

물류의 발자취

1. 물류의 태동

우리나라에서 물류(물적유통)란 단어가 쓰여진 것은 문헌상으로 1971년 대한상공회의소에서 발행한 '경영합리화 사례연구'가 시초인 것으로 알고 있다. 책 402페이지를 살펴보면 "물적유통"이란 단어가 쓰여져 있다.

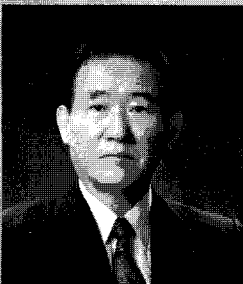
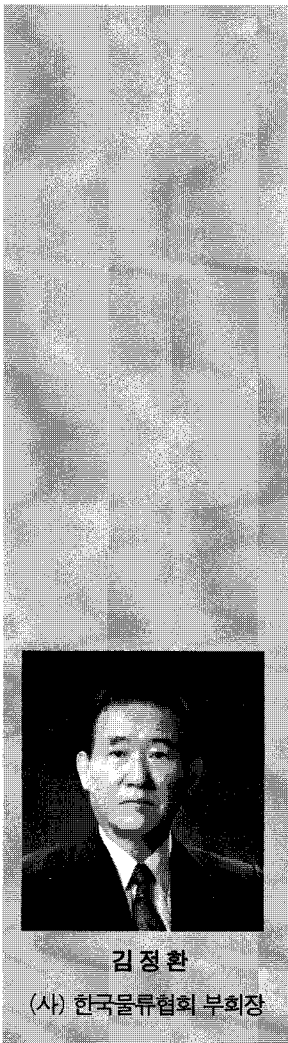
물류는 이 때만 해도 단순히 물품을 보내고 받고 보관한다는 뜻 외에는 없었다. 하주가 원하는 곳에 가서 하주회사의 직원과 같이 물품을 상차하고 원하는 목적지에 가서 물품을 하차시키면 그것으로 임무는 끝나는 것이었다. 물류업자가 스스로 하주회사에 가서 서비스 세일활동을 하는 경우는 거의 없는 상태였다.

또 영업창고도 이와 비슷한 상황이었다. 하주가 원하는 기간 물품을 보관하고 보관료만 받는 행위가 전부였다고 할 수 있다.

그러나 여기에서 점차적으로 발전한 것이 하주가 실어가라면 실어와서 일정기간 보관하는 행위와 하주가 보관했던 물품을 배송을 원하던가 또는 하주회사에 도로 가져오라면 가져다주는 서비스 행위가 이루어지고 있었다.

그리하므로써 수송료와 보관료, 하역비 등을 받게 되는 형태로 발전하게 된 것이다. 즉 아웃소싱의 형태로 발전하게 되고 이제는 서드파티 로지스틱스(Third Party Logistics : 3PL)로 발전하고 있는 상태이다. 물류서비스 활동이 본격적으로 우리나라에 상륙한 것은 80년대 초반으로 보아야 할 것이다.

선진국에 비해 많이 낙후되어 있지만 그 동안 많은 발전을 하여 왔다.



김정환
(사) 한국물류협회 부회장



▲ 한국물류협회가 실시하고 있는 물류관리사교육은 사회적으로 큰 호응을 얻고 있다.

특기할 사항만 살펴보아도 첫째, 정부기구에 물류전담기구가 마련되었고 민간단체에도 전담 부서가 설치되어 물류발전사업에 리더역할의 활동을 전개하고 있고, 둘째로 각 기업에도 물류담당부서가 점차적으로 확대되는 상황으로 발전하게 되었다.

셋째로 물류활동의 정보화에 수반해서 기계화, 자동화로 이어져 생력화, 고속화, 저비용화에까지 이르게 되었다.

넷째로 물류의 표준화이다.

물류표준 KS규격이 300여종에 이르고, 유니트로드시스템 통척까지도 제정되었다.

또 물류활동의 기본이 되는 파렛트가 4천여만 개에 이르고, 일관수송용 파렛트 규격인 1100×1100mm로 확정되어 유럽 등의 선진국과 같이 통일 파렛트 도입도 가능성을 보여주고 있는 상

황이다.

다섯째로 물류관련법률이 제정 및 보완되어 물류합리화로의 직간접 지원책도 마련되어 있다.

반면 현재까지 미흡한 점을 지적한다면 규제 완화의 미흡과 사회간접자본시설의 미흡, 그리고 물류공동화사업의 부진을 들 수 있을 것이다.

오늘까지 이와 같은 행적은 내일의 물류발전 에 많은 밑거름이 될 것으로 생각한다.

우리나라는 1970년대까지만 해도 물류의 적절한 개념에 대한 사회적 요구가 생기지 않았다.

80년대에 들어와서 우리나라의 경제는 급속하게 발전되기 시작하였고, 사회적으로 볼 경우 그 하나는 국내의 물자유통이 급증하기에 이르러 여기에 사회간접자본이 이에 뒤따르지 못했고 유통과정의 불안이 생기게 되었다.



▲ 최근 물류에 대한 관심이 높아짐에 따라 관련 세미나 및 공청회의 개최회수가 늘고 있다.

이러한 가운데 이제까지 생산·판매 거점에서 분산해서 존재하고 있던 수송, 하역, 보관, 포장, 정보 등의 각 활동을 결합할 필요가 있다는 니즈가 생기게 되었다.

따라서 각 기업에서도 이때부터 서서히 물류가 태동하기에 이르렀다. 여기에서 물류란 용어에 대해서 학자간 또는 기업간에서 이견이 나오게 되었다.

물류(물적유통)는 일본어이므로 '물자유통', '물동관리' 등의 우리말로 고치자는 의견이 분분하여 1993년 10월에 월간 '포장산업'지의 독자들의 편지를 읽고 "물류란 용어의 호칭유감"이라는 제하에 필자가 해명을 게재하기에 이르렀다.

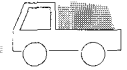
외국에서는 이미 물류라는 말을 로지스틱스(Logistics)로 호칭하고 있는 실정이다. 이것도

역시 외래어이다.

우리나라는 물류란 용어를 1989년에 KS(한국산업규격)A-0013으로 제정되어 놓은 상태이다.

우리나라가 80년대 초반에 물류가 태동하게 된 이유로는 위에서 말한 바와 같은 요인도 있겠지만 구체적으로 살펴보면 6·25전쟁으로 미국에서 많은 군수물자가 파렛트(Pallet)에 실려서 우리나라에 들어오게 되어, 그 파렛트가 전량 한국시장에 흘러나와 일부는 화목으로 일부는 각 기업에서 깔판으로 사용하게 되어 편리성을 인지하게 되었고, 또 미군부대에서 지게차로 상·하차하는 장면을 보고 편리성을 알게 되었다.

둘째는 외국출장이 빈번하게 되어 선진국의 물류실태를 시찰함으로써 해서 물류의 필요성을 느끼게 되었다.



셋째는 시중의 서점가에 외국의 물류에 대한 서적이 점차적으로 늘어나 물류가 본격적으로 태동하기 시작한 요인으로 본다.

또 80년대 초반에 눈에 띄는 것은 자동창고의 건립이 (주)태평양, 현대중전기(주), 대우중공업(주), 선경화학(주) 등에서 건립되기 시작하였고, 또 기계화창고로서 화이저제약회사와 한독약품이 하이스택시스템을 도입하게 됨으로써 물류는 본격적으로 우리나라에 상륙하게 되었다.

또 (주)태평양은 1982년에 물류표준화 작업을 일찍이 착수하여 우리나라에서 처음으로 수송량을 전량 파렛트(1100×1100×144mm)로 수송하기에 이르렀고 뒤이어 맥주메이커 및 음료회사가 뒤를 이었다.

당시 자동창고 건립은 거의가 외국인의 기술에 의해서 건립이 되었다.

1983년 매스컴에서 물류기사가 연재되고 TV에서는 파렛트의 효용성을 화면에 내보내어 파렛트 사용을 적극 권장하였지만 별로 효과를 거두지 못하였다.

또 1984년 1월 10일에는 전경련에서 우리나라에서 처음으로 '물적유통의 구조적 개선연구서(연구책임자 윤문규)'가 발행되어 우리나라 물류태동에 촉진제가 되었다.

2. 천대받았던 물류

80년대 초반 우리나라에 물류가 본격적으로 상륙하기 이전에 각 기업의 물류부문에 대한 조직상황을 우선 살펴보면 회사마다 조금씩은

다르지만 본사 영업부서에 상품을 보관하는 창고과가 있었고 총무부에 차량과나 수송과가 있었다.

또 지점에도 창고과가 있었고 공장에는 완제품의 창고와 자재를 보관하는 창고과가 있었다.

그러니까 물류담당 조직이 여러 곳으로 분산되어 본사 창고는 영업부서장이, 지점창고는 지점장이, 공장창고는 공장장이 장악하고 있었다.

따라서 창고과는 조직 속에 있지만 전사적으로 그 이미지가 매우 저속된 분야로 인식되어 천시하는 경향이 많았다.

특히 70년대 이전에는 사회적으로도 좋지 못한 곳으로 알려졌으며 창고과는 노동집약적 분야이기 때문에 노무자가 노동을 하는 곳으로 알려졌고, 둘째는 별 볼일 없는 사람이 근무하는 곳, 셋째는 사고를 잘 내고 말썽 많은 사람이 가는 곳, 넷째는 회사경영에 별다른 영향을 미치지 않는 곳, 다섯째는 돈을 별로 투자할 필요가 없는 곳 등으로 알려졌었다.

지금도 각 기업에서는 말썽 많은 사람에게 특하면 "그 ××창고로 보내버려"라는 말이 상류층에서 서슴없이 튀어나오고 있는 실정이다.

또 창고에 근무하는 사람은 외부에서 친구나 또는 타인과 인사를 나눌 적에도 명함을 건네주려 하지 않았었다. 명함을 내보이면 상대방을 속으로 '별 볼일 없는 곳에 있구먼'이라고 얕잡아 보는 경향이 많았기 때문이다.

당시는 창고부문에 진출되기를 꺼려 했고 또 진출되면 무슨 수를 써서라도 빠져나가거나 혹은 사표까지 제출하는 사람도 있었다.



아마도 오늘날에 국내물류산업이 이래서 선진국보다 20년 가까이 낙후되었는지도 모른다.

이 당시만 해도 대부분이 상류와 물류가 분리되어 있지 않았고, 회사에서의 각종 회의석상에서도 물류부문은 참석할 엄두도 못냈고 또 참석시키려고도 하지 않았다.

오늘날 우리는 회사조직에서 창고과는 영업창고에서나 볼 수 있고 일반기업에서는 조직명이 거의 없어졌다.

그 창고부문의 변화된 내용을 살펴보면 창고과는 상품과로, 공장창고는 제품과 또는 자재과로 변경되었다. 꼭 이렇게 변한 것만은 아니다. 일부에서는 물류과, 출하과로 변한 곳도 있었다.

그리고 종전의 자재과는 구매과나 조달과로 변화되었다. 이렇게 창고과가 천대받고 기억 속에서 사라지려는 찰라 물류라는 귀족과 같은 명칭이 80년대 초반에 우리 사회 속에서 각광을 받게 되어 이제는 새롭게 인정을 받고 물류라는 한 부분의 기능으로 자리 매김을 하게 되었다.

그러나 40대 이상의 기업인이라면 이 아픈 과거를 모를 사람이 없을 것으로 생각된다.

이러한 가운데 80년대 초반부터 중앙집배식이 점차적으로 상류와 물류로 분리되면서 본사 영업부서와 공장 안에 있던 상품창고가 유통창고화된 물류거점으로서 적소에 구축되어 물류센터, 배송센터, 상품유통센터 또는 하치장, 하치소라는 새로운 선진국의 이름을 도입하기에 이르렀다.

여기에서 창고시설면도 살펴보고자 한다.

70년대 이전의 우리나라 창고시설은 대개가

남아 돌아가는 건물이거나 비가 새고 허름한 건물 또는 본래 창고건물이 아닌 일반건물들이었다.

그 당시에는 별도로 창고라는 명분으로 건축하는 일은 거의 볼 수가 없었고 공장이나 본사 또는 지점건물을 신축하면서 한구석에 붙여서 짓는 형태였다.

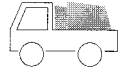
생산시설은 최첨단의 기술을 도입하면서 창고시설은 별로 관심 밖의 일이었다. 현재도 그러하듯이 최첨단의 기술로 제작된 상품을 야적하거나 텐트로 가설한 임시 건물에 적재하는 사례가 빈번했다.

이제는 모든 기업이 물류없는 상류는 존재하지 않는다는 유통환경의 변화와 물류전략을 경영전략의 한 부분으로서 전개하게 됨으로써 직송물류거점을 확보하기 위하여 전력을 기울이고 있는 실정이다.

수도권만 해도 서울을 가로지르는 수·배송은 천부당한 방법으로 이미 대기업군과 물류업계에 서는 서울 동서 변두리지역의 거점확보에 힘을 쏟고 있다.

서쪽 지역은 위로 강북, 아래로 강남을 커버하고 새로 건설되는 서해안 고속도로를 연계하여 이어나갈 구상이다. 동쪽 지역은 위로 강북, 아래로 강남, 뒤로 강원을 커버하고 새로 이어지는 중부고속도로선과 강원도로 이어지는 새로운 철도 등을 감안한 것이며 나아가서 통일을 대비해 서이기도 하다.

이러한 계획은 누구나 다 알고 있는 실정이다. 과거에 천대받았던 물류부문은 앞으로 최첨단의 기술로 무장되어 국내 산업발전의 중추역할을 할 것으로 확신한다.



3. 우후죽순(雨後竹筍)처럼 생겨난 물류 관련기관

우리나라는 근래 어려운 경제상황으로 내일을 내다볼 수 없는 처지에 놓여있다. 이러한 어려운 상황하에서도 물류는 엄청난 수요를 일으켜 그 파장은 두메산골까지 퍼져 나갔을 것으로 생각된다.

특히 1997년 화물유통촉진법의 개정에 따라서 '국가공인 물류관리사' 제도 도입으로 인한 파장은 엄청났고 사회적인 혼란도 대단했다.

매일같이 언론지상에 물류관리사에 대한 광고의 홍수사태로 취업을 앞둔 학생과 현재 기업에 종사하고 있는 일부 사원들은 물론 조기 퇴직자들까지 호기심을 불러 일으켰고 일부 언론지상에서는 과대광고, 유혹광고까지 등장하게 되었다.

이로 인해서 심히 걱정되었던 것은 과대광고로 인해서 많은 피해자가 발생하지 않을까 하는 염려였다.

반면 이러한 과열 속에서 바람직한 점도 있었다. 물류를 전 사회적으로 알리는 것은 물론, 물류에 대한 인식을 제고시켰다는 의미가 있다.

또 일부 대학에서 물류전공학과 설치를 검토하게 되었고 물류관련 학과목 강의를 서두르게 되어 물류에 관한 교육의 촉진제 역할도 하었다고 생각한다.

80년대 초반 우리나라 기업에 물류가 도입되면서 물류관련 기관이 최초로 생긴 것은 84년 9월에 물류관리연구원(회장 안태호)이 사설기관으로 설립되어 우리나라 물류 태동기부터 물류 발전에 많은 공헌을 해왔고, 이 기관은 90년도

사단법인 물류관리협회의회로, '경제기획원 장관'으로부터 인가되었고, 95년도에는 사단법인 한국물류협회로 개칭되면서 건설교통부 산하로 이관되었다.

이어서 80년대 후반에 한국능률협회 산하에 한국물류협회가, 한국표준협회 내에 한국물류관리협회의회가 생겨났고, 또 한국철도물류협회 정보통신부 산하에 한국물류정보협회, 산업자원부 산하에 물류산업협회 등이 차례로 설립되었다. 그러나 일부 단체에서는 현재 거의 활동을 하지 않는 것으로 알고 있다.

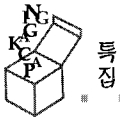
또 물류관련 직·간접 연구기관으로서는 국책 연구기관으로 국토개발연구원, 교통개발연구원, 해운산업연구원, 한국산업연구원, 한국개발연구원, 한국농수산물유통연구원 등을 들 수 있다.

기업의 물류연구원으로는 한진물류연구소, 대한통운 물류연구소, 삼성항공 물류연구소, 한국파렛트풀주식회사의 한국물류관리연구원을 비롯하여 이외 5~6개소가 더 있는 것으로 알고 있다.

또한 순수 민간기관으로 한국물류협회부설 물류연구원, 한국포장기술연구소, 한국포장시스템연구소, 한국콜판지·물류연구소 등이 있고 이외 몇 가지가 더 있는 것으로 알고 있다.

80년대 후반부터 불어닥친 외국의 물류컨설팅 바람과 함께 들어온 물류컨설팅기관을 들 수 있다.

우리나라에서는 이 부분에서 외국의 컨설팅회사들이 짝살한 재미를 보았고 현재도 호황인 상태이다. 대표적으로 일본의 한국제이마크, 후나이연구소, 쟈코, 일통총합연구소, 팔택을 들 수



있고 미국의 AT·커니 등이다.

이 외에도 10여개가 진출해 있는 것으로 알고 있다. 우리나라의 대기업이라면 외국의 컨설팅 회사로부터 컨설팅을 받지 않는 회사는 거의 없을 것으로 생각된다.

특히 우리나라는 외국의 물류컨설팅회사의 선호도가 높고 고객은 외국컨설팅회사로, 작은 것은 국내 컨설팅회사에 의뢰하는 경우가 많았다.

국내 물류컨설팅기관으로는 한국능률협회컨설팅, 한국물류협회, 인터그로컨설팅, 한국포장기술연구소, 한국포장시스템연구소, 삼성항공물류연구소, 코오롱엔지니어링, 한국표준협회 등 20여개소가 있지만 사업실적이 부진한 것으로 알고 있다.

위와 같은 사항은 언론지상에 여러 번 지적되었지만 우리나라의 대기업은 국내 컨설팅 의뢰는 거의 하지 않고 있으며, 설사 한다해도 외국 기관에는 후한 사례를 하면서도 국내 컨설팅기관에는 너무나 야박한 실정이다.

우리는 효과 측면에서나 노하우의 유출문제 등도 국가적인 차원에서 재고되어야 할 것으로 생각한다.

끝으로 물류관련 연수기관을 살펴보자.

80년대 초반 우리나라에 물류가 본격적으로 들어온 후 84년도 처음으로 한국물류관리연구원(한국물류협회 전신)에서 물류연구회를 만들어 수시로 정보교환과 선진 외국의 사례를 설명하는 정도의 교육으로 시작하여 이후 한국생산성본부, 한국능률협회, 한국표준협회 등이 뒤를 이어 단기교육을 본격적으로 하기 시작하였다.

이후 1990년도에 한국물류협회가 일본의 물

류관리협의회에서 실시하는 물류관리사 과정을 도입하여 140여 시간 정도의 장기교육을 연 2회씩 실시하여 현재까지 15기생까지 배출함으로써 약 300여명의 물류관리사가 배출되어 각 기업 물류현장에서 활약하고 있다.

이후 중앙대학교가 또 전문과정을 도입하여 현재에 이르고 있고, 앞으로 수 개 대학이 이러한 과정을 마련 중인 것으로 알고 있다.

또 한국표준협의회를 비롯한 수 개의 공익법인들도 이러한 과정도입을 연구 검토 중인 것으로 알고 있다.

또 작년 화물유통 촉진법에 물류관리사의 공인 자격 발표 후, 수십 개의 연구원, 학회, 연구원 등의 간판을 내걸고, 통신교육 수험서, 시험문제집 풀이 등의 교육과 수험서 세일에 엄청난 광고비를 투자하면서 춘추전국시대를 맞고 있다.

또 서점에도 특설코너까지 마련하였으며 물류서적이 계속 늘어나고 있는 실정이다.

어쨌든 음지와 양지가 있듯이 오늘의 이러한 실상이 우리나라 물류발전에 원동력이 되기를 바라며 우후죽순처럼 돌아나는 각종 물류관련 기관들에 대한 정부차원에서의 교통정리가 요청된다. 또 국제적인 대경쟁이 전개되는 환경 속에서 한국 경제가 부정맥을 일으키지 않도록 물류관련업계 및 기관의 활성화를 지원한다는 관점에서 정책입안에 힘을 기울여야 할 것이다.

규제의 재검토에 대하여 종래는 실태추종형에 불과했다. 그러나 이제부터는 시시각각 변화하는 한국경제와 산업의 구조적 변혁의 행방을 고려하여 개선을 추진하는 절대적인 발상의 전환이 필요하다. ☐