



회사소개서

밸류체인씨엔티

2017

목차

I. 회사소개

1. 일반현황
2. 운영조직
3. 수행실적
4. 주요고객
5. 대외활동

밸류체인씨엔티는 물류 IT에 대한 다양한 경험과 깊이 있는 지식을 보유한 "SCM/물류 솔루션" 전문기업으로 컨설팅, 솔루션, R&D 영역 등의 분야에서 사업을 진행하고 있습니다.



SCM & Logistics Leading Company

- 회사명 : 밸류체인씨엔티(주)
- 대표자 : 이계주
- 사업분야 : 물류/SCM 컨설팅, 솔루션 공급, 시스템 구축
- 홈페이지 : <http://www.vccnt.com>
- 주소 : 서울 용산구 이태원로 27길 62-84 더플러스III 2층
- 임직원 수 : 44명

컨설팅

- 물류전략 / Process
- 물류 Network Simulation
- 물류 Operation
- Visibility & Analysis

솔루션

- Warehouse Management System
- Transportation Management System
- Order Management System
- Business Intelligence & Analytics

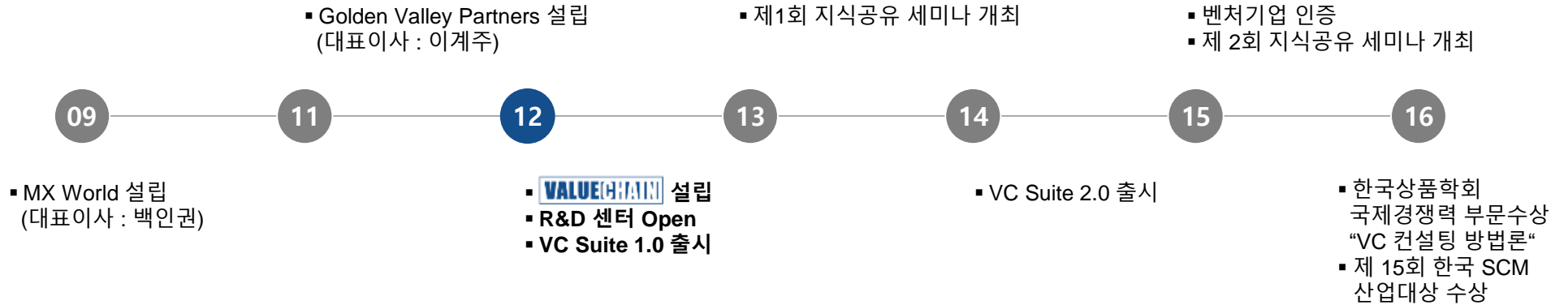


R&D 및 서비스

- ValueChain Solution Suite 개발
- Solution 고도화 및 기능개선
- Soluttion 유지보수

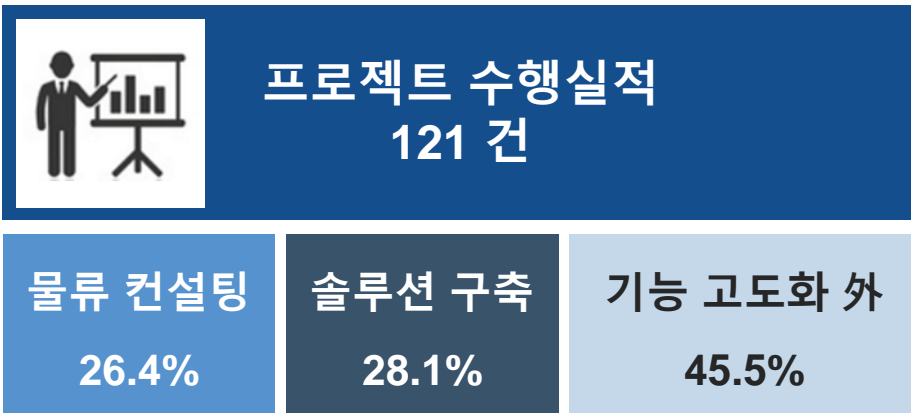
밸류체인씨엔티는 글로벌 물류/SCM 솔루션 업체에서 다양한 업무경험이 있는 핵심 인재들로 구성 되었으며, 언제나 고객이 기대한 요구수준 이상의 만족도를 제공할 준비가 되어있습니다.

주요 연혁



프로젝트 실적

1) 누적 프로젝트 수행실적

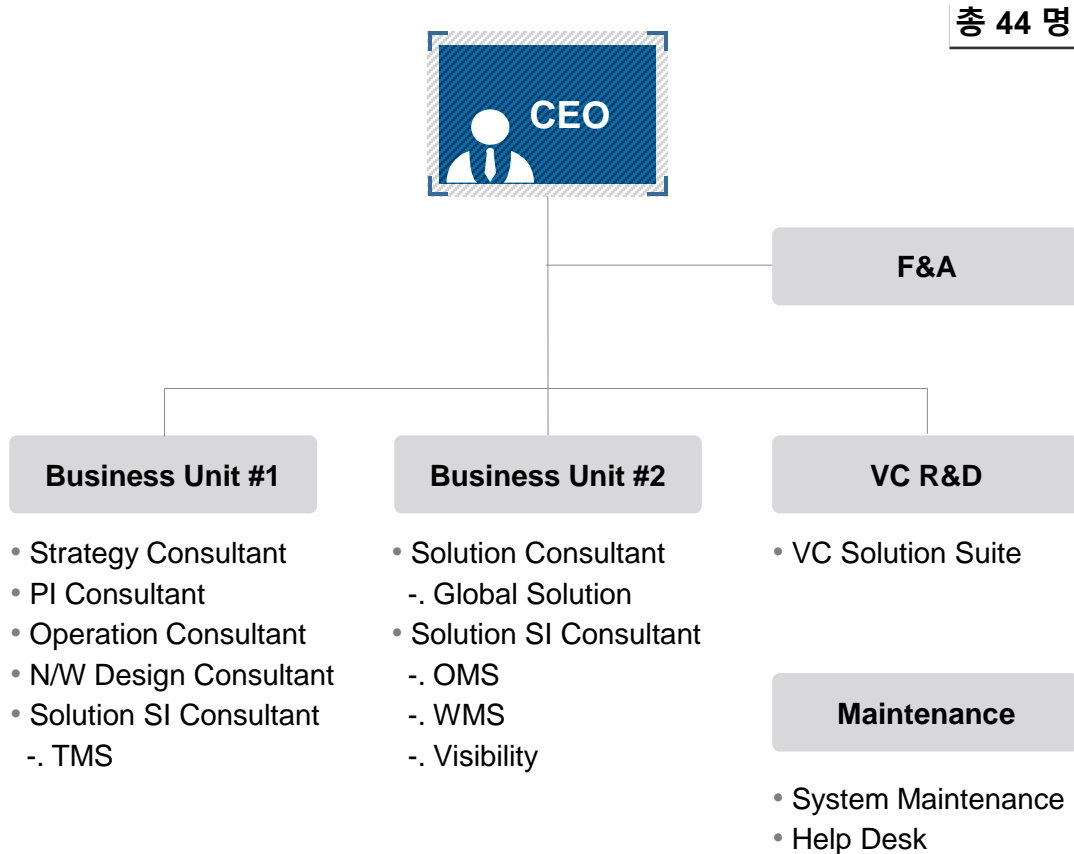


2) 프로젝트 수행 고객사 현황

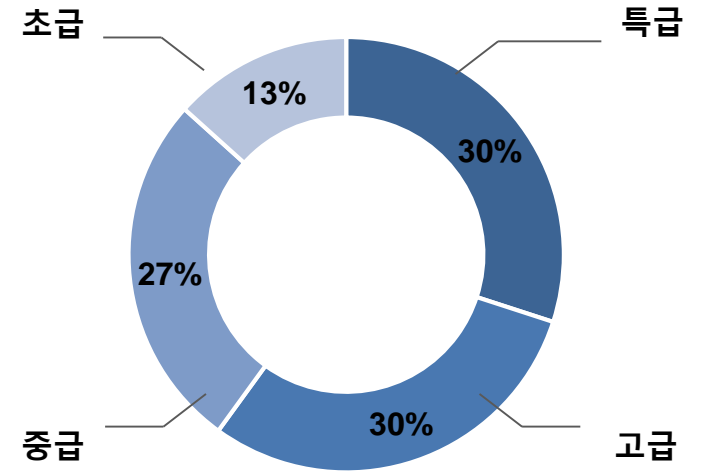


밸류체인씨엔티는 물류컨설팅부터 솔루션 구축까지 물류영역에 대한 Total Service 를 성공적으로 제공할 수 있는 풍부한 경험의 전문인력을 보유하고 있습니다.

조직도



분야별 전문인력 현황



구분	계	컨설팅	개발
계	30	10	20
특급기술자	9	4	5
고급기술자	9	3	6
중급기술자	8	2	6
초급기술자	4	1	3

밸류체인씨엔티는 물류전략/ 네트워크 최적화 등 물류 전 영역에 대해 업계 선도사들과 풍부한 물류 컨설팅 프로젝트 수행경험을 보유하고 있습니다.

프로젝트 수행실적 - 컨설팅 부문

연도	프로젝트 명	회사명	구분			
			전략	네트워크	운송	창고
2016	한솔제지 거점운영 최적화	한솔	●	●	●	
2016	CJ 대한통운 간선 운송 최적화	CJ 대한통운	●	●		
2016	SK 네트웍스 물류고도화 전략수립	SK 네트웍스	●			●
2015	물류 네트워크 최적화	LF	●	●	●	
2015	라우트 최적화 컨설팅	웰스토리	●	●		
2015	물류프로세스 개선	SK패션	●			●
2015	포워딩 프로세스 효율화 컨설팅	세방	●	●	●	●
2014	물류혁신 경쟁력 강화 컨설팅	삼립식품	●	●	●	●
2014	물류 비용 절감 PI 및 실행 컨설팅	삼립식품		●	●	●
2014	LOEX 배송 라우팅 최적화 컨설팅	동원산업		●	●	
2014	Pan-America 거점 최적화 컨설팅	현대모비스	●	●		
2014	서비스 자재 수요예측 전략 고도화 컨설팅	LG전자	●			●
2013	KGB 택배시스템 설계 컨설팅	KGB			●	
2013	상온/신선물류 운송효율화 컨설팅	대상		●	●	
2012	수배송 최적화 컨설팅	현대모비스		●	●	
2012	물류거점 최적화 방안 수립 컨설팅	대상	●	●		

밸류체인씨엔티는 컨설팅 프로젝트 영역 뿐만 아니라, TMS,WMS 등의 물류솔루션 영역에서도 다양한 산업에 대한 풍부한 구축 경험을 보유하고 있습니다.

프로젝트 수행실적 - 솔루션 부문

1) TMS (Transportation Management System)

프로젝트 명	연도
유수로지스틱스 물류 플랫폼 구축	2016
CJ올리브네트웍스 표준 물류 플랫폼 구축	2016
CJ대한통운 N/W 시뮬레이션 시스템구축	2016
엠즈푸드 TMS 구축	2016
동원산업 TMS 구축	2014
넥센타이어 TMS 구축	2013
삼성전자 SALS법인 DR 구축	2015
중국 AB Inveb TMS 구축	2015
삼성전자 TMS 이중화 시스템 구축	2014
삼성전자 NOS 구축	2014
삼성전자 TMS 확산	2013
포스코 TMS 구축	2013
삼성전자 멕시코법인 TMS 구축	2012
범한 판토스 GSI TMS 구축	2012
세방 TMS 구축	2015
캐논코리아 TMS 개선	2013

2) WMS (Warehouse Management System)

프로젝트 명	연도
유수로지스틱스 물류 플랫폼 구축	2016
CJ올리브네트웍스 표준 물류 플랫폼 구축	2016
한경닷컴 물류시스템 구축	2016
백제약품 WMS 구축	2015
엠즈푸드 WMS 구축	2015
MQ 로지스 스마트 글래스 WMS 구축	2014
롯데 하이마트 WMS 구축	2014
워커힐 면세점 WMS/DFS 구축	2014
넥센타이어 WMS 구축	2013
미국 Outre WMS 구축	2013
미국 헤어존 WMS 구축	2012
이랜드 패션 Biz 그룹 WMS 구축	2014
벤스 코리아 WMS/OMS 구축	2014
LG전자 WMS 기능 강화 프로젝트	2014
AmorePacific WMS 기능 강화 프로젝트	2014
OB맥주 WM 기능개선	2012

4. 주요고객

밸류체인씨엔티는 3PL 부터 자동차 및 중장비 업체에 이르기까지 다양한 기업에 대한 풍부한 프로젝트 경험을 보유하고 있습니다.

3PL & Transportation	Cosmetic & Apparel	Food & Dairy & Paper	Electronics	Retail
				
				
				
				
				
				
				
				

밸류체인씨엔티는 컨설팅 및 프로젝트 수행과정 중 물류현장 업무개선의 기반이 될 수 있는 Know-how 등을 공유하기 위한 다양한 지식공유 활동을 지속적으로 수행하고 있습니다.

2013

물류 지식공유 세미나 개최



- 한국 IBM, 밸류체인이 함께 “Omni-Channel Order Fulfilment” 주제로 지식 공유 세미나 개최
- Omni Channel 대응을 위해 Order Management와 Warehouse Management 부문별 대응방안 공유

2013

학술대회 참여



- 한국 로지스틱스 학회 “2013년 추계 학술발표대회” 참여
- Supply Chain 관점에서의 WMS 역할에 대해 설명하고, 최근 WMS의 동향에 대해 설명

2015

물류 지식공유 세미나 개최



- “How to realize Value Driven Logistics Optimization” 주제로 25개사 50여명 참석
- 물류최적화를 통해 새로운 가치를 창출할 수 있는 구체적이고 실현 가능한 지식을 공유 세미나 개최

목차

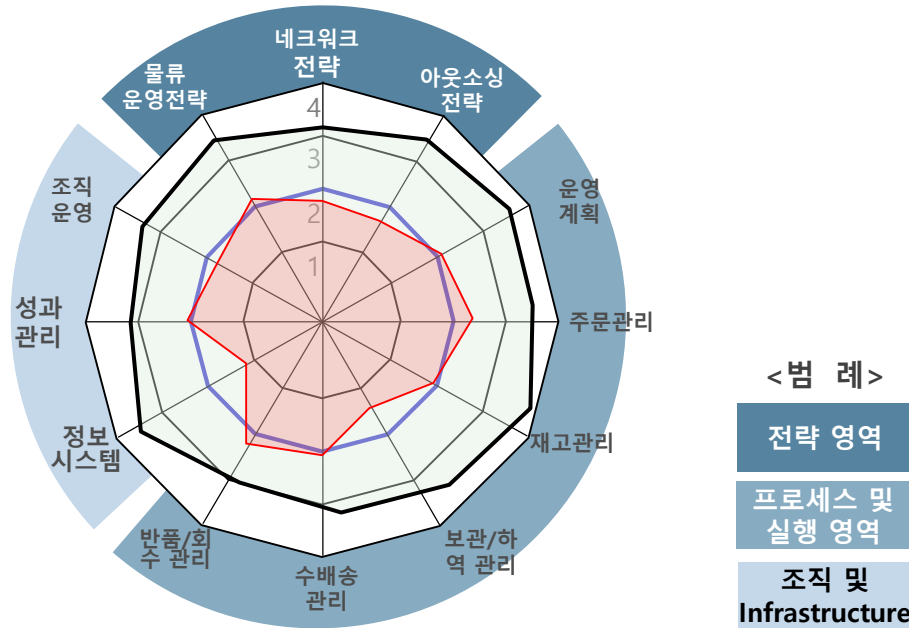
I. 회사소개

II. 컨설팅 부문

1. 컨설팅서비스 특징점
2. 컨설팅 수행영역

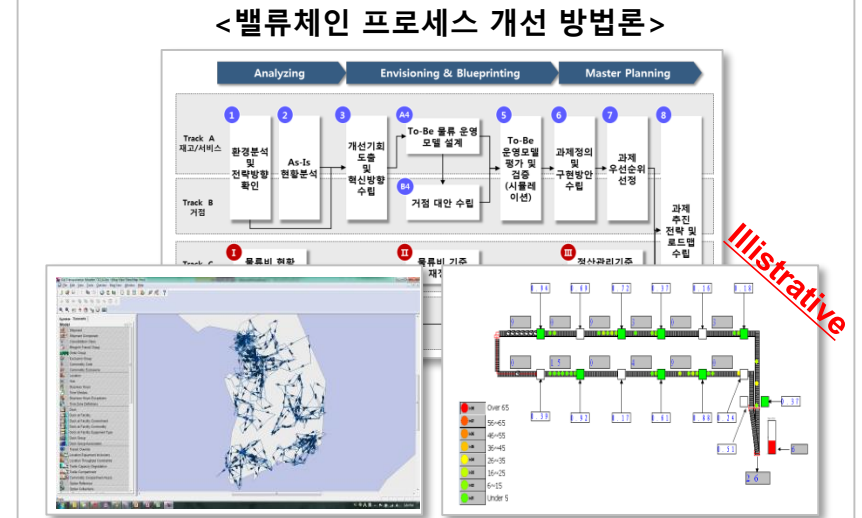
밸류체인씨엔티 컨설팅 서비스는 운영전략부터 조직 및 Infrastructure 까지 물류 전 영역에 대해 실제 운영 Data 분석을 기반으로 하는 Fact-Based Engineering 컨설팅을 제공합니다.

물류 전 영역에 대한 컨설팅 서비스 제공



- 전자제품/자동차 등이 시간이 지날 수록 성능이 하락하는 것처럼 물류 운영효율도 다양한 고객유형 및 트렌드 변화에 의해 최초 계획된 수준을 지속적으로 유지하기 어려움
- Biz 전략 및 운영환경의 변화 등이 고려될 때 현재 운영환경의 정확한 진단을 통해 프로세스 개선 대상영역을 명확히 하고, 맞춤형 개선활동이 반드시 필요함

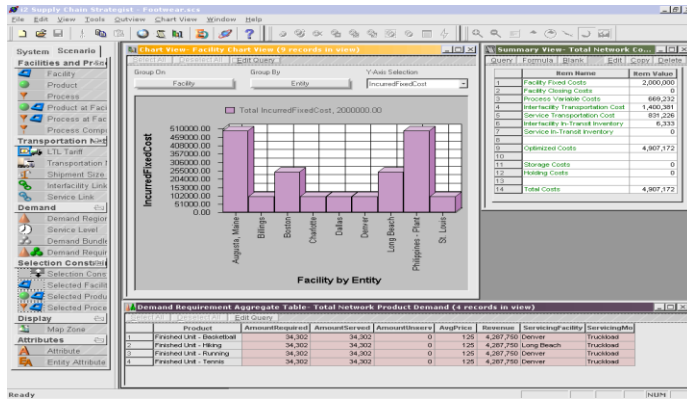
Data 기반의 Fact-Based Engineering 컨설팅 수행



- 정확한 사전진단 정보를 바탕으로 개선이 필요영역에 대한 문제점 및 개선방향 수립이 진행되며, 실현가능 목표제시 및 절감효과 산출을 위해 밸류체인씨엔티가 보유하고 있는 다양한 Simulation Tool을 활용하여 프로세스 개선과제를 도출함
- 도출된 과제는 과제유형에 따라 전략수립, 시스템 개선, 운영 프로세스 개선 등으로 구분되어지며, 밸류체인 프로세스 개선 방법론을 기초로 짧은 시간에 가장 효율적으로 개선될 수 있는 방향으로 과제가 진행됨

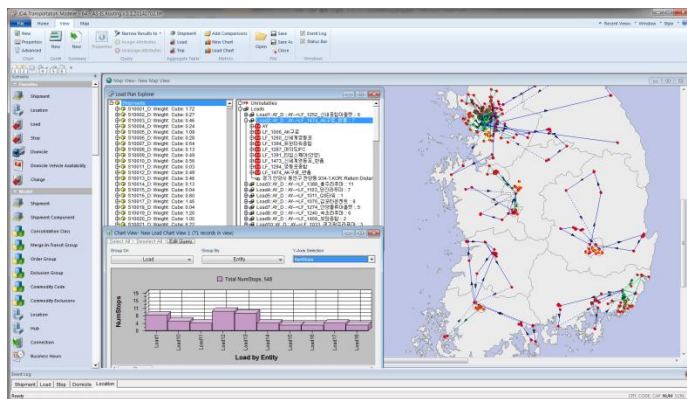
실제 운영 Data를 기반으로 최적화 엔진이 내재되어 있는 전문 시뮬레이션 툴을 활용하여 이론적 최적 값이 아닌 다양한 운영제약을 고려한 실행 가능한 분석결과를 도출합니다.

Network Simulation



- **최적화 엔진 내재**
 - 대량의 정보를 고속으로 자동 처리
 - 다양한 변수 및 제약값 고려
- **높은 데이터 접근성**
 - 엑셀 파일 양식을 그대로 사용
 - 자유로운 코드값 지정

Route Simulation



- **직관적 결과확인**
 - 지도상에 주요 거점 및 라우트 표기
 - 도표 자동 구성

1

객관적 분석

- 다양한 시나리오 분석
- 유연한 결과분석
- 각 시나리오의 주요 인자에 대한 민감도 분석수행

2

신속한 결과 수치 산출

- 최적화 엔진을 활용하여 자동으로 결과 수치 계산
- 엑셀상의 대용량 정보를 양식 변환없이 사용

3

실행 가능한 방안 작성

- 현장의 다양한 제약 값을 고려하여 수치 생성
- 세부 수치 및 지도, 도표를 활용하여 결과물 평가

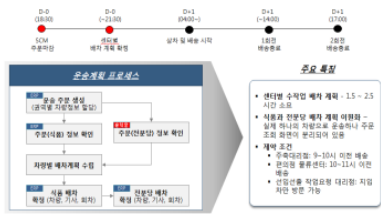
프로젝트 과정 중 불필요한 업무를 최소화하고, 고객의 가치를 극대화하기 위해 다양한 산업과 고객으로부터 검증받은 컨설팅 방법론을 활용하여 프로젝트를 효율적으로 수행합니다.

VC 컨설팅 방법론

Phase I : 현상 분석

1 프로세스 분석

운송주선 마감시간을 관리하여 적실 배차계획을 전달 하수업장
 집하의 차량으로 배송하는 식물과 전담 차량이 해당 배차계획 외편이 분리되어 있어 2개의 개별작업으로 진행
 해야 하는 불합리한 존재함. 운송계획 담당자는 다양한 제약 요건을 감안하여 배차계획을 수립함.



Phase II : 개선기회 도출

3 시나리오 및 평가기준 설계

배송경로(라우팅) 최적화, 혼잡별 가용 트랙 재구성, 지역별 배송 요일 지정이라는 3가지 개선 기회를 기준으로
 그 효과를 분석함. 운임 체계 변경은 그 자체적인 효과보다는 다른 비용 절감 효과가 제대로 작용할 수 있게 해
 주는 용도로 사용함.

개선 기회	변화 내용	예상 기대 효과
운임 체계 변경	• 포괄적 운송계획을 통해 비용 절감을 실현할 수 있는 체계 조건 • 혼잡, 장거리, 추가 경유지에 대한 보상 강화	• 집요된 비용 극대화 • 라우팅별 가시 선택도 차이 최소화
배송경로 최적화	• 고령 라우팅 → 동적 라우팅 • 물량 공백 배분 → 실무당 차량 최소화	• 차량 적재율 향상 • 동일 적재율 유지 감소 • 용차사용률 감소
가용 트랙 재구성	• 혼잡별 보유 차량 대수 조정	• 차량 적재율 향상
배송 요일 지정	• 일부 지역 (경기/기) 소량 주문 가량화가 집중 되어 있는 지역 배송 요일 지정	• 차량 적재율 향상 • 동일 적재율 유지 감소 • 용차사용률 감소

Phase III : 분석 및 검증

5 시나리오별 결과분석

새로운 요율체계 도입 및 운송계획 최적화는 운송의 효율성을 높여 운임 트랙 수의 축소를 통해 물류비 절감을
 가능케 함. 하지만 요일별 물량 분포 등으로 운송가능량 확보는 수급의 차이를 수급 제한적임. 직접 차량의 활용성을 높이기 위해
 서는 용차를 활용한 방안이 대한 추가 고려가 필요함.

항목	Baseline	S1	S2-A1	S2-A2	S2-B	S1-A	S1-B
총 운송구간(구)	3,022	82%	13%	42%	39%	79%	41%
총 운송구간(차)	3,053	84,530	30%	82,406	32%	81,906	32%
운송구간(물량)	348,954	144,130	15%	186,562	18%	143,359	16%
평균운송구간(구)	155	67%	14%	87%	12%	87%	13%
평균운송구간(차)	115	102	14%	112	12%	105	13%
평균운송구간(물량)	9	10%	13%	14	13%	11	12%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
평균 가용 차량(구)	219,489	186,224	15%	186,289	15%	150,685	27%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712	5%	223,181	33%	188,009	40%
운송구간(물량)	1,180	1,00%	10%	811	10%	1,00%	10%
운송구간(물량)	314,157	274,712</					

밸류체인씨엔티의 Fact Based Engineering 컨설팅 수행 방법론은 효율성과 우수성을 인정받아 최근 한국 SCM 산업대상 컨설팅 부문 을 수상하였습니다.

제 16회 대한민국 상품대상 (2016.06)

◆ 밸류체인씨엔티, 국제경쟁력 부문 수상



2009년 설립된 밸류체인씨엔티(대표 이계주)는 ‘공급망 관리(SCM)와 물류 솔루션’ 전문 기업이다. 차세대 물류 및 SCM의 핵심 요소에 필요한 응용 기술과 프로세스를 국내 기업에 보다 빠르고 편리하게 접목한다.

밸류체인씨엔티는 물류 정보기술(IT)에 대한 다양한 경험과 깊이 있는 지식을 보유하고 있고 컨설팅·솔루션·연구개발 영역 등의 분야에서 사업을 진행하고 있다.

팩트 기반의 엔지니어링(Fact-Based Engineering) 컨설팅 기법, 물류센터 레이아웃 분석 방법론, 거점 및 배송 네트워크 최적화 컨설팅 등 물류 컨설팅을 통해 물류운영 효율을 극대화했다. 그 결과 국내외 우수 기업의 물류 솔루션을 구축한 바 있다.

제 15회 한국 SCM 산업대상 (2016.11)

홈 > 뉴스 > 인사동경

한국SCM학회, 한국SCM산업대상 4개 부문 수상자 발표

LG디스플레이·밸류체인씨엔티·엠케이얼라이언스·동원산업 김종성 부사장 수상

이경성 기자 | bluestone@knews.co.kr

2016년 11월 11일 (금) 22:10:32



사단법인 한국SCM학회는 11일 서울 양재동 aT센터에서 ‘2016 한국SCM종합발표대회 및 제15회 한국SCM산업대상 시상식’을 개최하고, 수상자를 발표했다.

한국SCM산업대상은 SCM분야 종사자의 사기 진작과 SCM 발전을 위해 기여한 기업과 개인을 대상으로 엄격한 심사를 거쳐 상을 수여한다.

이날 한국SCM산업대상 및 산업통상자원부장관 표창에는 LG디스플레이(제조부문)와 밸류체인씨엔티(컨설팅부문), 엠케이얼라이언스(정보시스템 및 솔루션부문), 김종성 동원산업 부사장(개인부문)이 수상했다.

LG디스플레이(대표 한상범)는 지속적인 SCM 혁신활동에 기반해 고객 만족도를 증진하기 위해 1999년 이후로 시장 변화에 따른 지속적인 SCM 인식 전환과 더불어 경영진을 포함한 전사적 역량을 결집하여 SCM 혁신을 지속적으로 추진해온 점을 인정받았다.

밸류체인씨엔티(대표 이계주, 백인권)는 팩트 기반의 엔지니어링(Fact Based Engineering) 기법과 전문화된 시뮬레이션 활용해 물류센터 레이아웃 분석, 거점 및 배송 네트워크 최적화 영역에 대한 컨설팅 방법론으로 기존의 경험기반 문제해결 기법의 단점인 과제의 실현 가능성을 크게 개선했다는 평가를 받았다.

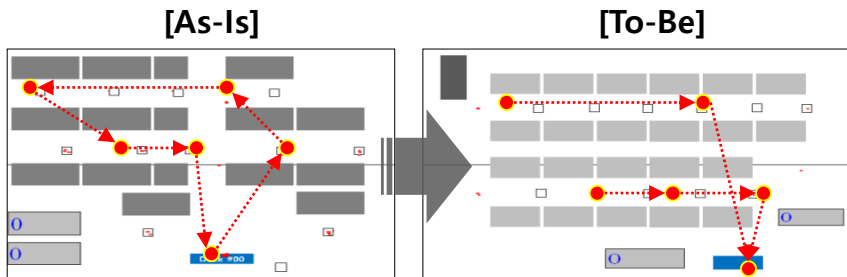
B2B, B2C고객사 대상으로 TMS 구축사업을 영위하고 있는 엠케이얼라이언스(대표 구영서)는 고객들의 물류 수배송 혁신을 통해 지속적으로 새로운 이익을 창출하고, 글로벌 시장에서 경쟁력을 확보할 수 있도록 국내 환경에 적합한 TMS 시스템 구현을 위해 노력해왔다.

작업동선 최적화

Illustrative

물류센터 작업동선 및 업무프로세스 최적화

Simulation Tool을 활용하여 동일 작업조건 (출고량,인력) 제약 내에서 다양한 레이아웃에 대한 작업생산성 변화 및 비 부가가치(이동 및 대기시간) 활동비율을 분석하여 절감 가능방안을 분석함



단위 : 분/건

비교	AS-IS	TO-BE	절감율
① 작업시간	0.0326	0.0315	3% ↓
② 대기시간	1.2734	1.0083	21% ↓
③ 이동시간	0.0618	0.0283	54% ↓
합계 (①+②+③)	1.3678	1.0681	22% ↓

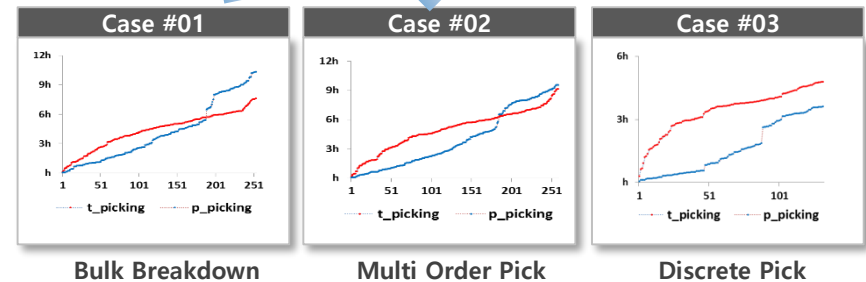
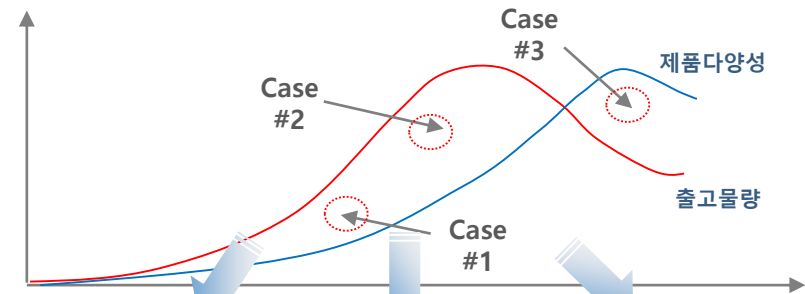
출고생산성 향상

Illustrative

작업수행방식 최적화

Picking 작업수행 방식과 제품출고 특성과의 연계성을 분석하여, 현재 주어진 자원(물류설비 및 인력)을 바탕으로 최적 작업생산성을 발휘할 수 있는 업무수행 방식 및 재고배치 계획을 분석함

[출고특성에 따른 작업특성 분석]



패션회사 S사의 경우 창고 운영 및 관리 프로세스 개선 컨설팅을 통해 고객 수요증가에 효과적 대응을 위한 개별업무 영역에 대해 단계별 대응전략 및 개선과제를 도출하였습니다.

주요 내용

추진배경

- S사의 경우 고객 수요증가로 현재의 물류 처리량이 한계에 직면한 상화임
- 물류처리를 위해 출고처리 (피킹 및 분배) 시간 단축이 최대 관건으로 인지하고 있으며, 실물처리를 위한 패션쇼핑몰 물류 프로세스를 정립 하고자 함

추진목적

- 패션쇼핑몰 물류 업무 프로세스 정의 및 연관영역 개선요소 점검을 통한 출고 처리량 증대방안 탐색
- 업무 프로세스 및 창고 레이아웃, 시스템 개선 전 영역에 대해 개선 항목 및 과제발굴
- 개선과제에 대해 단기,중기, 장기로 구분하여 단계별 물류 처리량 제고방안 탐색

추진 단계

As-Is 현황 분석

▪ 물류운영 현황

- '15년 목표대비 '16년 물류 출고량이 2배 성장이 예상 됨
- 입,출하장 처리 Capa 부족
- 외주창고 계약만료에 따른 자사운영 고려

주요 개선과제

▪ 보관 Capa 확보

- 입/출하 Capa 및 출고 처리시간 개선
- 고객클레임 및 반품물량 대응체계 구축

개선방안

▪ 업무 프로세스 표준화

- 작업자 피킹이동 동선 최적화
- 적재위치 (=Location) 관리체계 정립

기대효과

▪ 정량적 효과

- 피킹작업 시간 35~45% 감소예상
- 배송지연 고객클레임 80~90% 감소예상

▪ 정성적 효과

- 재고정보 실시간 공유 및 관리가능
- 상품 혼전관리를 통한 보관 Capa 확보

식품회사 S사의 경우 출고 작업생산성 향상 및 물류 운영환경 개선을 위해 실제 출고 Data 기반의 Simulation 분석을 활용하여 예상 Risk를 사전 분석하고, Action Plan을 수립하였습니다.

주요 내용

추진배경

- S사의 경우 취급품목 및 유사품목이 많아 비숙련자의 피킹 오류발생 및 작업생산성 저하 현상이 빈번하게 발생하고 있음
- 출고업무 수행 중 주문별 작업 진행현황 및 완료여부를 확인하기 어려우며, 작업시점의 가용재고 여부 확인이 어려운 상황임

추진목적

- 작업자의 업무 능숙도와 상관없이 전체 업무 능력에 대한 상향 평준화 구현
- 실 시간 업무진행 상황 및 재고 가용정보 조회체계 구축
- 기존 수기작업 방식을 시스템화 하여 불필요한 자원의 낭비를 (작업지시 관리인원 및 지시서 출력) 최소화할 수 있는 작업환경 구축

추진 단계

As-Is 현황 분석

▪ 물류운영 현황

- 현장 작업인력이 작업지시서 정보 확인 후 피킹업무를 수행함
- 취급품목 및 유사품목이 많은 관계로 오피킹이 빈번히 발생하고 있음

개선방안

▪ 피킹 생산성 향상을 위해 DPS 도입 ▪ 출고특성을 고려한 보관위치 재 정립

- 과거 Data 출고 Trend 분석을 통한 제품별 출고특성 파악
- DPS 운영 레이아웃 등을 고려하여 작업자 업무피로도 및 생산성을 고려한 적재위치 추진전략 설계

▪ 주문 및 재고의 실시간 관리체계 구축

기대효과

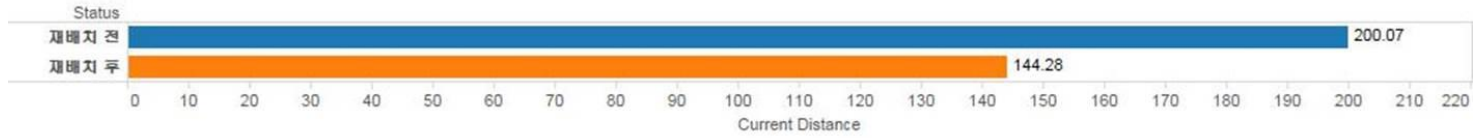
▪ 정량적 효과

- 피킹 작업속도 향상 : 40~60%

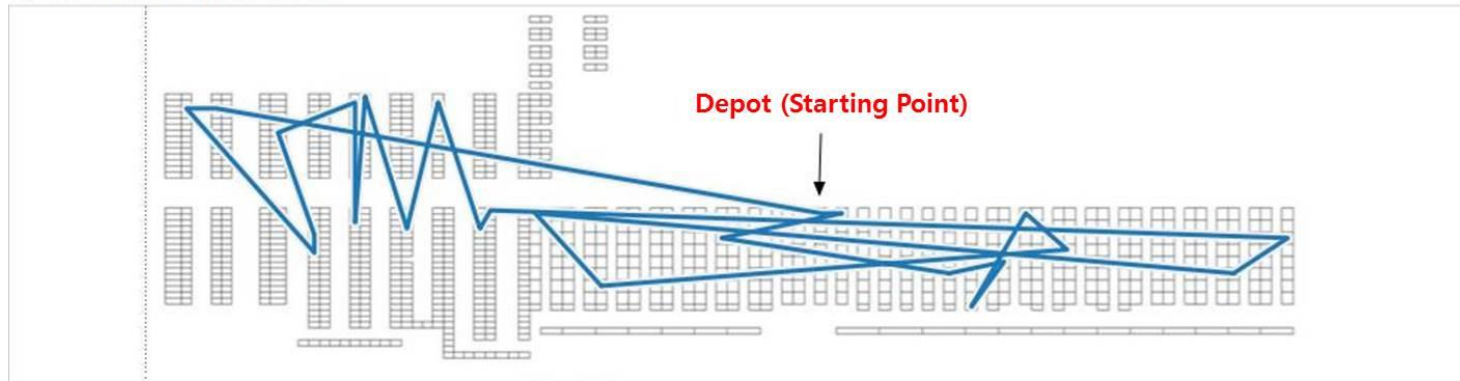
▪ 정성적 효과

- 실 시간 작업 진행현황 모니터링 및 재고가시성 확보
- 작업역량 상향 표준화

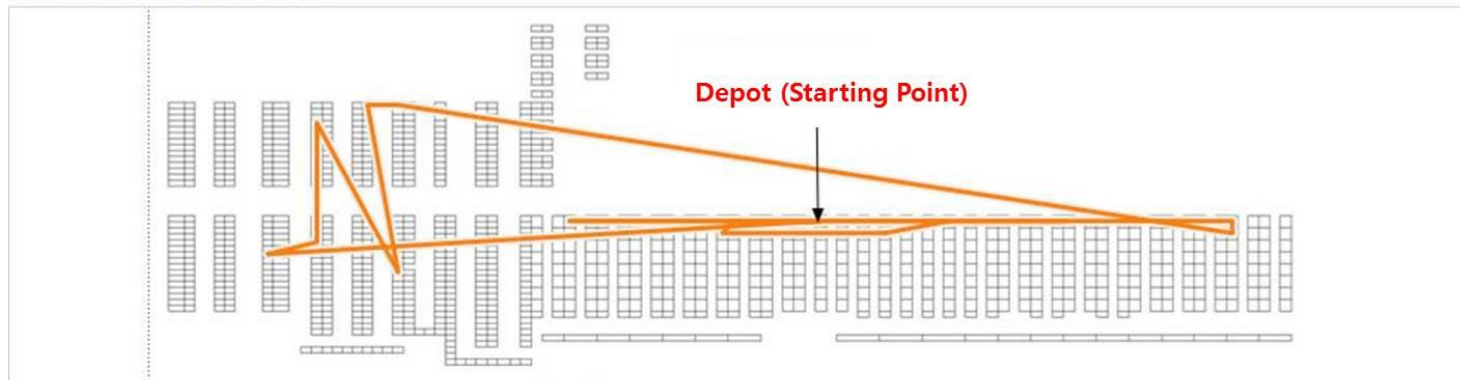
디지털 카트 평균 이동거리



디지털 카트 동선 (재배치 전)

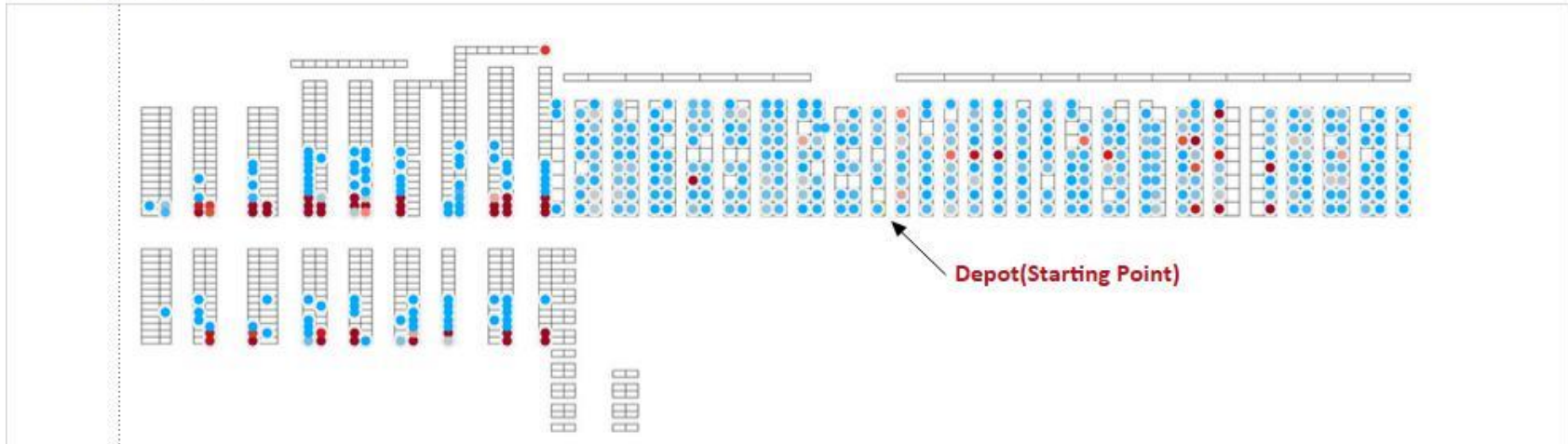


디지털 카트 동선 (재배치 후)



Status
■ 재배치 전 ■ 재배치 후 Cart Id 22

재고 재배치 이전



재고 재배치 이후



출고량

0



20

배송 Route 최적화

Illustrative

■ 실행가능 수준의 배송 네트워크 최적화

Route Simulation 툴을 활용하여 현실적 제약조건 (점착시간, 혼적제약, 차량 운행시간 등)을 반영하여 현재 운송 효율성을 평가하고, 새로운 대안의 효과를 쉽게 분석함

[배송 네트워크 분석 및 운영전략 수립]

<p>1 Multi-Drop LTL</p> <ul style="list-style-type: none"> LTL에 대해 Drop Point 3개까지 허용 합적 반경 50 mile 설정 	<p>2 Multi-Drop FTL</p> <ul style="list-style-type: none"> FTL에 대해 Drop Point 3개까지 허용 합적 반경 200 mile 설정 	<p>3 Multi-Drop LTL</p> <ul style="list-style-type: none"> LTL, FTL에 대해 Drop Point 3개까지 허용 LTL 합적 반경 50 mile, FTL 합적 반경 200 mile 설정
<p>4 Shipping Time 확장 (ASAP 물량 限)</p> <ul style="list-style-type: none"> ASAP 물량 Shipping Time Window를 +1 Day 확장 	<p>5 RDD Delivery Window 확장</p> <ul style="list-style-type: none"> RDD Time Window를 -1 / +1 Day 확장 	<p>6 Multi-Drop LTL & FTL + Shipping Time 확장 (ASAP 물량 限)</p> <ul style="list-style-type: none"> LTL, FTL에 대해 Drop Point 3개까지 허용 LTL 합적 반경 50 mile, FTL 합적 반경 200 mile 설정

배송 물류비용 체질개선

Illustrative

■ 활동기준 운임체계 수립

운임 체계 합리성, 관리용이성, 비용 절감 적합성 측면에서 배송운임 체계 개선을 수행함



기본급

- 운송 권역별 기본 고정비 책정 - 실운송거리 및 일회전수 감안
- ➔ 장거리 운송 기피 현상 방지

CBM 단가급

- 적재 CBM(혹은 적재 박스수) 기준 단가급
- 적재량 증가시 적용 단가 하향 조정
- ➔ 대량 화물 운송 기피 현상 방지

경유처 단가급

- 추가 경유처 기준 단가급
- 경유처 수 증가시 적용 단가 하향 조정
- ➔ 다착지 운송 기피 현상 방지

의류회사 L사의 경우 출고물량 증가 시 필요한 적정 자원계획 수립 및 물류 비효율 지역에 대한 대응전략 수립을 위해 Simulation 분석을 적용하여 현실적인 자원운영 계획을 수립하였습니다.

주요 내용

추진배경

- L사의 경우 당해 출고물동량이 전년 대비 22% 증가될 것으로 예상되는 상황 임
- 회사의 Biz 정책에 의해 신규/폐점 매장 계획이 예상되어 있으며, 이에 따른 배송망 조정이 필요한 상황 임
- 현재 운영 중인 배송망 중 비효율 지역에 대한 운영전략 검토가 요구 됨

추진방향

- 물동량 증가와 신규/폐점 매장을 고려하여 배송차량에 대한 적정 보유대수 산출
- 자가차량과 외부차량 사용비율에 따른 물류비용 변화분석
- 물류 비효율 지역에 대한 배송정책 및 대응전략 수립

추진 단계

As-Is 현황 분석

▪ 물류운영 현황

- 2개의 물류센터, 4개의 Depot으로 물류배송 업무를 수행하고 있음
- 유통채널별 점착시간 및 배송 제약조건이 상이함

모델링 제약조건

▪ 물량 고려사항

- 제품유형별 체적정보 (CBM) 정의
- 배송차량별 적재용량 정의

▪ 유통망 고려사항

- 대형 백화점 입출고 특성반영
- 반품물량 처리를 위한 재방문 거래처 관리
- 유통채널별 다 회전 배송 특성반영
- 센터별 보관재고 특성을 고려한 Multi PickW
- 유통망 신규/폐점 특성반영

분석결과

▪ 지역별 차량 증차 대 수 산출

▪ 물류 비효율 지역대응 방안

- 서해안 중부지역에 대해 A/B 센터 중 한 곳에서 대응하는 것이 효과적임
- 천안 지역은 C 권역에 속하나 A 센터에서 배송대응을 검토해 볼 수 있음

식품회사 D사의 경우 비용발생 요인과 운임구조의 상관관계 개선을 위해 실제 운송활동 기반 운임체계 도입을 적용하여 물류비용 절감효과 및 운송기사간 불평등을 최소화하였습니다.

주요 내용

추진배경

- D사의 경우 박스당 단가체계의 운임 차등 문제를 해결하기 위해 센터별 다양한 비용배분 방식을 적용하고 있으나, 비용발생 요인과 운임간 상관관계가 부족하다고 인식하고 있음
- 실적을 기반의 효율구조가 아니기 때문에 배송계획 향상에 따른 운임 효율화 성과의 한계성이 존재함

추진방향

- 실제 운송 활동에 비례한 운임체계 도입 (고정급, 거리급, 부피급, 경유지급 등 요소반영)
- 물류 효율을 높이는 동적 라우팅 결과에 대한 배송기사의 거부감 최소화
- 운임체계 개선을 통해 물류효율 성과가 제대로 표현될 수 있는 환경기반 구축

추진 단계

As-Is 현황 분석

- **비용발생 요인과 운임간 상관관계 부족**
 - 유형.1 : 기사 운임을 모두 합친 후, 기사 수로 나누어 지급
 - 유형.2 : Route별 단가를 차등정의하고, Route를 일별 순환하며 배분
 - 유형.3 : Box 단가를 책정하고, 할당 물동량을 비슷하게 배분

개선방안

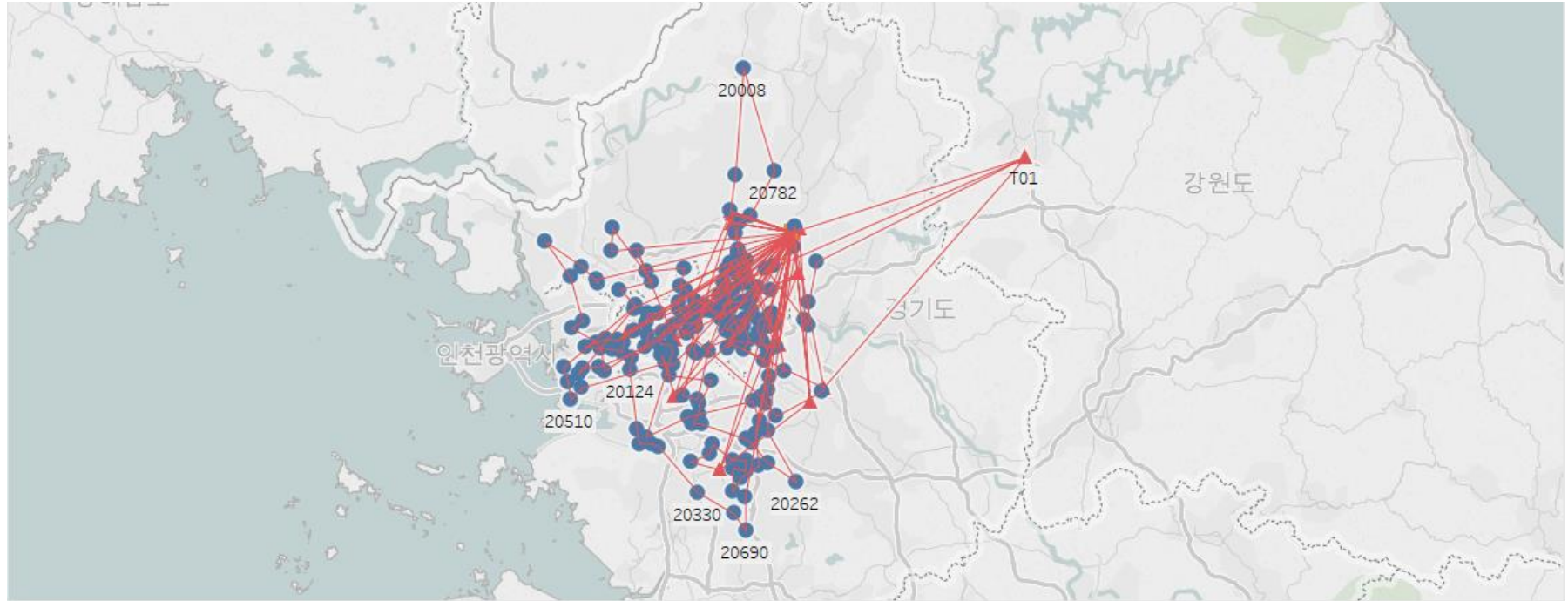
- **활동기준 운임체계 적용**
 - 운송거리, 트럭 톤급, 적재 CBM, 경유지 수를 다각적으로 고려한 운임체계 정립
- **Profit Share 체계 적용**
 - 동적 라우팅 결과 등에 의한 절감효과 일부를 운임구조에 재 반영하여 현재 수준 이상의 월수입 보전

분석결과

- **정량적 성과**
 - 운임체계 개선효과 : 평균 급여 2.6% 증가
 - 운송계획 최적화 효과 : 물류비 10% 절감
- **정성적 성과**
 - 장거리 및 소형 주문거래처 기피현상 감소
 - 운송기사간 불평등 최소화

2. 컨설팅 수행영역 > 분석화면 예시

II. 컨설팅 부문



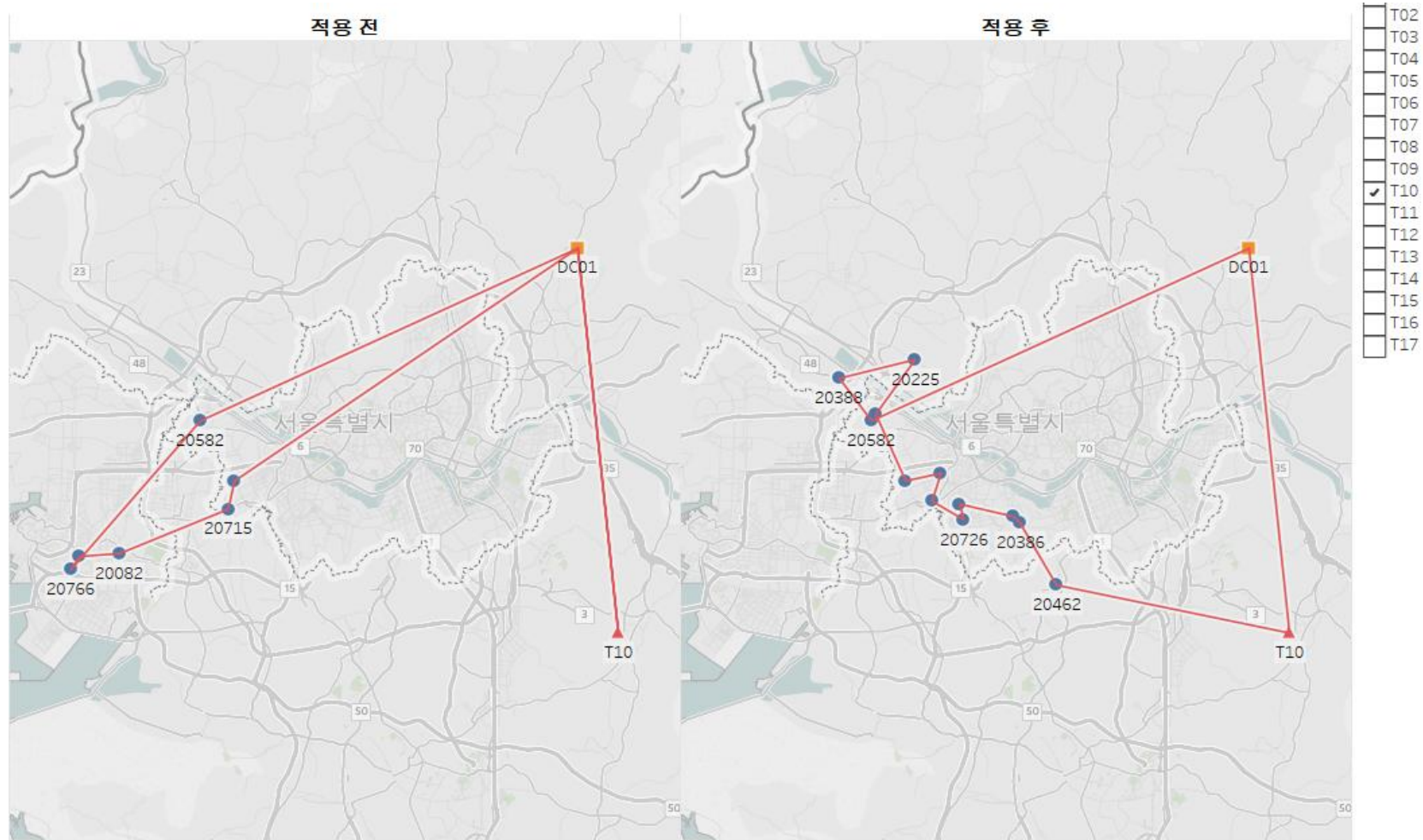
Name ■ CUSTOMER ■ DC ■ DOMICILE

Carrier	StartTime	EndTime	TraveledDistance	FreightCost
T01	2016-01-01 오전 6:51:00	2016-01-01 오후 1:55:00	217	174,312
T02	2016-01-01 오전 6:00:00	2016-01-01 오후 12:32:00	179	164,475
T03	2016-01-01 오전 6:48:00	2016-01-01 오후 2:34:00	236	179,064
T04	2016-01-01 오전 10:02:00	2016-01-01 오후 4:23:00	145	155,555
T05	2016-01-01 오전 11:56:00	2016-01-01 오후 5:07:00	112	147,136
T06	2016-01-01 오전 8:49:00	2016-01-01 오전 10:53:00	62	134,131
T07	2016-01-01 오전 7:27:00	2016-01-01 오후 1:51:00	158	158,890
T08	2016-01-01 오전 7:12:00	2016-01-01 오후 1:19:00	143	154,972
T09	2016-01-01 오전 6:57:00	2016-01-01 오후 12:20:00	118	148,595
T10	2016-01-01 오전 6:00:00	2016-01-01 오후 12:57:00	236	197,040
T11	2016-01-01 오전 9:25:00	2016-01-01 오후 4:53:00	222	193,141
T12	2016-01-01 오전 7:02:00	2016-01-01 오후 3:04:00	224	193,600

Carrier	Sequence	Location	DropCube	PickCube
T01	0	T01		
	1	DC01		3.769
	2	20525	0.411	
	3	20424	1.184	
	4	20685	0.734	
	5	20584	0.383	
	6	20406	0.302	
	7	20270	0.261	
	8	20397	0.112	
T02	9	20403	0.382	
	25	T01		
T02	0	T02		

2. 컨설팅 수행영역 > 분석화면 예시

II. 컨설팅 부문

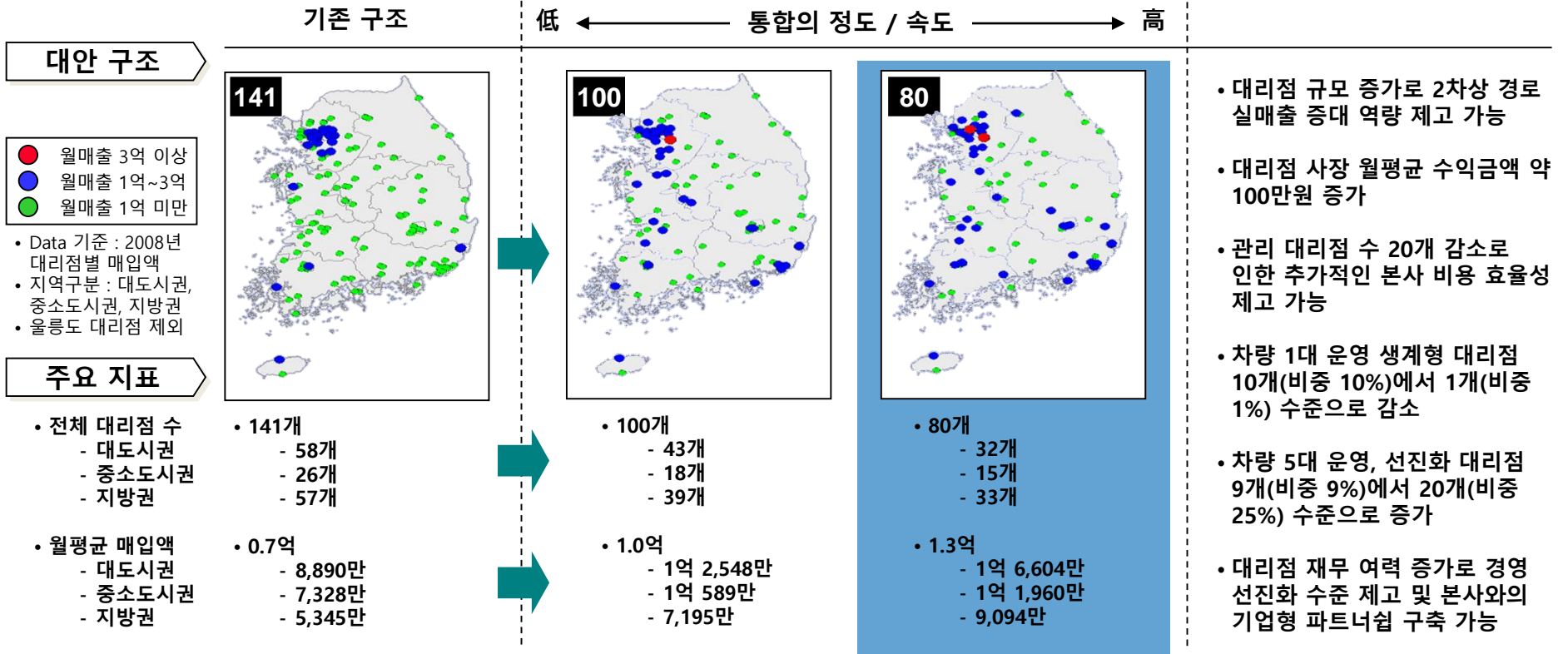


Carrier (Load)	TraveledDistance		Comment	RatedReturnDistance	
	적용 전	적용 후		적용 전	적용 후
T10	235.9	189.9		46.0	32.3

Illustrative

거점 / 네트워크 최적화

- 현재 네트워크 환경을 모델링, 최적화, What-if 분석을 통해 현 공급망을 이해하고 새로운 대안구성 및 기대효과 분석가능
- 사전 정의된 항목을 이용하여 사용자 목적에 맞는 네트워크 모델에 대한 기대효과를 분석가능



국내제지 회사 H사의 경우 고객 수요특성 및 외부환경 변화에 따른 물류거점 변화모습 분석을 위해 실제 주문 및 배차정보 기반의 분석을 통해 거점체계 개편 시 예상 Risk를 도출하였습니다.

주요 내용

추진 단계

추진배경

- H사의 경우 화주 기업의 물류대행을 수행하고 있으나, 환경변화 따른 중장기적 관점의 물류혁신이 필요하다는 공감대를 형성
- 또한 주문이 소량, 다빈도화 됨에 따라 물류운영 난이도가 증가하여 생산성 하락의 주요 원인이 되고 있음
- 외부환경 변화에 따른 물류거점 및 인프라의 지속운영에 대한 Risk가 존재함

추진목적

- 물류비 절감을 위한 거점체계 개편방안 탐색
- 배송거점 효율화 및 직송거점 인프라 개선
- 운송경로 최적화를 통한 직송율 및 직송효율 향상방안 탐색

As-Is 현황 분석

▪ 고객수요 현황

- 파주/일산 권역에 전체 주문의 63%가 집중
- 파주 권역의 경우 전체 보충물량의 67%를 서울 인근센터로 부터 공급받음

시나리오 설정

▪ Baseline Network

- 3 RDC & 1 DEP

▪ RDC 폐쇄 Scenario

- 수도권 RDC 폐쇄에 따른 영향분석

▪ X-Dock 신설 Scenario

- 공백권역에 신규 X-Dock 신설 영향분석

모델링

▪ Routing Simulation Tool 사용

대안평가 요소

▪ 정량적 평가

- Cost (Transportation & Warehouse Cost)

▪ 정성적 평가

- 납기 Lead time 및 서비스수준 분석
- 안전재고 운영 측면분석
- 센터 운영효율성 측면분석

식품 회사 D사의 경우 고객수요 대응을 위한 Capa. 확보의 현실적 Action Plan설계를 위해 거점/네트워크 최적화 분석기반의 다수 시나리오 효과성 검증을 수행하였습니다.

주요 내용

추진배경

- D사의 경우 고객접점의 물류거점 및 운영에 대한 투자가 상대적으로 미흡하여 고객 수요량을 물류 운영에서 Cover 하기 어려운 한계 상황에 직면하였음
- 내부적으로 물류 Capacity 증설에 대한 요구사항이 있었으나, 물류센터의 신규 건립 등에 대한 합리적 의사결정 수행이 제한되었음

추진목적

- 물류거점의 Capacity 에 대한 분석과 증설의 필요성에 대한 분석 수행
- 물류서비스 품질의 고도화/최적화를 위한 물류거점 최적화를 위한 해결방안 탐색
- 변화하는 수요에 따른 네트워크와 물류비용의 변화를 분석하고, 단기적인 대응방안 뿐만 아니라 중장기적 변화에 대한 Action Plan을 함께 수립

추진 단계

As-Is 현황 분석

▪ 물류거점 현황

- 9개 배송센터에서 전국을 3개 권역으로 나누어 관리하고 있음
- 현재 고객수요는 설계 Capa. 대비 135% 수준인 것으로 확인됨

시나리오 설정

▪ Baseline Network

- 2 CDC & 3 RDC

▪ CDC 확충 Scenario

- 6 RDC & 2 DEP

▪ HUB 신설 Scenario

- 통합 Hub 센터 신설, Multi Hub 운영

모델링

▪ Network Simulation Tool 사용

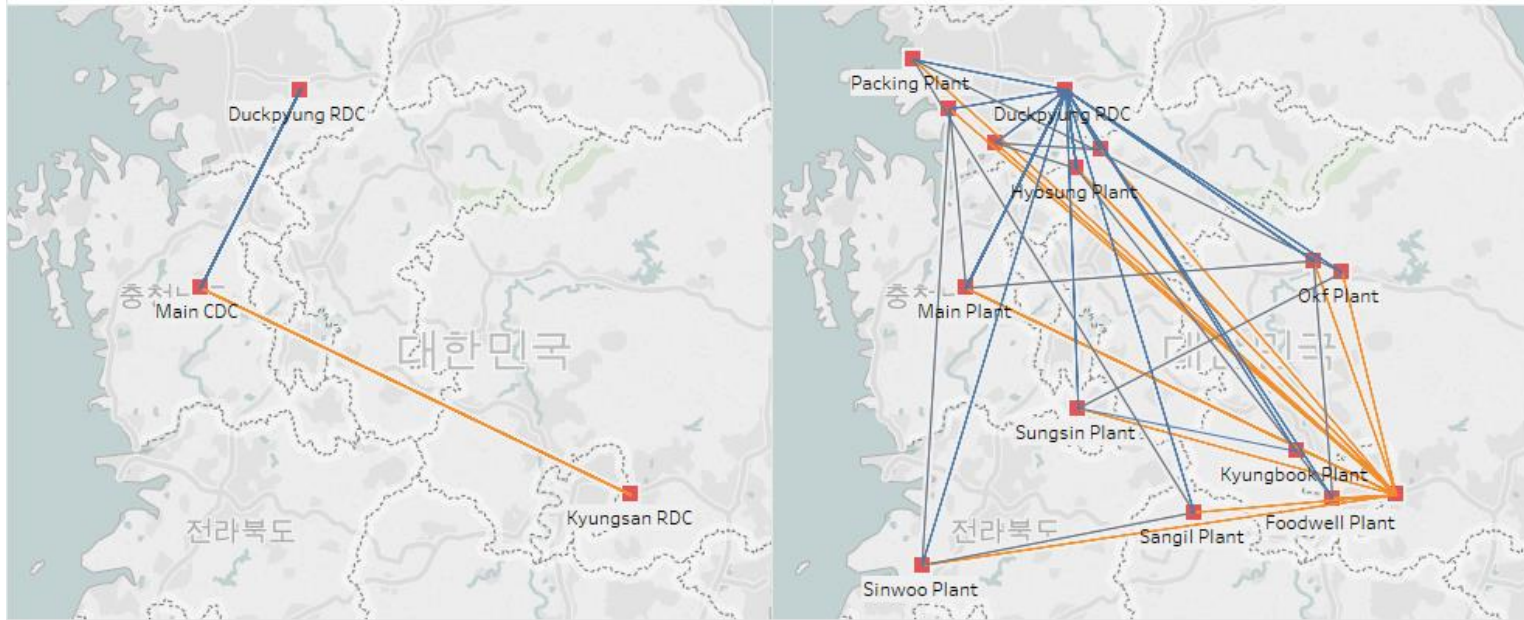
대안평가 요소

▪ 정량적 평가

- Cost (Transportation & Handling Cost)

▪ 정성적 평가

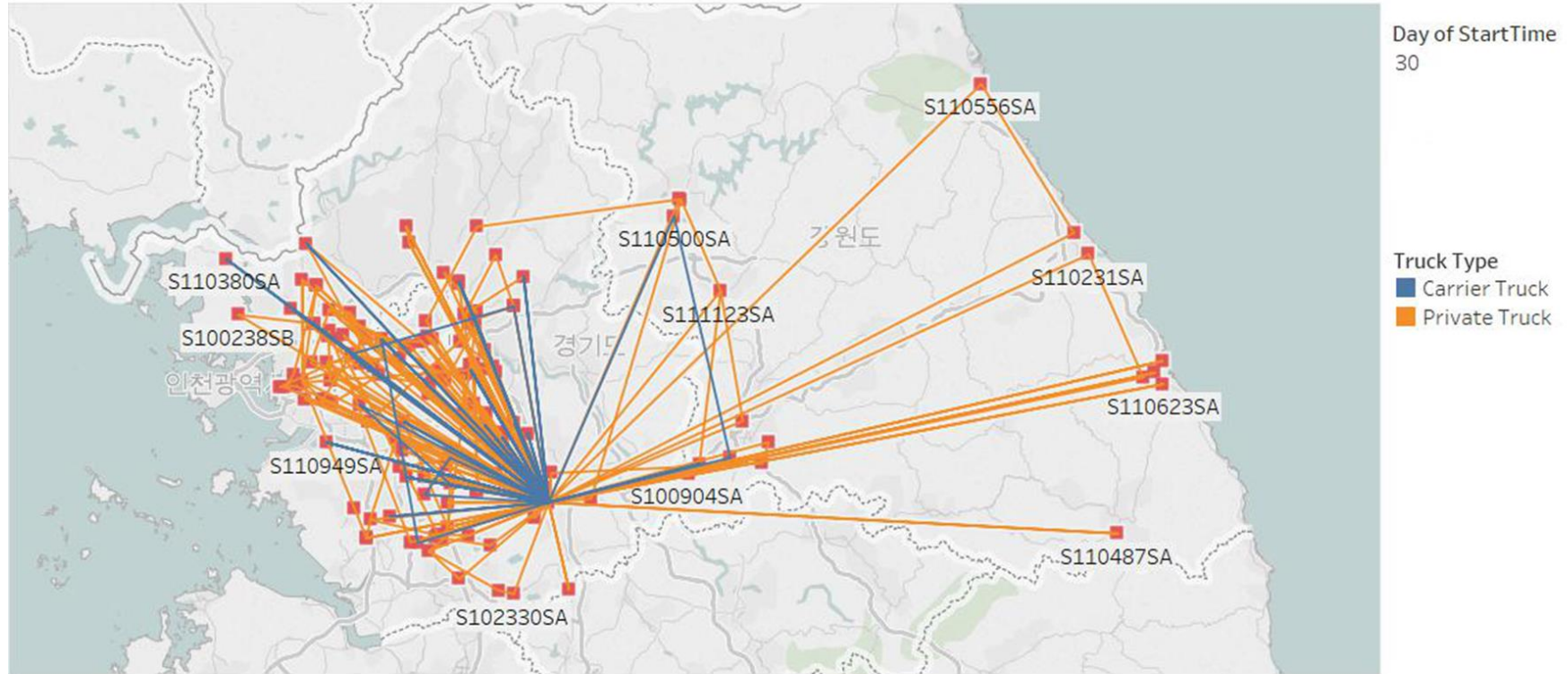
- 사업 연속성 측면에서의 적합성 분석
- 재고공급 효율성 측면분석
- 센터 운영효율성 측면분석



StartTime 일자
3

DestinationLocation
다중 값

OriginLocation (S_Load)	DestinationLoc..	Equipment..	CBM	Number of Records의 카운트	Pieces	WGT
Aromabill Plant	Duckpyung RDC	3.5T	510	102	408	536
	Kyungsan RDC	3.5T	480	96	174	504
	Main CDC	3.5T	1,410	282	1,242	1,481
Foodwell Plant	Duckpyung RDC	3.5T	90	18	390	95
		5TNM	840	84	2,919	630
		11T	252	18	951	297
	Kyungsan RDC	3.5T	450	90	1,128	473
		5TNM	180	18	408	135
		11T	84	6	126	99
	Main CDC	3.5T	840	168	1,209	882
		5TNM	720	72	2,958	540
		11T	1,510	100	5,007	1,700



EquipmentType	Load	FreightCost	TraveledDistance	Weight	Cube
Private Truck, 강남구, DP3027, 5.0Tonm	Load1090	186,706	199.7	7460	5.86
Private Truck, 강서구, DP5312, 5.0Tonm	Load1081	56,050	187.5	7096.666666667	7.41
Private Truck, 강서구, DP5605, 5.0Tonm	Load1128	61,054	204.2	7236.666666667	6.99
Private Truck, 계양구, DP5603, 5.0Tonm	Load1039	189,064	207.6	7500	8.36
	Load1083	59,610	199.4	7420	7.24
Private Truck, 고양시, DP1774, 5.0Tonm	Load1075	55,376	185.2	7060	6.82
Private Truck, 고양시, DP3545, 3.5Ton	Load1091	41,648	199.4	5200	4.99
Private Truck, 고양시, DP5913, 11.0Ton	Load1076	122,395	250.7	15960	13.96
Private Truck, 광주시, DP4898, 1.0Ton	Load1097	116,162	71.5	1440	2
Private Truck, 광주시, DP8404, 5.0Tonm	Load1085	184,205	191.4	7346.666666667	7.27
Private Truck, 광주시, DP8739, 11.0Ton	Load1120	34,880	71.5	10400	11.87
Private Truck, 구리시, DP3371, 3.5T	Load1126	27,422	121.2	5172.666666667	2.822222222

THANK YOU

