

운전수 부족해져 운임 인상

일본 자동차 운송업은 제조공장의 해외이전 등을 이유로 2015년까지 감소세였으나, 경기 호조를 배경으로 2016년(전년대비 2% 성장) 이후 성장하기 시작했다. 그러나 최근 일본 후생노동성 조사에 의하면, 자동차 운송업은 전체 업계에서 노인요양업 다음인 두 번째로 일손 부족이 심각했다. 식품유통업에 빠질 수 없는 심야 운행과 야간 포장작업이 그 원인이다.

업계 1위인 야마토(ヤマト運輸)는 운전수 처우 및 수익성 개선을 위해 2018년 초까지 대형거래처 1,100개 사를 대상으로 가격인상 협상을 진행했다. 경쟁자인 사가와(佐川急便), 일본우편(日本郵便)도 가격인상을 진행했으며, 이러한 움직임은 중소형 운송기업에도 확산되어 대다수 거래처가 운임 인상에 합의했다.

| 일본 자동차 운송업(택배업) 상위업체(2018년 기준) |

구분	매출	점유율	비고
1위 야마토 (ヤマト運輸)	1조 5,388억 엔	46.9%	대만, 상해, 싱가포르, 홍콩 등에서 영업 중인 기업. 2017년 10월, 27년 만에 기본운임 가격인상
2위 사가와 (佐川急便)	1조 450억 엔	30.6%	2017년 상장된 기업. 2017년 11월에 기본운임 인상
3위 일본우편 (日本郵便)	-	15.9%	2007년 민영화된 기업. 2018년 3월에 기본운임 인상

공급자 우위의 창고업계

인터넷 통신판매의 성장을 따라 대형 물류시설의 확대가 이어졌다. 일본의 대형 부동산 서비스업체 JLL의 분석에 따르면, 2017년 수도권 신규 창고 공급은 70만㎡, 수도권 대형 물류시설의 공실율은 5% 이하로 호조다. 창고업계에 선 물량이 적으며 비정기적으로 창고를 이용하는 화주에 대한 조건이 엄격해졌으며, 냉장 등 보관조건이 까다로운 물품에 대한 신규거래는 어려운 실정이다.

최근 한국식품 수입업체들도 일본 내 운송비 증가에 따라 수도권으로 창고를 이전하려는 움직임이 있으나, 창고 확보에 어려움을 겪고 있다. 관계자에 의하면 올해 7월 개최 예정인 도쿄올림픽 이후에나 창고 확보를 위한 협의여건이 마련될 전망이다.

일본 식품업계의 노력

2019년 식품업계는 물류비용 상승을 이유로 4년 만에 가격 인상에 나섰다. 공동으로 출자해 물류회사를 만드는 제조업체도 나타나고 있다.

도매업계는 운전수 부족 현상의 개선을 위해 업계 표준 입출예약 및 안내시스템 보급에 나서고 있다. 또한 식품업계의 관행이었던 '주문 1일 후 납품'을 '주문 2일 후 납품' 체제로 바꾸어, 늘어난 기한 동안 차량을 모집하고 배차를 안정화시켜 비용을 줄이고 운전수의 과로를 방지하고 있다.



수출업체와 수입업체의 공동대응 요구

일본의 고질적 문제인 일손 부족으로 인한 물류비용 상승이, 저렴한 물류비를 배경으로 성장한 통신판매 등 다양한 비즈니스모델을 위협하고 있다. 특히 수입식품은 원가대비 물류비용이 높아 더욱 크게 영향을 받는다. 수출 상담 시, 수입업체가 현지 물류를 어떻게 처리하는지 확인해야 한다. 수입업체가 창고를 보유하고 있거나 수도권 내 거래하는 창고가 있다면, 물류비가 치솟고 있는 일본 현지에서도 안정적인 대응이 가능할 것이다. 물류비 상승으로 인한 문제 해결을 위해서는 수출업체와 수입업체 공동의 노력이 필요할 것이다. 수출업체는 적재효율이 높은 패키지를 개발할 것이 요구되며, 수입업체는 배차 및 적재로 인한 화물대기시간을 줄일 수 있게끔 통관 및 검역에 문제가 발생하지 않도록 보다 적극적인 대응이 요구된다.

출처 : 日本農業新聞, 2019年版業界地図(陸運·物流, 倉庫·物流施設編), 日本 の農食品物流構造調査, 富士経済