

항만운송사업법 시행령

<목 차>

- 1.항만운송사업의 등록기준 변경
- 2.항만종합서비스업의 등록기준 강화

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	해양수산부	작 성 자	이름	김운석
	담당부서 (과)	항만운영과		직급	행정주사
	국장	윤현수		연락처	044-200-5774
	과장	최종욱		이메일	in16010040@ma il.go.kr

2024. 01. 25. 작성

정 책 책 임 자 직 위

성 명 (서 명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항만운송사업의 등록기준 변경		
	2.규제조문	항만운송사업법 시행령 제4조, 별표 1, 별표 2		
	3.위임법령	항만운송사업법 제6조		
	4.유형	신설	5.입법예고	2024.02.01~2024.03.12
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	○ 규제개혁위의 개선 권고('23.5)에 따라 항만별 물동량, 선박 입출항 척수, 하역장비·선박 가액·크기 변화 등을 고려하여 항만운송사업법에 따른 기존 업종(항만운송사업, 항만운송관련사업)의 등록 및 신고 기준을 합리적으로 조정 － 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 중 검수사업, 감정사업, 검량사업은 인력 기준이 주요 요소로서 사업추진 여건 변화 등을 고려하여서 완화하며, 항만하역업의 경우에는 등록 기준 요소에 특별한 변경을 가하지는 않되, 다만 하역장비 가액과 관련하여 그간('92년 최종 개정) 물가 상승율('92.1~'23.12 생산자물가 상승율 : +105.1%)을 감안하고, 현재 기준 최저 필요 장비 여건 등을 고려하여 최소 수준으로 상향하였음(다만 상향 후 수준은 현행 신규 업체가 하역사업을 수행 시 업계 내에서 필수적으로 갖추어야 하는 수준의 최소치로서 금번 시설평가액 기준 부분 상향에 따라 항만하역업 신규 업체가 규제 준수를 위해 비용을 추가로 지출해야 하는 것은 없으며, 필요 시 기존 및 변경 등록기준에서 동일하게 일반하역사업이 아닌 한정하역사업을 등록하여 시설평가액 기준 자체를 완화할 수 있는 방법도 있어, 별도의 규제 비용 증가는 없음)		
	7.규제내용	○ 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업)의 등록기준을 별표 1과 별표 2와 같이 개정함 1) 항만하역업 － (금지) 그간의 항만물동량 변화를 종합적으로 고려하여 조정 － (시설평가액) 각 항만별 통상적인 항만 하역작업에 소요되는 필수 하역장비 가액(업계 설문조사 결과 등 반영) 최소치를 반영하여 현실화 － (자본금) 현 기준은 유사 산업군과 비슷하고, 현재 하역업 등록 시 자본금 기준 관련 특별한 이슈 제기가 없는 점 고려하여 현행 유지 － (기타) 현행 시설평가액 산정 세부기준 중 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액 기준 문구가 현실과 다소 맞지 않는 점 수정		

		2) 검수사업 － (급지) ‘컨’ 물량 다수 항만(1~2급지)과 그 외 항만(3~4급지)에 대해 물동량 크기에 따라 각각 2단계로 나누어 구성(총 4개 급지) － (인력) 화물별 검수사 소요인력 차이를 반영하여 급지별로 산출하되, 디지털화·자동화 등 최근 환경 변화를 반영하여 전체적 규모는 하향 － (자본금) 현행 기준이 타 업종* 대비 높지 않고, 그간 현행 자본금 기준이 신규 업체 진입에 장애로 작용하지 않은 점, 금회 인력 기준이 완화되는 사정 등을 고려하여 현행 수준을 유지 3) 감정사업, 검량사업 － (인력) 각 사업에 대한 인력 기준을 6명에서 4명으로 하향하고, 검량·감정사업 동시 수행 시 인력 확보기준을 8명에서 6명으로 추가 하향하여 각 사업체가 여건 변화에 맞춰 유연하게 효율적으로 사업을 영위할 수 있도록 지원 － (자본금) 현행 기준이 타 업종* 대비 높지 않고, 그간 현행 자본금 기준이 신규 업체 진입에 장애로 작용하지 않은 점, 금회 인력 기준이 완화되는 사정 등을 고려하여 현행 수준을 유지									
	8.피규제집단 및 이해관계자	항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업)을 신규로 등록하고자 하는 자 <table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업)을 신규로 등록하고자 하는 자</td><td>연간 약 15개 업체(항만하역업 14개, 검량·감정사업 1개 / 2023년 기준, 1년간)</td></tr></table>				유 형		인원수 또는 규모	피규제자	항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업)을 신규로 등록하고자 하는 자	연간 약 15개 업체(항만하역업 14개, 검량·감정사업 1개 / 2023년 기준, 1년간)
유 형		인원수 또는 규모									
피규제자	항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업)을 신규로 등록하고자 하는 자	연간 약 15개 업체(항만하역업 14개, 검량·감정사업 1개 / 2023년 기준, 1년간)									
	9.도입목표 및 기대효과	○ 신규업체 진입장벽 해소 및 기존업체의 유연한 영업 지원을 위해 규제위 개선권고(‘23.5)에 따라 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 업종별 등록·신고기준을 합리적으로 조정하여 수출입 물류 효율화 추진									
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용						
		피규제자									
		피규제자 이외									
		정성분석	전체적으로 등록 기준 하향(규제 완화)로서 업계 추가 부담 미발생	등록 기준 합리화 및 전체적 완화로서 신규업체 진입장벽 해소	별도 규제 순비용 미발생						

			및 기존업체의 유연한 영업 지원	
		주요내용	○ 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 등록기준(급지 포함) 합리화 및 일부 완화를 통해 수출입 물류 효율화 도모 1) 항만하역업 : - (급지) 그간의 항만물동량 변화를 종합적으로 고려하여 항만별 급지(1급지~3급지)가 합리적으로 조정되므로 업계의 사업 등록이 효율화 - (시설평가액) 시설평가액의 경우 각 항만별 통상적인 항만 하역작업에 소요되는 필수 하역장비 가액(업계 설문조사 결과 등 반영) 최소치('92년 최종 개정 이후 '23년말 물가 상승율 +105.1% 하회)를 반영하였기에 관련 사업을 수행하려는 자라면 당연히 구비할 것으로 예상되어 업계에 별도의 부담을 추가하지 않음(상향 후 수준은 현행 신규 업체가 하역사업을 수행 시 업계 내에서 필수적으로 갖추어야 하는 수준의 최소치로서 금번 시설평가액 기준 부분 상향에 따라 항만하역업 신규 업체가 규제 준수를 위해 비용을 추가로 지출해야 하는 것은 없으며, 필요 시 기존 및 변경 등록기준에서 동일하게 일반하역사업이 아닌 한정하역사업을 등록하여 시설평가액 기준 자체를 완화할 수 있는 방법도 있어, 별도의 규제비용 증가는 없음). 아울러 현행 시설평가액 산정세부기준 중 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액 기준 문구가 현실과 다소 맞지 않는 점이 수정(기준 완화)되어 업계의 부담이 추가 경감 - (자본금) 현행 기준이 유지되어 업계의 별도 추가 부담이 미발생 2) 검수사업 - (급지) '컨' 물량 다수 항만(1~2급지)과 그 외 항만(3~4급지)에 대해 물동량 크기에 따라 각각 2단계로 나누어 총 4개 급지로 개편되어, 급지 세분화(하단 인력기준 완화와 연계)를 통해 결과적으로 등록기준 완화 효과를 가져옴 - (인력) 화물별 검수사 소요인력 차이를 반영하여 급지별로 산출하되, 디지털화·자동화 등 최근 환경 변화를 반영하여 전체적 규모를하향하	

		므로 업계 부담이 완화됨 - (자본금) 현행 기준이 유지되어 업계의 별도 추가 부담이 미발생 3) 감정사업, 검량사업 - (인력) 각 사업에 대한 인력 기준을 6명에서 4명으로 하향하고, 검량·감정사업 동시 수행시 인력 확보기준을 8명에서 6명으로 추가 하향하여 각 사업체가 여건 변화에 맞춰 유연하게 효율적으로 사업을 영위할 수 있어 업계 부담이 경감 - (자본금) 현행 기준이 유지되어 업계의 별도 추가 부담이 미발생			
	11.영향평가 여부	기술영향평가 해당 없음	경쟁영향평가 해당 없음	중기영향평가 해당 없음	
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류		
		일몰설정에외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제	미해당	
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제	미해당	
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제	해당	
		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제		
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제		
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제		
			7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제		
		일몰설정여부		일몰조문	연장여부
		미설정			
		일몰유형		일몰설정기간	일몰주기
	13.우선허용·사후 규제 적용여부	해당 없음			
	14.비용감축제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용
		미적용	0	0	0
	15.규제정비	- -			

	계획	
--	----	--

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
	별표 1을 별지와 같이 한다. 별표 2를 별지와 같이 한다. 별표 5의2를 별지와 같이 한다. ※ 별표(등록기준 변경) 개정사항은 비용분석 상세내역 참조

I. 규제 의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 검량사업, 감정사업) 및 항만운송관련사업(항만용역업, 선박연료공급업, 컨테이너수리업, 선박수리업, 선용품공급업)의 등록·신고 기준은 장기간 미개정되어(대부분의 업종의 중요한 등록·신고 기준이 '99년(항만하역업 : '92년) 이후 실질적으로 변동되지 않음) 현재의 항만운영 현실과 일부 맞지 않아 효율적 사업 등록 및 사업 운용이 어렵다는 의견이 있어, 규제개혁 위 개선 권고('23.5)에 따라 항만운송(관련)사업 등록·신고 기준을 합리화하여 신규업체 진입장벽을 해소하고 기존업체의 유연한 영업을 지원함으로써 수출입 물류를 효율화하고자 함

※ (참고) 금번 규제심사와 관련하여, 항만운송관련사업은 규제 신설로 미식별되어 금번 규제영향분석서 검토 대상에 미포함

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

o 규제대안의 내용

규제대안1	대안명	해당 없음
	내용	동 건은 「항만운송사업법」에 따른 기존 항만운송사업의 등록 기준을 개정하는 건으로서 별도의 규제 대안이 존재하지 않음

o 규제대안의 비교

구분	장점	단점
규제대안1	-	-
규제대안2	-	-

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명		일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
기존 항만운송 (관련)사업 업체 업체	부산권	'23.9.5(화), 부산지방해양수산청, 대면 설명회(약 1백명 참석)	기존 항만운송 (관련)사업 업체 등록·신고 기준 완화에 따른 신규 사업자 진입 활성화로 기존 업체 경영 악화 우려	기존 등록·신고 기준 완화· 합리화 필요성 설명 및 업계 현안(저가 요율 등) 해결을 위한 별도 정책 고민 예정 설명
	강원권	'23.9.7(목), 동해지방해양수산청, 대면 설명회(약 25명 참석)		
	충남·전북권	'23.9.11(월), 군산지방해양수산청, 대면 설명회(약 20명 참석)		
	경남·전남권	'23.9.12(화), 여수광양항만공사, 대면 설명회(약 25명 참석)		
	인천권	'23.9.13(수), 인천지방해양수산청, 대면 설명회(약 30명 참석)		

③ 대안의 선택 및 근거

해당 없음

3. 규제목표

장기간 미개정된 항만운송사업(항만운송관련사업 포함) 등록 기준을
현 정부의 규제 완화 기조* 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라
현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하여 신규업체
진입장벽을 해소하고 기존업체의 유연한 영업을 지원하여 수출입
물류를 효율화

* 최소인력, 자본금 등 시장 진입을 가로막는 각종 인허가 기준 철폐
('23년 하반기 경제정책 방향, '23.7)

** 세부 변동 현황 등은 비용편익분석의 관련 내용 참조

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만 운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서,

기존 항만운송사업 등록 기준을 현재의 항만별 물동량, 하역장비가액 변화 등을 고려하여 합리적으로 조정(규제 완화 및 합리화)하여 신규업체 진입 활성화 및 기존업체의 유연한 영업 지원을 통한 수출입 물류를 효율화를 도모하는 건으로서, 목적 및 수단간 비례적 타당성이 인정됨

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당 없음	해당 없음	해당 없음

o 영향평가

- 기술규제영향평가

본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업 등록 기준(자본금, 검수사·검량사·감정사 인력 등)에 관한 것으로 기술기준, 시험·인증·평가 등 기술규제영향평가 대상이 아님

- 경쟁영향평가

본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업 등록 기준(자본금, 검수사·검량사·감정사 인력 등)에 관한 것으로,

현재의 항만별 물동량, 하역장비 가액 변화 등을 고려하여 합리적으로 조정(규제 완화 및 합리화)하여 신규업체 진입 활성화를 도모하고 있어 사업자 수·범위 제한, 경쟁능력 제한, 경쟁유인 감소, 소비자 선택·정보 제한 등 경쟁 제한요소가 없는 것으로 판단됨

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당 없음
해당 없음	
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당 없음
해당 없음	
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당 없음
해당 없음	
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당 없음
해당 없음	

- 중기영향평가

「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업 업체는 거의 대부분의 업체가 중소기업에 해당하며, 본 규제의 직접적 영향을 받음.

금번 규제 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서,

항만운송사업 등록 기준을 현재의 항만별 물동량, 하역장비 가액 변화 등을 고려하여 합리적으로 조정(규제 완화 및 합리화)하여 신규업체 진입 활성화 및 기존 업체의 영업 유연화를 모두 가능하게 하는 건으로, 신규 업체의 자유로운 사업 진입을 허용하고 있어 중소기업에 대한 차별 또는 부당한 규제 요소 등이 존재하지 않음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	창업
② 규제 방식	등록(항만운송사업)
③ 예비분석모델	정성분석
판단 근거	통계자료 확보 및 사업별 데이터 추출의 어려움
④ 대상 업종	「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업,
⑤ 예비분석내용	「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업 업체는 대부분 중소기업에 해당하여 규제 차등화 예비분석 실익이 없음

⑥ 차등화적용 여부	차등화 적용 배제

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당 없음

- 시장유인적 규제설계

시장 진입 및 경쟁 제한, 신산업 활성화 저해 등 요소가 존재하지 않음

- 일몰설정 여부

해당 없음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의	—	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
유연한 분류 체계	—	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
네거티브 리스트	—	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
사후 평가관리	—	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
규제 샌드박스	—	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

일본(허가제) 등 관련 국가에서도 항만 서비스 관련 사업을 수행하려는 자에 대해 면허·등록 등 의무를 부여하고, 관련 면허·등록 기준, 행정처분 기준 등을 해당 국가 여건 등을 고려하여 마련 및 운영하고 있음

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
해당 없음	—	—

○ 타법사례

해운법, 석유산업법 등 유관 법률에서도 관련 사업을 수행하려는 자에 대해 등록·신고 등 의무를 부여하고, 관련 등록·신고 기준, 행정처분 기준 등을 해당 업종의 도입 취지, 사업 운영 여건, 정부 정책 방향 등을 고려하여 마련 및 운영하고 있음

4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 해당 없음>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 0

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치
규제대안 1 : 해당 없음				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				

총 합계			
기업순비용		연간균등순비용	

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

금번 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것에 그 취지가 있어 피규제자(사업 신규 등록 희망 업체)의 규제 준수 가능성이 확보됨

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

금번 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업 등록 기준에 관한 것으로 별도의 인력 채용, 관계 법률 및 기관과의 업무 경합·충돌 등 별도의 행정 집행 장애요소가 존재하지 않음

○ 재정적 집행가능성

금번 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업 등록 기준에 관한 것으로 별도의 인력 채용, 관계 법률 및 기관과의 업무 경합·충돌 등 별도의 재정 소요가 존재하지 않음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록·신고 합리화 개선 권고('23.5, 규제개혁위원회)
 - 장기간 미개정되어(대부분의 업종의 중요한 등록·신고 기준이 '99년 이후 실질적으로 변동되지 않음) 현재의 항만운영 현실과 일부 맞지 않은 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현재의 항만 여건 등을 고려하여 합리화
- 항만운송사업법 하위법령(시행령) 개정안 마련('23.8)
 - 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 조정 등 항만운송사업법 하위법령(시행령, 시행규칙) 개정안을 마련
- 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록·신고 개정안 업계 설명회 개최('23.9, 총 5개 권역)
 - 부산권('23.9.5, 부산지방해양수산청), 강원권('23.9.7, 동해지방해양수산청), 충남·전북권('23.9.11, 군산지방해양수산청), 경남·전남권('23.9.12, 여수광양항만공사), 인천권('23.9.13, 인천지방해양수산청)
 - 업계 의견 : 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준 완화에 따른 신규 업체 진입 활성화를 우려하는 기존 업체의 목소리가 다소 있었음(관련 우려에 대해서는 그간 장기간 미개정된 등록·신고 기준의 합리화 필요성, 현 정부의 규제완화 정책 방향, 금번 개정에 따른 급격한 신규 사업자 진입 가능성은 항만 서비스 업종의 특성 고려 시 단기간 크지 않을 것으로 예상되는 점 등을 통해 설득하였으며, 현재의 저가 요율 체계 고착화 등 업계의 우려에 대해서는 항만 서비스 공정시장 질서 확립을 위한 별도 정책을 검토할 예정임을 설명하였음)
- 항만운송사업법 하위법령(시행령) 개정안 해양수산부 내부방침('23.10)

- (참고) 정부 법령 심사 일정 관계 상 '24.上(금회) 입법예고, 법제처 심사, 규제심사 등 재추진 중

2. 향후 평가계획

금번 개정·신설된 등록 기준에 대해 운영 성과(신규 업체 진출입 활성화 여부 등), 향후 항만 여건 변동 상황 등을 고려하여 필요 시 업계 의견 수렴 등을 통해 추가 조정 등 추진 예정

3. 규제 정비계획

해당 없음

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
—	—	—	—

4. 종합결론

금번 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 등록 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하는 것으로서, 그 취지가 신규 업체 진입 활성화 등 규제 완화에 있고, 현재의 항만 운영 여건 등을 반영하여 조정 및 신설된 것이라는 점에서 별도의 규제 강화 요소는 존재하지 않는 것으로 판단됨

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율 (%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치
규제대안1 : 해당 없음				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

정성분석 내용 및 기타 참고사항

○ 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 등록기준(금지 포함) 합리화 및 일부 완화를 통해 수출입 물류 효율화 도모

1) 항만하역업 : - (금지) 그간의 항만물동량 변화를 종합적으로 고려하여 항만별 금지(1금지~3금지)가 합리적으로 조정되므로 업계의 사업 등록이 효율화 - (시설평가액) 시설평가액의 경우 각 항만별 통상적인 항만하역작업에 소요되는 필수 하역장비 가액(업계 설문조사 결과 등 반영) 최소치('92년 최종 개정 이후 '23년말 물가 상승율 +105.1% 하회)를 반영하였기에 관련 사업을 수행하려는 자라면 당연히 구비할 것으로 예상되어 업계에 별도의 부담을 추가하지 않음(상향 후 수준은 현행 신규 업체가 하역사업을 수행 시 업계 내에서 필수적으로 갖추어야 하는 수준의 최소치로서 금번 시설평가액 기준 부분 상향에 따라 항만하역업 신규 업체가 규제 준수를 위해 비용을 추가로 지출해야 하는 것은 없으며, 필요 시 기존 및 변경 등록기준에서 동일하게 일반하역사업이 아닌 한정하역사업을 등록하여 시설평가액 기준 자체를 완화할 수 있는 방법도 있어, 별도의 규제 비용 증가는 없음). 아울러 현행 시설평가액 산정 세부기준 중 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액 기준 문구가 현실과 다소 맞지 않는 점이 수정(기준 완화)되어 업계의 부담이 추가 경감 - (자본금) 현행 기준이 유지되어 업계의 별도 추가 부담이 미발생

2) 검수사업 - (금지) '컨' 물량 다수 항만(1~2금지)과 그 외 항만(3~4금지)에 대해 물동량 크기에 따라 각각 2단계로 나누어 총 4개

급지로 개편되어, 급지 세분화(하단 인력기준 완화와 연계)를 통해 결과적으로 등록기준 완화 효과를 가져옴 - (인력) 화물별 검수사 소요인력 차이를 반영하여 급지별로 산출하되, 디지털화·자동화 등 최근 환경 변화를 반영하여 전체적 규모를 하향하므로 업계 부담이 완화됨 - (자본금) 현행 기준이 유지되어 업계의 별도 추가 부담이 미발생 3) 감정사업, 검량사업 - (인력) 각 사업에 대한 인력 기준을 6명에서 4명으로 하향하고, 검량·감정사업 동시 수행 시 인력 확보기준을 8명에서 6명으로 추가 하향하여 각 사업체가 여건 변화에 맞춰 유연하게 효율적으로 사업을 영위할 수 있어 업계 부담이 경감 - (자본금) 현행 기준이 유지되어 업계의 별도 추가 부담이 미발생

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 해당 없음>

①피규제 기업소상공인 :

☐ 직접비용

(정성)영향집단명	항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 신규 등록 희망 업체
활동제목	항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 신규 등록
비용항목	항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 신규 등록을 위한 등록 기준 충족
일시적/반복적	일시적
근거설명	금번 항만운송사업법 시행령 개정을 통해 장기간 미개정된 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 등록 기준이 현 정부의 규제 완화 기초 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화되어, 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 감정사업, 검량사업) 신규 등록 희망업체가 자유롭게 사업에 진입할 수 있을 것으로 기대되고, 금번 등록기준 변경으로 인해 신규 등록 희망업체에게 실질적으로 비용 부담이 추가되는 부분은 사실상 없는 것으로 평가됨. ※ (요약) 전체 항만운송사업에 대해 자본금 기준은 현행 기준을 유지. 검수사업, 감정사업, 검량사업은 인력 기준을 완화. 항만하역업은 시설평가액 기준이 일부 상향되나, 각 항만별 통상적인 항만하역작업에 소요되는 필수 하역장비(지게차 등) 가액(업계 설문조사 결과 등 반영) 최소치를 반영한 것이며, 이로 인한 시설평가액 기준 상향 수준은 해당 기준의 '92년 최종 개정 이후 '23년말 현재 물가 상승율인 +105.1%을 하회하기에 업계에 별도의 부담을 추가하지 않음(금번 상향 후 수준은 현행 신규 업체가 하역사업을 수행 시 업계 내에서 필수적으로 갖추어야 하는 수준의 최소치로서 금번 시설평가액 기준 부분 상향에 따라 항만하역업 신규 업체가 규제 준수를 위해 비용을 추가로 지출해야 하는 것은 없으며, 필요 시 기존 및 변경 등록기준에서 동일하게 일반하역사업이 아닌 한정하역사업을 등록하여 시설평가액 기준 자체를 완화할 수 있는 방법도 있어, 별도의 규제 비용 증가는 없음). 이와 함께 항만하역업의 현행 시설평가액 산정 세부기준 중 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액 기준 문구가 현실과 다소 맞지 않는 점이 수정(기준 완화)되어 업계의 부담이 추가 경감됨 ※ (참고) 금번 시행령 개정 시 항만운송관련사업(항만용역업, 선박연료공급업, 컨테이너수리업, 선박수리업, 선용품공급업) 등록·신고 기준도 함께 개정되나, 항만운송관련사업 등록·신고 기준은 규

제 신설로 미식별되어 금번 규제영향분석 시 관련 내용은 포함하지 않음

※ (참고) 하단 세부 참고자료 관련, 필요 시 해수부 항만운영과 김운석 주무관(kimunseok@korea.kr, 044-200-5774)에게 문의 시 원본 파일을 발송해드리겠습니다.

참고 1

항만운송사업 등록 기준 개정(안) 세부 검토근거

가. 항만하역업

☐ **현행 등록기준**

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 1] <개정 2020. 9. 8.>

항만하역사업의 등록기준

구분	사업종류 항만별 내용	일반하역사업			한정하역사업
		1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항 , 마산항, 동해·묵호항 , 군산항, 평택·당진항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)	
1. 시설	시설평가액 (해양수산부령으로 정하는 하역장비의 평가액이 총시설평 가액의 3분의 2 이 상이어야 한다)	10억원 이상	5억원 이상	1억원 이상	일반하역사업의 등 록기준을 적용하되 관 리청은 이용자, 취 급화물 또는 항만시 설의 특성을 고려하 여 그 등록기준을 완 화할 수 있다.
2. 자본금		2억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상	

비 고

- 관리청은 물동량(物動量) 감소, 항만 조건 등의 특수한 사정이 있다고 인정되는 3급지 항만에 대해서는 항만별로 그 사정이 존속하는 기간 동안 해당 등록기준에서 정한 시설기준을 2분의 1의 범위에서 완화할 수 있다.
- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
- 관리청은 지방해양수산청장 또는 시도지사가 보유하는 하역장비를 전용(專用)하여 사용하는 자에 대해서는 그 사용기간 동안 해양수산부령으로 정하는 하역장비 중 그 전용하여 사용하는 하역장비의 평가액에 해당하는 하역장비의 확보를 유예할 수 있다.
- 해당 업종에 필요한 시설은 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다. 다만, 제1호에 따른 시설기준 중 급지별 최저 시설평가액의 3분의 2 이상은 본인이 소유한 것이어야 한다.
 - 해당 항만하역사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설
 - 해당 항만하역사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설

☐ **등록기준 변경(안)**

항만하역사업의 등록기준

구분	사업종류 항만별 내용	일반하역사업			한정하역사업
		1급지 (부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항)	2급지 (대산항, 포항항, 마산항, 동해·목포항, 목포항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항만)	
1. 시설	시설평가액 (해양수산부령으로 정하는 하역장비의 평가액이 급지별 시설평가액 최소기 준 금액의 3분의 2 이 상이어야 한다)	15억원 이상	4억원 이상	2억원 이상	일반하역사업의 등 록기준을 적용하되 관 리청은 이용자, 취 급화물 또는 항만시 설의 특성을 고려하 여 그 등록기준을 완 화할 수 있다.
2. 자본금		2억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상	

비 고

- 관리청은 물동량(物動量) 감소, 항만 조건 등의 특수한 사정이 있다고 인정되는 3급지 항만에 대해서는 항만별로 그 사정이 존속하는 기간 동안 해당 등록기준에서 정한 시설기준을 2분의 1의 범위에서 완화할 수 있다.
- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
- 관리청은 지방해양수산청장 또는 시도지사가 보유하는 하역장비를 전용(專用)하여 사용하는 자에 대해서는 그 사용기간 동안 해양수산부령으로 정하는 하역장비 중 그 전용하여 사용하는 하역장비의 평가액에 해당하는 하역장비의 확보를 유예할 수 있다.
- 해당 업종에 필요한 시설은 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다. 다만, 제1호에 따른 시설기준 중 급지별 최저 시설평가액의 3분의 2 이상은 본인이 소유한 것이어야 한다.
 - 해당 항만하역사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설
 - 해당 항만하역사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설

□ 검토 근거

○ (급지) 그간의 **항만물동량 변화**를 종합적으로 고려하여 조정

< 항만별 물동량 등 현황 >

항목	물동량 ('22년, 천톤)	물동량 CAGR ('13~'22, %)	물동량 비중 ('22년, %)	동시접안척수 ('20)	하역업체 수 (일반하역)
합계	1,551,708				
부산항	425,084	3	27.4	159	55(42)
광양항	269,398	1.3	17.4	102	32(24)
울산항	194,857	0.2	12.6	117	52(16)
인천항	149,858	0.3	9.7	125	48(29)
평택·당진항	116,172	0.7	7.5	64	23(18)
대산항	89,566	2.9	5.8	32	9(3)
포항항	50,863	-2.1	3.3	51	18(14)
마산항	31,583	8.6	2.0	29	27(16)
동해·목포항	30,676	-0.4	2.0	23	20(14)
목포항	25,347	2.6	1.6	28	23(22)
군산항	21,715	1.7	1.4	35	10(8)
여수항	2,958	12.4	0.2	2	1(1)
경인항	724	3.6	0.0	19	3(3)
장항항	695	1.8	0.0	3	4(3)
기타(지방항 등)	142,212	1	9.16		68

<고려 기준>

- 1급지 : 부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항
 - 연간 물동량이 1억톤 이상, 10년간 연평균 물동량 (+)성장, 전국 물동량 점유율 7% 이상 등 고려
- 2급지 : 대산항, 포항항, 마산항, 동해·목포항, 목포항, 군산항

< 항만별 물동량 등 현황 >

항목	물동량 (22년, 천톤)	물동량 CAGR (13~22, %)	물동량 비중 (22년, %)	동시접안척수 (20)	하역업체 수 (일반하역)
----	------------------	------------------------	--------------------	----------------	------------------

- 연간 물동량 1천만톤 이상, 전국 물동량 점유율 1% 이상 고려

○ 3급지 : 1급지 및 2급지 외 항만

○ (시설평가액) 각 항만별 통상적인 항만 하역작업에 소요되는 필수 하역장비 가액(업계 설문조사 결과 등 반영) 최소치를 반영하여 현실화

- (1급지) 15억원 ≒ 17.7억원 = 크레인(25.9톤, 잡화용) 1대 × 14.1억원
+ 지게차(8톤, 잡화·파레트용) 4대 × 0.9억원

- (2급지) 4억원 ≒ 3.6억원 = 지게차(8톤, 잡화·파레트용) 4대 × 0.9억원

- (3급지) 2억원 ≒ 1.8억원 = 지게차(8톤, 잡화·파레트용) 2대 × 0.9억원

* (참고) 현행 시설평가액 기준(1~10억원)은 1992.3.7 개정 후 현재까지 미변동

○ (자본금) 현 기준은 유사 산업군과 비슷하고*, 현재 하역업 등록 시 자본금 기준 관련 특별한 이슈 제기가 없는 점 고려하여 현행 유지

* 전문소방시설공사업 1억원 이상, 전문건설업 1.5억 이상, 정보통신공사업 1.5억, 항공기취급업(항공기급유업, 항공기하역업, 지상조업사업) 3억원 등

** (참고) 현행 자본금 기준(0.5~2억원)은 1999.5.27 개정 후 현재까지 미변동

○ (기타) 현행 시설평가액 산정 세부기준 중 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액 기준 문구*가 현실과 다소 맞지 않는 점 수정

* (현행) 총시설평가액의 2/3 이상 → (개정) 급지별 시설평가액 최소기준 금액의 2/3 이상

** (사유) 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액의 최소기준 요구 취지는, 실제 하역작업과 무관한시설만 확보한 자의 하역사업 등록 방지로서, 현행과 같이 전체 시설평가액 기준으로 2/3 요구 시 해수부령으로 정하는 하역장비를 충분히 확보하더라도 기타 하역과 관계 없는 시설의 평가금액이 높은 경우 시설평가액 기준을 미충족하여 하역사업 등록이 불가능한 결과를 초래하므로 불합리

나. 검수사업

☐ **현행 등록기준**

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

구 분	검 수 사 업			감정사업	검량사업
	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)		
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 검수사	가. 부산항: 40명 이상 나. 인천항: 25명 이상 다. 울산항, 포항항, 광양항 7명 이상	3명 이상	2명 이상		
3. 감정사				6명 이상	
4. 검량사					6명 이상

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.

☐ **등록기준 변경(안)**

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

가. 검수사업

구 분	1급지 (부산항)	2급지 (인천항, 광양항, 평택·당진항)	3급지 (울산항, 대산항, 포항항, 마산항, 동해·목포항, 목포항, 군산항)	4급지 (1급지부터 3급지까지를 제외한 항만)
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 인력(검수사)	24명 이상	12명 이상	2명 이상	1명 이상

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.

☐ **검토 근거**

- (급지) ‘권’ 물량 다수 항만(1~2급지)과 그 외 항만(3~4급지)에 대해
물동량 크기에 따라 각각 2단계로 나누어 구성(총 4개 급지)

< 항만별 물동량 현황('컨', 전체) >

컨테이너		전체 화물	
항만	물동량 (22년, 천 TEU)	항만	물동량 (22년, 천 톤)
합계	28,822	합계	1,551,708
부산항	22,078	부산항	425,084
인천항	3,192	광양항	269,398
광양항	1,864	울산항	194,857
평택·당진항	853	인천항	149,858
울산항	389	평택·당진항	116,172
목포항	92	대산항	89,566
군산항	71	포항항	50,863
대산항	67	마산항	31,583
제주항	63	동해·목호항	30,676
포항항	58	목포항	25,347
경인항	32	군산항	21,715
동해·목호항	23	여수항	2,958
기타(지방항 등)	40	경인항	724
		장항항	695
		기타(지방항 등)	142,212

< 고려 기준 >

- (1급지) 연간 '컨' 물동량 1천만 TEU 이상
- 부산항
- (2급지) 연간 '컨' 물동량 50만 TEU 이상
- 인천항, 광양항, 평택·당진항
- (3급지) 1급지 및 2급지를 제외한 항만 중 전체 화물 물동량 연간 1천만톤 이상
- 울산항, 대산항, 포항항, 마산항, 동해·목호항, 목포항, 군산항
- (4급지) 1급지, 2급지 및 3급지를 제외한 항만

< 항만별 일반화물 검수 실적('18~'22) >

(단위 : 천 톤)

항만	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	평균
합계	44,713	45,857	41,264	44,886	46,769	44,698
울산항	12,072	13,977	12,265	13,480	14,647	13,288
목포항	5,346	6,676	5,859	6,453	6,451	6,157
평택·당진항	4,908	4,629	4,738	5,145	5,831	5,050
부산항	6,163	5,309	4,493	3,832	3,927	4,745
인천항	5,226	4,677	3,862	4,458	4,259	4,496
마산항	3,016	3,260	2,983	4,191	4,307	3,551
포항항	4,435	3,767	3,441	2,675	1,958	3,255
광양항	2,730	2,539	2,663	3,650	4,011	3,118
군산항	764	784	784	816	896	809
대산항	29	127	81	73	334	129
동해·목호항	24	113	95	114	148	99

※ (참고) 상단은 금번 우리부에서 실시한 업계 현황조사('23.6~7) 시 기존 등록업체 회신자료를 기반으로 함

※ 1급지, 2급지, 3급지, 4급지

< 항만별 검수업체 등록 현황 >

(단위 : 명, 백만원)

구분	업체 수 (23.6월말)	평균 자본금 (23.6월말)	평균 검수사 수 (18~22)	비고
전체	62	141	24	
부산항	6	217	105	
인천항	3	100	38	
광양항	5	100	26	
마산항	9	57	4	
울산항	7	280	9	

< 항만별 검수업체 등록 현황 >

(단위 : 명, 백만원)

구분	업체 수 (‘23.6월말)	평균 자본금 (‘23.6월말)	평균 검수사 수 (‘18~’22)	비고
동해·목호항	2	100	3	
군산항	7	90	7	
목포항	6	93	4	
포항항	4	100	8	
평택·당진항	12	144	15	
대산항	1	50	6	
기타	1	50	2	

※ (참고) 상단은 금번 우리부에서 실시한 업계 현황조사(‘23.6~7) 시 기존 등록업체 회신자료 등을 기반으로 함

※ 1급지, 2급지, 3급지, 4급지

○ (인력) 화물별 검수사 소요인력 차이를 반영하여 급지별로 산출하되, 디지털화·자동화* 등 최근 환경 변화를 반영하여 전체적 규모는 하향

- (1급지) 24명 = 1척 × 2개 크레인 × 2명 × 3조2교대 × 2척
- (2급지) 12명 = 1척 × 2개 크레인 × 2명 × 3조2교대 × 1척
- (3급지) 2명 = 1척 × 1명 × 2척
- (4급지) 1명 = 1척 × 1명 × 1척

* 자체 플랫폼(터미널 자동화 운영 시스템 포함) 및 디지털 디바이스 활용, 보조검수사 채용 등
검수사 현장 상주 소요 감소 추세

** (컨) 통상 크레인 1기당 2명(선내 1, 육상 1) 투입 및 선박 1척당 크레인 2기 이상 작업하는 현황 감안
(일반화물) 화물 특성에 따라 검수사는 1명만 현장 인근에서 원격 감독하는(보조검수사 투입) 등 상황별로 검수사 투입
인력 편차가 크고, 작업이 상시적으로 이루어지지는 않는 점 등 고려하여 1척당 1명으로 산정

*** (참고) 현행 검수사업 인력기준은 1999.5.27. 개정 후 현재까지 미변동

○ (자본금) 현행 기준이 타 업종* 대비 높지 않고, 그간 현행 자본금 기준이 신규 업체 진입에 장애로 작용하지 않은 점, 금회 인력 기준이 완화되는 사정 등을 고려하여 현행 수준을 유지

* (부동산중개업) 50백만원, (종합여행업) 50백만원, (시설경비업) 100백만원 등

** 상단은 감정사업 및 검량사업에도 동일하게 적용함

다. 검량·감정사업

☐ 현행 등록기준

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

구 분	검 수 사 업			감정사업	검량사업
	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)		
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 검수사	가. 부산항: 40명 이상 나. 인천항: 25명 이상 다. 울산항, 포항항, 광양항: 7명 이상	3명 이상	2명 이상		
3. 감정사				6명 이상	
4. 검량사					6명 이상

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.

☐ **등록기준 변경(안)**

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

나. 검량사업, 감정사업

구 분	검량사업만 수행하는 경우	감정사업만 수행하는 경우	검량사업과 감정사업을 함께 수행하는 경우
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 인력 (검량사 또는 감정사)	검량사 4명 이상	감정사 4명 이상	검량사 또는 감정사 6명 이상

비고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 검량사업과 감정사업을 함께 수행하는 경우, 자격 보유자(자격간 중복 계산 허용)를 기준으로 검량사와 감정사를 각각 4명 이상 확보해야 한다

☐ **검토 근거**

- 선박·항만 내 자동 계측 인프라 확산, 해양 분야 직종 전문화 심화 추세 등으로 검량·감정사업 영업 분야가 축소되는 상황임에도,
 - 등록기준(6명 이상) 충족을 위해 실제 인력 소요가 존재하지 않음에도 등록기준만큼 형식적으로 인력을 고용하는 사례가 빈번히 발생하고,
 - * (참고) 검량·감정사업은 개별 인력의 전문성 및 개성을 요구하는 업종 특성 상 소수 업체로의 통합 및 규모화가 반드시 바람직한 것으로 보기는 어렵다 판단됨
 - 검량사업과 감정사업 동시 등록 업체에 검량사와 감정사 자격을 모두 갖춘 인력이 있는 경우 해당 인력이 검량사업과 감정사업에 모두

	대응이 가능함에도 각각 별개 인력을 확보하도록 하는 등 비효율 존재 * 업계 현황조사('23.5~6) 시 다수 업체의 개선 요청 사항 ○ 이에 각 사업에 대한 인력 기준을 6명에서 4명으로 하향하고, - 검량·감정사업 동시 수행 시 인력 확보기준을 8명에서 6명으로 추가 하향하여* 각 사업체가 여건 변화에 맞춰 유연하게 효율적으로 사업을 영위할 수 있도록 지원하고자 함 * 단, 이 경우에도 자격 보유자(자격간 중복 카운팅 허용)를 기준으로는 검량사와 감정사를 각각 4명 이상 확보"하도록 하여 검량사업 또는 감정사업만을 수행하는 업체와의 형평성을 확보함 ** 예시 : 검량사·감정사 동시 자격자 2명 + 검량사 자격자 2명 + 감정사 자격자 2명 ⇒ 순수 인원 기준 총 6명이나, 자격 보유자 기준 총 8명(검량사 자격 4명, 감정사 자격 4명)으로 검량사업과 감정사업 동시 수행 시 등록기준(인력)을 충족한 것으로 인정하여 사업등록 허용 *** (참고) 현행 검량·감정사업 인력기준은 1999.5.27. 개정 후 현재까지 미변동
--	--

②피규제 이외 일반국민 :

☐ 편익

(정성)영향집단명	무역항 항만 서비스를 이용하는 수출입 화주, 선사 등
활동제목	무역항을 통한 화물 수출입을 위한 항만 서비스 이용
편익항목	수출입 물류 비용 감축
일시적/반복적	반복적
근거설명	금번 항만운송사업법 시행령 개정을 통해 장기간 미개정된 항만운송사업(항만운송관련사업 포함) 등록 기준이 현재의 항만운영 현실을 기반으로 완화 및 합리화됨으로서, 항만운송사업(항만운송관련사업 포함) 업체의 신규 등록이 촉진되고, 업체간 경쟁이 활성화 됨으로써 서비스 품질이 향상되는 등 수출입 화주 및 선사의 물류비 절감이 이루어 질 것으로 기대됩니다.

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항만종합서비스업의 등록기준 강화								
	2.규제조문	항만운송사업법 시행령 제11조의2, 별표 5의2								
	3.위임법령	항만운송사업법 제26조의2								
	4.유형	강화	5.입법예고	2024.02.01~2024.03.12						
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	○ 항만 내 안전사고 예방 및 업체 규모화를 통한 수출입 물류 효율화를 위해 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)에 따라 신설('23.12.21 시행)된 항만종합서비스업의 등록 기준 중 자본금 기준과 관련하여, - 하위법령의 신속한 마련을 위해 정부 부처 내 협의를 통해 임시적 조치로서, 당초 업계 협의를 통해 마련한 부처 입법예고안(자본금 1.5억~2억원 이상) 대비 1차 개정('23.12.12 개정, '23.12.21 시행) 시 미반영된 사항(항만종합서비스업을 구성하는 필수업종(검수·감정·검량사업, 항만용역업)의 자본금 등록기준 단순 합산치(1억원~1.5억원) 대비 업체 규모화, 서비스 고도화 유도 및 통합적 안전관리체계 구축 역량 확보를 위한 자본금 기준 추가분("+5천만원"))을 재반영하여 개정하고자 하는 것임.								
	7.규제내용	○ 항만종합서비스업의 등록기준(자본금) 강화 - (당초 입법예고한 부처안) (1급지, 2급지) 2억원 이상, (3급지) 1.5억원 이상 - ('23.12.12 1차 개정 시 반영) (1급지, 2급지) 1.5억원 이상, (3급지) 1억원 이상 - (금회 재개정안) (1급지, 2급지) 2억원 이상(+0.5억원), (3급지) 1.5억원 이상(+0.5억원)								
	8.피규제집단 및 이해관계자	○ 항만종합서비스업을 신규 등록하고자 하는 자 - '24.1월말 기준 기존 등록 업체는 없으며(등록기준 관련 시행규칙 개정 지연으로 아직 등록 불가한 상황), 업계 동향 고려 시 '24년 중 약 5~10개 업체, 그 이후 연간 5개 이하 등록 전망 <table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>항만종합서비스업을 신규 등록하고자 하는 자</td><td>2024년 중 약 5~10개 업체, 그 이후 연간 5개 이하 등록 예상</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	항만종합서비스업을 신규 등록하고자 하는 자	2024년 중 약 5~10개 업체, 그 이후 연간 5개 이하 등록 예상
	유 형		인원수 또는 규모							
피규제자	항만종합서비스업을 신규 등록하고자 하는 자	2024년 중 약 5~10개 업체, 그 이후 연간 5개 이하 등록 예상								
9.도입목표 및 기대효과	○ 금번 개정 사항은, 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 안전관리체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등)를 위해 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)에 따라 신설('23.12.21 시행)된 항만종합서비스업과 관련하여, 업체 규모화, 서비스 고도화 유도 및 통합적 안전관리체계(전담 안전관리조직 및 품질관리시스템 구축, 현장									

		안전관리자 채용 등) 구축 역량 확보를 위해 당초(2023년 하반기) 업계 협의를 통해 마련한 부처 입법예고안에 맞추어 자본금 기준을 일부(+5천만원) 상향하는 것임. * (참고) 자본금 기준 일부 상향(+5천만원) 산출근거 : 안전관리자 채용 및 안전 전담조직 구축 소요 등을 종합적으로 고려(참고 : 현행 자본금 기준(1~1.5억원)은 기존 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산하여 산출된 금액임 * (참고) 항만종합서비스업 도입 배경 : 「항만사업장 특별안전대책」(’21.7.5, 관계부처 합동) 및 「항만안전특별법」(’22.8.4 시행)에 따른 ‘하역사 중심 항만사업장 총괄 안전관리시스템’ 제도 도입 과제의 후속조치로 ‘항만종합서비스업’을 신설(「항만운송사업법」 개정(’23.6.20 개정, ’23.12.21 시행)), 항만종합서비스업은 기존 영세 항만서비스 업체 난립으로 인한 가격 덩핑, 안전관리조직 부재 등의 문제점을 해결하고, 업체 규모화를 통한 중견 항만서비스 업체 육성에 목적이 있으며, 업종 구성은 기존 검수·감정·검량사업과 항만용역업을 통합하되, 필수 업종으로 검수·감정·검량사업 중 1개 이상과 항만용역업 중 화물고정업 및 줄잡이업을 포함하도록 함 * (참고) 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준과 관련하여, 업계는 현재 항만 서비스 시장에 만연한 업계 난립 및 이로 인한 저가 요율 과당 경쟁 등 문제 해소를 위해 자본금 기준을 현행 대비 대폭 상향(예 : 부산항 등 주요 항만 10억원 이상, 그 외 항만 5억원 이상)이 필요하다는 입장임. 해당 건의사항과 관련하여서는 현 정부의 규제 완화 기조(최소인력, 자본금 등 시장 진입을 가로막는 각종 인허가 기준 철폐, ’23년 하반기 경제정책 방향, 2023.7)에 따라 수용이 어려운 상황이며, 다만, 현재 부처간 협의 결과에 따라 임시 마련(’23.12.12 시행령 개정)되어 시행(’23.12.21~) 중인 현행 항만종합서비스업 등록기준(자본금 : 1~1.5억원 이상)은 현행 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산한 것으로서, 업체 규모화 등 항만종합서비스업 도입 정책 목표 달성을 위한 차별성 확보가 어려운 상황으로서, 일정 수준 상향이 필요한 상황임.			
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용
		피규제자			
		피규제자 이외			
		정성분석	상향된 자본금 기준을 준수하여 항만종합서비스업을 신규	업체 규모화 등을 통한 항만 서비스 고도화 및 안전사고	

			등록(신규 등록 항만종합서비스 업자)	예방 등(항만서비스 이용자 및 항만하역장 근로자)	
		주요내용	○ 현재 항만종합서비스업은 업종 특성(화물 고정 등 컨테이너 주요 취급 항만 중심으로 수요 발생) 상 주요 항만(5대 항만, 부산항, 인천항, 여수·광양항, 울산항, 평택항)에 도입될 것으로 예상되며, 업종 특성(검수사·감정사·검량사 인력 확보 및 화물고정 작업을 위한 항운노조 관리 필요, 장기간의 작업 기술·노하우, 안전사고 예방대책 및 영업망, 업력 등 필요)을 고려 시 항만종합서비스업의 구성 업종인 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업(화물 고정, 줄잡이 등)가 물리적으로 합병하거나 사업을 확장하여 등록할 것으로 예상된다. － 위와 관련하여 현재 주요 항만(5대 항만)의 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업체(총 607개)의 평균 자본금은 2억원 이상으로 나타나는 점을 고려 시, 항만종합서비스업을 신규 등록하려는 업체는 대부분 해당 업체의 기존 자본금 규모 만으로도 금회 시행령 개정을 통해 상향될 자본금 기준(1.5억원~2억원, 기존 대비 +0.5억원)을 충족할 것으로 예상되어, 금번 개정과 관련하여 별도의 규제 비용이 추가로 발생하지는 않을 것으로 판단됨.		
		11.영향평가 여부	기술영향평가 해당 없음	경쟁영향평가 해당 없음	중기영향평가 해당 없음
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류		
		일몰설정 예외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제		미해당
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제		미해당
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제		해당
		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제		
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제		
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제		

		7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제			
		일몰설정여부	일몰조문		연장여부
		미설정			
		일몰유형	일몰설정기간		일몰주기
13.우선허용 · 사후 규제 적용여부		해당 없음			
14.비용감축제 (단위:백만원)		적용여부	비용	편익	연간균등순비용
		미적용	0	0	0
15.규제정비 계획		— —			

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
	별표 5의2를 별지와 같이 한다. ※ 별표(등록기준 변경) 개정사항은 비용분석 상세내역 참조

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등)를 위해 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)에 따라 신설('23.12.21 시행)된 항만종합서비스업과 관련하여, 업체 규모화, 서비스 고도화 유도 및 통합적 안전관리체계(전담 안전관리조직 및 품질 관리시스템 구축, 현장 안전관리자 채용 등) 구축 역량 확보를 위해 당초(2023년 하반기) 업계 협의를 통해 마련한 부처 입법예고안(2023.10.17~2023.11.27)에 맞추어 자본금 기준을 일부(+5천만원) 상향하는 것임

- * (참고) 자본금 기준 일부 상향(+5천만원) 산출근거 : 안전관리자 채용 및 안전 전담 조직 구축 소요 등을 종합적으로 고려(참고 : 현행 자본금 기준(1~1.5억원)은 기존 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산하여 산출된 금액임)
- * (참고) 항만종합서비스업 도입 배경 : 「항만사업장 특별안전대책」('21.7.5, 관계부처 합동) 및 「항만안전특별법」('22.8.4 시행)에 따른 '하역사 중심 항만사업장 총괄 안전 관리시스템' 제도 도입 과제의 후속조치로 '항만종합서비스업'을 신설(「항만운송사업법」 개정('23.6.20 개정, '23.12.21 시행)), 항만종합서비스업은 기존 영세 항만서비스 업체 난립으로 인한 가격 덩핑, 안전관리조직 부재 등의 문제점을 해결하고, 업체 규모화를 통한 중견 항만서비스 업체 육성에 목적이 있으며, 업종 구성은 기존 검수·감정·검량사업과 항만용역업을 통합하되, 필수 업종으로 검수·감정·검량사업 중 1개 이상과 항만용역업 중 화물고정업 및 줄잡이업을 포함하도록 함
- * (참고) 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준과 관련하여, 업계는 현재 항만서비스 시장에 만연한 업체 난립 및 이로 인한 저가 요율 과당 경쟁 등 문제 해소를 위해 자본금 기준을 현행 대비 대폭 상향(예 : 부산항 등 주요 항만 10억원 이상, 그 외 항만 5억원 이상)이 필요하다는 입장임. 해당 건의사항과 관련하여서는 현 정부의 규제 완화 기조(최소인력, 자본금 등 시장 진입을 가로막는 각종 인허가 기준 철폐, '23년 하반기 경제정책 방향, 2023.7)에 따라 해당 건의사항을 온전히 수용하기에는 어려운 상황임. 다만, 현재 부처간 협의 결과에 따라 임시 마련('23.12.12 시행령 개정)되어 시행('23.12.21~) 중인 현행 항만종합서비스업 등록기준(자본금 : 1~1.5억원 이상)은 현행 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산한 것이기에 업체 규모화 등 항만종합서비스업 도입 정책 목표 달성을 위한 차별성 확보가 어려워, 일정 수준 상향이 필요한 상황임.

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

o 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	현행 유지안
	내용	현행 항만종합서비스업 등록기준(자본금 : 1~1.5억 원 이상) 유지
규제대안1	대안명	해당 없음
	내용	본 규제는 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업의 등록기준(자본금) 개정과 관련한 것으로, 별도의 규제 대안이 존재하지 않음

o 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	해당 없음	현행 항만종합서비스업 등록기준(자본금 : 1~1.5억원 이상)은 하위법령 신속 마련을 위해 부처간 협의를 통해 임시적으로 시행 중인 기준으로서 현행 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산한 것임. 현행 기준은 업체 규모화, 서비스 고도화, 체계적 안전관리시스템 구축 등 항만종합서비스업 도입 정책 목표 달성을 위한 차별성 확보가 어려운 상황으로 일정 수준 상향이 필요한 상황이며, 이는 해당 업종 도입을 위한 업계 의견수렴 과정에서도 이미 사전 예고된 건임
규제대안1	해당 없음	해당 없음

규제대안2	해당 없음	해당 없음
-------	-------	-------

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명		일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
기존 항만운송 (관련)사업 업체 및 항만종합서 비스업 등록 희망 업체	부산권	'23.9.5(화), 부산지방해양수산청, 대면 설명회(약 1백명 참석)	항만종합 서비스업 등록기준 (자본금) 대폭 상향(부산항 등 10억원 이상, 기타 항만 5억원 이상) 필요 (부산항만산업 협회 등)	현 정부의 규제완화 기조 고려 시, 현행 기존 업종 (검수·감정· 검량사업 및 항만용역업) 등록기준 (자본금)을 합산한 금액 대비 등록기준 (자본금)을 대폭 상향하는 것은 어려움을 회신
	강원권	'23.9.7(목), 동해지방해양수산청, 대면 설명회(약 25명 참석)		
	충남·전북권	'23.9.11(월), 군산지방해양수산청, 대면 설명회(약 20명 참석)		
	경남·전남권	'23.9.12(화), 여수광양항만공사, 대면 설명회(약 25명 참석)		
	인천권	'23.9.13(수), 인천지방해양수산청, 대면 설명회(약 30명 참석)		

③ 대안의 선택 및 근거

현행 항만종합서비스업 등록기준(자본금 : 1~1.5억원 이상)은 하위법령 신속 마련을 위해 부처간 협의를 통해 임시적으로 시행 중인 기준으로서 현행 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산한 것임. 현행 기준은 업체 규모화, 서비스 고도화, 체계적 안전관리시스템 구축 등 항만종합서비스업 도입 정책 목표 달성을 위한 차별성 확보가 어려운 상황으로 일정 수준 상향이 필요한 상황이며, 이는 해당 업종 도입을 위한 업계 의견수렴 과정에서 이미 사전 예고된 건임

아울러 현재 항만종합서비스업은 업종 특성(화물 고정 등 컨테이너 주요 취급 항만 중심으로 수요 발생) 상 주요 항만(5대 항만, 부산항, 인천항, 여수·광양항, 울산항, 평택항)에 도입될 것으로 예상되며, 업계 특성(검수사·감정사·검량사 인력 확보 및 화물고정 작업을 위한 항운노조 관리 필요, 장기간의 작업 기술·노하우, 안전사고 예방대책 및 영업망, 업력 등 필요)을 고려 시 항만종합서비스업의 구성 업종인 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업(화물 고정, 줄잡이 등)가 물리적으로 합병하거나 사업을 확장하여 등록할 것으로 예상되는데,

현재 주요 항만(5대 항만)의 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업체 (총 607개)의 평균 자본금은 약 2억원 이상으로 나타나는 점을 고려 시, 항만종합서비스업을 신규 등록하려는 업체는 대부분 해당 업체의 기존 자본금 규모 만으로도 금회 시행령 개정을 통해 상향될 자본금 기준 (1.5억원~2억원, 기존 대비 +0.5억원)을 충족할 것으로 예상되어, 금번 개정과 관련하여 별도의 규제 비용이 추가로 발생하지는 않을 것으로 판단됨

3. 규제목표

규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등 도모

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

금번 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 건은 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하는 것으로, 규제 목적이 타당하고, 항만종합서비스업 등록이 예상되는 기존 업체(검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업체)가 해당 규제를 이행하는 데에 큰 어려움이 발생하지 않을 것으로 예상되어 규제 목적-수단 간 비례적 타당성이 있다고 판단됨

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당 없음	해당 없음	해당 없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함이며, 기술기준, 시험·인증·평가 등에 관한 것이 아닌 바 기술규제영향평가 대상이 아님

- 경쟁영향평가

본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화 (항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함이며, 사업자 수·범위 제한, 경쟁능력 제한, 경쟁유인 감소, 소비자 선택·정보 제한 등 경쟁 제한요소가 없는 것으로 판단됨

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당 없음
해당 없음	
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당 없음
해당 없음	
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당 없음
해당 없음	
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당 없음
해당 없음	

- 중기영향평가

「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업체, 항만운송관련사업체 및 항만종합서비스업체(금년부터 등록 개시 예정)는 거의 대부분의 업체가 중소기업에 해당하며, 본 규제의 직접적 영향을 받음.

다만 본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함으로,

* 현행 항만종합서비스업 등록기준(자본금 : 1~1.5억원 이상)은 하위법령 신속 마련을 위해 부처간 협의를 통해 임시적으로 시행 중인 기준으로서 현행 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산한 것임. 현행 기준은 업체 규모화, 서비스 고도화, 체계적 안전관리시스템 구축 등 항만종합서비스업 도입 정책 목표 달성을 위한 차별성 확보가 어려운 상황으로 일정 수준 상향이 필요한 상황이며, 이는 해당 업종 도입을 위한 업계 의견수렴 과정에서 이미 사전 예고된 건임

향후 항만종합서비스업을 등록할 것으로 예상되는 주요 항만(대 항만, 부산항, 인천항, 여수·광양항, 울산항, 평택항)의 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업체(총 607개)의 평균 자본금은 2억원 이상으로 나타나는 점을 고려 시, 항만종합서비스업을 신규 등록하려는 업체는 대부분 해당 업체의 기존 자본금 규모 만으로도 금회 시행령 개정을 통해 상향될 자본금 기준(1.5억원~2억원, 기존 대비 +0.5억원)을 충족할 것으로 예상되는 등 금번 개정으로 인해 중소기업의 원활한 사업 진입 및 사업 운영 등에 지장이 발생할 여지가 적고 기타 중소기업에 대한 차별 또는 부당한 규제 요소 등이 존재하지 않는 것으로 판단됨

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	창업
② 규제 방식	등록(항만종합서비스업)

③ 예비분석모델	정성분석
판단 근거	통계자료 확보 및 사업별 데이터 추출의 어려움
④ 대상 업종	「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업을 신규로 등록하려는 업체
⑤ 예비분석내용	「항만운송사업법」에 따른 기존 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록 업체 및 향후 항만종합서비스업 등록이 예상되는 업체(기존 항만운송사업체 및 항만운송관련사업체)는 대부분 중소기업에 해당하여 규제 차등화 예비분석 실익이 없음
⑥ 차등화적용 여부	차등화 적용 배제

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당 없음

- 시장유인적 규제설계

시장 진입 및 경쟁 제한, 신산업 활성화 저해 등 요소가 존재하지 않음

- 일몰설정 여부

해당 없음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의	-	본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만 하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함이며, 별도로 우선허용 및 사후규제를 적용할 필요성이 없음
유연한 분류 체계	-	본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만 하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함이며, 별도로 우선허용 및 사후규제를 적용할 필요성이 없음
네거티브 리스트	-	본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만 하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함이며, 별도로 우선허용 및 사후규제를 적용할 필요성이 없음
사후 평가관리	-	본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만 하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함이며, 별도로 우선허용 및 사후규제를 적용할 필요성이 없음
규제 샌드박스	-	본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 것으로, 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만 하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하기 위함이며, 별도로 우선허용 및 사후규제를 적용할 필요성이 없음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

일본(허가제) 등 관련 국가에서도 항만 서비스 관련 사업을 수행하려는 자에 대해 면허·등록 등 의무를 부여하고, 관련 면허·등록 기준, 행정처분 기준 등을 해당 국가 여건 등을 고려하여 마련 및 운영하고 있음

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
해당 없음	—	—

○ 타법사례

해운법, 석유산업법 등 유관 법률에서도 관련 사업을 수행하려는 자에 대해 등록·신고 등 의무를 부여하고, 관련 등록·신고 기준, 행정처분 기준 등을 해당 업종의 도입 취지, 사업 운영 여건, 정부 정책 방향 등을 고려하여 마련 및 운영하고 있음

4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 해당 없음>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 0

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치
규제대안 1 : 해당 없음				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				

총 합계			
기업순비용		연간균등순비용	

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제 의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

금번 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 건은 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하는 것으로, 규제 목적이 타당하고, 항만종합서비스업 등록이 예상되는 기존 업체(검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업체)가 해당 규제를 이행하는 데에 큰 어려움이 발생하지 않을 것으로 예상되며 피규제자(사업 신규 등록 희망 업체)의 규제 준수 가능성이 확보됨

2. 규제 의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

금번 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 건은 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하는 것으로, 별도의 인력 채용, 관계 법률 및 기관과의 업무 경합·충돌 등 별도의 행정 집행 장애요소가 존재하지 않음

○ 재정적 집행가능성

금번 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 건은 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하는 것으로, 별도의 재정 소요가 존재하지 않음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 항만종합서비스업 도입('23.6)
 - 필수 항만서비스를 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)으로 항만종합서비스업이 신설('23.12.21 시행)
- 항만운송사업법 하위법령(시행령, 시행규칙) 개정안 마련('23.8)
 - 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 조정, 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준 신설 등 항만운송사업법 하위법령(시행령, 시행규칙) 개정안을 마련
- 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록·신고 개정안 및 항만종합서비스업 등록기준 신설안 관련 업계 설명회 개최('23.9, 총 5개권역)
 - 부산권('23.9.5, 부산지방해양수산청), 강원권('23.9.7, 동해지방해양수산청), 충남·전북권('23.9.11, 군산지방해양수산청), 경남·전남권('23.9.12, 여수 광양항만공사), 인천권('23.9.13, 인천지방해양수산청)
 - 업계 의견 : 항만종합서비스업 등록기준 관련 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 업체들의 특별한 의견은 없었으며, 오히려 안전관리 내실화 등을 위해 자본금 기준을 더 상향 필요하다는 일부 업계 의견은 존재하였고, 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준 완화에 따른 신규 업체 진입 활성화를 우려하는 기존 업체의 목소리가 다소 있었음(관련 우려에 대해서는 그간 장기간 미개정된 등록·신고 기준의 합리화 필요성, 현 정부의 규제완화 정책 방향, 금번 개정에 따른 급격한 신규 사업자 진입 가능성은 항만 서비스 업종의 특성 고려 시 단기간 크지 않을 것으로 예상되는 점 등을 통해 설득하였으며, 현재의 저가 요율 체계 고착화 등 업계의 우려에 대해서는 항만 서비스 공정시장 질서 확립을 위한 별도 정책을 검토할 예정임을 설명하였음)
- 항만운송사업법 하위법령(시행령, 시행규칙) 개정안 해양수산부 내부방침('23.10)
 - (참고) 정부 법령 심사 일정 관계 상 '24.上(금회) 입법예고, 법제처

심사, 규제심사 등 재추진 중

2. 향후 평가계획

금번 개정 등록 기준에 대해 운영 성과(신규 업체 진출입 활성화 여부 등), 향후 항만 여건 변동 상황 등을 고려하여 필요 시 업계 의견 수렴 등을 통해 추가 조정 등 추진 예정

3. 규제 정비계획

해당 없음

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
—	—	—	—

4. 종합결론

금번 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준을 일부 상향하는 건은 규모화된 업체의 시장 진입 촉진을 통해 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 서비스 고도화, 항만 안전관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등) 등을 도모하는 것으로, 규제 도입(강화) 목적이 타당하고, 업계의 규제 준수에 특별한 부담이 발생할 여지가 적은 것으로 판단됨

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율 (%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치
규제대안1 : 해당 없음				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

정성분석 내용 및 기타 참고사항

○ 현재 항만종합서비스업은 업종 특성(화물 고정 등 컨테이너 주요 취급 항만 중심으로 수요 발생) 상 주요 항만(5대 항만, 부산항, 인천항, 여수·광양항, 울산항, 평택항)에 도입될 것으로 예상되며, 업종 특성(검수사·감정사·검량사 인력 확보 및 화물고정 작업을 위한 항운노조 관리 필요, 장기간의 작업 기술·노하우, 안전사고 예방대책 및 영업망, 업력 등 필요)을 고려 시 항만종합서비스업의 구성 업종인 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업(화물 고정, 줄잡이 등)이 물리적으로 합병하거나 사업을 확장하여 등록할 것으로 예상됨.

－ 위와 관련하여 현재 주요 항만(5대 항만)의 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업체(총 607개)의 평균 자본금은 2억원 이상으로 나타나는 점을 고려 시, 항만종합서비스업을 신규 등록하려는 업체는 대부분 해당 업체의 기존 자본금 규모 만으로도 금회 시행령 개정을 통해 상향될 자본금 기준(1.5억원~2억원, 기존 대비 +0.5억원)을 충족할 것으로 예상되어, 금번 개정과 관련하여 별도의 규제 비용이 추가로 발생하지는 않을 것으로 판단됨.

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 해당 없음>

①피규제 기업소상공인 :

☐ 직접비용

(정성)영향집단명	항만종합서비스업 신규 등록 희망 업체
활동제목	항만종합서비스업 신규 등록
비용항목	항만종합서비스업 신규 등록을 위한 등록기준(자본금) 충족
일시적/반복적	일시적
근거설명	금번 개정 사항은, 필수 항만 서비스의 체계적 수행 및 안전 관리 체계 내실화(항만하역장 안전사고 발생 예방 등)를 위해 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)에 따라 신설('23.12.21 시행)된 항만종합서비스업과 관련하여, 업체 규모화, 서비스 고도화 유도 및 통합적 안전관리체계(전담 안전관리조직 및 품질관리시스템 구축, 현장 안전관리자 채용 등) 구축 역량 확보를 위해 당초(2023년 하반기) 업계 협의를 통해 마련한 부처 입법예고안(2023.10.17~2023.11.27)에 맞추어 자본금 기준을 일부(+5천만원) 상향하는 것임 < 항만종합서비스업의 등록기준(자본금) 강화 내역 > - (당초 입법예고한 부처안) (1급지, 2급지) 2억원 이상, (3급지) 1.5억원 이상 - ('23.12.12 1차 개정 시 반영) (1급지, 2급지) 1.5억원 이상, (3급지) 1억원 이상 - (금회 재개정안) (1급지, 2급지) 2억원 이상(+0.5억원), (3급지) 1.5억원 이상(+0.5억원) * (참고) 항만종합서비스업 도입 배경 : 「항만사업장 특별안전대책」('21.7.5, 관계부처 합동) 및 「항만안전특별법」('22.8.4 시행)에 따른 '하역사 중심 항만사업장 총괄 안전관리시스템' 제도 도입 과제의 후속조치로 '항만종합서비스업'을 신설(「항만운송사업법」 개정('23.6.20 개정, '23.12.21 시행)), 항만종합서비스업은 기존 영세 항만서비스 업체 난립으로 인한 가격 덩핑, 안전관리조직 부재 등의 문제점을 해결하고, 업체 규모화를 통한 중견 항만서비스 업체 육

	성에 목적이 있으며, 업종 구성은 기존 검수·감정·검량사업과 항만용역업을 통합하되, 필수 업종으로 검수·감정·검량사업 중 1개 이상과 항만용역업 중 화물고정업 및 줄잡이업을 포함하도록 함 항만종합서비스업 등록기준 중 자본금 기준과 관련하여, 업계는 현재 항만 서비스 시장에 만연한 업계 난립 및 이로 인한 저가 요율 과당 경쟁 등 문제 해소를 위해 자본금 기준을 현행 대비 대폭 상향(예 : 부산항 등 주요 항만 10억원 이상, 그 외 항만 5억원 이상)이 필요하다는 입장임(사단법인 부산항만산업협회 등). 해당 건의사항과 관련하여서는 현 정부의 규제 완화 기조(최소인력, 자본금 등 시장 진입을 가로막는 각종 인허가 기준 철폐, '23년 하반기 경제정책 방향, 2023.7)를 고려 시 업계 건의사항을 온전히 수용하기는 어려운 상황이며, 다만, 현재 부처간 협의 결과에 따라 임시 마련('23.12.12 시행령 개정)되어 시행('23.12.21~) 중인 현행 항만종합서비스업 등록기준(자본금 : 1~1.5억원 이상)은 현행 검수·감정·검량사업 자본금 기준(각 0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 0.5~1억원)을 단순 합산한 것으로서(하위법령 신속 마련을 위한 규제심사 생략 목적 반영), 업체 규모화 등 항만종합서비스업 도입 정책 목표 달성을 위한 차별성 확보가 어려운 상황으로서, 일정 수준 상향이 필요한 상황임. 금번 자본금 기준 일부 상향(+5천만원) 금액은 안전관리자 채용(1인당 급여 연간 약 6천만원 이상 소요) 및 안전 전담 조직 구축 소요 등을 종합적으로 고려하였으며, 현재 항만종합서비스업은 업종 특성(화물 고정 등 컨테이너 주요 취급 항만 중심으로 수요 발생) 상 주요 항만(5대 항만, 부산항, 인천항, 여수·광양항, 울산항, 평택항)에 도입될 것으로 예상되며 업계 특성(검수사·감정사·검량사 인력 확보 및 화물고정 작업을 위한 항운노조 관리 필요, 장기간의 작업 기술·노하우, 안전사고 예방대책 및 영업망, 업력 등 필요) 고려 시 항만종합서비스업의 구성 업종인 기존 검수·감정·검량
--	--

사업체 및 항만용역업(화물 고정, 줄잡이 등)가 물리적으로 합병하거나 사업을 확장하여 등록할 것으로 예상되는데,

위와 관련하여 현재 주요 항만(5대 항만)의 기존 검수·감정·검량 사업체 및 항만용역업체(총 607개)의 평균 자본금은 2억원 이상으로 나타나는 점(해수부 내부 통계, '23.12월말 기준)을 고려 시, 항만종합서비스업을 신규 등록하려는 업체는 대부분 해당 업체의 기존 자본금 규모 만으로도 금회 시행령 개정을 통해 상향될 자본금 기준(1.5억원~2억원, 기존 대비 +0.5억원)을 충족할 것으로 예상되어, 금번 개정과 관련하여 별도의 규제 비용이 추가로 발생하지는 않을 것으로 판단됨.

참고 1

항만종합서비스업 등록기준(자본금) 개정 설명자료

☐ **현행 등록기준**

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 5의2] <신설 2023. 12. 12>

항만종합서비스업의 등록기준(제11조의2 관련)

구 분		1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항, 마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)
1. 필수 기준	가. 자본금	1.5억원 이상	1.5억원 이상	1억원 이상
	나. 노동력	검수사업·감정사업 및 검량사업 중 수행하려는 사업에 대한 별표 2에 따른 등록기준 중 같은 표 제2호에 따른 검수사, 제3호에 따른 감정사 또는 제4호에 따른 검량사의 기준을 갖출 것		
2. 기타 기준	제2조제1호에 따른 항만용역업 중 같은 호 가목 또는 라목에 해당하는 사업을 포함하여 수행하려는 경우에는 해당하는 사업에 대한 별표 6 제1호에 따른 등록기준(자본금 기준은 제외한다)을 함께 갖출 것			

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용하며, 「상법」에 따른 주식회사 외의 법인의 경우에는 "자본금"은 "출자금"으로 본다.

☐ **등록기준 변경(안)**

항만종합서비스업의 등록기준(제11조의2 관련)

구 분		1급지 (<u>부산항, 광양항, 울산항</u> , <u>인천항, 평택·당진항</u> , <u>여수항</u>)	2급지 (<u>대산항, 포항항</u> , 마산항, <u>군산항, 동해·묵호항</u>)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항만)
1. 필수 기준	가. 자본금	2억원 이상	2억원 이상	1.5억원 이상
	나. 노동력	검수사업,감정사업 및 검량사업 중 수행하려는 사업에 대한 별표 2에 따른 등록기준 중 같은 표 제2호에 따른 검수사, 제3호에 따른 감정사 또는 제4호에 따른 검량사의 기준을 갖출 것		
2. 기타 기준	제2조제1호에 따른 항만용역업 중 같은 호 가목 또는 라목에 해당하는 사업을 포함하여 수행하려는 경우에는 해당하는 사업에 대한 별표 6 제1호에 따른 등록기준(자본금 기준은 제외한다)을 함께 갖출 것			

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용하며, 「상법」에 따른 주식회사 외의 법인의 경우에는 "자본금"은 "출자금"으로 본다.

□ 검토 근거

○ (급지) **현행 항만종합서비스업 등록기준 중 급지는 필수 업종인 항만용역업의 급지와 동일하게 신설(‘23.12),**

- 이에 **금회 항만용역업 급지가 선박 입출항 척수 등을 기반으로 개정(현행화)될 예정이므로 항만종합서비스업 급지도 연동 개정**

○ (자본금) **업체 규모화, 서비스 고도화 유도 및 통합적 안전관리체계* 구축 역량 확보를 위해 자본금 기준을 일부(+5천만원) 상향****

* 전담 안전관리조직 및 품질관리시스템 구축, 현장 안전관리자 채용 등

** 일부 상향(5천만원) 산출근거 : 안전관리자 채용 및 안전 전담조직 구축 소요 등을 종합적으로 고려

*** (참고) 현행 자본금 기준(1.5~2억원)은 기존 검수·감정·검량사업 자본금 기준(0.5억원)과 항만용역업 자본금 기준(급지별 1~1.5억원)을 단순 합산하여 산출된 금액임

참고 2

항만용역업 급지 변경 참고자료

□ 현행 등록기준

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2022. 11. 15.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

항만용역업	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항, 마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)
가. 자본금	1억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상
나. 선박 1) 제2조제1호가목의 사업을 수행하는 경우	통선: 20톤 이상	통선: 10톤 이상	통선: 5톤 이상
2) 제2조제1호라목의 사업을 수행하는 경우	급수선: 50톤 이상	급수선: 10톤 이상	급수선: 5톤 이상

비 고 (생 략)

☐ **등록기준 변경(안)**

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2023. 0. 0.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

항만용역업	1급지 (부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항, 여수항)	2급지 (대산항, 포항항, 마산항, 군산항, 동해·묵호항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항만)
가. 자본금	1억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상
나. 선박 1) 제2조제1호가목의 사업을 수행하는 경우	통선: 10톤 이상	통선: 5톤 이상	통선: 5톤 이상
2) 제2조제1호라목의 사업을 수행하는 경우	급수선: 20톤 이상	급수선: 10톤 이상	급수선: 10톤 이상

비 고 (생 략)

☐ **검토 근거**

- (급지) 선박 입출항 척수 및 입항선박 톤수를 감안하여 조 정

* (참고) 항만용역업은 화물고정업 외에는 선박(선원)에 대한 의무 제공이 주로 이루어지는 점을 고려하여 물동량보다는 선박 입출항 정보 및 입항선박 크기를 기준으로 등록기준을 검토함

< 무역항 선박 입항 실적('22) >

(단위 : 척, 톤/ 출처 : PORT-MIS 입출항 신고 통계)

항만	전체 선박(내항+외항)		외항 선박		평균
	입항 척수	평균 톤수	입항 척수	평균 톤수	

< 무역항 선박 입항 실적('22) >

(단위 : 척, 톤/ 출처 : PORT-MIS 입출항 신고 통계)

항만	전체 선박(내항+외항)		외항 선박		평균
	입항 척수	평균 톤수	입항 척수	평균 톤수	
합계	193,532	12,793	80,922	27,478	
부산항	58,255	17,363	30,121	32,644	
울산항	24,329	8,826	10,208	19,137	
광양항	23,399	12,647	11,059	23,988	
인천항	14,845	12,195	6,988	22,386	
여수항	10,699	18,339	4,411	43,743	정박지 등 포함
평택·당진항	8,328	16,917	5,005	26,471	
목포항	7,016	6,246	794	31,131	
대산항	6,744	11,477	2,845	23,715	
제주항	5,879	8,313	18	25,011	
포항항	5,590	8,900	2,365	17,664	
마산항	5,584	10,051	1,835	26,070	
군산항	3,732	14,042	1,916	25,571	
동해·묵호항	3,674	6,559	992	11,949	신항 개발계획 등 고려
서귀포항	2,161	439	-	-	
옥포항	2,157	2,092	133	14,797	
고현항	1,645	2,467	194	10,722	
진해항	1,433	2,447	209	8,503	
완도항	1,345	5,673	6	1,541	
옥계항	1,233	3,515	88	10,691	
통영항	1,202	468	782	625	
삼척항	1,194	4,339	-	-	
삼천포항	1,005	7,766	152	46,261	
보령항	538	34,919	204	78,931	
장항항	320	2,256	86	3,075	
호산항	278	40,256	141	76,826	
태안항	265	27,648	120	60,323	
경인항	264	2,191	82	4,223	
하동항	235	25,190	75	76,842	
속초항	184	1,083	100	841	
장승포항	6	125	-	-	

<고려 기준>

- (1급지) 전체 선박 입항 척수 연간 7천척 이상, 외항선 입항 척수 연간 5천척 이상
- (2급지) 전체 선박 입항 척수 연간 3천척 이상, 외항선 입항 척수 연간 1천척 이상
- (3급지) 1급지와 2급지를 제외한 항만

②피규제 이외 일반국민 :

☐ 편익

(정성)영향집단 명	항만서비스 이용자 및 항만하역장 근로자
활동제목	항만서비스 이용 및 항만하역장 내 작업 수행
편의항목	항만서비스 업체 규모화 등을 통한 항만 서비스 고도화 및 안전사고 예방 등
일시적/반복적	반복적
근거설명	최소 수준의 등록기준(자본금) 상향으로 규모화된 업체의 항만서비스 시장 진입이 촉진되고, 이를 통해 필수 항만서비스(검수·감정·검량, 화물 고정, 줄잡이 등)의 체계적 수행 및 서비스 고도화가 이루어지며(항만서비스를 이용하는 선사·화주 등에 혜택), 항만 안전관리 체계 내실화되어 항만하역장 안전사고 발생이 예방되는(항만하역장에서 근로하는 항만노동자에 혜택) 등 국내 무역항 항만 서비스 산업 전반의 고도화가 이루어질 것으로 예상됨