

KMI 국제물류위클리

2016년 9월 28일 · 제375호
항만·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 본부장, 감수 김범중 연구위원

Contents

| 글로벌 물류이슈 |

1. 물류업계, 여성 인력 활용으로 지속가능 성장을 추구하다

| 물류정책 · 사업동향 |

1. DHL 글로벌 포워딩, 긴급화물에 대한 항공운송서비스 제공
2. 물류센터 및 창고운영을 위한 웨어러블 기술의 변신
3. Fitch Ratings사, 머스크그룹 사업부문 분할의 실적개선 효과 적을 것으로 예상
4. 세계 주요 항만 생산성 수준 하락

| 해외현지리포트 |

1. E-WTP (Electronic World Trade Platform), 항저우에서 운영
2. 동남아시아 전자상거래(E-commerce) 시장 규모, 2020년까지 250억 달러(USD)를 넘어설 것으로 전망





글로벌 물류이슈

물류업계, 여성 인력 활용으로 지속가능 성장을 추구하다

- Shirley Duma¹⁾가 Bizcommunity²⁾에 기고한 글에 의하면 최근 여성이 CEO로 있는 물류기업의 수가 점점 증가하고 있으며, 이를 통해 여성의 경제 활동이 촉진되고 사회경제적 지위 또한 향상되는 것으로 나타남
- 근래 이루어진 주요 연구에 따르면, 여성 대표(임원급, 관리급 등)를 보유한 기업일수록 비즈니스 수익이 더 높다는 결과가 제시됨
 - 이러한 수익에는 높은 생산성, 안정성 및 재정 수익이 포함됨
- “2009 여성과 공급사슬(2009 Women in Supply Chain)” 보고서에 따르면, 여성 참여 비율이 높아지면 물류기업의 재정 수익도 함께 증가하는 것으로 나타남
 - 이와 같은 연구결과는 “운송 및 물류 2030” (Transportation & Logistics 2030) 보고서에서도 증명되었음
 - 이 보고서에 따르면, 여성 이사진을 가장 많이 보유한 기업의 판매수익과 투자자본 수익이 각각 16%, 26%씩 높았던 것으로 나타남
- 이와 같은 연구 결과는 성별 다양성과 여성참여를 실천한 기업 사례를 설득력 있게 제시함
 - 성별 다양성과 여성참여라는 주제는 이전 수십 년 동안 비즈니스 업계에서 무시되어 왔고 기업 고위층에서 저평가 받았던 분야인 만큼 그 의미가 더 크다고 볼 수 있음
- 이러한 연구들은 지속적으로 기업 내에서 여성들이 보여주는 강점을 부각시키고 있음
 - 여성들은 더 뛰어난 대화 및 협상 능력을 보유하고 있으며 나아가 이해와 해결 문제에 대해 다른 관점을 가지고 접근함과 동시에 세심한 일 처리 능력을 보유하고 있다고 밝힘
 - 또한, 여성들은 감성 지능(EQ) 테스트에서도 높은 점수를 획득하는 것으로 나타남
 - 이러한 자질은 여성들로 하여금 강력한 협력자 역할을 하게 만들며, 복잡 다양한 비즈니스 세계에서 타인과 효율적인 의사소통을 가능하게 해주는 아주 중요한 역할을 하고 있는 것으로 나타남
- 앞서 제시된 연구결과를 바탕으로 Barloworld Logistics³⁾는 남아프리카 공화국과 해외에 있는 사업부문의 주요 업무에 여성 참여를 확대시키기 위해 구체적인 조치를 취함
 - 신규 진출 기업일수록 이러한 다양성과 참여의 중요성에 대해 더 잘 인식하고 있고 그로 인한 경제 성장의 혜택이 모든 사람에게 동등하게 발생한다는 점도 충분히 인식되고 있음

1) Barloworld Logistics 이사

2) 남아프리카 공화국에 위치한 종합포털업체

3) 남아프리카 공화국을 기반으로 하는 종합물류업체



〈운송 및 물류산업의 핵심 도전 및 기회〉

- 일반적으로 운송 및 물류산업은 여성들에게는 ‘비 전통적인’ 취업 경로로 인식되어 왔음
 - 실질적으로 2015년에 발표된 호주 남부 화물위원회(South Australian Freight Council, SAFC) 보고서에 따르면, 이 업계의 대부분의 종사자가 남성이기 때문에 이 직종 업무의 대다수가 ‘남성성’을 지니고 있다고 밝힘
 - 또한, 이 업계에서 남성은 주로 물리적인 분야에 종사한 반면 여성이 근무한 분야는 주로 지원 기능 관리(금융, IT, 인적 자원, 협상, 품질 및 위험 관리 등)였다고 밝힘
- 이러한 전통 때문에 그간 여성들에게는 물류 업계에 설 기회가 많지 않았음
- 하지만, 시대가 변화하면서 최근 기업들은 여성들에게 그 동안 ‘비 전통적인’ 업무로 인식되었던 분야에 여성 근로자를 포함시키려는 노력을 취하고 있음
 - 장비 업그레이드, 교육 수준 향상 및 신입 근로자 대상 기술적인 연수 제공 등이 포함될 수 있음

〈참여에 대한 장벽의 이해〉

- 운송 및 물류업계에서 여성의 역할이 증가하고 있지만 아직까지 여성 참여 비율은 매우 낮은 상태임
 - “운송 및 물류 2030” (Transportation & Logistics 2030) 보고서에 따르면, 이 업계에는 여성근로자가 약 20~30% 정도에 불과함
 - 관리직의 경우, 이보다 더 낮은 수치인 10% 정도만이 여성인 것으로 나타남
- 가장 큰 장벽은 숙련된 운전자를 필요로 하는 도로 운송 분야임
 - 이 직업의 특성상 여성에게는 부적합한 근무 환경이 제공될 수 있다는 점에서 여성의 선호도가 낮은 것으로 나타남
 - 특히, 무거운 화물을 적재해야 하는 경우 및 장거리 노선을 운전할 때 혼자 밤을 지내야 하는 경우 등 이 분야에서의 여성 고용은 부적합하다고 인식되어 있는 것은 사실임
- 가장 현실적인 문제점 중 하나는 여성 고용율을 증가시키기 위해서는 현존하는 숙박 및 연수 시설 등이 여성 근로자도 함께 사용될 수 있도록 업그레이드되어야 한다는 부분임
- 또한, 여성에게 주어지는 기회가 증가하고 있음에도 불구하고 부당한 성 차별 관행을 유지하는 남성들의 태도 및 행동으로 인해 여전히 이 업계에서 여성 근로자의 진입이 쉽지 않음



것으로 나타남

- 전반적으로 이러한 장애물들이 여성들로 하여금 물류 업계쪽으로 진출할 수 있는 기회를 빼앗고 있는 것으로 나타남
- 하지만 그렇다고 해서 여성들이 물류업계로의 진출을 고려하지 않는다는 것은 아님
 - SAFC 보고서에 따르면, 여성들은 오히려 운송 및 물류분야에서 전문성을 가지고자 하는 바램을 가지고 있으며 이를 위해 남성에 비해 더 높은 수준의 교육을 받고 있는 것으로 나타남

〈다양성과 직장문화가 산업성장을 결정〉

- 직장문화의 중요성은 간과할 수 없으며 성별과 다양성의 존중이 협력적 조직 문화를 정착시키는 핵심적 역할을 담당함
 - “KPMG⁴⁾ 여성리더십연구(KPMG Women’s Leadership Study)”에 의하면 오늘날 가장 성공적인 기업은 직원들이 새로운 도전에 대해 다양한 관점과 경험으로 대처하고, 다양성과 참여의 전략적 장점을 발휘하여 올바른 행동을 이끌어내도록 만든다고 함
 - 이러한 특징은 운송 및 물류산업에도 적용됨
 - 기업은 이를 바탕으로 재무 수익을 개선하고 이익 증가를 도모할 수 있음
- 직장문화를 강화하기 위해서는 직장 내의 성별 다양성과 여성 참여가 가져다주는 혜택과 두 요소의 중요성에 대해 남녀 간의 공감대를 형성하는 것이 중요함
 - 기업 대표의 실행약속과 명백한 결단력으로 직장문화 강화 전략을 추구한다면 그러한 직장문화의 변화를 이끌어 낼 수 있음
 - 이와 같은 변화는 단순히 여성을 더 고용하는 것만으로는 부족하고 문화와 구조적 장벽을 제거해야만 가능함

〈기업의 전략적이고 능동적인 접근법〉

- Barlworld Logistics는 성별 다양성과 여성 참여를 구체화하기 위해 명확하고 전략적인 접근법을 “전망 2020”의 핵심 사항으로 채택함
 - “전망 2020”의 목표는 다양성과 참여를 실제 적용해야 할 전 사업체의 입장에서 경쟁력, 신뢰성, 합법성을 유지·강화해 나가는 것임
 - 이는 기업의 전략을 전달하고 공유할 가치를 창조하는데 필요한 사람과 기술을 유인 및 유지, 개발하는데 활용할 전략적 핵심 사항과 밀접하게 연계되어 있음

4) KPMG Institute Network는 전세계적 다양한 분야를 연구하는 단체임



- 이러한 실행약속의 연장선상에서 기업은 여성을 운송 및 물류분야로 유인, 훈련, 지도 및 교육을 제공하고 최종적으로 고용에 까지 도달하기 위한 몇 가지 계획을 실행해 왔음
 - 한 예로, Barloworld Logistics의 한 사업부문인 Barloworld Transport 내에 여성 40인을 위한 전문 운전면허 연습과정을 개설하였음
 - 해당 과정은 현재 국가 전문 운전 자격과정을 수료 중인 여성 45명을 지원하고 있음
 - 참가자는 다양한 분야의 인물로 구성되어 있으며, 대부분 실업상태에 있고 상당수는 운전 경험조차 전혀 없는 것으로 나타남
 - 현재까지 참가자 18명은 면허(Code 14)를 취득했고 다른 참가자들도 트럭을 야적장에서 성공적으로 조작하고 후진을 할 수 있게 됨
 - 일부는 이미 도로 연수를 진행하고 있음
 - 특이하게 Barloworld Transport은 여성 크레인 운전자를 모집해서 교육시켜 고용에 이르는 사업을 성공적으로 실행한 바 있음
- Barloworld Logistics가 이와 같은 선구자적인 계획을 진행함에 따라, 산업의 점진적 변화를 추구하는 다른 기업들도 공정하고 정당한 직장을 만들기 위해서는 남성과 여성 직원의 태도와 요구에 효과적으로 대응하는 것이 중요하다는 점을 인식하게 됨

〈핵심 통찰력 및 나아갈 길〉

- 다양성 및 참여, 특히 성별 형평성 문제에 대한 신뢰성 있는 연구결과들이 전 세계적 차원에서 나오고 있음
 - 모든 직업단계에서 유의미한 여성의 참여가 보다 우수한 기업의 성과를 가져온다는 점을 통해 이와 같은 연구결과들이 기업체의 직장문화 개선에 중요한 기여를 하고 있음
- 이러한 연구결과는 운송 및 물류산업에서 확실히 실행되고 있고 해당 산업이 지역 노동 시장에서 잠재적인 전략적 우위를 점할 수 있는 특별한 기회를 제공하고 있음
 - 기술의 발전, 인구 통계적 추세의 변화, 소비자 요구사항이 중요한 역할을 담당하고 있음
 - 이를 활용해 운송 및 물류산업은 새로 떠오르는 직업 기회에 여성이 참여할 수 있는 발판으로 삼을 수 있게 됨
 - 광산업, 토목공학 및 건설업종도 다양성과 참여의 중요성과 가치를 인지하고 있으며, 이러한 관심에 가능성 높은 진전을 보이고 있음



- 운송 및 물류산업에서 여성이 진출하기 위한 발판을 마련하는 데에는 도전과 기회가 뒤따름
 - 실질적으로 운송 및 물류산업의 이미지, 성별 고정관념, 불공정한 직장 관행의 전환은 쉬운 과제는 아님
 - 하지만, 기업 대표의 강력한 지도력을 바탕으로 한 실행약속 및 실천을 통해서 해당 산업에 여성의 폭넓은 참여를 방해하는 장벽을 서서히 제거해 나가야함
 - Barloworld Transport의 여성 전문 운전면허 연습과정 뿐만 아니라 해당 기업의 전망 및 전략적 핵심 사항은 실제적인 실행약속(최종적으로 해당 산업에서 성별 형평성을 개선)의 예시가 됨
- 장기적인 관점에서 판단할 때, 운송 및 물류산업에 여성의 참여는 필수불가결한 요소일 뿐만 아니라 포괄적이고 지속가능한 경제 개발의 촉진제가 됨

자료 : www.bizcommunity.com, 2016.9.20.

신수용 전문연구원
051-797-4780, shinsy@kmi.re.kr
박창근 전문연구원
051-797-4781, beinji2@kmi.re.kr



물류정책 · 사업동향

DHL 글로벌 포워딩, 긴급화물에 대한 항공운송서비스 제공

- DP DHL 그룹에서 항공 및 해상 포워딩 부문을 맡고 있는 DHL 글로벌 포워딩(DHL Global Forwarding)이 ‘DHL SameDay Speedline’ 이라는 이름으로 긴급 물류 서비스를 시작한다고 밝힘
 - 성능 대비 가격을 낮추면서도 운송구간 내내 모니터링할 수 있으며, 아무 때나(24/7/365) 이용 가능할 뿐 아니라 60분 내에 최적구간 및 견적을 제공하고 120분 내에 수거를 할 수 있는 서비스임
 - 모든 품목에 적용가능한 서비스이나, 우주 및 항공, 자동차, 전자제품, 에너지 및 생명과학 산업 등에서 주로 이용될 전망이다
- DHL 글로벌 포워딩의 항공 포워딩 대표인 Ingo-Alexander Rahn은 “긴급운송시장은 항공우주 및 에너지산업에서부터 제조업에 이르기까지 적시납품시스템(Just-in-time)과 함께 성장” 하고 있다고 언급함
 - Rahn은 또한 “생산라인 중지를 막기 위한 주요부품 운송에 대한 필요성이 증가하고, 파트너 기업에 대한 글로벌 조달 능력이 강조” 되고 있는 상황에서 “ ‘DHL SameDay Speedline’ 서비스가 유용할 것이며 부가가치를 제공” 할 것이라고 함
- ‘DHL SameDay Speedline’ 서비스의 강점은 미국, 싱가포르 및 아일랜드에 설치되는 ‘24/7/365 SameDay Contact Center’ 에 있으며, 여기에서 각 화물이 전 운송구간에 걸쳐 모니터링 됨
 - 50여개의 네트워크를 활용하여 가장 광범위한 긴급화물수송 서비스를 제공할 예정임
- DHL 글로벌 포워딩은 200여개의 고객사에 대한 조사를 걸쳐 긴급화물수송에 대한 수요를 확인했다고 밝힘

자료 : DP DHL 보도자료, 2016.9.26.

송주미 전문연구원
051-797-4773, jmsong@kmi.re.kr



물류센터 및 창고운동을 위한 웨어러블 기술의 변신

- 공급사슬망의 비용절감과 시행착오를 줄이고자 물류센터와 창고운동에 웨어러블 장비가 적용되기 시작함
 - 구글(Google) 글래스, 애플 와치 등 웨어러블 장치(wearable device)에 대한 수요가 급증함에 따라, 웨어러블 기술의 물류분야 도입에 대한 관심이 커지고 있음
 - 특히 물류센터와 창고운동에 웨어러블 기술에 대한 적용이 활발하며, 이를 통해 공급사슬망 중 창고운영에서 발생하는 비용과 시행착오를 줄이고자 함



웨어러블 장치

자료 : www.joc.com

- 물류창고 운영에 도입되는 웨어러블 장비의 형태는 다양하며, 크기와 기능은 소형화, 경량화, 간편화 될 것임
 - 창고운동을 위해 개발된 웨어러블 장비는 손목, 눈, 목 등 신체 착용 부위에 따라 형태가 다양하며, 고성능 배터리, 대용량 저장기능, 빨라진 프로세스, 고성능 센서 등의 기술발달로 인해 웨어러블 장비는 소형화, 경량화, 간편화 될 것으로 전망하고 있음
 - 웨어러블 장비를 개발하는 회사들은 Vuzix, Microsoft HoloLens, Noonee 등이 대표적임
- 웨어러블 시장 규모는 향후 5년간 급성장하고, 물류부문은 스마트 글래스의 사용이 많아질 것으로 전망함
 - 기업부문에 사용되는 웨어러블 장비에 대한 수요는 2015년 230만 개에서 2021년 6,640만 개로 30배 이상 성장할 것으로 전망하고 있음
 - 물류부문에 있어서는 바코드 스캔과 재고 위치 정보에 대한 제공이 가능한 스마트 글래스(Smart glasses)가 주된 웨어러블 장비가 될 것으로 전망하고 있음
 - DHL과 Ricoh사의 경우, 창고에서 스마트 글래스를 3주간 시범적으로 사용하였으며, 오더피킹시스템(order picking system)에서 약25%의 성능 개선효과가 있는 것으로 나타남

자료 : www.joc.com 2016.9.18. / www.tractica.com

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



Fitch Ratings사, 머스크그룹 사업부문 분할의 실적개선 효과 적을 것으로 예상

- Fitch Ratings사는 머스크그룹이 실적개선을 위해 9월 22일 운송·물류 부문과 에너지 부문 두 개의 독립사업 부문으로 분할한 데 대해 그 효과가 미미할 것이라고 밝혔음
 - 신용평가회사인 Fitch Ratings사는 컨테이너 해운 부문의 저운임과 에너지 부문의 저유가가 동시에 그룹 실적에 부정적 영향을 미쳤다고 언급함
 - 비록 저유가는 컨테이너 해운 부문의 연료비 절감 효과가 있지만, 연료비 절감분의 일부는 화주에게 귀속된 반면 컨테이너 해운 부문은 선박의 공급과잉과 운송 수요둔화로 실적부족 현상이 발생하고 있다고 덧붙임
 - 또한 Fitch Ratings사는 분할된 두 부문 모두 경기대응적이지 않기 때문에 사업 다각화로 인한 분산효과는 미약할 것이라고 언급함
 - 한편 머스크 드릴링과 APM 터미널이 그룹 현금흐름 창출에 안정성을 제공하고 있음
 - 하지만 양사 역시 유가 및 경제 변동에 취약하기 때문에 컨테이너 해운 부문과 에너지 부문 실적 하락분을 상쇄시키기는 충분치 않다고 강조함
- 머스크라인은 수년째 비용최적화 프로그램 시행하면서 2015년 실적 개선에 성공했으나, 2016년 상반기에는 펀더멘털 약화로 인해 실적이 악화됨
 - 머스크라인은 2015년 2분기 5억 700만 달러의 순영업이익을 기록했으나, 올해 2분기에는 1억 5,100만 달러의 순영업손실을 기록함
 - 또한 2015년 상반기에는 12억 달러의 흑자를 기록한 반면 올해 상반기에는 1억 1,400만 달러 적자를 기록함
- 머스크그룹 실적 역시 DAMCO를 제외하고 실적이 악화됨
 - 머스크그룹은 2015년 2분기 11억 달러 순이익을 기록한 반면 올해 2분기에는 1억 1,800만 달러의 순이익을 기록함
 - Fitch Ratings사는 머스크 오일, 머스크 드릴링, 머스크 서플라이 서비스, 머스트 탱커를 포함한 에너지 부문이 올해 상반기 그룹 전체 EBIT 중 60%를 차지했다고 밝힘
 - 반면 머스크라인, APM 터미널, DAMCO, Svtzer, 머스크 컨테이너 인더스트리를 포함한 운송·물류 부문은 올해 상반기 그룹 전체 EBIT 중 40%를 차지함

자료 : www.trandewindsnews.com, 2016.9.26. / www.loydslist.com, 2016.9.26.

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



세계 주요 항만 생산성 수준 하락

- 지난 2년 동안 세계 30대 컨테이너 항만의 생산성 수준은 약간 개선되었으나 전반적인 항만의 생산성 수준 감소에 대한 우려가 나타남
 - 항만 생산성 산정은 기항 선박 당 컨테이너 하역 물량을 선박의 재항시간으로 나누어 산정하는 과정에서 최초로 선박 추적 위성 자료와 기항 자료를 연동하여 적용함
 - 2014년~2016년 상반기 동안 세계 30대 항만의 생산성이 단 2%의 증가한 것으로 분석됨
- 분석을 수행한 Andy Lane은 약간의 긍정적인 부분을 제외하면 전반적으로 좋지 않은 상황이라고 언급
 - 지중해 주요 항만은 선박의 평균 접안소요 시간이 4.2시간에서 8.3시간으로 증가함에 따라 선박의 생산성이 12% 감소하였으며, 항만 전체 생산성이 30% 감소한 결과가 나타남
 - 동남아시아 주요 항만은 선박 생산성이 6% 증가하였으나, 선박의 평균 접안소요 시간이 5.6시간에서 7.5시간으로 증가하여 전체 항만 효율은 3% 감소함
 - 대부분 2015년에 생산성 수준이 감소하였으며 2016년 상반기에 약간의 반등은 있었으나, 장기적인 관점에서 미치는 영향은 미미함
 - 북미지역은 평균 접안소요 시간을 2.1시간으로 감소시킴으로서 선박의 생산성이 13% 감소하였음에도 항만의 생산성 수준은 39% 개선됨
 - 북유럽의 일부 주요 항만도 접안소요 시간을 2시간으로 단축하여 항만 생산성 17% 향상시킴
- 항만내 선박의 이동 시간 단축은 선박, 선석, 항만 모두에게 긍정적인 효과로 작용
 - 선박은 다음 기항지까지 저속운항을 통해 연료 절감과 배출가스 감축이 가능하며, 터미널은 빠른 화물 처리를 통해 추가적인 설비투자 없이 처리능력 향상 효과가 있음
 - 평균 대기시간은 아프리카, 북유럽, 오세아니아 지역은 개선되었으나, 동아시아, 동남아시아, 지중해, 남아메리카 지역은 증가한 것으로 나타남
 - 2014년~2016년 상반기 동안 상대적인 선박 생산성 수준은 중동 10%, 지중해 10%, 북미 13%, 유럽 1% 등 대부분 지역에서 하락하였으며, 동아시아와 동남아시아에서 약간 증가함
- 기항지 축소를 비롯한 얼라이언스의 서비스 네트워크 합리화에도 불구하고 기항지 당 컨테이너 물량은 2014년 평균 1,069개에서 2016년 1,077개로 거의 변화가 없음
 - 상위 30대 항만에서의 10,000TEU급 이상 선박의 평균 처리물량은 2,344개에서 2,430개로 증가
 - 그러나 1,000개 이하의 물량을 취급하는 기항이 전체 기항의 절반 이상이며, 3,000개 이상의 컨테이너를 처리하는 기항은 10%에 불과
 - Andy Lane에 따르면 지금 항만은 매우 완만하게 성장하고 있으며, 기항 당 2,500개의 컨테이너를 처리하는 것은 터미널에 전혀 문제가 되지 않음

자료 : www.lloydlist.com, 2016. 9. 22. / 2016. 9. 25.

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



해외 현지 리포트

E-WTP (Electronic World Trade Platform), 항저우에서 운영

- ‘비즈니스 서밋’과 ‘G20 정상회담’을 유치하게 된 항저우(Hangzhou)는 특별 크로스보더 전자상거래(crossborder ecommerce) 지역을 건설함으로써, 세계 전자무역 플랫폼(e-WTP)을 도입해 오고 있음
 - e-WTP는 G20 리더들에게 전달된 정책권고 사항으로 국가간 무역 시스템 발전과 ‘그린 파이낸싱(green financing)’과 함께 이번 회담의 핵심 이니셔티브가 되고 있음
 - 알리바바의 창업자이자 e-WTP 아이디어를 제안한 잭 마(Jack Ma)는 크로스보더 전자 무역의 발전에 있어서 세계 전자무역 플랫폼은 정부와 민간부문의 대화 창구로서의 메커니즘이었다고 언급하면서, 앞으로 e-WTP는 현재의 무역의 틀을 증진시키고 중소기업들과 개발도상국들에게 도움이 될 것이라고 덧붙임
 - 항저우 크로스보더 전자상거래 종합시범구역의 Wang Chong 부사장은, 알리바바의 본사가 위치해 있는 항저우의 크로스보더 전자상거래에도 e-WTP가 적용될 것이라고 언급함
 - 이번 시범 지역은 지난 해 3월 중국 국무원(State Council)에 의해 승인된 바 있음
 - 공식 자료에 의하면, 시범 지역 설립 이후, 크로스보더 전자무역 거래량은 2014년 2,000만 달러(HKD) 미만에서 지난해 3억 4,600만 달러(HKD)로 증가를 보였으며, 올해는 지난 해에 비해 두배 가까운 전자무역 거래량을 보일 것으로 전망하고 있음
 - “디지털을 향해(Go digital)”과 빅데이터를 기반으로 하고 있는 혁신인 ‘Internet plus’ 전략은 자유무역을 더 이상 꿈에 머무르는 것이 아닌, 현실화 시켜주고 있다고 Wang Chong 부사장은 언급함
 - 항저우는 현재 24시간 통관 서비스와 같은 자유무역 확보에 노력을 기울여오고 있음
 - 이 시범지역은 크로스보더 전자상거래, 결제, 물류, 통관, 환급, 환어음 결제 등 전 부문에 걸친 비즈니스 프로세스와 관리감독, 기술 표준화에 대한 혁신을 이루었음
 - 이번 시범 지역은 중국 최초의 크로스보더 전자상거래 총괄 서비스 플랫폼의 구축을 마쳤으며, 두 그룹의 86개의 혁신 시스템이 시행되고 있음
 - 기업들이 그들의 제품을 발전시키고 크로스보더 무역에서 보다 나은 서비스를 제공 받을 수 있도록 하는데 도움을 주고자, 중국 시 정부는 Xorder와 같은 전자상거래 시스템 지원 시설을 제공하기 위해 많은 기술 기반의 혁신 비즈니스를 소개해 오고 있음
 - 항저우 시범 구역 내에서 온라인 결제 서비스를 제공하고 있는 Jiuqian Technology사(社)의 Zhang Kangkang 사장은, 중국 정부가 기업의 수익 창출을 위해 세금 환급은 물론, 세금 감면과 시범 구역에서 3년간 무상 사무실 임대를 제공해 주고 있다고 언급함
 - 중국 국무부는 올해 1월, 항저우 시범구역의 정책 및 관리 시스템과 같은 경험을 다른 도시들에게 알리기로 결정한 바 있음

자료: www.cioasia.com 2016.9.1.



동남아시아 전자상거래(E-commerce) 시장 규모, 2020년까지 250억 달러(USD)를 넘어설 것으로 전망

- B2C(business to consumers, 기업과 소비자간 거래, 또는 온라인 쇼핑물) 리테일러 기업들의 총 수익이 연평균 17.7퍼센트 증가할 것으로 전망됨
 - 또한 동남아시아에서 전자상거래 수익은 2020년까지 250억 달러(USD)를 넘게 될 것으로 전망되고 있음
 - Frost & Sullivan에서 발간된 보고서('Analysis of the Southeast Asian Ecommerce Market')는, 2020년까지 말레이시아, 싱가포르, 태국, 인도네시아, 필리핀, 베트남과 같은 동남아시아 국가에서의 전자상거래 시장과 사업기회에 대한 전망에 대한 연구 진행하였음
 - 작년 동남아시아에서 전자상거래 시장은 많은 인수, 시장 퇴출, 수익 달성의 어려움에도 불구하고 110억 달러(USD)를 벌어들일 수 있었음
 - Frost & Sullivan 아태지역 지사의 '전자상거래, 디지털 전환'에 대한 전문가인 Cris Duy Tran는, "(전자상거래 시장이) 아직 성장단계임에도 불구하고, 동남아시아 지역에서 디지털화가 빠르게 진행되고 있는 덕에, 이들 지역에 있는 전자상거래 시장은 빠르게 성장하고 있다." 라고 언급함
 - "그러나, 아마존과 같은 대규모의 기업과 소비자간 거래 방식을 추구하고 있는 기업들은 이익을 내는데 어려움을 겪고 있으며, 2015년에 여러 인수 합병 및 시장 퇴출이 있었다" 고 덧붙이며,
 - "몇 개 안되는 전자상거래 기업들이 활동하고 있는 동남아시아 시장에서, 이들 전자상거래 기업들은 이제야 소매가격을 맞추고 있으며, O2O (Online-to-Offline, 온오프라인 연계) 전자상거래와 같은 새로운 영역으로의 진입을 시작하고 있다" 고 언급함
 - 그럼에도 불구하고 이 보고서는 동남아시아 지역에서 전자상거래 시장의 전망을 긍정적으로 평가하고 있으며, 이들 B2C 기업들은 연평균 17.7%의 성장을 보일 것으로 전망하고 있음
 - 2015년 말레이시아와 태국은 각각 23억 달러(USD)와 21억 달러(USD)의 수익을 내면서 동남아시아 최대의 전자상거래 시장이었음
 - 그러나 2020년까지 베트남과 인도네시아 같은 신흥경제국들이 말레이시아와 태국이 가지고 있는 최대 전자상거래 시장의 명성을 가릴 것으로 전망하고 있음
 - 이 보고서는 또한 빠른 중국 전자상거래 시장의 확장이, 동남아시아에서 전자상거래 성장의 가속도를 더하게 해 줄 것이라고 전망하고 있음
 - "2015년 중국의 전자상거래 수익은 12.1%를 기록하며, 미국과 유럽, 일본을 앞질렀다. 동남아시아에서의 수익은 비록 2.5% 미만만을 기록하고 있음에도 불구하고, 중국에서 전자상거래에 대한 대규모 수요로 높은 수익을 기록한 전례를 따르고자 한다. 동남아시아 지역은 향후 2020년까지 보다 많은 인수 합병이 적합한 지역이며, 우리는 향후 보다 흥미로운 시장 발전을 기대하고 있다" 라고 Tran은 언급함
 - 또한 이 보고서는 낮은 신용카드 소지율과 낮은 물류 인프라와 같은, 동남아 전자상거래 시장의 발전은 저해하는 일부 요인들에 대한 내용도 다루고 있음
 - 싱가포르와 말레이시아를 제외한 대부분의 동남아시아 시장에서의 신용카드 소지자는 7% 미만



에 불과함

- 또한 일부 동남아시아 국가들에서는 전체 인구의 50% 이상이 전자상거래 지불을 위한 은행계좌를 가지고 있지 못한 점도 이 지역에서 온라인 판매 기업들에게 있어서는 도전과제이기도 함
- 이에 더하여 인도네시아와 필리핀과 같이 ‘복잡한 지형’의 국가들에서는 온라인 기업들의 물류 전략 역시 하나의 해결과제로 남아 있음

자료: www.cioasia.com 2016.9.1.

신성호 해외현지 에이전트
oxygen0070@gmail.com