



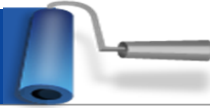
부산신항만개발 1단계 사업

2014. 11. 4

목 차

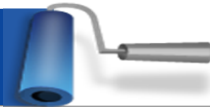
- 1 부산신항 건설 개요**
- 2 부산신항 1단계 민자사업**
- 3 1단계 민자사업의 위기와 극복**
- 4 평가 및 항만민자사업의 향후 과제**

■ 사업목적



- 21세기를 대비한 동북아 국제 물류 허브 항만 건설

■ 사업개요

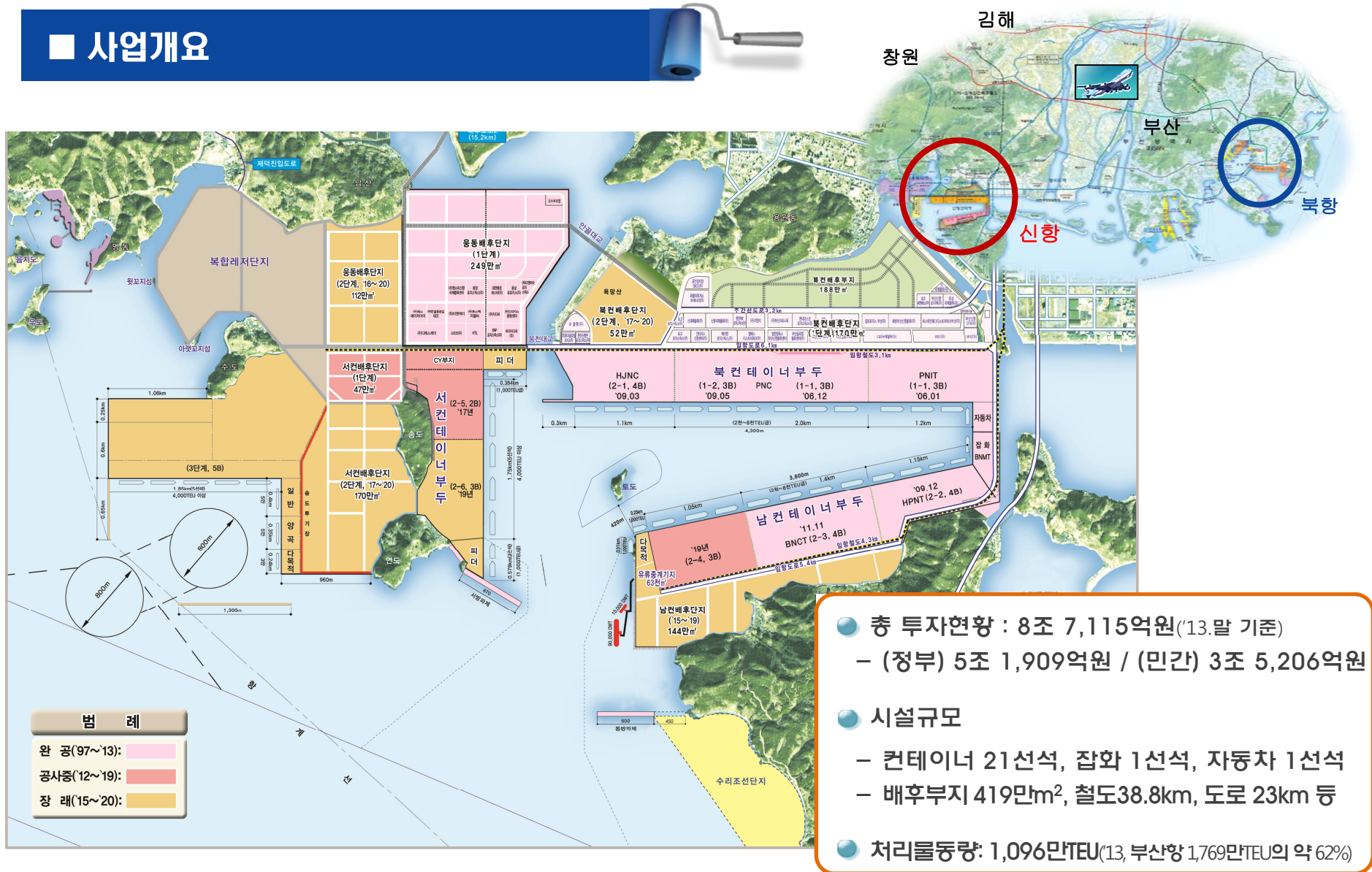


- 위 치 부산광역시 강서구 가덕도, 경상남도 창원시 명동 및 우도 일원
- 사업 기간 1995 ~ 2020년
- 총 사업비 16조 6,823억원(정부 7조 4,551억원, 민자 9조 2,272억원)
- 사업 내용 부두 45선석, 방파제 3.89km, 호안 40.3km, 도로 37.7km, 철도53.5km, 부지조성 11백만㎡, 준설 1식, 유류중계기지 및 수리조선 1식

부산항 신항 건설개요

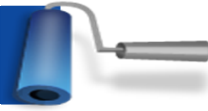
부산신항만개발1단계사업 (3/16)

■ 사업개요



- 총 투자현황 : 8조 7,115억원('13.말 기준)
 - (정부) 5조 1,909억원 / (민간) 3조 5,206억원
- 시설규모
 - 컨테이너 21선석, 잡화 1선석, 자동차 1선석
 - 배후부지 419만m², 철도38.8km, 도로 23km 등
- 처리물동량: 1,096만TEU('13, 부산항 1,769만TEU의 약 62%)

■ 사업 추진 배경



세계 해운 항만 여건

- ◇ 선박의 대형화·고속화 ⇒ 항만 대형화 및 하역장비 현대화
- ◇ 상해, 싱가포르 등 경쟁항만의 대대적인 항만확충 및 중심항만 선점 경쟁 시작

국내 항만여건

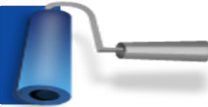
- ◇ '90~95년 항만물동량 연평균 증가율 약 14% ⇒ 만성적인 체선, 체화 발생
- ◇ 물류비 증가, 항만 경쟁력 저하로 정기선의 기항 기피 우려

부산항 한계

- ◇ '95년 부산항 시설확보율은 49% 수준(하역능력 220만TEU 대비 처리실적 450만TEU)
- ◇ 배후지 협소, 시내교통 체증, 체선·체화 등으로 항만서비스 크게 낙후

- ✓ 동북아 국제물류 주도권 선점을 위해 **부산항 신항 개발 시급**
- ✓ **5대 국책사업**(부산신항, 광양항, 아산항, 인천신공항, 경부고속철) 선정

■ 민자유치 추진 배경



부족한 재정여건

- ◇ 신항 개발을 위해서는 장기간 대규모 투자비 소요
- ◇ 도로, 철도, 항만 등 급증하는 SOC 확충 요구에 따른 재정 부족

민투법 도입

- ◇ 1994년 '사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법' 제정
- ◇ 공공성이 강한 부두시설 및 대규모 항만사업 적용 유리

민자사업 특징

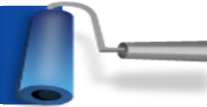
- 재정의 한계를 극복하고 원활한 자원조달
- 민간의 자율과 창의성을 기반으로 보다 질 높은 항만 서비스 제공
- 사업비 증액이나 공사 지연 등에 대한 신속하고 유연한 대응

✓ 컨테이너 전용부두 최초 민투사업으로 부산신항만 1단계 추진

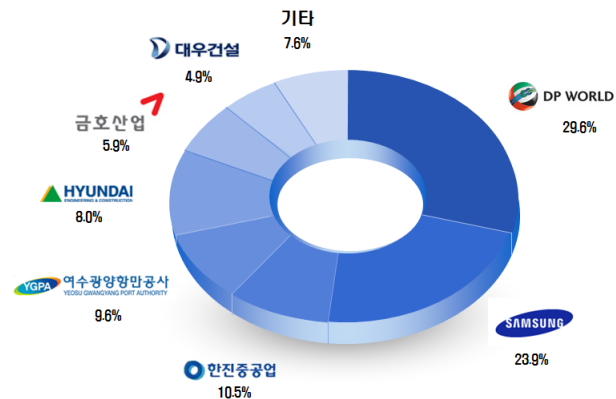
부산신항 1단계 민자사업

부산신항만개발1단계사업 (6/16)

■ 사업개요



사업시행자 : 부산신항만(주)



사업 규모

- 컨테이너부두 9선석(3.2km), 배후부지 308만m²
- 총사업비: 1조 9,984억원(2000.1.1 불변가격)
- 총투자비: 2조 3,886억원(경상가격, 재정보조 5,935억원)

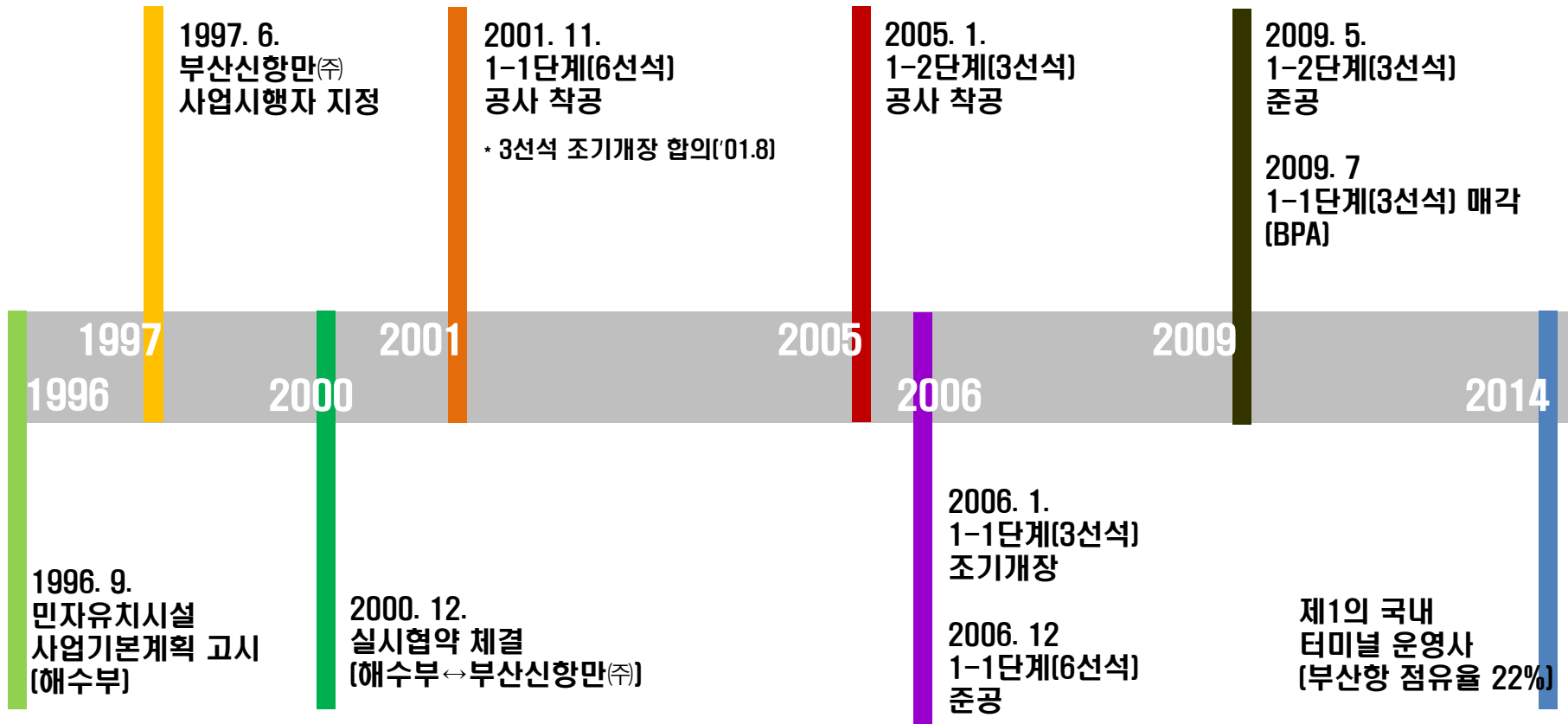
사업 방식

- 사업수익률: 세후 9.5%
- 최소운영수입보장(MRG) 없음
- BTO(Build-Transfer-Operate) 방식
- 운영기간 : 준공 후 50년(2007.1.1~2056.12.31)

부산신항 1단계 민자사업

부산신항만개발1단계사업 (8/16)

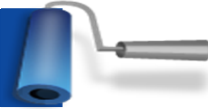
■ 주요 추진경과



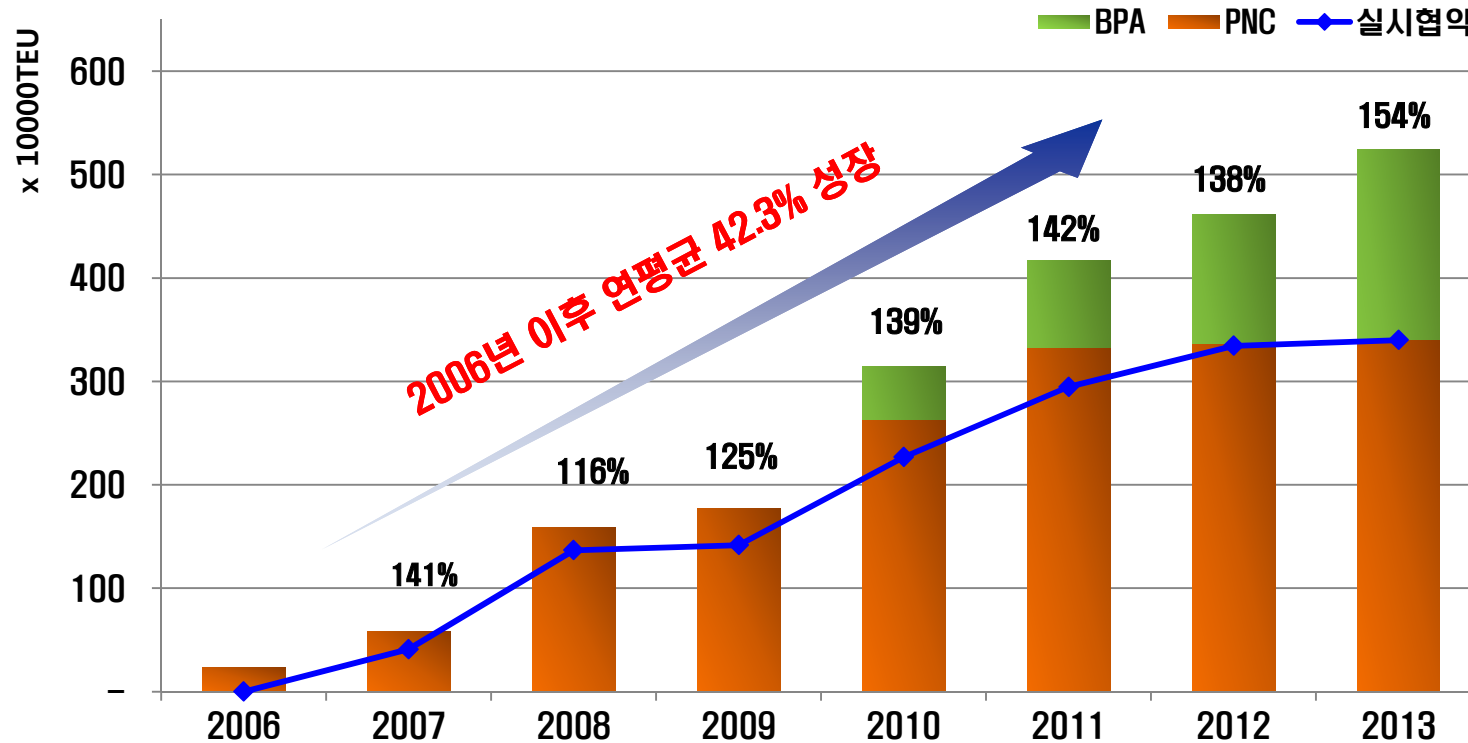
부산신항 1단계 민자사업

부산신항만개발1단계사업 (9/16)

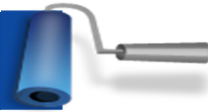
■ 운영현황



- 2013년 330만TEU 처리하였으며, 2011년 이후 부산항 물동량 점유율 20%대 유지
- 4년 연속 전국 최대 물동량 처리



■ IMF 체제와 외자유치



■ 1998년 국제통화기금(IMF) 체제 下 항만민자사업의 극심한 자금난

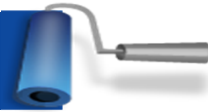
■ 정부 “외자유치 활성화 방안” 적극 추진

- 외국인투자촉진법 제정('98.9)으로 외국인 투자에 대한 인허가 절차 간소화 및 인센티브 제공
- 항만사업 참여 외투기업에 대한 인허가 등 원-스톱 행정업무처리 제공 등

■ 글로벌 운영사 유치를 통한 자금 확보 및 효율적인 운영체계 구축

- 홍콩 허치슨 포트 홀딩스(HPH), 미국 SSA, CSX, 덴마크 머스크 · 시랜드 등이 참여 의향 표명
 - ⇒ 미국 CSX월드터미널 우선 협상대상자로 선정
 - : 750억원 투자(지분율 25%) 및 전세계 17개 항만터미널과 네트워크 활용
 - ⇒ 2002.1 CSX월드터미널과 운영 계약 체결 및 2004.12 글로벌 운영사 DP World로 인수됨

■ 금융위기 등에 따른 유동성 악화



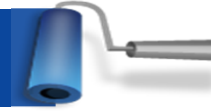
■ 대주단의 차입금 인출 중단('08.6)

- 물동량 부족, 사용료의 현저한 저하, 철도 등 기반시설 지연으로 원리금 상환 불능 예상
 - 대주단의 운영자금 확보 요구에 따라 PNC는 유상증자 추진
- ⇒ 정부는 PNC 디폴트 선언 시 정부 정책 신뢰도 및 부산항 브랜드 가치 하락 등 손실 발생 우려, 유상증자 등 자금재조달을 통한 경영정상화 지원 결정('08.12)

■ 1-1단계 3선석 관리운영권을 BPA 매각(5,862억원)하여 유동성 확보('09.7)

- (PNC) 대출금 상환 등 경영정상화를 위한 자금 확보
- (BPA) 북항재개발로 폐쇄될 3,4부두의 대체부두로 활용

■ 부산신항만 1단계 민자사업 평가



- 민간자본을 활용한 항만 인프라 적기 공급으로 부산항의 글로벌 허브항만 위상 제고
- 부산항 신항 개발의 선도사업으로서 신항 조기 활성화 견인
- 국내 항만 민간투자사업의 성공적인 정착을 위한 모범사례(4년 연속 국내 최대 '컨' 처리)

- 글로벌 터미널 운영사(DP World社)의 글로벌 네트워크를 활용한 마케팅
: 세계 TOP 3 선사 Maersk, MSC, CMA-CGM 유치
- 최신 사양의 장비 도입을 통한 높은 생산성 유지
- 민자사업 최초 최소운영수입보장(MRG) 폐지

- 사용료 하락(협약 대비 30% 수준), TOC 부두와의 경쟁력 확보 등은 해결 과제임

평가 및 항만민자사업의 향후 과제

■ 항만 민간투자 활성화를 위한 제도 개선

신규사업 추진 시 애로사항

장기간 소요
· 복잡한
의사결정구조

- ◇ 민자대상사업 지정(또는 민간제안) ~ 실시협약 체결까지 평균 3년
~ 착공까지는 평균 4년 8개월 소요
- ◇ 해수부, 기재부, PIMAC, 민투심 등 다단계 승인, 검토, 심의 필요

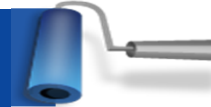
**항만분야
특수성**

구 분	항 만	도로/철도
사용료	시장 경쟁 下 요금결정	공공요금 성격, 사전 조정 가능
수 요	마케팅, 경기 변동에 민감	현재 수준 유지 또는 증가
운영비	총사업비 대비 400%	총사업비 대비 약 50%

PF 어려움

- ◇ 금융시장에서 물동량, 사용료 리스크가 큰 사업으로 인식

■ 항만 민간투자 활성화를 위한 제도 개선



제도 개선 방향

- 단계별 의사결정 기한 명문화를 통해 신속한 사업 추진 도모 및 민간사업 예측가능성 제고
- 시장가격으로 결정되는 항만 하역료 특성을 반영한 협약 사용료 결정
 - 물가상승률을 일괄 적용하여 매년 협약 하역료가 인상되는 현재의 방식은 현실과 맞지 않음
 - * 부산신항1단계의 경우 2014년 협약사용료 대비 실제사용료는 25% 수준임
- BTL+BTO 혼합방식 활용을 통한 투자위험 완화(TOC부두 대비 경쟁력 강화 필요)
- 항만사업의 투자 리스크가 높은 점을 감안하여 건설분담금 지원 확대
 - * 일반적으로 항만, 도로 총 투자비의 30% 이내, 철도 50% 이내