

KMI 동향분석

VOL.49

2017 SEPTEMBER

발간년월 2017년 9월(통권 제49호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요

김찬호 항만투자운영연구실 부연구위원
(chkim@kmi.re.kr/051-797-4673)
박상원 항만투자운영연구실 연구원
(psw6745@kmi.re.kr/051-797-4919)

우리나라에서는 「국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률」에 의거 항만시설소유자가 항만 보안시설, 장비, 경비·검색 인력 등의 확보에 소요되는 비용을 항만시설을 이용하는 자로부터 징수할 수 있다. 그러나 항만산업의 특성상 바게이닝 파워가 화주 및 국제항해선박소유자에 치우쳐 있는 상황이어서 항만시설보안료 징수실적은 전무한 상황이다.

또한 징수요율 수준을 살펴보더라도, 우리나라의 항만시설보안료는 외국에 비해 크게 낮은 상황이다. 독일의 경우 우리나라의 약 59.5배, 미국은 약 7.6배, 중국은 3.1배 높은 것으로 조사되었다. 특히 주요간선 항로별로 기항하는 항만별로 비교해 봐도 우리나라의 항만시설 보안료의 비중은 미서부 항로의 5.8%, 미동부 항로의 1.6%, 유럽항로의 0.6%에 불과해 우리나라 항만시설보안료 수준의 현실화 필요성이 제기되고 있는 상황이다.

항만시설보안료 관련 법률이 제정된 2008년부터 2016년까지 징수 가능했던 항만시설 보안료는 총 820억 원(연평균 약 91억 원)으로 이중 80%인 650억 원은 외국적선으로부터 징수 가능했던 것으로 추정된다. 그러나 물류비 상승 우려를 이유로 실제로 거의 징수하지 못했고, 우리나라에서는 항만시설보안료 납부에 거부감을 나타내던 국내외 선·화주가 외국항만에서는 그보다 훨씬 높은 항만시설보안료를 지불하고 있어 우리나라 항만시설소유자는 징수 기회의 불균형 속에서 항만 보안 서비스를 제공하고 있다고 할 수 있다.

따라서 항만시설보안료 징수를 통해 우리나라 항만시설소유자의 보안예산 확보 부담을 경감시키고 항만보안을 강화시켜 나가기 위해서는 해외항만처럼 항만시설보안료를 항만시설 사용료 항목에 포함시켜 강제징수할 수 있도록 관련 규정 개정 등 제도적 보완이 시급한 실정이다. 또한 중장기적으로 항만시설보안료를 해외항만 수준으로 현실화하여야 하지만, 우리 상품의 물류비 상승과 항만의 경쟁력을 감안하여 항만시설보안료 수준을 점진적으로 인상, 현실화해 나갈 것을 제안한다.

항만시설보안료 관련 규정에도 불구하고 징수실적은 전무

■ 법률은 항만시설보안료를 징수할 수 있도록 규정

- 「국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률」 제42조는 항만시설소유자가 항만 보안 시설, 장비, 경비검색 인력 등의 확보에 소요되는 비용을 항만시설을 이용하는 자로부터 징수 할 수 있도록 규정
- 즉 항만의 보안시설, 장비 및 경비검색 인력을 확보한 항만시설소유자¹⁾는 이에 소요되는 비용을 항만을 이용하는 이용자로부터 항만시설보안료를 징수하여 충당할 수 있음
- 항만시설보안료 징수대상은 국제항해선박소유자, 여객 및 화주이고, 항만시설보안료의 종류는 선박보안료, 여객보안료, 화물보안료 등 세 종류로 구분되며, 그 수준은 다음과 같음²⁾
 - 선박보안료는 입항 또는 출항하는 선박의 총톤수를 기준으로 톤당 최대 3원,
 - 여객보안료는 출항여객 1인당 최대 120원(6세 미만의 소아 제외),
 - 화물보안료는 액체화물 10배럴당 5원, 컨테이너 화물 TEU 당 86원, 일반화물은 톤당 4원으로 이를 넘지 않는 범위에서 징수 주체가 설정하여 징수 할 수 있음³⁾
 - 단, 화물보안료의 대상 화물 중 환적화물 및 공 컨테이너는 제외됨

표 1. 우리나라 항만시설보안료 징수요율

구분	기준	금액	
선박	선박의 총톤수	톤당 3원	
여객	인원수	여객 1인당 120원 (6세이상)	
화물	화물량	액체화물	10배럴당 5원
		일반화물	톤당 4원
		컨화물 (20피트 기준)	TEU당 86원
		10피트	20피트의 0.5배
		35피트	20피트의 1.7배
		40피트	20피트의 2.0배
		45피트	20피트의 2.3배

자료: 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무처리요령」 제6조, 단, 환적 및 공 컨테이너는 제외

1) 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무처리요령」 제2조에 따라 국가, 지방자치단체, 「항만공사법」에 따라 설립한 항만공사, 「항만법」 또는 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 등에 따른 민자사업자로 항만시설을 건설하여 국가에 귀속하지 않고 소유하고 있는 법인·단체 또는 개인, 민간사업자가 비관리청항만공사 등의 방식으로 건설한 항만시설의 무상 사용기간 동안 해당 항만시설의 운영권을 확보한 법인·단체 또는 개인, 부두운영회사 등을 의미

2) 「국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률 시행령」 제14조제2항 및 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무 및 처리요령」 제4조 4항

3) 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무처리요령」 제6조 징수요율

■ 징수 규정에도 불구하고 징수실적은 전무

- 항만시설소유자가 항만시설을 이용하는 국제항해선박소유자, 여객 및 화주를 대상으로 항만시설 보안료를 징수하기 위해서는 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 시행규칙」 제54조2의 1항에 따라 매년 1월 1일부터 4월 30일까지 승인 신청서를 관할 지방해양수산청장에게 제출하여 승인받아야 함
- 이 규정에 의해, 2016년과 2017년에 항만시설보안료 징수를 승인 신청한 항만시설소유자는 전국 227개 항만보안시설 중 부산항 11개 터미널(전체의 5.5%)에 불과
 - 이와 같이 항만시설보안료를 징수하겠다고 신청한 항만시설소유자 수가 적은 이유는 물류비 상승을 이유로 항만시설보안료 징수에 반발하고 있는 국제항해선박소유자 및 화주를 대상으로 유치물량 감소 우려를 감내하면서 까지 항만시설보안료를 징수하고자 하는 항만시설소유자가 많지 않기 때문임
- 이러한 비합리적인 상황을 감안하여 해양수산부는 지난 2015년 관련 규정 개정을 통해 항만시설 사용료와 항만시설보안료의 통합 고지를 통해 항만시설보안료 징수 가능성을 높이기 위한 환경을 조성
 - 즉 강제징수하고 있는 항만시설사용료에 항만시설보안료를 통합 고지함으로써 국제항해선박소유자 및 화주를 대상으로 항만시설보안료의 징수 가능성을 높이려고 하였으나,
 - 항만시설사용료와 항만시설보안료 간 통합고지 방식에 대한 구체적인 방안이 마련되지 않아 항만시설사용료에 통합 고지하여 항만시설보안료를 징수하는 것도 어려움에 직면
- 이러한 문제를 해소하고자 2016년 1월부터 해양수산부를 중심으로 항만공사, 항만물류협회, 선주협회 등이 모여 수차례의 회의를 진행하였으나 아직까지 구체적인 통합 고지 방안이 마련되지 못한 실정으로 통합 고지를 위한 구체적인 방안 마련이 필요한 시점
- 한편, 물류비 상승을 우려한 국제항해선박소유자 및 화주의 반발, 항만시설사용료와의 통합 고지에 대한 구체적인 방식 미설정 이외에 항만시설보안료 징수를 어렵게 만드는 것은 낮은 항만시설보안료 요율수준도 한 몫
 - 즉 규정에 따라 전국 227개 시설에서 항만시설보안료를 징수한다고 해도 그 금액은 필요로 하는 보안예산의 약 10%에 불과하며, 항만시설보안료를 유치물량 감소우려를 담보하면서 까지 징수해야 하는 필요성이 있느냐 하는 것임

- 더구나, 바게이닝 파워가 국제항해선박소유자 및 화주에게 기울어 있는 항만산업의 특성을 감안할 때 낮은 수준의 항만시설보안료는 오히려 항만시설소유자의 몫이 될 수밖에 없어 항만시설보안료의 현실화 없이는 징수도 현실적으로 어려울 것이라는 주장

외국 항만은 높은 수준의 항만시설보안료를 징수

■ 대다수의 해외항만은 Port Due에 항만시설보안료를 포함하여 징수

- 2004년 발효된 항만보안 관련 국제규정인 IMO의 ISPS Code는 항만시설보안료 징수에 대해 별도로 규정하고 있지 않음
- 이에 따라, 항만보안을 담당하는 항만시설소유자가 자체 예산을 확보하여 ISPS Code에 규정한 보안조치를 수행할 필요
- 2001년 9.11테러 이후 세계 항만보안을 주도하고 있는 미국의 경우에도, 미 연방 규정(33 CFR Part 105)이나 해상교통 보안법(Maritime transportation security ACT of 2002)에 항만시설 보안 확보를 위한 항만시설소유자의 책임규정은 마련하고 있으나, 소요예산 확보에 대한 관련 규정은 별도로 마련해 두고 있지 않음
- 그러나, 항만 시설의 보안 강화 및 ISPS Code를 포함한 각종 규정을 이행하는데 필요한 비용을 확보하기 위해 각 항만별로 규정을 만들어 항만시설보안료 징수의 근거를 마련하고 이에 의거 국제항해선박소유자, 화주, 여객 등을 대상으로 징수⁴⁾
- 특히, 각 항만당국은 항만시설보안료를 항만시설사용료의 한 항목에 포함시키고 그 내용을 항만당국의 홈페이지에 게시하여 항만시설 이용자에게 통보함으로써 항만시설보안료 징수의 근거를 명확히 하고 있음
- 중국의 경우, 2004년 7월 시행된 「중화인민공화국 항만시설 보안규칙」을 근거로 중국 교통부 및 국가발전개혁위원회에서 「항만시설보안료 징수에 관한 통지」를 발표하여 2006년 6월부터 3년간 한시적으로 항만시설보안료를 징수하도록 규정한 바 있음
- 그러나 한시적 징수 기간이 만료되는 2009년에 중국 교통운수부와 국가발전개혁위원회는 「항만시설 보안료 정책 연장에 관한 통지」⁵⁾를 통해 기존 항만 보안료 정책, 부과 범위, 기준 및 사용 관리 등을 유지하기로 하고 만료기간을 특정하지 않았으며,

4) 미국항만협회(AAPA, American Association of Port Authorities)

5) 關於延續港口設施保安費政策的通知

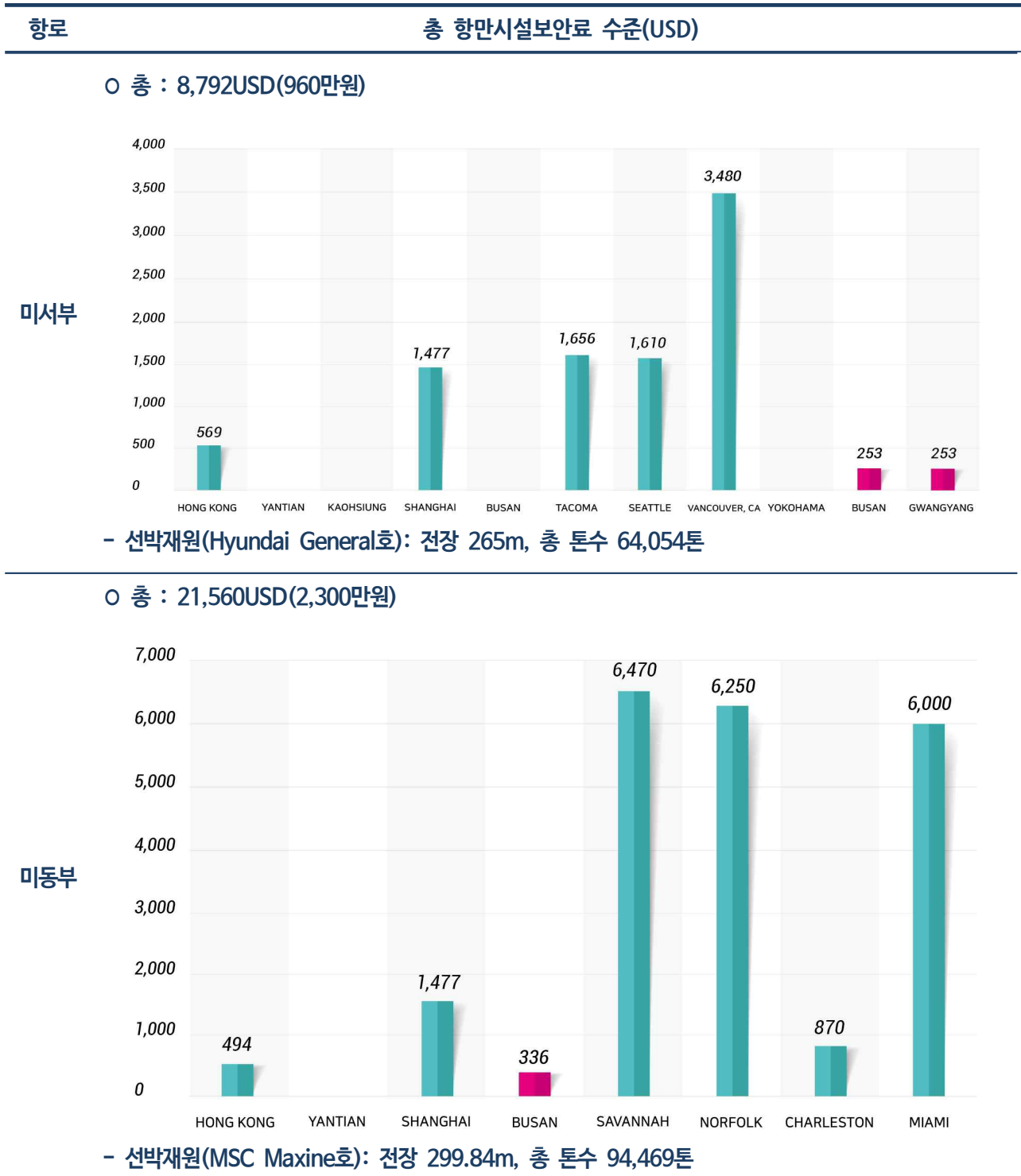
- 그 결과, 2017년 6월 기준 중국의 상하이항과 홍콩항에서는 항만시설보안료를 징수하고 있음
- 일본과 싱가포르의 경우에는 항만시설보안료를 징수하지 않는 것으로 조사됨
- 한편, 선사 및 포워더 등을 통해 조사한 20개국 62개 항만 중 선박보안료는 40개 항만이, 화물보안료는 25개 항만이, 여객보안료는 6개 항만이 징수하고 있는 것으로 나타남
- 선박, 화물, 여객 보안료 중 3개 보안료를 동시에 징수하고 있는 항만은 4개 항만(Galveston, Gulf Seaports Marine Terminal, Port of Palm Beach, Port of Wilmington)이며, 선박 및 화물보안료를 함께 징수하는 항만도 위의 4개 항만이외에 7개 항만에 불과하며,
- 대부분의 항만에서는 선박보안료와 화물보안료 2개 중 1개를 선택하여 징수하고 있음
- 항만시설보안료를 징수하고 있는 이들 항만에는 항만시설보안료 징수에 대한 법·규정이 없음(중국 제외)에도 불구하고 항만당국이 항만요율관련 고지를 통해 항만시설보안료를 항만요율의 하나로 간주하여 강제적으로 징수하고 있는 상황

■ 외국의 항만시설보안료 수준은 우리나라의 최대 60배

- 외국 항만의 항만시설보안료와 우리나라의 항만시설보안료 수준을 비교하기 위해 파나막스급 선박(LOA 290m), 정박시간 24시간, 하역물량 1,000TEU(16,000톤⁶⁾)을 기준으로 항만시설보안료 수준을 산정
- 산정결과, 독일의 Bremerhaven항과 Hamburg항은 우리나라의 항만시설보안료 수준보다 59.5배 높은 것으로 나타났으며,
- 미국은 우리나라보다 평균 7.6배, 중국(상하이, 홍콩)은 3.1배 높은 것으로 나타남
- 한편, 우리나라 항만에서도 항만시설보안료를 징수한다고 가정하고, 우리나라를 기항하는 국제항해선박이 항로별 기항지에서 지불하는 항만시설보안료를 산정한 결과, 항로별로 지불하는 총 보안료 중 우리나라 항만에서 지불하는 보안료 수준은 매우 미미
- 미서부 항로에서 지불해야 하는 항만시설보안료 총 8,792달러 중 우리나라 항만에서 지불하는 보안료는 506달러로 전체 보안료 비용의 5.8% 수준에 불과하며,
- 미동부 항로에서는 336달러 수준으로 미동부 항로에서 징수하는 총 21,560달러의 1.6%,
- 유럽 항로에서는 602달러 수준으로 유럽 항로에서 징수하는 총 102,776달러의 0.6% 수준

6) 2016년 우리나라 컨테이너 처리 화물량은 437,063,390톤(26,005,344TEU)으로 1TEU 당 약 16톤을 계산함

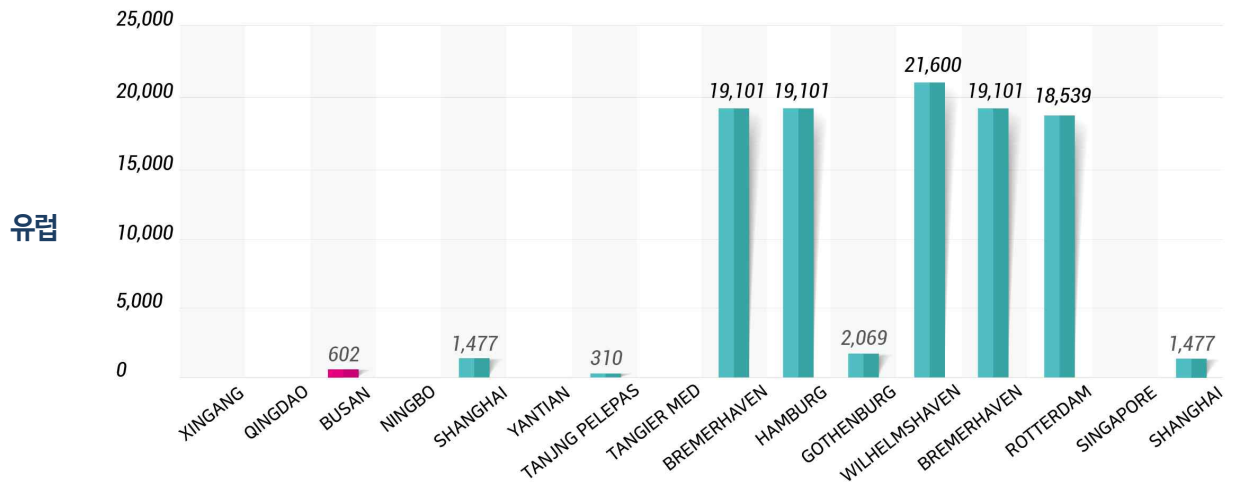
표 2. 항로별 항만시설보안료 징수 수준



항로

총 항만시설보안료 수준(USD)

○ 총 : 102,776USD(1억 1,300만원)



- 선박재원(MSC Oscar호): 전장 395.47m, 총 톤수 192,237톤

- 주 1) 기항항만별 취급물량은 1천TEU로 하되, 선종은 항로에 따라 차등 적용
 2) 빨간색은 우리나라 항만의 항만시설보안료 수준

■ 보안료 미징수로 인해 연간 약 90억원 기회손실 발생

- 우리나라에서 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」이 제정된 2008년부터 2016년까지 항만시설보안료로 징수 할 수 있는 금액(기회손실비용)을 추정해 보면, 누적금액 기준 약 820억 원으로 연평균 약 91억 원이 징수될 수 있었던 것으로 나타남
- 즉, 기회손실 비용이 매년 90여억 원에 이른다는 것을 의미

표 3. 징수 가능한 항만시설보안료 (2008년~2016년)

단위 : 백만 원

연도	화물보안료	선박보안료	여객보안료	합 계
2008	4,025	3,518	8	7,551
2009	3,784	3,565	9	7,358
2010	4,222	4,042	21	8,285
2011	4,568	4,408	18	8,994
2012	4,597	4,643	34	9,274
2013	4,616	4,835	95	9,546
2014	4,779	4,936	127	9,842
2015	4,920	5,314	105	10,339
2016	5,108	5,550	234	10,892
합 계	40,619	40,811	652	82,082

자료: SP-IDC의 물동량을 적용하여 KMI에서 작성

- 한편, 징수 가능했던 항만시설보안료를 국적선과 외국적선을 구분하여 산정해 보면, 국적선에 대한 항만시설보안료는 2008년부터 2016년까지 누적금액으로 약 170억 원으로 연 평균 19억 원 수준에 이르러 전체 징수 가능 금액의 20% 수준
- 반면, 외국적선으로부터 징수 가능했던 항만시설보안료는 동 기간 누적 650억 원으로 연평균 72억 원 수준으로 전체 징수 가능 금액의 80% 수준
- 여기서 중요한 것은 징수 가능한 외국적 선박 및 화물에 대해서도 항만시설보안료 징수의 기회를 상실하고 있다는 것임
- 더구나 우리나라 항만을 이용하는 국내외 국제항해선박 및 화물의 소유자는 외국의 항만에서는 항만시설보안료를 지불하고 있지만 우리나라에서는 지불하지 않고 있다는 것임

표 4. 국적선과 외국적선의 항만시설보안료 비교 (2008년~2016년)

단위 : 백만 원

구분	화물보안료		선박보안료		여객보안료		합계		
	국적	외국적	국적	외국적	국적	외국적	국적	외국적	합계
2008	1,505	2,520	521	2,997	0	8	2,026	5,525	7,551
2009	1,414	2,370	505	3,059	0	9	1,919	5,438	7,358
2010	1,451	2,771	467	3,575	0	21	1,918	6,367	8,285
2011	1,494	3,073	478	3,930	0	18	1,972	7,021	8,994
2012	1,370	3,227	418	4,225	0	34	1,788	7,486	9,274
2013	1,374	3,242	420	4,415	0	95	1,794	7,752	9,546
2014	1,374	3,405	428	4,508	0	127	1,802	8,040	9,842
2015	1,424	3,496	457	4,857	0	105	1,881	8,458	10,339
2016	1,497	3,610	465	5,084	0	234	1,962	8,928	10,892
합계	12,903	27,714	4,160	36,651	0	652	17,062	65,015	82,082

자료 : SP-IDC의 물동량을 적용하여 KMI에서 작성

- 이는 항만시설의 보안을 강화하기 위해 필요한 보안 시설 및 장비, 인력 확보에 대한 예산 확충의 기회를 놓쳐버리는 것으로 기회손실로 간주될 수 있음
- 다시 말해, 보안시설 및 장비의 첨단화, 보안인력 인건비의 상승 등 항만시설소유자가 부담해야 하는 보안예산은 지속적으로 증가할 수밖에 없는 상황에서
- 항만시설보안료 징수를 통해 보안예산의 부담을 일부 경감시킬 수 있었음에도 불구하고 오히려 항만시설소유자의 부담으로 충당하고 있는 것임
- 더욱이 물류비 상승 우려로 인해 항만시설보안료 지불을 꺼려하는 국내 국제항해선박 소유자 및 화물 소유자는 외국의 항만에서는 우리나라의 항만시설보안료 수준보다 최대 59.5배나 높은 항만시설보안료를 지불하고 있으면서도 우리나라 항만에서는 항만시설보안료를 지불하지 않고 있는데, 이는 우리나라 항만시설소유자에게는 기회 불균형의 환경 속에서 항만보안 서비스를 제공하게 하는 근본원인이 되고 있음

항만시설보안료 관련 규정 개정 및 요율 수준의 현실화를 통한 항만보안 강화 필요

■ 항만시설보안료 징수 가능성 제고를 위한 규정 개정 필요

- 해양수산부는 지난 2015년 해양수산부 고시 제2015-2-9호인 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무처리요령」 개정을 통해 항만시설보안료의 징수환경 개선을 위해 항만시설사용료와 통합 고지하여 징수할 수 있도록 함
- 개정이후, 요령 제4조제1항과 제4항에 따라 항만시설사용료와 항만시설보안료를 통합하여 고지하는 데에는 아무런 문제가 발생하지 않음
- 그러나 항만시설사용료와 관련된 해양수산부 고시 제2015-206호인 「무역항 등의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정」에서는 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무처리요령」에 의거 항만시설사용료와 항만시설보안료를 통합 고지할 수 있다고 하는 규정이 없음
- 이에 따라, 화주 및 국제항해선박소유자는 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무처리요령」에서 통합 고지에 대한 명문을 규정하고 있음에도 불구하고, 항만시설사용료에 명시되지 않은 항만시설보안료를 납부하는 것에 대한 거부감을 표시할 수 있다는 것임
- 더욱이 「항만공사법」 제30조제3항에서는 항만공사가 사용료를 징수할 때에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 종류별로 사용료의 요율 등을 정하여 해양수산부장관에게 신고하도록 규정하고 있는데, 여기서 해양수산부령은 「무역항 등의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정」이며, 항만공사가 설립되지 않은 항만의 지방해양수산청에서도 항만시설사용료를 「무역항 등의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정」에 따라 징수하고 있음
- 즉 항만시설보안료 관련 규정에서는 항만시설보안료를 항만시설사용료에 통합 고지할 수 있도록 규정하고 있지만 정작 항만시설사용료 관련 규정이나 「항만공사법」에는 그런 규정 항목이 없는 것임
- 외국항만의 항만시설보안료 징수 사례에서도 알 수 있지만, 중국을 제외한 대다수의 국가에서는 항만시설보안료와 관련하여 법률에서는 규정하고 있지 않지만, 항만시설사용료 관련 항만당국의 규정에 따라 항만시설보안료를 항만시설사용료(Port Due)에 포함시켜 홈페이지 등에 게재하고 이를 근거로 항만시설보안료를 징수하고 있는 것임
- 이러한 사정을 감안하여 우리나라에서 항만시설보안료의 징수 가능성을 제고시키기 위해서는 「무역항 등의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정」과 「항만공사법」에 항만시설사용료와 항만

시설보안료를 통합 고지 할 수 있다고 규정화하는 것이 필요

- 나아가 항만시설보안료 항목을 항만시설사용료 항목에 포함시켜 항만시설보안료를 징수하는 것도 필요하다고 판단

■ 환적 및 ‘공’컨테이너에 대한 보안료 징수 추진

- 현행 규정은 항만시설보안료의 화물보안료 중 환적화물 및 ‘공’컨테이너에 대해서는 화물보안료를 징수하지 않는 것으로 규정하고 있음⁷⁾
- 이 규정을 적용하여 2008년 이후 징수할 수 있었던 항만시설보안료는 2008~2016년 간 총 820억 8,200만 원(〈표 3〉 참조).
- 그러나 만일 환적화물과 ‘공’컨테이너에 대해서도 항만시설보안료를 징수했다면, 동 기간 동안 총 914억 6,500만원을 징수할 수 있었음
- 즉 환적화물 및 ‘공’컨테이너 제외를 통해 동기간 동안 93억 8,300만원의 징수기회를 상실했다고 할 수 있음
- 한편, 외국의 경우에는 환적 및 ‘공’컨테이너 제외에 대한 규정이 없음
- 이는 환적화물이거나 ‘공’컨테이너이던 항만시설에서 제공하는 보안서비스를 받기 때문
- 특히 유럽연합의 AEO, 미국의 C-TPAT, WCO의 Safe Framework, ISO의 공급사슬 보안경영 시스템 등은 화물의 물류보안을 요구하고 있으며, 화물이 머무르는 항만시설에서 제공되는 항만 보안은 화물에 대한 국제적 물류보안 요구에 부합되는 서비스이므로 이들 화물에 대해 항만시설 보안료를 면제시켜줄 필요는 없는 것임
- 따라서 환적 및 ‘공’컨테이너에 대한 항만시설보안료 징수를 추진함으로써 항만시설의 보안을 강화하기 위한 보안예산 확보를 도모하는 것도 필요

■ 점진적인 항만시설보안료 수준의 현실화 추진

- 우리나라 항만시설보안료 요율수준을 통해 2016년 물동량을 기준으로 징수 가능한 항만시설 보안료를 산정해 보면 108억 9,200만원으로 전국 227개 항만보안시설에서 연간 필요한 1천억 원의 10.9% 수준에 불과한 실정
- 아울러 우리나라 항만시설보안료의 징수요율은 조사한 20개국 62개 항만 중 거의 최저치에 해당

7) 「항만시설보안료 징수방법 및 징수요율 산정 등에 관한 업무처리요령」제6조

- 특히 독일 항만의 항만시설보안료 수준은 우리나라의 59.5배, 미국항만은 7.6배, 중국은 3.1배 수준
- 만일 우리나라의 보안료 수준을 주변 경쟁국가인 중국의 수준으로만 인상한다면 산술적으로 338억 원으로 보안예산의 33.8%가 될 수 있으며, 미국 수준으로 인상한다면 징수가능 항만시설보안료 규모는 827억 원으로 보안 예산의 82% 수준이 될 수 있음
- 즉 항만시설보안료는 항만시설의 보안 강화를 위해 확보해야 하는 항만 보안시설, 장비 및 인력에 대한 예산의 기반이기 때문에 항만시설보안료를 현실화한다는 것은 항만시설의 보안 강화를 통한 국민의 생명을 보호하고 경제적 활동의 안정화를 도모한다는 것을 의미하는 것임
- 여기서 항만시설보안료의 현실화란 항만시설에 있어 보안시설, 보안장비 및 인력을 확보하는데 필요한 예산 100%를 충당하는 수준을 의미
- 그렇지만 항만시설보안료 징수에 대해 선주 및 화주 등이 물류비 상승을 우려하여 반발하고 있는 현실을 감안할 때, 일시에 보안예산 100%를 충당할 수 있을 정도로 항만시설보안료를 현실화하기는 어려울 것이기 때문에 점진적으로 보안예산을 충당할 수 있도록 항만시설보안료의 요율 수준을 조정해 나가는 것이 필요

부록. 항만별 항만보안료 기준 비용산정표

항 만	구분	요 율	기준비용(USD)	임의/ 의무	비 율
S.Korea	선박	3원 × 총톤수 (상한)	321.0	임의	1.00
	화물	86원 × TEU			
Alexandria(Egypt)	선박	USD 300 × 1일	300.0	의무	0.93
Anacortes(USA)	선박	USD 275(8시간) × 3	825.0	의무	2.57
Anchorage(USA)	화물	USD 0.58 × 화물량(톤)	9,280.0	의무	28.91
Angeles(USA)	선박	USD 238(8시간) × 3	714.0	의무	2.22
Astoria(USA)	선박	USD 540 × 1일	540.0	의무	1.68
Baltimore(USA)	선박	USD 2.5 × 전장	725.0	의무	2.26
Bremerhaven(Germany)	화물	17 EUR × TEU	19,101.1	의무	59.51
Brunswick(USA)	선박	USD 3.25 × 전장	942.5	의무	2.94
Charleston(USA)	선박	USD 2.9 × 전장	841.0	의무	2.62
Corpus Christi(USA)	선박	USD 49.74 × 전장(부두비) × 7.5%	1,081.8	의무	3.37
Galveston(USA)	선박	USD 3.55 × 전장(부두비) × 8.75%	3,830.1	의무	11.93
	화물	USD 3.74 × TEU			
George town(Guyana)	선박	USD 100 × 1일	100.0	의무	0.31
Georgia(USA)	선박	USD 3.15 × 전장	913.5	의무	2.85
Gothenburg(Sweden)	선박	500 SEK × 1일(24시간)	1,379.3	의무	4.30
Gray's harbor(USA)	선박	USD 320(8시간) × 3	960.0	의무	2.99
Grimsby(U.K)	선박	GBP 47.30 × 1일	60.6	의무	0.19
Hamburg(Germany)	화물	17 EUR × TEU	19,101.1	의무	59.51
Havana(Cuba)	선박	USD 0.0262 × GRT(총톤수)	2,332.3	의무	7.27
Hongkong(China)	화물	HK\$20 × TEU	493.6	임의	1.54
Immingham(U.K)	선박	GBP 67.34 × 1일	86.3	의무	0.27
Jacksonville(USA)	선박	USD 3.24 × 전장	939.6	의무	2.93
Kingston(Jameica)	선박	USD 1,750 × 1일	1,750.0	의무	5.45
Longview(USA)	선박	USD 575 × 1일	575.0	의무	1.79
Maputo(Mozambique)	선박	USD 150 × 1일	150.0	의무	0.47
Maryland port(USA)	선박	USD 2.5 × 전장	725.0	의무	2.26
Miami(USA)	화물	USD 6.00 × TEU	6,000.0	의무	18.69
Mobile(USA)	선박	USD 3.64 × 전장(부두비) × 9%	4,065.0	의무	12.67
	화물	USD 3.97 × TEU			
Montevideo(Uruguay)	선박	USD 300 × 1일	300.0	의무	0.93
New York(USA)	화물	USD 6.0 × TEU	6,000.0	의무	18.69
Norfolk(USA)	화물	USD 6.25 × TEU	6,250.0	의무	19.47
Palm beach(USA)	선박	USD 3.12 × 전장(부두비) × 6%	2,454.3	의무	7.65
	화물	USD 2.4 × TEU			
Port Canaveral(USA)	선박	USD 11.50 × 정박시간	270.0	임의	0.84
Port Everett(USA)	선박	USD 600 × 1일	600.0	의무	1.87

항 만	구분	요 율	기준비용(USD)	임의/ 의무	비 율
Port Everglades(USA)	선박	USD 0.0158 × GRT(총톤수)	4,906.5	의무	15.29
	화물	USD 3.5 × TEU			
Portland(USA)	선박	USD 900 × 1일	900.0	의무	2.80
Puerto Caldera	선박	USD 9 × 1일(24시간)	216.0	의무	0.67
Puerto Limon(Costarica)	선박	USD 16 × 1일(24시간)	384.0	의무	1.20
Rotterdam(Netherland)	화물	16.5 EUR × TEU	18,539.3	의무	57.76
San Diego(USA)	선박	USD 3.0 × 전장	870.0	의무	2.71
San juan(Puertorico)	선박	USD 400 × 1일	400.0	의무	1.25
San Lorenzo(Honduras)	선박	USD 1,400 × 1일	1,400.0	의무	4.36
Sanghai(China)	화물	10CNY × TEU	1,477.1	임의	4.60
Santadomingo (Dominican Rep.)	선박	USD325+18%(세금) / 첫16시간	536.9	의무	1.67
		USD16.25(1시간당) + 18%(Tax)			
Seatl(USA)	선박	USD 325 × 1일	805.0	의무	2.51
	보안 요원	USD 480 × 1일			
South carolina(USA)	화물	USD 6.0 × TEU	6,000.0	의무	18.69
Southhampton(U.K)	선박	GBP 64 × 1일	82.1	의무	0.26
Stockton(USA)	선박	USD 0.1638 × DWT	5,323.5	의무	16.59
Tacoma(USA)	선박	USD 333 × 1일	828.0	의무	2.58
	보안 요원	USD 495 × 1일			
Tanjung Pelepas (Malaysia)	선박	RM 1,000 × 1일	310.3	의무	0.97
	보안 요원	RM 325 × 1일			
Tilbury(U.K)	선박	GBP 64 × 1일	82.1	의무	0.26
Vancouver(USA)	선박	USD 400 × 1일	400.0	의무	1.25
Venizia(Italy)	선박	EUR 36.6 × 1일(24시간)	987.0	의무	3.08
Virginia(USA)	화물	USD 6.25 × TEU	6,250.0	의무	19.47
Wilhelmshaven(Germany)	선박	0.1 EUR × GRT(총톤수)	10,002.2	의무	31.16
Wilmington(USA)	선박	USD 676(부두비) × 0.02	1,073.5	의무	3.34
	화물	USD 1.06 × TEU			

기준 : Panmax급 선박(전장 290m, 총톤수 89,000GT), 24시간 정박, 1,000TEU (16,000톤) 하역
환율 : 1USD당, 1,100원, 7.8HKD, 6.77CNY, 0.78GBP, 0.89EURO, 4.27RM, 8.7SEK (2017.6.2. 기준)
자료 : 선사 대리점 연락(17.5.18) 및 각 항만 요율표(tariff) 참조후 KMI 재작성

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어들 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 방파제 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 ‘보통 이상’의 관심, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야 : KMI, ‘전국 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 자혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 앞날로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01

구분	제목	발행일
제31호	4차산업혁명의 첨병!,로보틱·스마트 항만이 현실로.. - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택,국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌생이모자반,다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담,북방경제 협력 기회 -‘9 브릿지’를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불가미 확산 우려,방역체계 마련 시급	2017.09.20

URL : <http://www.kmi.re.kr/>