



經濟不況에 對備한 物流役割 物流構造改善·Cost Down을

順天郡大學校 經營學科 教授
經營學博士 尹文奎

칼럼筆陣

- 尹文奎 [순천향대학교 교수·경영학 박사] 21·24 號
- 趙炳默 [강원대학교 교수·농학박사] 22·25 號
- 安憲榮 [본지 편집인·한국포장물류연구소 소장] 23·26 號

물류가 한참 세인의 관심을 집중시키면서 한국경제의 살길은 오로지 물류라고 외치던 그 많던 전문가(?)들은 어쩌면 IMF한파에 주눅이 들었는지 잠잠하다. 물류를 가리켜 “비용절감의 보고” 또는 “제3의 이윤원”이라고 한다면 지금의 한국경제 위기에서 물류의 역할과 방향 정도는 제시해 주어야 진정 물류 전문가이며, 물류전문가가 아니겠느냐 하는 말이다. IMF한파는 단기간에 종식되기는 어렵다. 이러한 시기에 물류에 있어 몇가지 정립해야 할 문제가 있다.

1. 스택플레이션(Stargflation)하에서는 마케팅믹스(Marketing Mix)의 수정이 필요하다.

불경기와 인플레이션 현상이 복합되는 스택플레이션은 마케팅의 최대 난제이라는 지적이 있다. 마케팅믹스(일명 5P라 칭함)는 제품(Product) 가격(Price) 장소(Place) 판촉(Promotion) 물류(Physical-distribution)를 가리키는 바, 이러한 5P 요인을 전반적으로 수정하는 작업이 필요하다.

2. 전반적인 유통구조의 수정과 가격 저감이 필요하다.

불황일 수록 소비자는 보다 싼곳으로 몰리기 때문에 대형 할인점들은 계속 인기를 끌 것이다. 상류를 뒷받침 해주는 것이 물류라고 한다면, 산지와 소비지를 직결하는 수송체제의 변화로 유통비용을 절감

해야 한다.

또한 대리점, 영업소를 경유하던 전형적인 유통경로를 제조업 → 물류센터 → 거래처(소비자)로 단축하면서 물류센터의 기능을 강화해야 한다. 업종에 따라서는 거래처의 주문과 관계 없이 시간을 정해놓고 일정하게 순회하는 다이어그램(Diagram) 배송방식도 서비스차원에서 검토할 필요가 있다.

3. 물류공동화 추진으로 기업간의 비용절감이 필요하다.

“판매는 경쟁, 물류는 공동”이라는 말을 실감있게 추진할 시점이다. 자사품만의 독점이던 물류센터를 업종별 공동물류센터로 변형하여 운영하는 방법을 신축성있게 검토해야 한다. 경기가 안정되고 호황일 때는 상호 경쟁대립 관계로 공동화 추진이 어렵지만 지금은 불황이므로 업종별로 협동하기가 용이하다. 상호 공생하기 위해서 신디케이트(Syndicate) 형태로 공동화 사업의 시발점으로 키워야 한다.

물류공동화 추진은 공동배송센터에서 하역, 유통가공, 일시보관 및 정보처리를 체계적으로 하고, 공동배송차량을 발하주에서 착하주까지 일관수송함으로써 포장, 수송, 보관, 하역의, 효율성과 비용절감을 가져오게 되는 것이다.

정보처리 공동화형태는 VAN이 대표적이며, 구차, 구화 System과 같은 차량화물의 알선정보 System도 정보처리의 공동화 형태이다. 우리나라도 이런 System을 본래도에 올려 놓아야 한다.

4. 시너지(Synergy) 효과의 창출로 비용절감이 필요하다.

물류에서의 시너지효과는 앞서 언급한 유통구조의 변화와 물류공동화 추진과정에서 창출하기가 쉽다. 또한 단지 창고, 보관 역할만하는 물류센터는 기능의 변화도 필요하다. 예를들면 교통과 입지가 편리한 물류센터에서는 상설 대형 할인매장의 역할도 가능하며, 업종에 따라서는 고객의 A/S센터, 수리센터의 기능도 병행할 수 있다.

5. 물류기능의 점검과 수정작업으로 물류비 절감이 필요하다.

수송에서는 편도 수송과 공차 수송을 방지하면서 물류비를 절감해야 한다. 그리고 하역, 보관, 포장작업은 3S (단순화, 전문화, 표준화) 운동의 추진으로 물류비 절감을 모색하면서 물류기능 전반에 걸쳐 일관 파렛티제이션(Palletization)과 PPS(Pallet Pull System)의 활용으로 비용을 절감할 수 있다.

물류표준에 있어서의 단순화, 표준화는 포장치수의 단순화, 표준화로 표준Pallet치수에 합치시키는 것이 선결과제이며, 여기에는 상품치수를 단순화, 표준화한 포장치수에 맞추어야 한다.

이렇게 함으로서만이 수송의 증적효과를 달성할수가 있으며, 하역, 보관상의 효율도 높일수 있게 된다.

수송회전률의 향상은 도로 유형별, 구간별 혼잡시간대의 수송을 피할수 있는 운행 Program을 연구작성하여 실행하고, 수송시간대의 재편이 필요하다.

6. 불황일수록 물류전문교육과 전문인력 양성이 필요하다.

미래를 예측하는 경영자라면 호황에 대비하여 물류전문인력을 양성해야 한다.

우리나라는 근간 물류에관한 인식과 관심은 비등하지만, 기실 몇몇기업을 제외하고는 물류의 기초이론이나 물류System의 연구는 난맥상태라고 봐도 과언은 아니다.

그것은 물류에 관한 체계적인 연구 또는 교육이 없

이 들뜬상태에서 급격히 산업계에 엄습되었기 때문에이라고 본다.

정부나 관계단체에서는 무던히 애를 쓰고는 있지만 차제에 물류에 관한 기초확립을 위해서도 물류교육과 전문인 양성이 절실하다.

기업마다 정리해고제 도입으로 몸살을 앓고 있지만, 이러한 때 일수록 유능하고 장래성 있는 인력을 선별하여 전문가로 육성하는 지혜가 필요하다. 또한 물류비 절감을 위한 사내 교육을 강화하면서 국내외의 물류성공 사례 교육실시도 효과적일 수 있다.

IMF 한파가 지속되는 한 산업전반에 걸친 구조조정은 필연적이며, 물류도 예외가 될 수 없다. 이러한 기회에 물류에서의 불합리했던 제 요인들을 분석, 평가하면서 수정을 해야 한다. 앞으로는 물류를 전략적 가치 개념으로 활용하는 기업만이 경합우위에서 선점할 것이다.

7. 물류는 협동으로, 상류는 독립으로 관리는 공동으로의 사고전환이 필요하다.

우리나라 산업은 협업이나 공동화의 경험이 별로없다고 생각된다. 그러나 물류의 효율화는 공동협동이 없이는 그 소기의 목적을 달성하기가 어렵다. 우리가 택배의 현상을 설명해 보면 물류의 공동협동화 필요성을 쉽게 알수 있다.

만일 서울에서 부산에 수화물을 날으는 업을 너도나도 하겠다고 사업장을 개설하여 여행자의 5인 손가방 다섯개를 싣고 서울 → 부산간을 왕래한다면 운송비가 10만원일 경우 한개에 2만원이 든다. 그렇다면 누가 가방운송을 맡기겠는가? 택배는 같은 노선차량으로 수주를 공동화하여 100개의 가방을 수송할때 가방 1개의 수송비가 1000원 임으로 싸고 편리하니까 누구나 이용 할 수 있어 성공하게 된다.

그럼으로 우리는 물류를 협동으로, 상품판매는 각기 독자적으로 그리고 관리운영은 공동으로 운영하는 사고의 전환이 필요하다.