

The Story

- 신년사
창조적 기업 양산ICD
- 물동량 리포트
2014 양산ICD 물동량
- 이 슈
4/4분기 ICD 이슈
- News +
4/4분기 항만물류동향
- 전문가 칼럼
성공을 위한 전략 제안
- 이야기 나눔이
사랑의 연탄 나눔으로 훈훈한 겨울을
_ 전산팀 이정옥 대리
일일 승마체험을 다녀오다
_ 기획관리팀 박해정 사원

The Magazine

- 불후의 명곡
눈이 내리지 않아도 하얀 겨울
- 소소한 라이벌
찐빵 VS 호빵
- 스포츠는 살아있다
얼음낚시
- On the road
부산 문현동 안동네 벽화마을
- 그 카페
무인카페 아트 인 오리
- 여행을 여행하다
경주, 겨울은 춥지 않다

음미년

양처럼 푸른 마음으로
사랑하는 사람들을 두루두루 살피며
행복한 새해를 함께 하세요!

새해

피천득

새해는 새로워라
아침같이 새로워라

너 나무들 가지를 펴며
하늘로 향하여 서다

봄비 꽃을 적시고
불을 뿜는 팔월의 태양

거센 한 해의 풍우를 이겨
또 하나의 연륜이 늘리라

하늘을 향한 나무들
뿌리는 땅 깊이 박고

새해는 새로워라
아침같이 새로워라

CONTENTS

Jan 2015 Vol. 40

04

The Story

- 04 **신년사** / 창조적 기업 양산ICD
- 06 **물동량 리포트** / 2014 양산ICD 물동량
- 08 **이슈** / 4/4분기 ICD 이슈
- 10 **News +** / 4/4분기 향만물류동향
- 16 **전문가 칼럼** / 성공을 위한 전략 제안
- 22 **이야기 나눔이** / 사랑의 연탄 나눔으로 훈훈한 겨울을 _ 전산팀 이창욱 대리
일일 승마체험을 다녀오다 _ 기획관리팀 박해정 사원

26

The Magazine

- 26 **불후의 명곡** / 눈이 내리지 않아도 하얀 겨울
- 28 **소소한 라이벌** / 찐빵 VS 호빵
- 30 **스포츠는 살아있다** / 얼음낚시
- 32 **On the road** / 부산 문현동 안동네 벽화마을
- 34 **그 카페** / 무인카페 아트 인 오리
- 36 **여행을 여행하다** / 경주, 겨울은 춥지 않다

존경하는 양산ICD 입주업체 및 항만물류 가족 여러분!

2015년 희망찬 을미년(乙未年) 청양의 해, 새 아침이 밝았습니다. 양은 이해심이 뛰어나고 화합을 잘하기 때문에 무리지어 살아도 다툼이 없다고 하여 화목과 평화를 상징합니다. 올 한해에는 모든 양산ICD 및 항만물류가족 여러분의 일터와 가정에 화목과 평화의 기운이 가득하시고 늘 건강하시기를 바랍니다.

작년 한해를 뒤돌아보면 다사다난한 해이면서 '세월호 참사'라는 다시는 있어서는 안 될 사고로 인해 많은 분들이 마음 아파하고 안전불감증에서 발생하는 각종 안전사고들이 화두가 된 불안한 한해였던 것 같습니다.

저희 양산ICD 임직원들도 기지 안전운영을 위한 각종 안전매뉴얼 정비 및 철저한 시설 점검으로 안전사고 예방에 초점을 두는 한편 어려운 경영 여건 속에서도 입주운영사들의 사업여건 개선을 위해 「물류시설법」개정, 건폐율 확대 추진 등 기지 내 사업다변화와 관련한 현안사항 해결을 위한 초석을 다지는 한해였습니다.

올 한해는 이런 노력들이 뜻 깊은 결실을 맺을 수 있도록 더욱더 정진해 나가도록 하겠습니다.

조직원의 힘과 지혜를 하나로 모아

새롭게 도약하는 창조적 기업

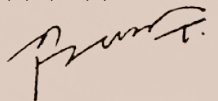


“자신이 맡은바 임무에 대한 자부심과 책임감을 가지자”

창조인화(創造人和)란 말이 있습니다. 새롭게 무언가를 만들어내고 사람의 마음, 즉 인심이 화합한다는 말입니다. 하나의 목표를 위해 조직원들의 힘과 지혜를 모아 간다면 이루지 못할 일이 없을 것입니다. 그러기 위해서는 각 개인이 자신의 소임이 무엇인지 명확히 알고 자부심과 책임감을 가지는 것이 제일 중요하다고 생각합니다. 새로운 한해를 시작하는 이 시점에서 앞장서서 조직의 화합과 단결을 이끌고 조직에 활력을 불어 넣는 일이 무엇인지 고민해야 하겠습니다.

양산ICD를 성원해 주시는 고객님들을 비롯한 입주업체 및 항만물류가족 여러분께 깊이 감사드리며, 올 한해도 모든 사업장이 무재해와 함께 화합과 성장을 이뤄내길 기원하며, 다시 한 번 여러분의 가정과 회사에 웃음과 행복이 가득하길 소원합니다.

(주)양산아이시디 대표이사

김 대 수 

2014년 양산ICD 물동량

년도별 물동량 처리실적

구 분		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 증감율 (%)	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

2014년도 컨테이너 및 화물처리 실적

◆ 컨테이너 반출입 현황

구 분		반 입			반 출			계		
		F	E	계	F	E	계	F	E	계
1 월		2,144	4,136	6,280	1,110	4,582	5,692	3,254	8,718	11,972
2 월		1,814	4,276	6,090	856	5,055	5,911	2,670	9,331	12,001
3 월		2,179	3,523	5,702	829	5,189	6,018	3,008	8,712	11,720
4 월		2,355	4,083	6,438	965	5,948	6,913	3,320	10,031	13,351
5 월		1,988	3,382	5,370	791	4,981	5,772	2,779	8,363	11,142
6 월		1,876	3,216	5,092	791	5,686	6,477	2,667	8,902	11,569
7 월		2,264	3,490	5,754	851	5,749	6,600	3,115	9,239	12,354
8 월		1,958	2,875	4,833	740	5,340	6,080	2,698	8,215	10,913
9 월		1,916	3,296	5,212	764	4,536	5,300	2,680	7,832	10,512
10 월		1,825	3,500	5,325	855	4,543	5,398	2,680	8,043	10,723
11 월		1,913	3,406	5,319	739	4,224	4,963	2,652	7,630	10,282
12 월		2,008	4,660	6,668	857	4,898	5,755	2,865	9,558	12,423
계	물동량	24,240	42,843	68,083	10,148	60,731	70,879	34,388	104,574	138,962
	점유비(%)	35.6	64.4	100	14.3	85.7	100	24.7	75.3	100

◆ CFS 화물처리 현황

구 분		화물량(R/T)			T E U		
		수출	수입	계	수출	수입	계
1 월		13,393	26,765	40,158	503	1,387	1,890
2 월		8,826	24,642	33,468	299	1,384	1,683
3 월		10,118	30,253	40,371	347	1,631	1,978
4 월		10,229	31,652	41,881	338	1,744	2,082
5 월		7,346	26,785	34,131	244	1,435	1,679
6 월		8,367	25,218	33,585	317	1,301	1,618
7 월		7,126	29,798	36,924	242	1,497	1,739
8 월		5,837	26,880	32,717	209	1,387	1,596
9 월		6,894	25,110	32,004	238	1,305	1,543
10 월		6,812	24,494	31,306	240	1,313	1,553
11 월		6,390	21,449	27,839	279	1,111	1,390
12 월		6,423	25,404	31,827	290	1,259	1,549
계	물동량	97,761	318,450	416,211	3,546	16,754	20,300
	점유비(%)	23.5	76.5	100	17.5	82.5	100

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

◆ 일반 화물처리 현황

[단위:TON]

구 분	2013년도		2014년도	2013동기대비 증감율(%)
	년 간	1월 - 12월	1월 - 12월	
총 계	923,647	923,647	1,272,300	37.7
택 배	572,699	572,699	654,665	14.3
일반잡화	350,948	350,948	617,635	76.0

※ 일반화물중 택배비율 약52%, 그 외 약48%

◆ 중고자동차 수출 물동량 현황

[단위:대]

구 분	2013년도		2014년도	2013동기대비 증감율(%)
	년 간	1월 - 12월	1월 - 12월	
처 리 량	4,961	4,961	6,704	35.1

2014년 육상화물운송분야 재난 대응 안전한국훈련 참석

2014년 10월 23일 국토교통부 물류산업과 주관으로 개최된 육상화물운송분야 재난 대응 안전한국훈련에 참석하였다. 이날 훈련에서는 2014 국가재난대응 종합훈련 기본계획에 따른 「육상화물 운송종사자 집단 운송거부 사태」 재난 상황을 가정한 토의형 모의 훈련을 실시하였다.

하반기 내륙물류기지 운영실적 점검 및 활성화 대책회의 참석

2014년 12월 3일 국토교통부 주관으로 개최된 2014년 하반기 내륙물류기지 운영실적 점검 및 활성화 대책회의에 참석하였다. 이날 회의에서는 전국 5대 권역에 건설·운영중인 내륙물류기지의 하반기 운영실적 보고 및 기지별 운영 개선을 위한 활성화 대책 등이 논의되었다.

4/4분기 ICD 이슈

2014년 국가기반체계 재난관리 확인 평가 수검

안전행정부 재난관리과 주관으로 '14년도 국가기반체계 재난 관리 평가가 2014년 10월 17일 평가 사전 설명회를 시작으로 진행되었다. 주요내용은 합동평가단 구성 및 운영계획, 전문가 특강 및 '13년 우수기관 사례발표 등이며, 양산ICD는 10월 30일 평가수검을 완료하였다. 안전행정부는 최종 평가 결과에 따라 올 초 우수기관을 확정할 방침이다.

양산ICD 향후 운영관련 실무자 회의(1차) 개최

2014년 12월 19일 양산ICD 향후 운영관련 주주사 실무자 회의가 당사 회의실에서 개최되었다. 이날 회의에서는 사전에 조사한 양산ICD 향후 운영관련 주주사들의 의견들을 토대로 기지 내 건폐율 확대 및 실시협약 추진에 관한 사항 및 기지 내 구내도로 주차장 무료 또는 할인에 관한 사항, 기지 홍보 강화와 운영효율 증대 방안 등이 논의되었다.



1. 양산ICD 현장조치 행동매뉴얼 및 각종 안전사고 행동요령 전파교육 (2014. 10. 29)
2. 양산ICD 임직원 사랑의 연탄배달 (2014. 12. 16)
3. 고객 편의를 위한 공용부지 내 계근대 설치 (2014. 12)



양산ICD 방문



1. 한국항만물류고등학교 (2014. 10. 22)
2. 건국대학교 (2014. 11. 16)
3. 한국해양대학교 (2014. 11. 13)
4. 성균관대학교 (2014. 11. 14)
5. 대구가톨릭대학교 (2014. 11. 28)

※ 학생들의 현장 견학을 위해 협조해주신 (주)KCTC 직원분들께 깊은 감사드립니다.

1

신항 대형수리조선단지
2016년 말 착공, 유류중계 더하면
고부가가치 항만 완성



부산항의 고부가가치화를 위한 과제로 꼽혔던 신항 대형수리조선단지 조성이 입지 재조정 등 우여곡절을 딛고 본격적으로 추진된다. 부산시는 부산 강서구 가덕도 서쪽 백옥포~천성 일대 65만4000㎡ 부지에 안벽 5선석과 드라이 독(Dock) 4기 규모의 대형수리조선단지를 건립하기 위해 해양수산부의 제3차 항만기본계획 변경에 필요한 공유수면매립기본계획 반영을 협의하고 있다고 밝혔다. 사업비 3,400억 원 규모의 대형수리조선소는 민자사업으로 추진된다.

시 항만물류과 윤정노 사무관은 “대형수리조선단지가 부산에 세워지면 연간 3만급 이상 선박을 200여 척 수리할 수 있어 5,300억 원 상당의 국부 유출을 막을 수 있다”고 강조했다. 현재 국내에는 선박수리 조선소가 80여 곳 있지만 영세한 탓에 3만급 이상 대형선박을 수리할 곳이 없다. 이 때문에 대형 국적 선박은 울며 겨자 먹기로 시간과 비용이 많이 들지만 중국이나 싱가포르 등 해외로 나가 선박을 고치고 있다.

한국무역협회 국제무역연구원은 지난 2014년 8월 ‘한국무역 포트폴리오 다양화 방안 : 선박수리시장’ 보고서를 통해 “세계 선박수리 시장 규모가 2010년 기준 200억 달러 이상으로 추산되지만, 우리나라에는 수리 독(Dock)이 없어 엄청난 시장잠재력을 포기한 상태”라고 진단했다. 보고서를 보면 대형수리조선소가 없을 뿐 아니라 1만~3만급 중형선박을 수리할 수 있는 곳도 부산·광양의 오리엔트조선, 여수의 여수해양, 목포의 대불조선 및 CC조선 등 4곳에 불과한 것으로 나타났다.

신항 대형수리조선단지 조성사업은 2009년 4월 당시 국토해양부의 신항만 건설기본계획에 반영되면서 추진됐지만 5년 넘게 지지부진했다. 통항 시뮬레이션 결과 안전성 문제로 입지가 애초 신항 남컨테이너부두 남쪽 동방파제 안쪽에서 가덕도 백옥포 일대로 바뀌었다. 전략환경영향평가에서는 산을 깎는 대신 바다를 매립하는 면적이 늘어났으며, 한국해양과학기술원의 해상교통안전진단용역 결과 출입 선박의 안전성 확보를 위해 안벽 위치가 일부 조정됐다. 시는 이 사업이 3차 항만기본계획에 반영되면 2015년 민간사업자를 선정해 기획재정부의 적격성 심사를 거친 뒤 2016년 하반기 공사에 들어가 2020년 준공할 계획이다. 대형수리조선단지 예정지 밑쪽에는 해경 정비창도 함께 이전할 예정이다.

대형수리조선단지가 건립되면 부산항이 하역료 출혈에 따른 순위경쟁에서 벗어나 고부가가치 항만으로 거듭나기 위한 3대 과제 중 유류 중계기지 건설이 남는다. 2009년부터 추진된 신항 유류중계기지 조성사업은 장기간 표류하다가 민간사업자가 투자자를 유치하지 못해 결국 무산됐다. 부산항만공사 임기택 사장은 “유류 중계(트레이딩) 기능을 뺀 선박 급유 중심으로 규모를 줄여 사업을 재추진하되 차세대 연료로 주목받는 액화천연가스(LNG) 벙커링에도 대비한다는 전략을 세웠다”고 말했다.

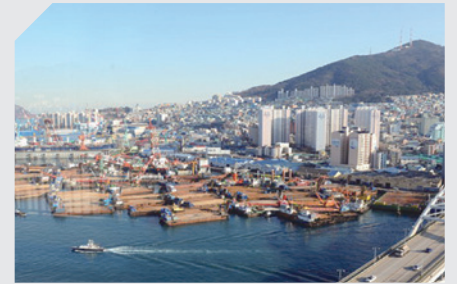
또 다른 과제인 선용품 공급업 활성화는 2012년 8월 영도구 남항동 부산항국제선용품유통센터 건립과 2014년 6월 (사)한국선용품산업협회 출범을 계기로 산업화의 기틀을 마련했다.

국제신문 10월 12일자

4/4 분기 항만물류동향

2

신항 2020년 포화 “3단계 확장
서둘러야” 부산항 물동량 지속 증가,
2025년 부두 8개 더 필요



부산 신항이 2020년 포화 상태에 이르는 것으로 드러났다. 특히 부산 신항이 세계 물동량 증가와 세계적인 메가 포트 전략에 대응하지 않으면 2030년에는 허브 기능을 상실하는 것으로 조사됐다. 항만 건설에 최소 10년 이상 걸리고 세계항만시장의 무한경쟁 상황을 감안하면 지금부터 부산 신항 3단계 확장 및 제2 신항 준비에 착수해야 한다는 여론이 높아지고 있다.

해양수산부가 2014년 11월 12일 국회 예산결산특별위원회 김도읍(새누리당·부산 북강서을) 의원에게 제출한 자료에 따르면 세계 컨테이너 물동량과 부산항 물동량은 2004년부터 2013년까지 각각 평균 6.6%와 6.3% 증가했다. 세계 물동량과 부산항 물동량은 2020년까지도 평균 5.3%와 4.1% 증가하는 등 지속적으로 늘어날 것으로 추산됐다.

이 때문에 부산 신항은 2020년부터 시설 부족에 직면하는 것으로 나타났다. 구체적으로는 보면 2020년에는 1.5개의 부두가 추가로 필요했고 2023년에는 5개의 부두 소요가 발생했다. 이후 2030년에는 모두 15개의 부두가 추가로 필요한 것으로 예측됐다.

부산 신항의 포화 상태는 해수부 예측보다 더욱 빨리 진행될 가능성도 높다. 해수부의 시설 소요 추산은 현재 부산 신항 하역능력의 1.3배를 기준으로 산정했기 때문이다. 이는 새누리당 김무성 대표 등 여권 일각에서 제기해온 부산 신항 선석 과잉 공급 주장 등을 감안한 것이다. 또 현재 신선대·감만부두 등 일부 부두 기능을 유지하고 있는 부산 북항의 상황도 그대로 감안해 산정했다. 따라서 북항 폐쇄 등이 이뤄지면 부산 신항의 포화 상태는 더욱 앞당겨질 가능성이 농후하다.

특히 세계 2위의 싱가포르항은 현재 연간 3,315만TEU로 부산 신항의 두 배인 시설 규모를 10년 안에 7,445만TEU로 배 이상 확장할 계획이다. 이를 위해 2013년부터 부산 신항 시설규모(6.9km)의 3배에 이르는 부두 개발 사업에 동시 다발적으로 착공했다.

해수부는 글로벌 항만들의 시설 확충에 대응하기 위해 5선석 추가 공급이 가능한 부산 신항 3단계 확장을 예비타당성 조사 대상 사업으로 신청한 상태다. 3단계 사업은 부산 신항과 경남 창원 진해 일원에 건설되며 모두 2조9,147억 원의 사업비가 투입될 것으로 추산된다.

국제신문 11월 12일자





3 물류기업, 해외 유통시장 공략 가속화 유통업체 거래비중 2년 새 2.6배 증가한 22.7%

국내 물류기업들이 해외시장에서 각국의 유통시장 공략을 본격화하고 있는 것으로 나타났다. 이는 중국, 동남아를 비롯한 아시아 지역의 유통 시장이 급성장하고 있기 때문인 것으로 풀이된다.

대한상공회의소(회장 박용만)가 발표한 '해외진출 물류기업 현황 및 애로실태 조사'에 따르면, 2014년 해외진출 물류기업의 화주기업 비중이 제조업 72.3%, 유통업 22.7%로 2012년 보다 유통업체 비중이 2.6배 이상 늘어났다. 2년 전 화주기업 비중은 제조업 90.6%, 유통업 8.7%로 물류 거래 대부분이 제조업 위주로 이뤄졌다. 이 같은 수치는 국내 물류 기업이 주로 진출하고 있는 중국, 인도네시아, 베트남 등의 유통시장이 최근 가파르게 성장하고 있기 때문으로 보인다. 실제, 중국을 비롯한 아시아 지역의 소매시장 매출액은 최근 5년 간 매년 평균 11.1%씩 증가하고 있다.

대한상의는 "그동안은 물류업계가 제조업체의 수출입 및 부품조달 물류 서비스를 제공하는데 주력했으나, 최근 중국·동남아시아 지역의 소비 시장이 성장하면서 대형마트, 인터넷, 홈쇼핑 등을 비롯한 유통업 화주의 물류서비스 수요가 크게 늘어났다"고 설명했다. 이어 "세계 경기 침체로 제조업 물동량이 크게 늘어나지 못하면서 물류업체들도 거래선 확보에 어려움을 겪고 있는 것으로 보인다"며, "제조업 경기의 더딘 회복 세에 비해 소매유통시장이 크게 성장하고 있는 만큼 물류기업들은 유통

시장을 통한 물동량 확보에 힘을 쏟고 있다"고 밝혔다. 이밖에 물류기업들은 '현지 협력 업체 확보 및 파트너십 구축'(28.6%), '관련 법·세제 등 전문지식 부족'(9.4%), '지역전문가 및 국제 물류전문인력 부족'(7.9%) 등의 어려움을 겪는 것으로 조사됐다.

향후 물류기업 진출이 유망한 지역으로는 '베트남, 인도네시아 등 동남아시아'(26.8%)를 가장 많이 꼽은 가운데 '중국'(18.0%), '중동'(11.0%), '러시아·중앙아시아'(11.7%), '인도 등 서남아시아'(9.9%) 등 아시아시장을 주로 꼽았다.

대한상의에 따르면, 최근 3년 간 아·태지역 물류성장률은 15.5%로 글로벌시장(8.5%)에 비해 크게 높은 수준이며, 중국뿐만 아니라 인도네시아, 베트남, 말레이시아 등 동남아시아 지역의 물류시장은 매우 높은 성장 잠재력을 가진 시장으로 평가되고 있다.

데일리로그 11월 14일자



4

항만배후단지 투자활성화 위한 규제 개선 입주기업의 사업운영 자율성 대폭 확대, 신규 투자에는 인센티브

해양수산부는 항만배후단지의 일자리 창출과 기업투자를 촉진하기 위해 2014년 12월 11일 '1종 항만배후단지관리지침'을 개정해 고시했다. 이번에 개정되는 주요 내용은 항만배후단지 입주기업의 출자자 통합과 임대재산의 양도·전대를 일부 허용하도록 규제를 개선하고, 입주기업 실적평가에서 고용창출과 신규 투자 등의 고부가가치 활동이 강조되도록 하는 것이다.

기존에는 공개경쟁을 통한 입주기업 선정과정의 공정성을 확보하기 위하여 항만배후단지 입주기업이 입주 당시의 출자자를 변경하거나 임대재산을 양도 또는 전대하는 것 등을 엄격하게 제한하여 왔으나, 이는 입주기업이 새로운 사업 항목을 구성하고 신규 투자를 유치하는데 장애요인이 된다는 불만이 있었다.

해양수산부는 이러한 현장의 목소리를 반영한 규제개선을 통해 입주기업이 선정될 당시의 사업능력을 유지할 수 있는 경우에는 일부 출자자 변경이 가능하도록 하고, 일부 임대재산도 같은 조건에서 타인에게 양도 또는 전대를 할 수 있도록 허용했다. 아울러 입주기업이 3년마다 받는 실적평가의 평가기준에서 화물창출의 비중을 낮추고 고용창출의 비중을 높이는 한편, 신규 외국인 투자 유치와 우수물류창고 인증 획득에 대한 가점을 신설하여 입주기업이 투자활동을 강화할 수 있도록 지원하게 된다.

해양수산부는 지난 2014년 7월 11일 입주기업 선정제도를 개정하여 항만배후단지에 입주할 수 있는 제조기업의 자격기준을 완화한 바 있다. 이번 제도개선은 그 연장선상에서 이루어진 것으로 이미 입주해 있는 기업이 신규 투자와 일자리를 늘리는 경우에 실적평가에서 높은 점수를 받아 입주 이후에도 임대료 감면 등의 실질적인 혜택을 받을 수 있게 하였다. 이번에 개정되는 지침의 구체적인 내용은 해양수산부 홈페이지를 통해 확인할 수 있다.

물류신문 2014년 12월 11일자

5

부산신항 대형선박 3대 위험요소 사라진다 토도 제거·항로확장 설계 반영 등 예산 1374억 확보 본격 추진

초대형 컨테이너 선박이 부산항 신항을 안전하게 드나들 수 있게 토도 제거와 신항 입구 항로 확장, 전 수역 수심 17m 확보를 위한 증심 등 3개 사업이 본격적으로 추진된다. 토도는 신항 입구에 자리 잡아 신항을 입·출항하는 대형 선박의 안전을 위협해왔다. 부산해양항만청은 국회의 2015년도 예산안 심의에서 토도 제거와 신항 입구 항로 확장을 위한 설계 예산이 각각 30억 원과 22억 원이 반영돼 2015년부터 사업에 들어간다고 밝혔다. 2015년 부산항 신항 예산은 1,374억 원으로, 2014년 예산(1,125억 원)보다 22.1% 늘었다.

부산해항청은 1만TEU급 이상 대형 컨테이너 선박이 신항에 드나들 때 충돌사고를 막기 위해 2019년까지 4,648억 여원을 들여 토도 204만6,000㎡를 제거해 수심 17m를 확보하기로 했다.

- 해항청, 증심 2단계 공사도 돌입
- 모든 항로 수심 17m로 늘리기로

부산해항청은 해양 안전과 직결되는 항만 인프라 공사라는 점을 내세워 지난 2014년 9월 기획재정부로부터 예비타당성 조사를 면제 받았다.

부산해항청은 또 2018년까지 347억여 원을 들여 현재 신항 입구 항로를 서쪽으로 23도 넓히기 위해 준설작업을 한다. 신항 입구 항로 확장은 선박 대형화와 물동량 급증에 따른 선박사고 증가요인을 줄이기 위해서 이루어진다.

국제신문 12월 21일자



6 신항 남컨테이너 배후단지 144만㎡ 조성 본격화

국내외 제조기업을 유치해 부산항 신항을 복합물류 중심지로 육성하는 사업이 속도를 내고 있다. 부산해양항만청은 67억 원을 들여 부산항 신항 남컨테이너부두 항만배후단지 조성사업(지도)을 위한 실시설계를 끝내고 2015년 하반기 사업에 들어간다고 밝혔다.

부산해양항만청은 4,539억 원을 투자해 2020년까지 남컨테이너 항만배후단지 144만㎡를 조성할 계획이다. 부산해양청은 부산항 신항 전체에 944만㎡의 항만배후 단지를조성한다는 목표 아래 현재 419만㎡를 건설했다. 이곳에 58개의 물류 및 제조업체가 입주해 있다. 항만배후 단지는 항만으로 들어온 화물을 보관 가공 조립 포장 라벨링 하는 작업을 거쳐 부가가치를 높인 뒤 재수출하는 역할을 한다.



서병규 부산해양항만청장은 “항만배후단지 조성사업이 마무리되면 국제 항만물류 클러스터 구축이 가능해져 부산항 신항이 복합물류·업무 중심지, 글로벌 허브항만으로 경쟁력을 갖추게 될 것으로 기대된다”고 말했다.

부산항만공사는 항만배후단지 입주업체 선정과 관리를 강화하기로 했다. 파격적인 임대료와 세제 혜택을 노린 일부 입주업체가 외국인 투자를 받지 않고도 투자협약서를 조작해 임대받은 다음 단순 보관 창고로 활용하는 것으로 감사원 조사에서 드러났기 때문이다. 부산항만공사는 허위 사업계획서를 제출하거나 유령회사를 내세워 외국자본을 유치한 것처럼 꾸민 항만배후단지 입주업체 8곳에 대해 6개월의 치유기간을 준 뒤 문제 점을 바로잡지 않으면 실시협약을 해지하기로 했다.

국제신문 12월 24일자

7 국토교통부, 규제개선으로 택배업 발전에 노력 택배 집,배송용 화물자동차 신규공급하여 택배업계 목마름 해소

국토교통부는 일자리 창출과 경제활성화 등 규제개혁의 일환으로 2014년도 화물자동차 운수사업 공급기준 고시(‘14.05.12)를 통해 택배용 화물차에 대해 일부 신규 공급(허가)을 허용했고, 이로써 택배업계의 차량 부족 문제가 일부 해소될 것으로 보인다.

택배분야는 다른 운수업종과 달리 온라인 시장 성장에 따라 폭발적인 성장(물동량 기준 매년 8%)을 하고 있다. 그러나 2004년 화물 연대 파업 이후 화물자동차 운송사업 신규공급(허가)이 원칙적으로 금지되고 있어, 택배차량이 수요에 비해 부족한 실정이다.

이로 인해 택배업계에서는 울며 겨자 먹기로 불법임에도 자가용 번호 판을 달고 배송하는 경우가 많았다. 특히 2015년부터 서울시 등 대부분의 지방자치단체가 ‘자가용 택배차량 신고 포상제’소위 ‘카파라치’ 제도를 실시하겠다고 밝혀 택배업체들은 긴장하고 있었다. 적발될 경우 운전자는 2,000만원 이하의 벌금과 6개월 이내의 운행 정지 처분을 받기 때문이다.

이러한 택배차량부족으로 인한 문제가 계속 발생함에 따라 2014년 제1차 규제개혁장관회의(3.20)에서 박재익 한국통합물류협회장은 “국민생활과 밀접한 택배가 차량부족으로 서비스제공에 차질을 빚지 않도록 택배차량 증차가 필요하다”며 택배차량 증차를 요구했다.



이와 같은 택배업계의 요구에 따라 국토교통부는 제6차 무역투자진흥회의(‘14.8.12)를 통해 “택배차 1만 2,000대 수준을 올해 안에 늘리겠다”며 “차량 공급부족분을 해소하고 국민 요구 수준에 맞는 서비스를 제공할 것”이라고 밝히고, 1만 2,000대 수준의 증차를 추진 중이다.

업계는 그 동안 줄기차게 요구했던 차량 증차가 추진된다는 점에 대해 일제히 환영의 뜻을 밝히고, 정부가 택배업계의 현실을 인정하고 현장 의견을 정책에 반영한 데 대해 긍정적 평가를 이어갔다.

물류신문 12월 30일자

4/4 QUARTER
LOGISTICS TRENDS

나진-하산 (Rajin-Khasan Project) Project

성공을 위한 전략 제안



오가영 교수
건국대학교 관세물류학과

유라시아 이니셔티브와 나진-하산(Rajin-Khasan Project) Project

유라시아이니셔티브란 세계 최대 단일 대륙이자 거대 시장인 유라시아 역내 국가 간 경제협력을 통해 경제 활성화 및 일자리 창출의 기반을 만들고, 유라시아 국가와의 협력을 통해 북한의 개방을 유도함으로써 한반도 긴장을 완화하고 통일의 기반을 구축한다는 전략이다. 유라시아 이니셔티브는 그동안 세계 경제에서 소외되었던 유라시아를 '하나·창조·평화'의 대륙으로 만들기 위해서 복합물류 네트워크와 전력·가스·송유관 등 에너지 네트워크를 강화하여 유라시아 내 국가 간 상호 발전을 도모하는 동시에, 중장기적으로 유라시아를 전 세계 무역의 허브로 발전시키고자 하는 세부전략을 가지고 있다. 즉, 유라시아 이니셔티브란 유라시아 지역의 경제 활성화를 통해 정치적 안정까지 도모하고자 하는 것이다.

이와 관련하여 한국과 러시아는 2004년부터 북·러 나진-하산 철도구간 현대화 합의부터 시작하여 2013년 한·러 정상회담이 이루어졌으며 여기에서 '유라시아 이니셔티브'가 제안되었다. 한·러 정상회담에서 발표된 35개항의 합의문에서 한·러 간의 교통물류 인프라 협력에 대한 내용이 포함되어 있는 바 주요 내용으로는 "나진-하산간 철도 복구 및 나진항 제3호 부두의 현대화"가 핵심내용이다. 한국은 러시아의 '나선컨트렌스'의 지분을 인수하는 방법으로 본 사업에 참여하였다 (표 1 참조).

즉, 북한의 나진지역과 러시아의 하산지역을 연결하는 철도 구축은 정치적 이념적 차이를 철도라는 물류로 연결시키는 사업이라 할 수 있다.

〈표 - 1〉
나진-하산
프로젝트 협력 일지

일 자	주요내용
2004. 7	북·러 나진-하산 철도구간 현대화 합의
2006. 3	남·북·러 3자 철도운영자회의 개최, TKR 복원 및 TKR-TSR 연계운영을 위한 공동협력 방안 협의
2007. 7	나진-하산 프로젝트 추진을 위한 한-러 실무협상 실시 나진-하산 프로젝트 관련 실무협상을 위한 RZD의 방북
2008. 9	러시아 한국과 TKR-TSR 연결사업을 지속적으로 협력할 것을 합의
2008. 10	나진-하산 철도 및 나진항 개건·착공식
2011. 10	2011년에 러시아가 나진-하산간 철도사업을 재개
2013. 11	한국과 러시아 정상회담 "유라시아 이니셔티브"
2014. 6~7	나진-하산 프로젝트 현장실사

자료 : 성원용·원동욱·임동민, "대륙철도를 이용한 국제운송로 발전전략 비교연구 : 러시아와 중국을 중심으로", 한국교통연구원, 2005. P.29 (표 2-3)을 나진-하산 관련 협력 부분과 최근 언론보도 등을 참고하여 수정 및 재정리

우리 정부는 나진-하산 프로젝트와 관련하여 2014년 7월 현장실사를 실시하였으며, 지난 11월 29일 러시아산 석탄을 싣고 북한 나진항을 출발한 화물선이 29일 오전 경북 포항에 도착했다. 이는 그동안 진전이 없던 TKR-TSR사업이 서서히 실행되고 있음을 알리는 신호로 해석된다. 나진-하산 프로젝트는 TKR-TSR 연결을 위한 정부시범사업이기 때문에 본 프로젝트가 갖는 의미는 향후 우리나라의 대북사업 및 TSR의 성공적인 연결을 위한 지표가 될 것으로 판단된다.

Strategies
for
Success

※ TKR · 한반도중단철도(Trans-Korea-Railway)

※ TSR · 시베리아철도(Trans-Siberian-Railway)

나진-하산(Rajin-Khasan Project) Project를 통해서 본 TKR-TSR 연결

TKR-TSR 연결은 남북경제협력 활성화를 통한 한반도의 경제성장 및 평화 유지에 영향을 주며 한국이 동아시아의 물류 허브국가의 위치를 구축하는데 가장 결정적인 요소가 된다. 러시아 입장에서조차 TKR-TSR 연결은 일본, 한국, 대만의 통과화물에 따른 수익증대뿐만 아니라 유라시아 경제까지 아우를 수 있으며 낙후된 시베리아 극동지역에 대한 투자증가도 기대할 수 있다. 더불어 러시아가 아·태경제권으로 편입될(유로퍼시픽 전략; Euro Pacific Strategy) 가능성 까지도 예측해 볼 수 있다.



RAJIN-KHASAN
PROJECT

남북경제협력 활성화를 통한 한반도의 경제성장

한국과 러시아는 TKR-TSR 연결을 위하여 1991년 10월 6일 모스크바에서 철도협력의정서를 체결하여 해상철도 국제복합운송과 철도직결수송에 합의하였으며, 그 후 러시아가 북한철도의 실사와 남·북·러의 철도 전문가 회의 등을 거쳐 2004년 7월 북·러 나진-하산 철도구간 현대화에 대한 합의를 도출하였다. 2006년 3월 러시아철도공사 주관으로 개최된 남·북·러 철도운영자회의에서 TKR-TSR 연결사업의 시범사업으로서 '나진-하산 프로젝트'를 본격적으로 의제에 포함시켜 2007년 나진-하산 프로젝트 추진을 위한 한국과 러시아의 실무협상에서 한국철도공사와 러시아철도공사는 “나진-하산 프로젝트 협력을 위한 양해각서” 체결 후 향후 컨테이너시범운송을 추진하고 합작물류회사를 설립하는 방안에 대한 실무협의를 하였다. 또한 2008년 9월 한·러 정상회담에서는 TKR-TSR 연결 사업을 위해 지속적으로 협력할 것을 약속하였다. 이에 TKR-TSR 연결을 위한 시범사업으로 나진-하산 철도 및 나진항 개건 착공식이 이루어졌으며, 2013년 9월 철도가 정식으로 개통되었다.

나진-하산(Rajin-Khasan Project) Project의 기대효과

한국이 본 프로젝트에 참여하는 가장 큰 목적은 **첫째**, TSR을 이용에 따른 수송시간의 단축과 저렴한 비용이다. 나진-하산 프로젝트를 성공적으로 수행된다면 부산에서 출발한 화물이 나진항에서 열차로 갈아타고 하산을 거쳐 TSR을 타고 유럽까지 갈 수 있으며, 부산에서 유럽까지는 13,000km로 해상운송보다 20일 정도 단축할 수 있다. 특히 나진항을 경유하는 TSR 운송은 기존 TSR운송에 비해 150km를 단축하고 기간은 3일을 단축시킬 수 있다.

또한, 물량확보이다. 나진항은 하산을 통해 TSR과 연결을 통하여 항만 철도노선의 동북부 종착역으로서 하얼빈에서 투먼 방향으로 운송되는 화물들을 국제무역과 연계시키는 주요 항만 중의 하나로 그 역할 및 기능이 매우 큰 것으로 기대된다(그림 1참조).

〈그림 - 1〉
나진항 물류시설 경로

나진항 경유 물류이동 예상도



나진항 주변 철도·도로 개발 동향



둘째, 새로운 경제권의 형성이다. 그동안 세계경제의 외각으로 간주되던 유라시아 경제를 세계경제에 편입가능하다. 즉, 동북아시아와 러시아를 하나의 경제권으로 보고 기존의 TPP와 RCEP외에 또 하나의 지역주의 탄생을 기대할 수 있다.

셋째, 수출선의 다변화이다. 새로운 물류 경로는 우리나라 화주기업들의 유라시아와 유럽 진출을 수월하게 할 수 있으며 더불어 물류기업들의 경쟁력 제고도 기대할 수 있다.

넷째, 북한의 개혁·개방을 촉진하는 기폭제가 될 것이며 이는 곧 한반도 평화를 구축하는 계기가 될 것이다.

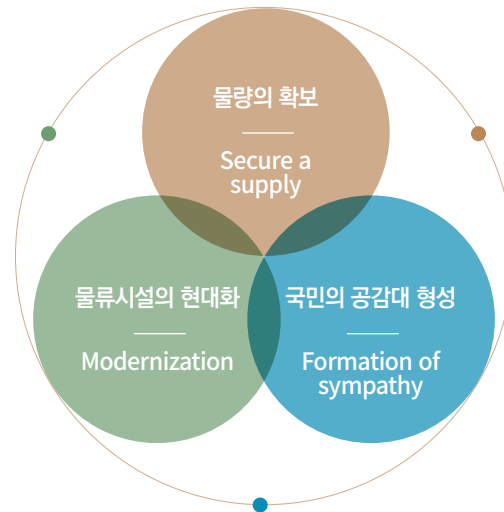
※ TPP - 환태평양 경제 동반자 협정(Trans-Pacific Partnership)

※ RCEP - 역내 포괄적 경제동반자 협정
(Regional Comprehensive Economic Partnership)

나진-하산(Rajin-Khasan Project) Project 발전방향

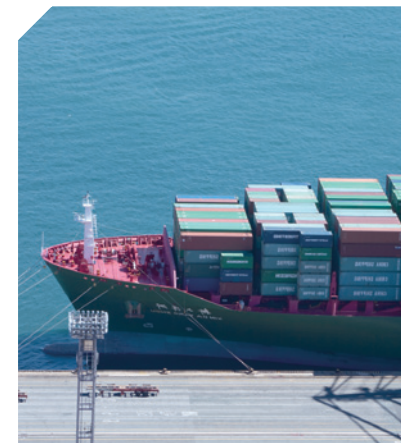
앞서 제시한 기대효과를 가지고 있는 나진-하산 프로젝트를 성공적으로 이행하려면 복합적인 선행과제가 해결되어야 할 것이다.

첫째, 물량의 확보를 실현시키기 위해서는 운임체계의 안정화가 이루어져야한다. 운임의 불안정한 구조는 안정적이고 지속적인 물동량 확보에 가장 큰 장애요인으로 작용된다. 모달쉬프트(Modal Shift)나 운송수단 선택에 있어서 비용은 가장 중요한 요인으로 지적되고 있으며, 2008년에 유럽행 해상수송의 가격이 급격히 인하되면서 TSR의 요금의 경쟁우위가 사라져 물량확보에 큰 어려움이 있었다. 즉, 물량확보와 더불어 수송요금의 안정화는 나진-하산 프로젝트의 가장 큰 전제조건이 된다.



둘째, 물류시설의 현대화이다. 러시아의 투자로 나진-하산 간 철도는 현대화가 이루어졌고 러시아가 투자한 제3호 부두는 석탄을 싣는 이동식 크레인의 레일과 연로탱크의 설치 부두의 수심을 9m에서 12m로 파는 등 보수가 이루어졌지만 제3호 부두를 제외한 1~2호 부두는 시설이 노후해 항만 현대화가 필요한 상황이다. 나진항과 연결되는 철도의 인입선은 총 11개로 인입선으로 동시에 여러 선로에서 화물 수송이 이루어질 경우 병목현상이 발생할 가능성도 매우 높다. 북한철도의 수송 능력, 나진항의 보관시설 능력 등 보관 및 하역관련 인프라 구축도 선행되어야 할 것이며 나아가 주요 취급 화물인 석탄에 적합한 전용부두 건설, 물류시스템의 전자화 등 인프라의 구축이 이루어져야 한다.

셋째, 국민의 공감대 형성이다. 과거 남북경협은 정치적 논리로 해석되는 경우가 많았다. 그러나 유라시아 이니셔티브를 통해 세계적인 어젠다를 제시하고 운영하기 위한 사업으로 TKR-TSR연결 사업을 정치적 논리가 아닌 문명 창조 및 새로운 경제권 형성이라는 관점에서 본 사업에 대한 국민의 공감대 형성이 필요하다.



RAJIN-KHASAN PROJECT

나진-하산
(Rajin-Khasan Project)
Project

발전 방향

나진-하산 프로젝트가 처음부터 TKR-TSR 연결을 위한 시범사업으로서 러시아를 포함한 동북아 경제권의 재편성이라는 과제를 안고 있다. 본 프로젝트의 성공으로 유라시아 이니셔티브를 실현시켜 과거 찬란했던 실크로드를 재현할 수 있는 시대를 기대해 본다.





2015년 을미년 새해,
더욱 건강 하시고 바라는 일이
모두 이루어지는
행복한 한해가 되길
진심으로 기원합니다.

2014년의 끝자락. 송년회다 뭐다해서 다들 한해를 마무리 한다고 정신없는 연말, 사장님께서 한 가지 제안을 하셨다. 먹고 마시는 것도 좋지만, 좀 더 보람 있고 의미 있는 봉사활동으로 한해를 마무리 하는 건 어떨겠냐고.

평소 봉사활동에 관한 관심은 있었지만, 바쁘다는 핑계로 동참할 기회가 없었는데 사장님께서 좋은 제안을 하셔서 양산CD 직원들은 송년회 대신, 양산시 덕계리로 사랑의 연탄 나눔 봉사 활동을 펼치게 되었다.

작은 나눔, 큰 행복

사랑의 연탄 나눔으로 훈훈한 겨울을

이 장 옥 대리
(주)양산CD 전산팀



연탄나눔을 위해 봉사 장소에 도착해 보니 대부분이 독거노인, 저소득층, 등 가정형편이 어려운 이웃들이 연탄에 의존해 추운 겨울을 나고 있었다. 연탄을 못 보고 자라온 세대들은, '아직도 연탄을 쓰는 집이 있을까?' 하겠지만 연탄으로 난방을 하는 집은 전국에 약 20만 가구 정도가 있으며, 장당 가격은 2014년 기준 500원 정도에 책정이 되었다고 한다. 연탄 한 장의 무게는 3.65kg으로, 갓 태어난 신생아의 몸무게와 비슷하다. 그래서 소중한 연탄이 깨질까 신생아 다루듯이 정말 조심스레 옮겼다.

우리가 어려운 이웃에게 기부한 연탄은 1,000장. 말이 천장이지 막상 트럭에 실린 수많은 연탄을 보니, '아 오늘 죽었구나~ 이걸 언제 다 나르지?' 하고 걱정이 앞섰다. 사장님과 부장님들은 연세가 있으시니 아무래도 막내인 내가 더 많이 옮겨야겠다고 생각하니 연탄이 더 많게 보였다. 인원이 그리 많지 않아 옆으로 길게 줄을 서서 전달하기가 힘들어 각자 일일이 연탄을 들고 옮겨야했다.

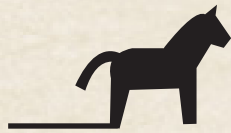
나는 힘쓰는 일이라면 나름대로 자신이 있었기 때문에, 열심히 해서 빨리 해치워야겠다고 혼자만의 다짐을 하며 숨 돌릴 틈 없이 옮겼다. 그러다 보니 어느새 추위도 잊고 끝이 보이기 시작했다. 직원들 모두 하나 되어 구슬땀을 흘리다 보니 파카를 입었음에도 불구하고 몸에서 김이 모락모락 올라오고 원치 않는 콧물도 흐르고 있었다. 하지만 콧물은 닦고 싶어도 차마 닦을 수 없었다. 고무장갑을 끼고 있어서 벗을 수도 없거니와 손등으로 닦는 순간 연탄이 옆으로 번져 옷지못할 얼굴이 된다는 걸 알기에...



그렇게 소중한 땀을 흘리고 직원들과 저녁을 먹으니 그야말로 꿀맛이었다. '역시 사람은 노동을 해야 하는구나...'하는 생각을 새삼 깨닫게 된 하루였다. 성경에 '일하지 않는 자 먹지도 말라'는 말이 있는데 오늘따라 더욱더 와 닿았다고 할까? 일을 해야 휴식의 의미를 알고 진정한 밥맛의 의미를 알 수 있는 것 같다.

일하면서 춥고 배고픈 애로사항이 있었지만 봉사하는 과정에서 독거노인 분들이 '고맙다'라는 말을 우리에게 연거무 하시고 커피 등을 주시면서 쉬었다 하라고 하셨는데, 그런 따뜻한 마음들이 연탄 나르는 데 들었던 체력소모를 다 잊게 해주었다.

작은 봉사였지만 술파티가 아닌 나눔으로 한해를 보낼 수 있어서 좋은 시간이었고 직장 생활하면서 또 하나의 추억이 생긴 것 같아 즐겁고 뿌듯했다. 그리고 주변에 어렵고 소외된 이웃들이 더 이상 추위에 떨지 않고 따뜻한 겨울을 보낼 수 있었으면 좋겠고 앞으로도 나눔과 봉사를 지속적으로 실천하여 지역사회발전에 앞장서는 양산CD가 됐으면 한다. 또한 많은 이들이 그늘진 곳에 대한 관심으로 기부문화가 더욱 활성화 되기를 바라며 좋은 제안으로 의미 있는 한해를 마무리하게 해주신 김대수 사장님께 다시 한 번 감사의 말씀을 드린다.



일일 승마체험을 다녀오다

박혜정 사원
(주)양산ICD 기획관리팀

김해에 있는 승마장에 도착하여 10여분 정도의 이론수업을 듣고 장비를 갖춘 뒤 바로 말에 올라탔다. 나는 애완용 작은 개도 무서워하는데, 말은 큰 키와 덩치에 비해 무섭지도 다가서기도 어렵지는 않았다. 정말 크고 맑은 눈, 윤기 있는 털이 매력적이고 온순하다는 느낌을 받았다. 그런데 이견 어디까지나 보기만 할 때의 말에 대한 느낌이었다. 170cm의 높이의 말안장에 앉자마자 내 온몸에 힘이 짝 들어갔다. 떨어질지도 모른다는 생각과 말발굽에 밟힐 수 있다는 두려움에 몸이 뒹뒹해졌다.

교관님의 지도로 원형마장을 돌기 시작했다. 다리를 자연스럽게 내리고 종아리를 마체에 가볍게 접촉시키라고 지적을 받았는데, 몸은 내 마음대로 움직이지 않았다. 허벅지와 발끝에 힘을 바짝 주었더니 그 다음날에 허벅지 안쪽이 아파서 제대로 걷기가 힘들었다.

오래전부터 늘 승마를 하고 싶다는 생각을 했었는데, 접근하기도 어려웠고 비용이 많이 든다는 말을 들어서 엄두를 못 내다가 지인을 통해 우연한 기회로 일일 승마체험을 하게 되었다.



Tip

〈말의 4가지 보행법〉

- ① 평보 : 말을 움직이게 할 때 첫 번째로, 또 가장 느린 박자로 시작하여 나가는 것이 평보이다. 평보의 속도는 6km/h. 평보는 4박자 운동으로 왼쪽 뒷다리, 왼쪽 앞다리, 오른쪽 앞다리의 순으로 움직여 말이 정확하게 걸을 때 4번의 발굽소리를 들을 수 있다.
- ② 속보 : 속보는 규칙적인 2박자 운동이며, 대각선상의 앞, 뒷다리가 동시에 움직인다. 속보는 경속보와 좌속보가 있다. 속보의 속도는 15km/h
- ③ 구보 : 구보는 불균형한 3박자 운동으로 구보의 속도는 24km/h
- ④ 습보 : 경주할 시의 4절도 운동이며, 최고 속력으로 달리는 보행으로 습보의 속도는 약 60km/h에 달한다. 습(襲)이라는 말은 공습, 기습이라는 단어에 쓰이는 단어로서, '엄습하다, 불의에 쳐들어가다'라는 뜻이며, 이는 승마에서 가장 빠른 발걸음을 나타내는 것으로 풀이된다.



이번 체험에서 속보까지 해봤는데, 속보도 생각보다 무서웠다.

말을 탔을 때 내가 직접 건지는 않지만, 안장 위에서 말이 움직일 때 내 몸 전체가 움직이면서 말과 호흡을 같이 한다는 느낌이 신기했다. 말과의 교감도 느끼면서 승마를 즐길 수 있기를 바랐지만, 일일체험으로는 부족한 시간이었다.

승마를 하면 정신건강과 특히, 자세교정에 아주 효과적이라며 교관님께서 말씀해 주셨다. 산만하고 자세가 불량한 어린이들에게 아주 좋은 운동일 듯하다. 승마가 좀 더 대중적인 운동이 되어, 쉽게 배울 수 있게 되길 바란다.

눈이 내리지 않아도 하얀 겨울



Mr.2의 〈하얀 겨울〉을 들으면 새하얀 겨울 이미지가 스친다. 곡의 도입부에서 멜로디 전면으로 이어지며 깔리는 종소리 효과음이 성탄절의 경건한 느낌을 불러일으키고 잔잔하며 따뜻하게 흘러가는 곡의 구성이 매서운 추위에도 온화한 기분을 느낄 수 있게 해, 노랫말이 전하는 쓸쓸한 내용도 상쇄시킨다.

해마다 겨울이면 다양한 캐럴과 시즌송이 대중을 만나지만 오래도록 사랑받는 노래는 극히 드물다. 그런 의미에서 〈하얀 겨울〉은 겨울 시즌송의 대명사라 할 수 있다. 1993년 발표된 Mr.2의 데뷔앨범에 실린 이 노래는 신인이었던 Mr.2를 단숨에 KBS 가요TOP10 1위로 만들어 주었고 그해 겨울이 끝날 때까지 하루에도 열 두 번씩 TV와 라디오 방송에서 흘러나왔다.

Mr.2의 두 멤버 이민규, 박종석(박선우)은 단숨에 일약 스타가 되어 방송 3사의 예능프로그램에 출연하기도 했고 CF도 몇 편 찍었다. 〈하얀 겨울〉에 이어 같은 앨범에 수록된 〈난 단지 나일뿐〉이라는 곡도 탄산음료 광고음악으로 쓰이면서 대중에게 적잖은 사랑을 받았다. 이렇게 Mr.2는 성공적인 데뷔를 치르고 1집 활동을 마무리한다.

1집에 쏟아진 대중의 사랑이 너무 컸던 것일까? 이듬해 겨울에 두 번째 앨범을 들고 컴백한 Mr.2는 데뷔앨범의 영광을 재현하는 데 실패한다. 타이틀곡 〈영 빈 객석〉은 KBS 가요TOP10 상위권에 오르긴 했지만 〈하얀 겨울〉에 버금가지는 못했다. 그러면서 Mr.2는 하향세로 접어든다.

좀처럼 눈이 내리지 않는 부산·경남지역에서 어린 시절을 보낸 사람이라면 누구나 눈이 소복하게 쌓인 겨울을 기대하던 시절이 있었을 것이다. 물론 성인이 된 지금도 눈 쌓인 낭만겨울을 꿈꾸는 사람들이 많을 것이다. 그러나 군대에서 제설작전에 투입되어 이가 갈릴 정도로 눈삽질을 했다가, 뜬금없이 내리는 눈으로 교통체증에 시달리며 투덜거려 본 사람이라면 부산·경남에 어쩌다 가끔 펄펄 내리는 눈이 썩 반갑지는 않을 것이다. 그래도 겨울을 떠올리면 새하얀 눈이 뇌리를 먼저 스치는 건 어찌됐건 가슴 속에 순순한 마음을 간직하고 있어서이지 않을까?



어쩌면 Mr.2는 One-hit wonder(크게 인기를 얻은 곡이 하나뿐인 가수)로 분류될지도 모른다. 〈하얀 겨울〉로 성공을 맛보고 또 그 곡으로 인해 실패를 맛봤으니 어쩌면 Mr.2 두 멤버들에겐 〈하얀 겨울〉이 애증의 곡일지도 모른다.

이제 Mr.2라는 그룹은 과거형이 되었다. 그러나 〈하얀 겨울〉은 아직도 현재진행형이다. 매년 겨울이면 많은 사람들이 찾아 듣고 방송에서도 꾸준히 나오고 있으니 말이다.

울 겨울, 중부지방과 호남지방으로 눈이 자주 내리고 있다. 그야말로 하얀 겨울이다. 하지만 눈이 잘 내리지 않는 지역에서든 언제든 하얀 겨울을 맞이할 수 있다. 눈을 감고 Mr.2의 〈하얀 겨울〉을 들으며 노래의 분위기에 녹아든다면 말이다.



White winter



하얀 겨울

언제부터인지 그댈 멀게 느낀 건
다른 누군가와 함께 있는 걸 본 후
하얀 눈이 내린 겨울밤에
그의 품에 안긴 모습이
나의 가슴속에 너무 깊이 남아있기 때문에
힘든 이별이란 말을 전할 수밖에
아무 생각 할 수 없어 그저 돌아설 뿐



조금 기다려줘 나를
아직 내겐 너무나 가슴 벅찬 일인걸
다시 사랑할 수 있을 때까지
그대 생각해줘 나를
지난 겨울 어느 날 함께 지내왔던 날들을
그리움에 눈물 흘려내릴 때까지



언제까지일까 그댈 잊고 사는 건
이미 나를 잊은 채로 살고 있을까
지금 다시 눈이 내리지만 아무 말도 없는 걸
그댈 보고 싶은 마음에 난 다시 생각하지만
그 날 그 모습을 잊을 수가 없기에
아무 생각할 수 없어 그저 기다릴 뿐

조금 기다려줘 나를
이해할 수 있을 때까지 그대 기다릴 수 있다면
그리 오랜 시간만은 아닌 걸
그대 생각해줘 나를
하얀 눈을 맞으며 홀로 서 있는 모습을
그리움에 눈물 흘려내릴 때까지

기다려줘 나를 아직 내겐 너무나
가슴 벅찬 일인 걸 다시 사랑할 수 있을 때까지
그대 생각해줘 나를
지난 겨울 어느 날 함께 지내왔던 날들을
그리움에 눈물 흘려내릴 때까지
이제 돌아 와줘 내게



Mr.2 〈하얀 겨울〉 - 가요TOP10 中

우린 엄연히 다르다 찐빵 VS 호빵

겨울이면 밥 먹고 돌아선지 얼마 되지 않은 것 같은데도 금세 출출해지는
기분이 들 때가 있다. 강추위를 견디기 위해 몸이 많은 열량을 필요로 하는 것인지
아니면 그냥 입맛이 도는 것인지 모르겠지만 아무렴 어떠랴, 추운 날씨를 이길 수 있는
주전부리가 있다면야 맛있게 먹으면 그만인 것을!

팥앙금이 듬뿍 들어간 찐빵과 팥, 야채, 피자, 단호박 등등의 앙금이 들어간 빵을
손쉽게 데워서 먹을 수 있는 호빵도 어느 계절보다 겨울에 생각나는 군것질거리이다.
다른 듯 닮았고 닮은 듯 다른 두 빵 중 당신은 어떤 것을 더 선호하는가?



온 가족이 호호 웃으면서, 호호 ~ 불어먹는 호빵

친바람이 싸늘하게 ~ 두 밤을 스치면 ~ 따스하던 삼립호빵 ~ 몹시도
그리웁구나 ~'라는 CM을 아는 사람이라면 어느 정도의 연륜(?)이
있으리라. 이 노래가 최초로 쓰인 시기는 70년대 후반인데, 90년대
중후반까지도 이 음악이 종종 광고에 삽입되었기에 현재의 30대들도
아마 귀에 익숙할지도 모른다. 마치 겨울의 시작을 알리는 시그널
이라도 되는 듯 한 이 노래는 가수 김도향이 불렀는데, 대중들에게
호빵을 알리는 주요한 역할을 했다.

호빵은 크림빵으로 유명해진 삼립식품에서 최초로 생산했다. 그래서
밴드 하면 대일밴드가 생각나듯 호빵하면 삼립호빵이 떠오른다. 당시
삼립식품의 창업자인 故 허창성 명예회장은 신제품 개발에 대한
조사를 위해 일본으로 건너갔는데, 그때 일본에서는 제과점에서 데워
서 판매하는 찐빵이 큰 인기를 얻고 있었다. 이로부터 영감을 얻어
다년간의 연구를 거듭하며 호빵을 개발하게 된다.

요즘이야 대형마트에서 호빵세트를 구매해 집에서 전자레인지에 데워
먹는 모습이 더 익숙해졌지만 최초에는 동네 구멍가게마다 호빵을
데우는 찜기(?)가 보급되어 언제 어디서든 간편하게 호빵을 즐길 수
있었다. 지금도 겨울이면 편의점에서 뜨끈하게 데워진 호빵을 볼 수 있다.

찐빵 없는 겨울은 앙꼬(앙금)없는 찐빵

전통시장을 지나다 보면 분식집의 커다란 찜솥에서 보얀 연기가
모락모락 피어오르는 것을 볼 때가 있다. 그 솥뚜껑을 열면
동글동글한 찐빵이 먹음직스럽게 줄지어 서 있는데, 주인
아주머니나 아저씨가 정성스레 빛은 모습이 보는 이로 하여금
식욕을 돋게 한다. 이처럼 찐빵은 호빵과는 달리 반죽을 빚은
이의 정성이 담긴 손맛에 따라 그 맛이 달라진다. 그래서 범상치
않은 맛을 내는 찐빵 가게에는 사람들이 늘 줄지어 서있다.

찐빵은 사시사철 가게에서 판매되지만 겨울이 되어야 평소보다
많은 양이 팔려 나간다. 뜨거울 때 먹어야 참 맛을 느낄 수
있기에 많은 사람들이 찐빵을 겨울 음식이라고 생각하는 것이다.
겨울철 먹거리가 많지 않던 시절에는 찐빵만큼 별미의 음식도
없었다. 찐빵 하나를 손에 들고 후후 식혀가며 먹다보면
한 겨울의 추위도 잊게 된다.



외식문화가 발달하고 패스트푸드가 사람들의 입맛을 사로잡은 요즘,
찐빵이나 호빵은 어쩌면 촌스러운 간식일지도 모른다. 하지만 사람냄새
나는 찐빵과 아련한 추억이 서린 호빵이 아직도 꾸준히 만들어지고
또 팔리는 걸 보면 아직까지 우리의 입맛에 정감이 있는 듯하다.

ice
fishing

착 - 감기는 겨울 손맛!

얼음낚시

물 위를 걸을 수 있는 사람은 흔치 않다. 아니 없다. 초능력을 지닌 도인이나 첨단 기기의 힘을 빌리면 또 모를까. 하지만 한 겨울 한파가 들이닥치면 아무리 널따란 호수 위라도 누구나 걸을 수 있게 된다. 꽁꽁 얼어붙은 얼음 때문이기도 하지만 어차피 그 얼음 아래로는 얼지 않은 물이 그대로 있고 물고기도 노닐고 있으니 물 위를 걷는 거나 다름없다.

얼어붙은 호수는 겨울철 레저생활을 즐길 수 있는 장소가 되기도 한다. 썰매나 스케이트를 탈 수도 있고 팽이를 돌리며 채찍질을 할 수도 있으니까. 몇 해 전부터는 얼음 아래의 물고기를 잡는 얼음낚시 또한 겨울철 온 가족이 즐길 수 있는 레저로 각광을 받고 있다.

간단한 준비로 나도 강태공!

얼음낚시를 시작하려면 간단한 낚시도구를 챙겨야하는데, 낚시의 고수가 아닌 이상 고가의 장비라든지 사용법이 어려운 낚시대는 필요 없다. 가까운 낚시용품점이나 인터넷 사이트에서 잘 둘러보고 가격대 성능 비를 고려해 나에게 맞는 용품을 구매하면 된다.

얼음낚시를 위해서는 우선 얼음 구멍을 낼 얼음끌이나 전용드릴이 필요하다. 돌이나 해머로 구멍을 내려고 했다간 본인뿐만 아니라 주변사람들의 안전을 위협할 수가 있다. 구멍은 지름 15~20cm가 적당하다. 물고기가 잘 안 잡힌다고 주변에 마구잡이식으로 구멍을 내지만 많으면 안전하게 위치를 확보할 수 있다. 낚시를 하다보면 살얼음이 낄 때가 있는데 그 때에는 뜰채로 걷어내는 것이 좋다.

구멍을 뚫었으니 이제는 본격적으로 물고기를 낚을 차례! 당연히 낚시대와 미끼가 필요하다. 낚시터의 수심과 빙질, 낚시 어종에 따라 낚시대의 종류는 다르지만 보통 물고기의 움직임에 민감하게 반응할 수 있도록 짧은 대를 사용한다. 간간하게 낚시대를 고르지 않는 이상 간단하게 얼음낚시용 낚시대를 구입하면 된다. 미끼는 되도록이면 살아있는 것으로 준비해야하는데, 겨울이라 움직임이 활발해야 물고기를 유인할 수 있기 때문이다.



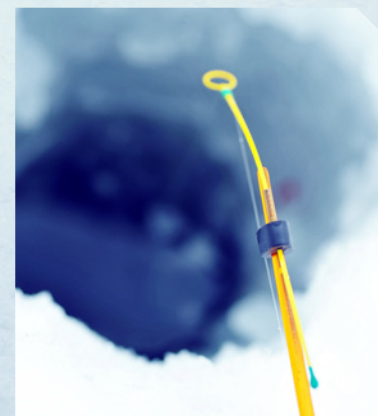
얼음낚시 관련 주요축제

- **평창송어축제** (2014. 12. 20 ~ 2015. 2. 8)
강원도 평창군 오대천 일원
문의 : 033)336-4000, 홈페이지 : www.festival700.or.kr
- **화천산천어축제** (2015. 1. 10 ~ 2015. 2. 1)
강원도 화천군 화천천 일원
문의 : 1688-3005, 홈페이지 : www.narafestival.com
- **강화송어빙어축제** (2014. 12. 21 ~ 2015. 2. 8)
인천시 강화군 내가면 신선저수지 일원
문의 : 032)933-1366, 홈페이지 : www.ssfestival.co.kr
- **강화빙어축제** (2014. 12. 27 ~ 2015. 2. 28)
인천시 강화군 내가면 황청늪시터 일원
문의 : 032)933-0105, 홈페이지 : www.hcfestival.co.kr
- **청평얼음꽃송어축제** (2014. 12. 27 ~ 2015. 2. 22)
경기도 가평군 청평면 청평리 안전유원지 내
문의 : 031)585-9449, 홈페이지 : www.cpfestival.net
- **안성빙어축제** (2014. 12. 29 ~ 2015. 1. 31)
경기도 안성시 죽산면 두메낚시터 일원
문의 : 031)674-4528, 홈페이지 : www.dmfestival.co.kr

짜릿하게 잡아 올리는 손맛!

얼음낚시전용 낚시대는 대가 짧아서, 입질이 오면 손맛을 제대로 느낄 수 있다. 겨울철에 주로 많이 잡는 빙어나 산천어, 송어 등의 물고기가 미끼를 물 때 순식간에 낚아 올리는 그 느낌에 한 번 맛을 들이면 해마다 겨울에 얼음낚시를 다니게 될지도 모른다.

요즘은 지자체별로 얼음낚시 축제가 성행하고 있어 아무런 준비를 하지 않고도 가서 직접 얼음낚시를 체험할 수 있다. 그래서 더욱 얼음낚시에 대한 인기가 오르고 있다. 가족, 연인, 친구들과 오붓하게 물고기도 잡고 잡은 물고기로 음식을 만들어 먹기도 하고 그러면서 추억을 쌓다보면 한나절이 금방 지나갈 것이다.



하늘 높은 줄 모르고 치솟은 고층빌딩을
올려다보노라면 뒤로 젖힌 목이 빠근하기도 하고
눈이 핑핑 돌 때가 있다. 출세와 성공의 상징처럼 오로지
더 높아지기 위해 높은 그런 건물들은
거만하기 그지없다.

하늘과 맞닿은 파란 지붕 아래

부산 문현동 안동네 벽화마을

높은 지대에 위치한 소박한 집들은 높지만 높이 않아서 사람들의 시선을 무작정 위로 잡아끌지 않는다. 하늘과 거의 맞닿아 있는 그 집들은 한참 위에서 아래를 내려다보는 위치에 있어도 거만함이 없다. 부산 문현동 안동네 벽화마을의 집들이 그러하다.



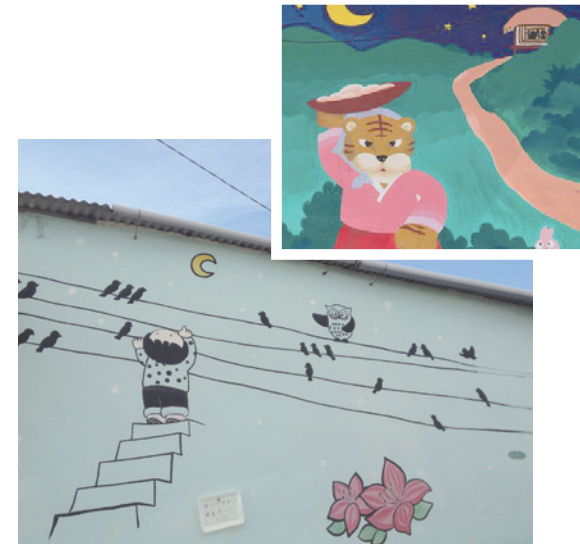
한국전쟁 당시 부산으로 피난 온 사람들은 거처를 마련하는 일이 여간 힘든 게 아니었다. 피난민들은 넘쳐나는데 주거공간은 부족했기에 일부 피난민들은 공동묘지에라도 자리를 잡고 집을 지을 수 밖에 없었다. 문현동 안동네의 고지대가 그런 곳이다. 과거에는 공동묘지였으나 피난민들이 모여 살며 마을이 형성됐다. 지금도 마을 곳곳에 이름 모를 망자의 무덤이 집들 사이에 자리 잡고 있는데, 삶과 죽음이 한 곳에서 공존하는 모양새가 생로병사(生老病死)를 압축해 놓은 듯하다.

문현동 벽화마을을 찾아가는 길은 하늘로 이어져 있는 것만 같다. 허염없이 오르다보면 어느 새 하늘에 머리가 닿을 듯하다. 달동네(혹은 산동네)라 불리는, 하늘과 가까운 마을의 집들은 고층 아파트나 빌딩 보다 더 높은 곳에 자리 잡고 있다. 그래서 마을에서 내려다 보는 부산시내 전망은 고가의 주상복합아파트 보다 훨씬 낫다.

7,80년대 대한민국의 경제가 급속도로 성장하면서 그 속도에 편승하려 발버둥 쳤지만 결국에는 그 무시무시한 속도에 튕겨져 나온 사람들은 사회로부터 소외되기 시작했다. 반면 기회를 잡은 사람들은 천하를 호령할 듯 땡땡거리며 낡고 오래된 것을 무작정 허물고 덮어버리려 혈안이 되어 있었다. 그 서러운 시절을 버티지 못하고 지금은 사라진 사람들 그리고 그 사람들의 마을이 많다.

문현동 안동네 벽화마을 또한 차가운 시절을 겪으며 술한 시련을 겪었다. 그렇지만 지금의 시간까지 그 모습을 잃지 않고 오롯이 버텨내며 살아남았다. 이제 문화의 다양성을 존중하는 시대가 되어 낡고 오래된 흔적의 가치 또한 사람들의 감성에 울림을 주고 있으며, 더불어 무조건적인 토지개발은 그 지역의 역사적 가치를 훼손한다는 여론이 형성되고도 있다.

그런 가치와 여론에 힘입어, 2008년 3월부터 진행된 공공미술 프로젝트의 결과로 문현동 안동네 벽화마을은 탄생했다. 마치 하늘에 물들어버린 듯 파란 지붕이 인상적인 집들 사이를 걷노라면 벽면에 그려진 그림들이 '이는 우짤 일이고?', '오나라 육뵈제?' 같은 인사말을 걸어온다. 황량하고 음침했던 동네는 벽화마을이 되고 나서 사람들의 발길을 끄는 지역명소가 됐다. 뿐만 아니라 봉준호 감독, 김혜자·원빈 주연의 영화 <마더>의 촬영지로도 알려져 유명세가 높아졌다. 역사의 아픈 흔적이 관광자원으로 거듭난 셈이다.



낙후된 지역에 벽화를 그려 마을을 재생하는 지자체의 사업은 이제 그리 낯설거나 이색적이지 않다. 여러 지역의 벽화마을이 유명세를 타고 관광명소가 되었고 꾸준히 사람들을 모으고 있다. 그러나 그 마을에 사는 사람들은 마을에 비해 주목받지 못한다.

문현동 안동네 벽화마을도 여전히 주민들이 생활하는 주거공간이다. 그러기에 벽화보다 더 관심을 받아야 할 건 그 집집마다에 사는 사람들이 아닐까? 오랜 시간 마을과 함께하며 역사의 일부가 된 사람의 땀내 나는 이야기가 더 다양한 문화콘텐츠로 개발되어 비슷비슷한 벽화마을의 형태를 벗어날 수 있다면, 좀 더 사람 사는 냄새를 풍기는 입체적인 문화명소가 될 수도 있는 것이다.

한 겨울 차가운 산바람이 불지만 많은 사람들이 문현동 안동네 벽화마을을 찾아 이색적인 풍경을 카메라에 담고 있다. 바람이 차긴 해도 하늘에서 내리쬐는 햇살은 그 어느 곳보다 따사로운 듯하다. 겨울이 따뜻한 계절임을 느끼고 싶다면 문현동 안동네 벽화마을 골목골목을 걸어보라.

벽화마을 가는 길

※ 주차공간이 많이지 않아 대중교통을 이용하는 편이 편리함

- 부산도시철도 2호선 문현역 하차, 마을버스 남구 10번 버스 탑승, 전포고개 하차
- 부산도시철도 2호선 경성대·부경대역 하차, 일반 시내버스 10번 버스탑승, 문현초등학교 하차



무인카페라는 말에서 무인은 ‘無人’ 즉,
사람이 없다는 뜻이다. 그러나 카페의
주인만 상주하지 않을 뿐 카페를 찾는
사람은 늘 있기 마련이다.



사람과 사연이 있다

무인카페 아트 인 오리 (Art in Ori)



프랜차이즈 브랜드 카페처럼 대규모의 영업이익을 얻으려
하기 보다는 하나의 문화 공간으로서(물론, 소규모 창업아이템
으로 돈을 버는 사람도 있지만) 존재하는 무인카페는 사람들
에게 잘 알려지지 않은 여행지에서 종종 마주칠 수 있다.

부산 기장군 장안읍 오리의 대룡마을에 있는 아트 인 오리
(Art in Ori)는 사람들이 발길을 끄는 문화공간으로서의 무인
카페이다. 대룡마을은 공예가와 도예가, 조각가 등 젊은 예술인
들이 보금자리를 삼아 창작혼을 불사르는 예술 창작촌인데,
마을 골목마다 눈길을 사로잡는 조형물들이 많다. 어찌 보면,
아트 인 오리 또한 조형물의 범주에 속한다고 할 수 있다.
예사롭지 않은 외관과 무질서의 질서를 추구하는 내부의
모습이 하나의 설치미술 작품처럼 보인다.

무인카페이기에 아트 인 오리에서는 커피와 차, 맥주, 음료수
등을 방문객 스스로가 찾아서 마시고 설거지 등의 뒤처리도
본인이 직접 해야 한다. 번거롭다고 생각할 수도 있지만 이미
셀프문화에 길들여진 현대인이라면 어려운 일도 아니다.
얼핏 생각하기에 카페를 찾는 사람들이 자기 멋대로 행동할
수도 있을 것 같지만, 타인의 시선과 본인의 양심이 카페의
질서를 유지시켜준다.

카페 내부 풍경은 '똥종이(크라프트지)' 메모지로 혼란스럽다.
카페를 찾은 사람들이 그날의 소감을 적거나 간단한 메모를
남긴 종이들은 카페의 벽면과 천장을 비롯해 구석구석 자리를
차지하고 있다. 5년 정도의 시간동안 다양한 사연이 적힌



종이들은 카페 내부를 빼곡하게 채웠고 이 진풍경은 아트 인 오리의 대표적인
이미지로 자리 잡았다.

오랜 시간 이렇게 사연이 걸리다 보니 종이를 붙일 수 있는 공간이 협소해질 수
밖에 없지만 해마다 그 종이들을 연도별로 정리해 모아두기에, 매년 많은 사람들이
찾아서 새로운 사연이 적힌 종이를 붙일 수 있는 공간은 늘 마련되어 있다.

아트 인 오리를 찾아 잔잔하게 흐르는 음악을 들으며 차나 음료를 마시는 것도
좋지만 카페 내부를 장식하고 있는 많은 사람들의 이야기를 하나하나 읽어보는
것도 재미가 쏠쏠하다. 뿐만 아니라, 언젠가 이곳에서 자신의 이야기를 쓴
메모지를 붙여두었다가 시간이 지나 다시 찾아와 그때 그 메모를 찾아보는 것도
흥미로운 경험이 된다.

한적한 대룡마을에서 자연과 어우러진 조형물들을 감상하고 난 후, 건느라 지친
몸을 쉬어갈 겸 아트 인 오리에 들러 그 공간의 일부가 되어보는 건 어떨까?
아마, 문화공간으로서 또 조형물로서 존재하는 카페와 함께 나도 그 공간을
꾸미는 예술작품의 일부가 될 수 있을 것이다.



대룡마을 가는 길

- 부산광역시 기장군 장안읍 오리 대룡마을 113-2
- 자가용 이용 시, 해운대 · 송정에서 울산 방향으로 14번 국도를 이용
(내비게이션 검색창에 주소 혹은 '대룡마을' 기입)



경주, 겨울은 춡지 않다.

경주를 여행하려는
모든 이들은
한 가지 즐거운 고민과
마주하게 된다.



도시 전체가 박물관이기에, 경주에 들러 무엇을 어떻게 볼 것인지를 선택하는 것이 바로 그 고민이다. 하지만 정답은, '어디를 가든 좋다!'로 간단하게 귀결된다. 겨울이 무르익는 지금, 경주가 보여줄 겨울은 어떨까?

역시나 겨울, 여행자를 반기는 것은 칼바람이다. 콧물이 절로 흐르게 하는 바람을 뚫고 불국사로 향했다. 시외버스터미널에서 10번 또는 11번 버스를 타고 40여분 정도 가다보면 불국사 입구에 닿는다. 국사책에서만 보던 청운교와 백운교 앞을 지나 극락전 현판 뒤에 숨어 있는 복돼지를 바라보며 새해에 대한 소망을 빌어본다. 희미한 미소를 보이는 복돼지를 보니 마음이 든든하다.

천천히 발걸음을 돌려, 대웅전 앞에 있는 다보탑과 석가탑으로 향한다. 현재 해체보수공사가 진행 중인 석가탑과 함께 하지 못해, 어쩐지 친구를 잃은 듯 쓸쓸해 보이는 다보탑을 보며 다시금 두 탑이 함께 우뚝 서있는 모습을 보고 싶다는 생각을 했다. 언제쯤 공사가 마무리될지는 모르겠지만, 서둘러서 마무리 짓지 말고 온전하게 오래도록 앞으로의 역사에 남을 수 있도록 응골지게 보수했으면 좋겠다.

불국사에서 11번 버스를 타고 보리사 입구에 내려 강변을 따라 걸음을 옮기다 보면, '남산불국석불좌상'이 있는 곳을 가리키는 표지판을 볼 수 있다. 그 표지판을 따라 산길을 오르다가 몸에 열기가 돌기 시작할 때쯤이면, 온화한 미소를 짓고 있는 감실부처님을 만날 수 있다.



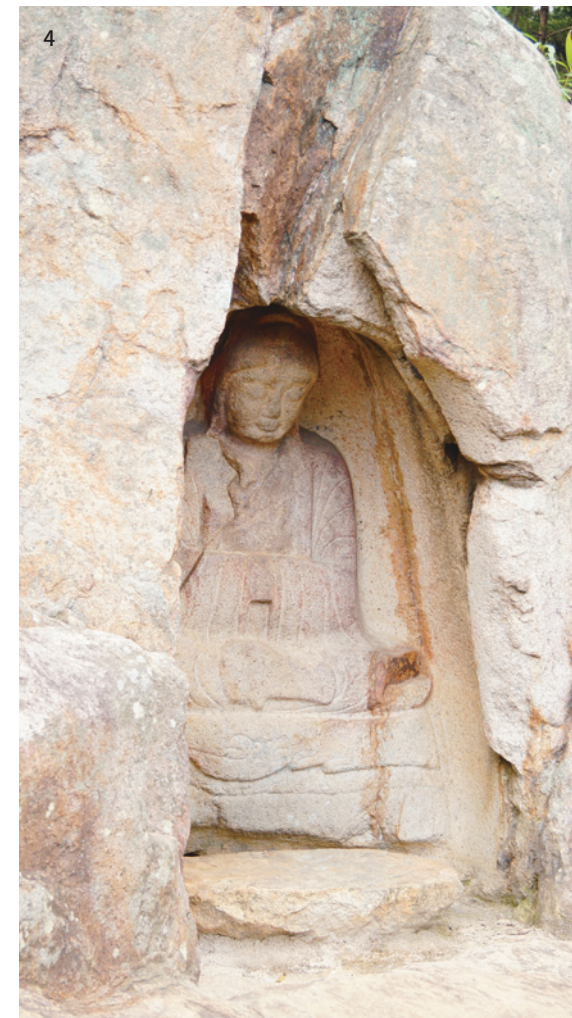
1. 불국사 전경
2. 천마총
3. 복돼지
4. 감실부처(남산불국석불좌상)

그 아름다운 미소를 한없이 바라보고 있노라면 보는 이마저도 슬며시 입가에 미소를 머금게 되고 마음속의 근심과 걱정도 함께 사라지게 된다. 우리 조상들은 어찌 이렇게 사람의 마음을 편안하게 해주시는 부처님을 만들 수 있었을까?

감실부처님 덕분에, 몸은 춡지만 마음은 한없이 따뜻해진 후 대릉원으로 향했다. 대릉원이라는 이름은 '미추왕을 대릉에 장사지냈다.'라는 <삼국사기>의 기록에서 나온 말이며 신라의 왕과 왕비 등의 무덤이 모여 있다. 더욱이, <천마도>가 있는 천마총이 있는 곳으로 유명하다. 천마도를 직접 볼 수 있는 기회를 가진 것도 좋았지만 갈색 옷으로 갈아입은 거대한 고분들 사이를 걷는 것만큼은 아니었다.

녹음이 짙을 때는 나무그늘 아래에서 바람을 느끼는 이가 많을 것이고 단풍이 아름다운 가을에는 단풍에 시선을 빼앗길 것이다. 앙상한 나무들 사이로 아름다운 곡선을 그리며 우뚝 솟아 있는 고분에 더 눈길이 가고 마음이 가는 건 아마도 겨울이기에 그러할 것이다.

고분과 겨울나무 사이를 산책하며, 이 겨울여행을 즐기는 것도 나쁘진 않았다. 지는 해를 뒤로 하며 안압지에 둘러 아름다운 야경에 취해보는 것도 경주에서 만들 수 있는 또 다른 추억이다. 낮에 보면, 조금은 허전할 것 같은 이곳이 어둠과 빛이 만들어낸 조화로 인해 운치 있는 곳이 된다.



겨울여행은 늘 추위와 함께한다. 봄의 싱싱함도 여름의 활기참도 가을의 어여쁨도 볼 수 없다. 그러나 경주에서의 겨울여행은 마냥 춥지만은 않았다. 한해를 마무리 짓고 시작을 준비하는 지금이기에 느낄 수 있는 따스함이 있었다. 복돼지를 보며 한해의 소원을 빌고, 감실부처님의 미소를 보며 한 해 동안 힘들었던 자신을 위로하고, 추운 겨울 속에 봄을 준비하는 목련을 바라보는 동안 다시 한해를 힘차게 보낼 온기가 살아났다.



1



1. 대릉원 전경
2. 안압지 야경



2

경주는 어딜 가도, 후회가 되지 않는 곳이다. 곳곳에 우리 선조들의 예술성과 혼을 느낄 수 있는 문화재들이 가득하다. 또한 교통이 잘 되어 있어 버스만 이용해서도 쉽게 문화 유적지를 찾아 갈 수 있다. 또한 시간을 잘 맞춰서 간다면 문화관광해설사의 설명을 들으며 문화재를 관람할 수 있다. 시간 맞추기가 애매하다면 오디오가이드 스마트폰 앱(app)을 이용해서 설명을 들을 수 있다.

글쓴이 / 권은정 여행작가
걷는 건 싫지만 여행은 좋아하는 글쟁이

1

오디오 가이드 스마트폰 App

App Store /
Play 스토어에서 '신라역사여행
(Silla History Tour)' 다운로드

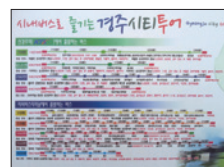
2

경주 모바일 스탬프 투어 App

구글 Play 스토어에서 다운로드
스탬프를 모두 완성하면
추첨을 통해 선물 증정

3

시내버스로 즐기는 경주시티투어



여름 바람

퀴즈도 풀고 의견도 나누며
〈양산ICD소식지〉와 독자들이 소통하는 유익한 공간!

겨울호
퀴즈

북한의 이 지역과 러시아의 이 지역을 철도로 연결하는
'○○-○○ 프로젝트'에서 '○○-○○'에 들어갈
두 지역의 이름을 차례대로 써주세요.

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

독자의
의견

제안 / 제언
접수

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!

January

2015

Vol

40

 (주)양산 ICD

경상남도 양산시 물금읍 제방로 225

T. 055-372-0932~4, 6 F. 055-372-0937

양산 ICD(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.