

사료의 물류비용을 줄이자



손 문 익

(주) 대한제당 전무이사

“ '77년부터 '88년까지의 국내 지방도로 건설은 불과 1.8% 증가한 반면에, 동 기간중 자동차 증가율은 19.3%가 증가되어 교통체증이 최악의 상태이며, 향후에도 해결방안이 없다고 해도 과언이 아니다. ”

먼저 한국축산업의 보다 큰 발전을 위해 전국 양돈인의 충실한 대변자로서 열심히 노력하시는 대한양돈협회 전 임직원께 축산인의 한사람으로서 감사의 뜻을 전한다.

상기 주제에 대해 전문가가 아닌 본인이 경솔하게 거론하기가 심히 두려운 바 크지만, 우리 축산인 모두가 관심을 가져야 하고 반드시 해결점을 모색해야 하는 점이기에 때문에 미력하나마 소견을 피력하고자 한다.

1. 물류(物流)개념 확산의 배경

어느 한 경제분야가 안정성장시대로 진입과 동시에 일찌기 「제3의 이익원(利益源)」 혹은 「코스트 절감의 보고」라고 불리던 물류의 중요성이 재인식 되고 있다.

물류(物流)라는 새삼스런 용어는 물적유통(物的流通, Physical Distribution ; Logistics)의 약칭이지만, 이것은 약칭 이상의 의미를 가지고 있다. 물류의 세계가 단순한 기계화, 성력화 대상에서 기업에 있어서 경영관리의 대상으로 위치가 전환되고 있으며, 새로운 의미를 부여하기 시작한 것은 1960년대 후반기에 비로소 부각되었다고 볼 수 있다.

그러나 이러한 개념과 범위에 관해서는 개별기업적 관점과 사회적 또는 국민 경제적 관점에서 보는 시각이 다소 차이는 있으나 모든 경제재(經濟財)의 공급주체와 수요주체를 연결시키는 공간과 시간의 극복에 관한 물리적인 경제활동으로 정의 되고 있으며, 국제적으로는 포장(Packaging), 하역(Handling), 저장 및 보관(Storage), 수송(Transportation) 및 관련정보를 가리키는 것으로 개념화

하는 것이 타당하다는 학자의 견해가 지금까지 객관성 있게 받아들여지고 있다.

이러한 개념을 새로운 시각으로 의미를 부여하게 된 동기는, 생산된 제품이 최종 고객에게 도착하기 전까지의 일련의 흐름이 개별활동으로 분리된 채로 그동안 관리되어 왔기 때문에, 상호간 밀접하게 관련되어 있는 각각의 경제활동에 대한 전체적인 합리성 추구라는 측면과 거리가 멀었고, 한마디로 「나무를 보고 숲을 못본다」라는 상태로 진행되어 왔기 때문이다.

지금부터 물류와 관련된 현실적인 얘기인 국내 사료업체의 물류비용 실태와 물류관련 비용증가의 원인 및 문제점을 거론하기에 앞서 물류란 하나의 체계(System)라는 인식을 먼저 염두에 두고 이해하는 것이 필요하리라고 사료된다.

2. 한국 사료업체의 물류비용 실태

우선 사료제품의 유통과정을 보면 <그림1>과 같다.

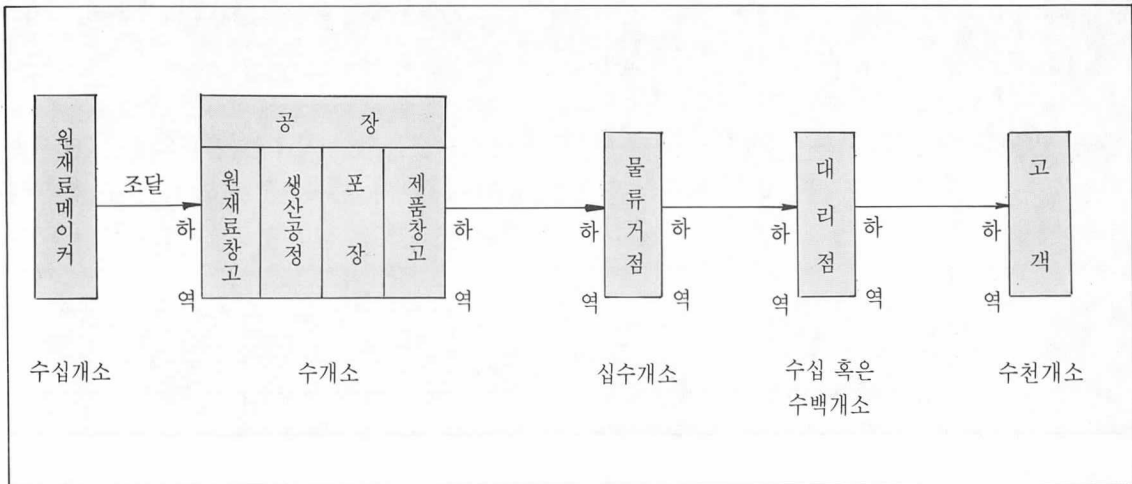
<그림1>의 사료유통 과정을 일반적인 상황이라고 이해하더라도 문제는 각각의 과정에서 발생하는 비용을 물류비 범주에 어느정도까지 포함시키느냐에 따라 물류비 한계가 결정될 것이다. 동종업계 내에서도 그 범위를 제각기

하고 있으므로 물류비 통계도 조사범위 및 방법에 따라서 물류비용 규모가 큰 차이를 보이리라고 생각되지만, 문제는 각 회사에서 물류비 적용한계에 대한 통일된 개념과 자사에 적합한 관리회계를 도입하여 과연 얼마만큼의 비용이 드는지 심각하게 분석해 보았는가가 더 중요하리라 생각된다.

그러면 일반적인 견해로서 우리가 몸담고 있는 사료업체내의 물류비용을 생각해 보기로 하자.

1992년도 전국 사료 시장수요를 1,200만 M/T이라고 추정해 볼 경우 비슷한 수준의 사료용 원료가 수입되거나 국내공급으로 공장에 입고될 것이며, 이 과정에서 물류비용이 발생할 것이며(대개 원료수송비 등 관련비용은 재무회계상 원재료비에 포함됨), 공장내 생산공정을 거쳐 포장과정 및 제품창고까지의 물류비용이 발생된다. 물론, 사료의 포장비가 물류비 범주에 속하느냐, 안하느냐의 개념정립은 되지 않았지만, 포장 형태 및 무포장 여부에 따라 하역비(Handling)에 영향을 주는 것 만은 확실하므로 물류합리화를 위한 관리대상이 될 수 있다.

그 다음 과정은 공장에서 하치장과 같은 물류거점까지의 수송비와 물류거점에서 최종 소비자까지의 배송비를 포함하여 통칭하여 운반비라고 생각할 때, 물론 이 과정에서도 운반비외 다른 비용이 발생하게 된다. 운반비 만을



<그림1> 사료제품의 유통과정

고려해 볼 때 각 사료회사의 판매 및 거래형태와 물류기 지 운영상황에 따라서 운반비 지불형태와 규모에 차이가 있겠지만, 1,200만 M/T의 사료제품이 어떠한 형태로든 기간에 최종 고객인 양축 사양가에게 공급될 것이다. 단순히 생각해 봐서 최소한 1,200만M/T의 물동량이 발생한다. 이 물동량은 5톤을 적재할 수 있는 화물차량으로 연간 240만대분의 양이 될 것이며, 하루 평균 6,000~7,000대의 각종 형태의 수송차량이 전국 각지의 도로를 점유할 것이고 엄청난 비용을 길바닥에 뿌릴 것이다.

이 엄청난 비용은 대략 1,400억원 정도로 추정된다. 앞서도 커논하였듯이 물류비 영역 및 기준에 따라 차이는 있겠지만, 물류비용중 운반비가 대략 70% 정도를 차지한다고 볼때 '92년도 사료업계에서 유통되는 사료제품에 관련한 물류비용은 최소한 2,000억원 이상이 되리라 추산되고 이것은 배합사료 연간 매출액의 10%내외를 점유 하리라 생각된다.

3. 물류비증가 원인 및 문제점

그러면 새롭게 인식되고 야기되고 있는 사료 물류비용에 관하여 그 증가 원인과 문제점을 살펴보자, 먼저, 외부적인 제반 환경요인을 살펴본다면 첫번째가 시장환경의 변화이다.

이것은 제품을 생산만 하면 팔리는 시장여건에서 소비자 취향에 부응하는 소비자 지향적 판매정책으로서의 필연적인 전환이다. 특히, 사료와 같은 생산재는 제품의 품질 외적으로 제품의 보존기간내에 사양가에게 안정적이며 신속하게 공급해야 하는 서비스 측면이 강하게 부각되어 왔기 때문에 이러한 점은 동종업계내 경쟁이 심화될수록 그 중요성은 더 커질 것이다.

두번째는 주변 경제환경의 변화이다.

참고로 '77년부터 '88년까지의 국내 지방도로 건설은 불과 1.8% 증가한 반면에, 동기간중 자동차 증가율은 19.3%가 증가되어 교통체증이 최악의 상태이며, 향후에도 해결 방안이 없다고 해도 과언이 아닌 상황으로 갈 것이

뻥하다. 어쨌든 수·배송시간의 증가에 따른 수송차량의 회전율이 급격히 떨어지게 되었고, 그나마 수송업체의 영세성으로 자체내 관리효율성 제고란 기대하기가 어려울 실정이다.

그리고 '90. 12월 결산법인 357개 업체의 매출증가는 23.6%인 반면에 물류비 증가는 30.7%로서 상대적으로 각 기업들은 그만큼의 경영수지 악화로 나타났다. 이러한 전체적인 타업계의 상황을 고려해 보아도 마찬가지로 상황이지만, 비교적 물동량이 많고 단위당 제품 가격이 낮은 사료와 같이 제품가격 대비 수송비의 비율이 높은 품목은 타격이 더 클 것이라는 것은 확연한 사실이다.

세번째는 사회환경의 변화이다.

수송차량은 있어도 운전기사를 구할 수 없는 현실로서 전반적인 제품 찾기와 3D 현상에 입각한 노동력 부족 현상은 비단 생산공장과 농촌에 국한되지 않고, 오히려 물류업 관련종사자의 경우 더 심각해진다는 점이 이웃 일본의 사례 결과만 보더라도 쉽게 이해될 수 있다. 이것은 인건비 상승으로, 그리고 물류비용 증가의 주요 요인이 될 것이다.

기타 외부적 환경요인으로서, 우리나라와 같이 예년지 수입의존도가 높은 경우와 토지 및 부동산에 대한 소유개념이 남다른 경우 이로 인해서 비롯되는 비용증가는 물류비 증가 요인에 직결될 수 있다. 지금까지의 이러한 상황변화는 축산물 생산비중 사료비가 차지하는 비중의 상대적인 감소 등 농장 생산원가 구조변화를 야기시켰고, 사료제조 및 판매원가 상에서도 물류비 및 인건비 등 일반관리비 성격의 비용증가는 원가구조 변화를 초래하였으며, 이러한 변화는 근래 5년간 특히 두드러진 현상이었다.

지금부터는, 마케팅 믹스에서 설명되는 농장에서, 기업내에서, 더 나아가 동종업계내에서 서로가 노력한다면 통제가 가능한 요인들을 살펴보기로 하자.

첫번째는 무계획적인 판매경쟁의 심화이다.

치열한 판매경쟁에서 자사 제품의 경쟁력을 높여 더 많은 판매고를 올리고 더 많은 수익을 바라는 것은 기업

의 목표이다.

엄격한 시장경제 체제하에서의 정당한 판매경쟁만큼 성스러운 일은 없겠지만, 우리의 주변상황을 고려하면서 균형적인 발전을 도모해야 하는 것도 영속기업으로서의 의무가 아닌가 생각된다. 할인을 경쟁과 여신기간을 늘려서 판매력을 높이는 방법은 일시적인 효과를 볼 수 있을지는 모르겠지만, 축산관련업계에서 주도적인 역할을 해야 하는 사료업계의 입장에서는 반드시 지양해야 하는 과제라고 생각하며, 부메랑효과를 재삼 생각해 볼 필요가 있다고 본다.

두 번째는 경영기법의 다각화와 투자 부족이다.

국내적으로도 환경오염 근절에 대한 대책이 시시각각으로 가시화되고, 이제는 피할 수 없는 절대불명의 선결 과제로 대두되고 있다. 물류비용을 줄이기 위해서는 수송 거리가 짧아져야 함은 당연한 논리이겠지만, 그렇다고 소비시장(사양가)에 근접하여 여러 군데에 공장을 건설할 수도 없다. 그나마 공장을 건설한다고 해도 축산폐기물 방출에 대한 무분별한 규제조치로 도로포장도 안된 산속으로 농장은 숨어들어가게 되고, 사양규모를 늘려 규모경제화에 필요한 축사시설이나 설비자동화가 갖춰져서 사료를 무포장 공급할 수 있다면 물류비 감소에 도움이 될 수 있으리라고 생각되지만, 여러가지로 구조적인 한계를 느끼게 되는 것은 축산업계의 성장 불균형의 한 단면을 보는 것 같아 축산인의 한사람으로서 절박한 심정을 갖게 된다. 축산업계의 우리 모두는 같은 배를 타고 있다는 것을 재삼 생각해 볼 필요가 있다고 생각된다.

세번째는 물류개념에 대한 폭넓은 이해와 개선의 필요성을 가져야 한다고 생각한다.

기업내의 제품원가 구성은 생산, 판매, 공급 등의 각기 다른 분야가 원을 구성하면서 서로 맞물려 있다. 산업생장의 단계에 따라서 원을 구성하는 분야마다의 중요성은 강도와 순위는 달리하지만 항상 일정한 형태를 유지하고 있어야 한다. 이것이야말로 전문화된 영역간에 전체적인 합리성 추구를 목적으로 하는 Management가 아닐까 생각한다.

4. 제 언

우리 축산업계는 지금까지는 국내에서의 경쟁상황을 연출하여 왔지만, 주변은 계속 변화하고 있다.

1997년 농축산물의 전면수입개방과 금년 시행되는 외국기업의 도매업과 같은 유통시장 참여 허용과 같은 일련의 대외적 환경변화는 우리가 늘 염려하여온 사실이지만, 압력이 커가고 가시화 될수록 동종 관련업계내 목소리도 각기 다르게 커가고 있다. 우리가 원하던 원치 않던 이러한 상황 변화는 우리 모두를 막다른 궁지로 몰 수가 있다는 사실을 피부로 느끼고 있으리라 생각되며, 지금까지 말씀드렸던 내용을 종합하면서 제언을 드리고자 한다.

첫번째로 물류합리화에 대한 전사적인, 전업계간의 이해 촉구가 필요하다. 즉, 물류 전문인력 양성과 중요성 인식을 같이 하는 것이다. 바꾸어 말하면 물류관리에 대한 자구책은 한 기업만의 KNOW-HOW가 될 수 없다는 것이다.

두번째, 시각을 국내에서 국외로 넓히고 시장 자유경쟁 체제를 적극 받아들일 수 있도록 자체 원가절감노력 등 경영합리화가 필요할 때이다.

세번째, 양축사양가를 지원하고 도울 수 있는 방법을 여러가지 각도에서 고려할 수 있는 업계간의 공동 협조 체제가 필요하다.

네번째, 생산거점의 현지화 혹은 협동 생산체제 구축은 시급히 시행되어야 하겠으며, 이러한 합리화를 제한하는 법적, 제도적 제한은 과감히 개선되어야 할 것이다.

다섯번째, “공동물류”, “경쟁판매”라는 개념도입도 구상해 볼 수 있다. 즉 동종업계 혹은 이종업계간 공동 물류법인 설립 및 운영 등을 고려해 볼 수 있을 것이다.