이 '기업투자촉진프로그램'을 활용해 지분투자 참여를 결정하면서 탄력을 받고 있다. 해수부는 지난 4월 산업은행과 업무협력 양해각서(MOU)를 체결하며 측면 지원에 나섰다.

관련 규정상 실시계획 승인신청 이후 협의 및 검토 과정을 거쳐 3개월 이내에 승인하도록 되어 있으나, 실시계획 신청 전 설계 자문과 교통개선대책을 비롯한 세부협의 과정을 이미 진행한 만큼 이르면 올해 안에 착수가 가능할 것으로 보인다.

<국제신문 9월 23일자 >

부산항 월별 환적화물
처리량 최고치 경신



글로벌 경기침체 장기화되고 있는 가운데 부산항의 지난 8월 환적화물 처리량이 월별 집계 기준으로 부산항 개항 이래 최고치를 기록한 것으로 나타났다.

부산항만공사(BPA)는 부산항에서 지난 8월에 처리한 컨테이너 총물동량은 163만 4,000TEU로 전년 동기 대비 4.4% 증가했다고 밝혔다.

부산항의 지난 8월 컨테이너 물동량 증 눈에 띄는 것은 환적 물동량이다. 이 기간 부산항의 환적물동량은 85만 5,000TEU로, 지난 1월에 기록한 역대 월별 환적물동량 최고치인 84만 9,000TEU를 경신했다.

또 지난해 8월의 수치와 비교하면 7.4% 증가한 것으로, 총물동량 중에서 환적물동량의 비중이 52.3%를 차지하여 환적물동량이 부산항의 전체 물동량 증가세를 견인한 것으로 나타났다. 지난 8월 수출입 물동량은 77만 9,000TEU로 지난해 8월에 비해 1.2% 증가하는 데 그쳤다.

1~8월 누계를 기준으로 한 환적물동량도 해마다 늘어나고 있다. 2013년 580만 2,996TEU, 2014년 625만 5,564TEU, 2015년 674만 3,535TEU로 증가하고, 전체 물동량에서 환적이 차지하는 비중도 2013년 49.3%, 2014년 50.5%, 2015년 51.9%로 꾸준히 증가하고 있다.

부산의 환적물동량은 지난해를 기점으로 총물동량에서 차지하는 비중이 수출입화물을 앞서고 있다.

부산항만공사 관계자는 “이는 부산항이 동북아 환적 중심항으로서의 입지를 강화하고 있으며 해양수산부가 최근에 발표한 부산항 세계 2대 환적거점항 육성정책의 타당성을 뒷받침하고 있다”고 설명했다.

부산항 물동량의 신항으로의 쏠림 현상은 갈수록 심화되고 있는 것으로 나타났다. 지난해 신항과 북항의 컨테이너 물동량 처리 비중은 각각 64%, 36%이었으나, 올 8월 누계를 보면 신항 66%(857만 1,000TEU), 북항 34%(442만 4,000TEU)의 처리 비중을 보였다.

〈부산일보 9월 30일자〉

북극항로 개척, 화물 유치 전략부터



이해성 | 울산항만공사 경영지원팀장

우리나라는 2013년 5월 북극지방의 공동 관심사를 논의하는 ‘북극이사회(Arctic Council)’의 정식 옵저버 지위를 확보하였다. 이로써 지구 온난화에 따라 중요성이 더욱 커지고 있는 북극지역의 환경보호, 해운, 자원, 거버넌스 등 새로운 질서수립 논의에 참여할 수 있게 되면서 북극항로에 대한 관심이 한층 더 높아졌다.





북극항로란 ?

북극항로(NSR : Northern Sea Route)는 북극해를 통과입장에서는 북극해를 통하여 극동과 유럽을 잇는 항로로서의 의미가 크다하는 여러 수송루트의 총칭을 의미하나 우리나라의 이 항로는 기존 수에즈, 파나마 운하를 경유하는 항로보다 거리가 짧아 항해 일수를 크게 단축할 수 있는 이점이 있다. 북극항로를 이용하면 부산에서 네덜란드 로테르담까지 거리가 기존 2만 100km에서 1만 2,700km로, 운항일수는 30일에서 20일로 단축된다. 특히 북극해에는 전 세계에서 아직 발견되지 않은 석유와 천연가스의 25% 정도가 있는 걸로 추정되므로 북극항로 개척 및 북극 개발 확대는 계속 가속화될 전망이다. 북극해는 겨울 동안은 거의 얼음으로 덮여 있지만 9월 중순이 되면 얼음 면적이 최소로 줄어든다. 30여년 전과 비교하면 현재 얼음이 절반 수준으로 줄었으며, 이런 추세를 가면 2020년 9월에는 북극해의 얼음을 볼 수 없을

것이라는 예측이다. 전문가들은 2020년 이후에는 북극항로가 연중 100일 이상 상업운항이 가능하리라고 예측하고 있다. 2009년 7월 독일 해운선사인 Beluga사의 선박 두 척이 쇠빙선의 도움을 받아 울산-태평양-북극해-대서양-로테르담을 연결하는 북극항로의 상업운항에 최초로 성공했는데 수에즈 운하를 거치는 항해보다 무려 4,000해리, 무려 7,408km를 단축했다. 2011년 8월 말에는 울산 온산지역에서 생산된 항공유가 북극해항로를 통해 프랑스 르하브르항으로 수송되었으며, 2013년 10월에는 국적선사인 현대글로벌비스가 처음으로 북극항로를 이용해 러시아 우스트루가항에서 나프타 4,000톤을 싣고 국내 광양항으로 들어오는 시범운항을 하였다. 북극항로의 개방은 우리 해운·항만 산업에 커다란 변화를 가져올 것으로 예측된다. 특히 우리나라는 북극항로의 경로상 유리한 위치에 있어 동북아 해상물류의 중심국가로 성장할 최적의 조건을 갖추고 있다. 특히 동북아시아 항만 중 러시아와 인접한 우리 항만들은 북극항로의 최대 수혜자가 될 수도 있을 것이다. 이로 인해 지난 몇년 동안 부산항, 울산항, 동해항, 영일신항만 등 동해지역 항만들이 북극항로 시대의 중심 항만으로 도약하기 위해 지나칠 만큼 경쟁해 오고 있으며, 각 지자체에서도 연구센터 설립, 각종 세미나 개최 및 연구용역 사업 등을 통하여 지역발전을 위한 북극해 정책을 내세우면서 뜨거운 경쟁을 벌이고 있다.

하지만 정작 북극항로의 잠재고객인 화주들의 반응은 냉담한 수준이다. 아직은 북극항로 이용시 사고위험이 크고, 운송비 부담 등 제반여건이 만만치 않기 때문이다. 따라서 해운선사, 화주, 전문가들은 북극해 허브항 정책이 현 인프라 위주에서 화물과 화주 중심의 전략으로 바뀌어야 한다고 강조하고 있다. 2013년 9월에 있었던 북극항로 시범운항에서도 화주 유치에 얼마나 중요한가를 여실히 느낄 수 있었다. 울산의 경우 Beluga사의 북극항로 운항 경험이 있었고, 자원운송·개발에 큰



관심을 두고 있는 러시아와의 관계를 고려해 유류화물이 많은 울산항이 시범운항의 모항(母港)으로 적합하다는 의견이 지배적이었으나 시범운항의 최종 도착지는 울산항이 아닌 광양항으로 선정되었다. 이는 울산항의 화주들이 움직이지 않았기 때문인데, 정부가 대대적으로 나서서 사업을 계획했는데도 불구하고 화주들의 반응이 냉담했다는 것은 북극항로에 대한 신뢰가 아직은 형성되지 않았음을 반영하는 것이라 할 수 있다. 전문가들은 “북극항로 개발에 앞서 운송화물의 적절성과 경제성 분석을 반드시 먼저 해야 한다”고 언급하였으며 “북극항로 운항으로 물류비용 절감이 항상 가능한 것은 아니다”고도 강조하였다.

2013년 글로비스의 북극항로 시범운항 이후 별다른 성과가 없어 북극항로에 관한 자연과학적 연구, 컨테이너 화물 운송에 관한 연구는 전무한 실정이다. 우리나라 선사들은 쇄빙선과 내빙선을 보유하고 있지 않은 데다 선사들의 이해 부족까지 겹치면서 북극항로 개발 계획은 얼어붙는 분위기다.

북극항로에 관한 문제는 단순히 화주의 경제적 문제만 쥘여 있는 것이 아니다. 북극항로 진출을 위해서는 중점 협력국인 유라시아 국가들 외 캐나다, 노르웨이 같은 북극해 관련국과의 공조를 통해 한국의 에너지 확보를

포함한 전략적 기회를 찾아야 할 것이다.

북극항로의 성공적인 개설을 위한 과제

최근 부산시가 2016년 북극항로 시범운항 계획을 밝히는 등 북극항로 선점을 위한 지방자치단체 간의 경쟁이 다시 가열되고 있으며, 이에 따라 울산도 울산항을 북극항로 거점항만으로 육성하기 위한 실천적 행보를 서둘러야 한다는 의견이 봇물치고 있다. 또한 이외에도 경북 포항과 강원도 지자체도 북극항로 선점을 위해 다각적인 노력을 기울이고 있다.

우리나라는 컨테이너 분야에서 부산항과 광양항을 기적으로 한 투포트 시스템을 고집하다 실패한 경험이 있음에도 불구하고, 북극항로를 가지고 또 이런 비생산적인 논쟁을 한다는 것은 해운산업에 종사하는 사람으로서 안타까울 따름이다.

북극항로의 성공적인 개설을 위해서는 항만의 특성을 고려하여 부산항과 울산항이 연계하여 상호 발전할 수 있는 방법으로 추진되어야 할 것이다.

우선 부산항의 경우, 북극해를 통해 정기선이 운항하면 마지막 기항지가 될 수 있을 것이다. 이에 대비하여 선박에 대한 유류공급기지 역할을 하고, 선용품 공급, 선원 교대 등의 시장을 준비해야 할 것이다. 울산항은



최대 강점인 배후지역의 조선산업, 석유화학산업 및 플랜트 기자재 수송을 바탕으로 북극항로 개설을 추진하고 아울러 LNG 병커링 사업과도 연계할 필요가 있다. 우리나라 항만이 북극해 개발에 따른 환경 변화에 대응하여 최대 수혜지역이 되기 위해서는 북극정보센터 설립과 지원 조례 제정, 북극항로 상업화 등을 적극 추진해야 하며 북극항로 유관산업 분야를 중심으로 관련 전문가들의 교류, 유관항만 간의 교류 등 러시아 및 북극해 연안 국가들과의 인적, 물적협력 관계를 돈독히 할 필요가 있을 것이다. 하지만 가장 중요한 것은 화주를 포함한 각 지역사회 내에 북극해 진출에 대한 공감대가 형성되는 것이다.

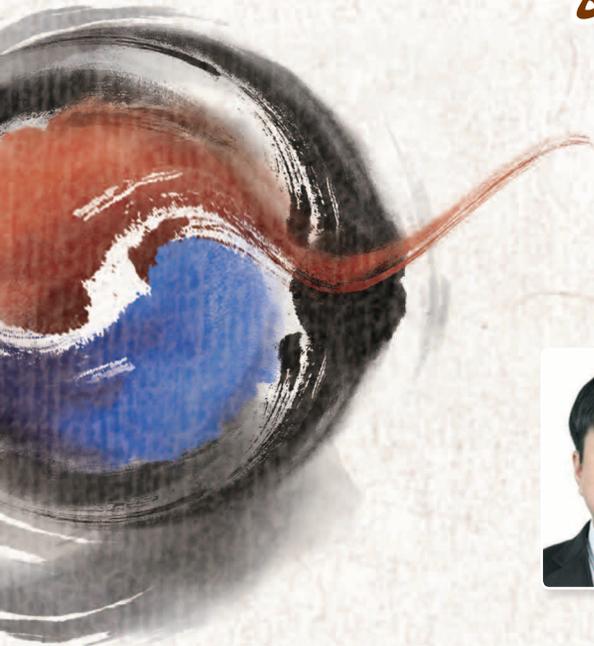
의사결정자들의 전략적인 판단이 선다면 유망 사업의 경우 선별하여 민관 합동의 협력사업으로 추진하여 실질적인 성과를 낼 수 있도록 노력해야 할 것이다. 우리나라의 북극항로 사업은 아직 시작 단계이다. 분명 우리 항만업계에 있어서 북극항로 개척은 '절호의 기회'가 될 수 있으나 동북아 물류의 중심 허브이자 북극해 시대의 중심항으로 발돋움하기 위해서는 무분별한 개발계획보다는 경제성에 입각한 화주·화물 유인책이 선행되어야 할 것이다. 새로운 항로를 개척하는 궁극적인 당사자는 국가, 지자체, 항만공사가 아니라 해운선사와 화주일 것이다.





이어령의 100년 서재

“광복70년 미래30년,
대한민국 이야기”



김호섭 | 한국허치슨터미널(주) 지원본부 / 재경팀장

1945년 광복

1950년대 전쟁

1970년대 기적

1980년대 도약

2000년대 열광

2015년 그리고 오늘



광복 70주년을 맞이하여 각종 신문과 방송매체에서 뜻 깊은 의미를 되새기던 날 우리 둘째 딸이 물어왔다. “아빠, 광복절이 뭐예요? 해방이 뭐예요?” 올해 초등학교에 입학한 둘째에게서 들은 질문에 선뜻 대답하지 못하고 망설였다. 몇 분 후 내가 알고 있는 지식의 범위 내에서 녀석의 눈높이에 맞춰 설명을 해주었다. 일본이 우리나라를 침략하여 강제로 지배하고 아시아 침략 전쟁을 일으켰는데 그 전쟁에서 져서 자기네 나라로도 망가고 우리나라가 해방된 날이 광복절이라고 말이다. “그게 그렇게 좋은 거예요? 그냥 쉬는 날이라 좋은 거 아니예요?”라고 되묻는 딸아이의 질문에 껌연쩍게 “그래”라고 대답해버리고 말았다.

그로부터 일주일쯤 지났을까, 우연히 TV에서 방영하는 ‘이어령의 100년 서재’라는 프로그램을 보게 되었다. 마침 ‘제1화 빛이 돌아온 날’로 광복절에 관한 이야기를 시작하고 있었다. 듣고 보니 광복절(光復節)을 풀이하면 ‘빛이 돌아온 날’하는 것이 맞는 듯하여 집중하게 되었다. 나도 마찬가지로 과거와 현재 우리나라 사람들 대부분이 ‘광복절=쉬는 날’에 공감하지 진정한 의미를 되새기는 이는 거의 없다는 지적에서부터 선생님의 이야기는 출발한다. 1945년 광복의 순간을 떠올리게 하는 ‘역사란 무엇인가’는 역사는 바람개비와 같다며 바람개비가 돌려면 바람을 마주하고 앞으로 나아가야한다, 즉 거슬러 올라가는 것이라는 명제를 제시한다. 또한 개인으로서 나의 기억이 집단으로서 우리의 기억으로 커지면서 확장되어 가는 것이 역사라는 말도 인상적이었다.

이후 선생님은 전쟁 중의 야간 공습을 피하기 위해 실시되었던 등화관제(燈火管制)가 해제되어 어두울 때 어디서나 등불을 켜고 책을 볼 수 있었다는 의미에서 빛이 돌아왔다는 점과 일장기 위에 덧그려진 ‘진관사 태극기’ (등록문화재 제458호)를 통해 일제에 대한 저항과 새로

만든 것이 아닌 과거의 것을 잊지 말라는 해방의 의미, 마지막으로 누나의 결혼식으로 광복의 의미를 해석해 주셨다. 첫사랑도 느껴보지 못한 16살의 누나는 위안부 동원령을 피해 어린 나이에 시집을 가게 되었는데 철부지 꼬마 동생은 아무것도 모르고 그저 맛있는 음식에 빠져 슬픔에 잠겨 있는 누이의 모습을 수십 년이 지나서야 깨닫게 되었노라고 한다. 또한 문화부 장관 시절 일본 규슈 지방에서 있었던 강연회에서 “왜 40년이 지난 지금에서야 위안부 문제를 들추어내느냐?”는 일본인의 질문을 받고 당신의 누이 이야기와 함께 여성으로서의 사회적 기능이 다한 지금에서야 일본인의 만행을 이야기할 수 있는 상황, 그리고 자식을 전쟁터에 보내면서 죽어서 돌아오라고 하는 일본 군국주의에 의해 희생을 강요 당한 일본 어머니들의 이야기를 들려주어 청중의 공감을 얻었던 기억을 회상하며 선생님의 광복절을 의미 있게 해석해 주셨다. 강연 후 받았다고 소개한 편지 내용 중에서 전쟁에서 아들을 잃은 한 일본인 어머니가 돌아오지 않는 아들에 대한 그리움을 표현한 “잠자리 잡으러 너 어디까지 갔니?”라는 글귀를 떠올리면 아직도 가슴이 뭉클해 온다.

광복 70년 이후 미래 30년을 맞이할 우리 세대에 대한 당부 말씀도 있었다. 8월 15일은 우리만의 광복절이 아니라 태평양 전쟁 당시 일본의 침략을 받았던 중국, 베트남, 필리핀 등 아시아 여러 나라들이 독립을 맞이한 날이며 아직도 망령에서 벗어나지 못하고 전범의 위패에 참배하는 군국주의에 폄박 받던 일본 국민들까지도 모두가 광복을 맞이한 날이라며, 모두를 품고 끌어안음으로써 다가올 미래 동아시아 한·중·일 3국의 청사진을 제시하였다.

비록 짧은 시간이었지만 광복절이나 위안부 문제, 야스쿠니 신사 등에 대해 머리로는 알던 것을 가슴으로 알게 되는 계기가 되었다. 어느덧 나도 마흔을 넘긴 나이, 앞을 보고 더 힘차게 나아가야 할 시기이지만 가끔은 멈춰 서서 뒤돌아



볼 줄 아는 여유도 가져야겠다.

이번 '제1화 빛이 돌아온 날'을 시작으로 10부작이 기획되었다고 하니 꼭 본방송을 딸아이들과 함께 시청하겠노라 다짐하며, 프로그램 마지막에 어둠을 아는 자만이 아침의 아름다움을 안다는 선생님의 말씀과 함께 소개된 「역사의 날개 역사의 지느러미」라는 시(詩)로 이 글을 마치고자 한다.

우리는 강물에 떠서 흘러가는 포죽박이 아니다.
우리는 그냥 바람에 나부끼는 뜬구름이 아니다.

은빛 비늘을 세우고 힘차게 헤엄치는 연어 때
태어난 기억, 모천(母川)으로 돌아가 생명을 남는다.

강철의 깃털로 희노리바람 뚫고 독수리는
천에 절벽 바위 위에 등지를 든다.

연어 때처럼 수직으로 상승하는 독수리처럼
역사의 격류와 폭풍 앞에서, 지금

보마라. 깃발처럼 밀게히 편
나의 지느러미 나의 날개
한국의 지느러미 한국의 날개

간사이의 중심도시 오사카를 다녀오다!



정미경 | ㈜시스팩 사원

너무 더워 다시는 가지 않겠다고 다짐했던 일본, 하지만 일본의 문화와 놀이에 반해 다시 한 번 일본으로 여름 휴가를 떠나게 되었어요. 여행지는 바로 일본 전통과 문화의 중심지 교토, 정치·경제·문화를 아우르는 국제 무역도시 고베, 그리고 여행의 최종 목적지인 유니버셜스튜디오재팬. 6박7일에 걸쳐 떠났던 일본여행에 대해서 간결하게 소개해 드리고자 하니, 다음 여행 선택 때 도움이 되었으면 좋겠습니다.

참고로 일본은 대부분의 교통시설이 민영화되어 있어, 교통비가 우리나라보다 비쌉니다. 하지만 교통패스를 이용하면 조금 더 저렴하게 교통시설을 이용할 수 있는데, 교통패스를 효율적으로 이용하기 위해 일본 여행 시에는 꼭 일정을 미리 정하여 필요한 교통패스를 미리 구매하시기 바랍니다.





여행 첫날 우리는 오사카로 향하는 팬스타크루즈를 타기 위해 부산여객터미널로 향했습니다. 매년 일본을 갈 때마다 비행기 보다는 선박크루즈를 이용하는 편인데, 가격도 가격이지만 크루즈 안에서 다양한 이벤트를 하기 때문에 여행의 또 다른 재미를 즐길 수 있습니다. 부산에서 일본 오사카까지는 선박크루즈를 이용하면 대략 19시간 정도 걸리며, 이 시간 동안 일본에서 놀기 위한 에너지를 축적하는 것도 좋은 노하우라고 생각해요.

일본에 도착한 첫날에 고베규를 먹기 위해서 고베로 떠났는데요 소문 그대로 입에서 사르르 녹더라고요. 식사

후, 도보로 기타노이진칸거리를 걸었는데, 일본의 클래식한 느낌의 택시가 거리의 건물들과 아주 절묘하게 잘 어울리는 느낌이 들었어요.

기타노이진칸은 일본 최대의 무역항이었던 고베에 외국인이 많이 거주하게 되면서 아기자기하고 아름다운 건물들이 많이 생겨나 조성된 이국적인 거리입니다. 일본 속의 유럽을 느낄 수가 있게 되어 많은 관광객들이 찾아오곤 합니다. 하지만 아름다운 건물들을 관람하려면 각각 입장료를 내고 들어가야 해서 외부만 둘러보는 것을 추천합니다.

교토 여행 하면 많은 분들이 기온 마치를 생각하시는데요 저 또한 마이코와 게이샤를 볼 수 있다는 기대감에 들떠 있었지만 아쉽게도 게이샤는 볼 수 없었어요. 수많은 사람들이 기모노를 입고 있는 모습을 보며 우리나라사람들도 한복을 좀 더 즐겨 입었으면 좋겠다는 생각을 했습니다.

마지막날 여행의 최종 목적지인 유니버설스튜디오재팬으로 향했습니다. 이곳은 세계에서 많은 관광객이 찾는 곳이기 때문에, 오픈 30분 ~ 1시간 전 미리 가서 기다리는 것을 추천합니다. 오픈 정시에 가게 되면 입장까지 많은 시간이 걸리기 때문에입니다. 국내 놀이동산에서는 볼 수 없는 신개념 놀이기구들을 많이 접할 수 있게 되는데 시간이 걸려도 꼭 기다려서 놀이기구를 이용하시기 바랍니다.



정말 덥고 습해 너무 힘든 여행이었지만, 많은 볼거리와 즐길거리, 먹을거리들 덕분에 기억에 많이 남는 여행이 되었습니다. 일본은 가깝고도 먼 나라 라고 하지만, 선박을 이용해 여행하면 비교적 경비가 저렴하니 꼭 한 번 찾아서 좋은 추억 만들었으면 좋겠습니다.



하나. 1~3코스

아름다운 길, 걷고 싶은 부산

갈맷길



갈매길은 부산의 상징인 '갈매기'와 '길'의 합성한 단어다.

바다, 강, 산, 온천이 모두 있는 사포지향(四抱之鄉)의 도시 부산의 특성을 고스란히 담고 있어

바닷가를 걷다 보면 어느덧 산속이고, 산을 벗어나면 강이 있고,

몸이 노곤하면 온천이 반겨 주는, 부산에만 있는 길이다.

다채로운 모습을 자랑하는 총 9개 코스의 갈매길을 걸으며 부산의 문화와 역사, 자연을 고스란히 느껴보자.

갈매길 1코스(33.6km/10시간)

- 1-1구간(12.2km/4시간, 난이도 ★)
 임랑해수욕장 - (2.8km / 60분) - 칠암파출소 - (2.0km / 40분) - 부경대학교수산과학연구소 - (4.3km / 80분) - 일광해수욕장 - (1.9km / 35분) - 기장체육관 - (1.2km / 25분)- 기장군청
- 1-2구간(21.4km/6시간, 난이도 ★★)
 기장군청 - (3.2km / 60분) - 죽성만 - (3.8km / 60분) - 대변항 - (2.7km / 50분) - 오랑대 - (2.5km / 40분) - 해동용궁사 - (4.3km / 70분) - 송정해수욕장 - (4.9km / 80분)- 문탠로드

울을 칠한 것처럼 검은 빛으로 일렁이는 칠암 바다를 지나면 고산 윤선도의 유배지 죽성에 이어 국대 천대의 멸치 산지로 유명한 대변항으로 이어진다. 여오랑 세오녀의 전설이 깃든 오랑대를 지나면 기장 팔경의 하나인 시랑대와 동해 천낭단 관음 성지로 알려진 용궁사가 모습을 드러낸다. 송정해수욕장을 지나 구덕포, 청사포를 만나 뒤 고갯길에서 내려다보이는 풍광에 절로 눈을 빼앗기는 달맞이길에서 마무리되는 코스다.

》》》》》 이 코스의 명소 《《《《《《

대변항

국내 최대의 멸치 산지로 유명하다. 매년 4월이면 멸치 축제가 열려 발 디딜 틈 없이 성황을 이룬다.

해동용궁사

검푸른 바다 위로 솟아오른 듯한 모습의 해동용궁사는 진심으로 기도하면 한 가지 소원이 반드시 이뤄진다는 전설이 있어 사람들의 발길이 끊이지 않는다.



달맞이길

예부터 이곳은 푸른 바다, 백사장, 동백숲, 소나무숲이 어우러진 절경으로 유명하며 부산팔경 중 하나이기도 하다.

갈맷길 2코스(18.3km/6시간)

- 2-1구간(5.7km/2시간, 난이도 ★)
문탠로드 - (1.4km / 35분) - 해운대해수욕장 - (1.0km / 30분) - 누리마루 APEC하우스 - (3.3km / 55분) - 민락교
- 2-2 구간(12.6km/4시간, 난이도 ★★)
민락교 - (3.4km / 60분) - 광안리해수욕장 - (4.0km / 70분) - 동생말 - (1.2km / 30분) - 어울마당 - (4.0km / 80분) - 오륙도 유람선선착장

부산의 명승 해운대해수욕장과 광안리해수욕장을 지나가는 코스다. 바다를 가로지르는 광안대교의 야경이 끝나는 곳에 영적이 있던 분포를 넘어서면 모퉁이를 돌 때마다 해안 절경이 펼쳐지는 이기대가 반긴다. 치마바위의 호탕함과 바공새 사이로 물러오는 파도 때, 그리고 농바위에서 보는 오륙도 쪽 정경은 이기대의 진수다. 사태굴을 넘어서면 명승 제24호 오륙도가 수평선을 배경으로 성큼 다가선다. 이 코스는 '부산시 슬로시티 관광명승'로 지정되었다.

》》》》》 이 코스의 명소 《《《《《《

동백공원과 누리마루 APEC 하우스

부산을 상징하는 노래 '돌아와요 부산항에'에 등장하는 동백섬이 이곳이다. 울창한 동백나무와 우거진 소나무가 절경을 이룬다. 누리마루 APEC 하우스는 2005년 APEC 정상회담이 개최된 곳으로 해운대 해수욕장과 광안대교의 빼어난 경관을 한눈에 내려다 볼 수 있다.

광안대교

복층 구조로 된 웅장한 건축물과 화려한 조명이 어울려 로맨틱한 분위기를 만든다. 10월에는 '부산세계불꽃 축제'가 열리며 화려한 모습을 뽐낸다.

이기대

기암절벽과 푸른 녹음을 즐길 수 있는 이기대에는 뛰어난 풍경을 자랑하는 일주도로와 산책로가 있어 많은 관광객이 찾고 있다.



갈맷길을 걷는 또 하나의 재미, 인증 스탬프 찍기

부산 갈맷길에는 코스마다 곳곳에 인증 스탬프를 찍을 수 있는 인증대가 마련되어 있다. 코스 시작점과 중간점, 종점에 준비된 스탬프를 겹쳐 찍으면 코스마다 하나의 그림이 완성되어 각별한 재미를 준다. 부산 갈맷길 홈페이지(<http://galmaetgil.busan.go.kr>)에서 코스별 인증대 위치와 각 코스에 대한 상세한 설명을 찾아볼 수 있다. 이 사이트에서는 인증 스탬프를 한곳에 모아 기념품으로 간직할 수 있는 갈맷길 인증 수첩 파일도 제공하고 있다.

갈맷길 3코스(37.3km/13시간)

- 3-1 구간(11.5km/4시간, 난이도 ★★)
오륙도 유람선선착장-신선대-UN기념공원-부산외국
어대학교-부산진시장
- 3-2 구간(15.8km/5시간, 난이도 ★★)
부산진시장-증산공원-초량성당-부산역-백산기념
관-부산근대역사관-국제시장-자갈치시장-영도대
교-남항대교
- 3-3 구간(10.0km/4시간, 난이도 ★★)
남항대교-절영해안산책로-중리해변-감지해변산
책로-태종대 유원지 입구

신선이 노닐던 신선대가

웅장한 부산항의 파노라마를 보여 준다.
우양동 장교개를 넘어가면 영화 '친구'로 유명한
문현동 공룡 골목에서 자성대, 진시장, 정공단,
증산을 거쳐가는 산복도로가 이어진다.
부산역을 지나 용두산 티워를 바라보며
조금 더 걸어가면 골목마다 없는 것이 없는
제시장이 펼쳐진다.
남포동 극장가를 넘어서면 부산을 대표하는
자갈치시장을 지나 부산 최초의 연륙교인
영도대교를 만날 수 있다.
절영해안산책로와 태종대에서 해안 절경을
즐기며 마무리하는 코스다.



》》》》》 이 코스의 명소 《《《《《《

용두산공원

부산 도심 속 휴식 공간으로 부산을 상징하는 부산타워가
위상을 뽐낸다. 120m 높이의 전망대에서는 부산항의
화려한 야경을 즐길 수 있다.



보수동 책방골목

50년 역사를 자랑하는 부산의 명물로, 50여 개 헌책방
이 모여 있다. '부산시 슬로시티 관광명소'로 지정되기도
했다.

태종대

영도해안을 최남단에 위치하고 있는 태종대 유원지는
천혜의 절경이 보는 이에게 감탄을 절로 자아내게 한다.
신라시대 태종무열왕이 이 곳의 수려한 해안 절경에
반하여 즐겨 찾았다고 한다.



칼슘 UP UP

새우&표고버섯

새우의 콜레스테롤이 걱정된다면 표고버섯과 함께 먹는 것이 좋다.
새우와 표고버섯을 함께 먹으면 체내의 칼슘흡수를 돕고
콜레스테롤 수치를 떨어뜨려주기 때문에 각종 성인병을 예방할 수 있다.
하지만 새우와 토마토를 익히지 않고 섭취할 경우
소화불량을 유발할 수 있으므로 주의하는 것이 좋다.





새우볶음우동

새우는 칼슘과 타우린이 풍부하게 들어 있어
고혈압 예방과 성장 발육에 효과적이고
특히 새우 껍질에는 키토산이 다량 함유되어 있어
혈액 내 콜레스테롤을 낮추는 역할을 한다.
또한 철분이 많아 빈혈을 개선하고 예방하는 효과가 있다.
새우에 함유된 섬유질 성분은 장 운동을 촉진시켜
변비 증상을 개선해 주므로 장시간 책상에 앉아 공부하는
수험생들에게 좋다.

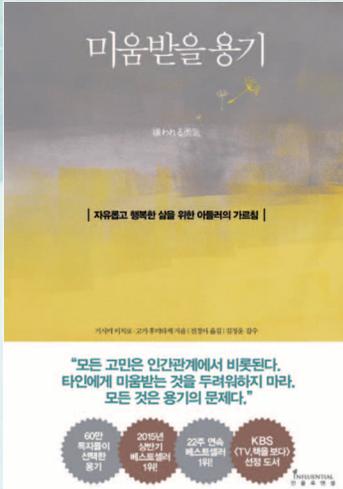
재료

우동면 4인분, 관자 2개, 중하 8마리, 모시조개 100g,
새송이버섯 1개, 표고버섯 1개, 당근 50g, 실파 3대, 녹말물 2큰술, 올리브유 1큰술,
볶음양념(간장 2작은술, 굴소스 2작은술, 다진마늘 ½작은술, 맛술 1작은술, 소금·후추 약간씩)

조리순서

- ① 관자는 내장을 떼 뒤 도톰하게 저미고, 중하는 껍데기를 벗겨 살만 준비한다.
(모시조개는 해감을 한다.)
- ② 새송이와 표고버섯은 비슷한 크기로 저며 썰고 당근은 길쭉하고 네모지게 저민다.
(실파는 2cm길이로 자른다.)
- ③ 끓는 물에 우동면을 넣어 쫄깃하게 삶아 건진다. 우동 삶은 물은 한 컵 정도 따로 받아 놓는다.
- ④ 넓은 팬에 올리브유를 두르고 손질한 해물을 넣어 볶다가, 익기 시작하면 버섯과 채소를 넣고
볶음양념을 모두 넣어 달달 볶는다.
- ⑤ 해물과 채소가 어우러지면 삶은 우동을 넣어 섞은 뒤 우동 삶은 물을 붓고 살짝 더 끓이다가 녹말
물을 넣어 걸쭉해지도록 볶는다.

Best Best 내 마음의 양식



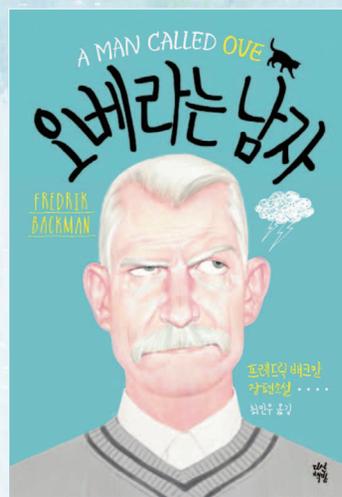
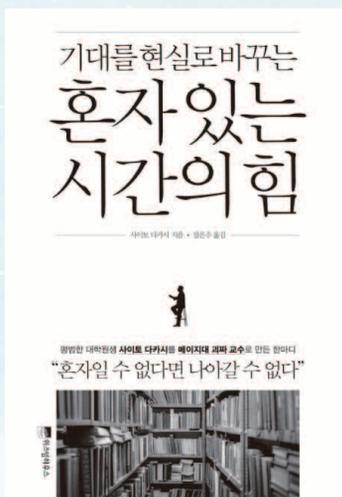
| 자유롭고 행복한 삶을 위한 아들러의 가르침 | 미움받을 용기

심리학 3대 거장 아들러, 용기의 심리학을 이야기하다!
타고난 성격 때문에 어릴 때부터 사람들과 쉽게 친해지지 못하는 사람이 있다. 언제까지 다른 사람들과의 관계 때문에 전전긍긍하며 살아야 할지, 그는 오늘도 고민이다. 이런 그의 고민에 “인간은 변할 수 있고, 누구나 행복해질 수 있다. 단 그러기 위해서는 ‘용기’가 필요하다”고 말한 철학자가 있다. 바로 프로이트, 융과 함께 심리학의 3대 거장으로 불리는 알프레드 아들러다.
『미움받을 용기』는 아들러 심리학에 관한 일본의 1인자 철학자 기시미 이치로와 베스트셀러 작가인 고가 후미타케의 저서로, 아들러의 심리학을 대화체로 쉽고 맛깔나게 정리하고 있다. 아들러 심리학을 공부한 철학자와 세상에 부정적이고 열등감 많은 청년이 다섯 번의 만남을 통해 ‘어떻게 행복한 인생을 살 것인가’라는 모두가 궁금해하는 질문에 답을 찾아가는 여정을 그렸다.



| 한 권으로 편안하게 즐기는 지식 여행서 | 지적 대화를 위한 넓고 얇은 지식

힘 있는 지식인이 되기 위한 필수 기초 교양!
오늘도 어김없이 우리는 사람들과 대화를 나눈다. 어제 본 드라마부터 시작되는 대화는 늘 같은 패턴이지만, 오늘따라 왠지 시시한 기분이 든다. 색다른 주제의 대화를 이어가려고 해봐도 금방 지식에 한계가 오는 듯하다. 문득 자신의 부족한 지식 수준을 채우기 위해 공부를 시작해야겠다고 절감하지만, 금세 막막해진다. 대체 어디서부터 얼마만큼 알아야 하는 걸까?
여기, 신자유주의가 뭔지, 보수와 진보가 무엇인지, 왜 사회문제가 일어나는지 도무지 알 수가 없어 대화 자리가 두려운 당신을 위한 책이 출간되었다. 글쓰기와 강연 등을 통해 많은 사람에게 ‘넓고 얇은 지식’을 알리고 있는 채사장의 『지적 대화를 위한 넓고 얇은 지식』은 인기리에 연재되고 있는 팟캐스트 방송 《지대넓얇》을 책으로 재구성한 것이다.



| 기대를 현실로 바꾸는 |
혼자 있는 시간의 힘

혼자 있는 시간에 집중하라!

바빠서, 편해서, 혼자 있고 싶어서 등 다양한 이유로 혼자만의 시간을 갖는 사람이 많아졌지만 여전히 혼자서 무언가를 하기 두려운 사람, 혼자 있는 시간을 어떻게 보내야 할지 모르는 사람이 있다. 『혼자 있는 시간의 힘』은 목표를 이루기 위해서는 누구에게나 혼자 있는 시간이 필요하다고 말하며, 혼자 있는 시간을 효율적으로 보내기 위한 방법에 대해 알려준다.

실제로 재수 생활을 시작한 열여덟 살부터 첫 직장을 얻은 서른두 살까지 철저히 혼자 시간을 보냈던 저자는 그 시간이 있었기에 오늘날 자신이 꿈꾸었던 대학 교수와 작가가 될 수 있다고 고백한다. 이에 자신이 직접 경험한 시행착오들을 진솔하게 이야기하면서 자신을 객관화하는 데 도움을 주는 거울 내관법, 자기 긍정의 힘을 기르는 글쓰기, 인내심을 길러주는 번역과 원서 읽기, 외로움을 극복하는 방법 등 혼자 있는 시간 동안 성장에 도움을 주는 구체적인 방법들을 소개한다.

| 까칠한 남자 이야기 |
오베라는 남자

웬만하면 마주치고 싶지 않은 까칠한 이웃 남자, 오베가 나타났다!

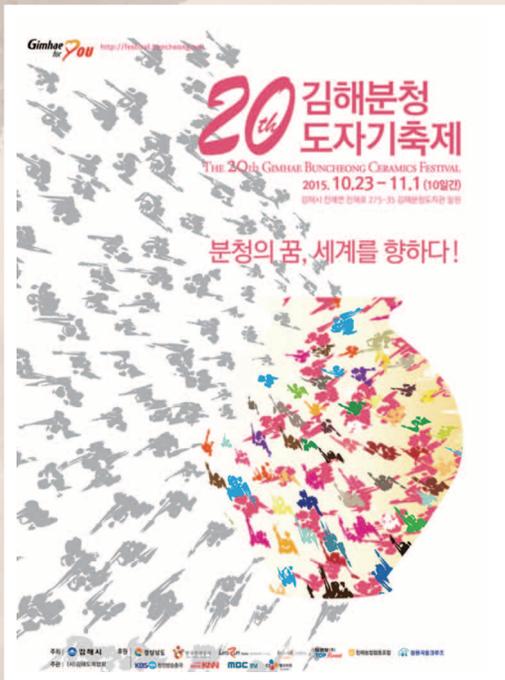
무엇이든 발길질을 하며 상태를 확인하는 남자. BMW 운전자와는 말도 섞지 않는 남자. 키보드 없는 아이패드에도 분노하는 남자. 매일 아침 6시 15분 전 알람도 없이 깨어나 항상 같은 시간, 같은 양의 커피를 내려 아내와 한 잔씩 나누어 마시고 마을 한 바퀴를 돌며 시설물들이 고장 난 것은 없는지, 아니 누군가 고장 낸 것은 없는지 확인하는 남자, 오베. 그런 그의 인생에 균열이 생기기 시작했다.

시작은 이렇다. 한 세기의 3분의 1을 한 직장에서 일한 그는 하루아침에 일생을 바친 직장에서 쫓겨나고 만다. 이렇게 된 상황에 반년 전 떠난 아내의 빈자리가 유난히 크게 느껴진다. 늘 같은 일상을 반복해왔던 그이지만 이제는 책임져야 할 사람도, 일자리도 없이 죽을 일만 남았다는 생각에 어느 화요일 오전, 한 번도 경험해본 적 없는 일을 하게 된다. 부엌 싱크대 앞에 서서 멍하니 천장을 바라보는 일을 말이다. 그리고 그는 결심한다.



김해분청 도자기축제

2015. 10. 23 ~ 2015. 11. 01(10일간)



- ▶ 장 소 김해시 진례면 진례로 275-35 김해분청도서관 일원
- ▶ 주 최 김해시
- ▶ 주 관 (사)김해도예협회
- ▶ 후 원 경상남도, kbs창원방송총국, 한국마사회 부산경남본부, 한국관광공사, 창원국동크루즈, 진례농업협동조합, 탑렌탈, 아이스퀘어호텔, KNN, MBC경남, CJ헬로비전
- ▶ 연 락 처 김해시청 055-330-3241 김해도예협회 055-345-6036
- ▶ 홈페이지 <http://festival.buncheong.net>



김해는 금관가야의 옛 수도이며, 우리나라 최대의 분청사기 도예촌으로 약 2,000년 전 가야시대의 맥을 이어 발전하여 조선시대에는 생활자기의 본고장으로 자리잡았다. 하지만 임진왜란 때 쇠퇴기를 겪고 다시 부활한 것은 지금으로부터 약 40여 년 전이다. 가야토기 2,000년 역사의 향기가 전국에 흩어져 있는 도공과 학자들을 하나 둘씩 불러 모으면서 복원 작업이 불붙기 시작했다. 그 뒤 김해는 잃어버린 분청사기의 빛과 색을 되찾았을 뿐 아니라 명실상부한 우리나라 최대의 분청사기 도예촌으로 발전해 가고 있다. 이와 더불어 옛 가야국 선인들이 사용한 가야토기에서 발전한 김해 도자기를 관광상품으로 육성, 발전시키기 위해 도자기축제를 매년 10월 말경에 개최하고 있다. 행사기간에는 전통 가마를 행사장에 설치하여 불을 지펴 관광객에게 도자기 생산 과정을 보여 주고 가마에서 구워낸 도자기를 현장에서 직접 경매로 판매하기도 한다.

김해분청도자기축제는 경기도 이천의 청·백자나 전남

강진의 청자축제와 달리 한국도자기 중에서도 가장 한국적인 미의 원형으로 평가받고 있는 분청사기축제이다. 분청사기는 청자에서 백자로 넘어가는 중간단계인 15, 16세기에 번성했던 생활자기의 하나로 투박하지만 형태와 문양이 자유롭고 표현이 분방하면서도 박진감 넘쳐 서민적이면서도 예술성이 뛰어난 도자기로 유명하다.

김해분청도자기축제는 ‘흙에 혼을 담는 사람들’이라는 주제로 치러진다. 주요 행사로는 축제성공기원제, 불꽃놀이가 전야제 행사로 개최되며 전통가마 불지피기, 도예교실 운영, 진품명품 찾기 코너 등이 개최된다. 또한 도자기홍보관과 가야토기 재현 전시관도 설치하여 많은 볼거리를 제공하고 있다. 전통가마 불 지피기에서는 도자기의 소성 및 생산 과정을 살펴볼 수 있다.





생활 중국어회화

오늘 날씨 참 좋다! 우리 등산하러 갈까?

今天天气真好! 我们去爬山怎么样?

jin tian tian qi zhen hao! wo men qu pa shan zen me yang?

좋아! 그럼 동학사 가자!

好啊! 那就去东学寺吧!

hao a! na jiu qu dong xue si ba!

단어

爬山 pa shan 등산하다

那就~吧 na jiu~ba 그럼~하자

~怎么样? zen me yang 어때요? ~할까?