



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](#)

경 영 학 석 사 학 위 논 문

부산항 신항 배후단지

물류기업의 경영 분석

A Study on the Management Performance
of Distriparks behind Busan New Port



2017 년 2 월

부 경 대 학 교 경 영 대 학 원

국제통상물류학과(해운항만관리전공)

한 혜 현

경 영 학 석 사 학 위 논 문

부산항 신항 배후단지

물류기업의 경영 분석

A Study on the Management Performance
of Distriparks behind Busan New Port

지도교수 조 찬 혁

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함.

2017 년 2 월

부 경 대 학 교 경 영 대 학 원

국제통상물류학과(해운항만관리전공)

한 혜 현

한혜현의 경영학석사 학위논문을 인준함

2017 년 2 월 24 일



주 심 경제학박사 하 명 신 (인)

위 원 경제학박사 김 철 수 (인)

위 원 경영학박사 조 찬 혁 (인)

부산항 신항 배후단지 물류기업의 경영 분석
A Study on the Management Performance of Distriparks behind Busan New Port

한혜현

부경대학교 경영대학원 국제통상물류학과

요 약

최근 해양수산부는 2016-2020 항만기본계획을 수정하여, 항만을 통한 국제 경쟁력 및 물류기능을 강화하는 방안을 발표하였다. 무역의존도가 높고 99.7%이상을 항만을 통해 처리하고 있는 우리나라의 국제경쟁력은 항만 경쟁력과 직결된다. 또한 동북아 물류중심지 구축을 위하여 항만의 외형적 성장 한계를 극복할 방안은 배후단지를 통한 부가가치를 창출이다. 항만배후단지의 발전방향을 논하기 앞서 우리나라 제1항구인 부산항 신항 배후단지 물류기업의 경영실태를 살펴보고 시사점을 통한 발전방향을 모색해 보고자 한다.

이를 위해 신항 배후단지 68개의 업체 중 재무자료가 공시되어 있는 물류기업을 선별하여 2015년까지의 재무자료를 수집하였다. 한국은행 기업경영분석을 참조하여 신항 배후단지 내 물류기업의 5개년도 지표로 성장성, 수익성, 유동성, 안정성, 활동성을 알아보고, 동종업계와 상호비교분석을 하였다. 또한 수익성에 영향을 미치는 독립변수를 선행연구를 통하여 선택하여 회귀분석을 실시하였다.

본 연구를 통한 연구 결과를 요약하여 다음과 같은 시사점을 발견하였다. 첫째, 신항 배후단지 물류기업은 수익성을 늘리기 위하여는 자본집약형 전략으로 경영전략을 세워야 할 것이다. 둘째, 전문인력 양성으로 기업 부가가치를 늘여야 한다. 셋째, 활발한 영업활동으로 사업영역을 넓혀나가야 할 것이다. 마지막으로 기업의 재무안정성을 관리하여 재무비율을 높인다면 수익성을 높일 수 있을 것이라 기대한다.

신항 배후단지로 한정된 연구로 우리나라 전반적인 배후단지 물류기업의 현황을 나타내지는 못함에 아쉬움이 있다. 더 나아가 톨모델로 삼을 만한 해외 배후단지 물류기업의 경영실태 자료가 있으면 참고로 삼을 수 있겠다. 현장 전문가 인터뷰나 설문조사 등을 통한 정성적 평가가 없다는 한계가 있다.

본 연구가 항만 배후단지 물류기업의 경쟁력 확보를 위한 물류정책방향을 제시 하였으면 한다.

목 차

I. 서 론

제 1 절 연구배경	1
제 2 절 연구방법 및 목적	1

II. 이론적 배경

제 1 절 항만 및 배후부지	3
1. 항만 및 배후부지 선행연구	3
2. 항만물류에 있어서 항만,배후단지의 중요성	7
제 2 절 기업경영분석	11
1. 기업경영분석 선행연구	11
2. 기업경영분석 분류와 평가방법	12
1) 성장성분석 지표	13
2) 수익성분석 지표	14
3) 유동성분석 지표	15
4) 안정성분석 지표	16
5) 활동성분석 지표	16
6) 생산성분석 지표	17
7) 경영성과 평가 방법	20

III. 부산항 신항 배후단지 현황

제 1 절 부산항 신항	21
제 2 절 북컨테이너 배후단지	24
1. 공급규모 및 공급시기	24
2. 입주업체 현황	25
3. 물동량 창출 실적	26

제 3 절 응동 배후단지	26
1. 공급규모 및 공급시기	26
2. 입주업체 현황	27
3. 물동량 창출 실적	27

IV. 실증분석

제 1 절 분석 방법	28
제 2 절 기업경영분석	29
1. 성장성분석 지표	29
2. 수익성분석 지표	30
3. 유동성지표 분석	31
4. 안정성지표 분석	31
5. 활동성분석 지표	32
제 3 절 회귀분석	34
1. 회귀분석 자료의 일반적 현황	34
2. 상관관계 분석	40
3. 회귀분석	41
제 4 절 입주기업 사례분석	44

V. 결 론

제 1절 연구결과 요약 및 시사점	46
제 2절 연구의 한계 및 향후 연구방향	47

참고문헌	48
Abstract	50

표 차례

<표 1> 2014 년 세계 항만 환적 순위	3
<표 2> 항만 선행연구	6
<표 3> 재무비율의 분류	19
<표 4> 항만 배후단지 사업계획 개요	22
<표 5> 1 중 항만배후단지 운영실적	23
<표 6> 북컨테이너 배후단지 공급규모 및 공급시기	24
<표 7> 북컨테이너 배후단지 물동량 창출 실적	25
<표 8> 웅동 배후단지 공급규모 및 공급시기	26
<표 9> 웅동 배후단지 물동량 창출 실적	27
<표 10> 신항배후단지 물류기업 현황	29
<표 11> 주요 성장성 지표 분석	30
<표 12> 주요 수익성 지표분석	31
<표 13> 주요 유동성 지표 분석	31
<표 14> 주요 안정성 지표 분석	32
<표 15> 주요 활동성 지표 분석	33
<표 16> 신항 배후단지 재무자료 현황	34
<표 17> 종속변수	34
<표 18> 독립변수	35
<표 19-1> 수익성 규모 현황분석	36
<표 19-2> 수익성 비율 현황분석	38
<표 19-3> 독립변수 현황분석	39
<표 20> 상관관계 분석표	40
<표 21> 수익성 규모 회귀분석	41
<표 22> 수익성 비율 회귀분석	42
<표 23> 회귀분석 종합	43
<표 24> 입주기업 사례분석	44

그림차례

<그림 1> 신항 배치도	22
<그림 2> 북컨테이너 배후단지 입주업체 배치도	25
<그림 3> 웅동 배후단지 입주업체 배치도	26

I. 서 론

제 1 절 연구배경

해양수산부는 '제 3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020)'을 발표했다(2016. 9. 23). 물류대란과 글로벌 선사 재편 등 위기에 놓인 부산항을 '세계 2대 컨테이너 환적 허브'를 목표로 국제 경쟁력 및 물류기능을 강화하는 방안으로 추진된다. 무역 의존도가 88%인 우리나라에서 수출입 화물의 99.7% 이상을 항만으로 처리하고 있어 물류비를 최소화할 수 있는 항만의 경쟁력은 우리나라의 국제 경쟁력과도 직결 된다(해양수산부 보도자료).

한때 국내 경제성장을 주도했던 제조업의 부진 가운데 미래학자들은 장래 성장산업의 하나로 물류산업을 들고 있다. 이에 우리나라는 물류산업 활성화를 위해 항만과 항만배후단지를 중심으로 동북아 물류중심기지 구축 사업을 추진해 왔다. 그러나 항만이 더 이상 단순 물동량 증가에 의존하는 외형적 성장의 한계에 있음을 판단하였고, 배후단지를 통한 글로벌 기업들의 유치, 고용, 부가가치를 창출해야 한다는 공감대가 형성되고 있다(임영태&류재영,2008).

제 2 절 연구방법 및 범위

본 연구는 우리나라 제1항만이자 세계 3위 컨테이너 환적 항만인 부산항 신항을 통하여 배후단지 내 물류 비즈니스 활동이 어떻게 되고 있는지, 향후 발전방향은 무엇인지를 살펴보고자 한다. 신항 배후단지를 주제로 많은 선행연구가 이루어졌지만, 경영분석을 한 자료는 미비하였다. 신항 배후단지의 발전방향을 논하기 앞서 부산항 신항의 현재 운영중인 물류기업

을 기준으로 재무정보를 활용하여 기업경영분석, 회귀분석을 하도록 하겠다

본 연구가 신항 배후단지 물류기업의 발전에 기여하는 한편 물류 비즈니스 및 부가가치 창출활동을 실증분석하고, 항만배후단지 물류기업의 경쟁력 확보를 위한 물류정책방향을 검토하였다.



II. 이론적 배경

제 1 절 항만 및 배후부지

1. 항만 및 배후부지 선행연구

부산항은 환적 세계 3위의 컨테이너 항만으로 국내 1위의 항만이고, 세계 150개국 500여개 항만과 네트워크가 형성되어 있는 세계적인 항만이다. 부산항은 여러 항만으로 이루어져 있는데, 컨테이너를 주로 취급하는 것은 북항과 신항이었으나, 북항 재개발 산업이 확대되면서 신항으로 컨테이너 물동량 등이 이전하게 되었다(부산항만공사).

<표 1> 2014년 세계 항만 환적 순위

(단위 : 만TEU)

환적순위	항만	'14년 환적컨	'14년 총실적	환적비중	'14년 컨순위
1	싱가포르	2,844	3,387	84.0%	2
2	홍콩	1,359	2,228	61.0%	4
3	부산	943	1,868	50.5%	6
4	두바이	770	1,525	50.5%	8
6	포트클랑	645	1,095	58.9%	10
7	상하이	494	3,529	14.0%	1
12	로테르담	424	1,230	34.5%	9
17	선전	312	2,403	13.0%	3

* Drewry, 「Contianer Forecast」, 2015. 3분기 발표자료

신항 개발은 1996년 12월 가덕신항만개발 기본계획이 수립되어 현재 23개 선석(컨테이너 21, 다목적 등 2)이 운영되고 있다.

부산 신항은 자연적 요소와 항만배후 지원이 가능한 특성인 입지적 장점을 가지고 있다. 그러나 항만 경쟁력 결정요인상의 문제점과 신항 개발상

의 문제점에 대한 발전 전략으로 항만개발과 마케팅의 분리로 개발에 적지 않은 문제가 있는 것이 사실이다. 신계선(2007)은 피더선 전용부두 개발로 시간과 경비감소, 초대형 선사 유치 전략과 인센티브 제공, 행정프로세스 자동화 시스템 구축, 그리고 항만배후단지 효율적 이용을 위한 항만의 계획 수립이 필요하다고 하였다.

송계의(2012)는 국제 분업화 및 SCM 체제의 확산으로 국제물류는 급격한 발전 중이며, 이에 대응하기 위해서는 항만을 중심으로 무역활동의 플랫폼을 구축해야 하고, 항만배후부지를 개발하여 국제물류화에 기여하여야 한다고 지적했다.

항만배후단지 중심의 국제물류체계 구축방안에서 백종실(2004)은 동북아 물류중심화를 추진하기 위하여 배후단지를 중심으로 국제 물류체계를 구축해야 한다고 주장하였다.

최광수(2004)는 국가경제발전의 성장동력으로서 항만의 경쟁력 강화와 물류활동의 촉진 수단으로써 항만배후단지의 효과적인 개발을 달성할 수 있도록 항만배후단지의 개발방향과 개발사례 검토하였고 항만이용자들을 대상으로 항만배후단지의 개발효과를 높이기 위한 설문조사를 실시 하였다. 항만배후단지의 개발을 통하여 물류기능을 강화함으로써 해운항만 물류부문의 경쟁력 강화 및 동북아 물류중심지화 발전에 기여할 것이라는 의견이 조사되었다.

박승락(2005)은 항만배후단지 개발을 통한 물류중심항만으로의 성장이 필요하며 다음과 같은 대책이 시급하다고 하였다. 첫째, 항만개발전략에 배후단지 개발계획이 반드시 포함되어야 한다. 둘째, 항만배후단지 개발 관련 법, 제도를 정비하여 효과적인 지원을 해야 한다. 셋째, 고부가가치 물류서비스를 창출하도록 항만, 항만배후단지, 배후지의 연계육성 방안을 강구해야 한다. 항만배후단지 개발 및 운영은 경제적 부가가치를 극대화하는 방향으로 추진되어 한다고 논하였다.

정조형(2008)은 "항만배후단지의 경제적 타당성에 관한 연구"를 통하여 부산항의 국내 물류산업 전반에 미치는 영향과 비중이 매우 크나, 항만간 경쟁의 심화로 물동량 감소와 항만배후단지의 공급이 부족하다고 하였다.

이를 극복하기 위하여 개발 예정인 신항 남측 배후단지에 가치편익을 중심으로 경제적 타당성분석을 실시하였고 외국사례와 기존사례 등을 조사하고 분석하는 한편 항만배후단지 개발로 창출되는 인정적인 환적 물량을 바탕으로 동북아 중심항만 경쟁에서 앞서는 적극적인 정책이 필요하다 주장하였다.

정홍자와 최해범(2011)은 부산항 신항 배후단지 조성현황과 입주업체 운영현황을 분석하고, 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있는 부산항 신항의 배후단지 활성화 방안을 제시하였다. 항만 배후 인프라시설의 완공, 항만 관리·운영주체 및 정책추진의 일원화, 고부가가치 및 화물창출형 글로벌 제조기업의 유치, SCM 네트워크 구축을 통한 유치업종 다양화, 자유무역지역 인센티브 강화 및 세제 지원 다각화, FTA 를 활용한 기업유치 전략 및 사후관리 시스템 확보, 자유무역지역과 경제자유구역의 유기적 네트워크 강화, 물류기업 유치를 위한 지속적인 마케팅 활동을 들어 다양한 기능의 항만배후부지 개발이 필요하다고 하였다.

최승민(2009)은 배후물류단지 활성화를 통한 부산 신항 발전방안을 연구하였다. 치열한 물류경쟁이 불가피한 지금 물류중심국가로의 성장이 필요하며 항만배후단지의 활성화가 관건이라고 주장하면서, 현황분석과 사례연구를 통한 시사점을 도출하고 활성화 방안을 마련하였다. 보다 구체적으로는 ① 배후단지 확보 강화 ② 배후물류단지 연계 인프라 강화 ③ 항만관리, 운영 주체 및 관련정책의 일원화 ④ 자유무역지대 인센티브 강화와 세제지원 다각화 ⑤ 행정지원 서비스 강화 ⑥ 국제분업과 연계한 전략적 비즈니스 모델 발굴 ⑦ FTA 를 활용한 기업유치 전략 확보 ⑧ 국제적 언어 구사능력 강화 ⑨ 사후관리 시스템을 접목한 마케팅 추진이 필요하다고 하였다.

“신항 배후단지의 경쟁력 제고 방안 - 북컨테이너 배후단지의 효율성 측정을 토대로” 라는 논문에서 박길영(2016)은 DEA 분석을 실시하였다. 투입변수는 대지면적, 인건비, 자본금, 산출변수로는 경상이익과 매출액이다. 이 연구는 3년 19개 업체 재무제표를 활용하는 방식을 채택하였다. 분석결과 2012년 이후 물류센터의 효율성이 개선되어 가고 있으나

수익성 개선이 필요한 것으로 나타났다. 이를 기초로 신항 항만배후단지의 효율성과 경영성과 향상방안을 제시하였는데, ① 물류센터 영업력 강화, 서비스의 경쟁력 증대, 장기적 파트너쉽 체결 방안 모색 ② 항만구역내 지원시설과 친수시설 설치, 항만의 부가가치와 관련산업 활성화 도모 ③ 정부 항만 배후단지 집중 이용 정책 마련 ④ 배후단지의 물동량 예측을 통한 공급조절의 필요하다고 지적하였다.

<표 2> 항만 선행연구

연구자	연구제목	연구내용
신계선(2007)	항만경쟁력 결정요인 분석과 부산 신항의 발전 전략에 관한 연구	신항의 장단점을 통하여 본 발전 전략
송계의(2012)	부산항 신항과 부산 진해 경제자유구역의 연계 발전 방안	항만배후부지를 개발을 통한 물류중심화
백종실(2004)	항만배후단지 중심의 국제물류체계 구축방안	
최광수(2004)	우리나라 항만배후단지의 개발방향과 효과에 대한 실증연구	
박승락(2005)	동북아 물류중심 달성을 위한 우리나라 항만의 배후단지 개발전략	
정조형(2008)	항만배후단지의 경제적 타당성에 관한 연구	신항 배후단지 발전방향 제시
정홍자, 최해범(2011)	부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구	
최승민(2009)	배후물류단지를 통한 부산 신항 발전방안	
박길영(2016)	신항 배후단지의 경쟁력 제고 방안 - 북컨테이너 배후단지의 효율성 측정을 토대로	

이외에도 부산항 신항, 항만배후단지 등에 관한 연구 논문은 다수 존재한다. 대체로 신항의 장단점을 통하여 발전 전략을 세웠고, 항만배후단지

의 개발을 통하여 국제물류화에 기여한다고 주장이 제시되고 있다. 경우에 따라서 경제적 타당성에 관한 연구와 경쟁력 향상 요인을 추출 분석하기도 하였다. 활성화 방안을 제시하고 사례검토, 현황분석, 설문조사 등을 통한 활성화 방안을 마련하기도 하였다.

배후단지 물류업체들의 경영실태 분석을 통한 효율성과 경영성과 향상방안에 관한 가장 구체적인 연구는 앞서 살펴본 박영길(2016)의 연구를 통하여 이루어졌는데 북컨테이너 배후단지 19개 업체의 3개년도 재무제표를 이용한 DEA 분석이었다. 그러나 현재 옹동을 포함한 신행 전체 물류기업의 기업경영분석은 미비한 실정으로 보인다. 따라서 본 연구는 부산항 신행 북컨테이너 배후단지와 옹동 배후단지에 입주하여 운영중인 물류기업을 대상으로 경영실태를 분석하고 발전 방안을 제시하고자 한다.

2. 항만물류에 있어서 항만과 배후단지의 중요성

물류의 발전은 인류의 문명과 같이 할 정도로 인간과 밀접한 관계를 가지면서 발전해 왔다. 과거 생존뿐만 아니라, 전쟁 시 승패를 좌우하는 전략적 요소로 부각되었으며, 이후 경제활동의 글로벌화로 물류의 범위가 국제적으로 이루어지고 있다. 경제활동 고도화에 따라 물류의 기능도 더욱 복잡해 지고 있다. 여러 학자들은 물류의 중요성을 다음과 같이 역설한다. 파카(D. Parker)는 “비용절감을 위한 최후의 미개척 분야”라고 주장하였고, 카퍼치노(W. Kapacino)교수는 “물류에서의 우위는 마케팅의 우위를 가져올 뿐 아니라 고객을 유인하는데 커다란 역할”을 말하였다. 이는 물류가 기업경영에서 중요한 위치에 있다는 것을 강조하는 것이다(이충배, 김종철, 김성원, 2009).

국제간 물류 이동의 가속으로 국제물류에서 항만의 기능이 중요해지고 있다. 과거 수출입 화물의 하역으로 해륙으로 연결하는 역할을 하였으나 공급사슬이 전세계로 연결되면서 항만은 글로벌 물류 중심지로 부상하고 있다. 세계적인 항만인 홍콩, 싱가포르, 로테르담 등은 물류중심지로서 다

양한 부가가치 활동을 하고 있을 뿐만 아니라 금융, 무역의 중심지로 발전하고 있다. 또한 자유무역지대, 자유항, 경제자유구역 등 경제특구제도를 도입하여 항만과 주변지역을 활성화를 도모하고 있다.

국토연구원 연구(2008)에 따르면 우리나라는 세계 물류환경 변화에 대응하고 국가의 신 성장동력으로 물류산업을 활성화 하기 위해 항만과 항만 배후단지를 중심으로 동북아 물류중심기지 구축사업을 추진해왔다. 항만의 외형적 성장 한계로 배후단지에 보다 많은 부가가치를 창출해야 한다는 공감대가 형성되고 있다

항만법(법률 제13186호)에서는 항만을 선박의 출입, 사람의 승선·하선, 화물의 하역·보관 및 처리, 해양 친수활동 등을 위한 시설과 화물의 조립·가공·포장·제조 등의 부가가치 창출을 위한 시설이 갖추어진 곳이라 정의한다. 또한 항만은 해상교통과 육상교통의 접속지이며 관문이므로 항만은 해륙 양면으로 입지조건이 좋고 필요한 시설을 갖추어야 한다. 이러한 산업 활동이 이루어지고 있는 수역을 항만이라 정의하기도 한다(임석민, 1998).

백중실(2004)는 경제활동의 글로벌화에 따라 무역규모가 확대되고 있고, 그에 따라 생산요소가 저렴한 지역보다 배후시장의 규모가 크고 국제물류체계 구축이 용이한 공항과 항만거점을 중심으로 조달, 생산, 판매체계가 구축되고 있다고 주장하였다. 또한 동북아 지역의 물류체계는 중국의 수출입 물동량과 밀접하게 관련되어 있다고 하였다.

무역의존도가 88%인 우리나라의 수출입 화물 중 99.7%를 항만을 통하여 처리한다. 국가산업단지 41개중 20개가 항만을 포함하거나 인접하게 있다. 항만 물류 산업 자체로도 매년 27조원(2014년 기준)의 부가가치를 창출하는 것으로 나타났다(제3차 전국 항만기본계획 수정계획).

신계선(2007)은 항만경쟁력이란 항을 사용하려는 주체가 어떤 특정의 항을 사용하려고 하는 동기가 되는 매력의 총체라 하였다. 항을 사용하려는 주체인 사람과 조직은 단순히 항만이용자로 분류되는 선반운항 사업자와 화주뿐만 아니라 항만의 기능을 형성하는 항만관리자 및 항만산업도 포함된다고 보았고, 매력 있는 항이란 사용하기 편리한 항임과 동시에 경쟁

력 있는 항이라 주장하였다.

항만의 기능이 단순히 해상과 육상을 연결하는 기능에서 상업적, 산업적 거점으로 물류와 유통의 플랫폼으로 전환되고 있는 시점에서 항만경쟁력이란 항만기능의 확대에 따라 항만배후단지도 중요한 거점으로 전환되고 있다고 보인다.

항만구역에 지원시설 및 항만 친수시설을 집단적으로 설치하고 이들 시설의 기능 제고를 위하여 일반업무시설·판매시설·주거시설 등이 설치된 지역을 항만배후단지라 한다. 항만 배후단지의 설치 목적은 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하며, 항만을 이용하는 사람의 편의를 꾀하기 위함이다(항만법, 법률 제13186호). 일반적인 항만배후단지에 대한 정의는 다수의 해외 기항지와 배후도시를 연결하는 연결점이면서 항만의 직배후에 해당하는 지역을 의미한다. 항만의 기본적 물류기능인 환적·집배송·보관 등을 보완하여 부가가치 물류 서비스 기능과 물류서비스 지원기능인 상업·업무·연구벤처·친수 등을 수행하는 종합물류기지 역할을 한다.

항만배후단지는 생산의 국제분업과 판매유통의 세계화로 공급사슬의 물류경쟁력이 핵심 경쟁요소로 대두되고 있고, 세계 주요 물류거점 항만들은 이미 항만물류산업 유치를 위해 항만배후단지의 필요성을 인식하고 대규모 복합 배후단지로 개발·운영 중이며, 글로벌 기업들은 배후단지가 잘 발달된 항만을 중심으로 글로벌 공급사슬체제를 구축하고 있다. 항만배후권역의 개발은 국제물류의 주도권 확보와 국가 경쟁력 강화를 위한 새로운 성장 동력으로 급부상하고 있다(해양수산부).

항만기능이 다양해지고 부가가치 서비스를 제공하기 시작하면서 연계된 항만배후단지가 발달하였다. 항만배후단지의 기능은 화물의 저장, 컨테이너 적·반입하는 전형적인 기능과 라벨링, 어셈블리, 가공·조립 및 기타 고객 물류 서비스 등을 부가적으로 공급하는 기능이 있다(국토연구원 2008).

부가가치 물류서비스란 무엇인지 손병석외(2008)의 연구에서 구체적으로 살펴보았다.기업 경영의 측면에서 보는 부가가치는 경제적 부가가치

(Economic Value Added : EVA)로 80년대 말 개발되어 전 세계 많은 기업들이 도입하고 있다. 이를 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

$$\begin{aligned} \text{EVA} &= \text{세후순영업이익} - \text{자본비용} \\ &= (\text{영업관련 경상이익} - \text{법인세}) - (\text{타인자본비용} + \text{자기자본비용}) \\ &= (\text{영업관련 경상이익} - \text{법인세}) - (\text{타인자본} * \text{가중평균자본이율}) \end{aligned}$$

이는 회계이익과 마찬가지로 주주의 입장에서 측정한 경영성과이다. 이외에도 사회에 기여하는 부가가치를 평가하는 성과지표로 경제적 부가가치를 통한 효과를 통하여 알 수 있다.

송병석외(2008)는 기업의 물류환경 변화를 고려하여 살펴보면, 부가가치 물류란 “공장에서 생산된 제품을 소비자에게 전달하는 순방향 물류와 소비자가 반품, 배출한 제품을 서비스하거나 재활용하는 역방향 물류상에 일어나는 각 활동 주체들 간의 물류활동(보관,포장,하역,수송,정보)과 부가적인 활동(단순가공,조립,라벨링 등)의 전이와 재구축을 통해 전체 물류네트워크의 이익과 고객서비스를 향상 시키는 활동”으로 정의하였다. 이것은 양적인 서비스 개수보다는 질적인 부가가치 서비스 체계가 필요함을 간접적으로 설명하는 것이라 주장하였다. 그러나 국내외 자료 수집이 용이하지 않아 부가가치 활동에 대한 정량적인 수치나 기준을 제시 못하였다는 아쉬움이 남는다고 하였다.

이어 국토연구원에서는 국내 항만배후단지의 미흡한 실정을 언급하였다. 우리나라는 주로 항만을 중심으로 항만배후 조성에 주력하는 초보적 수준에 머무르고 있는 실정이다. 일부 항만물류시설과 산업단지의 연계를 시도하고 있으나 아직 비즈니스, 주거 등 물류지원기능 등 광범위한 서비스를 포함한 항만배후단지로서는 미흡한 실정이다. 둘째, 항만 인근 도시기능과 연계 및 조화된 개발 검토가 부족하다. 셋째,물류선진국으로 성장한 중국, 싱가포르 등 동북아 물류강국과 기능적 보완과 상생을 위한 항만배후단지 조성이 부족하다. 린강신도시나 로테르담에서 다양한 기능을 연계한 국제

적인 항만배후단지 모델을 찾을 수 있을 것이라 하였다.

제 2 절 기업경영분석

1. 기업경영분석 선행연구

경영분석을 하는 방법으로는 재무제표분석이 있다. 이는 기업의 재무상태나 경영성과를 파악하고 미래의 재무적 성과를 평가하기 위해 과거와 현재의 재무제표 정보를 분석하는 과정이다. 재무비율은 경영실태를 반영한다. 총자산으로 기업규모를 볼 수 있다(이성엽, 2012).

윤관호(2016)는 재무정보를 기본으로 추출되는 정보를 기반으로 기업의 상황을 분석하고 판단하여 경영분석의 결과를 도출한다고 하였다. 도출된 결과를 기반으로 현 상황을 파악하여 향후의 전략을 설정하는데 중요한 지표가 되며, 지표의 설정에 기준점을 제공하는 보고서를 한국은행에서 발간하는 기업경영분석으로 제공한다고 하였다.

국우각(2013)은 우리 경제의 지속적인 성장을 위해 물류산업의 육성이 시급하다고 논하였고, 물류기업의 경쟁력 제고를 논하기 앞서 경영실적을 이용하여 물류기업의 효율성과 생산성을 분석하였다. 투입물은 노동, 자산, 운영비용이고 산출물로는 매출액과 영업이익으로 DEA, MPI 분석기법을 활용하였다.

하헌구와 최아영(2007)는 국내 물류기업을 대상으로 효율성 분석을 하였는데, 투입변수로는 종업원 수, 고정자산, 자본총계, 운영비용으로 매출액, 당기순이익을 산출변수로 분석하였다. 비효율성의 가장 큰 원인은 인력과다투입으로 나타나, 이를 줄이고 매출액 증대를 위한 노력이 필요하다고 판단하였다.

하귀룡(2012)은 노동력을 많이 필요로 하는 물류산업의 특성을 반영하기 위해 종업원수를 투입변수로 선택하였다. 그 외 고정자산, 총자본이 있

었고 산출요소로 매출액, 당기순이익으로 경영효율성을 분석하였다.

김민철, 전성빈, 및 이아영(2008)은 재무제표를 바탕으로 영업활동과 재무활동을 재구성하여 독립변수로 사용할 재무비율을 도출하고 이를 이용하여 기업가치분석을 시도하였다.

한국신용평가원 연구에서는 물류회사를 평가함에 있어서 규모(매출액) 및 사업다각화, 영업경쟁력(물류네트워크, 고정거래처비중), 수익창출력(이익안정성외), 재무안정성(이자비용, 순차입금, 부채비율)을 핵심 요소로 보았다.

모수원(2012)은 세법상 접대비는 '기업이 업무와 관련하여 접대, 교제, 사례 기타 명목 여하에 불구하고 이와 유사한 성질의 비용으로서 법인이 업무와 관련하여 지출한 금액'으로 정의하였다. 접대비가 기업 효율성 향상에 기여한다는 것을 DEA 분석으로 도출해 내었다.

이태정(2009)은 접대비 지출과 기업성과의 관계에 대한 실증분석을 통하여 접대비와 기업수익은 유의한 양(+)의 관계를 가짐을 연구하였다.

최관외(2008)는 비상장기업 회계기준에 관한 설문연구를 통하여 비상장기업은 회계정보를 질적 수준, 국제적 정합성, 회계투명성 등을 이유로 회계기준 제정이 필요하다고 보았다.

본 연구는 선행연구를 참조하여 재무정보를 기준으로 추출되는 정보를 기반으로 기업경영분석을 실시하고, 수익에 영향을 주는 외부요인을 찾아 회귀분석을 하고자 한다.

2. 기업경영분석의 분류와 평가방법

기업경영분석이란 투자자, 금융기관, 경영자 등이 기업 이해관계자들의 합리적인 의사결정에 도움을 줄 수 있도록 계량적 또는 비계량적 정보를 이용하여 기업의 재무상태 및 경영성과를 종합적으로 판단하는 것을 말한다. 경영자에게 있어 경영분석의 목적은 기업의 현황을 객관적으로 정확히 진단하여 이를 문제해결과 의사결정에 반영하는 데 있다. 또한 경영분석은 투자자, 금융기관, 평가기관 등의 이해관계자들에게 기업의 질적 차별화의

목적으로 사용되고 있다. 최근 기업경영의 투명성 및 금융시장의 효율성 제고 필요성이 강조되고 있는 상황에서 경영분석의 중요성은 더욱 증대되고 있다 할 것이다

전통적으로 경영분석은 재무비율분석을 중심으로 진행되어 왔으며 재무이론의 발전과 전산화로 분석기법이 고도화 되었다. 기업경영분석의 기초자료로는 대차대조표, 손익계산서, 제조원가명세서, 현금흐름표, 이익잉여금처분 계산서 등이 활용된다.

기업경영분석의 방법에는 수익성, 유동성, 안정성 등을 살펴볼 수 있는 관계비율법, 백분율로 진단하는 구성비율법, 표준비율법, 지수법, 실수비교법 등이 있다.

기업경영분석의 한계는 존재한다. 재무제표의 수치 및 비율을 기업의 경제적 실태에 대한 부분적인 정보를 제공할 뿐이므로 이에 근거한 경영분석은 완벽한 분석이라고 할 수 없다. 계량화의 한계가 있으며, 회계처리방법이 차이가 있을 수 있고 계절성, 물가상승 등의 기타요인들을 감안하여야 한다.

본 연구에서는 한국은행 “기업경영분석해설서”를 참조하여 기업경영분석 지표를 알아보고자 한다.

1) 성장성분석 지표

성장성분석이란 일정기간 중에 기업의 경영규모와 활동성파가 어느 정도 변화하였는지를 측정하고 그 변동요인을 파악하는 것으로, 기업의 성장성은 기업의 규모나 영향력 등이 커져가는 정도, 계량화가 가능한 총자산, 유형자산, 매출액 등의 변동으로 측정할 수 있다. 기업의 자산, 매출규모 등의 성장 정도는 미래의 수익창출능력이나 경쟁력을 간접적으로 나타내므로 성장성은 기업을 평가하는 중요한 기준이 된다. 하지만 성장률이 매우 높은 기업은 일시적인 유동성 부족으로 지급 불능위험이 높아질 수 있고, 유성동 분석을 병행하는 것이 바람직하다. 질적 요인에 대한 분석을 함께 실시하는 것이 유용하다.

성장성 관련 지표는 아래와 같다.

$$\text{총자산증가율} = \text{당기말 총자산} / \text{전기말 총자산} * 100 - 100$$

$$\text{유형자산증가율} = \text{당기말 유형자산} / \text{전기말 유형자산} * 100 - 100$$

$$\text{유동자산증가율} = \text{당기말 유동자산} / \text{전기말 유동자산} * 100 - 100$$

$$\text{재고자산증가율} = \text{당기말 재고자산} / \text{전기말 재고자산} * 100 - 100$$

$$\text{자기자본증가율} = \text{당기말 자기자본} / \text{전기말 자기자본} * 100 - 100$$

$$\text{매출액증가율} = \text{당기 매출액} / \text{전기 매출액} * 100 - 100$$

2) 수익성분석 지표

수익성분석은 기업의 경영성과 및 이익창출능력을 측정하는 것으로, 분자에는 이익항목이, 분모에는 투하된 자산 또는 매출액이 사용되는데 이는 생산·판매 등의 활동을 통하여 자산을 얼마나 효율적으로 사용하였는가를 의미한다. 높은 수익성은 고율의 배당, 재투자를 통한 기업규모 확대, 임금 인상 등을 가능하게 한다. 하지만 실질적인 현금흐름에 관한 정보가 누락되어 있기 때문에 유동성 및 현금흐름분석을 병행할 필요 있다.

$$\text{매출액영업이익률} = \text{영업이익} / \text{매출액} * 100$$

$$\text{매출액세전순이익률} = \text{법인세차감전순이익(경상이익)} / \text{매출액} * 100$$

$$\text{금융비용부담률} = \text{이자비용} / \text{매출액} * 100$$

$$\text{차입금평균이자율} = \text{이자비용} / \text{회사채} + \text{장·단기차입금} * 100$$

그밖에 수익성 관련 지표로는 이자보상비율, 총자산세전순이익률, 총자산순이익률, 자기자본세전순이익률, 자기자본순이익률, 자본금세전순이익률, 매출액순이익률, 매출원가 대 매출액, 고정비 대 매출액 등이 있다.

3) 유동성분석 지표

유동성이란 보유자산을 단기간 내 정상적인 가격으로 현금화할 수 있는 가능성을 말한다. 유동성 분석은 단기지급능력을 평가하는 것으로 현금흐름분석이나 자금조달 능력에 대한 분석 병행해야 한다.

$$\text{유동비율} = \text{유동자산} / \text{유동부채} * 100$$

$$\text{당좌비율} = \text{당좌자산} / \text{유동부채} * 100$$

$$\text{현금비율} = \text{현금 및 현금등가물} / \text{유동부채} * 100$$

$$\text{매출채권 대 매입채무} = \text{매출채권} / \text{매입채무} * 100$$

$$\text{순운전자본 대 총자본} = \text{유동자산} - \text{유동부채} / \text{총자본} * 100$$

4) 안정성분석 지표

안정성분석은 기업이 장기성 타인자본을 사용함에 따른 채무이행불능위험의 정도를 파악하는 것으로, 장기채무의 상환능력과 조달된 자본이 기업의 유동자산 및 고정자산에 적절히 분배되었는가를 측정하며, 기업지배에 필요한 자본의 규모 및 경기변동에 대한 장기적인 대응능력 파악한다. 장기채무에 대한 지급능력을 판단하려면 수익성과 장기부채의 추가 조달능력

을 동시에 고려해야 한다.

$$\text{자기자본비율} = \text{자기자본} / \text{총자본} * 100$$

$$\text{고정비율} = \text{고정자산} / \text{자기자본} * 100$$

$$\text{고정장기적합률} = \text{고정자산} / \text{자기자본} + \text{고정부채} * 100$$

$$\text{부채비율} = \text{유동부채} + \text{고정부채} / \text{자기자본} * 100$$

$$\text{유동부채비율} = \text{유동부채} / \text{자기자본} * 100$$

$$\text{고정부채비율} = \text{고정부채} / \text{자기자본} * 100$$

$$\text{차입금의존도} = \text{장·단기차입금} + \text{회사채} / \text{총자본} * 100$$

5) 활동성분석 지표

활동성분석이란 경영자가 기업가치를 극대화하기 위하여 자산을 얼마나 활발하게 운용하고 있는가를 측정하는 것으로, 영업활동 단계별로 자금이 고정화되어 있는 정도와 자금의 회수기간 등에 대한 평가가 가능하다. 활동성분석 결과를 판단함에 있어서 수익성과 성장성에 대한 평가를 동시에 고려하는 것이 효과적이다.

$$\text{총자산회전율} = \text{매출액} / \text{총자산}$$

$$\text{자기자본회전율} = \text{매출액} / \text{자기자본}$$

$$\text{자본금회전율} = \text{매출액} / \text{자본금}$$

$$\text{경영자산회전율} = \text{매출액} / \text{총자산} - (\text{건설중인자산} + \text{투자자산})$$

$$\text{고정자산회전율} = \text{매출액} / \text{고정자산}$$

$$\text{유형자산회전율} = \text{매출액} / \text{유형자산}$$

$$\text{재고자산회전율} = \text{매출액} / \text{재고자산}$$

이밖에도 활동성분석 지표에는 상(제)품회전율, 매출채권회전율, 매입채무회전율이 있다.

6) 생산성분석 지표

생산성은 투입에 대한 산출의 정도를 의미하는데 기업경영의 합리화를 통한 생산성 향상이 경쟁력 제고의 핵심과제가 됨에 따라 중요시되고 있는 개념이다. 생산성분석이란 기업활동의 성과 및 효율을 측정·평가하고 개별 생산요소의 기여도 및 성과배분의 합리성 등을 파악하는 것을 말한다. 근래에는 부가가치생산성에 의해 측정하는 것이 일반적이다. 여기서 부가가치는 기업이 제조·가공하여 판매의 과정을 반복하면서 창출되는 새로운 가치를 의미한다. 주로 가산법과 차감법이 있다

부가가치(가산법)

$$= \text{경상이익}^* + \text{인건비}^{**} + \text{순금융비용}^{***} + \text{임차료} \\ + \text{조세공과} + \text{감가상각비}$$

$$\begin{aligned} * \text{경상이익} &= \text{총매출} - \text{매출원가} - \text{관리비} - \text{판매비} + \text{영업외수익} - \text{영업외비용} \\ &= \text{영업외이익} + \text{영업외수익} - \text{영업외비용} \end{aligned}$$

**인건비 = 판매비와 관리비중 급여, 퇴직급여, 복리후생비 항목과
제조원가명세서중노무비, 복리후생비 항목

***순금융비용 = 이자비용-이자수익

부가가치(차감법) = 총산출액-중간투입액

생산성 관련지표는 다음과 같다.

부가가치율 = 부가가치 / 매출액 * 100

총자본투자효율 = 부가가치 / 총자본 * 100

설비투자효율 = 부가가치 / (유형자산 -건설중인 자산) * 100

그밖에도 기계투자효율, 노동소득분배율, 노동장비율, 기계장비율, 자본
집약도, 종업원 1인당 부가가치, 종업원 1인당 부가가치(노동생산성)증가
율, 종업원 1인당 매출증가율이 있다.

장영광(2010)의 경영분석에서는 아래와 같이 재무비율을 분류하기도 한다.

<표 3> 재무비율의 분류

재무비율의 분류		정보내용	주요재무비율
기업수익 평가비율	수익성비율	투자자본에 대한 경영성과, 이익창출능력	총자산이익률, 자기자본순이익률, 매출액이익률
	활동성비율	특정 자산의 이용 효율성, 현금화속도, 자산투자의 적절성	매출채권회전율, 재고자산회전율, 순운전자본회전율, 비유동자산회전율, 총자산회전율
기업위험 평가비율	유동성비율	단기채무의 상환능력, 자금사정	유동비율, 당좌비율, 순운전자본구성비율, 방어기간비율, 매입채무변제기간
	레버리지 비율	채권보전 안전도, 원리금 상환능력, 안정성	부채비율, 이자보상비율, 현금흐름보상률, 비유동비율, 비유동장기적합률
기타평가비율	생산성비율	노동·자본 등 생산요소가 달성하는 경영능력, 성과배분의 합리성	부가가치율, 종업원 1인당 부가가치, 총자본투자효율, 설비투자효율, 자본집약도
	성장성비율	기업외형·수익력의 향상 정도	매출액증가율, 총자산증가율, 순이익증가율, 주당이익증가율
	보통주평가 비율	수익가치나 자산가치가 증권시장에서 평가되고 있는 상대적 수준	주가수익비율, 주당순자산비율, q비율

자료 : 장영광(2010)의 경영분석

7) 경영성과 평가 방법

기업의 재무성과와 경영성과를 종합적으로 평가할 때 기본적으로 활용되고 있는 방법으로는 비교법과 추세분석 법이 있다.

- 상호비교법 : 특정 시점에서 분석대상기업의 재무비율을 적절한 비교기준인 표준비율과 비교함으로써 경영상태의 양부를 판단하는 방법 - 표준비율
- 추세분석법: 일정 기간 동안의 재무비율 증감이나 변화추세를 파악하여 재무상태가 개선되고 있는지 아니면 악화되고 있는지를 분석하는 것

본 연구에서는 다양한 기업 경영분석 지표를 활용하여 연도별 추세분석과 한국은행 기업경영분석에서 제공하는 H52. 창고 및 운송관련 서비스업을 업계표준으로 삼아 상호비교를 실시 하도록 하겠다. 또한 해당 물류기업의 수익성에 영향을 미치는 요인들을 추출하여 회귀분석을 실시하겠다.

Ⅲ. 부산항 신항 배후단지 현황

제 1절 부산항 신항

해양수산부는 "제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020) 발표했다. 항만기본계획은 항만관련 최상위 국가계획으로서, 우리나라 항만 개발과 운영 기준이 된다. 2011년 '제2차 전국 항만기본계획(2011~2020)'을 수립한 바 있으나, 이후 급변하는 해운, 항만 여건을 반영하고자 수정계획을 마련하였다. 주요 수정계획은 첫째, 항만 별 특성에 맞는 국제경쟁력 및 물류기능 강화로 부산항을 '세계 2대 컨테이너 환적 허브'육성 등이 있다. 둘째, 배후산업 및 지역 경제활동 지원으로 항만을 통한 수출입 화물의 물류비를 최소화하여 항만 경쟁력을 높이하고자 한다. 셋째, 항만공간 다각화 및 고부가가치화. 넷째, 해양관광 활성화 및 지역밀착형 사업 확대. 다섯째, 항만운영 고도화 및 첨단 항만 구축. 여섯째, 지속 가능한 친환경 항만 시스템 구축. 마지막으로 해양영토수호 강화 및 해외 진출 지원 계획이다(해양수산부).

1996년 12월 가덕신항만개발 기본계획이 수립되어 현재 현재 23개 선석(컨테이너 21, 다목적 등 2)이 운영되고 있으며 미래형 유비쿼터스 항만으로 고부가가치를 창출하고 있다.

우리나라 신항 3 단계 착수('16 년 21 선석 -> '25 년 37 선석)계획으로 항로 중심, 항만서비스(LNG 병커링, 수리조선)등을 통해 '세계 2 대 컨테이너 환적 허브' 도약을 목표로 하고 있다. 부산항은 신항 본격 운영에 따라 제 3 위 컨테이너 환적항만으로 글로벌 거점으로 경쟁력을 갖추고 있다.

<표 4> 항만 배후단지 사업계획 개요

- **위 치** 부산광역시 강서구 가덕도 북안,
경상남도 창원시 진해구 용원동 및안골동, 웅동만, 제덕만일원
- **사업기간** 1995~2020 (26 년)
- **사업내용** 컨테이너부두등 45 선석, 배후부지 944 만m²
- **총사업비** 16 조 6,823 억원(정부 7 조 4,551 억원, 민자 9 조 2,272 억원)

자료 : 부산항만공사 홈페이지

944만m²에 달하는 신항의 배후단지는 단순한 화물처리기능을 넘어 조립, 분류, 포장, 가공 등 다양한 산업과 결합함으로써 고부가가치를 창출하게 된다. 저렴한 임대료와 다양한 세제 혜택을 받을 수 있는 자유무역지역으로 지정되어 세계적인 물류기업들이 대거 입주하고 있다.

부산항만공사 홈페이지상 신항 배치도와 향후 계획은 아래와 같다.

<그림 1> 신항 배치도



자료 : 부산항만공사 홈페이지

- 북컨테이너터미널배후단지 : 항만과 도시기능이 조화된 종합물류기지 개발, 2020 년까지 222 만㎡ 조성
- 남컨테이너터미널배후단지 : 화물처리 및 물류지원을 통한 신항 활성화 도모, 2020 년까지 144 만㎡ 조성
- 웅동배후단지 : 미래수요에 대비한 신항의 신규화물 및 부가가치 창출, 2020 년까지 360 만㎡ 조성
- 서컨테이너터미널배후단지 : 2020 년까지 216 만㎡ 조성

남컨테이너 터미널 일부와 서컨테이너 터미널은 2018 년 이후 개발 예정이다. 항만배후단지 공급 배후 교통망의 지속 확충을 통해 항만 경쟁력 강화 노력을 하고 있다.

부두 개발과 연계하여 배후 물류단지, 내륙수송망 확충을 통해 항만에 기반한 종합 물류 클러스터 기반을 조성하였다. 부산항은 4,036 천 m²의 면적에 68 개의 기업이 유치되어 있다.

<표 5> 1 중 항만배후단지 운영실적 (2015 년 12 월말 기준)

구 분	면 적(천㎡)			기업유치(개)			화물(천Teu)	고용(명)	외자유치(억원)
	조성	공급	임대	선정	입주	준비	실적	실적	실적
전 체	11,226	6,763	5,828	158	124	34	2,491	6,791	1,549
부산항	4,036	2,469	2,341	68	55	13	1,395	3,088	1,131
광양항	3,592	2,223	1,514	40	27	13	196	1,035	188
인천항	1,526	862	862	30	29	1	472	1,908	205
평택당진항	1,408	953	935	15	13	2	428	760	25
울산항	241	165	85	3	-	3	-	-	-
포항항	423	91	91	2	-	2	-	-	-

* 「화물창출」은 당해연도, 「고용실적」은 현원, 「외자유치」는 총 누계

자료 : 제 3 차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020)

제 2 절 북컨테이너 배후단지

전체 1,703 천㎡ 중 물류단지 1,204 천㎡을 BPA 와 해양수산부가 공동 매입하였다. 부산항만공사가 세부이용계획을 수립하여 단계별 부지 조성 시기에 맞춰 국제물류업체 유치 및 부지 임대하였다.

1. 공급규모 및 공급시기

북컨테이너 배후단지는 2005년부터 개발되어 1차 64,997㎡, 2차 424,488㎡, 3차 493,896㎡, 4차 220,822㎡ 면적으로 개발되어 30개의 기업이 입주하여 있다.

<표 6> 북컨테이너 배후단지 공급규모 및 공급시기

구분	소계	1단계1차	1단계2차	1단계3차	1단계4차
조성기간	‘05. ~ ’ 10.	‘05. 6.	‘06.12.	‘08.12.	‘10.12.
조성면적(㎡)	1,204,203	64,997	424,488	493,896	220,822
입주업체수	30개	2개	7개	13개	8개

자료 : 부산항만공사 내부자료

2. 입주업체 현황

<그림 2> 북컨테이너 배후단지 입주업체 배치도



자료 : 부산항만공사 내부자료

북컨테이너 배후단지는 30 개 업체 중 28 개의 물류기업이 운영 중이다. 그 외는 화물차휴게소 업체, 컨테이너 장치장이 있다.

3. 북컨테이너 배후단지 물동량 창출 실적

<표 7> 북컨테이너 배후단지 물동량 창출 실적 (단위 : TEU)

구분	' 11년	' 12년	' 13년	' 14년	' 15년
합 계	507,210	661,254	908,211	1,014,222	976,410
운영 업체수	25개사	30개사	30개사	30개사	30개사

자료 : 부산항만공사 내부자료

2011 년부터 물동량 창출 실적으로 보면 매년 상승하였고 2015 년도는 주춤하다. 2014 년 개장한 용동 배후단지의 물동량을 함께 감안하면

2014 년 1,279,730TEU, 2015 년 1,118,558 로 보아도 2015 년 들어 물동량은 하락한 것으로 보인다.

제 3 절 웅동 배후단지

전체 3,606 천㎡ 중 물류부지 2,164 천㎡을 BPA 와 해양수산부가 공동 개발하였다. 부산항만공사가 세부이용계획을 수립하여 단계별 부지 조성 시기에 맞춰 국제물류업체 유치 및 부지 임대하였다.

1. 웅동 배후단지 공급규모 및 공급시기

웅동 배후단지는 2007년 개발되어 2020년 완공예정이다. 현재 3차까지 개발 완료되었으며, 1차 1,014천㎡, 2차 812천㎡, 3차 660천 조성도 되어 물류기업 31개, 제조업7개 업체가 운영 중이다.

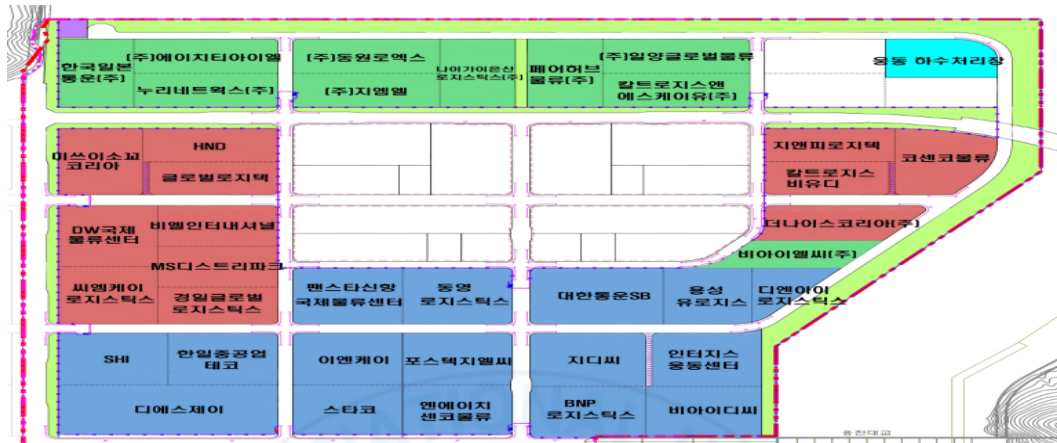
<표 8> 웅동 배후단지 공급규모 및 공급시기 (단위: ㎡)

구분	소계	1단계1차	1단계2차	1단계3차	2단계
조성기간	‘07~’ 20	‘07~ ‘12	‘07~ ‘13	‘07~ ‘14	‘15~’ 20
조성면적(㎡)	3,606천	1,014천	812천	660천	1,120천
입주업체수	38개 (창고31, 제조7)	16개 (창고11, 제조5)	12개 (창고11, 제조1)	10개 (창고9, 제조1)	

자료 : 부산항만공사 내부자료

2. 입주업체 현황

〈그림 3〉 웅동 배후단지 입주업체 배치도



자료 : 부산항만공사 내부자료

웅동 배후단지는 38 개 업체 중 7 개의 제조기업, 운수업 2 개, 물류기업 29 개가 운영 중이다.

3. 옹동 배후단지 물동량 창출 실적

〈표 9〉 옹동 배후단지 물동량 창출 실적 (단위 : TEU)

구분	' 14년	' 15년
합 계	265,498	412,146
운영 업체수	25개사	30개사

자료 : 부산항만공사 내부자료

최근 입주업체가 유입된 옹동지역은 2014 년부터 물동량이 창출되고 있다 비교적 신생 배후단지이나 물동량이 급격히 창출되고 있는 점은 매우 고무적이다. 2015 년 물동량 창출 실적은 41 만 2 천 TEU 에 달하는 것으로 조사 되었다.

IV. 실증분석

제 1 절 분석 방법

한국신용평가 물류산업평가방법론(2013)에 따르면 물류사업은 화물 운송(육상운송, 택배 등), 물류시설운영(물류터미널, 물류단지 등), 물류 서비스(항만하역, 운송주선 등) 등의 3 가지 형태로 분류하고 있다.

본 연구에서는 북컨테이너 배후단지 30 개 업체 옹동 배후단지 38 개 업체 중 재무자료가 있는 운송기업 포함 물류기업과 신항 단독운영 업체 31 개를 선별하였다. 회사설립연도부터 2015 년까지 재무자료 177 개의 자료를 수집하였다. 배후단지 내 물류기업은 제외하며 단독운영업체가 아닌 곳도 제외한다.

한국은행 기업경영분석해설서를 참조하여 성장성, 수익성, 유동성, 안정성, 활동성, 생산성의 대표적인 지표로 5 개년도 추세분석과 상호 비교 분석을 실시하였다.

또한 해당물류기업의 수익성에 관계를 미치는 인과관계를 살펴보기 위하여 회귀분석을 실시하였다. 선행연구를 통하여 물류기업의 수익성에 영향을 미칠 요소로 기업규모를 나타내는 자산, 물류산업의 특성을 나타낼 종업원수, 접대비, 재무안정성을 평가할 요소인 부채비율 그리고 자료의 신빙성여부를 판단할 상장여부를 독립변수로 선택하기로 하였다.

제 2 절 기업경영분석

분석대상에 속하는 신항 배후단지 내 물류기업의 현황은 아래와 같다.

<표 10> 신항 배후단지 물류기업 현황

		북컨테이너	웅동	Total
업체수		20	11	31
재무자료 Total		135	42	177
기업경영분석 재무자료 수	2015	20	11	31
	2014	20	11	31
	2013	20	11	31
	2012	20	5	25
	2011	19	3	22
최초설립일		2006 ~	2010 ~	
면적평균(m ²)		41,408	37,072	39,869

한국은행 기업경영분석을 참조하여 신항 배후단지 내 물류기업의 5 개년도의 지표와 2015 년 기업경영분석 중 비교대상으로 H52.창고 및 운송관련 서비스업(이하 업계표준)의 지표를 선택하여 추세분석과 상호비교분석을 실시하였다.

1. 성장성분석 지표

경영규모와 활동성과를 업계표준과 비교하면 성장성은 크다. 총자산증가율은 웅동에 비해 북컨테이너 배후단지 내 업체가 안정화를 보이고 업계표준보다는 작다.

<표 11> 주요 성장성 지표 분석

지표		북컨	웅동	Total	업계표준*
매출액증가율	2015	14.80	87.87	42.90	2.76
	2014	5.77	13,154.55	3,762.56	6.43
	2013	10.12	25.62	10.85	5.47
	2012	132.58	2.28	125.34	12.72
	2011	556.74	1.73	524.09	18.63
총자산증가율	2015	1.83	7.24	4.03	5.63
	2014	4.24	195.37	72.06	4.49
	2013	-0.92	369.30	73.12	2.11
	2012	6.96	25.04	9.43	3.46
	2011	248.40	2.69	235.47	7.65

* 한국은행 기업경영분석, 창고 및 운송관련 서비스업

2. 수익성분석 지표

매출액 영업이익률에서 2013 년 웅동의 급격한 변화를 제외하면 업계 표준과 비슷한 양상으로 점차 나아지고 있다. 반면 매출액 세전 순 이익률은 연도별 나아지고는 있으나 업계표준에 못 미친다.

<표 12> 주요 수익성 지표분석

지표		북컨	웅동	Total	업계표준*
매출액영업이익률	2015	15.87	-1.22	8.91	9.62
	2014	16.77	-11.56	7.32	9.21
	2013	18.03	-2,410.78	-675.91	8.82

	2012	16.23	3.03	15.60	9.27
	2011	-35.80	3.97	-33.59	10.12
매출액세전순이익률	2015	8.34	-10.02	.86	4.92
	2014	10.50	-27.30	-2.10	4.14
	2013	10.61	-2,563.75	-724.92	2.93
	2012	6.69	3.02	6.51	3.59
	2011	-48.72	4.24	-45.78	3.34

* 한국은행 기업경영분석, 창고 및 운송관련 서비스업

3. 유동성지표 분석

단기지급능력을 평가하는 유동비율은 업계표준보다는 양호하나 연도별로 작아지는 추세이다.

<표 13> 주요 유동성 지표 분석

지표		북컨	웅동	Total	업계표준*
유동비율	2015	122.37	93.23	110.50	84.73
	2014	138.77	112.16	129.33	80.89
	2013	161.78	1,412.08	605.43	81.92
	2012	120.51	83,637.56	16,823.92	67.40
	2011	166.78	4,817.06	609.67	73.21

* 한국은행 기업경영분석, 창고 및 운송관련 서비스업

4. 안정성지표 분석

자기자본비율은 업계표준과 비슷한 양상이나 부채비율은 신항 배후단지 내 업체가 3~5 배정도 높아 채무이행 불능위험성을 가지고 있는것으로 보여진다.

<표 14> 주요 안정성 지표 분석

지표		북컨	웅동	Total	업계표준*
부채비율	2015	225.70	1,427.02	687.75	171.62
	2014	212.81	641.30	355.64	165.96
	2013	241.79	292.19	258.59	172.79
	2012	351.21	35.36	288.04	155.27
	2011	517.65	52.18	473.32	137.00
자기자본비율	2015	39.58	20.98	32.43	36.82
	2014	39.89	22.24	34.01	37.60
	2013	37.70	38.68	38.03	36.66
	2012	33.47	80.28	42.83	39.17
	2011	31.71	82.71	38.67	42.19

* 한국은행 기업경영분석, 창고 및 운송관련 서비스업

5. 활동성분석 지표

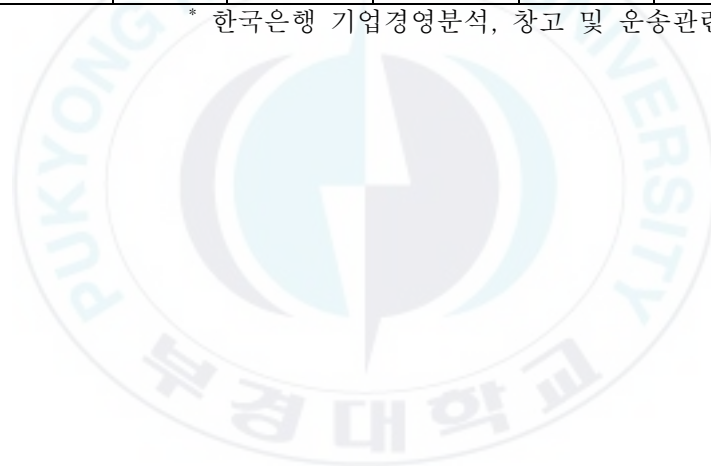
총자산회전율은 업계표준보다 상회하고 점점 나아지고 있다. 신한 배후단지가 업계표준과 비교하면 자산을 활발하게 운용하고 있는 것으로 보여진다.

<표 15> 주요 활동성 지표 분석

지표		북컨	웅동	Total	업계표준*
총자산회전율	2015	0.48	0.58	0.52	0.41
	2014	0.45	0.58	0.49	0.40
	2013	0.42	0.60	0.46	0.39

	2012	0.42	2.60	0.53	0.39
	2011	0.36	2.73	0.50	0.36
자기자본회전율	2015	1.37	6.24	3.36	1.11
	2014	1.25	2.23	1.58	1.08
	2013	1.30	1.20	1.27	1.04
	2012	1.58	4.96	1.74	0.98
	2011	1.49	5.48	1.72	0.84
자본금회전율	2015	2.61	2.67	2.63	1.30
	2014	2.26	3.08	2.53	1.26
	2013	2.06	2.23	2.10	1.25
	2012	2.19	11.01	2.61	1.30
	2011	1.70	10.77	2.21	1.12

* 한국은행 기업경영분석, 창고 및 운송관련 서비스업



제 3 절 회귀분석

1. 회귀분석 자료의 일반적 현황

<표 16> 신항 배후단지 재무자료 현황

업종	N	퍼센트	유효퍼센트	누적퍼센트
물류업	168	75.0	75.0	75.0
운수업	3	1.3	1.3	76.3
제외	7	3.1	3.1	79.5
제조	40	17.9	17.9	97.3
화물운송	6	2.7	2.7	100.0
합계	224	100.0	100.0	

한국신용평가, 물류산업평가방법론에 따라 물류업, 운수업, 화물운송업을 물류기업의 재무자료로 적용하여 총 177 개의 자료를 분석하였다.

<표 16>의 업종 중 제외는 신항외 타 지점과의 영업실적이 함께 있는 재무자료이므로 제외 한다. 신항 배후단지 내 제조기업도 본 연구의 취지에 적합하지 않은 자료이므로 제외한다.

종속변수는 수익성규모와 비율을 대표하는 지표를 활용하였다. <표 17>과 같다.

<표 17> 종속변수

구분	종속변수	내용
수익성 규모	매출액	영업활동 또는 정상적 활동으로부터 얻는 수익
	영업이익	매출총액-(매출원가+판매비 및 일반 관리비)
	당기순이익	매출액-(매출원가+판매비+관리비+영업외 비용+특별손실)+영업외 수익 + 특별이익
수익성 비율	총자본순이익률 ROA	당기순이익/총자산
	자기자본순이익률 ROE	당기순이익/자기자본
	자본금순이익률	당기순이익/자본금

기업경영분석 선행연구를 참조하여 독립변수를 아래와 같이 선택하였다.

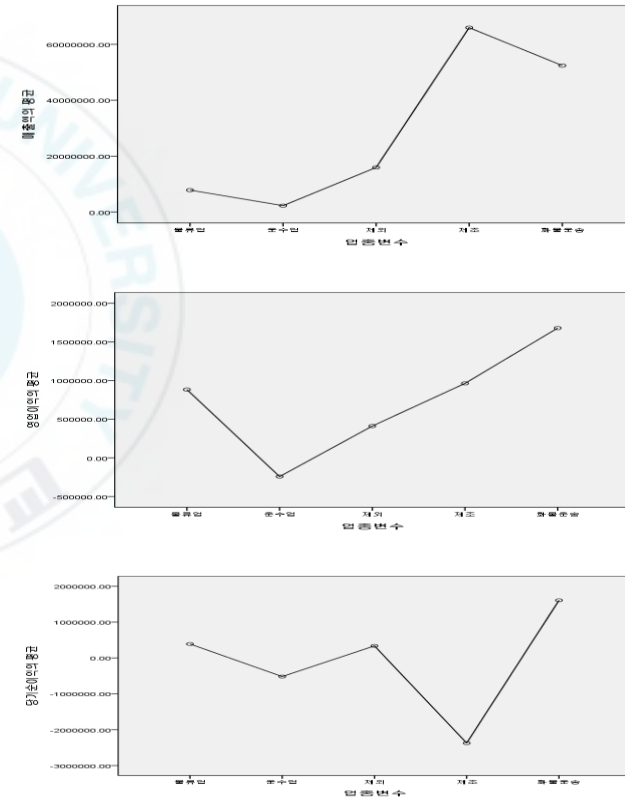
<표 18> 독립변수

독립변수	내 용	연구자	연구내용
자산	자본 +부채	이성엽 (2012)	총자산으로 기업규모 확인
종업원수	DART 내 연도별 기업개황자료 참조	하현구외 (2007)	물류기업의 효율성분석 투입변수 :종업원 수 , 고정자산,자본총계,운영비용 산출변수 :매출액,당기순이익 비효율성의 원인은 인력과다투입
		하귀룡 (2012)	국내물류기업의 경영효율성분석 투입변수:종업원수,고정자산,총자본 산출요소:매출액,당기순이익
접대비	손익계산서,판매비와 관리비내 접대비 항목 참조	모수원 (2010)	접대비 기업 효율성 향상에 기여,DEA 분석
부채비율	부채총액/자기자본	한국신용평가 (2013)	재무안정성 평가요소
상장	금융감독원 Dart 공시자료로 독립된 감사인의 감사자료	최관외 (2008)	비상장기업 회계 기준에 관련 한 설문연구

변수 별 자료의 분석으로 개수, 평균 등을 알아보았다. Unit 는 1,000 KRW 이다.

<표 19-1> 수익성 규모 현황분석

종속변수		N	평균	표준편차	표준오차	최소값	최대값
매출액	물류업	144	7.8376E6	1.57474E7	1.31228E6	3887.00	1.03E8
	운수업	3	2.2822E6	8.08011E5	4.66506E5	1352853.00	2818057.00
	제외	7	1.5944E7	3.36943E6	1.27353E6	11806436.00	20946200.00
	제조	37	6.5963E7	5.16496E7	8.49114E6	586348.00	1.66E8
	화물운송	6	5.2401E7	1.10247E7	4.50081E6	42327733.00	68823954.00
	합계	197	2.0315E7	3.49182E7	2.48782E6	3887.00	1.66E8
영업이익	물류업	164	883506.0915	2.18585E6	1.70686E5	-2067121.00	14237808.00
	운수업	3	-241799.0000	29273.82109	16901.24848	-264694.00	-208815.00
	제외	7	411463.8571	1.27127E5	48049.34675	225970.00	611043.00
	제조	40	962849.3250	8.05670E6	1.27388E6	-26898931.00	19233778.00
	화물운송	6	1.6785E6	1.10352E6	4.50512E5	357612.00	3714063.00
	합계	220	889248.8091	3.89701E6	2.62737E5	-26898931.00	19233778.00
당기순이익	물류업	164	390080.3171	1.60158E6	1.25063E5	-2214901.00	9594828.00
	운수업	3	-517894.0000	1.05079E5	60667.22480	-606037.00	-401610.00
	제외	7	337345.8571	1.10242E5	41667.53204	187190.00	540298.00
	제조	40	-2.3741E6	8.56110E6	1.35363E6	-31592188.00	8532483.00
	화물운송	6	1.6071E6	1.13826E6	4.64691E5	450293.00	3621296.00
	합계	220	-93366.4591	4.02542E6	2.71394E5	-31592188.00	9594828.00



매출액은 총 197개 집계되었고, 제조업의 평균이 65,963백만원으로 물류업 평균보다 높고, 화물운송업과는 비슷함을 알 수 있다.

물류업의 영업이익 평균은 883백만원, 제조업 962백만원이고, 상대적으로 운수업의 영업이익 평균이 낮다.

당기순이익 평균에서는 제조업 -2,374백만원으로 타 업종보다 낮음을 알 수 있다.

수익성 비율측면에서는(<표 19-2> 참조) 살펴보면 총자본순이익율은 물류업 -0.49, 운수업 -4.85, 제조업 -2.18이다. 반면 제조업은 7.78로 크게 상회한다.

자기자본순이익율은 물류업 -1.21, 제조업 -2.18이다.

자본금순이익율은 제조업이 35.71로 물류업 3.25에 비해 높음을 알 수 있다.

제조업의 자산평균은(<표 19-3> 참조) 21,495 백만원으로 물류기업 15,422 백만원보다 많았다.

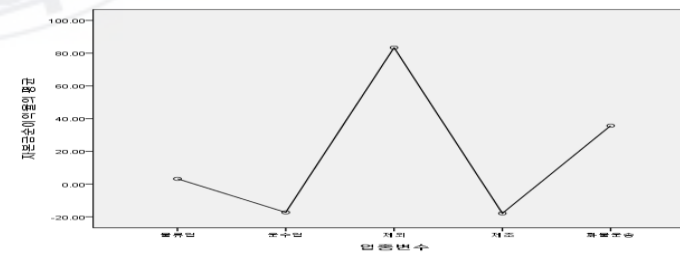
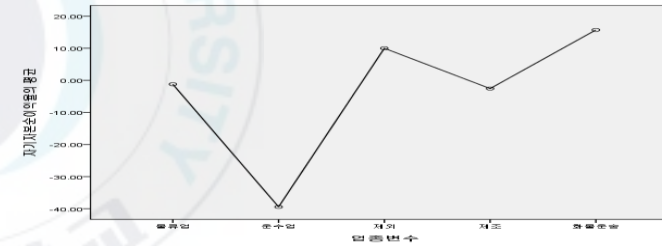
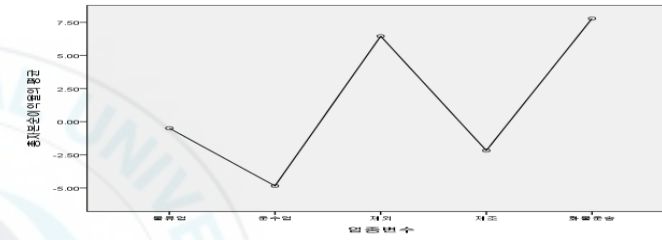
종업원수는 물류업, 운수업, 화물운송의 평균 53.96 명이다.

접대비는 화물운송, 운수업, 제조업 물류업순으로 작아짐을 알 수 있다.

부채비율은 제조업 424.68 보다 낮은 393.46 이다.

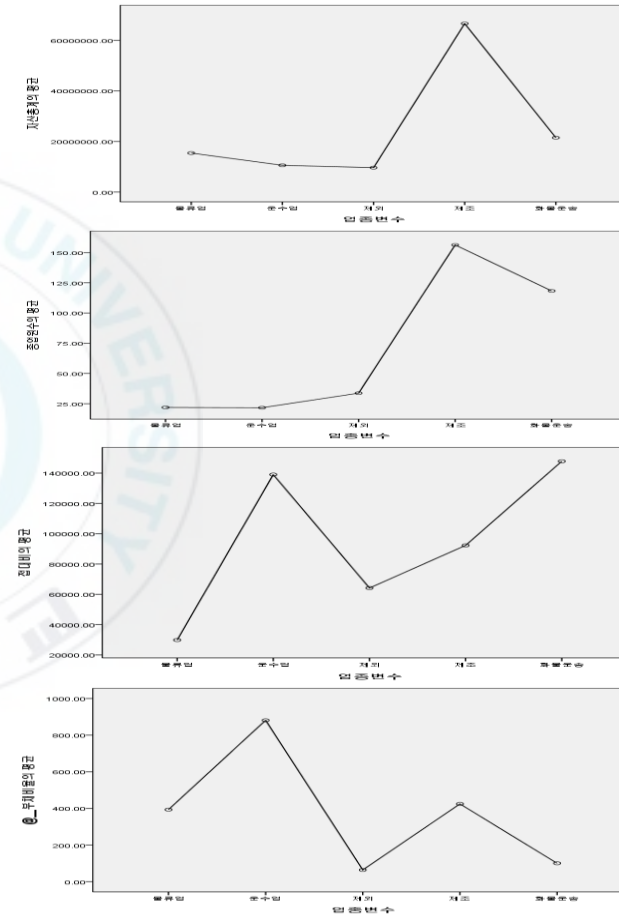
<표 19-2>수익성 비율 현황분석

종속변수		N	평균	표준편차	표준오차	최소값	최대값
총자본순이익율	물류업	164	-4.931	9.47587	.73994	-66.66	22.29
	운수업	3	-4.8467	.97161	.56096	-5.60	-3.75
	제외	7	6.4557	3.96478	1.49855	.99	11.22
	제조	39	-2.1774	10.01894	1.60431	-38.24	11.76
	화물운송	6	7.7833	4.22178	1.72353	2.79	13.43
	합계	219	-4.4038	9.47004	.63993	-66.66	22.29
자기자본순이익율	물류업	159	-1.2094	29.42662	2.33368	-149.72	83.73
	운수업	3	-39.4400	17.55505	10.13541	-56.97	-21.86
	제외	7	9.9943	5.88439	2.22409	1.90	16.80
	제조	35	-2.5631	26.59762	4.49582	-79.20	37.54
	화물운송	6	15.7000	8.38157	3.42176	8.17	31.14
	합계	210	-1.1246	28.44334	1.96278	-149.72	83.73
자본금순이익율	물류업	164	3.2528	54.79196	4.27853	-281.77	247.57
	운수업	3	-17.2633	3.50029	2.02089	-20.20	-13.39
	제외	7	83.3929	42.56647	16.08861	19.64	132.03
	제조	31	-17.8571	122.26794	21.95997	-435.20	243.79
	화물운송	6	35.7067	19.73099	8.05514	11.26	63.70
	합계	211	3.4412	69.59146	4.79087	-435.20	247.57



<표 19-3> 독립변수 현황분석

독립변수		N	평균	표준편차	표준오차	최소값	최대값
자산	물류업	164	1.5423E7	1.27509E7	9.95676E5	80713.00	79655747.00
	운수업	3	1.0581E7	4.44260E5	2.56494E5	10088766.00	10952020.00
	제외	7	9.6441E6	7.32304E6	2.76785E6	3378580.00	19149431.00
	제조	40	6.6641E7	4.83917E7	7.65139E6	8522483.00	1.79E8
	화물운송	6	2.1496E7	8.61984E6	3.51903E6	15542126.00	38543114.00
	합계	220	2.4651E7	3.06137E7	2.06398E6	80713.00	1.79E8
종업원수	물류업	136	21.8897	25.20896	2.16165	.00	120.00
	운수업	3	21.6667	2.08167	1.20185	20.00	24.00
	제외	7	33.7143	9.08688	3.43452	26.00	50.00
	제조	38	156.3683	105.78097	17.15994	.00	325.00
	화물운송	6	118.3333	26.36411	10.76310	79.00	149.00
	합계	190	52.2631	75.32999	5.46501	.00	325.00
접대비	물류업	143	29861.2238	33686.01550	2816.96613	.00	188828.00
	운수업	3	139019.3333	27811.83894	16057.17270	108384.00	162680.00
	제외	7	64160.7143	14555.97805	5501.64257	40851.00	86932.00
	제조	39	92292.1795	91701.67741	14684.02031	127.00	375220.00
	화물운송	6	147811.8333	31728.65830	12953.17051	91192.00	176718.00
	합계	198	48599.0101	59544.79773	4231.66451	.00	375220.00
부채비율	물류업	160	393.4588	623.63847	49.30295	.00	4305.08
	운수업	3	881.1633	451.72571	260.80396	482.43	1371.76
	제외	7	64.2443	22.77386	8.60771	41.31	92.18
	제조	37	424.6795	383.64783	63.07131	1.16	1549.32
	화물운송	6	100.7733	43.16565	17.62230	38.01	170.96
	합계	213	386.6873	572.85622	39.25146	.00	4305.08



2. 상관관계 분석

종속변수와 독립변수의 상관관계를 분석한 결과는 아래와 같다.

<표 20> 상관관계 분석표

상관계수	대출액	영업이익	당기 순이익	총자산 순이익률	자기자산 순이익률	자본금 순이익률	자산	종업원수	접대비	부채비율
대출액	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	1 ,833** 153	,801** ,000 153	,408** ,000 153	,277** ,001 148	,294** ,000 153	,789** ,000 153	,769** ,000 136	,747** ,000 142	-,142 ,084 149
영업이익	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,833** ,000 153	1 ,954** 173	,509** ,000 173	,470** ,000 168	,437** ,000 173	,821** ,000 173	,539** ,000 145	,565** ,000 152	-,152* ,048 169
당기순 이익	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,801** ,000 153	,954** ,000 173	1 ,580** 173	,533** ,000 168	,507** ,000 173	,721** ,000 173	,528** ,000 145	,577** ,000 152	-,217** ,005 169
총자산 순이익률	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,408** ,000 153	,509** ,000 173	,580** ,000 173	1 ,694** 168	,513** ,000 173	,381** ,000 173	,309** ,000 145	,296** ,000 152	-,118 ,126 169
자기자산 순이익률	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,277** ,001 148	,470** ,000 168	,533** ,000 168	,694** ,000 168	1 ,738** 168	,273** ,000 168	,214* ,011 142	,142 ,087 147	-,455** ,000 168
자본금 순이익률	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,294** ,000 153	,437** ,000 173	,507** ,000 173	,513** ,000 173	,738** ,000 168	1 ,262** 173	,249** ,003 145	,244** ,002 152	-,086 ,267 169
자산	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,789** ,000 153	,821** ,000 173	,721** ,000 173	,381** ,000 168	,273** ,000 173	,262** ,000 173	1 ,631** 145	,631** ,000 152	-,034 ,663 169
종업원수	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,769** ,000 136	,539** ,000 145	,528** ,000 145	,309** ,000 145	,214* ,011 142	,249** ,003 145	,631** ,000 145	1 ,635** 130	-,043 ,615 142
접대비	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	,747** ,000 142	,565** ,000 152	,577** ,000 152	,296** ,000 152	,142 ,087 147	,244** ,002 152	,540** ,000 130	,635** ,000 130	1 ,409 148
부채비율	Pearson상관계수 유의화됨 (양쪽) N	-,142 ,084 149	-,152* ,048 169	-,217** ,005 169	-,118 ,126 169	-,455** ,000 168	-,086 ,267 169	-,034 ,663 169	-,043 ,615 142	1 ,409 148

**. 상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의합니다.

*. 상관계수는 0.05 수준(양쪽)에서 유의합니다.

3. 회귀분석

회귀분석을 통해 물류기업의 수익성 규모를 나타내는 매출액, 영업이익, 당기순이익과 수익 비율을 나타내는 총차분순이익률, 자기자본순이익률, 자본금순이익률에 미치는 독립변수를 확인하기 위하여 자산, 종업원수, 접대비, 부채비율, 상장여부를 선정하였다.

각 독립변수와 매출액과의 영향관계를 회귀분석을 통해 분석하였다.

<표 21> 수익성 규모 회귀분석

종속변수	매출액	영업이익	당기순이익
독립변수	비표준화계수 B (표준오차)	비표준화계수 B (표준오차)	비표준화계수 B (표준오차)
(상수)	1.579 (2.070)	-2.272E7*** (4382413.525)	-1.321E7*** (3257141.627)
자산	.695*** (.129)	1425151.613*** (279909.468)	814481.719*** (208037.141)
종업원수	.009*** (.002)	7905.813 (6576.216)	6111.509 (4887.642)
접대비	6.142E-6*** (.000)	17.032*** (4.383)	14.574*** (3.258)
부채비율	-4.433E-5 (.000)	-746.984*** (265.238)	-773.545*** (197.133)
상장	2.034*** (.177)	-265720.755 (481191.693)	-129966.841 (357636.149)
수정된R 제곱	.797	.489	.484
N	122	127	127
F	96.266	25.113	24.674
유의확률	.000a	.000a	.000a

*** P<0.01, ** P<0.05, * P<0.1

수익성을 나타내는 매출액에 영향을 미치는 독립변수 중 자산의 비표준화된 B값은 .695로 매출액에 매우 높은 (+)의 영향을 나타내고 있다. 종업원수의 비표준화된 B값은 .009로 매우 유의하며 접대비와 상장여부도

유의한 영향력을 확인할 수 있었다. 부채비율과는 영향관계를 갖지 않는 것으로 분석됐다.

영업이익에 영향을 미치는 독립변수 중 자산의 비표준화계수 B 값은 1425151.613 로 높은 유의도를 나타내었으며 접대비의 비표준화계수는 17.032 유의한 영향력이 확인된다. 부채비율은 유의확률 0.06 으로 (-)의 영향관계를 나타내고 있는 것으로 분석됐다. 종업원수와 상장여부와는 유의하지 않은 것으로 확인된다.

당기순이익과 높은 유의도를 갖는 독립변수는 접대비와 자산으로 접대비의 비표준화계수는 14.574이고, 자산의 비표준화계수는 814481.719 이다. 부채비율의 비표준화계수 -773.545으로 (-)의 영향을 끼친 것으로 판단 된다. 종업원수와 상장여부와는 관계성은 약한 것으로 나타났다.

<표 22> 수익성 비율 회귀분석

종속변수	총자본순이익율	자기자본순이익율	자본금순이익률
독립변수	비표준화계수 B (표준오차)	비표준화계수 B (표준오차)	비표준화계수 B (표준오차)
(상수)	-128.517*** (16.836)	-184.064*** (57.342)	-182.964* (102.353)
자산	7.654*** (1.075)	11.059*** (3.663)	10.900* (6.537)
종업원수	-.038 (.025)	.032 (.086)	.045 (.154)
접대비	2.115E-5 (.000)	-1.290E-5 (.000)	.000* (.000)
부채비율	-.004*** (.001)	-.031*** (.003)	-.016** (.006)
상장	5.362*** (1.849)	14.055 (6.296)	11.776 (11.238)
수정된R 제곱	.490	.463	.150
N	127	127	127
F	25.250	22.746	5.437
유의확률	.000a	.000a	.000a

*** P<0.01, ** P<0.05, * P<0.1

기업자산을 얼마나 효율적으로 운용했는지 알아보는 총자본순이익률과는 자산의 높은 유의함을 확인하였고, 상장여부 역시 매우 유의한 (+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 부채비율은 베타값이 -0.004 로 (-)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 종업원수, 접대비와는 유의성은 미미하다. 기업자본이 얼마만큼의 이익을 냈는지를 나타내는 지표인 자기자본순이익률과 각 독립변수의 영향관계를 분석하였다. 자산의 비표준화계수는 11.05로 자기자본순이익률과 유의한 영향을 나타냈으며, 부채비율은 (-)의 영향관계를 미치는 것으로 보여진다.

자본금에 대한 당기순이익의 비율로서 투자결정시 참고지표로 사용되기도 한다. 각 독립변수와의 영향관계를 회귀분석하였다. 부채비율과 0.011의 유의확률로 (-)의 영향관계를 나타내고 있다. 자산, 종업원수, 접대비, 상장은 유의하지 않은 것으로 분석되었다.

위의 회귀분석을 종합하여 보면 아래와 같다.

<표 23> 회귀분석 종합

종속변수 독립변수	수익성 규모			수익성 비율		
	매출액	영업이익	당기순이익	총자본순이익률	자기자본순이익률	자본금순이익률
자산	+	+	+	+	+	+
종업원수	+					
접대비	+	+	+			+
부채비율		-	-	-	-	-
상장	+			+		

제 4 절 입주기업 사례분석

<표 24> 입주기업 사례분석

2015 년 재무자료 (Unit : 1,000 KRW)

기업명		A기업	B기업
기업정보	면적(m ²)	37,018	39,525
	설립연도	2007년 04월 11일	2013년 01월 30일
	위치	북컨테이너	웅동
종속변수	매출	2,921,979	2,047,013
	영업이익	309,044	4,914
	당기순이익	79,670	-358,966
	총자본순이익율	.74	-3.60
	자기자본순이익률	2.78	-24.43
	자본금순이익률	2.61	-14.96
독립변수	자산	10,632,154	9,522,086
	종업원수	6	9
	접대비	16,093.	3,059.
	부채비율	266.19	638.18
	상장	상장	상장
특 정			재무안정성관리 비즈니스 확장 필요

비슷한 면적의 기업 두 곳을 선택하여 2015년 재무자료를 통하여 사례 분석을 하였다. 사례기업은 북컨테이너 배후단지에 위치한 A기업과 웅동에 위치한 B기업이다. 매출액 각각 29억과 20억 이다. 그러나 영업이익과 당기순이익에서 큰 차이가 난다. 재무제표를 살펴보면 B기업은 당기순이익이 -3.5억으로 이는 A기업에 비해 이자비용이 많고 영업외 이익이 없는

것이 원인이다. 수익성비율이 (-)인 것은 부채비율이 A기업보다 크기 때문이다.

재무제표와 기업소개 자료를 통한 분석결과 B기업은 채무비율관리로 재무안정성 관리가 필요하고 영업외 이익을 늘이기 위한 비즈니스 확장이 필요하다고 보여진다. 설립연도차이에 따른 영업력, 노하우 부족으로 인한 결과를 배제할 수는 없다. 하지만 B기업은 A기업의 유형으로 비즈니스를 확장하면 수익성과를 높일 수 있을 것으로 판단된다.



V. 결 론

제 1 절 연구결과 요약 및 시사점

본 연구는 선행연구, 문헌검토 등의 실증방법을 통하여 부산항 신항 배후단지 물류기업의 경영실태를 분석하였다. 분석기초자료로 2015 년까지의 재무제표와 손익계산서, 재무비율 등의 자료를 이용하였다. 실증 분석을 통한 결과를 정리하면 다음과 같다.

신항 배후단지의 성장성은 업계표준과 비교하면 크나, 총자산증가율은 작다. 옹동 배후단지의 수익성의 급격한 변화를 제외하면 업계표준과 비슷하게 연도별 나아지고 있으나, 업계표준에는 못 미친다. 유동성은 업계표준보다 좋다. 자기자본비율은 업계표준과 비슷하나 부채비율이 높은 것으로 보아 안정성 면에서는 떨어진다. 활동성지표를 살펴보면 자산을 활발하게 운용하고 있는 것으로 보여진다.

신항 배후단지 물류기업의 수익성 규모인 매출액과 (+)의 유의관계에 있는 것은 자산, 종업원수, 접대비, 상장여부이다. 영업이익과 당기순이익에는 자산과 접대비가 유의성이 높았다. 기업규모가 큰 기업일수록 매출액, 영업이익, 당기순이익이 높았다. 종업원수는 매출액에는 영향을 끼치지만 영업이익과 당기순이익과는 유의관계가 없는 것으로 보아 현재 신항 배후단지 물류기업의 투입노동의 부가가치 효과는 미비한 단순 노무 작업으로 보여진다. 접대비는 매출액, 영업이익, 당기순이익에 유의한 (+)의 영향 관계로 영업활동의 중요성을 확인했다.

수익성 비율측면에서 살펴보면 기업규모가 총자본순이익율, 자기자본순이익율, 자본금순이익율에 유의한 영향관계에 있는 것으로 보아 기업자산의 중요성을 다시 한번 확인하였다. 반면 부채비율은 (-)의 관계로 부채가 기업에 기치는 해악을 파악할 수 있었다.

본 연구를 통한 연구 결과는 다음과 같다. 첫째, 신항 배후단지 물류기업은 수익성을 늘이기 위하여는 자본집약형 전략으로 경영전략을

세워야 할 것이다. 둘째, 전문인력 양성으로 기업 부가가치를 높여야 한다. 셋째, 활발한 영업활동으로 사업영역을 넓혀나가야 할 것이다. 마지막으로 부채비율을 낮추고 기업의 재무안정성을 관리하여 재무비율을 높인다면 수익성에 도움을 받을 수 있다.

제 2 절 연구의 한계 및 향후 연구 방향

본 연구로 과거의 경영실태분석을 통하여 앞으로의 발전방향을 논하였다. 그러나 이는 신행 배후단지로 한정하여 우리나라 전반적인 배후단지 물류기업의 현황을 나타내지는 못함에 아쉬움이 있다. 신행 배후단지 물류업체의 재무자료가 적음도 본 연구의 한계점이라 할 수 있겠다. 더 나아가 톨모델로 삼을 만한 해외 배후단지 물류기업의 경영실태 자료가 있으면 참고로 삼을 수 있겠다. 현장 인터뷰나 설문조사 등을 통한 정성적 평가가 없다는 한계가 있다.

향후 연구는 항만 물류비즈니스의 해외사례를 참조 삼아 현장 전문가들의 의견을 반영한 연구로 발전 되었으면 한다.

참고문헌

● 논문자료

- 국우각 (2013). 업종별 물류기업의 효율성과 생산성에 관한 실증연구. **물류학회지**, 23, 29-49.
- 김민철, 전성빈, &이아영 (2008). 재무비율에 의한 기업가치평가와 투자. **경영교육연구**, 50, 1-19.
- 모수원 (2010.12). 접대비가 운송업의 효율성과 매출액에 미치는 효과. **산업경제연구**, 23(6), 3003-3015.
- 박길영 (2016). 신항 배후단지의 경쟁력 제고 방안 - 북컨테이너 배후단지의 효율성 측정을 토대로. 부경대학교 대학원 국제통상물류학과 박사학위 논문
- 박승락 (2005). 동북아 물류중심 달성을 위한 우리나라 항만의 배후단지 개발전략. **한국동서경제연구**, 16, 2.
- 백종실 (2004). 항만배후단지 중심의 국제물류체계 구축방안. 한국무역학회 국제학술대회, 27-50.
- 손병석, 김운정, 김태복 (2008). 부가가치 물류의 분석적 체계에 대한 연구. **한국항만경제학회지**, 24(1), 61-83
- 송계의 (2012). 부산항 신항과 부산진해경제자유구역의 연계 발전 방안. **한국항만경제학회지**, 28(1), 123-142.
- 신계선 (2007). 항만경쟁력 결정요인 분석과 부산 신항의 발전 전략에 관한 연구. **한국항만경제학회지**, 23(1), 115-148.
- 윤관호 (2016). 우리나라 기업들의 규모별, 업종별 경영분석의 특징에 관한 고찰. **경영교육저널**, 27(1), 83-99.
- 윤순봉 (2012) 물류센터의 기능 및 경쟁력에 대한 연구. 동의대학교 대학원 유통관리학과 물류전공, 경영학석사학위논문
- 이태정 (2009). 접대비 지출과 기업성과의 관계에 대한 실증분석. **경영연구**, 24, 191-209.
- 임영태, 류재영 (2008). 항만배후단지의 물류비즈니스모델에 기초한 물류정책방향, **국토연구원**, 008-56
- 정조형 (2008). 항만배후단지의 경제적 타당성에 관한 연구. 인하대학교 국제통상물류대학원 석사학위논문
- 정홍자, 최해범 (2011). 부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구. **한국항**

만경제학회지, 27(3).

최광수 (2004). 우리나라 항만배후단지의 개발방향과 효과에 대한 실증연구. 인
하대학교 국제통상물류대학원 석박사 학위논문

최승민 (2009). 배후물류단지를 통한 부산 신항 발전방안 (Doctoral
dissertation), 한국해양대학교 해사산업대학원

최영진, 조찬혁 (2013). 공급망 관리에 있어서 납품업체의 정시 납기율이 신용등
급에 미치는 영향. **국제상학**, 28, 181-197.

하귀룡 (2012.2). DEA 모형을 이용한 국내 물류기업의 경영효율성 분석. **영상저
널**, 4(2), 50-62.

하헌구, 최아영 (2007). 우리나라 물류산업의 효율성분석: DEA-ANP 의 적용.
대한교통학회지, 25(3).

● 참고도서

이성엽 (2012). 재무제표분석, 백광옥 43p

임석민 (1998). 국제운송론, 삼영사 119p

이충배, 김종칠, 김성원 (2009). 국제물류론, 박영사

윤석철, 김병기 (2002), 경영분석론, 학문사

장영광 (2010). 제3판 경영분석, 무역경영사

● 인터넷 자료

금융감독원 전자공시시스템 <http://dart.fss.or.kr/>

부산항만공사 <http://www.busanpa.com>

한국신용평가 <http://www.kisrating.com/>

항만법, 법률 제13186호, 2015. 2. 3 타법개정

해양수산부 보도자료

[http://www.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=13476&searchSelect=t
itle&boardKey=10&menuKey=376¤tPageNo=2](http://www.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=13476&searchSelect=title&boardKey=10&menuKey=376¤tPageNo=2)

해양수산부 항만정책과, 2014

해양수산부, 제2차 항만배후단지개발 종합계획 6~7p

한국은행, 2007 기업경영분석해설

● 기타자료

부산항만공사 내부자료

A Study on the Management Performance of Distriparks behind Busan New Port

Hyehyun, Han

Department of International Commerce and Logistics,
Graduate School, Pukyong National University

Abstract

Ministry of Oceans and Fisheries announced the basic plan for port 2016–2020 revised to strengthen international competitiveness and logistics functions through ports. Korean is highly dependent on trade, which is related to international competitiveness. In order to have power of logistics in Northeast Asia, overcoming the external growth limit of port and creating added value through the distriparks are extremely essential. Before discussing the development plan of distriparks behind Busan Newport, I will analyze financial data of logistic centers.

I collected management performances of the logistic centers until 2015 of distriparks behind Busan Newport. I analyzed of growth, profitability, liquidity and activity of the logistics center by the five–year index. In addition, I conducted the regression analysis by selecting independent variables that affect profitability.

The results of this study are as follows. First, the logistics centers should manage capital–intensive. Second, they should increase corporate value by

cultivating professional manpower. Third, they need to expand their business domain. Finally, the financial stability should be managed.

There is a research limitation due to the limited number of data and limited area studies. There is no data on the management status of logistics centers on overseas as a role mode. In addition, no qualitative evaluation through logistic expert interviews or surveys was performed in this study.

I hope this study will help to secure the competitiveness of distriparks behind Busan new port.

