

[Field Note]

Logistics Development Strategy in Korea: Focusing on 3PL

국내 물류산업 현황과 발전전략: 제3자 물류를 중심으로

Yoo, Yang-Ho(유양호)*, Kim, Sang-Cheol(김상철)**

Abstract

This study outlines the current state of logistics in the country will be examined. In particular, the country's main development strategy, logistics 3PL as a development strategy is to look about.

For the development of 3rd party logistics companies, shippers, and government efforts are needed.

Looking at aspects of corporate strategy, First, the logistics company provides a benefit to the shippers should be able to. Second, the logistics company providing logistics services to create added value should be. Third, the integration of customized logistics services and logistics systems must be able to provide. Finally, a positive investment in human resources is needed. Fifth, the logistics must be enabled strategic alliances between companies. Sixth, the introduction and application of advanced Logistics should be actively.

Corporate strategy perspective, shippers and 3rd party logistics companies that need to cooperate closely. Finally, The government should strive for the growth of 3rd party logistics companies.

Keywords : 3PL, corporate strategy, logistics, 3rd party logistics companies, shippers, government efforts

국문초록

본 연구에서는 국내 물류산업의 현황을 개략적으로 살펴보고 국내 물류산업의 주요한 발전 전략으로서 제3자 물류의 발전전략을 제언하고자 한다. 제3자 중심의 물류업이 발전하기 위해서는 물류기업측면에서 첫째, 물류기업은 고객 즉 화주를 중심에 놓고 화주에게 이익을 제공 할 수 있는 기업이 되어야 한다. 둘째, 물류 서비스 수준의 폭과 깊이를 강화 하고 새로운 물류 서비스를 개발 하는데 총력을 기울여야 한다. 셋째, 고객 맞춤의 통합 물류 시스템과 물류 서비스를 제공 할 수 있어야 한다. 넷째, 물류인력에 대한 적극적인 투자가 필요하다. 다섯째, 물류기업간 전략적 제휴가 활성화되어야 한다. 여섯째, 선진 물류기술의 도입과 적용에 적극적이어야 한다. 화주측면에서는 제3자 물류에 대한 인식을 새롭게 하고 물류가 기업의 핵심역량이 아닌 경우 과감하게 물류 부문을

제3자 물류기업에게 의뢰 할 수 있어야 한다. 마지막으로 정부는 물류기업이 제3자 물류 기업으로 자연스럽게 전환하도록 여건을 조성하는 것이 가장 주된 노력이 되어야 할 것이다.

주제어 : 제3자 물류, 물류기업, 기업전략, 화주, 정부

I. 서론

국내 물류산업은 짧은 역사에도 불구하고 많은 발전을 거듭하여 국민경제에 있어서 중요한 위치를 점하고 있다. 물류산업의 발전은 국내총생산의 증가 및 고용창출의 효과를 뛰어넘어, 동북아 물류의 중추적 역할이라는 사명을 맞이하고 있는 실정이다. 그러나 기존의 관행과 선진 물류기술 적용의 미비 등 해결해야 할 과제가 많은 것도 사실이다. 또한 낙후된 시설이나 물류 인프라의 후진성 이외에도 물류산업의 발전을 이끌어가는 전략적 방향이 모호하고 명확하지 않은데서 오는 문제점도 크다고 볼 수 있다. 이러한 물류산업의 배경을 즉시하면서, 본 연구에서는 국내 물류산업의 현황을 개략적으로 살펴보고 국내 물류산업의 주요한 발전 전략으로서 제3자 물류의 발전전략에 관하여 살펴보기로 한다. 이러한 배경하에 본 연구의 구성은 기존연구가 갖는 이론적 접근에서 벗어나 실무자 관점에서 제언하는 방식으로 전략적 방향을 모색하고자 한다.

II. 우리나라 물류산업 현황

1. 물류산업과 국민경제

물류 산업의 정의를 보면 “물류산업 이라 함은 타인의 수요에 응하여 유상으로 화물의 운송, 보관, 하역, 또는 포장과 이와 관련된 제반 활동을 영위 하는 것을 업으로 하는 것을 말한다”(화물유통촉진법 제2조) 라고 정의 되어 있다. 즉 물류산업은 기업의 물류활동에 필요한 화물운송, 하역, 보관, 물류포장, 물류정보, 유통가공 등의 기능을 수행하는 산업 이라고 할 수 있을 것이다. 근래에는 물류부문에 행해지는 기능이 더 다양화 되고 범위가 확대됨에 따라 물류산업의 역할과 중요성이 더 커지고 있다.

우리나라 물류산업이 국민경제에서 차지하는 규모를 보면 운수 및 보관업 중심으로 살펴볼 때 전체 GDP의 4% 정도 내외의 비중을 차지하고 있는 것으로 나타나고 있다.

* First Author, (Co)ELSLP CEO, Korea. E-mail: gmmmyoo@yahoo.co.kr

** Corresponding author, Associate Professor, Dept of Distribution Management, Yuhan University, Korea. Tel:+82-10-9940-4921, E-mail: kimsc@yuhan.ac.kr

<표 1> 물류산업의 국민경제적 비중

단위 : 십억, %

구분	2008		2009		2010	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중
운수및 보관업	41,033.4	4.2%	38,666.2	3.9%	42,367.1	4.1%
GDP(시장가격)	978,498.8	100%	981,625.1	100%	1,042,111.3	100%

자료: 통계청(2011)

또한 주요 해외국가간 물류산업 비중을 비교해 보면 일본에 비해서는 비중이 다소 낮은 편이나 미국에 비해서는 월등히 높은 국민경제 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다.

<표 2> 국가간 물류산업의 국민경제적 비중 비교('08)

구분	한국		미국		일본	
	금액(조원)	비중	금액(조달러)	비중	금액(조엔)	비중
운수및 보관업	41	4.2%	0.4	2.8%	36	6.6%

자료: 통계청(2011)

또한 GDP대비 물류비 비중은 15%를 상회하는 아직 까지 높은 수준을 보이고 있으며, 기업의 매출액 대비 기업 물류비 비중 또한 기업물류 시스템의 고비용 저효율 구조, 물류 인프라의 경쟁력 부족, 화물 운송 체계의 취약, 운송업계 구조의 전근대성, 물류 정보시스템의 미흡, 기업물류 기술의 낙후성 등의 원인으로 인하여 주요 선진국가인 미국이나 일본에 비해 상대적으로 높은 편이다.

<표 3> GDP대비 물류비 비중

단위 : 십억, %

구분		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
국가물류비	국내	77,119	80,792	87,032	90,345	92,459	101,019	106,193	117,112	128,304
	국제포함	94,118	99,169	106,952	112,160	123,283	131,549	134,888	151,748	178,461
	GDP 대비 비중(%)	13.33	12.40	12.08	11.78	11.18	11.68	11.69	12.01	12.50
	국제포함	16.26	15.22	14.84	14.62	14.91	15.20	14.84	15.56	17.39

자료: 한국교통연구원(2011)

<표 4> 국가별 국가물류비 GDP 대비 비중 추이

단위 : 십억, %

구분		2004	2005	2006	2007	2008
미국	국내	8.39	9.12	9.55	9.74	9.06
	국제포함	8.65	9.47	9.90	10.09	9.41
일본	국내	8.48	8.36	8.70	8.92	-
	국제포함	-	-	-	-	-
중국	국내	1.82	1.85	1.83	1.82	1.81
	국제포함	-	-	-	-	-
한국	국내	11.18	11.68	11.69	12.01	12.50
	국제포함	14.91	15.20	14.84	15.56	17.39

자료: 한국교통연구원(2011)

한편 국가 물류비의 기능별로 차지하는 비중을 살펴보면 수송비가 절대적으로 높은 비중을 차지하고 있으며 다른 기능에 비해 상대적인 비중도 월등히 높은 실정이다. 그 다음으로 재고유지관리비 항목이 높게 나타나 이 두 기능이 차지하는 물류비 비중은 90%를 상회하고 있는 상황이다.

<표 5> 기능별 물류비 비중('08)

단위 : 십억, %

구분	국내	국제포함
국가물류비	100 (128,304)	100 (178,461)
수송비	70.39	78.71
재고유지관리비	22.65	16.28
포장비	1.89	1.36
하역비	1.96	1.41
물류정보비	1.53	1.10
일반관리비	1.58	1.14

자료: 한국교통연구원(2011), 재작성

2. 우리나라 물류산업 현황 : 운수업을 중심으로

2.1. 일반 현황

우리나라의 수송수단별 화물 취급량 구성비를 보면 2009년 경우 공로가 79.2%, 철도가 5.1%, 해운 15.7%, 항공 0.1%로 공로의 이용이 현저히 많은 것을 알 수 있다. 이러한 공로로의 편중 현상은 물류가 고비용 저효율 현상을 보이는 큰 원인이 되고 있다. 따라서 다양한 수송 수단의 활용을 통한 수송의 최적화가 절실하다고 할 수 있다.

<표 6> 수송수단별 수송량 및 분담율

단위 : 분담율(%)

구분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
화물(천톤)	철도	수송량	47,110	44,512	41,669	43,341	44,562	46,805	38,898
		분담율	6.2	6.6	6.1	6.3	6.2	6.4	5.1
	공로	수송량	565,456	518,856	526,000	529,278	550,264	555,801	607,480
		분담율	74.6	76.4	76.5	76.6	76.9	76.2	79.2
	해운	수송량	145,327	115,636	119,410	117,805	120,079	126,964	120,031
		분담율	19.2	17	17.4	17.1	16.8	17.4	15.7
항공	수송량	423	409	372	355	316	254	268	
	분담율	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	

자료 : 국토해양부(2010)

주 : 수송분담율에 공로의 의미는 버스(고속, 시내, 시외, 전세)와 택시의 합을 의미

한편 우리나라 화물운송업은 2009년 기준으로 사업체 수 154,140개 종사자 수 350,166 명 매출액 22조 1,512 억원의 규모를 보이고 있으며, 기업체 평균 매출액이 1억 4천만원정도로 추산해 볼 수 있다.

<표 7> 화물운송업 규모('09)

구분	일반	용달	개별	계
기업체수 (개소)	6,000(3.9)	82,724(53.7)	65,416(42.4)	154,140(100)
종사자수 (명)	201,082(57.4)	82,990(23.7)	66,094(18.9)	350,166(100)
급여액 (백만원)	4,952,084(99.9)	6,607(0.1)	0(0.0)	4,958,691(100)
장비대수 및 창고수(수)	179,212(54.7)	82,957(25.3)	65,416(20.0)	327,585(100)
매출액 (백만원)	16,525,682(74.6)	2,534,335(11.4)	3,091,188(14.0)	22,151,205(100)
영업비용 (백만원)	15,753,954(85.0)	1,103,209(6.0)	1,671,884(9.0)	18,529,047(100)
부가가치 (백만원)	7,204,516(69.1)	1,578,076(15.1)	1,648,647(15.8)	10,431,239(100)
유형자산 (백만원)	8,912,081(85.5)	545,819(5.2)	964,708(9.3)	10,422,608(100)

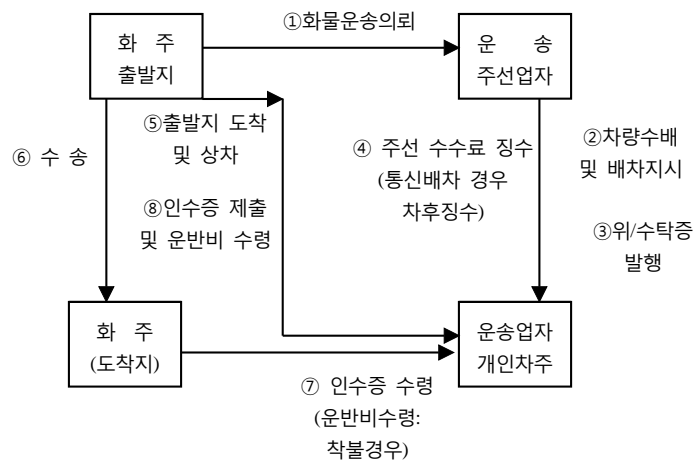
자료 : 국토해양부(2010)

이렇듯 우리나라 물류의 근간이 되는 운수업은 영세성을 면치 못하고 있으며 이러한 영세성 때문에 물류산업이 기업의 경쟁력을 확보 하는 수단으로서의 역할이 미비 하다 할 수 있다. 특히 기업 물류의 경쟁력과 관련이 많은 육상운송업의 영세성은 기업물류의 비효율성의 원인이 된다고 할 수 있다.

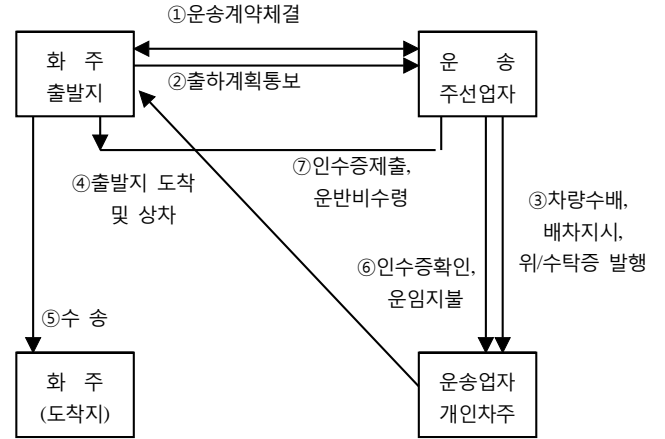
2.2. 화물자동차 운송주선업

화물자동차 운송 주선업은 주선업자가 화주의 수송 의뢰에 따라 화물 자동차 운송사업자의 지입차량, 개인차량을 수배 하여 배차지시를 하고 운송 위/수탁증을 발행하고 운임의 일정 비율을 주선료로 징수 하고, 수송에 대해 여는 책임을 지지 않는 운송/중개 대리 업체와, 주선업자가 화주와 운송계약을 체결하고 화물운송 사업자에게 하청계약으로 수송을 이용하는 쌍무계약에 근거 하고 수송에 책임을 지는 계약 화물업태가 있다.(하현구와 구경모, 3003)

대부분이 매 1년 단위로 계약을 하지만 실제로는 화주 쪽의 일방적인 거래 관계라 할 수 있으며 물류산업의 불안정성의 원인을 내포하고 있는 부문이라 할 수 있다. <그림 1>과 <그림 2>는 실제 운영과정을 보여주고 있다.



<그림 1> 운송/중개대리업



<그림 2> 계약 화물업

이렇듯 물류부문의 불안정성의 원인이 되고 있음에도 불구하고 운송 주선업체 대부분이 개인기업의 형태가 많아 영세 하며, 수익성이 확보되지 않는 상태에서 매년 꾸준한 증가 추세를 보이고 있다. 그 취급량 또한 2009년 공로 화물취급량의 68.4%를 차지 하는 등 대부분의 공로 화물이 운송주선업체를 통하여 이루어지고 있음을 알 수 있다.

2.3. 물류산업의 환경변화

물류산업의 환경변화는 여러가지 측면에서 고려 할 수 있지만 경제 환경과 산업구조의 변화, 유통산업의 발전, 정보 통신기술의 발전과 활용, 기업의 경쟁심화 및 핵심역량 중심 경영 이라는 관점에서 살펴본다.

2.3.1. 경제환경과 산업구조의 변화

물류는 유발수요의 성격을 가지고 있기 때문에 타 산업에 의하여 많은 영향을 받는다. 또한 물류는 품목의 특성에 따라 물류 시스템 자체가 달라지기 때문에 산업구조가 고부가가치화, 첨단화, 서비스 중심화 등으로 변화함에 따라 그에 상응해야 하는 물류산업으로서는 큰 변화를 감당해 내야 한다.

2.3.2. 유통산업의 발전

대형 쇼핑몰, 할인점 활성화, 외국 유통업체의 진출 등으로 우리나라의 유통산업은 큰 변화가 진행되고 있다. 또한 시장 지배력이 제조업에서 유통업으로 이전되는 구조상의 변화가 일어나고 있다. 물류 효율화를 통해 원가 절감과 고객 서비스의 향상을 통해 경쟁력을 확보 해야 하는 유통업의 이러한 변화는 당연히 물류부문의 많은 변화를 요구 하게 된다.

2.3.3. 정보 통신기술의 발전과 활용

정보 통신기술의 발전은 물류 부문의 혁신적 변화를 가져오고 있다. 특히 전자상거래의 성장은 물류 시스템 부문의 커다란 혁신을 가져왔고, E-Logistics, M-Logistics, U-Logistics 등의 물류 시스템 구축과 운영의 효율화 측면에서 새로운 차원을 개척하는 계기가 되었다.

2.3.4. 기업의 경쟁심화 및 핵심역량 중심 경영

기업들의 경쟁이 더욱 심화 되어가면서 생산 원가를 중심으로 한 원가 절감의 수단에서 물류 혁신을 원가절감의 수단으로 실행 하면서 물류부문의 변화가 요구 되었다. 또한 기업들이 경쟁력 확보와 효율화의 수단으로서 자신의 기업의 핵심역량 이라고 판단 되지 않는 부문은 과감히 아웃소싱 하게 되면서 아웃소싱의 주된 부문이었던 물류부문은 큰 변화를 겪게 되었다.

2.4. 우리나라 물류산업의 문제점

우리나라는 그 동안 물류 부문에 많은 관심을 가지고 그 중요성을 역설해 왔지만 아직도 해결 해야 할 많은 문제점을 가지고 있다. 특히 물류 인프라의 경쟁력 취약, 화물운송 체계의 취약, 운송업계의 전근대성, 물류산업에 대한 정책적 지원부족, 기업의 물류부문의 고비용 저효율구조, 물류전문 기업의 부재, 물류전문인력의 부족, 물류 정보시스템 미비 등을 들 수 있다.(김진혁, 2003)

첫째, 물류 인프라의 경쟁력 취약에 관하여 보면 우리나라는 취약한 물류시설을 확충하기 위하여 1994년부터 교통세를 신설하여 사회간접 자본에 투자를 확대해 왔다. 그러나 사회간접 자본 시설 유지 및 개발 부문에서 세계 21위, 물류기반시설의 경쟁력은 세계 23위로 아직은 만족 할만한 수준이 되지 못하고 있다.(IMD, 2002)

둘째, 물류산업에 대한 지원 측면에서 보면 물류산업이 서비스업으로 분류 되어 있어서 종사자들의 초과근로에 대한 비과세소득 대상에서 제외 되어 있고, 외국인 산업 연수생 제도도 물류업은 대상에서 제외 되어 물류 인력난을 어렵게 만드는 원인이 되고 있다. 한편 다른업 에서 물류업으로 전환 할 때도 법인세, 소득세 등의 감면대상에서 제외 되어 있다. 집배송 단지나 물류 센터, 물류 정보 등에 투자를 할 때는 저리로 상공회의소에서 지원하는 제도가 있기는 하지만 활성화 되고 있지는 못하다.

셋째, 도로 의존도의 심화, 화물차량과 물동량의 수급 불균형, 종합 물류정보망의 실제 활용의 어려움 등으로 인하여 화물운송체계는 매우 취약한 상황 이라 할 수 있다. 화물 운송량은 도로, 해운, 항공 등은 증가 추세지만 철도 수송량은 감소 추세이다. 특히 2009년 도로의 화물운송 분담률이 79.2%, 해운 15.7%, 철도 5.1%, 항공 0.1%로서 1996년과 비교해 볼 때 도로는 28% 증가 하였고 철도는 13.9%, 해운은 1.8% 감소하였다. 결국 도로 의존도의 심화는 물류비용의 증가를 초래 하는 원인이 되고 있다.

넷째, 운송업계의 전근대성을 들 수 있다. 운송업계는 타 산업에 비하여 과거의 관행이 많기 때문에 그리고 종속적 산업이라는 특수성 때문에 혁신의 속도가 매우 느리다. 특히 주선의 다단계구조와 지입제가 그 대표적인 예라 할 수 있다.

다섯째, 물류전문 기업의 부재를 들 수 있다. 우리나라의 물류 기업은 기업의 물류업무 전체를 수행 할 수 있는 능력을 갖추고 있는 기업은 없고 아직도 대부분 물류의 단순기능 내지는 1-2개의 기능을 대행 하는 수준이며 물류의 기반이 되고 효율성을 높일 수 있는 물류정보시스템의 수준은 아직 만족 할 만하지 않다. 화주기업의 입장에서 기업 정보 유출을 우려 하여 아웃소싱에 대한 요구가 많지 않고 물류를 아웃소싱 하고 있는 기업들도 대부분 물류 자회사를 만들어 운영 하는 실정 이다. 여섯째, 물류 전문인력의 부족도 시급히 해결 해야 될 과제이다. 물류 인력은 다른 산업에서도 마찬가지로 물류기획 능력을 가진 소수와 현장 활동에 능숙한 현장 인력이 많이 필요 하다. 물류관리사 제도 등을 통하여 물류기획이 가능한 인재를 많이 배출 하기는 했지만 아직은 유능한 인력이 부족한 형편이고, 특히 물류 현장인력은 3D업종으

로 인식 되면서 더욱 심한 인력난을 겪고 있다. 일급제, 통합적 물류정보시스템이 아직 갖추어지지 못해 물류의 효율성의 달성에 장애가 되고 있다. 정부 차원에서 많은 투자를 하여 효율을 도모하고 있지만 통합적 효과를 거두고 있다고 볼 수는 없으며, 개별 기업 차원에서도 많은 투자가 이루어 지고 있지만 이 역시 시너지를 내는데 한계를 가지고 있다.

III. 물류산업 발전전략 : 3자 물류를 중심으로

1. 제3자 물류의 정의 및 발전과정

제3자 물류라는 용어는 미국의 로지스틱스관리협회(Council of Logistics Management)에서 처음으로 사용한 이후 물류 용어로서 사용 되기 시작 하였다. CLM은 제3자 물류를 “물류채널내의 다른 주체와 일시적 또는 장기적인 관계를 가지고 있는 물류채널내의 대행자 또는 매개자를 의미 하며, 화주 와 단일 또는 복수의 제3자 간에 일정기간 동안 일정 비용으로 일정 서비스를 상호 협의 하에 수행하는 과정을 제3자 물류 또는 계약 물류” 라고 정의 하고 있다.

제3자 물류의 발전 과정을 보면 여러 측면 에서 볼 수 있지만 물류의 수행 주체에 따른 측면에서 보면 화주 기업이 직접 물류를 수행하는 제1자 물류(First Party Logistics), 대기기업의 자회사 형태로 물류를 수행하는 제2자 물류(Second Party Logistics), 물류 자회사가 모기업 뿐만 아니라 타 기업의 물류를 수행 하면서 물류의 수행 범위를 확대해 가는 제3자 물류(Third Party Logistics) 형태의 발전 과정을 보여주고 있다. 기존의 수배송업체나 창고 업체 등이 역시 물류 서비스의 범위를 확대 하면서 물류를 수행 하는 형태도 제3자 물류(Third Party Logistics)로 볼 수 있다.

2. 우리나라 제3자 물류의 현황

우리나라에서 3자 물류에 관심을 갖기 시작한 것은 1998년 물류부문의 규제완화를 들 수 있으며, 나아가 IMF등을 거치면서 어려운 경제 환경을 극복해야 하는 상황에서 기업 경쟁력 제고의 절대적 필요성에 의해서 라고 할 수 있다. 이때부터 물류를 단순히 아웃소싱하면 되는 기능에서 기업의 경쟁력 확보를 위한 수단으로 인식 했다고 할 수 있겠다. 그러나 아직 우리나라의 제3자 물류 활용수준은 2009년 기준으로 48.2%로 미국이나 일본등 선진국에 비하여 낮은 수준이다.

<표 8> 국가별 3PL 활용비중

구분	2005	2006	2007	2008	2009
한 국	35.6	38.8	42.2	46.3	48.2
중 국	-	18	-	-	-
일 본	-	-	-	-	70
미 국	-	-	-	-	80
유 럽	-	-	-	-	80
싱가폴	-	-	-	-	60

단위 : %

자료 : 한국무역협회(2009), 자료 재구성

특히 제3자 물류 활용의 큰 비중이 운송부문에 있어 물류의 통합을 통한 효율화의 달성이라는 제3자 물류의 본래의 취지가 아직 이루어 지지 않고 있음을 알 수 있다.

우리나라에서 제3자 물류 업체로의 발전을 모색하고 있는 기업들은 대기업의 물류부서가 독립한 형태인 물류자회사, 단순기능 위주의 물류업을 영위해온 기존의 물류업체 특히 수배송업체와 창고업체, 물류시장개방 이후 국내에 들어온 다국적 물류 회사 등을 들 수 있다.

물류자회사는 대부분의 물량이 그룹사 내지는 모회사의 물량을 취급한다. 이로 인해 물류시스템의 구축과 운영상의 많은 간섭을 받게 됨으로서 그룹사나 모회사 물량 이외의 물량을 취급 하는 것에 많은 제약을 받게 된다. 결국 제3자 물류로 발전하기 위한 시스템의 구축이나 영역의 확대가 쉽지 않다. 또한 제3자 물류로 이행 하는데 있어서의 장점 이라면 대기업으로서 쌓아온 경영능력과 자금력, 우수한 인재 등을 들 수 있지만 물류현장의 수행능력이 부족 하다는 점이 단점이라 할 수 있다. 한편 기존의 물류업체는 비록 단순 물류기능에 종사 했지만 오랫동안 쌓아온 노하우를 이용한 물류수행 능력은 우수 하다. 반면에 자금력, 우수한인력, 경영 노하우 측면에서는 취약하다 할 수 있다.

결국은 진정한 제3자 물류로 이행하기 위해서는 물류자회사의 형태와 기존 물류업체의 서로 강점이 되는 기능이 혼합되는 것이 바람직하다 하겠다. 그러나 현재 우리나라의 물류대기업(주로 물류자회사가 발전한 형태)과 물류 중소기업(주로 기존물류업체)의 보완의 형태는 서로의 장점을 충분히 살리고 있지 못하다.

3. 우리나라 제3자 물류의 발전전략

제3자 물류의 발전을 위해서는 물류기업의 노력이 가장 중요하다. 또한 이와 더불어 기본적인 인프라 구축을 위한 정부의 노력과 특히 물류 서비스를 이용하는 화주 기업의 물류에 대한 이해와 물류산업 발전을 위한 협력이 필요 하다고 할 수 있다.

3.1. 물류기업 측면의 노력

첫째, 물류기업은 고객 즉 화주를 중심에 놓고 화주에게 이익을 제공 할 수 있는 기업이 되어야 한다.

둘째, 물류기업은 물류서비스를 제공 하여 부가가치를 창출하는 기업이다. 결국 물류기업은 기존에 제공하고 있는 물류서비스 수준의 폭과 깊이를 강화 하고 새로운 물류 서비스를 개발하는데 총력을 기울여야 하는 것은 당연하다.

셋째, 고객 맞춤의 통합 물류 시스템과 물류 서비스를 제공 할 수 있어야 한다. 즉 다양한 고객의 요구를 충족시킬 수 있는 통합 물류시스템 구축 능력을 갖추어야 하고 이를 소화해 낼 수 있어야 한다. 통합 물류시스템을 갖추기 위해서는 고객의 정보 시스템을 고려한 물류 정보 시스템의 보유가 필수적이라 할 수 있다. 물류 서비스 또한 이러한 고객 맞춤의 물류시스템을 통하여 창출해 낼 수 있어야 한다.

넷째, 물류인력에 대한 적극적인 투자가 필요하다. 물류전문인력이 부족한 것은 물류기업들의 인력에 대한 투자가 적극적이지 못한 것이 큰 이유라 할 수 있다. 대학과 산학연계를 통한 도제식 물류교육을 통한 물류 전문인력의 양성이 필요 하다.

다섯째, 물류기업간 전략적 제휴가 활성화되어야 한다. 물류기업이 모든 물류기능을 전부 보유하기는 어렵다. 결국 서로 전략적 제휴를 통해서 기능별, 지역별 등등의 다양한 형태로 전략적 제휴

를 함으로서 고객에게 부가가치를 창출해 줄 수 있는 물류 서비스를 제공 할 수 있어야 한다.

여섯째, 선진 물류기술의 도입과 적용에 적극적 이어야 한다. 생산성이 극대화된 물류 서비스를 제공하기 위해서는 과감한 신기술의 도입이 필요 하다. 제4자 물류에 관한 언급이 많이 되고 있지만 결국 이러한 경향이 지향 하는 것은 물류지식 회사라 할 수 있다.

3.2. 화주 측면의 노력

화주기업들은 제3자 물류에 대한 인식을 새롭게 하고 물류가 기업의 핵심역량이 아닌 경우 과감하게 물류 부문을 제3자 물류기업에게 의뢰 할 수 있어야 한다. 또한 물류기업들이 가지고 있는 통합물류시스템과 잘 연계 될 수 있는 기업 물류 시스템 구축에 힘써야 하며, 전체의 효율을 위해서 공개 할 수 있는 한 정보의 공유를 통해 물류 부문의 효율을 도모해야 한다. 그리고 제3자 물류업체의 선택시에도 단순히 비용적 측면만 고려할 것이 아니고 제공 받을 수 있는 서비스의 측면 까지도 고려하여 물류업체를 선택 하는 것이 바람직하다.

3.3. 정부 측면의 노력

정부는 물류기업이 제3자 물류 기업으로 자연스럽게 전환하도록 여건을 조성하는 것이 가장 주된 노력이 되어야 할 것이다. 이를 위해서는 다른 산업에 비해 불리하게 되어 있는 법률적, 세제적 부분들을 해결해 주는 것이 필요하다. 또한 대규모 투자가 필요한 물류인프라 구축, 물류 표준화, 물류정보화 등 민간부문이 주도적으로 추진하기 힘든 부문을 정부가 주도적으로 사업을 추진할 필요가 있다.

한편 2004년부터 추진하고 있는 “종합물류업 육성”과 같은 법률의 경우도 현실을 잘 반영하고 이를 토대로 물류가 효율적으로 운영 될 수 있도록 해야 한다. 또한 종합물류기업에 물류를 위탁 하는 경우 세제감면 등의 혜택을 주기로 하는 등의 제도가 제대로 정착 할 수 있도록 해야 한다.

IV. 결 론

우리나라 물류산업은 도입 단계이면서 많은 환경변화에 직면해 있다고 할 수 있다. 당연히 물류기업은 당면한 환경변화를 극복하면서 주도적으로 물류산업의 원동력 역할을 해야 한다. 특히 제3자 물류기업이 주도적이 되어야 하는데 그 방향은 대형화, 정보화, 투명화로 전개 및 발전되어야 한다. 이를 위해서는 현재 관행의 부정적 측면은 슬기롭게 극복 하여야 하며 긍정적 측면은 더욱 발전 시켜 나가야 한다.

또한, 제3자 물류업을 지향하는 물류업체들은 고객의 요구를 충족시킬 수 있는 물류서비스의 제공과 물류비용을 최소화 할 수 있는 물류기술들에 대한 개발노력이 지속적으로 이루어져야 할 것이다. 본 연구는 물류, 특히 3자 물류를 중심으로 한 발전적 제언을 목적으로 하고 있다. 이를 위해서는 연구에서 주장하는 바가 보다 심도깊은 자료와 정보를 통해 뒷받침 되어야 함에도 불구하고, 현장에서 전개되는 업무중심으로 서술이 된점에 대해서 분명한 연구의 한계임을 인정하지 않을 수 없다. 향후 이 부분은 선명성을 갖고 명확하게 재검토 및 연구가 이루어질 것을 약속한다.

Received: June 06, 2011.

Revised: June 09, 2011.

Accepted: June 10, 2011.

References

- 김진혁(2003), “물류산업의 현황과 과제”, 삼성경제연구소
- 하헌구, 구경모(2003), “우리나라 물류산업의 발전방안 연구”, 교통
개발연구원
- 국토해양부(2010), “2010년도 국토해양통계연보”
- 대한상공회의소(2011), “국내외 물류산업 통계집”, vol. 7
- 한국무역협회(2009), “3자물류 활용실태 및 시사점”, 11월호.
- 통계청(2011), “경제활동별 GDP 및 GNI(실질, 연간)”, 4월호.
- 한국교통연구원(2011), “2008년 국가물류비 산정 및 추이 분석”,
3월호.
- IMD(2002), “The World Competitiveness yearbook”.