

편집 및 발행인 : 김종덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 최나영환 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4770 · E-mail : chnayoung@kmi.re.kr / jhlee8604@kmi.re.kr

Contents

● 국제물류 통계

- 유럽 도로 화물 스팟운임 지수, 지난해 3분기부터 지속 하락

● 유럽 물류시장 동향

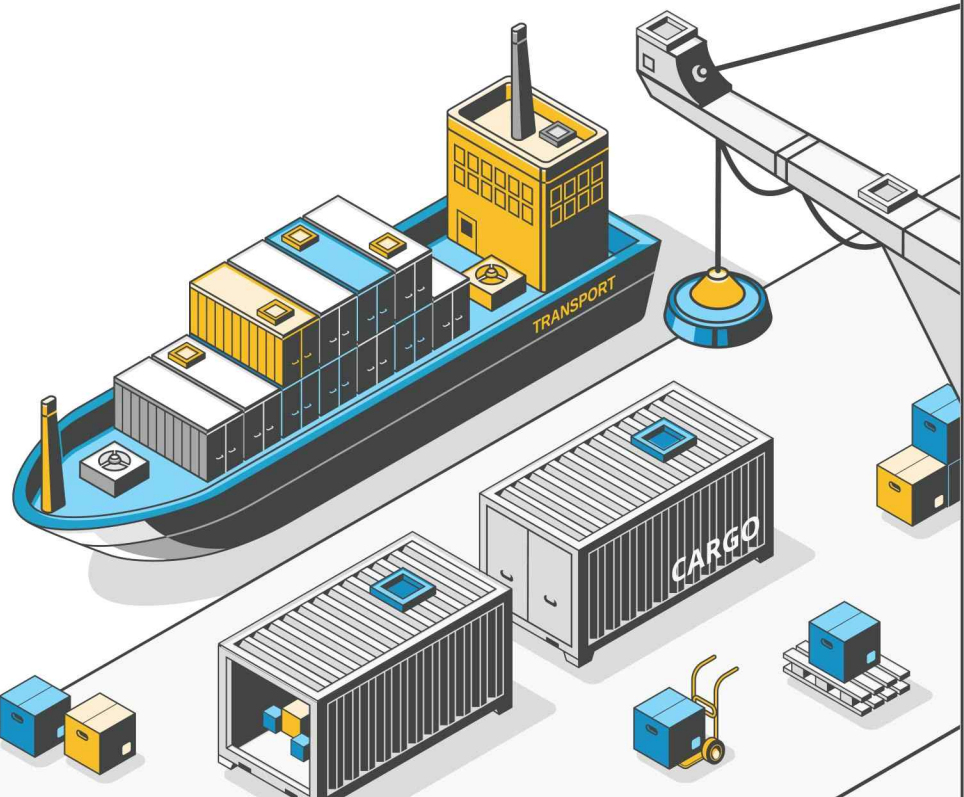
- 인도, 피레우스항 활용 수출 확대 전략 추진

● 미주 물류시장 심층분석

- 미주-아시아 간 공급체인관리 관련 주요 이슈 및 대응 방안

● 공지사항

- 2023 우수물류기업 인증제 모집 공고 (항만구역 내 물류창고업)
- 2023 해외물류시장 투자설명회 안내
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

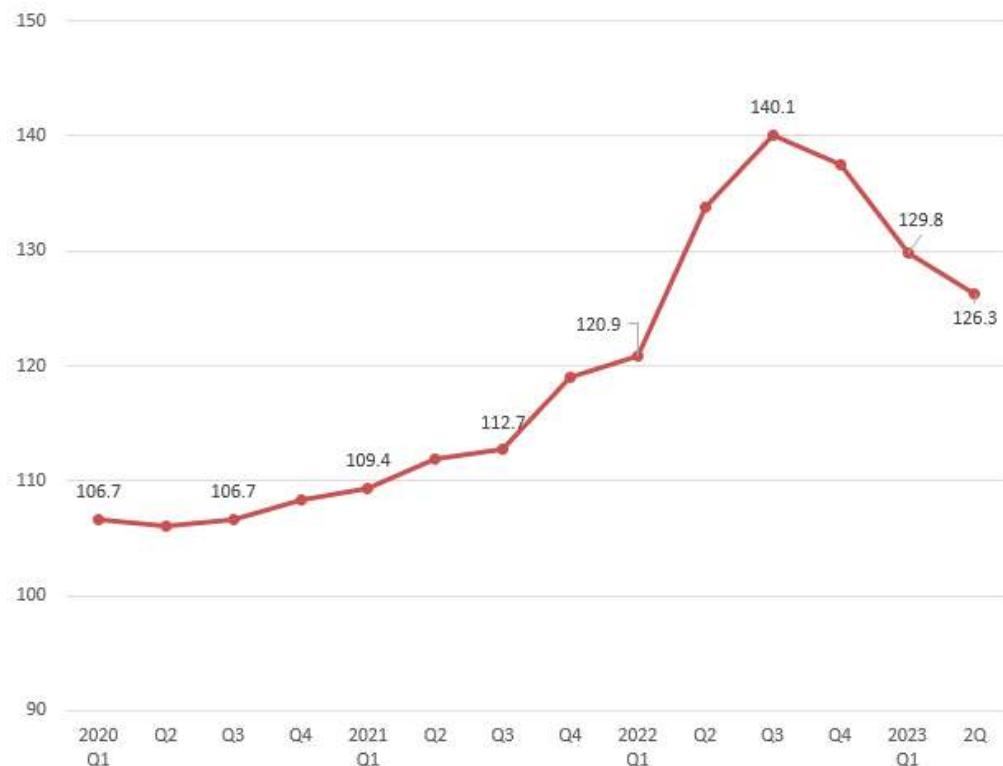


유럽 도로 화물 스팟운임 지수, 지난해 3분기부터 지속 하락

▶ Transport Intelligence·Upply¹⁾·IRU²⁾에서 분기마다 발표하는 유럽의 도로 화물 스팟운임 지수³⁾가 2022년 2분기 이후 4분기 연속 하락함

- 2022년 3분기 유럽의 도로 화물 스팟운임 지수는 140.1로 코로나 팬데믹이 시작된 2020년 1분기(106.7) 대비 약 31.3% 상승함
- 그러나 2022년 3분기를 고점으로 4분기 연속 하락해 2023년 2분기에는 126.3을 기록해 약 9.9% 하락함
- 이는 코로나19의 팬데믹 이후 이연되었던 소비 급증에 따른 비용 상승 압력과 공급 사슬망의 혼란 및 우크라이나에서의 러시아발 전쟁 등 복합적인 요인들이 다소 완화된 영향으로 분석됨

유럽의 도로 화물 스팟운임 지수(2020년 1분기-2023년 2분기)

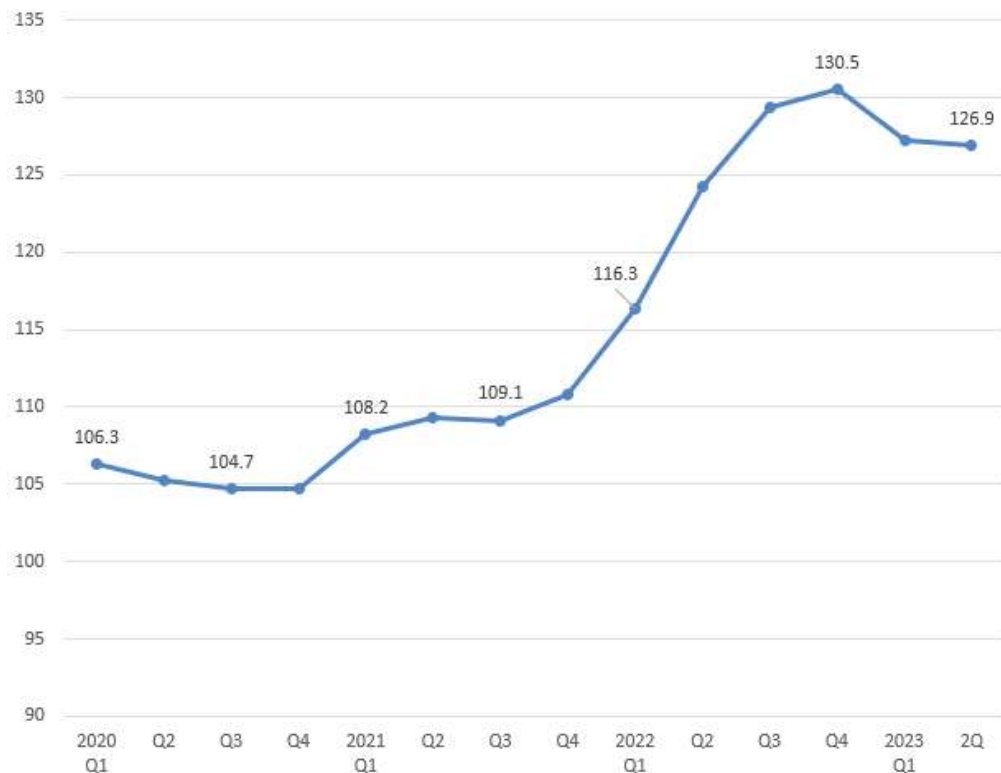


자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.9.5.)

1) Upply는 2018년 프랑스에서 설립된 기업으로 운송 전문 지식과 데이터 분석기술을 결합하여 화물 운임 예측을 위한 디지털 솔루션을 제공함
 2) IRU(International Road Transport Union: 국제도로 운송연합)는 1948년에 설립된 도로 운송(트럭)업계 유일의 국제적 이익단체로 유럽주도형으로 설립되었지만 정회원 및 찬조회원 등 총 60여개 이상의 각국 단체가 가입해 있음
 3) 2017년 1분기의 유럽 도로 화물 운임을 100으로 기준하여 지수를 산정함

- ▶ 유럽의 도로 화물 계약운임 지수 또한 2022년 4분기 고점을 기록 후 3분기 연속 하락함
 - 2022년 4분기 유럽의 도로 화물 계약운임 지수는 130.5로 2020년 1분기(106.3) 대비 약 22.8% 상승함
 - 그러나 이후 하락추세를 보이며 2023년 2분기에는 126.9로 고점 대비 약 2.8% 하락함
 - 시장 가격에 더 민감하게 반응하는 스팟운임 지수의 동향에 비추어 볼 때 계약운임 지수도 향후 지속적인 하락세를 보일 것으로 전망됨

유럽의 도로 화물 계약운임 지수(2020년 1분기-2022년 3분기)



자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.9.5.)

참고자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.9.5.)

인도, 피레우스항 활용 수출 확대 전략 추진

- ▶ 최근 인도 정부가 유럽 내 수출 확대를 위해 그리스 피레우스항을 이용하는 방안을 모색하고 있으며, 항만에 대한 대규모 투자 또한 검토하고 있음**
 - 과거 인도는 이란의 차하바르항을 이용해 지중해까지 진출하는 루트를 적극 활용했으나, 해당 루트 내 위치하고 있는 아제르바이잔과 아르메니아의 갈등 지속으로 수출입 확대에 어려움을 겪고 있음
 - 또한 인도 정부는 지난 10년 동안 자국 산업 및 경제의 핵심 범위를 인도양에서 지중해 동부 지역으로 점차 확대해왔으며, 그리스와의 협력 관계를 강화하고 있음
 - 인도 모디 총리는 이달 내 그리스를 방문해 피레우스항을 활용하는 방안 및 투자 규모 등에 대해 적극 논의할 예정임
- ▶ 지난해 기준 EU와 인도의 수출입 규모는 약 1,300억 달러로 역대 가장 큰 규모를 기록했으며, 이에 인도 정부는 수출입 핵심 루트 확보 및 무역 확대를 목적으로 피레우스항을 적극 활용할 계획임**
 - 인도는 지난해 對EU 역대 최대 수출입 규모를 달성했으며, 수출입 지속 확대를 위해 아라비아해에서 지중해까지 이어지는 회랑을 구축하고 있음
 - 이에 그리스 피레우스항을 전략적 요충지로 선정했으며, 인도와 그리스를 연결하는 복합 운송루트는 인도양 및 중동과 유럽 간 수출입 루트를 새롭게 구성할 수 있는 대안으로 떠오르고 있음

인도 뭄바이 → 그리스 피레우스항 주요 물류루트



자료 : <https://resonantnews.com>(검색일 : 2023.9.6.)

- 한편 피레우스항은 중국(COSCO)의 지분이 약 67%를 차지하고 있으며, 이에 중국의 영향력이 높음에도 불구하고 인도 정부는 지중해 연안 및 유럽 내 물류거점 확보를 위해 적극 나설 것으로 예상됨
 - 인도 정부는 유럽 국가 중 프랑스, 독일에 이어 그리스를 전략적 파트너로 선정했으며, 그리스는 지정학적 위치 및 남유럽의 관문 역할 수행 등 다양한 이점을 가지고 있음
 - 과거 중국 정부가 꾸준히 피레우스항에 투자를 확대한 사례와 같이 인도 정부 또한 국가차원에서 글로벌 거점을 확보하는 방안을 추진하고 있음
 - 최근 동유럽 및 남유럽 등을 중심으로 중소형 항만에 대한 관심이 높아지고 있는 가운데 우리 기업 또한 글로벌 물류거점 확보에 대한 중요성을 인식하고 적극 나설 필요가 있음

미주-아시아 간 공급체인관리 관련 주요 이슈 및 대응 방안

미주와 아시아 간 공급체인관리의 중요성

- 미국을 포함한 미주와 아시아는 세계 경제의 핵심 지역으로서, 두 지역 간의 무역은 세계 무역의 약 40%를 차지하며, 연간 약 6조 달러에 달함(WTO, *World Trade Statistics*, 2020.7)
 - 2020년 기준 세계 무역 대비, 미주-중국 간, 미주-일본 간, 미주-한국 간 무역의 비율은 각각 11.3%, 4.3%, 3.4%임
- 아래의 <표>처럼 아시아 국가의 세계 대비 제조업 비중은 중국(30.3%), 일본(7.3%), 한국(2.9%), 인도(2.8%), 인도네시아(1.4%)를 포함해 큰 부분을 점하고 있음

전 세계 제조업 국가별 비중(2021년 기준, 일본은 2020년)

국가	제조업 가치 (십억 달러)	비중 (%)
중국	4,865	30.3
미국	2,497	15.6
일본	995	7.3
독일	803	5.0
한국	461	2.9
인도	444	2.8
이탈리아	314	2.0
영국	275	1.7
프랑스	263	1.6
러시아	257	1.6
멕시코	230	1.4
인도네시아	228	1.4
전 세계	16,047	

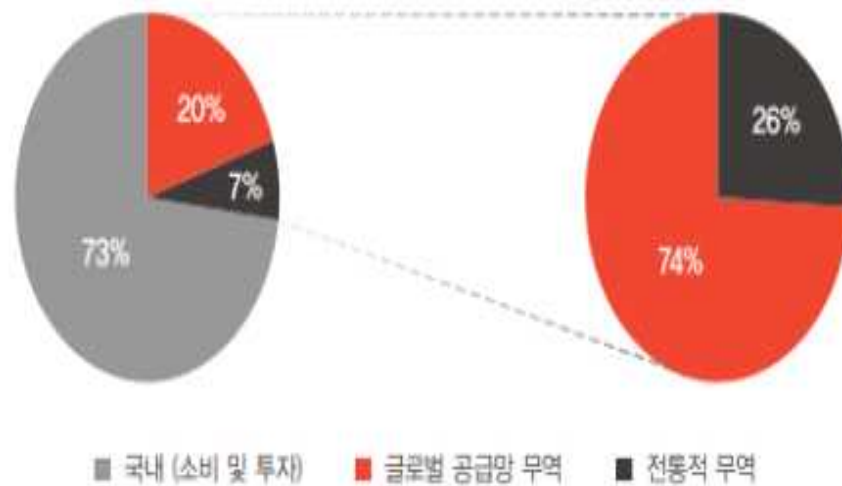
자료 : “글로벌 공급망 재편이 가져올 변화,” 삼일PwC경영연구원, (2023.5)

- ▶ 또한 세계 GDP에서 무역이 차지하는 비중이 27%이고, 무역에서 글로벌 공급망이 차지하는 비중이 74%이므로, 미주와 아시아 간 효율적인 공급체인관리는 대단히 중요함

세계화의 원동력인 글로벌 공급망(2017년 기준)

세계 GDP에서 무역이 차지하는 비중

세계 무역에서 글로벌 공급망이 차지하는 비중



자료 : "글로벌 공급망 재편이 가져올 변화," 삼일PwC경영연구원, (2023.5)

- ▶ 미주와 아시아는 다양한 산업 분야에서 긴밀한 글로벌 공급망으로 연결되어 있음
 - 예를 들어, 미국은 인도네시아에 항공기 및 부품(9천만 달러), 광학, 정밀 기기(6천만 달러), 기계 및 부품(1.5천만 달러) 등을 수출하며, 인도네시아는 미국에 석유 및 제품(25천만 달러), 섬유 및 의류(18천만 달러), 식물성 제품(15천만 달러) 등을 수출함
 - 미국은 베트남에 기계 및 부품(12천만 달러), 항공기 및 부품(8천만 달러), 전자제품 및 부품(5천만 달러) 등을 수출하며, 베트남은 미국에 의류, 신발, 가구(35천만 달러), 전자제품 및 부품(25천만 달러), 쌀, 커피, 고무(12천만 달러) 등을 수출함(K-stat 무역통계, 2022년 12월 기준)
- ▶ 미주와 아시아는 자유무역협정을 포함한 전략적인 파트너십을 구축하고 있음
 - 미국은 한국(2012년 발효), 싱가포르(2004년), 중국(2020년) 등과 자유무역협정을 체결했으며, 인도네시아, 아세안과는 협상을 진행하고 있음

미주와 아시아 간 공급체인관리의 특징

➤ 미주와 아시아 간 공급체인관리는 지리적으로 넓은 범위를 커버해야 하므로, 다양한 운송 모드와 물류 인프라를 활용해야 함

- 예를 들어, 인도네시아는 미주 수출 농수산물의 신선도 유지, 고가치 상품의 신속한 운송을 위해 항공을 이용하고. 미주는 인도네시아 수출 항공기 부품 등의 고부가가치 상품의 보안과 품질 보장을 위해 항공 운송을 이용하며, 기타 양 지역 간 대량 수출입 화물은 해운을 이용함
- 미주와 아시아 지역 간 무역에서는 철도 운송이 제한적으로 사용되고 있음
- 즉, 직접적인 연결 운송은 없으나, 예를 들어, 베트남은 중국과 함께 하노이-라오카이 고속철도 프로젝트를 추진하고 있으며, 이를 통해 중국산 상품을 하이퐁항을 통해 수출할 수 있으며, 미국은 멕시코와 캐나다와 함께 북미 자유무역협정(NAFTA)을 통해 철도 운송을 활성화하고 있으므로, 이를 통해 베트남 및 아시아 국가와의 무역에 철도 운송을 이용할 수 있음

CPCS의 캐나다-미국-멕시코 연결 철도



자료 : "Data visualization: What a Canada-US-Mexico rail network could look like," CPCS, (2021.3.29)

- **미주와 아시아 간 공급체인관리는 정치적으로 민감한 이슈가 빈번히 발생하고 있음**
 - 특히 중국과 미국 간의 무역 장벽 및 제재, 그리고 안보나 인권 등의 이슈로 갈등이 발생하고 있으므로, 국제법 및 규정 준수와 리스크 관리가 중요함
- **미주와 아시아 지역 간에는 수요와 공급이 변동적이고, 비대칭적일 수 있으며, 시장 경쟁이 치열함**
 - 수요 측면에서는, 예를 들어, 인도네시아는 미국으로 석유 및 석유 제품을 수출하고 있고, 이러한 상품의 수요는 에너지 가격, 경제 활동, 기후 변화 등에 영향을 받으며, 의류, 식품, 가구 등 수출품의 수요는 계절, 휴일, 패션 트렌드, 소비자 기호 등에 영향을 받음
 - 공급 측면에서는, 아시아 지역에, 최근 국가 리스크가 급격히 증가하고 있는 중국을 포함해 많은 국가들이 포함되어 있으므로, COVID19와 같은 대 감염병, 자연재해, 정치적 불안정, 운송 단절 및 지연, 규제 변화 등의 요인에 따라 상품의 공급이 제한되거나 차질이 발생할 수 있음
 - 경쟁 측면에서는, 예를 들어, 인도네시아는 석유 및 석유 제품을 미국에 수출하고 있으나, 미국은 최근 슬레이트 오일과 재생 에너지의 개발로 자립성을 강화하고 수입 의존도를 낮추고 있으며, 또한, 베트남은 전자 제품을 미국에 수출하고 있으나, 한국, 일본, 대만 등 다른 아시아 국가 대비 기술 경쟁력이 낮고, 지식재산권 보호를 강화하는 미국 정부의 요구에 부응하기 어려운 측면이 있음

미주와 아시아 간 공급체인관리의 현황, 문제점, 주요 이슈 및 대응 방안

- **현황**
 - 미국과 아시아 간 공급체인관리는 세계 경제의 중심이 아시아로 이동하면서 중요성이 증가했음
 - 미주와 아시아 간, 미국과 아시아 간의 무역은 2019년에 각각 6조 달러, 1.6조 달러에 달하였으며, 이는 각각 세계 국제무역의 40%, 10%를 차지함
 - 미국과 인도네시아 간의 무역은 2019년에 298억 달러로서, 미국과 아시아 간 무역의 약 2%를 차지하며, 미국과 베트남 간의 무역은 776억 달러로, 약 5%를 차지함("2019 U.S.-Asia Trade Statistics," ITA, 2019.12)
 - 그밖에, 2020년을 기준으로 미국과 중국, 일본, 한국, 말레이시아, 태국 간의 무역 비중은 각각 25.8%, 8.1%, 4.9%, 2.2%, 1.6%를 차지함
 - 이러한 무역을 지원하기 위해 다양한 운송 모드와 물류 인프라가 활용되고 있으며, 예를 들어, 해상 운송이 양 지역 간 무역에서 가장 많이 사용되며, 양 지역 간 운송이 세계 해상 운송의 약 40%를 차지함
- **COVID19와 같은 세계적인 유행병**
 - COVID19 팬데믹은 공장의 폐쇄, 항공 운송의 중단, 국경 통제의 강화 등 미주-아시아 지역 간 공급망에 심각한 영향을 미쳤으며, 공급망의 효율성과 유연성을 저해하는 요인들이 드러나는 계기가 됨

- 예를 들어, 공급망의 글로벌화로 인해 특히 아시아 지역에 집중된 공급원과 수요원 사이의 거리가 멀어지고 복잡해졌으며, 공급원과 수요원의 다양성이 줄어들고, 위기 상황에 대응할 수 있는 대체 가능성이 낮아짐

● COVID19와 같은 세계적인 유행병 대응 방안

- 향후 보다 빈번히 발생할 것으로 예상되는 COVID19와 같은 세계적인 감염병 유행의 영향에 대응하기 위해서는 공급망의 다양성과 다중화, 디지털화와 자동화, 효율성과 가시성 제고를 통한 공급망의 유연성과 탄력성 강화가 중요함
- 예를 들어, IKEA는 팬데믹 기간 동안 중국에서 공급되는 상품의 수요가 급증했으나, 다른 아시아 국가들과 유럽 국가들로부터도 상품을 공급받을 수 있는 다양한 공급망을 구축해, 공급 부족과 가격 상승을 방지함
- 또한, 디지털화와 자동화를 통해 공급망의 효율성과 가시성을 높이고, 실시간으로 상품의 위치와 재고량을 파악함으로써 수요예측과 재고관리를 최적화함

비대면 주문 픽업을 위하여 온라인으로 주문한 'Click & Collect' 상품을 IKEA 매장에서 준비 중임



자료 : "Inside IKEA's digital transformation", Harvard Business Review, (2021.6.4)

● 무역전쟁 및 보호주의의 확산

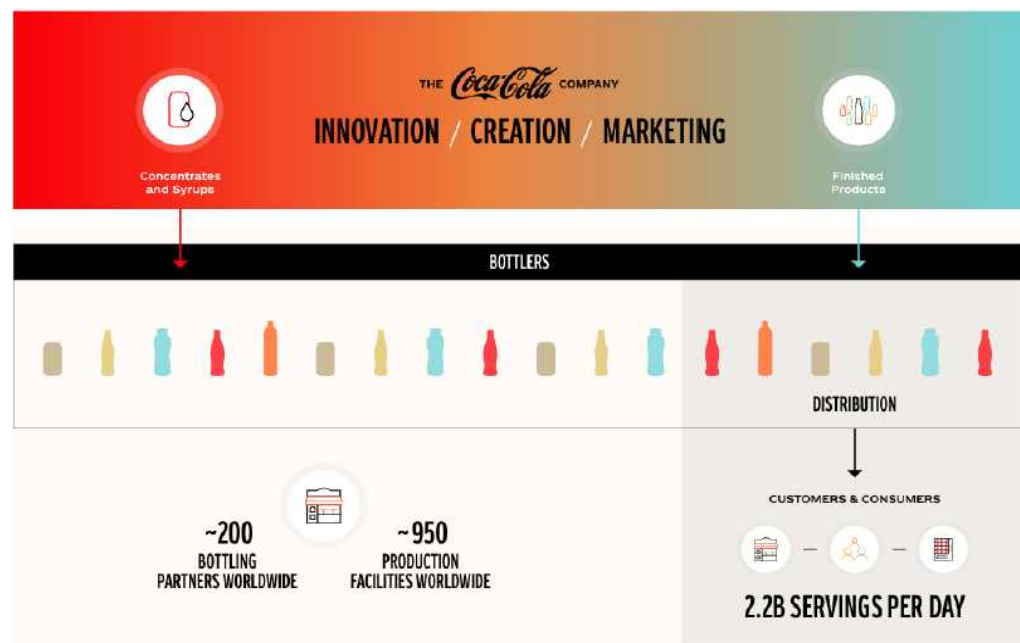
- 미주와 아시아 간 공급체인관리는 미국과 중국이 2018년부터 상호 간에 관세를 부과하거나 제재를 가하는 등 무역전쟁 및 보호주의의 확산으로 인해 위협을 받고 있음
- 특히, 미국은 중국산 상품에 대해 25%의 관세를 부과했으며, 이는 많은 중국 소재 기업들이 베트남, 인도네시아 등으로 이전하는 결과를 초래함과 동시에, 중국과의 공급망 연계를 통해 미국으로 수입되는 인도네시아, 베트남 등 다른 아시아 국가들의 상품에도 영향을 미침

- 또한, 팬데믹 이후에는 각국이 자국의 경제와 산업을 보호하기 위해 보호주의적인 정책을 채택하거나 강화하는 경향이 있으며, 예를 들어, 미국은 의약품, 식품, 에너지 등 필수품의 국내 생산과 자립성을 강화하기 위해 관세 및 비관세 장벽을 설정하거나 확대함

➤ 무역전쟁 및 보호주의의 확산 대응 방안

- 무역전쟁 및 보호주의의 확산에 대응하기 위해서는 관세 및 비관세 장벽 대비, 자유무역협정 활용, 지역적 협력 강화를 통해 공급망의 안정성과 지속성을 확보하는 것이 중요함
- 예를 들어, 코카콜라는 미국과 중국 간의 무역전쟁으로 인해 중국에서 공급되는 설탕과 플라스틱 병에 대한 관세가 인상되었으나, 코카콜라는 다른 아시아 국가들의 자유무역협정을 이용해 설탕과 플라스틱 병을 관세 없이 수입할 수 있었으며, 또한 아시아태평양경제협력체(APEC)와 같은 지역적 협력 기구를 이용해 다른 아시아 국가들과의 무역 및 투자를 증대시키고, 공급망의 다양성과 다중화를 추구함
- 코카콜라는, 아래 <그림>과 같이, 전 세계 로컬시장에 분산된 200개의 유통(bottling)회사와 950개의 생산 시설, 그리고 자체 혹은 자사 통제 하의 농축액 및 시럽 공급망과 완제품 유통망으로 구성된 시스템을 운영함

농축액 및 시럽 공급망과 완제품 유통망으로 구성된 코카콜라의 글로벌 시스템



자료 : www.coca-colacompany.com(검색일 : 2023.8.28)

➤ 환경 및 사회적 책임의 부담 증가

- 미주와 아시아 간 공급체인관리는 배기가스와 오일 유출 등으로 인해 환경을 오염시키고, 노동자들의 인권 침해와 착취, 지식재산권 침해와 기술 유출 등을 포함해, 상품의 생산, 운송, 유통, 소비, 폐기 등 전 과정에서 사회에 영향을 미침으로써 사회적 책임을 져야하는 부담을 가지고 있음

● 환경 및 사회적 책임의 부담 증가 대응 방안

- 환경 및 사회적 책임에 부응하기 위해서는 환경 및 사회적 기준을 수립하고, 검증하고, 준수함으로써 공급망의 친환경성과 윤리성을 제고하는 것이 중요함
- 예를 들어, H&M은 자사의 공급망에 참여하는 모든 파트너들에게 환경 및 사회적 기준을 수립하고, 준수하도록 요구했으며, 이에 대해 정기적인 감사와 평가를 실시하고 있고, 2030년까지 자사의 모든 제품을 재활용 소재로 제작하는 목표를 달성하기 위해 노력하고 있음
- 또한 온라인 플랫폼과 오프라인 매장을 연결해 실시간으로 재고량과 수요량을 파악하고, 공급과 수요의 균형을 맞추기 위해 인공지능(AI)과 빅데이터를 활용하고 있으며, 자사의 공급망에 참여하는 공장들과 협력해 생산량과 배송량을 조절함으로써 낭비와 비용을 최소화하고 있음
- 아래 <그림>처럼, 혁신, 투명성 제고, 공급망 구성원 간의 협력을 기반으로 2040년까지 기후에 대한 영향을 zero화 하는 순환 패션 산업을 지향하고 있음

H&M의 기후에 대한 영향을 zero화 하는 순환 패션 생태계 발전 모델



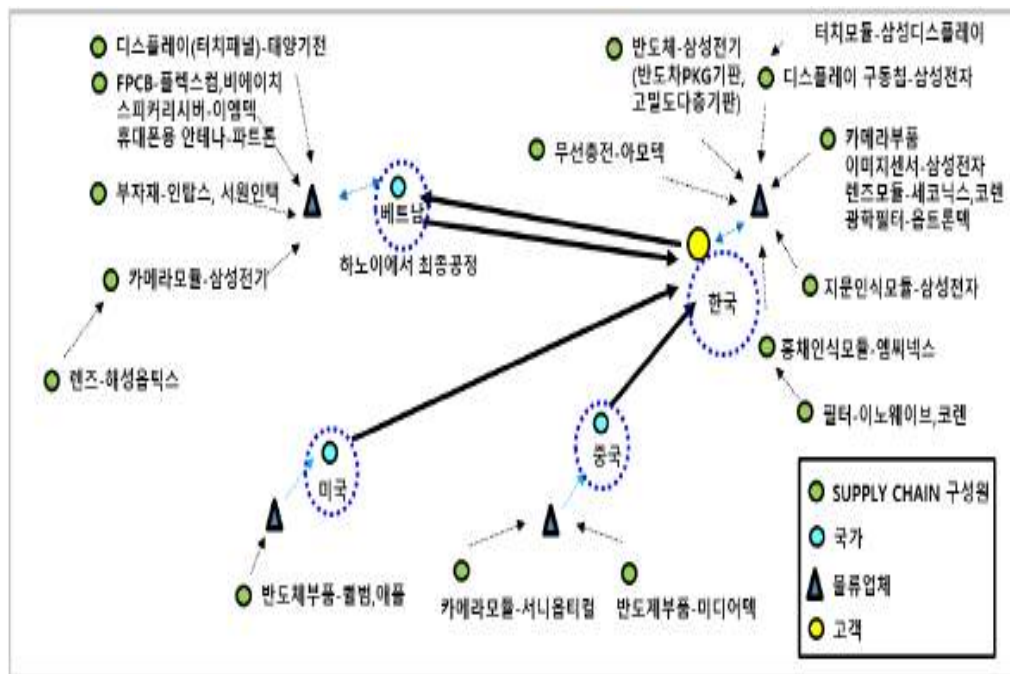
자료 : Annual and Sustainability Report 2022, H&M

미주와 아시아 간 공급체인관리 이슈 대응 사례

➤ 삼성전자

- 2008년부터 베트남에 스마트폰 및 디스플레이 제조 공장을 설립했으며, 이를 통해 저렴한 인건비와 유리한 규제 환경을 활용해 미주 및 세계 시장에 공급하고 있음
- 베트남 내에서 자체적인 공급망을 구축했으며, 이를 통해 미국과의 무역전쟁으로 인해 중국에서 탈중국화를 추진하는 다른 기업들과 달리 베트남에서 안정적인 운영이 이루어짐
- 또한 ① 베트남, 인도 등 다양한 국가의 200여 개 업체를 포함하는 글로벌 소싱 네트워크(스마트폰 사업부)와 베트남, 인도네시아 등 10여 개 국가 30여 개 생산기지 운영(가전 사업부)을 포함하는 공급망 다변화, ② AI와 빅데이터를 활용해 공급망의 상태를 실시간으로 파악하고, 재고 수준, 수요 변동, 납기 지연 등의 위험 요인을 예측하며, 최적의 공급 계획과 대응 방안을 제시해주는 스마트 SCM 시스템 활용, ③ AI와 빅데이터를 활용해 반도체 생산 공정에서 발생하는 다양한 데이터를 분석하고, 공정 품질, 설비 성능, 에너지 효율 등을 실시간으로 모니터링하고, 문제 발생 시 즉각적인 해결책을 제공하는 스마트 팩토리 활용 등을 통해 팬데믹으로 인한 공급망 혼란의 영향도 상대적으로 적게 받음

삼성전자 모바일 글로벌 공급망

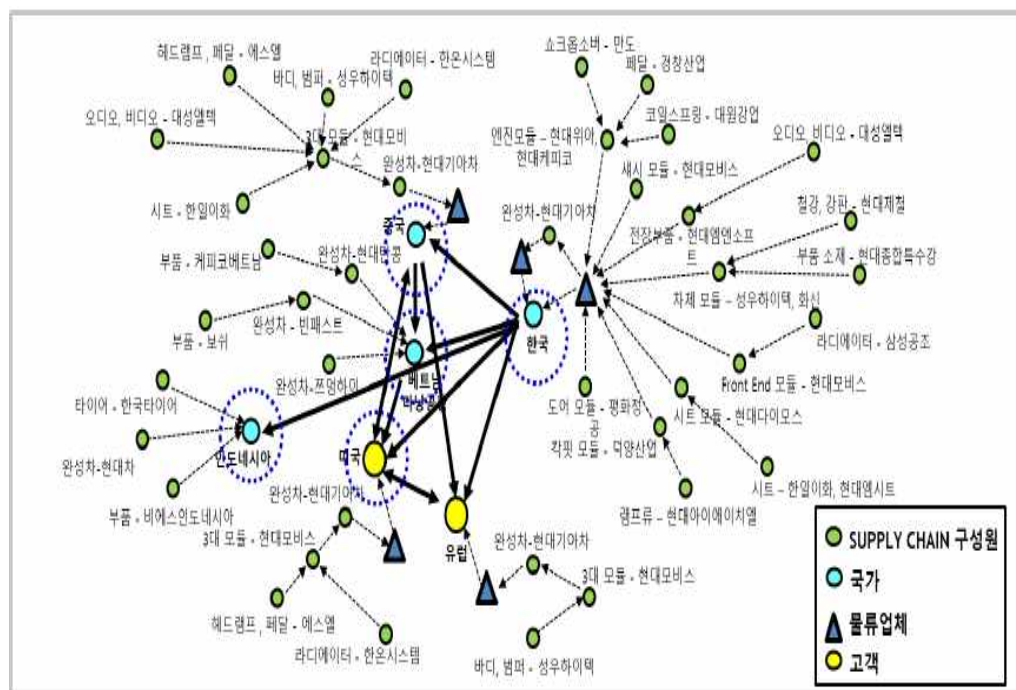


자료 : 한국항공대학교 작성(2019.12)

➤ 현대자동차

- 현대차는 인도네시아에 자동차 제조 공장을 건설하고 성장 잠재력이 높은 내수 시장과 유리한 규제 환경을 활용해 시장 점유율을 높이고 있으며, 인도네시아 정부와 협력해 전기차 및 수소차 개발과 생산을 추진하고 있음
- 또한 인도네시아 시장뿐만 아니라 미주, 동남아시아, 호주 시장에도 공급하고 있으며, 특히 미국이 2018년 1월에 한국산 세단과 전기차에 대해 발동한 셰이프가드 조치와 관세를 회피하고, 경쟁력을 강화하고 있음

현대자동차 글로벌 공급망



자료 : 한국항공대학교 작성(2019.12)

➤ LG전자

- LG전자는 인도네시아에 스마트폰 공장을 건설하고 이를 통해 미국, 동남아 및 중동 시장에 공급함
- 이를 통해 인도네시아의 저렴한 인건비를 활용하고, 미국이 2019년 5월에 중국산 스마트폰과 노트북 등의 전자제품에 대해 25%의 관세를 부과한 것과 같은 세이프가드 조치를 회피하는 등 경쟁력을 강화함
- LG전자는 2021년 4월에 스마트폰 사업에서 철수하기로 결정했으며, 인도네시아에 있는 스마트폰 공장을 전기차 부품 공장으로 전환해 전기차 부품 사업에 집중하기로 함
- 따라서, 인도네시아에서 연간 약 100만 개의 전기차 배터리 셀과 모듈을 생산할 수 있는 생산라인을 구축했으며, 이를 통해 미국 및 유럽 시장의 테슬라, 폭스바겐 등의 글로벌 자동차 업체들에 공급하고 있음
- 전기차 모터와 인버터 등의 부품도 생산할 계획이며, 이를 통해 전기차 부품 사업의 시너지 극대화를 추구함

> 한화솔루션

- 인도네시아에 연간 1.3GW의 태양광 모듈을 생산할 수 있는 규모의 공장을 건설했으며(1,100억 원 투자), 미국, 동남아, 유럽 시장에 공급함
- 인도네시아는 인건비가 저렴하고, 재생에너지 사업에 적극적인 정부 정책이 있으며, 미국의 세이프가드 조치를 회피하기 위한 중요한 거점임
- 미국은 2018년부터 4년간 수입산 태양광 셀과 모듈에 대해 세이프가드 조치를 시행하고 있고, 한국과 중국 등에서 수입한 태양광 제품에는 15%에서 30%의 관세를 부과하며, 유럽연합(EU)은 2013년부터 중국산 태양광 제품에 최소수입가격(MIP) 제도를 도입함

참고자료 : "Coca-Cola's supply chain strategy in the era of trade war," International Journal of Business and Management, (2019.12.10),

"Inside IKEA's digital transformation," Harvard Business Review, (2021.6.4),

"Supply chain innovation in Asia: A case study approach," International Journal of Innovation and Technology Management. Vol. 17, No. 01, (2020).

2023 우수물류기업 인증제 모집 공고 (항만구역 내 물류창고업)

2023 우수물류기업인증 모집 공고

항만구역 내 물류창고업



해양수산부

한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

2023. **5.22** 월 09:00 —
9.15 금 18:00 까지



신청자격

- 「물류정책기본법」 제38조 및 「우수물류기업의 인증에 관한 규칙」 제3조에 따라 우수물류기업(항만구역 내 물류창고기업) 인증을 받고자 하는 자
- 「항만법」 제2조제4호 및 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제21조의 제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자
- 「우수물류기업의 인증에 관한 규칙」 제2조 관련 별표 제2호 중 다음 요건을 갖춘 자
 - 화물의 안전한 보관을 위하여 화재보험 가입 등 화재예방 및 화재대응 매뉴얼을 갖출 것
 - 창고 운영을 위한 정보시스템 및 운영 매뉴얼을 갖출 것
 - 국내외 화물의 보관 실적 및 고용창출 실적이 우수할 것
 - 그 밖에 국토교통부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시하는 기준을 충족할 것

제출서류

- 우수물류기업 인증신청서 1부
- 법인 등기사항전부증명서 1부
- 사업자등록증(사본) 1부
- 물류창고업등록증(사본) 1부
- 공적서를 제외한 제출서류 각 1부

신청방법 및 신청 수수료

한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지사항)에서 인증 신청서 및 관련문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출

• 제출방법

E-mail 접수(아래주소 참조)

• 신청 수수료 납부

신규인증 : 300만원 / 정기점검 : 150만원

납부계좌 : 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의

• 문의처

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

주소 : 606-080, 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

담당 : 김동환 전문연구원(051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 「우수물류기업 인증요령」 제9조 인증 평가의 기준 및 「우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차」에 따름
- 최종 결과발표(예정) : 2023년 12월 중

유의사항

- 선정결과 발표 이후, 제출 서류의 전체 또는 일부의 위조·변조, 허위 기재 등 부정한 방법으로 작성된 것으로 확인되는 경우에는 선정을 취소할 수 있음
- 신청기간 중 접수된 서류는 반환하지 아니함
- 기타 사항은 국제물류투자분석·지원센터로 문의 요망

2023 해외물류시장 투자설명회 안내

OVERSEAS LOGISTICS MARKET
INVESTMENT BRIEFING2023
해외물류시장
투자설명회2023. 9. 21 (목) 14:00~16:30
용산 로카우스 호텔 플로리스홀(6F)

프로그램

시간	주요 내용
14:00-14:10 10'	행사 등록 및 소개 인사
14:10-14:35 25'	발표1 동유럽 물류시장 주요 이슈 및 전망 : 엠티엘 폴란드지점 조명래 사업부장
14:35-15:00 25'	발표2 코퍼항 연계 내륙물류시장 동향 및 신규 사업 소개 : 코퍼항만청 Borut Semrl 마케팅 본부장
15:00-15:25 25'	발표3 리예카항 인프라 개발 계획 소개 및 해외물류사업 진출 전망 : 리예카 항만공사 Denis Vukorera 사장
15:25-15:40 15'	휴식시간
15:40-16:20 40'	토론 및 질의응답 <ul style="list-style-type: none"> • 이현수 - 한국항공대학교 명예교수(한국물류산업정책연구원장) • 구자림 - 부산항만공사 국제물류사업단장 • 박수정 - 대우로지스틱스 상무 • 이향연 - 이투이로지스틱스솔루션 대표
16:20-16:30 10'	종합 및 마무리

문 의 | 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·자원센터 김동환 전문연구원 T. 051-797-4913 E. kdong@kmi.re.kr

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

