

우리나라기업의 물류환경변화에 따른 제3자물류에 관한 연구

박현희*

요 약

오늘날 기업들은 소비자의 욕구를 만족할 수 있는 제품을 생산제조하여 이를 효과적으로 공급할 수 있는 능력을 중요시 여기고 있으며 이는 기업의 경쟁력을 의미하기도 한다. 이러한 시간과 장소에 따른 물리적 제품의 이동활동을 물류활동이라고 한다. 기업의 물류활동을 아웃소싱의 일종인 제3자 물류산업으로 전환하여 기업의 물류비 절감과 물류서비스의 극대화를 추구하기 위한 노력이 계속적으로 진행되어야 하는 것이다.

I. 서론

WTO체제하에서 물류산업 시장이 완전히 개방되면서 우리나라 물류산업은 가격과 서비스 경쟁이 심화되고 있으며 선진국의 물류전문업체가 국내시장으로 진출이 자유로워지면서 물류산업의 경쟁구조는 심화될 것이다.

이러한 물류산업의 환경변화에 따라서 우리나라 기업의 물류활동에 대한 중요성이 강조되면서 새로운 물류관리방안에 대한 논의와 제도적 지원에 대한 활성화 방안이 지속적으로 대두되고 있다. 이에 전문적이고 종합적인 물류부문의 아웃소싱을 담당하는 제3자 물류가 태동하기 시작하였으며 제도적 지원방안이 마련되고 있는 것이다.

향후 물류산업은 수송·창고·보관 등 기능별 물류서비스를 제공하던 전통적인 물류시장에서 이들 서비스를 하나로 묶어 통합서비스를 제공하는 제3자 물류시장으로 전환될 가능성이 점점

확대될 것으로 전망되고 있으며 또한 기존의 물류업체가 제3자 물류업체로 변신하는 경우도 있겠지만 이보다는 물류자회사, 공동물류업체, 도매배송업체 등 최근 제조, 유통업체에서 분리 독립한 물류업체들이 제3자 물류시장을 선도할 가능성이 높은 것으로 여겨지고 있다.

이에 본 연구에서는 기존의 문헌자료를 중심으로 우리나라 기업의 물류환경변화의 동향과 추이를 고찰하고 전문적인 물류서비스를 제공할 수 있는 물류관리 방안인 제3자 물류서비스업의 의미와 활성화방안을 제시하는데 그 목적을 두고자 하는 것이다.

II. 물류의 이론적 고찰과 환경의 변화

2.1 물류의 개념적 정의 및 역할 구조

* 단국대학교 강사

2.1.1 물류의 개념적 정의 및 범위

국민경제가 균형있는 발전을 하려면 경제순환을 형성하고 있는 제품의 생산·유통·소비가 원활하게 이루어져야만 한다. 특히, 유통은 생산과 소비를 연결하여 물자의 수급을 조절하며, 생산과 소비사이에 발생하는 지리적·시간적·사회적 간격을 좁혀주는 역할을 담당한다. 즉, 상품의 품질이나 성능 및 수량상의 변화가 없도록 수요와 공급을 원활하게 조절하여 줌으로써 생산자와 소비자를 함께 보호하는 역할을 수행하고 있는 것이다.

그러나 최근의 기업의 활동은 상품을 생산하여 판매하는 일련의 행위과정으로 마무리되는 것이 아니고 자사가 생산하거나 구매한 재화와 서비스를 정확하고 안전하게 소비자에게 전달하는 과정을 효율적으로 마련하여야 한다.

이에 물류라는 개념은 포괄적으로 그 개념을 정립할 수 있기에 설명하는 방법도 다양하게 전개되고 있는 것이다. 미국 마케팅 협의회에서는 “물류란 생산단계에서부터 소비또는 이용에 이르기까지 상품의 이동 및 취급을 관리하는 것이다”라고 정의하고 있으며 미국물류관리 협의회(NCPDM : National Council of Physical Distribution Management)에서는 “물류는 완성품을 생산라인의 종점에서부터 소비자에 이르기까지 유효하게 이동시키는 것과 관련한 광범위한 활동으로써 원재료를 공급원으로부터 생산라인의 시점까지 이동시키는 것을 포함하는 경우도 있다”라고 정의하였다.

우리나라의 경우 1991년에 제정된 화물유통촉진법 제2조에서 “물류란 재화가 공급자로부터 수요자에게 전달될때까지 이루어지는 운송·보관·하역 또는 포장과 이에 필요한 정보통신등

의 경제활동을 말한다”라고 정의하였다. 물류의 정의에 대한 개념은 다양하게 전개되고 있지만 이를 정리하면 “물류란 물리적인 재화의 흐름에 관한 경제활동으로서 시간·공간 그리고 일부의 형질변경을 통한 효율창출이 주된 과제이며 생산된 재화를 수요자에게 이동시키는 과정과 관련된 운송·보관·포장·하역 및 이들 활동을 지원하는 정보, 사전·사후서비스 등의 모든 활동”으로 정의할 수 있다.

물류의 범위를 구분하는데 있어 물류활동의 범위는 전체 유통과정에서 상적유통에 대해 2차적 기능을 지니고 있다. 상적유통이 소비자가 생산자에게 상품대금을 지급함으로써 상품의 소유권이 소비자에게 이전될 때까지를 말하는 것에 비해 물적유통은 일반적으로 상거래의 성립 이후에 상품을 생산자로부터 소비자에게 인도시켜 시간적, 공간적인 가치를 창조하는 경제활동으로 구분하고 있다.

그러나 아직 물적유통범위를 어디까지 볼 것인가에 대해 통일된 결론은 아직 정리되지 않았지만 조달물류, 생산물류, 판매물류의 형식으로 구분하여 설명되는 것이 일반적으로 존재하는 논의 구분으로 볼 수 있다. 물적유통을 제품에 대한 마케팅활동의 일부로 보아 판매물류에 범위를 한정하는 경우가 많았지만 최근 조달, 생산, 회수물류 분야까지 확대되어 로지스틱스의 범위로 전개되고 있다.

2.1.2 물류관리의 목적과 중요성

기업의 활동에 있어서 제품, 가격, 판매, 유통 경로 등은 마케팅의 기능으로 인해 상당한 발전을 하였지만 제품의 물적흐름 즉 물류에 관해서는 기업의 보조적 수단으로서 인식되어왔다. 그러나 기업의 활동에서 제조부분에서의 원가절감을 비롯한 효율적 경영관리를 통한 그 이상의

1) Donald J Bowersox, "Logistics Management", 2nd ed., New York, McMillan Publishing Co. Inc, 1987, p.3

효과창출에는 한계점이 있게된다.

즉 그동안 물류활동은 기업의 활동에 있어서 미개척분야로 존재하였으나 최근 정보통신기술의 발전과 상거래 활성화를 통해서 물류활동에 대한 관리기법과 효율적 관리방안에 대한 중요성이 증대하였다.

최근 물류관리에 대한 목표와 중요성이 증대되면서 물류관리의 목표는 고객에 대한 서비스 향상과 물류비용의 절감을 통한 경제적 물류관리 운영 측면으로 설명되어질 수 있다. 따라서 물류관리의 중요성에 따른 물류관리의 목표는 첫째, 물류비용의 절감 둘째, 물류설비의 실질적인 효율성 증대 셋째, 물류환경의 개선 넷째, 기업의 이미지 쇄신에 있다고 할 수 있다.²⁾ 이는 고객에 대한 서비스 질의 향상과 수송비용의 절감을 통한 가격인하효과, 대외적인 홍보효과 등이 포함될 수 있다. 그러나 위에서 언급한 물류관리의 목적에는 그 한계점이 있기 때문에 추가 설비 투자로 인한 물류비용의 증대, 설치 후 시스템의 유연성 상실 가능, 부수적인 장비비용의 증가 등 부정적인 결과를 초래하는 제반요소들의 시스템의 효율화를 달성하기 위한 관리 목적이 필요시 되고 있다.

결국 이와같은 물류서비스와 물류비용의 관계를 고려해 보면 기업의 물류관리목적은 기본적으로 물류비용 절감과 물류서비스의 향상에 있으며 이는 곧 기업이 목표로 하고 있는 물류서비스를 유지하면서 물류비용을 극소화하는 것이라고 할 수 있다.

2.2 물류산업의 구조적 특징 및 환경변화 동향

2.2.1 물류산업의 특징

국내의 물류산업에 대한 인식은 1990년대 중반 이후 많은 변화를 맞이하게 되었으며 선진국에 비해 상대적으로 물류구조에 대한 수준은 낮은 편이다. 하지만 세계화·개방화 그리고 전자상거래의 활성화로 인해 국내 물류산업의 성장은 지속적으로 이루어지고 있다.

우리 나라의 물류산업의 특징을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 유통수요산업의 특징을 지니고 있다. 물류서비스에 대한 기본적인 수요는 물류산업의 그 자체라기보다는 물류가 지닌 특성인 부가가치 창출을 위한 생산활동의 일부로 다른 산업의 요구 내지 니즈(Needs)에 의해서만 발생하는 유통수요의 특징을 지니고 있다. 즉, 물류수요는 제조업 또는 유통업과는 달리 영업활동에 의해 수요를 창출하는 축출 수요와는 차이점을 지니고 있다는 점이다.

둘째, 제조업·유통업 지원서비스업의 특징을 지니고 있다. 지원서비스 산업이란 자체 산업에 의해서 이루어지는 산업의 구조가 아니고 다른 산업의 보조 지원적 서비스를 제공함으로써 성장하는 산업을 의미한다. 물류산업은 다른 산업에 경제적인 비용으로 물류서비스를 제공함으로써 제공받은 기업들이 화물운송, 보관, 하역 등의 물류활동을 효율적으로 수행할 수 있도록 지원하는 산업의 특성을 지니고 있다는 점이다.

셋째, 대체제가 풍부한 산업의 특징을 지니고 있다. 물류기업이 제공하는 서비스가 비효율적이거나 요구조건을 충족시키지 못할 경우 하주기업에서 이를 내부자원으로 자가 운영하는 물류활동의 내부화가 비교적 용이하다는 것이다.

2) 문상원, 『물류의사결정』, 비봉출판사, 1994, pp.28~31

물류산업은 다른 산업과는 달리 물류기업 및 업종간 경쟁뿐만 아니라 제조업, 유통업과도 경쟁을 하는 전방위 경쟁구조의 특징을 지니고 있다는 점이다.

다섯째, 영세산업의 특징을 지니고 있다. 물류기업의 경영상태에 대한 각종 지표에 따르면 물류산업은 대표적인 영세산업으로 분류될 수 있다. 그러나 제공하는 서비스의 내용과 환경에 따라서 장치형 산업처럼 대규모 시설투자가 요구되는 산업의 양면성을 지니고 있다. 물류서비스를 제공하는데 있어서 반드시 대규모의 자본과 시설을 필요로 하는 것은 아니기 때문에 대형자본과 영세자본이 함께 병존할 수 있는 산업의 구조적 특징을 지니고 있다는 점이다.

여섯째, 경쟁적 산업의 특징을 지니고 있다. 물류산업은 특송업, 종합물류업, 장치작업 등 일부 업종을 제외하고는 시장진입과 퇴출 비용이 작기 때문에 본질적으로 경쟁적 산업이 될 수밖에 없는 특징을 지니고 있다.

2.2.2 국내 물류산업의 변화동향

1) 물류산업의 내부의 변화

국내의 물류산업은 운송·보관·하역·포장 등의 물류서비스를 개별적으로 제공하는 물류기업이 대부분을 차지하고 있으며 이중 화물운송업체가 물류시장에서 차지하는 비중은 상당히 높은 편이다. 그러나 1990년대 중반이 후 국내 물류산업에 있어서 기존의 단조로운 사업방식을 탈피하고 종합물류서비스의 성격을 지닌 컨설팅 서비스, 물류공동화 서비스, 포워딩 서비스 등 다양한 물류서비스를 제공할 수 있는 전문적인 물류산업의 구조로 변화하기 시작하였다.

전문적인 성격의 물류산업의 구조로 변화하면서 기존의 기업들은 하주기업의 특성 및 거래관계에 따라 택배업, 공동물류업, 도매물류업 등

다양한 사업의 형태로 전화되기 시작하였으며 이는 물류산업의 기본적인 환경구조변화를 의미하기도 한다. 또한 물류산업에 있어 물류아웃소싱이 활발히 진행되면서 기업들이 기존의 물류부서들을 분사하여 신규로 물류산업으로 진출하는 변화를 보여주었다. 우리 나라의 경우 제일제당이 운영하는 CJ GLS사와 삼성전자의 토로스, LG전자의 SLS, 삼성물산의 로지텍, 대우의 대우로지스틱스가 대표적인 사례로 설명할 수 있다.

또한 전자상거래의 확산과 활성화로 인해서 물류산업에 상당한 변화를 맞이하게 되었다. 특히 전자상거래 시장의 활성화로 물류업체의 신규진출 분야는 택배업으로 현재 전국적으로 갖춘 업체는 40여 개 정도로 지방중소업체가 포함된 경우는 500여 개에 이를 것으로 추정되고 있다.³⁾ 매출액 규모에서 살펴보면 우리 나라 한진, 현대택배, 대한통운 등 대형기업의 99년도 매출은 약 3,400억원이었으나 택배시장의 경우 6,000억원의 매출규모를 보여주었다. 이러한 결과 물류부분의 선점이 전자상거래 시장의 선점으로 인식되기 시작하였으며 전문 물류기능을 수행할 수 있는 산업으로 물류산업의 변화를 맞이하고 있다.

2) 사이버 물류(e-logistics)의 전개 및 등장

최근 인터넷을 기반으로 한 전자상거래의 활성화로 인해서 물류영역에서는 물류정보의 실시간 제공, 물류관리의 효율화, 고객 맞춤 서비스 등을 내용으로 하는 사이버물류가 새로운 물류비즈니스로 형성되는 변화를 맞이하고 있다. 이에 많은 물류업체들이 기존에 온라인 방식으로 이루어지던 고객서비스를 온라인 방식으로 전환

3) 산업자원부, 기업간전자상거래와 물류산업 육성방안, 2001, p.6.

하고 있으며 이중 일부 업체들은 인터넷 쇼핑몰이나 기업간 전자상거래 시장에도 진출하고 있다.⁴⁾

e-logistics란 정보통신 네트워크를 기반으로 화주기업과 물류기업간 물류활동 중 상품의 실물적인 취급활동인 수배송, 보관, 하역 등의 활동을 제외한 물류서비스를 온라인에서 구현하여 비즈니스 활동을 효율적으로 지원하는 활동으로 말할 수 있다.

국내의 사이버 물류 서비스는 육운업체 위주로 전개되고 있으며 활동범위도 조회활동인 공차조회, 화물추적 조회 와 주문, 운송의뢰 서비스를 제공하고 있는데 아직은 실시간 정보를 공유하거나 활동하는 업체는 많지 않다. 한편 물류정보통신업체의 경우 기존 창고·운수업체를 실시간 케트워드로 조직화하여 운송·화물 중계 서비스를 제공하고있으며 국가적인 차원에서도 종합물류정보망이 구축되어 있으나 운송주선업체의 운송알선 관행, GPS단말기의 높은 가격, 화물운송업체의 참여저조로 효과에 있어서는 미비하다.

3) SCM(공급망관리) 도입과 확산

물류비와 서비스의 상충관계를 해소하기 위한 방안으로 도입하여 서비스의 질을 높이고 물류비를 절감할 수 있는 방법으로서 혁신적인 물류관리전략으로 도입하고 있다. 이는 물류비 절감을 위한 단순한 물류의 기능적 통합에서 기업내부의 상호조정을 통한 네트워크 구축을 거쳐 기업 내부 뿐만 아니라 공급자들의 외부 기업간 통합을 이루는 혁신적인 방법이다.

SCM(공급망 관리체인: Supply Chain Management)은 물류의 확대된 개념인데 물류가 기업

조직내의 자체의 흐름을 최적화하는데 비해서 SCM은 내부 통합 그 자체에 머무르지 않고 고객을 중심으로 통합의 범위를 기업의 경계 밖으로 확대하여 공급체인상의 모든 관련 당사자인 공급업체, 고객 등을 포함하여 하나의 목적 하에 일체화하는 것을 말한다. 점차 기업간 경쟁에 있어서 가격이외에 품질을 비롯한 신속한 대응이 경쟁력 확보에 우위를 점할 수 있다는 사실을 인식하면서 SCM을 통한 효율적인 물류관리 시스템의 활용을 도입하고 확산하기 시작하였다.

<표 2-1> SCM과 전통적인 접근방식과의 비교

요 소	공급체인관리 (SCM)	전통적 접근방식
재고관리 접근방식	경로재고에서 공동감소	독립적 노력
총비용 접근방식	광범위한 경로비용 효율성	기업비용 최소화
시간영역	장기적	단기적
정보공유와 감시의 정도	프로세스계획 및 통제외의 요구	현 거래요구에 국한
경로내 다단계의 조정강도	기업, 경로수준간 다시간계약	쌍방의 경로간의 단일거래계약
공동계획	지속적임	거래에 기반을 둔
기업철학의 양립성	중요관계를 위한 최소한 양립	부적절
공급자 기반의 폭	조정외 증가로 작용	경쟁증가와 위험화대로 큼
경로의 리더쉽	조정을 위해 필요함	불필요함
위험과 보상의 정도	장기적 위험 및 보상공유	개별적
운영속도, 정보 및 사고의 흐름	유통센터 지향적	창고지향적

자료: Cooper, Martha C. and Lisa M. Ellram, "Characteristic of Supply Chain Management and Implications for Purchasing and Logistics Strategy", *International Journal of Logistics Management*, Vol. 4, No. 2, 1993, p.16.

이러한 물류관리의 새로운 방법론을 통해서 기업은 자산을 비롯한 재고관리를 효율적으로

4) 권오경, eLogistics 전자상거래 시대의 로지스틱스 서비스 전략, 『물류와 경영』, 2001, p.59.

수행할 수 있을 것이며 수직적 통합으로 인한 소유 및 경영상의 위험을 감소시킬 수 있다. 무엇보다도 SCM의 도입과 확산을 계기로 최종고객에 물류활동을 초점화할 수 있다는 점이며 기업은 고객서비스를 통해서 경쟁우위를 확보할 수 있다는 점이 부각되고 있기에 새로운 변화를 시도하고 있는 것이다

III. 물류 아웃소싱과 제3자물류 도입과 성장

3.1 물류아웃소싱의 개념 및 구조적 접근

3.1.1 물류아웃소싱의 개념과 동기

1) 개념적 정의

물류아웃소싱(Logistics Outsourcing)이란 기업이 경영활동중에서 물류부분을 외부물류전문업체에게 위탁하는 것이다. 물류기업과 화주기업간의 관계에 있어서 화주기업은 역량을 핵심 부문에 집중하고 생산과 제조이외의 기업활동중에서 중요성이 부각되고 있는 물류부분중 수송·보관·하역 등의 비핵심적인 기능은 외부의 전문적인 물류서비스 업체에게 공급받는 것이다.

물류아웃소싱은 다양한 형태로 명명되고 있는데 제3자물류(Third-Party Logistics), 물류제휴(Logistics Alliance), 계약물류(Contracter Logistics) 등으로 불리우고 있으나 개념적으로 유사성을 지니고 있다. 기업에서 물류활동을 수행하는 기능을 기업의 조직내외에 조직화하는 과정에 의해서 구분되고 있다. 자사물류란 기업이 물류기능을 수행할 수 있는 조직은 기업의 내부에 조직

화하여 운영하는 것으로서 기업내부화하는 것을 말한다. 거래관계에서 기업의 물류활동을 수행하는 기능을 내부화함으로써 비용을 감소할 수 있는 장점이 있으나 조직의 비대화를 비롯한 업무의 전문성이 떨어지는 경우도 있다. 또한 자회사물류는 제2자 물류라 할 수 있으며 이는 기업의 자회사로서 물류기능을 수행할 수 있는 기업을 설립 운영함으로써 기업의 물류활동을 관리하는 방식을 말한다. 자회사는 본사의 분사형태로서 형성된 기업으로서 물류활동에 대한 기능을 본사의 내부가 아닌 외부로 일정 정도 이전한 형태이지만 자사물류의 한계점을 지니고 있다고 볼 수 있다.

제3자 물류라고 명명되고 있는 것은 물류아웃소싱의 기능으로서 기업의 물류활동에 대한 부분을 전문적인 역할수행이 가능한 기업으로 이전함으로써 기업은 핵심적인 역할 수행만을 시행하는 것을 말한다. 이러한 경우 전문적인 물류활동 기능을 수행하는 기업에게 업무를 위탁함으로써 물류활동의 효율성을 추구하는 것이다.⁵⁾

대한상공회의소(1999)⁶⁾의 자료에 의하면 물류활동의 아웃소싱은 3단계로 구분하여 1단계는 운송·보관·하역·포장·정보처리·유통가공 등 일련의 공급체인(Supply Chain Management: SCM)에서 요구되는 물류의 각 기능을 부문별로 외부의 물류업체에게 아웃소싱하는 경우를 말하며 2단계는 운송·보관·하역 등 여러 물류기능을 일괄적으로 하나의 물류업체에게 아웃소싱하는 경우로 보고 있다. 3단계는 서비스 범위 측면에서는 2단계와는 유사하지만 운영·관리 측면

5) 김기현·이종화, "우리나라 기업의 물류아웃소싱 활성화 방안"에 관한 연구, "영남대학교 경영대학원 논집", 2000, pp.140~141

6) 대한상공회의소, "제3자 물류업체의 경영실태조사", 1999, p.4

뿐만아니라 물류전략·계획의 수립 부문까지 포괄적으로 수행하는 경우로 보고 있다.

2) 물류아웃소싱의 동기

기업이 수행하는 활동에 있어서 물류기능을 지원요소의 성격을 지닌 기능으로서 생산과 제조 활동을 증시여기던 시대를 넘어 점차 상거래의 활성화와 거래구조의 다양성 그리고 경제환경의 글로벌화는 물류활동의 기능의 중요성과 전문성에 대한 논의가 계속 진행되고 있다.

이러한 환경변화에 따라 기업은 물류활동을 수행하기 위해 운영하던 자사물류와 자회사 물류의 운영은 비용과 시간 그리고 운영에 있어 비효율적인 면이 아웃소싱을 통해 운영하는 기법에 비해서 두드러지고 있음을 인식하게 되었다. 즉, 자사물류의 경우 본사가 물류활동을 수행하면서 지나친 고정비의 투자로 투자효율성이 떨어질 수 있으며 물류자회사를 통한 방법에서는 본사가 물류자회사를 지나치게 간섭과 본사의 물류효율화를 추구할 경우 물류자회사의 수익이 감소하는 등의 문제가 발생할 수 있다.

이에 물류관리 활동에 있어서 본사와 관련성이 낮으면서 전문성이 충족될 수 있는 새로운 물류업체로 아웃소싱하는 것이다. 선행연구를 통해 아웃소싱의 동기를 살펴보면 Cantiz(1996)⁷⁾는 기업이 물류부분에 많은 투자를 하여도 투자의 효율성을 찾기 어렵다고 전제한 뒤 제3자 물류서비스 제공업자들이 제공하는 물류기능의 일부 혹은 전부를 활용하는 것이 최선의 선택이라고 하였다. 이는 기업의 물류기능을 수행하는데 있어서 기업조직을 이용하는 경우와 외부조직을 이용하는 것을 비교분석하였을 때 외

부조직인 전문물류업체를 이용하는 것이 우선적으로 고려되어야 한다는 것을 의미한다.

거래비용 관점에서 거래비용이 높은 유통기능은 독립된 역할을 수행하는 중간 물류업체를 통해서 시장거래에 의존하는 방안이 최선의 방안임을 보여주고 있으며 이는 아웃소싱을 통한 물류기능의 전문성은 거래비용을 절감할 수 있는 장점을 지니고 있음을 의미하는 것이다.

또한 Baghi & Virum(1998)⁸⁾는 기업이 물류아웃소싱을 하는 동기로 시장규모 축소, 국내이외에 글로벌 경쟁의 증가, 제품수명주기의 단축, 비용의 과다, 신속하고 유연한 고객 서비스 제공의 필요성 증대, 마진의 감소등이라고 지적하였다. 결국 물류 아웃소싱을 하는 동기는 비용절감과 고객서비스의 제공을 동기화하여 진행되고 있는 기업의 경영전략의 하나라고 볼 수 있는 것이다. Londe & Maltz(1992)⁹⁾의 경우 물류아웃소싱을 하는 것은 물류비용의 절감을 위한 목적 보다는 서비스의 차별화를 위해 시도한 것으로서 고객서비스의 차별화를 통해 지속적인 성장과 발전을 도모하기 위한 전략으로 인식하였다.

3) 물류아웃소싱의 효과분석

기업의 물류활동을 아웃소싱함으로써 일반적으로 물류비를 절감할 수 있는 효과가 있으며 이는 기업이 지닌 핵심역량을 집중화함으로써 기업의 경쟁력을 증가할 수 있으며 이는 기업의 지속적인 성장과 발전을 유지할 수 있는 원동력을 제공하는 것이다.

7) Cantiz, H. C., "How to Find, Evaluate, Choose, and Manage A Third Party Logistics Provider", Annual Conference Proceeding, Council of Logistics Management, 1996, pp.4~8

8) Baghi, P. K. and Virum, H., "Logistics Alliances : Trend and Prospects in Integrated Europe", Journal of Business Logistics, Vol.19, No.1, 1998, pp.199~205

9) La Londe, B. J and Maltz, A. B., "Some Proposition about Outsourcing : The Logistics Function", The International Journal of Logistics Management, No.3, 1991, pp.1~11

특히 최근의 거래부분의 특성에 있어 다품종 소량생산체제와 다양한 소비자의 욕구변화에 대해 기업이 물류활동을 통한 환경변화에 적응할 수 있는 방안을 마련할 수 있으며 고객서비스의 개선을 통한 기업의 지속적인 성장과 발전의 기반을 조성할 수 있는 것이다.

Randall(1994)¹⁰⁾은 기업이 물류아웃소싱을 통해서 특히 운송비용의 절감, 자재관리 및 보관비용의 절감, 재고수준의 감소, 고객욕구에 대한 응답시간의 단축, 유통채널에 대한 효과적인 운영관리 등의 효과로 인해서 기업의 경쟁력이 강화된다는 점을 제시하면서 물류아웃소싱의 효과를 제시하였다. Sink & Langley(1997)¹¹⁾는 제3자 물류서비스의 편익과 문제점에서 물류기능의 외주에 따른 편익으로는 물류외주비용의 절감이 물류외주의 가장 큰 효과로 나타났으며 유연성의 향상, 외주물류서비스 수준의 향상, 인력절감, 경쟁력 강화 등으로 나타난 것이다.

물류아웃소싱을 통해 기업이 추구하는 것은 비용의 절감과 전문적 기능을 수행하는 전문업체를 통해 고객서비스의 차별화와 만족의 극대화를 통해서 기업의 수익을 비롯한 경쟁력을 강화할 수 있는 것이다. 이에 물류아웃소싱의 기본적인 구조적 개념과 유형은 물류산업의 새로운 경쟁전략의 방안으로 등장하고 있다고 볼 수 있는 것이다. 반면에 물류아웃소싱상의 문제점으로는 외주 물류회사의 기능에 대한 통제력 저하를 말할 수 있으며 물류활동을 위한 시간과 노력이 감소하지 않은 점, 그리고 실질적인 비용절감이 미비하다는 점이다. 이는 물류아웃소

싱의 지속적인 개선과 발전방향의 제시를 통해서 변화할 수 있는 것이다.

3.1.2 제3자 물류도입과 기대효과

1) 제3자 물류의 개념

제3자 물류(Third-Party Logistics)은 기업이 고객서비스 향상과 물류비 절감을 위해서 물류활동에 대한 효율적인 운영을 목적으로 공급체인 전부 혹은 일부를 특정 물류전문업체에게 위탁하는 것을 말한다. 물류의 기본적 기능은 운송·포장·하역 등 일련의 공급체인에서 요구되는 활동을 외부의 물류기능의 전문업체에게 위탁함으로써 기업이 스스로 운영관리하던 자사물류와 자회사 물류의 구조에 새로운 변화를 도모한 것이다.

미국물류관리협회의에 정의에 의하면 물류채널내의 다른 주체와 일시적이거나 장기적인 관계를 가지고 있는 대행자 혹은 매개자를 의미하며 제3자 물류란 하주와 단일 혹은 복수의 제3자간에 일정기간동안 일정비용으로 일정서비스를 상호합의하에 수행하는 과정이라고 정의하였다. 일본의 경우에는 제3자물류를 하주에 대하여 물류개혁을 제안하고 포괄적으로 물류업무를 위탁하는 업무라고 정의하면서 규제완화를 통한 경쟁적 환경을 바탕으로 다양화, 고도화하고 있는 물류수요에 대응한 업태, 서비스로서 제3자물류를 육성해야 한다고 주장하고 있다.¹²⁾

이외에도 제3자물류는 물류활동의 아웃소싱의 기본적 구조로서 인식되면서 기업이 수행하는 물류기능 및 활동을 제3자 혹은 전문적인 물류공급업체에게 위탁함으로써 비용절감과 기업경쟁력의 강화를 위한 기업의 선택적 활동의 구조를 지니고 있음을 제시한 연구결과들이 상당하다.

10) Landall, H. L. and Liber, R. C., Peters, M. J., "The Use of Third Logistics Services by European Industry", Transport Logistics, Vol.1, 1998, pp.167~179

11) Sink, H. L. and Langley, C. J., "A Managerial Framework for the Acquisition of Third-Party Logistics Services", Journal of Business Logistics, Vol.18, No.2, 1997, pp.163~189

12) 寺前秀一, "經濟構造改革と物流" 日通綜合研究所, 1997, p.63

〈표 3-1〉 제3자 물류에 관한 정의

연구자 및 연구기관 (년도)	개념적 정의
미국물류관리협회의(1996)	· 하주와 단일 혹은 복수의 제3자간에 일정기간동안 일정비용으로 일정서비스를 상호 합의하에 수행하는 과정
John Africk/A. T. Kearney(1996)	· 단일 물류서비스 공급자가 계약에 기초하여 복합적인 물류서비스를 제공하는 것
La Londe, Cooper(1989)	· 로지스틱스 경로상 다른 당사자와 단기적 또는 장기적인 관계를 구축하는 로지스틱 경로내의 대리 중개자
Lieb, Millen Wassenhove(1993)	· 전통적으로 기업의 한 조직내에서 수행하여 오던 물류기능을 전체 물류과정 혹은 그 과정 중의 일부 물류활동을 제3자에 의해 수행토록 하는 것을 말한다.
Sink, Langley, Gibson (1996)	· 하주기업에 의해 제공되거나 관리되는 것이 바람직하지 않는 기능을 수행하기 위해 재고에 대한 소유권을 행사하지 않으면서 외부인에 의해 제공되는 복합적인 유통활동

자료: 허문구·이태우, "수출입기업의 제3자물류서비스 도입 활성화 방안에 관한 연구", 「해상교통정책」, 제24호 1권, 2000, p.54

2) 제3자 물류업의 특징과 유형

제3자물류의 특징은 세가지로 구분하여 설명할 수 있다. 첫째, 고객의 물류업무 전체를 위탁받아서 전체를 최적화 한다는 점이다. 이는 하나의 부분에서 물류효율화를 도모하여도 나머지 부분에서 업무가 증대하여서는 전사적으로 의미가 없다는 것으로 한 개부분에 의한 비용절감은 한계점이 있다는 것이다. 둘째, 고객과 이해관계를 함께 한다는 점이다. 고객의 물류효율화와 비용절감을 도모하는 것은 고객에게 이득이 되는 것이며 이는 제3자물류업체에게도 이득이 될 수 있다는 것이다. 셋째, 제3자물류 사업자와 고객은 물류비용 절감을 위해 도모하고 이익을 함께 배분하는 관계이다. 즉, 함께 성장하는 대등한 파트너쉽을 형성하고 있다는 점이다.

종래의 물류업은 고객과의 관계가 수직적인 관계를 형성하고 있었으나 제3자 물류업은 물류업무에 대한 전문적 지식과 노하우를 이용하여 기업에게 물류활동의 외주를 책임하는 기업으로서 수평적인 구조의 관계를 형성하고 있다고 볼 수 있다. 즉, 물류업체와 외주를 위탁하는 기업간의 관계는 물류업무 부분에 있어 수평적인 관계를 유지하여야만 기업의 물류외주화에 대한 효과를 증진할 수 있다는 점이다.

제3자 물류의 형태로는 공동창고 보관관리가 오래되었으며 그외에도 마케팅 분야, 수배송, 수출입관리 분야 등이 그 대상의 범주에 포함되었다.¹³⁾ 산업이 고도화되고 경쟁이 격화됨에 따라서 제3자 물류서비스의 형태도 다양해 지고 있으며 그 대표적인 성격을 지니고 있는 분야가 조립, 품질통제, 고객서비스와 같은 부가가치 활동이다.

Muller(1993)의 경우 제3자물류를 다음과 같이 3가지 측면으로 형태를 분류한바 있다.¹⁴⁾ 첫째, asset-based vender로서 트럭이나 창고 또는 이의 혼잡과 같은 자산으로 로지스틱스 서비스를 제공하여 주는 물류형태를 말한다. 이러한 유형에서는 그 자산의 규모가 작은 것이 특징으로서 창고기능의 물류업무를 주로하고 있는 것이다. 둘째, Management-based Vender로서 시스템 데이터 베이스나 컨설팅 업무를 통해서 물류관리 서비스를 제공하여 주고 있으며 고객사업부분의 전부 혹은 일부의 물류담당부서로서 활동을 하는 유형이다. 이러한 기업은 수송이나

13) Richardson, H. L., "Outsourcing the Power Worksource", Transportation and Distribution, 1992, pp.22~24
 14) 옥선종·최철수, "제3자 물류역할 수행의 국제항공택배 이용에 관한 연구", 「물류학회지」, 제10권 제2호, 한국물류학회, 2001, p.7

창고시설을 소유하지 않는다는 특징을 지니고 있다.

셋째, Integrated-based Vender로서 이러한 형태의 기업은 트럭이나 창고 또는 두가지의 혼합형태의 자산을 보유하며 이 자산의 이용에 제한은 받지 않는 만큼 그 규모가 큰 형태의 물류서비스 공급자이다. 넷째, Administration-based Vender로서 운송요금 지불과 같은 경영관리 서비스를 제공하는 서비스 공급자이다. 물류서비스 공급자가 더 많은 수익을 올리기 위해서는 단순한 수송, 창고관리, 정보시스템만을 제공하는 것이 아니라 위의 네가지유형을 적절히 활용하여 기업에게 더 높은 가치의 활동을 중심으로 물류서비스를 제공하는 방향으로 전개되는 것이 최근의 경향인 것이다.

Ⅳ. 제3자 물류활용상의 문제점 및 발전방안

4.1 제3자 물류관리 활용상의 문제점

4.1.1 제3자 물류 관련법제도의 비체계적 구조

물류산업의 업종 중에서 제3자 물류산업으로 변화가 가능한 업종은 화물운송업체, 창고업체, 물류자회사, 공동물류업체 등이라고 할 수 있다. 그러나 제3자 물류산업으로 전환할 수 있는 업종과 관련된 법규를 살펴보면 체계적이고 통일적인 법규에 의해서 운영되는 것이 아니라 각각 규정되어 운영되고 있으며 매우 복잡하게 구성 되어있다.

물류관련의 화물유통촉진법을 비롯하여 유통

산업 발전법, 유통단지 개발촉진법 등 이 비체계적인 구조를 지니고 있으며 연관 산업간의 관계를 적용한 법적인 연계성이 결부된 구조를 형성하고 있다는 점이다. 이는 물류 관련 법률이 관장하는 행정부처별로 법적용이 상이하게 작용함에 따라서 이는 비효율적이고 규제요인이 되고 있다는 점이다.

이처럼 물류법규의 미정비와 체계적인 구조를 갖추지 못함으로써 종합물류 사업이나 제3자 물류업을 수행하려는 사업자는 여러 종류의 사업 등록, 허가, 면허를 취득하여야 하는 행정적인 진입장벽을 맞이하게 된다. 법제도의 진입장벽은 제3자물류의 체계적 육성과 성장에 발전적 저해요소가 되고 있는 것이다.

4.1.2 기업의 제3자 물류서비스에 대한 인식 부족

기업에게 있어 물류관리란 개념은 시간이 변천되면서 그 기능과 역할에 대한 인식의 변화가 많은 부분으로 알려져있다. 이는 기존의 물류관리는 창고를 중심으로 한 단순한 기능의 관리 능력이었으나 경제환경의 변화와 거래의 변화를 맞이하며 기업의 물류관리 기능에 대한 변화는 상당히 진전되고 있는 것이다. 그러나 이러한 인식의 변화는 한정적이며 최근 등장하고 있는 개념의 변화로서 아직은 미비한 점이 산재해 있다.

1990년대 이후 화주기업에 의해서 물류관리 혁신이 주도되기 시작하였으며 계속적으로 기업은 높은 물류비 절감을 위해서 물류시설의 확충과 물류자동화, 물류인프라 구축, 전문인력의 동원 등 지속적인 투자유인정책과 실천을 시도하고 있다. 그러나 이러한 투자에도 불구하고 물류개선효과는 미비하였으며 오히려 물류비 상승의 결과를 초래한 것이다.

〈표 4-1〉 물류관련 법률과 서비스의 범위

운송·운송관련업	물류시설 관련업	해운·항만관련업	운송관련업·기타
<ul style="list-style-type: none"> ○ 화물자동차 운송업 -노선화물, 구역화물 -응답화물, 전국화물 -특수화물, 특수업 -컨테이너화물 -보세운송업 -국제특송업 ○ 철도운송업 -철도화물운송업 -철도소운송업 ○ 항공화물운송업 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 창고보관업 -일반창고업 -냉동냉장창고업 -위험물 창고업 -보세창고 ○ 화물터미널운영업 ○ 컨테이너 아적장 ○ 내륙기지업 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 해상운송업 -내항화물 -외항화물 ○ 항만하역업 ○ 항만운송업 ○ 검수, 검량, 감정업 ○ 항만용역업 ○ 도선사 ○ 예선업 ○ 항만부두운영업 ○ 해운대리점업 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 화물차운송주선업 ○ 복합운송주선업 ○ 통관업(관세사) ○ 화물경비업 ○ 하역노무공급업 -철도, 항만 ○ 물류정보업 ○ 컨테이너 임대업 ○ 도매배송업

자료: 정종석, “물류산업고도화를 위한 제3자물류 발전방안”, 대한상공회의소 세미나자료, 1998, p.14

이는 화주기업이 자가 중심의 물류구조를 해소하지 못하고 지속적으로 운용함으로써 그 원인을 찾을 수 있으며 이는 기업의 물류관리 구조에 부정적인 영향을 주고 있는 것으로 분석되고 있다. 기업이 제3자 물류의 활용이 떨어지는 것은 제3자물류서비스가 더 많은 물류비용을 발생시키고 고객서비스의 수준을 하락시킨다는 생각에 기인하고 있는 것이다.

제3자 물류서비스 발전을 위한 초석은 자사물류중심의 구조를 축소하고 외부 물류업체를 적극적으로 활용하려고 하는 기업의 의식적 변화가 중요하다.

4.1.3 물류기업의 영세성 및 물류시설의 비효율적 운영

국내 물류산업은 특징중에 물류산업군의 영세성이라는 평가는 지속적으로 기록되고 있는 분야이다. 물류업체의 자본금 규모에 있어서도 외국의 선진국과 비교시 상대적으로 약세를 지니고 있다. 또한 외국 선진국의 경우 규모가 대형화되고 있는 추세를 보이고 있으나 국내의 경우 상대적으로 영세성을 벗어나지 못하고 있는 것이다.

그리고 물류전문업체의 영업의 시작이 주로

운송주선업, 창고보관업 으로 진행되고 있으며 그 물류서비스와 기업의 물류관리 의식이 낮은 관계로 성장의 한계를 맞이하고 있는 것이다. 이와 같이 물류업체의 영세성으로 인해서 고객에게 제공되는 물류서비스가 화물운송, 보관서비스, 하역등과 같이 비교적 단순할 뿐만 아니라 화주기업의 다양한 욕구와 질 높은 서비스 수요에 부응하지 못하고 있는 실정이다.

또한 물류시설의 운영에 있어서 비효율적인 측면이 있다는 점이다. 최근 정보통신 기술을 응용한 물류산업의 개선에도 불구하고 물류체계화가 미흡한 실정이다. 물류시설에 대한 인식의 부족으로 인해서 물류활동의 기계화·자동화·일괄수송을 위한 시설의 운영 및 관리 상태가 미흡한 실정이며 선진국에 비하여 낙후되어 있다는 점이다.

4.1.4 복잡한 유통구조와 제3자물류관리의 한계

선진국의 경우 물류비 절감과 물류서비스 향상을 위해 전문적인 물류업체와의 전략적 제휴를 통한 유통단계를 축소하고 있는 실정이다. 그러나 우리나라의 경우 물류사업자의 영세성, 기업간 정보공유의 거부와 한계점, 내부거래 등

제조업체가 창고시설, 수배송차량 관리까지 부담하는 후진적 유통구조를 지니고 있다는 점이다. 이러한 유통구조의 낙후와 복잡성으로 인해서 물류체계의 효율화를 극대화 할 수 없는 한계점을 지니고 있다.

또한 제3자 물류의 자체적인 한계점을 말할 수 있다. 자사에서 수행할 업무의 일부나 자사에게 제공하지 못하는 고유의 서비스를 제3자에게 위탁할 경우 외부의 전문업체로부터 공급받음에 따라 많은 장점을 누릴 수 있는 것이 사실이다. 그러나 자사의 업무를 통제밖에 있는 제3자에게 완전히 위탁하는 것은 기업의 존립을 위협하기까지 하는 위험을 초래할 수 있다는 점이 제3자물류가 지닌 한계로 인해 제3자 물류관리 활용상의 문제점이 유발 될 수 있는 것이다.

4.2 제3자 물류의 발전방안

제3자 물류산업의 발전은 화주기업들의 적극적인 참여와 물류산업의 재편, 제3자 물류업체의 사업확대 및 성장 등의 폭넓은 시장환경의 뒷받침을 통해 이룩될 수 있을 것이다. 국내의 물류환경하에서는 제3자 물류 자체가 성장하기 위한 기반을 조성하기에는 한계점이 존재하기에 정부의 주도적인 역할과 제도개선이 이루어져야 한다는 것이다.

4.2.1 물류관련 법규의 정비개선

제3자 물류서비스는 고객에게 일괄물류서비스를 제공하는 종합물류라고 할 수 있다. 전통적인 형태로 물류업체가 각기 개별적으로 운영되던 수송·보관·하역·재고관리 등의 기능별 물류서비스가 이제 제3자 물류에서는 통합적으로 운영하여야 하는 속성을 가지고 있다.¹⁵⁾

현행 물류제도와 법규에 있어서 각종 물류업이 개별적으로 규정관리되고 있어 제3자 물류관리를 수행하기 위해서는 현행의 법제도가 한계점으로 작용할 수 있기에 제3자 물류의 시각에서 활성화를 저해할 가능성이 있는 제도 및 물류관련 법령간에 중복, 불일치 등의 문제점을 개선해야 할 것이다.

4.2.2 제3자 물류업의 진입을 위한 규제개혁

제3자 물류업을 활성화하기 위해서 제약조건으로 지적되고 있는 것이 우리나라 물류법규의 한계점에서 비롯된 것이다. 선진국의 경우 물류관련 제도 및 규제완화를 통하여 물류업체들간의 자유로운 경쟁을 촉진하였으며 제3자 물류사업의 발전으로 이어져 왔다. 선진국의 경우에 있어서 도로, 철도, 소화물 운송업체, 창고업체 등에 대한 규제완화는 새로운 물류산업으로의 진입이 용이하게 되었고 이러한 규제철폐는 경쟁구조의 심화로 이어져 제3자 물류산업의 전환으로 이어졌다.

또한 물류기업들의 종합적 서비스 사업전략과 고객지향적 경영의 확산으로 물류수요기업인 화주의 욕구를 충족 시켜줄 수 있는 결과가 되었으며 제3자 물류산업으로 고도화를 추진할 수 있는 것이다.

4.2.3 물류업체의 통합화·대형화 유도과 정 부지원확대

물류업체간 조직화를 제한하는 제도를 과감히 철폐, 세제 등 조직화를 제한하는 요소를 개선 경쟁을 제한하는 기업간 M&A는 엄격히 규제하고 물류산업자의 유익에 도움이 되는 인수합병을 유도하여 물류기업의 대형화·복합화를 추진

15) 김종철, "한국기업의 제3자물류서비스 활용상 문제점 및

발전방향에 관한 연구", 「물류학회지」제9호, 한국물류학회, 2000, p.87

하여야 한다.

또한 전국적인 물류거점 시설과 인력을 운용하고 있는 대규모 제조업체의 물류부분이 분사를 통해 원활하게 분리·독립할 수 있도록 정책적 차원의 촉진지원방안을 모색해야 한다. 또한 자가물류부분에 비해 물류사업자에게 불리하게 작용하는 각종 세제를 개선하여 보다 많은 수의 물류전문업체가 제3자 물류시장에 참여할 수 있도록 해야 할 것이다.

4.2.4 정보화를 통한 물류시설의 확충과 지원

영세한 물류업체의 육성을 위해 절대부족한 화물터미널 및 물류센터 확충에 정부가 지원하여야 하며 또한 화물 추적시스템, 배차정보 시스템 등 물류정보화와 관련된 분야에 있어서도 정부지원이 확대되어야 한다. 또한 공급체인 관리 활성화를 통한 제3자 물류의 촉진에 추진하여야 한다.

V. 요약 및 결론

우리나라의 제조업체들의 물류관리에 인식을 상당히 많은 변화를 맞이하고 있다. 이는 기존의 전통적 물류관리의 체계와 구조의 한계점이 나타나기 시작하였으며 이를 극복하기 위한 새로운 물류관리의 체계와 구조적 변화 요구가 대두되고 있기 때문이다.

이러한 물류관리에 대한 환경변화를 맞이하여 우리나라 기업의 물류관리 방식에 있어 물류관리의 기본적 목표인 물류비 절감과 물류서비스의 향상을 달성하기 위한 전문적 물류업체와의 거래가 증진되고 있다. 현행 우리나라 제조업체들은 외주물류에 대한 낮은 신뢰와 물류활동에

대한 통제력 상실에 대한 우려 때문에 자사물류를 고수하고 있지만 이는 근본적으로 최선의 물류서비스를 제공하는 물류전문업체가 존재하지 않은 이유에서이기도 하다.

따라서 우리나라의 경우 새로운 물류환경의 변화를 맞이하여 부응할 수 있는 기업의 물류업이 제3자 물류산업의 형태로 진보해 나갈 수 있는 여건이 제공되어야 하며 이는 물류업의 새로운 전기를 마련하는 계기가 될 것으로 예측할 수 있다. 이에 제3자 물류업의 성장을 위한 방안들이 제공되어야 하며 법제도적 정비 이외에도 정보통신기술의 응용한 물류정보시스템의 구축을 통한 전문적 물류업체의 물류활동의 전문성을 추구할 수 있는 방안들이 계속적으로 추진되어야 할 것이다.

향후 제3자 물류산업의 발전방안으로서 첫째, (1) 물류관련 법규의 정비개선으로서 제3자 물류서비스는 고객에게 일괄물류서비스를 제공하는 종합물류라고 할 수 있다. 전통적인 형태로 물류업체가 각기 개별적으로 운영되던 수송·보관·하역·재고관리 등의 기능별 물류서비스가 이제 제3자 물류에서는 통합적으로 운영하여야 하는 속성을 가지고 있다.

현행 물류제도와 법규에 있어서 각종 물류업이 개별적으로 규정관리되고 있어 제3자 물류관리를 수행하기 위해서는 현행의 법제도가 한계점으로 작용할 수 있기에 제3자 물류의 시각에서 활성화를 저해할 가능성이 있는 제도 및 물류관련 법령간에 중복, 불일치 등의 문제점을 개선해야 할 것이다.

둘째, 제3자 물류업의 진입을 위한 규제개혁으로서 제3자 물류업을 활성화하기 위해서 제약조건으로 지적되고 있는 것이 우리나라 물류법규의 한계점에서 비롯된 것이다. 선진국의 경우 물류관련 제도 및 규제완화를 통하여 물류업체

들간의 자유로운 경쟁을 촉진하였으며 제3자 물류사업의 발전으로 이어져 왔다. 선진국의 경우에 있어서 도로, 철도, 소화물 운송업체, 창고업체 등에 대한 규제완화는 새로운 물류산업으로의 진입이 용이하게 되었고 이러한 규제철폐는 경쟁구조의 심화로 이어져 제3자 물류산업의 전환으로 이어졌다.

또한 물류기업들의 종합적 서비스 사업전략과 고객지향적 경영의 확산으로 물류수요기업인 화주의 욕구를 충족 시켜줄 수 있는 결과가 되었으며 제3자 물류산업으로 고도화를 추진할 수 있는 것이다.

셋째, 물류업체의 통합화·대형화 유도와 정부지원확대로서 물류업체간 조직화를 제한하는 제도를 과감히 철폐, 세제 등 조직화를 제한하는 요소를 개선 경쟁을 제한하는 기업간 M&A는 엄격히 규제하고 물류산업자의 유익에 도움이 되는 인수합병을 유도하여 물류기업의 대형화·복합화를 추진하여야 한다.

넷째, 정보화를 통한 물류시설의 확충과 지원으로서 영세한 물류업체의 육성을 위해 절대부족한 화물터미널 및 물류센터 확충에 정부가 지원하여야 하며 또한 화물 추적시스템, 배차정보시스템 등 물류정보화와 관련된 분야에 있어서도 정부지원이 확대되어야 한다. 또한 공급체인 관리 활성화를 통한 제3자 물류의 촉진에 추진하여야 한다.

참고문헌

건설교통부, 「물류산업발전방안」, 2001.11.

건설교통부, 「국가물류기본 계획 2001~2020」, 2001. 1.

권방현, “전자상거래상의 다단계 분배체계의 물류공동화를 위한 비용구조에 관한 연구”, 『한국OA학회 논문집』, 제5권 제4호, 한국OA학회, 2000.12.

김기현·이종학, “우리나라기업의 물류아웃소싱 활성화방안에 관한 연구”, 『경영대학원논총』

김영민·이길남, “우리나라 물류시설 확충상의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제8호, 한국물류학회, 1999

김종철, “한국기업의 제3자 물류서비스 활용상 문제점 및 발전방향에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제9호, 한국물류학회,

김종철, “화주와 물류업체간의 제3자물류에 대한 관계설정 및 서비스전략에 관한 연구”, 『물류학회지』, 제11권 제1호, 한국물류학회.

김철민, “아웃소싱기법 적용을 통한 물류혁신방안”, 『산학연구』, 제18권, 제1호, 1998.7.

Baghi, P. K. and Virum, H., “Logistics Alliances : Trend and Prospects in Integrated Europe”, *Journal of Business Logistics*, Vol.19, No.1, 1998, pp.199~205

Cantiz, H. C., “How to Find, Evaluate, Choose, and Manage A Third Party Logistics Provider”, *Annual Conference Proceeding, Council of Logistics Management*, 1996, pp.4~8

Edmund Lee Prater, “Essays on the Globalization of Supply Chains and the Financial Drivers of Logistics Outsourcing,” *Georgia Institute of Technology*, 1999.

Elliot Rabinovich, Robert Windle, Martin Dresner and thomas Corsi, “Outsour-

cing of Integrated Logistics Functions", *International Journal of Physical distribution and Logistics Management*, Vol.29, No.6, 1999.

Harry L. Sink, C. John Langlery Jr. and Brian J. Gibson, Buyer Observations of the US Third-Party Logistics Market", *International Journal of Physical distribution & Logistics Management*, Vol.26, No.3, 1996.

Richardson, H. L., "Outsourcing the Power Worksource", *Transportation and Distribution*, 1992, pp.22~24

A Study on Third- Party Logistics as Means of New Logistics Environment in Korea.

Hyun-Hee Park*

Abstract

The Understanding of Third-Party Logistics and Logistics Outsourcing are receiving increased attention as means of becoming competitive in globally challenging environment This paper presents a in-depth analysis for third-party logistics and its implications for korea logistics companies

* Instructor, Dankuk University