

제 304호 · 2015년 4월 29일

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. 네덜란드 물류기업 CEVA의 사업부진 탈출전략 : 사업영역의 전환

물류정책·사업동향

1. 지난 3년간 아프리카 컨테이너 항만 화물적체현상 지속
2. 중-러 국경 철도교 건설 박차
3. 태국, 아세안(ASEAN)의 핵심 물류중심국가로 성장
4. DP World, 두바이 EZW 인수

물류시장동향

1. 에스토니아, 새로운 오일 · 컨테이너 허브항만 조성 기대
2. UASC, 런던 게이트웨이항 운항 개시

공지사항

1. 중소중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 네덜란드 물류기업 CEVA의 사업부진 탈출전략 : 사업영역의 전환



자료 : theloadstar.co.uk

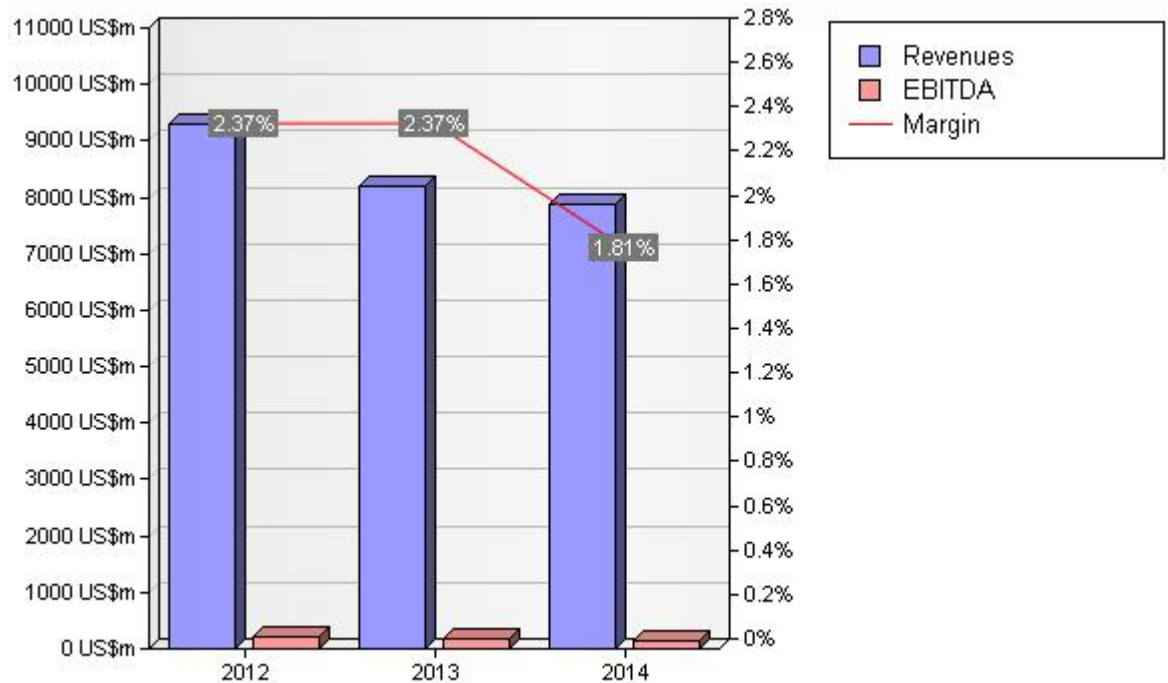
- 네덜란드계 종합물류회사인 CEVA는 전 세계 물류시장에서 4~5위를 다투는 글로벌 물류회사이지만 B2B에 주력해온 탓에 DHL, FedEx(페덱스) 등과 같은 대중적인 인지도는 높지 않음
- Armstrong & Associates의 자료에 따르면 2013년 기준으로 CEVA의 3PL 부문 매출 순위¹⁾는 전세계 6위이며, 매출액은 85억 달러에 이름
- CEVA는 포워딩 부문에서도 강자의 지위를 갖고 있으며, 2012년 매출 기준²⁾ 5위(96억 달러)를 기록했음
 - * 같은 기간 해상운송 783,378TEU, 항공운송 550,000M/T의 화물 처리
- CEVA는 전 세계 항공, 농산물 및 부패성 식품, 자동차, 화학, 소비자 및 소매, 패션 및 직물, 의료의약품, 하이테크, 산업 및 제조업, 광물, 석유가스 등 총 11개 부문을 취급하는 종합 물류회사임
- 항공운송부문에서는 제조업체의 생산 Flow를 개선하고, 부품업체의 재고수준 축소 및 운영성 확대에 경쟁력이 있음
- CEVA는 또한 콜드체인 운송 서비스에 강점을 갖고 있는데, 농산물 및 부패성 식품운송 서비스는 계약물류 사업부를 통해 제공되고 있음

1) Armstrong & Associates, *Top 50 Global 3PLs*(2014).

2) Armstrong & Associates, *Top 25 Global Freight Forwarders*(2013).

- CEVA는 최근 수년간 지속적인 매출 감소를 경험하고 있으며 이에 따라 이윤도 축소되고 있음
 - 이러한 경향은 2011년부터 시작되었으며, 2013년의 경우 전년대비 약 11억 달러라는 큰 폭의 매출감소를 경험한 바 있음
 - 2014년 매출액은 전년 대비 약 2억 달러 감소하는데 그쳤으나 감소 추세는 지속되고 있음

< CEVA의 매출 및 이익률 현황 >



	2012	2013	2014
Revenues	9,285m	8,188m	7,864m
EBITDA	220m	194m	142m
Margin	2.37%	2.37%	1.81%

자료 : www.gscintell.com

◆ CEVA의 사업부진 탈출전략

○ 계약물류 영역

- 계약물류는 CEVA가 강점을 가지고 과거부터 수행해온 사업영역으로, 여전히 주력 사업영역 (TNT에서부터 시작)이지만 최근 다른 영역(대표적으로 화물관리)을 급속히 확장하면서 비중은 줄어들고 있음
 - 수년전까지만 해도 CEVA의 계약물류 사업은 자동차 부문이 주도했는데, 주요 고객으로 자동차 제조업체인 '피아트'를 유치함으로써 특히 이탈리아에서 강세를 보여 왔음

- CEVA와 피아트의 밀접한 관계는 2011년 피아트의 새로운 경영방침에 따라 물류부문을 회수하고자 시도함에 따라 한차례 위기를 맞기도 했음
- 자동차 부문에서 CEVA의 또 다른 고객은 일본의 자동차 제조업체인 혼다로, 미국 오하이오 공장의 인바운드 및 aftermarket 운영을 CEVA가 관리하고 있음
- 이외에 영국의 혼다공장, BMW, 포드자동차, GM, 르노-닛산, 폭스바겐 등 세계 굴지의 자동차 제조업체를 주요 고객으로 확보

◎ 전략1 : 자동차 부문에서 소비자 가전 부문으로 전환

- 자동차 운송사업 시장은 매우 경쟁적이며 마진이 적다는 특성이 있다. 이 때문에 CEVA는 특히 피아트와의 관계악화로 위기 국면이 전개된 2011년 말부터 다른 사업부문으로 신속하게 이동하기 시작했음
 - 그 결과 자동차 시장의 지배적 위치가 하락하고 있음
 - * 단 향후 성장 잠재력이 큰 중국과 멕시코 시장에서는 성장세를 유지해오고 있음
- CEVA는 자동차 운송사업 대신 하이테크 부문과 소비자 물류 부문을 주력 사업부문으로 육성코자 하고 있으며, 소니와 애플을 고객으로 확보하면서 강자로 부상하기 시작했음
 - 아울러 CEVA는 신속성이 요구되는 소비자 물류 시장에 뛰어들어 존슨&존슨 등 주요 고객사와의 계약을 성사시킨 바 있음
 - CEVA가 사업부문의 무게중심을 옮기면서 CEVA 내부에서는 계약물류와 화물주선부문(freight forwarding)과의 관계 설정이 새로운 과제로 떠오르고 있음
 - 이는 CEVA의 하이테크 부문 사업이 어느 정도 해운 및 항공 포워딩간 통합을 반영하고는 있으나 계약물류부문과 화물주선부문과의 통합이 과연 시너지 효과를 강화시킬 것인가, 분리의 필요성을 확대시킬 것인가가 여전히 논란이 되기 때문임
 - CEVA의 하이테크 및 소비자 물류 중시 경향은 최근의 계약 상황에서 쉽게 알아볼 수 있으며, 주목할만한 고객으로는 샤오미(2015년 계약), 로레알(2014년 계약), Nardi Elettrodomestici(이탈리아 하이테크 업체, 2013년 계약)를 꼽을 수 있음
- 특히 상대적으로 저렴한 가격을 앞세워 글로벌 IT 산업계의 새로운 강자로 부상하고 있는 샤오미와의 신규 계약은 주목할 필요가 있음
 - CEVA는 말레이시아에 샤오미의 창고 및 배송 센터(e-commerce 배송 센터) 개장을 통해 제품 인수, 검사, 보관, 주문접수, 포장, 운송과 행정 서비스 등을 종합적으로 제공하게 되었음

< CEVA의 주요 계약 현황 >

고객사	계약연도	계약기간	대상 산업	국가	대상 물류시장
FIAMM	2015	2 years	Automotive	Italy	Contract Logistics
Xiaomi	2015		High Tech	Malaysia	e-commerce
VolvoCars	2014		Automotive	United States	Automotive Logistics
Vileda	2014	5 years	Consumer/ Retail	United Kingdom	Contract Logistics
MANN+HUMMEL	2014	5 years	Automotive	Germany	ServicePartsLogistics
BMW Group-Husqvarna Motorcycles	2014	2 years	Automotive	Italy	Automotive Logistics
Ford Motor Company	2014		Automotive	United States	Automotive Logistics
Snap-on Tools UK	2014	3 years	Industry & Manufacturing	United Kingdom	Contract Logistics
BSH Bosch and Siemens Home Appliances Group (BSH)	2014	5 years	Consumer/ Retail	Italy	Contract Logistics
L'OREAL	2014			Indonesia	Contract Logistics
Gulfstream Aerospace Corporation	2014		Aerospace	United Kingdom	ServicePartsLogistics
Caterpillar	2014		Industry & Manufacturing	United Kingdom	Contract Logistics
SuperGroup	2014		Fashion/ Textiles	United Kingdom	Contract Logistics
Liu-Jo	2013	5 years	Fashion/ Textiles	Italy	e-commerce
Macintosh Retail Group	2013	3 years	Fashion/ Textiles	United Kingdom	Contract Logistics
Nardi Elettrodomestici	2013	5 years	High Tech	Italy	Contract Logistics
IVECO	2013	3 years	Automotive	Turkey	Contract Logistics
BIC	2013		Consumer/ Retail	Spain	Contract Logistics
Hydro Building Systems	2013	3 Years	Industry & Manufacturing	Italy	Contract Logistics
Vileda	2013		Consumer/ Retail	Turkey	Contract Logistics
Michelin	2013	3 years	Automotive	Spain	Automotive Logistics

자료 : www.gscintell.com, 2015.4.27.

◎ 전략2 : 의약품 부문을 전략사업으로 선택

- CEVA는 2014년 재정보고서에 '의약품' 부문을 별도로 신설할 정도로 최근 의약품 물류 부문의 투자에 심혈을 쏟고 있음

- CEVA의 의약품 부문이 '14년도 매출에서 차지하는 비중은 4%에 불과하지만, 세계 곳곳의 투자활동을 감안하면 향후 매출 비중이 늘어날 것으로 예상됨
- CEVA는 현재 미국 마이애미에 미국지역을 커버하는 의료물류센터를 신설해 end-to-end 콜드체인 솔루션을 제공하고 있음
- 그밖에도 CEVA는 2014년 스페인의약품국(AEMPS)으로부터 의약품 취급 허가를 받았는데, 이는 스페인에서 물류사업자가 의약품취급 허가를 획득한 최초의 사례로 꼽힘
- 또한 CEVA는 스페인의 Ontigola에서 4,000m² 규모의 보관 시설을 마련하여 약사를 포함한 30여명의 팀을 구성, 창고 관리, 피킹 작업, 회수 및 의약품 관리 등을 수행하고 있음

◎ 전략3 : 이머징 마켓 진출

- CEVA는 신규 시장의 개척 외에 베트남, 멕시코 및 파나마 등 아시아와 중미 지역의 이머징 마켓 공략에도 적극 나서고 있음
- CEVA는 2014년 하반기, 베트남 카우지아이 지구(Cau Giay District) 하노이(Hanoi) 지역에 신규 지점을 개설함으로써 베트남 사업을 본격화하고 있음
- CEVA의 하노이 신규 지점은 항공화물, 해상화물, 계약물류, 보관창고업, 역내 운송, 유통 및 기타 부가가치 서비스를 포함한 통합 물류 서비스를 제공할 예정으로 베트남에서의 CEVA 입지 강화 및 사업 확장의 계기를 마련하기 위한 포석으로 해석됨
- CEVA 동아시아 지부 Troy Shortell 부사장은 "베트남과 같이 빠르게 성장하는 신흥 시장에서 사업을 확장하는 것은 아태지역에서의 전반적인 성장 전략의 일환"이라고 언급했음
- 또한 CEVA는 아시아 역내 무역이 앞으로도 지속적으로 증가할 것으로 판단, 중국과 동남아시아 중앙에 위치한 베트남의 이상적인 지정학적인 요인을 바탕으로 아시아 역내 교역 증가에 대응할 수 있도록 고객들에게 합리적인 물류 서비스를 제공할 예정임
- 그밖에도 중국 등 이머징 마켓 중심으로 글로벌 진출을 지속적으로 확대할 계획임

○ Freight forwarding 영역

- CEVA의 전 회장인 Dave Kulik씨는 CEVA의 비전은 계약물류와 화물포워딩의 통합이라고 생각하고 있음
- CEVA의 포워딩 분야 전신인 EGL은 당초부터 전기전자 부문 및 태평양 횡단 항공운송 및 해상운송사업을 영위하고 있었으며 특히 항공운송부문에 강세를 보여왔음
- EGL와의 합병후 CEVA의 전략은 포워딩과 계약물류가 상호 보완적 존재가 되는 것이었음
- 하지만 아시아 시장에서 많은 고객을 해상운송에 뺏기면서 항공화물량 감소 등 주요 이윤기반이 약화되고 있음

◆ CEVA의 최근 3년간 동향

■ 2012년 동향

- [5월] CEVA의 주가가 미국 뉴욕주식시장에서 급락하는 등 어려움을 겪음
 - CEVA는 이 시점에 30억 달러가 넘는 순부채가 있었음('15년 현재 15억5천만 달러로 줄어들었음)
- [3월] 2011년도 재무결과 공개를 통해 상당한 refinancing 및 구조조정 실시 착수

◎ CEVA의 생존전략 종합

- CEVA의 사업전략은 신규사업 부문에 과감하게 진입함과 동시에 “이윤이 보장되지 않은 계약은 과감히 정리한다”로 요약될 수 있음
 - 하지만 CEVA는 인위적인 사업부문 조정에도 불구하고 글로벌 물류업체로서 위상은 계속적으로 유지 또는 확장하고자 하고 있음
 - 특히, 전체 매출의 30%가 창출되는 아시아 시장의 성장을 주목하고 있으며, 이머징 마켓을 필두로 물류네트워크를 강화하고 있음
 - CEVA의 강점은 ‘통합에 따른 시너지효과’로 설명할 수 있음
 - CEVA는 분야별로 나누어진 물류 서비스를 통합하는데 중점을 두고 있으며 6시그마, 비용절감(lean) 프로그램 등을 통해 효율적인 기술력을 갖추는데도 투자를 아끼지 않고 있음

■ 2013년 동향

- [9월] 미국 플로리다 마이애미에 의료품 전용 콜드체인 물류센터를 개장
 - 플로리다는 기후가 온화한 지역으로 미국에서도 손꼽히는 휴양지이자 요양지임
 - 물류센터 내에서 선별 및 포장 (pick and pack) 등을 통해 남아메리카를 겨냥한 콜드체인 솔루션의 부가가치를 향상함
 - 콜드체인 시설은 섭씨 15-25도를 유지하는 시설과(3천 평방피트), 섭씨 2-8도를 유지(1천 평방피트)하는 시설로 나뉘어져 있음
- [4월] CEVA와 TOWER콜드체인솔루션은 온도 민감성 의약품을 안전하게 운송하기 위해 운송온도 솔루션인 KTM(KryoTrans Modular)라는 특수 용기(모듈러 컨테이너) 개발했음
 - 모듈러 컨테이너 : 백신과 같은 의약품의 운송중 적정온도 유지를 위해 안전하고 탄력적인 수단을 제공하도록 설계된 특수 용기임

- KTM이라는 특수용기를 이용하면 온도에 민감한 생명구제용 의약품 운송을 원활하게 할 수 있는데 최장 6일까지 적정온도를 유지할 수 있음

< CEVA가 내놓은 의약품 운송 전용 용기 KTM >



자료 : www.towercoldchain.com

■ 2014년 동향

- [10월] 영국에 트랙터 120대, 차량 40대, 트레일러 180대 등 육상교통 확충
- [7월] UAE 에너지 시티를 공식적으로 개장(에너지 허브)함으로써 보관 공간과 야드 공간을 확보
 - 동 지역은 두바이 제벨알리 자유구역에 위치하며 석유가스 제품의 보관 및 처리 용도인데, 중동과 아프리카를 동시 겨냥하고 있음
- [7월] 유럽 통합물류 네트워크의 심장부에 위치한 이탈리아 베르가모 지방 포그나노에 전자 제품의 보관, 처리, cross docking 등이 가능한 물류센터(일명 'TechCity')를 개장
 - 생산성, 양질의 서비스, 지속가능성 등의 측면에서 고객에게 편의를 제공함
- [3월] 기존의 멕시코 시티 및 퀴레타로 외에 과달라하라 및 몬테레이에 새로운 시설 확장
 - 과달라하라의 7만 평방피트 부지에 6개의 도크시설을 설치해서 북향(North-bound) 화물 서비스, 계약물류 능력, 부가가치 서비스를 강화했음
 - 몬테레이 국제공항에 인접한 곳에 기존의 분산된 창고 시설을 한곳으로 통합해서 운영 단순화, 고객 서비스 향상, 자원 및 장비 이용의 시너지 효과를 거두었음

- [2월] 파나마 시티 외곽에 있는 물류단지(Parque Sur 공단) 내 창고시설을 추가
 - 중앙 아메리카 시장 확장의 일환으로 CEVA는 이미 파나마시티 두 곳에 창고 시설 운영중

자료 : www.gscintell.com, 2015.4.27.

박성준 전문연구원 (☎ 051-797-4774, sjpark@kmi.re.kr)

이홍원 연구원 (☎ 051-797-4783, hongwon@kmi.re.kr)

물류정책 · 사업동향

□ 지난 3년간 아프리카 컨테이너 항만 화물적체현상 지속

- 에볼라 유행, 사회적 소요, 정치적 불안정 등으로 인한 선박의 도착 지연 등 아프리카 항만에서의 컨테이너 화물 적시 도착 및 배송의 불안정성이 지난 3년간 제자리걸음을 한 것으로 나타남
 - 이와 같은 결과는 해운 정보 서비스업체인 Seaintel이 최근 열린 함부르크 글로벌 정기선해운컨퍼런스에서 발표한 내용임
 - Seaintel의 이번 조사는 2012~2014년 3년간 월단위 아프리카 왕래 선박 2천 척 이상의 아프리카 항만 입출항 실적을 분석한 결과임
 - Seaintel의 애널리스트 모튼 버그 톰슨은 “총체적으로 볼 때 아프리카 도착 항만에 컨테이너선이 안정적으로 도착하는 수준은 3년 전보다 나아지지 않았다”고 평가함
- 도착 지연 등 원활치 못한 화물 수송은 아프리카 대륙 중에서도 특히 서아프리카가 심한 것으로 나타남
 - 이에 따르면 남부 항만권역의 르완다와 북부 항만권역의 다카르를 제외한 서아프리카 주요 항만 대부분에서 이와 같은 불안정성이 되풀이되고 있는 것으로 파악됨
 - Seaintel의 분석에 따르면, 2012년부터 2014년까지 아프리카 이외의 지역에서 아프리카 대륙 내 이들 항만을 오가는 컨테이너선의 스케줄 신뢰도(schedule reliability)는 ‘port-to-port’ 기준으로 30~50%에 그치는 것으로 나타남
 - 단 아프리카-유럽 노선은 지난 3년간 스케줄 신뢰도와 화물 배송 적시성이 쌍방향에서 모두 60~65%로 분석되어 상당한 개선이 이뤄진 것으로 평가됨
 - 반면 2013년 아프리카-유럽 노선을 제치고 아프리카 대륙 최대의 무역 루트로 부상한 아프리카-아시아 노선의 경우 선박 도착 및 컨테이너 배송의 신뢰도는 40%와 60% 사이를 오르내리는 것으로 파악됨
 - 아프리카 항만에서의 회항(backhaul legs) 신뢰도는 55~85%인 것으로 조사됨
- 한편 스케줄 불안정성이 큰 서아프리카 항만의 경우, 현재 GTO들의 시설확장이 진행 중이어서 이들 항만의 선박 도착 및 컨테이너 배송 신뢰도는 향후 5년 내에 일정한 수준으로 개선될 것이라는 전망이 유력함
 - 현재 ICTS, APM 터미널, Medditerranean Shipping Co 등은 신규 항만을 건설하거나 터미널 시설을 확충하고 있음
 - 특히 아비장(코트디부와르), 테마(가나), 로메(Lome, 서아프리카 토고의 수도) 등은 기존의 터미널 확충 및 신규 터미널 증설 등으로 향후 5년 내 화물 처리능력이 현재의 1천 50만 TEU 수준에서

1천2백만 TEU로 약 1백50만 TEU가 증가해 화물 적체 현상이 일부 해소될 것으로 전망됨

- Seaintel은 아프리카 항만의 고질적인 항만 적체 및 배송 지연 문제가 해결되기 위해서는 이러한 항만 시설 확충 외에도 육상 교통물류 인프라의 개선이 동시에 진행되어야 할 것으로 전망함

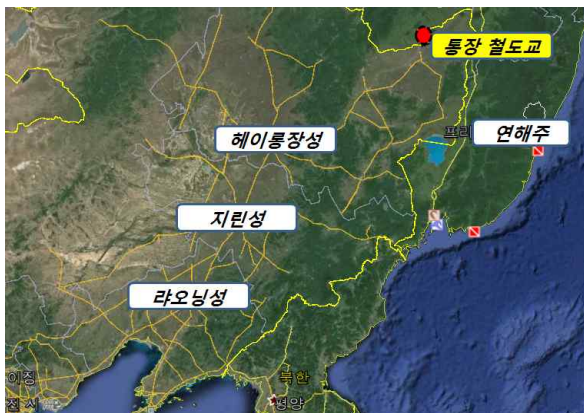
자료 : www.lloydslist.com, 2015.4.22.

박성준 전문연구원 (☎ 051-797-4774, sjpark@kmi.re.kr)

□ 중-러 국경 철도교 건설 박차

- 러시아 정부의 2015년 4월 19일 발표에 따르면, 드미트리 메드베데프 총리가 아무르강(흑룡강)을 지나는 중-러 철도교의 러시아측 구간 건설을 5월 5일 이전 착공토록 지시함
 - 중국명으로 '통장 철도교'로 불리는 동 철도교는 중국 헤이룽장성 통장(同江)시와 러시아 Leninskoye를 잇는 철도교로 교량 길이는 2,215m(중국 국경내 구간 1,900m)이며 설계 통과 능력은 연간 2,100만 톤에 달함
 - 중국은 지난 3월 2일 중국측 구간 건설을 시작한 상태로, 교량축 등 기반 공사가 이미 진행되었으며, 금번 러시아측의 참여로 인해 철도교 건설은 더욱 속도를 낼 것으로 기대됨
 - 통장 철도교의 예상 건설기간은 약 2년 반으로, 완공 후 중국 동북지역 철도 네트워크와 러시아 시베리아 철도가 연계되어 동시베리아 및 극동의 광물자원의 대 중국 주요 운송루트로 자리 잡을 것으로 예상됨

<통장 철도교 위치 및 중국측 건설 현장>



자료 : heilongjiang.dbw.cn

- 중국 하얼빈 철도국은 'T자형' 철도 네트워크를 구축해 하얼빈을 중심으로 ① 동쪽으로는 수이펀허(绥芬河)를 지나 러시아 극동항만~중국 남방지역 및 아시아 국가를 연계하고, ② 서쪽으로는 만저우리(满洲里)를 통해 러시아 및 유럽을 잇는 국제통로 구축을 계획하고 있음³⁾
 - 또한 곧 운영을 개시할 하얼빈 컨테이너 ICD를 화물 집화, 보관, 콘솔, 포장 등 물류 및 부가 가치 기능을 하는 국제물류허브로 육성할 계획임

자료 : heilongjiang.dbw.cn, 2015.4.20.

김세원 연구원 (☎ 051-797-4775, ksw@kmi.re.kr)

3) 동 철도교는 수이펀허, 만저우리에 이은 중국 헤이룽장성의 세 번째 중-러간 철도통로임.

□ 태국, 아세안(ASEAN)의 핵심 물류중심국가로 성장

- 동남아시아 지역 공급망의 중심지로 부상하고 있는 태국
 - 인도차이나와 동남아시아 대륙 중간에 위치한 태국은 미얀마와 라오스, 캄보디아와 말레이시아 국경과 맞닿아 있는 등의 지리적 조건이 뛰어나 아세안지역 운송 및 물류에 있어서 핵심 국가 중 하나임
 - 중국 및 ASEAN 국가 중 상대적으로 발전한 일부 국가의 생산비 증가로, 생산비용이 낮은 메콩강 유역(Greater Mekong Sub-region)⁴⁾의 국가들로 생산 공장 이전을 모색하고 있는 외국 업체들이 증가하고 있음
 - 이와 같은 현상은 아직까지 태국이 제조 강국으로서의 명성을 이어가고 있다는 점과 더불어, 인도차이나가 핵심 물류 중심지로서의 기능을 수행할 수 있다는 점을 고려할 때 타당한 것임
 - 태국의 아세안 국가들로의 수출은 2009년부터 2014년 까지 연평균 12% 증가를 보였으며, 인근 미얀마와 캄보디아, 라오스로의 수출은 같은 기간 연평균 20%의 증가율을 기록했음
 - DHL, UPS와 같은 많은 해외 물류 기업들도 태국에서 이러한 새로운 기회를 파악하고, 태국로의 물류사업 진출을 확대하고 있음
 - 2015년 태국 정세의 안정이 계속되고 있는 가운데 시장 다각화와 네트워크 확대를 위한 중추지로서 태국을 바라보는 시각이 개선되고 있음
- 태국은 신규 인프라 확충과 인근 국가들과의 물류 네트워크 연결이 용이해 비용절감이 가능
 - 지속적인 기반시설 확충과 통관의 효율성 증대로 태국의 물류비용은 지난 10년 간 감소를 보이고 있으며, 이러한 비용은 2001-2008년 동안 GDP의 16-18% 수준에서 2009-2012년에는 14-15%로 감소했음
 - 지난 2014년 세계은행(World Bank)이 발표한 물류성과지수(LPI, Logistics Performance Index)에서 태국은 전 세계 160개 국가 중 35위를 차지했으며, 아세안 국가들 중에서는 3위를 기록함
 - 이는 인근의 캄보디아, 라오스, 미얀마와 같은 다른 아세안 국가들보다 월등히 앞선 순위로, 태국은 2012년 물류성과지수와 비교해 볼 때, 무역 및 운송 관련 인프라 관련 지표가 크게 개선되었음
- 태국은 향후 지역통합에 따라 새로운 기회를 창출할 듯
 - 태국은 아세안 지역에서 새롭게 부상하고 있는 신규 생산 공장들과의 근접성으로 주변 국가에 흩어져 있는 조립 공장에 부품 및 부속품들을 공급해 줄 수 있는 물류중심지의 기능을 담

4) 메콩강 유역은 태국, 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 국가들과 중국의 광시성과 윈난성을 지칭함

당하고 있음

- 한 예로, 태국은 아세안에서 가장 큰 자동차 부품 수출국으로, 태국 내에 2,300개 이상의 부품 공급업체를 운영 중에 있으며, 이들 업체들의 생산품 중 절반이 동남아시아에 위치한 다른 생산 공장으로 수출되고 있음
- 태국에 위치한 한 물류기업은, "방콕에서의 소싱 계약 체결을 선호하는 중국을 비롯한 베트남, 미얀마, 라오스와 같은 아세안 국가들의 바이어들과 수출업자들이 늘고 있다"고 언급했는데, 이는 물류 기업들에게 방콕이 지역 내 시장으로 제품을 운송·관리하기 편리한 곳이기 때문이라고 덧붙였다
- 향후, 아세안경제공동체(AEC, ASEAN Economic Community)로의 경제통합은 새로운 사업의 기회를 창출할 수 있을 것임
- 2015년 말까지 설립 될 아세안경제공동체는 상품과 서비스, 자본과 인력의 자유로운 이동을 허용하면서 아세안을 기반으로 단일시장을 형성하는데 목표를 두고 있음
- 특히, 캄보디아와 라오스, 미얀마, 베트남은 관세를 인하할 예정이며, 2015년 말까지 이들 4개 국가에서의 관세 장벽은 거의 사라지게 될 예정임
- 향후 교역 절차가 간소화 되면 아세안경제공동체에 속한 태국은 다른 아세안 국가들과의 무역이 증진될 것으로 기대함

자료 : www.hktdc.com, 2015.4.23.

이홍원 연구원 (☎ 051-797-4783, hongwon@kmi.re.kr)

□ DP World, 두바이 EZW 인수

- 두바이에 기반을 두고 있는 글로벌 터미널 운영사인 DP World는 자회사인 DP World FZE와 함께 PFZW(Port and Free Zone World)의 EZW(Economic Zones World)를 약 26억달러에 인수했음
- EZW는 두바이를 비롯한 중동 지역의 주요 비즈니스 허브로 평가받는 제벨알리자유무역지역(JAFZA, Jebel Ali Free Zone Area)에 위치하고 있는 핵심 지역임
 - 제벨알리자유무역지역은 걸프협력회의(GCC, Gulf Cooperation Council)에서 가장 넓은 자유구역 중의 하나이며, 국가 경제를 주도하는 주요 지역임
- DP World의 Sultan Ahmed Bin Sulayem 회장은 “이번 인수를 통해 중동 최고의 물류 허브로서 EZW 입지를 강화하고, DP World를 비롯한 계열사들의 성장률을 촉진하여, DP World의 주주들에게 보다 높은 가치를 제공할 것으로 기대한다”고 언급함
- 자유무역지역과 같이 전략적인 차원으로 조성된 자산의 확보는 글로벌 기업들에게 경쟁우위 요인으로 작용해 왔으며, DP World는 이러한 경쟁우위 확보 전략에 따라 EZW를 인수했음
 - 이를 통해 아랍에미리트의 핵심 게이트웨이 지역에서 항만을 중심으로 하는 종합물류 서비스를 제공하고자 함
- 또한 Ahmed Bin Sulayem 회장은 “이번 인수를 통해 제벨 알리 지역에 추가적인 물동량을 유치하여 두바이 항만산업의 성장은 물론 더 나아가 두바이 경제 활성화에 기여할 것을 기대하고 있다”고 덧붙임



자료 : www.logistics-business-review.com, 2015.3.18.

손보라 연구원 (☎ 051-797-4781, bora62@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 에스토니아, 새로운 오일·컨테이너 허브항만 조성 기대

- 에스토니아 탈린항만이 새로운 오일·컨테이너 허브항만이 될 것으로 기대됨
 - 최근 탈린항은 소형 유조선 운항을 위해 항만과 내륙수로를 연결했으며, 항만의 수심을 14.5m로 확장함에 따라 최대 1만 TEU급 컨테이너 선박도 수용 가능함
 - 탈린항만 당국은 새로 구축된 인프라 시설로 탈린항이 새로운 오일·컨테이너 허브항이 될 것으로 기대된다고 말함
 - 새로 개선된 인프라 시설로 Maersk Line, COSCO, China Shipping Container Line 등이 탈린항만에 관심을 보이고 있음
 - 탈린항은 발트해에서 4번째로 큰 항만으로 2014년 처리물동량은 2,832만 톤을 기록함

자료 : portnews.ru, 2015.4.21.

김은미 연구원 (☎ 051-797-4778, usea1004@kmi.re.kr)

□ UASC, 런던 게이트웨이항 운항 개시

- 아랍선사 UASC는 올해 4월 17일 런던 게이트웨이항에 대한 서비스를 시작함
 - 런던 게이트웨이에서 Santos(브라질)까지 소요 시간은 18일임
 - 본 서비스는 Paranagua(브라질), Buenos Aires(아르헨티나), Montevideo(우루과이), Rio Grande(브라질), Itapoa(브라질)과 Santos(브라질)등의 주요 항만에 기항함
- 대서양 복합 운송 솔루션의 일환으로 추가 서비스 개발도 지속적으로 이루어 질 전망이다
 - 이는 두 지역 경제를 상호 보완하는 비즈니스 기회가 될 것으로 예상함

자료 : www.worldmaritimenews.com, 2015.4.21.

김주혜 연구원 (☎ 051-797-4779, joohye915@kmi.re.kr)

< 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

- 「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

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

□ 지원내용

1. 해외진출 상시 컨설팅

- 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
- 컨설팅 결과물은 문서 형태로 제공

2. 해외 현지시장 공동조사

- 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
- 조사 종료 후 공동조사 보고서 제공

□ 지원사업별 신청방법

1. 해외진출 상시 컨설팅

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

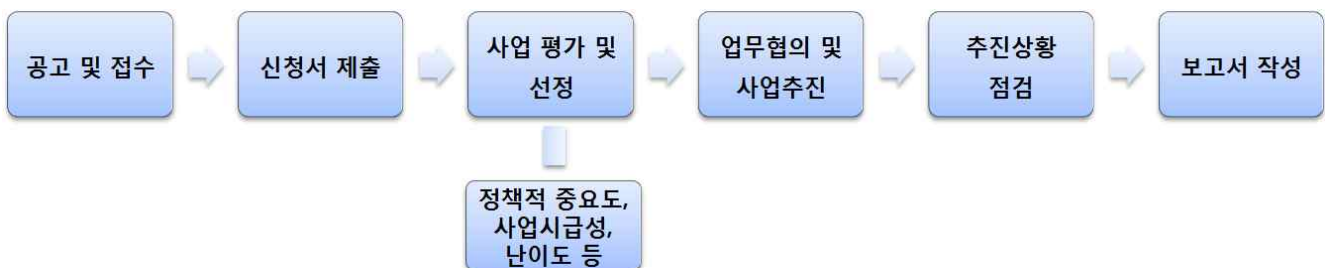
2. 해외 현지시장 공동조사

- 신청기간 : 연중 상시 신청
- 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)

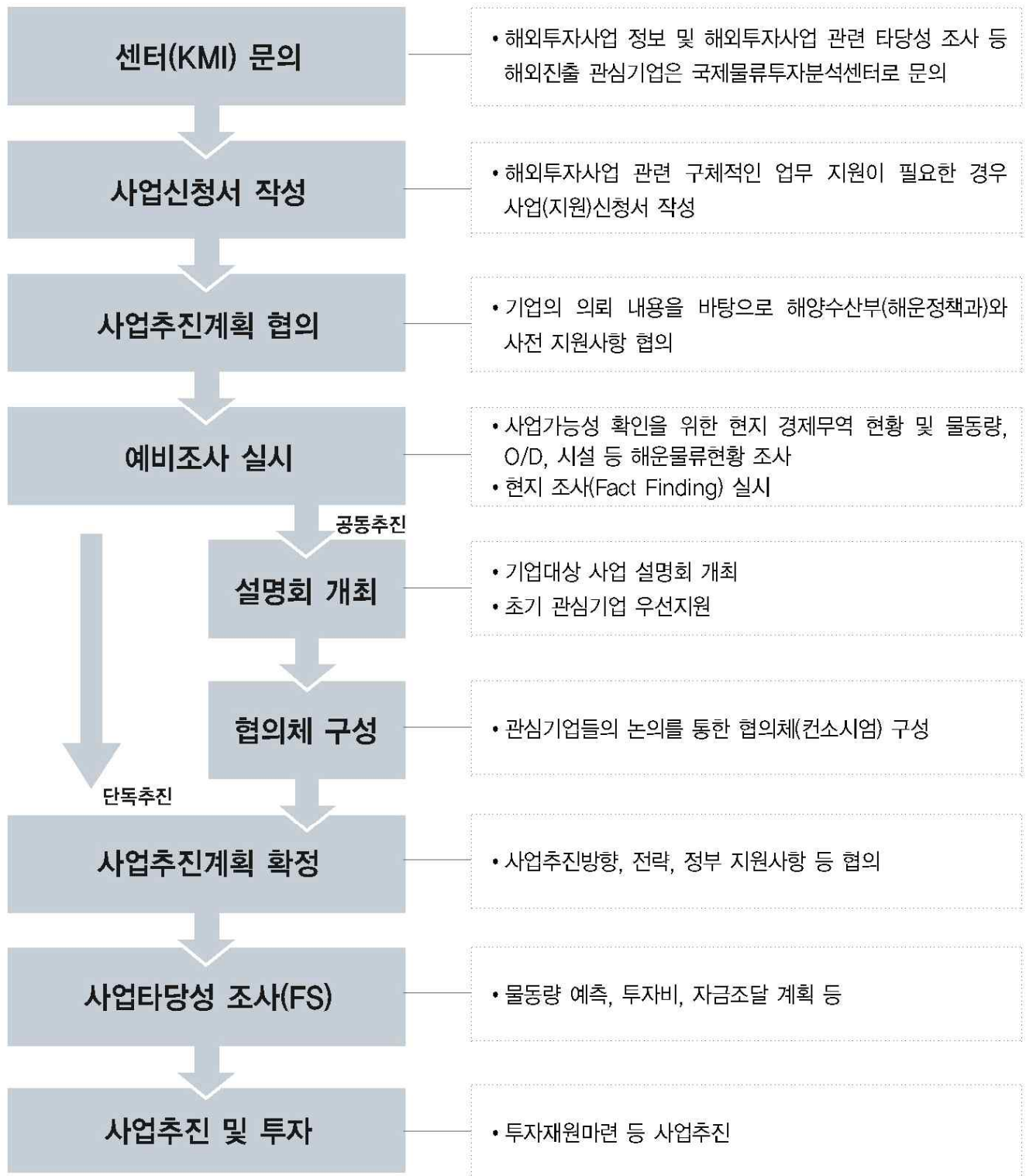
□ 신청서 평가 및 기타

- 선정기준
 - 해당 사업의 실현 가능성 · 시급성 · 난이도, 정책적 중요도, 관련 정보에 대한 접근 · 확보 가능성 등을 고려하여 지원 취지에 적합한 사업을 선정 · 지원
- 선정결과 발표 : 신청서 접수 후 2~3주 이내 개별 통지
- 유의사항 : 제출서류를 허위로 작성하는 경우 등은 사업선정을 취소할 수 있음
- 기타 사항은 국제물류투자분석센터(김은우 051-797-4772 / 손보라 051-797-4781)로 문의
- ※ 평가결과의 세부내용은 공개하지 않음

□ 사업 추진절차



[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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