

## 제2차 항만배후단지개발 종합계획과 향후과제

박병주 박사

환경·교통연구실

항만배후단지개발 종합계획 개요

항만배후단지개발 종합계획의 내용

국내 주요 항만의 배후단지 확충 노력

향후 과제

- 항만 배후권역의 개발은 국제물류의 주도권 확보와 국가 경쟁력 강화를 위한 새로운 성장 동력으로 급부상하고 있는데, 글로벌 물류 네트워크 구축 가속화 및 치열한 물동량 유치 경쟁 등 국내외 물류환경 변화에 적극적으로 대응하기 위해서는 충분한 배후물류단지 확보 및 항만의 화물집화 잠재력 확충이 필수적임
- 항만법 제41조에 따라 5년마다 항만배후단지의 개발이 필요하다고 인정되는 무역항을 대상으로 항만배후단지개발 종합계획을 수립하고 있는데, 이는 경제의 글로벌화에 따른 국제적인 물류활동의 증가 등으로 항만의 공간구조와 기능이 더욱 고도화·다양화 되어가고 있기 때문에 항만배후단지 개발에 관한 장기적·종합적 정책 방향 설정을 통해 항만배후단지의 지속가능한 발전과 효율을 도모하고 국가경쟁력 제고 및 경제 발전에 기여하고자 함임
- 항만배후단지개발 종합계획의 주요 내용은 항만배후단지 지정기준 재검토 및 재설정, 항만배후단지 개발 수요면적 산정, 항만배후단지 또는 항만시설용 부지를 대상으로 개발 수요에 따른 용지의 조성 및 공급계획 수립, 국내외 물류환경 여건변화를 고려한 항만배후단지의 개발 방향 설정, 항만별 육성전략 및 항만배후단지 유형화 등을 통한 항만배후단지 개발 특성화 전략 수립 및 개발 후 관리·운영 측면을 고려한 토지이용계획 수립 그리고 기반시설에 대한 용수(상수도) 시설계획, 에너지 시설계획, 교통시설계획, 전력 공급계획, 통신시설계획 및 환경보전에 대한 하(폐)수 시설계획, 폐기물 처리 시설계획의 수립임
- 마산항은 2차 항만배후단지개발 종합계획에서 나타난 것처럼 수요에 비해 배후단지 확보율이 2015년 46.6%, 2020년 39.3%로 배후단지가 매우 부족한 상황으로 해상풍력과 같은 신재생에너지 산업 등 관련산업의 확장을 고려하여 향후 필요한 배후단지 규모와 위치 등을 고려한 장기적·전략적인 마산항 항만배후단지 조성계획을 수립할 필요가 있음
- 하동항은 해양플랜트 생산 또는 수리의 거점 역할을 할 수 있도록 하동항 항만배후단지 규모와 위치 등이 포함된 하동항 항만배후단지 조성계획을 수립할 필요가 있고, 삼천포 신항은 국내 U턴기업 유치, 전략산업(항공관련산업) 지원 등의 삼천포항 기능 특성화를 위한 항만배후단지 조성계획을 마련할 필요가 있음

# 1 / 항만배후단지개발 종합계획 개요

## ▣ 항만배후단지의 중요성

- 글로벌화와 교역 자유화는 기업의 시장 확대와 경쟁력 제고를 위해 생산 활동의 지리적 분산과 확대를 유발하였고, 저비용 국가로의 생산 활동 분산으로 심화된 국제 수직분업화는 물류 산업을 중심 산업으로 성장시키고 있음
- 항만은 단순 하역기능 만을 통한 물동량 증가에 의존하는 외형적 성장이 아닌 배후 물류단지에 글로벌 기업들을 유치하여 보다 많은 고용과 부가가치를 창출하는 형태로 변화되고 있으며, 항만의 기능이 하역 이외 부가가치 서비스 제공 등 다양해지기 시작하면서 항만의 공간 확대 차원에서 항만과 직·간접적으로 연계된 항만배후단지가 발달하기 시작함

출하는 형태로 변화되고 있으며, 항만의 기능이 하역 이외 부가가치 서비스 제공 등 다양해지기 시작하면서 항만의 공간 확대 차원에서 항만과 직·간접적으로 연계된 항만배후단지가 발달하기 시작함

- 항만배후단지는 크게 두 가지 기능을 하는데, 하나는 항만배후단지의 전형적인 기능으로 화물의 저장, 컨테이너 적·반입 등이고, 또 다른 기능은 가공·조립, 라벨링 및 다양한 부가가치 물류 서비스들을 제공하는 것임



〈 그림1 〉 항만 배후단지의 기능

- 항만배후단지는 물류의 중심지로서 하역 및 저장 기능을 수행하는 동시에 제조기능, 부가가치 창출기능을 수행하는 곳으로 변화하고 있어, 물류 전문기업들은 물류 효율화를 위해 내륙에 있던 창고 시설들을 항만 배후지역으로 옮김으로써 비용 절감을 통한 물류의 효율성을 실현하고 있음
- 국제 분업화에 따라 글로벌 기업들은 항만 배후단

지를 물류비 절감을 위한 제조업과 물류업의 서비스 거점으로 활용하고 있음

- 항만배후단지에 국제무역의 거점을 형성하고 글로벌 물류 기업들은 규모의 경제 실현을 통한 서비스 향상, 비용절감, 시장 확대 등을 위해 주요 중심 항만의 배후단지를 중심으로 기업의 SCM(Supply Chain Management) 전략과 물류시설을 통합하는 추세로 발전하고 있어 항만배

1) 우리나라 항만법에서 항만 배후단지란 무역항의 항만구역에 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하고 항만을 이용하는 사람의 편의를 꾀하기 위하여 지정·개발하는 일단(一團)의 토지를 말함.

후단지의 경쟁이 심화되고 있음

- 이와 같이 항만배후단지가 항만 간의 경쟁에서 주요 대상이 되고 있고, 이는 항만의 성장이 물동량 유치를 통해 외형적으로 이루어지기보다 세계적인 기업 유치를 통한 화물 및 부가가치 창출로 이루어지는 것으로 패러다임이 변하고 있기 때문임
- 우리나라는 현재 항만을 중심으로 배후부지 조성에 주력하는 초보적 수준에 있으며, 일부 항만과 산업단지 연계를 시도하고 있으나 아직 비즈니스·금융·주거 등 광범위한 지원 서비스가 원활히 이루어지고 있지 않고 있으며, 항만 인근 도시 기능과의 연계 및 조화된 개발이 이루어지지 않아 항만과 도시기능이 상충되는 문제 등이 있음

#### ■ 항만배후단지개발 종합계획 수립 배경

- 항만법 제41조에 따라 5년마다 항만배후단지의 개발이 필요하다고 인정되는 무역항을 대상으로 항만배후단지개발 종합계획<sup>2)</sup>을 수립하여야 함
- 국내 생산기지의 해외 이전, 중국 항만과의 경쟁 등으로 국내 항만 물동량 증가세가 둔화되고 국내 항만시설 확보율에 비해 항만 물동량의 증가세가 낮아 지역별 항만 간 치열한 물동량 유치경쟁이 심화될 것으로 예상되고, 주요국(미국·EU 등)과의 FTA 체결로 수출입 물동량 및 외국인 투자 수요 증가가 예상되며, 북극항로 이용이 다가옴으로써 북동항로로 가는 마지막 대형 항만인 부산항의 북극항로 중심 환적항 가능성이 높아지는 등 국내외 물류환경이 변화되고 있음

- 항만 배후권역의 개발은 국제물류의 주도권 확보와 국가 경쟁력 강화를 위한 새로운 성장 동력으로 급부상하고 있는데, 글로벌 물류 네트워크 구축 가속화 및 치열한 물동량 유치 경쟁 등 국내외 물류환경 변화에 적극적으로 대응하기 위해서는 충분한 배후물류단지 확보 및 항만의 화물집화 잠재력 확충이 필수적임

- 과거의 단순 화물처리 위주의 항만운영 방식으로 는 지역 기항지로 전락될 수 있으므로 수요를 창출하고 부가가치를 증대시키는 항만으로의 전환이 필요함
- 세계 주요 물류거점 항만들은 항만물류산업 유치를 위해 항만배후단지의 필요성을 인식하고 대규모 복합배후단지를 개발·운영 중이며 글로벌 기업들은 배후단지가 잘 발달된 항만을 중심으로 글로벌 SCM 체제를 구축해 나가고 있음

- 또한 다국적 물류기업 등 외국인 직접투자를 유도할 수 있는 업종으로 다양화 될 수 있도록 배치계획의 유연성을 확보하고 적기에 배후단지를 공급할 필요가 있기 때문임

#### ■ 항만배후단지개발 종합계획 수립 목적

- 경제의 글로벌화에 따른 국제적인 물류활동의 증가 등으로 항만의 공간구조와 기능이 더욱 고도화·다양화 되어가고 있어 항만배후단지 개발에 관한 장기적·종합적 정책 방향을 설정함으로써, 항만배후단지의 지속가능한 발전과 효율을 도모하여 국가경쟁력 제고 및 경제 발전에 기여하고자 함

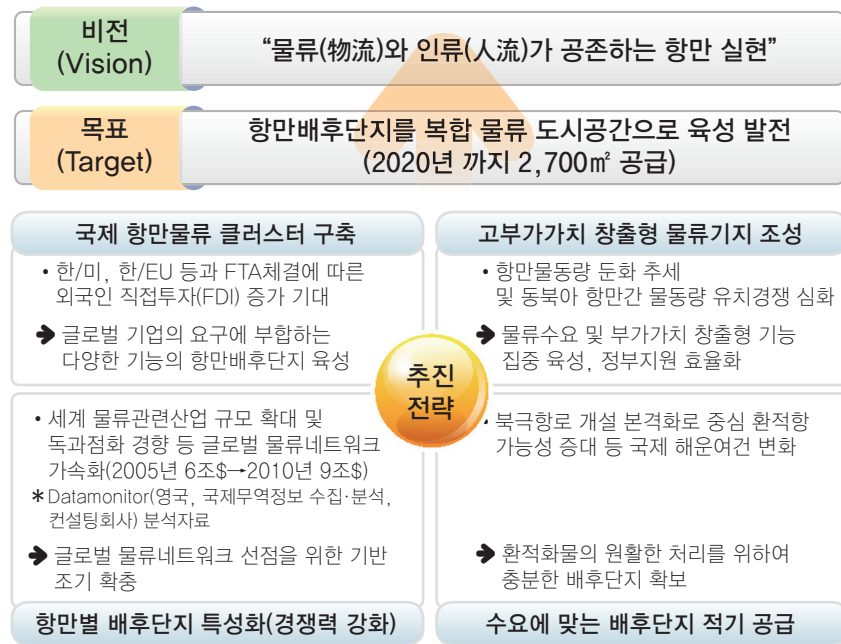
2) 항만배후단지개발 종합계획에는 다음 사항이 포함되어야 함

- 항만배후단지의 개발을 위한 용지 및 항만시설의 수요에 관한 사항
- 항만배후단지의 개발을 위한 용지의 계획적 조성·공급에 관한 사항
- 항만배후단지의 지정과 개발에 관한 사항
- 항만배후단지의 개발방향에 관한 사항
- 항만배후단지에 설치한 항만시설의 정비·조정에 관한 사항
- 항만배후단지 지정기준 및 항만구역의 변경, 기반시설계획(운수·에너지·교통·통신시설·등), 환경보전시설(하·폐수 및 폐기물처리시설 등)에 관한 사항

3) 금융·제조·물류·국제무역 등 다기능을 가진 항만배후단지.







자료) 국토해양부, 제2차 항만배후단지개발 종합계획(2012~2020), 2012.7.

〈 그림2 〉 항만배후단지개발 종합계획의 비전 및 목표

## 2 / 항만배후단지개발 종합계획의 내용

- 제2차 항만배후단지개발 종합계획은 제1차 항만배후단지개발 종합계획(2007~2011)에 이어 목표연도인 2020년까지 항만배후단지 개발(5년 단위)에 관한 종합적인 방향을 담은 것으로 2012년 7월 고시되었음<sup>4)</sup>

### ▣ 항만배후단지개발 종합계획의 주요 내용

- 글로벌 경제·물류 환경의 변화 및 국내 물류체계의 재구축, 항만배후단지의 제도적 변화(제조업 입주 가

능 등) 등에 따라 항만배후단지 지정기준 재검토 및 재설정함

- 기존 항만배후단지 지정기준의 평가항목 중 정량적인 평가가 다소 어려운 항목들을 배제하여 지정기준의 객관성을 확보하고, 지정기준 간소화 및 기준 완화로 소규모 항만들의 다양한 기능도입을 통한 발전 가능성의 길을 열어주어 지역간 불균형 해소를 도모함

〈 표1 〉 항만배후단지 지정기준 재설정

평가기준	평가내용
화물처리능력	• 목표연도 기준 1천만톤 이상의 화물처리능력
항만 시설규모	• 목표연도 기준 2천TEU급 이상의 컨 전용부두 또는 • 선석길이 240m 이상의 잡화부두
개발부지 확보	• 목표연도 기준 개발 수요면적 30만㎡ 이상 • 수요에 따른 지정(개발) 가능 부지의 확보 여부

4) 국토해양부 고시 제2012-389호.

- 항만배후단지 개발 수요면적을 산정하였는데, 대내외 물류환경 변화에 탄력적으로 대응하고 실질적인 항만 물동량 창출 지원을 위해 수요를 예측수요<sup>5)</sup>와 유보수요로 구분하였고, 예측수요는 항만 활동 전체를 지원하기 위한 물류수요와 최근 증가하고 있는 제조업 입주수요에 대응하기 위한 제조 수요로 구분하였으며, 기업의 확장 가능성 및 요구에 대비한 유보수요를 고려하였음(전국 31개 무역항 중 지정기준을 충족시키는 8개 항만<sup>6)</sup>만을 대상으로 함)

〈 표2 〉 항만배후단지 개발 수요면적

(단위 : 천㎡)

구 분		2015년	2020년
부산항 신항	물류업 수요	5,079	7,188
	제조업 수요	753	833
	유보 수요	875	1,203
	소계	6,707	9,224
마산항	물류업 수요	201	264
	제조업 수요	433	487
	유보 수요	64	76
	소계	698	827

- 관련계획과의 연계성 측면을 고려하여 제3차 항만기본계획 상 항만배후단지 또는 항만시설용 부지를 대상으로 개발 수요에 따른 용지의 조성 및 공급계획을 수립함(타 계획과의 일치성 및 장기적 목표를 고려하여 2020년까지 공급계획 수립)

〈 표3 〉 부산항 신항 항만배후단지 공급계획

구 분		목표연도 (천㎡)			비고
		2011년	2015년	2020년	
수요면적 (A) (누계)			6,707	9,224	
	공급계획 (B) (누계)	1,704	7,221	9,443	
	북컨 항만배후단지	1,704	-	-	운영중
	웅동(1단계) 항만배후단지	-	2,487	-	공사중
	웅동(2단계) 항만배후단지	-	1,120	-	
	서컨(1단계) 항만배후단지	-	468	-	
	남컨 항만배후단지	-	1,442	-	
	북컨(2단계) 항만배후단지	-	-	522	
	서컨(2단계) 항만배후단지	-	-	1,700	
	소 계	1,704	5,517	2,222	
과 부 족 (A-B)			+514	+219	
확 보 율 (B/A)			107.7%	102.4%	

5) 예측수요는 수출입/환적화물의 항만 내외 물류 및 부가가치 활동을 지원하기 위한 복합물류시설수요, 제조업의 효율적 수출입 활동 지원을 위한 제조시설수요, 항만클러스터/커뮤니티 구축을 위한 지원시설수요, 도시계획 등 관련법규에 근거한 공공시설수요 등으로 구분함.

6) 인천항, 평택·당진항, 목포항, 광양항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항.

〈 표4 〉 마산항 항만배후단지 공급계획

구 분		목표연도 (천㎡)			비고
		2011년	2015년	2020년	
수요면적 (A) (누계)			698	827	
	공급계획 (B) (누계)	—	325	325	
	가포지구 항만배후단지	—	325	—	공사중
	소 계	—	325	—	
과 부 족 (A-B)			- 373	- 502	
확 보 율 (B/A)			46.6%	39.3%	

- 국내외 물류환경 여건변화를 고려한 항만배후단지의 개발 방향 설정, 항만별 육성전략 및 항만배후단지 유형화 등을 통해 항만배후단지 개발 특성화 전략 수립 및 개발 후 관리·운영 측면을 고려한 토지이용 계획의 유동성을 확보할 수 있도록 함
- 물류비 절감을 통한 가격경쟁력 확보 차원에서 국내 물류 및 제조업체들의 임항지역으로의 이동이 예상되기에, 항만배후단지를 종합물류 거점기지, 지역 및 국가 경제활동의 중심지, 산업기지, 열린 문화공간 등 복합적인 기능 도입을 통한 경쟁력

강화가 필요함

- 항만배후단지 개발 특성화 전략을 복합비즈니스형(부산항 신항, 광양항), 부가가치 물류 창출 중심형(인천항, 평택·당진항), 지역산업 선도형(울산 신항, 포항영일만항, 목포신항, 마산항)으로 구분하여 개발방향을 설정함

- 기반시설에 대한 용수(상수도) 시설계획, 에너지 시설계획, 교통 시설계획, 전력 공급계획, 통신 시설계획 및 환경보전에 대한 하(폐)수 시설계획, 폐기물 처리 시설계획을 수립함

### 3 / 국내 주요 항만의 배후단지 확충 노력

#### ■ 평택·당진항

- 국제적인 복합물류거점으로서 항만배후단지에 대한 다변화가 요구되면서 평택·당진항은 종합물류기지로서의 배후물류단지 인프라 개발을 꾸준히 진행하고 있음
- 평택·당진항은 자동차 특화항만으로 각광받고 있는데, 2011년 127만여대 수출입 자동차 화물을 처리하여 같은 기간 108만여대를 처리한 울산항 보다 높은 실적을 기록하며 2010년에 이어 국내 자동차 화물처리 1위 항만이 되었음
- 경기도와 평택항만공사는 평택항을 수도권과 환황해권의 대표적인 수출입 항만으로 육성하기 위한 종합물류클러스터 구축사업의 일환으로 항만배후단지 개

발을 추진하고 있음

- 항만시설관리권 등록을 통해 평택항 공식관리기관으로 지정돼 2011년 12월부터 평택항만배후물류단지를 운영·관리하고 있는 경기도는 평택항만배후단지 2단계 사업을 전적으로 맡아 추진할 계획임
- 이를 위해 경기도는 2012년 상반기에 평택항 항만배후단지 2단계 타당성 조사 및 기본계획 수립 연구용역을 발주하였고 하반기 상반기 세부추진 계획에 따라 항만법을 토대로 비관리청항만공사 실시허가를 위한 행정절차를 추진해 나갈 계획임
- 평택·당진항 배후단지는 현재 운영 초기 단계로 2011

년 94억원의 물동량 처리실적을 기록해 전년대비 715% 성장률을 나타낸바 있음(1단계 배후단지 총면적 100만 2,242㎡)

#### ■ 인천항

- 국토해양부 중앙항만정책심의위원회는 제2차 전국항만 배후단지 종합계획 심의과정에서 송도 지구 인천신항

배후단지에 대해 기존 계획보다 58% 줄인 내용을 가결한 바 있는데, 이는 배후단지 경유비율 및 입주 가업업체 재조사를 통한 결과임

- 이에 인천시는 지역 항만물류업계, 경제계, 학계, 시민단체 등이 모두 참석한 토론회를 개최하여 정부의 결정을 반박하고 기존 계획대로 유지해야 할 이유를 마련하여 항만배후단지 규모를 재조정할 바 있음

## 4 / 향후 과제

#### ■ 지역산업선도형 항만인 마산항 항만배후단지 확충

- 마산항은 창원국가산단 등에서 생산되는 중량화물을 주로 처리하는 중량화물 거점항만으로 자리잡아 가고 있지만, 향후 화물 창출형 항만이 되기 위해서는 보다 많은 항만배후단지의 확보가 필요함
- 2차 항만배후단지개발 종합계획에서 나타난 것처럼 수요에 비해 배후단지 확보율이 2015년 46.6%, 2020년 39.3%로 배후단지가 매우 부족한 상황으로 배후단지 확보 노력이 매우 시급한 실정임
- 해상풍력 등 신재생에너지 산업의 메카를 계획하고 있는 경남은 중량화물의 물류 효율성 측면에서 마산항과 배후단지 인근에 이들 산업을 특화시키는 것이 최적일 것으로 판단되는데, 이를 위해서는 향후 필요한 배후단지의 규모와 위치 등을 장기적·전략적 관점에서 고려한 마산항 항만배후단지 조성계획을 수립할 필요가 있음

#### ■ 하동항·삼천포항 항만배후단지 확보 노력

- 하동항은 해양플랜트 거점지원 항만으로 계획되고

있으나, 최근 부산과의 해양플랜트 거점을 놓고 첨예하게 대립하고 있는 상황으로 부유식 해양플랜트의 수리 수요가 급속히 증가하고 있는 상황에서 항만을 중심으로 수리 거점지역을 조성하기 위한 움직임이 부산에서도 있는 상황임

- 하동항은 배후에 해양플랜트 화재폭발 시험연구소, 해양플랜트 심해저 초고압 시험인증센터 등 해양플랜트 산업의 지원기능을 선점한 상황으로 해양플랜트 생산 또는 수리 거점이 되기에 보다 유리한 고지에 있다고 볼 수 있기 때문에 이들을 고려한 하동항 항만배후단지 규모와 위치 등을 고려한 하동항 항만배후단지 조성계획을 수립할 필요가 있음(2차 항만배후단지개발 종합계획에서 하동항은 제외되었음)
- 삼천포 신항은 항만시설에 비해 처리 물동량이 매우 부족한 실정으로 삼천포 신항의 활성화를 위해서는 항만 배후단지의 조성이 반드시 필요하기에 국내 U턴 기업 유치, 전략산업(항공관련산업) 지원 등의 삼천포항의 기능 특성화를 위한 항만배후단지 조성계획을 마련할 필요가 있음



경남발전연구원

본 자료의 내용은 자체연구물로서 경남발전연구원의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다.  
자료는 경남발전연구원 홈페이지 [www.gndi.re.kr](http://www.gndi.re.kr) 에서도 볼 수 있습니다.

| 발행처 | 경남발전연구원

| 주 소 | 경남 창원시 의창구 웅지로 248(웅호동)

| 발행인 | 이은진

| TEL. | 055-266-2074, 267-7447



GNDI 경남발전연구원