

## Contents



### 통계로 보는 국제물류

- 싱가포르, 지난해 국별 인프라 질 1위



### 물류정책·산업동향

1. 미-중 무역 분쟁, 파나마운하 통항량·매출에도 영향
2. 오클랜드항, 항만 물류단지 첫 번째 건물 개발 허가
3. 삼성중공업, MSC에 세계 최대 컨테이너선 인도
4. 대형 선사들, 육상물류 확장 시도 중



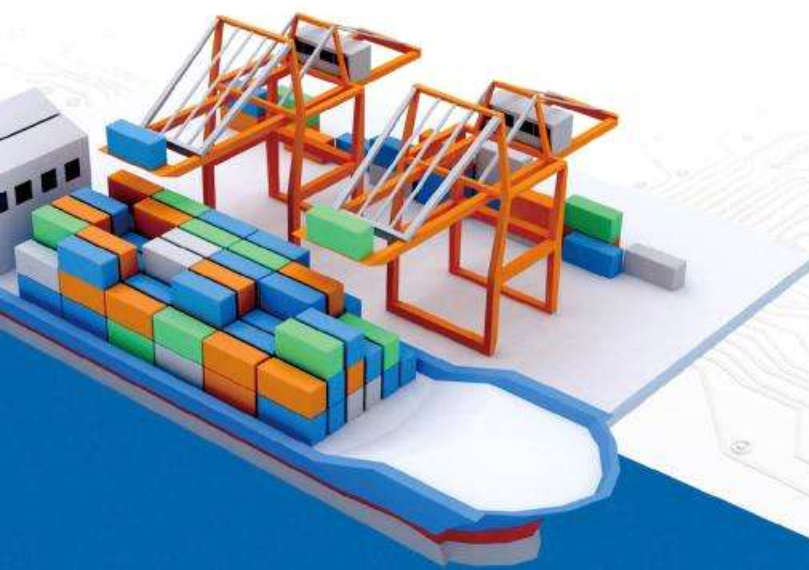
### 공지사항

- 2019 해운·물류기업 해외진출 지원사업 추가모집(2차) 공모

### 명사 스피치

“동남아시아는 중국을 이을 신흥시장으로 꼽힌다. 베트남, 태국, 인도네시아, 말레이시아 등 주요 개발도상국들은 국내 주요 제조업체들의 동남아 진출에 힘입어 해운 물류시장이 빠르게 성장하고 있다. 그럼에도 저개발국 미얀마는 여전히 소수시장으로 꼽히며, 주요 동남아 국가 대비 저렴한 인건비로 전 세계 봉제공장들의 최대 투자처로 꼽히지만 물류인프라가 낙후해 위험요인도 상당하다.”

천희승 미얀마블루오션에이전시 대표이사  
(2019. 7. 12. / 코리아슈핑가제트 인터뷰기사)

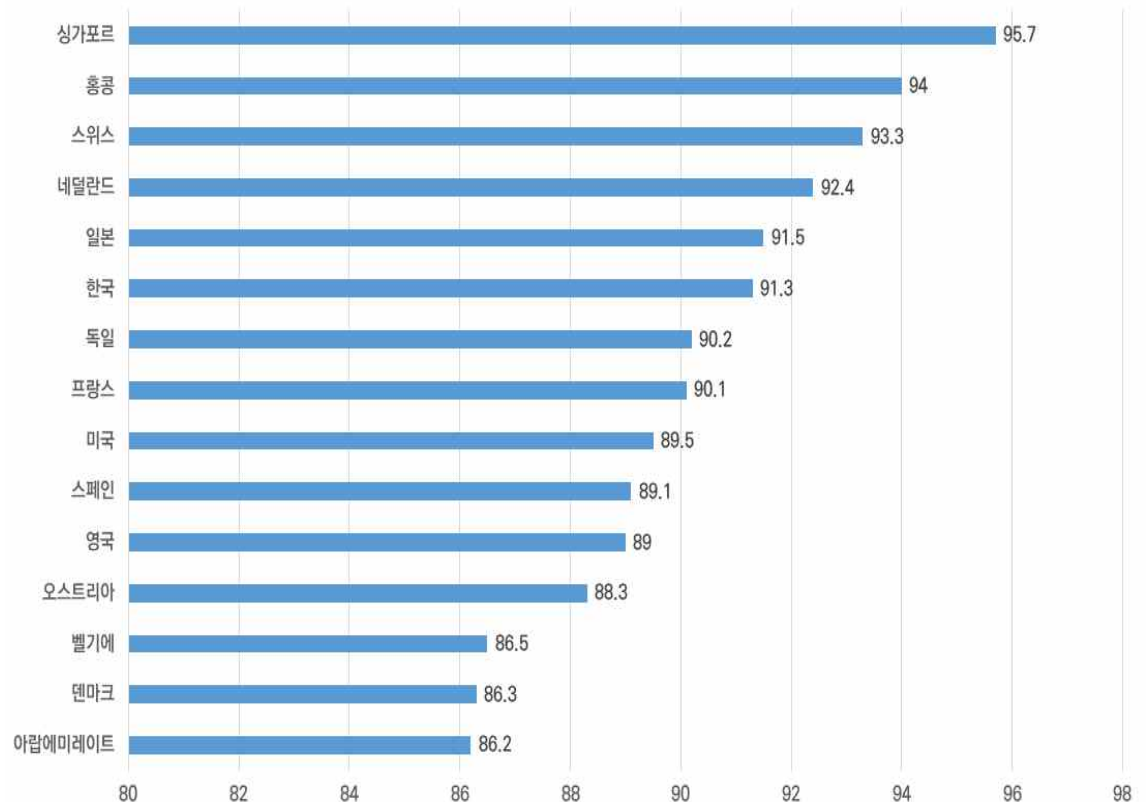




## 통계로 보는 국제물류

## 싱가포르, 지난해 국별 인프라 질 1위

2018년 국가별 인프라 인덱스



자료 : www.statista.com

- 국가별 인프라 인덱스는 각 국가별 인프라 질에 대한 수치를 0에서 100사이의 인덱스로 나타낸 것임  
- 잘 갖추어진 인프라는 경제 발전을 촉진시키는 중요한 역할을 수행하며 국내 총생산과 인프라 품질 간에는 상관 관계가 있어 규칙적 관계를 형성하고 있음
- 전반적인 인프라 글로벌 리더인 싱가포르가 95.7 포인트로 1위를 차지했고 이어서 홍콩이 94 포인트로 2위를 기록함  
- 싱가포르와 홍콩은 지리적 이점으로 경쟁 우위를 확보해 무역이 활발히 이루어지고 있으며 글로벌 항만을 보유하는 등 전반적인 인프라 시설이 잘 갖추어져 있음

참고자료 : www.statista.com

김병주 연구원

051-797-4784, bjkim17@kmi.re.kr



## 미-중 무역 분쟁, 파나마운하 통항량·매출에도 영향

- 미-중 무역 분쟁으로 중국이 미국산 식품과 연료 수입을 줄임으로써 양국 간 무역의 주요 항로인 파나마운하를 통과하는 화물 역시 급격하게 감소하고 있음
  - 중국은 미국산 농산물 수입 대신 동일한 제품을 타국에 의존하고 있으며, 대표적으로 가스연료는 카타르, 태국, 토바고, 곡물은 브라질로부터 수입하고 있음
- 파나마운하의 올해 매출액은 미-중 간 무역 감소로 그 증가세가 다소 둔화될 것으로 예상하고 있음
  - 올해 회계연도 시작(2018.10) 이후 미-중 무역 갈등으로 인해 감소된 무역량(약 800만 톤으로 추정)을 감안할 때 파나마운하의 매출액 증가는 더 기대해 볼 수 있었으나, 이는 작년 대비 2% 증가한 32억 달러에 그칠 것으로 예상됨
  - 그럼에도 불구하고 Moody's는 운하 확장 이후 높은 재무성과와 낮은 부채비율 등을 고려해 파나마 운하의 올해 신용등급을 A2에서 A1으로 상향 조정함
  - 작년까지 파나마 운하를 가장 많이 이용하는 국가는 중국이었으나 이번 분쟁 여파로 2위였던 일본이 최대 고객이 됨
- 호르헤 키아노 파나마운하청장은 미-중 무역 분쟁이 계속될 경우 파나마운하의 매출액 감소는 불가피할 것으로 보고 있으나, 향후 미국 조지아와 텍사스 주의 LNG 터미널이 개장된다면 중국을 제외한 한국과 일본 등 아시아 LNG 수요에 충분히 대응할 수 있을 것이라고 밝힘
- 한편 파나마운하청은 최근 발생한 가뭄으로 인해 갑문 내 수위가 감소함에 따라 통항선박의 흘수(Draft)를 제한하고 있음
  - 제한 흘수는 44ft(약 13.4m)로 주로 컨테이너선에 해당되며 향후 몇 주 동안은 계속될 예정임
  - 파나마운하청은 보다 대형화된 선박 통항을 위해 추가적인 시설 확장 가능성을 조사하기도 했으나, 향후 10~15년 내에는 추가 확장 계획이 없을 것으로 판단하고 있음

■ 참고자료 : Hellenic shipping News 참조, 2019.7.16.

김보경 연구원

051-797-4674, kimb@kmi.re.kr

## 오클랜드항, 항만 물류단지 첫 번째 건물 개발 허가

- 미국 오클랜드 항만의 위원들은 항만 역사상 가장 기대되는 업계 개발 사업 중 하나인 항만 물류단지 건축과 관련된 5,200만 달러 프로젝트를 최종 승인함
  - 이 프로젝트에는 폐쇄된 오클랜드 육군기지에 계획된 180에이커(728,434㎡) 규모의 물류 단지가 포함되며, 항만당국은 15년 전 해당 부지를 취득한 이후 화물 취급에 활용하기 위한 계획을 수립해 왔음
  - 물류단지는 오클랜드 외항 근처의 해안가 맞은편인 항만의 중심부이면서 3년 전 개발된 철도 야적장 인근에 개발되고 있음
  - 개발업체인 CenterPoint Properties는 지난 9개월 동안 27에이커(109,265㎡)의 부지에 대한 준비와 안정화 작업을 수행했으며, 2020년 중반 완공되면 화물 운송업 및 물류업체에 임대할 계획이라고 밝힘
- 오클랜드 항만당국은 컨테이너 화물을 신속하게 이송할 수 있는 물류단지를 구상하고 있으며, 항만을 통해 국제 물동량이 증가할 것으로 예상함
  - 오클랜드 해양국장 John Driscoll씨는 현 상황에 이르기까지 오랜 시간을 소요되었으며, CenterPoint의 시설은 다른 항만에서 찾을 수 없는 물류 능력을 제공할 것이라고 언급함
- CenterPoint Properties는 이 프로젝트가 폐기물 및 건설 교통량 감소로 인한 트럭 운송 최소화 등으로 지속가능하고 경제적인 이익을 제공할 것이라고 언급함
  - 또한 옥상 태양광패널 허용 등과 같은 환경친화적인 건축자재 및 방법론을 활용하고 실내 공기질 향상 등과 같은 실내 작업환경 개선 및 안전성 제고 대책을 추진할 예정임
  - CenterPoint의 최고 개발 책임자인 Michael Murphy씨는 이 프로젝트와 관련된 모든 사람들에게 자부심을 줄 수 있도록 항만과 긴밀히 협력하기를 기대하고 있다고 언급함

오클랜드항 항만물류단지 위치



자료 : Port of Oakland(<https://www.portofoakland.com/>)

참고자료 : <https://www.handyshippingguide.com/> 2019.7.16.

이기열 부연구위원

051-797-4670, kylee@kmi.re.kr

## 삼성중공업, MSC에 세계 최대 컨테이너선 인도

- 지난 7월 8일 MSC(Mediterranean Shipping Company)는 삼성중공업으로부터 세계에서 가장 큰 선박인 MSC Gulsen을 인도받음
  - MSC Gulsen는 2017년 MSC가 SHI에 발주한 6척의 23,000TEU 선박 중 1척으로 총 길이 400m의 초대형 컨테이너선임
  - 이 선박은 삼성중공업이 건조한 최초의 21,000TEU 컨테이너선인 OOCL Hong Kong을 능가하는 역대 최대의 컨테이너선임
- SHI의 대변인은 최근 급성장하고 있는 초대형 선박 시장을 주도할 준비가 되어 있다고 함
  - SHI는 세계 최대의 예인수조(Towing Tank)와 뛰어난 연구자를 포함하는 광범위한 테스트 시설을 기반으로 초대형 컨테이너선 시장을 리드하고 있다고 함
- SHI는 올 하반기 발주가 예상되는 20,000TEU 이상의 초대형 컨테이너선을 적극적으로 공략해 초대형 컨테이너선 시장의 선두 자리를 지속적으로 유지하겠다고 함
  - 이 선박은 규모뿐만 아니라 SHI가 자체 개발한 차세대 스마트 선박 시스템인 SVESSEL을 탑재해 안전하고 효율적인 운항이 가능할 것이라고 함
  - 뿐만 아니라 황산화물(SOx) 배출에 관한 IMO 규제에 대응해 스크러버를 장착할 예정이며, 특별히 LNG 선박으로 쉽게 전환할 수 있는 옵션을 갖춘 친환경 스마트 선박으로 설계될 예정이라고 함



사진 : Port Technology, MSC Receives World's Largest Ever Containership, 2019.7.9.

■ 참고자료 : Port Technology, MSC Receives World's Largest Ever Containership, 2019.7.9.

강무홍 전문연구원

051-797-4684, mkang@kmi.re.kr

## 대형 선사들, 육상물류 확장 시도 중

- 머스크가 복합물류서비스 역량강화를 위해 육상물류로의 서비스 확장을 시도 중임
  - 머스크는 해상물류서비스에 집중된 역량을 육상물류로 확장하기 위해 창고, 컨테이너 터미널 및 세관 중개 회사를 인수 중임
  - 머스크 Soren Skou 최고 경영자(CEO)는 현재 머스크 수익의 80%는 해상 컨테이너 운송으로부터 창출되나 2~3년 후에는 해상-비해상 서비스가 50-50 수익창출 시나리오에 근접하기를 기대한다고 말함
- 머스크의 육상물류로의 확장 목적은 금융 위기, 무역 분쟁 등 외적 요인에 대한 대응력 강화를 위한 수익 다변화임
  - Soren Skou는 2008년 금융위기 후유증 등으로 인한 2011년 600만 달러의 매출 감소와 무역 분쟁 등에 따른 인해 360만 달러의 매출 감소 등 좋지 않은 경험을 했다고 언급함
  - 머스크는 전 세계 컨테이너 운송 고객 중 20%인 약 70,000명의 고객을 보유하고 있지만 새로운 도전에 직면해 있어 육상물류로의 확대가 필요하다고 언급함
- 머스크는 궁극적으로 DHL Supply Chain과 같은 글로벌 물류 공급업체와 같은 시스템을 구축하고자 함
  - Soren Skou는 또한 머스크는 APM 터미널 등 전 세계 100개 이상의 내륙화물 취급 장소에서 76개 항만 네트워크를 운영하고 있으나, DHL Supply Chain, Ceva Logistics 등은 전 세계적으로 수백 개의 창고를 보유하고 있고 월마트, 아마존과 같은 거대 고객과 거래를 하고 있어, 이들이 머스크의 궁극적인 지향 방향이라 말함
  - 특히 머스크는 이미 소매 및 라이프 스타일 공급 체인을 위한 항만 간 운송에서 큰 역할을 담당하고 있으며, 올해 초 미국 세관 중개업 Vandegrift Forwarding Co.를 인수했으며, 더 많은 기업 인수를 통한 사업 확장을 시도할 수 있다고 밝힘
- 머스크뿐 아니라 전 세계 굴지의 선사들은 육상물류로의 확장을 앞 다투어 시도 중임
  - CMA CGM SA는 올해 스위스 화물 서비스 제공 업체 Ceva Logistics AG를 17억 달러에 인수했음
  - 중국의 COSCO는 지난 10년 동안 아시아에서 유럽까지 공급 체인을 통제하는 베이징의 One Belt, One Road 이니셔티브의 일환으로 터미널, 철도 연결 및 도로 인프라에 수십억 달러를 투입 중

■ 참고자료 : <https://www.wsj.com/> 2019.7.14.

안승현 전문연구원

051-797-4693, shan@kmi.re.kr



## 공지사항

## 2019 해운·물류기업 해외 진출 지원사업 추가모집(2차) 공모

한국해양수산개발원은 우리 해운·물류기업의 해외시장 진출 확대를 위해 해양수산부의 지원을 받아 '화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업'과 '해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업'을 다음과 같이 시행하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

2019년 6월 28일  
국제물류투자분석·지원센터  
(한국해양수산개발원)

## 1. 신청기간

□ 2019년 6월 28일(금) 09:00 ~ 2019년 7월 19일(금) 17:00까지

## 2. 신청 사업

- 1) 화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업
- 2) 해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업

## 3. 신청대상

- 1) 화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업
- 물류기업 : 「물류정책기본법」 제2조 제2호 및 같은 법 시행령 제3조에 따른 물류 사업을 영위하는 기업
- 화주기업 : 국내에 사업장을 보유하고 제조·유통·무역·건설·자원·에너지 등 다양한 분야의 업종을 영위하는 기업
- \* 국내 외국인투자기업 또는 해외에 주사무소를 둔 기업은 대한민국 국민의 지분이 50% 이상인 경우에 신청 가능
  - \*\* 화주기업과 물류기업 간의 관계가 「법인세법 시행령」 제87조에 따른 “특수관계인”에 해당하거나, 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제2조에 따른 “계열회사”에 해당하는 경우에는 신청대상에서 제외



## 2) 해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업

☐ 「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

## 4. 지원내용

### 1) 화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업

☐ 화주-물류기업 간 동반진출 협력과정에서 원자재 조달, 제품 생산·판매 등에 수반되는 물류 프로세스 및 공급망의 진단·분석·설계, 현지시장 조사 등에 필요한 공동 컨설팅 비용을 지원

☐ (지원규모) 컨설팅 비용의 최대 50%(약 40백만원)까지 보조금(국비)을 지원하며, 나머지 기업부담분은 컨소시엄 참여기업이 협의하여 부담

\* 지원대상으로 선정된 컨소시엄에게는 한국해양수산개발원을 통해 보조금 교부

\*\* 지원대상으로 선정된 컨소시엄은 보조금을 교부받기 전에 보조금 교부 및 컨설팅 수행조건 등에 관한 업무협약서를 한국해양수산개발원과 체결해야함

☐ (컨설팅 수행) 컨설팅은 컨소시엄에 참여하는 기업(물류기업 또는 화주 기업)이 직접수행을 원칙으로 하나, 참여기업이 협의하여 선정한 제3의 국내외 전문기관업체 등에 자문 또는 컨설팅의 일부를 위탁 수행할 수 있음

### 2) 해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업

☐ '진출사전 지원'과 '현지밀착 지원'으로 유형을 구분하여 컨설팅 1건당 최대 1억원 범위에서 비용의 70% 차등보조

\* 기업별 실제 지원비율과 지원액은 선정심사위원회 평가결과에 따라 다를 수 있음

\*\* 예산 범위에서 지원하기 때문에, 실제 보조금 교부금액은 지원 비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

☐ (지원조건) 보조금 수혜기업이 국내외 연구기관 및 컨설팅 업체 등에 의뢰한 타당성조

사 관련 용역비용(계약기준)에 대해서만 지원

\* 수혜기업의 자체활동 비용(예: 직원의 해외 출장비, 인건비 등)은 인정되지 않음

## 5. 신청방법

- ☐ 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지사항)에서 사업신청서 양식을 다운 받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출

**\* 접수 기간: 2019. 6. 28(금) 09:00 ~ 2019. 7. 19(금) 17:00**

- ☐ 제출방법 : 직접제출 또는 우편제출(전자파일 저장매체(USB) 동봉)

\* 우편접수는 접수마감일 17:00까지 도착분에 한하며, e-mail 접수 불가

- ☐ 문의처 : 국제물류투자분석·지원센터 (한국해양수산개발원)

\* 주소 : 606-080 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

\* 담당 : 최나영환 전문연구원(051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr),  
김동환 연구원(051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

## 6. 제출서류

- (1) 신청서 1부(양식 참조, 전자파일도 함께 제출)
- (2) 사업제안서 10부(양식 참조, 전자파일도 함께 제출)
- (3) 정보 제공 및 공개 동의서 1부(양식 참조)
- (4) 법인 등기사항증명서 및 사업자등록증 사본 1부
- (5) 국세 및 지방세 완납증명서 1부
- (6) 최근 결산연도 기준 재무제표 및 손익계산서 사본 1부
- (7) 중소기업 확인서 또는 중소기업 등 기준 검토표 1부 (중소물류기업)
- (8) 그 밖에 사업제안서의 내용을 증빙하는 서류

\* 신청서와 사업제안서를 제외한 서류는 컨소시엄 참여기업별로 각각 제출해야 함

## 7. 선정절차 및 방법

- ☐ 서류심사와 사업제안서 평가를 거쳐 평점 70점(100점 만점) 이상을 획득한 사업 중에서 고득점 순서로 선정

\* 예산 범위 내에서 선정되며, 그로 인해 실제 보조금 교부금액은 지원 비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

- ☐ 최종 결과발표 (예정) : 2019년 7월 29일(잠정) 이후 공고 또는 개별 통지

## 8. 유의사항

- ☐ 신청서, 사업제안서 등 양식은 한국해양수산개발원 홈페이지에서 양식을 다운로드 받아 작성
- ☐ 선정 결과 발표 이후, 제출 서류 전체 또는 일부 위·변조 혹은 허위 기재 등 부정한 방법으로 선정된 것이 확인되는 경우에는 선정 및 보조금 교부결정을 취소할 수 있음
- ☐ 신청기간 중 접수된 서류는 일절 반환하지 아니함
- ☐ 제출서류 상의 기재착오, 누락 혹은 연락불능 등으로 인하여 발생하는 불이익은 일체 신청기업의 책임임
- ☐ 신청기업은 필요에 따라 해양수산부·한국해양수산개발원 등에서 실시하는 정기 설문에 응할 의무가 있음

