

물류개선 동향과 전망

물류산업 발전을 위한 제언

윤문규/순천향대 경영학과 교수

목차

1. 기업물류의 제약요인 분석
2. 물류산업 발전을 위한 제언

1. 기업물류의 제약요인 분석

최근 기업경영전략의 3요소라고 하면 생산전략, 판매전략, 그리고 물류전략을 지적하고 있다. 기업의 경영전략에서 물류의 위상이 크게 부상되고 있음을 의미한다.

물류는 실질적으로 생산과 판매를 조정해 주는 역할 때문에 많은 기업에서는 '생·판통합관리' 체제를 구축하고 있다. 예를 들면 수주에서 납품까지의 lead-time 단축문제, 그리고 최종 고객에게 JIT(Just in time) 방식의 추진 등은 생산과 판매에서 뿐만 아니라 물류전략에서 가장 기본이 되는 전략요인이다.

그러나 우리나라 기업의 효율적인 물류활동 수행에는 많은 제약요인이 있어 이하에서는 이러한 문제들을 종합적으로 살펴본다.

1) 물류비의 증대

물류관련비용(수송료, 창고보관료, 인건비 등)의 전체 물류cost는 매년 증대되고 있다. 물류cost는 상류활동을 위한 당연한 비용으로만 인식 할

뿐, 물류cost 절감노력에 대해서는 등한시 하는 경향이 있다.

물류cost 절감액은 실질적으로 기업의 총자본 경상이익율(ROI)에 공헌하고 있다는 사실을 망각하고 있는 것이 현실이다.

2) 물류 수급의 불균형

물류에서 수요와 공급의 불일치는 결과적으로 물류cost가 상품가격에 전가될 경우에는 물가상승에 영향을 미치게 된다.

3) 물류기초시설의 취약

사회간접자본투자의 미흡으로 물류기초시설이 취약하다. 대한상공회의소 조사(93년)에 의하면 한국기업의 물류애로요인 중에서 가장 높게 나타난 것이 동 항목이다.

2000년대는 현재 화물량의 3배가 될 것으로 추정, 경제 병목현상을 근본적으로 해결하기 위해선 물류기초시설(도로, 철도, 항만, 공항, 화물터미널 등)의 과감한 개선과 투자가 선행되어야 한다.

국토면적이 좁은 한국은 자연히 공로수송의 의존도가 상대적으로 높으며, 자동차는 기동성(Door to Door)이라는 특징으로 국내 물류담당의 주역이 되고 있다.

그러나 현재 대도시의 과밀화, 집중화 현상은 심한 교통정체 현상을 초래하여 불법노상주차, 배송지연 등의 문제가 이미 사회적 비난의 대상이 되고 있다.

4) 물류표준화 사업의 부진

물류의 기본활동은 물류표준화 사업에서 출발해야 한다.

물류표준화의 기준은 Unit Load System이며 동 제도를 위한 중합 규격의 제정이 선결되어야 한다. 물류와 관련된 각종 규격들을 Unit Load System 통칙으로 제정하여 업계에 보급해야 한다.

5) 인력부족과 노동수급 압박

전산업계의 공통현상이며 특히 물류분야에서는 수송, 하역, 보관, 포장 작업 등에서 인력에 의존한 작업이 많아 노동집약적인 성격을 탈피하지 못하고 있는 실정이다.

기계화 및 자동화 작업으로 성력화를 추진하면서 물류의 생산성을 향상시켜야 한다.

미국의 경우 컴퓨터 정보산업의 발전으로 Logistics분야에 여성인력의 진출이 크게 증가하고 있다는 사실은 한국 물류업계에 시사해 주는 의미가 크다.

6) 운송작업 기피

화물트럭 운전기사의 부족과 운송작업의 기피 현상으로 수송능력의 저하가 초래되고 있다.

장거리 수송의 증가와 교통정체 등의 이유로 당일 귀가의 어려움이 많다. 타업종에 비해 복리후생시설 등의 미흡으로 과로와 피로의 누적이 많다는 점이다.

7) 선별수주 및 배송거부

화물적재의 과적단속 강화로 인해 업자가 화물을 선별하여 수주하는 경향이 증가되고 있으며, 중량물이나 장척물(長尺物)경우는 수송을 거부하는 사태까지 빚고 있다.

차량의 대형화, 전용화를 촉진해야 하며 특수화물에 대한 제도적 지원정책이 다각적으로 검토되어야 할 과제이다(특히 화물의 과적 단속을 피하기 위한 심야 국도의 이용증가는 교통사고의 다발, 소음공해로 인한 지역주민의 수면방해 등의 문제를 야기시키고 있음.).

8) 공장입지의 지방 분산화

지가상승(수도권)으로 공장입지의 지방분산화가 확대되고 있다.

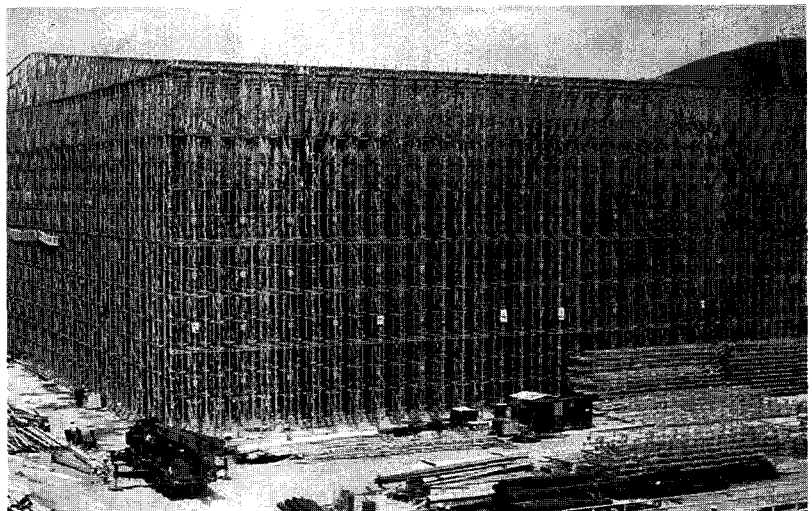
지역간의 균형된 산업발전을 위해서는 공장의 지방분산화는 필요한 행정제도이다. 그러나 물류활동에서는 지역간의 수송거리와 수송량의 증가현상이 발생된다. 특히 공차수송 방지를 위한 수·배송관리의 과학화와 기술개발을 촉진해야 한다.

9) 환경문제

대부분의 수·배송차량(디젤)은 NOx, CO₂ 같은 유독가스와 기준치를 초과한 매연을 배출하고 있다.

그리고 상품 포장재의 소각시 공해 발생 등은 대기환경을 극도로 오염시킴으로서 물류산업은 환경공해의 주범이라는 사회적 지탄을 받을 수 있다.

환경 부하가 적은 차량개발과 신소재의 포장재 개발을 서둘러야 할 시점에 이르렀다.



유통시장의 전면개방을 앞두고 생산과 소비를 연결시켜주는 유통의 근대화 작업과 생산과 판매를 실질적으로 조정해주는 물류의 역할이 그 어느 때보다도 중차대한 시점에 놓여있다.

10) 시설투자에 대한 규제

물류시설투자(물류센터, 배송센터, 창고용지 등)에 대한 제반 규제를 완화시켜 물류활동의 효율화를 유도해야 한다. 국내 물류담당의 주역인 화물트럭의 적재함 규격도 물류표준화 사업과 관련하여 관계법령을 개정, 보완하는 문제를 검토해야 한다(일본은 차량 출고시 적재함 미부착 상태로 출고하여 자사의 화물특성에 맞게 제작 주문형식을 취함. 한국은 적재함 미부착 상태의 출고는 미완성차의 개념으로 해석).

위와 같은 물류활동의 제약요인을 개선하지 않고서는 급변하는 물류산업의 환경변화 시대적 낙후성을 면치 못할 것이다. 물류산업을 둘러싼 사회의 변화, 시장의 변화, 동업 타사의

변화를 예의 주시하면서 기업은 능동적으로 대처해야 한다. 정부는 물류와 관련된 각종 규제를 과감히 완화하는 조치를 취함으로써 양자 공히 물류혁신을 위한 최상의 노력을 경주해야 할 시점에 당면해 있다(그림 참조).

2. 물류산업 발전을 위한 제언

앞에서 언급된 물류활동의 제약요인은 물류산업의 발전을 위해 선결되어야 할 기본적인 과제이다. 이하에서는 거시적인 측면에서 미래 물류산업의 발전을 위한 필자의 개인적인 생각을 피력해 본다.

1) 고속도로 활성화

고속도로 활성화를 위한 재정비 강화가 요청된다.

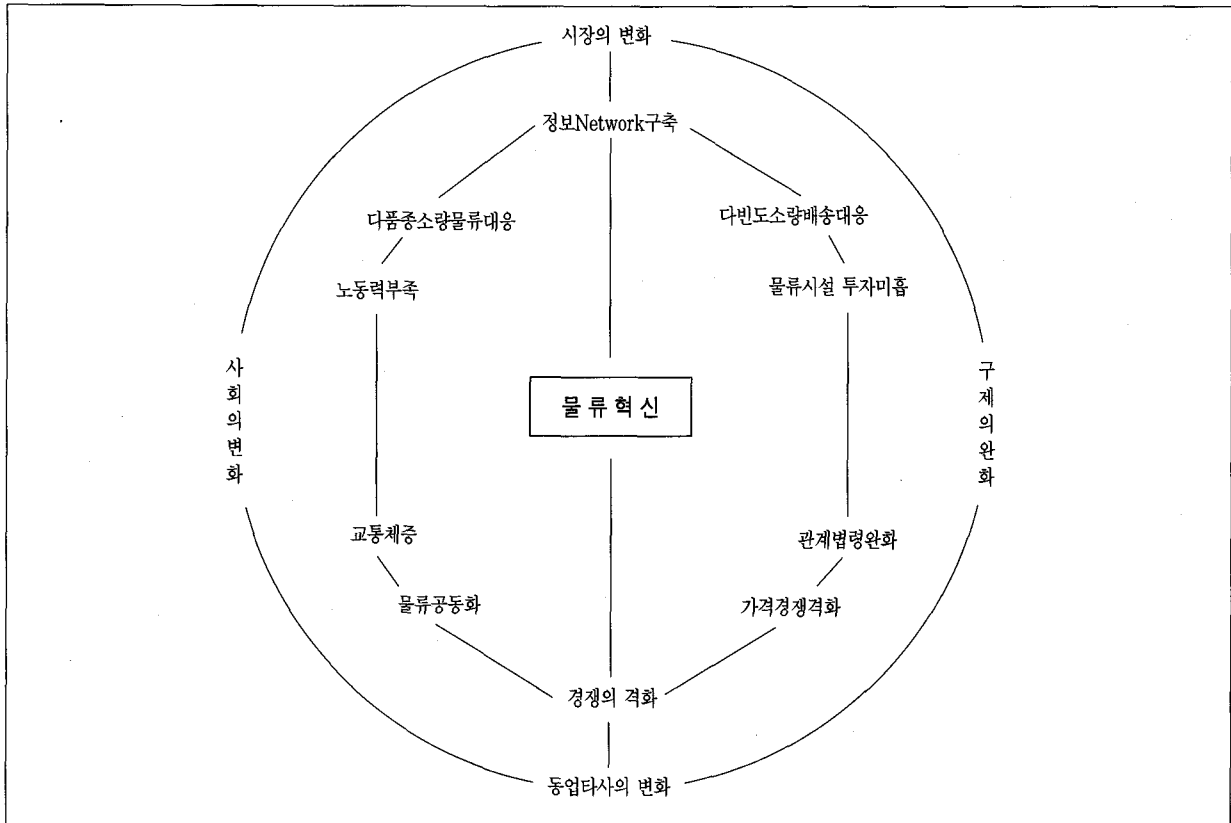
기존 고속도로(경부, 경인)의 확장 공사는 지가상승과 토지확보의 어려움이 수반되어 있다.

교통체증이 심한 두 곳의 기존 고속도로를 2층으로 건설하여 1층은 고속버스와 화물트럭의 전용노선, 2층은 승용차의 전용노선으로 건설하는 방안을 기술적, 경제적으로 검토해 본다(현재 서울시내에 건설중인 내부 고가 순환도로 형태의 모습).

2) 화물트럭터미널의 이전 및 확장

현재 전 근대적으로 운영되고 있는 화물트럭터미널을 고속도로 톨게이

(그림) 물류혁신을 위한 제 조건



트 및 주요지역의 인터체인지 인접지역으로 이전, 확충하여 현대적 시설을 갖춘 트럭터미널로 건설한다.

고속도로상에는 대형차량 전용주행으로 유도하고 대형차량의 도심진입을 외곽에서부터 억제한다.(트럭터미널에서 소형차량으로 연계)

3) 화물트럭의 심야 고속도로 운행 유도

자정(밤 12시) 이후, 통행량이 적은 고속도로상에 화물트럭의 무료운행 문제를 검토하여 화물의 신속한 수송을 유도해 본다.(주간 교통체증의 완화에 도움)

4) 경부·중부고속도로 주변의 적정지역과 연계된 간이 화물집하장 건설

기존의 주요 지하철역을 확장공사하여 화물의 집하 및 보관장소로 활용하는 방안을 모색해 본다.

한편 심야 화물전용 지하철 운행 문제의 연계성도 병행하여 검토한다.

5) 물류공동화 사업의 추진

물류업무의 표준화를 통해서 업계 공동배송센터 및 공동배송회사 설립 문제를 검토해 본다.

단계적으로 동종의 업계에서부터 시작하여 점차 전업종으로 확산시킨다. 또한 물류표준화 사업을 위해서 업계 공용의 표준 화물에 대한 금융지원과 과감한 세제혜택 문제를 추진한다.

7) 유통산업대학(가칭)과 대학원의 설치로 전문가 양성

국가차원에서 기존의 세무대학 등과 같은 특수대학 형태로서의 유통산업대학(4년제) 및 유통전문대학원을 설립, 장기적으로 유통전문가를 양성하여 정부 해당부처 및 산업계에 전문인력을 공급하는 문제를 검토해 본다.

유통전문대학원은 기존의 경영대학원, 행정대학원, 교육대학원, 보건대학원 등과 같은 특수 대학원 성격으로서 교육부와 협의하여 기존의 대학원을 갖고 있는 대학에 우선권을 부여, 유통분야 종사자의 질적 향상을 위한 교육강화를 유도해 본다.

위에 열거된 사항들은 기술적 가능성 및 경제성 등의 검증없는 필자의 개인적인 평소의 생각으로서 동 제언의 시행에는 그 타당성 여부에 대한 전문가의 종합적인 의견이 필요하다는 점을 부언해 둔다.

향후 한국의 유통업계는 끊임없는 선진 외국의 시장개방 압력과 유통시장의 전면개방(96년)이라는 피할 수 없는 국제적인 조류에 직면하여 물류산업은 초비상 사태를 맞이했다. 기술과 전통이 앞선 외국상품과의 결전을 해외시장에서 뿐만 아니라 이제 국내시장에서 치열한 경쟁이 예상된다.

기술, 품질, 가격, 서비스면에서 열세인 기업은 더욱 생존하기가 어렵게 되었고 소비자의 욕구와 기호는 더욱 다양화, 고도화되어 언제까지나 신도불이라는 애국적인 호소에는 한계가 있다는 점을 인식해야 한다.

생산과 소비를 연결시켜 주는 유통의 근대화 작업과 생산과 판매를 실

질적으로 조정해 주는 물류의 역할은 그 어느 때보다도 중차대한 시점에 놓이게 되었다. 물류가 기업경영전략으로 부상하지 않을 수 없는 원인도 여기에 있다.

이미 선진외국은 Logistics 전략의 강화로 세계의 시장을 더욱 좁히고 있는 이 시점에서 정부와 기업은 물류에 대한 공동대처 방안을 시급히 모색해야 한다.