

2018.12.18~12.19
중국

국외 출장보고서

- 제2차 KMI 중국 해운 · 항만 물류 CEO 포럼 -

2018. 12.



해운해사연구본부
해운빅데이터연구센터

국외 출장 결과

I. 출장 개요

1. 출장 목적

- ☐ 상하이에서 개최된 CEO 포럼에 참석하여 상하이 지역의 CEO들과의 정보지식 공유 및 네트워크 구축
 - ‘해운·물류업계의 빅데이터 활용방안 및 전망’이라는 주제로 CEO를 대상으로 4차 산업혁명의 핵심키워드 중 하나인 빅데이터에 관한 기본 개념과 해운에서의 빅데이터 활용방안에 대해 발표함
 - 금년 4월 신설한 ‘해운빅데이터연구센터’의 업무와 진행 중인 연구에 대해 간략하게 소개함
 - 해운, 물류 기업의 빅데이터 및 AI분석에 관한 인지도 파악 기회 활용
- ☐ 해운전문가와의 회의를 통해 중국 해운시장 동향과 4차 산업혁명 대응에 따른 중국 내 해운기업의 환경변화에 대한 정보 수집
 - 중국에서 스크러버 설치 동향과 4차 산업혁명에 대한 중국 해운기업의 대응에 대해 현업 종사자의 의견 수렴

2. 출장자

- ☐ 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터 윤희성 센터장
- ☐ 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터 황수진 전문연구원

3. 출장일정 및 출장지

□ 일시 : 2018. 12. 18(화) ~ 2018. 12. 19(수), 1박 2일

□ 출장지 : 중국 상하이

날짜	방문일정	내용	비고
12.18(화)	이동 (부산→상하이)	- 항공 이동(MU5044) - 중국센터 업무협의 - 해운전문가 미팅	12:35 출발 13:20 도착
12.19(수)	상해	- 중국해운항만물류 CEO포럼 발표	
12.19(수)	이동 (상하이→부산)	- 항공 이동(FM829)	14:05 출발 16:50 도착

4. 기대효과

□ 2018년 제2차 ‘KMI 중국 해운·항만·물류 CEO 포럼(상하이) 업무협조를 통한 행사효과 증대

□ 해운 물류업계 실무자들의 빅데이터 및 인공지능에 대한 인식도 파악

□ 현지 해운전문가 미팅을 통한 원양 및 근해 정기선 사업 현황파악 및 국내기업 경쟁력 강화방안 모색 ⇨ 해운강국 재건방안 마련에 활용

II. 세부 내용

1. 제2차 KMI 중국 해운·항만 물류 CEO 포럼

□ 배 경

○ 중국연구센터는 설립 이후 상하이지역 우리나라 정부기관·기업의 정책 의사결정자(CEO)와의 정보지식 공유를 위한 네트워크를 구축해 옴

- 또한 2010년부터 ‘상하이 CEO 포럼’ 개최를 통해 해양·수산 및 해운·항만·물류와 관련된 주요 현안 및 중국 정책 등을 상하이 주재 우리 정부·공공기관, 기업의 CEO에게 전파해 옴

* 2010년 10월부터 현재까지 총 14차례 ‘상하이 CEO 포럼’을 개최함

○ 2018년부터 ‘CEO 포럼’을 상하이지역 외에도 우리나라 해양관련 기업 및 기관이 다수 진출해 있는 타 지역으로 확대 개최를 통해 정책 현안을 공유하고, 현지의 애로사항 등을 수렴할 계획임

* 2018년 4월 25일 선전에서 CEO 포럼을 개최함

□ 목 적

○ 상하이 소재 우리나라 정부기관, 제조·무역기업 및 해운·항만·물류 등의 CEO들과 중국 물류산업 진출 관련 애로사항 및 주요 이슈 토론

- 최근 강화되고 있는 중국 정부의 환경 규제에 따른 경영 환경 변화 및 최근의 이슈인 빅데이터의 활용방안에 대한 논의

○ 기업 및 공공기관을 중심으로 상하이 주재 대표급 인적 네트워크 구축·유지

○ 정부기관, 對중국 투자기업 CEO들의 현지 진출전략 및 중장기 사업계획 수립, 투자 의사결정에 기여

☐ 일시 및 장소

○ 일시 : 2018년 12월 19일(수), 07:00~09:00

○ 장소 : 밀레니엄 호텔(上海千禧海鷗大酒店) 2층 회의실

☐ 발표 주제

○ 제1주제 : 중국 환경정책 동향 및 재중 기업에 대한 영향

- 한국환경정책·평가연구원(KEI) 국제협력·교육센터 이현우 센터장

○ 제2주제 : 해운·물류업계의 빅데이터 활용방안 및 전망

- 한국해양수산개발원(KMI) 해운빅데이터센터 윤희성 센터장

☐ 참석자 : 영사, 상하이 주재 공공기관, 기업 대표, KMI 관련 연구진 등 46명 (별첨 참조)

☐ 형식 : 조찬 간담회 형식으로 진행

☐ 행사 프로그램

시간	주요내용	진행(안)
07:00~07:30	조찬	식사 및 환담(사회진행 : 김형근 센터장)
07:30~07:35		자리정리
07:35~07:45	인사말씀	양창호 KMI 원장(대독)
	기념 촬영	최영삼 대한민국 주상하이 총영사관 총영사(대독)
		참석자 전원
07:45~08:10	제1발표 (25분)	중국 환경정책 동향 및 재중 기업에 대한 영향 - 한국환경정책·평가연구원 국제협력·교육센터 이현우 센터장
08:10~08:35	제2발표 (25분)	해운·물류업계의 빅데이터 활용방안 및 전망 - KMI 해운빅데이터연구센터 윤희성 센터장
08:35~09:00	Q&A (25분)	참석자 자유 토론

□ 주제 발표 및 토론 내용

○ 주제 발표 내용 생략, 첨부 자료 참조

○ 주요 토론 내용

최성호 법인장	<p>○ 팬오션에서도 실질적으로 데이터 분석을 하고 있음. 아까 발표에 따르면 AIS 자료를 가지고 시황 분석을 한다고 했는데, 실질적으로 분석을 통해 나온 결과지들을 보면 문제점은 과동에 있음. AIS 데이터를 통해 이러한 과동 흐름을 나타낼 수 있는지 궁금함.</p>
윤희성 센터장	<p>○ 보통 분석을 할 때는 샘플 데이터를 가지고 분석을 함. 샘플로 모집단을 추정하는 것이 통계학임. AIS 데이터는 포폴레이션(모집단) 그대로 보존함.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 데이터 판매하는 곳에서는 선박이 어떤 화물을 싣고 어디까지 가는지, 그 목적지까지 제공하고 있음. AI를 통해서 어떤 항만에서 출발한 배의 몇 %가 어느 항만까지 이동하는지를 유추해낼 수 있음. - 예를 들어 VLCC를 중동에서 출발한 선박과 서아프리카에서 출발한 선박 등을 실시간으로 추적해 그 추세를 알 수 있음. 어떤 물량이 늘어나고 있고, 또 대기선박이 어디가 많은지를 알 수 있음. 지금은 실시간 파악할 수 있지만 과거에는 클락슨(Clarkson)에서 이러한 통계를 몇 개월이 지난 후에야 제공할 수 있었으며, 사실 그 통계가 정확한지도 확실하지 않았음. - 지수를 어떻게 만드는지 살펴보면, 종합주가지수는 실제 거래결과를 통해서 만들어지고 있음. 그런데 해운 쪽의 경우(특히 벌크)에는 항로별 물량이나 가격의 차이가 큼. 그래서 발틱해운지수의 경우, 특정 항로에 패널로 브로커들을 지정해 놓고 운임을 받은 다음 평균을 내어 작성함.

	<ul style="list-style-type: none"> - 이러한 발틱해운지수의 시스템이 과연 시장을 제대로 대표하느냐는 문제점을 야기하고 있음. 물론 AIS 데이터가 가중치를 가지고 있는 것은 아니지만, 현 시스템에서 발틱해운지수가 파악하지 못하는 선박이 어디에 집중되고, 공급이 많아지므로 어떤 시점에 시장이 어떻게 변화하는 가를 유추해낼 수는 있음. - 실제로 예측을 할 때, 기업에서 트레이딩을 하는 사람들은 일반적으로 브로커에게 시장 현황을 물어보는데, 사실 브로커의 대답이 실제 정확한 것인지를 확인할 길이 없음. 그것을 포폴레이션(모집단) 데이터를 통해 선박이 어디에 집중되고 있는지 등을 알 수 있는 것임. - 그러므로 업계에 대한 이해를 바탕으로 AI를 활용한다면 숨어 있는 많은 창의적인 결과들을 찾아낼 수 있을 것임.
최성호 법인장	<ul style="list-style-type: none"> ○ 팬오션에서도 선박의 현 위치 정보를 분석에 활용하긴 하는데, 전통적 의미의 데이터와 실질적으로 어떤 차이가 있는지 궁금함.
윤희성 센터장	<ul style="list-style-type: none"> ○ 예를 들어, 예전에 기업에서 근무할 때 담당자가 파나막스 카고 오더와 선박 오더 통계를 직접 매일 수작업으로 했었는데 많은 시간과 노력이 소요됨. - AIS 데이터 하나로 이를 누락 없이 매일 기록할 수 있음. 그런 부분에서 정확도 제고와 시간 절감에 큰 효과가 있을 것임. 또한 향후 상황을 예측해 내는 역할도 할 수 있음. ○ KMI가 내년 초부터 벌크화물에 대해서 다음 주의 방향성을 AI로 분석해 리포트를 발표할 계획임. - 현재 시범적으로 분석을 진행하고 있는데, 다음 주 상황이 올라갈 경우 빨간색으로, 내려갈 경우 파란색으로 표기하면 왼쪽 면(상승)은 전부 빨간색이고 오른쪽 면(하락)은 파란색이면 맞는 것으로 정하여 시범분석을 진행해 본 결과, 약 75%의 정확도를 보이는 것으로 나타났음.

	<ul style="list-style-type: none"> - 앞으로 인풋을 보완하고 모델을 개선하여 정확도를 높일 계획이며, 시범서비스로 내년부터 발표할 예정임. - 예측 결과에 대한 실제적인 책임은 없지만, 의사결정의 가이드로서 ‘신뢰도를 가진 레퍼런스(Reliable reference)’가 되길 희망함.
강무현 前장관	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일반적으로 (특히 중국) 일기예보의 경우, 예측에 대한 책임 회피를 위해 너무 보수적으로 발표하는 경향이 있음. 시황 예측의 경우 하락하다가 예측이 틀리는 것은 괜찮은데, 시황이 올라가다가 틀리면 많은 비난에 직면함. 그래서 분석자들이 많은 비난과 비판에 직면하다 보면, 가능한 내려가는 쪽으로 (보수적으로) 예측을 하고 있음. - 그래서 리포트를 발표 계획이라면 리포트에 ‘참고용’이라는 내용을 명시해 주고, 예측이 너무 보수적으로 가지 않았으면 좋겠음. ○ KMI에서 빅데이터 연구를 하는 것에 대해서 정부와 해운업계에서도 감사와 아울러 많은 기대를 하고 있음. KMI의 빅데이터 연구 조직 및 현재까지의 성과, 그리고 향후 계획에 대해 간략히 소개해 주시길 부탁함. - 그리고, 해운분야에서 다른 선진국들이 빅데이터를 어떻게 활용하고 있는지 사례가 있다면 소개해 주면 좋을 것 같음.
윤희성 센터장	<ul style="list-style-type: none"> ○ KMI 해운빅데이터연구센터에는 박사급 연구진 3명 석사급 연구진 1명으로 구성되어 있으며, 전공은 계량경제, 해사안전데이터, 통계학 등 다양함. - 하지만 저희만으로는 부족하기 때문에 부산대학교 산업공학과 인공지능연구실을 중점 협력 연구실로 지정하고 협력연구를 진행하고 있음. - AI 기반의 빅데이터연구가 성공하려면 해당 업계에 대한 철저한 이해와 그것을 토대로 자유자재로 구현할 수 있는 기술적인 능력이 갖추어져야 함. 아무래도 기술적인 부분이 다소 부족할 수 있기 때문에, 인접한 거리에서 교류가 편리한 부산대학교 측과 협력연구를 진행하고 있음.

	<ul style="list-style-type: none"> - 내년에는 중점협력연구실을 하나 더 지정할 계획이며, 분석할 역량은 충분하다고 판단함. 현재 빅데이터연구 진행 구상은 특정시장의 핵심요인 추출을 AI를 통해서 한다거나 특정분야의 시황을 예측하는 것을 초기 목표로 해서 출발함. - 빅데이터, AI로 할 수 있는 일은 크게 (1) 예측과 (2) 효율성 개선이 있음. 업계에서도 효율성 개선에 대한 수요가 상당함. 예를 들어 운항모드의 최적화 등이 있음. 팬오션 등 기업에서도 하고 있는 것으로 알고 있음. 그래서 예측연구가 어느 정도 진행되고 인력이 추가 확보된다면 향후 효율성 개선 연구 쪽으로도 진행할 계획임. ○ 선진국 사례를 보면, 유럽은 약간 보수적인 편이라 AI를 사용해 활발히 연구를 진행한다는 정보는 없음. 일본 원양 컨테이너 3사의 경우 조금 보수적이라 활발히 AI를 써서 무엇을 했다는 정보는 없으나, 일본 3사(ONE)가 공동으로 IHS 데이터를 활용해 예측 모델을 하는 프로젝트를 발주하였음. - 중국은 활발히 연구를 하고 있음. 얼마 전 상하이국제항운연구센터(SISI)의 AI 관련 부서와 업무 미팅을 가진 적이 있는데, 아직 해운시황 예측에는 활용하지 않고 있으나, 항만 쪽은 항만 체선 예측 등 상당히 진전된 상태임. 이산화탄소 배출량까지 계산하고 있음. ○ 국책연구기관이 민간 기업에 직접 도움이 되는 연구는 한계가 있었지만 최근 KMI 원장님의 방침 등으로 관련 기업이 경쟁력을 갖출 수 있도록 효과적으로 지원하는 부분을 강조하고 있기 때문에 이런 사업들을 진행하고 있음.
강무현 前장관	<ul style="list-style-type: none"> ○ 빅데이터 연구는 개별 기업이 진행하기에는 다소 무리가 있을 수 있는 바, 선주협회나 정부의 지원을 통해 해운 전체 분야별로 협력할 수 있는 체제를 구축할 수 있을 것 같은데 혹시 선주협회에서 관심이 있는지 궁금함.
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선주협회와 장금상선, 현대상선, 현대글로비스, SK해운 등이 모여 공동연구 MOU를 체결함. 공동연구는 오픈되어 있으며 화주기업으로 포스코도 들어올 계획임. 팬오션 등 다른 선사

	<p>들도 같이 참여하길 희망함.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 기업들에게는 우리가 과연 어떤 일을 하는 것이 가치 있는 일인지에 대한 수요를 파악하는 것임. 원래는 (데이터 구매에 비용이 많이 드니) 데이터 구입 펀드 등을 조성할 계획이었으나, 현재 기업들의 경영상황이 어려운 상황이라 보류함.
강무현 前장관	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기업은 이익집단인 관계로 인풋이 있으면 아웃풋이 나와야 하는 구조인데, 기업이 태동단계에 있는 빅데이터 센터를 지원하기에는 어려울 것임. - 태동단계에서 기업 개별적으로 지원이 어려우니 협회라던지 이런 쪽을 통해 지원 받고, 향후 빅데이터연구센터가 발전하면 향후 그러한 협력이 가능할 것으로 판단됨. 정부나 기업단체들이 적극적으로 지원할 수 있도록 노력하면 좋겠음.
최성호 법인장	<ul style="list-style-type: none"> ○ 미래에는 정보를 가진 사람이 수익을 얻는 사회일 것이라고 함. 제가 볼 때는 만약 빅데이터 분석 결과가 90% 이상이 된다면 시장이 그쪽으로 몰리게 되고 기업 입장에서는 수익창출 기회가 없어질 수 있겠다는 생각도 해봄. - 실제로 불확실성은 리스크도 동반하지만 이윤 창출의 기회도 가져다 줌.
윤희성 센터장	<ul style="list-style-type: none"> ○ 예측의 패러독스가 있음. 그 예측이 정확하면 그 예측을 따라 움직이는 집단들 때문에 또 예측이 틀려짐. 네비게이션이 좋은 예임(교통체증이 없는 노선 정보를 제공할 경우, 그 노선으로 많은 차량이 집중되어 다시 교통체증이 발생하게 됨). - 분석의 정확도를 높이기 위해 노력할 것이고, 결국 이것이 시장 전체가 안정화되는 쪽으로는 기여를 할 것임. 해운분야는 변동성이 너무 큼. - 일례로 2008년 6월 케이프 사이즈 1일 용선료가 23만 달러로서 브라질 운항을 45일로 본다면 한화로 100억 원이 넘는 비용이 발생함. 근데 6개월 뒤에 이 차터링 비용이 2,300불로 하락할 만큼 변동성이 큼. - 특히 벌크선의 경우, 주요 화주인 제철소나 발전소는 그 운항

	<p>을 멈출 수 없고, 원재료는 계속 공급되어야 하기 때문에 과열된 상황에서 높은 비용을 지불하더라도 운항선박을 확보해야 하는 구조임. 예측으로 인해 그런 불확실성이 해소가 되면서 안정화되지 않을까 생각함.</p>
김형근 센터장	<p>○ 환경규제에 대해서도 관심이 많으실 텐데, 기업 입장에서 무엇을 준비해야 되고 업계에 어떤 영향을 미칠 것인지에 대해서도 질문이 있으시면 부탁드립니다.</p>
이현우 센터장	<p>○ 오늘 소개를 드린 건 개황이고, 중국의 환경규제는 중국, 특히 업계에 계신 분들이 다 잘 아실 것임. 앞으로 문제점이 있으면 대사관 쪽에 연락을 주시면 좋을 것임. 기업에 계신 분들의 말씀들을 수렴해야 정부쪽에서도 빨리 대응할 수 있을 것임.</p>
김형근 센터장	<p>○ 환경문제도 관심이 많을 것이라고 판단해 오늘 포럼의 발표 주제로 넣었음. 향후 궁금한 부분이 있으면, 저희 센터로 질문해 해주기를 기대함.</p> <p>- 베이징 주중대사관에 환경부에서 파견된 환경관이 있음. 추가 수요가 있다면 그러한 분들을 상하이로 초청해 논의할 수 있는 자리를 만들도록 하겠음. 또한 베이징에 한·중환경협력센터가 개소되었고 관련 인력들이 파견나와 활동하고 있으며, 환경 문제는 각 국가의 이슈가 되고, 한국과 중국은 인접하기 때문에 상호 영향이 큼.</p> <p>- 빅데이터 부분도 선사 위주로 질의가 나왔는데, 제조나 물류 부분에서도 빅데이터 활용부분이 많을 것임. 그런 부분은 저희 센터를 통해 질의가 있기를 희망함.</p> <p>○ 중국 해운·항만·물류 CEO 포럼은 1년에 상하이에서 1번, 그리고 타지에서 1번 계획하고 있음. 바쁜 연말에 개최하니 참석 못하신 분들이 많은데, 많이 참석할 수 있는 기간에 대한 의견을 모아 9월이나 여름 등 다수가 참여 가능한 기간에 개최하는 방안도 고려하겠음.</p>

<p>강무현 前장관</p>	<p>○ KMI가 어려운 상황에서도 이러한 CEO 포럼을 꾸준히 개최해 주고 우리업계에서 관심을 가지고 있어야 하는 사항에 대해 주제발표도 마련한 것에 대해 감사드립니다.</p> <p>- 아쉬운 점은 상하이에서 1년에 1번 보다는 횟수를 늘여서 분기에 1번씩 한다든지 아니면 상하이에서 2번을 진행하는 방안을 고려하여 이런 자리를 많이 마련해 주시면 감사하겠습니다.</p>
--------------------	--

2. 스크러버 설치와 관련한 중국 동향

- 한국 선박이 한국에서 제작한 스크러버를 운송해 중국의 조선소에서 설치하고 있음
 - 한국은 수리조선소가 없어 중국 조선소에서 스크러버를 설치하고 있는 것으로 판단되며 일반적으로 스크러버 설치는 선박의 도크기간에 맞춰 실시하는 것으로 보임
 - 선사들에게 스크러버 설치의 결국 자금조달의 문제로 귀결되며, 금융으로 해결해야 함. 하지만 선사는 자금조달 문제가 해결되지 않은 상태에서 스크러버를 설치하는 것에 대한 부담만 높아짐
 - 일반 소형선들은 스크러버를 설치 할 수 있을 정도의 공간이 확보되지 않아 저유황유를 사용할 것으로 예상됨
 - 소형선들은 대형선과 달리 선택 폭이 제한되기 때문에 대부분의 소형선을 소유하고 있는 선사들은 저유황유를 연료로 사용할 것으로 예상됨. 대부분의 소형선을 소유하고 있는 선사들이 같은 조건이므로 경쟁력 부분에서는 크게 문제가 발생되지 않을 것으로 분석됨
 - IMO 환경규제에 대응하기 위해 스크러버 설치나 저유황유 사용 등의 조치는 선사들은 운임으로 해결가능하나 화주들에게는 큰 부담이 됨.¹⁾

1) 참고로 저유황유와 연료유 가격의 차이는 약 300불정도 날 것으로 전망됨

3. 4차 산업혁명이 해운에 미치는 영향에 관한 의견

- 4차 산업혁명에 있어서 기술적 구현의 어려움으로 현재까지는 해운 분야가 가장 변화가 없는 것으로 판단되나 기술적인 문제를 해결한다면 유용할 것으로 사료됨
- 해운분야에 4차 산업혁명에 대한 기술을 구현한다면 물동량 시황예측, 선박운항 효율성 향상 등의 부분은 선사들에게 실제로 도움이 될 부분이며, 특히 실제로 거래 관계에 대한 투명성과 신뢰성이 보장되는 부분은 긍정적으로 평가됨
 - 예를 들면, 선사들이 항비와 관련하여 사기를 당하는 경우가 종종 발생했음. 인보이스(계좌번호 포함)에 기재되어 있는 계좌번호가 변경되어 타계좌로 송금하라는 보이스피싱과 같은 형태의 사기가 있었음. 최근에는 항비관련 송금 처리가 전자화되어 진행되어 피해사례가 많이 줄어들고 있음

III. 향후 계획

- 주간 해운시장포커스의 개편을 통한 빅데이터 연구 결과 공유 예정
- 해운기업들이 4차 산업혁명이 해운분야에도 변화를 줄 것이라는 부분에 대해 인식하고 있으며 많은 관심을 표명함. 또한 해운빅데이터연구센터에서 연구한 결과를 공유할 것을 요구함
- 기존의 주간 해운시장포커스에는 간단한 시황과 관련 데이터를 원형의 형태로 제공하였음. 개편 예정인 해운시장포커스에는 원형 데이터를 기술적으로 분석한 결과와 AI를 활용해 해운시황을 전망한 결과 등을 담을 예정임

□ 국내 및 중국 선사의 스크러버 설치에 관한 태도 추이 연구

- 스크러버 설치 문제는 선사에게 중요한 문제로 국내 및 중국선사의 스크러버 설치에 대한 태도와 동향 분석 예정
- 참고로 KMI와 한국선주협회가 공동으로 주최한 해운금융포럼에서 국내 선사의 스크러버 설치 문제에 대해 다루었으며²⁾ 선사와 해운산업관련 분야의 관계자들(금융, 조선소 등)간의 의견교환이 이루어짐
- 당시 스크러버 설치와 관련하여 설치부분에 있어 국내 선사들이 중국의 조선소에서 스크러버를 설치하고 있다는 문제와 스크러버 설치에 있어 해양진흥공사의 역할과 금융업계의 태도 등에 대해 선사는 지대한 관심을 포함

2) 2018년 12월 20일 한국선주협회 10층 대회의실에서 KMI와 한국선주협회는 해운금융포럼을 공동개최함. 당시 중점 주제는 선사들의 스크러버 설치와 관련하여 수반되는 문제점들에 대해 논의하였음

첨부 1 발표 사진



< 제2차 중국 해운항만물류 CEO포럼 참석자 단체 사진 01 >



< 제2차 중국 해운항만물류 CEO포럼 참석 모습 >



< 해운·물류 업계의 빅데이터 활용방안 및 전망에 관한
윤희성 센터장 발표 장면 01 >



< 해운·물류 업계의 빅데이터 활용방안 및 전망에 관한
윤희성 센터장 발표 장면 02 >

첨부 2 참석자 명단

No.	이름	기관	직위
1	강무현	해양수산부	前 장관
2	신윤일	주상해대한민국총영사관	관세영사
3	김연근	FOCUS Global Logistics	사장
4	전성진	한솔교육	고문
5	이병철	중소기업진흥공단(상해)	소장
6	최성호	Pan Ocean(중국)	법인대표
7	김태홍	수협중앙회 상해대표처	수석대표
8	천정욱	LOM Logistics	대표
9	정구현	남성해운(상해)	수석대표
10	유재기	장금상선(중국)	본부장/상무
11	송한용	고려해운(중국)	법인장/상무
12	하동일	싸이버로지텍	총경리
13	김철	흥아해운(중국)	법인장/이사
14	오창주	시노파이스트해운	대표이사
15	유재호	YJC	중국총재/본부장
16	김지영	KTR 상해지원	지원장
17	정양진	Eagle Logistics	총경리
18	백성근	Total World Sea & Air	총경리
19	서욱태	한국무역협회(상해)	수석대표
20	강호성	한국선급사(중국)	동사장/상무
21	임웅환	한솔 로지스틱스	대표
22	윤주용	FAS SHIPPING	사장
23	박은모	CJ그룹	수석대표
24	김민성	상하이마이성화운대리	총경리
25	김윤태	천진신화국제물류	부사장
26	박진오	한국수출입은행(상해)	수석대표
27	최병선	롯데국제물류	상무
28	홍응기	우리은행 상해분행	분행장
29	나상원	PWC	회계사
30	유영종	Korchina International Logistics	상무
31	박원만	태영상선(상해)	수석대표
32	문병학	한국벤처투자 상해대표처	수석대표
33	김기려	경기도경제과학진흥원(상해)	수석대표
34	이주영	천진신화국제물류(상해)	차장

35	이현우	한국환경정책·평가연구원 국제협력·교육센터	센터장
36	정원철	대한항공(상해)	화물지점장
37	정원철	천경해운(상해)	수석대표
38	황경희	제주녹색상품센터	대표
39	윤희성	KMI 해운빅데이터연구센터	센터장
40	황수진	KMI 해운빅데이터연구센터	전문연구원
41	김형근	KMI 중국연구센터	센터장
42	김세원	KMI 중국연구센터	전문연구원
43	희가혜	KMI 중국연구센터	연구원
44	진선선	KMI 중국연구센터	연구원
45	하염뢰	KMI 중국연구센터	연구원
46	시몽기	KMI 중국연구센터	행정원



뉴스 | **항로동향** | 오피니언 | 해운마켓 | 해상스케줄 | 자료실 | 커뮤니티

항로별 시황 | 항로별 물동량 추이 | 항로별 운임추이

홈 > 뉴스 > 해운

KMI '중국 해운·항만·물류 CEO 포럼(상하이)' 개최

환경 규제와 빅데이터에 대한 논의 진행

워킹뉴스넷 | webmaster@shippingnewsnet.com



승인 20181220 10:22:06



한국해양수산개발원(KMI, 원장 양창호)은 19일(수) 중국 상하이 밀레니엄호텔 2층에서 2018년 제2차 『KMI 중국 해운·항만·물류 CEO 포럼(상하이)』을 개최했다.

이번 포럼은 '중국 환경규제 강화 대응 및 빅데이터 활용방안'이란 주제로 최근 강화되고 있는 중국 정부의 환경 규제를 해운·물류분야를 중심으로 살펴보고 4차 산업혁명 시대에 갈수록 중요해지고 있는 빅데이터의 활용방안에 대해 모색하는 자리로 마련되었다. 이번 행사는 아침시간을 활용해 조찬 포럼으로 진행되었으며, 이른 시간에도 불구하고 상하이 소재 우리나라 해운물류기업 및 공공기관 대표 약 40여 명이 참석했다. 포럼은 두 개의 주제발표와 종합토론 등 약 2시간 정도 진행되었다.

첫 번째 주제는 '중국 환경정책 동향 및 재중기업에 대한 영향'으로 이현우 한국환경정책·평가연구원(KEI) 국제협력·교육센터장이 발표했다. 이 센터장은 주중 우리나라 기업들의 65.4%가 중국당국의 환경규제가 기업 활동에 영향을 받고 있다는 설문조사 결과를 보여주면서 중국 환경규제 조치를 적극 이행하고, 이에 선제적으로 대응할 필요가 있다고 밝혔다. 또한 중국에 진출한 우리 기업들은 한국상회와 대사관이 주도하고 있는 '무료 환경컨설팅' 등 우리나라 기관의 대응시스템을 적극적으로 활용할 것을 권장했다.

이어 윤희성 한국해양수산개발원(KMI) 해운빅데이터연구센터장은 '해운물류업계의 빅데이터 활용방안 및 전망'이란 주제로 데이터 분석의 필요성 및 빅데이터의 개념 등을 소개했다. 또한 선박자동식별 시스템(AIS)을 통해 수집한 데이터 분석으로 시황 예측 등 기업의 의사결정에 활용하는 사례도 보여주었다. 특히 윤희성 센터장은 해운기업에서 오랜 기간 재직한 실무경험과 인공지능 지식을 바탕으로 한 빅데이터 분석을 통해 해운업계의 난제를 해결할 수 있는 시대의 도래, 빅데이터 분석의 패러독스 등을 언급하면서 참석자들의 호응을 이끌어냈다.

기사 원문 : <http://www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=27344>