

KMI 국제물류위클리

2016년 4월 27일 · 제354호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 선임연구위원

Contents

| 글로벌 물류이슈 |

1. 글로벌 물류업계, M&A 돌풍 거세진다

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 베네수엘라, 컨테이너 용기 반환 지체료 1억 달러에 달해
2. OCEAN 얼라이언스 결성, 향후 세계 정기선 해운 경쟁구도 변화 전망
3. DHL, 싱가포르 Tampines 물류단지에 다목적 물류센터 개소
4. 세계은행, 미얀마산업항만에 융자 제공

| 물류시장동향 |

1. Kuehne+Nagel사, 룩셈부르크에 신규 물류센터 건설 예정
2. 상트페테르부르크 마린 파사드 여객터미널, 올해 여름 시즌 운항 개시

| 공지사항 |

1. 2016년 해운물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업 연장 공고





글로벌 물류이슈

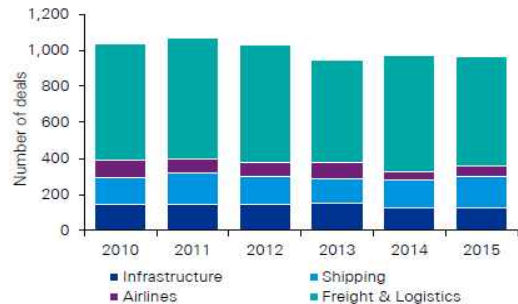
글로벌 물류업계, M&A 돌풍 거세진다

- M&A는 효과적인 성장 수단인 동시에 자체 개발이 어려운 역량을 확보하는 수단으로 각광받으면서 세계적으로 5조 달러가 넘는 거대 M&A시장을 형성함
- 특히 물류시장의 저성장으로 인해 물류기업 간 M&A가 빠르게 증가하고 있으며, 2016년에는 글로벌 운송 및 물류기업 간 M&A가 730억 달러를 돌파할 것으로 예상됨
 - 최근 UPS, DHL Fedex 등 세계 유수 물류기업들의 M&A가 화두가 되고 있으며, 물류기업들에게 M&A는 성장의 수단의 의미를 넘어 생존의 수단으로 여겨지고 있음
 - 통상적으로 물류기업들은 해외에 진출할 때 직접 투자보다는 현지 업체 인수를 통해 해외 시장에 진입하는 경우가 많음
 - 또한, 공급사슬의 지역화에 따라 글로벌 네트워크가 중요해지면서 이를 확보할 수 있는 물류기업 간 M&A는 더욱 중요한 수단이 됨
- 물류기업 간 M&A는 2000년도 초반부터 선진국을 중심으로 활발하게 추진되어 왔으며, 글로벌 금융위기 이후 경기 변동과 경쟁구조 변화에 대응하기 위한 방안으로 M&A를 활용해 사업 확장의 기회를 맞이하기도 했음
- 2015년 물류분야에서 기업 간 M&A는 기록적인 증가세를 보였으며, 이에 따른 거래액 및 자금액도 최고 수준을 보인 것으로 나타남
 - 완료된 M&A 거래 총액은 3년 연속 증가하여 총 740억 달러의 규모를 달성했으며,
 - 추가적으로 1,000억 달러 규모의 거래가 발표되면서 운송 및 물류 시장이 2015년 M&A 분야에서 기록적인 수치를 달성함

분야별 M&A 거래액



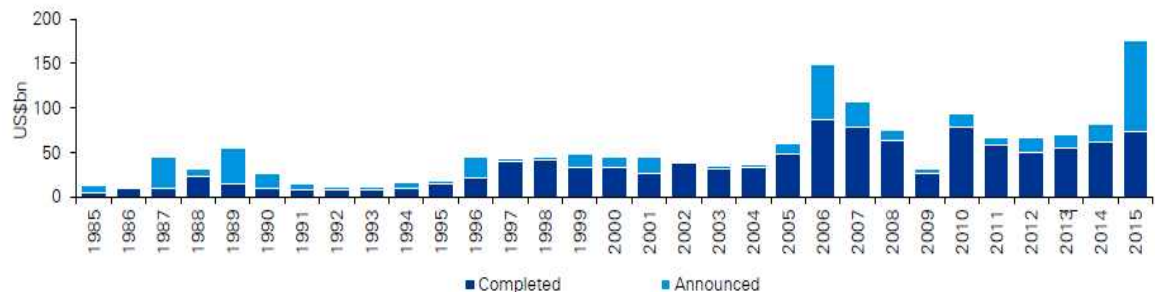
분야별 M&A 건수



자료 : Thomson ONE, KPMG Research



1985년-2015년 운송 및 물류 M&A 거래액



자료 : Thomson ONE, KPMG Research

- 2015년 한해 M&A는 국제 물류업계를 뜨겁게 달군 이슈였으며, 물류기업 간 M&A가 급증한 이유는 크게 두 가지로 설명될 수 있음
 - 운송 및 물류 분야에서 이루어진 인수로 인해 기존 비즈니스 모델이 점차적으로 변화했으며,
 - 이는 첨단기술/자산 경량화(High tech/Asset-light) 비즈니스 모델을 지닌 기업들이 자산기반(Asset based) 기업들에게 인수되거나 그 반대로 인수가 이루어졌기 때문임
 - 후자의 경우, 예를 들어, 고정자산이 작은 물류 전문기업들이 고정자산이 많은 포워더들을 인수하는 등의 방식이 있음
- 2015년에 이루어진 대규모 인수 거래를 살펴보면 기업들이 기존의 비즈니스 모델을 일부 보완 및 변형하려 한 것을 알 수 있으며, 그 예로 아래의 세 가지 사례를 들 수 있음
- 첫째, 특송기업 UPS(자산 중량화 기업)가 미국 시카고의 운송회사 Coyote Logistics(첨단기술/자산 경량화 비즈니스 모델 소유)를 18억 달러에 인수함
 - UPS는 화물자동차 운송 중개사업 분야를 강화하고, 성수기에 집중되는 물량을 소화하기 위해 Coyote Logistics를 인수함
 - Coyote Logistics는 화물자동차 등 자산을 보유하지 않고 개별 트럭 운전자와 계약을 맺고 화물을 운송하는 기업으로, 자사의 화물자동차 운송 중개 소프트웨어를 통해 효과적인 운송 업무를 펼쳐 온 기업임
 - Coyote Logistics는 새롭고 독특한 방법으로 고객에게 화물 운송 서비스를 선보인 혁신적인 기업으로, UPS는 이번 인수를 통해 원활한 운송 서비스를 고객에게 제공할 수 있을 것으로 기대함
- 둘째, 미국 물류업체 XPO Logistics(자산 경량화 기업)가 프랑스 업체 Norbert Dentressangle(자산 중량화 기업)를 28억 달러에 인수함
 - XPO Logistics는 이번 인수를 통해 물류서비스 확대를 지속적으로 추진하고 있으며, Norbert Dentressangle 인수를 통해 세계 10위 물류업체로 도약함
 - 또한, 최근 유럽 경제가 회복되면서 미국과 유럽 간 대서양 횡단 물동량이 대폭 증가함에 따라 이번 인수를 통해 유럽 내에서의 사업을 크게 확대할 예정임



UPS & Coyote Logistics



자료 : www.supplychain247.com

XPO Logistics & Dentressangle



자료 : www.transportinfo.fr

- 셋째, 일본 우정국이 호주의 대표적인 글로벌 물류기업 TOLL Logistics를 50억 달러에 인수함
 - TOLL Logistics는 1888년 창립된 호주의 대표적인 물류기업으로 글로벌 네트워크를 보유한 대형 물류 전문기업임
 - 일본 우정국은 정부의 방침에 따라 오는 2017년까지 완전 민영화를 추진 중에 있음
 - TOLL Logistics 회장은 이번 일본 우정국의 인수가 강력한 시너지를 발휘해 세계 5대 물류회사로 거듭날 수 있을 것으로 기대된다고 밝힘

일본 우정국 & TOLL Logistics



자료 : www.thepitchbook.com

일본 우정국 & TOLL Logistics 대표



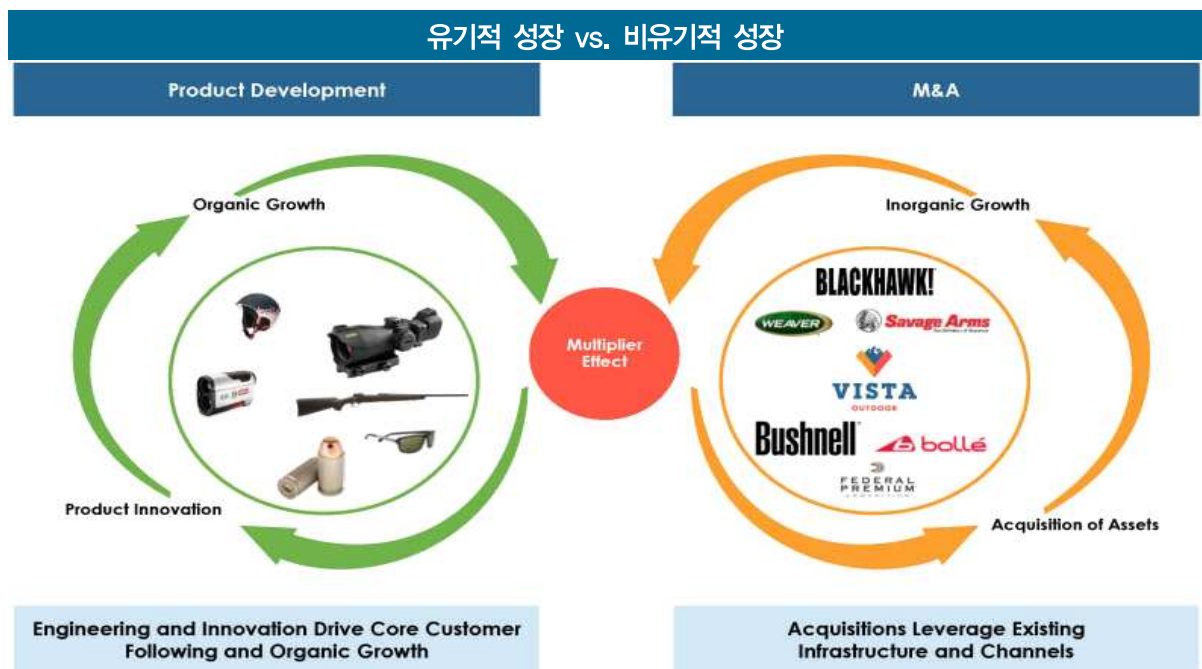
자료 : www.afr.com

- 통상적으로는 관련 IT 기술을 보유하면서 자산 경량화 모델을 지닌 기업들이 대형 물류기업들의 인수 대상이 되어 왔으나, 최근에는 이와 반대되는 현상도 나타나고 있음
 - 기존에 자산 경량화 비즈니스 모델을 고수하던 물류기업들이 물류 서비스 향상을 위한 방안으로 신뢰할 수 있는 네트워크 구축과 자산 축적을 지향하는 현상을 보이기 시작함
- 또한, 세계화의 고원효과(plateau effect)¹⁾로 기업들이 기존 고수하던 내부 개발역량에 의존한 유기적 성장(Organic growth)이 어려워짐에 따라 물류기업들 간 M&A가 더욱 증가하는 추세임

1) 적정수준까지 효과가 나타난 뒤 환경 등의 다양한 변인으로 더 이상의 효과가 나타나지 않고 정체하는 현상.



- 분업체계가 발달하면서 세계 경제는 지난 수십 년간 높은 성장세를 경험했지만, 그 효과가 정체기를 맞이하면서 오늘날 세계 경제 성장세는 눈에 띄게 낮아진 상태임
 - 이는 앞으로 다가올 미래에는 세계적인 무역 흐름의 증가로 인한 성장 효과를 예전만큼 기대하기 어렵다는 뜻이기도 함
- 이렇듯 시장 역동성이 둔화되고 경제 성장의 흐름이 변화하자 물류분야의 주요 기업들은 전략적 제휴와 M&A 등을 활용하는 비유기적 성장(Inorganic growth)에 초점을 맞추고 있으며, 그 사례는 다음과 같음
 - 글로벌 정기선사 CMA CGM은 싱가포르 NOL을 24억 달러에 인수함
 - 캐나다 철도회사 Canadian Pacific Railway는 미국 동부 철도회사 Norfolk Southern를 275억 달러에 인수함
 - 미국 Fedex는 네덜란드 물류기업 TNT Express를 47억 달러에 인수함



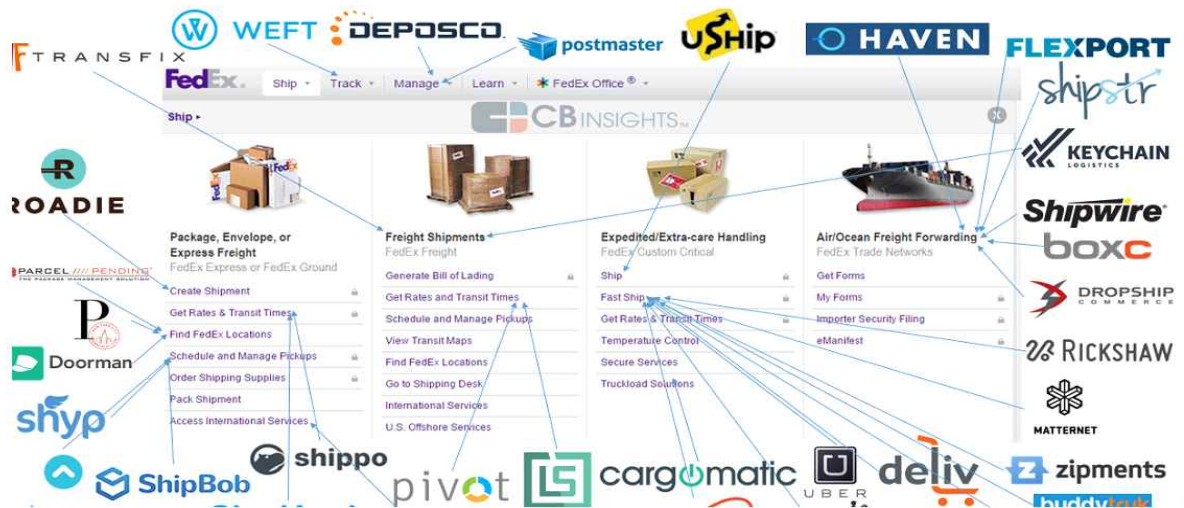
자료 : www.sec.gov

- 물류 M&A 시장의 성장과 더불어 가파른 성장세를 보이고 있는 물류 스타트업(Startup) 시장에도 주목해야 할 필요가 있음
 - 2015년 운송 및 물류 분야의 스타트업 총 자금규모는 140억 달러로 이는 전년대비 180% 증가한 수치이며, 4년 전과 비교했을 시 추가적으로 500%가 증가한 수치임
 - 물류 분야에서 스타트업들이 기존 물류기업에 적극적으로 도전하기 시작하면서 기존 운송업체의 전통 산업 유지에 큰 걸림돌이 되고 있음



- 물류 스타트업들은 기존의 물류기업과 다르게 전통 물류기업의 복잡한 프로세스를 단순화 시켰음
 - 기존의 물류기업들은 물리적 서비스 및 대기업 고객에 특화된 서비스만을 제공했지만, 물류 스타트업들은 개별 소비자 및 소규모 기업들이 손쉽게 사용할 수 있는 스마트폰 앱 및 웹 서비스, API를 제공함으로써 개별 소비자의 요구에 완벽하게 부합하는 맞춤형 서비스를 제공함

Fedex가 제공하는 서비스를 대체하는 새로운 물류 스타트업들



자료 : www.cbinsights.com

- 다가오는 미래에는 운송 및 물류 분야에 대한 투자가 더욱 활발히 이루어 질 것이며, 기존에 이루어지고 있는 M&A보다 더 큰 규모의 인수거래도 이루어질 것으로 예상됨
- 또한, 전자상거래 등의 발달로 인해 물류 스타트업 분야에서도 발 빠른 변화가 일어날 것이며, 이러한 물류 스타트업의 발전이 새로운 시장을 창출할 것으로 기대됨

자료 : www.supplychain247.com, 2016.4.6.



물류정책 · 사업동향

베네수엘라, 컨테이너 용기 반환 지체료 1억 달러에 달해

- 베네수엘라의 국영기업들이 해운기업에 컨테이너 용기 반환 지체료로 지불해야 하는 금액이 10억 달러(약 1조1,400억 원)에 달한다고 로이터 통신이 4월 22일자로 보도함
 - 더욱이 베네수엘라 경제 위기로 생산량이 줄면서 상대적으로 수입량이 늘고 있는데, 컨테이너 용기 반환 지체료에 따른 추가 물류비용 발생으로 수입가격이 높게 형성되고 있는 것으로 나타남
 - 지난 6년 동안 베네수엘라는 이 같은 부채가 누적되고 있으며, 베네수엘라 해상운송에 참여하는 선사는 주로 Maersk와 Hamburg Sud인 것으로 알려짐
 - 이에 따라 베네수엘라로부터 부채를 받지 못하고 있는 기업들로 항공사, 통신회사 등 대형그룹과 함께 해운기업도 포함된 것으로 알려짐
- 다만 여타 기업들과 달리 해운기업이 이 같은 부채를 커버할 수 있을지는 의문이며, 현재 베네수엘라를 기항하는 선사들에게는 리스크로 작용하고 있음
 - 현재 베네수엘라를 연계하는 해상 운임은 베네수엘라의 대금결제, 절도 등 리스크로 다른 남미 지역의 약 3배에 이르고 있음
 - 이 같은 고비용 구조는 세자리수의 인플레이션으로 이어지고 있으며, 만성적 생산부족을 겪는 니콜라스 마두로(Nicolas Maduro) 베네수엘라 정부에 어려움을 가중시키고 있음
 - 베네수엘라 식품부(Food Ministry)와 국영석유회사 PDVSA 등 국영 기관들이 식량 수입에 참여하고 있는데, 이 같은 문제와 관련하여 어떠한 언급도 하지 않고 있는 상황임

베네수엘라 Puerto Cabello항 인근에 적재된 컨테이너



자료 : www.reuters.com

- 베네수엘라 대표 항만인 Puerto Cabello항 주변에는 개당 2~4만 달러 상당의 컨테이너들이 장기간 야적되어 있으며, 한 야당 인사는 Puerto Cabello항이 거대한 창고로 변하고 있다고 설명했다



- Hamburg Sud와 Maersk(MAERSKb.CO)는 베네수엘라에 현재 지체료 문제가 있음은 분명하다고 밝혔으나 구체적인 액수에 대해서는 언급을 하지 않고 있음
- 베네수엘라 정부는 이 같은 부채를 인정하지 않으면서 해운 서비스와는 관련이 없다고 언급함
- 한 소식통에 따르면, 해운기업들은 베네수엘라 정부와의 충돌을 원하지 않으며, 점진적으로 개선 될 것을 기대하고 있음

자료 : www.reuters.com, 2016.4.22.

김태일 부연구위원
051-797-4613, ktizorro@kmi.re.kr



OCEAN 얼라이언스 결성, 향후 세계 정기선 해운 경쟁구도 변화 전망

- 글로벌 해운·항만 컨설팅사인 Drewry사는 OCEAN Alliance 결성 발표(2016.4.20.)에 따라 향후 세계 정기선 해운시장의 경쟁구도 변화에 대해 전망함
 - 첫째, Ocean 얼라이언스 참여 선사는 동서 주요 간선항로에서 2M 참여 선사들(Maersk, MSC)과 전면적인 경쟁구도를 형성하게 될 것으로 예상됨
 - 둘째, ‘고아(orphan)’ 신세가 된 나머지 8개 선사들은 새로운 얼라이언스 구축을 위해 신속히 대응할 것으로 보이며, 새로운 얼라이언스 구축이 형성되지 않을 경우 해당 선사들은 경쟁력을 상실한 낙오자가 될 위험에 처할 것으로 예상함
- 범중화권 선사인 COSCO Container Lines(중국), Evergreen(대만), OOCL(홍콩)과 유럽의 CMA-CGM(프랑스)는 2017년 4월 출범을 목표로 OCEAN 얼라이언스를 결성함
 - OCEAN 얼라이언스는 출범 이후 초기 5년 동안 아시아~유럽, 대서양, 태평양 및 아시아~중동/홍해 항로의 40개 이상 해운서비스 부문에서 공동 운항 등 협력할 예정임
 - 2016년 4월 기준, OCEAN 얼라이언스의 전체 선박량과 발주량 합계(538만 + 131만 TEU)는 2M(571만 + 91만 TEU)을 능가하고 있음
- Drewry사는 2M, OCEAN 이후의 신규 얼라이언스 재편 관련 4개 시나리오별 아시아~북유럽/북미항로의 잠재 시장점유율을 추정함
 - 4개 시나리오는 ① 8개 선사 모두 참여, ② 현대상선이 배제된 7개 선사 참여, ③ Hapag-Lloyd와 UASC의 연합 및 ④ 현대상선, Hapag-Lloyd+UASC 외 5개 선사가 참여하는 구도로 제시되고 있음
 - 시나리오 ①, ②가 실현될 경우, 신규 얼라이언스는 동서 주요 간선항로에서 2M과 OCEAN 얼라이언스와 대등한 시장점유율을 확보하게 될 것으로 예상됨

아시아~북유럽 항로

2M	Maersk, MSC	35.9%
OCEAN	CMA-CGM(+APL), COSCO(+China Shipping), Evergreen, OOCL	31.4%
시나리오 ①	한진해운/K-Line/Yangming/현대상선/NYK/MOL/Hapag-Lloyd/UASC	32.8%
시나리오 ②	한진해운/K-Line/Yangming/NYK/MOL/Hapag-Lloyd/UASC	28.5%
시나리오 ③	Hapag-Lloyd/UASC	7.6%
시나리오 ④	한진해운/K-Line/Yangming/NYK/MOL	20.7%

아시아~북미 항로

2M	Maersk, MSC	23.3%
OCEAN	CMA-CGM(+APL), COSCO(+China Shipping), Evergreen, OOCL	35.8%
시나리오 ①	한진해운/K-Line/Yangming/현대상선/NYK/MOL/Hapag-Lloyd/UASC	35.2%
시나리오 ②	한진해운/K-Line/Yangming/NYK/MOL/Hapag-Lloyd/UASC	32.1%
시나리오 ③	Hapag-Lloyd/UASC	6.4%
시나리오 ④	한진해운/K-Line/Yangming/NYK/MOL	25.6%

자료 : Drewry Maritime Research.



- Drewry사는 2M과 OCEAN 얼라이언스에 포함되지 않은 나머지 8개 선사가 참여하는 시나리오 ①의 실현 가능성은 낮다고 평가하고 있음
 - 그 이유로 현대상선의 심각한 재무상의 문제, 주요 일본 선사들(NYK, MOL, K-Line)이 컨테이너 부분 합병 압박을 예상하여 3사가 함께하는 얼라이언스 결성을 꺼려해 왔다는 점을 제시함
 - 따라서 일부 선사들은 2M, OCEAN 얼라이언스와 서비스별로 선박공유협정(Vessel Sharing Agreement, VSA)을 맺고, 또 다른 선사들은 다소 느슨한 소규모의 얼라이언스를 형성할 가능성을 언급하고 있음

자료 : Drewry, "Alliance merry-go round spins again" , *Drewry Container Insight*, 2016.4.24.

김은수 전문연구원
051-797-4651, kes1213@kmi.re.kr



DHL, 싱가포르 Tampiness 물류단지에 다목적 물류센터 개소

- DHL의 Tampiness 물류센터는 약 9만 m²의 규모로 선도지역센터(Advanced Regional Center, ARC)의 기능을 가지고 있음
 - ARC에는 DHL Supply Chain의 싱가포르 사무실, 아태지역 관할 본부와 지역 콜센터도 함께 위치하고 있는데, 싱가포르 ARC는 독일 이외의 지역에 설립된 첫 번째 혁신센터(Innovation centre)임
 - Tampiness 물류단지는 화물발생이 많은 곳으로, DHL은 고객의 다양한 요구에 대응하기 위해 1,880만 싱가포르 달러를 투자하여 로봇을 이용한 선진화된 자동화 시스템을 구축함
 - 26단 7만2,000개의 영역으로 넓게 분산된 ARC 물류센터에서 130대의 로봇으로 화물 피킹 및 보관이 가능하기 때문에 DHL의 고객사들은 대규모 투자가 필요하지 않다는 장점이 있음
 - 본 자동화 시스템은 기존시설 대비 피킹 효율성이 20% 가량 높으며, 기존 물류창고 대비 40%의 공간 절약 효과도 함께 얻을 수 있음
 - DHL은 Tampiness 물류센터가 토지 부족 국가나 과밀사용으로 토지 이용에 제약이 많은 지역에서 활용할 수 있는 미래형 물류센터를 선보인 것으로 평가하고 있음
- ARC에는 아태혁신센터(APIC)가 위치하고 있는데, 증강현실(augmented-reality)과 같은 새로운 물류 솔루션을 개발하고 시험·적용하는 기능을 수행할 예정임
 - DHL 그룹의 최고 경영자인 Frank Appel씨는 아시아를 생산성과 효율성이 향상된 새로운 기술을 우선 적용하는 지역으로 삼고 있다고 밝힘
 - 또한 2020년까지 아시아 지역은 전체 매출의 약 30%를 차지할 것으로 예상되며, ARC 등을 통해 물류 복잡성을 줄이고 생산성 향상과 혁신을 위한 준비된 모델을 제공할 수 있을 것으로 예상하고 있음



DHL의 Tampiness 물류센터

자료 : aircargoworld.com

자료 : business.asiaone.com, 2016.4.20.

이홍원 연구원

051-797-4783, hongwon@kmi.re.kr



세계은행, 미얀마산업항만에 용자 제공

- 미얀마산업항만(MIP, Myanmar Industrial Port)은 항만 확장을 위해 세계은행그룹 계열의 국제금융공사(IFC)로부터 4천만 달러(USD) 규모의 용자를 받는다고 밝힘
 - IFC는 정해진 상환기간 내에 미얀마산업항만이 전체 용자금을 상환하지 못할 경우를 고려하여 본 용자를 메자닌 금융(Mezzanine Financing)²⁾ 방식으로 진행한다고 밝힘
 - 이에 더하여, IFC를 포함하는 외국 출자기관은 미얀마 전체 컨테이너 물동량 중 40%를 처리하고 있는 미얀마산업항만에 향후 1억6천만 달러(USD) 규모의 추가 용자를 시니어론(Senior Loan)³⁾ 형태로 제공한다고 밝힘

미얀마 산업항만 전경



자료 : www.myanmarindustrialport.com

- 미얀마산업항만은 본 확장 공사가 완료되면 연간 30만 TEU를 처리하던 기존 항만의 수용능력이 50만 TEU로 향상될 것이라고 밝힘
 - 유 코 코 투(U Ko Ko Htoo) 미얀마산업항만공사 사장은 본 용자를 통해 항만 확장 및 현대화가 가능할 것이라고 밝히며, 지속적으로 증가하는 미얀마의 컨테이너 수요를 충족시킬 수 있을 것이라고 밝힘
- 미얀마는 지난 3년간 전국적으로 90%의 컨테이너 물동량 증가율을 보임
 - 이와 같은 컨테이너 물동량의 증가는 미얀마 정부의 정치·경제 개혁에 따른 전체 수출입 물동량의 증가가 주요 원인으로 꼽힘

2) 리스크가 큰 사업에 대해 금융기관 혹은 출자기관이 부동산과 같은 고정자산을 담보로 하지 않고 무담보로 자금을 제공하는 대신 기업의 우선배당주, 신주인수권, 주식 전환권 등과 같은 주식 관련 권리를 대가로 받는 금융 기법.

3) 투자등급 이하의 기업들에 운용자금을 빌려주고 이자를 받는 변동금리형 선순위 담보대출.



- IFC 아시아인프라 및 천연자원 담당자인 조현찬씨는 이번 융자는 향후 미얀마의 발전에 크게 이바지할 것이라고 밝힘
 - 시기적절한 융자는 미얀마산업항만의 발전을 위해 필요한 인프라 등을 건설하는 데 기여할 것이며 민간 개발업자 및 투자자가 미얀마에 투자하는 환경을 조성하는 데 도움을 줄 것이라고 밝힘

자료 : www.container-mag.com, 2016.4.22.

고재성 연구원
051-797-4776, jsko@kmi.re.kr



물류시장동향

Kuehne+Nagel사, 룩셈부르크에 신규 물류센터 건설 예정

- 스위스 물류회사인 Kuehne+Nagel은 룩셈부르크에 신규 물류센터를 건설하기로 결정함
 - 신속한 운송서비스 제공을 위해 신규 센터(총 면적 8만 m², 이중 4만 6,000m²는 창고시설)는 고속도로 및 항만 등 교통 인프라와 인접한 곳에 건설되며, 2016년 말에 완공될 예정임
 - 신규 물류센터에는 40곳의 적재공간(loading bay)이 있으며, 약 5만 6,000개의 파렛트를 저장, 보관할 수 있음
- Kuehne+Nagel사는 이번 신규 물류센터를 유럽 전역을 상대로 한 로봇 및 로봇장비 등의 유통거점으로 활용할 계획임
 - 창고시설 중 2만 m²는 로봇 및 로봇장비 등을 생산하는 Fanuc Europe사의 유럽 유통센터로 사용될 예정임
 - 이외 창고시설은 룩셈부르크의 전자상거래 및 산업제품 등에서 증가하는 고객수요를 지원하는데 사용되며, 통합적인 E2E(end-to-end)솔루션을 제공함
 - 또한 첨단기술과 자동화 시설로 주문, 수집, 포장, 배송까지 리드타임을 단축함

자료 : supplychain.logistics-business-review.com, 2016.4.22.

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

상트페테르부르크 마린 파사드 여객터미널, 올해 여름시즌 운항 개시

- 상트페테르부르크 마린 파사드(Marine Facade) 여객터미널을 통한 여름시즌 운항이 5월 5일부터 시작될 예정임
 - 여객 운항은 이탈리아의 최대 크루즈 선사인 MSC 크루즈 사의 뮤지카(Musica)호를 이용하여 이루어지며, 운항기간은 5월 5일을 시작으로 10월 11일까지 예정되어 있음
- 마린 파사드 여객터미널의 올 시즌 운행기간동안 218개의 선박을 통해 약 46만 명의 승객이 자사 여객터미널을 이용하는 것을 목표로 하고 있음
 - 이를 위해 마린사파드 여객터미널은 2016년 운영 계획과 안전에 대한 내용을 관련 업계의 파트너들에게 공유하였으며, 선박의 여객터미널 이용을 위한 항만 인프라 시설을 확충함

자료 : portnews.ru/news/218249/, 2016.04.21.

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



2016년 해운물류기업 해외진출 타당성조사 지원사업 연장 공고

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

- 목적 : 국내기업의 글로벌 물류 네트워크 확대를 위한 다양한 해외진출·투자사업의 발굴·추진과정에 수반되는 타당성조사분석(경제·기술·재무·법률 등의 측면)에 소요되는 비용을 지원
- 신청대상자
 - 「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 비물류기업 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

<< 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



● 지원 내용

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

조사비용			1억원 이하	1억원 초과 ~2억원 이하	2억원 초과
지원 비율	중소·중견기업		최대 70%	최대 50%	최대 1억원
	대기업	단독신청 시	최대 40%	최대 20%	최대 5천만원
		중소·중견기업과 공동신청 시	최대 70%	최대 50%	최대 1억원

- 접수기간 : 2016. 4. 1(금) 09:00 ~ 4. 29(금) 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
- 신청기업의 기업규모를 확인할 수 있는 확인서 1부
 - ※ 중소기업 : 중소기업 확인서(중소기업청 발행) 또는 중소기업 등 기준 검토표(세무법인 발행)
 - ※ 중견기업 : 중견기업 확인서(중소기업청 발행)
- 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 : (우. 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

● 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)

- 선정결과 발표 : 2016년 5월15일(잠정) 이후 공고 또는 개별 통지

- 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 부정 한 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