Journal of Korea Port Economic Association, Vol.24(4), 2008, pp.219~236
한국항만경제학회지 제24권 제4호 (2008. 12)
www.kportea.or.kr

기업특성에 따른 물류비 구성요소에 관한 연구

A Study on the Enterprise Characteristics and Component Factors of Logistics Cost

서선애*

목 차

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 물류비 관련 선행연구
Ⅲ. 기업특성과 물류비 구성
Ⅳ. 기업특성에 따른 물류비 발생요인
Ⅴ. 결 론

Key Words : Enterprise Characteristics, Logistics Cost, Component Factors of Logistics Cost, Firm Logistics cost

Abstract

A research on logistics cost needs a great deal of effort to calculate logistics cost and analyze its characteristics due to the complexity of logistics cost components. For this reason, the logistics cost is generally calculated based on the government level analysis. However, the standards for calculating logistics cost have not been obvious so far. Furthermore, it is true that it takes a long time and a lot of money to evaluate the percentage of each logistics cost component. The expansion of SCM entities has diversified the factors determining the logistics cost and the change of business environment has had an effect on the components of logistics costs.

Therefore, in order to research on logistics cost, it is needed to focused on not only the segmentation of logistics cost components but also on their characteristics, and to separate the former from the latter. That is because the logistics cost components or the characteristics of these components depend on the current situation and conditions of companies. In addition, a strategy to reduce the components of logistics costs such as the transport cost and the storage cost without analyzing the characteristics and causes of the logistics cost could be an alternative unsuitable for the current status of companies concerned. In conclusion, this study was aimed at investigating the factors which are required to fundamentally assume and consider in an effort to calculate and reduce logistics cost based on analyzing the characteristics of logistics cost components.

▷ 논문접수: 2008.10.25 ▷ 심사완료: 2008.12.19 ▷ 게재확정: 2008.12.20
* 전북대학교 무역학과 강사, alldaysunny@hanmail.net

Ⅰ. 서 론

운송, 물류, 유통의 의미에 대한 혼돈은 물류가 발생되는 배경이 운송과 유통에 있으며, 이들이 물류의 대부분을 차지하고 있기 때문이다. 그러나 운송과 유통은 물류와 동일한 개념으로 인식되어서는 안 된다. 이는 물류의 의미가 운송이라는 수단의 의미와 유통이라는 이전의 의미 외에도 물류관리 및 정책까지도 포함하는 포괄된 의미이기 때문이다. 물류비에 대한 연구가 운송과 유통보다 넓은 개념에서 다루어져야 하는 이유가 여기에 있다.

따라서 물류비에 영향을 미치는 요인은 운송과 유통보다 더 많은 요소들이 존재하며, 이러한 요소들의 복합적 작용으로 인해 물류비가 결정된다고 할 수 있다. 하지만 물류비에 관한 연구는 물류비를 구성하고 있는 요소들의 복잡성만큼 물류비를 산출하고 이의 특성을 분석하는 것은 많은 노력을 요하고 있다. 이러한 이유로 물류비 산출은 정부차원의 조사에서 많이 이루어지고 있으나, 아직까지 물류비의 산출기준이 명확하지 않고 또한 물류비 항목별 비율을 조사하는데도 많은 시간과 비용이 소요되는 게 사실이다. SCM 주체의 확대에 따른 요소들의 증가로 인해 물류비를 결정하는 요인들 또한 다양해 졌으며, 기업환경의 변화로 인해 물류비 영향요인들의 변화가 있어왔다.

따라서 물류비에 대한 연구는 물류비를 구성하고 있는 요소들의 세분화와 이들의 특성을 구분하여 접근해야 한다. 물류비의 구성요소는 그 기업이 처해있는 상황이나 여건에 의해 이를 구성하는 요소들이 달라질 수 있거나 요소들의 특성이 구분되기 때문이다. 이러한 특성의 분석과 원인에 대한 분석 없이 무조건적으로 수송비를 절약하는 방안이나 보관비를 절약하는 전략은 기업의 특성에 맞지 않는 대안이기 때문이다.

기존의 연구들이 주로 부문별 물류비 특성연구에 그친 것과 달리 본 연구는 한국무역협회 국제물류지원단의 "06' 기업물류비 실태조사 및 기업물류비 산정지침 보고서"(2007)의 자료를 참조하여, 물류비 구성비의 특성요인을 도출하고, 물류비절감 노력에 있어 기본적으로 가정하고 고려해야 하는 부분들에 대해 파악하고자 한다.

그 동안 물류 관련 연구는 물류관리의 중요성과 물류관리의 형태 그리고 물류비 절감방안에 관한 연구로 이어져왔다. 그러나 물류비에 영향을 주는 요인에 대한 실질적인 분석과 기업의 특성별로 물류비 영향의 요인이 달라질 수 있음을 간과한 연구들이 대부분이었다. 따라서 본 연구에서는 각각의 물류비의 의미에 대해 논의하고 물류비 절감 노력에 기초적으로 가정하고 고려해야 하는 부분들에 대한 연구에 목적을 둔다. 본 논문은 기존의 연구들이 물류비 구성요소를 분석하고 이에 따른 절감방안을 제시한 것과는 달리 기업의 특성에 따라 물류비를 구성하는 요소의 특성을 분석하여 물류비 절감방안의 원천적 접근을 시도하였다는데서 의미를 찾을 수 있겠다.

Ⅱ. 물류비 관련 선행연구

1. 선행 연구

국내 기업의 물류비는 2000년대 들어서는 한자리수인 9%대로 점차 하양추세를 보이고 있다. 그러나 이러한 결과에도 불구하고 선진국인 일본(4.8%)이나 미국(7.5)%보다 여전히 높은 수준으로 우리 기업의 물류비 관리 및 물류관리 시스템의 효율성 증진이 지속적으로 요구되고 있는 것으로 나타났다.

2005년도 기업물류비가 소폭 감소에 그친 것은 기업이 운송·보관의 아웃소싱, 수·배송 경로와 배송빈도 개선 및 표준화에 의한 적재율 향상, 피킹 및 보관 효율화 등의 물류 효율화 노력이 주효하였으나, 유가 및 임차료 상승 등 외부 요인에 의해 상당 폭 상쇄되었기 때문으로 보인다.[1] 또한 물류조직은 기업의 물류에 대한 인식부족과 영세성, 전문성의 결여로 물류전문가의 부족과 전문능력의 활용부족 등으로 물류업체에 의한 3자물류 서비스의 제공기능이 취약하다. 이러한 물류환경은 제품의 물류비를 증대시키고 불필요한 유통경로를 확대시켜 제품의 가격을 상승시키는 주원인으로 작용하고 있다.[2]

일반적으로 발생되는 물류비는 기능별로 살펴보면, 운송비, 보관 및 재고관리비, 포장비, 하역비, 물류정보, 관리비, 유통가공비등이 있다. 물류비를 영역별로 보면 판매물류비, 조달물류비, 사내물류비, 반품물류비, 폐기물류비의 순으로 나타났으며, 내수활동에서 발생한 물류비(즉, 국내물류비)가 다수를 차지하고 있다.[3] 물류비 구성요소는 구성요소의 세분성과 파악의 어려움에 빠지기 쉬운데, 정확한 물류비 산출을 위해서는 구성요소의 세분화가 기본이지만 이를 산출하기에는 그에 따른 복잡성으로 인해 쉽지 않은 작업이 될 수 있기 때문이다. 우리나라는 물론이고 미국·일본 등 물류 부문이 발달되어 있다고 평가되는 선진국에서 조차도 물류비의 개념이 워낙 포괄적이라 표준적인 물류비 산정방식이 아직 정립되어 있지 못하고[4] 있는 것은 바로 이러한 이유에서다. 따라서 앞서 언급한 것과 같은 물류비 구성요소 기준으로 물류비를 산출하는 것이 일반적이다.

물류관리 관련 요인들은 모두 물류효율성과 물류비에 영향을 주지만 특히 높은 물류비는 제품의 원가를 상승시켜 가격경쟁력에 영향을 주기 때문에 기업물류비와 국가물류비 모두 소홀히 다루어져서는 안 되는 부분이다. 그러나 현재까지 물류비 분석에 대한 방법

---

1) 국제물류지원단(2007), "2006년 기업물류비 실태조사 및 기업물류비 산정지침 보고서," 한국무역협회 국제물류지원단, p.19~20.
2) 정이상(2007), "조직특성과 기업의 물류경쟁력 재고와의 관계에 관한 연구," 「인적자원관리연구」, 제14권, 특별호, 한국인적자원관리학회, p. 226.
3) 양일모(2005), "제조업체의 물류활동요인과 물류성과 간의 관련성에 관한 연구," 「기업경영연구」, 제12권, 제1호, 한국기업경영학회, p,194.
4) 김관영·주만수(1998), "한국경제물류비용의 결정요인에 관한연구," 「지역연구」, 제14권 제1호, 한국지역학회, p,2.

론적인 접근은 다양하거나 정통시 되는 방법은 없는 것으로 국가나 기업특성에 맞게 동태적으로 접근되어지고 있다. 양일모(2005)[5]는 제조업체의 물류활동요인과 물류성과 간의 관련성에 관한 연구에서 물류활동범주를 크게 네 가지로 구분하였다. 수·배송 관련변수, 재고 관련변수, 창고관련변수, 포장 관련 변수 등으로 구분하여 이 네 가지의 변수들이 물류성과인 물류비에 영향을 미치고 있는 것으로 연구하였다.

국내의 경우 교통개발연구원에서 국가물류비 산정방식을 기본으로 하여 1995년 이후 매년 국가물류비에 대해 발표하고 있다. 이러한 산정방식은 유사한 규모의 국가물류비 조사에 대한 작업이 이루어지지 않고 있기 때문에 가장 공신력 있는 조사로 여겨지고 있다. 이러한 정부기관의 조사는 광범위한 자료조사가 가능하다는 측면에서 장점을 찾을 수 있다. 이러한 조사에는 Heskett[6]방식이 도입되어 사용되는데, 이 방식은 크게 물류비 중 가장 큰 비중을 차지하는 수송비 산정공식과 수송비 이외 비용 산정공식으로 나뉘어 조사된다.[7] 수송비 산정공식에는 각 수단별 수송비와 화물운송 대행료가 포함되며 하부 요소로 연료비, 잡유비, 타이어비, 인건비, 보험료, 정비 수리비, 감가상각비와 간접비용등이 포함된다. 수송비 이외 비용 산정에는 재고유지관리비, 포장비, 하역비, 물류정보비와 일반관리비가 포함되어 있다.

물류빙산설은 과거 생산·판매시대에서 물류시대로의 전환에 따라 물류비 절감을 위해서는 기업에서 발생하는 물류비의 전모를 파악하는 것이 필요한데, 이때 필수적인 물류원가계산의 중요성을 인지시키기 위한 것이다.[8] 서현진(2001)에 의하면 손익계산서로부터 파악할 수 있는 물류비는 빙산의 일각에 지나지 않고 압도적으로 많은 부문의 물류비가 수면아래, 즉 다른 비목에 포함되어 있기 때문에 물류비의 전모를 파악하기 위해서는 물류 빙산의 수면아래 부분에 대한 측정의 필요성을 제시하였다. 이러한 물류빙산설은 본 연구의 의미와 일맥상통하는 부분이 있는데 표면적으로 보이는 물류비의 정도가 대표성을 지닐 수 없다는 측면에서다. 즉 실질적인 물류비 절감차원은 표면적으로 보이는 물류비 구성요소만의 절감으로는 이룰 수 없으며 근원적 영향요인의 변화가 따라야 한다는 것이다.

각 기관에서 물류비 정보가 공표되고 있으나 그 기관의 특성, 조사 시기, 조사방법, 조사대상등에서 일관성이 없거나 시장이 요구하는 정보를 도출해 내지 못하는 것은 유념할 바이다. 기업의 내·외적 환경에 대한 철저한 분석을 통해 효과적이고 효율적인 물류전략의 수립을 전제로 한 기업운영을 전개해 나가야 할 것이다.[9]

---

5) 전게논문.

6) 물류비 추계방법으로는 산업연관표 방식과 Heskett방식이 있는데, 국내에서는 미국, 일본과 같이 Heskett방식을 적용하여 한국교통연구원에서 매해 산정하여 발표하고 있다.

7) 박진희(2004), "국가물류비 산정방식에 의한 대전시의 지역물류비 산정," 「물류학회지」, 제14권, 제1호, 물류학회, p.64~69.

8) 서현진(2001), "물류빙산에 의한 한국기업의 물류비 구조분석," 「관리회계연구」, 제1권, 제1호, 관리회계학회, p.62.

9) 양일모(2005), "제조업체의 물류활동요인과 물류성과 간의 관련성에 관한 연구," 「기업경영연구」, 제12권, 제1호, 한국기업경영학회, p,208.

2. 물류비 정의

일반적으로 물류비는 영업비용이라 할 수 있는 지불물류비용과 비영업비용이라 할 수 있는 자가 물류비용을 합해서 구한다. 지불물류비용은 운임·요금 등을 재무회계방식에 의해서 구하며, 자가물류 비용은 물류활동에 수반되는 인건비, 시설비, 감가상각비, 재고금리, 관리비 등을 관리회계방식[10]에 의해 구한다.[11] 물류비는 크게 국가물류비와 기업물류비로 구분하는데 국가물류비는 매년 국가차원의 물류비 연구와 더불어 공개되고 있지만, 기업물류비의 경우 물류비 공개에 대한 저항이 있어 정확한 수치를 파악하는 것은 쉽지 않다. 국가물류비와 기업물류비는 물류비 발생의 주체에 다를 수 있는데 파악해보면 다음과 같다.

1) 국가물류비

국가물류비란 국내기업들의 경제활동 중에 발생한 수·배송, 재고유지, 보관, 하역, 포장, 물류정보 및 일반관리 등의 물류활동에서 발생한 제비용을 총칭하는 것이다.[12] 국가물류비는 개별기업은 물론 물류활동에 관련된 모든 주체가 일정기간 동안 물류활동에 소요한 비용의 총계로 정의할 수 있으며, 이러한 정의에 따라 국가물류비는 기업부문의 물류비뿐만 아니라 공공부문, 가계부문의 물류비, 물류관련 사회간접비용까지 포괄하여야 한다. 그러나 우리나라에서 실시하고 있는 국가물류비의 실제 추계과정에서는 통계자료의 한계 때문에 이를 전부 포괄하지는 못하고 있다.[13] 국가물류비가 기업물류비와 구분되는 것은 기업들의 물류비 경쟁력에 영향을 미친다는 것이며, 기업의 물류정책을 수립해 나가는데 있어 참고해야 하는 중요한 영향요인을 작용할 수 있다는데 있다. 따라서 정부는 고물류 비용구조를 개선하여 국가경쟁력을 강화시키기 위해 유통단지의 개발을 추진하는 등 물류시설의 확충을 위한 시책을 지속적으로 추진하고 있다.[14]

국가물류비 차원에서 다루어져야 할 물류 분야로는 물동량의 수도권 편중현상 심화, 거점 연계수송체계의 미비, 자가용 화물자동차의 과다한 수송분담, 물류정보의 연계서비스 미흡, 기업 간 전략적 제휴, 물류표준화, 물류기술의 개발 부족, 종합적·유기적 물류정책 추진 등의 문제 등이 있다.[15]

---

10) 관리회계방식은 원가계산제도에 따라 물류활동을 측정하여 물류비를 산출하는 방식.
11) 임영태·류재영·박상철(2001), "국가물류비의 국제비교 연구," 「국토연구」, 제32권, 국토연구원 p.172.
12) 교통개발원(2003), "국가 경쟁력 강화를 위한 국가물류비 감소대책(1단계) -국가 물류비 결정요인 분석-," 연구보고서, 교통개발원, p, 1.
13) 전게서.
14) 박배근(1999), "물류비 절감을 위한 유통단지 개발," 「국토연구」, 국토연구원.
15) 교통개발연구원(2000), "21세기 국가물류모델 : 비전과 전략," 21세기 국가물류모델 비전과 전략 공청회, 교통개발연구원, p.10~15.

2) 기업물류비

국가물류비가 기업의 물류활동을 지원하는 측면에서의 조사와 연구라고 한다면 기업물류비는 국가물류비와는 다른 특성들을 가지고 있다. 이는 기업물류가 기업의 핵심 산업의 생산과 판매에 따른 물류활동의 효율성 측면을 강조하는 데 반해, 국가물류는 이를 지원하는 정책적 시스템을 주된 목적으로 하기 때문이다. 기업물류는 국가물류에 비해 좀 더 경쟁적인 요소를 요구하는데, 이러한 측면은 물류의 의미와 여건이 기업에게 변화를 요구하고 있는데서 찾을 수 있다. 1970년대의 Physical Distribution의 의미가 1980년대 Logistics의 개념으로 발전하면서 의미의 확대를 가져왔으며, 1990년대 이후 SCM의 개념으로의 변화는 단절된 물류 접점의 연결성과 가시성의 확보라는 측면으로 발전되어왔다. 이렇게 도입된 SCM의 연결성은 독자적인 기업의 물류관리가 아닌 기업 간의 물류관리라는 측면에서 도입되지 않으면 고립될 수밖에 없는 필연적 기업의 선택이 되었다.

국가물류와 기업물류는 주체와 지원이라는 점에서 차이를 보이는데 일반적으로 물류비를 구성하는 요소는 <표 1>에서 보이는 바와 같이 6가지 요소에 의해 구분되어 조사된다. 그러나 그 동안 물류비에 대한 분석이 6가지 분류에 대해 의존한 결과 너무 포괄적이고 광범위하여 물류비의 구성 특성을 구분하지 못한 채 전반적인 물류산업에 적용되어왔다.

<표 1> 우리나라 물류비의 구성요소와 각 항목

기능분류	대분류	중분류	소분류
수송비	철도수송비	화물비용	
		수소화물비용	
	도로수송비	영업용	노선화물, 특수화물, 구역화물, 용달화물, 기타화물
		자가용	운행비용, 유료도료, 통행료
	해상수송비	내항화물	
		외항화물	국적선사, 외국선사
		내륙수상화물	
	항공수송비	국내화물	
		국제화물	국적항공사, 외국적항공사
	화물운송대행료	화물운송대행료	
재고유지 관리비	보관비	영업창고	보통창고, 냉장창고, 위험물창고, 농산물창고, 기타창고
		자가창고	

	재고유지비		
	재고위험비		
포장비	골판지포장비		
	팔레트포장비		
하역비	옥상 및 항공화물 하역비		
	해상화물하역비		
물류정보비			
일반관리비			

자료 : 임영태·류재영·박상철(2001), "국가물류비의 국제비교 연구," 「국토연구」, 제32권, 국토연구원, p.174.

지금까지의 물류비의 구성비는 전반적인 산업에 대한 총괄적인 data로써 상품군 혹은 산업별 특성에 따른 물류비의 구성이 아니므로 이에 대한 물류비 절감 노력은 일반적인 접근일 수밖에 없었다. 유사한 상품 혹은 산업군이라 하더라도 유통방식과 판매방식에 따라 물류비의 구성은 다를 수 있으며, 이에 따른 물류비 절감방안이 제시되어야 한다.

물류에 대한 연구는 최근 몇 년 동안 꾸준히 진행되어 왔으며, 다양한 시각에서 접근되어왔다. 물류분야 연구는 크게 물류관리의 효율성, 조직특성, 물류성과, 물류비 등으로 구분하여 연구되었으며, 국가차원의 연구도 활발히 진행되어 왔다. 그러나 물류비 관련 연구의 경우 물류비를 측정하고 분석하는데 광범위한 범위와 시간의 필요성으로 인해 조사차원의 물류비 연구는 학계에서 이루어지기에는 다소 한계가 따르는 것이 사실이다. 따라서 물류비에 대한 조사와 분석은 정부차원의 기관에서 매년 진행되어 왔다. 그 동안의 물류비 관련연구가 물류비의 양을 측정하고 물류비 구성요소를 분석하는데 초점을 두었다면 앞으로의 물류비 연구는 물류비 구성요소에 영향을 주는 요인을 찾아 이를 해결하여 물류비 절감과 효율화를 기할 수 있는 방안을 찾는 것에 주목해야 한다. 물류비 구성요소는 이를 발생시키는 원인이 있기 때문에, 이러한 물류구성요소를 발생시키는 원인을 찾아 대안을 마련하는 것이 물류비의 원칙적 발생 배경을 파악하고, 이를 효율적으로 관리 할 수 있는 핵심이 되는 것이다.

Ⅲ. 기업 특성과 물류비 구성

본 연구에서는 물류비 구성요소의 특성분석을 시도하였다. Lynagh & Poist(1984)[16]는 기업특성, 관리적 요인 및 기술적 요인은 물류관리의 체계화 및 합리화를 가속화시켜 물

16) P. M. Lynagh and R. F. Poist(1984), "Managing Physical Distribution/Marketing Interface Activities : Cooperation or Conflict", Transportation Journal, vol.23, no.3.

류성과에 유의적인 영향을 미치는 하나의 변수로 작용할 수 있다는 점에서 상당한 의미가 있다고 하였다.

Bowersox et al.(1989)[17]에 의하면 물류전략계획이 수립되어 있는 기업은 우량기업이며, 우량기업은 일반기업에 비해 첨단장비를 신속히 받아들인다고 한다. 이러한 연구의 검토 결과 물류전략계획의 수립정도가 높은 기업이 더 많은 첨단장비를 받아들일 것으로 보았다.[18] 조직규모를 측정하는 항목으로 Ein-Dor & Segev(1982)[19]의 연구에서는 해당업종에서의 상대적인 크기, 종업원의 수, 매출액으로 기업의 특성을 측정하였다.

박승봉 · 서준석(2003)[20]도 e-Logistics 실행에 영향을 미치는 조직특성 요인에 관한 탐험적 연구에서 조직특성이 정보시스템 선택에 영향을 주고 있음을 피력하여 기업의 경영관리 선택에 조직특성이 중요한 요소임을 나타내었다.

<표 2> 기업특성별 기업물류비구성

구 분		매출액 대비 물류비중(%)	내수물류비 비중(%)	수출물류비 비중(%)
전 체		9.7	70.4	29.6
종업원 규모	대기업	7.8	65.4	34.65
	중소기업	10.2	71.7	28.3
업종(대분류)	제조업	9.2	65.4	34.6
	도 · 소매(유통)업	12.3	93.9	6.1
	음식료품	12.7	87.0	13.0
	섬유 · 의복	7.9	77.4	22.6
	가죽 · 가방 · 마구 · 신발	9.2	61.5	38.5
	목재 · 나무 · 가구	9.3	68.6	31.4
	펄프 · 종이 · 인쇄 · 출판	10.3	79.1	20.9
	코크스 · 석유 · 석탄	13.2	64.9	35.1
	화합물 · 화학 · 플라스틱	9.0	73.7	26.3
	비금속광물	13.6	87.4	12.6

17) Bowersox, D. J., Daugherty, P., Droge, C., Rogers D., and Wardlow, D.(1989), Leading Edge Logistics : Competitive Positioning for the 1990s.

18) 김진호,김미영(1997), "물류정보시스템 수용정도와 물류성과 측정기준 간의 관계에 관한 연구, " 「충청회계학연구」, 제2권 제1호. 충청회계학회.

19) Philip Ein-Dor and Eli Segev(1982), "Organizational Context and MIS Structure," MIS Quarterly, September.

20) 박승봉 · 서준석(2003), "e-logistics 실행에 영향을 미치는 조직특성 요인에 관한 탐험적 연구," 「인터넷전자상거래연구」, 제3권 제2호, 한국인터넷전자상거래학회.

	제1차 금속	10.6	83.7	16.3
	조립금속	6.8	51.3	48.7
	기계 · 장비	6.3	42.8	57.2
	의료 · 정밀 · 광학기기 · 시계	8.4	63.1	36.9
	전자부품 · 영상 · 음향 · 통신장비	7.1	50.4	49.6
	자동차 · 트레일러 · 운송장비	9.8	48.4	51.6
	도 · 소매업	12.3	93.9	6.1
매출액 규모	500억 미만	10.5	69.9	30.1
	500억 이상~1,000억 미만	9.2	72.8	27.2
	1,000억 이상~3,000억 미만	8.4	69.7	30.3
	3,000억 이상	7.4	70.8	29.2

자료 : 한국무역협회 국제물류지원단(2007), "06' 기업물류비 실태조사 및 기업물류비 산정지침 보고서"

위의 연구들에서 볼 수 있듯이 물류비와 매출액과의 상관관계는 무척 높다. 매출액은 단순한 기업의 판매량이기 전에 기업의 특성을 함축하는 여러 의미를 내포하고 있기 때문이다. 이러한 기업의 규모나 특성은 기업의 특정 시스템 도입이나 경영전략 도입에 영향을 미칠 수 있기 때문에 본 연구에서는 기업특성 즉, 대기업과 중소기업의 구분, 제조업과 유통업의 구분, 산업특성에 따른 구분, 생산방식에 따른 구분, 유통방식에 따른 구분, 그리고 내수의존도와 수출의존도에 따른 물류비 특성을 알아봄으로써 기업에 따라 물류비 전략이 달라야 함을 피력하고자 한다. 몇몇 연구에서 기업의 특성에 따른 물류비 접근이 달라져야함을 나타내고 있으나, 대부분은 포괄적인 물류비 구성요소에 따른 대안이거나 물류비 기준에 의해 조사되는 것이 일반적이다. 따라서 본 연구는 물류비 의 구성비와 기업특성간의 관계를 조망하고 이에 따른 물류비 산정의 고려요인에 대해 논의하는 것이 목적이다.

1. 대기업과 중소기업의 구분

'2007년 한국무역협회 국제물류지원단의 "06' 기업물류비 실태조사 및 기업물류비 산정지침 보고서에 의하면 대기업의 경우 매출액 대비 물류비 비율이 7.8%인데 반해, 중소기업의 경우 10.2%로 조사되어, 중소기업의 물류비 비중이 높은 것으로 나타났다. 대기업의 경우 기업물류 및 물류관리 시스템의 효율성 증진이 지속적으로 진행되었던 반면, 중소기

업의 경우 경영의 영세성으로 인해 물류관리의 효율성을 기할 수 없기 때문에 위와 같은 매출액 규모별 물류비를 차이를 보이고 있다.

2. 제조업과 유통업의 구분

산업별 분류를 제조업과 유통업으로 구분한 경우 도·소매(유통업)과 제조업이 각각 12.3%와 9.2%를 차지해, 도·소매업이 제조업에 비해 물류비의 비중이 높은 것으로 나타났다. 또한 제조업과 유통업으로 구분한 산업별 분류에서 보면 제조업과 유통업의 경우 양 업종의 특성이 너무나도 상이하여 두 업종을 동일한 물류관리 정책에 삽입시킨다는 것은 물류효율화와 물류비 절감 차원에서 적절치 않아 보인다. 즉, 제조업과 유통업의 경우 물류체인을 구성하는 요소의 특성이 각각 다르며, 주요 물류비 구성의 비중도 다르다. 제조업의 경우 조달물류와 생산물류의 비중이 유통업 보다 높아 유통업이 판매물류에 집중되는 경향과 맞서는 것이 바로 그것이다.

3. 산업특성별 구분

산업별 물류비 비중을 살펴보면, 코크스·석유·석탄, 음식료품, 도·소매업, 제1차 금속, 그리고 펄프·종이·인쇄·출판 등이 각각 13.2%, 12.7%, 12.3%, 10.6%, 그리고 10.3%로 나타났다. 이러한 산업별 특성에 따른 물류비의 차이는 두 가지 차원에서의 설명이 가능한데, 첫째는 그 산업이 포함되고 있는 기업군의 특성이 그것이다. 이는 위의 산업들이 대기업 혹은 중소기업에 속해 있는지에 관한 것인데, 대기업의 물류비 비중이 중소기업에 비해 적은 앞서의 결과가 산업특성에 영향을 미치는 것으로 파악할 수 있다. 또한 중소기업의 산업 특성을 포함하고 있는 상품군의 경우 물류비의 비중이 더 높은 것으로 나타나, 기업의 규모와 산업별 특성은 연관관계가 있는 것으로 파악해야 할 것으로 보여 진다.

4. 생산방식의 구분

다음으로 물류비의 비율을 결정짓는 것은 취급되는 상품의 생산방식이다. 이는 생산품의 lead time과 횟수에 따라 물류비의 구성 비율이 달라 질 수 있음을 의미한다. 취급상품의 생산시간과 횟수는 생산 물류비의 증가를 가져오며, 운임부담력이 낮은 상품일 경우 생산물류비의 상대적 증가를 초래할 수 있다. 따라서 이러한 상품을 취급하는 기업군은 소규모의 기업들이 대부분이어서 물류비 비중이 높아질 수밖에 없는 결과를 보인다.

물류비를 따질 때 유의할 것은 재고비용이다. 수송·하역·포장·물류정보 그리고 일반관리 비용의 경우는 재고와 관련이 없는 직접비용으로만 구성돼 집계와 계산이 비교적 명확하다. 그러나 보관에 있어서는 직접비인 창고의 사용료뿐 아니라 간접비인 재고비용이

관여된다. 재고비용은 재고발생으로 인한 생산자의 재정적 손실을 뜻하는 '재고유지비용'과 보관 상태에서 발생하는 손실을 의미하는 '재고위험비용'으로 구성되는데 때로 물류비에서 가장 큰 비중을 차지하기도 한다.[21]

5. 유통방식의 구분

물류비의 비중을 결정짓는 것은 서두에서 설명하였듯이 운송비, 보관비, 포장비, 하역비, 유통가공비, 물류정보·관리비 등이다. 크게 6가지로 분류되는 물류비의 구성요소는 그 산업의 가치사슬(value chain)의 특성에 따라 달라질 수 있는데, 핵심 분야에 따라 그 분야의 물류비 비중이 달라질 수 있기 때문이다. 가치사슬이란 가치를 창출하는 기업 내 모든 가치창출활동이 연결된 체계를 의미하는데, Poter에 의하면 가치사슬은 상품의 물리적 변화에 직접 관련된 기능을 수행하는 활동인 본원적 활동과, 이를 보조하는 보조 활동으로 구분된다고 하였다.[22] 이러한 산업 내 가치사슬의 구성과 핵심 요소는 그 산업의 경쟁우위를 결정하는 요인으로 작용하는데, 그러한 가치사슬상의 물류관련 정도가 물류비 영향요인으로 작용한다. 즉 가치사슬상의 물류관련 분야가 핵심 요소인 기업은 특히, 유통업의 경우는 제조업과는 다른 물류비 구성요소 영향요인을 보인다.

따라서 기업의 유통방식 특성은 물류비를 크게 좌우할 수 있는 요인이 되는 것이다.

6. 내수 및 수출 물류비

내수 및 수출물류비에 관해서는 기업들의 물류비 중 내수 부분과 수출부분으로 구분하여 물류비를 조사한 결과 어느 분야가 더 물류비의 비중이 높은지에 관해 나타내고 있다. 이러한 조사는 물류비의 여러 가지 기준 중에서 내수와 수출에서 요구되는 물류관리의 과정과 내용들이 다르기 때문에 각각의 물류비를 분류해 조사하는 것은 의미가 있다. 내수와 수출은 다분히 기업과 상품의 특성에 따라 비율이 달라질 수 있으며, 달리 관리되어야 할 필요성이 있다. 중소기업(71.7%)은 대기업(65.4%)에 비해 내수물류비의 비중이 높게 나타났는데, 이는 국내 중소기업의 경우 내수위주의 판매가 우선시되기 때문인 것으로 파악된다. 업종별 분류에서 보면 도·소매(유통)업(93.9%)이 제조업(65.4%)에 비해 약 30%이상 내수물류비의 비중이 높게 나타난바, 유통업의 경우 내수위주의 판매가 대부분이기 때문이다.

국내 수출 주력상품이 제조업 위주의 상품이고, 또한 음식료품 위주의 상품은 내수가 대부분이기 때문에 내수물류비의 비중이 높은 것으로 나타난 것으로 보인다. 또한 수출물류비의 비중은 대기업이 중소기업에 비해 8% 포인트 가량 높게 나타났으며, 국내 산업이

21) http://www.seri.org/bt/btIndex.html?btno=110&mnno=1719&no=10878
22) 이장로(2002), 「국제마케팅 제4판」," 무역경영사, p.83~84.

대기업 위주의 수출 주도형 국가 특성을 보여주는 예라 할 수 있다. 제조업과 도·소매(유통)업을 분류해본 결과에서도 제조업이 34.6% 도·소매(유통)업이 6.1%로 제조업이 압도적으로 수출물류비의 비중이 높은 것으로 나타났다. 산업별 분류에서도 수출주력산업의 대상품목인 기계·장비(57.2%), 자동차·트레일러·운송장비(51.6%) 등의 산업 군이 수출물류비의 비중이 높은 것으로 나타났다.

이러한 결과는 물류비 구성요소가 단편적인 것이 아니며 여러 가지 요인들의 복합적 구성으로 인해 도출되므로, 물류비 절감과 효율화 측면에 있어 어려움을 나타내는 대목이다.

Ⅳ. 기업특성에 따른 물류비 발생요인

물류비는 물류비의 기능별 비용의 총합으로서, 기능별 비용은 주지하는 바와 같이 수송비, 재고관리유지관리비, 보관비, 하역비, 포장비, 물류정보비, 일반관리비로 구분된다. 물류과정에서 필요한 제 기능은 운송업, 보관업, 하역업 등과 같이 독자적 산업 활동의 영역에서 일어나는 것이므로, 이들 기능을 수행하는데 소요되는 비용은 인건비, 유류비, 기타 물가와 같은 경제적인 여건에 의해 결정되는 한편, 운송업에서의 운행효율 등과 같이 산업 활동의 효율성에 의해서 영향을 받게 된다.[23]

이상의 물류비 구성요소는 주로 국가물류비 구성요소로써 기업의 특성을 고려하지 않은 요인들이라 할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 국가물류비중심의 요소가 아닌 기업물류비 차원의 요소를 중심으로 하여 기업물류비 차원의 물류비 구성요소의 영향요인을 기업특성 차원에서 알아보고 대안에 대해 제언하고자 한다.

1. 기업 규모의 구분

대기업과 중소기업, 제조업과 유통업, 산업분야, 생산방식, 그리고 유통방식은 산업특성에 영향을 줘 물류비의 결정요소로 작용해 왔다. 첫째로 해당 기업이 대기업 혹은 중소기업인지의 여부는 물류비에 절대적인 영향을 미치게 되는데, 이는 각 기업들의 물류비에 대한 관심과 투자 여부 그리고 여건 등을 고려해야 하기 때문이다. 중소기업은 대기업에 비해 운임 부담력[24]이 낮은 상품을 취급하는 비율이 높기 때문에, 물류비 중 수송비가 차지하는 비중이 높을수록 중소기업의 경우 물류비에 대한 부담이 높아 질 수 있다. 따라서 중소기업은 물류비 절감에 앞서 산업체질을 개선하는 것이 우선되어야 하며, 생산되는 상

23) 교통개발연구원, "국가경쟁력을 위한 국가물류비 감소대책(1단계)-국가물류비 결정요인 분석-," 연구총서 2003-03, 교통개발연구원, p.95.

24) 운임 부담력이란 운송비가 상품에서 차지하는 비중으로 가격이 높거나 부가가치가 높은 상품일수록 운임 부담력이 높으며, 저렴한 상품이나 부가가치가 없는 1차 산업의 경우 운임 부담력이 낮다고 할 수 있다.

품의 고부가가치화에 주력해야 한다. 중소기업이 가격 경쟁력 위주의 상품 생산에서 벗어나 경쟁 우위 상품의 확보로 전환되어야 하는 이유가 여기 있으며, 물류비중별 물류비 절감노력을 찾는다는 것은 한계가 있기 때문이다.

또한 중소기업의 경우 물류아웃소싱과 공동물류가 물류비 감소의 대안임은 주지의 사실이다. 중소기업의 경우 대기업에 비해 효율적 경영관리 방법의 채택의 고려자체가 비용으로 발생할 수 있기 때문에 정책차원의 공동물류의 시나리오화를 통해 중소기업이 최적의 대안을 선택할 수 있는 대안 제시가 선행되어야 한다.

2. 제조업과 유통업의 구분

제조업과 유통업의 경우 물류비를 발생시키는 원인이 다르기 때문에 통합적 관리 즉, 수송비나 보관비와 같은 획일적 물류비 절감전략은 두 산업의 특성을 고려치 않은 노력이라 할 수 있다. 그 동안의 물류관리 전략이 산업 전반에 걸친 포괄적인 물류관리 전략이었던 부분을 변형시켜 제조업과 유통업의 물류관리 체계에 따른 개별 전략이 따라야한다. 제조업의 경우 유통업과는 달리 조달과 생산물류비 위주의 절감 노력이 있어야 하는데, 조달 물류의 경우 원가절감 차원의 조달 정책의 접근이 중요하며, 생산물류비의 경우 표준화 전략과 상품에 따른 전략방안이 달라져야 한다. 이는 상품의 특성에 따라 생산의 횟수와 과정이 달라 물류비를 결정하는 요인이 되기 때문이다.

또한 유통업의 경우는 수차례 반복되는 판매물류의 집중으로 인해 유통 단계의 축소를 통한 물류비 상쇄의 공간을 찾고, 불필요한 유통망은 과감히 흡수 통합시키고 공동물류와 같은 물류비 절감 노력을 더욱 가해야한다. 또한 역물류의 발생 원인을 제거하는 등 근본적인 물류비 절감의 노력이 필요하다. 제조업관련 물류비용이 조달과 생산물류 위주의 절감노력이 선행되어야 한다면 유통업의 경우 기 생산된 제품의 판매 흐름을 원활하게 할 수 있는 지원이 따라야 한다. 최근 지역 산업단지 및 자유경제구역의 확대는 중소형항만의 성장과 물적 흐름의 변화를 가져왔다. 이에 따른 변화와 함께 추가적 유통단지 개발 도입이 필요한 시기라 할 수 있다. 중소형항만과 지역산업단지 및 자유경제구역을 연결할 수 있는 유통단지 개발과 이들 유통단지를 연계할 수 있는 서비스 시스템 도입이 요구되는 대목이다.

3. 산업특성 구분

중소기업의 산업 특성을 담고 있는 상품군의 경우 물류비의 비중이 더 높은 것은 기업의 규모와 산업별 특성이 상관관계가 있기 때문으로 파악된다. 중소기업의 경우 물류비 지출에 있어 악순환 구조를 띠게 되는데, 자본부족으로 인해 최초 물류활용유형이 기업의 물류형태로 자리 잡아 효율적 대안에 대한 선택권이 적을 수밖에 없다. 따라서 중소기업

의 경우 포괄적 물류비 절감노력에 대한 강요보다는 실질적인 물류비 절감 방안에 대한 제시가 뒤따라야 한다. 중소기업의 경우 비영업용 자가 화물차를 이용한 직접운송이 대부분인데 이는 단위수송비가 영업용 화물차보다 높아 중소기업의 물류비에 부담으로 작용하고 있다. 산업특성별 운송수단과 물류유형의 선택요인에 대한 분석은 개별 화주기업들이 하지 못하는 부분에 대한 정책적 차원의 지원이 따라야 할 부분이다.

물류관리에 대한 관심이 증가하면서 물류분야의 인력에 대한 중요성도 점차 증가하고 있다. 그러나 중소기업의 경우 물류인력의 비용요인으로 인하여 물류관리의 전문화를 기하고 있지 못하는 것이 현실이다. 따라서 물류활동 자체에 대한 아웃소싱에 앞서 물류관리 분야의 통합 아웃소싱이 선행되어야 한다.

4. 생산방식에 따른 구분

해당 상품의 생산방식은 조달물류의 횟수 그리고 생산물류의 절차와 판매물류의 횟수에 영향을 줄 수 있기 때문에 물류비용을 결정하는 요소가 된다. 또한 생산품의 생산시간과 횟수에 따라 물류비가 달라 질 수 있는데, 이는 횟수의 증가로 인해 생산물류의 상대적 증가를 가져오기 때문이다. 따라서 이런 상품군의 경우 생산물류의 효율성을 기할 수 있는 물류정보 시스템의 도입과 더불어 SCM 활용을 통한 가시성과 연결성을 확보하여 계획 생산을 할 수 있는 시스템 도입이 대안이 될 수 있다.

생산물류의 가장 큰 핵심은 생산량의 정도를 파악하는데 있다. 이러한 생산량의 결정은 생산의 정도와 횟수에 영향을 주어 생산물류의 효율성을 기할 수 있게 한다. 그러나 그동안 생산량의 결정요인은 공급사슬 앞단계의 주문에 의한 생산이었다. 그러나 SCM의 등장은 공급사슬간의 가시성을 확보해 생산량을 결정하는데 주요한 결정요인으로 작용하였다. 그러나 국제간의 거래에 있어서는 이러한 가시성의 확보가 미비해 자원의 해외의존도가 높은 국내기업의 경우 생산량 조절에 어려움으로 작용해왔다.

물류관리에 대한 관심의 증가로 인해 SCM의 중요성이 증가하고는 있으나, 글로벌 SCM 혹은 글로벌 e-SCM에 대한 관심과 활용부족으로 인해 실질적인 국가간 거래의 실질적 연결성이 확보되어야 한다. 생산물류의 경우 최적 재고수준을 결정함으로써 안정적인 제품공급이 물류비 절감과 신뢰도를 확보할 수 있으며, 물류정보시스템과 e-Logistics의 도입으로 수·발주 업무의 신속한 처리와 수송 수단의 최적 믹스 구성 등과 같은 물류활동을 전개해야 할 것이다.[25]

5. 유통방식에 따른 구분

25) 양일모(2005), "제조업체의 물류활동요인과 물류성과 간의 관련성에 관한 연구," 한국기업경영학회, 기업경영연구, 제12권, 제1호, p,207.

기업의 핵심 상품의 유통방식은 기업의 특성뿐만 아니라 상품특성 혹은 소비자의 특성에 따라 달라지게된다. 유통방식은 물류비를 결정하는 또 다른 요인이 될 수 있다. 유통업체들이 PB상품[26]을 생산하여 판매하는 경우 다른 상품들과의 경쟁에서 경쟁력을 확보할 수 있는 이유는 자체상표로 인한 생산비와 마케팅 비용의 절감뿐만 아니라, 다수의 유통망으로의 판매 대신 한 유통망으로의 집약을 통한 물류비 절감이 성공요인의 하나라 할 수 있다. 유통방식이 단일방식인가 다수인가 혹은 온라인방식인가 오프라인방식인가의 여부가 상품 분배방식에 영향을 주고 물류체인과 관리방식에 영향을 줄 수 있다. 따라서 유통방식에 따른 특성을 파악하고 물류체인을 구분하여 물류비 절감의 접점을 찾아야 할 것이다.

6. 내수 및 수출 집중도에 따른 구분

내수와 수출은 다분히 기업과 상품의 특성에 따라 물류비 비중이 달라질 수 있으며, 달리 관리 되어야 한다. 중소기업은 대기업에 비해 내수판매량의 비중이 높기 때문에 대기업과는 다른 내수 물류전략이 있어야 하며, 대기업의 경우 또한 중소기업과는 다른 수출위주의 물류비 관리 전략이 따라야 한다. 내수물류에서 효율성 증가요인으로 효율적인 인프라 구축, 제3자 물류업체의 활성화, 물류공동화 등이 있고, 수출물류에서의 개선요인은 복합운송의 활성화, 컨테이너, ULD, 상품코드 등의 표준화 등을 들 수 있다. 따라서 내수와 수출부분에 관한 물류관리 전략이 달리 이루어져야 함을 알 수 있는 대목이다.

내수 물류와 수출 물류는 서로 다른 기업특성과 상품특성을 가지고 있는 만큼 물류비를 구성하는 Supply Chain도 다르다. 따라서 이러한 기업특성과 상품특성을 고려한 물류비 관리전략이 따라야 할 것이다.

V. 결 론

소비자 기호의 다양성에서의 다양성의 의미는 세분화되지 않은 소비자 집단을 한 기준에 의해 몇몇 단위로 구분하는 정도의 개념으로 여겨질 정도로 시장은 극도의 세분화를 요구하고 있다. 이러한 극도의 다양성을 요구하는 시장에서 시장점유율의 의미는 그리 대표성을 띄지 못하는 게 사실이다. 최근 서비스수익체인(Service Profit Chain)[27]의 의미가

---

26) PB상품(Private Brand) : 백화점, 슈퍼마켓 등 대형소매상이 자기매장의 특성과 고객의 성향에 맞추어 독자적으로 개발한 브랜드 상품.

27) 시장점유율이 수익성의 원동력이라는 믿음에 의문을 제기하며, 일류기업의 경험사례를 토대로 고수익과 빠른 성장의 요인이 고객의 충성에 있다는 것을 밝혀내고 서비스와 수익간의 관계 고리를 정립한 것.

돋보이고 있는 이유도 바로 이러한 원인에서다. 기업의 성장요인을 소비자의 충성도 확보 측면에서 찾는 서비스 수익 체인은 기업에게 다른 측면의 경쟁요인을 요구하고 있다. 이는 기업이 핵심생산품목이외에 또 다른 Value Chain에서 경쟁요인을 찾아야 함을 의미하는 것이기도 하다. 이러한 과정에서 도출되는 것이 바로 물류분야이다.

물류관리에 대한 연구는 크게 물류비 절약과 물류효율화 방안에서 접근되어지는데 많은 연구들이 물류효율화 측면에서 다루어진 게 사실이다. 이러한 원인은 물류비가 가지고 있는 복잡성과 광범위성에 기인한다. 이러한 복잡성과 광범위성은 개별적 연구에 한계를 두어 물류비에 대한 체계적 연구에 장애요인으로 작용해왔다. 따라서 그 동안 물류비에 관한 조사 연구는 정부기관차원의 조사가 대부분이었다. 그러나 물류비가 담고 있는 복잡성으로 인해 물류비를 세분화하여 조사한다는 것이 사실상 불가능하여 몇몇 요인으로 구분하여 요인별 구성비를 찾아내는 것이 그 동안의 연구와 조사였다.

그러나 앞서도 언급하였듯이 물류비는 물류비를 부담하는 기업의 특성과 제반 여건에 따라 변화 될 수 있는 동태적인 것이어서 수송비나 재고비 절약 등과 같이 단편적으로 이루어져서는 안 된다. 기업이 지닌 특성에 따라 비용을 줄일 수 있는 분야 혹은 효율성을 기할 수 있는 분야가 달라질 수밖에 없기 때문이다. 본 연구에서는 물류비 구성요소를 크게 6가지로 구분하였는데, 기업 특성으로 대기업과 중소기업, 제조업과 유통업, 산업특성, 생산방식, 유통방식 그리고 내수와 수출 물류비 등으로 구분된다.

앞서 3장에서 물류비 구성요인의 특성을 살펴본 결과 기업의 물류비 결정요인은 표면적으로는 수송비, 보관비, 포장비, 물류정보 혹은 관리비 등의 비율을 보이고 있지만, 이를 구성하는 요인이 기업특성별로 다르다는 것을 알 수 있었다. 이러한 결과의 도출은 물류비 관리와 대안이 요인과 기업의 특성별로 달라져야 함을 의미하는 것이다. 또한 기업물류환경 영향요인이 변화하므로 기간별로 세분화된 분석을 통한 재점검이 필요할 것으로 보인다. 본 연구에서는 한국무역협회 국제물류지원단의 '06 기업물류비 실태조사 및 기업물류비 산정지침 보고서'를 기초로 하여 물류비 구성요소의 특성분석을 시도하였으며, 물류비구성 요소에 영향을 미치는 사항들에 대해 제언하였다.

구성요소의 특성분석을 바탕으로 하여 물류비 절감에 관한 제언이나 전략을 제시하는 것이 순서이나 지면과 방법적 한계로 인해 추후 연구로 남겨두기로 한다.

참 고 문 헌

1) 국제물류지원단(2007), "2006년 기업물류비 실태조사 및 기업물류비 산정지침 보고서," 한국무역협회 국제물류지원단.
2) 정이상(2007), "조직특성과 기업의 물류경쟁력 제고와의 관계에 관한 연구," 한국인적자원관리학회, 인적자원관리연구, 제 14권, 특별호.
3) 양일모(2005), "제조업체의 물류활동요인과 물류성과 간의 관련성에 관한 연구," 한국기업경영학회, 기업경영연구, 제12권, 제1호.
4) 김관영·주만수(1998), "한국경제물류비용의 결정요인에 관한연구," 지역연구, 제14권 제1호.
5) 박진희(2004), "국가물류비 산정방식에 의한 대전시의 지역물류비 산정," 물류학회, 물류학회지, 제14권, 제1호.
6) 서현진(2001), "물류빙산에 의한 한국기업의 물류비 구조분석," 관리회계학회, 관리회계연구, 제1권, 제1호.
7) 임영태·류재영·박상철(2001), "국가물류비의 국제비교 연구," 국토연구, 제32권.
8) 교통개발원(2003), "국가 경쟁력 강화를 위한 국가물류비 감소대책(1단계) -국가 물류비 결정요인 분석-," 교통개발원.
9) 박배근(1999), "물류비 절감을 위한 유통단지 개발," 국토연구.
10) 교통개발연구원(2000), "21세기 국가물류모델 : 비전과 전략," 21세기 국가물류모델 비전과 전략 공청회, 교통개발연구원.
11) 국제물류지원단(2007), "2006년 기업물류비 실태조사 및 기업물류비 산정지침 보고서," 한국무역협회 국제물류지원단.
12) 이장로(2002), "국제마케팅 제4판," 무역경영사.
13) Lynagh P. M. and Poist R. F.(1984), "Managing Physical Distribution/Marketing Interface Activities : Cooperation or Conflict", Transportation Journal, vol.23, no.3.
14) Bowersox, D. J., Daugherty, P., Droge, C., Rogers D., and Wardlow, D.(1989), Leading Edge Logistics : Competitive Positioning for the 1990s.
15) Philip Ein-Dor and Eli Segev(1982), "Organizational Context and MIS Structure," MIS Quarterly, September.

한국항만경제학회지 제24권 제4호 (2008. 12)

< 요 약 >

기업특성에 따른 물류비 구성요소에 관한 연구

서 선 애

물류비에 관한 연구는 물류비를 구성하고 있는 요소들의 복잡성만큼 물류비를 산출하고, 특성을 분석하는 것에 많은 노력이 요구된다. 이러한 이유로 물류비 산출은 정부차원의 조사에서 많이 이루어지고 있다. 그러나 아직까지 물류비의 산출기준이 명확하지 않고 또한 물류비 항목별 비율을 조사하는데도 많은 시간과 비용이 소요되는 게 사실이다. SCM 주체의 확대에 따라 물류비를 결정하는 요인들 또한 다양해 졌으며, 기업환경의 변화로 인해 물류비 영향요인들의 변화가 있어왔다.

따라서 물류비에 대한 연구는 물류비를 구성하고 있는 요소들의 세분화와 이들의 특성을 구분하여 접근해야 한다. 물류비의 구성요소는 그 기업이 처해있는 상황이나 여건에 의해 이를 구성하는 요소들이 달라질 수 있거나 요소들의 특성이 구분되기 때문이다. 이러한 특성의 분석과 원인에 대한 분석 없이 무조건적으로 수송비나 보관비와 같은 요소절약 전략은 기업의 특성에 맞지 않는 대안이 될 수 있기 때문이다. 따라서 본 연구에서는 물류비 구성요소별 특성 분석을 바탕으로 하여 물류비 산정과 물류비 절감 노력에 기초적으로 가정하고 고려해야 하는 부분들에 대한 연구에 목적을 둔다.

□ 주제어 : 기업특성, 물류비 구성요소, 물류비, 기업물류비