

SCM CEO REPORT

Vol. 16
2014. 9

항공물류산업의 트렌드 변화와 우리 물류기업의 대응방안

[목 차]

- Ⅰ. 국내외 항공물류시장 현황
- Ⅱ. 항공물류산업 주요 트렌드 변화 및 영향
- Ⅲ. 국내 물류기업 대응방안



대한상공회의소

Executive Summary

- 세계 항공물류 시장은 급 성장기를 지나 성숙기에 접어든 상태로 물동량과 수익률이 완만한 감소 추세. 항공물동량 증가율은 2000년 이후 세계 상품교역 증가율보다 지속적으로 낮게 나타나고 있으며, 이는 항공화물 운송산업이 성장기를 거쳐 성숙기에 이르렀기 때문임
- 국내 항공화물 물동량과 수출입액은 큰 성장없이 정체되고 있으며, 항공화물 주요 수송품목에 큰 변화는 없으나, 메모리 반도체 등 일부 품목에서 중량 및 금액의 감소 추세. 향후 우리나라 항공화물시장 및 화물운송의 큰 비중을 차지하고 있는 이머징 시장 성장률이 감소하고 주요 항공화물 경량화의 영향으로 전체적인 항공물류시장의 수요는 감소할 것으로 전망
- 항공물류시장의 주요 트렌드로는 해외 인터넷을 통한 직접 구매의 폭발적 증가를 들 수 있음. 작년기준 해외 직구 규모가 사상 최고치를 경신하였으며 올해에는 더욱 확대될 것으로 예상. 이에 따라 항공물류업계에 새로운 수요를 창출하고 있으며, 해외 직구 배송대행 서비스를 제공 등 물류기업의 사업영역 확장에도 영향을 미침
- 또, 제조기업들의 생산거점 이동으로 완제품의 해외 생산 비중이 증가하여, 부품운송을 중심으로한 글로벌 SCM수요가 증가. 특송업체의 글로벌 SCM 지원능력 향상으로 항공운송시장에서의 경쟁력이 강화, 반면에 항공운송업체는 서비스 혁신 부족으로 고객의 요구에 부응하지 못하는 어려움에 당면해 있음
- 우리 물류기업은 해외 직구 물량 증가에 대응하여 항공 및 해운의 복합운송능력 확보가 필요하며, 점차 증가하고 있는 해외 역직구 시장에 대해서도 적극적으로 대응할 필요. 중국 정부의 해외 직구 시장 지원정책을 참고하여 정부의 보다 적극적인 지원도 필요
- 글로벌 SCM 수요 증가에 대응하기 위해서는 속성이라는 가장 큰 경쟁력을 가진 항공운송업체가 글로벌 SCM에 대한 노하우가 많은 국내 전문 물류기업과의 제휴를 통해 글로벌 SCM의 수요에 대응할 필요가 있으며, Fedex, DHL과 같은 외국계 특송업체들로부터 무서류 서비스를 통한 비용절감과 운송기간 단축, 표준화 및 고객 서비스 향상 등의 장점을 벤치마킹할 필요가 있음

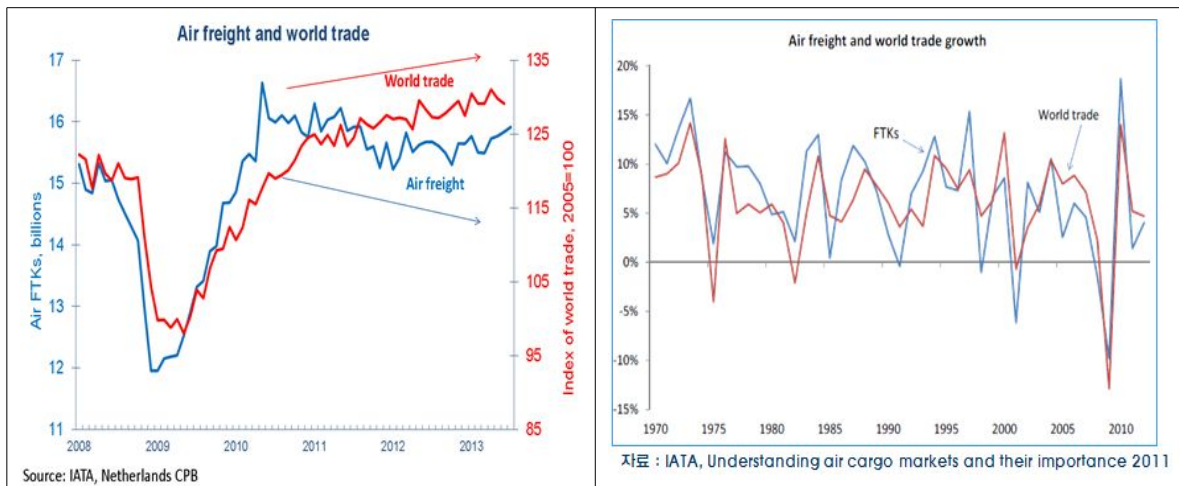
I 국내외 항공물류시장 현황

1. 세계 항공물류시장 현황

□ 항공물류 시장은 급 성장기를 지나 성숙기에 접어든 상태로 물동량과 수익률이 완만한 감소 추세

- 세계교역량은 글로벌 경제위기 이후 2011년까지 빠른 속도로 회복되었으며, 이후 완만한 증가세를 보이고 있음. 항공물동량은 교역량 증가에 따라 2009년 이후 2년간 40% 이상 급격히 증가하다가, 이후 완만한 감소세를 보이고 있음

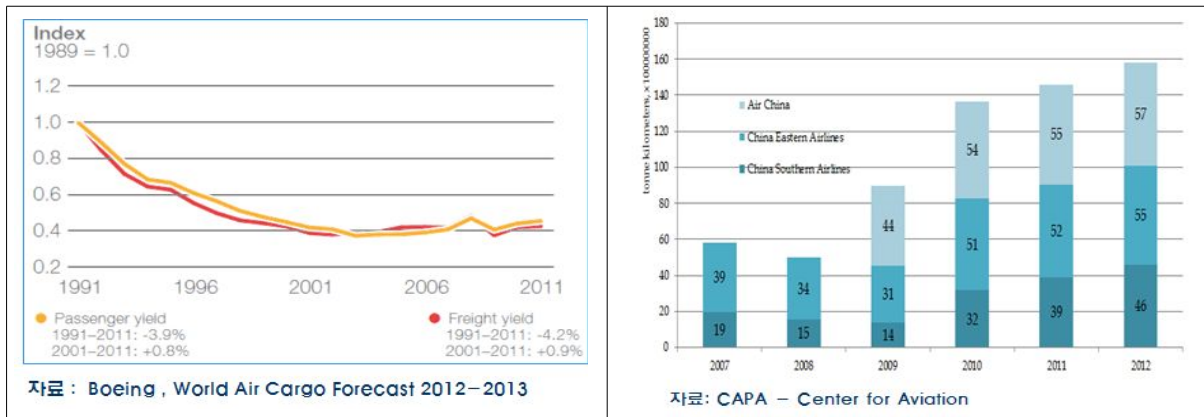
〈세계교역량 및 항공물동량 변화 추이〉



- 항공물동량 증가율은 2000년 이후 세계 상품교역 증가율보다 지속적으로 낮게 나타나고 있으며, 이는 항공화물 운송산업이 성장기를 거쳐 성숙기에 이르렀기 때문
- 항공물동량이 지속적으로 감소하고 있는 이유는 항공운송의 가장 큰 고객인 반도체 부문이 세계경기 침체로 인해 재고가 증가하고 운송물량이 줄었기 때문이며, 해운, 육상 운송 등 보다 저렴한 운송수단으로 전환하는 추세가 지속되고 있기 때문임
- 항공화물 운송 수익률은 지난 20년간 연평균 4.2%씩 지속적으로 감소되는 추세(1991년~2011년, 물가상승률 반영)이며, 이는 세계 항공화물의 운송수요에 비해 운송능력이 지나치게 빨리 증가하여 발생한 공급초과 현상으로 인한 경쟁사간 공격적인 저운임 정책이 항공운송의 수익률 저하를 초래

- 항공물동량이 2000년 이후 연평균 14% 이상 큰 폭으로 증가하고 있는 중국시장에 서도 항공 운송능력이 과잉되어 있는 상태로, 2012년 중국항공사의 처리능력은 2009년 대비 1.8배로 급증

〈항공화물운송 수익률 및 중국 항공사의 연간 가용 톤-킬로 추이〉



2. 국내 항공물류산업 현황¹⁾

□ 항공화물 물동량과 수출입액은 큰 성장없이 정체

- 우리나라 항공화물 수출입 물동량(금액기준)은 글로벌 경제위기의 여파로 2009년 11.5% 가량 감소한 이후 2010년 29.1% 증가하며, 경제위기 이전의 물동량으로 회복. 최근 5년간 대체로 증가하는 추세이기는 하나, 큰 폭의 성장 없이 정체되어 있는 상황임

- 2013년 항공 수출입 화물은 103만 2천톤으로 전년대비 4.7% 증가하였고, 수출입액은 2,404억달러로 11.6% 증가함

〈우리나라 항공화물 수출입 현황〉

(단위: 백만 달러, 천톤, %)

구분	수출		수입		합계			
	금액	중량	금액	중량	금액	증감률	중량	증감률
2009년	90,363	547	76,071	486	166,434	-11.5	1,033	5.5
2010년	114,782	651	100,010	544	214,792	29.1	1,196	15.7
2011년	116,583	536	110,124	488	226,707	5.6	1,024	-14.3
2012년	118,284	530	103,663	456	221,947	-2.1	986	-3.7
2013년	132,044	533	108,356	499	240,400	8.3	1,032	4.7

1) 한국무역협회 무역통계, 『국토교통부 항공운송시장 동향』, 2014. 1 등을 참고

□ 항공화물 주요 수송품목에 큰 변화는 없으나, 메모리 반도체 등 일부 품목에서 중량 및 금액의 감소 추세

○ (수출) 주요 품목별 수출액 실적 중 1위를 차지한 품목은 메모리반도체로 수출액은 전년대비 32.2% 증가하였으나, 중량은 13.7% 감소. 메모리반도체는 대표적인 항공운송 수출품목으로 2002년부터 꾸준히 수출품목의 상위를 차지

- 메모리반도체 수출 실적 : 9,477백만불(2위, 2002년) → 22,379백만불(1위, 2007년) → 25,493백만불(1위, 2013년)

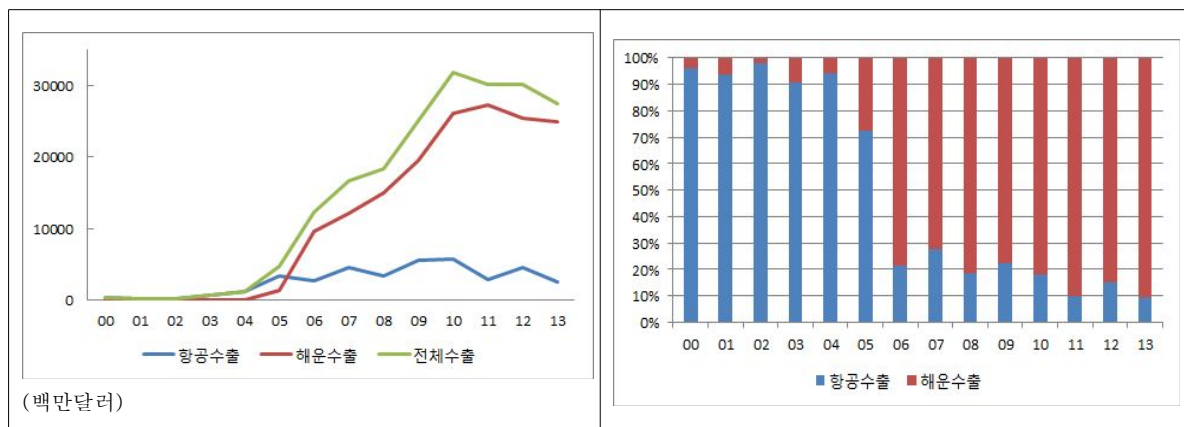
〈주요 품목별 수출화물 실적〉

(단위 : 백만 달러, 톤, %)

순위	품목	2012년		2013년		전년대비증감률(%)	
		금액	중량	금액	중량	금액	중량
1	메모리반도체	19,281	7,344	25,494	6,334	32.2	-13.7
2	프로세서와 컨트롤러	21,007	6,112	20,513	5,358	-2.4	-12.3
3	기타 무선통신기기부품	5,678	15,671	8,432	18,858	48.5	20.3
4	기타무선전화기	6,862	6,529	8,039	6,863	17.2	5.1
5	인쇄회로	3,919	15,776	4,733	17,762	20.8	12.6

○ 그러나, 과거 항공화물시장의 주요 품목중의 하나였던 평판디스플레이는 02년 항공운송 비중이 97.4%에 이르렀으나, 06년을 기점으로 해운 수송으로의 이동(modal shift)이 가속화되면서 13년 기준 항공운송 비중은 9.2%에 불과

〈평판디스플레이 수출의 운송수단별 변화〉



- (수입) 항공 수입화물 실적(금액기준) 중 1위를 차지한 품목은 프로세스와 컨트롤러로 수입액이 전년대비 3.5% 증가하였으나 중량은 12.5% 감소함

〈주요 품목별 수입화물 실적〉

(단위 : 백만 달러, 톤, %)

순위	품목	2012년		2013년		전년대비증감률(%)	
		금액	중량	금액	중량	금액	중량
1	프로세스와 컨트롤러	14,339	3,638	14,844	3,183	3.5	-12.5
2	기타집적회로반도체	5,824	2,902	7,139	3,235	22.6	11.5
3	메모리반도체	5,420	1,657	6,031	1,642	11.3	-0.9
4	반도체제조용장비	5,265	12,007	3,756	6,570	-28.7	-45.3
5	의약품	3,499	9,532	3,392	8,787	-3.1	-7.8

- 미주 지역에 항공화물 운송이 가장 많으며, 부가가치가 큰 환적 화물은 중국과의 경쟁에서 뒤처지며 대체로 감소 추세

- 우리나라의 지역별 국제화물 운송실적(2013년)은 총화물 기준으로는 미주, 유럽, 중국 순으로 큰 비중을 차지하고 있으며, 환적화물 기준으로는 미주, 중국, 동남아순인 것으로 나타남

〈지역별 화물운송 실적(2013년)〉

(단위: 톤)

지역	총화물		환적화물	
일본	271,189	11%	126,161	12%
중국	444,199	18%	192,970	18%
미주	545,029	22%	277,757	26%
유럽	459,717	19%	158,589	15%
동남아	368,454	15%	165,783	16%
계	2,464,130	100%	1,056,238	100%

출처: 인천국제공항공사, 항공통계

- 우리나라가 동북아 항공물류 허브의 역할을 하기 위해서는 부가가치를 창출하는 환적물동량 확보가 매우 중요하나 2007년 환적율이 50%에 도달한 이후 감소하는 추세를 보이고 있음

- 중국공항이 시설 확충을 통해 적극적으로 환적 화물을 유인하고 있으며, 우리나라 항공물류단지 및 입주 물류기업의 부가가치 창출이 미미한데 따름

〈인천국제공항 화물 물동량 및 환적률〉

(단위 : 톤)

연도	수송실적(국제)	환적화물	환적율(%)
2007	2,555,299	1,280,192	50.1
2008	2,423,395	1,193,022	49.2
2009	2,312,881	1,090,612	47.2
2010	2,684,206	1,175,840	43.8
2011	2,538,932	1,158,404	45.6
2012	2,456,509	1,096,515	44.6
2013	2,464,130	1,056,238	43.0

출처: 인천국제공항공사, 항공통계

3. 국내외 항공물류 시장 종합 전망

□ 세계 항공물류 시장은 지속적으로 성장하나, 이머징 시장의 성장률은 선진국에 비해 감소할 것으로 예상

- 항공운송시장의 성장은 세계경제의 회복 여부와 밀접하게 연관되어 있으며, 전세계적으로는 항공운송시장이 2014년 이후 성장할 것으로 예상
- 2014년 유가가 배럴당 \$105로 하락하고 세계무역 성장률이 5%를 상회할 것으로 예상됨에 따라 지속적인 상승세가 예상되고 있음²⁾
- 성장추세는 선진국과 이머징 시장 간에 차이가 있어, 선진국 시장의 성장률은 증가할 것으로 예상되는 반면 이머징 시장 성장률은 지속적으로 감소할 것으로 예상됨
- 우리나라 항공화물시장 및 화물운송의 큰 비중을 차지하고 있는 이머징 시장 성장률이 감소할 것으로 예상되는 만큼 전체적인 실적은 감소할 것으로 전망

□ 주요 항공화물의 경량화로 우리나라의 항공화물 시장의 수요감소 전망

- 우리나라 항공화물시장의 주력 품목이었던 디스플레이 물동량의 급감 및 IT 제품의 컨버전스와 소형 하이테크 제품의 증가로 화물의 경량화 추세에 있음, 이는 항공화물의 수요 감소로 이어질 전망

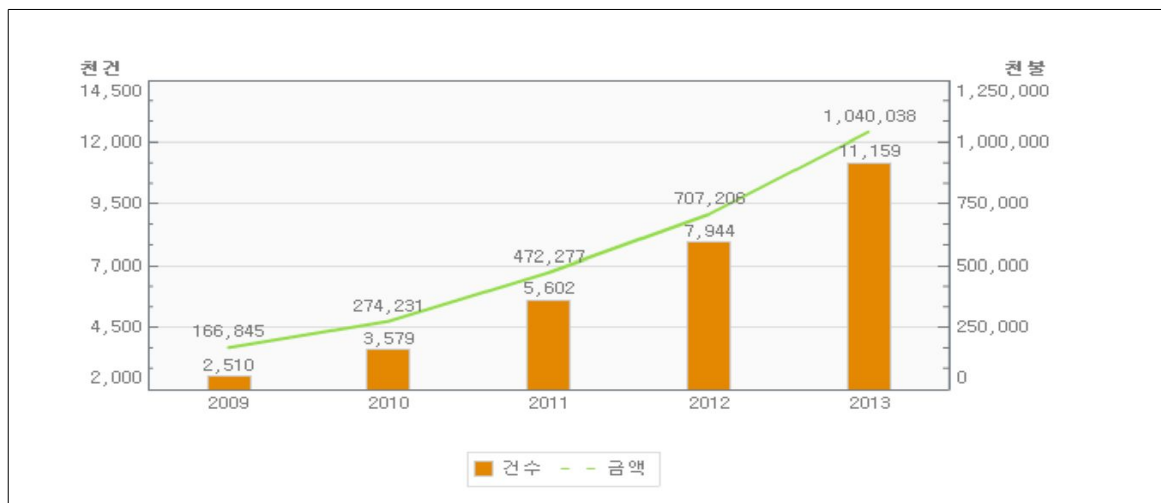
2) 출처 : FINANCIAL FORECAST, IATA(2013.10)

Ⅱ 항공물류산업의 주요 트렌드 변화 및 영향

1. 해외 직접구매의 증가로 관련 물류서비스 수요 증가

□ 최근 해외 직접 구매가 폭발적으로 증가하여 사상 최고치 경신

- 해외 인터넷 쇼핑을 통한 직접구매(이하 해외직구)가 급격히 증가하여 2013년에 건수는 1115만 9000건, 금액은 약 10억 4천만 달러, 1조 1029억원으로 사상 최대를 기록하였음. 2014년에는 8월을 기준으로 건수는 988만 3000건, 금액은 9억 5천만 달러를 기록하여 동기대비 건수는 45%, 금액 기준으로는 53% 폭증, 2014년에도 가파른 성장세를 보이고 있는 것으로 나타남



*출처: 관세청

- 최대 쇼핑국은 미국이 75.3%로 가장 압도적이며, 이어 중국, 독일, 홍콩 順.

〈대상국가별 해외직구 현황('13년)〉

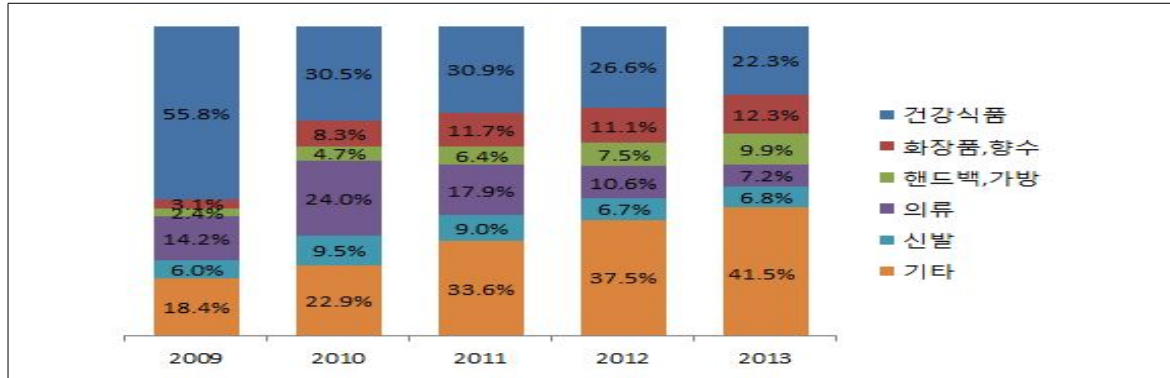
(단위: 천 건, %)

구분	미국	중국	독일	홍콩	일본	기타	합계
건수(천건)	8,404	1,299	490	291	205	471	11,160
비율(%)	75.3	11.6	4.4	2.6	1.8	4.3	100.0

*출처: 관세청

- 해외직구 품목은 건강식품, 화장품 및 핸드백, 의류 신발 등이 전체의 81.6%(09년)를 차지하고 있었으나, 최근 들어 그 비중이 58.5%(13년)까지 줄어든 대신, 시계, 가구, TV 등 가전제품, 서적 등의 비중이 점차 증가하고 있는 추세임.

〈품목별 해외 직구 비중(건수)('13년)〉



- 직구에 비해서 아직 규모가 크지 않으나, 해외소비자의 국내 인터넷 쇼핑(이하 역inverse 직구) 시장도 지속적으로 성장할 것으로 전망
 - 세계 3위 온라인 몰인 이베이에는 4,000여개의 한국상품몰이 입점해 있으며, 한국상품의 판매액은 2010년 500억원 수준에서 2014년 2,500억원으로 5배 가량 증가할 것으로 예상
 - 매출액 기준으로 의류잡화가 1위를 차지하였으며, 이어 생활잡화와 유아아동용품, 컴퓨터 부품과 화장품 順

□ 항공물류업계의 새로운 수요 창출

- 해외 직구의 폭발적인 성장에 힘입어 해외 특송을 통해 수입되는 물량(건수)이 전년 대비 25.3%, 최근 5년새 2.3배 이상 증가하며 역대 최대치인 1천772만건을 기록하였으며, 이 중 전자상거래를 통한 물량이 전체 특송물량의 62.9%를 점유

〈전자상거래 물품 수입동향('13년)〉

구분	특송(A)		전자상거래(B)		비율(B/A)	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액
2009	7,858	5,326	2,422	159	30.8%	3.0%
2010	8,777	6,789	3,319	255	37.8%	3.8%
2011	11,508	11,506	5,598	469	48.6%	4.1%
2012	14,141	14,207	7,941	704	56.2%	5.0%
2013	17,721	15,133	11,155	1,036	62.9%	6.8%

*출처: 관세청

- 해외 직구의 증가에 힘입어, 국내 물류기업들의 국제운송 부분의 물동량과 매출액도 증가하는 추세임
- 범한판토스는 8월 기준으로 전년 동기대비 물동량과 매출액이 각 133%, 112%씩 증가하였으며, 현대로지스틱스는 국제 운송 부분의 상반기 매출액이 전년대비 175%가 증가
- 국내 물류기업들은 해외의 기존 네트워크를 활용하여 구매 및 배송대행의 효율성을 극대화하고, 국내 배송 및 통관 등 해외 구매대행 원스톱 서비스를 제공하는 등 해외 직구를 새로운 물류 서비스 창출의 기회로 보고 대응해 가고 있음
- CJ 대한통운은 해외 220여개 국가에서 해외직구 물량을 취급하는 국제특송 서비스를 제공하고 있으며 2011년부터 국내 최대의 배송 대행업체인 몰테일과 함께 직구물품의 항공운송, 해외 현지 및 국내세관 통관, 택배 배송 등 원스톱 서비스를 제공. 인천공항에 자체 특송통관장을 운영 중이며, 역직구 수요에 대응하기 위해 G마켓·옥션을 운영하는 이베이코리아의 중소상인 해외수출 지원 시스템에 참여
- 범한판토스는 2011년 해외 직구 관련 전담조직을 신설하고 미국, 유럽 등 기존 해외 네트워크를 활용하여 전자상거래 소화물 해외배송 네트워크를 구축하여 대응. 인천공항 물류 창고에 자체 특송 통관장 운영하며 몰테일, I-porter 등 해외직구 배송대행업체의 수입물동량을 월 평균 8~9만건 처리

□ 물류기업이 직접 해외 직구 배송대행 서비스를 제공하는 등 사업영역 확장에도 영향

- 우리 일부 물류기업들도 해외 직접구매 증가에 발빠르게 대응하여 직구 물량 운송뿐만 아니라 배송대행 서비스를 제공하거나 구매대행사업에까지 사업영역을 확대하는 등 해외직접구매 시장의 주체가 되어가고 있음
- 한진은 해외배송 플랫폼인 이하넥스(eHanEx)를 이용하여, 배송대행과 구매대행을 종합적으로 제공하는 맞춤형 서비스를 제공하고 있으며, 뉴욕 JFK·LA·댈러스공항에서 항공물류 연계서비스와 항공과 해운을 포함한 복합운송서비스를 제공. 최근 미국 오리건주 포틀랜드에 연면적 2300㎡ 규모의 물류센터를 신설하여 이하넥스의 배송대행에 적극 활용할 계획임

- 현대로지스틱스는 해외배송 대행서비스인 아이딜리버(IDeLiVer) 사업을 강화하고 있으며, 국내택배 네트워크를 연계하여 해외로 나가는 특송 수출사업(역직구)을 추진 중

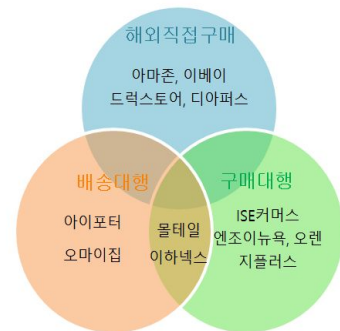
○ 국내 항공사 역시 급성장하고 있는 해외직구화물을 새로운 비즈니스모델로 추진

- 아시아나항공은 해외 직구 등 전자상거래 특송화물 유치 확대를 주요 경영전략의 하나로 보고, 해외 배송대행서비스 계약 대리점과 제휴를 확대하고 관련 상품을 개발해 새로운 수익모델로 활용할 계획. 대한항공의 경우도 미주노선의 해외직구 물동량이 두 자릿수씩 증가함에 따라 새로운 비즈니스 모델로 추진 중임

[해외직접구매의 개요 및 프로세스]

▶ 해외직접구매(해외직구)란 해외 온라인 쇼핑몰에서 소비자가 직접 구매를 해 배송까지 받는 전자상거래의 새 트렌드이며, 크게 세가지 유형으로 나눌 수 있음

- 해외직접구매 : 아마존 등의 해외 온라인 쇼핑사이트에서 직접 국내카드로 결제하여 한국주로 또는 해당국가 내 특정 주소로 직배송
- 구매대행 : 구매대행사이트에서 원하는 상품을 고르면 대행업체에서 반품 등 클레임까지 모든과정을 대행. 배송비 외 10% 이상의 대행수수료 발생
- 배송대행 : 해외쇼핑몰이 한국까지 배송서비스를 제공하지 않을 경우, 현지 배송대행지로 물건을 받고, 이곳에서 한국으로 재배송



▶ 해외직구 방식에 따라 다른 대행프로세스를 거치며, 대행업자를 많이 거칠수록 수수료가 증가. 배송대행의 경우, 현지 사서함 혹은 현지 배송대행업체 물류센터 주소지 도착 이후의 전 과정을 대행함

<해외직구 방식별 대행프로세스>



□ 중국 소비자들의 해외직구도 급속도로 증가하고 있어 향후 역직구 시장으로서 물류서비스 확대 기회 눈여겨볼 필요

- 중국의 온라인 해외직구 규모는 급속도로 증가하여 지난해 직구 금액이 2천 160억위안(352억달러)에 달하며 이용자는 1천800만명에 이른다. 2018년에는 1조위안(1650억달러), 이용자는 두 배로 늘어날 것으로 전망됨³⁾
- 중국 해외 직구의 주요 품목으로는 화장품, 유아식품, 의류, 보건품, 전자기기 등으로 특히 분유 등 영유아 식품 소비량이 큰 비중을 차지하고 있음. 우리나라 제품 중에서는 화장품(22%), 분유(18%), 가방(13%), 신발 및 모자(10%), 의류(9%)순으로 선호
- 직구 증가에 맞추어 중국의 물류시장도 해외 시장 진출에 박차를 가하고 있음. 순펑(順風), 중통(中通), 웬통(圓通)과 같은 중국 물류기업들이 해외직구 물량의 국제 택배서비스를 제공
- 순펑은 해외직구전용 사이트인 '하이거우펑원'을 2014년 4월에 오픈하여, 기존의 배송대행 서비스에 더해 구매대행 서비스도 제공하고 있는 등 매우 적극적으로 뛰어 들고 있음
- 또한 물류기업의 인수 합병 등을 통한 사업 확대 등 다양한 유형의 변화가 이루어지고 있음. 택배업체의 항공화물항공사설립, 항공회사의 택배회사 인수 등 수직적 결합과 서비스망 확대를 위한 동종 택배업체 인수, 광대한 거점 및 고객관리를 위한 IT 업체 인수 등 수평적 결합 등

2. 생산거점의 이동으로 글로벌 SCM 수요 증가

□ 제조기업들의 생산거점 이동으로 완제품의 해외 생산 비중 증가

- 제조기업들이 국제물류비 절감 및 신속대응능력 향상을 위해 시장국 근처로 생산시설을 옮기는 추세

3) 한국무역협회자료

- 현대차 중국 3공장, 브라질 1공장 등이 지난해에 본격적인 현지생산을 시작하면서 동 지역에 대한 수출물량이 감소. 현재 현대·기아차의 국내와 해외 생산능력은 각각 350만대, 319만대로 거의 비슷한 수준이나 2014년까지 기아차 중국 3공장이 완공되면, 생산능력은 각각 362만대, 404만대 규모로 해외 생산능력이 크게 확대 될 전망
- 삼성전자는 2007년에 광둥성 혜주 및 하노이에 진출 한 이후 해외 생산량이 급격히 증가하고 있으며, 베트남의 휴대폰 생산능력은 연간 1억 5천만대로 스마트폰의 해외생산 비중은 '08년 20%에서 '12년 80%로 증가함

□ 부품운송을 중심으로 글로벌 SCM 수요 증가

- 완성품의 항공운송 수요 및 거리가 감소하는 대신 조달-생산-판매를 연결하는 공급망(supply chain)이 확대되는 결과를 가져오며, 해외 생산을 위한 부품운송물류를 중심으로 글로벌 SCM 수요가 증가
- 우리 물류기업의 주된 고객인 한중일 기업의 SCM 네트워크가 동남아 및 이머징 마켓 등 지역적으로 급속히 확대되는 추세이며 특히, 베트남은 중국 광둥지역 및 홍콩과 연계하여 우리 화주기업들의 공급망에 급속히 유입되고 있어 항공물류업계에 중요한 시장으로 부상
- 우리나라 부품 수출관련 기업들은 우리 화주 니즈에 대한 효율적인 대응능력을 갖춘 국내 포워더 및 물류기업을 선호하는 하여 우리 물류기업에는 기회요인이 될 것으로 전망
- 과거에 자동차 부품 중소기업들의 해외 진출 초기에는 글로벌 포워더에게 운송물량을 대부분 맡겼지만, 2-3년 후 대부분 협력사들이 외국계 포워더와 결별하고, 국내 포워더를 선호하게 됨. 이들 협력사에게는 안정적인 부품공급이 가장 중요하므로 운송역량이 높다고 평가받는 글로벌 포워더를 이용했지만, 우리 화주의 니즈에 대한 효율적인 대응능력을 가진 우리 포워더들에게로 돌아오는 추세임⁴⁾

4) “포워더, 대기업 협력사와 동반진출”, Cargo Press 2014. 3.

- 또한 현지물류를 포함한 글로벌 SCM에 있어서도, 중국 등 이머징 마켓 진출 화주기업들이 현지 물류기업에게 맡겼다가, 맞춤형 서비스를 받지 못하여, 현지 물류 네트워크를 확립해 가고 있는 국내 및 한국계 기업으로 전환하는 추세가 증가하고 있음

*(사례) 사천성 자공에 진출한 휴비스가 중국 민생물류에서 한국계 물류기업(파이오니아)으로, 한국타이어, LG 디스플레이가 중국 물류기업(백세물류 등)에서 국내 물류기업으로, 중국 진출 화주기업인 불스원 및 슈마커가 자가물류에서 국내 물류기업으로 전환한 사례가 있음

3. 항공운송시장에서 특송업체의 경쟁력 강화

□ 특송업체의 글로벌 SCM 지원능력 향상으로 항공 운송기업에 경쟁 우위

- 효율적인 글로벌 SCM 서비스를 필요로 하는 화주에게 화물기 운항, 포워딩, 3PL 기능 등을 종합적으로 수행하며 글로벌 SCM 지원능력을 빠르게 확충해 나가고 있는 FedEx, DHL 등 특송업체들이 전통적인 항공운송업체에 비해 경쟁력을 확보
- 특송업체들은 기존 취급하던 화물보다 무거운 중량의 화물취급 비중을 지속적으로 높여나가며 항공사와 포워딩업체의 시장을 계속 잠식해 오고 있음. 또한 무서류(paperless) 서비스와 같은 정보화를 통한 비용절감 및 리드타임 단축, 표준화 및 고객 서비스 제고를 위해 혁신적인 노력을 지속

□ 항공운송업계는 서비스 혁신 부족으로 고객의 요구 부응에 어려움

- 반면 지난 20년 동안 항공운송산업의 업무 절차, 방식, 비즈니스 모델 등은 큰 변화가 없었으며, 화주기업은 현재 항공운송 서비스가 고객들의 필요와 요구에 부응하지 못하고 있으며, 서비스 개선 및 네트워크 변화의 과정에서 주도적으로 참여하지 못하고 배제되고 있는 것으로 판단하고 있음⁵⁾

5) European Shippers' Council, *Airfreight 2020 and beyond*, 2014. 4.

- 또한 정보화 추세에 따른 관련 서비스 도입에도 대응이 미흡하여 화주의 요구가 큰 e-freight(항공화물관련 무서류화) 도입을 목표가 연내 22%였으나 3월까지 12% 도입에 불과

4. 경기 불황으로 인한 타 운송수단으로의 전환(modal shift) 수요 증가

□ 운송비용 절감을 위한 운송수단 전환

- IATA와 리서치 기관인 Seabury Group의 Modal Shift에 대한 조사결과, 해상운송이 2000년 이후 7.4% 증가한데 비해, 항공운송은 2.6% 증가하는데 그쳤으며, 그 결과 컨테이너 국제운송에 있어서의 항공운송의 점유율은 3.1%에서 1.7%로 감소한 것으로 나타남
- 이는 기본적으로는 주요 항공운송 품목인 하이테크 및 패션 제품의 성장률이 낮았기 때문이나, 동시에 장기간의 경기침체에 따라 화주기업의 이익률이 하락, 운송비용절감에 대한 요구가 급격히 증대한 데 따름. 또한 SCM과 포장 기술의 발달, 해운업계의 서비스가 향상되어 항공운송 물량의 해운으로 전환되는데 영향을 미침.
- 최고급 품목을 제외하고 패션제품, 기계부품, 자동차부품, 정밀기기 등 모든 품목에 있어서 modal shift의 필요성이 검토되었으며, 실제로 운송수단 전환이 진행되고 있음

Ⅲ 국내 물류기업의 대응방안

1. 해외 직구 증가에 대한 대응방안

□ 해외직구 물량에 대응한 항공 및 해운의 복합운송능력 확보

- 현재 해외직구 물량의 99.5%(건수기준)는 항공을 통해 운송되고 있으나, 최근에는 운임이 저렴한 해상운송을 통한 특송물량도 증가하고 있음(2014년 1-3월 해상운송 물동량이 전년 동기 대비 46% 증가). 따라서 해외직구를 대행하는 물류기업의 경우, 향후 항공 및 해상을 포함하는 복합운송능력을 갖추는 것이 필요
- 부피 및 중량이 크고, 유행에 덜 민감한 품목인 가전제품, 가구류, 장난감 등의 해외직구 비율이 증대되고 있으며 해외 직구 물품의 해상운송 시 항공 운송에 비해 약 60%의 비용절감효과가 있음(인천본부세관)

□ 해외 역직구 시장 성장에 적극적으로 대응할 필요

- 해외 직구가 글로벌 트렌드의 하나로 자리잡은 만큼, 우리나라 제품의 수요가 큰 중국 및 동남아시아 등을 대상으로 역직구 시장 확대에 우리 물류기업들이 선제적으로 대응할 필요
- 특히 우리나라 화장품 및 유아식품에 대한 중국인들의 선호도가 높고, 한류로 인한 수요는 앞으로도 지속될 전망
- 현재 배송대행 및 구매대행에 참여하고 있는 국내 물류기업은 역직구 시장을 대상으로 한 사업 기회 확보를 위해 노력하여야 하며, 한국발 전자상거래 수출 물량에 특화한 해외배송 서비스를 구축할 필요가 있음. 또한 우리 중소 제조·유통기업들과 연계하여 역직구 시장을 공략하기 위한 동반진출 추진이 필요
- 글로벌 경기 둔화 등으로 인해 최근 영업이익자를 기록하고 있는 항공사의 경우, 해외직구시장이 잠재력이 큰 수익모델이 될 수 있으므로, 물류기업과의 제휴 등을 통해 종합적인 해외직구 지원서비스 능력의 확보가 필요

□ 우리나라도 중국 정부의 해외 직구 시장 성장을 위한 지원정책을 참고하여 보다 적극적인 지원 필요

- 중국 정부는 해외직구 및 전자상거래를 자유무역지대 확산, 수출촉진, 물류 산업발전, 외환결제방식 자유화, IT 산업발전 등 미래국가발전을 위한 중심 및 선도산업으로 인식하고 있으며, 특히 세수 확대 및 무분별한 해외 쇼핑 감소를 위해 해외 직접 구매를 적극적으로 지원하고 있는 입장
- 관세징수 및 안전관리(비정상 및 위험 품목관리)를 위하여 통관부분은 취급 장소를 지정정보세구 혹은 자유무역지대로 지정해서 집중관리하고 있으며, 안전관리를 위하여 지정지구별로 세관신고를 하고, 대행업체를 정부가 설립 혹은 지정하여 운영하는 방향으로 추진 중
- 국가차원의 시설정책 측면에서도 중국에서는, 상하이 자유무역시험구, 정저우 국제전자상거래 특구 등을 통해, 해외 전자상거래 전문 서비스 기능 육성, 항공·항만 내 전자상거래 물류배송단지 개발 및 업체유치 추진, 검역, 통관, 결제, 물류 등의 종합지원시스템 구축 등이 적극적으로 이루어지고 있음
- 인천공항 자유무역지대, 부산항배후 자유무역지대 등에 국제전자상거래 허브시설을 구축하여, 각국의 해외직구 처리를 위한 통관, 금융, 결제, 운송, 유통가공 및 물류 등의 종합서비스를 제공할 수 있도록 지원

2. 글로벌 SCM 수요 증가에 따른 대응방안

□ 항공운송에 기반을 둔 신속대응 글로벌 공급망관리(GSCM)를 통한 글로벌 비즈니스 모델 확립 필요

- 항공물류업계는 해외 네트워크 및 시설에 대한 적극적인 투자를 통해 현지 물류를 포함한 글로벌 SCM 지원능력을 확보하고자하는 노력이 가장 시급히 이루어져야 함.

- 既 구축 해외 인프라 활용, 현지의 한국계 물류기업 활용, 해외 공동물류센터 활용 등을 통해, 리스크를 최소화하는 가운데 물류시설능력을 확보하여 부품운송 물동량 확보에 집중할 필요
 - 항공물류기업의 가장 큰 강점인 신속성을 핵심 경쟁력으로 삼아 글로벌 SCM에 대한 노하우가 많은 국내외 3PL 업체와의 전략적인 제휴, 특송기업의 프로세스 혁신에 대한 벤치마킹 등을 통해 신속대응 글로벌 SCM 제공 능력을 키울 필요
- 항공과 해운의 복합운송서비스 제공으로 운송비 절감 및 운송 속도 향상에 대한 화주의 요구 부응할 필요**
- 해상운송을 연계한 복합일관운송연계(multi-modal connectivity) 서비스 확보를 통해, 화물이 처해 있는 상황 및 적용되는 SCM 전략에 따라 적절한 물류 및 운송 서비스 믹스(mix)를 제공할 수 있는 능력 확보가 필요
 - 특히, 중국 공항의 처리능력 확대로 인천 공항을 중심으로하는 환적 수요 감소의 위협에 대응하기 위해 한중간 해공복합운송(sea & air) 모델 등에 기반한 GSCM 비즈니스 모델 확립이 중요

3. 특송업체 등 업계간 경쟁 심화에 따른 대응방안

□ 서비스 향상을 통한 경쟁력 확보가 관건⁶⁾

- 글로벌 SCM에 있어서의 정보의 가시성(visibility) 제고, 정보화 및 표준화를 통한 효율성 제고 및 시간 및 비용절감, 경영 및 서비스 혁신을 통한 고객 니즈에 대한 신속하고 유연한 대응 등을 통해 특송업체와의 경쟁 대응능력을 확보하여야 함

6) "Air-Cargo Carriers, Losing Market Share, Face a Moment of Truth," Forbes, 2014.3, Seabury Group, World Cargo Symposium, IATA, 2014. 등을 참조하여 작성함

- 화주들의 도입 요구가 큰 e-freight(항공화물관련 무서류화)와 정보화를 통해 운송의 신속성을 최대한 확보할 필요
 - 특송업체의 강점은 e-freight 관련 시스템의 구축 시 화주기업과의 협력 및 연계 시스템 구축을 전체하고 있는 등 긴밀한 협력관계에 있으며, 항공 물류업체도 e-freight의 활성화를 위해서는 이러한 협력관계를 벤치마킹할 필요
- 항공운송 공급망 구성원들의 효율성, 비용, 고객서비스 수준에 대한 신뢰성 있는 정보를 화주에 제공함으로써 정보 공유에 대한 화주의 요구에 부응하고자 하는 노력 필요
 - ESC(European Shippers' Council)와 같은 화주단체가 적극 참여하고 항공운송산업의 주도로 개발된 Cargo2000(C2k)은 화주들의 정보 공유에 대한 요구를 충족시켜주며 항공물류기업들의 서비스 수준 향상과 차별적 우위확보에도 효과적으로 기여할 수 있으므로, 적극적으로 도입되어야 함
 - C2k는 정시도착 정보 뿐 아니라, 가용 시설능력, 손상률, 손실률, 운송시간, 온도 등 다양한 정보를 공급망 참여업체별 그리고 운송구간 혹은 개별선적 별로 제공함으로써, 화주기업들의 GSCM 전략 수립에 효과적으로 활용될 수 있음

작성 : 한국항공대학교 이현수 교수

(Tel. (02)300-0156 E-mail. hslee@kau.ac.kr)

감수 : 대한상공회의소 물류혁신팀 임재국 연구위원

(Tel. (02) 6050-1440 E-mail. jklim@korcham.net)

Copyright © 2014 by KCCI. All rights reserved.

본 보고서의 저작권은 대한상공회의소에 있습니다.

저작권법에 의해 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로 무단전재와 무단복제를 금합니다.

