WWW.KMI.RE.KR

제 223호 · 2013년 9월 25일
해운·물류연구본부국제물류연구실국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 감리위원

KMI
국제물류위클리

KOREA MARITIME INSTITUTE





| CONTENTS |

글로벌물류이슈
1. 파나마 2013년 3분기 대외교역·물동량 현황 및 향후 전망

물류정책·사업동향
1. 중국 상위 10대 항만, 전년동기 대비 컨테이너 물동량 증가
2. 인도의 대규모 항만개발로 중국의 스리랑카 콜롬보항 운영 위협받을 전망
3. ICTSI와 PSA, Aguadulce 항만 개발 합의
4. UPS, FedEx의 물류중심지 Memphis에 투자확대

물류시장동향
1. 러시아 극동지역에 석탄전용터미널 건설 계획
2. DHL, 게트윅 공항(LGW)과 £24m 규모 수입물류 관리계약 체결

공지사항
「2013년도 제2차 해운·물류기업 해외진출사업 타당성조사 지원 대상사업 모집 공고」

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 파나마 2013년 3분기 대외교역·물동량 현황 및 향후 전망[1)]

○ 라틴 아메리카에서 가장 빠르게 성장하는 국가 중의 하나인 파나마는 1인당 GDP가 지난 10년간 2배 이상 증가하여 연평균 8.5% 성장률을 기록함

- 이러한 증가세는 신중한 정책에 따른 안정적인 경제 환경 하에서 공공 및 민간의 꾸준한 투자에 기인

○ 파나마의 주요 수입국은 미국, 중국, 코스타리카, 콜롬비아, 멕시코 순으로 2011년 상위 5개국의 수입량은 전체 수입량의 약 43.54%임

< Panama's Main Import Partners >

(US$mn)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
United States	1,048.89	1,130.22	1,258.90	2,074.05	2,645.13	2,231.21	2,474.22	2,781.28
-% of total	29.20	27.14	26.78	30.58	29.55	28.04	27.52	24.93
China, Mainland	72.11	98.01	163.16	350.97	446.75	321.48	479.83	677.07
-% of total	2.01	2.35	3.47	5.17	4.99	4.18	5.34	6.07
Costa Rica	177.08	192.52	238.74	319.83	448.66	401.18	435.66	500.51
-% of total	4.93	4.62	5.08	4.72	5.01	5.22	4.85	4.49
Colombia	132.03	141.99	163.91	188.13	28.61	253.71	294.11	461.04
-% of total	3.68	3.41	3.49	2.77	3.00	3.30	3.27	4.13
Mexico	143.32	152.53	166.78	207.58	307.35	348.63	386.80	437.18
-% of total	3.99	3.66	3.55	3.06	3.43	4.54	4.30	3.92
Total	3,592.21	4,164.18	4,701.20	6,782.59	8,950.30	7,682.72	8,990.08	11,155.10
% from tip 5 trade partners	43.80	41.19	42.36	46.30	45.99	46.29	45.28	43.54

자료 : BMI, *Panama Freight Transport Report Q3 2013*, 2013.5.

○ 파나마의 주요 수출국은 미국, 캐나다, 스웨덴, 코스타리카, 중국 순으로 2011년 상위 5개국의 수입량은 전체 수입량의 약 55.40%임

1) BMI, *Panama Freight Transport Report Q3 2013*, 2013.5.

< Panama's Main Export Partners >

(US$mn)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
United States	444.96	428.80	392.19	400.25	441.32	351.08	211.58	164.72
-% of total	49.91	44.27	39.15	36.38	38.49	43.55	29.77	21.36
Canada	2.32	1.94	3.92	2.58	3.37	9.41	74.37	118.85
-% of total	0.26	0.20	0.39	0.23	0.29	1.17	10.46	15.42
Sweden	57.99	53.84	54.88	60.56	91.62	47.89	48.99	54.01
-% of total	6.50	5.56	5.48	5.50	5.37	5.94	6.89	7.01
Costa Rica	36.77	38.33	44.08	55.10	64.86	59.64	48.54	51.43
-% of total	4.12	3.96	4.40	5.01	5.66	7.40	6.83	6.67
China, Mainland	10.82	10.14	14.15	37.59	48.27	19.94	35.37	38.10
-% of total	1.21	1.05	1.41	3.42	4.21	2.47	4.98	4.94
Total	891.51	968.53	1,001.88	1,100.28	1,146.64	806.10	710.80	770.99
% from tip 5 trade partners	62.01	55.04	50.83	50.54	54.02	60.53	58.93	55.40`

자료 : BMI, *Panama Freight Transport Report Q3 2013*, 2013.5.

○ 최근 IMF는 파나마 경제 보고서에서 파나마 운하 확장과 대규모 공공 인프라 사업을 통해 파나마 경제 성장이 지속될 것으로 예측함[1)]
- 다만 파나마의 2012년 실질 GDP 성장률은 10.7%로 2011년에 비해 다소 둔화

○ 완전 달러통용화제도(Full Dollarization)에 입각한 거시경제의 안정성은 국내 서비스의 확장과 파나마 운하 및 콜론자유무역지대를 중심으로 하는 활발한 경제 활동을 가져옴
- 공채발행률이 2005년 GDP의 66.2%에서 2012년 GDP의 39.2%로 낮아져 성공적인 재정 건실화가 가능
- 견실한 금융부문과 급속한 경제성장으로 파나마는 2010년에 투자등급을 획득하였으며, 최근 미국의 신용평가회사인 Moody's는 파나마가 브라질, 멕시코, 페루와 같은 가장 높은 등급의 신흥시장이라고 언급

1) IMF, "Panama : Growth to Remain Buoyant", *IMF Survey Magaazine : Countries & Regions*, 2013.3.28.

< Panama : Key Indicators >

	2008	2009	2010	2011	Projections	
					2012	2013
Real Economic(percent change)						
Real GDP(1996 prices)	10.1	3.9	7.5	10.8	10.7	9.0
Consumer price index(end-of-year)	6.8	1.9	4.9	6.3	4.6	4.8
Fiscal and credit(percent of GDP)						
Pricate sector credit	14.6	1.3	13.6	16.8	14.1	14.4
Nonfinancial public sector balance	0.4	-1.0	-1.9	-2.3	-2.1	-2.8
External(percent of GDP)						
Current account	-10.9	-0.7	-10.2	-12.2	-9.0	-8.9
Nonfinancial public sector extemal debt	51.4	49.0	42.6	34.9	29.7	25.7

* Comptroller General; Superintendency of Banks; and IMF staff estimates

자료 : www.imf.org, 2013.3.28.

○ BMI는 2012년 파나마 항공화물이 6.7% 증가할 것으로 추정하였으며, 2013년은 6.6% 증가할 것으로 예측함

- 또한 2013년 말까지 파나마가 130,000톤의 항공화물을 처리할 것으로 기대

< Air Freight (2010-2017) >

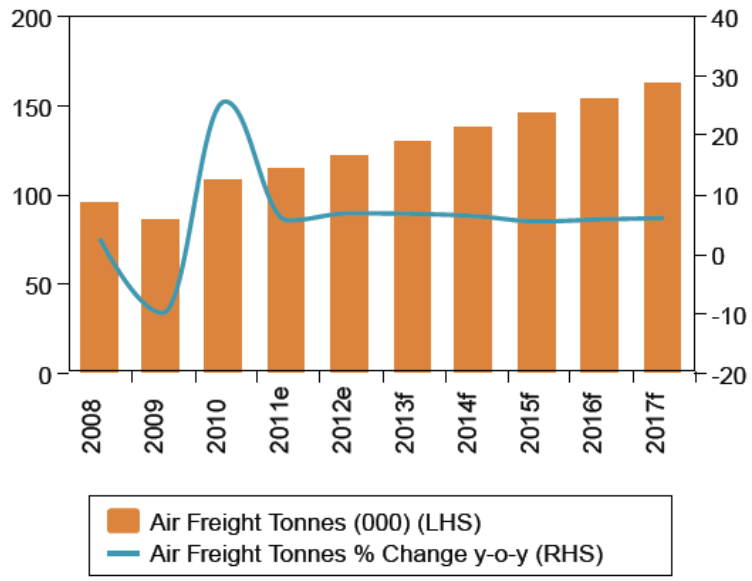
(tonnes '000)	2010	2011	2012e	2013f	2014f	2015f	2016f	2017f
Air Freight	108.3	114.3	122.0	130.0	138.1	145.5	153.8	162.8
-% change y-o-y	25.51	5.52	6.69	6.61	6.22	5.35	5.67	5.91

* e/f = BMI estimate/forecast. Source : Instituto Nacional de Estadistica y Censo

자료 : BMI, *Panama Freight Transport Report Q3 2013*, 2013.5.

- 한편 파나마 토쿠멘 국제공항(Tocumen International)의 항공화물은 2010년에 18.0%의 최대 증가율을 보였으며, 2011년에는 12.6%의 증가율을 기록
- 이에 따라 파나마 항공화물은 2009년 3.8%의 증가율을 보인 이후 빠른 회복세를 시현

< Taking Off, Panama Air Freight (2008-2017) >



* e/f = BMI estimate/forecast. Source : Instituto Nacional de Estadistica y Censo
자료 : BMI, *Panama Freight Transport Report Q3 2013*, 2013.5.

○ 파나마 운하는 또한 파나마항만의 환적 시설을 이용하는 대량의 물동량 유치를 기대하고 있음
- 파나마에서 가장 큰 항만은 파나마 운하의 태평양 입구쪽에 위치한 발보아항(Port of Balboa)으로 BMI는 발보아항이 2013년 2,448만 톤을 처리할 것으로 예측하였으며, 이는 2,291만 톤을 처리한 2012년보다 6.9% 증가한 수치
- 이에 따라 2013~2017년 기간 중 연평균 7.1%의 물동량 증가율을 기대

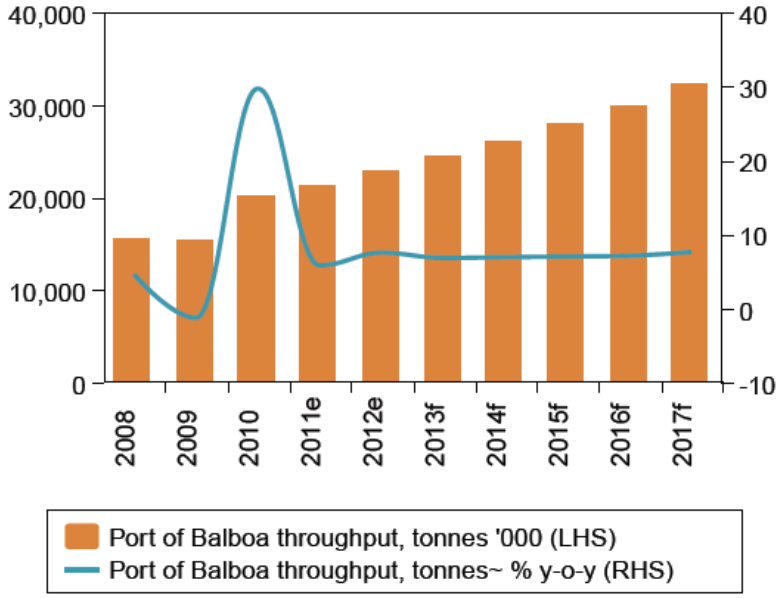
< Maritime Freight (2010-2017) >

(tonnes '000)	2010	2011	2012e	2013f	2014f	2015f	2016f	2017f
Colon Port Terminal throughput	3,360	3,360	3,904	3,976	4,054	4,138	4,229	4,334
- % change y-o-y	13.42	8.95	6.65	1.85	1.96	2.08	2.20	2.48
Manzanillo International Terminal throughput	10,809	11,335	11,845	12,275	12,739	13,241	13,784	14,408
- % change y-o-y	14.40	4.87	4.50	3.63	3.78	3.94	4.10	4.53
Port of Balboa throughput	20,138	21,303	22,908	24,476	26,166	27,996	29,976	32,250
- % change y-o-y	29.71	5.78	7.53	6.85	6.91	6.99	7.07	7.59
Port of Cristobal throughput	5,647	6,091	6,558	7,089	7,662	8,282	8,953	9,723
- % change y-o-y	25.43	7.85	7.67	8.10	8.08	8.09	8.10	8.61

* e/f = BMI estimate/forecast. Source : Instituto Nacional de Estadistica y Censo
자료 : BMI, *Panama Freight Transport Report Q3 2013*, 2013.5.

○ 2015년 파나마운하 확장공사가 완료되면 현재까지 처리되던 4,500~12,500TEU급 선박보다 큰 포스트 파나막스급 선박을 처리할 수 있으며, 이를 통해 많은 물동량 증가가 기대됨

< Benefitting From Canal Trade, Port of Balboa Tonnage Throught, '000 (2008-2017) >



* e/f = BMI estimate/forecast. Source : Instituto Nacional de Estadistica y Censo
자료 : BMI, *Panama Freight Transport Report Q3 2013*, 2013.5.

○ BMI는 현재 파나마의 도로 및 철도운송 물동량을 예측하고 있지 않으나, 2013년도 도로 및 철도 화물량이 증가할 것으로 보고 있음
- 또한 파나마 국내경제 성장 뿐만 아니라, 중앙·남아메리카, 대서양 및 태평양 등이 인접해있는 독특한 지리적 입지에 힘입어 인해 중장기적으로도 물량증가가 기대

○ 파나마는 현재 총 355㎞의 철도 네트워크를 보유하고 있으나, 인접국가인 코스타리카나 콜롬비아와 연결되어 있지는 않음
- 그러나 파나마와 중앙·남아메리카를 연결하고자 하는 철도 프로젝트에 대한 논의가 진행 중
- 세계 경제 포럼(World Economic Forum)의 글로벌 경쟁력 지수에서 파나마의 철도 인프라는 123개국 중 45위
- 현재 파나마 운하 철도 회사(Panama Canal Railway Company, PCRC)는 파나마 시티(태평양 입구쪽)와 콜론(대서양 입구쪽)을 연결하는 운송서비스를 제공

○ 도로운송 역시 성장할 것으로 전망되고 있으나, 이는 파나마 운하의 영향보다는 파나마 국내의 요인일 것으로 예상됨
- 내수 경제 활성화를 통해 도로운송 물동량 증가를 기대
- 도로 네트워크는 2005년 100sq/㎞당 16㎞였으나, 2010년 20㎞로 증가하여 지속적으로 확장 중

○ 현재 파나마는 빈곤과 빈부격차가 감소하고 있는 추세이나, 인근 지역 국가에 비해 여전히 높은 상태이며, 청년 실업률이 높고 숙련된 노동자가 부족함

- 이러한 상황에도 불구하고, IMF는 인프라 개발과 파나마 운하 확장 등을 통한 새로운 투자 기회 확대와 미국, EU, 캐나다와의 FTA체결이 파나마의 중장기 성장에 도움이 될 것으로 전망

자료 : www.businessmonitor.com, 2013.5. / www.imf.org, 2013.3.28.

최은혜 연구원 (☎ 02-2105-2838, choeeunhye@kmi.re.kr)
이홍원 연구원 (☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)

물류정책·사업동향

□ 중국 상위 10대 항만, 전년동기 대비 컨테이너 물동량 증가

○ 중국 상위 10대 항만(2012년) 모두 2013년 7월까지의 컨테이너 처리 물동량이 전년 동기 대비 증가한 것으로 나타남

- 2013년 1~7월 컨물동량 연평균증가율이 가장 큰 항만은 전년동기 대비 22.6% 증가한 Dalian항이고, 그 다음이 Suzhou항, Xiamen항, Lianyungng항, Qingdao항, Tianjin항, Ningpo-Zhoushan항, Guangzhou항, Shanghai항, Shenzhen항의 순
- 전년 동기 대비 연평균증가율이 가장 큰 Dalian항은 5개월 연속 18.6% 증가했고, 7월에는 85만 4천 TEU를 처리
- 전월대비 컨물동량 증가율이 단지 1.0%로 가장 적게 증가한 Tianjin항은 7월에 109만 TEU를 처리

○ Shanghai항의 2013년 1~7월 항만물동량은 전년 동기대비 3.2% 증가했는데, 이는 중국 상위 10대 항만의 연평균증가율 중 2번째로 낮은 수치임

- 중국 최대 항만인 Shanghai항은 6월에 0.4% 증가에 그친 후, 7월에는 전년 동월 대비 4.8% 증가한 298만 TEU를 기록
- 이 수치는 2013년 6월의 276만 TEU 대비 7.9% 증가한 값

○ 2012년 기준 중국 2위인 Shenzhen항의 1~7월 처리물동량의 연평균증가율은 전년 동기 대비 2.4%로 가장 낮음

- 2013년 7월 기준 Shenzhen항의 컨테이너 처리물동량은 209만 TEU를 기록

○ 반면에 2012년 5위인 Qingdao항은 전년 동기 대비 가장 빠른 연평균증가율인 10.1%를 기록함

- Qingdao항의 2013년 7월 컨테이너 처리물동량은 전년 동기 대비 8.2% 증가하였으나, 전월대비 2.5% 하락한 131만 TEU를 기록

< 중국 상위 컨테이너 항만의 전년 동기 대비 연평균증가율: 2013년 1~7월 >

순위 (2012)	중국 10대 컨테이너 항만	백만TEU (2012)	연평균증가율(%)	
			'12년 vs. ' 11년	'13년 1~7월 vs. ' 12년 1~7월
1	Shanghai	32.53	2.5	3.2
2	Shenzhen	22.94	1.6	2.4
3	Ningpo-Zhoushan	16.83	14.3	6.8
4	Guangzhou	14.74	3.4	3.4
5	Qingdao	14.50	11.4	10.1
6	Tianjin	12.30	6.2	9.5
7	Dalian	8.06	25.9	22.6
8	Xiamen	7.20	11.6	15.2
9	Suzhou	5.86	24.9	15.8
10	Lianyungang	5.02	3.5	11.4

주 : Suzhou항은 Changshu항, Zhangjiagang항, Taicang항을 통합 지칭항

자료 : www.joc.com/ "Top 50 World Container Ports", www.worldshipping.org/"Top 100 Ports 2013", www.containershipping.com / baike.baidu.com.

자료 : www.joc.com, 2013.9.18.

이언경 전문연구원 (☎ 02-2105-2919, eklee@kmi.re.kr)

□ 인도의 대규모 항만개발로 중국의 스리랑카 콜롬보항 운영 위협받을 전망

○ 인도 정부가 2012년부터 시작된 12차 5개년 계획에서 113억 달러 규모의 주요 항만 개발 계획을 수립, 2014년까지 2년 안에 30개의 항만개발을 완료하여 연간 하역능력을 2억 2,885만 톤까지 증가시킬 계획임

- 이에 따라 콜카타(Kolkata) 남쪽 80km 떨어진 서뱅갈(West Bengal)의 사가 섬(Sagar Island)과 안드라 프라데시(Andhra Pradesh)에 각각 12억 8,000달러 규모의 두개 신규 메가 항만이 건설될 예정

○ 인도의 항만건설 붐은 부분적으로는 인도양 지역의 지정학적 긴장에서 비롯됨

- 지난 몇 년 간 중국정부 및 기업들은 인도양·태평양 진출거점 마련을 위해 인도양 북쪽 및 서쪽 해안 일대에 일련의 항만 프로젝트에 투자하는 진주목걸이(String of Pearls) 전략을 구사
- 즉, 방글라데시의 치타공(Chittagong), 미얀마의 짜욱퓨(Kyaukpyu), 스리랑카의 콜롬보(Colombo)와 함반토타(Hambantota), 파키스탄의 과다르(Gwadar), 탄자니아의 바가모요(Bagamoyo) 등 인도 아대륙(Indian sub-continent) 거점항만을 연결하면 진주목걸이와 비슷한 형태의 항만군 형성



자료 : cargoasianews.com

○ 특히 인도의 국제무역항로에서 핵심적인 역할을 하는 항만 중 하나인 콜롬보항에 대한 CMHI사(China Merchants Holdings (International) Company Limited)의 투자는 인도 정부에 경종을 울림

- 그동안 인도의 만성적인 항만시설 투자부족으로 인도 컨테이너 물동량의 약 13%가 스리랑카 콜롬보항을 경유하고 있으며, 인도 기점 컨테이너 물량의 70%가 콜롬보 구항에서 처리

ㅇ 따라서 인도의 대규모 신규 항만 건설은 중국의 CMHI사가 85%의 지분을 가지고 콜롬보에서 운영 중인 신규 컨테이너 터미널의 물동량 확보에 위협이 될 것이 확실시 됨

- 2012년에 개장한 콜롬보 국제 컨테이너터미널은 아시아에서 가장 발전된 국제 환적허브로, 18,000TEU급의 초대형 컨테이너선 접안이 가능한 항만
- 동서간, 특히 인도 아대륙과 동아프리카 간 최적의 환적허브인 콜롬보항의 국제 환적 물동량은 전체 항만물동량의 약 70%를 차지
- 2012년 스리랑카와 중국의 교역액은 27억 달러로 2011년 대비 19% 증가하였음에도 불구, 콜롬보항의 물동량은 2011년 4,260만 TEU에서 2012년 4,190만 TEU로 감소
- 이는 주로 중국과 인도 간 무역이 10% 감소함에 따라 콜롬보항의 환적화물도 2011년 320만 TEU에서 2012년 310만 TEU로 2% 감소한 것에 기인

자료 : cargonewsasia.com, 2013.9.16.

김홍매 전문연구원 (☎ 02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr)

□ ICTSI와 PSA, Aguadulce 항만 개발 합의

○ ICTSI와 PSA가 콜롬비아에 위치한 Aguadulce 항만을 공동 개발하기로 합의함
- ICTSI의 컬럼비아 자회사인 SPIA는 Aguadulce 항만개발 및 30년의 운영권을 가지고 있으며 PSA는 SPIA 지분 45.64% 매입을 통해 사업에 참여

○ 콜롬비아의 Buenaventura 항만 맞은편에 위치한 Aguadulce 항만에는 컨테이너 터미널 및 석탄과 벌크 화물 터미널이 개발될 예정이며, 전체 면적은 100ha임
- 컨테이너 터미널 개발 1단계에서는 연간 40만 TEU 처리 규모의 선석길이 600m가 건설되고, 900m 길이의 선석이 추가될 예정
- 동 항만의 석탄 및 벌크 터미널의 선석길이는 250m로 연간 200만 톤 처리 규모
- 항만의 인입도로도 21㎞를 건설할 계획이며 비용은 6억 달러 예상

○ 파나마운하 확장에 따라 Aguadulce 항만의 사업성 또한 주목받고 있음
- ICTSI는 2007년에 콜럼비아 정부로부터 사업권을 획득했지만 펀딩문제로 사업이 지연되어 오던 중 PSA와 파트너쉽을 체결하면서 사업이 급속히 진행
- PSA와 ICTSI는 동 항만이 콜럼비아의 대표 무역항으로 발전시키는 것을 목표하고 있으며 콜럼비아의 신규 물류중심지로 부상할 것으로 기대

< Aguadulce 항만 위치 >



< Aguadulce 항만 조감도 >



자료 : ICTSI, Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

자료 : www.hellenicshippingnews.com 2013.9.19.

전혜경 연구원 (☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)

□ UPS, FedEx의 물류중심지 Memphis에 투자확대

○ UPS가 Memphis공항에서의 처리물량을 두배로 확대하기 위한 투자를 결정함
- UPS와 투자협상을 진행한 Memphis공항 관계자에 따르면 새로운 화물 분류 시설에 2,500만 달러 이상을 투자할 계획으로 100명 규모의 새로운 인력충원도 이뤄질 것으로 예상
- Memphis공항에 대한 시설투자와 함께 미국 켄터키 주 Louisville공항에 있는 UPS의 월드포트(World Port)와 하루 두 차례 연결되는 항공편도 증편할 예정이며 UPS의 Memphis지역 물류 네트워크도 강화할 예정
- UPS의 시설확장은 Memphis공항의 화물처리량이 지속적으로 늘어나는 반면, 2000년 당시 하루 300여개에 달하던 항공편수가 여객수요 감소로 현재 100여편 수준으로 떨어졌기 때문
- Memphis공항은 자체적으로 승객 유치를 위한 캠페인을 벌일 정도로 여객수요가 감소하여 항공수요가 최고조로 달했던 시기인 9월에도 Delta항공조차 64편에 해당하는 항공노선을 철수

○ Memphis공항의 화물은 FedEx가 대다수 처리되고 있어 양사간의 경쟁은 불가피할 것으로 예상됨
- 현재 Memphis공항의 거의 모든 화물은 FedEx가 처리하고 있는데 공항측은 화물 처리량 증가가 여객 수송 서비스를 지속적으로 유지하는데 기여할 것으로 판단하여 투자에 호의적
- UPS는 이러한 공항 측의 태도를 긍정적으로 받아들여 FedEx와의 경쟁이 불가피한 상황에서도 물류 중심지로서의 Memphis의 중요성을 감안하여 투자를 결정하였으며, 현재까지 UPS의 투자에 대한 FedEx의 대응은 없는 상태

○ UPS의 투자에도 불구하고 FedEx가 물동량처리를 지속적으로 주도할 전망임
- Memphis공항공사는 지난 9월 19일 UPS에 대해 1,171,586ft^2 규모의 부지임대와 수 백만ft^2 규모에 해당하는 조건부 추가부지임대에 대해 승인한 상태
- Memphis공항에 대한 UPS의 투자는 지속적인 사업확장의 일환으로 진행되는 것으로 홍콩 다음으로 큰 항공화물처리시설을 Memphis에서 운영하고 있는 FedEx의 우세를 꺾지는 못할 것으로 예상
- FedEx의 Memphis 월드허브(World Hub)는 하루 약 150만개의 화물을 처리할 정도로 처리량 규모가 크기 때문에 UPS가 물류시설투자를 진행하더라도 영향은 크지 않을 전망
- 항공사들이 Memphis공항에서 임대한 게이트는 전체 78개중 41개에 불과하고 상당수가 비어 있으며 터미널 건물에 입주한 상점과 식당도 승객 감소로 폐쇄된 곳이 많기 때문에 물류시설에 대한 추가 투자 가능성이 있으며 공항 재정에 미치는 영향도 더욱 커질 것으로 예상

자료 : www.startribune.com 2013.9.22.

이홍원 연구원 (☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 러시아 극동지역에 석탄전용터미널 건설 계획

○ 러시아 극동지역 프리모리예 주에 연간 2천만 톤의 석탄을 처리할 수 있는 석탄전용터미널이 건설될 예정임

- 석탄전용터미널 건설은 프리모리예 주정부의 지원을 받아, 한국서부발전과 러시아의 로스엔지니어링(Rosengineering)사가 공동으로 투자
- 베라항은 렌모르니프로엑트(Lenmorniiproekt)사와 석탄전용터미널 건설을 위한 기초조사 및 설계 작업 계약을 체결
- 또한, 이 프로젝트와 관련하여 총 800여 헥타르에 1.5백만 톤의 석탄 보관 창고 및 기타 인프라 시설이 구축될 예정
- 터미널 건설 기간은 약 4년이며, 2017년 4분기부터 운영될 예정

자료 : www.morvesti.ru, 2013.9.16.

박한나 연구원 (☎ 02-2105-2914, hnp@kmi.re.kr)

□ DHL, 게트윅 공항(LGW)과 £24m 규모 수입물류 관리계약 체결

○ DHL이 게트윅 공항(LGW)과 공항 수입물류 관리를 위한 £24m[1] 규모의 10년 계약을 체결함

- DHL은 공항의 150여개 파트너를 대신하여 공항 내 새로이 건설될 물류시설을 활용, 게트윅 공항의 수입물류 부문을 관리할 예정
- 공항 내 새로이 건설될 물류센터를 활용함으로써 기존 물류비용이 저하됨은 물론, 공항 전체의 물류시스템 효율성이 제고될 것으로 기대
- DHL은 기존 전세계 다양한 공항에서 항공화물을 관리한 경험을 바탕으로 게트윅 공항에 대한 전문적인 맞춤형 서비스를 제공할 계획
- 다양한 공급업자로부터 게트윅 공항으로 수입되는 화물들은 앞으로 DHL의 내부 IT 시스템 등 선진화된 시스템을 통하여 관리될 예정
- 최적화된 공항 내 Supply Chain을 바탕으로 화물을 관리함으로써 화물취급 활동으로 인해 야기되었던 공항 내 혼잡과 배기가스 배출을 줄일 것으로 기대

○ 게트윅 공항은 DHL과의 계약을 통하여 공항과 파트너들 간 새로운 관계 형성을 도모하면서 DHL과의 장기적인 파트너쉽을 통하여 공항의 효율성이 향상될 것으로 기대하고 있음

자료 : www.shdlogistics.com, 2013.9.11.

민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmin0525@kmi.re.kr)

1) £1 = 1.60 USD (외환은행 2013년 9월 23일자 매매기준율)

「2013년도 제2차 해운·물류기업 해외진출사업 타당성조사 지원 대상사업 모집 공고」

해운·물류분야 해외 유망사업 발굴을 지원하고 국내기업의 글로벌 시장 진출을 활성화하기 위해 해양수산부가 시행하는 「**해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원사업**」의 대상사업을 다음과 같이 모집하오니 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

1. 목적

○ 국내 해운·물류기업의 글로벌 네트워크 확대를 위한 다양한 해외진출·투자사업의 발굴·추진과정에 수반되는 타당성 조사·분석*(경제·기술·재무·법률 등의 측면)에 소요되는 비용을 보조

* 국내외 연구기관 및 전문 컨설팅 업체 등을 통한 타당성 조사분석 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, 해외시장 개척·진출 등 다양한 형태의 해외 물류사업

<< 대상사업 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

4. 지원 내용

○ 타당성 조사 1건당 최대 1억원의 범위에서 타당성 조사 소요 비용을 기준으로 차등 지원(국고보조금 + 자부담 matching)

조사비용	5천만원 이하	5천만원 초과 ~1억원 이하	1억원 초과 ~2억원 이하	2억원 초과
지원비율 (최대)	70%	60%	50%	1억원

< 지원금액 예시 >
· 타당성 조사비용이 5천만원 : 최대 3천5백만원 지원
· 타당성 조사비용이 9천만원 : 최대 5천4백만원 지원
· 타당성 조사비용이 1억6천만원 : 최대 8천만원 지원
· 타당성 조사비용이 2억2천만원 : 최대 1억원 지원

* 예산의 범위에서 지원되는 관계로, 실제로 교부되는 보조금은 지원비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

5. 신청 방법

○ 접수기간 : 2013. 9. 5(목) 09:00 ~ 10. 4(금) 18:00

○ 제출서류

- 신청서 1부(<첨부 1>의 양식, 전자파일 함께 제출)
- 사업제안서 1부(<첨부 2>의 양식, 전자파일 함께 제출)
- 정보 제공 및 공개 동의서 1부(<첨부 3>의 양식)
- 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

○ 서류 접수처 : 해양수산부 해운정책과

- 주소 : (우편번호 339-012) 세종특별자치시 어진동 다솜2로 94 정부세종청사 5동 435호 (☎ 044-200-5726)
- 신청서 제출방법 : 직접 제출 또는 우편 제출

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

6. 신청 방법 및 절차

○ 선정기준

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

* 제조·건설·자원개발 등 국내 화주기업과 동반진출 또는 공동 추진하는 사업의 경우 최대 5점 이내의 범위에서 가점 부여 예정

ㅇ 사업제안서 평가
- 일시 및 장소 : 별도 공고 또는 신청기업에 개별 통지
- 심사위원에게 사업제안서 내용을 발표(발표 20분, 질문·답변 10분)

ㅇ 선정결과 발표 : 2013년 10월20일(잠정) 이후 공고 또는 개별 통지

7. 유의사항

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

ㅇ 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

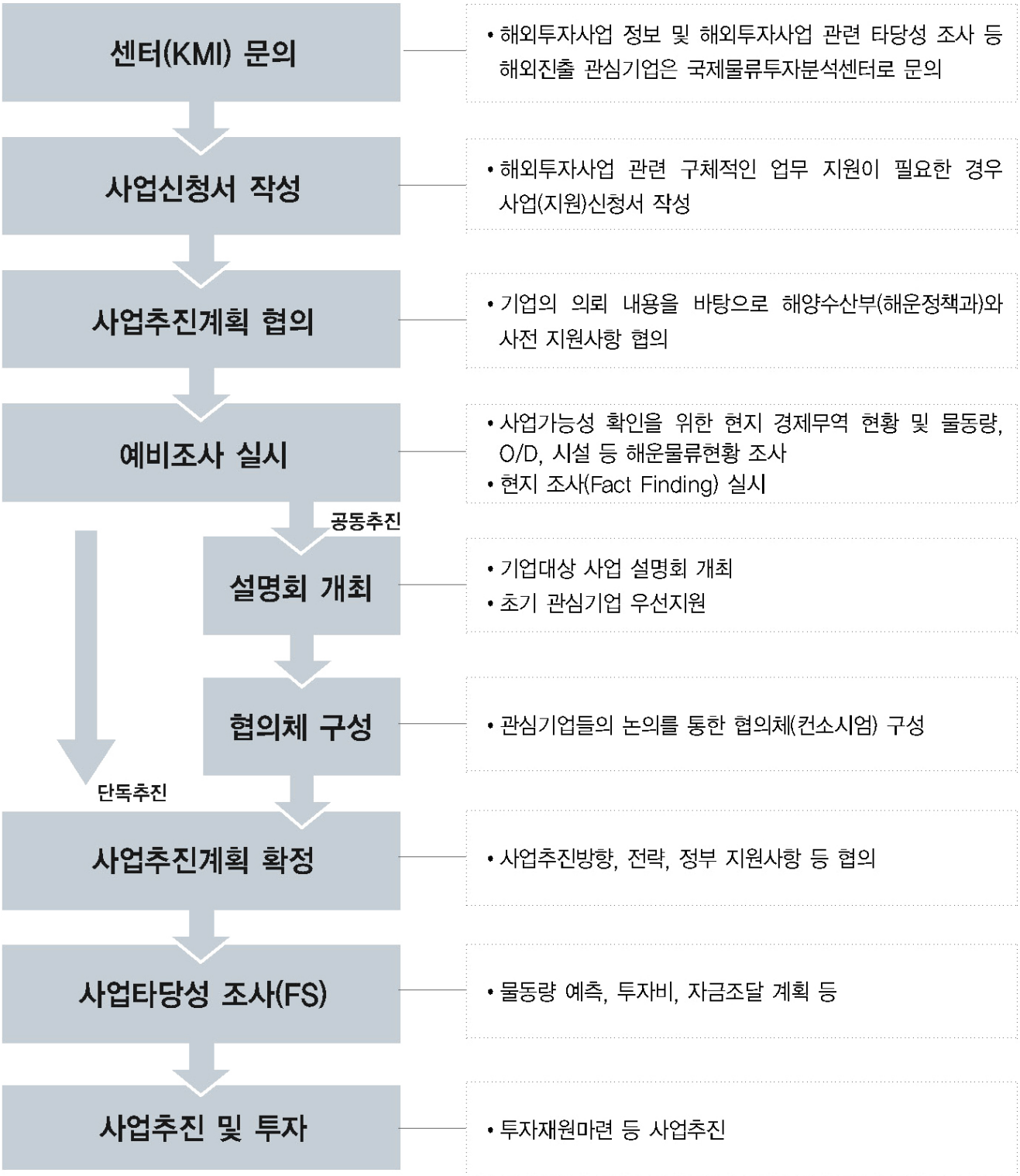
ㅇ 신청기간 중 접수된 서류는 일절 반환하지 아니함

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

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

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

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



*** 기초타당성 조사(실비 부담), 정부간 협상, 투자사업 관련 정보 및 기초 자료 제공**