

Contents



통계로 보는 국제물류

- 아태지역, 지난해 글로벌 스마트항만 시장 장악



해외 현지 리포트

- 베트남 진출 EP 기업, Liquidation 전략화 필요
- 인도 수입 통관 특성 및 현지 법인 진출 시 통관 고려 사항



물류정책·산업동향

1. 중국, CSSC와 CSIC 조선소 합병 승인
2. 유럽 컨테이너 허브항, 글로벌 경기침체에도 순항
3. 4차 산업혁명 기술, 변화하는 식품콜드체인체계에 대한 대안

명사 스피치

“오늘날 소비자들은 제품 검색 및 구매에 대해 끊임없이 갈망한다. 지칠 줄 모르는 이러한 소비자들의 심리는 모든 업계에 확산된 이후로 공급망의 판도를 흔들면서 제조업체, 유통업체 관계자 및 물류창고 운영에 영향을 끼치고 있다.”

우종남 지브라 테크놀로지스 한국 지사장
(2019. 10. 23. / 물류신문 기사)

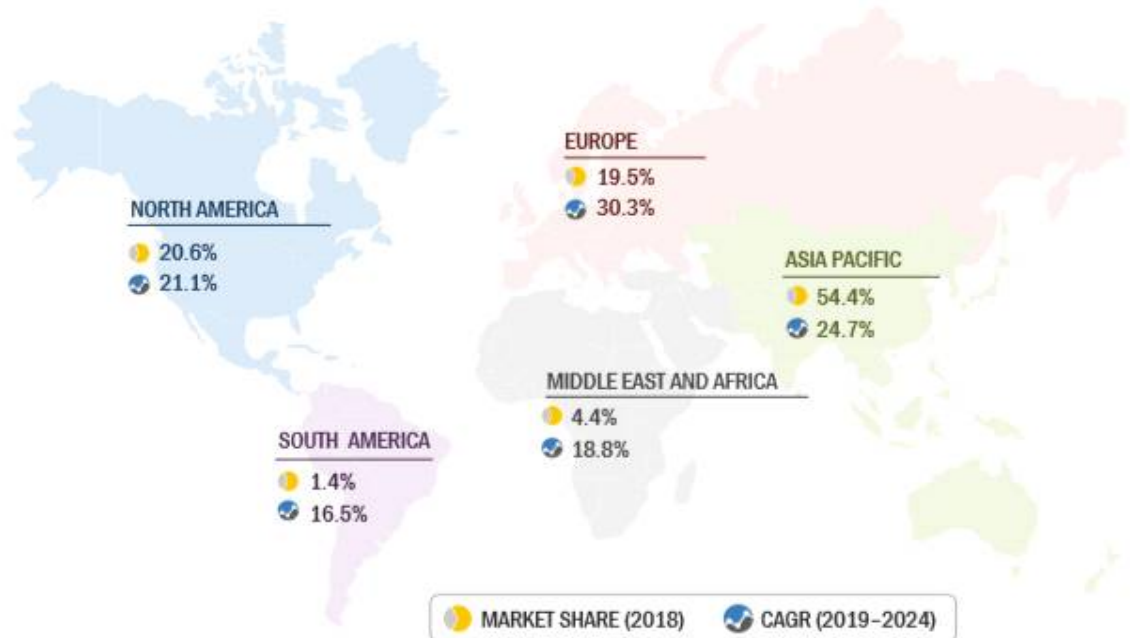




통계로 보는 국제물류

아태지역, 지난해 글로벌 스마트항만 시장 장악

2018년 글로벌 스마트항만 시장 규모



주: Press Releases, Investor Presentations, Expert Interviews, and MarketsandMarkets Analysis

자료: MarketsandMarkets, "Smart ports market: global forecast to 2024", p.26.

- 지난해 아시아태평양 지역이 무역의 급성장과 더불어 글로벌 스마트항만 시장을 장악한 것으로 나타남
 - 아시아태평양이 전체 시장의 절반 이상인 54.4%를 장악했으며, 북미(20.6%), 유럽(19.5%) 등이 그 뒤를 따름
 - 해당 지역의 물동량이 전반적으로 증가하면서 효율성 향상을 위한 스마트 항만으로의 변환 필요성이 더욱 부각되었음
- 2019~2024년 사이 가장 높은 연평균 성장률이 기대되는 지역은 유럽(30.3%)이며, 그 다음으로 아시아태평양(24.7%), 북미(21.1%), 중동 및 아프리카(18.8%), 남미(16.5%) 순으로 예상됨

■ 참고자료 : MarketsandMarkets, "Smart ports market: global forecast to 2024"

이기열 부연구위원

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



해외 현지 리포트

베트남 진출 EP 기업, Liquidation 전략화 필요

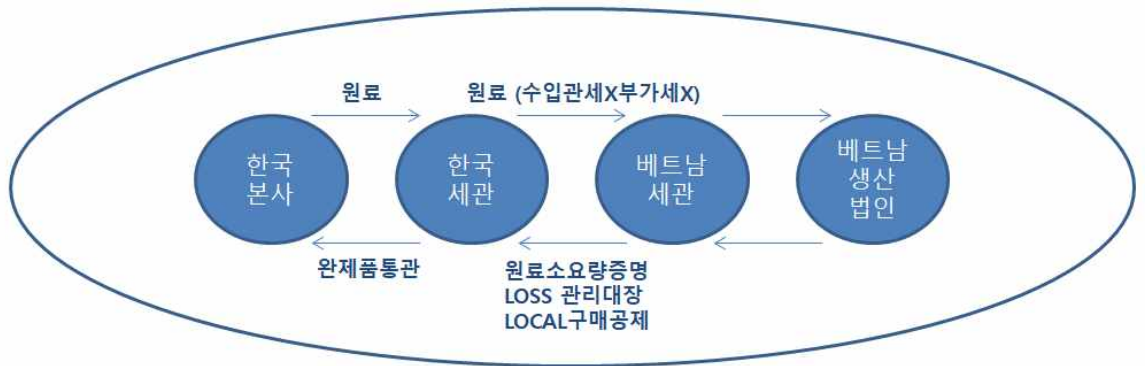
1. 베트남 진출 한국 기업들의 현황 및 주요 진출 이유

- 한국 기업의 FDI 투자액 및 투자 건수 1위 국가인 베트남
 - 2018년까지 우리나라의 베트남 누적 투자 액 및 투자 건수는 항상 1위 국가였던 일본을 제치고 1위 지위 확보함(1988년 이후 누적 투자 건수: 6883건, 누적 투자액: 595억 달러, 베트남 외국인 투자청 통계)
 - 초기 남부지역인 호치민을 중심으로 시작된 베트남 진출은 2005년 이후 북부 지역인 하노이 부근에 설립된 신설 공단을 기반으로 진출이 본격화 되었고, 2015년 이후 다낭 지역 등으로 확장, 베트남 해안 인접 도시들 전체로 확산되는 추세로 약 4000개의 우리나라 업체가 진출한 것으로 파악됨
- 베트남 진출 한국기업의 다양화 및 EP 기업의 진출 본격화
 - 초기 노동 집약적 산업 위주의 진출 방식은, 중국 경제 성장률의 둔화 추세와 인건비 상승이 본격화된 2010년 이후부터 우리나라 주요 대기업들의 새로운 생산 거점 확보를 위한 베트남 진출이 본격화되고 이에 동반되는 대기업 SC(Supply Chain) 하에 있는 협력업체의 진출이 증가하면서 기술집약적 산업으로 확산됨
 - 제조업은 물론 물류, 부동산, 서비스 산업 등 진출 산업군이 다양화 되었지만 제조업의 진출 비중이 90% 이상이며, 특히 중국에서 인건비 경쟁력을 상실한 EP 업체들의 베트남 현지 생산형 진출이 증가 하면서 한-베트남 일반 교역량은 물론 원료 및 원자재의 베트남 현지 생산법인 수출 후 가공을 거쳐 다시 수입하는 임가공 무역의 증가로 물류비 및 관련 비용관련 통제력 강화가 기업 경쟁력의 척도가 됨

2. 베트남 진출 한국 EP 업체의 원료 수입 정산 방식 및 문제점

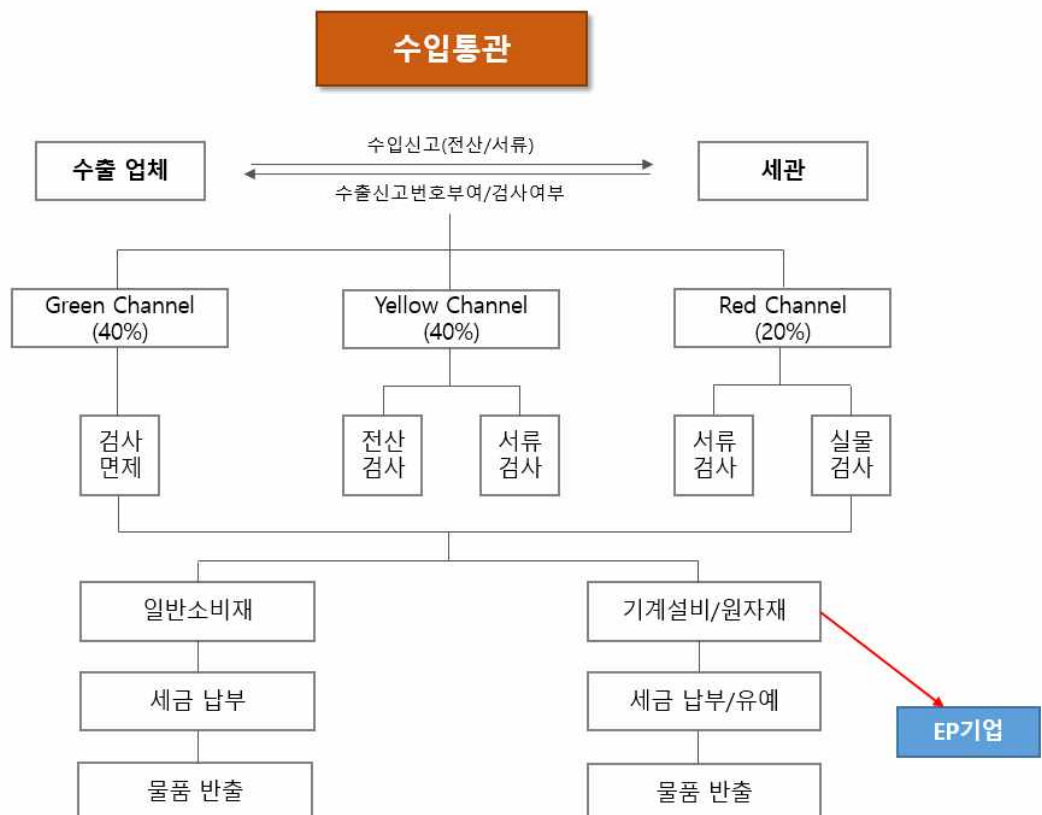
- EP 기업의 정의와 원료 수입 정산 방식(Liquidation)의 개념
 - EP(Exporting Processing) 기업은 베트남 정부가 지정한 경제자유지역 및 특구에 입지해 원료를 본국 혹은 제3국으로부터 베트남에 반입, 생산 공정 후, 해당국으로 재수출하는 생산·판매 프로세스를 가지는 기업
 - 베트남 정부는 개혁 개방 초기 외국기업의 투자를 유치하기 위해 EP 기업들의 원료 반입 시 일반 수입 프로세스와는 달리 원칙적으로 관세·부가세를 면제하고 다만 생산 후 재수출까지의 과정을 점검하는 통관 혜택을 부여하고 있음. 이는 원료 수입 후 환급 절차가 이루어지는 일반 임가공 통관과는 구별되는 제도로 환급 절차가 까다로운 개발도상국 국가에 진출하는 외국기업들에게 정책의 신뢰성을 주는 제도로 도입됨

EP 기업 통관 절차



- 다만 원료 수입 후 생산과정에서 소모되는 원료량 및 유실량, 재고량, 잔존량 등의 Data가 베트남 세관에 제공되어야 하며 베트남 세관의 기업 사후실사(Validation) 시에 실제 원료 재고량과 data 상의 정보가 반드시 일치되어야 하며 그렇지 않을 경우 유예되었던 관부과세가 전액 부가됨은 물론 많은 금액의 Penalty 역시 부과됨

EP 기업 수입 통관 심사 과정





- 한국 진출 EP 기업들의 수입 정산 프로세스(Liquidation) 활용 문제점 및 피해 사례
 - 베트남에 진출한 한국 EP 기업의 대부분이 중소기업이고, 진출 당시 수입 정산 시스템에 대한 이해 및 경험이 부족한 업체가 많아 베트남 생산법인 설립 1~2년 후 베트남 세관 사후실사(Validation) 시 실제 재고량과 Data의 불일치로 관세를 추징당하고 거액의 Penalty를 부과 받는 업체가 많음. 또한 많은 한국 업체들이 Liquidation 관리를 베트남 현지 직원의 수기 체크에 의존하고 있거나 현지 물류업체에서 수입 내역을 취합해서 만들어지는 정산서 형태로 관리하고 있어, 수입 원료의 HS Code가 다양하고 수입액이 많은 업체일수록 더 큰 Risk에 노출되어 있는 상태임
 - 2019년 이후 베트남 세관의 관계법 강화로 사후실사(Validation)의 횟수가 늘어나고 있고, 기존 수기 형태의 Data 제출을 용인하던 방식에서 전산 시스템적 관리와 Data 제출을 명시화하고 있음. 문제는 이러한 수입정산 시스템을 완벽히 제어할 수 있는 ERP의 도입이 어렵고 진출업체의 한국 파견인원의 한계, 전문성 부족으로 근본적인 해결책을 찾지 못하는 상황임. 기존의 관부과세, Penalty 추징 시 베트남 세관에게 뒷돈을 주어 추징액을 감액시키는 방법으로 해결을 한 업체들이 많았으나 베트남 세관의 투명성 강화로 전액을 그대로 추징받는 피해 업체가 증가하고 있음

3. 수입 정산 프로세스 문제의 해결 방안 및 과제

- 진출 이전 혹은 진출 초기 반드시 선행되어야 하는 4대 점검 사항
 - 한국 본사 및 베트남 현지 법인은 원자재 제품별 HS consulting, 원산지 증명 솔루션, Loss 관리 솔루션, Liquidation 지원 솔루션의 4개 과제를 전문 물류업체 및 관세사와의 협업을 통해 확보해야 함
 - 진출 초기 현지 조사 단계에서 동종 업체의 수입 정산 프로세스 처리 방식을 모니터링하는 과정을 거치는 것이 중요하며 현지화된 물류업체를 통해 수시로 변하는 베트남 통관 관련 법령을 업데이트 받는 채널을 확보하는 것 역시 중요함
 - 특히 Liquidation 지원 솔루션은 전 과정이 물류의 흐름과 밀접히 연관되어 있어 물류업체가 진행해야 하는 수입 통관 과정의 Data부터 기초 자료가 확보되어야 하므로 물류는 물론 수입 정산 프로세스의 통제가 동시에 가능하며 자체 Liquidation 관리 시스템을 확보하고 있는 전문 물류업체와 협업 모색이 합리적이며 더 나아가 수입 정산 프로세스 및 관련 재고관리를 외주화해 Risk를 헤징하는 것이 합리적임

포맨해운항공 김승현 해외지사 총괄 이사

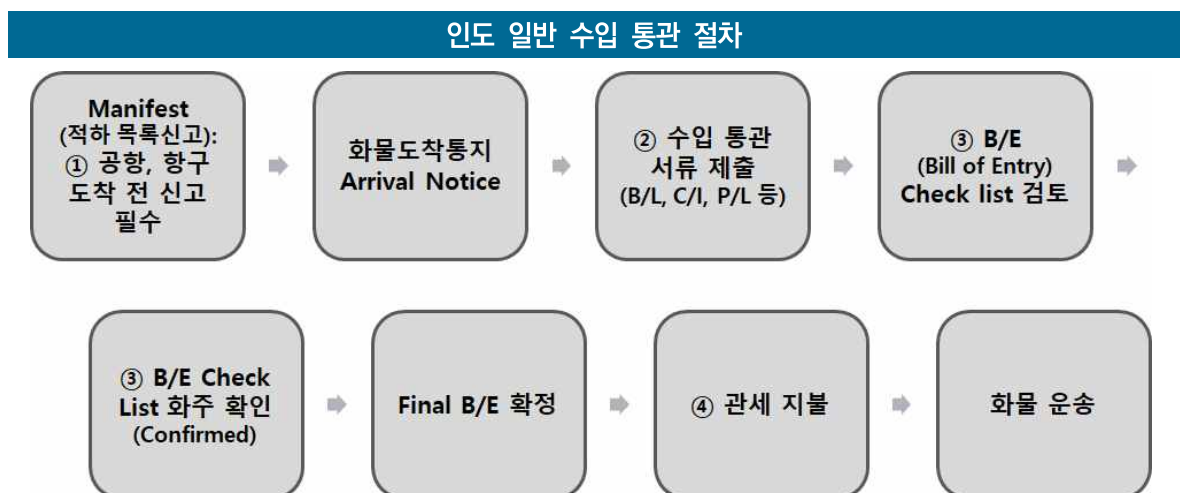
02-3708-1029, +84-3-7903-4370, perthchoi@iforman.co.kr

인도 수입 통관 특성 및 현지 법인 진출 시 통관 고려 사항

1. 인도 수입시장 변동 추이 및 수입제품 다변화

- 공식적으로 13억을 넘어서는 인구 규모와 더불어 2010년 이후 지속되는 7% 이상의 기록적인 GDP 성장률은 인도인들의 소비수준을 향상시켜 인도를 세계적인 소비시장으로 변화시키고 있음
 - 2016년 말 화폐개혁(Redenomination) 및 2017년 하반기부터 실시된 통합 간접세(GST)가 가져온 경제 부담으로 2016년, 2017년 수입액의 일부 감소는 있었으나, 두 정책이 비교적 안정적으로 정착되어 2018년 513,645 백만\$로 10% 이상 수입 증가
 - 수입품목의 다변화, 특히 소비재 제품의 수입 급증과 교역 대상국의 확대, 전자 상거래 및 해외직구 제품의 증가로 수입통관 방식 및 절차의 세분화와 간소화가 진행되고 있음
- 중국의 경제 성장 연착륙 기조, 인건비 상승은 국내 기업은 물론 세계 글로벌 기업들의 생산기지 다변화 필요성에 압력으로 작용해 인도를 새로운 생산기지화 하는 작업이 본격적으로 진행되고 있으며 이에 따른 원료 수입량 급증
 - 2016년 이후 진행된 미국의 금리 인상으로 인한 신흥국 통화 약세 국면에서 루피화 가치 역시 많이 떨어져서 2018년 말부터 2019년 초반까지 인도는 경기 둔화 양상을 보였으나, 2018-2019 1분기 FDI 유입액은 128억 달러로 전 분기 대비 20% 이상 증가했음. 이는 인도 경제성장이 낙관적이라는 데 대한 세계 경제의 common sense가 존재한다는 반증으로 한국 국내기업은 물론 중국을 생산거점으로 했던 세계기업들의 인도 현지화 및 생산 기지화 전략 양상은 뚜렷함
 - 생산 공장의 증가에 따른 관련한 원료 수입은 물론, 반제품, 위탁 가공 등도 다양한 통관 형태로 진행 되고 이에 따른 인도 통관법 적용도 세분화 되고 있음. 특히 신규법인 설립 시 본사와 해외법인 간의 설비 이전이나 물류 진행에 관해서는 별도의 세관부서(SVB)가 관리·감독하고 있음

2. 인도 일반 수입 통관 절차 및 특성





- 인도의 일반 수입 프로세스는 다른 국가들의 시스템과 큰 차이는 없음. 다만 연방정부 형태의 국가이기 때문에 주마다 통관 시스템의 편차가 존재
 - 일반적인 수입의 경우 항공의 경우는 1~2일, FCL의 경우는 3~4일, LCL의 경우는 5일 정도의 통관 시간이 소요됨. 정형화된 통관 리드타임이 확립되지 않아 통관사의 역량에 따라 소요시간의 격차가 발생하는 구조로, 특히 통관사와 해당세관의 친밀도에 따라 통관 검사여부 및 리드타임의 경쟁력이 확연하게 발생하는 구조
 - 인도 북부 및 ICD 진행 화물의 경우 도착항(인도 중부, NHAVA SHEVA, MUNDRA 등)에서 철도운송 이전 반드시 적화목록(Manifest) 신고가 이루어져야 함. 미신고 시나 B/L Surrender 미확인 시 철도 운송 지연 사유가 됨
 - 특히 수입자가 수입면허로 최초 수입을 진행 할 시 세관 요구 서류와 업무 진행 및 확인 절차가 지연되는 일이 빈번하므로, 본 물량 수입 이전에 sample 등의 수입을 먼저 진행해 세관에 통관 history를 만들어 놓는 것이 비용과 시간면에서 유리
 - 관세지불은 수입자가 직접 세관에 납부하거나, 통관사나 물류사를 통해 대납할 수 있으나, 입금계좌는 반드시 세관에 먼저 등록되어 있어야 하며, 인도 은행계좌만 사용해야 하는 경우가 많음
- 인도 행정 절차에서 많이 발견되듯이 제도와는 별개로 통관 행정을 진행하는 세관의 업무 역량 부족, 또한 수입 통관 시스템의 현대화 미비로 인한 지연이 빈번히 일어남
 - 인도 세관 전산화 작업이 진행 중이지만 시스템이 아직은 불안정해 통관 관련 서류의 제출이 전산으로 이루어지는 경우가 많지 않고, 오프라인 제출이 주를 이루어 통관 리드 타임 지연이 발생함
 - 세관 서류 제출 시 담당 세관원에게 직접 제출할 것을 요구하는 경우가 많고, 서류 상 문구나 서류상 오·탈자에 대한 지적을 받으면 이를 시정해 처리하는데 많은 추가 통관 시간이 소비되며, 이 과정에서 업무 편의와 통관절차 간소화를 위한 세관원들의 뒷돈 요구가 많음
 - 한국과는 달리 인도 세관은 통관 관련, 특히 과세 기준이 되는 HS별 과세 기준이 불명확한 경우가 많아 통관 단계에서 관세 기준을 평가하는 경우가 많은데, 특히 중고 기계 수입 시에는 신고 인보이스 가격을 과소 하다고 평가하는 일이 많고, 세관원 직권으로 더 높은 관세 부과를 결정하는 경우가 많아 주의가 요망됨
 - 인도 역시 많은 국가들과 FTA 같은 양자 협상과 다자 협상을 통해 관세 관련 우대 정책을 진행하고 있으나, 시스템 부족으로 실제 통관 시 적용되지 않는 경우가 많음. 특히 FTA 사후협정 관련해서 원칙적으로 서류(FTA 원산지 증명) 사후 보완 시 해당 관세액을 환급해야 하나 실제로 환급이 이루어지는 경우는 거의 없음. 실제로 세관의 실수나 서류확인 문제로 환급이 결정되는 경우에도 세관에서 합법적으로 환급을 받기는 거의 불가능에 가까움

3. 인도 현지 법인 설립 시 고려해야 할 통관문제

- 인도 세관은 외국기업의 현지 법인화 이후, 해당 법인의 본·지사 간 거래를 일종의 내부거래로 판단해 세관에 신고되는 제품의 인보이스 가격에 대한 엄격한 심사가 진행됨
 - 본·지사 간의 거래 시 생산설비 이전의 경우 실제 제품 가격보다 낮은 가격으로 세관 신고가 된다는 전제 하에 이를 방지하기 위해 세관 내에 SVB(Special Valuation Branch)를 설치, 이 부서를 통해서 통관 업무를 진행함
 - SVB 절차를 거치지 않고 통관 진행 시 원칙적으로 통관이 불허되지만, 절차를 하자 없이 완전히 진행 하지 않고 통관이 진행되어 설비 등이 공장에 설치 된 이후에도 별도로 방문 조사를 실시해 사용을 금지하는 경우가 많아 주의가 필요함

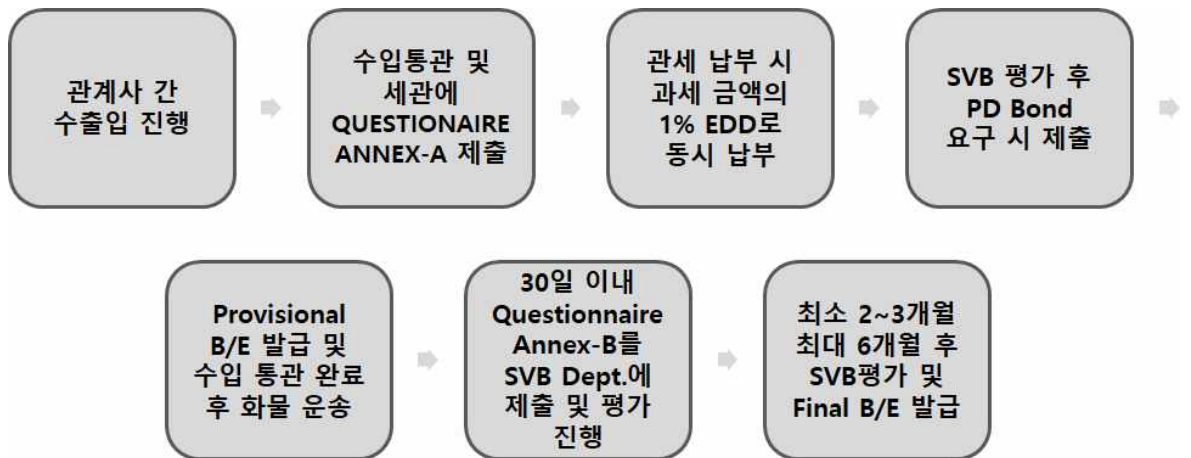


SVB 정의

SVB(Special Valuation Branch)
① 수입업자와 수출업자 사이에 혈연관계 및 지분관계 같은 관계가 형성되어 있어 양자간 거래에서 물품의 금액 결정에 불공정한 영향을 미칠 우려가 있는 경우
② 인도로 수입되는 제품 금액의 공정함 여부를 조사하는 절차로서 불공정한 거래를 통한 탈세 방지 및 공정한 무역거래를 위해서 수출입업자 사이의 관계로 인해 거래 금액에 대해 영향을 끼쳤는지 등을 확인하는 것

담당 기관: SVB Department

SVB 진행 절차



SVB 필요 서류

구 분	내용	비고
용도	SVB 절차에 해당하는 화물에 필요한 BOND로써 서류에 명시된 금액만큼 정해진 기간(1년)동안 수입 가능	
방법	본 서류에는 BOND 금액에 대해 보증하는 제3의 법인, 즉 보증회사의 서명이 필요하며 PD BOND는 각각의 공항과 항구마다 PD BOND를 설정 *MODE에 따라 달라지는 것이 아니라 같은 MODE라도 어디로 들어오는지에 따라 달라짐	보증회사 필요 유무는 ICD에 따라 다름 예) ICD TKD: 보증회사 필요 ICD DADRI: 필요 없음 *사전확인을 반드시 해야 함
필요서류	1. Solvency Certificate 2. Signature Verification from Bank 3. ID Proof and Photo of Auth. Signatory(Importer and Surety Both) 4. Two witness ID Proof and Photo(Importer and Surety Both) 5. Article of Memorandum/Board of Resolution	
Solvency Certification	이 서류는 지급능력보증서로써 신용평가 기관(은행 포함)에서 해당 기업이 명시된 특정한 금액을 지급 혹은 상환할 수 있는 재무능력이 있음을 확인해주는 확인서 *보증서가 아닌 신용 확인서의 개념	
Board of Resolution	이 서류는 SVB 진행 절차 관련 서명하는 사람이 회사의 권한을 대표한다는 내용을 증명하는 서류로 회사의 Director의 서명화 권한을 대표하는 사람의 서명이 함께 들어간 이사회 결의안	



Questionnaire Annex-A	일종의 질문지로 수입업무에 관련된 전반적인 내용 질문과 핵심질문인 관계사간 거래중인 수입품들의 가격산정기준과 가격표에 대한 질문과 관련 자료 제공 등의 항목이 있음 *B/E 제출시 같이 제출해야 함	
Questionnaire Annex-B	Questionnaire Annex-A와 같은 질문지로서 비슷한 질문들로 이루어져 있으나 회계나 가격 관련해 더욱 자세한 디테일을 요구함 *만약 PD Bond가 필요하다고 세관으로부터 판단이 되면 30일 이내에 작성해서 제출하며 그렇지 못할 경우 EDD가 5% 증가함	

FORMAN DELHI, JH LEE 인도지사 과장
+91-120-4672283



중국, CSSC와 CSIC 조선소 합병 승인

- 중국 내 1, 2위 조선업체인 CSSC(China Shipbuilding Industry Corporation)와 China State Shipbuilding(CSIC)의 합병을 중국의 국가위원회에서 공식적으로 승인함
 - 두 회사는 오래전부터 합병을 추진해 왔으며, 올해 7월에 합병계획을 공식화함
 - 국가위원회의 발표에 따르면, 국유자산관리 및 감독위원회는 두 조선소의 합병을 위해 China Shipbuilding Group이라는 새로운 법인을 설립할 것이라고 함
 - 정부는 China Shipbuilding Group 회장으로 CSSC 회장인 Lei Fanpei를 임명했으며, CSSC의 총책임자인 Yang Jincheng과 CSIC의 총책임자인 Wu Yongjie는 China Shipbuilding Group의 총책임자 및 이사로 임명됨
 - 두 조선소의 합병으로 세계 시장의 1/5을 차지할 것으로 예상됨
 - 두 조선소는 벌크선, 컨테이너선 및 여객선을 건설하는 회사로 영국회사 Clarksons Research에 따르면 CSSC는 지난해 기준 전 세계 조선 시장 점유율 11.5%로 2위를 기록했으며, CSIC는 7.5%의 점유율로 3위를 기록함
 - 합병으로 중국 전함 구축 능력은 향상될 것으로 예상되며, 두 업체 모두 항공모함과 기타 군함을 건설할 수 있음에 따라 국제 해군 무기 시장에서 중국 국가의 노력에 도움이 될 것으로 예상됨
 - 국유자산관리 및 감독위원회는 이번 합병이 중국 내 조선산업의 연구 및 생산 능력을 최적화하고 업계에 모멘텀을 제공하며 중국 조선업체들 사이의 불필요한 경쟁을 줄이기 위한 것이라고 밝힘
- 참고자료: <https://portalportuario.cl/>, "China autoriza fusión de astilleros CSSC y CSIC", 2019.10.28. / <https://asia.nikkei.com/>, "Top Chinese shipbuilders CSSC and CSIC win approval for merger", 2019.08.26.

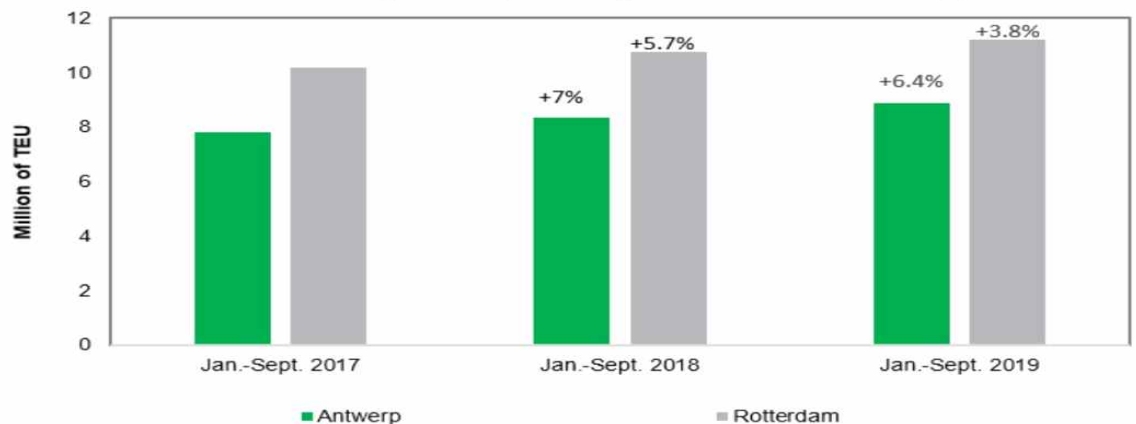
권보배 전문연구원

051-797-4774, b2kwon@kmi.re.kr

유럽 컨테이너 허브항, 글로벌 경기침체에도 순항

- 유럽 최대 컨테이너항만인 앤트워프항 및 로테르담항은 최근의 글로벌 경제성장 둔화 국면에도 불구하고, 컨테이너물동량 처리실적이 증가하는 등 지속적인 성장 추세를 이어가고 있음
 - 2019년 1~9월 기간 네덜란드 로테르담항과 벨기에 앤트워프항의 컨테이너물동량은 지속적인 증가세를 기록했음
 - 로테르담항은 약 1,190만TEU의 컨테이너물동량을 처리해 작년 동기 대비 약 4% 증가했으며, 앤트워프항은 같은 기간 약 887만TEU의 컨테이너화물을 처리해 작년 동기 대비 약 6.4% 물동량이 증가했음

로테르담항과 앤트워프항의 컨테이너물동량 증가 추이 현황



출처: <https://www.IHS Markit.com>

- 유럽 컨테이너허브 항만들은 항만 간 통합 등 향후 글로벌 컨테이너거점 항만으로의 지속 성장 및 위상 유지, 경쟁력 향상 등을 위해 지속적인 노력을 해나갈 계획임
 - 최근 앤트워프항과 약 60km 인접한 지브뤼해항은 향후 2년간 항만통합을 위한 행정적 논의 등 공식 협상 개시 계획을 밝혔음
 - 지브뤼해항은 유럽 내 Ro-Ro화물 수송의 핵심 거점항만으로 Ocean Alliance 및 The Alliance 등 글로벌 메가 얼라이언스들도 최근 아시아-북유럽간 컨테이너화물 처리를 위해 지브뤼해 항만을 이용할 계획을 밝힌바 있음
 - 앤트워프항과 지브뤼해 항은 향후 통합을 통해 최첨단·고효율·디지털항만 및 친환경에너지 항만으로 도약할 계획이며, 이와 더불어 앤트워프항만은 남미지역 냉동·냉장 화물 등 신규화물 유치를 위한 마케팅, 피더 네트워크 운송효율성 개선을 위한 바지선 증대, 항만과 배후철도의 연계 등 항만의 복합 운송시스템을 강화해 나갈 계획임

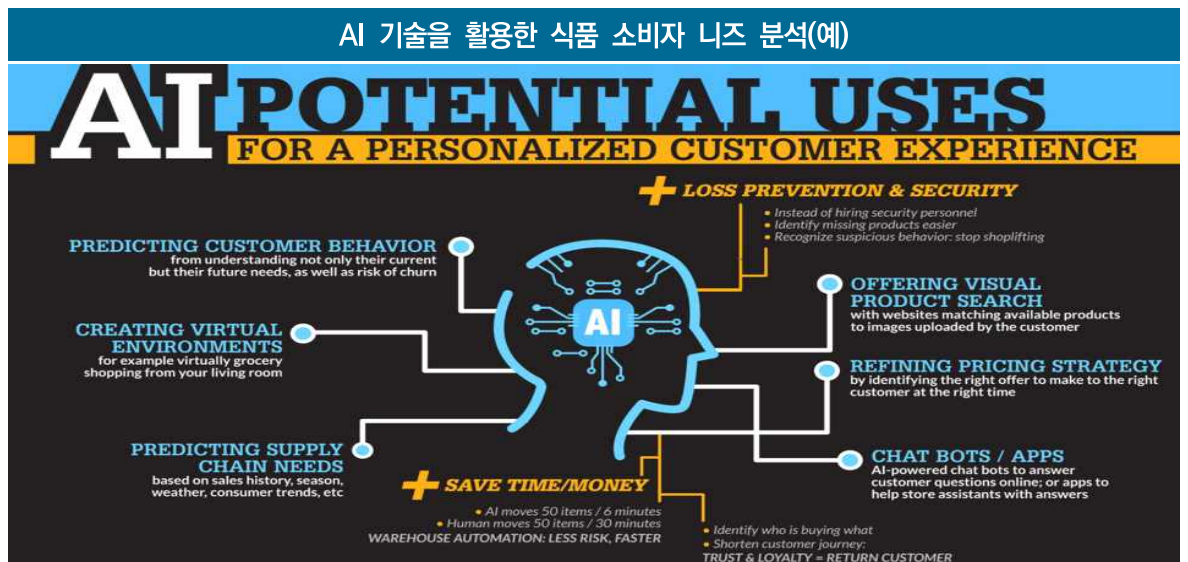
■ 참고자료 : www.joc.com, 2019.10.28.

이주원 연구원

051-797-4667, peterlee@kmi.re.kr

4차 산업혁명 기술, 변화하는 식품콜드체인체계에 대한 대안

- 경제성장, 소득수준 향상 등으로 소비자들의 식품구매가치 및 구매수단이 변하고 있으며, 블록체인 기술, AI 등 4차 산업혁명 기술을 적극적으로 활용한 대응방안이 제시되고 있는 추세임
 - 식품 안전성 및 신선도에 대한 소비자들의 인식이 증가함에 따라 대형식품회사 및 소프트웨어회사들은 블록체인기술 기반 식품이력추적 플랫폼을 구축 및 운영하고 있음
 - 식품의 온라인(Online)시장이 활성화됨에 따라 AI(Artificial Intelligence) 기술을 활용한 소비자 구매 패턴 분석 프로그램 개발에 대한 니즈가 발생하고 있음
- 월마트(Walmart)는 Varcod와 Food Safety Program을 개발할 계획이며, 마스터카드(Mastercard)도 Envisible과 함께 식품이력추적프로그램을 개발할 계획임
 - 월마트는 IBM과 공동으로 Food Trust 플랫폼을 개발 및 운영하고 있으며, 최근에는 Varcod와 함께 식품 안전성 제고, 음식물 쓰레기 최소화 등을 위해 Food Safety Program 개발 계획을 수립함
 - 마스터카드는 Envisible과 공동으로 블록체인 기술기반 식품이력추적시스템을 개발할 계획이며 연어, 대구, 새우 등에 가장 먼저 적용될 예정임
- 미국 식품소매업체들은 소비자의 식품구매수단이 오프라인에서 온라인으로 변화함에 따라, 이에 적절히 대응하기 위한 시스템개발이 필요하다고 언급함
 - 2020년에는 미국 소매업체의 약 40%가 AI 기술을 활용한 소비자 트렌드 분석 시스템 개발에 투자할 것으로 예상됨



자료 : <https://www.foodlogistics.com/technology/article/21091763/artificial-intelligence-may-change-the-way-grocery-functions>
(검색일: 2019년 10월 27일)

참고자료 : www.foodlogistics.com, 2019.10.30.

조지성 전문연구원

051-797-4916, jisungjo@kmi.re.kr