



해외의 물류사정

鈴木準 / 有限會社 せん物流開發

1. 인간친화적 물류는 유럽의 철학

인간은 항상 인간의 생활을 육체와 정신의 양면을 풍요하게 하는 것을 이상으로 하고 있지만 어떤 때라도 이상과 현실이 합치되는 것은 드물다. 예를들면 「인간이 고통을 느끼는 노동은 기계에게 시키고 인간에게는 인간에 맞는 지적 노동, 창조적 노동을 시킨다」라고 주장하고 실제로 시장의 합리화로 인간과 기계의 선택이 되어 온 것은 역사의 진실이다.

물류의 국제비교를 실제로 해보면, 물류기계화의 수준은 실업률과 상관된다. 과거에 실업률이 낮았던 스웨덴, 서독, 스위스에서는 기계화가 진행되고, 실업률이 6%에서 8%의 미국이나 영국에서는 융통성을 우선한 메뉴얼지향의 작업시스템이 많다.

그러나 실업률만이 기계화, 자동화에 영향을 준다고는 말할 수 없다. 각 국가의 국민성도 큰 요인의 하나이다.

일본, 독일, 북유럽에는 공통된 국민성이 있다. 예를 들면 이들 국가의 철도 운행시간은 정확하다. 또 아시아에서는 국민성에서 일본과 유사한 한국이 경제와 물류분야에 있어 일본을 뒤

쫓고 있다.

물류선진국 스웨덴의 경제는 악화돼 쿠로네는 수년전의 반 정도까지 하락됐지만, 스웨덴의 기업은 이익으로의 반영이 적은 인간공학의 분야에 막대한 투자를 하고 있다. 이것은 환경문제에서도 마찬가지이다. 이것은 스웨덴 사람을 비롯한 북유럽이나 유럽 사람들의 철학이며 국민성이다. 또 유럽에서는 경제가 악화되더라도 과거 번영의 시대에 만들어진 노동환경이나 노동조건을 지키려고 하는 물류설비에 투자하는 경향을 느낄 수 있다.

2. 환경친화적인 유럽

유럽은 역사가 오랜 도시가 많고, 특히 구시가라고 불리는 시가지의 개조는 곤란하며, 또 주민도 그 개조를 바라지 않는다. 도시교통의 혼잡은 일본보다 심하다. 그래서 합승이나 트럭의 도심진입을 규제하고 있다. 도시에 따라서는 전기자동차 밖에 진입을 인정하지 않기도 하고, 가솔린자동차로 부터 세금을 걷는 도시도 있다.

일본의 공동배송은 어느 쪽인가 하면 코스트 지향이지만 유럽에서는 환경과 도로사정으로

공동배송을 실시하고 있다. 슈투트가르트의 맥주메이커 2개사는 공장을 교외로 이전하고, 수송을 공동화하는 것에 의해 배송의 효율화와 환경문제를 동시에 해결하고 있다.

스위스에서는 밤 10시부터 4시까지 대형트럭의 주행은 금지돼 있다. 거기서 피드백을 도입하고, 야간의 장거리수송은 트럭에서 철도로 시프트되고 있다. 스위스 생활협동조합 수송의 90%는 철도를 이용하고 있다. 야간의 대형트럭 통행금지 21세기에는 스위스를 통과하는 외국의 트럭에도 적용되기 때문에 국제문제가 될 가능성이 높다.

3. 역행하는 미국

물류의 국제비교는 현재 내가 가지고 있는 정보로는 불충분해 오해를 일으키나 미국, 유럽, 일본이 세계를 리드하고 있는 것은 틀림이 없다.

1970년에 미국의 물류를 시찰했을 때의 감상은 2001년 우주의 여행이라 말하더라도 과언이 아니었다. 택배편의 UPS에는 칠판트레이입의 자동분류기가 하물을 자동적으로 분류하고 있었다. 디즈니랜드가 완성될 무렵 로스엔젤레스 교외에 있는 에이본화장품의 배송센터에서는 자동피킹장치가 화장품의 작은 상자를 아주 스페드하게 패키징하고 있었다. 그리고 시카고 교외의 드링스토어, 월그린사의 배송센터에서는 아이테마틱이 의약품을 자동적으로 패키징해 워싱턴DC의 슈퍼, 잔트푸드에서는 케이스단위의 식품을 오토마틱이 1시간에 3,000개의 스페드로 패키징하고 있었다. 요즘 일본과 미국의 물류는 20세기 초두의 기록영화에서 볼 수 있는 도시

의 전형적 정경인 마차와 자동차의 격차였다. 그 후 1990년 까지의 미국과 일본의 물류 격차는 정보의 격차였다. 그러나 지금은 일본과 미국의 물류 격차는 스케일(크기)만이 됐다.

지금 미국의 소비재 유통업의 물류는 매뉴얼 패키징이 주류이다. 기계화된 배송센터는 30년 전의 시스템이 가동되고 있으며, 새로운 센터는 팔레트잭에 팔레트나 롤박스를 끼워 창고 안을 순회하고, 상품의 케이스에 라벨을 붙여 패키징하는 방식이다. 자동기와 매뉴얼의 중간에는 픽크·투·벨트식의 패키징이 유행했지만 이것도 지금은 철거되고 있는 배송센터가 많다.

그 이유는 고실업률에 의한 코스트파워맨스와 휴먼팩터이다. 미국은 노동자의 육체적 고통의 배제와 안전의 확보는 일본보다 열심이다. 인간이 보행하는 통로와 포크리프트의 통로를 색으로 나눠 튼튼한 울타리를 설치하고 있다. 일본에서는 헬멧, 안전화의 착용은 철저하지만 안전의 확보는 형식적이다. 예를들면 픽크포크가 높은 장소의 하물을 취급할 경우, 미국에서는 오퍼레이터는 반드시 안전띠를 매고 있지만, 일본에서는 매지 않는다. 미국이 안전에 철저하고 있는 것은, 구태여 말한다면 보험제도에 있다고도 말할 수 있다. 노동재해나 사고가 많으면 보험료가 높아지는 시스템이기 때문이다.

물론 미국에도 최신예의 고도 기계화, 정보화된 센터가 없는 것은 아니지만, 적어도 지금의 미국 식품배송센터는 4반세기나 역행하고 있다고 해도 과언이 아니다. 포드사의 최신 패츠센터도 일본이나 독일의 동종업과 비교해 우수하다고는 말하기 어렵다. ☐