

보 도 자 료

국회의원 김재원

새누리당 군위군·의성군·청송군

배포일시

2013. 10. 24 (목)

보도일시

배포 후 즉시 보도 가능

서울특별시 영등포구 의사당로 1 대한민국 국회 의원회관 419 호
전화 02)784-2820, 팩스 02)788-0153 담당 : 오범석 비서관(010-9121-2152)

부산항만공사의 러시아 나훗카항 개발사업

합작파트너에게 사기당해 국민 혈세 36억원 날려

기본적 절차인 사업타당성, 기술성 분석, 합작 파트너의 신용도 검증도 제대로 하지 않아
소유권자 대신 15년 임차권자가 30년 임차권을 현물출자하는 이상한 거래 구조
현물출자도 이행하지 않은 합작파트너에게 이사회 결의나 담보도 없이 30억 임의 대여
부당거래에 늦장보고, 회계 처리까지 지연

경영진 지시로 36억원 투자손실의 회계처리를 2년 이상 지연

부산항만공사가 국회 농림축산식품해양수산위원회 소속 새누리당 김재원 의원(경북 군위군·의성군·청송군)에 제출한 자료에 따르면, 부산항만공사가 2009년 9월 러시아 나훗카항 개발을 위해 러시아 현지합작법인 NIT에 47억원을 출자한 후 9개월만인 2010년 6월 28일에 최대주주(50%+1주)인 러시아극동운송그룹(DVTG)이 파산신청을 당해 투자금을 날릴 위기에 처했는데도, 이를 2년 후인 2012년에 가서야 회계처리를 한 것으로 24일 드러났다.

<나훗카항 투자금액에 대한 부산항만공사의 회계처리 내역>

구분	2009년	2010년	2011년	2012년
투자금액	47억	47억	47억	11억
변동	-	-	-	△36억

현지법인에 현물출자한 최대주주에 대한 파산신청은 “손상사건이 발생하였고 추정미래 현금흐름에 영향”을 주는 기업회계기준에 따른 손실 인식요건에 해당되는데도, 부산항만공사는 대체투자자를 물색하여 나훗카항개발사업을 계속하라는 전임 사장의 지시를 이유로 2년 동안 재무제표에 손실을 반영하지 않은 것이다.

한편, 부산항만공사는 2011년 6월 항만위원회 소속 감사위원회가 나훗카항 개발사업에 문제가 있다는 정보를 입수하고 부산항만공사에 확인을 요구한 후에야, 감사위원회에 사업이 2010년부터 회생불가 상황에 빠진 사실을 늦장 보고한 바 있다.

나훗카항 개발사업, 원대한 계획과는 달리 총체적인 관리 부실로 국민 혈세 낭비

나훗카항 개발사업은 극동러시아 나훗카 어항을 연간 40만TEU 이상 처리가 가능한 컨테이너 전용부두로 개발하여 부산항의 극동러시아지역 피더항만¹⁾으로 30년간 운영하는 사업으로 총 투자규모는 1,458억원에 달한다. 부산항만공사는 2009년 9월 3일 러시아 현지에 합작법인 NIT(Nakhodka International Terminal)를 설립한 후 2009년 9월 17일 부산항만공사 47억원(지분율 24%) 등 5개사가 총104억원(50%+1주)을 현지법인에 출자하였고, 러시아 극동운송그룹(DVTG)은 이듬 해 4월에 10만㎡ 규모의 사업대상지에 대한 15년 임차권을 104억원에 현물출자하였다.



<나훗카항 위치도>

하지만, 부두 소유권자를 제치고 임차권자가 현물출자를 하는 이상한 주주협약, 현물출자의 7개월 지체, 현물출자 이행 전 한국 측 투자자만 104억원 현금 납입 및 30억원 대여금 임의 집행 및 현물출자 직후 출자사의 파산신청 피소 등 황당한 사건이 연속적으로 발생하여 나훗카항 개발사업은 파국을 맞았다. 현지법인 사장을 공사에서 파견할

1) 피더항만(Feeder Port)은 중추(Hub)항만과의 피더 서비스와 연근해 항로에서 서비스를 주로 하는 항만을 말함. 피더서비스(Feeder Service)란 대형 컨테이너선이 기항하는 중추항만과 기항하지 않는 항만 간에 중소형 컨테이너 선박으로 컨테이너를 수송하는 지선(支線) 서비스를 말함.

정도로 사업을 주도한 부산항만공사는 부실한 사업관리로 투자금을 날리고 러시아극동 운송그룹(DVTG)과 그 자회사(NSFP)를 상대로 총 13건의 소송을 진행해 왔다.

사업타당성도 제대로 검토하지 않고 졸속으로 사업 추진

부산항만공사는 러시아극동운송그룹(DVTG)과 최초의 업무협약(07. 11. 12)로부터 한 달 만에 한·러·중 나훗카항 개발사업 추진 양해각서를 체결(07. 12. 6)하였을 뿐만 아니라 양해각서 체결일로부터 3개월 이내에 합작 법인을 설립하기로 하였다. 법인 설립 전에 사업 타당성이나 수익성 분석 등을 충분한 시간을 가지고 다각도로 검토하지 못하고 성급하게 법인을 설립하기로 하여 출발부터 사업이 졸속으로 진행된 것이다.

1,458억원의 사업비가 소요되는 해외사업으로 정밀한 사업성 및 기술성 분석이 필요하나, 재무타당성 분석 시 운영수입은 장금상선 및 대우로지스틱스에서 제시한 물동량 유치계획을 그대로 인용하여 투자의 세전수익률이 13.28%에 달하는 것으로 분석하였고, 물동량 유치계획을 실행하기 위한 구체적 대책도 마련하지 못했다.

기술성 분석, 합작파트너의 신용도 및 재무건전성 검증도 건너뛰어

또한, 부산항만공사는 나훗카항의 항로와 자연적 여건 및 배후부지 여부 등에 따른 정확한 기술성 분석을 제대로 하지 않아 나훗카항이 컨테이너항으로 전환·개발이 사실상 곤란한 어항이라는 사실을 인지하지 못했고, 전환·개발에 필요한 중심준설의 주체, 준설비용부담 및 준설완공시기 등도 누락하였다.

부산항만공사는 러시아측 파트너인 러시아극동운송그룹(DVTG)의 기업신용도나 재무건전성을 별도로 검증하지 않고, 사업시행능력이 충분하다는 대우로지스틱스의 검토의견을 그대로 수용했다. 해외 합작 투자 시 최소한의 기본적 절차인 합작사의 신용등급이나 신용상태 파악을 건너 뛴 것이다.

부두 소유권자 대신 15년 임차권자가 30년 임차권을 출자(전대)하는 이상한 구조

나훗카항 개발사업의 경우 부두의 소유권자인 NSFP가 아니라 그 모회사인 러시아극동운송그룹(DVTG)이 NSFP로부터 부두를 임차한 후 이를 현지법인 NIT에 다시 현물출자하는 복잡하고 이상한 구조로 진행되었다. 국가기간시설인 부두의 소유권을 외국인에게 넘겨주는 경우는 드물다고 하더라도, 소유권자가 임차하지 않고 임차권자가 다시 전대하는 거래구조는 일반적인 경우는 아니다. 또한 러시아극동운송그룹(DVTG)이

NSFP로부터 임대차한 부두임차권의 임차기간은 15년에 불과하였으나, 주주협약 상 러시아극동운송그룹(DVTG)은 합작법인 NIT에 임차권을 15년간 비용 부담없이 양도하고 최초 15년 이후 15년 동안은 같은 조건으로 갱신하기로 되어 있어 권리내용도 일치하지 않는다.



통상 현물출자가 완료된 후 출자회사가 부도가 나거나 파산을 하더라도 피출자법인의 자산은 영향을 받지 않고 피출자법인의 지분만 소유권이 변동하게 된다. 그러나, 나홋카항 개발사업에서는 현물출자사(DVTG)에 대한 파산신청이 있자 피출자법인(NIT)의 주주가 변경되는 것에 그치지 않고 나홋카항 개발사업 자체가 무산되어, 피출자법인(NIT)이 유효하게 부두에 대한 30년 임차권을 확보하지 못한 것이 아니냐는 의혹이 있다. 이에 대해 부산항만공사는 위임장 등 법률 검토를 하였고 법적인 문제는 없다고 하면서도 현지법인(NIT)이 NSFP를 대상으로 부두에 대한 사용제한이나 사용료 청구를 하지 않은 이유를 설명하지 못했으나, 국정감사 3일 전에야 여러 건의 소송을 진행한 결과 부두 토지에 대해 압류를 곧 실행할 예정이라고 해명하였다.

현물출자를 불이행한 최대주주에게 이사회 결의나 채권보전조치도 없이 30억 대여 부산항만공사가 47억원을 납입한 2009년 9월에 현지합작법인 NIT의 정모 사장은 최대주주(DVTG)가 현물출자를 이행²⁾하지 않았는데도 최대주주에게 30억원의 대여금을 이사회 결의도 없이 집행한다. 당시 현지법인 사장은 부산항만공사의 팀장 출신으로 부산항만공사 전임 사장은 사업관리나 해외투자 경험이 전혀 없는 엔지니어 출신으로 정년 퇴직을 앞두고 있던 그를 현지법인 사장으로 임명하였다.

2) 현물출자 등기는 2010년 4월 26일에 완료됨. 그러나, 등기 내용대로 DVTG가 NSFP로부터 30년 임차권을 적법하게 확보하여 NIT에 현물출자했는지 여부는 확인되지 아니함.

부산항만공사는 “합작법인 NIT가 건설공사 발주 권한을 확보하기 위해서는 6개월이 더 걸려 나훗카항을 조기 운영하기 위해 현물출자사인 DVTG에 선투자비 및 부두 공사비조로 30억원을 대여했다.”라고 설명하였지만, 자체 감사결과보고서에서조차 “현지법인(NIT) 대표이사가 정관에 따른 이사회 의결 절차를 무시하고 대여금을 집행하였고, 러시아극동운수그룹(DVTG)이 현물출자를 이행하지 않은 상황에서 지급보증 등 대여금의 안정적인 회수방안 조치 없이 집행하였다.”라고 대여금 집행의 문제점을 인정하고 있다.

국민의 혈세 47억 낭비에도 불구하고 책임지는 사람은 한명도 없어

주먹구구식 투자로 사기를 당해 국민의 혈세 47억원을 아직도 회수하지 못하고 있고, 작년 부산항만공사 자체감사와 국정감사에서도 나훗카항 개발사업의 문제점이 지적되었지만, 아무도 사업의 졸속 추진과 국민의 혈세를 낭비한 책임을 지지 않았다. 부산항만공사의 전임 사장은 손실 처리를 늦추도록 해 2010년 및 2011년 기관장 평가에서 무난한 B등급을 받았고 2012년 7월에 무사히 임기를 마치고 퇴임하였으며, 전임 경영지원본부장과 현지법인 사장도 아무런 징계나 처분을 받지 않은 채 공사를 떠났다. 37억원의 투자손실은 새로운 사장이 부임한 후인 2012년 재무제표에 뒤늦게 반영되었고, 이에 따라 공사에 대한 기관평가등급은 2011년 B등급에서 C등급으로 전락했다.

부산항만공사 자체 감사는 제대로 된 원인 규명도 없이 솜방망이 주문만 하고 종료
2012년 부산항만공사가 나훗카항개발사업에 대해 자체적으로 실시한 감사는 “공사의 손실이 최소화될 수 있도록 합작법인의 운영비용 절감방안 및 법인청산을 포함한 다각적인 사업처리 방안을 강구”하라는 과거를 기억 저편으로 묻는 솜방망이 주문에 그쳤다.

하지만, 부산항만공사의 자체감사는 부산항만공사가 부두의 소유권자 대신 임차권자와 현물출자계약을 맺고, 상대방이 현물출자도 안 하고 있는데 투자금을 송금하고 30억원 대여금을 불법적으로 집행한 이유와 이들 거래가 당시 공사의 경영진에게 보고되어 승인받았는지 여부를 정확히 밝혀내지 못했다. 부산항만공사는 공식적인 기록도 없고, 당시의 공사 사장, 경영지원본부장, 현지법인 사장 등 의사결정라인들이 모두 퇴사하여 사실관계를 파악하기 어렵다고 답변하였는데, 자체감사로 밝히지 못한 의혹들에 대해서는 감사원 감사를 실시하고 감사결과에 따라 필요하다면 당시 의사결정권자들에 대

한 법적조치도 취해야 한다.

한편, 해수부도 항만공사법에 따라 항만공사의 재정건전성과 밀접한 관련이 있는 투자에 대해서는 항만공사를 지도·감독하여야 함³⁾에도 불구하고, 나훗카항개발사업을 승인만 하고 승인 후에는 아무런 조치를 취하지 않아, 지도·감독 의무를 방기한 것으로 나타났다.

김재원 의원, 나훗카항개발사업에 대한 피해 최소화와 철저한 진상규명을 요구

김재원 의원은 “부산항의 신규 물동량 증대 및 미래 성장동력을 확보하기 위해 극동 러시아에 물류 거점을 확보하는 나훗카항개발사업의 사업 협의, 계약 체결, 계약 이행 등 사업 진행 전 과정에서 부산항만공사의 관리 부실이 드러났다.”면서, 피해 최소화과 유사 사례 방지를 위해 철저한 원인규명과 대책마련을 요구했다. 끝.

3) 항만공사법 제37조(지도·감독)와 시행령 제29조

해양수산부장관은 공사의 재정건전성과 밀접한 관련이 있다고 판단되는 기본재산의 취득·처분, 투자·출연 및 자금차입에 관한 사항에 대하여 공사를 지도·감독할 수 있다.