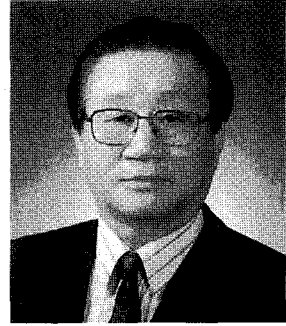


物流市場의 變化와 課題

(사) 한국물류협회 명예회장
(사) 한국파렛트협회 고문
경제학 박사

안 태 호



1. 머리말

물류가 이제 우리나라에서도 정착되어가는 느낌이 든다. 국제화시대에 대응하려면 먼저 물류문제의 해결없이는 불가능하다는 인식 때문이다. 이것만이 아니다. 물류는 기업이윤의 보고로써 또한 산업의 동맥으로서 그 중요성이 가중되었다는데도 인식의 변화를 가져왔다고 본다. 오늘날 물류는 수송활동도 아니고 또한 보관활동도 아니다. 그렇다하여 하역활동이나 포장활동도 물론 아니다. 이와같은 활동을 종합한 경제 및 경영의 기능이라 할 수 있다. 이제 물류는 경제개발과 경영발전의 원동력이 되어 물류의 독자적이며 고유의 전문적기능이 어느때보다 강력하게 요구되는 시대이다. 즉 생산과 소비를 연결하는 유통 가운데 물리적인 활동이 물류만큼 물류는 생산의 촉진과 소비의 안전을 구현하는 경제적기능으로서 당연히 높이 평가 되지 않을 수 없다.

2. 물류시장변화

시장변화의 첫째는 물류량의 확대에 있다. 지난해 물동량은 2,339백만톤이었으

나 올해는 3,159백만톤, 2003년에는 5,523백만톤 등으로 해마다 증가일로에 있다. 이에따라 물류비는 96년 34조에서 97년 54조, 2003년에는 81조원으로 배가되어가고 있는 현상이다. 물류수요도 경제활동의 파생수요로서 경제와 연동되는 움직임을 나타낸다. 둘째는 물류공급력의 확대를 들 수 있다. 물류수요의 확대는 도로, 철도, 항만 공항, 트럭터미널, 창고 등 물류인프라(기반시설) 정비가 필요하게 되고 거액의 SOC투자가 요구되기 마련이다. 특히도로수송의 경우 국내화물운송의 90%(1톤기준) 이상이고 자동차 증가도 1993년에 1985년 대비 5.64배로 늘어나 포장도로 연장은 동기간 1.99배 증가에 그치고 있다. 물류수요의 증대와 함께 물류공급력의 증대로 오늘날 물류시장의 확대를 자아내게 하였다. 셋째는 물류수요의 질적 변화이다. 이것은 경제구조의 변화와 기업의 경영전략변화에 의해 물류수요도 크게 질적인 변화를 유발하게 되었다. 그 내용을 나열한다면 ① 서비스 경제화의 진전 ② 기술혁신의 진전 ③ 소비자 니이즈(needs)의 개성화·다양화 ④ 정보화의 진전에 있으며 또 기업의 경영전략변화로는 ① 제품 차별화정책의 강화와 ② 물류관리체계의 강화를 들 수 있다. 이러한 수요의 질적

변화에 따라 물류공급에 있어서의 질적변화로는 ① 안전성 ② 신속성 ③ 확실성이 요구 되지 않을 수 없다. 넷째는 수송기관 분담율의 변화이다. 물류수요의 질적인 변화는 대상수송수단의 정체와 소량, 고속수송수단의 성장이라는 변화를 야기 시켰다. 제품의 고부가 가치화와 다품종화의 진전은 수송의 신속성, 확실성과 안전성에 대한 강력한 요청을 하지 않을 수 없다. 1995년 국내화물의 수송분담율을 볼 때 철도 8.1%, 공로 57.5%, 해운 34.4% 항공 0.05%로 구성되어 있다. 그런데 공로의 트럭에 의한 분담율은 앞으로 소량, 고속수송수단으로서 강력한 선택의 대상이 될 것으로 본다. 그러나 노동력부족이 하나의 제약조건이 될것으로 본다. 이상과 같은 네가지의 조건이 작동해서 물류시장은 양적 및 질적인 변화를 면할 수 없게 되었다.

3. 물류과제

이상과 같은 물류시장변화에 대응을 위한 물류업의 과제는 실로 막중하다. 그 첫째는 제약조건의 증가에 대한 해결문제이다. 그 제약조건이란 노동력부족과 교통체증과 환경문제 그리고 물류비의 계속적인 증가를 들 수 있다. 현재까지 물류공급력 확대에 기여한 것이 트럭 수송이 압도적인데 트럭운송업계가 노동력부족은 앞으로 물류시장의 신장에 결정적인 영향을 주게 될 것이다. 환경문제에 있어서는 환경오염과 교통체증과 환경문제 그리고 물류비의 계속적인 증가를 들 수 있다. 현재까지 물류공급력 확대에 기여한 것이 트럭 수송이 압도적인데 트럭운송업계의 노동력부족은 앞으로 물류시장의 신장에 결정적인 영향을 주게 될 것이다. 환경문제에 있어서는 환경오염과 교통체증이 지적되지만 앞으로 이에대한 대응방안의 강구가 중요하다. 두 번째의 과제는 「모달시프트(modal

shift)」와 공동일관수송에 관한 문제이다. 이 문제는 현재 우리나라 수송분담율에서 보는 바와 같이 육로 특히 트럭에 의존하는 수송방식을 지양해야만 한다. 3면이 바다로 둘러쌓여 있는 우리나라는 해상수송이 단점을 보완해서 업종과 상품에 따라 해상수송을 보다 확대해 나갈므로 육로에 의한 번잡을 피할 수 있다고 본다. 내항선의 건조와 부두정비 등 수송공급기반의 확충이 필요하다. 자스트인타임으로 대표되는 「적시, 적량, 적소」라는 수송 「니이즈」에 대응하도록 해상수송의 개편확대가 요구된다. 특히 현재까지의 트럭수송업계와 내항해운업계와의 연결확충으로 공동일관수송 방식에 의한 수송공급력의 확대가 요구되지 않을 수 없다. 셋째는 거래조건이 재검토를 해야 한다는 과제이다. 즉 운송업자와 하주기업과의 거래관계인데 시간단축추진과 노동환경개선, 하역개선, 대기시간의 축소, 긴급배차요청시정, 집하시간개선등이 그 주내용이 될 것으로 본다. 양자간의 적극적인 협력과 신뢰관계 구축이 필요하다. 넷째번의 과제는 협업화 및 공동화를 위한 과제이다. 오늘날의 물류는 노동시간의 단축, 노동력 부족, 교통체증의 심화, 환경규제강화, 물류비 증가등으로 극히 어려운 상황에 놓여 있다. 이와같은 환경에 있어 물류의 합리화, 효율화, 성력화, 물류노동환경의 개선, 하주기업과 물류업과의 「파트너쉽」 강화를 위해 추진해나가는 일이 과제가 안될 수 없다. 특히 우리나라와 같이 영세중소기업이 많고 물류비가 높은 나라에서는 업자간의 협업화와 공동화는 주요 과제가 안될 수 없다.

