



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](#)

경영학석사 학위논문

부산 신항과 중국 주요 6개
항만터미널 운영사의 경영성과 분석



2019년 8월

부경대학교 대학원

국제통상물류학과

상 환

경영학석사 학위논문

부산 신항과 중국 주요 6개
항만터미널 운영사의 경영성과 분석

The logo of Busan National University is a circular emblem. It features a central stylized 'B' and 'N' intertwined, with a compass rose-like design. The text 'BUSAN NATIONAL UNIVERSITY' is written in a circular path around the top, and '부경대학교' is written around the bottom. The colors are primarily light blue and grey.

지도교수 하 명 신

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함

2019년 8월

부경대학교 대학원

국제통상물류학과

상 환

상환의 경영학석사 학위논문을 인준함.

2019년 8월



위 원 장 경제학박사 김 은 채 (인)

위 원 경제학박사 김 철 수 (인)

위 원 경영학박사 하 명 신 (인)

< 목 차 >

Abstract	ix
표 목차	iv
그림 목차	viii
I. 서론	1
제 1 절 연구의 배경 및 목적	1
제 2 절 연구의 방법 및 구성	2
II. 이론적 배경	5
제 1 절 기업 경영분석에 관한 연구	5
제 2 절 항만 물류기업의 경영분석에 관한 연구	10
III. 중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항의 현황 ..	17
제 1 절 중국 항만터미널 운영사의 현황	17
제 2 절 중국 6개 항만터미널 운영사의 현황	20
1. 상하이국제항무 유한회사	20
2. 선전엔티엔항 유한회사	24
3. 닝보-저우산항 유한회사	28
4. 톈진항 유한회사	32
5. 샤먼항무발전 유한회사	36
6. 다롄항 유한회사	40
제 3 절 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 현황	54
1. 부산신항국제터미널(PNIT)	47

2. 부산신항만(PNC)	48
3. 한진부산컨테이너터미널(HJNC)	49
4. PSA현대부산신항만(HPNT)	50
5. 비엔씨티(BNCT)	52
IV. 분석방법	53
제 1 절 경영분석의 개념	53
제 2 절 재무비율분석	56
제 3 절 연구대상의 선정 및 자료수집방법	62
V. 경영성과분석	65
제 1 절 중국 6개 항만터미널 운영사의 경영성과분석	65
1. 수익성	65
2. 안정성	67
3. 성장성	69
4. 활동성	71
제 2 절 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과분석	73
1. 수익성	73
2. 안정성	74
3. 성장성	75
4. 활동성	76
VI. 결론	78
제 1 절 요약 및 결론	78

제 2 절 연구의 시사점	81
1. 이론적 시사점	81
2. 실무적 시사점	82
제 3 절 한계점 및 향후의 연구방향	82
참고문헌	84
부 록	88



< 표 목 차 >

<표 2-1> 국외 연구 요약	7
<표 2-2> 국내 연구 요약	9
<표 2-3> 항만 물류기업의 경영분석에 관한 연구 요약	14
<표 3-1> 세계 20위권 항만 컨테이너 처리실적	18
<표 3-2> 중국 주요 연해 항만별 분포	19
<표 3-3> 상하이국제항무 유한회사	21
<표 3-4> 상하이항 2013-2017년 물동량 추이	22
<표 3-5> 상하이국제항무 유한회사 시설현황	22
<표 3-6> 상하이국제항무 유한회사 컨테이너부두 시설현황	23
<표 3-7> 상하이국제항무 유한회사 벌크부두 시설현황	23
<표 3-8> 상하이국제항무 유한회사의 임원현황	24
<표 3-9> 선전엔티엔항 유한회사	25
<표 3-10> 선전엔티엔항 2013-2017년 물동량 추이	26
<표 3-11> 선전엔티엔항 유한회사 시설현황	26
<표 3-12> 선전엔티엔항 유한회사 부두 시설현황	27
<표 3-13> 선전엔티엔항 유한회사의 임원현황	28
<표 3-14> 닝보-저우산항 유한회사	29
<표 3-15> 닝보-저우산항 2013-2017년 물동량 추이	30
<표 3-16> 닝보-저우산항 유한회사 시설현황	30
<표 3-17> 닝보-저우산항 유한회사의 임원현황	32
<표 3-18> 텐진항 유한회사	33
<표 3-19> 텐진항 2013-2017년 물동량 추이	34
<표 3-20> 텐진항 유한회사 시설현황	34

<표 3-21> 텐진항 유한회사 부두 소개	35
<표 3-22> 텐진항 유한회사의 임원현황	36
<표 3-23> 샤먼항무발전 유한회사	37
<표 3-24> 샤먼항 2013-2017년 물동량 추이	38
<표 3-25> 샤먼항무발전 유한회사 시설현황	38
<표 3-26> 샤먼항무발전 유한회사의 부두 소개	39
<표 3-27> 샤먼항무발전 유한회사의 임원현황	40
<표 3-28> 다롄항 유한회사	42
<표 3-29> 다롄항 2013-2017년 물동량 추이	42
<표 3-30> 다롄항 유한회사 시설현황	43
<표 3-31> 다롄항 유한회사의 임원현황	44
<표 3-32> 2013-2017년 중국 6개 항만터미널 운영사 물동량 정리	44
<표 3-33> 부산 신항 부두별 시설현황	46
<표 3-34> 신항 2013-2017년 물동량 추이	46
<표 3-35> 부산신항국제터미널(PNIT)	47
<표 3-36> 부산신항국제터미널(PNIT)장비·시설	47
<표 3-37> 부산신항만(PNC)	48
<표 3-38> 부산신항만(PNC)장비·시설	48
<표 3-39> 한진부산컨테이너터미널(HJNC)	49
<표 3-40> 한진부산컨테이너터미널(HJNC)장비·시설	49
<표 3-41> PSA현대부산신항만(HPNT)	50
<표 3-42> PSA현대부산신항만(HPNT)장비·시설	51
<표 3-43> 비엔씨티(BNCT)	52
<표 3-44> 비엔씨티(BNCT)장비·시설	52
<표 4-1> 기업경영분석의 범위	53

<표 4-2> 분석주체별 경영분석의 주요 목적과 분석 대상	54
<표 4-3> 비율분석 체계	57
<표 4-4> 연구의 중국 6개 항만터미널 운영사	63
<표 4-5> 중국 6개 항만터미널 운영사의 경영성과 지표체계	64
<표 4-6> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과 지표체계	64
<표 5-1> 중국 6개 항만터미널 운영사별 자산수익률	65
<표 5-2> 순이익과 총자산(평균)	65
<표 5-3> 중국 6개 항만 터미널 운영사별 영업이익률	66
<표 5-4> 영업이익과 매출액	66
<표 5-5> 중국 6개 항만터미널 운영사별 유동비율	67
<표 5-6> 중국 6개 항만터미널 운영사별 부채비율	68
<표 5-7> 중국 6개 항만터미널 운영사별 주당 순이익증가율	69
<표 5-8> 중국 6개 항만 터미널 운영사별 주당이익	69
<표 5-9> 중국 6개 항만터미널 운영사별 순이익증가율	70
<표 5-10> 중국 6개 항만터미널 운영사별 순이익	70
<표 5-11> 중국 6개 항만터미널 운영사별 주주권익회전율	71
<표 5-12> 중국 6개 항만터미널 운영사별 순이익과 주주권익(평균)	71
<표 5-13> 중국 6개 항만터미널 운영사별 총자산회전율	72
<표 5-14> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 총자산순이익률	73
<표 5-15> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 매출액순이익률	73
<표 5-16> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 유동비율	74
<표 5-17> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 부채비율	74
<표 5-18> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 매출액증가율	75
<표 5-19> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 총자산증가율	76
<표 5-20> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 비유동자산회전율	76

<표 5-21> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 총자산회전율 77



< 그림 목 차 >

<그림 1-1> 연구의 구성 및 흐름 4



**Analysis On Management Performance of Busan New Port and China's 6
Major Port Terminal Operators**

HUAN SANG

*Department of International Commerce & Logistics Graduate School,
Pukyong National University*

ABSTRACT

The objective of this paper is to identify the financial and operational status of Busan New Port and China's 6 container terminal operators. The research is trying to identify the profitability, stability, growth and activity of container terminal operators through financial ratio analysis. The data source for this article is the annual financial report of the operators from Korea and China from 2013 to 2017.

Based on the actual operation of Busan New port container terminal operators and China's 6 port container terminal operators, this paper analyzes 8 financial indicators. The results of the study are as follows: First, operators in Busan New port and China have their own advantages in terms of profitability, stability, growth and security. Second, in general, the financial situation of the 6 container terminal operators in China is slightly better than that of the Busan New port container terminal operators. The asset yield and total asset turnover of China's 6 port container terminal operators are better than those of Busan New port container terminal operators. The current ratio and debt ratio of Busan New port container terminal operators are better than those of China's 6 port container terminal operators. Third, this paper proposes some suggestions for improving profitability for Busan New Port and China's 6 port container terminal operators.

Key Words: Busan New Port, China's 6 Major Port, Container terminal operator, Management performance, Financial analysis

I. 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

세계 경제 발전 과정에서 항만 경쟁은 점차 치열해지고 있으며 이에 중국항만들의 경쟁력이 지속적으로 증가하고 있다. 중국 개혁개방 40년 동안 항만은 개혁개방 정책을 실시하여 급속한 발전을 이루었다. 중국이 연해항만을 개방한 후 지금까지 세계 20위권 항만 중 9개(홍콩항 포함)가 중국항만이다.

중국의 대외개방은 연해지역으로부터 시작되었다. 중국 황해의 다롄항, 중국 발해의 톈진항, 중국 동해의 상하이항과 닝보-저우산항, 중국 대만해협의 샤먼항, 중국 남해의 선전항이 있다. 이들 6개 항만은 중국의 북방에서 남방으로 순차적으로 분포되어 있으며 중국 해안선 1832만 km를 가로지르고 있다. 6개 항만은 중국 항만산업의 대표성을 가지고 있다. 국민 경제가 신속히 발전함에 따라 중국 항만회사는 중국특색의 시장경제특징과 관련업계의 발전특징을 드러내 보이고 있다. 자본시장의 급변과 투자 리스크가 날이 갈수록 커짐에 따라 투자자들은 기대한 투자수익을 얻기 위해 항만회사의 경영상황에 대한 충분한 조사 및 분석이 필요하다. 하지만 가장 중요하고 선행해야 하는 것은 운영사의 재무정보를 분석하는 것이다.

따라서 항만터미널 운영사들이 생산성 향상과 경영수익을 얻기 위해 항만 규모를 확대하면서 운영비 투입 증가로 인한 운영사의 재무건전성에 문제가 초래될 수 있다. 본 연구에서는 중국 항만터미널 운영사와 부산 신항 운영사들의 경영특성을 반영한 재무지표를 활용하여 경영성과의 본질을 규명할 것이다.

현재 항만 운영사업체 경영관리 상황과 과제에 관한 연구 현황을 결부하여 보면 어떻게 하면 중국 항만터미널 운영사와 부산 신항의 경영성과를 더욱 잘 평가하여, 통합적으로 재무분석을 규명해 보고자 하는 것이다.

본 연구는 상기 연구배경을 토대로 중국 항만산업의 발전 현황과 특성을 결합하여 항만운영사의 경영성과를 재무적 관점에서 평가하며 중국 항만과 부산 신항을 대표하고 있는 터미널 운영사들의 재무제표를 분석하였다. 분석을 통해 항만터미널 운영사의 재무상태 개선, 수익성 증대 그리고 경영성과를 향상시키기 위한 운영방안을 제시하였다. 투자자들에게 정확한 의사결정 정보를 제공하여 세계 항만에서 중국 항만의 경쟁력을 향상시킬 수 있을 것으로 기대된다.

제2절 연구의 방법 및 구성

본 연구는 선행연구 고찰과 각종 경영분석(재무지표)을 통해 중국 항만과 부산 신항의 대표하고 있는 터미널 운영사들의 2013년부터 2017년까지의 재무제표를 분석하였다. 연구를 위해 『중국항구연감』, 각 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지, 금융감독원 전자공시시스템에서 제공하는 데이터를 활용하여 중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항 운영사들은 수익성, 안정성, 성장성, 활동성 4가지의 지표를 분석하였다. 본 연구의 중국 주요 6개 항만터미널 운영사는 국가나 지방 정부가 소유권을 가지고 있다.

본 연구에서 선정한 분석대상인 중국 주요 6개 항만터미널 운영사는 상하이항은 상하이국제항무 유한회사(SIPG), 선전항은 선전엔티엔항 유한회사(YTP), 닝보-저우산항은 닝보-저우산항 유한회사, 톈진항은 톈진항 유한회사, 샤먼항은 샤먼항무발전 유한회사(IPC), 다롄항은 다롄항 유한회사(PDA)이다. 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사는 부산신항국제터미널

(PNIT), 부산신항만(PNC), 한진부산컨테이너터미널(HJNC), PSA현대부산
신항만(HPNT), 비엔씨티(BNCT)이다.

본 연구의 구성은 다음과 같다.

제1장에서는 본 연구의 서론 부분으로서 연구의 배경과 목적, 방법 및
구성에 대해 기술하였다.

제2장에서는 이론적 배경으로 기업 경영분석, 항만 물류기업의 경영분석
등 본 연구와 관련된 기존 문헌에 대해 고찰하였다.

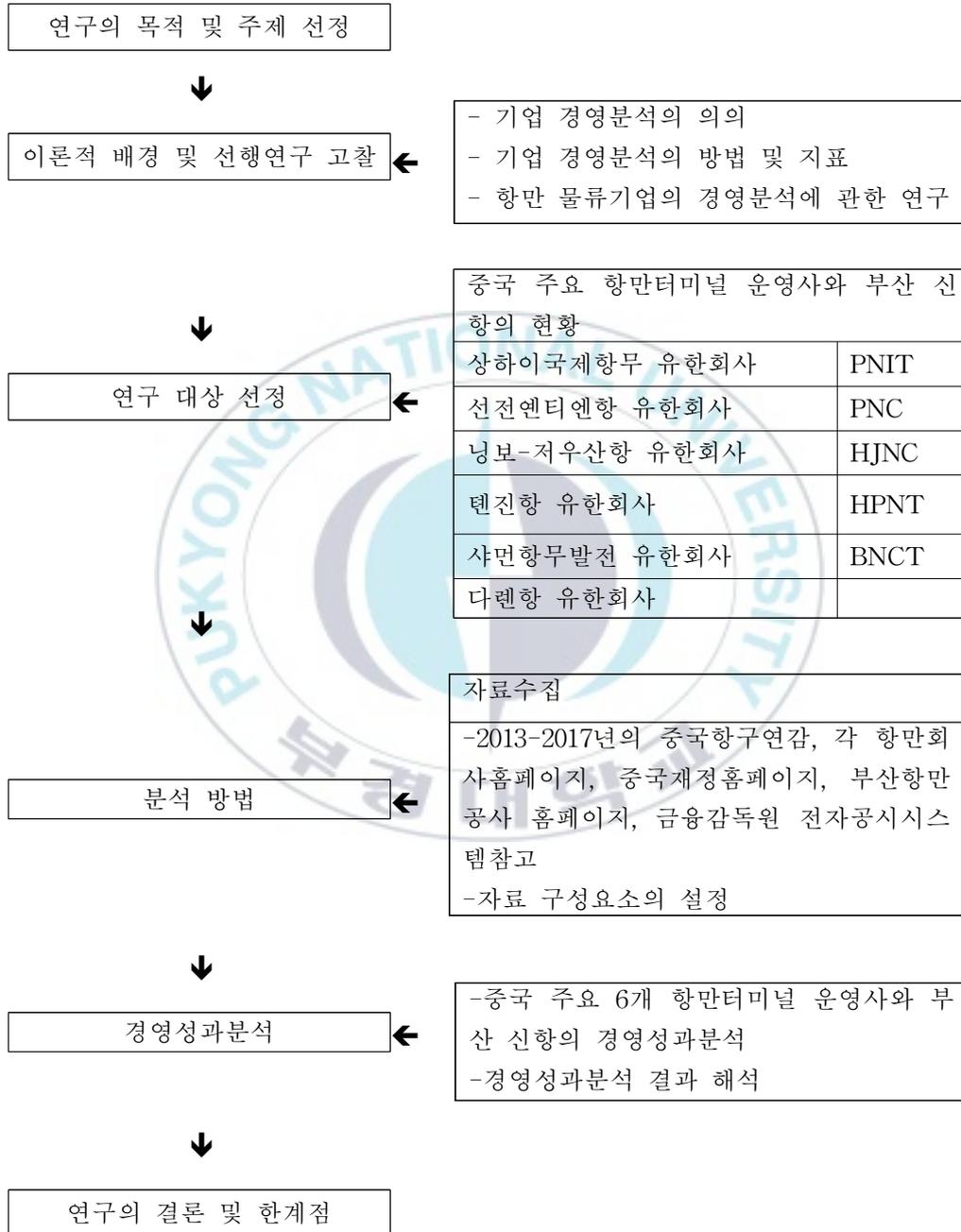
제3장에서는 중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항의 현황을 제시하
였으며 운영사들 현황을 고찰하였다.

제4장에서는 분석방법(재무비율분석)을 위해 경영분석지표 선정, 연구대
상 및 자료 수집방법을 제시하였다.

제5장에서는 경영성과분석 부분으로 중국 주요 6개 항만터미널 운영사와
부산 신항 운영사의 수익성, 안정성, 성장성, 활동성에 대해 분석하였다.

제6장은 본 연구의 결론 부분으로서 연구결과를 제시하였고 한계점과 향
후의 연구방향에 대해 언급하였다.

<그림 1-1> 연구의 구성 및 흐름



Ⅱ. 이론적 배경

제1절 기업 경영분석에 관한 연구

1. 국외 연구

『기업가치 중심의 경영분석』(2010)에 따르면 경영분석(Business analysis)은 기업의 재무제표를 비롯한 회계자료와 기타 관련된 자료들을 기초로 기업의 과거와 현재의 경영실태 및 재무 상태를 판단하고 그 원인을 규명하기 위한 분석이다. 또한 경영분석은 기업의 미래 상태를 예측하여 경영 의사결정에 유용한 정보를 제공하기 위한 분석이다.

David Otley(1999)는 한 기업의 생산성 요소, 경쟁력, 인센티브, 시간 및 속도 경쟁력, 경영 관리, 전략, 미시 경제 환경 등 기업 간 경쟁력의 관점에서 세분화하고 기업 경쟁력 평가 지표 시스템을 제시하고 있으며, 이러한 지표 시스템의 구축은 혁신 촉진 및 기업 경영분석에 긍정적인 역할을 제공한다고 주장하였다.

Peter Drucker(1995)는 8개의 기업경영분석 지표를 제안하였다. 즉 시장을 비롯한 혁신, 생산 효율성, 물리적 자원 및 재정 자원, 수익성, 경영성과, 직원 업적 및 태도 그리고 사회적 책임 등이다. 그는 수익성 극대화가 기업의 주요 목표는 아니지만 핵심 목표라고 제시하였다.

Banker et al.(2000)은 고객 만족도 지표가 회사의 미래 재무성과와 밀접하게 관련되어 있음을 확인하였다. 비 재무지표를 기업 경영분석과정에 통합한 후 기업 재무성과와 비 재무성과가 향상되었다는 점을 제시하였다.

Lin(2007)은 재무지표와 비 재무지표가 잘 조화될 수 있다면 매우 효과적

인 결과를 볼 수 있으며 둘 다 기업경영 분석에서도 똑같은 중요한 위치를 차지한다고 하였다.

Zhang(2002)은 기업 경영분석은 생산 및 관리의 목적을 달성하기 위해 특정 지표 및 표준을 사용함으로써 생산 및 관리 프로세스와 결과의 가치에 대한 판단이다. 이의 핵심은 비용과 소득을 비교하고 적은 비용으로 최대의 소득을 얻는 것이다.

Feng(2001)는 기업 경영성과분석의 시스템은 근본적으로 관리 통제 방법으로 금융 기관이 현재의 상황을 판단하고 판단 과정을 형성하기 위해 미리 결정된 기준과 발생한 결과를 비교하는 것이다. 분석의 주체, 분석의 대상, 분석의 지표, 분석의 기준 및 분석의 보고 등 5 가지 주요 요소로 구성된 결과 통제 시스템으로 서로 관련되어 상호 작용할 수 있다고 하였다.

따라서 오늘날 기업 경영성과분석은 생산 수익성 과정에서 특정 지표를 분석함으로써 기업의 운영 효율성과 운영 결과를 판단하는 과정임을 알 수 있다. 또한 관련 기업경영 활동에 필요한 정보를 제공할 수 있다. 본 연구에서 설계 한 경영성과분석은 주주의 이익 극대화를 보장할 수 있는지 여부와 같은 기업경영 프로세스에서 기업의 최대가치 실현 여부를 판단하고 마지막으로 주식 시장에서 가장 높은 가격을 얻는 것으로 기대된다. 기업의 경영상태를 판단할 수 있는 수치적인 자료로, 주로 자기자본비율 등과 같은 대차대조표의 각 항목 간 비율, 매출이익률 등과 같은 손익계산서의 항목 간 비율 등이 포함된다. 이러한 지표를 통해 기업의 재무상태와 수익성, 성장성을 객관적으로 표현하는 것이 가능하다.

<표 2-1> 국외 연구 요약

연구자	기업경영분석의 정의
David Otley (1999)	한 기업의 생산성 요소, 경쟁력, 인센티브, 시간 및 속도 경쟁력, 경영 관리, 전략, 미시 경제 환경 등 기업 간 경쟁력의 관점에서 세분화되고 기업 경쟁력 평가 지표 시스템을 제시
Peter Drucker (1995)	8개의 기업경영분석 지표를 제안하였음. 즉 시장을 비롯한 혁신, 생산 효율성, 물리적 자원 및 재정 자원, 수익성, 경영성과, 직원업적 및 태도, 사회적 책임
Banker et al. (2000)	고객 만족도 지표가 회사의 미래 재무성과와 밀접하게 관련되어 있음을 확인하였음. 비 재무지표를 기업 경영성과 결과 분석과정에 통합한 후 기업 재무성과와 비 재무성과가 향상되었다는 점을 제시
Lin(2007)	재무지표와 비 재무지표가 잘 조화될 수 있다면 매우 효과적인 것으로 볼 수 있으며 둘 다 기업 경영성과 결과 분석에서도 똑같은 중요한 위치를 차지
Zhang(2002)	기업 경영성과 분석은 생산 및 관리의 목적을 달성하기 위해 특정 지표 및 표준을 사용함으로써 생산 및 관리 프로세스와 결과의 가치에 대해 판단
Feng(2001)	기업 경영성과 분석의 시스템은 근본적으로 관리 통제 방법으로 금융 기관이 현재의 상황을 판단하고 판단 과정을 형성하기 위해 미리 결정된 기준과 발생한 결과를 비교하는 것

2. 국내 연구

김남협(2007)은 한국 5개 중소 건설업체의 3년간 재무제표를 기준으로 경영분석지표와 지수법 분석을 활용하여 분석하였다. 분석 결과 기업의 재무구조는 자본 증가를 통한 자기자본금의 증가가 거의 없는 적은 자기자본으로 매출액에만 의존하는 취약한 재무구조를 가진 것으로 분석되었다. 단기차입금 증가는 유동비율, 부채비율, 자기자본비율 등에 악영향을 미쳐 안정성을 악화시키고 기업 신용도에 문제점이 나타나는 것으로 제시하였다.

김민교(2011)는 한국 대형 국적사인 대한항공과 아시아나항공의 재무상

태를 항공운송업계, 국내 운수업계, 제조업 등과 경영성과를 통하여 재무분석과 종합지수법을 활용해서 분석으로써 항공사의 재무현황과 항공사들의 경영상태에 대해 살펴보았다.

민병철(2012)은 한국 지방자치단체가 설립한 대표적인 공연장들은 지역 주민의 세금부담으로 이어져 지방자치단체의 재무분석, 종합지수법, 질적 분석을 통하여 건전한 공연장의 경영개선을 위해서는 자체수입 증대를 통한 재정자립도의 증가와 효율적인 재무관리의 중요성을 제시하였다.

조혜라(2015)는 경영평가방식의 변화가 공기업의 경영성과에 미친 영향을 회귀분석으로 검토했으며 경영효율성과 공공성을 중심으로 살펴보았다. 구체적으로 재무분석을 통하여 조직효율성, 인사효율성, 재무관리효율성, 수익성, 생산성 등으로 분석하였다.

권수빈(2018)은 한국 공기업 및 준 정부기관 중 4곳의 항만공사(부산, 여수광양, 울산, 인천)를 연구 대상으로 산출한 최근 3년의 경영성과평가 발전방안을 모색하기 위하여 비계량지표와 계량지표를 제시하였다.

<표 2-2> 국내 연구 요약

구분	연구자 및 연구 주제	연구방법	연구내용
한국 항공사의 재무성과 분석	김민교(2011): 대형 국적항 공사의 경영분석에 관한 연구(재무분석 중심으로)	<ul style="list-style-type: none"> 재무분석 지수 법 - 월(Wall) 	대한항공과 아시아나 항 공의 2009년 경영성과와 재무상태를 비교 분석
한국 건설업체 의 재무성과 분석	김남협(2007): 중소건설업 체의 재무구조 분석을 통 한 경영개선방안 연구	<ul style="list-style-type: none"> 재무분석 지수 법 - 월(Wall), 트 렌 트 (Trant) 	한국 5개 중소 건설업체 의 3년간 재무제표를 기 준으로 경영성과를 비교 분석
한국 서비스업 체의 재무분석	민병철(2012): 주요 공연장 재무분석을 통한 재무적 발전방향 연구	<ul style="list-style-type: none"> 재무분석 지수 법 - 월(Wall) 	한국 주요 공연장의 재무 분석을 통해 재무적인 발 전방향 제시
한국 공기업의 경영분석	조혜라(2015): 경영평가 방 식의 변화가 공기업의 경 영성과에 미치는 영향에 관한 연구	<ul style="list-style-type: none"> 회귀분석 재무분석 	경영평가방식의 변화가 공기업의 경영성과에 미 친 영향을 다각적으로 검 토했으며 경영효율성과 공공성을 제시
	권수빈(2018): 항만공기업 의 경영성과평가 발전방 안에 관한 연구	<ul style="list-style-type: none"> 비계량지 표 계량지표 	부산, 여수광양, 울산, 인 천항을 대상으로 공기업 · 준 정부 기관의 경영평 가결과인 종합점수의 관 련성을 제시

제2절 항만 물류기업의 경영분석에 관한 연구

오늘날 항만의 효율성에 대한 연구는 일반화되어 있지만 항만 물류기업의 경영분석에 대한 연구는 많지 않은 편이다. 주요 문헌을 보면 다음과 같다.

Guo(2006)는 현재 중국 컨테이너 항만과 다른 국가와 지역의 동업자 간 효율성 차이를 분석법을 통해 주요 항만의 생산 효율이 전반적으로 다른 국가와 지역의 동업자들보다 높다는 결론을 내렸지만 중국의 많은 항만은 생산 효율에 큰 차이가 있었다. 또한 규모가 큰 임해 항만은 풍부한 자원을 활용해 컨테이너 물동량이 빠르게 늘어나는 반면에 규모가 작은 내륙항은 과도한 건설 물량과 자원부족, 항로의 수심부족 등으로 효율성이 높지 않다는 결론을 제시하였다.

Kuang(2007)은 항만 경영분석 연구에서 경영지표를 선정하고 항만 기업의 효율성을 분석하였다. 항만 운영사의 효율성에 대해 물동량, 항만의 수심 지표 등을 설정하였으며 항만 운영사의 특성과 성장능력, 원가절감의 능력, 경영능력, 회사 규모 등을 분석하였다.

조추홍, 왕웨이(2012)는 항만의 발전 과정을 1, 2, 3세대로 나누어 경제가 발전하면서 세계항만 중 일부가 3세대 항만 기능을 넘어 4세대 항만에 들어왔다. 2012년 중국의 항만은 제 3세대 항만에 여전히 머물면서 가치 증대 서비스, 정보 전송, 배송, 집화, 보관 등 방향으로 서비스 기능이 확대되었다. 항만 또한 지역 경제발전을 가져오는 발전 환경, 기초시설 방면의 좋은 점을 받게 되는데 이것으로 항만의 발전을 효과적으로 견인하고 촉진하는 역할을 하며 항만의 중심 범위를 끊임없이 확대한다. 이와 동시에 항만의 발전과 지역 기초시설 건설에 직접적인 역할을 추진하게 된다. 세계은행의 연구결과에 따르면 도로, 항만, 공항 등 기초 시설은 모두 지역의 총

생산량에 현저한 영향을 준다. 즉 지역 경제발전과 공공 기초 시설과 정비
레 관계가 있다고 제시하였다.

이광진(2014)은 중국 항만 운영사의 2012년 데이터를 바탕으로 중국 항
만 운영사의 주주권 관리 체제의 특징을 정리하여 항만 운영 업체의 수익
성, 안전성, 활동성, 성장성 및 항만 효율성을 실증적으로 분석하였다. 실증
결과에 따르면 중국 항만 운영사의 관리 체제 개선은 중국항만의 수익성,
안전성 및 성장성을 제고 시키지 못하였다. 그러나 주주권 차원의 최적화
된 분배를 이용하여 중국 항만 운영사의 관리 체제를 보완할 수 있다. 중
국 항만 주주권 관리구조에 대한 건의를 제시하였다.

박태환(2015)은 부산 신항의 개장으로 인한 컨테이너 물동량이 신항으로
빠져나갔고 하역요금마저 하락하면서 북항 컨테이너부두 운영사의 어려움
은 심각한 수준에 이르렀다. 이에 북항의 컨테이너부두 운영사는 수익성을
회복하기 위해 대폭의 구조조정을 단행하고, 운영사들 간의 통합을 시도하
고 이와 동시에 선적 운영권의 반납도 추진하고 있는 실정이다. 부산 북항
이 효율 인상을 통해 적자를 극복하기 위한 효율인가제의 시행과 함께 운
영사 통합을 통한 규모의 경제 실현으로 경쟁력 및 수익성을 확보하는 방
안, 부산 항만의 기능 전환으로 북항은 아시아 및 환적 화물을 중심으로
운영하고 신항은 동북아 물류의 Hub로 육성 발전시키는 방안, 물량 연동
임대료제를 통해 운영사들 간의 과당 경쟁을 방지 하는 방안 및 항만인력
구조의 유연성 확보 방안 등을 제시하였다.

김효섭(2015)은 2010년부터 2014년까지 부산 북항의 경영상의 문제점을
파악하고 경영지표 산출 및 부산 신항의 경영지표와 비교 분석하고 종합지
수분석 기법을 활용하여 규모의 차이가 있는 부산 북항과 신항 간의 물동
량 유치 경쟁은 서비스 경쟁이 아닌 가격경쟁을 부추기는 부작용을 발생시
켜, 하역비 인하에 따라 컨테이너터미널 운영사의 경영수지가 악화되고 있

는 원인을 찾아보기 위해 해운항만환경의 변화에 따른 부산항의 컨테이너 터미널 운영현황을 분석하고 운영사들의 경영지표분석을 통해서 부산 북항과 신항 간의 재무구조의 차이점과 부산항 컨테이너터미널 운영사간의 경쟁력 강화와 재무구조 개선 및 수익성 증대를 위한 방안을 제시하였다.

이주호, 원승환, 최나영환, 윤원영(2016)은 글로벌 운영사, 민간 운영사, 공공 운영사로 구성된 글로벌 운영사의 세계 시장 점유율은 지속적으로 상승하고 있으며 전체 시장 내에서 집중도는 비슷한 수준을 나타내었다. 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 경영 현황을 파악하기 위해 재무제표를 기반으로 재무분석과 부실예측분석을 실시하였다. 분석 결과를 종합적으로 파악하기 위하여 2011년부터 2015년까지의 수익성, 활동성, 안정성 각각을 단일한 지표로 산출하였다. 표지셔닝(Positioning)맵을 사용하여 재무분석에 따라 군집화 하였다. 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 시장 및 경영 현황을 다양하고 세밀하게 분석함으로써 현재의 글로벌 컨테이너 터미널 운영 시장에 대한 종합적인 시각을 제시하였다.

정인회(2019)는 부산항 컨테이너 터미널 운영사인 5개사를 분석대상으로 2012년부터 2017년까지의 북항과 신항 컨테이너 터미널 운영사들의 재무성과를 분석하였다. 추가지표로 기업 경영분석의 산업평균비율을 표준비율로 하여 비교하였다. 재무비율 분석을 동시에 시각적으로 파악할 수 있는 장점을 가진 원형 도표법을 사용하였으며 각 컨테이너 터미널 운영사의 재무상태와 경영실태를 객관적으로 확인하였다는 의의가 있다.

여송(2008)은 중국 항만 운영사의 경영성과를 경쟁력과 재무분석의 두 가지 측면에서 살펴보았다. 즉 물동량, 항만작업능력, 항만조건, 항만관리효과, 수익성, 안정성 등으로 분석한다. 이로부터 전면적이고 객관적인 결론이 나온다. 재무분석지표로 운영사 경영지표기준에 따라 항만업계 발전 특성과 중국 정부에서 발표된 기업 경영지표체계를 갖춘 항만 운영상태를 비

경영지표를 통해 항만 경쟁력 상황과 운영성과에 반영할 수 있다. 이런 지표 체계를 통해 본격적인 항만 운영사의 경영성과를 개선하였다. 기존 항만 운영사에 대해 분석할 때에 회계자료 등의 한계를 항만의 경영성과와 경쟁력 수준까지 검증할 수 있는지 여부를 위한 유효한 검증을 판단한다. 그밖에 2006년의 항만 운영사의 경영성과의 최종결과에 근거하여 투자자에게 건의를 제공하여 참고하도록 하였다.

왕건(2011)은 항만 경영성과 분석지표를 선택하는 과정에서 그 발전과정을 참고로 근본 출발점을 고객 만족도로 정하고 각각 내외·부의 경영성과 지표를 만들어야 한다고 주장하였다. 외부지표는 화물의 물동량, 적재효율, 선박의 항만 체류시간 등이 포함된다. 내부의 재무지표는 재고자산의 회전율, 유동비율, 대차대조표, 자본 수익율, 자산 부채비율, 자산 수익율, 안전성 지표, 품질 지표, 정박 이용률 지표, 창고이용률 지표, 기계 및 시설 이용률 지표 등이 포함된다. 외부 지표는 선적 및 하역능력지표, 문제해결 시간지표, 수리 및 반품 비율 지표, 유연성 지표 등이 있다. 구체적으로 적용할 때 항만은 상응한 도표를 설계하고 자체의 상황으로부터 출발하여 각종 지표의 가중치를 확정해야 하고 관련 분야의 전문가를 초빙하여 각 항만의 개발 단계부터 시작하여 다양한 지표와 가중치를 동적으로 조정하고 기업의 경영성과를 평가하였다.

배려(2012)는 중국 항만 운영사의 주주권 구조는 극히 특별하여 기관 위주의 투자가 수를 이루는 영국과 미국의 주주권 구조와 다르다. 중국 항만 관리 체제는 공급능력이 크게 부족한 역사적 조건하에서 만들어진 것으로 기본적으로 중앙 정부의 직속 항만을 중앙과 지방정부가 관리한다. 중국의 항만 관리체제 개혁은 고정 불변한 항만 체제의 기틀과 관련된다. 항만과 관련된 관리 기구 간의 권력과 이익의 재분배 등의 문제가 있다. 따라서 기존 연구에서 경영성과를 재무지표로 평가하는 항만 운영사의 특수성에

맞추기 위해서 항만 운영사의 재무지표를 SPSS의 회귀분석을 통해 항만 운영사에 대해 종합적인 평가를 진행하였다. 따라서 항만 운영사의 경영성과분석 결과에 따르면 다른 업종과 다른 것으로 나타났다. 항만 운영사의 주식 구조를 최적화하는 건의를 제시하였다.

<표 2-3> 항만 물류기업의 경영분석에 관한 연구 요약

구분	연구자 및 연구 주제	연구방법	연구내용
중국 항만 기업의 경영 효율성 분석	Guo (2006): DEA모델의 중국 항만 운영사 효율성 분석	• DEA	DEA분석 방법을 통해 중국컨테이너 항만 내륙항은 과도한 건설 물량과 자원부족 항로의 수심부족 등으로 효율성이 높지 않다는 결론을 제시
	Kuang (2007): 초효율 CCR-DEA를 통한 중국 항만 운영사들의 효율성 평가 연구	• DEA	지표를 선정하고 항만 운영결과 체계를 확립하여 항만 기업의 "종합 효율성"을 분석
	조추홍,왕웨이(2012): 중국 항만의 발전 추세 연구	• 회귀분석	항만의 발전을 효과적으로 견인하고 촉진하는 역할을 하며 항만의 중심 복사 범위를 끊임없이 확대한다. 지역 경제 발전과 공공 기초 시설과 정비례 관계가 있다고 제시
	이광진(2014): 중국 항만 운영사의 주주권 구조와 항만 효율성에 관한 연구	• 회귀분석	운영사의 주주권 구조와 경영 효율성을 분석
한국 컨테이너 터미널	박태환(2015): 컨테이너 터미널 운영사의 수익성 개선방안에 관한 연구	• 재무분석	북항 7개의 운영사의 (영업이익률, 매출액 증가율, 유형자산 증가율, 총자산 증가율)을 분석
	김효섭(2015): 부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영분석에 관한 연구	• 재무분석 • 종합지수법 - 월	부산항의 컨테이너터미널 운영사들의 재무분석을 바탕으로 운영사의 수익 개선 방안

운 영 사 의 경 영 성 과 분 석	구	(A.Wall), 트 렌 트 (Trant)	을 제시
	이주호, 원승환, 최나영 환, 윤원영(2016): 글로벌 컨테이너 터미널 운 영사의 시장 및 경영 현황	<ul style="list-style-type: none"> • 재무분석 • 부실예측 모형 	글로벌 컨테이너 터미널 운영 사의 세계 시장에 대한 시장 집중도를 분석하고, 경영 현황 을 재무성과 분석하고 포지셔 닝 맵을 분석하여 군집화를 제안
	정인회(2019): 부산항 컨테이너 터미널 운영 사의 재무성과 분석	<ul style="list-style-type: none"> • 재무분석 	부산항 컨테이너 터미널 운영 사인 5개사를 분석대상으로 2012년부터 2017년까지의 북 항과 신항 컨테이너 터미널 운영사들의 재무성과를 분석 하였다. 추가지표를 기업 경영 분석의 산업평균비율을 표준 비율과 비교
중 국 항 만 운 영 사 의 경 영 성 과 분 석	여송(2008): 중국 항만 운영사의 경영 효율성 에 관한 연구	<ul style="list-style-type: none"> • 재무분석 	중국 항만 경쟁력과 재무분석 을 통한 운영사들은 기업 경 쟁력과 경영 효율성을 분석
	왕건 (2011) : 중국 항 만 경영실태 평가 연구	<ul style="list-style-type: none"> • 재무분석 	항만 경영성과 분석지표를 선 택하는 과정에서 그 발전 과 정을 참고로 근본 출발점을 고객 만족도로 정하고 각각 내외 · 부의 경영성과지표를 만들어야 한다고 주장
	배려(2012): 중국 항만 운영사의 조직구조가 경영성과에 미치는 영 향	<ul style="list-style-type: none"> • 회귀분석 	운영사의 조직구조가 운영사 의 경영성과에 미치는 영향을 제시

위에서 선행연구를 살펴보면 연구자들은 오랫동안 모색한 재무분석의 보
완 방법으로 해당 연구자들은 재무지표를 개선하기 위해 노력해 왔다. 각
환경에서 기업 자신의 경영분석에 대해 합리적이고 과학적인 평가를 할 수

있도록 하였다. 각 업종마다 다양한 발전 특성이 있기 때문에 다양한 업종 환경에 직면하고 있다. 미래의 발전 방향, 경영 상황 등은 다를 것이다. 공개된 재무지표, 발전 상황 등과 상응한 재무지표체계를 구축한다. 이를 통해 기업의 경영 현황을 효율적으로 분석할 수 있다. 또한 한 기업의 발전 상황을 간편하고 체계적으로 분석할 수 있다.



Ⅲ. 중국 주요 항만터미널 운영사와 부산 신항의 현황

제1절 중국 항만터미널 운영사의 현황

중국 항만터미널 투자지역으로 보면 항만 터미널 운영사가 투자한 컨테이너항만은 주로 연해지역에 분포되어 있으며 90%가 중국에 집중되어 있다. 상대적으로 말하면 연해 5대 항만군은 중장삼각형(中長三角), 주삼각형(珠三角), 환발해만(環渤海灣)과 동남연해지역(東南沿海地區)에 투자가 비교적 밀집하여 각각 6개, 7개, 6개, 5개 항만 운영사가 투자한데 비해 서남연해항구군(西南沿海港口群)은 투자가 비교적 적어 현재 2개 항만 운영사만 투자하고 있다. 최근 중국 항만에는 다음과 같은 특징이 나타나고 있다.

(1) 종합적인 대형 중심항만이 지속적으로 빠른 속도로 발전하고 있다.

지역경제 일체화 행정이 빨라지고 운송기술이 끊임없이 진보함에 따라 중국의 대형 중심항만은 위치와 자연조건 등 지리적 우세를 갖고 있다. 양호한 서비스 기능으로 비교적 큰 발전을 갖고 있으며 경제활동에서의 지위와 역할도 갈수록 중요해지고 있다.

(2) 항만의 화물통과 능력이 과잉되는 추세를 보이고 있다.

항만업계의 전체 공급과 수요 측면에서 보면 비록 무역 수요가 감소했지만 항만기업의 물동량은 여전히 확장 추세이다. 최근 몇 년 동안 끊임없이 부두 정박장을 신축 및 개축하여 항만업계의 공급과잉이 점점 두드러지고 있다. 세계 경제의 성장이 둔화됨에 따라 중국 국내경제의 성장속도가 계속 느려지고 있으며 공급과 수요의 불균형은 지역 간 항만경쟁을 격화시키

고 있다.

(3) 항만업계의 통합이 가속화 되고 있다.

항만의 경쟁력을 강화하고 무질서한 경쟁을 피하고 지역경제의 발전을 촉진하기 위하여 국가교통관리부문과 지방정부의 추진하에 중국 항만업종의 통합이 가속화되고 있다.

2016년부터-2017년까지 세계 20위권 항만 컨테이너 처리실적 기준을 보면 중국 항만이 총 9개 포함되고 있으며 중국 대륙의 항만이 8개 차지하고 있다. 상하이항, 선전항, 닝보-저우산항, 광우저항, 청도항, 텐진항, 샤먼항, 다롄항 순서가 <표 3-1>을 보이고 있다 .

<표 3-1> 세계 20위권 항만 컨테이너 처리실적

(단위: 만/TEU)

2017년	2016년	항만 명	국가	2016년	2017년	증가율
1	1	상하이	중국	3713	4023	8.3
2	2	싱가포르	싱가포르	3090	3367	8.9
3	3	선전	중국	2398	2521	5.1
4	4	닝보-저우산	중국	2157	2461	14.3
5	5	홍콩	중국	1981	2076	4.8
6	6	부산	한국	1946	2047	5.2
7	7	광저우	중국	1885	2037	8.1
8	8	청도	중국	1805	1830	1.4
9	9	두바이	아랍에미리트	1477	1537	4.0
10	10	텐진	중국	1452	1506	3.7
11	12	로테르담	네덜란드	1239	1373	10.9
12	11	포트클랑	말레이시아	1317	1198	-9.0
13	14	앤티워프	벨기에	1004	1045	4.1
14	15	샤먼	중국	961	1038	8.0
15	13	가오슝	대만	1046	1027	-1.9
16	16	다롄	중국	958	971	1.3
17	18	로스앤젤레스	미국	886	934	5.5
18	17	함부르크	독일	891	882	-1.0
19	19	탄중펠레파스	말레이시아	828	835	0.9
20	20	임사반	태국	723	778	7.7

자료: 「중국항구연감」, 2018, 연구자 정리.

상기 세계 20대 항만 컨테이너 처리실적을 기준으로 중국 6개 항만 유한 회사를 선정하였다. 홍콩항은 일국양치 정책으로 인한 외부투자 중심으로 운영되기 때문에 중국정부가 소유권을 가지지 않고 있어 선정하지 않았다. 광저우항과 청도항을 선택하지 않은 이유는 광저우항은 2017년부터 증권거래를 시작했으며 그 전에 재무상황을 공개하지 않기 때문에 자료가 없고 제약이 있어 선정하지 않았다. 그리고 청도항은 2013년 홍콩 증권거래소로 시작되었으나 환율 등 많은 차이가 있기 때문에 선정하지 않았다.

중국 주요 연해 항만별 분포에 따르면 다음 <표 3-2>과 같이 정리를 하였다.

<표 3-2> 중국 주요 연해 항만별 분포

연해 항만	발해	톈진항
	황해	다롄항
	동해	상하이항, 닝보-저우산항
	대만해협	샤먼항
	남해	선전항

기업 관계는 기업조직을 몇 개 부분으로 나누고 각 부분 사이에 존재할 수 있는 각종 관계를 명시하는 것이다. 기업 관계에 대한 인식을 통해 구성원 자기의 조직 내의 사업을 정확히 알고 사업에 참여도 높일 수 있다. 기타 부분의 구성원도 조직의 조화성을 강화할 수 있다. 따라서 항만업체의 관계도 마찬가지이다.

제2절 중국 6개 항만터미널 운영사의 현황

1. 상하이국제항무 유한회사 (Shanghai) 현황

1) 상하이항 소개

상하이항은 장강삼각주(長江三角洲)의 앞부분에 위치해 있고 장강동서운수로와 해상남북운수로의 교차점에 위치해 중국 연해의 주요한 중심항으로 중국의 대외개방과 국제경제대순환에 참여하는 중요 항만이다. 상하이 대외무역물자의 99%가 상하이항을 통해 출입되고 매년 대외무역물동량이 중국 연해 주요 항만의 20% 정도를 차지한다.

2) 상하이국제항무 유한회사 소개

상하이 국제항무 유한회사는 1988년 10월 21일에 설립되었다. 중국 중앙정부가 소유권을 가지고 있으며 상하이시 지방 정부가 관리하고 있고 상하이국제항무 유한회사가 운영하고 있다. 상하이시국유자산 감독관리위원회, 아시아길투자유한회사, 상하이통성투자유한회사, 상하이국유자산경영유한회사 등의 주식유한회사로 각각 44.23%, 26.54%, 16.81%, 1.43%의 지분을 보유하고 있다. 등록 자본은 2317367.465만 위안이다. 주요 업무는 네 가지 분야로 나뉜다. 컨테이너부두, 잡화부두, 항만 물류업무, 항만 서비스 등 네 가지 분야로 구성되어 있다. 현재 하역, 운송과 창고, 항운, 육운, 대리 등 서비스를 포함한 항만 물류산업 체인이 형성되었다. 상하이 국제항무 유한회사는 상하이시에 지사 12개 및 내설 기관 3개가 있으며 자회사 29개가 있다.

그리고 상하이국제항무 유한회사는 중국 대륙에서 가장 큰 항만기업이다. 현재 중국 대륙에서 가장 큰 항만 주식제 기업이며 지금은 전 세계 물동량 제2위, 컨테이너 물동량 제1위를 처리하고 있는 종합적인 항만기업이다. 상하이 국제항무 유한회사는 전 세계에서 미주·유럽·호주·아프리카 및 동북아·동남아 등 지역은 200여개의 정기선을 직항할 수 있는 노선을 개설하였다. 매일 컨테이너 운항 수는 2183개로 중국에서 컨테이너선이 가장 많은 항만으로 꼽힌다.

<표 3-3> 상하이국제항무 유한회사

구분	세부 내용
영어 이름	Shanghai International Port (Group) Co., Ltd. (SIPG)
설립 일	1988년10월21일
주소	상하이시 홍커우구 둥다명로 358호 국제항만사무빌딩
E-mail	600018@portshanghai.com.cn
우편주소	200080
홈페이지	http://www.portshanghai.com.cn
사업 분야	국내외 화물의 하역, 저장 및 수륙운송, 컨테이너부착, 제조와 임대, 국제항운, 보관, 가공은 국제 여객들에게 선박대기 출하선 서비스제공
주주 지분	상하이시 국유자산 감독관리위원회 (44.23%), 아시아길 투자유한회사 (26.54%), 상하이통성투자유한회사 (16.81%), 상하이 국유자산 경영유한회사 (1.43%) 등
기업 유형	유한회사
등록 자본	2317367.465 (만 위안)
자 회사	지사가 12개 및 내설 기관 3개가 있으며 자회사가 29개 주식에 투자한 기업은 14개

자료: 상하이 국제항무 유한회사 홈페이지 참고 연구자 정리.

3) 물동량 처리 실적

상하이항의 컨테이너 물동량 데이터를 관찰한 결과 2013년에서 2017년까지 전체적으로 증가한 것으로 나타났다. 2016년에서 2017년 사이에 뚜렷한

증가 추세를 보인다. 2013년에서 2017년까지 화물 처리량 데이터에 따르면, 2013년부터 2016년까지 물동량이 약간 감소하였고, 2016년부터 2017년까지 증가 상태로 나타났다. 전반적으로 모두 양호하였다 <표 3-3>.

<표 3-4> 상하이항 2013-2017년 물동량 추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017
물동량	68273	66954	64906	64482	70542
컨테이너 물동량	3362	3529	3654	3713	4023

자료: 「중국항구연감」, 2013-2017, 연구자 정리.
 주: 물동량(만TON/년), 컨테이너 물동량(만TEU/년).

4) 시설 현황

상하이국제항무 유한회사 시설 현황은 선석 수가 563개 있으며 총 선석 길이는 72500m이고 최대수심이 17.5m에 달한다. 접안능력은 10000DWT 이상 적재량의 선박은 172척이 동시 정박을 할 수 있다.

<표 3-5> 상하이국제항무 유한회사 시설현황

구분	부두길이(m)	선석 수(개)	최대수심(m)	접안능력 (DWT×ships)
상하이국제항무 유한회사	72500	563	17.5	10000×172

자료: 「중국항구연감」, 2017, 연구자 정리.

상하이항은 주로 포집, 진동, 호동, 명동, 성동, 관동, 이동 7개 컨테이너 부두로 구성되어 있으며 석탄, 라경, 장화빈, 용오, 라광 5개 벌크부두로 구성되어 있다.

<표 3-6> 상하이국제항무 유한회사 컨테이너부두 시설현황

구분	포집	진동	호동	명동	성동	관동	이동	합계
부두길이 (m)	900	1566	1250	1110	3000	2600	1641	12067
선석 수 (개)	3	5	4	4	9	7	7	39
수심 (m)	10.5	13.2	12.5	12.8	16	17.5	10.5	
크레인 (대)	11	26	16	16	34	26	13	142
CY (만㎡)	27.9	94.7	78.4	82.7	148.6	141.8	61.1	635.2
창고면적 (만㎡)	135	250	180	70	430	500	180	1745

자료: 상하이국제항무 유한회사 홈페이지.

<표 3-7> 상하이국제항무 유한회사 벌크부두 시설현황

구분	석탄	라경	장화빈	용오	라광	합계
부두길이(m)	2025	2460	1283	1360	1943	12248
선석 수(개)	14	17	7	8	11	57
수심(m)	14.3	13.2	10.5	8.5	13.2	
CY(만㎡)	20.8	28.7	25.1	18.8	33.5	126.9
창고면적(만㎡)		1.65	5.33	5.2		12.18

자료: 상하이국제항무 유한회사 홈페이지.

5) 조직구조

상하이국제항무 유한회사의 직원 수는 2017년 말 기준으로 총 17213명이다. 학력별로 분류하면 석사 2.29%, 학사 29.44%, 전문대학 28.90%, 중등전문 및 이하 39.37% 비율을 차지하고 있다. 직종별기준에 따르면 기술직원 13.93%, 재무직원 2.79%, 행정관리직원 6.42%, 기타직원 76.86% 비율을 차지하고 있다.

<표 3-8> 상하이국제항무 유한회사의 임원현황

이사			
회장	부회장	이사	사외 이사
陳戊源 (진술원)	白景濤 (백경도)	嚴俊 (엄준), 王爾璋 (왕일장) 庄曉晴 (장효성), 鄭少平(정소평)	管一民(관일민) 杜永成(두영성) 李軼梵(이일범)
감사			
감사회 주석	감사		
高亢(고강)	唐士芳(당사방), 周源康(주원강) 劉剛(유강), 呂勝洲(여승주)		
기업의 고위 관리자			
총재	부총재	이사회비서	부재무감독
嚴俊 (엄준)	倪路倫(니루륜), 方懷瑾(방회진) 王海建(왕해진), 丁向明(정향명) 王琳琳(왕린린), 楊智勇(양지용) 張欣(장흔), 張敏(장민)	丁向明 (정향명)	余偉 (여위)

자료: 재정 홈페이지.

2. 선전엔티엔항 유한회사 (Shenzhen-Yantian) 현황

1) 선전엔티엔항 소개

선전동부에 위치한 엔티엔항은 30여년의 발전을 통해 괄목할 만한 성과를 거두었고 세계 컨테이너항만의 3위에 등극되었다. 엔티엔항은 중항구(中港區), 서항구(西港區), 동항구(東港區)로 3개 작업구역으로 구분된다. 현재 중항구 구역은 1, 2, 3기 컨테이너부두 및 확장공사는 완성되었고 서항구 구역은 조만간 전부 건설될 예정이며 현재 이미 20개의 대형심수부두를 건설하였는데 해안선의 길이가 8,212m이고 수심이 17.4m에 달하며 세계에서 가장 큰 20만 톤급 초대형선박들이 정박할 수 있다. 동항구 구역은 부분적

으로 해역을 매립하였다.

2) 선전엔티엔항 유한회사 소개

선전엔티엔항 유한회사는 1985년 02월 26일에 설립되었다. 중국 중앙 정부가 소유권을 가지고 있으며 선전시 지방 정부가 관리하고 있고 선전엔티엔항 유한회사가 운영하고 있다. 선전시 지방 정부가 투자하여 100%의 지분을 가지고 있다. 등록 자본은 453000만 위안이다. 주요 업무는 투자, 개발건설과 경영관리, 국내외 물류, 창고저장, 운송, 정보, 전자상거래 등이다. 선전엔티엔항 유한회사는 풍부한 항만 물류 및 기타 종합적인 개발 운영 경험을 갖고 있다.

또한 선전엔티엔항 유한회사에 입각하여 “일대일로” 등 중국 국가 전략에 따라 국내외의 전 방위적인 항만 배치를 실현하고 체계를 구축할 계획이다.

<표 3-9> 선전엔티엔항 유한회사

구분	세부 내용
영어 이름	Shenzhen Yantian Port Group Co.,Ltd. (YTP)
설립 일	1985년02월26일
주소	광둥성 선전시 엔티엔구 엔티엔항 하이강빌딩 18-19층
E-mail	yph000088@yantian-port.com
우편주소	518000
홈페이지	http://www.ytport.com
사업 분야	투자, 개발건설과 경영관리, 국내외 물류, 창고저장, 운송, 정보, 전자상거래 등
주주 지분	선전시
기업 유형	유한회사
등록 자본	453000 (만 위안)
자 회사	자회사 28개

자료: 선전엔티엔항 유한회사 홈페이지 참고 연구자 정리.

3) 물동량 처리 실적

2013년에서 2017년까지 선전엔티엔항 컨테이너 처리량의 데이터에 따르면 전반적 추세는 상승하였고 2015년부터 2016년까지 변동이 나타났다. 화물처리량 실적에 따르면 2013년에서 2016년까지 약간 하락하였고 2016년부터 2017년까지 증가 추세를 보였다.

<표 3-10> 선전엔티엔항 2013-2017년 물동량 추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017
물동량	23398	22324	21706	21410	24097
컨테이너 물동량	2327	2403	2421	2398	2521

자료: 「중국항구연감」, 2013-2017, 연구자 정리.
 주: 물동량(만TON/년), 컨테이너물동량(만TEU/년).

4) 시설 현황

선전엔티엔항 유한회사 시설 현황은 선석 수가 20개 있으며 총 선석길이는 9078m이고 수심이 17.6m를 달한다. 접안능력은 100000적재량의 선박은 8척, 150000-200000적재량의 선박은 10척이 동시에 정박을 할 수 있다.

<표 3-11> 선전엔티엔항 유한회사 시설현황

구분	부두길이(m)	선석 수(개)	최대수심(m)	접안능력 (DWT × ships)
선전엔티엔항 유한회사	9078	20	17.6	100000×8 150000-200000×10

자료: 「중국항구연감」, 2017, 연구자 정리.

엔티엔항은 주로 엔티엔 국제, 다삼만 2개 컨테이너부두로 구성되어 있으며 해주전만 석탄 벌크부두로 구성되어 있다.

<표 3-12> 선전엔티엔항 유한회사 부두 시설현황

구분	컨테이너부두		벌크부두
	엔티엔 국제	다삼만	해주전만 석탄
부두길이(m)	6806	2430	900
선석 수(개)	20	7	5
수심(m)	17.6	15.5	15
크레인(대)	326	134	

자료: 선전엔티엔항 유한회사 홈페이지.

5) 조직구조

선전엔티엔항 유한회사의 직원 수는 2017년 말 기준으로 총 714명이다. 학력별로 분류하면 박사 0.14%, 석사 5.32%, 학사 25.21%, 전문대학 23.67%, 중등전문 및 이하 45.66% 비율을 차지하고 있다. 직종별기준에 따르면 기술직원 8.96%, 생산직원 58.12%, 마케팅직원 0.70%, 재무직원 13.59%, 행정관리직원 18.63% 비율을 차지하고 있다.

<표 3-13> 선전엔티엔항 유한회사의 임원현황

이사				
회장	이사		사외 이사	
喬宏偉 (교홍위)	栗森(리묘), 徐曉陽(서효양), 黃黎忠(황여충), 喬宏偉(교홍위), 劉南安(유남안)		李若山(이약산), 宋萍萍(송평평), 黃勝藍(황승람)	
감사				
감사회 주석	감사		직원 대표 감사	
吳福良(오복량)	吳福良(오복량), 王沛航(왕비항)		賴宣堯(이선요)	
기업의 고위 관리자				
총재	부총재	이사회비서	부재무감독	기사장
黃黎忠 (황여충)	馮強(봉강), 李安民(이안민), 黃旋(황선), 孫曉冬(손효동)	陳磊(진레이)	凌平(링평)	李峰 (이봉)

자료: 재정 홈페이지.

3. Ningbo-저우산항 유한회사 (Ningbo-zhoushan) 현황

1) Ningbo-저우산항 소개

Ningbo-저우산항은 세계 제 4대 항만으로서 중국의 제 3대 항만이다. 총면적은 9,365 km²로서 절강성 동부 (浙江省東部), 장강삼각주(長江三角洲)의 남쪽에 위치하여 있다. 어업, 항만, 관광 등 3대 우위를 보유하고 있다. 중국 최대의 생산, 가공, 판매기지이다.

그리고 Ningbo-저우산항은 중국 대륙의 중요한 컨테이너 원양 항만이다. 국가의 주요한 중심항 중의 하나이다. 중국 국내의 중요한 철광석중계기지 와 원유중계운송기지이며 중국 국내의 중요한 액체화학 공업 저장 및 운수 기지이다. Ningbo-저우산항은 자연조건이 우월하고 지역적우세가 뚜렷하고 효율성도 높다는 3가지 특점을 갖고 있다. 따라서 다목적 운송망이 완비되고 항만의 중심지가 끊임없이 확대 되었다.

2) Ningbo-저우산항 유한회사 소개

Ningbo-저우산항 유한회사는 1994년 09월 09일에 설립되었다. 중국 중앙 정부가 소유권을 가지고 있으며 Ningbo-저우산항 유한회사 운영하고 있다. 저장성 항만 투자운영유한회사 투자한 주식유한회사로 100%의 지분을 가지고 있다. 등록 자본은 700000만 위안이다. 주요 경영 업무는 항만 운영관리, 부두임대, 하역운반, 선박대리, 창고보관, 항만 철도공사, 항만 기계, 컨테이너보수, 선박쓰레기의 처리 등이다.

<표 3-14> Ningbo-저우산항 유한회사

구분	세부 내용
영어 이름	Ningbo Zhoushan Port Company Limited
설립 일	2007년02월00일
주소	저우산 임성 웡산로 555호 저우산항무빌딩 B좌
E-mail	ird@nbport.com.cn
우편주소	316000
홈페이지	http://www.nbport.com.cn
사업 분야	항만 운영관리, 부두임대, 하역운반, 선박대리, 창고보관, 항만 철도공사, 항만 기계, 컨테이너보수, 선박쓰레기의 처리 등
주주 지분	저장성 항만 투자운영유한회사
기업 유형	유한회사
등록 자본	700000 (만 위안)
자 회사	자회사 51개

자료: Ningbo-저우산항 유한회사 홈페이지 참고 연구자 정리.

3) 물동량 처리 실적

Ningbo-저우산항의 컨테이너 물동량 데이터를 통해 2013년에서 2017년까지 전체적으로 증가한 것으로 나타났다. 2016년에서 2017년 사이에 뚜렷한 증

가 추세를 보였다.

<표 3-15> 닝보-저우산항 2013-2017년 물동량 추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017
물동량	80978	87346	88929	92209	100933
컨테이너 물동량	1732	1945	2063	2157	2461

자료: 「중국항구연감」, 2013-2017, 연구자 정리.

주: 물동량(만TON/년), 컨테이너물동량(만TEU/년).

4) 시설 현황

닝보-저우산항 유한회사 시설 현황은 선석 수가 322개 있으며 총 선석길이는 45221m이고 수심이 18.2m에 달한다. 초대형 선박이 자유롭게 드나들 수 있다. 접안능력은 100000적재량의 선박은 160척, 50000적재량의 선박은 90척, 100000적재량의 선박은 22척, 300000적재량의 선박은 5척이 동시에 정박을 할 수 있다.

<표 3-16> 닝보-저우산항 유한회사 시설현황

구분	부두길이 (m)	선석 수 (개)	최대수심 (m)	접안능력 (DWT × ships)
닝보-저우산항 유한회사	45221	322	18.2	10000×160, 50000×90 100000×22, 300000×5

자료: 「중국항구연감」, 2017, 연구자 정리.

닝보-저우산항은 용강항구, 잔해항구, 북륜항구, 대사항구, 천산항구, 메이산항구, 샹산항구, 석표항구, 정해항구, 선가면항구, 러당산항구, 고정항구, 형산항구, 양산항구, 사교항구, 초화산항구, 금당항구, 육형항구, 마오항구 총 19개 다목적 부두로 구성되어 있다. 그리고 현재 620여개의 정박

장이 있다. 만 T급 이상의 대형 정박장은 160여개 5만 톤급 이상의 대형 · 특수 심수 정박장은 90여개 있다.

“닝보-저우산항 총 체적계획 (2014-2030년)”에 따르면 닝보-저우산항은 북륜항구, 양산항구, 룽형항구, 형산항구, 천산항구, 금당항구, 대사항구, 진항항구, 메이산항구 등 9개 항구를 주요한 항구로 하고 종합운송을 위주로 한다. 승사항구, 대산항구, 진해항구, 백천항구, 마아오항구 등 5개 항구는 중요한 항구로 한다. 해양산업을 위주로 하면서 종합운송을 돌보고 있다. 정해항구 · 석포항구 · 상산항구 · 용강항구 · 선자면항구 등 5개 항구는 일반 항구로 정의한다.

5) 조직구조

닝보-저우산항 유한회사의 직원 수는 2017년 말에 기준으로 총 15250명이다. 학력별로 분류하면 석사 2.39%, 학사 26.28%, 전문대학 24.16%, 중등 전문 및 이하 47.17% 비율을 차지하고 있다. 직종별기준에 따르면 기술직원 9.18%, 생산직원 63.56%, 마케팅직원 0.26%, 재무직원 2.41%, 행정관리 직원 21.53%, 기타직원 3.07% 비율을 차지하고 있다.

<표 3-17> 닝보-저우산항 유한회사의 임원현황

이사			
회장	이사	증권업 무 대표	사외 이사
毛劍宏 (머건홍)	陳志昂(진지양), 毛劍宏(머건홍), 宮黎明(공리명), 蔣一鵬(장일봉), 陳國潘(진국반), 金星(김성), 鄭少平(정소평)	蔡宇霞 (채우하)	許永斌(허영빈) 楊梧(양우) 張四綱(장사강) 呂靖(여정)
감사			
감사회 주석	감사회 부주석	감사	직원 대표 감사
徐淵峰 (서연봉)	金國平 (김국평)	蔡琳琳(채린린) 徐淵峰(서연봉) 金國平(김국평)	胡耀華(호요화) 林朝軍(임조군)
기업의 고위 관리자			
총재	부총재		이사회비서
宮黎明 (공리명)	蔣一鵬(장일봉), 陳國潘(진국반), 江濤(강도), 石煥挺(석환팅)		蔣偉(강위)

자료: 재정 홈페이지.

4. 텐진항 유한회사 (Tianjin) 현황

1) 텐진항 소개

텐진항은 텐진시의 해하 입해구에 위치하여 있고 북경-텐진-하북 도시군과 환발해경제권의 합류점에 위치해 있으며 중국 북방의 중요한 종합성항만과 대외무역항만이다. 2014년 1월 1일, 중국이 최초로 인공 개척한 북시항로가 텐진항에서 정식으로 개장되었다.

2) 텐진항 유한회사 소개

텐진항 유한회사는 1996년 07월 26일에 설립되었다. 중국 중앙 정부 소

유권을 가지고 있으며 텐진시 지방 정부는 관리하고 있고 텐진항 유한회사가 운영하고 있다. 텐진시 교통위원회 설립된 주식유한회사로 100%의 지분을 가지고 있다. 등록 자본은 360090.67만 위안이다. 주요 경영 업무는 항만 토지의 개발, 하역운반, 창고저장, 화물중계, 여객운수, 운송서비스, 항만 시설, 설비 및 항만 기계의 임대, 보수, 상품 포장가공 등이다. 30만 톤급 선박이 자유롭게 드나들 수 있는 세계적 인공 심수항이다.

또한 대외 연계가 광범위하여 세계 180여개 나라와 지역의 500여개 항만과 무역거래를 하고 있었다. 컨테이너선 항로가 120개에 달하며 월별 550여 편의 항공편이 연결되어 있다. 그리고 서비스 기능이 완비되고 중국 국가에서 유일하게 유라시아대륙교가 국경을 통과하는 통로를 가진 항만이다.

<표 3-18> 텐진항 유한회사

구분	세부 내용
영어 이름	Tianjin Port Co.,Ltd.
설립 일	1996년07월26일
주소	텐진시 빈해신구 진항로 99호
E-mail	tianjinport@tianjin-port.com
우편주소	300461
홈페이지	http://www.tianjin-port.com
사업 분야	항만 토지의 개발, 하역운반, 창고저장, 화물중계, 여객운수, 운송서비스, 항만 시설, 설비 및 항만 기계의 임대, 보수, 상품 포장가공 등
주주 지분	텐진시 교통위원회
기업 유형	유한회사
등록 자본	360090.67 (만 위안)
자 회사	자회사 63개

자료: 텐진항 유한회사 홈페이지 참고 연구자 정리.

3) 물동량 처리 실적

2013년부터 2017년까지 텐진항 컨테이너 처리량이 안정적으로 증가하였다. 2013년부터 2016년까지 화물 처리량이 지속적으로 상승하였고 2013년부터 2014년까지 물동량이 뚜렷하게 증가하였지만 2016년부터 2017년까지는 물동량이 급격히 감소하였다.

<표 3-19> 텐진항 2013-2017년 물동량 추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017
물동량	50063	54002	54051	55056	50057
컨테이너 물동량	1300	1405	1411	1452	1506

자료: 「중국항구연감」, 2013-2017, 연구자 정리.

주: 물동량(만TON/년), 컨테이너물동량(만TEU/년).

4) 시설 현황

텐진항 유한회사 시설 현황은 선석 수가 160개 있으며 총 선석길이는 37634m이고 현재 주 항로의 수심이 이미 21m에 달한다. 세계 항로 등급이 가장 높은 인공 심수항을 건설하였다. 30만 톤급 원유 선박과 국제에서 가장 초대형 컨테이너선이 입항할 수 있다. 접안능력은 10000적재량의 선박은 122척, 30000적재량의 선박은 1척, 200000적재량의 선박은 3척이 동시에 정박을 할 수 있다.

<표 3-20> 텐진항 유한회사 시설현황

구분	부두길이 (m)	선석 수 (개)	최대수심 (m)	접안능력 (DWT × ships)
텐진항 유한회사	38700	160	22	10000×122, 30000×1 200000×3

자료: 「중국항구연감」, 2017, 연구자 정리.

텐진항 유한회사는 주로 동강 항구, 남강 항구, 북강 항구, 임항 경제구 남부 구역, 남항구 동부 지역 5개 부두로 구성되어 있다.

<표 3-21> 텐진항 유한회사 부두 소개

구분	동강 항구	남강 항구	북강 항구	임항 경제구 남부 구역	남항구 동부 지역
주요 기능	컨테이너, 하역, 환적 및 서비스 제공 등.	잡화항구	컨테이너 및 잡화처리	원유, 식용유, 신에너지 및 제조업	석탄 및 광석의 하역

자료: 텐진항 유한회사 홈페이지.

5) 조직구조

텐진항 유한회사의 직원 수는 2017년 말에 기준으로 총 7917명이다. 학력별로 분류하면 학사 49.55%, 전문대학 20.53%, 중등전문 및 이하 29.92% 비율을 차지하고 있다. 직종별기준에 따르면 기술직원 17.12%, 생산직원 31.67%, 재무직원 2.89%, 행정관리직원 12.25%, 기타직원 36.07% 비율을 차지하고 있다.

<표 3-22> 텐진항 유한회사의 임원현황

이사				
회장	부회장	이사	사의 이사	증권업 무 대표
梁永崋 (양영봉)	馬全胜 (마전승)	趙明奎(조명), 孫彬(손빈) 梁永崋(양영봉), 張鳳路(장봉로) 馬全胜(마전승), 劉慶順(유경순)	席西民(석유민) 郭耀黎(곽요리)	齊立巍 (제리위)
감사				
감사회 주석	감사			직원 대표 감사
王存杰 (왕존걸)	王存杰(왕존걸), 姚志剛(요지강), 王健(왕건)			董靖臣(동정진) 李輝(이휘)
기업의 고위 관리자				
총재	부총재	이사회비서	부재무감독	
劉慶順 (유경순)	諸葛濤(제갈도) 付强(부장)	郭小薇 (곽소웨이)	諸葛濤 (제갈도)	

자료: 재정 홈페이지.

5. 샤먼항무발전 유한회사 (Xiamen) 현황

1) 샤먼항 소개

샤먼항은 내항과 외항 두 개로 구분되어 주로 샤먼시 (廈門市) 와 복건성 (福建省) 의 대중국과대외무역 운임을 수행하며 강서성 (江西省) 의 일부 물자의 중계 임무도 수행한다. 샤먼항은 항만이 광활하고, 수심이 깊고, 얼지 않고, 안개가 적고 바람을 피할 수 있는 등의 이점이 있다. 1만 톤급의 큰 배가 조수의 영향을 받지 않고 언제든지 드나들 수 있는 중국 동남연해 (東南沿海)의 천연 항만이다.

2) 샤먼항무발전 유한회사 소개

샤먼항무발전 유한회사는 1999년 04월 21일에 설립되었다. 중국 중앙 정부 소유권을 가지고 있으며 샤먼시 지방 정부는 관리하고 있고 샤먼항 유한회사 운영하고 있다. 샤먼국제항만사무주식 유한회사는 55.13%의 지분을 소유하고 있으며 마신기는 1.38%의 지분을 보유하고 있다. 중국농업은행주식유한회사는 나머지 0.95%의 지분을 보유하고 있다. 등록 자본은 53100만 위안이다. 주요 경영 업무는 선박에 항만 시설을 제공하고 항만 구역내에 화물 상하차, 창고, 물류서비스, 컨테이너 하역, 화물 및 그 포장에 대한 간단한 가공처리, 물류 공급망 관리를 제공하며 물류 방안과 자문 업무 등이다.

<표 3-23> 샤먼항무발전 유한회사

구분	세부 내용
영어 이름	Xiamen Port Development Co.,Ltd. (IPC)
설립 일	1999년04월21일
주소	푸젠성 샤먼시 후리구 동강베이로 31호 항무빌딩 20-21층
E-mail	liux@xmgw.com.cn
우편주소	361006
홈페이지	http://www.xmgw.com.cn
사업 분야	선박에 항만 시설을 제공하고 항만 구역내에 화물 상하차, 창고, 물류서비스, 컨테이너 하역, 화물 및 그 포장에 대한 간단한 가공처리, 물류 공급망 관리를 제공하며 물류 방안과 자문 업무 등
주주 지분	샤먼국제항만사무주식유한회사 (55.13%) , 마신기 (1.38%) , 중국농업은행주식유한회사 (0.95%)
기업 유형	유한회사
등록 자본	53100 (만 위안)
자 회사	자회사 7개

자료: 샤먼항무발전 유한회사 홈페이지 참고 연구자 정리.

주: 물동량(만TON/년), 컨테이너물동량(만TEU/년).

3) 물동량 처리 실적

2013년부터 2017년까지 데이터를 통해 샤먼항 컨테이너 처리량이 지속적으로 상승하였다. 화물 처리량 데이터에 따르면 2013년에서 2017년까지의 전반적인 상승 추세를 보였다. 2015년에서 2016년 사이에 변동이 나타났다.

<표 3-24> 샤먼항 2013-2017년 물동량 추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017
물동량	19088	20504	21023	20911	21046
컨테이너 물동량	800	857	918	961	1038

자료: 「중국항구연감」, 2013-2017, 연구자 정리.
 주: 물동량(만TON/년), 컨테이너물동량(만TEU/년).

4) 시설 현황

샤먼항무발전 유한회사 시설 현황은 선석 수가 41개 있으며 총 선석길이는 11220m이고 수심이 14m에 달한다. 접안능력은 10000적재량의 선박은 41척, 50000적재량의 선박은 2척이 동시에 정박을 할 수 있다.

<표 3-25> 샤먼항무발전 유한회사 시설현황

구분	부두길이 (m)	선석 수(개)	최대수심 (m)	접안능력 (DWT × ships)
샤먼항무발전 유한회사	29658	165	14	10000×41, 50000×2

자료: 「중국항구연감」, 2017, 연구자 정리.

샤먼항무발전 유한회사는 주로 동도, 허핑, 오통 3개 부두로 구성되어 있으며 동도부두는 컨테이너, 크루즈, 석탄 및 광석 하역이 주요기능이다. 허핑부두는 관광 서비스 제공이 주요기능이다. 오통부두는 벌크 하역과 관광

서비스 제공이 주요 기능을 한다.

<표 3-26> 샤먼항무발전 유한회사의 부두 소개

구분	동도 항구		
	동도	허핑	오통
부두길이(m)	9500		2400
선석 수(개)	52	3	
주요 기능	컨테이너, 크루즈, 석탄 및 광석 하역	관광 서비스 제공	벌크 및 관광 서비스 제공

자료: 샤먼항무발전 유한회사 홈페이지.

5) 조직구조

샤먼항무발전 유한회사의 직원 수는 2017년 말에 기준으로 총 4971명이다. 학력별로 분류하면 학사 17.82%, 전문대학 30.38%, 중등전문 및 그 이하 51.82% 비율을 차지하고 있다. 직종별기준에 따르면 기술직원 8.69%, 생산직원 73.79%, 마케팅직원 3.98%, 재무직원 3.38%, 행정관리직원 10.16% 비율을 차지하고 있다.

<표 3-27> 사면항무발전 유한회사의 임원현황

이사				
회장	이사		사외 이사	증권업무 대표
陳朝輝 (진조휘)	吳岩松(오암송), 蔡立群(채립군) 陳朝輝(진조휘), 許旭波(허옥파) 張桂仙(장계선), 江孔亮(강공량)		劉鷺華(유로화) 初良勇(초양용) 林曉月(임효월)	朱玲玲 (주령령)
감사				
감사회주석	감사			직원 대표 감사
廖國省 (료국성)	廖國省(료국성), 林學玲(임학령) 劉曉龍(유효룡)			吳偉建(오위건) 詹競瑜(잔경우)
기업의 고위 관리자				
총재	부총재	이사회비서	부재무감독	기사장
吳岩松 (오암송)	楊清泉(장정진) 黃曉紅(황효홍)	劉翔(유향)	王珉(왕민)	于海濱 (우해빈)

자료: 재정 홈페이지

6. 다론헬 유한회사 (Dalian) 현황

1) 다론헬 소개

다론헬은 랴오둥 반도 남지역의 다론헬만 내에 위치하여 있으며 항만은 광활하고 수심이 깊으며 겨울에 얼지 않기 때문에 톤의 화물선이 문제없이 정박할 수 있어 동북지역의 가장 중요한 대외무역 항만이다. 다론헬은 중국 동북 3성의 경제 중심지이다. 세계에서 160 여개 국가와 지역에 300 여개 항만 간의 해상무역경제 네트워크 구축하기 위해 컨테이너 국제선 75조척을 운영시키고 있다.

2) 다론헬 유한회사 소개

다론헬 유한회사는 1951년 01월 01일에 설립되었다. 중국 중앙 정부 소

유권을 가지고 있으며 랴오닝성 지방 정부가 관리하고 있고 다롄항 유한회사가 운영하고 있다. 랴오닝 동북아시아항만항공발전 유한회사 (다롄시 정부 국유자산 감독관리 위원회)가 100%의 지분을 가지고 있다. 등록 자본은 1208315.6만 위안이다. 주요 경영 업무가 국제 및 국내 화물의 하역, 운송, 중계운송, 창고보관 등 항만 업무와 물류서비스 여객에게 선박 대기시설과 상하선시설 및 서비스 항만물류 및 항만 정보기술문의 서비스를 제공이 있다.

다롄항 유한회사는 중국 국내에서 30만 톤급 원유부두 (45만 톤급 유조선 하역 가능)와 원유 탱크군을 보유하고 있다. 연간 8000만 톤의 원유를 생산할 수 있는 동북지역에서 중요한 석유제품 및 액체화학제품의 비축과 분배기지이다. 그리고 다롄항 국내외 100여개 항만에 연결되어 있는 내륙 컨테이너선 정기선은 100여개의 항로를 가지고 있으며 동북지역의 중요한 컨테이너 중심항으로서 대외 무역 컨테이너 물동량이 동북지역의 97%를 차지하고 있다.

<표 3-28> 다론헩 유한회사

구분	세부 내용
영어 이름	Dalian Port (PDA) Company Limited
설립 일	1951년01월01일
주소	랴오닝성 다론헩시 보세구 대요만신항 비지니스빌딩
E-mail	service@portdalian.com
우편주소	116004
홈페이지	http://www.dlport.cn
사업 분야	국제 및 국내 화물의 하역, 운송, 중계운송, 창고보관 등 항만 업무와 물류서비스는 여객에게 선박 대기시설과 상하선시설 및 서비스항만물류 및 항만 정보기술문의 서비스를 제공
주주 지분	랴오닝 동북아시아항만항공발전 유한회사 (다론헩시 정부 국유자산 감독관리 위원회)
기업 유형	유한회사
등록 자본	1208315.6 (만 위안)
자 회사	자회사 24개 및 대외 투자 회사는 41개

자료: 다론헩 유한회사 홈페이지 참고 연구자 정리.

3) 물동량 처리 실적

2013년부터 2017년까지의 데이터를 살펴보면 다론헩 컨테이너 처리량이 부진 것으로 나타났다.

<표 3-29> 다론헩 2013-2017년 물동량 추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017
물동량	40746	42337	41482	43660	45517
컨테이너 물동량	1001	1013	945	958	971

자료: 「중국항구연감」, 2013-2017, 연구자 정리.

주: 물동량(만TON/년), 컨테이너물동량(만TEU/년).

4) 시설 현황

다론헩 유한회사 시설 현황은 선석 수가 100개 있으며 총 선석길이는

25335m이고 수심이 17.5m에 달한다. 접안능력은 10000적재량의 선박은 70척, 100000적재량의 선박은 6척, 200000적재량의 선박은 5척, 300000적재량의 선박은 4척이 동시 정박을 할 수 있다.

<표 3-30> 다롄항 유한회사 시설현황

구분	부두길이 (m)	선석 수(개)	최대수심 (m)	접안능력 (DWT × ships)
다롄항 유한회사	25335	100	17.8	10000×70, 100000×6 200000×5, 300000×4

자료: 「중국항구연감」, 2017, 연구자 정리.

다롄항 유한회사 3개 컨테이너부두는 다롄항만컨테이너부두 유한회사(DPCM), 다롄국제컨테이너부두 유한회사(DICT), 다롄다강중하이컨테이너부두 유한회사(DDCT.CS)이다. 2017년 11월 28일에 기존 3개의 컨테이너부두 유한회사를 지분을 통합하였다. 그리고 다른 컨테이너부두 유한회사의 자산, 부채, 권익 및 업무를 모두 통합한다. 통합한 후에는 다롄컨테이너부두유한회사(DCT)가 통일적인 관리와 운영을 실시하고 있다. 벌크부두는 다롄만, 다항, 향로초, 흑취자 4개로 구성되어 있다.

통합한 후의 다롄컨테이너부두유한회사는 해안선의 총 길이가 5,759m, 최대 수심이 17.8m이며 선석은 18개를 보유하고 있다. 그 중 20만 톤급 컨테이너선박에 정박 할 수 있는 심수정박소가 5개가 있다. 컨테이너크레인 35대가 있고 야드 면적이 293만 5,000㎡로 중국 북방에서 규모가 가장 큰 전문 컨테이너부두로 성장하였다.

5) 조직구조

다롄항 유한회사의 직원 수는 2017년 말에 기준으로 총 7117명이다. 학

력별로 분류하면 석사 4.82%, 학사 35.59%, 전문대학 21.62%, 중등전문 및 이하 37.97% 비율을 차지하고 있다. 직종별기준에 따르면 기술직원 19.33%, 생산직원 59.10%, 재무직원 4.65%, 행정관리직원 16.92% 비율을 차지하고 있다.

<표 3-31> 다론허 유한회사의 임원현황

이사				
대리 회장	이사	상무이사	비 상무이사	사외 이사
徐頌 (서송)	徐頌 (서송)	魏明暉 (위명양)	徐頌 (서송)	王志峰(왕지봉), 孫喜運(손희운) 羅文達(라문타)
감사				
감사회 주석	감사		사외 감사	직원 대표 감사
賈文軍(가문군)	賈文軍(가문군) 齊岳(제약)		孔憲京(공헌경)	焦迎光(조영광) 芦永奎(노영규)
기업의 고위 관리자				
총재	부총재	이사회비서	부재무감독	연석회사비서
魏明暉(위명양)	趙強(조강)	魏明暉 (위명양)	王萍(왕평) 李健儒(이건유)	李健儒(이건유)

자료: 재정 홈페이지.

<표 3-32> 2013-2017년 6개 항만터미널 운영사 물동량 정리

(단위: 만 TEU)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이항	3362	3529	3654	3713	4023
선전항	2327	2403	2421	2398	2521
닝보-저우산항	1732	1945	2063	2157	2464
텐진항	1300	1405	1411	1452	1506
샤먼항	800	857	918	961	1038
다론허	1001	1013	945	958	971

자료: 「중국항구연감」, 2013-2017, 연구자 정리.

위에서 중국 6개 항만 터미널 운영사의 현황을 살펴보면 2013년부터 2017년까지 컨테이너 시장 환경이 반등하였는데 전반적으로 상승의 추세를

보였다. 특히 6개 항만의 2017년 컨테이너 물동량의 증가 속도가 뛰어날 것으로 나타났다. 중국 연해의 주요 항만의 컨테이너 물동량은 동기 대비 7.7% 증가하였다. 2017년 선박의 선석 수를 보면 선석 개수는 이전에 비해 다소 줄어들었다. 이와 동시에 만 톤급 이상의 선석의 수량이 늘어나고 있어 연해 항만의 선석은 대형화 추세가 더욱 뚜렷하게 나타났다. 또한 항만 산업에 대한 투자도 해마다 늘고 있다. 중국 정부는 항만 산업을 고도로 중시하기 때문에 우선적으로 발전시켜야 할 산업으로 꼽고 있다.

제 3 절 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 현황

(1) 신항 소개

2013년 3월 기준으로 부산 신항의 컨테이너 전용 부두는 신항 1-5부두 등 총 5개이다. 신항 1부두는 2010년 3월부터 운영되기 시작하였다. 운영회사는 부산신항국제터미널(PNIT)이며 부두길이 1,200m에 전면 수심 16m, 하역능력 138만 TEU, 접안능력은 5만 톤 급 3척이다. 신항 2부두는 2006년 1월부터 운영되기 시작하였다. 운영사는 부산신항만(PNC)이며 부두길이 2,000m에 전면 수심 16-17m, 하역능력 273만 TEU이며 접안능력은 5만 톤 급 6척이다. 신항 3부두는 2009년 2월부터 운영되기 시작하였다. 운영사는 한진해운신항만(HJNC)이며 부두길이 1,100m에 전면 수심 18m, 하역능력 160만 TEU이며 접안 능력은 5만 톤 급 2척에 2만 톤급 2척이다. 신항 4부두는 2010년 2월부터 운영되기 시작하였다. 운영사는 현대부산신항만(HPNT)이며 부두길이 1,150m에 전면 수심 16-17m, 하역능력 160만 TEU이며 접안능력은 5만 톤급 2척에 2만 톤급 2척이다. 신항 5부두는 2012년 1월부터 운영되기 시작하였다. 운영사는 비엔씨티(BNCT)이며 부두길이

1,400m에 전면 수심 16-17m, 하역능력 192만 TEU이며 접안능력은 5만 톤급 4척이다.

(2) 시설 현황

<표 3-33> 신항 부두별 시설현황

구분	신항1부두	신항2부두	신항3부두	신항4부두	신항5부두
운영사	부산신항 국제터미 널 (PNIT)	부산신항 만 (PNC)	한진부산컨 테이너터미 널 (HJNC)	PSA현대 부산신항 만 (HPNT)	비엔씨티 (BNCT)
부두길이	1200m	2000m	1100m	1150m	1400m
총면적	840000㎡	1210000㎡	688000㎡	553000㎡	785000㎡
수심	16m	16-17m	18m	17m	17m
접안능력 (DWT×ships)	50000×3	50000×6	50000×2 20000×2	50000×2 20000×2	50000×4
하역능력 (‘000,)	2091TEU	3677TEU	2310TEU	1936TEU	2440TEU

(3) 부산 신항 물동량 처리 실적

<표 3-34> 신항 2013-2017년 물동량 추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017
물동량	191657532	211039666	226423292	229303898	252098051
컨테이너 물동량	10963367	11966395	12877847	12860950	13480017

자료: 부산항만공사 홈페이지, 2013-2017, 연구자 정리.
주: 물동량(TON/년), 컨테이너물동량(TEU/년).

1. 부산신항 국제터미널 (PNIT) 현황

1) 부산신항 국제터미널 (PNIT) 소개

<표 3-35> 부산신항 국제터미널(PNIT)

구분	세부 내용
영어 이름	Pusan Newport International Terminal
설립 일	2009년10월08일
주소	부산광역시 강서구 신항남로 330 (성북동, 부산신항국제터미널(주))
홈페이지	www.pnitl.com
사업 분야	수상 화물 취급업
법인 구분	기타법인
대표자 명	이석
총사업비	1조 746억원
운영개시	2010년3월
운영회사	부산신항 국제터미널

자료: 전자공시시스템과 부산시청 홈페이지 참고 연구자 정리.

2) 장비·시설과 종업원수

<표 3-36> 부산신항 국제터미널(PNIT) 장비·시설

부두 길이 (m)	전면 수심 (m)	하역능력 (천TEU)	접안능력 (DWT × ships)	부지면 적 (천㎡)	CY면적 (천㎡)	CFS (천㎡)	선석 (개)	야드 장비 (개)
1,200	16	2091	50000×3	840	282	야적장 : 10.319 창고 : 856	12	39

자료: 부산신항국제터미널 홈페이지 참고 연구자 정리.

부산신항국제터미널 주요하역장비는 C/C 11기, T/C 30기, Y/T 66대, R/S 2대, E/H 4대, 샷시 88대, F/L 7대를 가지고 있다. 부산신항국제터미

년 주식회사는 크게 운영팀, 운영지원팀, 재무팀, 영업팀, 기술팀, 인사/총무팀으로 6개 부문을 구성되어 있으며 종업원수는 518명이 있다.

2. 부산신항만 (PNC) 현황

1) 부산신항만 (PNC) 소개

<표 3-37> 부산신항만 (PNC)

구분	세부 내용
영어 이름	Pusan Newport Co.,Ltd
설립 일	1997년09월05일
주소	부산광역시 강서구 신항남로 372 (성북동, 부산신항만(주))
홈페이지	www.pncport.com
사업 분야	내항 화물 운송업
법인 구분	기타법인
대표자 명	김영민
총사업비	1조 746억원
운영개시	2006년1월
운영회사	부산신항만

자료: 전자공시시스템과 부산시청 홈페이지 참고 연구자 정리.

2) 장비·시설과 종업원수

<표 3-38> 부산신항만 (PNC) 장비·시설

부두 길이 (m)	전면 수심 (m)	하역능력 (천TEU)	접안능력 (DWT × ships)	부지면적 (천 m ²)	CY면적 (천 m ²)	CFS (천 m ²)	선석 (개)	야드 장비 (개)
2000	16-17	3677	50000×6	1210	525	2.5	22	73

자료: 부산신항만 홈페이지 참고 연구자 정리.

부산신항만 주요하역장비는 C/C 21기, T/C 66기, R/S 4대, Y/T 130대,

샤시 202대, E/H 13대, F/L 12대를 가지고 있다. 부산신항만 주식회사는 감사, 영업부문, 운영부문, 운영인프라부문, 기획인사부문, 경영지원부문 총 6개의 부문으로 나누어 있으며 종업원수는 640명이 있다.

3. 한진부산컨테이너터미널 (HJNC) 현황

1) 한진부산컨테이너터미널 (HJNC) 소개

<표 3-39> 한진부산컨테이너터미널 (HJNC)

구분	세부 내용
영어 이름	Hanjin Busan Newport Co.Ltd
설립 일	2007년09월05일
주소	경상남도 창원시 진해구 신항로 434 한진해운신항만 7층 지원팀
홈페이지	http://www.hjnc.co.kr/
사업 분야	항구 및 기타 해상 터미널 운영업
법인 구분	기타법인
대표자 명	정세화
총사업비	3,881억원
운영개시	2009년2월
운영회사	한진해운신항만

자료: 전자공시시스템과 부산시청 홈페이지 참고 연구자 정리.

2) 장비·시설과 종업원수

<표 3-40> 한진부산컨테이너터미널 (HJNC) 장비·시설

부두길 이 (m)	전면수 심 (m)	하역능 력 (천TE U)	접안능력 (DWT × ships)	부지면 적 (천㎡)	CY면 적 (천㎡)	CFS (천㎡)	선석 (개)	야드 장비 (개)
1100	18	2310	50000×2 20000×2	688	346	1.1	12	42

자료: 한진부산컨테이너터미널 홈페이지 참고 연구자 정리.

한진부산컨테이너터미널 주요하역장비는 C/C 12기, T/C 42기, R/S 3대, E/H 3대, Y/T 96대, 샷시 213대, F/L 5대를 가지고 있다. 한진부산컨테이너터미널 주식회사는 경영지원 3개 부문(경영지원팀, 재무팀, 노사협력팀)이 있고 영업운영 4개 부문(영업팀, 운영지원팀, 운영팀, 정비그룹)으로 구성되어 있으며 총 7개 부문으로 나누어 있으며 종업원수는 502명이 있다.

4. PSA현대부산신항만 (HPNT) 현황

1) PSA현대부산신항만 (HPNT) 소개

<표 3-41> PSA현대부산신항만 (HPNT)

구분	세부 내용
영어 이름	PSA Hyundai Pusan New-port Terminal Co.,Ltd.
설립 일	2010년09월15일
주소	부산광역시 강서구 신항남로 454 (성북동)
홈페이지	http://www.hpnt.co.kr/
사업 분야	항구 및 기타 해상 터미널 운영업
법인 구분	기타법인
대표자 명	이석
총사업비	4,118억원
운영개시	2010년2월
운영회사	현대부산신항만

자료: 전자공시시스템과 부산시청 홈페이지 참고 연구자 정리.

2) 장비·시설과 종업원수

<표 3-42> PSA현대부산신항만 (HPNT) 장비·시설

부두길이 (m)	전면수심 (m)	하역능력 (천TEU)	접안능력 (DWT × ships)	부지면적 (천㎡)	CY면적 (천㎡)	CFS (천㎡)	선석 (개)	야드 장비 (개)
1150	16-17	1936	50000×2 20000×2	553	213	1.4	12	38

자료: PSA현대부산신항만 홈페이지 참고 연구자 정리.

PSA현대부산신항만 주요하역장비는 C/C 12기, T/C 38기, R/S 3대, E/H 2대, Y/T 85대, 샤프시 160대, F/L 6대를 가지고 있다. PSA현대부산신항만 주식회사는 기획팀, 운영계획, 컨테이너센터, 운영지원팀 등 4개의 부문으로 구성되어 있으며 종업원수는 620명이 있다.

5. 비엔씨티 (BNCT) 현황

1) 비엔씨티 (BNCT) 소개

<표 3-43> 비엔씨티 (BNCT)

구분	세부 내용
영어 이름	Busan New Container Terminal
설립 일	2006년10월20일
주소	부산광역시 강서구 신항남로 586 (성북동)
홈페이지	http://www.bnctkorea.com
사업 분야	항구 및 기타 해상 터미널 운영업
법인 구분	기타법인
대표자 명	존엘리어트
총사업비	5,180억원
운영개시	2012년1월
운영회사	비엔씨티

자료: 전자공시시스템과 부산시청 홈페이지 참고 연구자 정리.

2) 장비·시설과 종업원수

<표 3-44> 비엔씨티 (BNCT) 장비·시설

부두길 이 (m)	전면수 심 (m)	하역능 력 (천TE U)	접안능력 (DWT × ships)	부지면 적 (천㎡)	CY면 적 (천㎡)	CFS (천㎡)	선석 (개)	야드 장비 (개)
1400	17	2440	50000×4	785	154	959	4	10

자료: 비엔씨티 홈페이지 참고 연구자 정리.

비엔씨티 주요하역장비는 C/C 11기, T/C 38기, R/S 2대, S/C 23대, Y/T 10대, 샤프시 50대, F/L 2대, E/H 2대를 가지고 있다. 비엔씨티 주식회사는 4가지 운영시스템으로 구성되어 종업원수는 412명이 있다.

IV. 분석방법

1. 경영분석의 개념

경영분석은 20세기 초 미국에서 은행이 자금신청자의 단기재무 지급능력을 판단하는 신용분석(Credit analysis)의 수단으로 사용한 데서 비롯되었다. 그 후 경영학의 발달과 함께 경영분석은 전문적인 투자자들의 투자분석, 기업 내부의 자체평가, 기업인수합병의 타당성 검토, 기업부실의 예측 등 제반목적에 달성하기 위한 수단으로 다양하게 이용되고 있다. 그리고 경영분석은 재무제표분석(Financial statements analysis)과 재무분석(Financial analysis)이라는 용어와 구별 없이 사용되는 경향이 있으며 기업경영분석의 범위를 <표 4-1>에서 볼 수 있는 바와 같이 분류할 수 있다.

<표 4-1> 기업경영분석의 범위

기 업 경 영 분 석		
재 무 분 석		비계량적인 질적 자료 (경쟁상태, 환경, 제품의 질, 경영자의 능력 등)
재무제표 분석	기타 계량화된 자료 (주가, 거래량, 시장점유율, 제품불량률 등)	
재무제표 등의 회계자료		

자료: 김철중(2010), 「기업가치 중심의 경영분석」, pp.3~5, 연구자 재정리.

좁은 의미의 재무분석은 대부분 기업의 재무제표를 중심으로 한 유동성, 안정성, 수익성, 활동성, 성장성 그리고 생산성 등에 대한 분석을 의미한다. 넓은 의미의 재무분석은 좁은 의미의 재무분석 이외에도 기업의 재무활동 전반, 즉 자본조달결정, 투자결정에 따른 위험과 수익성 분석도 포괄하고

있다.

경영분석은 경영자, 금융기관, 투자자, 정부기관 및 감사기관, 세무당국 등 다양한 주체에 의해 이루어진다. 사용자의 활용목적에 따라 중요시되는 분석내용 등에 따라 차이가 있다. 분석 주체별 경영분석의 목적과 분석 대상을 구체적으로 살펴보면 <표 4-2>와 같다.

<표 4-2> 분석주체별 경영분석의 주요 목적과 분석 대상

분석 주체	목적	분석 대상
경영자	경영계획 수립 및 경영 의사 결정을 위한 기초자료 획득	기업의 약점·강점 분석
금융기관	자금차입자의 원리금 지급능력을 판단	신용분석(유동성, 안전성)
주주	투자정보를 획득하여 투자 여부 판단	수익성·위험 분석
신용평가기관	일반 투자자에게 투자정보 제공	채권등급 평정
기업 인수합병 관련자	인수대상기업의 가치평가 정보 획득	기업가치 분석
감사·회계감사인	주주와 이해관계자에게 재무상태 및 경영성과 공시	재무상태 및 경영성과 분석
세무당국	과세 적정성과 탈세 여부 판단	담세능력 분석, 수익성 분석

자료: 김철중(2010), 「기업가치 중심의 경영분석」, pp.5~6.

또한 기업경영분석은 특정 기간 동안 기업의 생산 및 경영 활동에 의해 창출된 유효노동결과의 합계를 의미한다. 경영성과는 기업의 운영의 효율성을 측정하는 중요한 지표이고 기업의 발전과 생존의 제일 중요한 부분이며 기업의 가장 큰 목표는 최고의 이익을 추구하는 것이다. 따라서 기업의 재무상황은 기업의 경영성과를 잘 반영할 수 있다.

기업 내·외부의 이해관계자를 위해 기업의 재무적 신용상태나 채무상환능력을 파악, 경영자의 효율적인 재무관리 및 경영 합리화를 위한 수단,

재무예측에 의한 미래의 현금흐름을 예측하여 새로운 투자안의 채택여부 결정, 자금의 조달과 운용에 대한 재무계획수립 및 통제에 활용 등의 목적으로 하고 있다.

대차대조표, 손익계산서등 재무제표나 각종 경영관련 자료를 분석하여 기업이 어느 만큼의 성과를 올렸으며 현재 어떤 상태에 놓여 있는가 하는 것을 종합적으로 분석·과약하는 것을 말한다.

기업경영분석 방법에는 몇 가지 방법이 있다. 즉 기업의 재무비율 분석, ROI(Return on investment)기법에 의한 재무비율분석, 지수법에 의한 재무비율 분석, 실수(實數)분석 등이 있다.

ROI(Return on investment)기법은 재무계획 및 통제의 수단으로 유용하게 쓰이는 비율분석 기법이다. 1930년대 미국 듀퐁(Do Pont)사에 의하여 최초로 개발된 ROI 기법 또는 듀퐁 시스템(Do Pont System)은 총자본순이익률(ROI)을 결정하는 각종 재무요인을 체계적으로 분석·통제하는 방법이다. 최근에는 ROI에 부채효과까지 가미한 ROE(Return On Equity)분석이 많이 이용되고 있다.

지수법(Index Method)은 각종 재무비율에서 몇 가지 주요한 비율을 선정하고 그 비율의 중요도에 따라 가중치를 부여해서 이들 비율과 대응되는 표준비율과의 관계비율을 산출, 산출된 관계비율에 가중치를 곱하여 평점을 구하고 그 평점을 합하여 지수를 구하게 된다. 이때 지수의 합계가 100% 이상이면 양호한 기업으로, 100% 이하이면 불량한 기업으로 판단한다. 월(Wall)에 의해 최초로 제시된 평가방법으로서 가중 비율 총합법(Weighted Ratio Method)이라고도 한다. 월 이외에도 트랜트(J.B. Trant)와 브리체트(F.F. Brichett)의 지수법이 많이 사용되고 있다.

실수(實數)분석은 비율법과 더불어 재무분석을 하는 방법의 하나이다. 실수법이란 기업계수를 실수 그대로 분석하고 판단하는 방법이다. 이 분석수

단으로 사용되는 것이 비교대차대조표, 비교손익계산서 등이다. 그리고 비용구조 분석(Cost Structure Analysis)은 대표적인 실수 분석이다.

최근에는 재무비율분석은 분석대상기업의 재무상태나 경영성과를 파악하기 위하여 전통적으로 가장 광범위하게 이용되어 온 경영분석의 주요 수단이다. 그리고 종합적으로 평가하는 것을 가능하게 한다.

2. 재무비율분석

재무비율분석(Financial Ratio Analysis)은 재무제표상의 개별항목간의 비율을 산출하여 기업의 재무상태와 경영성과를 분석하는 것을 의미한다.

재무비율분석은 전문적인 투자자들의 투자분석 수단일 뿐만 아니라 경영자의 경영성과분석수단까지 이용되기에 이르렀다. 예전의 재무비율분석은 주로 과거와 현재의 재무상태에 대한 분석에 중점을 두고 있는 데 반해서 최근의 재무비율분석은 미래의 재무상태와 경영성과를 예측하는 분석에 많은 비중을 두고 있다.

본 연구에서는 선행연구 고찰을 통해 부산 신한과 중국 주요 6개 항만터미널 운영사의 수익성, 안정성, 성장성, 활동성으로 경영분석지표와 재무비율을 선정하고 분석하였다.

기업의 재무상태와 경영성과를 객관적으로 평가할 수 있는 가장 중요한 자료가 재무상태표와 손익계산서로 대표되는 재무제표이다. <표 4-3>에서 볼 수 있는 바와 같이, 기업가치 중심의 경영분석 2010년에 따르면 대표적인 재무비율 지표로는 수익성 비율, 안정성 비율, 성장성 비율, 활동성 비율 등을 들 수 있다.

<표 4-3> 비율분석 체계

재 무 비 율 분 석			
대차대조표 (재무상태표 분석)	손익계산서 (포괄손익계산서 분석)		
	안정성	수익성	성장성
비유동지율, 비유동장기적합률, 유동비율, 부채비율, 현금비율	매출액총이익률, 매출액영업이익률, 매출액세전순이익률, 매출액순이익률, 총자본영업이익률, 자기자본순이익률	매출액증가율, 총자산증가율, 순이익증가율, 주당이익증가율	총자본회전율, 자기자본회전율, 비유동자산회전율, 제고자산회전율, 주주권의회전율, 매입채무회전율

따라서 본 연구는 기업의 재무상황 방면에서 중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 안정성, 수익성, 성장성, 활동성 등 4가지 방면에 근거하여 상응한 분석을 시도하였다.

(1) 수익성

일정한 기간에 있어서의 기업 활동의 최종적인 성과, 즉 손익의 상태를 측정하고 그 성과의 원인을 분석, 검토하는 수익성분석을 행함으로써 재무제표의 내부 및 외부이용자들은 보다 합리적인 의사결정을 할 수 있다.

1) 자산수익률

기업이 자산을 얼마나 효율적으로 운용 했느냐를 나타내는 지표가 된다. 또한 자산의 자산수익률 높을수록 기업이 자산을 얻는 능력이 더 강하다는 것을 설명하고 자산의 자산수익률이 낮을수록 기업이 자산을 이용하여 얻는 이익과 얻는 능력이 약함을 설명한다.

$$\text{자산수익률} = \frac{\text{순이익}}{(\text{년초자산총액} + \text{년말자산총액})/2} \times 100\%$$

2) 영업이익률

영업이익률이 높을수록 기업의 상품 판매액이 제공하는 영업이익이 많을수록 기업의 수익능력이 강하며 반면에 비율이 낮을수록 기업들의 재산 수익성을 떨어지는 것으로 나타났다.

$$\text{영업이익률} = \frac{\text{영업이익}}{\text{매출액}} \times 100\%$$

3) 매출액순이익률

매출액과 순이익과의 관계를 표시해 주는 비율로서 기업 활동의 총체적인 능력을 판단하는 지표이며 기업의 최종 수익성을 판단하는 비율이다. 즉, 매출액 100에 대하여 순이익이 몇 %나 되는가를 나타내는 것으로 보통 비율이 높을수록 양호한 상태를 나타낸다.

$$\text{매출액순이익률} = \frac{\text{당기순이익}}{\text{매출액}} \times 100\%$$

(2) 안정성

기업이 자산으로 장기 채무와 단기 채무를 상환하는 능력을 말한다. 기업이 현금을 지불할 능력과 채무 상환능력이 있는가 없는가 하는 것은 기업이 건전하게 생존하고 발전할 수 있는가 없는가 하는 관건이다. 기업의 채무 상환능력은 기업의 재무 상황과 경영능력을 반영하는 중요한 표징이

다.

1) 유동비율

기업이 대출을 받으려고 할 때 은행이나 투자자들이 기업의 대출 상환능력을 판단하기 위해 사용하는 분석지표로 보유한 유동자산이 유동부채의 몇 배인지 나타낸다. 기업의 단기 부채 상환능력을 측정하는 지표로, 유동비율이 높을수록 현금 동원력이 좋다는 의미이다.

$$\text{유동비율} = \frac{\text{유동자산}}{\text{유동부채}} \times 100\%$$

2) 부채비율

부채비율로 지급능력을 측정하는 것은 부채비율이 클수록 채권자에 대한 위험이 증가한다는 기본개념에 근거하고 있다.

$$\text{부채비율} = \frac{\text{부채총액}}{\text{자산총액}} \times 100\%$$

(3) 성장성

기업의 한 해 경영 규모 및 기업 활동의 성과가 전년도에 비하여 얼마만큼 증가하였는가를 보여주는 지표이다. 그리고 기업이 전기에 비해 당기에 얼마만큼 성장했는지 표시한다.

1) 주당순이익증가율

주당순이익은 1주가 1년간 벌어들인 순이익을 나타내는 것으로 주식투자의 중심지표가 되고 있다. 주당순이익이 높을수록 주식의 투자가치는 높다고 볼 수 있다. 한편 주가가 1주당순이익의 몇 배가 되는지를 나타내는 지표로서 주가수익비율(PER)이 있는데, 이것은 주당순이익에 대한 주가의 상대적 수준을 나타내는 지표다.

$$\text{주당순이익증가율} = \frac{\text{당년주당이익} - \text{전년주당이익}}{\text{abs전년주당이익}} \times 100\%$$

2) 순이익증가율

경상이익에서 당기의 영업활동과 관계없이 비 정상적으로 발생하는 특별손익을 가감하여 산출한 순이익의 증가를 나타내는 지표를 말한다.

$$\text{순이익증가율} = \frac{\text{당년순이익} - \text{전년순이익}}{\text{전년순이익}} \times 100\%$$

3) 매출액증가율

성장성의 분석에 사용되는 지표로 기준연도 매출액에 대한 비교연도 매출액의 증가율을 말한다. 일반적으로 이 지표를 이용해 기업이 일정 기간 동안 얼마나 성장하고 있는지를 알 수 있다.

$$\text{매출액증가율} = \frac{\text{당기매출액} - \text{전기매출액}}{\text{전기매출액}} \times 100\%$$

4) 총자산증가율

전기 대비 총자산의 증가율을 보여주는 지표다.

$$\text{총자산증가율} = \frac{\text{당기말총자산} - \text{전기말총자산}}{\text{전기말총자산}} \times 100\%$$

(4) 활동성

기업이 소유하고 있는 자산들을 얼마나 효율적으로 이용하고 있는가를 측정하는 비율이다. 따라서 매출액과 각종 주요 자산의 관계를 비율에 의해서 평가하는 것도 기업을 이해하는 데 큰 도움이 된다. 활동성비율은 유동성비율평가 추가적으로 고려되는 비율로, 특히 고도성장 기업의 경우 중요 된다.

1) 주주권익회전율

이 비율이 높을수록 소유자의 자산 운용 효율이 높고 운영 능력이 높다는 뜻이다. 주주 권익 회전율과 비슷한 지표, 주주 권익 수익률은 운영사의 영업수익 능력을 가늠하는 중요 지표로서 주주 권익의 비율을 가리킨다. 이 지표가 높을수록 투자로 인한 수익이 높다는 것을 설명 한다. 순 자산의 수익률이 낮을수록 기업 소유자의 수익에 대한 수익 능력이 약하다는 것을 설명한다.

$$\text{주주권익회전율} = \frac{\text{매출액}}{(\text{년초주주권익} + \text{년말주주권익})/2} \times 100\%$$

2) 총자산회전율

한 기업이 자신이 보유한 자산을 이용하여 매출액을 얼마나 창출하였는지를 보여주는 활동성 지표이다.

$$\text{총자산회전율} = \frac{\text{매출액}}{\text{총자산(평균)}}$$

3) 비유동자산회전율

비유동자산회전율은 비유동자산의 효율적 이용도를 나타낸다.

$$\text{비유동자산회전율} = \frac{\text{매출액}}{\text{비유동자산(평균)}} \times 100\%$$

3. 연구대상의 선정 및 자료수집방법

중국 항만터미널 운영사와 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과에 대한 평가가 필요하다. 그리고 중국은 항만터미널 운영사를 위한 ‘맞춤형’ 재무비율분석지표 체계도 구축하지 못하고 있다.

본 연구는 선행연구 고찰을 통해 중국 주요 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 수익성, 안전성, 성장성, 활동성 등 4개 재무제표의 체계를 구축하였다. 특히 항만터미널 운영사의 특성 또는 중국 국가나 지방정부 투자 및 운영하고 소유권을 가지고 있으며 중국의 정책과 특성을 맞추기 위해 6개 항만터미널 운영사의 재무상태를 분석하였다.

중국 6개 항만터미널 운영사가 구비한 경영성과에 대해 상응한 재무분석을 가한다. <표 4-4>와 같다.

<표 4-4> 연구의 중국 6개 항만터미널 운영사

항만 명	주식 코드	운영사 명
상하이항 (Shanghai)	600018	상하이국제항무 유한회사
선전항 (Shenzhen-Yantian)	000088	선전엔티엔항 유한회사
닝보-저우산항(Ningbo-Zhoushan)	601018	닝보-저우산항 유한회사
톈진항 (Tianjin)	600717	톈진항 유한회사
샤먼항 (Xiamen)	000905	샤먼항무발전 유한회사
다롄항 (Dalian)	601880	다롄항 유한회사

본 연구대상은 중국의 경우에는 선전, 상하이에 있는 두 개의 증권거래소의 가입된 기업이다. 중국 항만터미널 운영사의 재무 수익, 실제 경영효과에 대한 상응한 평가지표 내용을 취하여 중국의 상하이국제항무 유한회사, 선전엔티엔항 유한회사, 닝보-저우산항 유한회사, 톈진항 유한회사, 샤먼항 유한회사, 다롄항 유한회사의 2013년-2017년 경영 및 경쟁력 상황을 가늠하게 된다. 따라서 본 연구는 사용한 중국 6개 항만터미널 운영사의 자료는 중국 항만연감, 각 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지에서 제공하는 데이터를 활용하였다.

본 연구는 사용한 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 자료는 2013년-2017년의 금융감독원 전자공시시스템에 공지한 감사보고서, 부산항만공사 홈페이지를 이용하였다. 연구대상인 부산신항국제터미널(PNIT), 부산신항만(PNC), 한진부산컨테이너터미널(HJNC), PSA현대부산신항만(HPNT), 비엔씨티(BNCT) 5개사를 분석하였다.

본 연구에서 2013년부터 2017년까지 중국 돈(위안)을 한국 돈(원)으로 환전한 환율기준은 다음과 같다.

2013년 12월말기준으로: 1 위안당 174.38원이다.(1CNY = 174.38KRW)

2014년 12월말기준으로: 1 위안당 176.26원이다.(1CNY = 176.26KRW)

2015년 12월말기준으로: 1 위안당 181.09원이다.(1CNY = 181.09KRW)

2016년 12월말기준으로: 1 위안당 173.35원이다.(1CNY = 173.35KRW)

2017년 12월말기준으로: 1 위안당 163.93원이다.(1CNY = 163.93KRW)

<표 4-5> 중국 항만터미널 운영사의 경영성과 지표체계

구분	경영지표	활용지표	산식
재	수익성	자산수익률(%)	$\frac{\text{순이익}}{(\text{년초자산총액} + \text{년말자산총액})/2} \times 100\%$
		영업이익률(%)	$\frac{\text{영업이익}}{\text{매출액}} \times 100\%$
무	안정성	유동비율(%)	$\frac{\text{유동자산}}{\text{유동부채}} \times 100\%$
		부채비율(%)	$\frac{\text{부채총액}}{\text{자기자본}} \times 100\%$
지	성장성	주당순이익증가율(%)	$\frac{\text{당년주당이익} - \text{전년주당이익}}{\text{abs 전년주당이익}} \times 100\%$
		순이익증가율(%)	$\frac{\text{당년순이익} - \text{전년순이익}}{\text{전년순이익}} \times 100\%$
표	활동성	주주권의회전율(%)	$\frac{\text{매출액}}{(\text{년초주주권익} + \text{년말주주권익})/2} \times 100\%$
		총자산회전율(회)	$\frac{\text{매출액}}{\text{총자산(평균)}}$

<표 4-6> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과 지표체계

구분	경영지표	활용지표	산식
재	수익성	자산수익률(%)	$\frac{\text{순이익}}{(\text{년초자산총액} + \text{년말자산총액})/2} \times 100\%$
		매출액순이익률(%)	$\frac{\text{당기순이익}}{\text{매출액}} \times 100\%$
무	안정성	유동비율(%)	$\frac{\text{유동자산}}{\text{유동부채}} \times 100\%$
		부채비율(%)	$\frac{\text{부채총액}}{\text{자기자본}} \times 100\%$
지	성장성	매출액증가율(%)	$\frac{\text{당기매출액} - \text{전기매출액}}{\text{전기매출액}} \times 100\%$
		총자산증가율(%)	$\frac{\text{당기말총자산} - \text{전기말총자산}}{\text{전기말총자산}} \times 100\%$
표	활동성	비유동자산회전율(회)	$\frac{\text{매출액}}{\text{비유동자산(평균)}} \times 100\%$
		총자산회전율(회)	$\frac{\text{매출액}}{\text{총자산(평균)}}$

V. 경영성과분석

제1절 중국 6개 항만터미널 운영사의 경영성과분석

1. 수익성

(1) 자산수익률

<표 5-1> 중국 6개 항만터미널 운영사별 자산수익률

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	5.98	7.40	6.81	6.45	8.94
선전엔티엔항 유한회사	7.13	7.09	5.93	4.36	4.60
닝보-저우산항 유한회사	7.31	6.52	5.51	4.34	4.45
톈진항 유한회사	3.85	3.62	3.64	3.84	2.41
샤먼항무발전 유한회사	8.42	6.19	5.03	3.30	1.41
다롄항 유한회사	2.48	1.89	1.70	1.74	1.46

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

<표 5-2> 순이익과 총자산(평균)

(단위: 억 위안)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
순이익	샤먼항무발전 유한회사	3.29	2.87	2.58	2.07	1.09
	다롄항 유한회사	6.83	5.21	4.84	5.31	5.01
총자산 (평균)	샤먼항무발전 유한회사	39.075	46.4	51.3	62.8	77.35
	다롄항 유한회사	275.145	275	284.5	305	342.5

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

상기 <표 5-2>에서 샤먼항무발전 유한회사와 다롄항 유한회사의 자산수익률에는 낮은 편이다. <표 5-2>에서 샤먼항무발전 유한회사는 2013-2017

년간의 총자산(평균)이 꾸준히 늘었지만 순이익은 계속 감소하였다. 2013년 3.29에서 2017년 1.09로 떨어진 샤먼항무발전 유한회사가 수익성이 높은 반면에 순이익이 감소하였다는 것은 지출이 많다는 것을 의미한다. 수입과 이익 배분이 부적합하다는 뜻이다. 총자산(평균)이 부단히 확대되고 시장 점유율이 확대되었다. 수익성 확대를 위해 합리적인 자산운용, 비용절감, 최적화관리 3가지를 해야 한다. 다론허 유한회사는 2013-2017년 매출액은 상승하였지만 순이익은 2013년 6.83에서 2017년 5.01로 떨어질 것으로 보였고 순이익 약세를 보였다. 순이익이라는 지표는 총자산(평균) 증가세에도 불구하고 증가세를 유지하지 못하고 있다.

(2) 영업이익률

<표 5-3> 중국 6개 항만 터미널 운영사별 영업이익률

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	25.38	31.02	29.09	29.52	35.30
선전엔티엔항 유한회사	151.45	154.07	152.55	149.21	136.71
닝보-저우산항 유한회사	31.62	25.58	20.22	18.49	19.75
톈진항 유한회사	10.54	7.81	13.50	16.97	11.23
샤먼항무발전 유한회사	4.97	2.34	2.23	3.08	1.71
다론허 유한회사	9.58	5.79	5.19	4.67	7.88

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

<표 5-4> 영업이익과 매출액

(단위: 억 위안)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
영업 이익	선전엔티엔항 유한회사	4.66	4.636	3.797	4.233	4.7
	샤먼항무발전 유한회사	2.375	1.824	1.71	2.77	2.339
매출액	선전엔티엔항 유한회사	3.077	3.009	2.489	2.837	3.438
	샤먼항무발전 유한회사	47.79	78.02	76.61	89.92	137.13

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

따라서 선전엔티엔항 유한회사는 2013-2017년 영업이익률이 감소추세를 보였고 5년 동안 수치가 100% 이상을 유지하면서 6개 항만터미널 운영사 중 가장 높은 실적을 보였다. 샤먼항무발전 유한회사는 2013-2017년 영업이익률이 줄곧 최저치를 기록하였으며 하락세를 보이고 있다. 영업이익률이 2013년 4.97%에서 2017년 1.71%로 떨어지는데, <표 5-4>에서 매출액은 매우 크지만 영업이익은 너무 낮기 때문에 이익을 높여서 영업이익률을 증가시킬 수 있다.

2. 안정성

(1) 유동비율

<표 5-5> 중국 6개 항만터미널 운영사별 유동비율

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	90.72	85.32	102.63	69.86	132.08
선전엔티엔항 유한회사	602.65	1243.24	322.13	457.14	291.08
닝보-저우산항 유한회사	112.82	95.81	88.19	80.99	75.89
톈진항 유한회사	115.74	123.53	130.64	172.17	91.10
샤먼항무발전 유한회사	131.79	136.85	161.78	103.31	82.04
다롄항 유한회사	90.98	135.70	127.47	149.02	113.13

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

6개 항만터미널 운영사 중 선전엔티엔항 유한회사만 유동비율이 가장 높았다. 유동비율은 유동자산의 유동부채에 대한 비율로서 기업의 유동자산이 단기채무가 만기되기 전에 가변현금의 상환능력을 가늠하는데 사용하는 지표이다. 일반적으로 200% 이상이어야 한다. 유동자산의 절반은 단기적으

로 현금화하지 않더라도 전체 유동부채의 상환이 보장될 수 있다. 그러므로 부채를 줄이고 유동자산을 증가시켜야 할 것이다.

(2) 부채비율

<표 5-6> 중국 6개 항만터미널 운영사별 부채비율

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	36.98	36.11	31.85	41.56	45.45
선전엔티엔항 유한회사	8.59	18.81	22.93	21.53	23.88
닝보-저우산항 유한회사	26.97	27.58	28.86	36.99	35.38
톈진항 유한회사	42.96	45.31	43.10	37.02	42.28
샤먼항무발전 유한회사	40.55	44.70	40.89	56.28	56.35
다롄항 유한회사	46.19	46.28	47.29	40.11	43.62

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

6개 항만터미널 운영사 중 선전엔티엔항 유한회사의 부채비율이 가장 낮은 편이다. 총자산 부채가 상대적으로 적지만 증가추세에 있으므로 부채비율의 안정성을 유지해야 한다는 것이다. 샤먼항무발전 유한회사는 부채비율이 가장 높은 편이다. 유동자금이 부족할 때에는 부채가 큰 문제가 될 수 있기 때문에 부채한도를 잘 통제하고 기업의 위험을 줄여야 할 것이다.

3. 성장성

(1) 주당순이익증가율

<표 5-7> 중국 6개 항만터미널 운영사별 주당 순이익증가율

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	4.55	30.43	-3.33	3.45	66.67
선전엔티엔항 유한회사	-4.76	15.00	-4.35	-18.18	16.67
닝보-저우산항 유한회사	4.76	0.00	-9.09	-15.00	17.65
톈진항 유한회사	6.67	7.81	5.80	2.74	-34.67
샤먼항무발전 유한회사	37.78	-12.90	-9.26	-20.41	-48.72
다롄항 유한회사	7.14	-20.00	-8.33	-63.64	0.00

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

<표 5-8> 중국 6개 항만 터미널 운영사별 주당이익

(단위: 억 위안)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	0.22	0.23	0.30	0.29	0.30	0.50
선전엔티엔항 유한회사	0.21	0.20	0.23	0.22	0.18	0.21
닝보-저우산항 유한회사	0.21	0.22	0.22	0.20	0.17	0.20
톈진항 유한회사	0.60	0.64	0.69	0.73	0.75	0.49
샤먼항무발전 유한회사	0.45	0.62	0.54	0.49	0.39	0.20
다롄항 유한회사	0.14	0.15	0.12	0.11	0.04	0.04

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

다롄항 유한회사의 경우 2013-2017년 주당 순이익증가율이 음수(-)를 기록한 뒤 0을 기록하였다. 주당순이익은 다른 5개 운영사에 비해 과거 주당 순이익이 워낙 낮아 주당 순이익증가율이 매년 떨어지고 있다. <표 5-8>에서 주당이익도 계속 하락하여 2013년 주당이익은 0.15에서 2017년 0.04억 위안으로 감소를 하였다. 주당 순이익증가율이 매우 저조하였다.

(2) 순이익증가율

<표 5-9> 중국 6개 항만터미널 운영사별 순이익증가율

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	5.76	28.77	-3.03	5.75	66.25
선전엔티엔항 유한회사	-5.37	13.40	-0.91	-19.27	14.77
닝보-저우산항 유한회사	6.09	-0.74	-9.40	-10.02	16.49
톈진항 유한회사	6.27	7.97	6.34	3.18	-34.81
샤먼항무발전 유한회사	37.08	-12.77	-10.10	-19.77	-47.34
다롄항 유한회사	13.83	-23.72	-7.10	9.71	-5.65

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

<표 5-10> 중국 6개 항만터미널 운영사별 순이익

(단위: 억 위안)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	52.55	67.67	65.62	69.39	115.36
선전엔티엔항 유한회사	3.88	4.4	4.36	3.52	4.04
닝보-저우산항 유한회사	28.4	28.19	25.54	22.98	26.77
톈진항 유한회사	10.67	11.52	12.25	12.64	8.24
샤먼항무발전 유한회사	3.29	2.87	2.58	2.07	1.09
다롄항 유한회사	6.83	5.21	4.84	5.31	5.01

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

상기 순이익증가율의 결과를 통해 상하이국제항무 유한회사는 수익성이 매년 양호하고 영업이익이 매해마다 좋아지고 있다. 성장속도가 매년 빨라지고 있다. 반면에 톈진항 유한회사와 샤먼항무발전 유한회사는 지난 5년간 하락세가 가장 두드러졌다. 비용을 절약하고 순이익의 비중을 높이고 성장속도를 높여 기업의 영업이익을 증가시킬 필요가 있다.

4. 활동성

(1) 주주권익회전율

<표 5-11> 중국 6개 항만터미널 운영사별 주주권익회전율

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	9.60	11.66	10.30	10.25	15.88
선전엔티엔항 유한회사	7.76	8.26	7.51	5.61	5.96
닝보-저우산항 유한회사	9.72	8.96	7.67	6.50	7.03
텐진항 유한회사	6.49	6.50	6.53	6.41	4.01
샤먼항무발전 유한회사	14.19	10.82	8.79	6.59	3.23
다롄항 유한회사	4.77	3.52	3.19	3.08	2.52

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

<표 5-12> 중국 6개 항만터미널 운영사별 순이익과 주주권익(평균)

(단위: 억 위안)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
순 이 익	상하이국제항무 유한회사	52.55	67.67	65.62	69.39	115.36
	선전엔티엔항 유한회사	3.88	4.4	4.36	3.52	4.04
	닝보-저우산항 유한회사	28.4	28.19	25.54	22.98	26.77
	텐진항 유한회사	10.67	11.52	12.25	12.64	8.24
	샤먼항무발전 유한회사	3.29	2.87	2.58	2.07	1.09
	다롄항 유한회사	6.83	5.21	4.84	5.31	5.01
주 주 권 익 (평 균)	상하이국제항무 유한회사	547.185	580.375	636.86	676.915	726.47
	선전엔티엔항 유한회사	50.015	53.24	58.065	62.755	67.77
	닝보-저우산항 유한회사	292.25	314.645	332.86	353.51	380.755
	텐진항 유한회사	164.455	177.13	187.495	197.185	205.675
	샤먼항무발전 유한회사	23.19	26.535	29.365	31.425	33.795
	다롄항 유한회사	143.18	148.195	151.735	172.375	198.625

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

6개 항만터미널 운영사의 2013-2017년 주주권익회전율 중 상하이국제항무 유한회사만 성장세를 보였고 나머지 5개 항만터미널 운영사는 모두 하락세를 보였다. 투자로 인한 수익성이 부진하고 이것은 기업소유자들의 가진 권익의 수익성 창출능력과 운영능력이 비교적 약하다는 것을 설명한다.

(2) 총자산회전율

<표 5-13> 중국 6개 항만터미널 운영사별 총자산회전율

(단위: 회)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
상하이국제항무 유한회사	32.06	31.47	30.61	29.13	29.01
선전엔티엔항 유한회사	5.65	4.85	3.38	3.52	3.92
닝보-저우산항 유한회사	29.34	31.02	35.64	30.83	30.23
톈진항 유한회사	60.00	80.28	45.77	39.60	41.68
샤먼항무발전 유한회사	122.30	168.15	149.34	143.18	177.29
다롄항 유한회사	25.38	28.88	31.23	42.01	26.37

자료: 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

샤먼항무발전 유한회사는 6개 항만터미널 운영사 중 총자산회전율이 가장 높으며 매년 100% 이상의 실적을 내고 있다. 이는 회전속도가 빠르고 운영능력이 강하다는 것을 반영한다. 자금의 사용능률이 높고 기업의 단기 채무 상환능력이 높으며 기업의 관리수준이 높다. 반대로 총자산회전율이 비교적 낮은 운영사는 자산의 이용효율을 향상시킬 수 있다.

제2절 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과분석

1. 수익성

(1) 총자산순이익률

<표 5-14> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 총자산순이익률

(단위 : %)

구분		2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
신항	PNIT	-4.058	-5.901	13.610	12.035	7.833
	PNC	5.171	7.411	6.843	8.527	9.911
	HJNC	13.819	10.616	13.851	1.037	2.421
	HPNT	7.453	10.216	7.120	10.514	7.384
	BNCT	-9.572	-8.832	-9.211	-7.536	-7.191

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우에는 PNC, HJNC, HPNT 운영사들이 총자산순이익률은 정(+)수를 보였다. 하지만 HJNC 총자산순이익률 계속 떨어지고 있었고 순이익 감소하는 추세를 보였다.

(2) 매출액순이익률

<표 5-15> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 매출액순이익률

(단위 : %)

구분		2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
신항	PNIT	-7.332	-11.373	18.975	17.912	13.162
	PNC	22.329	27.744	22.456	26.062	28.361
	HJNC	15.879	17.679	22.523	2.121	4.319
	HPNT	13.177	17.033	12.822	17.426	12.573
	BNCT	-144.848	-104.358	-103.368	-65.730	-53.153

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우에는 PNC 매출액순이익률 제일 높게 나타났고 안정된 추세를 보였다.

2. 안정성

(1) 유동비율

<표 5-16> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 유동비율

(단위 : %)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	
신항	PNIT	105.189	91.892	201.121	217.810	213.119
	PNC	488.853	514.032	462.644	529.233	502.332
	HJNC	254.777	305.547	292.161	178.766	502.020
	HPNT	90.830	309.815	358.019	317.707	334.540
	BNCT	94.088	199.349	163.793	134.278	126.294

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우에는 PNC 유동비율 제일 높게 나타냈다. 수치가 200%이상 유지하고 있었고 안정 추세를 보였다.

(2) 부채비율

<표 5-17> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 부채비율

(단위 : %)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	
신항	PNIT	857.889	717.291	172.432	130.527	101.899
	PNC	30.962	19.056	4.024	5.562	7.147
	HJNC	505.838	434.714	175.769	358.150	311.441
	HPNT	513.003	396.181	388.640	326.477	333.016
	BNCT	2997.398	-1885.398	-771.262	-539.468	-422.254

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부채비율은 일반적으로 100% 이하를 표준비율로 보는데 이 기준은 여신자 측의 채권회수 안정성을 고려한 것이다. 즉, 타인자본이 자기자본을 초과하면 재무위험이 증가하여 기업의 지급능력이 약화되기 쉽고, 청산 시 채권자에게 지급해야 할 금액이 커지므로 부채비율이 100% 이하가 되어야 한다는 것이다(김철중, 2012).

3. 성장성

(1) 매출액증가율

<표 5-18> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 매출액증가율

(단위 : %)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	
신항	PNIT	51.416	-2.702	50.954	9.776	-3.967
	PNC	-1.232	13.719	10.676	9.930	14.455
	HJNC	-9.740	-0.485	10.541	-21.560	-6.721
	HPNT	35.634	8.935	-12.702	4.105	-6.481
	BNCT	133.760	25.505	4.948	27.043	14.679

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우에는 BNCT만 2013-2017년간 매출액증가율 정(+)수를 나타냈고 매출액도 매년 증가하고 있었다. 나머지 운영사들이 매출액증가율은 다소 변동이 있었다.

(2) 총자산증가율

<표 5-19> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 총자산증가율

(단위 : %)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	
신항	PNIT	10.098	-1.960	20.602	14.341	3.259
	PNC	-2.494	-0.280	-5.711	10.974	3.738
	HJNC	160.293	-0.381	16.294	-16.530	-21.118
	HPNT	8.694	-2.758	-8.749	0.804	-8.619
	BNCT	-4.090	0.185	-0.832	-1.694	-3.957

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우에는 PNIT 2014년의 총자산 증가율 부(-)수를 나타냈고 2014년 총자산 약간 감소하기 때문이다. 하지만 2015년 이후 총자산 지속적으로 증가하였다. 나머지 운영사들이 다소 감소하는 추세를 보였다.

4. 활동성

(1) 비유동자산회전율

<표 5-20> 부산 신항 컨테이너터미널 운영사 비유동자산회전율

(단위 : 회)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	
신항	PNIT	0.658	0.614	0.910	0.920	0.816
	PNC	0.278	0.320	0.360	0.392	0.443
	HJNC	1.222	0.800	0.846	0.678	0.754
	HPNT	0.779	0.857	0.791	0.873	0.864
	BNCT	0.067	0.087	0.092	0.121	0.145

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우에는 BNCT 2013-2017년간 비유동자산회전율 증가하는 추세를 보였지만 다른 운영사에 비해 제일 낮은 수치를 나타냈다.

(2) 총자산회전율

<표 5-21> 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 총자산회전율

(단위 : 회)

구분		2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
신항	PNIT	0.553	0.519	0.717	0.672	0.595
	PNC	0.232	0.267	0.305	0.327	0.349
	HJNC	0.870	0.601	0.615	0.489	0.560
	HPNT	0.566	0.600	0.555	0.603	0.587
	BNCT	0.066	0.085	0.089	0.115	0.135

자료: 금융감독원 전자공시시스템.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우에는 BNCT 2013-2017년간 총자산회전율 증가하는 추세를 보였지만 다른 운영사에 비해 제일 낮은 수치를 나타냈다.

VI. 결론

제1절 요약 및 결론

본 연구에서는 중국 6개 항만터미널 운영사(상하이국제항무 유한회사, 선전엔티엔항 유한회사, 닝보-저우산항 유한회사, 텐진항 유한회사, 샤먼항무발전 유한회사, 다론허 유한회사)와 부산 신항의 5개 컨테이너 터미널 운영사(PNIT, PNC, HJNC, HPNT, BNCT)를 대상으로 2013-2017년의 재무제표를 이용하였으며 경영성과를 수익성, 안정성, 성장성, 활동성으로 세분화하여 분석을 하였다. 경영 관리자가 기업의 경영과정에 존재하는 문제를 파악하여 효율적인 해결방안을 제시하여 중국과 신항 항만산업의 경쟁력을 향상시킬 수 있을 것으로 사료된다.

중국 6개 항만터미널 운영사의 경영성과분석결과는 다음과 같다.

(1) 중국 6개 항만터미널 운영사의 수익성 지표(자산수익률과 영업이익률)를 분석하였다. 6개 항만터미널 운영사 중 상하이국제항무 유한회사의 자산수익률의 증가폭이 크고 선전엔티엔항 유한회사의 영업이익률의 수치가 높은 것으로 나타났다. 나머지 4개 운영사의 수익성이 낮았다.

(2) 중국 6개 항만터미널 운영사의 안정성 지표(유동비율과 부채비율)를 분석하였다. 6개 항만터미널 운영사 중 선전엔티엔항 유한회사는 유동비율이 가장 높고 부채비율이 가장 낮으며 기업의 자산은 장기적이고 단기적인 상환능력이 강하고 지속적인 경영능력이 강하고 위험성이 비교적 낮아진다.

(3) 중국 6개 항만터미널 운영사의 성장성 지표(주당순이익증가율과 순이익증가율)를 분석하였다. 6개 항만터미널 운영사 중 상하이국제항무 유

한회사의 성장성이 가장 높다는 것은 상하이국제항무 유한회사가 지리적 위치, 경제중심지의 우세를 가지고 국가대외개방정책의 강력한 지원을 받고 있기 때문에 성장성 빠르다는 것이다. 나머지 5개 항만터미널 운영사의 주당순이익증가율과 순이익증가율이 비교적 낮아 변동이 있었다.

(4) 중국 6개 항만터미널 운영사의 활동성 지표(주주권익회전율과 총자산회전율)를 분석하였다. 6개 항만터미널 운영사 중 상하이국제항무 유한회사의 주주권익회전율의 수치가 가장 높으며 소유자 자산의 운영효율이 높다는 것이다. 샤먼항무발전 유한회사의 총자산회전율의 수치가 가장 높는데 이는 총자산회전이 빠르고 매출능력이 강하다는 것이다.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과분석결과는 다음과 같다.

(1) 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 수익성 지표(총자산순이익률과 매출액순이익률)를 분석하였다. 5개 운영사 중에서 PNC 재무비율 다른 운영사에 비해 안정세를 보였다. 매출액순이익률 수치가 20%이상을 유지하였고 총자산순이익률은 5%-10% 사이에 운영상태 양호하였다. 그리고 PNIT, BNCT의 경우에는 음(-)수를 나타냈고 적자상태를 보였다. HJNC, HPNT의 경우에는 변동이 나타났다.

(2) 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사가 안정성 지표(유동비율과 부채비율)를 분석하였다. 5개 운영사 중에서 PNC 재무비율 다른 운영사에 비해 제일 높게 나타냈다. 유동비율 200%이상을 유지하였고 유동자금이 충분할 것으로 보였다. 부채비율의 수치가 계속 감소하였고 자산이 많아지면서 부채가 감소하고 있었다. BNCT의 부채비율은 음(-)수를 보였고 총자산도 음(-)수를 보였다.

(3) 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 성장성 지표(매출액증가율과 총자산증가율)를 분석하였다. 5개 운영사 중에서 BNCT 2013-2017년 중에서 수치가 정(+)수를 유지하고 있었다. 매출액 지속적으로 증가하고 있음을

알 수 있다. 하지만 총자산증가률 중에서 BNCT 다소 음(-)수이었고 총자산 감소세를 보였다. PNIT의 총자산은 증가세를 보였고 나머지 운영사들 다소 변동이 나타났다.

(4) 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사 활동성 지표(비유동자산회전율과 총자산회전율)를 분석하였다. 5개 운영사 총자산증가율과 비유동자산회전율 수치가 낮은 것으로 나타났다. 따라서 5개 운영사들이 매출액은 낮은 것이 반영된 것으로 보인다.

본 연구에서는 중국 6개 항만터미널 운영사가 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사에 비해 다소 양호한 것으로 식별되었다.

중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 재무분석 결과에 따르면 중국 6개 항만터미널 운영사가 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사에 비해 자산수익률이 안정적인 상태를 알 수 있다. 유동비율이 부산 신항에 비해 낮은 수치를 나타냈으며 유동부채가 상대적으로 낮은 편이다. 총자산회전율은 높은 것으로 나타났다. 중국 6개 항만터미널 운영사의 매출액이 높으며 안정적인 영업이익이 있기 때문에 부채총액이 많지 않은 편이다. 그러나 중국 항만터미널 운영사의 유동비율은 낮고 자산수익률은 높지 않다는 결과가 나왔다. 중국 6개 항만터미널 운영사의 경우 유동부채를 줄이고 유동현금을 늘리고 비용을 줄임으로써 이익을 높이고 자산수익률을 증가시킬 수 있을 것이다. 합리적인 상환계획을 세워서 자본구조를 최적화하고 재무위험을 줄여야 할 것이다. 지분자원의 배치를 최적화하고 합리적으로 투자한 기초에서 정부의 항만에 대한 감독과 관리를 강화하여 중국 항만운영업체의 수익성과 경쟁력을 향상시켜야 한다.

부산 신항 컨테이너 터미널 운영사가 중국 6개 항만터미널 운영사에 비해 유동비율이 높으며 일부 자산수익률이 높지만 신항 컨테이너 터미널 운영사들의 매출이 매우 낮고 일부 순이익은 음(-)수이며 부채비율은 높은

것으로 나타났다. 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경우 사업 영역을 확대하고 소득 유형을 늘리며 지리적 이점을 통해 해외 비즈니스를 유치하여 매출액을 늘리고 부채를 줄이는 전략이 필요하다. 시장을 개척하는 동시에 자산투자를 합리적으로 운용하여 경영비용을 낮추어야 한다. 운영사 난립으로 비효율이 많은 신항은 운영체계를 개선하고 물동량 증대에 초점을 맞춘 불륨 인센티브가 실효성이 떨어지는 만큼 이를 개편해 부산 신항 효율성을 높이는 방안이 필요할 것으로 사료된다.

제2절 연구의 시사점

항만은 한 나라의 경제 발전과 대외개방에서 중요한 역할을 수행하고 있으며 항만의 발전은 이미 한 나라 또는 지역의 경제를 반영하는 중요한 지표의 하나가 되었다. 경제글로벌화에 따라 항만터미널 운영사의 지속적인 발전은 국민경제에 아주 중요한 역할을 미치게 되었다. 이에 따라 항만기업, 특히 항만운영업체의 관심이 높아지고 있다. 본 연구는 중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항 컨테이너터미널 운영사의 경영성과를 분석하였다. 항만터미널 운영사에 대한 시사점은 다음과 같다.

1.이론적 시사점

첫째, 오늘날 연구자들의 연구는 전략과 재무관리 연구에 집중되어 있으며 재무제표분석 차원에서 중국 6개 항만터미널 운영자와 부산 신항에 대한 경영성과분석 연구는 많지 않기 때문에 본 연구의 재무분석결과는 향후 항만터미널 운영사를 연구하는 연구자들이 유용하게 사용할 수 있다.

둘째, 업종마다 경영방식이 다르고 경영능력의 수준은 다르기 때문에 항만업계의 이익은 장기적으로 무역의 발전에 의존하여 기타 업종과 구별되는 특수성을 가지고 있다. 항만업계의 경영성과를 전문으로 연구한 논문도 많지 않다. 본 연구는 중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항의 경영성과를 비교한 측면에서 그 의의를 찾을 수 있다.

2.실무적 시사점

첫째, 본 연구는 일련의 항만업계 운영사가 갖추고 있는 재무상황을 연구하고 분석하여 관련 이해관계자들에게 적절한 대안을 제공하였다.

둘째, 관리자는 항만운영사의 현재 재무현황을 파악함에 있어서 유용한 정보를 제공 받을 수 있고 경영자의 의사결정에 참고가 될 수 있다.

제3절 한계점 및 향후 연구방향

본 연구는 중국 주요 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과를 분석하였지만 항만업체의 특성으로 인해 항만터미널 운영사의 운영에 차이가 있어 어려움을 겪었다. 개인의 학식, 능력과 시간의 관계로 인한 연구과정에 한계점이 존재하였다. 향후의 연구방향을 다음과 같이 제시하고자 한다.

첫째, 데이터이다.

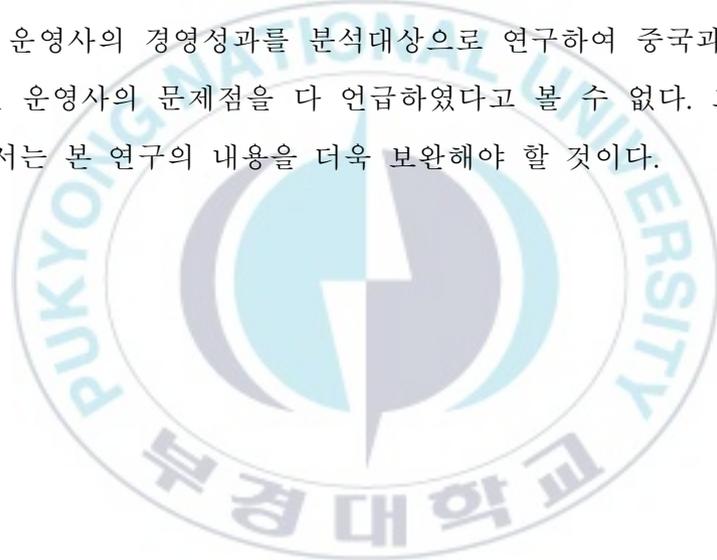
재무적 데이터 접근의 제한 때문에 본 연구의 주요 재무지표 데이터는 운영사가 대외에 공정한 재무보고서, 중국의 재정 홈페이지, 부산항만공사 홈페이지, 금융감독원 전자공시 시스템에서 공정한 자료만 활용하였다는

한계가 있다.

둘째, 지표의 선택이다.

본 연구는 중국 6개 항만터미널 운영사와 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과를 분석하는 것으로 기업의 경영성과에 영향을 주는 요소는 매우 많다. 재무지표뿐만 아니라 비재무지표도 포함된다. 본 연구의 연구 과정에서 비재무적 지표에 대한 고려가 부족하였는데 이는 향후 연구 과정에서 보완해야 할 내용이다.

본 연구는 중국 대표적인 6개 항만터미널 운영사와 부산항 신항 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과를 분석대상으로 연구하여 중국과 한국 모든 항만터미널 운영사의 문제점을 다 언급하였다고 볼 수 없다. 그러므로 향후 연구에서는 본 연구의 내용을 더욱 보완해야 할 것이다.



참고문헌

1. 한국문헌

- 김남협, “중소건설업체의 재무구조 분석을 통한 경영개선방안 연구-전남
중소건설업체를 중심으로”, 중앙대학교, 대학원, 2007.
- 김민교, “대형 국적항공사의 경영분석에 관한 연구-재무분석 중심으로”,
한국항공대학교, 대학원, 2011.
- 김효섭, “부산항 컨테이너터미널 운영사의 경영분석에 관한 연구”, 한국해
양대학교, 대학원, 2015.
- 권수빈, “항만공기업의 경영성과평가 발전방안에 관한 연구”, 한남대학교,
대학원, 2018.
- 민병철, “주요 공연장 재무분석을 통한 재무적 발전방향 연구”, 서울시립
대학교, 대학원, 2012.
- 박태환, “컨테이너 터미널 운영사의 수익성 개선 방안에 관한 연구-부산
북항 컨테이너 터미널이 직면한 현실을 중심으로”, 한국해양대학
교, 대학원, 2015.
- 이주호·원승환·최나영환·윤원영, 「글로벌 컨테이너 터미널 운영사의
시장 및 경영 현황 분석」, 제32집 제3호, 한국항만경제학회지,
2016.
- 조혜라, “경영평가 방식의 변화가 공기업의 경영성과에 미치는 영향에 관
한연구-한전 자회사 대상”, 서울대학교, 대학원, 2015.
- 정인희, “부산항 컨테이너 터미널 운영사의 재무성과 분석”, 부경대학교,
대학원, 2019.

- 김철중, 「기업가치 중심의 경영분석」, 명경사, 2010.
- 김철중, 「기업가치 중심의 경영분석」, 명경사, 2012.
- 하명신·최홍엽·박경희·손정기, 「항만물류의 이해」, 탐북스, 2015.
- 하명신·최홍엽·최성광 외5인, 「항만물류론」, 탐북스, 2017.
- 한국은행(2017), 「기업경영분석 결과 (해설 및 통계편)」.

2. 외국문헌

- David Otley, Performance-A Framework for Management Systems [J], Management Accounting Research, 1999,(10).
- Peter F. Drucker et al, 「Harvard Business Review」, Harvard Business School Press, 1999.
- Chagatai R, Demeanor F. Institutional ownership, capital structure and firm performance [J], Strategic management journal, 1991.
- Rose·Jacob M, The Empirical Research on the Relationship between Social Responsibility and Financial Performance of Oil Companies [J], Journal of Global Business Management, 2012,(8).
- Mork R·Shleifer A·Vishny R, Management ownership and market valuation: An empirical analysis [J], Journal of Financial Economics, 1988(20).
- Harold Demsetz·Belen villaloga, Ownership structure and corporate performance, Journal of Corporate Finance, 2001(7).
- Liu Z, The comparative performance of public and private enterprises: the

case of British ports [J], Journal of Transport Economics and Policy, 1995.

Wen-Yao Wang • Knox K. J, The Impact of private Operation on profitability of port Authorities: The Case Of The United States [J], IAME, 2011.

馮麗霞，企業財務分析業績評價，湖南人民出版社，2001.

匡海波，我國沿海集裝箱港口的供需研究 [J]，系統工程理論與實踐，2007.

郭輝，基於數據包絡分析法集裝箱港口績效評價 [J]，大連海事大學學報，2006.

林鐘高，財務分析與業績評價，經濟管理出版社，2007.

李廣芹，港口上市公司治理結構與港口績效研究，2014.

呂嵩，港口上市公司績效評價，大連海事大學，2008.

裴麗，港口上市公司（A股）股權結構對經營績效的影響研究，2012.

王堅，港口績效評價指標設計 [J]，經營與管理，2011.

張蕊，企業戰略經營業績評價指標體系研究，中國財政經濟出版社，2002.

趙秋紅·王悅，我國港口發展趨勢研究 [J]，中國外貿，2012.

編輯委員會（2013），「2012年中國港口年鑒-CHINA PORTS YEAR BOOK」.

編輯委員會（2014），「2013年中國港口年鑒-CHINA PORTS YEAR BOOK」.

編輯委員會（2015），「2014年中國港口年鑒-CHINA PORTS YEAR BOOK」.

編輯委員會（2016），「2015年中國港口年鑒-CHINA PORTS YEAR BOOK」.

編輯委員會（2017），「2016年中國港口年鑒-CHINA PORTS YEAR BOOK」.

編輯委員會（2018），「2017年中國港口年鑒-CHINA PORTS YEAR BOOK」.

3. 웹 사이트

證券之星 : <http://www.stockstar.com>

新浪財經 : <http://www.sina.com.cn>

網易財經 : <https://money.163.com>

中國港口數據庫 : <http://www.chineseport.cn>

中國港口網 : <http://www.chinaports.com>

上海國際港務有限公司 : <http://www.portshanghai.com.cn>

深圳鹽田港有限公司 : <http://www.ytport.com>

寧波舟山港有限公司 : <http://www.nbport.com.cn>

天津港有限公司 : <http://www.tianjin-port.com>

廈門港務發展有限公司 : <http://www.xmgw.com.cn>

大連港有限公司 : <http://www.dlport.cn>

啓信寶 : <https://www.qixin.com>

부산항만공사 홈페이지 : <http://www.busanpa.com/>

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

부산신항국제터미널 (PNIT) 홈페이지 : <http://www.pnitl.com>

부산신항만 (PNC) 홈페이지 : <http://www.pncport.com>

한진부산컨테이너터미널 (HJNC) 홈페이지 : <http://www.hjnc.co.kr/>

PSA현대부산신항만 (HPNT) 홈페이지 : <http://www.hpnt.co.kr/>

비엔씨티 (BNCT) 홈페이지 : <http://www.bnctkorea.com>

부 록

2013-2017년 중국 주요 6개 항만터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 억 위안)

상하이국제항무 유한회사	구분	2013	2014	2015	2016	2017
	자산총액	886	943	985	1168	1412
	자산총액(평균)	878.515	914.5	964	1076.5	1290
	매출액	281.62	287.79	295.11	313.59	374.24
	순이익	52.55	67.67	65.62	69.39	115.36
	영업이익	71.48	89.26	85.86	92.57	132.1
	유동자산	188	176	190	237	503
	유동부채	207.22	206.28	185.13	339.23	380.83
	부채총액	327.63	340.52	313.7	485.46	641.78
	주당이익	0.23	0.30	0.29	0.30	0.50
	주주권익	558.48	602.27	671.45	682.38	770.56
	주주권익(평균)	896.5075	939.25	1020.25	1183.25	645

자료: 각 항만터미널 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

2013-2017년 중국 주요 6개 항만터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 억 위안)

선전엔터엔항 유한회사	구분	2013	2014	2015	2016	2017
	자산총액	55.9	68.3	78.8	82.6	93
자산총액(평균)	54.415	62.1	73.55	80.7	87.8	
매출액	3.077	3.009	2.489	2.837	3.438	
순이익	3.88	4.4	4.36	3.52	4.04	
영업이익	4.66	4.636	3.797	4.233	4.7	
유동자산	9.1	13.8	16.3	14.4	12.4	
유동부채	1.51	1.11	5.06	3.15	4.26	
부채총액	4.8	12.85	18.07	17.78	22.21	
주당이익	0.20	0.23	0.22	0.18	0.21	
주주권익	51.07	55.41	60.72	64.79	70.75	
주주권익(평균)	50.015	53.24	58.065	62.755	67.77	

자료: 각 항만터미널 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

2013-2017년 중국 주요 6개 항만터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 억 위안)

닝보-저우산항 유한회사	구분	2013	2014	2015	2016	2017
	자산총액	416	449	478	581	622
	자산총액(평균)	388.39	432.5	463.5	529.5	601.5
	매출액	113.96	134.15	165.21	163.25	181.83
	순이익	28.4	28.19	25.54	22.98	26.77
	영업이익	36.03	34.31	33.4	30.18	35.91
	유동자산	63.2	77.5	90.3	120	118
	유동부채	56.02	80.89	102.39	148.16	155.49
	부채총액	112.18	123.84	137.96	214.94	220.09
	주당이익	0.22	0.22	0.20	0.17	0.20
	주주권익	304.05	325.24	340.48	366.54	394.97
	주주권익(평균)	410.445	448	496.5	565.5	300.75

자료: 각 항만터미널 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

2013-2017년 중국 주요 6개 항만터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 억 위안)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
	자산총액	299	337	336	323
자산총액(평균)	277.115	318	336.5	329.5	341.5
매출액	166.26	255.28	154.02	130.47	142.34
순이익	10.67	11.52	12.25	12.64	8.24
영업이익	17.52	19.93	20.79	22.14	15.99
유동자산	76.9	103	95	85	88.9
유동부채	66.44	83.38	72.72	49.37	97.58
부채총액	128.46	152.7	144.8	119.58	152.21
주당이익	0.64	0.69	0.73	0.75	0.49
주주권익	170.4	183.86	191.13	203.24	208.11
주주권익(평균)	164.455	177.13	187.495	197.185	205.675

자료: 각 항만터미널 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

2013-2017년 중국 주요 6개 항만터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 억 위안)

샤먼항무발전 유한회사	구분	2013	2014	2015	2016	2017
	자산총액	41.9	50.9	51.7	73.9	80.8
	자산총액(평균)	39.075	46.4	51.3	62.8	77.35
	매출액	47.79	78.02	76.61	89.92	137.13
	순이익	3.29	2.87	2.58	2.07	1.09
	영업이익	2.375	1.824	1.71	2.77	2.339
	유동자산	19.4	24.4	21.5	28.4	24.4
	유동부채	14.72	17.83	13.29	27.49	29.74
	부채총액	16.99	22.75	21.14	41.59	45.53
	주당이익	0.62	0.54	0.49	0.39	0.20
	주주권익	24.89	28.18	30.55	32.3	35.29
	주주권익(평균)	23.19	26.535	29.365	31.425	33.795

자료: 각 항만터미널 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

2013-2017년 중국 주요 6개 항만터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 억 위안)

다롄항 유한회사	구분	2013	2014	2015	2016	2017
	자산총액	272	278	291	319	366
	자산총액(평균)	275.145	275	284.5	305	342.5
	매출액	69.82	79.42	88.86	128.14	90.32
	순이익	6.83	5.21	4.84	5.31	5.01
	영업이익	6.689	4.598	4.611	5.98	7.113
	유동자산	49.9	58.8	62.6	91.6	104
	유동부채	54.85	43.33	49.11	61.47	91.93
	부채총액	125.65	128.65	137.61	127.96	159.65
	주당이익	0.15	0.12	0.11	0.04	0.04
	주주권익	146.61	149.78	153.69	191.06	206.19
	주주권익(평균)	143.18	148.195	151.735	172.375	198.625

자료: 각 항만터미널 운영사 홈페이지, 중국재정 홈페이지, 연구자 정리.

2013-2017년 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 천 원)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
	자산총계	134,082,593	131,454,114	158,535,882	181,271,645
유동자산	21,019,414	19,929,671	41,573,427	50,142,755	49,676,588
비유동자산	113,063,179	111,524,442	116,962,455	131,128,890	137,503,017
유동부채	19,982,515	21,688,221	20,670,823	23,021,352	23,309,324
부채총계	120,084,873	115,369,994	100,343,134	102,637,961	94,470,300
자본총계	13,997,720	16,084,119	58,192,748	78,633,684	92,709,304
기초자본총계	11,223,167	13,997,720	16,084,119	58,192,748	78,633,684
기말자본총계	13,997,720	16,084,119	58,192,748	78,633,684	92,709,304
당기순손익	-5,191,638	-7,834,884	19,733,673	20,448,590	14,429,555
전기순손익	-16,954,135	-5,191,638	-7,834,884	19,733,673	20,448,590
매출액	70,805,802	68,892,559	103,996,273	114,162,931	109,633,745
매출액총손익	4,775,945	-1,350,783	20,391,932	26,902,871	19,988,452
영업손익	2,018,201	-4,377,980	16,606,998	22,661,322	16,240,211

자료 : 금융감독원 전자공시시스템.

2013-2017년 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 천 원)

PNC	구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
	자산총계	682,137,185	680,227,875	641,380,199	711,765,935	738,372,000
	유동자산	106,698,958	118,456,522	84,601,045	138,662,470	166,528,407
	비유동자산	575,438,227	561,771,353	556,779,154	573,103,466	571,843,593
	유동부채	21,826,368	23,044,592	18,286,437	26,200,663	33,151,079
	부채총계	161,268,724	108,878,843	24,810,314	37,503,013	49,250,718
	자본총계	520,868,461	571,349,032	616,569,885	674,262,922	689,121,282
	기초자본총계	485,142,170	520,868,461	571,349,032	616,569,885	674,262,922
	기말자본총계	520,868,461	571,349,032	616,569,885	674,262,922	689,121,282
	당기순손익	35,726,291	50,480,572	45,220,853	57,693,037	71,858,360
	전기순손익	37,260,840	35,726,291	50,480,572	45,220,853	57,693,037
	매출액	159,997,865	181,948,205	201,373,595	221,369,021	253,367,437
	매출액총손익	47,666,203	61,054,919	65,249,559	79,179,142	98,384,693
영업손익	41,737,980	55,177,910	58,378,709	72,713,531	90,764,164	

자료 : 금융감독원 전자공시시스템.

2013-2017년 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 천 원)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
	자산총계	229,466,399	228,593,065	265,840,637	221,898,418
유동자산	50,387,595	63,944,311	70,894,047	65,066,748	36,631,115
비유동자산	179,078,804	164,648,753	194,946,590	156,831,670	138,406,686
유동부채	19,777,104	20,927,830	24,265,439	36,397,774	7,296,746
부채총계	191,590,562	185,842,567	169,440,871	173,464,875	132,495,181
자본총계	37,875,837	42,750,498	96,399,766	48,433,543	42,542,619
기초자본총계	62,913,141	37,875,837	42,750,498	96,399,766	48,433,543
기말자본총계	37,875,837	42,750,498	96,399,766	48,433,543	42,542,619
당기순손익	21,945,464	24,313,952	34,242,116	2,529,679	4,804,403
전기순손익	25,855,737	21,945,464	24,313,952	34,242,116	2,529,679
매출액	138,203,244	137,532,781	152,030,464	119,252,555	111,237,402
매출액총손익	41,924,382	48,703,701	61,223,750	38,177,771	24,246,921
영업손익	34,664,365	42,004,044	53,642,708	10,797,482	15,967,569

자료 : 금융감독원 전자공시시스템.

2013-2017년 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 천 원)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
	자산총계	254,053,658	247,047,935	225,432,959	227,246,018
유동자산	73,698,406	76,693,299	64,166,899	75,812,651	63,387,547
비유동자산	180,355,252	170,354,637	161,266,060	151,433,367	144,271,364
유동부채	81,138,513	24,754,507	17,922,760	23,862,470	18,947,681
부채총계	212,609,515	197,258,098	179,298,170	173,961,535	159,702,515
자본총계	41,444,143	49,789,837	46,134,789	53,284,483	47,956,396
기초자본총계	29,267,197	41,444,143	49,789,837	46,736,399	53,284,483
기말자본총계	41,444,143	49,789,837	46,134,789	53,284,483	47,956,396
당기순손익	18,176,946	25,595,694	16,819,870	23,798,084	16,057,548
전기순손익	8,358,740	18,176,946	25,595,694	16,819,870	23,798,084
매출액	137,942,230	150,267,886	131,180,145	136,564,583	127,713,466
매출액총손익	49,491,788	53,071,068	43,539,261	42,793,328	34,785,631
영업손익	41,002,588	43,655,062	34,257,945	36,758,773	29,546,628

자료 : 금융감독원 전자공시시스템.

2013-2017년 부산 신항 컨테이너 터미널 운영사별 재무제표(요약)

(단위: 천 원)

BNCT	구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
	자산총계	811,440,196	812,938,858	806,172,007	792,512,692	761,149,041
	유동자산	14,507,992	21,602,093	27,747,151	52,717,839	56,156,054
	비유동자산	796,932,204	791,336,765	778,424,856	739,794,852	704,992,987
	유동부채	15,419,522	10,836,298	16,940,358	39,260,284	44,464,626
	부채총계	785,242,717	858,471,500	926,269,942	972,847,381	997,344,612
	자본총계	26,197,478	-45,532,642	-120,097,935	-180,334,690	-236,195,572
	기초자본총계	105,525,800	26,197,478	-45,532,642	-120,097,935	-180,334,690
	기말자본총계	26,197,478	-45,532,642	-120,097,935	-180,334,690	-236,195,572
	당기순손익	-79,328,322	-71,730,120	-74,565,294	-60,236,754	-55,860,882
	전기순손익	-104,710,231	-79,328,322	-71,730,120	-74,565,294	-60,236,754
	매출액	54,766,572	68,734,629	72,135,544	91,642,890	105,095,091
	매출액총손익	-24,766,131	-10,781,536	-9,277,673	9,551,236	19,488,512
영업손익	-29,218,325	-13,814,598	-12,760,320	5,671,088	14,949,132	

자료 : 금융감독원 전자공시시스템.