

# 물류비 절감을 통한 기업경쟁력 강화방안

양 화 섭\*

## <목 차>

I. 서 론	4. 물류정보관리시스템의 미비
II. 물류의 현황 및 고찰	IV. 기업의 물류경쟁력 강화방안
1. 물류의 정의	1. 통합시스템 구축
2. 물류의 중요성과 역할	2. 수송과 배송과정의 공동화
3. 우리나라 기업의 물류환경	3. 물류체계의 표준화
III. 우리나라 물류관리상 미비점	4. 종합물류정보망 구축
1. 물류기반시설 및 거점시설 미비	V. 결 론
2. 물류비 산정기준상의 미비	참고문헌
3. 수송 및 배송과정상의 미비	Abstract

## I. 서 론

오늘날 세계 각국은 물론이고 기업들까지도 자국의 경쟁력과 자사의 경쟁력을 강화시키기 위해 각종 비용의 절감을 꾀하고 있으며, 그 중에서도 물류비<sup>1)</sup>의 절감에 의한 자국의 경쟁력을 강화시키기 위해 노력하고 있다. 즉, 비용절감의 부분을 크게 3부분으로 구분할 때, 생산부문과 물류부문 및 판매부문으로 구분할 수 있으며, 그 중에서 생산부문과 판매부문의 비용절감은 어느 정도 이루어진 상태라고 할 수 있다. 그렇지만 아직까지도 물류부문의 비용절감이 절실하게 요구되어지고 있으며, 특히 우리나라의 경우에는 물류부문의 비용절감이 더욱 필요한 부문이다. 우리나라의 물류산업은 1980년대 들어서서 관심을 갖은 이

\* 순천청암대학 복지경영과 교수

1) 원재료의 조달에서부터 완제품이 생산된 이후 거래처에 납품 또는 반품, 회수, 폐기 등에 이르기까지 제반 물류활동에서 소요되는 제 비용을 말한다. 즉, 물류활동을 실행하기 위하여 직접 또는 간접으로 소비되는 비용을 말한다.

후, 최근 들어 양적·질적인 면에서 급속한 발전을 거듭하고 있다. 특히, 물류의 개념도 단위 운송수단의 효율적인 관리를 통한 장소와 시간의 효용가치를 창조하는 것이라는 단순한 의미에서 출발하였지만, 점진적으로 발전하여 육상·해상·항공운송부문 등 각각의 운송수단을 결합한 물류서비스를 제공할 수 있는 네트워크를 구축하는 개념으로 변화되고 있다.

이와 같은 변화추세에 기인하여 '제3의 이익원', 또는 '코스트 절감의 보고'라고 불리워지는 물류(Logistics)의 물류의 개념이 거의 모든 기업에 활발하게 도입되고 있다. 물류란 '물적유통'의 줄인 말로써 제품이 생산되어 고객의 손에 들어갈 때까지 일련의 흐름을 의미하며, 원자재의 공급을 비롯하여 포장, 수송, 보관, 하역 및 정보관리 등에 관련된 활동 전반을 포괄하는 개념이다.

서울상공회의소가 조사한 2000년 기업물류비의 실태조사 보고서에 따르면, 1999년도 국내기업의 매출액대비 물류비는 1997년의 12.9%보다 0.4% 감소한 12.5%로 나타났다.<sup>2)</sup> 그렇지만 매출액대비 물류비는 12.5%로 여전히 미국의 7.3%, 일본의 6.1%에 비하여 약 2배정도 높은 수치를 기록하고 있다.<sup>3)</sup> 이와 같은 물류비의 과중한 부담은 결국 기업의 국제경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용하므로, 물류경쟁력의 강화가 기업의 운명을 좌우하는 것으로 판단할 때, 우리나라 및 기업의 물류비 절감은 매우 중요하고 절실한 문제이다.

지금까지 국내외의 기업들은 이윤증대를 위해 매출 증대와 제조원가의 절감을 위해 생산과정에서의 기계화·자동화·합리화 등 다양한 노력을 진행하여 왔다. 이와 같이 생산과정에서의 비용절감이 어느 정도 이루어진 오늘날 물류비의 절감은 모든 기업들에게 관심을 초래하였다. 물류비는 여타 생산비의 절감에 투입하는 노력보다도 상대적으로 적은 노력으로 절감이 가능하며, 원가경쟁력과 상품경쟁력의 향상을 통하여 국가경쟁력을 강화시키고, 나아가 물가안정에도 기여할 수 있는 전략적인 출발점인 것이다.

특히, 교통시설 확충의 한계에 따른 현상유지와 수년간 사회간접자본의 투자부진이 지속되었지만, 이와는 달리 자동차 대수는 매년 25% 이상 증가추세가 계속되어 앞으로 기업의 물류비 중에서 가장 높은 비중을 차지하고 있는 수송비의 부담은 더욱 심각해질 것으로 예상된다. 이러한 다양한 소비자의 욕구를 충족시키고 기업의 지속적인 성장을 위해서는 물류비의 절감을 저해하는 장벽요인의 제거와 물류부문의 혁신이 없이는 불가능하다.

2) 대한서울상공회의소, 2000 기업물류비 실태조사 보고서, 2000. 12, pp.35~44.

3) 여기서 12.5%는 기업활동에 따른 실제 발생물류비용 가운데 기업들이 현재 계산/관리하고 있는 물류비에다 현재의 물류비관리시스템 여건상 계수하지 못하고 있는 물류비 부문을 합계한 수치이다.

본 논문은 물류에 대한 개념과 중요성에 대해 고찰하였으며, 또한 우리나라 기업의 물류관리 현황 및 문제점에 대해 살펴보았다. 그리고 향후 우리나라 기업의 물류관리 개선방안을 나름대로 제시함으로써 우리나라 기업의 물류분야 경쟁력을 강화시키고자 하는데 본 논문의 목적이 있다.

## Ⅱ. 물류에 대한 현황 및 고찰

### 1. 물류의 정의

일국의 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 간격<sup>4)</sup>을 좁혀주는 역할을 담당한다. 나아가 상품의 품질이나 성능 및 수량상의 변화가 없도록 수요와 공급을 원활하게 조절하여 줌으로써 생산자와 소비자를 함께 보호하는 역할을 수행하고 있는 것이다.

그런데 오늘날 부침을 거듭하고 있는 기업의 활동은 상품을 생산하여 판매하는 것으로 끝나는 것이 아니다. 자사에서 생산·구매되어 판매되어진 상품을 정확하고 안전하게 소비자에게 전달하는 과정을 효율적으로 마련해야만 하는 것이다. 이 같은 측면을 고려할 때, 고객이 필요로 하는 물품을 적정한 장소에, 적정한 시간에, 그리고 가장 저렴한 비용으로 상품을 가져다주는 역할을 담당하는 물류의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다.

한편, 물류란 상류(상적유통)<sup>5)</sup>으로 구분되는 유통의 한 부분으로서 마케팅의 물리적 유통 「physical distribution」을 의미한다. 물류라는 용어의 기원은 1922년 미국의 F. E. Clark 교수가 유통기능을 교환기능과 물적공급기능 및 보조기능으로 분류하면서, 물류를 교환기능에 상대되는 유통의 기본적 기능이라고 설명한 것이 그 시초가 된다.

오늘날 물류에 관한 정의는 국가마다 상이하고 여러 가지로 표현되고 있다.

- 
- 4) 사회적 간격이란 경제발전으로 인한 분업화로 생산자와 소비자가 달라서 발생하는 사회적인 분업현상을 말한다.
- 5) 생산된 상품이 소비자에게 제공될 때까지는 여러 단계의 거래활동이 이루어지게 되며, 이 거래활동에 수반되어 발생하는 모든 활동, 즉, 계약이 성립되어 상품대금을 지불하고 소유권을 이전하는 단계를 총칭하여 상류라 한다. 물류는 이러한 상류활동이 완료된 후 전개되게 된다.

그렇지만 가장 보편적인 의미의 물류란 “물리적인 ‘物の 흐름’에 관한 경제활동으로서, 시간·공간 그리고 일부의 형질변경을 통한 효용창출이 주된 임무이며, 생산된 재화를 수요자에게 이동시키는 과정과 관련되는 운송, 보관, 하역, 포장 및 이들 활동을 지원하는 정보 등의 제 활동”으로 정의되고 있다.

한편, 물류산업으로 분류되고 있는 업종은 대부분 서로 다른 법률에 의해 규정되고 있기 때문에 각각의 법률에 따라서 약간의 차이를 나타내고 있는데, 현행 법률체계상 물류산업으로 분류되고 있는 업종은 다음의 <표 1>과 같다.

<표 1> 물류산업의 범위

법률	조항	물류산업의 범위
화물유통촉진법	제2조	· 물류사업자는 타인의 수요에 응하여 유상으로 화물의 운송, 보관, 하역 또는 포장 및 이와 관련된 제반활동을 영위하는 것을 업으로 하는 자이다.
조세감면규제법 및 동법 시행령	제6조 3 제6조 7	· 화물운송업 · 화물취급업(하역업자 등) · 보관 및 창고업 · 화물터미널시설 운영업 · 화물운송대행업 · 화물중개 및 대리업 · 화물포장, 검수 및 유사대리업
유통산업발전법	제2조	· 도매배송업이란 집배송시설을 이용하여 자기의 계산으로 매입한 상품을 도매하거나, 수수료를 받고 위탁받은 상품을 도매점포 또는 소매점포에 공급하는 사업자를 말하며, 일반적으로 물류산업 업종으로 분류된다.

## 2. 물류의 중요성 및 역할

기업활동에 있어 제품, 가격, 판매촉진, 유통경로<sup>6)</sup> 등은 마케팅 믹스<sup>7)</sup>의 발전을 통하여 상당한 진전이 있었으나 제품의 물적 흐름 즉 물류에 관해서는 그동안 기업활동의 보조나 지원수단으로 인식하여 왔다. 그러나 기업활동에서 제

6) 유통경로란 생산자로부터 소비자에게로 제품과 그 소유권을 이전시키기 위하여 수행되는 각 활동을 담당하는 중간상들의 상호연락과정을 말한다.

7) 한 기업이 시장표적에 가장 효과적으로 도달하기 위한 마케팅의 제 구성요소의 배합을 말한다. 머카이드(McCarthy) 교수는 마케팅 구성요소 중 기업이 통제 가능한 요소로서 4P(Product, Price, Place, Promotion)를 들고 통제 불가능한 요소로서 문화적·사회적 환경, 정치적·법률적 환경, 경제적 환경, 기업이 놓여 있는 상황, 자본 및 기업의 제 목적 등 5가지를 들고 있다.

조부문에서의 원가절감은 기계화 및 원가관리의 합리화, 그리고 자본의 고정화에 따른 고정자산의 증대로 어떤 한계점 이상은 어려운 것이 현실이다.

그 동안 제품의 운송, 보관, 하역, 재고통제 등의 물류분야는 관리의 혁신을 통하여 대폭적인 비용절감이 있었으나 관심부족으로 타 분야에 비하여 미개척 분야로 남아있었다. 이와 같은 물류의 중요성에 대하여 Parker 교수는 「비용절감을 위한 최후의 미개척분야」로 표현하였다. 또한 일본에서도 1965년부터 물류에 대하여 「제3의 이윤원」<sup>8)</sup> 또는 「비용절감의 보고」 등의 표현으로 그 중요성을 나타내고 있다.

최근 들어 기업들이 물류에 대하여 높은 관심을 갖고 이에 대한 합리화를 적극적으로 실행하고 있는 이유는 ① 생산비 절감의 한계인식, ② 물류비 비중의 증가, ③ 고객욕구의 다양화, 전문화, 고도화, ④ 기업경쟁의 승리를 위한 물류측면에서 순위확보의 필요성 증대, 그리고 ⑤ 기술혁신에 의한 운송, 보관, 하역, 포장기술 및 정보 등 물류분야의 급속한 발전 때문이다.

### 3. 우리나라 기업의 물류환경 변화

우리나라의 물동량은 경제규모의 확대에 따라 과거 10년간 3.4배 이상 증가하였으며, 향후 10년 동안에도 2.5배 이상 증가할 것으로 전망되고 있다. 이와 같은 급속한 물동량의 증가속도는 국내총생산의 성장속도를 상회하는 것이며, 그 동안 증가되는 물동량을 처리하기 위해 지출되어진 물류비용도 역시 지난 10년간 연평균 약 15.5%의 높은 증가율을 나타내고 있다.

그렇지만 오늘날 우리의 기업이 처해있는 물류관련 환경은 끊임없이 변화하고 있다. 특히, 오늘날의 WTO체제하에서 세계 각국은 그야말로 국경 없는 경쟁체제 하에서 자국의 경쟁력강화를 위해 절치부심하고 있는 실정이다. WTO체제의 출범으로 세계 각국은 무역의 기회가 확대되었고, 국제경쟁의 공정성은 강화되었으며, 그리고 통상과 관련된 분쟁이 발생하는 경우 신속하고 강력한 해결책 제시가 가능하게 되었다. 또한 이를 통하여 수입경쟁산업에 대한 정부의 자국산업에 대한 자의적 보호와 수출산업에 대한 지원을 규제하고, 국제무역에서 진일보한 자유공정경쟁의 원칙이 관철될 수 있는 토대를 마련하였다.

이에 따라 전세계는 시장개방의 확대와 공정무역의 요구로 '국경없는 무한경

8) 제1의 이윤원을 생산, 제2의 이윤원을 판매라 한다면 제3의 이윤원은 물류라 할 수 있다. 이는 업종에 따라 차이가 있으나 물류비는 판매액에서 평균 20~30%의 높은 구성비율을 보이고 있기 때문이다.

쟁'이 본격적으로 전개되었다. 또한 경제의 '지구촌화'와 '국제화<sup>9)</sup>가 급진전되고 있으며, 그 동안 선진국들로부터 제기되어 왔으나, UR 규범에 포함되지 않은 환경(GR)·노동기준(BR), 경쟁정책(CR), 기술(TR) 등 새로운 분야에 대한 다자 규범화가 활발해질 전망이다. 앞으로 비록 완전하지는 못하지만 세계무역이 더욱 개방되고 다자주의도 한층 강화될 것으로 전망되며, 모든 교역국이 함께 자유화를 추진하고 대외시장진출의 기회가 대폭 확대될 것으로 전망된다.

### Ⅲ. 우리나라 물류관리의 문제점

#### 1. 물류기반시설의 부족

우리나라는 1962년 제1차 경제개발 5개년 계획을 추진한 이후 끊임없는 경제 성장을 위해 노력하여 왔으며, 특히 사회간접자본에 대한 투자를 우선적으로 고려하여 왔음은 주지의 사실이다. 이러한 노력에도 불구하고 교역규모에 비하여 물류경쟁력의 중요한 부문이라 할 수 있는 물류기반시설, 즉 SOC 부문은 매우 취약한 형편이다.

따라서 우리나라는 이와 같이 물류기반시설의 공급이 충분히 확보되지 않은 상태에서 경제발전이 급속도로 이루어져 왔으며, 이에 따른 물동량 증가 및 자동차의 증가, 그리고 국민소득 향상 및 국민생활패턴의 공간적 이동이 급속도로 증가되어졌다. 이러한 현상은 물류기반시설에 대한 수요의 급격한 증가를 필요로 하였지만, 물류기반시설의 공급이 수요를 충족시키지 못함에 따라서 우리나라의 도로, 항만, 철도 등에서 극심한 정체를 초래하게 되었던 것이다.

한편, 우리나라의 도로, 항만 및 철도 등 물류기반시설의 문제점을 제시하여 보면 다음과 같다.

첫째, 도로시설의 부족현상이다. 우리나라는 급속한 경제발전과 더불어 국민 소득도 빠른 속도로 증가하였다. 이와 같은 소득증가는 곧 높은 자동차의 수요 욕구를 초래하였는데, 그 반면에 자동차를 수용할 수 있는 도로의 확충은 매우 등한시 한 결과를 초래하였다. 그 결과 오늘날 우리나라의 자동차 보유대수는 1천만대를 넘어선지 오래되었지만, 자동차를 수용해야 하는 도로시설의 확충은

9) 기업입장에서 국제화는 경영학적 측면에서 본사를 우리나라에 두고 세계로 뻗어가는 것이라면, 세계화는 본사를 어디에 두든지 세계를 상대로 지구촌적 경제를 이루어나가는 것을 말한다.

크게 미치지 못함으로써 정체현상은 심각한 상태에 다다랐다. 통계에 따르면, 지난 10년간 우리나라의 자동차 증가는 9배에 달하였지만, 도로의 증가율은 1.2배에 그침으로써 매우 혼잡한 도로사정을 지니고 있는 것으로 조사되었다.

둘째, 항만시설의 부족현상이다. 우리나라의 주요 관문역할을 하였던 부산항에의 물동량 집중현상으로 체선 및 체화현상이 극에 달해 외국의 주요 선사기항을 기피하는 항으로 등장하였다. 항만시설의 부족률은 약 20%에 달하고, 이로 인한 연간손실 추정액은 약 7,000억원을 상회하는 것으로 조사되었다. 특히 항만내의 컨테이너 야적장 부족으로 항만 밖에 있는 사설 컨테이너장치가 난립하였으며, 이에 따라 수송단계가 복잡하게 될 수밖에 없었다. 특히 수출상품에 대한 국내하역 수송비가 부산에서 미국의 샌프란시스코 운임과 비슷한 것으로 나타나는 등 우리나라 제품의 경쟁력, 나아가 국가의 경쟁력을 떨어뜨리는 요인으로 작용하고 있다.

셋째, 철도의 경우, 그 동안 철도시설의 공급이 거의 전무하여 주요 노선이 용량한계에 도달하였다. 특히 철도시설의 소외현상으로 열차의 추가투입이 어렵게 되었으며, 철도청의 관료적 철도운영에 의해 철도에 의한 화물수송의 비효율성이 우려할만한 수준으로 나타났다. 한편, 우리나라의 주요 철도수송역할을 하였던 경부선, 중앙선, 전라선, 영동선 및 태백선의 경우 노선별 한계가 도달한 것으로 평가되고 있다.

## 2. 물류비 산정기준의 미비

물류활동에서 발생하는 물류비용에는 운송비용, 보관비용, 주문처리 및 정보비용 및 재고유지비용 등으로 구분이 가능하다.

운송비용은 물류활동에 소요되는 제 비용들 중에서 가장 많은 부분을 차지하는 비용이다. 보관비용은 창고임대 및 유지 등에 소요되는 비용이다. 주문처리 및 정보비용이란 주문의 접수, 처리와 관련된 활동에서 발생하는 비용을 의미한다. 특히 최근에는 정보시스템의 중요성이 강조되면서 신속하고 정확하게 고객의 주문을 처리할 수 있는 전산화된 시스템이 보편화되었으며, 이러한 시스템을 구축하는데 필요한 투자도 역시 증가하고 있다. 한편, 재고유지비용이란 재고를 보유하면서 발생하는 비용을 의미하며, 일정량의 재고유지로 인한 기회비용인 자본비용, 보험 등과 같은 재고서비스비용, 저장공간비용, 재고의 분실 및 도난 등 위험비용까지를 총괄적으로 포함한다.

그런데 이상의 물류비용을 기반으로 기업의 물류활동을 평가하고 경제전략에

반영하기 위해서는 기본정보를 생산할 수 있는 도구가 있어야 한다. 이를 위하여 우리나라에는 기존의 물류비 산정준칙이 제정<sup>10)</sup>되어 있다. 그럼에도 불구하고 업체별로 별도로 규정한 산정기준을 사용하거나 재무제표를 이용해 추정하는 정도에 그치고 있는 등 물류비 산정제도가 아직까지 정착되지 못하고 있다.

즉, 현행 우리나라의 물류비 산정제도 미비는 물류비를 정확하게 파악할 수 있는 시스템이 아직까지 갖추어져 있지 못할 뿐만 아니라, 물류비의 간접 계산 시에는 오히려 물류비의 비중을 과소하게 계산되는 문제점을 지니고 있다. 이와 같은 물류비 산정과 관련된 우리의 현실은 결과적으로 생산활동을 수행하는 기업으로 하여금 물류비의 절감필요성을 반감시키는 결과를 초래하게 되는 문제점을 수반하게 된다.

### 3. 수송상의 문제점

#### 3.1 공로운송에의 지나친 의존

물류의 기능 중에서 가장 중요하고도 물류비의 지출이 큰 분야가 바로 운송 분야이다. 운송분야 중에서도 공로운송은 고속도로, 산업도로, 고속화도로 및 각종 고속도로 등 공로망의 확충과 운반차량의 발전 및 대형화 추세에 따라 종합 운송체계의 핵심적인 역할을 수행하고 있다.

공로운송에 의한 국내화물의 수송비율은 국내화물 운송량의 약 90% 이상이며, 이와 같은 공로화물예의 지나친 집중은 자동차의 증가를 수반하고, 반면에 도로율은 저하시키는 결과를 초래한다. 이 같은 현상은 교통혼잡, 컨테이너 시설 및 운송차량의 부족, 그리고 화물차량 운전기사의 부족 등으로 물류분야 문제점 해결에 대한 장애요인이 되고 있다.

여기에 대도시에서는 화물차량의 도심지 통행을 제한하는 등의 요인으로 운행대기시간이 과대하게 발생하여 운송의 비효율화에 따른 문제점을 초래하고 있다.

#### 3.2 철도이용의 저조

우리나라의 철도운송은 전체 물동량의 45% 이상이 수도권에 집중되어 있으

10) 한국생산성본부에서는 1989년 4월 우리나라 기업의 업종별 물류관리실태를 조사·연구하기 위한 연구팀을 구성하여 “기업물류비 계산준칙”의 시안을 마련하였다. 이어 학계·업계·정부 유관부처와 관련기관의 전문가로 구성된 “기업물류비 계산준칙제정위원회”를 발족시켜 3회에 걸쳐 동 시안을 심의, 내용을 보완한 다음 1989년 10월 20일 “기업물류비 계산준칙”을 확정·공표한 바 있다.

80% 이상이 대도시권에 집중되어 있다. 이 중 경인지역 화물, 또는 BCTOC(부산 컨테이너부두 운영공사; Busan Container Terminal Operation Co.)와 경인지역간 철도로 운송되는 화물은 약 8.5%에 불과하여 장거리 대량화물 운송에 유리한 철도운송이 가지는 이점을 충분하게 활용하지 못하고 있는 현실이다.

철도이용이 저조한 이유로는 다음과 같은 요인을 들 수 있다.

첫째, 도로와 철도의 연계운송이 적시에 이루어지지 않기 때문이다.

둘째, 터미널에서 대량화물의 하역작업에 대한 조직화가 이루어지지 않기 때문이다.

셋째, 도로운송보다 운송시간이 길기 때문이다.

넷째, 주간운송보다는 오히려 야간운송이 이루어지는 등 운송빈도가 적어 이용에 불편하기 때문이다.

다섯째, 철도운송에 따른 효율체계가 경직되어 장거리 대량화물에 대한 할인혜택이 없는 등 탄력적 운영이 이루어지고 있지 않기 때문이다.

이와 같은 여러 가지 요인으로 인하여 철도운송보다는 오히려 공로중심의 화물운송 비중이 지나치게 높은 비중을 차지하여, 결과적으로 철도운송의 운송분담율을 저하시키는 등 운송경쟁력을 약화시키고 있다.

### 3.3 국내복합운송의 적극적 활용 필요

해상운송은 화물선을 운송수단으로 하여 원양항로의 연안항로를 따라 운항서비스를 제공하는 운송시스템을 말한다. 세계 전체 물동량의 90% 이상을 담당하는 해상운송은 1960년대 후반부터 컨테이너선 운항이 발전하면서 물류합리화의 기본이 되는 일괄운송과 국제복합운송시대를 맞이하게 되었다.

컨테이너 운송은 1960년대 후반부터 시작된 후 1970~1980년대에 들어와 단위적재시스템에 의한 협동일괄운송이 보편화되면서 현재는 국제복합운송이 주도하고 있다. 한편 우리나라의 경우는 전체 수출입화물의 99.5% 이상이 해상운송에 의존하고 있는데, 특히 이 가운데 컨테이너운송은 매년 그 비중이 증대하고 있다.

### 3.4 항공운송수요증가에 미흡한 처리능력의 한계

1970년대 대형 화물전용기의 등장으로 대량운송의 길이 열리면서 항공화물시대가 도래하게 되었다. 현재 우리나라의 전체 물동량 중에서 항공화물의 비중은 매우 적지만 항공운송의 비중은 계속 증가하는 추세를 나타내고 있다. 특히 경소단박형 소형 고가제품이나 계절성 고가제품의 경우는 운송상 비교우위에 있는 항공운송을 많이 이용하고 있다.

그렇지만 대량고도운송의 중요한 운송수단인 항공운송에서도 문제점은 지니고 있다. 즉, 경제성장에 따라서 항공운송 물동량이 증가 등으로 항공운송수요가 크게 증가하였음에도 불구하고 공항의 처리능력이 한계점에 도달하여 이에 대한 대책 마련이 필요하다.

#### 4. 물류정보 관리시스템의 미비

우리나라의 정보생산은 반도체, 컴퓨터, 주변기기 등 하드웨어산업이 발전된 반면 소프트웨어 산업은 상대적으로 낙후되어 있는 실정이다. 이는 물류부분에 더욱 심화되어 정보의 전달처리능력이 체계적으로 기능화되지 못하는 요인이 되고 있다. 소프트웨어 산업의 남세는 대외경제력의 저하와 외부환경변화에 대한 능동적인 적응을 어렵게 하고 또한 소프트웨어산업의 미성숙은 물류부분의 정보시스템화를 늦어지게 하고 있다.

물류는 단순한 물리적인 흐름이 아니고 수주에서 납품에 이르기까지 정보의 흐름으로 인식되어야 하고 이러한 정보의 흐름을 효율적으로 운영하기 위해서는 물류관리의 핵심인 일괄운송체계를 화물의 집하, 배송, 운송, 보관, 하역 등 물류의 각 하부시스템을 포함하는 복합적인 개념으로 이를 전체적으로 관리할 수 있는 물류정보시스템의 확립이 필요하다.

다양해지는 소비자의 욕구와 기적으로 증가하는 물품량에 적절히 대응하기 위해서는 보관작업의 효율화 하역작업의 신속화, 포장작업의 표준화, 수·배송 활동의 경제화 등 물류활동에서 발생하는 제반 정보를 컴퓨터와 각종 통신시설을 이용하여 신속하고 정확하게 처리할 수 있도록 시스템화하여야 한다.

### Ⅳ. 우리나라 기업의 물류경쟁력 강화 방안

#### 1. 물류통합시스템의 구축

물류시스템이란 생산과 소비사이에 존재하는 차이를 연결하여 주는 경제과정을 의미하고, 공간과 시간의 효율을 창출하는 것이다. 즉, 물류서비스를 고객에게 제공하는 경제활동이라 할 수 있다. 따라서 물류시스템은 적절한 상품을, 적절한 품질로, 적절한 양만큼, 적절한 시기에, 적절한 장소에, 적절한 인상을 주

면서, 적절한 가격으로 고객에게 제공하는 것이다. 따라서 물류시스템의 구성을 분야별로 분류하면, 구매, 생산, 마케팅 및 물류활동으로 분류가 가능하고, 이와 같은 분야는 서로 연계되어 물류시스템을 구성하고 있다.

그렇지만 현행 우리 기업의 구조는 기업경영에 많은 경영자나 연구자들이 시스템적인 접근방식의 필요성을 강조하면서도, 실질적으로는 전통적인 기능중심적인 조직형태 하에서 여러 계층이 존재하는 계층적인 구조이다. 이와 같은 기업구조하에서는 다른 부문에 배타적인 성향이 강해 조달에서 마케팅 및 배송까지 폭넓은 물류관리를

효율적으로 전개하기는 매우 어렵다. 즉, 현행의 기업조직에서는 고객중심의 경영활동이 어려워 결국 구매·생산·마케팅이라는 부문별 활동 중심으로 운영되기 쉽다.

한편, 오늘날 세계적인 일류기업들은 구매, 생산, 마케팅 등의 부문이 각각 배타적으로 관리되고 있는 것이 아니라 시장과 고객 중심의 총괄적인 관리를 중시하는 성향이 매우 높다. 따라서 우리나라의 기업구조도 시장을 중시하고 경쟁력의 핵심적인 요소라 할 수 있는 고객서비스에 초점을 맞춘 경영을 위해서는 구매, 생산, 마케팅 및 물류부문 등이 물류부문을 중심으로 하는 일관성 있는 통합시스템이 구축되어야만 할 것이다. 즉, 물류관리는 물류조직의 통합운영을 통하여 효과적으로 시행될 수 있을 것이다.

## 2. 수·배송의 공동화 도입

공동 수·배송은 일본에서 발달되었으며, 우리나라에는 1980년대 도입되기 시작하였다. 현재는 의약품 및 식료품 등을 중심으로 부분적으로 산업계에 도입되고 있는 단계라 할 수 있다. 이와 같은 공동수배송이란 기본적으로 수·배송의 공차운행, 편도운행 및 낮은 적재율로 인한 수·배송의 효율이 떨어져서 이를 극복하려는 차원에서 도입된 제도라 할 것이다.

오늘날 공동 수·배송에 있어서 가장 특징적인 사항을 제시하여 본다면 무엇보다도 소량·다빈도의 진전을 들 수 있을 것이다. 즉, 성숙기를 맞이한 소비수준 향상 및 고객욕구의 다양화 등에 대응하여 다품종 소량상품이 생산·투입되었기 때문에 각 상품의 유통단계에서 재고를 줄이고자 하였으며, 그 결과 품질이 나타나기 쉬웠다. 또한 발주단위의 소량화와 발주횟수의 다빈도화를 초래하게 된 것이다.

이와 같이 오늘날의 공동 수·배송에서 소량·다빈도의 진전은 기업의 재고

대책과 밀접하게 관련되었으며, 따라서 기업의 무재고화 경향을 초래하여 배송에 여러 문제를 초래하고 있다. 특히 최근에는 운전기사, 배송센터의 작업원 등 물류요원의 확보가 매우 어려워졌다. 특히 젊은 노동력들은 3D기피현상으로 인해 채용이 매우 어렵게 되었다. 이러한 현실은 물류서비스의 욕구는 고조되고, 반면에 노동력의 확보는 어렵게 된 문제를 타파하기 위해서는 공동 수·배송의 정착이 시급히 요청되고 있다.

한편, 공동 수·배송에 의한 효과는 납품업자는 물론이고 고객 및 운송업자 등 관련 당사자 모두에게 유리한 결과를 초래하게 되는 것이다. 즉, 납품업자(기업)에게는 물류비용을 절감시켜 경쟁력을 강화를 초래하고, 고객에게는 적시에 물건을 인수할 수 있는 서비스의 향상이 초래되며, 또한 운송업자(물류업자)에게도 기업의 수익성이 제고되는 긍정적인 효과가 초래되는 것이다.

### 3. 물류의 표준화 도입

표준화<sup>11)</sup>는 기업활동뿐만 아니라 사람들의 일상생활에서 보다 편리하고, 신속하고, 저렴하게 상품취급이 가능하게 하고, 또한 통일된 규격, 중량, 품질을 확보함으로써 개인과 사회적인 측면에서의 낭비를 최소화시킬 수 있는 제도이다.

한편, 물류표준화란 물류분야의 단순화, 전문화, 규격화를 통하여 물류활동에 공통적인 기준을 부여함으로써 물류분야 전체의 효율성을 높이기 위한 조치를 의미한다. 물류표준화는 물동량 거래단위의 표준화를 바탕으로 규격, 중량, 포장 단위를 표준화하는 것이며, 이를 기본으로 하는 Pallet화 및 ULS(Unit Load System)을 구축하는 것을 의미한다. 특히 물류표준화의 결실이라 할 수 있는 ULS의 구축은 수송장비, 저장 및 보관시설 등의 기회손실을 최소화시켜 물류비용을 최소화시킬 수 있도록 하는 역할을 수행한다. 또한 물류표준화의 범위가 산업내, 산업간, 그리고 국내 및 국제간임을 고려할 때, 물류표준화는 국제화의 진전에서도 시급한 문제이다. 이제 우리나라는 세계 11위의 경제대국으로 성장했음을 고려할 때, 물류의 국제표준화는 매우 시급하고 절실한 과제인 것이다.

그렇지만 약 10% 정도에 머무르고 있는 우리나라의 물류표준화 문제는 개별 기업의 노력에 의해 확대될 수 없으며, SOC적인 성격을 가지고 있기 때문에 정부 및 산업계 전체적인 차원의 협력과 촉진정책이 추진되어야 개선이 가능하다는 문제점을 지니고 있다.

11) 표준화(standardization)란 합리적인 기준을 설정하여 놓고, 사람들이 그 기준에 맞추어 행동함으로써 전체적인 이익을 얻는 활동이다.

는 문제점을 지니고 있다.

물류표준화의 목적은 물류활동을 효율화시키고, 화물의 유통을 원활하게 하며, 수급을 합리화하고, 또한 물류비용을 최소화시키는 데 있다. 그런데 우리나라의 물류표준화율은 10% 내외에 불과하지만, 미국 및 일본 등 물류선진국의 표준화율은 80%를 상회하고 있는 실정이다. 이 같은 측면을 고려할 때, 우리나라의 연간 GDP규모의 16% 이상을 차지하고 있는 물류비용의 지출을 억제하고 국가경쟁력을 강화시키기 위해서는 물류비의 절감이 절실하다. 따라서 물류비의 절감을 기하고, 우리나라의 물류분야 경쟁력을 강화시키기 위해서는 물류표준화 시설 및 기계 등에 대해 세금 및 금융혜택 등의 지원 등 물류분야의 표준화율을 선진국 수준으로 높이는 정책을 적극적으로 전개해야 할 것이다.

#### 4. 물류관련정책의 강력추진

우리나라는 그 동안 추진하여 왔던 물류기반시설의 확충과 더불어 물류의 표준화 및 정보화 등의 정책을 지속적으로, 그리고 더욱 확대하여 추진해야 할 것이다. 또한 국제적인 물류환경변화에 능동적으로 대처하여 나갈 수 있는 물류산업의 경쟁력 강화를 위한 새로운 시책을 적극적으로 발굴하여 추진해 나감으로써 우리나라의 물류경쟁력이 후진성을 탈피하고 선진국형의 형태로 진입할 수 있도록 힘써야 할 것이다.

특히, 경제규모의 확대와 더불어 화물수송의 수요가 양적·질적으로 다양해지고, 특히 1996년부터는 화물운송시장이 개방되는 등 화물운송업의 환경이 급격히 변화하고 있다. 그렇지만 우리나라의 화물자동차운송사업은 그동안 복잡한 업종구분, 면허제에 의한 진입규제와 운임규제 등으로 시장질서가 왜곡되고 수송수요의 변화에 탄력적인 대응과 경쟁력이 결여되어왔던 실정이다.

급격한 환경변화에 능동적으로 대응하기 위해서는 향후 화물자동차운송사업의 경우 운송서비스의 제공뿐만 아니라 물류 전 과정의 일관화와 복합화 추세 속에서 중심역할을 담당할 수 있도록 효율성과 경쟁력을 갖추는 것이 급선무일 것이다. 특히 물류비의 절감을 위해서는 물류 전과정을 생산활동과의 연장선상에서 파악하는 발상의 전환이 필요할 것이다. 또한 물류산업을 제조업과 동일한 수준으로 지원하여 전문물류업체가 자기의 역할에 충실할 수 있도록 법적이고 제도적인 정비까지도 이루어져야 한다.<sup>12)</sup>

12) 이영식, 전계논문, p.48.

시설용지의 분양가를 공장용지와 동일한 원가를 조성하는 등 물류업자에 대한 적극적인 지원책을 강구해야 할 것이다. 나아가 물류시설용지에 대한 종합토지세 및 특별부가세 등을 제조업과 동일한 수준으로 완화시켜야 할 것이다. 특히 사업용 차량에 불리하게 되어있는 현행의 조세부담을 완화시키고, 물류산업도 생산활동에 준하는 수준의 금융·세제혜택을 강구하여 적극적인 물류산업의 육성시책을 추진해야 할 것이다.

## V. 결 론

오늘날 기업을 둘러싼 물류환경이 급변하고 있다. 경제적인 측면에서는 국제화와 지역화가 동시에 이루어지고 있으며, 기술적인 측면에서는 기술혁신과 정보통신기술의 발달로 커다란 변화가 나타나고 있다. 또한 소비자의 입장에서는 욕구의 개성화·다양화 및 고급화와 소비자욕구의 간이화, 편이화가 다양하게 나타나고 있다. 이같이 기업을 둘러싼 환경의 급격한 변화는 기업의 경영환경 및 물류환경에 변화를 초래하였으며, 따라서 기업들에게는 신속적·탄력적인 대응책의 마련을 요구하고 있다.

물류란 '물리적인 흐름'에 관한 경제활동으로 시간·공간 그리고 일부의 형질변경을 통한 효용창출이 주된 임무이며, 생산된 재화를 수요자에게 이동시키는 과정과 관련된 운송·보관·하역·포장 및 이들 활동을 지원하는 정보 등의 각종 활동이라 할 수 있다. 기업활동에서 물류관리가 필요한 이유는, 물류관리가 효율적으로 이루어질 때 높은 서비스를 유지하면서 비용을 절감하여 주고 이는 결과적으로 대외경쟁력을 강화시켜주는 요인이 되기 때문이다.

현행 우리나라의 물류비는 GDP의 약 16.3% 수준에 다다르고 있다. 이 같은 높은 물류비 현실을 고려할 때, 우리나라의 기업을 둘러싼 물류환경 변화에 적절히 대처하고 높은 물류비를 절감하기 위해서는 물류를 구성하는 제 활동인 운송, 보관, 하역, 포장 및 정보별로 비합리적이고 전통적인 방식의 제거를 통하여 각 물류부문에서의 합리화가 이루어져야 할 것이다.

기업의 물류합리화 방안은 중복운송의 낭비, 하역에 따른 시간적인 손실의 배제, 적정 재고의 유지와 포장의 개선 등이 물류 각 부문의 기계화, 표준화, 단순화와 정보화의 효율적응용에 의하여 이루어질 때 가능하다. 이를 위해서는 하드웨어 측면에서 팔레트화 및 컨테이너화를 통한 단위적재시스템의 활용과 국제

복합운송 및 공동집배송을 위한 유통단지의 확대가 필요하다.

이 중 팔레트화는 발송측에서 인수측에 도달할 때까지 팔레트를 이용하여 일관하여 운송하는 것을 말하며, 컨테이너화는 화물의 단위화를 목적으로 하는 운송도구인 컨테이너를 이용하여 운송하는 것으로 화물운송에 경제성·신속성 및 안정성의 이점을 주는 동시에 물적 유통의 기능상 포장·운송·하역·보관 등 전 과정을 일관운송할 수 있는 혁신적인 운송체제이다. 이러한 컨테이너화는 궁극적으로 2가지 이상의 종류가 다른 운송수단에 의하여 연결되는 복합운송방식에 의하여 그 목적이 달성되고 있다.

또한 소프트웨어 측면에서 총체적인 흐름 속에서 유기적으로 파악하여 편성하는 물류시스템으로서의 전체적인 전개를 수행하는 물류종합관리를 위한 물류정보시스템의 도입이 필요하다. 앞으로 정보화시대를 맞아 물류정보시스템의 미비는 운송, 하역, 보관, 포장 등 물류의 제 기능에 커다란 영향을 미쳐 화물의 장기적 체류, 부정적재고 등의 비효율화를 초래하므로 이러한 물류기능의 비효율을 방지하기 위하여 물류정보의 종합시스템적 확립이 기업물류합리화에 있어서 가장 중요한 부문으로 부상될 것으로 보인다.

기업활동에서 물류의 합리화는 기업의 경영합리화에 크게 기여하므로 기업은 제 물류의 문제점을 정확하게 인식하고, 이에 대한 개선방안을 수립함으로써 물류관리의 합리화를 통한 경쟁력강화가 이루어질 수 있도록 하여야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 건설교통부 외, 기업물류비 계산에 관한 지침해설서, 1998.
2. 광양시, 광양컨테이너부두, 2001.
3. 김홍근, 물류부분의 효율성 제고방안, 서강대 석사논문, 2000.
4. 대한상공회의소, 기업물류비 관리시스템, 1999.
5. 대한서울상공회의소, 2000 기업물류비 실태조사 보고서, 2000. 12.
6. 변의석, 1996 국가물류비 산정 및 추이분석, 교통개발연구원, 1998.
7. 서현진 외, 1997 기업물류비 실태분석, 물류와 경영, 1999, 각월호.
8. 이영식, 종합적인 물류시스템 구축, KDI 국민경제연구소, 나라경제, 1997. 1.
9. 이충배 외, 광양항의 대중국 환적화물 유치전략, 한국항만경제학회지 제16집, 2000. 8.
10. 장경호, 물류경쟁력 제고를 위한 광양컨테이너항의 발전전략, 원광대 박사논문, 2002. 2.
11. 중앙대학교 산업교육원, 물류관리 전문가과정 교재, 1998.
12. 최정규, 광양항의 동북아지역 Hub-Port로서 비교우위요인에 관한 연구, 원광대 박사논문, 1998.
13. 하동우 외, 컨테이너항만의 물류경쟁력 국제비교, 한국해양수산개발원, 1998.
14. 한국물류협회, 물류관련 법규 해설, 1998.
15. 한국컨테이너부두공단, Container Terminal, 2001.
16. 한국컨테이너부두공단, 1999년도 컨테이너화물 유통추이 및 분석, 2000.
17. 한국해양수산개발원, 해운통계요람, 2000. 9.
18. 홍순만, 세계화시대의 물류시설 투자전략, 한국물류학회, 학술세미나논문집, 1994.
19. Bowersox, D. J., and D. J. Closs, Logistical Management, McGraw-Hill, 1996.
20. Copancino. W. C., Supply Chain Management, CRC Press, 1997.
21. Coyle, J. J., E. J. Bardi, C. J. Langley, The Management of Business Logistics, West Pub., 1996.
22. Houlihan, J. B., International Supply-chain Management, Manufacturing Issues, 1998.
23. Ross. D. F., Competing Through Supply Chain Management, Champman and Hall. 1998.

24. [www.kca.or.kr](http://www.kca.or.kr)
25. [www.mocie.go.kr](http://www.mocie.go.kr)
26. [www.mofe.go.kr](http://www.mofe.go.kr)
27. [www.momaf.go.kr](http://www.momaf.go.kr)
28. [www.nso.go.kr](http://www.nso.go.kr)

## Abstract

### The Study on Improvement of the Logistics Competition in Korea Enterprise

Yang, Hwa-sup

Nowadays, to change our country into advanced economy, the factor of growth obstacles was to be eliminated, or it is so important that the logistics base establishment enlarges to improve potential productivity.

The best strategy to enforce the competition power is that we should be ready for some condition which can do cooperations and association very well. Also it is necessary for actors, government, firm and logistics field, to part their role.

The national effort that firm supported by government and community participates in is reduced to achieve rational logistics system because logistics is complicate action flowing to final consumer.

That is, self effort is needed for logistics competition system, adjustable arrangement of logistics field, the establishment of comprehensive informations system, logistics rationalization.