

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, 도로운송 운임지수 사상 최고치 기록
- 중국·동아발 미 서안행 컨 해상운임, 연초 대비 절반 이상 하락

● 아세안 물류시장 동향

- 베트남 해운선사, 해상운임 급등으로 전년비 수익 급증

● 유럽 물류시장 동향

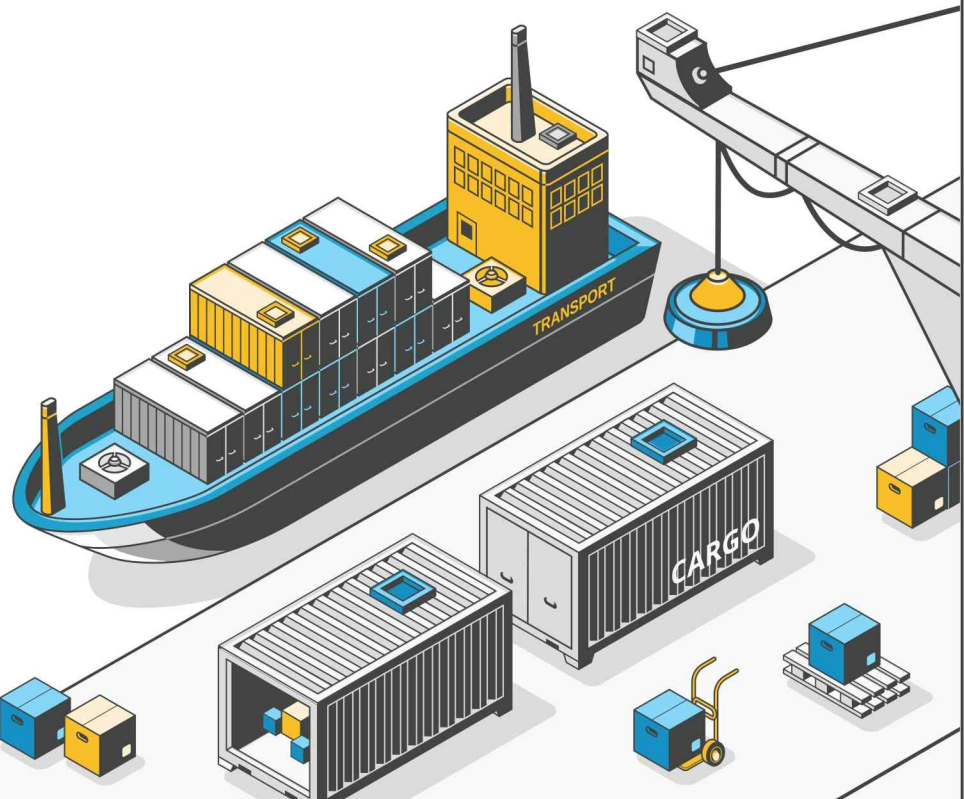
- Maersk, Martin Bencher 인수로 프로젝트 물류 강화

● 글로벌 SCM 심층분석

- 미국의 리쇼어링 지원 전략 동향

● 공지사항

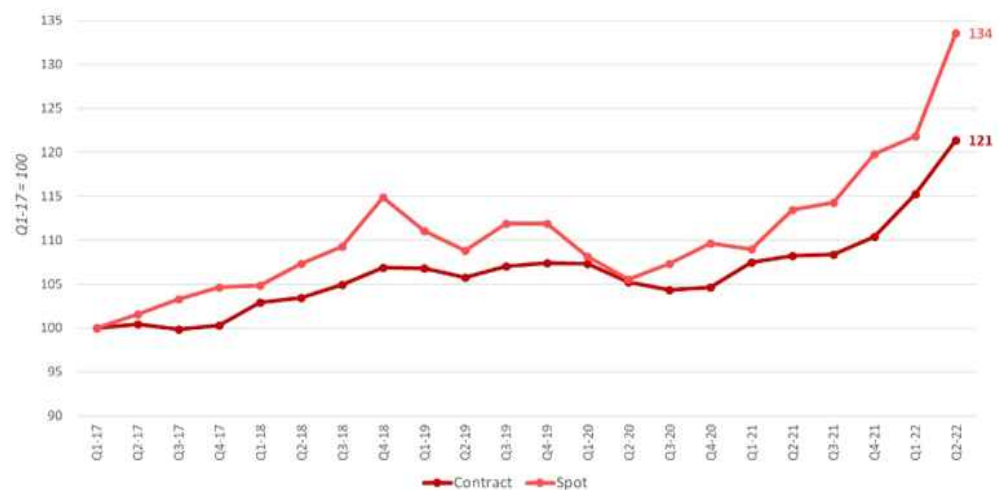
- 2022년 우수물류기업 인증제 모집 공고
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



유럽, 도로운송 운임지수 사상 최고치 기록

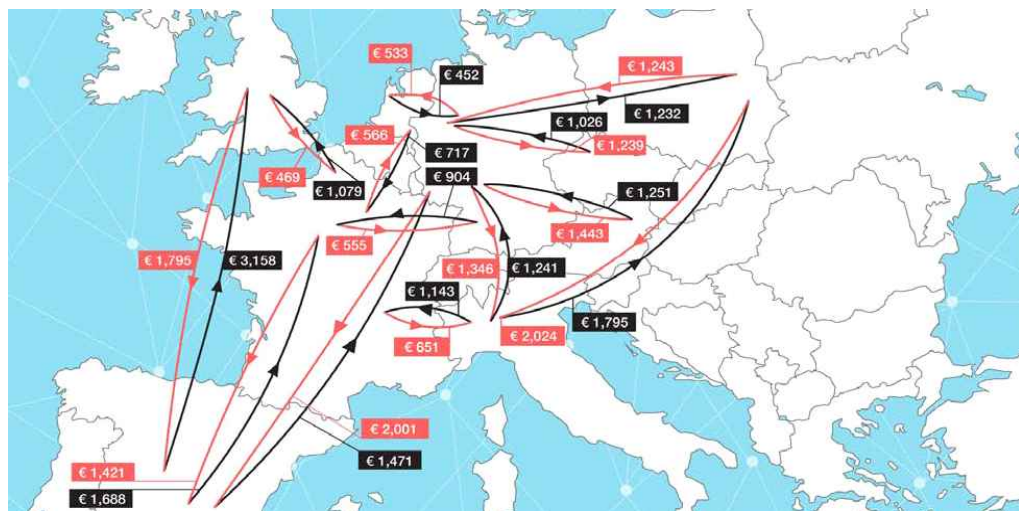
- ▶ European Road Freight Rates Benchmark에 의하면 2022년 2분기 유럽 계약 도로 운임지수는 2022년 1분기 대비 6.1포인트, 전년 동기대비 13.1포인트 상승한 121 포인트로 사상 최고치를 기록함
 - 유럽 현물 도로 운임지수도 2022년 1분기 대비 11.8포인트, 2021년 2분기 대비 20.1포인트 상승한 134 포인트로 사상 최고치를 기록함

유럽 2022년 2분기 도로운임지수



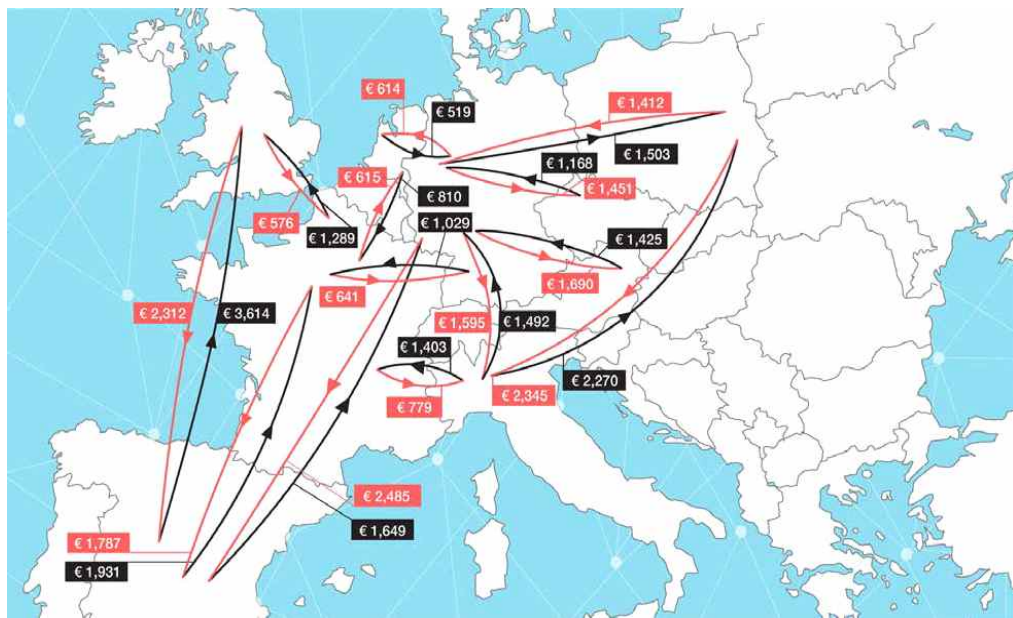
자료 : Transport Intelligence, *The European road freight rate development benchmark*, 2022.

유럽 2022년 2분기 계약 요금



자료 : Transport Intelligence, *The European road freight rate development benchmark*, 2022.

유럽 2022년 2분기 현물 요금



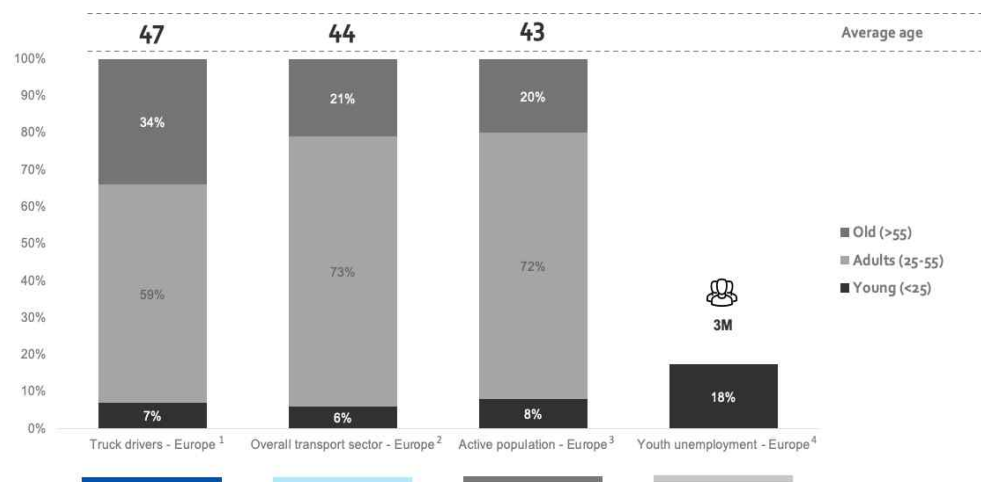
자료 : Transport Intelligence, The European road freight rate development benchmark, 2022.

- 우크라-러시아 전쟁 이후 유럽의 세전 디젤 가격은 1월에 비해 69% 상승

 - 일반적으로 총 운송비용의 1/3이 연료비이지만, 비용 상승으로 연료비용이 총 운송비의 50%를 차지할 것으로 예상됨
- 총 운송비용의 1/3을 차지하는 또 다른 비용인 운전자 임금 운전자 부족으로 인해 임금인상 압박을 받고 있음

 - 현재 트럭 운전자는 14% 부족한 것으로 나타났으며, 향후 40% 부족할 것으로 예상됨
 - 이는 은퇴가 임박한 운전자 비율이 34%(55세 이상), 25세 미만의 운전자 비율이 7% 미만으로 10년 내에 은퇴할 트럭 운전자 수를 대체할 노동력이 부족한 것으로 나타남

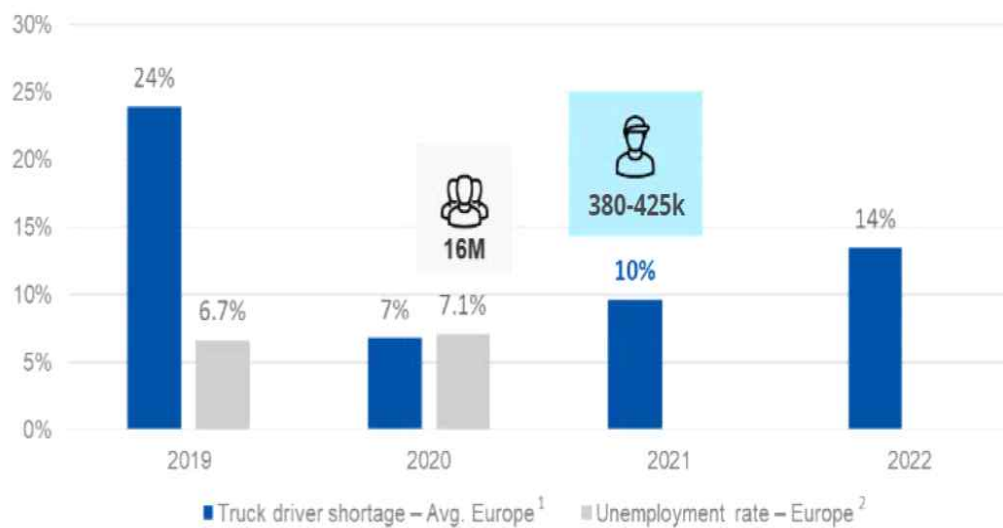
유럽 트럭 운전자 연령 분포



1. IRU; 2. Eurostat (Transportation and storage); 3. Eurostat; 4. Eurostat

자료 : Transport Intelligence, The European road freight rate development benchmark, 2022.

유럽 트럭 운전자 연령 분포



자료 : Transport Intelligence, The European road freight rate development benchmark, 2022.

참고자료 : Transport Intelligence, The European road freight rate development benchmark, 2022.

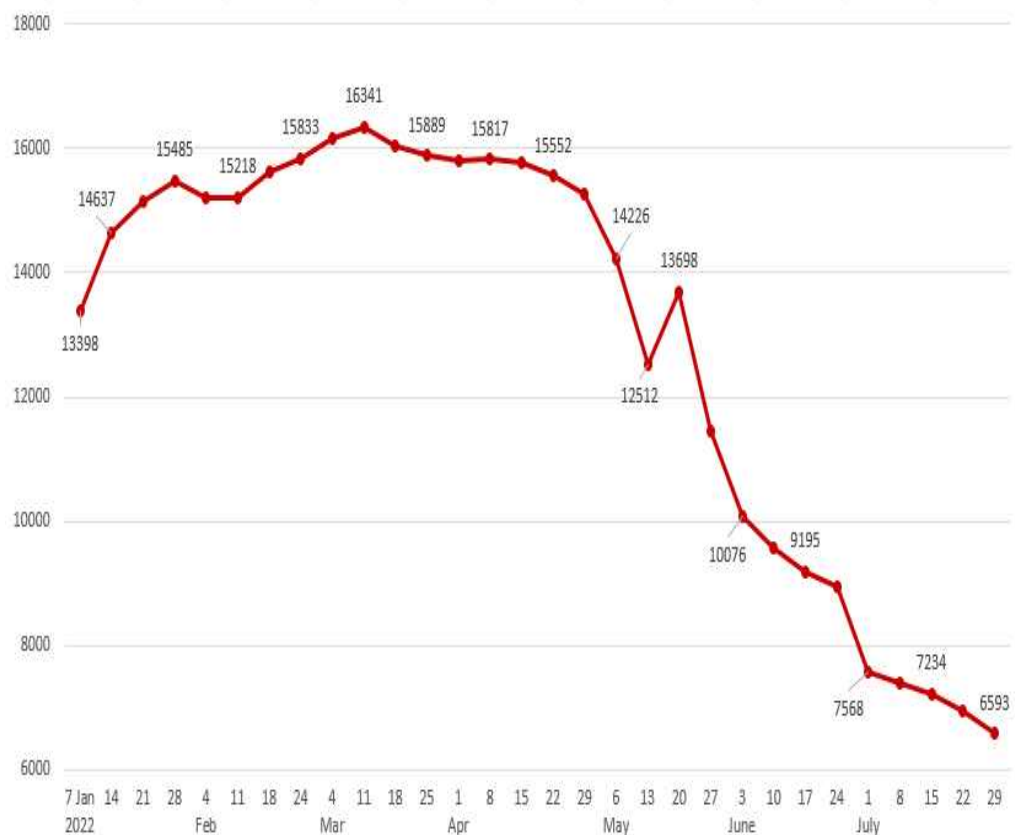
중국·동아발 미 서안행 컨 해상운임, 연초 대비 절반 이상 하락

● 중국·동아시아발 미국 서안행 컨테이너 해상운임이 지난 연초 대비 절반 이상 하락한 것으로 나타남

- Freightos International Freight Index 자료에 따르면 중국·동아시아발 미국 서안행 컨테이너(40피트 기준) 해상운임은 2022년 1월 7일 기준 13,398달러에서 지난 7월 29일 기준 6,593달러로 약 50.8퍼센트 하락함
- 일각에선 코로나19 팬데믹 이후 비정상적으로 올랐던 해상운임이 정상적인 수준으로 돌아가는 과정이라는 해석도 있음

중국·동아시아발 미국 서안행 컨테이너(1FEU 기준) 해상운임 변화(2022.1.7-7.29)

(단위 : 달러)



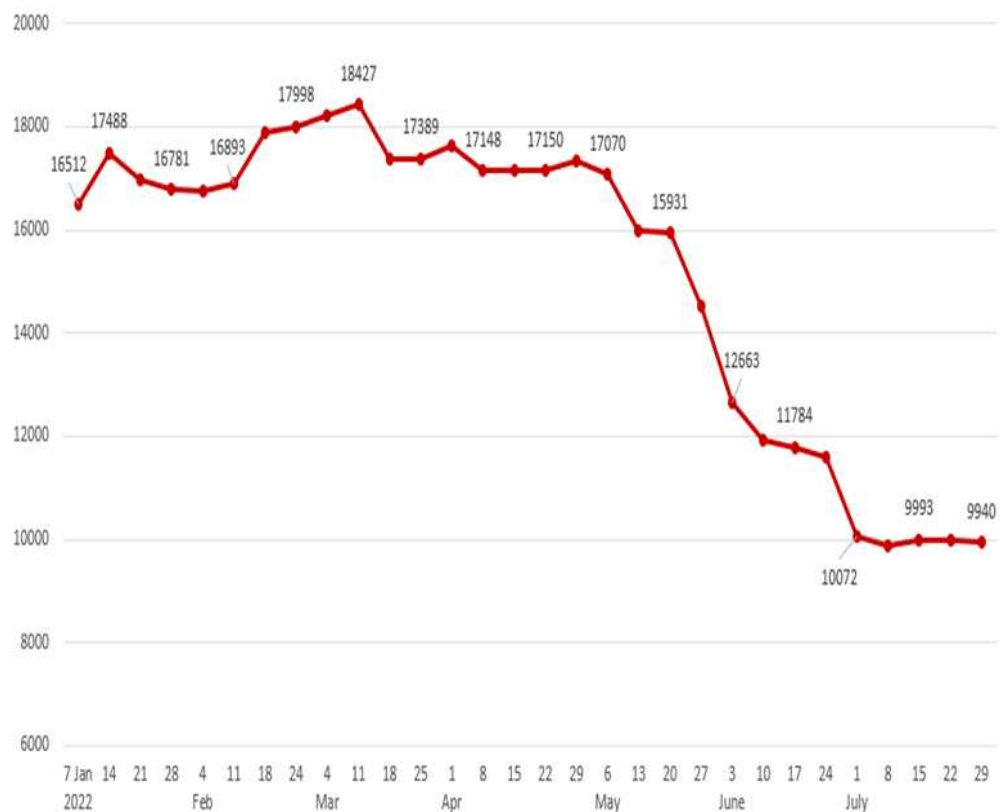
자료 : www.gscintell.com, (검색일 : 2022.8.9.)

● 중국·동아시아발 미국 동안행 컨테이너 해상운임도 연초 대비 큰 하락세를 보임

- 중국·동아시아발 미국 동안행 컨테이너 해상운임의 경우 2022년 1월 7일 기준 16,512달러에서 지난 7월 기준 9,940달러로 약 39.8퍼센트 하락함
- 특히, 5월 이후 해상운임의 하락이 급격하게 나타나 경기선행 산업인 해운업의 특성을 고려할 때 인플레이션으로 소비와 화물 수요가 감소하고 있는 가운데 경기 침체에 대한 우려가 해상운임의 하락의 주요 요인으로 분석됨

중국·동아시아발 미국 동안행 컨테이너(1FEU 기준) 해상운임 변화(2022.1.7-7.29)

(단위 : 달러)



자료 : www.gscintell.com, (검색일 : 2022.8.9.)

참고자료 : www.gscintell.com, (검색일 : 2022.8.9.)

베트남 해운선사, 해상운임 급등으로 전년대비 수익 급증

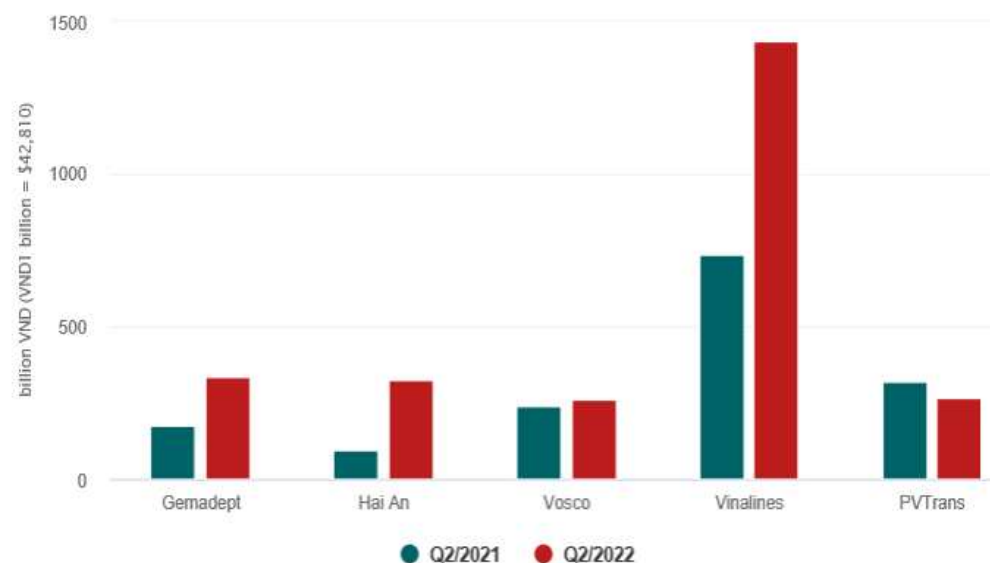
▶ 베트남 주요 해운선사의 올해 2분기 실적이 글로벌 해상운임 급등의 영향으로 전년 대비 크게 증가한 것으로 나타남

- 베트남의 주요 해운선사 가운데 가장 큰 규모를 자랑하는 Vinalines은 올해 2분기 6,120만 달러의 순이익을 기록해 전년 동기 대비 약 2배에 달하는 수익을 달성함
- 이어서 Gemadept이 약 1,400만 달러로 2018년 2분기 이후 최대 실적을 기록했으며, Hai An 또한 약 1,350만 달러로 6년 만에 최고 실적을 달성하는 등 대부분 높은 수익성을 기록함
- PVTrans는 15년 만에 최대 매출액을 달성했으나, 금융 수입 감소로 전년 대비 16% 하락함
- 대부분의 해운선사가 높은 매출액을 기반으로 수익이 크게 늘어나는 등 전년 대비 사업 실적이 크게 개선됨

▶ 해운선사의 사업 실적 증대에 가장 큰 영향을 미친 요인은 해상운임 인상으로 2020년 대비 약 4배 급등한 것으로 나타남

- 베트남 해운선사의 높은 실적 달성은 코로나19에 따른 해상운임 급등이 가장 큰 영향을 미쳤으며, 현재 40피트 '컨' 기준 운임은 약 8,000달러로 2020년 대비 약 4배나 폭등함
- 또한 중국의 코로나19 제로 정책 시행 및 주요 항만의 봉쇄 조치에 따른 반사이익으로 베트남을 비롯한 아세안 주요 항만의 수요가 크게 늘어난 것도 실적 상승의 주요 요인으로 나타남

베트남 주요 해운선사 올해 2분기 영업이익



자료 : www.vnexpress.net, (검색일 : 2022.8.10.)

- 일부 컨설팅 기관에 따르면 연료비 상승 및 코로나19 지속 등으로 베트남 해운선사의 사업 실적 증가 추세는 올해 하반기를 기점으로 둔화될 것으로 예상됨
 - 현재 해운선사의 수익 증가는 해상운임 급등이 크게 영향을 미치고 있으나, 올해 들어 해상운임 하락세 지속 및 연료비 상승 등으로 하반기 실적 증가세는 다소 둔화될 것으로 예상됨
 - 또한 중국이 코로나19 제로 전략을 꾸준히 고수하고 있는 가운데 이는 중국의 공급망 리스크 증대 및 해상 화물 감소 등으로 이어져 전반적인 해운의 수요가 감소할 것이라는 의견임

Maersk, Martin Bencher 인수로 프로젝트 물류 강화

● Maersk가 프로젝트 물류회사인 Martin Bencher Group을 인수하기로 합의함

- 지난 5일 Maersk는 덴마크 기반 프로젝트 물류회사인 Martin Bencher Group을 인수하기로 합의했음
- 인수 금액은 6,100만 달러이며, 관련된 모든 규제 승인을 득하고 거래가 완료될 때까지 Maersk와 Martin Bencher Group은 독립적으로 사업을 운영할 예정임
- Maersk의 Karsten Kildahl 유럽지역 전무이사는 “Martin Bencher는 Maersk의 통합전략에 매우 적합하고, Martin Bencher 인수를 통해 글로벌 고객에게 프로젝트 물류 서비스를 제공할 수 있는 Maersk의 능력을 강화할 것”이라고 밝힘
- 또한, 그는 “Martin Bencher와의 통합으로 Maersk는 높은 수준의 신뢰성과 입증된 실적, 그리고 HSSE(Health, Safety, Security and Environment)에 중점을 둔 프로젝트 물류 서비스를 제공할 수 있으며, 기존 고객의 프로젝트 물류 니즈를 충족할 수 있을 뿐만 아니라 광범위한 산업에 더 포괄적인 서비스를 제공할 수 있을 것”이라 전함
- Martin Bencher의 Peter Thorsoe Jensen CEO는 “Maersk와 함께 당사는 전 세계 고객의 물류 전반을 처리하고 새로운 산업으로 확장할 수 있는 규모, 노력 및 역량을 갖추 것”이라고 밝힘

● Martin Bencher는 덴마크 기반의 비컨테이너 프로젝트 물류 분야에서 프리미엄 역량을 갖춘 회사임

- Martin Bencher는 1997년에 설립됐으며 프로젝트 물류를 전문으로 하고 있음
- Martin Bencher Group은 덴마크 오르후스에 본사가 있고, 23개국에 31개 지사를 통해 전 세계 주요 지역에 약 170명의 직원이 있음
- Martin Bencher의 핵심 역량은 글로벌 고객을 위한 엔드-투-엔드(end-to-end) 프로젝트 물류 솔루션을 설계하는 것으로 산업 전문성 및 탄탄한 실적, 장기적인 이해 관계자 관계 및 고도로 숙련된 조직을 갖추고 있음

● Martin Bencher 인수와 함께 Maersk는 새로운 서비스인 Maersk Project Logistics를 선보일 예정

- 프로젝트 물류는 솔루션 설계, 특수 화물 운송 및 프로젝트 관리 서비스의 조합을 포함하는 글로벌 물류 산업 내에서 제공되는 전문 서비스이며 공급업체에서 목적지까지의 엔드-투-엔드 선적에 대한 세부 계획, 조정 및 순서 지정이 포함됨
- 프로젝트 물류 서비스에는 특대형 및 특수 리프트 화물 취급, 도로 조사 수행, 배송 계획은 물론 현장 장비의 하역 및 조립과 같은 특정 공급망 요소에 대한 깊은 기술 전문가 지식을 갖춘 관리형 운송 기능이 필요함
- 강력한 프로젝트 물류 솔루션 제공은 재생 에너지, 펄프 및 제지, 발전, 광업, 자동차, 정부 계약 물류 및 산업 제조를 비롯한 여러 산업 부문에 걸친 대규모 프로젝트에 대한 물류 요구 사항이 있는 고객의 핵심 요소임
- Maersk는 Martin Bencher 인수와 함께 프로젝트 물류 역량을 강화하고, 새로운 산업 내에서 기존 및 미래 고객에게 통합 서비스를 제공할 수 있게 되었음

Maersk, Martin Bencher 인수로 프로젝트 물류 강화



자료: Maersk, <https://www.maersk.com> (검색일 : 2022.8.8.)

➤ Maersk는 전 세계적으로 표준화된 엔드-투-엔드 솔루션을 제공하는 것을 목표로 하고 있음

- Maersk의 궁극적인 목표는 전 세계적으로 표준화된 엔드-투-엔드 물류 솔루션을 제공할 수 있도록 하는 것임
- 지난 5년 동안 Maersk는 운송 및 창고 보관, 통관 중개, 전자 상거래 및 항공 분야의 표적 인수를 통해 해상 운송 구간을 넘어 고객 화물의 완전한 통제를 제공하는 데 필요한 공급망 부문을 꾸준히 인수해 왔음
- 지난 11월 항공 화물 운송 전문업체인 Senator International을 6억 4,400만 달러에 인수했으며, 2019년 2월에는 Vandegrift 인수를 통해 미국과 캐나다 내에서 통관 중개 사업을 3배로 확대했음

참고자료: <https://www.maersk.com>, <https://www.joc.com> (검색일: 2022.8.8.)

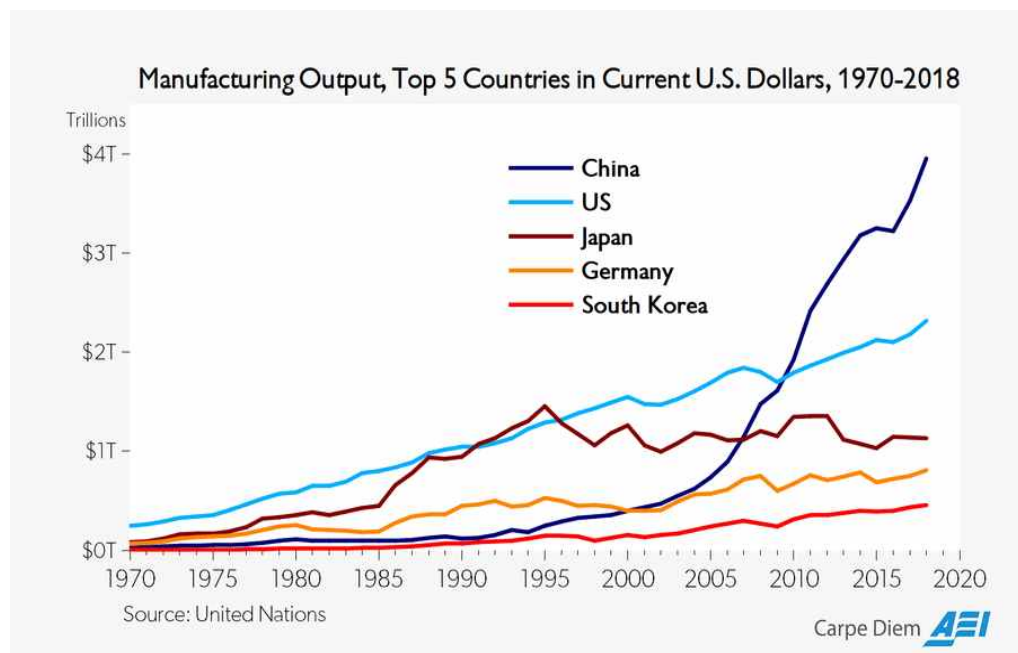
오연실 연구원

051-797-4607, ohys@kmi.re.kr

미국의 리쇼어링 지원 전략 동향

- ▶ 미·중 무역분쟁과 코로나19는 효율성을 중시하는 글로벌 공급사슬의 붕괴를 가속화했음
- ▶ 기존의 글로벌 공급사슬은 효율성을 중시하는 가치사슬을 중심으로 형성되어 있었으나 두 가지 큰 사건을 경험하면서 효율성보다는 안정성과 회복탄력성이 더욱 중요한 요인으로 등장했음
- ▶ 특히 지난 2년간 코로나19로 인해 중국을 비롯한 세계 각지의 공장이 생산을 중단하면서 글로벌 공급사슬에 큰 혼란을 야기했음
- ▶ 이러한 지정학적 리스크와 팬데믹으로 글로벌 공급사슬이 효과를 거두지 못하자 제조업 생산기지를 미국으로 옮기는 리쇼어링(reshoring) 및 니어쇼어링(near-shoring)과 같은 움직임이 감지되고 있음

미국과 주요국가들의 제조업 생산량 추세(1970~2018)



자료: United Nations

- > 미국은 한때 세계 제조업의 절반을 담당하는 제조 강국이였으나 2022년에는 전 세계 제조업에서 차지하는 비중이 약 17%로 줄어들었음
 - 현재 세계 공장으로 불리는 중국은 세계 제조업의 28%를 차지하고 있으나(2020년 기준) 1940년대 미국은 글로벌 제조업의 약 50%를 담당했었음
- > 미국의 제조업 생산량은 지속적으로 증가하고 있지만 2005년 이후 가파르게 상승하는 중국에 2009년을 기점으로 역전당한 이후 그 차이는 더 벌어지고 있음
- > 미국은 경제규모가 계속해서 성장하고 있음에도 불구하고 제조업의 비중이 줄어들면서 수입량이 지속적으로 증가해 대외 무역적자를 매년 갱신하고 있음

미국 무역수지 적자 현황 (2019년 7월 ~ 2021년 7월)



자료: U.S. Census Bureau



글로벌
SCM
심층분석

- 미국 상무부는 2021년 무역적자가 전년 대비 26.9% 증가한 8,591억 달러를 기록했다고 밝혔음
 - 미국의 2020년 무역적자는 6,767억 달러였음
 - 2021년 미국의 수출은 2조 5,300억 달러로 전년 대비 18.5% 증가했으나 수입이 3조 3,900억 달러를 기록해 적자폭이 증가했음
- 이와 같은 미국의 대외무역 수지가 계속해서 적자를 기록하는 원인 중 하나는 높은 생산비용에 있음
 - 미국산 제품은 유럽과 비교해 평균 20%, 중국산 제품과 비교했을 경우에는 40%가 각각 비싼 것으로 알려졌다
- 높은 생산원가는 미국 내 제조기업들이 해외로 이전하는 결정적 계기가 되었으며 이는 미국 제조업 경쟁력을 약화시켰다는 평가를 받고 있음

글로벌 TOP 10 국가별 제조업 생산액과 추세

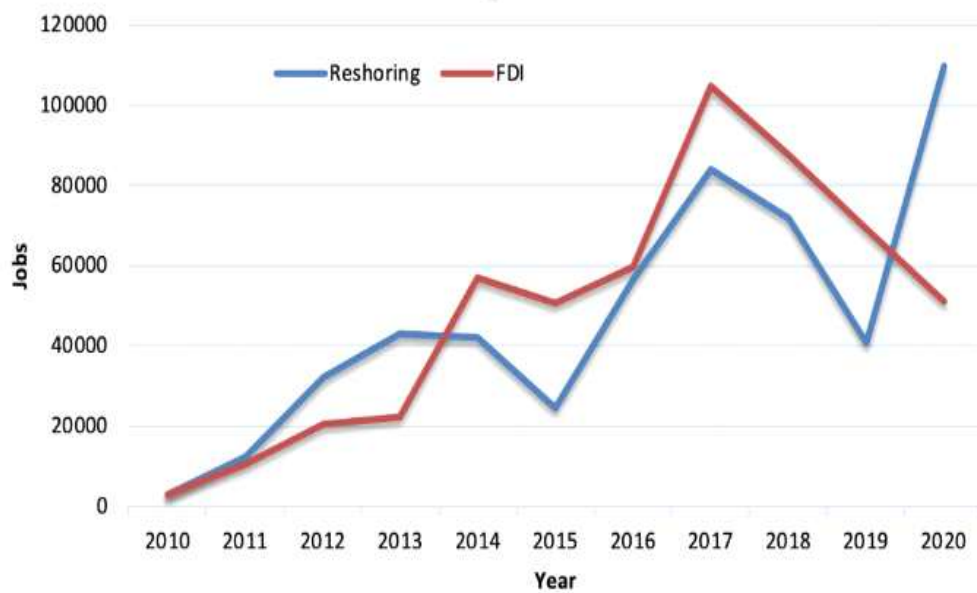
Country	Most Recent Year	Most Recent Value (Millions)	
China	2020	3,853,808.25	
United States	2019	2,341,847.48	
Japan	2019	1,045,547.65	
Germany	2020	698,896.09	
Korea, Rep.	2020	406,373.29	
India	2020	348,365.14	
Italy	2020	280,398.64	
France	2020	247,025.04	
United Kingdom	2020	238,693.72	
Indonesia	2020	210,396.30	

자료: World Bank Data

- 그러나 최근 미국에서는 효율성을 강조하던 글로벌 공급사슬이 길어지면서 문제점을 들어내자 공급사슬을 단축해서 안정성을 높여야 한다는 주장이 힘을 얻고 있음
- 이러한 주장의 핵심은 해외 제조업체를 미국으로 복귀시켜(reshoring) 공급의 안정성을 높이고 만성적인 무역적자를 줄이려는 것임
- 특히 지난 코로나19로 해외 생산기지에서 생산이 중단되자 무역의존도가 높은 미국은 큰 곤란을 겪었음
- 길어진 글로벌 공급사슬로 인해 특정 사건에 대한 유연성이 떨어져 원활한 부품을 공급받지 못했음
- 이에 따라 미국 기업들은 공급망 유연성과 안정성을 높일 수 있는 전략으로 리쇼어링 또는 니어쇼어링 전략을 채택하고 있음
- 2019년 미국의 생산자협회에서 발표한 리쇼어링 지수는 심화된 미·중 무역분쟁과 미 정부의 지원 정책에 힘입어 2008년 이후 가장 높은 수준을 기록했음
- 미국 기업의 국내 복귀를 지원하는 협회인 Reshoring Initiative에 따르면 2021년 기준 약 1,300개 기업이 전체 또는 일부분에 대해 리쇼어링 계획이 있는 것으로 나타났으며 이러한 결과는 2010년 조사에서 밝힌 95개에서 크게 증가한 수치임

미국 리쇼어링 기업과 외국인 직접투자(Foreign Direct Investment, 이하 FDI) 건수

연도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
기업 수	95	157	232	432	340	294	267	624	886	1,100	1,484



자료: Reshoring Initiative 홈페이지

- 2020년 리쇼어링과 FDI가 가장 많은 산업은 의료장비 및 비품(medical equipment and supplies)으로 277개를 기록했으나 미국 내 일자리를 가장 많이 창출한 산업은 운송장비(transportation equipment)로 141개 기업이 약 2만 9천 개의 일자리를 창출했음

산업별 리쇼어링 및 FDI 기업 수와 일자리 창출 현황(2019~2020)

Exhibit 4a Reshoring + FDI, Comparison of Top 10 Industries by % , 2020 vs. 2019							
2020 Rank by jobs	Industry	2020			2019		
		Jobs	Companies	Industry % of Jobs	Jobs	Companies	Industry % of Jobs
1	Transportation Equipment	29,185	141	19%	38,798	162	37%
2	Medical Equipment & Supplies	21,421	277	14%	3,094	67	3%
3	Chemicals	20,020	224	13%	3,630	54	3%
4	Electrical Equipment, Appliances & Components	19,677	122	13%	5,534	71	5%
5	Computer & Electronic Products	13,989	101	9%	10,575	114	10%
6	Machinery	10,949	77	7%	15,400	126	14%
7	Apparel & Textiles	7,845	89	5%	4,265	21	4%
8	Fabricated Metal Products	6,438	62	4%	3,000	92	3%
9	Food & Beverage	4,877	33	3%	5,024	53	5%
10	Primary Metal Products	4,493	36	3%	1,529	17	1%

자료: Reshoring Initiative 홈페이지

- ▶ 지난 10년 동안(2010년~2020년) 리쇼어링과 FDI가 가장 많은 산업은 운송장비(transportation equipment)로 1,085개의 기업이 319,262개의 일자리를 창출했으며 2위는 컴퓨터 및 가전제품(computer and electronic products)으로 657개의 기업이 121,027개의 일자리를 창출했음
- ▶ 의료장비 및 비품 산업(medical equipment and supplies)은 최근 급격히 리쇼어링과 FDI가 증가했으며 이는 코로나19 위기를 겪으면서 개인보호장비(PPE), 백신 등의 생산과 관련이 높은 것으로 판단됨

산업별 리쇼어링과 FDI 기업 수 (2010년~2020년)

Exhibit 4b By Industry, Reshoring + FDI, 2010-2020				
Rank by jobs	Industry	Jobs	Companies	Industry % of jobs
1	Transportation Equipment	319,262	1,085	32%
2	Computer & Electronic Products	121,027	657	12%
3	Electrical Equipment, Appliances & Components	98,281	558	10%
4	Chemicals	88,661	800	9%
5	Plastic & Rubber Products	50,438	508	5%
6	Medical Equipment & Supplies	48,150	417	5%
7	Apparel & Textiles	46,060	746	5%
8	Machinery	45,857	393	5%
9	Wood & Paper Products	44,414	150	4%
10	Fabricated Metal Products	37,280	497	4%

자료: Reshoring Initiative 홈페이지

- 미국 기업의 리쇼어링 및 FDI에 가장 크게 긍정적 영향을 미치는 요인으로는 고객/시장에 대한 접근성(proximity to customers/market), 2위는 정부 인센티브(government incentive), 3위는 숙련된 노동의 활용/교육(skilled workforce availability/training)이 선정됐음

- 지난 2018년 조사에서는 정부 인센티브(government incentive)가 1위, 고객/시장에 대한 접근성(proximity to customers/market)이 2위, 3위는 2020년도와 동일한 숙련된 노동의 활용/교육(skilled workforce availability/training)이 선정됐음

- 오프쇼어링(offshoring)에 부정적 영향을 미치는 요인으로는 1위가 품질/재작업/보증 (quality/rework/warranty), 2위는 운송비(freight cost), 3위는 공급망 붕괴 위험/자연재해/정치적 불안정(supply chain interruption/natural disaster/political instability)이 선정됐음
 - 지난 2018년 조사에서 오프쇼어링에 부정적 영향을 미치는 요인 1,2위는 2020년도와 동일했으나 글로벌 공급사슬 붕괴 위험/자연재해/정치적 불안정(supply chain interruption/natural disaster/political instability)이 7번째 요인으로 선정됐음
 - 코로나19의 영향과 국제정세의 불안정한 요인이 반영되어 2020년에는 오프쇼어링에 부정적 영향을 미치는 3번째 요인으로 선정된 것으로 판단됨

리쇼어링과 FDI에 영향을 미치는 주요 요인 (2010년~2020년)

Exhibit 3b Influencing Factors, Reshoring + FDI, 2010-2020					
Rank	2020 Negative Offshore Factor	# of times cited	Rank	Positive Domestic Factor	# of times cited
1	Quality/rework/warranty	359	1	Proximity to customers/market	1367
2	Freight cost	208	2	Government Incentives	1268
3	Supply chain interruption risk/Natural disaster risk/Political instability	194	3	Skilled workforce availability/training	1041
4	Total cost	179	4	Eco-system synergies	994
5	Tariffs	152	5	Image/brand	842
6	Green considerations	113	6	Impact on domestic economy	748
7	Delivery	109	7	Infrastructure	619
8	Inventory	101	8	Lead time/Time to market	561
9	Rising Wages	97	9	Automation/technology	447
10	Loss of control	76	10	Customer responsiveness improvement	414

자료: Reshoring Initiative 홈페이지

미국 정부의 리쇼어링 지원 정책

- 미국 정부는 보호무역주의 통상정책을 중심으로 리쇼어링 기업에 대한 다양한 인센티브를 제공하고 외국인 투자를 유도하고 있음
- 미국 기업들의 아웃소싱을 억제하고 인소싱하는 기업을 우대하는 End Outsourcing Act를 발의했음(2021년 4월 29일)
 - 아웃소싱 하는 기업들은 진술서를 작성해서 제출해야 하며, 아웃소싱 기업에 대한 설비투자 관련 세액공제를 금지하고 기 공제 세금을 회수하는 등의 내용이 담긴 법안
- 국가안보와 관련된 중요 장비, 시스템, 기술을 보유한 기업에 투자보증을 지원하는 SOS Act를 발의했음(2020년 7월 22일)
 - 기존 코로나19 지원금에서 100억 달러를 활용해 중국 정부의 악의적인 전략에 노출되어 있는 미국의 공급 사슬을 보호하고 국가안보를 확보하는 것이 목적임
- 자격 요건을 갖춘 기업에 대해 고용인원 1명당 세액공제 지원하는 Patriot Employer Tax Credit Act를 발의했음(2019년 1월 24일)
 - 미국 내 본사를 유지하고 국내 고용인력을 늘리고 해외 고용인력을 줄이는 등 7가지 자격요건을 충족하면 고용인원 1명당 연간 \$1,500까지 세액을 공제하는 법안
- 국방생산법을 근거로 주요기업의 PPE 생산을 지원하는 행정명령을 발표했으며(2020년 5월), 복제의약품, 제약원료 등 의료제품을 생산하는 기업의 리쇼어링을 지원하기 위해 1억 달러를 투자했음(2020년 6월)

참고자료 : 배성봉(2022), 다시 미국으로 돌아오는 제조업체, KOTRA.

전유진(2021), 미국기업의 리쇼어링 원인과 영향, KOTRA.

<https://www.congress.gov> (검색일 2022.8.4.) <https://www.hankyung.com> (검색일 2022.8.5.)

<https://prosperousamerica.org> (검색일 2022.8.8.) <https://reshorennow.org> (검색일 2022.8.9.)

2022년 우수물류기업 인증제 모집 공고



2022 우수물류기업 인증 모집 공고 (항만구역 내 물류창고업)

신청기간

2022. 6. 13.(월) 09:00 ~
2022. 9. 2.(금) 18:00

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」 제21조의2제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자
- 「우수물류기업의 인증에 관한 규칙」 제2조 관련 별표 제2호 중 다음 요건을 갖춘 자

인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 「우수물류기업 인증요령」 제9조 인증평가의 기준 및 「2022년도 우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차」에 따른다
- 최종 결과발표(예정) : 2022년 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

신청방법 및 신청 수수료

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

제출방법

- E-mail 접수(아래주소 참조)

신청 수수료 납부

- 신규 인증 : 300만원, 정기점검 : 150만원
- 납부 계좌: 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의

문의처

- 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
- 주소 : 49111, 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
- 담당 : 김동환 전문연구원(051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

제출서류

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

우수물류기업 인증 현황

2021 우수국제물류(주)	2020 (주)디엔비로지스틱스	2019 비아이디씨(주)	2018 (주)비엔피로지스틱스
2018 (주)대평	2015 동원로엑스(주)	2014 (주)C&S국제물류센터, 칼트로지스부산(주)	



『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

