

Contents

통계로 보는 국제물류

- 對중국 항만 '컨' 선박 운항중단 및 임시결항 완화세

물류정책 · 산업동향

1. DP World, 캐나다 Fraser Surrey 터미널 인수
2. 인도네시아 세관, IBM 블록체인 플랫폼에 합류
3. 코로나바이러스19 확산으로 중국 발착 글로벌 공급망 혼란
4. 코로나바이러스19, 인도 항만·물류 부문에도 피해 유발

공지사항

- 해외물류시장 개척지원 대상 기업 모집

명사 스피치

“물류로봇 시장은 기업 생산·유통과정의 효율성을 높이는 것을 넘어서 노동력 대체, 생산성 증대 등의 영역으로 확대될 것이다. 물류로봇 시장을 선점하기 위한 기술확보가 중요하다”

이장균 현대경제연구원 수석연구위원
(2020. 2. 19. /연합뉴스)





통계로 보는 국제물류

對중국 항만 '컨' 선박 운항중단 및 임시결항 완화세

중국 연해 항만 운항중단/임시결항 '컨'선 현황(2020.1.21.~2.17)

기 간	운항중단/임시결항(척)					수송 능력(TEU)
	합 계	미주 노선	구주 노선	근해 노선	기타 노선	
2020.1.21~1.27	128	12	2	99	15	415,339
2020.1.28~2.3	144	12	6	115	11	427,231
2020.2.4~2.10	115	7	2	101	5	332,504
2020.2.11~2.17	61	3	0	55	3	133,185

자료 : 中國港口網(<http://www.chinaports.com>), 2020.2.1

주 : AIS 분석에 사용된 선박은 '로이드리스트 선박 DB'에 포함된 선박으로 전체를 대표하지 않으므로, 분석 결과에 일부 오차가 있을 수 있음

- 최근 상하이국제해운연구중심(SISI)이 '로이드리스트 선박 DB'에서 추출한 전 세계 4859척의 '컨'선을 대상으로 중국 연해 항만 운항 중단 및 임시 결항(Blank sailing) 현황을 분석함
- AIS 빅데이터를 이용해 선박이 실제로 기항한 항만과 선사가 공시한 스케줄 간 차이를 분석함
- 분석 결과 우한이 폐쇄된 이후 중국 주요 연해 항만을 기항한 '컨'선이 급감했다가 구정 연휴가 끝나고 점차 완화되고 있는 것으로 나타나 향후 운항 중단 또는 임시 결항 선박 수가 더 이상 크게 늘어나지 않을 것으로 판단됨
- 1월 21일~27일 총 128척(41.5만TEU)의 '컨'선이 운항을 중단했거나 임시 결항했으며, 그 다음 주에는 144척(42.7만TEU)척으로 급증함
- 이후 2월 4일~2월 10일에는 운항 중단 및 임시 결항 '컨'선이 115척(33.3만TEU)으로 줄어들었다가 구정 연휴가 끝난 후 한 주간 61척(13.3만TEU)으로 절반 정도 급감함
- 노선별로는 운항거리가 상대적으로 짧은 근해노선이 미주노선이나 구주노선에 비해 코로나 바이러스19의 영향을 더 크게 받은 것으로 나타남
- 1월 28일~2월 3일 운항 중단 및 임시 결항 '컨'선 수는 1월의 2.19배인 것으로 분석되었으며, 이는 각국 항만이 내놓은 코로나바이러스19 대응조치 때문인 것으로 판단됨
- 현재 싱가포르, 말레이시아, 필리핀, 인도네시아, 베트남, 방글라데시, 호주 등 다수의 국가가 입항 선박에 대한 검역 및 단속을 시행하는 등 근해항로의 임시 결항을 부추기는 요인으로 판단됨
- 한편 Sea-Intelligence사에 따르면 코로나바이러스19의 영향으로 정기 선사들은 매주 최대 3.5억 달러의 매출 손실을 입을 것으로 보임

참고자료 : www.chinaports.org, 2020.2.21.



DP World, 캐나다 Fraser Surrey 터미널 인수

- 아랍에미리트 소재의 세계적 항만물류 기업인 DP World는 맥쿼리 그룹(Macquarie Group) 펀드로부터 캐나다에 위치한 터미널 프레이저 서레이(Fraser Surrey Docks : FSD)를 인수했다고 밝힘
 - DP World는 Macquarie Infrastructure and Macquarie Group의 부동산 자산 부서가 관리하는 MIP(Macquarie Infrastructure Partner) 펀드로부터 터미널을 인수함
 - 프레이저 서레이 터미널은 캐나다의 브리티시 콜럼비아주에 위치해 있으며, 이 지역은 주요 철강 수입 터미널 중 하나임
 - 또한 1,200m 이상의 정박지와 약 76ha 규모의 야드를 운영하고 있으며, 100만 톤이 넘는 곡물을 취급하고 있음
- 이번 인수를 통해 DP World는 아시아/북미 교역에서 터미널 운영사로서의 입지를 견고히 다질 것으로 전망됨
 - DP World는 현재 밴쿠버 시내의 내항과 프린스 루퍼트(Prince Rupert)에도 터미널을 운영하고 있으며, 이번 프레이저 서레이 터미널 인수를 통해 캐나다 내 입지가 더욱 확대될 것으로 기대됨
 - 또한 DP World는 “밴쿠버의 화주들은 비컨테이너 화물의 처리를 위한 추가적인 시설을 필요로 하며, 프레이저 서레이 터미널이 그 요구를 충족시킬 수 있을 것으로 기대한다”고 밝힘

■ 참고자료 : hellenicshippingnews.com, 2020.2.25.

김영훈 연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr



인도네시아 세관, IBM 블록체인 플랫폼에 합류

- 인도네시아 세관은 지난 2월 18일에 IBM사의 블록체인 플랫폼인 TradeLens에 합류했다고 밝힘
 - 캐나다, 사우디아라비아, 요르단, 아제르바이잔 세관 등에 이어 트레이드렌즈 컨소시엄에 가입한 11번째 정부 기관이 되었으며, 동남아에서는 태국·싱가포르에 이어 3번째임
- IBM과 Maersk가 공동으로 개발한 TradeLens는 블록체인을 사용하여 컨테이너 운송 산업을 디지털화하고 컨테이너 공급망의 투명성을 실현하고 있음
 - 세계 컨테이너 물동량의 절반 이상을 차지하는 상위 6개 선사 중 5개 선사가 참여하고 있으며, 머스크는 매주 트레이드렌즈를 통해 추적되는 운송 건수가 1,000만 건에 달한다고 추산함
 - 미국 연방해사위원회(Federal Maritime Commission)는 2월 초에 트레이드렌즈 컨소시엄 내 미국 회원사 5개 사에 대해 데이터 공유 등에 관한 독점금지 면책 특권을 부여하고, 2월 6일부터 발동함
- 인도네시아 세관은 물류 분야의 이해관계자들이 효과적으로 협업할 수 있도록 하는 국가 물류 생태계(National Logistic Ecosystem; NLE)를 확대하는 것을 목표로 함
 - IoT 장치를 이용해 온도와 컨테이너 무게, 선적 측면을 기록하며, 실시간으로 운송 데이터를 받을 수 있어 거래 및 통관 절차의 속도를 높이는 동시에 데이터 투명성과 보안을 유지함
 - CEISA 4.0(Customs Excise Information System and Automation)이라는 시스템의 일부로 Tradelens를 사용하여 국내외 트럭운송, 보관, 운송 업체 등 물류 업체와 수출입 업체를 연결할 계획임
 - 다른 동남아 국가에 대비하여 물류비용이 높은 인도네시아는 해당 시스템 구축을 통해 WCO(World Customs Organization) 표준을 충족하고, 물류의 가시성 및 예측 가능성을 향상시킴으로써 무역의 현대화와 효율성 향상을 기대함
- 인도네시아 정부는 통상부 산하 규제기관인 BAPPEBT을 둬으로써 암호화폐 활동을 관리·감독하고 있으며, 블록체인에 대해 조심스럽게 접근함
 - 2019년부터 인도네시아 내 모든 암호화폐 거래소는 상품 선물거래 규제 관(Commodity Futures Trading Regulatory Agency)인 BAPPEBT에 등록이 의무화되어 있음
 - 이로 인해 인도네시아에서 가장 오래된 암호화폐 거래소인 Indodax 또한 2014년부터 운영되어 왔음에도 불구하고 TradeLens 관련 발표 3주 전에 허가를 발급받음

■ 참고자료 : <https://blocktribune.com>, "Indonesia's Customs And Excise Department To Adopt IBM-Maersk Blockchain Shipping Platform", <https://www.ledgerinsights.com/> "Indonesia customs joins TradeLens shipping blockchain platform" 2020.2.24.

이지원 연구원

051-797-4799, jiwon@kmi.re.kr

코로나바이러스19 확산으로 중국 발착 글로벌 공급망 혼란

- 코로나바이러스19의 확산으로 중국 기점 정기 컨테이너 결항 및 공급망(SC) 침체 심각
 - 중국은 코로나 바이러스 19(이하, 코로나19)의 영향으로 춘절 연휴를 연장했음
 - 당초 1주 정도로 전망했던 지연 기간이 3주를 초과하면서 대중국 컨테이너 운송 및 SC 차질이 지속되고 있음
 - 중국-북미 간 정기 컨테이너 항로는 3월 중순까지 선박 감소가 계속될 양상이며, 이미 동서항로에 31편의 결항이 발생함
 - 중국 내 각 공장의 생산 지연 및 출하 수요 저조로 인하여 상하이 발 컨테이너 운임도 하락 추세임
 - 상하이 항운교역소(SSE)가 집계한 2월 14일 자 상하이 발 컨테이너 운임을 살펴 보면, 주요 항로의 운임이 춘절(구정) 연휴 이전 대비 일제히 하락함
 - 북유럽 구간은 20피트 컨테이너 당 850달러로 연휴 이전 대비 120 달러 감소, 북미서안 구간은 40피트 컨테이너당 1,423 달러로 동 대비 122 달러 감소함
 - 덴마크의 해운 분석기관 시인텔(SeaIntel)에 의하면, 중국 기점 동서항로에 결항이 속출하고 있으며, 북미동안 항로에 투입된 선박(본선)은 최근 1주일 간 40% 이상 스케줄이 변경됨
- 중국 발착 냉동 컨테이너의 경우, 컨테이너 선사가 화주에 대해 할증료 부과
 - 코로나19 확산으로 춘절 연휴 연장, 중국 내 각 항만의 하역 효율 악화, 드라이버 부족 등 여러 가지 악재가 겹쳐 물류 상황은 계속 악화되고 있음
 - 현재 중국 항만 야드 내에 체류 중인 냉동 컨테이너(리퍼, Reefer)에 필요한 리퍼 플러그 부족이 심각한 수준으로, 컨테이너 선사는 야드 내 리퍼 플러그 확보, 타 항만으로의 대체 수송 등 추가 비용이 발생할 경우 그 일부를 할증료 명목으로 화주에게 부과하고 있음
 - 머스크는 마-중 항로 구간에 할증료를 징수하고 있음(리퍼 운송의 경우, 운송 루트 및 배송 시간 확정 불가)
 - APL은 상하이, 닝보, 텐진신항을 대상으로 항만혼잡 할증료(PSC)를 도입함(금액은 리퍼 1개당 1,250 달러)
 - COSCO는 리퍼 화물의 손상 방지를 위해 타 항만에서의 임시 하역, 운송 루트 변경 가능성이 있음을 화주에게 통지하고 있음
 - ONE은 2월 15일 상하이, 텐진 도착 분부터 리퍼 1개당 1,000 달러씩 혼잡 할증료(CDG)를 적용함
 - 미국은 연방해사위원회(FMC, Federal Maritime Commission)의 승인이 필요한 미국 무역 등 규제 루트에 대해 3월 14일부터 할증료를 징수할 예정임(수송편 변경 준비 및 관련 비용 부담 명목)
- 2002년 사스(SARS, 중국 광둥성 포산시 최초 발생) 때와 비교해서 현저히 증가된 세계 무역 비중을 차지하고 있는 중국의 혼란이 세계 무역 및 글로벌 공급망에 미치는 영향은 엄청난 수준
 - 2월 17일 세계무역기구(WTO)는 코로나19의 여파로 인한 글로벌 공급망 악화로 세계 무역이 위축될 것으로 전망했으며, 세계 보건 위협으로 무역이 더욱 위축될 수 있다고 우려함
 - 중국의 혼란을 피해 일시적으로 부산항에 컨테이너 화물이 쇄도하여 부산항 혼잡이 문제화된 바 있으나, 우리나라에 코로나19가 확산되면서 국제 여객은 물론 선박 입출항 및 화물 물동량 실적의 급격한 감소가 우려되고 있음
 - 항만을 통한 코로나19의 확산 저지를 위해 현재 각 항만에서는 최대한의 방역·보안을 실시 중임
 - 코로나19 사태와 같은 세계적인 보건 위협에도 우리 항만이 선택받을 수 있도록 국내 항만의 안전성(신뢰도) 제고를 위한 항만 안전·보건·보안 체계 검토가 시급한 시점으로 사료됨

냉동 컨테이너 하역 지연으로 리퍼 플러그 공급난 (텐진항)



자료 : <https://secure.marinavi.com/>

■ 참고자료 : secure.marinavi.com, www.wto.org 2020.2.24.

한성일 부연구위원

051-797-4781, han@kmi.re.kr

코로나바이러스19, 인도 항만물류 부문에도 피해 유발

- 지난 12월 중국 우한에서 처음 발생한 코로나바이러스19는 현재 전 세계로 확산되고 있으며, 중국 뿐 아니라 글로벌 경제에 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 글로벌 물류 전문가인 Wolfgang Lehmacher는 코로나바이러스 사태가 1분기 중국 경제에 미치는 피해액을 약 600억 달러로 추정함
- 특히 중국은 세계 주요 항만, 최대 제조업 및 소비시장을 형성하고 있으므로 항만물류 부문의 피해 규모가 클 것으로 예상됨
 - 중국은 2001년 WTO(World Trade Organization) 가입 후 전례 없는 성장을 했으며 2019년 전 세계 컨테이너 화물의 14%를 점유한 바 있음
 - 그러나 이번 코로나 사태로 인해 중국 항만에 기항하는 선박이 2018년 2월 대비 약 30% 감소했으며, 사태가 지속될 경우 심각한 리셔플(re-shuffle) 가능성도 제기되고 있음
 - 현재 중국에서는 코로나 사태로 인해 항만, 배후단지, 제조 공장의 노동 가용인력이 부족한 상태이며, 이는 중국을 거점으로 하는 글로벌 기업들의 피해를 유발함
 - 머스크(Maersk)는 중국 현지 검역 정책으로 인한 노동력 부족 문제는 한동안 지속될 것이며, 이는 앞으로 12개월간의 성장을 예측하기 어렵게 한다고 언급함
- 코로나 사태로 인해 중국 내 기업이 폐쇄됨으로서 현재 인도의 12개 항만에 중국발 컨테이너 수천 개가 처리되지 못하는 등 항만물류 부문의 피해 사례가 발생하고 있음
 - Hindu Business Line에 따르면 중국발 수천 개의 컨테이너가 인도 12개 항만에서 처리되고 있지 못하고 있으며 이는 세관신고서(BoE)의 발급 지연 때문인 것으로 파악됨
 - 화물의 반입을 위해서는 컨테이너 내 화물 정보를 담은 BoE가 관세 당국에 정상적으로 제출되어야 하나, 코로나 사태로 인해 중국 내 화주 기업이 폐쇄되어 이를 처리할 수 없는 실정임

중국 컨테이너 화물로 인한 인도항만 혼잡



자료 : <https://www.thehindubusinessline.com/news/coronavirus-impact-containers-from-china-languish-at-indian-ports-on-documentation-woes/article30857671.ece> (검색일: 2020년 2월 25일)

참고자료 : www.porttechnology.org, 2020.2.21./ www.thehindubusinessline.com, 2020.2.19.



조지성 전문연구원
051-797-4916, jisungjo@kmi.re.kr



공지사항

해외물류시장 개척지원 대상 기업 모집

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

2020년 2월 24일

해양수산부장관

2020년 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 대상 모집 안내

1. 신청 대상자

- ☐ 「물류정책기본법」 제2조 제2호 및 같은 법 시행령 제3조에 따른 물류사업을 영위하는 기업
- ☐ 재무적 투자자(「은행법」 제8조 따른 은행, 법령에 근거하여 설립된 각종 연기금과 공제회 등)

* 단, 재무적 투자자는 해외사업을 추진할 해운·물류기업을 지정하여 신청해야 함

2. 대상 사업

- ☐ 국내 해운·물류기업이 희망하거나 계획 중인 해외투자 및 해외시장 개척·진출 등 다양한 형태의 해외 물류사업

〈 타당성조사 지원 대상사업 〉

구분	사업 내용
일반진출형	해외 현지법인 설립 등을 통해 현지시장 물류사업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩업 등) 진출하는 유형
인수합병형	현지 물류기업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩 업체 등) 인수·합병을 통해 현지시장 물류사업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩업 등) 진출하는 유형
시설투자형	해외 항만·터미널·물류센터 등 물류시설 개발 및 운영권 확보 등을 통해 현지시장 물류사업(해운, 3PL, 육운, 창고, 포워딩업 등) 진출하는 유형

3. 지원내용

□ 국내기업의 글로벌 물류 네트워크 확대를 위한 다양한 해외진출 투자 사업 발굴 및 추진에 수반되는 타당성조사·분석 지원

* 신청기업이 선정한 국내외 연구기관, 전문 컨설팅·시장조사 기관 등을 통한 타당성조사(경제·기술·재무·법률 등 측면) 수행에 소요되는 비용 일부 보조

□ (지원규모) 대상사업의 유형에 따라 1건당 최대 8천만원 한도 내에서 조사비용의 50% 보조

○ (일반진출형) 최대 5천만원 한도 내에서 조사비용의 50% 보조

○ (인수합병형/시설투자형) 최대 8천만원 한도 내에서 조사비용의 50% 보조

〈 타당성조사 보조금 지원 기준 〉

구분	지원 비용	지원비율
일반진출형	최대 5천만원	조사비용의 50%
인수합병형	최대 8천만원	조사비용의 50%
시설투자형		

□ (지원내용) 보조금 수혜기업이 국내외 연구기관 및 컨설팅 업체 등에 의뢰한 타당성조사 관련 용역비용(계약기준)에 대해서만 지원

* 수혜기업의 자체활동 비용(예: 직원의 해외 출장비, 인건비 등)은 인정되지 않음

2020년 화주-물류기업 해외동반진출 지원 대상 모집 안내

1. 신청대상자 : 화주기업과 물류기업 컨소시엄

- 물류기업 : 「물류정책기본법」 제2조 제2호 및 같은 법 시행령 제3조에 따른 물류사업을 영위하는 기업
- 화주기업 : 국내에 사업장을 보유하고 제조·유통·무역·건설·자원·에너지 등 다양한 분야의 업종을 영위하는 기업
 - * 국내 외국인투자기업 또는 해외에 주사무소를 둔 기업은 대한민국 국민의 지분이 50% 이상인 경우에 신청 가능
 - ** 화주기업과 물류기업 간의 관계가 「법인세법 시행령」 제87조에 따른 “특수관계인”에 해당하거나, 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제2조에 따른 “계열회사”에 해당하는 경우에는 신청대상에서 제외

2. 대상 사업

- (개념) 화주기업과 물류기업 간 협력을 통해 화주기업은 해외 생산시설 판로 확보, 현지법인 설립 등을 추진하고, 물류기업은 화주기업의 물량을 매개로 현지 시장 진출을 위한 물류거점·네트워크 확보, 현지법인 설립 등을 추진하는 사업

□ 대상사업 유형 예시

- ① (동시진출형) 화주기업과 물류기업 간 협력을 통해 화주기업은 해외에 신규 생산시설·판로 확보, 법인 설립 등을 추진하고, 이와 동시에 물류기업은 신규로 진출하는 시장에 현지 물류거점 확보, 법인설립 등을 추진하는 경우
- ② (화주주도형) 해외시장에 진출하려는 물류기업이 현지에 먼저 진출한 화주기업과 협력하여 현지 물류거점 확보, 법인설립 등을 추진하는 경우
- ③ (물류주도형) 해외시장에 진출하려는 화주기업이 현지에 먼저 진출한 물류기업과 협력하여 생산시설·판로 확보, 법인설립 등을 추진하는 경우
- ④ (현지협력형) 현지에 진출한 화주·물류기업이 협력하여 신규 생산시설·판로·물류거점 확대, 신규법인 설립 등 각자의 사업영역 확장을 추진하는 경우

3. 지원내용

- 화주·물류기업 간 동반진출 협력과정에서 원자재 조달, 제품 생산·판매 등에 수반되는 물류 프로세스 및 공급망의 진단분석설계, 현지시장 조사 등에 필요한 공동 컨설팅 비용 지원
 - (지원규모) 컨설팅 비용의 최대 50%(약 4천만원)까지 보조금(국비)을 지원하며, 나머지 기업부담분은 컨소시엄 참여기업이 협의하여 부담
 - * 지원대상으로 선정된 컨소시엄별 한국해양수산개발원을 통해 보조금 교부 예정
 - ** 지원대상으로 선정된 컨소시엄은 보조금을 교부받기 전에 보조금 교부 및 컨설팅 수행조건 등에 관한 업무협약서를 한국해양수산개발원과 체결해야함
 - (컨설팅 수행) 컨설팅은 컨소시엄에 참여하는 기업(물류기업 또는 화주 기업)이 직접수행*을 원칙으로 하나, 컨소시엄 협의 하에 선정된 제3의 국내외 전문기관업체 등에 자문 또는 컨설팅의 일부를 위탁 수행할 수 있음
 - * 참여기업은 운영기관과 협의를 통해 제3의 국내외 전문기관·업체 등에 컨설팅 전체를 위탁 수행 할 수 있음. 단, 컨설팅 전체 위탁 시에는 신청기업의 자체 활동 비용(예: 직원의 해외 출장비, 인건비 등)은 지원 대상에 인정되지 않음

신청 방법

□ 접수기간 : 2020. 2. 24(월) 09:00 ~ 2020. 4. 3(금) 18:00 까지

□ 제출서류

	제출서류	제출방법	비고
①	신청서 1부	서류, 전자파일 함께 제출	양식 1
②	사업제안서 10부	서류, 전자파일 함께 제출	양식 2
③	정보 제공 및 공개 동의서 1부		양식 3
④	법인 등기사항증명서 및 사업자등록증 사본 1부		
⑤	신청기업의 기업규모를 확인할 수 있는 확인서 - 중소기업: 중소벤처기업부 발행 - 중견기업: 한국중견기업연합회 발행		
⑥	최근 3년간 기준 재무제표 및 손익계산서 사본 1부		
⑦	국세 및 지방세 완납증명서 1부		
⑧	그 밖에 사업제안서 내용을 증빙하는 서류		

※ 컨소시엄 형태 신청기업의 경우, 사업제안서를 제외한 서류를 참여 기업별로 각각 제출하여야 함

※ (가산점) 유효한 우수물류기업 인증서(국토부 및 해수부 장관 발행) 제출하여야 함

□ 접수처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

○ 주소 : (49111) 부산시 영도구 해양로 301번길 26

해운·물류연구본부 국제물류투자분석·지원센터

○ 제출방법 : 직접 제출 또는 우편 제출(전자파일 저장매체(USB) 동봉)

* e-mail 접수 불가

선정 기준 및 방법

□ 선정 기준

- 서류심사와 사업제안서 평가를 거쳐 평점 60점(100점 만점) 이상을 획득한 사업 중에서 고득점 순서로 선정(예산의 한도 내에서 선정)

* 예산 범위 내에서 선정되며, 그로 인해 실제 보조금 교부금액은 지원 비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

□ 사업제안서 평가

- 일시 및 장소 : 별도 공고 또는 신청기업 개별 통지
- 신청기업은 7인 내외로 구성된 심사위원에게 사업제안서 내용*을 발표 (발표 20분, 질문·답변 10분)

* 사업제안서 내용을 토대로 작성한 별도 형태의 자료(e.g. PPT, PDF 등)로 발표 가능

□ 선정결과 발표 : 평가 이후 공고 또는 개별 통지

유의사항

- 신청서, 사업제안서 등 양식은 한국해양수산개발원 홈페이지에서 양식을 다운로드 받아 작성(붙임 참조)

- 선정 결과 발표 이후, 제출 서류 전체 또는 일부 위·변조 혹은 허위 기재 등 부정한 방법으로 선정된 것이 확인되는 경우에는 선정 및 보조금 교부결정을 취소할 수 있음

- 신청기간 중 접수된 서류는 일절 반환하지 아니함

- 제출서류 상의 기재착오, 누락 혹은 연락불능 등으로 인하여 발생하는 불이익은 일체 신청기업의 책임임



- ☐ 신청기업은 필요에 따라 해양수산부·한국해양수산개발원 등에서 실시하는 정기설문에 응할 의무가 있음
- ☐ 기타 사항은 한국해양수산개발원(051-797-4774, 051-797-4913)로 문의 바람