www.ysicd.co.kr

양산ICD 소식지

Autumn
2016
Vol.47

| The Story |

물동량 리포트
2016년 양산ICD 물동량

Issue
2016년 3/4분기 ICD ISSUE

News+
3/4분기 항만물류 동향

전문가 칼럼
한국의 기부문화에 대하여

이야기 나눔이 01
몸과 마음이 함께 건강해지는 곳 단월드를 만나다

이야기 나눔이 02
미니멀리즘 in My Life

| The Magazine |

대한민국 구석구석 행복여행
임진강을 따라 가는 1박2일 드라이브 코스

팔도요리(제주도)
전복양념구이

Best Seller
Best Best 내 마음의 양식

축제 이야기
환상적인 라이팅쇼와 함께 펼쳐지는
허브아일랜드 불빛동화축제

나도 한마디
생활 중국어회화

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

가을사랑

도종환

당신을 사랑할 때의 내 마음은
가을 햇살을 사랑할 때와 같습니다

당신을 사랑하였기 때문에
나의 마음은 바람부는 저녁 숲이었으나
이제 나는 은은한 억새 하나로 있을 수 있습니다

당신을 사랑할 때의 내 마음은
눈부시지 않은 갈꽃 한 송이를
편안히 바라볼 때와 같습니다

당신을 사랑할 수 없었기 때문에
내가 끝없이 무너지는 어둠 속에 있었지만
이제는 조용히 다시 만나게 될
아침을 생각하며 저물 수 있습니다

지금 당신을 사랑하는 내 마음은
가을 햇살을 사랑하는 잔잔한 넉넉함입니다

www.ysicd.co.kr

양산ICD 소식지

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

Autumn 2016 Vol.47

Contents

The Story

04 | 물동량 리포트
2016년 양산ICD 물동량

06 | Issue
2016년 3/4분기 ICD ISSUE

08 | News+
3/4분기 항만물류 동향

18 | 전문가 칼럼
한국의 기부문화에 대하여

22 | 이야기 나눔이 01
몸과 마음이 함께 건강해지는 곳 단월드를 만나다

24 | 이야기 나눔이 02
미니멀리즘 in My Life

The Magazine

26 | 대한민국 구석구석 행복여행
임진강을 따라 가는 1박2일 드라이브 코스

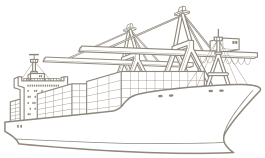
28 | 팔도요리(제주도)
전복양념구이

30 | Best Seller
Best Best 내 마음의 양식

32 | 축제 이야기
환상적인 라이팅쇼와 함께 펼쳐지는
허브아일랜드 불빛동화축제

34 | 나도 한마디
생활 중국어회화

2016년 양산ICD 물동량



연도별 물동량 처리 실적

구 분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
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	131,322
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	408,349
일반화물(TON)		-	-	8,439	204,101	366,438	522,791	639,453	820,225	923,647	1,272,300	1,621,237
전년 대비 증감률 (%)	CY	+10.2	-15.6	-5.2	-3.8	-36.9	-38.9	-25.7	-33.4	-19.4	-11.8	-5.8
	CFS	-6.1	-14.0	-9.2	+16.3	-16.7	+17.6	-26.7	-22.9	-16.0	-26.0	-1.9
	일반	-	-	-	-	+79.5	+42.7	+22.3	+28.3	+12.6	+37.7	+21.5

2016년도 컨테이너 및 화물 처리 실적

컨테이너 반출입 현황

[단위:TEU]

구 분		반 입			반 출			계		
		F	E	계	F	E	계	F	E	계
1 월		1,988	4,193	6,181	1,072	4,279	5,351	3,060	8,472	11,532
2 월		1,775	3,846	5,621	1,117	4,731	5,848	2,892	8,577	11,469
3 월		1,953	4,167	6,120	1,128	5,544	6,672	3,081	9,711	12,792
4 월		2,130	4,256	6,386	1,316	5,333	6,649	3,446	9,589	13,035
5 월		2,221	4,116	6,337	1,235	5,265	6,500	3,456	9,381	12,837
6 월		2,297	5,006	7,303	1,482	5,446	6,928	3,779	10,452	14,231
7 월		2,369	4,787	7,156	1,500	5,258	6,758	3,869	10,045	13,914
8 월		2,426	4,228	6,654	1,503	5,260	6,763	3,929	9,488	13,417
9 월		2,141	4,263	6,404	1,399	6,278	7,677	3,540	10,541	14,081
계	물동량	19,300	38,862	58,162	11,752	47,394	59,146	31,052	86,256	**117,308**
	점유비(%)	33.2	66.8	100	19.9	80.1	100	26.5	73.5	100

CFS 화물 처리 현황

구 분		화 물 량(R/T)			T E U		
		수 출	수 입	계	수 출	수 입	계
1 월		9,820	29,117	38,937	504	1,356	1,860
2 월		11,020	26,345	37,365	561	1,404	1,965
3 월		12,170	26,483	38,653	618	1,534	2,152
4 월		14,400	26,011	40,411	733	1,420	2,153
5 월		11,790	29,962	41,752	596	1,506	2,102
6 월		14,020	28,743	42,763	706	1,523	2,229
7 월		15,280	30,698	45,978	776	1,551	2,327
8 월		15,106	30,584	45,690	756	1,622	2,378
9 월		15,020	27,562	42,582	751	1,445	2,196
계	물동량	118,626	255,504	**374,130**	6,001	13,361	**19,362**
	점유비(%)	31.7	68.3	100	31.0	69.0	100

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

일반화물 처리 현황

[단위:TON]

구 분	2015년도		2016년도	'15동기대비 증감률(%)
	연 간	1월 ~ 9월	1월 ~ 9월	
총 계	**1,621,237**	**1,125,451**	**1,383,185**	**22.9**
택 배	783,529	549,361	629,181	14.5
일반잡화	837,708	576,090	754,004	30.9

※ 일반화물 중 택배 비율 약 48%, 그 외 약 52%

중고자동차 수출 물동량 현황

[단위:대]

구 분	2015년도		2016년도	'15동기대비 증감률(%)
	연 간	1월 ~9월	1월 ~ 9월	
처리량	**7,246**	**5,428**	**5,560**	**2.4**

Issue 2016년 3/4분기 ICD ISSUE

| 내륙물류기지 상반기 운영 실적 점검회의 참석 |

2016년 7월 1일 국토교통부 주관으로 개최된 내륙물류기지 상반기 운영 실적 점검회의에 참석하였다.
5대 권역 내륙물류기지 운영사 관계자들이 참석한 이날 회의에서는 내륙물류기지 상반기 운영 실적을 점검하고 각 물류기지 활성화 대책에 관한 논의가 이루어졌다.

| 테러 관련 국가기반시설 경계태세 및 보호 활동 강화 |

2016년 7월 20일 이슬람 국가의 테러 위험과 관련하여 국토교통부에서 국가 주요 시설에 대한 특별경계 강화를 요청해 옴에 따라 유사시 보호자원 확보 및 동원체계 점검, 비상연락망 구축 등 양산ICD 보호 활동 강화를 전 입주업체에 요청하였다.

| 2016년도 국가기반시설 재난관리 자체평가 수검 |

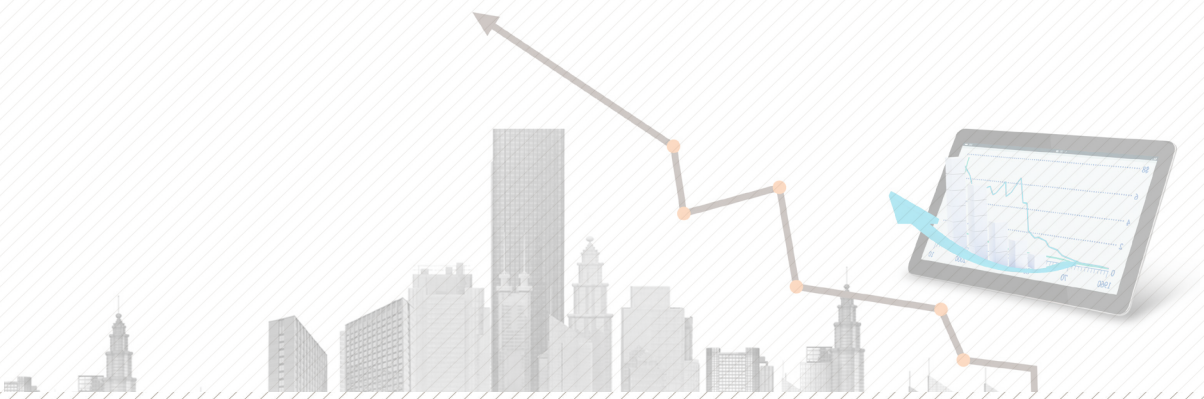
2016년 9월 7일 국토교통부에서 주관한 국가기반시설 재난관리 자체평가 수검을 받았다.
한국철도공사 서울본부에서 실시한 이번 평가에서는 양산ICD를 비롯한 교통수송·수자원분야 등 총 16개 기관이 참석하였으며, 관리기관 평가보고서 요약 설명 및 질의응답이 이루어졌다.

| 경주 지진 관련 기지 안전관리 및 시설물 보호 활동 강화 |

2016년 9월 12일 발생한 경주 지진과 관련하여 국토교통부 지진대책 중앙사고 수습본부 물류상황반과의 연계를 통해 기지 내 안전관리 및 시설물 보호 활동을 강화하였다. 주요 내용은 추후 발생할 수 있는 여진에 대비하여 연휴기간 및 야간에도 각 업체별로 경비 인력을 확보하여 시설물을 관리하고, 특이 동향 발생 시 비상연락망을 통해 신속하게 상황을 보고하도록 하는 체계를 구축하는 것 등이다.

| 양산ICD 운영 관련 주주사 의견 수렴 실시 |

글로벌 금융위기 이후 지속되는 세계 경기 불황과 더불어 최근 국내 해운시장 구조조정으로 인해 항만물류업계의 침체가 계속되고 있는 상황에서 양산ICD 주주사들의 채산성 확보 및 향후 기지 운영 효율성 제고를 위한 의견 수렴을 실시하였다. 현 기지 운영 관련 애로사항과 향후 양산ICD 발전 방향에 대한 이번 의견 수렴은 이달 14일까지 이루어졌으며, 향후 기지 운영에 반영할 계획이다.



News+

장금상선, 부산 감만터미널 주식 전량 인수

장금상선이 한진해운에 이어 부산감만터미널(BIT)의 세방과 인터지스 지분을 전량 인수하면서 100% 주주가 됐다.

세방 및 관련 업계에 따르면, 장금상선은 7월 28일 세방과 인터지스가 보유하고 있는 부산 감만터미널 지분 66.66%를 약 2,000만 원에 인수했다. 감만터미널의 지분은 세방과 인터지스, 한진해운이 각 33.33%씩 보유하고 있었으나 한진해운 지분을 전량 인수한 장금상선이 세방과 인터지스 지분도 전량 인수하면서 단독 주주가 됐다. 매각 조건은 한진해운과 동일한 것으로 알려졌으며, 주당 0.1원으로 세방과 인터지스에 각각 1,000만 원씩을 지불한 것으로 확인됐다.

앞서 감만터미널은 이사회를 개최하여 장금상선이 인터지스와 세방 측 지분을 제외하고 한진해운 지분만을 매입하는 데 반대한 바 있다. 당시 사업을 지속적으로 영위할 가치가 없다고 판단한 3사는 장금상선이 한진해운 지분만 매입하기로 한 방안에 불만이 있었던 것으로 알려졌다. 이에 장금상선 측은 이날 인터지스와 세방의 지분도 함께 인수하겠다고 의견을 내, 한진해운의 지분 매각 건이 승인됐던 것으로 확인됐다.

장금상선이 감만터미널 법인의 단독 주주가 되면서 현재 진행 중인 북항 통합작업은 새로운 국면으로 접어들 전망이다. 장금상선이 감만터미널의 임대료 체납액 330억 원을 전액 납부한다면 북항 통합법인의 약 14%에 달하는 지분을 확보할 수 있어, 통합 계획상 10%의 지분을 확보할 것으로 계획된 선사들의 우호 지분이 늘어나게 된다. 이 때문에 업계는 이번 감만터미널 지분 인수를 두고 장금상선이 허치슨을 견제하거나 부산신항 터미널을 확보하기 위한 것이라고 보는 의견이 지배적이다.

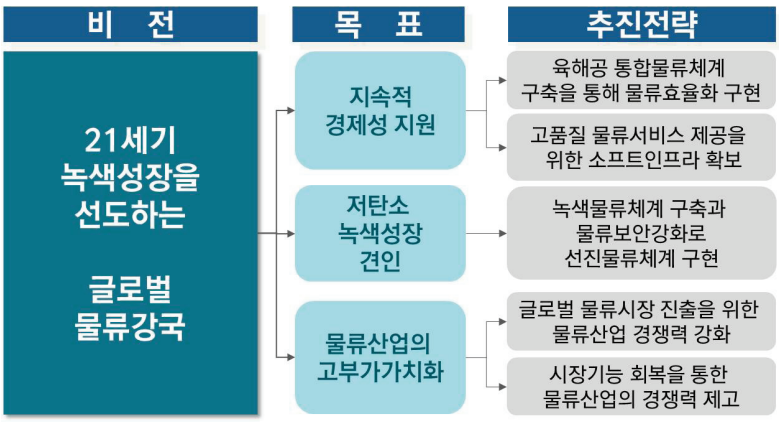
〈국제신문 2016. 6. 12〉

정부, 2016~2025년 국가물류기본계획 발표
물류 신산업 육성, 스마트 물류기술 개발 등에 역량 집중

국토교통부와 해양수산부가 '2016~2025년 국가물류기본계획'을 '국가물류정책위위회' 심의를 거쳐 최종 확정했다고 밝혔다.

이번에 확정된 국가물류기본계획에는 물류 신산업과 융복합 물류기업을 지원하기 위해 공·항만에 신선물류(콜드체인) 완비, 전자상거래 맞춤형 물류 인프라 공급, 물류로봇·하이브리드 차량·지능형 고성능 항만운영체계 등 친환경, 고효율 첨단 스마트 물류기술 개발이 포함됐다. 이와 관련해 국토부는 제4차 산업혁명의 전개, 거대 경제권의 출현, 이종 산업 간 융복합 등 경제·기술·사회적 변화를 반영하여 그간의 정부 주도, 수출입 물류 위주로 추진되어 온 물류정책 패러다임을 민간 주도의 생활물류, 신물류산업 지원으로 전환하고 7대 유망서비스 산업인 물류산업의 경쟁력 강화에 초점을 두었다고 밝혔다.

이를 위해 산업 트렌드 변화에 대응한 고부가가치 물류산업 육성, 세계 물류지형 변화에 따른 해외 물류시장 진출 확대, 미래 대응형 스마트 물류기술 개발 및 확산, 지속가능한 물류산업 환경 조성이라는 4대 추진 전략을 마련하고 2025년까지 물류산업 일자리 70만 개, 국제물류경쟁력 10위, 물류산업 매출액 150조 원을 목표로 제시했다.



전략별 주요 과제

이번 국가물류기본계획의 추진 전략별 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 신선물류, O2O 등 융복합 고부가가가치 물류산업 육성을 위해 제도 개선과 함께 맞춤형 인프라 공급, 기업 지원 등을 추진한다. 도로운송 분야에서는 화물 운송시장의 진입제도 등을 개선(2016년~)하고, 삼륜 전기차 등 새로운 수송수단 상용화를 위한 관련 법령도 정비한다. 물류기능을 중심으로 한 물류 O2O 사업 등 산업 간 융복합을 지원하고 도심 물류인프라 확충을 위한 '도시첨단 물류단지'를 시범단지 선정(6개소)을 시작으로 본격 추진한다.

해운항만 분야에서는 12억 달러 규모의 초대형 고효율 선박 도입을 위한 선박펀드를 지원하여 국적선사의 국제동맹 재편에 대응하고, 운임 파생상품 거래가 가능한 해운거래소 설립을 검토한다. 대중국 신선물류 수출 등을 지원하기 위해 2018년까지 LNG냉열을 이용한 콜드체인 클러스터를 인천신항에 구축할 예정이며, 부산항은 항만인프라 적기 공급을 통해 세계 2대 환적거점항으로 육성하고 2020년까지 배후단지 525만㎡를 추가 조성하여 가공·조립·제조 기업 등을 유치할 예정이다.

항공 분야는 전자상거래 확산 등 최근 산업 트렌드를 반영하여 인천공항 자유무역지역에 3단계 배후단지를 조성하여 제조+물류 등 융복합 기업이 입주할 수 있도록 하고, 2단계 배후단지(9만 3,000㎡)를 조기에 추가 개발하고, 특송물류센터를 건립(2016년)함으로써 동북아 물류허브 공항의 위상을 공고히 할 계획이다. 이밖에 물류 스타트업 육성을 위해 투자 연계, 금융 지원을 확대하고, 융복합형 물류 인력 양성 및 '물류인력 지도' 작성 등도 추진한다.

둘째, 우리 물류기업의 해외물류시장 진출을 확대한다. 싱가폴의 PSA와 같은 세계적인 항만운영기업(GTO)을 구축하기 위해 한국형 항만운영기업 육성을 위한 단계별 로드맵을 수립하고 항만공사 등이 물류기업과 함께 해외물류거점 진출을 추진한다. 민간기업에 대해서는 유망 해외 공항만 인프라 개발사업 발굴, 타당성 조사 등 해외개발협력사업을 통해 해외 진출을 지원한다.

동북아·유라시아 국제물류 네트워크 확대를 위해 중국과 단계적·점진적으로 항공 자유화를 추진하고, 한·중·일 간 복합운송 확대를 위해 민·관 협력도 강화할 계획이다. 또한 중국 등 유망 수출국 공항만에 해외공동물류센터를 건립하고, 해외진출지원센터를 설치하며, 선박금융에 집중된

해양금융 지원을 일반 물류 분야로 확대하는 등의 방법으로 물류기업의 해외 진출을 지원한다.

셋째, 미래 대응형 스마트 물류기술 개발에 본격적으로 나선다. 현재 시범사업이 진행 중인 드론 배송은 2017년까지 시범사업을 실시하고, 시범사업 결과를 반영하여 도서지역 등에 상용화를 추진한다. 스마트 물류센터 구축을 위한 자동피킹로봇, 셔틀로봇 등 첨단 물류기술은 테스트 베드 설치 등을 통해 조기 상용화를 지원하고, 스마트 컨테이너, 친환경 화물차, 인터모달 시스템 등 핵심 스마트 물류기술 개발을 추진하여 세계시장에 진출한다.
'물류 R&D 로드맵'을 수립하고 4대(VR, 자율물류, IoT, 웨어러블기기) 미래 물류기술을 포함한 차세대 물류기술 선점을 위한 중장기 전략도 마련한다. 무인물류센터를 위한 가상현실(VR)+웨어러블+IOT 융합형 관리시스템, 초고속 물류·장거리 운송을 위한 하이퍼루프형 수송 시스템(1,000km/h 이상), 자율주행트럭·군집주행기술, 고효율 중소형 화물전용기 개발 등을 위한 기반기술 확보도 중장기적으로 추진할 계획이다.
또한 해운항만 분야에서는 IOT, 로봇기술을 활용한 무인자동화 기반 '고성능 신개념 하역시스템' 선도기술 확보를 추진하고 현장에 필요한 R&D기술을 발굴한다.

마지막으로, 환경, 안전, 보안 등 지속가능한 물류산업 환경을 조성한다. 신기후체제(Post-2020) 대비 중장기 추진계획을 수립(2016년 말)하고, 물류거점 에너지 저감대책 수립, 친환경 선박, 전기기관차 등 육해공 물류 수단·인프라의 녹색화를 추진한다.
위험물 안전운송을 위해 운송 전 과정을 모니터링하는 국가 위험물 안전관리 체계를 마련하고, 관리권역 지정, 보안 관련 인프라 확충 등 화물운송시장 안전관리체계를 강화한다. 해운항만 분야에서는 e-Navigation 기술 개발, 선사 등에 항만시설보안료를 부과(2017. 1~)하고, 항공은 차세대 항공관제시스템 구축 등을 추진하여 해운·항공의 안전·보안을 강화한다.

〈물류신문 2016. 8. 3〉

항만 내 위험물 컨테이너 하역 및 적재 매뉴얼 마련

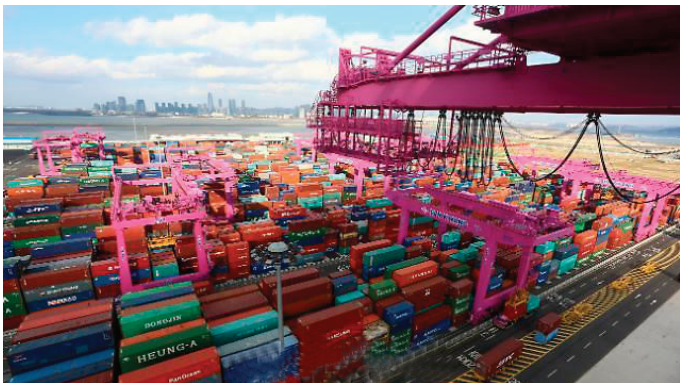
항만 내 위험물 컨테이너의 반입, 하역, 장치, 보관 등 전 과정에 적용되는 안전관리 규정을 한 곳에 모은 매뉴얼이 마련되었다.

해양수산부는 항만 내 위험물 컨테이너의 취급 과정별 안전관리에 관한 주요 사항을 종합적으로 반영한 『항만 내 위험물 컨테이너 하역 및 적재 매뉴얼』을 마련했다.

위험물 컨테이너를 선박으로 운송할 때는 단일 국제기준인 국제해상위험물규칙(IMDG Code)이 적용된다. 그런데 위험물 컨테이너가 항만에 들어온 다음에는 위험물질별로 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」, 「위험물 안전관리법」 등 국내법에 따라 재분류된다. 이에 관련 업계 종사자들이 개별법에서 관련 규정을 일일이 찾아 적용해야 하는 불편이 있었다.

이번에 마련한 매뉴얼은 항만 내 위험물 컨테이너의 반입 신고, 하역과 안전조치, 위험물의 분류, 옥외 저장소에서의 적재와 격리 등 위험물 컨테이너 취급 과정에서 준수해야 할 규정을 체계적으로 정리하였다.

아울러 위험물 하역업체의 이해를 높이기 위해 물질별 위험성 정도, 위험물 컨테이너의 적재 방법 및 옥외 저장소 간 이격 거리 등을 알기 쉽게 도식으로 표현하였다.



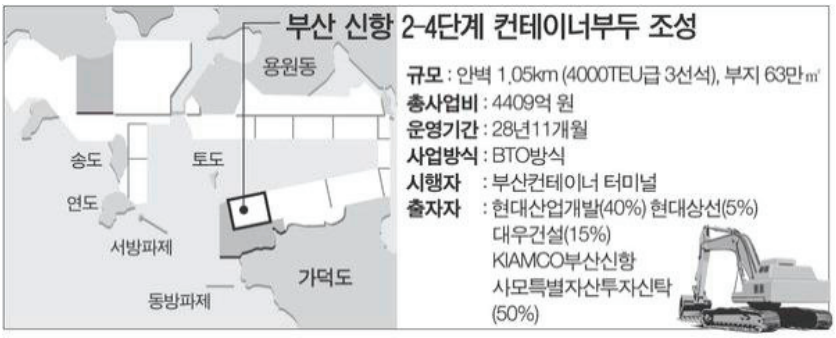
〈쉬핑투데이 2016. 8. 11〉

부산신항, 2만 TEU급 초대형 컨선 입항 가능해진다
2021년 완공 2-4단계 컨부두, 수심 1m 더 깊은 18m로 조성

부산신항 2-4단계 컨테이너 부두의 수심이 현재 계획보다 1m 늘어난 18m까지 깊어진다. 수심 증심이 완료되는 2021년 이후에는 부산신항에 2만 TEU급 이상의 초대형 컨테이너 선박이 입항할 수 있게 된다. 해양수산부는 부산신항 입구에 자리잡은 2-4단계(남컨테이너) 3선석 가운데 2개 선석의 안벽 수심을 당초 계획이었던 17m에서 18m로 변경한다고 8월 24일 밝혔다.

해수부 관계자는 "머스크라인 등 글로벌 선사들이 물동량 수송 효율성을 높이기 위해 컨테이너 선박을 초대형화하고 있어 애초 17m 수심 확보를 목표로 하던 사업계획을 변경했다. 20억 원을 더 투자해 더 깊은 안벽 수심을 확보하려는 것"이라며 "이 사업이 완료되면 2만 TEU급 이상의 초대형 선박이 접안할 수 있을 것"이라고 말했다. 그동안 부산신항의 주요 컨테이너 부두의 안벽 수심은 16m 안팎으로, 글로벌 선사들은 초대형 선박 기항을 위해 항만당국에 수심 증심의 필요성을 지속적으로 제기해왔다.

2-4단계 사업은 5만 톤급 컨테이너 부두 3선석(1,050m)과 63만㎡ 규모의 배후부지를 조성하는 민간투자사업으로 올해 2월 공사에 착수했으며, 오는 2021년 완공할 예정이다. 총사업비 4,409억 원(2004년 7월 기준)으로 부산컨테이너터미널(BCT) 주식회사가 사업 시행을 맡았다. 현대산업개발이 40%, KIAMCO 부산항신항 2-4 사모특별자산투자신탁(산업은행 90.9%, 신협중앙회 9.1%) 40%, 대우건설 15%, 현대상선이 5%를 각각 출자했다. 완공 이후에는 정부가 소유권을 갖되 28년 11개월 동안은 민간이 운영하게 된다. 3개 선석으로 연간 220만 TEU 이상을 처리할 수 있을 것으로 보인다.



〈국제신문 2016. 8. 24〉

택배 차량에 묶인 고삐 풀린다 … 택배시장 진입장벽 사라져
국토부, 직영 운영 조건 택배차 등록제 시행

정부가 12년 만에 소형화물차 신규 등록 규제를 푼다. 직영차량 20대 이상 운영을 전제조건으로 택배 차량 등록제가 시행될 전망이다.

국토교통부는 7대 유망 서비스업의 하나인 물류산업 육성을 위해 시장발전에 장애가 되는 규제를 혁신하는 내용을 담은 '화물운송시장 발전 방안'을 발표했다. 국토부는 이를 위해 정부 입법을 통해 관련법을 개정할 방침이다.

발전 방안에 따르면, 화물운수사업법(이하 화운법)상 업종이 현행 용달·개별·일반에서 개인·일반으로 개편된다. 그동안은 화물업종이 화물차량의 톤급으로 구분됐지만, 법이 개정되면 개인과 일반(회사)으로 구분되는 것이다. 개인 업종은 다시 취급화물(소화물 vs. 중량화물), 영업 특성(단거리 vs. 중장거리) 차이 등을 고려해 1.5톤을 기준으로 소형-중대형으로 구분한다. 또 일반 업종은 업체 규모화·전문화 유도를 위해 허가를 받기 위한 차량 최소 보유 대수 기준이 20대로 상향 조정됐다.

주선업은 현행 일반과 이사로 나누어져 있는데 모두 주선업으로 통합하고, 가맹업은 IT 기반 스타트업 등의 시장 진입을 통한 서비스 향상과 신산업 육성을 유도를 위해 '(가칭)물류네트워크 사업'으로 개편한다.

운송업은 최근 차량 수요가 증가하는 소형화물차(1.5톤 미만)에 대한 진입 규제를 완화한다.

개인(소형) 업종의 택배용 화물차(배' 번호판)에 대해 수급조절제를 폐지하고 신규 허가를 허용한다.

현 재

구분	1대	2대 이상
1톤 이하	용달	
!~5톤	개별	
5톤 이상	일반	
화물운송사업 주선업(일반/이사 주선)		

☞

개 편

구분	개인 (1대)	법인 (20대 이상)
1.5톤 미만	소형	일반
1.5톤 이상	중대형	

즉 일반 업종의 소형화물차(1.5톤 미만)에 대한 수급조절제를 폐지하고 자유로운 증차 및 신규 허가를 허용한다. 다만 신규 허가 차량에 대해 직영 의무(20대 이상), 양도 금지, 톤급 상향 금지 등의 허가 조건을 부과해 무분별한 차량 급증 등 부작용을 차단할 예정이다.

국토부는 운송업체의 직영을 유도하기 위해 향후 신규 허가 차량은 직영 및 양도 제한을 전제로 허가하고, 직영 차량이 50% 이상인 경우 일정 기간 최소·직접 운송 및 실적신고 의무 면제 등 인센티브를 부여할 예정이다. 아울러 택배업계와 용달업계의 상생을 위해 초기 10억 원 상당의 기금을 조성하고, 이후 1년에 5억 원씩 총 25억 원을 조성할 계획이다. 기금은 모두 택배업계가 부담한다.

이 외에도 영세 사업자들의 보험료 부담 완화를 위해 개인(또는 소형, 중대형) 업종의 별도 공제조합 설립을 지원할 계획이다.

〈데일리로그 2016. 8. 31〉

철도 물류정책 대대적 지원 · 개편
'거점 철도화물역' 지정 … 철도물류산업육성법 시행

정부는 대규모 물동량이 발생하는 물류시설, 산업단지, 항만 등과 인접한 철도화물역을 거점역으로 지정, 통폐합에 필요한 비용을 지원한다는 방침이다. 이에 따라 127개의 화물역은 80개로 줄이고, 30여 개 거점역 중심으로 재편을 추진한다는 계획이다. 한편 거점역 지정에 따라 인근 역을 폐지하면서 화주·물류사업자가 피해를 입을 수 있는 만큼, 거점역 지정 시에는 이해관계자의 의견을 좀 더 수렴할 예정이다.

국토교통부는 9월 23일부터 이 같은 내용을 담은 철도물류 산업법의 시행령, 시행규칙 제정안이 시행된다고 밝혔다.

국내 철도물류는 화물수송 분담률이 지속적으로 하락하는 등 경쟁력이 줄어들고 있다. 전체 화물 물동량 가운데 철도가 수송하는 비율도 현재 4% 대에 머물러 있는 상태다. 이에 따라 이번 개정으로 국토부장관은 철도물류의 현황을 진단하고 5년 단위의 육성계획을 수립해야 한다. 이와 함께 개정안에는 선로 이설이나 폐지로 철도물류시설 이전이 필요한 경우 철도 건설을 요구한 자는 전용철도 건설비용과 물류시설 이전 비용을 부담하도록 명시했다.

한편 인입철도 건설이 필요한 물류거점에 대한 기준도 개정했다. 이에 따라 향후 철도화물 수송 물량이 발생하거나 장래에 발생할 것으로 예상되는 곳, 철도를 이용한 화물수송이 가능한 수준의 물동량이 발생하거나 발생할 것으로 예상되는

물류시설 규모를 갖추고 있는 곳 등이 물류거점으로 인정된다.

또 위험물, 대형 중량화물을 철도로 운송하려는 화주·철도 물류사업자에 대한 지원 내용도 구체화했다. 우선 철도 물류사업자가 철도물류시설 투자에 대한 비용을 정부로부터 보조받으려면 사업계획서, 철도화물 수송 효율 증대 효과 등을 포함하는 신청서를 국토부 장관에게 제출토록 했다. 이렇게 될 경우 국토부 장관은 사업비, 사업의 필요성 등을 고려해 예산 범위 내에서 지원할 수 있다. 국제 철도화물 운송사업자 지정 대상은 자본금이 50억 원 이상이고 부채총액이 자본금의 2배를 초과하지 않으며 최근 5년 이내에 철도화물 운송 실적이 있는 사업자로 한정했다.

이와 더불어 철도물류의 정보화, 국제화를 촉진하기 위해 국토부 장관이 추진할 수 있는 사업을 추가했다. 철도물류 정보화에 관한 연구 개발과 기술 지원 사업, 철도물류 관련 정보의 공동 이용을 위한 데이터베이스 표준화와 호환시스템 구축사업 등이다.

〈물류신문 2016. 9. 23〉

'북항 통합터미널' 11월 반쪽 출항 … 경쟁력 강화 차질
지분·자산평가액 이견 못좁혀 … 4개 운영사 중 2곳 계약 불참

해양수산부와 부산항만공사가 부산 북항의 경쟁력을 높이기 위해 지난해 말부터 추진해온 터미널 운영사 통합작업이 결국 '반쪽짜리'에 그칠 전망이다.

부산항만공사(BPA)는 지난 9월 23일 북항의 4개 운영사 중 CJ대한통운부산컨테이너터미널, 부산인터내셔널터미널 2곳과 '북항 통합 운영사 설립을 위한 합병계약'을 체결했다고 밝혔다. CJ대한통운은 신선대부두, 부산인터내셔널은 감만부두의 운영사이다. 자성대부두 운영사인 한국허치슨터미널과 신감만부두를 운영하는 동부부산컨테이너터미널은 계약에서 빠졌다.

BPA는 지난해 12월 김영석 해수부 장관이 참석한 가운데 북항 4개 터미널 운영사와 기본협약을 체결한 후 그동안 구체적인 통합 조건을 놓고 9개월 동안 협상을 벌여왔다. 계약에서 빠진 한국허치슨 등은 "북항 경쟁력 제고를 위해 통합이 필요하다는 점에는 공감하지만, 그동안 제시된 조건을 도저히 받아들일 수 없었다"고 불참 이유를 밝혔다. 2개 운영사가 가장 문제로 삼은 부분은 지분율 산정 방법과 자산평가액과 통합법인 출자액과의 차액을 지급하는 방식으로 알려졌다.

BPA는 10월 말까지 주주협약, 법인 등록 등을 마치고 11월 1일 통합법인을 출범시킬 계획이다. 통합법인은 자본금 570억 원으로 출발하고, 항만공사와 근해선사들은 추후 증자 때 각각 지분율 20%와 10%로 참여할 예정이다.

이처럼 반쪽짜리 형태로 통합법인이 출범하면 북항 경쟁력 강화라는 애초 목적을 제대로 달성하기 어려울 것으로 우려되고 있다. 북항 운영사들은 신항에 물량을 빼앗겨 지속적으로 적자를 내왔으며, 일부 선석을 놀리고 있다.

BPA 관계자는 "통합 후에 놀리는 선석을 반납 받아 임대료 부담을 줄이고 하역료 덤핑을 막아 수익성을 높일 계획이었지만 일단 절반만 참여하게 돼 안타깝다"면서도 "나머지 2개 터미널과도 완전 통합을 위해 계속 협상할 것"이라고 밝혔다.

〈국제신문 2016. 9. 27〉

Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

글로벌 가치창조

교통의 최적지

ONE-STOP 서비스

최첨단 복합물류기지

양산ICD

주식회사 양산아이시디
Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

http://www.ysicd.co.kr/

한국의 기부문화에 대하여

㈜에스제이탱커
박성진 | 대표이사(현 아너소사이어티 부산회장)

한국은 광복 이후 한국전쟁을 거치면서 전 세계로부터 도움은 받았던 세계 최빈국이었다. 그리고 2009년 OECD의 개발원조위원회에 가입하면서 도움을 받던 나라가 도움을 주는 나라로 바뀐 세계에 유일의 국가가 되었다. 이렇듯 한국은 급속한 경제발전을 이룩하면서 나라 전체의 부는 엄청나게 성장했다. 그러나 상대적으로 분배의 불균형이 심화되면서 빈부격차는 점점 커져가고 있는 실정이다.

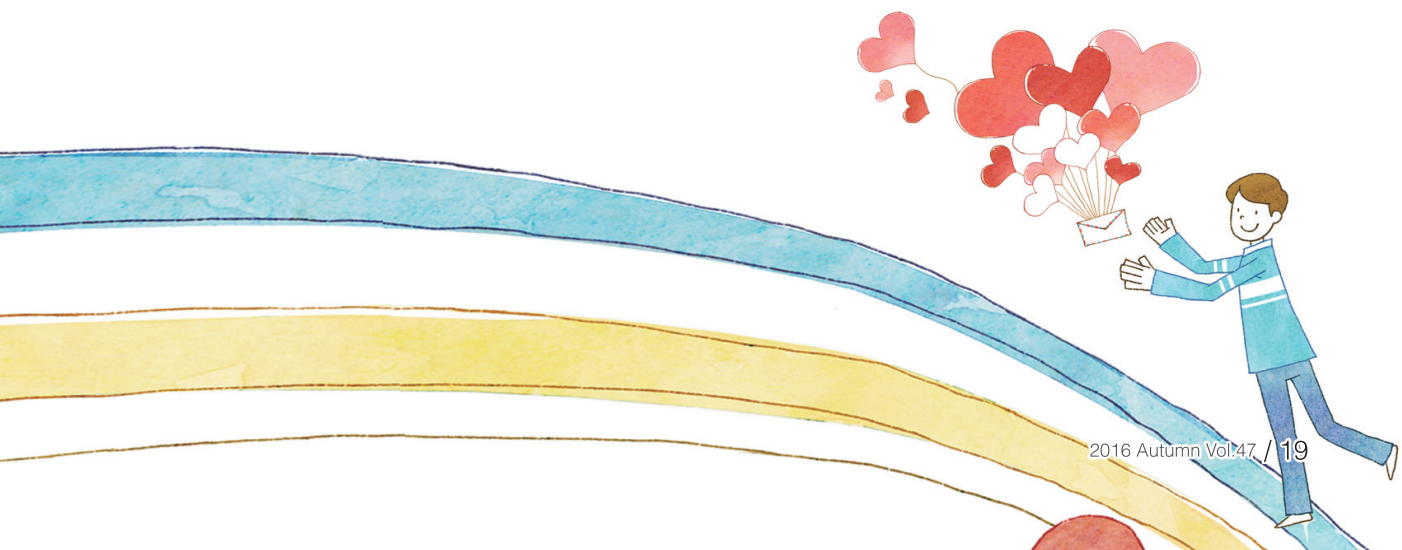
국가 경제 규모가 커지면서 복지 지출도 꾸준히 확대되고 있지만 정부예산을 통한 복지로는 다양한 문제들을 모두 보완할 수 없다. 여기에서 비영리 민간단체들의 역할이 요구되고, 그 중요성은 더욱 커지고 있다.

우리나라는 전 세계에서 가장 빠르게 성장을 해온 나라이고 한국의 경제, 과학의 발전은 한국이 선진국으로 진입하는 데 중요한 역할을 했다. 선진국이 된다는 것은 경제적인 지표만으로 이루어지는 것은 아니다. 선진국은 경제발전 수준과 그 나라의 문화 수준이 함께 성장할 때 비로소 가능하다. 문화는 한 사회의 전통이자 가치이며, 겉에서 보이는 모양이나 규모에서 찾을 수 있는 것이 아니라 시민들의 일상생활 속에서 찾아야 하는 것이다. 그런 의미에서 기부 문화는 가장 중요한 가치다. 왜냐하면 기부 행위는 자신의 부와 시간을 이웃과 함께 나누는 것으로 외적 요인이 아니라 내적 가치에 의해 자발적으로 이루어지는 행위이기 때문이다.

미국의 경우 기부금이 3,000억 달러를 넘어서고 그 중 개인의 기부가 70% 이상을 차지한다. 6만 개 이상의 재단이 운영되고 있으며, 그 중에는 빌 앤 멜린다 게이츠, 카네기, 록펠러, 포드 재단 등 우리가 익히 알고 있는 이름도 다수 있다. 이같이 미국 최고의 부자들은 자신의 이름을 내건 재단을 운영함으로써 최고의 부자보다는 최고의 기부자로 남는 것을 명예롭게 생각한다.

3만 명 이상의 회원이 매년 만 달러씩 기부하는 미국의 토크빌소사이어티 같은 단체는 회원들이 그 단체의 소속임을 자랑스럽게 생각할 뿐만 아니라 지역사회에서도 존경 받는 등, 기부활동이 생활 속에 녹아들어 있다. 특히 기부를 많이 하면 할수록 주변의 칭송과 존경을 받는 것이 당연하게 받아들여지고 있으니 기부가 활성화될 수밖에 없다.

우리나라의 경우 1990년을 전후하여 경제성장을 통하여 생활 여건이 좋아지면서 사회적 약자에 대한 기부 활동이 이루어지기 시작했고, 특히 최근에 급속한 증가세를 보이고 있다. 이전에는 대한적십자사나 사회복지공동모금회를 통한 기부가 주를 이루었다면 이제는 30만 명의 회원을 확보하고 있는 월드비전, 20만 명의 회원을 확보하고 있는 굿네이버스를 비롯하여 유니세프, 기아대책기구, 세이브더칠드런, 아름다운재단, 초록우산 어린이재단 등 다양한 목적을 가진 단체들이 생겨 적극적인 모금활동을 펼치면서 기부 금액도 급속한 증가세를 보이고 있다.



한국도 기부 금액이 1998년 2조 9,000억 원에서 2010년 10조 300억 원으로 3.5배 증가하였고, 이제는 기업보다 개인 기부의 비중이 훨씬 높아서 전체 기부 중 65% 이상을 차지하는 등 기부의 형태가 선진국형으로 변해가고 있다. 그러나 그 내용을 들여다보면 아직도 한국의 기부 문화는 상당히 많은 문제점을 안고 있다. 이러한 문제점을 개선하지 않으면 기부 문화가 우리 사회에 완전히 뿌리 내리기는 어려울 것이다.

우리 사회에서 기부는 이제 시작 단계에 불과하다. 정부가 모든 복지를 해결할 수 없는 상황에서 민간의 기부 활동은 중요함을 넘어서 절실한 문제이다. 그러므로 기부를 일상생활에서 익숙하게 이루어지는 당연한 활동으로, 즉 모두가 공감하고 공유하는 하나의 문화로 자리 잡게 만드는 노력이 절실하다. 우리 사회에서 기부가 하나의 문화로 자리 잡기 위해 우선적으로 해결해야 할 몇 가지 문제를 지적할 수 있다.

첫째, 종교단체에 대한 기부금 비중이 너무 높다는 것이다. 정확한 통계는 없지만 종교단체에 대한 기부금은 사회적 약자를 위한 실질적인 기부금으로 보기 어렵기 때문에 아쉬운 부분이다.

둘째, 기부가 몇몇 모금단체에 집중되어 있다는 것이다. 한국의 비영리 민간단체를 포함한 모금 단체들의 기부금은 극심한 편차를 보이고 있다. 시민과 법인들이 기부하는 모금액의 상당부분이 유니세프, 굿네이버스, 월드비전과 같은 몇몇 대형 단체에 집중되어 있다는 사실은 우리나라 기부 문화의 문제라 할 수 있다.

셋째, 사회 제도적으로도 많은 문제점을 안고 있다. 현재 우리 사회는 예전과 달리 밝아지고 투명해지고 있기에 기부를 통한 편법이 더 이상 통하지 않음에도 불구하고, 기부를 보는 정부나 사회의 시각이 왜곡되어 있다 보니 기부 행위를 장려하기보다는 의심의 시선으로 보는 경우가 많다. 이런 시각은 기부를 제한하는 오류를 범하고 있다. 2014년 기부금과 관련한 세제를 개편하여 세수는 3,000억 원 증가하였으나 기부는 2조 3,000억 원 감소하였다. 편법을 막으려는 과도한 규제가 오히려 기부를 제한하게 된 것이다. 또한 부자들이 갖고 있는 주식이나 부동산을 기부할 경우 기부 규모가 제한되어 일정 부분을 초과하는 기부의 경우에는 증여세를 부과하는 세법은 기부를 제한하는 또 다른 제도적 문제로 하루 빨리 시정되어야 할 부분이다.

넷째, 홍보가 부족하다. 한국은 예로부터 겸손을 미덕으로 중시하는 사회였기에 기부한 것을 드러내는 것은 과시라는 시선으로 보는 문화가 있다. 이 때문에 기부 행위가 널리 홍보되지 못하고 따라서

장려되지도 못하고 만다. 기부의 확대를 위해서는 크고 작은 기부들을 지속적으로 홍보하여 일상적인 일로 자연스럽게 받아들일 수 있도록 해야 할 것이다.

요즘 TV에서 심심치 않게 흘러나오는 월드비전, 굿네이버스, 유니세프, 어린이재단, 사회복지공동모금회와 같은 모금기관의 광고를 보면서 우리사회도 이제 기부 문화가 제법 뿌리 내리고 있음을 실감했다. 그러나 건전한 기부 문화의 성장을 위해서는 기부금 모집 활성화를 위한 정부의 법적, 제도적 환경 조성과 함께 모든 시민들의 자발적인 기부 활동의 생활화가 필요하다. 기부가 언론에 보도되는 특별한 사회이슈가 아닌, 지역사회와 우리의 생활에 자연스럽게 존재하는 생활 문화가 되어야한다. 특히 노블리스 오블리주로서 사회지도층의 솔선수범은 아무리 강조해도 지나치지 않다.

현영, 김보성 같은 유명 연예인과 박인비 같은 유명 스포츠 선수들이 가입하면서 알려진 사회복지공동모금회에서 운영하는 아너소사이어티 클럽은 우리나라에 새로운 기부 문화의 장을 열였다는 평가를 받고 있다. 1억 원을 일시금으로 기부하거나 5년에 나누어 내는 것으로 약정하면 가입되는 아너소사이어티 클럽은 사회지도층의 새로운 기부 형태로 빠르게 자리 잡아가고 있다. 2007년 미국의 토크빌소사이어티를 벤치마킹해서 만든 아너소사이어티는 10년도 되지 않은 시점에 회원이 1,300명에 이를 정도로 급속한 성장세를 이끌며 한국형 노블리스 오블리주의 상징이 되고 있다.

건전한 기부는 기업보다는 개인을 통하여 이루어진다. 정부의 전폭적인 지원 및 육성과 함께 대한민국에 기부가 하나의 중요한 문화로 뿌리내리길 기원해 본다. 사회적으로 물의를 일으킨 대기업의 오너가 사재를 억지로 출연하여 자신의 잘못을 희석하려고 하는 기부가 아니라 생활의 일부처럼 자연스럽게 가슴에서 우러나오는 기부 문화가 우리나라에 활짝 꽃피기를 마음 깊이 바란다.

몸과 마음이 함께 건강해지는 곳

단월드를 만나다

(주)양산CD
박인홍 | 운영팀장

지금으로부터 4년 전 이맘때, 그날따라 회사를 마치고 일찍 집에 들어가니 아내도 회사에서 일찍 돌아와 다니고 있던 집 근처의 단월드 하단센터에 수련 갈 준비를 하고 있었다. 혼자 있으면 심심할 것 같아 저녁을 급히 먹고 한번 같이 가보자 하니 아내가 매우 좋아하며 반가워했다. 그 전부터 여러 번 같이 수련하자고 권유했는데, 구기운동을 좋아하는 나와 맞지 않는 것 같아 이런저런 핑계로 피했던 것이다.

센터에 도착해 '이것이 과연 운동이 될까?' 반신반의하면서 수련을 시작하였다. 막상 직접 해보니 기체조를 할 때는 몸에서 땀이 비 오듯 쏟아지면서 노폐물이 빠져 나가는 기분이 들었고, 명상 호흡을 할 때는 마음이 차분해지면서 기분이 좋아졌다. 그리고 회원들 중 나보다 연배가 훨씬 많은 분들이 나보다 더

부드럽고 유연하게 몸을 움직이는 것을 보고 충격을 받아, 그날 바로 회원으로 가입하게 되었다. 이것을 계기로 여러 과정의 교육을 받고 지금은 단 마스터 사범으로서 하단센터 회원들과 같이 수련하면서 한층 업그레이드 된 삶의 질을 즐기며 생활하고 있다.

처음에는 몸 건강을 위한 목적으로 시작했지만, 수련이 진행됨에 따라 점차 나의 감정과 습관을 스스로 조절하는 능력이 향상됨을 느낄 수 있었다. 생명체가 질병에 걸렸을 때 외부의 도움 없이 스스로 건강한 상태를 회복하는 힘인 자연 치유력과 병균에 저항하는 힘인 면역력이 강해졌고 정신적으로도 더 성숙해졌다.

단월드는 대한민국 대표 명상교육기업으로서 국내뿐 아니라 미국과 일본 등에서도 센터를 운영하고 있다. 한국식 명상과 기체조, 호흡 등을 현대인에게 맞게 적용하여 몸과 마음 그리고 뇌의 건강을 관리함으로써 진정한 건강을 되찾고 자기 수양과 계발을 통해 삶의 질을 높일 수 있다.

또한 단월드 수련법인 접시 돌리기와 발끝치기는 KBS, MBC, SBS, TV조선, TVN 등에 집중 방송되면서 국내외에서 열풍을 일으켜 국민의 건강 증진에 기여하기도 했다. 현대 단월드는 사회를 건전하고 행복하게 만들기 위해 공원, 노인복지센터, 문화센터 등에서 대국민 건강 캠페인을 전개하고 있습니다.

지난 30년간 전 세계 수많은 사람들이 단월드 수련을 통해서 심신의 건강을 되찾았다. 그 효과는 이미 회원들의 입소문과 산학연 협력을 통한 연구 결과로 검증된 바 있다. 신체의 건강을 유지하고 잘못된 생활습관과 스트레스로 인한 불면증, 우울증까지도 한방에 날려버릴 수 있도록 지금 당장 가까운 단월드 센터를 찾아보자.

우리 어머니와 연결되었던 생명의 중심축이자 최근 '제2의 뇌'로 불리기도 하는 배꼽의 건강을 위해 배꼽 수련을 하는 모습.

미니멀리즘 in My Life

(주)양산ICD
이동훈 | 기획관리팀 과장

얼마 전 TV 프로그램에서 한 연예인이 자택을 공개하며 자신의 싱글 라이프를 보여준 적이 있다. 자신이 직접 집 인테리어를 했는데 컨셉트는 미니멀리즘이라고 했다. 그의 화려한 과거와는 달리 모든 것을 간소화하고 근검절약하는 삶을 사는구나 싶어 한참 동안 채널을 고정했다. 미니멀리즘을 인생의 모토로 삼고 무소유를 추구한다고 그는 말했지만, 방 안 가득 신발과 옷, 택배 상자 등이 쌓여 있는 등 완전히 대조적인 모습에 헛웃음을 지은 기억이 난다.

그 후 경주에 지진이 일어난 뒤 나는 미니멀리즘에 대해 다시 한 번 더 진지하게 생각해 보게 되었다. 일본인들이 지진 때문에 미니멀리즘을 실천한다고 했을 때는 신기한 남의 나라 이야기인 줄만 알았는데, 막상 처음으로 큰 지진을 겪고 보니 혹시 지진이 일어났을 때 넘어질 수 있는 불필요한 가구들이 있지는 않은지, 떨어지면 깨지거나 다칠 위험이 있는 물건들은 없는지, 버려도 될 짐들이 공간을 차지하고 있지는 않은지를 유심히 살피게 되었다.

물론 미니멀리즘은 이렇게 물질적인 부분을 간소화한다는 의미에서 파생된 말이라고 생각하지만 나에게는 좀 특별하게 와 닿았다. 단순히 불필요한 물건을 버리고 불편함 없는 최소한의 생활을 유지한다는 의미보다는 꼭 필요한 것만을 소유하며 살아가는 삶을 실천하는 것이야말로 미니멀리즘의 핵심이 아닐까 생각했다.

다만 무엇이 꼭 필요한 것인지는 개인의 취향에 따라 다를 것이다. 하지만 중요한 것은 많은 사람들이 지나치게 많은 물건에 의해 속박당하고 지나치게 많은 할 일에 둘러싸여 있으며, 지나치게 많은 사람들과의 관계를 유지하기 위해 끊임없이 스트레스를 받고 있다는 것이다. 나 역시 이런 경험이 있었다. 하지만 지금 생각해보면 그 모든 것을 다 할 필요는 없었던 것 같다. 아니 사실 다 할 수도 없는 것들이었다. 결론적으로 내 삶에서 우선순위로 두는 가치 있고 중요한 것을 최소화해서 거기에 집중하고 온전히 내 것으로 만드는 편이 시간도 절약되고 스트레스도 덜 받아 효율적으로 삶의 만족도를 높일 수 있다는 생각이 들었다.

그 연예인 집에 있던 많은 신발과 옷들도 내 눈에는 불필요한 물건처럼 보였을지 몰라도, 그에게는 과거 화려했던 시절의 땀과 추억이 고스란히 담긴 것으로서 가치 있는 삶의 일부였을지도 모른다. 다시 말해 그에게는 그것들이 삶의 우선순위였던 것이다. 그것들 때문에 행복하고 뿌듯함을 느끼는 그의 표정을 생각하니 그가 말한 미니멀리즘이 비로소 이해가 되었다.

곧 불혹의 나이에 접어들면서 삶의 행복에 대해 생각하며 이렇게 글을 적어보니 새삼스럽다. 혹자는 삶의 가장 큰 행복은 좋은 사람들과 함께 맛있는 음식을 즐기는 것이라고 말한다. 어찌 보면 단순하고 소소한 우리의 일상이지만 이보다 더한 행복이 있을까?

내가 지금 하고 있는 일, 해야 할 일, 가지고 있는 것, 가지고 싶은 것…… 이것들이 나의 삶에 꼭 필요한 것인지 한 번쯤 생각해 보는 것도 좋을 듯하다.

임진강을 따라 가는 1박2일 드라이브 코스

서울 시청에서 북서쪽으로 약 54km 떨어진 임진각은 6·25 전쟁의 비통한 한이 서려 있는 곳이다. 6,000평 대지 위에 지하 1층, 지상 3층 규모로 조성된 임진각은 1972년에 북한 실향민을 위해 세워져 지금은 관광명소로 많이 알려져 있다. 이곳에는 평화와 환경의 중요성을 전달하는 경기평화센터가 있다. 또한 "철마는 달리고 싶다"는 푯말로 유명한 철도중단점, 북한 실향민을 위한 망배단, 미얀마 아웅산 순국외교사절 위령탑, 한국전쟁의 대표 유산으로서 50여년 만에 개방된 자유의 다리와 한반도 모양의 통일연못, 평화의 종, 미국군 참전기념비 등이 있는 통일안보 관광지이다. 더불어 남북교류 및 화해 협력의 상징과도 같은 장소로서 통일 관련 행사가 많이 치러지곤 한다. 판문점처럼 복잡한 허가절차를 필요로 하지 않는 덕분에 경기도에서 외국인이 가장 많이 찾는 곳이 기도 하다. 최근 소규모 어린이 놀이시설이 갖추어져 바이킹, 미니열차 등을 이용할 수 있다.

코스설명

감악산계곡 - 화석정 - 반구정 - 임진각관광지(제3땅굴, 도라전망대, 도라산역, 도라산 평화공원 등 연계 관광) - 자유로 - 오두산 통일전망대 - 유비파크

[1일째]

동두천과 양주를 지나가는 323번 도로를 타고 적성면으로 진입해서 감악산계곡과 운계폭포 등을 들른다. 여름에는 시원하게 피서를 즐길 수 있다.

서쪽으로 향하면 임진강과 나란히 달리는 길이 이어진다. 그 길에서 화석정을 들른다. 화석정(031-940-4354)은 율곡 이이의 5대 조부인 강평공 이명신이 지은 정자다. 율곡 이이의 본향인 율곡리의 임진강이 내려다보이는 곳에 있다. 정자에는 율곡 이이가 8살 때 지은 시가 걸려 있다. 10분 정도면 돌아볼 수 있다.

이후 길은 강과 갈라진다. 문산읍 사목리의 황희 선생유적지 반구정에 들른다. 반구정(031-954-2170)은 조선의 명재상 황희가 관직에서 물러나 임진강변에 정자를 짓고 갈매기를 벗 삼아 세월을 보내던 곳이다. 정자에서 바라보는 임진강 풍경이 그윽하다. 전체를 돌아보는 데 30분 정도면 된다. 해 지는 오후에는 반구정 정자에서 바라보는 임진강의 황혼이 그윽하다 못해 아찔하다.

* 반구정에는 문화관광해설사가 있다. 반구정과 황희 선생에 얽힌 역사문화에 대해 자세한 설명을 듣고 싶은 사람은 반구정에 도착하기 전에 미리 전화로 문의하는 게 좋겠다. 오전 9시부터 오후 5시까지 개방. 어른 500원, 어린이 300원. 주차요금은 무료다.

[2일째]

둘째날 오전에 임진각 관광지(031-953-4744. 여기서 도라산역, 도라산평화공원, 도라산전망대, 제3땅굴 연계관광을 할 수 있다. 연계관광 요금은 11,700원. 연계관광은 매주 월요일과 주중 공휴일은 쉰다)에 들른다. 임진강은 한국전쟁은 물론이고 임진왜란과 삼국시대에도 전장으로 유명했다. 현재 이곳에는 망배단과 운행을 멈춘 채 녹슬어버린 열차, 자유의 다리 등이 있어 분단의 현실을 느낄 수 있다. 또한 각종 전시, 공연, 영화 등을 볼 수 있고 바이킹 번개열차 파도그네 범퍼카 등 17 종류의 놀이기구도 탈 수 있다. 임진각관광지만 둘러보는 데도 보통 1시간 정도는 잡아야 한다. 연계관광을 하려면 관광지를 돌아보는 시간 2시간30분에 차 운행 시간 등을 고려하여 5시간 정도는 잡아야 한다. 미리 연계관광에 필요한 차 운행 시간을 알아 두면 좋다.

* 임진각관광지와 도라산역에는 문화관광해설사가 있어 자세한 설명을 들을 수 있다. 문화재 해설에 관해서는 미리 알아보고 예약하는 것이 좋다.

돌아나오는 길, 노을이 깔린 시간에 임진강을 따라 이어지는 자유로를 달리면 멋진 풍경을 볼 수 있다. 그렇게 달려 오두산 통일전망대에서 여행을 끝낸다.

오두산 통일전망대(031-945-3171)는 한강과 임진강이 만나는 강 풍경을 볼 수 있는 곳이다. 강 풍경이 그윽하고 여유롭다. 이곳은 북한까지 직선거리가 460미터밖에 안 되는 곳으로 북한 주민의 생활을 바라볼 수 있다. 이곳저곳 둘러보려면 1시간 정도 걸린다.

유비파크(031-940-8721)는 교하신도시 중앙생태공원 안에 있다. 다양한 볼거리와 유비쿼터스가 결합된 휴게공원이다. 관람에 소요되는 시간은 1시간 30분 정도. 오전 10시부터 오후 6시까지(오후 4시30분 입장 마감) 무료관람이 가능하며 매주 월요일은 쉰다.

제주도

전복양념구이

제주도의 향토음식으로 양념이 간단하며
전복의 맛과 향을 그대로 느낄 수 있는 고급 구이요리이다.
거평구이라고도 칭한다.

준비하기

전복 300g, 깨소금 약간, 간장 1큰술, 설탕 ½큰술,
실고추 약간, 후춧가루 약간, 양파 작은 것 한 개,
참기름 약간, 청주 ½큰술

❶ 양파를 갈아 양념장을 만들어 둔다.

❷ 전복을 껍질에서 분리하여 내장을 제거하고 소금으로 깨끗이 씻는다.

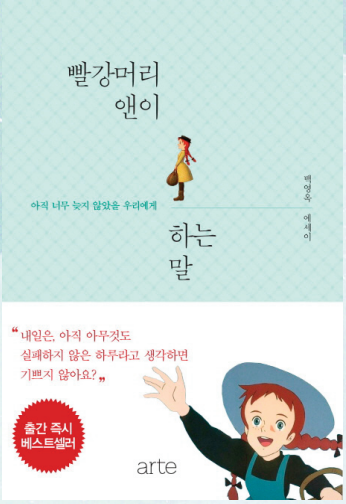
❸ 전복껍질의 구멍은 막장으로 막거나 참기름으로 양념한 마늘로 막는다.

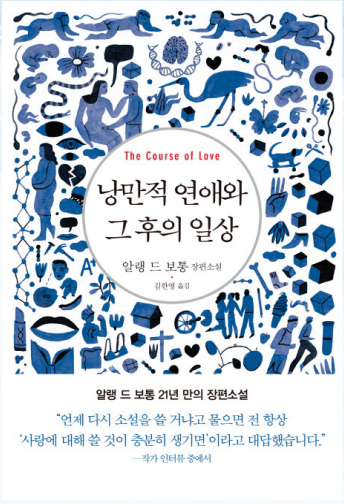
❹ 전복을 생긴 모양대로 썰어 준비한 껍질 속에 넣는다.

❺ 준비한 양념장을 전복에 끼얹어가며 껍질째 굽는다.

❻ 적당히 구워지면 실고추를 얹는다.

Best Best 내 마음의 양식





| 아직 너무 늦지 않았을 우리에게 |

빨강머리 앤이 하는 말

삶의 한가운데, 지쳐가는 당신에게 '빨강머리 앤이 하는 말'

캐나다 프린스 에드워드 섬, 초록지붕 집의 꿈많은 수다쟁이 소녀 앤 셜리. 《빨강머리 앤》은 1980~1990년대 유년기를 보낸 한국독자들에게 잊지 못할 추억을 남긴 작품이기도 하다. 『빨강머리 앤이 하는 말』은 백영옥의 기억 속, 유년시절의 추억으로 깊이 새겨졌던 빨강 머리 앤의 사랑스러운 말들을 다시 불러오며 지금의 삶에서 함께 고개를 끄덕이고, 미소와 찡함을 나눌 수 있는 이야기들을 채워나가는 책이다. 신작을 발표할 때마다 많은 독자들에게 큰 호응을 얻고 있는 백영옥 작가에게도 힘겨운 나날들은 존재했다. 신춘문예에 10년 내내 낙방했던 실패담, 첫사랑과의 이별, 친구의 갑작스러운 죽음, 과도한 욕망 때문에 더 소중한 것을 읽어보고 나서야 깨달았던 것들, 평생의 반려자와 나눌 수 있는 우정과 믿음의 신호들을 꺼내 보여주며 읽는 이에게 너무 애쓰지 않아도 된다고, 이기는 것보다 지지 않는 것의 의미를 제대로 아는 것이 중요함을 일깨워 준다.

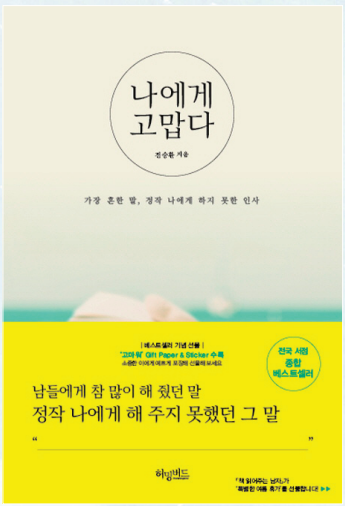
| 알랭 드 보통 장편소설 |

낭만적 연애와 그 후의 일상

사랑이 이루어지고 나면 연인들에게는 무슨 일이 벌어질까?

알랭 드 보통이 《키스 앤 텔》이후 21년 만에 펴낸 장편소설 『낭만적 연애와 그 후의 일상』 소설과 에세이가 절묘하게 만난 이 소설은 결혼한 한 커플의 삶을 통해 일상의 범주에 들어온 사랑에 대해 통찰한다. 영원을 약속한 그 후, 낭만주의에서 현실주의로의 이행을 특유의 지적 위트와 섬세한 통찰력으로 생생하게 그려낸다.

많은 시행착오 끝에 평생을 함께 할 확신이 드는 사람을 만났는데도 어째서 우리의 사랑에는 위기가 빈번하고, 더 크게 파멸을 맞기도 하는 걸까. 저자는 이 작품에서 사랑은 열렬한 감정이라기보다 기술이라는 말로 응축된 유연한 사랑의 방식에 대해 이야기한다. 두 주인공 라비와 커스틴의 생활을 따라가며 점차 섹스의 스릴을 잃고, 함께하는 기쁨이 혼자일 필요성에 자리를 빼앗기고, 육아에 시달리고, 외도의 유혹에 흔들리는 모습 등 자신의 사랑에도 찾아올 수 있는 균열의 순간들을 우리에게 보여준다.



| 책 읽어주는 남자의 토닥토닥 에세이 |

나에게 고맙다

지금까지 힘껏 버텨 준 '나'에게 하고 싶은 말

5년 동안 한결같이 좋은 글귀로 위안을 주던 '책 읽어주는 남자'가 이번에는 책이 아닌 당신의 마음을 사려 깊게 읽고 다독인다. 《책 읽어주는 남자》의 토닥토닥 에세이 『나에게 고맙다』는 어쩌면 세상 가장 흔한 말이지만, 정작 내게는 한 번도 건네지 못했던 말들이 담겨 있다. 거창한 말도, 특별한 고백도 아니다. 그저 "고마워", "괜찮아", "오늘도 수고했어"처럼 내 주위 사람들에게는 숱하게 해 주었던 위로와 감사의 표현이다. 이 책은 크게 6장으로 구성되어 있다. 지금까지 힘껏 버텨 준 나에게 하고 싶은 말을 차분히 담아낸 '새삼 고맙다', 생채기 난 내 마음에게 건네고 싶은 이야기를 모은 '괜찮아, 울어도 돼', 사랑과 이별에 대한 깊고 따뜻한 단상을 엮은 '그래도, 사랑해', 사람과 관계에 대한 위로와 조언을 담은 '혼자가 아니야', 세상의 속도가 벅차 울고 싶은 날에 해 주고 싶은 이야기를 엮은 '조금, 늦어도 괜찮아', 어떤 삶이 펼쳐질지 두려운 나에게 필요한 말을 담은 '날 응원해' 까지. 남에게 신경 쓰느라, 주변 눈치 보느라 유독 인색하기만 했던 나에게의 인사. 적어도 오늘만큼은 진심 어린 위로와 감사의 인사를 건네 보는 것은 어떨까.

| 하루에 하나, 나를 사랑하게 되는 자존감 회복 훈련 |

자존감 수업

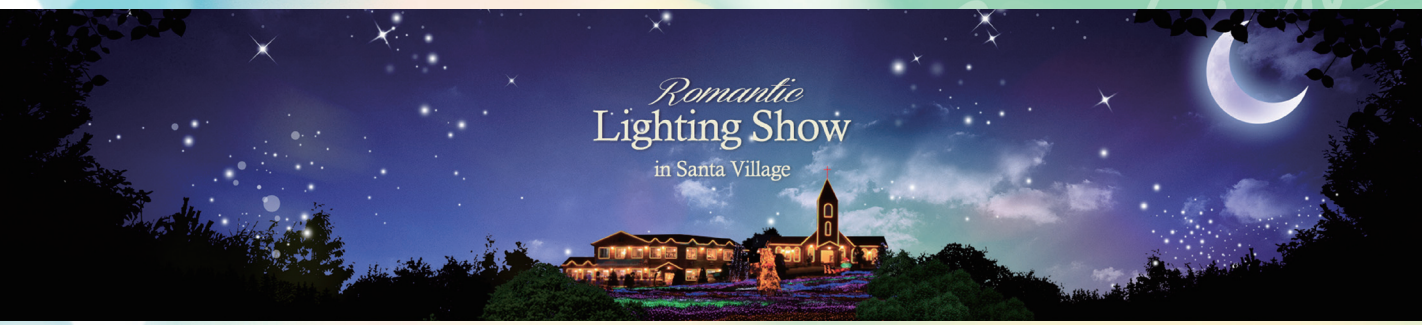
자존감, 지금 시작해도 늦지 않다!

『자존감 수업』은 자존감 전문가이자 정신과 의사인 윤홍균 원장이 2년 넘게 심혈을 기울여 쓴 책으로, 자존감이 우리 삶에 미치는 영향을 친절하게 알려주고, 자존감을 끌어올리는 실질적인 방법을 알려준다. 높은 자존감을 갖고 싶지만 방법을 모르는 사람, 낮은 자존감 때문에 내면의 불화와 갈등을 겪고 있는 이들이 건강한 자존감을 회복하도록 돕는다.
저자는 먼저 자존감에 직접적으로 영향을 받는 일, 사람, 사랑, 관계맺기를 2~3장에 걸쳐 비중 있게 다룬다. '사랑 받을 자격을 의심하는 사람' '끊임없이 묻고 확인하는 사랑' '이별이 무서워 떠나지 못하는 사랑', '미움받을까 두려워 자신을 포장하는 사랑' , 등 사랑의 패턴과 자존감의 연관성을 분석하며, 자존감이 인간관계에 미치는 영향과 방식도 집중 점검한다.

환상적인 라이팅쇼와 함께 펼쳐지는

허브아일랜드 불빛동화축제

아름다운 겨울동화가 펼쳐지는
허브아일랜드 불빛동화축제
Lighting Show in Santa Village를 만나보십시오.
당신의 차가운 겨울은
불빛의 따스한 온기로 가득할 것입니다.



산타 마을의 산타하우스를 배경으로 펼쳐지는 사랑스러운 멜로디와 함께 하는 라이팅쇼는 어디에서도 볼 수 없었던 불빛들의 퍼포먼스가 압권이다. SBS 「하이드 지킬, 나」의 배경으로 나왔던 아름다운 폭포정원에 펼쳐진 로맨틱한 백만송이 로즈가든은 연인들의 프로포즈 장소로 각광 받는 핫 플레이스로 첫 번째 프로포즈 커플에게는 잊혀지지 않을 특별한 이벤트 선물을 허브아일랜드가 제공한다.

허브아일랜드 불빛동화축제에서는 산타마을에서 만나는 크리스마스 동화와 크리스마스 리스 만들기, 촛대 만들기, 트리 만들기, 쿠키&컵케익 만들기 등의 다양한 크리스마스체험을 즐길수 있으며, 어린이를 위한 산타 선물 꾸러미, 산타 선물 대행. 크리스마스 당나귀 마차 타기와 같은 행복한 이벤트가 준비되어 있다.

아름다운 겨울동화가 펼쳐지는 허브아일랜드 불빛동화축제 Lighting Show in Santa Village를 만나자.

추운 겨울이 불빛의 따스한 온기로 가득해질 것이다.

▶ 축제기간 : 2016년 365일 내내

▶ 프로그램

- 산타하우스 라이팅쇼 관람
- 백만송이 로즈가든 포토존
- 선물산타 체험 : 크리스마스 트리 만들기 / 크리스마스 리스 만들기 / 크리스마스 촛대 만들기
- 요리 산타 체험 : 크리스마스 쿠키&컵케이크 만들기 / 허브사과잼 만들기 / 허브오일&식초 만들기
- 크리스마스 카드 쓰기(2016년 12월 24일 도착 예정)
- 산타요정 옷 입고 사진 촬영하기(체험프로그램 이용객 대상)
- 크리스마스 당나귀 마차 타기

▶ 이벤트

- 백만송이 로즈가든 프로포즈 이벤트
- 산타원정대 이벤트(선물 꾸러미/선물 대행)
- 불빛동화 SNS 이벤트

▶ 찾아오시는길

경기도 포천시 신북면 청신로 947번길 35 T.031.535.6494
(홈페이지http://herbisland.co.kr에 셔틀버스도 자세히 안내되어 있습니다.)

생활 중국어회화

아가씨, 돌아가는 항공권 날짜 연장 가능한가요?

小姐, 返程机票可以延期吗？

xiao jie, fan cheng ji piao ke yi yan qi ma?

네. 반드시 24시간 전에 전화로 연장하셔야 합니다.

可以, 您必须24小时之前通过电话延期。

ke yi, nin bi xu er shi si xiao shi zhi qian tong guo dian hua yan qi.

제 돌아가는 항공권은 내일 건데 이틀 연장하려고요.
1월12일에 돌아가려고 합니다.

我的返程机票是明天的, 我想延长2天, 一月十二号回去。

wo de fan cheng ji piao shi ming tian de,
wo xiang yan chang liang tian, yi yue shi er hao hui qu.

네, 알겠습니다. 영어 이름을 불러 주세요.

好的, 请告诉我您的英文名字。

hao de, qing gao su wo nin de ying wen ming zi.

단어

返程机票 [fan cheng ji piao] 돌아가는 항공권
延期 [yan qi] 날짜 연장
必须 [bi xu] 반드시
之前 [zhi qian] (시간상) ~ 전에
通过 [tong guo] ~를 통해서
告诉 [gao su] 알려주다
延长 [yan chang] 연장하다

독자들 공간

퀴즈도 풀고 의견 나누고
독자들이 소통하는 유익한 공간!

가을호 퀴즈

해양수산부는 최근 부산 신항 2-4단계 컨테이너부두의 수심을 변경하기로 결정했습니다. 최종적으로 결정된 안벽 수심 깊이는 몇 m일까요?

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!

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

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.

주식회사 양산아이시디
Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.
경상남도 양산시 물금읍 제방로 225
T. 055)372-0932~4,6
F. 055)372-0937