KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제579호
2021.3.24
www.kmi.re.kr

편집 및 발행인 : 장영태 · **발행처** : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터 (부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)
총괄 : 최나영환 센터장 · **감수** : 길광수 명예연구위원 · **전화번호** : 051-797-4770 · **E-mail** : chnayoung@kmi.re.kr

Contents

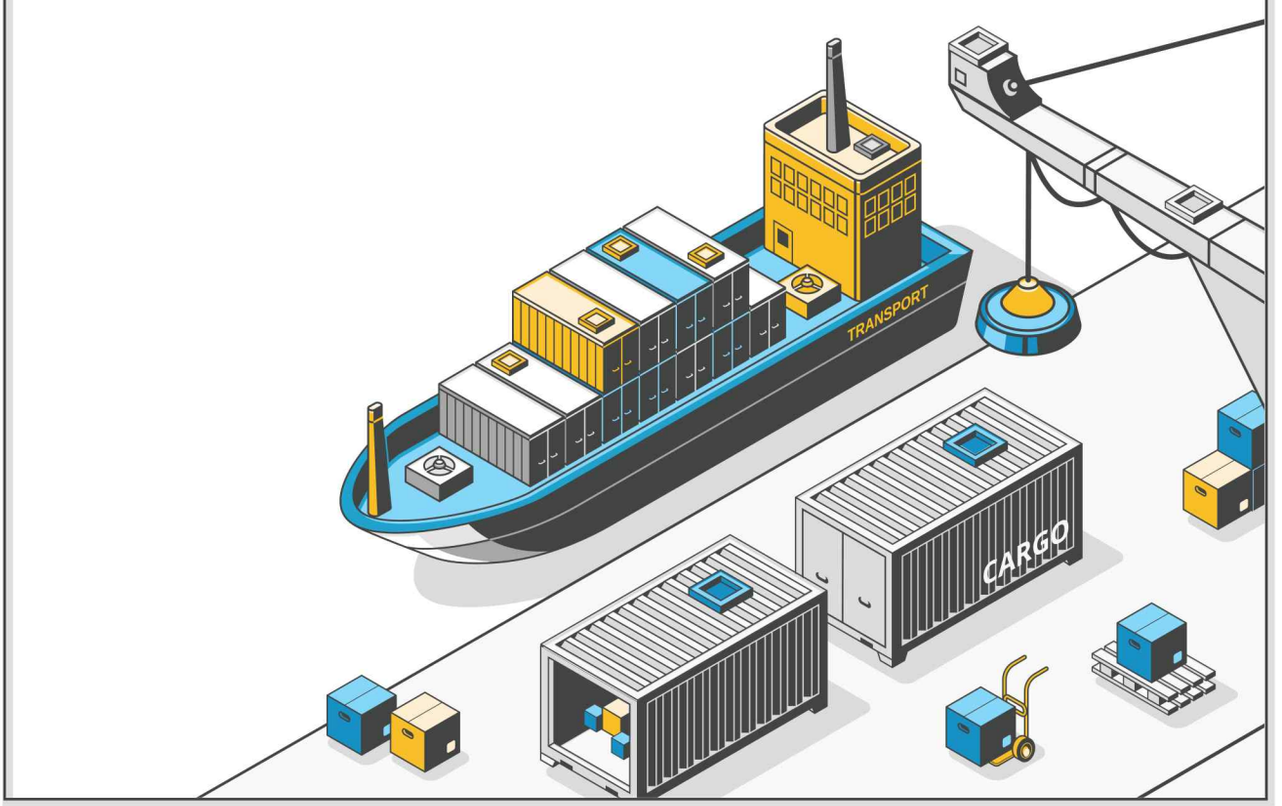
국제물류 통계
- 우리나라 Freight Forwarding 시장 규모, 세계 평균보다 성장률 낮을 전망
- 인도 항만, 인프라 개선을 통해 물동량 증가세 지속

국제물류 투자동향
- 물류산업의 부문별 M&A 동향 및 공공 부문 역할
- 해운업 탈탄소화 위한 세금·부담금·투자 한계 … 지역적 접근방식 통해 해결 필요

국제물류 주요 이슈
- 베트남 주요 항만의 컨테이너 해상운임 급등, 수출입 및 공급사슬 악영향 지속

국제물류 연구동향
- 물류시스템의 위험 분석: COVID-19 이후의 연구 어젠더

공지사항
- 2021 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

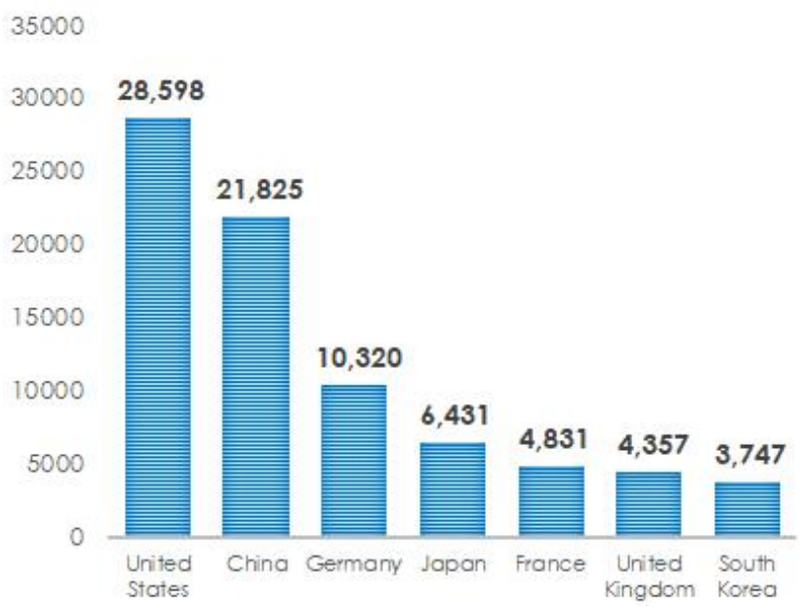
KMI 국제물류 위클리

국제물류 통계

우리나라 Freight Forwarding 시장 규모, 세계 평균보다 성장률 낮을 전망

주요국 Freight Forwarding 시장 규모(2020 기준)*

(단위 : 백만 달러)



자료 : Transport Intelligence, http://www.gscintell.com/, 검색일 : 2021.3.23.
주 : 2020년 11월 기준 추정치

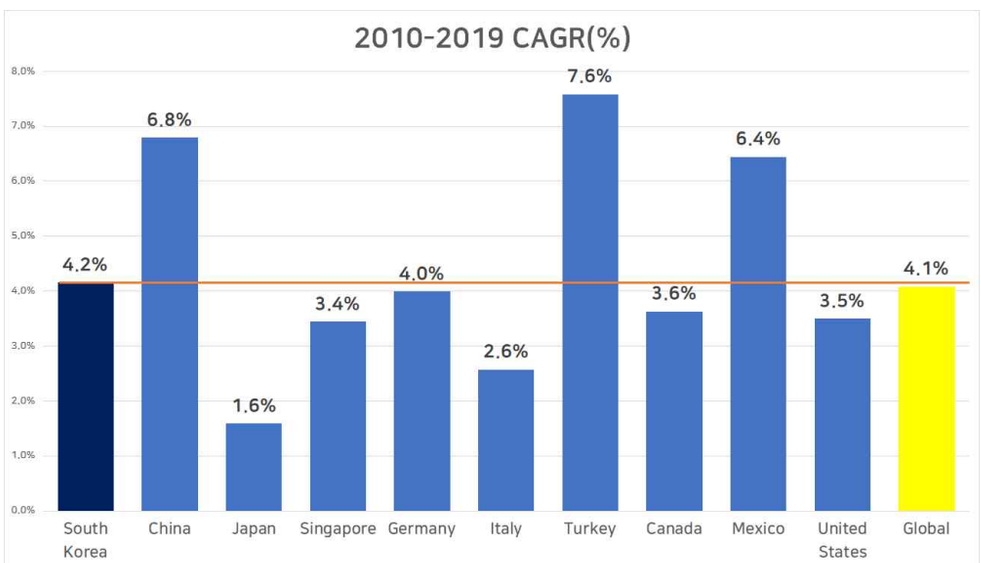
- 2020년 기준 상위 5개국(미국, 중국, 독일, 일본, 프랑스)의 Freight Forwarding 시장 규모는 전 세계 시장의 47.1%를 차지함
  - 미국의 Freight Forwarding 시장 규모는 약 286억 달러(18.7%), 중국은 약 218억 달러(14.3%), 독일은 약 103억 달러(6.7%)를 기록함
  - 우리나라는 약 37억 달러로 전 세계 시장의 2.5%를 차지함

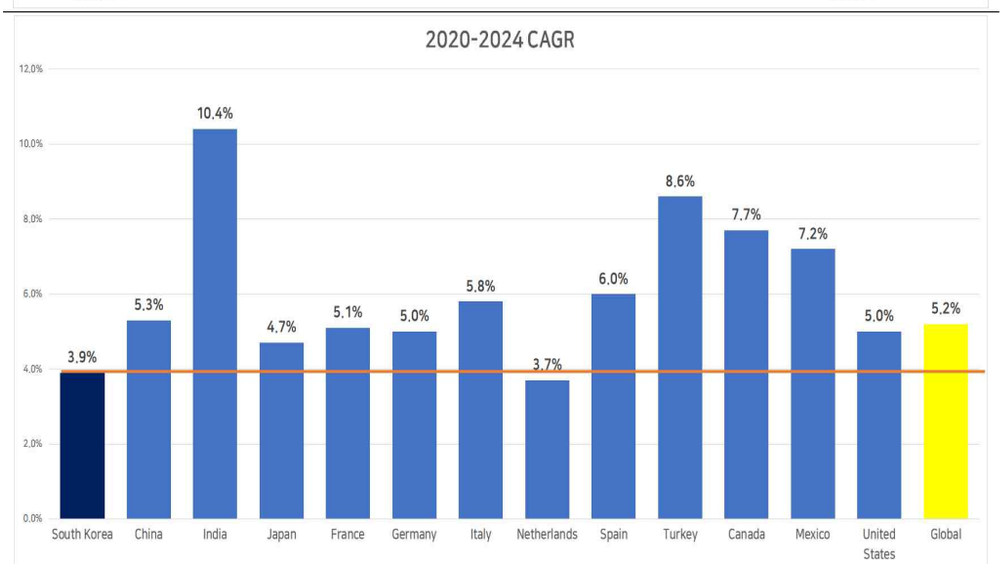
KMI 국제물류 위클리

국제물류 통계

주요국 Freight forwarding 시장 연평균 성장률(2010-2019) 전망(2020-2024)

(단위 : %)





자료 : Transport Intelligence, http://www.gscintell.com/, 검색일 : 2021.3.23.

- 최근 10년간(2010-2019) 주요국의 Freight forwarding 시장 연평균 성장률의 경우 터키(7.6%), 중국(6.8%), 멕시코(6.4%)가 높은 수준을 기록함
  - 우리나라는 4.2%로 세계 평균인 4.1%와 비슷한 수준을 나타냄

KMI 국제물류 위클리

국제물류 통계

- **향후 5년간(2020-2024) 주요국의 Freight forwarding 시장 연평균 성장률은 인도(10.4%), 중국(8.6%), 캐나다(7.7%), 멕시코(7.2%)가 높은 수준을 기록할 것으로 전망됨**
  - 우리나라의 5년간 연평균 성장률 전망은 3.9%로 세계 평균 5.2%보다 낮으며, 우리나라와 GDP 규모가 비슷한 이탈리아, 캐나다, 스페인, 멕시코보다 낮을 것으로 전망됨

참고자료 : Transport Intelligence, http://www.gscintell.com/

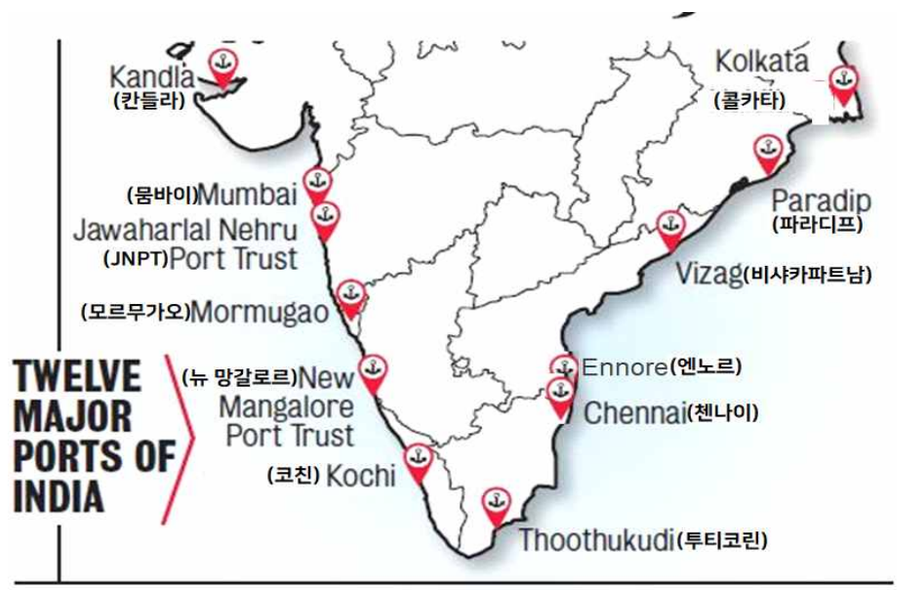
최나영환 부연구위원
051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

국제물류 통계

인도 항만, 인프라 개선을 통해 물동량 증가세 지속

인도 주요 항만 현황



자료 : Ministry of Shipping, https://www.india.gov.in, (검색일 : 2021.3.23.), KMI, 인도 항만물류시설 투자유망지역, 2018, p. 14.

- 인도는 12개의 주요 항만(Major port)과 204개의 비주요 항만(non-major port)을 운영하고 있음
  - 주요 항만의 관할은 정부이고, 비주요 항만은 지방정부의 해사위원회에서 관할하고 있음

KMI 국제물류 위클리

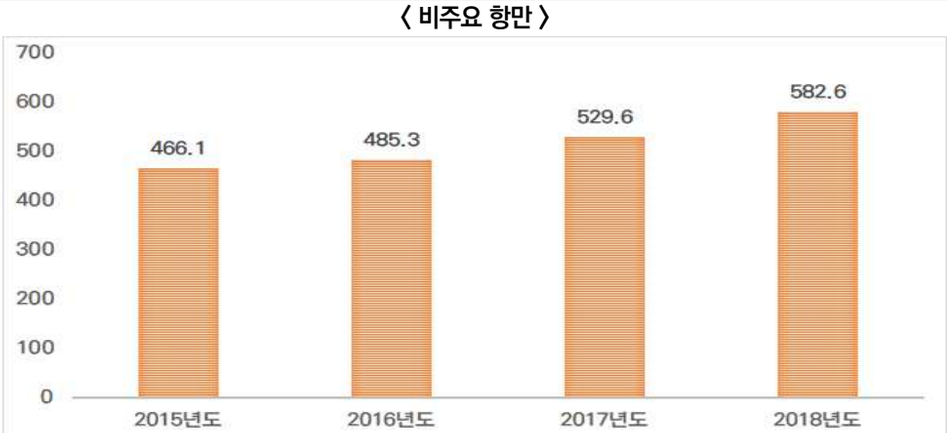
국제물류 통계

인도 주요 항만 및 비주요 항만 물동량 추이

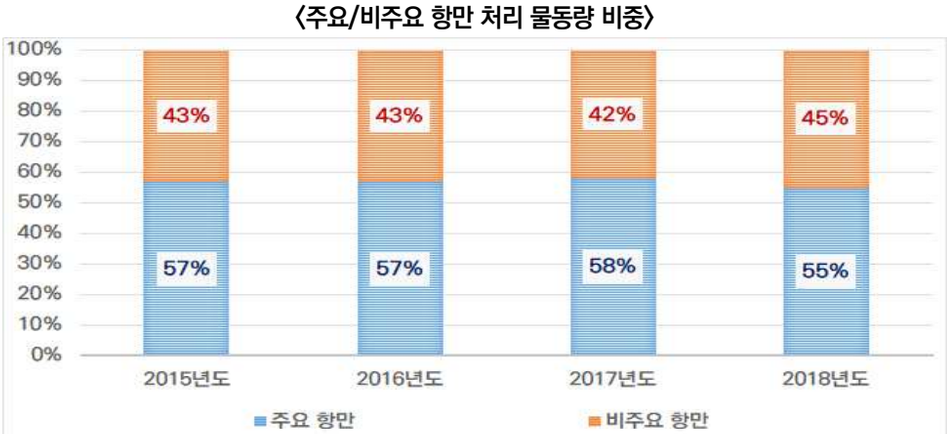
(단위 : 백만 톤, %)

〈 주요 항만 〉

〈 비주요 항만 〉



〈주요/비주요 항만 처리 물동량 비중〉



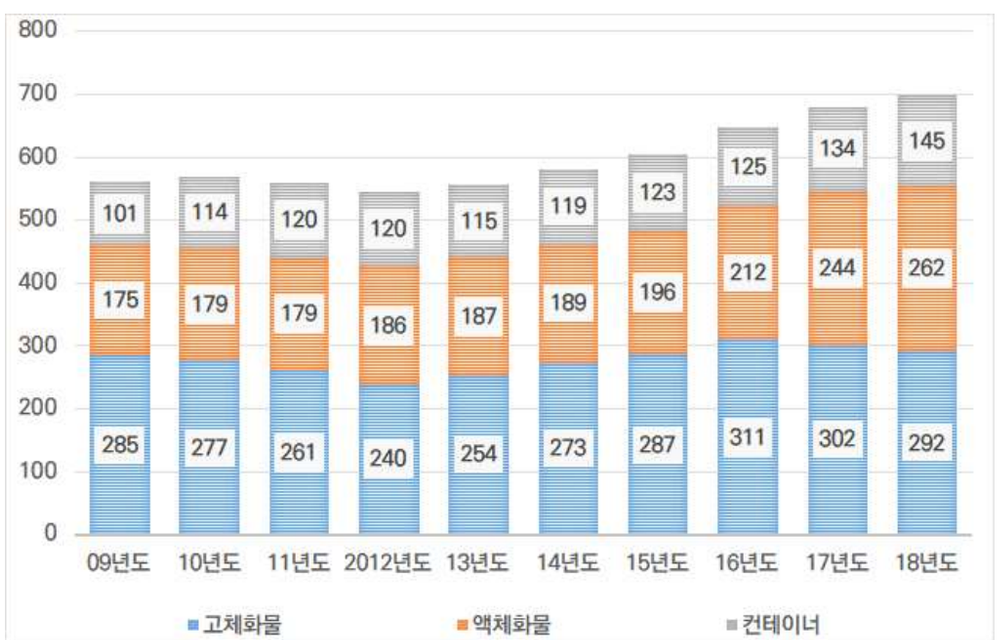
자료 : India Brand Equity Foundation, Ports, 2021, p.10-11.
주 : 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임.

2015~2018년 기간 중 인도 주요 항만의 물동량은 연평균 3.83% 증가한데 비해 비주요 항만은 연평균 7.7% 증가함

- 인도의 항만 물동량은 주요 항만보다 비주요 항만의 처리 물동량 증가율이 높은 것으로 나타남
- 인도 대외 무역의 성장에 따른 주요 항만과 비주요 항만 및 비주요 항만 간 해상 물동량이 증가한 것으로 평가됨

인도 주요 항만 화종별 처리 실적 추이 (2009~2018년도)

(단위 : 백만 톤)



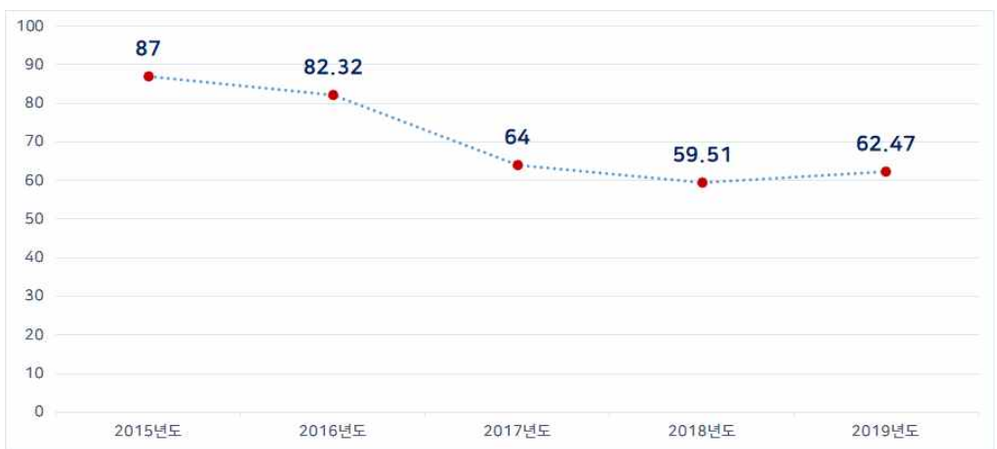
자료 : India Brand Equity Foundation, Ports, 2021, p.13.
주 : 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임.

최근 10년간(2009~2018년) 인도 주요 항만의 화종별 연평균 처리실적 증가율은 고체화물의 경우 0.27%, 액체화물 4.59%, 컨테이너 화물 4.1%를 기록

- 고체화물은 2009년도 2억 85백만 톤에서 2018년도에는 2억 92백만 톤을 처리함
- 액체화물(원유, 액체화학물 등)은 인도의 원유 수요 증가로 인해 연평균 4.59%의 높은 물동량 증가율을 기록함
- 인도의 전자기기, 통신장비 등의 수요 증가로 인해 컨테이너 화물의 물동량도 지속적으로 증가하고 있음

인도 주요 항만의 평균 재항시간(turnaround time) (2015~2019년도)

(단위 : 시간)



자료 : www.india.gov.in (검색일 : 2021.3.23.)
주 : 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임, 단 2019년도는 2019년 12월까지의 수치임.

인도 주요 항만의 재항시간(turnaround time)은 지속적으로 개선되고 있음

- 2015년도에는 평균 87시간의 재항시간을 기록했으나, 항만, 물류 인프라 개선을 통해 2019년도에는 62.47 시간으로 단축됨

참고자료 : Ministry of Shipping, India Brand Equity Foundation, Ports, 2021.

최나영환 부연구위원
051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

국제물류 주요 이슈

베트남 주요 항만의 컨테이너 해상운임 급등, 수출입 및 공급사슬 악영향 지속

- **지난해부터 이어온 코로나19의 영향으로 베트남 주요 항만의 컨테이너 해상운임이 급격히 증가했으며, 이로 인해 수출입 활동에 어려움을 겪고 있음**
  - 코로나19 장기화에 따라 컨테이너 해상운임이 급증했으며, 2020년 3분기 대비 2~10배 수준 증가한 것으로 나타남
  - 컨테이너 해상운임은 2020년 말부터 급격히 증가하기 시작했으며, 호치민의 깟 라이(Cát Lái) 터미널에서 예맨 아덴항까지 1TEU 기준 약 1,500달러 수준이었던 운임은 12월 중순 2,500달러로 상승한 이후 올해 초 약 4,500달러로 한 달 사이 약 3배 증가함
  - 또한 호치민항에서 독일 함부르크항까지 해상운임은 1TEU당 2,000달러에서 8,000달러로 상승하는 등 수출화물에 대한 해상운임이 급증했음

- **컨테이너 해상운임 상승은 컨테이너 박스 부족 현상으로 이어졌으며, 이는 항만 내 선박 적체로 이어지는 등 정상적인 항만 운영이 어려운 실정임**
  - 컨테이너 해상운임 급증으로 컨테이너 박스 품귀 현상이 나타나고 있으며, 이로 인해 선박들의 정상적인 입출항 스케줄이 어려워 항만 내 선박 적체로 이어지고 있음
  - 컨테이너 박스의 부족은 원자재 수입에도 악영향을 미쳤으며, 자국 내 핵심 생산시설 및 제조업을 비롯한 공급사슬 전반에 걸쳐 큰 혼란을 야기하고 있음
  - 이에 일부 수출입 기업들은 컨테이너 해상운임 급증에 따라 이미 터미널로 운송된 컨테이너를 다시 자사 창고로 반입하는 사례도 나타나고 있음

- **항만 운영의 정상화 지연뿐만 아니라 수출입 전반에 악영향을 미치고 있음**
  - 베트남의 주요 수출품목 중 하나인 커피의 금년 1월 수출액은 전년 대비 약 46% 하락했으며, 곡식류 및 과일류 등 또한 각각 44%, 33% 감소한 것으로 나타남
  - 즉, 컨테이너 해상운임 상승은 컨테이너 박스 품귀 현상으로 이어졌으며 결국 자국 내 핵심 품목의 수출액 하락으로 이어짐

- **베트남 지역 컨테이너 해상운임 상승의 주요 원인은 코로나19의 영향뿐만 아니라 국적 원양선사의 부재가 더욱 큰 문제로 나타남**
  - 베트남 정부 관계자에 따르면 정부는 항만의 운영 및 관리 담당으로 역할이 제한되어 있으며, 컨테이너 해상운임은 운송시장의 원리로 결정됨에 따라 이를 통제할 수단이 없음을 밝힘과 동시에 국적 원양선사의 부재를 가장 큰 어려움으로 지적함
  - 또한 컨테이너 박스 부족으로 선적 및 수출입이 지연되고 결국 자국 기업의 비용 부담으로 이어지는 등 국적 원양선사의 부재를 경쟁력 저하의 주요 원인으로 지목함

KMI 국제물류 위클리

국제물류 주요 이슈

- 코로나19의 영향에 따른 컨테이너 해상운임 상승 악영향이 베트남을 비롯한 글로벌 항만 곳곳에 나타나고 있으며, 이는 컨테이너 박스 품귀 현상 및 선박 적체로 이어지는 등 항만 운영에 여러 가지 어려움을 가져 오고 있음

- 베트남 주요 항만의 컨테이너 해상운임 상승 및 컨테이너 박스 부족 현상은 당분간 지속될 것으로 전망됨에 따라 베트남의 수출입 및 공급사슬 정상화 또한 지연될 것으로 예상됨

호치민 깟 라이항에 선적 중인 컨테이너 선

자료 : www.thrstar.com (검색일 : 21.03.22)

참고자료: www.thestar.com (검색일 : 21.03.22), www.theloadstar.com (검색일 : 21.03.22),

김동환 연구원
051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

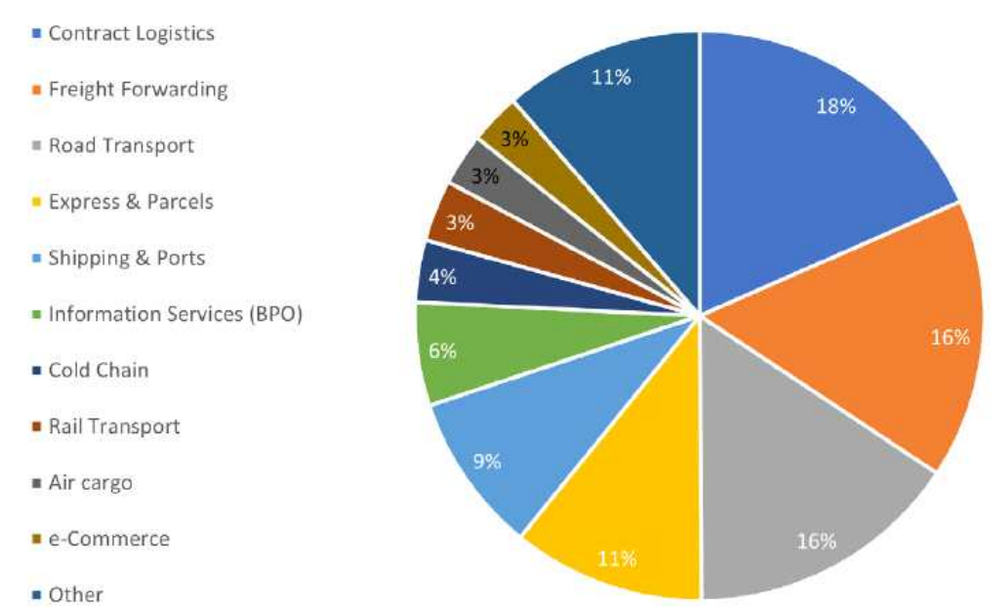
국제물류 투자동향

물류산업의 부문별 M&A 동향 및 공공 부문 역할

Ti(Transport Intelligence)보고서에 따르면 물류산업 인수합병 거래량의 2/3를 차지하는 부문은 3PL, 국제물류주선업, 도로운송, 특송 및 배송으로 나타남

- Ti M&A데이터 기준, 지난 25년 동안 거래량의 2/3를 차지하는 4대 물류산업 부문은 계약물류(18%), 국제물류주선업(16%), 도로운송(16), 특송 및 택배(11%)임
- 3PL 부문의 통합 동향은 통합물류 서비스 제공, 부가가치 증대, 더 높은 마진 등에 목적을 두고 진행되고 있음
- 특송 및 택배 부문의 경우 거래 금액 대비 거래 건수가 많은 편으로 규모를 빠르게 증대시키기 위해 다수의 소규모 국내 경쟁 업체를 인수하고 이후 글로벌 또는 지역 네트워크에 통합되었기 때문임

물류산업 부문별 M&A 거래량



자료: Ti Insight「M&A In the Global Logistics Industry Part 3」p.27

물류기업은 크고 작은 합병을 통해 지속적으로 물류 서비스 통합을 추진하고 있음

- 사례 중의 하나로 영국에 기반을 둔 글로벌 물류기업 Tibbett&Britten이 Exel에 인수되었고, Exel은 Deutsche Post DHL에 인수됨
- 위 3사만 해도 245개의 개별 회사로 구성되어 있으며 DHL이 규모 증대를 위해 여러 건의 인수합병을 추진하고 있는 것으로 나타남
- 여러 건의 인수합병뿐만 아니라 다수의 인수 업체를 일관되고 집중된 조직으로 통합하려는 노력도 있음
- DSV의 경우도 본사뿐만 아니라 ABX Logistics, Frans Maas, Panalpina, UTI Worldwide 등 인수회사를 통해서도 지속적으로 통합을 위해 노력하고 있음
- 북유럽 우편 및 택배 업체는 상대적으로 규모가 작은 특급 택배 업체를 인수하는 경향을 보여주고 있음

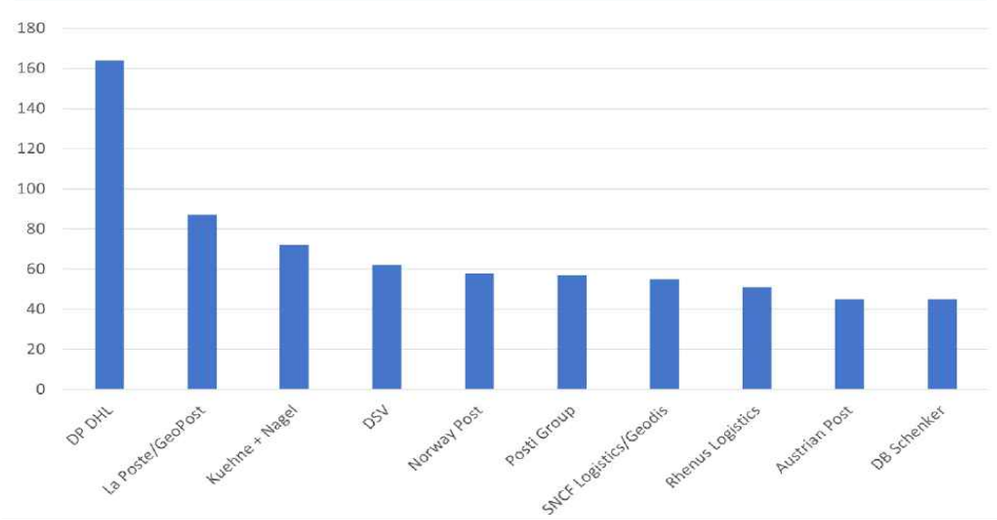
KMI 국제물류 위클리

국제물류 투자동향

코로나19이후 정부가 국영기업을 통해 국가재정 안정화를 추구하고자 하는 경향이 짙어질 것으로 나타남

- 인수합병 거래 건수 기준 Deutsche Post (DHL), La Poste/GeoPost, Kuehne+Nagel, DSV 등 순으로 가장 많은 거래를 진행한 것으로 나타남
- 우편 및 철도 조직을 통해 인수합병을 진행하고 있는 주요 기업은 DHL, La Poste, Japan Post, Norway Post, Austria Post 등으로 정부가 전적으로 혹은 부분적으로 기업의 지분을 보유하고 있음
- 위와 같은 국영기업들은 공적 자금을 활용하거나 정부의 지원으로 사기업보다 쉽게 자금 지원을 받아 더 많은 인수합병을 진행하고 있음
- 아래의 차트는 단순히 인수합병 거래 건수를 나타내는 것을 넘어 공공 부문이 물류산업 통합에 어느 정도로 관여하고 있는지를 나타낸다고 볼 수 있음
- 코로나19 이후, 국가재정 안정화를 위해 자산을 매각하고자 하는 움직임이 나타나고 있으며 물류산업 및 SCM에서 정부의 역할은 법적으로나, 정책적으로나 더 중요해질 것으로 예상됨

인수합병 거래 건수 기준 물류기업 순위



자료: Ti Insight「M&A In the Global Logistics Industry Part 3」p.3

참고자료: http://www.gscintell.com (검색일 : 2019.3.23.). Ti Insight「M&A In the Global Logistics Industry Part 3」

김한나 연구원
051-797-4588, h.kim@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

국제물류 투자동향

해운업 탈탄소화 위한 세금·부담금·투자 한계 … 지역적 접근방식 통해 해결 필요

- 국제해사기구(IMO)는 탈탄소화를 위해 2050년까지 선박의 온실가스(GHG) 배출량 50% 감축, 평균탄소집약도(average carbon intensity) 70% 감축을 목표로 하고 있음
  - 탈탄소화의 목표달성을 위해서는 전례없는 규모의 협업과 협력, 개발의 확장 및 고도화에 상당한 투자가 필요한 상황임

- 2020년 1월 비영리단체 세계해사포럼(Global Maritime Forum) 등이 설립한 탄소배출 제로연대인 GTZ(Getting to Zero Coalition)의 연구결과에 따르면 해운업의 탈탄소화 목표 달성을 위해서는 1.4조 달러(한화 약 1,500조원)의 투자가 필요할 것으로 전망됨
  - GTZ는 영국의 해사조사기관인 UMAS(University Maritime Advisory Services), 국제환경단체인 에너지 변화 위원회(Energy Transitions Commission)와 공동연구를 수행함
  - 2019년 9월 UN의 기후행동정상회의에서 출범한 국제기업연합체인 GTZ는 세계 주요 선사들을 중심으로 선급협회, 생산업계, 금융 및 보험계 등 전 세계 130개 이상의 기업이 참여하고 있으며 한국해양교통안전공단(KOMSA)도 지난 '20년 5월에 회원으로 가입함
  - 목표 달성 투자의 약 87%가 육상 기반 인프라 및 생산 시설에 필요한 것으로 추정됨

- 최근 세계해사포럼(Global Maritime Forum)에서 해운업계는 탈탄소화 목표달성을 해운업 단독책임으로 보기 어렵고 전 세계적인 문제이며 탈탄소화에 대한 지역적 접근방식이 가장 좋은 해결책이라고 논의함

- Kaptanoglu Shipping & BIMCO의 Sadan Kaptanoglu 대표는 "해운업계의 불만은 있지만 해운업의 탈탄소화를 위해서는 포괄적 전략 지원에 대해 협력했다는 사실을 업계가 이해해야 한다"고 말하며 사익보다 더 큰 이익을 위해 공동협력해야 한다고 전함
  - 업계에서 추구하는 이상적인 해결책은 공평한 경쟁 안에서 부담금이 논의되어야 하나 현재는 제한적인 정책 지원 상황에서 부담금에 대한 목표달성만을 추구한다는 불만이 제기됨

참고자료: www.seatrade-maritime.com/environmental/decarbonisation-shipping-taxes-levies-investment, (검색일 : 2021.03.23.)

이자연 전문연구원
051-797-4685, jylee@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

국제물류 연구동향

물류시스템의 위험 분석: COVID-19 이후의 연구 어젠더

- 본 연구(논문)는 Editorial article로서 COVID-19의 글로벌 확산 시기와 그 이후에 물류 시스템(logistics systems) 상의 위험 분석(risk analysis)에 관한 연구 의제(agenda)들을 도출하여 제시하는데 목적이 있음
  - 연구 목적 달성을 위해 *Transportation Research Part E*(TRE)의 기존 및 현재 진행 중인 위험 분석 관련 논문들을 분석하였고,
  - 나아가 COVID-19 확산 시기와 그 이후에 발생하는 물류 부문의 문제점을 극복하기 위한 보다 혁신적인 해결책 및 전략을 도출하는 데 요구되는 위험 분석 관련 연구 의제를 제안함

- 본 연구는 지난 20년간 TRE에서 발간된 위험 분석 관련 연구를 6개로 구분함
  - 위험 측정 및 수용 태도(risk measures and attitudes), 사업 위험(business risk), 안전/COVID-19관련 위험(risk related to safety/COVID-19), 구명/구호 물류(life-saving related logistics), 사업 위험 대응 전략(strategies to deal with business risk) 및 기타(others)로 구분하여 54편의 논문을 소개함

- 또한 물류 및 공급사슬 시스템 상의 위험분석과 관련된 TRE의 특집호를 [표 1]과 같이 소개하고, 특집호 관련 위험 분석 연구 유형을 3가지로 구분함
  - 기존 특집호의 3개 연구주제 유형은 재무(finance), 안전(safety) 및 기타(miscellaneous) 유형으로 구분하고, 본 특집호를 COVID-19 유형으로 제시함

[표 1] 위험 분석 관련 TRE의 특집호 현황

연도	주제	Guest Editors	발행 권/호	비교
2004	Shipping Finance and Port Issues	Manolis G. Kavussanos, Wayne K. Talley	Volume 40, Issue 4	재무 유형
2005	Road Safety, Alcohol and Public Policy	Patrick McCarthy, Richard Tay	Volume 41, Issue 5	안전 유형
2007	Challenges of Emergency Logistics Management	Jiuh-Biing Sheu	Volume 43, Issue 6	안전 유형
2013	Maritime Financial Management	Wolfgang Drobetz, Andreas G. Merikas	Volume 52	재무 유형
2016	Risk Management of Logistics Systems	Tsan-Ming Choi, Chun-Hung Chiu, Hing-Kai Chan	Volume 90	기타 유형
Current	Logistics and Supply Chain Management in an Uncertain World with Coronavirus Diseases, Disruptions, and Accidents	Desheng Wu, David L. Olson, James H. Lambert, Amanda Luo, Reza Z. Farahani	-	COVID-19

- 결론적으로 본 연구는 [표 2]와 같이 7가지 유형의 물류시스템 위험 분석 관련 향후 연구 의제를 제안하고 있음
  - 첫째, 전자상거래의 증가, 항공물류의 증가 등 물류 부문의 '뉴노멀(new normal)'에 대응한 사업 프로세스

개선(business process re-engineering · BPR) 등이 사업 위험에 어떤 영향을 줄 것인지에 대한 향후 연구 필요성을 우선적으로 제시함

- 둘째, 시스템 이론(systems theory) 측면에서 복잡 시스템인 물류 시스템을 물류 수행 주체별 시스템이 아닌 전체론적 접근(holistic approach)을 통한 통합 물류 시스템 개발을 정부 및 국제기구 등에게 제안하고 있음
- 셋째, 위험 분석에 요구되는 복합 기간(multiple period)에 걸친 최적화 문제와 관련하여 주된 문제(primary problem)와 보조 문제(auxiliary problem)를 함께 다루는 이중 통제 개념(dual control concept)을 적용한 방법론적 개선 연구를 제안함
- 넷째, COVID-19 이후 물류 시스템의 위험 측정이나 모델링에 있어 다양한 신규 경제 이론(예시: time inconsistency behaviors, fairness concerns, signaling theory)과 접목을 통해 보다 혁신적인 위험 측정 방식 또는 해결책을 도출할 수 있다고 제시함
- 다섯째, 물류 서비스 기업이 공급사슬의 상류 또는 하류 기업들의 파산 등에 따른 공급사슬이 훼손되거나 파손 시 어떻게 대응해야 할 것인지, 정부는 COVID-19 등에 따른 경기 침체 시기의 일자리 감소를 어떻게 대응해야 할 것인지에 대한 연구를 제안함
- 여섯째, COVID-19 백신 등 구호 물류 및 의료 공급사슬과 관련된 제품 특성별 매우 정교한 물류 시스템 설계가 요구되며, 이러한 연구는 매우 심도있고 중요하게 다루어야 하는 연구로 언급함
- 일곱째, 원격업무 및 온라인 비즈니스 환경의 혁신과 디지털 기술 및 데이터 기반 의사결정 시스템 도입의 확산에 따른 기업의 신속대응전략(quick response strategies)이 물류 시스템의 위험을 어떻게 감소시킬 수 있는지에 대한 연구를 제안함

[표 2] COVID-19 이후의 향후 연구 방향

	향후 연구 방향 및 의제	비고 (원문)
1	· 뉴노멀 적용 관련 연구	· Adapting to “new normal”
2	· 전체적인 관점의 물류 시스템 모델링 방법 개선 연구 (정부 주도)	· Systems theory
3	· 위험 분석을 위한 최적화 방법론 개선 연구	· Advances in optimization methods for risk analysis
4	· 신규 경제이론을 접목한 물류 시스템 위험 분석 연구	· Incorporation of theories in economics
5	· 기업 파산, 공급사슬 붕괴 및 일자리 등 사회 복지 대책 연구 (정부 주도)	· Bankrupcy risk, disruptions and social welfare
6	· 구호 물류 및 의료 제품 공급사슬을 위한 맞춤형 최적 물류 시스템 설계에 대한 연구	· Humanitarian logistics and healthcare supply chain
7	· 디지털 기술과 데이터 기반 의사결정 시스템의 물류 시스템 위험 감소 영향 연구	· Digital technologies and data driven decision making

참고자료: Tsan-Ming Choi, “Risk analysis in logistics systems: A research agenda during and after the COVID-19 pandemic”, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Volume 145, 2021, https://doi.org/10.1016/j.tre.2020.102190..

김은수 연구위원
051-797-4665, kes1213@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

공지사항

2021 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고

〈2021년 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고〉

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 국내기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화와 국내 화주기업과 물류기업의 해외시장 동반진출을 장려하고 양 업계 간 상생협력 풍토를 조성하고자 "해외물류시장 개척지원 사업"을 시행하고 있습니다. 본 사업의 세부사업인 **「해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업」**과 **「화주-물류기업 해외 동반진출 지원 사업」**을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

2021년 3월 15일
해양수산부장관

1. **모집기간** : 2021년 3월 15일(월) 09:00 ~ 4월 14일(수) 18:00 까지

2. **대상사업** : 「해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업」 및 「화주-물류기업 해외 동반진출 지원 사업」

3. **제출방법** : 한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 및 국제물류정보포탈(withlogis.co.kr) 공고문 확인 및 양식을 다운받아 제출

4. **문의처** : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
   - 최나영환 센터장(051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr)
   - 김동환 연구원(051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

※ 해외물류시장 개척지원 사업 온라인 사업설명회('21.03.15~)
- 유튜브 국제물류투자분석·지원센터 채널(https://www.youtube.com/channel/UCzU7uOfuXJVd9VeJPk0IAeg)을 통해 실시