

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

- 독일발 주요 항공화물 운임지수, 지난해 2분기 이후 하락세 지속

### ● 유럽 물류시장 동향

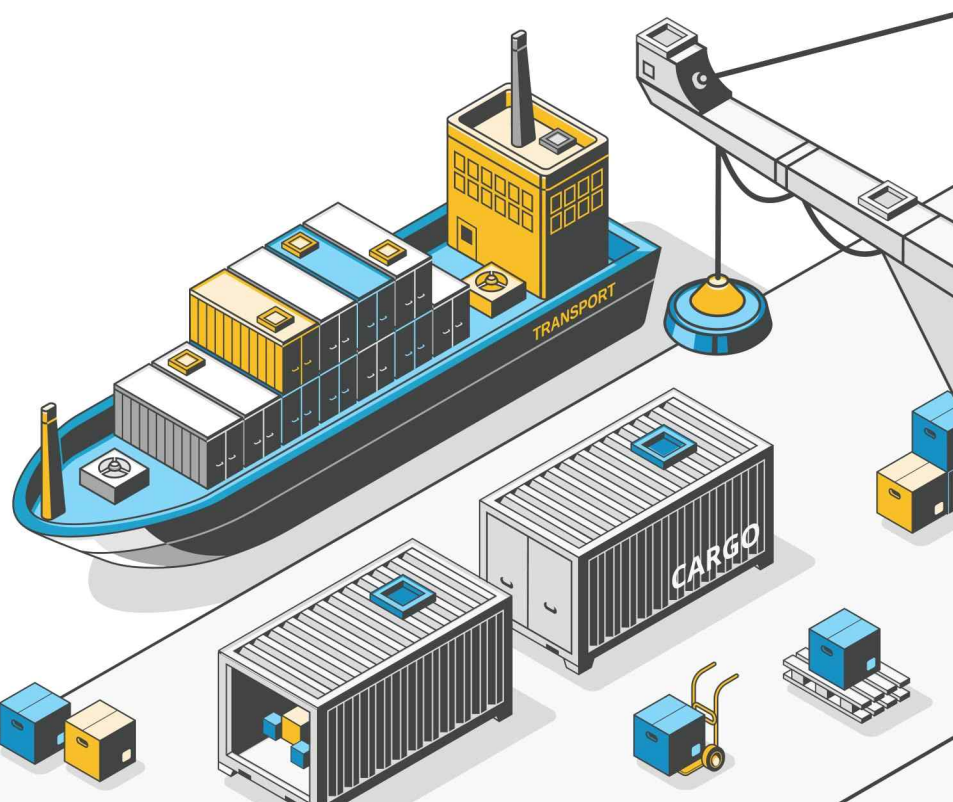
- 리에카항, 신규 철도 노선 확대 통해 '컨' 물동량 증대 추진

### ● 글로벌 ESG 심층분석

- 글로벌 ESG 정보공시 동향과 대응방안

### ● 공지사항

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

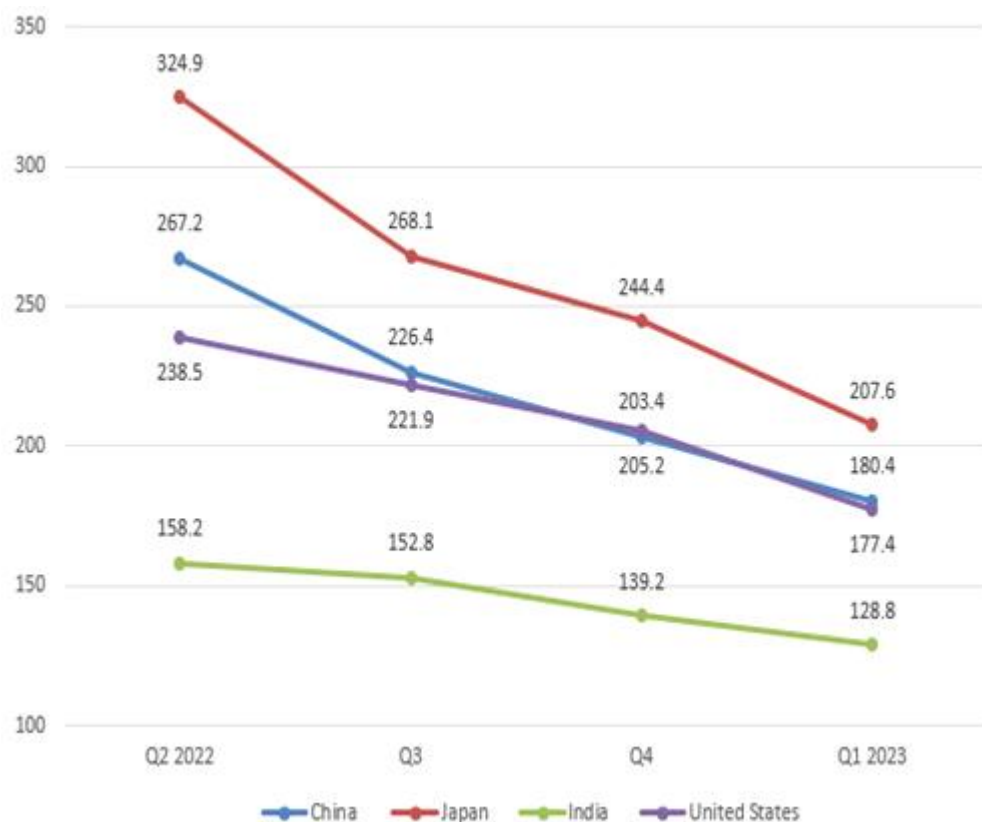


## 독일발 주요 항공화물 운임지수, 지난해 2분기 이후 하락세 지속

### 독일발 주요 항공화물 운임지수가 지난해 2분기 이후 지속적으로 하락세를 보임

- 독일 연방 통계청(Federal Statistical Office of Germany) 자료에 따르면 독일발 중국·일본·인도·미국행 항공화물 운임지수(2015년 100기준) 모두 2022년 2분기부터 지난 1분기까지 지속적으로 하락함
- 먼저 독일발 중국행 항공화물 운임지수의 경우 지난해 2분기 267.2에서 지난 1분기 180.4로 약 32.5% 하락함
- 일본 및 인도행의 경우 지난해 2분기 각각 324.9와 158.2에서 지난 1분기 207.6과 128.8로 약 36.1%와 18.6%씩 상승함
- 미국행의 경우에도 지난해 2분기 238.5에서 지난 1분기 177.4로 25.6% 하락함

독일발 주요 항공화물 운임지수(2022년 2분기-2023년 1분기)



자료 : [www.gscintell.com](http://www.gscintell.com)(검색일 : 2023.6.27.)

독일발 주요 항공화물 운임지수의 지속적 하락은 코로나19 팬데믹 이후 급등했던 이연 수요의 정상화와 국제유가 하락이 주요 요인으로 분석됨

- 2022년 6월 117.45달러로 정점을 찍은 유가는 12월 79.528달러로 지속적으로 하락해 고점 대비 22.3% 하락함
- 이후 유가는 금년 3월 78.73달러로 최저가를 기록함

월평균 국제유가 추이(2022년 4월-2023년 3월)

(단위 : 달러)



자료 : [www.gscintell.com](http://www.gscintell.com)(검색일 : 2023.6.27.)

참고자료 : [www.gscintell.com](http://www.gscintell.com)(검색일 : 2023.6.27.)

이재호 전문연구원  
051-797-4685, [jhlee8604@kmi.re.kr](mailto:jhlee8604@kmi.re.kr)

## 리예카항, 신규 철도 노선 확대 통해 '컨' 물동량 증대 추진

- 오스트리아 철도물류 전문기업인 RCG(Rail Cargo Group)가 지난달 크로아티아 리예카항과 헝가리 부다페스트를 잇는 신규 철도 서비스를 본격 개시함

  - 리예카항은 아드리아해 주요 항만 중 하나로 슬로베니아 코퍼항과 함께 체코, 오스트리아, 헝가리 등 동유럽 주요 국가의 수출입 관문 역할을 수행하고 있음
  - 최근 동유럽 내 2차 전지 및 전기차 관련 제조시설의 증가로 원자재 및 관련 부품의 수요가 크게 늘어나 리예카항의 물동량 또한 점차 증가하고 있는 가운데 항만 내 철도 서비스의 공급이 수요 대비 부족해 물류 기업의 어려움이 가중되고 있음
  - 이에 RCG는 리예카항과 부다페스트의 BILK 터미널을 잇는 직항 철도 서비스를 도입함으로써 리예카항의 혼잡 해소에 크게 기여할 것으로 예상됨
- 동 신규 철도 서비스는 헝가리를 비롯해 동유럽 물류시장의 물류난 해소뿐만 아니라 물류 기업의 수요를 충족시킬 것으로 예상됨

  - 기존 리예카항과 부다페스트를 잇는 철도 서비스가 존재하나, 단일 노선 및 철도 서비스에 대한 수요 증가로 배차에 어려움을 호소하는 물류기업이 늘어나고 있음
  - 또한 정기적인 서비스 구축으로 향후 철송을 연계한 물류서비스가 크게 증가할 것으로 전망됨
  - 동 철도 서비스는 주 2회 왕복 운행하며, 리예카항과 BILK터미널 간 연결뿐만 아니라 BILK터미널을 통해 독일, 오스트리아, 체코 등 주변 국가로 운송 범위가 더욱 확대될 것으로 예상됨

### 리예카항 '컨' 터미널 및 철도 인입선



자료 : [www.porttechnology.org](http://www.porttechnology.org)(검색일 : 2023.6.28.)

- Maersk는 지난해 5월 리예카항과 체코를 잇는 정기 철도 서비스를 도입해 리예카항의 연결성 확대에 적극 나서고 있음
  - Maersk는 리예카항 '컨' 터미널 개발 계획 추진 등을 통해 리예카항을 아드리아해의 핵심 거점으로 성장 시키기 위해 다방면으로 노력하고 있으며,
  - '컨' 터미널 개발뿐만 아니라 철도 서비스 도입을 통해 항만 규모 확대와 연결성 증대 등 인프라 구축에 적극 나서고 있음
  
- 리예카항은 코퍼항과 함께 동유럽에 진출한 우리 물류기업의 핵심 거점으로 활용되고 있으며, 향후 전기차 생산 증대 등과 함께 물동량이 더욱 증가할 것으로 예상되는 가운데 철송에 대한 선제적 인프라 투자를 통해 동유럽 시장의 물류경쟁력을 확보할 필요가 있음



## 글로벌 ESG 정보공시 동향과 대응방안

## ① ESG 정보공시의 중요성과 글로벌 동향

- 최근 금융시장에서는 주요 ESG 이슈가 기업의 지배구조 체계 속에서 어떻게 관리되고 있는지에 대한 정보를 담은 ESG 보고서 공시를 요구하고 있고, 이러한 공시를 의무화 하는 내용의 법이 EU와 미국을 중심으로 제정되고 있음

- ESG 정보공시에 대한 금융시장의 요구와 법적 규제가 강화되어 감에 따라 노르웨이 선주협회(Norwegian Shipowners' Association)에서 해운회사에 적합한 ESG 공시 가이드라인(ESG reporting in the shipping and offshore industries)을 마련한 바 있음('21.11)

## 노르웨이 선주협회의 ESG 정보공시 가이드라인



자료 : [www.rederi.no](http://www.rederi.no)(검색일 : 2023.6.25.)

- 우리나라 정부도 '25년부터 상장 대기업을 시작으로 ESG 공시를 단계적으로 의무화할 예정이고, 금년 중으로 ESG 공시 의무화 세부방안을 확정해 발표할 예정임<sup>1)</sup>

  - ESG 공시 의무화 일정 : ('25년~) 자산 2조원 이상 → ('27년~) 자산 1조원 이상 → ('29년~) 자산 5천억원 이상 → ('30년~) 전체 코스피 상장사
  - 정부는 자산 규모가 큰 코스닥 상장사에 대해서도 ESG 공시를 의무화할 필요성이 있는지 검토 중
  - 정부는 ESG 공시기준과 관련된 국제 논의에 대응하는 한편, 이러한 글로벌 ESG 공시기준들을 참고해 국내에 적용될 구체적인 'ESG 공시의무화 방안'을 금년 중 확정해 발표할 예정임
- 'ESG 정보공시'는 ESG 투자와 ESG 경영에 참여하는 많은 이해관계자들 사이에서 소통의 수단인 '언어'와 같은 역할을 함

  - '언어'가 통일되어 있지 않을 경우 서로의 의사소통이 어려운 것은 물론 수많은 오해와 온갖 속임수가 난무
  - 모두가 공감하고 이해할 수 있는 공통의 언어가 없는 상황에서는 실제로 ESG 경영과 투자를 하지 않았으면 서 그럴듯하게 이해당사자들을 속이려는 ESG 워싱(washing)이 가능
- ESG 이슈는 특정 개별국가가 아닌 글로벌 차원에서 공감대가 형성되며 다루어져야 하므로 전 세계 모든 나라에서 통용되는 통일된 언어, 즉 '공시기준'이 필요

  - 마치 국제회계기준(IFRS)재단이 재무적 사항에 대해 세계 공통 언어인 '국제회계기준'을 마련해 재무회계에 대한 신뢰성을 담보하고 글로벌 기업들의 회계부정을 억제하고자 했던 것처럼, 비재무적 사항(지속가능성, ESG)에 대한 세계 공통 언어가 필요할 것임
  - 따라서 IFRS재단에서는 자신들이 재무회계기준을 통일시켰던 것처럼 ESG 공시기준을 통일시키기 위한 작업을 진행해 '22년 3월 'IFRS S1(일반 요구사항)'과 'IFRS S2(기후 관련 공시)'라는 두 가지 지속가능성(ESG) 공시 표준안을 발표했고, '23년 2월 표준안을 확정해 6월말에 공식 발표할 예정임
  - 그 이후 생물다양성 등 다른 E 분야, S 및 G분야도 순차적으로 기준을 제정해 나갈 예정임
- 재무적 이슈와 달리 비재무적(ESG) 이슈는 지역과 국가에 따라 다를 수밖에 없어 재무 지표처럼 전 세계적으로 통일된 기준을 마련하는 것이 쉽지 않고, EU와 미국이 ESG 공시기준 제정과 관련해 현재 독자적인 행보를 이어가고 있는 것도 이러한 이유 때문임

  - EU는 기업지속가능성 보고지침(CSRD, Corporate Sustainability Reporting Directive)과 이것의 세부적 공시기준[포괄적 기준 2개, 주제별 공시기준(환경 5개, 사회 4개, 지배구조 1개)]인 '지속가능성 보고표준(ESRS, European Sustainability Reporting Standards)' 도입을 '22년 11월에 확정했음
  - 미국 증권거래위원회(SEC)도 '22년 3월 상장기업의 기후 관련 정보 공시를 의무화하는 새로운 규정을 제안하고, '23년 가을에 최종안을 확정하겠다고 발표했음

1) 제1차 민관합동 ESG 정책 협의회(2023.2.21.). ESG 금융 추진단 제2차 회의(2023.4.27.)

- 이렇게 현재 ESG 정보 공시제도는 EU, 미국, IFRS 등이 각각 주도하며 세 개의 큰 흐름을 형성하고 있고 이러한 큰 흐름이 우리나라 기업들에게 어떠한 영향을 미칠지가 관건임

## ② 3대 글로벌 ESG 공시기준의 공통 프레임워크

- EU<sup>2)</sup>와 미국<sup>3)</sup> 기준은 법적 기준이므로 해당 법의 적용대상에 포함되는 국내기업은 당연히 철저한 준비가 필요함

  - 다만, 각 기준들이 공급망과 관련된 사항에 대해서도 공시를 요구하고 있으므로 법의 직접 적용대상이 아닌 국내기업이라도 법 적용을 받는 국내·외 기업과 협력관계에 있는 경우에는 간접적인 영향을 받게 될 것임
- 이에 IFRS재단에서는 자신들이 재무회계기준을 통일시켰던 것처럼 ESG 공시기준을 통일시키기 위한 작업을 진행함

  - '22년 3월 'IFRS S1(일반 요구사항)'과 'IFRS S2(기후 관련 공시)'라는 두 가지 지속가능성(ESG) 공시 표준 초안을 발표함
  - 이후 다양한 이해관계자들의 의견을 수렴해 '23년 6월 26일 최종안을 발표했으며 생물다양성 등 다른 ESG 분야도 순차적으로 기준을 제정해 나갈 예정임
- 국내기업들은 3대 글로벌 공시기준의 직·간접적인 영향을 받을 수밖에 없으므로 각 기준들의 내용과 구체적 시행시기 등을 꼼꼼히 살펴보며 대응해 나가야 할 것임

  - 그러나 각 기준의 분량이 매우 방대할 뿐 아니라 기준 간 세부적인 공시 범위와 공시 사항 등이 서로 다르고 구체적으로 어떻게 공시해야 할지에 대한 기준 역시 차이를 보이고 있어 기업들 입장에서는 상당히 혼란스러울 수밖에 없음
  - 따라서 3대 글로벌 공시기준의 '공통분모'를 일단 추려낸 후 ESG 공시 전략과 방향을 정립해 나갈 필요가 있음

2) EU 기준의 적용을 받는 국내기업의 범위는 다음과 같음('28년 1월 1일부터 시작되는 회계연도의 내용을 '29년부터 공시)

- 국내기업 중 EU에 '상장 자회사'를 가지고 있거나, 또는 '대기업인 자회사'를 가지고 있으면서 자회사 매출을 포함해 EU 역내에서 순매출액이 1억 5천만 유로 이상인 기업
- 국내기업 중 EU 역내에서 4천만 유로 이상의 순 매출액을 창출한 EU 지점을 보유하고 있고, 지점 매출을 포함해 EU 역내에서 순매출액이 1억 5천만 유로 이상인 기업

3) 미국 기준은 외국 국적 상장기업(Foreign Private Issuers)에도 적용되므로 미국에 상장된 국내 기업들에게도 적용됨



➤ 글로벌 ESG 공시기준들의 ‘공통분모’란 투자자와 그 밖의 이해당사자들이 투자대상 회사의 공시를 통해 기본적으로 가장 알고 싶어 하는 정보일 것임

- 회사가 추구해 나가야 할 목적과 이러한 목적을 달성해 나가는데 필요한 전략적 의사결정에 영향을 미칠 수 있는 중요한 ESG 관련 리스크와 기회를 확인하며, 적절한 지표를 통해 지배구조 관점에서 이러한 ESG 리스크를 적절히 관리해 나간다는 것을 투자자들에게 보여줄 수 있는 정보임
- 즉, ‘지배구조(Governance)’ ‘전략(Strategy)’ ‘리스크 관리(Risk Management)’, ‘지표와 목표(Metric & Targets)’라는 기업의 일상적인 경영활동을 위해 필요한 ‘기본구조’ 속에서 환경(E)이나 사회적 이슈(S)와 관련된 리스크들이 얼마나 잘 고려되며 관리되고 있는지에 대한 정보임

3대 글로벌 공시기준의 공통 프레임워크



자료 : 저자 작성

➤ [지배구조] ESG 리스크를 평가하고 관리하는 경영진의 역할과 이사회 감독기능 공시

- ESG와 관련된 경영진의 역할과 책임이 경영진의 성과평가와 연계 되어있는지를 공시
- 이사회 혹은 이사회 위원회가 ESG 리스크에 대해 보고받는 프로세스와 빈도를 공시
- 회사의 목표설정 및 전략수립, 주요 회사 지출과 합병 의사결정, 예산책정 등을 할 때 ESG 리스크를 고려하고 있는지를 공시

➤ [전략] E&S 리스크가 단기, 중기 및 장기적으로 조직의 사업, 전략, 그리고 재무계획에 미치는 실질적·잠재적 영향을 공시

- 특히 미래의 기후변화로 초래될 수 있는 산업적, 정책적, 시장적 변화를 시나리오별(예를 들어 지구 온도가 1.5도 상승할 경우 또는 2도 상승할 경우 등)로 정의한 후 이러한 각각의 시나리오가 기업의 경영과 전략, 재무계획에 미치는 영향 및 이러한 영향에 대한 기업 전략의 회복탄력성(resilience)을 분석해 공시

➤ [리스크 관리] 중요한 E&S 리스크를 식별하고 평가 및 관리하기 위한 회사의 내부 프로세스를 공시

- 이러한 프로세스가 회사의 일반적 리스크 관리 절차에 어떻게 통합되어 함께 관리되고 있는지를 공시
- 현재 많은 회사들은 재무적 리스크, 준법 리스크, 산업 리스크 등을 관리하기 위한 다양한 형태의 내부통제 및 준법통제 체계, 전사적 리스크 관리(Enterprise Risk Management) 체계를 운영하고 있는데 이러한 체계 속으로 지금까지 크게 신경 쓰지 않았던 기후변화 리스크 등을 관리하기 위한 프로세스를 통합해 운영하고 있음을 공시

➤ [지표] E&S 리스크를 평가하고 관리하는데 사용되는 지표(탄소 배출량, 에너지 소비량, 토지이용 현황, 폐기물 배출량 등)를 공시

- 특히 기업이 통제하는 기업 활동으로부터 발생하는 탄소 배출량(Scope1)과 외부로부터 구입하거나 획득하여 소비한 전기, 열, 난방, 냉방의 생산으로 인한 탄소 배출량(Scope2)은 물론, 공급망 전체에서 발생하는 간접 배출량(Scope3)까지도 공시하도록 요구 또는 권장
- E&S 지표는 77개 산업별로 해당 산업에 재무적으로 중요한 영향을 미칠 수 있는 핵심지표를 제공해 주고 있는 미국 SASB(지속가능성회계기준위원회) 지표가 현재 글로벌 차원에서 많이 활용되고 있음
- SASB 지표는 해당 산업분야에 속한 기업이 공시해야 할 핵심지표이지 이러한 지표의 공시만으로 충분한 공시가 이루어진 것은 아님
- SASB 지표는 현재 IFRS 기준으로 통합되어가고 있고, 미국의 법률과 규정 중심으로 마련되어 있는 SASB 지표의 국제 적용가능성을 높이기 위한 개선 작업이 진행되고 있음

## 항공 운송 및 물류 분야 SASB 기준

주제	지표
온실가스 배출량	글로벌 Scope 1 배출 총량
	Scope 1 배출량 관리를 위한 장단기 전략, 배출량 감축 목표 및 목표 대비 성과 분석에 대한 논의 (1) 도로 운송의 (a) 천연가스 및 (b) 재생가능 연료 소비 비율 (2) 항공 운송의 (a) 대체 연료 및 (b) 지속가능 연료 소비 비율
대기질	다음 오염물질의 대기 배출량: (1) NOX(질소산화물)(N2O(아산화질소) 제외), (2) SOX(황산화물), (3) 미세먼지(PM10)
노동관행	독립 계약자(Independent contractor)로 분류된 운전자 비율 노동법 위반과 관련된 법적 절차의 결과 발생한 금전적 손실 총액
종업원(employee) 보건 및 안전	(a) 직접고용 종업원(direct employee) 및 (b) 간접고용 종업원(contract employee)의 (1) 총기록 재해율(Total Recordable Incident Rate, TRIR) 및 (2) 사망률
공급망 관리	미국 연방운송회사안전청(Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA) 개입 기준점(Intervention Thresholds)을 초과하는 행동분석 및 안전개선범주(Behavior Analysis and Safety Improvement Categories, BASIC) 백분위수를 가지는 운송업체 비율 운송 수단 전반에 걸친 총온실가스(GHG) 발자국
사고 및 안전관리	안전관리 시스템의 이행 및 이행 결과에 대한 기술 항공 사고 건수 도로 운송사고(incident) 및 재해(incident) 건수 (1) 안전하지 못한 운행, (2) 운행 시간 준수, (3) 운전자 신체 건강, (4) 통제 물질/알코올, (5) 차량 유지관리, 및 (6) 유해 물질 준수에 대한 안전 측정 시스템 BASIC 백분위수(Safety Measurement System BASIC percentiles)

자료 : 금융위원회/회계기준원 SASB 국문 번역본, 2023

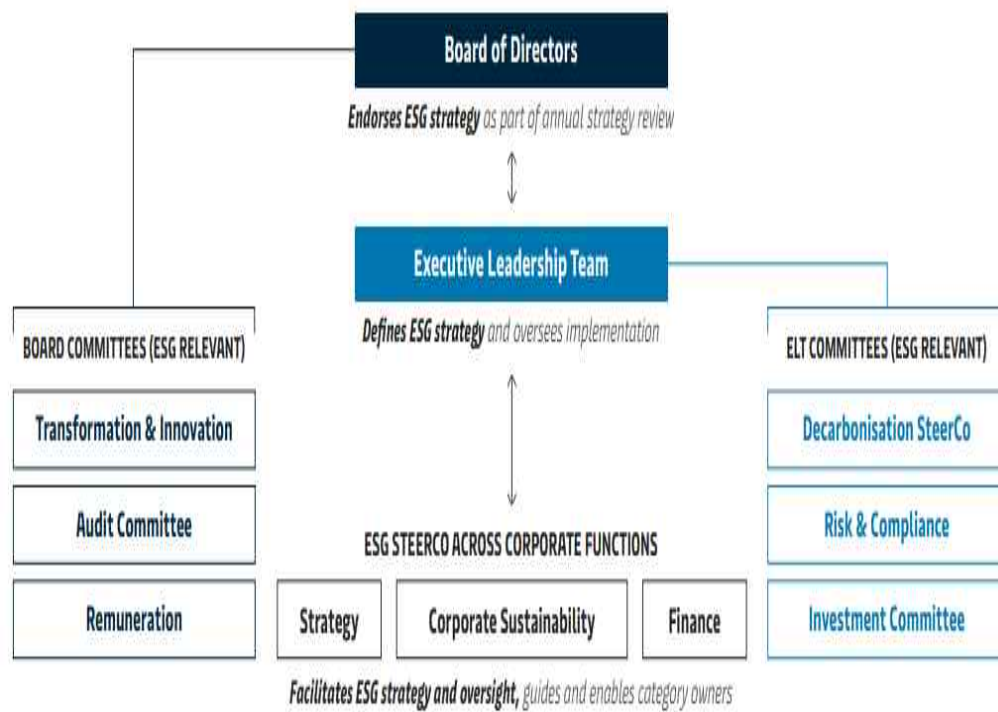
## ③ 대응방안

- 최근 EU, 미국, IFRS 등의 ESG 공시기준 시행이 임박해 짐에 따라 국내 기업들의 대응 방안이 시급한 상황이지만, 각 기준의 분량이 매우 방대할 뿐 아니라 내용 측면에서도 서로 비슷한 듯 달라 국내 기업들이 이를 명확히 파악하고 영향을 분석해 적극적으로 대응해 나가는 것이 쉽지 않음

- 3대 글로벌 ESG 공시기준에서 요구하는 공시사항들은 궁극적으로 E(환경) & S(사회) 관련 리스크들이 현재의 경영전략과 리스크 관리 체계 속에 얼마나 잘 반영되어 관리되고 있는지, 그리고 이사회가 이러한 관리체계를 얼마나 잘 감독하고 있는지, G(지배구조)에 E&S 리스크 관리 체계가 얼마나 잘 체화(體化)되어 있는지 등을 판단하기 위한 정보들임
- 지금까지 경영활동과정에서 주로 외생 변수로 여겨져 왔던 환경·사회적 이슈들이 기업의 경영전략과 리스크 관리 체계 속에 얼마나 잘 녹아 들어가 ‘내생 변수’로 자리 잡고 관리되고 있는지에 대한 정보를 공시하는 것이 핵심
- 글로벌 ESG 평가기관인 MSCI로부터 해상운송(Marine Transport) 분야 ESG Leader로 평가받고 있는 Maersk는 ESG 리스크를 체계적으로 관리하기 위한 ‘ESG 거버넌스’ 체계를 구축하고 있음
  - 최근 글로벌 기준으로 자리 잡고 있는 EU 및 IFRS의 ESG 공시기준들을 적극적으로 지지하며 대응해 나갈 계획이라고 밝힘<sup>4)</sup>
  - 이사회가 ESG 전략을 최종적으로 관리하고 주요 ESG 투자를 결정함
  - 회사의 경영 전반에 공동책임을 지는 각 분야별 15인의 최고 경영 전문가로 구성된 Executive Leadership Team(ELP)이 구체적인 ESG 전략을 마련하고 이행을 감독함
  - 특히 탈탄소 관련 주요 이슈 관리와 전략구상을 위해 ELP 산하에 ‘탈탄소 운영 위원회(Decarbonisation SteerCo,)’를 두고 있고, ELP 산하의 리스크 및 컴플라이언스 위원회 (Risk and Compliance Committee)에서 전사적 리스크 관리(enterprise risk management) 차원에서 ESG 리스크를 관리함.
  - 전략, 지속가능성, 재무 등의 업무를 담당하는 임원들로 구성된 ESG 운영위원회(ESG SteerCo)에서 ESG 전략과 지배구조 및 주요 ESG 이슈와 관련 규제들을 집중적이고 주도적으로 검토함

4) Maersk, 2022 Sustainability Report

## Mærsk의 ESG 거버넌스



자료 : Mærsk, 2022 Sustainability Report

참고자료 : [www.rederi.no](http://www.rederi.no)(검색일 : 2023.6.25.)

Mærsk, 2022 Sustainability Report

금융위원회/회계기준원 SASB 국문 번역본, 2023



## 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](http://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](mailto: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 않음
- 기타 사항은 국제물류투자분석·지원센터로 문의 요망

## 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



### 친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면  
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』  
검색



3. 친구추가 버튼

