



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

컨테이너 터미널 운영사의 수익성 개선
방안에 관한 연구

-부산 북항 컨테이너 터미널이 직면한 현실을
중심으로-

A Study on the profit improvement against the business of
container terminal operation

- Focused on the situation facing container terminals in
the North Port, Busan-



指導教授 安 奇 明

2015年 2月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港灣物流學科

朴泰煥

本 論文을 朴泰煥의 經營學碩士 學位論文으로
認准함.

委員長 李 基 煥 印

委 員 劉 成 眞 印

委 員 安 奇 明 印



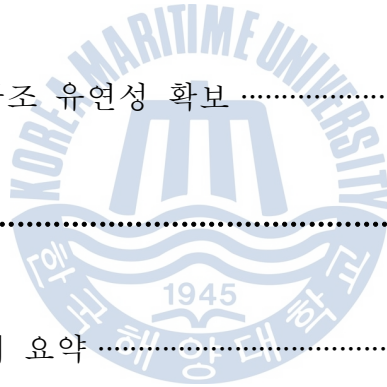
2014년 12월

韓國海洋大學校 海事産業大學院
港灣物流學科

<제 목 차 례>

제1장 서 론	1
제1절 연구의 배경과 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	2
제2절 연구의 방법과 구성	3
1. 연구의 방법	3
2. 연구의 구성	3
제2장 컨테이너 터미널 현황 분석	4
제1절 국내 컨테이너 터미널의 운영 현황	4
1. 국내 주요 국내 컨테이너 터미널 현황	4
2. 국내 주요 항만의 물동량 추이	11
3. 부산 신항 및 북항의 물동량과 시장 점유율 추이	12
제2절 부산항 컨테이너 터미널의 재무자료 분석	14
1. 부산항 전체 (신항 및 북항)	17
2. 북항 컨테이너터미널 운영사	37

3. 신항 컨테이너터미널 운영사	56
제3장 컨테이너 터미널의 수익성 개선 방안	82
제1절 컨테이너터미널 통합 운영(Consolidation)	82
제2절 부산 항만의 기능 전환	84
제3절 요율인가제 (Tariff approval system)	85
제4절 고정 임대료제의 물량 연동제 전환	88
제5절 항만인력구조 유연성 확보	90
제4장 결론	91
제1절 연구결과의 요약	91
제2절 연구의 한계점 및 향후 과제	92
참고문헌	95

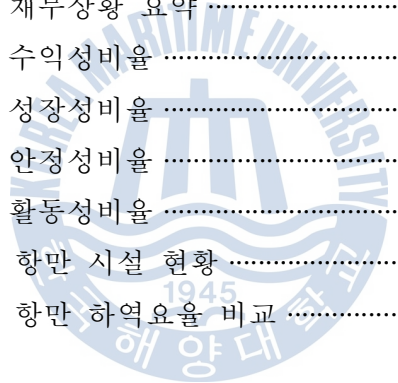


〈표 차례〉

<표2-1> 부산항 컨테이너터미널 운영사 현황	6
<표2-2> 부산항 컨테이너터미널 운영사 주주 현황	6
<표2-3> 광양항 컨테이너터미널 운영사 현황	9
<표2-4> 인천항 컨테이너터미널 운영사 현황	10
<표2-5> 인천항 컨테이너 물동량 현황	11
<표2-6> 대한민국 컨테이너 물동량 현황	11
<표2-7> 세계 주요 항만 컨테이너 물동량 비교	11
<표2-8> 부산 신항 및 북항 컨테이너 물동량 비교	12
<표2-9> 부산항 컨테이너터미널 물동량 비교	13
<표2-10> 광양항 컨테이너터미널 운영사 물동량 비교	14
<표2-11> 북항 연도별 매출/TEU	15
<표2-12> 부산항 컨테이너터미널 운영사 손익현황 비교	16
<표2-13> 기업경영분석 지표	17
<표2-14> 신항 및 북항 재무상황 요약	17
<표2-15> 북항 재무 상황 요약	18
<표2-16> 신항 재무 상황 요약	19
<표2-17> 신항 및 북항 수익성비율	23
<표2-18> 신항 및 북항 성장성비율	24
<표2-19> 신항 및 북항 안정성비율	26
<표2-20> 신항 및 북항 활동성비율	27
<표2-21> A운영사 재무상황 요약	37
<표2-22> A운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이	38
<표2-23> A운영사 수익성비율	40
<표2-24> A운영사 성장성비율	40
<표2-25> A운영사 안정성비율	41
<표2-26> A운영사 활동성비율	41

<표2-27> B운영사 재무상황 요약	43
<표2-28> B운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이	44
<표2-29> B운영사 수익성비율	45
<표2-30> B운영사 연도별 매출액/TEU	46
<표2-31> B운영사 성장성비율	46
<표2-32> B운영사 안정성비율	47
<표2-33> B운영사 활동성비율	47
<표2-34> C운영사 재무상황 요약	49
<표2-35> C운영사 연도별 컨테이너물동량	52
<표2-36> C운영사 수익성비율	53
<표2-37> C운영사 성장성비율	53
<표2-38> C운영사 안정성비율	54
<표2-39> C운영사 활동성비율	54
<표2-40> D운영사 재무상황 요약	56
<표2-41> D운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이	57
<표2-42> D운영사 수익성비율	58
<표2-43> D운영사 성장성비율	59
<표2-44> D운영사 안정성비율	59
<표2-45> D운영사 활동성비율	60
<표2-46> E운영사 재무상황 요약	62
<표2-47> E운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이	64
<표2-48> E운영사 연도별 매출의존도	64
<표2-49> E운영사 수익성비율	65
<표2-50> E운영사 성장성비율	65
<표2-51> E운영사 안정성비율	65
<표2-52> E운영사 활동성비율	66
<표2-53> F운영사 재무상황 요약	68

<표2-54> F운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이	69
<표2-55> F운영사 매출의존도	69
<표2-56> F운영사 수익성비율	70
<표2-57> F운영사 성장성비율	71
<표2-58> F운영사 안정성비율	71
<표2-59> F운영사 활동성비율	72
<표2-60> G운영사 재무상황 요약	74
<표2-61> G운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이	75
<표2-62> G운영사 수익성비율	76
<표2-63> G운영사 성장성비율	76
<표2-64> G운영사 안정성비율	76
<표2-65> G운영사 활동성비율	77
<표2-66> H운영사 재무상황 요약	79
<표2-67> H운영사 수익성비율	80
<표2-68> H운영사 성장성비율	80
<표2-69> H운영사 안정성비율	81
<표2-70> H운영사 활동성비율	81
<표3-1> 세계 주요 항만 시설 현황	83
<표3-2> 세계 주요 항만 하역효율 비교	86



〈그림 차례〉

〈그림2-1〉 부산항 전경	7
〈그림2-2〉 부산 북항 전경	8
〈그림2-3〉 부산 신항 전경	8
〈그림2-4〉 광양항 전경	9
〈그림2-5〉 인천항 전경	10
〈그림2-6〉 부산 신항 및 북항 연도별 물량 증감 추이	13
〈그림2-7〉 신항 및 북항 연도별 자기자본	20
〈그림2-8〉 신항 및 북항 연도별 총자본	21
〈그림2-9〉 신항 및 북항 연도별 매출	21
〈그림2-10〉 신항 및 북항 연도별 영업이익	22
〈그림2-11〉 신항 및 북항 연도별 세전이익	22
〈그림2-12〉 신항 및 북항 연도별 매출액 증가율	24
〈그림2-13〉 신항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	28
〈그림2-14〉 북항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	28
〈그림2-15〉 북항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	29
〈그림2-16〉 신항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	29
〈그림2-17〉 북항 매출액 영업이익률 vs. 영업이익 증가율	30
〈그림2-18〉 신항 매출액 영업이익률 vs. 영업이익 증가율	30
〈그림2-19〉 북항 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	31
〈그림2-20〉 신항 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	31
〈그림2-21〉 북항 매출액 세전이익률 vs. 매출액 증가율	32
〈그림2-22〉 신항 매출액 세전이익률 vs. 매출액 증가율	32
〈그림2-23〉 북항 매출액 세전이익률 vs. 세전이익 증가율	33
〈그림2-24〉 북항 매출액 세전이익률 vs. 세전이익 증가율	33
〈그림2-25〉 북항 매출액 세전이익률 vs. 총자산 증가율	34
〈그림2-26〉 신항 매출액 세전이익률 vs. 총자산 증가율	34

<그림2-27> 북항 유형자산 증가율 vs. 유형자산 회전을	35
<그림2-28> 신항 유형자산 증가율 vs. 유형자산 회전을	35
<그림2-29> 북항 총자산 증가율 vs. 총자산 회전을	36
<그림2-30> 신항 총자산 증가율 vs. 총자산 회전을	36
<그림2-31> A운영사 연도별 총자본	38
<그림2-32> A운영사 연도별 매출	39
<그림2-33> A운영사 연도별 영업이익	39
<그림2-34> A운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	42
<그림2-35> A운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율	42
<그림2-36> A운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	42
<그림2-37> B운영사 연도별 자기자본 및 총자본	44
<그림2-38> B운영사 연도별 매출액	44
<그림2-39> B운영사 연도별 영업이익 및 세전이익	45
<그림2-40> B운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	48
<그림2-41> B운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율	48
<그림2-42> B운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	48
<그림2-43> C운영사 연도별 총자본	50
<그림2-44> C운영사 연도별 당기순익 vs. 배당	50
<그림2-45> C운영사 연도별 매출	51
<그림2-46> C운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익	52
<그림2-47> C운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	55
<그림2-48> C운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율	55
<그림2-49> C운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	55
<그림2-50> D운영사 연도별 매출	57
<그림2-51> D운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익	58
<그림2-52> D운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	61
<그림2-53> D운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율	61
<그림2-54> D운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	61
<그림2-55> E운영사 연도별 총자본	63

<그림2-56> E운영사 연도별 매출	63
<그림2-57> E운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익	64
<그림2-58> E운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	67
<그림2-59> E운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율	67
<그림2-60> E운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	67
<그림2-61> F운영사 연도별 매출	69
<그림2-62> F운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익	70
<그림2-63> F운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	72
<그림2-64> F운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율	73
<그림2-65> F운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	73
<그림2-66> G운영사 연도별 매출	75
<그림2-67> G운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익	75
<그림2-68> G운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율	77
<그림2-69> G운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율	78
<그림2-70> G운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율	78




Abstract

A Study on the profit improvement against the business of container terminal operation

- Focused on the situation facing container terminals in
the North Port, Busan-

TaeHwan Park

Department of Port Logistics
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University



Supply excess caused by opening the New Port in Busan has brought the fierce competition between container terminal operators to keep the more volume, which resulted container terminal operators to be faced with serious financial difficulties through competitively lowering the prices especially for terminal operators in the north port. The competitiveness for the north port has been getting worse due to the deteriorated facilities as well as the lower depth of water below 16 meters, therefore the volume has been also continuously moving out to the new port. The container volume in Busan port has ranked 5th in the world until 2013, however Busan port dropped to 6th placer behind Ningbo-Zhoushan port in China in 2014. Now the serious consideration to protect the port industry as a national industry is

desperately in need.

The purpose of this paper is to review the status of the serious deficit that north port is currently facing, and to suggest 5 alternatives to overcome the financial troubles in north port as below.

First is the port concentration by container terminal operators' integration. The grand integration with many small sized terminal operators is expected to improve the competitiveness and profitability through the economy of scale. Actually there have been already 2 integrations in the north port, one is the newly consolidated company of BIT(Busan International Terminal) in December 2013, and the other is KBCT merging with UTC in January 2014.

Second is the functional change in Busan port. New port is specialized for mega container ships by the most modern facilities together with the sufficient depth of water over 16 meters while the north port is focused on the small & medium sized ships as feeder vessels for intra Asia. North port is also to be developed as a hub port for transshipment by well connecting new port and north port.

Third is the reintroduction of tariff approval system. The tariff in the north port has been seriously dropped due to the fierce competition between container terminal operators to keep the more volume. The price at about krw100K/TEU in 2004 has been decreased into around krw45K/TEU in 2014. The price in Singapore, Shanghai and Ningbo is currently over krw100K/TEU, and it is even at krw178K/TEU in Yokohama Japan which are all much above the price in Korea. Therefore, to minimize the price gap, tariff approval system is urgently necessary by setting the legal basis forcing container terminal operators to keep the approved price strictly without a price cutting competition, and then the tariff is to be

gradually stabilizing.

Forth is change the fixed rental system into volume based rental. This may mitigate the excessive competition, and then eventually stop the container terminal operators' competitively lowering the prices.

Lastly, flexibility in port manpower structure. The strong competition for container terminal operators comes from the competitive cost structure as well as the qualified service which are all brought under the circumstance of good allocation of manpower by the flexibility of manpower structure.



제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적

1. 연구의 배경

세계경제는 글로벌 금융위기에 이은 유로존 경제위기 등으로 인해 여전히 어려움이 지속되고 있다. 이에 해운선사, 화주 등 해운항만 업계도 역시 경영 환경이 악화되고 있으며, 이들은 컨테이너터미널의 주요 고객으로서 이들 선사 및 화주의 경영악화는 물동량을 감소시키고 컨테이너터미널 운영사간 경쟁을 심화시켜 단가하락을 야기하는 등 컨테이너터미널의 운영상황을 전반적으로 매우 어렵게 만들고 있다.

최근 세계 해운 항만산업은 선박의 초대형화와 선사 간 M&A로 2M, O3, G6 및 CKYHE 등 초거대 전략적 얼라이언스 추세를 보이고 있다. 전략적 얼라이언스의 출현은 컨테이너터미널 운영사의 입장에서는 고객수 감소의 결과를 초래하여 컨테이너터미널 운영사간 경쟁은 더욱 치열해지게 된다. 이러한 상황에서 대형 선박이 기항하는 항만이 되기 위해서는 안벽길이 및 수심, 노후 장비 교체 등 기본적인 시설투자를 늘리고, 그리고 생산성 향상을 통해서 하역료 인하로 인한 손실의 극복에 노력해야한다. 이러한 노력이 없이는 고객의 확보 및 유치가 어렵게 되고 심각한 경영악화를 감당 할 수밖에 없다. 국내의 경우 기항 컨테이너터미널을 선사가 선택하는 권리를 가지고 있어 이러한 권리를 통해 선사는 하역요율 인하, 서비스 수준의 향상 등을 강력하게 요구하고, 컨테이너터미널간의 경쟁을 지속적으로 유발시키고 있다.

운영사간의 이러한 치열한 경쟁상황하에서 컨테이너터미널 운영사의 수익성은 점차 악화 되고, 선박대형화 및 얼라이언스에 대비한 시설투자가 부족하다면 선사를 유치 할 수 없어 수익성은 더욱 나빠 질수 밖에

없는 것이 현실이다. 따라서 이러한 수익성 하락을 극복하기 위한 대책의 마련이 매우 시급하다.

2. 연구의 목적

컨테이너터미널이 지속적인 이익 창출을 통해 성장을 유지하고, 꾸준하게 확장하고 있는 중국 등 주변 국가 항만들과의 치열한 경쟁에서 우위를 점하기 위해서는 컨테이너터미널의 경쟁력을 강화하여야 한다. 물량의 수급불균형 및 운영사간 과당경쟁이 초래하고 있는 치열한 가격경쟁으로 인한 하역요율 인하는 컨테이너터미널의 수익성에 심각한 위협으로 작용하고 있고, 이러한 위협요인을 극복하고 컨테이너터미널의 존립기반을 마련하기 위한 대책이 필요한 시점이다.

특히, 부산 북항의 컨테이너부두 운영사들은 매우 심각한 운영적자에 직면해 있고, 회복의 기미가 보이지 않고 있는 상황이다. 컨테이너 물동량은 신항으로 계속 빠져나가고 있고, 하역요금도 터미널 운영사간 치열한 경쟁으로 지속적으로 떨어지고 있기 때문이다. 현재 부산 북항에는 자성대부두의 한국허치슨터미널(HBCT), 신선대부두의 씨제이대한통운부산컨테이너터미널(KBCT), 감만부두의 동부부산컨테이너터미널(DPCT)과 운영사 통합으로 2013년 12월 출범한 부산인터내셔널터미널(BIT) 등 총 4개의 운영사가 있다. 이들 북항의 터미널 운영사들은 불과 몇 년 전까지만 해도 연 200만 TEU 이상의 컨테이너 물동량 처리로 높은 영업이익을 기록했다. 그러나 2006년 부산 신항의 개장으로 인해 컨테이너 물동량이 신항으로 대거 빠져나갔고 하역요금마저 하락하면서 북항 컨테이너부두 운영사들의 어려움은 심각한 수준에 이르렀다. 이에 북항의 컨테이너부두 운영사들은 수익성을 회복하기 위해 대폭의 구조조정을 단행하고, 운영사간의 통합을 시도하고, 아울러 선석 운영권의 반납도 추진하고 있는 실정이다.

따라서 본 연구에서는 컨테이너터미널이 직면하고 있는 수익성 하락,

특히 북항 컨테이너부두 운영사들의 수익성 하락의 현황 및 원인을 분석하고, 이를 극복 할 수 있는 방안들을 도출함으로써 컨테이너터미널 운영사의 수익성을 확보하는데 기여하고자한다.

제2절 연구의 방법과 구성

1. 연구의 방법

본 논문에서는 글로벌 해운항만업계의 최근 변화방향 및 동향 등이 부산 북항의 컨테이너부두 운영사의 수익성 하락에 얼마나 영향을 미쳤는지를 각종 재무지표를 통해 검토하여 이들 컨테이너부두 운영사들의 경쟁력을 강화하고 수익성 하락을 방지 할 수 있는 대책을 도출하고자 한다.

본 논문에서 도출하고자하는 컨테이너터미널의 경쟁력 강화 및 수익성 하락 방지대책에 대하여 기존 문헌 및 관련 재무자료를 포함한 다양한 자료를 조사하고 시장이 처해있는 현실을 분석하여 이를 바탕으로 적절한 대책을 도출 및 제시하고자 한다.

2. 연구의 구성

본 논문은 컨테이너터미널 시장의 환경변화와 항만 간의 치열한 경쟁, 미래 불확실성 그리고 물동량 감소로 인한 수급 불균형 등의 문제를 검토하고, 이로 인한 부산 북항 컨테이너부두 운영사의 수익성 악화 현상을 재무자료를 통해 검토하고, 이를 극복하기 위한 방안을 수립하는 것으로 구성되어있다.

이를 위해 제1장 서론에 이어 제2장에서 국내 주요 컨테이너 터미널의 물동량과 시장점유율 현황 및 추이를 검토하고, 아울러 부산항의 시장

상황 및 컨테이너부두 운영사의 재무자료 분석으로 수익성 악화에 대한 검토를 실시하고 그리고 제 3장에서는 컨테이너터미널의 수익성개선 방안을 제시하고 이어 제4장에서 결론요약 및 향후과제를 기술하였다.

제2장 컨테이너 터미널 현황 분석

제1절 국내 컨테이너 터미널의 운영 현황

1. 국내 주요 컨테이너 터미널 현황

컨테이너 터미널은 컨테이너 화물의 신속하고 효율적인 처리를 위해 크게 구분하여 컨테이너 선박 하역 물류와 컨테이너 터미널 내부의 물류를 처리하는 작업으로 이루어진다. 컨테이너 터미널은 접안시설과 하역 보관 및 CFS 시설을 보유하고 있으며, 배후 물류단지 및 내륙 물류시설과 생산 및 소비지를 연결하는 철도망 및 도로망과 연결되어 있다. 이렇듯 컨테이너터미널은 컨테이너선이 입출항하는 컨테이너 전용부두에 위치하여 컨테이너 화물의 본선하역, 보관, 육상 운송기관으로 인수도, 컨테이너의 장치, 공컨테이너의 집화, 컨테이너의 수리 및 청소 등이 이루어지는 장소를 제공하는 기능이 있다.

컨테이너터미널의 주요시설은 다음과 같다.

1) 컨테이너 화물 집화장

: 컨테이너화물집화장¹⁾은 다수의 화물로부터 컨테이너 한 개를 채울 수 없는 소량단위의 LCL²⁾화물들을 인수, 인도하고 보관하거나 물품을 동일 목적지별로 분류(consolidation)하여 컨테이너에 적입(stuffing)하거나 또는 하역한 작업(devanning)을 하는 장소를 말한다

1) CFS : container freight station

2) LCL(Less than Container Load) : 화주 한사람의 화물로 컨테이너 1개를 채울 수가 없어 여러 화주의 화물을 1개 컨테이너에 같이 싣게 되는 컨테이너 화물

2) 컨테이너야적장

: 컨테이너야적장³⁾ (CY)은 컨테이너를 인수, 인도하고 보관하는 장소로서 컨테이너 터미널의 일부이다. 컨테이너터미널 안에 있는 CY는 On-Dock CY라고 부르며, 컨테이너터미널 외부에 따로 설치된 CY는 Off-Dock CY (ODCY)라고 부른다.

3) 선 석

: 선석(berth)은 화물 하역작업을 하는 선박이 접안할 수 있도록 구축된 시설로서 선박 1척을 직접 정박시키는 설비를 지니고 있다. 선석 내에는 계선중인 선박을 고정시키기 위해 정박로프를 고정시킬 수 있는 계선주(bit)가 설치되어 있다.

4) 에이프런

: 에이프런(apron)은 하역작업을 위한 공간으로서 안벽에 접한 야드부분에 위치해 있다. 에이프런 지역에는 갠트리 크레인이 있고 일정한 폭으로 나란히 레일이 뻗어 있어 컨테이너의 양화 및 적화가 이루어진다.

5) 마샬링 야드

: 마샬링 야드⁴⁾ (M/Y)는 선적 대기 중인 컨테이너를 모아두는 넓은 장소를 말한다. 마샬링 야드에는 컨테이너가 자리 할 수 있도록 흰색 또는 노란색의 선인 슬롯(slot)가 그려져 있다.

6) 게이트

: 게이트(gate)에는 Terminal Gate와 CY Gate가 있다. Terminal Gate는 컨테이너터미널을 출입하는 화물 또는 컨테이너 등이 통과하는 출입구를 말한다. 그리고 CY Gate는 컨테이너 또는 화물의 인수도를 위한 장소로서 해상운송 대리인 및 화주, 수화인, 또는 육상운송인과의 운송확인 또는 관리책임이 변경되는 중요한 기능을 가진다. 게이트에서는 컨테이너의 이상 유무, 통관봉인(seal)의 유무, 컨테이너 중량, 화물의 인수에 필요한 서류 등의 확인이 이루어진다.

3) CY: Container Yard

4) M/Y : Marshalling Yard

국내 컨테이너 터미널의 특징은 외국의 주요 컨테이너 터미널에 비해 운영규모가 비교적 소규모이고, 컨테이너터미널의 운영주체가 다수이면서 다양한 주주사로 구성되어 있다는 것이다.

1) 부산 컨테이너 터미널 현황

<표 2-1> 부산항 컨테이너터미널 운영사 현황

항만	터미널 운영사	선석수	선석길이	총면적	QC 수량	임직원 수	수심
		(5만톤/선석)	(m)	(1,000㎡)	(2014년 6월 현재)	(2014년 6월 현재)	(m)
신항	DPW (PNC)	5.7	2,000	1,202	19	618	16~17
	한진 (HJNC)	3.1	1,100	688	12	600	18
	현대 (HPNT)	3.2	1,150	553	11	618	16~17
	PSA (PNIT)	3.4	1,200	840	11	444	16
	CMA&KMTC (BNCT)	4	1,400	785	8	420	17
	2-4 (HDC)	3	1,050	630		N/A	17
신항 소계		22.4	7,900	4,698	61	2,700	
북항	허치슨	4.2	1,447	624	14	383	15
	CJ 대한통운	5	1,500	1,170	15	537	15~16
	동부	2.1	826	294	7	345	15
	BIT	3	1,050	446	11	478	15
북항 소계		14.3	4,823	2,534	47	1,743	
부산항 합계		36.7	12,723	7,232	108	4,443	

상기 표에서 보는바와 같이 재래부두를 제외한 부산항 컨테이너 전용 부두는 5만 톤급 선박의 접안 능력을 기준으로 신항에서 5개의 운영사가 총 19.4개의 선석을, 북항에서는 4개의 운영사가 총 14.3개의 선석을 운영하고 있다. 그리고 아래 표는 이들 운영사의 주주 구성 현황이다.

<표2-2> 부산항 컨테이너터미널 운영사 주주 현황

항만	터미널 운영사	주요고객	주주 현황		사업 개시일	Website
			(2014년6월현재)			
신항	DPW (PNC)	Maersk	DPW 42.1%, 삼성C&T 23.93%, 현대건설 7.9%, 금호 6%, 한진그룹 10.49%, YGPA 9.58%		2006	http://www.pncport.com/html/
	한진 (HJNC)	한진	한진 50%, Felicia 50%		2009	http://www.hjnc.co.kr
	현대 (HPNT)	현대	현대 50%, New Ocean Way 50%		2010	http://www.hpnt.co.kr
	PSA (PNIT)	APL	PSA 60%, 한진 60%		2010	http://www.pnitl.com
	CMA & KMTC (BNCT)	CMA-CGM, KMTC	MKIF 30%, 인터지스 12.5%, CMA 12%, KCTC 12%, KMTC 11.5%, BPA 9%, 현대산업개발 6.5%, Bouygues 6.5%		2012	
	2-4 (HDC)	N/A				http://www.pnitl.com
북항	허치슨	KMTC	HPH 100%		2002	http://www.hktl.com
	CJ 대한통운	남성	CJ 대한통운 66.92%, KCTC 13%, 국보 12%, 한진 5.94%, 동부 2.14%		1991	http://www.kbct.co.kr
	동부	에버그린	동부 65%, 에버그린 30%, 신영 5%		2002	http://pus.dpct.co.kr
	BIT	SKR	인터지스 33.3%, 세방33.3%, 한진 33.3%		2013	http://www.sbct.co.kr

2006년 신항의 개장 이후 부산항의 물동량은 꾸준히 북항에서 신항으로 옮겨가고 있는 추세이며, 2012년부터는 신항에서의 처리물량이 북항을 추월하기 시작하는데, 부산항만공사(BPA)에 따르면 2014년 11월 누계기준으로 신항은 전체 부산항 물량의 64%를 처리하고 있어 지난해의 62%보다 2% 포인트 증가했다. 북항의 대표적인 컨테이너부두 운영사인 신선대 및 자성대 부두의 수익성 역시 이후 꾸준히 감소하여 신선대부두는 2011년부터 그리고 자성대부두는 2008년부터 적자를 기록하기 시작하여 아직까지 회복이 되지 않고 있는 상황이다. 반면 신항은 꾸준한 물동량의 증가로 부산신항만(PNC)의 경우 2009년부터, 한진해운신항만(HJNC)의 경우는 2010년부터 그리고 현대부산신항만(HPNT)도 사업 첫해인 2010년부터 흑자를 기록하고 있다.



<그림 2-1> 부산항 전경

2014년 5월 북항의 부산항대교가 완공되어 기존의 영도 남항대교와 연결되어 북항 및 신항간의 접근성은 더욱 좋아지게 되었다.

현재 부산 북항에는 4개의 컨테이너부두 운영사가 있으며, 자성대부두의 한국허치슨터미널만이 부산항대교 안쪽에서 운영 중에 있으며, 해양수산부는 이미 자성대부두를 항만기본계획에 북항 재개발 2단계 대상으로 지정한 상태다.



<그림 2-2> 부산 북항 전경

부산 신항에는 5개의 컨테이너부두 운영사가 운영 중에 있으며, 2단계 개발과 관련하여 2018년 완공을 목표로 P2-4가 건설 중에 있고, 이후 1년 간격으로 완공을 목표로 P2-5 및 P2-6이 각각 건설 중에 있다. 신항은 16미터 이상의 수심과 최신 시설장비 등을 보유하여 첨단 서비스를 제공할 수 있는 여건을 보유하고 있어, 동북아 물류 허브로서의 조건을 갖추고 있다.



<그림 2-3> 부산 신항 전경

2) 광양항 컨테이너 터미널 현황

광양항은 정부의 two port system 정책에 의해 건설된 우리나라 제2

의 컨테이너 전용항만이다.5)



<그림 2-4> 광양항 전경

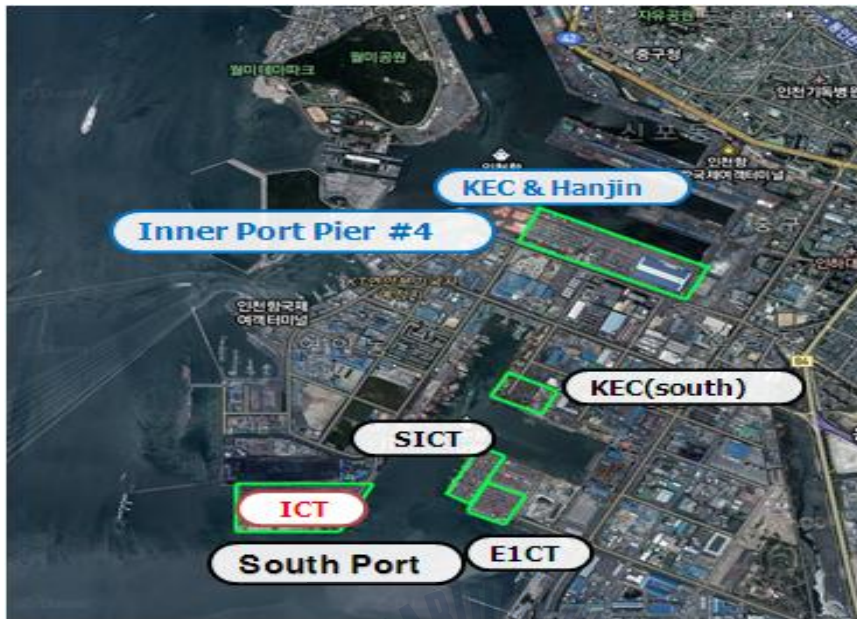
광양항을 부산항과 함께 동북아 물류의 허브포트로 건설하기 위한 목표를 달성하기 위하여 과거 부산항에 앞서 수출입 화물에 대한 컨테이너세를 폐지하였고 불륨인센티브 및 마일리지제도 등을 통하여 광양항의 활성화에 최선의 노력을 다해 왔으나 이러한 노력에 대한 가시적인 성과는 불투명한 상황이며, 2009년 말과 2011년 초에는 광양항 1단계와 2단계에서 각각 1선석을 운영하던 운영사 2개 업체가 물동량 부족과 그에 따른 지나친 출혈 경쟁으로 인하여 운영권을 포기하고 사업을 중단한 바 있다. 그리고 2012년에는 동부가 선석을 반납하고 사업을 철수하여 아래 표에서 보는바와 같이 현재 3개 운영사(한국국제터미널, 한진, 대한통운)가 광양항에서 컨테이너터미널 사업을 운영하고 있다.

<표2-3> 광양항 컨테이너터미널 운영사 현황

운영사	사업목적	선석 수 (main + Feeder)
한국국제터미널	컨테이너터미널	2+2
한진	컨테이너터미널	2+2
대한통운	컨테이너터미널	4+0
선석반남 (동부)	컨테이너터미널	2
세방	재래부두	2
합계		12+4

5) Port-MIS 자료

3) 인천항 컨테이너 터미널 현황



<그림 2-5> 인천항 전경

자료 : 인천항만공사

<표 2-4> 인천항 컨테이너터미널 운영사 현황^{하)}

구분	SICT	ICT	E1CT	KEC	KEC	HJS
	남향	남향		남향	내향	내향
면적(000 m ²)	225	270	102	15	116	57
선석수	2	2	1	1	2	3
선석 길이(m)	407	600	260	221	535	625
전면수심(m)	11	14	12	7.5	12	12
선석 크레인	4	5	2	2	3	3
야드 크레인	14	14	6	3	4	4
처리능력(만TEU)	45	90	24	15	30	15

서울 경기 지역을 배후로 하고 있는 인천항은 2013년도 처리 물동량 2.16백만 TEU를 기준으로 할 때 우리나라 세 번째 규모의 컨테이너 항만이다. 인천항은 컨테이너 화물뿐만 아니라 벌크 화물 등 다양한 종류의 화물을 처리하고 있으며, 2009년 및 2012년의 마이너스 성장을 제외하면 매년 성장세를 유지하고 있으며, 2006년 1.4백만 TEU 대비 2013년은 57% 가량 증가한 2.2백만 TEU를 기록하고 있다.

6) 자료: 인천항만공사

<표 2-5> 인천항 컨테이너 물동량 현황

구분	2009		2010		2011		2012		2013	
	천 TEU	점유율	천 TEU	점유율	천 TEU	점유율	천 TEU	점유율	천 TEU	점유율
SICT 남항	333	21%	380	20%	391	20%	385	19%	391	18%
ICT 남항	432	27%	515	27%	540	27%	586	29%	602	28%
EICT	53	3%	148	8%	161	8%	167	8%	253	12%
KEC 남항	184	12%	168	9%	179	9%	157	8%	156	7%
KEC 내항	190	12%	236	12%	256	13%	244	12%	271	13%
HJS 내항	113	7%	106	6%	127	6%	125	6%	125	6%
Other (RORO)	272	17%	350	18%	344	17%	346	17%	362	17%
합계	1,577	100%	1,903	100%	1,998	100%	2,010	100%	2,160	100%

2. 국내 주요 항만의 물동량 추이

아래 표는 우리나라 부산항, 광양항 및 인천항, 그리고 기타 항만별 처리 물동량과 전년대비 성장률을 보여주고 있다.

<표 2-6> 대한민국 컨테이너 물동량 현황

(단위: 백만 TEU)

	'06	'07	증가 율	'08	증가 율	'09	증가 율	'10	증가 율	'11	증가 율	'12	증가 율	'13	증가 율
	부산	12.0	13.3	10%	13.5	1%	12.0	-11%	14.2	18%	16.2	14%	17.0	5%	17.7
광양	1.8	1.7	-2%	1.8	5%	1.8	0%	2.1	14%	2.1	0%	2.2	3%	2.3	6%
인천	1.4	1.7	21%	1.7	2%	1.6	-7%	1.9	21%	2.0	5%	2.0	-1%	2.2	9%
평택	0.3	0.3	23%	0.4	12%	0.4	6%	0.4	18%	0.5	19%	0.5	-2%	0.5	0%
기타	0.5	0.6	9%	0.6	5%	0.6	-3%	0.7	28%	0.8	10%	0.8	4%	0.8	-6%
대한민 국	16.0	17.5	10%	17.9	2%	16.3	-9%	19.4	19%	21.6	12%	22.5	4%	23.4	4%

국내 컨테이너 물동량의 약 95%가 부산, 광양 및 인천항에서 처리되고 있으며, 이러한 추세는 과거 약 10년간 변화 없이 지속적으로 유지되어 오고 있다. 그리고 아래 표는 세계 주요항만의 물동량비교표이다.

<표 2-7> 세계 주요 항만 컨테이너 물동량 비교(7)

(단위: 백만 TEU)

	부산	광양	인천	상하 이	싱가 포르	선전	홍콩	닝보	칭다 오	두바 이	텐진	로테 르담	카오 슝
2011	16.2	2.1	2.0	31.7	29.9	22.6	24.4	14.5	13.0	13.0	11.6	11.9	9.6
2012	17.0	2.2	2.0	32.5	31.6	22.9	23.1	15.7	14.5	13.3	12.3	11.9	9.8
증가	0.9	0.1	(0.0)	0.8	1.7	0.4	(1.3)	1.2	1.5	0.3	0.7	(0.0)	0.1
%	5%	3%	-1%	2%	6%	2%	-5%	8%	11%	2%	6%	0%	2%
2013	17.7	2.3	2.2	33.6	32.6	23.3	22.3	16.8	15.5	13.6	13.0	11.6	9.9
증가	0.6	0.1	0.2	1.1	0.9	0.3	(0.8)	1.1	1.0	0.4	0.7	(0.2)	0.2
%	4%	6%	9%	3%	3%	1%	-4%	7%	7%	3%	6%	-2%	2%

2013년까지 부산항은 닝보에 한 단계 앞서는 세계5위 자리를 유지해왔다. 그러나 해양수산부에서 발표한 2014년 11월 누계실적에 따르면 닝보-저우산항이 1,797만7천 TEU를 기록해 1,709만1천 TEU의 부산항을 제치고 5위 자리를 차지했다. 전반적으로 상해, 선전 등 중국 항만들이 높은 순위를 차지하고 있고, 이대로라면 6위 자리도 위태로운 상황이다.

3. 부산 신항 및 북항의 물동량과 시장 점유율 추이

아래 표에서 보는 바와 같이 부산 신항 및 북항의 물량 격차는 꾸준히 좁혀져 2012년부터는 신항이 북항을 추월하기 시작했다.

<표2-8> 부산 신항 및 북항 컨테이너 물동량 비교

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
부산 북항	백만 TEU	11.8	12.7	11.9	9.3	8.7	8.4	7.7	6.7
	점유율	98.0%	95.6%	88.3%	77.5%	61.4%	52.1%	44.9%	38.0%
부산 신항	백만 TEU	0.2	0.6	1.6	2.7	5.5	7.8	9.4	11.0
	점유율	2.0%	4.4%	11.7%	22.5%	38.6%	47.9%	55.1%	62.0%
부산항 합계	백만 TEU	12.0	13.3	13.5	12.0	14.2	16.2	17.0	17.7
	점유율	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

아래 표는 북항의 컨테이너터미널 물동량은 지속적으로 감소하고 있고, 신항의 컨테이너 물동량은 꾸준히 증가하고 있는 상황을 보여주고 있다. 북항 컨테이너터미널 운영사 중에서도 허치슨 및 씨제이대한통운의 물량 감소가 5년 전에 비해 각각 38% 및 34%의 폭으로 크게 감소하고 있다. 허치슨은 2009년 현대상선 물량의 신항 이전으로, 그리고 씨제이대한통운은 2012년 GA(Grand Alliance)의 신항 이전으로 물량이 급격하게 감소하고 있다.

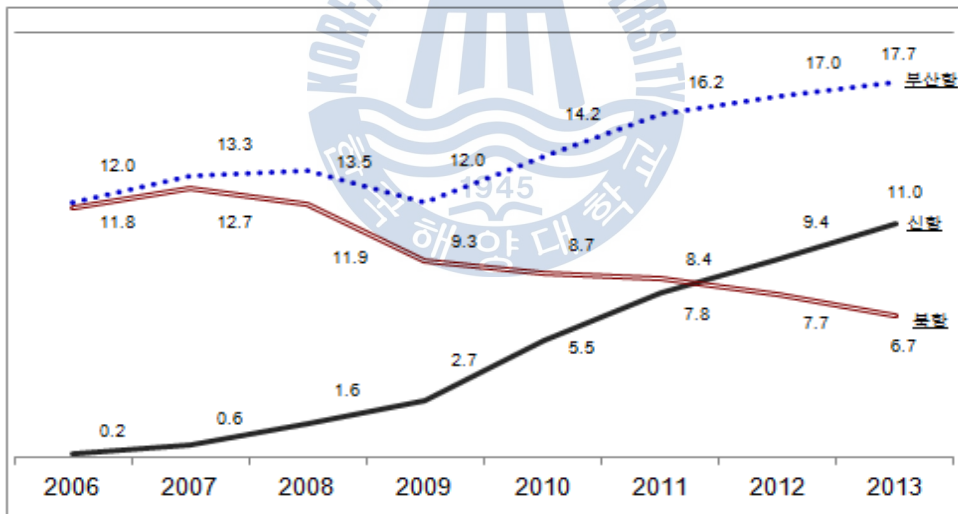
7) 자료: 부산항만공사 및 Alphaliner

<표2-9> 부산항 컨테이너터미널 물동량 비교

		2009		2010		2011		2012		2013	
		백만 TEU	점유율	백만 TEU	점유율	백만 TEU	점유율	백만 TEU	점유율	백만 TEU	점유율
북항	허치슨	2.4	20%	1.8	13%	1.6	10%	1.4	8%	1.5	8%
	대한통운	2.7	22%	2.7	19%	2.6	16%	2.4	14%	1.7	10%
	동부	1.2	10%	1.2	9%	1.2	8%	1.1	7%	1.0	6%
	우암	0.6	5%	0.6	4%	0.6	4%	0.6	3%	0.5	3%
	감만	1.7	14%	1.7	12%	1.8	11%	1.6	10%	1.5	8%
	재래부두	0.9	7%	0.6	4%	0.6	3%	0.6	3%	0.5	3%
	북항 소계	9.3	78%	8.7	61%	8.4	52%	7.7	45%	6.7	38%
신항	PSA(PNIT)	0.0	0%	0.6	4%	0.9	6%	1.2	7%	1.7	10%
	DPW(PNC)	1.8	15%	2.5	17%	3.2	20%	3.3	19%	3.3	19%
	한진(HJS)	0.9	8%	1.6	11%	2.0	13%	2.4	14%	2.4	14%
	현대(HMM)	0.0	0%	0.8	6%	1.6	10%	2.0	12%	2.4	14%
	BNCT(CMA)	0.0	0%	0.0	0%	0.0	0%	0.5	3%	1.1	6%
	신항 소계	2.7	22%	5.5	39%	7.8	48%	9.4	55%	11.0	62%
부산 합계	12.0	100%	14.2	100%	16.2	100%	17.0	100%	17.7	100%	

<그림2-6> 부산 신항 및 북항 연도별 물량 증감 추이

(백만 TEU)



참고로 광양항의 물동량 변화 추이는 아래 표에서 보는바와 같이 매년 꾸준하게 지속적으로 성장하고 있다. 한편 동부는 2012년 선석을 반납하고 사업을 철수한 상태다.

<표 2-10> 광양항 컨테이너터미널 운영사 물동량 비교

	2009		2010		2011		2012		2013	
	천TEU	MS%	천 TEU	MS%	천 TEU	MS%	천 TEU	MS%	천 TEU	MS%
한국국제 터미널	532	29%	635	30%	738	35%	707	33%	767	34%
대한통운	527	29%	693	33%	763	36%	793	37%	885	39%
한진	568	31%	572	27%	583	28%	653	30%	623	27%
동부	210	11%	207	10%	18	1%	0	0%	0	0%
합계	1,837	100%	2,107	100%	2,102	100%	2,153	100%	2,275	100%

제2절 부산항 컨테이너터미널의 재무자료 분석

부산항의 2013년 컨테이너 물동량은 전년 대비 5.2% 증가하여 17.69백만TEU를 기록하며 세계 5위 규모의 컨테이너항 자리를 지켰지만, 2014년에 그 자리를 Ningbo-저우산항에 내주고 6위로 밀려났다.

최근 부산 북항의 컨테이너부두 운영사들은 수익성에서 고전을 면치 못하고 있다. 이는 주로 운영사들의 난립과 제한된 물량의 유치를 위한 치열한 가격경쟁으로 인한 하역료 덩핑 때문인데, 이런 행태가 지난 10년간 지속되고 있다. 부산항의 항만으로서의 위치는 여전히 좋은 편이나, 관련 업계는 어려움에서 벗어나지 못하고 있는 것이 현실이다.

부산항만공사(BPA)의 조사결과에 따르면, 부산 북항 운영사의 2013년 TEU당 평균 하역단가는 4만5천원으로, 2009년부터 2013년까지 연평균 4.4%의 감소세를 보였다. 2009년 9만380원이던 부산 신항 하역료도 연평균 19.9% 감소해 2013년에 5만8천원을 기록했고, 최근 북항의 평균 하역료는 3만5천원에서 4만원대를 유지하는 것으로 알려져 있다.⁸⁾

실제로 회계감사보고서상의 자료를 통해 확인한 북항의 3개 운영사(허치슨, 씨제이대한통운 및 동부)의 TEU당 평균 매출액이 아래와 같이 집계되었다. TEU당 평균 매출액이 직접적으로 하역단가를 의미하는 것은 아니지만 이를 통해 하역단가의 하락폭을 간접적으로 확인할 수 있는데, 2013년의 TEU당 평균 매출액 4만4천7백원은 2005년 6만1백원 대

8) 코리아쉬핑가제트 보도자료, 2014년12월26일

비 26% 감소하고 있다. 2009년이 특히 큰 폭으로 감소하고 있는데, 글로벌 금융위기로 인한 세계경기 침체의 영향으로 물동량이 감소하고, 따라서 가격 또한 동반 하락 한 것으로 보인다.

<표 2-11> 북항 연도별 매출/TEU

회계연도	TEU'000	매출(백만원)	매출/TEU (천원)
2013	4,240	189,516	44.70
2012	4,870	221,392	45.46
2011	5,390	254,707	47.26
2010	5,750	281,427	48.94
2009	6,200	327,206	52.78
2008	6,270	367,399	58.60
2007	6,720	386,285	57.48
2006	6,160	364,922	59.24
2005	5,990	359,451	60.01

이러한 부산항의 하역단가는 세계 주요 항만과 비교할 때 매우 낮은 수준이다. 부산항의 경쟁 항만인 중국 상하이항이 10만5천원이고, 홍콩항은 18만4천원, 싱가포르항이 10만5천원인 것에 비하면 부산항은 크게 낮은 상황이다. 하역료가 비싼 일본 요코하마항(17만8천원)과의 격차는 이보다 훨씬 크다.⁹⁾

가장 큰 원인으로는 운영사 난립에 따른 과당경쟁이 꼽힌다. 부산항에서는 현재 9개 운영사 (신항 5개사, 북항 4개사)가 33.7개 선석(5만톤급 기준)을 분할 운영하고 있다. 업체당 운영규모는 선석 4개에 미치지 못하는 수준으로 업체당 평균 연간 처리물량은 2013년 기준으로 196만 TEU 정도에 불과하다. 이에 비해 싱가포르항의 운영사는 2개로서, 이들 업체는 같은 기간 부산항 운영사의 10배에 가까운 약 1천630만TEU를 처리했다. 또 홍콩항은 5개 운영사, 상하이항은 6개 운영사, 중국 선전항은 4개 운영사가 각 항만의 물량을 처리하고 있다. 물량규모가 적은 부산항 운영사들로선 글로벌 선사와의 교섭능력이 떨어지고, 이는 하역요율의 인하로 나타나고 있는 것이다.

현재 북항 터미널 운영사들의 재정적인 어려움은 심각한 수준인데, 아래 표에서 보는 바와 같이 물동량이 북항에서 신항으로 옮겨 간 이후 신

9) 부산항만공사(BPA) 내부자료, 2014

항의 재무상황은 매년 개선되고 있으나 북항의 상황은 매년 심각한 수준으로 악화되고 있다.

<표 2-12> 부산항 컨테이너터미널 운영사 손익 현황 비교¹⁰⁾

운영사	북항 (단위:억원)			운영사	신항 (단위:억원)		
	회계연도	매출	당기순이익		회계연도	매출	당기순이익
A운영사	2013	691	(105)	D운영사	2013	1,600	357
	2012	706	14		2012	1,620	373
	2011	788	(1,661)		2011	1,547	288
	2010	914	(594)		2010	1,187	(68)
	2009	1,356	(78)		2009	831	806
	2008	1,771	(373)		2008	802	(1,156)
	2007	1,822	86		2007	343	(490)
	2006	1,795	136		2006	132	(392)
	2005	1,735	130		2005	0	(70)
B운영사	2013	702	(417)	E운영사	2013	1,382	219
	2012	989	(171)		2012	1,531	259
	2011	1,195	(109)		2011	1,348	200
	2010	1,321	26		2010	1,053	26
	2009	1,354	43		2009	611	(124)
	2008	1,265	73		2008	0	(20)
	2007	1,409	94		2007	0	0
	2006	1,263	78		2006	0	0
	2005	1,253	141		F운영사	2013	1,379
C운영사	2013	502	30	2012	1,017	84	
	2012	519	106	2011	878	31	
	2011	564	48	2010	0	0.3	
	2010	579	40	G운영사	2013	708	(52)
	2009	562	58		2012	468	(170)
	2008	637	155		2011	314	(239)
	2007	632	(26)		2010	203	(209)
	2006	591	86		2009	0	(7)
	2005	606	124		H운영사	2013	548
			2012		234	(1,047)	

본 논문에서는 상기와 같이 부산 북항 및 신항의 재무상태를 검토하여, 특히 북항의 재무적인 어려움을 검토하고 이의 개선방안을 찾아 보고자한다. 본 검토에서 사용되는 모든 재무자료는 금융감독원 전자공시자료 회계감사보고서를 기준으로 하고 있다. 북항의 경우 4개 운영사 중 2013년 12월 통합 법인으로 신설된 부산국제터미널(BIT)의 경우는 전자공시자료가 불충분하여 이를 제외한 나머지 3개사(한국허치슨터미널, 씨제이대한통운부산컨테이너터미널, 동부부산컨테이너터미널)자료를 검토하였고, 신항의 경우는 5개 운영사(부산신항만(PNC), 한진해운신항만

10) 금융감독원 전자공시 자료

(HJNC), 현대부산신항만(HPNT), 부산신항국제터미널(PNIT), 주식회사 비엔씨티(BNCT))의 자료를 집계 검토 하였다.

그리고 분석된 컨테이너터미널 운영사 재무자료는 전국평균 비율과 비교를 하였는데, 전국평균 비율은 한국은행이 2014년 10월 발간한 “2013년 기업경영분석지표”를 참조하여 “H52 창고 및 운송관련 서비스업”을 컨테이너터미널 운영사의 전국평균 지표로 적용하였다.

또한 본 논문에서의 경영지표 분석은 기본적으로 아래와 같이 수익성 비율, 성장성비율, 안정성비율 및 활동성비율에 대해 실시하였다.

<표 2-13> 기업경영분석 지표

구분	경영분석지표	단위	계산
(수익성 비율)	매출액 영업이익률	%	영업이익 / 매출액 *100
	매출액 세전이익률	%	세전이익이익 / 매출액 *100
	총자본 세전이익률	%	세전이익이익 / 총자본 *100
	자기자본 세전이익률	%	세전이익이익 / 자기자본 *100
(성장성 비율)	매출액 증가율	%	당기 매출액 / 전기 매출액 *100
	유형자산증가율	%	당기말 유형자산 / 전기말 유형자산 *100
	총자산증가율	%	당기말 총자산 / 전기말 총자산 *100
(안정성 비율)	유동비율	%	유동자산 / 유동부채 *100
	부채비율	%	타인자본 / 자기자본 *100
	비유동비율	%	비유동자산 / 자기자본 *100
	이자보상비율	%	영업활동 순현금 유입 / 순이자비용 *100
(활동성 비율)	매출채권회전율	회수	매출액 / 평균매출채권
	유형자산회전율	회수	매출액 / 평균유형자산
	총자산회전율	회수	매출액 / 평균총자산

1. 부산항 전체(신항 및 복항)

1) 재무성과 비교

<표 2-14> 신항 및 복항 재무상황 요약 (단위 : 억원)

구분	복항			신항		
	2012	2013	증감율	2012	2013	증감율
매출액 총액	2,214	1,895	-14%	4,870	5,617	15%
영업이익 총액	(235)	(500)	-112%	281	902	221%
세전이익 총액	(8)	(493)	-6336%	(470)	35	107%
매출액 평균	738	632	-14%	974	1,123	15%
영업이익 평균	(78)	(167)	-112%	56	180	221%
세전이익 평균	(3)	(164)	-6336%	(94)	7	107%
물량(만 TEU)	487	424	-13%	939	1,096	17%
매출/TEU (만원)	4.55	4.47	-2%	5.19	5.13	-1%

주1) 복항 : 자성대, 신선대, 동부

주2) 신항 : 부산신항만(DPW), 한진해운신항만, 현대부산신항만, 부산신항국제터미널(PSA), 비엔씨티(BNCT) 자료) 금융감독원 전자공시자료

경영분석지표 검토 전에 우선 부산 북항 및 신항의 재무성과를 간략하게 비교 해 보면 상기 표와 같다. 매출 및 이익률의 경우 북항은 전반적으로 적자를 보이고 있으며, 적자폭도 매년 늘어나고 있는 반면, 신항은 이익이 발생하고 이익 규모도 증가 추세에 있다. 운영사당 평균 매출의 경우도 2013년 북항은 632억원이고 신항은 1,123억원으로서 신항이 북항 대비 거의 두 배에 달하는 매출액을 보이고 있다. 신항의 경우 영업이익에 비해 세전이익이 크게 낮은 것은 신항의 높은 금융비용으로 인한 현상이고, 북항의 대규모 적자는 한국허치슨터미널과 씨제이대한통운의 물동량이 신항으로 이탈함으로써 발생하는 막대한 적자에 기인하고 있다. TEU당 매출의 경우도 신항이 북항보다 약 15% 가량 높은 수준을 보이고 있다. 물론 상기 매출에는 임대료 수입 및 기타 수입 등이 포함 되어 있어, 컨테이너 TEU당 매출이 정확히 하역효율을 의미하는 것은 아니다.

2) 재무비율 검토

<표2-15> 북항 재무 상황 요약

(단위: 억원)

북항	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013 %	H52 %
매출채권	442	463	419	504	328	323	243	284	18.3%	3.5%
유동자산	984	1,138	1,409	1,231	862	946	782	844	54.3%	11.9%
유형자산	2,230	1,896	1,854	1,803	1,677	763	676	596	38.4%	23.9%
비유동자산	3,845	3,731	3,634	3,422	2,923	1,186	915	709	45.7%	88.1%
유동부채	738	2,294	641	647	465	552	2,467	615	39.6%	14.5%
타인자본	3,091	3,085	3,569	3,221	2,939	3,031	2,749	2,773	178.6%	63.3%
자기자본	1,739	1,785	1,474	1,431	846	(899)	(1,052)	(1,220)	-78.6%	36.7%
총자본	4,829	4,869	5,043	4,653	3,784	2,132	1,697	1,553	100%	100%
매출액	3,649	3,863	3,674	3,272	2,814	2,547	2,214	1,895	100%	100%
영업이익	499	507	291	85	(216)	(140)	(235)	(500)	-26.4%	8.8%
세전이익	381	196	(173)	187	(503)	(1,716)	(8)	(493)	-26.0%	2.9%
영업활동 현금흐름	856	774	865	167	32	90	39	(551)	-29.1%	
이자수익	26	31	46	42	25	29	21	14	0.8%	0.4%
이자비용	135	141	125	90	57	52	53	25	1.3%	6.1%

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

주 1) 북항 : 자성대, 신선대, 동부

주 2) 신항 : 부산신항만(DPW), 한진해운신항만, 현대부산신항만, 부산신항국제터미널(PSA), 비엔씨티(BNCT)

자료) 금융감독원 전자공시자료

<표2-16> 신한 재무상황 요약

(단위: 억원)

신항	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013%	H52 %
매출채권	131	297	537	644	696	762	3.6%	3.5%
유동자산	859	1,922	1,914	2,751	2,620	2,663	12.6%	11.9%
유형자산	7,431	7,015	9,880	7,440	7,489	9,176	43.5%	23.9%
비유동자산	12,211	10,758	13,468	17,378	17,273	18,449	87.4%	88.1%
유동부채	1,153	1,314	733	1,716	1,754	1,581	7.5%	14.5%
타인자본	9,714	7,336	9,434	12,899	12,952	14,708	69.7%	63.3%
자기자본	3,356	5,344	5,948	7,230	6,941	6,404	30.3%	36.7%
총자본	13,070	12,680	15,382	20,129	19,893	21,112	100.0%	100.0%
매출액	802	1,442	2,444	4,087	4,870	5,617	100.0%	100.0%
영업이익	(275)	(409)	(47)	576	281	902	16.1%	8.8%
세전이익	(1,189)	664	(282)	271	(470)	35	0.6%	2.9%
영업활동 현금흐름	(92)	19	(598)	702	1,203	827	14.7%	
이자수익	28	14	20	36	49	72	1.3%	0.4%
이자비용	262	283	247	336	788	858	15.3%	6.1%

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

주 1) 북항 : 자성대, 신선대, 동부

주 2) 신항 : 부산신항만(DPW), 한진해운신항만, 현대부산신항만, 부산신항국제터미널(PSA), 비엔씨티(BNCT)

자료) 금융감독원 전자공시자료

매출채권비율의 경우 신항은 전국평균 비율과 유사하나, 북항의 경우는 전국평균비율을 크게 상회하고 있는데, 이는 북항 A운영사의 2011년 유형고정자산 및 무형고정자산에 대한 손상차손 1,425억원으로 인해 총자본이 2010년 2,000억원 이상에서 2011년 500억원 수준으로 급격하게 감소하여 비율이 높게 나타나고 있다. 그리고 누적 적자 또한 총자본을 감소시키고 있다. 그러나 이러한 손상차손 및 누적적자를 감안하더라도 기본적으로 북항의 매출채권 비율은 10% 수준으로서 전국평균 대비 높은 수준을 보이고 있는데, 이는 뒤에서 설명하게 될 매출채권 회전율에서 보는바와 같이 매출채권 회수기간이 전국평균 대비 높은데서 기인한다. 신항의 경우도 매출채권 회전율은 북항과 비슷한 수준으로서 전국평균 대비 매출채권 회수기간이 길다는 것을 알 수 있다.

유동자산 비율의 경우도 역시 신항은 전국평균 비율과 유사하나, 북항의 경우는 높게 나타나고 있다. 상기 매출채권에서 설명한바와 같이 기본적으로 총자산의 감소 및 상대적으로 높은 매출채권 비율에 기인한다. 유동자산의 비율이 높다는 것은 대외 지불능력이라는 측면에서는 긍정적

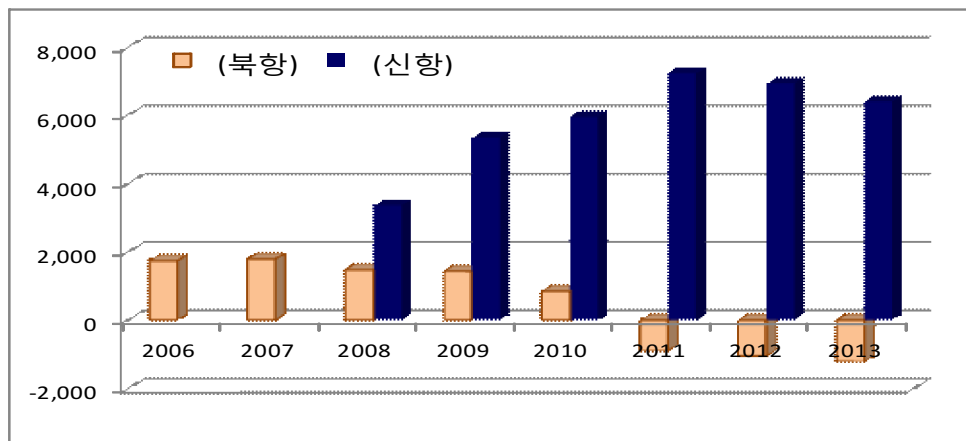
일 수 있으나, 유동자산의 과도한 보유는 운영자본(Working Capital)의 효율적인 활용이라는 측면에서는 부정적인 현상이다. 북항의 경우 유동부채비율도 전국평균을 상회하고 있으나 유동자산비율이 유동부채 비율을 초과하고 있어 전국평균과는 반대로 나타나고 있다. 유동자산의 보유비율이 높다는 의미이고, 신항의 경우도 유동자산 비율은 전국평균과 유사하지만 유동부채 비율은 전국평균보다 낮아서 역시 유동자산 보유비율이 높은 것으로 나타나고 있다.

유형자산비율의 경우는 신항 및 북항 모두 전국평균 대비 높은 수준을 유지하고 있다. 전국평균비율로 “H52 창고 및 운송관련 서비스업”을 적용하고 있어, 서비스업의 특성 상 상대적으로 낮은 유형자산 비율인 점을 고려하면, 컨테이너터미널 운영사의 경우는 고가의 하역 장비를 보유하는데 기인하고 있다.

타인자본비율의 경우 북항은 전국평균 및 신항을 크게 상회하는데, 이는 A운영사의 약 2,000억원에 이르는 본사 차입금 때문이다. A운영사의 경우 2,500억원이 넘는 누적적자로 인해 자본잠식 상태에 있으며, 부족한 유동성을 본사 차입을 통해 해결하고 있다.

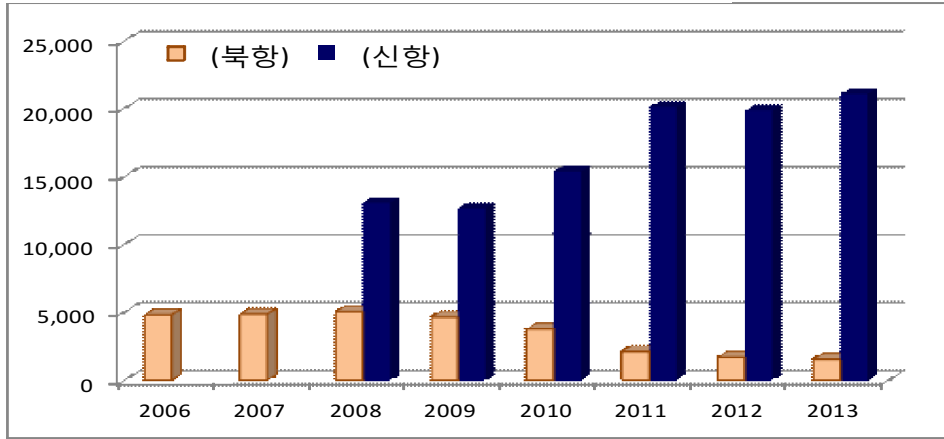
자기자본비율의 경우 북항은 누적되는 적자로 2011년부터 자본잠식 상태를 보이고 있으나, 신항의 경우는 영업이익의 지속적인 호전에 힘입어 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있다.

<그림2-7> 신항 및 북항 연도별 자기자본



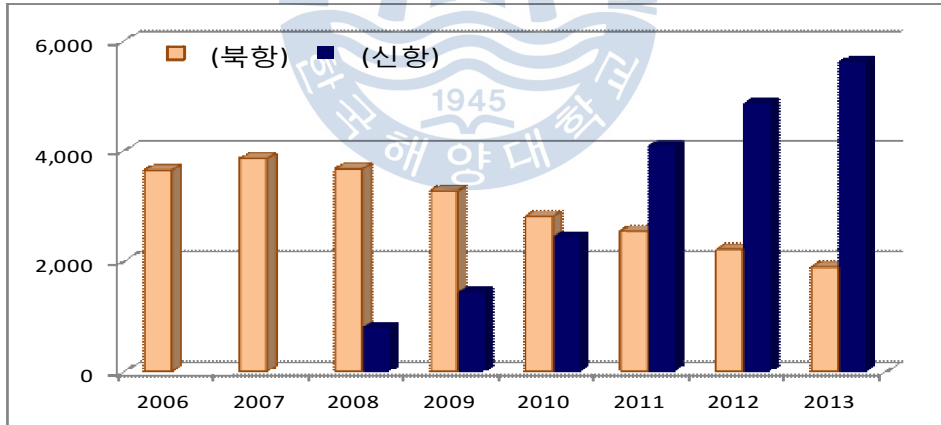
총자본은 북항의 경우 A운영사 및 B운영사에서 매년 발생하는 적자로 인해 지속적으로 감소하고 있고, 신항은 매년 증가 추세에 있다.

<그림2-8> 신항 및 북항 연도별 총자본



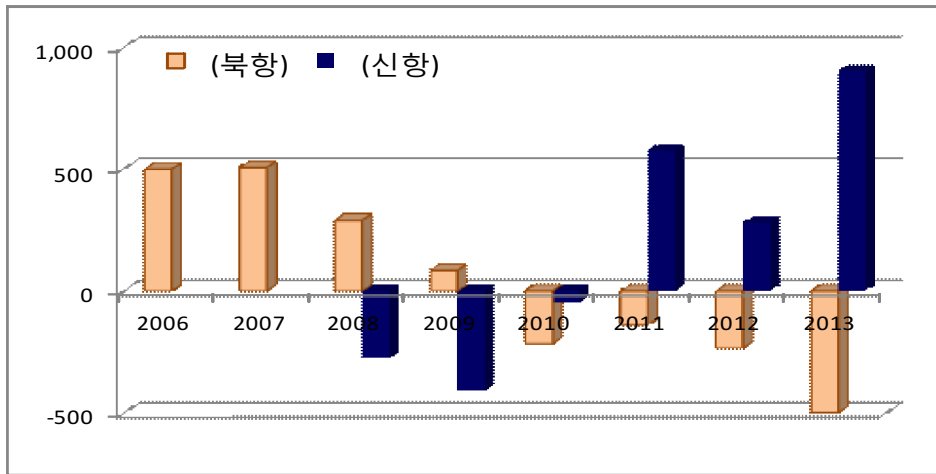
매출의 경우 북항은 신항 개장의 영향 및 글로벌 금융위기로 인해 2008년부터 매년 감소하고 있고, 신항은 매년 큰 폭으로 상승하고 있다.

<그림2-9> 신항 및 북항 연도별 매출



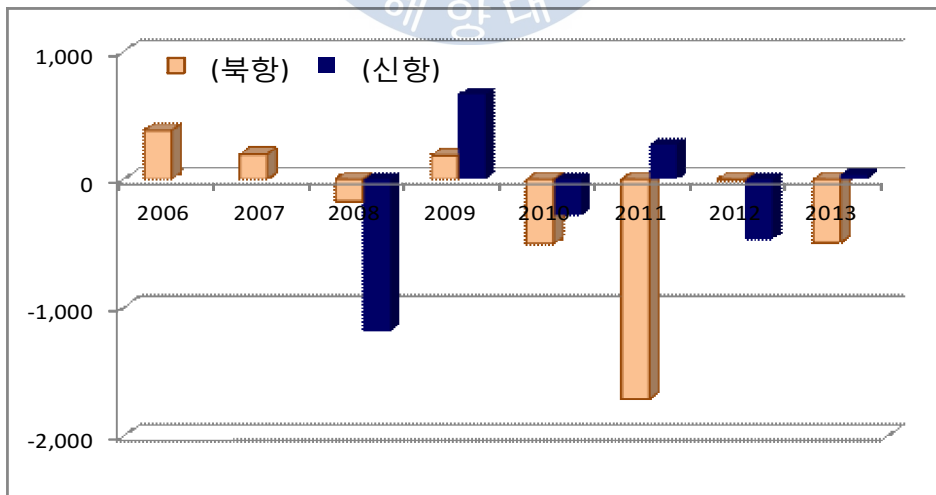
영업이익의 경우 북항은 2010년 이후 계속 적자를 기록하고 있어 전국 평균비율과의 비교가 의미 없고, 신항의 경우는 2011년 이후 계속 흑자를 기록하고 있으며(G운영사 및 H운영사 제외), 2013년의 경우는 매출액 대비 영업이익률이 전국평균비율의 약 두 배에 달한다.

<그림2-10> 신항 및 북항 연도별 영업이익



세전이익은 전반적으로 영업이익과 유사한 상태를 보이고 있다. 2011년의 경우 북항의 세전이익이 급격하게 감소하여 -1,716억원에 이르고 있는데, 이는 A운영사의 1,425억원에 달하는 자산 손상차손(impairment)에 기인한다. 신항의 경우는 이자비용 부담으로 인해 영업이익과 세전이익의 차이가 북항보다 크게 발생하고 있는데, 이는 북항의 경우 A운영사의 무이자 차입금으로 인해 상대적으로 이자비용 부담이 낮은 영향도 있다.

<그림2-11> 신항 및 북항 연도별 세전이익



이자비용의 경우 북항은 A운영사의 대규모 차입금에도 불구하고 전국 평균 대비 낮은 비율을 보이고 있는데, 이는 A운영사의 무이자 본사 차입금에 기인한다. 그리고 신항의 경우는 터미널 개장이 오래되지 않아 각종 하역 장비 등에 대한 차입금 및 리스비용이 여전히 높아서 상대적으로 장비 등 유형 자산 관련 지출이 낮은 비중을 차지하는 전국평균 보다 높은 비율을 보이고 있다.

3) 수익성 비율

<표2-17> 신항 및 북항 수익성 비율

	신항 및 북항 수익성 비율								H52 전국평균			
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013	
(북항)												
매출액 영업이익률	15%	14%	8%	4%	-8%	-4%	-9%	-23%	10.1%	9.3%	8.8%	
매출액 세전이익률	12%	3%	4%	7%	-18%	-70%	4%	-23%	3.3%	3.6%	2.9%	
총자본 세전이익률	11%	3%	7%	6%	-5%	-105%	6%	-25%	1.2%	1.4%	1.2%	
자기자본 세전이익률	23%	6%	3%	15%	12%	-2%	-3%	-62%	2.8%	3.5%	3.1%	
(신항)												
매출액 영업이익률					-26%	-21%	2%	-37%	6%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률					38%	-35%	-9%	-86%	-18%	3.3%	3.6%	2.9%
총자본 세전이익률					-7%	-3%	3%	4%	3%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률					-69%	-54%	-60%	-31%	-40%	2.8%	3.5%	3.1%

주 1) 북항 : 자성대, 신선대, 동부

주 2) 신항 : 부산신항만(DPW), 한진해운신항만, 현대부산신항만, 부산신항국제터미널(PSA), 비엔씨티(BNCT)
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

북항의 수익성비율은 전반적으로 신항에 비해 낮은 수준을 보이고 있다. 북항의 경우 영업이익 및 세전이익이 모두 적자를 보이고 있어 전국 평균 비율과의 비교는 의미가 없다.

신항의 경우는 영업이익률은 흑자를 보이고 있는 반면 세전이익률은 적자를 보이고 있는데, 이는 신항의 높은 부채비율(전국평균의 약 6배)로 인한 높은 금융비용에 기인한다. 그리고 신항의 컨테이너터미널 운영사 중 D운영사, E운영사 및 F운영사의 경우는 2010년을 지나면서 흑자를 기록하고 있는 반면, G운영사 및 H운영사는 여전히 적자에서 벗어나지 못하고 있다.

북항의 A운영사 및 B운영사는 각각 2009년 및 2011년부터 영업이익이 적자로 떨어진 이후 아직 회복을 하지 못하고 있다. 매출액 영업이익률의 경우 북항은 매년 악화되는 추세를 보이고 있지만, 신항의 경우는 매년 향상되어 2013년의 경우는 전국평균비율에 근접해 있다.

상기 수익성비율의 검토 결과, 북항의 이익률은 점점 악화되고 있고, 신항은 물량증가에 힘입어 이익률이 점점 더 좋아진다는 것을 알 수 있다.

4) 성장성 비율

<표2-18> 신항 및 북항 성장성 비율

								H52 전국평균			
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
(북항)											
매출액 증가율		7%	-4%	-9%	-11%	-9%	-12%	-11%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율		-15%	0%	-4%	-8%	-38%	4%	83%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율		8%	1%	-7%	-16%	-26%	-21%	-7%	7.7%	3.5%	2.1%
(신항)											
매출액 증가율				4%	58%	38%	21%	42%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율				6%	1393%	3299%	0.2%	204%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율				16%	721%	224%	7%	35%	7.7%	3.5%	2.1%

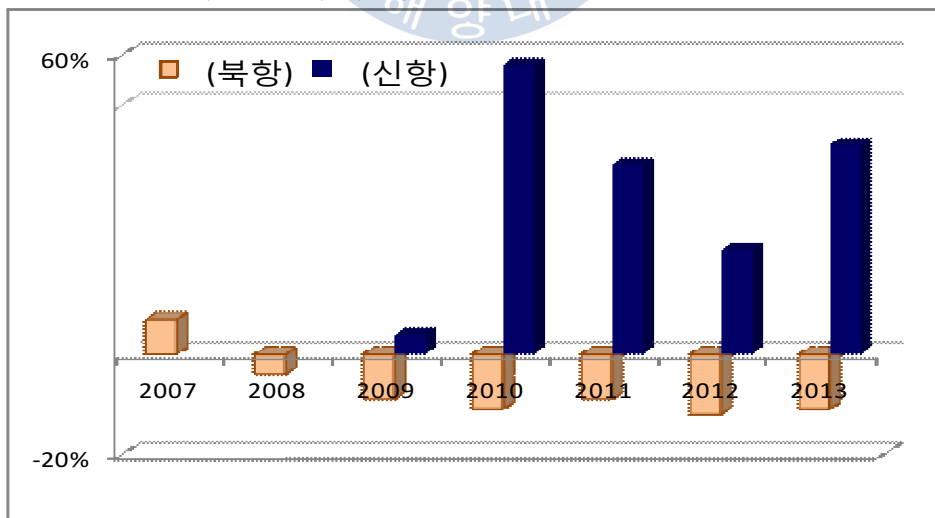
주 1) 북항 : 자성대, 신선대, 등부

주 2) 신항 : 부산신항만(DPW), 한진해운신항만, 현대부산신항만, 부산신항국제터미널(PSA), 비엔씨티(BNCT)

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

<그림2-12> 신항 및 북항 연도별 매출액 증가율



매출액 증가율의 경우 북항은 매출이 매년 감소하고 있고 그 폭도 점점 커지는 추세에 있어 전국 평균과의 비교는 의미가 없는 반면, 신항의 경우는 매년 매출액이 증가하고 있고 그 증가폭 또한 커지고 있으며, 증가율이 전국평균을 크게 앞서고 있다. 이러한 이유로 부산 컨테이너 물동량의 신항 처리 비중이 점점 커져서 2014년 중에는 신항의 점유율이 64%에 이르고 있다.

유형 자산 증가율의 경우 전국평균은 감소추세에 있다. 북항의 경우 2013년에 83%로 높게 나타나는 것은 A운영사가 모든 유형 자산 및 무형자산에 대한 손상차손(impairment) 1,425억원을 2011년에 인식하여 유형 자산 금액이 거의 제로 수준으로 낮아진 상태에서 2013년 중 추가로 구입하는 유형 자산이 금액이 비록 크지 않음에도 불구하고 증가율은 높게 나타나고 있다. 실제로 2011년 북항의 유형 자산 증가율은 -38%로서 자산 손상차손을 반영하고 있다. 신항의 경우는 사업이 본격화되는 시기에 맞추어 2010년은 G운영사 및 H운영사에서 급격하게 유형 자산이 증가했고, 2011년에는 F운영사, 2013년에는 E운영사에서 각각 유형 자산이 크게 증가하였다. 신항의 개장이 비교적 최근인 관계로 아직까지 운영 장비 등과 관련한 유형 자산의 증가폭이 상당한 수준을 보이고 있는데, 선박 대형화 및 선사 요구사항 등 시장 환경의 변화를 감안하면 신항의 경우는 아직까지 시설장비에 대한 투자의 여지가 더 있어 유형자산은 더욱 늘어 날 전망이다.

총자산 증가율의 경우 북항은 계속되는 누적 적자로 인해 총자산은 감소 추세에 있고, 신항의 경우는 상기 유형 자산 증가 및 흑자로 인해 꾸준히 증가하고 있으며, 전국평균 비율을 크게 상회하고 있다.

상기 성장성 비율의 검토 결과, 북항의 매출 수준은 점점 감소하고 있고 시설투자는 정체되어 있으나, 신항은 매출이 급격하게 증가하고 있고 최근에 개장한 컨테이너터미널로서 꾸준한 시설투자가 진행 중인 것을 알 수 있다.

5) 안정성비율

<표2-19> 신항 및 복항 안정성 비율

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	H52 전국평균	
									2012	2013
(복항)										
유동비율	188%	100%	345%	363%	285%	276%	264%	246%	67.4%	81.9%
부채비율	152%	165%	226%	220%	82%	90%	87%	85%	155.3%	172.8%
비유동비율	193%	195%	232%	233%	134%	126%	118%	111%	227.2%	240.3%
이자보상비율	1189%	1327%	3142%	1833%	2877%	534%	681%	n/a	145.3%	145.1%
(신항)										
유동비율				118%	107408%	184%	167%	207%	67.4%	81.9%
부채비율				279%	418%	610%	494%	981%	155.3%	172.8%
비유동비율				289%	440%	600%	497%	974%	227.2%	240.3%
이자보상비율				13%	n/a	714%	2875%	478%	145.3%	145.1%

주 1) 복항 : 자성대, 신선대, 동부

주 2) 신항 : 부산신항만(DPW), 한진해운신항만, 현대부산신항만, 부산신항국제터미널(PSA), 비엔씨티(BNCT)
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

유동비율의 경우 복항 및 신항 모두 전국 평균을 크게 상회하고 있다. 전국평균비율은 운송관련서비스로서 기본적으로 재고자산이 없는 반면 컨테이너터미널 운영사는 하역장비 등에 소요되는 교체부품을 비롯해 다양한 재고자산을 보유하고 있다. 그리고 다수의 컨테이너터미널들은 단기금융상품 등 다양한 현금성 자산을 보유하고 있고, 특히 매출채권 수준 또한 전국평균을 상회하고 있는데 이는 후술하는 매출채권회전율에서도 알 수 있다.

복항의 부채비율이 전국평균보다 낮은 것으로 계산된 것은 약 2,000억원에 가까운 본사차입금이 있는 A운영사에서 2010년부터 자기자본 잠식이 발생하여 계산에서 제외하였기 때문이다. 실제로 A운영사의 자본잠식이 있기 전인 2009년까지는 복항의 부채비율은 전국평균을 상회하고 있다. 한편 신항의 부채비율은 전국평균을 크게 상회하고 있는데, 운영장비 등의 구입 관련하여 여전히 많은 차입금을 보유하고 있고 금융비용 부담 또한 높은 수준임을 알 수 있다.

비유동비율의 경우도 복항은 상기 자본잠식 상태인 A운영사가 계산에서 제외되어 2010년 이후부터 낮게 나타나고 있고, 신항의 경우는 유형자산이 계속 증가하고 있어 비율이 전국평균을 크게 앞서고 있다.

이자보상비율은 영업활동으로 인한 현금유입액이 금융수익을 제외한 순금융비용을 감당하는 비율로서 표시된다. 북항의 경우 전국평균보다 양호한 상태로 나오고 있는 것은 마이너스 영업활동현금흐름의 경우는 집계에서 제외했기 때문인데, 실제로 A운영사의 경우 막대한 적자로 2010년부터 영업활동으로 인한 현금흐름은 마이너스를 보이고 있다. 신항의 경우 이자비용 부담은 전국평균을 크게 상회하지만, 계속되는 흑자를 통한 양호한 영업활동 현금흐름으로 이자보상비율은 전국평균 대비 양호하게 나오고 있다.

상기 안정성비율의 검토결과를 통해 북항의 계속되는 물량감소로 인한 누적적자의 발생으로 자기자본이 지속적으로 감소하여 자본잠식까지 이어지는 심각한 상황을 확인 할 수 있었다.

6) 활동성 비율

<표2-20> 신항 및 북항 활동성 비율									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
(북항)											
매출채권회전율	0.0	8.6	8.1	6.9	6.6	8.0	8.0	7.3	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율	0.0	2.1	2.2	2.1	2.1	2.4	145.1	52.1	1.0	1.3	1.5
총자산회전율	0.0	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	1.2	1.2	0.4	0.4	0.4
(신항)											
매출채권회전율				5.9	7.3	9.1	7.6	8.3	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율				1.7	2.1	2.4	2.3	0.8	1.0	1.3	1.5
총자산회전율				0.9	1.0	0.9	0.6	0.5	0.4	0.4	0.4

주 1) 북항 : 자성대, 신선대, 동부

주 2) 신항 : 부산신항만(DPW), 한진해운신항만, 현대부산신항만, 부산신항국제터미널(PSA), 비엔씨티(BNCT)

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권 회전율의 경우 신항 및 북항 모두 전국평균비율보다 낮아서 매출채권회수기간이 전국평균보다 길게 나타나고 있는데, 이는 앞서 검토한 유동비율에도 영향을 미쳐 높은 유동비율로 나타나고 있다. 신항의 F운영사만이 유일하게 전국평균비율과 유사한 11회 이상을 보이고 있을 뿐이다.

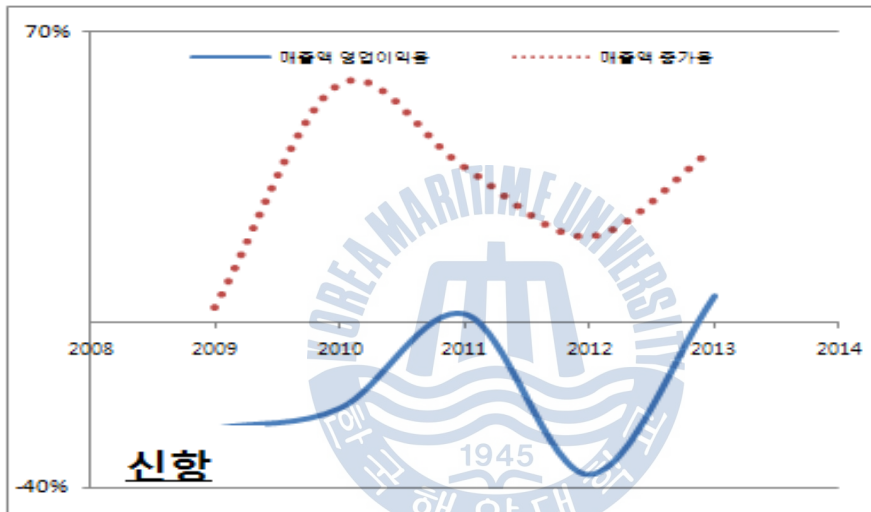
유형자산회전율 및 총자산회전율의 경우 신항 및 북항 모두 전국평균 대비 높은 수준으로서, 이 비율을 통해 신항의 매출액은 양호한 수준임

을 알 수 있으나, 북항의 경우는 A운영사의 자산 손상차손으로 이미 유형 자산의 수준이 낮아져 있고, 총자산의 경우는 북항의 지속되는 적자까지 더해져 그 수준이 이미 낮아진 상태이기 때문에 비율만 양호하게 보일 뿐이지 매출액 수준이 양호한 것을 의미하는 것은 아니다.

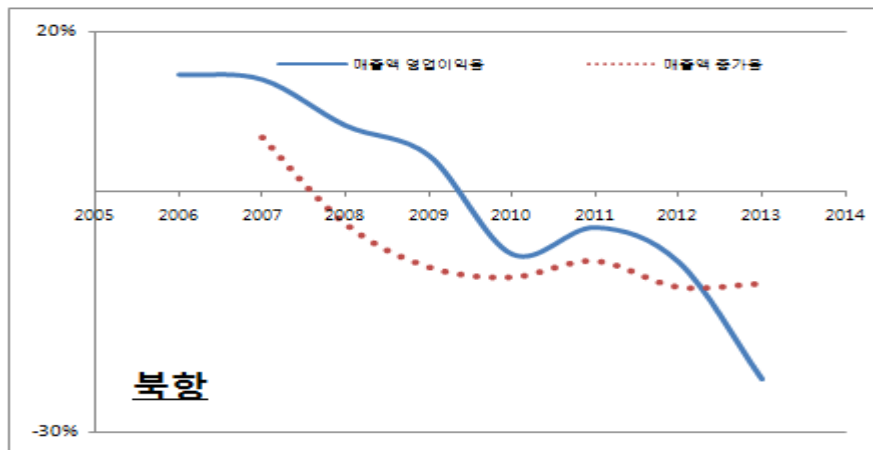
6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

북항 및 신항의 매출액 영업이익률은 매출액 증가율과 유사한 추세를 보이고 있다.

<그림2-13> 신항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율

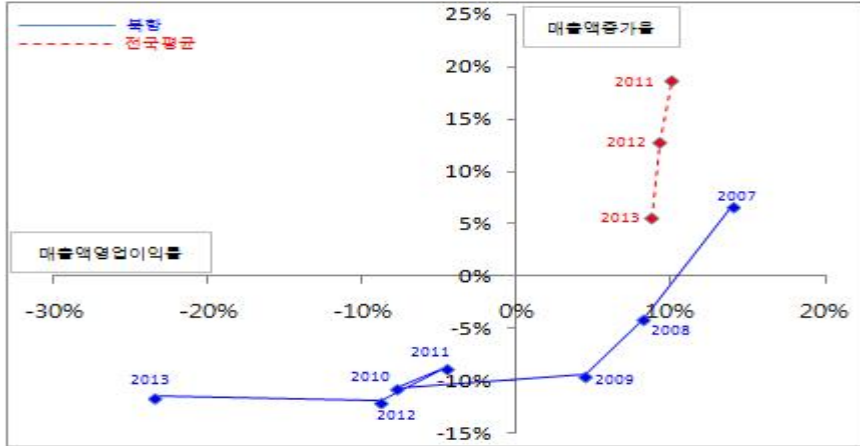


<그림2-14> 북항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율

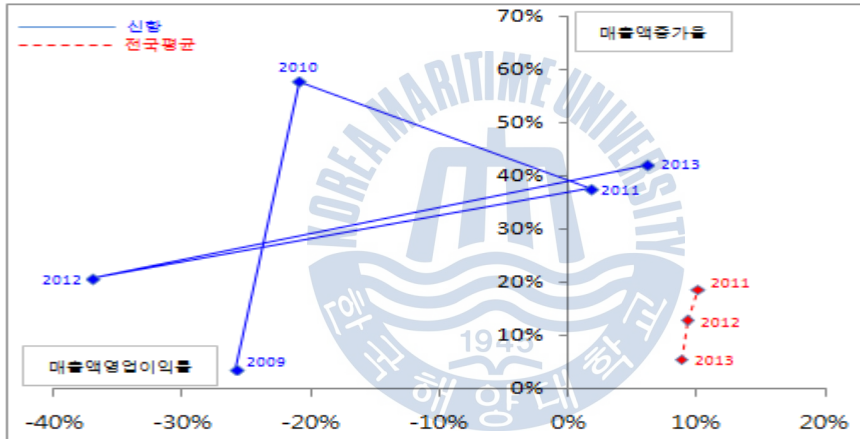


7) 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율

<그림2-15> 북항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-16> 신항 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율

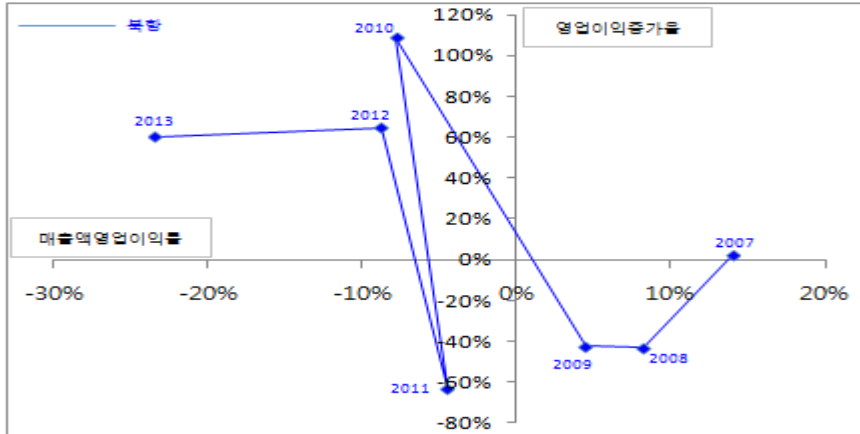


전국평균비율은 두 비율 모두 플러스를 보이고 있으나, 북항의 경우 매출액 증가율은 2007년 이후 계속 감소세를 보이고 있고, 매출액 영업이익률도 2009년 이후 계속 마이너스를 보이고 있다. 신항의 경우 매출액은 매년 증가추세에 있고, 매출액 영업이익률 또한 2011년 이후 플러스로 돌아서고 있다.

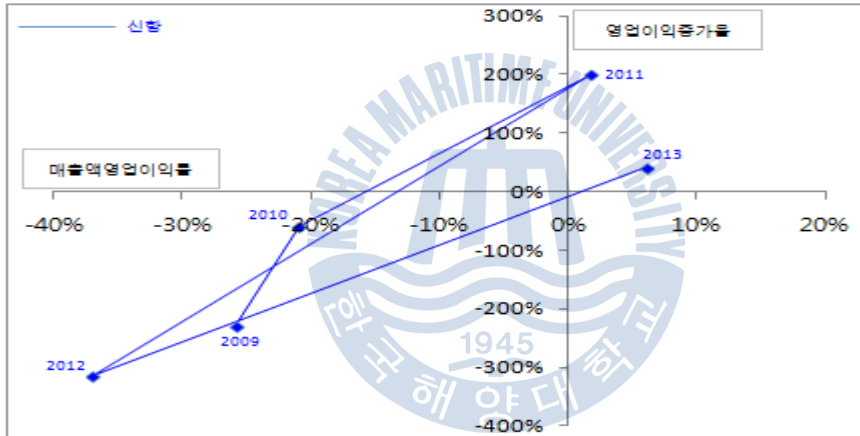
전반적으로 북항은 매출액이 매년 감소추세에 있고, 매출액 영업이익률은 점점 악화되고 있고 그 적자폭 또한 점점 커지고 있는 반면, 신항은 매년 증가하는 매출로 인해 최근에는 영업이익률이 플러스로 돌아서고 있는 추세를 보이고 있다.

8) 매출액 영업이익률 vs. 영업이익 증가율

<그림2-17> 북항 매출액 영업이익률 vs. 영업이익 증가율



<그림2-18> 신항 매출액 영업이익률 vs. 영업이익 증가율



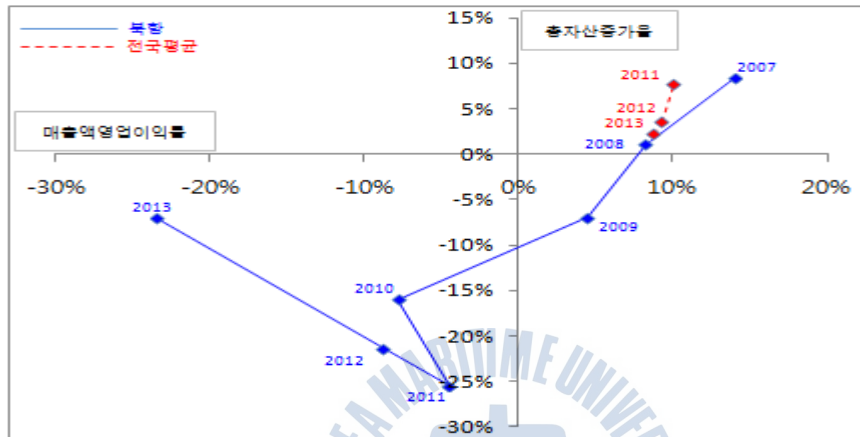
북항의 경우, 전반적으로는 2010년 이후 영업 손실이 발생하고 있고 그 폭도 점차 커지고 있으나, 개별기업의 증가율 평균으로 표시한 상기 그래프에서는 2010년, 2012년 및 2013년의 영업 손실이 감소하여 이익률이 개선되는 것으로 보이고 있는데 이는 A운영사(2010년) 및 B운영사(2012년, 2013년)의 적자가 각각 당해 연도에 상대적으로 높은 비율로 감소하고 있는데 기인한다. 그리고 2011년에 영업 손실이 급격하게 커지고 있는 것은 A운영사의 대규모 자산손상차손(impairment) 때문이다.

신항의 경우, 그래프가 전반적으로 우측으로 상승하는 모양으로 이익

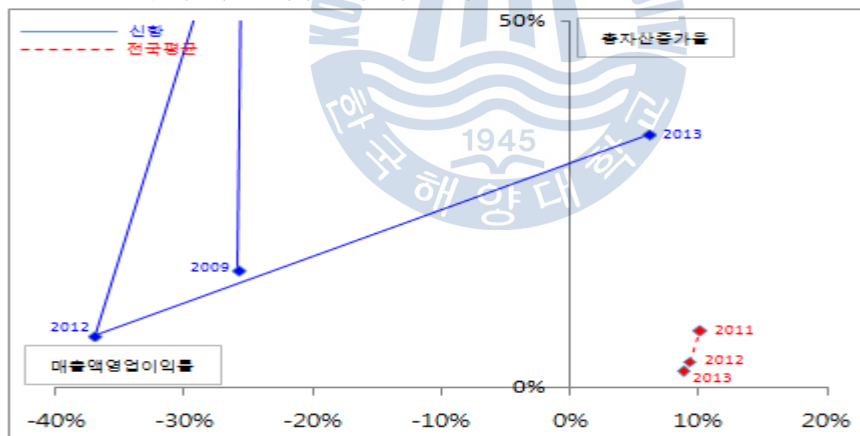
률이 좋아지고 있는 추세를 보이고 있는데, 실제로 6개의 운영사 중 2개를 제외한 4개 운영사가 2010년을 지나면서 흑자를 기록하고 있는 중이다.

9) 매출액영업이익률 vs. 총자산 증가율

<그림2-19> 북항 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



<그림2-20> 신항 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



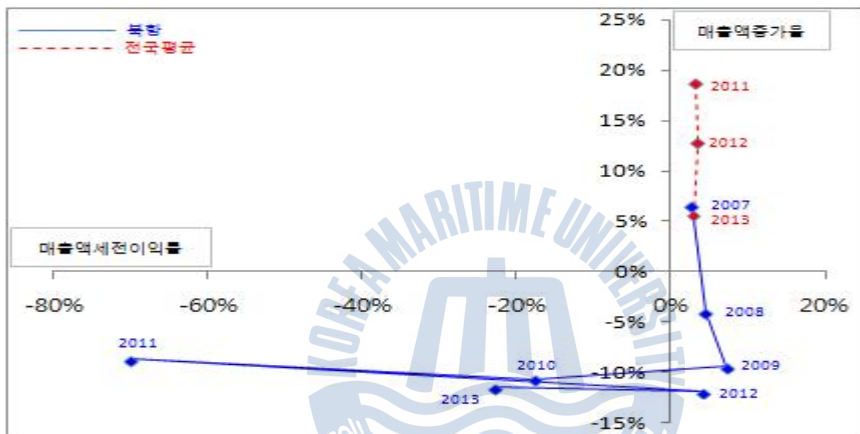
북항의 경우 2010년 이후 계속되는 적자와 신규투자의 중단으로 자산 규모는 매년 감소하고 있다. 자기자본의 경우 2011년부터 자본잠식상태를 보이고 있는데, 자본잠식 규모는 2011년의 900억원, 2012년 1,000억원 그리고 2013년은 1,220억원으로 점점 커지고 있다.

반면 신항은 꾸준히 개선되는 손익으로 최근 흑자를 기록하고 있고,

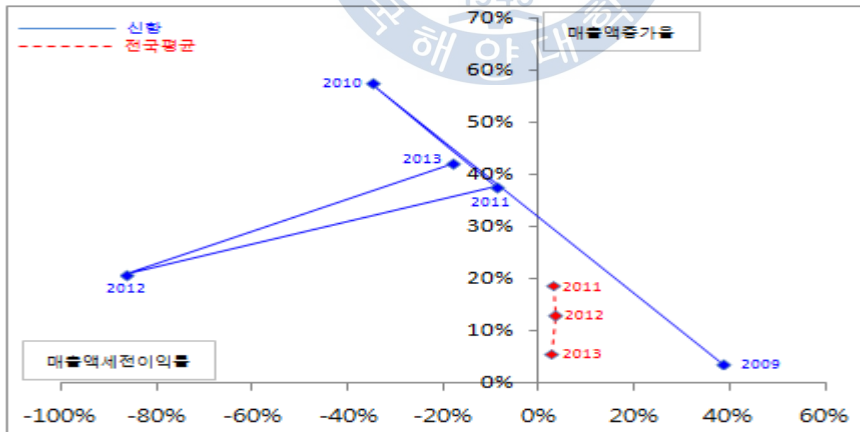
추가 자본 조달을 통한 유형 자산의 증가로 총자본은 꾸준히 그리고 급격하게 증가하고 있다. 특히 2010년 및 2011년에 총자본이 급격하게 증가하고 있는데 이는 이 시기에 신항 터미널 운영사들의 운영이 본격화 되면서 유형 자산이 급격하게 증가한데 기인한다. 2010년의 경우는 G운영사와 H운영사가, 그리고 2011년에는 E운영사와 F운영사가 각각 유형 자산이 크게 증가한다.

10) 매출액 세전이익률 vs. 매출액 증가율

<그림2-21> 북항 매출액 세전이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-22> 신항 매출액 세전이익률 vs. 매출액 증가율



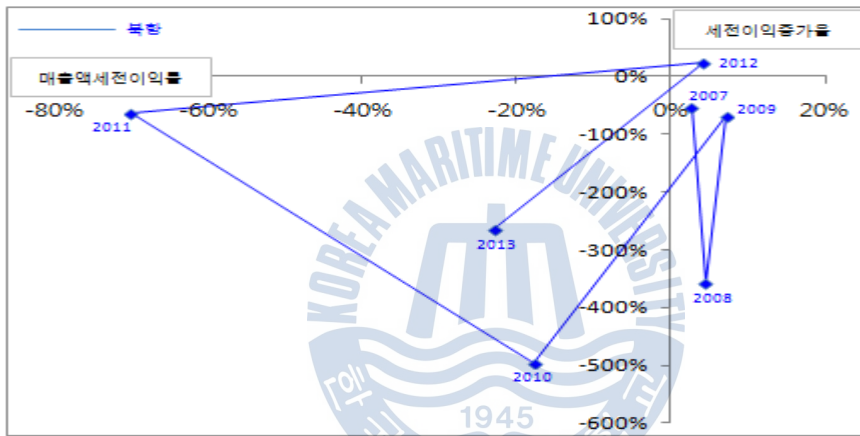
북항의 경우 전반적으로 마이너스의 비율을 보이고 있어, 사업이 지속적으로 어려움에 직면해 있음을 알 수 있고, 뚜렷한 회복의 기미가 없음

을 알 수 있다.

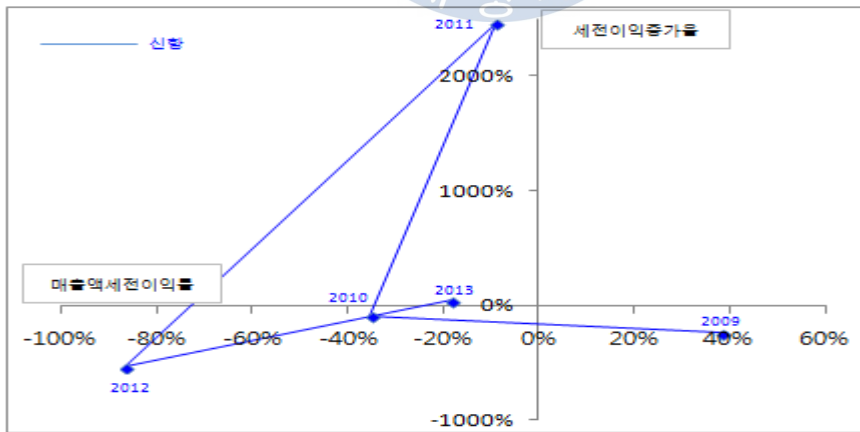
신항의 경우는 매출액세전이익률이 여전히 마이너스를 보이고 있는데, 이는 최근 계속되는 영업이익에도 불구하고 전반적으로 높은 금융비용 부담으로 인한 현상이다. 지속적인 유형 자산 투자가 증가를 통한 자기 자본보다는 타인자본에 의해 이루어지면서 금융비용 부담은 점점 더 늘어나고 있다. 실제 이자비용은 매년 증가하여 2013년 신항 전체 금융비용은 858억원으로서 2008년 262억원의 세 배를 넘어서고 있다.

11) 매출액세전이익률 vs. 세전이익증가율

<그림2-23> 북항 매출액 세전이익률 vs. 세전이익 증가율



<그림2-24> 신항 매출액 세전이익률 vs. 세전이익 증가율

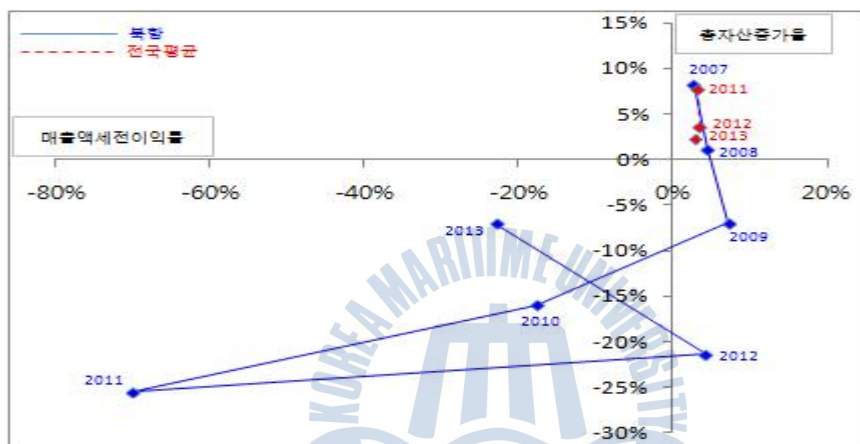


북항의 경우는 최근 계속되고 있는 영업부진으로 이익률 및 증가율

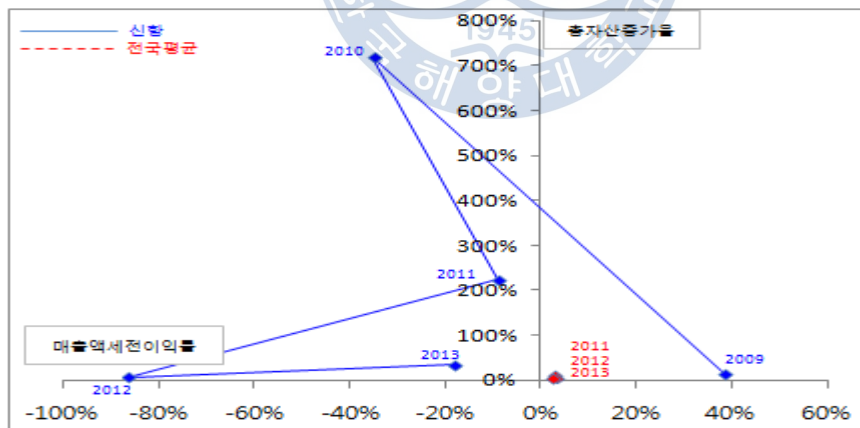
모두 악화되고 있는 상태이고, 신항의 경우는 여러 가지 영업상황은 호전되고 있지만 증가하고 있는 금융비용으로 인해 세전이익 관련 비율은 상대적으로 양호하지 않게 나타나고 있다. 2011년 신항의 높은 영업이익 증가율은 큰 폭의 매출 증가(70%) 등 2011년에 급격하게 호전된 재무성과로 인한 결과이다.

12) 매출액 세전이익률 vs. 총자산 증가율

<그림2-25> 북항 매출액 세전이익률 vs. 총자산 증가율



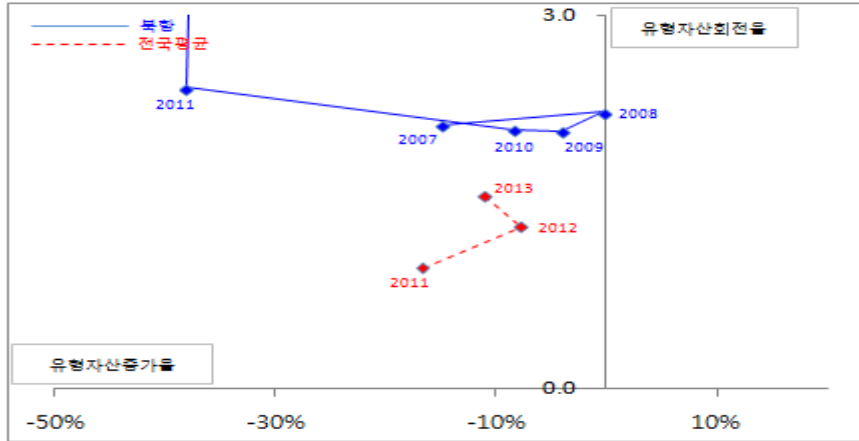
<그림2-26> 신항 매출액 세전이익률 vs. 총자산 증가율



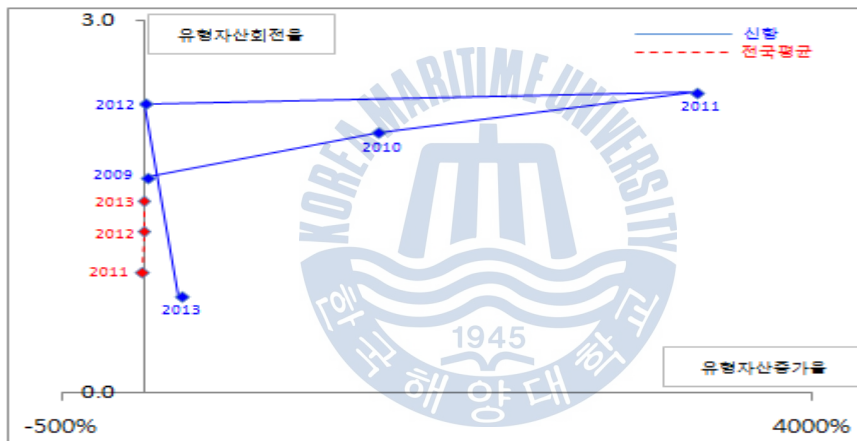
앞서 언급한바와 같이 북항은 적자 및 자본잠식, 그리고 신규투자 중단으로 총자산이 매년 감소하고 있고, 신항은 계속되는 흑자 및 유형 자산의 증가로 총자산이 꾸준히 그리고 급격하게 증가하고 있다.

13) 유형자산증가율 vs. 유형자산회전율

<그림2-27> 북항 유형자산증가율 vs. 유형자산회전율



<그림2-28> 신항 유형자산증가율 vs. 유형자산회전율



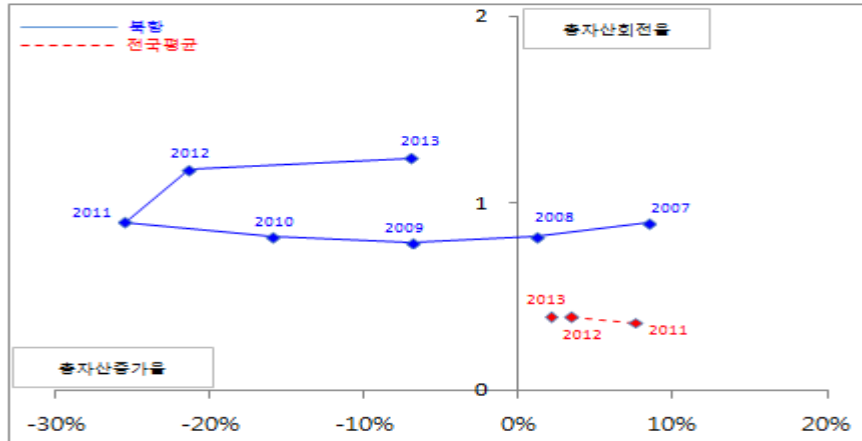
유형 자산의 경우 북항은 신규투자가 없이 계속 감소하고 있고, 신항은 꾸준히 그리고 급격하게 증가하고 있다. 북항의 유형 자산이 2011년 급격하게 감소하고 있는 것은 A운영사의 대규모 자산손상차손으로 인한 결과이고, 신항의 2011년 급격한 증가는 E운영사와 F운영사의 급격한 증가에 기인한다.

유형자산회전율은 전국평균대비 전반적으로 양호한 수준을 보이는 것으로 나타나고 있는데, 북항의 경우는 매출액이 양호한 것이 아니라 원 칙적으로 낮은 수준의 유형 자산으로 인한 결과이고, 신항의 경우는 유

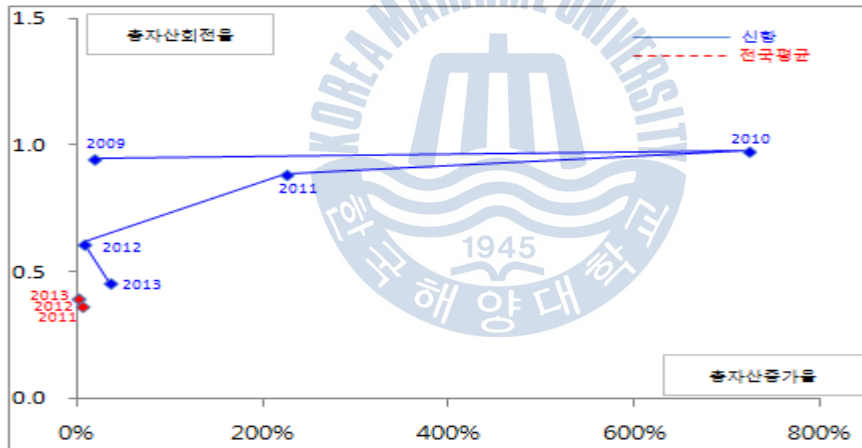
형자산증가율 및 매출액 증가율 모두 좋은 결과를 보여주고 있다.

14) 총자산 증가율 vs. 총자산 회전율

<그림2-29> 북항 총자산 증가율 vs. 총자산 회전율



<그림2-30> 신항 총자산 증가율 vs. 총자산 회전율



앞서 살펴 본 유형 자산 관련 비율과 유사한 형태를 보이고 있다.

지금까지의 신항 및 북항 매트릭스 검토 결과 그래프의 모양이 전반적으로 북항은 왼쪽 아래로 하락하여 악화되는 추세이고, 신항은 우측 위로 상승하여 호전되는 추세를 보이고 있다. 물량의 신항 쏠림으로 신항은 상황이 점점 호전되고, 북항은 점점 더 악화되고 있다는 것을 알 수 있는 것이다.

2. 북항 컨테이너터미널 운영사

- A운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-21> A운영사 재무상황 요약

									(단위: 억원)	
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013%	H52%
매출채권	233	230	182	197	86	75	63	93	22.1%	3.5%
유동자산	442	494	742	679	429	407	315	399	94.8%	11.9%
유형자산	1,129	1,059	1,011	921	841	1.4	1.9	7.3	1.7%	23.9%
비유동자산	2,557	2,362	2,312	2,100	1,701	125	125	22	5.2%	88.1%
유동부채	417	1,752	106	84	114	134	2,025	219	52.0%	14.5%
타인자본	2,117	1,887	2,459	2,261	2,207	2,269	2,164	2,250	534.4%	63.3%
자기자본	883	969	596	517	(77)	(1,737)	(1,724)	(1,829)	-434.4%	36.7%
총자본	3,000	2,856	3,055	2,778	2,130	532	440	421	100%	100%
매출액	1,795	1,822	1,771	1,356	914	788	706	691	100%	100%
영업이익	257	256	148	(75)	(348)	(155)	(119)	(132)	-19.0%	8.8%
세전이익	169	119	(480)	45	(594)	(1,661)	13.7	(105)	-15.3%	2.9%
영업활동 현금흐름	439	334	309	63	(87)	(41)	(136)	(167)		
이자수익	12	14	21	19	21	20	16	12	1.7%	0.4%
이자비용	92	101	86	56	38	36	40	14	2.0%	6.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

기본적으로 북항의 매출채권 비율은 전국평균 및 신항의 비율을 크게 앞서고 있는데, 이는 A운영사의 자산 손상차손을 포함한 누적 적자로 인한 자본 잠식으로 총자본이 급격하게 감소한데 기인한다. A운영사의 경우 2011년 유형고정자산 및 무형고정자산에 대한 감액손실 관련하여 1,425억의 손상차손을 인식하여 총자본이 급격하게 감소했고, 또한 2008년 이후 계속되는 적자로 총자본은 더욱 감소하여 2010년부터는 자본잠식 상태를 보이고 있다. 실제로 2010년까지는 연평균 7% 수준의 매출채권 비율을 보이고 있는데, 이는 전국평균보다는 높지만 현재의 신항 수준과는 비슷하다.

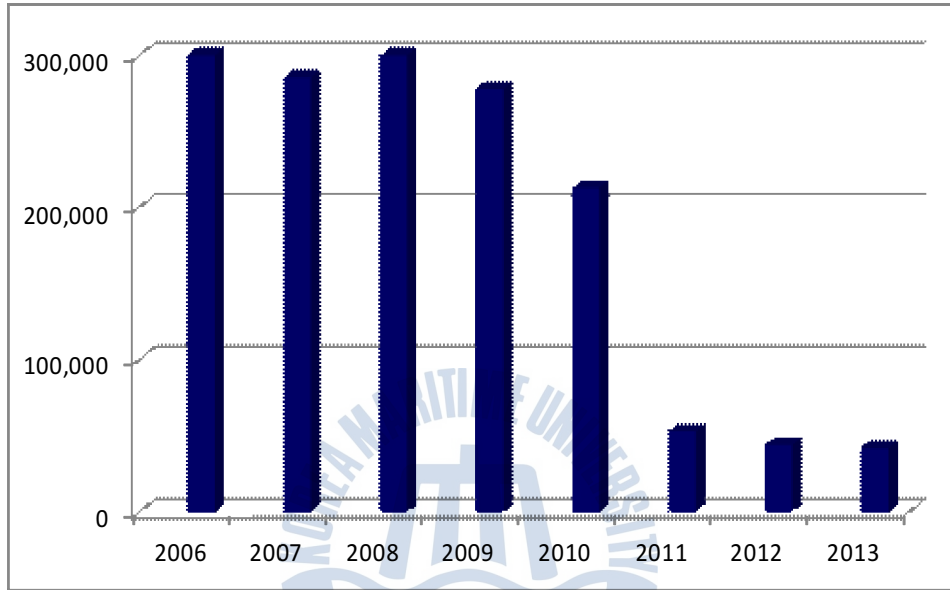
유동자산비율 또한 상기와 같은 이유로 높은 수준을 보이고 있는데, 실제로 자산의 손상차손이 있기 전인 2010년까지의 연평균 비율은 20% 수준이었다. 그리고 유형 자산 및 비유동자산 비율 또한 유형 자산 감액손실 관련하여 매우 낮은 비율을 보이고 있다.

타인자본비율은 기본적으로 2,000억원에 이르는 본사 차입금으로 인해

높은 비율을 유지하고 있으며, 그 비율은 2011년 이후 자산 감액손실 및 누적적자로 인해 급격하게 높아지고 있다.

총자본은 2011년 유형 자산 손상차손으로 500억원대로 떨어진 이후 2013년말 총자본은 2006년의 1/4 이하 수준으로 낮아진 상태다.

<그림2-31> A운영사 연도별 총자본

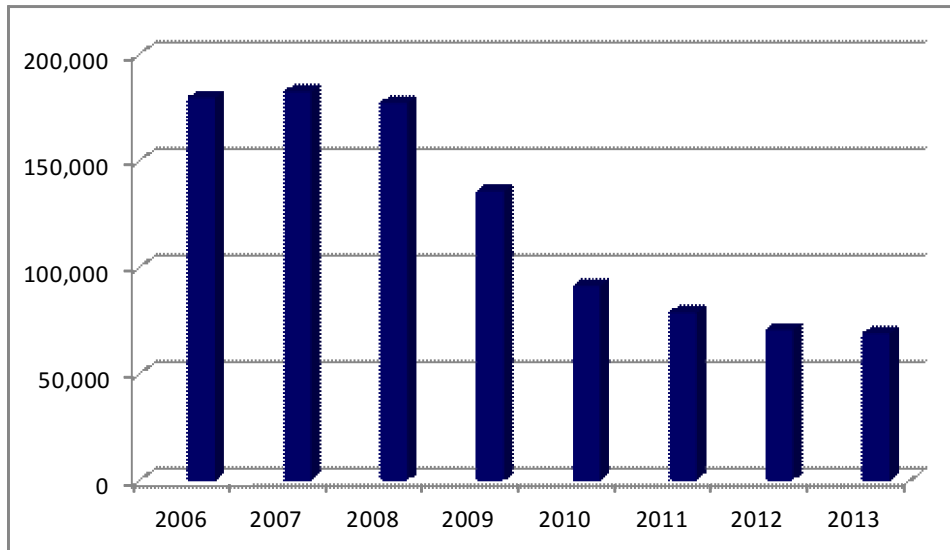


매출액은 매년 감소하는 추세이며, 특히 2009년 AA상선 물량이 신항으로 빠져나가면서 급감하기 시작했다. 아래 표는 연도별 컨테이너물동량의 감소 추이를 보여주고 있다. 2009년에는 AA상선 물량이 신항으로 빠져나가는 등 2008년부터 물량이 급격하게 감소하고 있다. 2013년의 1.47백만 TEU는 2005년 2.93백만 TEU의 절반 수준에 해당한다.

<표2-22> A운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이 (단위 : 백만 TEU)

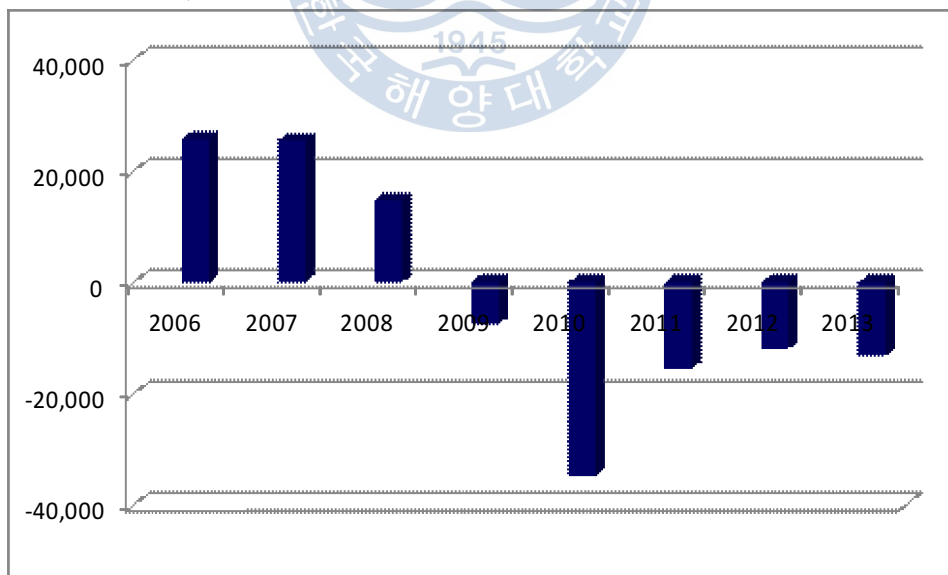
Year	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Volume (100,000 TEU)	2.93	2.96	3.02	2.78	2.37	1.83	1.58	1.36	1.47

<그림2-32> A운영사 연도별 매출



영업이익 및 영업활동으로 인한 현금흐름도 2010년부터 더불어 급격하게 악화되기 시작했다. 반면 높은 타인자본비율에도 불구하고 이자비용이 낮은 수준을 유지하는 이유는 2,000억원에 이르는 본사 차입금이 2013년 중반부터 무이자 조건으로 변경되었기 때문이다.

<그림2-33> A운영사 연도별 영업이익



결국 A운영사는 신항의 개장으로 손익 및 모든 재무상황이 급격하게 악화되고 있고, 회복의 기미가 보이지 않고 있다. 아래 경영분석지표 검토에서도 이와 같은 결과를 보여주고 있다.

2) 수익성 비율

<표2-23> A운영사 수익성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 영업이익률	14%	14%	8%	-6%	-38%	-20%	-17%	-19%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	9%	7%	-27%	3%	-65%	-211%	2%	-15%	3.3%	3.6%	2.9%
총자산 세전이익률	6%	4%	-16%	2%	-28%	-312%	3%	-25%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	19%	12%	-81%	9%	n/a	n/a	n/a	n/a	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

수익성비율은 2010년 급격하게 악화된 이후 회복이 되지 않고 있으며, 적자상태로서 전국평균비율과의 비교가 의미 없다. 자기자본이익률의 경우는 2010년부터는 자본잠식 상태로서 비율의 계산이 불가능하다. 2011년 급격하게 악화된 세전이익은 유형 및 무형 고정자산에 대한 손상차손 1,425억원에 기인한다.

3) 성장성 비율

<표2-24> A운영사 성장성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 증가율	3%	1%	-3%	-23%	-33%	-14%	-10%	-2%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율	12%	-6%	-5%	-9%	-9%	-100%	39%	279%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율	-4%	-5%	7%	-9%	-23%	-75%	-17%	-4%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출액은 신항의 개장으로 인해 2008년 이후 지속적으로 감소하는 추세에 있다. 유형 자산의 경우는 2011년 유형 자산 감액(손상차손)으로 급격하게 감소한 이후 소규모로 신규 구입하는 자산으로서 비율은 큰 폭으로 증가하는 것으로 보이고 있으나, 투자금액 자체는 미미한 수준이다. 총자산 또한 계속되는 적자로 인해 매년 감소하고 있다.

4) 안정성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	106%	28%	698%	809%	378%	304%	16%	182%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	240%	195%	413%	437%	n/a	n/a	n/a	n/a	137%	155%	173%
이자보상비율	549%	383%	473%	168%	n/a	n/a	n/a	n/a	156%	145%	145%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

유동비율의 경우는 북항 및 신항의 컨테이너터미널들이 전반적으로 전국평균보다는 높은 수준을 유지하고 있는데, 채권회수 기간이 상대적으로 길어서 매출채권의 비중이 높고, 기타 다양한 종류의 유동자산 보유로 그 비율이 높게 나타나고 있는 것으로 보인다. 2010년 이후부터 자본잠식 상태로서 부채비율은 계산이 불가능하고, 이자보상비율 또한 영업활동 현금흐름이 2010년 이후 마이너스인 관계로 계산이 불가능하다.

5) 활동성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율	7.7	7.9	8.6	7.2	6.4	9.8	10.3	8.8	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율	1.7	1.7	1.7	1.4	1.0	1.9	430.0	150.8	1.0	1.3	1.5
총자산회전율	0.6	0.6	0.6	0.5	0.4	0.6	1.5	1.6	0.4	0.4	0.4

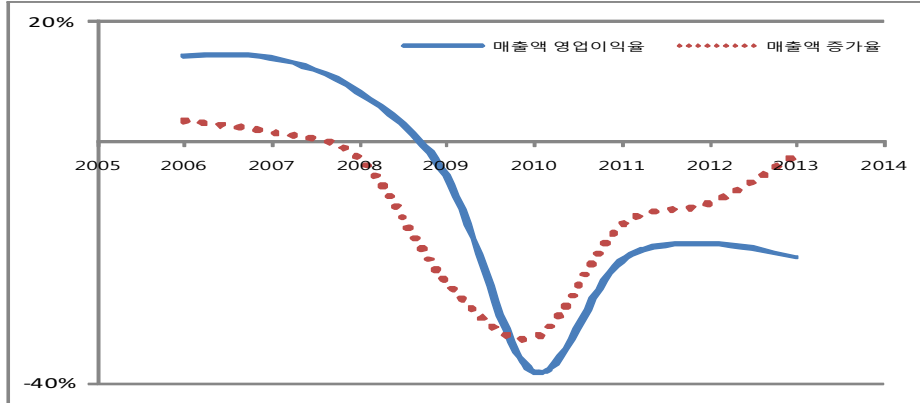
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

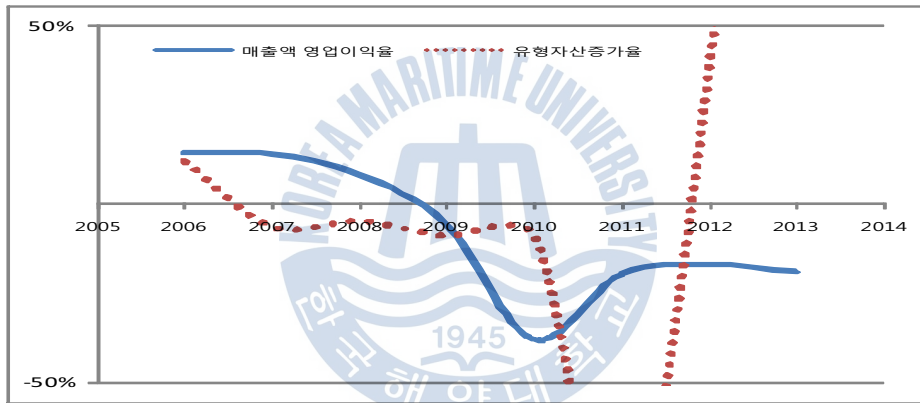
매출채권 회전율은 전국평균 대비 낮은 수준으로서 매출채권의 회수기간이 상대적으로 긴 것으로 나타나고 있고, 유형자산회전율은 2011년 자산감액손실로 유형 자산 금액이 낮아진 이후 비율이 급격하게 높아지고 있고, 총자산회전율 또한 자산의 감액손실 및 매년 누적되는 적자로 인해 총자산이 낮아져 그 비율이 높게 나타나고 있다.

6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

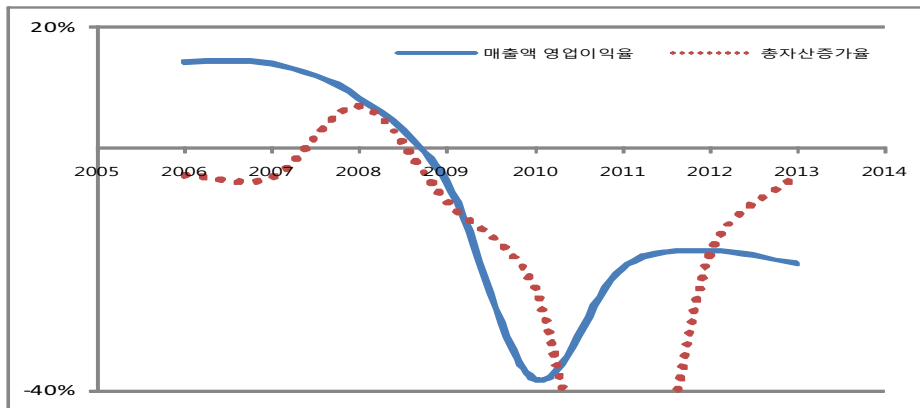
<그림2-34> A운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-35> A운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율



<그림2-36> A운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



- B운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-27> B운영사 재무상황 요약

(단위: 억원)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013%	H52 %
매출채권	107	139	141	198	161	159	105	110	15.1%	3.5%
유동자산	301	410	421	335	282	328	260	214	29.3%	11.9%
유형자산	859	622	620	691	671	604	543	482	66.1%	23.9%
비유동자산	944	853	849	868	797	655	579	516	70.7%	88.1%
유동부채	249	404	432	458	313	370	413	349	47.8%	14.5%
타인자본	771	732	679	583	460	476	504	416	57.1%	63.3%
자기자본	474	530	592	620	619	506	335	313	42.9%	36.7%
총자본	1,245	1,263	1,271	1,203	1,079	983	839	729	100%	100%
매출액	1,263	1,409	1,265	1,354	1,321	1,195	989	702	100%	100%
영업이익	127	136	78	91	84	(37)	(140)	(390)	-55.5%	8.8%
세전이익	104	123	98	68	40	(116)	(163)	(418)	-59.5%	2.9%
영업활동 현금흐름	306	312	219	31	19	58	56	(454)		
이자수익	11	14	20	15	1	4	5	3	0.4%	0.4%
이자비용	32	30	24	24	14	15	13	10	1.5%	6.1%

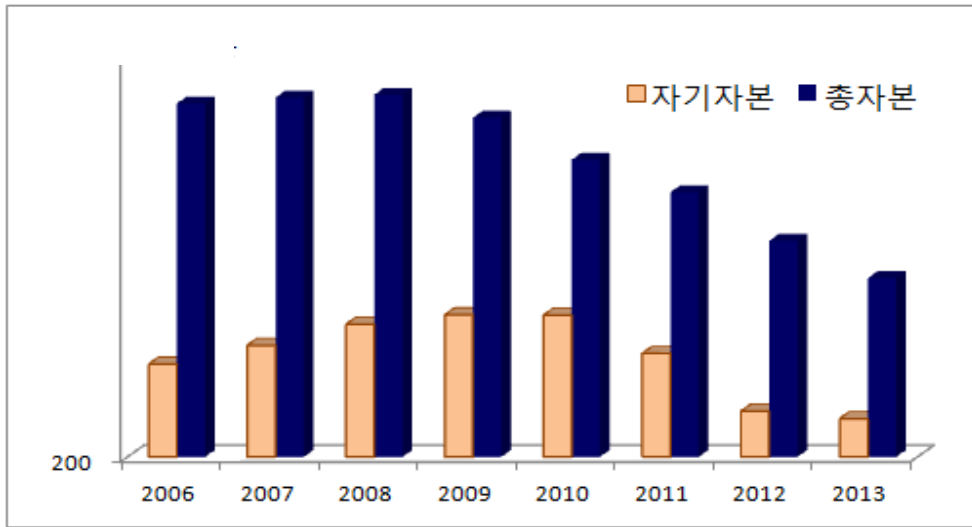
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권비율이 전국평균을 상회하고 있는데, 이는 기본적으로 상대적으로 긴 채권회수기간과 최근 계속되는 적자로 인해 감소하고 있는 총자본에 기인한다. 실제로 2006년의 매출채권 비율은 8.6%로서 2013년의 15.1%와는 차이가 많이 나고 있다. 유형자산비율은 전국평균을 상회하고 있는데, 이는 컨테이너터미널산업 특성상 고가의 하역장비로 인해 그 비율이 높게 나타나고 있는 것이다.

타인자본의 비율은 전반적으로 전국평균보다는 높은 수준인데, 2011년부터 적자가 시작되면서 비율은 매년 증가하고 있다. 자기자본 비율은 기본적으로 40% 이상을 유지하고 있어 양호한 상태로 보이는데, 역시 2011년 이후 계속되는 적자로 인한 자기자본의 감소로 총자본이 감소하여 그 비율이 매년 하락하고 있다. 특히 2012년 Mega Carrier 물량이 신항으로 빠져나가면서 당기순이익은 2012년의 -171억원에서 2013년에는 -417억원으로 급격하게 감소한다.

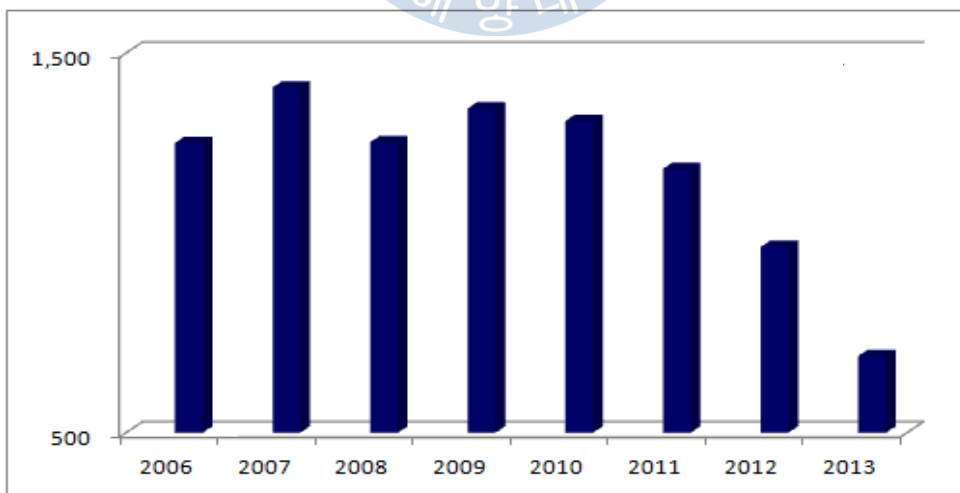
<그림2-37> B운영사 연도별 자기자본 및 총자본



매출액 역시 2006년 신항 개장의 영향으로 감소하기 시작하여 2012년 BB선대 물량의 신항 이전 이후 크게 감소한다. 아래 표는 연도별 컨테이너물동량의 변동추이를 보여주고 있다. 2011년부터 물량이 빠져나가기 시작하여 2013년에는 1.74백만 TEU까지 떨어진다.

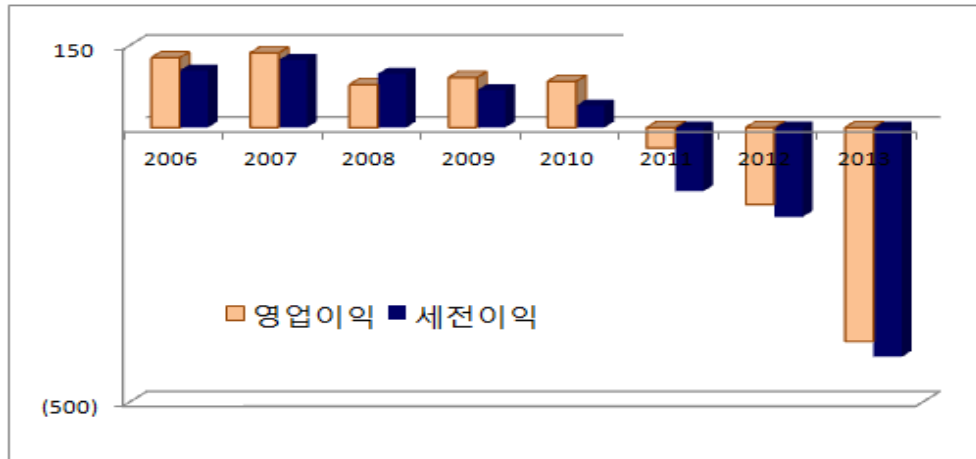
연도	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
물동량	1.96	2.06	2.40	2.28	2.66	2.69	2.57	2.37	1.74

<그림2-38> B운영사 연도별 매출액



영업이익과 세전이익도 2011년 적자로 돌아선 이후 회복하지 못하고 있다.

<그림2-39> B운영사 연도별 영업이익 및 세전이익



B운영사도 A운영사와 마찬가지로 신항의 개장으로 인해 컨테이너 물량이 빠져나가면서 직접적으로 피해를 보고 있으며, 모든 지표들이 매년 악화되고 있다.

2) 수익성 비율

<표2-29> B운영사 수익성 비율

	B운영사								H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 영업이익률	10%	10%	6%	7%	6%	-3%	-14%	-56%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	8%	9%	8%	5%	3%	-10%	-16%	-59%	3.3%	3.6%	2.9%
총자본 세전이익률	8%	10%	8%	6%	4%	-12%	-19%	-57%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	22%	23%	17%	11%	7%	-23%	-49%	-134%	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

2011년 이후 매출의 급감으로 모든 이익률이 마이너스로 돌아선 이후 회복 되지 못하고 있으며, 적자의 폭이 점점 더 커지고 있다. 아래 표에서 보는 바와 같이 TEU당 매출액은 매년 감소하고 있는데, TEU당 매출액이 정확히 하역요율을 의미하지는 않지만, 요율의 감소가 직접적인 원인이 되는 것은 분명하다. 이러한 하역요율의 감소는 B운영사 및 북항

전체의 수익성 악화의 직접적인 원인이 되고 있다. 매년 TEU당 매출액이 평균 4% 이상 감소하고 있으며 2012년의 경우는 전년 대비 10%의 감소를 보이고 있고, 2013년 TEU당 매출은 2005년 대비 37% 감소하고 있다. A운영사의 경우도 2013년 TEU당 매출액은 2005년 대비 20% 이상 감소하고 있다. 북항 컨테이너 터미널의 심각한 수익성 악화는 물량의 신항 이전으로 인한 치열한 물량 유치 경쟁으로 하역요율을 경쟁적으로 인하하므로 인한 결과라는 것을 알 수 있다.

<표2-30> B운영사 연도별 매출액/TEU

Year	TEU'000	매출(백만원)	매출/TEU (천원)
2013	1,740	70,248	40.37
2012	2,370	98,891	41.73
2011	2,570	119,526	46.51
2010	2,690	132,145	49.12
2009	2,660	135,426	50.91
2008	2,280	126,523	55.49
2007	2,400	140,854	58.69
2006	2,060	126,330	61.33
2005	1,960	125,300	63.93

3) 성장성 비율

<표2-31> B운영사 성장성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 증가율		11%	-10%	7%	-2%	-10%	-17%	-29%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율		-28%	0%	11%	-3%	-10%	-10%	-11%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율		1%	1%	-5%	-10%	-9%	-15%	-13%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출은 전반적으로 감소 추세에 있는데, 역시 2012년 Mega Carrier의 신항 이전 이후 매출의 감소세가 두드러지고 있다. 유형 자산의 경우는 하역 장비 등에 대한 신규 추가 투자는 거의 없는 상황에서 감가상각비만큼 감소하고 있는 추세이다. 총자산 또한 최근 연속된 적자로 인해 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있다.

4) 안정성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	121%	102%	98%	73%	90%	89%	63%	61%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	162%	138%	115%	94%	74%	94%	150%	133%	137%	155%	173%
이자보상비율	1415%	2026%	5528%	347%	142%	534%	681%	n/a	156%	145%	145%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

유동비율은 2010년까지는 90%를 넘어서 전국평균 대비 양호한 수준이었으나, 2011년 이후 감소하기 시작하여 2012년부터는 전국평균보다 낮은 수준을 보이고 있는데, 이는 매출의 지속적인 감소로 매출채권이 감소하고 2011년 이후 연속되는 적자로 현금성 자산이 감소한데 기인한다. 부채비율 역시 2011년 이후 계속되고 있는 적자로 인해 자기자본이 감소하여 부채비율이 2012년부터 계속 높아지고 있으나 여전히 전국평균 대비해서는 양호한 수준을 보이고 있다. 이자보상비율 역시 전반적으로 양호한 수준을 보이고 있으나, 2013년은 417억에 이르는 큰 폭의 당기순손실로 인해 영업활동으로 인한 현금흐름이 마이너스가 되어 영업활동으로 인한 현금으로 금융비용을 감당하지 못하는 것으로 나타나고 있다.

5) 활동성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율		11.5	9.0	8.0	7.4	7.5	7.5	6.5	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율		1.9	2.0	2.1	1.9	1.9	1.7	1.4	1.0	1.3	1.5
총자산회전율		1.1	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	0.4	0.4	0.4

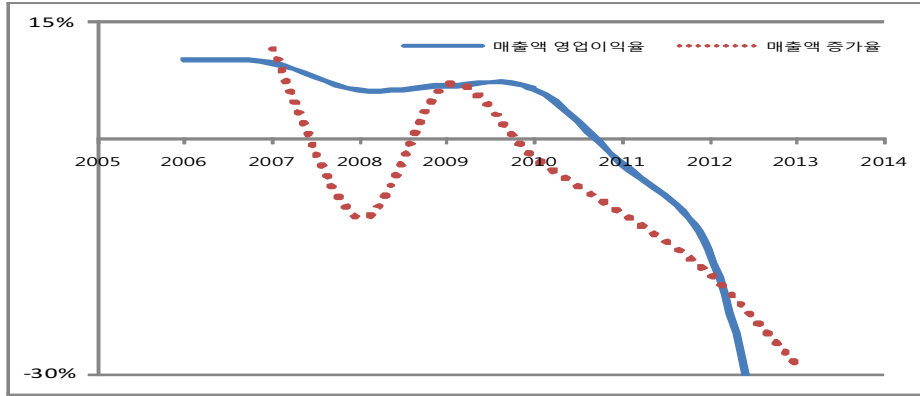
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

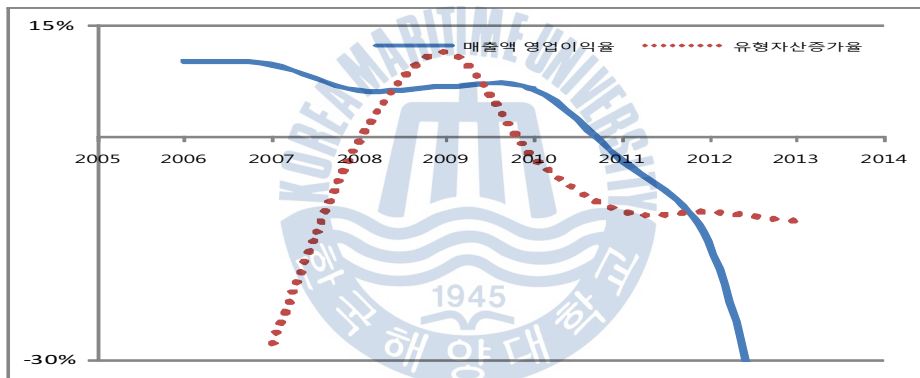
B운영사도 북항의 다른 터미널 운영사와 마찬가지로 매출채권회전율이 전국평균 대비 낮은 수준으로서 매출채권의 회수기간이 전반적으로 전국평균 대비 긴 것으로 보이고, 유형자산회전율 및 총자산회전율은 전국평균보다 양호하여 유형 자산 및 총자산 대비 매출액 수준은 비율상으로는 양호한 것으로 나타나고 있지만, 이는 매출액이 양호하다기 보다는 신규투자의 감소로 인한 유형 자산의 감소 및 지속되는 적자로 인해 자기자본이 감소하여 총자본이 감소한 결과로 보인다.

6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

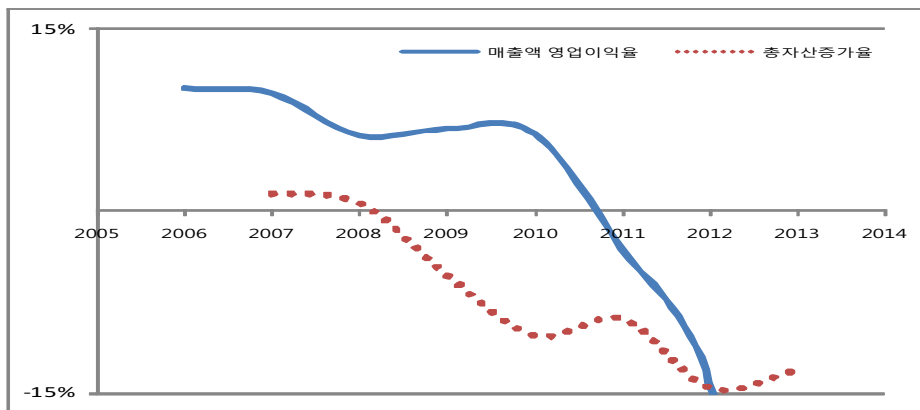
<그림2-40> B운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-41> B운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율



<표2-42> B운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



- C운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-34> C운영사 재무상황 요약

(단위: 억원)

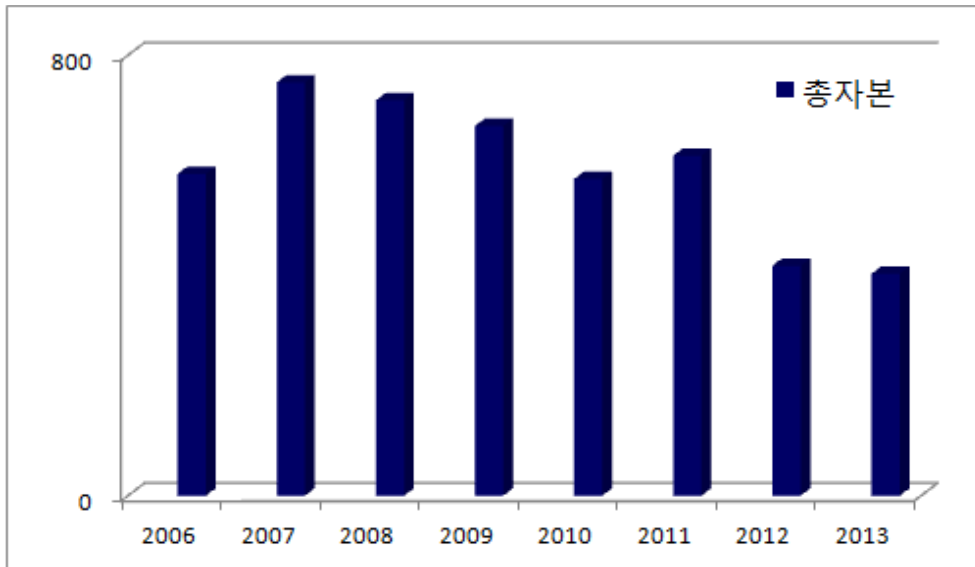
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013%	H52 %
매출채권	103	94	96	109	81	89	75	81	20.1%	3.5%
유동자산	241	234	245	217	150	212	207	231	57.4%	11.9%
유형자산	242	215	224	190	165	157	131	107	26.5%	23.9%
비유동자산	344	516	473	454	425	406	210	172	42.6%	88.1%
유동부채	71	138	102	105	39	49	29	47	11.6%	14.5%
타인자본	203	465	432	378	271	285	81	107	26.5%	63.3%
자기자본	381	286	286	294	304	332	336	296	73.5%	36.7%
총자본	584	750	718	671	575	618	418	403	100.0%	100.0%
매출액	591	632	637	562	579	564	519	502	100.0%	100.0%
영업이익	115	115	65	69	48	53	24	22	4.3%	8.8%
세전이익	108	(47)	209	73	50	61	141	30	6.1%	2.9%
영업활동 현금흐름	111	127	338	74	100	74	119	69		
이자수익	4	3	5	8	2	4	2	3	0.6%	0.4%
이자비용	11	11	15	9	4	1	1	0	0.0%	6.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

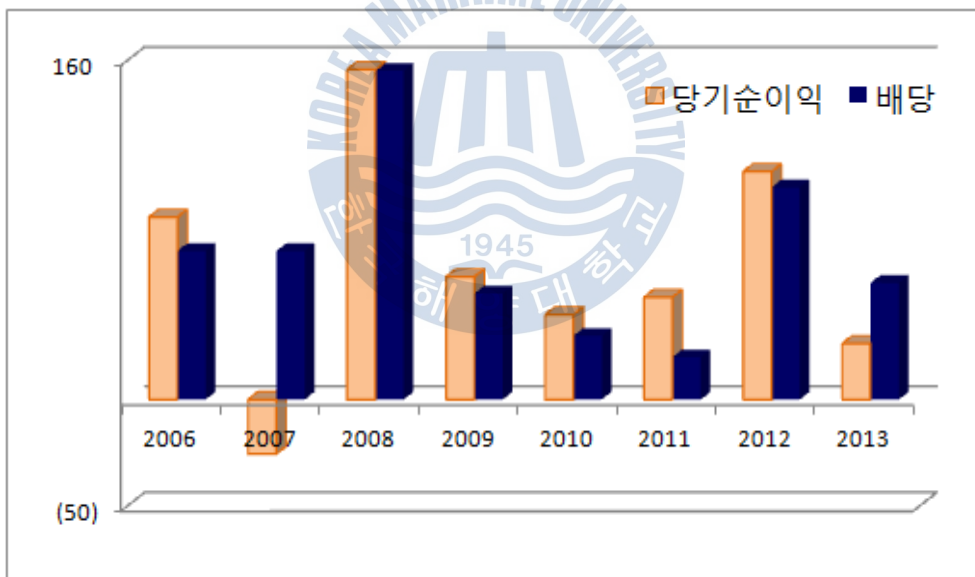
H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

C운영사의 매출채권 수준도 북항의 다른 터미널 운영사와 마찬가지로 전국평균을 크게 상회하고 있다. 이는 아래에서 살펴 볼 매출채권회전율에서 보게 되겠지만 북항의 컨테이너터미널 운영사 중 가장 긴 채권 회수기간(약 60일)을 보이고 있어서 매출채권의 수준은 전국평균 뿐만 아니라 북항의 다른 운영사에 비해서도 높게 나타나고 있다. 매출채권회수기간이 길어서 회전율이 떨어지고 매출채권의 현금화 비율이 떨어지면 이는 유동성의 문제로 연결 될 수도 있다. 그리고 C운영사는 2001년 제1기 회계연도 이래 2007년 한해를 제외하고 매년 흑자를 기록하고 있는데, 2006년 이후 연평균 약 11%(62억원) 수준의 당기순이익률을 기록하고 있으나 2006년부터 지급되기 시작한 연평균 약 70억원에 이르는 배당으로 인해 총자본은 거의 증가하지 않고 있다. 2006년 이후 2013년까지 8년간의 당기순이익 합계는 약 500억원인데, 현금흐름표상에서 확인한 이 기간 동안의 배당금 총액은 550억원으로서 계속되는 흑자에도 불구하고 총자본은 오히려 감소하고 있다. 배당금 지급 후에도 2013년 말 현재 대차대조표상의 미처분이익잉여금은 196억원이다.

<그림2-43> C운영사 연도별 총자본



<그림2-44> C운영사 연도별 당기순이익 vs. 배당



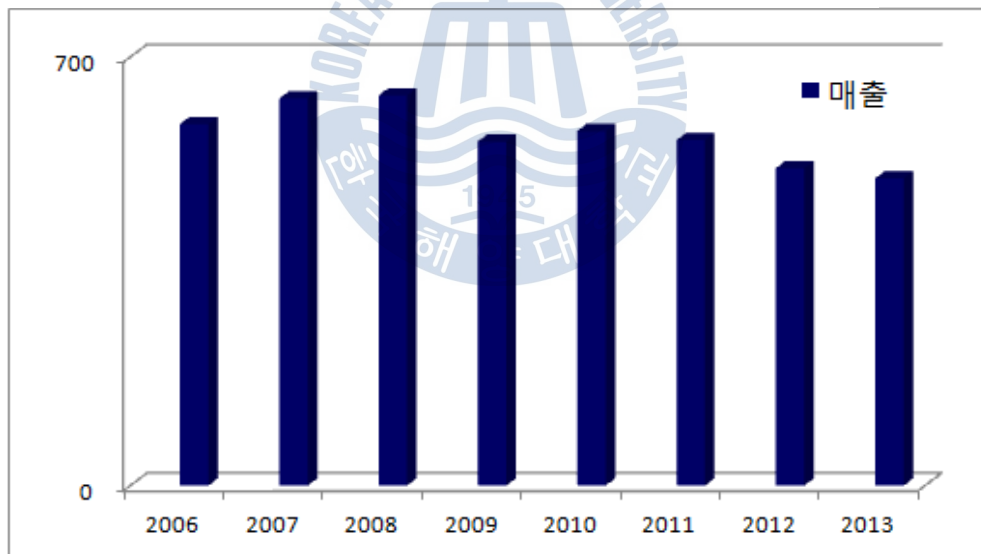
한편 세전이익은 2008년 이후 계속 감소하고 있는 추세로서 C운영사도 다른 북항의 컨테이너터미널들과 마찬가지로 신항의 영향을 받고 있는 것으로 보인다. 2012년의 경우 세전이익은 141억원으로서 높게 나타나고 있는데, 이는 2003년 태풍메미로 인해 갠트리크레인 2대 및 기타

차량운반구, 비품 등이 멸실되는 손실이 발생하였고, 관련된 피해 소송 건이 2012년 사실상 종료됨에 따라 재해보상수익으로 115.6억원을 인식하였기 때문이다.

총자본의 감소는 총자본 대비 각종 비율을 높이고 있고, 유동자산의 경우도 예외는 아니다. C운영사도 역시 북항의 컨테이너터미널 운영사로써 유형 자산에 대한 투자는 거의 없어 유형자산 금액은 매년 감가상각비만큼 감소하여 유형자산비율은 2006년의 41%에서 2013년에는 27%까지 감소하여, 컨테이너터미널 운영사 임에도 불구하고 최근에는 유형 자산의 총자산 대비 비율이 전국 평균과 유사한 수준을 보이고 있다.

타인자본비율은 매년 계속되는 흑자로 인해 타인자본 의존 필요성이 낮아서 2013년의 타인자본 비율 26.5%는 전국평균 63.3%의 1/3 수준으로서 양호하다. 자기자본 비율 역시 이러한 이유로 2013년 73.5%는 전국평균 36.7%의 두 배에 이르고 있다.

<그림2-45> C운영사 연도별 매출



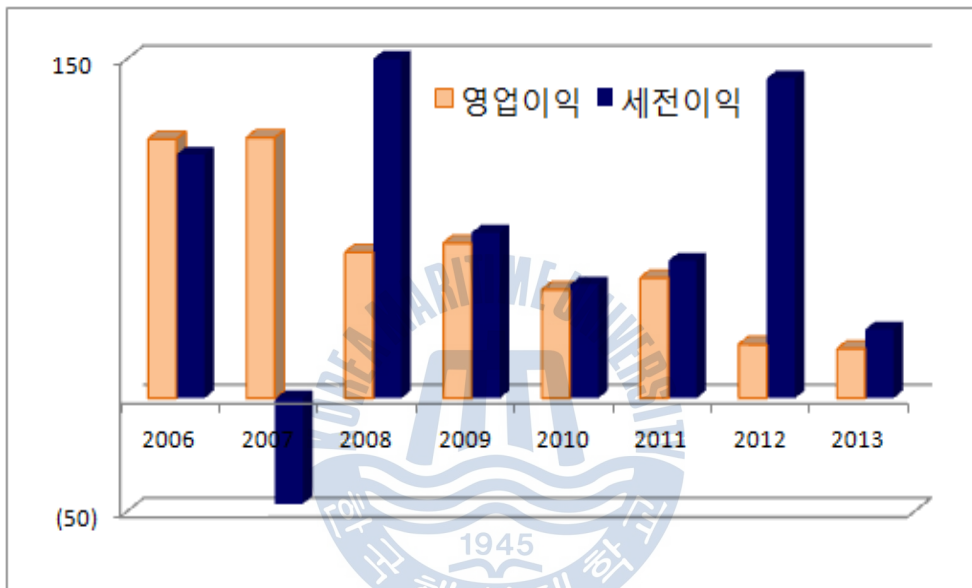
매출은 상기 그래프에서 보는바와 같이 2008년까지는 증가하고 있으나, 이후 매년 감소하고 있다. 이는 앞서 설명한 바와 같이 신항의 개장으로 인해 물량이 신항으로 계속 빠져나가고 있는데 기인하는 것으로 보

이다. 실제로 C운영사의 연도별 컨테이너물동량 추이는 아래와 같다. 2007년의 1.3백만 TEU는 2013년 1.03백만 TEU로 20% 이상이 감소했다. 한편 15% 지분율의 CC주주사는 매년 100억 가량의 매출을 담당하고 있는데 이는 2013년 매출액 502억의 20%에 해당하는 수준이다.

<표2-35> C운영사 연도별 컨테이너 물동량 (단위 : 백만TEU)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.10	1.14	1.30	1.21	1.17	1.23	1.24	1.14	1.03

<그림2-46> C운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익



상기 그래프에서 보는바와 같이 영업이익 및 세전이익도 신항의 영향을 받아 최근 감소추세에 있음을 보여주고 있는데, 2012년의 141억에 이르는 세전이익은 앞서 설명한바와 같이 태풍매미 관련 115.6억원의 재해보상수익에 기인한다. 2007년 및 2008년의 영업이익과 세전이익의 큰 차이도 역시 태풍매미 관련 차이로서 관련 소송 건을 2007년에 충당부채로 153억원을 인식하여 세전이익이 낮아졌으나, 2008년에는 충당부채의 인식요건을 충족시키지 못하는 것으로 판단되어 다시 환입하므로 인해 세전이익 높아진 것이다.

2) 수익성 비율

<표2-36> C운영사 수익성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 영업이익률	19%	18%	10%	12%	8%	9%	5%	4%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	18%	-7%	33%	13%	9%	11%	27%	6%	3.3%	3.6%	2.9%
총자산 세전이익률	18%	-6%	29%	11%	9%	10%	34%	8%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	28%	-16%	73%	25%	17%	18%	42%	10%	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출액 영업이익률의 경우 2008년을 지나 2009년 이후 계속 감소 추세에 있어 매년 흑자가 지속되는 C운영사도 최근에는 신항의 영향을 받고 있는 것으로 나타나고 있다. 영업이익률과 세전이익률의 차이가 크게 나타나는 2007년, 2008년 및 2012년은 앞서 설명한 태풍매미 관련 재해보상수익의 회계처리에 기인한다. C운영사의 2013년은 앞서 살펴본 매출 및 컨테이너물동량 실적 등과 함께 모든 이익률이 최저의 수준을 보이고 있다.

3) 성장성 비율

<표2-37> C운영사 성장성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 증가율		7%	1%	-12%	3%	-3%	-8%	-3%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율		-11%	4%	-15%	-14%	-4%	-17%	-18%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율		28%	-4%	-6%	-14%	7%	-32%	-4%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출액증가율은 앞서 살펴본 바와 같이 신항의 영향을 받아 최근 감소 추세에 있으며, 유형 자산의 경우도 신규투자는 없는 상태에서 매년 감가상각비만큼 감소하고 있다. 2006년 이후 시작되어 매년 지급이 되고 있는 배당으로 인해 매년 계속되는 흑자에도 불구하고 C운영사의 총자산은 오히려 감소하는 추세를 보이고 있다.

4) 안정성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	338%	170%	240%	208%	388%	435%	715%	494%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	53%	163%	151%	128%	89%	86%	24%	36%	137.0%	155.3%	172.8%
이자보상비율	1603%	1574%	3426%	4984%	5613%	n/a	n/a	n/a	155.8%	145.3%	145.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

유동비율 및 부채비율의 경우는 이미 앞서 설명을 하였고, 영업활동으로 인한 현금흐름으로 금융비용을 감당하는 정도를 나타내는 이자보상비율의 경우는 매년 계속되는 흑자로 인해 전국평균을 크게 앞서고 있었으나, 2010년 이후부터는 차입금 상환으로 급격하게 감소하여 2011년 이후부터는 이자수익이 이자비용보다 높은 수준이 되어 이자보상비율의 계산 의미가 없어졌다.

5) 활동성 비율

									H52 전국평균		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율		6.4	6.7	5.5	6.1	6.6	6.3	6.4	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율		2.8	2.9	2.7	3.3	3.5	3.6	4.2	1.0	1.3	1.5
총자산회전율		0.9	0.9	0.8	0.9	0.9	1.0	1.2	0.4	0.4	0.4

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

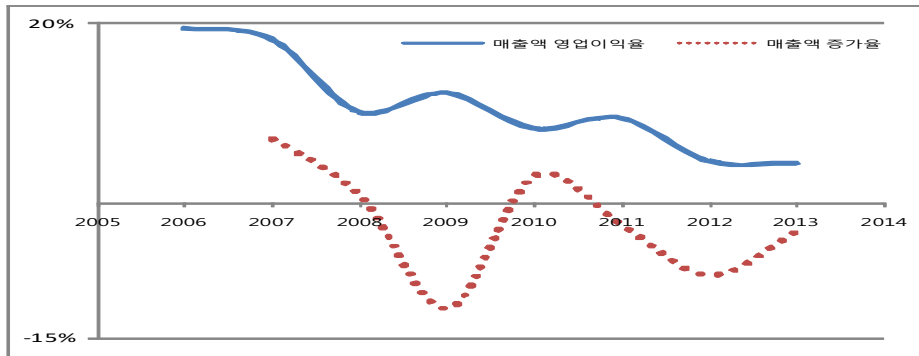
매출채권회전율은 북항의 다른 터미널 운영사들과 마찬가지로 전국평균대비 낮은 수준을 보이고 있는데, 특히 C운영사는 채권회수기간이 60일로서 다른 터미널들에 비해 더 길다. 유형자산회전율 및 총자산회전율은 전국평균보다 양호한 비율을 보이고 있는데, 앞서 설명한 이유로 유형 자산 및 총자산이 감소하여 회전율은 매출의 감소에도 불구하고 매년 증가하고 있다.

지금까지 살펴 본 C운영사의 재무자료를 보면, 매년 꾸준히 흑자를 유지하고는 있지만, 컨테이너물동량, 매출, 이익 및 각종 이익률 그리고 기타 모든 재무비율들이 최근 점점 악화되는 추세를 보이고 있어, 신항

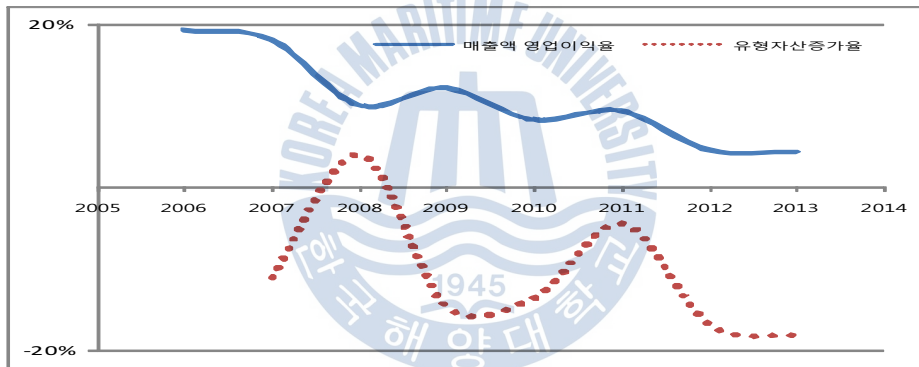
의 개장으로 인한 영향을 직접적으로 받고 있다는 것을 알 수 있다.

6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

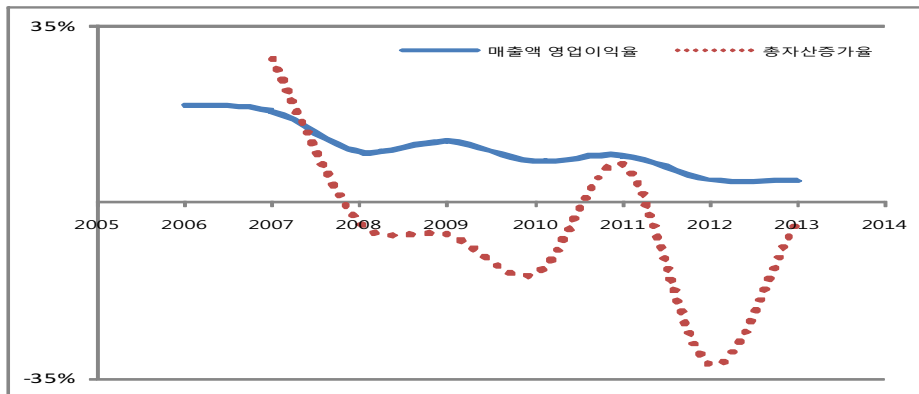
<그림2-47> C운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-48> C운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율



<그림2-49> C운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



3. 신항 컨테이너터미널 운영사

- D운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-40> D운영사 재무상황 요약

(단위: 억원)

	2008 (제12기)	2009 (제13기)	2010 (제14기)	2011 (제15기)	2012 (제16기)	2013 (제17기)	2013%	H52 %
매출채권	131	209	334	302	259	263	3.9%	3.5%
유동자산	427	1,580	1,267	1,175	1,247	1,067	15.6%	11.9%
유형자산	4,329	2,387	2,269	2,184	2,368	2,445	35.8%	23.9%
비유동자산	8,832	5,953	5,759	5,602	5,749	5,754	84.4%	88.1%
유동부채	831	866	412	332	428	218	3.2%	14.5%
타인자본	6,623	3,267	2,828	2,291	2,144	1,613	23.6%	63.3%
자기자본	2,636	4,266	4,198	4,486	4,851	5,209	76.4%	36.7%
총자본	9,259	7,533	7,026	6,777	6,996	6,821	100%	100%
매출액	802	831	1,187	1,547	1,620	1,600	100%	100%
영업이익	(245)	(282)	80	400	372	417	26.1%	8.8%
세전이익	(1,156)	806	(68)	288	302	363	22.7%	2.9%
영업활동 현금흐름	237	34	(424)	487	648	415		
이자수익	22	12	19	24	29	21	1.3%	0.4%
이자비용	260	272	164	120	103	72	4.5%	6.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

신항의 매출채권비율(3.6%)은 전반적으로 전국평균비율(3.5%)과 유사하다. D운영사의 경우도 3.9%로서 유사한 비율을 보이고 있다. 유동자산 비율 15.6%도 전국평균 11.9%를 조금 상회하나, 북항의 54.3%와는 크게 차이가 나고 있다. 유형 자산의 비율이 전국평균을 앞서는 것은 컨테이너터미널의 사업 특성상 고가의 하역장비 등으로 인한 결과라는 것은 이미 검토 한 바 있다. 유형 자산이 2009년에 1,942억 감소하고 있는데 이는 건설가계정으로 인식하고 있던 건설공사비 계정이 국고보조금의 수령으로 2,830억 감소한데 기인한다. 타인자본비율은 23.6%로서 전국평균의 1/3 수준에 불과하고 자기자본비율은 76.4%로서 전국평균의 두 배가 넘는 양호한 수준을 유지하고 있다. 총자본의 경우는 2010년까지는 계속되는 적자로 인해 감소하고 있고, 2011년 이후부터는 흑자는 시작되었지만 차입금을 상환해 나가면서 총자본이 흑자만큼 증가하지는 못하고 있

다. 매출액은 북항 물량의 신항 이전에 힘입어 매년 큰 폭으로 증가하고 있는데, 2008년에 802억원이던 매출은 2013년에는 1,600억원으로 100%의 급격한 증가를 보이고 있다.

<그림2-50> D운영사 연도별 매출



아래는 연도별 컨테이너물동량의 증가 추이를 보여주고 있다. 2008년부터 물량이 급격하게 증가하고 있고, 2013년 물량은 5년만에 2008년 물량의 두 배를 넘어서고 있다.

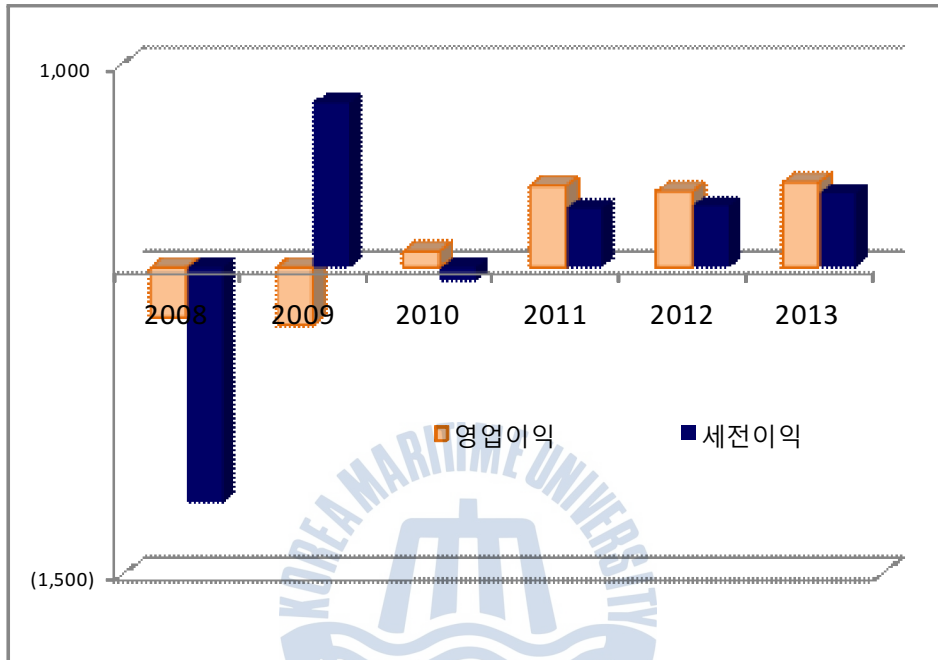
<표2-41> D운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이 (단위 : 백만 TEU)

연도	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
(제기)	(제9기)	(제10기)	(제11기)	(제12기)	(제13기)	(제14기)	(제15기)	(제16기)	(제17기)
물동량	0.00	0.24	0.58	1.58	1.80	2.47	3.22	3.28	3.30

영업이익은 물동량 및 매출의 증가에 따라 매년 증가하여, 2011년부터는 400억원 선을 유지하고 있다. 아래 그래프에서 보는바와 같이 2008년 영업이익 대비 크게 낮은 세전이익은 외화환산손실 684억원에 기인하고, 2009년의 영업이익 대비 높은 세전이익은 1,182억원에 이르는 유형 및 무형자산 처분이익 때문이다. D운영사는 2009년에 3선석에 대한 관리운

영권 및 하역장비를 부산항만공사(BPA)에 양도하는 계약을 완료했는데, 본 양도를 통해 처분이익이 발생한 것이다. D운영사의 영업이익률 및 세전이익률은 전국평균을 크게 앞서고 있다.

<그림2-51> D운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익



2) 수익성 비율

<표2-42> D운영사 수익성 비율

	D운영사						H52 전국평균		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 영업이익률	-31%	-34%	7%	26%	23%	26%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	-144%	97%	-6%	19%	19%	23%	3.3%	3.6%	2.9%
총자본 세전이익률	-12%	11%	-1%	4%	4%	5%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	-44%	19%	-2%	6%	6%	7%	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

이익률은 매년 향상되고 있는데, 영업이익률의 경우 흑자로 돌아서는 2010년부터 개선되기 시작해서 2011년 이후 26% 수준의 이익률을 보이고 있다. 세전이익률의 경우 흑자로 돌아선 2011년에 19%를 기록한 후 2013년은 23%의 세전이익률을 보이고 있다. 2010년의 경우 영업이익은

흑자로 돌아섰지만 금융비용을 감당하지 못해 세전이익은 적자를 보이고 있고, 2008년은 684억의 외화환산손실로 인해 영업이익률과 세전이익률이 큰 차이를 보이고 있고, 2009년은 1,182억원의 유형 및 무형자산 처분 이익으로 영업이익률과 세전이익률이 차이를 보이고 있다.

전반적으로 이익률은 전국평균을 크게 앞서고 있는 수준으로서 적자를 보이고 있는 북항과 대비된다.

3) 성장성 비율

<표2-43> D운영사 성장성 비율

							H52 전국평균		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 증가율		4%	43%	30%	5%	-1%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율		-45%	-5%	-4%	8%	3%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율		-19%	-7%	-4%	3%	-2%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출액 규모는 2011년까지 큰 폭으로 증가하였고, 이후 이 수준을 유지하는 소폭의 움직임을 보이고 있어 신항의 다른 컨테이너터미널에 비해 낮은 매출액 증가율을 보이고 있다. 유형 자산의 경우는 일반적인 증감을 보이고 있는데, 감소세를 보이고 있는 전국평균보다는 높아서 필요한 만큼의 투자는 계속 이루어지고 있는 것으로 보인다.

4) 안정성 비율

<표2-44> D운영사 안정성 비율

							H52 전국평균		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	51%	182%	307%	354%	291%	489%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	251%	77%	67%	51%	44%	31%	137.0%	155.3%	172.8%
이자보상비율	100%	13%	n/a	507%	882%	816%	155.8%	145.3%	145.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

유동비율은 신항 및 북항 모두 전국평균을 웃돌고 있는데, 이는 컨테이너터미널이라는 산업의 특성에 기인하는 바 크다. 부채비율은 매년 감소하고 있는데, 2009년 이후는 신규 차입금이 없고 2011년 이후는 매년 차입금의 상황이 이루어지고 있기 때문인 것으로 보인다. 현금흐름표로

확인한 최근의 차입금의 상환 규모는 2011년 450억원, 2012년 201억원 그리고 2013년 285억원 이다. 이자보상비율도 2011년 이후 본격적인 하락이 시작되면서 전국평균을 크게 웃도는 양호한 수준을 보이고 있다.

5) 활동성 비율

<표2-45> D운영사 활동성 비율							H52 전국평균		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율		4.9	4.4	4.9	5.8	6.1	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율		0.2	0.5	0.7	0.7	0.7	1.0	1.3	1.5
총자산회전율		0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.4	0.4	0.4

자료) 금융감독원 전자공시자료

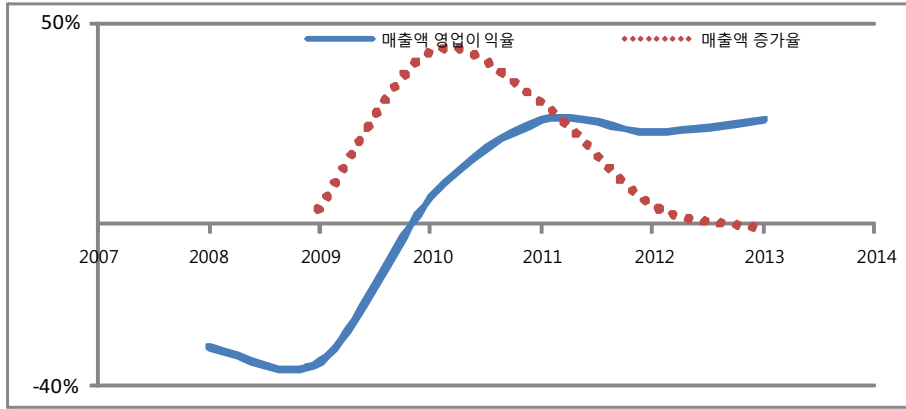
H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권회전율은 전국평균(11.5회)은 물론 신한 평균(8.3회)에도 미치지 못하고 북항 평균 7.3회에도 미치지 못하는데, 북항의 C운영사와 비슷한 수준으로서 매출채권회수기간이 60일에 이르는 것으로 보인다. 그리고 유형자산회전율 또한 전국평균대비 낮은 수준을 보이고 있는데, 신항이 전반적으로 전국평균보다 높다는 것을 고려하면 D운영사는 향후 더 높은 수준의 매출을 기록 할 수 있는 규모를 보유하고 있다는 것을 알 수 있다.

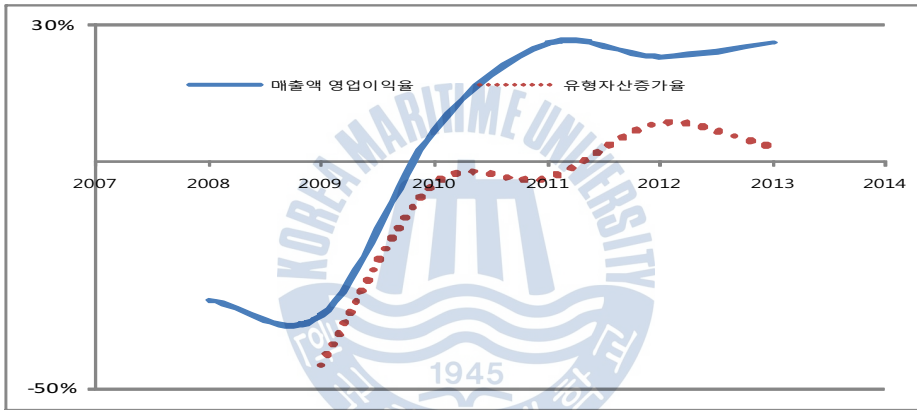
D운영사는 2010년까지 적자상태를 계속 이어오다가 북항으로 부터의 물량 유입을 포함한 꾸준한 물동량의 증가에 힘입어 2011년부터 실질적으로 흑자를 기록하기 시작했고, 향후 영업 전망도 매우 밝아 보인다.

6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

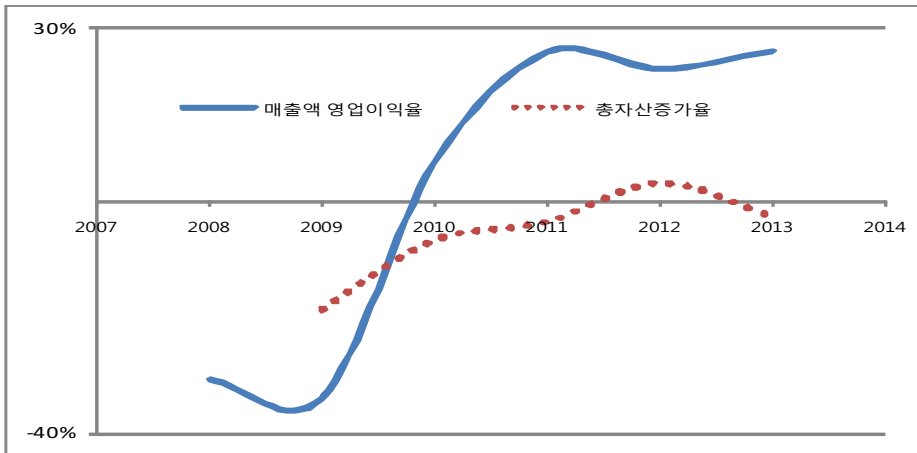
<그림2-52> D운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-53> D운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율



<그림2-54> D운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



- E운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-46> E운영사 재무상황 요약

(단위: 억원)

	2008 (제2기)	2009 (제3기)	2010 (제4기)	2011 (제5기)	2012 (제6기)	2013 (제7기)	2013%	H52 %
매출채권	0	88	182	242	209	193	8.4%	3.5%
유동자산	67	119	226	317	410	504	22.0%	11.9%
유형자산	178	201	190	160	153	1,697	73.9%	23.9%
비유동자산	226	270	256	355	471	1,791	78.0%	88.1%
유동부채	98	183	128	238	229	198	8.6%	14.5%
타인자본	208	333	312	301	252	1,916	83.5%	63.3%
자기자본	85	55	171	371	629	379	16.5%	36.7%
총자본	294	388	482	672	882	2,295	100%	100%
매출액	0	611	1,053	1,348	1,531	1,382	100%	100%
영업이익	(14)	(108)	40	230	345	347	25.1%	8.8%
세전이익	(20)	(124)	26	215	341	286	20.7%	2.9%
영업활동 현금흐름	(28)	(111)	(52)	209	406	300		
이자수익	3	1	0	0	3	37	2.7%	0.4%
이자비용	2	11	14	14	9	98	7.1%	6.1%

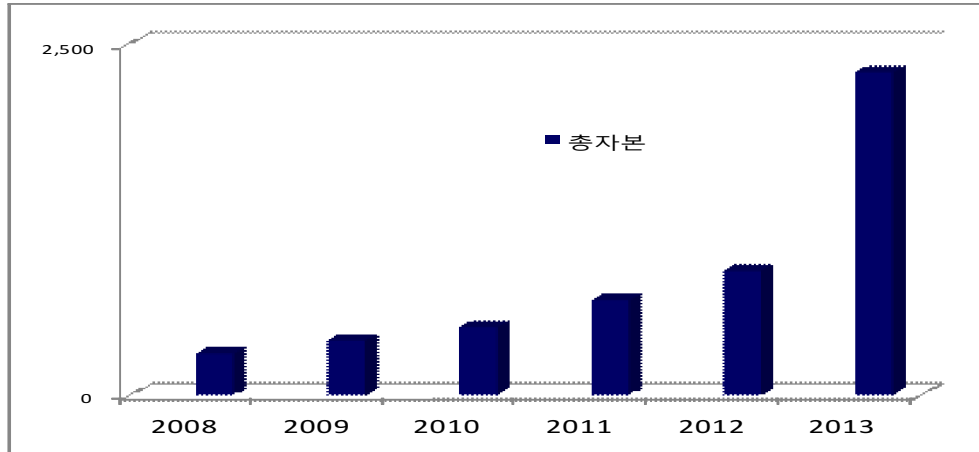
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권비율 8.4%는 전국평균(3.5%) 및 신항 평균(3.6%)을 크게 상회하고 있다. 뒤에서 보게 될 매출채권회전을 역시 높아서 50일을 넘어서는 채권회수기간을 보이고 있다. 매출채권을 포함한 전체 유동자산의 비율도 22%로 높게 나타나고 있다. 유형 자산의 경우 2013년에 금융리스 형식으로 취득한 기계장치 1,635억원으로 인해 비율이 74%로 높게 나타나고 있는데, 2010년 이후 계속 전국평균 수준 정도를 유지하고 있었고, 특히 2012년은 17% 수준으로 매우 낮았다. 타인자본의 비율도 기본적으로 전국평균보다 낮은 수준을 유지하다가 2013년 기계장치의 취득 관련한 금융리스미지급금의 증가 1,520억원으로 인해 83.5%를 보이고 있다. 2010년 이후의 상황은 유형 자산의 경우와 같다. 자기자본비율의 경우도 전국평균을 웃도는 수준을 유지하고 있는데, 2013년은 감자차손 2,805억원으로 인해 비율이 16.5%로 크게 떨어져 있다. 우선주 유상감자

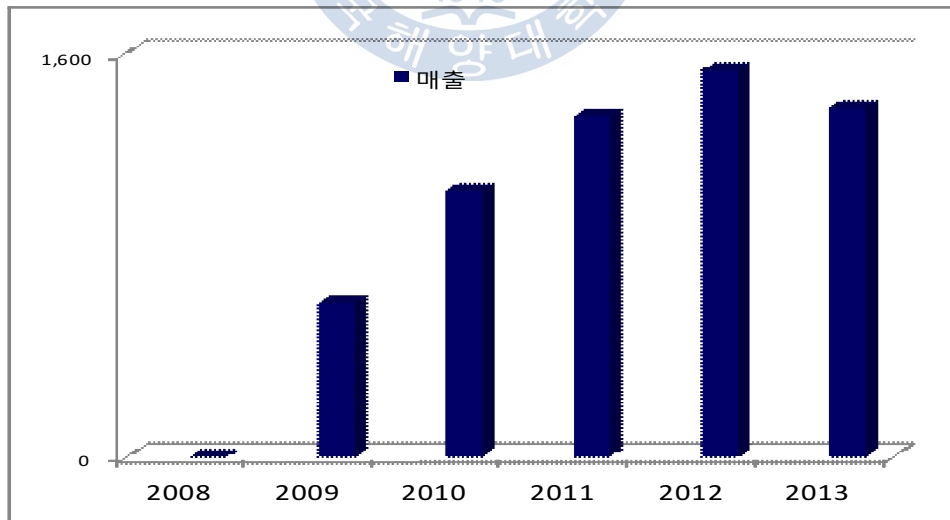
로 인한 감자차손이 2,169억원 그리고 보통주 유상감자로 인한 감자차손이 636억원이다.

<그림2-55> E운영사 연도별 총자본



총자본은 2010년부터 시작된 흑자의 영향으로 매년 증가하고 있고 2013년은 금융리스 형식으로 취득한 기계장치 1,635억원으로 인해 크게 증가하고 있다. 누적되는 적자로 인해 2010년에는 우선주 발행으로 142억원의 증자를 실시했고, 2011년에는 200억원이 넘는 흑자를 달성하여 단숨에 이월결손금을 잉여금으로 바꾸어 놓았다.

<그림2-56> E운영사 연도별 매출



매출은 2010년 및 2011년에 급격히 증가한 이후 매년 꾸준하게 증가하고 있다. 아래는 매출의 증가와 관련한 연도별 컨테이너물동량의 증가 내역 집계표이다. 2010년에 75%의 물량이 증가하고, 2011년에는 31%, 2012년은 21% 증가로 매년 급격하게 증가하고 있다.

<표2-47> E운영사 연도별 컨테이너 물동량 추이 (단위 : 백만 TEU)

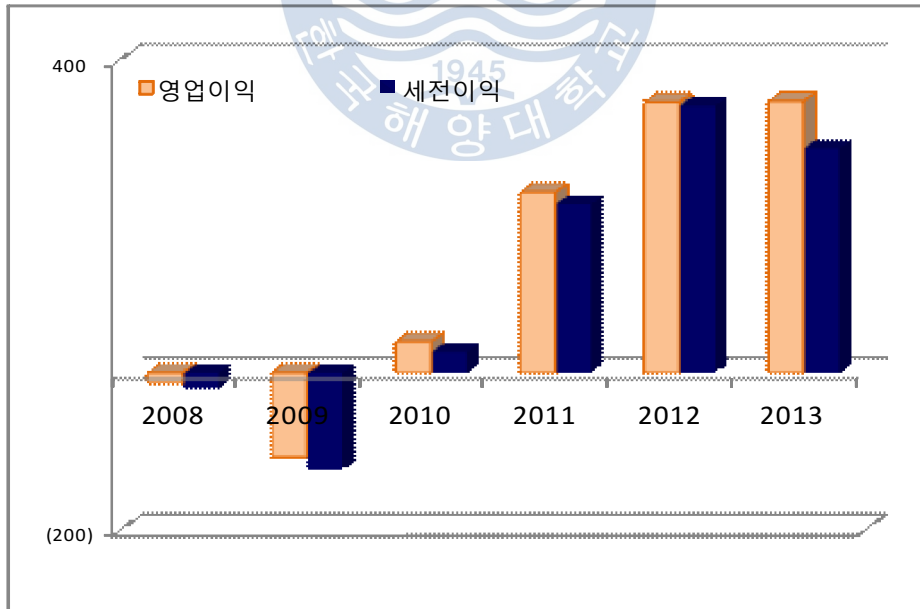
2007(제1기)	2008(제2기)	2009(제3기)	2010(제4기)	2011(제5기)	2012(제6기)	2013(제7기)
0	0	0.89	1.56	2.05	2.49	2.42

E운영사의 경우는 주주사인 EE해운(2013년 12월31일 현재 50%의 지분을 보유)에 대한 매출 의존도가 큰데, 최근의 EE해운에 대한 매출내역을 정리하면 아래와 같다. 총매출액에서 EE해운에 대한 매출액이 차지하는 비율이 매년 50%를 크게 초과하여 매출 의존도가 매우 높은 것을 알 수 있다.

<표2-48> E운영사 연도별 매출 의존도 (단위 : 억원)

구분	2010	2011	2012	2013
총매출	1,053	1,348	1,531	1,382
EE해운	591	777	826	788
portion	56%	58%	54%	57%

<그림2-57> E운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익



영업이익 및 세전이익은 물량이 75%로 급격하게 증가하는 2010년 (제 4기 회계연도) 부터 흑자 전환되어 매년 높은 영업이익을 보이고 있다.

2) 수익성 비율

						H52 전국평균		
	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 영업이익률	-18%	4%	17%	23%	25%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	-20%	2%	16%	22%	21%	3.3%	3.6%	2.9%
총자산 세전이익률	-32%	5%	32%	39%	12%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	-224%	15%	58%	54%	76%	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

영업이익률 및 세전이익률은 흑자 전환된 2010년 이후 매년 큰 폭으로 증가하고 있고, 전국평균비율을 크게 앞서고 있다.

3) 성장성 비율

						H52 전국평균		
	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 증가율	n/a	72%	28%	14%	-10%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율	13%	-5%	-16%	-4%	1008%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율	32%	24%	39%	31%	160%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출액증가율의 경우 2010년에 72% 증가한 이후 2013년에는 물량이 약 3% 감소하여 다소 감소했으나 매년 큰 폭으로 증가하고 있다. 유형 자산 및 총자산의 경우는 2013년 금융리스 형식의 기계장치 취득 1,635 억원 및 관련 금융리스부채로 인해 증가율이 크게 높아지고 있다.

4) 안정성 비율

						H52 전국평균		
	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	65%	176%	134%	179%	255%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	605%	183%	81%	40%	506%	137.0%	155.3%	172.8%
이자보상비율	n/a	n/a	1446%	7415%	491%	155.8%	145.3%	145.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

2013년 유동비율은 계속되는 흑자로 단기금융상품 등 유동자산이 증가하고, 상대적으로 이연법인세 관련 법인세부채 등을 비롯해 유동부채는 감소하여 유동비율이 높게 나타나고 있고, 부채비율은 전국평균 대비 낮은 수준을 유지 해 오다가 2013년 기계장치 취득 관련 금융리스미지급금 1,520억원 인식으로 비율이 506%로 크게 높아지고 있다. 이자보상비율은 계속되는 흑자로 전국평균 대비 월등히 높은 수준을 보이고 있다. 2013년의 경우는 금융리스미지급금 및 신주인수권부사채의 발행으로 관련 이자 비용이 크게 증가하고 있다.

5) 활동성 비율

	E운영사					H52 전국평균		
	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율	7.0	7.8	6.4	6.8	6.9	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율	3.2	5.4	7.7	9.8	1.5	1.0	1.3	1.5
총자산회전율	1.8	2.4	2.3	2.0	0.9	0.4	0.4	0.4

자료) 금융감독원 전자공시자료

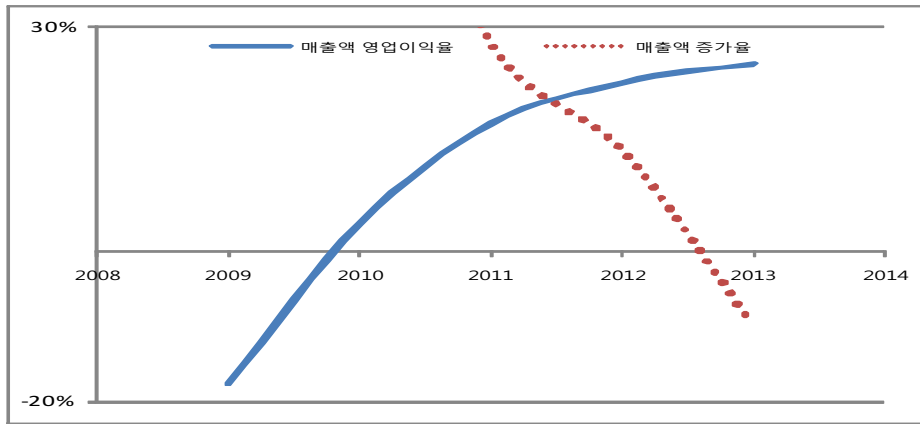
H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권회전율은 전국평균보다 많이 낮은 수준이고, 북항 평균(7.3회) 및 신항 평균(8.3회)에도 미치지 못하고 있어, 매출채권의 회수기간이 상대적으로 길다는 것을 알 수 있다. 유형자산회전율은 전국평균과 유사한 수준인데, 전국평균비율(창고 및 운송관련 서비스업)의 유형 자산 비율이 낮은 수준임을 고려하면 E운영사의 유형 자산 대비 매출액은 높은 수준이다. 실제 E운영사의 유형자산회전율 및 총자산회전율은 전국평균은 물론 신항 전체 평균보다도 높은 수준으로서, 지표상으로 본 E운영사의 매출액 수준은 양호한 것으로 판단된다.

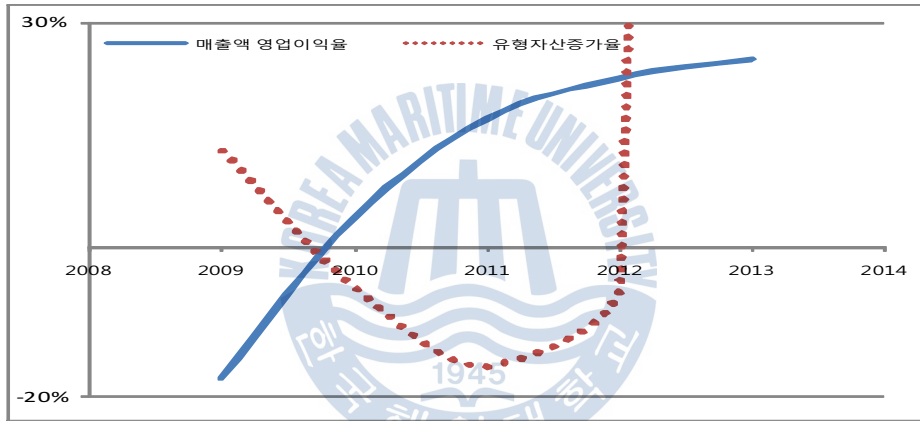
E운영사는 50% 지분율의 주주사인 EE해운에 대해 60%에 가까운 절대적인 매출의존도가 있기는 하지만, 2010년 이후 급격한 물량의 증가로 전반적인 재무 상태가 매우 양호한 것으로 나타나고 있다.

6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

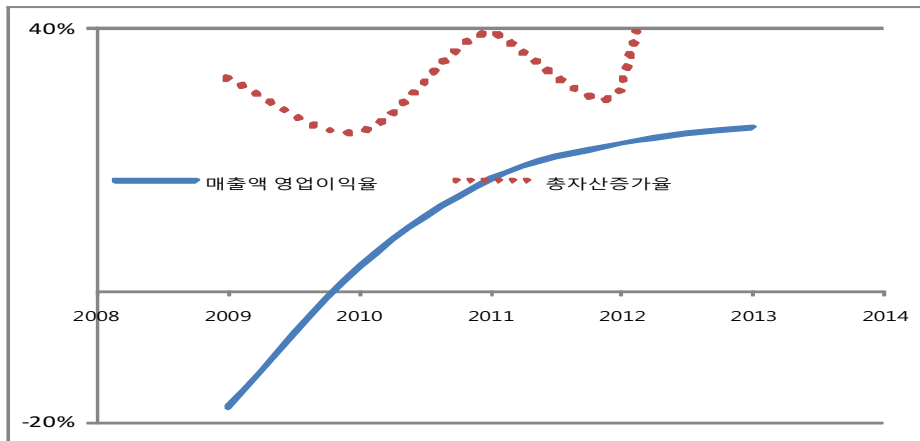
<그림2-58> E운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-59> E운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율



<그림2-60> E운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



- F운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-53> F운영사 재무상황 요약

(단위: 억원)

	2010 (제1기)	2011 (제2기)	2012 (제3기)	2013 (제4기)	2013%	H52 %
매출채권	0	58	101	145	5.7%	3.5%
유동자산	189	507	601	737	29.0%	11.9%
유형자산	11	1,763	1,730	1,775	69.9%	23.9%
비유동자산	11	1,771	1,737	1,804	71.0%	88.1%
유동부채	0	269	343	811	31.9%	14.5%
타인자본	0	2,044	2,045	2,126	83.7%	63.3%
자기자본	199	235	293	414	16.3%	36.7%
총자본	199	2,278	2,337	2,541	100%	100%
매출액	0	878	1,017	1,379	100%	100%
영업이익	(0)	138	196	410	29.7%	8.8%
세전이익	0	42	104	231	16.8%	2.9%
영업활동 현금흐름	(1)	183	302	388		
이자수익	1	11	14	13	0.9%	0.4%
이자비용	0	107	106	100	7.2%	6.1%

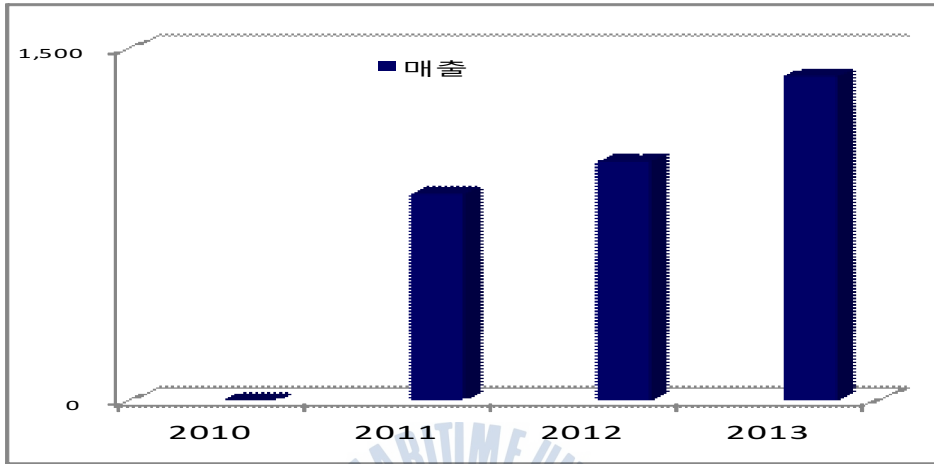
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권비율은 전국평균(3.5%) 및 신항평균(3.6%) 보다 높게 나타나고 있는데, 이는 2013년에 총자본의 증가율(8%)보다 높은 매출액의 증가율(36%)로 인해 매출채권이 증가한 결과로서, 실제 2013년 매출액 대비 매출채권비율은 10%로서 양호한 수준을 보이고 있다. 다음에서 보게 될 매출채권회전을 또한 11.2회로서 1개월이 조금 넘는 채권회수기간의 상당히 양호한 지표를 보이고 있다. 매출채권을 포함한 유동자산비율 또한 높게 나타나고 있다(2013년 신항평균 12.6%). 총자산에서 유형 자산이 차지하는 비율 또한 높게 나타나서, 유형 자산의 비중이 높은 것을 알 수 있다. 타인자본비율도 높은 수준을 보이고 있는데 F운영사의 제1기 회계연도는 2010년으로서 최근에 사업을 시작하여 각종 장비 등 고정자산 투자 관련 차입금의 수준이 여전히 높은 것으로 보인다. 자기자본 및 총자본은 계속되는 흑자로 동시에 증가하고 있는데, 총자산 대비 자기자본이 낮은 것은 기계장치 등 고정자산 투자가 자기자본 보다는 타인자본

에 의해 이루어졌다는 것을 알 수 있고, 제2기 회계연도인 2011년에 총 자본이 2,000억 이상 급격하게 증가하는 것은 1,820억원의 금융리스에 의한 기계장치 등 유형 자산의 취득 때문이다.

<그림2-61> F운영사 연도별 매출



F운영사의 매출은 제2기 회계연도인 2011년부터 발생하기 시작하여 매년 증가하고 있는데, 2013년에는 35%의 증가율을 보이고 있다. 연도별 컨테이너 물동량의 증가추이는 아래와 같다. 2013년에는 2011년 이후 2년만에 50%이상의 물량 증가를 보이고 있다. 앞서 북항에서 검토 한 바와 같이 AA상선은 2009년부터 북항의 A운영사에서 신항으로 옮겨갔다.

<표2-54> F운영사 연도별 컨테이너물동량 추이 (단위 : 백만 TEU)

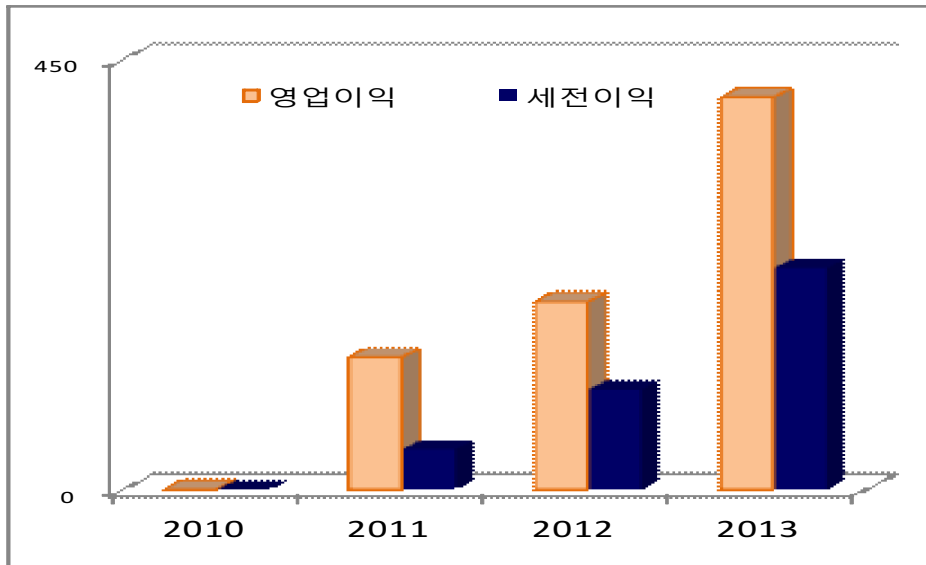
연도	2010(제1기)	2011(제2기)	2012(제3기)	2013(제4기)
물동량 추이	0.84	1.58	1.98	2.39

아래 표에서 보는바와 같이 F운영사는 보통주의 100%를 소유하고 있는 AA상선(주)에 대해 50%가 넘는 매출액 의존도를 보이고 있다.

<표2-55> F운영사 매출의존도 (단위 : 억원)

구분	2011	2012	2013
총매출	878	1,017	1,379
AA상선(주) portion	478	504	732
비율	54%	50%	53%

<그림2-62> F운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익



제2기 회계연도인 2011년부터 138억원의 영업이익을 시작으로 매년 증가하여 2013년에는 영업이익이 410억원에 이르고 있다. 2013년 매출액영업이익률은 30%로서 전국평균과는 세 배가 넘게 차이가 나고, 신항 평균 6%에도 크게 앞서고 있다. F운영사는 앞서 살펴본바와 같이 높은 타인자본비율로 인해 매년 100억의 이자비용을 부담하고 있는데, 이로 인해 영업이익과 세전이익이 차이가 비교적 크게 발생하고 있다.

2) 수익성 비율

	F운영사			H52 전국평균		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 영업이익률	16%	19%	30%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	5%	10%	17%	3.3%	3.6%	2.9%
총자본 세전이익률	2%	4%	9%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	18%	36%	56%	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

앞서 살펴본 바와 같이 영업이익 및 세전이익 모두 매년 큰 폭으로 증가하고 있고, 이익률 또한 매년 증가하고 있다. 모든 이익률은 전국평균

을 크게 앞서고 있다.

3) 성장성 비율

	F운영사			H52 전국평균		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 증가율	n/a	16%	36%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율	16584%	-2%	3%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율	1043%	3%	9%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출액 또한 컨테이너 물량의 급격한 증가에 힘입어 큰 폭으로 증가하고 있는데, 전국평균 증가율의 6배를 넘는 수준이다. F운영사는 2013년이 제5기 회계연도로서 비교적 최근에 사업을 시작하여 여전히 유형 자산에 대한 투자가 계속 이루어지고 있는 것을 볼 수 있다. 특히 2013년에는 금융리스에 의한 유형 자산의 취득 금액이 1,820억원에 이르고 있다.

4) 안정성 비율

	F운영사			H52 전국평균		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	189%	175%	91%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	870%	699%	513%	137.0%	155.3%	172.8%
이자보상비율	189%	329%	446%	155.8%	145.3%	145.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

2013년에 유동비율이 낮아지고 부채비율이 높아진 것은 고정자산 매입 관련하여 2012년 대비 미지급금의 증가 494억원 때문이다. 이자보상비율은 매년 100억원에 이르는 이자비용에도 불구하고 계속되는 흑자로 양호한 비율을 보여주고 있는데, 영업활동으로 인한 현금유입이 2011년은 183억원, 2012년은 302억원 그리고 2013년에는 388억원으로서 이자비용을 크게 초과하고 있다.

5) 활동성 비율

	F운영사 활동성 비율			H52 전국평균		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율	15.0	12.8	11.2	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율	1.0	0.6	0.8	1.0	1.3	1.5
총자산회전율	0.7	0.4	0.6	0.4	0.4	0.4

자료) 금융감독원 전자공시자료

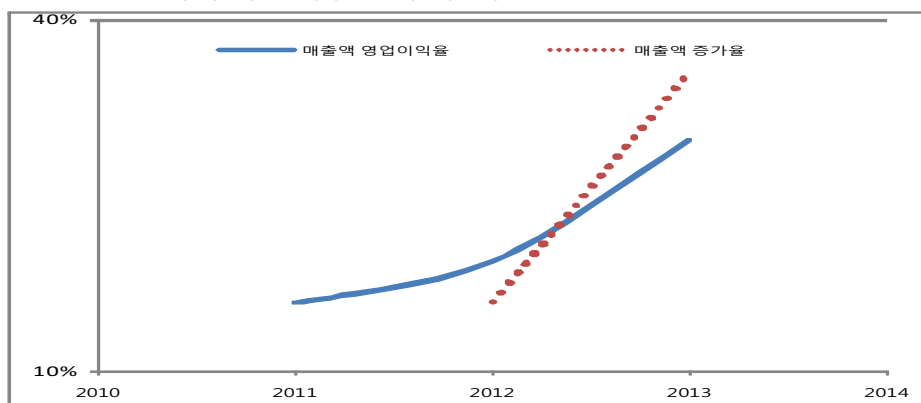
H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권회전율은 전반적으로 전국평균을 다소 앞서는 양호한 수준을 보이고 있는데, 매출채권의 회수기간이 약 1개월로서 부산의 컨테이너 터미널 운영사들 중에서 가장 높은 회전율을 보이고 있다. 50%를 넘어서는 매출의존도를 보이는 보통주 100% 주주사인 FF상선(주)에 대한 매출채권 회수기간이 상대적으로 짧은 것으로 판단된다.

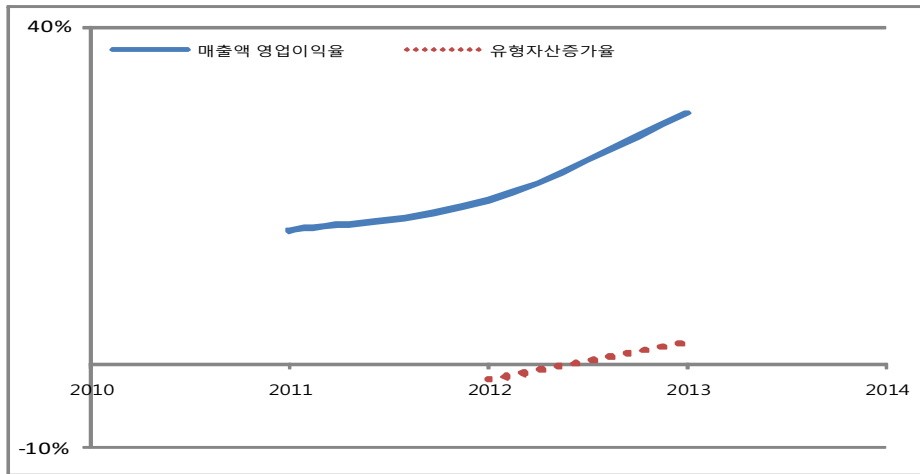
매출액 규모는 부산항 전체에서 2위에 해당하는 높은 수준이지만, 사업초기로서 감가상각이 많이 진행되지 못한 유형 자산 대비 매출액 수준은 전국평균 대비 낮은 수준을 보이고 있다. 유형자산회전율의 경우 북항은 전반적으로 감가상각이 많이 진행되어 유형 자산이 낮아져 있어 높은 비율로 나타나고, 신항의 경우는 비교적 최근에 사업이 시작되어 유형 자산의 비중이 상대적으로 높아서 비율은 북항 대비 높게 나타나고 있다.

6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

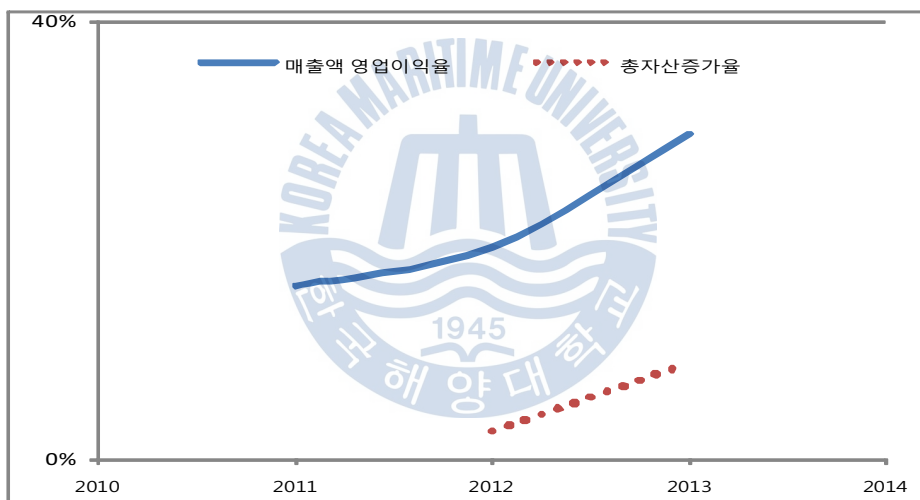
<그림2-63> F운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-64> F운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율



<그림2-65> F운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



- G운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-60> G운영사 재무상황 요약

(단위: 억원)

	2009	2010	2011	2012	2013	2013%	H52 %
매출채권	0	21	42	80	84	6.3%	3.5%
유동자산	21	88	120	195	210	15.7%	11.9%
유형자산	18	1,035	992	1,008	1,121	83.6%	23.9%
비유동자산	18	1,060	1,012	1,023	1,131	84.3%	88.1%
유동부채	15	69	72	119	200	14.9%	14.5%
타인자본	15	1,074	1,069	1,106	1,201	89.6%	63.3%
자기자본	25	75	63	112	140	10.4%	36.7%
총자본	39	1,148	1,132	1,218	1,341	100%	100%
매출액	0	203	314	468	708	100%	100%
영업이익	0	(149)	(163)	(96)	20	2.9%	8.8%
세전이익	0	(209)	(239)	(170)	(52)	-7.3%	2.9%
영업활동 현금흐름	0	(96)	(127)	(35)	132		
이자수익	0	0	0	0	0	0.0%	0.4%
이자비용	0	64	85	84	84	11.9%	6.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "참고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

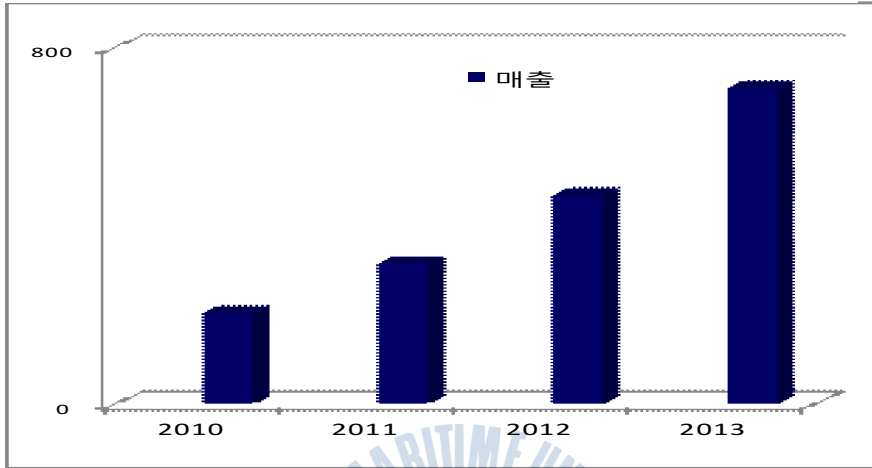
매출채권비율은 전국평균(3.5%) 및 신항평균(3.6%) 보다 높게 나타나고 있는데, 이는 50% 수준의 매출액 증가율에 따른 매출채권의 증가에 기인한다. 그리고 총자본은 매년 누적되는 적자로 인해 낮은 수준의 증가율을 보이고 있어 그 비율이 높게 나타나고 있다. 그러나 뒤에서 보게 될 매출채권회전율은 8.6회로서 신항 평균 수준을 보이고 있는데, 이는 매출채권이 실제로는 높은 수준이 아니라는 의미로서 실제로 매출액 대비 매출채권 비율은 12% 수준으로서, 1.5개월 가량의 매출채권회수기간으로서 나쁘지 않은 비율이다. 유형 자산의 경우는 2013년이 제5기 회계연도로서 비교적 신생기업인 이유로 감가상각 진행률이 낮아서 총자본에서 차지하는 비율이 높게 나타나고 있는데, 북항은 물론 신항에서도 가장 높은 비율을 보이고 있다. 타인자본은 총자본 대비 90%로서 부산의 터미널 운영사들 중 두 번째로 높은 비율인데, 이는 신생기업으로서 하역장비 등 고정자산 투자는 타인자본을 통해 계속 진행 중이고, 매년 적자로 총자본의 증가는 둔하게 이루어져 타인자본의 정상적인 상황은 아직 못하고 있는데 기인한다. 실제로 매년 유상증자를 통해 적자로 인한 유동성의 문제를 해결하고 있는데 보통주 자본금은 2009년 제1기 회계연도의 32억원에서 2013년 제5기 회계연도에는 820억원으로 증가한다. 한편 이 기간 동안의 누적 적자는 676억원에 달한다.

매출액은 2010년 203억 원 이후 매년 50%의 증가율을 보이고 있는데,

컨테이너물동량의 연도별 추이는 아래와 같다.

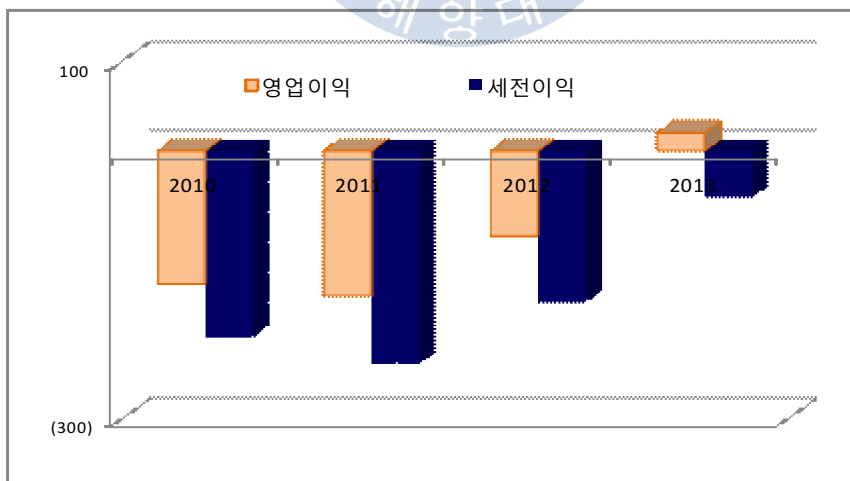
2009(제1기)	2010(제2기)	2011(제3기)	2012(제4기)	2013(제5기)
0.00	0.62	0.93	1.21	1.75

<그림2-66> G운영사 연도별 매출



2009년 제1기 사업연도 이후 매년 적자를 기록하고 있으나, 물량 증가로 매년 적자폭은 줄어들고 있어, 2013년은 1백7십5만 TEU로 708억원의 매출을 달성하여 처음으로 영업이익을 기록했다. 그러나 매년 84억원에 이르는 이자비용으로 인해 세전이익은 여전히 적자를 보이고 있다.

<그림2-67> G운영사 연도별 영업이익 vs. 세전이익



2) 수익성 비율

					H52 전국평균		
	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 영업이익률	-73%	-52%	-21%	3%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	-103%	-76%	-36%	-7%	3.3%	3.6%	2.9%
총자본 세전이익률	-18%	-21%	-14%	-4%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	-280%	-379%	-151%	-37%	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

2009년 사업 시작 이후 계속 컨테이너물동량 및 매출은 증가 추세에 있으나 적자를 기록하다가 2013년부터 영업이익을 기록하기 시작했다. 높은 금융비용으로 비록 세전이익은 아직 적자지만 재무성과는 매년 급격하게 좋아지고 있다. 계속되는 적자로 전국평균과의 비교는 의미가 없다.

3) 성장성 비율

					H52 전국평균		
	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출액 증가율	n/a	54%	49%	51%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율	5538%	-4%	2%	11%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율	2829%	-1%	8%	10%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

신생기업으로서 매년 50%를 넘어서는 매출증가율을 보이고 있고, 유형자산 또한 증가하는 추세에 있다. 비록 적자가 계속되고 있지만 매년 유상증자 및 금융리스부채 등을 통해 자본을 조달하여 총자본은 증가하는 양상을 보이고 있다.

4) 안정성 비율

					H52 전국평균		
	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	128%	167%	164%	105%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	1439%	1700%	985%	858%	137.0%	155.3%	172.8%
이자보상비율	n/a	n/a	n/a	158%	155.8%	145.3%	145.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

유동비율은 전국평균과 유사한 비율을 보이고 있으나, 부채비율의 경우는 계속되는 적자, 하역장비 등 고정자산 투자를 위한 금융리스부채 및 차입금의 증가로 매년 이루어지는 유상증자에도 불구하고 높은 수준을 보이고 있다.

5) 활동성 비율

<표2-65> G운영사 활동성 비율

	G운영사				H52 전국평균		
	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율	9.7	10.0	7.7	8.6	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율	0.4	0.3	0.5	0.7	1.0	1.3	1.5
총자산회전율	0.3	0.3	0.4	0.6	0.4	0.4	0.4

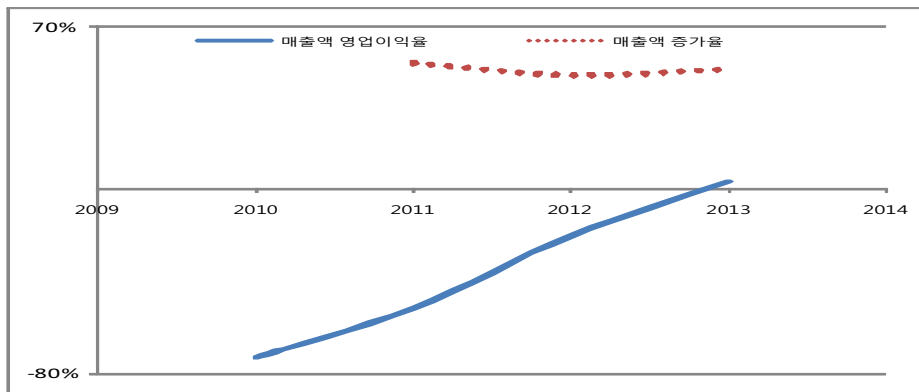
자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

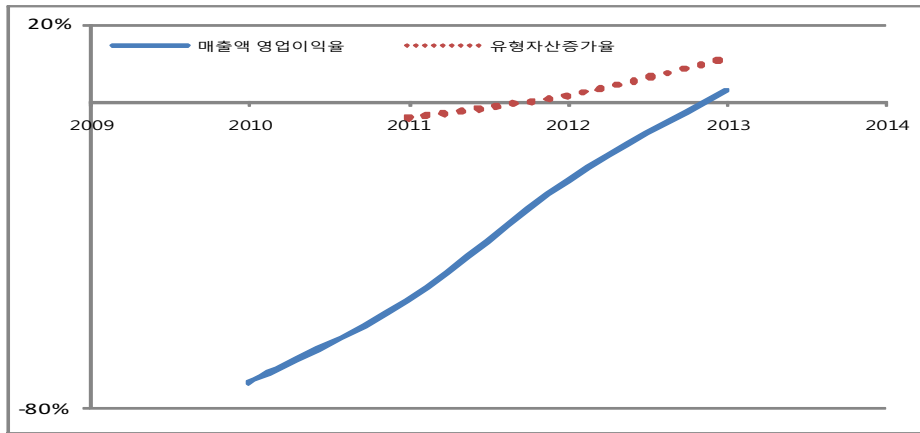
매출채권회전율은 전국평균보다는 낮지만 8.6회 수준으로서 약 1.4개월의 회수기간을 보이고 있는데, 이는 부산의 다른 컨테이너터미널 대비 양호한 수준이다. 유형자산회전율은 전국평균 대비 절반 정도의 수준으로서 낮게 나타나고 있는데, 신규 구입 유형 자산의 내용연수가 많이 남아있어 유형 자산의 비중이 높기 때문이다. 반면 총자산회전율이 전국평균 대비 높게 나타나는 것은 계속되는 적자로 총자산의 증가세가 둔화되어 있기 때문이다.

6) 수익성 비율 vs. 성장성 비율

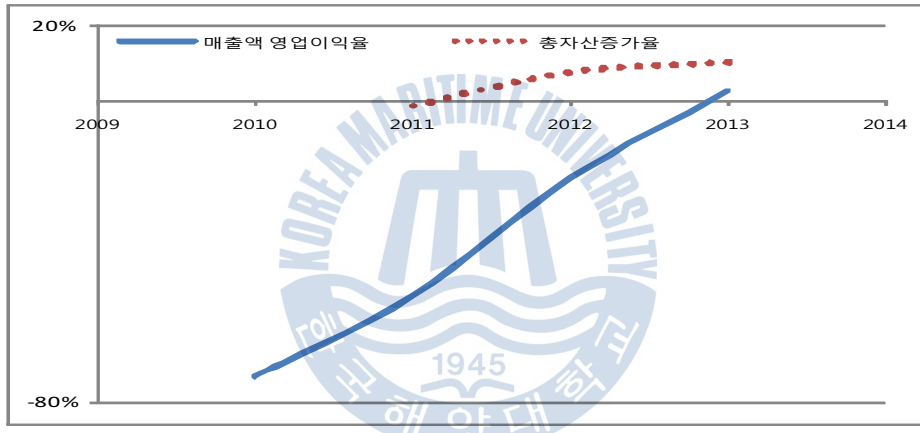
<그림2-68> G운영사 매출액 영업이익률 vs. 매출액 증가율



<그림2-69> G운영사 매출액 영업이익률 vs. 유형자산 증가율



<그림2-70> G운영사 매출액 영업이익률 vs. 총자산 증가율



- H운영사 -

1) 재무비율 분석

<표2-66> H운영사 재무상황 요약

(단위: 억원)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013%	H52 %
매출채권	0	0	0	0	47	77	1.0%	3.5%
유동자산	364	203	144	631	167	145	1.8%	11.9%
유형자산	2,924	4,408	6,375	2,340	2,231	2,139	26.4%	23.9%
비유동자산	3,153	4,517	6,383	8,637	8,294	7,969	98.2%	88.1%
유동부채	224	251	123	806	635	154	1.9%	14.5%
타인자본	2,882	3,722	5,221	7,193	7,405	7,852	96.8%	63.3%
자기자본	635	998	1,306	2,076	1,055	262	3.2%	36.7%
총자본	3,517	4,720	6,527	9,269	8,460	8,114	100%	100%
매출액	0	0	0	0	234	548	100%	100%
영업이익	(16)	(19)	(17)	(30)	(536)	(292)	-53.4%	8.8%
세전이익	(13)	(18)	(32)	(35)	(1,047)	(793)	-144.8%	2.9%
영업활동 현금흐름	(301)	96	(26)	(50)	(117)	(408)		
이자수익	3	1	0	1	2	0	0.1%	0.4%
이자비용	0	0	5	9	486	503	91.9%	6.1%

매출채권은 총자산의 1% 수준으로서 전국평균 및 다른 터미널 운영사들에 비해서도 낮은 수준을 보이고 있는데, 이는 매출채권의 수준이 낮은 것이 아니고, 유형 자산을 비롯한 총자산의 수준이 높는데 기인한다. 뒤에서 보게 될 매출채권회전율이 신항의 다른 터미널들과 비슷한 수준을 유지하고 있어 매출채권은 기본적으로 낮은 수준은 아니며, 다만 유형자산회전율 및 총자산회전율이 낮게 나타나, 매출액 규모가 유형 자산 및 총자산 대비 낮은 수준이라는 것을 보여준다. 실제로 H운영사는 매출이 2012년 제7기 사업연도부터 발생하기 시작한다. 2013년 말 현재 미처리결손금은 1,940억원이 넘는 수준이지만, 2011년까지 매년 증자를 실시하여 현재 자본금이 2,214억원이어서 자본 잠식은 피하고 있다. 2013년까지 매년 거의 두 배에 이르는 유형 자산의 꾸준한 증가는 상기 유상증자 및 차입금을 통해 이루어지고 있는데, 총자본 대비 부채비율이 96.8%로서 부산에서는 북항의 A운영사 다음으로 높은 비율이다. 유형자산의 총자본 대비율은 26.4%로서 전국평균 비율과는 유사하나 앞서 살펴본 다른 컨테이너터미널들에 비해서는 매우 낮은 비율인데, 이는 꾸준한 유상증자 및 높은 타인자본 조달로 계속되는 적자에도 불구하고 높은 수준의 총자본을 유지하고 있기 때문이다. 매출은 2012년(제7기 회계연도)부터 발생하기 시작하는데 그 이전까지는 주로 “판매비와 관리비”와 기타 금융비용 정도의 적자가 계속 되었고, 2012년 이후 매출이 발생했으나

인건비를 비롯한 제반 운영원가(매출원가)가 매출액을 초과하고 있어 적자를 보이고 있다. 특히 차입금 관련 이자비용이 2012년부터 급격하게 증가하여 영업이익과 세전이익은 큰 차이를 보이고 있는데, 2011년까지는 유상증자를 통해 운영자금 및 고정자산 투자를 진행 했으나, 2012년부터는 유상증자 대신에 차입금을 통해 적자 및 유형 자산 투자에 대처하여 금융비용은 2012년부터 크게 증가 하였다. 매출은 2012년의 46만 TEU를 시작으로 2013년엔 1백1십만 TEU를 달성해서 물동량은 계속 증가하는 추세이다. 그러나 신항에서 두 번째로 많은 선석(5만톤급 기준으로 4개 선석)을 보유한 시설규모 및 신항의 다른 터미널 운영사들의 상황을 고려하면 물동량은 앞으로도 더 많이 증가해야 한다.

2) 수익성 비율

<표2-67> H운영사 수익성 비율

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	H52 전국평균		
							2011	2012	2013
매출액 영업이익률	n/a	n/a	n/a	n/a	-229%	-53%	10.1%	9.3%	8.8%
매출액 세전이익률	n/a	n/a	n/a	n/a	-447%	-145%	3.3%	3.6%	2.9%
총자본 세전이익률	-0.4%	-0.4%	-0.5%	-0.4%	-12%	-10%	1.2%	1.4%	1.2%
자기자본 세전이익률	-2%	-2%	-2%	-2%	-99%	-303%	2.8%	3.5%	3.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

현재까지 계속되는 적자로 이익률의 검토는 의미는 없어 보인다. 향후 물량이 지속적으로 증가하면서 어느 정도의 이익률을 보일지 주목 할 필요는 있어 보인다.

3) 성장성 비율

<표2-68> H운영사 성장성 비율

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	H52 전국평균		
							2011	2012	2013
매출액 증가율	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	134%	18.6%	12.7%	5.5%
유형자산증가율	n/a	51%	45%	-63%	-5%	-4%	-16.7%	-7.7%	-10.9%
총자산증가율	n/a	34%	38%	42%	-9%	-4%	7.7%	3.5%	2.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 "창고 및 운송관련 서비스업" 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출은 2012년부터 발생하기 시작해서 증가율의 의미는 없고, 유형 자산의 경우는 2011년 급격하게 감소하고 있는데, 이는 2006년 국토해양부와 체결한 실시협약에 따라 준공 완료된 부두시설의 소유권이 국가에 귀속되어 유형 자산의 “건설중인자산” 계정이 무형자산의 “관리운영권” 계정으로 변경되어 생긴 현상이다. 한편 관리운영권은 29년 3개월간 본 시설을 무상으로 사용 할 수 있는 권리이다. 총자산증가율의 경우는 2011년까지 매년 보통주를 통한 유상증자로 매출 및 매출원가가 없는 상태의 낮은 수준의 적자에도 불구하고 총자본은 증가 했으나, 2012년과 2013년의 경우는 매출이 발생하기 시작하면서 매출을 초과하는 매출원가 및 금융비용의 증가로 2012년은 1,047억의 적자, 그리고 2013년은 793억의 적자를 기록하여 총자본은 감소하고 있다.

4) 안정성 비율

	H운영사						H52 전국평균		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
유동비율	162%	81%	117%	78%	26%	94%	73.2%	67.4%	81.9%
부채비율	454%	373%	400%	346%	702%	2997%	137.0%	155.3%	172.8%
이자보상비율	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	155.8%	145.3%	145.1%

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 “창고 및 운송관련 서비스업” 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

유동비율은 전국평균과 유사한 수준을 보이고 있으나, 부채비율의 경우는 앞서 검토한 바와 같이 2012년부터는 유상증자 대신 차입금을 통해 소요자금을 충당하는 관계로 그 비율이 급격하게 증가하고 있다.

5) 활동성 비율

	H운영사						H52 전국평균		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
매출채권회전율	n/a	n/a	n/a	n/a	5.0	8.8	11.4	11.1	11.5
유형자산회전율	n/a	n/a	n/a	n/a	0.1	0.3	1.0	1.3	1.5
총자산회전율	n/a	n/a	n/a	n/a	0.0	0.1	0.4	0.4	0.4

자료) 금융감독원 전자공시자료

H52 “창고 및 운송관련 서비스업” 전국평균비율, 한국은행 2013년 기업경영분석지표

매출채권회전은 신항의 다른 터미널들과 비슷한 수준을 보이고 있다. 반면에 유형자산회전을 및 총자산회전은 전국평균은 물론 다른 컨테이너터미널들보다도 낮은 수준을 유지하고 있는데, 이는 앞서 설명한 바와 같이 시설투자 대비 아직까지 매출 수준이 낮다는 것을 의미한다. 향후 물량의 추가유치를 통한 매출액 수준을 더 높여야 하는 상황이다.

제3장 컨테이너 터미널의 수익성 개선 방안

제1절 컨테이너터미널의 통합 운영 (Consolidation)

“부산항 컨테이너터미널 통합에 관한 연구 - 항만집중도분석과 통합효과 (A Study on the Container Terminal Concentration for Busan Port)” (추연길, 한국항만경제학회지 제25집 제3호, 2009년 9월)에서는 부산항이 글로벌 허브 항만이 되기 위해서는 터미널운영사 통합을 적극적으로 추진해야 한다고 분석하고 있다. 컨테이너터미널 운영사의 난립으로 인한 부산항의 저하된 경쟁력을 회복하기 위한 방안으로 운영사 통합을 기업집중률(CR_K)과 허쉬만-허핀달-지수(HHI)를 이용하여 분석한 결과 규모의 경제 효과를 달성하기 위해서는 대통합방식이 소통합방식보다 적합한 것으로 분석되었고, 실제로 터미널 운영사 임직원 및 부산항만공사 임직원을 대상으로 한 설문조사에 의한 AHP분석에서도 대통합 방식이 가격 경쟁력 및 생산성향상 등에 더 높은 통합 효과를 나타내고 있는 것으로 조사 되었다.

부산항은 2014년에 컨테이너물동량 세계 5위 자리를 Ningbo-Zhoushan항에 내주고 말았다. Ningbo항은 2013년 부산항에 비해 36만 TEU의 근소한 차이로 6위에 머물렀지만, 2014년에는 140만 TEU 이상의 차이를 보이면서 부산항을 완전히 따돌렸다. 전년 대비 15% 이상 성장하여 부산항의 5.2% 증가를 크게 앞서고 있다. 특히 부산항을 맹추격하고 있는 칭다오항과

광저우항도 2014년에 1,600만 TEU 이상을 처리 할 것으로 예상 돼 1,860만 TEU를 처리한 부산항을 더욱 압박 할 것으로 보인다.¹¹⁾ 이렇게 추락한 경쟁력을 회복하기 위한 방안으로 운영사 난립으로 인한 가격 인하 출혈 경쟁을 벌이는 운영사간 통합이 절실하다는 데는 이견이 없다. 이를 위해 실제로 정부에서는 부산 북항 운영사 통합에 대한 여러 가지 인센티브를 제시하고 있는데, 부두 임대료 15% 감면, 부두 임대료 15% 1년간 납부 유예, 부두 운영 전산 통합비 지원 그리고 신항의 신설부두 운영자 선정 시 우선권 부여 등이다. 실제 부산 북항에서는 2013년 12월 감만부두의 운영사 세곳(세방, 인터지스, 한진)이 통합하여 부산인터내셔널터미널(BIT)를 출범했고, 2014년 1월에는 신선대부두와 우암부두의 통합이 성사 되었다. 현재 북항은 통합 후 운영사가 4개로 줄어들었고, 신항에서는 5개 운영사가 있어, 부산항에는 41개 선석을 9개의 운영사가 운영하고 있다.

한편 부산 북항을 대표하는 컨테이너부두인 자성대와 신선대부두의 운영사가 또한 통합을 논의하고 있는 것으로 알려져 있다.¹²⁾ 부산지방해양수산청에 따르면 자성대부두(5만t급 4개 선석) 운영사인 허치슨과 신선대부두(5만t급 5개 선석) 운영사인 CJ대한통운 측이 통합 논의를 하고 있어 성사가 된다면 부산항 북항에 거대 부두 운영사가 나올 것으로 전망된다.

운영사들의 물량유치를 위한 과당경쟁은 하역료를 하락시키고 경영수지를 악화시키며 이는 부산항의 경쟁력 저하로 이어지고 있다. 아래 표는 세계 주요 컨테이너터미널 운영규모를 보여주고 있다.

<표3-1> 세계 주요 항만 시설 현황

항만	운영사수	선석	총선석 길이(m)	운영사당 선석길이(m)	운영사당 선석수
상하이	6	45	12,746	2,168	7.5
싱가포르	2	59	17,300	8,650	29.5
선전	4	40	16,195	4,049	10.0
홍콩	5	26	8,409	1,682	5.2
부산	9	41	12,523	1,391	4.6

(자료: 한국해양수산개발원, 2014)

11) 쉬핑데일리, 2015년1월21일

12) 연합뉴스, 2015년1월13일

세계 2위의 싱가포르항은 선석당 길이가 8,650미터에 달해 부산의 1,391미터에 크게 앞서고 있다. 그나마 부산은 북항의 운영사 통합으로 1,138미터에서 1,391미터로 개선되었지만 여전히 세계수준에는 크게 부족하다.

이미 신항과 북항의 물량 처리비율이 64대 36로 신항으로의 쏠림이 점점 심화되고 있는 상황에서 북항 운영사 통합의 필요성은 점점 커지고 있다. 부산항대교 바깥쪽의 감만, 신감만 그리고 신선대부두의 통합 운영이 필요하고 부산항대교 안쪽 자성대부두의 기능 전환과 연계하여 신선대까지 아우르는 북항의 대통합을 통해 규모의 경제를 실현 할 필요가 있다.

제2절 부산 항만의 기능 전환 (Functional change)

“부산 북항-신항 연계발전 방안 (A Study on Succeeding Together-Busan North & New Port)” (송계익, 한국항만경제학회지 제 27집 제2호, 2011년 6월)에서는 신항의 등장으로 물량의 신항 이전은 불가피한 상황이며, 이러한 상황 하에서 상대적으로 노후화된 북항이 살아남기 위한 전략을 수립해야하는 상황을 설명하고 있다. 즉, 신항을 최신 장비가 가동되고 있고, 16m 이상의 수심이 확보 되는 등 최신 시설을 갖춘 항만으로서 초대형 컨테이너 선박 위주의 가동을 목표로 꾸준한 투자를 통해 세계적인 허브 항만으로 발전시키고, 반면 북항의 경우 아시아 권역 내 연근해 선사의 중소형 선박 위주 피더항만으로 구분해 육성하는 방안을 제시하고 있다.

북항 컨테이너부두 중 부산항대교 안에 있는 자성대부두는 북항재개발 사업 2단계로 개발되거나 해양플랜트를 핵심으로 하는 해양경제특구로 지정 될 수 있고, 부산항대교 바깥에 있는 신선대부두, 감만통합부두, 신감만부두는 당분간 컨테이너부두 기능을 유지하는 쪽으로 방향을 잡을 수도 있다.

해양수산부는 부산항대교 바깥쪽에 있는 신선대부두, 감만통합부두, 신감만부두는 20년간 컨테이너 부두로서 사용가치가 있는 것으로 보고 있다. 수심을 늘리고 안벽을 보강하면 신항의 컨테이너부두 못지않은 경쟁력을 지닌다는 얘기다. 자성대부두와 우암부두가 기능전환 되면 북항에서만 연간 600만개 정도의 컨테이너를 처리해야하기 때문에 신선대부두, 감만통합부두, 신감만부두는 안정적으로 운영할 수 있다는 전망도 있다.

북항은 단기적으로는 컨테이너 부두기능을 유지할 수 있겠지만 장기적으로 신항에서 컨테이너 부두기능을 담당하는 것이 바람직하다는 의견도 있으나, 부산항의 10년 후 총 물동량이 2천500만개라고 봤을 때 신항만으론 모두 처리하기 어렵다. 따라서 신선대부두, 감만통합부두, 신감만부두는 어쩌면 당분간 컨테이너부두 기능을 유지하는 게 바람직 할 수도 있다. 부산항대교 및 남항대교를 통해 북항을 활용하여 신항으로부터의 환적화물을 효과적으로 처리하여 부산항을 동북아 환적화물의 중심으로 발전시켜 나가는 것도 전략이 될 수 있다. 한편 2014년 부산항 전체 물동량의 약 65%가 환적 물량 이었다.

제3절 효율인가제 (Tariff approval system)

“우리나라 컨테이너 하역요금체계의 법. 제도적 개선방안” (박태원, 월간 해양수산 2002)에서는 효율신고제의 문제점에 대해 설명하고 있다. 효율신고제는 컨테이너 운영시간 상이한 하역요금 적용에 따른 과당경쟁으로 자유경쟁을 가능케 하여 시장 질서를 교란 시킬 수 있는데, 이는 현재와 같은 지나친 효율 인하로 이어져 운영사의 경영을 악화시킨다는 것이다. 그리고 인가제에 비해 신고제는 하역요금의 변경이 비정기적으로 이루어짐에 따라 선사와 화주에게 혼란을 야기 할 수도 있다.

현재 부산항의 하역 효율은 전반적으로 매우 낮은 수준이다. 아래 표는 부산항의 효율이 외국 항만에 비해 얼마나 낮은 수준인지를 보여주고 있다.

<표3-2> 세계 주요 항만 하역 효율 비교

(단위 : 만원/TEU)

구분	부 산	싱가포르	로테르담	홍콩	상하이	닝보	칭다오	요코하마
수출입	4.5	10.5	12.0	18.4	10.5	10.4	9.7	17.8
환적	7.0	9.4	11.0	15.7	6.2	5.0	0.0	13.4

출처 : 선사 자료 참고, 1\$=1,100원 기준

자료 : 부산항만공사 내부자료, 2014.

특히 북항 컨테이너터미널 운영사들의 경우 물량유치를 위한 치열한 경쟁으로 인한 하역효율의 하락이 더욱 심해 존립의 기반마저 심각하게 위협받고 있는 수준이다. 이러한 상황에서 효율인가제의 도입을 통한 하역효율의 인상은 북항 컨테이너부두 운영사에게는 경영수지 악화를 극복할 수 있는 매우 절실한 제도의 도입이 되는 것이다. 효율인가제를 통한 하역효율의 상승에 대해 일정 수준의 상한을 설정해야한다는 목소리도 있지만, TEU당 6만원을 상한으로 보고 TEU당 1만원 정도의 효율이 인상되면, 2013년 북항의 물동량 6백7십만 TEU 기준으로 연간 670억원의 수익이 개선된다. 이는 2013년 북항 컨테이너터미널 운영사 씨제이대한통운(신선대)과 한국허치슨(자성대)의 당기순손실을 합한 544억을 훨씬 상회하는 수준이다.

현재 부산의 컨테이너 물동량은 북항에서 신항으로 급속하게 빠져나가고 있다. 부산항 컨테이너 물량의 북항 처리비율은 2009년 78%, 2010년 61%, 2011년 52%, 2012년 45%, 2013년 38%, 그리고 2014년은 36% 수준으로 줄어들 전망이다. 이렇게 물량이 줄어들고 있는 상황에서 북항의 컨테이너터미널 운영사간 물량확보를 위한 과당경쟁은 더욱 치열해지고 있고, 이러한 ‘치킨게임’식의 무한 과당 경쟁은 하역효율의 저하 현상을 낳았다. 2013년 7월에 부산항을 방문한 박근혜 대통령은 이러한 덩핑 하역효율의 심각성을 확인하고, 하역료 인가제를 적극 검토하겠다는 발언을 하게 된다.

하역효율인가제는 현행 컨테이너 전용부두에서 취급하는 컨테이너 화물에 대해 신고제로 운영되고 있는 하역 운임 및 요금을 인가제로 전환하고, 운임 등과 관련해 필요하다면 해양수산부 장관이 항만운송사업자에게 보고 또는 자료제출을 요구할 수 있도록 하는 등의 내용을 담고 있

다.

1999년 수출입 물류기업 경쟁력 강화 등을 위해 도입된 신고제는 운영사 간의 치열한 경쟁으로 하역료가 인하되었는데, 지나친 과당경쟁으로 인해 원가에도 미치지 못하는 하역료로 컨테이너부두운영사의 경영상황은 점점 악화되어 갔다. 대형 일부 외국적 선사는 일종의 반사이익을 누리게 되어 국부유출 논란도 일어났다. 부산항에서는 과거 10여년간 컨테이너 물동량이 두 배 이상 늘었지만, 하역료는 과당경쟁으로 지나치게 낮아져 항만운영사의 경영수지는 악화되고, 항만산업 경쟁력은 더욱 악화되었다는 지적이 있다. 선사 및 대형 화주들은 buyer's market의 교섭력 및 부산항의 과당경쟁 구조를 이용, 하역료 공개입찰 등 하역료의 인하경쟁을 촉발했다. 그래서 효율인가제를 통해 적정수준의 하역료 하한선을 마련하여 그동안 컨테이너 하역시장의 문제점으로 지적된 출혈경쟁을 줄일 필요가 있다. 또 개정 법률에 신설된 정부의 보고·검사 규정에 따라 개별 업체가 인가받은 요금의 준수 여부를 검사할 수 있어 하역시장의 혼탁한 거래관행도 바로잡을 수 있도록 해야 할 것이다.

해양수산부는 하역료 신고제를 인가제로 전환하는 항만운송사업법 개정안을 2014년 3월24일 공포해 9월말부터 시행에 들어갔다. 항만별로 하역료 원가를 분석해 인가제 기준을 2015년 3월까지 마련할 계획이다. 따라서 실질적인 인가요율은 2015년 3월에 적용될 것으로 보인다. 또 해수부는 빠른 시일 안에 인가제 운영협의체(가칭)를 꾸려 사전논의를 충분히 벌일 예정이다.

하역료 인가제에 대한 반응은 선주, 화주, 하역업체 3군데 모두 입장이 다르다. 선사측은 지금 하역료 인가제가 필요하다고 여겨지는 곳은 부산 북항인데, 인가제를 적용 할 경우, 북항 뿐 아니라 다른 항구의 하역요율 증가를 불러서 선사에 타격을 줄 수 있다고 지적한다. 화주측은 '법안 제정에 있어서 이해관계 당사자라고 할 수 있는 화주 측에는 아무런 합의가 없었다' 라며 너무 정부 위주로 진행 되고 있다고 한다. 하역업체는 당연히 법안을 반가워 하지만, 이 법안은 당장 요율을 올려서 상황을 호

전 시킬 수는 있지만, 선사를 중심으로 돌아가는 buyer's market 구조의 항만업계에서 근본적인 해결을 할 수 없다고 법안의 보완을 요구하고도 있다.

그러나 우선 북항에서 3년간 한시적으로 적용되는 일물제 형식의 효율인가제의 도입이 일단 결정이 되었는데, 이는 북항의 심각한 현실을 반영한 결과로 보인다.

제4절 고정 임대료제의 물량 연동제 전환

“항만하역시장 안정화 방안“(한국해양대학교 용역보고서, 2011년7월)에서는 항만시장 안정화 방안에 대한 설문조사 결과를 보고하고 있는데, 설문조사 결과 임대료의 물량 연동제도입이 물량풀링제도에 이어 2위를 차지했다. 부산항 하역시장의 안정화 및 경쟁력을 확보하고 운영시간 과당경쟁을 방지하기 위해서는 현행 고정임대료제도는 보완이 필요하다는 것이다. 물량연동제는 기본물량 초과에 대해서는 제재를 부과하여 과당경쟁의 가능성을 억제하게 되는 효과가 있는데, 기본적으로 물량 연동제는 “고정임대료“ 산정의 기준 물량의 예측오류로 인한 운영사의 임대료 납부 손실을 줄이고, 기본물량 초과분에 대한 이익을 임대인 및 임차인이 적정한 비율로 나누는 것을 내용으로 하고 있다. 물량 연동제 시행을 위한 기준물량의 설정은 “적정하역능력(또는 공칭하역능력)“을 기준으로 하게 되고, 기본임대료는 터미널 운영사의 현행 납부금액의 일정비율(75%, 80% 등)로 정하고, 그리고 초과 물량에 대한 추가 임대료는 임차인과 임대인이 설정한 비율(예, 임대인 40%, 임차인 50%, 안정화기금 10%)에 따라 결정한다. 그리고 실제 물량이 기준물량에 미달 할 경우 정해진 범위 내에서 부족물량에 대한 임대료를 인하여 임차인의 수지개선에 도움을 준다.

고정임대료제는 임대료의 기준물량을 초과해 처리하는 수입을 항만운영사가 가지게 되므로 물동량 창출효과가 크지만 하역효율 덩핑 가능성

도 높다. 반면 물량 연동제는 기준물량 초과 처리로 발생한 수익을 나눠 가지는 만큼 간접적으로 운영사가 처리하는 물량을 제어할 수 있다. 즉, 각 컨테이너터미널의 적정하역능력에 따라 “기준물량”을 산정하고, 그에 따른 기본 임대료를 결정하고, 그리고 기준물량을 초과 또는 미달 한 정도에 따라 임대료를 추가 또는 인하 그리고 안정화 기금을 징수하여 과당경쟁을 조절 할 수 있는 것이다.

2014년 12월18일 연합뉴스의 보도에 따르면 2014년 해양수산부가 외부 용역을 통해 설정한 부산항 운영사의 적정 처리규모는 선석당 59만TEU다. 산정 기준은 선박 대기율, 트럭 대기시간, 선석·장치장 점유율 등이다. 용역 결과를 보면 5만t급(안벽길이 350m) 5.7개 선석 규모인 부산신항만(PNC)은 연간 선석당 적정하역능력을 59만개(약 6m짜리 컨테이너 기준)로 잡았다. 3.4개 선석을 보유한 부산신항국제터미널(PNIT)은 56만개, 3.1개 선석인 한진해운신항만(HJNC)은 68만개, 3.2개 선석인 현대부산신항만(HPNT)은 55만개, 4개 선석을 갖춘 부산신항컨테이너터미널(BNCT)은 56만개로 선석당 적정하역능력을 산정했다. 하지만 신항 컨테이너부두 운영사들은 해수부가 밝힌 적정 하역능력을 받아들일 수 없다며 반발하고 있다. 해수부가 제시한 적정 하역능력이 실제 화물 처리량에 비해 턱없이 낮게 산정돼 추가 선석개발이 이뤄지면 선석 과잉공급에 따른 부작용이 생길 것이라고 부두 운영사들은 주장하고 있다. 선석 과잉공급은 선사와의 하역료 협상력 저하에 따른 하역료 덩핑으로 이어져 컨테이너부두 운영사들이 '제 살 뜯어먹기'식 출혈경쟁을 벌일 수밖에 없어 채산성이 크게 악화될 것으로 부두 운영사들은 걱정하고 있다. 실제 부산 신항 컨테이너터미널의 선석당 화물 처리량이 최대 80만개인 점을 고려하면 턱없이 낮은 수준이다. 현재 부산항 신항의 선석당 적정 하역능력은 2010년 국토해양부가 용역을 거쳐 정한 46만개다.

현재의 고정임대료제도 하에서는 많은 물량을 처리하면 할수록 운영사의 이익이 커지게 돼 결국 항만요율 경쟁이 심화되는 것이며, 따라서 임대부두에서 최적의 물량이 처리되도록 물량 연동제를 도입할 필요성이

있다. 그러나 임대료를 부담하지 않고 있는 민자부두와의 형평성 논란이 제기될 수도 있다는 게 걸림돌이다.

제5절 항만인력구조 유연성 확보

한국해양수산개발원에서 2008년 9월 작성한 보고서 “우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안에 관한 연구”에서는 항만인력구조 유연성 확보를 통해 컨테이너터미널 운영기업이 생산에 필요한 자원을 적절히 조합할 수 있는 환경을 조성하게 되면, 경쟁력있는 비용구조 및 우수한 서비스 수준을 확보하게 되고, 이를 통해 파업 등 위기상황에 의한 컨테이너터미널 기능의 피해에 효과적으로 대처하여 재무적 손실을 최소화할 수 있고, 또한 경영상의 문제로 인한 구조조정을 실시할 경우에도 적절하게 집행할 수 있는 여건을 조성할 수 있다고 설명하고 있다.

이를 위해서 우선 컨테이너부두 운영사 및 항만 이용과 관련되는 집단은 항운노조 인력의 공급 체계 개선에 노력할 필요가 있다. 정부도 또한 적절한 조정력의 발휘를 통하여 항운노조의 인력공급체계의 개선에 최선을 다해야 할 것이다. 항운노조의 인력공급체계 개선을 통해 선진화된 시스템을 유지하고, 유연한 인력공급체계를 통해 컨테이너터미널의 생산성을 향상시키고 아울러 터미널 이용자 불편의 최소화에 노력해야 하는 것이다.¹³⁾

실제로 부산 북항의 경우 물량의 신항으로의 이전이 이미 상당한 수준으로 진행되어 사업규모 축소 및 인력의 감축이 시급한 상황이지만 노조로 인해 원만한 해결이 어려운 것이 사실이다. 북항에서 컨테이너부두를 운영 중인 A 운영사의 경우 매출액 대비 인건비가 30%를 훨씬 넘는 수준으로서 인건비가 컨테이너부두 운영사의 수익성에 미치는 영향은 상당한 수준인 것이 사실이다. 이러한 상황 하에서 컨테이너부두 운영사는 인력 구조의 유연성을 확보하여 미래에 예상되는 인건비 관련 비용을 절

13) “우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구”, 2008, 해양수산개발원

감 할 수 있도록 미리 준비해야 할 필요성은 충분히 있는 것이다.

한편 부산 북항 신선대부두는 246명의 구조조정을 위해 2013년까지 약 220여억원을 지출했고, 자성대부두 또한 650명에 대한 구조조정에 2011년까지 약 400여억원을 들었다.¹⁴⁾

제4장 결론

제1절 연구결과의 요약

지금 부산항은 2006년 신항의 개장으로 운영사간 과열된 물량유치 경쟁으로 하역요율이 전반적으로 하락하고 있는데, 2004년에 10만원/TEU 이던 하역 요율은 현재 4만5천원/TEU까지 낮아진 상황이다. 특히 북항의 경우는 시설이 노후화 되었고 초대형선박이 접안하기에 필요한 수심 16m을 확보할 수 없으며, 또한 북항 재개발 등과 관련한 불확실한 정책의 집행으로 물동량은 계속 신항으로 이전되고 있어, 운영사 대부분이 심각한 적자상황에 처해 있으며, 적자폭은 점점 커지고 있는 실정이다. 출혈 경쟁으로 점점 낮아지는 하역요율은 교섭력을 지닌 대형선사의 이익으로 고스란히 흡수되어 국부유출이라는 우려의 목소리도 있다.

현재의 어려움을 초래한 원인으로는 여러 가지가 있을 수 있는데, 대표적으로는 신항의 개장과 관련한 시설의 과잉 공급, 이로 인한 운영사간 물량 유치를 위한 과당 경쟁으로 하역요율의 경쟁적 인하, 그리고 지나치게 많은 수의 운영사 및 소규모의 운영단위를 뽑을 수 있다. 따라서 국가기간 산업으로서의 항만산업을 유지 발전시키기 위해서는 정부의 적극적인 개입 및 노력이 필요한데, 이러한 노력의 일환으로 요율신고제가 2014년 3월 국회를 통과했고, 같은 해 9월 시행에 들어갈 예정이었으나, 여러 가지 제도적인 보완이 마무리 되는 2015년 3월로 시행이 지연되어

14) 코리아슈핑가제트 보도자료 인용, 2015년1월13일

우선 북항에 3년간 한시적으로 시행 될 예정이다.

본 논문에서는 부산항, 특히 북항이 직면한 어려운 현실을 타개 할 대책으로 요율의 인상을 통해 적자를 극복하기 위한 요율인가제의 시행과 더불어 운영사 통합을 통한 규모의 경제 실현으로 경쟁력 및 수익성을 확보하는 방안, 부산 항만의 기능 전환으로 북항은 intra-Asia 및 환적화물 등을 중심으로 운영하고 신항은 동북아 물류의 허브로 육성 발전시키는 방안, 물량 연동 임대료제를 통해 운영사간 과당 경쟁을 방지 하는 방안, 그리고 항만인력 구조의 유연성 확보 등을 제시하고 있다.

제2절 연구결과의 한계점 및 향후 과제

컨테이너부두 운영사 통합의 경우, 2013년 12월 통합한 감만부두 운영사는 물동량 급감으로 자본금 258억 원이 거의 바닥을 보이고, 물량 예측도 145만 TEU의 목표에서 최근 100만 TEU 아래로 수정 하였다. 이러한 어려움을 극복하기 위해 최근 530명 규모의 인력을 50여 명 줄이기로 하고 희망퇴직을 받고 있으나 이마저도 달성이 어려워 보인다.¹⁵⁾ 이는 운영사 통합이 인력 감축을 포함한 비용 절감과 경쟁력 제고를 위한 충분한 준비가 없이 이루어진다면 효과가 반감될 수 있음을 보여준다. 현재 북항의 경우 두 번의 통합이 있었으나 여전히 4개의 운영사가 있어 통합의 효과가 크게 나타나지 못하고 있는 바, 전 운영사가 참여하는 대통합 방식이 필요 해 보인다. 아울러 통합에 대한 정부의 인센티브 제공도 좀 더 과감하고 확실하게 이루어 질 필요성이 있다.

하역요금 신고제의 인가제 전환과 관련해서도 재정부두와 민자부두 간의 형평성 논란과 혼선이 우려되고 있다. 하역요금의 인가제는 민간투자사업법에 따라 건설된 신항의 민자부두인 PNC 및 BNCT의 경우에는 무상사용기간과 최소운영수입보장(MRG) 규정으로 인해 인가제를 적용할 수 없다. 이렇게 되면 신고제가 적용되는 민자부두에만 선사들이 물

15) 디지털뉴스, 2014년 10월

려들어 시장은 오히려 더 혼란스러워 질 수 있다. 또한 하역요율의 지속적인 하락의 원인 및 해법을 다른 데서 찾을 수도 있다는 것이다. 즉, 선사 주도의 시장구조 (거대 얼라이언스), 과다하게 많은 운영사 그리고 잘못된 물동량 예측을 기반으로 한 항만 건설 등 원인은 복합적이어서 인가제가 모든 원인을 해결 해 줄 수 없을 수도 있다는 것이다. 실제로 현재 국토부에서 추진하고 있는 제3차 항만기본계획(안)은 2020년까지 컨테이너용 선석을 부산항 16개, 인천항 13개, 경인항 5개, 광양항 9개 그리고 마산항 2개를 추가로 개발 계획 중인 것으로 알려져 있다. 이는 수요에 비해 공급이 과다 해지게 하여 물동량유치 경쟁이 더욱 심화되고 이에 따라 부두 운영사는 채산성확보를 위하여 부두 임대료의 인하와 인력구조조정 등으로 이어지고, 추가적인 물량유치 경쟁으로 인한 요금하락의 악순환이 계속적으로 반복 될 수 있는 것이다.¹⁶⁾ 항만물류협회는 항만의 추가개발보다는 기능전환을 통한 여유시설의 효율적인 운용방안 강구가 절대적으로 필요하며, 항만개발이 부득이 필요한 경우 업계 간 과당 경쟁 및 요금하락, 항운노조원의 인력구조조정 등 문제점을 고려하여 항만의 수요 공급 원칙에 의거해 반드시 필요한 항만시설만 공급될 수 있도록 해야 한다고 지적하고 있다. 또한 컨테이너터미널 운영사들을 지나치게 배려한 인가제의 도입은 상대적으로 선사 및 화주에게는 손해를 끼칠 수도 있다. 그리고 3년 일몰제이기는 하지만 북항에만 인가제를 도입하게 되면 외국적 선사는 북항을 기피하여 다른 항구로 옮겨가게 될 것이다. 더욱이 북항의 경우 통합을 통해 운영사가 줄어들게 되면 요율이 자연스럽게 일정부분 올라 갈 것으로 예상되어 북항에서의 인가제 적용 효과는 그만큼 줄어들 수 있는 상황도 고려 해 볼 필요가 있다. 그리고 요율인가제는 자유경쟁을 제한할 가능성이 있고, 적정한 하역요금의 수준을 어떻게 결정하는가하는 문제도 있다. 또한 하역요율 결정 시 화주가 배제되어 요율이 전반적으로 높게 책정 될 가능성도 있다는 것이다. 한편 부산 북항과 신항은 요율 인가제의 도입에 대한 입장이 조금

16) 한국해사신문 2015년 1월 보도

다른 부분이 있다. 부산 북항에 도움이 되고자 추진된 인가제이지만 업계의 전폭적인 지지는 받지 못하고 있는 실정이다. 인가제가 자칫 부작용을 초래 할 수 있다는 우려다. 사실 인가제 전환은 선사들에게는 달갑지 않은 소식이다. 효율인가제를 통한 하역료의 인상은 부두운영사의 이익을 증가시키지만 선사들은 반대로 추가부담을 감수해야하기 때문이다. 여전히 낮은 수준인 하역료를 끌어올리는 것도 필요하지만 물동량 유지 역시 필수라는 것이 부두 운영사들의 대체적인 시각이다.

고정임대료제의 물량연동제 전환과 관련해서도 몇 가지 한계점이 있다. 기본물량 산정에 필요한 적정하역능력의 정확한 결정이 어렵고, 임대인인 부산항만공사의 임대료 수입 감소가 예상된다. 기본임대료가 고정임대료의 일정수준(예, 70%)에서 결정되어 운영사의 실제 물량이 기본물량이하로 유지되면 실제 임대료 수입은 고정임대료 수준 이하에서 유지되기 때문이다. 그리고 운영사의 경우에도 초과 물량에 대한 이익을 임대인과 나누어야하기 때문에 역시 수익성이 저하 될 여지가 있는 것이다.

이러한 여러 가지 한계점 및 문제점 등을 잘 검토하여 적절한 보완 및 대안을 신중하게 마련하여 시행한다면 효과는 더욱 커질 것으로 보인다.

참고문헌

- * 강달원, 임동석, “부산항 부가가치 창출 방안에 관한 연구 (A study on the Enhancing Value-Added Activities in Busan Port)”, 한국항해항만학회, 학회지 제35권 제1호, 2011년
- * 권능중, 안기명 “부산항 컨테이너터미널의 경쟁력 제고 전략에 관한 실증 연구”, 해양한국, 2002년 2월
- * 길광수 외, “우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구”, 한국해양수산개발원, 보고서, 2008년 9월
- * 길광수, “우리나라 컨테이너터미널 운영기업의 국제 경쟁력 제고 방안”, 한국해양수산개발원, 해양물류연구 논단, 2009년 7월
- * 김광수, “특급호텔 재무비율 비교분석과 개선방안에 관한 연구”, 관광경영학회, 관광경영학연구 제7권제2호, 2003년 6월
- * 김선구, 최용석, “컨테이너터미널 효율성 평가를 위한 AHP/DEA 통합모형”, 한국항만경제학회지 제28집 제2호, 2012년 6월
- * 김선구, 최용석, “컨테이너터미널 인력구성의 효율성 평가 (An Efficiency Evaluation of Employees Organization in Container Terminal)”, 산업경제연구 제25권 제6호, 2012년 12월
- * 김율성, “신항과 북항의 역할 정립과 연계 발전 방안 모색”, 부산발전연구원, 부산발전포럼 Vol. 127, 2011년 11월
- * 김정수, “부산의 신항과 북항의 합리적인 특화전략 연구”, 한국무역학회, 무역학회지 31(4), 2006년
- * 김재봉외 3인, “부산신항만의 경쟁우위 확보방안에 관한 연구”, 한국해운물류학회, 한국해운학회지 제36호, 2002년 12월
- * 김진만, 『선사의 컨테이너터미널 선택 결정요인분석 - 부산항 터미널을 중심으로-』, 석사학위논문, 2005년
- * 류동근, “국내 컨테이너 전용터미널의 효율성 비교”, 한국해운물류학회, 해운물류연구 제47권, 2005년

- * 모수원, 이광배, “부산항과 광양항의 컨테이너 터미널의 효율성”, 한국항만경제학회, 한국항만경제학회지 제26집 2호, 2010년 6월
- * 박태원, “우리나라 컨테이너 하역요금체계의 법. 제도적 개선방안”, 월간 해양수산, 2002년
- * 부산신항만(주), “부산신항만 화물유치를 위한 마케팅 전략에 관한 연구”, 2002년
- * 부산항만공사, “부산항 발전을 통한 지역경제 활성화 방안 연구”, 2005년
- * 부산항만공사, “부산항(북항) 재개발 사업 시행방안 검토”, 2007년 6월
- * 송계희, “부산 북항-신항 연계발전 방안 (A Study on Succeeding Together-Busan North & New Port)”, 한국항만경제학회지 제27집 제2호, 2011년 6월
- * 심기섭, “우리나라 항만 재개발 사업의 정책 방향”, 해양물류연구, 2009년 10월
- * 양원, “부산항 신항 개발에 따른 효율적인 항만운영 방안”, 해운물류연구 제55호, 한국해운물류학회, 2007년 10월
- * 여기태, 이철영, “SD법과 HFP법의 융합을 이용한 항만경쟁 모델의 개발”, 한국 시스템 다이내믹스 연구, 창간호, 2005년
- * 여희정, 구종순, 동무성, “아시아 항만의 효율성 분석에 관한 연구”, 한국무역학회, 무역학회지 제34집 5호, 2009년 11월
- * 장시문, 『우리나라 컨테이너터미널 운영기업의 국제 경쟁력 강화 방안』, 석사학위 논문, 2011년
- * 전찬영, 이종필 저, 『부산항 북항 및 신항의 물동량 유치 경쟁 Position 분석』, 한국해양수산개발원, 2007년
- * 최상희, 김우선, 하태영, 이주호, “국내 컨테이너터미널 리스크 관리 방안 - 항만시설, 운영 및 전략을 중심으로 - ”, 한국해양수산개발원, 정책연구, 2008년 12월

* 최형림, 박병주, 유동호, “SD 기법을 활용한 컨테이너터미널 경쟁력 강화 모델 개발”, 한국 시스템 다이내믹스 연구, 제7권 제2호, 2006년 11월

* 추연길 외, “부산항 컨테이너터미널 통합에 관한 연구 - 항만집중도 분석과 통합효과 (A Study on the Container Terminal Concentration for Busan Port)“, 한국항만경제학회지 제25집 제3호, 2009년 9월

* 하영석, 한중길, “지역 컨테이너항만의 발전전략”, 해운물류학회지 제50호, 한국해운물류학회, 2006년 9월

* 한국해양대학교, “항만하역시장 안정화 방안“ 연구보고서, 2011년 7월

* 국제신문

* 금융감독원(DART)

* 물류신문

* 부산항만공사

* 쉬핑 데일리

* 여수광양항만공사

* 연합뉴스

* 인천항만공사

* 코리아쉬핑가제트

* 한국해운신문

* 해사신문



감사의 글

적잖이 머뭇거리고 망설이며 도전했던 학위과정, 그 입학식이 어제 같은데 이제 모든 과정을 마무리하고 결실을 맺게 되었습니다. 지난 2년간의 대학원 생활은 정말 오랜만에 경험해 보는 가슴 설레는 배움의 길이었을 뿐만 아니라 저에게 많은 소중한 인연을 안겨준 행복한 시간들이었습니다. 지금 이 순간은 그간 제 주위에서 많은 분들이 물심양면으로 도와 주셨기에 가능 할 수 있었습니다.

우선 이 세상 누구보다 바쁜 일정에도 불구하고 묵묵히 지도해 주신 안기명교수님께 깊이 감사드립니다. 늘 많이 부족한 저를 꾸준한 인내심으로 지도해 주셨고, 그런 교수님의 배려로 저는 학위과정을 무사히 마칠 수 있었습니다. 그리고 논문심사를 맡아 주시면서 아낌없는 조언으로 저의 논문을 더욱 의미 있게 만들어 주신 이기환교수님과 유성진교수님께 감사의 말씀을 올립니다. 또한 논문을 통해 더욱 끈끈해진 양승현동기님과 박유경동기님께도 감사드립니다.

지난 2년간 저의 학교생활로 인해 발생하는 많은 업무 불편에도 불구하고 적극적으로 지원해 주신 박기홍본부장님, 김호섭팀장님, 김의재과장님 그리고 직원여러분 모두에게 다시 한번 더 감사의 인사 올립니다. 그리고 학형으로서 많은 조언을 아끼지 않으신 류동하부장님, 조민철부장님, 정수천부장님 그리고 강수성 과장님께도 아울러 감사의 말씀 드립니다.

그리고 늘 그 자리에서 변함없는 믿음으로 저를 지원해주는 고마운 아내 유채원씨, 공부가 점점 힘들어진다면서도 잘 따라와 주는 착하고 사랑스런 아들 경빈이, 그리고 보르미와 함께 이 결실을 함께 하고자 합니다.

마지막으로 자주 찾아뵙지 못해 늘 죄송한 마음뿐인 부모님께 감사드리고 사랑한다는 말씀을 올립니다.