

키워드로보는 2003년 물류

오늘날 유럽연합(EU)은 15개국으로 구성되어 있지만 2004년 5월에는 폴란드, 체코, 헝가리 등 10개국이 가입함으로써 25개국으로 시장규모가 확대될 예정이다. 이에 따라 현행의 물류센터 체제에 있어서도 국가별/지역별로 배치되었던 물류거점을 통합하여 EDC(European Distribution Center)에 집약하는 등 각 기업들의 물류센터거점 집약기능의 재구축이 주목되고 있다. 여기에서는 최근에 변화하고 있는 유럽의 물류동향 및 2003년에 주목되고 있다고 할 수 있는 물류키워드에 관해서 언급해 보고 독자 여러분의 물류정보에 도움이 되었으면 한다(편집자 주).

물
류
정
보



■ EDC의 증가현상이 기대

- EDC가 주목되고 있는 상황 : 유럽시장은 1992년에 EU통합을 계기로 물류거점의 재편성에 박차를 가하는 기업이 증가하고 있다. 여기에서 유럽지역에 비즈니스를 전개하는 세계 각국의 기업들은 자사가 EDC를 건설/운영할 것인가, 아니면 3PL 등 외부기업에 위탁할 것인가를 결정하게 된다.

이런 상황에서 유연성(flexibility)을 발휘한 기업들은 후자의 아웃소싱을 선택하는 경향이 많았고, 이는 경영규모가 커다란 대기업의 경우에 많이 볼 수가 있었다.

이에 따라 각 국에 분산되어 있던 물류거점을 통합하고 제품재고와 물류코스트의 삭감을 꾀하는 기업이 증가함에 따라 3PL시장도 급성장하게 된다.

또한 EU 전지역에 상품유통이 자유화, 게다가 국제간수송의 자유화로 인하여 국경간의 통관이 폐지됨으로서 종래와 같은 국가별 및 지역별 물류체제의 구축 필요성이 없어졌다고 하겠다.

물류 재편성의 형태로서 EDC(European Distribution Center)라고 불리우는 대형 물류센터를 구축하여 유럽의 한군데 또는 2-3개소에 설치한 후, EDC에서 고객기업에 직배송이 가능하도록 하고 있다. 여기에서 EDC의 목적은 각 국에 분산되어 있던 물류거점을 통합하고 제품재고와 물류코스트를 삭

감하는 데 있다.

1999년에는 단일통화인 유로화가 도입되었고, 그 후에도 더욱더 가속됨에 따라 결과적으로 유로화 도입으로 결재업무가 간소화되었다고 본다. 이로 인하여 기업의 물류망 정비구축에도 호재로 작용하여 유럽 각 국에 물류센터를 구축할 필요성이 축소되었다. 반면에 EDC의 집약화 움직임이 증가하고 있는 상황이다.

- EDC 거점의 상황 : 유럽지역의 로지스틱스를 통합하기 위해서는 EDC를 어디에 설치하는가가 무엇보다도 중요하다고 본다. 현재 네덜란드의 로테르담항은 유럽중심기지의 허브 역할을 수행하고 있으며 EDC는 44%를 차지하고 있다. 하지만 만성적인 교통체증 및 통관체증이 과제로 지적되고 있기에 벨기에로 전환하고 있는 기업이 증가하고 있다.

벨기에는 EDC가 28%를 차지하고 있다. 특히 벨기에의 수도에 있는 부뤼셀 공항은 DHL 등 복수기업들이 유럽의 허브거점으로 활용 중이며, 육상/해상/항공편 등 모든 물류의 인프라가 충실한 것이 특징이다. 또한 EU 각 국의 주요 도시에 교통의 연결이 용이하다고 하겠다.

기타, EDC의 설치상황을 보면 영국이 15%, 프랑스가 13%의 순이다.

■ 독일우정성 민영화 후 기존 경영의 탈피전략

오늘날 유럽시장은 저성장의 시대를 맞이하고 있기에 고도의 경제성장이 기대되고 또한 진행되고 있는 아시아 지역에 대한 투자가 증가하고 있다.

물류업의 규제 완화 및 우정성 사업개혁이 급진하고 있는 EU시장에서 물류업계의 재편성에 초점이 모아지고 있는 곳이 독일우정성이다. 독일에서는 우편사업계획이 1990년대에 시작되었고, 당시에는 매출액이 95억 유로였지만 그 중에서 7억 유로가 적자였다. 하지만 현재는 약 400억 유로의 매출액에 흑자로 전환하게 됐다. 당시 독일국내에서는 우편사업과 소포사업의 새로운 인프라에 거액을 투자하여 정비하게 되었고, 1997년에는 업적이 흑자로 전환하게 되었다.

독일우정성은 2000년에 주식을 공개한 이후에도 항공우편업무에 관해서는 DHL의 브랜드로 운송하는 등 기업의 이미지 구축을 확립하고 있으며, 유력한 종래의 물류업자를 산하에 두면서 독일국내의 우체국사업에서 국제적인 종합물류업자로 기업경영을 전환하고 있는 것이다.

물론 여기에는 DHL이 과거에 약 30년 동안 세계 각 국의 지역 비즈니스를 강화하였기에 전체 매출액 중 약 35%는 아시아 및 환태평양 지구가 중심거점이 되어왔다.

여기에서 기업이 국영사업에서 민영화로 전환할 때에 가장 어려운 점의 하나가 종업원의 인원삭감이 라고 본다. 독일우정성은 90년부터 12년 동안에 36만 명의 인원을 현행 28만 명으로 유지하기에 이른다. 여기에는 단순히 종업원의 리스토라에 역점을 둔 것이 아니라 성과보수주의를 도입하여 이에 공헌하지 못하는 사원은 자발적으로 회사를 퇴직하도록 하였다 고 한다. 특히 독일은 노동조합의 파워가 강하여 간단히 종업원을 해고하는데는 어려운 점이 많기 때문이다.

■ 3 P L 성장현황

90년대 이후 유럽에 있어서도 로지스틱스를 아웃소싱화 하는 움직임이 활발하게 전개되었다. 3 P L 업자는 하주를 대행하여 토지 및 건물 등 자산을 소유하는 부동산개발업자의 존재도 3 P L의 보급에 커다란 영향을 미친 배경이라고 하겠다.

예를 들면 벨기에, 네덜란드, 프랑스 등을 중심으로 활동하고 있는 대규모 부동산 개발회사의 유린프로(EURINPRO)는 물류센터를 건설하여 1년에서 10년 단위로 계약하여 임대함으로써 수익을 획득하고 있다.

물론 기존에는 3 P L 업무를 창고내의 오퍼레이션과 수배송 시스템의 단순한 기능제공에 역점을 두고 있지만 매년 고부가가치 서비스

제공으로 이전하여 고객기업의 서플라이체인을 컨트롤 또는 전략안을 수립하는 방향으로 전환하게 되었다.

여기에 4 P L은 보관 및 수송과 로지스틱스의 현업을 담당하는 3 P L의 각 사 기업을 고객기업에 대신하여 일괄적으로 관리하는 역할을 대행 한다 최근에 4 P L로서 대표적인 기업이 독일우정성인 것이다. 독일우정성은 민영화함에 따라 국제적인 택배기업 DHL을 산하에 두면서 해외업무를 확대하게 된다.

하지만 최근에는 4 P L이 등장하는 등 아웃소싱화가 증가하는 반면에 3 P L의 업무대행 서비스에 만족하지 못하고 있는 기업들이 자체적으로 내재화에 의한 업무를 수행하고 있는 기업도 늘고 있다.

여기에서 중요한 점은 각 기업이 아웃소싱화와 내재화를 선별할 수 있는 능력이 필요하고 물류업자는 최종 고객기업을 납득시킬 수 있는 서비스제공이 무엇보다도 중요하다.

향후에 이에 대응하지 못하는 3 P L업자는 도태하게 되는 것이다.

■물류의 키워드

- 협업네트워크(Collaborative Network) : 공동물류를 의미하는 것으로 유럽에서는 광범위하게 확산되고 있지만 새롭게 주목되고 있는 이유는 기존에는 경합기업이 아닌

상태였지만, 최근에는 경합기업인 상태에서의 네트워크인 것이다. 예를 들면 세인즈베리는 자사배송중심에서 경합기업과의 공동배송으로 물류센터 시설의 가동률 향상 및 적재효율의 향상 등 코스트 삭감에 성공하고 있다.

- 3 P L의 2극화 현상 : 물류 트렌드로서 90년대 이후에 3 P L시장이 급속하게 확산하고 있는 가운데 내재화에서 아웃소싱화로 진전, 최근에는 3 P L업자가 제공하는 서비스에 만족하지 못하는 하주를 중심으로 내재화로의 경향이 증가 추세이다.