

편집 및 발행인 : 조정희 원장 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4913 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 베트남 행정구역 개편...행정관리 일원화로 물류 공급망 효율성 개선 전망
- 인도네시아 니켈 민족주의: 지속가능성과 자원 전략

▶ 공지사항

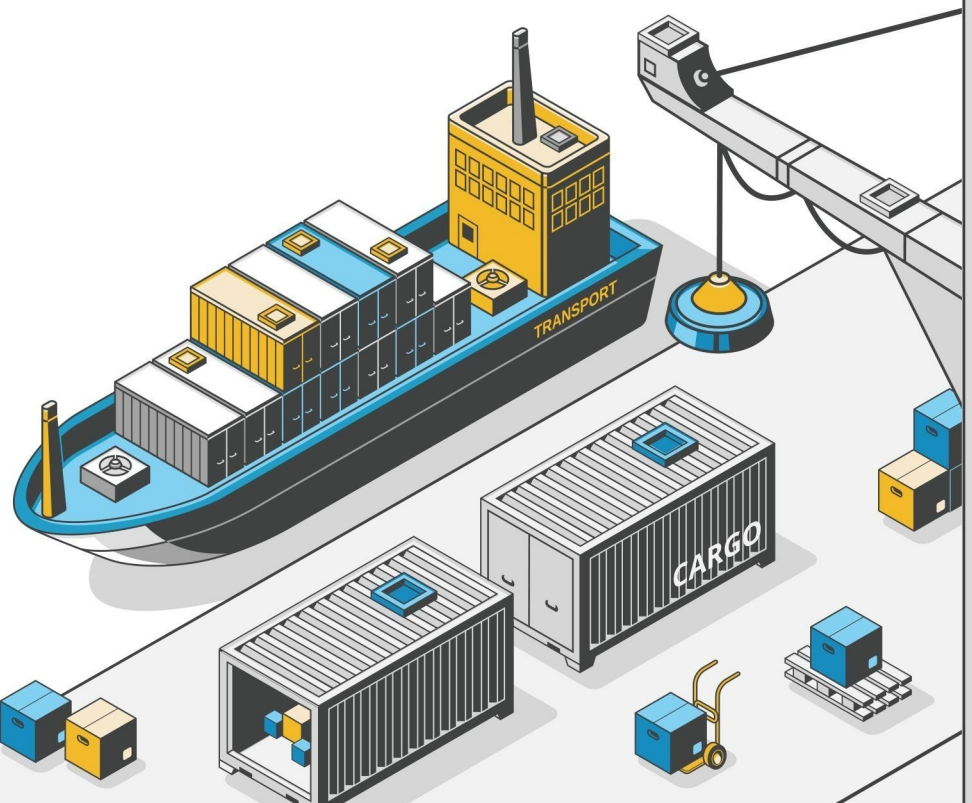
- 『2025년 해외물류시장 개척지원 사업』 모집 공고
- 『우수물류기업 인증제』 모집 공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

- 美 LA항, 관세 유예 조치 역대 6월 최대 물동량 기록...8월 수요 절벽 가능성 제기

▶ 유럽 물류시장 동향

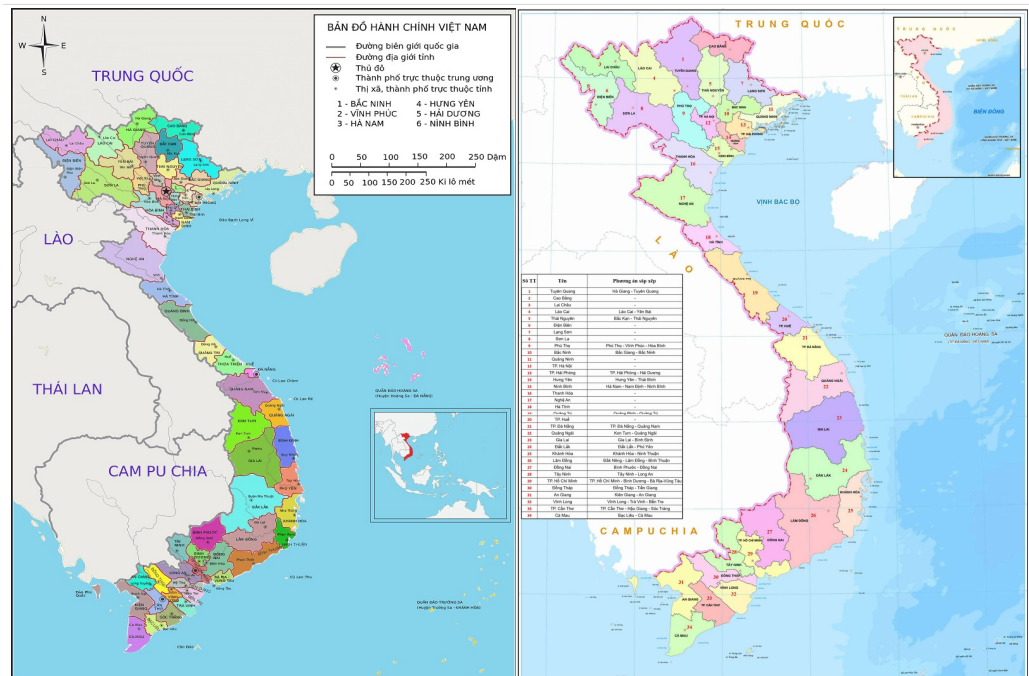
- EU 전기차 인센티브 유지시 생산량 및 물동량 증가 전망



베트남 행정구역 개편...행정관리 일원화로 물류공급망 효율성 개선 전망

- ▶ 베트남 정부는 올해 7월 행정구역을 63개에서 34개로 통합하는 대규모 행정구역 개편 진행
 - 개편을 통해 베트남은 행정구역 6개, 중앙직할시 28개 성으로 변경되었으며, 지방 정부 또한 기존 3단계(광역-중간-기초)에서 2단계(광역-기초)로 간소화됨
 - 이러한 대규모 행정구역은 '86년 다이머이 개혁 이후 최대 규모의 개편임
 - 베트남 정부는 중앙직할시와 성 중심의 2단계 체계로 국가 관리 체계를 변경함
 - 이를 통해 신속한 정책 결정이 이루어질 것으로 기대되며, 인력 및 예산 절감 등 행정 효율성이 더욱 극대화될 것으로 예상됨
 - 베트남 정부는 행정구역 개편을 통해 해안 지역 비중을 기존 44%에서 62%로 확대했으며, 지리적 이점을 활용해 해양 관련 물류 및 관광 등의 핵심 분야를 강화할 계획임

베트남 행정구역 개편 내용



베트남 행정구역 개편 전(63개 성·시)

베트남 행정구역 개편 후(34개 성·시)

자료: <https://impresstravel.com> (검색일: 2025.07.15.)

- ▶ 이를 통해 세관, 도로, 철도, 항만 등 수출입 물류 관련 행정관리 일원화로 전반적인 물류공급망 효율성 확대 기대
 - 세관은 기존 지역별로 운영되었으나 개편 이후 단일 조직으로 편제되어, 중복으로 진행되던

- 행정 및 세관 업무 등 한계가 해결되어 수출입 화물 속도 또한 크게 개선될 것으로 예상됨
- 뿐만 아니라 도로 설계, 유지, 보수 등 업무를 수행하는 관리청 또한 일원화되어 지역 간 도로망 연계가 가능해 베트남 북부-중부-남부 간 육상운송 효율성이 증가할 것으로 기대됨
- 철도 운송은 운행 스케줄 조정 및 유지보수 계획 효율화를 통해 철도 기반 물류 서비스 개선 및 안정성, 적시성 향상 등이 향상될 것으로 예상됨
- 항만은 운영 관련 관리 체계 및 절차를 단순화해 통해 항만 인프라 관리의 효율성과 투명성을 제고하고, 과거 분산된 항만 주체를 단일화해 베트남 항만 전체를 통합 및 정비하는 개혁을 추진하고 있음

- 베트남 정부의 행정구역 개편은 수출입 공급망의 효율성을 획기적으로 제고할 것으로 예상됨에 따라 새로운 행정구역 및 관리 체계 변화에 대한 지속적인 모니터링을 진행하고 물류 루트 최적화 및 운영 가시성 강화 추진 필요

인도네시아 니켈 민족주의: 지속가능성과 자원 전략

- ▶ 전 세계적 녹색 에너지 전환 흐름 속에서 인도네시아는 단순한 자원 공급자에서 글로벌 전기차 공급망의 핵심 축으로 빠르게 전환

 - 자카르타는 니켈 수출 금지 조치와 일련의 산업 정책을 통해 지속가능성 목표에 부합하는 경제 민족주의(Nationalism) 모델을 구축하고자 했음
 - 그러나 이러한 전략은 환경 파괴, 지역사회의 강제 이주, 외국 자본 의존도 증가 등 심각한 상충 요소를 야기하고 있음
 - 현재 인도네시아는 생태적 온전성과 지정학적 자율성을 희생하지 않으면서, 이른바 '니켈 붐'을 제도화하고 지속 가능하게 관리할 수 있을지에 대한 중대한 기로에 서 있음
- ▶ (산업 전략) 인도네시아의 전략적 전환은 2014년 니켈 원광 수출 금지 조치로 시작되었으며, 이후 2020년과 2022년에 재개된 수출 금지 조치 역시 국내 가공을 강제하기 위한 목적에서 시행

 - 오늘날 이러한 정책은 의도된 목적을 상당 부분 달성한 것으로 평가됨
 - '24년 기준 인도네시아는 전 세계 정제 니켈 공급량의 60% 이상을 차지하며, 수출 수익 또한 2020년 약 30억 달러에서 2024년 약 400억 달러로 급증함
 - 천연 광물자원은 '국가 전략 자산(National strategic asset)'으로 지정되었으며, 단순한 채굴 자원을 넘어 산업적 영향력 확보와 주권 정체성 강화를 위한 전략적 수단으로 기능하고 있음
- ▶ (산업 확장 및 외국인 투자) 인도네시아는 현재 다양한 산업 허브를 중심으로 약 60개의 니켈 제련소를 운영

 - 에너지 광물자원부(ESDM)에 따르면 현재 가동 중이거나 허가 대기 중인 제련소, 건설 중인 프로젝트를 포함해 총 190개의 니켈 제련 프로젝트가 존재함
 - 이들 인프라의 상당 부분은 중국계 투자로 자금 조달되고 있으나 자카르타는 경제 민족주의와 자원 보호주의 중심으로 광범위한 전략의 일환으로 외국 자본과의 동반관계 구조를 재편하고 있음
- ▶ (산업 확장 및 외국인 투자) 최근 정책 변화는 인도네시아가 해외 자본 참여의 균형을 조정하려는 의지를 명확히 보여주며, 특히 중국의 전기차 시장 점유율을 견제하는 데 초점

 - 베이징 중심의 투자 모델에서 일부 이탈하려는 이 같은 기조 변화는, 미국 바이든 행정부의 '인플레이션 감축법(IRA)'에 대한 대응 전략으로 해석됨

- 해당 법은 글로벌 전기차 공급망에서 중국의 영향력을 억제하는 조치이며, 인도네시아는 자국산 니켈이 미국 환경세 공제 대상 자격을 갖추게 하려면 관련 요건을 수용함
- 그러나 이러한 조치는 단순한 규제 대응을 넘어, 글로벌 공급망 내에서 인도네시아의 전략적 입지를 강화하려는 시도로 볼 수 있음
- 자카르타는 미국의 원산지 및 환경 기준을 충족함으로써 서구 전기차 공급망 내에서 신뢰할 수 있는 공급국으로 부상하고 있으며, 시장 접근성 또한 확대되고 있음

➤ 이러한 전략적 재조정은 인도네시아가 해외자본 참여 조건에 대한 통제력을 강화할 수 있는 기반 마련

- 인도네시아는 특정 외국 투자자가 규칙을 설정하도록 허용하는 방식에서 벗어나, 보호무역적 수단, 수출 금지 조치, 선택적 협력 체계 등을 적극적으로 활용하고 있음
- 이와 같은 조치의 결과, 글로벌 경쟁을 전략적으로 활용해 유리한 협상 조건을 확보하고, 동시에 지정학적 취약성을 줄이는 보다 자율적이고 국가 주도적인 접근 방식이 정립됨
- 한때 강대국 자본에 대한 의존성으로 정의되었던 자원 부문에서 인도네시아는 자국의 정책 목표와 조건에 부합하는 방식으로 규칙과 파트너십을 재편하고 있음

➤ (지속가능성의 역설) 자카르타의 니켈 붐(Nickel boom) 이면에는 지속가능성을 둘러싼 근본적인 역설 존재

- 니켈 산업은 글로벌 에너지 전환을 가능케 하는 핵심 요소임에도 불구하고, 인도네시아의 니켈 가공 공정은 여전히 석탄 연료에 크게 의존하고 있음
- 니켈 제련소는 1톤의 니켈을 생산하는 과정에서 약 45톤의 이산화탄소를 배출하는 것으로 추산되며, 이러한 배출량은 전기차 혁명의 핵심 가치인 '지속가능성'에 정면으로 반하는 결과를 낳고 있음

➤ 환경 파괴는 단순한 부작용이 아닌 현대 니켈 채굴 모델의 구조적 특성

- 술라웨시(Sulawesi) 남동부, 파푸아의 라자 암팟(Papua's Raja Ampat) 등에서는 광범위한 산림 벌채, 산호초 파괴, 해안 오염 등이 보고되고 있음
- 7만 5천 헥타르 이상의 산림이 훼손되었으며, 이는 생태계 및 해양 서식지에 심각한 피해를 초래함
- 이에 따라 지역사회 반발이 거세졌고, 프라보워 수비안토(Prabowo Subianto) 대통령은 최근 4건의 채굴 허가를 철회하며 대응에 나섬

- 지역사회에서는 이주, 건강 악화, 수익 분배 불균형 등 다양한 사회적 문제가 제기

 - 포용적 이익 공유(Benefit-sharing), 환경 감시 강화, 공정한 노동 기준 정책에 대한 요구가 점점 더 커지고 있음
 - 인도네시아가 자원 강국으로 도약하는 과정에서 자국민들이 광물 자원의 장기적 혜택을 공유할 수 있도록 제도적 보장 마련이 필요함

- (전략적 레버리지와 지정학적 위험) 니켈 공급망에서 인도네시아의 우세는 국가의 전략적 레버리지를 크게 강화했으나, 동시에 새로운 지정학적 리스크 수반

 - 자카르타는 공급망 파트너십의 다변화를 추진 중이나 여전히 다수의 제련소 및 배터리 생산시설이 중국 자본과 기술에 구조적으로 의존하고 있음
 - 이에 따라 해당 부문은 중국의 정치적 영향력에 취약한 구조를 띠고 있으며, 특히 미-중간 경쟁이 심화하는 상황에서 이러한 취약성은 더욱 부각되고 있음
 - 실제로 중국의 니켈 시장 지배력은 인도네시아 일부 지역 경제에 혼란을 초래하고 있으며, 한때 세계 니켈 공급을 주도했던 호주 등 경쟁국들은, 동남아시아에서 중국 주도의 공급 확대에 대응하며 경쟁력 유지에 어려움을 겪고 있음

- 서방 국가들 또한 이러한 흐름에 적극적으로 대응 시작

 - 미국, 유럽연합(EU), 일본 등은 공급망 투명성 강화를 위한 조치를 시행 중이며, 책임 있는 광물 조달, 환경 정보 공개, 규제 준수 등을 인도네시아 등 공급국에 요구하고 있음
 - 이러한 압력은 적대적 조치라기보다는 전략적 기회로 해석될 수 있음
 - 인도네시아가 고기준(High-standard) 구매국들과 협력하고 투자 흐름을 선택적으로 관리 하며, 개별 국가에 대한 전략적 의존성에서 벗어날 수 있는 기회를 제공함

- (프레임워크 구축) 인도네시아는 성장 모멘텀을 유지하기 위해 산업 전략 모델을 개선 필요 존재

 - 단순한 산업 확장에서 벗어나, 지속가능성과 성장 중심의 개발 모델로의 전환이 요구되며, 이는 환경·사회·지배구조(ESG) 원칙을 니켈 산업 전략의 핵심에 통합하는 것을 의미함

- EU의 주요 원자재법(Critical Raw Minerals Act) 및 다자간 ESG 이니셔티브 (Multilateral ESG initiatives) 등 국제적 규범은 자카르타에 새로운 역할 요구

 - 자국 내에서는 인도네시아 배터리 공사(Battery Corporation) 등 국영 기업들이 공공

감독과 민간 파트너십을 결합하여 ESG 준수를 보장하는 가치사슬의 지역화 노력을 선도하고 있음

- 이러한 관행이 제도화되면 인도네시아는 환경적 비판뿐만 아니라 지정학적 변동성과 투자자의 리스크 회피로부터 니켈 산업의 지속가능성을 확보할 수 있음

➤ (인도네시아 니켈 전략의 미래) 인도네시아의 니켈 전략은 세계 에너지 전환과 자원 무역의 불평등에 대한 의도적이고 단호한 대응

- 수출 금지, 산업 규제, 전략적 외교를 통해 자카르타는 니켈을 단순한 원자재가 아닌 국가 경제 운영 수단으로 격상시킴

➤ 그러나 다음 과제는 이 영향력을 ‘지속 가능한 영향력’으로 전환 중심

- 진정한 선도국으로 자리매김하기 위해 인도네시아는 경제 성장, 생태적 회복력, 규제 투명성, 자본 흐름에 대한 주권적 통제 사이의 균형을 정교하게 조율해야 함
- 만약 이 균형을 성공적으로 달성한다면 자카르타는 단순한 니켈 생산 강국을 넘어 21세기 글로벌 공급망에서 주권을 갖고 영향력을 행사할 수 있는 새로운 개발도상국 모델이 될 수 있음

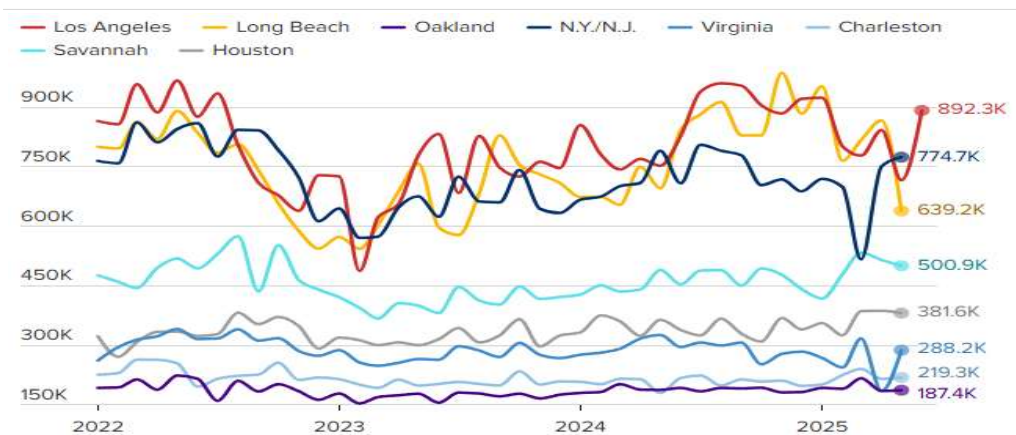
➤ ‘니켈 민족주의(Nickel nationalism)’는 이제 단순한 경제 정책이 아닌 더 포괄적인 국가 전략

- 이는 자원이 풍부한 개발도상국이 지속가능성과 주권을 훼손하지 않으면서도 글로벌 영향력을 행사할 수 있는지를 시험하는 새로운 정치·경제적 실험이라 볼 수 있음

美 LA항, 관세 유예 조치로 역대 6월 최대 물동량 기록...8월 수요 절벽 가능성 제기

- 美 LA항은 지난달 약 90만TEU를 처리하며 역사상 가장 바쁜 6월을 기록했으며, 8월 관세 유예 마감을 앞두고 나타난 밀어내기 수요에 따른 결과로 해석
 - LA항은 지난달 892,340TEU를 처리하며, 117년 역사상 6월 기준 가장 많은 월간 물동량을 기록했으며 물량의 대부분은 연말 소비재 및 재고 보충 제품으로 파악됨
 - 이는 미 정부가 중국산 제품에 대한 고율 관세를 145%에서 45%로 인하한 것에 대한 '관세 회오리 효과(tariff whipsaw effect)'의 영향이며, 중국과의 관세 협상 마감일은 8월 12일임
 - 이에 관세 재인상을 우려한 화주들이 서둘러 선적을 앞당기면서 중국산 제품에 대한 수요가 증가했으며, 중국의 무역흑자가 1,147억 달러까지 증가함
 - 항만 관계자들은 이번 물동량 증가를 '일시적인 급증(surge)'으로 보기보다는, 관세 정책 변화에 따른 물량 이동으로 판단하고 있으며 향후 관세가 재인상될 경우, 8월 이후 물동량은 둔화될 것으로 예상함
 - 美 소매협회(NRF)도 8월부터 11월까지 미국 항만의 물동량이 두 자릿수 비율로 감소할 가능성을 언급함

美 주요 항만 월간 수출입 물동량 추이('22.1월~'25.6월)



주: LA항은 2025년 6월 기준이며 이를 제외한 나머지 항만은 5월 기준임; 업계 표준 단위인 TEU로 환산한 결과임
자료: Public reports, CNBC (검색일: 2025.07.15.)

- 美 수입업체들은 누적된 관세 부담으로 인해 상당한 비용 증가를 경험하면서 8월 이후에는 수입을 줄이고 관세 변동을 관망하는 전략을 채택할 것으로 예상
 - 중국산 자재를 수입해 조리기구 및 식기류를 생산하는 美 주방용품업체는 중국산 제품 관세와 스테인리스 제품 관세가 중복 적용되면서 자사 제품(에어프라이어 등)의 관세 비용이 폭등했으며, 과거 컨테이너당 1,500달러 수준에서 현재 50,000달러에 달한다고 밝힘
 - C.H. 로빈슨은 6월 항만물동량은 늘어났으나, 일부 화주들은 수입량을 줄이고 필수 제품

위주로 선적하거나, 기존 성수기 일정에 맞춰 움직이며 관세 변동을 지켜보는 '선택적 수입 전략'을 채택하고 있다고 분석함

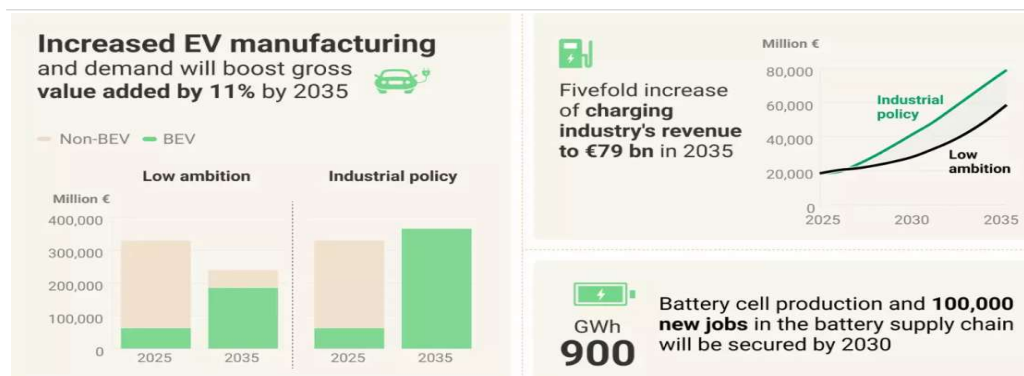
- ▶ **트럼프 정부의 관세 조치로 베트남으로 생산인프라 이전 등 공급망 재편과 항공 운송 수요가 증가하는 가운데, 물류 업계는 수요 둔화에 유연하게 대응하는 중**
 - 트럼프 행정부가 아시아 국가에 대한 신규 관세 조치를 발표하였으며, 베트남 대상 최대 30% 관세가 포함된 예비 무역 합의에 도달하면서, 다수 기업들이 공급망 재구성에 착수하고 있음
 - 다만 베트남과의 무역 합의는 아직 공식화되지 않았으며, 초기 협정안에는 '환적 (transshipment)'에 대해 40%의 추가 관세를 부과하는 내용이 포함되어 있어, 중국에서 시작된 제품이 베트남에서 최종 가공되더라도 중국산으로 간주될 수 있어 생산 다변화 전략에 새로운 부담으로 작용함
 - 한편 최근 항공운송 수요가 증가하고 있다는 사실에 주목할 필요가 있으며 이는 해상운송의 선적 리드타임(20~30일)이 관세 마감일보다 길어 시기 내 도착이 어려워졌기 때문임
 - 업계 전문가에 따르면 생산인프라 이전에 따라 운송경로 및 거점 항만이 변화하고 있으며, 물류 업계는 수요 둔화 국면 속에서도 비교적 안정적으로 이러한 변화에 대응할 수 있다고 언급함
- ▶ **8월 관세 유예 종료를 앞두고 우리 기업은 선적 일정 조정과 함께, 필수 소비재 중심 수출 전략과 생산 거점 분산에 따른 물류 대응 방안 마련 필요**
 - 트럼프 행정부 관세 정책 변화에 따라 8월 12일 관세 유예 종료 전까지 선적 일정 조정이 필요하며, 해당 시점이 지나면 현지 수입업체의 수요 둔화로 운임 하락 등에 대비할 필요가 있음
 - 또한 美 주요 유통업체가 생필품을 제외한 일반화물의 수입을 줄이는 '선택적 수입 전략'을 채택하고 있는 만큼 우리 기업도 필수 소비재 중심의 수출 전략 마련이 필요하며, 아울러 물류기업은 생산 거점 재배치에 따른 항만 이용 분산, 내륙 운송 인프라 확보에 대한 검토도 필요할 것으로 판단됨

참고 자료: <https://www.cnn.com> (검색일: 2025.07.15.)

EU 전기차 인센티브 유지시 생산량 및 물동량 증가 전망

- ▶ 최근 발표된 연구에 따르면 EU의 '2035 탄소배출제로(Zero-emission) 정책'이 유지될 경우 연간 자동차 생산량이 1,680만 대에 이를 것으로 전망됨
 - 이는 '09년 금융위기 이전 수준과 유사한 수치로 평가됨
 - 해당 탄소배출제로 정책은 자동차 및 배터리 생산의 증가를 견인할 수 있으나 정책이 지연되거나 축소될 경우 경제적 손실과 고용 감소로 이어질 위험이 있음
- ▶ 본 예측은 '35년 탄소배출제로 목표의 유지와 새로운 정책 도입을 기반으로 모델링 되었음
 - 동 정책은 상업용 차량의 전기화 목표 강화 및 현지 배터리 제조 계획 지원 등을 포함하며, 이를 통해 EU 내 전기차 생산이 촉진될 것으로 예상됨
 - 보고서에 따르면 충전 부문의 경제적 산출량은 '35년까지 790억 유로(923억 달러)로 증가할 수 있으며, 배터리 생산량은 현재 187GWh에서 900GWh로 확대될 전망임
 - 이미 주요 OEM 업체들은 유럽 내 배터리 생산 역량 강화를 위한 조치를 취하고 있음
 - CATL은 헝가리에 신규 공장을 건설하기 위해 40억 달러를 조달했으며, 폭스바겐 그룹과 메르세데스-벤츠 등 글로벌 자동차 제조회사 또한 파트너십을 통해 생산 현지화를 본격 추진 중임

EU의 '35 무배출 목표와 신규 산업 정책, 자동차 산업 회생 가능성 제시



자료 : <https://www.automotivelogistics.com/> (검색일: 2025.07.12.)

- ▶ 그러나 효과적인 산업 정책을 시행하지 못할 경우 '35년까지 유럽 자동차 가치사슬의 경제 기여도가 최대 900억 유로(1,050억 달러)까지 감소할 수 있는 것으로 분석됨
 - 또한 충전 부문에서 100만 개의 일자리가 사라지고, 유럽에서 계획된 배터리 투자 중 약 2/3가 실패할 것이라고 예측함

- 전기차 전환 및 배출 목표 완화의 배경 중 하나로 정치권에 대한 업계 압력 증가가 지적됨
 - 영국 정부는 올해 초 업계의 요청에 따라 무공해 차량(ZEV) 의무 규정을 개정하고, 내연기관 차량의 단계적 폐지 기한을 연장한 바 있음
 - 유럽연합 집행위원회 또한 3년 평균 CO₂ 배출량 기준을 도입하는 방향으로 관련 규정 개정을 제안함
 - 이처럼 일부 EU 회원국들은 내연기관 차량 규제의 연기를 요구하며, 전체 탄소배출제로 정책의 추진력에 영향을 미치고 있음
 - 한 전문가는 이 상황을 EU 자동차 산업의 "성패를 가르는 순간"이라고 평가했으며 유럽의 성공 여부는 EU 정치인들이 지금 어떤 길을 택하느냐에 달려 있음을 강조함
 - 또한 '35년 무공해 목표를 유지하면서 동시에 강력한 산업 정책과 수요 촉진 정책을 병행하는 것이 자동차 생산 확대, 일자리 유지, 산업 경쟁력 제고를 위한 최선의 방안이라고 언급함
- 추가적인 이점은 배터리 및 충전 산업의 성장 기회를 통해 내연기관(ICE) 차량 전환 과정에서 발생하는 인력 감축을 상쇄할 수 있다는 점임
 - 연구 결과에 따르면 ICE 부문에서는 약 10만 개, EV 부문에서는 약 12만 개의 신규 일자리가 각각 창출된 것으로 나타남
- 결론적으로 EU가 2035년 탄소배출제로 목표를 유지하고, 강력한 산업 및 수요 정책을 병행할 경우 자동차 산업의 재도약과 더불어 지속 가능한 고용 창출이 가능할 것으로 예상됨

참고자료: <https://www.automotivelogistics.com>(검색일: 2025.07.12.)

『2025년 해외물류시장 개척지원 사업』
모집 공고2025년
해외물류시장
개척지원 사업
모집 공고

2025. 7. 21(월) - 8. 13(수)

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 「해외물류시장 개척지원 사업」을 시행하고 있습니다. 이에 2025년도 본 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 지원 바랍니다.

제출 방법

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 또는 국제물류 정보포탈(withlogis.co.kr) 공지사항에서 공고문과 양식을 다운받아 이메일(hjsung@kmi.re.kr) 제출

문의

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
김동환 센터장
T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr
성현정 전문연구원
T 051-797-4648 E hjsung@kmi.re.kr

해양수산부 KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

사업 개요

1. 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

글로벌 물류네트워크 확대를 위한 투자사업 발굴 및 추진에 수반되는 타당성 조사·분석 비용 지원

- ① 인수합병형(현지기업 M&A 및 지분투자)
- ② 시설투자형(물류인프라 투자 및 확보)

지원내용

신청기업이 선정한 국내외 연구기관 및 컨설팅 기업 등을 통한 타당성 조사에 소요되는 비용 지원

지원금액

조사비용의 최대 **50%** 지원(최대 **1억원**)

2. 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

해외물류거점 확보(현지법인 및 지사 설립), 수출입 물류공급망 프로세스 분석 및 설계, 현지 물류시장 조사 등에 소요되는 비용 지원

지원내용

해외진출 및 시장조사 등을 위한 직접비용(인건비, 국외출장비, 컨설팅비 등) 지원

지원금액

- ✓ **물류기업 단독 수행** 조사비용의 최대 **50%** 지원(최대 **3천만원**)
- ✓ **하주-물류기업 컨소시엄** 조사비용의 최대 **50%** 지원(최대 **4천만원**)



『우수물류기업 인증제』 모집 공고

2025
우수물류기업 인증 모집 공고
항만구역 내 물류창고업

2025.06.02(월) - 09.05(금)

신청자격

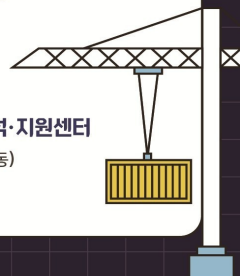
- [물류정책기본법] 제38조 및 [우수물류기업의 인증에 관한 규칙] 제3조에 따라 우수물류기업(항만구역 내 물류창고기업) 인증을 받고자 하는 자
- [항만법] 제2조 제4호 및 [물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률] 제21조의 2제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자
* 물류창고업자는 물류창고업 등록 사업장별(물류창고)로 인증 신청
- [우수물류기업의 인증에 관한 규칙] 제2조 관련 별표 제2호 중 다음 요건을 갖춘 자
 - 화물의 안전한 보관을 위하여 화재보험 가입 등 화재예방 및 화재대응 매뉴얼을 갖출 것
 - 창고 운영을 위한 정보시스템 및 운영 매뉴얼을 갖출 것
 - 국내의 화물의 보관 실적 및 고용창출 실적이 우수할 것
 - 그 밖에 국토교통부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시하는 기준을 충족할 것

인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 [우수물류기업 인증요령] 제9조 인증평가의 기준 및 '우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차' 에 따른다
- 최종 결과발표(예정) : 2025년 12월 중

신청방법 및 신청 수수료

- 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr) 공지사항에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법 : e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증 : 300만원
 - * 납부 계좌 : 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
 - * 주소 : (49111) 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
 - * 문의 : 051-797-4913, 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

