



이 글은 지난 8월1일 산업자원부에 제출한 건의 내용 요약·정리한 것임

-편집자 주-

항만시설사용요율체제 개편(안)에 대한 의견제출

- 대한석유협회 -

해양수산부의 항만시설 사용요율체제 개편(안)에 의하면 정유업계는 배럴당 현행보다 11% ~ 15% 정도의 물류비의 부담이 증가할 것으로 예상된다

이는 물류비용이 원가의 상당부분을 차지하는 정유업계의 특성상 원가에 대한 추가부담이 클 뿐만 아니라 수출제품단가의 직접적인 상승을 가져와 치열하게 경쟁관계에 있는 국제시장에서 불리한 여건에 처할 것으로 사료됨.

더구나 정유산업의 경우 2001년 국제 유조선 기본운임률이 2000년 대비 17% 정도 인상되었으며 지난 7월 1일부터 각종 항만 용역비의 인상, 세계 경제침체, 환율상승 등으로 높은 원가 및 수요감소로 큰 어려움을 겪고 있는 현실임.

만약 항만시설사용요율이 해양수산부가 추진하고 있는 개편(안)대로 시행된다면, 가뜩이나 어려움을 겪고 있는 정유업계에 삼중고의 부담을 지우게 되는 결과를 초래하게 될 것이며 이는 다시 석유류의 원가상승을 야기시켜 국가산업의 경쟁력 약화를 가져올 것으로 예상된다.

또한 우리나라의 전체 물류비용은 '99년 기준으로 GDP의 16.3%에 달하는 79조에 이르고 있으며 이는 미국의 9.9%, 일본의 9.5%('97년 기준)

보다 높아 물류비가 국가경쟁력을 떨어뜨리는 요인으로 나타나고 있어 전체 물류비를 줄여 국가경쟁력을 강화하는 것이 절실한 실정임.

이에 우리협회는 해양수산부가 추진중인 항만시설 사용요율체제 개편(안)이 철회 또는 인상을 최소화될 수 있도록 적극 건의드리는 바임.

1. 인상된 요율체제가 정유업계에 미치는 영향

- 정유업계의 경우 유조선에 선적되어 있는 원유 및 석유제품을 송유관을 이용하여 화물입출항을 하고 있음

〈송유관 이용 액체화물 입출항료 변경사항〉

	기존	변경	증가율
외항사용료	10.5 원 / Bbl	11 원 / Bbl	4.6%
내항사용료	7.1 원 / Bbl	8 원 / Bbl	12.7%
사용료 감면제도 ¹⁾	20%	폐지	20%

주) 년 4회 이상 입항선박에 한함

- 개편(안) 적용시 정유업계의 경우 11~15%의 항만시설 사용료 추가 부담으로 연간 약 16억원의 추가 비용부담

(단위: 백만원)

	SK	LG	S-Oil	현대	합계
추가부담	564	400	300	305	1,569

2. 대외적 여건의 악화

- 국제 유조선 기본운임율의 17% 인상(전년대비)
- 항만용역비 인상 (2001.7월부터)

3. 해양수산부(안)의 문제점 및 개선방안

- 물류비 증가로 인한 국가경쟁력 악화
 - 세계경제의 장기 침체화를 극복하기 위한 노력이 절박한 시점에서 정부정책 변화로 인한 물류비용 증가와 국가 경쟁력 약화 우려
 - ⇒ 항만시설 사용료 인상(안) 철회 필요
- 공용부두와 사설부두간 사용료의 형평성 문제
 - 공용부두는 정부예산으로 부두시설 및 배후도로망 등을 건설하여 유지 관리하나 정유업체 사설부두의 경우는 정유업체 자본으로 건설한 것으로 일정수역의 점유(별도로 수역점용료를 납부하고 있음)만 하고 있을 뿐임에도 불구하고 공용부두와 같은 항만시설 사용료(화물료)를 납부하고 있음.
 - 또한 정유업체 자본으로 건설한 사설부두를 이용하는 선박에 징수하는 접안료는 정박료에 상응(접안료의 1/2)하는 만큼 적용함으로써 정부가 투자하지 않는 것에 대한 혜택을 부여하나 실제로 자본을 투자한 정유업체(화주)에 징수하는 화물입출항료는 공용부두와 동일하게 적용하므로 사설부두 투자에 대한 혜택이 선박에만 부여되는 모순이 발생되고 있음.
 - ⇒ 고속도로를 이용하는 화물차에 통행료만 부과되듯이 화물을 적재한 선박에 대해서 화물입출항료는 폐지되고 선박입출항료만 부과되어야 하며, 불가피하게 부과하여야 할 경우 정유업

계 순수 자본으로 건설한 사설부두에 징수하는 화물입출항료는 폐지 또는 대폭 감면 필요.

- 외항선 대비 내항선 항만시설 사용료의 차등인상
 - ⇒ 내항선의 항만시설 사용료를 외항선보다 큰 폭으로 인상한 것은 최근 연안해운업체의 어려운 여건을 고려하지 않은 행정이라 사료되며 내항선의 항만시설 사용료 인상 철회 또는 인상이 불가피한 경우라도 인상률보다는 낮게 인상되어야 함.
- 사용료 감면제도 정비안의 불합리성
 - 화물입출항료에서 “선박입출항료의 10% 면제 적용을 받는 선박(4회/년 이상 한국 입항선박)이 운송하는 화물에 대해 20% 감면”이라는 조문 삭제시, 국내선사가 유조선을 보유할 이유가 현저히 떨어짐.
 - ⇒ 국내 기간산업의 건전한 육성을 위해 현행 유지
- 유조선 항만시설 사용료 기준변경 필요성
 - 현행 제도상 유조선 항만시설 사용료의 기준을 CTB (Clean Ballast Tank) 선박으로 하고 SBT(Segregated Ballast Tank) 선박은 15% 감면하고 있기 때문에 유조선 운임기준인 Worldscale Nominal Rate 산정시 항만시설 사용료가 가장 많이 발생하는 CBT 선박을 기준으로 고시가 이루어져 운임이 높게 산정되고 있음.
 - ⇒ 실제로 한국에 입항하는 유조선중 SBT 선박이 95% 이상이며 나머지 5%가 CBT 선박임. (즉 5%인 CBT 선박 때문에 95%인 SBT 선박 기본운임 (Worldscale Nominal Rate)에 15% 감면이 적용되지 않아 기준운

임이 높게 산정됨)

⇒항만시설 사용요율 기준을 SBT 선박으로 정하고 만약 CBT선박인 경우는 할증으로 유조선 운임기준인 Worldscale Nominal Rate 산정에 포함되지 않도록 선주 또는 화주에 부과 필요.

· 접안료 및 정박료 요금면제 대상의 명확화

-접안료 및 정박료의 요금면제 대상중 “선박 수리를 위하여 대기하는 선박, 접안시설부족으로 대기하는 선박 및 조수관계로 대기하는 선박, 야간에 도선제한으로 대기중인 정박선박” 조문은 취지/ 해석상 차이가 발생하여 실제적용여부의 어려움 발생

⇒대상선박을 다음과 같이 정확히 정의

① 조문에 있는 경우

㉠ 계속 적용하여 면제

② 조문에는 있으나 확대시행하여 면제를 해야 하는 경우

㉠ 조수관계로 대기하는 선박

- 특정항이 아닌 국내 모든 항에 적용 필요. (인천항은 조수간만의 차이로 정박대기시 면제가 되나 여수등 조수간만으로 실제 정박대기하는 경우에는 적용이 안되어 형평성에 어긋남. 따라서 조문에 명시되어 있는 조수관계로 정박대기 발생시 모든 항에 적용되어 면제가 되어야 함.)

③ 항만활성화를 위하여 조문의 적극적인 확대 해석필요

㉠ 선박수리를 위하여 대기하는 선박

-통과하는 선박이 수리목적으로 정박하는 경우
-화물을 하역하기 위해 입항하였으며 추가로 선박에서 수리작업이 가능한데 국내 정박료 부과로 정박료 면제가 되는 외국항(싱가포르등)에서 수리작업을 한다. 따라서 화물을 하역하기 위한 목적으로 대기중이나 먼저 수리작업이 필요하는 경우 또는 하역후 단지 수리를 목적으로 추가 정박하는 경우는 해당시간동안의 정박료 면제.

㉠ 선박연료 수급을 위해 정박하는선박

-국적/외국적 선박의 대부분이 출항후 항비가 면제되는 국외에서 연료를 수급하므로 입항하여 하역전 미리 선박연료 수급을 위해 정박하는 경우 또는 입항하여 하역후 선박연료 수급을 위해 추가 정박하는 경우는 해당시간동안의 정박료 면제.

④ 기타

㉠ 기상악화로 인해 도선선의 운항이 금지되어 도선사가 승선이 불가능한 경우 해당 시간의 정박료를 면제

· 항만사용 요율체제 개편(안)의 시행시기 연기

- 2001년 10월 1일부터 시행되면 2002년 유조선 기본운임률인 Worldscale Nominal Rate에 반영됨.

⇒ 개편(안) 시기를 2002년 1월 1일이후로 하여 시행일을 3개월 연기하면 유조선 기본운임률인 Worldscale Nominal Rate의 인상을 1년 늦출수 있어 국내산업의 원가부담 경감효과 ㉠