

제 293호 · 2015년 1월 28일

미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 길광수 감리위원

KMI

국제물류위클리

K O R E A M A R I T I M E I N S T I T U T E

| CONTENTS |

글로벌물류이슈

1. 프랑스 Bolloré 그룹, 아프리카를 기반으로 글로벌 물류회사 도약

물류정책·사업동향

1. 베트남産 신발, 미국 내 중국 시장점유율 잠식
2. Maersk CEO, 금융위기 이전수준의 물동량 회복에 부정적
3. 오만, 최초의 드라이포트 관리·운영 입찰 제안 공고

물류시장동향

1. 2014 우크라이나 항만 물동량, 전년대비 3.6% 감소
2. 몬트리올 항만 확장으로 처리능력 40만TEU 증가 예상



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

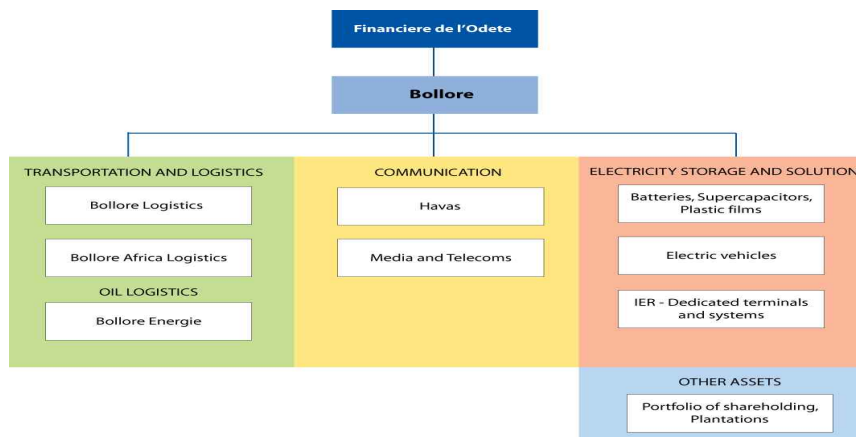
글로벌물류이슈

□ 프랑스 Bolloré 그룹, 아프리카를 기반으로 글로벌 물류회사 도약

■ Bolloré 그룹의 성장배경

- 볼로레 그룹은 기업 창업후 190년 넘는 역사 속에서 꾸준히 변신을 거듭해 오늘날 세계 5백대 기업의 하나로 성장
 - 1822년 창업 당시 사업 영역은 성경, 트레이싱 지 및 수제 담배용 롤링 페이퍼 등 상대적으로 무게가 가벼운 경량지(thin paper) 생산이었음
 - 19세기 후반 담배사업에 손대 1950년대에 세계 담배시장의 10%를 차지하는 회사로 성장함
 - 1960년대 새로운 시장인 폴리프로필렌 필름시장에 진출했으며 1972년 알루미늄 피막 필름을 생산한 바 있음
 - 1986년 세계에서 세 번째로 큰 담배회사인 JOB를 인수했고 아프리카 담배생산회사인 Sofical을 인수했음
- 볼로레 그룹이 운송 및 물류 사업을 처음으로 시작하게 된 것은 1980년대 후반임
 - Sofical을 인수한 시점에 프랑스 화물 포워딩 회사인 SCAC를 인수했으며, 과거 식민-피식민 관계로 프랑스와 인연이 있는 아프리카의 화물운송에 초점을 맞추게 됨
 - 이후 1991년 델마-빌쥬(Delmas-Vieljeux)를 인수하여 토목, 건설 사업을 필두로 아프리카 국가들의 개발 사업에 뛰어 들었음
 - 2004년 자회사인 SDV를 만들면서 SCAC와 델마-빌쥬가 자연스럽게 SDV에 흡수되었음
- 오늘날 볼로레 그룹의 핵심 사업 영역은 운송·물류, 통신, 전력 비축 및 솔루션 부문 등임

< Bolloré 그룹의 주요 사업 영역 >



자료 : www.gscintell.com.

■ Bollore 그룹의 주요 사업 부문 및 세부 내용

- 운송 및 물류 부문은 오늘날 다각화된 볼로레의 사업 부문 중에서도 가장 비중이 높은 주력 부문이라 할 수 있음
 - 운송 및 물류 부문은 다시 볼로레 물류를 중심으로 전 세계를 무대로 한 세계화 사업과 볼로레 아프리카를 중심으로 한 지역 특화 사업을 양대 축으로 하고 있음
- 볼로레 물류는 현재 99개국에 600여 개의 사무실을 두고 11,000여 명의 직원을 채용해 세계화 전략을 추진하고 있음
 - 유럽에서는 SDV와 Saga 자회사로 300여 개의 사무실을 운영하고 있으며, 2007년 SDV는 영국의 운송기업인 JE Bernard Group을 인수했음
 - 아시아에는 3,500여 명의 직원이 있으며 그 중 1,700여 명은 중국과 싱가포르의 직원임
 - 미주 지역에는 캐나다, 미국 및 남미에 30여 개 사무실을 운영중임
 - 볼로레 물류는 프랑스를 기반으로 성장해온 만큼 프랑스를 허브로 하여 벨기에, 스페인, 이탈리아, 독일, 체코 및 네덜란드 등 유럽 지역의 화물 운송을 위한 시설을 갖추고 있음
- 볼로레 아프리카 물류는 글로벌 기업으로서 그룹의 도약을 이끈 아프리카 사업을 맡고 있으며, 사업 범위는 포워딩은 물론 물류, 항만관리 및 하역에 이르기까지 다양화되어 있음
 - 볼로레는 아프리카 하역사업분야의 선도 기업이며 6,000여 대의 대형트럭 및 트레일러뿐만 아니라 연면적 1,000만m²의 창고도 보유하고 있음
 - 지난 수년간 볼로레 아프리카는 민자 사업방식으로 동서 아프리카에서 활발한 항만 투자 사업을 펼쳐 왔음
 - 볼로레는 아프리카 46개국에 약 24,000여 명의 직원을 보유하고 있으며 2013년 기준 터미널 화물 처리량은 약 488만 TEU에 이름

< 볼로레 물류 >



< 볼로레 아프리카 물류 >



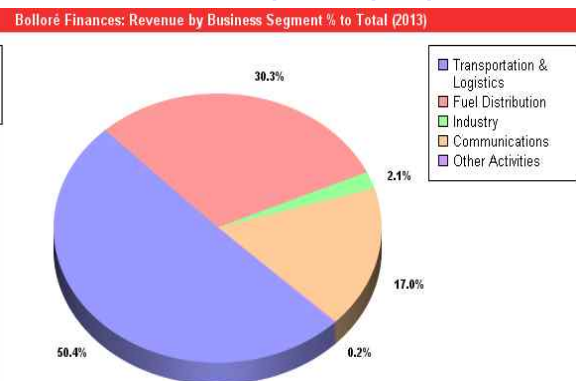
자료 : www.gscintell.com.

- 볼로레 그룹은 최근 수년간 에너지 사업 분야에 많은 관심을 쏟아 왔으며 전기 배터리, 초축전지(Supercapacitors) 및 플라스틱 필름 등의 생산 분야에서 전문성을 확보하고 있음
 - 리튬 금속 폴리머(LMP) 기술을 기반으로 한 전기배터리를 개발했고, 세계에서 세 번째로 큰 포장용 수축필름 생산 회사임
 - 볼로레는 전기 자동차와 버스의 배터리도 생산하고 있음
 - 2011년 말 Autolib'를 설립하여 100% 전기차로 카 셰어링 시스템을 구현했으며 46개 지방도시에서 운영하고 있음
- 볼로레 그룹의 2013년 총 매출액은 108억 4,800만 유로이며, 매출액 비중이 가장 높은 부문은 운송 및 물류 부문임
 - 핵심사업인 운송 및 물류의 매출액은 54억 6,900만 유로로 전체 매출액의 50.4%를 차지하고 있음
 - 유류 물류는 32억 8,800만 유로로 전체 매출액의 30.3%를 차지하고 있음
 - 정보통신 매출액은 18억 4,300만 유로로 전체의 17%를 차지하며 그 외에 배터리 및 솔루션 사업이 2억 2,300만 유로로 2.1%를 차지하며 나머지 사업이 0.2% 차지함
 - 그룹의 전체 매출액은 2009년 세계 경제위기시에만 감소했으며 이듬해 다시 회복되어 2010~2013년까지 약 22%의 높은 연평균 성장률을 기록함

<연도별 Bolloré 그룹 전체 매출액>



< Bolloré 사업별 매출액 >



자료 : www.gscintell.com.

■ Bolloré의 성장 전략 및 성공 비결

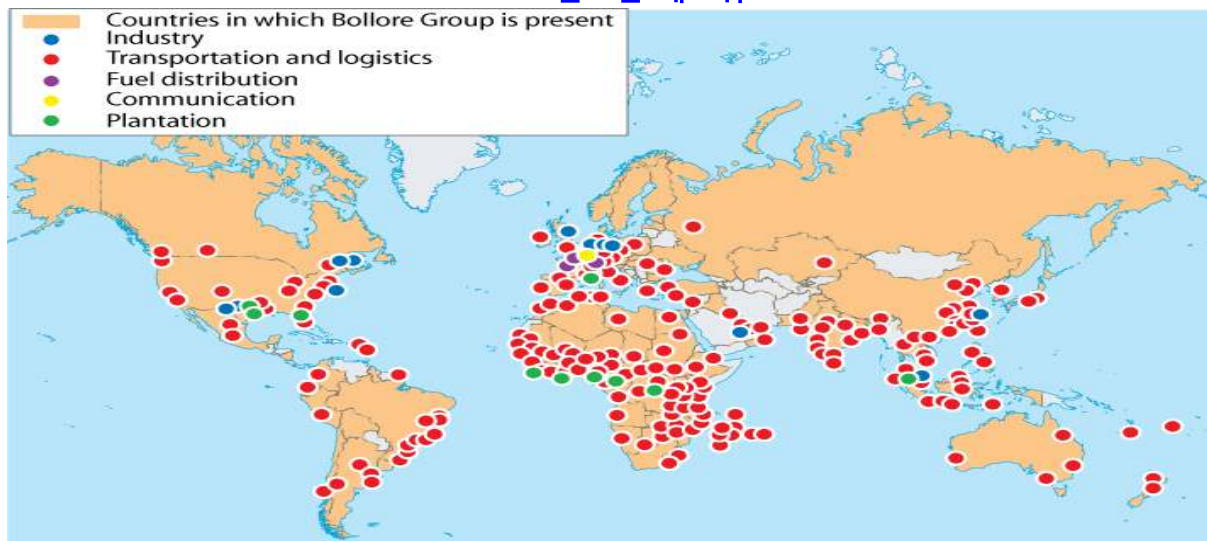
(1) 전 세계.전방위 네트워크 구축

- 프랑스 기반인 볼로레는 유럽을 중심으로 세계 각지에 사무소를 개설하면서 네트워크를 확장함
 - 2010년 볼로레 물류는 지속적으로 네트워크를 확장하면서 중국과 유럽에 신규 사무소를 개설했고

폴란드에 자회사를 설립했음

- 2012년 지중해 남부지역에 집중 투자했고 노르웨이에 신규 사무소를 개설하면서 유럽 기반을 더욱 견고히 다졌음
 - 2013년에는 '특별 소프트웨어 패키지'에 초점을 맞춰 물류 사업을 지속적으로 개발하고 있으며 이 패키지는 고객이 요구하는 정보를 실시간으로 제공할 수 있는 시스템임
 - 싱가포르를 화장품 및 의약품 전용 중앙 거점으로 만들어 아시아로 유통되는 제품의 재포장 및 재유통을 담당하게 함
 - 2013년에 중동의 사세를 확장하기 위해 사우디아라비아 사무소를 개설했고 콜롬비아와 노르웨이에 신규 자회사를 설립했음
- SDV는 볼로레의 최대 자회사로서 볼로레 물류 및 볼로레 아프리카 물류를 담당하고 있으며 2013년 매출액 기준 글로벌 3PL기업 중 10위¹⁾를 차지함
- 2011년 기준 SDV 매출액의 75%는 유럽~아시아 및 유럽~미주 노선이며 특히 미국 서부 해안의 틈새 기업 인수를 통해 사세를 확장했음

< SDV 글로벌 네트워크 >



자료 : www.gscintell.com.

(2) 대륙과 대륙, 지역과 지역의 연결점에 인수합병을 통한 발 빠르고 과감한 투자

- 볼로레 그룹은 유럽에서 5번째로 큰 화물 운송 및 물류서비스 회사로서, 지난 수 년간 성장 가능성이 높은 지역에 발 빠른 인수합병을 통해 진출했음
- 아시아의 높은 성장이 예견되자 2005년 인도에서 3번째로 큰 화물 운송회사인 Air Link를 인수해

1) http://www.supplychain247.com/article/2013_top_50_global_top_30_domestic_3pls/seko_logistics.

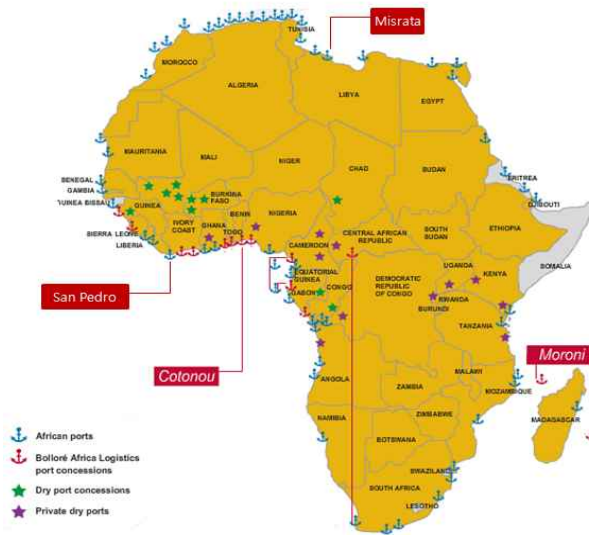
인도 내의 네트워크 확장 및 아시아와 아메리카 간 공급능력을 증가시켰음

- 2007년 영국 운송 물류의 선도 기업 중 하나인 JE-Bernard 그룹 인수를 통해 아시아와 아메리카 대륙으로부터 오는 공급능력이 증가했음
- 2008년 아프리카 네트워크를 강화시키기 위해 남아프리카 화물 용선사업의 선도 기업 중 하나인 SEAL사와 파트너십을 맺어 합작인수를 통해 유럽과 아프리카 사이의 공급이 증가했음
- 2009년 브리스번을 기반으로 하는 오스트레일리아 운송 및 물류회사인 Europacific Forwarding을 인수합병해 오세아니아-태평양 지역의 신규 공급을 개시했음

(3) 미개척 시장이자 이머징 마켓인 아프리카 시장 진출

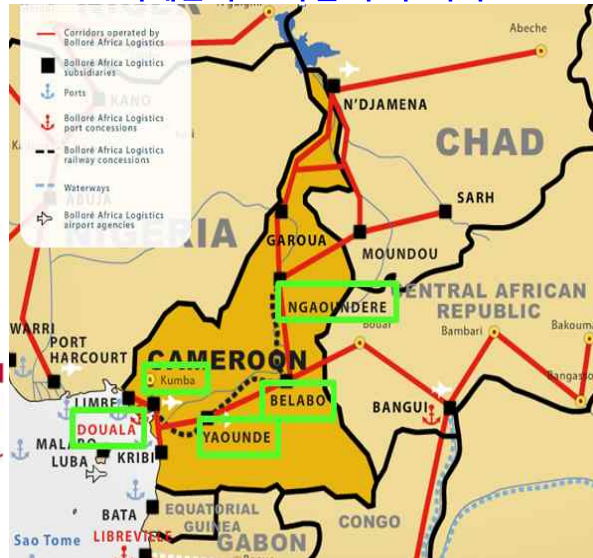
- 볼로레 그룹의 주특기는 1927년 처음으로 아프리카 시장에 진출한 이후 부단히 지역 기반을 강화해 아프리카 물류 분야를 장악했다는 사실에서 찾을 수 있음
 - 2008년에 공식적으로 볼로레 아프리카 물류를 설립함
 - 볼로레 아프리카 물류는 아프리카 대륙의 통합된 물류 네트워크이고 항만의 민관협력사업의 선도 운영사로서 철도 개발 사업을 진행하고 있음
 - 볼로레 아프리카 물류는 아프리카의 45개국을 포함하여 55개 국가에 물류서비스를 하고 있으며 25,000여 명의 직원을 보유하고 있음
 - 매년 3억 유로를 아프리카 개발 사업에 투자하고 있음
- 볼로레 아프리카 물류의 가장 중요한 투자 중 하나는 Ivory 해안에 위치한 아비장 항만(코트디 부아르)의 두 번째 컨테이너 터미널 건설 프로젝트임
 - APMT 및 Bouygues와 컨소시엄으로 시설확장에 약 4억 5,000만 유로를 투자하며, 2017년부터 가동에 들어갈 예정임
 - 터미널 전문가에 의하면, 아비장 항만의 컨테이너 처리능력은 약 150만 TEU에 이르며, 16m의 수심을 확보해 최대 8,000TEU급 선박의 수용도 가능할 것으로 예상됨
- 볼로레 아프리카 물류는 운송 및 물류 사업 외에 항만관리, 하역 및 철도 사업도 영위하고 있음
 - 볼로레 그룹은 2011년 말 아프리카 대륙 4곳의 항만관리 양해각서 협약을 체결함
 - * 베냉의 Cotonou 항만, 코모로의 Motioni 항만, 리비아의 Misrata 항만 및 코트디부아르의 San Pedro 항만 등임
 - 아울러 1999년 이래 카메룬의 철도 네트워크를 관리·운영한 경험을 바탕으로 2012년 5월 고속철 건설 사업에 1억 달러를 투자하는 등 철도 부문 인프라 투자도 공격적으로 벌이고 있음
 - * 철도 네트워크는 카메룬의 북쪽 Adamawa 지역의 Douala 항만에서부터 Ngaoundere까지, 그리고 남서지역의 짧은 구간인 Douala에서 Kumba까지이며, 총 철도길이는 1,104km임.

< MOU체결 항만 >



자료 : www.bollore-africa-logistics.com, KMI 재편집.

<카메룬의 고속철 투자 지역>

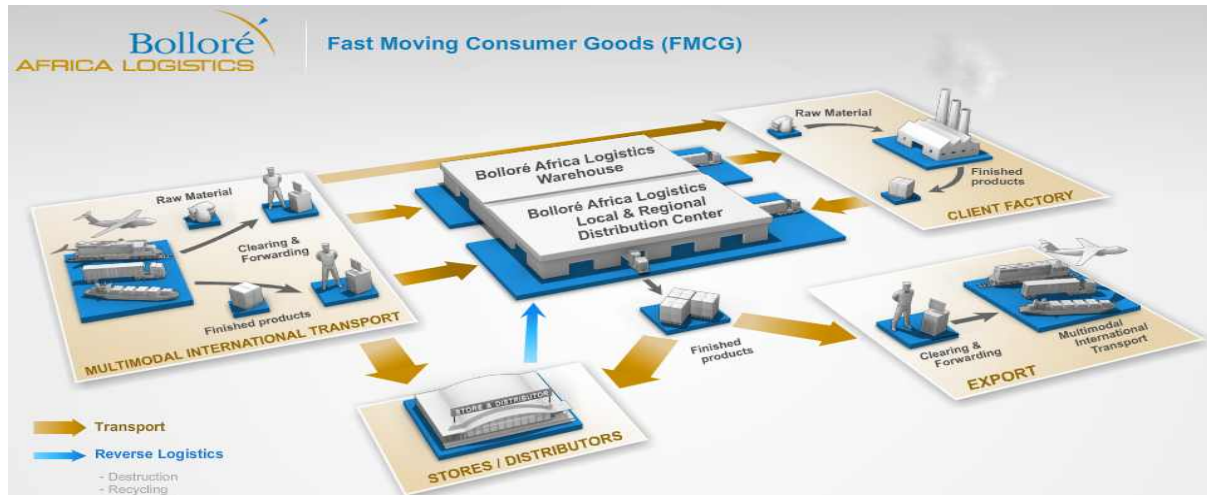


▣ 아프리카 시장 진출 위해 공격적인 투자를 벌이는 중국과 치열한 경합 예상

- 아프리카 대륙 삶의 질 향상, 중산층 증가에 따른 소비의 고도화 등은 볼로레 성장의 지속 가능성을 예견해줌
 - 아프리카는 성장 잠재력이 높은 반면 교통물류의 연결성은 아직도 상대적으로 낙후되어 있어 현재 많은 개선 노력이 진행되고 있으며 향후에도 이러한 노력은 더 증대될 것으로 전망됨
 - 아프리카의 리테일 네트워크가 점차 중요시되고 있고 많은 제조회사들이 아프리카 리테일 시장을 겨냥한 체계적인 공급사슬관리와 빠르게 대응할 수 있는 물류회사를 찾고 있음
 - 볼로레 아프리카 물류는 이에 대응, 전문적인 지원팀을 구성해 효율성을 높이는 시장 공급사슬 솔루션을 제공함
 - FMCG(Fast Moving Consumer Goods)를 통해 통합적인 물류 네트워크를 제공하고 신속하고 정확한 문전 배송을 하고 있음
 - FMCG의 강점으로는 아프리카 대륙을 커버할 수 있는 인프라, 기술적 지원, 체계적인 공급사슬 관리, 전용 창고 처리능력 및 부가가치 서비스(재포장, 라벨링 및 kitting 등)를 꼽을 수 있음
- 2012년 기준 볼로레 그룹의 운송 및 물류 분야의 매출액을 지역별로 살펴보면 다음과 같음
 - 아프리카가 약 55억 유로 중 41%로 가장 많은 매출액을 올렸으며, 그 다음이 본사가 있는 프랑스를 비롯한 해외 부서로 매출 비중은 31%임
 - 아시아 태평양은 12%, 프랑스를 제외한 유럽은 10%, 아메리카는 6%로 가장 작은 비율을 차지함
 - 볼로레 그룹의 운송 및 물류 매출액은 2009년 세계 경제위기를 제외하고 계속 증가하는 추세이며 운영이익 및 수익은 계속 증가 추세임
 - 볼로레의 핵심 사업인 운송 및 물류 매출액 중 아프리카의 비중이 가장 높다는 것은 이 기업이

지속적으로 성장하고 있으며 앞으로도 성장 가능성이 충분하다는 것을 보여줌

< FMCG 프로세스 >



자료 : www.bolloré-africa-logistics.com.

- 한편 카메룬, 코트디부아르 등 볼로레가 전통적으로 강세였던 아프리카의 일부 지역은 자원 확보 등을 이유로 아프리카 진출을 왕성하게 벌이고 있는 중국의 투자 대상지역과 중복되어 이들 지역의 물류 인프라 시장을 둘러싸고 치열한 경쟁이 이뤄질 가능성도 배제하지 못함
- 중국은 2009년 이래 아프리카 최대의 교역 상대국으로 등장함
- 2014년 5월 중국 리커창 총리는 에티오피아, 나이지리아, 앙골라, 케냐 등 아프리카 주요국을 순방하며 중국 기업의 아프리카 지역 발전에 대한 “책임감”을 강조했다
- 2013년에는 인프라 개발 자금용 차관 200백 달러를 공약한 바 있음²⁾

< Bolloré의 운송 및 물류 부문 매출액 >

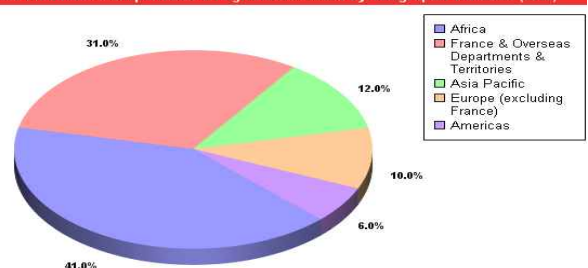
Bolloré Finances: Transportation & Logistics Revenues



자료 : www.gscintell.com.

< Bolloré 운송 및 물류 부문의 지역별 매출액 >

Bolloré Finances: Transportation & Logistics Revenues by Geographic Location (2012)



자료 : Bolloré business report 2013, www.gscintell.com, Bolloré homepage 등

박성준 전문연구원 (☎ 02-2105-2982, ksw@kmi.re.kr)

양규석 연구원 (☎ 02-2105-2928, yks8065@kmi.re.kr)

2) "China in Africa: Investment or Exploitation," Al Jazeera, May 4, 2014.

물류정책 · 사업동향

□ 베트남산 신발, 미국 내 중국 시장점유율 잠식

- 미국 내 신발 소비시장에서 차지하는 중국산 제품의 비중이 줄고, 베트남산 제품의 비중이 증가하고 있는 것으로 나타났음
- 2014년 1~11월 미국의 중국산 신발 수입액은 2013년 동기 대비 5,000만 달러 감소한 반면, 베트남산 수입액은 4,000만 달러가 늘었음
- 미 상무부(U.S. Department of Commerce)에 따르면, 지난해 1~11월 미국의 신발수입액은 17억 6,700만 달러이며, 베트남으로부터 수입된 신발은 2억 4,900만 달러로 전체 수입액의 14.5%를 차지했음
- 미국의 중국산 수입신발의 비중은 과거 최고 95%까지 증가했으나 최근 70% 대로 감소함

〈미국의 신발 수입 국가별 비중 및 연간 증가율〉

구분	수입 비중			연간증가율		
	2012	2013	2014(YTD)	2012	2013	2014(YTD)
중국	71.9%	68.8%	70.1%	2%	-1%	1%
베트남	10.2%	11.9%	14.3%	18%	21%	23%
이탈리아	5.1%	5.5%	5.7%	8%	10%	11%
인도네시아	4.0%	4.8%	5.0%	23%	23%	4%
멕시코	1.8%	2.0%	1.8%	30%	12%	-8%
인도네시아	1.1%	1.2%	1.4%	34%	10%	20%
도미니카공화국	0.9%	1.0%	1.0%	22%	10%	11%
스페인	0.7%	0.8%	0.9%	14%	14%	17%
브라질	0.9%	0.8%	0.8%	-18%	-4%	5%
캄보디아	0.2%	0.2%	0.5%	13%	27%	119%

자료 : Joc, 2015.1.16 재인용. 원저는 US Intermodal Trade Commission, YTD (2014년 10월 말 기준)

- 미국 신발물류소매(FDRA; Footwear Distributors and Retailers of America) Matt Priest 회장은 이 같이 중국산 제품의 시장점유율이 감소한 것은 최저임금을 두 배 상승시키겠다는 중국의 5개년 계획, 그리고 내륙지역 육성계획에 따라 생산 공장이 이전함으로써 상당한 영향을 받았다고 지적했음
- 이 같은 점은 Wolverine Worldwide의 글로벌 영업담당 사장인 Mike Jeppersen도 지적했는데, 중국의 주강(Pearl River, 珠江, Zhu Jiang) 지역에 주로 위치하고 있는 생산 공장들이 생산비 상승으로 중국 내륙지역으로의 이전이 가속화되고 있음
- 중국 내 공장 이전에 따른 운송 시간과 비용이 증가하여 전체 공급사슬이 연장되는 구조를 보이고 있으며, 중국 연해지방을 중심으로 발전해왔던 생산 및 물류의 효율성이 감소하는 결과로 이어지고 있음
- Joc Group의 경제학자 Mario Moreno씨는 이 같은 영향으로 베트남 및 인도네시아 등지의

보다 저렴한 상품의 수출이 중국보다 늘 것으로 예상함

- Priest 회장은 이 같은 변화에도 불구하고 생산비 압박과 수익성 하락 등의 요인으로 바로 생산 공장의 이전을 추진할 수 있는 회사는 흔치 않다고 말하고
 - 더욱이 내륙 또는 타국으로 공장을 이전한 회사는 초기에 원자재 조달 문제에 직면하므로 생산 공장은 원자재 공급사들과 인접한 지역을 선호할 수 있다고 언급했음
 - 이 같은 이유로 생산 공장의 이전은 모든 공급사슬상의 구조, 즉 조달, 생산 및 소비가 유기적으로 연계되는 지역으로 점진적으로 진행될 것이라고 지적했음

자료 : *Journal of Commerce*, 2015.1.16.

김태일 부연구위원 (☎ 02-2105-2755, ktizorro@kmi.re.kr)

□ Maersk CEO, 금융위기 이전수준의 물동량 회복에 부정적

- 전세계 해상물동량의 15%를 차지하고 있는 Maersk는 수익성이 가장 높은 컨테이너 정기선사로, 선복과잉이 심화된 2013년과 2014년에도 두드러진 성장을 보였음
 - 반면 Maersk를 추격하는 13개의 라이벌 선사들 중 10개 선사는 지난해 상반기 손실이 발생했음
 - Maersk 그룹의 최고경영자인 Nils Andersen씨는 세계의 대다수 주요 항로가 선복과잉으로 운영에 타격을 받고 있으며, 금융위기 이전에 높은 물동량 증가로 황금기를 보냈던 아시아와 라틴 아메리카 지역도 힘겨운 싸움을 지속하고 있다고 주장했음
 - 또한 Andersen씨는 금융위기 이전에는 전 세계적으로 물동량이 두 자릿수 성장을 지속했지만 과거수준으로의 회복이 불가능할 것으로 예상하고 있으며 4-5% 수준의 성장이 현실적인 장기 추세가 될 것으로 전망하고 있다고 말했음
 - 그리고 해운시장의 선복량이 조정되면 시장이 회복될 것이지만 과거 호황기를 기대하며 해운 회사들이 투자를 지속하는 상태에서는 쉽지 않을 것으로 예상했음
- 서구 기업들이 제조업을 소비지 인근으로 이동하기 시작하면서 금융위기 이전의 물동량 증가율로 회복이 쉽지 않을 것으로 예상됨
 - Andersen씨는 아시아 무역패턴의 변화가 약 90%의 상품을 운송하는 컨테이너 시장에 영향을 미치고 있다고 말하며, 기업들이 아시아 제조업의 의존도에서 벗어나 서유럽 기업들은 동유럽으로, 미국 기업들은 자국 생산이나 멕시코로 제조업을 이전하고 있다고 말했음
 - 또한 이미 서구지역에서 생산된 소비재들(특히 전제자품)의 수요가 아시아 시장에서 증가하고 있으며 전반적으로 컨테이너 수송량이 줄어드는 결과를 초래하고 있다고 덧붙였음
 - 현재 아시아에서 유럽으로 향하는 물동량은 지난해 기준으로 6% 성장하는 등 양호한 수준이지만 최근 몇 년간 지속적으로 운임이 하락하고 있는 상태임
- Maersk는 시간이 지남에 따라 운임을 점차 낮출 계획을 가지고 있으며 이를 통해 고객의 비용을 절감할 수 있을 것으로 예상하고 있음
 - Andersen씨는 최근 러시아와 우크라이나의 갈등이 정기선사에 전략적인 관심이 되고 있다고 말하며 러시아가 유럽연합 식품의 수입금지를 결정한 것이 해운업계에 이익이 될 것이라는 주장을 일축했음
 - 또한 장거리 공급처 확보를 위해 선사에 도움이 되는 물동량이 증가할 수는 있지만 부정적인 추세로 판단하고 있으며 이들 국가들로 인해 최근 세계 에너지시장에 대형 공급업체와의 관계에서도 불확실성이 증가하고 있기 때문에 긍정적인 상황은 아니라고 덧붙였음

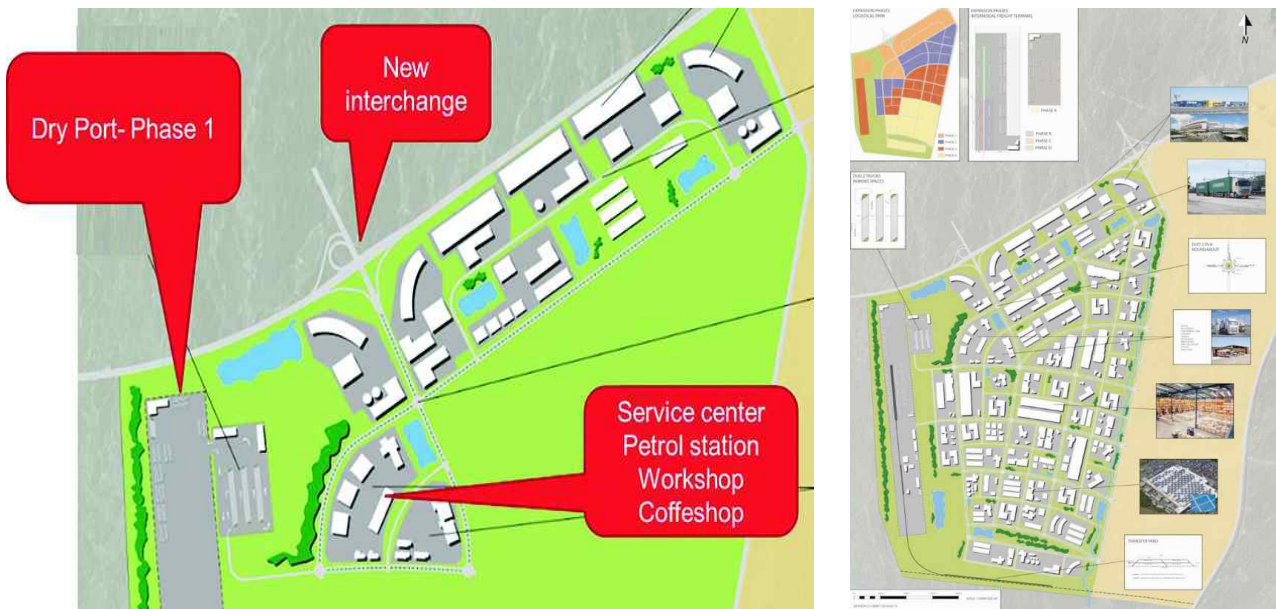
자료 : www.ft.com, 2015.1.22.

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

□ 오만, 최초의 드라이포트 관리·운영 입찰 제안 공고

- 오만 정부는 오만 국가 최초의 드라이포트(dry port) 관리 및 운영에 대한 입찰(EOI, Expressions of Interest) 제안에 착수했음
 - 해당 드라이포트는 약 120헥타르의 규모로서 걸프 및 중동지역의 물류 게이트웨이인 South Al Batinah Logistics Area(SABLA) 지역에 위치해 있으며, 드라이포트의 활성화를 통해 이 지역 경제 성장을 촉진할 것으로 기대하고 있음
- 오만 정부의 Ahmed bin Said al Azkawi 프로젝트 담당자는 “드라이포트 프로젝트의 낙찰자는 올해 안에 드라이포트의 관리 및 운영 라이선스를 받게 될 것”이라고 언급함
 - 또한 “입찰을 희망하는 업체들은 2월 1일까지 정부 웹사이트 www.peie.om을 통해 당국으로 연락을 해주길 바라며, EOI 문서들을 2월 15일까지 제출해주기를 희망한다”고 덧붙였다

< 물류서비스 제공범위 >



- 또한 화주 및 물류업체의 요구에 부응하기 위해 Muscat- Batinah 구간의 고속도로는 물론, GCC(걸프 협력회의, Gulf Cooperation Council) 6개 국가가 2018년까지 각국의 국가 철도망을 통합하는 ‘GCC 철도시스템’도 연결될 예정임
 - 이 외에도 관리동, 트럭서비스센터, 레스토랑, 사무공간 등 물류지원 시설 등이 운영될 예정임

자료 : portfinanceinternational.com, 2015.1.14.

손보라 연구원 (☎ 02-2105-2914, bora62@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 2014 우크라이나 항만 물동량, 전년대비 3.6% 감소

- 우크라이나 항만들의 2014년 총 처리 물동량은 1,370만 톤으로 전년대비 3.6% 감소함
- 우크라이나 항만공사에 의해 처리된 물동량은 414만 톤으로 전체 물동량의 30.2%를 차지함
- 민간 항만운영업체에 의해 처리된 물동량은 955만 톤으로 전체 물동량의 69.7%를 차지함
 - 전체 물동량의 36%를 차지하는 493만 톤은 우크라이나 항만행정국³⁾ 소유의 부두를 이용하여 처리됨
- 수출물동량은 972만 톤으로 전년대비 7% 감소, 수입물동량은 160만 톤으로 전년대비 7.2% 증가, 중계화물 물동량은 181만 톤으로 전년대비 15.8% 감소, 연안물동량은 58만 톤으로 전년대비 7.2% 증가함

자료 : www.portnews.ru, 2015.1.12.

이하림 연구원 (☎ 02-2105-2954, harimyi@kmi.re.kr)

□ 몬트리올 항만 확장으로 처리능력 40만TEU 증가 예상

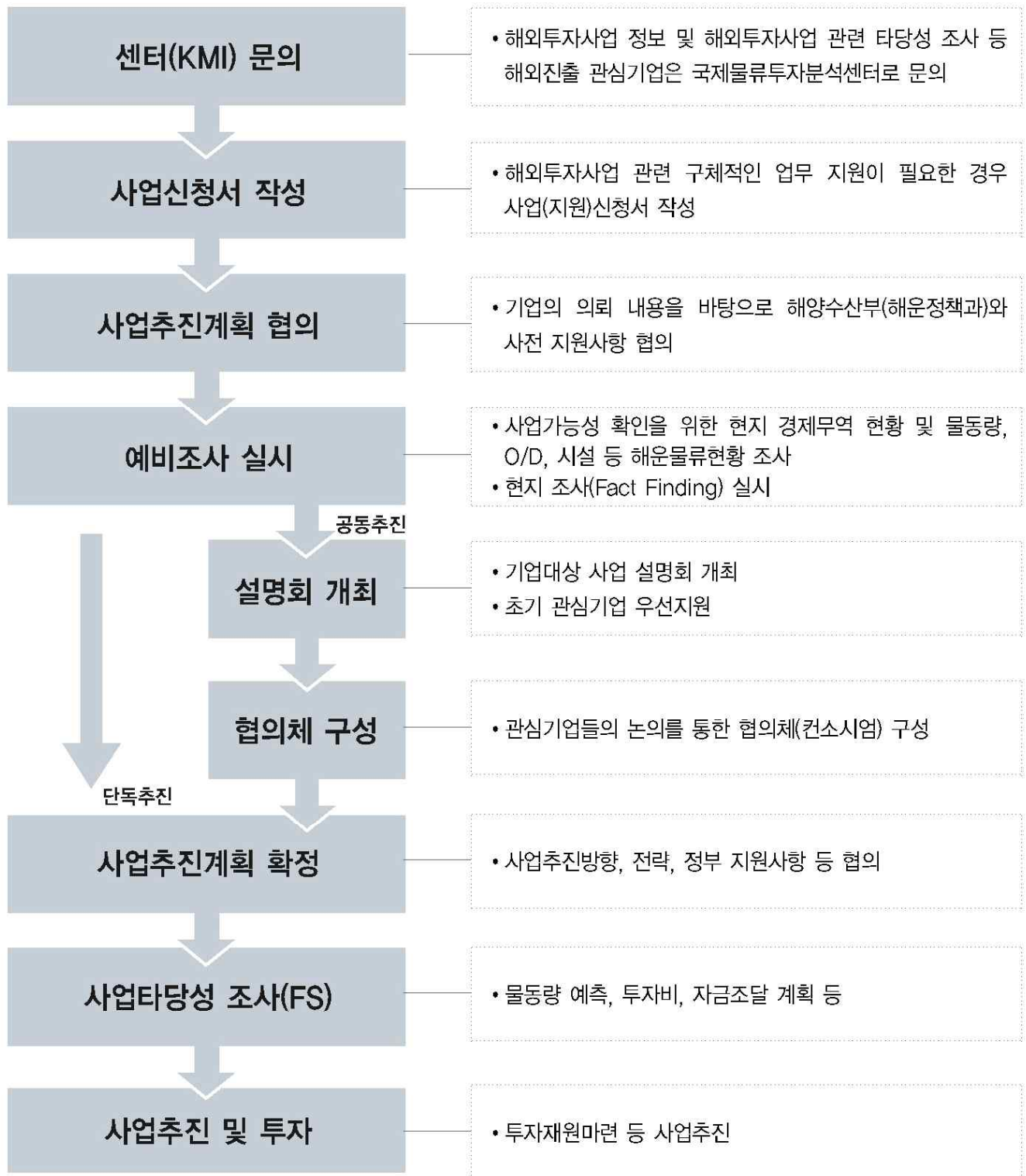
- 몬트리올 항만 확장을 위해 캐나다 정부와 몬트리올 항만청이 1억3천2백만 달러를 투자 할 예정임
 - 항만 확장으로 접근성이 향상되고, 차량 통행이 원활해 질 것으로 기대됨
 - 처리능력은 현재의 170만TEU에서 2017년에는 210만TEU로 증가 예상됨
- 증가된 처리능력은 EU의 범대서양무역투자동반자협정(TTIP)이행에 따른 유럽향 화물처리 수요를 충족시켜줄 것임
 - 항만 확장으로 벤쿠버 항에 이어 캐나다에서는 두 번째, 동부 북미에서는 다섯 번째로 큰 항만이 됨
 - 몬트리올 항만은 2012년 이후로 연간 2,000척 이상의 선박이 입출항하며, 주 처리 화물은 소비재, 기계, 곡물, 설탕, 석유 제품 등이 있음

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2015.1.21.

김주혜 연구원 (☎ 02-2105-4985, joohye915@kmi.re.kr)

3) 2013년 우크라이나 내각이 흑해 18개 항만, 정부기업 Delta-pilot과 Kerch Ferry(물류기업)를 재정비하여 설립한 관리공사.

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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