

KMI 국제물류위클리

2016년 7월 27일 · 제367호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 김범중 연구위원

Contents

| 글로벌 물류이슈 |

1. DHL 보고서, “아·태 지역 무역 추세가 지역 SCM에 큰 영향 예상”

| 물류정책 · 사업동향 |

1. Hapag-Lloyd, UASC 합병으로 세계 5위 정기선사 탄생
2. 머스크라인, 파나마 운하 이용 계획 발표
3. OOCL, ‘16년 2분기 컨테이너 운송량 상승에도 수익 감소
4. Brexit, 아시아-영국 작항 비용에 미치는 영향은 없을 것

| 해외현지리포트 |

1. 인도 OKs greenfield, 콜라첼(Colachel) 지역에 심해 환적항만 건설 계획
2. 중국의 국제 전자상거래(cross-border e-commerce) 이용자, 전년 동기대비 증가





글로벌 물류이슈

DHL 보고서, “아·태 지역 무역 추세가 지역 SCM에 큰 영향 예상”

- 글로벌 물류업체인 DHL사는 16년 5월 “아시아·태평양 지역 무역 추세 및 SCM의 영향”이라는 보고서를 발간함
- 글로벌 무역시장에서 아시아·태평양 지역의 중요성은 지속적으로 증가하고 있으며, 해당지역 내의 무역은 ‘30년까지 글로벌 주요 무역의 약 50% 이상을 차지 할 것으로 전망
 - 중국, 인도와 베트남을 중심으로 아시아·태평양 지역의 수출 성장이 증가할 것으로 예상되며, 이는 2030년 까지 전세계 상품 수출 성장을 주도할 것으로 예상
 - 아시아·태평양 지역으로의 상품이동이 지속적으로 증가될 것으로 예상됨에 따라 기업은 해당지역내의 가치사슬과 시장에 더욱 집중할 필요가 있음

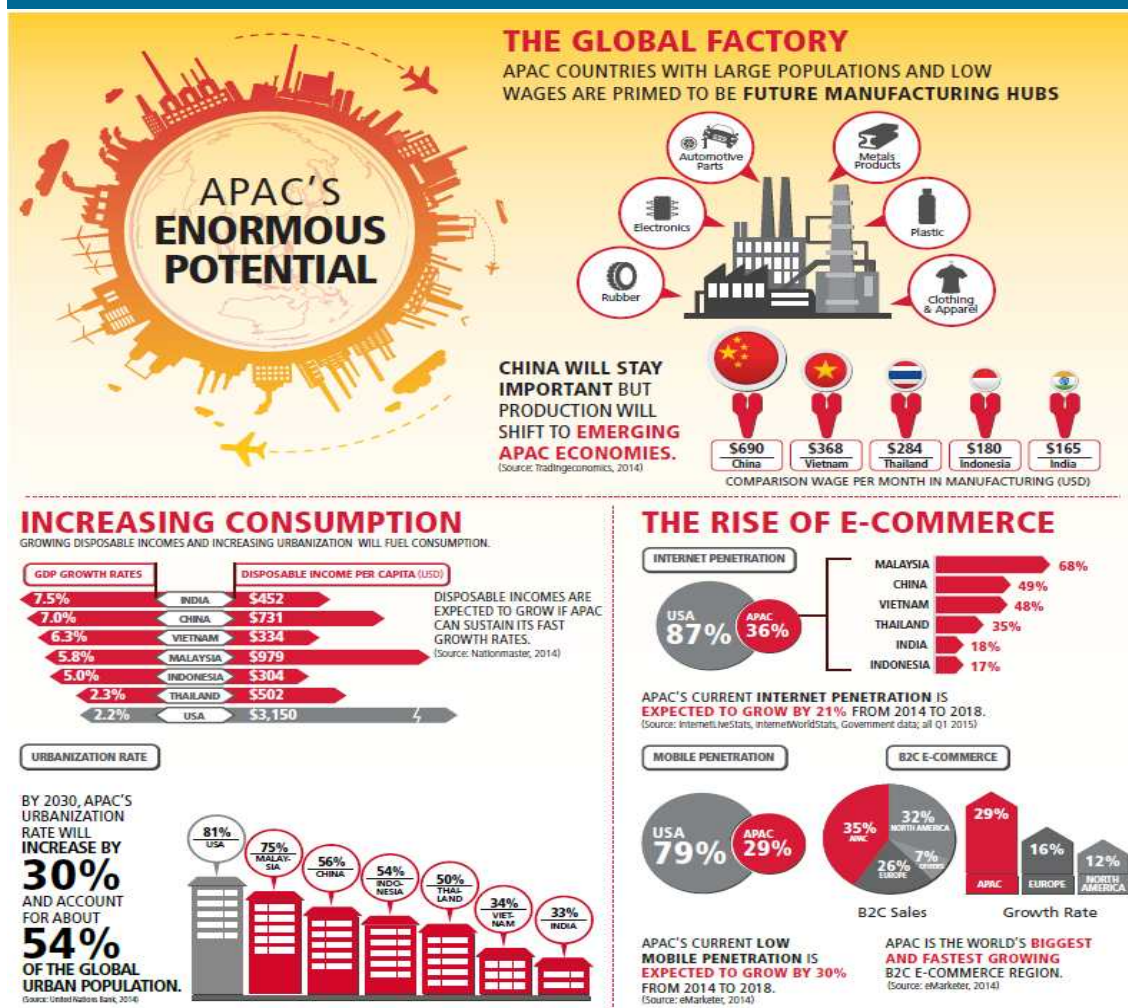


자료 : www.dhl.com



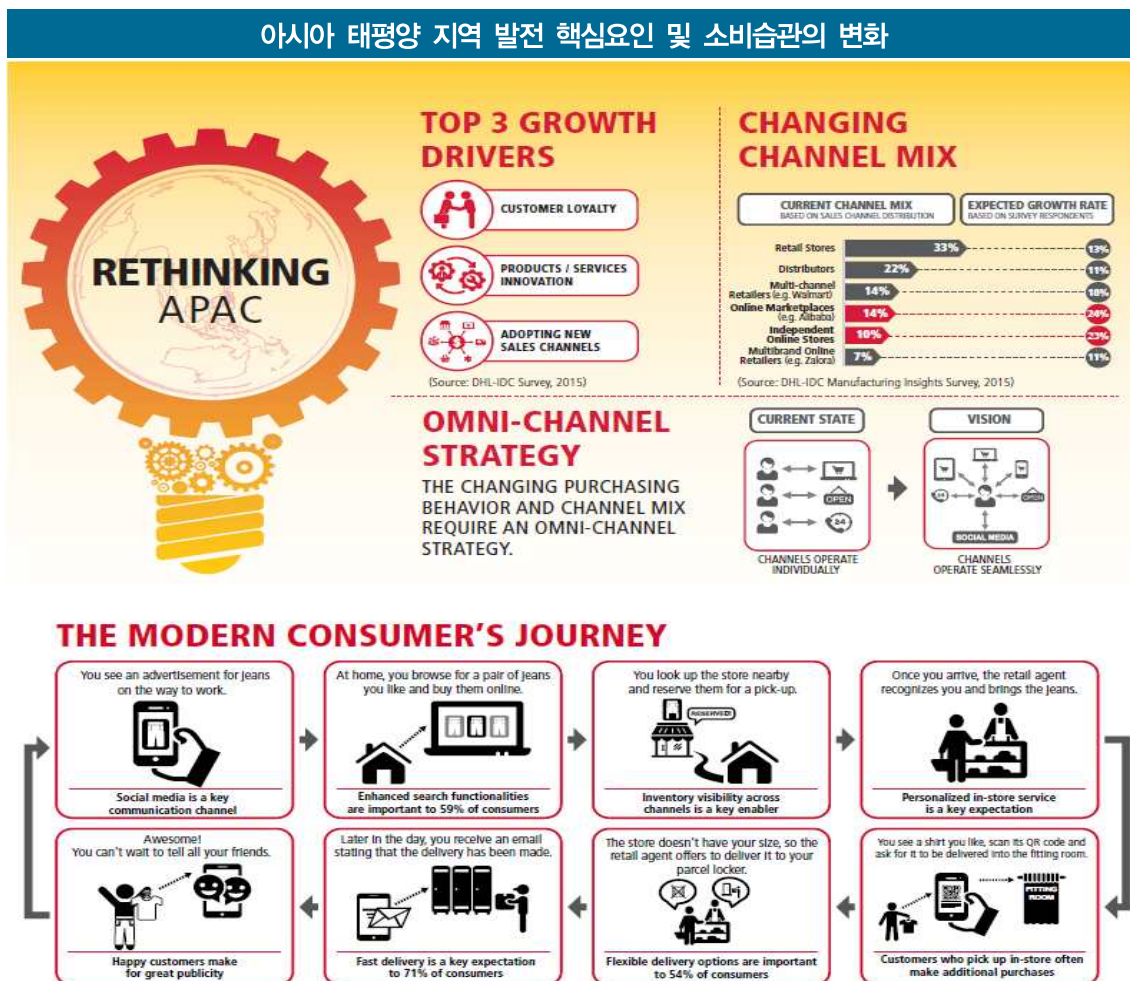
- 아시아·태평양 지역을 성장시키는 핵심요인으로 해당지역의 제조업 허브화, 소득수준 증가 및 해당지역내 전자상거래시장의 발전이 꼽힘
 - 비록 일부 기업은 아시아·태평양 지역의 신흥시장인 인도나 베트남 등지로 투자하며 생산라인을 이전중에 있으나, 아직까지는 중국이 글로벌 제조업계의 허브임
 - 그러나 중국의 인건비(Labour Cost) 상승, 리스크 분산 및 시장 회복력(Resilience)에 대한 필요성 등의 이유로 다양한 기업이 생산라인을 중국에서 베트남과 같은 인접국으로 이전하는 플러스 원(Plus One) 전략을 채택중인 것으로 나타남
 - 아시아·태평양 지역의 소비증가 및 도시화는 해당지역의 B2C 전자상거래 시장을 글로벌 전자상거래 시장에서 가장 크고 가장 빠르게 성장시킨 핵심요인임
 - 이에 따라, 기업들은 아시아·태평양 지역에서 기회를 노리기 위해 자사 제조전략을 수정해야 할 것으로 판단됨

아시아·태평양 지역 성장 잠재력





- 아시아·태평양 지역은 기회가 풍부한 반면 동시에 다양한 변수를 고려해야하는 시장임
 - 아시아·태평양 지역은 기초 인프라의 부족 및 법규제도와 관세 등이 복잡하여 기업의 공급사슬망에 부정적인 영향을 끼칠 가능성이 높음
 - 아시아·태평양 지역 각국의 정부는 기초 인프라 및 신규 무역정책 계획 등을 통해 이러한 문제를 해결하고자 노력중에 있음
 - 이러한 전략을 활용하는 기업은 아시아·태평양 지역 시장에서 보다 나은 서비스와 연결성 등의 혜택을 받을 수 있을 것으로 예상
- 아시아·태평양 지역 주요 소비자들은 기술적응력이 높은 젊은 세대임
 - 본 기술적응력이 높은 젊은 세대는 쇼핑의 편의성을 중요하게 생각하고 있으며, 이러한 기대에 부응하기 위해 기업은 반드시 옴니채널 전략을 채택하여 마케팅과 같은 프런트-엔드(front-end)와 물류와 같은 백-엔드(back-end) 서비스를 동시에 지원 가능해야만함
 - 국경 간 전자 상거래 인프라구조는 해당지역을 발전시킬 중요한 요인중 하나임

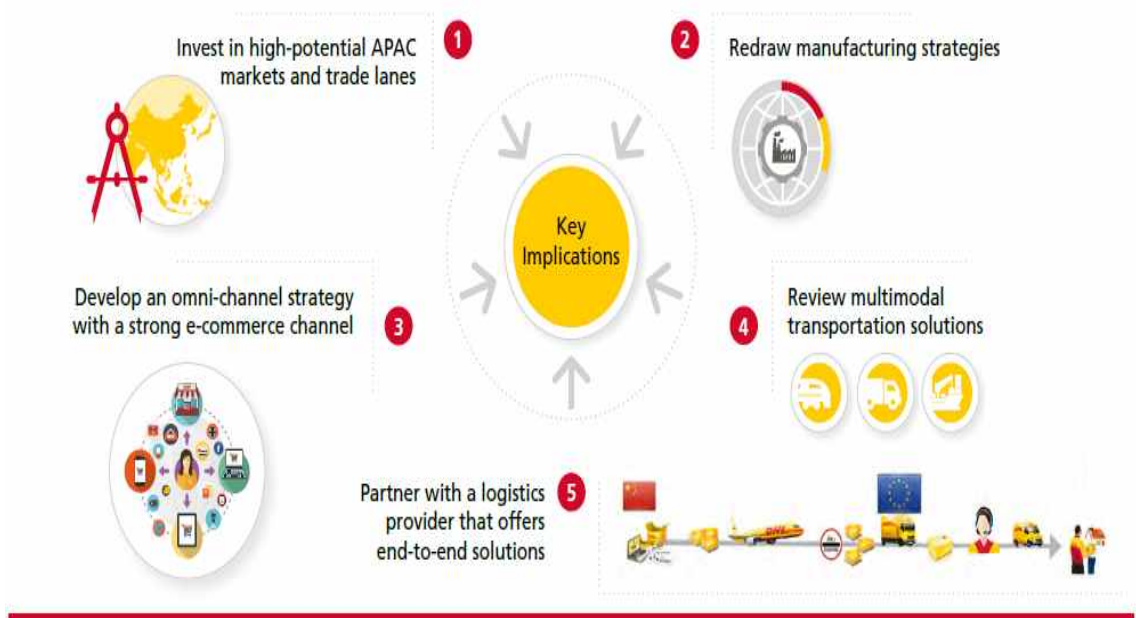


자료 : www.dhl.com



- 본 보고서에 따르면, 아시아 태평양 지역의 무역 추세가 변화함에 따라 해당지역 SCM에 끼치는 핵심적인 영향은 총 5가지 정도로 분류됨
 - 1. 경제적 발전가능성이 높은 시장 및 무역에 대한 투자
 - 2. 무역우대조치에 따른 생산전략의 변화
 - 3. 전자상거래(E-commerce)시장 발전에 따른 옴니채널(Omni-channel) 전략의 개발
 - 4. SCM을 위한 복합운송 솔루션 검토
 - 5. 아시아·태평양 지역 내 우수한 네트워크를 보유하고 화물운송 전체사이클(End-to-end)에 대한 솔루션을 제공할 수 있는 물류기업과의 파트너쉽

아시아 태평양 지역 무역 추세가 SCM에 미치는 핵심영향



자료 : www.dhl.com

- 1. 경제적 발전가능성이 높은 시장 및 무역에 대한 투자
 - 전세계 기업은 아시아·태평양지역 내 경제 및 무역 발전가능성이 높은 국가와 공급사슬관련 인프라와 연결성을 위한 투자에 주목할 필요가 있음
 - 아시아·태평양지역 내에 있는 중국을 포함하는 6개국(중국, 인도, 베트남, 태국, 인도네시아, 말레이시아)의 성장세가 뚜렷하며 발전의 가능성이 높음에 따라 집중 투자가 예상됨
 - 특히, 중국-인도와 중국-인도네시아 간의 무역규모는 향후 '30년까지 전세계 상위 15위권 이내로 진입할 것으로 예상됨



● 2. 무역우대조치에 따른 생산전략의 변화

- 중국은 지속적으로 제조업계의 허브로 남을 것으로 예상되고 있으나, 다양한 기업이 인건비 절감, 리스크 분산 및 신규시장 진출 등과 같은 이유로 인접국가에 투자 및 생산라인 이전을 진행할 것으로 예상됨
- 특히 중국의 주변국을 중심으로 급격한 발전이 예상됨에 따라 본 기회를 이용하고자 하는 기업의 '탈중국' 움직임이 예상됨
- 아시아·태평양 지역 전체가 제조업계의 허브로 변모함에 따라 베트남, 인도, 인도네시아 및 태국으로 첨단산업, 자동차 및 제약 등과 같은 다양한 종류의 제조업 시설이 이전할 것으로 예상됨
- 또한 환태평양경제동반자협정(Trans-Pacific Partnership)과 같은 무역협정은 아시아·태평양 지역의 투자 매력도를 제고할 것으로 예상됨

● 3. 전자상거래(E-commerce)시장 발전에 따른 옴니채널(Omni-channel) 전략의 발전

- 아시아·태평양 지역의 전자상거래 시장의 매출은 '15년 7,330억 달러¹⁾(USD, 약 833조원)에서 '20년 1억 4,000억 달러(USD, 약 1,591조원)로 약 2배 이상 증가할 것으로 예상됨
- 중국의 경제성장률은 최근 둔화되는 양상을 보이고 있으나, 전자상거래 시장은 경제성장률과 관계 없이 성장할 것으로 보이며, 특히 인도의 경우 전자상거래 시장 규모가 현재대비 약 5배 이상 성장할 것으로 예상됨
- 스마트폰과 같은 모바일 기기의 보급은 아시아·태평양 지역 소비자의 소비습관을 완전히 바꿀 것으로 판단되며, 이에 따라 해당지역 내 비즈니스가 성공하려면 옴니채널 전략은 선택사항이 아닌 필수사항임
- 전자상거래 시장의 발전은 소비자와 중소기업에 크로스 보더 기회를 제공하며 신규시장으로의 진출을 용이하게함
- 따라서 아시아·태평양 지역 각국 정부는 전자상거래 발전을 위해 알맞은 전자상거래 플랫폼 구축이 필요할 것으로 보이며, 기업, 정부 및 물류기업이 서로 협력하여 구축된 플랫폼을 기반으로 아시아·태평양 지역의 무역량이 증가할 것으로 예상됨

● 4. SCM을 위한 복합운송 솔루션 검토

- 향후 5에서 10년 이내에 아시아·태평양 지역의 물류 연결성은 판이할 것으로 예상됨
- 아시아개발은행(Asian Development Bank, ADB)에 따르면, 향후 아시아·태평양 지역의 물류비는 현재 물류비 대비 890억 달러(USD, 약 101조원)에서 3천 580억 달러(USD, 407조원) 정도 삭감 될 것으로 예상됨
- 따라서 아시아·태평양 지역 전체 공급망사슬 비용 및 효율성이 제고될 것으로 예상됨
- 이에 더하여, 기업 간의 공급사슬망 연결성이 제고됨에 따라 운송수단의 종류가 증가할 것이며 복합운송(Multi-Modal) 등과 같은 다양한 배송수단 및 서비스를 이용하여 전체 공급사슬망의 효율성이 증가하며 전체적인 배송품질이 높아질 것으로 예상됨

1) 1 USD = 1,137 KRW 외환은행 2016.7.25. 매매기준율 적용



- 5. 아시아·태평양 지역 내 우수한 네트워크를 보유하고 화물운송 전체사이클(End-to-end)에 대한 솔루션을 제공할 수 있는 물류기업과의 파트너쉽
 - 제고된 배송품질 및 다양화된 배송수단은 아시아·태평양 지역 무역장벽을 낮추고 기업이 해당지역을 위한 신규 전략을 수립하는데 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 예상됨
 - 아시아·태평양 지역을 위한 전략수립은 기업이 보다 고객과 가까워질 수 있는 기회를 제공하며 법규제도, 경제상황 및 수요 등과 같은 외부환경에 보다 신속하게 반응이 가능한 민첩한 공급사슬망이 구축 가능토록 할 것으로 예상됨
 - 또한 해당지역내 기업은 처리과정의 간소화, 물류측면에서 비용 삭감 등과 같은 전체사이클 솔루션을 기대할 것으로 예상됨
 - 다양한 기업의 표준화된 성과관리 체계는 향후 더욱 탄력적이며 유연한 공급사슬망을 구축하는데 도움이 될 것임

자료 : www.dhl.com, 2016.5.25.

고재성 연구원
051-797-4776, jsko@kmi.re.kr

박진솔 현장실습요원
051-797-4786, pjinsol95@naver.com



물류정책 · 사업동향

Hapag-Lloyd, UASC 합병으로 세계 5위 정기선사 탄생

- 독일 선사 Hapag-Lloyd 이사회가 중동 UASC와의 합병을 공식 승인함에 따라 세계 5위의 정기선사가 탄생함
 - 합병과 관련한 법적인 절차는 2016년말 마무리될 예정이며, 합병 후 Hapag-Lloyd는 237척(선복량 160만 TEU)의 선대를 확보할 것으로 예상됨
 - 또한 연간 1,000만 TEU의 물동량을 수송할 수 있을 것으로 예상됨
- 합병 후 신규 회사는 여전히 함부르크에 본사를 두며, 독일 상장회사 자격을 유지할 예정임
 - CSAV, HGV (City of Hamburg) 및 Kühne Maritime은 Hapag-Lloyd의 지주회사 자격을 유지함
 - 아울러 UASC의 지주사인 QH(Qatar Holding LLC)사와 PIF(The Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia)사가 합병회사의 신규 주주 자격을 취득하였으며, 각각 Hapag-Lloyd의 지분 14%와 10%를 보유함
- 이번 전략적 합병으로 Hapag-Lloyd는 자사의 광범위하고 다각화된 시장 및 강력한 고객 기반을 UASC의 신흥 글로벌 해운선사로서의 입지 및 낮은 선령의 고효율 선대와 결합할 수 있고, 더 나아가 UASC가 발주한 초대형 컨테이너선에 대한 접근 기회를 확보할 수 있게 됨
 - 아울러 이번 합병으로 Hapag-Lloyd는 시장입지 뿐만 아니라 서비스 포트폴리오도 함께 강화할 수 있게 됨
- UASC는 이번 합병으로 기존 OCEAN 얼라이언스에서 탈퇴하여 Hapag-Lloyd가 속해 있는 THE Alliance에 합류하게 되며, 중동 등을 포함한 시장뿐만 아니라 모든 간선항로에서 고객들에게 효율적인 서비스를 제공할 수 있게 됨
- 향후 합병회사는 2017년 4월부터 발효되는 THE Alliance²⁾의 핵심 역할을 하게 되며 THE Alliance의 서비스는 아시아-중동, 페르시아만 및 홍해 루트를 포함하는 모든 동서 무역항로를 포함하게 될 것임

자료 : www.porttechnology.org, 2016.7.18.

전형모 전문연구원
051-797-4683, hmjeon@kmi.re.kr

2) Hapag-Lloyd와 UASC 합병 전 Hapag-Lloyd, MOL, K Line, NYK, Yang Ming, 한진해운 등 5개 선사로 얼라이언스 구성.



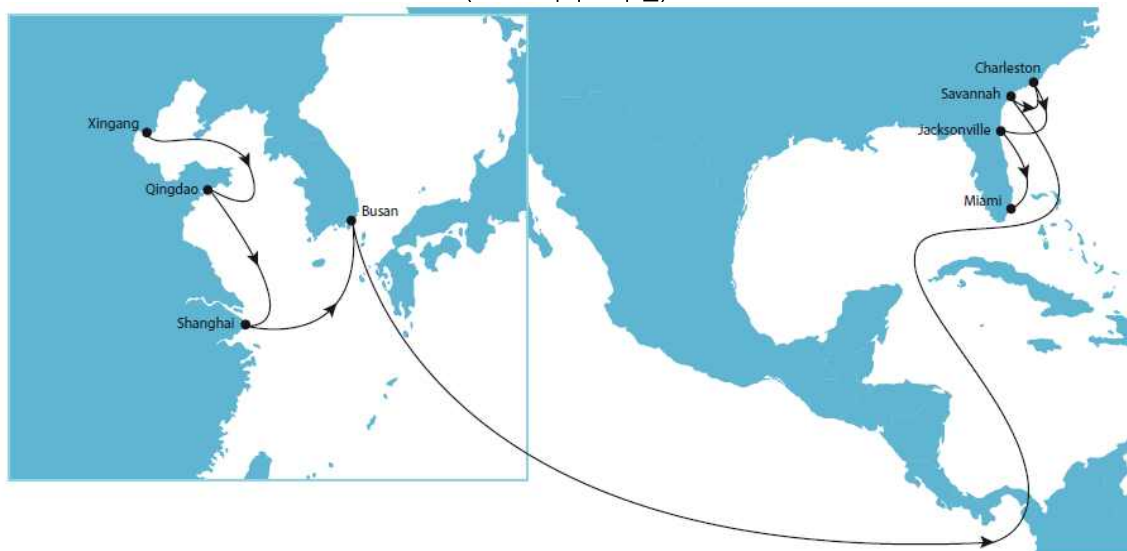
머스크라인, 파나마 운하 이용 계획 발표

- 세계적 해운선사인 머스크라인은 최근 파나마 운하 확장에 따른 운하 이용 계획을 발표함
 - 지난 6월 파나마 운하가 확장 개통됨에 따라, 세계적 컨테이너 해운선사인 머스크라인은 파나마 운하 이용 계획을 7월 21일에 발표함
 - 머스크라인은 파나마 운하를 가장 많이 이용하는 선사 중에 하나로, 파나마 운하가 확장 개통됨에 따라 8,500TEU 급 컨테이너선 11척을 투입할 예정에 있음
 - 이를 통해 북미-태평양 항로인 머스크라인의 TP12 서비스가 크게 개선될 것으로 전망하고 있으며, 특히 운항시간과 대기오염 부문에서 개선이 클 것으로 기대하고 있음

머스크라인의 북미-태평양 구간 서비스 항로



〈TP12 서비스 구간〉



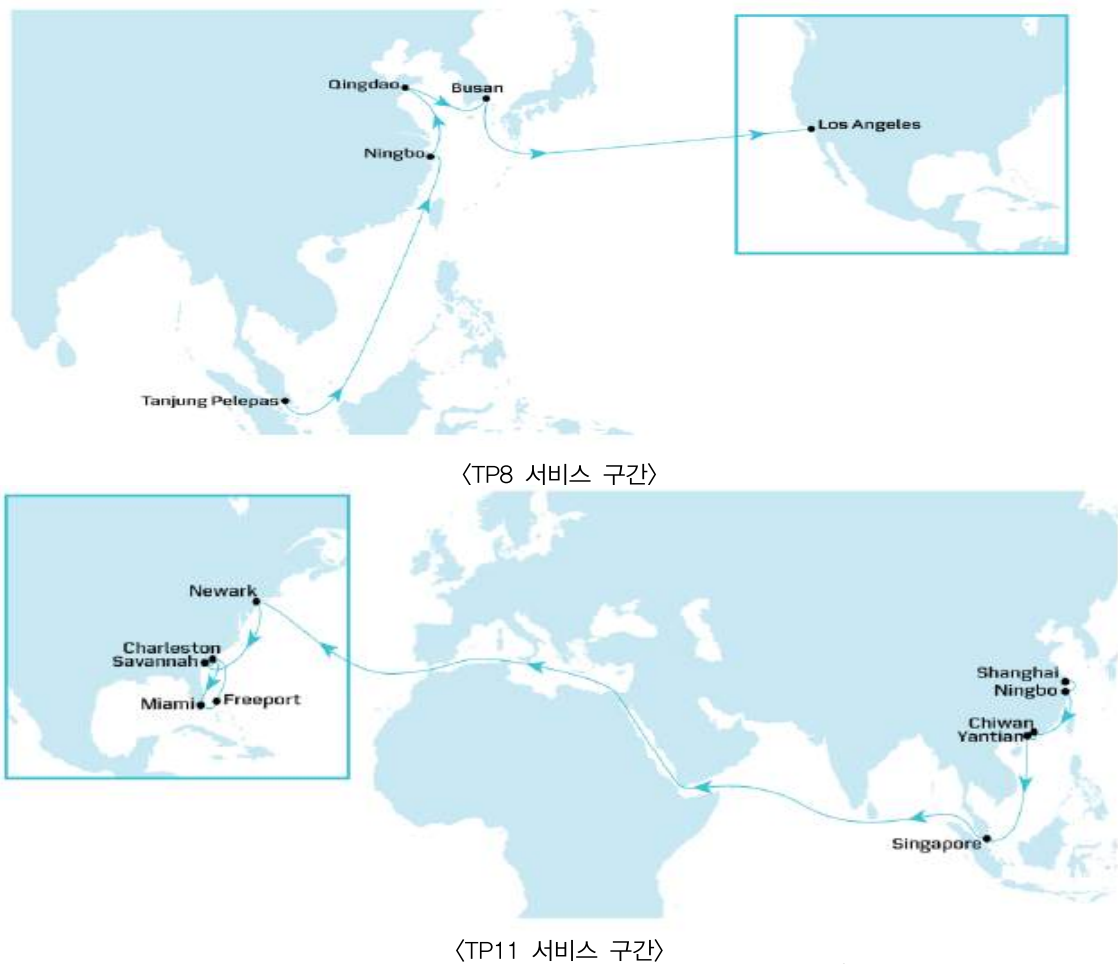
〈TP10 서비스 구간〉

자료 : www.maerskline.com



- 머스크라인은 북미-태평양 구간의 다른 서비스 항로에 대한 개선 계획 추진 중에 있음
 - 머스크라인은 부산항 등 우리나라를 포함한 중국을 기항하는 TP10서비스 구간에 대한 개선 계획을 발표함
 - 또한 머스크라인은 펜듈럼 서비스(pendulum service)를 통한 서비스 영역을 확장하기 위하여 TP8과 TP11을 연계할 계획이며, TP8/TP11서비스 구간에 17척의 8,500TEU 급 컨테이너선을 투입할 예정임

머스크라인의 북미-태평양 구간 펜듈럼 서비스 항로



자료 : www.maerskline.com

자료 : www.maerskline.com, 2016.7.21 / www.gcaptain.com, 2016.7.21.

이건우 전문연구원
051-797-4784, gunwoo@kmi.re.kr



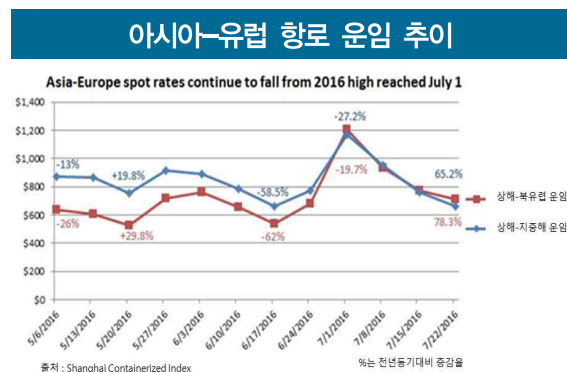
OOCL, '16년 2분기 컨테이너 운송량 상승에도 수익 감소

- OOCL(Orient Overseas Container Line)의 '16년 2분기 컨테이너 운송량은 전년동기대비 증가했으나 수익은 감소함
 - '16년 2분기 컨테이너 운송량은 전년동기 1,422,408TEU 보다 6.6% 증가한 1,516,036TEU를 기록함
 - 반면 수익은 11억 달러를 기록, 전년동기 14억 달러 대비 16.6% 감소함
- 항로별로는 아시아-유럽 항로에서 수익 하락폭이 가장 크게 나타남
 - 아시아-유럽 항로의 '16년 2분기 수익은 1억 7,800만 달러를 기록, 전년동기 2억 1,900만 달러 대비 19% 감소함
 - 태평양 항로에서는 4억 300만 달러의 수익을 기록, 전년동기 4억 9,100만 달러 대비 18% 감소함
 - 아시아 역내/호주항로에서는 4억 2,700만 달러의 수익을 기록, 전년동기 5억 200만 달러 대비 15% 감소함
 - 대서양 항로에서는 1억 2,800만 달러의 수익을 기록, 전년동기 1억 4,900만 달러 대비 14% 감소함
- 동-서 항로의 선박공급 과잉으로 인한 운임하락이 OOCL의 실적에 영향을 미친 것으로 보임
 - JOC의 Market Data Hub에 따르면 상해-북유럽 항로 운임은 '16년 2분기 말 TEU당 680달러를 기록했으나, 4월 초에는 300달러 수준이었음
 - 최근 운임은 전년동기 대비 78% 높은 TEU당 713달러 수준임



OOCL 컨테이너선

자료 : www.joc.com



자료 : www.joc.com

자료 : www.joc.com, 2016.7.22.

박성화 연구원
051-797-4614, shpark83@kmi.re.kr



Brexit, 아시아-영국 직기항 비용에 미치는 영향은 없을 것

- Drewry에 따르면, 브렉시트로 인해 영국의 컨테이너 무역이 단기적으로 둔화될 것으로 예상되나 높은 아시아 수입 수요로 인해 아시아-영국 항만의 직기항에 위협으로 작용하지 않을 것으로 전망
 - 그러나, 현 단계에서 브렉시트의 결과로 영국 해상 무역의 둔화 정도를 판단하기는 이르며 2019년 이후에 판명될 것으로 전망
 - 아시아-유럽 항로 17개 중 15개가 영국을 경유하며, 올해 5개월 동안 영국의 아시아 수입 물량이 다른 북유럽 국가보다 많은 등 무역 불균형으로 영국의 아시아 직기항 노선은 유지될 것으로 전망
- 브렉시트로 인해 EU와의 무역 악화 및 해양부문 채용 문제 등 부정적인 위협 요인으로 인해 장기적으로는 브렉시트의 영향이 더욱 암울할 것으로 지적
 - 브렉시트의 긍정적인 측면으로는 영국이 남미 혹은 인도, 캐나다, 미국 등 다른 국가들과 EU보다 유리한 무역 협정을 체결할 수 있다는 점임
 - 호주는 영국과 양국 무역 협정 의지를 표하고 있으나 영국의 컨테이너 무역의 1%를 점유
 - 국제통화기금(IMF)는 이미 2016년과 2017년 영국의 GDP 성장에 대한 기대치를 하향 조정
 - 영국 컨테이너 무역의 31%가 유럽과 관련되어 있으며 EU 탈퇴로 영국과 EU사이에 관세 및 기타 무역 장벽이 등장할 수 있으므로 EU 탈퇴는 영국 입장에서 다양한 문제발생 여지가 있음
- 특히 파운드화의 가치하락은 단기적으로 영국의 해운 업계에 대한 위협으로 작용 예상
 - 영국은 수입 물량이 많고, 이로 인한 무역 적자가 꾸준히 발생하기 때문에 파운드화의 가치 하락은 영국의 수입 수요에 타격을 줄 수 있음
 - Drewry는 미국 달러-영국 파운드의 환율과 수출입 물동량 변화의 분석을 통해 둘의 상관관계가 약화됨을 발견
 - 파운드화의 가치하락은 영국의 제조업 부활을 이끌기보다는 수입 국가의 변동에 영향을 미칠 것이며, 새로운 무역협정을 협상하면 수입국의 변동이 더욱 두드러질 것임
- Drewry는 아직 확정되지 않은 이민 규제 및 정책에 너무 편향된 영국의 EU 탈퇴는 영국의 해양부문을 최적의 효율로 운영할 수 있는 인재 발굴을 더욱 힘들게 할 것이라고 언급

자료 : www.joc.com, 2016.7.25.

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



해외 현지 리포트

인도 OKs greenfield, 콜라첼(Colachel) 지역에 심해 환적항만 건설 계획

- 환적물동량을 두고 콜롬보 항만과 경쟁 중에 있는 콜라첼 항만은 남부 아시아의 주요 환적항만이 되려는 노력을 기울이고 있음
 - 스리랑카 콜롬보 항만으로부터 환적화물의 관문으로서 국제 허브항만의 명성을 되찾기 위해, 인도 정부는 지난 화요일(5일) 타밀나두(Tamil Nadu) 지역에 위치한 콜라첼 인근 Enayam에 그간 미루어져 왔던 심해항만 건설을 승인하였음
 - 인도 정부는, “현재 인도의 환적화물은 모두 콜롬보 항만과 싱가포르 항만, 그리고 다른 국제항만에서 모두 처리되어졌다. 이로 인해 인도의 항만산업은 매년 2억 3,000만 달러(USD)에 달하는 수익을 잃고 있다”라고 밝힘
 - 정부는 이번에 새롭게 건설 될 항만이 전 세계 동서 무역루트에 주요 환적항만이 되기를 바라고 있으며, 컨테이너 전용시설로 건설 될 예정임
 - 콜라첼 항만은 환적화물을 주로 취급할 예정이며, 인도에서의 운송비용을 줄여줄 것임
 - 인도 정부의 공식 발표는 인도 운송부가 연합 내각(union cabinet)에 콜라첼 항만의 건설 승인을 앞두고 있다는 JOC.com의 보도 이후 바로 발표된 것임
 - 이번 성명서는 V.O. Chidambaraman 항만³⁾공사, 까마라자(Kamarajar) 항만⁴⁾공사, 그리고 첸나이 항만공사로부터 자본참여(quity participation)를 바탕으로 설립된 특수목적회사(SPC, Special Purpose Company)가 항만 개발을 진행하게 될 것이라고 언급
 - 이러한 합동 법인은 준설, 간척, 방파제 건설, 배후부지 연결과 같은 프로젝트를 담당하게 될 예정임
 - 운송부에 의해 수행된 타당성 조사는 새로 건설될 항만 입지는 대형선박이 입항할 수 있는 수심(22m)을 자연적으로 갖추고 있다고 언급
 - 인도 정부는, “현재 인도에는 국제 화물을 효율적으로 처리할 수 있는 시설과 대형선박이 입항 할 수 있는 수심을 갖춘 항만은 몇 개 되지 않는다”라고 언급하여 이번 신항만 개발에 대한 타당성을 더함
 - 3단계에 걸쳐 총 42억 1,700만 달러(USD)가 투입될 이번 프로젝트는 인도 나렌드라 모디(Narendra Modi) 총리가 발표한 항만 주도 개발 프로젝트인 ‘사가르말라(Sagarmala)’ 프로젝트에 일환임
 - JOC의 자료에 의하면, 1단계 사업에는 매년 160만 TEU를 처리할 수 있는 400m 길이의 선석 두 개가 건설될 계획임

3) 구 투티코린(Tuticorin) 항만

4) 구 엔노레(Ennore) 항만



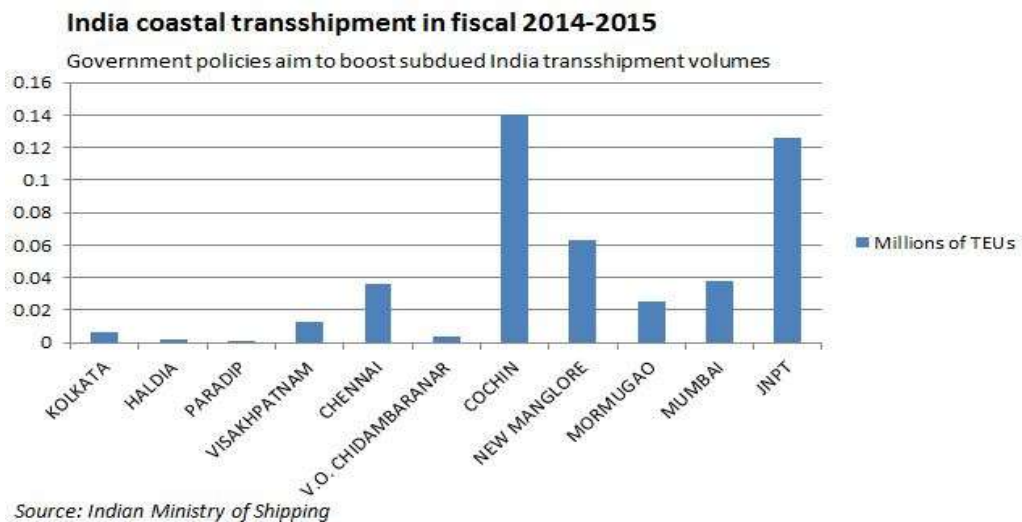
콜라첼항만 조감도



자료: www.joc.com

- 인도정부는 Enayam에 건설되는 신항만이 주요 항로를 연결하고 있는 콜롬보 항만에 전적으로 의지하고 있는 인도 남부 화주에게 지속적으로 물류비를 감소시켜 줄 수 있을 것으로 기대하고 있음

인도 연안 환적화물량 (2014-15 인도 회계연도)



자료: www.joc.com

- 매년 3월 31일 마감인 2014-15 인도 회계연도에 콜롬보 항만에서 처리한 인도의 환적화물은 대략 130만 TEU 정도가 되며, 이는 전년도 65만 2,000TEU보다 증가한 물량임
- 콜롬보 항만은 인도의 해외 환적 화물의 48%를 처리하고 있으며, 이어 싱가포르가 인도 환적화물의 22%를, 그리고 포트클랑 항만이 10%의 인도 환적화물을 처리하고 있음

자료: www.joc.com, 2016.7.5.



중국 국제 전자상거래(cross-border e-commerce) 이용자, 전년 동기대비 증가

- 최근 eMarketer 보고서는 중국인의 15% 이상, 약 1억 8,120만 중국인들이 올해 해외로부터 전자상거래를 통해 물건을 구입할 것으로 전망하였으며, 이는 2015년 1억 2,800만 명에 비해 41.6% 증가를 보이고 있음
 - 중국 온라인 시장에서 큰 부분을 차지하고 있는 알리바바와 같은 기업들은 이러한 초국가적인 거래 동향을 환영하고 있으나, 한편으로는 중국 경제가 전자상거래로 변모되어 가고 있음을 반영하는 것이라고 New York's Air Cargo World는 밝힘
 - 알리바바의 마케팅 팀인 Alilzila에 의하면, 중국의 총 전자상거래 활동은 70% 이상 증가했고, 해외 전자상거래는 30% 이상 증가했다고 밝힘
 - 알리바바의 창업자인 Jack Ma는 이러한 차이에 대해 언급하며, 규제와 보호무역 정책이 중소기업들을 죽이고 있다고 언급하였음
 - eMarket 보고서는 중국의 온라인 쇼핑 이용객이 해외 물품 구입에 일인당 평균 473.26 달러(USD)를 사용할 것으로 전망하고 있으며, 이는 작년 444.33 달러에 비해서도 증가한 전망임
 - 2020년까지 eMarket (온라인 연구소)는 7억명에 달하는 중국 전자상거래 이용 고객들이 해외 제품을 온라인으로 구매하며, 총 판매액은 1,577억 달러에 이를 것으로 전망하고 있음

자료: www.transportweekly.com, 2016.7.6.

신성호 해외현지 에이전트
oxygen0070@gmail.com