

제 321호 · 2015년 8월 26일

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. 중국 1대1로에 편승한 시노트란스의 세계화 전략

물류정책·사업동향

1. 천진항 폭발 사고 이후 글로벌 자동차 제조기업 우회로 모색
2. 파푸아뉴기니, 신규 컨테이너터미널 운영사 모집
3. 스리랑카, 해상 실크로드의 핵심지역으로 부상
4. Geodis, 미국 Ozburn-Hessey Logistics사 인수

물류시장동향

1. 금년 1-7월 보스토티니항 물동량 전년대비 4.4% 증가
2. Fedex, 중국에 'One-Stop' 콜드체인 솔루션 공식 런칭

공지사항

1. 중소중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집
2. 2015년도 제2차 해운물류기업 해외시장진출 타당성조사 지원 대상사업 모집



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 중국 1대1로에 편승한 시노트란스의 세계화 전략



자료 : sinotrans.com

- 시노트란스는 중국 최대의 종합물류서비스 제공업체로, 주 사업 부문은 화물주선, 창고/항만서비스, 항공·해상운송, 내륙운송, 택배 등이 있음
 - 시노트란스는 전문화된 물류지식을 바탕으로 에너지, 화학, 자동차, 통신 및 하이테크, 소매품, 전 시, 콜드체인까지 다방면의 물류 서비스를 제공하고 있음
 - 주요 자회사 및 관계회사로는 해상운송을 담당하는 Sinotrans Container Lines, 항공운송을 담당하는 Sinotrans Air Transportation Development, 그리고 합작사인 DHL-Sinotrans Int'l Air Courier 등이 있음
 - 현재 시노트란스는 홍콩 주식시장에 상장되어 있으나 실질적으로 중국 정부가 관할하는 중국외 운고분유한공사(中國外運股份有限公司)가 소유하고 있음
 - 2014년 전체 매출 규모는 4백56억 위안으로, 원화로 환산시 8조4천 4백억 규모이며, 이중 영업 이익률은 약 4% 수준임
 - 영업이익률은 2005년 5.1%에서 점차 하락하여 2010년에는 2.48%를 기록했으나, 다시 상승하기 시작해 2013년 3.52%, 2014년에는 3.99%를 기록했음
 - 화물주선 부문은 시노트란스의 핵심사업으로 전체 매출 중 77.7%를 차지하고 있으며 다음으로 물류부분은 전체매출의 13.7%를 차지하고 있음
 - 이외에도 창고/항만서비스부문이 4.6%, 기타 부문이 4.1%를 차지하고 있음

○ 시노트란스 성장전략 1 : 기존 물류서비스 강화

- 시노트란스는 중국 정부의 재정지원을 토대로 성장한 대표적인 기업임
 - 중국내 물류시장에서 매우 견고한 위치를 차지하고 있으며, 이점이 외국 기업들에게는 중국 진입에 있어 높은 장벽으로 작용하고 있었음
 - 따라서, 그동안 중국 시장에 진출하고 싶은 외국 기업들과의 독점적인 파트너십 체결을 통한 투자유치로 낮은 리스크 부담을 가지고도 쉽게 확장이 가능했음
- 그러나 최근 중국내 대형 물류 서비스 제공 업체들의 증가와 신규 진입으로 인해 어려움이 가중되고 있음
 - 시노트란스는 크고 복잡한 구조를 가진 국영기업이기 때문에 중국 화물운송시장 자유화로 시장변화 적응에 상당한 어려움을 겪어왔으며, 앞으로도 국가 주도의 비즈니스 및 정치적 목적에 따라서 다양한 어려움을 겪을 소지가 있음
 - 따라서, 지리적 입지확대 및 효율성을 확보하지 못할 경우 시노트란스는 경쟁사에 의해 심각한 타격을 받을 우려가 있음
- 이에 대해 시노트란스는 기존사업의 확장과 다각화의 투트랙 전략으로 대응하고 있음
 - 즉, 기존의 영업활동을 통합하고, 진입 장벽이 높은 중국내 시장에서의 우세를 유지하려 하고 있음
- 시노트란스는 다양한 사업 부문간의 통합을 통해 시너지 효과를 창출하고자 함
 - 시노트란스는 영업활동에 큰 영향을 미칠 수 있는 중국 경제가 향후 저성장이 예상되고 있기 때문에 사업 최적화를 통해 효율성 향상을 꾀하고 있음
 - 이에 따라 2013년에 항공화물 감소에 대처하기 위해 시노트란스는 마진율이 낮은 일부 수출 사업 부문에서 철수하기도 했음
 - 시노트란스의 통합 전략은 향후 프로젝트 물류와 같은 고부가가치 분야의 전문적인 물류서비스를 제공하기 위해서이며 경쟁업체들에 대한 진입장벽을 높여 자사의 시장보호 및 이익률 향상을 목적으로 하고 있음
 - 통합 전략의 일환으로 해상운송과 관련한 사업 부문들을 재배치하고 있으며 그 일환으로 2014년 3월에 계열사인 시노트란스 해운에 해상운송 부문을 이관하기도 했음
 - 또한 2014년 11월에는 모기업인 중국외운고분유한공사의 자회사인 Loyal Creation으로부터 운항(홍콩)물류투자(運航(香港)物流投資)를 1,412만 달러에 인수하면서 해당기업의 소유 토지에 물류센터를 건립할 계획을 발표하기도 했음

○ 시노트란스 성장전략 2 : 해외시장 진출 확대

- 시노트란스의 글로벌 네트워크 강화는 지역 사업의 강화, 화물주선 분야 이외의 분야를 통합 등을 통해 특정 산업군을 대상으로 전문적인 물류 서비스 제공하기 위함임
 - 시노트란스는 캄보디아, 인도네시아, 태국 등 동남아시아 국가에서 자체 물류시설을 운영하고 있으며 베트남에서는 2010년에 Vietrans와 조인트벤처를 설립했음
 - 또한, DHL과의 협력을 통해 미국에 항공화물 직송 서비스를 운영하고 있으며, 기존 서비스 영역을 뛰어 넘어 물류 서비스를 제공하기 위해 다양한 추가 파트너십을 체결하고 있음
 - 2014년에 파키스탄과 조인트 벤처를 설립했으며, 콩고와 방글라데시에서는 지분 전체를 가진 회사를 설립했고, 인도네시아 Surabaya에 지사를 설립하기도 했음
 - 최근에는 이라크와 브라질에 새로운 회사를 설립하기 위한 절차에 착수했음

< 시노트란스의 글로벌 네트워크 >



구분	국가 및 도시
중국본토	안휘, 북경, 복건, 감숙, 광둥, 광시, 귀주, 허북, 허남, 호북, 호남, 상해, 강서, 요령, 연운항, 내몽골, 녕하, 진항도, 산둥, 산서, 산시, 천진, 강소, 운남, 충칭, 절강, 신장
중화권	홍콩, 마카오, 대만
해외법인	(아시아 태평양) 캄보디아, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 브루나이, 베트남, 미얀마, 방글라데시, 라오스, 파키스탄, 한국, 일본, 호주, 브라질 (유럽) 프랑스, 영국, 독일 (아메리카) 미국, 브라질 (중동) 아랍, 에미리트사우디, 아라비아, 이라크 (아프리카) 앙골라, 에티오피아, 지부티, 콩고, 브라자빌

자료 : www.sinotrans.com

- 시노트란스는 기존에 진출한 한국, 일본, 유럽 시장의 비즈니스를 강화하고, 동시에 아프리카 및 중동, 남아시아 및 동남아시아 지역의 네트워크도 강화하고 있음
- 2014년에는 중국사업 투자를 중점사업으로 설정하고 중국해안과 양쯔강 지역의 물류 인프라 개발 및 건설을 적극적으로 추진했음
- 특히, 최근의 인수·합병·파트너십을 체결한 회사를 살펴보면, 중국내 전자 상거래 또는 중국 기 중점의 물류서비스 강화를 위한 노력이 두드러짐

< 시노트란스의 주요 인수·합병·파트너십 체결 현황 >

형태	회사	파트너사	고객사	연도	대상시장	국가
처분	DHL Express	시노트란스	시노트란스	2015	특송	중국
파트너십	시노트란스	NetEase		2015	전자상거래	중국
인수	시노트란스	InterBulk Group	InterBulk Group	2011	벌크물류	중국
조인트 벤처	Almajdouie Logistics	시노트란스	Sinotrans-Almajdouie Middle East	2010	화물주선	사우디아라비아
조인트 벤처	시노트란스	Vietrans		2009	계약 물류	베트남
인수	DHL Global Forwarding, Freight	시노트란스	시노트란스	2008	화물주선	중국
조인트 벤처	시노트란스	Grandstar Cargo	Grandstar Cargo	2007	항공운송	중국
인수	시노트란스	CrystrayHoldingsLtd	CrystrayHoldingsLtd	2007		중국
처분	시노트란스	Exel Plc (Acquired by DPWN 2005)	Exel Plc (Acquired by DPWN 2005)	2007	화물주선	중국
조인트 벤처	시노트란스	NRS		2007	계약 물류	미국
조인트 벤처	대한항공	시노트란스	시노트란스	2007	항공운송	한국
인수	시노트란스	Man Shun Shipping Company Limited	Man Shun Shipping Company Limited	2006	해상운송	중국
조인트 벤처	시노트란스	대한항공	대한항공	2006	항공운송	중국
인수	시노트란스	Shandong Lishen Co	Shandong Lishen Co	2006	운상운송	중국

자료 : www.gscintell.com

○ 시노트란스 성장전략 3 : 특화된 물류서비스 제공

- [화물주선] 시노트란스는 중국 내에서 가장 큰 화물주선업체로, 육해공 통합 서비스를 제공하고 있는데 다른 글로벌 포워더들과 다른 점은 지나치게 중국 중심의 운송 화물이 많다는 점임
 - 해상운송 화물의 많은 부분이 중국 동부 연안 혹은 우한과 같은 일부 내륙도시에서 발생하며, 바지선 운송이 필수적인 경우도 많고, 육상운송 및 철송과 더불어 내하운송이 매우 큰 부분을 차지하고 있음
 - 항공화물의 경우 'Sinotrans Air Development Company Ltd'와 같이 항공화물을 전담하는 부문에서 맡고 있는데, 중국내 운송 네트워크를 확보하고 있으나 해외 운송은 DHL과 OCS와 같은 파트너사를 통해 운송하는 경우가 많음
 - 시노트란스는 다양한 고객 포트폴리오를 가지고 있어 소매, 자동차, 화학 등 다양한 산업 분야에서 화물주선 서비스를 강화하고 있는데, 쉘, 다우, 미첼린, P&G, 하이네켄, 코카콜라, 까르푸 등 다양한 다국적 기업에 복합운송 서비스를 제공하고 있음
 - 시노트란스의 향후 중요당면 문제는 중국 시장을 넘어 글로벌 기업으로서 서비스 범위를 확장할 수 있는가에 관한 것임
 - 최근의 콩고, 방글라데시, 파키스탄, 인도네시아, 이라크, 브라질 등으로의 해외 진출 확대 시도를 통해 볼 때 고위 경영진들의 해외 진출 의도를 가늠할 수 있음
- [프로젝트 물류] 시노트란스의 특화된 사업 부문 중 하나로, 향후에도 지속적으로 발전할 것으로 전망됨
 - 시노트란스는 현재 중공업과 각종 엔지니어링(예, 대형 풍력터빈) 프로젝트를 위한 수송 서비스를 제공하고 있음
 - 또한 각종 장비의 D2D 서비스는 물론, 현지 측량, 운송 루트 수립을 비롯하여 보관 및 패킹, 통관까지 부가가치가 높은 종합서비스 제공이 가능함
 - 향후 중국의 1대1로 전략 수립에 따른 메가 프로젝트가 본격화 되면 프로젝트 물류 또한 매우 빠른 속도로 성장할 것으로 예상됨
 - 이러한 서비스를 특화시키는 궁극적인 이유는 해외 물류서비스 업체가 중국이 창출하는 새로운 시장에 침투하지 못하도록 진입 장벽을 구축하는 것임
- [콜드체인 물류] 시노트란스는 식료품 거래 고객들에게 전문적인 콜드체인 물류 서비스를 제공하고 있음
 - 시노트란스는 고객사의 의뢰로 단순히 냉장 유통제품을 수송하는 것 외에 상품의 보관, 라벨링 및 포장 서비스도 제공 중임
 - 시장조사기관인 CRI에 따르면 중국의 콜드체인 물류산업의 규모는 2017년 7백56억 달러에서 매년 25% 성장세가 전망됨

- 현재 중국의 콜드체인 시장은 급속히 성장하고 있지만 다른 신흥 시장과 마찬가지로 저온 저장시설, 냉장 트럭, 고속도로와 같은 시스템의 부족이 단점으로 지적되고 있음
- 따라서 향후 지속적인 투자가 예상되며, 기존 내륙 네트워크 서비스를 발판으로 콜드체인 서비스의 확대가 예상됨

○ 시노트란스의 향후 전망

- 시노트란스는 그동안 중국 정부의 지원 아래 성장했으며, 지금까지 정부 소유의 국영회사 구조를 유지하고 있음
- 따라서 향후 시노트란스의 도약 여부는 중국의 1대1로 전략으로 지속적인 성장 및 해외진출에 탄력을 받을 수 있을지 여부에 달려있다고 볼 수 있음
- 특히 향후 발주될 대규모 건설 프로젝트 수요에 시노트란스가 보유하고 있는 동부 해안 물류 인프라가 연계되면 새로운 매출이 발생할 가능성이 매우 높음

< 중국내 주요 물류 인프라 현황 >



자료 : www.gscintell.com 자료를 KMI에서 일부 수정함

- 중국 경제 성장이 둔화되는 가운데 최근의 해외 진출 시도들은 시노트란스의 성장에 있어서 새로운 모멘텀이 될 전망이다
 - 해외 네트워크의 부재와 한계로 지금까지 협력을 해오고 있는 해외 물류 파트너사들(대표적으로 DHL)과의 협력 강화와 새로운 파트너십 체결이 글로벌화 목표 달성에 매우 중요함
 - 하지만 점차 성장하고 있는 해외 시장에서의 점유율 확대를 위해서는 기존 협력업체들과도 경쟁해야하기 때문에, 협력사들과의 새로운 관계정립은 시노트란스에게 과제가 될 전망이다

자료 : www.gscintell.com, 2015.8.21 / www.sinotrans.com, 2015.8.21.

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

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

물류정책 · 사업동향

□ 천진항 폭발 사고 이후 글로벌 자동차 제조기업 우회로 모색

- 지난 12일 천진항 폭발 사고로 토요타 등 글로벌 자동차 제조기업들이 천진항에서 상해항 등 기타 항만으로 수출입항을 이전하고 있는 것으로 알려짐
 - 중국 당국에 따르면, 이번 위험물 창고 폭발 사고로 적어도 120여명이 사망했으며, 이에 따라 인근 지역에 대한 접근을 금지하고 있음
- 중국국영 신화(Xinhua)통신에 따르면, 피해지역을 제외하고 부두 및 창고 등 천진항 운영이 재개되었으나 자동차 제조기업들은 피해를 산정하거나 잿더미가 된 수많은 자동차들을 처리하고 있는 것으로 알려졌다
 - 지난 19일 르노(Renault SA; RENA.PA)와 스바루(Subaru) 제조기업인 후지중공업(Fuji Heavy Industries Ltd)은 상해항으로 수입항을 이전하고, 현대자동차는 향후 물량을 상해항과 광주우항으로 우회시킬 것이라고 밝혔음
- 한편 도요타(Toyota)는 상해항과 대련항으로 수입항을 이전하는 것을 고려 중에 있다고 밝혔음
 - 이와 관련 도요타 베이징 주재 임원은 정확한 기간을 산정키 어려우나 천진항이 상당기간 역할을 하지 못할 것으로 판단하고 있다고 언급했음
 - 도요타는 지난해 43만 2,340대의 자동차를 생산했는데, 이번 폭발로 천진항 인근 2개의 최종 생산라인이 3일 동안 중단되고, 2,200대의 자동차가 전소되었음
- 컨설팅업체인 IHS에 따르면, 중국의 동북지역 거대항만인 천진항은 세계 자동차 수입량의 40%를 처리하는 항만으로, 정상화되려면 적어도 2개월 이상이 소요될 것으로 내다보았음
 - 한편 상해항의 유일한 자동차터미널인 상해하이통국제자동차터미널(Shanghai Haitong International Automotive Terminal)은 천진항의 폭발 사고 이후 10% 이상의 물량이 늘어난 것으로 나타났다음
 - 중국세관에 따르면, 지난해 중국은 140만 대의 자동차를 수입한 것으로 나타났는데, 로이터 통신은 상해항의 연간 처리능력이 2~3백만 대로 물량 처리 능력은 부족하지 않다고 한 터미널 관계자가 말을 인용 보도했음
- 그럼에도 불구하고 BBC 등 주요 외신언론들은 이 같은 폭발 사고로 해운에 어떠한 영향을 미칠지에 대해서는 여전히 많은 의문점들이 있다고 밝히고 있음
 - 미국 무역데이터를 제공하고 있는 Zepol은 천진항의 재개에도 불구하고 사고의 원인을 중국 정부가 정확히 밝히지 않고 있고, 지난 21일 4번에 걸쳐 재발화가 되는 등 사고 위험이 지

속되면서 동 폭발 사고가 해운에 어떠한 영향을 미칠지에 대해 예의주시할 필요가 있다고 지적함

자료 : REUTERS, 2015.8.19 / American shipper, 2015.8.17. 등 외신종합

김태일 부연구위원 (☎ 051-797-4609, ktizorro@kmi.re.kr)

□ 파푸아뉴기니, 신규 컨테이너터미널 운영사 모집

- PNG Ports Corporation은 파푸아뉴기니 정부를 대신하여 현재 개발 중인 Port Moresby와 개발 예정인 Lae 지역의 신규 컨테이너터미널 운영을 희망하는 운영사의 사업 참여 의향서(EOI)를 받고 있음
 - PNG Ports사는 가장 우선적으로 세계 유수의 글로벌 터미널 운영사(Global Terminal Operators, GTO)와의 협력을 희망
- 파푸아뉴기니는 지정학적으로 서태평양의 전략적 위치에 입지해, 많은 아시아 국가와 인접하고 있어 지난 10년 동안 안정적인 항만 물동량 증가세를 유지해오고 있음
 - 또한 지역내에서 경제 성장세가 가장 높은 국가 중 하나이며, 기업의 투자 유치를 위해 다양한 기업 친화적인 환경을 제공하고 있음
- 특히, Port Moresby와 Lae 지역은 파푸아뉴기니의 국제 무역 거점으로서 상당한 발전 잠재력을 가지고 있으며, 장래 GDP 성장과 더불어 항만 물동량 증가세도 지속될 것으로 예상하고 있음
 - Port Moresby에는 현재 부두에서 북쪽 10km 지점의 Motukea 지역에 신규 컨테이너 터미널을 개발하고 있으며, 개발 완료 후 기존 터미널의 컨테이너 물동량을 이전 처리할 예정임. 현 터미널에서는 컨테이너 65천TEU, 일반화물 175천톤을 처리하고 있음
 - Lae지역에는 신규 컨테이너 터미널 2선석을 확장·개발할 예정으로, 현재 140천TEU의 컨테이너와 365천톤의 일반화물을 처리하고 있음
- PNG Ports는 두 신규 터미널에 대해 글로벌 운영사 단독 또는 자국 기업의 컨소시엄 등 어떠한 운영방식으로도 참여가 가능하다고 밝힘
 - PNG Ports는 제출되는 EOI를 기반으로 향후 입찰에 참여할 Short-List를 작성할 예정이며, 선정 기준은 EOI 작성 기준에 포함되어 있음
 - EOI 작성 기준에는 기본적 사항뿐만 아니라 Lae지역의 신규 컨테이너터미널 개발 투자를 위한 세부적인 내용을 포함하고 있으며, 투자 희망 기업은 PPP(Public Private Partnership)방식으로 추진하게 된다고 밝힘

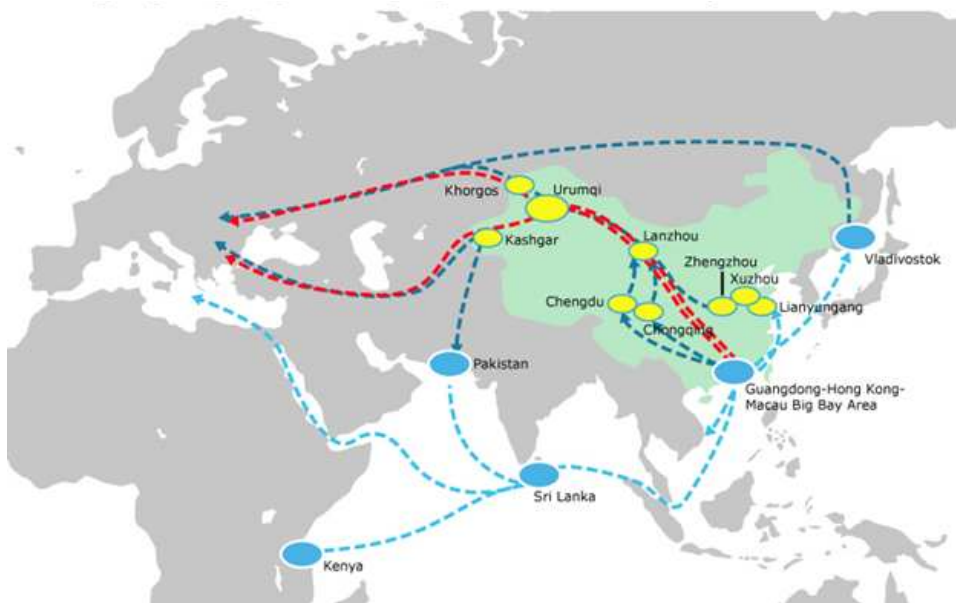
자료 : www.lloydslistaustralia.com.au, 2015.8.6.

김은우 전문연구원 (☎ 051-797-4772, hisgrace@kmi.re.kr)

□ 스리랑카, 해상 실크로드의 핵심지역으로 부상

- 인도양을 지나는 항로의 중간 지점에 입지해 있는 스리랑카는 중국 일대일로 전략의 해상-철도 운송망에 위치하고 있어 매우 중요한 역할을 담당하게 될 것으로 보임
 - 중국 정부가 만든 전략 문서인 '실크로드 경제벨트 및 21세기 해상 실크로드 비전 및 개발'에 따르면 해상 실크로드는 두 가지 루트로 이루어질 전망이다
 - 그중 하나가 중국의 연안항만을 거쳐 남중국해와 인도양을 거쳐 유럽으로 가는 루트로, 인도양은 중국의 해외 무역 및 연료와 원자재 운송을 용이하게 해 준다는 점에 있어서 중요한 지역임
 - 따라서 스리랑카는 인도양에 있는 섬 국가로, 지리적 이점으로 인해 해상 실크로드의 핵심지역 중 하나가 될 것으로 예상됨
 - 이와 같은 맥락에서 중국 광둥성도 스리랑카처럼 일대일로 프로젝트의 일환으로 해운-철도의 복합 운송망을 구축할 계획을 가지고 있으며, 광둥성과 홍콩, 마카오라는 대규모 지역을 국제허브로 만든다는 계획을 세우고 있음

< 스리랑카와 해상실크로드의 연결 현황 >



자료 : www.hkkdc.com

- 스리랑카는 선박들의 이동이 빈번한 항로에 위치에 있고 인도와 인접한 곳에 있어서 물류에 강점이 많은 곳임
 - 스리랑카는 인도양에 자리잡고 있어서 입지 우위를 지니고 있는데, 이러한 이점으로 인해 남부 아시아 지역의 핵심 물류허브로 개발되고 있음
 - 스리랑카의 2014년 무역액은 310억 달러로, 인도의 무역액(7,780억 달러)의 약 4%에 해당하는 작은 경제규모를 가지고 있지만, 위치적 강점을 활용해 환적허브로서의 역할을 하고 있음

- 2014년 스리랑카 콜롬보 항만은 전년 동기대비 12.3% 증가한 4백88만 TEU를 처리하였으며, 이 중 환적화물은 전체 컨테이너처리량의 75%를 차지했음
- World Shipping Council의 통계 자료에 따르면, 스리랑카 서부 해안에 위치해 있는 콜롬보 항만은 2013년 4백31만 TEU를 처리했으며 남부 아시아 지역에서 가장 많은 물동량을 처리한 항만으로 기록되었음
- 이러한 물동량 처리 기록은 인도에서 가장 큰 항만인 자와할랄네루 항만이 2013년에 처리한 412만 TEU를 앞지르는 높은 수치임

자료 : www.hkkdc.com, 2015.8.6.

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

□ Geodis, 미국 Ozburn-Hessey Logistics사 인수

- 프랑스 철도운영법인 SNCF의 물류 자회사인 Geodis는 전 세계 약 18만대의 트럭과 백만평 이상의 물류 창고를 보유하고 있는 프랑스 물류 업계 1위의 업체로 2014년 기준 연매출 68억 유로를 기록했음
- Geodis는 최근 북미지역 진출을 위해 미국 최대 물류기업 중 하나인 OHL(Ozburn-Hessey Logistics)사를 인수했음
 - OHL은 1951년에 설립된 물류 기업으로 미국 Brentwood 지역에 본사를 두고 있으며, 운송, 창고, 통관, 물류 컨설팅 등 종합 물류서비스를 제공하고 있는 업체임
 - 전 세계 만여명 이상의 직원과 120여개의 물류센터를 보유하고 있으며, 2014년 기준 연간 매출액은 12억 유로에 달함
 - 의류, 전자, 의료, 식품 분야 물류에 강점을 보유하고 있으며, 주요 고객으로 스타벅스, 레드불, 제너럴모터스 등이 있음
- Geodis는 북미시장 진출을 위해 다양한 전략을 모색한 결과, 최종적으로 OHL 인수하기로 했음
 - 인수를 위해 모기업인 SNCF가 자본을 제공했으며, 추후 단계적으로 북미 지역에서의 시장점유율을 높이고자 함
- Geodis의 Marie-Christine Lombard 최고경영자는 “Geodis와 OHL은 각자가 보유하고 있는 데이터, 고객관리서비스를 비롯한 기업 문화 융합 전략을 통해 북미지역 최고의 물류기업으로 성장하는 것을 목표로 하고 있다”고 언급함
- 최근 유럽물류기업들의 북미 물류시장에 대한 관심이 높아지고 있으며, 이 지역 진출을 위한 전략으로 북미물류기업 인수·합병과 같은 방안들이 빈번히 논의되고 있음
 - Geodis의 이번 인수는 지난 6월 스위스 물류기업인 Kuehne + Nagel이 미국 내 화물 브로커 업체인 ReTrans사를 약 5억달러에 인수한 이후 올해 두 번째임

자료 : www.transportintelligence.com, 2015.8.17.

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

물류시장동향

□ 금년 1-7월 보스토치니항 물동량 전년대비 4.4% 증가

- 올해 1-7월간 보스토치니항 물동량이 전년대비 4.4% 증가한 13백만 톤을 기록함
 - 특히 7월의 물동량은 1.94백만 톤으로 전년대비 7.3%나 증가했음
- 보스토치니항은 석탄전용처리시설을 갖추고 있는 항만으로 2012년부터 세 번째 석탄콤플렉스를 건설하는 등 규모를 확장하고 있음
 - 보스토치니항은 연해주에 위치한 유일한 석탄전용터미널로 컨베이어 시설 및 철도 화차 선적 시설 등을 갖추고 98.9% 자동화시스템에 의해 운영이 됨
 - 연평균 처리 물동량은 14백만 톤이며, 올해는 물동량이 상당히 증가할 것으로 보임
 - 보스토치니항을 통해 선적되는 석탄은 주로 러시아 내륙에 위치한 쿠즈바스산임

자료 : www.portnews.ru 2015.8.21.

이하림 연구원 (☎ 051-797-4758, harimyi@kmi.re.kr)

□ Fedex, 중국에 'One-Stop' 콜드체인 솔루션 공식 런칭

- Fedex 익스프레스는 중국 본토에 Gel-pack Temperature-Controlled Package 및 Fedex Cold Shipping Package 솔루션을 제공하기 위한 'One-Stop' 콜드체인 솔루션을 공식 런칭함
 - 이러한 솔루션은 헬스케어 산업 등과 같이 운송품목들의 냉장보관이 필요한 산업에 혜택을 줄 것으로 기대됨
 - 이 솔루션은 Fedex의 글로벌 및 국내 네트워크 간 모니터링 서비스 및 문전배송을 제공하기 위한 것임
 - 페덱스의 운송 솔루션 중 Gel-pack Temperature-Controlled Package 솔루션은 72-120시간 동안 화물 크기 10~3,410리터에 이르기까지 화물 요구 온도에 따라 냉동 온도(-20-0°C), 냉장온도(2-8°C) 그리고 상온 온도(15-25°C) 등 다양한 온도조절 패키지를 제공함
 - Fedex Cold Shipping Package 솔루션은 화물을 최대 96시간까지 2-8°C의 온도 유지를 가능케 함
 - 이에 따라 향후 운송시 온도자료 및 운송품목들의 상태를 모니터링하기 위한 Temperature Data Logger 장치와 Fedex Priority Alert를 조화롭게 사용할 수 있을 것으로 기대됨

자료 : www.transportintelligence.com, 2015.8.19.

김민경 연구원 (☎ 051-797-4777, mkkim421@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

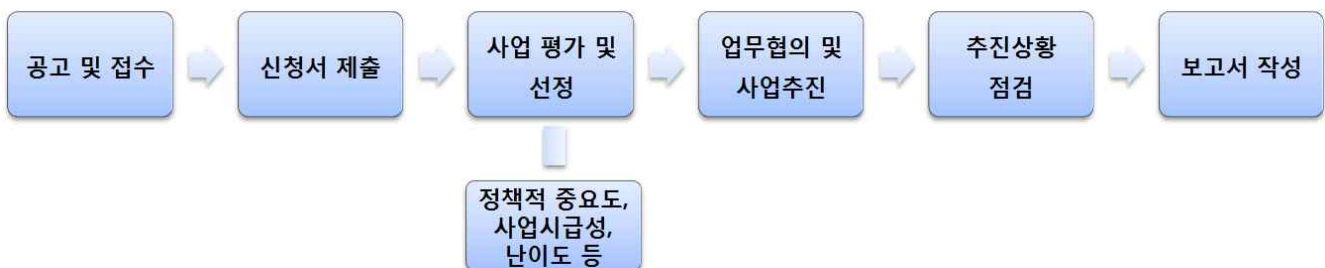
2. 해외 현지시장 공동조사

- 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



2015년도 제2차 해운물류기업 해외시장 진출 타당성조사 지원대상 모집 공고

○ 목적

- 국내기업의 글로벌 물류 네트워크 확대를 위한 다양한 해외진출·투자사업의 발굴·추진과정에 수반되는 타당성조사분석(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

○ 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

○ 지원 대상

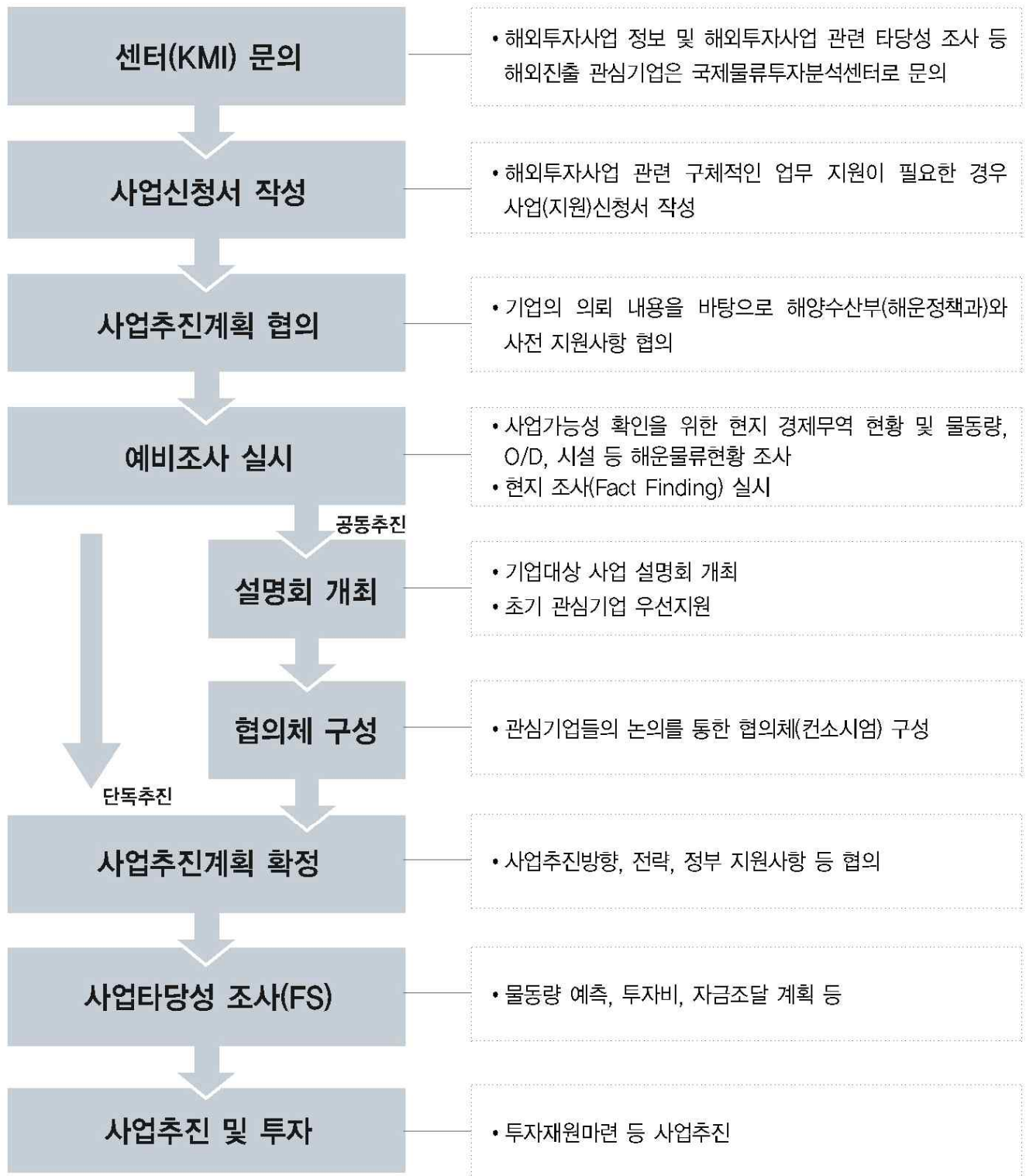
- 국내기업이 희망하거나 계획 중인 해외투자 및 해외시장 개척·진출 등 다양한 형태의 해외 물류사업
 - * 해외 현지법인 설립(단독, 합작, 합자 투자 등) 등 사업거점 확보
 - * 현지 내수시장 물류사업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩업 등) 진출
 - * 현지 물류기업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩 업체 등) 인수·합병
 - * 해외 항만·터미널·물류센터 등 물류시설 개발 및 운영권 확보
 - * 그 밖에 해외시장 진출로 인정되는 사업

○ 지원 내용 및 일정

- 타당성조사 1건당 최대 1억원 이내의 범위에서 타당성조사에 소요되는 총 비용을 기준으로 차등 보조(국고보조금+자부담 matching)
- 신청기간 : 2015. 9. 14(월) 18:00 까지

※ 자세한 내용은 첨부 문서를 참조해 주십시오.

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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