

편집 및 발행인 : 김중덕 원장 직무대행 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 최나영환 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4770 · E-mail : chnayoung@kmi.re.kr / kdong@kmi.re.kr

Contents

● 국제물류 통계

- 아태 지역 특송 및 소화물 운송시장, 중국이 절반 이상 차지
- 헝가리 포워딩 시장, 연평균 4%대 고성장세

● 국제물류 투자동향

- ONE, KRX2 서비스 개시

● 국제물류 연구동향

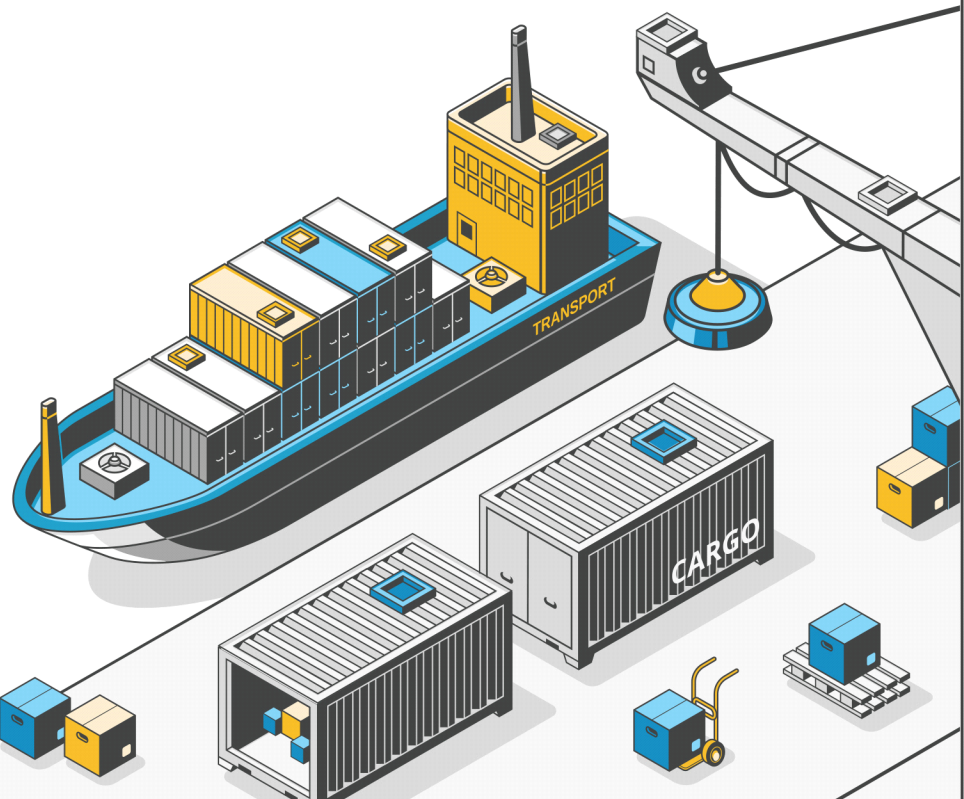
- 방글라데시 의류 산업 물류전문가 역량에 관한 연구

● 국제물류 주요 이슈

- 로스앤젤레스 항만위원회, 청정트럭요금(CTF) 승인
- Maersk, 화주와 직계약 추진
- LA·LB항만위원회, 컨테이너 초과 체류 요금 프로그램 승인
- 2022년 공급사슬 및 물류분야 4가지 트렌드

● 공지사항

- 2021년 해외 한상물류기업 사업 설명회 안내
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

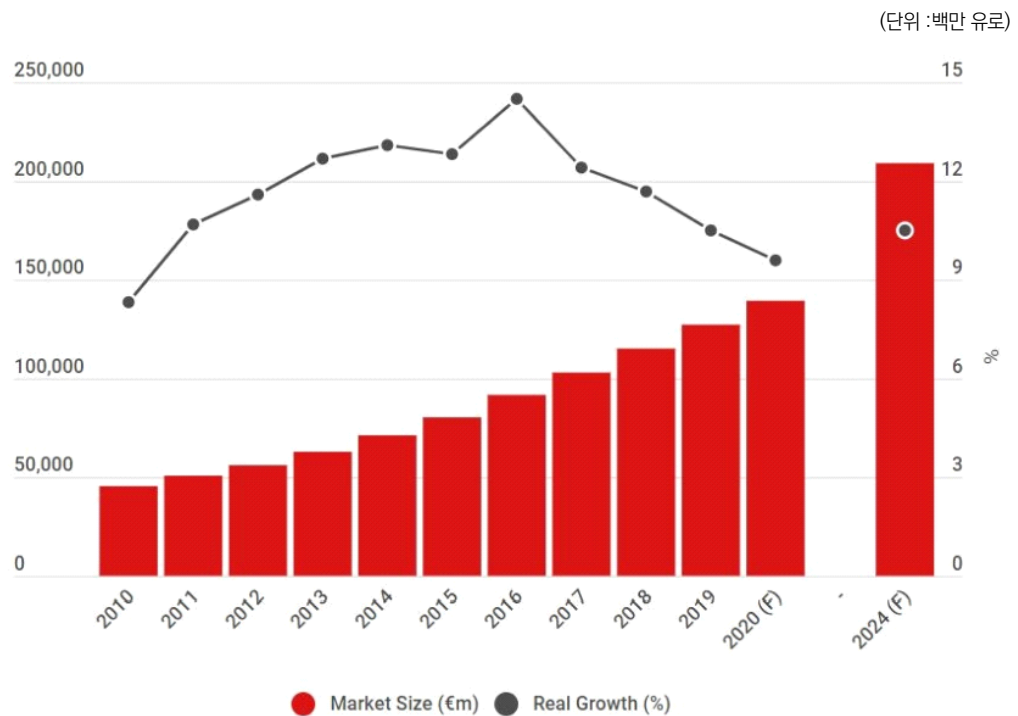


아태 지역 특송 및 소화물 운송시장, 중국이 절반 이상 차지

▶ 아시아-태평양 지역의 특송 및 소화물 운송시장이 최근 10년간 꾸준한 증가세를 이어가면서 지난해 약 1,400만 유로에 달한 것으로 추정됨

- 아태 지역의 특송 및 소화물 운송시장은 지난 2010년 이후 매년 8% 이상의 높은 성장률을 보이며, 시장 규모가 크게 증가했음
- 2010년 약 470만 유로에 달했던 시장 규모는 약 3배 증가해 지난해 1,400만 유로에 달한 것으로 추정됨
- 2016년 이후 증가율이 점차 감소하고 있으나, 코로나19 및 전자상거래 확대 등으로 시장 규모는 더욱 증가할 것으로 예상됨

아시아-태평양 지역 특송 및 소화물 운송시장 규모 변화(2010-2020년)

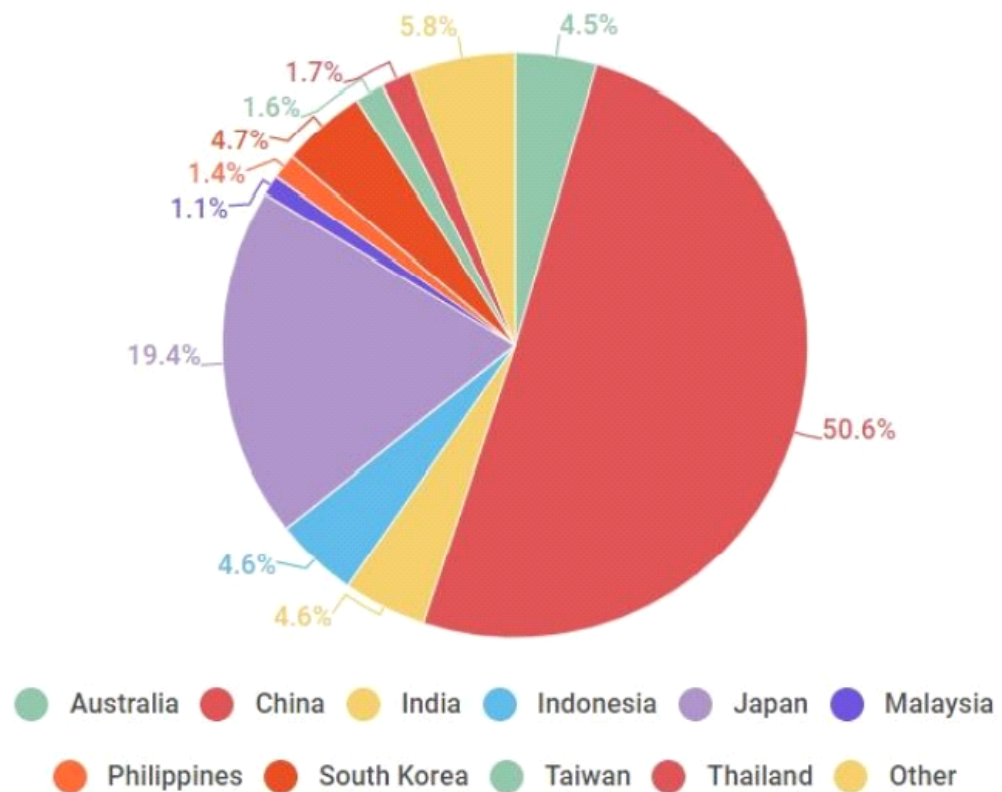


자료 : Ti Research, *Global Express and Small Parcels*. 2020.

▶ 아태 지역의 특송 및 소화물 운송시장의 국가별 비중을 살펴본 결과 중국이 절반 이상을 차지하는 등 해당 시장을 견인하고 있음

- 아태 지역 내 특송 소화물 운송시장의 비중은 중국(50.6%)이 절반 이상을 차지하고 있으며, 이어서 일본(19.4%), 인도(5.8%), 한국(4.7%) 순임
- 아세안 국가 중에서는 인도네시아가 4.6%를 점유하고 있으며, 태국(1.7%), 필리핀(1.4%) 순으로 이어짐
- 중국이 가장 많은 비중을 차지하고 있는 가운데 한 중 일 3개국의 점유율이 80%가 넘어 동아시아 국가가 강세를 보임

아태 지역 특송 및 소화물 운송시장 국가별 비중(2019년 기준)



자료 : Ti Research, *Global Express and Small Parcels*. 2020.

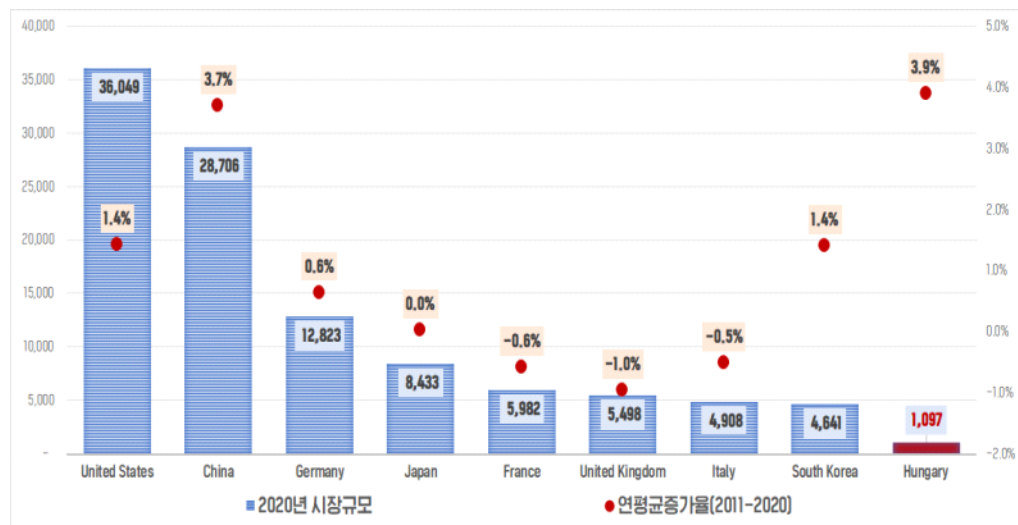
참고자료 : Ti Research, *Global Express and Small Parcels*. 2020.

헝가리 포워딩 시장, 연평균 4%대 고성장세

- 2020년 기준 헝가리의 Freight Forwarding 시장 규모는 약 11억 달러로 세계 37위임
 - 헝가리는 세계 Freight Forwarding 시장의 약 0.6%를 점유하고 있음
 - 헝가리의 Freight Forwarding 시장 규모는 1위인 미국 대비 3%, 8위인 한국 대비 23.6% 수준임
- 최근 헝가리의 Freight Forwarding 시장은 높은 성장세를 나타내고 있음
 - 헝가리의 최근 10년간(2011~2020) 연평균 증가율은 3.9%로 세계 시장(1.4%) 및 상위 20개국(0.8%) 대비 높은 성장세를 기록함
 - 헝가리의 Freight Forwarding 시장은 2025년 13.9억 달러로 2020년 대비 126.9% 성장할 것으로 전망됨

주요 국가의 Freight Forwarding 시장 규모(2020년 기준)

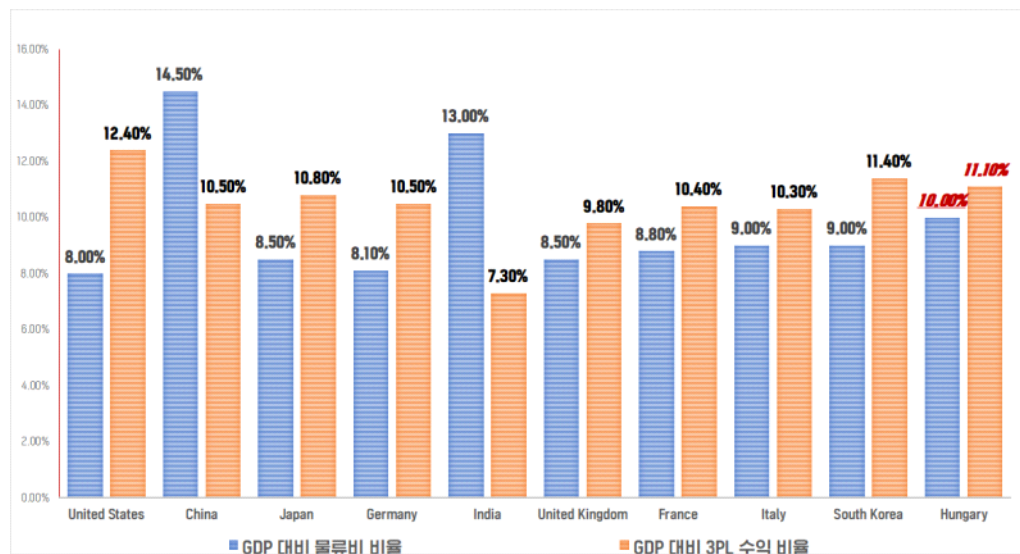
(단위 : 백만 달러, %)

자료 : Transport Intelligence, <http://www.gscintell.com/>, 검색일 : 2021.11.9

- 2019년 기준 헝가리의 GDP 대비 물류비 및 3PL 수익 비율은 세계 시장 평균 수준임
 - 2019년 기준 헝가리의 GDP 대비 물류비 비율은 10%를 기록해 세계 시장 평균 10.7%보다는 낮으나, 상위 10개국(GDP기준) 평균 9.8%보다는 다소 높은 수준임
 - 헝가리의 GDP 대비 3PL 수익 비율은 11.1%로 세계 시장 평균 10.2%, 상위 10개국 평균 10.3%보다 다소 높은 수준임

주요 국가의 물류비 비율 및 3PL 수익 비율 (2019년 기준)

(단위 : %)

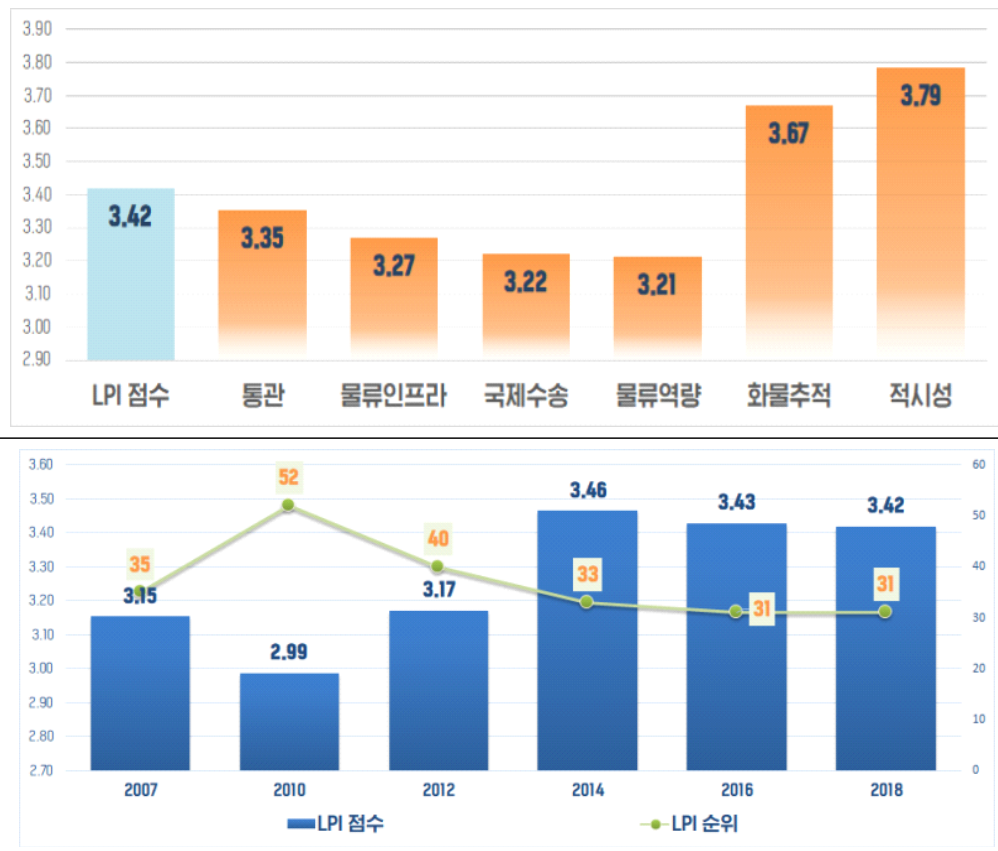
자료 : Armstrong & Associates, <https://www.3plogistics.com/>, 검색일 : 2021.11.9

- 헝가리는 2018년 World Bank 물류성과지수(Logistics Performance Index, LPI) 평가에서 총괄 점수 3.42점으로 31위를 기록함

 - 이 가운데 화물추적(Tracking and tracing: 3.67점·26위), 통관(Customs: 3.95점·23위)은 상대적으로 양호한 평가를 받음
 - 반면 국제수송(International Shipments: 3.22점·43위), 물류역량(Logistics Quality and Competence: 3.21점·38위)은 상대적으로 낮은 점수를 기록함
- 헝가리의 LPI 평가 순위는 2014년 이후 30위권을 유지하고 있음

 - 헝가리의 LPI는 2010년 2.99점으로 52위를 기록했으나, 이후 대부분의 요인들이 개선되어 2014년 이후에는 30위권을 유지함

헝가리의 LPI 결과 요약(2018) 및 LPI 추이 (2007~2018년)



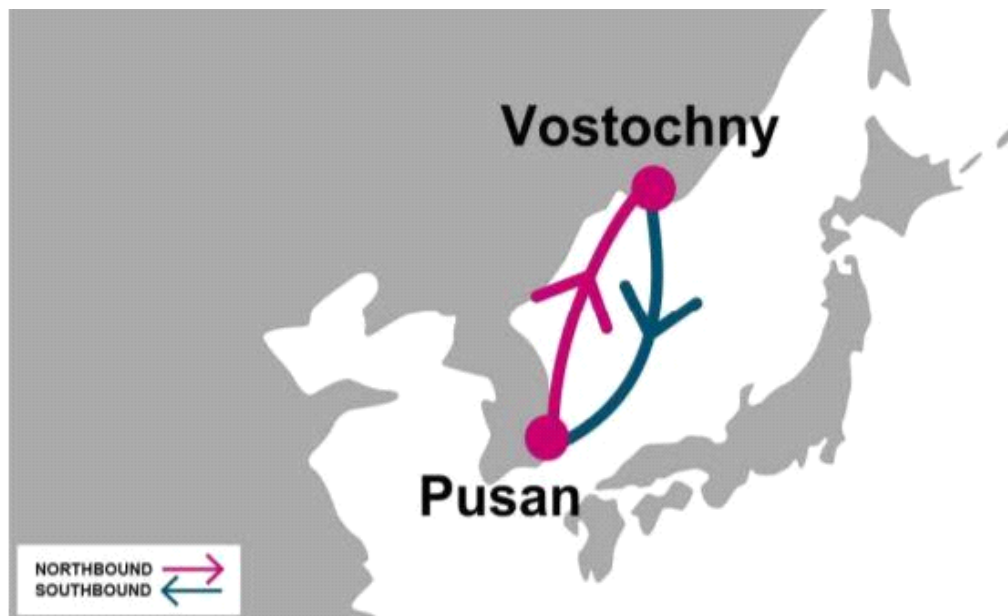
자료 : World Bank, <https://lpi.worldbank.org>, (검색일 : 2021.11.9.)

참고자료 : www.gscintell.com, www.3plogistics.com, <https://lpi.worldbank.org>, (검색일 : 2021.11.9.)

ONE, KRX2 서비스 개시

- ▶ 오션 네트워크 익스프레스(ONE)가 한국-러시아 극동항만 간 서비스를 강화하기 위해 11월 3일부터 KRX2(Korea Russia Express 2) 섬디스를 개시함
 - 본 서비스는 기존 한국-러시아 KRX를 강화한 것으로 부산(한국)-보스토치니(러시아)-부산(한국)을 순환하는 서비스임
 - 1,000TEU급 1척을 투입해 운영되는 이 서비스는 고객의 요구에 부응하기 위해 더 많은 항차를 제공할 예정 이라고 OEN이 밝힘

오션 네트워크 익스프레스 KRX2 항로



자료: www.porttechnology.org, (검색일 : 2021.11.3.)

- ONE는 아시아 지역 내 네트워크 서비스를 강화하고 지역 내 시장 편입을 강화하기 위해 10월 30일 한-중-말라카해협(KCS, Korea - China - Straits)서비스도 시작함
 - 본 서비스 항로는 부산(한국)-상하이(중국)-샤먼(중국)-싱가포르-포트켈랑(말레이시아)-파시르구당(말레이시아)-램차방(태국)-서커우(중국)-부산(한국)을 순환하는 항로임
 - ONE는 항만 간 운송시간을 보다 경쟁력 있게 제공하기 위한 최초의 전용 서비스라고 성명서에서 밝힘
 - ONE가 부산과 중국 화동/화남지구에서 해협지로의 직항서비스를 개설하는 것은 이번이 처음임

오션 네트워크 익스프레스 KCS 항로



자료: www.porttechnology.org, (검색일 : 2021.11.3.)

참고자료 : www.porttechnology.org, (검색일 : 2021.11.3.)

로스앤젤레스 항만위원회, 청정트럭요금(CTF) 승인

- ▶ 로스앤젤레스 및 롱비치 항만은 2035년까지 탄소배출 제로화를 목표로 함
 - 로스앤젤레스와 롱비치 항만은 2030년까지 배기가스 제로 터미널 장비 전환 및 2035년까지 배기가스 제로 트럭 전환을 목표로 함

롱비치 항만에 주차중인 트럭



자료 : [https://www.dailybreeze.com/\(2021.11.9.\)](https://www.dailybreeze.com/(2021.11.9.))

- ▶ 로스앤젤레스 항만위원회는 2022년 4월부터 청정트럭요금(CTF·Clean Truck Fee)을 징수하는 것을 승인함
 - Clean Truck Program에 따라 대기오염을 감소시키기 위해 로스앤젤레스 항만위원회는 CTF를 받기로 합의함
 - 1TEU 당 \$10를 부과할 예정으로 항만구역 내 무공해 차량의 수요를 늘리는 것이 목표임
- ▶ LA는 11월 4일 법안을 승인했으며, LB는 11월 8일 요금 징수를 위한 법안을 통과시킴
- ▶ LB는 일부 저공해 트럭을 위한 자금으로 활용할 예정이지만, LA는 모든 요금을 탄소 배출 제로 트럭에만 지원할 계획임

- CTF 도입 첫 해 9천 만 달러 이상의 자금을 확보할 수 있을 것으로 예상하지만 2035년 기준을 충족시키기 위한 전체 투자비는 약 10억 달러로 추정됨
 - 확보한 자금은 무공해 프로그램을 위해 사용될 예정으로, 무공해 차량 트럭 운전자들에게 직접적인 보조금을 제공하는데 쓰일 예정임
 - 환경 운동가들은 10달러의 요금은 적으며 더 많은 요금을 걷어야 한다는 의견을 제시함
- 완전한 제로 배출 차량으로의 전환을 위해서는 보조금 및 기타 자금이 필요할 것으로 예상됨

Maersk, 화주와 직계약 추진

- 물류 및 공급사슬 전문 저널인 The Loadstar에 따르면 Maersk가 대형 화주를 유치하기 위한 노력의 일환으로 올 11월 1일부터 화주가 직접 요청하는 화물만 취급하고 포워더의 화물은 제외할 예정임을 밝혔음
- Maersk는 '바다의 통합자(integrator of the seas)'가 되려는 야망을 숨기지 않고 있음
 - 화주 또는 운송인이 직접 배송을 예약해 door to door 서비스를 받을 수 있는 단일 플랫폼을 제공함으로써 고객 만족도를 높일 것이라고 주장했다
 - 단일 플랫폼은 화물의 이동을 단순화하고 화주들에게는 공급사슬 가시성을 높일 수 있을 것으로 예상했음
- Maersk는 Kuehne + Nagel을 포함한 주요 포워더가 혼재된 화물을 대량으로 제공하고 있으나 중간에서 폭리를 취한다고 주장하고 있음
 - Maersk는 포워더들이 아시아에서 유럽으로 약 \$4,000/FEU의 요금으로 계약하고 있으나 고객에게는 \$20,000/FEU로 재계약하고 있음을 지적하며 포워더의 16,000/FEU 이익은 과하다고 주장함
- GSF(Global Shippers' Forum)의 James Hookham에 따르면 일부 해운업체가 최후의 승자가 될 것이며 Maersk는 공급사슬에 대한 통합 접근 방식을 개발하기 위해 새로운 거래 플랫폼을 출시할 수 있는 능력이 있다고 밝힘
- 아울러 이와 같은 현상은 대형 해운사에게는 매우 흥미로운 전망이 될 수 있지만, 소규모 해운사는 악몽이 될 수 있음을 강조하면서 해상물류 시장에서도 'Winner Takes It All'과 같은 부익부 빈익빈 현상이 나타날 수 있으며 해운시장의 Facebook이나 Amazon과 같은 기업이 나타나는 것을 경계해야 할 것이라고 주장했다

자료: <https://theloadstar.com>, (검색일 : 2021.10.25.)

LA·LB항만위원회, 컨테이너 초과 체류 요금 프로그램 승인

● LA·LB항만위원회는 컨테이너 초과 체류 요금을 부과하기로 결정함

- 10월 29일 LA·LB항만위원회는 컨테이너 터미널 화물 혼잡을 개선하기 위한 노력의 일환으로 컨테이너 초과 체류 요금(Container Excess Dwell Fee) 프로그램을 승인했음
- LA·LB항은 11월 1일부터 시행되며 11월 15일까지는 요금을 부과하지 않을 예정이고 90일간 프로그램이 유효할 것이라 밝힘
- 이 정책은 Biden-Harris Supply Chain Disruptions Task Force, 미국 교통부, Port of Long Beach 및 여러 공급망 이해관계자 간의 협력을 통해 개발되었음
- LA항만위원회 Jaime Lee 회장은 “컨테이너 초과 체류 요금은 항만 체류시간을 줄이고 터미널 혼잡을 해결하기 위한 프로그램으로 수익 창출을 목표로 하고 있지 않다”고 밝힘
- LB항 Mario Cordero 전무이사는 “공급망 화물 흐름 촉진에 도움이 될 것이며, 이 프로그램과 더불어 운영 시간 연장 및 컨테이너를 위한 공간 확보 등의 기타 조치를 통해 혼잡을 해결할 것”이라 밝힘
- 트럭으로 이동할 예정인 컨테이너는 9일 이상, 철도로 이동할 예정인 컨테이너는 6일 이상 체류할 경우 요금이 적용되며 하루에 \$100씩 증가됨

LA항 컨테이너 초과 체류 요금 구조

FEE COMMENCEMENT & STRUCTURE



- Program begins November 1, 2021.
 - *Fee collection no sooner than November 15, 2021*
 - *9 days and older for loaded import local container cargo*
 - *6 days and older for loaded intermodal rail cargo*
- \$100/day; rising in increments of \$100 for each subsequent day.
- Billed monthly and without proration to the Ocean Common Carrier on the bill of lading for the discharged container.

5

FEE: LOCAL IMPORT LOADED



Days on Terminal	Daily Charge (\$)	Cumulative Charge (\$)
9	\$100	\$100
10	\$200	\$300
11	\$300	\$600
12	\$400	\$1,000
13	\$500	\$1,500
More than 13	Incremental \$100 increase per day with no limit	

FEE: INTERMODAL IMPORT LOADED



Days on Terminal	Daily Charge (\$)	Cumulative Charge (\$)
6	\$100	\$100
7	\$200	\$300
8	\$300	\$600
9	\$400	\$1,000
10	\$500	\$1,500
More than 10	Incremental \$100 increase per day with no limit	

자료: LA항, <https://www.portoflosangeles.org/>

▶ 반면, 미국 컨테이너 수입 규모는 계속 증가할 것으로 예상되며 2021년 총 물동량은 2,600만 TEU로 예측됨

- 미국 NRF(National Retail Federation)이 발표한 Global Port Tracker 보고서에 따르면 미국의 컨테이너 수입 규모는 2021년 계속 증가할 것으로 예상됨
- NRF의 Jonathan Gold 공급망 및 관세 정책 담당 부사장은 "항만 작업자들은 가능한 빠르게 하역작업을 하고 있지만 다음 선박을 위한 공간을 확보하기 위해 항만 밖으로 컨테이너를 이동하는 것이 문제"라고 밝힘
- 보고서에 따르면 70척 이상의 선박이 LA·LB 항만에 정박하기 위해 대기하고 있는 것으로 보고되었으며, LA항에서는 지난 10월 한달 동안 평균 2주를 대기했다고 전함
- 2021년 상반기 총 물동량은 1280만 TEU로 연간 35.6% 증가했고, 9월 수입량은 214만 TEU로 8월에 비해 5.9% 감소했음
- Port Tracker는 향후 수입량을 11월 217만 TEU, 12월 218만 TEU, 1월 221만 TEU, 2월 200만 TEU, 3월 217만 TEU로 예측함

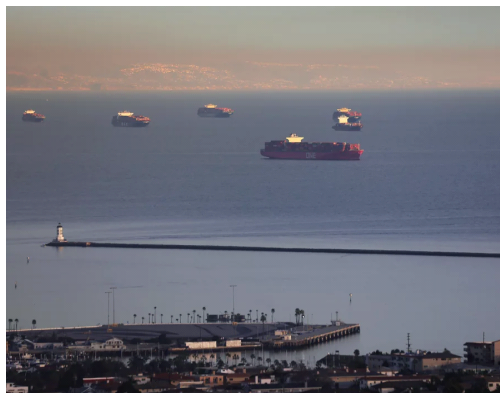
2022년 공급사슬 및 물류분야 4가지 트렌드

- 물류전문 저널 Inbound Logistics에서는 주요한 이슈들을 정리 및 분석해 2022년 공급사슬과 물류분야에서 주목해야 할 4가지 트렌드를 제시했음

1. 인재부족 장기화에 대비한 계획이 필요함(Plan for a prolonged talent shortage)

- 현재 항만물류 정체현상의 주요한 원인 중 하나는 트럭 운전자 부족현상임
 - 미국 교통 연구소(NTI)에 따르면 향후 10년 안에 미국 트럭 운전자의 약 4분의 1에 해당하는 사람들이 은퇴할 것으로 예상되며 이는 운전자 부족의 54%를 차지할 것임
- 미 롱비치 앞바다에서 수많은 컨테이너선이 대기하고 있기 때문에 앞으로 몇 달 안에 하역업체 파업이 발생하게 되면 큰 위기를 맞게 될 수 있음
 - 인재를 위한 경쟁이 매우 치열한 지금 무엇보다 해운물류 및 공급사슬 분야에서 일하는 사람들에 대한 관리가 중요함
 - 차량을 소유하고 있다면 운전자가 사랑받고 있다는 느낌이 들도록 하고 중개인이자 파트너를 존중하는 마음으로 대해야 함을 강조하고 있음

LA 항만 앞에서 하역을 기다리고 있는 컨테이너선(左)과 항만에 적체되어 있는 컨테이너(右)



자료: <https://www.npr.org/cargo-is-piling-up-everywhere-and-its-making-inflation-worse>

2. 선박 부족 현상은 지속될 것임(The crunch for capacity will continue)

- 전 세계가 코로나19 사태를 극복하는 과정에서 수요가 공급을 초과해 발생한 선박 부족 현상은 상당 기간 지속될 것임
 - 용선료는 일일 기준 200,000달러 까지 치솟을 수 있으며 일부 브랜드는 추가 비용을 지불 하면서 항공으로 제품을 운송하고 있음
 - 공급이 수요를 충족시키기 위해서는 시간이 걸리기 때문에 당분간 해운기업은 자산 활용도를 면밀하게 주시 하고 투입 우선순위를 지정하여 보유한 선박을 최대로 활용하는 데 초점을 맞추는 것이 중요함

3. 인수합병이 증가할 것임(M&A will increase)

- 글로벌 해운 회사와 제조업체는 대부분 인수합병(M&A)을 통해 가시성(visibility)에 투자하고 있으며 거래 가치는 2021년 상반기에 전년 동기 대비 86% 증가했음
 - UPS는 최근 기존 UPS 네트워크를 확장할 수 있는 기술과 능력을 위해 Roadie를 했으며 Panasonic은 AI 기반 공급사슬관리 서비스 업체인 Blue Yonder를 합병했음
- 해운물류 시장에서 가시성 확보는 효율성과 활용도를 높이는 전략적 방법으로 받아 들여지고 있으며 2022년 내내 더 많은 기업이 이러한 기능을 획득할 것으로 예상됨

4. 인프라에 대한 투자는 앞길을 평탄하게 해줄 수 있음(Investment in infrastructure could pave a path forward)

- 결국 부족한 공급 문제를 해결하기 위해서는 새로운 인프라 즉, 선박을 건조하고 비행기와 기차를 새로 만들어 운송능력 부족을 완화하는 것이 중요함
 - 인프라에 대한 투자는 시간이 오래 걸리고 그 이후에는 공급이 수요를 초과하는 현상이 발생할 수 있기 때문에 신중한 접근이 필요함

방글라데시 의류 산업 물류전문가 역량에 관한 연구

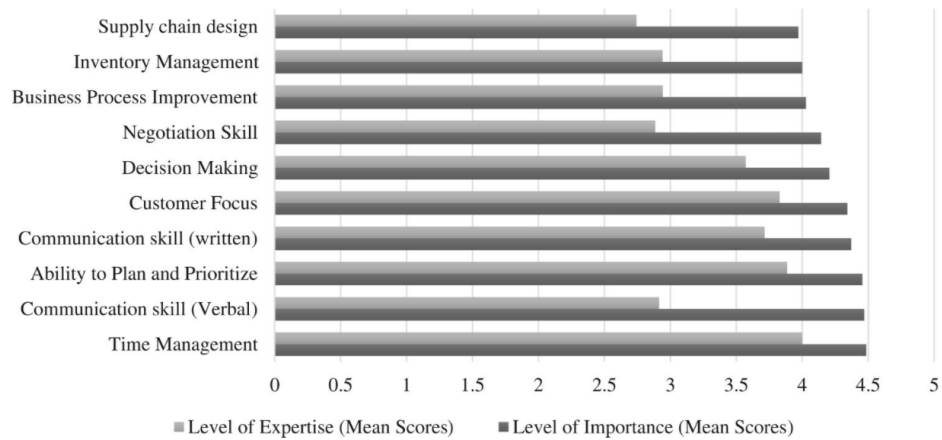
무엇을 왜 연구했는가?

- ▶ 글로벌 의류 산업의 특징은 공급업체가 전 세계에 널리 퍼져 있고 지리적 위치가 다른 기업들이 단일 제품 제조에 기여하는 방식으로 구조화되어 있으며 이것이 의류 산업에서 물류가 중요한 역할을 담당하는 원인으로 지목됨
- ▶ 방글라데시는 전 세계 의류 시장에서 가장 중요한 제조·수출의 허브 중 하나가 되었으며 2019년 세계 의류 시장 점유율의 6.4%를 차지했음
- ▶ 본 연구는 방글라데시 의류 산업에 대해 초급 물류 전문가(entry level logistic professional)에게 필요한 기술 평가를 제공하고 개선이 필요한 핵심 기술 영역을 제안했음

무엇을 발견했는가?

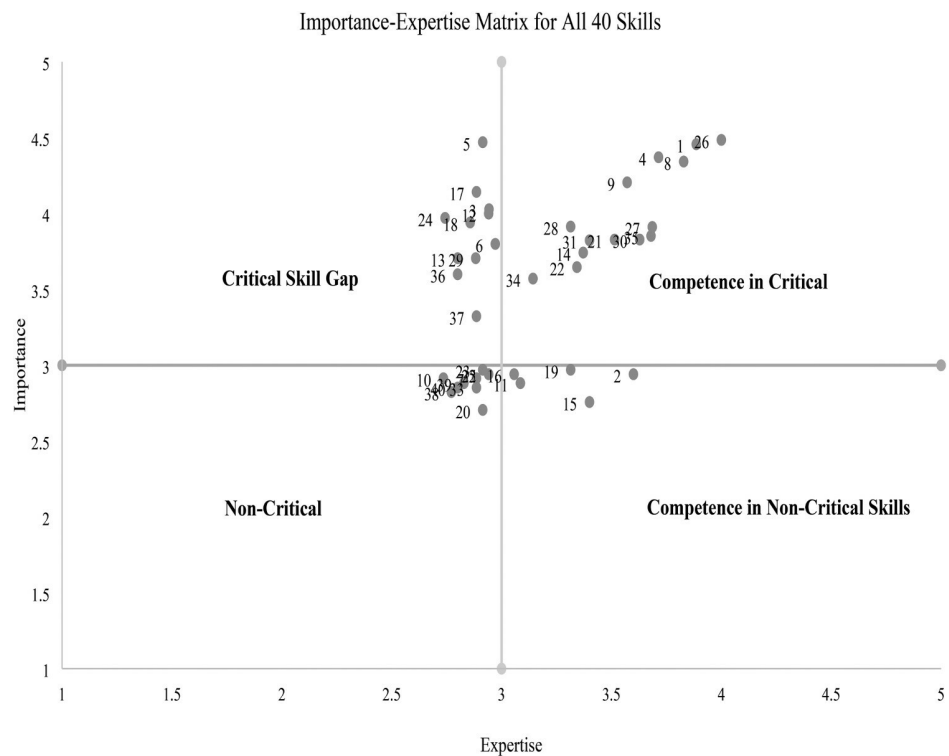
- ▶ 본 연구에서는 IEM(Importance-Expertise Matrix) 분석을 통해 40개 기술 항목의 상대적 중요성과 전문성을 평가하고 기술 격차를 조사했으며 기술 항목의 27.5%가 중요도와 전문성 수준 사이에 현저한 격차가 있어 추가 개선이 필요함을 확인했음
- ▶ 아울러 정성적 연구를 통해 기존 연구결과를 보완하고 코로나19 전염병 하에서 기술 및 지식 요구 사항에 대한 새롭고 중요한 정보를 제공했음

기술의 중요도 인식과 보유한 전문성 수준(TOP 10)



자료: Iqbal, M. A., Su, J., & Hasan, S. (2021). Skill and knowledge requirements of entry-level logistics professionals in the apparel industry of Bangladesh: an importance-expertise matrix analysis. International Journal of Fashion Design, Technology and Education, p. 7.

기술의 중요도 인식과 보유한 전문성 수준(TOP 40) 시각도



자료: Iqbal, M. A., Su, J., & Hasan, S. (2021). Skill and knowledge requirements of entry-level logistics professionals in the apparel industry of Bangladesh: an importance-expertise matrix analysis. International Journal of Fashion Design, Technology and Education, p. 8.

기술의 중요도 인식과 보유한 전문성 수준(TOP 40) 2 X 2 매트릭스

Importance	High	Critical skill gaps (27.5%) 3 Business process improvement (S) 5 Communication skill (verbal) (S) 6 Conflict management (S) 12 Inventory management (H) 13 Green logistic/ environmental issues (S) 17 Negotiation skill (S) 18 Networking skill (S) 24 Supply chain design (H) 29 Ability to manage risk (H) 36 Team orientation (S) 37 Foreign language (S)	Competence in critical skills (35%) 1 Ability to plan and prioritize (S) 4 Communication skill (written) (S) 8 Customer focus (S) 9 Decision making (S) 14 Knowledge of the industry (H) 21 Procurement/ purchasing management (S) 22 Quality management (H) 26 Time management (H) 27 Transportation and related regulation message (H) 28 Production planning and controlling (H) 30 Distribution planning (H) 31 Use of logistic related software (H) 34 ISO 14000 standards (H) 35 Customer service (H)
	Low	Non-critical skills (25%) 7 Cross functional coordination (S) 10 Demand-forecasting (H) 20 Problem solving skill (S) 23 Spread sheet abilities (S) 25 Team work (S) 32 Reverse supply chain (H) 33 Return goods handling (H) 38 Change management (H) 39 Knowledge of latest technology (H) 40 Knowledge about infrastructural differences (H)	Competence in non-critical skills (12.5%) 2 Business ethics (S) 11 Facility location (H) 15 Leadership (S) 16 Motivation skill (S) 19 Order processing (H)
		Low	High

자료: Iqbal, M. A., Su, J., & Hasan, S. (2021). Skill and knowledge requirements of entry-level logistics professionals in the apparel industry of Bangladesh: an importance-expertise matrix analysis. *International Journal of Fashion Design, Technology and Education*, p. 7.

연구결과는 어떤 교훈을 주는가?

- ▶ 방글라데시에서 성공적인 초급 물류 전문가에게 필요한 핵심 기술을 식별해 가시적으로 정리한 점에서 학문적, 실무적 의의가 있음
- ▶ 특정 산업의 물류 전문가를 체계적으로 양성하기 위해서는 초급단계부터 관리하는 것이 중요하며 이와 같은 연구는 인력양성 시스템에 적절한 정보를 제공할 수 있다는 점에서 횡단연구뿐만이 아닌 종단연구로서 접근하는 것도 의미가 있음

자료: Iqbal, M. A., Su, J., & Hasan, S. (2021). Skill and knowledge requirements of entry-level logistics professionals in the apparel industry of Bangladesh: an importance-expertise matrix analysis. *International Journal of Fashion Design, Technology and Education*, pp. 1-12.

2021년 해외 한상물류기업 사업설명회 안내

〈2021년 해외 한상물류기업 사업설명회 개최〉

해양수산부는 국내기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화 및 해외물류시장 정보 공유 체계 구축을 위해 “해외 한상물류기업 사업설명회”를 개최하고 있습니다. 해외에 성공적으로 진출한 한상 물류기업과의 교류를 통해 국제물류 사업 추진 및 현지 유망사업 관련 정보를 제공하고 있습니다.

올해는 동유럽 자동차 산업 관련 핵심 국가를 대상으로 한상 물류기업 및 주요 화주기업 관계자를 초청하여 해당 물류시장 이슈 및 관련 사업 정보를 제공할 예정이오니 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

1. 일시 : 2021년 10월 27일(수) 부터
2. 장소 : 온라인 게시(KMI 국제물류투자분석·지원센터 유튜브 채널)
3. 프로그램(안)

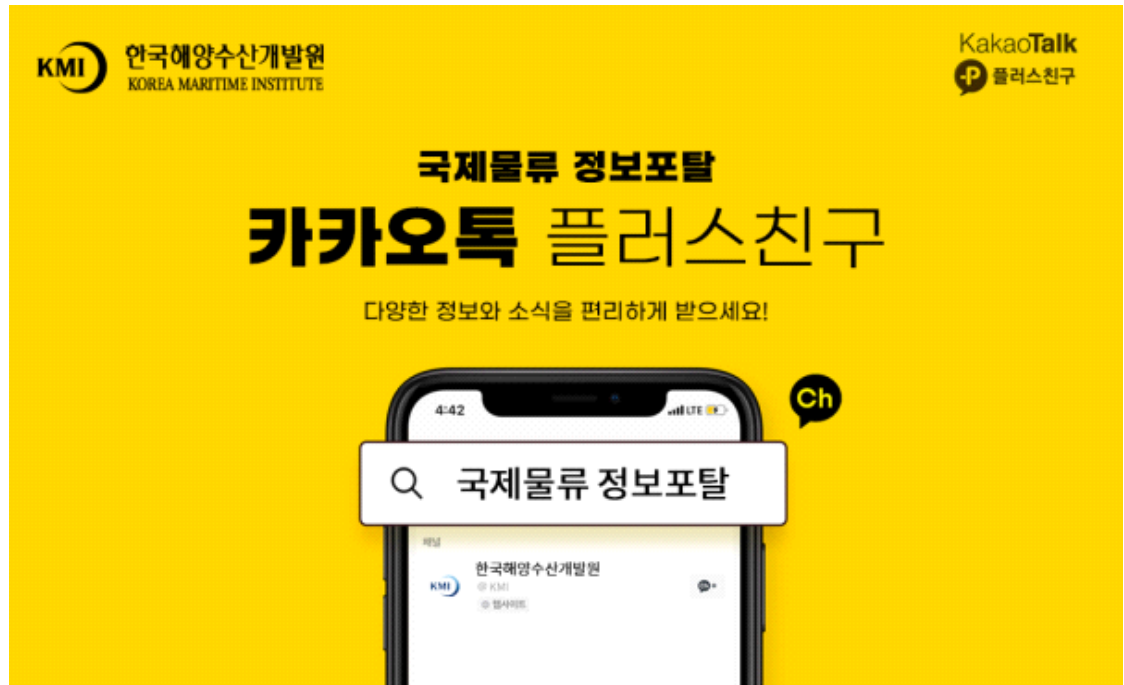
구분	주요 내용
발표 1	①중동부 유럽 자동차 산업 현황 및 전망 -헝가리 및 체코 사례를 중심으로- 발표자 : 안상욱 교수(부경대학교)
발표 2	②유럽진출의 관문, 헝가리 물류시장 소개 발표자 : Pallos Levente 대표(Vivaplan Kft, 전 주한 헝가리 대사관 상무관)
발표 3	③헝가리 물류시장 진출 사례 및 상생 협력 방안 발표자 : 김화수 대표(태웅로직스 헝가리지사)
발표 4	④화주-물류기업 해외동반 진출 사례 소개(헝가리) 발표자 : 유성우 상무(에어콘테이너로지스틱스)

※ 국제물류투자분석·지원센터 유튜브 채널 접속 링크

- 국제물류투자분석·지원센터 - YouTube

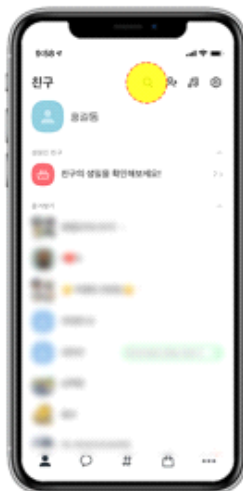
- 문의 : 국제물류투자분석·지원센터 류진아 연구원(051-797-4788, jaryu@kmi.re.kr)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

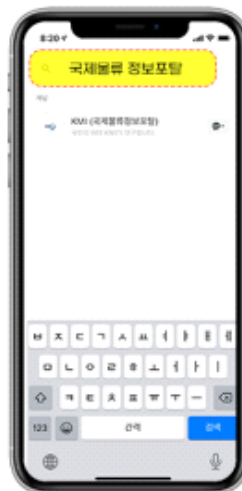


친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

