산업인력공단 시행
최신 출제경향 반영

독학으로 합격이
가능한 필수 교재

물류 관리사 전과목 한권으로 끝내기

송우석
김대윤
안병영
공편저

1교시 물류관리론 / 화물운송론 / 국제물류론

2교시 보관하역론 / 물류관련법규

최신 출제 기준
출제 경향 반영

- 독학으로 합격이 가능한 필수 교재
- 합격에 필요한 핵심 이론 완벽 정리
- 실전 예상 문제풀이 수록



동영상 강의 mainedu.co.kr

MAINEDU

산업인력공단 시행
최신 출제경향 반영

독학으로 합격이
가능한 필수 교재

물류 관리사 전과목
한권으로 끝내기

송우석
김대윤
안병영
공편저

1교시 물류관리론 / 화물운송론 / 국제물류론

2교시 보관하역론 / 물류관련법규

최신 출제 기준
출제 경향 반영

- 독학으로 합격이 가능한 필수 교재
- 합격에 필요한 핵심 이론 완벽 정리
- 실전 예상 문제풀이 수록



동영상 강의 mainedu.co.kr

MAINEDU

본 교재는 지금까지 시행된 물류관리사 시험의 난이도를 분석하여 어떤 유형의 문제가 출제되더라도 수험생이 자신 있게 해결할 수 있는 능력을 배양할 수 있도록 단원별 핵심이론 내용을 요약·정리하여 어려운 부분을 좀 더 쉽고 명료하게 설명하려고 노력하였으며, 교재에 수록된 실전 문제를 연결하여 학습하는 것이 효과적이라 봅니다.

1교시 물류관리론

물류관리론은 다른 과목의 기본 바탕이 되는 과목이므로 물류용어부터 물류관리, 물류합리화, 물류정보시스템 등 전반적인 개념을 제대로 이해하고 있느냐가 중요 포인트입니다. 최근 물류환경 변화와 물류추세, 물류비 계산과 분류체계에 대한 내용도 많이 출제되기 때문에 충분히 학습하고 넘어가야 합니다.

1교시 화물운송론

화물운송론은 공로운송, 철도운송, 해상운송, 항공운송으로 크게 나누어 각각의 특징과 장단점을 파악하고, 화물을 단위화하여 운송하는 단위적재운송의 전반적인 시스템을 이해해야 합니다.
운송의 수배송시스템의 여러 모형과 산출법을 이해하여 학습해야 하고 이 과목에서는 전문적인 용어가 많이 나오기 때문에 각 용어에 대한 정확한 개념파악을 한다면 문제풀이에 큰 도움이 될 겁니다.

1교시 국제물류론

국제물류론은 화물운송론의 육상, 해상, 항공운송, 복합운송의 범위를 확대하여 국제 간의 무역을 중심으로 출제되는 영역입니다. 국제무역실무의 용어나 규칙 등의 내용을 이해하고 INCOTERMS 2020, 각종 약관, 조항, 협약 등과 관련된 내용을 학습하여야 합니다.

2교시 보관하역론

보관하역론은 보관론과 하역론으로 구분할 수 있습니다. 물류관리론에서 기본적인 이론을 학습했다면, 보관하역론에서는 좀더 구체적이고 현장에서 필요한 전문지식을 학습합니다. 보관하역론의 경우 다른 과목에 비해 산수(계산)문제가 많이 출제되고 있습니다.

특히 재고관리 부문에서의 계산문제를 확실하게 해결해야만 고득점을 획득할 수 있습니다. 일반론 · 원론적인 문제들이 매년 출제되고 있으니, 기출문제 분석을 통해 핵심내용 중심으로 학습하는 것이 바람직합니다. 물류장소별 하역작업과 물류포장은 화물운송론과 물류관리론에서 중복되기 때문에 복습한다는 마음으로 학습하시기 바랍니다.

2교시 물류관련법규

물류관련법규는 전체 7개 법령으로 구성되어 있습니다. 법령 과목은 시험에서 법 규정 위주로 출제되기 때문에 관련 법령의 규정을 정확하게 이해하고 암기를 하여야 합니다. 따라서 시험준비는 법령의 내용을 반복 학습하여 법령 규정을 정확하게 암기하는 것이 최선의 방법이며, 반복 횟수가 많아지게 되면 자연스럽게 법령의 규정이 머릿속에 기억이 될 것입니다.

본 교재로 충실히 학습하면서 인내와 성실로 수험의 시간을 채워간다면, 수험생 여러분들의 정상정복을 위한 길라잡이 역할을 할 것이라 기대합니다.

마지막으로 본 교재가 빛을 볼 수 있도록 수고해 주시고 조언과 충언을 아끼지 않고 도와주신 관계자 여러분들께 진심으로 감사드립니다.

저자진 드림

1. 물류관리사 자격제도

물류에 대한 사회적 인식의 제고와 함께 물류체계 개선을 위한 다각적인 대책이 강구되고 있는 시점에서 국가물류비 절감을 위해 H/W 측면의 물류시설 확충과 함께 이를 합리적으로 운영 · 관리할 물류 전문인력의 체계적 양성이 요구됨에 따라 물류 전문인력의 양성을 위하여 95년말 화물유통촉진법을 개정하여 물류관리사 자격제도를 도입 시행하고 있습니다.

2. 수행직무

물류관리에 대한 전문적인 지식을 가지고 원자재의 조달에서부터 물품의 생산, 보관, 포장, 가공, 유통에 이르기까지 물류가 이동되는 전체영역을 관리하고 있습니다.

3. 관련부처 및 시행기관

❍ 관련부처 : 국토교통부시

❍ 시행기관 : 한국산업인력공단

4. 시험개요

가. 응시자격 : 제한 없음

※ 단, 부정행위로 인해 시험 무효처분을 받은 자는 3년간 물류관리사 시험에 응시할 수 없음

나. 시험과목 및 시험시간 [물류정책기본법 시행령 제37조 별표2]

교시	시험과목	시험시간	문항수	시험방법
1교시	물류관리론	09:30 ~ 11:30 (120분)	과목당 40문항 (총120문항)	객 관 식 5지선택형
	화물운송론			
	국제물류론			
2교시	보관하역론	12:00 ~ 13:20 (80분)	과목당40문항 (총80문항)	
	물류관련법규			

물류관리론	물류관리론내의「화물운송론」,「보관하역론」 및「국제물류론」은 제외
물류관련법규	「물류정책기본법」,「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」,「화물자동차운수사업법」,「항만운송사업법」,「유통산업발전법」,「철도사업법」,「농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률」 중 물류 관련 규정

- ■ 시험과 관련하여 법률·회계처리기준 등을 적용하여 정답을 구하여야 하는 문제는 시험 시행일 현재 시행 중인 법령 등을 적용하여 정답을 구하여야 함
- ■ 회계처리 등과 관련된 시험문제는 한국채택국제회계기준(K-IFRS)을 적용하여 출제
- ■ 기활용된 문제, 기출문제 등도 변형·활용되어 출제될 수 있음

다. 원서접수

❍ 큐넷 물류관리사 홈페이지(http://www.Q-Net.or.kr/site/CPL)를 통한 온라인 원서접수

❍ 원서접수 마감시각까지 수수료를 결제하고 수험표를 출력하여야 접수완료 됨

❍ 원서접수기간 내에는 접수 취소 후 재접수 가능

❍ 원서접수기간 종료 이후에는 재접수 및 변경 불가

1) 인터넷 원서접수 시 최근 6개월 이내에 촬영한 탈모 상반신 규격 증명사진을 파일(JPG·JPEG 파일, 사이즈: 150 X 200 이상, 300DPI 권장, 200KB 이하)을 등록하여 인터넷 회원가입 후 접수

2) 수험자는 수험원서에 반드시 본인의 사진을 첨부하여야 하며, 타인의 사진 첨부 등으로 인하여 신분 확인이 불가능할 경우에는 부정행위자로 간주되어 시험에 응시할 수 없거나 자격증 발급이 불가할 수 있음.

※ 접수 시 등록한 사진은 합격증서 발급용으로 사용 가능하므로, 반드시 규격 증명사진으로 등록

※ 공단에서는 인터넷 활용에 어려움이 있는 내방 접수 수험자를 위해 원서접수 도우미 지원

라. 합격기준

– 매 과목 100점을 만점으로 하여 매 과목 40점 이상, 전 과목 평균 60점 이상 득점한 자

마. 매년 물류관리사 시험과 관련된 자세한 내용은 매년 공고되는 '물류관리사 국가자격시험 시행계획 공고'를 꼭 참조해 주시기를 부탁드립니다.

1차 1과목 물류관리론 / 11

제1장 물류의 이해 ····· 13
제2장 물류관리와 마케팅물류 ····· 23
제3장 물류조직과 물류시스템 ····· 51
제4장 물류회계 ····· 63
제5장 물류합리화 ····· 80
제6장 물류정보시스템 ····· 97
제7장 정보화시대의 물류혁신기법 ····· 136

1차 2과목 화물운송론 / 157

제1장 운송의 기초 이해 ····· 159
제2장 화물자동차(공로) 운송 ····· 173
제3장 철도운송 ····· 203
제4장 단위적재운송 ····· 217
제5장 해상운송과 연안운송 ····· 232
제6장 항공운송과 복합운송 ····· 245
제7장 수배송시스템 설계 및 관리 ····· 261

1차 3과목 국제물류론 / 285

제1장 국제물류관리 ····· 287
제2장 국제무역개론 및 무역실무 ····· 306
제3장 국제해상운송 ····· 363
제4장 국제해상보험 ····· 441
제5장 국제항공운송 ····· 477
제6장 컨테이너운송 ····· 505
제7장 국제복합운송과 국제택배 ····· 524

목차

2차 1과목 보관하역론 / 547

Chapter 01 보관 및 창고의 기초 ····· 549
Chapter 02 물류센터 설계 및 운영전략 ····· 574
Chapter 03 구매관리와 재고관리 ····· 599
Chapter 04 자재관리 ····· 615
Chapter 05 일반하역론 ····· 630
Chapter 06 보관 및 하역기기 ····· 637
Chapter 07 물류장소별 하역작업과 유니트 로드 시스템 ····· 670
Chapter 08 포장물류 ····· 684

2차 2과목 물류관련법규 / 695

Chapter 01 물류정책기본법 ····· 697
Chapter 02 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 ····· 753
Chapter 03 화물자동차 운수사업법 ····· 807
Chapter 04 유통산업발전법 ····· 878
Chapter 05 항만운송사업법 ····· 918
Chapter 06 철도사업법 ····· 939
Chapter 07 농수산물 유통 및 가격안정에 관한 법률 ····· 967

1차 1과목

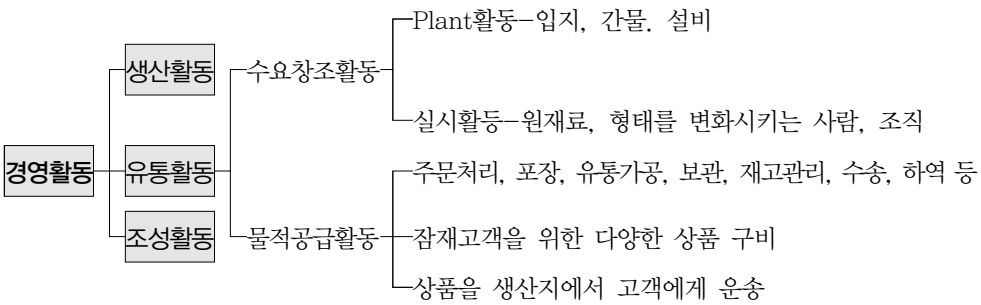
물류관리론

제1장 물류의 이해

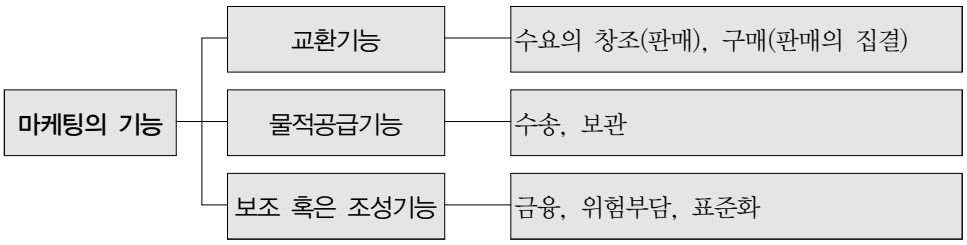
01 물류의 기초

(1) 물류의 기원

① Arch. W. Shaw : 1912년에 발표한 논문에서 경영활동의 한 분야로 물류를 Physical Distribution (물적 유통)으로 정의하고 경영활동을 생산활동, 유통활동, 조성활동등으로 구분하였다.



② Frend. E. Clark : 1922년 발간된 그의 저서 「Principles of Marketing」에서 마케팅의 기능을 교환기능, 물적 공급기능, 보조 혹은 조성기능 등 3가지로 구분하고 물류기능의 중요성을 강조하였다.



(2) 물류의 정의

① 미(美) 마케팅협회(AMA ; American Marketing Association)
제품의 생산단계에서 사용 또는 소비단계에 이르기까지 재화의 흐름을 취급·관리하는 것이다(1948년).

② 미(美) 물류협회(NCPDM ; National Council of Physical Distribution Management) 생산라인의 종점에서부터 소비자에 이르는 완성품까지의 광의적 개념과 원자재의 공급으로부터 생산라인의 시작지점까지(협의적 개념)라 할 수 있다(1960년).

③ R. H. Ballou : 수요욕구를 충족시킬 대상에 따라 원재료의 조달지역에서부터 생산과정을 거쳐 최종소비지까지의 물자의 이동, 보관, 계획, 조직, 통제의 모든 활동이다(1973년).

④ 마케팅핸드북 : 원재료와 중간제품 또는 완제품의 흐름을 계획하고 이행을 관리하기 위한 두 가지 이상의 통합활동이다(1985년).

(3) 물류의 정의

① 로크레매틱스(Rhocrematics) : 부르어교수(S.H Brewer)는 로크레매틱스를 "조달물류를 포함한 '물의 흐름'을 정보의 흐름과 관련시킨 시스템을 관리하는 과학이다"라고 정의하고 있다. 일명 물류공학이라고 번역되고 있는데 공장, 물류시설 배치 등 하드웨어적 측면에 중점을 두고 관리하는 과학이다.

② 로지스틱스(Logistics) : 경영, 조직적 측면의 소프트웨어적 기술로서 조달물류, 생산물류, 판매물류(협의의 물류), 회수물류, 반품물류, 폐기물류를 포함하는 것으로서의 물류보다는 더욱더 폭넓은 개념이다.

③ 머티리얼 핸드링(Material Handling) : 업무영역 내에서의 물자운반으로서 하역이라고 한다.

(4) 물류의 개념과 의의

① 생산 단계에서부터 소비 또는 그 이용에 이르기까지 상품의 이동 및 취급을 관리하는 것. 즉 개별 기업의 입장을 보다 명료하게 표시하면서 기업의 물류관리를 마케팅 주체의 관점에서 개념화한 것이다.

② 소비자의 욕구를 충족시키기 위하여 원초 지점으로부터 소비지점까지 원자재, 중간재, 완성재, 그리고 관련 정보를 이동시키는 것과 관련된 흐름과 저장을 효율적이면서 효과적으로 계획, 수행, 통제하는 과정이다.

③ 넓은 의미로 재화 및 서비스를 최초 생산자부터 최종 소비자에 이르기까지의 물리적인 흐름과 관련된 활동이며. 그 재화 및 서비스를 잠재 사용자에게 필요한 시간과 장소에 전달시키기 위해서는 물류가 가장 중요한 역할을 수행한다. 물류의 범위는 판매 물류뿐만 아니라 원재료의 조달 물류도 포함하는 동시에 국제 물류까지 확대한 개념이다.

④ 유형 · 무형의 물리적인 재(財)를 공급자로부터 수요자에 이르게 하는 실물적인 흐름이며, 구체적으로 수송, 포장, 보관, 하역 및 통신의 제 활동을 지칭하고 있으며, 물류활동은 상거래에서는 물리적인 재(財)의 공간적 · 시간적 가치 창조에 공헌하고 있다.

⑤ 우리나라의 물류 용어 정의

물류란 유형 · 무형의 일체 재화에 대한 폐기와 반품을 포함해서 공급과 수요를 연결하는 공간과 시간의 극복에 관한 물리적인 경제활동으로서 구체적으로는 수송, 보관, 포장, 하역의 물자유통활동과 물적 유통에 관련되는 정보활동을 포함한다.

⑥ 3S 1L의 원칙 : Speedy, Safety, Surely, Low

비용과 이윤의 절충(Trade-off) 개념으로서 기업에 있어서 물류의 목표는 '필요한 물건을, 필요한 장소로. 필요한 시기에, 적정한 가격으로 공급하는 것'이다. 이것을 물류목표의 원칙이라 하며 다른 말로 3S 1L의 원칙이라 한다.

⑦ 7R의 원칙

㉠ 미시간 대학의 E. W. Smyker 교수가 제창한 것으로 대고객 서비스의 수행을 기본으로 한 물류의 원칙이다.

㉡ 적절한 제품(Right Commodity), 적절한 품질(Right Quality), 적절한 양(Right Quantity), 적절한 시간 (Right Time), 적정한 장소(Right Place), 좋은 인상(Right Impression), 적절한 가격 (Right Price)

지식 in **물류의 정의**

물류란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 말한다.

(5) 물류의 기능

① 장소적 기능

생산과 소비의 장소적 거리를 조정하는 기능으로, 물류활동을 통해 시장에서 생산과 소비의 장소적 거리를 조정하는 기능이 발휘됨으로써 생산자와 소비자 간에 재화의 유통을 원활하게 할 수 있다.

② 시간적 기능

생산과 소비시기의 시간적 거리를 조정하는 기능으로, 물류활동은 이 시간적 거리를 조정함으로써 신속하게 재화의 흐름을 주도하여 시장 경제하에서 모든 생산활동과 소비활동을 적기(適期)에 이루어지게 할 수 있다.

③ 수량적 기능

㉠ 생산과 소비의 수량적 거리를 조정하는 기능으로, 생산자의 생산 단위 수량과 소비자의 소비 단위 수량의 불일치는 집하 · 중계 · 배송기능 등을 통해 조정할 수 있다.

㉡ 물류활동을 통한 소비의 양적 예측은 실제로 기업이 생산 규모를 선택하기 위한 의사 결정에 기본적인 요인이 된다.

④ 품질적 기능

㉠ 생산자가 제공하는 재화와 소비자가 소비하는 재회의 품질적 거리를 조정하는 기능으로 생산자가 제공하는 재화와 소비자가 소비하는 재화의 품질은 가공 · 조립 · 포장기능을 통하여 조정 할 수 있다.

㉡ 기업은 물류활동을 통해 신속 · 정확한 수배송으로 소비자의 욕구에 맞는 품질의 재화를 적기에 소비자에게 공급할 수 있다.

⑤ 가격적 기능

㉠ 생산과 소비의 가격적 거리를 조정하는 기능으로, 생산자와 소비자를 연결하는 물류부문은 운송에서 정보활동에 이르기까지 이러한 가격조정기능에 관련되어 있다.

㉡ 기업은 물류활동의 원활화를 통해서 생산자와 소비자 간의 장소적 · 시간적 효용을 통해서 제품 원가를 절감할 수 있으며, 가격 협상을 용이하게 할 수 있다.

⑥ 인격적 기능

㉠ 생산자와 소비자 사이의 인격적 거리를 조정하는 기능으로, 생산자와 소비자를 인격적으로 결합하고 생산, 유통, 소비를 유기적으로 결합하여 조직화함으로써 생산자와 소비자를 더욱 가깝게 접속시키는 동시에 생산자의 대고객서비스도 향상시킬 수 있다.

㉡ 생산자와 소비자가 인격적으로 다르고 분업이 계속 진행되기 때문에 복잡한 유통경제 조직이 형성되고 있다.

(6) 물류의 영역

물류는 일반적으로 로지스틱스(Logistics)와 동의어로 사용되고 있지만, 로지스틱스가 물류보다 광의의 상위 개념이라고 말할 수 있다. 물류활동에 따라 영역별로 다음과 같이 분류할 수 있다.

① 조달물류

조달물류는 물류의 시발점으로 물자가 조달처로부터 운송되어 매입자의 물자 보관창고에 입고, 관리되어 생산공정(또는 공장)에 투입되기 직전까지의 물류활동을 의미한다.

㉠ 의의 : 기업이 필요로 하는 각종 원자재를 구두나 전화 등의 수단을 통하여 도착하기까지의 전 과정을 관리하는 것으로, 협력업체의 입장에서는 판매(납품) 물류가 되고, 구입처의 입장에서는 조달물류가 되는 양면성을 가지고 있다.

㉡ 역할 : 조달물류는 전체물류의 출발점으로서 조달물류의 양부는 후속되는 모든 물류과정에 영향을 미치므로 신중하게 관리해야 한다. 즉, 바로 다음에 이어지는 생산부서에 대응하기 위해 협력회사의 조건을 충분히 검토하여 결품방지나 적기납품에 대응하는 것이다.

② 생산물류

생산물류는 자재창고의 출고작업에서부터 생산공정으로의 운반, 하역, 창고에 입고 작업까지를 말한다. 생산물류에서는 이러한 과정을 어떻게 단축하느냐 하는 것이 핵심과제로서 운반, 하역, 창고의 자동화가 가장 중요한 관심이 된다.

㉠ 의의 : 조달된 원자재를 고객에 대한 판매가 최종적으로 확정되기까지의 전과정을 관리하는 것을 말한다.

㉡ 역할 : 조달된 원자재를 일시에 한꺼번에 처리할 수 없기 때문에 제품생산과정에서 발생하는 원자재, 반제품, 재공품, 제품 등의 다양한 형태를 관리하는 것이다.

③ 판매물류

판매물류는 물류의 최종단계로서 제품을 소비자에게 전달하는 일체의 수배송활동을 말한다. 즉, 제품창고에서 출고하는 과정과 중간의 물류거점인 배송센터까지의 운송, 배송센터 내에서의 유통가공 및 제품분류작업, 각 대리점 및 고객에게 배송하는 작업 등이 포함된다.

지식 in **물류의 영역**

- 조달물류 : 물류의 시발점으로 물자가 조달처로부터 운송되어 매입자의 보관창고에 입고·관리되어 생산공정에 투입되기 직전까지의 물류활동
- 생산물류 : 물자가 생산공정에 투입될 때부터 제품의 생산에 이르기까지의 물류활동
- 판매물류 : 완제품의 판매로 출고되어 고객에게 인도될 때까지 물류활동
- 회수물류 : 제품이나 상품의 판매물류에 부수적으로 발생하는 파렛트, 컨테이너 등과 같은 빈 물류용기를 회수하는 물류활동
- 반품물류 : 소비자에게 판매된 제품이나 상품자체의 문제점의 발생으로 상품의 교환이나 반품을 하는 물류활동
- 폐기물류 : 파손 또는 진부화된 제품이나 상품 또는 포장용기 등 폐기하는 물류활동

㉠ 의의 : 판매물류란 공장에서 생산한 제품을 소비자에게 전달하기까지 일체의 과정을 관리하는 것이다.

㉡ 역할 : 생산된 제품을 고객의 요구에 따라 제품창고에서 출고하는 과정과 배송센터 내에서 유통 가공, 분류, 배송 등의 유통과정에서 발생하는 물류활동을 관리한다.

④ 반품물류

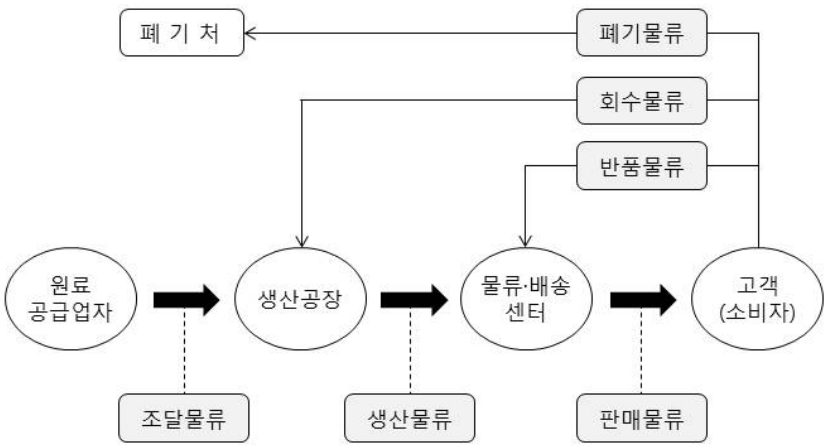
소비자에게 판매된 제품이나 상품자체의 문제점(상품자체의 파손이나 이상)의 발생으로 상품의 교환이나 반품을 위한 물류활동을 의미한다.

⑤ 폐기물류

파손 또는 진부화 등으로 제품이나 상품, 또는 포장용기 등이 기능을 수행할 수 없는 상황이나 기능을 수행한 후 소멸되어야 할 상황일 때 제품 및 포장용기 등을 폐기하는 물류활동을 의미한다.

⑥ 회수물류

제품이나 상품의 판매물류에 부수적으로 발생하는 파렛트, 컨테이너 등과 같은 빈 물류용기를 회수하는 물류활동을 의미한다.



〈물류의 영역〉

(7) 순물류와 역물류

① 순물류(Forward Logistics)

㉠ 고객 요구를 충족하기 위하여 원산지부터 소비지까지 원자재, 재공품, 완성품 및 관련 정보의 흐름을 효율적이면서 비용에 효과적으로 계획, 실행 및 관리하는 프로세스이다.

② 역물류(Reverse Logistics)

㉠ 소비지에서부터 최종 폐기처리까지 상품 및 관련 정보의 효율적인 흐름을 계획, 실행 및 관리하는 과정이다.

㉡ 동종계품의 포장형태가 상이하고, 가격이 상이하다.

㉢ 물류계획의 수립 및 실행의 어려움이 있고, 재고 관리가 어렵고 부정확하다.

㉣ 제품수명주기에 어려움이 있다.

㉤ 상품처리의 중요성을 인지한다.

㉥ 비용의 투명성이 낮다.

02 국내 물류환경과 정책

지식 in 환경물류

- 환경을 중시하는 물류활동을 강조하는 개념이다.
- 최근 정부의 녹색성장정책 기조에 맞는 물류의 발전전략으로 이해할 수 있다.
- 물류활동의 모든 과정에서 환경에 대한 부정적 영향을 줄이는 방향으로 물류의사결정이 이루어진다.
- 이산화탄소의 배출을 고려한 수송수단 선택도 환경물류의 일종이다.

(1) 국내 물류활동의 문제점

① 물류의 기계화, 자동화 및 일관수송을 위한 물류시설과 장비의 표준화율이 낮음
② 물류정보화 부진
③ 물류분야 전문인력 부족
④ 복잡한 유통구조
⑤ 화물자동차를 이용한 도로수송에 치중됨
⑥ 포장규격 표준화 및 포장기술의 자동화가 낮음
⑦ 기업 상호 간 불신 및 협력 부재로 물류 비용 상승
⑧ 데이터 분석에 기초한 과학적 기업물류 취약
⑨ 시기별 물류업무 편중현상으로 업무량이 평준화되지 못하여 인력 · 설비의 과부족 현상이 반복됨
⑩ 물류 아웃소싱 미흡

(2) 물류정책 추진방향

① 지역거점 물류시설의 확충
② 지역간 화물운송망 구축
③ **운송구조의 합리적 개편** : 도로 중심의 화물수송구조를 철도, 연안해운 중심으로 전환추진

제1장 적중예상문제

01. 물류의 기능에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 제품을 물리적으로 보존하고 관리하는 활동이다.
② 생산된 제품을 소비자까지 전달하는 과정에 관련된 활동이다.
③ 제품을 보호하고 취급을 용이하게 하며, 제품 가치를 제고시키는 활동이다.
④ 물류활동과 관련된 정보내용을 제공하여 종합적인 물류관리의 효율화를 기할 수 있도록 하는 활동이다.
⑤ 재화와 용역을 그 효용가치가 높은 장소로부터 낮은 장소로 이동시켜 효용가치의 차이를 극복하는 활동이다.

해설 ▌ 물류는 경제재를 공급자로부터 수요자에게 전달하기까지 시간적 · 공간적 격차를 물리적으로 극복하면서 궁극적으로 그 경제재의 효용가치를 증대시키는 것을 목표로 하고 있다. 즉, 재화와 용역을 그 효용가치가 낮은 장소로부터 높은 장소로 이동시켜 효용가치의 차이를 극복하는 활동이라 할 수 있다.
정답 ▌ ⑤

02. 물류활동을 둘러싼 제반 환경에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 환경규제가 점차 강화됨에 따라 회수물류에 대한 관심이 증대되고 있다.
② 다품종 소량화의 진전과 함께 가공도가 높은 제 품으로 물류품목이 변화하고 있다.
③ 정보통신기술의 발달로 물류정보시스템이 고도화되고 있으며, 물류정보기능의 중요성이 더욱 부각되고 있다.
④ 제품기술이 발달하고 소비자의 구매요구가 다양화함에 따라 제품 수명주기가 점차 단축되고 있다.
⑤ 세계경제는 빠른 국제화 추세를 보이고 있고, 이에 따라 국내물류와 국제물류의 구분이 더욱 명확해지고 있다.

해설 ▌ 세계경제의 개방화 및 글로벌화가 가속화되고, IT 기술의 발달로 인한 디지털 경제시대의 도래로 국내물류와 국제물류의 통합이 빠르게 진행되고 있다.
정답 ▌ ⑤

1차 2과목

화물운송론

제1장 운송의 기초 이해

01 운송의 개요

(1) 운송의 정의와 목적

① 운송의 정의 : 장소적 효용창출을 위하여 인간과 물자를 한 장소에서 다음 장소로 이동시키는 공간적 · 물리적 행위이다.

㉠ 엘리(O. Ely) 교수의 정의 : 제조업은 형상적 효용의 창출이고, 상업은 시간적 효용의 창출인 데 비해 '운송은 장소적 효용의 창출'이다.

㉡ 운송의 현대적 의미 : '운송은 단순한 재화의 장소적 · 공간적 이동'이라는 개념에서 탈피하여 마케팅 관리상 물류시스템 합리화의 중요한 요소로 인식하고 있다.

② 운송의 목적

㉠ 운송의 기본적인 목적은 가장 많은 수량을 가장 빠른 속도로 보다 높은 안전도와 저렴한 가격으로 운송하는 것이다.

㉡ 현대의 운송은 단위적재시스템의 핵심이 되고 있는 일관 파렛트 적재와 일관 컨테이너 적재를 이용한 협동일관운송을 기반으로 하여 국제복합운송으로 발전하는 것이 목적이다.

지식 in 운송의 동의어

- 운송 : 재화의 이동을 서비스 공급 측면에서 해석한 개념
- 배송 : 상거래 성립 후 고객이 지정하는 수하인에게 화물을 배달 또는 발송하는 개념
- 수송 : 운송의 동의어로 일본에서 주로 사용
- 교통 : 재화의 이동을 현상적으로 파악한 개념
- 운수 : 행정상의 운송, 법률상의 운송과 동의어로 사용
- 운반 : 어떤 한정된 범위 내에서의 운송

(2) 운송의 기능

① 정해진 시간 내에 상품을 고객에게 정확하게 전달한다.
② 판매와 생산의 조정역할로 생산계획을 원활하게 추진한다.
③ 물류계획을 바르게 수행하기 위함이다.
④ 운송 중 운송수단에 상품을 보관하는 기능을 수행한다.

(3) 운송의 중요성

① 운송은 생산과 소비를 연결하는 파이프로서 물류에서는 중요한 역할을 수행하고 있다. 재화의 공간적 이동에 의한 가치를 창조하는 물류의 한 분야로서 장소적 효용을 창출한다.
② 오늘날의 물류 개념하에서의 운송은 수주, 보관, 포장, 하역, 유통가공을 포함하여 총 물류비용 절감과 고객 서비스 향상에 주안점을 두고 있다.

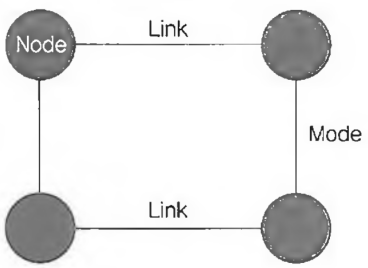
(4) 운송의 효용

① 운송의 장소적 효용은 생산과 소비의 공간적 거리의 격차를 해소하는 것이다.
② 운송의 시간적 효용은 보관의 시간적 효용과 유사하게 생산과 소비의 시간적 격차를 조정하는 것이다.

(5) 운송의 3요소

① 운송경로(Link) : 도로(지방도, 국도, 고속도로), 철도, 해상항로, 항공로 등
② 운송수단(Mode) : 자동차, 열차, 선박, 항공기 등
③ 운송상의 결절점(Node) : 전 구간의 화물운송을 위한 운송수단들 상호 간의 중계 및 운송 화물의 환적작업 등이 이루어지는 장소(역, 트럭터미널, 물류센터, 유통센터, 항만, 공항, 도로의 교차점 등 상호간의 중계기지)

〈운송의 3요소〉



지식 in 일관파렛트화

송화인이 다수의 화물들을 파렛트 위에 적재해서 수화인에게 화물이 도착할 때까지 전 운송과정을 파렛트로 운송하는 것을 말한다.

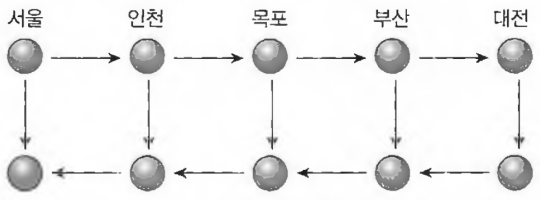
(6) 운송의 구분

① 국내운송 : 공장이나 자가창고에서 선적항까지의 운송
- ㉠ 공로운송 : 화물자동차를 이용한 운송
- ㉡ 철도운송 : 철도를 이용한 운송
- ㉢ 해상운송 : 연안운송(내항운송)
- ㉣ 항공운송 : 항공기를 이용한 국내운송
- ㉤ 내륙수운 : 내륙운하를 이용한 운송
- ㉥ 기타운송 : 파이프라인 운송. 컨베이어 운송(배송센터) 등

② 국제운송 : 선적항에서 수출지 도착항까지의 운송
- ㉠ 해상운송 : 외항운송
- ㉡ 항공운송 : 국제항공운송

③ 운송형태에 따른 분류
- ㉠ 집배운송 : 거점까지와 거점에서 최종소비지까지 운송
- ㉡ 간선운송 : 거점과 거점 사이의 장거리 운송
- ㉢ 노선운송 : 정해진 노선을 일정시간에 순차적으로 운송

〈노선운송〉



④ 운송 시스템에 따른분류
- ㉠ 릴레이식 운송 시스템 : 운송거리가 긴 경우 일정 시간 운행 후 운전사를 교대한 뒤 차량을 계속 운행시키는 방식으로, 차량 기동시간을 최대화함으로써 신속한 운송을 가능케 한다.

㉡ Point to Point 시스템 : 어느 하나의 지역에서 집화한 화물을 그 지역을 터미널로 집결시킨 후 배달할 지역별로 구분하여 배달담당 터미널로 발송하는 운송 시스템이다.

㉢ 프레이트 라이너 방식 : 대형 트레일러로 컨테이너 터미널까지 운반된 화물을 고속열차를 통해 목적지로 운송하는 방식으로 터미널에서 터미널까지 직접 화물을 수송할 수 있다.

㉣ 허브 앤 스포크 시스템 : 중심지역 또는 집배센터를 허브로 설정하고 다른 중소도시들을 연결시켜 경유케 하는 시스템으로, 모든 노선이 허브를 중심으로 구축되며 노선의 수가 적어 운송시간 단축 및 비용절감을 할 수 있다. 다만 허브로 배달물량이 집중되므로 충분한 상·하차 여건을 갖추지 못한 경우 배송지연이 발생할 수 있다.

지식 in 복합운송

서로 다른 2가지 이상의 운송수단에 의해 운송되는 것을 말하며 다른 말로 협동일관운송 또는 통운송이라고도 한다.

⑤ 기타분류

㉠ FCL(Full Container Load)운송과 LCL(Less-than Container Load)운송 : FCL운송은 대량의 화물로서 컨테이너에 혼재하지 않고 운송하는 형태이고, LCL운송은 소량의 화물로서 컨테 이너에 물품을 혼재하여 FCL로 만들어 운송하는 형태이다.

㉡ 정형운송과 비정형(Bulk)운송

- 정형운송 : 단위(Unit)화할 수 있는 물품을 단위화하여 운송하는 형태
- 비정형(Bulk)운송 : 단위(Unit)화시킬 수 없는 물품(광석, 곡류, 목재, 비료, 시멘트, 유류, 가스 등)을 특수한 시설과 구조를 갖춘 운송수단으로 운송하는 형태

㉢ 정기운송과 비정기운송

- 정기운송 : 물동량에는 상관없이 정해진 시간에 맞추어 운송하는 형태
- 비정기운송 : 일정량의 물동량이 있을 때 이용되는 운송

㉣ 단일운송과 복합운송

- 단일운송 : 출발지에서 도착지까지 하나의 운송수단을 이용하여 운송하는 형태
- 복합운송 : 두 가지 이상의 운송수단을 이용하여 최적의 운송경로로 운송하는 형태로서 주로 국제운송에 사용된다.

02 운송수단별 특징

(1) 운송수단 선택시 고려사항

① 최적 운송수단의 선택기준

㉠ 화물의 특성 : 화물의 종류, 화물의 중량 및 용적, 화물 고유의 성질, 화물의 가치(운임부담력), 운송거리, 납기, 고객의 중요도 등

㉡ 운송수단의 특성 : 이용가능성, 신속성, 안전성, 편리성, 정확성, 경제성, 신뢰성

② 최적 운송수단의 선택을 위한 보편적 판단 기준 : 물품의 종류, 물품의 중량 및 용적, 운송경로, 운송거리, 운송일수, 운송비용, 납기, 운임 부담력, 기후환경 등

③ 운송수단에 대한 평가사항 : 주요 평가사항으로는 편리성, 정확성, 신속성, 안정성, 경제성, 신뢰성 등

④ 운송유형별 적합 운송수단 : 공장과 물류거점 간 간선운송에서 운송상 최우선 과제는 운송비 절감인데 반해, 물류거점과 소규모 소비자 간 배송의 경우에 최우선 과제는 고객의 서비스수준의 극대화에 있다.

〈운송유형별 적합 운송수단〉

유 형	고려사항	적합한 운송수단
공장 → 물류거점간 간선운송	• 충분한 납기여유 • 차량단위 규모 • 계획운송 • 운송대상은 주로 소품종 대량화물	• 대형트럭(보통 8톤 이상) • 컨테이너 • 선박(원거리, 대량인 경우)
공장 → 대규모 소비자 직송	• 불충분한 납기여유 • 정확성 유지	• 중형트럭(보통 4.5~8톤) • 소형 컨테이너 • 카페리(원거리인 경우)
물류거점 → 소규모 소비자 배송	• 납기 임박 • 정확성 유지 필요 • 운송대상은 주로 소량 다품종화물	• 중 · 소형트럭(보통 4.5톤 미만) • 승용화물차량 • 항공기(소량화물 납기 임박의 경우)

(2) 운송수단별 종류

① **공로운송(도로 / 화물자동차운송)** : 육상운송에 있어서 공로를 이용하는 화물자동차는 세계적 으로 가장 널리 이용되는 운송수단이다. 화물자동차는 근거리 운송에 있어서 다른 운송수단에 비해 비교우위를 가지고 있고 취급품목이 다양하다는 특징이 있으며, 운송의 탄력성과 완결성이 강한 장점이 있다.

② **철도운송** : 화물의 중량이 무겁거나 중거리 운송일 경우에 가장 적합한 수단이며, 비용이 저렴한 것이 특징이나 운송의 탄력성 및 완결성 등의 측면에서는 다른 운송수단에 비해 비교우위가 떨어 져 주로 대량화물의 장거리 간선운송수단으로 이용된다.

③ **해상화물운송** : 선박에 의한 해상화물운송은 다른 운송수단에 비해 이용상에 많은 제약이 있으나 대량화물의 장거리 운송시 운임이 가장 저렴하며, 오늘날에는 컨테이너의 발달에 의한 운송의 효율화로 가장 널리 이용되고 있다.

㉠ 정기선운송
- 계획된 운항이며 기항지, 항로, 발착일시, 항해일시 등이 미리 정해져 있다.
- 선박해상운송에서 가장 많이 운항되는 방식이며 해운동맹이 정한 표준운임률 또는 운송약관 에 의하여 운송된다.

㉡ 부정기선운송
- 대량화물은 한 장소에서 운송시 주로 사용되며, 화물의 집하상황에 따라 회사에서 가장 유리 한 창구에서 배선된다.
- 운임, 하역작업 등은 운송 때마다 계약을 체결한다.

④ **항공화물운송** : 항공운송은 해상운송에 비해 상대적으로 차지하는 비중이 적기는 하지만, 부가가 치가 높은 정밀전자제품이나 귀금속, 신선도나 긴급을 요하는 화물 등의 운송에 이용된다.

⑤ **복합운송** : 두 가지 운송계약체결시 불편을 없애기 위한 운송시스템으로, 한 운송인이 화주에게 일관된 책임을 지고 하나의 운임청구서만으로 서로 다른 운송수단을 이용하여 수출업자의 창고, 공장, 사무소에서 수입업자의 창고, 공장, 사무소까지 운송을 담당하는 형태로서 일관운송시스템 이라고 한다. → 국제복합운송은 제도나 습관이 다른 나라를 통하여 운송하게 되므로 관계된 나라의 법 · 관습에 대한 정보도 습득해야 한다.

〈주요 운송수단별 비교〉

구분	자동차(도로)	철도	항공기	선박
운송시간	길다	길다	아주 짧다	매우 길다
운송거리	중 · 근거리	원거리	원거리	원거리
운송비용	단거리 운송유리	중거리 운송유리	가장 높다	원거리 운송유리
화물중량	소 · 중량화물	대량화물	소 · 중량화물	대 · 중량화물
중량제한	있다	없다	있다	없다
기후영향	조금 받음	별로 없음	대단히 많이 받음	많이 받음
안정성	조금 낮다	높다	낮다	낮다
일관수송체계	용이하다	미흡하다	어렵다	어렵다
화물수취	관리	불편	불편	불편
하역 및 포장비용	보통	보통	싸다	비싸다

(3) 운송수단의 장단점

① 화물자동차운송(도로운송)

㉠ 장점

- 문전까지 일관수송이 가능하여 수취가 매우 편리하다.
- 단거리 운송에 적합하고, 경제적이며 운임은 탄력적으로 계산이 가능하다.
- 비교적 간단한 포장으로 운송이 가능하다.
- 단위포장시 파렛트 이용이 가능하다.
- 필요시 언제나 즉시 배차가 가능하다.

㉡ 단점

- 장거리 운송시 운임이 높고 안정성이 떨어진다.
- 대량운송에 적합하지 않다.
- 교통사고, 공해문제를 유발한다.
- 중량의 제한을 많이 받는다.

② 철도운송

㉠ 장점

- 대량 · 중량 화물의 운송에 적합하다.
- 중 · 장거리 운송시 운임이 저렴하다.
- 비교적 사고율이 적고 전천후 운송수단이다.

㉡ 단점

- 근거리 운송시 운임이 높고 경직적이다.

- 화차의 일관작업시 장시간 체류해야 하고 적기배차가 곤란하다.
- 발차역에서 화물수취가 불편하다.
- 문전수송을 위해서는 반드시 트럭의 집배송이 필요하다.

③ 선박

㉠ 장점

- 대량운송시 전용선에 의한 운송 및 일괄하역작업이 가능하다.
- 대량화물의 장거리 운송에 적합하며 운임이 저렴하고 매우 탄력적이다.
- 최근에는 Sea&Air 운송까지 발전하고 있다.
- 일관운송체제의 확립은 어려우나 육상운송수단과 연계해서 해 · 공 복합운송의 주축이 된다.

㉡ 단점

- 운송속도가 늦어 운송기간이 길다.
- 항만설비와 하역비가 비싸고 기후의 영향을 많이 받는다.
- 항구에서의 화물인수로 상당히 불편하다.

④ 항공기

㉠ 장점

- 소량 및 경량상품의 원거리 운송에 가장 적합하다.
- 물품의 파손율이 적고 화물포장이 간단하며 보험료가 저렴하다.
- 당일운송을 통한 재고조정이 가능하다.
- 금융비용을 극소화할 수 있다.
- 수송속도가 신속하여 계절성 · 유행성 · 신선도유지 상품의 수출도 가능하다.

㉡ 단점

- 운임이 가장 비싸고 매우 경직적이다.
- 중량과용적 제한이 있다.
- 기후에 매우 민감하고 운항이 중단되는 경우도 있다.
- 공항에서의 물품인수로 매우 불편하다.

⑤ 파이프라인

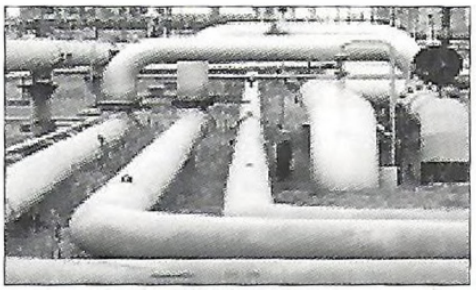
㉠ 장점

- 유지비가 저렴하다.
- 연속 · 대량운송이 가능하다.
- 용지확보에 유리하다.
- 컴퓨터 시스템을 활용한 운송의 완전자동화가 가능하다.

• 안전성이 높다(운송 중 사고발생율이 낮다).
• 운송시 환경오염이 거의 없는 환경친화적 운송방법이다.

㉡ 단점
• 이용제품이 한정적이다(주로 에너지 자원의 수송에 이용).
• 특정장소에 한정적이다(운송경로에 대한 제약이 크다).
• 초기 시설비가 많이 든다(고정비 지출규모가 크다).

〈파이프라인〉




(4) 운송수단의 형태

① 트럭
㉠ 전세 또는 구역취급 : 근거리 운송(100km 이내), 중거리 운송(101~300km), 장거리 운송 (301km 이상)
㉡ 노선운송 : 정기편, 자동차편 화물취급

② 철도 : 직행운송, 컨테이너운송, 야드집결운송, 쾌속화물열차운송

③ 선박 : 정기선운항, 부정기선운항, 전용선운항, 카페리운항, 컨테이너운항

④ 항공기 : 화물전용기운송, 여객기운송

(5) 운송수단의 혼합이용

① Piggy-Back Service : 철도와 트럭의 혼합이용방법 → 트레일러나 컨테이너를 기차의 무개화차에 싣고 운송하는 방법

② Fishy-Back Service : 화물트럭과 선박의 혼합이용방법 → 배송비 절감, 운송시간 단축, 운송능률증대 등의 이익발생

③ Truck-Air Service : 화물트럭과 항공기의 혼합이용방법 1960년대부터 시작된 최신 운송방법 으로 고가상품 및 긴급화물의 증가와 항공기의 대형화에 따라서 많이 이용되고 있는 방법

④ Rall-Water Service : 기차와 선박의 혼합이용방법 → 대량 · 중량화물과 저가품의 장거리 대량 운송시에 가장 경제적인 운송방법
⑤ Sea-Air Service : 항공기와 선박을 혼합하여 이용하는 운송방식
⑥ Ship-Barge Service : 바지선과 원양선을 혼합 이용하는 방법
⑦ Pipeline Service : 원유나 가스의 공급을 위해 파이프라인을 설치하여 이용하는 방법

(6) 운송수단의 선택

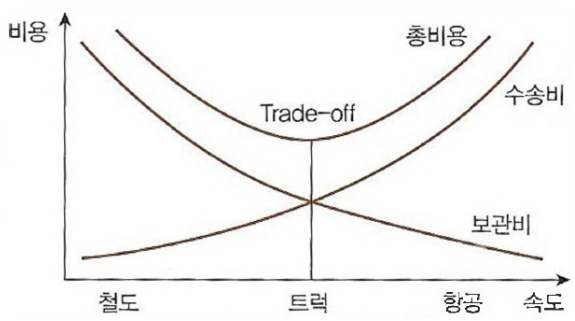
① **선택의 기준** : 화물의 특성 · 중량 · 양, 운송거리, 운송시간, 운임, 신속성, 정확성, 안정성, 화물수취의 용이성, 하역 및 포장비, 일관운송과 국제복합운송의 여부, 기후의 영향, 물류비

② **운송수단별 운송비의 비교**
㉠ One Lot의 용적이 큰 경우 : 선박 〉 철도 〉 트럭 〉 항공
㉡ One Lot의 용적이 작은 경우 : 철도차급 〈 컨테이너 〈 구역트럭 〈 노선트럭 〈 항공
㉢ 경량화물의 경우 : 트럭 〉 컨테이너 〉 철도차급

③ **경제적 운송수단의 결정** : 운송거리와 운임을 고려한다.
㉠ 자동차 : 운송구간이 약 300km 이하인 경우에 가장 경제적이다.
㉡ 철도 : 운송구간이 300~500km인 경우에 가장 경제적이다.
㉢ 선박 : 운송구간이 약 500km 이상인 경우에 가장 경제적이다.

(7) 운송수단 간 속도와 비용의 관계 비교

① 속도가 높은 운송수단일수록 운송의 빈도수가 더욱 높아지기 때문에 수송비가 증가
② 속도가 낮은 운송수단일수록 운송의 빈도수가 더욱 낮아지기 때문에 보관비가 증가
③ 수송비와 보관비는 상충관계(Trade-off)이기 때문에 총비용 관점에서 수송수단 선택



제1장 적중예상문제

01. 화물운송에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 운송모드(Transportation Mode)에는 화물 자 동차, 철도, 항공기, 선박 등이 있다.
② 운송링크(Transportation link) 에는 복합물류 터미널, 철도역, 항만, 공항, 컨테이너 야드(CY) 등이 있다.
③ 운송모드를 선택할 때는 화물특성, 운송거리, 운송시간, 운송비용 등을 고려한다.
④ 항공운송은 소량 및 경량화물의 장거리 운송 에 가장 적합하다.
⑤ 철도운송은 안정성과 정시성 등의 장점이 있다.

해설 ▌ 복합물류터미널, 철도역, 항만, 공항, CY 등을 Transportation Node라 한다.
정답 ▌ ②

02. 다음은 주요 운송수단에 대한 장단점을 설명한 것이다. 바르지 않은 것은?

① 도로운송은 근거리와 중거리 운송에 적합하며, 문전에서 문전까지의 일관수송이 가능하다.
② 도로운송은 장거리 운송시 운임이 비싸며, 공해문제와 교통체증 등을 발생시키는 문제점이 있다.
③ 항공운송은 운송시간이 짧고 경량품의 장거리 운송에 유리하며, 일관운송체계의 구축이 용이하다.
④ 철도운송은 대량화물의 중·장거리 운송에 유리 하며, 운송의 안전성 측면에서 타 운송수단에 비해 장점이 있지만 운행시간의 탄력적 운용이 어려운 측면이 있다.
⑤ 해상운송은 대량회물의 중·장거리 운송에 이용되며 화물의 중량제한을 적게 받는 장점이 있지만, 기후의 영향을. 받는다는 단점이 있다.

해설 ▌ 항공운송은 해상운송에 비해 운송시간이 짧으나, 일관운송체계의 구축이 어렵다.
정답 ▌ ③

1차 3과목

국제물류론

제1장 국제물류관리

01 국제물류의 개념

(1) 국제물류의 정의

① **미국 물류관리협의회의 정의** : 국제물류란 완성된 제품을 생산 완료에서부터 시작하여 외국에 있는 소비자에게 가장 효과적으로 이전시키기 위하여 직·간접적으로 관련되는 제 활동이다.

② **일본의 산업구조심의회의 정의** : 국제물류란 재화가 공급자에게서 외국의 소비자에게까지 도달하는 물리적인 흐름으로, 중요한 요인은 운송, 보관, 하역, 포장, 유통, 가공 등의 물자유통활동과 물류에 관계되는 정보활동이다.

③ **종합적 정의** : 국제물류란 생산과 소비가 2개국 이상에 걸쳐 이루어지는 경우 그 생산과 소비의 시간적·공간적 차이를 극복하기 위한 유·무형의 재화에 대한 물리적인 국제경제활동이다.

(2) 국제물류 환경

① 국제물류환경

㉠ 국제시장은 국내시장과는 경제적·사회적 요인 등이 다른 특수한 여건을 가지고 있다. 물류의 각 구성요소의 상대적 중요성도 각국의 시장마다 다르다. 따라서 효율적인 국제물류 운용을 위해서는 각 시장마다의 특성, 관련 정부규정 등 국제물류환경 변화에 관한 정보를 잘 분석·적용하여야 한다.

㉡ 국제물류환경에 있어서 통제불가 요인의 존재는 물류담당자에게 불확실성을 의미한다. 이러한 불확실성 속에서 트레이드오프(Trade-off), 가격책정, 소비자에 대한 서비스 수준 책정 등의 결정을 내려야 한다.

지식 in 국제물류

- 생산과 소비가 2개국 이상에 걸쳐 이루어지는 경우 그 생산과 소비의 시간적·공간적 차이를 극복하기 위한 유무형의 재화에 대한 물리적인 국제경제활동
- 복합일관운송시스템이 국제물류의 주도적 역할 수행

〈국제물류 환경의 통제불가 요인의 존재〉

통제불가 요인	통제가능 요인
• 사회적 · 문화적 요인 • 정치적 · 법적 요인 • 경제적 요인 • 상품경쟁 • 기술 • 지리적 요인 등	• 창고이용과 저장 · 수송 • 포장 • 재고관리 • 소비자 서비스

② 기업들의 국제화 이유

㉠ 국내시장에서는 상품주기가 말기에 다다르고 있으나 외국에서는 성장기에 있는 경우

㉡ 외국시장에서의 경쟁이 국내보다 덜 치열한 경우

㉢ 기업의 생산용량이 충분하여 저렴한 한계생산비용으로 외국시장을 대상으로 생산할 수 있는 경우

㉣ 생산시설의 지리적 다양화가 생산제품의 다양화보다 시장확대 측면에서 유리하다고 판단될 때

㉤ 시장 진출국이 갖는 성장 잠재력

③ 국제물류의 새로운 문제

구분	국제물류의 중요한 문제	국제물류의 새로운 문제
지리적 특성	• 운송과 시간조정의 중요성 • 주문과 조달시간이 증가 • 의사소통 및 출장이 어려워짐 • 정보와 의사소통의 중요성	• 언어와 문화의 차이 • 환율, 관세, 보조금, 쿼터
시장 특성	• 복잡한 공급 네트워크 • 제품 디자인의 공통성 추구 • 다양한 시장에서의 경쟁	• 제품수명주기의 단축 • 상이한 언어, 기호, 규제 • 환율, 정부정책, 거시경제 • 글로벌 마케팅 및 시장조사
생산입지 특성	• 복잡한 공급 네트워크	• 글로벌 소싱 • 전세계 24시간 업무처리 • 환율 • 글로벌 생산을 통한 위험분산

지식 in 글로벌소싱(Global Sourcing)

- 기업의 구매활동 범위를 범세계적으로 확대하여, 외부조달 비용의 절감을 시도하는 구매전략을 말한다.
- 다국적 기업을 중심으로 이루어지는 글로벌 소싱을 하는 이유는 핵심역량에 집중하고, 비용절감, 인건비 감소, 시설투입비용 감소, 기타 비부가가치 활동을 제거하기 위해서이다.

(3) 국제물류의 특징과 중요성

① 국제물류의 특징

㉠ 국제물류는 국내물류보다 확대된 영역으로 원료조달, 생산, 가공, 제조 · 판매 활동 등이 국경을 초월하여 이루어지고, 재화의 이동과 관련하여 수출입수속 및 통관절차, 운송방법의 다양화 로 인하여 물류관리가 국내물류보다 훨씬 복잡하다.

㉡ 국제물류는 운송영역이 넓고 대량화물을 운송하여야 하기 때문에 환경적 제약을 많이 받게 된다.

㉢ 국제물류는 물자의 시간적 · 공간적인 효용의 창조가 중요하므로 각 기능들 중에서 특히 운송부문이 차지하는 비중이 크다.

㉣ 국제물류의 합리화를 위해서는 다양한 물류 기능들을 알맞게 통합하여 각 기능들의 상호작용이 효과적으로 이루어질 수 있는 최적 물류시스템의 구축이 필요하다.

② 국제물류의 중요성

㉠ 국제물류의 원활한 추진으로 국제간의 생산과 소비의 조화가 유지되도록 하여 국민경제의 계속적인 발전에 기여한다.

㉡ 국제물류의 합리화는 생산력을 증대시키고 국제시장의 발전을 조장하는 효과를 나타낸다.

㉢ 수요자인 기업은 국제물류의 합리화를 통해서 유통비 절감과 고객에 대한 서비스 향상에 따른 판매이익을 통해 기업의 발전을 도모할 수 있다.

㉣ 공급자인 국제물류기업은 국제물류의 합리화를 통하여 양질의 국제물류용역을 제공함으로써 기업 기반을 공고히 할 수 있다.

㉤ 국민 경제적 측면에서는 국제물류 합리화를 통해 수출입 재화의 최적 유통과 유통비의 절감이 가능하여 경제발전과 물가안정을 이룩할 수 있게 된다.

㉥ 국제간의 '물(物)의 흐름'의 합리화를 통하여 경제재의 효용을 극대화시키고 궁극적으로는 관련 기업의 번영과 경제의 안정적 발전을 추구할 수 있게 한다.

(4) 국내물류와 국제물류의 차이점

① 관련서류(Documentation)의 복잡성
② 중개자(Intermediary)의 존재
③ 주문절차(Order Processing)의 복잡성
④ 요소별 기능상의 차이

지식 in 국제물류의 특징

- 활동의 다양성
- 중개자의 존재
- 장거리의 운송구간
- 주문절차의 복잡
- 서류의 복잡성
- 문화의 중요성

〈국내물류와 국제물류의 물류기능별 차이점〉

구분	국내물류	국제물류
운송	물류거점을 이용한 공로운송(공로운송, 철도 운송, 내륙운송)	항만이나 공항을 이용한 복합일관운송(해상운송, 항공운송, 복합운송)
보관 · 하역	물류센터나 배송센터 중심	항만, 공항, 내륙거점 등의 복합물류터미널 등
포장	경제성, 편리성, 간이성에 중점	운송에 중점(파렛트, 컨테이너 단위)
정보	화주, 운송업체, 주선업체 등의 독자적 정보 확보	특정 터미널을 축으로 국내화주로부터 해외고객에 이르는 과정을 E-mail이나 인터넷을 통해 추적 가능

⑤ 기타
㉠ 다수의 국가와 연결되는 국제물류는 일반적으로 국내물류보다 물류비용이 더 소요된다.
㉡ 국제물류는 국내물류보다 화물운송 시간지연, 화물손실 등 위험요소가 더 많다.

(5) 국제물류의 기능

국제물류는 기본적으로 운송기능, 보관기능, 하역 기능, 포장기능, 정보기능의 5가지 기능으로 나누어 볼 수 있다. 그러나 국제물류는 두 나라 이상에 걸쳐 수행되므로 운송기능이 주체가 되고, 나머지 4가지 기능, 즉 보관기능, 하역기능, 포장기능, 정보기능 등은 운송기능을 기능화하는 형태로 수행된다.

① **운송기능** : 국제 물류에서는 항공회사, 선박회사, 트럭운송회사, 운송주선업자 등을 통하여 항공기나 화물선으로 운송을 하고, 또는 최적 운송을 위해 육 · 해 · 공을 복합하는

복합일관운송이 이루어진다. 최근 국제물류에서는 항구에서 항구까지'의 해상운송과 항공운송의 합리화에서 더 나아가 '문전에서 문전까지'의 복합일관운송 시스템이 주도적 역할을 수행하고 있다.

② **하역기능** : 국내물류의 경우에는 유통 및 배송센터의 자동창고로부터 포크레인을 동원하여 화물차에 상·하차하는 작업정도를 수행하나 국제물류의 경우에는 컨테이너에 적입하는 작업과정에서부터 철도역이나 트럭터미널 등의 내륙거점과 공항이나 항만에서의 하역작업까지 각종하역 차량 및 포크레인이 이용되고 있다. 따라서 국제물류에 있어서는 하역이 국내물류에서보다 그 중요성이 높으며, 하역의 합리화가 종합적인 물류합리화표 좌우하기도 한다.

③ **포장기능** : 국제물류에 있어서의 포장기능은 국내물류와 별 차이가 없으나, 원거리 운송과 해외 시 장에서의 판촉을 위해 상품품질이나 가치를 떨어뜨리지 않고 보호하여야 한다는 관점에서 포장기능이 수행되어야 한다. 그러므로 국제물류에 있어서의 포장은 제품특성에 따라 생산성, 편의성, 경제성을 염두에 두고 판매상의 효율을 제고하는 동시에 판촉을 위하여 미장(美裝)되어야 한다.

④ **보관기능** : 국제물류에서의 창고는 수출지에서 수입지까지 화물운송에 필요한 수출자의 창고 및 공장창고, 내륙거점, 트럭 및 기차터미널, 항구 및 공항 등지의 보관기능이 우선한다. 즉, 국내물류상의 창고는 화물을 집하하여 이를 조립, 포장, 분류하여 배송하는 유통창고로서의 기능을 수행한다. 국제물류상의 창고는 보세구역이나 이외의 지역에서 화물을 일시 보관하여 운송하는 기능이 주가 되는 것이다.

⑤ **정보기능** : 국제물류를 종합적으로 기능화하고, 총체적인 활동을 원활히 추진하기 위해서는 정보기능이 매우 중요하다. 국제물류에서는 정보기능을 원활하게 하기 위하여 전화, 팩시밀리, 컴퓨터 등을 이용한 온라인 시스템과 지역물류를 연계시키는 근거리 정보통신망(LAN ; Local Area Network), 전국이나 전 세계를 연결하는 부가가치통신망(VAN ; Value Added Network) 등을 이용하여 물류정보의 지시 및 통제가 이루어진다.

(6) 국제물류관리

① **국제물류관리의 목표** : 물류관리 또는 물류관리 전략의 궁극적인 목표는 고객서비스의 증대와 물류비용의 절감으로 압축된다.

② 국제물류의 통합적 관리

㉠ 총비용접근방식 : 총비용접근방식은 개개 활동들의 비용을 분리해서 보기보다는 물류의 총비용을 고려한 뒤 다양한 대안들의 비용·수익관계를 최적화하려는 것이다.

물류비는 여러 요소를 동시에 고려해야만 최소화할 수 있다.

㉡ 최소물류비의 산정

최소포장비+최소수송비+최소하역료+최소재고·보관료+최소정보료+최소보험료

02 국제물류시스템

(1) 국제물류의 경로

① 국제물류의 경로형태

수출국	수입국
(가) 제조자 → 수출자	수입자 → 판매자
(나) 제조자 → 수출자	수출자의 지점 → 판매자 또는 기타 기관
(다) 제조자 → 수입자	수입자 → 판매자
(라) 제조자 →	수입자 → 판매자
(마) 제조자 →	제조자 지점 → 판매자 또는 대리점
(바)	제조자 → 판매자

㉠ (가)형태 : 제조업자로부터 수출자, 수입자를 거쳐 판매자로 유통하는 전통적인 간접무역형태

㉡ (나)형태 : 수출자가 수입국에 지점 및 기타 기관을 설치, 유통단계를 합리화한 형태

㉢ (다)형태 : 수입자가 수출국에 진출하여 유통거래를 합리화한 형태

㉣ (라)형태 : 제조자가 수입지의 수입자와 직거래하는 직접무역형태

㉤ (마)형태 : 제조자가 수입국에 출장소 또는 대리점을 설치하고 거기에 제품이나 부품을 조립부 품(Knock-Down) 방식 등으로 수출하여 현지에서 조립 능의 유통가공을 행한 후, 판매자에게 유통시키는 형태

㉥ (바)형태 : 제조자가 수입국에 공장을 설치하고 수입국에서 생산으로부터 유통·판매까지 일관하여 수행하는 형태

② 국제물류의 과정

일반적으로 국제물류는 크게 원자재, 재가공품, 완제품 등 물품의 흐름과 관리정보의 흐름으로 나누어 볼 수 있다.

㉠ 물품의 흐름 : 국내제조업자 → 내륙운송업자 → 수출항만·해상운송업자 → 수입항만 → 현지의 내륙운송업자 → 현지 유통업자 → 외국소비자

제1장 적중예상문제

01. 단위당 비용(Unit Cost)을 낮추거나 규모의 경 제를 실현하기 위해 취해지고 있는 국제물류의 동향으로 옳지 않은 것은?

① 컨테이너 선박의 대형화
② 항만 수심의 증심(增深)
③ Post Panamax Crane의 출현
④ 정기선사간 전략적 제휴 확대
⑤ 기항항만(Calling Ports) 수의 확대

해설 ▌ 해상운송에서 규모의 경제를 실현하기 위해서는 대량의 화물을 저비용으로 효율적으로 운송해야 한다. 대형선의 경우, 단위당 수송원가를 절감하고 선박의 회전율을 높여 운항경제성을 확보하기 위해서는 기항항만(Calling Ports) 수를 축소해야 한다.
정답 ▌ ⑤

02. 국제기업의 국제물류시스템 선택에 있어서 고려해야 할 내용으로 가장 적절하지 않은 것은?

① 수출국 기업의 재무상태, 마케팅, 경영전략, 생산관리가 수입국의 환경요인보다 우선적으로 고려되어야 한다.
② 최종결정은 그 기업의 기대수입과 비용의 관계 및 총체적인 경영전략에 의하여 이루어져야 한다.
③ 제품의 특성 및 수량, 수요의 성격, 주문규모, 고객의 성향 등 경제적인 요인이 고려되어야 한다.
④ 자회사의 재고부담비용 및 최종제품검사, 자회 사간 수송사정 등 관리적인 요인이 고려되어야 한다.
⑤ 환경적 요인으로는 시장에서 요구하는 고객 서비스의 수준, 수송경로의 특수사정, 수입국의 법령 · 규칙에 의한 제약, 내륙유통비용 등을 고려해야 한다.

해설 ▌ 수출국보다는 수입국의 환경적 요인이 우선적으로 고려되어야 한다.
정답 ▌ ①

2차 1과목

보관하역론

Chapter 01

보관 및 창고의 기초

1 보관의 일반적 개념

(1) 보관의 정의와 역할

① 보관(Storage)은 물품의 생산과 소비의 시간적 거리를 조정하여 시간적 효용을 창출하는 것으로, 적시에 원료 및 부품을 공급하여 생산을 원활하게 하고 그 제품을 수요에 적합하게 적시에 출하하여 판매효과를 높이는 기능을 가지고 있다.
② 기업의 보관시설 사용목적은 수송비와 생산비를 줄이고, 공급과 수요의 균형을 이루며, 생산과정을 지원하고, 판매활동을 지원하기 위해서이다.
③ 재화를 물리적으로 저장하고 관리하여 주문에 따라 피킹, 분류, 검품 및 출고, 배송 작업을 수행한다.

(2) 보관의 기능(26회, 27회)

① **제품의 시간적 효용 창출** : 생산과 소비시기의 시간적 거리를 조정하는 기능으로, 물류활동은 이 시간적 거리를 조정함으로써 신속하게 재화의 흐름을 주도하여 시장 경제하에서 모든 생산활동과 소비활동을 적기(適期)에 이루어지게 할 수 있다.
② **수송과 배송의 연계** : 공장에서 수송된 대량 로트를 소량 로트로 나누어 배송하는 중간기지의 역할을 한다.
③ **생산과 판매 간의 물량 조정 또는 완충** : 재고관리 기능을 통해 생산과 판매 사이에서 발생하는 시간적인 갭을 메꿔준다.
④ **유통가공 기능** : 검사, 집산, 분류, 검사 장소 등의 기능도 수행한다.
⑤ **고객서비스의 최전선 기능** : 고객의 주문에 대해 효율적인 재고관리를 하여, 신속·정확하게 주문품을 인도해주며, 고객 수요 니즈에 대응한다.

Plus tip

※ 창고 관련 용어

㉠ Storage : 원재료의 저장에 주로 사용
㉡ Warehouse : 제품의 보관장소로 주로 사용
㉢ Warehousing : 창고계획, 창고관리, 창고시스템 계획 등의 의미를 갖고있어 단순한 창고 의미와는 구별

※ 보관과 저장의 차이점
㉠ 보관 : 제품이나 반제품을 비교적 단기간 놓아두는 경우에 주로 사용
㉡ 저장 : 원자재나 중간재를 비교적 장기간 놓아두는 경우에 주로 사용

※ 보관에 대한 인식 변화
㉠ 동태적이고 적극적인 지위로 탈바꿈
㉡ 시속 0km의 수송
㉢ 저장창고에서 유통창고로

(3) 보관의 원칙(26회, 27회)

① **통로대면보관의 원칙**: 물품의 입·출고를 용이하게 하고 효율적으로 보관하기 위해서는 통로면에 보관하는 것
② **높이쌓기의 원칙** : 물품을 고층으로 적재하는 것으로 평적보다 파렛트 등을 이용하여 용적효율을 향상시키는 것
③ **선입선출의 원칙** : FIFO(First In First Out)이란 먼저 보관한 물품이 먼저 출고하는 원칙이다.(상품형식변경이 잦은 것, 상품수명주기가 짧은 것, 파손·감모가 생기기 쉬운것)
④ **회전대응보관의 원칙** : 보관할 물품의 장소를 회전정도에 따라 정하는 것으로 입·출하 빈도의 정도에 따라 보관장소를 결정하는 것
⑤ **동일성·유사성의 원칙** : 동일품종은 동일장소에 보관하고, 유사품은 근처 가까운 장소에 보관해야 한다는 원칙
⑥ **중량특성의 원칙** : 중량에 따라 보관장소나 높낮이를 결정해야 한다는 원칙
⑦ **형상특성의 원칙** : 형상에 따라 보관방법을 변경하며 형상특성에 부응하여 보관한다는 원칙
⑧ **위치표시의 원칙** : 보관품의 장소와 선반번호 등의 위치를 표시함으로써 업무의 효율화를 증대시킬 수 있다는 원칙
⑨ **명료성의 원칙** : 시각적으로 보관품을 용이하게 식별할 수 있도록 보관하는 원칙
⑩ **네트워크보관의 원칙** : 관련 품목을 한 장소에 모아서 보관하는 원칙

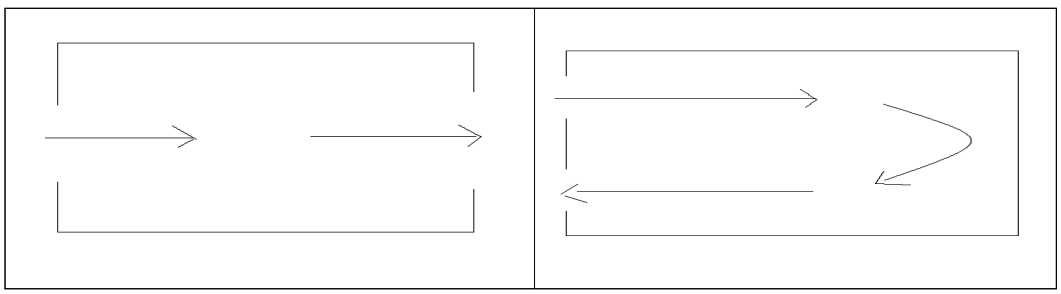
(4) 보관물품의 흐름 방식

① One way방식
입고구와 출고구가 별도로 설치되어 입고되는 물품이 일방통행으로 창고 내를 이동하며 출구에서 반출되는 형식이다.

② U Turn방식

- 입출고구가 동일 또는 동일한 쪽
- 물품이 입고방향과 반대방향으로 출고

〈One Way 방식과 U Turn 방식〉



2 보관창고

(1) 창고의 일반적 개념

① **창고의 개념** : 창고의 주된 역할은 보관을 목적으로 하는 보관창고의 성격이 강하였으나, 경제의 발전과 더불어 제품을 생산하기 위한 원재료를 비롯하여 제조과정의 반제품을 일시 저장하거나, 중간제품이나 완성품을 보관하는 창고 등의 성격으로 확장되었다.

② **Link와 Node** : 물류활동은 Link(연결선)와 Node(마디)를 이어주면서 이루어진다. Link는 물류경로이고, Node는 물류거점인 것이다. Node에는 화물역, 항만, 트럭터미널과 같이 사회간접자본에 의해서 건립되는 것과 공장창고, 배송센터, 물류센터와 같이 민간기업에 의해 건립되고 운영되는 것이 있다. 일반적으로 창고는 건축물, 공작물을 말하고 물류센터, 배송센터는 기능적인 물류시설을 말하는 것이다.

③ 물류거점

㉠ 광의의 개념 : 공장, 물류센터, 영업창고 등 제품을 보관 및 공급하는 곳을 의미한다.

㉡ 협의 개념 : 물류센타와 창고를 말한다.

물류거점들은 그 역할에 따라 소비자 시장 가까이 위치해서 대 고객서비스를 원활히 할 목적으로 설치되는 지역 배송센타가 있는가 하면, 지역배송센타의 후방에 위치해서 지역배송센타에 제품을 보충해 주는 광역물류센타도 있다. 경우에 따라서는 지역 배송센타를 설치하기에는 규모가 작고 지역적으로 외딴 위치에 있는 소비자 시장을 위한 데포(depot)도 있다.

(2) 창고의 기능(27회)

① **보관기능** : 품질 특성이나 영업 전략에 따른 보관 기능, 시간적 효용을 창출
② **재고관리기능** : 불필요한 재고 감축과 품절 방지
③ **수송, 배송과의 연계** : 정보시스템을 바탕으로 한 거점으로서의 기능
④ **유통가공기능** : 포장, 검품 등의 재가공 기능
⑤ **물류비의 관리 기능** : 창고 업무와 관련된 물류비의 절감
⑥ **물류환경변화에 대한 대응 기능**
  ㉠ 다품종 소량화, 경박단소((輕薄短小)화에 대한 대응
  ㉡ 소량주문과 다빈도 배송에 대한 대응
  ㉢ 물류의 빠른 유통에 대한 대응

3 창고의 분류

(1) 보관에 따른 분류

① **보통창고** : 보통화물을 보관

② **냉동 · 냉장창고** : 실내보관온도가 항상 10℃ 이하의 저온상태에서 물품을 보관
  ㉠ F급 : −20℃ 이하
  ㉡ C1급 : −10℃ 이하 −20℃ 미만
  ㉢ C2급 : −2℃ 이하 −10℃ 미만
  ㉣ C3급 : 10℃ 이하 −2℃ 미만

③ **야적창고** : 건물이 없이 보관하며 항구지구 등에서 철제, 동판, 컨테이너 등의 물품 보관

④ **수면창고(水面倉庫)** : 수면(水面) 위에 원목 등 물품을 보관

(2) 창고의 구조에 의한 분류

① **보통창고** : 우리나라의 재래식 창고를 말한다. 창고의 내부에 아무런 설비가 없으며 부분적으로만 선반을 설치한 곳이 있다. 각각의 Prat에는 하역기계를 사용하기도 하나 시스템적으로는 연결되어 있지 않은 단계를 말한다. 단층창고와 다층창고가 있다.

② **기계화 창고** : 랙시설을 하고 포크 리프트 트럭 및 크레인 또는 컨베이어 등에 의해서 운영된다.

③ **자동화 창고**(AS/RS : Automatic Storage and Retrieval System)

㉠ 컴퓨터에 의해 정보의 처리, 하역, 보관, 운반 등의 입 · 출고작업이 신속 · 정확하게 이루어지는 창고이다.

㉡ 기계화창고와 자동화창고의 차이점은 그 시스템이 정보처리시스템과 일체화되어 있는가 아니가 라는 점이다.

(3) 입지 기준에 따른 분류

① **항만창고** : 부두창고, 항두창고, 임항창고, 보세창고 등

② **터미널 창고** : 주로 트럭 터미널과 버스 터미널 등 일시 보관시설

③ **집단화 창고** : 유통업무단지 등의 유통거점에 집중적으로 입지를 정하고 있는 창고로서 여기에는 공동창고, 집배송단지 내 창고, 복합물류터미널 내 집단창고

④ **도시창고** : 도시형 또는 소비지형 창고로서 소매점의 유통형 창고가 여기에 속하며, 때로는 항만창고가 도시창고의 기능을 겸하는 경우도 있다.

⑤ **역전창고** : 화차로 출하하기 위해 일시 대기하는 화물의 보관시설

⑥ **해외창고** : 해외 물류거점으로서 유통, 보관 및 가공기능을 겸한 해외창고

(4) 기능에 따른 분류

① **보관창고** : 판매지원형의 창고로 유통경로의 단축, 판매의 확대, 서비스의 향상, 물류비의 절감 효과가 있다.

② **유통창고** : 창고의 기능과 운수의 기능을 겸비하여 물품이 유통 · 보관되는 창고이다.

③ **보세창고** : 관세법에 근거를 두고 세관장의 허가를 얻어 수출입화물을 취급하는 창고를 말하며 수출입세, 소비세 미납화물을 보관하는 창고이다.

Plus tip

※ 유통창고의 기능 및 역할(22회)

① 유통창고는 신속한 배송과 대량생산체제에 대응할 수 있다.

② 유통창고는 자가창고에서 시작하여 공동창고나 배송센터로 발전하였다.

③ 유통창고는 수송면에서 정형적 계획수송이 가능하다.

④ 유통창고는 도매업 및 대중 양판점의 창고가 대표적이다.

⑤ 유통창고를 판매 거점화함으로써 제조업체의 직판체제의 확립, 유통경로 단축, 유통비용을 절감할 수 있다.

⑥ 상류와 물류기능을 분리함으로써 중복 · 교차수송을 방지할 수 있다.

4 운영형태에 의한 창고 분류(14회, 15회, 20회, 27회)

(1) 자가창고

자가창고는 직접 소유하고 자기의 물품을 보관하기 위한 창고를 말한다. 이에는 공장창고, 상업창고 등이 있다. 이들 창고들의 효율을 향상시키기 위한 방법모색으로 창고시설 및 재고관리가 발전하여 입체자동창고가 출현하게 되었다.

① 장점

㉠ 창고의 이용과 생산, 판매의 시간적 결손이 적다.
㉡ 기업의 목적에 맞는 적지에 건립이 가능하다.
㉢ 철저한 납기관리를 통한 고객서비스를 할 수 있다.
㉣ 상품에 알맞은 설비, 보관, 하역이 가능하다.
㉤ 탄력적인 인사관리와 노하우를 쌓을 수 있다.
㉥ 합리화와 생력화가 가능하다.

② 단점

㉠ 토지구입 및 설비투자에 막대한 자금(높은 고정비용)이 든다.
㉡ 규모와 시설의 확장성, 입지변경의 제약을 받는다.
㉢ 상품의 수요변동에 탄력적인 대응이 어렵다.
㉣ 종업원의 고정적 배치에 의한 인건비, 관리비의 부담이 있다.

(2) 영업창고

① 개념 및 의의

㉠ 영업창고란 다른 사람이 기탁한 물품을 보관하고, 그 대가로 보관료를 받는 창고를 말한다. 자가창고와 마찬가지로 화물인도, 보관, 선적, 그리고 보관과 관련된 서비스를 제공한다.
㉡ 창고업자는 기탁자의 요구에 따라 창고증권을 발행하며 창고증권은 기탁물을 대표하는 상거래와 금융의 대상으로 취급된다.
㉢ 영업창고의 창고료는 보관료와 하역료로 구성되어 있다.

② 장점

㉠ 창고 공간을 효율적으로 활용할 수 있다(비수기에는 사용공간 축소).
㉡ 전문업자가 운영하므로 관리가 안정적이다.
㉢ 보상제도가 확립되어 재고에 의한 손실이 적다.
㉣ 상품의 수요변동에 대한 대응이 용이하다.

Chapter 01. 적중예상문제

01. 물류단지시설에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 데포(Depot)는 제조업체가 원료나 완성품을 쌓아두거나 유통업체가 배송 전 단계로 재고품을 비축 또는 다음 단계의 배송센터로 제품을 이전시키기 전에 일시 보관하는 시설이다.
② 물류터미널은 화물의 집하, 하역 및 이와 관련된 분류, 포장, 보관, 가공, 조립 또는 통관 등에 필요한 기능을 갖춘 시설이다.
③ 복합물류터미널은 두 종류 이상의 운송수단간의 연계운송을 수행할 수 있는 시설이다.
④ 공동집배송센터는 여러 유통사업자 또는 제조업자가 공동으로 사용할 수 있도록 집배송시설 및 부대업무시설이 설치되어 있는 시설이다.
⑤ 내륙컨테이너기지(ICD)는 주로 항만터미널과 내륙운송수단과의 연계가 편리한 산업지역에 위치한 컨테이너 장치장으로 컨테이너 화물의 통관기능까지 갖춘 시설이다.

정답 ▌ ①
해설 ▌ 데포는 SP(스톡포인트)보다 작은 국내용 2차 창고, 또는 수출상품을 집화, 분류, 수송하기 위한 내륙 CFS를 데포라 하며 단말배송소라고도 한다. 화물체류시간은 짧다.

02. 복합화물터미널에 관한 설명으로 옳은 것을 모두 고른 것은?

ㄱ. 창고단지, 유통가공시설, 물류사업자의 업무용 시설 등을 결합하여 종합물류기지 역할을 수행한다.
ㄴ. 두 종류 이상의 운송수단을 연계하여 운송할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 화물터미널이다.
ㄷ. 최종 소비자에 대한 배송, 개별 기업의 배송센터 기능도 수행하지만, 정보센터 기능은 수행하지 않는다.
ㄹ. 환적기능보다는 보관기능 위주로 운영되는 물류시설이다.
ㅁ. 협의로는 운송수단 간의 연계시설, 화물취급장, 창고시설 및 관련 편의시설 등을 의미한다.

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

정답 ▌ ②
해설 ▌ ㄷ. 최종 소비자에 대한 배송, 개별 기업의 배송센터 기능과 정보센터 기능을 수행한다.
ㄹ. 보관기능보다는 환적 위주로 운영되는 물류시설이다.

2차 2과목

물류관련법규

Chapter 01

물류정책기본법

제1장 총칙

1. 목적

이 법은 물류체계의 효율화, 물류산업의 경쟁력 강화 및 물류의 선진화 · 국제화를 위하여 국내외 물류정책 · 계획의 수립 · 시행 및 지원에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다(제1조).

2. 정의

이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다(제2조).

(1) 물류(物流)

재화가 공급자로부터 조달 · 생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송 · 보관 · 하역(荷役) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공 · 조립 · 분류 · 수리 · 포장 · 상표부착 · 판매 · 정보통신 등을 말한다.

(2) 물류사업(★)

화주(貨主)의 수요에 따라 유상(有償)으로 물류활동을 영위하는 것을 업(業)으로 하는 것으로 다음의 사업을 말한다.

① 자동차 · 철도차량 · 선박 · 항공기 또는 파이프라인 등의 운송수단을 통하여 화물을 운송하는 화물운송업
② 물류터미널이나 창고 등의 물류시설을 운영하는 물류시설운영업
③ 화물운송의 주선(周旋), 물류장비의 임대, 물류정보의 처리 또는 물류컨설팅 등의 업무를 하는 물류서비스업
④ ①부터 ③까지의 물류사업을 종합적 · 복합적으로 영위하는 종합물류서비스업

☑ **물류사업의 구체적인 범위(영 제3조)**

대분류	세분류	세세분류
화물 운송업	육상화물운송업	화물자동차운송사업, 화물자동차운송가맹사업, 철도사업
	해상화물운송업	외항정기화물운송사업, 외항부정기화물운송사업, 내항화물운송사업
	항공화물운송업	정기항공운송사업, 부정기항공운송사업, 상업서류송달업
	파이프라인운송업	파이프라인운송업
물류시설 운영업	창고업 (공동집배송센터운영업 포함)	일반창고업, 냉장 및 냉동 창고업, 농 · 수산물 창고업, 위험물품보관업, 그 밖의 창고업
	물류터미널운영업	복합물류터미널, 일반물류터미널, 해상터미널, 공항화물터미널, 화물차전용터미널, 컨테이너화물조작장(CFS), 컨테이너장치장(CY), 물류단지, 집배송단지 등 물류시설의 운영업
물류 서비스업	화물취급업(하역업 포함)	화물의 하역, 포장, 가공, 조립, 상표부착, 프로그램 설치, 품질검사 등 부가적인 물류업
	화물주선업	국제물류주선업, 화물자동차운송주선사업
	물류장비임대업	운송장비임대업, 산업용 기계 · 장비 임대업, 운반용기 임대업, 화물자동차임대업, 화물선박임대업, 화물항공기임대업, 운반 · 적치 · 하역장비 임대업, 컨테이너 · 파렛트 등 포장용기 임대업, 선박대여업
	물류정보처리업	물류정보 데이터베이스 구축, 물류지원 소프트웨어 개발 · 운영, 물류 관련 전자문서 처리업
	물류컨설팅업	물류 관련 업무프로세스 개선 관련 컨설팅, 자동창고, 물류자동화 설비 등 도입 관련 컨설팅, 물류 관련 정보시스템 도입 관련 컨설팅
	해운부대사업	해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업
	항만운송관련업	항만용역업, 선용품공급업, 선박연료공급업, 선박수리업, 컨테이너 수리업, 예선업
	항만운송사업	항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업
종합물류 서비스업	종합물류서비스업	종합물류서비스업

(3) 물류체계

효율적인 물류활동을 위하여 시설 · 장비 · 정보 · 조직 및 인력 등이 서로 유기적으로 기능을 발휘할 수 있도록 연계된 집합체를 말한다.

(4) 물류시설

물류에 필요한 다음의 시설을 말한다.

① 화물의 운송 · 보관 · 하역을 위한 시설

② 화물의 운송 · 보관 · 하역 등에 부가되는 가공 · 조립 · 분류 · 수리 · 포장 · 상표부착 · 판매 · 정보통신 등을 위한 시설

③ 물류의 공동화 · 자동화 및 정보화를 위한 시설

④ ①부터 ③까지의 시설이 모여 있는 물류터미널 및 물류단지

(5) 물류공동화

물류기업이나 화주기업(貨主企業)들이 물류활동의 효율성을 높이기 위하여 물류에 필요한 시설 · 장비 · 인력 · 조직 · 정보망 등을 공동으로 이용하는 것을 말한다. 다만, 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제40조 제1항 각 호 및 같은 법 제51조 제1항 각 호에 해당하는 경우(같은 법 제40조 제2항에 따라 공정거래위원회의 인가를 받은 경우를 제외한다)를 제외한다.

(6) 물류표준

「산업표준화법」에 따른 한국산업표준 중 물류활동과 관련된 것을 말한다.

(7) 물류표준화

원활한 물류를 위하여 다음의 사항을 물류표준으로 통일하고 단순화하는 것을 말한다.

① 시설 및 장비의 종류 · 형상 · 치수 및 구조

② 포장의 종류 · 형상 · 치수 · 구조 및 방법

③ 물류용어, 물류회계 및 물류 관련 전자문서 등 물류체계의 효율화에 필요한 사항

(8) 단위물류정보망

기능별 또는 지역별로 관련 행정기관, 물류기업 및 그 거래처를 연결하는 일련의 물류정보체계를 말한다.

(9) 제3자물류

화주가 그와 대통령령으로 정하는 특수관계에 있지 아니한 물류기업에 물류활동의 일부 또는 전부를 위탁하는 것을 말한다.

(10) 국제물류주선업

타인의 수요에 따라 자기의 명의와 계산으로 타인의 물류시설 · 장비 등을 이용하여 수출입 화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.

(11) 물류관리사

물류관리에 관한 전문지식을 가진 자로서 제51조에 따른 자격을 취득한 자를 말한다.

(12) 물류보안

공항 · 항만과 물류시설에 폭발물, 무기류 등 위해물품을 은닉 · 반입하는 행위와 물류에 필요한 시설 · 장비 · 인력 · 조직 · 정보망 및 화물 등에 위해를 가할 목적으로 행하여지는 불법행위를 사전에 방지하기 위한 조치를 말한다.

(13) 국가물류정보화사업

국가, 지방자치단체 및 제22조에 따른 물류관련기관이 정보통신기술과 정보가공기술을 이용하여 물류관련 정보를 생산 · 수집 · 가공 · 축적 · 연계 · 활용하는 물류정보화사업을 말한다.

3. 기본이념

이 법에 따른 물류정책은 물류가 국가 경제활동의 중요한 원동력임을 인식하고, 신속 · 정확하면서도 편리하고 안전한 물류활동을 촉진하며, 정부의 물류 관련 정책이 서로 조화롭게 연계되도록 하여 물류산업이 체계적으로 발전하게 하는 것을 기본이념으로 한다(제3조).

4. 국가 및 지방자치단체의 책무

① 국가는 물류활동을 원활히 하고 물류체계의 효율성을 높이기 위하여 국가 전체의 물류와 관련된 정책 및 계획을 수립하고 시행하여야 한다(제4조).
② 국가는 물류산업이 건전하고 고르게 발전할 수 있도록 육성하여야 한다.
③ 지방자치단체는 국가의 물류정책 및 계획과 조화를 이루면서 지역적 특성을 고려하여 지역물류에 관한 정책 및 계획을 수립하고 시행하여야 한다.

5. 물류기업 및 화주의 책무

물류기업 및 화주는 물류사업을 원활히 하고 물류체계의 효율성을 증진시키기 위하여 노력하고, 국가 또는 지방자치단체의 물류정책 및 계획의 수립 · 시행에 적극 협력하여야 한다(제5조).

6. 다른 법률과의 관계

① 물류에 관한 다른 법률을 제정하거나 개정하는 경우에는 이 법의 목적과 물류정책의 기본이념에 맞도록 하여야 한다(제6조).

② 이 법에 규정된 것 외의 물류시설의 개발 및 운영, 물류사업의 관리와 육성 등에 관하여는 따로 법률로 정한다.

제2장 물류정책의 종합 · 조정

제1절 물류현황조사

1. 물류현황조사(★)

(1) 의의

① 국토교통부장관 또는 해양수산부장관은 물류에 관한 정책 또는 계획의 수립 · 변경을 위하여 필요하다고 판단될 때에는 관계 행정기관의 장과 미리 협의한 후 물동량의 발생 현황과 이동경로, 물류시설 · 장비의 현황과 이용실태, 물류인력과 물류체계의 현황, 물류비, 물류산업과 국제물류의 현황 등에 관하여 조사할 수 있다(제7조).

② 이 경우 「국가통합교통체계효율화법」에 따른 국가교통조사와 중복되지 아니하도록 하여야 한다.

(2) 자료제출 요구 등

국토교통부장관 또는 해양수산부장관은 다음의 자에게 물류현황조사에 필요한 자료의 제출을 요청하거나 그 일부에 대하여 직접 조사하도록 요청할 수 있다. 이 경우 협조를 요청받은 자는 특별한 사정이 없으면 요청에 따라야 한다.

① 관계 중앙행정기관의 장

② 특별시장 · 광역시장 · 특별자치시장 · 도지사 및 특별자치도지사(이하 "시 · 도지사"라 한다)

③ 물류기업 및 이 법에 따라 지원을 받는 기업 · 단체 등

(3) 전문기관

국토교통부장관 또는 해양수산부장관은 물류현황조사를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우에는 물류현황조사의 전부 또는 일부를 전문기관으로 하여금 수행하게 할 수 있다.

(4) 결과의 활용

국토교통부장관 또는 해양수산부장관은 물류현황조사의 결과에 따라 물류비 등 물류지표를 설정하여 물류정책의 수립 및 평가에 활용할 수 있다.

2. 물류현황조사지침(★)

(1) 조사지침의 통보

국토교통부장관은 물류현황조사를 요청하는 경우에는 효율적인 물류현황조사를 위하여 조사의 시기, 종류 및 방법 등에 관하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 조사지침을 작성하여 통보할 수 있다(제8조).

☑ 물류현황조사지침의 내용(영 제4조)

물류현황조사를 위한 조사지침에는 다음의 사항이 포함되어야 한다.
1. 조사의 종류 및 항목
2. 조사의 대상 · 방법 및 절차
3. 조사의 체계
4. 조사의 시기 및 지역
5. 조사결과의 집계 · 분석 및 관리
6. 그 밖에 효율적인 물류현황조사를 위하여 필요한 사항

(2) 협의

국토교통부장관은 지침을 작성하려는 경우에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.

Chapter 01. 적중예상문제

01. 물류정책기본법상 물류현황조사에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 국토교통부장관은 물류에 관한 정책의 수립을 위하여 필요하다고 판단될 때에는 관계 행정기관의 장과 미리 협의한 후 물동량의 발생현황과 이동경로 등에 관하여 조사할 수 있다.
② 국토교통부장관은 물류현황조사를 위한 조사지침을 작성하려는 경우에는 미리 시 · 도지사와 협의하여야 한다.
③ 도지사는 지역물류에 관한 정책의 수립을 위하여 필요한 경우에는 해당 행정구역의 물동량 현황과 이동경로, 물류시설 · 장비의 현황과 이용실태 등에 관하여 조사할 수 있다.
④ 해양수산부장관은 물류현황조사를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우에는 물류현황조사의 전부 또는 일부를 전문기관으로 하여금 수행하게 할 수 있다.
⑤ 도지사는 관할 군의 군수에게 지역물류현황조사를 요청하는 경우에는 효율적인 지역물류현황조사를 위하여 조사의 시기, 종류 및 방법 등에 관하여 해당 도의 조례로 정하는 바에 따라 조사지침을 작성하여 통보할 수 있다.

정답 | ②
해설 | ② 국토교통부장관은 지침을 작성하려는 경우에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.

02. 물류정책기본법상 물류계획의 수립에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

① 국토교통부장관 및 해양수산부장관은 국가물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 국가물류기본계획을 5년마다 공동으로 수립하여야 한다.
② 국가물류기본계획에는 국가물류정보화사업에 관한 사항이 포함되어야 한다.
③ 국토교통부장관은 국가물류기본계획을 수립하거나 변경한 때에는 이를 관보에 고시하고, 관계 중앙행정기관의 장 및 시 · 도지사에게 통보하여야 한다.
④ 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 5년 단위의 지역물류기본계획을 3년마다 수립하여야 한다.
⑤ 지역물류기본계획은 국가물류기본계획에 배치되지 아니하여야 한다.

정답 | ④
해설 | ④ 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 한다

물류관리사 한권으로 끝내기

저　　자 : 송우석, 김대윤, 안병영
제작 유통 : 메인에듀(주)
초판발행 : 2024. 07. 01
초판인쇄 : 2024. 07. 01
마 케 팅 : 메인에듀(주)
주　　소 : 서울시 강동구 성안로 115(성내동), 3층 304호
전　　화 : 1544-8513
정　　가 : 39,000원
I S B N : 979-11-89357-63-4

※ 이 책의 무단복제를 금합니다.

MAINEDU | 메인에듀 mainedu.co.kr

물류관리사 단기 합격 메인에듀

합격을 위한 메인에듀 3단계 학습과정

최신
출제기준
출제경향
반영

독학으로
합격이 가능한
필수 교재

핵심 이론
실전 문제풀이
수록

메인에듀 동영상강의

메인에듀는 전문국가 자격증 사회복지사, 요양보호사, 손해평가사, 청소년상담사, 관광통역안내사, 물류관리사, 기술/IT 자격증 정보처리기사, 컴퓨터활용능력, 그리고 유통관리사, CS리더스관리사, 텔레마케팅관리사, 스포츠지도사, SMAT(서비스경영자격), 한국사, 한자, 직업상담사, 전산세무회계, 재경관리사, 사회조사분석사, 조경기능사 등 다양한 국가공인 자격증 과정을 운영하고 있습니다. 향후 더 많은 국가공인 자격증 과정을 제공할 예정입니다.



인터넷 / 모바일



동영상강의 및 교재 문의 1544-8513

값 39,000원 13320
9 791189 357634
ISBN 979-11-89357-63-4