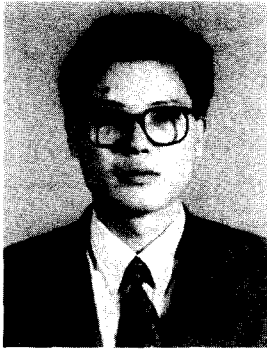


# 기업물류의 개선 및 유통인력 양성방안



최 재 섭

<한국유통개발연구원 기획실장>

■ 目 次 ■

- I. 유통산업의 환경
- II. 물류, 제3의 이윤원
- III. 효율적인 물류활동을 위한 기업의 노력
- IV. 물류환경개선에 있어서 정부의 역할
- V. 유통교육의 현실
- VI. 맺음말

## I. 유통산업의 환경

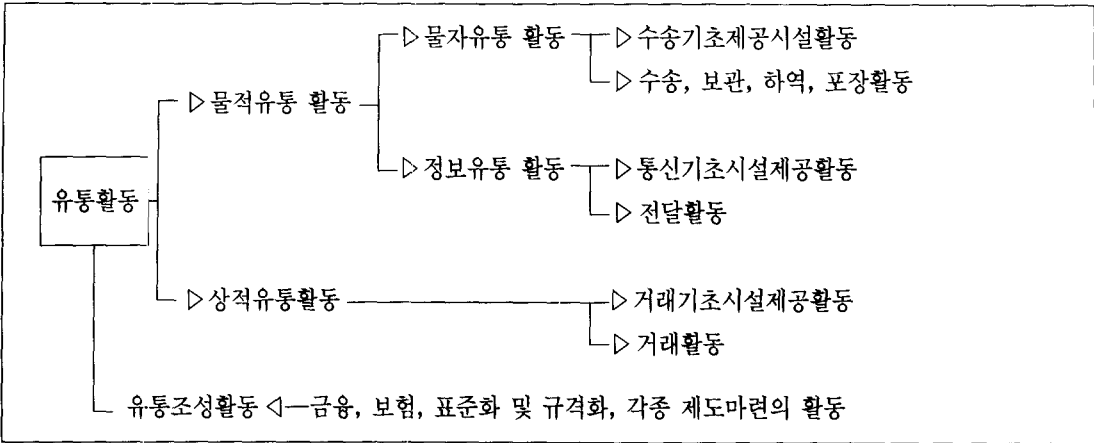
경제를 구성하는 주체를 가계와 기업, 그리고 정부라고 한다. 가계는 소비를 하고 기업은 생산을 하며, 정부는 생산과 소비를 행하는 주체이다. 이러한 생산과 소비라는 일련의 활동들을 연결시키는 고리는 유통산업이 담당한다. 따라서 생물학에서 말하는 최소율의 법칙처럼 생산-유통-소비는 어느 하나의 결여가 경제활동의 양과 질을 제한하는 요인이 될 수 있다.

1960년대부터 이루어진 한국경제의 양적인 성장은 이제 OECD가입을 논할 만큼의 성과를 거두었으나 그 내면을 들여다보면 지역간, 계층간, 그리고 산업간의 불균형이 두드러지고 있다. 특히, 부지불식간에 우리사회를 지배해온 유교적 전통은 1:1-農-工-商이라는 계층의식을 가지고 있었으며, 경제개발의 정책에 있어서도 유통산업은 개발의 중심에서 유리된 비생산적이며 차라리 필요악이라는 인식하에 있었다. 이러한 인식은 유통산업에 종사하는 경제활동인구가 27%대에 이르고, 유통산업으로부터의 GNP 창출이 14%를 증가하는 지금까지 이어져 왔다. 따라서 생산력의 증대와 소비수준의 증대를 유통산업의 역량이 따라가지 못해 생산자와 소비자 모두에게 부정적인 영향을 끼쳐왔다고 볼 수 있다.

유통경제학의 범주는 일반적인 Marketing의 개념과는 차별되어야 하는 개념이다. 그것은 최종소비자에게 상품 또는 Service를 전달하는 복합적인 일을 일컫는 말이다. 일반적으로 상품은 제조자에 의해 만들어지고, 그것은 도·소매의 유통경로를 거쳐 소비자의 수중에 들어간다. 이때 소비자의 수중에 들어가는 동안에는 다음 [그림 1]과 같은 복합적인 요소의 일들이 동반되어진다. 이 과정을 통하여 생산-유통-소비의 Cycle은 이루어지며, 유통산업은 산업사회에 형태, 시간, 장소 및 소유의 효율을 제공하는 것이다.

[그림 1]

유통경제학의 범주



(자료 : 물류관리론. 옥선종, 1993. 12, 도서출판 기술)

유통산업의 최대의 미덕은 GNP의 증진효과를 가져온다는 것이다. 정립된 유통경로가 유통비용을 10% 감축시킨다면 소비자의 구매력은 10% 증대되어 있어서 10%의 GNP 상승효과를 가져오게 된다. 잘 갖추어진 물류체계는 유통경로의 개선과 경비절감의 효과를 가져온다. 이것은 결국 국민의 소득을 증대시키는 역할을 하는 것이다.

생산자와 생산자, 생산자와 판매자, 판매자와 판매자(즉, 도매상과 소매상), 생산자와 소비자 및 판매자와 소비자사이에 상거래 계약이 성립된 후 상품대금을 지불하고 상품의 소유권을 이전하는 단계를 총칭하는 상류에 속한 유통활동은 금전의 이동이 가시적이라는 점에서 부족하나마 연구가 되고 유통기관에 의해 실무과정에서 끊임없이 개선되어 왔으나, 상거래가 성립된 후 물품인도의 이행기간 중에 생산자로부터 소비자에게 물품을 인도함으로써 시간적, 공간적 효용을 창출하는 물류에 관한 유통활동은 연구와 개선의 활동이 미약한 실정이었다.

1996년의 유통시장 전면개방을 앞두고 1982년 이후 1994년 7월까지 66개에 달하는 해외 유통업체가 한국의 유통시장에 진출할 것으로 알려지고

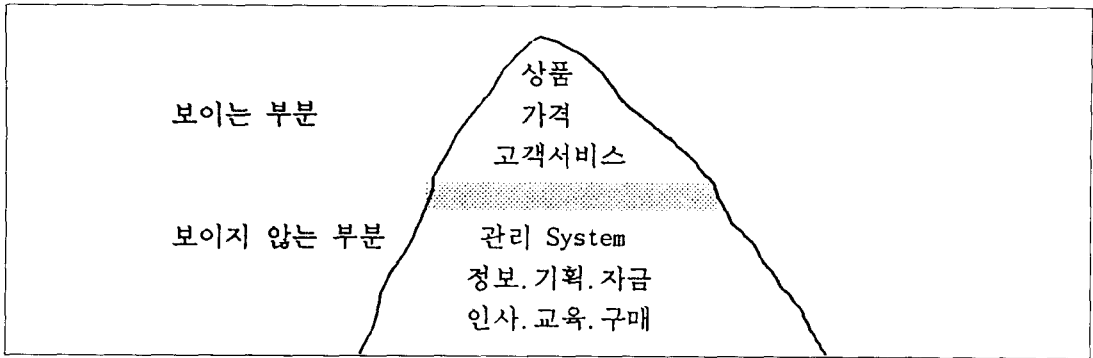
국내의 23개 유통기업이 사업영역의 확대를 기획하고 있으며, 41개 기업이 유통산업에 신규 진입할 것으로 알려지면서 물류분야는 새로운 이윤원으로 주목받고 있다. 또한 WTO로 대표되는 국제화의 시대를 맞아 국제경쟁력 강화를 강요받는 우리기업들의 경영합리화 또는 경비의 절감 노력으로 Business Reengineering 또는 Benchmark의 과정에서 선진각국 기업의 사례를 접하면서 물류라는 제3의 이윤원에 관한 시각의 교정을 가져왔다.

## II. 물류, 제3의 이윤원

Marketing의 개념이 낙후된 한국 기업습성상 흔히 우리는 가시적인 부분을 중시하는 근시안적인 성향을 갖는다. 따라서 눈에 보이지 않는 근본적인 것에 관한 이해의 폭은 상당히 낮은 편이라고 할 수 있다. 따라서 기업은 그들이 생산하는 상품, 그리고 그것의 가격 등 무엇을 어떻게 팔 것인가에 많은 관심을 기울이는 Marketing 방법을 가지고 있다. 그러나 눈에 보이는 부분에서의 성과보다 눈에 보이지 않은 부분에서 경쟁력은 차별화되는 것이다.

[그림 2]

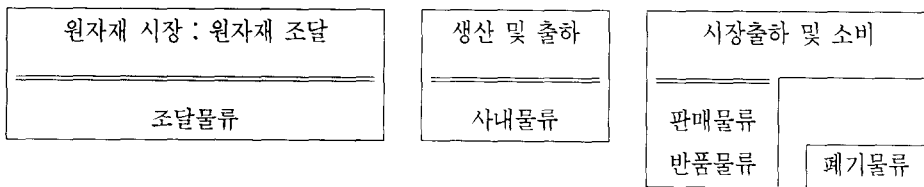
경쟁력요인



(자료 : 유통업의 경영혁신전략, 서성무, 1994. 6. 23 한국유통학회 제3회 유통교실 발표자료)

[그림 3]

물류의 영역



물류는 우리경제에서 현재까지 눈에 보이지 않는 부분으로 남아 있었다. 물류의 학문영역의 정립이 오래지 않은 만큼 그 범위의 설정에도 이견은 있으나 미국의 National Council of Logistics Management에 의하면 물류(Physical Distribution)는 완성품을 생산라인의 종점에서부터 소비자에게 이르기까지 유효하게 이동시키는 것과 관련된 활동으로서 원재료의 공급원에서부터 생산라인의 시점까지 이동시키는 것도 포함된다고 정의 된다. 따라서 물류활동의 요소는 고객서비스, 수요예측, 유통정보, 재고관리, 주문처리, 공장 및 창고의 입지선정, 조달, 포장, 반품취급, 폐기물 처리, 수송, 보관 등을 포함하고 있다. 이상의 정의에서 보는바와 같이 물류는 생산과 유통활동의 전반에서 일종의 하부구조(Infrastructure)로서 그 경제적 성과를 지배하고 있다. 기업에서의 물류 활동은 [그림 3]과 같이 분류하며, 각각 물류관리의 역할은 경제체의 효율적인 배분이라는 경제의 원리와 기업의 비용절감 또

는 이윤극대화에 기여하는 것이다.

이렇듯 물류는 경제체의 유통을 지배하며 생산과 소비의 장소적, 시간적, 수량적, 품질적, 가격적인 간격을 조정하는 기능을 통해 부가가치를 창출하고, 그와 동시에 비용을 발생시키는 Trade-off의 관계를 가지고 있음에도 그간 기업과 사회의 관심에서 멀게 존재해 왔다. 따라서 물류비용은 1991년에 23조 4천억원, 1992년에는 28조원에 이르고 있고 또, 날로 증가하고 있다.

<표 1> 물류비 증가추이

연 도	1989	1991	1993
매출액대비 물류비비중(%)	13.9	14.8	16.1

(자료 : 물류부문 규제현황과 개선방안(안), 전국경제인 연합회, 1994. 6)

그렇다면 우리기업이 당면하고 있는 물류의 문제는 무엇인가. 숨겨진 고도성장을 구가해온 우리경

제의 성장세가 둔화되고, 세계적으로는 냉전시대의 종식과 함께 저성장이 일반화 되어 경쟁의 격화를 가속시켜오고 있다. 새로운 세대의 새로운 가치관은 다품종 소량소비의 소비패턴을 정착시키고 있다. 생산자는 소비자의 선호에 부응하는 신제품의 개발과 서비스의 증대, 그리고 저렴한 가격을 실현하면서도 비용을 절감해야 하는 과제에 당면했으며, 이에 따라 유통경로와 물류를 재점검하기에 이르렀다. 유통경로의 정비와 물류 System의 구축은 신속한 서비스와 재고의 감축, 그리고 자동화를 통해 매출을 향상시키고, 노동절약형, 자원절약형 System의 구축을 통한 경비절감을 기대하고 있다.

고도정보화의 시대에서 一物一價는 결국 실현되는 것이다<sup>1)</sup>. 기업은 자신의 비용을 더이상 소비자에게 전가시킬 수 없다. 따라서 기업은 경쟁력의 증대를 위해 경비의 절감, 경영의 합리화에 눈을 돌릴 수 밖에 없으며 그 과정에서 물류는 경비절감의 중요한 원천인 것이다.

미국의 소매업계를 제패한 Wal-Mart는 인공위성을 통한 물류관리를 행하고 있다. 한번 배송으로 충분한 일을 두번 하지 않는다. 지금 필요하지 않은 재고가 창고를 차지하지 않는다. 있는 상품을 찾지 못해 생기는 기회로스도 존재하지 않는다. 소비자가 요구하는 상품과 Service의 진실을 안다. 이것들이 물류관리의 결과라고 볼 수 있다. 나아가서 Wal-Mart는 정선된 시장정보를 그들의 공급자에게 전달한다. 따라서 공급자도 물류관리의 결실을 공유한다. 따라서 JIT(Just In Time)의 물류관리가 가능한 것이다.

이러한 물류비 절감을 위한 물류관리의 노력은, 다른 경제활동이 그렇듯, 기업과 정부의 두 경제주

체의 공동노력에 의해서 이루어져야 한다. 다시 말해서 물류라는 가치의 생산함수는 내생변수 못지않게 많은 외생변수를 동시에 가지고 있기 때문이다.

### III. 효율적인 물류활동을 위한 기업의 노력

물적유통을 System화하기 위해서는 물류를 일관된 흐름으로서 파악하고 그 경로의 합리화와 효율화를 통해 과학적인 물류관리를 달성해야 하겠다. 일반적으로 물류 System의 설계는 상품의 질품이나 품질, 또는 상품파손등이 없이 저렴한 가격의 제품을 공급하는 서비스의 실현, 필요시 필요량의 상품공급의 가능한(JIT) 신속성, 입체화 시설이나 System機를 이용한 공간절약성, 수요를 충족하면서도 기업의 부담이 적은 재고의 조정력, 그리고 그 시설의 집약과 분산, 노동절약성 및 정보화의 실현정도에 초점이 모여지게 된다. 물론 이러한 목표로의 접근은 비용을 가중시키는 Trade-off의 관계를 설정하고 있다. 이가운데 기업의 노력에 따라 실현가능성이 가장 높은 물류개선의 한 방편은 표준화일 것이다. 물류부문의 표준화는 규격, 단위, 중량들의 표준화를 통해 Unit Load System을 구축하는 것을 먼저 생각할 수 있고, 이어서 수송, 보관등의 시설부문의 표준화를 생각할 수 있다. 물론 이러한 물류표준화는 국내는 물론 국제화시대를 맞이하여 국제적인 규모의 표준화를 달성하는 것을 궁극적인 목표로 삼게 된다.

물류표준화를 대상에 따라 나누어 보면 첫째, Hardware부문의 표준화로, 수송장비, 상하역장비, 보관설비 등의 표준화를 들 수 있다. 즉 Pallet의

1) 1994년에 한국에 불어닥친 소위 '가격파괴' 현상하에서 '一物多價'라는 술어가 등장하였으나 그것은 다른 측면에서 관찰되어야 한다. 가격은 물리적인 상품의 댓가뿐만 아니라 그 상품에 부가되는 여타의 가치에도 부과되는 것이다. 따라서 MWC(Membership Wholesale Club)에서 스스로 골라서 가격을 지불하고 들고나온 TV와 백화점에서 견본품을 감상하고, 자세한 사용법 설명을 듣고 직원이 배달해준 TV는 엄밀히 말하면 서로 다른 單品인 것이다.

표준화를 통해 컨테이너 및 트럭 적재함의 표준화, 지게차, 쉐베어 System 등의 상하역장비의 표준화를 실현하는 것이다. 이를 통해 Unit Load System을 실현하며, 이는 애초에 규격, 단위, 중량, 그리고 포장의 표준화를 실현하는데 출발되어진다. 이러한 Hardware부문의 표준화는 수송수단의 효율성을 높이고, 트럭의 공차율을 낮추며, 수송과정에서의 제품훼손을 줄이고, 안전사고의 발생률도 낮추게 된다. 둘째, Software부문의 표준화로, 이는 정보화의 실현과 밀접한 관계를 가지고 있다. 1994년 현재 KAN Code를 사용하는 기업은 2,000여사로 우리나라의 제조업체수가 20여만개를 웃도는 점을 감안하면 지극히 낮은 수준인 것이다. 따라서 POS나 EOS 등의 유통정보화는 지체되고 있기만 하다. 유통의 정보화는 거래단위의 표준화, 전표의 표준화, 표준 코드의 사용, 그리고 물류에 관한 개념과 용어의 정립과 통일에서부터 실현될 수 있을 것이다.

기업의 물류업무는 조달, 생산, 영업, 관리의 전 분야에 걸쳐 수행되므로 물류관리는 전사적인 업무 영역이 되어야 한다. 그러나 대부분의 기업은 물류전담조직을 가지지 못하고 있으며(물류전담부서 설치율, 33.4%) 물류부문에 관한 Computer의 이용도 52.6%에 불과한 실정이다. 따라서 물류비 부담은 매년 증가하고 있으며, 물류비의 상승요인은

인건비, 물류기기 구입 등 비용의 증가가 46.5%, 도로정체에 의한 수송비 증가가 22.9%, 다품종 소량생산에 따른 작업비의 증가가 17.3%를 차지하고 있다. 이렇듯 물류비용이 위협한 수준까지 증대하고 있음에도 공동물류방안은 마련되지 않아 그 부담경감의 기회를 놓치고 있다. 따라서 물류관리의 표준화 못지않게 교통부문에 관한 정부의 투자 확대와 물류단지 조성으로 인한 공동물류시스템의 개발도 시급한 것으로 보인다.

#### IV. 물류환경개선에 있어서 정부의 역할

우리나라의 유통산업은 많은 정부의 규제에 당면하고 있다. <표 2>는 유통산업이 당면하는 여러 관련법규의 모양을 보여주고 있다. 이는 유통관련사업에 관한 인허가등을 제조업관련산업과 차등을 두게 함으로서 결국은 유통산업의 발전을 저해하는 한 요소가 되는 결과를 낳게 되었다.

따라서 위 <표 1>의 지적과 같이 물류비가 급속히 증가하게 되고 이는 결국 제조업 등 관련산업에 원가부담을 다중시켜 우리경제 경쟁력 강화의 애로사항을 형성하여 왔다. 특히 물류관련활동에 관해서는 68개의 법률적 규제가 14개 정부기관에 걸쳐 존재하고 있다. 이를 요약하면 <표 3>과 같다.

<표 2> 유통산업에 관련된 법규

	구 분	관 련 법 규
유통 시 설	개설 규제법규	도소매진흥법, 건축법, 도시교통촉진법, 도시계획법, 도시재개발법, 주차장법, 체육시설이용에 관한 법, 수도권정비심의에 관한 법, 도로법
	활동 규제법규	유통산업근대화촉진법, 소비자보호법, 도소매진흥법, 가격표시제 실시요령 독점규제 및 공정거래에 관한법률, 약관의 규제에 관한법률, 신용카드업법 물가안정 및 공정거래에 관한법률, 할부거래에 관한 법률, 상품권법 방문판매에 관한 법률, 소매상의 연쇄화사업운영요령, 부정경쟁 방지법 화물물유통촉진법, 농수산물가격유지법, 옥외광고물 등 관리법

한국의 경제구조는 1991년 현재 GNP가 280.8억달러인데 반해 무역량이 153.4억달러에 이르는 데서 보듯이 무역에 의존하고, 대부분의 무역형태가 해외로부터 원자재를 조달하여 국내의 생산거점으로 이동하여 가공한 후 다시 항만을 통해 수출을 하여 물류활동의 수요가 크고, 제조업의 매출액 대비 화물유통비용이 일본의 11%, 미국의 7%에 비해 17%로 나타나는 교통문제로 대표되는 사회간접자본의 부족이 물류비용을 급증시키는데 더하여 각종 규제가 존재함으로써 우리경제의 경쟁력약화는 심화되고 있다. 게다가 기업활동의 영역에서 물

류부문에 관한 인식의 부족이 물류시설 개선을 저해하는 요소가 되어왔다. 따라서 물류활성화를 위한 노력은 기업의 노력과 함께 정부부문의 규제완화 또는 규제철폐가 시급하다고 볼 수 있다.

경제의 세계화추세와 국내시장의 대외개방을 앞두고 최근에서야 유통산업 및 물류활동은 새로운 인식하에 놓이게 되었다. 유통산업은 유통산업이라는 인식이 확산되었고, 유통관련기업을 중심으로 물류관련시설에 대한 투자가 증대되었다. 이와 함께 새로운 경제환경에 적응하기 위한 기업의 경영혁신 노력에 따라 기업의 질적·양적 개선의 노력의

(표 3) 물류관련 각종 법률규제 및 관련부처

항 목	해 당 기 관	관 련 법
도로 운송	내무부, 교통부, 경찰청, 도로공사, 지방자치단체	화물유통촉진법, 도로교통법, 자동차운수사업법, 자동차운수규칙, 정류장법, 고속국도법, 도로법, 도로정비촉진법, 육운진흥법, 사도법, 도시교통정비촉진법, 도로운송사업법, 관세법
철도 운송	내무부, 재무부, 철도청	철도법, 철도운송법, 철도운송규정, 사도·궤도사업법, 도시철도법, 관세법
항만 하역	해운항만청, 교통부, 내무부	해운업법, 항만운송사업법, 항만법, 주차장법, 도선법, 공유수면매립법, 공유수면관리법
해상 운송	해운항만청, 교통부	해운업법, 해운산업육성법, 선박법, 선박안전법
항공 운송	교통부, 경찰청	항공법, 항공운송사업진흥법
창고 등의 입지	건설부, 상공부, 농수산부, 재무부, 지방자치단체	국토이용관리법, 수도권정비계획법, 도시계획법, 공업배치 및 공장설립에 관한법률, 산업입지 및 개발에 관한법률, 산림법, 농지개혁법, 농지의 보전 및 이용에 관한법률, 법인세법, 지방세법, 택지소유상환에 관한법률, 개발이익환수에 관한법률, 토지초과이득세법, 관세법, 화물유통촉진법, 농업창고업법
계량 및 포장	상공부, 공업진흥청	계량 및 측정에 관한법률, 상표법, 상표등록명, 산업디자인포장, 진흥법, 산업표준화법, 공산품품질관리법
물류 정보 관련 법률	상공부	무역업무자동화 촉진에 관한법
SOC 건설 참여	건설부, 내무부, 교통부, 재무부, 경제기획원, 지방자치단체	항만법, 공유수면매립법, 국유재산법, 항공법, 수도권신공항건설, 촉진법, 택지개발촉진법, 주택건설촉진법, 건축법, 물가안정 및 공정거래에 관한법률, 도로법, 외자도입법, 외환관리법, 토지수용법

한 과정에서 물류부문의 개선과제가 주목받게 되었으며 물류는 제3의 이윤원으로 인식되었다. 한편, 유통산업에 관한 신규진입이 증가하고 외국 유통업체의 국내진입 또한 증가하고 있다<sup>2)</sup>.

물류활동의 중요성이 새롭게 인식되고, 이에 따른 개선의 노력이 기업의 물류관련 표준화와 정부의 사회간접자본투자의 증진과 규제의 완화 또는 철폐로 실천되더라도 여전히 문제의 다른 한부분이 남게 된다. 그것은 물류에 관련한 인력양성이 되지 않고 있다는 것이다. 1991년 한국생산성본부가 415개 제조업체를 대상으로 실시한 조사에 따르면 기업의 물류전문인 부족률은 48%에 이르는 것으로 나타났다<sup>3)</sup>. 이 보고서에서 따르면 전문인력의 부족을 산업별로 보면 음식료업종에서 60.5%, 섬유·의복 및 가죽업종에서 38.3%, 목재 및 목제품업종에서 40%, 종이·인쇄업종에서 35%, 화학업종에서 32.9%, 비금속·광물업종에서 42.4%, 기계업종에서 58.8%, 전자업종에서 78.9%를 나타내어 물류전문인력의 부족이 전산업의 전업종에 걸쳐 심각한 문제를 야기하고 있음을 알 수 있다.

## V. 유통교육의 현실

1994년 물류시대의 조사자료에 따르면 물류전문인력이 부족하다고 느끼는 기업은 97%에 달하며, 당장 업무추진에 곤란한점이 있다고 답하여 물류전문인력의 수급은 전혀 향상되고 있지 않음을 알 수 있다. 1994학년도에 유통관련학과를 개설한 교육기관은 15개 전문대학과 1개 개방대학에 그치고 있으며, 석사과정을 개설한 대학이 두곳이며, 단기의 최고경영자과정이 개설된 곳이 1개 대학이며, 산업교육원이라는 단기과정을 설치한 곳이 한군데

에 있을 뿐이다. 그가운데 물류과정은 산업교육원 한군데에만 존재하여 물류에 관련한 전문교육이 전혀 체계적으로 이루어지고 있지 않음을 알 수 있다. 그나마도 양성인력이 전문대의 경우 1,120명(정원기준)으로, 현재의 수요는 물론 40개 이상의 기업이 유통산업에 신규진입하고, 또 많은 유통업체가 신입태에 진출하는 향후 몇년간 그 수요에 못미칠 것이 예정되고 있는 실정이다. 대표적인 유통관련학과의 교과과정은 <표 4>와 같아, 물류부문에 관한 교육이 충분히 이루어지지 않고 있으며, 다른대학들은 그나마 물류부문의 개설과목이 없는 경우가 많다.

비교를 위해 미국의 테네시대학 3·4학년 교과과정중의 물류부문을 보면, 로지스틱스 입문, 수송입문, 로지스틱스·수송세미나, 자재·교통관리, 수송운영 및 비용관리, Global Logistics, 수송·로지스틱스 전략 세미나, 수송전략세미나, 로지스틱스 경영자 강의 등이 포함되어 있다. 메릴랜드 대학의 경우는 수송원리, 교통 및 물적유통 관리, 수송회사관리, 수송 및 로지스틱스 컴퓨터 모델, 수송경제학, Logistics System 분석, 구매관리, 설비계획 등의 실무부문과 경영학, 회계학, OR 등의 기본과목을 수강하고 있다.

한편 일본의 유통경제대학의 경영학과 교육과정중 流通群만을 살펴보면, Marketing, 통계학, 상법, 물적유통론, 상업경영론, 유통정책론, 유통사, 국제 Marketing, 시장조사론, 소비자행동론, 경제지리학, 교통론, 해운론, 창고론, 국제수송론, 정보시스템, 관련법규 등이 강의되고 있다.

이렇듯 열악한 유통교육현실로 인해 각 유통업체는 사내대학등의 교육 Program을 갖추고 있으나, 판매와 경영에 주안점이 주어져 물류등의 기본적인

2) 1982년 이후 1994년 7월말 현재 국내에 진출한 외국유통업체는 66개업체에 투자규모 14,481만달러에 이르며, 30만달러 이상의 기술도입건수도 88년이후 15건에 이른다. 한편 국내의 23개 기존 유통업체외에 40개 이상의 기업이 유통산업 진입을 발표하였다.

3) 코리아슈핑가제트, 물류시대, 1994년 11월호

〈표 4〉 K전문대 유통경영과 교과과정

구분	교과명	학점	주당 강의	주당 실습	구분	교과명	학점	주당 강의	주당 실습
교양과목	국어	2	2		전공선택	물적유통론	3	3	
	교양영어	2	2			유통기구론	3	3	
	일어		2			증권시장론	3	3	
	직업윤리	2	2			보험학개론	3	3	
	EDPS	2	1	2		중소기업론	3	3	
	생활영어	2	1	2		경리실무	2	1	2
전공필수	경영통계학	12	10	4		소비자행동론	3	3	
	경영학원론	3	3			경영조직론	3	3	
	경제학원론	3	3			워드프로세싱	2		4
	유통관리론	3	3			무역실무	4	2	4
	회계원리	3	3			판매실무일어	4	4	
	관리회계	2	1	2	세무회계	2	1	2	
	Marketing	3	3		원장결산실무	2	1	2	
	재무관리론	3	3		경영학연습	3	3		
인사관리론	3	3							

교육은 이루어지지 않고 있다. 자사에서 필요한 업무중에서 특히 가치적인, 그리고 영업성과를 보여 줄 수 있는 교육에 치중하다보니 물적유통은 외면되고 있는 것이다. 이러한 상황은 유통산업에 관한 연구 및 교육의 부재가 공급되는 유통 인력도 부족하고, 공급된 인력의 질도 만족스럽지 못해 업체가 스스로 교육을 시키는 왜곡된 노동의 수급구조 및 왜곡된 교육구조로 이중의 비용을 들이는 결과를 초래하고 있는 것이다.

그러나 교육의 틀이 제한되어 있는 만큼 기업교육의 내용도 〈표 5〉처럼 [그림 1]에서 언급한 유통경제의 절반인 상적유통에 치중하고 있으며, 나머지 절반인 물적유통에 관한 교육은 외면되고 있는 현실이다. 이같은 사실은 유통산업 종사자들의 물류부문에 관한 인식도를 저하시키고 따라서 물류부문의 후진성을 조장하는 하나의 요인이 된다.

유통시장의 대외개방을 앞두고 정부가 마련한 공산품유통에 관한 법률안에 따르면 판매 및 물류기법의 전문성 향상을 위해 기존의 판매사 제도에 물류정보화 기능을 추가해 판매물류사 제도로 개편하기로 하였다. 그러나 문제는 여전히 남게 된다. 즉, 어디서 누가 판매물류사를 양성하는가의 문제이다. 좋은 제도를 도입한다고 하더라도 그것이 실현될 전제조건이 충족되지 않은 상태에서는 소기의 목적을 달성하리라고 기대할 수 없는 것이다.

일반적으로 선진국이라 불리는 국가들은 물류 선진국이라고 할만큼 물류교육에 치중해 왔다. 미국의 경우 100개 이상의 대학에 물류관련학과가 설치되어 있고, 독일의 경우 구서독지역에 150여개 대학이 물류관련학과가 개설되어 있고, 일본의 경우 유통과학대학이 존재한다.

물류는 이제 유통산업만이 아닌 전산업의 경쟁력



〈표 5〉

H社 사내유통대학 교육과정

구분	과 목	시간	구분	과 목	시간
교 양 과 목	유통경제입문	18	전	Market Research	18
	유통산업과 법	18	공	유통정보시스템	18
	일본어 1, 2	72	과	소비자행동론	18
	한국근대사	18	목	물류시스템	18
	유통경영론	18	상 품 전 공	MD 개론	36
전	유통업태론	18		상품개발	36
공	유통계수관리	18		상품구성	36
기	품질관리론	18		상품지식	36
본	상권과 입지	18		사업과 조달	36
운 영 전 공	점포운영	36	세미나 : 세계일류 유통 소매업에 대한 연구		
	매장연출	36			
	점내작업	36			
	부문관리	36			
	점포 Layout	36			

에 직접 영향을 미치는 사회간접자본이 되고 있다. 그렇다면 그 사회간접자본의 질을 결정하는 운영인력의 양성을 위한 제도와 지원체제의 구축도 사회간접자본 투자인 것이다. 따라서 대학의 물류관리 전공분야가 시급히 신설되어야 하며, 이를 통해 양질의 인력을 양성하고 양질의 연구를 생산하는 것이 소기의 목적을 달성하는 전제조건인 제일보가 될 것이다. 대학에 학과를 신설하는 것이 시급한과제로 등장하는 것은 다른산업과 달리 유통산업의 종합성에 비추어 체계적이고 심층적인 교육이 필요하기 때문이다. 또한 유통산업에 관한 연구의 성과는 현장을 떠나 이루어질 수 없으므로 산학협동이 무엇보다도 강조되어야 하는 분야이기도 하다.

## VI. 맺음말

이상 간략히 우리가 처한 물류체계의 현실을 살펴보고, 아울러 물류를 포함한 유통산업의 인력양

성의 실태를 살펴보았다. 우리나라의 유통관련산업을 살펴보면 맹목적인 해외산업의 베끼기, 특히 일본에 대한 맹목적인 모방을 발견하게 된다. 물론 일본의 산업현상이 우리보다 선진적인 면모를 가지고 있고, 지리적으로 가깝다거나 사회의 형태가 유사하다는 특성을 가지고는 있으나 유통산업이 결국은 한나라의 사회와 문화안에서 발전하고 그 사회에 많은 영향을 미친다는 점을 고려할 때 이는 매우 불합리하고 위험한 일이 아닐 수 없다. 유통산업에 진입해 있는 기존의 유통업체들은 그들의 기업행동을 일본의 기업행동과 유사하게 모방하고, 신규진입하는 기업들은 일본과 미국의 유통 업체들과 제휴하기위해 동분서주하는 것은 상당히 근시안적인 일이라는 것이다. 우리나라의 유통산업은 한국에서 한국인을 대상으로 하며, 한국경제에 기여하게 된다는 점을 생각하면, 우리는 이제라도 스스로의 체제를 정비하고, 양질의 인력을 양성하는데 관심을 기울여야 한다. 다른산업에서도 그렇겠

지만 기업이 위의 [그림 2]에서 언급한 보이지 않는 부분에 투자를 할수록 고객서비스의 질은 향상되고, 결국은 기업의 이윤 또한 증진될 것이다.

한국에 있어서 교통을 포함한 사회간접자본의 결핍은 이제 국가경제의 존립을 위협하는 위험한 요소로 인식되고 있다. 또 최근의 여론은 우리의 국제경쟁력을 저해하는 큰 요인중 하나는 정부 및 관료의 경직성이라고 말하고 있다. 이제 개방화의 시대, Globalization의 시대를 맞이하여 우리나라의 유통분야도 국제화가 이루어져야 하는데, 그것이 세계무대로의 진출이라든가 해외로부터의 진입에 관한 능동적인 수용보다는 국제경쟁력을 갖출 수 있는 내부적인 체제와 기술의 정비와 개발이 되는 것이다.

본고에서 이를 위한 우리의 방안을 세가지만 언급하였다. 하나는 물류부문의 표준화의 실현, 둘째는 정부부문의 규제정비, 그리고 마지막으로 인력의 양성이 그것이었다. 혁명이라는 슬어로 불리우는 현재의 유통산업의 현상하에서 한국의 산업경쟁력을 지키기위한 최소한의 노력이 바로 그렇다는 것이다.

## 참고문헌

1. 서병륜, 물류시스템화를 위한 물류표준화, 물류비 절감을 위한 화물유통체제 개선방안 공개토론회 자료, 1994. 7. 6
2. 서성무, 유통업의 경영혁신전략, 1994. 6. 23 한국유통학회 제3회 유통교실 발표자료
3. 옥선중, 물류관리론, 도서출판 기술, 1993. 12. 5
4. 임호규, 기업물류의 지식, 한국경제신문사, 1988
5. 전국경제인연합회, 물류부문 규제현황과 개선방안(안), 1994. 6
6. 齋藤實, 此からの物流, 東洋經濟新報社, 1993. 10
7. 중소기업진흥공단, 중소기업의 물류관리실태 및 당면과제, 1993. 12
8. 중앙대학교 산업교육원, 물류관리전문가 양성과정 교재, 1994.
9. 최재섭, 한국교통의 수요특성에 관한 연구, 산업연구 2집, 중앙대학교 1993. 12
10. 코리아 쉬핑 가제트, 물류시대, 1994년 11월호
11. 현병언, 변명식, 신유통의 이해, 교문사, 1994. 2
12. 홍갑선 외, 우리나라의 화물유통현황과 과제, 물류비 절감을 위한 화물유통체제 개선방안 공개토론회 자료, 1994. 7. 6
13. 한국수퍼마켓협동조합, 수퍼마켓뉴스, 1994. 4월호
14. 한국수퍼체인협회, 체인스토어, 1994. 3월호
15. Michael Levy & Barton A. Weitz, Retailing Management, Irwin, 1992.

'94잡지의 날 기념포어

**늘어가는 잡지독자 밝아오는 선진사회**