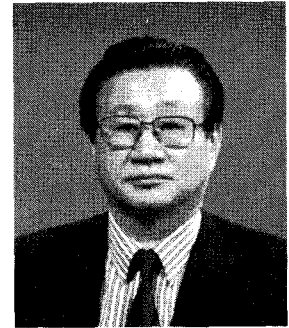


物流講座 ④

Ⅳ. 國內物的流通 現況과 問題點

韓國 物流 管理 協議 會 會長

經營 學 博 士 安 台 鎬



1. 서 론

과거와 같이 만들면 팔리던 시대의 기업경영은 생산제일주의로 생산부문의 원가절감에 대해서만 관심을 가졌으나, 현대의 기업경영은 인건비의 상승, 생산설비의 근대화를 위한 투자비용의 증가와 환경문제에 대한 관심증대로 인한 공해방지 비용의 지출등으로 과거에 없었던 비용이 증가되는 경향을 나타내고 있다.

이러한 상황하에서 기업은 재산적인 측면과 시장경쟁에서 유리한 고지를 점하기 위한 전략전개의 일환으로 그동안 관심이 낮았던 물류부문에 대해 점차 관심을 기울이게 되었다.

이렇듯 물류분야가 최근에 와서 점차 부각이 되고 있는 주된 이유는 사회간접자본에 대한 투자부진에 있다.

1970~80년대의 고도성장에 따른 경제규모의 확대와 이에 따른 물동량의 증가로 우리나라는 90년대에 들어와 사회간접자본시설에 대한 수요는 급증한 반면, 1980년대 중반이후 사회간접자본에 대한 투자가 지연(교통시설에 대한 중앙정부투자는 '80년대

초 GNP대비 1.6%수준에서 '80년대 중반에 이르러 1.2%까지 하락하는 양상을 보임) 되어 도로, 철도, 항만 시설이 크게 부족하게 되었고, 이로 인해서 막대한 추가 물류비용의 지출(교통개발연구원의 자료에 따르면, 우리나라의 총물류비는 1988년의 17.17조원에서 1991년에 23.37조원으로 증가되었고, 물류비가 GNP에서 차지하는 비중도 13.6%에서 16.57%로 큰 폭으로 증가됨)과 함께 시간지체를 초래하게 되므로써 기업의 대외경쟁력 약화등 경제성장의 커다란 걸림돌로 작용하고 있다.

특히 기업이 점차 경쟁이 치열해져서 상황하에서 경쟁전략의 한 수단으로서 고객서비스 향상과 코스트 절감을 달성하기 위해서는 물류부문의 효율적 관리는 대단히 중요하다고 할 수 있다.

물류부문과 관련된 유통환경의 변화를 살펴보면,

첫째, 소비자의 라이프스타일 변화에 대응하기 위하여 제품이 점차 다품종, 다양화, 소량화되는 경향을 보이고 있다.

둘째, 대량생산에 따라 시장이 점차 생산자위주 시장에서 소비자위주 시장으로 전환되어 수발주 단위의 소량화, 수발주 주기의 다빈도화, 긴급배송의뢰가 증가하는 등 고도의 물류서비스 요구와 함께 서비스의 형태가 양에서 질로 변화되고 있다.

셋째, 국내 유통시장의 개방에 따른 외국의 대형유통전문업체들의 국내진출로 가전업체와 같은 일부산업의 경우 대리점 위주의 메이커주도형 유통체계가 붕괴되고, 벤더업과 같은 종합물류도매업체의 역할이 증대되고 있는 실정이다.

넷째, 정보화,현대화, 조직화된 새로운 형태의 유통업체(할인점, 대중량판점, 편의점)의 출현으로 시장과 고객에 대한 정보의 주도권이 제조업체에서 유통업체로 점차 넘어가고 있는 실정이다.

이와같은 유통환경 여건의 변화로 인해 물류의 중요성은 과거 어느때보다 증가하고 있으나 물류는 타분야에 비해서 아직도 인간의 노동에 대한 의존비중이 높고 근대화도 지연되어 있어 3D현상, 고임금, 고령화시대의 도

래에 따른 자동화 / 기계화 / 생력화가 급속히 요망되고 있는 실정이다.

단이 아닌 경영전략의 하나로서 보는 경영자의 인식전환등과 같은 업계측면에서의 노력과 함께 정부차원에서

의 적극적인 지원책 강구가 필요할 것으로 생각된다.

2. 국내물적유통의 현황과 문제점

이웃 일본의 물류시스템이 재고의 공동보관·공동사용시스템, 수발주처리의 컴퓨터화, JIT시스템의 도입, 제조업체와 도·소매점간의 정보네트워크시스템 구축 등과 같이 점차 고도화·공동화·정보화의 방향으로 나아가고 있는 것과는 달리, 우리나라는 재고의 분산배치, 수발주처리의 개별 대응, 정보처리의 개별 대응 등 아직까지도 물류시스템이 여러가지 면에서 물류선진국에 비해 낙후되어 있다.

특히, 소비자의 소비행태가 다양화·고급화·다품종소량화로 전환, 유통경로의 다양화와 제품납품시 즉납화에 대한 요구가 증가, 3D현상에 따른 노동력부족의 심화 등과 같은 물류환경변화에 대해서 기업이 적절히 대응 전략을 세우지 못하고 있고, 물류에 대한 최고경영층의 인식부족과 함께 물류전담부서의 부족 (대한상공회의소 조사에 따르면 1993년도 기준으로 기업내에 물류전담부서를 두고 있는 업체가 19.9%로 나타남), 물류산업의 자동화·기계화 지연, 체계적 물류비 산정기준의 미비, 물류표준화 작업의 지연 등의 제반문제는 기업이 물류합리화를 추진하는데 큰 장애요인이 되고 있다.

이러한 물류시스템상의 비합리성을 개선하고 기업이 제3의 이익원이라 불리는 물류시스템의 효율적관리를 추진하기 위해서는 물류를 비용절감의 수

한국 물류관리협회가 1993년에 조사한 자료를 바탕으로 국내 물적유통의 부문별 현황과 문제점을 살펴보면 다음과 같다.

1) 수송부문

수송수단별 수송실태는 공로부문이 타수단에 비해 심각한 상태이며, 심한 정체현상을 보이고 있다. 또한 철도분야는 거의 한계수준에 이르고 있는 상태이다.

수송수단별 분담실태를 살펴보면, 공로수송이 차지하는 분담율이 80% 이상을 점하고 있어 91년도 교통부통계에서 나타난 65.9%를 훨씬 상회하고 있다. 앞으로 조속히 철도시설과 연안수송을 증설하여야만 국제화 및 개방화에 대비할 수 있을 것이다.

특히 자동차가 600만대에 이르고 6대도시의 도로율이 외국에 비해 절반 정도에 불과하여 정체현상은 앞으로도

계속될 것으로 전망되며, 이런 상황을 감안하여 각 기업에서는 수배송계획을 수립하고 공동수배송을 추진하여 차량소통량을 줄이는데 최선을 다하여야 할 것이다. 현재 자료에 의하면 공동수배송을 실시하고 있는 기업은 불과 10%선으로 기업은 앞으로 이 부분에 관심을 가져야 할 것이다. 특히 물류비중 수배송부문이 50%이상을 점하고 있기 때문에 특별한 노력이 필요할 것으로 생각된다. 또한 공로수송부문에서 각기업의 자가용 트럭이 81년도의 10만대에서 현재는 120만대에 육박하여 편도운행이 많고 실차율이 떨어지는 현상이 나타나고 있다. 이의 해결을 위해서는 외부차량의 이용으로 운송비를 줄이는 방안과 분업화, 전문화를 고려하여야 할 것이다.

2) 창고(보관)부문

자료에 의하면, 전체 창고중에서 재

〈 표 1 〉 한국과 일본의 물류시스템 비교

한국의 물적유통 시스템	일본의 물적유통 시스템
1. 상·물 일체형	1. 상·물분리 시스템 방법
2. 수·배송의 다단계방법	2. 지방배송센터의 직배송시스템
3. 재고의 분산배치방법	3. 재고의 공동보관, 공동사용 시스템
4. 상품재고의 개별대응	4. 상품의 공동관리 방법
5. 수발주처리의 개별대응	5. 수발주처리의 컴퓨터화
6. 물류가공업무의 개별대응	6. 지방배송센터에서의 집중관리방법
7. 정보처리의 개별대응	7. 생산회사와 도매·소매의 정보 Network System

래식 창고가 차지하는 비중이 70%대를 상회하고 있어 우리나라에서는 아직도 재래식 창고가 많은 실정이며, 이것이 물류관리상의 큰 장애요인이 되고 있다. 이러한 재래식 창고를 기계화하는 문제가 합리화의 관건이 되고 있다.

또한, 창고의 공간활용방법은 면적 율에 의존하고 있다고 응답한 것이 39%에 이르고 있어 아직도 우리나라 기업들이 물류에 관한 이해가 부족하다고 볼 수 있겠다.

아울러 보관능력이 부족하다고 응답한 비율이 50%를 상회하고 있어 기업들의 설비투자도 필요하겠지만, 공동물류기지시설의 건설이 중요한 문제라 할 수 있겠다. 기업에서는 영업창고이용이 바람직하겠으나, 화물트럭과 같이 영업용을 회피하는 경향이 두드러진 상태다.

3) 운반·하역부문

인력의존도가 다소 낮아졌다고 하나 여전히 의존도가 50%대에 이르고 있다. 물류의 5대 기능중에서 가장 노동집약적인 부분이 운반·하역으로 그

동안 기계화, 자동화가 추진되었고 운반·하역기기의 도입도 증가되었으며 또한 하역설비에도 부분적으로 투자가 증가하여 인력의존도 문제가 호전된 것으로 사료된다.

또한 사용하는 팔리트규격에서 KS 규격사용이 대폭 증가하는, 좀 놀라운 현상이 전개되고 있다. 이것은 신병성이 다소 결여된 설문조사에 지나지 않고 대기업중심이기 때문에 의문시되는 점도 있으나 매우 고무적인 현상이라 할 수 있다.

반면 아직도 팔리트를 사용하지 않고 있는 곳이 40%대에 이르고 있어 이 부분에 대한 교육과 계몽이 요청된다.

또한 운반·하역기기의 도입은 아직도 부진한 상태여서 기업주는 이 부분에 관심을 가져야 할 것으로 생각된다. 이번 조사에서는 화물의 상하차방법시 67.2%가 지게차를 이용하고 있어 기계화가 점차적으로 증가하고 있음을 알 수 있다. 또 팔리트 이용구간은 외국과 같이 수송에 많이 사용되고 배송에는 아직 미흡한 상태이다.

하역시설로서 도크와 레벨러의 시설

이 증가하고 있으나, 일부기업에서 레벨러 시설에 필요이상의 고액을 투자하여 설치하고 있는 기업도 있다.

4) 포장 부문

포장은 물류의 시작이며, 포장이 표준화되어야 팔리트화 및 컨테이너화 기계화, 자동화가 가능해진다. 또한 포장은 수송, 하역, 보관합리화의 기초이고, 물류비절감을 뒷받침하고 있는 분야이다. 그러나, 우리나라는 아직도 포장부문의 표준화가 이루어지지 않고 있어 타물류부문의 기계화, 자동화에 대한 커다란 저해요인이 되고 있다.

제조업체의 KS규격 사용률이 매우 부진한 반면, 자사규격 사용률이 50%대를 상회하고 있어 이로 인해 표준화 작업에 다소 어려움을 겪고 있는 실정이다.

그러나 각 기업에서 포장규격 결정시 팔리트규격을 고려한다는 기업이 60%이상으로 나타나 KS규격팔리트의 보급확대를 통해 포장부문의 표준화작업을 추진해 가는 방안이 검토되어야 할 것이다.

〈 표 2 〉 제품의 포장(의) 규격

(단위: %)

내 용	87	88	89	90	93/6	93/9	93/10
KS포장규격	10.3	9.2	11	13.5	9.5	14	4.1
회사자체규격	56.0	60.0	50	37.3	50.9	35	75.0
KS와 자체규격 혼용	26.9	21.5	25	25.4	19.9	16	5.0
규격없음	6.8	9.2	14	16.9	19.7	17	11.5

5) 물류정보 부문

물류정보시스템의 확립을 위해서는 POS시스템의 보급확대와 함께 POS

시스템 도입의 기초가되는 각 상품에 대한 공통상품코드의 부여, 소스마킹 등이 실시되어야 할 것이다.

우리나라는 POS시스템을 도입한 업체가 백화점, 편의점등과 같은 일부 대형소매점에 집중되어 있는 현상을

보이고 있고, POS시스템 이용을 위해 각 상품에 부여되는 공통상품코드(KAN코드)등록업체 수가 1991년 11월 기준으로 278개업체로 나타나 일본 49,178개업체, 프랑스 24,880개업체, 호주 5,002개업체 등과 같은 선진국에 비해 매우 미미한 실정이다.

또한 지금까지는 제품의 수발주업무가 주로 전화나 팩스를 통해서 이루어짐으로써 수발주상의 착오와 함께 시간지체의 문제가 발생한 점을 감안, 이러한 문제들을 해결하기 위한 방안으로 EDI(전자문서교환)시스템과 VAN(부가가치통신망)에 의한 종합물류전산망의 구축이 시급한 실정이다.

이와함께 현재 특정기업들의 주도하에 네트워크의 연결대상이 제한되어 폐쇄적인 네트워크로 구축되어 있는 문제점을 해결하기 위해 비즈니스프로토콜(거래서식표준 또는 전자서류표준)의 표준화를 통해 상호 호환성을 갖도록 추진되어야 할 것이다.

6) 물류비 부문

물류활동과 관련된 의사결정과 그 성과를 기대하기 위해서는 정확하며 일관성있는 물류비계산이 무엇보다도 필요하며, 개별기업은 물론이거니와 정부의 정책수립 및 부문별 우선순위를 결정하기 위해서도 물류비산정은 매우 중요한 문제가 아닐 수 없다.

그러나 우리나라는 아직까지도 물류비용을 계정항목에 분류, 적용하는데 있어 통일된 기준안이나 물류관리지표들이 없음으로 인해서 기업들이 물류코스트 산출에 어려움을 겪고있는 실정이다.

실제로 각 연구기관에서 발표하는

내용이 모두 일정한 산정기준이 없이 얻어진 통계수치이기 때문에 신뢰성이 떨어지고 있는 상태이다.

한국물류관리협회의가 물류비를 산정하고 있는 기업들을 대상으로 물류원가계산방식을 조사한 자료에 의하면, < 표 3 >에서 보는 바와 같이 대부분의 기업들이 89년에 한국생산성본부가 물류비산정지침으로 제정한 [기업물류비 계산준칙]을 무시하고 재무회계방식이나 관리회계방식등을 이용해 독자적인 방법으로 물류비를 산출하고 있어 정확한 물류비 산출을 저해하고 있는 것으로 드러났다.

이는 생산성본부의 [기업물류비 계산준칙]이 일본 운수성 유통대책본부에서 발표한 [물류코스트 산정통일기

준]을 근간으로 해서 작성되므로써 내용중의 일부가 우리기업의 실정에 맞지 않고, 내용자체도 일부 물류회계분류가 모호하며, 부문별 세부적 매뉴얼 지침이 부족한 것으로 나타났기 때문이다.

아울러 기업에서도 물류비관리가 업적평가나 의사결정자료등의 기본지침으로서 권장사항이기에 산정에 대한 강제성이 없고(재무회계가 공시용/감사용인데 반해), 물류에 대한 정확한 용어정의가 부족(물류범위등의 이해부족)하며, 독자적 산정방식의 고수관행과 함께 관련부서간 협조의 부족으로 인해 정확한 물류비산정의 필요성이 저하되고 있는 실정이다.

< 표 3 > 물류 원가계산 방식

종 류	응답수 (비율)
재무회계방식	16개 회사(25.4%)
관리회계방식	23개 회사(36.5%)
* 계산준칙	18개 회사(28.5%)
기 타	6개 회사(9.5%)
합 계	63개 회사

* 계산준칙 - KPC제정준칙

3. 결 론

장래의 물류여건을 전망해보면

- (1) 생인화의 문제와 함께 여성노동력, 고령자 노동력, 외국인 노동력, 파트 타이머의 증가. 인체공학적 측면

의 기기장비 개발

- (2) 생에너지화의 문제

연료와 전력소비가 적은 기기 및 장치의 개발촉진, 에너지절감을 지향하는 새로운 재료의 개발

- (3) 생자원화의 문제

포장에 있어서 생자원화를 추진하기

위해 과대포장을 지양하고 적정포장을 추진

(4) 국제화 및 개방화의 진전으로 물류업에서 다국적기업의 등장

(5) 배송차량의 구조변화와 톨박스(대차)를 사용하는 배송의 증가

(6) 공해의 심각성과 도로정체로 인한 사회적 문제 대두로 물류도 사회적 인 측면에서 다루어지게 됨

(7) 사회간접자본 시설의 절대부족으로 도로, 항만, 철도, 공항에 대한 투자가 확대

(8) 도소매업계 유통구조의 변화 편의점의 대폭적인 증가, 외식업의

패턴변화, 패스트푸드시장의 확대, 벤더등(중합도매상)의 성업, 양관점의 증가등으로 물류복잡화 예상, 자판기 판매 및 통신판매, 무점포판매 시장의 확대로 유통구조의 복잡화

(9) 물류정보시스템의 고도화

(10) 다품종소량화로 인한 다빈도 배송으로 물류비 증가 예상

소품종다양화 마케팅전략 개발과 JIT시스템의 개선형 등장 등과 같이 매우 복잡하게 변화될 것으로 예측된다.

이와같이 물류를 둘러싼 환경이 크게 변화하여 물류시스템의 중요성이

증대되고 있는 현재의 상황에서 정부와 기업의 긴밀하고도 적극적인 협력만이 현재의 어려움을 극복하고 물류시스템을 합리화하는 최선의 방법이라고 생각된다. <계속>

無限競爭時代의 골板紙包裝企業
生殘·經營革新戰略 指針書

<産業研究院 發行>

2000年代 골板紙包裝産業의 發展戰略

輕工業室長 經濟學博士 金 浚 炫
副研究委員 李 在 德 共著
研究員 權 烈 浩

高級米色模造
統計·圖表 總網羅
206P. 普及價 8,000원

購讀申請問議: 서울瑞草區方背洞1669 상산B/D 6F
韓國 골板紙包裝工業協同組合
TEL : (02) 594-0381-4
FAX : (02) 594-1310