

2025

해외물류시장 투자설명회

삼성전자 물류공급망 구조의 이해

정영진 프로

삼성전자





CONTENTS



**글로벌
물류공급망
이슈**



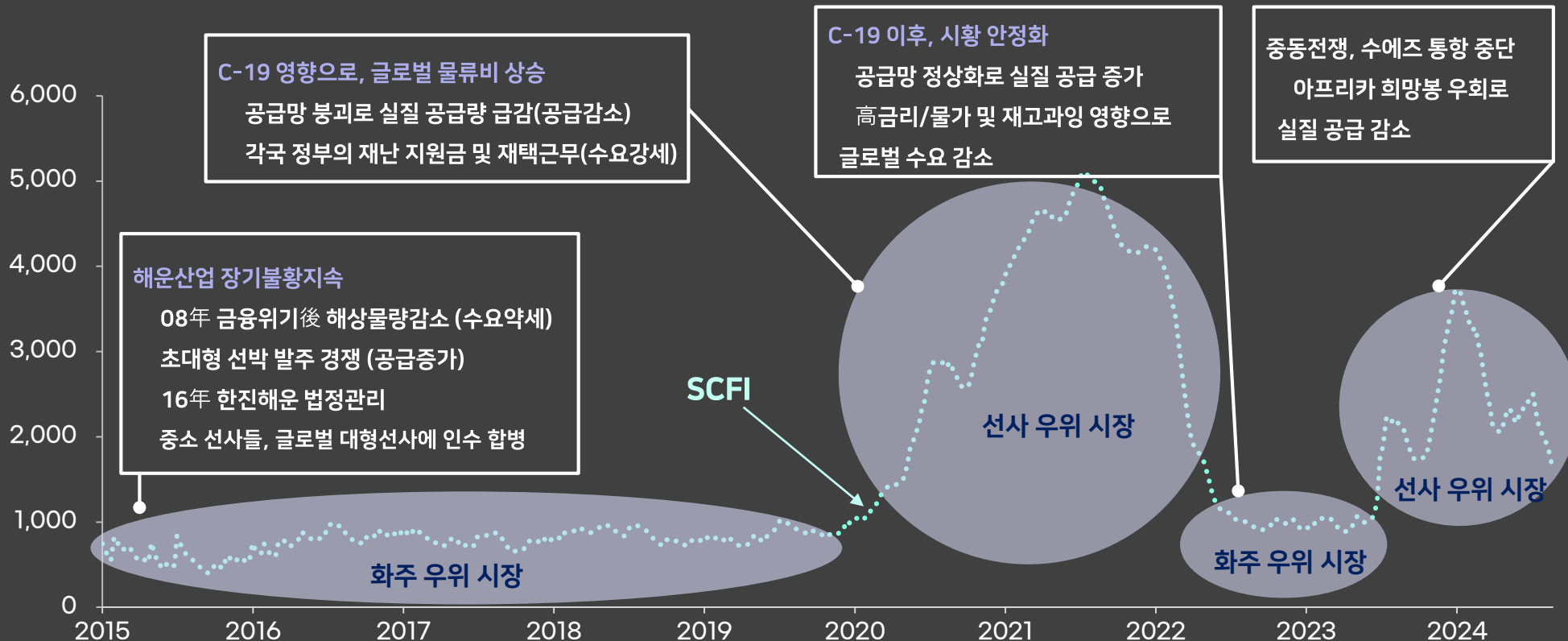
**삼성전자
글로벌
생산물류구조**



**물류기업
협력 방안**

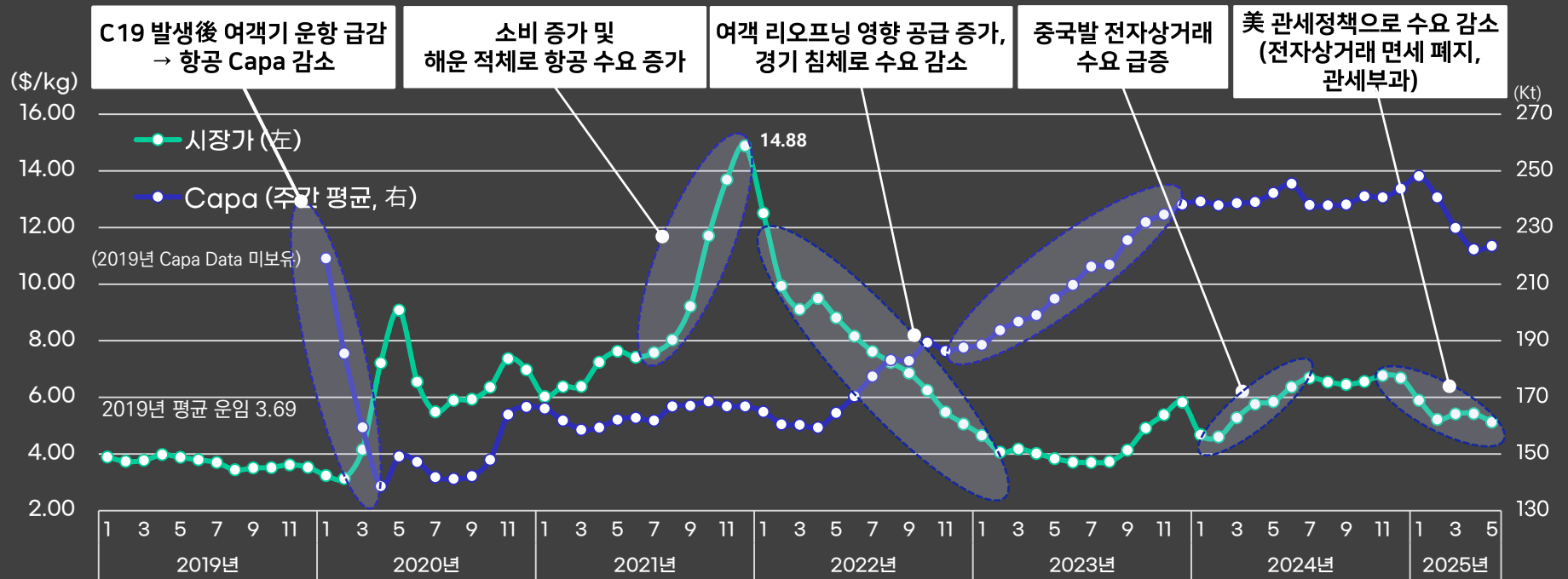
글로벌 물류공급망 이슈(해상 상황)

- 2019年 : 글로벌 선사들간 M/S 확대를 위한 경쟁적 대형선 발주로 공급 과잉 지속
- 19~22年 : C-19 영향으로 글로벌 공급망 붕괴(공급축소)된 반면, 정부 지원금에 따른 수요 폭증
- ~2023年 : C-19 종식에 따른 공급망 회복된 반면, 고금리/물가 영향으로 수요 감소
- 24~25.03月 : 이스라엘-하마스 전쟁에 따른 수에즈 통항 중단으로, 공급 축소



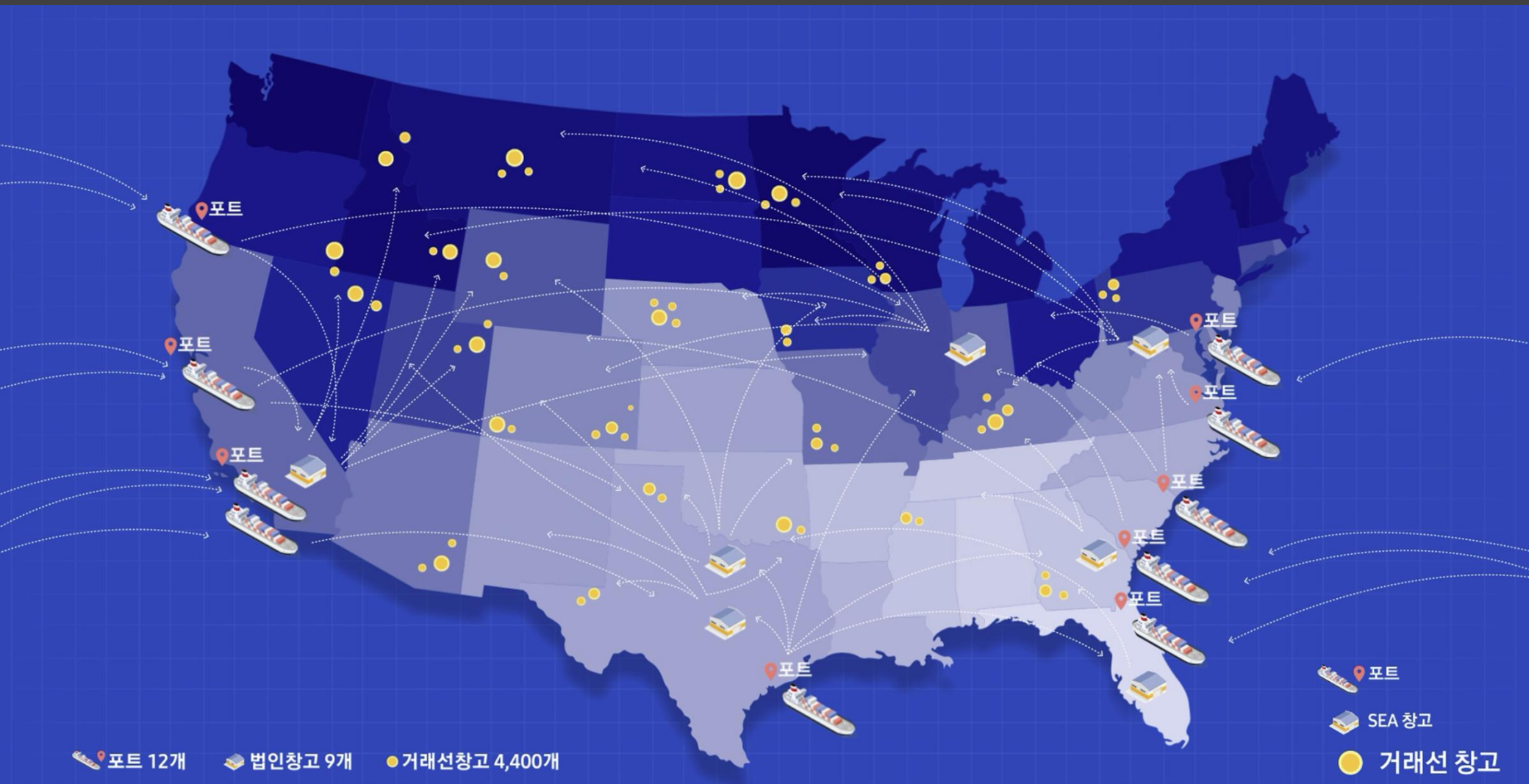
글로벌 물류공급망 이슈(항공 시황)

- C19 前 항공 공급 안정세 유지 → C19 直後 국가 봉쇄로 여객기 운항 급감
- 주요국 C19 지원금에 기반한 소비 증가, 해운 적체로 '21. 4분기 항공수요 증가 → 항공운임 오버슈팅 * 2019년比 4배
- '22년 경기침체 전환 영향 항공수요 감소 및 Capa 지속 회복 → 운임 하락
- '23년 4분기 중국발 전자상거래 급증 → 중국/하노이 중심 운임 급등 후, '24년 연중 高운임 시황 유지
* Shein, Temu 등 * 중국 인접 Capa도 잠식 * '23.8월 → 12월 운임 56% ↑
- '25년 美 전자상거래 면세 폐지 및 관세부과로 수요 감소 * 기존 \$800 이하 면세



* Source : 시장가 - TAC AP Index

* Source : Capa - OAG



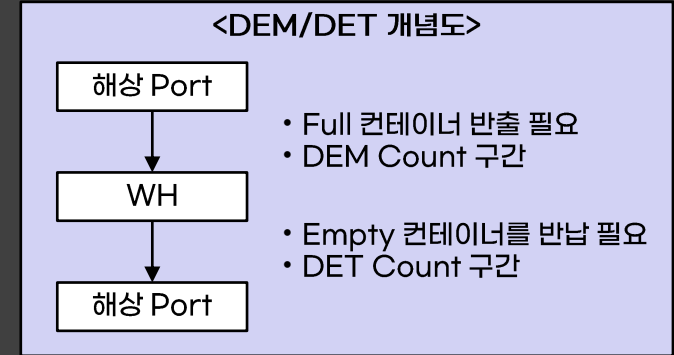
but SEA didn't have the enough capability to resolve the issue due to outsourcing operations to 3rd Party Logistics

글로벌 물류공급망 리스크 관리



□ C-19으로 인한 공급망 병목현상으로 북미를 중심으로 해상 이상비용이 발생

- 노후화된 북미 항만 인프라에 단기 수요급등 및 인력수급 차질이 더해지며 공급망 병목현상 및 DEM/DET 발생을 야기
- DEM : 화주가 계약된 시간(Freetime)보다 더 길게 화물을 항만에 보관할 때 발생
- DET : 화주가 컨테이너를 계약된 시간(Freetime) 보다 더 길게 보유할 때 발생



공급물류 전 구간에 대한 가시성 확보를 통한
이상비용 사전 모니터링 체제 구축 필요성 도출

□ 시스템 기반 가시성을 기반으로 DEM/DET 최소화를 추진中

- PO Tracking Report 구축 完 * 접속경로 : GSCM → SCM → SOP Analysis

⇒ 역외 해상 ('23.3月~) 및 역내공급 모니터링 中 ('24.10月~)

* 북미 및 구주

- 역외해상 공급 대상 주단위 DEM/DET Report 운영

⇒ 실제 DEM/DET 발생건에 대한

사유/재발방지대책 확인 및 총당 반영여부 확인 中

〈 PO Tracking Report〉

Site/TS BRAND		Product Allocation (BY OPTION)		Site/From All Filter	
T		W	S	B	D
W		S	B	D	PQ Tracking Detail

Group2	Group3	Category	Shipment Port - Arrival Port				Aging (Sea Port)				Aging (Rail Ramp)				
			Sub Total	ATA Delay (Qty)	ATA Delay (%)	ATA Delay (Qty)	Sub Total (Port - WH)	0-5	6-14	15-28	29-~	0-2	3-14	15-28	29-~
S.W ASIA	Total	Container	18,764	9,462	19.3	276.4	8,922	1,452	587	335	1,785	66	21	0	0
		Material	5,627,921	736,242	13.1	40.8	3,048,623	458,448	152,732	69,260	708,190	8,482	1,721	0	0
		Container	331	97	27.6	214.3	164	29	32	13	8	0	0	0	0
		Material	109,887	26,412	24	43.2	63,963	7,409	6,727	3,560	1,453	0	0	0	0
	S/ELDR LANKA	Container	35	27	77.1	166.7	14	3	7	3	1	0	0	0	0
		Material	2,790	2,076	74.4	131.7	1,156	448	520	182	6	0	0	0	0
SEL(NEPAL)	Container	23	11	47.8	182.1	28	2	2	0	1	0	0	0	0	
	Material	4,955	1,715	42.3	73.1	5,417	308	474	0	60	0	0	0	0	
SEL(BANGLA)	Container	13	7	53.8	241.6	21	3	6	7	3	0	0	0	0	
	Material	1,608	498	28.5	96	6,819	502	2,447	3,247	623	0	0	0	0	
SEL	Container	280	92	18.6	242.2	101	21	16	3	3	0	0	0	0	
	Material	101,434	22,183	21.8	39.4	50,371	6,159	3,286	131	774	0	0	0	0	
S.E ASIA	Container	1,268	139	10.7	142.2	475	123	5	4	0	0	0	0	0	
	Material	430,337	29,807	6.8	7.8	168,651	23,804	155	588	0	0	0	0	0	
TSE	Container	101	16	15.8	16	53	7	0	1	0	0	0	0	0	
	Material	34,778	2,046	5.7	0.5	17,885	2,722	0	5	0	0	0	0	0	
SME	Container	58	33	56.9	256.9	63	2	1	0	0	0	0	0	0	
	Material	50,665	4,405	8.7	10	28,804	697	2	0	0	0	0	0	0	
BESP	Container	27	2	7.4	209	11	0	0	1	0	0	0	0	0	
	Material	4,285	37	0.9	2.5	2,099	8	0	400	0	0	0	0	0	
SEPO	Container	112	13	11.6	46.9	127	31	2	0	0	0	0	0	0	
	Material	42,932	13,332	31.5	3.6	21,446	4,838	88	0	0	0	0	0	0	
SEN	Container	209	42	20.2	192.6	35	24	1	2	0	0	0	0	0	
	Material	42,166	5,864	13.9	45.1	6,370	5,042	30	183	0	0	0	0	0	
SUEN	Container	98	9	9.1	63.3	30	3	1	0	0	0	0	0	0	
	Material	130,466	271	0.2	0	53,122	255	37	0	0	0	0	0	0	
SEAU	Container	576	10	1.7	93.7	57	26	0	0	0	0	0	0	0	
	Material	115,540	2,439	2.1	3.5	14,120	5,864	0	0	0	0	0	0	0	

is Total (DEM Overdue) + Arrival Port (Overdue) + Rail Ramp (Overdue)

is Transit (Overdue)

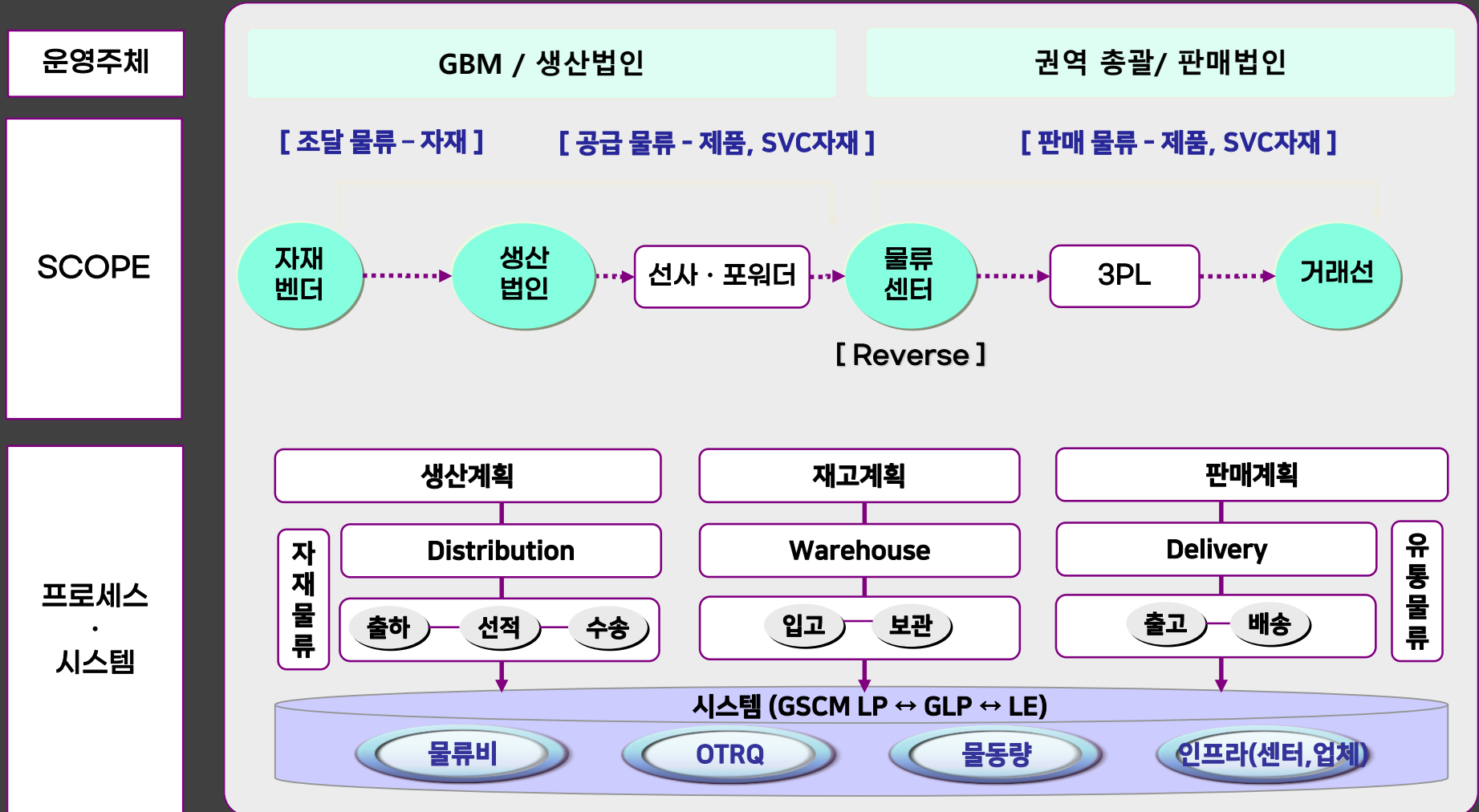
is Total (DEM Overdue) + Container (Overdue DEM Freight and remaining in Arrival Port. (Excluding containers which intransit TP mode is Rail)

[Last Update Time : 2023/06/13 21:50]

* Total (DEM Overdue) = Arrival Port(Overdue) + Rail Ramp(Overdue) + In Transit(Overdue)
 * Arrival Port(Overdue) : Containers exceeded DEM Freetime and remaining in Arrival Port. (Excluding containers which loaded TP mode is Rail)

[Last Update Time : 2023/06/13 21:02]

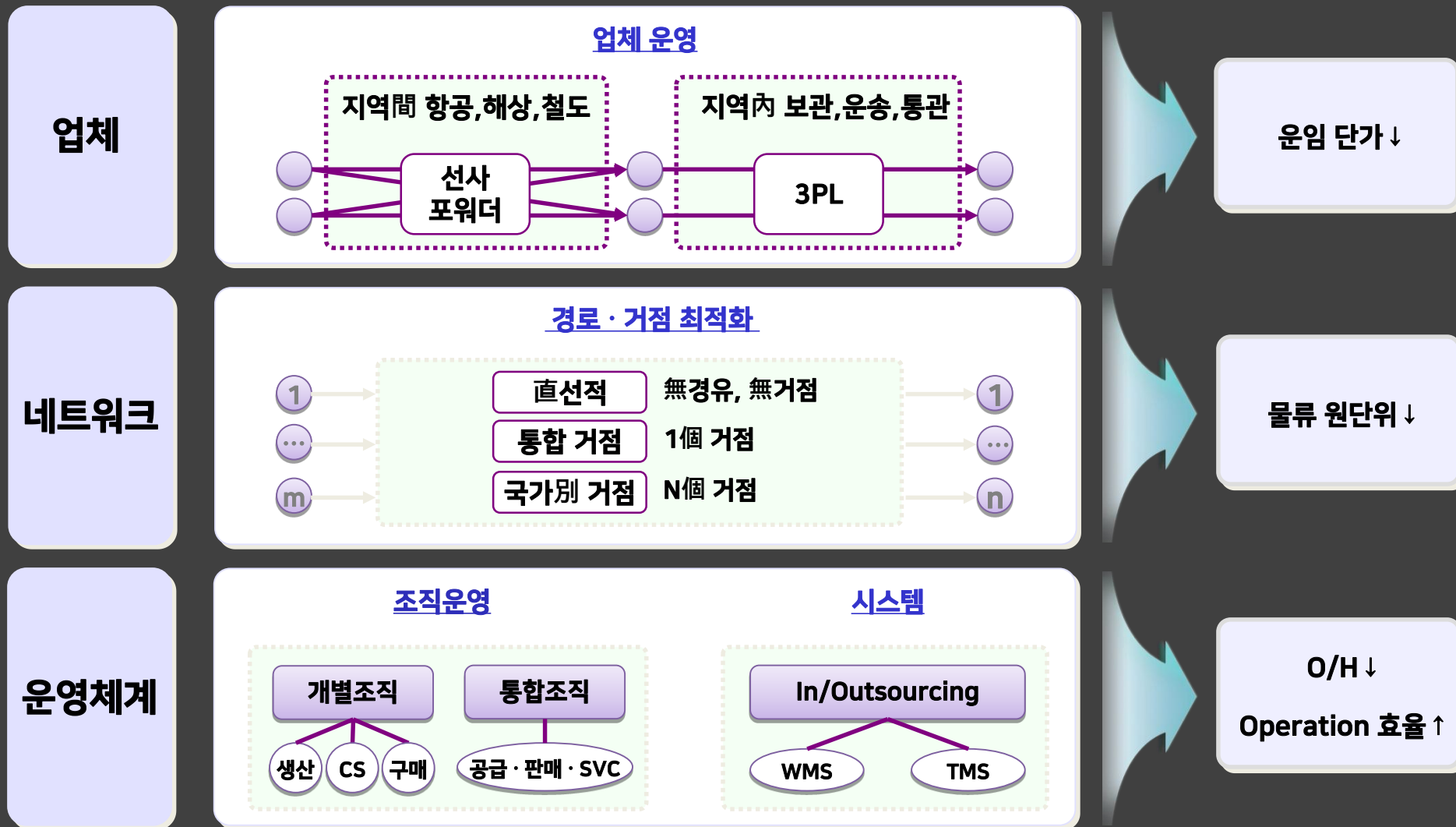
삼성전자 글로벌 생산 및 물류 체계①



※ GLP : Global Logistics Portal (물류업체 협업 및 물류 업무 Portal), LE : Logistics Execution (GERP 내 물류실행관리 모듈)

LP : Logistics Plan (GSCM 內), OTRQ : On Time Right Quantity

삼성전자 글로벌 생산 및 물류 체계②



※ WMS : Warehouse Management System,

TMS : Transportation Management System

수요 관리

공급 관리

Global S&OP

CPFR Call

판매 S&OP

Global 운영 회의

SOP Day

Retail 관리

Store Manage

Field Force 관리

Retail 정보 입수

유통정보 통합 관리

Cleansing

Sell-Out
Baseline

Sell-In
simulation

수요예측

AP1
수요예측

AP2
수요예측

GC
수요예측

주문처리

S/O 생성

주문 가용성
체크

출하지시

납기약속

자원운영

Demand

자원운영
계획

Capa,
기준정보

RTF 생성

P/O
제안/확정

선택계획
(SOP)

확정생산

일별, 라인별
생산계획

3일확정계획

생산

구매

MRP

자재 PO

납품지시

자재 생산

물류 관리

판매 물류

거래선배송

출고

보관

입고

도착/통관/내륙운송

반품

공급 물류

출하

Capa. Planning

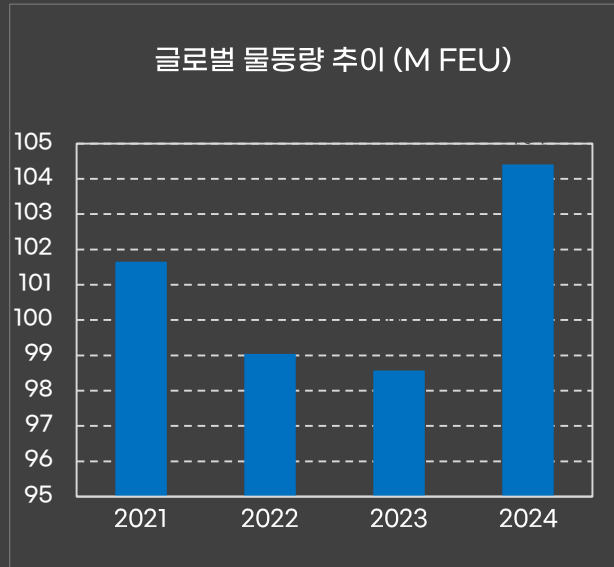
선택

Booking

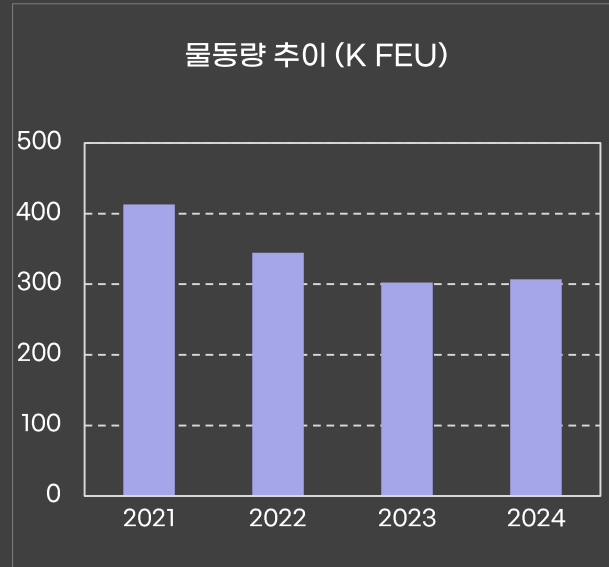
Shipping Plan

□ 글로벌 / 해상 물동량

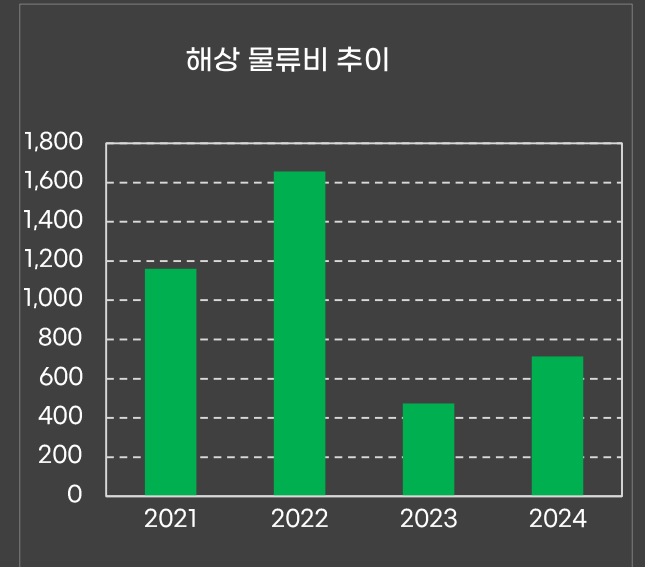
- '24年 글로벌 컨테이너 해상 물동량은 104M FEU로 전년比 5% 증가
- '24年 컨테이너 307K FEU로 전년比 1% 증가



(MSI)



(공급집계실적)



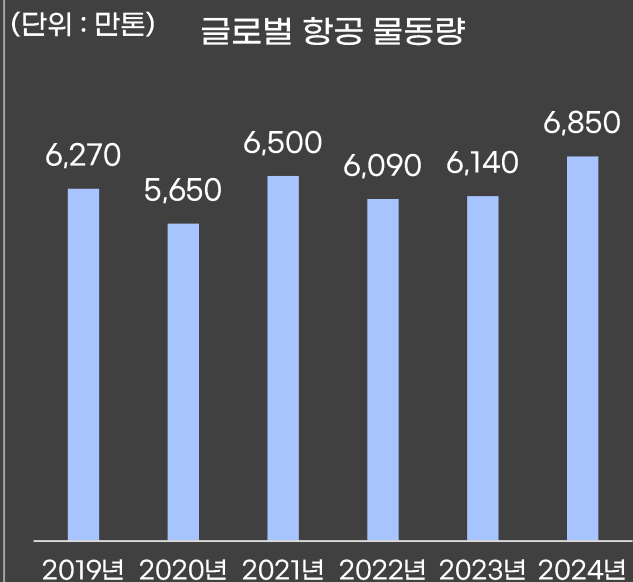
(GLP)

□ 계약 선사

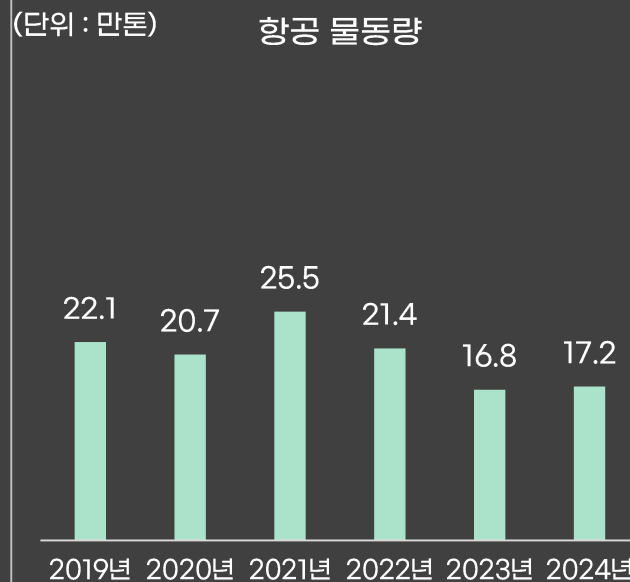
- '24年 Top4 (CMA, MAERSK, ONE, MSC), 비중 확대로 약 70% 처리

□ 글로벌 / 항공 물동량

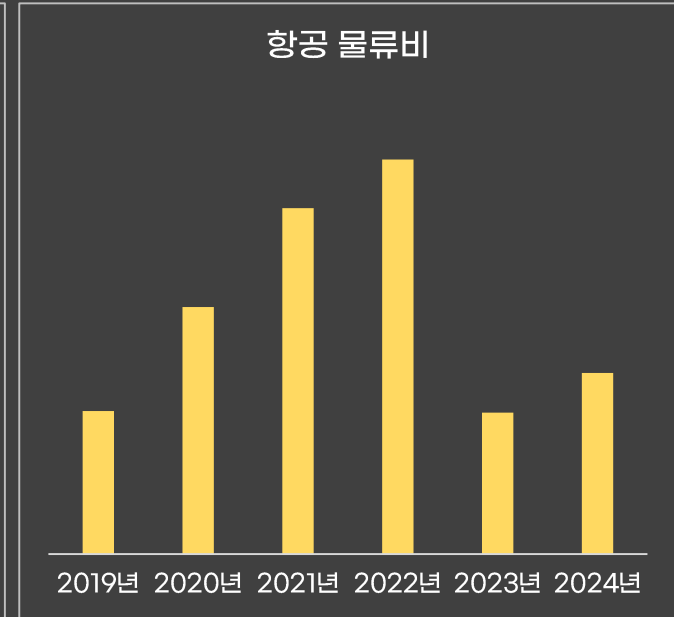
- 글로벌 물동량 : '23年 전자상거래 수요 성장으로 '23~24年 전년비 증가세 (전년비 : '23년 1%, '24년 12%)
- 당사 물동량 : 해상전환 확대, 소비 감소 영향 전반적 감소 추세 (전년비 : '22년 △16%, '23년 △21%, '24년 2%)
- 물류비 : C19 운임 상승으로 '20~22년 물류비 증가, 전자상거래 영향 운임 상승으로 '24년 물류비 증가 전환



* Source : IATA (국제항공운송협회)



* 완제+자재



* 완제+자재 All-in 기준(계약운임(GCR)+유류할증료)

감사합니다