

출입기자단 설명자료

부산항만공사 출범관련자료



해 양 수 산 부

(항만공사설립추진기획단)

목 차

1. 항만공사제 도입의 의의	1
2. 부산항만공사의 기능 및 기대효과	4
3. 부산항만공사 설립경위	8
4. 부산항만공사의 조직, 인원, 급여체제	12
5. 출자 및 재산이관 관계	17
6. 항만시설사용료 관계	18
7. 부산항만공사 수지전망	19

1. 항만공사제 도입의 의의

<우리나라 항만관리체제의 발전경위>

국유국영체제(~'90년대)

- 국가자원의 절대 부족(민간부문의 미발달) 및 대외의존경제로 인한 항만시설의 공공성 강조로 항만의 국가개발 및 국가운영 불가피



한국컨테이너부두공단에 의한 컨테이너부두관리 및 민간운영('90~)

- 컨테이너전용부두의 개발 촉진을 위하여 「컨」 공단 설립·운영
 - 「컨」 공단은 컨테이너부두를 무상으로 임대받아 민간회사에 전대하고 그 수입으로 컨테이너부두 관리 및 시설확충에 투자
 - 컨테이너부두를 임대받은 민간회사가 운영



일반부두 민간운영회사제 도입('97. 1~)

- 항만운영의 효율성과 서비스 제고 도모: 9개무역항 51개일반부두 대상

- ▷ 현재 우리나라는 국가에서 28개 무역항을 개발·관리하고, 부두시설은 일반적으로 민간에서 운영(국유민영항만)

<항만공사제 도입의 필요성>

□ 정부관리체제의 한계

- 중앙정부관리체제의 장점과 한계
 - 중앙정부에 의한 항만관리체제는 항만이 국가경제에 미치는 영향이 큰 상황에서 소수항만의 집중투자에 유리한 면이 있으나
 - 관리운영의 경직성과 기업정신의 결여로 급변하는 국제물류환경과 수요자성향에 신속히 대응하지 못하고 항만효율성이 저하
- 지방정부관리체제의 장점과 한계
 - 지방정부에 의한 항만관리체제는 항만기능과 도시기능의 조화가 가능하나, 국가자원배분의 비효율성 및 지자체간 경쟁에 의한 과잉투자 초래
 - 일본도 지자체주도 항만개발에서 최근 중앙정부에서 소수항만을 집중개발 지원하는 방식으로 전환 중(수퍼중추항만개발계획)
 - 지자체의 재정자립도가 낮은 경우 항만시설의 과잉확충으로 인한 파산 우려

□ 국제물류환경의 급변

- 중심항만(Hub-Port) 선점을 위한 경쟁격화
 - 해상수송의 컨테이너화와 컨테이너선박 대형화에 따른 국제물류체계 변화(Hub & Spoke System)
 - 대형 모선은 소수 중심항만에만 기항(기항지 축소)하고, 중소항만에는 피더서비스 추세
 - 급증하는 동북아(중국)물동량 선점을 위한 동북아 중심항경쟁 치열

○ 수요자지향 항만 요구

- 항만 경쟁력 우위 확보를 위해서는 항만이용자의 수요변화 및 국제물류여건 변화에 적기 대처할 수 있는 탄력적 운영체제 필요

□ 외국 주요항만의 항만관리체제 개선

○ 서비스제고 및 운영효율화를 위해 '90년대이후 정부관리체제에서 항만공사 또는 민간기업으로 전환하는 추세

- 호주(시드니, 멜버른), 뉴질랜드(오클랜드): 지자체→공사
- 말레이시아(포트클랑, 페낭) : 중앙정부→공사
- 싱가포르 : 정부→상업적 기업(규제업무는 정부가 지속수행)
- 상해항 : 관리부문과 사업부문을 분리하여 사업부문에 대하여는 공사체제로 운영('03. 1)

◆ 항만이 국가경제에 미치는 영향과 동북아물류중심기지 구축의 중요성을 감안할 때 중심항만을 위한 관리체제 변혁 필요

⇒ 중앙정부의 항만관리체제를 공공성과 효율성을 동시에 확보할 수 있는 항만공사체제로 전환

▷ 항만공사는 “정부로부터 독립된 기관이 독립채산제로 항만관리 및 개발업무를 수행하는 체제”

2. 부산항만공사의 기능 및 기대효과

<해양부/부산청/부산항만공사의 기능비교>

해양수산부	부산지방해양수산청	부산항만공사
· 항만기본계획 및 항만건설계획의 수립 · 항만물류정책의 수립 · 항만운영계획의 수립 · 항만공사 지도감독 - 항만위원회 구성 및 임원 임면 - 항만공사법 해석 - 항만공사의 투자 및 출연에 대한 승인 - 사용료 및 임대료 접수 및 조정명령권 - 항만개발계획의 적정성 검토 등	· 항만기본시설(외곽·수역·임항교통시설) 건설 등 · 권역별 항만관련정보관리(PORT-MIS) · 행정기관간 협의 등 항만관련 행정적 지원업무 · 항만사업체 관리 · 항만관제 및 항계내 교통지도 · 항만공사(PA)관련업무 - 실시계획 승인 - 시설 및 이용자의 안전관련사항 지도 · 항만관련 위기상황 대처 · 선원, 선박, 해상안전관리 · 국제협약관련 업무 · 해양환경(공유수면, 연안역관리)업무 · 수산관련 업무	· 자체 항만개발 및 운영 계획 수립 - 기능시설 위주(부두시설 포함)로 항만시설 건설 · 투자 및 운영재원 조달 · 부산항운영정보(PORT-MIS) 관리 · 항만시설 사용료 등 결정 및 징수 - 선박입출항료, 정박료, 수역점용료는 국가징수 ※ 전국적 동일요율이 아닌, 항만의 특성에 부합되는 탄력적 요율(마케팅 강화) · 항만홍보, 연구개발, Marketing · 항만종사자 교육 · 항만관련 정부위탁사업 및 기타 항만의 관리운영과 관련되는 사업의 수행

- ◆ 한국컨테이너부두공단은 부산항의 관리운영과 관련된 업무는 부산항만공사에 이관하고 광양항 등 신항만 컨테이너부두개발업무에 집중하게 되나,
- 공사중인 부산신항북컨테이너부두 4선석은 신항만의 차질없는 개발을 위하여 계속 개발할 수 있음(추후 부산항만공사와 계약에 의해 이관)

<항만공사제 도입의 기대효과>

가. 전문인력의 수시확보 등 인력 전문화로 항만운영의 효율성 제고

☐ 전문인력의 수시확보 가능

- ▶ 정규직원외에도 필요시 국제전문인력 및 경영자문가 등 전문가를 계약직으로 수시 채용할 수 있음

☐ 공개경쟁을 통해 경쟁력있는 직원 충원

- ▶ 해양부와 컨공단 직원은 필수인원에 한해 우선 채용하고, 직원의 과반수(38/67)는 공개경쟁으로 채용하여 고용창출

※ 직원정원은 72명(임원 5명 제외)으로, 67명 채용(공사 설립후 5명 추가모집)

☐ 이해관계 조절 및 이용자수요에 능동대응하여 운영효율성 제고

- ▶ 능력있는 인사가 장기간 업무를 전문적으로 담당하여 업체간 이해의 원활한 조절 및 변화하는 이용자수요에 능동적으로 대응함으로써 항만관리·운영의 효율성 제고
- ▶ 항만관련업무는 전문적인 업무이며 업체간 이해조절 및 노·사·정협조에 의한 지속적인 정책수행이 중요하나, 순환보직으로 담당자의 보임기간이 단기간이었던 까닭에 복잡한 업체간 이해조절 및 이용자의 수요변화에 적절히 대처하지 못하였음

나. 독립채산제운영 등 기업경영에 따른 항만의 생산성 향상 및 항만부가가치 창출

☐ 항만기계화를 통한 생산성 향상으로 신속한 서비스 제공

- ▶ 부산항의 경우 재정여력이 충분하므로, 터미널별 임대료를 인상하지 않으면서도 신규 하역장비를 증설하는 등 단기적으로 수입이 감소되더라도 장기적으로 항만수입을 제고할 수 있는 각종 방안을 통해 항만생산성을 향상할 수 있음

□ **탄력적 요율제시에 따른 물량유치로 항만의 부가가치 창출**

- ▶ 전국항만에 공통적으로 적용되는 요율체계를 적용하는 것이 아니라, 개별항만에 적합한 사용료 및 임대료체계 수립가능
- ▶ 변화하는 이용자수요 및 경쟁항만의 정책 등 환경변화에 탄력적으로 대응하는 정책적 요율 및 각종 감면정책 등 경쟁항만보다 우월한 환적화물 인센티브를 제시함으로써 물량유치 가능
- ▶ 항만배후단지에서 유치된 환적화물을 조립·포장·가공 등 부가가치물류활동을 수행함으로써 항만을 통한 부가가치 창출

다. 공격적 마케팅활동으로 인한 부산항 위상강화 및 물량유치

□ **전담마케팅조직 설치 및 전문인력 채용**

- ▶ 부산항만공사 조직의 특징은 기존에 없었던 마케팅조직의 신설과 경영전략기능 강화(경영전략팀, 경영지원팀)
- ▶ 국제물류관련 전문인력 채용계획

□ **공격적 마케팅 및 외국 주요선사 및 항만과 네트워크 구축**

- ▶ 실적에 따른 성과급체계가 확립되어 있으며, 전문마케팅조직 및 인력이 구성되어 있고, 국제교섭에 능통한 전문인력 등으로 현지마케팅팀을 구성할 수 있어 ‘발로 뛰는’ 공격적 마케팅이 가능하며,
- ▶ 전문가의 장기근무로 외국 주요 선화주 및 항만간 인적네트워크 구축 가능

※ 종래 부산항의 경우 마케팅조직 및 예산이 사실상 전무하였으며, 국제업무담당자의 수시교체로 네트워크 구축이 힘들었으며, 인센티브 부재 등에 기인한 공무원들의 소극 자세로 적극적인 업체유치보다는 ‘앉아서 화물을 기다리는’ 소극적인 자세로 일관하였음

라. 다양한 항만투자재원 확보로 항만개발의 적시성, 유연성 확보

☐ 재원조달의 다원화

- ▶ 부산항만공사의 경우 자체 수입이 연간 1,600억원이상이며, 이를 바탕으로 각종 채권발행 및 차입 등을 통해
- ▶ 증가하는 물량을 적기에 충분히 처리할 수 있는 부두시설의 개발 뿐 아니라, 부두시설을 먼저 개발함으로써 물량을 유치하는 전략을 구사할 수도 있음

☐ 다양한 방법의 항만개발 추진

- ▶ 대형선사·화주들과 Joint Venture구성 등 다양한 방법으로 항만을 개발함으로써 물량을 유치할 수도 있음

마. 항만관련 주요 의사결정시 지자체 및 항만이용자 참여보장으로 지방행정과의 조화 및 정책결정의 민주화 도모

☐ 중앙정부·지방정부·이해관계자가 함께 하는 참여행정

- ▶ 최고의결기구인 항만위원회에 지자체 및 이용자대표가 참여

☐ 지방정부와 협력하여 항만물류산업을 통한 지역경제연관효과를 극대화할 수 있음

바. 장기적으로 신규사업 발굴 및 국제물류중심센터로 발전

☐ 뉴욕/뉴저지항만공사와 같이 항만관련 도로, 교량 등 건설 및 사용료 징수 등 신규사업 진출

☐ 세계 우수항만에 진출하여 국제물류시스템 구축

☐ 아시아해운센터 유치 등으로 부산항을 동아시아 국제물류중심센터로 발전

3. 부산항만공사 설립경위

- ☐ '99년 3월 국무회의에서 『정부운영 및 기능조정방안』에 따라 부산항 및 인천항의 관리운영기능을 항만공사화하기로 결정
 - 정부조직 경영진단결과('99. 3) 재정자립도가 높은 부산항과 인천항에 항만공사 도입을 제안
- ☐ 항만공사제 도입방안 연구용역('99. 6~'00. 6)
 - 한국해양수산개발원/한국행정연구원/삼일회계법인
- ☐ 해양부/부산시·인천시 공동(정부5명, 지자체 5명)으로 「추진위원회」 구성하여 항만공사 설립방안 협의('00. 9~11)
- ☐ 해양부/지자체간 협의내용을 기초로 항만공사법(안) 마련 및 관계부처 협의('01. 3~8)
- ☐ 관계부처 이견제시 등으로 법안수정 및 재협의('01. 10~12)
 - 기획예산처 등 협의결과 정부투자기관관리기본법의 엄격 적용 요구
- ☐ 입법예고('01. 12), 규제심사('02. 3) 및 법제처 심사('02. 3~8)
- ☐ 차관회의('02. 9. 5) 및 국무회의 의결('02. 9.10)
- ☐ 항만공사법안 국회제출('02. 9.17)
 - ※ 의원입법안(한나라당의원 100인 서명) 국회 제출('01. 9. 1)
 - 의원입법안은 해양부초안을 골자로 지자체의견을 일부 가미
- ☐ 국회상임위, '02년내 항만공사법 추진 보류기로 결정('02.10)
 - 정부입법안과 의원입법안과의 괴리 및 심의기간 부족 등 사유
- ☐ 인수위주관 정책간담회('03. 2. 4)
 - 재경부와 기획예산처는 정부안 고수 및 정부안중심의 절충 주장
 - 부산시와 인천시는 의원입법안으로 조속한 항만공사 설립 주장
 - 수정안을 마련하여 합의추진 및 인수위에 보고키로 함

☐ 관계중앙부처 정책협의('03. 2. 12)

- 이사회대신 항만위원회(15인)를 구성하며
 - 상근위원 4인(사장 포함), 비상근위원 11인(중앙4:지방4:이용자3)

※ 중앙정부에서 과반수 이상 지분 확보

- 사장은 항만위원회 추천 후 해양부장관이 지자체장과 협의·제청하여 대통령이 임명

☐ 대통령, 우리부 업무보고시 지시('03. 4. 1)

- 정투법 적용이 배제된 특별법으로 지자체가 많이 개입하도록 추진

☐ 국회 법안심의('03. 2~4)

※ 국회 농해위에서 의원입법안과 정부입법안을 절충한 대안 마련, 입법화 추진

☐ 항만공사법 제정·공포('03. 5. 29)

☐ 항만공사설립위원회 구성('03. 5. 30)

- 위원장 : 해양수산부차관
- 위 원 : 중앙정부(해양수산부 해운물류국장, 재정경제부 국고국장, 기획예산처 재정개혁국장), 지자체(행정부시장, 담당국장, 지역전문가) 등 6명

☐ 항만공사설립추진기획단 구성·운영('03. 6. 13)

- 단장(해운물류국장) 및 단원 등 10여명

☐ 항만공사설립위원회 회의 개최

- 부산(6회), 인천(1회)

☐ 부산항만공사 설립(2004. 1. 16예정)

※ 인천항만공사 설립시기는 해양부/인천시 공동으로 '인천항만공사 설립타당성 분석 연구'용역 결과를 토대로 인천항만공사설립위원회에서 설립시기 결정계획(인천항만공사설립위원회에서 심의·의결, '03. 7. 11)

부산항만공사설립위원회 개최현황

□ 제1차 회의('03. 6. 13 / 부산시청)

- 부산항만공사 출범시기 결정 및 설립위원회 운영방안
- 공사의 재정건전성 제고를 위한 지방세 감면 방안

□ 제2차 회의('03. 7. 15 / 서면의결)

- 항만공사 설립추진위원회 자금조달 및 예산안 의결(5,149백만원)

□ 제3차 회의('03. 9. 26 / 해양수산부)

- 부산항만공사 조직 및 인력충원 계획(안)
- 부산항만공사 직원보수(안)
- 부산항만공사 사옥 선정(안)
- 부산항만공사 설립추진현황 (보고안전)
- 항만공사법 하위법령안 쟁점사항 (보고안전)

□ 제4차 회의('03. 11. 12 / 해양수산부)

- 부산항만공사 창립행사계획 (보고안전)
- 부산항만공사 사장 등 임원선임방안 (보고안전)
- 부산항만공사 국유재산 출자방안
- 부산항만공사 정관(안)
- 부산항만공사 내부규정(안) : 인사·직제·보수 및 복지후생

□ 제5차 회의('03. 12. 8 / 해양수산부)

- 부산항만공사 사장후보 추천
- 부산항만공사 주거래은행 선정(안)

□ 제6차 회의('03. 12. 29 / 부산시청)

- “권”공단 재산과 권리의무 승계방안
- 부산항만공사 설립추진 종합보고 (보고안전)

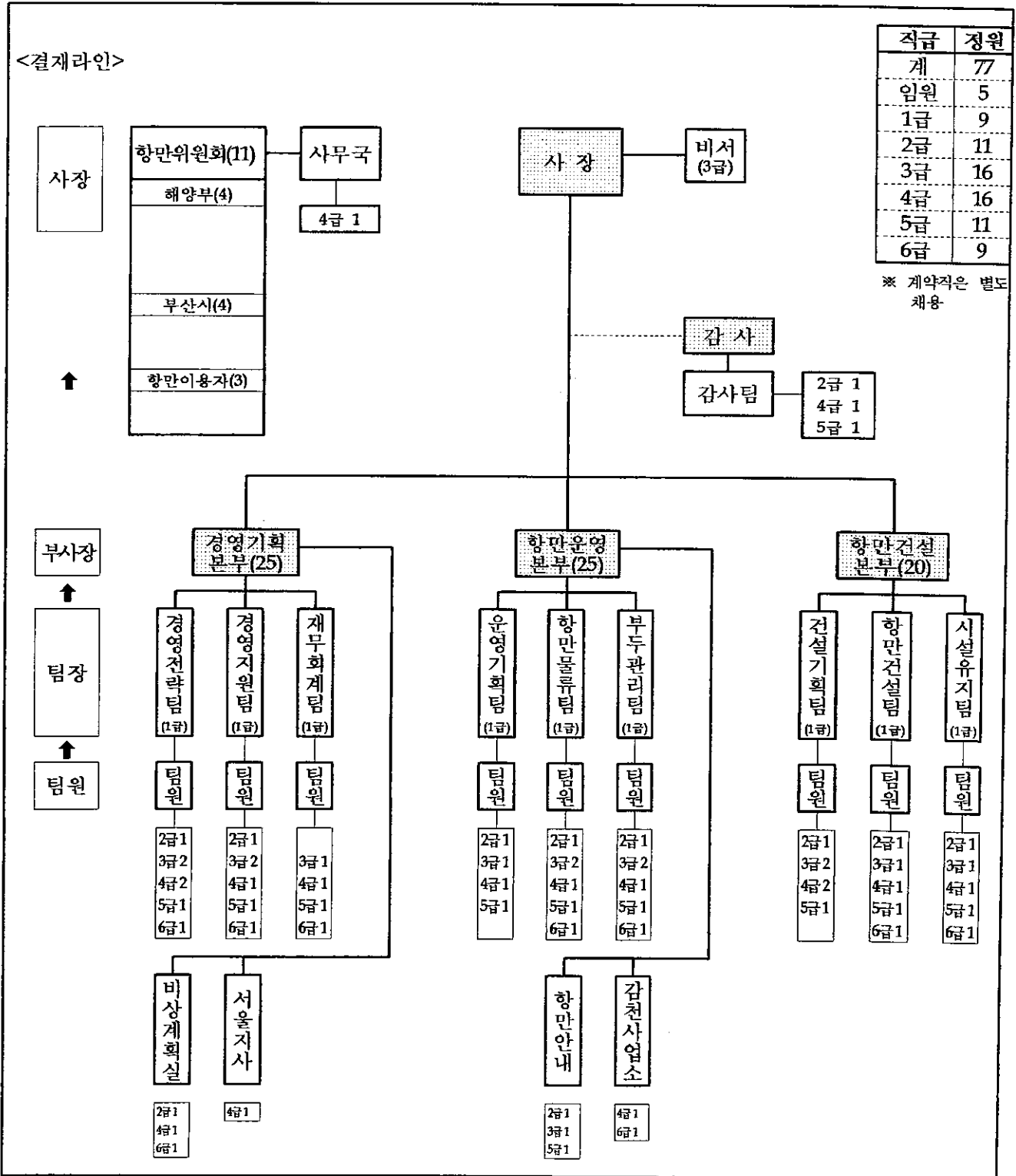
<참고자료>

정부안 의원입법안 항만공사법 주요내용 비교

구 분	정부안	의원입법안	제정법('03. 5)
☐ 항만공사의 성격 ☒ 적용법	· 정부투자기관 · 정부투자기관관리기본법 적용	· 준행정기관(Authority) · 정부투자기관관리기본법의 특별법적 성격	· 정부투자기관의 성격 · 정부투자기관관리기본법의 특례인정
☐ 대상항만	· 부산, 인천항	· 모든 항만(부산, 인천은 법시행과 동시 도입)	· 부산, 인천항에 우선 도입(기타 항만은 여건을 감안하여 도입)
☐ 의결기구등 ☒ 명 칭 ☒ 구 성 ☒ 지자체, 이용자 참여 ☒ 감사선임	· 정부투자기관관리기본법상 이사회 · 15인이하의 이사 · 비상임이사 1/2범위에서 지자체장과 이용자 단체 추천 · 운영위원회 의결→기획예산처장관 제청→대통령 임명	· 항만위원회(집행/의결기구 분리) · 중앙정부 4인, 지자체 4인, 항만이용자단체 3인(비상근위원) ※ 사장, 감사 등 7인 이내 임원 · 기예처장관과 협의를 거쳐 해양부장관 임명	· 항만위원회 · 15인이내 항만위원(대통령령으로 정함) * 11인의 경우 중앙정부 6, 지자체 5 추천(이용자단체인사를 각각 2명과 1명씩 포함) · 기예처장관과 협의 후 해양부장관 임명
☐ 사장임면 방식	· 사장추천위원회 추천 → 해양부장관 제청 → 대통령 임면	· 항만위원회 추천 → 해양수산부장관이 임면(지자체장과 협의)	· 항만위(비상근) 추천 → 해양부장관 제청(지자체장 협의)→대통령임명
☐ 관할구역	· 당해 항만구역 - 대통령령이 정하는 시설 제외	· 항만법규정상 항계내 - 대통령령이 정하는 바에 의해 확장가능	· 항만법상 항만구역내 - 대통령령이 정하는 항만시설 제외
☐ 사업범위	· 항만구역내 항만시설의 신설·개축 등 공사 및 항만의 관리·운영 등 - 안전, 질서 제외	· 당해 항만에서 항만법상 해양수산부장관이 수행하는 제 업무, 선박교통관제(VTS) 및 개항질서업무 포함	· 항만의 관리운영 등 수익적 업무 - 안전, 환경업무는 국가에서 수행(필요시 개별위탁)
☐ 항만시설 개발방법	· 실시계획 승인 및 준공확인 필요 - 경미한 시설공사 제외	· 항만법상 항만기본계획에 부합시 시행가능 - 해양부장관의 승인시 기본계획 반영 불필요	· 실시계획 승인 필요(시행허가 면제)
☐ 비용지원	없음	· 공공성유지비용 부담 · 업무수행비용에 재정자금 융자 가능	· 위탁사업과 비수익사업에 필요한 비용을 보조 또는 융자
☐ 설립위원회 구성	· 해양부 차관이 위원장, 7인이내 설립위원	· 좌 동. 다만, 자치단체장 추천인사 3인 포함	· 지자체장 추천인사 3인 포함

5. 부산항만공사의 조직, 인원, 급여체계

□ 부산항만공사 조직



<부산항만공사 보수체계의 특징>

□ 임금피크제 도입

- 부산항만공사의 조직운용 효율성 제고 및 신진대사 촉진 등을 위해 발족 초기부터 혁신적 인사제도인 임금피크제를 도입
- 연봉제를 적용받는 2급이상 간부급 직원은 정년(59세) 3년 전에 퇴직하되,
 - 계약직으로 신분을 전환하여 정년까지 근무를 하며,
 - 임금은 1차년도(57세)에 피크임금의 75%, 2차년도(58세) 65%, 3차년도(59세) 55%를 각각 지급
- 연봉제를 적용하지 않는 3급 이하 일반직원은 정년(57세)까지 근무를 보장받되, 2급 이상 간부급 직원과 동일한 비율로 임금 피크제를 적용

□ 성과급 지급범위 확대

- 상여금은 기본상여금(300%)의 경우 모든 직원에게 지급하되,
 - 성과 상여금은 업무수행실적에 대한 인센티브 유도를 위해 타 공사(평균 240~360%)와는 달리 차등 지급의 범위 확대 (100~500%)

□ 2급이상 간부직원 연봉제

- 특히 간부직원에 대하여는 연봉제 및 업무수행실적에 따른 상여금을 지불함으로써 실적경쟁 유도

釜山港灣公社 社長 및 任員

'04. 1. 16.
海洋水産部

港灣公社設立推進企劃團

직명	성명	前소속·직위	연령	출신지	학력	주요경력
社 長	秋俊錫	법무법인 태평양 고문	56세 (47년생)	부산	경남고, 서울대 경제학과, 미국 오레곤대 경영대학원 석사(MBA)	상공자원부 산업정책국·통상정책국 국장, 대통령비서실 산업정보비서관, 통상산업부 차관보, 중소기업청장
監 事	李昞煥	SPW 대표이사	50세 (53년생)	경남 고성	검정고시 동명정보대	동성실업(주) 노조위원장·운영팀장 (이사 대우), BPA 설립추진기획단 지문위원, 부산정치개혁추진위 공동대표·항만위원장, 부산신당연대 공동대표
經營企劃 本部長	金成鎔	해양수산부 항만물류과장 (부이사관)	55세 (48년생)	서울	중동고, 연세대 정치외교학(3년), 한국방송통신 대 행정학과	부산지방해양수산청 항무과장, 해양수산부 항만물류기획과장
港灣運營 本部長	梁 沅	목포신항만(주) 상무보	47세 (56년생)	光州	광주일고, 한국해양대, 스웨덴 World Maritime University(석사), 한국해양대 공학박사(물류시스템)	BCTOC 부장, 현대상선(주) 부산터미널 부장, 한국허치슨(주) 부산터미널 부장
港灣建設 本部長	朱權燮	주관인사(주) 부회장	63세 (40년생)	서울	서울고, 한양대 토목공학과	건설부, 인천항건설사무소, 동아건설(주) 전무

釜山港灣公社 港灣委員(11名)

'04. 1. 16. 海洋水産部
港灣公社設立推進企劃團

구 분	성 명	지 역	소 속 · 직 위	연 령	학 력	주 요 경 력	비 고
항만 이용자 단체 (3)	李國東	부산	한국항만하역협회 부산항만하역협 회 회장	54세 (49년생)	광주상고, 조선대 경제학과	대한통운 국제물류본부장 · 부산지사장(전무이사)	해양부 (직위지정)
	李榮允	부산	한국선주협회 부산지구 협의회 의장	57세 (46년생)	목포해양고, 목포해전	한국해기사협회 부회장, 동남아해운 이사·부산시 무소장	"
	洪龍溍	서울	국제해운대리점 협회 회장	59세 (44년생)	경남고, 서울대 경제학과	우성해운 공동설립, 우성해운사장(현)	부산시 (직위지정)
해운항만 물류업체 (4)	權 勳	서울	前) 한진해운 부사장	62세 (41년생)	안동사범고, 청구대 법학과	한진해운(주) 상무이사· 전무이사·관리본부장·고문	해양부
	李潤載	서울	홍아해운(주) 회장	58세 (45년생)	부산고, 성균관대 경영학과	홍아해운 이사·상무·사 장, 한국 P&I 대표이사	해양부
	金成泰	부산	(주)코르웰 대표이사	55세 (48년생)	진주고, 한국해양대	동진상운 기관장, 동일선박 공업 대표이사, 국제해양수 산물류연구소 이사장	부산시
	盧基太	부산	부산상공회의소 상근부회장	57세 (46년생)	경남고, 부산대 경영학과	제15대 국회의원, 부산광역시 정무부시장	부산시
항만노조 (1)	吳文煥	부산	한국항만연수원 이사장	64세 (39년생)	부산대 행정대학원	부산항운노동조합 위원장, 전국항운노동조합연맹위원장, 한국항만운송노동연구원이사장, 국제운수노련 집행위원	부산시
학 계 (3)	姜龍洙	경남 창원	한국항만경제학 회 회장	56세 (46년생)	영남대 경제학과, 경남대 경제학박사	국제해운항만학회 부총재, 한국무역통상학회 회장, 창원대 교수	해양부
	田一秀	인천	인천대 교수	53세 (50년생)	연세대 경제학과, 미국 테네시대 경제학 박사	해운산업연구원 항만연구실장, 교통개발연구원 부원장, 한국항만경제학회 회장	해양부
	李哲榮	부산	한국해양대학 교수	59세 (44년생)	통영고, 한국해양대, 일본 동경공대 시스템공학박사	부산항만공사 설립위원	부산시

6. 출자 및 재산이관 관계

<재산출자관계>

□ 출자 배경 및 근거

- 항만공사법이 제정되어 부산항만공사가 설립(2004. 1.16.)됨에 따라
 - 동 공사의 원활한 사업추진과 항만시설 개발 및 유지·관리의 효율성을 도모하기 위하여 국가소유의 항만시설을 현물출자
- 근 거 : 국유재산의현물출자에관한법률 제3조 및 항만공사법 제6조

□ 출자 대상 재산 및 가액

- 전체 출자대상 재산중 부산항의 대표적인 시설인 컨테이너부두중 공부상 현황이 확실하고 활용계획이 명확한 재산에 대해 우선출자 (출자 이외의 재산은 국유재산 무상대부)

부 두 명	재산의종류	필지수	면적(m ²)	출자가액(백만원)
신선대 부두	토지	4	999,209	938,257
감 만 부 두	토지	3	768,554	708,223
신감만 부두	토지	1	277,095	244,259
우 압 부 두	토지	2	171,128	130,827
합 계	토지	10	2,215,986	2,021,566

※ 부산항 국유재산 현황(전체)

(단위 : 백만원)

합계	합계		토지		건물		공작물		물품	
장부가액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
	648	2,328,901	144	1,914,800	104	128,334	190	270,161	210	15,596
감정가액		3,577,837		3,330,772		73,483		161,149		12,433

□ 향후 추진계획

- 금회분을 재정부로부터 출자 받아 부산항만공사의 설립자본금으로 등기(2004. 1.16. 예정)하고
- 나머지 재산(잔여 토지, 건물, 공작물 등)은 출자타당성 검토 및 공부 등을 정리하여 2004년 말까지 출자 예정

7. 항만시설사용료 관계

- 항만공사는 그가 관리하는 항만시설을 사용 또는 임차하고자 하는 자로부터 사용료 및 임대료 징수권 보유
- 항만공사법상 국가가 수역시설과 외곽시설 등을 관리하므로, 선박입출항료, 정박료, 수역이용료는 현행대로 국가에서 징수
- 항만공사는 접안료, 화물료, 국제여객터미널이용료, 항만시설전용사용료 및 부두시설임대료 등 징수
- ◆ 부산항만공사의 재정건전성 제고를 위하여 「무역항의항만시설사용및사용료에관한규정」을 개정하여 항만시설사용료중 화물입출항료에 대하여는 항만공사에서 징수할 수 있도록 조치('03. 12)하였으며, 항만공사가 수역·외곽시설 등을 관리하고 선박입출항료·정박료 등도 징수할 수 있도록 항만공사법 개정계획('04하반기)
- 항만공사는 사용료 또는 임대료를 징수할 때에는 종류별 요율 등을 정하여 해양수산부장관에게 신고하여야하며
- 해양수산부장관은 원활한 항만물류를 위하여 필요하다고 인정하는 경우 신고된 사용료 및 임대료의 변경·조정을 명할 수 있음

<'04기준 부산항만공사 수입추정>

종 류	현 징수주체	금 액	P.A.설립후 징수주체	금 액
컨테이너부두 전 대료, 접안료	한국컨테이너 부두공단	1,200억원	부산항만공사	1,600억원
화물입출항료, 일 반부두 임대료 등	국가(부산청)	400억원		
선박입출항료, 정 박료, 수역이용료		250억원	국가(부산청)	250억원
합 계		1,850억원		

9. 부산항만공사의 수지전망

□ 정박료 및 선박입항료 국가에서 징수 / 부산신항 제외

(단위:백만원)

구 분	계	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
수 입	1,438,703	156,136	164,017	171,849	177,471	178,362	187,520	196,744	206,604
컨전용부두사용료	925,292	107,129	110,883	114,763	116,360	112,959	116,923	121,020	125,255
접안료	182,290	18,375	19,485	20,664	21,917	23,249	24,664	26,168	27,768
화물장치료	6,368	796	796	796	796	796	796	796	796
화물입항료	237,180	21,467	23,410	25,529	27,839	30,358	33,106	36,102	39,369
임대 및 전용사용료	54,610	5,889	6,006	6,463	6,678	6,808	7,449	7,587	7,730
개발부두사용료	20,520	1,865	2,665	2,665	2,665	2,665	2,665	2,665	2,665
여객터미널사용료	12,443	615	772	969	1,216	1,527	1,917	2,406	3,021
지 출	1,662,468	201,897	206,538	254,449	203,739	140,368	150,509	110,879	394,089
인건비	46,764	5,222	5,389	5,561	5,739	5,923	6,112	6,308	6,510
복리후생비	7,934	886	914	943	974	1,005	1,037	1,070	1,104
기타사업경비	48,843	5,301	5,568	5,834	6,025	6,055	6,366	6,679	7,014
유지보수비	214,041	23,900	24,665	25,454	26,269	27,109	27,977	28,872	29,796
부두운영공사 지원금	42,987	4,800	4,954	5,112	5,276	5,445	5,619	5,799	5,984
법인세	157,474	15,591	18,738	20,219	18,782	16,617	19,203	23,149	25,175
창업비(기획단)	5,150	5,150							
초기자산취득비	3,905	3,309	77	80	82	85	88	91	93
컨공단 차입금인수액	178,709	29,026	29,354	35,236	20,670	8,507	42,479	6,997	6,441
이자비용	83,421	18,323	15,744	13,989	10,566	8,713	7,471	4,922	3,694
컨공단 자산대가지급액	132,998	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625
부산항 투자사업비	643,200	72,600	81,100	118,800	72,700	19,300	-	-	278,700
지방세	49,626	-	-	-	10,666	15,917	10,372	6,335	6,335
부족재원차입이자	47,416	1,165	3,411	6,596	9,367	9,068	7,159	4,032	6,618
자금과(부족)(A-B)	(223,765)	(45,761)	(42,521)	(82,600)	(26,268)	37,994	37,011	85,865	(187,485)
재정자립도(%)	87%	77%	79%	68%	87%	127%	125%	177%	52%
이자보상비율(A/B)	5.1	3.7	4.3	4.3	4.2	4.1	5.4	9.7	9.2
o 영업이익(A)	661,053	71,984	82,246	88,662	83,171	73,729	79,288	86,897	95,076
o 이자비용(B)	130,837	19,488	19,155	20,585	19,933	17,781	14,630	8,954	10,312
당기순이익	402,746	36,905	74,353	47,660	44,455	39,332	45,457	54,794	59,590

□ 정박료 및 선박입항료 국가에서 징수 / 부산신항 9선석 포함

- 공단에서 개발추진중인 부산신항 9선석투자비 전체(1조1,466억원)를 부산항만공사에서 부담하는 경우(재정투입을 추진 중인 남컨테이너 12선석 제외)

(단위:백만원)

구 분	합계	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
수입(A)	1,527,596	156,135	164,017	171,848	177,472	178,361	206,127	227,438	246,198
컨테이너부두사용료	1,014,187	107,129	110,883	114,763	116,360	112,959	135,531	151,713	164,849
접안료	182,289	18,375	19,485	20,664	21,917	23,249	24,664	26,168	27,768
화물장치료	6,368	796	796	796	796	796	796	796	796
화물입항료	237,180	21,467	23,410	25,529	27,839	30,358	33,106	36,102	39,369
임대 및 전용사용료	54,609	5,889	6,006	6,463	6,678	6,808	7,449	7,587	7,730
개발부두사용료	20,520	1,865	2,665	2,665	2,665	2,665	2,665	2,665	2,665
여객터미널사용료	12,441	615	772	969	1,216	1,527	1,917	2,406	3,021
지출(B)	2,992,306	267,612	315,768	389,846	372,577	284,304	346,444	371,535	644,220
인건비	46,764	5,222	5,389	5,561	5,739	5,923	6,112	6,308	6,510
복리후생비	7,934	886	914	943	974	1,005	1,037	1,070	1,104
기타사업경비	62,123	6,324	6,656	6,991	7,256	7,366	8,392	9,196	9,941
유지보수비	214,041	23,900	24,665	25,454	26,269	27,109	27,977	28,872	29,796
부두운영공사지원금	42,987	4,800	4,954	5,112	5,276	5,445	5,619	5,799	5,984
법인세	113,470	15,311	17,155	16,808	13,085	8,592	10,886	15,171	16,451
청업비(기획단)	5,150	5,150							
초기자산취득비	3,906	3,309	77	80	82	85	88	91	93
컨공단 차입금인수액	178,709	29,026	29,354	35,236	20,670	8,507	42,479	6,997	6,441
이자비용	83,421	18,323	15,744	13,989	10,566	8,713	7,471	4,922	3,694
컨공단 자산대가지급액	132,998	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625	16,625
부산항 투자사업비	1,776,200	135,900	184,700	244,100	225,900	141,900	148,600	218,900	476,200
지방세	68,544	-	-	-	10,666	15,917	28,045	6,958	6,958
부족재원이자	256,061	2,837	9,536	18,946	29,460	37,119	43,112	50,627	64,424
자금과(부족)(A-B)	(1,464,711)	(111,477)	(151,751)	(217,998)	(195,105)	(105,944)	(140,316)	(144,098)	(398,023)
재정자립도(%)	51	58	52	44	48	63	59	61	38
이자보상비율	2.1	3.4	3.3	2.7	2.1	1.6	1.7	1.9	1.8
o EBIT	721,536	72,713	83,041	89,529	84,117	74,763	87,236	106,631	123,509
o 이자비용	339,482	21,160	25,260	32,935	40,026	45,832	50,583	55,549	68,118
당기순이익	268,583	36,242	40,606	39,785	30,996	20,336	25,757	35,911	38,940

▷ 컨공단 개발계획인 부산신항 9선석을 부산항만공사가 개발하는데 큰 문제는 없음

- ※ 이자보상비율은 당해연도 영업이익으로 차입이자를 부담할 수 있는 비율로서, 1 이상이어야 현금흐름이 원활하며 국제적 우량기업의 이자보상비율기준은 약 2.45임