Felix H. Tschudi

Tschudi Shipping Company

Kirkenes Industrial and Logistics Area, KILA, Port Investment Project

Korean Investment Forum
Seoul, 04.12.2012

TSCHUDI

Kirkenes Industrial Logistics Area, KILA, Port Investment Project

The increased use of the Northern Sea Route for transit voyages between the Atlantic and the Pacific Oceans and the future increase in destinational shipping employing specialized shuttle vessels carrying resources out of the Arctic require the establishment of transhipment hubs both on the western and the eastern side of the Arctic.This is required in order to utilize these specialised and expensive vessels in the most economically efficient way.

Tschudi Shipping Company is developing the Kirkenes Industrial Logistics Area, KILA, a one million m2 port area, as a western entry point to the Northern Sea Route for transshipment, storage and industrial purposes.

Tschudi Shipping Company (TSC) is inviting Korean companies to participate as investors and partners in this development.

TSCHUDI

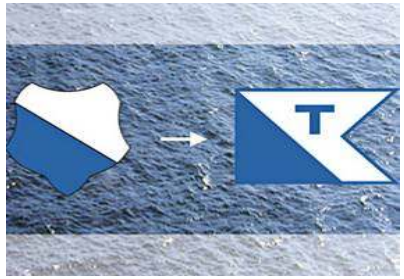
TSCHUDI SHIPPING COMPANY

The Tschudi Group with roots back to 1883 **(www.tschudishipping.com)** is an offshore, shipping and logistics group with particular focus on the east-west trades of cargoes and projects involving the Baltic, Russia and the CIS countries including the High North of Russia and Norway.

.







TSCHUDI

CONVENTIONAL SHIPPING

ICE CLASS MULTIPURPOSE CONTAINER VESSELS
PROJECT CARGOES



TANKERS, BULK AND COMBINATION CARRIERS
COMMODITY SHIPPING



OFFSHORE

- Anchorhandling tug supply vessels
- Ocean going tugs







TSCHUDI LOGISTICS







East – West logistics between western Europe, Russia and the Central Asian Republic

- Container lines
- Door – door transportation
- Project cargoes
- Rail and road forwarding

Including **Tschudi Northern Logistics** based in Kirkenes and Murmansk, specialising in cross border transportation and custom clearance

The TSC rationale for focusing on logistics in the High North is:

- **Energy and Mineral Resource development in the High North is accelerating**

✓transport solutions are key to its realisation!

- **This development is possible due to :**

  - ✓ **climate change - ice reduction**
  - ✓ **technological developments - resource extraction/ice operations**
  - ✓ **active interest from Russia and a general cooperative spirit**
  - ✓ **but most importantly; high commodity prices linked to increased demand from asian nations**

TSCHUDI

Sydvaranger Gruve – Northern Iron

In 2006 TSC purchased the closed down Sydvaranger iron ore mine in Kirkenes, Northern Norway in order to gain access to arctic port facilities.



In November 2009 the first vessel was loaded for China with 75 000 of iron ore concentrate.

During 2010 all shipments went to China

The company Northern Iron (**www.northerniron.com.au**) is listed on the Australian stock exchange (ASX) Tschudi controls about 20% of the outstanding shares today

Kirkenes, an arctic ice free port,
9 days from the Pacific Ocean
9 days from the Mediterranean



NORTHERN SEA ROUTE

TSCHUDI



An alternative shipping lane with savings too large to be ignored!

CARGO FROM KIRKENES AND MURMANSK

Destination	Via Suez Canal			Through Northern Sea Route			Days saved
	Distance Nm.	Speed Knts	Days	Distance Nm.	Speed Knts	Days	
Shanghai, China*	12050	14,0	37	6500	12,9*	21*	- 16
Busan, Korea	12400	14,0	38	6050	12,9	19,5	- 18,5
Yokohama, Japan	12730	14,0	39	5750	12,9	18,5	- 20,5

** Based on an actual voyage performed by MV Nordic Barents from Kirkenes to Lianyungang (China), September 2010*

Northern Sea Route 2010 - 2011- 2012

•2010 - 4 passages – 111 000 mt

•2011- 34 passages – 821 000 mt

•2012 – 46 passages – 1 260 000 mt of carried cargo and about 600 000 dwt in ballast including the first LNG shipment from Hammerfest, Norway to the Far East

•2011 - Largest vessel ever, 162 000 dwt Suezmax tanker loaded with 120 000 mt of gascondensate, speed record, largest bulkcarrier, 75 000 dwt Panamax loaded with iron ore – 14 knots and 8 days

•2011 first vessel using the NSR with cargo both ways - gascondensate from Russia to China and Jetfuel from Korea to the Continent. 2012 10 such voyages with return cargoes (8 tankers and 2 bulkers) including coal from Canada to Europe

•2011 first international Cruise vessel and first seismic vessel saving 8 days mobilising to New Zealand from Hammerfest

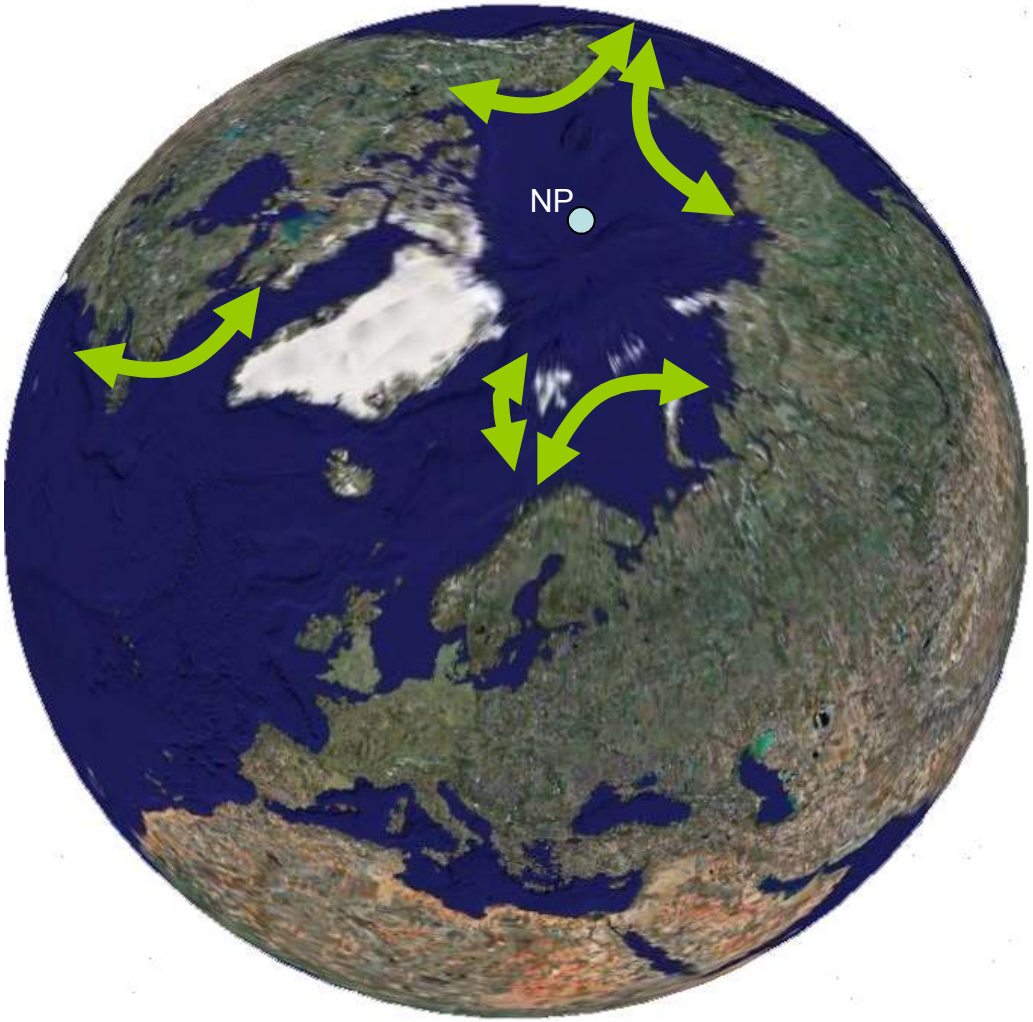
•2012 – 7 vessels repositioned via NSR –2 Finnish icebreaking offshore supply vessels returning from offshore operations in Alaska and the Chinese icebreaker Xue Long mobilising to Iceland. In addition 4 Russian operated offshore vessels mobilised through NSR.

Economic opportunities in the Arctic related to the NSR:

- Shipbuilding Industry
  - Construction of specialised ice class vessels for arctic operations
  - Production of modules and structures serving offshore oil and gas and mining in the Arctic
  - Using the NSR for cost efficient and time saving positioning for ship repair, conversions and of new buildings between the Pacific and the Atlantic
- Shipping Companies
  - The NSR offers a new and shorter transit route between the Pacific and the Atlantic markets
  - Shipping resources into and out of the Arctic
  - Repositioning via the NSR
- Industry / Cargo owners
  - A new closer source of industrial rawmaterials
  - New arctic energy resources
  - Potential for industrial involvement in projects
  - A shorter trade route for imports/exports between the North Atlantic and the North Pacific

TSCHUDI

In the medium term – we believe regional destinational shipping and logistics will be the most relevant activity in the NSR



Transport of oil, gas, minerals and equipment by:

- Specialised shuttle multipurpose vessels
- Shuttle tankers
- Shuttle LNG carriers
- Shuttle bulkers
- Purpose built offshore vessels
- Seasonal liner services

TSCHUDI

VOYAGE OF “MONCHEGORSK” VIA THE NORTHERN SEA ROUTE TO THE FAR EAST IN 2010











26.09
7 am

CAPE OF CHELUSKIN

CAPE MEDVEZHIY

27.09
6.30 pm

DUDINKA

23.09
11.45 pm

02.10 am

PROVIDENIYA

BUSAN

ETA 13.10

SHANGHAI

ETA 17.10

Карское море

Море Лаптевых

Баренцево море

Восточно-Сибирское море

Финляндия

Россия

Монголия

Китай

Япония

Южная Корея

Охотское море

Берингово море

Мьянма (Бирма)

Филиппинское

Оман

Таблица 2.2.3.

Районы и условия эксплуатации судов арктических категорий

Категория ледовых усилений	Способ ледового плавания	Зимне-весенняя навигация в морях					Летне-осенняя навигация в морях				
		Барен-цевом	Карском[1]	Лаптевых	Восточно-Сибирском	Чукотском	Барен-цевом	Карском	Лаптевых	Восточно-Сибирском	Чукотском
		ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ	ЭТСЛ
Arc4	СП	– – – +	– – – –	– – – –	– – – –	– – – –	+ + + +	– – + +	– – – +	– – – +	– – + +
	ПЛ	– • + +	– – – +	– – – –	– – – –	– – – •	+ + + +	• + + +	– – + +	– – + +	– • + +
Arc5	СП	– – + +	– – – +	– – – –	– – – –	– – – –	+ + + +	– + + +	– – + +	– – + +	– – + +
	ПЛ	• + + +	– – • +	– – – +	– – – +	– – • +	+ + + +	• + + +	• + + +	• + + +	• + + +
Arc6	СП	• + + +	– – – +	– – – +	– – – +	– – – +	+ + + +	+ + + +	– + + +	– + + +	– + + +
	ПЛ	+ + + +	•• + +	– •• +	– •• +	– • + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +
Arc7	СП	+ + + +	– – + +	– – – +	– – – +	– – + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +
	ПЛ	+ + + +	+ + + +	• + + +	• + + +	• + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +
Arc8	СП	+ + + +	+ + + +	– • + +	– • + +	• + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +
	ПЛ	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +
Arc9	СП	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +
	ПЛ	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +	+ + + +

Условные обозначения:
СП — самостоятельное плавание;
ПЛ — плавание под проводкой ледокола;
+ — эксплуатация допускается;
– — эксплуатация не допускается;
• — эксплуатация связана с повышенным риском получения повреждений;
Э — экстремальная навигация (со средней повторяемостью один раз в 10 лет);
Т, С, Л — тяжелая, средняя, легкая навигация (со средней повторяемостью один раз в 3 года).
Примечание:
[1]Для судов с категорией ледовых усилений Arc7 допускается самостоятельное (СП) круглогодичное плавание в юго-западной части Карского моря при типах навигации Э, Т, С, Л.

Yamal LNG – to Atlantic - and Asian markets.



Flexible logistic model

- Year-round LNG shipments from Yamal Peninsula to Atlantic markets
- LNG shipments via Northern Sea Route (NSR) to Asian Pacific markets
  - In 2010, NOVATEK successfully delivered an Aframax tanker of stable gas condensate to China via the NSR
  - Time to Asian Pacific markets was reduced by ~50%
  - NSR is capable of handling vessels with up to 15 meters of draft



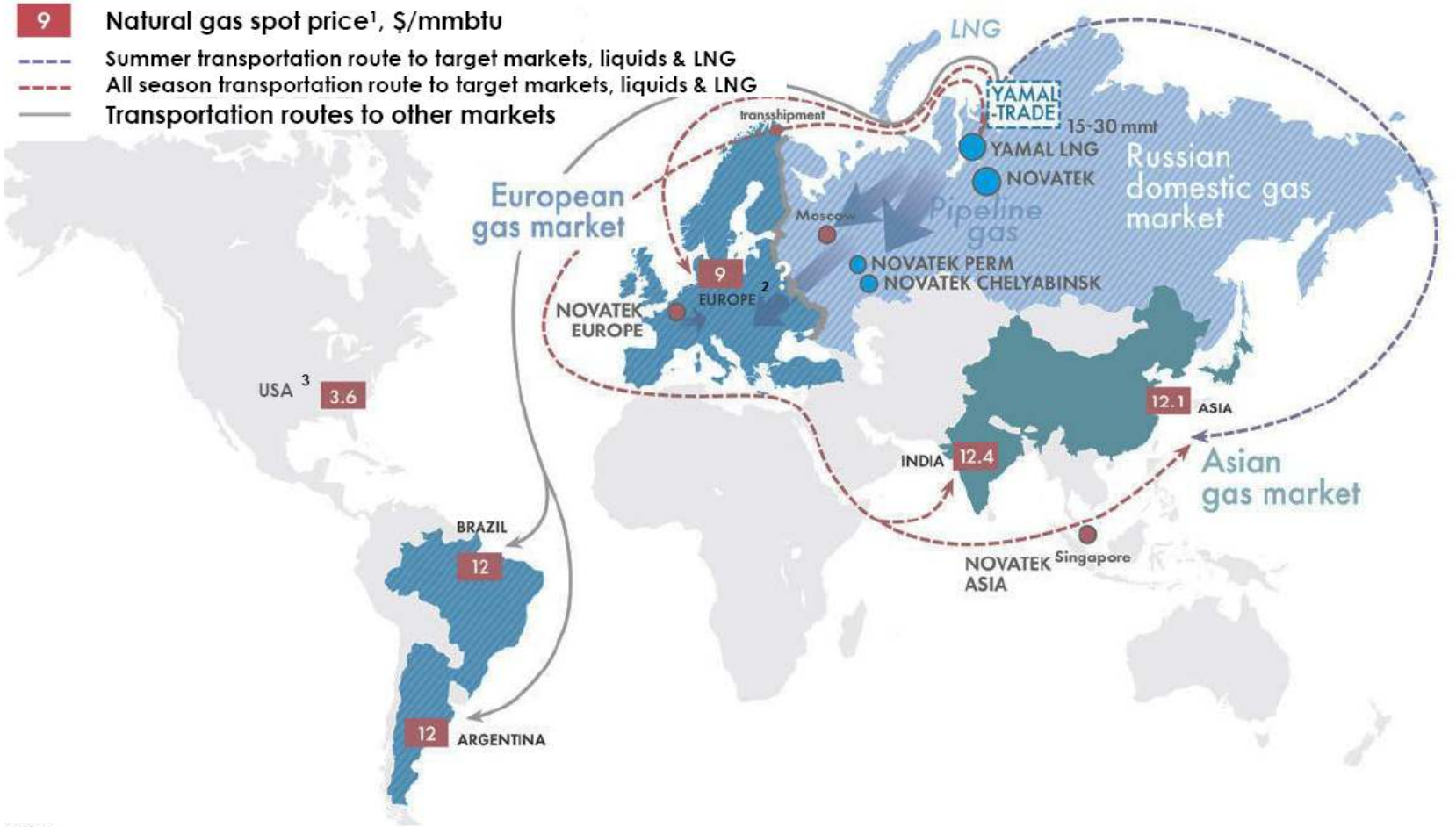
NOVATEK

RUSSIA'S LEADING INDEPENDENT NATURAL GAS PRODUCER

TSCHUDI KIRKENES

NOVATEK Strategy Implementation

NOVATEK



Notes:
1. Based on average actual prices in 3Q 2011 from Argus Global LNG
2. Average of: Title Transfer Facility (TTF) spot price (Netherlands) and National Balancing Point (NBP) spot price (UK)
3. Henry Hub

19

Russian Rivers offer other logistical solutions

Ob/Irtyish
Novosibirsk to Novy Port

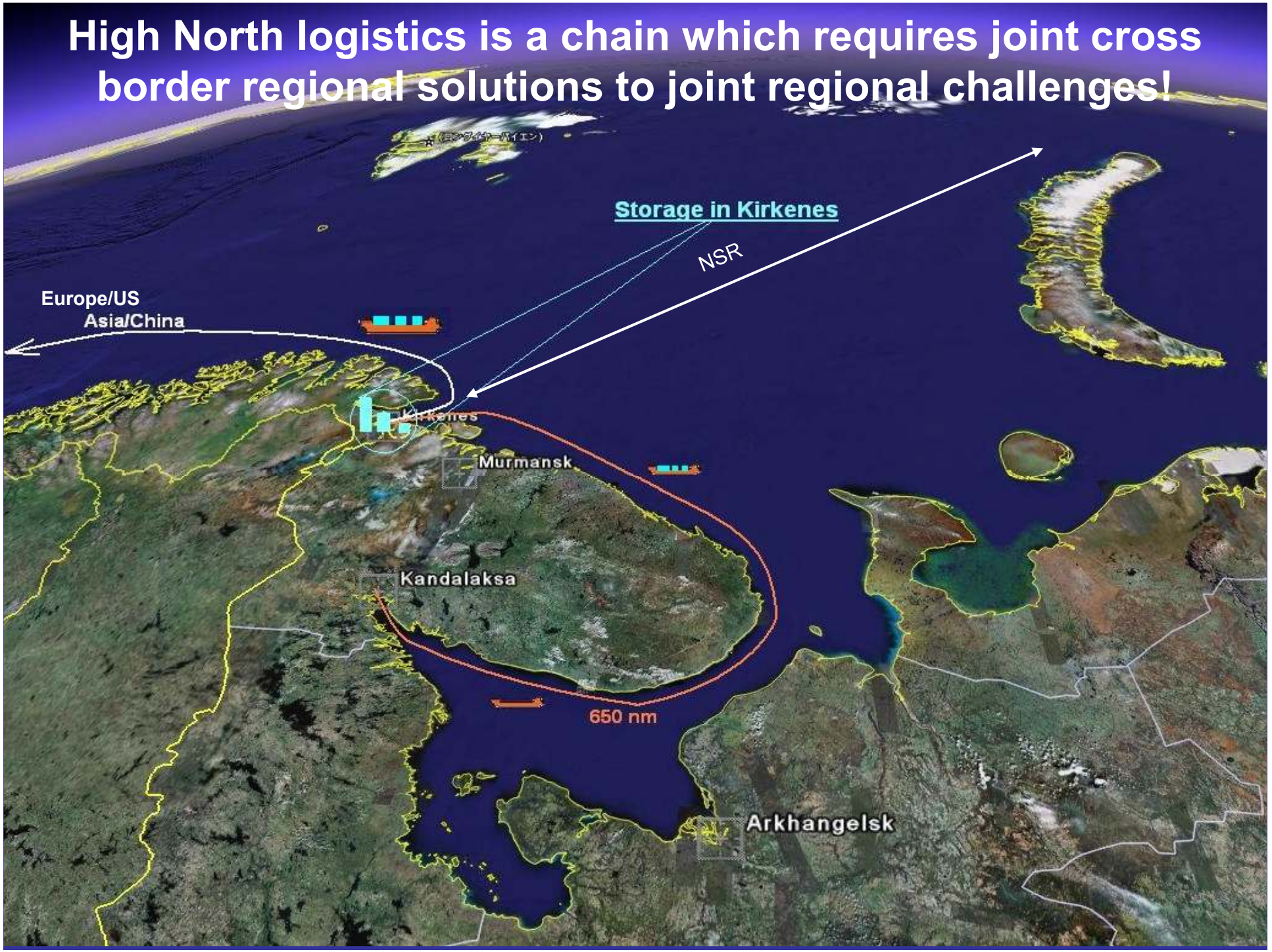
Yenisey
Krasnoyarsk to Dudinka

Lena
Baikal to Tixi



TSCHUDI

High North logistics is a chain which requires joint cross border regional solutions to joint regional challenges!



Ship to Ship transshipment of Russian oil products in Norway offers trading opportunities to Asia via NSR





Sovcomflot Suezmax 162 000 dwt. mt Vladimir Tikhonov, transhipping Russian gas condensate close to North Cape in Norway before using the NSR via Murmansk to Thailand

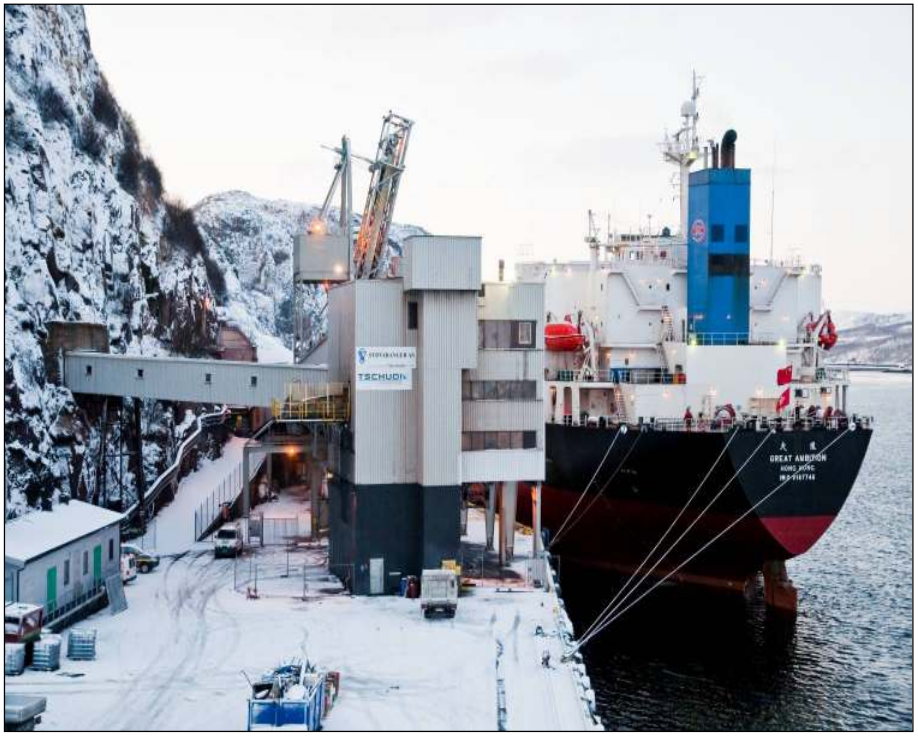
Tschudi Arctic Transit, has 5 years experience in transshipment of Russian oil products in northern Norway.

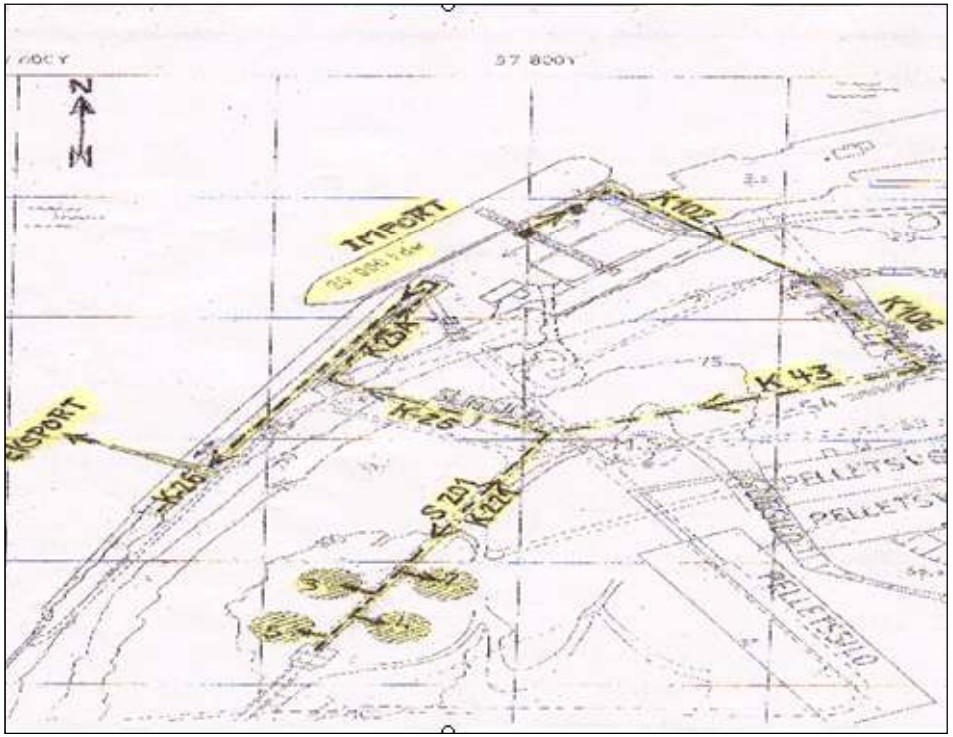
TSCHUDI
ARCTIC TRANSIT

BULK LOGISTICS IN NORTHERN NORWAY

The Tschudi Bulk Terminal in the ice free port of Kirkenes facilitates vessels up to 100 000 dwt with a plan to increase this to 170 000 dwt.

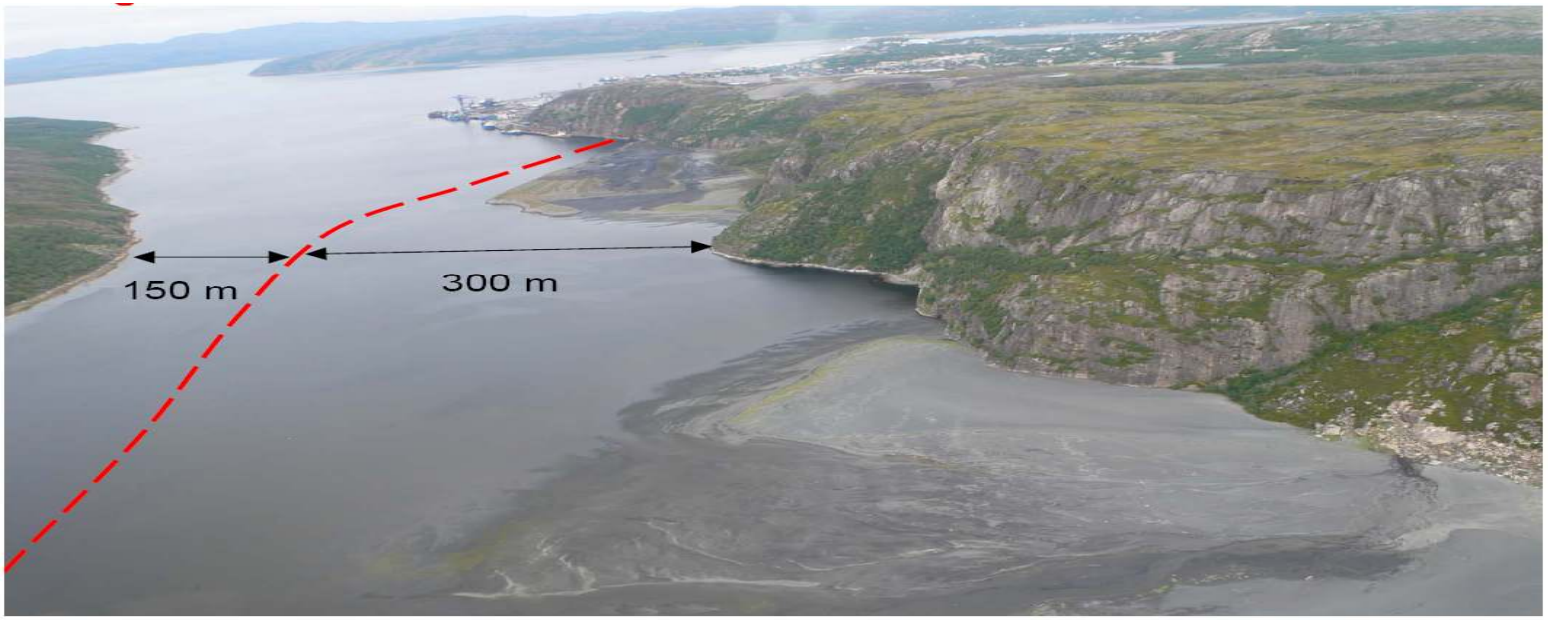
Silo storage capacity of 370 000 m3 offers the possibility of storage and transshipment
of bulk minerals from Russia and northern Scandinavia both in direction the Atlantic and the NSR





TSCHUDI
BULK TERMINALS

Port Development Project:
Kirkenes Industrial Logistics Area - KILA



1 000 000 m^2 with up to 600 m deep water quays planned for port, transshipment and industrial purposes

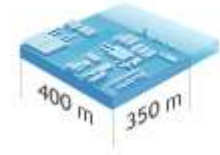
Shipowners
since 1883

KILA – Kirkenes Industrial Logistics Area

- In 2006 TSC purchased about 100 hectares in the well protected Langfjorden, close to Kirkenes and has since then invested to get a plan approval of the area for logistics and industrial purposes.
- The general plan for KILA was approved by the municipality of Kirkenes in April 2012.
- The process for detailed planning is in process for construction start in 2013 with possible completion of phase 1 in 2015.
- KILA was bid in for Shtokman and prequalified.
- KILA has been bid in as transhipment hub for the module transportation for the Yamal LNG and has been prequalified.

TSCHUDI

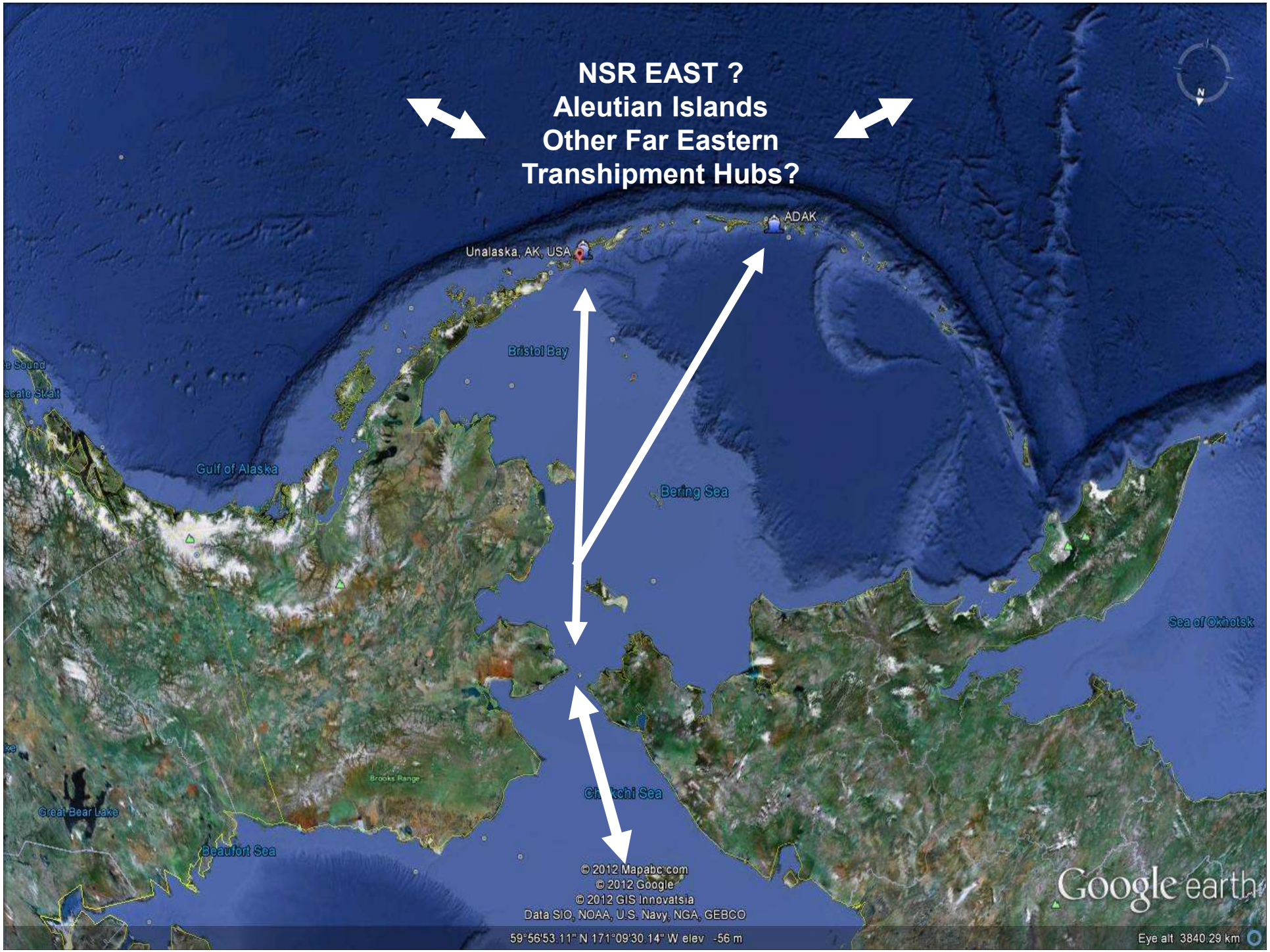
Western transhipment hubs – Northern Norway - Kirkenes
Eastern entry point?





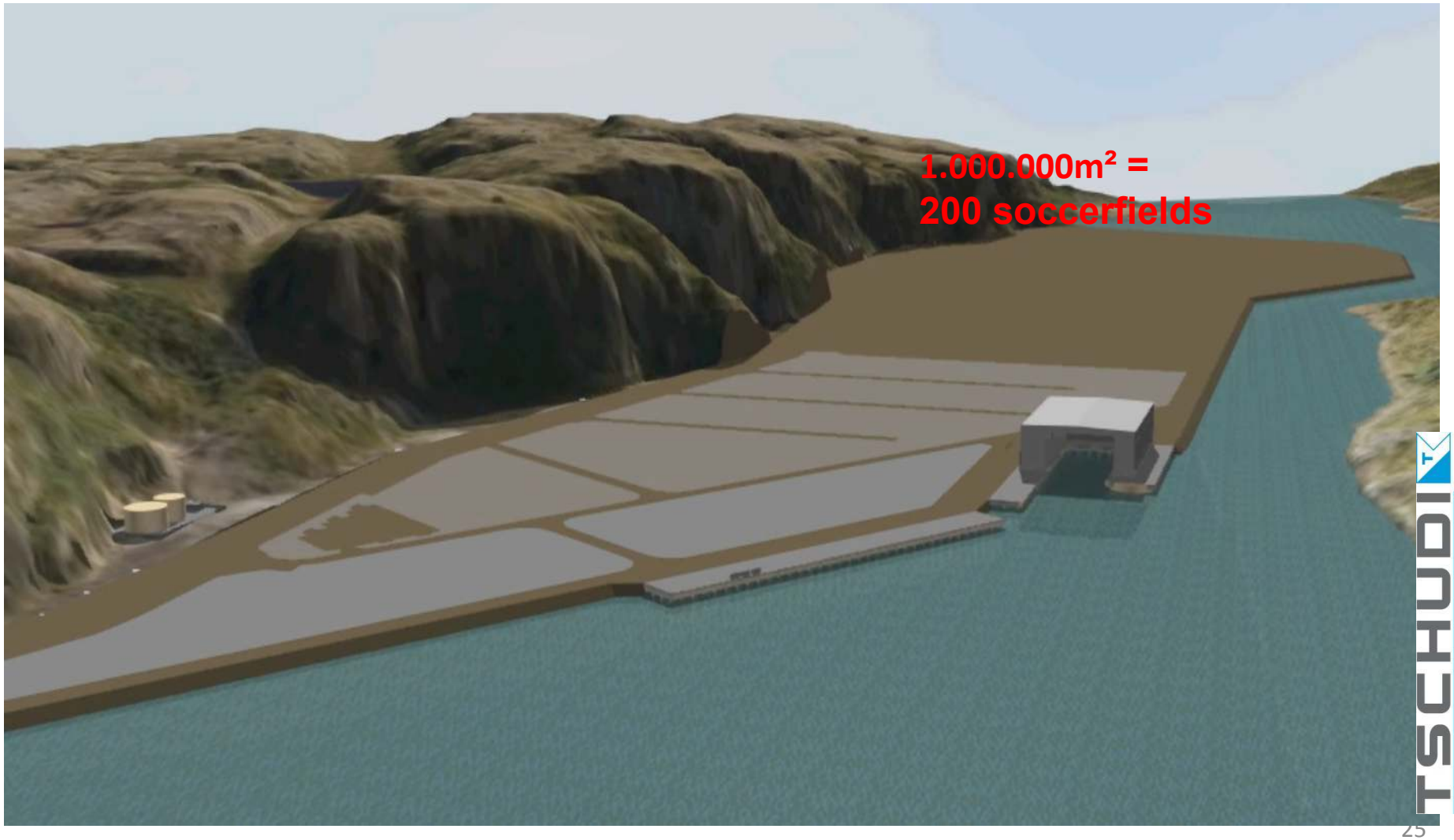
Also geographically well suited for stationing emergency response vessels for the Arctic

TSCHUDI KIRKENES


NSR EAST ?
Aleutian Islands
Other Far Eastern
Transhipment Hubs?
ADAK
Unalaska, AK, USA
Bristol Bay
Gulf of Alaska
Bering Sea
Sea of Okhotsk
Brooks Range
Great Bear Lake
Beaufort Sea
© 2012 Mapabc.com
© 2012 Google
© 2012 GIS Innovatsia
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
59°56'53.11" N 171°09'30.14" W elev -56 m
Google earth
Eye alt 3840.29 km

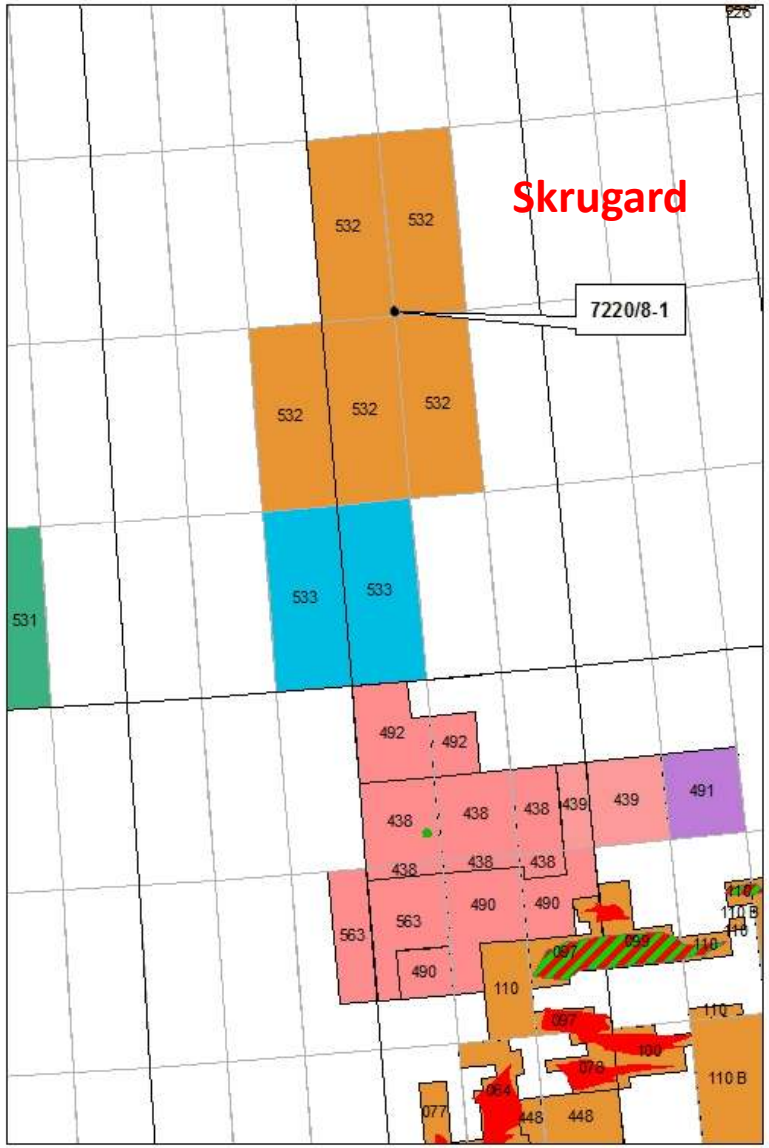
KILA - the new port and offshore services base in Kirkenes.

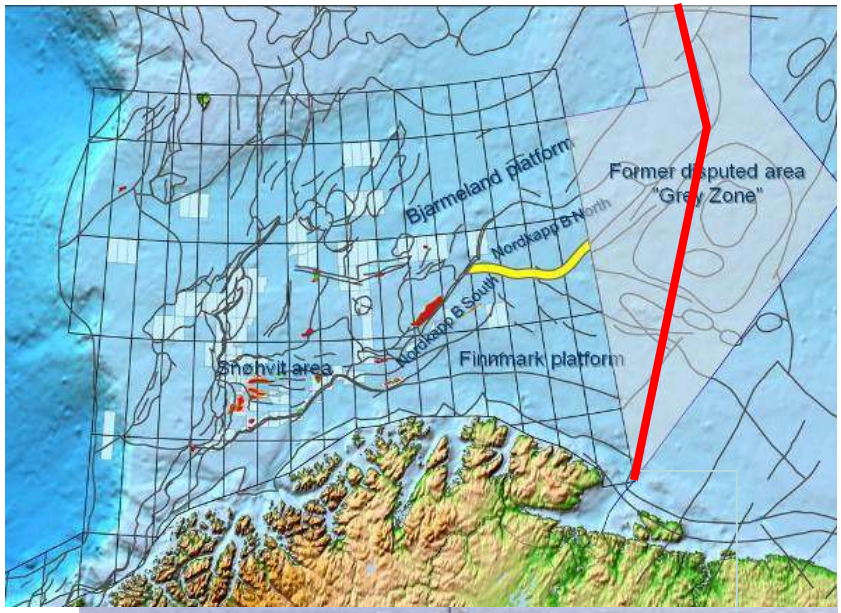
KILA = Kirkenes Industrial and Logistics Area



TSCHUDI KIRKENES

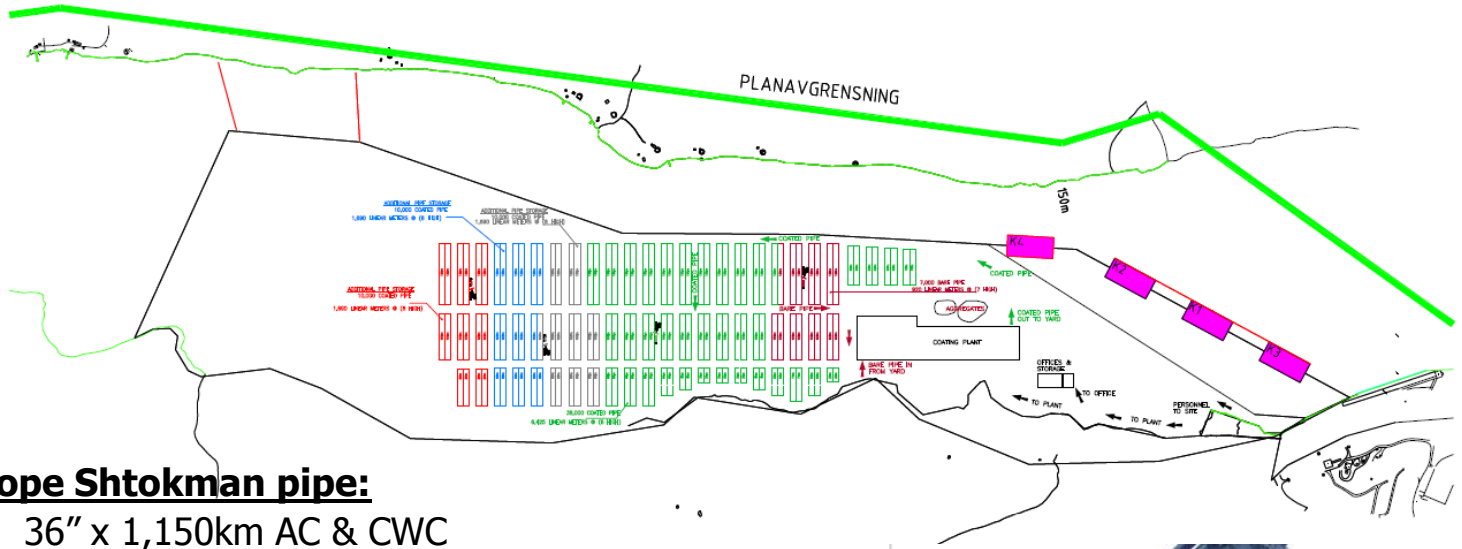
First Drilling in the “new” Norwegian territory is expected in 2015







If a pipe coating plant is placed at KILA 300.000m² out of 1.000.000m² may be needed.



Scope Shtokman pipe:

- 36" x 1,150km AC & CWC
- Approx. 95,000 12m pipes
- Bare pipe weight 575,000 mt
- Coated weight 1.3 million metric tonnes
- Maximum single pipe of 20mt

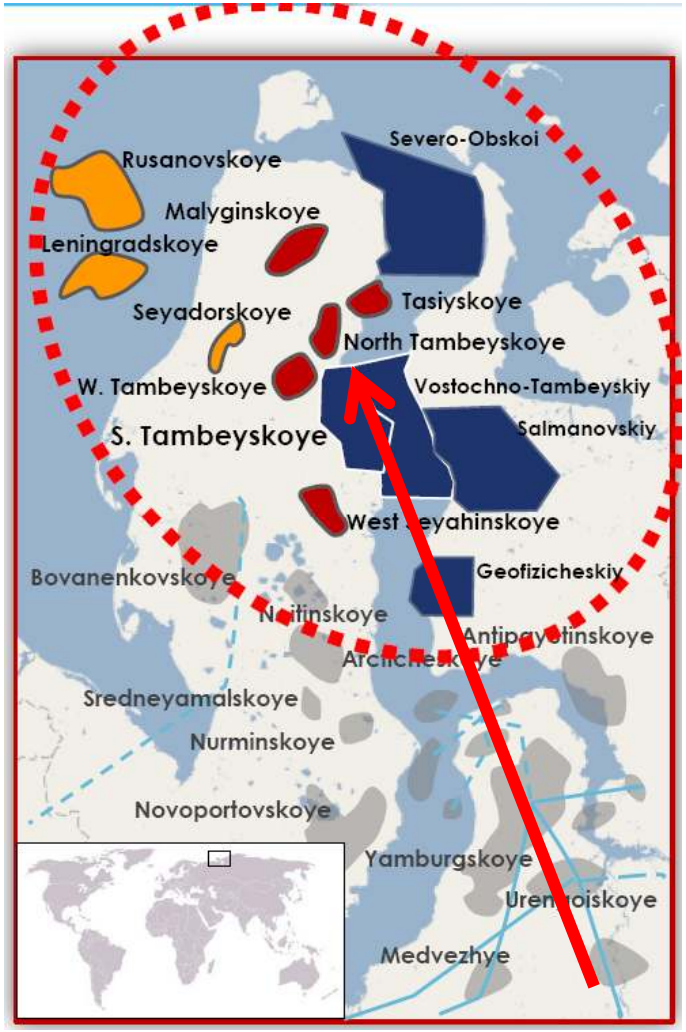


Materials

• Cement	150,000 mt
• Aggregate	200,000 mt
• Iron Ore	300,000 mt
• Wire	9,000 mt
• Anodes	11,000 no

TSCHUDI KIRKENES

A hub for Yamal will need to handle 240 big moduls over 3 years.





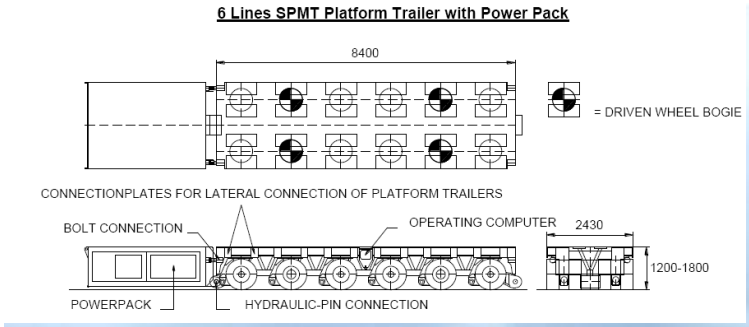
- Gas treatment and liquefaction facility
  - Onshore LNG plant: three production trains of 5.0 to 5.5 mmt per annum
  - 1 mmt per annum gas condensate production capacity
  - One site – integrated utilities and infrastructure
  - Single containment LNG tanks 4 x160 mcm
- Jetty with two berths

Integrated facility at Sabetta

NOVATEK
RUSSIA'S LEADING INDEPENDENT NATURAL GAS PRODUCER

TSCHUDI KIRKENES

KILA's first job – trans-shipment of Modules for Yamal LNG?



Aggregates sales to Russia 2011 and 2012

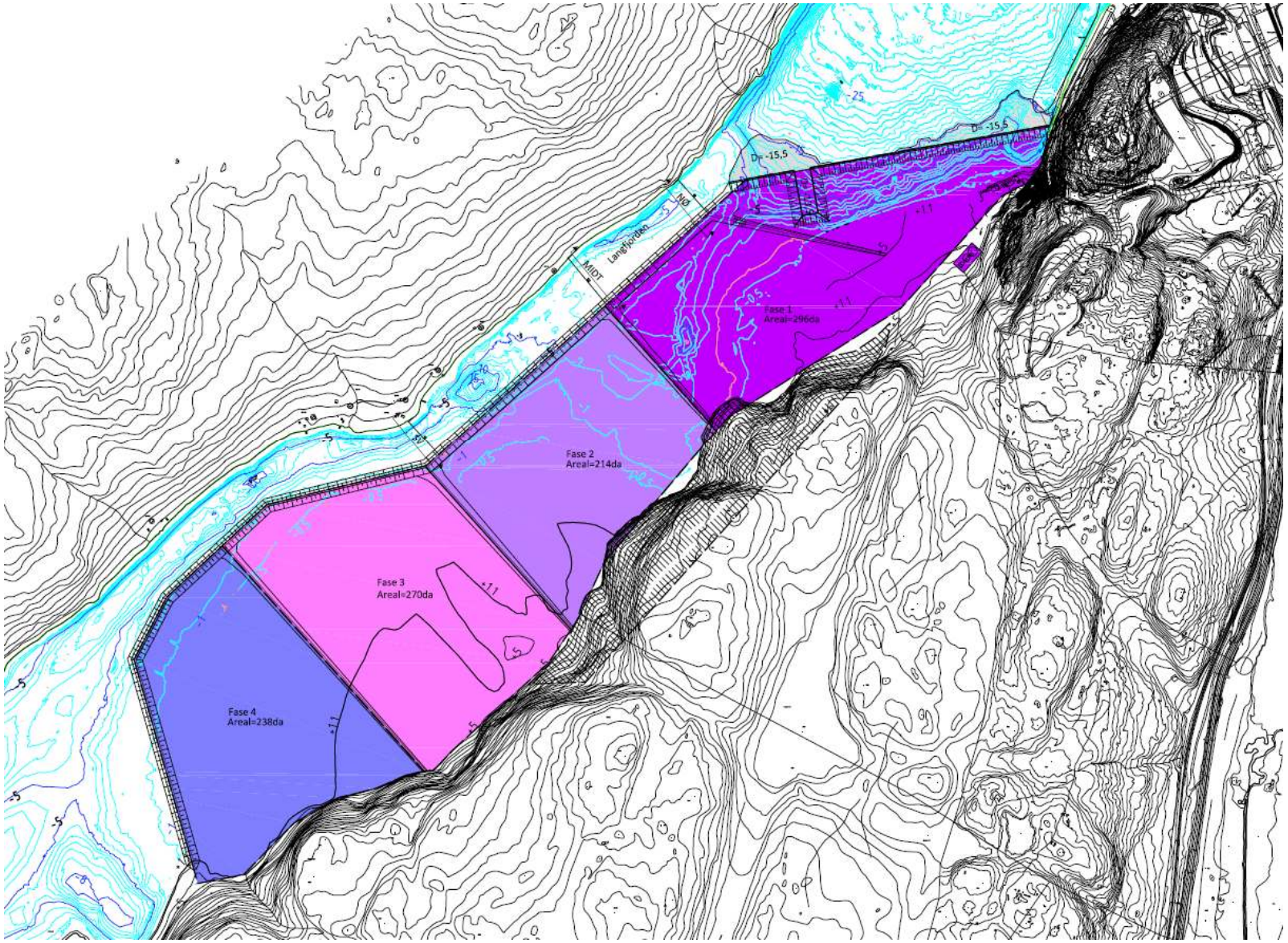


400.000 tons Aggregates
For covering Russian
offshore pipes at Yamal.

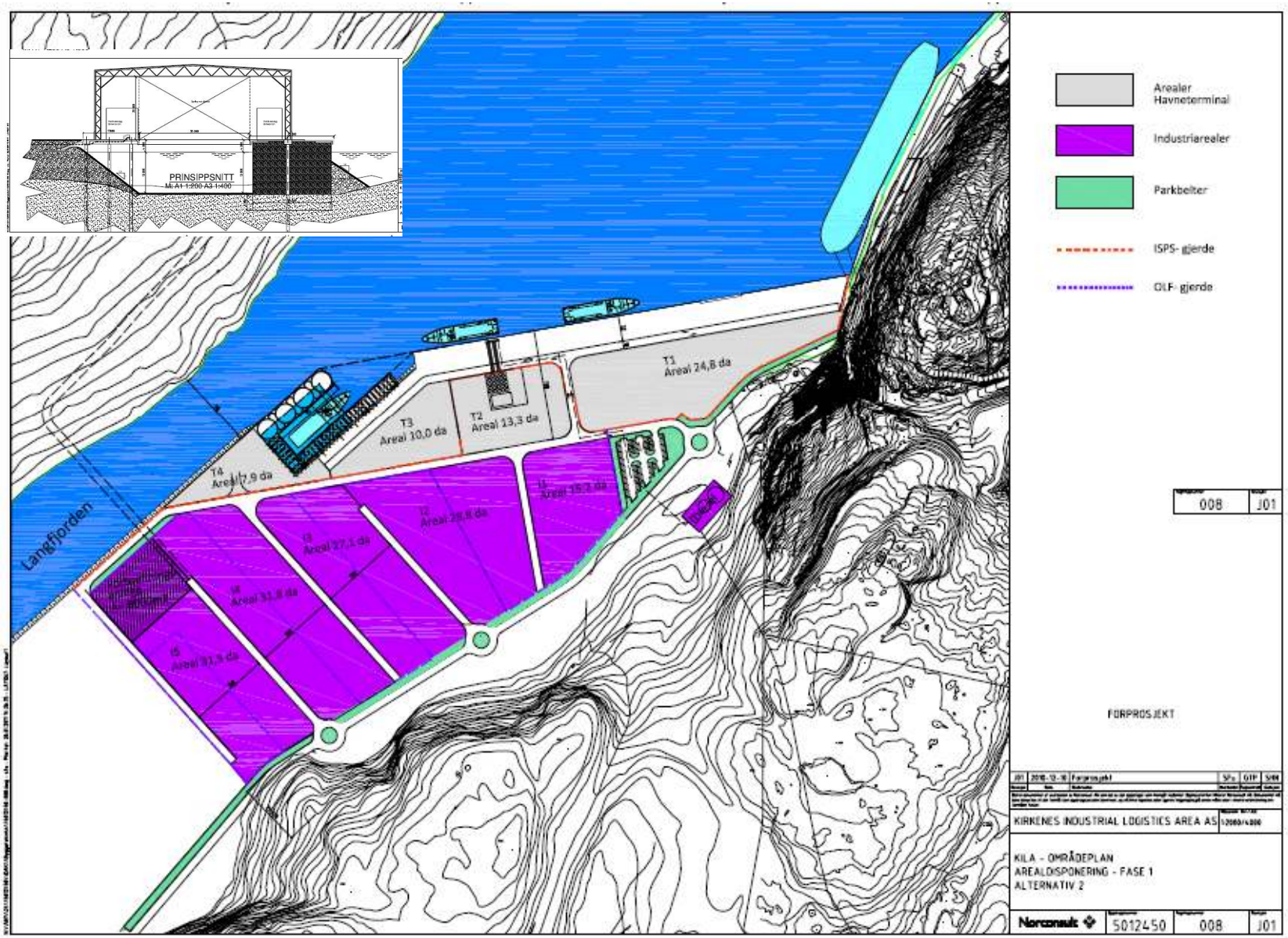




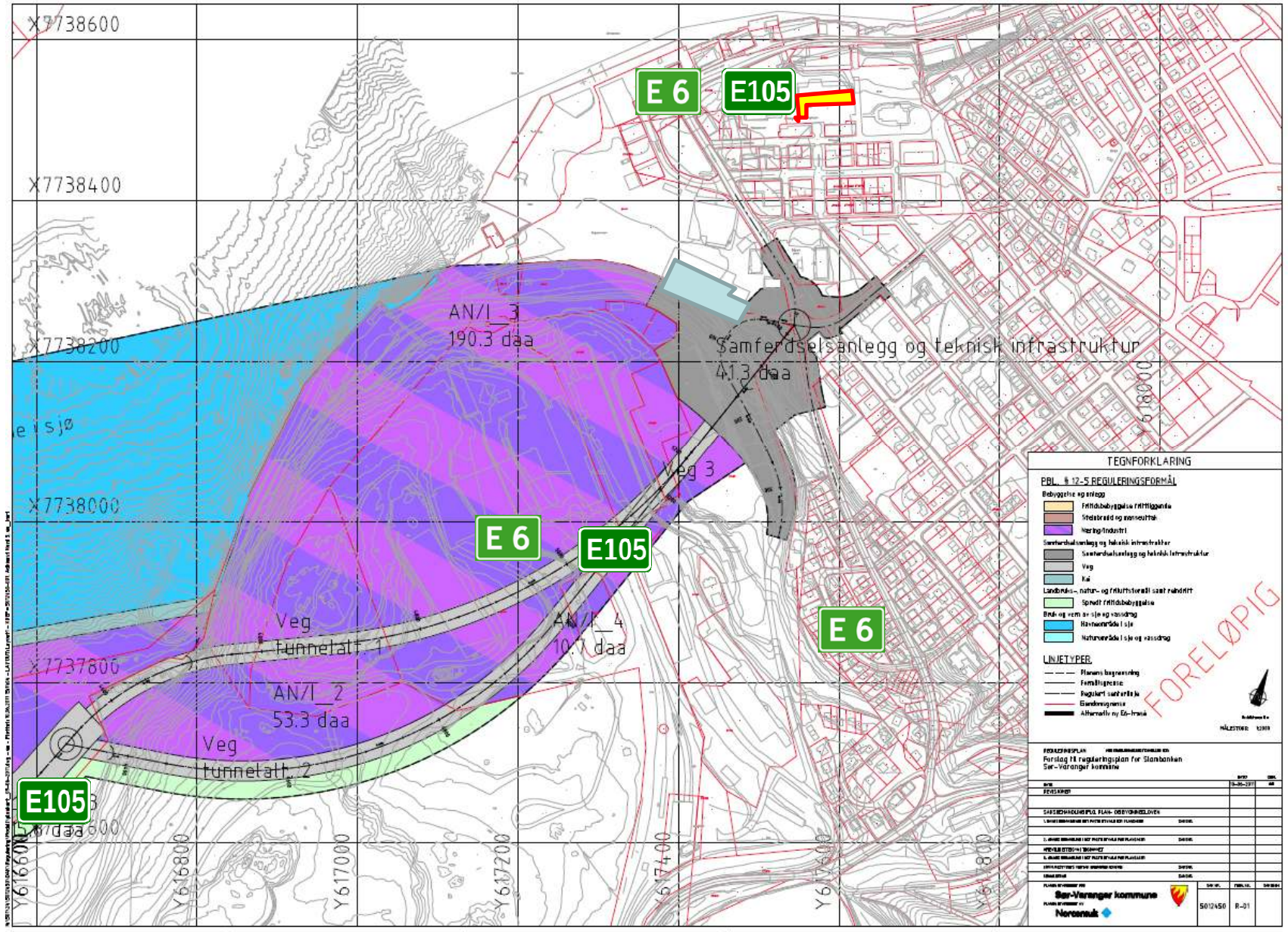
KILA can be developed step wise for many users.



KILA first step:

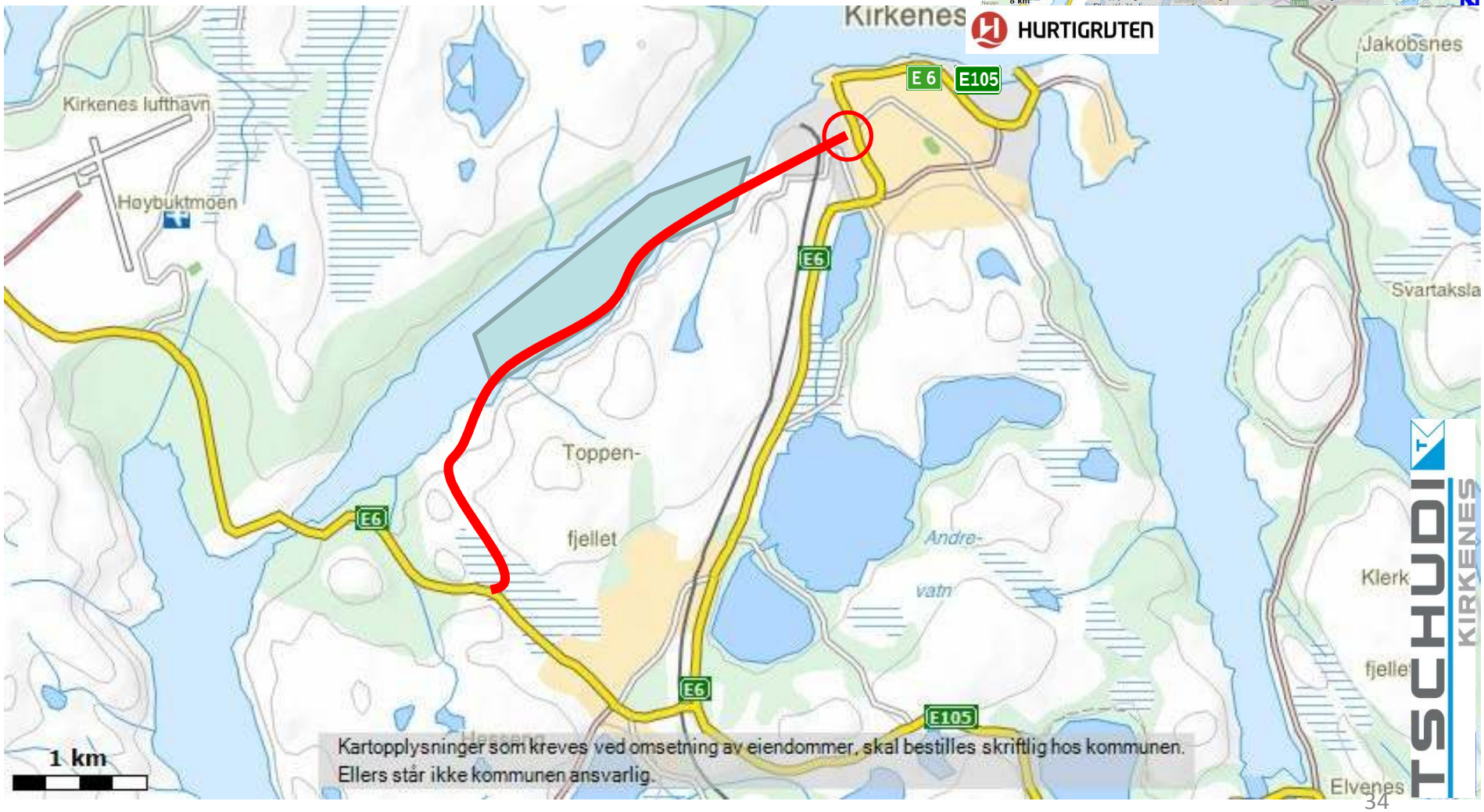


E105/E6 over KILA - part of a national solution.



KILA is included in the Norwegian National Transport Plan

Road connection to Kirkens via KILA will be in the new road plan for Sør Varanger.



Cost estimates KILA Phase 1:

- Investments till now for general plan approval – direct costs: NOK 10 mill
- Estimated Investments needed for detailed planning: NOK 20 mill
- Tunnel Works: NOK 70 Mill
- 100 meter pier (10 t/sqm. – 1 million/running meter) NOK 100 Mill
- Dredging/Levelling of excess height NOK 30-50 Mill.
- Estimated Total Opening up Phase1 NOK 230-250 Mill.

- Phase 1 can be completed in 2015 if construction starts in 2013

- Phases 2,3 and 4 to bed developed according to requirement. Total cost dependent on use but estimated to around NOK 1.5 to 2 billion

TSCHUDI

The Arctic - an area for future industrial value creation

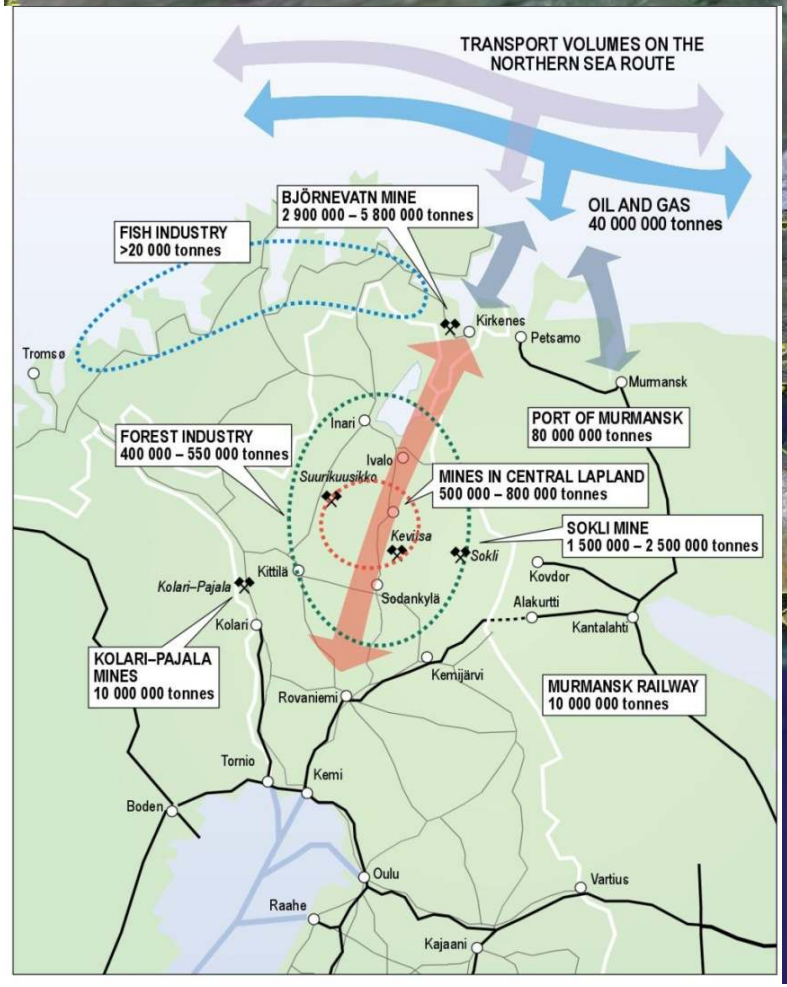


NGU
Geologi for samfunnet siden 1858

GTK

TSCHUDI

An example: With increasing mining activity on the Kola peninsula and in northern Finland and Sweden the establishment of railway connections for direct export of rawmaterials in bulk or for processing could become a reality. Opens the possibility for import of LNG as a source of energy but also as an industrial input factor.

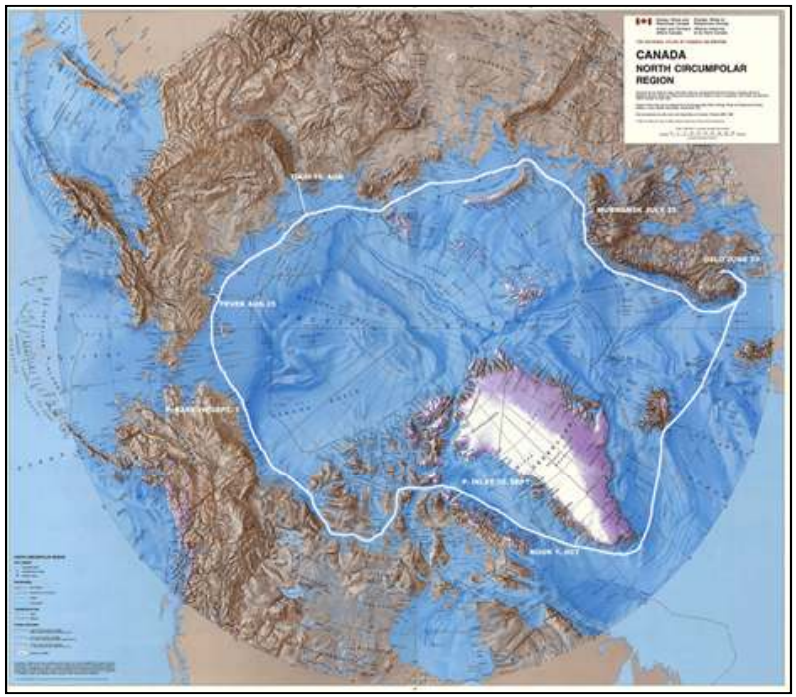




Visjon :
Kirkenes – railway connected with Finland and Russia



And if anyone still doubts that the Arctic is changing, please look up: Northern passage 2010 – Børge Ousland and his team around the North Pole in 3 months - www.ousland.no/blog









Ministerio Coordinador
de **Producción, Empleo**
y Competitividad

Commercial Office Of Ecuador in Korea

Marcelo Pazos H.



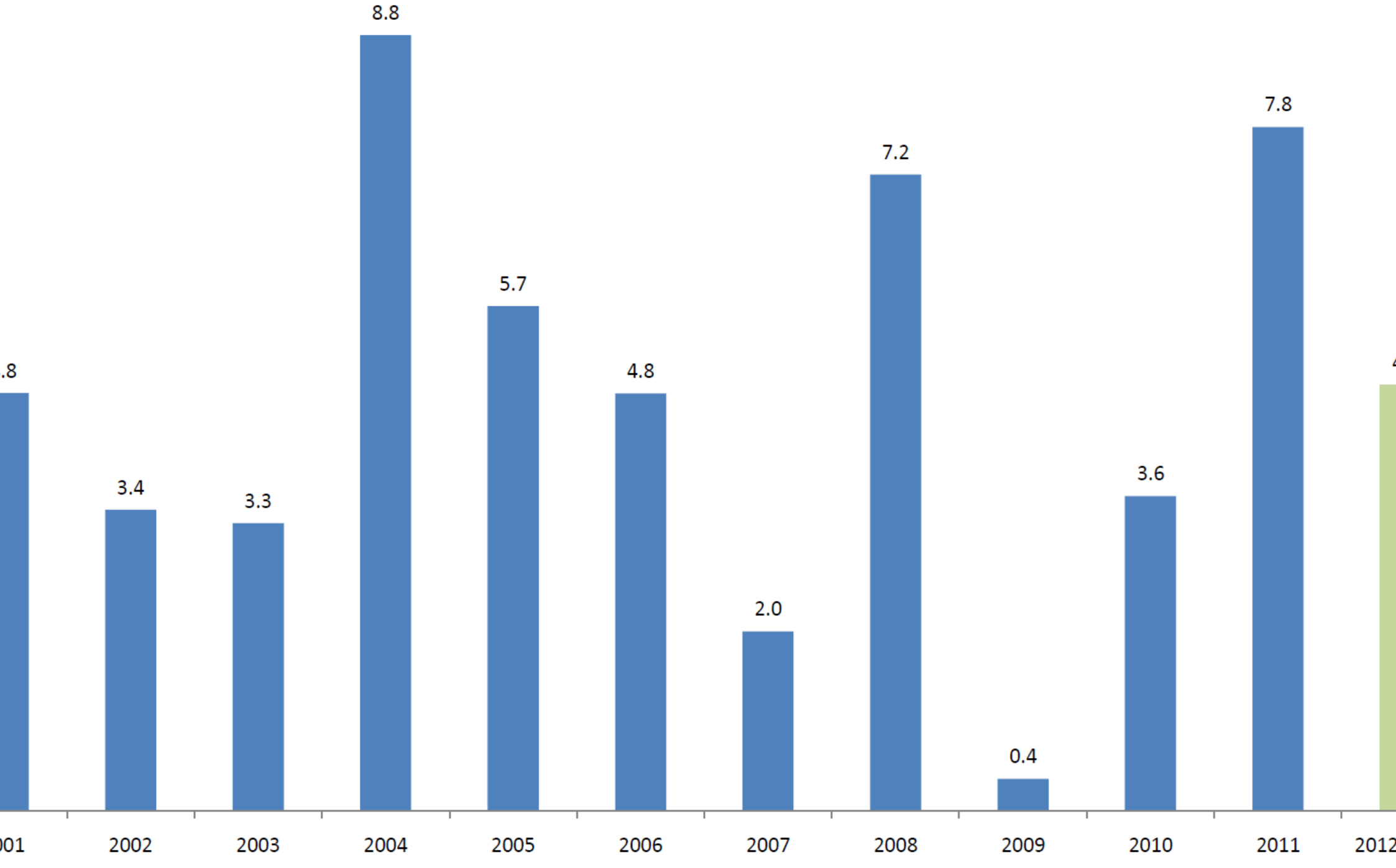




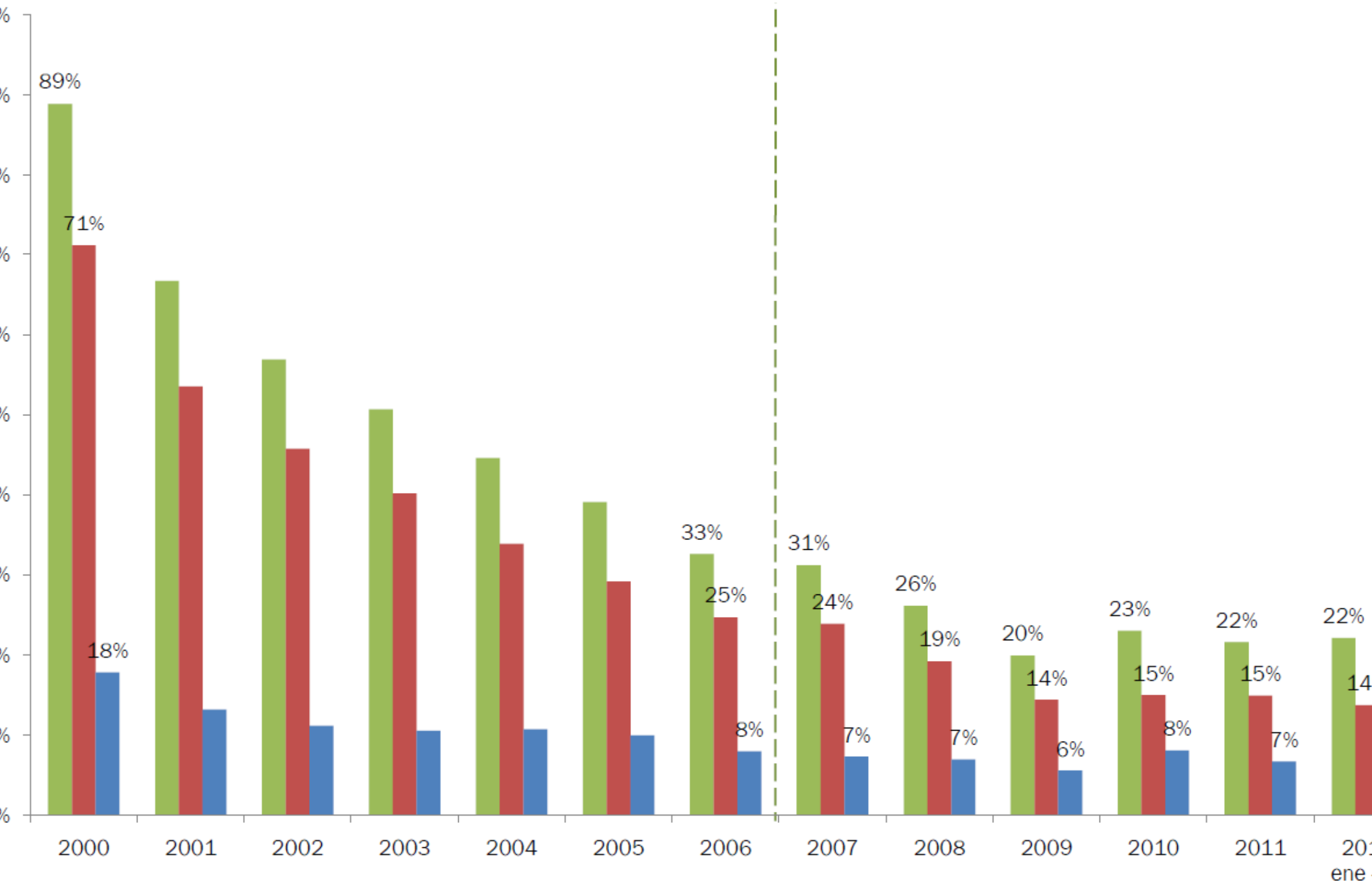


Stable and Growi
Econor

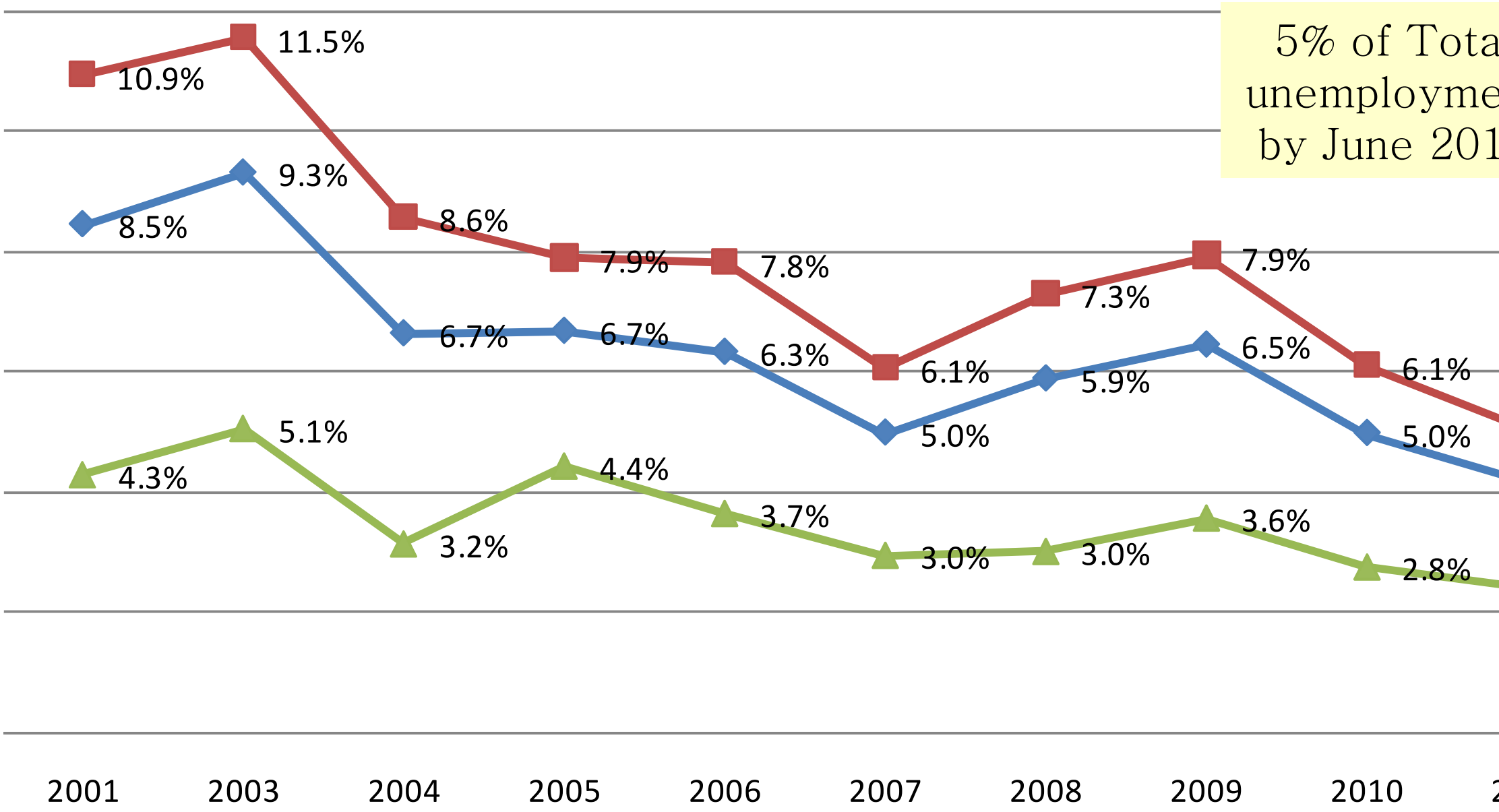
GDP Growth Rate (USD year 2000)



Sector

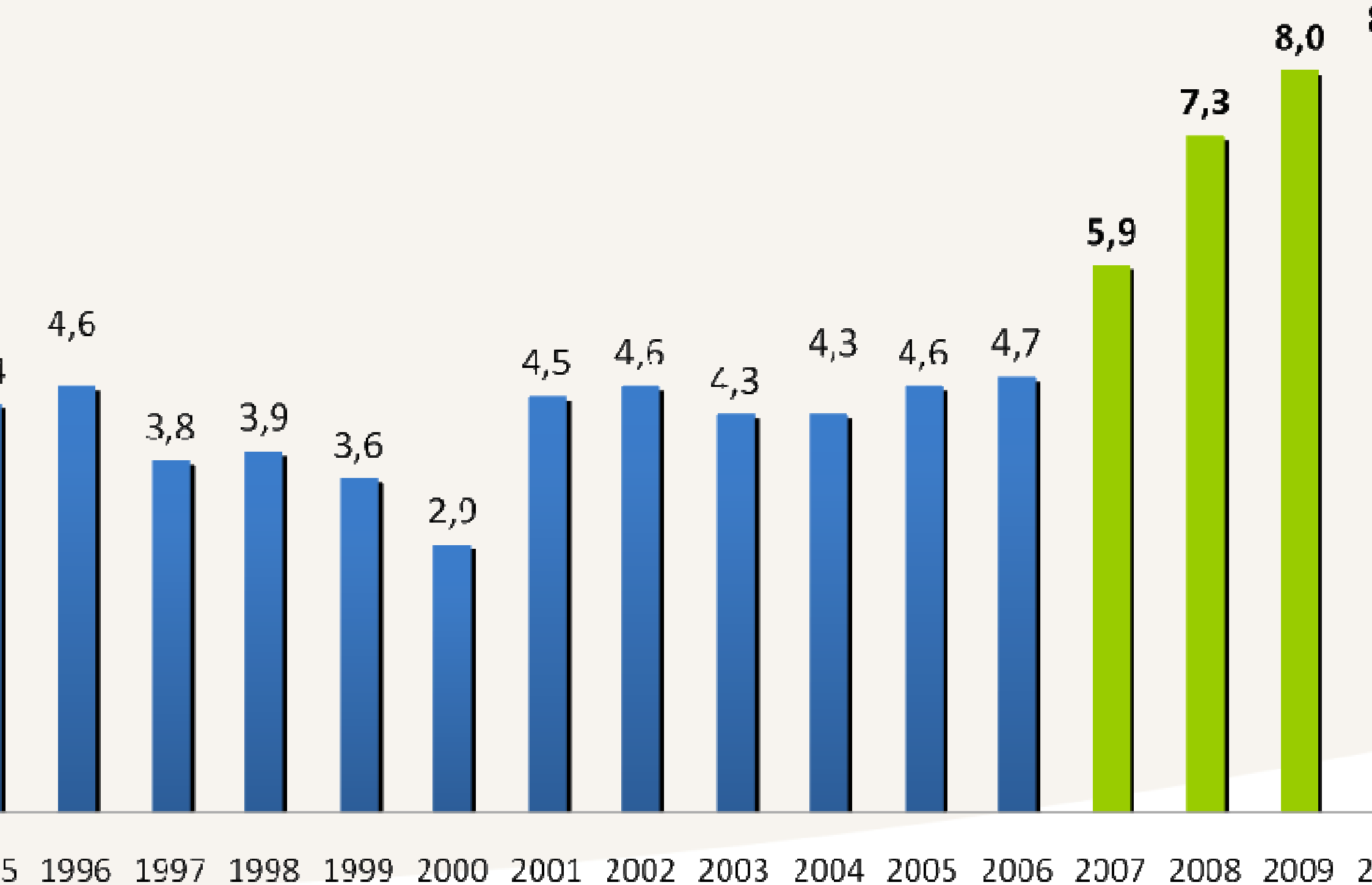

89%
71%
18%
33%
25%
8%
31%
24%
7%
26%
19%
7%
20%
14%
6%
23%
15%
8%
22%
15%
7%
22%
14
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
ene

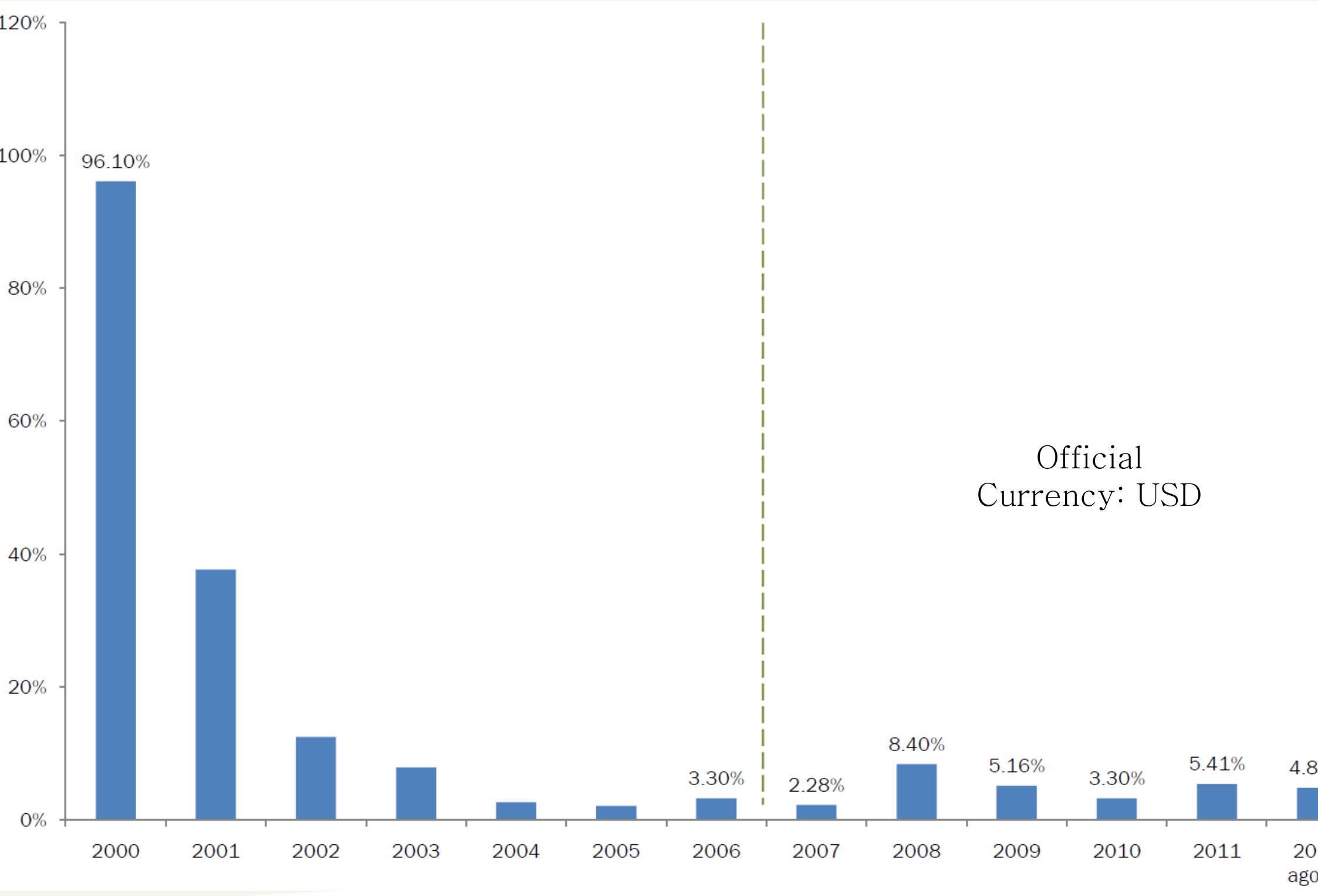
rates of Latin America



5% of Tota
unemployme
by June 201

Social investment as GDP %




120%
100%
80%
60%
40%
20%
0%
96.10%
3.30%
2.28%
8.40%
5.16%
3.30%
5.41%
4.8
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
20
ago
Official
Currency: USD

Clear Rules and Investment Incentives



Incentive





- Reduction of Income Tax (IT) rate: Reduction from 25% to 22%. 1% each year beginning in 2011.
- Exemption from the minimum Income Tax calculation for incremental expenses for new jobs or salary increases, purchases of new assets for productivity and technology improvements, cleaner production.
- For new companies: exemption from the minimum tax payment for the first 5 years.
- Exemption from Currency Outflow Tax (ISD) for payments sent overseas to pay foreign loans, with a term of over one year and at a

Priority Sectors



Fresh and Processed food



Petrochemical



Metal Works



Forestry and Agroforestry chain, and resulting manufactured products



Touris



Pharmaceuticals



Renewable energy



Biotechnology and Applied software



Logistics Services

Private investment protection

centives + Agreed arbitration + Investment contracts = Safe Investme

All these instruments of Ecuadorean Law work together

Great opportunities for Investment in Strategic and Priority Sectors



Strategi
Location an
First Clas
Logisti
Plataform



ecuad

OGISTICAL AND
ULTIMODAL CORRIDOR
ANTA – MANAUS



Ministerio Coordinador

OBJECTIVES

GENERATE AN ALTERNATIVE ROUTE FO
ARGO TO CONECT ASIA AND SOUT
MERICA

CONSOLIDATE NEW MARKETS

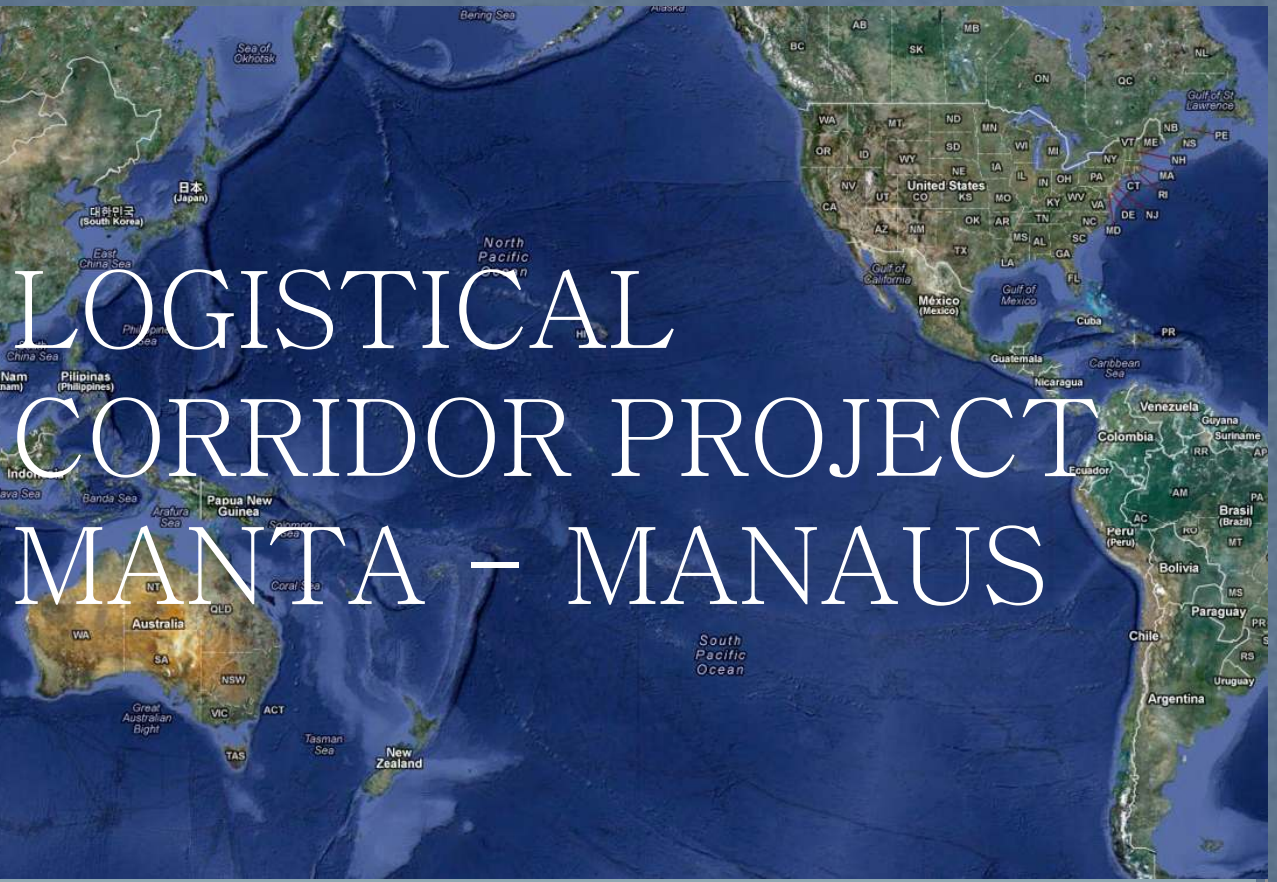
INCREASE DOMESTIC EXPORTS TO TH
MAZON COMMERCIAL ROUTE

STRENGTHS

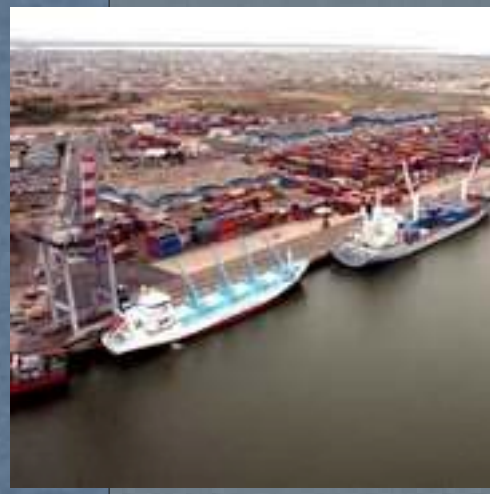
Logistical Corridor Project Manta-Manaus advantages based on two specific points:

*Reduced transport times
*Lower transportation costs

COMPETITIVE OPPORTUNITIES



LOGISTICAL CORRIDOR PROJECT MANTA – MANAUS





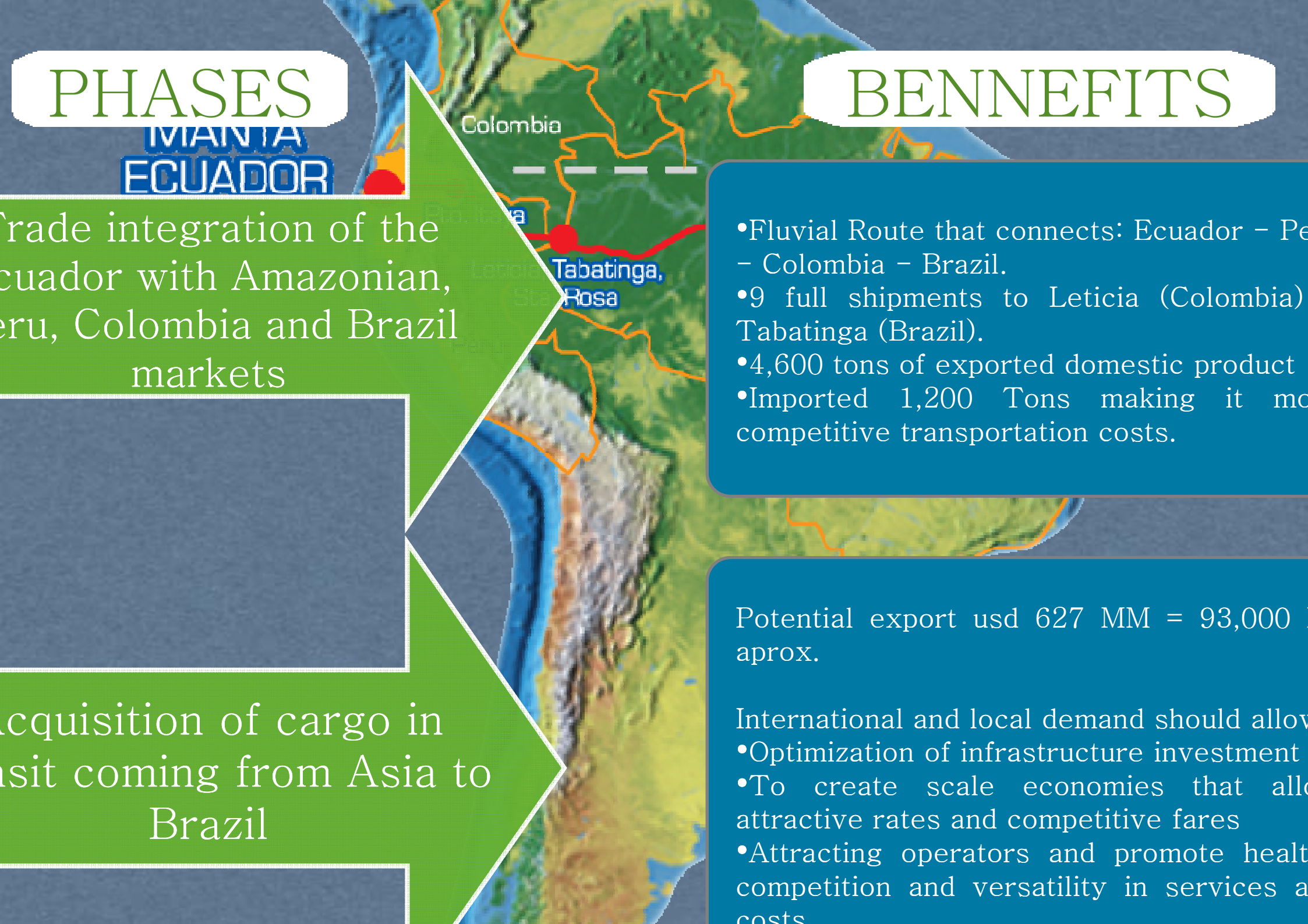


PHASES

MANTA
ECUADOR

Trade integration of the Ecuador with Amazonian, Peru, Colombia and Brazil markets

Acquisition of cargo in transit coming from Asia to Brazil

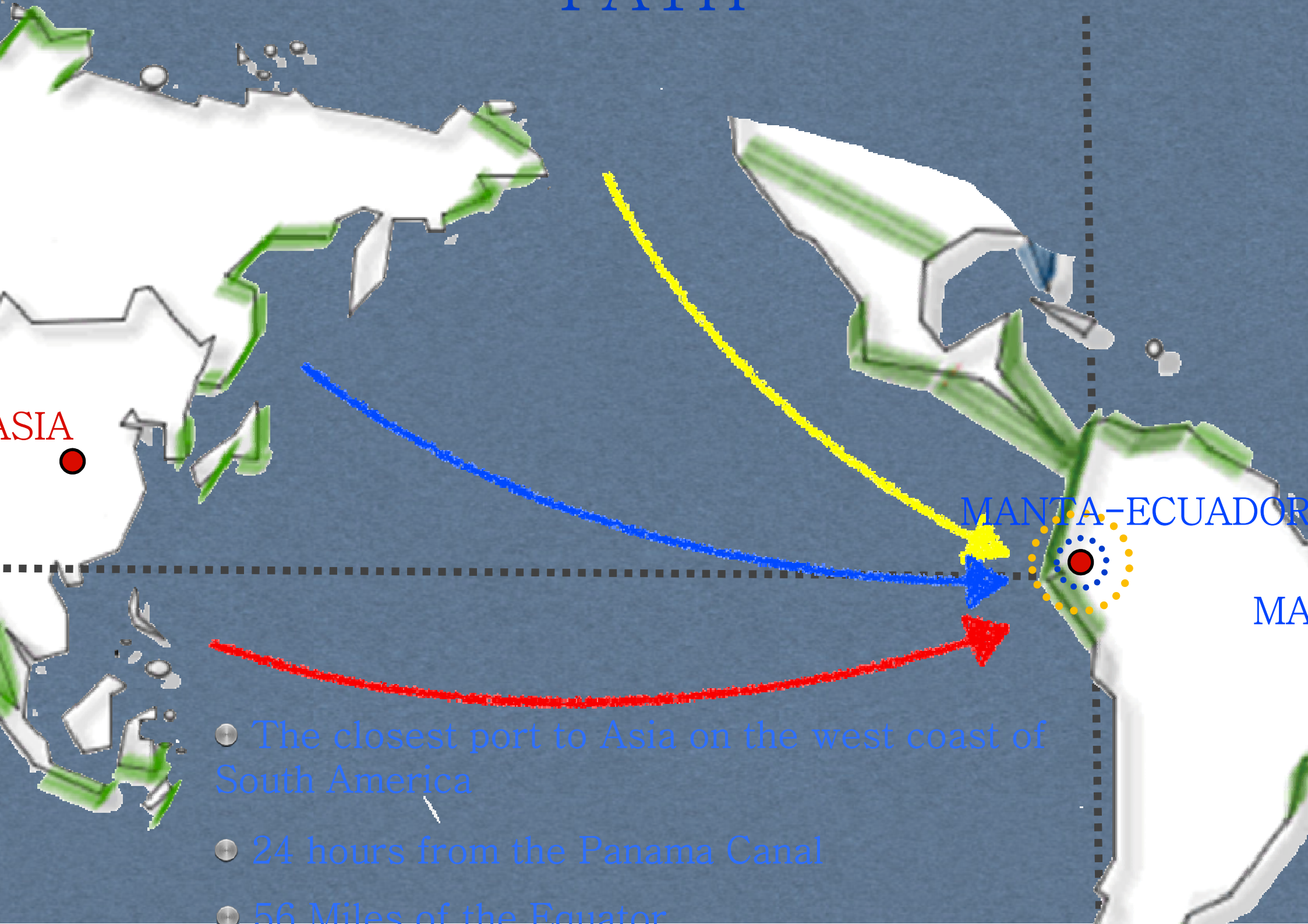


BENNEFITS

- Fluvial Route that connects: Ecuador – Pe – Colombia – Brazil.
- 9 full shipments to Leticia (Colombia) Tabatinga (Brazil).
- 4,600 tons of exported domestic product
- Imported 1,200 Tons making it mo competitive transportation costs.

Potential export usd 627 MM = 93,000 aprox.

International and local demand should allov
- Optimization of infrastructure investment
- To create scale economies that all attractive rates and competitive fares
- Attracting operators and promote healt competition and versatility in services a costs


ASIA
MANTA-ECUADOR
MA
The closest port to Asia on the west coast of South America
24 hours from the Panama Canal
56 Miles of the Equator

GATEWAY TO THE CONTINENT



THE MANTA - MANAUS ROUTE





Beginning of river route:

Puerto Itaya - Providencia - Ecuador

Rocafuerte - Ecuador

Manta – Quevedo – Latacunga – Te

Arrival and departure from the po

Providencia

Shushufindi

Coca

Iquitos - Peru

Manta

Completing a total of 519 Km of land r

July 15th 2011 the President of Ecuador launched the r
nta - Manaos.

Product: Cement(Lafarge), Iron(Novacero) y Genral sam
(La Fabril), tuna (Marbelize)

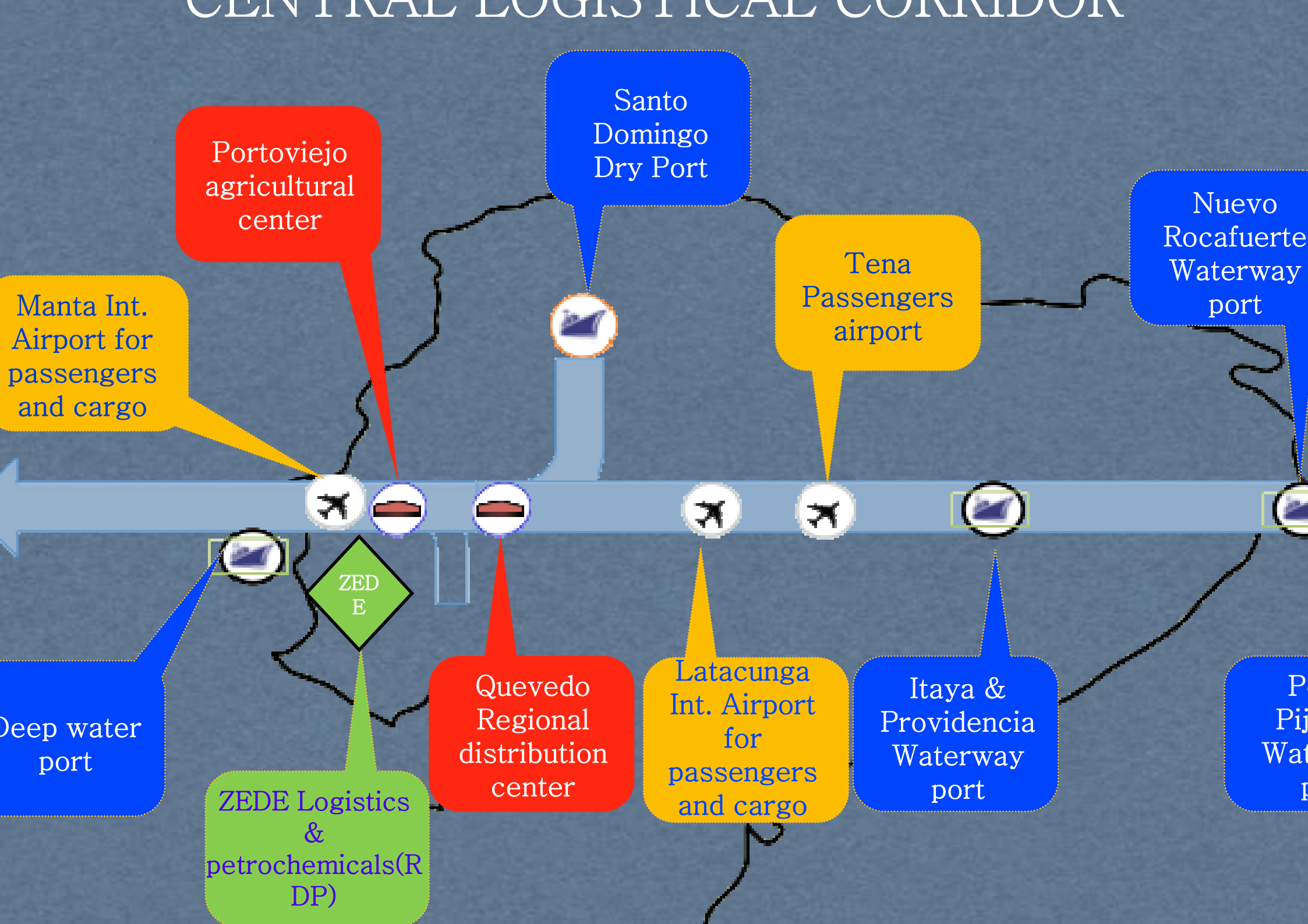
gen: Puerto: Itaya Ecuador

stination: Leticia/Tabatinga





Ministerio Coordina

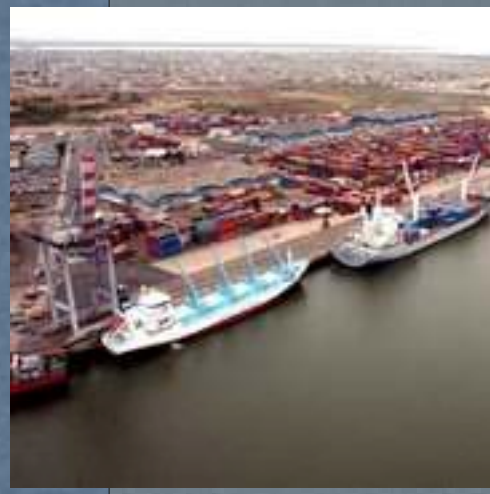

CENTRAL LOGISTICAL CORRIDOR
Portoviejo agricultural center
Santo Domingo Dry Port
Nuevo Rocafuerte Waterway port
Manta Int. Airport for passengers and cargo
Tena Passengers airport
ZED E
Deep water port
ZEDE Logistics & petrochemicals(RDP)
Quevedo Regional distribution center
Latacunga Int. Airport for passengers and cargo
Itaya & Providencia Waterway port

1. Manta's Seaport
   - Design, building operation and transfer – ownership
   - USD 300 million investment. Public Inv. USD 115 million
2. Manta's Airport
   - Design, building operation and transfer – ownership
   - 40% fuel subsidy per gallon for airlines operating in Manta
3. Agro centers
   - Private financing for freight consolidation to reach Brazil. USD 450 million estimated for 9 centers
4. Latacunga's Airport
   - Improvement and plan for existing infrastructure
5. ZEDES. Free Economic Zones
   - Logistic centers and industrial districts to reach Mecosur using ACE59 (FTA) for trade benefits

MANTA´S PORT



- MANTA´S PORT









NTA: 12,0 m draft

Pasto
Esmeraldas
Tulcán
Ipiales
Mache-Chindul Ecological Reserve
Cotacachi Cayapas Ecological Reserve
Quinindé
Santo Domingo
Cayambe Coca Ecological Reserve
Quito
Bahía de Caráquez
Pucará
Reserva Ecológica Los Ilinizas
Tanicuchi
Chone
Manta
Portoviejo
Quevedo
Ambato
La Cordillera de los Llanganates
Jipijapa
El Carmen
Ecuador
Babahoyo
Riobamba
Milagro
La Libertad
Guayaquil
Sangay National Park
Azogues
Cuenca
Machala
Parque Nacional Cordillera del Cóndor
Pasaje
Tumbes
Zona Reservada Tumbes
Loja
Zona Reservada Santiago-Comaina
Máncora
Parque Nacional

SEA AND BEST LOCATION IN ECUADOR AND SOUTH AMERICA WEST COAST



AUTORIDAD PORTUARIA
MANTA

- Investment USD 300 million
- 69% for infrastructure
- 29% equipment
- 2% pre operative work
- Phase I: Installed capacity
  250.000 TEU (Containers)

CITY FOR 700,000 CONTAINERS PER YEAR (20



Berthing Ship
ime: 0,75 Hrs



Discharge
Time: 16,6 Hrs



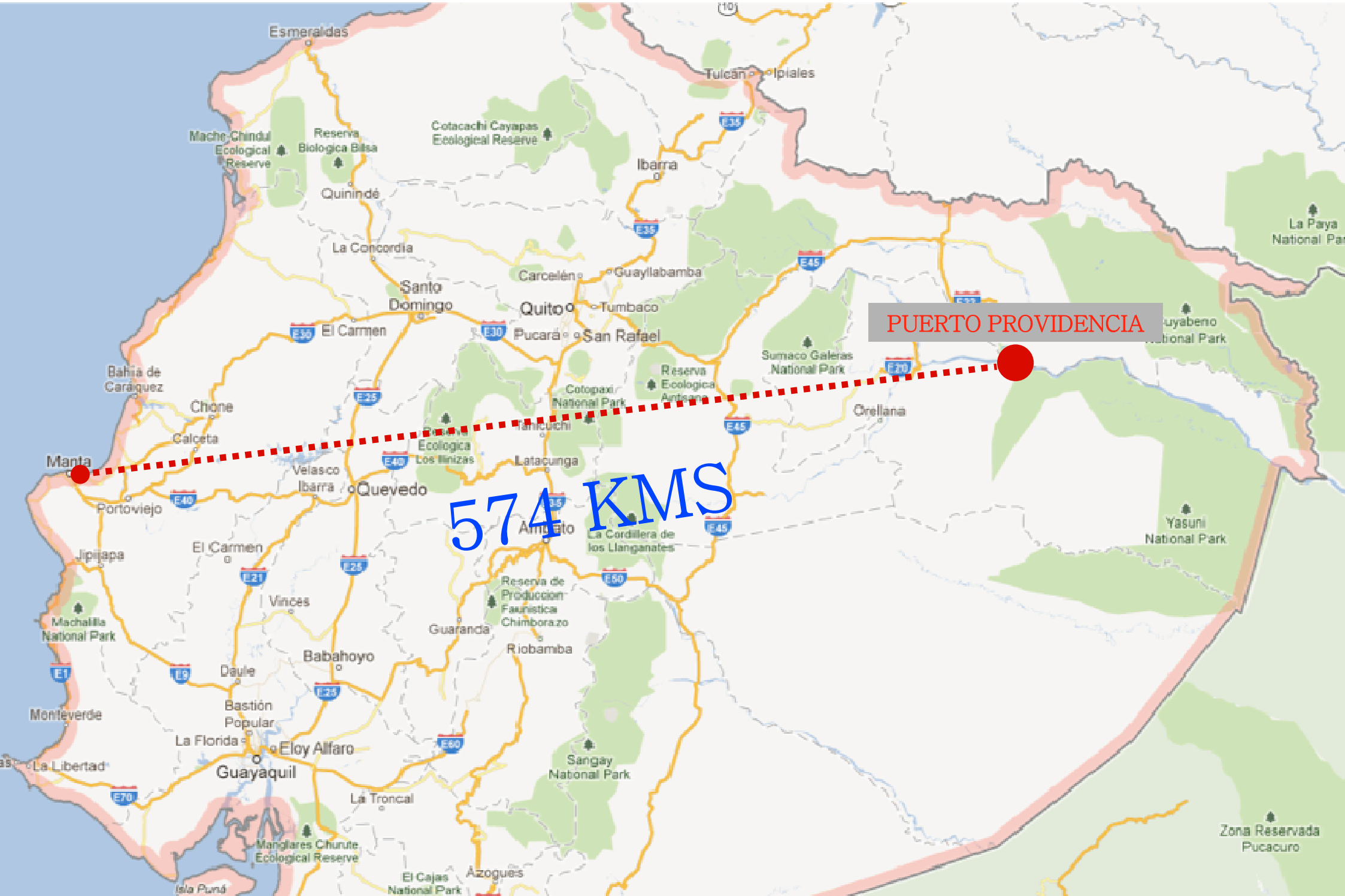
Internal transfer
Time: Within the
discharge proces



Deliver



Storage


PUERTO PROVIDENCIA
574 KMS
Manta
Esmeraldas
Tulcán
Ipiales
Ibarra
Quinindé
La Concordia
Santo Domingo
Quito
Tumbaco
Guayllabamba
Carcelén
Pucará
San Rafael
El Carmen
Chone
Calceta
Bahía de Caráquez
Portoviejo
Velasco Ibarra
Quevedo
Latacunga
Ambato
Riobamba
Guaranda
Babahoyo
Vinces
Jipijapa
Machalilla National Park
Daule
Bastión Popular
Guayaquil
Eloy Alfaro
La Florida
La Libertad
Montefverde
La Troncal
Manglares Churute Ecological Reserve
Isla Puná
El Cajas National Park
Azogues
Sangay National Park
Cotopaxi National Park
Tungurahua
Sumaco Galeras National Park
Orellana
Yasuni National Park
La Paya National Park
Zona Reservada Pucacuro
Cotacachi Cayapas Ecological Reserve
Mache Chindul Ecological Reserve
Reserva Biologica Bilsa
Reserva Ecologica Los Ilinizas
Reserva Ecologica Antisana
Reserva de Produccion Faunistica Chimborazo
La Cordillera de los Llanganates
E35
E45
E30
E70
E40
E25
E50
E60
E1
E9
E21
E28

Pacific Shipyard of Ecuador

e Pacific Shipyard Project, is mainly composed of two main components.

Repairing component: developing a repairing center for all types of ships. Mostly Post Panamax , fishing and container boats.

Construction component: construction of container boats.



sibility studies finalized on Nov. 2012
der for construction May 2013
tract signing expected for July 2013
estment USD 466 million



- More than 3,000 million do
invested in road infrastructure

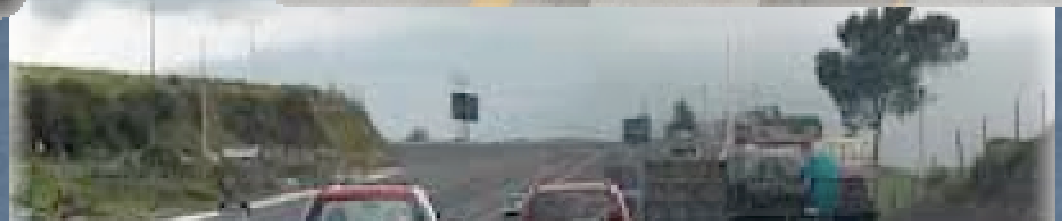
- Expect to invest more than 5
millions dollars to increase
improvement in Ecuador until 2014

- Ecuador demonstrates a road
development that allows to
highways from two up to 6 rails









POPOSED GHWAYS

1.-Aloag – Sto. Domingo

2.-Sto. Domingo – Esmeraldas

3.-Sto. Domingo – Huaquillas

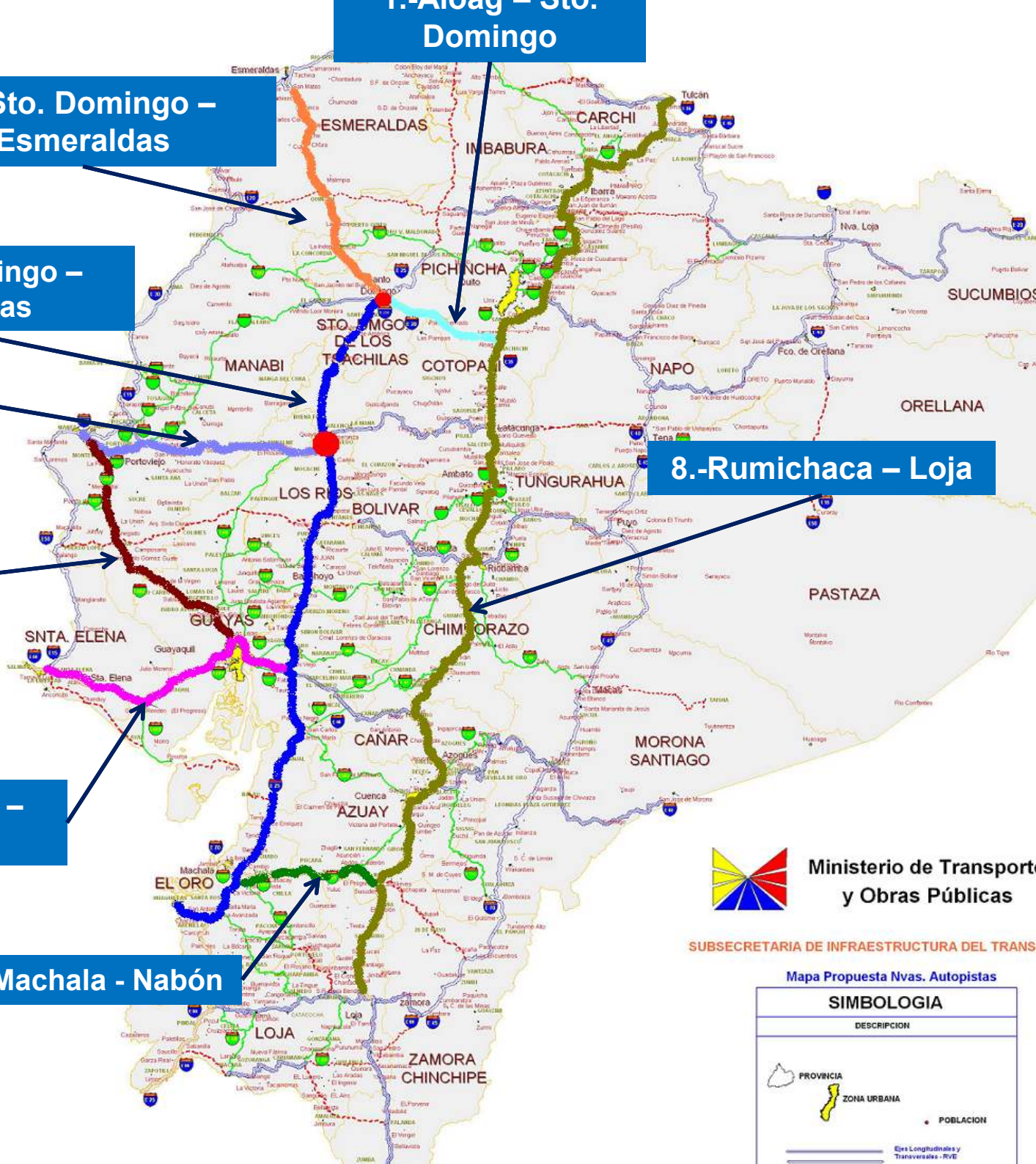
4.-Manta – Quevedo

5.-Manta – Guayaquil

6.-Santa Elena – Guayaquil

7.- Machala - Nabón

8.-Rumichaca – Loja



SUMMARY OF THE NATIONAL HIGHWAY CONTRUCTION PLAN

PROJECT	LENGTH (Km)	INVESTMET (USD$).	CURRENT COND
AG - SANTO DOMINGO	98,00	490.000.000,00	NEW PROJE
TO DOMINGO - ESMERALDAS	170,00	437.418.302,00	IN PROCES
TO DOMINGO - HUAQUILLAS	535,00	1.600.486.909,89	IN PROCES
NTA - QUEVEDO	199,50	598.500.000,00	NEW PROJE
O VIAL DE QUEVEDO	38,66	188.525.125,29	IN PROCES
NTA - GUAYAQUIL	180,00	540.000.000,00	NEW PROJE
TA ELENA - GUAYAQUIL	140,00	420.000.000,00	NEW PROJE
CHALA - EMPATE CUENCA-LOJA OR NABON)	120,00	360.000.000,00	NEW PROJE
MICHACA - LOJA	942,00	2.518.249.569,31	IN PROCES
TOTAL	2.423,16	7.153.179.906,49	

LOGISTIC CORRIDOR Vs. TRADITIONAL ROUTE



MULTIMODAL LOGISTIC CORRIDOR VS TRADITIONAL ROUTE







FROM PANAMA

L COST : SEP-DIC PEAK SEASON			
NAL ROUTE FROM BUSAN-MANAOS PANAMA CANAL			
20 FT	KM	TIME/DAYS	COST
	20,217	41-60	$5.700
AL	20,217	41-60	$5.700

REAL COST "PROJECTED"			
MULTIMODAL ROUTE			
MODE	TEU/TON 20 FT	KM	TIME/DAYS
By sea Busan-Manta*	18	15.254	15
By land Manta-Pto Itaya	18	717	0,75
By river - Pto. Itaya-Manaos	18	2.805	18
TOTAL		18.776	31,45

ection:

ear 5.000 containers (teus)

40.000 containers (teus) per year when project get consolidated

<11,19%

29 DAYS OF DIFFERENCE

s saving (Time)

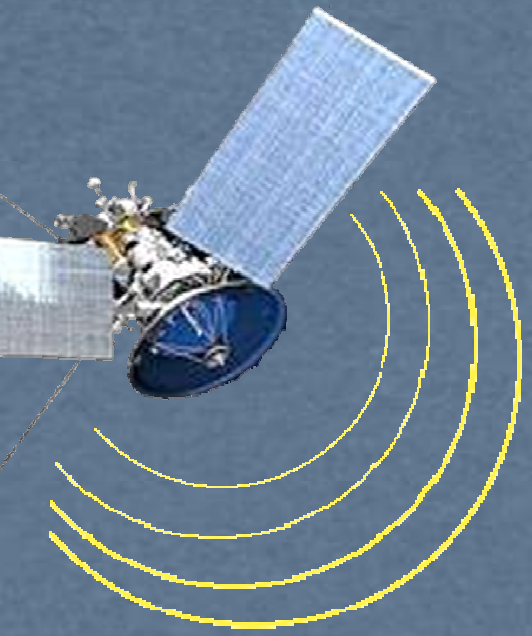
tial of at least from 22 to 28 days faster than the Panama Canal

ble customs rules and procedures facilitation (single entry from 2013)

nsport cost reduction

na Canal costs in 7.5% increase in October 2012 and 7.5% for March. Ecuador will

THROUGH THE MULTIMODAL ROUTES OF ECUADOR



- SATELLITE CONTAINER TRACKING
- PERMANENT CONTROL ON TRACKS
- CONTINUAL RIVER PATROL



SEA PORT



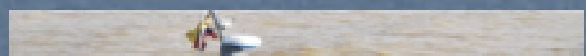
TRACKS / ROADS



RIVER PORT











CONCLUSIONS







e Manta - Manaus project is the more important and or
imodal alternative infrastructure with trade facilitation
ast decade compare to the Panama Canal
e project will address the potential demand of millions
omers and consumers about the Amazonian populatio
olombia, Peru and Brazil in addition to the Mercos
bers (400,804 millions of inhabitants en South America
e project pays special attention to the comprehensi
rity of the load all the way from its origin to its fi
ination.
plementing a multimodal and simplified custom rul
ws greater flexibility in the transfer process a
ment of goods in Ecuadorian territory
e benefits in time and cost of logistics corridor Asia
ador - Brazil compared with similar projects, ensu

THANK YOU!!!


필리핀 항만개발 타당성 조사
2012. 12.
국토해양부

목 차

1 개 요
2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획
3 ILOILO 항만의 개발계획
4 향후일정

1. 개요

- 추진 배경
- 과업 목적
- 과업 기간
- 과업추진현황
- 과업 대상위치

1 개 요

추진 배경

- 27개 한-아세안 교통협력로드맵 과제(제2차 한-아세안 교통장관회의 의제) 중 2011년 실행 과제 중 하나로 인프라 타당성 조사 분야의 「필리핀 항만 개발 · 현대화 방안 수립」이 채택

※ 한-아세안 교통협력로드맵 과제

- 시행기간 : 2010년 ~ 2015년
- 주요분야 : 1)인적자원 개발 및 교육, 2)기관 및 기술 협력, 3)인프라시설 타당성조사
- 주요과제 : 물류(4개),항공(4개), 도로(5개), 철도(4개), 항만(9개),내륙수로(1개)

과업 목적

- 필리핀 Cagayan de Oro 항 및 Iloilo 항의 개발 및 현대화를 위한 타당성 조사

→ 항만개발 기본계획 수립 및 경제성 등 개발 타당성 검토

과업 기간

- 2011. 10. 17 ~ 2012. 12. 31(14.5개월)

1 개 요

과업추진현황(1)

내 용	시 기	세 부 내 용
ATM+ROK	2010. 11. 12	• 한-아세안 해상교통협력로드맵 실행 채택 – 2012년도 실행과제로 Iloilo, General Santos, Cagayan de Oro, Ozamiz 항만의 현대화 및 개발 타당성 조사 채택
F/S 수요조사	2011. 02. 01	• 항만 Master Plan 또는 항만 재개발 및 개별 항만에 대한 기본계획 수립지원을 위한 Philippines 항만의 타당성조사에 대한 수요조사
F/S 의뢰서 접수	2011. 07. 08	• 한+ASEAN 교통장관회의 채택사항에 따라 타당성 조사용역 수립 요청서 접수

1 개 요

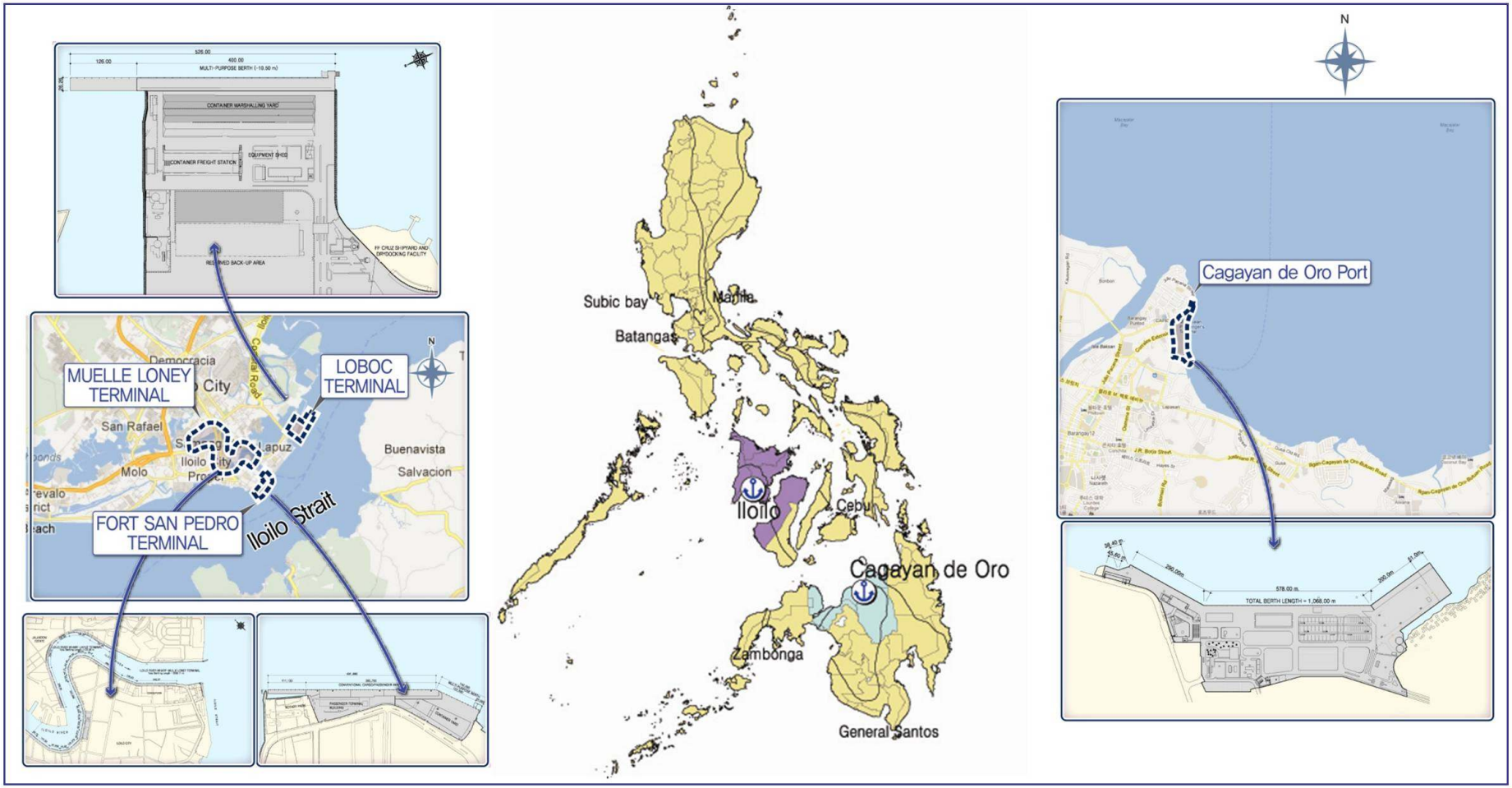
과업추진현황(2)

내 용	시 기	세 부 내 용
실무회의 (ROD 협약)	2011. 08. 05	• 한국 국토해양부 및 필리핀 항만청간 과업추진을 위한 실무회의 개최 - 주요 의제 : 대상항만의 조사내용, 자료확보방안, 과업 기간 등
타당성 조사 착수	2011. 10. 17	• 과업명 : 필리핀 항만개발 타당성 조사용역 • 발주청 : 국토해양부
MOU 체결	2012. 03. 20	• 국토해양부 - 필리핀 교통통신부 간 타당성조사 수행을 위한 MOU 체결
현지조사	2012. 04. 23 ~05. 03	• 용역 착수보고 및 실무협의회(필리핀 항만청) - Cagayan De Oro 및 Iloilo 항만 시찰, 관계자 면담 및 자료 수집 - Cagayan De Oro 및 Iloilo 관련기관(시청, 운영사, 선사 등) 및 관련자료 수집

1 개 요

과업 대상위치

• 필리핀 카가얀 데 오로항(Cagayan de Oro Port) 및 일로일로항(Iloilo Port)

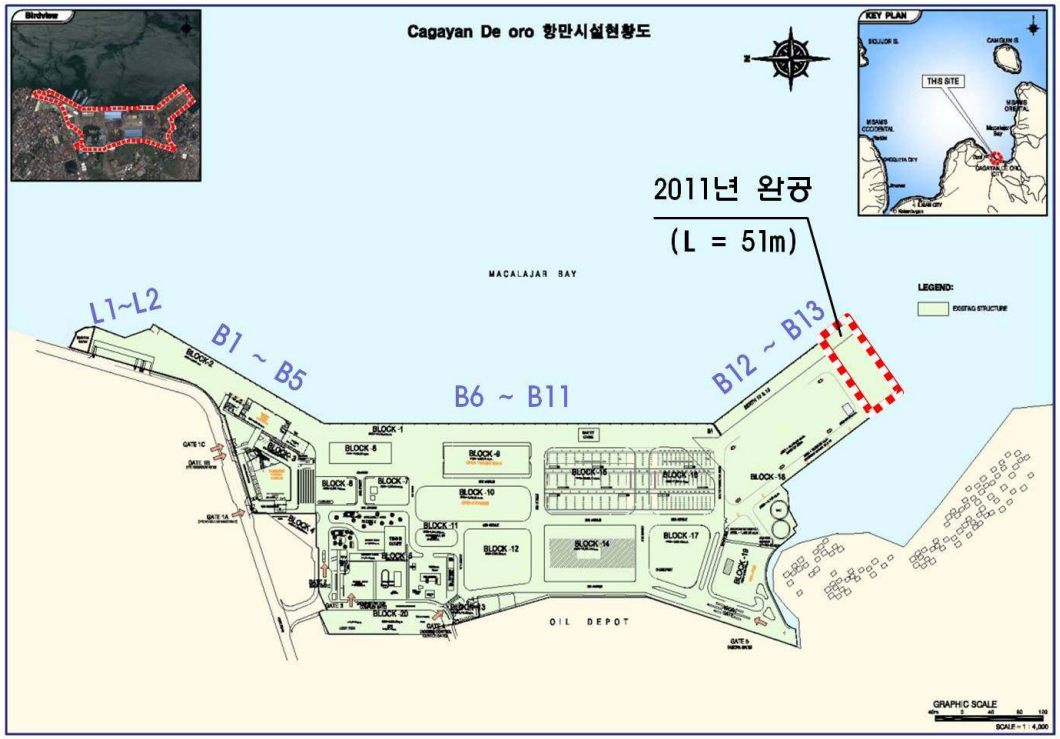


2. Cagayan de Oro 항만의 개발계획

- Cagayan de Oro 항만시설 현황
- 물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토(일반화물, 컨테이너, 여객)
- 잡화부두(벌크 처리)의 개발규모 검토
- 물동량 대비 현재 항만시설의 2025년 이전 시설 과부족 검토
- 잡화부두(벌크 처리)의 지원시설 개발규모 검토
- 배후 교통망 및 게이트시설 개발규모 검토
- 평면배치계획(안)

2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획

Cagayan de Oro 항만시설 현황



구 분	연장	수심	이용현황
L1~2	84m	-	관리부두
B1~2	116m	9.1m	소형화물선 접안
B3~5	174m	8.0m	여객,Ro-Ro(세부)
B6~7	162m	8.5m	여객,Ro-Ro(마닐라)
B8~11	416m	11.4m	다목적
B12~13	251m	11.9m	벌크, 잡화 등
합계	15선석(1,203m)		

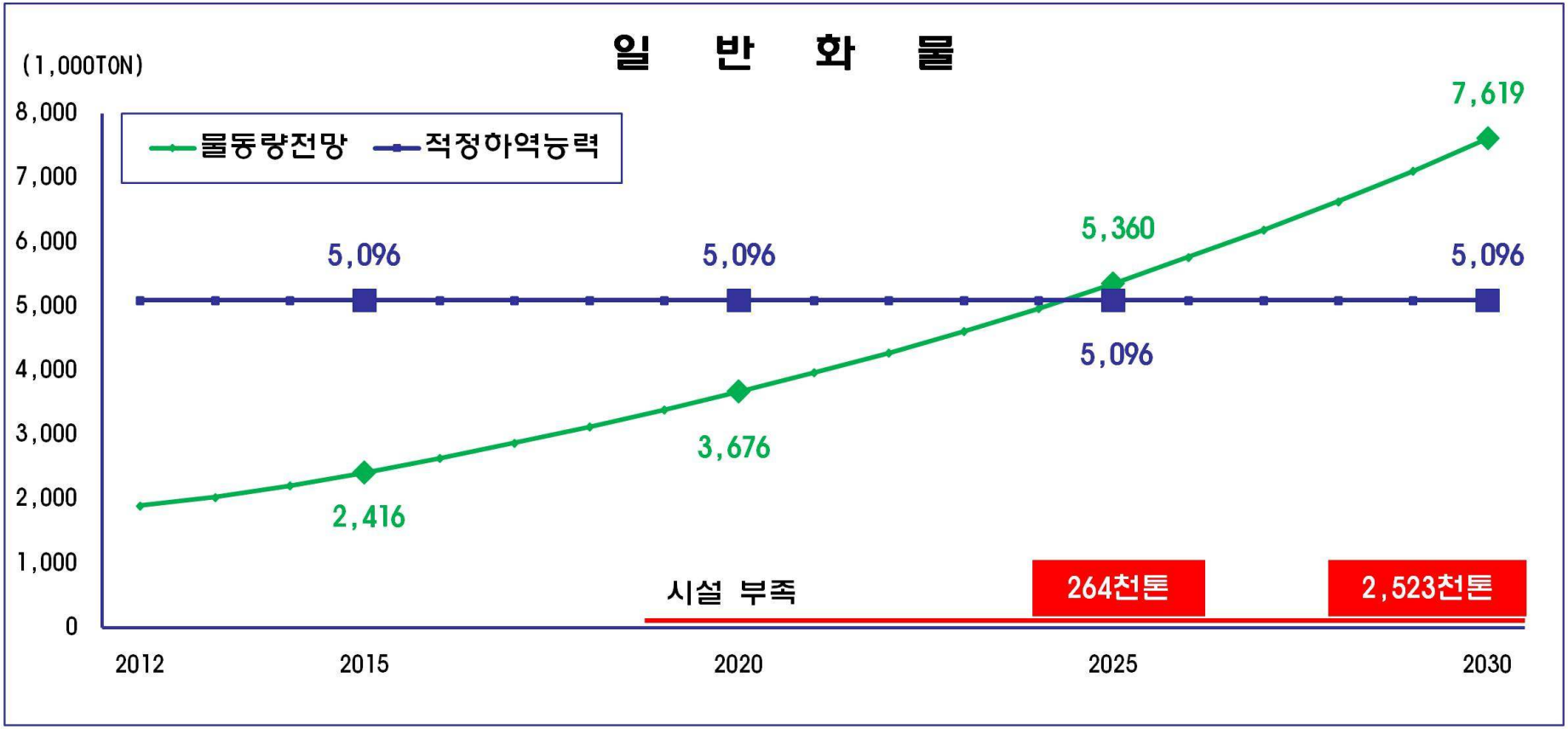
※ L = Lagoon, B = Berth

- Northern Mindanao 지구의 관문항, 주로 국내항만간 피더서비스를 제공하는 재래식 다목적부두
- 2011년 기준, 350만톤의 화물(컨:190만,벌크:160만) 및 2백만명의 여객 처리
  - 최근 5년간 벌크 및 여객은 각각 11.5%, 3.1% 증가, 컨테이너화물은 1.5% 감소
- 이용선박은 주로 7천DWT이하이나, 최근 개발선석은 최대 4만DWT(안벽수심:13m)까지 입항가능

2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획

물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토

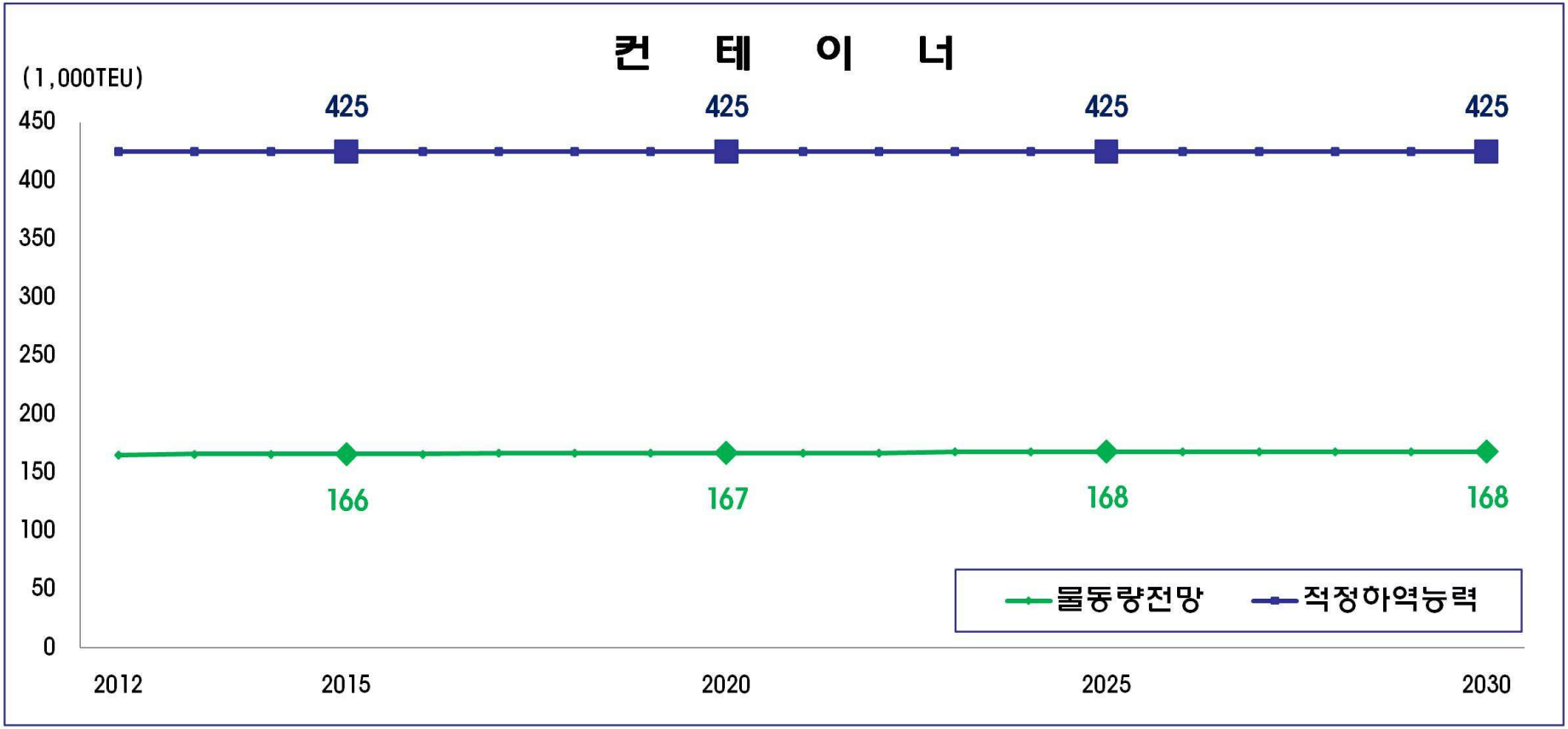
- 일반화물은 2012년 ~ 2024년까지 적정하역능력이 상회하고 있어 현재 시설로도 처리가 가능
- 2025년 ~ 2030년까지 물동량 전망 대비 적정하역능력 부족량에 대한 시설 공급이 필요



2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획

물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토

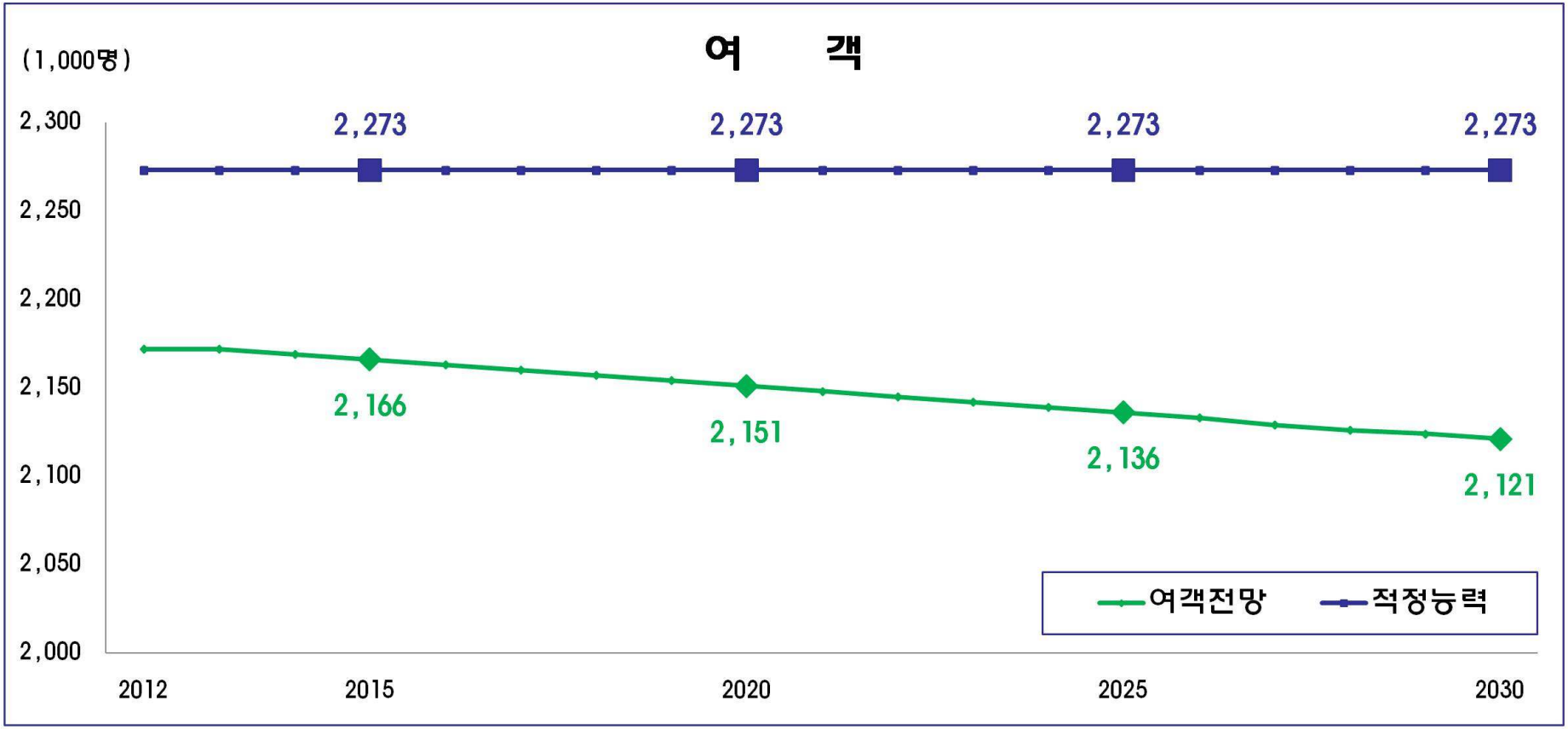
- 컨테이너화물은 2012년 ~ 2030년까지 물동량 전망 대비 적정하역능력이 상회하고 있어, 현재시설로도 처리 가능



2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획

물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토

- 여객은 2012년 ~ 2030년까지 여객 전망 대비 적정능력이 상회하고 있어 현재시설로도 충분히 처리 가능



2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획

잡화부두(벌크처리)의 개발규모 검토

- 장래 입출항 선박의 규모 및 선박의 대형화 추세 등의 여건을 고려하여, 대상선박을 5천DWT, 1만DWT로 혼용 배치
- 2025년까지 5천DWT급 1선석, 2030년까지 추가 5천DWT급 2선석, 1만DWT급 2선석 개발 필요

(단위 : 천톤)

구 분		2025	2026	2027	2028	2029	2030	합 계
과부족량(물동량 - 하역능력)		263	671	1,094	1,540	2,013	2,523	
물동량 배분	5천DWT	263	671	1,094	1,317	1,317	1,317	
	1만DWT	-	-	-	223	696	1,206	
필요 선석수 (운영시점 기준)	5천DWT	1선석	1선석	1선석	-	-	-	3선석
	1만DWT	-	-	-	-	1선석	1선석	2선석

물동량 대비 현재 항만시설의 2025년 이전 시설 과부족 검토

- 벌크화물 저장시설은 야적장(12천㎡), 창고(7천㎡) 부족
- 컨테이너 트레일러 저장시설은 3천㎡ 부족
- 이외 시설의 공급규모는 충분히 제공됨

2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획

잡화부두(벌크처리)의 지원시설 개발규모 검토

- 전체 약 10만㎡의 야드 부지 확보 필요(2025년까지 36천㎡, 2030년까지 추가 63천㎡)

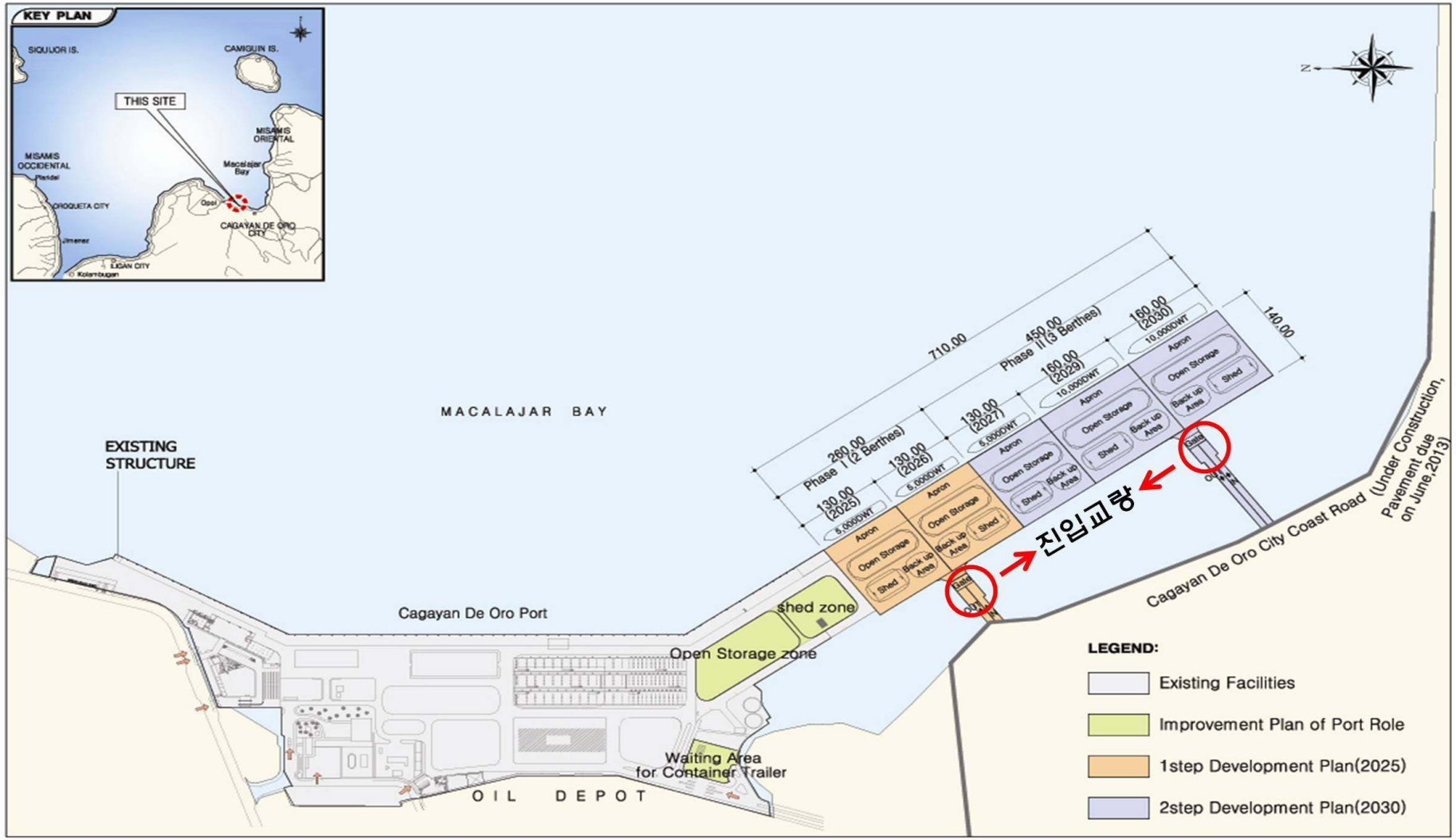
요 소		야적장	창고	BACK UP AREA	부두 내 도로	합 계
~ 2025년	5천DWT	9,120㎡	4,600㎡	3,000㎡	11,760㎡	36,280㎡
~ 2030년	5천DWT	4,560㎡	2,300㎡	1,500㎡	5,880㎡	18,140㎡
	1만DWT	11,600㎡	5,800㎡	4,200㎡	13,500㎡	44,700㎡
	소 계	16,160㎡	8,100㎡	5,700㎡	19,380㎡	62,840㎡
합 계		25,280㎡	12,700㎡	8,700㎡	31,140㎡	99,120㎡

배후 교통망 및 게이트시설 개발규모 검토

- 개발계획 1단계(~2025년) : 4차로의 진입교량, 1Gate 필요
- 개발계획 2단계(~2030년) : 4차로의 진입교량, 1Gate 필요

2 Cagayan de Oro 항만의 개발계획

평면배치계획(안)



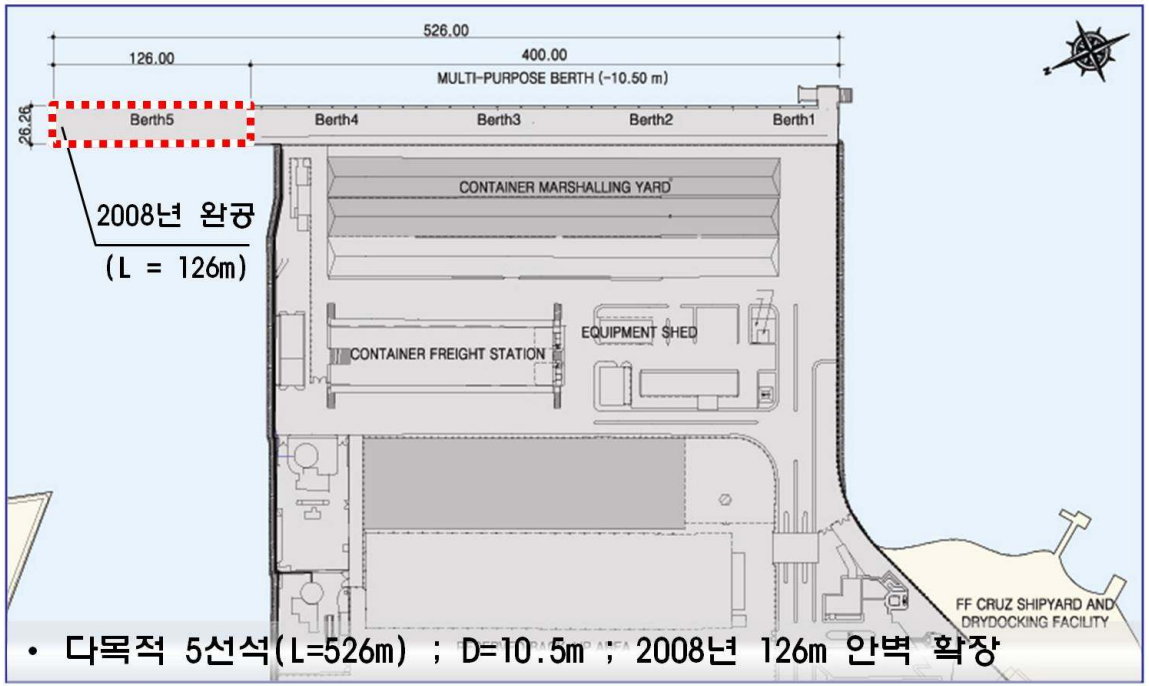
3. Iloilo 항만의 개발계획

- Iloilo 항만시설 현황
- 물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토(일반화물, 컨테이너, 여객)
- 잡화부두(벌크 처리)의 개발규모 검토
- 물동량 대비 현재 항만시설의 2025년 이전 시설 과부족 검토
- 잡화부두(벌크 처리)의 지원시설 개발규모 검토
- 배후 교통망 및 게이트시설 개발규모 검토
- 평면배치계획(안)

3 Iloilo 항만의 개발계획

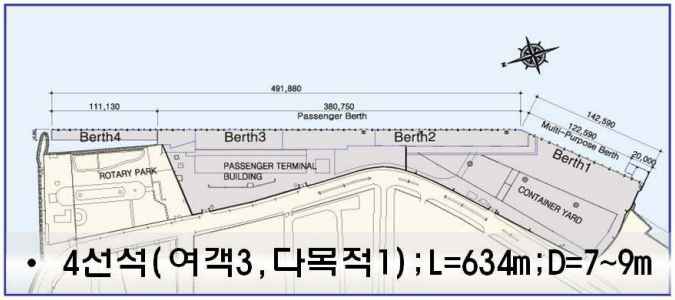
Iloilo 항만시설 현황(1)

Loboc Terminal (ICPC)



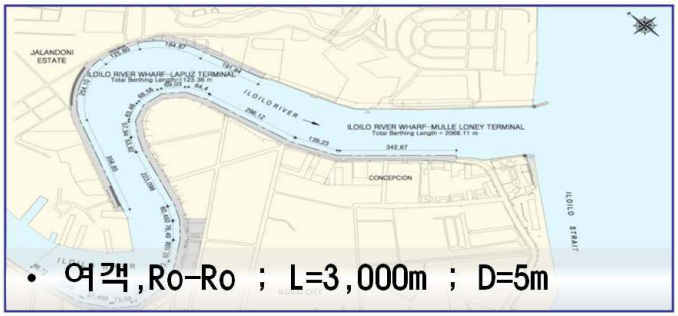
- 다목적 5선석(L=526m) ; D=10.5m ; 2008년 126m 안벽 확장

Fort San Pedro Terminal



- 4선석(여객3,다목적1);L=634m;D=7~9m

Muelle Loney Terminal



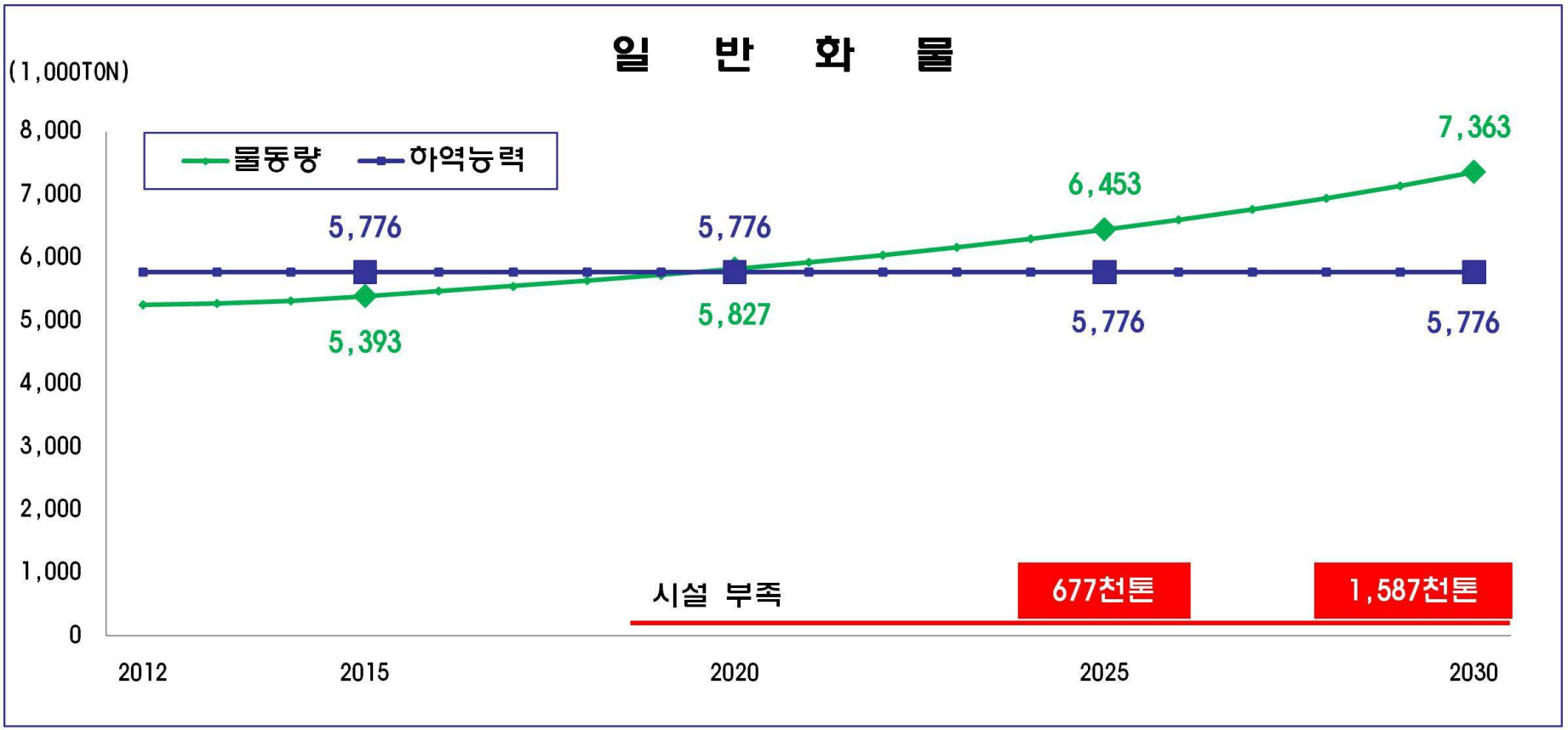
- 여객,Ro-Ro ; L=3,000m ; D=5m

- 여객 위주의 Fort San Pedro, 소형선 접안용 Muelle Loney, 주력 다목적 터미널인 Loboc로 구성
- 2011년 기준, 630만톤의 화물(컨:100만,벌크:530만) 및 240만명의 여객 처리
  - 최근 5년간 벌크 및 컨테이너화물은 각각 17.4%, 2.2% 증가, 여객은 0.3% 감소
- 이용선박은 주로 5천DWT이하이나, 최근 개발선석은 최대 4만DWT(안벽수심:13m)까지 입항가능

3 Iloilo 항만의 개발계획

물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토

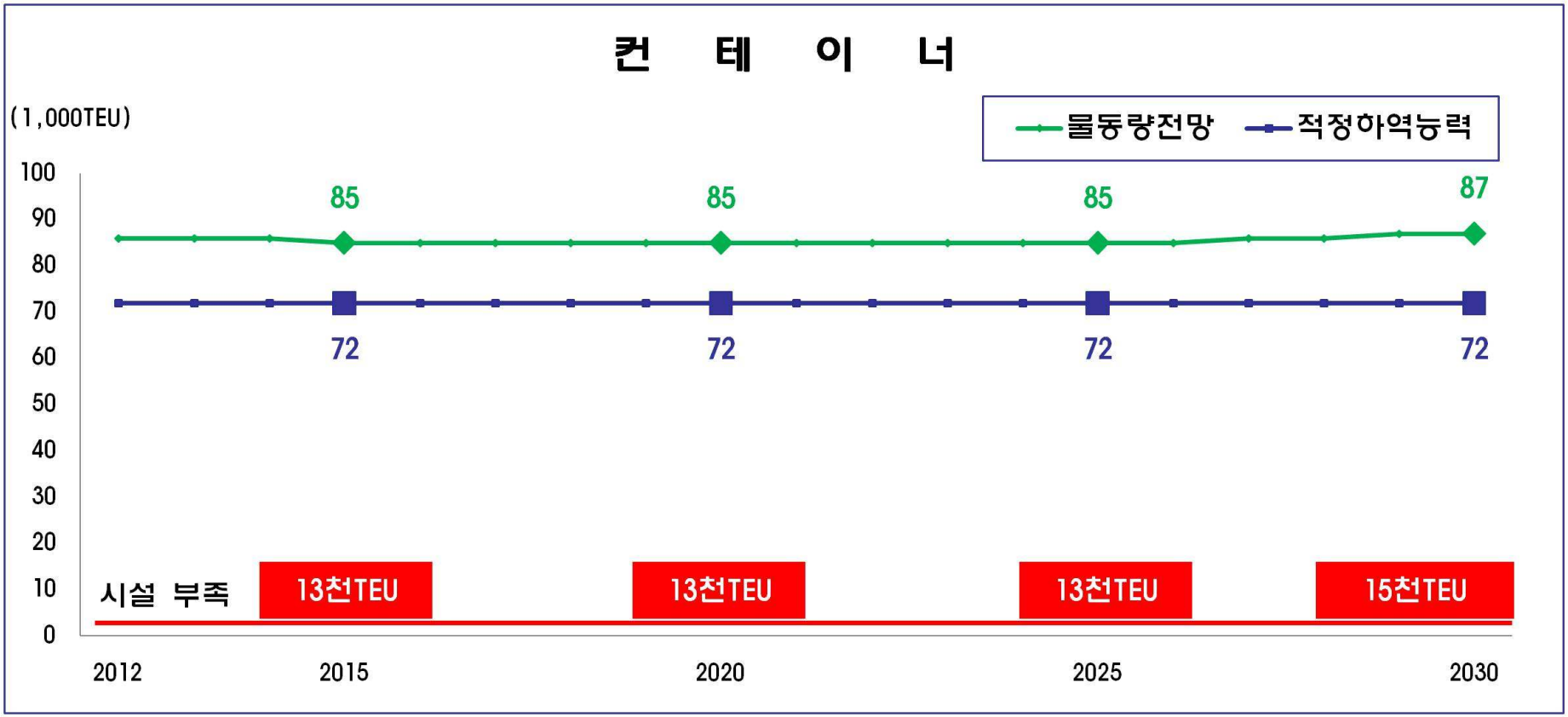
- 일반화물은 2012년 ~ 2019년까지 적정하역능력이 상회하고 있어 현재시설로도 처리가 가능
- 2020년 ~ 2030년까지 물동량 전망 대비 적정하역능력의 처리가 불가능하여 시설공급 필요



3 Iloilo 항만의 개발계획

물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토

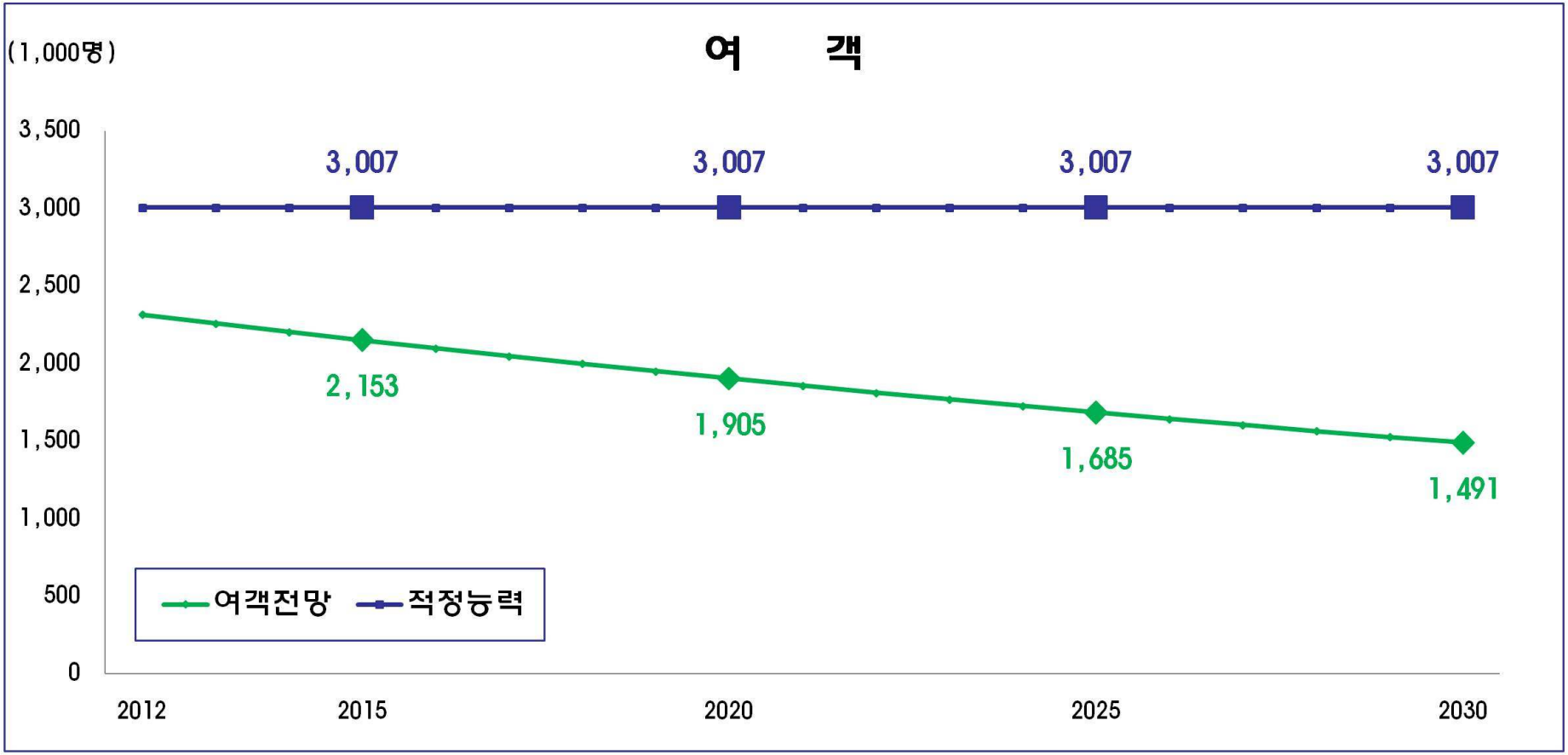
- 컨테이너 화물은 2012년 ~ 2030년까지 물동량 전망 대비 13천TEU ~ 15천TEU의 처리능력이 부족한 실정이나 장비현대화시(M/C 1기) 처리능력 대비 약 18%에 지나지 않으므로, 향후 물동량 변화추이에 따라(50% 상회) 장비현대화 등 확충방안 수립이 필요



3 Iloilo 항만의 개발계획

물동량 전망 및 적정하역능력에 따른 시설 소요 검토

- 여객은 2012년 ~ 2030년 까지 여객전망 대비 적정능력이 상회하고 있어, 현재 시설로도 충분히 처리가 가능함.



3 Iloilo 항만의 개발계획

잡화부두(벌크 처리)의 개발규모 검토

- 장래 입출항 선박의 규모 및 선박의 대형화 추세 등의 여건을 고려하여, 대상선박을 5천DWT급, 1만DWT급으로 혼용 배치.
- 2022년까지 5천DWT급 1선석, 2030년까지 1만DWT급 2선석 개발 필요.

(단위 : 천톤)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	2027년	2028년	2029년	2030년	합계
과부족량 (물동량-하역능력)		270	393	528	676	827	993	1,171	1,369	1,586	
물동량 배분	5천DWT	270	393	439	439	439	439	439	439	439	
	1만DWT	-	-	89	237	388	554	732	930	1,147	
필요 선석수 (운영시점 기준)	5천DWT	1선석	-	-	-	-	-	-	-	-	1선석
	1만DWT	-	-	-	-	1선석	-	-	1선석	-	2선석

물동량 대비 현재 항만시설의 (2022년 이전) 시설 과부족 검토

- 벌크화물 저장시설은 야적장(57천㎡), 창고(23천㎡) 부족
- 컨테이너화물 관련 시설은 과잉공급이 두드러짐(시설공급률(2021년기준), 야드:380%, CFS:860%)

3 Iloilo 항만의 개발계획

잡화부두(벌크 처리)의 지원시설 개발규모 검토

• 총 10.4만㎡의 야드 부지 확보 필요(2025년까지 67천㎡, 2030년까지 추가 37천㎡)

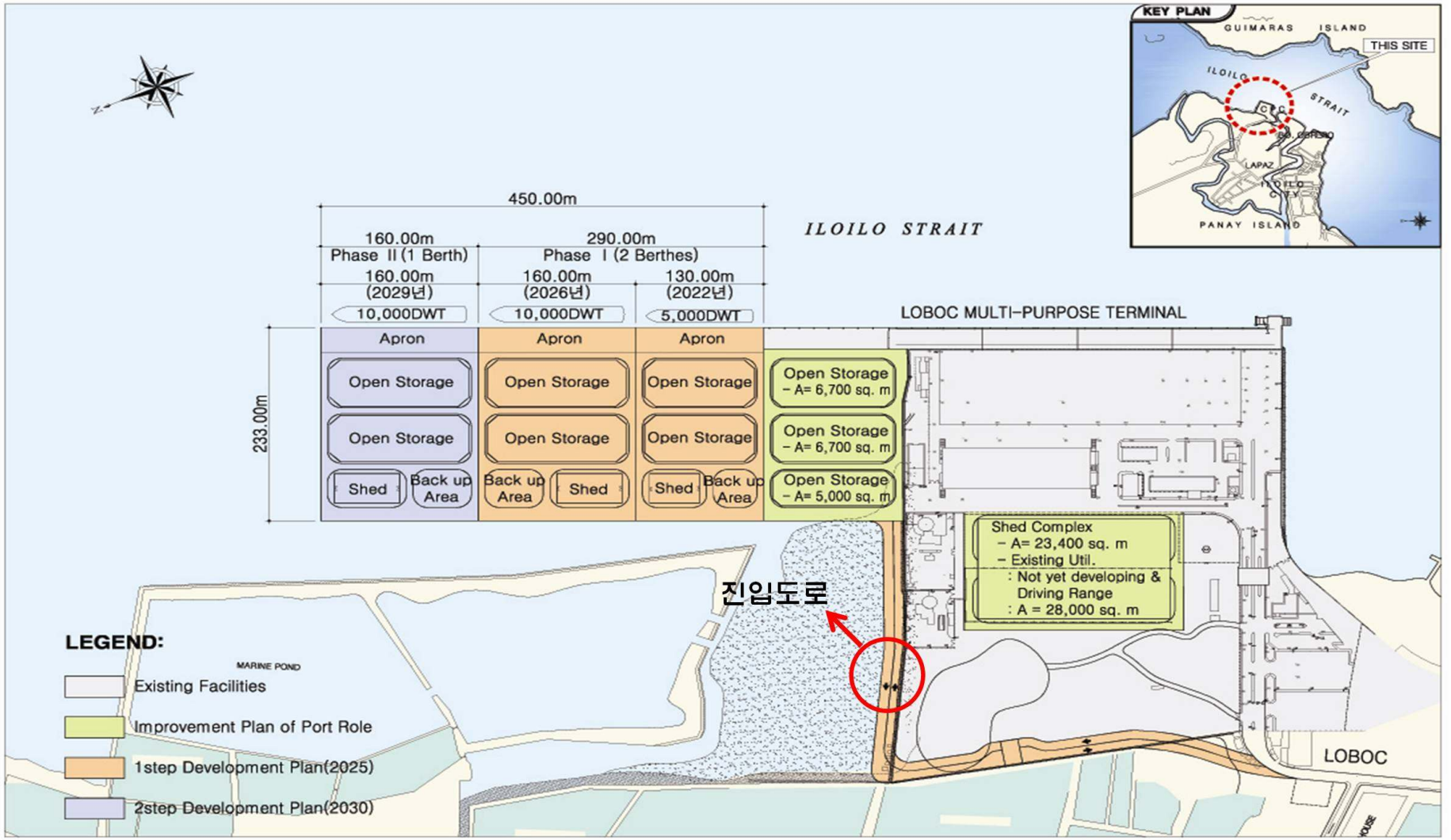
요 소		야적장	창고	BACK UP AREA	부두 내 도로	합 계
~ 2025년	5천DWT	13,500㎡	2,800㎡	1,800㎡	8,200㎡	30,200㎡
	1만DWT	17,100㎡	3,500㎡	2,500㎡	9,300㎡	37,200㎡
	소 계	30,600㎡	6,300㎡	4,300㎡	17,500㎡	67,400㎡
~ 2030년	1만DWT	17,100㎡	3,500㎡	2,500㎡	9,300㎡	37,200㎡
합 계		47,700㎡		6,800㎡	26,800㎡	104,600㎡

배후 교통망 및 게이트시설 개발규모 검토

• 개발계획 1단계(~2025년) : 4차로 진입도로, 1Gate 필요

3 Iloilo 항만의 개발계획

평면배치계획(안)



4. 향후일정

4 향후일정

2012년 12월 14일

- 제 2 차 실무협의회
  - 항만 기본계획(안)
  - 경제성 및 재무성 분석
  - 사업시행 방안 등

2012년 12월 말

- 국내 준공

Discussion Purpose Only

KB자산운용
국제물류펀드

2012.12





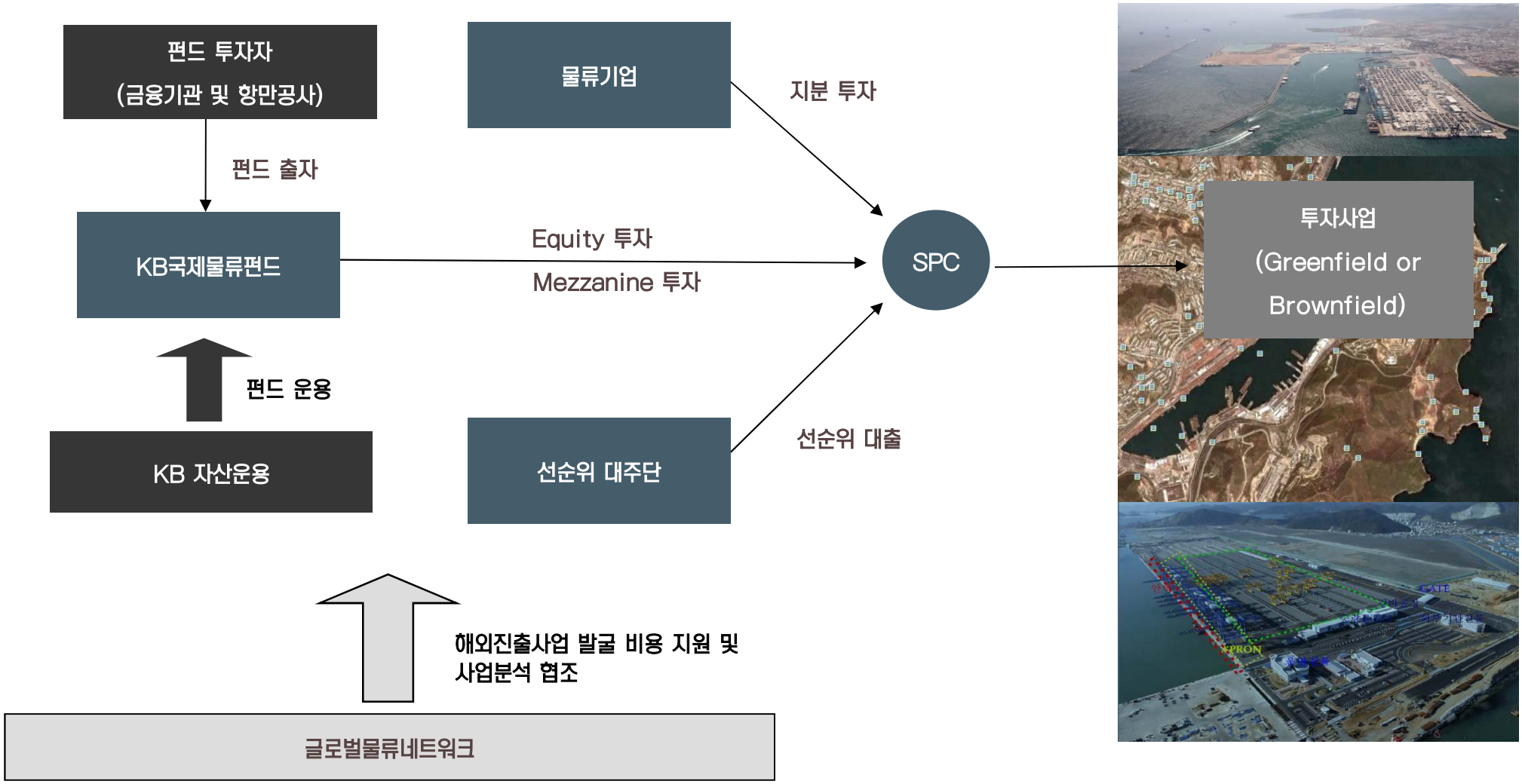


KB 자산운용

1. KB국제물류펀드 개요

구 분	내 용
펀 드 명	• 국제물류인프라사모특별자산투자신탁 (“KB국제물류펀드”)
펀드 기간	• 15년
주요 투자대상	• 해외 항만, 터미널 개발 및 인수 • 해외 물류센터 및 배후부지 개발 및 인수 • 물류기업 M&A 금융지원 • 기타 국제물류와 직/간접적으로 관련된 사업
투자 방식	• 주식 • 전환우선주, 전환사채, 신주인수권 등 • 후순위대출 (Mezzanine 투자)
투자 특징	• 장기투자 • 전략적 투자자와 공동투자 • 재무적 출자자로서 우호지분 출자
설립 취지	• 국내 물류기업의 해외투자 및 글로벌 네트워크 확보 지원
펀드 출자자	• 국민은행, 수협은행, 농협중앙회, 컨테이너관리공단, 부산항만공사, 울산항만공사

2. KB국제물류펀드 투자구조



KB 자산운용

3. KB국제물류펀드의 장점

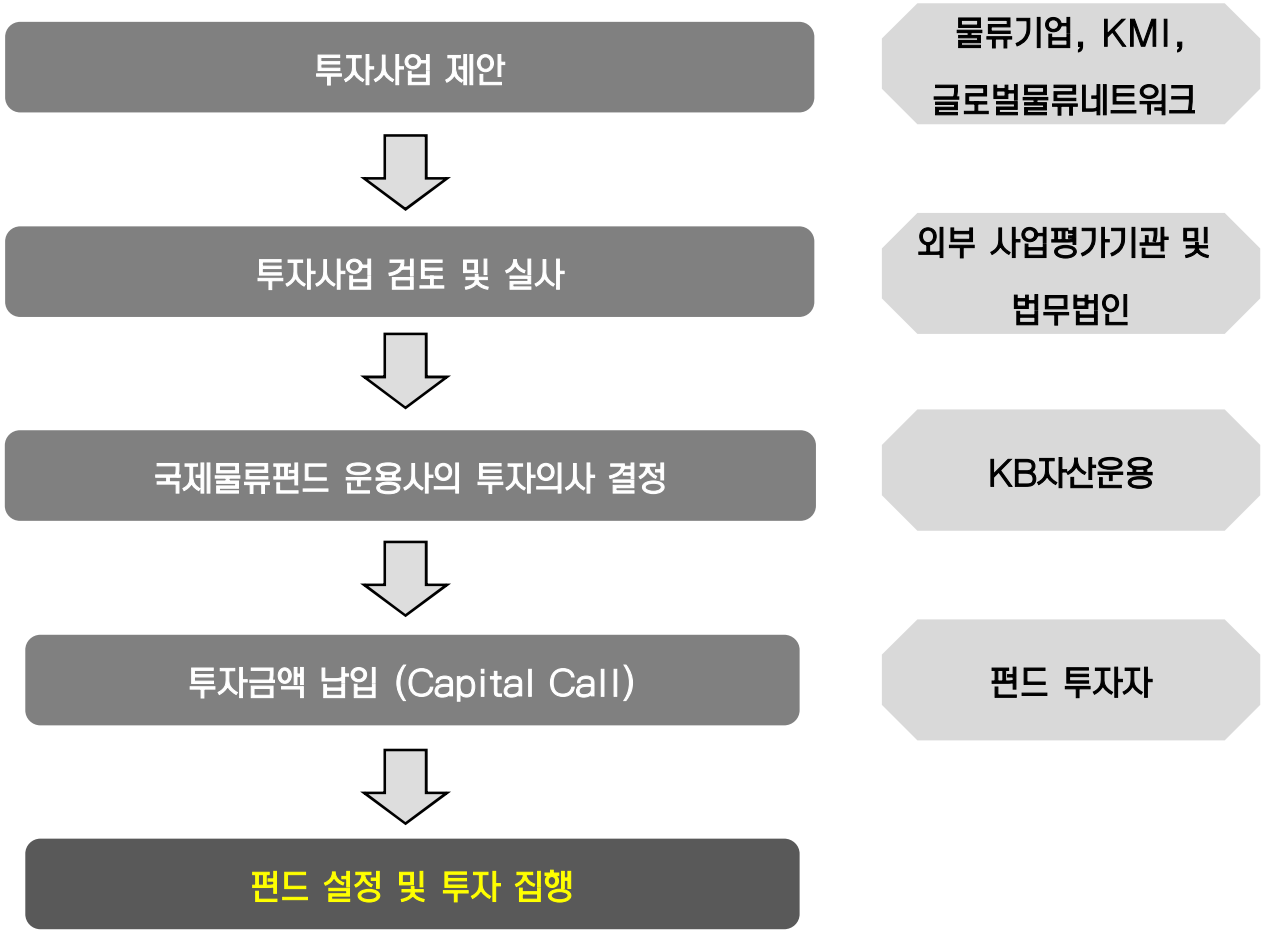
KB국제물류펀드 특성

기설립된 펀드	• 투자목적을 공유하는 투자자들이 투자약정을 완료하여 신속한 투자집행 가능 • 통상적인 펀드와 달리 별도의 투자자 모집 절차가 필요 없음
물류 전문펀드	• 국제물류 사업에 특성화 되어 있어 투자검토 및 의사결정이 신속 • 국토해양부, KMI 등 유관기관의 원활한 협조 가능
국내자본의 장기투자펀드	• 투자기간이 15년 이상으로 초기의 실적에 대한 적은 부담 • Long-Term Business Partner로서의 역할이 가능 • 순수 국내자본의 재무적 투자자로서 경영권 보장 가능

■ 국제물류투자에 특성화 되어 신속한 의사결정이 가능

■ 장기투자 펀드로서 Long-Term Business Partner

4. KB국제물류펀드 투자협의 절차



※ 투자사업 제안 이후 투자 집행시까지 소요되는 기간은 약 2-3개월이며 투자건에 따라 변경 가능

KB 자산운용

5. 재무적 투자자(FI)의 필요성

FI의 투자방식에 따른 물류기업의 기대효과

Equity 투자

- 프로젝트의 대형화로 인하여 차입금 조달만으로는 사업비용 충당에 한계
- Equity 투자 유치를 통한 물류기업의 재무부담 감소
- 전략적 투자자(SI) 투자와 대비하여 FI 투자는 우호 지분의 역할 가능

Mezzanine 투자

- SI의 자기자본 확보를 위하여 제3자의 Equity 투자가 제한된 경우
- 차입금 한도의 제약으로 인하여 후순위 대출 등 Mezzanine Financing이 필요

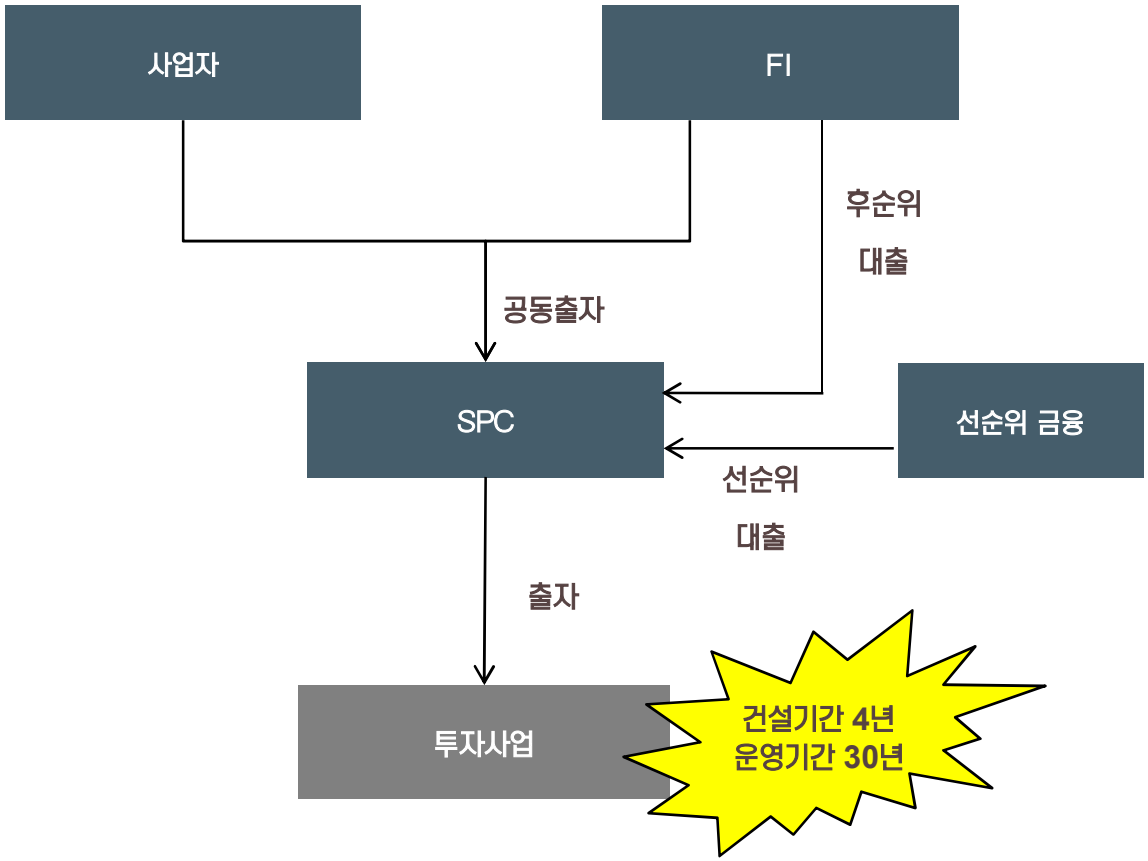
■ 물류기업의 Needs에 맞춘 최적의 금융구조 제공

■ 물류기업은 FI 투자를 활용하여 사업개발 기회 증대가능

※ 국제물류펀드는 물류기업의 Needs에 따라 Equity 및 Mezzanine 투자의 최적 조합 제공

6. KB자산운용의 재무적 투자자(FI) 사례

KB펀드 등 FI 총투자금액 848억원
(프로젝트 총투자금액 3,645억원의 23.3%)



구분	금액	% of Total
Equity		
FI	338억	9.3%
전략적 투자자	574억	15.7%
Sub-Debt		
FI	510억	14.0%
Debt		
대주단	2,223억	61.0%
Total	3,645억	100.0%

KB 자산운용

7. KB국제물류펀드 투자검토사례

해외항만 검토사례

항만 유형	프로젝트 유형	투자지역	사업내용
컨테이너항	Greenfield	스페인	국내선사의 해외항만 개발
컨테이너항	Brownfield	미국/대만	국내선사가 보유한 해외항만 지분매입
컨테이너항	Greenfield	러시아	국내물류기업의 해외항만 개발
컨테이너항	Greenfield	베트남	해외조선소의 자국항만 개발
다목적항	Greenfield	인도	해외사업자의 자국항만 개발
석탄항	Greenfield	호주	해외사업자의 자국항만 개발
다목적항	Greenfield	캄보디아	국내물류기업의 해외항만 개발

KOTRA 공동물류센터운영사업

2012. 12. 4

KOTRA 시장개척팀

〈목 차〉

1. KOTRA 공동물류센터 사업이란
2. 추진배경
3. 사업내용
4. 운영현황
5. 성공사례
6. 사업 참가업체 반응
7. 향후 개선 방향

KOTRA 공동물류센터운영사업

1. KOTRA 공동물류센터 사업이란

■ 개념

무역관에서 해외 현지 물류서비스 업체를 선정하여 국내 수출기업에게 저렴하게 물류서비스를 제공하고, 해외 마케팅 사업과 연계하여 국내 수출기업의 해외시장 진출확대를 지원하는 사업

■ 경과

- 2004. 4월~2008년
  - · 2004. 4월 네덜란드 로테르담에서 최초 시작(납기단축, 재고판매, 물류비 절감)
    ** aT센터 : 로테르담에 현지법인 운영 (1992~2004년)했으나 실패*
    물류시설 매입 한국산 농산품 수입 및 구주.아프리카지역 유통 지원
  - · 8개국 14개소 운영

- 2009년~2012 년
  - . 2009년 : 공식 물류사업으로 시작(국고 지원)
  - . 2012년 : 22개소 추가 설치 (총 20개국 36개소)

- 2013년 : 40개소 이상으로 확대 예정

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업

2. 추진배경

■ 중소기업의 독자적 물류관리 어려움 해소

· 수출시장개척시 중요 요소인 물류 인프라 구축 제공

■ 물류비용 절감으로 가격 경쟁력 제고

· 수출기업의 물류비 : 전체 수출금액의 1~15%에 달함

· 매출액 대비 기업물류비가 선진국에 비해 높은 수준 (한국 6.6%, 일본 4.8%)

ㅇ 화주기업의 제3자 물류기업 이용률이 선진국에 비해 저조한 편

* 제3자 물류(Third Party Logistics) : 물류 관련비용을 절감하기 위해, 제품생산을 제외한 물류업무 전반을 특정 전문물류업체에 위탁하는 것으로, 생산자와 판매자의 물류를 제3자를 통해 처리하는 것을 말함. 예전에는 단순히 비용 절감을 위해 물류부문을 아웃소싱하는 것을 의미했으나, 최근 들어서는 전문물류회사가 제품의 생산공정에서부터 고객에 이르는 전단계를 효율화하는 것으로 의미가 넓어짐.

국가	**한국**	일본	북미	서유럽
제3자 물류기업 이용률(%)	56	70	85	89

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업

3. 사업내용

물류업체 선정

- 선정 주체 : 해외무역관
- 복수 선정인단 구성(3인 이상, 외부인사 1인 포함)
- 복수 물류업체 대상 선정심사

참가업체 가입

- 유형 : 지사화물류패키지(지사화+30만원) 또는 단순물류(150만원)
- 가입방법 및 절차 : 온라인 신청
  - 참가신청-적정성 심사-물류코스트 시뮬레이션-참가확정

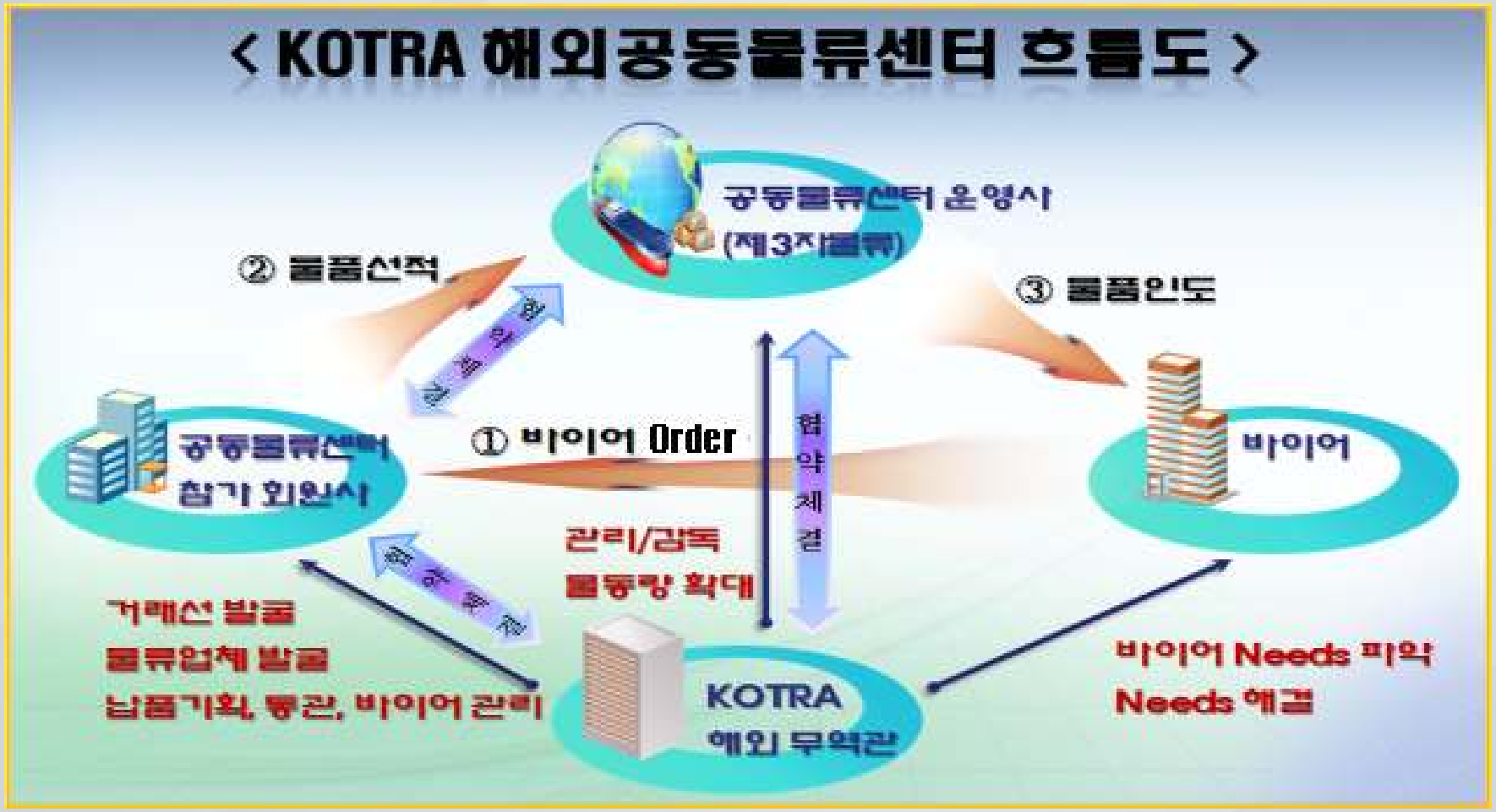
서비스 지원

- 현지 통관지원
- 창고 입/출고 및 보관, 재고관리, 내륙운송 지원
- 적기 납품(JIT), 소량주문 대응
- 스톡세일 및 A/S 지원 등 현지 마케팅활동 지원

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업

■ KOTRA 공동물류사업 절차



kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업

4. 운영현황 : 20개국 36개소 운영

구분	KOTRA 공동물류센터 개소·폐쇄 현황					합계	이용 기업수
	구주/CSI	미주	중국	중·아	아대양주		
2004년	암스테르담					1	11
2005년		뉴욕, 토론토	청두	두바이		5	33
2006년	부다페스트, 노보시비르스크	L.A., 파나마				9	70
2007년		시카고, 디트로이트	칭다오, 우한	*두바이(폐쇄)		12	111
2008년	런던, 블라디보스톡					14	141
2009년	브뤼셀 *부다페스트(폐쇄)	부에노스 아이레스	북경(천진), 상하이		도쿄, 멜버른, 싱가포르	20	308
2010년	모스크바, 프랑크푸르트		광저우, 다롄		호치민	25	355
2011년	함부르크 *노보시비르스크(폐쇄)	산티아고	시안	카이로	후쿠오카, 뉴델리	30	391
2012년	부다페스트	마이애미, 상파울루, 밴쿠버	충칭	나이로비		6	400 (목표)
계	8	11	9	2	6	36	
2013년	프라하	달라스	선양, 정저우, 창사	요하네스버그, 두바이	뭄바이	6	후보지중 6개소

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업

5. 성공사례

■ 도자기 A사

· 헤롯백화점 입점
  - 입점을 위한 조건 : 런던 근교 물류기지 구축, 신속 납품을 위한 재고 비축, AS 수행가능여부
· 런던무역관 공동물류센터서비스 이용
· 스톡세일 가능, 물류비용 20% 이상 절감

■ 자동차부품 B사

· 호주시장에 납품성공
  - 납품을 위한 조건 : JIT 딜리버리가 가능한 부품공급체계
· 멜버른무역관 공동물류센터서비스 이용
· JIT 딜리버리, AS체제 구축, 물류비용 이전 대비 63%

■ 크린랩 기름종이 C사

· 미국 대형 유통업체 Sam's Club의 온라인마켓을 통한 미국시장 진출
  - 조건 : 공급업자 또는 벤더가 물류를 관리하는 시스템(VMI:Vendor Management Inventory)
· 시카고무역관 선정 물류업체가 Sam's Club 벤더로 등록
· 한국에서 사용하던 포장을 미국식으로 변경, 영문표기 등 지원

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업

6. 사업 참가업체 반응

- 바이어신뢰도 향상, 통관과 운송 등 물류 관리, 코트라의 마케팅 지원 등에서 효과가 있는 것으로 조사됨
- 반면, 수출시 가격경쟁력 향상, 수출증가에 대한 기여는 상대적으로 낮은 것으로 보임

< KOTRA 공동물류센터운영사업 >

(단위 : %)

구 분	매우 그렇지않다	그렇지않다	보통	그렇다	매우그렇다
수출 가격경쟁력 향상 (재고비 부담 경감 등)	5.13	16.67	23.08	19.23	35.90
바이어신뢰도 향상 (소량오더, 긴급주문대응 등)	1.27	8.86	13.92	26.58	49.37
수출 증가	9.09	16.88	22.08	16.88	35.06
KOTRA의 마케팅지원 등 혜택 수혜	5.06	10.13	8.86	27.85	48.10
통관, 운송, 물류관리 등 편리	1.27	3.80	18.99	27.85	48.10

* 자료 : 2011년 1월, 물류참가기업 130개사 대상 조사결과

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업

7. 향후 개선 방향

□

◈ 국내 물류업체와 동반진출 확대를 통해 일관성있고 편리한 물류서비스 제공

◈ A/S 기능 확대 등 현지 실정을 반영한 물류서비스 제공 (해외지역본부 중심으로 모델 개발)

□

◈ 신흥시장 중심으로 물류망을 지속적으로 확대 예정

◈ 물류망의 지속적 신설과 테스트물류센터 확대, 물류전담직원 확충

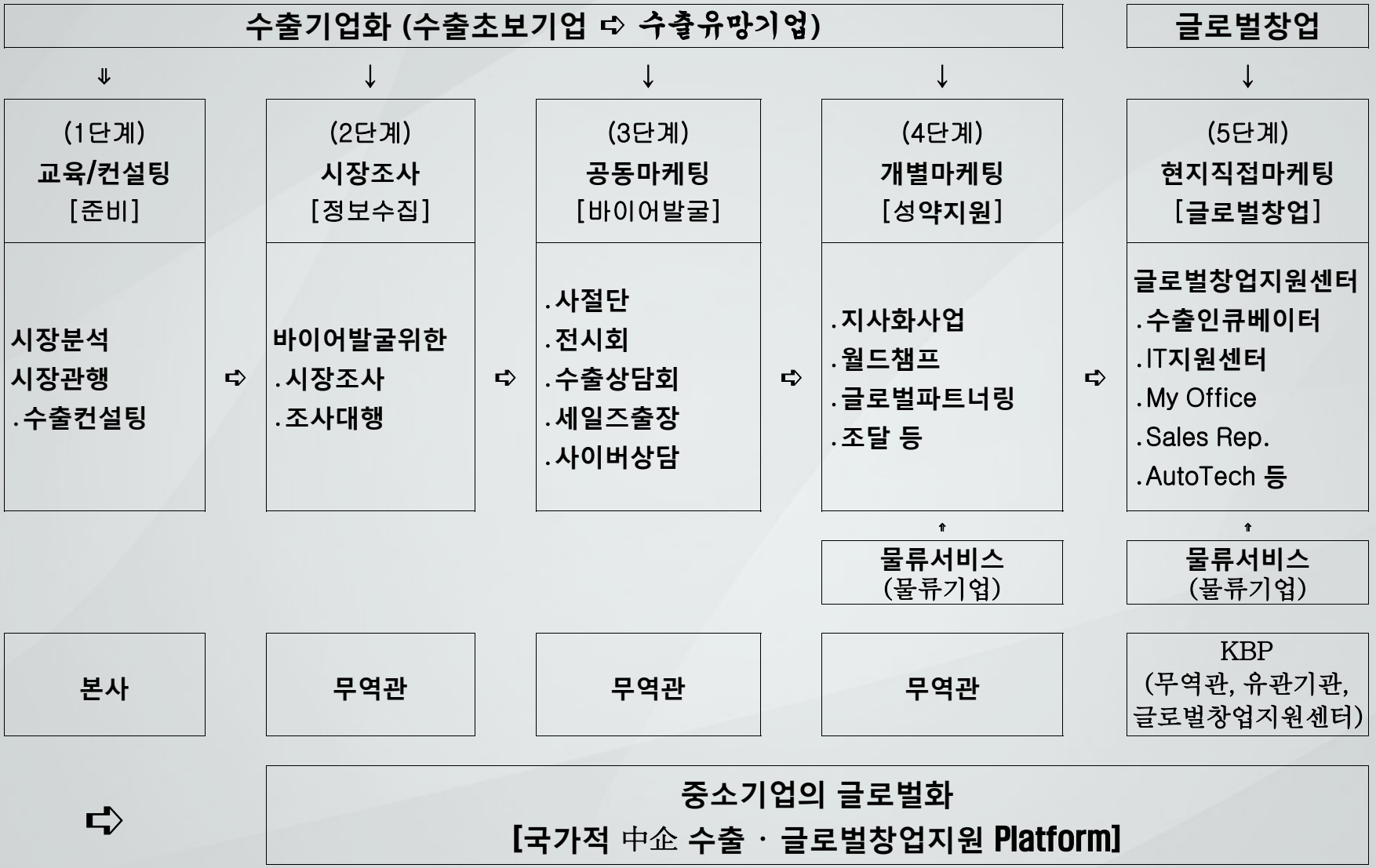
□

◈ 물류센터-현지 온-오프라인 유통채널 연계, 상시 판촉기능 구축, 현지 연계 마케팅사업 확대

◈ 물류유관기관 및 언론매체, 성공사례집 발간 등을 통한 사업홍보강화

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

KOTRA 공동물류센터운영사업



감사합니다.

KOTRA 시장개척팀