



# 양산 컨테이너基地(ICD)의 建設現況과 시멘트 鐵送基地의 開發 必要性

조 찬 혁 <해운산업연구원, 경영학 박사>

## 1. 부산항을 둘러싼 항만 및 부대시설 개발현황

부산항은 우리나라 최대의 무역항으로 1994년 전국 해상물동량의 14%, 컨테이너 화물의 95%를 처리, 컨테이너에 관한 한 세계 5위의 대형항만으로 부상했다. 그러나 지속적인 항만시설 확충에도 불구하고 아직도 시설수요 대비 공급의 비율이 70%대에 그치고 있으며 이에 따라 만성적인 항만적체와 체선, 체화현상이 끊이지 않고 있다.

부산항의 적체를 유발하는 화물 품종에는 양곡, 원목, 고철등 대량 벌크화물도 포함되어 있지만 그중에서도 컨테이너가 단연 으뜸이다. 해양수산부에서는 컨테이너의 하역능력을 확충하고 수출상품의 국제경쟁력을 제고하기 위해 컨테이너부두 개발사업(부산항 4단계개발사업)과 양산ICD사업을 추진하고 있다. 부산항 4단계 개발사업은 1990년부터 1997년까지 총 4,335

억원을 투입하여 컨테이너 선박 5만톤급 4개선석과 하역장비 8기를 설치, 연간 120만 TEU를 처리할 수 있는 능력을 갖춘 컨테이너 전용부두를 개발하는 대단위 항만개발사업이다. 정부재정으로는 주요 안벽시설과 철도복선(3.9km), 입체교차로 등을 완공하였고 1996년에는 85억원을 투입하여 우암고가차도 800m를 건설할 방침이다.

이와는 별도로 한국 컨테이너부두공단에서는 871억원을 투입하여 안벽상부 830m와 부지조성 및 하역장비제작 등을 시행할 계획이다. 그러나 본고에서는 양산 ICD 개발사업에 초점을 맞추어 논의를 전개하고자 한다.

## 2. 양산 ICD 사업의 추진 개요

양산 내륙 컨테이너기지 건설은 부산항의 수출입 컨테이너 하루의 항만/내륙간 수송체계를 개선하여

수송비용과 시간을 절감하고 부산 시내에 산재되어 있는 36개의 시설 컨테이너 藏置場(Off-Dock CY)을 통합, 수용하여 도심교통난 해소와 도심환경을 개선하려는 건설사업이다. 현재 부지확보 및 기반시설은 정부재정으로 투자하고 기능 및 운영시설은 민간이 주도하여 개발하는 제3섹터 방식을 도입, 추진하고 있다. 정부재정은 1991년부터 1998년까지 총 1,026억원을 투자하여 토지매입, 우수지 정비, 진입도로 및 철도시설등을 건설하는 것으로 1996년도에는 102억원을 투자하여 우수지 정비 및 인터체인지 건설에 주력하고 있다. 사업의 개요를 보다 구체적으로 설명하면 다음과 같다.

### ○ 사업의 목적

- 부산항 컨테이너 화물의 유통구조 개선, 물류비용 절감 및 항만운영의 효율화

- 부산시내 私設 컨테이너藏置場(Off-Dock CY) 산재에 따른 문제점 해소
- 부산시 교통난 완화 및 도시 환경 개선
- 종합물류 거점 및 화물운송의 효율성 개선

○ 사업위치  
경남 양산시 문금면 증산리 일원

- 부지규모
- 전체면적 : 941,272㎡ (284,734평)
  - ICD면적 : 885,008㎡ (267,714평)
  - 컨테이너 야드: 628,117㎡ (190,005평)
  - 공동시설 : 32,313㎡ (9,774평)

- 철송시설 : 49,259㎡ (14,901평)
- 도로시설 : 175,319㎡ (53,034평)
- 유수지 : 56,264㎡ (17,020평)

○ 사업기간  
1994-1998

○ 연간 컨테이너 물동량 전망치

- 2001년 : 837천 TEU
- 2011년 : 978천 TE

### 3. 시멘트 유통기지의 확보 필요성

이처럼 컨테이너 내륙유통기지를 양산에 건설하는 것은 수출입 화물의 적기 유통과 직결되는 문제

이면서 다른 한편으로는 그것이 내륙운송비용증가, 도로적체, 물류비 증가 등 최근 시멘트 산업이 겪고 있는 물류애로와 맞물려 중요한 시사점을 제공하고 있다.

주지하는 바와 같이 시멘트산업은 내수위주의 산업이다. 중량화물 이면서 자본집약적 대규모 장치산업의 특성을 포함하고 있다. 제품의 가격에 비해 수송, 보관등 물류 비용이 다른 어느 품목보다 높게 나타나는 것도 이 때문이다. 수출을 통한 부가가치 향상이 어려운 만큼 국내 유통과정에서의 수송, 보관활동의 합리화가 기업경영의 주요 과제가 되어야 한다.

우리나라 시멘트 산지는 원료조달이 유리한 석회석 산지에 입지하

〈표-1〉 시멘트 철송화물의 발생지 / 도착지

(단위 : 톤)

도착 발생	수도권	강원권	충북권	대전 충남권	전북권	광주 전남권	대구 경북권	부산 경남권	계
수도권	0	40	0	0	0	0	0	0	40
강원권	5,955,442	1,041,697	895,454	1,925,414	441,815	35,133	1,464,850	30,762	11,790,567
충북권	3,879,804	38,583	231,127	827,138	186,219	112,195	1,723,367	690,840	7,689,273
대전·충남권	0	0	0	352	0	0	0	0	352
전북권	0	0	0	0	0	1,716	0	0	1,716
광주·전남권	7,205	0	25	632	62,442	437,043	0	28,459	538,806
대구·경북권	8,778	106	3,484	524	0	0	46,243	8,301	67,436
부산·경남권	100	0	0	30	0	0	0	72,554	72,684
계	9,851,329	1,080,426	1,130,090	2,754,090	690,476	586,087	3,234,460	830,916	20,157,874

자료 : 철도청 내부자료를 전산처리



〈표-2〉 양회 싸이로 건설현황

지역별	역명	총규모	기수	지역별	역명	총규모	기수
경 기 (일부 강원지역 포함)	덕소 성북 오봉 춘천 팔당	96,500톤	21기	대 전	매포 신성 옥마 연무 도대 안	101,500톤	20기
순 천	극락 강용 부약 골전 북주 대금	25,300톤	15기				
	영 주			무릉 신녕	10,000톤	2기	
대 전	오송 대전 조차 장 신탄 진주 청성 홍동 신리 혹석 무강 음성 간치	101,500톤	20기				

고 있기 때문에 원자재 및 중간제품의 조달이 유리하다는 측면이 있다. 그러나 소비권역인 서울 및 부산 등 대도시와의 원거리 입지가 중요한 걸림돌의 하나로 인식되어 왔고 이는 다시 판매과정에 복잡성을 가중, 물류비를 상승시키는 중요한 원인이 되어 왔다. 이러한 현상은 철도로 운송되는 시멘트 화물의 발생지와 도착지를 비교해보면 쉽게 확인할 수 있다. 〈표-1〉에서 보는 바와 같이 시멘트화물은 이동권역이 비교적 전국에 광범위하게 퍼져있는 것이 특징이다. 무엇보다도 시멘트의 생산지와 소비자가 떨어져 있는 것이 가장 큰 원인이다. 시멘트 산업의 경우 주요원인

유연탄(전량 수입)과 석회석이 차질 없이 공급되어야 하기 때문에 대부분의 산지가 원재료 조달이 용이한 강원(동해, 삼척, 영월) 및 충북(제천, 단양)에 집중 배치되어 있다. 우리나라의 경우 국내 시멘트 업계는 9개사 11개 공장이 있으나 전라남도 장성의 고려시멘트 1개사를 제외한 10개 공장이 강원 및 충북지역에 밀집되어 있다.

반면 시멘트의 소비는 인구 및 산업이 집중된 서울, 부산 지역이 각각 42.4%, 16.9%를 점해 전체 생산물량의 60%가량이 이들 양대 도시로 운송되고 있어 생산지·소비지간에는 장거리에 걸쳐 운송, 보관, 하역, 포장등 다양한 물류활

동이 야기될 수 밖에 없다. 따라서 시멘트의 경우에도 유통출하지지, 즉 시멘트 싸이로의 증설이 가장 중요하다. 적정 유통기지의 확보는 시멘트 산업이 갖고 있는 제약(중량화물성, 수요의 계절성, 산지와 소비지의 지역적 편재)을 극복할 수 있는 거의 유일한 방법이라 할 수 있다.

유통기지의 입지는 선박이 갖는 대량/일시운송의 특성을 충분히 활용할 수 있는 임해지역이 보다 유리하나 단기적으로는 철도역을 중심으로 한 유통기지 건설도 고려해 보아야 한다. 철도역을 중심으로 한 양회 싸이로 기지의 확대가 검토되어야 한다. ▲