제9회 해외물류사업 설명회

- 극동러시아, 캄보디아 -

일 시 | 2015년 7월 3일(금), 13:30~17:30

장 소 | 대한상공회의소 중회의실A(지하2층)

주 최 | 해양수산부 MINISTRY OF OCEANS AND FISHERIES

주 관 | KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE



프 로 그 램
P R O G R A M

진행 : KMI 김은우 전문연구원

시간	주 요 내 용	
13:30~14:00	등록 및 자료 배포	
개 회 식		
14:00~14:05	개회사	김성귀 한국해양수산개발원장
14:05~14:10	환영사	전기정 해양수산부 해운물류국장
1 세션		
14:10~14:40	극동러시아 보스토치니 다목적 터미널 개발 프로젝트	임재인 KSH 수석 부사장
14:40~15:00	질의 · 응답	
15:00~15:30	극동러시아 선도개발구 복합물류센터 사업	이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장
15:30~15:45	질의 · 응답	
15:45~16:00	네트워킹	
2 세션		
16:00~16:30	캄보디아 항만공사 기업공개(IPO) 사업	한경태 유안타증권 캄보디아법인장
16:30~16:50	질의 · 응답	
16:50~17:10	2015년 국제물류투자분석센터 지원사업	김은우 한국해양수산개발원 전문연구원
17:10~17:20	질의 · 응답	
17:20~17:30	종합정리 및 폐회	이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장

목 차

CONTENTS

1 세션

◎ 극동러시아 보스토치니 다목적 터미널 개발 프로젝트 …… 1
임재인 | KSH 수석 부사장

◎ 극동러시아 선도개발구 복합물류센터 사업 …… 31
이성우 | 한국해양수산개발원 국제물류연구실장

2 세션

◎ 캄보디아 항만공사 기업공개(IPO) 사업 …… 47
한경태 | 유안타증권 캄보디아법인장

◎ 2015년 국제물류투자분석센터 지원사업 …… 69
김은우 | 한국해양수산개발원 전문연구원

부록 1 | 해외진출 컨설팅 및 해외시장 조사 지원 안내 …… 79
부록 2 | 2015년도 해운물류기업 해외시장 진출 타당성조사 지원 대상사업 모집 안내 … 85
부록 3 | 2015년 화주기업-물류기업 해외 동반진출 컨설팅 지원대상 모집 안내 …… 101

1세션

극동러시아 보스토치니 다목적 터미널 개발 프로젝트

임 재 인
KSH 수석 부사장

Proposal for
Potential Strategic & Financial Investors



Project V.M.T.

(러시아 석탄 & Biomass 전용항구 프로젝트)

July 2015

P&P
Russia Far East Multi Terminal

NOTICE

본 투자제안서는 러시아 프리모르스키주 나호트카 시에 위치한 "보스토치니항" 관련 자산을 소유하고 있는 회사(이하 회사)의 지분 인수 및 석탄/Biomass 전용항구로의 전환을 위한 프로젝트(Project V.M.T)에 참여할 전략적/재무적 투자의향자(이하 잠재적투자자)에게 기본적인 정보 제공과 투자 제안을 목적으로 국내외의 공개 자료, 회사가 제공한 자료 및 P&P㈜(이하 당사)의 리서치 등에 근거하여 작성한 것입니다.

본 투자제안서는 당사가 제시하고자 하는 투자구조, 해당 자산의 간략한 소개, 수익성분석 등을 포함하고 있으며, 투자의향이 있는 잠재투자자에게는 비밀유지협약서(NDA)를 수취한 후 IM(Information Memorandum) ,대상자산 관련 참고자료, 법률검토보고서,경제성평가보고서 등을 통해 보다 자세한 자료를 제공하도록 하겠습니다.

※ 본 투자제안서는 법적으로 제출,승인되거나 등록되지 아니하였으며, 본 제안서 및 구두 또는 문서의 형태로 현재 혹은 미래에 제공되는 자료에 포함된 어떠한 정보에 대하여도 당사와 그 임직원, 주주 및 이해관계자는 그 정확성 및 완전성에 대하여 보증을 하지 않습니다. 본 제안서에서 제공하는 정보는 공개된 자료, 회사제공정보, 전문가의 예상 등을 근거로 작성된 것이며, 과거에 발생하였거나 미래에 발생할 어떠한 사실이나 성과에 대한 명시적 또는 묵시적 확인, 약속 또는 보장이 아닙니다.

<Contact Point>

Jay Lim	jay@paxglobalport.com	(82)10-4116-5132	대표전화 : (82)********** Fax : (82)**********



1 Executive Summary P. 03
2 Target Asset P. 11
3 러시아 극동항 현황 P. 17
4 석탄 산업 P. 26
5 Financial Feasibility P. 36
6 Exit Plan P. 47
7 Risk 관리 P. 50

'*Prelude - A*'

Why ?

대한민국 — 세계 5위 에너지수입국, 9위의 에너지 소비국

석탄/Biomass
기저발전의 근간

- 원전 제외, **가장 값싼 발전 원료** – 대한민국 **전력생산의 37% 담당**
  (원자력 39 / **석탄 67₩** / LNG 142/ Oil 223/ 태양광 436)
- 발전용 석탄(유연탄) **100% 수입** ('2013 1억2천만톤 / **'2014 1억3천만톤**)

러시아 자원
고품질 가격 경쟁력

- **고열량** (5,500 ~ 6,500 kcal) 석탄 = **호주산 대체가능**(국내수입량 2위)
- **가격 경쟁력** = 수출 항만 태부족 , 항구 미보유 광산주들의 수출 희망 물량 상존
- **세계 2위 석탄 매장량**

부동항
물류경쟁력의 핵심

- "석탄은 운송/**물류 비용이 전체 가격의 70%**"
- **수출용**(석탄전용) **부동항의 절대적 부족**
- 러시아 항만 charge 는 **타국가 항만 charge의 약 2배** = **'가격 결정력 및 수익성'**

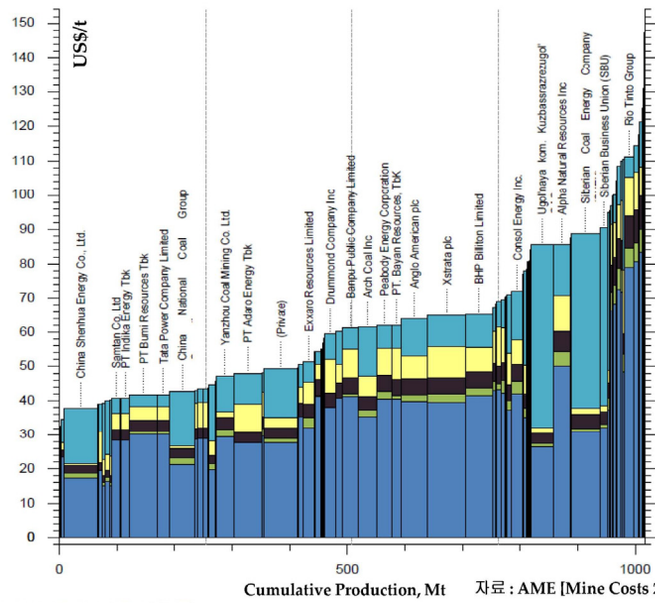
극동
세계 최대 생산/소비지역

- **중국(1위), 일본, 한국(2위), 대만 등 세계/아시아 최대의 석탄 수입국**
- 가격경쟁력 및 **물류 경쟁력** (1일 vs 24일/40일)

(발전원가: KR₩/kwh)
'2012 12월 지식경제부

'*Prelude - B*' **세계 석탄 가격 구조 & Value Chain**

2011년 석탄생산회사 별 Thermal Coal FOB Costs



자료 : AME [Mine Costs 2006-2027]



Freight

38$

Royalties

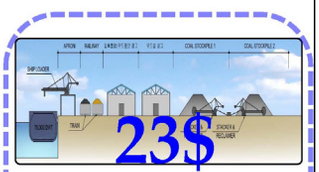
Admin & Support

Processing

32$

Mining

COAL



23$



7$







Vostochny Multi Terminal

4/51

1. Executive Summary

1-1. Investment Highlights

1 The Biggest Market in the world

1) 세계 석탄 수입량의 **64.7%**(2460 MTOE/2013년기준)를 차지하는 **중국,인도,한국,일본**의 석탄 수입 시장 인접
2) 세계 최대 석탄 수출국인 인도네시아, 호주에 대한 석탄 수입 의존도 심각
3) **고품위 러시아 석탄**의 품질 및 **가격 경쟁력** = 국내 및 동남아 석탄 수입 수요 증가 전망
4) 극동수출을 위한 러시아 **부동항구의 절대 부족** = 한.러 물동량 및 경협의 핵심 사업 ('2014~2015 해양수산부)

2 High Profitability with Stability

1) 러시아 극동의 **석탄** & **Biomass 전용 항구** : Supplier's Market 지속 전망
2) **대체 항구 개발 부지 제한적** (Vanino항 - 높은 파도와 겨울철 결빙 문제)
3) **높은 영업이익률** 및 **FCF(Free** Cash Flow) → 적기 배당에 의한 수익실현 및 유상감자 통한 Early Exit 가능
4) 러시아 석탄 생산 회사 Big3를 제외한 **중대형 광산의 석탄 수출 항구 필요성** 증가

3 Upside Potential

1) **Panamax** bulk carrier **접안 가능** = 한전 및 발전자회사 입찰 요건 충족
2) 안정적인 **Port를 활용한** 고품질 러시아산 **Coal / Wood Pellet** & **Biomass trading** 기회 존재

Vostochny Multi Terminal

5/51

1. Executive Summary

1-2. Snapshot

프로젝트 개요

프로젝트 명		VMT (Vostochny Multi Terminal)
사업주체		KSH / 한국 P&P 및 전략적 투자자 (TBD)
투자대상		러시아 프리모르스키 주 나호트카 시에 위치한 보스토치니항 (운영회사: JSC 3MK VOSTCO 社)
		1. Equity : 유한회사 보스트코(ЗАО ЗМК «Восточный»)의 지분 74.9% 2. 석탄/Biomass 전용부두 전환을 위한 투자 비용 : [인수 후 Mezzanine 발행] or [PF 활용]
투자금	Equity	USD 75mln.
	개발비	USD 144mln. for Handling approx. 6.0Mtpa (TBD)
투자기구	Equity	PEF (Private Equity Fund) / 전략적 혹은 재무적 투자자의 직접투자
	개발비	[인수 후 Mezzanine 투자 : PEF 혹은 전략적 투자자] or [국내외 건설사와 PF]

Vostochny Multi Terminal

※ Mtpa : Million Tonnes Per Annum

1. Executive Summary

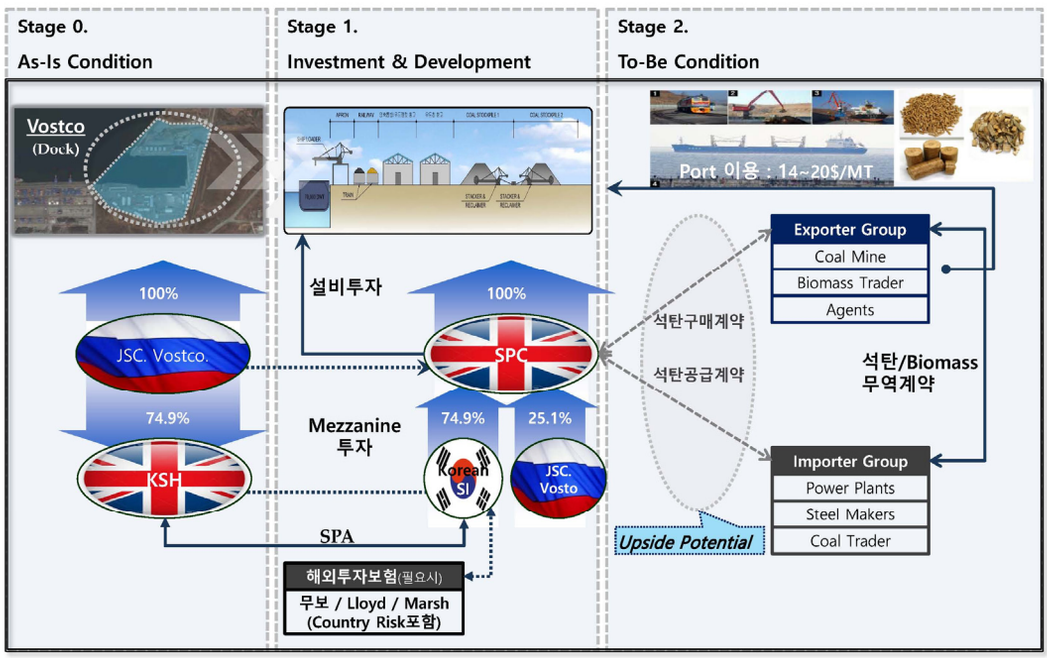
1-3. Proposal

Proposal	Key terms
1 Equity 인수	• 투자대상 : 항구운영회사의 지분 74.9% • 출자금액 : USD 75mln.
2 석탄/Biomass 멀티 터미널 투자	• 투자대상 : 석탄 / Biomass 멀티 터미널로의 전환을 위한 시공 및 설비 • 출자금액 : USD 144mln.(TBD)
3 멀티터미널 운용 및 석탄/Biomass Trading	• Panamax 급 석탄/Biomass 수출항구로서의 항만 서비스 개시 • 국내외 End User와의 장기계약을 통한 Coal/Biomass Trading

Vostochny Multi Terminal

1. Executive Summary

1-4. Structure



1. Executive Summary

1-5. 추진 형황 및 향후 일정

러시아 부동항만 프로젝트(들) 추진 현황	시 기
▪ 러시아 최대 석탄 탄전(엘가) 지분 인수 계약– VSKK (27.195% / 21억톤 확정매장량 / 1.5M 지급)	2008.12월
▪ 러시아 **극동 부동항(Project K) 사업성분석(FS) 보고서 수령** – **삼일 PwC**	2013.03월
▪ **극동부동항(Project K) 법률실사 보고서 수령** – **법무법인 율촌**	2013.05월
▪ 영국 Syndication firm(REM/PENN) 조건부 투자 의향서 수령	2014.09.17
▪ S* BNP Paribas 조건부 투자의향서/동부증권 '금융조달의향서' 수령 (**러시아 국부펀드 RDIF 연계**)	2014.08.18 / 12월
▪ 러시아 극동개발부/주지사(들)/전 연해주 하원의원(들) 한국 방문	2014.05~12월
▪ 러시아 연해주 전)하원의원 코즈미노 남항 및 **보스토치니 공동개발 사업제안**	2014.11월
▪ 러시아 극동부동항만 조건부 '금융조달의향서' 수령 – KB 투자증권	2015.01.18
▪ **보스토치니 멀티 터미널(VMT)** 러시아 현지실사 / 사업타당성 검토 / 항만 개략 설계 완료	2015.01~06월
▪ **VMT 장비 구성 / 설계 Layout 완료** (by 유틸테크)	2015. 06월
▪ **멀티터미널 Technical Feasibility Study 완료** (by 대영엔지니어링)	2015. 06월
▪ 러시아 **극동 부동항만 재무타당성보고서(Proj. L) 수령** - **삼일 PwC**	2015.06월
▪ **해양수산부 러시아 극동지역 항만기본계획 수립** (5대 중점+1 Project/2014~2015 2개년 수행 보고서)**에 V.M.T 포함 확정**	2014.04~2015.12월
▪ **주)STX V.M.T. 항만사용의향서 체결**	2015.06월
▪ 인허가 관련 러시아 현지 (환경영향 평가 포함) 기술평가 보고서 전환작업 준비 중	2015.07월
향후 일정	**예상 시기**
▪ VOSTCO 경영권 포함 지분인수 및 사전인허가 신청	2015.12월
▪ 공사를 위한 선환설계 및 착공	2016.04월
▪ 보스토치니 다목적 터미널 개항	2019~2020..03월



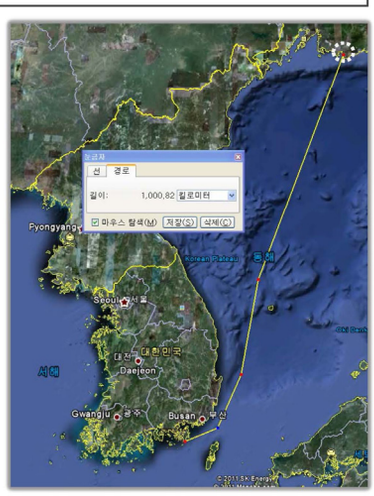
1 Executive Summary P. 03
2 Target Asset P. 11
3 러시아 극동항 현황 P. 17
4 석탄 산업 P. 26
5 Financial Feasibility P. 36
6 Exit Plan P. 47
7 Risk 관리 P. 50

2. Target Asset

2-1. Location

위치(Location) 및 면적	- 러시아 극동지역(프리모르스키 주;연해주)에 위치한 부동항구 - 러시아 연방 프리모르스키 주, 나호트카 시, 브란겔 마을, (보스토치니만에 위치) - 면적 : 351,114㎡(약106,200평/35ha) ← 영구임대 (영구소유권)
국내 주요 항구까지 거리	• 보스토치니 항구 ~ "동해항" : **676km**, ~ "부산항" : 907km(약 1일 소요) cf. 인도네시아 주요(Tanjung Bara, Tanah Merah)Coal Terminal ~ 한국 : 약 5,000km(약 9일 소요) 호주 주요(Newcastle) Coal Terminal ~ 한국 : 약 8,500km(약 16일 소요)





Vostochny Multi Terminal

11/51

2. Target Asset

보스토치니 항 전경

- 러시아 극동 최대의 석탄터미널을 보유하고 있는 보스토치니 항구내 위치.
- 각종 해양 중량물 제작을 위한 도크 및 지원시설 부지로 기사용 – 멀티터미널 건설에 최적 부지.
- 주변에 대규모 주민 거주지가 없는 단독 부두로 석탄/Biomass 전용 터미널 건설에 적합.

2-2. Panoramic View



Vostochny
Multi Terminal

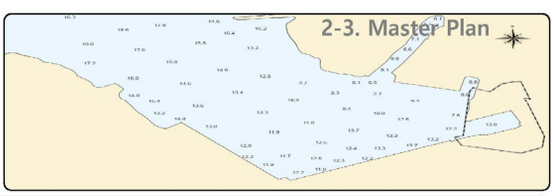
12/51

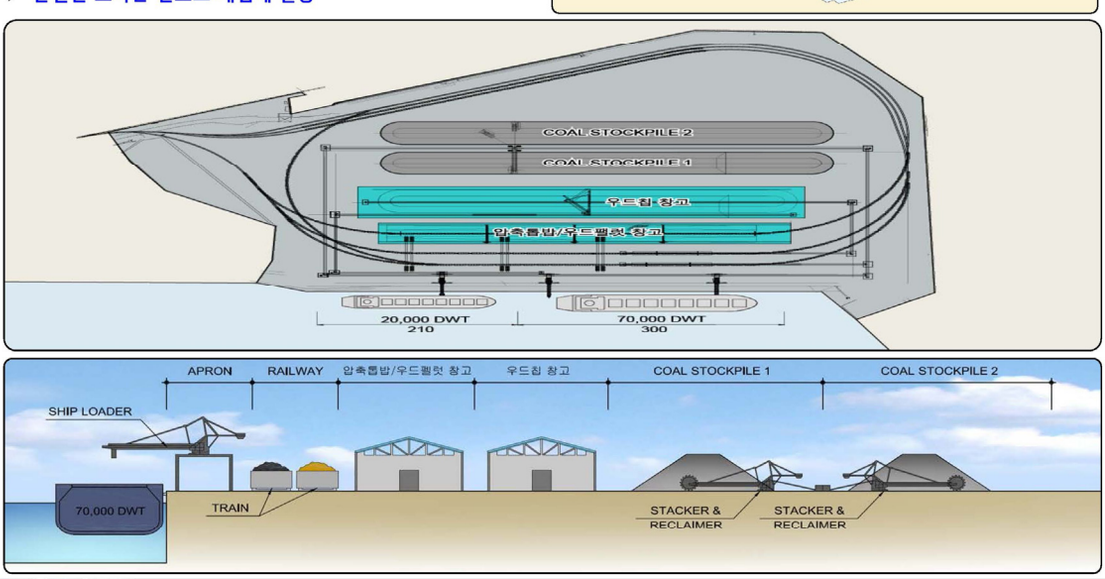
2. Target Asset

수심현황 및 평면 배치

- 전면수심은 약 (-)7.8M ~ (-)13.7M
- 부두 축조를 위해 일부 준설 필요
- 준설된 토사는 건도크 매립에 활용

2-3. Master Plan





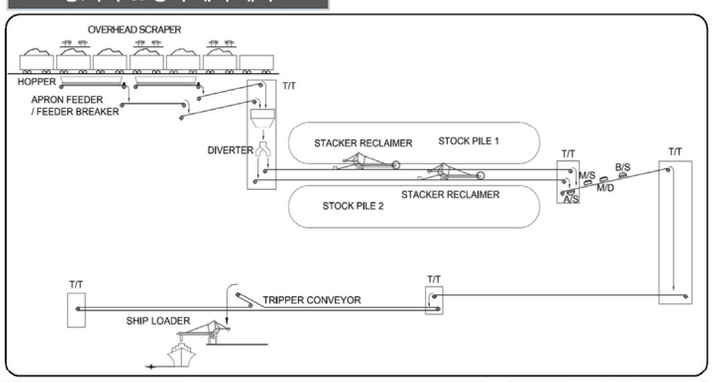
Vostochny
Multi Terminal

13/51

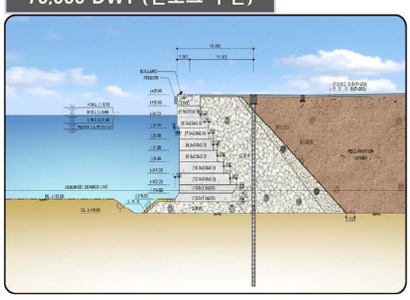
2. Target Asset

2-4. Facilities

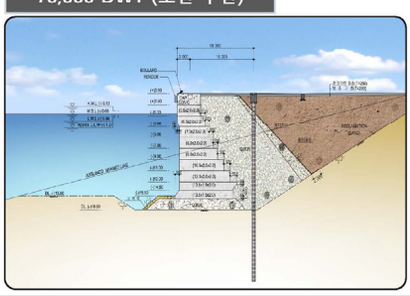
상.하역 & 장비 배치 계획



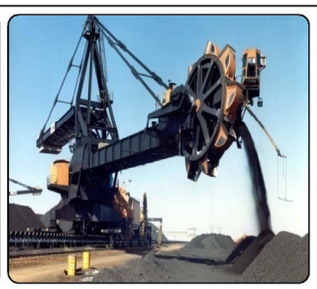
70,000 DWT (건도크 구간)



70,000 DWT (호안 구간)









2. Target Asset

2-5. Ice Free Port

- 과거 : 유한회사 보스트코(ЗАО ЗМК «Восточный»)가 심해유전 개발용 중량 구조물 제작을 위한 도크 및 지원시설 부지로 활용
- 현재 : **현재 수심 11.5~13.7M** / 해양 구조물 생산을 위한 **시멘트 플랜트 설비** 및 거주직원용 기숙사 5동 등 **생산시설 일체 완비**

동절기 선박 운항

- 최저수온은 12월~3월 사이 -1.6~-1.9℃이며, 3월말~4월초 영상으로 회복되고 통상적으로 12월 초순부터 얼음이 형성
- 동절기 형성되는 얼음은 가벼운 얼음 상태로 물결의 움직임 또는 선박의 운항으로 인해 깨져서 제거되므로 **겨울 동안 항만 이용에도 문제가 없음**

기후 및 강수량

▶ **Vostochny**
- 몬순기후의 영향을 받음. 여름에는 남풍, 겨울엔 북풍이 붊
- 4~10월은 영상, 11~3월까지는 영하. **연평균 영상 4.7 ˚C 유지**
- 연평균 강수량: 약 740mm(cf. 서울 연평균 강수량 : 약 1,400mm)

Month	월 평균 기온 ℃		평 균 강수량(mm)
	최 저	최 고	
1월	-12.1	-8	10.1
2월	-6.6	-4	8.8
3월	-2.7	3	22.1
4월	4.1	12	27.2
5월	9.4	18	49.5
6월	13.5	21	54.8
7월	18.1	24	93.1
8월	20.3	25	96.7
9월	15.8	21	89.7
10월	8.7	14	44.8
11월	-1.0	3	29.8
12월	-9.6	-5	15.1

cf. **Khabarovsk** 기후 및 강수량
- 매우 추운 대륙성 냉대 기후
- 1월 평균 -22도, 7월 평균 18~22도
- 연평균 강수량: 약 700mm

Month	월 평균 기온 ℃		평 균 강수량(mm)
	최 저	최 고	
1월	-25	-17	11.7
2월	-21	-11	8.0
3월	-12	-2	12.9
4월	-1	10	26.9
5월	6	18	42.1
6월	13	24	42.7
7월	16	26	79.0
8월	15	24	90.3
9월	9	19	50.0
10월	0	9	29.8
11월	-11	-4	19.1
12월	-22	-14	10.9



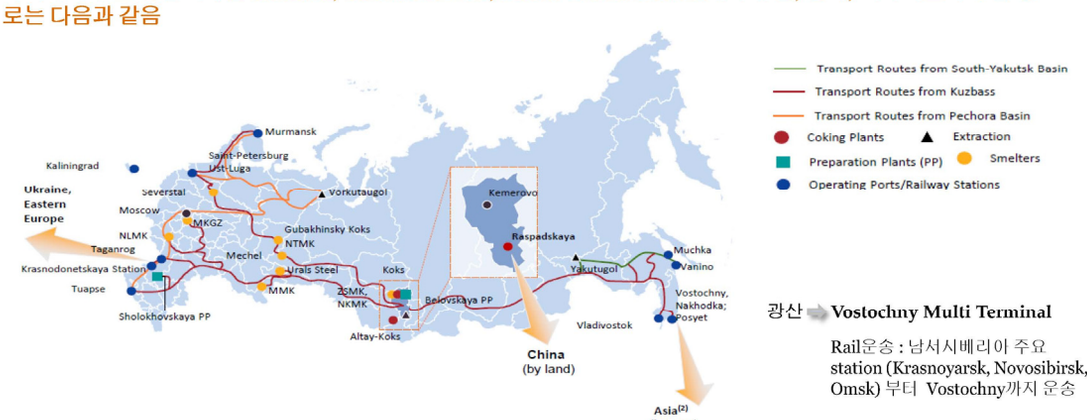
1 Executive Summary P. 03
2 Target Asset P. 11
3 러시아 극동항 현황 P. 17
4 석탄 산업 P. 26
5 Financial Feasibility P. 36
6 Exit Plan P. 47
7 Risk 관리 P. 50

3. 러시아 극동항 현황

3-1. 러시아 석탄 운송 인프라 현황

Transportation 개요

러시아의 주요 광산지역인 Kuzbass, Perchora Basin, South-Yakutsk Basin에서 유럽, 중국, 아시아로의 수출 경로는 다음과 같음



광산 → **Vostochny Multi Terminal**

Rail운송 : 남서시베리아 주요 station (Krasnoyarsk, Novosibirsk, Omsk) 부터 Vostochny까지 운송

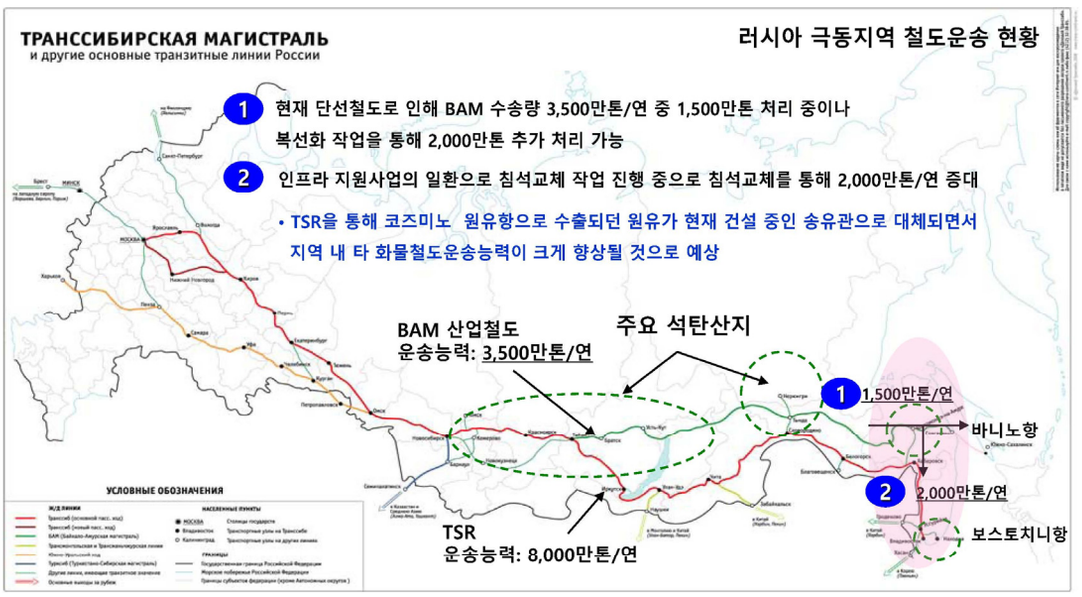
Delivery Terms

Domestic (FCA-Free CArrier)	Exports	
	Western (DAF- Delivered At Frontier)	Eastern (CPT-Carriage Paid To)
러시아 국경 내	국경	Port
Supplier가 지정된 장소에서 운송인에게 인도	Supplier가 국경까지 운송 Buyer: 세관신고 및 국경밖 운송	Supplier가 항구까지 운송(철도비용부담) Buyer는 Port 내 Transfer, storage, Freight, Insurance 관련비용 부담

3. 러시아 극동항 현황

3-1. 러시아 석탄 운송 인프라 현황-계속

TSR/BAM철도 현황



Vostochny Multi Terminal

18/51

극동항만 사용현황: '항만 부족'

3-2. 러시아 극동항만 사용현황

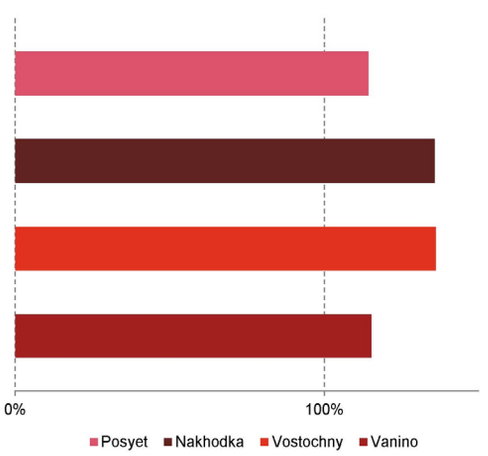
극동 주요항만들의 2012년 수출실적 및 Capacity는, 사용실적이 100%를 초과 - 'Overloaded'.

'2012 주요 극동항만 석탄수출량 및 처리용량

	Coal Export 2012 (M Ton)	Capacity 2012 (M Ton)	Utilize Ratio (가동 비율) (%)
Vanino	15.5	13.5	115%
Vostochny	**23.4**	**17.2**	**136%**
Nakhodka	4.7	3.5	136%
Posyet	4.6	4.0	114%
Average	12.1	9.6	125%

Source: Russian coal export potential, Argus media

극동항만 주요부두 가동 비율



[Source: KRBC Forum on 27 October 2014]

Vostochny Multi Terminal

19/51

극동항만 수출현황:

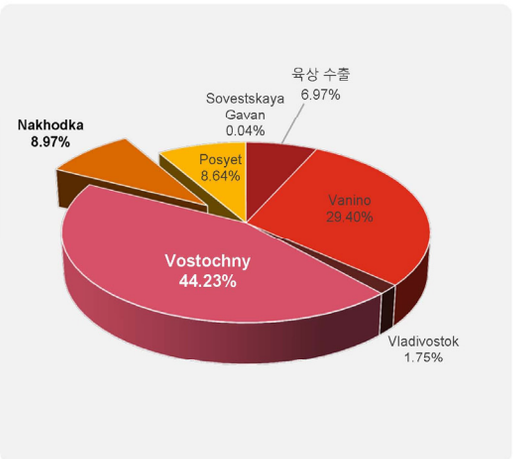
3-2. 러시아 극동항만 사용현황 - 계속

러시아에서 아시아로의 석탄 수출 중 대부분(약93%)은 극동항만에서 해상운송을 통해 수출되고 있으며, 보스토치니 항만은 약44%수준을 차지하고 있음

(Million Ton)

구분	항만	물량	비중
육상	-	3.69	6.97%
해상	Vanino 항	15.55	29.40%
	Vladivostok 항	0.93	1.75%
	Vostochny 항	**23.40**	**44.23%**
	Nakhodka	**4.75**	**8.97%**
	Posyet	4.57	8.64%
	Sovetskaya Gavan	0.02	0.04%
	소계	**49.21**	**93.03%**
총계		**52.90**	**100%**

(Source: Russian coal export potential, Argus media)



Vostochny Multi Terminal

[Source: KRBC Forum on 27 October 2014]

20/51

극동항만 수요 추정

3-3. 러시아 극동항만 수요추정

동북 아시아 지역(한.중.일)의 러시아 석탄 수요 현황 및 미래(2020년) 수요 추정 – '9천6백만톤'

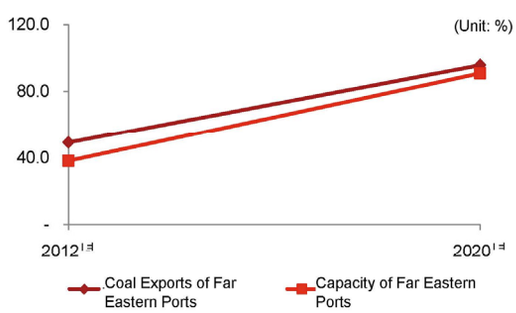
러시아 석탄 수요 현황 및 미래 수요 추정 (for Korea, China, Japan)

Source : Ministry of Energy, Russia

(Unit: Million Ton)

	2012	2020
극동항만 석탄 수출량	49.2	96.0
극동항만 처리가능용량	38.2	91.0
Utilize ratio	**128.8%**	**105.5%**

Source: Russian coal export potential, Argus media



러시아 석탄수요 초과 현상(부족한 공급량과의 차이)는 점차 감소할 것으로 예상.

*극동항만들은 **평균129% 의 사용율**을 보임. 이 초과 사용율은2020년에는105% 로 예상되나,*

극동 항만의 사용율 초과 현상은 지속될 것으로 예상.

(극동항만의 수요/공급의 차이는 늘어나는 시설용량들에 의해 점차 줄어들 것으로 예상)

Vostochny Multi Terminal

[Source: KRBC Forum on 27 October 2014]

21/51

극동항만 수요 추정

3-3. V.M.T. 가격 경쟁력

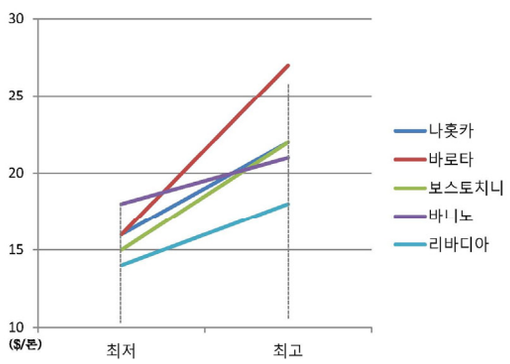
지역 내 타항만 대비 항만이용료

VMT의 항만이용료는 14~18$/ton으로 책정하여 운영 예정
러시아 타 석탄항구의 최근 3년간 평균 이용료 16~23$/ton에 비해 2~5$/ton 정도 낮은 가격으로
가격 경쟁력 확보함 (타 항만이용료 대비 80% 수준)

<최근 3년간 석탄항만 이용료 비교>

(단위 : $/톤)

구분	2008		2009		2010		3개년 평균	
	최저	최고	최저	최고	최저	최고	최저	최고
나홋카 항구	18	26	15	21	15	20	16	22
바로타 항구	18	29	16	23	13	29	16	27
보스토치니 항구	14	21	18	25	14	19	15	22
바니노 항구	19	20	17	19	18	24	18	21
평균	17.3	24	16.5	22	15	23	16	23



Vostochny Multi Terminal

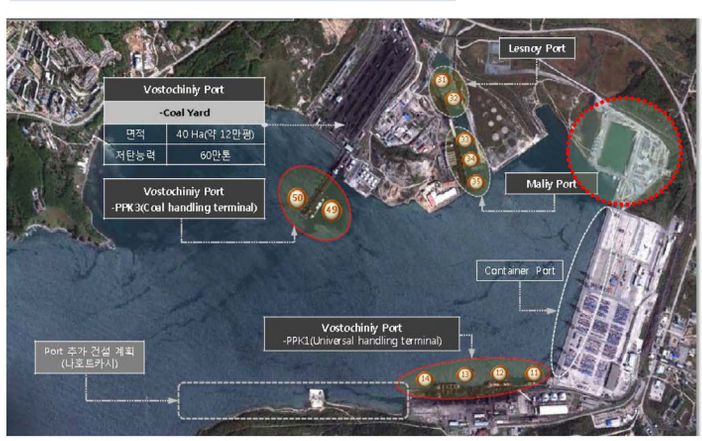
22/44

3. 러시아 극동항 현황

3-4. 보스토치니 항

- ***Vostochny Post JSC***
- *Vostochny 최대회사*
- *90% 이상 자동화*
- *수심 16.5m, 15만 t 접안가능*
- *주주: Eastern stevedoring Holdings Corp.(74,57%), KRU(쿠즈바스라즈레즈우골), Krutade AG 등 6인(19,99%)*

보스토치니 항(ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ)



• 극동 러시아 항구에서 가장 수심이 **깊은 항구**(최대 16.5M)로 최대 15만 톤 급 화물선 접안 가능

• 거래되는 화물수량은 연간 3천5백만 톤으로 **극동항 최대의 항구**



Vostochny Multi Terminal

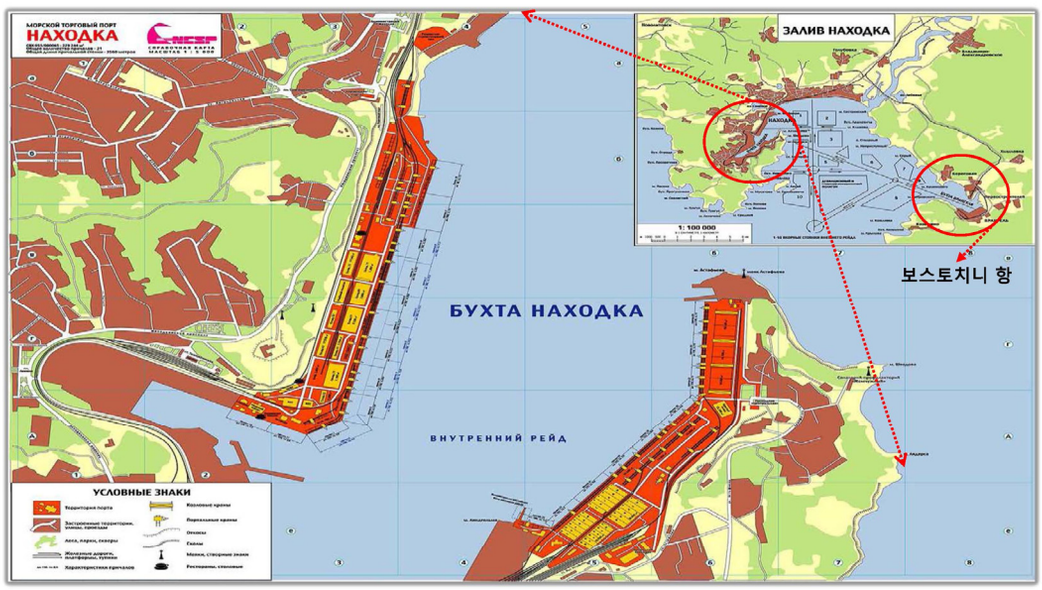
23/51

3. 러시아 극동항 현황

3-4. 보스토치니 항 - 계속

보스토치니 항(ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ) vs 나호트카 항(НАХОДКА ПОРТ)

러시아 극동항 최대 항구 vs 제2 물동량(2009년 780만톤) 의 항구





1 Executive Summary P. 03
2 Target Asset P. 11
3 러시아 극동항 현황 P. 17
4 석탄산업 P. 26
5 Financial Feasibility P. 36
6 Exit Plan P. 47
7 Risk 관리 P. 50

4. 석탄 산업

4-1. 석탄 매장량/생산량/소비량

석탄 생산량

(단위 : Million tonnes oil equivalent)

		2012	2013	비중/세계
1	China	3,645	3,680	47.4%
2	US	922	893	12.9%
3	India	607	605	5.9%
4	Australia	453	478	6.9%
5	Indonesia	386	421	6.7%
6	**Russia**	**356**	**347**	**4.3%**
7	South Africa	258	257	3.7%
8	Germany	196	190	1.1%
9	Poland	144	143	1.5%
10	Kazakhstan	116	115	1.5%
	Total World	**7,893**	**7,896**	**100.0%**

석탄 소비량

(단위 : Million tonnes oil equivalent)

		2012	2013	비중/세계
1	**China**	1,856	1,925	**50.3%**
2	US	437	456	11.9%
3	India	302	324	8.5%
4	Japan	124	129	3.4%
5	Russia	98	94	2.4%
6	South Africa	88	88	2.3%
7	**South Korea**	**81**	**82**	**2.1%**
8	Germany	80	81	2.1%
9	Poland	54	56	1.5%
10	Indonesia	50	54	1.4%
	Total World	**3,724**	**3,827**	**100.0%**

자료: BP Statistic Review2014

전 세계 석탄 확정 매장량

(단위 : Million tonnes) (2009년 말 현재)

		무연탄 및 역청탄	아역청탄 및 갈탄	Total	비중/세계	R/P ratio*
1	US	108,950	129,358	238,308	28.9%	245
2	**Russia**	**49,088**	**107,922**	**157,010**	**19.0%**	**481**
3	China	62,200	52,300	114,500	13.9%	38
4	Australia	36,800	39,400	76,200	9.2%	186
5	India	54,000	4,600	58,600	7.1%	105
6	Ukraine	15,351	18,522	33,873	4.1%	460
7	Kazakhstan	28,170	3,130	31,300	3.8%	308
8	South Africa	30,408	-	30,408	3.7%	122
9	Poland	6,012	1,490	7,502	0.9%	56
10	Brazil	-	7,059	7,059	0.9%	500이상
	Total World	411,321	414,680	826,001	100.0%	119

Vostochny Multi Terminal

4. 석탄산업

4-2. 석탄 물류

전세계 vs 러시아 석탄 물류

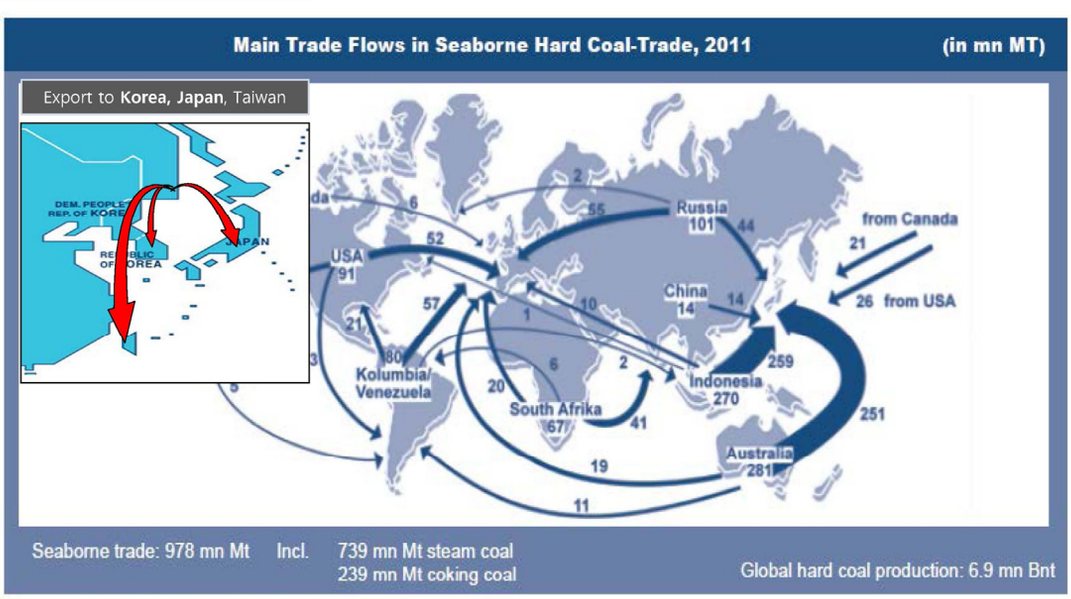


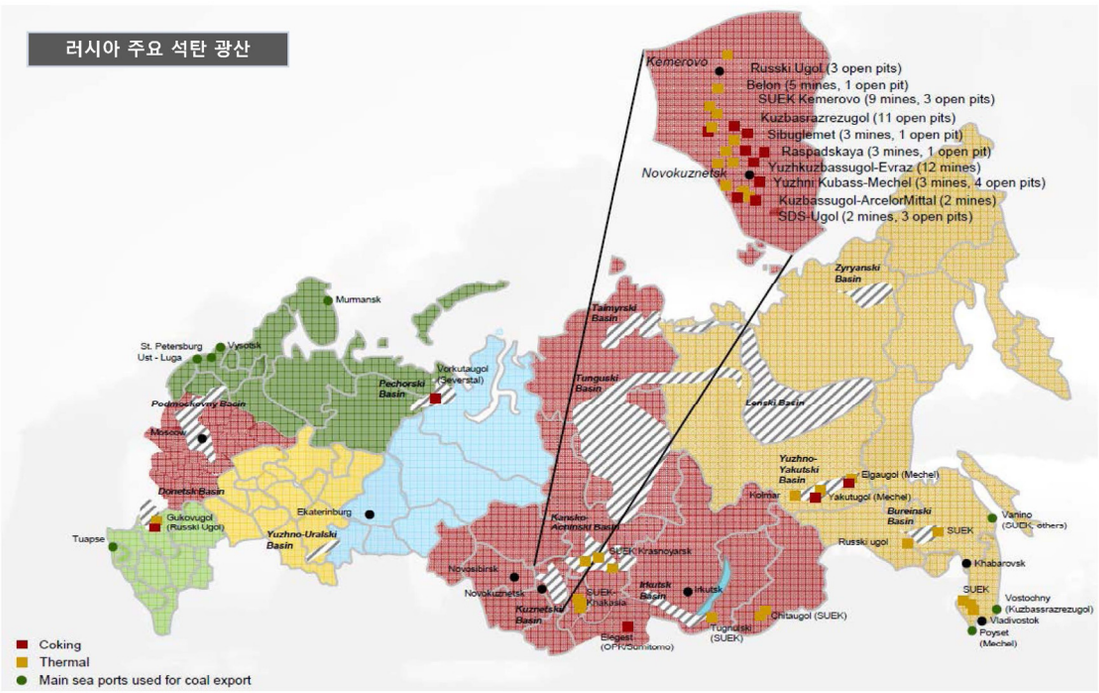
Figure 6 Source: VDKI, Hamburg 2012

Vostochny Multi Terminal

4. 석탄 산업

4-3. 러시아 석탄 산업 - 계속

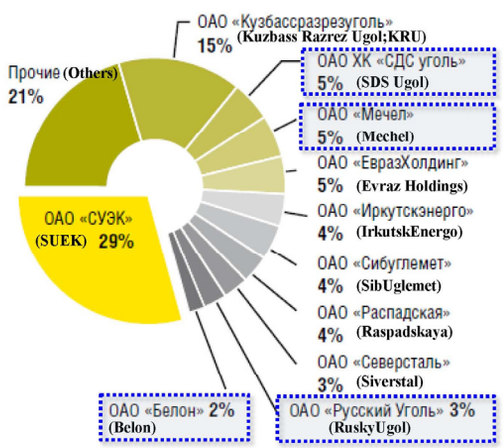
러시아 주요 석탄 광산



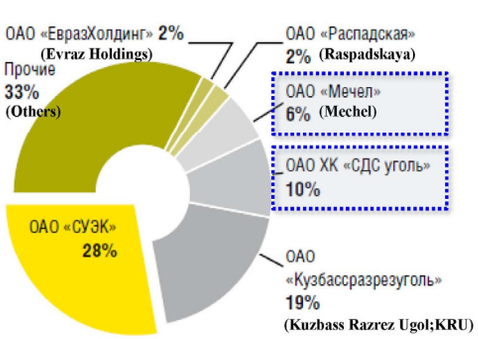
4. 석탄 산업

4-4. 러시아 석탄 산업 - 계속

러시아 주요 석탄 생산 회사



러시아 주요 석탄 수출 회사



<출처: SUEK 2009 회계보고서>

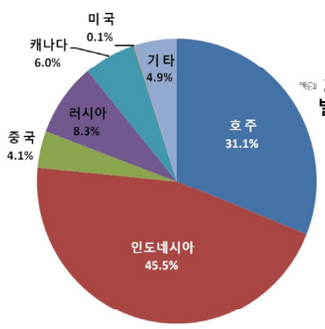
4. 석탄 산업 – 2010년

4-5. 한국-세계3위의 수입국

한국의 2010년 주요 국가별/용도별 수입 현황

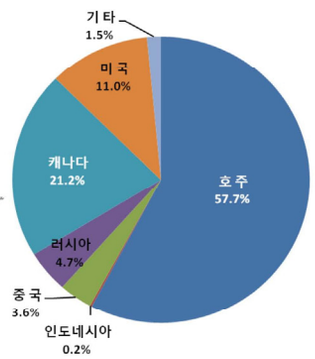
(단위 : 천톤, USD mln.)

국가	발전용		제철용		합계		점유율	
	물량	금액	물량	금액	물량	금액	물량	금액
호 주	25,701	2,529	13,508	2,421	39,209	4,950	37.0%	43.3%
인도네시아	37,617	2,811	44	11	37,661	2,822	35.5%	24.7%
2국 소계	63,318	5,340	13,552	2,432	76,870	7,772	72.5%	68.0%
중 국	3,413	348	852	169	4,265	517	4.0%	4.5%
러시아	6,862	651	1,104	186	7,966	837	7.5%	7.3%
캐나다	4,972	435	4,951	905	9,923	1,340	9.4%	11.7%
미 국	66	3	2,583	501	2,649	504	2.5%	4.4%
기 타	4,069	393	354	62	4,423	455	4.1%	4.1%
계	82,700	7,170	23,396	4,255	106,096	11,425	100.0%	100.0%



☜ 2010년 우리나라의 국별
발전용탄(연료탄) 수입비중

2010년 우리나라의 국별
제철용탄(원료탄) 수입비중☞



자료: www.kita.net

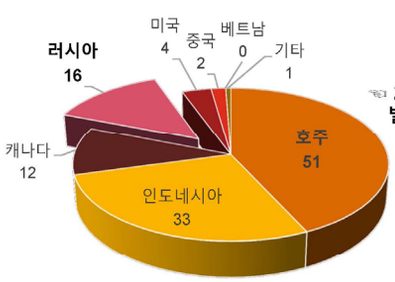
4. 석탄 산업 – 2014년 (현재)

4-5. 한국-세계3위의 수입국 - 계속

한국의 2014년 주요 국가별/용도별 수입 현황

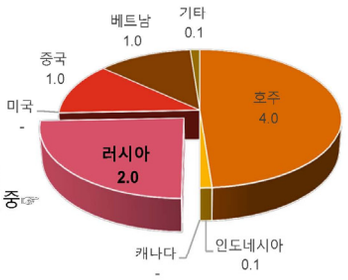
(Million Ton)

국 가	유연탄		무연탄		합 계	
	물량	점유율(%)	물량	점유율(%)	물량	점유율(%)
호주	51	42.87%	4	47.06%	55	**43.10%**
인도네시아	33	28.17%	0.1	1.39%	33.1	**26.40%**
2국 소계	**84**		**4.1**		**88.1**	**69.5%**
캐나다	12	10.37%	-	0.00%	12	9.70%
러시아	**16**	13.36%	**2**	19.86%	**18**	**13.80%**
미국	4	3.30%	-	0.00%	4	3.10%
중국	2	1.36%	1	14.69%	3	2.20%
베트남	-	0.00%	1	15.07%	1	1.00%
기타	0.7	0.57%	0.1	1.94%	0.8	0.70%
계	**118.7**	**100%**	**8.2**	**100%**	**126.9**	**100%**



☜ 2014년 우리나라의 국별
발전용탄(연료탄) 수입비중

2014년 우리나라의 국별
제철용탄(원료탄) 수입비중☞



Source: 대한석탄협회

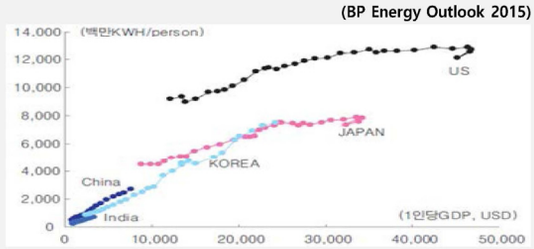
4. 석탄 산업 – 가격추이 및 수요전망

4-6. Price Trend

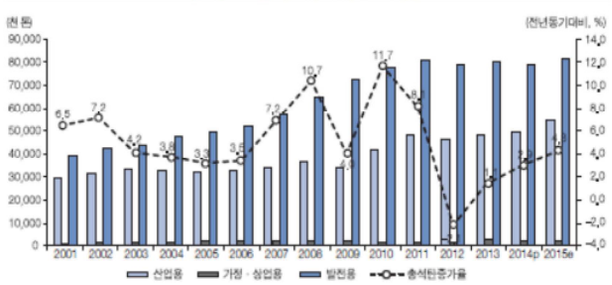
전력소비 증가율 대비 석탄수요 전망

1인당 GDP vs 1인당 전력소비량

(BP Energy Outlook 2015)

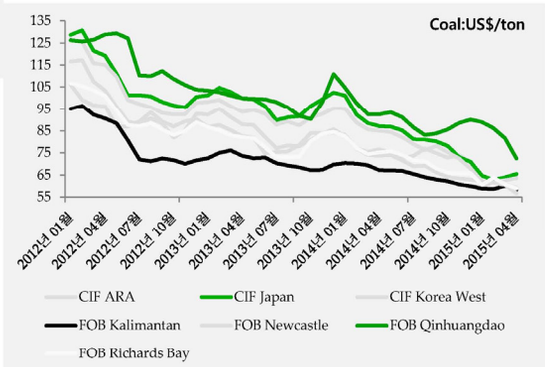


[그림Ⅲ-31] 용도별 석탄 수요 전망



2012~2015 석탄가격 추이 Thermal Coal

- 석탄 수요는 발전용 석탄 소비의 증가로 전년대비 4.3% 증가 예상
  - 산업용 소비의 급증세는 크게 둔화되겠으나, 지난해에 감소했던 발전용 소비가 증가세로 반등하며 석탄 수요를 견인할 전망 **(에너지 경제연구원 '2015)**



Vostochny Multi Terminal

32/51

4. Biomass – 'Wood Pellet' & 'Wood Chip'

4-7. Supplementary Products

5개발전사, 2013년 RPS 미이행 과징금



Wood Pellet / Wood Chip / 압축톱밥

WORLD REPORTS

From Site Selection magazine, July 2013

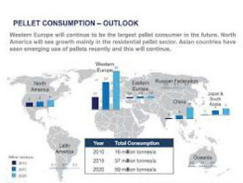
More pellets, please!

EU subsidies for biomass will generate more investments in the US wood industry and intensify the search for favorable wood pellet plant sites.





석탄액화 vs 석탄 고칼로리화





Vostochny Multi Terminal

33/51

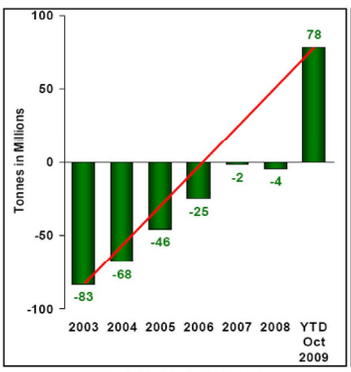
4. 석탄 산업 - '중국'

세계 석탄 수요의 블랙홀 - 중국

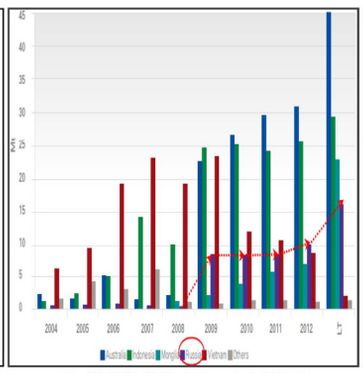
▼ 2000년 이후 중국의 철강 및 발전 부분의 비약적인 발전에 따라 원료 및 연료로써의 석탄소비량 급증.
전세계 석탄 소비량의 47%를 중국이 소비(2009년 기준)

	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
중국의 석탄소비량(백만TOE)	305	530	667	681	714	853	983	1,100	1,215	1,314	**1,406**	**1,537**
비중/세계	17%	24%	29%	29%	30%	33%	36%	38%	40%	41%	43%	47%

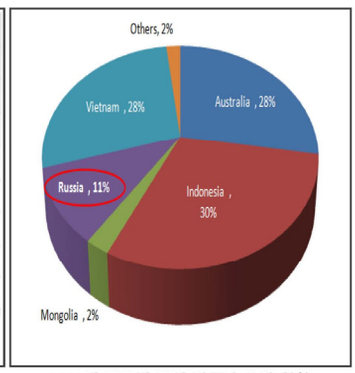
▼ 세계 3위의 확정매장량 보유국으로 2008년까지 석탄의 순수출국이었으나 **2009년부터 순수입국으로 전환 → 수입량 급증 추세**



중국의 석탄순수입량 추이
자료: IEA, World Energy Outlook



연도별,국별 중국의 연료탄 수입현황
자료: Chinese Thermal Coal Import Sources 2009



2009년 중국의 국별 연료탄 수입 현황
자료: Chinese Thermal Coal Import Sources 2009

Contents



1 Executive Summary P. 03
2 Target Asset P. 11
3 러시아 극동항 현황 P. 17
4 석탄 산업 P. 26
5 Financial Feasibility P. 36
6 EXIT Plan P. 47
7 Risk 관리 P. 50

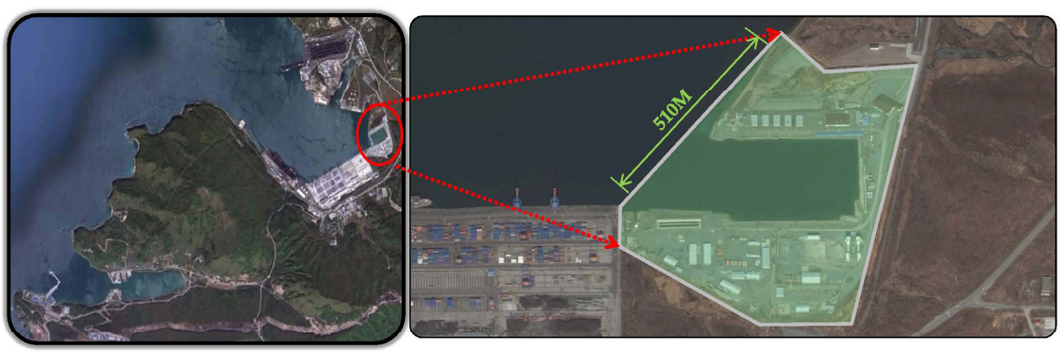
5. Financial Feasibility

5-1. 예상 투자비용-공사비

예상 투자 소요 금액 CAPEX A (공사비) : 약 USD 102.3 mln.

< 단위 : '000 USD>

1. CIVIL WORK		2-3. Control Building	892	**5. ELECTRICAL WORK**	
1-1. Quay Wall	58,258	2-4. Shop	224	5-1. Electrical Room (Main/Sub)	1,893
1-2. Crane Foundation	4,119	2-5. Warehouse(For Biomass)	16,000	5-2. Underground Conduit	291
1-3. Dredging and Reclamation	9,581	2-6. Coal Receiving House	210	5-3. Lighting	1,876
1-4. Road & Paving	1,018	Sub Total	17,829	5-4. Networking	166
1-5. Rail	5,145	**3. MECHANICAL WORK**		5-5. Cable	909
Sub Total	78,121	3-1. Fire Hydrant & Piping	616	5-5. CCTV System	130
2. ARCHITECTURAL WORK		3-2. Water Spray	340	5-6. Crane Rail Grounding	40
2-1. Guard House	56	3-3. Sewer	166	Sub Total	5,305
2-2. Office	447	Sub Total	1,122	**TOTAL**	**102,377**



5. Financial Feasibility

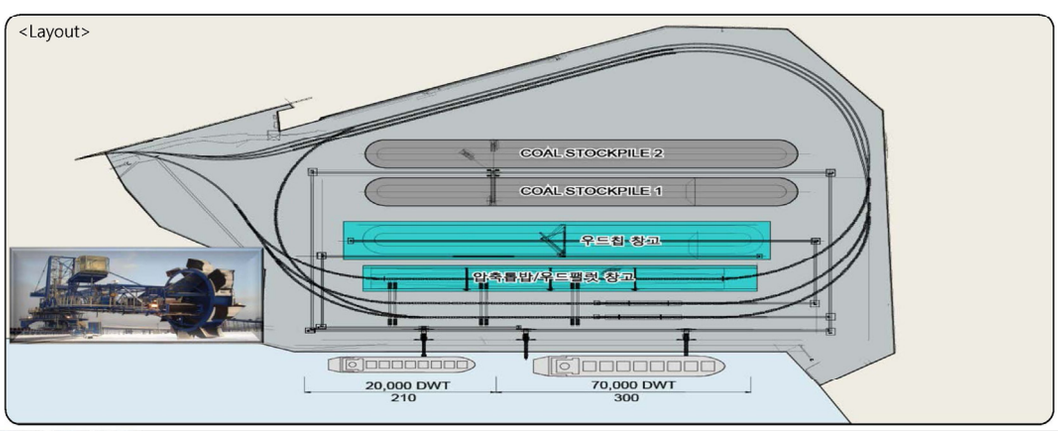
5-1. 예상 투자비용-장비비

예상 투자 소요 금액 CAPEX A (장비비 / CIF) : 약 USD 41.9 mln.

< 단위 : USD mln>

1. COAL HANDLING FACILITIES		**2. WOODCHIP & SAW DUST HANDLING FACILITIES**		**3. WOOD PELLET HANDLING FACILITIES**	
1-1 Wagon Discharge Unit	1.4	2-1 Wagon Discharge Unit	1.4	3-1 Overhead Crane	0.4
1-2 Belt Conveyor 5st 1915m	7.3	2-2 Belt Conveyor 5st 1530m	7.0	3-2 Winch Flat Car	0.2
1-3 Stacker / Reclaimer	2.9	2-3 Portal Reclaimer	4.9	3.3 Jib Crane	2
1-4 Ship Loader	2.8	2-4 Ship Loader	2.8	3-4 기디	0.4
1-5 기타	0.9	2-5 기타	1	Sub Total	**3.0**
Sub Total	**15.3**	Sub Total	**17.1**	**4. TRANSPORTATION**	**2.2**
				5. INSTALLATION AND TRIAL	**4.3**
				TOTAL	**41.9**

<Layout>



5. Financial Feasibility

5-2. Assumptions

주 요 가 정

WACC	12%
회사의 존속기간	- 개항 후 20년 (~2040년) **[항만은 영구임대 = 영구 소유권]** - 개항 후 20년 간만 운영하는 것으로 가정하며, 20년 후의 수익은 고려하지 않음
현금흐름의 발생시기	- 투자 : 2016년 6월 30일 기준 USD 70mln. 전액 cash-out (구주 및 채권 인수) - 배당 : 2020년 12월31일부터 연 1회 배당 가정(배당성향 90%)
Handling Quantity	- 아래의 계산 (AxBxCxD)에 따라 5.88Mtpa를 Coal Handling Quantity로 산정 - Biomass(Wood Pellet/Wood Chip/압축톱밥) 포함 **6.0Mtpa를 Basic Handling Quantity**로 산정

A : Capacity/wagon	B : Wagons/train	C : Train/day	D : Working day/Y
70 ton	140 EA	TWICE /day (280 EA)	300

Service Charge	- 2018년 USD 14.0, 2019년 USD 15.0, 2020년 이후 USD16.0으로 가정 - 현재 러시아 극동지역 항구들의 항구 사용료 수준은 USD 14-22 수준임
OPEX	- Material & Service Costs (물류원가) : USD 3.0 - Labor Costs(인건비):2015년 USD 2.5M (보스토치니 항의 평균임금수준x125%x100명), - 매년1.5%상승 - Administration / Maintenance costs (관리 및 시설유지비) : 매출액 대비 각 3% & 5% - Marketing costs : 매출액 대비 1% - Social Charge – 인건비 대비 30.1%, Property Tax – BV의 2.2%, Profit Tax - 20% 적용
CAPEX	- 시설 및 설비 투자비 : 초기 USD 143 mln. (채권 : 12%, 2020년 부터 8년 원리금 분할 상환) - 이후 설비 재 투자비는 내부 현금 흐름으로 충당

5. Financial Feasibility

5-3. V.M.T. SPC 추정 기업가치

회사 전체 (V.M.T. SPC) 기업가치

USD 975.8 mln.

◈ **총 현금 흐름(Total Free Cash Flow)**
: 개항 후 20년 간(~2037년) 서비스 공급 시 총 예상 현금 흐름

USD 339.9 mln.

◈ **기업가치(Enterprise Value)**
: Total Free Cash Flows 9.75억불을 12%로 현재가치 할인한 기업가치

5. Financial Feasibility

5-4. 재무추정 결과 요약

재무 추정 결과 요약(06. 2018~2037)

Project VMT
Cash Flow

I. Cash Flow of "VMT Coal Terminal"

Proudly with stx Corporation V.M.T

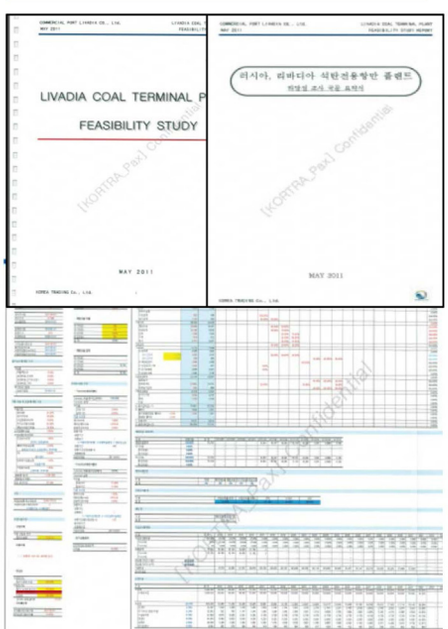
(Unit: US$)	Total	2016-06-30	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2033	2034	2035	2036	06-2037
Revenue(Sales)	1,626,372,000	0	0	58,212,000	71,280,000	85,536,000	85,536,000	85,536,000	85,536,000	85,536,000	85,536,000	85,536,000	85,536,000	42,768,000
Handling Quantity(tonne) 102,465,000		0	0	4,158,000	4,752,000	5,346,000	5,346,000	5,346,000	5,346,000	5,346,000	5,346,000	5,346,000	5,346,000	2,673,000
Charge per tonne 15.9				*14.0*	*15.0*	*16.0*	*16.0*	*16.0*	*16.0*	*16.0*	*16.0*	*16.0*	*16.0*	*16.0*
Operating expesnes	669,040,647			28,471,820	31,146,088	33,951,767	34,002,029	34,053,045	34,104,826	34,667,340	34,728,335	34,790,246	34,853,085	24,866,387
OPEX per tonne	*6.5*			*6.8*	*6.6*	*6.4*	*6.4*	*6.4*	*6.4*	*6.5*	*6.5*	*6.5*	*6.5*	*9.3*
Material & Service costs	204,930,000			8,316,000	9,504,000	10,692,000	10,692,000	10,692,000	10,692,000	10,692,000	10,692,000	10,692,000	10,692,000	5,346,000
Labour costs	57,809,168			2,500,000	2,537,500	2,575,563	2,614,196	2,653,409	2,693,210	3,125,580	3,172,464	3,220,051	3,268,352	3,317,377
Social Charges	17,400,559			752,500	763,788	775,244	786,873	798,676	810,656	940,800	954,912	969,235	983,774	998,530
Administration cost	48,791,160			1,746,360	2,138,400	2,566,080	2,566,080	2,566,080	2,566,080	2,566,080	2,566,080	2,566,080	2,566,080	1,283,040
Maintenance cost	81,318,600			2,910,600	3,564,000	4,276,800	4,276,800	4,276,800	4,276,800	4,276,800	4,276,800	4,276,800	4,276,800	2,138,400
Marketing costs	16,263,720			582,120	712,800	855,360	855,360	855,360	855,360	855,360	855,360	855,360	855,360	427,680
Others(incl.Property Tax)	32,527,440			1,164,240	1,425,600	1,710,720	1,710,720	1,710,720	1,710,720	1,710,720	1,710,720	1,710,720	1,710,720	855,360
Depreciation	210,000,000			10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000
EBIT	957,331,353			29,740,180	40,133,913	51,584,233	51,533,971	51,482,955	51,431,174	50,868,660	50,807,665	50,745,754	50,682,915	17,901,613
EBIT per tonne	*9.3*			*7.2*	*8.4*	*9.6*	*9.6*	*9.6*	*9.6*	*9.5*	*9.5*	*9.5*	*9.5*	*6.7*
EBIT margin	*58.9%*			*51.1%*	*56.3%*	*60.3%*	*60.2%*	*60.2%*	*60.1%*	*59.5%*	*59.4%*	*59.3%*	*59.3%*	*41.9%*
Taxes on EBIT	191,466,271			5,948,036	8,026,783	10,316,847	10,306,794	10,296,591	10,286,235	10,173,732	10,161,533	10,149,151	10,136,583	3,580,323
EBITDA	1,167,331,353			40,240,180	50,633,913	62,084,233	62,033,971	61,982,955	61,931,174	61,368,660	61,307,665	61,245,754	61,182,915	28,401,613
EBITDA per tonne	*11.4*			*9.7*	*10.7*	*11.6*	*11.6*	*11.6*	*11.6*	*11.5*	*11.5*	*11.5*	*11.4*	*10.6*
EBITDA margin rate	*71.8%*			*69.1%*	*71.0%*	*72.6%*	*72.5%*	*72.5%*	*72.4%*	*71.7%*	*71.7%*	*71.6%*	*71.5%*	*66.4%*
NOPLAT	765,865,082			23,792,144	32,107,130	41,267,387	41,227,177	41,186,364	41,144,939	40,694,928	40,646,132	40,596,603	40,546,332	14,321,290
Free cash flows	975,865,082			34,292,144	42,607,130	51,767,387	51,727,177	51,686,364	51,644,939	51,194,928	51,146,132	51,096,603	51,046,332	24,821,290

Present Value = US$ 339,983,783

5. Financial Feasibility

5-5. 극동 부동항 수익성 – 사례 1

근거사례 1: (2011. Proj. L****)



(1) 사용료 수준에 따른 민감도분석

(단위:1,000$)

	16$	15$	14$	13$	12$	11$
사업수익률 (IRR, 세후)	36.91%	35.04%	33.14%	31.22%	29.26%	27.28%
NPV	174,963	161,135	147,308	133,480	119,652	105,824
차입금상환 기간	4년	4년	4년	4년	4년	-

주) 상기 사용료는 초기년도 사용료이며, 5년차까지 매년 1$ 상승하는 것으로 가정하였음

(2) 처리량 수준에 따른 민감도분석

(단위:1,000$)

	100%	90%	80%	70%	60%	50%
사업수익률 (IRR, 세후)	33.14%	30.02%	26.76%	23.43%	19.94%	16.24%
NPV	147,308	123,765	100,224	77,137	54,400	32,150
차입금상환 기간	4년	4년	4년	-	-	-

5. Financial Feasibility

5-5. 극동 부동항 수익성 – 사례 2

근거사례 2: (2013. Proj. K****)

(Unit: USD '000)	Total	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
수입							55,552	55,552	55,552	55,552	55,552	55,552
Ha (천							2,778	2,778	2,778	2,778	2,778	2,778
cha												
총영												
Ma												
Lab												
Ad												
Ma												
Ma												
Soc												
Pro												
De												
영업												
영업												
EBIT												
EBI												
법인세(Off EBIT)												
세후영업이익												
+) 감가상각비												
-) 설비투자(CAPEX)												
-) 유지보수투자												
잉여현금흐름(FCF)	550,418	23,932	31,179	31								
누적현금흐름												



5. Financial Feasibility

5-5. 극동 부동항 수익성 – 사례 3

근거사례 3: ('2015년 5월 Proj. L****)



(1) 재무타당성 분석 결과

본 프로젝트의 세전 및 세후 경상 사업수익률은

21.57% 및 **19.69%**으로 분석됨

(2) 하역료/처리량/공사비 수준에 따른 민감도분석

구분	불변	경상
Project IRR(세전)	13.41%	21.57%
Project IRR(세후)	11.66%	19.69%
구분	원천세저감전	원천세저감후
Equity IRR	20.68%	18.97%
Payback period	5.25년	
Payback period (현가고려)	10.25년	
최소 단순 DSCR	1.00	
최소 누적 DSCR	1.00	
최소 LLCR	2.50	

5. Financial Feasibility (V.M.T. Proj – '추정')

5-4. 투자자 수익 전망

219 mln, 투자 시 예상 수익 전망

+23%

◈ **내부수익률(IRR)**
투자금액 USD 70mln.(Equity 10mln. + Bond 60mln.) 대비 향후 예상되는 현금유입 금액에 대한 수익률

USD 339.9mln.

◈ **순현재가치(Net Present Value)**
미래 순 현금흐름을 실질할인율 12%로 현재가치 할인 시 예상되는 가치 창출 금액(USD 70mln.을 초과하는 현재가치)

6.2년 미만

◈ **회수기간(Pay-back Period)**
최초 투자시점 이후 수익금 유입을 통하여 최초 투자 금액 USD 219mln.을 회수하기까지의 예상 기간

5. Financial Feasibility

5-5. 투자자 현금 흐름 요약

투자자 현금흐름 추정 결과 요약

(Unit: USD '000)	Total	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
FCF (V.M.T. SPC)	221,936	(28,938)	0	16,694	21,684	27,157	31,180	29,253	31,192	31,215	31,237	31,260
Equity	(10,000)	(10,000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bond	(30,000)	(30,000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Principal	30,000	0	0	0	0	0	30,000	0	0	0	0	0
Interest	10,800	0	0	3,600	2,880	2,160	1,440	720	0	0	0	0
Dividend	93,300	(10,000)	0	3,192	6,081	9,157	11,599	11,300	15,166	15,565	15,613	15,628
Net Cash Flow	184,936	(50,000)	0	23,486	30,645	38,474	74,219	41,273	46,358	46,780	46,850	46,888
누적 Cash Flow		(40,000)	(40,000)	(27,208)	(12,246)	5,070	24,109	42,129	57,296	72,859	88,472	104,100

(Unit: USD '000)	Total	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
FCF (V.M.T. SPC)	221,936	23,932	31,175	31,196	31,218	31,239	29,310	31,247	31,268	29,279	29,299	29,319
Equity	(10,000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bond	(30,000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Principal	30,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interest	10,800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividend	93,300	12,232	15,262	15,565	15,605	15,618	14,752	15,536	15,624	14,738	14,658	14,660
Net Cash Flow	184,936	12,232	15,262	15,565	15,605	15,618	14,752	15,536	15,624	14,738	14,658	14,660
누적 Cash Flow		116,433	131,694	147,259	162,863	178,482	193,233	208,769	224,394	239,131	253,790	268,449

Invitation to SI & FI



1 Executive Summary P. 03
2 Target Asset P. 11
3 러시아 극동항 현황 P. 17
4 석탄 산업 P. 26
5 Financial Feasibility P. 36
6 Exit Plan P. 47
7 Risk 관리 P. 50

6. EXIT PLAN

6-1. Maximizing Firm Value

자산 가치 극대화 실현

석탄/Biomass 전용 항만	안정적인 Cash Flow	석탄/Biomass 무역
◆ 1차 CAPEX ▪ 인수 후 1.5년간 USD144mln. ▪ Panamax 급 접안시설 건설 ▪ Biomass (우드펠릿/우드칩) ◆ 2차 CAPEX (추가 10혁타) ▪ 일정기간 운영 후 ▪ 자체 Cash Flow로 충당 ▪ 건설	◆ 높은 영업이익률 ▪ 조기 Ramp-up 달성 ▪ 낮은 톤당 원가 구조 ◆ 풍부한 수요처 ▪ 한국, 일본, 중국, 대만 ▪ 석탄 전용 항구 부족 현상 (STX 항만사용의향서 기 확보) ◆풍부한 현금 흐름 ▪ 최적 배당 실시 ▪ 채권 원리금 조기 상환	◆ 석탄 조달 ▪ 항구를 활용한 중대형 광산과 석탄공급 계약 ▪ 공급의향서 기체결 (SDS/R. Ugol) ◆ 석탄 판매 ▪국내 발전자회사에 장기공급 ▪ STX / 마루베니 ▪중국, 인도 신 수요처 개발 ▪ Yard 물량을 통한 Spot 거래

Vostochny
Multi Terminal

47/51

6. EXIT PLAN

6-2. Exit PLAN



1. 풍부한 현금흐름 이용한 원리금 조기 상환

- 풍부한 현금흐름을 활용한 원리금 조기 상환 실시
- 유보현금을 활용한 유상감자의 실시로 원금 조기 회수

2. 제 3자 매각 (25%~50+%)

- 국내외의 항만공사/해상 물류 업체 및 석탄 수요 업체
- 러시아 극동항에 시너지 효과를 기대하는 한.중.일 대형 상사에 지분 매각

3. IPO

- 석탄 무역 및 항구 운영기업으로서 기업가치 극대화 실현
- 런던, 뉴욕, 홍콩, 한국 시장 등에 적절한 상장시장 선택

Contents

1 Executive Summary P. 03
2 Target Asset P. 11
3 러시아 극동항 현황 P. 17
4 석탄산업 P. 26
5 Financial Feasibility P. 36
6 Exit Plan P. 47
7 Risk 관리 P. 50

7. Risk 관리

7-1. Problem Solving

구분	주요 점검 대상	Project V.M.T.
항구관련		
Legal Issue	인허가 및 자산/부채 현황	외부 실사 및 현지 조사를 통한 검증
	소유주 및 대내외 권리관계	국내외 유수의 법무법인을 통한 권리관계 확인 SPA 및 주주간 협약을 통한 권리관계 사전 확정
	Cross-Border M&A과정의 적법성	
항구 설계	국내외 전문 기술기관으로부터 Feasibility 리포트 확보	국내 혹은 러시아 항구 전문 설계 기관 통해 정확한 처리 능력 설계
		풍부한 시공경험이 있는 항구 건설사를 통하여 최적화된 시설
Operation		
사업운영	대상 회사 중요의사결정 통제방안 확인	모든 결재라인 및 판매계약과 회계서류의 승인방식 채택
		V.M.T. SPC 사의 대주주로써 경영총괄 (PEF가 이사진 괴반수 확보)
		국제적인 Custodian Bank를 통해 자산 및 현금 통제
		국내 및 러시아 현지의 기술/운영 자문사를 통해 시설, 장비, 및 현장의 상시감독
직원운영	임직원의 채용 및 운영	프리모르스키주 : 풍부하고 유연한 노동시장 환경
		주요 경영진에 대한 인센티브 제도 활용 및 현장직원에 대한 적절한 임금보장
비상 위험	러시아 제도적 안정성 및 불가항력가능성	한국무역보험공사의 해외투자보험을 통한 투자위험 보증확보
판매		
마케팅	러시아 현지 광산 및 한국, 일본, 중국 수요처	러시아 현지 광산 : 중대형 광산의 향 동북아시아 수출증대 예상 → 의향확인
		한국(STX), 일본(마루베니)등 국내외 상사 및 주요 석탄 수요처와 **LOI 기확보**
자금 및 EXIT		
배당	해당국가의 현금배당 절차 확인	외부 회계법인 및 법무법인을 통한 적법한 배당정책 확인 후 실시
세금	해당국가의 법인세율 및 종류 등 확인	외부 회계법인 통한 실사, 이중과세 방지 협정
EXIT	국내외 End-User 및 Trading사 등 적절한 매각대상 List-up	국제 석탄 수요의 지속 증가로 러시아 석탄의 필요성 증가
		국내외 End-User 및 Trading co.와의 거래관계 유지

Vostochny
Multi Terminal

50/51

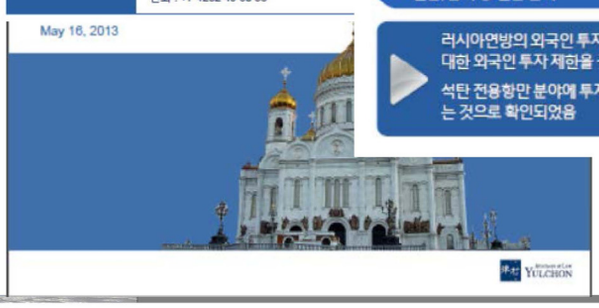
7. Risk 관리

7-2. Professional Consulting

인허가 취득

1) 항만 하역 면허 | 2) 인화성물질 취급 면허 | 3)

관련법령	러시아연방 연방법 - "특별업종 면허법" (제128호 연방법, 2001 러시아연방 정부령 – "해상 및 수상 특별업종 면허 관련" (제193
면허취득소요기간	통상적으로 5~6개월 소요, 동시에 발급신
면허발급 국고납부비용	각 면허당 약 미화 90 ~ 100 불
면허발부기관	러시아연방 해상교통감독 극동 지부 (Дальневосточное управление государс Федеральной службы по надзору в сфе 주소 : г. Владивосток, ул. Нижнепортова 전화 : +7 4232 49 60 55



석탄 전용항만 분야 외국인 투자 제한 여부

- 2008년 4월 29일 러시아연방 "국가전략과 안보분야의 외국인 투자제한법"(N57-ФЗ) 제정 및 발효
- 동 법에 명시된 국가전략과 안보분야의 기업의 지분을 인수하기 위해서는 별도로 설립되는 외국인투자 위원회의 허가를 취득하여야만 함. 실질적인 외국인 투자 제한 제도로 인식되고 있음.

국가안보 산업 분야
- ✓ 방위산업 분야
- ✓ 우주 및 원자력 산업 분야
- ✓ TV 및 라디오 등 방송 분야
- ✓ 전력 및 통신 산업(전화 및 인터넷 제외) 분야
- ✓ 신문, 잡지 등 언론 분야

천연자원·에너지 산업 분야
- ✓ 천연자원 탐사 및 채굴
- ✓ 석유 7천만톤 이상 채굴권 소유 기업
- ✓ 가스 500만㎥ 이상 채굴권 소유 기업
- ✓ 금 50톤, 구리 50만톤 이상 채굴권 소유 기업
- ✓ 기타 백금, 니켈 채굴권 소유 기업

러시아연방의 외국인 투자 제한을 규정하고 있는 동법에는 석탄 및 항만, 아울러 석탄 전용 항만에 대한 외국인 투자 제한을 규정하지 않고 있음

석탄 전용항만 분야에 투자 또는 해당 부지를 소유하고 있는 법인의 지분 인수에는 법적 제한이 없는 것으로 확인되었음

Vostochny
Multi Terminal

51/51

Thank you

Vostochny Multi Terminal



Contact Information

▶담당자 : JAY LIM / 임 재인 부사장
Mobile. (+82) 10-4116-5132
E-mail: JAY@PAXGLOBALPORT.COM

**"When I dream alone, it is just a dream.
When we dream together,
it is the beginning of reality.
When we work together, following our dream,
it is the Creation of Heaven on Earth"**

- Adapted Brazilian Proverb





For more info:
JAY@PAXGLOBALPORT.COM

1세션

극동러시아 선도개발구 복합물류센터 사업

이 성 우
한국해양수산개발원 국제물류연구실장

극동러시아 선도개발구 복합물류센터 사업

이성우 국제물류연구실장

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

Contents

Part I 사업환경 분석

Part II 물동량 창출 BM

Part III 복합물류센터 개발사업

Part IV 추진 방안

Part Ⅰ 사업환경 분석

Part Ⅱ 물동량 창출 BM

Part Ⅲ 복합물류센터 개발사업

Part Ⅳ 추진 방안

1. 극동러시아 지역의 부각

❖ 극동러시아가 新물류 중심지로 부상
- 중국·몽골 등 자원부국과 접하고, 신흥시장으로 주목 받는 CIS 지역의 관문으로 그 물류시장 규모가 3천억 달러 이상으로 추정
- 지속적인 경제성장, 막대한 에너지 자원 보유, 북극해 항로 활성화 등 유럽과 아태지역 간 교통·물류 중심지가 될 가능성 증대

❖ 러시아·중국의 극동러시아 개발·투자 추진
- '극동발전전략 2025' 수립('10), 극동개발부 신설('12), '선도사회경제개발구역*(TASED)법' 제정('14), TASED 지정(9개소) 등 관련정책 신속히 추진
- (중국) '동북진흥전략'('03)·'창-지-투 개발계획'('09) 발표, '자루비노항 개발협력 MOU* 체결 등 동북3성 개발과 동해 출해권 확보에 주력

❖ 우리나라의 극동러시아 진출애로와 진출관심이 상존
- 정부의 '유라시아 이니셔티브' 선언('13)에 이은 한·러 정상회담('13) 등 양국의 신뢰와 물류협력 증대 분위기 조성
- 한-극동러 간 교역액 급증, 중-러 양국 경제협력 강화 및 東進정책 등으로 극동러시아의 물류 활성화 가능성 증가

[극동러 8개 연방 주체]



[극동러시아 주요 항만별 물동량]

	2008	2009	2010	2011	2012
자루비노항	252	93	128	117	122
블라디보스토크항	9,561	9,976	11,185	11,185	13,233
나홋카항	15,178	15,761	15,365	15,365	16,991
보스토치니항	20,573	18,902	35,638	35,638	42,522
바니노	10,261	14,516	17,304	17,304	

자료 : ЕСИМ, Морские Порты России(www.russianports.ru)

2. 한-극동러시아 교역 현황

Part Ⅰ. 사업환경 분석

❖ 우리나라는 2011~2012년 러시아 극동의 최대 교역국으로 부상. 주별로는 사할린주와 연해주가 주요 교역대상임

❖ 우리나라는 극동에 자동차 등 운송장비, 화학제품 등 공산품을 주로 수출하고 극동으로부터 석유, 천연가스, 수산물 등 원자재를 주로 수입하고 있음

(단위 : 백만불)

구 분		'10	'11	'12	'13	'14
연해주	교역량	1,0069	1,595	1,922	2,229	1,957
	수 출	638	1,063	1,346	1,245	1,049
	수 입	431	531	576	984	907
사할린주	교역량	4,427	6,919	7,296	6,283	7,244
	수 출	45	69	360	58	7,160
	수 입	4,381	6,850	6,935	6,225	84
하바롭스크주	교역량	352	382	473	494	409
	수 출	161	118	129	111	338
	수 입	190	264	343	383	71
아무르주	교역량	7.5	22.1	20.97	11.4	16.8
	수 출	4.9	20.1	16.5	7.0	4.7
	수 입	2.6	1.9	4.5	4.4	12.1
캄차트카주	교역량	260	302	330	360	271
	수 출	23	24	21	32	245
	수 입	237	278	309	329	26
마가단주	교역량	88		82	185	258
	수 출	7	-	8	9	250
	수 입	81	-	74	176	8
유대인자치주	교역량	0.3	0.5	0.04	1.4	0.5
	수 출	0.3	0.5	0.04	0.07	0.5
	수 입	-	-	-	1.3	0.02
추코트카자치구	교역량	29	28	29	30	3.7
	수 출	1	0.3	0.5	0.4	3.3
	수 입	28	28	28	29	0.4
사하공화국	교역량	5.3	-	102	53	67
	수 출	5.3	-	11	11	63
	수 입	-	-	92	42	4
합 계		15,238	9,249	10,255	9,647	10,227

자료: 주 블라디보스톡 총영사관

3. 극동러시아 지역의 물류현황 및 한계

Part Ⅰ. 사업환경 분석

3.1. 물류현황

❖ 철도+항만의 복합운송체계가 극동러시아의 핵심 물류인프라
- TSR(9,289km) + 블라디보스토크, 보스토치니 등 연해주
- BAM(4,287km) + 바니노, 소베츠카야가반 등 하바롭스크주

❖ AYaM의 일부노선이 2013년 공사완료
- 스코보로지노역(아무르주)~니즈니베스짜흐역(사하공화국,야크추크) (800km)

❖ RZD는 2030까지 AYaM을 확장하여, 야크추크에서 마가단주, 추코트카주, 캄챠트카주까지 철도노선을 건설할 계획
- 극동러시아 철도밀도는 러시아 평균보다 3.6배 낮음

❖ 극동러시아 항만은 총 22개
- 70% 이상이 연해주와 하바롭스크주 항만에서 처리
- 2012년 기준 약 13.2억 톤 처리



3.2. 극동러 물류 한계점

❖ 배후지 인구, 기후적 한계, 통관문제, 물류인프라 제한 등 지역적 문제점 다수

❖ 러시아 항만의 후진적인 운영시스템과 TSR웨건확보, 항만 통관상의 어려움이 존재

❖ 극동러시아 물류시장 진출을 위해서는 신중한 판단과 정부간, 기업간 협업 필요

3. 극동러시아 지역의 물류현황 및 한계

3.3. 러시아연방 선도사회경제개발구역(TASED) 계획

❖ 2013년 러시아 블라지미르 푸틴 대통령은 러시아 경제성장 둔화 대응 정책으로 '선도사회경제개발구역(TOP: Территории Опережающего Развития)'(이하 "선도개발구")을 제안

- 2015년 2월 3개의 선도개발구역이 출범 (하바롭스크 변강: 하바롭스크, 콤소몰스크, 연해주: 나데즈딘스카야)

❖ 2017년까지 420억 루블을 투자, 인프라 구축을 우선적으로 건설함

❖ 입주기업에게 법률적 혜택, 세제혜택, 기타 우대조건 등을 주어 투자자들을 유치하고자 함

- 재산세, 토지세 면제, 연금기금 -6%, 사회보험기금 -1.5%, 연방의무의료보험기금 -0.1% 인하함

[연해주 및 하바롭스크 변강 내 선도개발구역 위치]



자료: invest.primorsky.ru, khabkrai.ru

• 선도사회경제개발구역의 영문명은 TASED (territory of the advanced social-economic development)

Part Ⅰ 사업환경 분석
Part Ⅱ 물동량 창출 BM
Part Ⅲ 복합물류센터 개발사업
Part Ⅳ 추진 방안

1. 목재펠릿

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

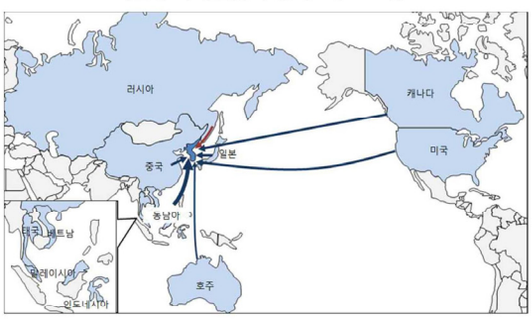
1.1. 현황 분석

❖ 2012년 신재생에너지 공급의무화제도에 따라 국내 목재펠릿 수요량이 증가할 것으로 전망됨

❖ 최근 수입이 급증한 동남아산은 왕겨 등 불순물이 섞여 있다는 의심을 받고 있어, 열효율이 낮고 수입이 까다로운 바이오 SRF로 변경 전망

❖ 러시아는 원목 가공 과정에서 발생하는 거대한 양의 톱밥을 저렴한 가격으로 제공받을 수 있어, 동남아산과 유사한 가격에서 목재펠릿 수입이 가능

[현재 목재펠릿 수입 루트(AS-IS)]



[우리나라 목재펠릿 수입단가(달러/톤]

	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (11개월)
베트남	103	120	121	144	145	168
캐나다	215	244	201	236	185	193
중국	147	154	166	210	195	181
말레이지아			137	141	143	163
태국			174	121	157	171
미국	605	330	600	473	200	204
인도네시아	152	136	116	131	145	163
러시아			**122**	**147**	**152**	**165**
호주						174
일본	750	196	168	140	118	144

1. 목재펠릿

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

1.2. 비즈니스 모델

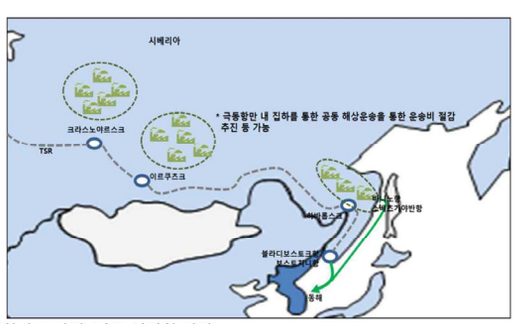
❖ 우리나라 목재펠릿 수요량은 2020년 308달러, 2025년 354달러이며 2030년까지 572만 톤으로 추정됨
- 본 수요는 정책기반으로 추정되었음 (시장 수요보다 낮게 계산)

❖ 목재펠릿 TO BE Biz Model로 러시아 현지에서 목재펠릿을 제조 후 한국에 수입하는 모델과 목재부산물을 국내로 수입한 후 펠릿을 제조하는 모델로 나뉨 (두 가지 모두 러시아산 인정 가능성 높음)

[목재펠릿 수요 추정 및 TO-BE Biz Model]

(단위:만 톤)

구분	2020	2025	2030
농가	14	25	58
시설원예용	29	60	126
대형발전소(RPS)	265	303	389
기타발전소 및 산업계	11	15	21
국내 총 수요 전망	**308**	**354**	**572**
국내 공급 전망	100	100	100
해외 조달 수요	208	254	472
러시아 수입	**23**	**40**	**97**



* 해외조달수요 중 2020년 11%, 2025년 15%, 2030년 21%를 러시아에서 수입한다고 가정 (기존 실적치 바탕)

2. 식품/식음료

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

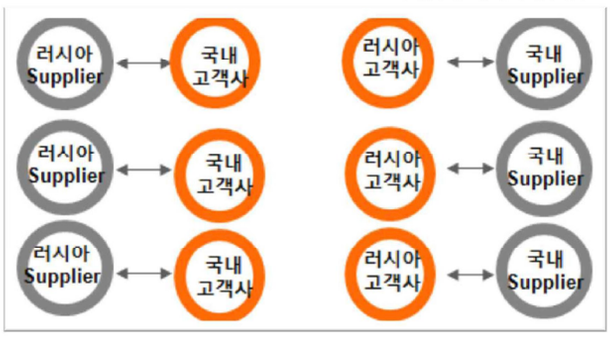
2.1. 현황 분석

❖ 러시아의 식품시장은 2000년 이후 급격히 성장하기 시작하여 2010년을 기준으로 세계 9번째 규모인 1,820억 달러를 기록, 2015년에는 3,481억 달러 수준으로 시장성장이 예상됨

❖ 식품류의 기존 비즈니스 모델은 우리나라에서 수출된 제품을 현지 유통사를 이용해서 수송하는 지역별 단계적인 유통 모델임

- 우리나라의 대 러시아 식품류(식음료) 수출은 '13년 10.9만 톤 → '14년 11.3만 톤
- 우리나라 식품류 수출업체들은 몇몇 기업을 제외하고는 대체로 영세하기 때문에 한정적인 판매 수량을 가지고 있음

[기존의 러시아 수출입 프로세스]



▪ **작은 시장 규모**
- 주거래 업체 : 영세 업체 → 한정적 구매 수량

▪ **현지 물류 프로세스 대응 한계**
- 통관 서류 (CU / 각종 허가서 발급 등)

▪ **물류비 상승**
- 각각의 거래선이 소량 화물 운송으로 대형화물 이동 대비 물류비 상승 (운송/통관/창고 등)

2. 식품/식음료

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

2.2. 비즈니스 모델

❖ 포트 극동 러시아지역 및 잠재적인 목표 시장이 될 수 있는 동북3성(라오닝성, 헤이룽장성, 지린성)의 식품류 수출입 금액을 기반으로 잠재적인 물동량을 추산

❖ 국내외 Agent를 통한 물품 구매대행으로 이동단위를 소물량에서 대물량으로 전환하면 물류비 인하가 가능하며, 현지 물류 프로세스에 대응이 용이해짐

- 구매대행 Biz 진행시 LCL 개별운송 → FCL 통합운송으로 운송방식 변경을 통해 60cbm 기준 약 6,300 달러 원가 절감 가능

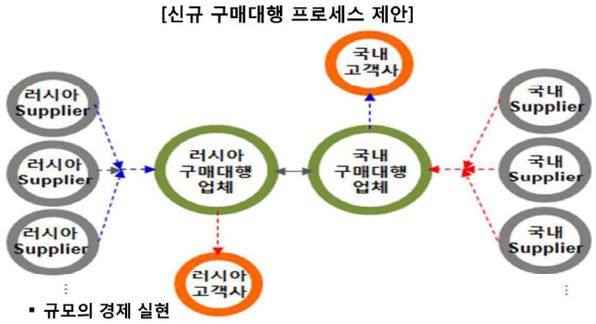
[극동러시아 식품류 수요 전망]

(단위: 톤)

구 분	2020	2025	2030
수입 물동량	906,717	847,437	792,032
수출 물동량	160,207	180,101	202,466
동북3성 대체가능 물동량	165,460	224,573	297,704

* 동북3성의 물동량은 전체 대체가능 물동량 중 보수적 기준을 적용한 2.285% 대체를 가정

[신규 구매대행 프로세스 제안]



▪ **규모의 경제 실현**
- 국내외 구매대행 Agent를 통한 물품 구매(물량 집하 기능)
- 물류비 인하 가능 : 이동단위 소물량 → 대물량 전환

▪ **현지 물류 프로세스 대응 용이**
- 식음료 수출입/구매/판매 전문 업체에 의한 물류 이동

3. 전기전자

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

3.1. 현황 분석

❖ 극동러시아 전자제품 시장은 가파른 성장세를 보이는 분야로 2000년 이후 연 20-30%씩 성장하고 있음

❖ 우리나라의 물류기업들은 모스크바와 블라디보스토크에 물류거점(센터)을 확보해서 러시아 및 CIS지역의 물류시장 공략을 진행하고 있음

❖ 극동러시아의 전기, 전자제품의 물류프로세스에서 블라디보스토크 인근 지역을 제외하고는 물류 통제력이 낮은 실정임

- 지역 간 넓은 거리로 인해 직접 통제되는 비율이 상대적으로 낮으며, 전문 유통사를 통한 다단계의 물류 프로세스를 거치면서 물류비용도 높은 실정임

[러시아 전자제품 판매추이]



자료 : 한국무역협회 브뤼셀시부, '독일 GfK 연구소 발간, 세계 주요국 전사 제품 수요동향기준 (2012, 3/4분기 기준) '2013. 1. 8.

[러시아 전기전자 제품 물류 루트(AS-IS)]



3. 전기전자

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

3.2. 비즈니스 모델

❖ 극동 러시아에서 신규 비즈니스 진출을 위해, 교통이 발달되어 있는 TSR 주변 지역에서 기존에 지출이 미비했던 곳을 중심으로 신규 물류거점 개발 대상 지역을 선정가능

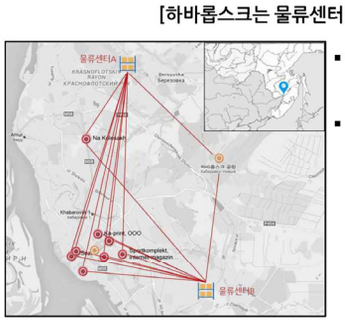
- 하바롭스크지역은 공항, TSR이 인접하고 기본적인 소비층이 두터워 신규 물류센터 후보지로 적합하며, 블라고벤젠스크는 철도 연결지점과 가까운 곳으로 무엇보다 중국과 인접한 도시로써 부가가치 물류의 가능성이 높음

[전기전자 수요추정]

단위: 톤

구분	2014	2020	2025	2030
극동러시아 수입 물동량	133,676	195,673	268,799	369,253
동북 3성 해상(대체가능) 수출입물동량 시나리오 1	5,157	7,675	10,417	13,809
시나리오 2	10,315	15,349	20,833	27,618
시나리오 3	15,472	23,024	31,250	41,426

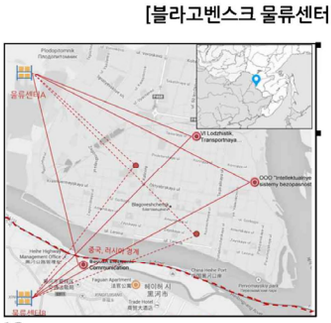
[하바롭스크는 물류센터 배송망 예시]



- 하바롭스크는 기 진출했던 아르툠지역과 연계 운송이 가능
- 향후 하바롭스크 물류센터를 기점으로 인근 지역으로 배송 가능

20CBM기준 약 1,600 Ruble 절감
제품조달기간 4-5일에서 1일 이내로 단축

[블라고벤스크 물류센터 배송망 예시]



- 블라고벤스크는 철도 연결지점과 인접지역에 위치해 있으며 무엇보다 중국과 인접한 도시로써 전자제품 수송거점 가능
- 국가 언어에 맞는 라벨링 작업, 전자제품 플러그 조립 등 지역화된 제품으로 부가가치 창출이 가능함

20CBM기준 약 2,240 Ruble 절감, 제품조달기간 6-7일에서 1일 이내로 단축, 부가가치 물류활동 가능

4. 수산물 및 냉동화물

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

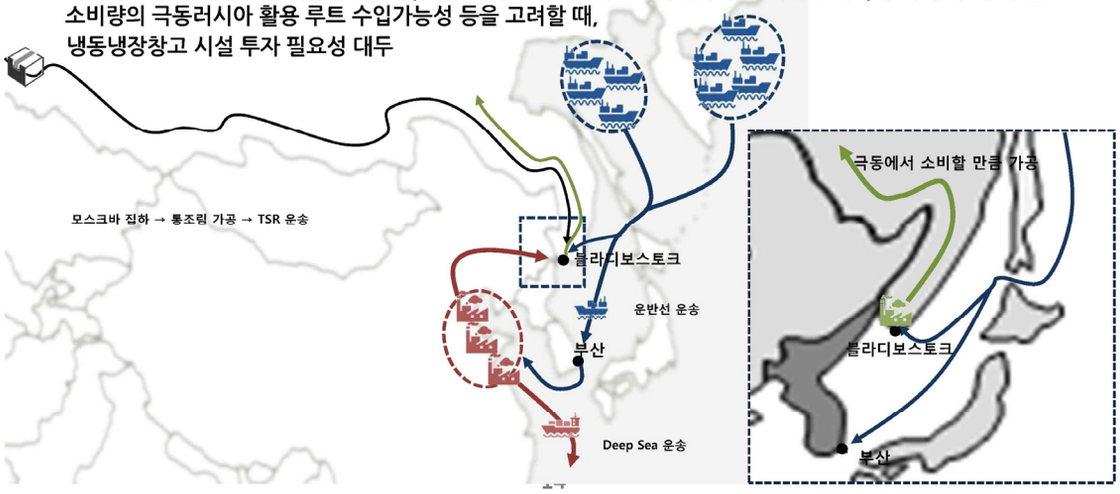
4.1. 현황 분석

❖ 극동러시아는 수산물 가공품 생산량 210만 톤 중 60%(130만 톤)을 해상전재로 해외에 수출하고, 80만 톤만 러시아 내부에서 소비

- 극동해역→한국 감천항(집하 및 환적)→중국 다롄(가공)을 거쳐 세계로 수출

❖ 서방에서 어획된 수산물 중 통조림 등 유통기한이 6개월 이상인 상품은, 모스크바에서 가공 후 TSR로 극동러시아로 운송하여 소비

❖ 러시아의 양륙 의무조항 재실시 가능성, 극동러시아의 현대화된 냉동냉장창고 시설 부족*, 중국 동북3성 수산물 소비량의 극동러시아 활용 루트 수입가능성 등을 고려할 때,
냉동냉장창고 시설 투자 필요성 대두



4. 수산물 및 냉동화물

Part Ⅱ. 물동량 창출 BM

4.2. 비즈니스 모델

❖ 소득수준 향상 시 수산물 소비량 증가 추세 등을 감안하여 1인당 수산물 소비량을 추정하고, 냉동가공육, 냉동채소 등의 냉동식품이 러시아에서 빠르게 성장하는 것을 보았을 때 냉동식품을 추가

❖ 베링해 및 오호츠크해에서 어획되는 수산물 중 극동러시아 내 소비 물량에 대한 보관시설 마련

- 극동러시아에서 소비되는 물량은 자체 조달
- 장기적으로 중국 헤이룽장성 및 지린성의 수산물 소비량의 공급 기능 대비

[극동러시아 냉동냉장창고 수요 전망]

(단위: 만톤)

구 분	2020	2025	2030
수입 물동량	20.9	23.9	27.3
수출 물동량	1.0	1.3	1.6
냉동냉장창고 수요	21.9	25.2	28.9

[제안모델(TO-BE)]



Part I 사업환경 분석

Part II 물동량 창출 BM

Part III 복합물류센터 개발사업

Part IV 추진 방안

1. 검토목적 및 사업 대상 품목

1.1. 검토목적

- ❖ 극동러시아는 수출입 물류 불균형과 지역 물류인프라의 한계를 지님
- ❖ 단기사업으로는 수출입 원자재와 수출제품을 Cross docking 시키는 컨테이너 작업장(CFS) 기능의 물류센터가 성공할 확률이 높음
  - ▪ 수요추정은 러시아 내부 수요에서 출발하되 중장기적으로는 중러간의 수요를 고려하고, 향후 항만배후단지 개념의 가공물류단지로 확대 필요

1.2. 사업 대상 품목

- ❖ (목재펠릿) 컨테이너 수급 불균형을 완화할 수 있는 중요한 화물이며, 단기적으로 항만 인근, 장기적으로 내륙지역 집적시설 필요
- ❖ (수산물) 자체 소비량이 많지 않고 어획기간이 집중되고 있으므로, 소규모로 검토하여 단계적으로 확대
- ❖ (식품류) 이미 러시아가 한국에서 수입하고 있는 품목으로 가공품, 즉 상온보관이 가능한 일반 식품 및 음료 등이 우선 사업에 적정
- ❖ (전기전자) 극동러 내부 소비에 대비한 보관을 위한 물류창고업은 가능

2. 대상지 선정

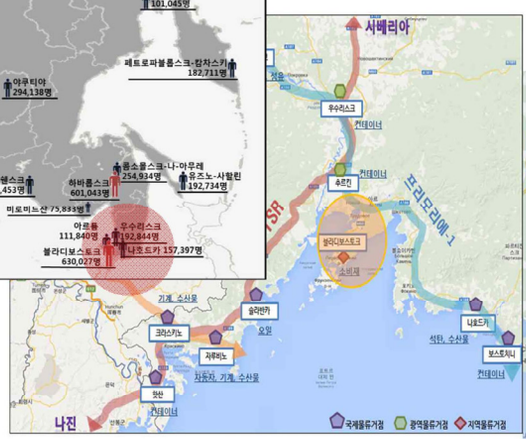
❖ 극동러시아에서 인구가 가장 많은 연해주 지역 검토

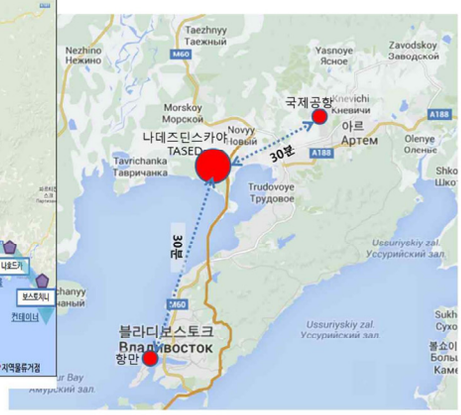
❖ 블라디보스토크 63만명, 아르툠 11만, 우수리스크 19만, 나호드카 16만명



❖ 항만과 공항 모두에 인접하고 있으며,

❖ TASED로 지정된 나데즈딘스카야 우선 고려





3. 사업 기본계획

❖ (개요) 목재펠릿, 수산물, 식품/식음료, 전기전자 등 4개 품목에 대해, 보관업을 바탕으로 컨테이너 적출입 작업 및 운송 주선 등을 실시

- 장기적으로 분류, 포장, 라벨링, 분해, 세척, 검사, 조립, 가공 등 각종 부가가치 물류활동 등이 가능

❖ (물동량) 우리나라 항만배후단지의 경유비율 사례를 감안하여 극동러시아 내 수요 중 일부가 물류센터를 이용할 거라고 가정

- 우리나라의 '11년 실적치인 16.7%가 극동러에서 '20년 달성, 우리나라의 '20년 추정치인 24.9%가 극동러에서 '30년 달성 추정

[물류센터 이용 수요]

(단위: 톤)

창고 유형	루트	품목	유형	2020	2025	2030	비고
일반	극동러 → 한국	목재펠릿	수출	38,576	81,481	241,534	컨테이너/벌크
	외국 → 극동러	식품/식음료	수입	151,422	172,030	197,216	컨테이너
	외국 → 극동러	전기전자		32,677	54,566	91,944	
냉동/냉장	항만 → 극동러 내륙	수산물	내수	34,910	48,502	67,997	
	극동러 내륙 소비	냉동화물		1,711	2,560	3,863	
합계				259,296	359,138	602,554	

* 식품/식음료, 전기전자, 수산물, 농산물의 경우, 동북3성의 수출입 물량 중 극동러시아를 경유하는 물량에 대한 추정을 실시하였으나, 러시아 세관의 통관능력 및 물류 인프라 등이 구축되었을 경우에 대한 시나리오이므로, 단기 추진사업의 타당성 조사에는 포함하지 않음

3. 사업 기본계획

❖ (조성규모 및 시설계획) 물류시설 전체 소요면적은 약 10만㎡로 예측

구분		소요규모(천㎡)	시설소요면적(천㎡)	비고
물류시설	보관창고(상온)	28.09	73.26	1층
	냉동창고	5.03	3.35	3층, 건폐율 50%
	배송센터	7.32	6.36	3층
	소계	40.44	82.97	
부대시설	공'컨'장치장	2.24	2.24	
	'컨'정비고	0.11	0.11	
	주차장	0.98	0.98	
	부대시설	16.00	16.00	주유소,정비소,세차시설,편의시설,도로
	소계	19.33	19.33	
합계		**59.77**	**102.30**	

❖ (총사업비) 총사업비로 약 330억 원* 소요 전망

구분	투자비(백만 원)			비율(%)
	1차년도	2차년도	합계	
부지임대료	-	-	-	-
건설비	8,583.00	17,166.00	25,749.00	77.9
조사.설계.감리비	1,467.00	-	1,467.00	4.4
장비구입비	-	727.00	727.00	2.2
소계	10,050.00	17,893.00	27,943.00	
건설관리비	1,698.00	3,396.00	5,094.00	15.5
총투자비	**11,748.00**	**21,289.00**	**33,037.00**	**100.0**

4. 재무적 타당성 분석

❖ (수입) 품목별로 보관료 및 상하차료 수입으로 구분

❖ (비용) 토지사용료, 인건비, 일반경비, 유지관리비 및 감가상각비

❖ (할인율) 현금흐름할인법(DCF) 적용시, 불변할인율: 5.5%, 명목할인율: 12.2%, 물가상승률: 6.7%, 영구성장율: 0.0%, Tax rate: 10.0% 적용

❖ (기타) 환율은 1 RUB = 25 KRW, 사업기간은 공사 2년 이후 30년을 전제

☞ 본 단기추진 사업의 사업성 분석결과, 수익률이 7.21%로 긍정적

[할인율 및 공사비 변화에 따라 수익률(IRR) 변동]

할인율	변동	2% 감소	1% 감소	기본 할인율	1% 증가	2% 증가
		4.26%	5.26%	6.26%	7.26%	8.26%
	IRR	7.53%	7.37%	7.21%	7.06%	6.90%
공사비	변동	40% 절감	20% 절감	기본 공사비	20% 증가	40% 증가
		19,822	26,430	33,037	39,644	46,252
	IRR	12.01%	9.19%	7.21%	5.69%	4.41%

[물류센터 조감도]



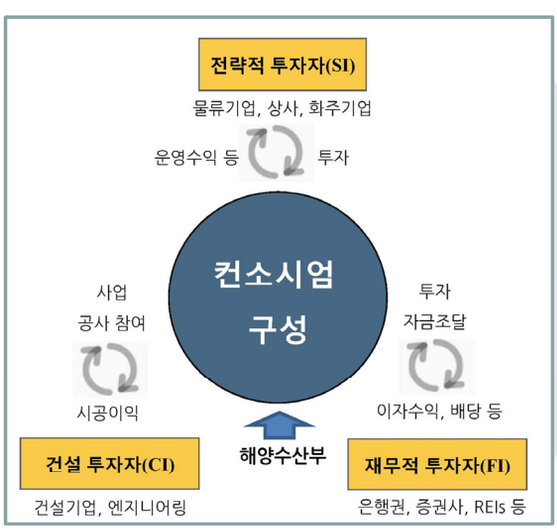
Part Ⅰ 사업환경 분석

Part Ⅱ 물동량 창출 BM

Part Ⅲ 복합물류센터 개발사업

Part Ⅳ 추진 방안

1. 사업추진 구도



사업추진계획 협의
- 해양수산부, 한국해양수산개발원과 사전 지원사항 협의

예비조사 실시
- 사업가능성 확인 및 현지 조사
- 관심기업들의 논의를 통한 컨소시엄 구성

사업추진계획 확정
- 사업추진방향, 전략, 정부 지원사항 등 협의

사업타당성 조사
- 물동량 예측, 투자비, 자금조달 계획 등

사업추진 및 투자
- 투자재원 마련 등 사업추진

2. 재원조달

공공재원 활용 방안

- **(글로벌 해양펀드 활용)** 글로벌 해양펀드 등 국부펀드를 활용하여 우리나라 기업들의 극동러시아 지역의 물류거점, 물류시설·장비 등 확보에 활용 지원
  - 2조원 규모로 수출입은행, 한국투자공사가 출자해서 해양분야 자산을 중심으로 투자하고자 하는 펀드로 극동러시아 물류거점 확보에 활용 가능

국제협력재원 활용 방안

- **(동북아 수출입은행 협의체 활용)** 한국, 중국, 러시아, 몽골 수출입관련 은행들이 두만강유역 개발을 위해 만든 금융협의체로 극동러시아 남단지역의 물류인프라 확보를 위한 재원으로 활용 가능

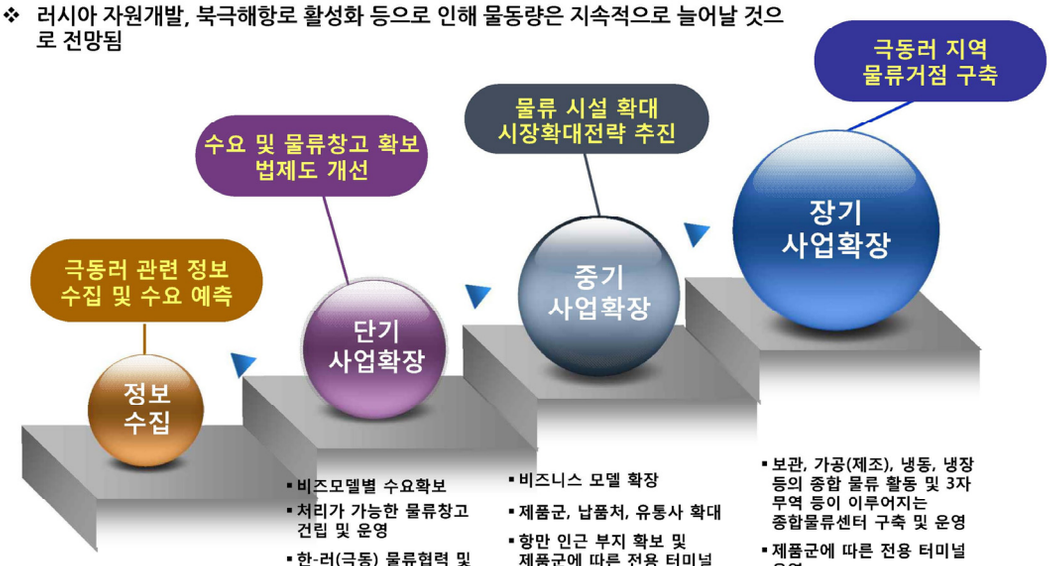
민간재원 활용 방안

- **(민간은행권 활용)** 은행권 자금을 통해 극동러시아 물류인프라 사업 PF 등을 설립하여 투자 활성화 지원, 단, 보증기금이나 보험 등의 지원이 동시에 필요
- **(부동산 펀드(REITs) 활용)** 리츠를 활용하여 민간자본이 극동러시아 물류인프라에 선투자하고 물류기업들이 해당 시설을 후 운영하여 수익을 배당형태로 제공하는 방식으로 물류기업들의 초기 리스크 헷징에 유효

3. 사업 확장 가능성

❖ 러시아 경제가 안정화되고, 물류시설의 개발이 진행되면,

❖ 러시아 자원개발, 북극해항로 활성화 등으로 인해 물동량은 지속적으로 늘어날 것으로 전망됨



4. 정부지원 사항

Part Ⅳ. 추진방안

해운·항만·물류분야 기업진출 관련 지원 사항	▪ 현지 투자 관련 법률서비스 지원 ▪ 현지 진출 컨설팅 서비스 지원 ▪ 현지 파트너 매칭 지원	▪ 다양한 기업간 협력을 통한 동반진출 지원 ▪ 투자의 안전성 지원 ▪ 한러 정부간 협력 강화를 통한 진출 지원
러시아 특구제도와 연계한 물류거점 활용 관련 지원 사항	▪ 특구내 Biz모델 연계 물류거점 건설 지원 ▪ 공공투자와 연계한 물류거점 특구진출 ▪ 물류거점 활성화를 위한 특구제도 개선	▪ 특구제도와 연계한 공동물류센터 시범사업 추진
수출세, 관세 등 비즈니스 모델 활용 관련 지원사항	▪ 한·러 사회보장협정 체결 추진 ▪ 한·러 FTA 체결 고려	▪ 러시아의 WTO 양허안 이행 모니터링 및 촉구 제안 ▪ 우리나라에 대한 일반특혜관세제도(GSP) 유지 노력 ▪ 특구 내 입주한 한국기업들의 편의 및 우대 확대 협의
해운, 항만, 도로, 철도 및 복합 운송 등 물류부문 지원사항	▪ 전용터미널 건설 ▪ 대량화물 및 복합 운송을 위해 항만과 연계 운송 인프라 구축 ▪ 신규 물류루트 발굴	
세관절차, 세관양식, 세관통계 등 통관부문 지원 사항	▪ 한·러 사회보장협정 체결 추진 ▪ 세관서류의 국제적 양식 통용	
한·러간 기존·신규 대화를 통한 주요 사안별 한·러 협력 사항	▪ 정부간 대화 채널 ▪ 민간 대화 채널 ▪ 정부 · 민간 채널("1.5트랙")	

- 26 -

감사합니다!

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

2세션

캄보디아 항만공사 기업공개(IPO) 사업

한 경 태
유안타증권 캄보디아법인장

Yuanta Securities Cambodia Plc

Strictly Private & Confidential

COMPANY REPORT

Initial Public Offering of Phnom Penh Autonomous Port

July 2015

Yuanta Securities Cambodia Plc

Disclaimers
This report has been prepared for informational purposes only. The information and data contained in this report have been obtained from sources we consider reliable; however, we make no representation that the information provided in this report is accurate or complete, and it should not be relied on as such. The recipient of this report should use his/her independent judgment regarding the sale or purchase of any securities or financial instruments mentioned herein. We disclaim any liability whatsoever for any direct or consequential loss arising from any use of this report or its contents. It is copyrighted material and may not be reproduced, transmitted, quoted, or distributed in any manner without the prior written consent of Yuanta Securities Cambodia Plc. .

Table of Contents

I.	Executive summary	3
II.	Overview of Cambodia	6
III.	Investment merits	8
	A. Exclusive port operating license	9
	B. Solid growth	9
	C. Strategic location	10
	D. Potential drivers of growth	12
	E. Attractive dividend policy	16
IV.	Company overview	17
	A. Company profile	18
	B. Company business	19
V.	Financials	25
VI.	Use of proceeds	30
VII.	Appendix	32

Yuanta Securities Cambodia Plc

I. Executive summary

Phnom Penh Autonomous Port

The exclusive license for river port operations with unlimited duration

Exclusive licensed river port operator

- **PPAP** is the **largest river port operator** and the second largest container port in Cambodia
- In 2009, the Government awarded PPAP an **exclusive license** for river port operations with **unlimited duration**
- Currently, the SOE operates **4 ports** at different provinces along all rivers of Cambodia
- These ports include **the New Container Terminal (LM17)** in Kandal province, **Tonle Bet Port (UM2)** in Kampong Cham province, and the **Multi-purpose Terminal (TS3)** and the **Passenger Terminal (TS1)** in Phnom Penh

Resilient and fast growing port

- Between 2003 and 2014, the **market share** of PPAP in the inland waterway transport of containerized cargo increased from 4% to **30%**; the volume of container throughput rose almost by **20x** (or 30% CAGR) from 7,630 TEUs to 133,666 TEUs.
- The volume of bulk cargoes has also grown strongly between 2010 and 2014 at a **CAGR of 43%**; from 65,096 to 269,868 tons.
- Due to global economic crisis, PPAP dropped its container volume for the first time by 9% in 2009. However, PPAP quickly recovered, its container volume surged by **44%** in 2010.
- Since the recession, PPAP has managed to **double** its pre-recession container volume within three years.

Continued expansion

- **Expansion of the New Container Terminal (LM17)**: The plan will involve doubling of the container handling capacity (Phase II) and the development of a new general terminal cargo terminal
- **Redevelopment of Tonle Bet Port (UM2) in Kampong Cham Province**: Kampong Cham Province is one of the Country's leading rubber, cassava and rice growing region. PPAP expects to reap sizeable benefit, as these agricultural products are the country's leading exported commodities.
- **Special Economic Zone**: The results of its plans to set up a Special Economic Zone and an inland container depot will become another drivers of growth for the Company.
- **Tourism-related business**: The Company plans to further develop its tourism-related business such as river cruises and other leisure activities on the Multipurpose Terminal (TS3) to serve the growing number of tourists.

Phnom Penh Autonomous Port

Attractive dividend and strong performance

Preferential dividend policy

- **Fundamentally different** from the ordinary cash and stock dividends: The Government, the majority shareholder of PPAP, commits itself to guaranteeing 5% dividend yield on the IPO price for the next five years
- Under the policy, the Company will decide to distribute dividends in either cash or stock.
- **Greater comfort and confidence**: The policy is expected to provide greater comfort and confidence to the potential investors of PPAP.
- **Price support mechanism**: The dividend policy is expected to function to support the price of PPAP shares on the secondary market. Due to the 5% guaranteed preferential dividends on the IPO price, the decrease in the price of PPAP shares will lead to the increase in the dividend yield.

Top-line growth

- The **total revenue doubled** over the last four years; rising at a four-year average growth of 19.8% from $6.16 mn in 2010 to $12.61mn in 2014.
- The top-line growth is mainly driven by the **stevedoring charges**, **lift-on / lift-off fees** and **port services** (such as docking and pilotage).
- Together, they accounted for **91%** of the Company's **revenue** in 2014.

Bottom-line growth

- In 2014, PPAP's **net profit** surged **158% YoY** to $1.87mn with a net profit margin of 14.8%, as Selling, General and Administrative Expenses (SG&A) and interest expense declined 2.2% and 3.8% YOY respectively.
- Of the Company's 2014 revenue, both expenses accounted for 33.5% and 10.2%.

Yuanta Securities Cambodia Plc

II. Overview of Cambodia

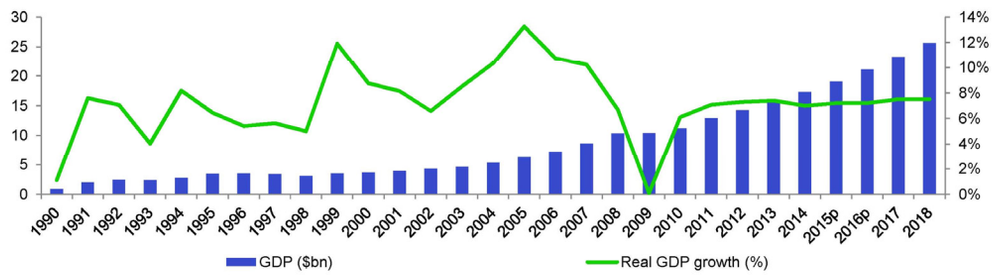
Overview of Cambodia

Cambodia at a glance

- **Location**: Southeast Asia; between Thailand, Vietnam, and Laos
- **Population**: 15.1mn (2014); annual growth rate of 1.63%
- **Capital and its population**: Phnom Penh, 1.68mn (2014)
- **Government type**: Multi-party democracy under a constitutional monarchy
- **Chief of State**: King Norodom SIHAMONI (since October 2004)
- **Head of Government**: Prime Minister HUN SEN
- **GDP (current $)**: 15.2bn (2013)
- **GDP per capita (current $)**: 1006.84 (2013)
- **Foreign Direct Investment**: $1.81bn, 12% of GDP (2013)

Overview of key industries

- **Garment**: Garment exports has contributed a third of Cambodian GDP for the past 5 years. In 2014, the export value was $5.14bn.
- **Tourism**: Receipts from international tourist arrivals have represented 16% of Cambodian GDP for the past 5 years. In 2014, the revenue from international tourist receipts was $2.74bn.
- **Construction**: In 2014, the value of construction projects approved by the Government reached $2.5bn compared to $0.8bn in 2010.
- **Agriculture**: In 2013, the agriculture sector contributed 33.5% of Cambodian GDP. Rice, rubber and cassava are Cambodia's leading export commodities.



Source: IMF, Yuanta Research

Yuanta Securities Cambodia Plc 7

Yuanta Securities Cambodia Plc

III. Investment merits

Exclusive port operating license and solid growth

Exclusive port operating license

- **No competition**
  - PPAP has no competition over the river port business in Cambodia as it is the only river port operator in the country
  - Awarded an exclusive river port operating license from the Government in January 2009 for unlimited duration within the given service territory
  - The given service territory extends from Phnom Penh to:
    - NeakLeurng at Lower-Mekong River (56km)
    - Tonle Bet at Upper-Mekong River (105km)
    - Tonle Sap (7km)

- **Port Authority**
  - The exclusive license also allows PPAP to act as a port authority to regulate and oversee other private terminals that operate within its service territory.

Solid growth

- **Fast growing port**
  - Over the last decade, the volume of container throughputs has grown almost 20x (or 30% CAGR) from 7,630 TEUs to 133,666 TEUs (2003-2014); its market share in the inland waterway transport of containerized cargo has expanded rapidly, rising from 4% in 2003 to 30% in 2014.
  - PPAP's container traffic doubled over the last five years, increasing at a CAGR of 21% from 62,256 TEUs in 2010 to 133,666 TEUs in 2014. The growth was mainly due to the strong economic growth in Cambodia (around 7% during the period).
  - The opening of Cai Mep International Terminal (CMIT) in Vietnam in 2009 paved the way for PPAP to attract more cargo shipments as it provides a much shorter route to the deep seaport of CMIT. CMIT allows direct access to hub ports in Asia, the Americas and Europe

- **Highly resilient business**
  - Containerized cargo volume surging 44% in 2010 after experiencing a record decline of 9% in 2009, due to the economic slowdown in Cambodia (only 0.1% growth).
  - Since the recession, PPAP doubled its pre-recession container volume within three years, increasing it from 47,507 TEUs in 2008 to 95,333 TEUs in 2012.

Strategic location

Strategic location

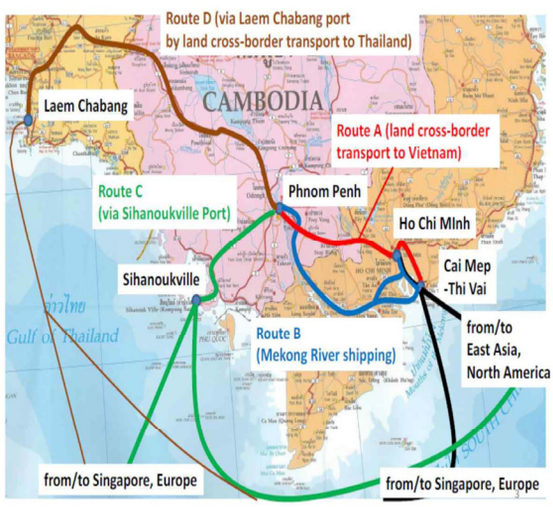
1 Proximity to production and consumption hub

- The New Container Terminal (LM17), the largest container terminal of PPAP, is located approx. 25km away from Cambodia's major production and consumption hub, Phnom Penh
- According to the 2011 Economic Census of Cambodia, the annual sale and consumption in Phnom Penh represented 55.4% and 57.4% of the country's annual sale ($13bn) and expense ($11bn) respectively.

2 Connection to international deep ports to Vietnam

- The LM17is located in Cambodia's major trade corridor (Central Cambodia–Mekong–Saigon Port–Cai Mep); this gateway provides direct connections to the Vietnamese deep-water facilities.
- The Cai Mep International Terminal (CMIT) has the minimum depth of 16.5meters, which is more than sufficient to accommodate large vessels.
- PPAP's container shipments through the Cambodian Lower-Mekong River are transshipped at the CMIT for final destination hub ports in Asia, the US and Europe.
- Currently, the shallow waterway of the Cambodian Lower Mekong River (approximately 4.5 meters deep in the dry season) is unable to accommodate large vessels from calling directly to the final destination hub ports.

4 routes of int'l trade to / from Phnom Penh



Strategic location

Continued

3 PPAP to become a hub for big vessels

- The Ministry of Public Works and Transportations (MPWT) has worked with the Japan International Cooperation Agency to conduct a feasibility study to improve waterways for larger-vessel trade between Phnom Penh and Cai Map in Vietnam.
- Cambodia's inland waterways have the capacity to accommodate vessels from Vietnam or any third countries such as China, Singapore, and Europe to Phnom Penh at potentially low costs.
- "We want PPAP to be a hub for big vessels in Cambodia," said the minister of MPWT during the 2nd seminar for connectivity enhancement of inland waterway transport and logistics between Cambodia and Vietnam on May 7, 2015.

4 Dredging program to improve waterways

- The Mekong River's waterway is Cambodia's main river gateway to the international seaports in Vietnam. The Government of Cambodia strongly supports dredging activities that help improve the waterway.
- Cambodia and Vietnam cooperated on dredging some waterways of the Mekong River in both countries in 2009. The cooperation was an effort to accommodate cargo vessels with capacity of 5,000DWTfrom the Mekong River to South China Sea. Before the dredging, the Mekong routes could support between 3,000DWT at low tide and 4,000DWT at high tide.
- In April 2015, the Ministry of Mines and Energy called for a public bidding for dredging in four lots along the Mekong River in order to restore and deepen the waterway.
- PPAP was awarded a two-year license for dredging in two locations with the total area of 237 hectares in Kandal and Kampong Cham provinces. The dredging licenses for the other two lots were awarded to other sand-dredging companies. PPAP is expected to generate additional income from selling the sand from dredging.

Potential drivers of growth

Expansion and new developments

- **PPAP foresees both short and long-term growth in demands for the container and general cargo shipments.**
- **In order to capture the benefits of such growth, PPAP is planning to implement a number of expansions and new product develop ment projects as highlighted below**

Increase capacity and develop general cargo terminal

- ► Starting October 2015, PPAP plans to increase its container handling capacity (Phase II) and develop a new general cargo terminal on reserved plots of land of the New Container Terminal (LM17).
- ► These two developments are expected to be completed in four and two years respectively; will double container handling capacity of the LM17 from the current 150,000 TEUs to 300,000 TEUs, but also allow the LM17 to serve as both container and general cargo terminals.

Tonle Bet Port as Agriculture Consolidation Hub

- ► PPAP is also planning to redevelop its existing Tonle Bet Port (UM2) in Kampong Cham province, as an agriculture consolidation center. The development project is expected to take two years to complete
- ► Kampong Cham province is one of the country's major rubber, cassava and rice growing region and PPAP sees an untapped potential for these commodities to be handled at its port.
- ► Currently, its port is unable to fully capture this potential due to its undeveloped infrastructure. Rubber, cassava and rice are not only the country's leading crops, but also the country's major exported commodities.

Special Economic Zone and Inland Container Depot

- ► Finished a feasibility study for the development of a special economic zone; located 4km away from the New Container Terminal (LM17)
- ► SEZ will be developed in several phases on a total land area of 1,000ha, of which 143ha will be used for the first development. It is estimated that this SEZ will contribute about 10% of PPAP's total container cargo volume. PPAP also plans to develop an inland container depot in its planned SEZ to serve as the main logistics center.

Develop tourism-related business

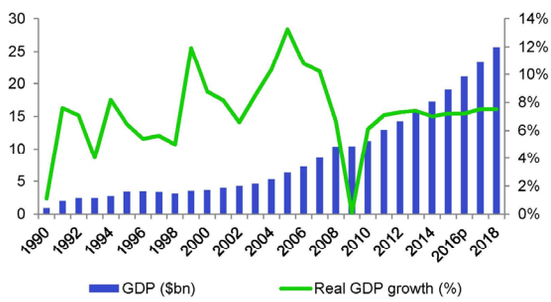
- ► As the number of both domestic and international tourists grows, PPAP may consider further developing its tourism-related business
- ► These may include river cruises, passenger boats and other leisure activities at the Multipurpose Terminal (TS3) and other domestic ports.

Potential drivers of growth

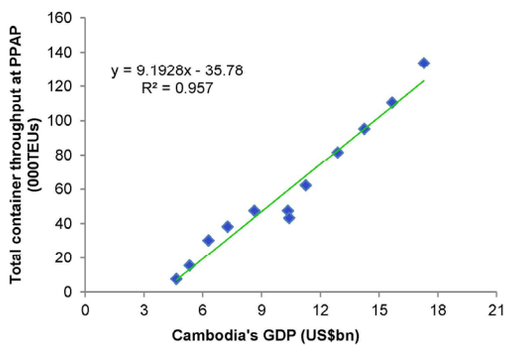
Strong economic growth

- According to the International Monetary Fund, Cambodia's GDP is projected to grow at an average of 7.4% over 2015 and 2018, compared to 6.9% over 2011 and 2014. During 2011 and 2014, the volume of container throughputs at PPAP grew strongly at 21.2%.
- By applying regression of container throughputs of PPAP against the GDP, one can observe a high correlation. The result shows that 96% of the container cargo volume of PPAP is correlated with the GDP. Given the projected GDP growth for the next three years, the Company's container cargo volume is expected to continue its growth accordingly.

Trend of Cambodia's GDP



Container throughput against GDP (2003-2014)



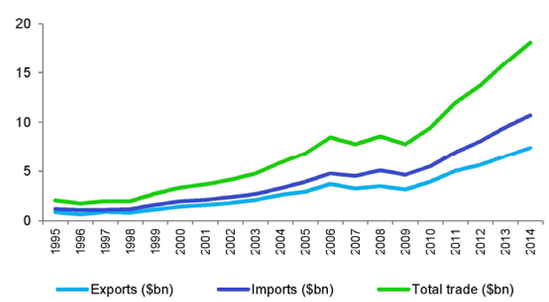
Source: IMF, Yuanta Research

Potential drivers of growth

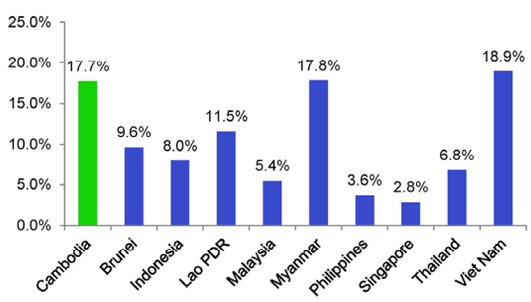
Highest trade growth in ASEAN

- Cambodia's total trade grew strongly at a CAGR of 19.3% over 2010 and2013, the highest growth rate among its ASEAN peers.
- The country's total trade came to $18.1bn in 2014 (+13%), of which exports and imports rose by 17.9% to $7.7bn and 9.6% to $10.4bn respectively.
- ASEAN is Cambodia's major trade partner, representing 22.3% of Cambodia's total trade in 2013 with the total trade growing at a CAGR of 20% over 2010 and 2013; ASEAN is followed by the US (17.9%, +17.5%), China (17.8%, 37.9%) and the EU (15%, 36.9%).

Trend of trade in Cambodia



Trade growth in ASEAN (CAGR, 2010-2013)



Source: ADB, Yuanta Research

Source: ADB, MOC (2014), Yuanta Research

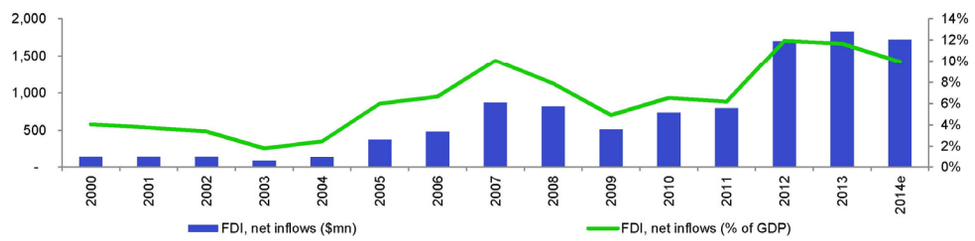
Potential drivers of growth

Benefits from lower-end manufacturing in ASEAN

Lower-end manufacturing in ASEAN

- According to a report titled "Understanding ASEAN: The manufacturing opportunity," released on October 2014 by McKinsey & Company, China, the world's largest manufacturing hub, is transitioning from a manufacturing to service based economy.
- Coupled with rising labor costs and aging population, more manufacturing companies are moving away from China to ASEAN, where they can find abundant young dynamic workforce and relatively lower labor costs as well as the growing domestic demand.
- Therefore, it is believed that ASEAN will take China's place as the world's leading manufacturing hub in the next decade and a half. According to the report, Cambodia, Laos and Myanmar are likely to become subordinate low-end manufacturing hubs producing electrical, electronic and auto components for China and some richer ASEAN nations like Malaysia and Thailand.
- For instance, Japanese auto components maker, Denso, moved to Cambodia and set up a factory in 2013 mainly due to rising labor costs in other parts of ASEAN. The move is part of the company's bigger strategy to expand its market in ASEAN.

Trend of FDI in Cambodia



Source: World Bank

Attractive dividend policy

Fundamental difference

- The preferential dividend policy is fundamentally different from the ordinary cash and stock dividends:
  - The Government, the majority shareholder of PPAP, guarantees 5% dividend yield on the IPO price for the next 5 years
  - The guaranteed benefits will be only available for the public investors
  - The Company will decide to distribute dividends in either cash or stock dividend

Benefits

- The commitment by the Government to guarantee of 5% dividend yield is expected to increase comfort and confidence in PPAP's stocks among the potential investors
- The preferential dividend policy is also expected to function to support the price of PPAP shares on the secondary market
  - Due to the 5% guaranteed preferential dividends on the IPO price, the decrease in the price of PPAP shares will lead to the increase in the dividend yield
  - Such mechanism is expected not only to increase the liquidity of PPAP shares but also support its share price on the secondary market.
  - Whether the price of PPAP shares decrease or increase, the preferential dividend policy will help to minimize the losses and increase benefits for the investors.

Yuanta Securities Cambodia Plc

IV. Company overview

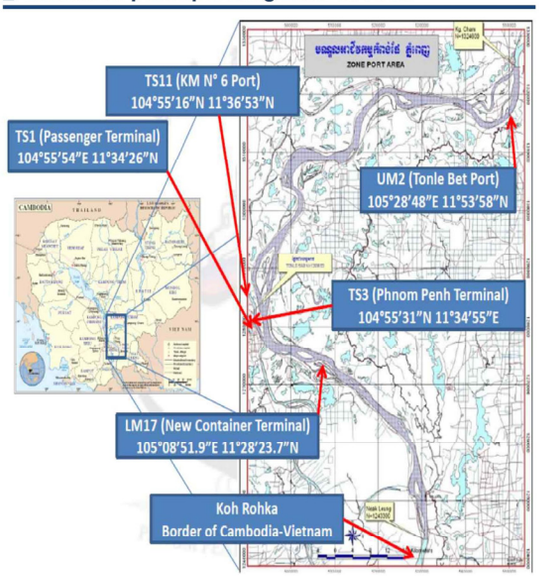
Company overview

Company profile

Phnom Penh Autonomous Port

- Established in July 1998 as a public enterprise, PPAP is the largest river port operator and the second largest international container terminal port in Cambodia.
- In January 2009, the Government awarded PPAP the exclusive river port operating license within the given service territory.
  Its exclusive business coverage extends from Phnom Penh to:
  1) Neak Leurng at Lower-Mekong River (56km)
  2) Tonle Bet at Upper-Mekong River (105km)
  3) Tonle Sap (7km)
- PPAP was granted with the authority to regulate and oversee other private terminals (such as petroleum, gas terminals and other cargo terminals) within its commercial zone.
- Currently, PPAP operates its four ports and has 15 privately owned terminals under its authority. These private terminals are also required to pay fees such as port due and stevedore.
  - These private terminals have been operating in the PPAP's port operating zone prior to PPAP's acquisition of the exclusive license.
- Under the guardianship of 2 government ministries: the Ministry of Public Works and Transport; and the Ministry of Economy and Finance. PPAP's BOD consists of seven members and five are from different government representatives: the Ministry of Public Works and Transport; the Ministry of Economy and Finance; the Council of Ministers; and Phnom Penh Capital Hall.

Exclusive port operating zone of PPAP



Company overview

Company business

Four ports under operation

- PPAP operates four ports at different locations along all rivers in Cambodia: the New Container Terminal (LM17) along the Lower Mekong River in Kandal province, Tonle Bet Port (UM2) along the Upper Mekong River in Kampong Cham province, as well as the Multipurpose Terminal (TS3) and the Passenger Terminal (TS1) along the Tonle Sap River in Phnom Penh.
- Among the four ports, the New Container Terminal (LM17) is the largest port and has been used as the main container terminal since January 2013.
    - In its first development phase, the LM17 terminal is able to support an annual capacity of 150,000 TEUs while utilizing only 1/3 of the total available land area of 30ha.
- Prior to the operation of the New Container Terminal (LM17), the Multipurpose Terminal (TS3) was the main port for both general and container cargoes.
    - TS3 has served as the main port for only general cargoes since 2013.

PPAP's operating ports

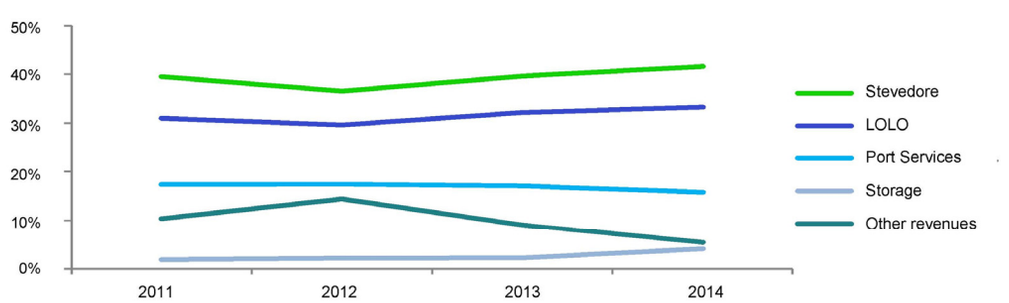


Company business

Main sources of revenue

- **The main sources of revenue for PPAP are stevedoring, lift-on/lift-off (LOLO) and related port services. In 2014, they accounted for 42%, 33% and 16% respectively of the company's total revenue.**
- **Over 2011 and 2014, the revenue from stevedore service grew at a three-year CAGR of 17%, LOLO service 18% and related port services (such as docking, channel due and pilotage) 11%.**
- **The Company's storage service accounted for 4% of the total revenue in 2014, with a three-year CAGR of 50% while other revenues accounted for the remaining 5%.**

Breakdown of PPAP's revenue

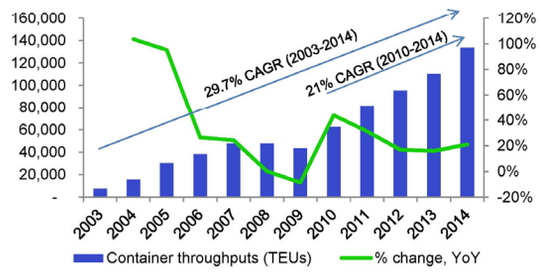


Company business

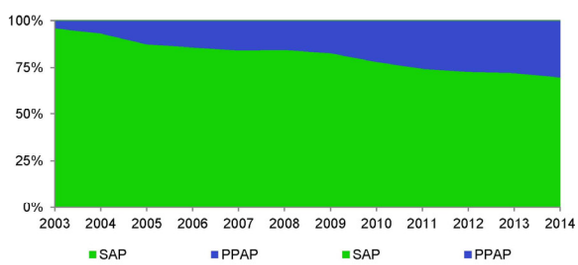
Rising traffic volume

- **PPAP is a fast growing port and has significantly grown its market share in the waterway transport of containerized cargo over the last decade, from a low base of just 4% in 2003 to 30% in 2014.**
- **Over the same period, its volume of container throughputs increased almost twentyfold from 7,630 TEUs to 133,666TEUs. Over the past five years, its container cargo volume grew strongly at a four-year CAGR of 21% from 62,256 TEUs in 2010 to 133,666 TEUs in 2014.**
- **Moreover, PPAP has managed to recover quickly with a surge of 44% in its container cargo business in 2010 after experiencing a record decline of 9% in 2009. On the other hand, the volume of bulk cargoes grew at a four-year CAGR of 43% from 65,096 tonnes in 2010 to 269,868 tonnes in 2014.**

Trend of container throughputs at PPAP



Market share of container throughputs



* Note: The market share is based on the total volume of container throughputs at Cambodia's biggest two international container terminal ports: Sihanoukville Autonomous Port and PPAP

Source: PPAP, SAP, Yuanta Research

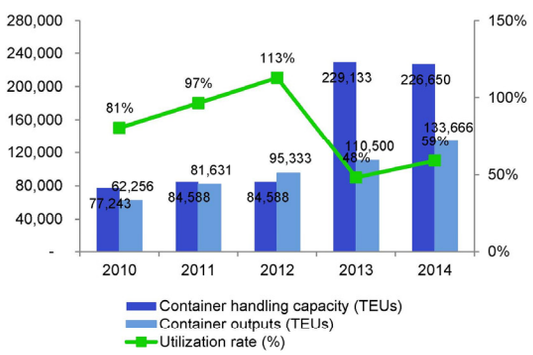
Company business

Utilization rate and need for expansion

Utilization rate

- The utilization rate for the container cargoes almost hit a peak first in 2010 at 81%. The rate grew further to 97% in 2011 and a surprising 113% in 2012.
- This over-capacity was because the New Container Terminal (LM17) began handling some of the container cargoes before the official start date as the Multipurpose Terminal(TS3) was facing an issue of container traffic congestion as a result of rising container volume and limited handling capacity.
- However, the volume of container throughputs grew strongly at a two-year CAGR of 18% over 2012 and 2014 while the utilization rate dropped to 48% in 2013 and 59% in 2014. This was due to the New Container Terminal (LM17)'s additional container handling capacity of 150,000 TEUs. In 2014, the total capacity was 226,650 TEUs.
- In spite of the declining utilization rate, the current capacity will be able to accommodate the continued growth of the container cargo shipments for the near future.
- Eventually, PPAP will need to expand in order to capture the container traffic if the container volume continues to grow as strong as it did over the past three years (2012~2014) at an average growth of 18%.

PPAP's operating ports



Source: PPAP

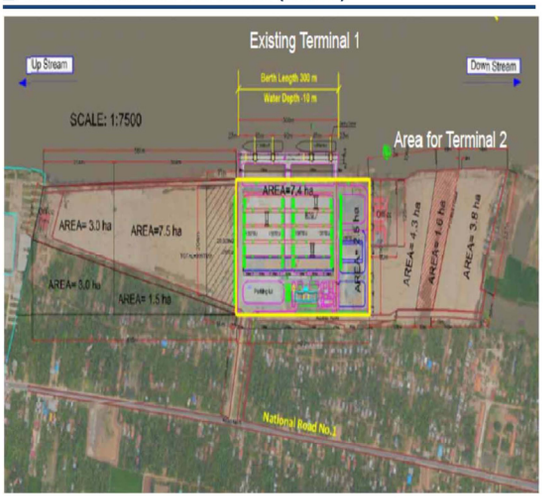
Company business

Expanding capacity to accommodate growth

Expansion plan

- In preparation for the continued growth in demands for the container and general cargoes, PPAP is planning to expand its container handling capacity and develop a new general cargo terminal.
- They are both expected to begin their construction in October 2015 on the reserved plots of land inside the New Container Terminal (LM17). The expansion(second phase) on a 4.5ha land area is expected to take four years to compete. When completed, it will double the LM17's container terminal capacity from 150,000 TEUs to 300,000 TEUs.
- The Company is also planning to invest in the new general cargo terminal at the LM17. The general cargo terminal on a 4.5ha land area will take approximately two years to complete.
- PPAP plans to redevelop its Tonle Bet Port (UM2) as an agriculture consolidation center in Kampong Cham province, which is the home of the country's major rubber and cassava growers.
- The untapped opportunities of handling these commodities at PPAP are viable. However, its port is currently unable to fully capture this potential due to its undeveloped infrastructure. This development project is expected to take two years to complete.
- These three development projects will be financed by either the proceeds from the IPO, debt financing from a bank or self-financing.

New Container Terminal (LM17)



Source: PPAP

Company business

Other untapped potential incomes

Potential incomes

- There are a number of other viable business developments with great potentials. Among them, PPAP has planned to develop a special economic zone, an inland container depot and tourism-related business.
- In mid-2013, PPAP had finished a feasibility study for the development of a special economic zone (SEZ), which was also approved by the Government.
  - Located only 4km away from the New Container Terminal (LM17), this SEZ will be developed in several phases on a total land area of 1,000ha.
  - The first development is expected to utilize 143ha. According to the study, this SEZ will contribute about 10% of PPAP's total container cargo volume.
- Moreover, PPAP plans to develop an inland container depot in its planned SEZ to serve as the main logistics center, and the tourism-related business including river cruises, passenger boats and other leisure activities at the Multipurpose Terminal (TS3) and other domestic ports.

The planned Special Economic Zone (SEZ)



Source: PPAP

Yuanta Securities Cambodia Plc

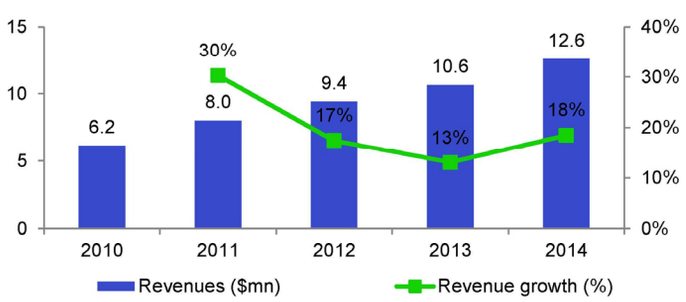
V. Financials

Financials

Top-line growth

- PPAP's total revenue increased double over the last four years between 2014 and 2010, growing at an average of 19.8% from $6.16mn in 2010 to $12.61mn in 2014.
- This growth was mainly driven by stevedoring, LOLO and related port services (such as docking and pilotage), which together accounted for about 91% of the Company's revenue in 2014.

Trend in PPAP's revenues



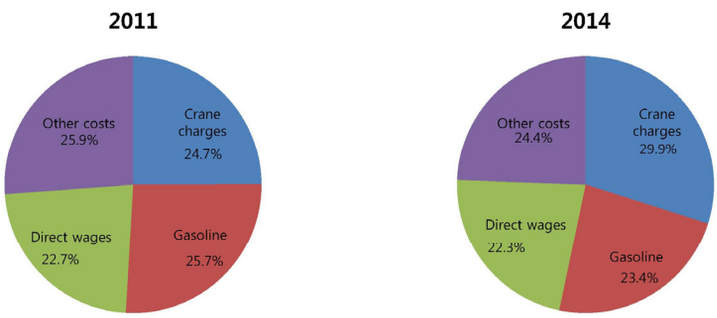
* Note: Unaudited data in 2010
Source: PPAP, Yuanta Research

Financials

Cost margin

- **The Company's cost margin was 29.3% in 2014, vs. 24.6% in 2013.**
- **The higher cost margin for 2014 was in part due to the increase in two costs: crane charge and gasoline. Cost of crane charge represented 8.8% of the Company's 2014 revenue, up from 6.8% in 2013, and gasoline cost 6.9%, up from 5.2%.**
- **On the other hand, direct wages account for the third most significant cost, which represented 6.5% of the Company's 2014 revenue. The direct labor cost margin was unchanged from 2013.**

Key cost components (% of costs)



* Note: Unaudited data in 2010
Source: PPAP, Yuanta Research

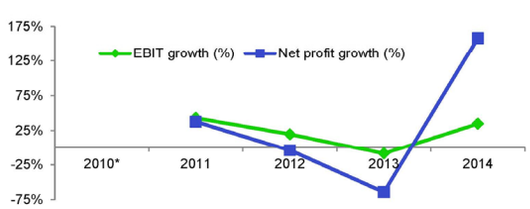
Financials

Earnings

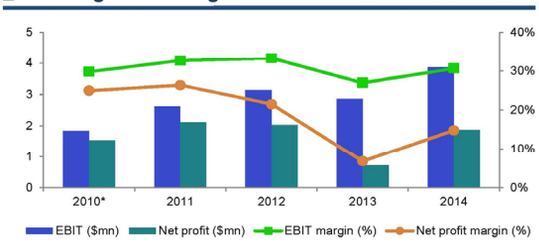
Earnings

- Net profit surged 158% YoY to $1.87mn in 2014, with a net profit margin of 14.8%, due to decreases in Selling, General and Administrative expenses (SG&A) and interest expense, which declined 2.2% and 3.8% YoY respectively. Both expenses accounted for 33.5% and 10.2% respectively of the company's 2014 revenue.
- In spite of a huge growth in net profit in 2014, net profit margin remained well below a three-year average of 24.3% over the period between 2010 and 2012, but well above that of 2013 (only 6.8%). The higher net profit margin between 2011 and 2012 was because the Company had not started paying additional interests on a new borrowing to be used to develop the New Container Terminal (LM17) Phase 1.
- EBIT can explain how interest expense effects the Company's bottom line. EBIT margin was at an average of 30.7% over the last five years from 2010 to 2014. In 2013, the Company started to com mit to additional debt. Coupled with a moderate revenue growth, its net profit dropped as much as 64.3% YoY, with the net margin falling to 6.8%.
- Furthermore, the fluctuation in net profits in the recent years (2013~2014) was partly due to the additional depreciation expense arising from the launch of New Container Terminal (LM17) in January 2013. However, the company's business fundamental has remained strong, with its total revenue increasing by 19.6% in 2014 and at an average of 19.8% between 2010 and 2014.

Earnings growth



Earnings and margin



Source: Unaudited data in 2010, PPAP

Financials

Financial statements

Balance Sheet					
FY ends Dec ($)	2010*	2011	2012	2013	2014
PPE	108.94	130.11	136.55	142.17	140.77
Investment properties	7.89	7.94	7.90	7.85	7.84
Other LT assets	0.14	0.11	2.79	0.00	0.00
Total non-current assets	**116.97**	**138.16**	**147.23**	**150.03**	**148.61**
Cash and bank balances	0.63	1.36	0.08	0.13	1.82
Trade and other receivables	1.83	2.30	2.05	2.27	1.34
Total current assets	**2.46**	**3.65**	**2.13**	**2.39**	**3.16**
Total assets	**119.43**	**141.82**	**149.36**	**152.42**	**151.77**
LT debts	0.52	17.29	27.53	28.98	28.98
Other LT liabilities	0.46	0.49	0.55	1.10	1.41
Total non-current liabilities	**0.97**	**17.79**	**28.08**	**30.08**	**30.39**
Trade payables	5.84	8.69	1.65	0.32	0.24
Other current liabilities	0.86	1.57	4.07	5.05	1.91
Total current liabilities	**6.70**	**10.25**	**5.72**	**5.37**	**2.14**
Total liabilities	**7.67**	**28.04**	**33.80**	**35.44**	**32.53**
Share capital	24.95	24.95	24.95	25.88	26.78
Reserves	83.71	83.86	84.08	84.29	84.36
Development fund	1.56	2.85	4.50	6.08	6.23
Retained Earnings	1.54	2.11	2.03	0.72	1.87
Total shareholders' equity	**111.76**	**113.78**	**115.56**	**116.97**	**119.24**
Total liabilities & equity	**119.43**	**141.82**	**149.36**	**152.42**	**151.77**

Income statement					
FY ends Dec ($)	2010*	2011	2012	2013	2014
Revenues	6.16	8.02	9.42	10.64	12.61
COGS	-2.58	-3.02	-3.90	-4.57	-5.31
Gross profit	3.57	5.00	5.51	6.07	7.30
Other income	1.41	0.88	1.59	1.11	0.79
Operating expenses	-3.15	-3.26	-3.97	-4.32	-4.22
EBIT	1.83	2.62	3.13	2.86	3.86
Finance costs	-0.11	-0.03	-0.38	-1.34	-1.29
PBT	1.72	2.59	2.76	1.53	2.57
Income tax expense	-0.18	-0.50	-0.77	-0.75	-0.65
Profit for the year	1.54	2.09	1.99	0.77	1.92
Re-measurements of defined benefit liability	0.00	0.02	0.04	-0.05	-0.05
Net profit	**1.54**	**2.11**	**2.03**	**0.72**	**1.87**

Key financial ratios	2010*	2011	2012	2013	2014
Gross margin (%)	58.0	62.3	58.5	57.0	57.9
EBIT (%)	29.8	32.7	33.3	26.9	30.6
Net margin (%)	24.9	26.3	21.5	6.8	14.8
Revenues (% YoY)	-	30.3	17.4	13.0	18.5
EBIT (% YoY)	-	43.0	19.6	-8.6	34.7
Net profit (% YoY)	-	37.5	-4.0	-64.3	157.9
ROE (%)	1.4	1.9	1.8	0.6	1.6
ROA (%)	1.3	1.5	1.4	0.5	1.2
Debt/equity (%)	6.9	24.6	29.2	30.3	27.3
Net debt/equity (%)	Net cash	14.0	23.8	24.7	22.8

* Note: Unaudited data in 2010
Source: PPAP, Yuanta Research

Yuanta Securities Cambodia Plc

VI. Use of Proceeds

Use of Proceeds

Proceeds from the IPO	▪ PPAP plans to use the proceeds from its Initial Public Offering to support the development of the New Container Terminal (LM17).

Yuanta Securities Cambodia Plc

VII. Appendix

New Container Terminal (LM17)



Source: PPAP

Multipurpose Terminal (TS3)



Source: PPAP

Passenger Terminal (TS1)



Source: PPAP

Tonle Bet Port (UM2)



Source: PPAP

Yuanta Securities Cambodia Plc

Disclaimer

This report has been prepared for informational purposes only. The information and data contained in this report have been obtained from sources we consider reliable; however, we make no representation that the information provided in this report is accurate or complete, and it should not be relied on as such. The recipient of this report should use his/her independent judgment regarding the sale or purchase of any securities or financial instruments mentioned herein. We disclaim any liability whatsoever for any direct or consequential loss arising from any use of this report or its contents. It is copyrighted material and may not be reproduced, transmitted, quoted, or distributed in any manner without the prior written consent of Yuanta Securities Cambodia Plc.

2세션

2015년 국제물류투자분석센터 지원사업

김 은 우
한국해양수산개발원 전문연구원

2015 국제물류투자분석센터 지원사업 소개



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1_KMI국제물류투자분석센터 소개

국내 물류기업의 글로벌 경쟁력 강화

기업의 해외투자 의사결정
국제물류투자분석센터

신규사업 발굴	정보 수집·분석·가공	해외네트워크 및 DB관리
물류사업 입찰, 물류 인프라시설 개발 계획 등	해외사업·기업·정책 정보, 법제도 조사, 신흥국가시장 트렌드 파악	해외 유관기관과 정보 연계, 정보 DB구축



2

2_주요 사업 개요

해외물류사업 설명회



매년 2회의 해외사업 투자설명회를 통해
2014년까지 31개국 56개 유망사업 정보 제공

국제물류위클리 발간



매주 약 2,100명의
해운·물류 등 관련 업계
관계자들에게
글로벌 물류시장
주요 이슈정보 제공
(총 289회 발송)

동향분석 리포트 발간



해외 물류 동향분석
리포트를 통해 28개국에
대한 물류사업 여건,
진출방안 등 분석보고서
14권 제공

컨설팅 서비스 제공



해외진출 투자·컨설팅 지원을 통해
기초 예비타당성조사에 준하는
컨설팅 서비스(총 24개 기업) 및
기초정보 상시 컨설팅
(총 53개 기업) 실시

현지시장 공동조사 수행



중건·중소 물류기업과의 해외 현지시장
공동조사를 통해 단기 조사 수행 및
자문 보고서 4회 제공('13부터 실시)

해운·물류 협의회 개최



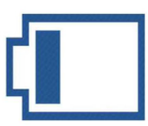
**기업들의 해외진출 현안 해결을 위한
해운·물류 협의회·포럼 개최 7회 ('11~'14)**

3

[주요 사업]

2_상시 컨설팅 및 현지시장 공동조사 지원

KMI
한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE
국제물류투자분석센터



❖ Level 1 : 해외진출·투자 상시 컨설팅 [연 5건 이상]
- 2~3개월 주기로 상시 수요조사(현지 시장정보·약식 예비타당성 등)
- 단기간·기초정보 컨설팅 지원(KMI 보유·축적 정보 활용)



❖ Level 2 : 해외 현지시장 공동조사 [연 3건]
- 수요제출 사업 중 정책 중요도가 높고 현장실사가 필요한 사업
- 현지 동행조사를 수반한 중기 컨설팅 지원

해양수산부
MINISTRY OF OCEANS AND FISHERIES



❖ Level 3 : 해외진출 타당성조사 지원 [연 6~7건]
- 해양수산부 보조금 지원사업 (연 1~2회 공모)
- 장기간·심층 조사가 필요한 사업

4

[주요 사업]

2_상시 컨설팅 및 현지시장 공동조사 지원



- 대상기업: 중소·중견 물류기업
  - 「물류정책기본법」에 의한 물류사업 영위 기업
- 지원일정 : 연중 수시 접수 및 발표
- 대상사업
  - 해외 물류시설의 개발·투자·운영 사업
  - 해외 화물운송 및 물류서비스 법인·지사·사무소 설립 사업
  - 상기 관련 M&A 및 기타 해외 물류사업으로 인정되는 사업
- 지원내용
  - (상시 컨설팅) 진출희망 지역 또는 추진하려는 해외 물류사업 관련 현지 시장정보 및 진출·투자 여건 등 기초정보에 대해 단기 컨설팅 지원
  - (현지시장 공동조사) 해외 물류사업 관련 기업의 의사결정을 위해 현장실사가 필요한 경우 KMI 연구진과 현지 공동조사를 수반한 중기 컨설팅 지원
- 2014년 지원사업
  - (상시 컨설팅) 중국 물류사업 증치세 영수증 관련 법률 해석
    스페인 자동차 부품 물류서비스시장 진출환경 조사
    몽골 자원물류 사업확장 관련 시장 조사
  - (현지시장 공동조사) 캄보디아 물류기업 신규 화주 발굴 지원
    칠레 식품 콜드체인 물류여건 조사

[주요 사업]

2_상시 컨설팅 및 현지시장 공동조사 지원

공고 및 접수 → 신청서 제출 → 사업 평가 및 선정 → 업무협의 및 사업추진 → 추진상황 점검 → 보고서 작성

정책적 중요도, 사업시급성, 난이도 등

별첨 1

해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서

업체 개요	기업명		업 종	
	대표자		종업원수	
	소재지			
	자본금		매출액 (전년도)	
	사업자 등록번호		설립일자	
자문요청 내용	국가/지역			
	관련 사업			
	문의사항			
신청자	부서		Tel	
	직위		Fax	
	성명		E-mail	

국제물류투자분석센터에 해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서를 제출합니다.

2015년 월 일

신청기업 :
대 표 자 : (인)

한국해양수산개발원장 귀하

별첨 2

해외 현지시장 공동조사 지원 신청서

업체 개요	기업명		업 종	
	대표자		종업원수	
	소재지			
	자본금		매출액 (전년도)	
	사업자 등록번호		설립일자	
조사대상 사업개요	사업명			
	국가/지역			
	※ 별첨 자료요청			
지원요청 내용	※ 필요시 별첨 자료로 제출가능			
신청자	부서		Tel	
	직위		Fax	
	성명		E-mail	
첨부서류 목 록	※ 공동조사 대상사업 주요내용 및 지원요청 내용 별첨작성			

국제물류투자분석센터에 해외 현지시장 공동조사 지원 신청서를 제출합니다.

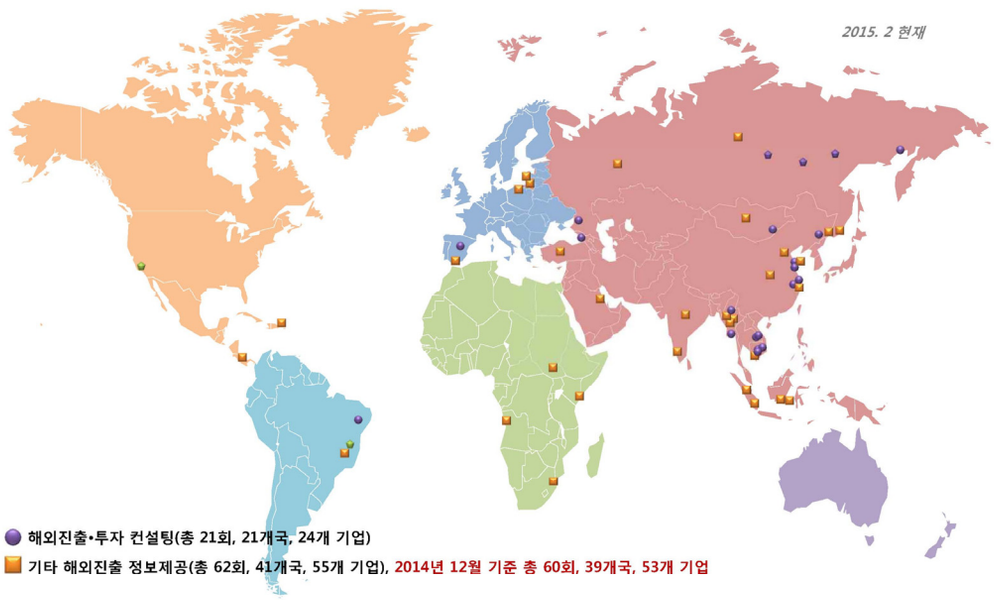
2015년 월 일

신청기업 :
대 표 자 : (인)

한국해양수산개발원장 귀하

[주요 사업]

2_상시 컨설팅 및 현지시장 공동조사 지원



● 해외진출•투자 컨설팅(총 21회, 21개국, 24개 기업)

■ 기타 해외진출 정보제공(총 62회, 41개국, 55개 기업), 2014년 12월 기준 총 60회, 39개국, 53개 기업

[주요 사업]

3_KMI국제물류위클리 발간



- 발간일정 : 주1회(기사 6개), 월1회(글로벌 물류이슈 발간)
- 발간내용 : 항만개발, 내륙물류시설 개발, 항만배후단지 개발계획 등 세계 물류관련 신규 프로젝트, 세계적인 물류기업들의 최신 동향, 관심 국가 및 지역의 신규 법제도 소개

  발굴된 신규사업과 국제물류의 최신정보 수록

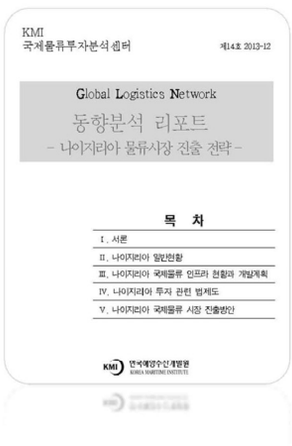
  신규사업은 국내 해운·물류기업이 진출 가능한 사업으로 물류시설 개발계획과 신규 물류사업의 개요, 참여방법 등 포함

  국제물류의 최신정보는 진출 대상 사업에 대한 정보를 제공하는 한편 물류관련 국제동향을 포함
- 발간현황 : 총 53회 발간(2014년)

8

[주요 사업]

4_동향분석 리포트 발간


KMI
국제물류투자분석센터
제14호 2013-12

Global Logistics Network
동향분석 리포트
- 나이지리아 물류시장 진출 전략 -

목 차

Ⅰ. 서론
Ⅱ. 나이지리아 일반현황
Ⅲ. 나이지리아 국제물류 인프라 현황과 개발계획
Ⅳ. 나이지리아 투자 관련 법제도
Ⅴ. 나이지리아 국제물류 시장 진출방안

- **발간일정 : 연 2회**
- **발간내용 :동남아, 중남미 등 국가의 물류동향 및 전망과 함께 물류시설 현황, 주요 진출 물류기업 및 물류 비즈니스 모델 등에 대한 정보를 제공**
  대상국가 선정은 국가 경제 발전 속도에 비해 상대적으로 물류시설이 열악한 (Niche Market) 지역을 대상으로 함

9

[주요 사업]

5_해외물류사업 설명회 개최



| 2015년 1차 (9회) | 15.7.3(금), 13:30-17:30 대한상공회의소 중회의실
| 2015년 2차 (10회) | 15.11~12월 중, 13:30-17:30 대한상공회의소 중회의실

10

[주요 사업]

5_해외물류사업 설명회 개최



- 제7회(2014년 1차) 해외물류사업 설명회
- 일자 : 2014년 7월 5일 13:30~17:50
- 장소 : 대한상공회의소 중회의실A
- 주최 : 해양수산부
- 주관 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석센터
- 내용 : 브라질 Petrocity 오일가스 복합단지 항만 개발 운영사업, 브라질 수아페항 터미널 개발 운영 사업 등
- 참석자 : 62개 업체 104여명
  (해양수산부) 해운정책과, 항만투자협력과 각 과장 및 담당 등
  (한국해양수산개발원) 원장, 해운물류본부장, 국제물류연구실장 등
  (발표자) PetroCity, 훈춘포스코현대국제물류유한공사, 대영엔지니어링 등

11

[주요 사업]

6_물류기업 실무자 교육

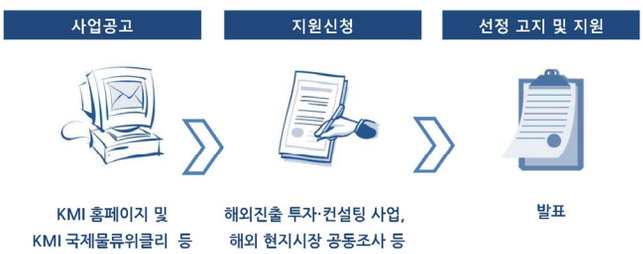


- E-learning 활용 (Break 벌크·프로젝트·중량화물 관련) 해외전문가 초청 교육 워크샵
- 일자 : 2014년 11월 3일~4일, 09:00~18:00
- 장소 : 전경련회관 타워 3층
- 주관 : 한국해양수산개발원, 한국국제물류협회
- 후원 : 글로벌 물류기업 CEO 포럼
- 내용 : 해외전문가 초청
  (Arun Ukamanal, Teledata Marine Solutions Ltd)
  Break 벌크, 프로젝트화물, 중량화물 실무능력 향상 방안 교육
- 성과 : 물류기업 실무자 63여명 교육 및 인증서 발급

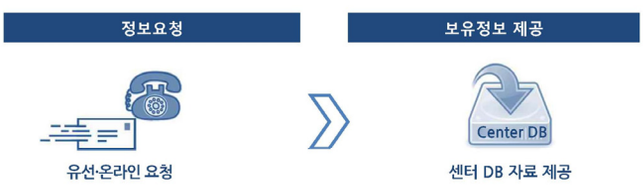
12

7_정보 및 컨설팅 지원 제공 프로세스

해외 진출·투자 컨설팅,
현지시장조사 지원 요청
[1개월~2개월]



보유정보 요청
[1일~7일]



13

감사합니다

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

부록 1

해외진출 컨설팅 및 해외시장 조사 지원 안내

< 중소 · 중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집 >

□ 한국해양수산개발원(KMI) 국제물류투자분석센터에서는 **중소 · 중견 물류기업을 대상으로** 다음과 같이 **해외진출 상시 컨설팅**과 **해외 현지시장 공동조사** 서비스를 제공하고자 하오니, 관심 있는 기업들의 많은 참여를 부탁드립니다.

□ 대상기업

ㅇ 「물류정책기본법」에 의한 물류사업을 영위하는 중소 · 중견기업
- 주된 사무소가 해외에 소재하는 경우 대한민국 국민의 지분이 50% 이상인 기업 포함

※ 중소 · 중견기업 : 「중소기업기본법」 및 「중견기업 성장촉진 및 경쟁력 강화에 관한 특별법」 적용 대상기업

□ 대상사업

ㅇ 해외 물류시설(물류단지 · 센터 · 창고, 항만 · 복합물류 터미널 등)의 개발·투자·운영 사업
ㅇ 해외 화물운송 및 물류서비스 시장 진출을 위한 법인 · 지사 · 사무소 설립 사업
ㅇ 상기 관련 M&A 및 기타 해외 물류사업으로 인정되는 사업

□ 지원내용

1. 해외진출 상시 컨설팅

ㅇ 진출희망 지역 또는 추진하려는 해외 물류사업과 관련한 현지 시장정보 및 진출 · 투자 여건 등 기초정보에 대해 단기 컨설팅 지원
- 현지 경제 · 무역 · 인프라 · 물동량 현황, 투자 관련 법 · 제도 등에 관해 기업이 문의 시, KMI가 보유하거나 입수 가능한 정보의 범위 내에서 해당 문의사항 관련 정보 제공

ㅇ 컨설팅 결과물은 문서 형태로 제공

2. 해외 현지시장 공동조사

ㅇ 해외 물류사업과 관련한 기업의 의사결정을 위해 현장실사가 필요한 경우, 현지 공동조사(KMI 연구진과 물류기업 임직원이 동반)를 수반한 중기 컨설팅 지원
- 필요시 해외투자 유관기관 및 현지 유관기업 관계자와의 상담 주선

※ 현지 공동조사에 수반되는 출장비 등은 KMI와 해당기업이 각자 부담

ㅇ 조사 종료 후 공동조사 보고서 제공

□ 지원사업별 신청방법

1. 해외진출 상시 컨설팅

ㅇ 신청기간 : 연중 상시 신청

ㅇ 신청방법 : '해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서'(별첨 1)를 작성하여 이메일로 신청

2. 해외 현지시장 공동조사

ㅇ 신청기간 : 연중 상시 신청

ㅇ 신청방법 : '해외 현지시장 공동조사 지원 신청서'(별첨 2)를 작성하여 이메일로 신청

※ 담당자 : 김은우 전문연구원(hisgrace@kmi.re.kr), 손보라 연구원(bora62@kmi.re.kr)

□ 신청서 평가 및 기타

ㅇ 선정기준

- 해당 사업의 실현 가능성 · 시급성 · 난이도, 정책적 중요도, 관련 정보에 대한 접근 · 확보 가능성 등을 고려하여 지원 취지에 적합한 사업을 선정 · 지원

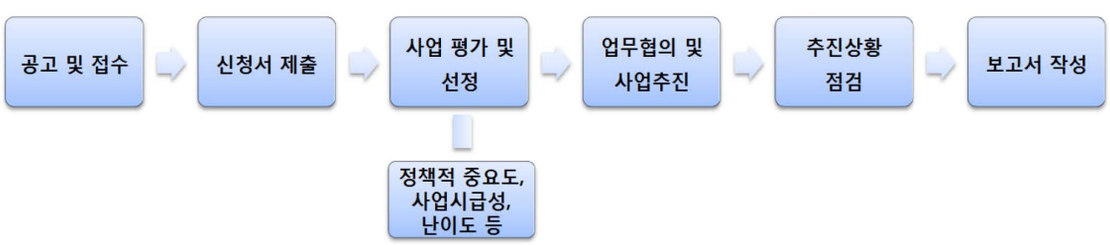
ㅇ 선정결과 발표 : 신청서 접수 후 2~3주 이내 개별 통지

ㅇ 유의사항 : 제출서류를 허위로 작성하는 경우 등은 사업선정을 취소할 수 있음

ㅇ 기타 사항은 국제물류투자분석센터(김은우 051-797-4772 / 손보라 051-797-4781)로 문의

※ 평가결과의 세부내용은 공개하지 않음

□ 사업 추진절차



별첨 1

해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서

업체 개요	기업명		업 종	
	대표자		종업원수	
	소재지			
	자본금		매출액 (전년도)	
	사업자 등록번호		설립일자	
지원요청 내용	국가/지역			
	관련 사업			
	문의사항			
신청자	부서		Tel	
	직위		Fax	
	성명		E-mail	

국제물류투자분석센터에 해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서를 제출합니다.

2015년 월 일

신청기업 :

대 표 자 : (인)

한국해양수산개발원장 귀하

별첨 2

해외 현지시장 공동조사 지원 신청서

업체 개요	기업명		업 종	
	대표자		종업원수	
	소재지			
	자본금		매출액 (전년도)	
	사업자 등록번호		설립일자	
조사대상 사업개요	사업명			
	국가/지역			
	※ 별첨 자료요청 (신청기업의 평가를 위하여 **공동조사 대상 사업 주요내용**을 아래 항목을 포함하여 **5~10쪽 이내**로 작성하여 주시기 바랍니다.) *· 사업 추진배경 및 필요성* *· 사업의 목적* *· 사업 세부내용 (대상지, 사업 분야, 사업규모, 사업방식 등)* *· 사업추진계획* *· 현지시장 조사계획* *· 기타 현안사항*			
지원요청 내용	**※ 필요시 별첨 자료로 제출가능**			
신청자	부서		Tel	
	직위		Fax	
	성명		E-mail	

국제물류투자분석센터에 해외 현지시장 공동조사 지원 신청서를 제출합니다.

2015년 월 일

신청기업 :

대 표 자 : (인)

한국해양수산개발원장 귀하

첨부서류 목 록	※ 공동조사 대상사업 주요내용 및 지원요청 내용 별첨자료

부록 2

2015년도 해운물류기업 해외시장 진출 타당성조사 지원 대상사업 모집 안내

2015년도 해운·물류기업 해외시장 진출 타당성조사 지원 대상사업 모집 안내

해운·물류분야 해외 유망사업 발굴을 지원하고 국내기업의 글로벌 물류시장 진출을 활성화하기 위해 해양수산부가 시행하는 「해운·물류기업 해외시장 진출 타당성조사 지원사업」의 지원대상을 다음과 같이 모집하오니 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

2015년 7월

해양수산부장관

1. 목적

□ 국내기업의 글로벌 물류 네트워크 확대를 위한 다양한 해외진출·투자사업의 발굴·추진과정에 수반되는 타당성조사·분석(경제·기술·재무·법률 등의 측면)에 소요되는 비용을 지원

* 신청기업이 선정한 국내외 연구기관, 전문 컨설팅·시장조사 기관 등을 통한 타당성조사 수행에 소요되는 비용의 일부를 보조

2. 신청 대상자

□ 「물류정책기본법」에 따라 물류사업을 영위하는 자

□ 재무적 투자자(「은행법」 제8조 따른 은행, 법령에 근거하여 설립된 각종 연기금과 공제회 등)

* 단, 재무적 투자자는 해외사업을 추진할 해운·물류기업을 지정하여 신청해야 함

□ 화주(貨主)기업(「물류정책기본법」에 따른 물류사업을 국내에서 영위하고 있지 않은 非물류기업 포함)

* 단, 화주기업은 해외사업을 협력하여 추진할 해운·물류기업을 지정하여 신청해야 함

3. 지원 대상

□ 국내기업이 희망하거나 계획 중인 해외투자 및 해외시장 개척·진출 등 다양한 형태의 해외 물류사업

<< 지원대상사업 예시 >>

- 해외 현지법인 설립(단독, 합작, 합자 투자 등) 등 사업거점 확보
- 현지 내수시장 물류사업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩업 등) 진출
- 현지 물류기업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩 업체 등) 인수·합병
- 해외 항만·터미널·물류센터 등 물류시설 개발 및 운영권 확보
- 그 밖에 해외시장 진출로 인정되는 사업

4. 지원 내용

□ 타당성조사 1건당 최대 1억원 이내의 범위에서 타당성조사에 소요되는 총 비용을 기준으로 차등 보조(국고보조금 + 자부담 matching)

타당성조사 비용	1억원 이하	1억원 초과 ~2억원 이하	2억원 초과
지원비율	최대 70%	최대 50%	최대 1억원

< 지원금액 예시 >

- 타당성조사 비용이 5천만원 : 최대 3천5백만원 지원
- 타당성조사 비용이 1억6천만원 : 최대 8천만원 지원
- 타당성조사 비용이 2억5천만원 : 최대 1억원 지원

※ 위 지원비율·금액은 중소·중견기업(「중소기업기본법」, 「중견기업 성장촉진 및 경쟁력 강화에 관한 특별법」 적용대상) 기준이며, 대기업은 타당성조사 비용이 "1억원 이하 / 억원 초과 ~ 2억원 이하 / 2억원 초과"의 경우 각각 "최대 50% / 최대 30% / 최대 6천만원" 지원

5. 신청 방법

□ 접수 개시 예정기간 : 2015년 7월 중

□ 제출서류

○ 신청서 1부(<양식 1>, 전자파일도 함께 제출)

○ 사업제안서 1부(<양식 2>, 전자파일도 함께 제출)

○ 정보 제공 및 공개 동의서 1부(<양식 3>)

○ 법인 등기사항증명서 및 사업자등록증 사본 1부

○ 최근 결산연도 기준 재무제표 및 손익계산서 사본 1부

○ 국세 및 지방세 완납증명서 1부

○ 그 밖에 사업제안서의 내용을 증빙하는 서류

* 신청기업이 컨소시엄 형태인 경우에는 사업제안서를 제외한 서류를 참여 기업별로 각각 제출하여야 함

□ 접수처 : 해양수산부 해운정책과

○ 주소 : (우편번호 339-012) 세종특별자치시 어진동 다솜2로 94 정부세종청사 5동 435호 (☎ 044-200-5726)

○ 제출방법 : **직접 제출 또는 우편 제출**(전자파일 저장매체 동봉)

* 우편접수는 접수마감일 18:00까지 도착분에 한하며, e-mail 접수 불가

6. 선정 방법 및 절차

□ 선정기준

○ 서류심사를 거친 후 사업제안서를 평가하여 60점(100점 만점) 이상을 획득한 사업 중에서 고득점 순서로 선정(예산의 한도 내에서 선정)

* 예산의 범위에서 지원하기 때문에, 실제 보조금 교부금액은 지원비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

□ 사업제안서 평가

○ 일시 및 장소 : 별도 공고 또는 신청기업에 개별 통지

○ 심사위원에게 사업제안서 내용을 발표 (발표 20분, 질문·답변 10분)

7. 유의사항

□ 신청서, 사업제안서 등의 양식은 **해양수산부 홈페이지(www.mof.go.kr, 소식바다→공지사항)**에서 **양식을 다운로드** 받아 작성

□ 선정 결과 발표 이후, 제출 서류의 전체 또는 일부를 위조·변조하거나 허위 기재한 경우 등 부정한 방법으로 선정된 것으로 확인되는 경우에는 선정 및 보조금 교부결정을 취소할 수 있음

□ 신청기간 중 접수된 서류는 일절 반환하지 아니함

□ 제출서류 상의 기재착오 또는 누락이나 연락불능으로 인하여 발생하는 불이익은 일체 신청기업의 책임임

□ 기타 사항은 해양수산부 해운정책과(044-200-5726)로 문의하시기 바람

별첨 1. 신청서 양식 1부
2. 사업제안서 양식 1부
3. 정보 제공 및 공개 동의서 양식 1부. 끝.

양식 1 신청서 양식

해외진출사업 타당성조사 지원 신청서

(접수번호 :) (접수일자 :)

신청기업	업 체 명			대표자		
	소 재 지	(우편번호 : -) 주 소 :			(Tel) (Fax)	
	종업원수	명	자본금	억원	매출액	억원
	사 업 자 등록번호			설립일자		
사업개요	대상국가 (국가명, 지역명)			사 업 명		
	사업 내용	○ ○ ○				
	예상 사업비	억원		사업기간	~	
	타당성조사 수행내용					
	타당성조사 추정금액	백만원		타당성조사 수행기간	~	
	사업 책임자	부 서		Tel		
		직 위		Fax		
		성 명		E-mail		

해외시장 진출사업의 타당성조사를 위한 보조금의 교부를 신청합니다.

2015 월 일

신청기업 :

대 표 자 : (인)

해양수산부장관 귀하

첨부서류 1. 사업제안서 1부(전자파일 함께 제출)
2. 정보 제공 및 공개 동의서 1부
3. 법인 등기사항증명서 및 사업자등록증 사본 1부
4. 최근 결산일 기준 대차대조표 및 손익계산서 사본 1부
5. 국세 및 지방세 완납증명서 1부
6. 그 밖에 사업제안서의 내용을 증빙하는 서류

※ 신청기업이 컨소시엄 형태인 경우에는 제1호의 사업제안서를 제외한 각 호에 해당하는 서류를 참여 기업별로 각각 제출하여야 합니다.

양식 2 **사업제안서 양식**

사 업 제 안 서

사 업 명

2015

(신청기업명)

1. 지원신청 요약서

※ 모든 항목 작성을 원칙으로 하며, 해당사항이 없는 경우에는 “해당없음” 으로 표기

가. 사업개요

<table>
<tr><td rowspan="4">업체
개요</td><td>기업명</td><td colspan="2">□ 대기업
□ 중견기업
□ 중소기업
□ 대기업
□ 중견기업
□ 중소기업</td><td>영위업종</td><td colspan="3">※「물류정책기본법」,「해운법」 등에 따른 등록·허가 업종 기재</td></tr>
<tr><td rowspan="2">매출액
(최근3년)</td><td rowspan="2"></td><td>영업이익
(최근3년)</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>당기순이익
(최근3년)</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>신용등급</td><td></td><td>신용평가기관</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td rowspan="5">사업
개요</td><td>사업명</td><td colspan="5"></td></tr>
<tr><td>국 가</td><td></td><td>지 역</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>사업금액</td><td></td><td>재 원</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>사 업
주요내용</td><td colspan="5"></td></tr>
<tr><td colspan="6"></td></tr>
<tr><td>사업
세부
내용</td><td colspan="6">○
○
○
※ 사업 추진사유 등도 포함하여 작성</td></tr>
<tr><td>사업
추진
경위</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>사업
추진
계획</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>기대
효과</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>타당성
조사
내용</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>보조금
신청
금액</td><td colspan="6">○ 타당성조사 전체 비용 :
※ 세부 산출근거는 별도 첨부
○ 보조금 신청 금액 :</td></tr>
</table>

2. 사업 개요 및 추진경위

가. 사업 개요

○ 사업명

○ 사업대상 국가・지역

○ 예상 사업금액

○ 예상 사업기간

○ 사업재원

○ 입찰(계약, MOU 등) 예정일 :

※ 개발사업 등 사업승인이 필요한 경우 사업승인 예정일 명시

○ 주요 사업내용

나. 추진경위

○ 추진 배경

○ 사업 정보 입수 경위

○ 최초 정보 입수 시점부터 현재까지 추진 내용 등

3. 사업 실현 가능성

가. 재원조달 가능성

○ 소요자금(구성 요소별로 예상 소요금액을 작성)

(단위 : USD, 원)

비 용 항 목	금 액
예시) 건설 비용	
예시) 토지 수용	
예시) 초기 운영비용	
……	
총 액	

※ 비용항목은 신청기업이 추진사업 특성에 따라 자유롭게 구성 가능

○ 소요자금 조달계획

(단위 : USD, 원)

자 금 원	금 액	비중(%)	조달방법 또는 계획
총 계			
• 자기자본			
• 타인자본			

※ 업체별 사업계획에 따라 작성(현재 시점에 확인되지 않더라도 가능한 범위 내에서 추정하여 작성)

나. 대상국가의 사업추진 환경

○ 국가 신용등급

* S&P(Standard&Poor's), 무디스(Moody's), 피치(Fitch Ratings) 등의 발표자료

○ 사업 대상국 개요

구 분	내 용
국 가 명	
인 구 수	
수 도	
정치 체제	
산업구조 및 비율	
수출입 규모(달러)	수출액 : 수입액 :
주요 자원	
경제적 강점 및 약점	

다. 사업시행 기관 개요 및 추진계획(해당하는 경우 작성)

※ 예상 발주처에 대한 상세한 사항을 다음을 포함하여 기술

※ 국가적 정책적 사업, 기존사업 및 연관사업 실적, 본 사업의 추진의지 등

< 발주처가 국가 또는 공공기관일 경우 >

○ 정부명 :

○ 그간 추진현황 :

○ 정부 정책 :

○ 향후 추진계획 :

< 발주처가 기업 또는 개인인 경우 >
○ 발주처명 :
○ 설립년도 : 년 월 일
○ 종업원수 : 명
○ 주주현황(점유율, %)
- 정부 : , - 자사주 : , - 외국기관 : , - 기타 및 개인 :
○ 재무현황(당해연도 직전 연도 기준, 단위 : USD)
- 매 출 액 : , - 영업이익 :
- 당기순이익 : , - 자 산 :
- 자 본 금 : , - 신 용 도 :
○ 주요 사업 분야 :
○ 연락처
- 주 소 : , - 전 화 :
- 팩 스 : , - 이메일 :
○ 기타

4. 사업 수주 가능성(해당하는 경우 작성)

가. 사업 시행기관과의 관계

※ 발주처와 유사 프로젝트 추진 경험 유무, 수주활동 진행 내용, 사업 시행기업과의 직접적인 MOU 또는 LOA 체결 여부, 기타 사업 시행기관과의 관계, 활동내역 등
※ 증빙자료 별도제출

나. 발주국과의 관계

※ 외교관계, 국내기업 진출 여부 및 예상(국내외 기업·정부) 경쟁관계

5. 사업 수행 가능성

가. 신청기업 조직도

나. 주요 사업부문

※ 신청기업의 주요 사업 부문 소개

다. 국내외 유사사업 수행경험

○ 유사사업의 국내외 수행실적 또는 수주실적

사 업 명	사업내용	대상국가	사업금액	추진현황

○ 실적이 있을 경우 실적에 대해 상세 기술

※ 증빙자료 별도 제출

라. 신청기업의 신용도

※ 국제신용평가기관(평가결과가 있는 경우에 한함), 한국기업평가, 한국신용평가, 한국기업데이터, 서울신용평가 등 신용평가기관이 공시한 신용평가 등급. 기업신용등급이 있는 경우 이를 기본으로 하고 없는 경우, 보조적으로 무담보 기업어음 등급 활용. 일체의 등급이 없는 경우 본 제안 목적을 위해 공시 대상이 아니며 구속력이 없는 Shadow Rating을 제시할 수도 있음

마. 사업수행 계획

○ 추진방식, 추진절차 및 추진일정 등

6. 사업 기여도

가. 수익성 및 수익구조

※ 구체적인 수익성 근거가 있으면 제시

나. 사업 기대효과

※ 외화가득 효과, 신흥 물류시장 진출, 신규화물 확보, 해당 사업부문 세계시장 점유율 또는 순위 상승 수준, 신청기업의 전체 사업 중 해외 물류사업 비중의 증가 수준 등을 기술

다. 정부지원의 합목적성(해당하는 경우 작성)

○ 공공기관(공사, 공단 등)과 협업 가능성 여부

○ 신청기업의 정부 인증 획득 여부(최대 3점 이내의 범위에서 가점 부여)

※ 「물류정책기본법」 등 물류 관련 법령에 따른 종합물류기업 인증, 우수 화물운송업체 인증, 우수 물류창고업체 인증, 우수 국제물류주선업체 인증, 글로벌 물류기업 육성대상기업 선정 등의 여부 작성(증빙자료 별도 제출)

※ 물류 관련 법령이 아닌 다른 법령에 따라 국토교통부와 해양수산부 이외의 부처로부터 인증·지정 등을 획득한 사례도 작성 가능(증빙자료 별도 제출)

○ 일자리 창출 및 수출 파급효과

※ 국내 인력의 고용증가 효과, 연관산업 파급 효과, 국산 장비·기자재 활용 효과 등

○ 기타 지원 대상으로 선정되어야 하는 사업의 특수성

7. 타당성조사(경제성 분석, 사업제안서 작성, 기술적 타당성분석 등)

○ 타당성조사 기간

○ 타당성조사 전체 비용

※ 해당기업이 국내외 연구기관, 전문 컨설팅 업체 등에 타당성조사를 의뢰하기 위해 필요한 비용을 기재

구 분	비용(원)
• 타당성조사 전체비용(추정)	
- 국고보조금 신청 금액	
- 기업 부담 금액	

○ 타당성조사 비용 세부 산출 내역

※ 타당성조사 용역에 수행에 필요한 인건비, 여비, 유인물비, 전산처리비, 회의비용 등을 지출 항목별로 구분하여 상세히 표기(견적서로 대체 가능)

※ 타당성조사 용역을 의뢰하는 해당기업의 자체활동 비용(예시: 직원 출장비 등)은 인정되지 않음

8. 회사 소개서(자유 양식으로 별도 제출 가능)

양식 3 정보 제공 및 공개 동의서 양식

정보 제공 및 공개 동의서

본인은 해양수산부에서 시행하는 해외진출 타당성조사 지원사업의 지원대상 모집에 응모함에 있어, 신청사업 관련 정보를 제공하고, 이를 지원대상 선정과 타당성조사를 목적으로 이용 및 활용하는데 동의합니다.

또한 지원대상으로 선정된 경우에는, 타당성조사의 결과보고서 등 관련 정보를 정책 수립 등 공공의 목적을 위해 활용하고 공개하는데 동의합니다.

다만, 기업의 영업 비밀에 해당되는 사항에 대하여는 해양수산부와 사전에 협의하여 제공 및 공개 대상에서 제외합니다.

년 월 일

신청기업명 :

서약인 : (인 또는 서명)

해양수산부장관 귀하

부록 3

2015년 화주기업-물류기업 해외 동반진출 컨설팅 지원대상 모집 안내

2015년 화주기업-물류기업 해외 동반진출 컨설팅 지원대상 모집 안내

한국무역협회는 국내 화주기업과 물류기업의 해외시장 동반진출을 활성화하고 양 업계 간 상생협력 풍토를 조성하고자, 국토교통부와 해양수산부의 지원을 받아 「화주기업-물류기업 해외 동반진출 지원사업」을 다음과 같이 시행하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

2015년 7월 1일
한국무역협회장

1. 신청대상 : 화주기업과 물류기업의 컨소시엄

□ **물류기업** : 「물류정책기본법」 제2조제2호 및 같은 법 시행령 제3조에 따른 물류사업을 영위하는 기업

□ **화주기업** : 국내에 사업장을 보유하고 제조·유통·무역·건설·자원·에너지 등 다양한 분야의 업종을 영위하는 기업

* 국내 외국인투자기업 또는 해외에 주사무소를 둔 기업은 대한민국 국민의 지분이 50% 이상인 경우에 신청 가능

** 화주기업과 물류기업 간의 관계가 「법인세법 시행령」 제87조에 따른 "특수관계인"에 해당하거나, 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제2조에 따른 "계열회사"에 해당하는 경우에는 신청대상에서 제외

2. 지원대상 : 화주기업과 물류기업 간 해외시장 동반진출 사업

□ **(개념)** 화주기업과 물류기업 간 협력을 통해 화주기업은 해외 생산시설·판로 확보, 현지법인 설립 등을 추진하고, 물류기업은 화주기업의 물량을 매개로 현지 시장 진출을 위한 물류거점·네트워크 확보, 현지법인 설립 등을 추진하는 사업

□ 대상사업 유형 예시

① **(동시진출형)** 화주기업과 물류기업 간 협력을 통해 화주기업은 해외에 신규 생산시설·판로 확보, 법인 설립 등을 추진하고, 이와 동시에 물류기업은 신규로 진출하는 시장에 현지 물류거점 확보, 법인설립 등을 추진하는 경우

② **(화주주도형)** 해외시장에 진출하려는 물류기업이 **현지에 먼저 진출한 화주기업**과 협력하여 현지 물류거점 확보, 법인설립 등을 추진하는 경우

③ **(물류주도형)** 해외시장에 진출하려는 화주기업이 **현지에 먼저 진출한 물류기업**과 협력하여 생산시설·판로 확보, 법인설립 등을 추진하는 경우

④ **(현지협력형)** 현지에 진출한 화주·물류기업이 협력하여 신규 생산시설·판로·물류거점 확대, 신규법인 설립 등 각자의 사업영역 확장을 추진하는 경우

3. 지원내용 : 해외시장 동반진출 컨설팅 지원

□ 화주·물류기업 간 동반진출 협력과정에서 원자재 조달, 제품 생산·판매 등에 수반되는 **물류 프로세스 및 공급망의 진단·분석·설계, 현지시장 조사** 등에 필요한 **공동 컨설팅 비용을 지원**

○ **(지원규모) 컨설팅 비용의 최대 50%**까지 **보조금(국비)**을 지원하며, 나머지 **기업부담분**은 컨소시엄 참여기업이 협의하여 분담

* 지원대상으로 선정된 컨소시엄에게는 무역협회를 통해 보조금 교부

** 지원대상으로 선정된 컨소시엄은 보조금을 교부받기 전에 보조금 교부 및 컨설팅 수행조건 등에 관한 업무협약서를 무역협회와 체결해야함

○ **(컨설팅 수행) 컨소시엄에 참여하는 기업**(물류기업 또는 화주기업)이 **직접수행***하거나, 참여기업이 협의하여 선정한 **제3의 국내외 전문기관·업체** 등에 컨설팅의 일부 또는 전부를 **위탁 수행**할 수 있음

* 컨소시엄에 참여하는 물류기업이 화주기업에 컨설팅을 제공하거나, 화주기업이 물류기업에 컨설팅을 제공하는 경우 모두 가능

4. 신청방법

□ **접수기간 : 2015. 7. 1(수) 09:00 ~ 7. 30(목) 18:00**

□ **제출서류**

○ 신청서 1부(<양식 1>, 전자파일도 함께 제출)

○ 사업제안서 1부(<양식 2>, 전자파일도 함께 제출)

○ 정보 제공 및 공개 동의서 1부(<양식 3>)

○ 법인 등기사항증명서 및 사업자등록증 사본 1부

○ 국세 및 지방세 완납증명서 1부

○ 최근 결산연도 기준 재무제표 및 손익계산서 사본 1부

○ 그 밖에 사업제안서의 내용을 증빙하는 서류

* 신청서와 사업제안서를 제외한 서류는 컨소시업 참여기업별로 각각 제출해야 함

□ **접수처 : 한국무역협회 물류/남북협력실**

○ 주소 : (우편번호 135-729) 서울시 강남구 영동대로 511(삼성동) 트레이드타워 47층

○ 제출방법 : **직접 제출 또는 우편 제출**(전자파일 저장매체 동봉)

* 우편접수는 접수마감일 18:00까지 도착분에 한하며, e-mail 접수 불가

5. 선정 절차 및 방법

□ 선정기준

○ 서류심사와 사업제안서 평가를 거쳐 평점 70점(100점 만점) 이상을 획득한 사업 중에서 고득점 순서로 선정(예산의 한도 내에서 선정)

□ 사업제안서 평가

○ 일시 및 장소 : 별도 공고 또는 신청기업에 개별 통지

○ 심사위원에게 사업제안서 내용*을 발표 (발표 20분, 질문·답변 10분)

* 사업제안서 내용을 토대로 작성한 별도 형태의 자료(e.g. PPT, PDF 등)로 발표 가능

□ **선정결과 발표** : **2015년 8월 10일(잠정) 이후** 공고 또는 개별 통지

6. 유의사항

□ 신청서, 사업제안서 등의 양식은 **한국무역협회 홈페이지(www.kita.net, 협회소개→공지사항)**에서 **양식을 다운로드** 받아 작성

□ 선정결과 발표 이후, 제출서류의 전체 또는 일부를 위조·변조하거나 허위 기재한 경우 등 부정한 방법으로 선정된 것으로 확인되는 경우에는 선정 및 보조금 교부결정을 취소할 수 있음

□ 신청기간 중 접수된 서류는 일절 반환하지 아니하며, 제출서류 상의 기재착오 또는 누락이나 연락 불능으로 인하여 발생하는 불이익은 일체 신청기업의 책임임

□ 문의처 : 한국무역협회 물류/남북협력실
(☎ 02-6000-5452, e-mail : pspaeck@kita.net)

양식 1 **신청서 양식**

화주·물류기업 해외 동반진출 컨설팅 지원 신청서

신청기업	화주	기업명		대표자	
		소재지			
		담당자		부서명/직위	/
		연락처	(전화) - (팩스) -	이메일	@
	물류	기업명		대표자	
		소재지			
		담당자		부서명/직위	/
		연락처	(전화) - (팩스) -	이메일	@
동반진출 사업개요		사업명		대상국(지역)	( )
		사업 주요내용			
		컨설팅비용	백만원	컨설팅기간	'14. . ~ '14. 11. 14.

당사는「화주기업-물류기업 해외 동반진출 지원사업」의 신청서를 붙임과 같이 제출하며, 지원대상으로 선정될 경우, 관련 법령과 귀 협회와의 협약 등 제반사항을 준수하여 성실하게 사업을 추진하여 소정의 사업성과를 거두도록 노력하겠습니다.

아울러, 신청서에는 사실과 다른 내용이 포함되지 아니하였으며 만약 허위 사실이나 중대한 오류가 발견될 경우에는 그에 상응하는 불이익을 감수하겠음을 서약합니다.

2015년 월 일

화주기업 : ○○○○ 대표자 : ○○○ (인)

물류기업 : ○○○○ 대표자 : ○○○ (인)

한국무역협회장 귀하

첨부서류 1. 사업제안서 1부(전자파일 함께 제출)
2. 정보 제공 및 공개 동의서 1부
3. 사업자등록증, 대차대조표, 손익계산서, 국세 및 지방세 완납증명서 각 1부
4. 그 밖에 사업제안서의 내용을 증빙하는 서류

※ 사업제안서를 제외한 각 호의 해당서류는 컨소시엄 참여기업별 각각 제출하여야 함

양식 2 **사업제안서 양식**

사 업 제 안 서

사 업 명

2015. . .

〔화주기업명〕 **〔물류기업명〕**

사 업 요 약 서

<table>
<tr><td rowspan="2">신청
기업</td><td>화주기업</td><td colspan="3">□ 대기업
□ 중견기업
□ 중소기업</td><td rowspan="2">영위업종</td><td colspan="2">※「한국표준산업분류」기준에 따른 따른 등록·허가 업종 기재</td></tr>
<tr><td>물류기업</td><td colspan="3">□ 대기업
□ 중견기업
□ 중소기업</td><td colspan="2">※「물류정책기본법」,「해운법」 등에 따른 등록·허가 업종 기재</td></tr>
<tr><td rowspan="3">기업
개요</td><td>구분</td><td>매출액
(해외매출액)</td><td>영업이익
(영업이익률)</td><td>업력</td><td>해외네트워크
(법인/사무소)</td><td>신용등급
(평가기관)</td></tr>
<tr><td>화주기업</td><td>백만원
(백만원)</td><td>백만원
(%)</td><td>년</td><td>개소</td><td>( )</td></tr>
<tr><td>물류기업</td><td>백만원
(백만원)</td><td>백만원
(%)</td><td>년</td><td>개소</td><td>( )</td></tr>
<tr><td rowspan="2">사업
개요</td><td>사업명</td><td colspan="5"></td></tr>
<tr><td>국 가</td><td colspan="2"></td><td>지 역</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>사업
내용</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>사업
추진
경위</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>사업
추진
계획</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>기대
효과</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>컨설팅
내용</td><td colspan="6">○
○
○</td></tr>
<tr><td>컨설팅
비용</td><td colspan="6">○ 컨설팅 소요예산 : 백만원
(지원금 신청액 : 원, 기업분담금 : 원)</td></tr>
</table>

※ 모든 항목 작성을 원칙으로 하며, 해당사항이 없는 경우에는 “해당없음” 으로 표기

목 차

Ⅰ. 사업개요 ····· ○

1. 사업개요
2. 추진경위

Ⅱ. 사업 추진계획 ····· ○

1. 사업추진 환경
2. 신청기업 현황
3. 재원조달 가능성
4. 세부 추진계획

Ⅲ. 컨설팅 추진계획 ····· ○

1. 컨설팅 범위
2. 세부 컨설팅 내용
3. 컨설팅 종료 이후 추진계획
4. 기대효과

Ⅳ. 컨설팅 소요예산 ····· ○

1. 총괄예산
2. 비목별 산출내역

Ⅴ. 기타(각종실적 증명서류) ····· ○

Ⅰ. 사업개요

1. 사업개요

○ 사업명

○ 사업대상 국가·지역

○ 예상 사업금액

○ 예상 사업기간

○ 사업재원

○ 입찰(계약, MOU 등) 예정일 :

※ 개발사업 등 사업승인이 필요한 경우 사업승인 예정일 명시

○ 주요 사업내용

2. 추진경위

○ 사업추진 및 지원신청 배경

○ 사업정보 입수 및 컨소시업 참여기업 간 협력 추진경위

※ 참여기업 간 동반진출 관련 의사결정(제안단계/검토단계/협의단계/성사단계 등)을 증빙하는 자료 별도 제출

Ⅱ. 사업 추진계획

1. 사업추진 환경

○ 진출대상 국가의 신용등급

* S&P(Standard&Poor's), 무디스(Moody's), 피치(Fitch Ratings) 등의 발표자료

○ 진출대상 국가 개요

구 분	내 용	
국가명		
인구수		
수도		
정치 체제		
산업구조 및 비율		
수출입 규모(달러)	수출액 :	수입액 :
주요 자원		
경제적 강점 및 약점		

2. 신청기업 현황

※ 컨소시엄 참여기업별로 작성

○ 신청기업 조직도

○ 주요 사업부문

○ 국내외 유사사업 수행경험 및 실적

사 업 명	사업내용	대상국가	사업금액	추진현황

○ 신청기업의 신용도

※ 국제신용평가기관(평가결과가 있는 경우에 한함), 한국기업평가, 한국신용평가, 한국기업데이터, 서울신용평가 등 신용평가기관이 공시한 신용평가 등급. 기업신용등급이 있는 경우 이를 기본으로 하고 없는 경우, 보조적으로 무담보 기업어음 등급 활용. 일체의 등급이 없는 경우 본 제안 목적을 위해 공시 대상이 아니며 구속력이 없는 Shadow Rating을 제시할 수도 있음

3. 재원조달 가능성

○ 소요자금(구성 요소별로 예상 소요금액을 작성)

(단위 : USD, 원)

비 용 항 목	금 액
예시) 건설 비용	
예시) 토지 수용	
예시) 초기 운영비용	
……	
총 액	

※ 비용항목은 신청기업이 추진하는 사업의 특성에 따라 자유롭게 구성 가능

○ 소요자금 조달계획

(단위 : USD, 원)

자 금 원	금 액	비중(%)	조달방법 또는 계획
총 계			
• 자기자본			
• 타인자본			

4. 세부 추진계획(추진절차 및 일정)

※ 사업 추진방식, 추진절차, 추진일정 등 사업 추진계획을 구체적으로 작성

Ⅲ. 컨설팅 추진계획

1. 컨설팅 범위

※ 화주 및 물류기업의 컨설팅 필요성과 이에 따른 전체적인 컨설팅 범위를 제시

2. 컨설팅 세부내용

※ 각 분야별 컨설팅 내용, 방법, 추진일정 등 제시

3. 컨설팅 종료 이후 추진계획

※ 컨설팅 종료 이후 추진계획 제시

4. 기대효과

※ 일자리 창출효과, 수출파급 및 외화가득 효과, 신흥시장 진출 및 해외매출 증가, 해당 사업부문 세계시장 점유율 또는 순위 상승 수준 등을 기술

Ⅳ. 컨설팅 소요예산(컨설팅 수행시 필요한 경비 일체와 기업별 분담내역을 기재)

1. 총 비용 : 원

(단위 : 원)

구분	총 소요예산	지원신청 금액	기업부담	
			분담액	분담주체
1. 인건비				
2. 직접비				
- 출장비				
3. 일반관리비				
계				

2. 비목별 산출내역

(단위 : 원)

구분 / 비목	산정내역	금액	비중
1. 인건비	○인력단가×월×%(참여율) ○인력단가×월×%(참여율) ○인력단가×월×%(참여율)		
2. 직접비			
- 출장비	○출장단가×회×기간		
3. 일반관리비			
계			

※ 컨설팅 수행에 필요한 인건비, 여비, 유인물비, 전산처리비, 회의비용 등을 지출항목별로 구분하여 상세히 표기(필요시 견적서로 대체 가능)

※ 컨설팅 인건비 단가는 소속기관의 지급기준에 준하여 투입기간 및 참여율을 반영하여 산정하며 (인건비 단가 기준자료를 함께 첨부하여 제출하여야 함), 컨설팅 종료 이후 제출하는 결과보고서에도 동일하게 투입인력, 지급단가, 기준자료, 업무내역 등의 증빙자료를 함께 첨부하여 제출하여야 함

※ 출장비 등은 소속기관 지급기준에 준하여 산정하되, 지급기준을 함께 첨부하여 제출하여야 함

Ⅴ. 기타

1. 각종 인증서(또는 수상기록 등)

※ 「물류정책기본법」 등 물류 관련 법령에 따른 종합물류기업 인증, 우수 화물운송업체 인증, 우수 물류창고업체 인증, 우수 국제물류주선업체 인증, 글로벌 물류기업 육성대상기업 선정 등의 여부 작성(증빙자료 별도 제출)

※ 물류 관련 법령이 아닌 다른 법령에 따라 국토교통부와 해양수산부 이외의 부처로부터 인증·지정 등을 획득한 사례도 작성 가능(증빙자료 별도 제출)

2. 회사소개서 등(인증서, 회사소개서 등 자유 양식으로 별도 제출 가능)

3. 기타 사항(지원 대상으로 선정되어야 하는 사업의 특수성 등)

<사업제안서 작성시 유의사항>

1. 제출서류

○ 사업제안서(A4용지 크기 좌철 양면인쇄)

2. 신청서 작성방법 및 유의사항

1) 사업제안서 요구사항에 대해서는 구체적인 내용이 자세하게 제시되어야 함
2) 제안서는 제안서 목차를 참조하여 각 요구조건에 대하여 상세하게 작성하고, 추가적인 설명자료, 확인 및 증명자료, 기술적인 설명자료 등이 필요한 경우에는 별첨으로 작성하여 첨부하여야 함
3) 제안서의 용지규격은 A4 크기로 하고 표지, 간지, 목차 등을 포함하여 작성해야 함
4) 제안서의 내용은 명확한 용어를 사용하여 표현하여야 하며, "~ 할 수도 있다", "~이 가능하다", "~을 고려하고 있다", "~에 동의한다" 등과 같은 모호한 표현은 제안서 평가시 불가능한 것으로 간주하며, 계량화가 가능한 것은 계량화해야 함
5) 제안서는 대한민국 표준어(한글) 작성이 원칙이며, 사용된 영문 약어에 대하여는 약어 설명표를 동일페이지 아래에 별도로 표기하여야 함
6) 제안서는 한글로 작성하는 것을 원칙으로 함
7) 제안내용에 대한 확인을 위하여 추가자료 요청 또는 현지실사를 할 수 있으며, 이와 관련하여 제출된 서류는 제안서와 동일한 효력을 갖는 것으로 간주함
8) 제안내용의 평가 및 업체선정 세부기준은 공개하지 아니함
9) 제안과 관련되어 제출된 자료 일체는 반환하지 않으며, 본 제안과 관련된 일체의 소요비용은 제안기관이 부담하여야 함
10) 제안서의 모든 기재 사항은 객관적으로 입증할 수 있는 관계 서류를 첨부해야 하며, 허위 작성한 사실이 판명될시 평가대상에서 제외됨은 물론 계약 후에도 계약파기 및 인적·물적·기간적 손실에 따른 손해배상을 청구할 수 있음
11) 제안기관의 사업실적은 실적증명원이 첨부된 실적에 한하여 평가에 반영함
12) 제안내용을 확인하기 위하여 추가 자료를 요청할 수 있으며, 제안기관은 이에 응하여야 함
13) 제안내용에 대한 확인·검증이 필요한 경우 입증자료를 요구할 수 있으며, 입증자료를 제출하지 못할 경우 불가능한 것으로 판단함
14) 기타 사항
- 각 제안기관은 가능한 제시된 정보에 대해 확인할 것을 권고하며, 한국무역협회는 제안요청서나 기타 자료의 오류 또는 누락에 대한 책임을 지지 아니함
- 제안서 내용은 지원대상자로 선정된 후 협약서에 명시되지 않더라도 협약서와 동일한 효력을 가지며, 다만 협약서 사항과 제안서의 내용이 상이한 경우에는 협약서 사항이 우선 적용됨
- 본 제안서의 전체 또는 일부가 제안서 제출 이외 다른 목적으로 사용되어서는 아니되며, 선정된 기업은 보안유지에 동의하여야 함. 또한, 본 지원사업의 공모 경쟁에 참여함으로써 기업이 획득한 정보는 한국무역협회의 서면에 의한 승인 없이 외부에 누설할 수 없음

양식 3 정보 제공 및 공개 동의서 양식

정보 제공 및 공개 동의서

당사는 한국무역협회에서 시행하는 화주·물류기업 해외 동반 진출 지원사업의 지원대상 모집에 응모함에 있어, 신청사업 관련 정보를 제공하고, 이를 지원대상 선정 및 사업수행과 관련된 목적으로 이용 및 활용하는데 동의합니다.

또한 지원 대상으로 선정된 경우에는 결과보고서 등 관련 정보를 정책수립 등 공공의 목적을 위해 활용하고 공개하는데 동의합니다.

다만, 기업의 영업 비밀에 해당되는 사항에 대하여는 한국무역협회와 사전에 협의하여 제공 및 공개 대상에서 제외합니다.

2015년 월 일

신청기업명 :

서약인 : (인 또는 서명)

한국무역협회장 귀하



MeMo...



MeMo...



MeMo...



MeMo...



MeMo...



MeMo...



MeMo...



MeMo...



MeMo...



MeMo...