

민생토론회 계기

항공 · 해운 · 물류 발전방안

2024. 3.

관계부처 합동



목 차



I. 항공·해운·물류의 중요성	1
II. 대내외 여건	2
III. 비전 및 추진과제	3
IV. 세부 추진방안	4
1. 항공산업 글로벌 경쟁력 강화 방안	4
2. 해운·항만 글로벌 경쟁력 강화 방안	8
3. 물류산업 경쟁력 강화 방안	12

I. 항공·해운·물류의 중요성

- ◆ 우리나라 국토 면적은 세계 195개국 중 109위 수준이나, 글로벌 경제 영토 확장을 통해 세계 10위권의 경제력을 보유
 - 항공·해운·물류는 인재·자원·상품의 원활한 국내외 이동을 지원하여, 경제성장을 이어가는 데 필수적인 국가 핵심 전략산업임

◆ (항공) 출국자의 98%는 항공편을 이용하며, 반도체·자동차 부품 등 수출입 지원

- (항공 산업의 위상) 우리 항공산업은 전세계 44개국 133개 도시를 직접 연결하여, 세계 7위 수준의 글로벌 항공 네트워크망 구축
- (생활 밀접도) K-기업의 해외 진출 및 해외자본의 국내 투자를 지원하고, MZ세대가 선호하는 양질의 일자리(항공사 및 유관산업)를 창출

◆ (해운) 수출입물류의 99.7%은 해운이 담당, 경제·안보의 핵심 기간산업

- (해운 산업의 위상) 우리나라는 실질 지배선대 기준으로 그리스·중국·일본에 이어 세계 제4위의 해운국가*로서 세계 화물운송시장 선도
 - * 1위그리스 425만DWT > 2위중국 368 > 3위일본 252 > 4위한국 99
- (생활 밀접도) 우수한 품질의 K-상품의 전세계 수출을 지원하고, 수입품을 낮은 비용으로 운송(수출입 물류 99.7%)하여 국민 경제에 기여
 - 서비스 수출액 31% 차지, 조선·항만에 높은 파급력으로 일자리 창출

◆ (물류) 물류는 '국가 기간산업'이자, 국민 생활의 '필수 서비스'

- (물류산업의 위상) 물류산업은 산업과 산업을 연결하는 국가 경제의 동맥으로, 수·출입 의존도*가 높은 우리나라의 핵심 기간산업
 - * 한국 무역의존도('21)는 69.58%로 G20 국가 중 3위 (멕시코(78.63%), 독일(72.26%))
- (생활 밀접도) 코로나 이후 택배·배달 등 생활물류 서비스가 보편화 되면서, 국민 삶의 질을 좌우하는 필수 서비스*로 자리매김
 - * 국민 1인당 연간 택배 이용 : 2.4회('00) → 35.7회('15) → 53.8회('19) → 80.1회('22)

II. 대내외 여건

◇ (항공) 코로나 위기는 사실상 극복, 대내외 불확실성은 여전히 존재

- 코로나19 시기 큰 침체를 겪었던 항공산업은, 금년 이후 완전정상화('19년比 '23년 91% 회복)가 전망되나, 대내외 불확실성은 여전히 존재
- 러-우 전쟁 등 지정학적 리스크가 계속되는 가운데, 국내 인구 감소에 대비한 지속 가능한 성장 동력(인바운드, 환승) 마련 필요
 - 특히, 해외 경쟁당국의 대한항공-아시아나항공 간 기업결합 심사 최종 승인 시, 국내 항공산업 전반의 구조 개편을 수반

◇ (해운) 해운시장 전반 하강국면, 친환경 규제 대응 강화로 해운·수출 영향

- 해상운임은 팬데믹 이전 수준으로 복귀, 양대 운하 통항제한으로 한때 반등했으나 현재는 안정세며, 과잉 공급으로 인한 저시황기 우려*
* '컨' 물동량 / 선복량 증가율(Alphaliner): ('23°) -0.3% / 8.2% → ('24°) 2.5% / 9.8%
- '2M' 해체('23.1 발표) 및 'Gemini*' 결성*('24.1 발표) 등 해운 얼라이언스 재편이 본격화되면서, 선사 간 합종연횡 및 경쟁은 심화될 전망
- 국제해사기구(IMO) 및 주요국(EU)의 해운 탈탄소 규제 강화*, 대형화주의 ESG 경영 요구 등 친환경·ESG 대응 정도가 해운 경쟁력을 좌우할 전망
* (IMO) '50년까지 탄소배출량 '0' 목표, '27년 경제적 규제 도입/ (EU) 배출권 거래제 선제 도입

◇ (물류) 물류산업은 지속 성장 추세, 지역 간 택배 서비스 격차는 심화

- 인천공항^{세계2위} 등 글로벌 인프라를 보유 중이나 물류 경쟁력은 세계 17위 수준*이며, 최근 e-커머스 성장 등으로 물류 수요는 지속 증가**
* (LPI, 세계은행, '23) : 싱가포르(1위), 핀란드(2위), 홍콩(7위), 일본대만(13위), 중국(19위) 등
** 물류산업 매출액(조원) : ('18) 88.9 → ('19) 91.8 → ('20) 112 → ('21) 156 → ('22) 183
- 한편, 생활물류는 '당일 배송'을 넘어 '주문 즉시 배송'하는 '퀵 커머스'까지 등장, 도심 내 서비스는 더욱 빠르고 편리하게 발전
 - 반면, 도서산간 등 非도시 지역의 경우, 문전배송 불가, 추가 요금 부과 등 국민 불편이 여전하며, 지역별 서비스 격차는 심화

Ⅲ. 비전 및 추진과제

비전

글로벌 국가 경제영토 확장

글로벌 항공·해운·물류를 선도하는 대한민국

목표

- ▶ (항공) 글로벌 TOP5 항공강국, '30년 국제여객 1.3억명
- ▶ (해운·항만) 글로벌 TOP4 해운강국, '30년 항만하역능력 16억톤
- ▶ (물류) 글로벌 TOP10 물류강국, '30년 전국 24시간 내 배송


항공

- ① 새로운 항공수요 창출을 위한 항공 경제영토 확대
- ② 항공사의 글로벌 경쟁력 강화 및 브랜드 가치 제고
- ③ 첨단기술·관광·문화와 융합하는 新항공 생태계 구축
- ④ 항공 소비자의 권리와 편의를 두텁게 보호

추진
과제


해운
항만

- ① 수도권 관문항으로서 인천항 기능 강화
- ② 항만물류 경쟁력 강화로 글로벌 물류 허브 도약
- ③ 선대 확충 및 경영 안전판 마련으로 수출길 지원
- ④ 글로벌 규범을 선도하는 'K-해운'으로 친환경 시장 선점


물류

- ① 세계 최고 수준의 물류 인프라 구축
- ② 대한민국 어디서나, 빠르고 편리한 물류 서비스 제공
- ③ 청년이 일하고 싶은 미래 물류산업 육성

IV. 세부 추진방안

1 항공산업의 글로벌 경쟁력 강화 방안

(1) 새로운 항공수요 창출을 위한 항공 경제영토 확대

- **(Open Sky*)** 항공 자유화가 既체결된 미국·일본·동남아(인니外 9개국) 등에 이어 중국·EU·인니 등과도 자유화 확대(現 50개 → '30년 70개)
 - * Open Sky(항공 자유화): 양 국가간 횡수·노선 제한 없이 운항할 수 있는 항공 협정
- 또한, 운항은 부족하나 잠재수요가 풍부한(전세계 인구 24%) 서남亞, 최근 경제협력이 강화되는 중앙亞 등 운수권도 지속 확대
- **(인천공항 Hub기능 강화)** 4단계 건설(여객 1억명 수용)을 완료하고('24.10), 관계기관과 협의하여 시간당 운항 횡수도 확대*하는 등 공항 용량 확충
 - * (現) 75회/h → ('24) 78회/h(T2확장) → ('25) 80회/h(활주로4본) → ('30년 이후) 100회/h
- 국적사의 동남아·中↔韓↔美, 日↔韓↔유럽 등 환승 노선을 3시간 내 연결하여, 대만·홍콩 등 경쟁 공항의 환승 수요를 인천으로 전환

<인천공항 4단계 사업 개요>		
구분	4단계(4.8조)	비고(누계)
사업기간	'17.11~'24.10	-
여객터미널	T2 확장	-
활 주 로	제4활주로 (3,750m)	'21년既 완료
수용 능력	여객	29백만명
	화물	130만톤
		106백만명
		630만톤

<인천공항 주요 환승축>

- **(해외공항 개발 및 노선 신설)** K-공항 건설·운영모델의 해외 수출 지원을 위해, 고위급 수주지원단 파견·금융지원(ECA) 등 확대하고,
 - * (한국공사) 페루 친체로 PMO 등 7건, (인천공사) 쿠웨이트 T4·바탐 위탁운영 등 5건
- 현지 마케팅 지원 등 국적사의 해당 노선 신설을 지원
 - * 인천공항공사는 인도네시아 바탐 공항 개발 후 「인천↔바탐」 노선 개설을 지원('24~)

(2) 항공사의 글로벌 경쟁력 강화 및 브랜드 가치 제고

- **(통합 항공사)** 기업결합 최종 승인에 대비한 통합 항공사 육성방안 검토
 - **(新시장 진출 지원)** KE - OZ 중복 노선*을 효율화하여, 유럽·미주 등 장거리 노선 다양화 및 중남미 등 新시장 진출을 지원하고,
 - * 코로나 이전('19년 하계) 기준, KE 116개, OZ 80개 국제선 노선 중 55개 중복
 - 스케줄을 분산(오전 중복 → 오전·오후) 시켜, 승객의 선택권 확대
 - **(네트워크 강화)** 국적사 직항편 부족 지역의 네트워크 강화*를 위한 제휴협정(운임·판매 등 협력) 체결을 지원하되, 독과점 부작용은 최소화
 - * KE는 제휴협정을 통해 델타의 미주 지역 500여개 간선망을 활용하여 승객 유치
 - **(터미널 배치)** 기업결합 승인 이후 KE-OZ 계열사 간 환승 효율·협력 강화를 위해 T1·T2에 분산된 통합 항공사를 T2로 이전(심사 완료 후)
 - * 4단계 공사 종료 이후 T1의 아시아나 계열사를 T2(現 대한항공·진에어)로 이전 검토
- **(LCC 육성)** 국내 LCC가 아시아 TOP5 수준의 경쟁력을 갖도록 지원
 - **(운항노선 다양화)** 국내외 경쟁당국의 시정조치로 대체항공사 진입이 필요한 16개국 37개 노선에서 우리 LCC의 취항을 지원하고,
 - 그간, FSC 중심으로 운항한 유럽·서남아시아·인도네시아 등 지역의 운수권을 LCC에도 배분하여 중장거리 운항 기회 확대
 - **(항공사간 협력지원)** LCC가 기존 얼라이언스 그룹에 가입하거나, 통합사와의 코드쉐어* 등 협력체계를 유지하도록 지원
 - * 협력 항공사가 실제 운항하는 항공편 좌석의 일부를 자사 명의 항공권으로 판매
 - **(좌석등급 다양화)** LCC가 중·장거리 노선의 상용수요를 흡수하도록, LCC의 좌석 등급 다변화(비즈니스, 프리미엄 이코노미 등)를 지원
 - * 항공사별 좌석 등급 신설시 우리부 신고(미주·유럽 등) 및 인가(일·중·일부 유럽) 필요

(3) 첨단기술 · 관광 · 문화와 융합하는 新항공 생태계 구축

- **(MRO 육성)** 인천공항 첨단복합항공단지를 조성('26.2월 준공)하고, 항공기 개조 등 정비업체 유치를 위한 인센티브 지원*('24.1월 FTZ 지정)
 - * 취득세·재산세 전액 감면(최대 15년), 관세 면제, 토지 임대료 할인(부지가액의 1%) 등
- 기업결합 이후 아시아나 계열사의 해외외주 물량을 KE와 국내 전문업체(캠스, 샤프TK) 등에 위탁하도록 유도하고,
- B777 대형기 개조(IAI, '25년), 화물기(B747, 아틀라스) 증정비 사업('26) 착수
- **(비즈니스 항공)** 기업출장 등으로 수요가 증가(연 5.4%)하는 비즈니스 전용기 터미널 구축('28, 인천)을 통해, 해외 비즈니스 관광객을 유치
 - 또한, 비즈니스 전용기를 위탁·운영하는 업역*을 신설하여 성장 지원
 - * 항공기 위탁 관리업: 항공기 운항, 정비, 보험가입, 종사자 교육훈련 등 토탈서비스 제공
- **(항공&관광 융복합 인프라)** 복합리조트(인스파이어) 개장('23.12)* 등 공항 주변 지역을 문화·관광·비즈니스 융·복합단지로 본격 조성하고,
 - * 복합리조트(호텔·카지노 등)는 既개장 했으며, 향후 테마파크('25.2, 계획수립) 조성도 지원
 - 매력적인 공항 조성을 통한 인바운드·환승 수요 확대를 위해 인천공항 주변에 상징건축물(랜드마크) 개발계획을 수립*('24.12)
 - * 공항을 '거쳐가는 곳'에서 '머무는 곳'으로 전환하는 복합문화시설계획 수립('24, 인천공사)



(▲ 조감도) 인천공항 랜드마크



(▲ 비교사례) 싱가포르 주얼창이

(4) 항공 소비자의 권리와 편의를 두텁게 보호

- **(독과점 관리)** 기업결합 이후 국제선 운임 및 마일리지 관리 강화
 - **(국제선 운임)** 통합사의 점유율이 높은 노선(독과점 우려 노선)을 중심으로 통합 전후 운임 모니터링 및 운임 인가·신고제로 상시 관리
 - * 공정위의 이행감독위원회 구성시 적극 협조, 시정조치 이행 관리 지원
 - 기존의 운임관리 시스템을 고도화하여 실제 판매 데이터 수집·관리
 - **(마일리지)** 대한항공-아시아나 양사 마일리지를 통합하는 과정에서 소비자 권리보호 측면을 고려하여 통합안 심사(공정위, '25.下)
- **(소비자 보호)** 월간 소비자리포트(항공사별 지연·피해실태 등)를 발간('24.下)하고, 법령상 환불·변경정보 고지의무 구체화* 등 알권리 제고
 - * ①고지시기(항공권 구매과정, 환불기한 도래前), ②고지방식(알림톡, 메일 등)(고시개정, '24.上)
 - 항공교통서비스평가 결과발표를 확대(연 1→2회)하되, 미흡 항공사는 패널티* 및 지연방지계획을 수립하게 하여 상습지연 개선 유도
 - * (예시) 2회 연속 정시성·이용자보호 C등급 이하 시 슬롯배분 후순위 적용 등('25)
- **(여객 맞춤형 서비스)** 출·입국 절차 간소화 등 여객편의 제고
 - **(스마트 패스)** 인천공항 소구역(출국심사 제외)에서 생체정보(안면)를 활용, 여권·항공권 없는 스마트패스 체계 구축(단말기 67→513대, '24.12)
 - **(온라인 공항 면세)** 출·입국장 공항 면세점에서 탑승 30분 전까지 상품예약·구매 등이 가능한 온라인 플랫폼 구축('24)
 - **(기내 액체류 반입)** 액체폭발물 등 탐지능력 강화 위한 검색장비(CT X-ray)를 도입('25, 인천)하고, 액체류 등 기내 반입허용 검토(ICAO 협의)
 - **(도심지 체크인)** 광명 도심공항터미널 운영을 재개('24.下)하고, 호텔 등 공항 밖에서 제공하는 수하물 위탁 서비스 확대*('24.下)
 - * 홍대('23.12~) 1개소 운영 → '24년 하반기 중 서울 강남권 1개소 확대

(1) 수도권 관문항으로서 인천항 기능 강화

- **(항만)** 인천항 '컨' 물동량 증가세에 선제적으로 대응하고 글로벌 항만 경쟁력을 강화하기 위해 인천신항 '컨' 터미널 1-2단계 개장 추진(~'27)
 - * '24년 중 인천신항 1-2단계 운영사 선정
- 글로벌 항만 간 생산성 경쟁에 대응하여 **완전자동화 항만**으로 구축

	대상시설	A구역	B구역
	접안능력	4천TEU×3선석	4천TEU×1선석
	안벽길이	1,050m	350m
	하역능력	138만TEU	46만TEU
		4천TEU×2	3천TEU×1 2천TEU×2

< 그림 > 인천신항 '컨' 터미널

	4천TEU×3	4천TEU×1
--	---------	---------

< 표 > 인천신항 1-2단계 시설 개요

- **(배후단지)** 인천항 배후단지 적기 공급* 및 산업 집적화·특성화를 통해, 부가가치와 일자리를 창출하는 핵심 산업공간으로 육성
 - * 연관산업 특화구역을 포함한 인천항 배후단지 300만㎡ 공급
- 인천신항 '컨' 화물 분담률 증가가 예측됨에 따라('20년 61.4% → '30년 81.5%), 신항 배후단지 적기 공급으로 항만 물류기능 뒷받침
- 단순 물류기능에서 벗어나, 지역산업과 연계하여 물동량을 창출하기 위해 **콜드체인·전자상거래** 등 유사 산업을 집적화·특성화

	콜드체인 특화구역	e-커머스 특화구역
규모	33.7만㎡(10만 평)	25만제곱미터(7.6만평)
내용	<ul style="list-style-type: none"> ▶ LNG 기지의 냉열을 재활용하여 초저온(최저 -65℃) 냉동·냉장 물류센터 구축 ▶ 기존 창고 대비 저렴한 비용으로 바이오 의약품, 혈액 등까지 취급하는 프리미엄 냉동·냉장 서비스 제공 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 전자상거래 기업을 집적하여 인천항을 전자상거래 허브로 조성 ▶ 공항·항만을 연계하여 환적화물을 유치하고, 해상 특송통관 인프라 구축으로 원스톱 통관 제공
일정	<ul style="list-style-type: none"> ▶ '24.3 냉매공급·물류센터 착공 ▶ '24.下 냉매 활용기업 모집 ▶ '27년 물류센터 준공 및 특화구역 운영 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ '24.上 1개사 운영 개시 ▶ '24년 중 2개사 입주계약 추진

[2] 항만물류 경쟁력 강화로 글로벌 물류 허브 도약

□ **(스마트 전환)** 전 세계 스마트 항만 확산 및 항만 간 생산성 경쟁에 대응하여, 우리 거점 항만 스마트화로 글로벌 경쟁력 제고

- 국산 스마트항만 기술력 확보를 위한 테스트베드 마련('27)
- 노후화된 기존 터미널 장비의 스마트 전환, 신기술 도입 등 생산성 투자를 촉진하기 위해 항만생산성 펀드 신규 조성

□ **(서비스 다변화)** 친환경 선박 급유, 선박 MRO* 등 항만 내 선박 서비스를 활성화하여 거점항만 역할 확대

* (선박연관산업) Maintenance(유지), Repair(보수) & Operation(운영)

- 친환경 연료 공급거점을 구축하고, 인근 거점항만과 연계하여 친환경 선박 입출항의 Barrier-Free 항만으로 육성
- MRO 산업 규모화를 위해 기업결합 지원, 우수선박관리사업자 인증 개편*, 3자 관리 조건부 공공선주사업 선박 임대 등 인센티브 강화
- * 기존 MRO 산업은 2자(자회사→모회사) 계약 구도가 보편화되어 시장 확장에 한계

□ **(물류 네트워크 확대)** 해외 주요 수출거점에 글로벌 물류 거점을 확충하여 국내 중소기업의 수출지원 확대

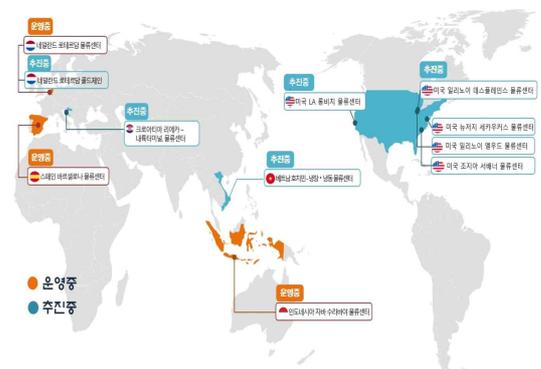
○ **(미주)** 민·관 협력을 통해 항만-내륙 물류센터 4개소 신규 확보

* LA('24.下 운영), 뉴욕-시카고 착공('24.上)

○ **(유럽)** 기존 남·서유럽과 함께 동유럽 거점 확보로 삼각 물류망 구축

* (남)바르셀로나, (서)로테르담, (동) 크로아티아 등

○ **(신흥시장)** 베트남 물류센터 운영 개시('24.下)



<글로벌 물류거점 진출 계획>

(3) 선대 확충 및 경영 안전판 마련으로 수출길 지원

- **(공격적 선대확보)** 글로벌 공급망 재편에 대응하여 수출입 기업의 안정적 물류 네트워크 구축을 위해 국적선사의 선복량 확대 추진
 - 연근해 항로의 경우, K-얼라이언스* 참여 선사 및 항로를 확대하고 항로 합리화 등을 지원하여 중·일·동남아 등 역내 피더 네트워크 강화
 - * '21년 동남아 항로 기항선사 중 5개 선사가 참여하여 자발적으로 결성한 협의체로, 항로·선복 효율화, 물류자산 공동 투자, 신규항로 개척 등 협력 도모
- **(공공선주사업)** 국적 선사의 시황 변동에 따른 리스크 완화를 위해 해양진흥공사의 공공선주* 역할을 확대하여 안정적 선박 확보 지원
 - * 선주사는 신조 또는 중고선 매입으로 선박을 확보하고 선사에 임대하는 회사
→ 선박의 소유와 운송을 분리하여 탄력적 선복공급이 가능하나, 우리나라는 전문선주사 부재
 - 기존에는 '컨' 선 위주로 지원을 추진하였으나, 자동차운반선 수요 급증 등 시장 여건을 우선 고려하여 선종 다변화 추진
 - 선원 관리 및 운항서비스의 일괄 제공 방식 도입 등 선박 임대 형태를 다양화*하여 리스크를 낮추고, 선주 전문회사 설립**도 중장기 검토
 - * 현재는 직접 선원관리, 운항이 불가능하여 선박만 장기 임대 중
 - ** 출자방식, 법인형태 등 선주사업 전문회사 설립 검토를 위한 연구용역 추진('24.上)
- **(중소선사 지원)** 중소선사 대상 신조, 중고선 확보, S&LB를 지원(투자·보증)하는 '특별지원 프로그램' 지원조건 개선('24.上)
 - * ① 지원대상 확대(외항→외·내항), ② 사업제한 완화(신조선 투자까지 지원 등), ③ 지원한도 확대(LTV 70→80%), ④ 금융기간 개선(5년 → 5년+거치기간 부여)
 - 선사의 재무여건, 수익성 등을 기준으로 지원분야와 지원한도를 차별적으로 지원하는 '중소선사 맞춤형 지원' 실시

< 중소선사 맞춤형 지원체계(안) >

① 우선지원분야			② 지원 한도		
기준	분류	지원내용	기준	분류	지원내용
재무 여건	성장지원	신규선박도입	선사 수익성	1그룹	• LTV 지원한도: 70±10%
	안정지원	노후선박 대체, 경영안정		2그룹	• LTV 지원한도: 65±10%
				3그룹	• LTV 지원한도: 60±10%

(4) 글로벌 규범을 선도하는 'K-해운'으로 친환경 시장 선점

- **(친환경 선박건조)** 해운분야 탈탄소 규제 강화에 따라, 국적 선사가 친환경 선박을 신조할 경우 집중적인 금융·재정지원 추진
 - 친환경 선박 신조 관련 기존 탈탄소 지원사업들을 패키지화*하고, 중소·중견선사 대상으로 집중 지원 추진
 - * 선박금융(투자보증) + 친환경 펀드(정책금융기관) + 저탄소선박 지원(보조) + 비금융 지원 등
 - **친환경 전환 TF**(해진공)를 구성하여 규제대응 진단에서 컨설팅, 선박 금융까지 한번에 지원하는 **One-Stop** 지원체계 구축('24.上)

구분	1단계	2단계	3단계
지원방안	규제대응 진단	비금융 지원	금융 지원
세부내용	· 정보제공, 동향분석 · 규제대응 안내	· 에너지효율 개선 지원 · 선박건조 보조금 지원	· 선박 신조금융 지원 (투자/보증, 펀드 등)

- 친환경 선박 신조 **정책펀드 소진**을 제고를 위한 **추가 지원방안***을 검토하고, 투자 수요 확대에 맞춰 재원을 적기 확충
 - * 고금리 상황에 대응한 친환경 선박 등급에 따른 투자요율 인하 등
- **(선화주 상생)** 장기운송계약을 전제로 **우량화주**와 중소·중견선사가 공동으로 친환경 선박에 투자하는 **상생 프로젝트** 추진('24.上)
 - 해양진흥공사 **위기대응펀드**(친환경·ESG 펀드)를 활용한 친환경 선박 공동 투자를 통해 선박 건조 부담 절감 및 **선·화주 ESG 상생모델** 마련
 - * 관련사례 : 포스코플로우 - 글로벌비스 - 해운협회 - 해진공 MOU 체결('23.6)
 - **주요 전략물자**(LNG, 원유 등)에 대하여 장기운송계약을 체결하는 **우수 선·화주 대상**의 다양한 지원방안 검토
- **(ESG 전환지원)** 위기대응펀드를 활용하여 선사의 **녹색채권*** 인수를 통해 친환경 선박 신조 등 **ESG 관련 활동** 지원
 - * NYK(日, '18), Evergreen(대만, '18), 머스크(덴, '21) 등 글로벌 선사와 팬오션(21, 500억원) 발행
 - 선사가 국제 환경규제 대응을 위해 **ESG 컨설팅 업체**를 이용할 경우 비용의 일부를 지원하는 **bauer 사업 신설** 추진('24)

(1) 세계 최고 수준의 물류 인프라 구축

- **(육상)** 수도권(의왕 ICD, 군포 IFT), 부산권(양산 ICD·IFT) 등 5대 내륙 물류기지의 현대화를 통해 국가 물류거점으로 기능 강화
 - * ① 수도권(의왕 ICD, 군포 IFT)의 장래 운영방안 마련('25년)
 - ② 호남(장성)·영남(칠곡)·중부(세종)·부산(양산) 물류기지의 활성화 방안 마련(~'27년)
 - 또한, 도심 노후 물류시설을 주거·문화·상업시설이 융·복합된 도시첨단물류단지로 조성하는 등 주민 친화시설로 개선
 - * 서울 신정·양재 화물 터미널의 개발 계획 기 승인(신정 '28년, 양재 '29년 준공)
- **(항만)** 배후단지를 지속 확대('22년 16백만→'30년 31백만m²)하고, 입주 기업의 경영지원을 위한 임대료 체계 및 고용환경 개선 방안 마련('24.下)
 - 또한, 첨단산업 및 외투유치를 위해 항만형 자유무역지대도 확대 지정
 - * (평택) 2-1단계 배후단지('24.上), (인천) 신항 배후단지('24.下) 등
- **(공항)** 항공화물의 신속한 처리를 위해 집화·분류 등 물류 과정을 자동화한 스마트 화물터미널을 인천공항 물류단지 내 구축(~'27)
 - 반도체 등 수출 주력 품목에 특화된 물류기업 유치*를 지원하고, 중소물류기업의 수출입 지원을 위한 공동물류센터도 구축('25)
 - * 반도체(PNS네트웍스, '24.5월), 국제 환적화물(현대글로벌비스, '25년), 외항사 화물(AACT, '27년)
 - ** 인천공항·중소벤처기업진흥공단 협력, 제2물류단지 내 18,500m² 공동 개발
- **(연계물류)** 공항·항만·철도 등이 집적된 주요거점에 물류에 기반한 제조·R&D 등 고부가가치 활동을 촉진하는 '국제물류특구*' 조성 추진
 - * ① 공항·항만 등 물류거점 인근 물류·산업용지 조성, ② 기업친화적 규제특례 허용, ③ 특구 내 운영 및 관리 효율성 제고 등
 - 한편, 글로벌 전자상거래 환적화물 복합운송 시범사업*(~'24.6월)을 시작으로 Sea&Air 물류채널 개발 등 새로운 판로 개척 지원
 - * 중국에서 화물을 트럭 채로 선박으로 인천까지 운송(中 웨이하이항→인천항→인천공항)

(2) 대한민국 어디서나, 빠르고 편리한 물류 서비스 제공

□ (택배 사각지대 해소) 지역 차별 없이 동등한 택배 서비스 구현

- 도서·산간 등 추가요금 부과, 배송 지연 등 택배 서비스 격차가 발생하는 지역을 '물류취약지역'으로 지정·관리('24.6)
- 도서지역 등 물류취약지역 내 거주민에 대해 택배비를 지원*하는 한편, 택배사 공동배송 허용 등 규제 완화도 추진('24.12)

* 추가 배송비를 지불한 도서지역 주민에 대해 택배비 사후 지원 중 (해수부, '23~)

- 택배 서비스 평가 시, 택배사의 취약지역 서비스 수준을 포함('24.6) 하고, 우정사업본부·택배업계와 공동 집화·배송 시범 추진('24.12)

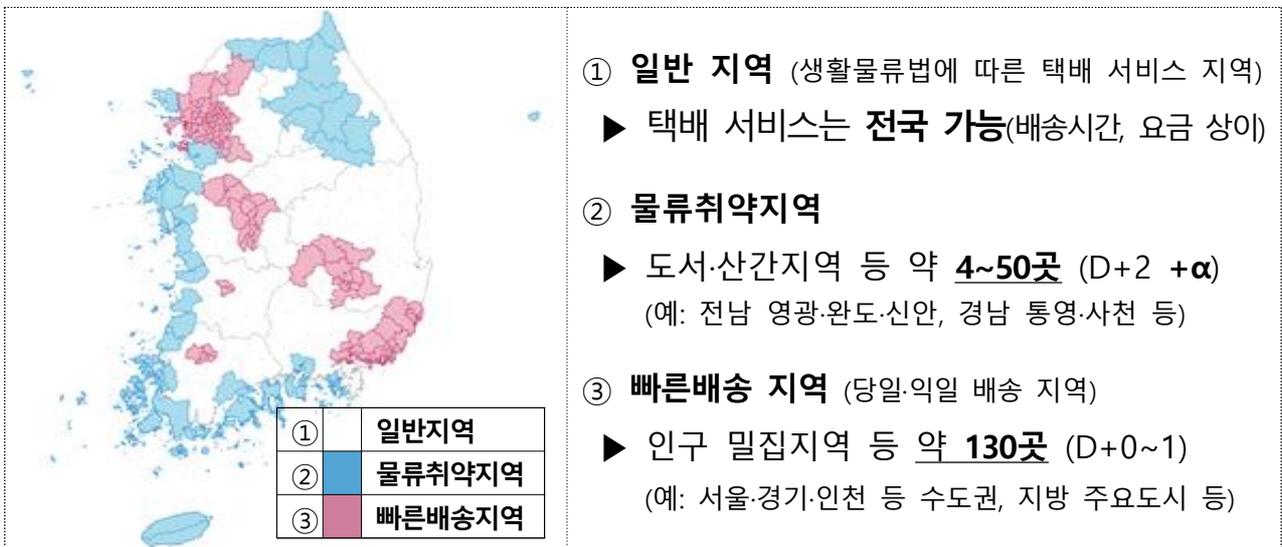
□ (빠른배송 확대) 국민 체감도가 높은 새벽·당일·익일배송 지역 확대

- 도심 내 초단시간 배송을 위해 주문배송시설(MFC)* 등 생활 밀착형 인프라를 확대하고, 주유소·버스터미널 등 기존 시설을 활용

* **Micro Fulfillment Center**: 주문 즉시 배송이 이루어지도록 수요 예측을 통해 상품을 미리 보관하는 '소규모 물류창고'

- 택배의 집화·분류 시간 단축을 위해 AI, 로봇 등 첨단기술을 적용한, '스마트 물류시설'에 대출이자 지원(최대 2%p, '24년 총 114억원)

< 전국 생활물류 서비스 지도 (전체 250개 시·군·구 기준) >



① **일반 지역** (생활물류법에 따른 택배 서비스 지역)

▶ 택배 서비스는 **전국 가능**(배송시간, 요금 상이)

② **물류취약지역**

▶ 도서·산간지역 등 약 **4~50곳** (D+2 +α)
(예: 전남 영광·완도·신안, 경남 통영·사천 등)

③ **빠른배송 지역** (당일·익일 배송 지역)

▶ 인구 밀집지역 등 약 **130곳** (D+0~1)
(예: 서울·경기·인천 등 수도권, 지방 주요도시 등)

(3) 청년이 일하고 싶은, 미래 물류산업 육성

□ (미래 물류) 로봇배송 등 미래 물류 모빌리티 조기 구현

- (무인배송) 실제 배송지인 공동주택에서 로봇배송 실증을 추진*하고, 섬·공원·항만을 중심으로 드론배송 상용화 사업 추진('24.~)

* 로봇기업, LH, 우정사업본부 등과 협업, 세종시 소재 아파트에서 실증 확대

- (지하 배송) 도심 내 화물차 통행 감축 및 탄소배출 저감을 위해 지하철 기반 배송기술(운반 장치, 로봇 등)을 개발(~'25)



< 자율주행 로봇 >



< 배송 드론 >



< 지하 배송 >

□ (청년 물류) 청년 등 우수인력이 유입되는 물류산업 기반 조성

- (창업 지원) 국토교통 혁신펀드('24년, 708억 원 활용 가능)내 '스마트 물류'를 특화 지원하여, 물류 스타트업에 집중 지원

- (인력 양성) 물류 IT 역량을 갖춘 청년 전문인력과 지게차·크레인 운영과 같은 현장인력 등 청년 물류인력(약 700명)의 양성 적극 지원

* (전문) 인하대, 인천대 등(6개) / (현장) 영종물류고 등 특성화고(3개)

□ (해외진출 지원 확대) 건설·교통·항만 등 인프라 분야와 제조·플랜트 등 타 산업과 연계*하여 우리 물류기업의 해외 동반 진출 지원**

* (예) 이차전지(제조) + 부품·완제품 운송(물류), 플랜트·항만(건설) + 자재 운반(물류)

** 국제물류산업대전('24.4월), 해외 수주지원단 및 컨설팅(수시) 등 적극 추진

- 국내 화주기업이 해외 현지에서 국내 물류기업을 이용할 경우 기업 수요에 맞는 다양한 인센티브*를 제공하는 방안도 검토('24)