

무꿈사 스마트해상물류관리사 보충자료 (2026)

무꿈사 X 윤준필

스마트해상물류관리사

제2회 시험대비 보충자료(2)



⚠️ 저작권 주의사항 ⚠️

해당 자료는 무꿈사 아카데미의 지적재산권입니다. 무꿈사의 동의 없이
본 자료의 **전체 또는 일부를 복제, 배포, 수정** 하는 등 **2차 가공을 금지**합니다.
자료 또는 시험 관련 질문은 네이버 무꿈사 카페로 문의 부탁드립니다.

스마트해상물류관리사 제2회 시험대비 보충자료(2)
- 물류관리사 제30회 기출문제 분석을 통한 스해물 시험 대비 -

작성자: 윤준필 관세사

※ 이번 물관사 기출문제를 보니 출제 내용과 범위, 경향 등이 스해물과 유사하여 기출이 공개되지 않는 우리 시험에 도움이 될 듯하여 물관사 문제 몇 개를 발췌하여 해설과 함께 제공하니 많은 참고 바랍니다.

■제1과목 물류관리론

1. 물적유통과 로지스틱스에 관한 설명으로 옳은 것은?

- ① 물적유통은 자재관리를 포함하는 물류개념이다.
- ② 로지스틱스는 완성품을 소비자에게 유통하는 물류관리활동을 의미한다.
- ③ 로지스틱스란 병참에서 유래된 군사용어에서 발전된 개념이다.
- ④ AMA(American Marketing Association)는 로지스틱스를 “생산지로부터 소비지까지 제품을 이동하고 취급하는 것”으로 정의한다.
- ⑤ 시대의 흐름에 따라 물류의 개념은 로지스틱스에서 물적유통관리로 발전되었다.

정답: ③

해설: 표준교재(공식교안) 88페이지 ‘물류의 정의’에서 나폴레옹이 군수보급부대의 이름을 “Logistique”로 명명한 것으로부터 물류라는 표현이 유래되었으며, 이후 물류는 유통활동의 구성요소로서 판매물류를 인식하는 단계를 거쳐 정의와 범위가 세분화 및 확장되었다는 설명으로 미루어볼 때 군사용어에서 발전된 것으로 해석함이 적절함

4. 물류의 기능에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 운송: 물자의 장소적 효용가치를 증대시키는 활동
- ② 보관: 물자의 생산과 소비의 시간적 효용가치를 증대시키는 활동
- ③ 하역: 적절한 재료 및 용기를 이용하여 물자를 보호하는 활동
- ④ 정보: 물류와 관련된 정보를 제공하여 종합적 물류관리 효율성을 높이는 활동
- ⑤ 유통가공: 물자의 유통과정에서 수행되는 가공, 재포장, 조립 등의 부가가치 활동

정답: ③

해설: 선적·양하를 전부 포함하며 물건을 싣고 내려 옮기는 것을 “하역”이라 하는 반면, 보기 ③에 대한 용어는 “포장”이 적절함

5. 스마이키가 제시한 7R의 원칙에 해당하지 않는 것은?

- ① 적절한 상품(Right Commodity) ② 적절한 품질(Right Quality)
- ③ 적절한 가격(Right Price) ④ 적절한 수량(Right Quantity)
- ⑤ 적절한 포장(Right Packaging)

정답: ⑤

해설: 스마이키 교수가 창안한 물류의 7R원칙이란 다음과 같음

- **Right Commodity(적절한 상품)**: 고객이 원하고 필요로 하는 올바른 상품
- **Right Quality(적절한 품질)**: 상품 자체 및 수송·보관 시 손상 없는 품질
- **Right Quantity(적절한 양)**: 부족하거나 넘치지 않는 적절한 수량
- **Right Time(적절한 시기)**: 약속된 적절한 시간에 맞춘 적시 배송
- **Right Place(적절한 장소)**: 고객이 원하는 정확한 장소와 위치
- **Right Price(적절한 가격)**: 경제적이고 합리적인 적정 가격
- **Right Impression(좋은 인상)**: 배송과 서비스 과정을 통한 긍정적 기업 이미지 전달

6. 물류와 마케팅에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 마케팅믹스(4P)란 제품, 가격, 유통, 촉진을 의미한다.
- ② 물류관리는 마케팅믹스와 통합적 관점에서 추진되어야 한다.
- ③ 마케팅은 고객 욕구의 충족을 목표로 한 고객만족의 실현이 주요 목표이다.
- ④ 물류역량이 강한 기업일수록 마케팅의 기능인 수요의 창출 및 조절에 유리하다.
- ⑤ 물류는 마케팅믹스 중에서 촉진과 가장 밀접한 관계가 있다.

정답: ⑤

해설: NCS학습모듈 “물류전략기획” 36페이지 물류서비스에 대한 설명에서 물류는 마케팅 4P 믹스 전략을 구성하는 요소 중 “Place(유통)”과 밀접한 관련이 있으며, 4P에다가 물적 유통(Physical distribution)를 더하여 5P라고 지칭하기도 한다는 내용이 있음(참고: 스펙트럼 핵심요약집 28페이지 알쓸팁에도 설명되어 있음)

12. 4자물류에 관한 내용으로 옳은 것을 모두 고른 것은?

- ㄱ. 모회사 유희인력의 물류자회사 파견으로 인력의 배치 및 활용 극대화
- ㄴ. 참여업체 공동의 목표설정 및 이익의 분배
- ㄷ. 3자물류 업체, 물류컨설팅 업체, IT 업체 등이 결합한 형태
- ㄹ. 공급사슬 전체의 관리 및 운영

- ① ㄱ, ㄴ ② ㄴ, ㄷ ③ ㄷ, ㄹ ④ ㄴ, ㄷ, ㄹ ⑤ ㄱ, ㄴ, ㄷ, ㄹ

정답: ④

해설: NCS학습모듈 “물류전략기획” 39페이지에 4PL(제4자물류)에 대한 정의와 3PL과의 장단점 비교 등 특성을 설명하고 있음(ㄱ에 대한 설명은 2PL에 해당함)

- **4PL(제4자물류)**: 기존의 3PL에 IT와 컨설팅 분야까지도 포함한 통합솔루션을 제공하는 물류 서비스로 자사가 다른 물류회사와 계약하면서 물류 관련 내용을 기본으로 IT서비스 및 각종 컨설팅까지 제공받는 형태

40. 스마트물류 기술에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 블록체인은 분산원장을 통해 공급사슬의 거래 투명성을 향상시킨다.
- ② 빅데이터 기술은 대용량 데이터를 수집, 분석, 시각화하는 기술이다.
- ③ IoT는 사물 간의 통신을 통해 실시간 데이터 수집을 가능하게 한다.
- ④ 인공지능(AI)은 자연어 처리, 시각적 인지 등의 기술을 이용하여 의사결정을 지원할 수 있다.
- ⑤ VAN 서비스는 IaaS, PaaS, SaaS 등으로 구분하며 사이버 보안을 강화한 기술이다.

정답: ⑤

해설: “VAN”은 부가가치통신망이라고 하며 결제나 물류 분야에서 정보전송을 중개하는 네트워크 서비스의 개념으로 스마트해상물류관리사 제1회 시험에는 네트워크의 범위(LAN, MAN, WAN 등)를 구분하는 문제에도 등장했음

■제2과목 화물운송론

42. 운송의 3대 구성요소에서 결절점(Node)에 관한 설명으로 옳은 것은?

- ① 도로, 철도, 항로 등과 같은 화물의 통행로를 의미한다.
- ② 운송을 직접 수행하는 차량, 열차, 선박, 항공기 등을 의미한다.
- ③ 화물의 집하 및 환적, 중계 등이 발생하는 장소나 시설을 의미한다.
- ④ 운송행위를 담당하는 주체들과 이들이 운송 서비스를 제공하는 프로세스를 의미한다.
- ⑤ 운송수요에 대해 운송공급이 제공되는 운송시장을 의미한다.

정답: ③

해설: 제1회 완화검정시험에 출제된 운송의 3대 구성요소 관련 개념으로, Mode는 운송수단, Node는 화물의 집하장소나 물류센터 등 집결·처리·취급되는 거점/접점, Link는 운송경로를 뜻함

43. 자동차운송의 특징에 관한 내용으로 옳은 것은?

- ① 타 운송 수단과의 연계 없이 Door to Door 서비스가 가능하다.
- ② 장거리 대량화물의 운송에 유리하다.
- ③ 안전도가 높고 친환경적인 운송 수단이다.
- ④ 운송 중량에 대한 제한이 없다.
- ⑤ 차량의 관리와 신속한 배차가 어렵다.

정답: ①

해설: 자동차운송은 문전연결성(door to door)가 가장 우수하고 근거리 운송에 비용 강점이 있는 특징이 있고, 반면에 중량, 대량 화물 운송에 한계가 있으며 도로정체 등으로 인한 신속성이 제한된다는 단점이 있음(제1회 스마트해상물류관리사 시험에서 “해상운송”에 관한 문제가 출제된 만큼 도로(자동차)운송에 대한 특징도 출제될 수 있으며, 실제 리뉴얼된 표준교재 개정본 97~99 페이지에는 자동차운송에 대한 설명이 있음)

45. 운송방식의 선택에 관한 설명으로 옳은 것은?

- ① 중량과 부피가 작고 장거리, 고가화물의 경우에는 해상운송보다 항공운송이 적합하다.
- ② 장기 운송시 가치가 하락하는 신선화물의 경우에는 항공운송보다 해상운송이 적합하다.
- ③ 근거리 운송 및 소량화물인 경우에는 도로운송보다 철도운송이 적합하다.
- ④ 기후에 영향을 받지 않는 전천후 운송의 경우에는 철도운송보다 도로운송이 적합하다.
- ⑤ 대량화물의 장거리 운송인 경우에는 해상운송보다 도로운송이 적합하다.

정답: ①

해설: ② 신선화물은 신속성이 중요하므로 항공운송이 해상보다 적합함

③ 근거리 운송 및 소량화물인 경우에는 도로운송이 강점이 있음

④ 기후에 영향을 덜 받고 친환경적인 특성도 있는 운송방식은 철도운송임

⑤ 대량화물의 장거리 운송인 경우에는 해상운송이 가장 유리하다고 볼 수 있음

스해물 제1회 국가공인 시험에서도 해상운송의 특징을 묻는 문제가 출제된만큼 각 운송방식별 장단점에 대한 문제는 출제가능성이 높음

47. 다음에서 설명하고 있는 항공운임은?

- 단위탑재용기별 한계중량을 기준으로 요금을 사전에 정해 놓고 운임을 부과하여 판매하는 방식이다.
- 용기의 형태별 최저요금과 최저중량을 초과하는 경우, 초과분에 부가하는 최저중량 초과요율로 요금을 산정하는 방식이다.

① General Cargo Rate

② Specific Commodity Rate

③ Commodity Classification Rate

④ Valuation Charge

⑤ Bulk Unitization Charge

정답: ⑤

해설: 표준교재(공식교안)이 개정되면서 다양한 운송방식별 운임체계, 구성요소 등이 새롭게 추가되어 출제가능성이 높음(철도운임, 항공운임 등)

표준교재 107~109페이지에 설명된 항공운임 형태를 참고하면 아래와 같이 구성됨

- GCR: 일반화물요율로 품목분류 또는 특정품목의 할인을 적용받지 않는 모든 화물의 운송에 적용되는 요율(최저운임, 기본요율, 중량 단계별 할인요율 등으로 분류)
- SCR: 특정품목 할인요율로 특정 구간에서 특정 품목에 한해 설정되는 특별요율이며, 일반 요율보다 낮은 수준으로 책정되는게 보통이고 지속적이고 반복적으로 운송되는 수요가 존재할 때 물량을 안정적으로 확보하려고 도입됨
- CCR: 품목분류요율로 특정 품목에 한해 적용되는 특별요율(취급난이도, 위험도, 보안수준, 요구되는 관리수준 등에 의해 일반요율보다 높기도 낮기도 함)
- BUC: 단위탑재용기운임으로 화물의 종류와 무관하게 항공용 컨테이너나 팔레트 등 단위적재용기(ULD)를 기준으로 운임을 산정하는 방식
- Valuation Charge(종가운임): 일반적인 운임 산정기준이 중량임에도 불구하고 화물이 워낙 고가인 경우 가격이나 가치를 운임의 기준으로 삼아 화주는 높은 운임을 지불하지만 사고발생시 중량기준으로 손해배상이 되는 게 아니라 가격 기준으로 배상된다는 특징이 있음

59. 자가용 화물자동차와 비교한 사업용 화물자동차의 장점이 아닌 것은?

- ① 불규칙 운송수요 증가에 탄력적 대응이 가능하다.
- ② 물류시스템의 표준화 및 일관화를 구축한다.
- ③ 필요한 규격 및 종류의 차량을 편리하게 이용할 수 있다.
- ④ 귀로시 복화화물 운송으로 운송비가 저렴하다.
- ⑤ 서비스 수준이 높은 업체와 계약이 가능하다.

정답: ②

해설: 자사의 통제력과 구속력이 미치는 영향 등을 고려해볼 때 물류시스템의 표준화와 일관화에 유리한 것은 자가용 화물자동차(자사차량운송)이 더 적합할 것임

표준교재이 개정되면서 99페이지 “자동차운송 유형”에서 자사차량운송과 타사차량운송을 비교한 설명이 있음(스해물 제2회 시험대비 보충자료 2과목 해운물류론 3. 참조)

자사차량운송	타사차량운송
• 화주기업이 운송차량을 직접 보유·운용 • 외진 오지까지 배송가능(공공성·사회성 확보) • 화물상태 실시간 추적 및 관리(파손·도난 대응), 통제(자사 차량·인력) 용이 • 목적지 도착 후 복귀시 공차를 줄이기 위한 추가 적재, 노선·배차 조정 등 최적화 및 비용절감 노력 가능 • 차량, 운전인력, 차고지 직접 확보 (고정비 ↑ ⇒ 물동량 급변에 탄력적 대응 어려움) • 초기 자본투입 부담(차량구매, 부지확보, 시설확충) • 지속적인 관리비용 발생(인건비, 보험, 수리)	• 제3의 운송사에 외주를 주는 방식 • 초기 투자비용과 고정비 부담 x • 경험있는 운송사의 네트워크와 노하우 활용 • 급변하는 물동량에 유연하게 대응 가능(계약조건 변경) • 통제력이 약하여 자사 물품의 특수성만을 온전히 배려받기 어려움(납기, 보안, 온도 등 요구조건) • 상황에 따른 운임, 비용 인상시 즉각적으로 방어하거나 대응하기 어려움 • 파손·도난·사고 등에 대한 책임소재 구분 및 분쟁해결에 어려움이 있을 수 있음

63. 다음은 철도운송 서비스 형태에 관한 내용이다. ()에 들어갈 내용으로 옳은 것은?

- (ㄱ) : 철도화물역 또는 터미널 간을 직행 운행하는 전용 열차, 철도-도로복합운송에서 많이 이용되는 서비스 형태
- (ㄴ) : 복수의 중간역 또는 터미널을 거치면서 운행하는 열차, 철도운송 서비스 중 가장 높은 비중을 차지하며, 열차편성이 가능한 물량이 확보되는 경우 서비스를 제공하는 형태

- ① ㄱ: Block Train, ㄴ: Shuttle Train
- ② ㄱ: Shuttle Train, ㄴ: Y-Shuttle Train
- ③ ㄱ: Coupling & Sharing Train, ㄴ: Liner Train
- ④ ㄱ: Single-Wagon Train, ㄴ: Liner Train
- ⑤ ㄱ: Block Train, ㄴ: Single-Wagon Train

정답: ⑤

해설: 표준교재(공식교안)이 개정되면서 철도운송의 다양한 서비스형태를 추가 설명하고 있음

표준교재 102~103페이지 및 스해물 2회시험대비 보충자료 2과목 해운물류론 4. 참조

- **블록트레인**: 조차장이나 스위칭야드 이용 없이 철도화물역과 물류터미널 사이를 직통으로 운행하는 화물열차
- **셔틀트레인**: 화차 조성 비용과 시간을 절감하기 위해 화차 수와 종류를 고정된 편성으로 유지하며 운행하는 열차로, 출발지-목적지-출발지를 연결하는 고정구간을 반복 운행하여 정기성·정시성이 높아 대량·반복 수송에 적합
- **Y셔틀트레인**: 셔틀트레인 운영방식(고정구간·반복운행)으로 운영되지만, 중간 터미널 1개를 경유하여 운행하는 특징이 있어 중간 거점에서 화물을 집적·분기한 뒤 최종 목적지로 연결하는 구조를 띠(단일 구간만으론 물량이 충분치 않아도 중간 터미널에서 결합 가능하여 운행안정성·적재율 확보 가능)
- **커플링쉐어링 트레인**: 중·단거리 수송이나 소규모 터미널에서 활용하기 적합한 모듈형 운행방식으로 필요에 따라 열차를 결합하여 규모를 키우거나 구간별로 용량과 운행을 공유하는 방식으로 운영함
- **싱글웨건 트레인**: 여러 중간역이나 터미널을 거치면서 운행하는 형태로, 철도화물 운송서비스에서 보편적으로 활용됨(다양한 화주 물량을 연계하여 운송 ⇒ 연계성 ↑, 서비스범위 ↑ But 화물 충분히 모일때까지 대기 ↑, 중간 경유과정 거칠 때 리드타임 ↑)

65. 부정기선의 정박기간과 하역조건에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① CQD는 특정 항구의 관습적 하역방법에 따라 가능한 조속히 하역하는 조건이다.
- ② Demurrage는 허용정박기간 안에 하역이 종료된 경우 지불하는 조건이다.
- ③ SHEX는 일요일이나 공휴일은 작업일에서 제외하는 조건이다.
- ④ WWD는 작업이 가능한 날짜만 정박기간에 삽입하는 조건이다.
- ⑤ FIO조건은 선적이나 양륙시 용선자가 하역비를 부담하는 조건이다.

정답: ②

해설: Demurrage(체선료)는 항해용선에서 허용정박기간을 경과하여 하역을 한 경우 용선자가 선주에게 지불하는 지연배상금(위약금)에 해당하는 비용인 반면, Despatch(조출료)는 허용정박기간보다 더 단축시켜 하역을 완료하였을 때 선주가 용선자에게 제공하는 인센티브임

66. 항공화물운송장(Air Waybill)에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 송화인과 항공운송인 간의 운송계약서이다.
- ② 운임 및 요금을 계산하는 근거로 사용되는 요금 계산서의 역할을 한다.
- ③ 항공운송인이 화물을 수취한 것을 증명하는 화물수령증이다.
- ④ 지시식으로 발행되어 매매가 가능한 유가증권으로 사용된다.
- ⑤ 통관시 수출입신고서 및 통관자료로 사용된다.

정답: ④

해설: AWB나 SWB는 유통성이 없고 유가증권으로서의 기능(매매)을 하지 못하며 단순 화물수령증의 역할만 하기 때문에 기명식으로 발행되어 기명된 수신인이 신속하게 화물을 인수할 수 있다는 장점이 있음(스해물 제1회 국가공인 시험 당시 선하증권과 AWB 비교 문제가 출제된 만큼 AWB 단독 문제도 충분히 출제될 수 있음)

67. 헤이그 규칙(Hague Rules)에서 정하고 있는 책임원칙에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 운송인의 손해배상을 위한 기본원칙으로 과실책임주의를 채택하고 있다.
- ② 운송인의 주의의무에는 선박의 감항능력 확보를 위한 주의의무와 운송물에 관한 주의의무가 있다.
- ③ 운송인의 감항능력에 대한 주의의무를 부담하는 시기는 선적항 출항 당시이다.
- ④ 운송인의 운송물에 관한 주의의무는 선적, 적부, 적입, 보관, 하역 등의 작업시 화물 취급을 주의 깊게 하여야 함을 의미한다.
- ⑤ 컨테이너에 적재된 화물의 수량 단위를 명시하고 있는 경우, 그 명시 기준으로 손해배상을 한다.

정답: ⑤

해설: 재래화물을 중심으로 제정된 헤이그 규칙에는 컨테이너 조항이 없는 반면 그 이후 제정된 헤이그-비스비, 함부르크, 복합운송조약 등에서는 컨테이너 화물의 특수성을 고려한 컨테이너조항이 신설되어 손해배상 책임도 컨테이너 개념을 반영하여 규정하고 있음

69. 다음에서 설명하고 있는 국제항공기구에 해당하는 것은?

시카고 조약(Chicago Convention)에 의거하여 국제항공의 안전성 확보와 항공질서 감시를 위한 관리기구로 설립되었으며 각국 정부가 참여하는 국제협력기구이다.

- ① ATA ② IATA ③ ICAO ④ FAI ⑤ FIATA

정답: ③

해설: 표준교재가 개정되면서 항공운송 부문(111~113페이지)에 국제기구에 대한 설명이 추가되었음(스해물 2회 시험대비 보충자료 2과목 해운물류론 5. 참조)

ICAO	• 유엔이 설립한 국제민간항공기구 • 국제항공운송의 연결성, 효율성, 안정성 증진을 위한 모든 회원국이 준수해야 할 표준과 권고 제정 • N에서 가장 강한 권한을 가진 기관 중 하나 • 국제항공의 안전 및 발전, 정보의 교환, 기술협력 등을 목적으로 정부의 국제협력기구로 정부적 성격을 지님
IATA	• 1945년 하바나에서 국제민간항공사들의 협력체계를 구축하기 위해 설립된 단체 • 초기 유럽을 중심으로 활동 기반이 형성되었고 이후 항공기술 발전과 항공운송 수요 증가에 따라 참여 범위 확대됨(대한항공이 1989년, 아시아나 2002년 가입) • 항공사간 교류의 장과 협력수단 제공, 국제항공운송의 통일성과 효율성을 높이기 위한 운송규칙과 표준문서 체계 마련(표준 운송약관 정비, 항공권·AWB 표준화, 대리점 계약체계 정립)
FIATA	• 국제운송주선 및 물류서비스 산업을 대표하는 회원 기반의 비정부기구 • 유럽 운송주선업 단체들의 참여로 설립되었으며 본부는 스위스 제네바 • 협회회원(각국 운송주선인협회)과 개별회원(기업과 개인)으로 구성 • 운송주선업계 공동의 이익대변, 물류 실무에서 통용되는 표준과 문서체계 확산, 업계 역량강화와 국제기구와의 협력을 통해 환경개선 및 산업발전 지원 • COSOC, UNCTAD, ESCAP 등 국제기구에 자문역할 수행

70. 하역비 부담조건에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① Net Term Charter는 하역비, 항비 등을 화주가 부담하는 조건이다.
 ② Gross Term Charter는 하역비, 항비 등을 선주가 부담하는 조건이다.
 ③ FI 조건은 적하비는 화주가 양하비는 선주가 부담하는 조건이다.
 ④ FO 조건은 적하비는 선주가 양하비는 화주가 부담하는 조건이다.
 ⑤ Berth Term Charter는 적·양하비 모두 화주가 부담하는 조건이다.

정답: ⑤

해설: Berth term은 Liner term이라고도 하며, 선주가 가장 많은 비용을 부담하는 조건으로, 선적·하역비(적하비)를 모두 선주가 부담하는 조건이며, 반면 선주 입장에서 가장 유리한 적하비 부담 조건은 FIO(Free In & Out)임(스해물 제1회 국가공인시험에 출제된 바 있음)

정답: ③

해설: 해상운송관리 NCS학습모듈 12페이지에서 “선박의 톤수”를 유형별(총톤수, 순톤수, 배수톤수, 재화중량톤수)로 잘 설명하고 있으며, 운하톤수와 용적톤수는 실무적인 정의를 반영하였음

- 총톤수(GT): 선박의 밀폐된 내부 전체 용적을 나타내며, 100ft³를 1톤으로 하되 기관실, 조타실 등 일부 시설물의 용적은 제외한다. 각국의 보유 선박량 표시, 관세, 등록세, 도선료 등의 부과 기준이 됨
- 순톤수(NT): 상행위에 직접적으로 사용되는 장소만을 계산한 용적으로 내부의 전체 용적에서 선원실, 갑판창고, 통신실, 기관실 등을 제외한 부분을 톤수로 환산하여 톤세, 항세, 항만시설사용료, 운하통과료 등의 부과 기준으로 활용됨
- 배수톤수(Displacement tonnage): 선박의 중량이 선체의 수면 아래 부분의 용적에 상당하는 물의 중량과 같다는 원리에서 나온 톤수를 말하는 것으로 주로 군함의 크기를 표시하는 기준으로 사용(화물적재상태에 따라 달라지기 때문에 ‘만재중량톤’이라고도 함)
- 재화중량톤수(DWT): 선박이 적재할 수 있는 화물의 최대 중량으로서 선박의 매매, 용선료의 적용 기준이 되는 톤수
- 운하톤수(Canal tonnage): 수에즈 운하나 파나마 운하 같은 대형 운하를 통과하는 선박에 대해 통항료(통과 세금)를 매기기 위해 각 운하 당국이 정한 특별한 기준으로 계산한 선박의 톤수
- 용적톤수(Measurement Tonnage): 무게가 가볍지만 부피는 큰 화물(예: 목화·양모)을 중량이 아닌 부피(용적)를 기준으로 환산하여 운임을 산정할 때 적용하는 톤수

86. 편의치적(Flag of Convenience)에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 선박의 등록절차가 간단하다.
- ② 조세회피국(처)의 국적을 취득한 선박을 의미한다.
- ③ 자국 선원을 승선시키지 않아도 된다.
- ④ 운항상 안전기준의 규제가 엄격하지 않다.
- ⑤ 재무상태, 거래내역을 보고해야 하며 기항지도 제한을 받는다.

정답: ⑤

해설: 편의치적이란 선박의 국적을 등록할 때 편의에 따라 소유주나 운영회사 소재국이 아닌 제3의 국가로 정하는 것을 말하며, 대부분 조세피난처 국가에 국적등록을 하는 경우가 많고 그 이유는 절차적 간단성, 세금 면제, 자국선원 의무고용비를 비적용 등 규제가 매우 완화된 특성 때문임

87. ()에 들어갈 해상운송계약으로 옳게 나열한 것은?

- (ㄱ)은 화물의 양에 따라 운임을 계산하는 Freight Charter와 화물의 양에 관계없이 본선의 선복을 기준으로 운임을 결정하는 Lump Sum Charter가 있다.
○ (ㄴ)은 불특정 다수의 화주를 대상으로 하며, 선박회사에서 일방적으로 결정한 정형화된 약관을 화주가 포괄적으로 승인하는 부합계약의 형태를 취한다.

- ① ㄱ: 개품운송계약, ㄴ: 나용선계약 ② ㄱ: 나용선계약, ㄴ: 정기용선계약
③ ㄱ: 항해용선계약, ㄴ: 나용선계약 ④ ㄱ: 정기용선계약, ㄴ: 항해용선계약
⑤ ㄱ: 항해용선계약, ㄴ: 개품운송계약

정답: ⑤

해설: 부정기선의 유형 중 하나인 용선방식에서 “항해용선계약”의 경우 한 항해를 기준으로 용선료를 산정하기 때문에 화물의 양에 관계없이 선복을 기준으로 설령 화물이 가득 차지 않아 비어있더라도 부담해야하는 의무가 있으며, 정기선 유형 중 개품운송계약의 경우 불특정 다수의 화주를 대상으로 선사가 미리 정한 표준, 정형화된 계약을 화주가 승낙하면 계약이 성사됨

88. 정기선 운송의 특징으로 옳은 것은?

- ① 화주가 요구하는 시기와 항로에 따라 화물을 운송하는 방식이다.
② 안정된 서비스 수준을 유지하기 위해 일정 규모 이상의 선대를 보유, 운항해야 하므로 거액의 자본이 필요하다.
③ 해운시황에 따른 배선축소나 운항항로에서의 철수 등이 쉽다.
④ 운임이 해운시장에서 물동량과 선복량에 따라 변동하는 자유경쟁시장이다.
⑤ 정박기간에 따라 체선료와 조출료가 발생한다.

정답: ②

해설: 정기선 운송은 정해진 항로에 스케줄에 맞게 배선된 선박을 통해 다양한 개품운송이 이뤄지기 때문에 대규모 선단을 거느린 큰 해운사가 하는 것이 일반적인 반면, 부정기선 운송은 선박 1~2척만 소유한 선주가 개별 용선계약을 통해 수요와 공급의 논리로 운영되므로 자본 규모가 작아도 가능함(스해물 1회 국가공인시험에 정기선 vs 부정기선 비교 문제가 출제되었음)

90. ()에 들어갈 서류를 옳게 나열한 것은?

- (ㄱ)은/는 선하증권보다 수입화물이 목적항에 먼저 도착하여 화물인수 지연에 따른 판매기회 상실 등의 우려가 있을 때, 화물을 인수하기 위해 수하인이 사용할 수 있는 서류이다.
- (ㄴ)은/는 본선에 화물을 선적한 후 1등항해사가 발행하는 서류이다.

- ① ㄱ: L/G, ㄴ: M/R ② ㄱ: L/I, ㄴ: S/R ③ ㄱ: L/G, ㄴ: D/O
 ④ ㄱ: L/I, ㄴ: M/R ⑤ ㄱ: S/R, ㄴ: D/O

정답: ①

해설: 화물선취보증서(L/G)는 선적서류의 도착지연으로 은행의 보증을 통해 화물을 먼저 찾을 수 있는 서류이고, 본선수취증(M/R)은 재래선 운송방식에 있어서 화물의 본선 적재 후 발행되는 서류이며 최근에는 컨테이너 터미널의 등장으로 부두수취증(D/R)의 발행이 통상적임

92. 선하증권의 법적 성질에 관한 설명으로 옳은 것을 모두 고른 것은?

- ㄱ. 선사가 화물의 수령 또는 선적에 근거하여 발급하기 때문에 요인(要因)증권이다.
- ㄴ. 화물을 대표하는 대표증권으로 배서 양도에 의해 소유권이 이전되는 유통(流通)증권이다.
- ㄷ. 선주와 화주의 의무는 선하증권에 기재된 문언에 따라 이행되어야 하므로 문언(文言)증권이다.
- ㄹ. 운송물을 대표하는 대표증권이고, 소지인이 운송인에게 화물의 인도를 청구할 수 있는 채권(債權)증권이다.
- ㅁ. 선박의 명칭, 국적, 톤수, 화물의 종류 및 개수, 화인 등을 기재하고 발행자가 기명, 날인하는 등 법정 형식을 요하는 비처분(非處分)증권이다.

- ① ㄱ, ㄹ ② ㄴ, ㅁ ③ ㄴ, ㄷ, ㅁ ④ ㄱ, ㄴ, ㄷ, ㄹ ⑤ ㄱ, ㄴ, ㄷ, ㄹ, ㅁ

정답: ④

해설: 해상운송관리 NCS학습모듈 39페이지에서 선하증권의 법적 성질에 관하여 설명되어 있으며 국가공인 1회 시험에도 선하증권 관련 문제가 출제되었음

NCS학습모듈에 따르면 선하증권의 법적 성질은 다음과 같음

- 요인증권
- 요식증권 → 선하증권은 법정 형식을 요하는 요식증권적 성질이 있음(비처분증권 X)
- 채권증권
- 지시증권
- 상환증권
- 유가증권·유통증권

106. 다음 설명에 해당하는 컨테이너 종류로 옳은 것은?

- 드라이 컨테이너의 천장과 측벽을 제거한 모양으로 바닥과 네 기둥의 형태이다.
- 기계류, 전신주, 원목 등의 중량물을 전후좌우 또는 상방에서 지게차로 하역할 수 있다.

- ① Flat rack container
- ② Hanger container
- ③ Liquid bulk container
- ④ Ventilated container
- ⑤ Solid bulk container

정답: ①

해설: 천장과 측벽을 제외한 앞, 뒷문만 남겨놓은 형태를 Flat rack 컨테이너라 하며, 천장만 제거하면 Open top, 모든 벽과 천장을 제거한 형태를 Platform 컨테이너라 함(컨테이너의 종류와 관련하여서는 복합운송관리 NCS학습모듈 53~57페이지에 상세히 설명되어 있으니 참고)

107. 컨테이너 운송에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 송하인 문전에서 수하인 문전까지 효과적인 Door - to - Door 서비스를 구현할 수 있다.
- ② CFS/CY(LCL/FCL)운송은 수출지 CFS로부터 수입지 CY까지 운송하는 방식으로 다수의 송하인과 한 명의 수하인으로 구성된다.
- ③ 해상운송과 육상운송을 원만하게 연결하여 환적시간을 단축시킬 수 있어 신속한 해륙일관 운송을 가능하게 해준다.
- ④ 부두수취증(Dock receipt)은 컨테이너 운항 선사가 화주로부터 화물을 수취한 때에 화물의 수령증으로 화물의 상태를 증명하는 서류이다.
- ⑤ 컨테이너 내부 적부도(Container load plan)는 본선 내의 컨테이너 적재 위치를 나타내는 일종의 위치도이다.

정답: ⑤

해설: 선박에 적재하는 화물들의 배치도는 적부도, hatch list, bay plan(베이플랜) 등으로 불리며, 컨테이너 내에 어떤 화물이 적입되었는지를 확인하는 서류는 CLP(컨테이너 내부 적부도)라고 함(표준교재가 개정되면서 CLP가 추가되어 스해물 2회 시험대비 보충자료 2과목 해운물류론 6. (4)을 참고바람)

108. 컨테이너 터미널의 기기에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① Straddle carrier는 컨테이너를 양각 사이에 끼우고 하역과 운반을 동시에 할 수 있는 기동성이 뛰어난 차량이다.
- ② Yard tractor는 컨테이너 화물을 트럭에 적재하거나 또는 트럭에서 양륙할 때 사용하는 차량이다.
- ③ Gantry crane은 컨테이너 하역 전용 크레인으로 Apron에 부설된 레일 위를 이동하면서 컨테이너를 선적 및 양륙하는 기종기이다.
- ④ Transtainer는 컨테이너를 장치하거나 장치된 컨테이너를 Chassis 또는 화차 등에 옮겨 싣기 위하여 사용되는 기종기이다.
- ⑤ Winch crane은 컨테이너를 Chassis 또는 트럭에 적재하거나 양륙할 때 사용하는 기종기

로 좌우 회전이 가능하고, 자력으로 작업장까지 이동할 수 있다.

정답: ②

해설: 야드 트랙터(예: AGV 등)는 컨테이너 화물을 안벽과 야드 간 이송하는 운송장비이고, 야드 크레인(예: 트랜스퍼크레인)은 야드에서 컨테이너의 적재, 인수·인도 작업을 수행하기 때문에 보기 ②을 적절하게 바꿔 표현해보면, “Yard **crane**은 컨테이너 화물을 트럭에 적재하거나 또는 트럭에서 양륙할 때 사용하는 **장비**이다.” 또는 “**fork lifter**는 컨테이너 화물을 트럭에 적재하거나 또는 트럭에서 양륙할 때 사용하는 차량이다.” 이 적당함(다만, fork lifter 즉, 지게차는 하중의 한계로 인해 빈 컨테이너의 적재·이송에만 제한적으로 쓰임)

113. 관세법령상 신고대상물품의 수입신고 시기로 옳은 것은?

항공기로 수입되는 물품 또는 일본, 중국, 대만, 홍콩 지역에서 선박으로 수입되는 물품

- ① 입항 전 수입신고 ② 출항 전 수입신고 ③ 보세구역 도착 전 신고
④ 보세구역 도착 후 신고 ⑤ 보세운송 도착 후 신고

정답: ②

해설: 관세법에서는 신속통관을 위해 보세구역 반입 전에도, 입항전에도 수입신고를 할 수 있도록 규정하고 있으나, 항공화물 또는 인근 국가에서 수입되는 해상화물의 경우에는 출항전에도 수입신고할 수 있음

115. 제3자 개입에 의해 클레임을 해결하는 방법으로 옳지 않은 것은?

- ① Litigation ② Arbitration ③ Conciliation
④ Intermediation ⑤ Amicable settlement

정답: ⑤

해설: ① 소송(Litigation): 법원의 판결에 따라 강제적으로 해결되는 방식

② 중재(Arbitration): 당사자 합의로 소송 대신 전문 중재인을 정하고 중재결정에 따라 절대적으로 해결하는 방법으로 소송과 마찬가지로 법적 구속력을 지님

③ 조정(Conciliation): 당사자가 선정한 조정인이 제시한 조정안을 받아들이고 합의를 통해 분쟁을 해결하는 방식이나 법적 구속력은 없음

④ 알선(Intermediation): 공정한 제3자가 당사자 일방 또는 쌍방의 요청에 의해 개입하여 합의해결을 도와주는 방법으로 단순 의견전달과 대화 주선정도의 소극적인 역할만 함

⑤ 합의(Amicable settlement): 제3자의 개입 없이 오직 당사자끼리만 원만하게 합의하는 방식으로는 화해, 합의 등이 있음

119. Incoterms® 2020의 개정 내용 중 옳은 것은 모두 몇 개인가?

- ☐ CIF와 CIP간 부보수준의 차별화
- ☐ 매매물품의 소유권/물권의 이전
- ☐ 매매계약 위반에 대하여 구할 수 있는 구제수단
- ☐ 운송의무 및 비용 조항에 보안관련요건 삽입
- ☐ 계약상 의무이행의 지체 및 그 밖의 위반의 효과

- ① 1개 ② 2개 ③ 3개 ④ 4개 ⑤ 5개

정답: ②

해설: 1. 인코텀즈 2020 개정에 따라 CIF는 기존과 동일하게 보험부보 수준을 ICC(C)이상으로 규정하지만 CIP는 ICC(A)이상으로 변경되었음
2. 테러 및 물류보안 검사 강화추세를 반영하여 A4/A9, B4/B9에 운송관련 보안 요건 준수 의무가 명시되었음(스해물 완화검정, 1회 공인시험에서 인코텀즈 2020 개정사항에 대한 내용은 빈출되고 있으니 참고바람)

120. Incoterms® 2020의 일부이다. ()에 들어갈 용어로 옳은 것은?

- ☐ (ㄱ) is the only Incoterms® rule that requires the seller to unload goods at destination.
- ☐ (ㄴ) may be suitable for domestic trades, where there is no intention at all to export the goods.
- ☐ (ㄷ), with delivery happening at destination and with the seller being responsible for the payment of import duty and applicable taxes is the Incoterms® rule imposing on the seller the maximum level of obligation of all eleven Incoterms® rules.
- ☐ A sale under (ㄹ) can be concluded naming only the place of delivery, either at the seller's premises or elsewhere, without specifying the precise point of delivery within that named place.

- ① ㄱ: DPU, ㄴ: EXW, ㄷ: DDP, ㄹ: FCA ② ㄱ: DDP, ㄴ: EXW, ㄷ: DPU, ㄹ: FAS
③ ㄱ: DPU, ㄴ: FCA, ㄷ: DAP, ㄹ: FAS ④ ㄱ: DDP, ㄴ: FAS, ㄷ: DPU, ㄹ: FCA
⑤ ㄱ: DAP, ㄴ: FCA, ㄷ: DDP, ㄹ: FOB

정답: ①

해설: ㄱ. DPU는 unload(양하) 의무가 있음
ㄴ. 공장도거래가격(EXW)은 국내 거래에서도 실무적으로 활용됨
ㄷ. DDP는 매도인이 수입국 현지에서의 통관, 관세 부담 등 가장 많은 부담을 지는 조건임
ㄹ. FCA는 구체적인 지점을 지정하지 않더라도 계약체결이 가능하며, 단, 지점 미지정시 매도인이 지정한 장소 내에서 자신에게 가장 유리한 임의의 지점을 골라 인도할 수 있는 권리를 가짐

■제4과목 보관하역론

17. 입출고관리, 재고 및 로케이션관리, 반품관리, 물류센터 지표관리 기능 등을 종합적으로 수행하는 시스템은?

- ① 자동발주시스템(EOS) ② 유연생산시스템(FMS) ③ 창고관리시스템(WMS)
④ 통합생산관리시스템(MES) ⑤ 디지털분배시스템(DAS)

정답: ③

해설: WMS 창고관리시스템의 특징으로, 로지스틱스 3.0시대가 도래하면서 관리의 시스템화가 중요 이슈로 부상하여 정보기술이 접목된 관리체계가 자리를 잡기 시작하였음(현재 많은 창고, 물류센터 등에서 WMS를 활용 중이며 TMS와 같은 배차시스템과 연계하여 운영됨)

27. 컨테이너에 관한 설명으로 옳은 것을 모두 고른 것은?

- ㄱ. 표준 컨테이너(Standard Container): 온도조절이 필요하지 않는 밀폐형 컨테이너로 드라이 컨테이너(Dry Container)라고도 부른다.
ㄴ. 냉동 컨테이너(Reefer Container): 냉동 또는 냉장 화물을 수송하기 위해 컨테이너에 냉동장치를 부착한 컨테이너이다.
ㄷ. 오픈탑 컨테이너(Open Top Container): 경량화물 수송이 적합하도록 컨테이너 천장이 캔버스 덮개로 이루어져 쉽게 개방할 수 있는 컨테이너이다.
ㄹ. 탱크 컨테이너(Tank Container): 컨테이너 지붕에 설치된 맨홀을 통해 화물을 넣을 수 있으며, 중력을 이용하여 양화하기 때문에 컨테이너 밑면에 호퍼형으로 만들어 배출하거나 앞으로 기울여 배출하는 컨테이너이다.

- ① ㄱ, ㄴ ② ㄴ, ㄷ ③ ㄷ, ㄹ ④ ㄱ, ㄴ, ㄷ ⑤ ㄱ, ㄴ, ㄹ

정답: ①

해설: ㄷ. 오픈탑컨테이너는 장척화물, 중량품, 기계류 등 드라이컨테이너에 적입하기 어려운 화물을 운송하기 위한 컨테이너(복합운송관리 NCS학습모듈 54페이지 참조)

ㄹ. 탱크컨테이너는 유류, 액체화학품, 술 등을 운송하기 위한 컨테이너(복합운송관리 NCS학습모듈 55페이지 참조)이고, 컨테이너 밑에 호퍼(깔대기)가 달려 소맥분이나 사료 등 분말형태의 화물 운송에 적합한 컨테이너는 솔리드벌크컨테이너(복합운송관리 NCS학습모듈 54페이지 참조)이다.

37. RO - RO(Roll on - Roll off) 방식으로 하역해야 하는 선박은 모두 몇 개인가?

곡물전용선	일반화물선	화학제품선	자동차전용선
목재전용선	카페리선	유조선	

- ① 2개 ② 3개 ③ 5개 ④ 6개 ⑤ 7개

정답: ①

해설: RO-RO방식은 선수나 선미에 달린 램프(경사로)를 이용하여 자동차 등의 화물을 하역하는 방식으로 **자동차전용선(PCC)**, **카페리선**(여객과 자동차를 동시에 수송할 수 있는 선박)에 이용됨

38. 컨테이너 터미널에서 사용하는 장비가 아닌 것은?

- ① 컨테이너 채시(Container Chassis) ② 탑 핸들러(Top Handler)
 ③ 리치 스택커(Reach Stacker) ④ 그라브 버킷(Grab Bucket)
 ⑤ RMGC(Rail-Mounted Gantry Crane)

정답: ④

해설: 벌크화물을 대량으로 집기 위한 하역장비로 컨테이너 화물을 취급하는 컨테이너 터미널에서 사용되는 장비가 아님(하단 이미지 참조)



탑핸들러의 경우 지게차와 유사한 형태로 컨테이너 화물을 운반하는 장비임(하단 이미지 참조)



40. 다음 중 화인(Shipping Mark)에 표시할 수 있는 것을 모두 고른 것은?

ㄱ. 원산지 ㄴ. 취급주의 ㄷ. 목적지 ㄹ. 품질 ㅁ. 중량

- ① ㄱ, ㄴ, ㄷ ② ㄴ, ㄷ, ㄹ ③ ㄷ, ㄹ, ㅁ
④ ㄱ, ㄴ, ㄹ, ㅁ ⑤ ㄱ, ㄴ, ㄷ, ㄹ, ㅁ

정답: ⑤

해설: 화인은 화물의 식별, 서류와의 대조 등을 용이하게 하기위해 외장에 표시하는 무늬, 문구, 이미지 등의 표식을 말하며, 스페셜 1회 국가공인시험에서 출제되었음

■제5과목 물류관련법규

41. 물류정책기본법상 물류에 필요한 시설로서 “물류시설”에 해당하는 것을 모두 고른 것은?

ㄱ. 화물의 운송·보관·하역을 위한 시설이 모여 있는 물류터미널
ㄴ. 화물의 운송·보관·하역 등에 부가되는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 위한 시설
ㄷ. 물류의 공동화·자동화 및 정보화를 위한 시설
ㄹ. 물류의 공동화·자동화 및 정보화를 위한 시설이 모여 있는 물류단지

- ① ㄱ, ㄹ ② ㄴ, ㄷ ③ ㄱ, ㄴ, ㄹ ④ ㄴ, ㄷ, ㄹ ⑤ ㄱ, ㄴ, ㄷ, ㄹ

정답: ⑤

해설: 법 제2조(정의) 제1항 제4호

“물류시설”이란 물류에 필요한 다음 각 목의 시설을 말한다.

가. 화물의 운송·보관·하역을 위한 시설
나. 화물의 운송·보관·하역 등에 부가되는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 위한 시설
다. 물류의 공동화·자동화 및 정보화를 위한 시설
라. 가목부터 다목까지의 시설이 모여 있는 물류터미널 및 물류단지

42. 물류정책기본법 조문의 일부이다. ()에 들어갈 숫자로 옳은 것은?

- 국토교통부장관 및 해양수산부장관은 국가물류정책의 기본방향을 설정하는 (㉠)년 단위의 국가물류기본계획을 (㉡)년마다 공동으로 수립하여야 한다.
- 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 (㉢)년 단위의 지역물류기본계획을 (㉣)년마다 수립하여야 한다.
- 국가물류정책위원회는 위원장을 포함한 (㉤)명 이내의 위원으로 구성한다.

- ① ㉠: 10, ㉡: 5, ㉢: 10, ㉣: 5, ㉤: 20
- ② ㉠: 10, ㉡: 5, ㉢: 10, ㉣: 5, ㉤: 23
- ③ ㉠: 20, ㉡: 5, ㉢: 10, ㉣: 5, ㉤: 23
- ④ ㉠: 20, ㉡: 10, ㉢: 20, ㉣: 10, ㉤: 20
- ⑤ ㉠: 20, ㉡: 10, ㉢: 20, ㉣: 10, ㉤: 23

정답: ②

해설: 법 제11조(국가물류기본계획의 수립) 제1항

국토교통부장관 및 해양수산부장관은 국가물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 국가물류기본계획을 5년마다 공동으로 수립하여야 한다.

법 제14조(지역물류기본계획의 수립) 제1항

특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 한다.

법 제18조(국가물류정책위원회의 구성 등) 제1항

국가물류정책위원회는 위원장을 포함한 23명 이내의 위원으로 구성한다.

43. 물류정책기본법상 국가물류정책위원회에 둘 수 있는 분과위원회 또는 전문위원회에 해당하는 것은?

- ① 물류정책전문위원회 ② 물류시설전문위원회 ③ 녹색물류분과위원회
- ④ 국제물류분과위원회 ⑤ 생활물류분과위원회

정답: ④

해설: 법 제19조(분과위원회) 제1항

국가물류정책위원회의 업무를 효율적으로 추진하기 위하여 다음 각 호의 분과위원회를 둘 수 있다.

1. 물류정책분과위원회
2. 물류시설분과위원회
3. 국제물류분과위원회

법 제19조의2(전문위원회) 제1항

국가물류정책위원회의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 국가물류정책위원회에 다음 각 호의 전문위원회를 둘 수 있다.

1. 녹색물류전문위원회
2. 생활물류전문위원회

44. 물류정책기본법령상 정온(定溫)물류를 위한 물류공동화를 추진하는 물류기업에 대해 우선적으로 자금 지원을 할 수 있는 품목에 해당하지 않는 것은?

- ① 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」제3조 제6호·제7호에 따른 농수산물 및 식품
- ② 「약사법」제2조 제4호에 따른 의약품
- ③ 「축산법」제2조 제3호에 따른 축산물
- ④ 반도체 및 이차전지
- ⑤ 기후에너지환경부장관이 필요가 있다고 인정하여 고시하는 품목

정답: ⑤

해설: 법 제23조(물류 공동화·자동화 촉진) 제3항 제2호

다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 품목을 그에 적합한 온도를 유지하여 운송[이하 “정온(定溫)물류”라 한다]하기 위하여 물류공동화를 추진하는 경우

가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제6호·제7호에 따른 농수산물 및 식품

나. 「약사법」 제2조제4호에 따른 의약품

다. 그 밖에 첨단전자 부품 등 대통령령으로 정하는 품목

시행령 제17조의2(정온물류를 위한 물류공동화 지원)

법 제23조제3항제2호다목에서 “첨단전자 부품 등 대통령령으로 정하는 품목”이란 다음 각 호의 품목을 말한다.

1. 반도체 및 이차전지
2. 제1호에 따른 품목 제조에 사용되는 원재료 또는 중간생산물
3. 제2호에 따른 원재료 또는 중간생산물을 생산하거나 해당 원재료 또는 중간생산물을 사용하여 제1호에 따른 품목을 생산하는 장치 또는 설비
4. 「축산법」 제2조제3호에 따른 축산물
5. 그 밖에 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 산업통상부장관이 각각 적합한 온도를 유지하여 운송할 필요가 있다고 인정하여 고시하는 품목

45. 물류정책기본법령상 「화물자동차 운수사업법」에 따른 개인 운송사업자가 환경친화적 물류활동을 위한 활동을 하는 경우에 행정적·재정적 지원 대상이 될 수 있는 활동에 해당하지 않는 것은?

- ① 환경친화적인 운송수단 또는 포장재료의 사용
- ② 기존 물류시설·장비·운송수단을 환경친화적인 물류시설·장비·운송수단으로 변경
- ③ 철도차량·선박·항공기 등의 배출가스를 저감할 수 있는 운송수단으로 전환을 위한 시설·장비투자
- ④ 환경친화적인 물류시스템의 도입 및 개발
- ⑤ 물류활동에 따른 폐기물 감량

정답: ③

해설: 법 제59조(환경친화적 물류의 촉진) 제2항 국토교통부장관·해양수산부장관 또는 시·도지사는 물류기업, 화주기업 또는 「화물자동차 운수사업법」 제2조제11호가목에 따른 개인 운송사업자가 환경친화적 물류활동을 위하여 다음 각 호의 활동을 하는 경우에는 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

- 1. 환경친화적인 운송수단 또는 포장재료의 사용
- 2. 기존 물류시설·장비·운송수단을 환경친화적인 물류시설·장비·운송수단으로 변경
- 3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 환경친화적 물류활동

시행령 제47조(환경친화적 물류활동) 법 제59조제2항제3호에서 “그 밖에 대통령령으로 정하는 환경친화적 물류활동”이란 다음 각 호의 활동을 말한다.

- 1. 환경친화적인 물류시스템의 도입 및 개발
- 2. 물류활동에 따른 폐기물 감량
- 3. 그 밖에 물류자원을 절약하고 재활용하는 활동으로서 국토교통부장관 및 해양수산부장관이 정하여 고시하는 사항

46. 물류정책기본법령상 과징금의 부과에 관한 설명으로 옳은 것은?

- ① 국토교통부장관은 국제물류주선업자에게 사업의 정지를 명하여야 하는 경우로서 그 사업의 정지가 해당 사업의 이용자 등에게 심한 불편을 주는 경우에는 그 사업정지 처분을 갈음하여 1천만원 이하의 과징금을 부과할 수 있다.
- ② 국제물류주선업자에게 사업정지 처분에 갈음하여 과징금을 부과하는 경우, 국제물류주선업자의 사업규모, 위반행위의 정도 및 횟수 등을 고려하여 법정 과징금의 금액의 3분의 2의 범위에서 이를 늘리거나 줄일 수 있다.
- ③ 국제물류주선업자에게 부과하는 과징금을 늘리는 경우에도 과징금의 총액은 1천만원을 초과할 수 없다.
- ④ 시·도지사는 고의 또는 중과실이 없는 위반행위자가 「소상공인기본법」 제2조에 따른 소상공인에 해당하고, 과징금을 체납하고 있지 않은 경우에는 위반행위자의 현실적인 부담능력을 고려하여 법정 과징금의 100분의 80 범위에서 그 금액을 줄여 부과할 수 있다.
- ⑤ 과징금을 기한 내에 납부하지 아니한 때에는 「국세징수법」에 따라 징수한다.

정답: ③

해설: 법 제67조(과징금)

제1항 시·도지사는 제47조제1항에 따라 국제물류주선업자에게 사업의 정지를 명하여야 하는 경우로서 그 사업의 정지가 해당 사업의 이용자 등에게 심한 불편을 주는 경우에는 그 사업정지 처분을 갈음하여 1천만원 이하의 과징금을 부과할 수 있다.

제3항 과징금을 기한 내에 납부하지 아니한 때에는 시·도지사는 「지방행정제재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수한다.

시행령 제52조(과징금을 부과할 위반행위와 과징금의 금액 등)

제2항 시·도지사는 국제물류주선업자의 사업규모, 사업지역의 특수성, 위반행위의 정도 및 횟수 등을 고려하여 제1항에 따른 과징금의 금액의 2분의 1의 범위에서 이를 늘리거나 줄일 수 있다. 이 경우 과징금을 늘리더라도 과징금의 총액은 1천만원을 초과할 수 없다.

제3항 시·도지사는 고의 또는 중과실이 없는 위반행위자가 「소상공인기본법」 제2조에 따른 소상공인에 해당하고, 과징금을 체납하고 있지 않은 경우에는 다음 각 호의 사항을 고려하여 별표 3에 따른 과징금의 100분의 70 범위에서 그 금액을 줄여 부과할 수 있다. 다만, 제2항 전단에 따른 감경과 중복하여 적용하지 않는다.

1. 위반행위자의 현실적인 부담능력
2. 경제위기 등으로 위반행위자가 속한 시장·산업 여건이 현저하게 변동되거나 지속적으로 악화된 상태인지 여부

47. 물류정책기본법령상 국토교통부장관이 국가물류통합정보센터의 운영자로 지정할 수 있는 자가 아닌 것은?

- ① 지방자치단체
- ② 중앙행정기관
- ③ 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 정부출연 연구기관
- ④ 「한국토지주택공사법」에 따른 한국토지주택공사
- ⑤ 법 제55조(물류관련협회 등) 제1항에 따라 설립된 물류관련협회

정답: ①

해설: 법 제30조의2(국가물류통합정보센터의 설치·운영) 제2항 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 국가물류통합정보센터의 운영자로 지정할 수 있다.

- 1. 중앙행정기관
- 2. 대통령령으로 정하는 공공기관
- 3. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 또는 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 정부출연연구기관(이하 “정부출연연구기관”이라 한다)
- 3의2. 제55조제1항에 따라 설립된 물류관련협회
- 4. 그 밖에 자본금 2억원 이상, 업무능력 등 대통령령으로 정하는 기준과 자격을 갖춘 「상법」상의 주식회사

48. 물류정책기본법령상 물류관련협회에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 물류관련협회의 업무에는 해당 사업의 건전한 발전과 해당 사업자의 공동이익을 도모하는 사업이 포함된다.
- ② 물류관련협회는 법인으로 한다.
- ③ 물류관련협회는 설립인가를 받아 설립등기를 함으로써 성립한다.
- ④ 물류관련협회에 관하여 이 법에 규정한 것 외에는 「민법」 중 재단법인에 관한 규정을 준용한다.
- ⑤ 국토교통부장관 및 해양수산부장관은 물류관련협회의 발전을 위하여 필요한 경우에는 물류관련협회를 행정적·재정적으로 지원할 수 있다.

정답: ④

해설: 법 제55조(물류관련협회 등)

제1항 물류기업, 화주기업, 그 밖에 물류활동과 관련된 자는 물류체계를 효율화하고 업계의 건전한 발전 및 공동이익을 도모하기 위하여 필요할 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 협회(이하 “물류관련협회”라 한다)를 설립할 수 있다. 다만, 다른 법률에서 달리 정하고 있는 경우는 제외한다.

제2항 물류관련협회를 설립하려는 경우에는 해당 협회의 회원이 될 자격이 있는 기업 100개 이상이 발기인으로 정관을 작성하여 해당 협회의 회원이 될 자격이 있는 기업 200개 이상이 참여한 창립총회의 의결을 거친 후 소관에 따라 국토교통부장관 또는 해양수산부장관의 설립인가를 받아야 한다.

제3항 물류관련협회는 제2항에 따른 설립인가를 받아 설립등기를 함으로써 성립한다.

제4항 물류관련협회는 법인으로 한다.

제5항 물류관련협회에 관하여 이 법에 규정한 것 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

제6항 국토교통부장관 및 해양수산부장관은 물류관련협회의 발전을 위하여 필요한 경우에는 물류관련협회를 행정적·재정적으로 지원할 수 있다.

