항공물류에서의 복합운송주선업 기능과 역할에 관한 연구



김 웅 이

한서대학교 항공교통관리학과 교수

목 차

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 항공물류 의미와 시장현황
Ⅲ. 복합운송주선업의 개념과 환경변화
Ⅳ. 허브화를 위한 복합운송주선업의 전략
Ⅴ. 복합운송주선업의 향후 과제
Ⅵ. 맺음말

Ⅰ. 서 론

빠르게 변하는 시장환경과 소비자의 요구는 안전하고 빠른 운송을 필요로 하고 있으며, 항공운송이 이상적인 운송수단으로 그 역할을 수행하고 있다. 세계화(Globalization)와 더불어 최근에는 Glocalization[1)]까지 생산된 상품과 가치는 세계 어느 곳이라도 갈 수 있어야 하며, 세계적인 상품과 가

치는 필요에 따라 어디서든 적용될 수 있어야 한다는 개념으로 국제화와 지역화가 동시에 생성되고 있다. 항공운송은 이러한 세계화와 지역화 가치를 모두 충족시켜 줄 수 있는 대표적 수단 중에 하나이다. 특히 허브화는 국제화의 기점이면서, 지역의 중심으로 발전하는 지역화의 중계지이며 관문역할이 기대되는 곳이다. 우리나라에서는 몇 년 전부터 동북아의 중심지화를 모색하기 위해 다양한 인프라 구축과 정책 및 전략 개발을 추진하고 있다. 이러한 대표적 성과가 인천국제공항의 개항이다.

최근 인천국제공항이 개항 5주년을 맞으며, 그 동안 동북아 허브공항으로서의 괄목할 성적을 보여주었다. 항공화물부문에서는 공항배후단지와 63만평 규모의 자유무역지역이 개장함으로써 명실상부한 허브로서의 역할을 충분히 해낼 것이라는 낙관적인 평을 얻어냈다. 개항 5년만에 국제운송에서 화물운송 세계 3위, 여객운송 10위를 차지한 인천국제공항은 현재 60개 항공사에서 41개국 133개 도시를 연결하고 있다. 인천국제공항 개항 전인 2000년 김포공항이 35개 항공사, 27개국 90개 도시 취항에 비해 5년만에 괄목할 성장을 한 것이다. 개항 초기 여객수는 2001년 1,454만명에서 2005년 2,605만명으로, 화물수송량도 2001년 118만톤에서 2005년 215만톤으로 두 배 정도 증가한 것도 허브공항으로서의 좋은 성과를 보여주는 예이다. 특히 2005년 인천국제공항을 통해 이뤄진 수출입 액수는 1,588억달러(수출 861억달러·수입 727억달러)로 우리나라 전체 무역의 29%를 차지하여 부산항(수출입 1,565억달러)을 앞섰다. 이러한 성과는 동북아의 허브공항으로서의 인천국제공항의 성공에 많은 의심을 했었던 우려와는 다른 훌륭한 결과를 보인 것이다. 또한 대한항공은 국제항공운송협회(IATA)의 2004년 세계 항공수송통계에서 정기선 국제화물운송 부문 세계 1위, 여객부문에서는 15위를 기록했다.[2)]

항공화물부문에서의 놀라운 성과는 항공사와 공항이 허브공항, 허브항공사로서 충분한 역할을 수행했다고 할

1) 'Globalization'과 'Localization'의 합성어로 세계시장에 맞추어 국제화 시키면서 동시에 각 지역의 특성에 따라 맞춤 형태로 조절하는 것을 뜻한다.
2) 인천국제공항 홈페이지(http://www.airport.or.kr/) 참고

수 있다. 그러나 항공화물운송 과정에 있어서 자주 간과하는 것이 항공화물 운송의 시작과 마무리를 책임지는 항공화물의 육상운송사인 “복합운송주선사”이다. 복합운송주선사는 흔히 포워더(Forwarder)라고 불리며, 공항주변에서 화주(소비자)와 공항간 또는 공항에서 화주(소비자)를 연결해 주는 역할을 담당한다. 최근 외국계 복합운송주선사들이 국내에 진출함으로서 국내항공화물운송업계의 큰 변화가 일고 있다. 운송의 단계에서 보자면 육상운송만을 담당하는 것처럼 보이지만 실제 복합운송주선사들은 육상과 항공 및 기타 운송단계를 모두 책임지는 일괄운송인의 역할을 수행하고 있다. 결국 항공운송은 이러한 복합운송의 한 단계에 불과한 것이며, 공항과 항공사는 그러한 단계 중에 거치는 과정 중에 하나이다. 국내의 복합운송주선사들은 적은 규모로 사업의 영역도 작지만, 국제적인 복합운송사들은 그 규모가 국내의 대그룹들 보다 더 큰 규모로 전세계적인 네트워을 구축하고 있다. 이러한 국제적인 복합운송사들은 단순한 복합운송사로 취급되기 보다는 물류전반에 걸쳐 그 사업영역을 확장했으며, 육・해・공 모든 운송수단을 보유하고 있다. 즉 우리가 공항주변에서 보는 외국계 복합운송사들은 단순한 포워더 개념을 넘어선 물류사업 전체를 커버하는 사업영역을 구축하고 활동하고 있는 것이다. 단지 항공화물의 단계를 담당하는 사업영역으로만 바라볼 경우 공항을 주변으로 하는 육상운송에 국한된 것처럼 보이지만 실제 항공운송과 물류의 전 단계를 모두 담당하고 있는 것이다.

국내에서는 아직도 복합운송주선사를 영세한 육상운송사업체로 인식하고 있으며, 공항과 항공사, 항공관련 정부당국자들은 항공의 정책과 전략수립에서 복합운송주선사를 고려하지 않는 경우가 흔하다. 최근 인천국제공항의 배후단지 개발과 화물 허브화를 위해 국제적인 복합운송사들이 진출하면서 그 중요성이 강조되고 있으며, 대부분의 국제물류기업이 복합운송사가 전신인 점을 든다면, 향후 국내의 항공물류 경쟁력 강화의 주요 수단이 될 수 있도록 제도와 법률을 검토해야 사업지원 전략을 재구성해야 할 것이다.

본 연구에서는 국내 복합운송주선사의 기능과 역할을 검토해보고, 동북아 물류허브를 위한 국제적인 물류기업으로 성장 가능성과 허브화를 위한 복합

운송사들의 전략을 구축하여, 앞으로 전개될 외국계 복합운송사들의 국내 진출로 인한 국내 항공화물운송사업의 영향을 분석하였다.

Ⅱ. 항공물류 의미와 시장현황

항공물류라는 용어는 아직까지 일반적으로 사용되고 있지 않지만 물류의 발전으로 해운물류[3], 철도물류[4]와 더불어 항공화물운송부문에서 종종 이용되고 있다. 또한 기업과 학교 등에서는 항공물류를 전문분야로 하여 부서를 구성하거나 학과[5]를 개설하고 있다. 항공화물운송에 관한 전문서적에서도 항공물류라는 용어를 사용하여 항공화물을 포괄하는 물류의 개념으로 그 위치를 설정하고 있다. 이러한 전문서적에서는 항공물류가 항공화물운송서비스를 이용한 물류서비스로 물품을 항공기로 운송하는 과정에서 제공되는 종합적인 물류서비스라 정의하고 있다.[6]

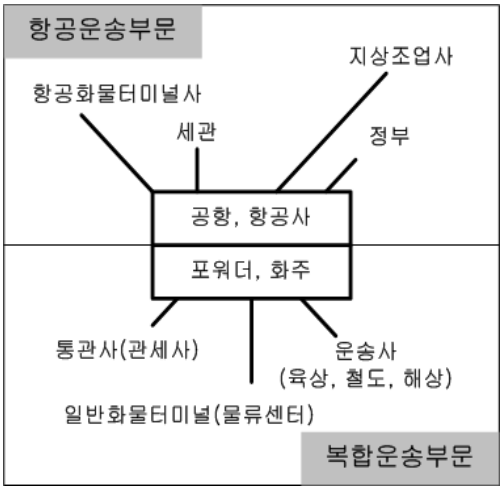
항공물류는 물류를 운송별로 구분하기 위해 사용되는 것이 점차 물류를 세분화하는 분야가 늘어남에 따라 자주 이용되고 있다. 항공물류란 용어는 사실상 항공운송과 물류와 결합된 것으로 최근 항공운송산업이 발전하며 사용되기 시작한 용어이다. 항공물류는 「타인의 수요에 응하여 항공기를 사용하여 유상으로 여객 또는 화물을 운송[7]」인 항공운송과 「재화가 공급자로부터 수요자에게 전달될 때까지 이루어지는 운송, 보관, 하역, 포장과 이에 필요한 정보통신 등의 경제활동[8]」인 물류의 정의를 결합한 것으로 볼 수 있다. 그러므로 '항공물류라'함은 항공기를 이용하여 화물을 운송하고 공항을 중심으로 운송, 보관, 하역, 포장 및 정보통신 등 공급자로부터 수요자에게 전달되기까지의 모든 관련 활동이라 할 수 있다.

1. 항공물류의 구성

항공물류의 과정을 보면, 항공사와

3) 82년 설립된 사단법인 한국해운학회의 경우 해운산업이 점차 물류산업과 통합되어 가는 시대적 추세에 발맞추기 위하여 2003년 2월 21일부터 한국해운물류학회로 변경하였음.
4) 94년 사단법인 철도물류협회가 설립되어 운영 중임(http://www.klaru.or.kr/)
5) 항공대학교 항공교통물류학부와 항공전문학교의 항공물류학과에서 명칭 이용하고 있음.
6) 정재락, 항공물류의 이론과 실제, 두남, 2003
7) 항공법 제2조, 정의
8) 화물유통촉진법 제2조, 정의

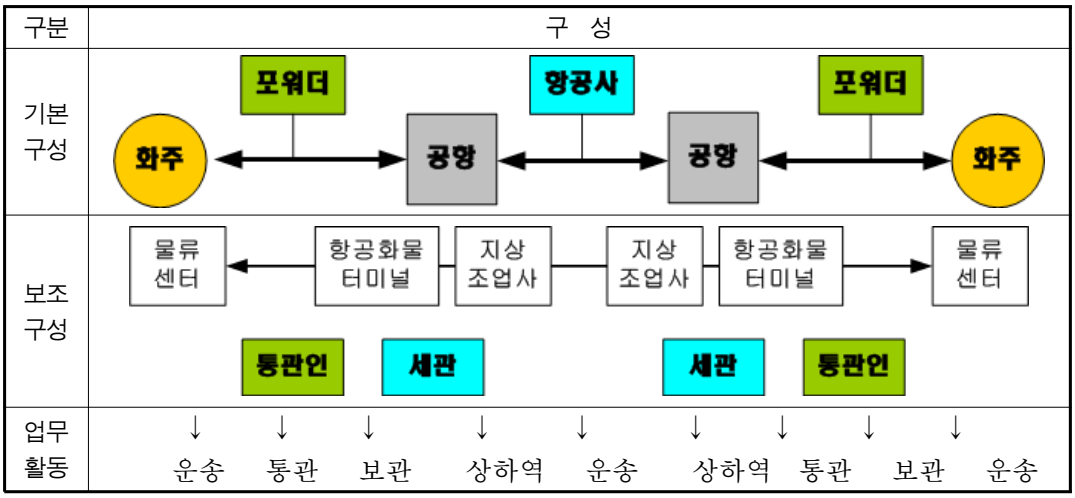
공항, 포워더 사이에서의 화물운송이 이루어지는 흐름이다. 항공물류 중 항공운송에 해당하는 부분은 공항과 공항간의 운송(Port-to-port)과 공항내의 항공화물처리이고, 복합운송 부분으로 화주에서 공항까지 또는 공항에서 화주까지의 육상운송(철도, 공로)과 해운(예, sea & air)을 포함하는 부분으로 그림 1과 같이 구분할 수 있다. 항공물류의 의미에서도 고찰했듯이 항공운송과 물류의 개념을 분리한 것처럼 항공물류에 있어서 구성 요소도 항공운송과 물류부분인 복합운송부분으로 나누어 볼 수 있다.



<그림 1> 항공물류 구성 요소

이러한 항공물류의 구성은 운송뿐만 아니라 화주의 터미널 또는 물류센터에서부터 항공화물터미널까지의 이동과 터미널 내에서의 화물처리 그리고 공항에서의 화물의 지상조업서비스까지 포함된다. 또한 항공물류는 대부분 국제운송이므로 통관과 관련하여 정부, 세관, 통관인 등이 관여하고 보관, 하역, 포장, 화물정보 등 물류활동을 전개하게 된다.

항공물류의 구성은 기본적으로 화주, 포워더, 항공사와 공항으로 구성되며, 운송계약도 화주와 포워더 또는 운송사와 체결하게 된다. 그러나 국제운송인 만큼 기본적인 운송구성 이외에도 항공화물의 취급, 통관, 보관 및 반출 등을 위한 보조적인 구성요소를 포함하고 있다. 국제운송의 경우 수출입시 화물통관을 위해 세관과 관세사와 같은 통관인 또는 통관 대리인들이 있으며, 화물의 처리를 위한 지상조업사와 항공화물터미널사 등이 필요하다. 이러한 기본구성과 보조적 구성에 관련된 활동은 물류의 기본활동인 운송, 보관, 하역, 포장, 정보 등 제반활동이 요구된다.



<그림 2> 항공물류의 흐름과 단계

2. 항공화물운송시장의 현황

항공물류시장은 항공화물운송시장이 대표되는 영역이며, 항공물류에서도 물류의 5대 요소라 할 수 있는 운송, 보관, 하역, 포장 및 정보 중 운송이 가장 큰 영역이다. 그러므로 항공물류 시장을 파악하기 위해서는 항공화물운송과 관련한 시장의 동향과 예측을 고찰해야 한다. 항공화물운송시장은 항공사가 운송하는 항공화물과 공항에서 처리되는 물동량이 중심이 되는 것이며, 관련된 시장의 통계와 예측치 등이 이용된다.

항공화물시장은 911테러, 이라크 전쟁 등 여러 항공운송의 악재 요인들을 극복하고 빠르게 회복하고 있다. 2004년 국제화물운송량은 전년 대비 15.8%로 빠른 회복을 보였으며, 국제 GDP 지표를 그대로 반영한 상승세였다. 그러나 항공화물은 산업 경기에 큰 영향을 받는 분야로 2004년 성장을 정점으로 2005년에서는 그 성장세가 둔화되었다. 고 비용(항공화물운송의 고비용의 원인은 전쟁할증료, 유류할증료 등 운송원가 상승 요소들이 원인)이 항공화물수요에 영향을 주어 2004년 중반부터 화물운송사의 비용 증가를 가져오기 시작한 것이다.[9)]

9) Freight Forecast 2005~2009, IATA, 2005

항공화물시장은 고가치, 첨단제품 및 시간 제약에 민감한 제품의 국제적 거래가 늘어나면서 빠르게 성장하였다. 전체 항공화물 수출물량 중에 아시아의 첨단제품들이 북미와 유럽으로의 운송에 40%를 차지하고, 이 중에서 중국에서 유럽과 북미로의 항공운송은 1995년 25%에서 현재 60%까지 성장하였다.[10] 2005년 공항의 항공화물처리는 2004년 (73,867천톤)에 비해 3% 성장하였고, 지역별로 Middle East(8% 이상), Asia/Pacific(5%)을 기록하였다. 공항별 항공화물처리실적은 멤피스공항이 360만톤을 처리했고, 홍콩과 앵커리지, 도교가 차지하였다. 인천국제공항은 화물처리 실적이 5위를 기록하였고, 전년대비 증가율이 14%에 이르는 상해 푸동공항이 8위를 차지하였다.[11]

<표 1> 2005년 항공화물처리 상위 10개 공항

Rank	City(Airport)	Total cargo1)	% Change
1	MEMPHIS, TN (MEM)	3,598,500	1.2
2	HONG KONG, CN (HKG)	3,437,050	10.1
3	ANCHORAGE, AK (ANC)2)	2,609,498	9.7
4	TOKYO, JP (NRT)	2,290,346	-3.5
5	SEOUL, KR (ICN)	2,149,937	0.8
6	FRANKFURT, DE (FRA)	1,963,141	6.7
7	LOS ANGELES, CA (LAX)	1,928,894	1.4
8	SHANGHAI, CN (PVG)	1,856,328	13.7
9	SINGAPORE, SG (SIN)	1,854,610	3.3
10	LOUISVILLE, KY (SDF)	1,814,730	4.3

자료원 : www.aci.org, ACI Traffic Data 2005

주 1) Total Cargo : loaded + unloaded freight + mail in metric tonnes.

2) ANC data includes transit freight.

항공사의 화물운송실적은 2004년 기준으로 대한항공이 정기 국제선 항공화물운송에서 8,164천톤을 운송하여 루프트한자를 앞질러 1위를 기록하였고, 국내선과 국제선을 포함한 운송실적에서도 미국은 전문 항공화물운송업체인 FedEx에 이어 2위를 기록하였다.

10) Global market forcast 2004-2023, Airbus, 2004

11) ACI Annual report 2004, ACI, 2005

<표 2> 2004년 화물운송 세계 상위 10사 정기항공사 순위

단위 : 천톤

순위	국제선		국내선		국제+국내	
	항공사	ton-km	항공사	ton-km	항공사	ton-km
1	Korean Air Lines	8,164	Federal Express	8,984	Federal Express	14,579
2	Lufthansa	8,028	UPS	4,260	Korean Air Lines	8,264
3	Singapore Airlines	7,143	Northwest Airlines	949	Lufthansa	8,040
4	Cathay Pacific	5,876	China Southern	860	UPS	7,353
5	China Airlines	5,642	American Airlines	576	Singapore Airlines	7,143
6	Federal Express	5,595	Delta Air Lines	557	Cathay Pacific	5,876
7	Eva Airways	5,477	Air China	531	China Airlines	5,642
8	Air France	5,384	United Airlines	525	Eva Airways	5,477
9	British Airways	4,771	Cargojet Airways	517	Air France	5,388
10	Cargolux Airlines	4,670	China Eastern	458	Japan Airlines	4924

자료원 : The 49th edition of World Air Transport Statistics, IATA, 2005

3. 항공화물 수요 전망

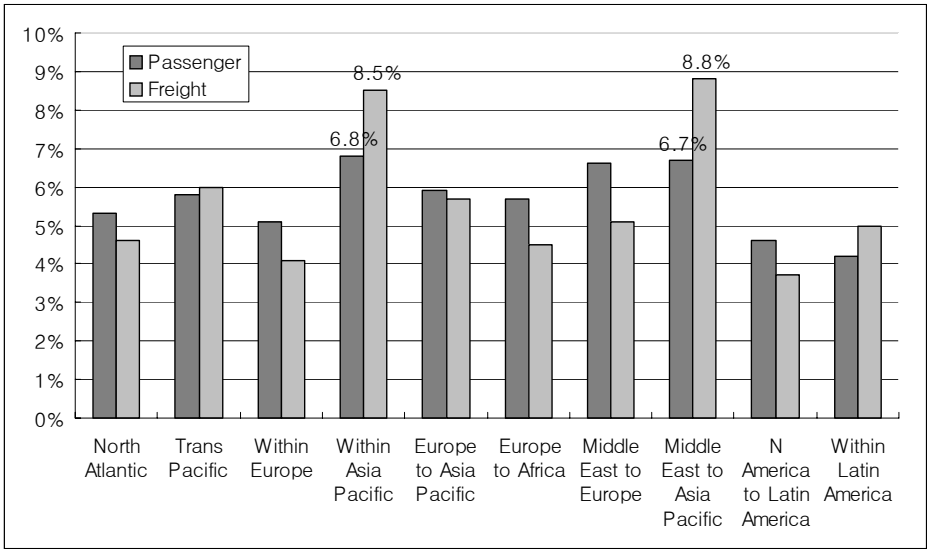
1991년과 2001년, 2002년을 제외하고 지난 30여년간 지속적인 성장을 기록한 항공운송은 2004년 두자리수 성장을 기록하였다. 보잉사의 장기적인 항공운송예측에서는 2020년까지 평균적으로 GDP 2.9%, 여객 4.8%, 화물 6.2%가 증가할 것으로 예측하고 있다. 세계 경제의 국제화가 지속될 것이며, 이를 통해 소비자들은 항공여행이 늘어나고, 항공운송환경은 규제완화와 자유화 및 경쟁 심화로 낮은 가격, 서비스 개선 노력의 요인으로 항공운송의 증가는 지속될 것으로 예측하였다.[12)]

에어버스 Global Market Forcast의 장기적(2004~2023) 수요예측에서는 항공화물이 연평균 5.9% 성장할 것으로 예측하였다. 항공화물운송의 가장 큰 시장은 북미지역으로 전세계 화물톤키로(FTK : Freight tonne kilometers)의 15.4%를 차지하고 있으며, 4.3%의 지속적 성장으로 2023년에도 11.5%의 시장을 점유할 것으로 예측하였다. 중국에서 미국과 유럽으로의 운송이 최근 빠르게 성장하고 있으며, 향후 20년간도 연평균

12) Current Market Outlook, Boeing, 2005

7%를 상회하며 성장할 것으로 예측되었다.

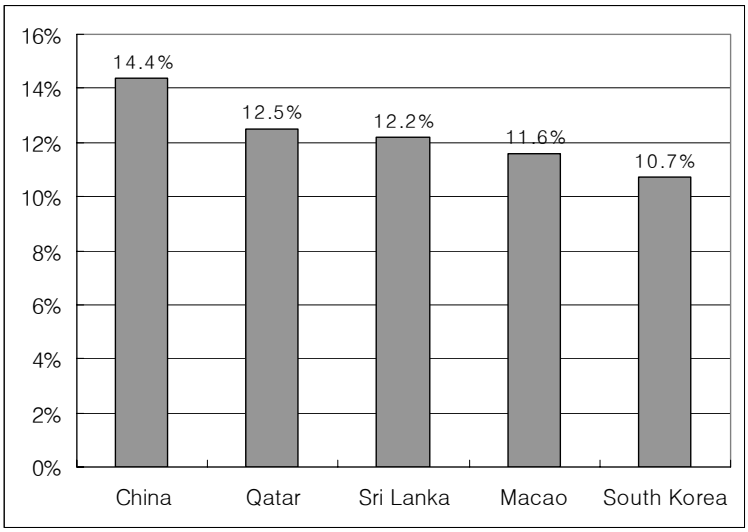
대부분 항공화물의 장기수요예측에서 중국을 포함한 동북아시아권의 항공화물성장이 매우 높을 것으로 예측하고 있으며, 한중일이 항공화물운송을 주도할 것으로 보고 있다. IATA의 수요예측에서 중동과 아시아태평양 지역이 가장 높은 성장률을 나타낼 것으로 예측하였고, 아시아 지역내가 그 다음으로 높은 성장률을 나타낼 것으로 예상하였다.



주 : 2005~2009년 평균성장율(AAGR)
자료원 : 2005~2009 Forecast , IATA, 2005

<그림 3> 주요 지역 항공운송 수요예측(2005~2009)

국가별 성장증가율은 중국이 가장 높고 다음으로 카타르와 스리랑카이며 한국이 5번째로 높은 성장률을 기록할 것으로 예측하였다. 중국의 강력한 경제성장률이 이러한 예측을 뒷받침하고 있으며, 대부분 아시아 지역의 국가들이 상위를 차지하고 있다.



자료원 : 2005~2009 Forecast, IATA, 2005

<그림 4> 국가별 국제운송 평균증가율 상위 5개국(2005~2009)

Ⅲ. 복합운송주선업의 개념과 환경변화

1. 복합운송주선업의 개념

복합운송주선업의 법적 개념은 "화물유통촉진법"의 제2조 정의에 "복합운송주선업이라 함은 타인의 수요에 응하여 자기의 명의와 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차등 2가지이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다"라고 규정하고 있다. 즉 "자기의 명의와 계산"인 개별적 요율(Rate)과 증권(Bill of Lading)을 가지고 "2가지 이상의 운송수단을 이용"인 복합운송을 하여, "화물의 운송을 주선"인 화주와 운송인간의 중개자 역할을 하는 사업으로 정의한다. 화물유통촉진법의 법적 정의에서는 "복합운송"과 "운송주선"이라는 두 가지 개념을 포함하고 있다.

복합운송주선에서 복합운송은 "inter-modal transport"로 2가지 이상의 운송수단을 사용하는 것을 의미한다. 복합운송(intermodal transport)이라는 용어는 1960년대 트럭과 배를 이용한 트레일러 형태의 컨테이너 운

송에서 사용되기 시작한 용어이다.[13] 복합운송은 “Combined transport" 라는 용어로 1929년 바르샤바조약에서 출발하여 실질적인 개념으로 발전되기까지 통운송(Through transport)으로 이해되어 왔다. 이 후 복합운송에 대한 용어는 "Combined Transport", "Intermodal Transport", "Multimodal Transport"로 혼용되어 사용되었다.[14] 최근에는 UNCTAD/ICC 복합운송규칙에서 Multimodal과 Intermodal을 사용하여 복합운송에 있어 이 두 용어가 사용되고 있다.

운송주선의 경우는 국내 상법 제114조에서는 “자기의 명의로 물품운송의 주선을 업으로 하는 자”로 규정하고 있어 화물유통촉진법의 정의와는 약간의 차이가 있다. 이는 독일[15]에서 복합운송업자를 지칭하는 "Spediture"로 위탁자의 계산으로 영업을 하는 복합운송주선업자를 사용한 것이라고 하며 복합운송주선인의 역할을 담당하고 있다. 이와 같이 복합운송과 운송주선의 차이는 있으나 운송현장에서는 그 의미를 나누어 복합운송주선사업자를 규정하고 있지는 않다. 또한 복합운송주선업자가 스스로 복합운송증권[16]을 발행하기 때문에 운송주선인도 되고 복합운송인이 된다. 즉 운송현장에서 운송주선인과 복합운송인의 차이를 특별히 두고 있지 않고 사용하고 있다.[17] 실무적으로 복합운송인을 복합운송주선인으로 인식하는 것도 이와 같이 의미와 역할이 동일하기 때문이다.

복합운송주선업자는 실무적으로는 대부분 freight forwarder라는 용어를 많이 사용하고 있으며, 정확한 개념은 모호하다. 그 이유는 복합운송에 있어서 업무활동은 포워더와 유사하지만 엄밀히 구분되는 복합운송사업자들이 있기 때문이다. 특히 “Consolidator”, “Integrator”들은 복합운송주선의 기능을 수행하지만, 업무의 범위는 복합운송주선 이상의 업무를 담당하고 있다. 실무에서 혼재업자로 불리는 Consolidator들은 대형 포워더들이거

13) Arthur Donovan, Intermodal transportation in historical perspective, Transportation Law Journal, Volume 27, No. 3, Summer 2000
14) 임석민, 국제운송론 제2판, 삼영사, 2003
15) 1998년 개정이전의 독일의 상법에서 “운송주선인이라 함은 자기의 명의로 타인의 계산으로 운송인 또는 해상운송인에 의한 물건운송권리를 인수함을 영업으로 하는 자를 말한다"로 정하고 있다.
16) 국제복합운송주선업협회에서 제정한 통일된 선하증권 양식으로 FBL(negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), FWB (non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill)이 사용된다.
17) 운송증권에 의한 법적지위는 같으나 운송수단 보유여부에 따라 엄밀한 구분으로 실제운송인형(Actual carrier)형 복합운송과 계약운송인형(Contract carrier)형 복합운송인으로 구분한다.

나 거점에 보관시설을 가지고 있는 대형업체들을 혼재업자라고 칭하고 있다. 이러한 혼재업자들은 소규모의 포워더를 대상으로 항공화물을 혼재하는 형태로 영업을 하고 있다. 항공화물운송의 Integrator들은 Express Delivery Service를 제공하는 특송업체로 대표된다. 항공운송에서의 대표적인 Integrator들은 UPS, FedEx, TNT, DHL이 있으며, 전세계 특송시장의 85%를 차지하고 있다.[18] 항공법에서는 "상업서류송달업"이란 구분으로 Integrator를 설명하고 있다.

미국법상의 NVOCC(non-vessel operating common carrier)는 1961년 미국 연방행위원회가 처음으로 사용한 용어로 우리나라에서 사용하는 복합운송주선업자와 동일한 개념이다. NVOCC는 해상운송에서 선박을 직접운항하지 않으면서 실제운송인에 대해 송하인이 되는 것으로 자기명의로 운송증권을 발행하지 않고 운송인으로 취급하지 않는 Ocean freight forwarder와 차이가 있다.

여러 가지 복합운송주선인에 대한 정확한 의미를 부여하기는 어렵다. 분야별로 또는 국가별로 그 업무의 영역이 차이가 있으며, 법적인 지위도 분명히 구분이 된다. 아직도 국내법에서의 복합운송인의 법적 지위 및 기능에 대해서는 법률적 해석이 이루어져야 할 부분임에는 틀림이 없다.[19] 국내의 항공물류에서 복합운송주선인의 기능과 역할은 항공운송을 지원하는 항공물류의 한 부분이기도 하지만 기능적으로 복합운송을 주도할 경우 항공운송인에게는 화주이며 송하인이 될 것이다. 즉 항공운송과 복합운송을 모두 담당하게 되므로 항공물류를 대표하는 업무를 하게 된다. 최근 FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations)[20]에서는 포워더(Freight Forwarder)의 의미를 공식적으로 "freight forwarding and logistics services"로 채택하여 포워더의 역할에 물류 서비스가 포함되고 있음을 나타내었다. 이 의미는 물류서비스(....services of any kind relating to the carriage(performed by single mode or multimodal

18) Integrating ASEAN to Global Markets, US-ASEAN Business Council, 2005. 6
19) 복합운송주선업자의 법적 지위에 관한 연구, 장경환 박사학위 논문, 2004
20) International Federation of Freight Forwarder Association의 약어로서 1926년 3월21일 설립되었고, 스위스 쥬리히에 본부를 두고 있다. 전 세계적인 운송 주선인(Freight Forwarder)의 연합체로 한국은 1977년 9월에 가입하였다.

transport means, consolidation, storage, handling, packing or distribution of the Goods....")를 포함하는 것으로 통관 관련 정보 및 서류취급도 포함되는 의미로 확장한 것이다.[21] 국제적으로도 복합운송주선인인 포워더의 의미를 단순한 운송중계나 보조적 역할에서 확대하여 운송 전반에 걸친 물류단계를 모두 지원하는 의미로 사용되고 있다.

<표 3> 복합운송주선인의 명칭

법적구분	실무적 구분	국가별 구분
복합운송주선인 : 화물유통촉진법 운송주선인 : 상법 상업서류송달업자 : 항공법	Freight forwarder Integrator Consolidator	NVOCC(미국) Speditetur(독일) Forwarding agent(영국) NVOC(유럽)

2. 복합운송주선업의 업무

일반적으로 복합운송주선업자는 운송수단을 선택하여 계약을 하고 선하증권(B/L), 화물수취증(C/R), 복합운송증권(FBL)을 발행하고, 선택된 수단에 적절한 포장업무 및 일시적인 보관, 적하보험 부보 대행, 실제 운송인에게 화물 인도, 운임을 포함한 수수료 지급 대행, 환적 및 해외 파트너와 운송연계 등을 담당한다. 복합운송이 발달함에 따라 업무의 영역도 발전하였고 물류기능이 확대되어 필요한 서비스도 늘어났지만, 복합운송에 있어서 기본적인 업무는 다음과 같다.

가. 운송설계 및 계약

복합운송주선업자는 화주의 요구에 따라 수하인에게 보내기까지의 루트와 운송수단을 결정하여 자기의 명의와 계산으로 운송인과 계약을 체결한다. 복합운송주선사는 육상, 철도, 해상 및 항공 모든 운송수단을 이용할 수 있으며 운송업자와 요율을 조정하여 최적의 운송을 설계한다. 선사 또는 항공사는 booking note를 이용하여 화물의 명세, 운송조건을 제시받아 예약을 완결하며, 화주는 예약에 따라 화물을 선적한다. 복합운송주선업자가 계약운송인이 되는 경우에는 자체의

21) Doc. CL04/06 - Freight Forwarders adopt an official description of "freight forwarding and logistics services", 2004. 10. 29

운송약관과 태리프(Tariff)를 가지고 House B/L을 발급하고, 실제운송인으로부터는 Master B/L을 발급 받는다.

나. 혼재업무(Consolidation)

화주로부터 받은 소량의 화물(또는 소량 컨테이너화물(LCL))을 집화하여 항로별, 목적지별로 컨테이너 단위화물(FCL)로 컨테이화하는 작업이다. 이는 다른 화물과 혼재함으로써 고객의 운임을 절감시켜 줄 수 있으며 포워더의 수익도 얻을 수 있다. 항공화물운송에서는 RFC(Ready for carrige)[22] 라고 하는 발송준비과정이 있으며 화물을 항공기에 탑재하기 전에 준비하는 과정으로 포장, 라벨링, 서류작업 시 화물의 혼재를 위한 작업에 포함되지만, 항공포워더가 항공사에 직접 반입할 경우 조업사에서 물리적인 혼재업무를 하기도 하며, 항공화물혼재업자가 주로 담당하는 업무이다. 복수의 포워더가 함께 하나의 혼재화물을 만들어 운송하는 Co-Loading업무도 있다.

다. Break Bulk 업무

혼재화물이 도착하면 항공화물의 경우 항공사로부터 AWB을 인도 받아 첨부된 House AWB 별로 화물을 분류하는 업무이다. 포워더 적하목록(House Manifest)와 HAWB을 대조한 후 HAWB별로 배정된 세관창고를 확인한 후 수금할 운송료 및 서비스 내용을 확인하는 작업이다. 항공화물 혼재의 경우, 여러 명 화주의 화물들을 한단위의 화물로 운송하기 위해 혼재업자가 스스로 송화인 및 수화인이 되어 화물의 혼재 및 분리업무를 수행한다. 그러나 혼재업자가 목적지 공항에서 화물의 인수 및 배달업무를 수행할 수 없을 경우 목적공항의 포워더와 계약을 맺고 포워딩 서비스를 제공한다.

라. 운송서류작성 및 통관업무

선하증권, 항공운송장, 통관서류, 원산지증명서, 보험증권, 선적지시서 등 서류를 복합운송주선업자가 직접 작성하든가 또는 화주가 작성하는 경우 보조를 해 준다. 국내의 경우 복합운송주선업자들은 항공화물적하목록을 작성하여 EDI(electronic data interchange)로 세관에 제출한다. 통

22) 일반적으로 RFC는 5가지 업무로, 포장(packing), 포장표시작업(Marking), 라벨링(Labelling), AWB 작성, Documentation이 포함된다.

관작업은 주요항만이나 공항에 사무소를 두고, 세관 및 관세사와 업무를 연계하여 화주를 대신하여 통관수속을 처리하며, 보험계약업무도 대행해 준다.

마. 포장 및 창고업무

복합운송주선업자는 운송수단 또는 목적지에 적합한 포장업무를 수행한다. 또는 혼재업자에게 화물을 수탁하기 위해 1차적인 포장을 하고 화물을 수탁하기도 한다. 그러나 혼재업자와 포워더들의 포장은 화물을 항공기에 적재하기 위한 포장은 아니며, 육상 및 타 운송수단을 위한 포장업무이다. 항공기 탑재를 위한 포장과 적재는 지상조업사의 업무이다. 또한 혼재업무를 위해서 화물의 일시적 보관을 수행한다. 공항부근에 창고 또는 터미널을 소유한 포워더들은 이러한 창고업무를 대행한다.

3. 복합운송주선업의 현황

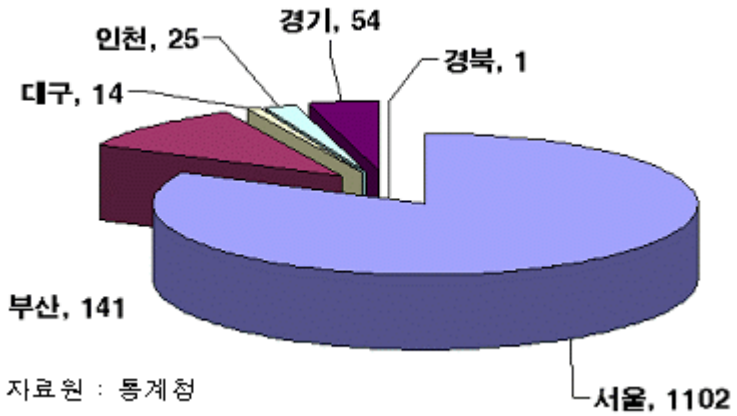
복합운송주선업은 기존의 항공화물대리점업과 해상운송주선업(국제복합운송업), 한국복합운송주선업이 구분되어 있다가 1995년 화물유통촉진법에 의해 복합운송주선업으로 통합되었다. 구 항공법에서도 항공운송총대리점업, 항공화물운송대리점업, 항공운송주선업, 상업서류송달업으로 구분된 복합운송관련 사업들이 1993년 항공화물운송대리점업과 항공화물운송주선업을 삭제하여 화물유통촉진법에 의한 복합운송주선사업자가 대신하도록 하였다.

<표 4> 복합운송주선업 현황

	기업체수 (개소)	종사자수 (명)	급여액 (백만원)	운수수입 (백만원)	운수비용 (백만원)	부가가치 (백만원)	유형고정 자산(백만원)
2000년	879	15,411	334,013	890,483	813,650	588,307	160,482
2001년	991	18,045	402,346	942,164	836,766	714,228	194,216
2002년	1,282	22,346	576,344	1,356,541	1,196,364	1,055,395	291,538
2003년	1,356	24,318	625,398	1,535,831	1,415,511	1,067,693	224,766
2004년	1,337	22,015	603,073	2,115,940	1,979,039	1,047,114	271,803

자료원 : 통계청, 통계DB(KROSIS)

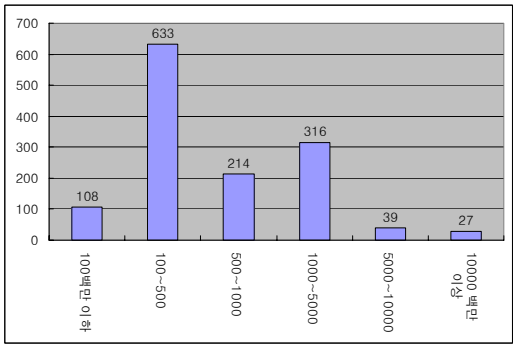
1992년에 도입된 복합운송주선업은 '92년에 불과 60여개에 불과하였던 업체수가 2004년 현재 1,337개나 등록되었으며, 수차례에 걸친 등록기준 완화로 꾸준히 등록업체수가 증가하였다. 2003년부터는 외국계 포워더의 진출과 M&A 확산으로 국내 복합운송주선업의 기업체 수는 줄어들었다. 복합운송주선업은 대부분 국제항공화물운송이 용이한 수도권과 부산권에 위치해 있으며, 기타 지역에는 전무한 실정이다. 대구와 경북에 위치한 15개소를 제외하고 서울, 부산과 수도권에 모두 위치하고 있다. 대부분 서울에 본사를 두고 인천과 부산의 공항과 항만에 사무소 또는 창고(터미널)을 두고 운영하고 있는 실정이다.



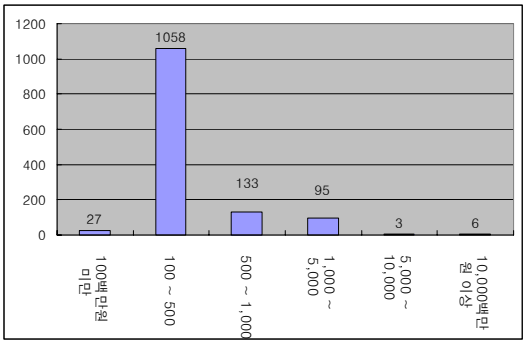
<그림 5> 국내 복합운송업체 지역별 분포 현황(2004년 기준)

복합운송주선업체의 규모는 영세한 규모로 영업수익별 규모로 5억원미만 55%(741개), 10억원미만 71%(955개)이며, 자본금 규모로 82%, 1082개 업체가 5억원 미만이고, 자본금 10억 미만은 92%, 1218개 업체이다. 기업의 규모를 자본금 형태로 분류할 경우 불과 50억원 이상 업체는 9개 업체에 불과하다. 이는 규제완화로 자본금이 3억원 이하(규제완화 이전 5억원, 창고/컨테이너장치장 요구)도 등록이 가능해져 소규모 자본의 복합운송주선업체들이 증가하였다.

영 업 규 모



자 본 금



자료원 : 통계청, 통계DB(KROSIS), 2004년 기준

<그림 6> 영업수익규모별 사업체 수

복합운송주선업체들의 취급물량은 수입의 경우 상위 10개들은 만톤 이상의 물량을 처리하고 있으며, 범한종합물류가 2만여톤을 취급하여 1위를 기록하고 있다. 수출물량은 수입에 약 2배정도를 처리하고 있으며, 전자제품 및 IT 품목들을 처리하는 삼성전자로지텍이 1위이다. 수입, 수출의 상위 10개사중 대부분이 외국계 복합운송업체로 삼성, 범한, 대한통운, 하나로를 제외하고 모두 외국계 포워딩업체이다.

<표 5> 2005년 수입항공화물 취급실적

순위	포워더 명	H B/L 중량(Kg)	H B/L 건수	M B/L 중량(Kg)	M B/L 건수
1	범한종합물류	19,142,300	99,827	19,204,606	19,456
2	대한통운 국제물류	17,812,675	107,016	17,885,016	23,416
3	BAX Global	17,683,391	49,969	17,638,508	17,886
4	KWE Korea	16,213,085	74,820	16,426,335	18,441
5	하나로티앤에스	13,470,132	36,383	13,471,713	11,915
6	DHL DANZAS Air & Ocean	12,424,876	41,454	12,504,908	16,606
7	Exel Logistics Korea	11,778,943	46,988	11,934,796	17,577
8	EI Korea	10,796,059	34,726	10,842,514	10,459
9	DHL코리아	10,568,105	1,142,550	13,683,437	9,384
10	EGL Eagle Korea	10,056,209	23,360	10,108,115	8,237

주 : 음영부분은 외국계 포워더
자료원 : CASS

<표 6> 2005년 수출항공화물 취급실적

순위	포워더 명	H B/L 중량(Kg)	H B/L 건수	M B/L 중량(Kg)	M B/L 건수
1	삼성전자로지텍	42,510,649	57,369	42,497,545	22,764
2	범한종합물류	40,744,998	57,115	45,282,572	26,373
3	DHL DANZAS Air & Ocean	23,330,596	43,696	23,347,504	16,021
4	BAX Global	20,537,543	37,032	21,066,838	17,843
5	Exel Logistics Korea	20,311,314	31,374	20,178,268	13,971
6	매스타종합운송	15,765,588	29,649	16,915,089	13,236
7	ABX해영코리아	13,986,207	28,404	15,394,659	11,345
8	FedEx Korea	13,293,361	595,034	12,326,144	3,267
9	판알피나 국제항운	12,480,813	29,666	12,521,756	9,601
10	EI Korea	9,936,813	25,713	10,389,364	12,383

주 : 음영부분은 외국계 포워더
자료원 : CASS

4. 시장환경의 변화

국제물류기업들의 서비스는 운송, 로지스틱스, 우편, 금융 등 여러 사업부문을 서비스 하고 있으나, 대표적인 서비스 업무는 운송이며, 특히 수출입운송서비스가 주된 업무이다. 이러한 수출입업무를 담당하는 것이 복합운송업무로 포워딩업무이다. 국제물류기업들 역시 해상과 항공포워딩을 모두 담당하고 있어, 업체를 해상, 항공 포워딩으로 구분하지는 않는다. 항공화물운송에서 포워더들은 항공사의 최대 고객이고 대형 화주이다. 2004년 IATA 집계 국제적인 포워더들은 이미 수출입운송을 하던 포워더가 모체인 기업들이다.

<표 7> 2004년 세계 상위 25사 포워더 순위(IATA 집계)

구분		회사명	'04 매출액 (십억$)	2004년 점유율	'03 매출액 (십억$)	2003년 점유율
'04	'03					
1	-1	DHL Danzas	2.035	7.92%	1.686	5.32%
2	-2	Nippon Express	1.519	5.91%	1.284	5.06%
3	-3	Exel	1.302	5.07%	1.110	4.37%
4	-4	Kuehne & Nagel	0.865	3.37%	0.847	3.34%
5	-6	BAX Global	0.809	3.15%	0.747	2.94%

구분		회사명	'04 매출액 (십억$)	2004년 점유율	'03 매출액 (십억$)	2003년 점유율
'04	'03					
6	-5	Schenker	0.803	3.12%	0.800	3.15%
7	-8	Kintetsu	0.802	3.12%	0.596	2.34%
8	-7	Panalpina	0.758	2.94%	0.656	2.58%
9	-11	Yusen	0.699	2.72%	0.483	1.90%
10	-9	Expeditors	0.690	2.68%	0.572	2.25%
11	-12	EGL Eagle	0.568	2.21%	0.422	1.66%
12	-13	Menlo	0.432	1.68%	0.377	1.49%
13	-19	NNR	0.393	1.53%	0.263	1.04%
14	-14	Geologistics	0.348	1.35%	0.330	1.30%
15	-16	UTi	0.345	1.34%	0.300	1.18%
16	-10	UPS	0.343	1.33%	0.565	2.22%
17	-18	Hellmann	0.310	1.21%	0.286	1.13%
18	-17	Hankyu	0.300	1.17%	0.289	1.14%
19	-15	SDV	0.250	0.97%	0.311	1.22%
20	-20	Speedmark	0.237	0.92%	0.208	0.82%
21	-21	ABX Logistics	0.223	0.87%	0.158	0.62%
22	(-)	Shanghai Jin Hai Jet Air	0.213	0.83%	N/A	N/A
23	(-)	Vantec World Transport	0.178	0.69%	N/A	N/A
24	(-)	Sony Supply Chain	0.175	0.68%	N/A	N/A
25	-25	MOL	0.163	0.63%	0.126	0.50%
순위변동		상위 25개사 합계	14.76	57.41%	12.82	50.49%
		세계 총계	25.70	100%	25.39	100%

최근 2~3년간 세계 물류시장은 M&A를 통해 급속한 변화를 이루었고, 특히 외국계 포워더들의 거대 자본을 바탕으로 한 국내 진출과 국내기업의 인수합병 등 시장에 미치는 파장이 매우 크다. 이러한 국제물류기업들은 종합물류서비스를 제공하고 있으며, 육해공 복합운송에 기반을 둔 인프라를 구축하고 있다. 국제물류기업들은 개별 국가의 진출과 네트웍 확장을 위해 M&A를 이용하고 있으며, 이는 시장의 변화를 이끌고 있다.

도이치포스트(Deutsche Post)는 2005년 12월 Exel logistics를 인수함으로써 항공물류시장과 계약물류[23] 시장에서 선두자리에 오르게 되었

23) 기업이 물류관련 분야 전체업무를 특정 물류전문업체에 위탁하는 것을 말한다. 생산자와 판매자 사이에 제3자가 물류를 대행하는 것으로, 제3자물류·계약물류(contract logistics) 또는 3PL이라고도 한다.

다.[24] 전체 항공화물시장의 11.6%를 차지하고, 계약물류시장은 5%를 차지하는 초대형 물류업체로 성장하였다. 또한 도이치반(Deutsche Bahn)은 1월에 Bax Global을 인수함으로써 미국, 아시아권 네트워을 강화했으며, 기존의 자회사인 쉥커는 이미 항공 및 해상화물시장에서 상위의 업체이지만 Bax Global이 도이치반에 인수되면서 항공화물 2위, 해상화물 3위, 유럽 육상운송 1위를 차지하게 되었다.[25] 또 하나의 큰 M&A는 UPS의 맨로웰 드와이드 포워딩의 합병이다. Menlo worldwide forwarding Inc.는 이전의 에머리 포워딩(Emery Forwarding)이 개명한 회사로 국제 항공 및 해양화물 수송, 북미 지역 항공 화물 및 글로벌 프로젝트 관리 서비스를 제공하는 미국계 기업으로 CNF의 자회사였다. 스위스계 포워더업체인 Panalpina는 노르웨이 포워딩 업체인 오버시스 시핑 그룹, IAF 등을 인수하여 항공화물시장에 4위를 기록하고 있다. Kuehne & Nagel은 스위스 Schindellegi에 본사를 둔 세계적 물류업체로 2001년에 미국의 USCO Logistics를 인수 후, 헤링서비스(2004년 인수), 에이스(Aces, Ltd.)사(2005년)를 인수했고, 최근 에스토니아의 포워더인 E.M. 트랜스(E.M.Trans AS)를 인수하는 등 공격적인 경영을 추구하고 있다. 상대적으로 운송시장보다 더 큰 계약물류시장에서도 DHL, TNT, K+N등이 높은 점유율을 보이고 있다.

<표 8> 전세계 항공물류시장 점유율

순위	항공화물시장		계약물류시장	
	업체명	점유율	업체명	점유율
1	DHL & Exel	11.6%	DHL & Exel	4.9%
2	Schenker & BAX Global	5.3%	TNT	2.7%
3	UPS	5%	Wincanton	1.7%
4	Panalpina	3.9%	Kuehne & Nagel, ACR	1.4%
5	Kuehne & Nagel	3.2%	Ryder	1.0%

자료 : 카고뉴스, 2006년 3월호

24) 도이치포스트 홈페이지(http://www.dpwn.de/) 참조
25) 도이치반 홈페이지(http://www.bahn.de/) 참조

이러한 국제물류기업들의 M&A는 국내시장에도 큰 영향을 주고 있다. 합병전과 후의 국내 포워더들의 화물처리 수출실적을 보면, 1위가 국내기업인 삼성전자로지텍과 범한이 국내삼성전자 물량을 바탕으로 1, 2위를 기록했으나 합병 후에는 DHL글로벌포워딩에 1위를 내주었다. 쉥커와 합병한 BAX는 합병 후에도 4위이고, 맨로를 합병한 UPS는 23위, 25위였던 실적이 15위로 상승하였다.

<표 9> 합병 전후 수출항공화물 처리실적 순위

순위	합병 전		순위	합병 후	
	업체명	H WAB 중량		업체명	H WAB 중량
1	삼성전자로지텍	42,510,649	1	DHL글로벌포워딩	43,641,910
2	범한종합물류	40,744,998	2	삼성전자로지텍	42,510,649
3	DHL Danzas Air & Ocean	23,330,596	3	범한종합물류	40,744,998
4	Bax Global	20,537,543	4	Schenker+Bax Global	25,562,156
5	Exel Logistics Korea	20,311,314	15	UPS SCS+맨로월드와이드	8,273,796
21	Schenker Korea	5,024,613	* 2005년 기준, 단위 : Kg ** 자료 : 카고뉴스, 2006년 3월호		
23	UPS SCS	4,616,242			
25	맨로월드와이드포워딩코리아	3,667,554			

수입항공화물의 경우에는 합병전 범한, 대한통운이 1, 2위를 기록했으나, 합병후 쉥커/BAX에 1위를 내주었고 대한통운 역시 DHL글로벌포워딩에 2위를 내주었다. 상대적으로 적은 규모의 UPS SCS(Supply Chain Solutions)는 21, 27위에서 15위로 상승하였다.

<표 10> 합병 전후 수입항공화물 처리실적 순위

순위	합병 전		순위	합병 후	
	업체명	H WAB 중량		업체명	H WAB 중량
1	범한종합물류	19,142,300	1	Schenker+Bax Global	26,667,949
2	대한통운 국제물류	17,812,675	2	DHL글로벌포워딩	24,203,819
3	Bax Global	17,683,391	3	범한종합물류	19,142,300
6	DHL Danzas Air & Ocean	12,424,876	4	대한통운 국제물류	17,812,675
7	Exel Logistics Korea	11,778,943	9	UPS SCS+맨로월드와이드	10,536,017
14	Schenker Korea	9,004,558	2005년 기준, 단위 : Kg ** 자료 : 카고뉴스, 2006년 3월호		
21	맨로월드와이드포워딩코리아	6,536,106			
27	UPS SCS	3,999,911			

최근 항공물류의 항공화물시장에서는 모회사 국제물류기업의 M&A에 따라 국내의 계열기업들도 M&A가 이루어지고 있으며, 이를 통하여 국내 토종의 포워더들이 고전을 하고 있다. 특히 소규모 포워더들은 점점 국제 포워더들의 진입에 따라 속속 상위를 내어주고 있으며, 국내의 대형 포워더들도 국제 대형 포워더들에게 큰 영향을 받고 있다.

Ⅳ. 허브화를 위한 복합운송주선업의 전략

인천국제공항의 확장에 따라 허브화를 추진하는 시점에서 최근 변화속의 항공물류시장과 증가하는 국제항공운송시장의 수요는 향후 인천의 동북아 허브공항에 대한 도전에 직면해 있다. 전술한 바와 같이 항공물류시스템에서의 복합운송주선업자(포워더)의 역할과 기능이 매우 중요하며, 허브입지 강화와 항공운송 경쟁력의 확보를 위한 포워더들의 역할과 기능이 필요한 시점이다. 이러한 포워더들은 인천국제공항의 허브화를 위한 기반 인프라 중에 하나이며, 이 인프라의 개발을 위한 전략구축이 요구된다. 그러므로 국내 포워더를 위한 전략, 또는 포워더를 활용한 전략을 고찰해 보면 다음과 같은 전략을 도출할 수 있다.

1. 포워더의 공항물류단지의 활용

최근 인천국제공항에 63만평 규모의 자유무역지역이 개장하였다. 공항자유무역지역은 화물기가 드나드는 계류장과 연결된 화물청사지역과 공항물류단지(Airport Logispark)로 나눠져 있다. 33만 평의 화물청사지역에는 대한항공, 아시아나항공, 외국 항공 등 항공회사와 관련 업체 500여 개가 입주해 있다. 화물청사지역 길 건너편의 공항물류단지는 범한종합물류. 삼성전자로지텍, KWE코리아 등 3개 업체가 2,600~4,800평에 물류창고를 건립해 운영 중이다. 물류업계 세계 2위인 독일의 (주)쉥커와 국내외 49개 물류업체 컨소시엄인 (주)인천국제물류센터 등 5개 업체가 연말까지 입주한다. 미국의 부동산 개발업체인 AMB와 프로로지스가 각각 2만여 평에 공장과 창고를 짓기 위한 사업계획서를 제출해 놓고 있다.

특히 인천국제물류센터는 소형 포워더들을 위해서 자유무역지역내 공항물

류단지에서 항공화물창고를 준공[26]하였다. 인천국제물류센터(주)가 최근 공사를 시작하는 항공화물창고는 자유무역지역내 복운업체 전용 항공화물창고로 운영될 예정이다. 인천국제물류㈜는 창고 건립사업을 성공적으로 추진할 경우 국내 수출입 항공화물 취급은 물론 중국발착 해상, 항공 복합운송 화물을 유치하는 등 다각적인 사업을 추진할 수 있고, 대단위 물류시설을 구축하여 선진물류기법을 접목시켜 국제물류 전문기업으로 발전할 수 있는 인프라를 구축하게 되는 것이다.

<표 11> 인천국제공항 자유뮤역지역 현황

구 분	입 주 현 황
화물터미널지역 : 33만평 (Cargo Terminal Area)	아스공항(주), (주)대한항공, 한국공항(주), 아시아나항공(주), FedEx, UPS, (주)DHL, 스위스포트코리아(주)
물류지역 : 30만평 (Airport Logis Park)	인천국제물류센터(주), 대한통운국제물류(주), (주)KWE코리아, 범한종합물류(주), 삼성전자로지텍(주)

화물터미널 지역에서 항공사, 지상조업사, Integrator들은 계류장과 면접한 화물터미널을 보유하고 포워더나 항공화물대리점으로부터 항공화물을 위탁받아 운송을 할 수 있다. 인천국제공항 배후단지가 개발되기전에 항공포워더들은 항공화물터미널이 필요했으며, 공항주변에 창고를 보유한 몇몇 대형업체를 제외하고는 화물혼재와 처리가 어려웠다. 최근 준공된 공항물류단지는 소형포워더들이 항공화물을 혼재, 보관, 처리하기 위한 공간을 확보함으로써 항공사와 효율적인 화물운송 연계가 가능해졌으며, 통합물류서비스를 제공할 수 있는 기반을 확보하였다.

항공물류의 허브화를 위해서는 국제물류기업과 항공사 또는 Integrator의 역할이 중요하다. 허브공항을 기반으로 대형 운송사들은 인프라를 갖추고 있으나, 공항내의 또는 인근 배후지역에서의 항공물류 서비스를 제공하는 소규모의 포워더들이 뒷받침되지 못한다면 항공운송만으로 토탈 물류서비스를 제공할 수는 없다. 결국 포워

26) 매일경제신문, 2006년 3월30일자



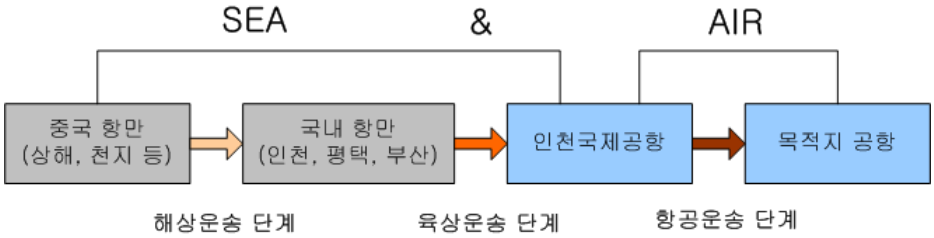
<그림 7> 인천자유무역지역 현황

더들이 항공물류에서 항공운송부문을 제외한 항공물류의 전 flow에서 물류서비스를 제공함으로서 성취될 수 있다. 포워더들의 활동영역은 화주와 운송사만을 연결시키는 업무를 제공하는 것이 아니라 화주와 화주를 연결시키는 복합운송서비스를 제공함으로서 그 기능이 확장되었으므로, 국제운송에서 통관, 보관, 하역, 포장 등의 업무를 제공할 수 있는 인프라를 구축해야 한다. 이러한 인프라 구축에 필수적인 것이 포워더들을 위한 공항 배후단지에 위치한 화물터미널이다. 인천국제공항의 배후단지인 공항물류단지에 이러한 시설들을 구축함으로서 포워더들이 공항내에서의 항공운송활동에 직접 참여 할 수 있도록 해야 한다. 배후단지의 화물터미널에서는 포워더들이 화주로부터 화물을 수집하고 포장, 혼재하여 항공사에 위탁한다. 반입의 경우 화물을 입고하고 통관하는 업무를 수행하게 된다.

2. 포워더의 Sea & Air 구축 전략

인천국제공항의 항공화물 허브는 환적화물의 처리실적에 따라 허브화 가능성을 평가할 수 있다. 인천국제공항의 환적화물 처리는 국제공항으로서 상당한 수준이지만, 허브공항으로서는 환적화물 유치는 개발해야 할 부문이다. 인천국제공항을 경유하는 환적화

물은 대부분 항공기를 이용한 환적화물이지만, 최근 중국발 Sea & Air 복합운송이 증가하고 있다. Sea&Air 복합운송은 해상운송의 저렴성과 항공운송의 신속성을 결합함으로써 비용효과적으로 운송시간을 단축하고 취급상의 문제점을 최소화하기 위한 국제복합운송방식으로 한중간 Sea & Air의 경우 중국에서 화물을 집하하여 한중간 정기컨테이너선이나 카페리선에 의해 국내 항만으로 들여와 인천국제공항에서 항공편으로 운송하는 형태이다.[27)]

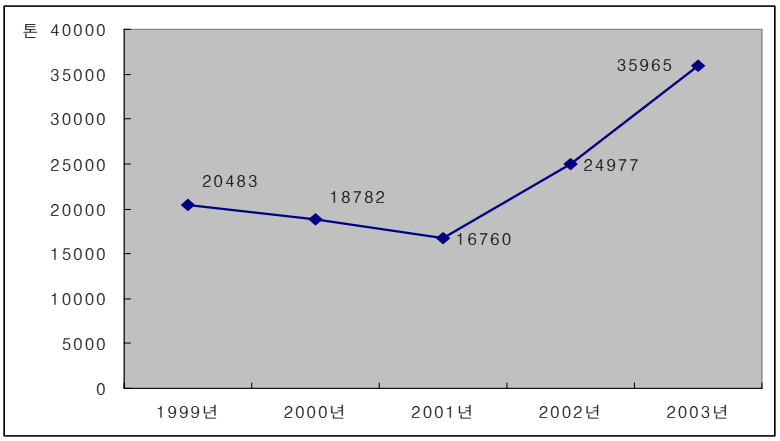


<그림 8> Sea & Air 운송체계

Sea & Air 물동량은 중국 경제 성장과 국내기업의 중국진출 확대에 따라 지속적으로 증가하는 추세이다. 2003년도는 전년대비 44% 증가했으며, 대부분 인천항(69.5%)을 이용하고 있고, 평택항(15.5%), 부산항(13.5%), 목포(1.2%)이다. 이는 한국과 중국간 정기컨테이너선이 취항하는 노선으로 중국에서 20피트 컨테이너로 들여와 항공사 터미널에서 해체되어 ULD 단위로 적재되어 항공기로 운송하고 있다.

대한항공은 'Sky Bridge' 서비스, 아시아나항공은 'China Express'라는 이름으로 Sea & Air 운송을 개발하여 서비스를 제공하고 있다. 과거 항공사들이 중국 현지 대리점을 통해 물량을 확보해왔으나 최근 국내 포워더업체들이 중국현지에서 화물유치에 적극적으로 마케팅 활동을 하고 있다. 대표적으로 박스글로벌, 성일해운항공, 세중하나, SAS, KAS, 선진해운항공 등이 중국지역 Sea & Air 복합운송 서비스를 제공하고 있다.[28)]

27) 동북아 물류거점 조성을 위한 해·공(Sea&Air)복합물류체계 구축방안 연구, 교통개발연구원, 2005
28) 중국발 Sea & Air 화물 물동량 추이분석, 한국무역협회, 2004



<그림 9> 연도별 중국발 Sea & Air 화물량(인천국제공항)

기존의 포워더들은 항공 또는 해상 복합운송을 통한 서비스만을 제공하였으나, Sea & Air와 같은 새로운 시스템의 복합운송은 중국의 지속적인 복합운송수요 개발을 통해 새로운 시장을 개척하기 위한 좋은 기회이다. 이는 영세한 복합운송업체들의 네트웍을 강화하여 경쟁력있는 포워더로 성장할 수 있으며, 이를 통하여 인천국제공항의 허브화에 큰 역할을 할 수 있을 것이다.

3. 전문항공물류업체 중심 전략

국내에서 활동하는 항공 포워더들의 영세성은 이미 국내 항공물류체질 개선을 위해 그 동안 수없이 지적되어온 문제점이다. 공항에서의 항공물류 비효율성은 이러한 항공포워더들의 영세성과 밀접한 관련이 있다. 이미 국제물류에서 Total Service 또는 One-stop service의 개념이 도입되어 전문 물류기업들이 서비스를 제공하고 있다. 그러나 우리나라의 항공물류에서는 소규모 네트웍과 낮은 서비스의 한계를 갖고 있는 소규모 포워더들이 공항과 화주간의 운송만을 담당하는 한정적 서비스를 제공하고 있다.

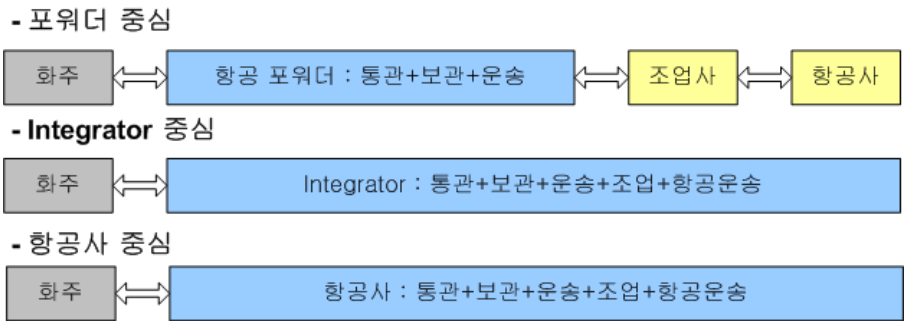
인천국제공항의 개항으로 항공물류 인프라가 개선되어 대형 항공포워더들이 활동을 하면서 항공물류의 체질 개선이 어느 정도 이루어지고 있다. 전문적인 포워더들과 혼재업자들이 인천국제공항터미널을 보유하고 운송, 보관, 하역, 포장, 정보 서비스를 모두

제공하고 있어 어느 정도 항공물류의 개선이 이루어진 듯하다. 그러나 아직도 영세한 포워더들은 화주로부터 물건을 받아 통관업체, 보세창고업체, 혼재업체 등을 거쳐 항공사, 조업사(또는 항공화물터미널 운영자) 등을 거치는 다단계의 운송서비스를 제공하고 있어 향 후 경쟁력 있는 국제 항공 포워더들과의 경쟁에서 반드시 패하게 될 것이며, 현실화 되고 있는 실정이다. 그러므로 어느 정도 규모를 갖춘 항공전문 포워더나 Integrator 또는 항공사가 주축인 그림과 같은 항공물류시스템이 구축되어야 할 것이다.

첫째, 포워더 중심의 시스템은 화주로부터 포워더가 화물을 인수하여 통관, 보관, 운송하고 항공사를 이용하여 목적지로 운송시키는 형태이다. 최소한 포워더는 공항 인근에 터미널을 보유하고 있어야 하고 보관 및 통관업무 수행이 가능해야 한다. 포워더는 항공운송 부문을 제외하고 토탈 서비스가 가능해 진다.

둘째, Integrator 중심의 시스템은 공항에서 지상조업과 항공운송이 가능한 시스템으로 대표적인 기업이 DHL, UPS, FedEx 등이 있다. Integrator들은 항공기를 보유하고 있어 네트웍과 스케쥴이 확보되어 전체 항공물류 서비스 중에서 화물의 수집을 제외한 모든 단계의 서비스를 제공할 수 있다.

셋째, 항공사들이 통관, 보관, 운송, 조업 및 항공운송 전체를 담당할 수 있는 시스템이다. Integrator 중심과 마찬가지로 화물의 수집을 제외한 모든 단계에서 서비스가 가능한 형태이다. Integrator와 대형항공사들은 관련 자회사 또는 협력사들로부터 화물의 수집이 가능하므로 궁극적으로 door-to-door 서비스가 가능해 진다.



<그림 10> 전문항공물류업체를 이용한 항공물류 구축

결국 포워더, Integrator, 항공사 중심의 항공물류시스템은 단계의 축소와 Seamless 서비스가 가능한 체계의 구축이다. 이러한 전략의 실현을 위해서는 항공물류의 문제점을 해결하고 포워더 경영체질 개선을 통해 영세한 항공포워더의 규모를 키워야 한다. 이는 현실적으로 규모를 확장고 M&A가 필요하지만 시장원리에 따른 M&A는 상당한 시간이 걸리게 되고, 강제적 M&A는 규제완화와 배치되므로 다른 방법을 모색해야 할 것이다.

가장 적절한 전략으로는 제휴를 통한 규모를 확장하는 것이 바람직하다. 소규모 포워더의 경우 포워더들간에 공동업무와 서비스 제공을 위한 연합이 필요할 것이고, 필요시 Integrator와 항공사들과 업무제휴가 필요할 것이다. 항공사와 Integrator들은 포워더를 수직관계가 아닌 수평적 관계로 인식하여 파트너로서 업무 연계를 하도록해야 할 것이다. 아직까지 국내에서는 포워더가 소규모로 항공사, 조업사의 수직적 관계 속에 있으나, 항공물류시스템이 국제복합운송의 형태로 발전됨에 따라 포워더의 위상이 높아졌으며, 포워더 중심의 항공물류시스템으로 변화되고 있다.

Ⅴ. 복합운송주선업의 향후 과제

1. Air freight forwarder의 전문화

국내 포워더는 해상포워더와 항공포워더 기능을 모두 담당하고 있으며, 복합운송주선업 역시 해상운송과 항공운송을 구분하지는 않는다. 국내에서는 항공 전문포워더가 있으나 소형 규모와 사업영역 확대의 어려움에 의한 시장제약으로 항공운송만을 취급하는 경우로, 항공은 전문으로하는 포워더가 활동하는 것은 아니다. 단지 항공화물을 주로 취급하는 업체들이 있으며, 그 물량은 매우 적은 편이다.

그러나 Sea & Air 전략과 같이 중국에서 해상운송 후 인천국제공항에서 항공으로 운송하는 시스템을 구축할 경우 중국과 같은 거대한 시장을 대상으로 하는 전문적인 Air freight forwarder가 가능할 것이다. 특히 중국시장의 특정화주를 위한 특화된 서비스를 제공하고 특정한 지역으로의 네트웍을 구축할 경우 이러한 전문적인 Air freight forwarder의 성공은 가능할 것이며, 국내의 경쟁력 있는 항공사와의 연계시 종합적인 항공물류서비스를

제공할 수 있을 것이다. 현재의 Sea & Air 시장은 한정적이지만, 서해안의 대중국 교역을 위한 항만을 활용한 네트워 구축이 되거나, 향후 인천국제공항의 확장으로 인천국제공항 항만이 확충된다면 Air freight forwarder의 전문화는 국제적인 항공물류기업으로서의 성장에 기반이 될 수 있을 것이다.

2. Freight Integrator의 전개

국내에는 아직 항공기를 보유한 Integrator가 없으며, 대부분 DHL, FedEx, UPS와 같은 기업들이 인천국제공항에서 서비스를 제공하고 있다. 엄격히 포워더와 Integrator는 다른 성격의 서비스를 제공하는 조직이다. 그러나 항공물류를 놓고 본다면 복합운송을 제공하는 경우 동일한 서비스를 제공한다고 볼 수 있다. 더욱이 Integrator들은 포워더를 자회사로 가지고 있거나 국내포워더들과 연계하여 서비스를 제공하고 있다. 최근 Integrator 3사들은 모기업의 인수합병에 따라 포워딩업무와 국제복합운송서비스를 모두 제공할 수 있는 체계를 갖추었다. 예를 들면, 세계최대의 운송주선업체인 단자스(Danzas)의 경우 DHL에 합병되어 항공물류서비스는 물론, 해상과 육상운송서비스도 제공하고 있다. 그러므로 Integrator들의 포워딩업무는 항공물류서비스 중 하나이며, 포워더로서의 역할도 수행하게 된 것이다.

최근 국제적인 Integrator들이 인천국제공항이 아닌 중국으로 아시아 물류기지를 확정하여 운영하고 있다.[29] 결국 국제적인 Integrator들의 물류기지들이 모두 인천국제공항이 아닌 다른 곳으로 구축되었다.[30] 이로써 국내에는 국제적인 Integrator의 물류기지를 보유하고 있지 않게 되었다. 국내에 국제 Integrator의 물류기지가 없는 것이 동북아 허브 유지에 큰 원인이 되는 것은 아니다. 그러나 Integrator들이 화주 겸, 운송사가 되고 있고, M&A를 통해 육, 해, 공 모든 서비스를 제공하고 있으므로 궁극에서는 허브화 유지에 큰 영향을 미치게 될 것이다. 그러므로 국내의 항공물류업계

29) 세계적인 화물운송업체 페덱스(FedEx)는 필리핀 수빅만에 있는 아시아 물류 허브를 중국 광둥(廣東)성 광저우(廣州)로 이전을 하고 있다. 광저우의 신바이윈(新白雲) 국제공항에 63㏊(19만평가량) 규모의 물류허브를 구축, 수빅 물류 허브의 기능을 모두 넘겨받아 2008년 12월부터 본격 가동할 계획이다.

30) UPS는 상하이에 물류 허브 구축을 시작하였고, DHL은 홍콩에 아시아 물류 허브를 운영 중이다.

에서는 이를 대비해야 하고, 국내의 Integrator 육성에도 힘써야 할 것이다. 향 후 국내의 경쟁력 있는 국제적 포워딩업체가 육성된다면, Total 항공물류서비스를 제공하기 위해 Integrator로 성장할 수 있어야 하며, 국제적인 Integrator로 발전할 수 있어야 할 것이다.

3. 종합물류사업자로의 확장

정부에서는 동북아 물류 중심국가 건설을 위해 국내 물류기업 중에서 글로벌 네트워크를 구축하고 동북아 물류 시장을 선도할 수 있는 글로벌 물류전문기업의 육성을 추진하고 있다. 이미 세계적인 물류기업들은 공급사슬 전체의 물류관리 서비스를 제공하고 있으며, 대부분의 제조사들은 전사적인 물류시스템 개혁을 위하여 종합물류기업을 이용하는 제3자물류 서비스를 제공받고 있다. 그러나 국내에는 종합물류서비스를 제공하는 기업이 극소수에 불과하고, 물류시장의 규모 자체가 작아 물류전문기업들이 성장할 수 있는 기반조차 갖추어지지 못한 실정이다. 이러한 문제점 해결을 위해 도입된 것이 종합물류기업 인증제도이다.[31)]

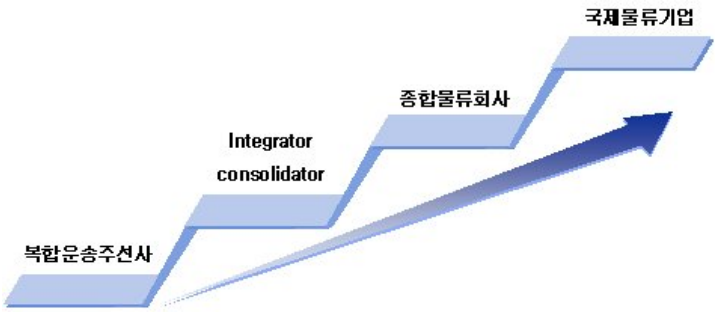
종합물류기업은 화물운송업, 물류시설운영업 및 물류서비스업을 종합적으로 영위하면서 화주기업 등으로부터 물류업무를 일정기간 유상으로 위탁 대행하는 물류전문기업이어야 한다. 항공물류에서의 종합물류서비스는 화주로부터 화물을 위탁받아 최종 수하주에까지 화물이 인도되기까지 모든 과정을 담당할 수 있어야 한다. 이러한 서비스를 제공하기 위해서는 화물운송(육상, 항공), 물류시설운영(공항화물터미널), 물류서비스(지상조업, 상하역, 통관 등)를 모두 제공할 수 있어야 한다. 아직까지 이러한 서비스를 모두 제공하고 있는 업체는 없으나, 국내에서 활동하는 대형 포워더나 Integrator의 경우 인프라를 갖추고 있다. 향후 국내의 종합물류사업자로 인증받기 위해서 가능한 대형 포워더들을 중에서 종합물류사업자로 인증받기 위한 기준을 갖추어야 할 것이다.

4. 국제물류기업으로의 발전

Total logistics service의 제공은

31) 종합물류기업 인증센터(http://cilc.koti.re.kr/)

항공물류에서도 적용될 것이며, 국제적인 복합운송서비스를 제공하는 국제물류기업에서 서비스를 공급하고 있다. 외국의 종합물류업체들은 국제물류기업으로서 M&A를 통해 전세계에 네트워을 갖추고 있으며, 전통적인 서비스와 다양한 물류서비스를 제공하고 있다. 국제물류기업들의 대형화가 진행중에 있으며, DHL, UPS 등이 주도하고 있다. 국제물류기업으로의 발전은 최근 대형 M&A를 통해 이루어지고 있으며, 운송사들 중심의 대형 포워더의 합병을 통해 국제물류기업으로 발전하고 있다. 과거 UPS의 Fritz사[32] 인수를 통해 물류전반의 노하우를 축적하고, 통합 물류서비스(통관, 컨설팅, 세금관련 업무, 무역전반에 관련된 운송 및 전략)를 제공하였다. 현재 도이치 포스트의 DHL에 인수된 Danzas의 AEI 인수 합병은 항공화물 운송분야에 세계적인 국제복합운송업체 인수를 통해 국제물류기업으로 발전한 예이다.



<그림 11> 국내 포워더의 발전 단계

Ⅵ. 맺음말

국내 복합운송주선업체로 국제적인 물류기업으로 성장한 업체는 아직까지 존재하지는 않는다. 다만 운송사의 경우 항공과 해상운송 모두 국제적인 운송기업을 보유하고 있지만, 운송전반에 관여하여 운송하는 복합운송업체는 국제적 물류업체로 성장하지는 못한 현실이다. 다만 최근에 정부의 동북아

32) Fritz사는 세계적인 운송 포워더로 년간 총 매출 16억 달러(USD)을 기록하는 매머드급 포워더이며, 전세계 400개 지점망을 갖추고 120개국에 1만명의 직원이 근무하고 있었다. UPS는 프리츠를 4억5천만달러에 인수하였다.

물류정책[33]에서 밝혔듯이 종합물류기업으로서의 성장을 위해 제3자 물류시장 확대, 물류기업의 대형화 추진, 종합물류기업 중점 육성 등을 목표로 추진하고 있다. 최근 이러한 구체적 제도장치로 종합물류기업 인증제도를 수립하였고 이를 통해 종합물류기업을 추진하려는 계획을 가지고 있다. 그러나 종합물류기업의 인증은 대형화된 운송기업을 중심으로 추진되는 계획이며, 국내의 복합운송을 서비스하는 기업들에게는 직접적인 수혜가 어려울 것으로 판단된다.

국제적인 물류기업들인 DHL & Exel, Kuehen & Nagel, Schenker, Box Global 등은 대표적인 포워딩업체들로 이미 전세계적인 네트웍 구축과 M&A를 통해 확장을 하고 있다. 결국 국내의 몇 몇 인증받은 종합물류기업을 제외하고 복합운송주선업을 수행하는 국내 포워더들은 모두 국제물류기업의 네트웍 속에 합병되거나 종속되는 결과를 초래할 수도 있다. 우려되는 현실이 아직까지는 이루어지지 않지만, 전술한 항공포워딩 시장의 환경변화에서 보듯이 국제물류기업들의 인수합병으로 국내에서 자생하여 외국계 포워딩업체들과 연합 또는 제휴한 기업들이 궁극에는 국내 브랜드를 가진 포워더로 성장하지 못하고 외국의 국제물류기업의 네트웍에 편입되는 결과를 보였다.[34] 그러나 이와 같이 국내 포워더들이 국제물류기업의 네트웍 아래 편재된 것이 잘못 되었다고 할 수는 없다. 과거 국내 소형 포워더들이 성장할 수 있었던 것은 그 당시 국내에 대형 항공사나 해운사들이 국제적 운송망을 갖추지 못했기 때문에 국제적 운송망을 갖춘 대형 국제포워더와 제휴 또는 국내파트너로서 활동하여 현재의 중견 포워더로 성장할 수 있었다.

다만 현재 국내의 항공사와 해운사의 성장에 큰 역할을 하는 포워더들이 외국 국제물류기업의 영향이 강화된다면, 국내의 항공물류에도 큰 영향을 줄 수 있다는 것이다. 단적인 예로 이러한 국제물류기업들의 재편에 국내

33) 동북아 물류중심지 실현을 위한 종합물류기업 육성방안, 동북아시대위원회, 2004. 8

34) DHL Global Forwarding은 DHL단자스에어앤오션이 국제적인 물류기업인 Excel logistics와 합병된 것이며, DHL G.F의 모기업인 일양해운(1975년 설립)은 일양익스프레스로 개칭하고 77년 DHL의 한국총대리점으로 시작하여 2001년 DHL과 합작투자하여 DHL Korea를 설립하였다. 2003년에 모기업인 도이치포스트 월드넷(DPWN)이 DANZAS, 유로 익스프레스와의 통합 브랜드로 재탄생하였고 최근 DHL G.F이 형성되어 국내의 DHL A&O와 Excel이 합병되었다.

항공포워더들이 모기업에 영향을 받아 국내에서 경쟁하던 항공포워더업체들 간에도 통합이 이루어져 구조조정의 문제에 직면하는 것이다.[35] 또한 점점 심화되는 동북아 물류허브화 경쟁에서 우리나라의 위치가 중국과 일본에게 점차 위협받고 있다는 현실이다. 국제 물류기업들이 앞 다투어 아시아 허브 기지로 중국을 택하고 있고, 막강한 자본과 기술력을 갖춘 일본이 그 틈을 노려 진출을 꾀하고 있는 시점에서 우리나라의 영세한 물류기업들이 설자리는 점점 더 적어진다는 것이다. 결국 이러한 과정은 항공사의 대형 화주인 포워더들이 외국의 운송사를 선택하게 되므로 국내 항공사에도 영향을 줄 것이며, 국제항공화물운송의 선두자리도 내줄 수 있다는 결론이다.

우리나라는 아직까지 경쟁력 있는 항공사와 공항을 보유하고 있으며, 이를 바탕으로 동북아의 허브지위를 유지하고 있다. 그러나 이는 몇 몇 우수한 운송사와 공항에 의존한 정량적인 결과이지 항공물류 시스템 전체를 놓고 본다면, 위태로운 지위를 유지하는 것이다. 항공화물은 항공물류로 항공운송뿐만 아니라 보관, 통관, 포장, 하역, 정보 등을 포함하는 전반적인 물류시스템이 뒷받침되어야 한다. 항공사와 공항만으로는 전체 항공물류시장의 우위를 점할 수는 없을 것이다.

포워더들은 항공화물의 육상부문을 담당하는 것이 아니라, 전체 운송구간을 담당하는 복합운송의 주체로 항공물류의 핵심적 역할을 담당한다. 결국 항공화물운송의 선진화를 위해 또한 항공물류의 허브화를 위해 필수적인 요소는 국내의 복합운송주선업체들인 항공포워더들의 육성과 발전에 있으며, 필요한 전략은;

첫째, 경쟁력 있는 항공포워더를 육성하기 위한 공항배후단지의 활용과,

둘째, 중국의 엄청난 항공화물수요를 유치할 수 있도록 Sea & Air를 전문적으로 서비스하는 전문 포워더의 육성과 네트웍의 개발과,

셋째, 항공화물운송을 주도적으로 통제할 수 있는 전문항공물류업체의 육성이다.

이러한 전략들은 국내의 항공포워더

35) 쉥커코리아와 백스클로벌의 합병의 경우 쉥커의 모회사인 도이체반(Deutsche Bahn)이 2005년 11월 백스클로벌을 인수함으로써 국내에서도 합병이 추친되었으며, UPS SCS 코리아와 맨로월드와이드포워딩과의 합병이 이루어졌다.

의 경쟁력을 강화시키고, 포워더의 크기와 네트웍의 확장을 통해 규모의 경제를 달성할 수 있을 것이며, 향후 국제적인 물류기업으로 성장할 수 있을 것이다. 단계별로 초기에는 소형 화주 또는 포워더들을 대상으로 항공화물혼재를 처리하는 전문 항공포워더의 육성이 필요하다. 이러한 전문포워더들은 화주인근에 보관창고와 공항에 항공화물터미널을 보유하고 가능하다면 전용 화물기를 보유하는 Intergrator로 확장되어야 한다. 다음 단계에서는 국내에서 추진되고 있는 종합물류기업 인증에서와 같이 물류전체를 담당하는 종합물류기업으로 발전되어야 하고, 최종단계에서는 세계적인 물류기업들과 경쟁할 수 있는 국제적인 물류기업으로 성장해야 할 것이다.

항공운송에서는 항공사와 공항을 위한 정책이 중심이 되고, 또한 여객을 대상으로 한 서비스와 업무들이 주요한 관심이며, 정부의 제도 및 전략 개발에 중심이 되어 왔다. 그러나 현재의 동북아 허브화는 항공화물이 주축이 되고 있으며, 다른 어느 분야보다 허브화 경쟁에서 앞서고 있다. 향 후 항공당국에서는 항공화물의 허브화를 지속시키고 발전하기 위해서는 현재 중점적으로 관리되어온 공항과 항공사와 같은 분야보다는 아직까지 개발되지 못했고 그 발전가능성이 높은 복합운송의 포워딩 부문에 관심을 두어야 할 것이다.◐