

# 양산인ICD 소사지

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

Winter 2016 Vol.44



## Contents

04 | 신년사

### The Story

06 | 물동량 리포트

2016년 양산ICD 물동량

08 | Issue

2016년 4/4분기 ICD ISSUE

12 | News+

4/4분기 항만물류 동향

20 | 전문가 칼럼

3D 프린터가 물류산업에 미치는 영향 분석

26 | 인터뷰

고객의 부가가치를 창조하는 물류 전문기업  
(주)대현 남계곤 대표이사

30 | 이야기 나눔이

바보빅터<호아킴 데 포사다>

### The Magazine

32 | 함께하는 갈맷길

아름다운 길, 걷고 싶은 부산 갈맷길(둘. 4~6코스)

28 | 어식백세·요리궁합

뼈에 좋은 매생이 매생이+돼지고기+굴

36 | Best Seller

Best Best 내 마음의 양식

40 | 축제 이야기

제23회 태백산 눈축제

43 | 나도 한마디

생활 중국어회화



## 신년사

2016년 새해가 밝았습니다.

2016년은 병신년(丙申年), 붉은 원숭이의 해라고 합니다. 붉은색은 적극적인 도전과 창조를 의미하며, 원숭이는 지혜롭고 협동심이 강한 동물입니다. 적극적이고 재주 많은 원숭이의 기운을 받아 양산ICD 입주업체 및 항만물류가족 여러분 모두 희망과 활기가 가득한 한 해가 되기를 기원합니다.

2015년은 메르스라는 국가적 위기를 맞으며 국민의 동요와 혼란이 이어지고 경제적으로도 어려움이 많았던 한 해였습니다. 그러나 결국은 위기를 극복해내는 과정을 통해 우리의 저력을 확인할 수 있기도 했습니다. 위기를 통해 배운 교훈은 마음 깊이 간직한 채, 지난 한 해 우리 마음을 무겁게 했던 앙금들은 깨끗이 털어버리고 새 희망과 포부를 마음 가득 채우는 새해 되시기 바랍니다.

올해에도 글로벌 경기 불안정과 내수 침체는 계속되며 우리 경제를 둘러싼 대내외적 환경은 쉽지 않은 것으로 예상됩니다. 그러나 입주업체 및 항만물류가족 여러분이 양산ICD와 함께하고 있음을 알기에 두려울 것이 없습니다. 우리 모두 힘을 합쳐 불굴의 의지로 헤쳐나간다면 극복하지 못할 위기란 없다고 생각합니다.

지난 한 해 성원해 주신 고객님과 입주업체 및 항만물류가족 여러분께 깊이 감사드리며, 2016년 올해에도 여러분과 하나 되어 항만물류산업 도약을 위해 전력투구하는 양산ICD가 되고자 노력하겠습니다. 여러분의 많은 관심과 격려를 부탁드립니다.

다시 한 번 양산ICD 입주업체 및 항만물류가족 여러분 모두 건강하고 행복한 한 해가 되기를 기원합니다.

(주)양산아이시디 대표이사  
김대수



# 2016년 양산ICD 물동량



## 연도별 물동량 처리실적

구분	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	-5.5
	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	+27.4

## 2015년도 컨테이너 및 화물 처리 실적

### 컨테이너 반출입 현황

[단위:TEU]

구분	반 입			반 출			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	
10월	2,028	4,437	6,465	1,227	4,288	5,515	3,255	8,725	11,980	
11월	1,935	4,380	6,315	1,296	4,086	5,382	3,231	8,466	11,697	
12월	1,959	4,253	6,212	1,279	5,170	6,449	3,238	9,423	12,661	
계	물동량	23,544	44,080	67,624	12,298	51,400	63,698	35,842	95,480	131,322
	점유비(%)	34.8	65.2	100	19.3	80.7	100	27.3	72.7	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	
10월	12,385	32,057	44,442	582	1,573	2,155	
11월	12,400	27,826	40,226	606	1,381	1,987	
12월	10,888	29,374	40,262	554	1,456	2,010	
계	물동량	86,565	321,784	408,349	4,500	16,505	21,005
	점유비(%)	21.2	78.8	100	21.4	78.6	100

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

## 일반화물 처리 현황

[단위:TON]

구분	2014년도		2015년도		'14동기대비 증감률(%)
	년간	1월 ~ 12월	1월 ~ 12월		
총 계	1,272,300	1,272,300	1,621,237		27.4
택 배	654,665	654,665	783,529		19.7
일반잡화	617,635	617,635	837,708		35.6

※ 일반화물중 택배비율 약48%, 그 외 약52%

## 중고자동차 수출 물동량 현황

[단위:대]

구분	2014년도		2015년도		'14동기대비 증감률(%)
	년간	1월 ~ 12월	1월 ~ 12월		
처리량	6,704	6,704	7,246		8.1

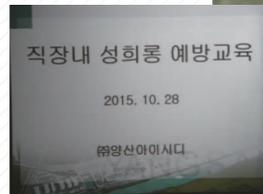
# Issue 2016년 4/4분기 ICD ISSUE

Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

## 직장내 성희롱 예방 및 현장조치 행동매뉴얼 교육 실시

2015년 10월 28일 당사 임직원들을 대상으로 직장내 성희롱 예방 및 현장조치 행동매뉴얼 교육을 실시하였다.

이번 교육에서는 직장내 발생할 수 있는 성희롱 예방을 위해 관련 법률, 사례, 조치기준 및 처리절차 및 화물연대 운송거부시 경보 단계별 상황에 따른 행동매뉴얼 교육이 이루어졌다.



## 양산ICD 전기설비 안전진단 실시

2015년 11월 8일 한국전기안전공사 김해양산지사에서 양산ICD 전기설비에 대한 안전진단을 실시하였다.

이날 검사에서는 주변전소 및 기지내 전기시설의 감전, 정전 등의 안전사고 예방을 위한 자가용 전기설비 안전진단이 이루어졌다.



## 기지내 소방안전교육 실시

2015년 12월 16일 동절기 화재예방 및 소방시설 효율적 관리를 위해 (주)일신기술단 주관으로 양산ICD 기지내 소방안전 교육을 실시하였다.

이날 교육에서는 기지내 작업체 실무책임자들이 참석 하였으며 물류창고를 비롯하여 각 시설물에 대한 화재예방 및 소방시설 운영계획에 대한 교육을 실시하였다.



## 양산ICD 임직원 사랑의 연탄배달

2015년 12월 23일 당사 임직원들은 생활이 어려운 이웃이 따뜻한 겨울을 보낼 수 있도록 작년에 이어 양산 덕계마을내 쪽방 거주자들에게 연탄을 지원하는 봉사활동을 펼쳤다.

이번 봉사는 양산시 덕계마을 쪽방 거주자 10세대에 연탄 1000장을 전달하는 것으로 서일석 통장님을 비롯하여 당사 직원들이 직접 방문하여 이루어졌다.



# Issue 2016년 4/4분기 ICD ISSUE

Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

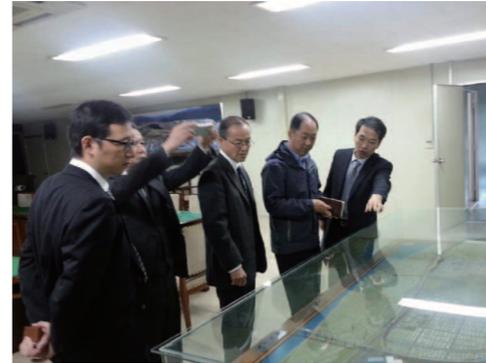
## 양산ICD 방문 및 시설 견학



군산대학교 물류학과(2015. 10. 1)



양산세관(2015. 11. 3)



일본 고베시 항만총국(2015. 11. 13)



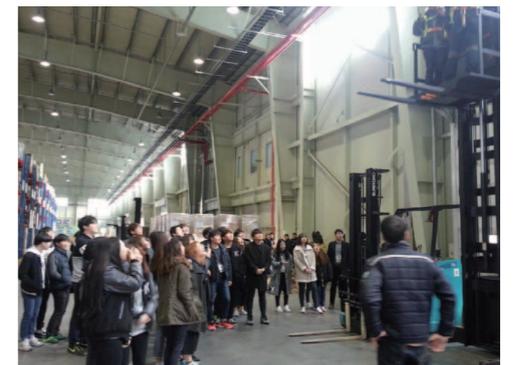
동의대학교 유통물류학과(2015. 11. 4)



울산광역시 남구(2015. 11. 5)



한국해양대학교 물류시스템공학과(2015. 11. 19)



건국대학교 관세물류학과(2015. 11. 26)



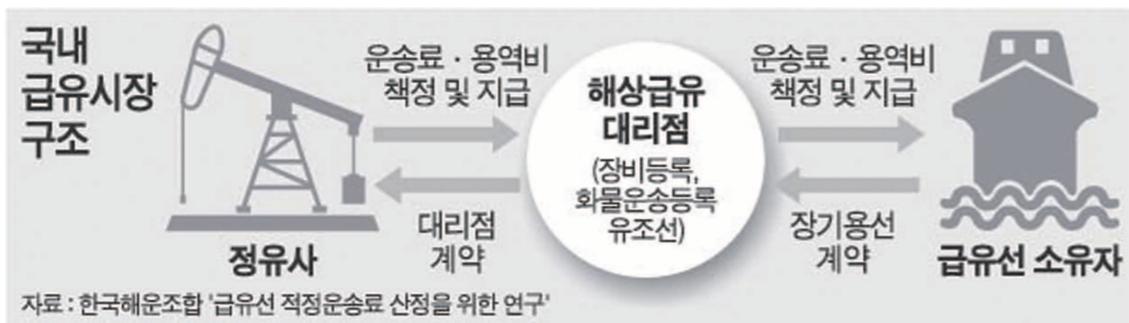
# News\* 4/4분기 항만물류 동향

부산항 급유선 운송료 협상 타결...정유4사 "40~60% 단계적 인상"

부산항 급유선 업계와 정유 4사간 운송료 협상이 극적으로 타결되면서 한국급유선선주협회는 동맹휴업을 철회했다. 그러나 이번 협상에서 정유 4사는 2016년 상반기까지 운송료를 단계적으로 40~60% 인상하기로 했지만, 정유사-해상급유대리점-급유선 선주로 이어지는 복잡한 유통구조(대리점 및 브로커, 트레이더 미포함)를 개선하지 않는 한 갈등의 불씨는 남아 있다고 전문가들은

진단했다. 앞서 협회는 지난 20년간 운송료가 인상되지 않았다며 한국해운조합이 한국해양대 산학협력단에 의뢰한 '급유선 적정 운송료 산정을 위한 연구' 용역 보고서를 근거로 331.5%의 인상을 요구해왔다. 협회 문현재 회장은 "해상급유대리점이 정유사와의 독점계약을 놓치지 않기 위해 현실성 없는 낮은 운송료를 책정하다 보니 20년간 운송료가 그대로여서 급유선 선주들은 경영난을 타개하려고 불법인 줄 알면서도 잔존유(선박에서 연료를 급유하고 일부 남는 기름)를 판매하다가 적발돼 범법자가 되고 있다"고 지적했다. 이 용역 보고서는 제도 개선방안으로 ▷수송선과 급유선의 업역 구분 명확화 ▷대리점과 급유업체 간 과당 경쟁 방지를 위한 실적신고 의무화 ▷급유선 현대화 및 적정 규모화 ▷급유량 개선 및 품질 검사제도 강화 ▷선박급유 관련 금융제도 마련이 필요하다고 제시했다. 이와 관련, 정유 4사는 이번 협상에서 협회와 연 2회 정례적인 회의를 열어 불합리한 관행을 개선하겠다고 밝혀 추후 성과가 주목된다.

<국제신문 10월 5일자>



# Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

"컨선 대형화 가속, 해운사에 부메랑 될수도"



가장 큰 컨테이너운반선 규모가 5년 뒤면 2만5000 TEU 급에 달할 것으로 예상됐다. 하지만 해운사들의 비용 절감을 위한 컨선 대형화 속도에 항만 시설 개선 추세가 따라가지 못함으로써 항만에도 큰 부담이 되고 규모의 경제만을 추구하는 해운사들이 또 다른 비용을 부담하게 될 것이라는 우려가 제기됐다. 컨선 대형화와 세계적 해운사간 연대 강화 움직임이 해운사와 항만 터미널 운영사 모두에게 예기치 못했던 '부메랑'으로 돌아가고 결국 국가 및 글로벌 경제 성장에 걸림돌이 될 수 있다는 것이다. 이같은 예상과 우려는 부산항만공사 주최로 2015년 11월 5일 신축 부산항국제여객터미널 5층 콘퍼런스 홀에서 개막한 제3회 부산국제항만콘퍼런스(Busan International Port Conference)에 참가한 전문가들에 의해 집중 제기됐다. 이번 콘퍼런스의 첫날 제1세션 '해운·항만산업의 미래' 부문 좌장으로 나선 닐 데이비슨 드류어리사 수석 애널리스트는 "2005년 9200TEU급이던 최대 컨선이 2015년 1만9200TEU급으로 109% 커졌고, 2020년이 되면 2만5000TEU급이 될 것"이라고 밝혔다. 그에 따르면 세계 컨테이너 물동량은 10년간 70% 성장(2005년 4억 TEU→2015년 6억8000만TEU)했고, 부산항 물동량은

10년간 58% 성장(1200만TEU→1900만TEU) 했을 뿐인데 컨선 크기는 더 빨리 대형화하고 있다. 데이비슨 수석은 또 "컨선 대형화 뿐 아니라 해운사들의 연대 추세도 급격히 추진돼 현재 세계 16대 해운사가 6개조적으로 연대했다가 현재는 4개 연대 조직으로 덩치를 키웠다"고 밝혔다. 이같은 급격한 컨선 대형화에 대한 '빨간불'을 켜는 우려의 목소리도 나왔다. 토론자로 나선 김인용 현대부산신항만(주) 대표이사는 "10년 전에 비해 컨선이 배 이상 커지고 비용 절감과 위험 분산을 위한 대형 해운사들의 연대 강화가 이뤄지면서 선사들은 해상수송 비용을 1/3이나 절감했다"면서도 "하지만 항만 시설은 물의 깊이, 선석 길이, 야드 면적, 크레인 등 항만장비의 자동화와 규모 등 거의 모든 면에서 이를 따라가지 못하고 있다"고 밝혔다. 김 대표에 따르면 항만 건설 시 5년간의 계획과 5년간의 공사, 30년간의 운영 등 총 40년의 주기를 보고 국가 차원에서 사업을 추진하는데 선박 대형화는 10년에 배가 커지는 추세를 보인다는 것이다. 따라서 김 대표는 "부산항을 비롯한 현존 항만들은 이웃한 터미널 간 선석 및 야드 공동운영, 합병 등을 통해 단기적으로 이에 대한 해결 방안을 찾아야 하고 장기적으로 새로운 항만 건설을 할 때 터미널과 컨배후지의 분리 설치 운용을 통해 터미널 고유기능에 좀 더 집중해야 한다"고 말했다.

<국제신문 11월 5일자>

## News+

북항 4개 터미널 운영사,  
마침내 통합  
2016년 상반기 단일운영사 출범,  
BPA 주주 참여...

부산신항 개장 이후 어려움을 겪어온 북항내 4개 터미널의 개별 운영사가 2016년 상반기 중 통합운영사로 새출발한다. 통합운영사가 출범하면 줄어든 물동량 처리에 비해 과다한 항만 시설 조정 및 운영사 간 과당경쟁 해소, 북항 하역 시장 안정화, 북항 경쟁력 제고 등을 도모할 수 있을 것으로 보인다.

해양수산부와 부산항만공사(BPA)는 2015년 12월 4일 오후 부산 중구 중앙동 BPA 중회의실에서 김영석 해수부장관과 BPA 우예중 사장, 4개 터미널 운영사 대표자가 참석한 가운데 2016년 상반기로 예정된 부산항 북항 통합 운영사 출범을 위한 기본협약서(MOU) 체결식을 개최했다. 4개 운영사는 신선대터미널의 CJ대한통운부산컨테이너터미널(주), 자성대터미널의 한국허치슨터미널(주), 감만터미널의 부산인터내셔널터미널(주), 신감만터미널의 동부산컨테이너터미널(주)이다. 통합운영사에는 이들 4개사와 BPA가 주주로 참여한다.

북항 통합운영사 출범 문제는 지난 2, 3년간 지속적으로 필요성이 제기됐지만 운영사 간 이해 상충 등으로 지지부진했다. 그러나 해수부가 2015년 7월 '부산항 세계 2대 환적거점항 육성 및 특화발전 전략'을 수립하고 그 핵심과제로 북항 통합운영사 출범을 선정하면서 최근 급물살을 탔다.

그 필요성이란 2006년 신항 개장 이후 북항과 신항의 이원화 체계에 따른 부산항의 운영 효율 저하와 북항 운영사 적자 심화 등에 따른 경영난, 고용 불안 등이다. BPA에 따르면 북항 컨테이너 처리 물량이 2008년 약 1200만 TEU에서 지난해 600만 TEU대로 반 토막 나고, 부산항 전체 물동량 중 북항의 처리비중도 2010년 61.4%(870만9000TEU)에서 2014년 36%로 줄어들었다. 이에 따라 최근 5년간 북항 운영사의 누적 적자는 1591억 원에 달한다.

이날 체결식에서는 통합 추진을 위한 특별전담팀 구성, 통합운영사 주주 간 지분을 결정 기준, 향후 추진 일정 등 주요사항이 합의됐다.

<국제신문 12월 3일자>

## Yangsan Inland Container Depot Co., Ltd.

부산항 새해 예산  
3천249억 원



2016년도 부산항 개발 예산이 2015년보다 765억 원이 늘어난 3천249억 원으로 확정됐다. 부산 신항의 중심 준설 사업비와 어업보상비 등이 크게 반영됐기 때문에 국회 심의 과정에서 증액됐다.

부산지방해양수산청 부산항건설사무소는 2016년도 부산항 신항 개발, 부산북항 재개발 등 항만 건설에 예산 3천 249억 원을 확보했다고 밝혔다.

2016년도 부산항 건설에 투입되는 예산은 당초 정부 예산안 2천805억 원보다 16%(444억 원) 증가했으며, 2015년 2천 484억 원보다는 31%(765억 원)가 증가했다.

이에따라 지역관심사인 부산항 신항 토도 제거와 부산북항 재개발 배후도로 건설 등 주요 굵직한 국책사업 추진에 탄력을 받을 전망이다.

2016년도 예산안의 국회심의 과정에서 정부안 대비 증액된 사업을 사업별로 살펴보면 부산항 신항의 경우 중심(2단계) 준설사업과 어업보상 등에서 376억 원이 증액돼 신항의 해상교통 여건 개선과 원활한 신항 개발을 기대할 수 있게 됐다. 그리고 당초 정부안에서 제외됐던 부산항 신항 남권 배후단지 진입도로 개설을 위한 설계비(6억 원)가 국회 심의 과정에서 반영돼 향후 남권 항만배후단지 및 2-4단계 민자사업 '퀵'부두 조성에 따른 발생교통량 처리가 원활해질 전망이다.

또한 북항, 감천항 등 기존 항만의 경우는 당초 정부 예산안 711억 원보다 7%(50억 원) 증가한 761억 원으로 확정됐다. 늘어난 예산은 현 정부 핵심추진 과제 중 하나인 크루즈 산업 활성화에 날개를 달 수 있도록 동삼동의 기존 크루즈 전용부두 증설공사비에 추가 배정됐다.

이밖에 연안정비와 어항개발사업 예산이 국회예결위 심의를 거치면서 소폭 증가했고, 대부분 사업들은 정부안을 그대로 반영해 확정됐다.

<부산일보 12월 6일자>

신항 2-4단계 부두 첫삽...  
글로벌 항만 박차  
3선석 '컨' 年 220만 TEU 처리,  
토도제거·항로 증심 준설 공사도

이 부두가 개장하는 2020년 12월에는 부산신항 1, 2단계 30선석이 모두 가동하게 된다. 신항 입구의 장애물이 제거되고 항로 증심이 마무리된 2020년의 부산신항은 대형수리조선단지 및 LNG 벙커링기지를 갖춘 글로벌 종합항만으로 재탄생한다.

신항 2-4단계 기공식은 2015년 12월 11일 부산 강서구 신항 남측 2-4단계 배후부지에서 김영석 해수부 장관, 김규옥 부산시 경제부시장, 우예중 부산항만공사 사장, 현대산업개발 간부 등 500여 명이 참석한 가운데 열렸다.

3선석 규모의 2-4단계는 안벽 1050m, 부지 63만㎡로 연 220만TEU를 처리할 수 있다.

신항 입구의 장애물인 토도가 제거(2019년)되고 항로증심(17m, 2017년 예정)이 완료된 이후 개장하는 부두가 2-4단계다.

전면수심은 17~18m로 2만TEU급 선박이 접안할 수 있고 높이 49m의 세계 최대 '24열 안벽크레인' 총 11기가 도입된다. 전기식 무인자동화 야드크레인 총 44기, 하역과 운송을 동시에 할 수 있는 전기식 '스트래들 캐리어'도 28기 배치된다. 해수부는 2-4단계 부두의 남쪽 인근에 대형수리조선단지를 건립하기로 했고 한국개발연구원(KDI)이 민간투자 적격성 검토를 시행 중에 있으며 2016년 상반기에는 민자사업자 선정공고를 할 예정이다. 친환경 연료 전환에 대비한 LNG 벙커링기지도 2-4단계 인근에 갖춰진다.

<국제신문 12월 10일자>



2016년도 무역항  
항만시설사용료 동결  
선박입출항료 등, 국가관리  
연안항에는 새 사용료  
부과기준 마련

해양수산부는 12월 31일 2016년 무역항의 항만시설사용료를 동결하는 것을 골자로 항만시설 사용료 규정을 개정 고시했다.

이에 따라 부산항, 인천항 등 전국 31개 무역항에서 항만시설을 사용할 경우 선박입출항료, 화물입출항료 등 사용료는 현행대로 내면 된다. 다만, 사용료 감면 중 일부 감면율은 순차적으로 축소 조정하여 재정 건전성을 제고하기로 하였다. 2016년도 사용료는 항만이용자들의 의견을 토대로 국내외 경제여건과 해운업 장기 불황 등을 고려하여 요율을 동결하기로 개정안을 마련하고 항만시설사용료 조정자문위원회(위원장: 해운물류국장) 자문과 기획재정부 협의를 거쳐 최종 확정했다.

한편, 2014년 9월 지자체에서 관리권한을 넘겨받은 울릉도, 흑산도항 등 국가에서 관리하는 9개 연안항\*에 대해 항만 시설사용료 징수체계도 확립했다.

이 항만들은 2015년에는 한시적으로 기존 조례에 따른 사용료를 부과해 왔으나, 2016년부터는 전국 연안항 사용료의 평균값을 적용하여 산정한 새로운 요율과 부과 기준을 적용하게 된다.

이를 통해 국가관리 연안항에 대한 사용료의 부과·징수를 철저히 하는 한편, 사용료 수입은 다시 항만시설의 유지보수를 위해 재투자함으로써 항만시설의 확충과 이용자의 편의를 제고해 나갈 예정이다. 다만, 선박입출항료 등 일부 사용료는 항만이용자의 부담 완화 등을 위해 3년간 최대 70%까지 감면을 실시할 계획이다.

무역항의 항만시설사용료는 16년 1월 1일 0시에 입항하는 선박부터 적용된다. 국가관리 연안항에 대해서는 3개월간의 계도 및 홍보 기간을 거쳐 16년 4월 1일 입항선박부터 적용할 예정이다.

\* 용기포항, 연평도항, 거문도항, 상왕등도항, 흑산도항, 가거항리항, 국도항, 후포항, 울릉항(9개항)

<슈핑투데이 12월 31일자>

부산항 환적화물  
연 1천만 개 첫 돌파



부산항의 연간 환적 컨테이너 물동량이 처음으로 1천만 개를 돌파했다.  
 부산항만공사는 2015년도 부산항에서 처리한 환적 컨테이너 화물이 20피트(약 6m) 기준으로 1천만 개를 넘어섰다고 2015년 12월 31일 밝혔다.  
 2015년 11월 29일 오전 10시30분께 집계한 환적화물은 1천만 6천600여 개.  
 부산항은 1978년에 문을 연 컨테이너 전용부두인 자성대부두를 시작으로 본격적으로 컨테이너 화물을 처리한 지 27년 만에 환적화물 1천만 개를 넘어섰다.  
 이는 2001년에 우리나라 모든 항만에서 처리한 환적화물(999만 개)보다 많다.  
 환적화물은 우리나라가 출발지이거나 목적지인 수출입화물과 달리 중국 등 다른 나라에서 출발해 부산항에서 배를 바꿔 미국이나 유럽 등 제3국으로 가는 화물을 말한다.  
 부두밖으로 나가지 않아 도로에 부담을 주지 않기 때문에 부가가치가 높은 알짜화물로 불린다.  
 부산항의 환적화물 처리실적은 2001년에 294만 개에 불과했지만 매년 빠른 속도로 증가해 2010년에 627만 개, 2012년에 814만 개, 2014년 942만 개로 늘었다.  
 해양수산부와 부산항만공사는 2020년까지 부산항을 세계 2위의 환적항만으로 육성한다는 목표를 세우고 있다.

<부산일보 12월 31일자>



글로벌 가치창조  
 교통의 최적지  
 ONE-STOP 서비스  
 최첨단 복합물류기지

양산ICD

# 3D 프린터가 물류산업에 미치는 영향 분석



박현미 | 퀴네앤드나겔㈜ 차장



2015년 11월초, 글로벌 리더인 머스크시는 향후 2년간, 인력 감축, 선박투자 축소, 서비스항로 축소 등, 조직을 슬림화해 비용을 줄이고 신규선박투자를 줄여나가겠다는 강력한 구조조정 방안을 발표했다. 그 중, 2017년말까지 전세계 육상인력 2만 3,000천명 중 자연 감소분과 조직개편을 통해 4천명의 인력을 줄이는 대신 업무 자동화와 디지털화로 대체하여, 4억달러의 비용절감을 기대하고 있고, 신조업선 포기와 인도시기 지연 등을 통해 선복량을 줄일 계획도 밝혔다. 글로벌 리더인 머스크가 이처럼 과격적인 구조조정 방안을 내놓은 배경에는 향후 컨테이너선 시장의 수급 여건이 더욱 악화되어 영업실적 하락이 예상되기 때문이며, 이는 단순히 글로벌 해운시장의 코스트 리더로 단순히 비용만을 줄이기 위한 전략은 아니다. 세계 최초로 1만 8,000TEU 급 선박을 투입하여 비용경쟁을 촉발시킨 머스크가 해운시장을 선점하고 선도기업으로서의 지위를 유지하려는 전략을 수정한 것으로 보아야 하며, 머스크의 코스트 리더십 전략은 경쟁선사들의 초대형선박 발주열풍을 불러와 세계 컨테이너선 시장의 공급과잉을 부추겼으나, 이제는 머스크 역시 비용경쟁의 희생양이 될 가능성이 커지고 있고, 세계 컨테이너선 시장의 경쟁패러다임을 바꾼 장본인이나 극단의 비용경쟁은 해운시장의 역사상 최대의 불황을 초래했다는 점에서 머스크의 전략은 사실상 실패로 끝났다고 보아야 한다는 것이다. 지난 몇 십년 동안 진행된 글로벌화 추세는 코스트 리더십 전략으로 임금이 저렴한 곳에서 제품을 생산하는 대신 소비지까지 수송하는 물류비가 발생하는 결과, 생산비용과 인건비용 절감이 물류비를 커버하는 관계 속에서 서두에 열거한 머스크의 코스트 리더십 전략이 시작되었다고 볼 수 있다.

수십년간 중국에 진출했던 글로벌 대기업 ( 휴렛팩커드(HP),IBM, 존슨앤존슨 등..)들이 2014년부터 중국에서 철수 폐쇄 하기 시작하면서 글로벌 금융위기가 한창이던 때보다도 2015년부터 중국발 수출입 물동량은 급격히 축소되기 시작 하였다. 1979년 중국의 개혁,개방 정책 이후 저렴한 인건비와 토지를 제공하면서 다국적기업들의 생산중심지로 편입되기 시작하였고, 수출입 물동량이 빠르게 증가함에 따라 유례없는 해운호황이 지속되어 왔었다. 그러나, 중국의 주요 제조업 도시 노동자의 시간당 평균 급여가 3.5달러로 미국 노동자의 1/4 수준까지 올랐고 개인소득 증가와 내수 시장 개방에 따라 세계 최대의 소비시장으로 성장함과 동시에, 세계적 수준으로 성장한 중국 기업들이 고급인재를 흡수하면서 다국적 기업들을 밀어내는 형국에, 이와 같은, 비단 중국발 악재와 머스크사의 전략 수정이 다 일까? 새로운 산업혁명이라고까지 불리는 3D 프린팅 기술은 계속 개발되고 있고, 미래 물류산업에 미칠 파급효과는 비단 2015년 글로벌 수출입 물동량이 급격히 축소된 결과와는 비교도 안 될것이다.

3D 프린팅은 수요 측면에서는 항상 새로운 것을 추구하는 소비자의 요구와 급변하는 트렌트에 따라 대량 생산 수요가 점차 줄어드는 추세이다. 기존의 대량생산·유통·도매업자·소매업자·소비자로 단계별 구성된 유통망이 생산업자에서 소비자에게 직배송되어 현재의 유통 구조가 변화 될 것이고, 주문자 및 소비자의 니즈에 맞춘 맞춤형 제조 형태가 발생하고 그에 따른 보다 구체화되고 세분화된 맞춤형 SCM 물류 모델이 급부상 할 것이다. 생산 측면에서는 제조 기업이 인건비가 싼 지역의 대단지 생산 설비 시스템을 갖출 필요 없이, 시장 근접 지역에 소단지 생산 공정 시설을 렌탈 방식으로 갖추고, 시장의 트렌드에 따라 철수하거나 기반 시설의 이동이 용이하게 변화될 것이다. 이러한 가정이 현실화 된다면 대형화된 컨테이너 선박 등은 급감하는 물동량에 어떻게 대비해야 하고, 대다수의 하청 제조 공장들은 무엇을 생산해야 할 것인가 등의 근본적인 문제에 대비해야 될 것이다.

3D 프린터 산업이 상용화 될 시, 산업 전반적으로 자재/원료/부품 구매를 국가별 경쟁력 있는 원산지로부터의 물류 수송 SCM 에 의존하는 현재의 글로벌 기업들은 SCM 형태가, 3D 프린터를 통하여 생산 가능한 부품은 원거리에 입지

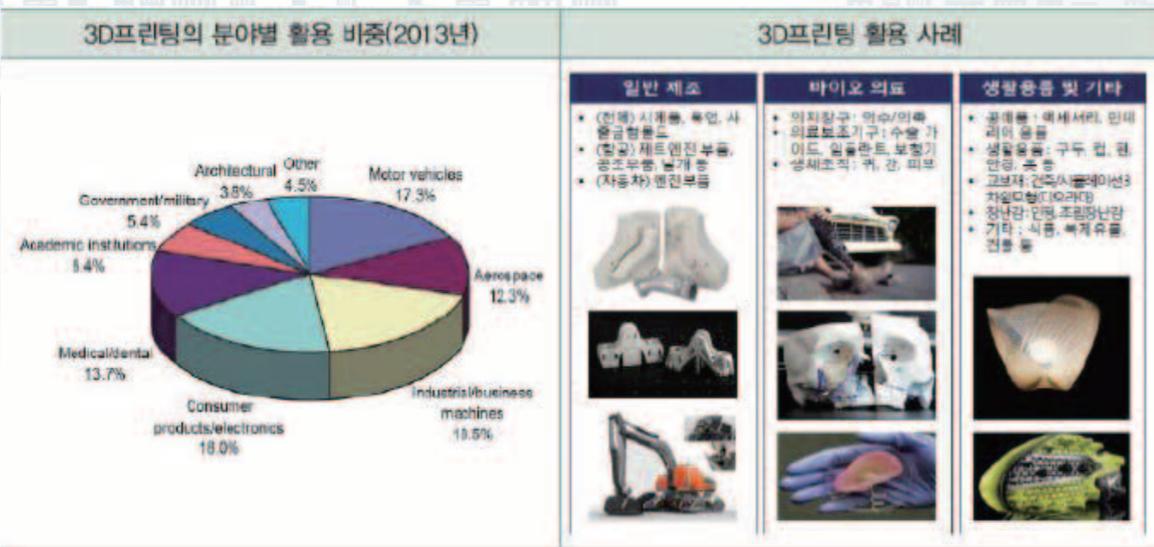
하는 대형공장형태에서 근거리 or 자국내에서 조달 가능하게 되고, 조립 과정이 생략되기 때문에 기존 물류 SCM은 급격히 변화 할것이라고 한 바 있다.

3D 프린터는 여러 가지 융복합적인 신기술들이 적용 될것이며 3D 프린터에 디자인과 필요한 원료/재료·플라스틱, 세라믹, 금속.. 등을 한꺼번에 투입하여 입체적인 완성품이 제작되게 된다. 세계의 공장, 중국과 여러 아시아등지에서 생산/조립 되며, 비교적 싼 인건비로 생산비를 줄였던 기업은 그에 적합한 SCM 형태를 유지해 오고 있지만, 생산기지와 소비기지가 같은 지역에서 발생된다면, 생산시설에 원재료 운송에 대한 물류만이 남게 될수도 있다. 또 생산설비도 비교적 3D 프린터 위주로 시설화 된다면, 생산설비 시설에 필요했던 대형 물류 패턴도 사라지게 될것이다.

〈〈 일반 제조공정과 3D 프린팅 제조공정 비교〉〉

구분	일반제조공정	3D 프린트제조공정
제조방식	- 먼저 금형을 만들어 주조 등으로 부품을 생산하고 이를 조립하여 완성품 제작	- 원료를 한층씩 적층하여 조립 공정 없이 최종완성품제작
장점	- 대량 생산에 유리 - 단순 형상의 제품 제작 용이	- 다품종 소량생산에 유리 - 복잡한 형상의 제품네작용이 - 1개 장비로 다양한 제품생산 - 시제품의 제작비용 및 시간절감
단점	- 제품별로 서로 다른 금형, 생산라인 등이 필요 - 조립 등의 추가 공정이 필요	- 일반제품 제조시간은 오래 걸림 - 표면의 정밀도사 다소 떨어짐

자료 : 무역협회(2014)



최근에는 3D 프린팅 관련 기술개발과 장비재의 가격하락에 힘입어 산업용 정밀기계, 자동차, 의료, 항공 등 다양한 분야에 활용되고 있고 특히 부품 제조분야에 활용도가 높다. 이것은 3D 프린팅으로 부품을 생산할 경우 미리 생산해 창고에 비축할 필요가 없으며, 단종된 부품도 도면만 있으면 다시 제작 할 수 있기 때문이다.

미국, EU, 중국 등 주요국들은 제조업 부활 및 자국내 투자, 촉진을 위해 정부 주도 하에 3D 프린팅 기술개발 프로젝트를 추진 중이다. 미국, EU 를 비롯한 선진국은 물론, 중국 또한 산.학 협력 체계 3D 프린팅 혁신센터 구축을 통해 3D 프린팅 기술개발에 박차를 가하고 있다.

우리나라 3D 프린팅 시장은 2012년 기준 300억원 규모로 전년 대비 30% 이상 증가하였고, 아직 취약한 국내 3D 프린팅 산업의 현실을 타개하기 위하여 2014년 4월 국가과학기술심의회에서 제조업 혁신 및 창조경제 활성화를 견인할 3D 프린팅 산업 육성을 위해 범정부 3D 프린팅산업 발전전략을 수립하였다.

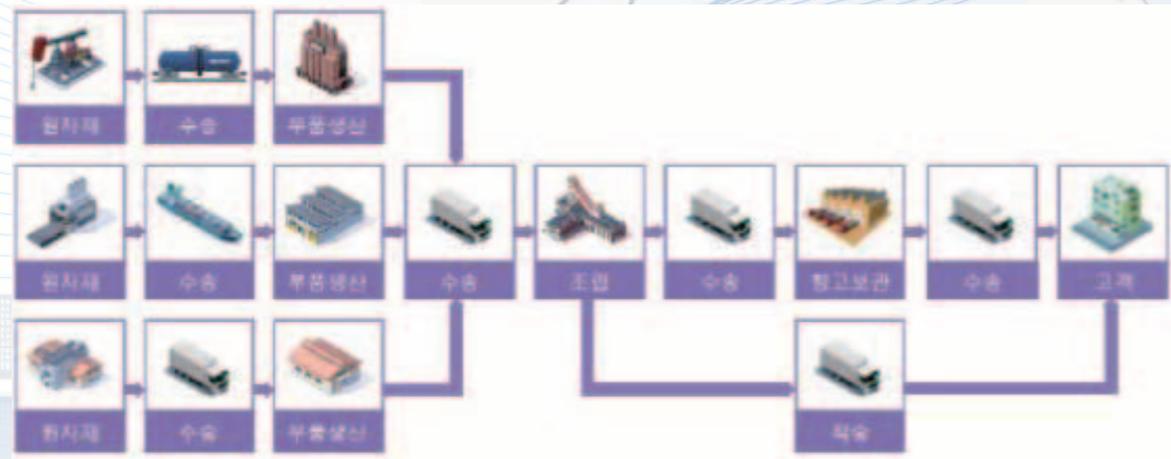
동 발전전략의 목표는 2020년 글로벌 시장 선도 TOP 3 기술경쟁력을 확보하는 것이며 이를 위하여 글로벌 시장전망, 국내 산업구조 분석, 전문가 및 수요업체 의견을 종합하여 의료, 뿌리산업, 문화체육/국방, 전기/전자, 수송기기, 에너지 등 8개 제품군과 디자인, 유통 등 2개 서비스 등 10대 핵심 활용분야를 도출하였다.

〈 국내, 3D 프린팅 산업 발전전략 체계〉



현재까지는 시제품 제작에 사용되는 3D 프린팅 기술이 기존의 글로벌 제조산업을 대체 할수 있을까 하는 것이 관심사이다. 분명히 대규모 제조를 대체할수 있는 기술이 되기에는 대량생산체계에 비해 현실의 3D 프린팅 기술이 해결해야 할 제약조건이 아직은 많이 있다. 그러나 이론적으로 기술이 발전하면서 생산속도도 증가하고 단위 비용도 줄어 나갈수 있는 것이다. 특히 3D 프린팅은 많은 부품의 조립이 필요한 제품생산에 특히 적합 할 것이다. 조립단계를 제거함으로써 인건비 절감이 이루어질 수 있을 뿐만 아니라, 여러 부품에 대한 재고 보관을 없앨수 있고, 관련 유통비를 크게 절감할 수 있기 때문이다. 또한 원거리에서 생산하던 방식에 대한 이론적 논리가 바뀔 수 있는 것이다. 그 결과 이러한 생산 제조시설이 유럽이나 북미 등 소비자와 가까운 곳으로 재배치 될 것이다. 3D 프린팅 기술은 이러한 경영 환경 변화에 부응할 수 있는 잠재력이 있다. 우선 SCM 에서 가장 중요시되고 있는 단계를 줄이는 효과가 있다. 아래 그림에서 보듯이 3D 프린팅은 전통생산 방식에 포함되는 부품생산과 조립과정을 생략 할수 있게된다.

<< 전통생산 방식의 Supply Chain >>



<< 3D 프린팅의 Supply Chain >>



한마디로 글로벌화에서 지역화로 그 방향을 전환하는 것이다. 물론 아직은 3D 프린팅은 소량으로 생산되는 제품으로

그 시장이 한정되어 있다. 하지만, 해외 대량 생산으로 인해 대량수송이 발생되었다면, 반대로 대량수송이 없어진다면, 근거리 지역 현지 생산이 당연시 될 수도 있다는 역발상이다.

앞서의 설명을 토대로, 3D 프린팅 기술이 글로벌 물류산업에 미칠 영향을 정리해 보자.

첫째, 그동안 중국, 아시아에서 생산된 제품의 대부분이 북미와 유럽등 근접생산·공급 될 것이다.

이것은 대량 해상·항공운송화물의 물동량을 급감하는 결과를 가져올 것이다.

둘째, 대량 맞춤생산을 하게 되면, 재고수준이 낮추는 효과가 있어, 자연스레 창고물류에 대한 수요 또한 하락 할 것이다.

셋째, 제조 공정이 하나의 시설 내에서 다 이루어지면서 그동안 조립생산이나, 부품공급을 받아 생산하면서 형성되었던 공급사슬을 대체 할 수 있게 될 것이다.

넷째, 유통물류의 패러다임이 바뀔 것이다. 기존의 제조업체·도매·소매의 관계가 허물어지고, 제조업체에서 직접 주문을 받아, 소비자에게 직접 배달되는 형태의 유통이 될 수 있다.

따라서, 이러한 수요에 의하여 새로운 형태의 물류가 발생될 것이며, 이에 연구하고 대비하여야 한다. 기존에 형성된 물류 인프라 시설이 급변하는 물류 패러다임에 재배치, 활용되도록 준비하여야 하며, 운송 경로는 전 세계적으로 계속적으로 바뀔 것이다. 장거리 대형 운송 수요는 줄어드는 반면, 소비자가 가까이에서 생산되는 현지 생산 물량이 증가 할 것으로, 이것은 마무리 배송 시장의 수요가 증가 할 것을 의미하며 이러한 평가는 최근에 전자상거래의 급격한 성장과 이로 인한 배송 물동량의 증가에 벌써부터 근거하고 있다.

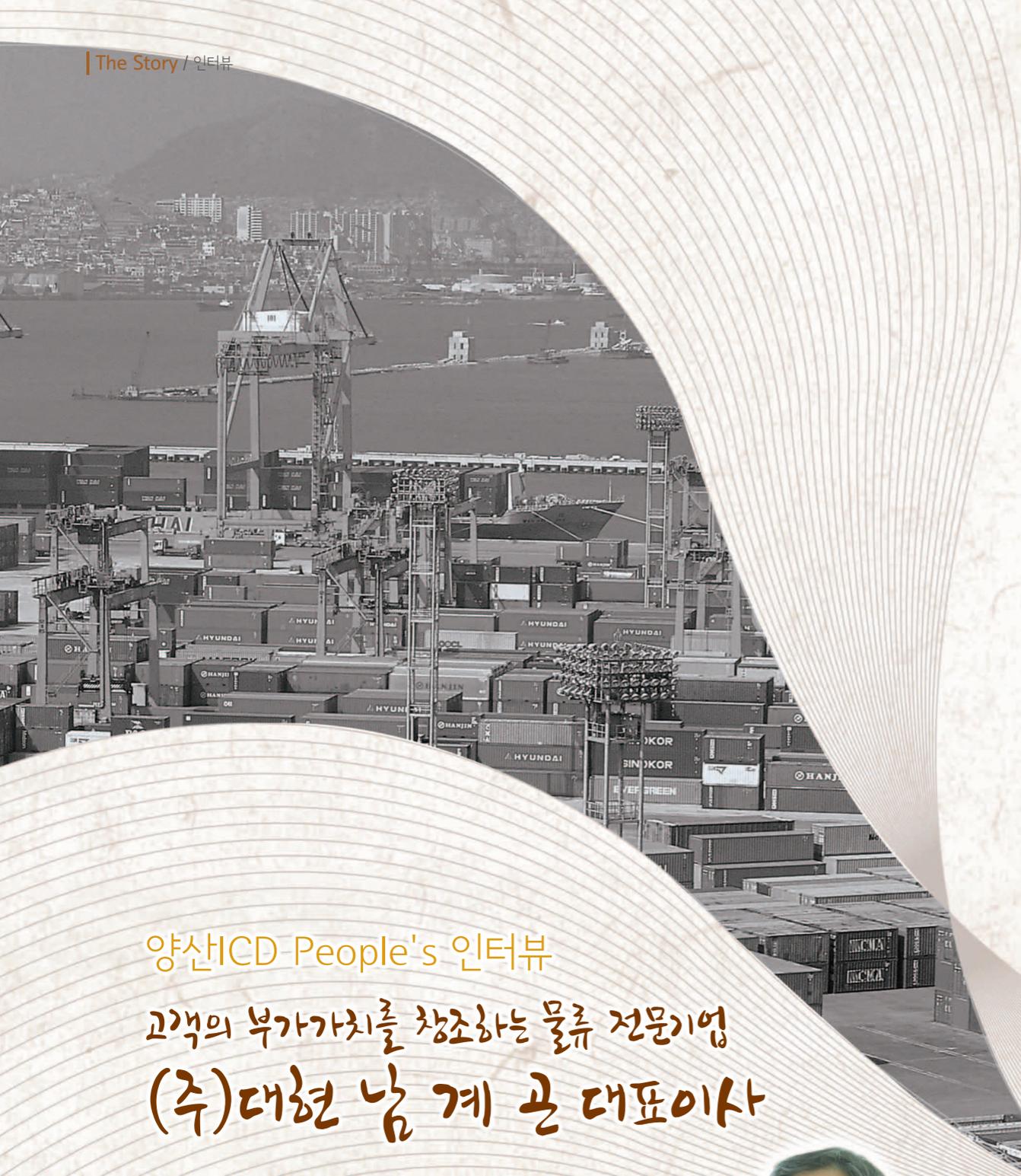
기존의 수출입 물류에 있어서 핵심적인 역할을 수행하는 포워더의 전통기능 역시 줄어들 것으로 예상 할 수 있다.

오늘날의 세계 경제 추이는 글로벌화로 대변되며 그 속에서 국가 간 물류활동의 상당 부분이 포워더에 의해 이루어지고 있다. 그러나 3D 프린팅으로 인한 현지 생산 체계가 강화되고 온라인상에서 이루어지는 유통의 범위가 확대되면서 물리적인 재화의 흐름을 관장하는 기능의 필요성은 점점 줄어들게 될 것이며, 창고 보관 수요의 감소는 이미 갖춰진 창고 보관 시설의 기능은 발빠르게 3D 프린팅 물류에 맞춤형으로 활용될 방안을 모색하여야 한다.

창고 보관 물류 기지는 제조시설로 변모하여, 결국 글로벌 대형 포워더가 제조까지 그 비즈니스 범위를 확대 하게 될 것이며, 결국 포워더의 주요 업무는 제조, 물류 시설을 갖춘 인프라를 장·단기 임대함과 동시에 고객의 경영에 전반적으로 참여하게 될 것이라는 것이 개인적인 설정이다.

3D 프린팅 시대는 10년안에 상용화 된다고 한다. 이에 미래물류에 준비된 자와 그렇지 않은 자는 극명하게 분류 될 것이다. 소수 대형 물류기업을 제외하고는 아직도 3PL 서비스에 집중하고 있으며, 새로운 비즈니스 모델로서 재고 관리를 중심으로 하는 창고 계약 물류로 방향은 터닝되었으나, 아직은 3D 프린팅 시대가 전 산업부문을 휩쓸 경우, 3PL 과 SCM 이 가미된 4PL 서비스로도 급변하는 물류환경에서는 최적의 솔루션이 되기에는 턱없이 부족하다.

현재 진행되고 있는 3D 프린팅의 기술 동향과 급변하는 시장 현황을 바탕으로 한 전망에 집중하고, 향후 이러한 환경들이 어떻게 변하는냐에 따라 물류기업들은 끊임없이 시장 환경을 직시하며 급변하는 수요에 부응하는 선제적인 노력이 계속적으로 필요할 것이다.



## 양산ICD People's 인터뷰

# 고객의 부가가치를 창조하는 물류 전문기업 (주)대현 남 계 근 대표이사



### 1. (주)대현에 대한 소개 및 경영철학, 사업 실적에 대하여

(주)대현은 1991년 12월에 설립되어, 현재 부산 중구 중앙동에 본사가 있으며, 양산 ICD 9단지에 양산지점 및 경기도 의왕ICD 제1터미널에 경인지점을 두고 있는 물류 전문기업입니다.

주요 사업으로 컨테이너 화물운송업(화물 주선 포함) 및 창고보관업을 영위하고 있으며, 부산시 선도기업, 중소기업청 경영혁신 중소기업으로 지정된 중견기업입니다.



### 경영철학

우리 회사는 '有志意成'(하고자 하는 마음만 있으면 무엇이든지 이룰 수 있다)를 사훈으로 설정하여 전 임직원이 좀 더 노력하는 마음을 가지고 업무에 임하도록 하고 있습니다. 또한 이를 바탕으로 전 임직원이 한마음으로 업무를 수행하도록 하여 회사가 발전적으로 운영될 수 있도록 직원 단합에 많은 노력을 기울이고 있습니다. 무엇보다 회사뿐만 아니라 어느 집단이든지 그 성장과 발전은 개인의 역량도 중요하겠지만 시스템적인 업무처리가 더 중요하다고 생각합니다. 즉 경영진은 특정 개인은 물론 단합하는 전체의 힘이 발휘되도록 이끌고, 직원들은 각자가 회사 발전을 위해 자기희생과 능력발휘의 '뜻'을 가지고 업무에 임하는 것이 더 중요하다고 생각합니다.

### 2. (주)대현의 대표로서 타물류기업과 차별화된 정책이 있다면?

1991년 창업이래 물류기업을 운영하면서 제일 중점을 두고 있는 것은 고객에 대한 신뢰성 확보입니다. 특히 적시성이 무엇보다 중요한 물류서비스를 위하여 신속하고 정확한 서비스를 제공하고 있습니다. 그 결과 현재의 어려운 경제 상황에서도 큰 기록 없이 영업활동이 전개되고 있는 것은 냉정한 고객들로부터 지난 20여년 동안 쌓아 온 서비스의 신뢰성이 평가받고 있는 것이 아닌가 합니다.

### 3. 기업의 사회적 활동에 대하여

이 질문은 기업의 사회적 책임과도 맥락이 같다고 생각합니다. 다 아시다시피 기업은 이윤추구 활동을 목표로 하지만, 오늘날에는 기업의 성장과 발전이 사회나 국가 경제 발전에 끼치는 영향은 지대하여 이로 인해 기업의 사회적 위치가 커지고 그 만큼 기업에게 요구하는 사회적 책임도 커지게 된 것입니다.

생각건대 기업의 책임으로 최우선은 이윤 극대화화 and 고용 창출 등 경제적 책임일 것입니다. 그 외 법적인 책임



(회계의 투명성, 성실한 세금 납부, 소비자의 권익 보호 등)과 윤리적인 책임(환경·윤리 경영, 제품 안전, 성적 인종적 차별없는 공정한 대우 등)이 있을 것입니다. 그러나 선진 복지사회를 지향하기 위해서는 기업의 사회 공헌활동 또는 교육·문화·체육 활동 등에 대한 기업의 자선과 꾸준한 지원이 필요한 때가 되지 않았나 생각합니다.

#### 4. (사)부산국제장애인협의회 소개와 활동 계획

부산국제장애인협의회는 1991년 7월에 설립된 사단법인으로 '더불어 사는 지역공동체 실현'을 그 미션으로 하여, 장애인 사회인식개선, 사회적응훈련 등 장애인 복지증진에 기여하고, 정보화교육을 통하여 장애인들이 자립할 수 있는 기반을 마련하여 취업촉진 및 사회참여 확대를 목적으로 하는 것으로 알고 있습니다.

주요사업으로는 매년 실시하는 장애인 통일염원대행진사업을 비롯하여, 장애인들을 대상으로 컴퓨터 및 모바일 활용을 위한 정보화교육, 쇼핑몰 창업을 위한 쇼핑몰사업교육, 그리고 교양강좌, 자기계발강좌, 영화상영 등 프로그램을 통하여 문화향유 기회 확대와 삶의 질 향상 도모복지문화사업을 시행하는 것으로 알고 있습니다.

제가 이 협회에 참여하게 된 이유는 다 아시다시피 장애인은 사회적 약자로 일상생활의 모든 면에서 불평등을 감수하고 있으며 대부분 경제적으로도 취약한 분들입니다. 즉, 우리 사회가 통합과 선진 복지사회를 지향한다면 반드시 함께 더불어 살아가야 할 분 들입니다. 그러므로 작은 힘이나마 보탬이 되고자 노력하고 있습니다.

#### 5. 장애인과 베트남 다낭시 방문 행사에 대하여

앞에서 말씀드린 바와 같이 협의회는 설립된 1991년 이후 매년 장애인 통일염원대행진을 실시하고 있는데 올해는 베트남의 다낭시 장애인협회의 초청으로 베트남 방문 문화탐방을 실시하였습니다.

동 행사는 조국의 평화통일의 물꼬를 트는 계기를 마련함으로 400만 장애인도 평화통일에 동참하고, 휠체어와 목발을 짚고서 끝까지 걷기대회를 함으로 장애인도 "할 수 있다"는 강인한 의지력과 자신감 및 "인간승리의 길"을 열어 놓는 계기를 마련하는 목적으로 운영하는 것으로 알고 있는데, 그 동안 한라산, 백두산, 설악산, 금강산 등에서 극기등정대회와 해병대 병영체험 극기훈련 등 그리고 대마도, 부여 백제문화체험 등을 실시하였는데, 올해는 11월에 22번째 행사로 베트남 문화탐방을 실시하였던 것입니다.

#### 6. 제22회 통일염원대행진 및 베트남 다낭시 장애인협회 초청방문 문화 탐방 행사시 가장 보람된 일이 있다면?

베트남 왕조의 왕릉을 견학하면서 베트남 민족의 저력을 확인한 보람도 있었고, 근래 빠르게 발전하는 모습을 확인하면서 한편으로는 조금이나마 마음의 부담을 떨쳐버릴 수 있었습니다.

베트남도 아시다시피 우리나라와 마찬가지로 외세의 피해를 많이 겪은 나라입니다. 가까이서 프랑스, 미국 등과 독립전쟁을 치르면서 엄청난 고통을 겪은 나라입니다. 우리나라와도 적대적 관계를 긴 세월 동안 유지하였던 바도 있습니다. 개인적으로 저도 베트남전쟁에 참여하였지만 앞으로 베트남의 발전을 마음속으로 기원하였고, 또한 양국이 더욱 발전적인 관계를 유지하였으면 하는 바람이 있었습니다.

#### 7. 앞으로의 계획 및 포부에 대하여

현재 운영하고 있는 양산ICD 8단지에 조만간 창고를 신축할 예정으로 있는데 내년 봄까지 완공할 계획입니다. 이 창고가 완공되면 현재 직영 중인 9단지의 2개 창고와 8단지 임대 운영 중인 창고와 더불어 양산ICD 활성화에 큰 역할을 할 것 입니다.

또한 우리 회사로서도 운송과 8단지 임대사업에 그치지 않고 창고보관업으로 사업 다각화에 더 다가가게 되어 향후 전문 물류기업으로서 더 큰 발전을 기대해도 좋을 것입니다.

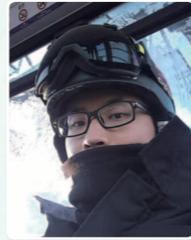
#### 8. 기타 하고 싶은 말씀

(주)양산ICD와 주주 및 입주업체는 한 몸이란 마음가짐을 더 굳게 가지고 ICD의 발전과 활성화에 공동으로 대처할 수 있도록 형식적인 의사소통보다 진심으로 다가가는 마음을 서로 가졌으면 합니다.



# 바보빅터

## <호아킴 데 포사다>



이효창 | 제이스 사원

이제 추운 계절인 겨울이라 집에서 웅크리고 있기보다 밖으로 나가 추위를 즐기는 겨울 여행이든 겨울 레포츠를 즐겨 보는 것이 어떨까라는 생각이 든다. 물론 겨울의 추운 날씨가 정말 싫다면 백화점 쇼핑을 하며 백화점 안에 있는 서점에서 잠시 책을 읽는 여유를 즐겨보는 것도 좋다고 본다.

나는 매주 주말마다 보드를 타러 다니다보면 다음날은 항상 늦잠을 자기 일쑤다. 햇살에 눈을 뜨더라도 전날의 후유증으로 몸이 녹초가 되어 바로 일어나지 못 하여 예전에 선물 받은 책이나 읽으려고 문득 집안 책장을 보다 바보 빅터라는 책이 눈에 들어왔다.



이 책의 지은이 호아킴 데 포사다는 전 세계 수천만 독자들의 삶을 변화시킨 베스트셀러 <마시멜로 이야기>, <마시멜로 두 번째 이야기>의 저자이다. 대중 연설가이자 동기부여 전문가로서 IBM, 월마트, 제록스, 씨티은행, 오라클, 펍시, 3M 등 다국적 기업을 대상으로 컨설팅 해왔으며, 미국 NBA 밀워키백스, LA레이커스 및 올림픽 대표팀의 심리상담사 로도 활동했다.

이 책의 몰입도가 얼마나 높았던지 햇살에 눈을 뜨고 한 시간도 안돼서 책을 다 읽었다.

나의 가치는 내가 만든다. 내가 날 사랑해야 다른 사람도 날 사랑해주고, 내가 날 존중해야 다른 사람도 날 존중해 준다.

자신의 아이큐가 73이라고 자신을 바보로 인정하고 살았던 빅터는 자신을 존중하지 않고 자신을 사랑하지 않아 17년간을 심부름 일만을 하면서 살아왔지만, 자신의 아이큐가 173이라는 것을 알게 된 빅터는 지금까지 자신이 얼마나 스스로를 모르고 살아왔는지를 절실히 깨닫게 되고 늦은만큼 더 자신을 개발하기 위해 노력하고 또 노력하여 자신을 사랑하게 되고 한 사람이 남의 말만 믿고 삶에 순응하며 살다가 늦게나마 진정한 자기 자신을 직시하고 살아간다.

책에서는 특별한 능력, 천재로 불릴 수 있는 높은 IQ를 가진 빅터가 성공한 이야기를 다루었다. 반면에 그의 친구인 로라는 우리가 주변에서 볼 수 있는 흔한 사람들 중에 한명이다. 보편적으로 보면 지극히 평범한 가정에서 태어나 특별한 재능도 없는 그녀가 현실에 안주하며 살아가면서 항상 비관적인 태도로 자신을 믿지 못했다. 자신의 주변에서 우연이 아닌 필연적으로 일어나는 일들을 깨닫기 전까지는 말이다.

능력이 뛰어나지 않더라도 나라는 사람을 믿고 끊임없이 할 수만 있다면, 이를 수 있다.

빅터가 “세상의 기준이 옳은 것이 아닌가요?”라고 물었을 때 나는 이 질문에 절대적인 기준이 없다고 말하고 싶다. 변화하는 세상 기준에 나를 맞추어간다면 매번 변해야할 것이다. 하지만, 내가 세운 기준을 가지고 나를 믿고 나아가간다면 세상이 나를 따라올 것이다.

지금도 긴밀한 유대 관계를 갖고 있는 친한 동생에게 오래전에 선물로 받은 책을 지금까지 먼지에 쌓아둔 것에 친한 동생 성의에 너무 무성의하지 않았는가라는 생각도 들었고 한편으로는 재미있고 나 자신을 돌아보게 한 교훈있는 이 책을 선물 받았다는 것에 매우 고맙게 생각하였다. 사실 지금 나에게는 직장생활로 인하여 약해진 자신감과 마음의 여유가 필요한 시점이었기 때문에 많은 도움이 되었다.

이 책에서 중요히 여기는 것은, ‘너 자신이 되어라’, ‘Be Yourself’ 이다. 아무리 사람들이 자신을 믿어주지 않고, 무시해도 나 자신만은 나를 믿어야 된다는 것이다. 자신이 바보라고 생각하면 진짜 바보가 되는 것이다.

빅터를 보며 나 또한 내가 날 가두고 있었던 것은 아닌가하는 생각도 들었다. 자신을 믿는 것과 내 생각이 옳다고 믿는 것이 얼마나 중요한 것인가를 다시금 느끼게 되었고, 그것을 실천하고 행동으로 보이는 것이 얼마나 큰 결과를 가져올 수 있는지도 이 책을 통해서 볼 수 있었다.

무엇보다도 나 자신을 믿고, 앞으로 세워둔 고귀한 목표를 향해 달려가야겠다고 생각하였고, 남들이 할 수 없다고 했을 때 포기하지 않고 나를 믿을 수 있는 사람이 되어야겠다고 상기시켜 준 많은 생각을 가지게 해주면서 자신을 돌아 볼 수 있도록 해준 책이었다.

비록 빅터라는 책은 조금 오래되었지만 이 책을 읽고 비슷한 맥락을 가진 일본 아마존 종합 베스트셀러 1위인 모치즈키 도시타카의 보물지도라는 책도 읽어보길 추천 한다.

둘. 4~6코스

아름다운 길, 걷고 싶은 부산

# 갈맷길



## 갈맷길 4코스(36.3km, 13시간)

● 4-1 구간(13.0km/4시간, 난이도 ★★)

남항대교-송도해수욕장-송도해안블레길-암남공원  
입구-감천항

● 4-2 구간(12.5km/5시간, 난이도 ★★)

감천항-두송반도 전망대-물운대

● 4-3 구간(10.8km/4시간, 난이도 ★★)

물운대-다대포해수욕장-응봉봉수대 입구-낙동강  
하굿둑

남항대교를 건너면 원경의 스카이라인과 함께 남항의  
홍등대와 백등대 안쪽 원도시, 자갈치 인근의 근경  
까지 다채로운 풍경을 즐길 수 있다. 우리나라 최초의  
해수욕장 송도해수욕장을 지나면 바다물이 흘러드는  
해안 산책로를 통해 혈청수가 있는 모지포까지  
연결된다. 강현항을 지나 녹슬 두송반도를 마주하면  
다양한 해안 지형이 펼쳐지는 다대포가 나타나고,  
다시 낙동강과 남해로 이어지는 코스다.

### 이 코스의 명소

#### 송도해수욕장

우리나라 제1호 해수욕장으로 동양의 나폴리라고  
칭송받을 만큼 아름다운 해안선을 자랑한다.

#### 암남공원

해안의 소나무 숲 너머로 펼쳐진 바다 풍경과 그  
위에 떠 있는 배들이 마치 한 폭의 그림 같이 아름  
다운 도심공원이다.

#### 아미산 전망대

낙동강 하구의 삼각주 지형, 철새, 낙조 등 천혜의  
낙동강 하구 전경을 한눈에 조망할 수 있는 전망대다.

낙동강 하구 모래톱의 변화 및 철새와 아름다운  
일몰을 감상할 수 있다.



## 갈맷길 5코스(42.1km, 13시간)

● 5-1 구간(22.0km/6시간, 난이도 ★★)

낙동강하굿둑-명지오션시티-신호대교-르노삼성  
자동차 부산공장-천가교

● 5-2 구간(20.1km/7시간, 난이도 ★★★)

천가교-천가초등학교-소양보육원-연대봉-대항선  
착장-대항새바자어음포-동선방조제-정거생태마을-  
천가교

동양 최대의 철새도래지 낙동강 하구 을숙도를 가로지르며 명지 갯벌에 도래하는 겨울 철새의 군무를 가장 가까이에서 볼 수 있다. 신호대교를 건너면 낙동강 진우도와 저 멀리 뒤편 가덕도의 풍광이 뛰어나다. 위풍당당한 부산 신항을 만나고 고향마을 같은 정겨운 골목길을 걸어 성북마을로 돌아서면 대원군척화비가 있는 천가초등학교가 있다. 연대봉에 올라서면 대마도가 지척이고 만경창파 남해가 시원하다. 가덕도 등대를 지나면 해안 숲길로 이어지는 누릉능, 어음포의 비경과 동선새바지가 이어진다.



### 이 코스의 명소

#### 낙동강 철새 도래지

낙동강 하구의 삼각주는 생태계의 보고다. 삼각주 곳곳의 갈대숲이 철새의 먹이와 보금자리를 제공해주어 많은 철새가 모여드는 곳이다.

#### 부산신항

동북아 물류의 중심을 꿈꾸는 부산 산업의 또 다른 중심지. 힘차게 세계를 향해 나아가는 선박의 모습은 새로운 희망을 품게 한다.

#### 가덕도 등대

100년의 역사를 간직한 옛 등대와 2002년 새롭게 지은 현대식 등대가 함께 있다. 부산지방해양항만청 홈페이지(www.portbusan.go.kr)를 통해 등대 체험도 할 수 있다.

### 갈맷길 6코스(36.2km, 11시간)

● 6-1 구간(13.2km/4시간, 난이도 ★)

낙동강하굿둑-낙동강 사문화마당-삼락생태공원-삼락 IC- 구포역

● 6-2 구간(23.0km/7시간, 난이도 ★★★)

구포역-백양터널-운수사-선암사-성지곡수원지-어린이대공원

삼락둔치 갈대밭 사이를 걷는 비포장 들길로 어느 계절에 걸어도 운치가 있다. 백양산으로 이어지는

### 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 특별한 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.



2구간은 일부 급경사가 있어 난이도가 높다. 천년 고찰 운수사와 선암사 구간은 임도로 구성되어 있으며, 바람고개를 넘어 도착하는 백양대에서는 수원지 경관을 한눈에 조망할 수 있다. 편백숲이 울창한 성지곡 수원지에서 마무리되는 코스다.

### 이 코스의 명소

#### 삼락생태공원

다양한 운동시설과 지압도로, 야생화 체험장 등이 있어 온 가족이 여가를 즐기기에 좋다. 드넓은 유채꽃밭이 새로운 관광명소로 떠오르고 있다.

#### 운수사

경내에 있는 약수터에서 안개가 피어올라 구름이 되는 모습을 보고 이름을 운수사라고 지었다고 한다. 절 입구의 두꺼비 바위에 얽힌 전설 등 많은 옛 이야기가 전해온다.

#### 성지곡수원지

성지곡수원지는 도심 하천 동천의 발원지로, 우리나라 상수도의 시초이다. 우리나라 최초의 돌붙임 콘크리트 중력식 댐으로 집수와 저수, 침전, 여과지로 향한 도수로 등이 거의 원형 그대로 보존된 수원지이다. 대한제국 융희(隆熙) 3년에 완공되었으며 등록문화재 제376호로 지정되어 있다.



뼈에 좋은 매생이

# 매생이+돼지고기+굴

매생이에는 식이섬유와 칼슘, 무기질이 많고 굴에는 타우린이 풍부해 궁합이 잘 맞는다. 매생이는 굴뿐만 아니라 돼지고기와도 찰떡궁합이다. 매생이 특유의 향기와 맛을 즐기려면 마늘이나 파와 같이 향이 강한 채소는 넣지 않는 것이 좋다.



남자에게 힘을 주는 완전식품

## 굴

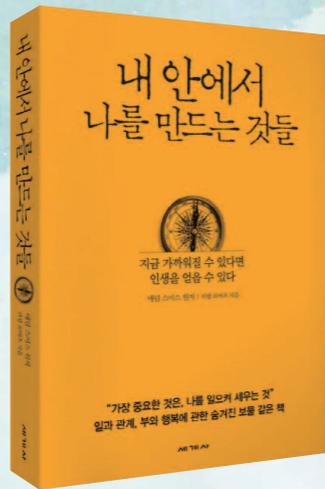


굴은 '바다의 우유'라고 불리 만큼 영양면에서 우수한 식품이다. 굴에는 철과 요오드, 구리, 아연, 망간 등의 각종 미네랄과 비타민이 풍부하다. 특히 굴 속에 들어있는 미네랄과 아연 성분은 피부조직을 재생시키고 면역력을 강화시켜 줄 뿐만 아니라 남성호르몬 분비를 촉진시켜 주기 때문에 남성에게 좋은 식품으로 알려져 있다. 또한 한방에서는 굴의 껍질을 느릅물에 넣고 끓인 뒤 불로 태운 가루가 식은땀을 그치게 하고 석사에 효과적이라고 알려져 있다. 굴은 익혀 먹어도 영양분에는 큰 차이가 없기 때문에 회나 국, 탕 등으로 다양하게 요리하여 영인과 함께 먹기에 좋은 수산물이다.

### 조리순서

- ① 무를 깨끗이 씻어 채썰고, 대파는 어슷썬다.
- ② 소금물에 굴을 2~3번 정도 깨끗이 씻어 물기를 빼 놓는다.
- ③ 냄비에 물을 붓고 채썬 무와 건고추, 간장을 넣고 무가 익을 때 까지 끓인다.
- ④ 무가 익으면 건고추를 건져 내고 굴을 넣어 한소끔 끓인 후 대파와 생강즙을 넣고 소금으로 간을 맞춘다.

# Best Best 내 마음의 양식



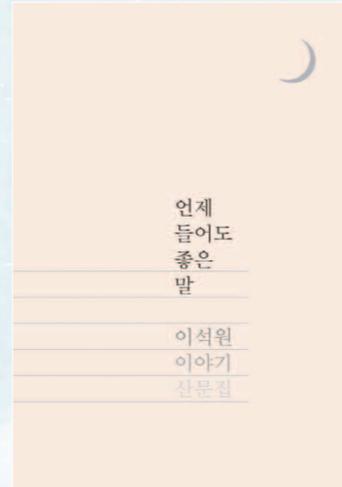
| 지금 가까워질 수 있다면 인생을 얻을 수 있다 |  
내 안에서 나를 만드는 것들

《국부론》의 저자 애덤 스미스가 평생을 걸쳐 완성한 역작 《국부론》의 저자이자 ‘자본주의 아버지’라 불리는 애덤 스미스는 일찍이 ‘더 나은 삶을 이루고 싶어 하는’ 인간의 본성을 알아차렸다. 그는 더 나은 삶, 잘 되는 나를 만들기 위해 가장 중요한 것으로 자기 자신을 아는 것을 꼽았다. 그리고 이에 대한 주옥같은 해답지를 사람과 인생에 대한 애덤 스미스의 통찰력이 빛나는 불후의 역작, 《도덕 감정론》에 정성스레 담아냈다. 이 책은 250년 전 쓰인 《도덕감정론》의 핵심적인 내용을 현대인의 삶에 맞추어 풀어 쓴 책이다. 부, 행복, 이기심, 이타심, 정의, 관계 등 개인과 사회를 만드는 여러 요소들의 본질을 알려주고, 그것들을 좋은 방향으로 이끄는 애덤 스미스의 가르침을 오롯이 담아냈다. 내면에 그 가치들을 잘 심어놓는다면, 부와 행복, 관계의 균형을 찾는 새로운 삶을 만들어갈 수 있을 것이다.



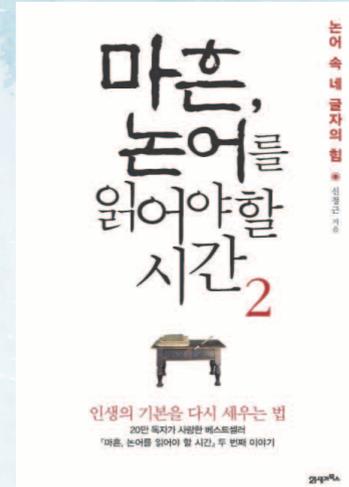
| 물건을 버린 후 찾아온 12가지 놀라운 인생의 변화 |  
나는 단순하게 살기로 했다

미니멀 라이프의 힘, 버릴수록 행복하다!  
집에 있는 옷장이나 책상 서랍에서 자주 꺼내 입는 옷, 효과적으로 활용하는 물건은 얼마나 될까? 우리가 소유한 물건 중 실제로 사용하는 건 채 20퍼센트도 되지 않는다고 한다. 이 책의 저자 또한 10여 년간 작은 집 안에 침대와 소파, 책상과 책, CD, 앤틱 카메라 등 온갖 물건들을 쌓아두고서 그것을 가치이자 행복으로 믿은 사람이었다. 하지만 지금은 필요한 물건을 최소한으로 줄이며 사는 ‘미니멀리스트’가 되었고, 물건을 줄일수록 행복해진다는 사실을 깨달았다. ‘미니멀리스트’란 자신에게 진짜 필요한 것이 무엇인지 아는 사람, 소중한 것을 위해 물건을 줄여 나가는 사람이다. 저자는 물건을 하나씩 버리며 얻은 만족의 과정을 이 책 『나는 단순하게 살기로 했다.』에 고스란히 담아냈다.



| 이석원 이야기 산문집 |  
언제 들어도 좋은 말

《보통의 존재》 이석원의 두 번째 산문집 출간 이후 6년 만에 선보이는 작가 이석원의 두 번째 산문집 『언제 들어도 좋은 말』 현실적인 소재로 보편적인 공감을 이끌어내는 능력이 탁월한 그답게 이번 책 또한 밑줄을 그어가며 읽고 싶은 이석원의 언어로 가득한 산문집이다. 여느 에세이처럼 짧은 에피소드를 나열하는 방식이 아니라 책 한 권을 관통하는 하나의 긴 이야기를 품되, 작가 자신의 생각과 느낌에 집중하여 글을 전개하는 산문집의 형태로 구성되어 있다. 고즈넉한 찻집에서 ‘이석원’은 한 여자를 만나고 그들은 각자의 삶에 대해 이야기한다. 간혹 어떤 주제에 대해서는 쉽게 공감대가 형성되기도 하면서 그들은 좀 더 대화를 이어나가고 싶은 욕구를 느낀다. 이렇게 새로운 ‘관계’가 시작된다. 작가는 결국, 사람과 사람이 만나는 이야기를 하고 싶었던 것이다. 두 사람은 그들만의 법칙을 정해 만남을 이어가고, 그 과정에서 여러 가지 감정을 경험한다.



| 인생을 바꾸는 네 글자의 힘 |  
마흔, 논어를 읽어야 할 시간. 2

논어 속 네 글자를 통해 인생을 돌아보다!  
《논어》를 모두 101가지 주제로 나누어 원문의 의미를 풀이한 《마흔, 논어를 읽어야 할 시간》의 후속편 제2권이 나왔다. 저자는 이번 책에서 논어 속 네 글자에 주목했다. 공자의 통찰이 응축된 논어 속 네 글자를 통해 논어의 핵심 개념을 살펴보고, 지금 우리 사회에 일어나는 다양한 문제와 담론 들 즉 갑을 논란, 감정 노동, 안전 불감증, 무한 경쟁, 청년 실업 등을 반영하여 논어를 현대적으로 재해석했다. 논어 원문 516장 중 30수를 엄선하여 배움, 도전, 말, 지혜 등 크게 6개의 키워드로 구분하고 40대가 인생을 살면서 마음속에 지녀야 할 가치를 네 글자로 압축하여 소개한다. 각 구절과 연관된 일상의 사례를 소개하고, 논어 한자 원문과 풀이를 같이 담아 논어를 원전으로 읽는 기본을 느낄 수 있게 했고, 동양철학 전반을 아우르는 저자의 인문학적 통찰이 돋보이는 해설을 담아 논어에 담긴 의미를 더욱 풍부하게 전달한다.







## 생활 중국어회화

설날 어떻게 지냈어?

春节过得怎么样?

chun jie guo de zen me yang?

묻지 말아 줘. 나에게 설은 가장 외롭고, 심심한 날이야.

别提了。对我来说，春节是最孤独、无聊的日子。

bie ti le. dui wo lai shuo, chun jie shi zui gu du, wu liao de ri zi.

### 단어

春节 [chun jie] 설날  
怎么样 [zen me yang] 어떻게  
对~来说 [dui ~ lai shuo] ~에게(말하면)  
最~ [zui] 가장~  
孤独 [gu du] 외롭다  
无聊 [wu liao] 심심하다