



# 내륙컨테이너기지(ICD)의 개발현황

조 찬 혁 <해운산업연구원, 연구위원>

의왕 내륙컨테이너 기지의 확장공사는  
컨테이너화도입 이후 계속되는 수도권지역의 컨테이너수요,  
도로분야에 컨테이너가 집중되면서 야기되고 있는  
고속도로의 능력한계 등을 극복할 수 있는  
시의 적절한 선택으로 이해할 수 있으며  
시멘트 업계의 물류난 해소에도 시사하는 바가 크다할 것이다.

## 1. 서 론

미국 선사 Sea-Land의 [Pittsburgh호]가 부산항에 입항, 우리나라 최초의 컨테이너 운송시대를 연 것은 1970년이였다. 그로부터 불과 30년이 채 지나지 않은 지금, 유류, 양곡, 철광석 등 대량화물을 제외한 잡화화물은 이제 대부분 컨테이너에 의해 운송되고 있다. 컨테이너화물의 취급량은 1981년 82만 5천TEU에서 1994년 344만 1천TEU로 연평균 기준 11.6%, 배수기준 약 4.2배의 높은 증가추세를 보이고 있고 항만

의 컨테이너 처리실적은 세계 5위에 올라섰다. 국제화물운송에 관한 door to door 시스템은 모두로 하는 컨테이너 운송체제가 완전히 자리를 잡은 것이다.

더욱 주목되는 것은 컨테이너를 둘러싼 해운 및 국제물류 업체간 경쟁이 항만 및 해양에서의 기술개발, 비용절감차원을 넘어 화물추적 시스템의 보급, 내륙운송의 신속화와 비용절감 등으로 확대, 발전되고 있다는 점이다. 해상운송분야의 기술수준과 서비스 제공능력이 선사간에 평준화 양상을 보이기 시작하면서 컨테이너를 둘러싼 운송사

전장이 철도·도로등으로 옮겨지고 있고 내륙컨테이너기지(Inland Container Depot:ICD라 함)의 개발에 박차를 가하고 있다.

우리나라는 1984년 이후 경기도 의왕에 약 15만평 규모의 내륙컨테이너 기지를 개발, 운영해온데 이어 의왕기지의 확장공사 및 경상남도 양산지역에도 내륙컨테이너 기지의 건설을 추진하고 있다. 컨테이너 내륙기지는 컨테이너의 통관, 장치, 수송 등을 일괄 처리할 수 있는 효과적인 물류센터인 한편 항만의 CY(Container Yard: 컨테이너 보관장소)부족현상을 배후지

에서 분담함으로써 부두기능을 내륙으로 끌어들이는 내륙항만의 성격도 내포하고 있다. 이러한 컨테이너 내륙기지의 조성은 협소한 항만부지 문제를 해결하고 내륙수송체계의 합리화 및 물류비용 절감효과를 가져와 부산항의 내륙수송체계가 한걸 합리화될 수 있을 것이다.

## 2. 우리나라의 내륙컨테이너기지 건설현황

우리나라는 컨테이너 운송분야의 환경변화에 대처하기 위해 1984년 서울로부터 40km 떨어진 의왕시에 약15만평 규모의 대단위 철도컨테이너터미널을 개장한데 이어 터미널수요에 대한 조치로 1994년 12월에는 제2기 터미널 확장사업에 착수했다.

의왕 내륙 컨테이너 기지의 확장공사는 컨테이너화 도입이후 계속되는 수도권 지역의 컨테이너 수요, 도로분야에 컨테이너가 집중되면서 야기되고 있는 고속도로의 능력한계 등을 극복할 수 있는 시의 적절한 선택으로 이해될 수 있다.

국내 유일의 내륙 컨테이너 기지라 할 수 있는 의왕 철송기지는 우리나라 최대의 컨테이너 발생지인 수도권의 물류거점으로서 컨테이너 화물의 내륙지 통관, 공컨테이너의 장치, 철도운송의 최종 터미널로서 컨테이너의 항만/내륙운송 합리화에 중추적 역할을 담당



해 왔다. 현재 의왕 내륙 컨테이너 기지는 늘어나는 컨테이너 물량수요에 대비하고 내륙 컨테이너 기지 본래의 기능을 강화 하면서 대고객 서비스를 획기적으로 개선하기 위해 무연탄기지 부지에 약 8만평 규모의 신규컨테이너기지를 건설중이며 그중 약2만평은 (주)경인 ICD가 직영, 불특정 다수 이용자가 이용할 수 있는 공용시설로 활용할 방침이다.

한편 1992년 4월 철도청과 16개 철도 소운송업체가 공동 출자방식을 통해 (주)경인 ICD를 발족, 기존의 철도화물기지를 본격 관리하기 시작 하면서 통관기능의 보강, 기지의 보세 장치 강화, 그리고 gate 관리의 전산화 추진 등 여러가지 가지적 변화가 나타나고 있다. 1984년 개장이후 소운송업체의 개별관리에 여러 구획으로 나뉘어 운영되던 철송기지가 4개의 군별운영체제로 전환되었고 철

송관리도 (주)경인 ICD로 일원화되는 등 운영의 통일성도 훨씬 강화되었다.

의왕 내륙 컨테이너 기지 조성공사의 주요 개요를 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

① 공사개요 : 과거 무연탄기지로 예정되어 있던 철도부지 8만평을 내륙컨테이너기지로 조성하여 수도권 수출입 컨테이너 수송의 원활화 및 물류비 절감을 도모

② 공사기간 : 1994.12-1996.12

③ 시공업체 : 동아건설(주)

④ 총조성비 : 약320억원(철도청 25%, (주)경인ICD주주사 75%부담)

⑤ 건설규모

- 총 부지면적 : 79,232평

- 컨테이너 야드 : 44,000평

- 보세화물창고 : 1,840평(1동)

- 운영건물 : 3,860평(7동)

- 정비고 : 890평(2동)

- 냉동전원시설 : 96개



〈표-1〉 양산 내륙 컨테이너 기지와 의왕 내륙 컨테이너 기지의 시설규모 비교

|           | 의왕 ICD  |                | 양산 ICD          |
|-----------|---------|----------------|-----------------|
|           | 기존기지    | 신설기지           |                 |
| CY 면적(평)  | 83,254  | 44,000(19,000) | 190,004(19,000) |
| CFS 면적(평) | 1,070   | 1,850          | 20,551          |
| 공동시설(평)   | 3,047   | 2,486          | 9,774           |
| 철송시설(m)   | 3,720   | 2,460          | 2,220           |
| 도로시설(m)   | 900     | 1,100          | 2,525           |
| 총면적(평)    | 148,590 | 79,232         | 267,308         |

자료: (주)경인ICD 및 (주)양산ICD

주1): CY면적중 ( )는 공용 CY면적임

2): 공동시설이란 기지 운영건물, 자량정비고, 경비실, GATE등을 포함함.

- 철도궤도 : 2,542m(3개선)

한편 양산지역에도 항만내 CY 부족난을 해소 하고 부산지 교통 체증을 완화하면서 소규모 CY의 대도시 산재에 따른 운영상의 비효율을 제거하기 위해 약 20만평 규모의 대단위 내륙 컨테이너 기지가 건설중이며 1998년말 완공될 예정이다. 특히 한국컨테이너 부두공단과 22개 민간업체가 공동 출자해 1992년 7월 관리법인인 (주)양산ICD를 설립하였으며 기지건설에 필요한 토지매입을 완료, 1994년 12월 본격 착공에 들어간바 있다.

양산 내륙 컨테이너 기지조성사업의 주요 개요를 살펴보면 다음과 같다.

- 위치 : 경남 양산군 물금면 증산리 양산/구포간 고속도로와 양산천 사이
- 주요 유치시설
  - 운영시설 : 컨테이너 야드

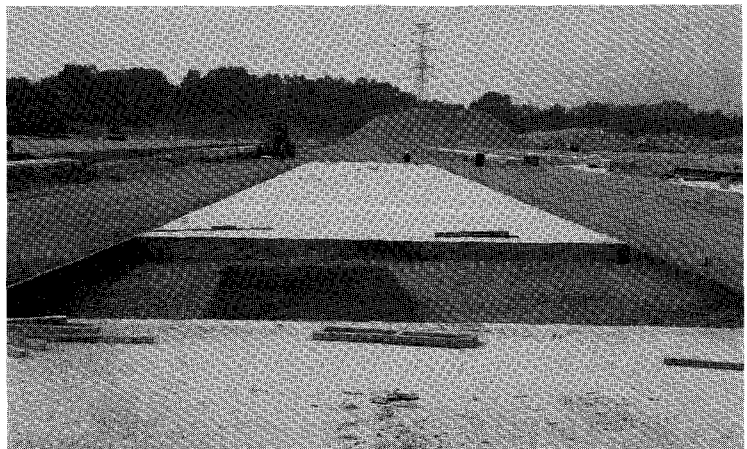
(Container Yard:CY), 보세 화물창고(Container Freight Station:CFS), 냉동컨테이너 장치장등 컨테이너 조작 관련 시설

- 공동시설 : 기지내 주요 간선도로, 철송시설, Gate Complex, 급수시설등
- 부대시설 : 컨테이너 수리소, 차량정비공장, 주유시설, 운영 건물, 식당등

- 수용기관, 세관, 동·식물 검역 기관, 은행·보험등 금융기관·기지운영 참여업체, 검수·검량·감정등 운영관련업체

### 3. 내륙컨테이너기지의 향후 개발전망

그러나 장기적으로 우리나라 컨테이너 화물유통체제의 비능률을 해소하고 내륙운송 체제의 합리화 및 물류비용 절감을 위해서는 내륙 컨테이너 기지의 추가개발이 필요하다는 의견도 개진되고 있다. 내륙컨테이너 화물기지의 조성은 ① 항만내에서의 신속한 유통을 가능하게 하고, ② 협소한 항만부지 문제를 해결하는 한편 내륙수송비의 절감, ③ 컨테이너화의 신장 및 규모의 경제를 향유할 수 있어 여러면에서 그 효과가 크다고 할 수 있다. 더우기 향후 컨테이너 물동량은 계속 증가하나

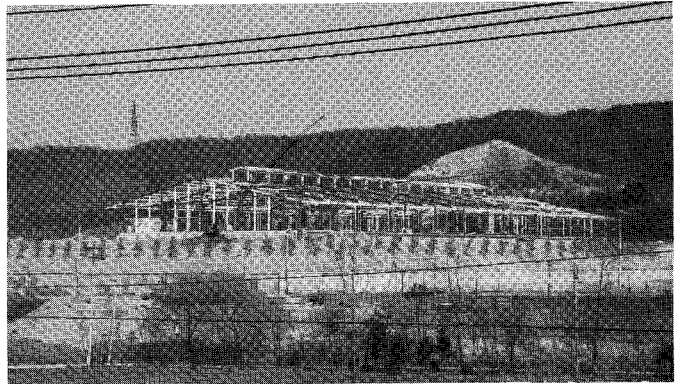


항만시설 능력이 수요에 미치지 못함에 따라 부산지역 항만시설의 역할이 비정상적으로 증가되고 그에 따라 야기되는 컨테이너 내륙 수송체계상의 제반문제점 해소를 위해 권역별 컨테이너기지의 건설도 검토해 볼만 하다.

경인지역 및 부산권의 양산내륙 컨테이너 기지외에 컨테이너 물동량이 많은 대전권, 호남권 등 주요 권역의 철도인입선 혹은 간선도로로의 접근이 용이한 지역에 내륙 컨테이너 기지를 건설, 그 기능을 활성화 할 필요가 있다. 향후 내륙 컨테이너 화물기지를 조성함에 있어서는 컨테이너 물동량의 수요추정과 컨테이너 개발계획을 충분히 검토하고 우리나라 컨테이너 유통구조상 제반문제점을 종합적으로 고려하여 내륙컨테이너 화물이 원활하게 유통될 수 있도록 그 시설 규모, 입지선정, 투자 및 운영방안이 다각적으로 검토되어야 할 것이다.

#### 4. 시멘트 내륙기지의 건설에도 관심을 기울여야

전술한 의왕 컨테이너 기지(혹은 부곡기지라고도 함) 주변에는 수도권지역의 시멘트 유통, 보관 등을 담당하는 시멘트기지가 운영되고 있어 주목된다. 특히 동 기지



는 당초 컨테이너기지로 개발되었다기 보다는 시멘트, 무연탄, 일반 화물 모두를 취급하는 종합터미널로 개발되었으나 현재는 컨테이너와 시멘트만 취급되고 있다.

부곡내 시멘트기지가 갖는 의의는 매우 크다. 주지하는 바와 같이 시멘트는 그 수요가 계절적이기 때문에 성수기의 수요를 충족시키기 위해 비수기의 생산물량 저장이 필요하고 2차 수송거리를 줄임으로써 소비자에게 시멘트 공급을 원활하게 하기 위한 내륙기지가 필요하다. 동 기지는 대량 소비지인 수도권 지역의 시멘트수요를 감안하여 수도권의 북부, 서부 및 남부지역에 시멘트 수급의 원활화를 촉진하는데 중요한 역할을 담당하고 있다.

향후에는 대량수송과 저렴한 수송비용이 이점을 가진 연안해송을 강화하기 위해 항만인근지역에 시멘트 유통기지를 건설하는 것도

고려해 볼직하다. 또 지역별 시멘트 소비를 충족시키기 위해 각지역별 시멘트 유통사일로의 신설을 추진해야 한다.

특히 지역별 시멘트 유통기지의 최적지역은 철도역 주변이 될 것이다. 철도의 경우 비록 충분하지는 않아도 전국 어디든 선로가 연결되어 있고 철도역 주변에는 철도청 소유의 토지가 많아 시멘트의 경우에도 거점별 물류시설을 확보하기에 안성맞춤의 여건을 갖추고 있다. 이러한 환경을 잘 활용하기만 하면 얼마든지 시멘트 업계와 화주 모두 큰 혜택을 받을수 있게 되어 있다. 따라서 현시점에서 중요한 것은 철도를 이용해서 시멘트 물류체계를 개선하려는 노력과 연구, 관심 및 정책의 발굴이 필요하다. 이러한 점에서 내륙 컨테이너기지의 건설은 시멘트 업계의 물류난 해소에도 시사하는 바가 매우 많다. ▲