

KMI 국제물류위클리

2017년 1월 25일 · 제 392 호
항만·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 김은수 실장, 감수 김형태 선임연구위원

Contents

| 글로벌 물류이슈 |

1. '일대일로' 6대 경제회랑과 아시아 교통·물류 대형 건설 사업

| 물류정책·사업동향 |

1. DHL, 전자상거래(e-Commerce) 서비스센터 호주에 설립
2. 앤드워프항 1,000만 TEU 기록 달성
3. 중국-유럽간 신규 철도운송 서비스 개시
4. 남아공 Durban항의 Maydon터미널 업그레이드

| 해외현지리포트 |

1. 인도네시아 규제, 전자상거래(e-commerce) 발전에 가장 큰 걸림돌





글로벌 물류이슈

‘일대일로’ 6대 경제회랑과 아시아 교통·물류 대형 건설 사업

- CSIS¹⁾에서 발표한 ‘2017년 주목할 17개 프로젝트(17 Projects to Watch in 2017)’는 중국의 ‘일대일로(One Belt, One Road)’ 6대 ‘경제회랑(Economic Corridor)’과 밀접하게 연계되어 있는 사업이 대부분
 - 2015년 3월 중국에서 발표된 「실크로드 경제벨트 및 21세기 해상 실크로드 공동 건설 계획」은 ‘경제회랑’ 건설의 토대를 제시함
 - ‘일대일로’의 기본방향은 연선국가를 육로 및 해상 통로로 연결하는 것이며 6대 경제회랑이 그 기초를 제공함
 - 전 세계 경제의 60%를 차지하는 광활한 아시아 대륙의 곳곳에서 진행 중이거나 진행 예정인 대규모 교통·물류관련 건설 사업에서 CSIS가 17개 사업을 2017년 주목할 대형 사업으로 선정해서 발표함
 - 이 사업 중 중국이 일대일로와 관련하여 직접 주도하는 사업도 있으며 나머지 다른 사업들도 6대 경제회랑의 연장선상에 있는 것으로 판단됨
- 중국의 6대 경제회랑 계획은 연선국가의 인프라 통합과 인적 네트워크 교류를 통해 하나의 경제권 건설을 목표로 추진되고 있음
 - 지속적인 경제성장을 위한 성장 동력으로 중국은 직접투자(FDI)와 각종 국제기금을 활용해 인프라 확충 및 산업단지를 조성하여 거대 경제권 건설을 추진하고 있음
 - 미국의 아시아 회귀정책과 재균형 정책에 대응하여 해양과 육로를 통해 유라시아 일대를 연결하는 네트워크 구축으로 새로운 수요를 창출하려고 함
 - 중국 내 11개 지역을 국가급 신구(신도심)로 지정하여 전략적 차원에서 지역 연동개발을 추진하고 있음
 - 6대 경제회랑으로 중국-몽골-러시아, 신유라시아 대륙교, 중국-중아/서아시아, 중국-인도차이나, 중국-파키스탄, 방글라데시-중국-인도-미얀마 노선이 있음
- 아시아의 교통·물류 관련 대형 건설 사업을 중국의 일대일로와 연계하여 현황 및 진행 과정을 상세히 살펴볼 필요가 있음
 - 일대일로와 관련하여 국가적 차원의 대응 전략을 수립할 때 대형 건설 사업의 내용도 같이 살펴본다면 다각적이고 현실성을 갖춘 대책 마련이 가능해 짐
 - 이와 같은 관련 사업 정보는 정부 부문뿐만 아니라 민간부문 관계자에게도 연계계획 및 전략 수립에 유용한 정보를 제공하게 됨
 - 17개 대형 건설 사업과 6대 경제회랑의 연관성을 다음의 표에서 살펴보고 각 사업의 구체적 내용 및 위치를 표시하였음

1) Center for Strategic & International Studies, 아시아 전체의 경제 및 지정학적 현실성 파악을 목적으로 도로, 철도 및 기타 인프라 건설 사업의 현황을 연구하는 미국의 민간단체



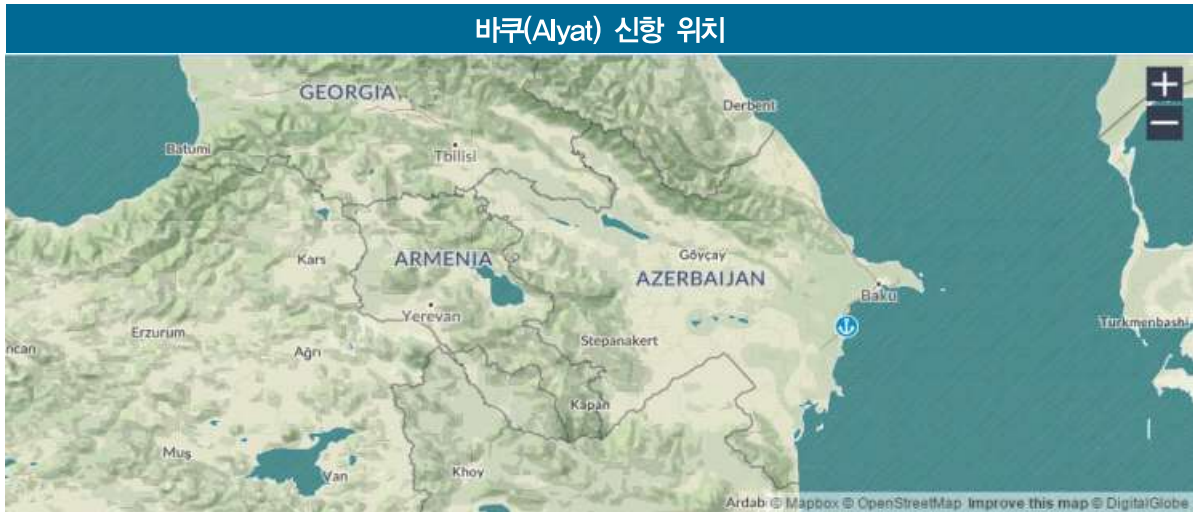
6대 경제회랑과 아시아 대형 건설 사업

	6대 경제회랑			아시아 대형 건설 사업명	완공 예정
	구분	연선국가	주요노선		
일대-육상	중-몽-러 (CMREC)	중국, 몽골, 러시아 (고속운송통로)	* (중)징진지-후허하오티-(몽) 울란바토르-(러)울란우데-모스크바 * (중)다렌-선양-장춘-하얼빈-만저우리-(러)치타	M11 모스크바-성페테르부르크 자동차 도로	건설중
	신유라시아 대륙교 (NELB)	중국, 카자흐스탄, 벨라루스, 러시아, 이란, 터키, 우크라이나, 폴란드, 독일, 네덜란드 (국제 철도간선)	* (중)렌윈강-정저우-시안-란저우-우루무치-(카)악토가이-아리스-(러)스몰렌스카야-브란스크-(벨)브레스트-(폴)바르샤바-(독)베를린-(네)로테르담	바쿠(Alyat) 신항	2017
				바쿠-트빌시-카스 철도 (BTK 철도)	2017
				부산신항 제2배후도로	2017
				아무르교	-
				사마르가 항	2025
				투르크메나시 국제항	2017
				베스키드 철도 터널	2017
				우크라이나 우회 철도	2017
	중-중아/서아 (CCWAEC)	중국, 중앙아시아 5개국, 이란, 터키 (석유 및 가스 수송관)	* 투르크메니스탄-우즈베키스탄 중부-카자흐스탄 남부-(중)아라산कु우(기가동) * 투르크메니스탄-타자키스탄-키르기스스탄-(중)우차(건설중)		
	중-인도차이나 (CICPEC)	중국, 베트남, 태국, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 라오스 (철도 및 도로)	* (중)난닝-(베)하노이-빈-(태)콘깐-방콕-송클라-(말)쿠알라룸푸르-싱가포르	쿠알라룸푸르-싱가포르 고속철도	2026
				중국-라오스 고속철도	2021
				말레이시아 동해안 철도	2022
				홍콩-주하이-마카오교	2017
일로-해상	중-파키스탄 (CPEC)	중국, 파키스탄 (철도 및 도로, 석유 및 가스 수송관, 광케이블, 산업단지 등)	* (중)카슈가르-홍치라푸-(파)소스트-쿤자랍-이슬라마바드-라호르-카라치-과다르항	카라치-하이더라바드 자동차도로(M9)	2017
				차바하르 항	-
				카라코람 고속도로	2017
	방글라데시-중-인도-미얀마 (BCIMEC)	방글라데시, 중국, 인도, 미얀마, 스리랑카 (철도 및 도로)	* (방)다카-(중)쿤밍-(인)콜카타-(미)만달레이	달리-루일리 철도	2022

자료 : 경남대 극동문제연구소, 「한반도포커스」 제34호, KMI 국제물류 위클리 제389호를 참조하여 작성

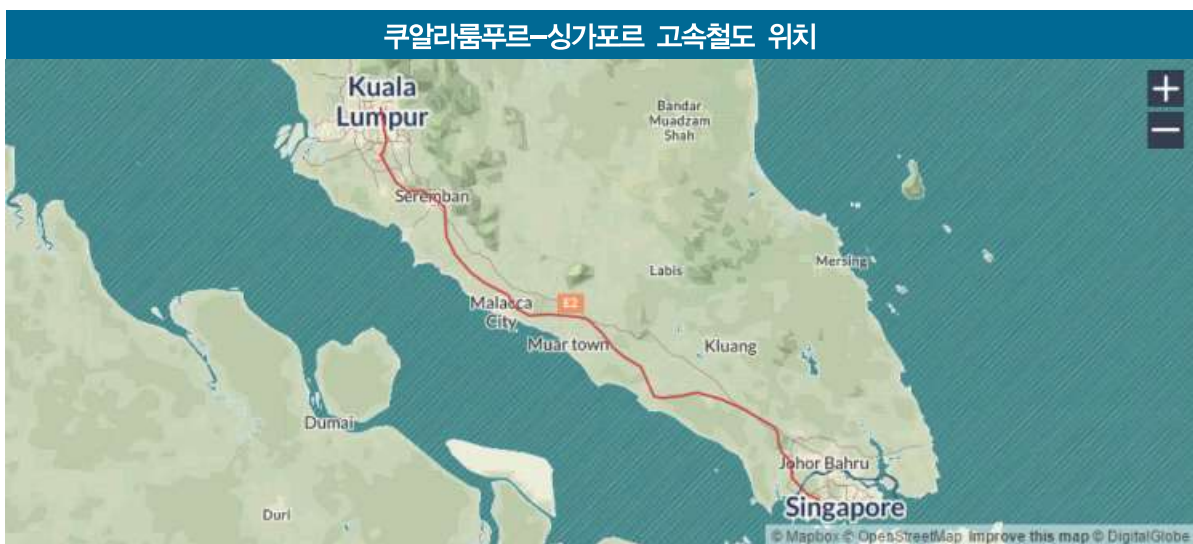


- 바쿠(Alyat) 신항(Baku International Port Alyat)
 - 신항은 아제르바이잔(Azerbaijan) 수도 남부에 위치한 바쿠항의 확장임
 - 터키, 이란, 인도, 러시아, EU를 국제 철도 노선 3개와 같이 연결함
 - 1단계 항만 건설은 2010년 11월 3일 공사에 들어가 2017년 완공될 것임



자료 : reconnectingasia.csis.org

- 쿠알라룸푸르-싱가포르 고속철도(Kuala Lumpur – Singapore High-Speed Railway)
 - 이 철도는 말레이시아와 싱가포르 수도를 연결함
 - 해당구간 여행시간을 90분 단축시키고 경제 통합을 가속화 시킬 것으로 기대됨
 - 총연장 350km의 철로를 건설하는 사업으로 2017년 공사에 들어가 2026년 완공 예정임



자료 : reconnectingasia.csis.org



● 바쿠-트빌시-카스 철도(Baku – Tbilisi – Kars Railway)

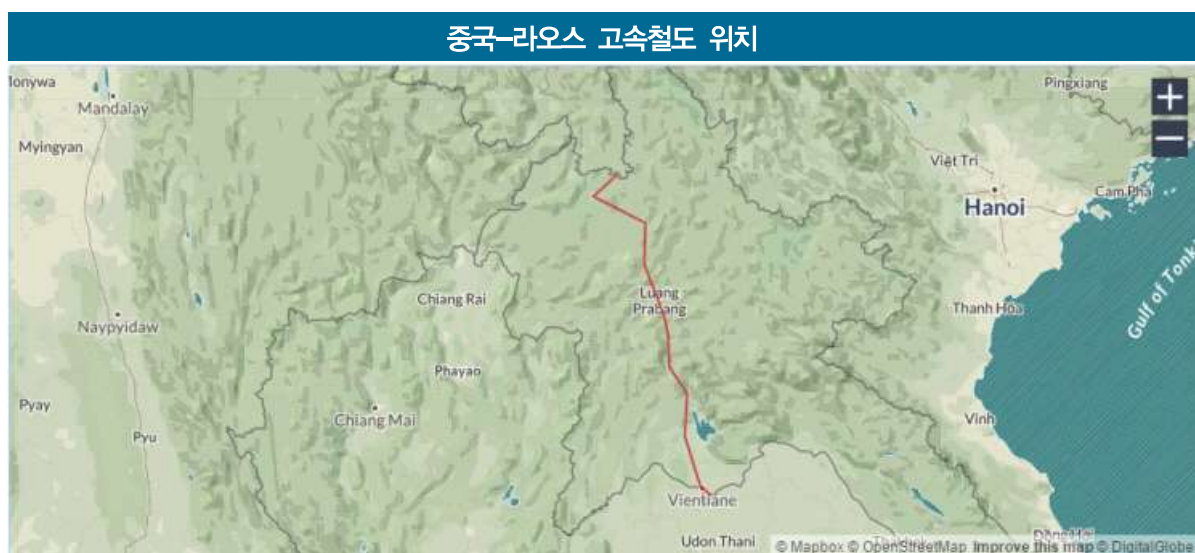
- 터키, 아제르바이잔, 조지아의 수도를 연결하는 총연장 826km의 철로임
- 2017년 완전 운행개시를 목표로 하고 있지만 각 국가별 현재 완공 상태가 다른 상황임
- 중앙아시아, 중국, 유럽을 연결하고 코카서스 남부의 지역 협력을 증진시키는 중요한 철로임



자료 : en.wikipedia.org/wiki/Baku-Tbilisi-Kars_railway#/media/File:Baku-Tbilisi-Kars_Railway_Map.svg

● 중국-라오스 고속철도(China-Laos High-Speed Rail)

- 중국 쿤밍과 싱가포르를 연결하는 철도회랑의 일부분으로 라오스의 보텐(Boten)과 태국-라오스 국경 지역의 비엔티안(Vientiane)까지 연결해 줌(총연장 420km)
- 2016년 12월에 공사를 시작했으며 사업의 성패가 국경 이니셔티브의 미래를 좌우하는 시금석이 될 것임

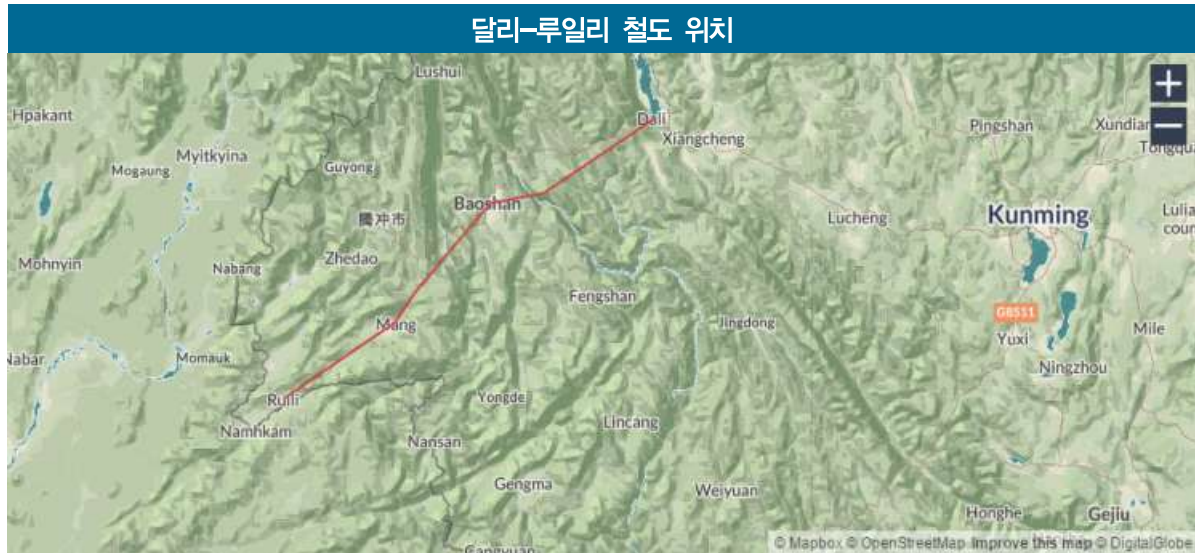


자료 : reconnectingasia.csis.org



● 달리-루일리 철도(Dali-Ruili Railway)

- 중국의 '일대일로'의 일부분으로 중국-미얀마 철도의 중국 측 구역임
- 미얀마 구간의 건설이 현재 지연되고 있어 지역 연결의 불확실성이 고조되고 있음
- 2011년 5월 착공하여 2022년 완공 목표로 건설 중에 있음



자료 : reconnectingasia.csis.org

● 아무르교(Amur Bridge Project)

- 러시아 유대교 자치권 지역과 중국 헤이룽장 성을 연결하는 교량임
- 러시아가 2007년 처음 제안했으며 거의 10년 후 교량의 중국 측 부분이 완공됨
- 구간이 중국보다 훨씬 짧은 러시아 측은 아직 공사 시작도 안한 상태임
- 운송거리를 700km 정도 단축시켜 시베리아 동쪽과 극동의 연결성을 개선시킬 수 있음



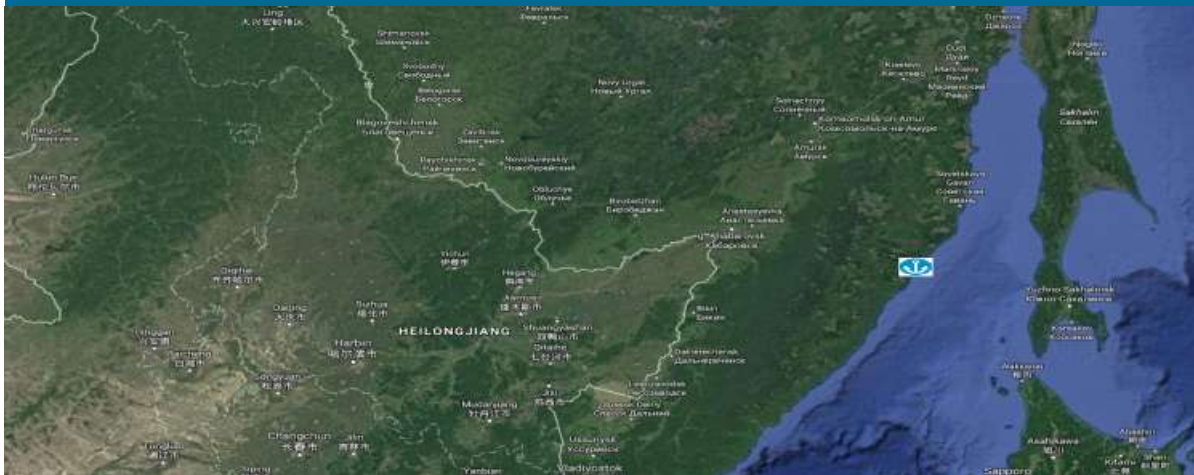
자료 : reconnectingasia.csis.org



● 사마르가항(Samarga Port)

- 러시아 극동 지역 사마르 강 입구에 건설되며 2025년 완공 목표임
- 철도로 항구에서 하바롭스크(Khabarovsk)까지 연결되며 기존 해안가를 따르는 노선보다 500km 이상이 단축됨
- 해상으로는 접근 불가인 광활한 국경지역에서 신항을 통해 높은 부가가치 창출이 예상됨

사마르가 항 위치

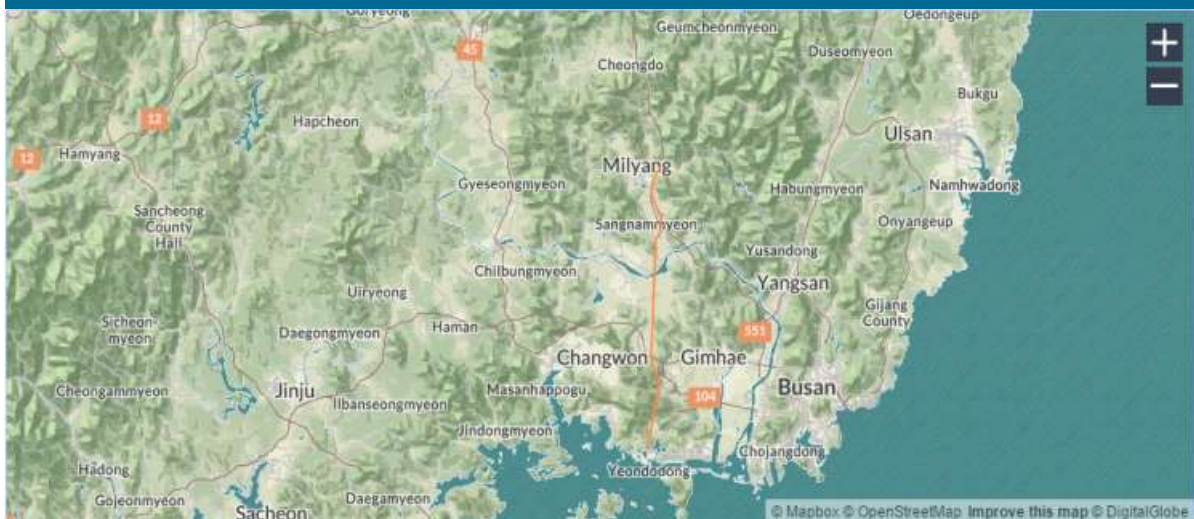


자료 : 구글 지도

● 부산신항 제2배후도로(Busan New Port Expressway II)

- 부산항과 한국의 가장 큰 도시인 서울, 부산과 연결시켜 주는 도로로 2017년 완공예정임
- 국가 차원의 연결성을 높여주고 글로벌 해운 산업에 상당한 시사점을 제공해 주는 역할을 담당할 것으로 기대됨

부산신항 제2배후도로 위치

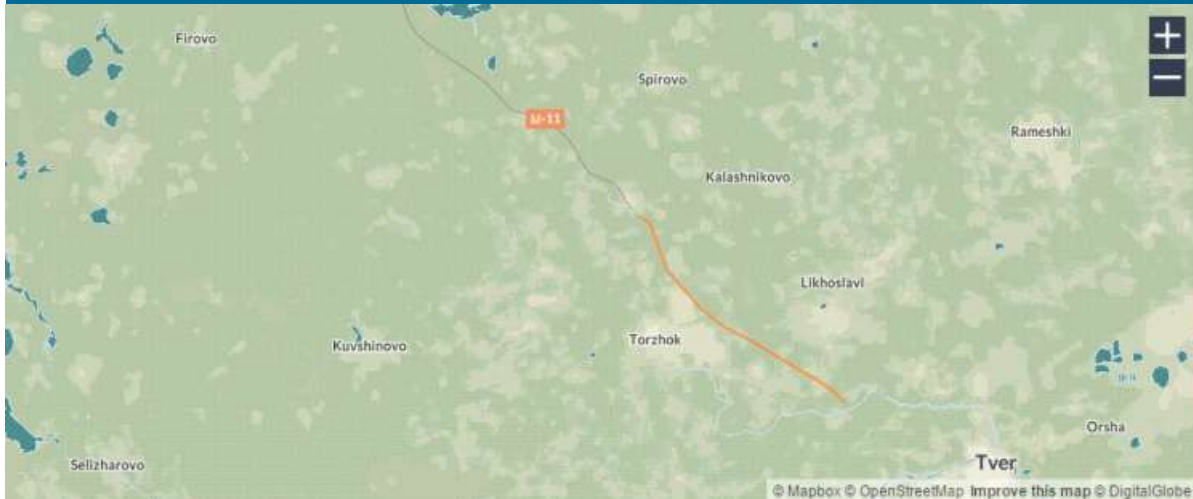


자료 : reconnectingasia.csis.org



- M11 모스크바-성 페테르부르크 자동차 도로(M-11 Moscow – St. Petersburg)
 - 모스크바와 성 페테르부르크를 연결하는 자동차 도로로 기존 M10도로의 교통량을 분산시킬 목적으로 계획됨
 - 2018년 러시아 월드컵에 맞춰 완성목표로 잡았으나 지연되고 있으며 환경문제가 대두됨

M11 모스크바-성 페테르부르크 자동차 도로 위치



자료 : reconnectingasia.csis.org

- 카라치-하이더라바드 자동차 도로(Karachi-Hyderabad motorway (M9))
 - 중국-파키스탄 경제회랑에서 핵심적인 역할을 담당할 것으로 예상되는 고속도로임
 - 파키스탄의 카라치와 하이더라바드를 연결해 줌
 - 기존 왕복 4차선 도로에서 2개 차선이 추가되어 왕복 6차선 도로로 2017년 완공예정임

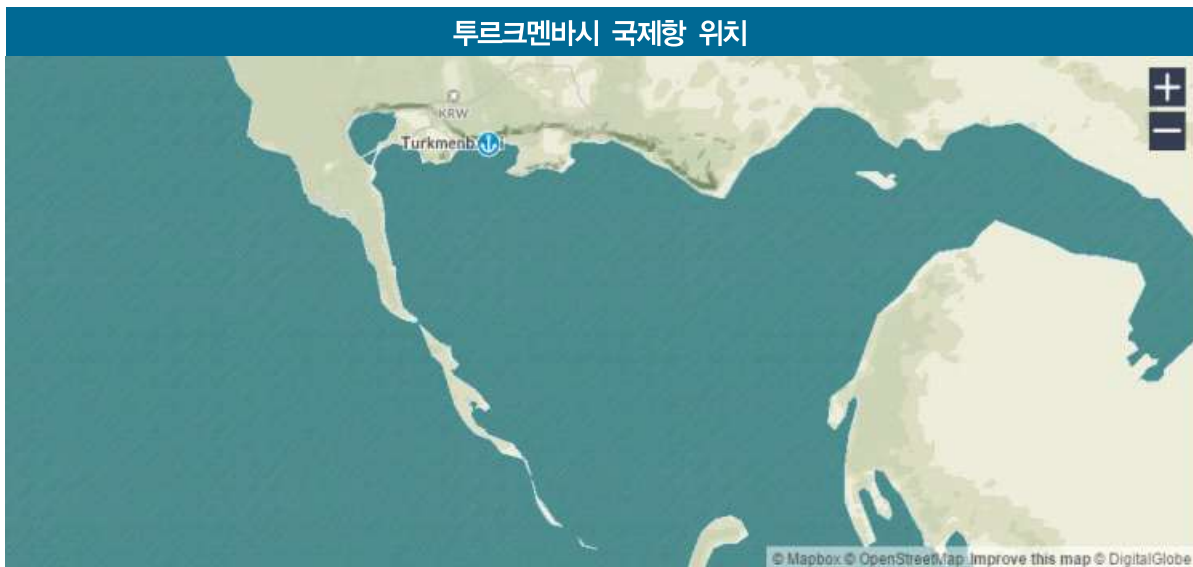
카라치-하이더라바드 자동차 도로 위치



자료 : reconnectingasia.csis.org

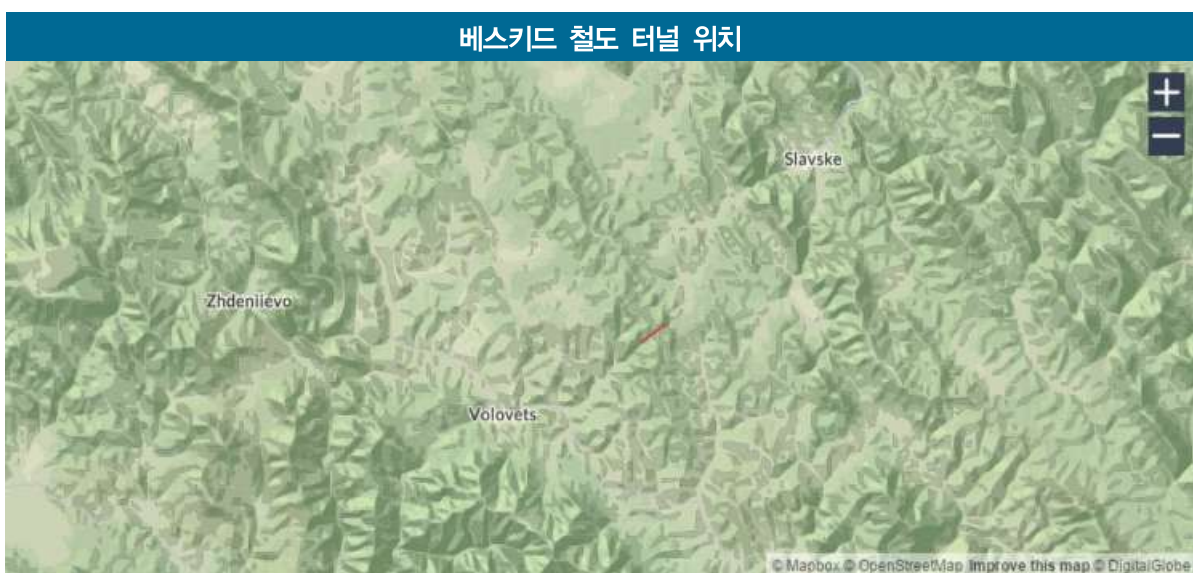


- 투르크멘바시 국제항(Turkmenbashi International Sea Port)
 - 이 항은 카스피해 동쪽해안에 위치하며 중앙아시아와 유럽 간 환적 허브로 핵심적인 역할을 담당할 것으로 예상됨
 - 2013년 확장공사를 시작해 2017년 완공될 예정임



자료 : reconnectingasia.csis.org

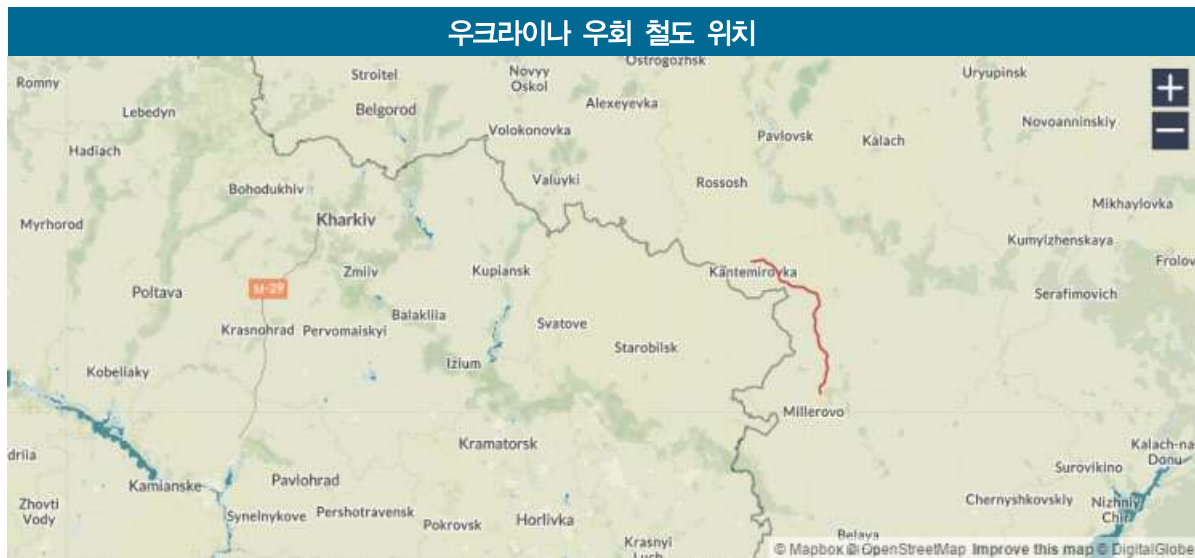
- 베스키드 철도 터널(Beskyd Railway Tunnel)
 - 제 5 판-유러피언 교통회랑(Pan-European Transport Corridor V)의 일부로 이 터널은 우크라이나 Lviv와 Chop 사이의 병목현상을 완화시켜 줄 것으로 기대됨
 - 2013년 11월에 공사를 시작했으며 2017년 하반기 혹은 2018년 상반기 완공 예정임



자료 : reconnectingasia.csis.org

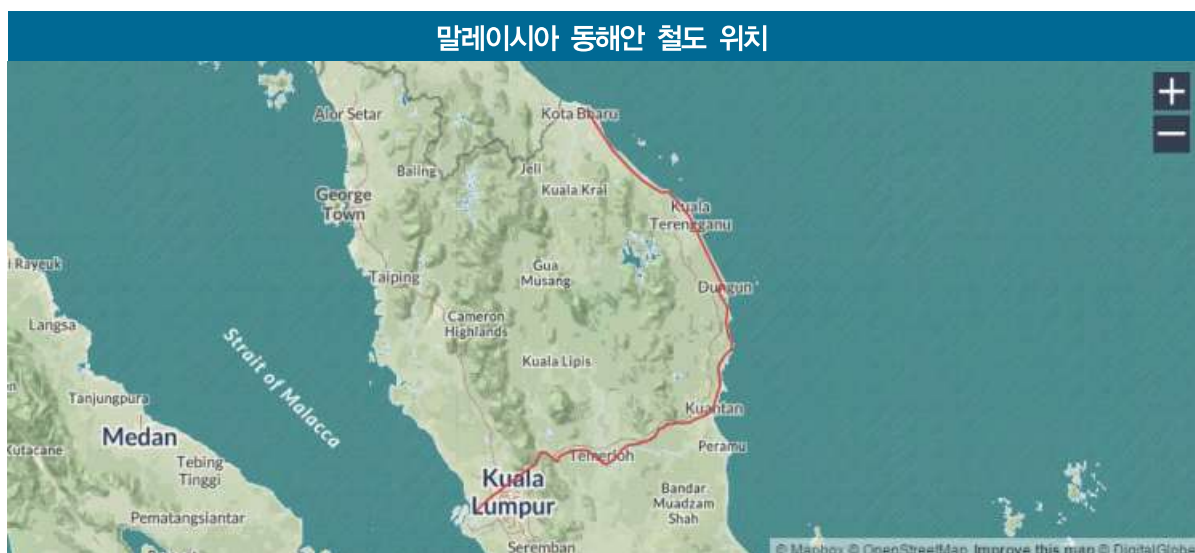


- 우크라이나 우회 철도(Ukraine Bypass Rail (Zhuravka–Millerovo))
 - 돈바스(Donbas)에서 우크라이나 중앙정부와 분리주의자 간 분규 발생 우려로 러시아 정부가 국경분쟁지역을 우회하는 총연장 122.5 km의 철도를 건설 중임
 - 우크라이나 동쪽 국경지역을 가로지르는 기존 철도(26km)를 대신하며 2017년 완공 예정임



자료 : reconnectingasia.csis.org

- 말레이시아 동해안 철도(East Coast Rail Line)
 - 2017년 착공 예정이며 중국이 자금제공과 건설을 담당해 말레이시아 저개발 지역에 기회를 제공할 것으로 기대하고 있음(쿠알라룸푸르와 말레이 반도 동쪽해안 경제지역을 연결)
 - 총연장은 620km이며, 6개 지역을 관통하고 2022년 완공까지 180억 달러가 소요될 것으로 예상됨



자료 : reconnectingasia.csis.org



- 홍콩-주하이-마카오교(Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge)
 - 최신 기술로 건설되는 다리와 터널은 항구도시인 홍콩, 주하이, 마카오를 연결하게 됨
 - 진주강(Pearl River) 삼각주 지역에 새로운 연결성 시대를 가져올 것으로 기대됨
 - 2016년 개통 예정이었지만 지연과 건설 기술 문제로 2017년 12월 완공을 목표로 하고 있음



자료 : reconnectingasia.csis.org

- 차바하르항(Chabahar Port)
 - 중국의 파키스탄 과다르항 투자에 대응하여 인도가 이란항 건설에 투자함
 - 차바르항은 차바르-자헤단 철도와 연계해 인도 물자를 내륙 루트로 파키스탄을 통과해 운송할 수 있어 보다 많은 투자가 필요함



자료 : reconnectingasia.csis.org



- 카라코람 고속도로(Karakoram Highway)
 - 중국-파키스탄 경제 회랑의 일부로 2015년 착공하여 2017년 확장공사가 완료 예정임
 - 고대 실크로드의 중요 연결지역이었음
 - 카라코람 고속도로의 타코트-헤벨리안 부분(118km)이 현재 공사 중임



자료 : reconnectingasia.csis.org

자료 : reconnectingasia.csis.org, 2016.12.21.

박성준 전문연구원
051-797-4774, sjpark@kmi.re.kr
박창근 전문연구원
051-797-4781, beinji2@kmi.re.kr



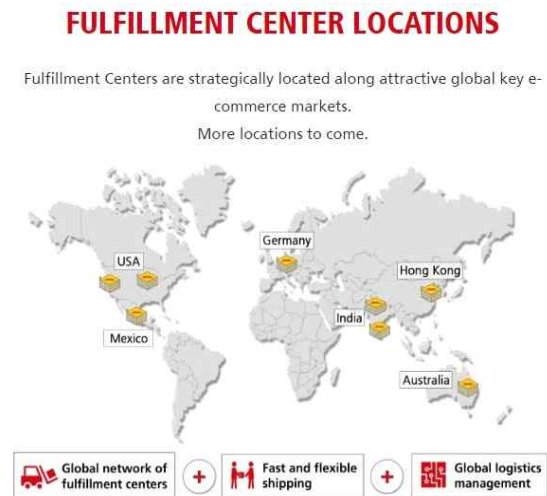
물류정책 · 사업동향

DHL, 전자상거래(e-Commerce) 서비스센터 호주에 설립

- Deutsche Post DHL Group은 DHL e-Commerce 서비스 센터(fulfillment center)를 호주 시드니에 개설
 - '17. 1. 17일, 세계적인 물류기업 DHL은 호주 온라인 구매자들의 해외 상품에 대한 수요증대에 대응하기 위하여 시드니에 서비스센터(Fulfill center)를 개설함
 - 호주는 전 세계에서 해외로부터 온라인 구매율이 두 번째로 높은 국가로서, 국경 간 전자상거래가 '20년까지 연평균 29%씩 증가할 것으로 전망됨에 따라 호주 소비자들의 구매력은 더욱 중요해질 것으로 예상됨



DHL e-Commerce의 세계 주요 서비스센터 위치



자료 : www.logistics.dhl

- 세계적인 브랜드 및 소매업체들은 빠르게 성장하는 호주 시장에 진출이 가능
 - 호주 서비스센터는 해외 판매업체들에게 하나의 결합된 서비스로 인바운드 화물, 재고 및 최종 배송을 통합하는 빠르고 유연한 운송서비스를 제공할 예정
 - 또한 호주 이외 전 세계 국가의 서비스센터에서 제공하고 있는 서비스 내용과 동일한 서비스 수준의 계약, 관리 플랫폼 및 고객 지원 체제를 통해 온보딩에 소요되는 시간의 최소화 및 번거로움을 최대한 제거하여 호주 내 판매를 지원할 계획임
- 호주 전역을 대상으로 모든 주문 관리 등을 통합 · 운영할 계획
 - 서비스센터는 호주 내 서비스 제공 관련 각 기업별 투자 최소화 및 last-mile 운송문제 해결을 위하여 웹 샵 플랫폼(web-shop platform)과 다 채널 주문관리 등을 통합하여 호주 전역에 빠르고 정확한 배송을 계획

자료 : www.americanshipper.com, 2017.1.17. / www.dhl.com, 2017.1.16.

김영훈 연구원
051-797-4668, kyh@kmi.re.kr



앤트워프항, 1,000만 TEU 기록 달성

- 앤트워프항은 2016년에 10,037,318 TEU(+4%)를 기록하여 처음으로 1,000만 TEU 장벽을 무너뜨림
 - 앤트워프항은 2016년 10,037,318 TEU의 물동량을 처리했으며, 이는 전년 대비 2.7% 증가한 수치이며 컨테이너화물 톤수는 4.1% 상승한 1억 1,790만 톤을 기록함
- 벌크화물의 경우 소폭 하락하였으나 처리 선박 척수는 0.4% 증가하면서 전체 화물량은 약 9% 증가했음
 - Break-bulk화물은 2.0% 감소한 약 980만 톤이었으며, 건화물(Dry bulk)은 9.1% 감소함
 - 지난 10개월간 앤트워프항에서 처리된 석탄물동량은 약 100만 톤으로 전년보다 34.2% 감소했으며, 광석물동량은 10.5% 감소한 약 200만 톤이었음
 - ro-ro화물은 1.8% 감소하여 약 460만 톤에 달했고, 취급 차량 대수는 2.8% 감소한 1,189,563 CEU (Car Equivalent Unit : 10 CBM)였음
 - 액체 화물은 2016년에 3.8% 증가한 약 6,900만 톤을 기록했음
 - 처리 선박 척수는 총 14,473척으로 0.4% 증가했으나 총 톤수는 약 4억 108만 GT로 9.1% 증가했음



자료 : www.portstrategy.com

자료 : www.worldcargonews.com, 2016.12.29. / www.portofantwerp.com, 2016.1.17.

김주혜 연구원

051-797-4779, joohye915@kmi.re.kr



중국-유럽간 신규 철도운송 서비스 개시

- 2017년 중국-유럽 간 철도 운송 서비스가 공급망 패턴을 변화시킬 것으로 예상됨
 - 카자흐스탄 내륙컨테이너 기지 Khorgos Gateway의 대표 Karl Gheysen는 철도 운송 서비스가 해상, 항공 운송량을 넘어설 수 있을 것으로 기대함
 - 현재 기차는 1일 2회 운행되며, 1대당 약 80 TEU까지 운송 가능함
 - 독일 뉘스베르크행은 주당 3회 운행되며, 네덜란드, 마드리드, 이란, 영국으로 운행되는 서비스도 있음
- 철도 운송 서비스는 운송기간 및 운임도 타 운송 수단 대비 경쟁력이 있을 것임
 - 해상 운송의 경우 평균 45일이 소요되나, 철도의 경우 평균 15일이 소요됨
 - 서비스 비용은 해상운송에 비해 약 2배 정도 비싸지만, 항공운송에 비해서는 절반 정도 수준임
 - 철도운송 서비스로 인해 해상화물운송 보다는 항공운송이 영향을 받을 것이라고 예측
 - 우편 발송 업체들도 이러한 철도 운송 서비스에 많은 관심을 표명하고 있음
- 하지만, 서비스 도입 초기에는 겨울철 날씨 영향으로 어려움을 겪었음
 - 일본 토요타사가 자동차 운송을 위해 해당 철도운송 서비스를 이용하였지만, 영하의 날씨에서 브레이크액의 점도가 바뀌는 상황이 발생하였음
 - 이에 따라, 카자흐스탄 정부에서는 여름철에는 제품의 부패를 막고, 겨울철에도 사용할 수 있는 냉동 컨테이너 1,000대를 구매하였음
 - 위 컨테이너에는 화주들이 위치 파악 및 보안 상황을 점검할 수 있도록 하기 위해 GPS도 장착하였음
- 해당 철도 운송 서비스 이용 시 단일 컨테이너 예약은 효율적이지 않으며, 블록 트레인²⁾ (Block Train)이 우선 대상이 될 것임

자료 : theloadstar.co.uk, 2016.1.18.

강선미 연구원
051-797-4776, sunmikang@kmi.re.kr

2) 열차 단위로 고객과 연간 수송계약을 맺고 운행하는 전세열차



남아공 Durban항의 Maydon터미널 업그레이드

- 2014년, 남아공 트랜스넷 항만국³⁾(Transnet National Ports Authority; TNPA)은 대형선박에 대응하기 위해 Durban항의 Maydon부두 6개의 선석 리모델링 프로젝트를 실시
 - Durban항에서 가장 오래되고 큰 터미널 중 하나인 Maydon부두는, 건설된 지 90년이 넘었고 면적은 120헥타르임
 - Maydon부두 6개 선석(1-4, 13, 14번)의 리모델링을 위해 15억 ZAR(남아공 화폐: 약 1억 1,140만 USD)가 투입되는 이 프로젝트는 남아공 건설사인 'Stefanutti Stocks'가 수주 받음
 - 2012년 11월 TNPA의 선행 프로젝트에서 Stefanutti Stocks건설사는 Maydon부두 12번 선석의 리모델링을 완료한 경험이 있음
- 2017년 1월 13일, Durban항 14번 선석은 업그레이드 후 처음으로 서비스를 제공
 - 업그레이드가 완료된 14번 선석은 14.5미터의 수심으로서 13미터 흘수의 선박을 취급 가능함
 - 20,000 dwt급 선박까지 처리가 가능했던 기존 안벽은 리모델링 후, 55,000 dwt급 선박까지 처리가 가능
 - TNPA에 따르면, 대형선박이 화물을 더 많이 적재할 수 있도록 선석의 수심을 더 늘릴 필요가 있다고 말함
- Maydon부두의 업그레이드 프로젝트는 2018년에 완료가 될 것으로 예측
 - 현재 총 4개 선석(1, 2, 13, 14번)의 리모델링이 완료 되었고 3, 4번 선석은 2018년에 완료될 전망이다

자료 : worldmaritimenews.com 2017.1.16.

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

3) 남아공 내 8개 항만을 비롯해 16개 화물용 터미널과 철도 등을 동시에 보유운영하고 있는 정부 소속기관



해외현지리포트

인도네시아 규제, 전자상거래(e-commerce) 발전에 가장 큰 걸림돌

- 국경간 전자상거래(Cross-border e-commerce)는 동남아시아 지역에서 현저한 증가를 보이고 있으나, 관련 법규는 이러한 국경간 전자상거래의 발전을 더디게 만드는 요인으로 작용되고 있는 실정임
 - 싱가포르에 기반을 두고 있는 전자상거래 솔루션 업체인 안첸토(Anchanto)사(社)는, 인도네시아를 포함한 동남아시아 전역에 전자상거래 플랫폼을 구축하고 있으나, 인도네시아의 전자상거래가 동남아시아의 전자상거래에 비해 훨씬 뒤서고 있음을 인지하고 있음
 - 안첸토사(社)의 Vaibhav Dabhade 대표는, 동남아시아 지역의 전자상거래가 빠르게 성장할 수 있는 원동력에 대해 물류기업들과 인터넷을 제공하는 통신사업자를 지목한 바 있음
 - 싱가포르에서 개최된 ‘2017 Asia E-Commerce Dialogue’에서 Vaibhav Dabhade 대표는, “간단히 말해서 요점은, 물류 기업들이 서비스를 보다 적정 가격으로 제공하고, 통신 운영사들은 서비스를 강화해야만 전자상거래 시장이 발전한다는 것이다.”라고 언급하였음
 - 그는 이어, 다른 여러 나라들은 운송, 통관, 관세 측면에서 다양한 가격 전략을 도입하고 있는 반면, 인도네시아는 많은 행정절차에 묶여있는 상태이며, 이는 인도네시아 일부 지역에서 전자상거래의 성장이 이루어지지 못하고 있는 이유 중 하나라고 지적하였음
 - 또한, 다국적 기업들이 이미 입증하고 있는 것처럼, 해외 기업들은 현지 기업들과 현지에서 파트너십을 맺는 것이 사업을 원활하게 수행하는데 필요하다고 지적하였음
 - 이에 더하여, “모든 물류 기업들은 저마다의 (협상) 절차를 가지고 있고, 많은 규제와 동시에 모호한 규제를 지니고 있는 인도 및 인도네시아와 같은 국가들처럼, 관료들과의 어려운 협상을 진행하는데 시간이 걸리기도 한다.”라고 언급함
 - 글로벌 기업들이 제품을 소비자들에게 직접 판매하는 것을 금지한다는 인도의 분명한 법률이 있지만, 대신 인도 기업들을 통해 제품의 거래가 이루어 질 수 있도록 해야 한다고 덧붙임
 - 아세안 경제 공동체의 관점에서도, 공식적으로 형성된 특별한 초국가적 절차는 없을 뿐만 아니라, 모든 국가들은 자국의 절차들을 고수하고 있는 경향이 있기 때문에, 이러한 지역성을 없애는 것이 우선적으로 필요하다고 언급하였음
 - 인도네시아 전자상거래 산업에 있어서, 국경간 거래는 기존 50 달러(USD) 미만일 경우 면세를 적용했던 부분을, 100 달러(USD) 미만의 거래까지 확대 적용할 경우, 인도네시아 전자상거래의 발전 가능성이 있다고 언급함
 - 인도네시아 물류 기업인 JNE Express의 경영 전략 및 개발부 Zaldy Masita 부대표는, 면세의 한도를 높이는 것이 인도네시아의 국경간 전자상거래 발전에 도움이 될 것이며, 이는 다양한 온라인 플랫폼에서 제품을 판매하고 있는 인도네시아의 중소 기업들에게 이윤을 가져다 줄 것이라고 언급하였음
 - Zaldy Masita 부대표는 이어, “인도네시아 시장에서 두 자릿수 성장에 도달하는 것은 쉽지 않지만, 인도네시아에서 운영하고 있는 Lazada, Bukalapak 및 다른 많은 국경간 전자상거래 기업들로 인해 달성 가능할 수도 있다.”라고 언급하였음



- 인도네시아 전자상거래의 발전에 있어서 JNE사(社)가 기여한 부분에 대해 Zaldy 부대표는, 인도네시아의 전자상거래 시장이 발전하기 위해서는 운송비가 무료여야 한다는 것을 자사가 증명해 낸 부분이라고 언급하였음
- 그는 이어, "인도네시아 물류 발전에 있어서 중요한 운송비는 협력사들의 물류 솔루션 플랫폼에 의해 그 비용이 절감되기도 하지만, JNE사(社)는 협력사들의 전자상거래 플랫폼에 대한 투자 또는 사용 비용을 늘릴 수는 없었다"라고 덧붙였다
- 물류 솔루션 플랫폼 기업인 안첸토(Anchanto)사(社)와 인도네시아 물류기업인 JNE는 아직 협업 중에 있지는 않지만, 향후 이러한 프로젝트에 협력을 위해 '논의 중'에 있다고 거듭 언급하고 있음
- 현재까지 안첸토사는 인도네시아 국영 우정국인 Pos와 협력해 오고 있음

자료: www.thejakartapost.com, 2017.1.18

신성호 해외현지 에이전트
oxygen0070@gmail.com