



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

부산항 컨테이너터미널 운영사의
경영분석에 관한 연구

A Study on Business Analysis of Container Terminal Operation
in Busan Port



指導教授 辛 瀚 源

2015年 8月

韓國海洋大學校 海洋金融·物流大學院

港 灣 物 流 學 科

金 孝 燮

本 論文을 金孝燮의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 權 文 圭 (印)

委 員 申 英 蘭 (印)

委 員 辛 瀚 源 (印)



2015年 6月

韓 國 海 洋 大 學 校 海 洋 金 融 · 物 流 大 學 院

<목 차>

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Abstract | i |
| 제1장 서론 | 1 |
| 제1절 연구의 배경 및 목적 | 1 |
| 제2절 연구의 방법 및 구성 | 4 |
| 제2장 이론적 배경 | 7 |
| 제1절 기업경영분석의 이론적 고찰 | 7 |
| 제2절 기업경영분석의 연구동향 | 17 |
| 제3장 국내 컨테이너터미널의 현황 | 24 |
| 제1절 국내 주요 항만의 현황 및 물동량 | 24 |
| 제2절 부산항 컨테이너터미널 운영사 현황 및 물동량 | 28 |
| 제3절 부산항 컨테이너터미널 운영사의 재무구조 및 문제점 | 33 |
| 제4장 실증분석 | 47 |
| 제1절 부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영지표 분석 | 47 |
| 제2절 부산항 컨테이너터미널 운영사의 종합지수 분석 | 73 |
| 제3절 실증분석 결과의 해석 | 77 |
| 제5장 결론 | 92 |
| 제1절 연구의 요약 및 시사점 | 92 |
| 제2절 연구의 한계 및 향후과제 | 95 |
| 참 고 문 헌 | 97 |

< 표 목 차 >

| | |
|---|----|
| <표 2-1> 기업경영분석의 체계 | 8 |
| <표 2-2> 기업경영분석의 유용성 | 9 |
| <표 2-3> 재무비율의 분류 및 정의 | 12 |
| <표 2-4> 월 및 트렌트의 지수법 주요비율과 가중치 | 16 |
| <표 2-5> 브리چه트의 지수법 주요비율과 가중치 | 17 |
| <표 2-6> 선행연구의 요약 | 22 |
| <표 3-1> 세계 주요 컨테이너 터미널 운영 규모 | 25 |
| <표 3-2> 최근 10년간 국내 컨테이너터미널 처리실적 | 26 |
| <표 3-3> 부산항 컨테이너터미널 운영사 현황 | 28 |
| <표 3-4> 부산항 컨테이너터미널 물동량 비교 | 32 |
| <표 3-5> 부산항 컨테이너 하역요율 현황 | 39 |
| <표 3-6> 부산항 컨테이너 하역시장 변동 현황 | 40 |
| <표 3-7> 부산항 컨테이너 하역시장 안정화 수준 | 41 |
| <표 3-8> 부산항 컨테이너터미널 운영사별 매출액 현황 | 43 |
| <표 3-9> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출원가 및 판매관리비 | 44 |
| <표 3-10> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영수지 현황 | 45 |
| <표 4-1> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출원가율 분석 | 48 |
| <표 4-2> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액영업이익률 분석 | 50 |
| <표 4-3> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산세전이익률 분석 | 51 |
| <표 4-4> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산증가율 분석 | 54 |
| <표 4-5> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액증가율 분석 | 55 |
| <표 4-6> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산증가율 분석 | 57 |
| <표 4-7> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유동비율 분석 | 59 |
| <표 4-8> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 부채비율 분석 | 61 |
| <표 4-9> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 자기자본비율 분석 | 63 |
| <표 4-10> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출채권회전율 분석 | 65 |
| <표 4-11> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산회전율 분석 | 67 |
| <표 4-12> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산회전율 분석 | 69 |
| <표 4-13> 경영지표 분석 결과 | 70 |
| <표 4-14> 부산 북항 컨테이너터미널 운영사의 월의 지수법 분석 | 73 |

| | |
|---|----|
| <표 4-15> 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 월의 지수법 분석 | 74 |
| <표 4-16> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 트렌트의 지수법 분석 | 75 |
| <표 4-17> 월 및 트렌트의 종합지수 분석 결과 | 76 |
| <표 4-18> 주요 외국항만의 컨테이너 하역요율 비교 | 82 |
| <표 4-19> 부산항 국적별 컨테이너 화물 처리실적 | 83 |
| <표 4-20> 부산 신항 컨테이너터미널 하역능력 | 87 |



<그림 목 차>

| | |
|--|----|
| <그림 1-1> 연구의 구성 및 흐름 | 6 |
| <그림 3-1> 국내 주요 3개 항만의 컨테이너 처리실적 동향 | 27 |
| <그림 3-2> 국내 컨테이너터미널 처리실적 비중(2014년 기준) | 27 |
| <그림 3-3> 부산항의 전경 | 29 |
| <그림 3-4> 부산 북항 전경 | 30 |
| <그림 3-5> 부산 신항 전경 | 31 |
| <그림 3-6> 부산 북항 및 신항의 컨테이너 처리실적 | 33 |
| <그림 3-7> 부산 북항 컨테이너터미널 운영사의 자산구조 | 34 |
| <그림 3-8> 부산 북항 컨테이너터미널 운영사의 부채 및 자본 구조 | 35 |
| <그림 3-9> 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 자산구조 | 36 |
| <그림 3-10> 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 부채 및 자본 구조 | 37 |
| <그림 3-11> 부산항 컨테이너 하역요율 비교 | 39 |
| <그림 3-12> 부산항 하역시장 안정화 지수 변화 동향 | 42 |
| <그림 3-13> 부산항 컨테이너터미널 운영사별 매출액 현황 | 43 |
| <그림 3-14> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 평균 매출원가 및 판매관리비 | 45 |
| <그림 3-15> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 영업이익 현황 | 46 |
| <그림 4-1> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출원가율 | 49 |
| <그림 4-2> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액영업이익률 | 50 |
| <그림 4-3> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산세전이익률 | 52 |
| <그림 4-4> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산증가율 | 54 |
| <그림 4-5> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액증가율 | 56 |
| <그림 4-6> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산증가율 | 57 |
| <그림 4-7> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유동비율 | 60 |
| <그림 4-8> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 부채비율 | 62 |
| <그림 4-9> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 자기자본비율 | 63 |
| <그림 4-10> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출채권회전율 | 66 |
| <그림 4-11> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산회전율 | 68 |
| <그림 4-12> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산회전율 | 69 |
| <그림 4-13> 월 및 트렌트의 종합지수 분석 결과 | 76 |

<그림 4-14> 부산항 컨테이너 화물 물동량 78
<그림 4-15> 부산항 환적 운송업무 정보화 현황 80
<그림 4-16> ITT 플랫폼 구축안 81



Abstract

A Study on Business Analysis of Container Terminal Operation in Busan Port

Hyosub Kim

Department of Port Logistics
Graduate School of Marine Finance & Logistics
Korea Maritime And Ocean University

The competition structure of port industry has been changed by the recent global financial crisis. In addition, the excessive competition of container terminals in Busan Port has been increasingly intensifying. Since Busan New Port opened, the competitiveness for Busan North Port has been getting worse due to deteriorated facilities as well as geological condition, lower sea level. With these weakness, the volume of cargo handled at Busan New Port has been still on the rise while cargo handling volume at Busan North Port has fallen resulting in the gradual widening productivity gap.

Under this circumstances, container handling tariff has sharply decreased and terminal operators in Busan North Port suffer serious revenue deficit.

The overall study objective is to suggest effective methods to overcome the financial problems and improve the competitiveness of container terminal operators in order to set up co-prosperity and promote balanced and sustainable development between Busan North Port and Busan New Port.

This study analyzed and compared the financial status of 8 terminal operators in Busan Port categorized in storage and support activities for transportation.

This study sheds light on this issue by conducting an empirical analysis using two methodologies.

The first method is twelve financial ratio analysis incorporated by financial indicator applied to business analysis. Each index has a limitation to show business performance by itself. So as an comprehensive approach, Index Method is used to evaluate summated ratings in respect of each indicator.

The second analysis used in this study is A. Wall's Index Method and Trant's Index Method for the comparative business analysis among the terminal operators in Busan Port.

In the process of analyzing key financial ratios of the terminal operators in comparison with an average ratio of the H52, Storage and support activities for transportation industry in Korea, total numerical value is created. With Index Method, each numerical value on a maximum of 100 points is compared to the others in order to develop a more objective criteria of judgement of collective business performance.

Looking into the result from the analysis, the profit trend, growth rate and turnover are found to be quite different between North Port and New Port in Busan. All related matters are caused by the

current situation where Busan North Port is getting worse in financial position while Busan New Port appears the opposite. Also, the debt ratios, total borrowings and bonds payable to total asset of the terminal operators in Busan North Port were much higher than Busan New port. In case of equity ratio of Busan North Port operators, it is shown much lower than standard ratio.

This study points out the sluggish sales in Busan North Port and suggests effective solutions to the problems including measures to increase revenue as well as reduce operational cost.

The findings of this study provide meaningful implications for improvement plans as follows.

First, to make the maximum revenue in Busan Port needs to become a maritime logistics hub particularly of transshipment. In order to attract more transshipment freight and improve the transshipment competitiveness it is necessary to develop the ITT(Inter Terminal Transfer) system for saving transfer cost among container terminal operators in Busan.

Secondly, the legal basis for tariff approval system out to be established. The tariff in Busan North Port has been significantly dropped due to fierce competition between container terminal operators to accommodate more vessels and increase volume of cargo. To minimize the price gap compared with Singapore, Shanghai and Ningbo, major ports nearby Busan Port, the legal basis must put in a place. This effort will be a robust foundation to make overall tariff stabilization in gradual progress based on mutual agreement of parties involved.

Third, terminal operators need to change their operating system by utilizing Big data for securing port safety and transforming into

Eco-friendly port. The big data analysis related to calling pattern and expenditure of shipping company contributes to enhancing the productivity as well as forging disaster recovery system. In particular, disaster recovery system is expected to maximize credibility of port operation and ensure high performance of port business through the immediate response with a computing database.

Forth, to make operation expense minimize, the fixed rental system is changed into volume linked terminal lease scheme with throughput ceiling system for each terminal operator. This scheme will support to mitigate the excessive competition and eventually improve the financial structure by saving the fixed cost.

Lastly, terminal operators need to induce outsourcing service for non-core functions of terminal operation to save the labor cost. The outsourcing workers should be mobilized if needed on the basis of proper deployment for securing flexibility of manpower structure.

With regard to the result from this study, it is found that the polarization of financial profit for terminal operators in Busan Port is caused by excessive competition and different financial structure. Therefore it remains critical that the problem facing Busan Port should be solved with not only stable supply of volume but also continuous management improvement in financial structural approach.

We expect that additional and feasible alternatives are suggested from the study to container terminal operators in Gwangyang and Inchun for achieving stabilization in Busan Port.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

2008년 리먼 브러더스 사태에서 비롯된 글로벌 경제위기는 그리스, 스페인 등 유로존의 경제위기로 이어져 여전히 어려움이 지속되고 있다. 이러한 여파로 물동량이 급감하여 해운선사 및 화주 등 해운항만 업계도 불황을 타개하고자 노력하고 있다. 특히 세계 주요 정기 선사들은 운송기간 단축을 통하여 경쟁력의 우위를 확보하고 기항지수를 축소하는 동시에 수송단위(TEU)당 운송비용을 줄이기 위한 컨테이너선의 대형화를 적극적으로 추진하고 있다.

또한 최근의 글로벌 해운선사는 선사 간 M&A로 2M, O3, G6 및 CKYHE 등 전략적 제휴(Strategic Alliance) 추세를 보이고 있다. 이들은 컨테이너터미널의 주요 고객으로서, 거대한 규모를 통해 시장을 지배하려는 이른바 독과점적 지배체제를 구축, 중소형 선사 및 화주의 물동량 감소로 인한 경영악화는 물론 컨테이너터미널 운영사간 경쟁을 심화시켜 추가적인 하역요금 하락을 야기하여 컨테이너터미널의 운영상황을 전반적으로 매우 어렵게 만들고 있다. 이는 초대형 컨테이너선의 보편화에 따라 항만에 기항하는 선박과 기항빈도는 줄어들고 대신, 양적하 물동량 피크가 큰 초대형선의 기항이 늘어나게 됨에 따라 컨테이너 터미널의 수익성은 줄어드는 반면, 항만체선의 가능성이 높아지는 규모의 비경제 효과만 나타나게 됨을 의미한다.

이러한 상황은 컨테이너터미널 운영사들에게 대형 선박을 유치하기 위해 충분한 선석길이와 안벽 수심을 구비 하고, 노후 장비 교체 등 기본적인 시설투자를 늘리며, 컨테이너터미널 내에서의 양·적하, 장치장 및 반·출입 작업을 수행함에 있어 운영사의 생산성 향상과 자원의 효율적 활용을 가능하며 항만 이용자의 물류비 절감이라는 긍정적 기능을 유발을 통해 수출기업과 항만의 경쟁력 향상에도 기여한다.

하지만 세계 경제의 느린 회복세와 계속되는 글로벌 대형선사의 얼라이언

스 및 서비스 수준 향상의 지나친 요구로 컨테이너터미널 운영사간의 경쟁은 항만 하역 효율 경쟁으로 이어져 수익성은 점점 더 악화되고 민간기업의 항만투자에 대한 매력을 감소시켜 적기의 시설투자를 놓침으로서 고객의 확보 및 유치가 어렵게 되는 악순환의 고리에 빠질 위험에 직면해 있다.

동북아시아 허브항의 이점을 가진 부산항도 눈앞에 닥친 현실을 외면할 수는 없었다. 부산항은 물동량 증가에 대응하기 위해 공간적 입지를 달리하는 신항이 2006년 추가로 개장되면서 북항과 신항간의 경쟁 구도가 형성되어 지금까지 계속되고 있다. 초대형선 접안에 유리한 현대화된 시설을 갖춘 신항은 기존 북항의 전용터미널에 비해 선사가 상대적으로 선호하는 경향을 보였으며, 이의 결과로 기존 북항에서 처리되고 있는 물량이 대거 신항으로 이전되는 상황이 전개되고 있다. 이에 북항에 위치한 터미널 운영사는 기존 자사 물량을 확보하는 차원에서 서비스 제고보다는 저렴한 하역효율로 대응하여 물량이탈을 방지하는 전략을 구사하였다.

하지만 이러한 노력에도 불구하고 2012년부터 부산 신항에서의 처리물량이 부산 북항을 추월하기 시작했으며, 2014년 물량처리 실적은 신항 64%와 북항 36%로 신항 물량이 북항 물량을 넘어서는 결과가 발생하였다. 이러한 물량처리 비율은 2015년에도 계속될 것으로 전망되며, 실제 2015년 1분기의 부산항 물량처리 실적도 신항 66%와 북항 34%로 신항의 처리 비중이 소폭 상승하였다. 2015년 1분기 북항의 처리 물량은 161만TEU로 전년 동기 대비 3.1% 증가한 것에 반해 신항은 311만TEU를 기록해 7.2% 증가한 것으로 나타났다. 이는 부산 신항 컨테이너터미널 운영사 5곳이 물동량을 안정적으로 유치하기 위해 이들 4대 해운동맹과 전략적 제휴를 하고 있는 원인에서 발생하는 결과이다. 실제로 한진해운신항만(HJNC)과 현대부산신항만(HPNT)은 자사가 속한 CKYHE, G6와 각각 손잡았다. 부산신항국제터미널(PNIT)도 터미널 지분을 보유한 싱가포르 부두운영사인 PSA와 특수 관계에 있는 APL로 인해 G6 물량을 취급하고 있다. 부산신항만(PNC)은 2M과 제휴했고, 부산신항컨테이너터미널(BNCT)은 O3와 손잡았다. 2014년 12월 현재, 이들 해운동맹이 부산항 신항과 북항에서 처리한 물량은 전체 1,865만TEU중

66.2%에 해당하는 1,235만TEU로 집계되었다.¹⁾

하지만 한때 부산경제의 견인차 역할을 했다고 해도 과언이 아닌 부산 북항은 부두 길이가 짧고 수심이 얕아 세계 4대 해운동맹의 물량유치전에서 외면당하고 Intra-Asia권의 중소형선사 기반으로 최소 물량유지로 역할이 축소되고 있는 상황으로 부산 신항과의 비교열위에 이르며, 부산 북항 운영사간의 물량유치를 위한 과다경쟁 및 해운업의 장기 불황에 따른 선박회사의 물류비 절감을 위한 하역요율 인하요청 등으로 신고요율 이하의 저가 마케팅을 실시하게 이르렀다. 이렇게 부산 북항에서는 고비용의 항만개발비용 투자에 비하여 저가의 항만하역요금 책정으로 인한 국가의 경제적 손실 또한 간과할 수 없는 상황에 이르렀으며, 이는 운영사의 채산성 악화의 주원인으로 이어지며 시설 노후화와 더불어 각 선사들이 추가기항 기피사유의 주원인이 되어 선석을 유휴상태로 운용하는 등 선석불균형이 지속적으로 이어지고 있다. 이러한 위기를 극복하기 위해 2013년 12월 감만부두 운영사인 한진해운, 인터지스, 세방이 하나로 통합해 부산국제터미널(BIT)을 출범시켰다. 하지만 치밀한 준비 없이 화학적으로 결합된 통합법인은 지금까지 이렇다할 시너지 효과를 내지 못하고 있다. 기항하던 선대의 이탈로 물동량은 2013년 146만TEU에서 지난해 113만TEU로 22.6% 줄었으며, 통합 후 4개 선석 가운데 양 끝에 있는 1번 또는 4번 선석을 반납하지 않고, 자성대부두를 운영하는 허치슨이 반납한 뒤 임대해서 쓰던 3번 선석을 반납해 선석이 중간에 끊어지는 컨테이너터미널 운영상의 약점을 드러내고 있다.

이와는 별개로 부산항 북항 컨테이너터미널 운영사의 통합 논의는 북항에서 물동량 1, 2위를 차지하는 신선대부두(CJ대한통운부산컨테이너터미널)와 자성대부두(한국허치슨터미널)에도 일어나고 있으나 그 성사여부는 여전히 불투명하다.

이렇듯 현재의 글로벌 경제위기 극복과 갑작스런 중국항만들의 물동량 증가로 인해 지난 11년간 지켜온 글로벌 항만 세계 5위(물동량 기준) 자리를 다시 회복하기 위해서는 부산 신항을 집중적으로 육성·개발함과 동시에 부

1) 부산항만공사 2015년 2월 보도자료 인용.

산 북항은 부산 신항과의 공동노력과 항만당국의 협력으로서 선의의 경쟁을 통한 운영 안정화를 도모하고 양항의 균형발전을 위한 효율적인 운영방안이 시급한 상황이다.

따라서 본 연구에서는 시간이 갈수록 경영 수익성이 개선되어 가는 부산항 신항과 이와는 반대의 길로 접어든 북항의 컨테이너터미널 운영사들의 경영 상태를 각종 경영분석 지표들을 선정하여 보다 세부적으로 비교·분석함으로써 부산항 컨테이너터미널 운영사들의 종합적인 경영 상태에 대한 결과를 바탕으로 부산항 신항과 북항의 이원체제에 대한 상생의 해법을 제시해 보고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 구성

본 연구는 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사들의 수익이 본격적으로 개선된 2010년부터 2014년 동안 부산항 컨테이너 터미널 운영사들이 금융감독원 전자공시시스템에 공시한 감사보고서를 바탕으로 부산 북항의 경영상의 문제점을 파악하고 경영지표 산출 및 부산 신항의 경영지표들과 비교·분석하고 종합지수분석 기법을 활용하여 규모의 차이가 있는 부산 북항과 부산 신항의 객관적인 경영 상태를 진단하고 그 결과를 바탕으로 부산항 컨테이너터미널 운영사간의 경쟁력 강화와 재무구조 개선 및 수익성 증대를 위한 방안을 제시하고자 한다.

경영지표 분석은 한국은행에서 발행한 “알기 쉬운 경제지표 해설”(2014)의 주요 경영지표를 기준으로 한다. 주요 경영지표인 성장성, 수익성, 안정성, 활동성 지표를 분석한다.

또한 부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영분석 결과를 종합적으로 분석하기 위하여 종합지수분석을 사용하였다. 지수법(Index Method)이란 기업의 재무 상태와 경영성과에 대한 종합적 판단을 위해 중요 재무비율에 일정한 가중치를 부여하여 가중평균 함으로써 종합평점을 구하는 방법이다.

본 연구에서는 분석대상기간 동안의 경영분석 결과를 월(Wall)의 지수법과

트렌트(Trant)의 지수법을 활용하고자 한다.

본 연구의 내용은 다음과 같이 구성되어 있다.

제1장에서는 연구의 배경 및 목적을 설정하고 연구방법과 구성을 기술하고자 한다.

제2장에서는 기업경영지표분석의 이론적 배경 및 선행연구를 살펴보고자 한다.

제3장에서는 국내 주요 항만과 부산항 컨테이너터미널 운영사의 물동량 현황을 파악, 재무구조의 현황 및 문제점을 설명하고자 한다.

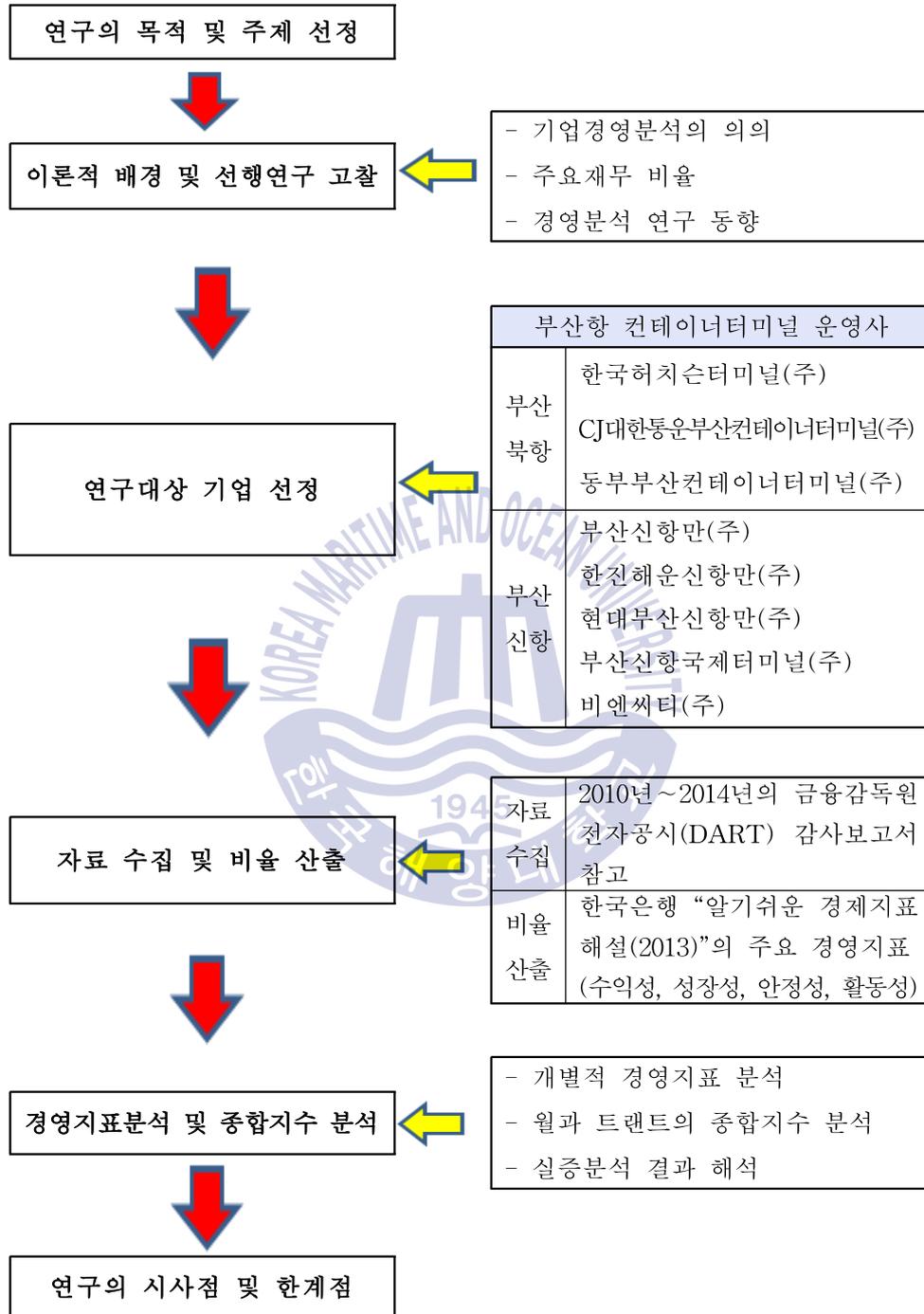
제4장에서는 경영 분석지표를 활용하여 부산 북항 및 부산 신항의 재무구조를 실증 분석하고 이를 바탕으로 종합지수 분석하여 그 결과를 통해 부산항 컨테이너 터미널 운영사의 수익 개선 방안을 제시하고자 한다.

제5장에서는 결론으로 연구결과를 요약하였으며, 본 연구의 시사점과 한계점 및 향후 연구과제의 방향을 제시하고자 한다.

본 연구의 구성내용을 도식화하면 다음의 <그림 1-1>과 같다.



<그림 1-1> 연구의 구성 및 흐름



제2장 이론적 배경

제1절 기업경영분석의 이론적 고찰

1. 기업경영분석의 의의

기업경영분석이란 투자자, 금융기관, 경영자 등 기업 이해관계자들의 합리적인 의사결정에 도움을 줄 수 있도록 계량적 또는 비계량적 정보를 이용하여 기업의 재무상태 및 경영성과를 종합적으로 판단하는 것을 말한다. 전통적으로 경영분석은 재무비율분석을 중심으로 진행되어 왔으며 재무이론의 발전과 재무정보의 전산화 등으로 분석기법이 고도화 되고 있다. 20세기 초 미국의 금융기관들이 거래 기업의 단기채무 지급능력을 판단하는 신용분석의 수단으로 사용하는 등 주로 과거와 현재의 재무상태 및 경영성과를 분석하는데 중점을 둔 것에서 비롯되었으나 최근의 분석 경향은 과거와 현재는 물론 미래의 재무 상태와 경영 상태를 평가하는데 더 많은 관심을 두고 있다. 즉, 오늘날에는 금융기관뿐만 아니라 경영자나 투자자들의 투자분석, 기업 내부의 자체평가, 기업 인수합병의 타당성 검토, 기업부실예측 등의 의사결정, 중앙은행과 정부의 통화신용 및 산업정책 수립, 신용평가기관의 기업평가와 행정기관의 건설용역, 구매 관련 입찰시 업체평가의 기준 등으로 이용범위가 확대되고 있다.²⁾

기업경영분석은 재무제표 분석과 재무 분석이라는 용어와 구분 없이 사용되고 있으며, 기업경영분석의 체계를 <표 2-1>과 같이 분류 할 수 있다.

2) 한국은행(2008), 「기업경영분석 해설」, pp.4~6. 내용참고.

<표 2-1> 기업경영분석의 체계

| 기 업 경 영 분 석 | | |
|-------------|---------------------------|---------------------------------|
| 재 무 분 석 | | 기업의 평판, 경영자의 능력, 산업전망등 기타 질적 정보 |
| 재 무 제 표 분 석 | 주가, 자본비용, 시장점유율 등 기타 양적정보 | |
| 재무제표 등 회계자료 | | |

자료 : 조지호 · 정성훈(2012), 「현대 재무관리」, pp.575~580.

앞서 살펴본 바와 같이 기업경영분석은 경영자, 금융기관, 투자자, 정부기관 및 외부 감사기관 등 다방면에서 활용되며 사용자의 활용목적에 따라 중요시되는 분석내용에 따라 차이가 있다.

첫 번째로 경영자는 내부통제 업무계획 및 경영전략 수립등 경영관리에 필요한 자료를 얻기 위하여 경영분석을 행한다. 따라서 경영자의 경우 경영분석의 초점은 경영활동의 능률을 측정하고 그 원인을 분석하는데 있으며 기업의 전체적인 효율을 쉽게 나타낼 수 있는 수익성 분석을 중시하는 경향이 있다. 그리고 경영자의 기업경영분석에는 재무제표뿐만 아니라 자산의 시장가치나 미래이익 예측치 등과 같이 일반에게 공개되지 않는 내부 자료와 주가, 시장 점유율, 생산성 등과 같은 비회계적 자료도 폭 넓게 활용된다. 또한 기업의 구성원중의 하나인 종업원들도 기업의 경영상황과 경영분석을 통하여 임금협상 등의 자료로 활용할 수 있다.

두 번째로 은행 등 신용을 제공하는 금융기관은 채무상환능력을 파악하기 위해서 경영분석을 수행한다. 즉, 대출금 회수에 차질이 없도록 차입의 사업 성격상 발생하는 신용위험에 대한 전망, 해당 기업의 경영성과와 재무상태 및 현금흐름상의 부채 상환능력 등에 대한 평가를 통해 기업의 유동성 및 안정성을 주로 분석하게 된다.

세 번째로 투자자는 투자종목의 선택이나 포트폴리오의 구성을 위하여 해

당 기업의 미래 수익 창출능력, 배당능력, 사업 위험도 등을 종합 검토 할 필요가 있다. 그리고 투자대상의 영업활동 및 재무활동 등에 관한 합리적인 의사결정을 위해 경쟁 기업이나 관련업종 등의 재무비율과 비교분석하는 등 투자 대상기업의 기업 가치와 회사채 평가 등에 기업경영분석이 활용된다.

네 번째로 외부감사 및 신용평가 기관은 기업에 대한 회계처리의 적정성과 기업발전의 가능성을 평가하기 위하여 재무비율분석은 물론 기업부실 예측모형과 같은 각종 계량적 경영분석기법등을 활용한다.

<표 2-2> 기업경영분석의 유용성

| 분 석 자 | | 유 용 성 |
|-------------|------------------|--|
| 내부 이해관계자 | 경영자 | 경영계획을 수립하는데 필요한 정보를 얻을 수 있다. |
| | 종업원 | 근로조건을 협약하는데 필요한 정보를 얻을 수 있다. |
| 외부 이해관계자 | 금융기관 | 대출여부와 대출조건을 결정하는데 필요한 정보를 얻을 수 있다. |
| | 투자자 | 주식이나 채권투자결정에 필요한 정보를 얻을 수 있다. |
| | 외부감사 및 신용평가기관 | 특정기업의 성장성 및 신용평가에 필요한 정보를 얻을 수 있다. |
| | 세무당국 및 정부기관 | 기업의 담세능력과 탈세여부를 판단하고 국제 경쟁력 제고를 위한 산업정책 수립 등에 필요한 정보를 얻을 수 있다. |

자료 : 조지호 · 정성훈(2012), 전계서, pp.571~616, 연구자 재정리.

마지막으로 정부기관 및 감독기관들은 각각 그 목적을 달성하기 위하여 관할기업에 대한 경영분석을 실시하고 있다. 세무당국은 기업의 담세능력평가 및 탈세방지 등을 위해 기업에 대한 경영분석을 실시하며, 금융감독원은 투자자 보호와 금융기관의 부실예방을 위하여 금융기관에 대한 경영분석을 수행한다. 또한 정부는 국제경쟁력 제고를 위한 산업 구조조정, 중소기업 육

성 등의 산업정책 수립을 위해 경영분석 자료를 활용하며 중앙정부 및 지방 정부의 투명한 구매활동을 위해서도 경영분석 자료가 활용된다. <표 2-2> 기업경영분석의 유용성은 기업의 이해관계자들을 내부이해관계자와 외부이해관계자로 구분해서 이들의 기업경영분석의 유용성을 정리해 놓은 것이다.

2. 기업경영분석의 방법 및 주요지표

기업경영분석 방법에는 몇 가지 방법이 있다. 그중 관계비율법, 구성비율법, 표준비율법, 지수법, 실수비교법이 중요하게 쓰이고 있다.

관계비율법은 재무제표상의 한 항목과 다른 항목간의 관계를 비율로 표시하여 기업의 수익성, 유동성, 안정성 등을 분석하는 것으로서 일반적으로 널리 알려진 분석방법이다. 구성비율법은 재무제표 각 구성항목을 백분율로 나타낸 것으로서 총자산에 대한 구성비율을 표시하는 백분율대차대조표, 총매출액에 대한 구성비율을 표시하는 백분율손익계산서 등이 주로 이용된다.

표준비율법은 재무제표로부터 산출한 경영분석비율을 표준비율과 비교하여 경영 상태를 판단하는 분석방법이다. 표준비율은 동종기업의 수치를 평균하여 산출하거나 기업의 목표에 의해 설정될 수 있다.

지수법은 기업경영에 대한 종합적 판단을 목적으로 하는 분석방법으로 개별적 비율분석으로는 기업의 경영 상태나 경영성과에 대한 종합적인 판단이 어려우므로 분석목적에 따른 중요비율을 산출한 후 각각의 중요비율에 대해 가중치를 부여하여 하나의 지수를 만들고 이를 통해 기업의 경영활동을 종합적으로 판단하는 것을 말한다.

실수비교법은 시간의 변화에 따른 경영상태의 변화를 파악하기 위해 비교대차대조표와 비교손익계산서를 작성하여 해당항목의 증감률을 구하고 이를 통해 재무 상태나 손익의 변동 상황을 파악하는 분석방법이다.³⁾

최근에는 재무비율의 기업부실예측, 채권등급평가, 신용등급의 분류 등 중요한 의사결정에 이용 될 수 있다는 사실이 실증적으로 확인됨으로써 비율

3) 한국은행(2008), 전계서, pp.16~17.

분석의 이용은 더욱 확대되어 가는 추세이다.

재무비율분석의 유용성에 관한 실증연구들에서 Beaver(1968)는 재무비율의 기업실패에 대한 예견력을 검증하고 있다.⁴⁾ 그는 실패한 기업의 재무비율은 실패하지 않은 기업의 재무비율과 크게 다르게 나타나며, 이러한 재무비율들은 실패 전 수년간 동안 크게 악화되고 있었다는 사실을 검증하였다.

그리고 Edmister(1972)도 중소기업의 실패를 예측하는데 있어서 재무비율분석의 유용성을 인정하고 있다.⁵⁾ 그는 복합판별분석을 통하여 당년도만이 아닌 3년간의 재무비율을 평균하여 기업의 실패를 정확히 예견할 수 있는 판별모형을 만들었다. 이와 같이 재무비율분석의 유용성이 나타나는 반면 특정비율의 양호함과 불량함의 기준이 명확하지 않은 한계도 나타난다.

<표 2-3>은 재무비율의 분류와 정의를 요약하여 제시하였다.



4) William H. Beaver(1968), "Market Prices, Financial Ratios, and the Prediction of Failure", *Journal of Accounting Research*, Vol.6, No.2, pp.179~292.

5) Robert O. Edmister(1972), "An Empirical Test of Financial Ratio Analysis for Small Business Failure Prediction", *Journal and Quantitative Analysis*, Vol.7, No.2, pp.1477~1493.

<표 2-3> 재무비율의 분류 및 정의(계속)

| 주요 경영지표 | 활용지표 | 산 식 | 의 미 |
|------------|---------------|--|---|
| 안정성 | 유동비율 | $(\text{유동자산} \div \text{유동부채}) \times 100$ | 기업의 단기채무 상환능력 판단지표 |
| | 비유동비율 | $(\text{비유동자산} \div \text{자기자본}) \times 100$ | 기업자산운용측면의 안정 성 지표 |
| | 부채비율 | $(\text{총부채} \div \text{자기자본}) \times 100$ | 타인자본과 자기자본과의 관계를 나타내는 대표적인 안정성 판단지표 |
| | 자기자본 비율 | $(\text{자기자본} \div \text{총자본}) \times 100$ | 자기자본 조달비중으로 자 본구성의 안정성을 판단하 는 지표 |
| | 차입금 의존도 | $(\text{장·단기차입금} + \text{회사채}) \div \text{총자본} \times 100$ | 총자본중 차입금의 비중을 나타낸 지표 |
| 수익성 | 매출액 영업이익율 | $(\text{영업이익} \div \text{매출액}) \times 100$ | 순수한 영업활동에 의해 창출된 이익을 매출액으로 나눈 것으로 대표적 수익 성지표의 하나 |
| | 매출원가율 | $(\text{매출원가} \div \text{매출액}) \times 100$ | 기업의 원가율 또는 마진 율을 측정하는 지표 |
| | 이자보상 비율 | $(\text{영업이익} \div \text{이자비용}) \times 100$ | 기업의 이자부담능력을 평 가하는 지표 |
| | 매출액판매 관리비율 | $(\text{판매비외관리비} \div \text{매출액}) \times 100$ | 기업의 판매·관리활동의 효 율성을 의미하는 재무비율 |
| 성장성 지표 | 매출액 증가율 | $(\text{당기매출액} - \text{전기매출액}) \div \text{전기매출액}$ | 경영성과의 변화 (영업활동의 신 장세)를 설명하는 대표적인 지표 |
| | 유형자산 증가율 | $(\text{당기말 유형자산} - \text{전기말 유형자산}) \div \text{전기말 유형자산}$ | 미래의 성장잠재력을 측정해 볼 수 있는 대표적인 지표 |
| | 총자산 증가율 | $(\text{당기말 총자산} - \text{전기말 총자산}) \div \text{전기말 총자산}$ | 기업의 전체적인 성장성을 측정하는 지표 |

<표 2-3> 재무비율의 분류 및 정의

| 주요 경영지표 | 활용지표 | 산 식 | 의 미 |
|---------|-----------|---|--|
| 생산성 지표 | 총자본투자 효율 | $(\text{부가가치} \div \text{평균총자본액}) \times 100$ | 기업의 자본생산성을 나타내는 지표 |
| | 부가가치율 | $(\text{부가가치} \div \text{매출액}) \times 100$ | 매출액중에서 생산활동에 참여한 생산요소의 소득 비율 |
| | 인당처리 물량 | $(\text{총처리물량} \div \text{인원수}) \times 100$ | 1인당 처리한 컨테이너 물량을 의미하는 비율 |
| 활동성 지표 | 매출채권 회전율 | $(\text{매출액} \div \text{평균매출채권}) \times 100$ | 매출채권의 현금화 속도를 나타내는 비율 |
| | 유형자산 회전율 | $(\text{매출액} \div \text{평균유형자산}) \times 100$ | 유형자산의 효과적인 이용 정도를 나타내는 지표 |
| | 총자산 회전율 | $(\text{매출액} \div \text{평균총자산}) \times 100$ | 기업소유의 총자산이 얼마나 효과적으로 이용되었는지를 나타내는 비율 |
| 현금 흐름 | 현금흐름 보상비율 | $(\text{영업활동으로 인한 현금흐름} + \text{이자비용}) \div \text{이자비용} \times 100$ | 영업활동으로 인한 현금흐름으로 이자비용을 충당할 수 있는가를 나타내는 기업의 이자부담능력 측정지표 |
| | 투자안정성 비율 | $(\text{영업활동으로 인한 현금흐름} \div \text{유형자산투자순지출}) \times 100$ | 영업활동으로 인한 현금흐름으로 유형자산 투자지출을 충당할 수 있는가를 나타내는 기업의 투자안정성 평가지표 |

자료: 한국은행(2008), 전개서, pp.51~98, 연구자 재정리.

한편 개별적으로 계산된 재무비율이 양호한가 혹은 불량한가를 판단하기 위해서는 비교 평가할 수 있는 기준치가 필요하며 특히 제2절에서 언급될 종합평점을 산출할 때 가중평균의 대상이 되는 기준치가 필요한데 이러한 비교평가의 기준으로 한국은행에서 2014년 10월에 발표한 “2013년 기업경영

분석 결과(해설 및 통계편)”과 2015년 4월에 발표한 “2014년 기업경영분석 (주권상장법인 및 비상장 주요기업 대상)”을 바탕으로 부산항 컨테이너터미널 운영사들이 속한 H52. 창고 및 운송관련 서비스업(Storage and support activities for transportation)의 비율을 사용하였다.

3. 종합지수분석의 개념 및 절차⁶⁾

부산항 컨테이너터미널 운영사의 재무 상태와 경영성과에 대한 종합적인 판단을 위해 중요 재무비율에 일정한 가중치를 부여하여 가중 평균함으로써 종합평점을 구하고 분석대상 기간 동안의 경영지표 분석결과에 대하여 종합적인 판단지표를 제시하기 위해 본 연구에서는 지수법을 이용하였다.

지수법은 가중비율총합법(weighted ratio method)이라고도 하며 월(A.wall)에 의하여 최초로 제시된 종합적인 비율분석 방법이다. 각종 재무비율을 계산하여 이를 표준비율과 비교하는 개별적인 비율분석은 분석대상기업의 재무 상태나 경영성과를 단편적으로 평가하는 데 이용될 수 있으나 종합적으로 평가하는 데에는 많은 제약을 갖는다.

예를 들어 개별비율을 표준비율과 비교할 때 유동성비율은 양호하나 수익성비율이 불량하다든가 또는 활동성비율은 양호하나 안정성비율이 불량하다든가 하면 해당기업의 전반적인 재무 상태와 경영성과가 양호한 지 또는 불량한 지를 판단하기 어렵다. 또한 각 비율들이 표준비율보다 양호 또는 불량하다 하더라도 정도의 차이가 있을 수 있으며 중요도에서도 차이가 있을 수 있다. 이와 같은 한계점을 극복하기 위하여 지수법이 이용된다. 지수법은 분석하고자 하는 몇몇 주요비율을 선정하고, 선정된 비율들의 중요도를 가중치로 해서 구한 종합평점으로 기업의 재무 상태와 경영성과를 종합적으로 평가하는 방법이다.

종합지수 분석에 의한 비율분석의 종합적 평가절차는 다음과 같다.

- 1) 주요 재무비율의 선정 : 분석목적에 따라 몇 개의 주요비율을 선정한다.

6) 한국은행(2008), 전계서, pp.110~121. 내용참고.

- 2) 가중치의 부여 : 선택된 주요비율의 중요도에 따라서 가중치를 부여한다. 이때 가중치의 합계는 100점이 되도록 한다.
- 3) 관계비율의 계산 : 선택된 주요비율의 실제비율과 이에 대응하는 표준비율을 비교하여 관계비율을 산출한다.
- 4) 종합지수의 산출 : 산출된 관계비율에 비율별 가중치를 곱하여 평점을 계산하고 비율별 평점을 합하여 지수를 구한다.
- 5) 종합평가 : 지수가 100점 이상이면 양호한 것으로 판단하고 100점 이하면 불량한 것으로 판단한다.

지수법의 종류에는 중요 재무비율의 종류 및 가중치에 따라 월(A.Wall)의 지수법 및 트랜트(Trant)의 지수법, 그리고 브리체트(Burichet)의 지수법이 일반적으로 많이 사용되고 있다.

월과 트랜트 및 브리체트가 선정한 주요비율은 서로 유사하나 그들이 부여한 가중치는 크게 다르다. 월의 지수법과 트랜트의 지수법을 비교하여 제시한 것이 <표 2-4>다.

<표 2-4>에서 살펴볼 수 있는 바와 같이, 월은 기업의 신용능력을 평가하기 위하여 유동비율, 부채비율, 비유동비율 등 3개의 정태비율과 매출채권회전율, 재고자산회전율, 고정자산회전율, 자기자본회전율 등 4개의 동태비율을 사용하고 있는데 특히 유동비율과 부채비율에 가장 큰 가중치를 부여하고 있는 것이 특징이다. 반면 트랜트의 지수법은 중요재무비율로서 월의 자기자본회전율 대신 매입채무회전율을 포함시키고 있으며, 재고자산회전율과 고정자산회전율에 가장 큰 가중치를 부여하고 있다.

<표 2-4> 월 및 트랜트의 지수법 주요비율과 가중치

| 월의 지수법 | | 트랜트의 지수법 | |
|--------------------|--------|----------|--------|
| 주요비율 | 가중치(%) | 주요비율 | 가중치(%) |
| 유동비율 | 25 | 유동비율 | 15 |
| 부채비율 ⁷⁾ | 25 | 부채비율 | 10 |
| 비유동비율 | 15 | 비유동비율 | 10 |
| 매출채권회전율 | 10 | 매출채권회전율 | 10 |
| 재고자산회전율 | 10 | 재고자산회전율 | 20 |
| 고정자산회전율 | 10 | 고정자산회전율 | 20 |
| 자기자본회전율 | 5 | 매입채무회전율 | 15 |
| 합 계 | 100 | 합 계 | 100 |

자료: 한국은행(2008), 전계서, p.114.

결론적으로 월의 지수법은 재무유동성을 비롯한 재무안정성을 중시하고 있어 대상기업의 채무지급능력을 중시하는 채권자(은행)의 입장에서의 분석이라 할 수 있는 반면 트랜트의 지수법은 기업자산의 활용정도, 즉 활동성을 중시하고 있어 경영자 또는 투자자의 입장에서의 분석이라 할 수 있다.

브리चे트(Burichet) 지수법은 주요 재무비율의 선정과 가중치가 분석자와 분석목적에 따라 달라져야 한다고 주장하며 브리चे트(Burichet)가 제시한 지수법으로 앞서 언급한 월과 트랜트 지수법과의 가장 큰 차이는 브리चे트의 경우 수익성비율도 중요하게 생각하고 있다는 것이다. 그리고 금융기관과 사채권자 등 분석주체에 따라서 관심분야가 다르다는 점을 고려해서 주요비율에 대한 가중치도 다르게 설정하였는데 구체적인 내용은 <표 2-5>에 제시되어 있다.

7) 부채비율과 비유동비율은 낮을수록 양호함을 뜻하므로 이 비율과 관련된 지수는 여타지수들과 달리 표준비율(H.52 참고 및 운송관련 서비스업)을 업체지표로 나누어 산출하였다.

<표 2-5> 브리체트의 지수법 주요비율과 가중치

| 주요비율 | 금융기관 가중치(%) | 채권자 가중치(%) |
|-----------|-------------|------------|
| 유동비율 | 20 | 3 |
| 당좌자산/유동자산 | 20 | 3 |
| 매출채권/재고자산 | 5 | 3 |
| 부채비율 | 5 | 20 |
| 재고자산회전율 | 10 | 4 |
| 매출채권회전율 | 25 | 4 |
| 총자산회전율 | 5 | 20 |
| 이자보상비율 | 2 | 30 |
| 매출액순이익율 | 5 | 8 |
| 총자산순이익율 | 3 | 5 |
| 합 계 | 100 | 100 |

자료: 한국은행(2008), 전계서, p.114.

금융기관의 입장에서는 유동비율, 매출채권회전율 등 단기지급능력과 자금 관련 활동성비율을 중시하고 있다. 반면에 사채권자의 입장에서는 부채비율, 총자산회전율 및 이자보상비율에 높은 가중치를 부여함으로써 기업의 자본 구조와 전채자원의 활용도 그리고 부채에 원리금지급능력을 중시하고 있음을 알 수 있다.

본 연구에서는 분석대상 기간 동안의 경영분석 결과를 월(A.Wall)의 지수법 및 트랜트(Trant)의 지수법을 활용하여 분석대상기업들의 종합평점을 구하여 이를 평가하였다.

제2절 기업경영분석의 연구동향

지금까지 기업경영분석은 제조업, 건설업, 서비스업 등과 같은 여러 분야에 걸쳐 연구되어 왔다. 하지만 컨테이너터미널 운영사에 대한 그 동안의 연구는 컨테이너터미널의 운영 효율성에 초점이 맞추어져 있어 급변하는 세계

경제에 탄력적인 경영 패러다임을 갖춘 기업경영분석에 관한 연구는 찾아보기 힘들다. 따라서 본 연구에서는 우선 컨테이너터미널의 운영 효율성 및 수익성 개선의 연구동향을 살펴보고 타 산업군에서 수행된 기업경영분석 연구를 참고하여 그 분석방법을 항만하역업에 접목시켜 실증분석의 결과를 해석해 보고자 한다.

제조업 또는 일반적인 산업군과 달리 컨테이너터미널만의 특수성을 인지하기 위해 컨테이너터미널만의 경영 안정화 분석 연구를 살펴보면, 강현구(2011)⁸⁾의 연구에서는 하역노동의 특수성을 감안한 투입인력의 유연성과 작업시간의 특수성을 감안한 인건비 산정 구조를 개선하는 방안, 임대료 산정의 경우 항만별 전체 물동량과 국내외 산업지수를 연계하고 터미널별 처리물동량, 국제물류환경, 하역요율을 감안하여 종합적으로 분석하며 탄력적으로 적용할 수 있는 방안, 그리고 국제경기가 정상적인 수준으로 될 때까지 또는 확충된 시설의 기본적 물동량이 확보되는 시점까지 한시적으로 노·사·정이 국제적 상거래에서 인정하는 범위 내에서 하역요율 안정화를 위한 가이드라인 설정 등을 제시하였다.

류동하(2012)⁹⁾의 연구에서는 하역업은 매출의 근간을 이루는 하역서비스가 무형의 제품이며, 하역요금을 컨테이너터미널 운영사의 입장만을 반영하여 인상시킬 수 없는 상황에서 컨테이너터미널의 수익성을 증대시키는 방안은 비용의 절감으로 귀결됨을 인식하고 이를 위해 컨테이너터미널에서 제공되는 하역서비스의 생산과정을 분석하여 핵심이 되는 활동으로 분류한 후 이러한 핵심 활동에 원재료 개념을 도입하여 주요 비용을 이러한 원재료에 배분함으로써 컨테이너터미널 서비스의 활동원가를 분석하였고 그에 따라 컨테이너터미널에서 발생하는 전체 비용을 인건비, 동력비, 장비유지비, 시설사용료, 영업외비용 및 기타 간접비의 6가지 범주로 나누었으며 이렇게 나누어진 비용을 다시 직접비와 간접비로 분하여 각각의 전제와 규칙에 따라 핵

8) 강현구(2011), “우리나라 컨테이너터미널 운영사의 경영효율성 평가에 관한 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, pp.93~95.

9) 류동하(2012), “시간동인 ABC 모형의 전략적 원가관리 유용성에 관한 연구(컨테이너터미널의 원가 분석 사례 중심)”, 한국해양대학교 박사학위논문, pp.169~177.

심활동인 원재료에 배분하여 생산원가를 도출하였다. 그 결과 활동원가 분석을 통한 운영사들의 건전한 비용구조 확보 방안을 제시하고 시간동인 ABC를 통한 전략적 예산수립의 정보 제공 및 합리적이고 전략적인 사업계획 방향을 제시하였다.

조민철(2013)¹⁰⁾의 연구에서는 부산항 컨테이너터미널 운영사들의 항만 현장인력 운영상황 및 H터미널의 적용사례를 바탕으로 현재의 치열한 경쟁 하에서 지속적인 성장을 위한 경쟁력을 확보할 수 있도록 하는 방안을 현장인력의 효율적 활용이라는 측면에서 제시하였는데, 그 개선방안으로 3교대 이상의 탄력적 교대제 또는 혼합근무제도등을 통해 인력활용의 효율성 증대로 인건비 감소 방안과 유연한 교대비율¹¹⁾의 적용으로 과잉 인력보유의 부담을 줄여 직접적인 인건비의 감소 방안, 일시적인 물량증가나 각 터미널의 운영상황을 반영한 기존 인력의 연장근무를 활용하여 신규인력의 채용에서 발생하는 고정 인건비를 변동비로 관리하여 비용구조를 개선하는 방안, 일정수준의 정규직 인력을 제외한 나머지 인력에 대해서는 아웃소싱 및 일용직 인력의 확대를 통해 고정 인건비의 비중을 줄이는 방안을 제시 하였다.

류동근 외 2인(2012)¹²⁾의 연구에서는 대형 컨테이너 선사가 컨테이너터미널 운영사의 서비스 계약 시 가격협상력의 우월적 지위를 점유하여 운영사간 화물유치 경쟁이 심화되고 이로 인하여 과당 경쟁으로 부산항의 하역시장 자체의 불안정성을 인식하고 하역 효율의 불안정성으로 인해 시작된 경영적자 해소를 위해 항만 하역 효율 체계의 개선 및 공정 경쟁 규약 등을 법·제도적으로 제정하는 방안을 제시하였다. 또한 컨테이너터미널 운영사의 고정비용 성향을 가진 임대료 제도에 대해서도 처리물량 상한제를 도입을 전제로 하여 항만풀링제도 및 물량 연동 임대료 제도를 도입하여 비용구조의 체질적 개선을 제시하였다.

10) 조민철(2013), “부산항 컨테이너터미널 현장인력 운영사의 문제점 및 개선방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문, pp.108~112.

11) 대형 중장비를 다루는 작업자 또는 위험도가 높은 업무 수행 중 피로로 인한 사고 등을 예방하기 위하여 적절한 휴식시간을 보장하기 위한 근무교대비율

12) 류동근·최진이·김태균(2012), “부산항 항만하역시장 안정화 방안에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」, 제36권 제10호, pp.895~904.

박태환(2014)¹³⁾의 연구에 의하면 부산 북항이 직면한 어려운 현실을 타개할 대책으로 요율의 인상을 통해 적자를 극복하기 위한 요율인가제의 시행과 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 제시 하였다.

한편 타 산업군에서 수행된 재무구조 분석을 통한 경영개선 연구를 보면, 김남협(2007)¹⁴⁾의 연구에서는 전남지역 중소건설업체의 재무구조분석을 통한 경영개선 방안을 제시하였는데, 5개 사례업체의 2004년부터 2006년까지의 3년간의 재무제표를 바탕으로 2006년 한국은행의 기업경영분석 해설을 기준으로 경영분석을 실시하였다. 그 결과 전남지역 중소건설업체는 재고자산 및 매출채권의 원활한 회전을 바탕으로 현금 유동성을 늘려 자기자본 비율을 확대하고 원가절감을 통한 수익률을 높이며, 장기차입금 유입을 통해 기업의 자금 순환능력을 확대하며 마지막으로 기업 자산운영의 효율성을 높여 기업의 가치를 극대화 시켜야 한다고 하였다.

인미나(2010)¹⁵⁾의 연구에서는 호텔기업의 재무분석 및 부실예측에 대한 연구를 위해 2004년부터 2008년까지의 5년간의 특1급 호텔과 특2급 호텔의 재무자료를 비교하여 경영성과, 재무적 안정성, 자산의 효율성 등의 차이점을 인식하고 재무적 관점에서의 취약점을 발굴하여 이를 개선할 수 있는 방안을 제시하였다. 특1급 호텔 및 특2급 호텔의 재무비율분석을 통해 호텔의 이익창출경영이 매우 미흡하며 이를 위해 체계적인 비용관리 및 수익창출을 제시하였다. 또한 부실예측 모형을 통한 부실가능성을 평가하였는데, 부실가능성이 높은 호텔은 단기차입금 보다 이자비용이 적은 장기차입금 및 현금

13) 박태환(2014), “컨테이너터미널 운영사의 수익성 개선 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문, pp.82~92.

14) 김남협(2007), “중소건설업체의 재무구조 분석을 통한 경영개선방안 연구”, 중앙대학교 석사학위논문, pp.60~68.

15) 인미나(2010), “호텔기업의 재무분석 및 부실예측에 관한 연구”, 세종대학교 석사학위논문, pp.49~70.

유동성 확보로 부채비율을 낮추고 객실수의 탄력적 운영 및 비용의 절감 방안을 제시 하였다.

정재훈(2011)¹⁶⁾의 연구에서는 의약분업 이후 제약기업들의 경영상태를 세부적으로 분석해 보고 각종 경영지표를 선정하여 비교분석 함으로써 제약기업들의 종합적인 경영상태에 대한 접근방법과 지표를 제시하였다. 이를 위해 의약분업 이후 2000년부터 2010년까지 10년간 제약기업의 주요 동태비율(Dynamic Ratio)의 추이를 분석하였고 그 결과를 지수법을 통해 산업평균과 가중 평균하여 분석 해당 기업의 재무상태와 경영성과 등을 종합평가 하였다. 의약분업이후 제약기업들은 부채비율을 줄이고 사내유보금을 확보하여 매우 보수적으로 안정성을 추구하였으나 매출원가가 하락하는 반면, 판매관리비의 지속적인 지출은 영업이익율을 악화시켜 수익성의 기반이 점차 훼손되어 감을 지적하였다.

이혜영(1991)¹⁷⁾의 연구에 의하면 법인세 등 시장불완전성 요인을 감안할 때 이론적으로 최적 재무구조의 형성이 가능하며 또한 현실적으로도 기업의 경영자들은 적정 재무구조가 존재한다고 생각하며 이를 위한정부의 조세정책, 기업규모, 재무환경, 기업의 업종 및 제품의 특성에 맞추어 고려해야 할 요인으로 ①매출액증가율 ②현금흐름의 안정성 ③산업의특성 ④자산의 구성 ⑤경영진의 태도 ⑥채권자의 태도 등을 설명하였다. 이 연구에서 우리나라 상장회사 96개를 대상으로 한 설문조사를 통해 기업의 재무담당자들이 부채비율의 결정요인으로 지적한 것은 ①기업의 유동성상태 ②기업의 자산구성 형태 ③기업의 수익성 ④기업이 속한 산업의 기술 발전 동향 ⑤정부의 특혜 ⑥자본시장의 여건 ⑦기업의 목표부채비율 등이었다.

현재까지 진행되어온 연구들을 살펴보면 아래의 <표 2-6>의 선행연구의 요약과 같다.

16) 정재훈(2011), “의약분업 이후 제약기업의 경영지표 분석”, 성균관대학교 석사학위논문, pp.70~93.

17) 이혜영(1991), “기업의 재무목표와 부채비율 결정에 관한 실증적 연구”, 「한국 재무관리 학회」, pp.19~41.

<표 2-6> 선행연구의 요약(계속)

| 저자 | 연구제목 | 연구의 요약 및 시사점 |
|---------------|---|--|
| 강현구 (2011) | 우리나라 컨테이너터미널 운영사의 경영효율성 평가에 관한 연구 | <ul style="list-style-type: none"> • 하역노동의 특수성을 감안한 투입인력의 유연성 방안 제시 • 작업시간의 특수성을 감안한 인건비 산정 구조를 개선하는 방안 제시 • 임대료 산정의 경우 항만별 전체 물동량을 종합적으로 분석하며 탄력적으로 적용할 수 있는 방안 제시 • 한시적 하역요율 안정화를 위한 가이드라인 설정 제시 |
| 류동하 (2012) | TD ABC 모형의 전략적 원가관리 유용성에 관한 연구 (컨테이너터미널의 원가 분석 사례 중심) | <ul style="list-style-type: none"> • 활동원가 분석을 통한 운영사들의 건전한 비용구조 확보 • 원가 측정 수단 및 서비스 가격 결정을 위한 자료 제공 • 저비용으로 양질의 서비스 수준 유지 및 고객 만족도 성취 • 전략적 예산 수립의 정보 제공 및 합리적이고 전략적인 사업계획 방향 제시 |
| 조민철 (2012) | 부산항 컨테이너터미널 현장인력 운영상의 문제점 및 개선방안에 관한 연구 | <ul style="list-style-type: none"> • 현장인력의 효율적 활용과 인건비 절감을 위해 3교대 이상의 탄력적 교대제 제안 • 효율적 교대비율의 적용으로 과잉 인력보유의 부담을 줄여 인건비의 직접적 감소 • 아웃소싱 및 일용직 인력의 확대에 의한 고정인건비 감소 방안을 제시 |

<표 2-6> 선행연구의 요약

| 저자 | 연구제목 | 연구의 요약 및 시사점 |
|-----------------------------|---|--|
| 류동근 최진이 김태균 (2012) | 부산항 항만하역시장 안정화 방안에 관한 연구 | <ul style="list-style-type: none"> 컨테이너 선사가 컨테이너터미널 운영사와의 가격협상력 우월적 지위 점유로 운영시간 화물유치 경쟁 심화 항만하역 효율체계 개선, 요금신고제도의 개선 및 공정 경쟁 규약의 제정 등 법·제도적 개선방안 제시 컨테이너터미널 운영사별 처리물량 상한제 도입 전제로 항만풀링제도, 무량연동 임대료 제도 도입 제안 |
| 박태환 (2014) | 컨테이너터미널 운영사의 수익성 개선방안에 관한 연구 | <ul style="list-style-type: none"> 효율인가제에 의한 매출액 증대 운영사 통합을 통한 규모의 경제로 경쟁력 확보 북항은 환적화물중심, 신항은 동북아 물류의 허브로 육성 물량 연동 임대료제를 통해 운영시간 과당 경쟁을 방지하는 방안을 제시 |
| 김남협 (2007) | 중소건설업체의 재무구조 분석을 통한 경영개선 방안 연구 | <ul style="list-style-type: none"> 재고자산 및 매출채권의 회전을 증가를 통한 현금 유동성 확보 장기차입금 유입을 통한 기업의 자금순환력 확대 자산운영의 효율성을 높여 기업 가치의 극대화 |
| 인미나 (2010) | 호텔기업의 재무분석 및 부실예측에 관한 연구 | <ul style="list-style-type: none"> 재무비율 분석을 통한 체계적인 비용관리 및 수익 창출 장기차입금 유입으로 현금 유동성 확보 및 부채비율 감소 객실수의 탄력적 운영을 통한 자산의 효율성 제고 방안 제시 |
| 정재훈 (2011) | 의약분업 이후 제약기업의 경영지표 분석 | <ul style="list-style-type: none"> 의약 분업 후 부채비율 감소와 사내 유보금 확보를 통한 재무 안정성 유지 지속적인 판매관리비의 지출이 영업이익율을 악화시키는 위험성을 지적 신규투자나 설비투자의 중단이 제약기업들의 성장잠재력을 훼손시킬 수 있음을 지적하고 지속적인 투자를 제시 |
| 이해영 (1991) | 기업의 재무목표와 부채비율 결정에 관한 실증적 연구 | <ul style="list-style-type: none"> 이론적으로 최적 재무구조 형성이 가능하며 실질적으로 존재함을 요인별로 검증 기업 상황에 적합한 현실적인 재무구조 구성을 위한 6가지 요인 제시 최적의 부채비율을 결정하는 7가지 요인 제시 |

제3장 국내 컨테이너터미널의 현황

제1절 국내 주요 항만의 현황 및 물동량

우리나라의 항만은 항만법¹⁸⁾에서 정한 지정항만과 지방항만, 개항질서법에
서 정한 개항과 지정항으로 구분한다. 이중 지정항만은 국민경제와 공공의
이해에 밀접한 관계가 있는 항만으로서 무역항과 연안항으로 구분된다. 무역
항은 주로 외항구역을 항행하는 선박이 입출항하는 항만으로 국가관리항 14
개(부산항, 광양항, 마산항, 여수항, 경인항, 군산항, 대신항, 목포항, 인천항,
장항항, 평택·당진항, 동해·목호항, 울산항, 포항항)와 지방관리항 17개(보
령항, 서울항, 태안항, 고현항, 삼천포항, 서귀포항, 옥포항, 완도항, 장승포항,
제주항, 진해항, 통영항, 하동항, 삼척항, 속초항, 옥계항, 호산항)로 총 31개
항만이 무역항으로 구성되어 있다. 연안항은 갈두항, 거문도항, 국도항, 부
산남항, 나로도항, 녹동신항, 성산포항, 신마항, 애월항, 중화항, 추자항, 한림
항, 화순항, 화흥포항, 가거항리항, 대천항, 대흑산도항, 비인항, 상왕등도항,
송공항, 연평도항, 용기포항, 진도항, 흥도항, 강구항, 구룡포항, 울릉항, 주문
진항, 후포항으로 총 29개항이 있다.

본 연구에서는 무역항 14개 중 국내 컨테이너 터미널의 특성 및 처리물량
을 간단히 살펴보고, 국내 컨테이너터미널의 약 75%를 차지하고 있는 부산항
을 대상으로 컨테이너터미널 운영사의 현황을 살펴보고자 한다.

국내 컨테이너 터미널의 특징은 외국의 주요 컨테이너 터미널에 비해 운
영규모가 비교적 소규모이고, 컨테이너터미널의 운영주체가 다수인 것이 특
징이다. <표 3-1>의 세계 주요 컨테이너 터미널 운영 규모 분석 자료를 보
면, 세계 1위의 중국 상하이항은 6개 운영사가 45개 선석, 총 선석길이
12,746m를 관리하고 있다. 운영사당 선석길이는 2,168m. 세계 2위의 싱가포르
항은 2개 운영사가 59개 선석, 17,300m를 운영해 운영사당 선석길이가

18) 국토해양부 항만정책과(2011), 「2011 항만편람」, 항만법 제3조2항 및 동시행령 제2조2항.

8,650m로 규모의 경제를 실현하고 있다. 홍콩항을 제치고 세계 3위로 자리 잡은 중국 선전항 역시 4개 운영사가 40개 선석, 16,195m를 운영해 운영사당 선석길이가 4,049m에 이른다. 하지만 부산항의 운영사당 선석길이는 북항 운영사 통합으로 1,138m에서 1,391m로 개선됐지만, 경쟁 항만과 비교하면 여전히 짧아 경쟁력 약화 요인으로 지적된다.

<표 3-1> 세계 주요 컨테이너 터미널 운영 규모

| 항만 | 운영사수 (개) | 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), 「세계 주요 컨테이너 터미널 운영규모 분석」.

국내 항만별로 컨테이너 전용부두를 운영하는 운영사는 부산항은 2013년 12월 감만부두를 운영하는 세방, 인터지스, 한진해운의 통합에 이어 2014년 1월 신선대부두와 우암부두의 통합으로 북항 운영사가 6곳에서 4곳으로 줄었다. 신항 운영사 5곳과 합치면 현재 9개로 가장 많은 것으로 나타난다. 다음으로 광양항 3개사, 인천항 5개사가 전용부두를 운영하고 있으며, 그 외 항만의 경우에는 2개사 내외로 운영되고 있다. 항만별로 운영사 수의 기준에서는 부산항이 가장 높은 경쟁관계를 보이고 있고, 그 외 항만의 경우는 운영사 수가 많지 않으며, 그간의 운영기간 동안 신규 운영사 진출에 큰 변화가 없는 것이 특징이다.

국내 컨테이너 하역시장 규모는 물량 처리실적을 기준으로 할 경우 2014년 현재 <표 3-2>에서 보는 바와 같이 2,480만TEU의 시장규모가 형성되어 있다고 할 수 있다. 국내에서는 전용부두 시설을 갖추고 있는 5개 항만(부산항, 광양항, 인천항, 평택 당진항, 울산항)에서 국내 물량의 98.0%(2,429만 TEU)가 처리되고 있다. 이중 부산항, 광양항, 인천항의 3개 항만의 물량비중

이 전체의 94.2%, 부산항이 전체의 75.3%로 특정 항만의 집중화가 매우 높게 형성되어 있는 것이 특징이다. 특히, 국내 대표항만인 부산항의 경우 최근 10년간(2005~2014) 물량수요는 연평균 7.0%의 높은 증가율을 보여 2014년 1,868만 TEU를 처리실적을 기록하였다. 광양항 및 인천항의 경우에도 그간 높은 성장률을 보여 왔으나 물량규모면에서는 부산항의 1/10 수준으로 낮은 시장이 형성되어 있다.

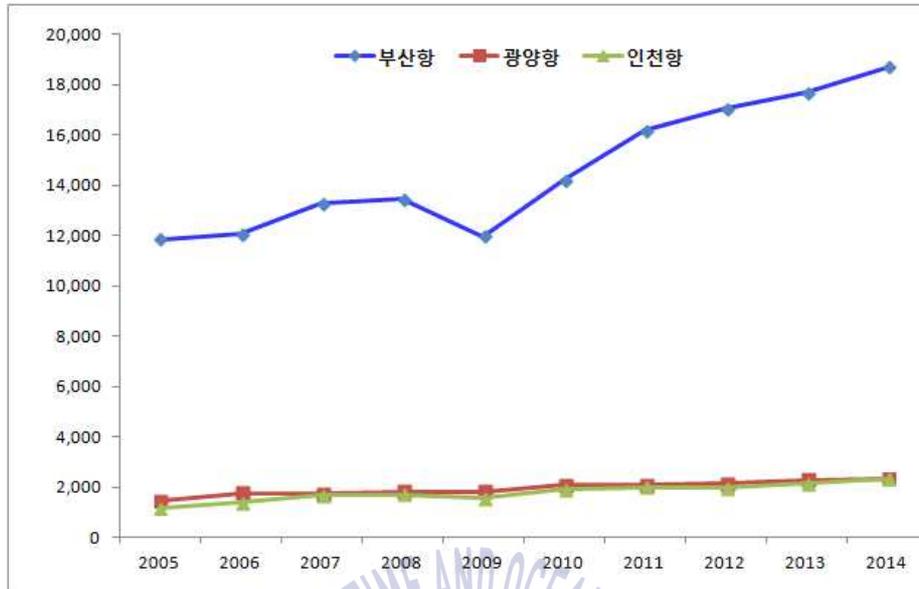
<표 3-2> 최근 10년간 국내 컨테이너터미널 처리실적

(단위: 천TEU)

| 구분 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 부산항 | 11,843 | 12,039 | 13,261 | 13,453 | 11,980 | 14,194 | 16,185 | 17,046 | 17,686 | 18,683 |
| 광양항 | 1,461 | 1,770 | 1,737 | 1,822 | 1,830 | 2,088 | 2,085 | 2,154 | 2,284 | 2,338 |
| 인천항 | 1,149 | 1,377 | 1,664 | 1,703 | 1,578 | 1,903 | 1,998 | 1,982 | 2,160 | 2,334 |
| 평택 당진항 | 228 | 260 | 319 | 356 | 378 | 447 | 530 | 517 | 519 | 546 |
| 울산항 | 316 | 337 | 380 | 401 | 319 | 336 | 327 | 373 | 386 | 392 |
| 기타항 | 219 | 182 | 183 | 192 | 256 | 401 | 486 | 478 | 434 | 505 |
| 합 계 | 15,216 | 15,965 | 17,544 | 17,927 | 16,341 | 19,369 | 21,611 | 22,550 | 23,469 | 24,798 |
| 부산항 비중 | 77.8% | 75.4% | 75.6% | 75.0% | 73.3% | 73.3% | 74.9% | 75.6% | 75.4% | 75.3% |

자료: 해양수산부(SP-IDC), 부산항만공사(BPA).

<그림 3-1> 국내 주요 3개 항만의 컨테이너 처리실적 동향



<그림 3-1>은 국내 3대 항만인 부산항, 광양항, 인천항의 최근 10년간 컨테이너처리 실적으로 그래프로 표현한 것이다.

<그림 3-2> 국내 컨테이너터미널 처리실적 비중(2014년 기준)



<그림 3-2>은 2014년을 기준으로 국내 컨테이너터미널 처리 실적의 비중을 그래프로 표현한 것이다.

제2절 부산항 컨테이너터미널 운영사 현황 및 물동량

2014년 12월 현재, 부산항의 컨테이너 터미널은 북항의 자성대부두(한국허치슨터미널), 신선대부두(씨제이대한통운 부산컨테이너터미널), 신감만부두(동부부산컨테이너터미널), 감만부두(부산인터내셔널터미널)와 신항의 1부두(부산신항국제터미널), 2부두(부산신항만), 3부두(한진해운신항만), 4부두(현대부산신항만), 5부두(비엔씨티) 등이 있다. <표 3-3>에서 보는 바와 같이 재래부두를 제외한 부산항 컨테이너 전용부두는 5만 톤급 선박의 접안 능력을 기준으로 북항에서는 4개의 운영사가 총 14.3개의 선석을 신항에서 5개의 운영사가 총 19.4개의 선석을 운영하고 있다.

<표 3-3> 부산항 컨테이너터미널 운영사 현황

| | 항만(부두) | 접안능력 (5만톤급,척수) | 선석길이 (m) | 하역능력 (천TEU) | 총면적 (천m ²) | 장비현황 | |
|---------------|-------------|-------------------|---------------|----------------|---------------------------|------------|------------|
| | | | | | | Q/C | T/C |
| 부산 북항 | 자성대부두 | 4.2 | 1,447 | 1,700 | 624 | 14 | 33 |
| | 신선대부두 | 5.0 | 1,500 | 2,000 | 1,170 | 15 | 42 |
| | 신감만부두 | 2.1 | 826 | 780 | 294 | 7 | 19 |
| | 감만부두 | 3.0 | 1,050 | 1,170 | 446 | 11 | 30 |
| | 소 계 | 14.3 | 4,823 | 5,650 | 2,534 | 47 | 124 |
| 부산 신항 | 신항1부두 | 3.0 | 1,200 | 1,380 | 840 | 11 | 30 |
| | 신항2부두 | 6.0 | 2,000 | 2,730 | 1,202 | 19 | 61 |
| | 신항3부두 | 2.8 | 1,100 | 1,600 | 688 | 12 | 42 |
| | 신항4부두 | 2.8 | 1,150 | 1,600 | 553 | 12 | 38 |
| | 신항5부두 | 4.0 | 1,400 | 1,600 | 785 | 8 | 38 |
| | 소 계 | 18.6 | 6,850 | 8,910 | 4,068 | 62 | 209 |
| 부산항 합계 | 32.9 | 11,673 | 14,560 | 6,602 | 109 | 333 | |

자료: 부산항만공사(2014), 부산항 컨테이너화물처리 및 수송 통계.

부산 북항의 경우, 1974년 부산항 종합 개발 사업으로 컨테이너 부두 건설에 착수하여 1978년 9월 5만톤급 컨테이너 2개 선석 규모로 자성대부두가

개장되어 최초로 컨테이너 전용터미널로 운영을 시작한 이후, 신선대부두(1991년 6월), 우암부두(1996년 9월), 감만부두(1998년 4월), 신감만부두(2002년 4월)의 순으로 운영하고 있다.

자성대 부두는 홍콩계 GTO인 HPH가 100% 지분을 소유한 한국허치슨터미널(주)가 운영하고 있고, 신선대부두는 씨제이대한통운(주)가 운영하고 있으며, 씨제이대한통운(66.92%), KCTC(13%), 국보(12%), (주)한진(5.94%), 동부건설(2.14%)등이 지분을 소유하고 있다. 우암부두는 2014년 1월초 선석을 반납한 UTC가 신선대부두로 통합되면서 현재 터미널은 운영을 중단한 상태이며, 감만부두는 운영사 3곳(세방, 인터지스, 한진)의 통합으로 BIT가 2013년 12월 공식 출범되었다. 신감만부두는 동부부산컨테이너 터미널(주)가 운영하고 있으며 동부건설(65%), 에버그린(30%), 신영기업(5%)의 지분을 보유하고 있다.

<그림 3-3> 부산항의 전경

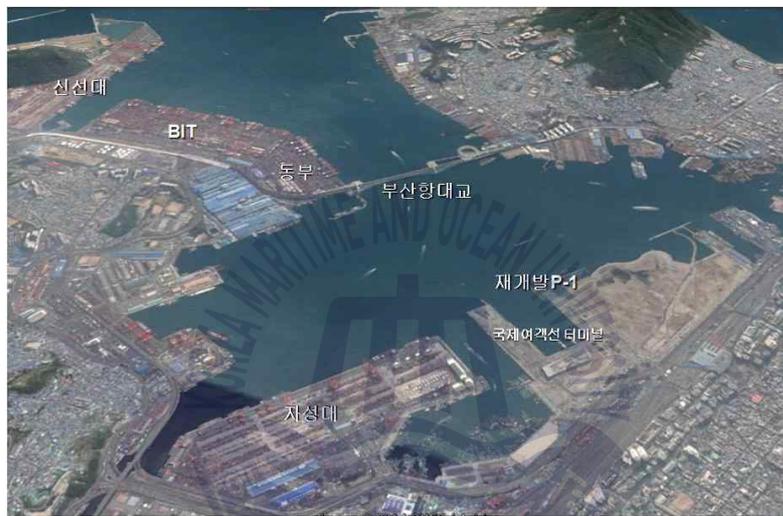


자료 : 부산항만공사(BPA) 홈페이지 참고.

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

에는 4개의 컨테이너부두 운영사가 있으며, 자성대부두를 운영하고 있는 한국허치슨터미널만이 부산항대교 안쪽에서 운영 중에 있다. 해양수산부는 이미 자성대부두를 항만기본계획에 북항 재개발 2단계 대상으로 지정한 상태이며, 부산항대교 바깥의 신선대, 감만, 신감만부두는 2030년까지 컨테이너부두 기능을 유지하고 안쪽의 자성대, 우암부두는 재개발 후 해양경제특별구역으로 활용하겠다는 입장이다.

<그림 3-4> 부산 북항 전경



자료 : 부산항만공사(BPA) 홈페이지 참고.

부산 신항의 경우, PNC는 아랍에미리트연방의 GTO인 DPW가 운영하고 있으며 DPW(29.64%), 삼성C&T(23.94%), (주)한진중공업(10.94%), YGPA(9.58%), 기타(26.36%) 등이 주주사로 참여하고 있다. HJNC는 한진해운신항만(주)가 운영하고 있으며 한진해운(주)(50%), Felicia(50%)의 지분을 보유하고 있다. HPNT는 현대부산신항만(주)가 운영하고 있으며 현대상선(주)(50.1%), New Ocean Way(49.9%)의 지분을 보유하고 있다. PNIT는 싱가포르의 GTO인 PSA가 운영하고 있으며 PSA Financial Pte. Ltd.(60%), (주)한진(40%)의 지분을 보유하고 있다. 마지막으로 BNCT는 부산항신항컨테이너터미널(주)에서 운영하고 있으며 MKIF(30%), 인터지스(12.5%), KCTC(12%), KMTC(11.5%),

BPA(9%), 현대산업개발(6.5%), Bouygues(6.5%) 등이 지분을 보유하고 있다.

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 3-5> 부산 신항 전경



자료 : 부산항만공사(BPA) 홈페이지 참고.

한편 2006년 부산 신항의 개장 이후 부산항의 물동량은 꾸준히 부산 북항에서 부산 신항으로 옮겨가고 있는 추세이며, 부산항에서 컨테이너 물동량의 처리는 <그림 3-6>에서 볼 수 있듯이 2012년 이후 부산 신항의 비중이 높아지고 부산 북항은 점차 줄어들고 있는데 2014년말 현재, 부산항의 컨테이너 물동량 점유율이 부산 신항은 64.1%이고 부산 북항은 35.9%의 비중을 보면 더 확실히 알 수 있다. 또한 같은 기간 환적 컨테이너 물동량은 부산 신항에서 72.3%, 부산 북항에서 27.7%가 각각 처리되었다.

이러한 부산 신항의 꾸준한 물동량의 증가로 부산신항만(PNC)의 경우

2009년부터, 한진해운신항만(HJNC)의 경우는 2010년부터 그리고 현대부산신항만(HPNT)도 사업 첫해인 2010년부터 흑자를 기록하고 있다.

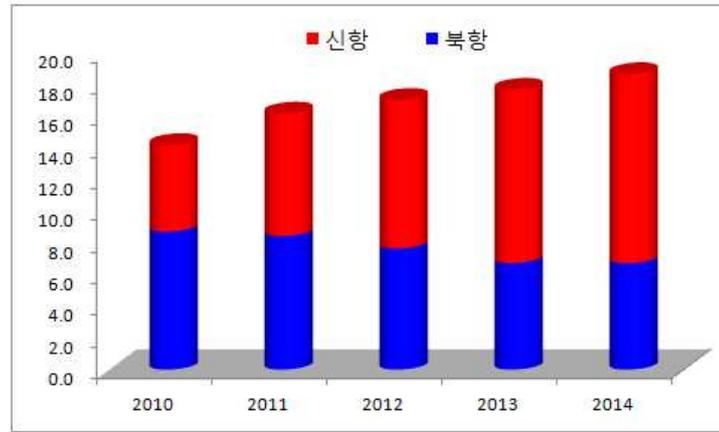
반면 2007년 1,268만TEU에 달하던 북항 컨테이너 처리량은 지난해 669만 TEU로 반토막이 났다. 2006년 6만 원에 육박하던 컨테이너 한 대(TEU)당 하역료는 4만원 아래로 떨어졌다. 2014년 금융감독원 전자공시시스템에 공시된 재무제표를 바탕으로 보면 부산 북항중 유일하게 경영흑자를 기록하고 있는 동부터미널을 제외하고 부산 북항의 물동량은 계속된 감소로 인하여 부산 북항의 대표적인 컨테이너 터미널 운영사인 CJ대한통운부산터미널(신선대 부두) 및 한국허치슨터미널(자성대 부두)은 경영 적자를 기록하기 시작하여 아직까지 회복이 되지 않고 있는 상황이다.

<표 3-4> 부산항 컨테이너터미널 물동량 비교

| (단위:백만TEU) | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 처리 물량 | 점유율 |
| 부산 북항 | 가터미널 | 1.8 | 13% | 1.6 | 10% | 1.4 | 8% | 1.5 | 8% | 1.6 | 9% |
| | 나터미널 | 2.7 | 19% | 2.6 | 16% | 2.4 | 14% | 1.7 | 10% | 2.2 | 12% |
| | 다터미널 | 1.2 | 9% | 1.2 | 8% | 1.1 | 7% | 1.0 | 6% | 1.2 | 6% |
| | 라터미널 | 0.6 | 4% | 0.6 | 4% | 0.6 | 3% | 0.5 | 3% | 0.0 | 0% |
| | 마터미널 | 1.7 | 12% | 1.8 | 11% | 1.6 | 10% | 1.5 | 8% | 1.1 | 6% |
| | 바터미널 | 0.6 | 4% | 0.6 | 3% | 0.6 | 3% | 0.5 | 3% | 0.5 | 3% |
| | 북항소계 | 8.7 | 61% | 8.4 | 52% | 7.7 | 45% | 6.7 | 38% | 6.7 | 36% |
| 부산 신항 | A터미널 | 2.5 | 17% | 3.2 | 20% | 3.3 | 19% | 3.3 | 19% | 3.9 | 21% |
| | B터미널 | 1.6 | 11% | 2.0 | 13% | 2.4 | 14% | 2.4 | 14% | 2.5 | 13% |
| | C터미널 | 0.8 | 6% | 1.6 | 10% | 2.0 | 12% | 2.4 | 14% | 2.6 | 14% |
| | D터미널 | 0.6 | 4% | 0.9 | 6% | 1.2 | 7% | 1.7 | 10% | 1.7 | 9% |
| | E터미널 | 0.0 | 0% | 0.0 | 0% | 0.5 | 3% | 1.1 | 6% | 1.3 | 7% |
| | 신항소계 | 5.5 | 39% | 7.8 | 48% | 9.4 | 55% | 11.0 | 62% | 12.0 | 64% |
| 부산항 합계 | | 14.2 | 100% | 16.2 | 100% | 17.0 | 100% | 17.7 | 100% | 18.7 | 100% |

자료: 해양수산부(SP-IDC).

<그림 3-6> 부산 북항 및 신항의 컨테이너 처리실적



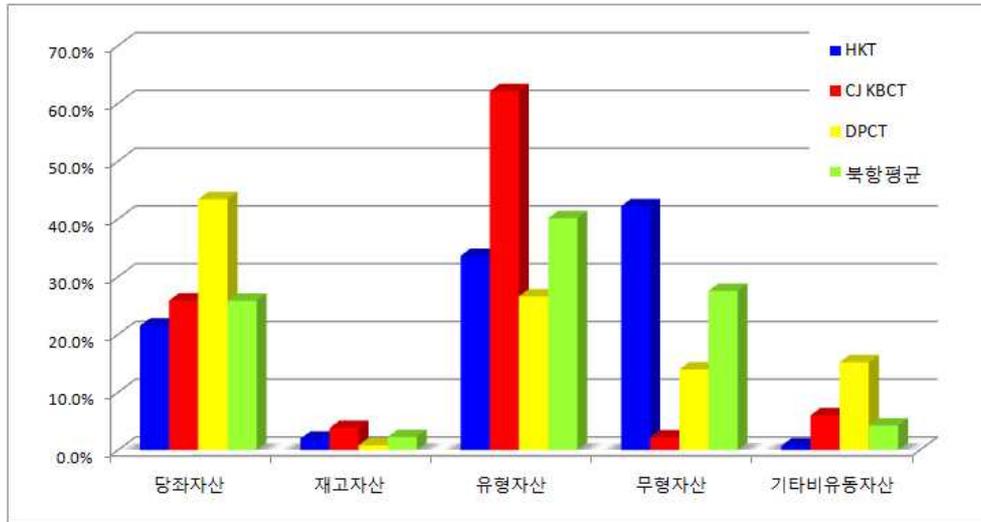
자료: 해양수산부(SP-IDC), 연구자 재정리.

제3절 부산항 컨테이너터미널 운영사의 재무구조 및 문제점

1. 부산 북항 컨테이너터미널 운영사의 재무구조 현황

북항 터미널 운영사들의 전반적인 자산구성에서는 유형자산의 비중이 사례평균 40.1%로 높게 나타났고, 유형자산의 평균 구성 비율 면에서는 하역 기계장비 38.6%, 건물 및 구축물 0.9%, 기타 유형자산 0.6%의 순으로 분석되었다. 2010년부터 2014년까지 금융감독원 전자공시시스템(DART: Data Analysis, Retrieval and Transfer System)에 공시된 재무제표를 바탕으로 구성한 <그림 3-7>을 참고하면, 이는 컨테이너터미널의 특성상 다른 제조업과 달리 고가의 하역 기계장비에 투자되는 자금이 많기 때문이며, 유동자산 중 현금화 처리가 가장 빠른 현금 및 현금등가물, 단기금융상품의 비율이 43.4%로 DPCT가 높게 분석되었으며, 가장 낮은 HKT는 21.5%이다.

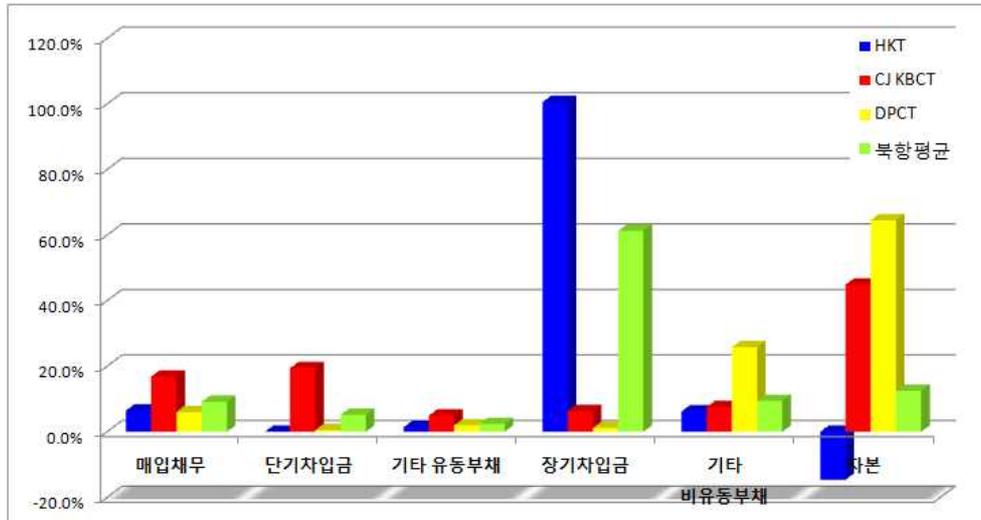
<그림 3-7> 부산 북항 컨테이너터미널 운영사의 자산구조



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

한편, 부채와 자본항목은 전반적으로 자본총계가 부채총계보다 높게 나타나는데, HKT를 제외한 업체들에서 부채보다 자본금이 차지하는 비중이 크게 나타나 비교적 안정적인 경영을 하는 것으로 나타났다. 부채의 비율이 114.6%로 가장 높게 나타난 HKT는 2,000억원에 이르는 관계회사 차입금으로 높은 비율을 유지하고 있으며, 단기차입금의 비율에서 CJ KBCT가 19.4%로 가장 높게 나타났다. 타인자본의 높은 비중은 부채의 증가로 이어져 경영상의 문제점으로 나타난다. 자본금 비율면에서 HKT가 -14.6%로 부적격자로 인한 자본 잠식으로 총자본이 급격하게 감소한데 기인한다. DPCT의 경우 매년 계속되는 흑자로 인해 타인자본의 의존 필요성이 낮아져서 북항의 다른 운영사보다 확연한 차이를 보이고 있다. 자기자본 역시 이러한 이유로 북항 평균의 2배 이상에 이르고 있다. DPCT는 2001년 제1기 회계연도 이래 2007년 한해를 제외하고 매년 흑자를 기록하고 있으나 2006년부터 지급되기 시작한 연평균 약 70억원에 이르는 배당으로 인하여 총자본은 거의 증가하지 않고 있다. 또한 배당금 지급 후에도 2014년 말 현재 재무상태표상의 미처분이익잉여금은 약 193억원을 기록하고 있다.

<그림 3-8> 부산 북항 컨테이너터미널 운영사의 부채 및 자본 구조



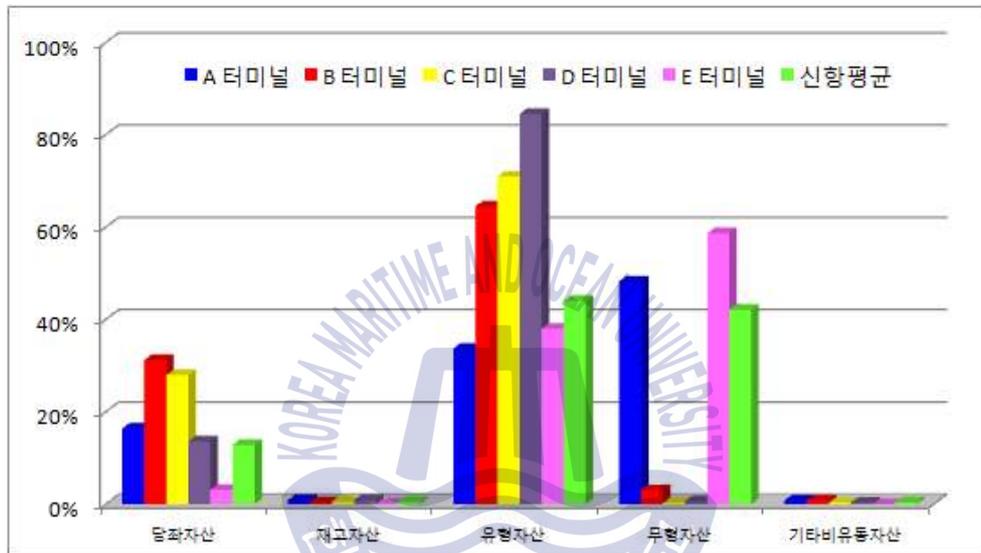
자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

2. 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 재무구조 현황

부산 신항 컨테이너터미널 운영사들의 전반적인 자산구성에서는 유형자산의 비중이 사례평균 44.2%로 높게 나타났고, 유형자산의 평균 구성 비율 면에서는 하역기계장비 35.6%, 건물 및 구축물 3.5%, 기타 유형자산 5.1%의 순으로 분석되었다. 2010년부터 2014년까지 금융감독원 전자공시시스템(DART: Data Analysis, Retrieval and Transfer System)에 공시된 재무제표를 바탕으로 구성된 <그림 3-9>를 참고하면 앞서 언급한 부산 북항과 마찬가지로 산업특성상 하역 기계장비에 투자되는 초기 자금이 많기 때문에 유형자산의 비중이 크게 나타나며, 유동자산 중 현금화 처리가 가장 빠른 현금 및 현금등가물, 단기금융상품의 비율이 31%로 B 터미널이 높게 분석되었으며, 가장 낮은 E 터미널은 3%이다. 이는 아직 개장 초기인 E 터미널의 특성이 반영된 결과이며, 향후 꾸준한 물량의 증가에 힘입은 매출의 증가로 재무구조의 정(+)의 효과가 있을 것으로 예상된다. 또한 A 터미널과 E 터미널은 항만시설 관리 운영권 등을 무형자산으로 회계 처리하여 타 터미널과

의 차이를 보이고 있다. 이는 두 운영사가 신항 개발당시 자기자본의 투자로 인해 민자부두 개발을 한 이유이며, 부산항에서 이 두 운영사만이 부산항만공사(BPA)에 터미널 사용료를 내지 않고 있는 이유이기도 하다. 참고로 A 터미널의 항만시설 관리 운영권은 47년7개월에서 50년의 내용연수를 적용하고 있으며, E 터미널의 경우 29년 3개월의 내용연수를 적용하고 있다.

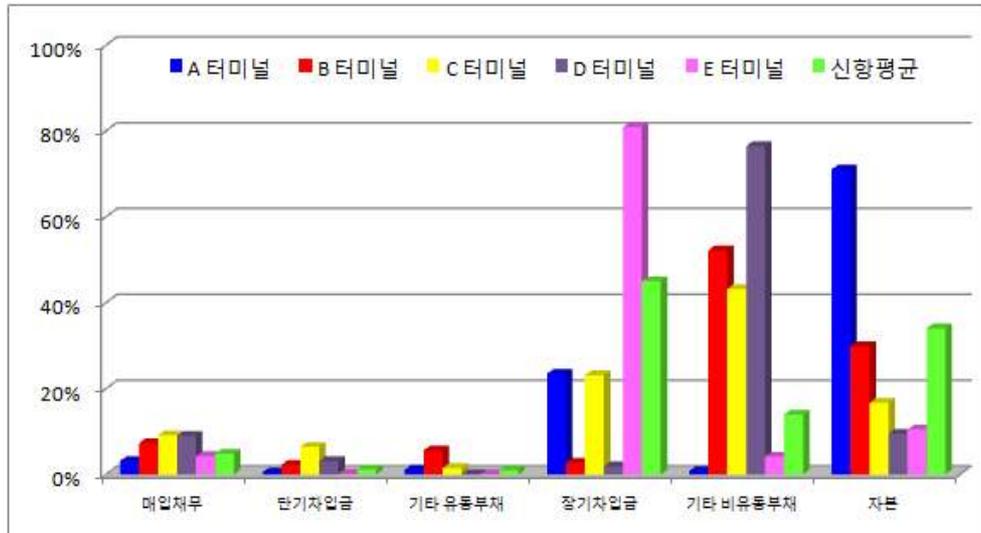
<그림 3-9> 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 자산구조



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

한편, 부채와 자본항목은 전반적으로 자본총계가 부채총계보다 높게 나타나는데, 특히 A 터미널은 계속된 영업이익으로 인하여 자기자본이 약 71%에 달하고 있다. 하지만 앞서 자산구조에서 설명한 바와 같이 개장 초기의 투자설비로 인한 차입금 조달로 E 터미널의 장기차입금은 사례평균을 상회하고 있다.

<그림 3-10> 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 부채 및 자본 구조



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

참고로 하역장비의 설치 대신 금융리스 조건으로 터미널 운영을 하고 있는 B 터미널과 D 터미널은 기타 비유동부채 비율이 사례평균보다 높게 나타나는 이유이다.

3. 부산항 컨테이너터미널 운영사의 문제점 진단

물량수요와 시설공급이 상호 균형을 이루는 경우에 컨테이너 하역시장은 안정화를 이룰 수 있는 반면, 수급 불균형이 발생할 경우에는 여러 가지 문제점이 관련시장에서 대두되게 된다. 또한, 이러한 불균형이 상당기간 오래 지속될 경우에는 관련업계의 피해를 넘어 국가적인 손실이 발생할 여지가 높다. 이는 항만시설의 최종관리권한이 근본적으로 국가에게 있다고 볼 수 있기 때문이다.

1) 컨테이너 하역요율의 변화

국내 컨테이너 전용부두의 하역요금은 이전의 정부 인가요율에서 1998년

2월부터 일부 신고제로 전환되었다. 신고제의 경우 운영사가 적정한 수준의 하역요율을 스스로 정하고 이를 관리청에 신고하는 제도로, 하역요율이 신고제로 전환되면서 운영사간 하역요율 경쟁이 시작되었다고 할 수 있다. 2000년대 들어 하역요율의 신고제 전환이 점진적으로 정착되고, 신규부두운영사가 단계별로 진출하면서 평균하역요율은 2014년 현재까지 급격한 하락세를 보이고 있는 것으로 파악되고 있다.¹⁹⁾

특히, 부산 신항이 개장되던 2006년 시점부터 운영사가 물량유치를 위한 경쟁이 본격화된 것으로 판단된다. 현재 요금수준을 2014년 금융감독원에 공시된 부산항 컨테이너터미널 운영사의 감사보고서를 기준으로 분석해 보면, 하역유형에 따라 상이하지만 평균적으로 신고제로 전환된 시점인 2000년 초반에는 컨테이너의 하역요율은 TEU당 평균 8~10만원 수준이었던 것으로 파악되는데, 현재에는 대략 절반가량 하락한 것으로 계산되고 있다. 다만, 2007년 이후에는 물량증가에 힘입어 하역요율 하락세가 다소 정체현상을 보이고 있는 것으로 분석되고 있으나, 결과적으로 인가제에서 신고제로 전환된 이후 하역요율은 현재까지 큰폭의 하락세를 보이고 있다. 한편, 이러한 하역요율 과당경쟁에도 불구하고 신규 개장한 부산항 신항의 하역요율은 북항보다 높게 형성되어 있는 것이 특징이다. 최근 5년간 북항과 신항간 하역요율을 비교하면 신항의 하역요율이 북항보다 대략 20% 이상 높은 것으로 나타났는데, 이는 시설공급 과잉으로 인해 하역요율이 하락했다는 주장과는 대치되는 현상으로 볼 수 있다.

19) 전환 당시 시점에서는 시설공급이 크게 확충되지 않았고, 물량수요도 충분한 여건이 조성되었기 때문에 실질적인 요율 경쟁은 없었다고 할 수 있으나 이후 2000년대 들어서면서 컨테이너 전용부두 개발이 가속되고 신규 운영사가 점진적으로 진출하면서 운영사간 물량유치 경쟁이 본격화되기 시작하여 부산 신항의 본격적 운영을 시작한 2011년 부터 컨테이너 하역요율은 신고요율을 넘어 과잉경쟁으로 확산되는 경향을 보이기 시작함.

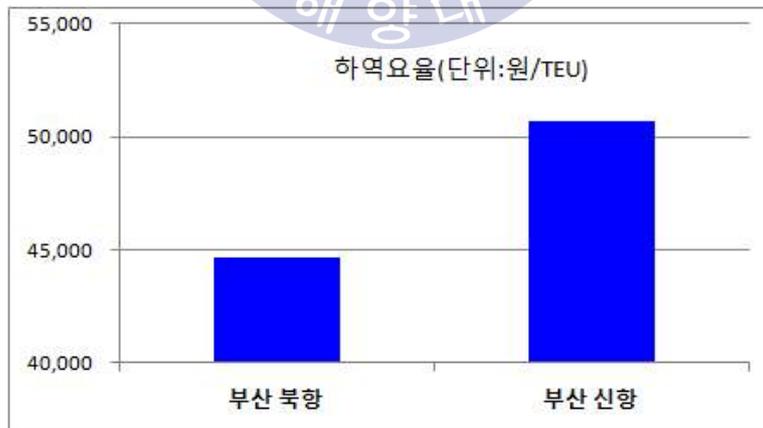
<표 3-5> 부산항 컨테이너 하역요율 현황

| (단위: 원/TEU) | 부산 북항 | | | 부산 신항 | | | | |
|--------------|--------|---|---|--------|---|---|---|---|
| | 가 | 나 | 다 | A | B | C | D | E |
| 2010년 평균(A) | 48,982 | | | 50,770 | | | | |
| 2014년 평균(B) | 44,623 | | | 50,700 | | | | |
| 년간 비교(B÷A) | △8.9% | | | △0.1% | | | | |
| 상대 비교(2014년) | 86.4% | | | 111.9% | | | | |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 연구자 재정리.

이러한 현상이 발생하는 근본적인 원인은 상대적으로 현대화된 하역시설을 갖춘 부산 신항을 선사가 선호하는 경향에 기인한 것으로 판단되고 따라서 단순히 시설공급 과잉이 요율 하락의 원인은 아닌 것을 간접적으로 설명해 주는 것이라 할 수 있다. 즉, 물량유치 경쟁력이 하역요율 경쟁력에 전적으로 의존하는 것은 아니며, 하역요율 외에 서비스 수준(초대형선 수용가능성 등)의 차이에서도 발생하다는 것을 의미한다고 할 수 있다. 또한, 이를 하역시장 안정화 측면에서 보면, 서비스 능력 제고를 통해 하역요율을 적정 수준 이상으로 인상시킬 수 있다는 것으로 해석할 수 있다.

<그림 3-11> 부산항 컨테이너 하역요율 비교



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 연구자 재정리.

컨테이너 하역시장 경쟁구도 정상화 방안²⁰⁾의 연구 자료를 보면, 부산항의 하역시장 안정화 수준 분석을 물량수요와 시설공급량, 운영사 수를 토대로 수급균형 지수, 운영사 공급 지수, 시장경쟁 지수를 각각 산정하여 비교해 보았는데, 우선 하역시장 수급균형 지수를 산정하면, 2001년 안벽길이 m당 처리실적은 1,568TEU에서 2010년 1,276TEU, 2012년 1,359TEU, 2014년 1,492TEU로 전반적으로 감소추세를 보이고 있다.

<표 3-6> 부산항 컨테이너 하역시장 변동 현황

(단위: TEU, m, 개)

| 구분 | 물량 (A) | 안벽길이 (B) | 운영사수 (C) | 산정값 | | |
|------|------------|-------------|-------------|-------|-----------|---------|
| | | | | A÷B | A÷C | A÷(B×C) |
| 2001 | 8,072,814 | 5,147 | 8 | 1,568 | 1,009,102 | 196 |
| 2002 | 9,453,356 | 5,973 | 9 | 1,583 | 1,050,373 | 176 |
| 2003 | 10,407,809 | 5,973 | 9 | 1,742 | 1,156,423 | 194 |
| 2004 | 11,491,968 | 5,973 | 9 | 1,924 | 1,276,885 | 214 |
| 2005 | 11,843,151 | 5,973 | 9 | 1,983 | 1,315,906 | 220 |
| 2006 | 12,038,786 | 7,173 | 10 | 1,678 | 1,203,879 | 168 |
| 2007 | 13,261,484 | 7,173 | 8 | 1,849 | 1,657,686 | 231 |
| 2008 | 13,452,786 | 8,573 | 8 | 1,569 | 1,681,598 | 196 |
| 2009 | 11,980,325 | 9,973 | 9 | 1,201 | 1,331,147 | 133 |
| 2010 | 14,194,334 | 11,123 | 9 | 1,276 | 1,577,148 | 142 |
| 2011 | 16,184,706 | 11,123 | 10 | 1,455 | 1,618,471 | 146 |
| 2012 | 17,046,177 | 12,523 | 10 | 1,359 | 1,704,618 | 136 |
| 2013 | 17,686,099 | 12,523 | 10 | 1,412 | 1,768,610 | 141 |
| 2014 | 18,683,283 | 12,523 | 10 | 1,492 | 1,868,328 | 149 |

자료: 해양수산부(SP-IDC), 부산항만공사(BPA).

20) KMI(2013), “컨테이너 하역시장 경쟁구도 정상화 방안”, pp.57~72.

<표 3-7>에서 볼 수 있듯이 2014년까지는 물량수요에 비해 시설공급 증가가 더욱 큰 것으로 나타난다. 그러나 2010년 이후에는 물량수요가 시설공급 증가율보다 높아 다소 회복되는 현상을 보여, 2001년을 기준으로 하면 수급균형 지수가 2010년 0.81에서 2012년 0.87, 2014년 0.95로 다시 높아진 것으로 나타난다. 결과적으로 보면, 부산항의 경우 지난 2001년에 비해 2008년까지는 시설공급 증가에 비해 물량수요 증가분이 높았기 때문에 이 기간 동안에는 시설공급 과다로 인한 하역시장 과당경쟁은 발생하지 않은 것으로 볼 수 있다. 그러나 2008년 이후부터는 수급균형 지수가 상당부분 낮아지는 현상을 보이고 있어 2001년 대비 공급에 상당한 여유가 발생한 것으로 판단된다.

<표 3-7> 부산항 컨테이너 하역시장 안정화 수준

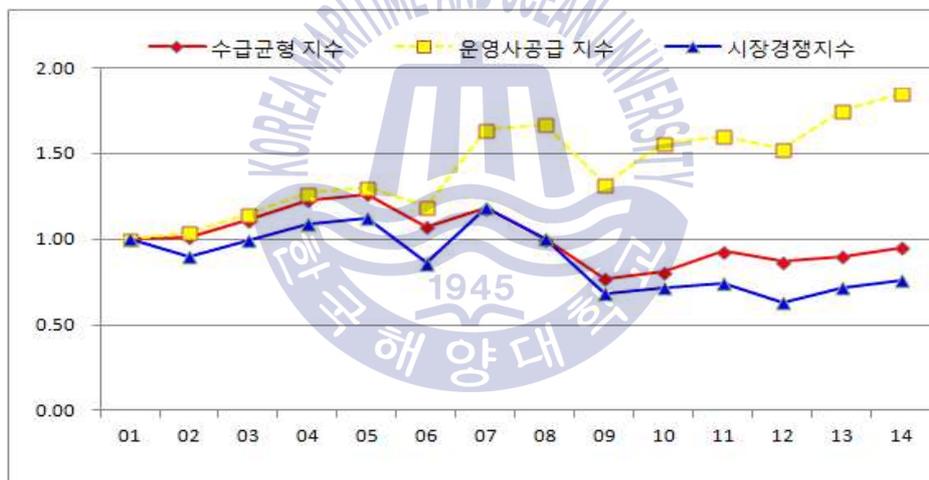
| 구분 | 수급균형 지수 | 운영사공급 지수 | 시장경쟁지수 |
|------|---------|----------|--------|
| 2001 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| 2002 | 1.01 | 1.04 | 0.90 |
| 2003 | 1.11 | 1.15 | 0.99 |
| 2004 | 1.23 | 1.27 | 1.09 |
| 2005 | 1.26 | 1.30 | 1.12 |
| 2006 | 1.07 | 1.19 | 0.86 |
| 2007 | 1.18 | 1.64 | 1.18 |
| 2008 | 1.00 | 1.67 | 1.00 |
| 2009 | 0.77 | 1.32 | 0.68 |
| 2010 | 0.81 | 1.56 | 0.72 |
| 2011 | 0.93 | 1.60 | 0.74 |
| 2012 | 0.87 | 1.53 | 0.63 |
| 2013 | 0.90 | 1.75 | 0.72 |
| 2014 | 0.95 | 1.85 | 0.76 |

자료: 해양수산부(SP-IDC), 부산항만공사(BPA), 연구자 재정리.

이상의 자료를 요약한 <표 3-7>의 컨테이너 하역시장 안정화 수준 분석의 지수를 기준으로 보면, 부산항의 경우 산술적으로 2001년 대비 2014년의 하역요율은 수급균형 지수기준에서는 95%, 시장경쟁 지수에 기준에서는 76% 수준의 요율이 형성되어야 하는 것이 정상적이라 할 수 있다.

그러나 실질적으로는 <표 3-5>의 부산항 컨테이너 하역요율 현황에서 보는 바와 같이 이보다 훨씬 낮은 44%~51%의 요율수준을 보이고 있어 경쟁구도 심화에 비해 상대적으로 높은 하락률을 보이고 있다.²¹⁾ 이러한 현상은 경쟁구도 심화에 따른 물량이탈 불안감으로 북항 컨테이너터미널 운영사가 컨테이너 하역서비스의 질적 수준 차별화를 통한 물량 확보 강화보다는 손쉽게 접근 가능한 하역요율 인하전략을 유일한 돌파구로 구사하고 있어 하역요율이 산술적 수준보다 더 하락한 것으로 생각된다.

<그림 3-12> 부산항 하역시장 안정화 지수 변화 동향



자료: 해양수산부(SP-IDC), 부산항만공사(BPA), 연구자 재정리.

2) 컨테이너터미널의 경영수지 양극화

첫 번째로 <표 3-4>와 같이, 물동량 추이를 살펴보면, 지난 5년간 부산항 컨테이너 물량은 2010년 1,419만 TEU, 2011년 1,618만 TEU, 2012년 1,700만

21) 하역유형에 따라 상이하지만 평균적으로 신고제로 전환된 시점인 2000년 초반에는 컨테이너의 하역요율은 TEU당 평균 10만원 수준이었던 것으로 가정하였다.

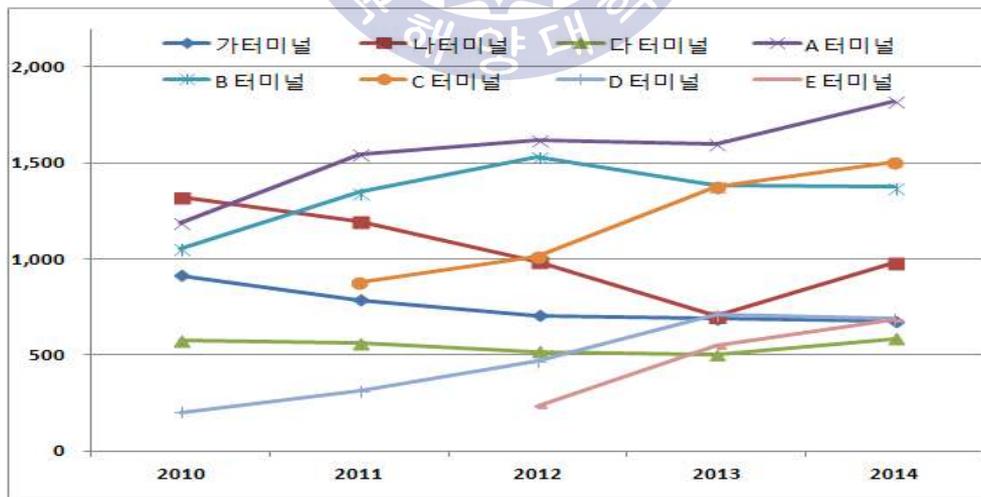
TEU, 2013년 1,770만 TEU, 2014년 1,870만 TEU로 매년 크게 증가하였으나, 동 기간 컨테이너터미널 운영사별 매출액 추이와는 크게 대별된다. 아래의 <표 3-8>를 보면, 부산 북항의 가 터미널, 나 터미널, 다 터미널의 경우에는 전반적으로 매출액이 같거나 감소현상을 보이는 반면, 부산 신항의 A 터미널, B 터미널, C 터미널, D 터미널의 경우에는 오히려 높은 매출액 증가세를 보이고 있고 있어 부산항 운영사가 경영수지 여건이 매우 상이한 현상을 보이고 있다. 즉 매출액의 감소는 주로 부산 북항의 운영사가 대부분이며 반면, 부산 신항의 운영사는 매출액이 증가하는 현상을 나타내고 있다.

<표 3-8> 부산항 컨테이너터미널 운영사별 매출액 현황
(단위: 억원)

| 터미널 년도 | 부산 북항 | | | 부산 신항 | | | | |
|-----------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-----|-----|
| | 가 | 나 | 다 | A | B | C | D | E |
| 2010 | 914 | 1,321 | 579 | 1,187 | 1,053 | n/a | 203 | n/a |
| 2011 | 788 | 1,195 | 564 | 1,547 | 1,348 | 878 | 314 | n/a |
| 2012 | 706 | 989 | 519 | 1,620 | 1,531 | 1,017 | 468 | 234 |
| 2013 | 691 | 702 | 502 | 1,600 | 1,382 | 1,379 | 708 | 548 |
| 2014 | 678 | 981 | 586 | 1,819 | 1,375 | 1,503 | 689 | 687 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

<그림 3-13> 부산항 컨테이너터미널 운영사별 매출액 현황



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

결론적으로 보면, 부산항의 전체 물동량이 증가하였음에도 불구하고 하역 효율 하락으로 인해 컨테이너터미널 운영사의 경영수지가 악화되는 현상은 부산항 컨테이너 하역시장의 가장 큰 문제점이다.

두 번째로 매출원가의 경우 운영사마다 원가산정 기준이 다를 수 있기 때문에 정확한 원가 비교는 곤란한 점이 있으나, 전반적으로 최근 5년간 부산항 운영사의 평균 매출원가는 <표 3-9>에서 볼 수 있듯이 2010년 797억원, 2011년 822억원, 2012년 833억원, 2013년 835억원, 2014년 840억원으로 큰 변화가 없는 것으로 조사되었으며, 물동량 증가율에 비해 현저하게 낮은 수준이다. 이를 물동량과 연동지어 생각해보면, 동 기간 물동량이 상당히 증가한 데 비해 매출원가가 크게 증가하지 않은 것은 결과적으로 매출원가가 물동량과 비례관계에 있지 않다는 것을 의미하며, 운영사의 경영수지 관점에서는 매출원가가 일종의 고정비 성격으로 작용하고 있다고 볼 수 있다.

한편, 판매관리비의 경우에는 동 기간 동안 오히려 감소하는 것으로 조사되어 하역시장 과당경쟁으로 인해 컨테이너터미널 운영사 입장에서 경영수지 개선을 위한 자구적인 노력이 많았던 것으로 나타났다. <그림 3-14>를 참고하면 매출원가 및 판매관리비의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

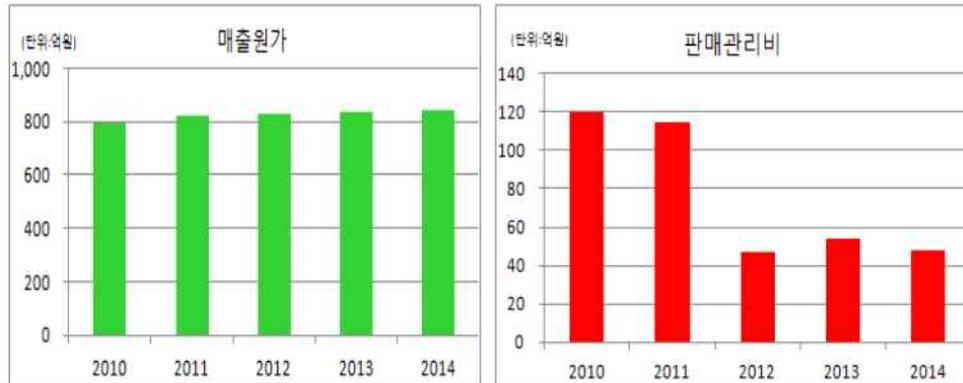
<표 3-9> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출원가 및 판매관리비

(단위:억원)

| | 매출원가 | | | | | 판매관리비 | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 합 계 | 4,781 | 5,756 | 6,661 | 6,680 | 6,719 | 721 | 802 | 377 | 430 | 386 |
| 운영사 수 | 6 | 7 | 8 | 8 | 8 | 6 | 7 | 8 | 8 | 8 |
| 평균 | 797 | 822 | 833 | 835 | 840 | 120 | 115 | 47 | 54 | 48 |
| 상대비율 | 1.00 | 1.03 | 1.04 | 1.05 | 1.05 | 1.00 | 0.95 | 0.39 | 0.45 | 0.40 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

<그림 3-14> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 평균 매출원가 및 판매관리비



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

세 번째로 앞서 분석해 본 매출액, 매출원가, 판매관리비를 고려해 볼 때, 부산 북항 컨테이너터미널 운영사 중 다 터미널을 제외한 운영사가 최근 5년간 모두 적자를 보이고 있고 이와는 반대로 부산 신항의 경영수지는 아래의 <표 3-10>과 같이 최근 5년간 영업이익의 증가세를 보이고 있어 양극화 현상을 보이고 있다.

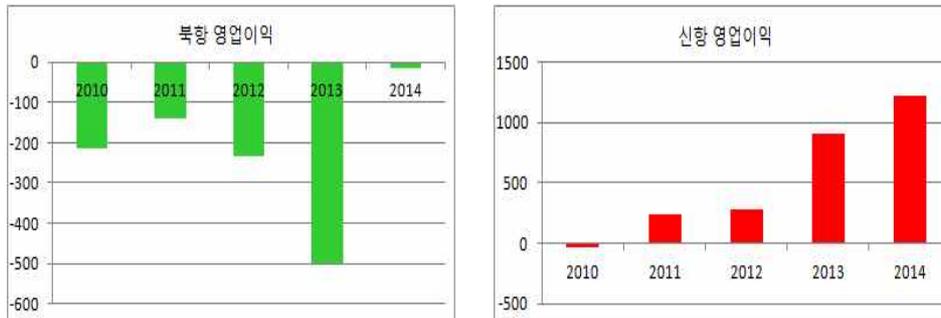
<표 3-10> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영수지 현황

(단위: 억원)

| | 부산 북항 영업이익 | | | | | 부산 신항 영업이익 | | | | |
|-------|------------|------|------|-------|------|------------|------|------|-------|-------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 합 계 | -216 | -139 | -235 | -500 | -14 | -29.1 | 245 | 281 | 902 | 1227 |
| 운영사 수 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 평균 | -72 | -46 | -78 | -167 | -5 | -10 | 61 | 56 | 180 | 245 |
| 상대비율 | 1.00 | 1.36 | 0.91 | -0.31 | 1.94 | 1.00 | 8.31 | 7.79 | 20.60 | 27.30 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

<그림 3-15> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 영업이익 현황



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

이처럼 컨테이너 하역시장의 요율경쟁으로 인한 영업손실은 단지 컨테이너터미널 운영사의 경영수지 악화만의 문제에 국한되는 것은 아니다. 국내 컨테이너 하역산업은 국가에서 관련 항만시설을 제공하고 이를 민간업자인 운영사에게 일정한 사용료로 임대하여 운영하고 있는데, 부산항만공사가 이러한 사업을 대행하고 있다. 따라서 부두운영사의 영업손실은 직접적으로는 컨테이너터미널 운영사의 문제로 볼 수 있으나 임대기관인 부산항만공사에서도 일정부분 영업손실에 대한 비용부담을 갖고 있는 것이 현실이다. 다시 말해 부산항만공사의 경우 북항 운영사의 경영수지 악화의 이유로 임대료를 감면해주는 측면을 고려해 볼 때, 일정부분의 비용부담을 가지고 있다고 보아야 하며 따라서 하역요율 하락에 따른 매출액 손실은 국부손실의 개념으로도 볼 수 있다는 것이다.

제4장 실증분석

제1절 부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영지표 분석

1. 수익성 지표 분석²²⁾

기업 활동의 중요한 목적중의 하나는 이익의 극대화라고 할 수 있으므로 경영분석의 초점은 수익성분석이라고 해도 과언은 아니다.

수익성분석은 기업의 경영성과 및 이익창출능력을 측정하는 것이다. 대부분의 수익성비율의 경우 분자에는 이익항목이, 분모에는 투하된 자산 또는 매출액이 사용되는데 이는 생산·판매 등의 활동을 통하여 자산을 얼마나 효율적으로 사용하였는가를 의미한다.

수익성지표는 기업이 주주와 채권자로부터 조달한 자본을 영업활동, 재무활동, 투자활동 등에서 얼마나 효율적으로 운용하였는가를 나타내므로 기업의 이해관계자들의 의사결정시 중요한 판단기준이 된다. 그러므로 높은 수익성은 고율의 배당, 재투자를 통한 기업규모 확대, 임금 인상 등을 가능하게 한다. 따라서 경영자는 사업 확장이나 신규 사업 참여에 대한 의사결정을 위한 정보로, 주주는 주식종목 선택의 기준으로, 채권자는 장기적 안정성의 판단기준으로, 종업원은 임금교섭의 기준으로, 또한 세무당국은 담세능력평가의 기준 등으로 활용한다. 수익성을 측정하는 대표적인 지표로는 기업의 주된 영업활동에 의한 성과를 판단하는 매출액영업이익률과 기업의 주된 영업활동뿐만 아니라 재무활동 등 영업활동 이외의 부문에서 발생한 경영성과를 동시에 측정할 수 있는 매출액경상이익률 등이 있다.

그러나 수익성분석은 손익계산서상의 회계적 이익을 기초로 하므로 기업의 실질적인 현금흐름에 관한 정보는 누락되어 있다. 즉 손익계산서상의 당기순이익이 큰 경우에도 일시적인 유동성의 부족으로 흑자도산이 발생할 수

22) 한국은행(2008), 전계서, pp.58~75. 내용참고.

있으나 수익성분석을 통해서도 이와 같은 사실을 발견하기 어렵다. 따라서 수익성분석을 하는 경우 단기지급능력을 나타내는 유동성분석 및 현금흐름 분석을 병행함으로써 기업의 수익성에 대해 균형 있는 판단을 하도록 해야 한다.

1) 매출원가율

매출원가를 매출액으로 나누어 계산하는데 기업의 생산성과 영업능력을 측정하는 중요한 지표로 사용되며 매출원가율이 낮을수록 양호한 것으로 평가된다.

$$\text{매출원가율} = (\text{매출원가} \div \text{매출액}) \times 100$$

<표 4-1> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출원가율 분석

(단위: %)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | 118 | 103 | 106 | 107 | 92 |
| | 나터미널 | 90 | 101 | 112 | 152 | 104 |
| | 다터미널 | 88 | 86 | 91 | 90 | 87 |
| H52평균지표 | | 71 | 70 | 71 | 71 | 68 |
| 부산 신항 | A터미널 | 89 | 71 | 74 | 70 | 66 |
| | B터미널 | 89 | 77 | 73 | 70 | 65 |
| | C터미널 | n/a | 76 | 73 | 64 | 65 |
| | D터미널 | n/a | 146 | 116 | 93 | 102 |
| | E터미널 | n/a | n/a | 318 | 145 | 116 |

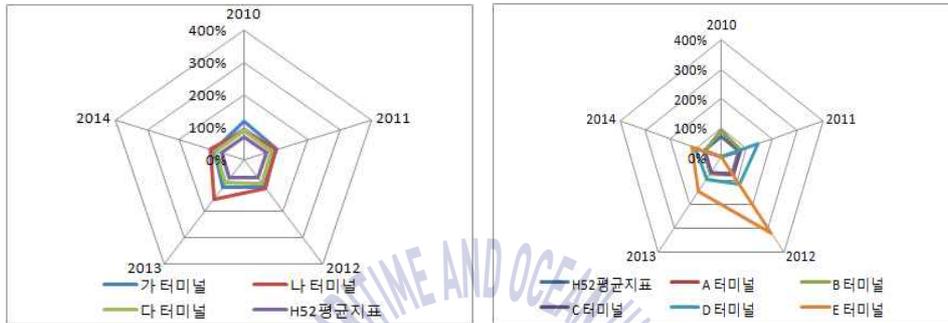
자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

부산 북항의 매출원가율은 전국평균과 비교하였을 때 매우 높은 경향을 보이고 있다. 이는 부산 신항의 개장이후 매출액의 감소에 기인한 것으로 예상되며, 2014년은 전년대비 호전되는 추세를 보이고 있다.

이에 반해 부산 신항의 경우 전반적으로 전국평균과 비슷한 추세를 보이

고 있지만 2011년 D터미널과 2012년 E터미널의 경우 신규개장으로 인한 매출액의 부진으로 전국평균을 상회함을 알 수 있는데 향후 물량이 지속적으로 증가하면서 어느 정도의 이익률을 보일지 주목할 필요가 있다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-1>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-1> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출원가율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

2) 매출액영업이익률(Net Income to Sales)

매출액영업이익률은 손익계산서상의 영업이익을 매출액으로 나눈 비율이며, 영업이익은 매출총이익에서 판매비와 관리비를 차감한 것이다. 매출액영업이익률은 기업의 판매활동과 관리활동에서 발생한 비용을 반영하고 있으므로 판매 및 관리활동의 효율성 정도에 대한 정보를 제공하고 있다. 이 지표는 다시 생산효율성(매출총손익/매출액)과 관리효율성(영업손익/매출총손익)으로 분리하여 매출액영업이익률의 변동요인을 찾아낼 수도 있지만 본 연구에서는 생략하였다. 매출액영업이익률은 그 비율이 높을수록 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{매출액영업이익률} = (\text{영업이익} \div \text{매출액}) \times 100$$

<표 4-2> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액영업이익률 분석

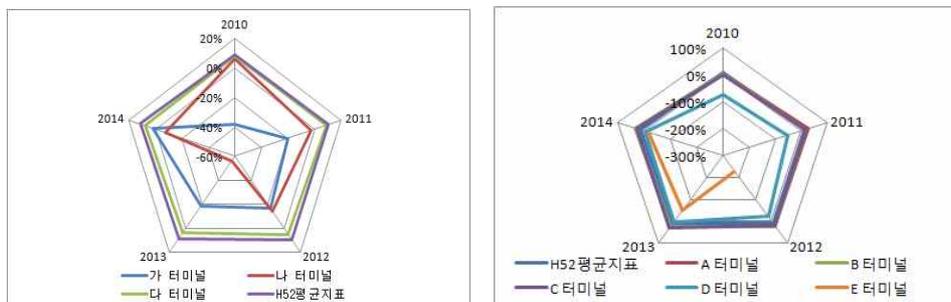
(단위: %)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | -38 | -20 | -17 | -19 | 2 |
| | 나터미널 | 6 | -3 | -14 | -56 | -7 |
| | 다터미널 | 8 | 9 | 5 | 4 | 8 |
| H52평균지표 | | 9 | 10 | 9 | 9 | 12 |
| 부산 신항 | A터미널 | 7 | 26 | 23 | 26 | 30 |
| | B터미널 | 4 | 17 | 23 | 25 | 31 |
| | C터미널 | n/a | 16 | 19 | 30 | 29 |
| | D터미널 | -73 | -52 | -21 | 3 | -6 |
| | E터미널 | n/a | n/a | -229 | -53 | -20 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

가 터미널의 경우 2010년 급격하게 악화된 이후 회복이 되지 않고 있으며 적자상태의 계속으로 전국평균비율과의 비교가 의미 없다. 나 터미널 역시 <표 3-8>에서 보듯 2011년 이후 매출의 급감으로 회복되지 않고 있는 모습이다. 다 터미널의 경우 가와 나 터미널보다는 양호하지만 여전히 전국평균 비율을 밑도는 지표를 나타내고 있다. 이는 앞서 언급한 처리물량의 감소와 무관하지 않음을 예측할 수 있다.

<그림 4-2> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액영업이익률



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

이에 반해, 부산 신항의 터미널 운영사들은 신규 개장한 D터미널과 E터미널을 제외하면 전국평균을 크게 앞서고 있는 수준으로서 적자를 보이고 있는 부산 북항과 대비된다.

3) 총자산 세전이익율

총자산에 대한 순이익의 비율을 의미하는데 총자산으로 최종 경영성과인 순이익을 얼마나 냈는지 측정하기 위해 사용되는 재무비율로 기업의 경영성과를 측정하기 위해 많이 사용된다. 본 연구에서는 순이익 보다는 세전이익의 개념을 사용하기로 한다. 특히 부산 북항의 컨테이너터미널 운영사는 누적된 적자로 말미암아 법인세 부담이 없기 때문이다. 비율이 높을수록 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{총자산 세전이익율} = (\text{세전이익} \div \text{총자산}) \times 100$$

<표 4-3> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산세전이익률 분석

(단위: %)

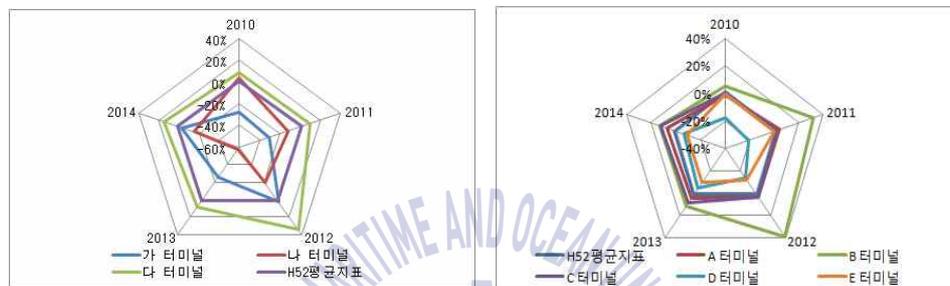
| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | -28 | -31 | 3 | -25 | -3 |
| | 나터미널 | 4 | -12 | -19 | -57 | -15 |
| | 다터미널 | 9 | 10 | 34 | 8 | 15 |
| H52평균지표 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 부산 신항 | A터미널 | -1 | 4 | 4 | 5 | 8 |
| | B터미널 | 5 | 32 | 39 | 12 | 14 |
| | C터미널 | n/a | 2 | 4 | 9 | 13 |
| | D터미널 | -18 | -21 | -14 | -4 | -6 |
| | E터미널 | -1 | 0 | -12 | -10 | -9 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

가 터미널의 경우 2010년과 2011년 유형 및 무형자산에 대한 손상차손 약 1,425억원을 인식함으로써 세전이익이 급격히 악화되었고 이후 물량이탈에 의한 수익성 악화로 쉽게 회복하지 못하고 있다. 나 터미널 역시물량의 신항

이전에 따른 치열한 물량 유치 경쟁으로 하역요율을 경쟁적으로 인하하면서 수익성 악화를 벗어나지 못하고 있다. 다 터미널도 매년 흑자를 기록하고 있지만 최근 신행으로의 물량 이탈 영향을 받는 것으로 예상된다. 부산 신행의 경우도 신규 개장한 D터미널과 E터미널을 제외하면 전국평균을 크게 앞서고 있는 양호한 수준이다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-3>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-3> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산세전이익률



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

2. 성장성 지표 분석²³⁾

성장성이란 기업의 규모나 영향력 등이 커져가는 정도를 의미한다. 기업도 하나의 유기체와 같으므로 성장이 정지된 기업은 활동력을 상실하여 장래에 대한 희망을 잃어버린 노인과 같다고 할 수 있다. 따라서 기업을 평가할 때에는 성장성에 대한 분석이 무엇보다 중요하다.

기업의 성장은 외형적 성장과 질적 성장으로 구분될 수 있는데 경영분석에서는 계수비교가 가능한 총자산, 유형자산, 매출액 등 외형적 성장을 주 대상으로 하고 있다.

이중 대차대조표항목인 총자산이나 유형자산의 증가율은 기준시점에 대한 비교시점의 증가율이며, 손익계산서항목인 매출액증가율은 기준기간의 매출액에 비해 비교기간 중의 매출액이 어느 정도 증가하였는가를 나타낸다.

23) 한국은행(2008), 전계서, pp.51~57. 내용참고.

기업의 정보이용자들은 성장성분석을 통해 기업의 미래 이익창출능력과 경쟁력에 관한 정보를 간접적으로 파악하게 된다. 예를 들어 경영자는 성장성 지표를 경쟁업체와 비교·분석함으로써 현재 기업성장의 적정성 여부와 경쟁력 정도를 파악하며 이를 기초로 기업의 성장전략을 수립한다. 또한 투자자는 성장률이 높을수록 기업의 미래 수익창출능력이 클 것으로 판단하고 주가상승에 따른 시세차익을 기대하게 되므로 투자종목 선택시 업종 및 기업간 성장성을 비교·분석하게 된다.

성장성을 분석할 때 특정업종이 산업체의 평균보다 빠르게 성장하고 있으면 유망업종으로 간주될 수 있으며, 특정기업의 성장률이 동일업종내의 다른 기업보다 높게 나타나면 상대적으로 경쟁기업보다 시장지위의 확보가 빠른 것으로 평가할 수 있다.

1) 총자산증가율(Growth Rate of Total Assets)

총자산증가율은 기업의 총자산 규모가 전기 말에 비하여 얼마나 증가하였는지를 나타내는 비율로서, 기업의 외형적 성장과 기업 전체적인 성장규모를 측정하는 지표가 된다. 비율이 높을수록 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{총자산증가율} = (\text{당기말 총자산} - \text{전기말 총자산}) \div \text{전기말 총자산}$$

<표 4-4>에서 보는 바와 같이 부산 북항의 컨테이너터미널 운영사들은 계속되는 누적 적자로 인하여 매년 감소하는 추세이며, 특히 다 터미널의 경우 흑자에도 불구하고 계속된 배당 정책으로 총자산은 오히려 감소하고 있다. 부산 신항의 B터미널의 경우 2013년 금융리스 방식으로 기계장치를 약 1,635억원에 취득하고 관련 금융리스부채로 인해 총자산의 증가폭이 컸다. C 터미널 역시 비교적 최근에 사업을 시작하여 2011년 금융리스에 의한 기계장치를 약1,820억원에 취득하여 총자산이 증가하였다.

<표 4-4> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산증가율 분석

(단위: %)

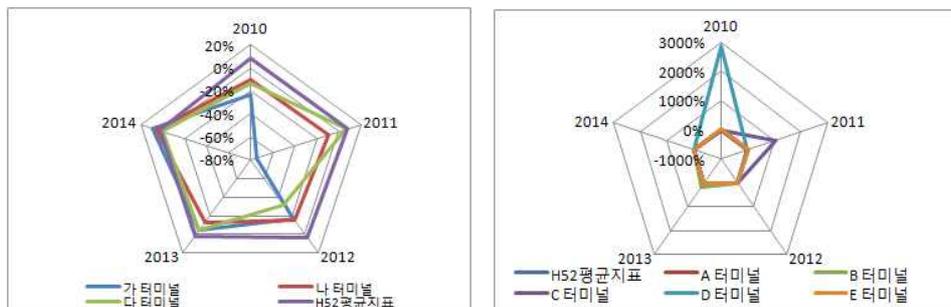
| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|-------|-------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | -23 | -75 | -17 | -4 | 10 |
| | 나터미널 | -10 | -9 | -15 | -13 | 6 |
| | 다터미널 | -14 | 7 | -32 | -4 | 0 |
| H52평균지표 | | 8 | 8 | 4 | 2 | 3 |
| 부산 신항 | A터미널 | -7 | -4 | 3 | -2 | 0 |
| | B터미널 | 24 | 39 | 31 | 160 | 0 |
| | C터미널 | 0 | 1,043 | 3 | 9 | -3 |
| | D터미널 | 2,829 | -1 | 8 | 10 | 0 |
| | E터미널 | 38 | 42 | -9 | -4 | 0 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

D터미널은 비록 적자가 계속되고 있지만 2010년 신규사업 지출에 의한 금융리스부채 방식으로 자본을 조달하여 총자산이 증가하였다. E터미널의 경우 2011년까지 매년 보통주 발행을 통한 유상증자로 비록 매출 및 매출원가는 발생하지 않아 총자산은 증가하였으나 2012년부터 발생한 매출액의 규모가 매출원가에 크게 미치지 못하여 2012년은 약1,047억원, 2013년은 약793억원 그리고 2014년은 약717억원의 적자가 발생하여 총자산은 감소하고 있는 추세이다.

이러한 내용을 종합한 <그림 4-4>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-4> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산증가율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

2) 매출액증가율(Growth Rate of Sales)

매출액증가율은 기업의 매출액이 전기에 비하여 얼마나 증가하였는지를 나타내는 비율로서, 이 역시 기업의 외형적인 성장을 파악하는 데 사용된다. 매출액은 정상적인 영업활동에서 계속적으로 발생하는 수익이므로 이 지표는 기업의 신장세를 판단하는데 유용하다. 또한 매출액증가율은 제품가격상승과 판매수량증가라는 두 가지 요인에 의해 영향을 받게 되므로 분석할 때에는 이 점을 고려해서 평가해야 한다. 비율이 높을수록 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{매출액증가율} = (\text{당기매출액} - \text{전기매출액}) \div \text{전기매출액}$$

<표 4-5>에 의하면, 부산 북항의 매출액은 신항의 개장과 더불어 지속적으로 감소하는 추세에 있다. 특히 나터미널의 경우 2012년 거대 기항 선사의 신항이전으로 매출액의 감소가 두드러졌으며, 2014년의 경우 운영사 통합(M&A)로 인하여 매출액이 증가한 것으로 예상된다. 부산 신항의 A터미널 경우 2011년까지 큰 폭으로 성장세를 보였으나 이후 평년의 수준을 유지하는 형태를 보이고 있다.

<표 4-5> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액증가율 분석

(단위: %)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | -33 | -14 | -10 | -2 | -2 |
| | 나터미널 | -2 | -10 | -17 | 29 | 40 |
| | 다터미널 | 3 | -3 | -8 | -3 | 17 |
| H52평균지표 | | 19 | 19 | 13 | 6 | 8 |
| 부산 신항 | A터미널 | 43 | 30 | 5 | -1 | 14 |
| | B터미널 | 72 | 28 | 14 | -10 | 0 |
| | C터미널 | n/a | n/a | 16 | 36 | 9 |
| | D터미널 | n/a | 54 | 49 | 51 | -3 |
| | E터미널 | n/a | n/a | n/a | 134 | 25 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

B와 C터미널의 경우 주주사인 선사의 매출 의존으로 인해 개장이후 큰 폭의 성장세를 보이고 있으며, D터미널은 신생기업으로서 2013년까지 매년 50%이상의 매출 증가율을 보이고 있으며, E터미널 역시 마찬가지로 추세를 보이고 있다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-5>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-5> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출액증가율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

3) 유형자산증가율(Growth Rate of Fixed Asset)

일반적으로 건물, 기계장치 등 구체적 존재 형태를 갖는 유형자산에 대한 투자가 당해 연도 중 어느 정도 이루어졌는가를 나타내는 지표로서 기업의 설비투자 동향 및 성장잠재력을 측정할 수 있다. 이러한 유형자산은 일시에 거액이 투입되고 회계 상으로 장기간에 걸쳐 감가상각에 의해 소액 단위로 회수하게 된다. 설비투자가 경기상황에 따라 적절하게 이루어진 경우에는 호황 시 추가 투자가 없어도 미래 수익 창출 능력이 높아지며 성장성이 높아진다. 이처럼 유형자산증가율은 기업의 생산능력에 대한 투자정도를 측정하는 재무비율로서 매출증가에 대한 선도적 의미를 갖는다. 비율이 높을수록 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{유형자산증가율} = (\text{당기말유형자산} - \text{전기말유형자산}) \div \text{전기말유형자산}$$

<표 4-6>에서 보는 바와 같이 가 터미널의 경우, 2011년 유형자산 손상차손(자산감액)으로 인하여 급격한 감소 이후 소규모의 신규 자산의 구입으로

비율이 큰 폭으로 상승한 것으로 보이고 있으나 실질적인 투자 금액 자체는 미미한 수준이다. 나와 다 터미널의 경우, 하역장비 등의 신규 투자는 거의 없는 상황에서 감가상각비만큼 유형자산의 가치가 하락하고 있다. A터미널도 일반적인 자산의 증감추세를 보이고 있으나 감소세를 보이는 전국평균비율보다는 높아 운영상에 필요한 만큼의 투자는 계속적으로 이루어지고 있음을 예상할 수 있다. B, C, D 터미널의 경우 신규자산의 취득으로 인한 유형자산의 증가를 예상할 수 있으며 이는 앞서 언급한 총자산의 증가와도 연결된다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-6>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

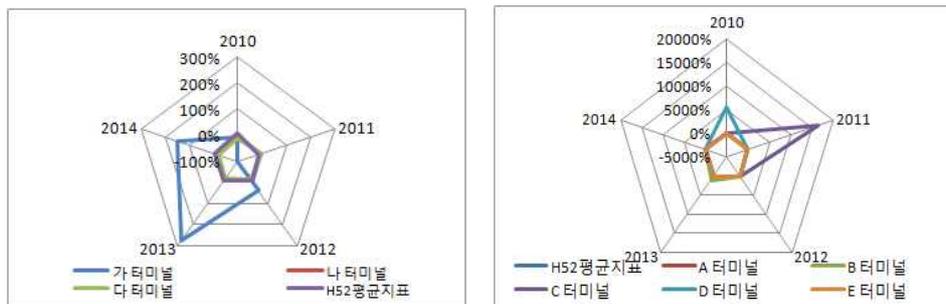
<표 4-6> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산증가율 분석

(단위: %)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|-------|--------|------|-------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | -9 | -100 | 39 | 279 | 147 |
| | 나터미널 | -3 | -10 | -10 | -11 | -11 |
| | 다터미널 | -14 | -4 | -17 | -18 | -22 |
| H52평균지표 | | 9 | -17 | -8 | -11 | -7 |
| 부산 신항 | A터미널 | -5 | -4 | 8 | 3 | -4 |
| | B터미널 | -5 | -16 | -4 | 1,008 | -5 |
| | C터미널 | 0 | 16,584 | -2 | 3 | -4 |
| | D터미널 | 5,538 | -4 | 2 | 11 | 0 |
| | E터미널 | 45 | -63 | -5 | -4 | 8 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

<그림 4-6> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산증가율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

3. 안정성 지표 분석²⁴⁾

기업이 장기성 타인자본을 사용함에 따른 채무이행불능위험의 정도를 파악하는 것을 말한다. 정보이용자들은 안정성분석을 통하여 장기채무의 상환 능력과 조달된 자본이 기업의 유동자산 및 비유동자산에 적절히 분배되었는가를 측정하며, 기업지배에 필요한 자본의 규모 및 경기변동에 대한 장기적인 대응능력을 파악할 수 있다.

기업의 안정성은 1차적으로 유동성분석을 통해 이루어지는데 단기 채무에 대한 기업의 지급능력을 파악하기 위하여 은행 등의 금융기관이 대출심사 또는 신용평가 등에 사용하기 시작한 것으로서 재무 분석의 출발점이라고 할 수 있다.

또한 안정성은 기업 활동에 투하된 자금 중에서 장기성 타인자본에 의한 조달비중으로 판단할 수 있다. 왜냐하면 호황기에 타인자본을 사용하는 경우 레버리지효과²⁵⁾에 의해 기업의 성장과 수익이 확대되지만 불황기에 타인자본을 과도하게 사용하면 지급불능으로 도산할 가능성이 높아지기 때문이다.

한편 기업이 타인자본에 크게 의존하여 성장을 추구하다 보면 재무구조가 부실해져 경영위험을 초래할 가능성이 높아지는 반면, 재무구조의 안정성과 단기 유동성의 확보를 지나치게 강조하면 더 높은 수익창출을 위한 투자 기회를 상실 할 수도 있다. 따라서 경영자는 성장을 무리 없이 추진할 정도의 재무 안정성을 유지하는 것이 중요하다.

1) 유동비율(Current Ratio)

단기 채무에 충당할 수 있는 유동자산이 얼마나 되는가를 평가하여 기업의 단기지급능력을 판단할 수 있는 대표적 지표로서 유동비율이 높을수록 단기지급능력이 양호하다고 볼 수 있으나 과도한 유동자산 보유는 자산운용

24) 한국은행(2008), 전계서, pp.81~88. 내용참고.

25) 타인자본을 사용하게 되면 영업이익의 증가나 감소에 관계없이 금융비용이 고정비적 성격으로 인하여 법인세차감전이익은 영업이익의 증감에 정비례하여 변화하지 않는 효과(Financial leverage effect)를 의미한다.

효율성을 떨어뜨려 수익성을 저해한다. 전통적으로 유동비율은 200% 이상을 양호한 수준으로 평가하여 왔으나 최근에는 이러한 절대적인 평가기준 대신 기업이 속해 있는 업종, 기업규모, 분석자의 입장 등에 따라 상대적으로 다른 기준을 적용하고 있다.

$$\text{유동비율} = \text{유동자산} \div \text{유동부채} \times 100$$

<표 4-7> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유동비율 분석

(단위: %)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | 378 | 304 | 16 | 182 | 273 |
| | 나터미널 | 90 | 89 | 63 | 61 | 60 |
| | 다터미널 | 388 | 435 | 715 | 494 | 602 |
| H52평균지표 | | 59 | 73 | 67 | 82 | 79 |
| 부산 신항 | A터미널 | 307 | 354 | 291 | 489 | 515 |
| | B터미널 | 176 | 134 | 179 | 255 | 306 |
| | C터미널 | n/a | 189 | 175 | 91 | 309 |
| | D터미널 | 128 | 167 | 164 | 105 | 92 |
| | E터미널 | 117 | 78 | 26 | 94 | 200 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

유동비율의 경우 부산 북항과 신항의 컨테이너터미널들이 전반적으로 전국평균보다 높은 수준을 유지하고 있는데 이는 항만하역 산업의 특성상 매출채권의 회수 기간이 상대적으로 길어 매출채권의 비중이 높고, 단기 금융상품등 다양한 유동자산을 보유하고 있는 이유로 해석된다. 다만, 나 터미널의 경우 2011년부터 감소하여 계속 낮은 수준을 유지하고 있는데 이는 매출의 감소로 매출채권이 감소하고, 지속되는 적자로 인한 현금성 자산이 감소하여 유동자산이 줄어들었기 때문이다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-7>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-7> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유동비율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

2) 부채비율(Debt Ratio)

부채비율은 타인자본과 자기 자본간의 관계를 나타내는 대표적인 안정성 지표로서 이 비율이 낮을수록 채무구조가 건전하다고 판단할 수 있다. 부채비율은 자기자본비율과 역(逆)의 관계에 있어 자기자본 비율이 높을수록 부채비율은 낮아지게 된다. 타인자본은 차입금, 회사채, 매입채무, 미지급금, 부채성충당금 등의 부채를 말하며 1년 이내에 지급기일이 도래하는 부채는 유동부채, 1년 이후에 지급기일이 도래하는 부채는 비유동부채로 구분된다. 표준비율 100%이하이면 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{부채비율} = (\text{총부채} \div \text{자기자본}) \times 100$$

<표 4-8>에서 보는 바와 같이 가 터미널의 경우 2010년 이후로 자본잠식 상태로 부채비율의 계산이 불가능하고 나 터미널의 경우 2012년부터 계속 높아지고는 있으나 여전히 전국평균비율을 밑돌고 있다. 단지 2014년은 계속된 누적 적자로 인해 운영자금을 충당하기 위한 장기차입금의 증가로 비율이 다소 상승하였다.

A터미널의 경우 2011년 이후 매년 차입금의 상황이 이루어지고 있어 그 비율이 매년 감소하고 있다. B터미널은 전국평균비율보다 낮은 수준을 유지하다 2013년 가계장비의 취득과 관련된 금융리스미지급금 약1,520억원 인식

으로 인해 그 비율이 506%로 급상승 하였다. 이는 C터미널에도 동일한 이유와 미지급금의 증가에 의한 것으로 예상된다. D터미널의 경우 계속되는 적자와 하역장비 등 유형자산 투자를 위한 금융리스부채 및 차입금의 증가로 매년 이루어지는 유상증자에도 불구하고 높은 수준을 보이고 있다.

<표 4-8> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 부채비율 분석

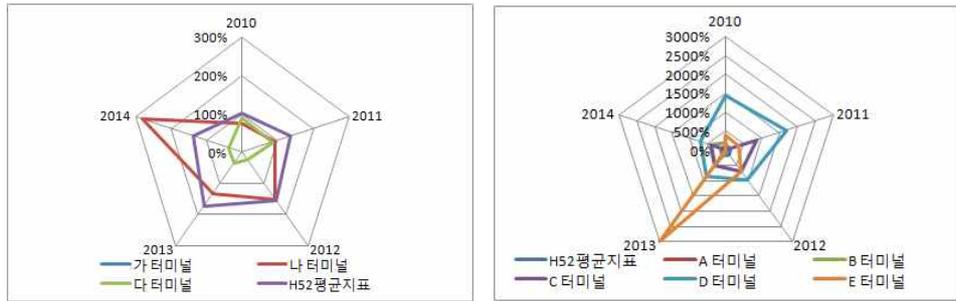
(단위: %)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|-------|-------|------|-------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a |
| | 나터미널 | 74 | 94 | 150 | 133 | 281 |
| | 다터미널 | 89 | 86 | 24 | 36 | 38 |
| H52평균지표 | | 101 | 137 | 155 | 173 | 138 |
| 부산 신항 | A터미널 | 67 | 51 | 44 | 31 | 19 |
| | B터미널 | 183 | 81 | 40 | 506 | 435 |
| | C터미널 | n/a | 870 | 699 | 513 | 397 |
| | D터미널 | 1,439 | 1,700 | 985 | 858 | 717 |
| | E터미널 | 400 | 346 | 702 | 2,997 | n/a |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

E터미널은 2012년부터 유상증자 대신 차입금을 이용하여 하역장비 설치 등의 소요자금을 충당하는 관계로 그 비율이 급격하게 증가하고 있다. 결론적으로 대부분의 부산항 컨테이너터미널 운영사들의 부채비율은 표준비율 100%를 훨씬 초과하며 전국평균지표를 상회하고 있는데 이는 재무구조의 취약함을 단적으로 보여주고 경영위험을 초래할 수 있음을 보여주고 있다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-8>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-8> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 부채비율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

3) 자기자본비율(Stockholders' Equity to Total Assets)

자기자본비율은 총자산 중에서 자기자본이 차지하는 비중을 나타내는 대표적인 안정성 지표이다. 자기자본은 소유자(주주) 지분이라 하며 기업의 소유자가 기업의 자산에 대해서 갖는 청구권을 의미하는데 이러한 주주지분은 조달원천에 따라 자본금과 잉여금으로 분류된다. 표준비율 50% 이상이면 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{자기자본비율} = (\text{자기자본} \div \text{총자산}) \times 100$$

<표 4-9>에서 보는 바와 같이 가 터미널은 2010년부터 자본 잠식상태로서 자기자본비율이 의미가 없고 부산 신항의 B, C, D, E터미널들은 신규 개장에 의한 총자산의 증가로 인해 자기자본 비율이 전국평균비율보다 낮게 계산되고 있다.

이들을 제외한 나머지 컨테이너터미널 운영사들은 전국평균비율을 상회하며 표준비율 50%도 상회하는 양호한 지표를 나타내고 있다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-9>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

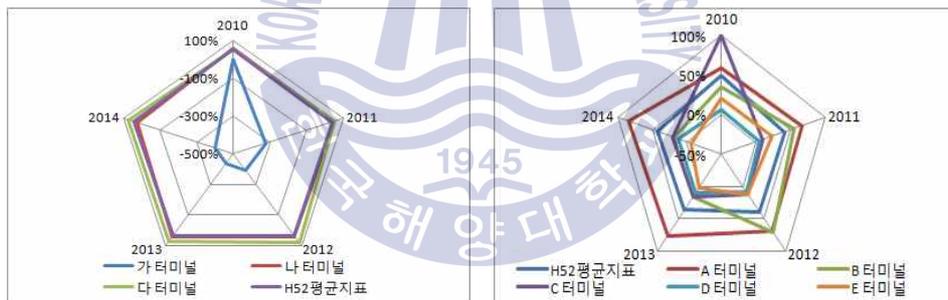
<표 4-9> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 자기자본비율 분석

(단위: %)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | -4 | -326 | -391 | -434 | -400 |
| | 나터미널 | 59 | 51 | 40 | 43 | 26 |
| | 다터미널 | 53 | 54 | 80 | 73 | 73 |
| H52평균지표 | | 50 | 42 | 39 | 37 | 43 |
| 부산 신항 | A터미널 | 60 | 66 | 69 | 76 | 84 |
| | B터미널 | 35 | 55 | 71 | 17 | 19 |
| | C터미널 | 100 | 10 | 13 | 16 | 20 |
| | D터미널 | 7 | 6 | 9 | 10 | 12 |
| | E터미널 | 20 | 22 | 12 | 3 | -6 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

<그림 4-9> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 자기자본비율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

4. 활동성 지표 분석²⁶⁾

기업의 활동성, 즉 기업이 얼마나 활발하게 움직이고 있는가를 측정하려면 자산의 활용도를 살펴보면 된다. 자기자본이나 타인자본을 막론하고 기업에 투하된 자금은 기업의 경영활동에 사용되어 수익을 발생시키며 이 수익은 다시 기업에 필요한 자금으로 돌아온다. 이것이 자본의 회전이며 이 회전속도가 빠르면 빠를수록 자본의 이용률은 높아지게 된다.

활동성분석은 기업이 조달한 자본 또는 투하한 자산을 얼마나 효율적으로 운용하고 있는가를 측정하는 것이다. 기업은 수익증대를 목적으로 투입된 자본을 끊임없이 회전시키는데 이에 따른 성과는 매출액으로 대표될 수 있다. 따라서 기업의 활동성은 매출액과 각 자산, 부채, 자본항목 등에 대한 회전 배수로 측정되는 회전율로 나타낸다. 이러한 활동성비율을 이용하면 영업활동 순환과정의 각 단계별로(현금→재고자산→매출→외상매출금→현금) 자금의 회수기간 또는 자금이 묶여있는 기간을 알 수 있다. 회전율의 역수에 365일을 곱하면 회수기간의 의미가 있으므로 특정자산이 현금화되는 속도를 파악할 수 있다. 재고자산회전율, 유형자산회전율 등은 투하된 자산 1단위가 매출실현에 어느 정도 활발히 사용되었는가를 나타내므로 자산운용의 효율성에 관한 정보를 제공한다. 또한 소요운전자금의 효율적 관리를 측정하는 매출채권회전율, 매입채무회전율 등은 동일산업내의 다른 기업과 비교하여 자사의 외상매출금의 회수기간, 외상매입금의 상환기간 등이 상대적으로 적정한 지를 판단하는 자료로 활용할 수 있다.

그러나 회전율 지표를 이용할 경우 다음과 같은 점들에 유의하여야 한다.

첫째, 회전율 지표 산출시 계절성에 따른 영향을 최소화하기 위해 기간 중 평균금액을 사용하는 것이 바람직하다.

둘째, 기업의 활동성에 관한 정보는 다른 평가기준과 상충관계(Trade-off)에 있을 수 있다. 예를 들어 기업이 시장점유율 확대를 위해 판매 전략을 강화하는 경우 매출채권회전율이 낮게 나타날 수 있으므로 기업의 목표 회수

26) 한국은행(2008), 전계서, pp.89~97. 내용참고.

기간이나 판매조건과 비교하여 평가하여야 할 것이다. 또한 경기호전으로 매출액이 크게 증대되었으나 설비투자가 부진한 경우 유형자산의 활동성은 향상된 것으로 나타나지만 미래의 성장가능성과 이익창출능력의 저하를 가져올 수 있다는 점에 유의하여야 한다.

1) 매출채권회전율(Receivables Turnover)

매출채권의 현금화 속도를 측정하는 지표로서 이 비율이 높을수록 매출채권의 현금화 속도가 빠르다는 것을 의미한다. 매출채권회전율의 역수를 취하여 365일을 곱하면 평균회수기간을 계산할 수 있는데 이 기간이 짧을수록 매출채권이 효율적으로 관리되어 판매자금이 매출채권에 오래 묶여 있지 않음을 의미한다.

$$\text{매출채권회전율} = (\text{매출액} \div \text{평균매출채권}) \times 100$$

<표 4-10> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출채권회전율 분석

(단위: 회)

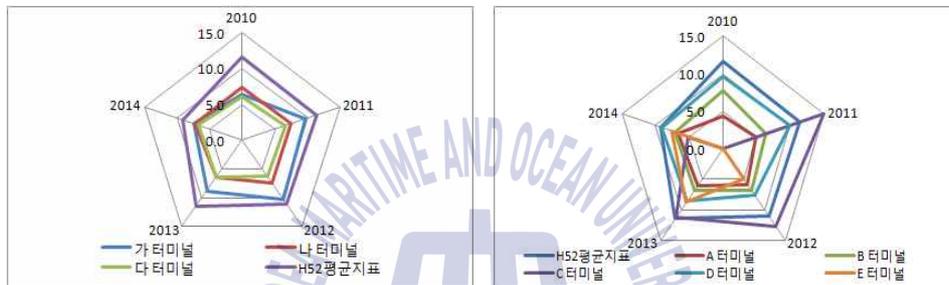
| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | 6.4 | 9.8 | 10.3 | 8.8 | 7.5 |
| | 나터미널 | 7.4 | 7.5 | 7.5 | 6.5 | 7.3 |
| | 다터미널 | 6.1 | 6.6 | 6.3 | 6.4 | 6.8 |
| H52평균지표 | | 11.6 | 11.4 | 11.1 | 11.5 | 9.2 |
| 부산 신항 | A터미널 | 4.4 | 4.9 | 5.8 | 6.1 | 6.6 |
| | B터미널 | 7.38 | 6.4 | 6.8 | 6.9 | 7.2 |
| | C터미널 | n/a | 15.0 | 12.8 | 11.2 | 5.2 |
| | D터미널 | 9.7 | 10.0 | 7.7 | 8.6 | 9.1 |
| | E터미널 | n/a | n/a | 5.0 | 8.8 | 7.5 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

부산 북항과 신항 모두 전국평균비율보다 낮은 결과값을 보여주는데 이는 매출채권회수기간이 전국평균보다 길게 나타나고 있고 이는 앞서 검토한 유

동비율에도 영향을 미치고 있다. A터미널과 B터미널의 경우 전국평균에 훨씬 미치지 못하는 기록을 보이며 북항의 다 터미널과 비슷한 양상을 보이는데 매출채권회수기간이 약 60일에 이르는 것으로 예상된다. 개장 이후 2013년까지 C터미널 운영사만이 유일하게 전국평균비율과 유사한 11회 이상을 보이고 있는데 이는 모기업인 H선사의 현금 유동성에 기인한 것으로 예상된다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-10>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-10> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 매출채권회전율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

2) 유형자산회전율(Fixed Assets Turnover)

유형자산의 이용도를 나타내는 지표로서 기업이 보유하고 있는 설비자산의 적정여부를 판단하는 데 유용하다. 이 비율이 높으면 유형자산의 유지를 위하여 지출되는 감가상각비, 보험료, 수선비 등의 고정비가 제품단위당 체감적으로 배분되어 원가절감이 효율적으로 이루어지고 있음을 나타낸다. 그러나 영업규모에 비해 설비투자가 부진한 경우에도 이 비율이 높게 나타날 수 있으므로 해석에 신중을 기하여야 한다. 비율이 높을수록 양호한 지표를 나타낸다.

$$\text{유형자산회전율} = (\text{매출액} \div \text{평균 유형자산}) \times 100$$

<표 4-11> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산회전율 분석

(단위: 회)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|-------|-------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | 1.0 | 1.9 | 430.0 | 150.8 | 53.3 |
| | 나터미널 | 1.9 | 1.9 | 1.7 | 1.4 | 2.2 |
| | 다터미널 | 3.3 | 3.5 | 3.6 | 4.2 | 6.2 |
| H52평균지표 | | 0.6 | 1.0 | 1.3 | 1.5 | 1.2 |
| 부산 신항 | A터미널 | 1.5 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.8 |
| | B터미널 | 5.4 | 7.7 | 9.8 | 1.5 | 0.8 |
| | C터미널 | 0.0 | 1.0 | 0.6 | 0.8 | 0.9 |
| | D터미널 | 0.4 | 0.3 | 0.5 | 0.7 | 0.6 |
| | E터미널 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.3 | 0.3 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

부산 북항은 전반적으로 감가상각이 많이 진행되어 유형자산의 가액이 낮아져 높은 비율로 나타나고 신항은 비교적 최근에 개장하여 유형자산의 가액이 상대적으로 높아 북항의 비율보다 낮게 나타나고 있다.

가 터미널의 경우 2011년 자산 감액손실로 유형자산 금액이 낮아진 후 신규 구입한 자산에 의한 비율 상승분 일뿐 실질적인 투자액의 증가는 아니다. 나 터미널도 비율상으로는 전국평균비율을 상회하며 양호한 것으로 보이기는 매출액의 감소와 신규 투자의 감소로 인한 평균 유형자산의 감소로 예상된다. 반면 다 터미널은 가와 나 터미널과는 대조적으로 신항으로의 물량 이탈이 최소화 되어 안정적인 매출을 바탕으로 내용연수 동안 감가상각 후 유형자산의 자연감소로 인해 매년 증가추세를 보이고 있다. B터미널의 경우 전국평균비율보다 상당히 높은 수치를 기록하고 있는데 이는 안정적인 매출액을 바탕으로 하고 있음을 <표 4-11>에서 확인할 수 있다. C, D, E터미널의 경우 전국평균비율의 절반 정도의 수준으로 이는 신규 구입 유형자산의 내용연수가 많이 남아있어 유형자산의 가액이 상대적으로 높기 때문이다. 이러한 내용을 종합한 <그림 4-11>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다.

<그림 4-11> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 유형자산회전율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

3) 총자산회전율(Total Assets Turnover)

총자산이 1년 동안 몇 번 회전하였는가를 나타내는 비율로서 기업에 투자된 총자산의 운용효율을 총괄적으로 표시하는 지표이다. 총자산회전율은 매출액경상이익률과 함께 기업의 총자산 경상이익률을 결정하는 중요한 요인이 된다. 총자산회전율이 높으면 유동자산, 고정자산 등이 효율적으로 이용되고 있다고 해석될 수 있으며 반대로 낮으면 과대투자나 비효율적인 투자를 하고 있다는 것을 의미한다. 한편 인플레이션이 장기화되는 상황에서는 자산이 과소 계상되어 총자산회전율이 높게 계산되는 경우도 있으므로 해석에 주의할 필요가 있다.

$$\text{총자산 회전율} = (\text{매출액} \div \text{평균 총자산}) \times 100$$

<표 4-12>에서 보는 바와 같이 가 터미널의 경우 앞서 언급한 유형자산회전율과 마찬가지로 자산의 감액손실 및 매년 누적되는 적자로 인해 총자산이 낮아져 그 비율이 높게 나타나고 있다. 나 터미널 역시 앞서 언급한 유형자산회전율과 마찬가지로 매출액이 양호하다기 보다는 신규 투자 감소로 인한 총자산의 감소로 인해 그 비율이 높게 나타나고 있다. 부산 신항의 경우 전반적으로 전국평균비율과 비슷하거나 높다는 것을 알 수 있는데 향후 더 높은 수준의 매출액을 기록할 수 있다는 자산 규모를 보유하고 있다는

것을 알 수 있다.

<표 4-12> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산회전율 분석

(단위: 회)

| 구분 | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| 부산 북항 | 가터미널 | 0.4 | 0.6 | 1.5 | 1.6 | 1.5 |
| | 나터미널 | 1.2 | 1.2 | 1.1 | 0.9 | 1.4 |
| | 다터미널 | 0.9 | 0.9 | 1.0 | 1.2 | 1.5 |
| H52평균지표 | | 0.3 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 |
| 부산 신항 | A터미널 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.3 |
| | B터미널 | 2.4 | 2.3 | 2.0 | 0.9 | 0.6 |
| | C터미널 | n/a | 0.7 | 0.4 | 0.6 | 0.6 |
| | D터미널 | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 0.6 | 0.5 |
| | E터미널 | n/a | n/a | 0.0 | 0.1 | 0.1 |

자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

이러한 내용을 종합한 <그림 4-12>을 참고하면 각 컨테이너터미널 운영사의 추이를 쉽게 확인할 수 있다

<그림 4-12> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 총자산회전율



자료: 금융감독원 전자공시시스템(DART), 감사보고서(2010~2014).

5. 경영지표 분석 결과

부산항 터미널 운영사들에 대한 개별 경영지표를 분석하여 양호, 보류, 불량
의 경영 상태를 진단한 내용은 아래의 <표 4-13>과 같다.

<표 4-13> 경영지표 분석 결과

| 구분 | 수익성 분석 | 성장성 분석 | 안정성 분석 | 활동성 분석 |
|------|--------|--------|--------|--------|
| 가터미널 | × | × | × | △ |
| 나터미널 | △ | × | △ | △ |
| 다터미널 | ◎ | △ | ◎ | △ |
| A터미널 | ◎ | △ | ◎ | △ |
| B터미널 | ◎ | ◎ | △ | ◎ |
| C터미널 | ◎ | △ | △ | ◎ |
| D터미널 | × | △ | × | △ |
| E터미널 | × | × | × | × |

자료: 경영지표 분석 결과, 연구자 재정리 (양호: ◎, 보류: △, 불량: ×).

가 터미널의 경우 전반적인 경영지표는 불량한 것으로 판단하였다. 부산
신항으로 물량 이탈 후 매출액의 급격한 감소와 이로 인한 누적된 영업손실
로 경영수지는 악화되고 있으며 이를 극복하기 위한 자산의 감액 및 구조조
정에도 불구하고 높은 부채비율과 2010년부터 시작된 자본 잠식은 여전히
경영효율화의 악재로 작용하고 있다.

나 터미널의 경우 역시 전반적인 경영지표는 불량한 것으로 판단하였다.
이는 앞서 언급한 가 터미널의 경우와 같은 상황으로 해석되며 특히 2012년
대형 선사의 물량이 신항으로 이탈 후 당기순이익은 2012년 -171억원, 2013
년 -417억원, 2014년 -112억원으로 급격히 감소하였다. 2014년도 금융감독원
전자공시에 의한 감사보고서를 보면 영업활동으로 인한 현금흐름이 마이너
스가 되어 금융비용을 감당하지 못하는 것으로 나타나고 있다. 다만 안정성

및 활동성 분석에 있어 매출액이 양호하다기 보다는 신규투자의 감소로 인한 총자산이 감소한 것으로 나타나고 있다.

다 터미널의 경우 부산 북항의 가와 나 터미널과는 다르게 다소 안정된 경영 상태를 유지하고 있다. 이는 선사의 신항 이전에 앞서 원가절감을 위한 자구책 등을 성실히 준비한 결과이다. 비록 주주선사의 기향이 어느 정도 안정적인 물동량을 보장해 주었지만 부산 북항의 후발주자로서 기존의 대형선사 위주의 물량 유치보다는 중소형 선사들에게 집중하여 최근 들어 동남아 선대의 성장에 따른 중소형 선사들의 성장에 힘입어 선사와 터미널간의 신뢰관계와 맞물리면서 신항 및 북항의 타 운영사로의 물량 이탈을 최소화한 것이 가와 나 터미널과의 차별화라 하겠다.²⁷⁾

참고로 금융감독원 전자공시에 의한 감사보고서를 보면, 2010년 40억원, 2011년 48억원, 2012년 107억원, 2013년 26억원, 2014년 47억원의 당기순이익을 기록하고 있다.

A 터미널은 2008년 신항의 본격적인 운영과 더불어 북항 물동량의 신항 이전에 힘입어 매년 큰 폭으로 성장하고 있는데 2008년에 802억원이던 매출은 2014년에는 1,819억원으로 126%의 급격한 성장세를 보이고 있다. 이러한 매출액 증가로 인해 2011년부터 흑자로 전환하였으나 차입금 상환을 진행하면서 총자본이 경영흑자만큼 성장하지 못하고 있다. 하지만 앞서 살펴본 바와 같이 각종 경영지표들과 2015년 상반기 부산항의 컨테이너 물동량 처리 실적 및 전망을 보면 향후 영업 전망도 매우 밝아 보인다. (2015년 4월까지 부산항에서 처리한 컨테이너화물이 646만8천TEU를 기록하며 전년동기대비 7.1% 증가하였고 환적화물이 전체화물의 약 52%를 차지하였다. 한편, 지난해 신항과 북항 물량 처리 비율이 64대 36이었으나, 4월말 기준 처리 비율은 65대 35로 신항에서의 처리비중이 소폭 상승하였다. 2015년 4월까지 북항의 처리물량은 222만8천TEU으로 전년동기대비 4.2% 증가한 반면, 신항은 423만9천TEU를 기록해 8.7% 증가한 것으로 나타났다.²⁸⁾

B 터미널을 살펴보면 매출은 <표 3-8>의 부산항 컨테이너터미널 운영사

27) 한국해운신문, 2014년 9월 30일자 “부산북항, 부활을 위한 과제” 보도내용.

28) 부산항만공사(BPA) 5월 27일 보도자료(부산일보).

별 매출액 현황에서 살펴본 바와 같이 2010년과 2011년에 급격히 증가한 이후 매년 꾸준한 성장세를 보이고 있으며 주주사인 H해운(2014년 12월말 현재 50%의 지분 보유)의 안정적인 매출이 큰 영향을 끼친다고 볼 수 있다. 총자본은 2010년부터 시작된 경영흑자의 영향으로 매년 증가하고 있으며 2013년 금융리스의 방식으로 취득한 하역장비 약 1,635억원으로 인해 총자산 규모도 크게 증가하고 있다. 다만 2013년 금융리스 미지급금 및 신주인수권 부사채의 발행으로 관련 이자비용이 급증하고 있다.

C 터미널은 2010년에 사업을 시작하면서 각종 하역장비의 투자관련 차입금 수준이 여전히 높은 것으로 보인다. 다만 앞서 살펴본 자기자본 비율이 낮은 것은 하역장비 등 유형자산의 투자가 자기자본 보다는 타인자본에 의해 이루어졌다고 볼 수 있고 이에 따른 이자비용도 증가 추세에 있다. 하지만 매년 100억원에 이르는 이자비용에도 불구하고 계속되는 흑자로 인해 영업활동으로 인한 현금유입액은 2012년 302억, 2013년 388억 그리고 2014년에는 619억으로서 이자비용을 크게 초과하고 있다.

D 터미널은 타인자본이 총자본의 90%로서 부산항 컨테이너터미널 운영사에서 두 번째로 높게 나타나고 있는데 이는 신생 기업으로서 하역장비 등 유형자산의 투자는 타인자본을 통해 계속 진행 중이고 매년 적자로 총자본의 증가는 둔하게 이루어져 타인자본의 정상적인 상황은 아직 못하고 있는데 기인한다. 2013년 708억원의 매출을 달성하여 처음으로 영업이익을 기록했지만 매년 84억원에 이르는 이자비용으로 인해 세전이익은 적자를 기록하였다. 2014년에는 689억원의 매출을 달성하였으나 신규 하역장비 취득에 따른 감가상각비의 증가로 여전히 영업손실을 기록 중이다.

E 터미널은 2012년부터 매출이 발생하여 이익률의 검토는 의미는 없어 보이지만 향후 물량이 지속적으로 증가한다면 어느 정도의 이익을 보여줄지 주목할 필요는 있다. 다만 2012년부터 유상증자 대신 차입금을 통한 유형자산 투자로 인해 금융비용이 크게 증가한 것은 앞으로의 경영환경에 걸림돌이 될 것으로 여겨진다.

제2절 부산항 컨테이너터미널 운영사의 종합지수 분석

앞서 각 지표별 개별 재무비율의 분석결과는 각 시기별로 산업평균비율 중 H52 참고 및 운송관련 서비스업의 비율과 비교하여 분석하였다. 하지만, 어느 하나의 비율만을 단독으로 분석 판단할 경우 재무상태에 대한 전반적인 평가가 불가능하고 특히 상충된 분석결과를 나타내는 비율들이 존재할 수 있다는 한계가 있다. 따라서 분석 대상 기업들의 재무상태와 경영성과에 대한 종합적인 판단을 위해 중요 재무비율에 일정한 가중치를 부여하고 가중 평균함으로써 종합 평점을 구한 월(Wall)의 지수법과 트랜트(Trant)의 지수법을 이용하였다.

1. 월(Wall)의 지수법 분석

월(Wall)의 지수법은 전술한 바와 같이 안정성비율에 높은 가중치를 부여하고 있어 대상기업의 채무지급능력을 중시하는 지수법이다. 분석대상기업들을 월(Wall) 지수법으로 분석한 결과는 다음 <표 4-14>와 <표 4-15>에서 확인할 수 있다.

<표 4-14> 부산 북항 컨테이너터미널 운영사의 월의 지수법 분석

| 구분 | | 유동 비율 | 부채 비율 | 비유동 비율 | 매출 채권 회전율 | 재고 자산 회전율 | 유형 자산 회전율 | 총자산 회전율 | 합 계 |
|-----------|------------|----------|----------|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|--------|
| H52 평균(a) | | 72% | 141% | 213% | 11 | 64.9 | 1.1 | 0.4 | |
| 가중치(b) | | 25 | 25 | 15 | 10 | 10 | 10 | 5 | 100 |
| 가 터미널 | 지표 (c) | 231% | -100% | -445% | 8.6 | 19.4 | 1.5 | 1.1 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 3.2 | -1 | -0.5 | 0.8 | 0.3 | 1.3 | 3.1 | |
| | 평점 (d×b) | 80.1 | -25 | -7.2 | 7.8 | 3 | 13 | 15.3 | 87.1 |
| 나 터미널 | 지표 (c) | 73% | 146% | 173% | 7.2 | 30.8 | 1.8 | 1.2 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 1 | 1 | 1.2 | 0.7 | 0.5 | 1.6 | 3.1 | |
| | 평점 (d×b) | 25.2 | 24 | 18.5 | 6.6 | 4.7 | 16.2 | 15.7 | 111.1 |
| 다 터미널 | 지표 (c) | 527% | 55% | 86% | 6.4 | 142.9 | 4.2 | 1.1 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 7.3 | 2.6 | 2.5 | 0.6 | 2.2 | 3.7 | 3 | |
| | 평점 (d×b) | 183 | 64.5 | 37 | 5.9 | 22 | 37.3 | 14.8 | 364.5 |

<표 4-15> 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 월의 지수법 분석

| 구분 | | 유동 비율 | 부채 비율 | 비유동 비율 | 매출 채권 회전율 | 재고 자산 회전율 | 유형 자산 회전율 | 총자산 회전율 | 합계 |
|-----------|------------|-------|-------|--------|-----------|-----------|-----------|---------|-------|
| H52 평균(a) | | 72% | 141% | 213% | 11 | 64.9 | 1.1 | 0.4 | |
| 가중치(b) | | 25 | 25 | 15 | 10 | 10 | 10 | 5 | 100 |
| A 터미널 | 지표 (c) | 391% | 42% | 118% | 5.6 | 26.3 | 0.7 | 0.2 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 5.4 | 3.3 | 1.8 | 0.5 | 0.4 | 0.6 | 0.6 | |
| | 평점 (d×b) | 135.9 | 83 | 27.1 | 5.1 | 4.1 | 6 | 2.9 | 264.1 |
| B 터미널 | 지표 (c) | 210% | 249% | 236% | 7 | 256.1 | 5 | 1.6 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 2.9 | 0.6 | 0.9 | 0.6 | 3.9 | 4.5 | 4.5 | |
| | 평점 (d×b) | 73 | 14.1 | 13.6 | 6.4 | 39.5 | 45.3 | 22.3 | 214.2 |
| C 터미널 | 지표 (c) | 153% | 620% | 531% | 11 | 105.4 | 0.7 | 0.6 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 2.1 | 0.2 | 0.4 | 1 | 1.6 | 0.6 | 1.6 | |
| | 평점 (d×b) | 53.1 | 5.7 | 6 | 10.1 | 16.2 | 5.9 | 7.8 | 104.8 |
| D 터미널 | 지표 (c) | 131% | 853% | 1087% | 9 | 50.9 | 0.5 | 0.4 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 1.8 | 0.2 | 0.2 | 0.8 | 0.8 | 0.5 | 1.2 | |
| | 평점 (d×b) | 45.6 | 4.1 | 2.9 | 8.2 | 7.8 | 4.5 | 5.8 | 79.0 |
| E 터미널 | 지표 (c) | 103% | 889% | 599% | 4.3 | 33.1 | 0.1 | 0.1 | |
| | 지수 (d=c÷a) | 1.4 | 0.2 | 0.4 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 0.2 | |
| | 평점 (d×b) | 35.8 | 4 | 5.3 | 3.9 | 5.1 | 1.3 | 0.8 | 56.2 |

2. 트랜트(Trant)의 지수법 분석

트랜트(Trant)의 지수법은 활동성비율에 높은 가중치를 부여하고 있어 대 상기업의 자산의 효율적 활용을 중시하는 지수법이다. 분석대상기업들을 트 렌트(Trant)의 지수법으로 분석한 결과는 <표 4-16>에서 확인할 수 있다.

<표 4-16> 부산항 컨테이너터미널 운영사의 트렌트의 지수법 분석

| 구분 | | 유동 비율 | 부채 비율 | 비유동 비율 | 매출 채권 회전율 | 재고 자산 회전율 | 유형 자산 회전율 | 매입 채무 회전율 | 합 계 | |
|-----------------------|---|------------|-------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|-------|
| H52 평균(a) | | 72% | 141% | 213% | 11 | 64.9 | 1.1 | 18 | | |
| 가중치(b) | | 15 | 10 | 10 | 10 | 20 | 20 | 15 | 100 | |
| 북 항 터 미 널 | 가 | 지표 (c) | 231% | -100% | -445% | 8.6 | 19.4 | 1.5 | 5.6 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 3.2 | -1 | -0.5 | 0.8 | 0.3 | 1.3 | 0.3 | |
| | | 평점 (d×b) | 48.1 | -10 | -4.8 | 7.8 | 6 | 26 | 4.6 | 73.1 |
| | 나 | 지표 (c) | 73% | 146% | 173% | 7.2 | 30.8 | 1.8 | 2.9 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 1 | 1 | 1.2 | 0.7 | 0.5 | 1.6 | 0.2 | |
| | | 평점 (d×b) | 15.1 | 9.6 | 12.3 | 6.6 | 9.5 | 32.5 | 2.4 | 85.7 |
| | 다 | 지표 (c) | 527% | 55% | 86% | 6.4 | 142.9 | 4.2 | 12.1 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 7.3 | 2.6 | 2.5 | 0.6 | 2.2 | 3.7 | 0.7 | |
| | | 평점 (d×b) | 109.8 | 25.8 | 24.7 | 5.9 | 44 | 74.5 | 10 | 284.7 |
| 신 항 터 미 널 | A | 지표 (c) | 391% | 42% | 118% | 5.6 | 26.3 | 0.7 | 4.7 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 5.4 | 3.3 | 1.8 | 0.5 | 0.4 | 0.6 | 0.3 | |
| | | 평점 (d×b) | 81.5 | 33.2 | 18.1 | 5.1 | 8.1 | 12.1 | 3.9 | 158.1 |
| | B | 지표 (c) | 210% | 249% | 236% | 7 | 256.1 | 5 | 6.8 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 2.9 | 0.6 | 0.9 | 0.6 | 3.9 | 4.5 | 0.4 | |
| | | 평점 (d×b) | 43.8 | 5.7 | 9 | 6.4 | 78.9 | 90.6 | 5.6 | 234.4 |
| | C | 지표 (c) | 153% | 620% | 531% | 11 | 105.4 | 0.7 | 3 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 2.1 | 0.2 | 0.4 | 1 | 1.6 | 0.6 | 0.2 | |
| | | 평점 (d×b) | 31.9 | 2.3 | 4 | 10.1 | 32.5 | 11.7 | 2.5 | 92.4 |
| | D | 지표 (c) | 131% | 853% | 1087% | 9 | 50.9 | 0.5 | 0.4 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 1.8 | 0.2 | 0.2 | 0.8 | 0.8 | 0.5 | 0 | |
| | | 평점 (d×b) | 27.3 | 1.7 | 2 | 8.2 | 15.7 | 9 | 0.4 | 63.9 |
| | E | 지표 (c) | 103% | 889% | 599% | 4.3 | 33.1 | 0.1 | 0.1 | |
| | | 지수 (d=c÷a) | 1.4 | 0.2 | 0.4 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 0 | |
| | | 평점 (d×b) | 21.5 | 1.6 | 3.6 | 3.9 | 10.2 | 2.5 | 0.1 | 43.2 |

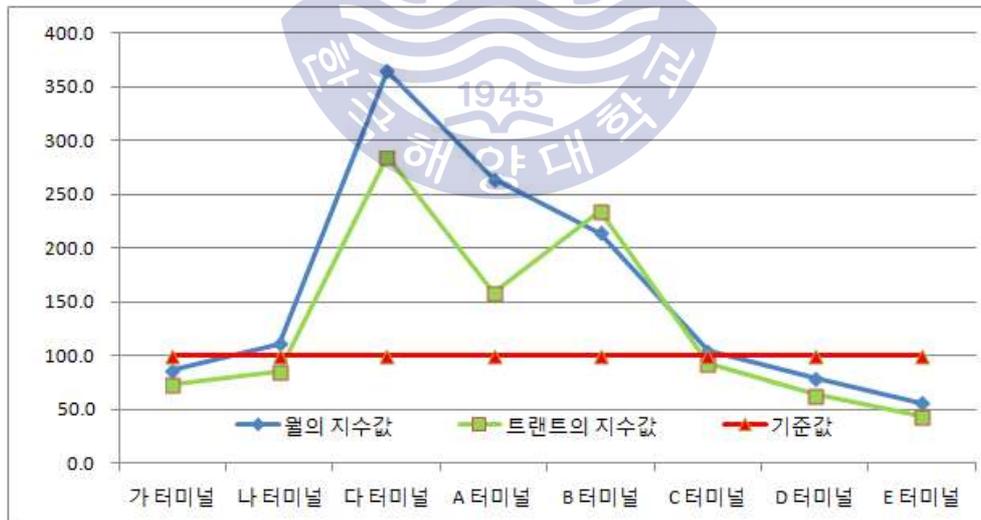
3. 종합지수 분석 결과

<표 4-17>은 분석대상기업의 종합지수 분석 결과를 표로 나타낸 것이다. 그 결과를 보면 부산 북항의 가 터미널과 나 터미널 및 부산 신항의 C, D 터미널과 E 터미널을 제외한 분석대상기업들의 종합지수는 표준평점 100보다 높은 평점을 나타내며 양호한 재무구조를 보이고 있다.²⁹⁾

<표 4-17> 월 및 트랜트의 종합지수 분석 결과

| 구분 | 가터미널 | 나터미널 | 다터미널 | A터미널 | B터미널 | C터미널 | D터미널 | E터미널 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 월 지수값 | 87.1 | 111.1 | 364.5 | 264.1 | 214.1 | 104.8 | 79.0 | 56.2 |
| 트랜트 지수값 | 73.1 | 85.7 | 284.7 | 158.1 | 234.4 | 92.4 | 63.9 | 43.2 |
| 기준값 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

<그림 4-13> 월 및 트랜트의 종합지수 분석 결과



29) 종합지수 평점은 100이상이면 양호, 100이하이면 불량하게 판단한다.

종합지수 분석에서는 경영지표 분석과는 달리 전체적인 지표로 분석하지는 않는다. 경영지표 중 기업자산의 활용정도를 보이는 활동성과 재무유동성 및 재무안정성을 중요시한 안정성 지표를 분석의 기준으로 하는 것이 다른 점이다. 종합지수 분석결과 가 터미널, D 터미널, 그리고 E 터미널이 표준지수 100이하의 불량한 재무구조를 나타내고 있다. 만약 다른 기준으로 가중치를 준다면 다른 결과가 나타날 것으로 예상되는데 가 터미널의 경우 관계회사 차입금의 과다로 부채비율 계산자체가 불가능하였으며, D터미널과 E터미널은 개장 초기 단계로 역시 부채비율이 높게 나타내기 때문이다. 종합지수 분석의 결과를 <표 4-13>의 경영지표 분석 결과와 비교해 보면 부산 북항의 다 터미널과 신항의 A와 B 터미널의 경영상태가 양호한 것으로 분석되어 결과가 동일하게 제시되고 있다. 자체 비율 분석을 통해 수익성 개선을 모색하는 것도 좋지만 동종 업계의 경영분석을 통한 수익성 및 재무구조 개선 방안은 그 의미가 더 크다고 하겠다.

제3절 실증분석 결과의 해석

앞서 살펴본 부산항 컨테이너터미널의 경영지표 분석과 종합지수 분석의 결과를 바탕으로 본 연구의 대상기업으로 선정한 부산 북항과 부산 신항의 컨테이너터미널 운영사들의 지속적인 수익의 유지 및 부채비율 감소로 인한 재무구조 개선 방안을 매출액 증대와 운영비용 감소로 구분하여 제시하고자 한다.

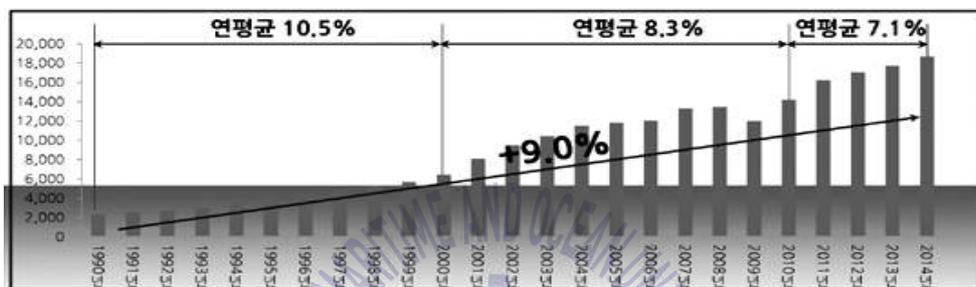
1. 매출액 증대를 통한 수익 개선

1) 컨테이너터미널 운영체계의 전환(환적화물 허브항)

부산항은 싱가포르, 홍콩에 이은 세계 3위의 환적항만이다. 부산항은 2014년 총3억4,610만톤의 화물을 처리했으며 이중 컨테이너화물 물동량은 18,652

천TEU로 상하이, 싱가포르, 홍콩, 선전, 닝보-저우산에 이어 세계 6위다. <그림 4-14>와 같이 부산항의 전체 화물은 1994년 이후 20년간 연평균 7.5% 증가한 수치이며, 컨테이너 화물은 90년 이후 25년간 연평균 9.0%의 성장률을 보였다. 특히 지난해 941만TEU로 잠정 집계된 환적화물 물동량은 부산항이 취급한 같은 기간 전체화물에서 50.5%의 비중을 차지하고 있으며, 연평균 22.3%의 큰 폭 성장률을 보이고 있다.

<그림 4-14> 부산항 컨테이너 화물 물동량



자료 : 해양수산부(SP-IDC), 부산항만공사.

환적화물은 같은 화물을 내리고 싣고 하역작업을 두 번함으로 수출입 화물과 비교해 부가가치가 높다. 일반 화물은 1개를 처리하는데 5만~7만원의 수입을 올리는데 비해, 환적 컨테이너 1개를 처리하면 평균 11만 8000원의 부가가치가 창출된다. 세계 우수 무역항들이 환적화물 유치에 나서고 있는 이유이다. 환적화물 물동량의 증가가 부산항 전체 컨테이너 물동량 증가를 견인하고 있음을 보여주지만 환적 비율의 지속적인 증가는 세계적인 환적 허브항으로 성장할 기회와 위험 요인을 동시에 안고 있기도 하다.

특히 2015년은 세계 4대 해운동맹 체제가 본격화하면서 소속 선사별로 기항하는 터미널이 달라 타부두 환적 수요가 급증할 것으로 예상된다. 하지만 약 36km가 떨어진 신항과 북항 간 환적은 물론 같은 부두인 신항 안에서도 터미널 운영사가 5개로 나뉘어져 있어 터미널 간 환적 물량을 옮기는 데 2만원 이상의 추가 비용이 발생한다. 일부 글로벌 선사는 추가 비용 부담을 이

유로 타부두 환적을 꺼리고 있으며 또한 컨테이너터미널과 운송사들이 컨테이너 운송 정보를 공개하지 않아 컨테이너터미널 및 운송사들 간의 정보 연계가 단절되는 현상이 발생하고 있다. 이런 현상이 지속된다면 부산항의 환적화물이 줄어들 수 있다는 우려도 나온다. 이를 해소시키기 위해 부산항만공사는 4대 얼라이언스의 애로사항을 없애주고 컨테이너터미널 간 물류비 감축, 신항(허브항만)에서 북항(피더항만)으로 수송하는 피더선의 경쟁력 강화 등 지원을 아끼지 말아야 한다.³⁰⁾

또한 환적경쟁력을 높이기 위한 운송효율성 증대를 위해 ITT(Inter Terminal Transfer, 컨테이너터미널 간 공동 배차 시스템)와 같은 소프트웨어를 구축하는 방안을 강구해야 한다.³¹⁾ 컨테이너 화물을 싣고 갔다가 다른 터미널에 내려준 뒤 돌아올 때 화물을 싣고 오는 정도를 나타내는 복화율을 보면 부산 신항 터미널 간 운송 효율성이 얼마나 떨어지는지를 한눈에 알 수 있다. 2014년 1월부터 5월까지 부산 신항 터미널 간 셔틀 물동량의 복화율을 조사한 결과 평균 20%로 나타났다. (동명대 국제물류학과 박명규 교수팀, 부산항만공사 의뢰) 이러한 결과는 선사-운송사-터미널 간 정보 공유가 이루어지지 않은 탓에 대기 시간이 길고 공차율이 높아 운송원가를 상승시키는 요인으로 지적됐다.

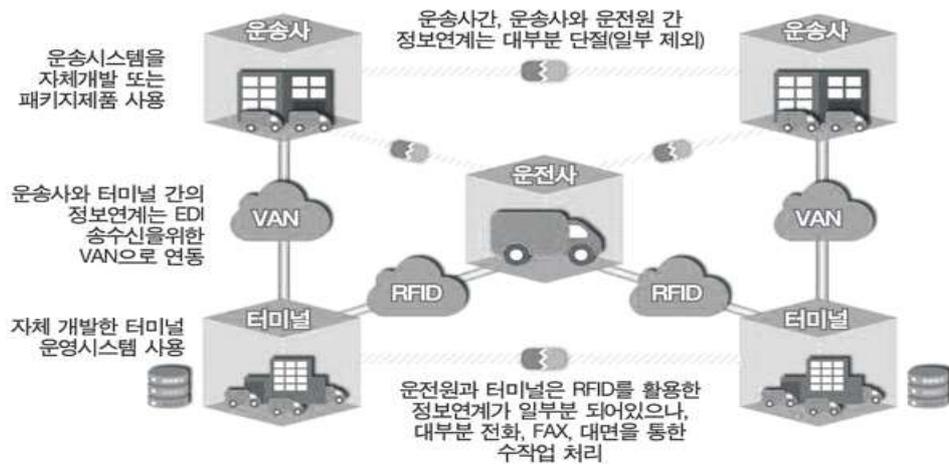
그러나 <그림 4-15>와 같이 각 선사와 운송사들이 컨테이너 운송 정보를 공개하기를 꺼리면서 통합 플랫폼 구축부터 차질을 빚고 있다.³²⁾

30) 송계의(2011), “부산 북항-신항 연계발전 방안”, 「한국항만경제학회지」, 제27집 제2호, pp.313~331.

31) ITT 셔틀 공동배차 시스템 구축 사업은 각 선사와 터미널이 갖고 있는 컨테이너 도착 및 환적 시간, 이송가격 등 각종 운송정보를 통합 플랫폼에 올려 적기에 부두 간에 화물을 옮기도록 하는 항만 효율화 사업이다.

32) 연합뉴스, 2015. 05. 07 보도자료 참고.

<그림 4-15> 부산항 환적 운송업무 정보화 현황



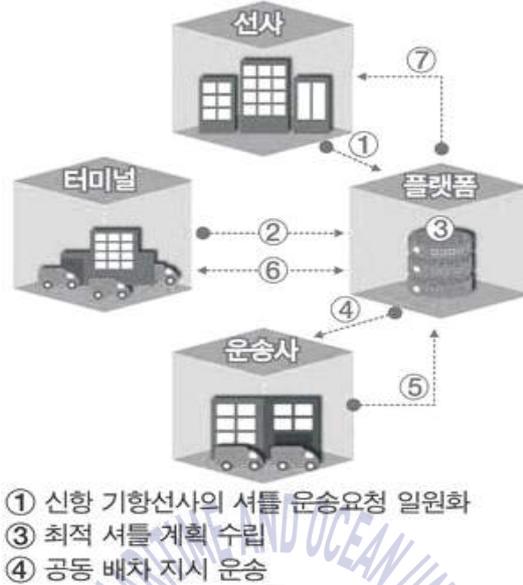
자료: 부산항만공사(BPA)

공동 배치 시스템이 구축되더라도 선사들은 기존에 계약한 운송사에 화물을 맡길 가능성이 큰 것으로 예상되는데다 현재 개별 운송사가 처리하는 서틀 물량을 한 곳에 모을 경우 운송효율이 개선되기보다는 일부 지연될 가능성도 없지 않다는 지적이 나오고 있다. 특히 공동 배차 시스템에 문제가 발생했을 때 부산항만공사, 운송사, 터미널 등으로 누가 책임을 질 것인가가 분명하지 않다는 점도 이 시스템 구축을 어렵게 하는 한 원인이 되고 있다. 하지만 복화율 연구 결과에서도 알 수 있듯이 부산 신항 환적경쟁력 약화요인으로 꼽히는 터미널 간 운송문제를 해결하기 위해 선사와 운송사 및 컨테이너터미널의 공통된 이익을 우선시 하는 대승적 차원의 단결이 요구된다. 공동배차 시스템이 구축되면 환적 비용도 지금의 평균 2만원에서 1만5천원 안팎으로 떨어져 선사의 부담을 덜어 줄 것으로 예상되고 있다. 따라서 <그림 4-16>와 같이 운송사 컨소시엄이 주도해 선사와 운송사 간 ITT 물량을 공동 수주·배차하여 비용을 절감하는 공동배차시스템(ITT 플랫폼)을 구축하여 급변하는 항만하역 시장에 능동적으로 대처해야 할 것이다.³³⁾

33) 국제신문, “부산항 운영 패러다임을 바꾸자”, 2015년 3월 보도자료 참고.

<그림 4-16> ITT 플랫폼 구축안

ITT 플랫폼 구축안(운송사 주도 모델)



2) 컨테이너터미널 하역요금 인가제 전환

우리나라는 수출입 화물의 99.7%가 항만을 통하여 처리되고 있어 항만물류산업이 국가경제에 미치는 영향이 대단히 크다고 할 수 있다. 그러나, 항만물류산업은 항만시설의 수요공급간 괴리현상과 항만물류업체간 과당경쟁으로 경영 악화를 초래하였으며, 특히 1997년 항만물류산업의 면허제에서 등록제로의 규제완화 등으로 선·화주의 항만이용여건은 호전되었으나, 항만운영 사업체수가 1997년 170개에서 2014년 391개로 증가함에 따른 업체간 과당경쟁 발생으로 항만물류업계의 경영수지는 갈수록 악화되고 있다.³⁴⁾

또한 지난 10년간 컨테이너 하역요금은 신고제를 유지하면서 다양한 문제점을 야기했다. 1990년대 인가제를 시행하던 당시에는 연간 처리물동량이 현재의 절반 수준인 1,000만TEU에 불과했지만 컨테이너터미널 운영사들의 매출액은 1조원에 달했다. 하지만 신고제로 전환된 이후 현재 2,000만TEU가

34) 사단법인 한국항만물류협회, 2015년 3월 10일, 보도자료 참고.

짜이를 처리하면서도 매출은 8,000억원에도 미치지 못하고 있다. 과당경쟁으로 인한 덤핑요금 등 원가를 밀도는 낮은 하역요금 구조가 고착되면서 컨테이너터미널 운영사의 경영악화가 되풀이 되고 있는 실정이다. 아래의 <표 4-18>에서 볼 수 있듯이 과거 인가제 시행당시 TEU당 10만원을 받던 하역요금이 2014년에는 절반도 되지 않는 4만5천원에 불과하기 때문이다. 이는 세계 1위인 Shanghai항의 하역요금 11만5천원의 절반에도 미치지 못하고 경쟁항인 Tokyo항의 19만원의 1/4 수준이다.

<표 4-18> 주요 외국항만의 컨테이너 하역요금 비교

(단위 :20ft 기준/원)

| | 부산북항 | 카오슝 | 상가포르 | 상하이 | 홍콩 | 로테르담 | 도쿄 | LA |
|------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 하역요금 | 45,135 | 73,743 | 73,850 | 115,054 | 140,730 | 150,325 | 194,407 | 380,058 |
| 배율 | 100% | 163% | 164% | 255% | 312% | 333% | 431% | 842% |

자료 : 부산항 컨테이너부두 임대료 산정체계 개편 연구용역(2012년/BPA).

이로 인해 부산 북항 컨테이너터미널 주요 운영사별 당기 순이익 현황을 보면 본 연구에서 다룬 2010년부터 2014년까지 최근 5년간 누적 1,104억원의 영업손실과 2,786억원의 법인세전순손실을 기록하고 있다.

낮은 하역요금은 컨테이너터미널 운영사를 포함한 항만업계 뿐만 아니라 국가적인 손실도 지적되어 왔다. 아래의 <표 4-19>를 보면, 2013년 부산항을 이용한 선사의 국적별 취급물량은 국적선사는 7,222천TEU이고 외국적 선사는 10,464천TEU로서 외국적선사가 60%를 차지하고 있다.

<표 4-19> 부산항 국적별 컨테이너 화물 처리실적

(단위 : 천TEU)

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| 국적선사 | 4,855 | 4,920 | 4,648 | 5,552 | 6,135 | 6,623 | 7,222 |
| (비율) | 37% | 37% | 39% | 39% | 38% | 39% | 41% |
| 외국적 선사 | 8,401 | 8,533 | 7,332 | 8,643 | 10,050 | 10,423 | 10,464 |
| (비율) | 63% | 63% | 61% | 61% | 62% | 61% | 59% |

자료 : 해양수산부(2014), 항만 컨테이너 물류 주요통계.

부산항의 하역요금 인하가 컨테이너터미널 운영사의 경영수지는 악화시키는 반면, 외국적 선사들은 저렴한 하역요금으로 이익을 얻고 있다는 것을 단적으로 볼 수 있다. 다시 말해 하역요금이 평균 1만원 하락할 경우, 외국적 선사의 처리물량 만큼의 국부유출이 발생한다는 계산이 도출된다. 상기의 <표 4-19>의 부산항 국적별 컨테이너 화물 처리실적을 참고하면 2013년도를 기준으로 연간 1,046억원의 국부유출을 예상할 수 있다.

이러한 컨테이너터미널 하역요금의 안정화를 위해 정부는 2015년 2월 28일 국회본회의를 통과함에 따라 7월부터 전년 대비 6.9% 인상된 요율 적용 및 부산 북항 등에 한시적으로 3년간 하역요금 인가제를 시행할 예정이다. 하역요율인가제는 현행 컨테이너 터미널에서 취급하는 컨테이너 화물에 대해 신고제로 운영되고 있는 하역 운임 및 요금을 인가제로 전환하고, 운임 등과 관련해 필요하면 해양수산부 장관이 항만 운송사업자에게 보고 또는 자료제출을 요구할 수 있도록 하는 등의 내용을 담고 있다.

하지만 하역료 인가제에 대한 반응은 선주, 화주, 하역업체 3군데 모두 입장이 다르다. 우선 선사측은 ‘지금 하역료 인가제가 필요하다고 여겨지는 곳은 부산 북항인데, 인가제를 적용 할 경우, 북항 뿐 아니라 다른 항구의 하역요율 증가를 불러서 선사에게 타격을 줄 수 있다’고 지적한다. 화주측은 ‘법안 제정에 있어서 이해관계 당사자라고 할 수 있는 화주 측에는 아무런 합의가 없었다’ 라며 정부 위주로만 진행 되고 있다고 한다. 하역업체는 당연

히 법안을 반가워 하지만, 법안의 시행으로 당장 효율을 올려서 상황을 호전시킬 수는 있지만, 선사를 중심으로 돌아가는 buyer's market 구조의 항만업계에서 근본적인 해결을 할 수 없다고 법안의 보완을 요구하고 있다.³⁵⁾

하지만 장기적인 관점에서 컨테이너 하역요금 인가제의 조기 시장안착으로 컨테이너시장의 안정화뿐만 아니라 벌크하역 시장에서도 정부인가 요금이 철저히 지켜질 수 있도록 정부와 함께 민간단체의 협의체를 통해 지도와 감독을 전개해 나가고 컨테이너터미널 운영사들이 능동적으로 참여해 가이드라인을 지키기 위해 노력한다면 단기간에 가시적인 성과를 보지 못해도 장기적으로는 제도 안정화와 시장 안정화로 이어질 것이다.

3) 빅데이터를 활용한 항만 기술 발전

그간 항만 터미널내 ICT(Information & Communication Technology) 기술은 하드웨어에 집중되어 왔다. 즉 대형화된 선박의 입항과 빠르고 정확한 서비스를 위해 컨테이너터미널 운영사들은 우선 항만의 규모와 인프라를 갖추고, 대형선 처리를 위한 크레인 등 장비 확보를 우선시 했지만 최근 들어 ICT 기술의 발달은 항만내 소프트웨어 활용의 중요성을 강조하고 있다. 데이터 집계와 분석을 통한 터미널 시스템은 이미 수년전부터 구축되었으며, 이제는 빅데이터(Big data) 분석과 클라우드 시스템을 통한 진보된 시스템이 개발되고 있다. 과거 선박입항-화물 양적하-차량을 이용한 항만내 컨테이너 이동-장치장 컨테이너 보관-철도 및 차량을 이용한 화물 수송등 복잡한 단계를 거치게 되는 항만 터미널의 물류 프로세스에서 데이터의 활용을 통한 효율성과 생산성 향상이 무엇보다 중요하였다면 빅데이터 활용을 통한 그린 포트 구축과 항만 안전성 제고 등 항만 전반에 걸친 기술 발전을 도모할 시기가 도래한 것이다. 빅데이터의 활용은 항만물류 IT업체와의 협업을 통해 점차 비중이 높아지고 있으며 특히 국내 대표 물류IT기업인 토탈소프트뱅크는 2012년부터 2년간 미래창조과학부와 함께 '항만장비 통합 모니터링 기반 지능형 컨테이너 터미널 운용 시스템' 개발과제를 수행했다. 이를 통해 이동

35) 재단법인 한국해사문제연구소, 해양한국 2015년 4월호, pp.72~75.

형 항만장비 및 특수 컨테이너 상태 모니터링 디바이스 개발과 항만장비 오류정보 DB 구축, 컨테이너터미널 최적 운용을 위한 항만장비 모니터링등 선박의 재항 시간 및 하역 생산성을 5%이상 높일 수 있는 지능형 컨테이너 터미널 운영시스템을 개발했다. 또한 현장 야드의 자동화뿐 아니라 항만 개발과 양적하 계획에 있어서도 빅데이터는 넓게 활용될 것으로 기대되는데 선석, 장비, 공간, 인력활용을 최적화하고 터미널에서 가능한 선박, 철도, 차량, 공장운영 등의 가용정보를 실시간으로 제공해 생산성을 높이며, 물동량은 물론 선사의 기항패턴, 소비패턴 등 관련 데이터를 분석해 최적화된 터미널 개발방향과 기능 배치등의 결과를 나타낸다.

한편 그간 국내 항만의 경우 그린 포트 전환 사업이 태양광 발전시설, LED조명 교체, 크레인 동력 LNG 전환 등 대부분 하드웨어 장비 설치 및 교체에 집중되어 있었으나, 2015년 3월 인천항만공사(IPA)의 온실가스 인벤토리(온실가스 발생 목록) 및 ICT 기반 탄소관리시스템의 구축을 통해 온실가스 배출 저감 및 그린포트 전환의 국내 첫 사례로 기록되고 있다.

항만 안전성 분야에서도 빅데이터가 활용되는데, 2012년 사이버로지텍은 부산 신항 PNC에 국내 항만 최초로 DR(Disaster Recovery) 센터를 구축하여 운영 중이다. 이는 단순히 데이터 원격지 복제만 하던 기존 DR시스템과는 달리, 실시간 데이터 복제 및 가상화 솔루션을 기반으로 항만내의 자동화 장비 및 기타 내외부 시스템과의 인터페이스 등을 지원하여 천재지변, 기타 사이버테러 등으로 터미널 전산자원이 손상, 파괴됐다 하더라도 DR센터를 활용해 전산자원의 즉각적이며 순차적인 복구 및 비즈니스 연속성을 확보하여, 항만 운영 신뢰도를 크게 향상 시켰다.

그러나 무엇보다도 중요한 것은 부산항을 비롯한 우리나라 컨테이너 터미널 운영사들이 이러한 기술을 투자·확보 할 수 있는 가 이다. 글로벌 터미널 운영사(GTO)들은 이미 항만 ICT의 중요성을 인식해 IT업체를 인수하거나 관련 계열회사등을 보유하면서 ICT 활용에 대응하고 있는 상황이며, 향후 나타날 수 있는 우리나라 컨테이너터미널 운영사들과의 기술격차를 해소하기 위해 정부의 정책적 지원과 업계의 자구 노력이 필요하다.³⁶⁾

2. 운영비용 절감을 통한 수익 개선

1) 고정임대료제의 개선

부산항만공사(BPA)가 관리하고 있는 부산항 컨테이너부두는 민간운영사가 임차하여 운영하고 있다. 운영사가 BPA에 납부하는 연간 임대료는 BPA의 2014년도 연간 매출액 3,410억원의 약 47%에 달하는 1,607억원으로, BPA 총수입의 절반가량을 차지하는 매우 중요한 수입원이다. 그러나 부산항의 컨테이너부두 임대료는 부두 신설에 따라 운영사 선정 입찰시 적용한 임대료 산정체계의 차이, 1999년 임대료 산정체계를 수입공유제에서 고정임대료제로 변경하면서 부두별로 적용한 임대료 산정방법 및 산정기준의 상이, 북항과 신항간 임대료 산정시기의 차이 및 그에 따른 임대료 산정기준의 상이 등으로 형평성 논란을 빚어왔다.³⁷⁾ 이로 인해 컨테이너터미널 운영비중 임대료 비율은 약 40%로 매우 높다. 부산 북항의 경우 누적적자가 계속되는 상황에서 고정 임대료 지출은 큰 부담으로 작용하고 있다. 고정 임대료제도는 시설이 부족하고 물량이 많은 항만에 적합한 제도로 현재 부산 북항 상황과 맞지 않아 운영사들의 부담이 가중되고 있다. 현재의 고정 임대료제는 임대료의 부과 기준물량을 초과해 처리해야 수익을 창출하는 구조로 이로 인한 수익을 항만운영사가 가지게 되므로 물동량 창출효과가 크지만 그만큼 하역요율 덤핑 가능성도 높다.

항만하역시장 안정화 방안³⁸⁾에 대한 설문조사 결과를 보면, 현행 고정임대료의 보완책으로 물량 풀링제도³⁹⁾ 도입과 물량연동제⁴⁰⁾ 도입을 각각 1위와 2위로 소개하고 있다. 다시 말해, 부산항 컨테이너터미널 하역시장의 안

36) 재단법인 한국해사문제연구소, 해양한국 2015년 5월호, pp.59~63.

37) 김학소(2006), “물동량 증가 둔화 시대와 항만 정책 방향”, 「월간해양수산」, 6월호, pp.5~15.

38) 류동근·최진이·김태균(2012), 전계서, pp.901~903.

39) 컨테이너 터미널별로 상한 처리물량을 산정한 다음 기준을 초과해 물량을 처리하는 터미널에는 과징금 명목의 '공동기금'을 초과 물량에 비례해 징수하는 제도.

40) 물량 연동제는 컨테이너 터미널별 적정 하역능력을 따져 '기준 물량'을 산정한 다음 항만 임대료를 부과하는 제도.

정화 및 경쟁력을 확보하고 운영시간 과당경쟁을 방지하기 위해서는 현행 고정임대료제도의 보완이 필요하다는 것이다.

최근 고정임대료제의 대안으로 부상하고 있는 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 결정하며 그로인해 기준물량을 초과 또는 미달 한 정도에 따라 임대료를 추가 또는 인하 그리고 안정화 기금을 징수하여 과당경쟁을 조절 할 수 있는 것이다.

<표 4-20> 부산 신항 컨테이너터미널 하역능력

| (단위: 만TEU) | 선석규모 (안벽길이 350m기준) | 선석당하역능력 (용역보고서) | 선석당하역능력 (2014처리물량기준) |
|------------|-----------------------|--------------------|-------------------------|
| PNC | 5.7 | 59 | 68 |
| HJNC | 3.1 | 68 | 80 |
| HPNT | 3.2 | 55 | 79 |
| PNIT | 3.4 | 56 | 50 |
| BNCT | 4 | 56 | 32 |
| 평균적정규모 | | 59 | 62 |

자료: 해양수산부(2014), “부산항 컨테이너부두 적정하역능력 재산정”.

그러나 신항 컨테이너터미널 운영사들은 해양수산부가 밝힌 적정 하역능력을 받아들일 수 없다며 반발하고 있다.

2014년 12월 현재, 부산항 운영사의 적정 처리규모는 선석당 59만TEU이다.⁴¹⁾ 상기의 <표 4-20>의 부산 신항 컨테이너터미널 하역능력에서 볼 수 있듯이 해양수산부가 제시한 적정 하역능력이 2014년 동안 실제로 처리한 물량에 비해 턱없이 낮게 산정돼 물량연동제가 시행되면 기준물량 초과로 인한 하역수입은 떨어질 수밖에 없다는 주장이다. 또한 추가 선석개발로 인한 과잉공급에 따른 부작용이 생길 것이라고 부두 운영사들은 주장하고 있

41) 산정 기준: 선박 대기율, 트럭 대기시간, 선석·장치장 점유율 등.

다. 즉 선석 과잉공급은 선사와의 하역료 협상력 저하에 따른 하역료 덤핑으로 이어져 컨테이너터미널 운영사들이 '제 살 뜯어먹기'식 출혈경쟁을 벌일 수밖에 없어 채산성이 크게 악화될 것으로 신항 운영사들은 걱정하고 있다. 실제 부산 신항 컨테이너터미널의 선석당 화물 처리량이 최대 80만개인 점을 고려하면 턱없이 낮은 수준이다.

하지만 이해 관계자들의 상충되는 의견에도 불구하고, 항만하역 시장안정화를 위해서 임대료 산정체계에 미래 환경요소를 반영한 물량제어 임대료 산정방식을 선정하여 적용해야 한다. 따라서 임대부두에서 최적의 물량이 처리되도록 물량 연동제를 도입할 필요성이 있다.

2) 고용 인력의 유연성 확보

한국해양수산개발원에서 2008년 9월 작성한 보고서 “우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안에 관한 연구”에서는 항만인력구조 유연성 확보를 통해 컨테이너터미널 운영기업이 생산에 필요한 자원을 적절히 조합 할 수 있는 환경을 조성하게 되면, 경쟁력 있는 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 실시 할 경우에도 적절하게 집행할 수 있는 여건을 조성 할 수 있다고 설명하고 있다. 이를 위해서 우선 컨테이너터미널 운영사 및 항만 이용과 관련되는 집단은 항운노조 인력의 공급 체계 개선에 노력할 필요가 있다. 정부도 또한 적절한 조정력의 발휘를 통하여 항운노조의 인력공급체계 개선을 통해 선진화된 시스템을 유지하고, 유연한 인력공급체계를 통해 컨테이너터미널의 생산성을 향상시키고 아울러 터미널 이용자 불편의 최소화 노력해야 하는 것이다.

항운노조의 노무인력공급권 외에 최근 많은 산업에서의 아웃소싱(비정규직)의 고용이 증가율이 두드러지게 나타난다. 이는 고용의 유연성이 치열한 경쟁 환경, 특히 노동집약적 산업에서 비용절감을 통한 원가 경쟁력이 기업 경영에서 얼마나 중요한 요소인지를 극명하게 보여준다. 부산항 컨테이너

미널 역시 하역장비의 투입으로 자본집약적 산업으로 보이지만, 이러한 하역장비를 움직이게 하는 대표적인 노동집약적인 산업으로 정규직 대비 아웃소싱 인력의 비율은 점차적으로 증가되어 왔으며, 특히 장비운전 관련 아웃소싱은 부산 북항보다 신항의 아웃소싱 비율이 다소 높게 나타나고 있다. 조민철(2013)⁴²⁾의 연구에 의하면 부산 북항보다 신항의 아웃소싱 비율이 다소 높게 나타나고 있으며 대부분의 컨테이너터미널에서 핵심장비인 QC, RTGC 및 RMGC를 제외한 YT 및 FL에서 아웃소싱 인력을 사용하고 있는 것으로 나타난다.

아웃소싱 인력의 활용에 있어서의 최대 문제점은 정규직과 동일하게 최대 인력소요 시의 경우를 기준으로 인력을 산정하는 관행으로 과잉인력을 보유하고 있다는 것인데 이를 해결하기 위한 방안으로 홍콩의 HIT와 중국의 YICT의 사례를 제시하고 있다.

세계 3위 항만인 홍콩의 대표적인 컨테이너터미널인 HIT(Hong Kong International Terminals)의 근무형태는 현장인력이 담당하는 업무별로 그 특성에 맞게 탄력적이고 유연한 근무체도가 체계적으로 형성되어 있으며, 기본적으로 24시간 서비스 제공을 위하여 교대 근무형태를 가지고 있는데 정규직의 경우 담당업무별로 세분화된 교대근무체도가 있고 아웃소싱 인력의 경우 HIT의 요청을 받은 아웃소싱 업체에서 터미널별 선박의 접안시간에 맞추어 소요인원을 편성하여 투입하고 동시에 타 터미널의 선박접안 일정을 미리 파악하여 인력투입계획을 마련하는 등 인력활용을 극대화하고 있다. 이는 홍콩항의 컨테이너터미널에 아웃소싱 인력을 공급하는 3개의 큰 업체가 있어 여러 터미널에 아웃소싱 인력을 공급하는 규모의 경제를 통해 인력 활용의 효율성을 높이고 있다. 세계 4위 항만인 중국의 선전에 위치하고 있는 YICT의 교대근무 형태도 홍콩의 HIT보다는 다소 경직된 패턴을 가지고 있으나 아웃소싱 인력의 활용에 있어서는 핵심장비인 QC 전체와 RTGC 일부에 대해서만 정규직으로 유지하고 있으며 다른 장비는 모두 아웃소싱 인력을 통하여 운영하고 있다.

42) 조민철(2013), 전계서, pp.29~30.

하지만 위의 두 컨테이너터미널의 사례와는 다르게 국내의 현재 상황에서 가장 시급한 사안은 대형 항만 아웃소싱업체의 육성이 필요하다는 것이다. 터미널 운영사 입장에서는 언제든지 필요한 아웃소싱 인력을 적기에 공급받을 수 있다면 굳이 최대 기준의 아웃소싱 인력을 확보할 필요가 없다. 그러나 현재 대부분의 항만 아웃소싱업체는 규모가 작고 영세하여 소규모의 인력을 공급하는데 그치고 있다. 따라서 신항 북측부두의 터미널 운영사인 PNC, PNIT 그리고 HJNC 등은 여러 소규모의 아웃소싱 업체로부터 현재 최대필요인원이 244명의 YT 아웃소싱 인력을 공급받고 있다. 만약 이들 컨테이너터미널에 YT 아웃소싱 인력을 공급할 수 있는 대형 아웃소싱업체가 있다면, 각 터미널운영사는 최대 인력까지도 보유할 필요가 없어지며 최소한의 인력으로 신항 북측컨테이너터미널 운영사들을 만족시킬 수 있을 것이다. 이로 인해 기존의 아웃소싱 비용도 상당부분 절감할 수 있을 것으로 예상된다.

대형 아웃소싱 업체의 입장에서도 부두단위의 거대 수요처를 통해 규모의 경제를 달성할 수 있으며 협상력 증대로 인한 수익률의 향상 그리고 터미널 운영의 한 축을 담당하는 역할로 인해 업무성과에 따른 추가적인 수익도 기대할 것으로 예상된다. 따라서 이러한 효과를 누리기 위해서는 컨테이너터미널 업계 차원에서의 인위적인 아웃소싱 업체의 대형화를 위한 지원과 구체적인 상생을 위한 방안 마련이 절실히 요구된다.

한편, 부산항에서의 아웃소싱 인력 활용의 방법은 비정규직 관련 법률 하에서 심각한 문제를 안고 있다. 즉 컨테이너터미널 운영상의 특성상 동일 직무에 정규직과 아웃소싱 및 일용직으로 대변되는 비정규직 직원이 혼재되어 근무를 하고 있다는 것이며, 통상적인 업무의 특성으로 보건데 파견근로로 간주될 여지가 상당히 있어 보인다. 따라서 이러한 관행의 개선을 위해 특정 직무별로 전체의 업무를 아웃소싱에게 맡기고 업무의 흐름을 명확하게 매뉴얼화하여 터미널 운영사의 지시 및 감독이 없이도 업무의 수행에 지장이 없도록 하는 것이 최선의 대안이다.

또한 정규직 직원과 비정규직 직원간의 고용형태와 임금수준의 격차에 의해 발생할 수 있는 비정규직 직원들의 상대적 박탈감을 극복하고, 이를 통한

업무의 몰입도를 어떻게 높일 것인지가 터미널의 생산성 향상을 위한 최대의 관심사가 될 것이다.

특히 임금수준의 격차를 차이로 볼 것인지 또는 차별로 볼 것인지에 대해서는 다양한 의견이 존재하는데 임금의 격차 중 몇 퍼센트를 차별이라고 볼 수 있는 것인가 하는 연구 결과⁴³⁾를 살펴보면, 차별적 처우는 정규직을 기준으로 하면 없거나 1%에서 최대 14.2% 수준으로 보고 있다. 앞서 언급한 바와 같이 현재의 정규직과 비정규직의 업무를 명확히 구분하면 모든 격차는 차이로 인식되어 어느 정도 문제를 해결할 것으로 예상되며, 아웃소싱 인력을 경영의 파트너로 인식하고 정규직 인력 채용 시 우선권 부여 및 아웃소싱 계약시 사전에 정한 목표성과의 달성 정도에 따른 인센티브 등을 부여하는 방식으로 터미널 운영사의 경영성과를 공유하는 제도적 장치를 마련하여 아웃소싱 인력의 업무 몰입도의 개선을 유도할 수 있을 것이다.

결과적으로 현행 비정규직 관련법의 제약적 요소를 고려하더라도 아웃소싱 인력의 확대를 통한 터미널 운영상의 효과는 아주 명확하다. 우선 처리물량에 따른 소요인력 만을 필요에 따라 공급받을 수 있기 때문에 고용의 유연성이 아주 높으며 비용 또한 현재의 관행을 기준으로 예상 했을 때 정규직 인력의 55%~65% 정도로 비용의 절감효과가 크며 향후 대형 아웃소싱 업체의 탄력적인 인력의 공급이 바탕이 된다면 이보다 더 큰 효과를 누릴 수 있을 것이다.

43) 은수미·오학수·윤진호(2008), “비정규직과 한국 노사관계 시스템 변화(II)”, 「한국노동연구원」, pp.283~284.

제5장 결론

제1절 연구의 요약 및 시사점

전통적으로 국가 경제발전의 기간산업으로 인식됨으로써 막대한 투자비가 소요되는 항만 건설은 공공재(Public Goods)로 국가에 의하여 개발되고 운영되어 왔다. 그러나 오늘날 해운 및 항만산업의 환경변화로 인하여 민간투자자에 의한 항만개발 및 운영이 증가되는 추세이나, 국가경제 발전을 위한 주요 육성 산업이라는 인식은 여전하다. 컨테이너선박의 항만 기항형태가 Hub-&-Spoke 방식으로 바뀜에 따라, 중심항만이 되기 위하여 세계 주요항만들은 국가 내, 지역 내 또는 국가간에 치열한 물량 유치 경쟁을 벌이고 있다. 그러나 항만간의 과도한 경쟁, 특히 하역효율경쟁은 항만 터미널 운영사 자체뿐만 아니라 국가 전체의 경제적 손실로 이어지고 있다. 따라서 국외 주요 항만국가들은 자국의 항만 또는 지역권 내의 항만들간의 무리한 경쟁은 지양하고 있으며, 오히려 상호 협력하는 방안을 강구하고 있는 추세이다.

국내 대표적인 컨테이너항만인 부산항의 경우, 신항 개장으로 인한 공급증가와 글로벌 대형선사의 우월적 지위를 이용한 요금 인하 요구로 인하여 북항과 신항간 및 북항내 물동량 유치 경쟁은 서비스 경쟁이 아닌 가격경쟁을 부추기는 부작용을 발생시켜, 하역료 인하에 따라 컨테이너터미널 운영사의 경영수지가 악화되고 있는 실정이다.

본 연구는 이러한 컨테이너터미널 운영사의 경영수지 악화의 원인을 찾아보기 위해 해운항만환경의 변화에 따른 부산항의 컨테이너터미널 운영현황을 살펴보고, 부산항 컨테이너터미널 운영사들의 경영지표분석을 통한 부산 북항과 부산 신항간의 재무구조의 차이점 및 문제점을 파악하였다.

먼저 하역시장 경쟁구도 악화수준에 비해 실제 하역효율은 더욱 크게 하락했다는 점을 살펴보았다. <표 3-7>의 부산항 컨테이너 하역시장 안정화수준을 보면 물량수요 증가와 시설공급 증가, 컨테이너터미널 운영사 수의 증가를 고려한 시장경쟁 지수를 기준으로 2001년 대비 2014년에 76%수준의

하역요율이 형성되어야 하나, 실제요율은 이보다 훨씬 낮은 45%수준에서 형성되고 있다. 이것은 결과적으로, 시설공급 및 컨테이너터미널 운영사 증가로 인해 운영사간의 자사물량 이탈에 대한 불안감이 더욱 크게 작용한 것이라 생각된다.

두 번째로 컨테이너터미널 운영사 경영수지의 양극화를 살펴보았다. 부산 북항의 경우 2010년 신항의 본격적인 개장이후 물량이탈의 가속화에 따른 매출 포트폴리오 구성에 신속하게 대응하지 못했고, 영업터미널 성격이 강한 북항과 자가 터미널 성격이 강한 신항의 특성을 제대로 파악하지 못하고 경영상의 판관비 성격의 비용만 절감하고 고정비 성격의 매출원가의 절감 노력에 소홀했던 것이 주요 원인으로 파악되었다. 그로 인해 부산 북항의 경영수지 적자는 눈덩이처럼 커졌으며, 하역시장의 변화에 탄력적으로 대응하지 못하고 물량 유치 경쟁력이 하역요율 경쟁에 전적으로 의존하는 오류를 범하였다. 물론 신항의 현대화 시설이나 초대형선의 수용 가능성등의 차이를 인정하더라도 부산 북항의 내륙운송의 서비스 능력 제공 및 제 살 뜯어먹기식의 출혈경쟁은 이를 더욱 부추인 형상이 되어버렸다.

따라서 본 연구에서는 상기에서 살펴본 부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영지표분석을 통한 재무구조 개선 및 수익 증대를 위한 개선 방안을 주요항만 운영사에서 적용하고 있는 사례와 현재 일반적으로 각 전문분야의 전문가들이 제시하는 부산항의 개선 방안을 중심으로 제안해 보았다.

첫째, 부산 신항으로 대거 이탈된 컨테이너 물동량을 터미널 운영체계의 전환을 통해 해결책을 제시하고자 했다. 즉 신항은 4대 얼라이언스 중심의 허브항만으로 북항은 intra-asia route를 전담하는 피더항만으로 육성할 필요가 있다. 또한 부산항이 세계 3대 환적 항만임을 직시하고 환적경쟁력 확보를 위한 컨테이너터미널 간 운송(ITT) 효율화와 같은 소프트웨어를 구축하고 이를 통해 선사-운송사-터미널 간의 정보공유가 이루어지도록 물류 정보를 일원화할 필요가 있다.

두 번째로 컨테이너터미널 운영사의 경영수지 양극화를 개선을 위해 정부 주도로 시행이 임박한 하역요금 인가제를 살펴보았다. 2015년 5월 8일 관련

업계에 따르면 하역요율 인가제와 관련해 부산 북항의 하역요율을 TEU당 기준 요율인 4만 1,000원을 기준으로 6.9% 인상한다는데 해운항만업계가 합의할 것으로 알려졌다. 이번 인상안이 최종 확정되면 북항 하역요율은 기존보다 최소 2,000원에서 최대 2,800원 가량 오를 전망이다. 인상안 6.9%는 하역사와 해양부 중재안보다는 낮은 수준으로, 해운업계의 입장이 대폭 반영된 것으로 보인다. 비록 인상폭이 당초 제시한 것보다 미미할 지라도 이러한 노력이 선언적 행사로 끝나는 것이 아니라 장기적 관점에서 하역시장의 안정화의 일환으로 보고 노력을 기울여 해서는 안 될 것이다. 일례로 저가항공사의 시장진입 및 그에 따른 시장 정착에서 답을 찾을 수가 있다. 서비스의 차별화를 통한 요금의 차등정책이 소비자의 욕구를 충족함으로써 국내뿐만 아니라 동남아 여러 국가에도 취향하여 그 시장을 넓혀가고 있다. 저가항공사의 성장이 고용을 창출하고 지역경제의 성장을 돕기 때문에 국가차원에서도 적극적인 노력이 뒷받침되었음을 잊어서는 안 될 것이다.

세 번째로 빅데이터를 활용한 터미널 운용 기술의 향상을 제시하였다. 빅데이터 활용을 통한 그린포트 구축과 항만 안전성 제고 등 항만 전반에 걸친 기술 발전을 도모할 시기가 도래한 것이다. 야드 생산성 향상은 물론이고 그린 포트 정책과 재난관리 시스템을 설치하여 터미널의 안전성을 확보한다면 서비스향상을 통한 추가적인 물량 확보 및 제3의 수입원 창출이 가능할 것으로 생각된다. 하지만 부산항을 비롯한 우리나라 컨테이너 터미널 운영사들이 이러한 기술을 투자, 확보 할 수 있는 가 이다. 그러나 글로벌 터미널 운영사들은 이미 항만 ICT의 중요성을 인식해 IT업체를 인수하거나 관련 계열회사 등을 보유하면서 ICT 활용에 대응하고 있는 상황이다. 향후 나타날 수 있는 터미널 간 기술격차를 해소하기 위해 정부의 정책적 지원과 업계의 자구 노력이 필요하다.

네 번째로 자가 터미널 형태로 개발된 부산신항만(주)와 (주)BNCT를 제외한 컨테이너터미널 운영사에 적용되고 있는 고정임대료의 보완책으로 물량연동제를 제시 하였다. 고정임대료는 2014년 기준의 금융감독원 공시 재무제표를 분석해 보더라도 부산항 컨테이너터미널 운영비용의 약 40%에 이르

는 비율을 차지하고 있다. 물량연동제는 컨테이너터미널의 적정하역능력에 따라 기준물량을 설정하고 그에 따른 기본 임대료 결정 및 기준물량의 초과와 미달정도에 따라 임대료를 추가 또는 인하하는 방식이다. 하지만 적정하역능력 산정에 신행 터미널 운영사들이 반발하고 있어 적잖은 진통이 예상되나 미래 환경요소를 반영한 물량연동 임대방식이 필요한 시점이다.

마지막으로 물량 변동에 따른 터미널 운영 가동계획의 가변성이 큰 항만 하역산업의 특성을 고려하여 일정수준의 정규 인력을 제외한 나머지 인력에 대하여 아웃소싱 및 일용직 인력의 확대를 통해 고정 인건비의 비중을 줄일 필요가 있다. 이는 컨테이너터미널을 포함한 국내외 산업계에서 일어나는 전반적인 현상으로 각 기업의 고용유연성을 높여주고 비용을 감소시키는 효과를 준다. 다만 현재 항만산업에서 나타나고 있는 아웃소싱 인력의 활용에 있어서 정규직과의 혼재 근무 및 업무 관리 방식 등이 비정규직 보호법에 반하는 관행은 조속한 시간 내에 개선해야 할 것이며, 이 과정에서 자연스럽게 비핵심업무에 대한 아웃소싱 인력의 활용 범위를 확대할 필요가 있다. 이를 위해 대형아웃소싱 업체의 육성은 반드시 필요하며 아웃소싱 인력의 입장에서라도 대형화된 소속기업의 업무량 증가 및 용역비 협상력 증대로 상대적인 임금의 증가 효과를 누릴 수 있을 것이다.

제2절 연구의 한계 및 향후과제

본 연구는 기존 연구에서 다루지 못했던 부산항 컨테이너터미널 운영사의 2010년~2014년까지 금융감독원 전자공시시스템에 공시된 연도별 재무제표를 대상으로 기업경영분석 및 그에 따른 개선 방안을 함께 살펴보았으나 재무제표의 수치 및 비율은 기업의 경제적 실태에 대한 부분적인 정보를 제공할 뿐이므로 이에 근거한 기업경영분석은 완벽한 분석이라고 할 수 없으며 다음과 같은 연구의 한계점을 내포하고 있다.

첫 번째로 기업의 평가에 매우 중요한 요소가 되는 경영자의 능력, 종업원의 사기, 조직의 효율성, 우수한 판매망, 기업의 신용도 등은 재무제표상에

수치화하기 어려우므로 재무제표를 이용한 기업경영분석은 해당 기업의 경영 상태를 모두 반영한다고 보기 어렵다.

두 번째로 기업별로 실무적인 회계처리방법에 차이가 있는 경우 재무제표의 비교가능성이 저해될 수 있다. 예를 들어 자산에 대한 감가상각의 경우 기업회계기준은 정액법, 정률법, 생산량비례법 등을 인정하고 있으므로 비교 기업간에 다른 감가상각법을 채택하고 있다면 감가상각비가 다르게 계상되어 동일한 영업내용에도 불구하고 이익이 다르게 나타나게 된다. 재고자산의 평가에도 선입선출법(FIFO)을 적용하는 경우와 후입선출법(LIFO)을 적용하는 경우 매출원가가 다르게 계상되므로 이익에 차이가 발생한다.

세 번째로 재무제표중 재무상태표는 일정시점의 재무상태를 표시하므로 기업 활동의 시계열적 변동을 제대로 고려하기 어렵다. 항만하역 산업의 경우 계절적 변동에는 심하지 않으나 국가 전반의 수출입 경기에 영향을 받고 특히 동북아 물류의 최대 경쟁자인 중국의 개발 정책에 많은 영향을 받으므로 이러한 현상에 따른 총자산에 대한 재고자산, 매출채권 및 매입채무 등의 구성이 크게 바뀌게 되므로 회계정보가 과장되어 전달되기 쉽다. 또한 항만 산업과 같은 공익산업분야의 경우 자유경쟁원리로 인하여 경제적 비효율이 초래되거나, 불공정한 결과가 나타날 수도 있기 때문에 공익을 위해서 정부의 규제가 필요할 수 있다. 그렇지만 시장에서의 경제적 효율성 확보와 사회·경제적 정의를 실현하기 위해서는 자유·공정경쟁을 통하여 경쟁력 없는 운영사의 퇴출 유도도 하역시장 구조조정을 꾀할 수 있기 때문에, 지나친 정부의 규제는 항만하역시장의 수요자(선사)와 공급자(운영사) 모두를 고려하지 않는 불공정한 조치라는 비판도 따를 수 있다.

기업경영분석에 사용된 재무제표가 정량적인 자료만을 고려하여 분석한 점과 더불어 본 연구의 대상이 부산항 컨테이너터미널에 국한하여 분석을 실시한 점에서 한계를 가진다. 따라서 향후 연구에서는 광양항과 인천항의 컨테이너터미널도 포함한 폭넓은 자료를 이용하여 본 연구에서 다루지 못한 다양한 재무비율 분석을 통해 구체적인 효과를 비교, 측정함으로써 보다 효과적인 개선 방안을 제시하는 연구가 이루어져야 할 것이다.

<참 고 문 헌>

<국내외 문헌>

- 강현구(2011), “우리나라 컨테이너터미널 운영사의 경영효율성 평가에 관한 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문.
- 길광수(2012), “우리나라 컨테이너 항만산업의 국가경쟁력 강화 방안”, 「월간해양수산」, 11월호, pp.26~47.
- 박찬정(2001), “기업의 성과측정과 경쟁력 평가를 위한 퍼지모형”, 「회계연구」, 제6권 제2호, pp.107~133.
- 길광수·고현정·고병욱·김은수(2008), “우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안 연구”, 「한국해양수산개발원」, 국토해양부 용역 최종 보고서.
- 길광수(2008), “우리나라 컨테이너터미널 경쟁력 강화 방안”, 「해양물류연구」, 제2권 4월호.
- 김남협(2007), “중소건설업체의 재무구조 분석을 통한 경영개선방안 연구”, 중앙대학교 석사학위논문.
- 김민교(2011), “대형 국적항공사의 경영분석에 관한 연구”, 한국항공대학교 석사학위논문.
- 김율성(2011), “신항과 북항의 역할 정립과 연계 발전 방안 모색”, 「부산발전포럼」, Vol. 127.
- 김재영(2013), “우리나라 컨테이너터미널 경영효율성 분석”, 인천대학교 박사학위논문.
- 김철중(2012), 「기업가치 중심의 경영분석(제4판)」, 명경사.
- 김학소(2006), “물동량 증가 둔화 시대와 항만 정책 방향”, 「월간해양수산」, 6월호.
- 남도기(2009), “부산항 컨테이너터미널 현장인력의 교대근무제 효율화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.

- 류동근·강현구·손보라(2012), “컨테이너터미널 운영사의 경영 효율성 평가에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」, 제36권 제6호, pp. 527~534.
- 류동근·최진이·김태균(2012), “부산항 항만하역시장 안정화 방안에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」, 제36권 제10호, pp.895~904.
- 류동하(2012), “시간동인 ABC 모형의 전략적 원가관리 유용성에 관한 연구(컨테이너터미널의 원가 분석 사례 중심)”, 한국해양대학교 박사학위논문.
- 민병철(2011), “주요 공연장 재무분석을 통한 재무적 발전방향 연구”, 서울시립대학교 석사학위논문.
- 박병근(2007), “우리나라 컨테이너터미널의 효율성 분석에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문..
- 박태환(2014), “컨테이너터미널 운영사의 수익성 개선 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.
- 송계의(2011), “부산 북항-신항 연계발전 방안”, 「한국항만경제학회지」, 제27집 제2호.
- 송진용(2010), “부산항 컨테이너터미널의 경쟁력 제고방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.
- 이상민(2013), “AHP를 활용한 항만하역 안정화 방안에 관한 연구(부산항을 중심으로)”, 부산대학교 석사학위논문.
- 이성윤(2011), “우리나라 해운물류산업의 기업가치 결정요인에 관한 실증 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문.
- 이해영(1991), “기업의 재무목표와 부채비율 결정에 관한 실증적 연구”, 「한국재무관리학회」, pp.19~41.
- 인미나(2010), “호텔기업의 재무분석 및 부실예측에 관한 연구”, 세종대학교 석사학위논문.
- 정재훈(2011), “의약분업 이후 제약기업의 경영지표 분석,” 성균관대학교 석사학위논문.

- 조민철(2013), “부산항 컨테이너터미널 현장인력 운영사의 문제점 및 개선방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문.
- 은수미·오학수·윤진호(2008), “비정규직과 한국 노사관계 시스템 변화(II)”, 「한국노동연구원」, pp.283~284.
- 조지호·정성훈(2012), 「현대재무관리」, 박영사.
- 추연길 외(2009), “부산항 컨테이너터미널 통합에 관한 연구 - 항만집중도 분석과 통합효과”, 「한국항만경제학회지」, 제25집 제3호.
- 하태영·최상희·김정현(2013), “컨테이너 하역시장 경쟁구도 정상화 방안”, 한국해양수산개발원, pp.57~71.
- 한국은행(2008), 「기업경영분석 해설」.
- 한국은행(2013), 「기업경영분석 결과 (해설 및 통계편)」.
- 한국은행(2014), 「기업경영분석 결과 (속보)」.
- 한국은행(2014), 「알기 쉬운 경제지표 해설」.
- Altman, Haldeman and Narayanan(1977), “ ZETA TM Analysis: A New model to Identify Bankruptcy Risk of Corporations”, *Journal of Banking and Finance*, Vol.1, No.01, pp.29~54.
- Beaver, William H.(1968), “Market Prices, Financial Ratios, and the Prediction of Failure”, *Journal of Accounting Research*, Vol.6, No.2, pp.179~292.
- Edmister, Robert O.(1972), “An Empirical Test of Financial Ratio Analysis for Small Business Failure Prediction”, *Journal and Quantitative Analysis*, Vol.7, No.2, pp.1477~1493.
- J. Ohlson(1980), “Financial Ratios, and the Probabilistic Prediction of Bankruptcy”, *Journal of Accounting Research*, Vol.18, No.1, pp.109~131.
- J. Ohlson(1980), “Container terminal productivity: a perspective”, *Maritime Policy & Management*, Vol.17, No.2, pp.107~112.
- De Langen, P.W. and Chouly, A(2009), “Strategies of terminal

operating companies in changing environments”, *International Journal of Logistics: Research and Applications*, Vol.12, No.6, pp.423~434.

Porter, M. E.(1991), “Towards a dynamic theory of strategy”, *Strategic Management Journal*, Vol.12, No.S2, pp.95~117.

<참고 사이트>

금융감독원 전자공시시스템, <http://dart.fss.or.kr/>
해운항만물류 정보센터, <http://www.spidc.go.kr/>
부산항만공사, <http://www.busanpa.com/>
여수광양항만공사, <http://www.ygpa.or.kr/>
인천항만공사, <http://www.icpa.or.kr/>
부산일보, <http://www.busan.com/>
국제신문, <http://www.kookje.co.kr/>
연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/>
코리아 쉬핑가제트, <http://www.ksg.co.kr/>
한국해운신문, <http://www.maritimepress.co.kr/>
한국항만물류협회(사), <http://www.kopla.or.kr/>
해양한국, <http://www.monthlymaritimekorea.com/>
한국허치슨터미널(주), <http://www.hktl.com/>
CJ대한통운부산컨테이너터미널(주), <http://www.kbct.co.kr/>
동부부산컨테이너터미널(주), <http://pus.dpct.co.kr/>
부산신항만(주), <http://www.pncport.com/html/>
한진해운신항만(주), <http://www.hjnc.co.kr/>
현대부산신항만(주), <http://www.hpnt.co.kr/>
부산신항국제터미널(주), <http://www.pnitl.com/>
BNCT(주), <http://www.bnctkorea.com/>

감사의 글

기대 반 망설임 반으로 시작한 석사학위 과정은 바쁘게 살면서도 다시 한번 도전이라는 꿈을 안겨다준 소중한 시간이었습니다. 학부생 못지않은 열의와 정성으로 업무와 학업에 함께 매진한 항만물류학과 17기 동기생들을 보면서 그동안 느슨해졌던 나를 되돌아보고 배움의 가치와 인연의 소중함을 되새기는 계기가 되었습니다.

봄의 시작과 함께한 늦은 연구 논문의 시작으로 망설이는 저에게 오늘의 결실이 있기까지 바쁜 일정에도 불구하고 한결같은 믿음으로 격려해 주시고 주말에도 아랑곳없이 묵묵히 이끌어 주신 신한원 교수님과 논문심사를 맡아주시면서 처음부터 끝까지 아낌없는 조언으로 저의 논문에 의미를 부여해 주신 신영란 교수님 그리고 마음의 중심을 잡을 수 있도록 용기를 주신 권문규 교수님께도 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

특히 지난 대학원 2년간 수업과 그로 인한 업무 공백에도 불구하고 많은 배려를 해주신 선배이자 멘토인 박태환 부장님, 논문 준비로 소홀해진 업무를 말없이 채워주고 자료 준비로 인한 고민을 늘 함께 하며 해결책을 제시해 준 강진경 과장님과 이선하 대리님 그리고 편집과 교정에 항상 조언을 아끼지 않은 김철현 과장님과 동 대학원의 학형인 조민철 부장님, 류동하 부장님께도 감사의 마음을 지면에 담습니다.

맞벌이의 힘든 하루에도 흐트러짐 없이 언제나 그 곳에서 변함없는 믿음과 따뜻한 목소리로 격려해준 사랑하는 나의 동반자 김경민 씨와 많이 놀아주지도 못했는데 어느덧 훌쩍 커버린 착한 우리 두 딸 가영이와 윤서, 멀리서 응원해준 동생 가족 그리고 처제 가족에게 고맙고 이 결실을 함께 하고자 합니다.

마지막으로 자주 찾아뵙지 못하지만 멀리 고향에서 아직까지 장남의 건강과 행복을 위해 늘 기도하고 염려해 주시는 사랑하는 나의 아버지, 어머니와 항상 아들처럼 믿고 의지해 주시는 장인, 장모님께도 감사드리고 사랑한다는 말씀을 드립니다.