

보도 일시	2022. 12. 16.(금) 10:00	배포 일시	2022. 12. 15.(목) 10:00
담당 부서	항만국 항만정책과	책임자	과 장 이상호 (044-200-5910)
		담당자	사무관 윤영수 (044-200-5911)

2030년까지 항만배후단지 개발에 2조 279억원 투자 - 해수부, 제4차 항만배후단지 개발 종합계획(2023~2030) 수립 -

- ☐ 신규 지정, 산업단지 전환 등 업계 수요를 반영한 배후단지 공급(3,126만㎡)
- ☐ 수소복합단지와 스마트공동물류센터, 배후단지도 최첨단·친환경으로 조성
- ☐ 항만배후단지 전(全)주기 규제혁신으로 기업하기 좋은 배후단지 조성

	2021년	2030년
공급면적(만㎡)	1,569	3,126
입주기업(개)	233	480
처리물동량(만TEU)	367	535

해양수산부(장관 조승환)는 2023년부터 2030년까지의 항만배후단지 개발·운영계획을 담은 ‘제4차(2023~2030) 항만배후단지 개발 종합계획’을 확정하여 12월 16일(금) 고시한다고 밝혔다.

항만배후단지는 항만기능을 지원하고 상품의 가공, 조립, 보관 배송 등 복합물류를 통한 부가가치 창출 역할까지 담당하고 있는 항만의 인접구역이다. 항만배후단지 개발 종합계획은 「항만법」에 따라 해양수산부장관이 수립하는 5년 단위 법정계획으로서, 전국의 무역항을 대상으로 항만배후단지의 지정과 계획적 공급 및 운영방향을 설정하는 계획이다.

해수부는 지난해 항만별 현장조사를 실시하고, 개발 수요면적 산정과 현장 의견 수렴 및 전문가 회의 등을 거쳐 계획(안)을 마련하고, 중앙항만정책심의회(위원장:해수부차관)의 심의를 거쳐 이번 계획을 수립하였다.

이번 항만배후단지 개발 종합계획은 ‘항만배후단지를 부가가치와 일자리를 창출하는 핵심 산업공간으로 육성’한다는 비전 아래, ①항만개발과 수요에 맞는 충분한 항만배후단지를 공급하고, ②최첨단·친환경 스마트 그린 항만배후단지를 조성하는 한편, ③기업하기 좋은 항만배후단지를 개발·운영토록 하는데 중점을 두었다.

‘제4차 항만배후단지 개발 종합계획’의 주요 내용은 다음과 같다.

① 항만개발과 수요에 맞는 충분한 항만배후단지 공급

해수부는 우선적으로 항만 인근에서 사업영위를 희망하는 기업들의 수요에 맞는 충분한 항만배후단지 공급을 추진한다. 이를 위해 2종 항만배후단지*를 1종으로 전환(267천㎡)하여 부산항과 같이 항만물동량이 많은 지역의 물류 수요에 대응하기로 했다. 한편, 지자체와 협업하여 진해신항 건설에 따른 항만배후단지 수요 증가에 대비한 내륙부지 지정방안도 검토해나가기로 했다. 또한, 인천신항의 컨테이너 분담률 확대에 따라 항만배후단지 수요도 증가할 것에 대비하여, 현재 준설토 투기장인 항만시설용부지를 신규 항만배후단지로 공급(1,570천㎡)한다. 아울러, 준설토 투기장뿐만 아니라 기존의 산업단지를 항만배후단지로 전환(407천㎡)하는 등의 공급다변화도 실시한다.

* 1종 항만배후단지 : 복합물류 제조시설, 업무편의시설, 연구벤처 등 기타 공공시설 설치 가능
2종 항만배후단지 : 주거시설, 일반업무시설, 의료시설 등 1종 항만배후단지 지원시설 설치 가능

② 최첨단·친환경 스마트그린 항만배후단지 조성

항만배후단지에도 스마트와 친환경의 요소를 도입한다. 먼저, 울산항 항만배후단지에 LNG 수입과 병커링 터미널과 연계한 수소액화·저장시설 등을 구축하여 수소복합단지를 구현한다. 정부는 항만배후단지 임대 등을 통해 실증부지를 제공하고, 수소판매업의 입주를 허용하면서 특화지역으로 설정하는 등 지원을 추진한다. 민간은 저장시설 등 상부시설을 구축하고, 해외 수소를 유통하는 등의 사업을 추진한다. 또한, 항만배후단지에 스마트 공동물류센터를 설립하여 역량있는 중소기업에 이송적치 자동화, AI로 분석한

실시간 재고관리 등 미래형 물류인프라를 제공한다. 이와 같은 스마트 공동 물류센터는 부산항·인천항에 시범적으로 건립 후 타 항만배후단지에도 확대를 추진한다. 한편, 컨테이너 항만과 배후단지 간 효율적인 화물 운송을 위해 친환경 전기구동 무인화물트램 기술도 개발하여 실증하기로 했다.

③ 기업하기 좋은 항만배후단지 개발·운영

한편, 최근 발표한 ‘해양수산 규제혁신 방안(‘22.11.9)’에 따라 항만배후단지의 개발과 운영에 이르는 전 과정에 대한 규제도 개선한다. 우선, 2종 항만배후단지를 중심으로 항만배후단지에 설치되는 시설에 대한 규제도 단힌(positive) 방식에서 열린(negative) 방식으로 전환해 민간투자를 유치한다. 현재 2종 항만배후단지에는 주거시설, 판매시설 등 법령에서 규정된 시설만 설치할 수 있지만, 앞으로는 위험·유해시설을 제외한 모든 시설이 들어설 수 있게 된다. 아울러, 2종 항만배후단지 입지시설에 대한 10년의 양도제한 규정도 적용을 배제하여 조성이 완료된 후에도 분양이 지연되었던 2종 항만배후단지의 활성화도 추진할 예정이다.

항만배후단지 운영과정에서는 기존 입주 물류기업이 제조업도 영위할 수 있도록 겸업 조건을 완화하고, 신규 투자를 유치하고 일정한 조건을 만족시킬 경우 출자자의 지분변경도 허용*함으로써 급변하는 환경변화에 신속하게 대응할 수 있도록 한다.

* (현행) 5년간 출자자 지분 변경 금지 → (개선) 업종, 형태, 경영 유지 시 예외적으로 허용

해수부는 규제혁신 과제의 차질없는 이행을 위해 관련 법령 및 지침을 신속하게 정비해 나가기로 했다. 우선 2종 항만배후단지 입지시설의 양도제한 배제 등의 규제혁신 내용을 담은 「항만법」 일부개정법률안을 조속히 발의, 내년 상반기 중 입법을 완료하고, 1종 항만배후단지 관리규정 등 지침도 개정 완료할 예정이다.

이러한 항만배후단지 추진전략을 통해 해수부는 2030년까지 전국 8개 항만의 항만배후단지에 31,261천㎡의 항만배후단지를 조성할 계획이다. 항만배후단지 입주기업이 233개에서 480개로 증가하고, 항만배후단지의 처리

물동량도 367만TEU에서 535만TEU로 46% 증가할 전망이다. 이를 위해 해수부는 2030년까지 총 2조 279억원을 투자하는데, 재정으로 5,655억원, 민간투자자 1조 4,861억원을 조달할 계획이다. 이를 통해 지역의 일자리 창출 및 소득증대를 통해 지역 균형발전에 기여할 예정이다.

조승환 해양수산부 장관은 “현장의 수요에 맞춰 항만배후단지를 적기에 공급하는 것은 물론, 항만배후단지를 스마트·친환경화 하는 부분도 중점적으로 추진하려고 한다”며, “이번 종합계획이 현장에서 차질없이 구현될 수 있도록 후속조치에 최선을 다하겠다”고 말했다.

‘제4차(2023~2030) 항만배후단지 개발 종합계획’ 전문은 해양수산부 누리집(<https://www.mof.go.kr>)의 정책자료 → 법령정보 → 훈령/예규/고시/공고 게시판에서 확인할 수 있다.

1 개 요

□ (계획의 성격) 「항만법」 제44조에 따라 해양수산부장관이 수립하는 항만배후단지의 지정·개발·용지의 공급 등에 관한 법정계획

* 제1차('06~'20), 제2차('12~'20), 제3차('17~'30) 등 항만기본계획(10년 단위)에 따라 항만배후단지 개발에 관한 장기적·종합적 정책방향을 5년 단위로 제시

□ (계획의 내용) 항만배후단지가 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모할 수 있도록 지정·개발하는 정책 수립

- ① (수립주체) 해양수산부장관
- ② (계획기간) '22년 12월(고시일) ~ '30년(제5차 항만배후단지 수립 시 변경)
- ③ (공간적범위) 무역항의 항만구역 또는 항만시설 설치예정지역(항만기본계획)
- ④ (내용적범위) 항만배후단지 개발이 필요하다고 인정되는 항만
 - ▶ 공유수면 매립지, 항만 유희부지 등 항만배후단지 지정·개발을 위한 용지의 계획적 조성·공급에 관한 사항 등

2 항만배후단지 지정·공급계획

□ (지정) 화물처리능력(연간 1천만톤 이상), 시설규모('권'선석 확보), 개발 부지 확보(30만㎡) 여부 등의 기준을 충족하는 8개 항만에 대해 지정

* 부산, 인천, 평택·당진, 광양, 목포, 마산, 울산, 포항

□ (공급면적) 목표연도('30년) 기준 총 31,262천㎡ 개발 예정

(단위: 천㎡)

구분	합계	부산	인천	평택	광양	울산	포항	목포	마산
제3차	29,699	8,457	7,566	5,869	3,981	1,513	1,264	724	325
제4차	31,262	8,290	9,144	5,862	4,404	1,277	1,240	724	321

* (부산) 부두 개발(피더, 잡화 축소, 2종→1종 전환과 내륙부지 검토 후 반영 예정
(울산) 준설토투기장 면적 축소)로 공급에 따른 감소

① 항만개발과 수요에 맞는 충분한 항만배후단지 공급

- (부산항) 신규 투기장 부족, 진해신항 개발 등을 고려하여 2종 항만배후단지의 1종 전환 및 인근 내륙부지 지정 검토
 - 웅동 2단계 2종 항만배후단지를 1종으로 전환하여 공급(267천㎡)
 - 수요 대비 부족한 공급계획과 향후 진해신항 등 개발에 따른 물동량 증가에 대비한 추가 항만배후단지 지정 검토
- (인천항) 인천신항 컨분담을 확대에 따른 항만배후단지 수요를 감안, 신규준설토 투기장 일부를 항만배후단지(2-1단계)로 지정·공급

* '30년 기준 인천신항 배후단지 수요 4,901천㎡, 공급 2,552천㎡(-2,349천㎡)



- (광양항) 항만배후단지 부족 문제 해소를 위해 세풍 일반산업단지를 매입(40.7만㎡), 배후단지로 지정하여 석유화학·철강 등 지역산업 지원
 - '30년 기준 광양항 항만배후단지 수요는 412만㎡, 세풍산단 제외 공급면적은 403만㎡로 공급 부족(-9만㎡)
 - 북측배후단지 조성완료('25)까지 추가 공급 불가, '30년까지 조성 가능 부지가 전무한 점을 감안, PA·지자체와 협력하여 산단 매입

② 최첨단·친환경 스마트그린 항만배후단지 조성

- (CEC) 수소를 소비할 수 있는 산업 활동(물류, 제조 등)이 집약된 항만 배후단지에 수소복합단지를 구현, 그린 항만배후단지 조성 추진

* 실증부지 제공 수소판매업 입주허용 등의 정부지원과 상부시설 구축 해외수소 유통 등 사업으로 민관협력

- 울산항 배후단지에 오일허브 1단계 사업과 연계하여 수소액화·저장 시설 등을 구축('30)

* 울산 동북아 오일허브는 국내 최대 수소생산·소비지역으로 해외 그린수소 수입, 해상풍력을 통한 그린수소 생산도 가능한 지역



- 추후 다른 항만배후단지에도 수소 충전소 등 관련 시설의 입지를 추진하고, 장기적으로는 에너지자립이 가능한 항만배후단지로 발전
- (스마트물류센터) 부산항·인천항 항만배후단지 내 디지털 물류 기술(빅데이터, IoT)이 적용된 스마트 공동물류센터 건립·확대
 - (인천항) 대 중국 카페리 운송서비스, 인천공항과의 Sea&Air 연계, 해상특송 통관시스템 등을 통한 부가가치 창출 도모
 - (부산항) 우수한 항만 인프라를 바탕으로 중소물류기업 및 창업기업 지원을 통한 신규물동량 확보와 중소물류업체 동반성장에 주력
 - (확대) '25년 이후 타 항만에도 스마트물류센터 확대 추진
- (무인화물트램) '컨'터미널과 배후단지 간 효율적인 화물운송을 위한 친환경 전기구동 무인화물트램 기술 개발 및 실증(울산항)
 - 항만구역 내 대기질 개선, 친환경 운송수단 기술확보와 화물운송 인력부족 문제 대응
 - 자율주행 물류 수송, 소수 인원에 의한 검수 및 원격제어를 통해 항만 운용 효율성 향상, 비용 절감 및 야적장 안전사고 방지 실현



③ 기업하기 좋은 항만배후단지 운영

① (입지시설 확대) 2종 항만배후단지에 설치할 수 있는 시설을 네거티브 방식으로 규정하여 입지시설 확대

- 위험시설, 종교시설, 묘지 관련 시설, 청소년 유해시설 등 입지가 불가능한 시설을 제외한 모든 시설의 입지를 허용

② (양도제한 해제) 2종 항만배후단지에 설치하는 상부시설의 특성과 기능을 고려하여 양도제한 등 해제

현행	개선안
■ 비관리청 항만개발사업 허가 및 실시 계획 승인 필요 ■ 준공 후 국가 귀속여부 결정 필요 ■ 취득 후 10년간 양도제한 ■ 항만시설 사용허가 필요	■ <u>현행 절차 모두 배제</u>

③ (특례 확대) 항만배후단지에 있는 국유재산에 대하여 사용허가 또는 대부하는 특례기간 확대(20→30년)

현행	개선안
■ 사업시행자에게 항만배후단지의 국유재산을 <u>20년</u>의 범위에서 사용허가 또는 대부	■ 사업시행자에게 항만배후단지의 국유재산을 <u>30년</u>의 범위에서 사용허가 또는 대부

④ (기업자율성 확대) 입주 신청한 업종(물류업) 이외 업종(제조업)도 추가 승인을 통해 사업다각화를 지원하고,

- 입주기업의 경영개선, 투자유치 확대 등을 위해 임대차 계약 체결 후 5년간 출자자 및 출자 지분 변경 불가 조항을 삭제

⑤ (인센티브 부여) 유턴기업 입주신청 시 가점을 제공하여 우선 입주 자격을 부여하고, 임대료 등에도 인센티브 제공

* 선정평가시 가점부여(최대 3점), 최초 사업실적 평가 유예, 임대료 납부 유예 및 감면 등

비전

“ 항만배후단지를 부가가치와 일자리를 창출하는 핵심 산업공간으로 육성 ”

목표

구분	2021년	2025년	2028년	2030년
공급면적 (천㎡)	15,691	22,745	22,854	31,262
입주기업 (개)	233	321	409	480
처리물동량 (천TEU)	3,665	4,336	4,918	5,349
개발 부가가치 (억원)	12,129	15,715	24,323	55,955

기본방향



수요자 요구에 부합하는 다양한 기능의
항만배후단지 육성

+



항만배후단지 개발 쏠주기
(계획-조성-입주-운영) 규제 개선

추진전략

01

항만개발과 수요에 맞는
충분한 항만배후단지 공급

- [부산항] 물류수요 증가에 따른 1종 전환 공급 및 공급다변화
- [인천항] 인천신항 컨테이너단말 확장에 따른 추가 공급
- [광양항] 지역산업과 연계를 위한 산업단지 매입·확대

02

최첨단·친환경 스마트 그린
항만배후단지 조성

- 수소복합단지를 통한 스마트그린 항만배후단지 구현 및 확산
- 항만배후단지 내 스마트 공동물류센터 설립 및 확대
- 항만-배후단지 간 무인화물트램 운송

03

기업하기 좋은 항만배후단지
개발·운영

- 2종 항만배후단지 규제 완화 등을 통한 민간 투자 유치 확대
- 1종 항만배후단지 겸업조건 완화 등 입주자격 완화 추진

추진체계



항만배후단지 관련
법령 및 지침 재정비

+



항만배후단지 활성화를 위한
행·재정적 지원 추진

“ 2030년까지 항만배후단지 조성 사업비 2조 279억원 투입,
3,126만㎡ 공급 ,”



생 산 유 발 133,317억원



부 가 가 치 55,955억원



고 용 창 출 88,635명



인천항

개발방향

- ✓ 환황해권 국제물류 지원강화형
→ 스마트공동물류, 콜드체인, 이커머스

공급면적

✓ 9,144천㎡



포항항

개발방향

- ✓ 지역특화형
→ 신재생, 철제품 생산기지

공급면적

✓ 1,240천㎡



평택·당진항

개발방향

- ✓ 제조기반 부가가치 창출형
→ 자동차 PDI

공급면적

✓ 5,862천㎡



울산항

개발방향

- ✓ 지역특화형
→ 수소복합단지 조성

공급면적

✓ 1,277천㎡



목포항

개발방향

- ✓ 지역특화형
→ 해상풍력 지원

공급면적

✓ 724천㎡



광양항

개발방향

- ✓ 산업클러스터 기능강화형
→ 지역산업 연계

공급면적

✓ 4,404천㎡



마산항

개발방향

- ✓ 지역특화형
→ 해외수출 물류기지

공급면적

✓ 321천㎡



부산항 신항

개발방향

- ✓ 글로벌복합비즈니스형
→ 현대평양물류허브, 스마트공동물류

공급면적

✓ 8,290천㎡