

2001

한국물류혁신 컨퍼런스

GET THE SPIRIT OF e-LOGISTICS.

한일간 택배현황 분석 및 국내택배의 발전방향

한진물류연구원 박찬익 선임연구원

TEL:3660-5315

E-mail:cipark@hli.re.kr

SESSION

D-1 한일간 택배현황 분석 및 국내택배의 발전방향

<http://www.kola.or.kr>

KLA

사업
협회

한국물류협회

○ 목 차

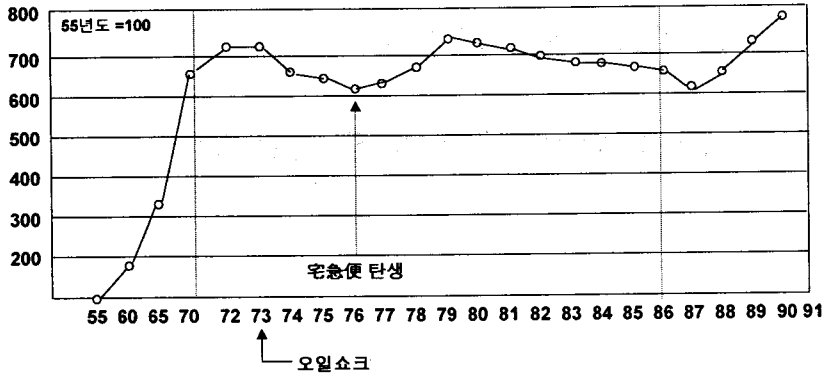
- 일본 택배 현황 및 시장분석
- 야마토운수 현황 및 성공요인
- 국내택배시장 현황 및 발전방향

일본 택배 현황 및 시장분석

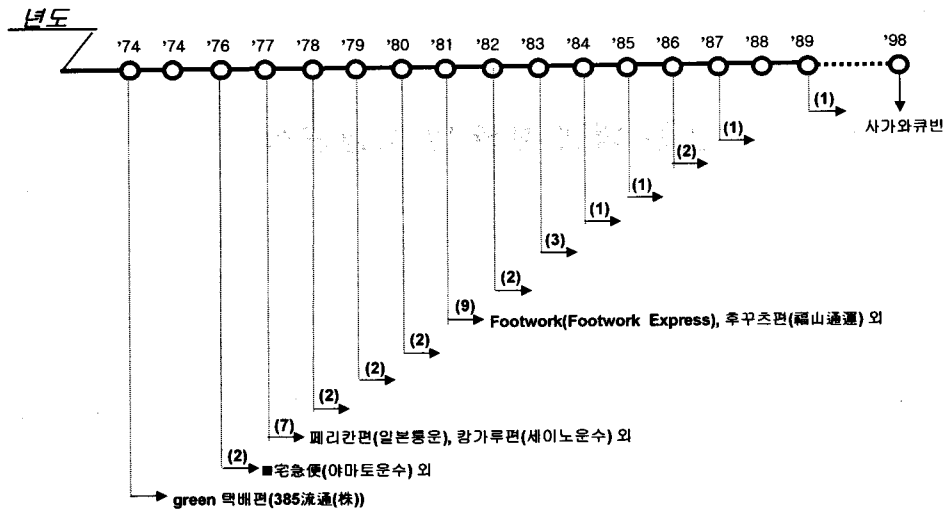
택배의 등장 배경

시대적 배경

- 1960년대 중반 이후 일본의 고도 경제성장과 2차산업의 발전으로 노선트럭 수요 급증
- 이후 1973년의 오일쇼크로 저성장시대의 도래와 함께 고정비가 높고 경기운행을 해야만 하는 노선트럭으로서의 국내 화물수송 수요의 감소는 운수업체들의 위기를 초래하게 됨.
- 야마토운수의 생존전략인 동시에 경쟁사와의 차별화 전략의 산물로써 탄생



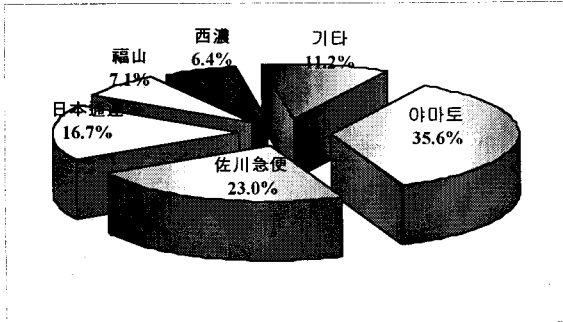
일본 택배사업자의 연도별 진출 추이



※ 일본 택배의 호시를 green 택배편을 말하기도 하지만 서비스상품으로서의 본질적 측면에서는 야마토운수의 宅急便을 그 호시라 보는 경우가 지배적이다.

일본의 택배시장 점유율

- 택배 업체 수 : 38개 업체
- 택배 취급물량 : 23억 2천만개
- 택배시장의 특징 : 대형 3사에 의한 과점화 지속
(Big 3의 시장 점유율 : 75.3%, Big 5의 점유율 : 88.8%)
- '98년 左川急便(사가와큐빈)의 택배시장 진입(야마토 점유율 하락 : 40% → 36%)
- 일본 택배 취급물량의 연평균 증가율('90~'99) : 8.7%



'99년 택배 취급실적

- 야마토 : 8억 2천만개
- 사가와 : 5억 3천만개
- 일본통운 : 3억 9천만개
- 후쿠야마 : 1억 6천만개
- 세이노 : 1억 5천만개
- 33社 합계 : 2억 5천만개

합계 : 23억 2천만개

일본의 택배시장 성장을 추이

- 사업개시 초기단계의 연평균 증가율 : 124.2%
- 90년대 이후 10년간 연평균 증가율 : 9.5%

(단위 : 만개, %)

단계	연도	취급실적	증가율		
			(전년대비)	(1)	(2)
초기 단계	1976	228			
	1977	751	229.8%		
	1978	1,797	139.3%	124.2	124.2
	1979	3,858	114.7%		
	1980	5,753	49.1%		
성장 단계	1981	10,682	85.7%		
	1982	17,395	62.8%		
	1983	27,782	59.7%	46.6	
	1984	38,490	38.5%		
	1985	49,303	28.1%		29.6
	1986	61,248	24.2%		
	1987	76,244	24.5%		
	1988	91,100	19.5%	15.8	
	1989	102,900	13.0%		
	1990	110,100	7.0%		
성숙 단계	1991	112,495	2.2%		
	1992	118,900	5.7%		
	1993	124,460	4.7%	6.3	
	1994	132,799	6.7%		9.5
	1995	143,403	8.0%		
	1996	152,975	6.7%		
	1997	161,672	5.7%	15.0	
	1998	183,281	13.4%		
	1999	232,669	26.9%		

일본의 택배시장 점유비 추이

(단위: 만개, %)

년도	택배	(점유율)	우편소포	(점유율)	철도소화물	(점유율)	총계
80	4,400	16.3	18,400	68.1	4,200	15.6	27,000
81	10,700	35.9	15,600	52.3	3,500	11.7	29,800
82	17,400	51.0	13,900	40.8	2,800	8.2	34,100
83	27,800	64.4	13,300	30.8	2,100	4.9	43,200
84	38,500	71.2	14,100	26.1	1,500	2.8	54,100
85	49,300	75.2	15,100	23.0	1,200	1.8	65,600
86	61,200	78.3	16,300	20.8	700	0.9	78,200
87	76,200	79.5	19,600	20.5			95,800
88	91,100	79.5	23,500	20.5			114,600
89	102,900	77.5	29,800	22.5			132,700
90	110,100	75.8	35,100	24.2			145,200
91	112,495	73.4	40,800	26.6			153,295
92	118,900	73.6	42,600	26.4			161,500
93	124,460	75.6	40,100	24.4			164,560
94	132,799	77.8	37,800	22.2			170,599
95	143,403	78.2	40,000	21.8			183,403
96	152,975	79.9	38,600	20.1			191,575
97	161,672	83.2	32,600	16.8			194,272
98	183,281	85.3	31,600	14.7			214,881
99	235,745	88.1	31,900	11.9			267,645

페이지

취급점 증가 추이 및 시설 투자비 추이

○ 일본 택배업체의 취급점 운영 현황

년도	아미토	日本通運	Footwork	西濃	福山	名鐵	郵政省
1985	129,500	134,239	61,800	13,800	9,000	40,200	38,000
1990	233,175	208,000	85,000	25,125	12,000	42,400	79,515
1999	294,661	214,000	83,000	26,140	12,000	42,400	80,199

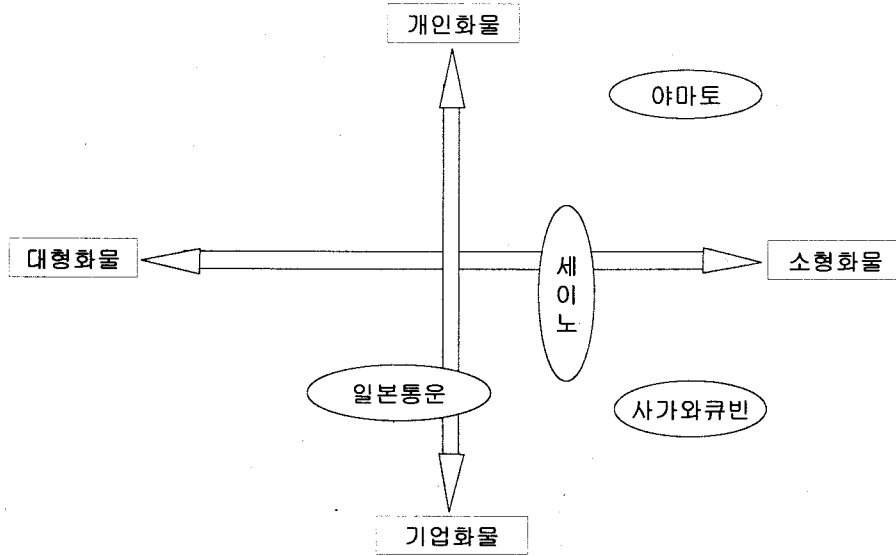
○ 일본 택배업체의 연도별 시설 투자비 추이

(단위: 억엔)

년 도	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	합계
아미토	215	336	327	348	390	400	295	480	290	390	3,471
일본통운	327	425	475	723	753	775	470	403	540	570	5,461
세이노	139	159	260	130	300	155	170	142	94	140	1,889
Footwork	46	62	70	75	245	122	129	119	105	117	1,080

주) 일본통운과 세이노는 전체 사업부분에 대한 투자비를 나타냄.

일본 택배업체의 시장공략 구도

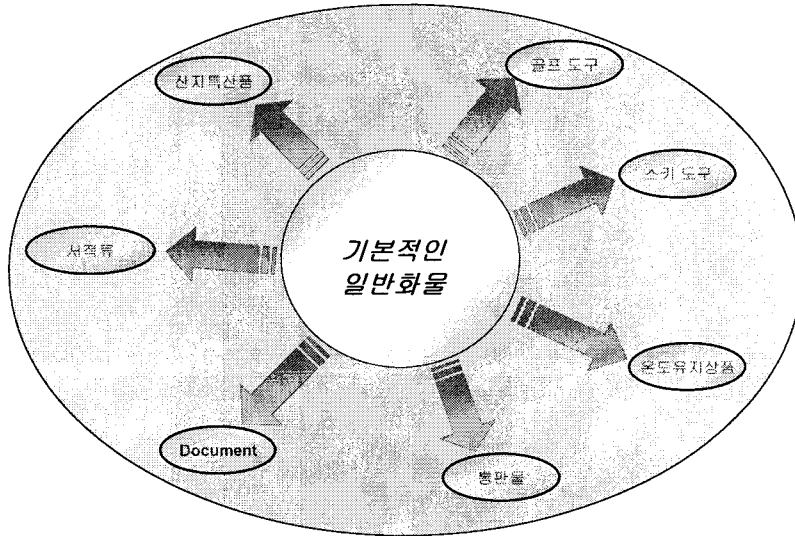


택배시장의 수요 구분

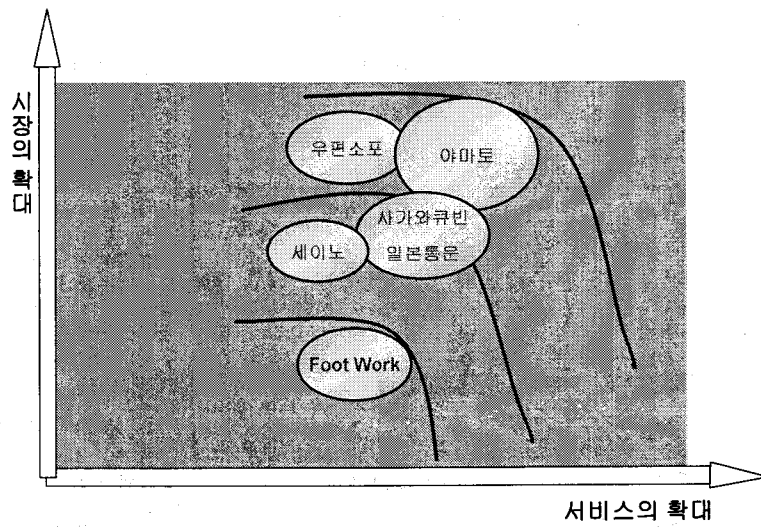
< 법인수요과 개인수요 >

	법인수요(업무용)	개인수요(가정수요)
지향성	효율추구	편리성 추구
수요의 분포	지역 집약적	지역 산재
화물의 단위	발지의 lot 단위	날개 단위
집하방식	단위화물 집하	기본적으로 방문 집하 대리점 / 취급점 접수
집하방식	발지의 lot 단위	날개 단위
지불방식	월말정산	거래시 개별정산
요금(운임)	상대요금	설정요금
부가가치	이익액 지향	이익율 지향
브랜드 선택	효율성	편리성, 이미지

주요 택배상품

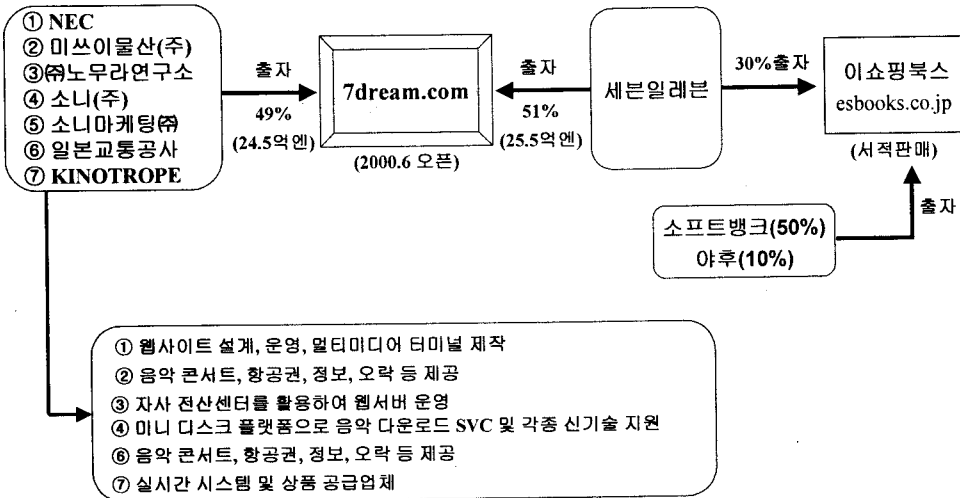


일본 택배시장의 Domain

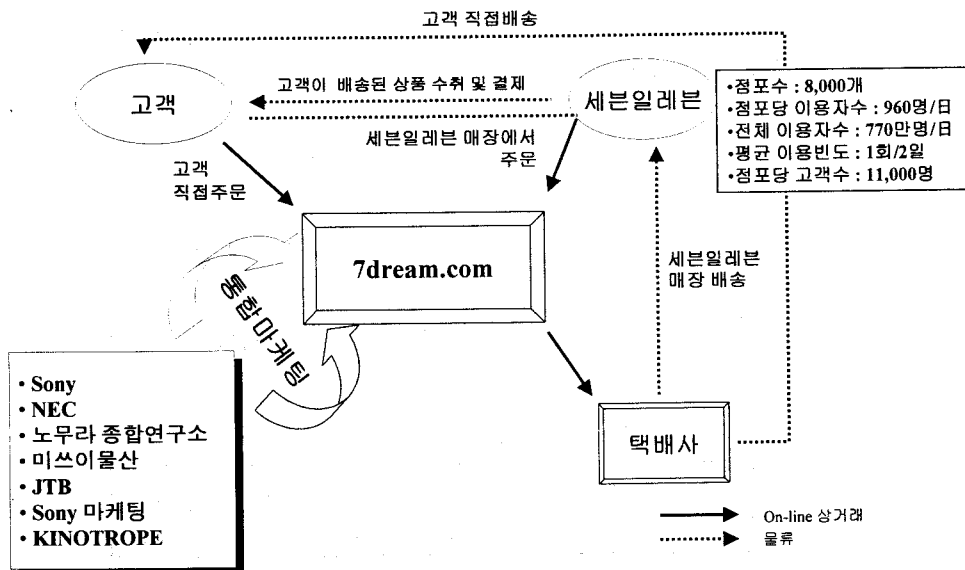


일본 기업들의 전자상거래 연합

o 7dream.com : 2000.6 사업 개시, 매출목표 14억 달러(2001년)



7dream.com의 개념도



야마타운수 현황 및 성공요인

야마타운수의 개요

(’00. 5 기준)

자본금 1조8,816만엔

사원수 87,658명 (정규직 : 55%, 비정규직 : 45%)

차 량 31,690대 (대형: 984, 중형: 26,082, 소형: 27,485, 기타: 2,434)

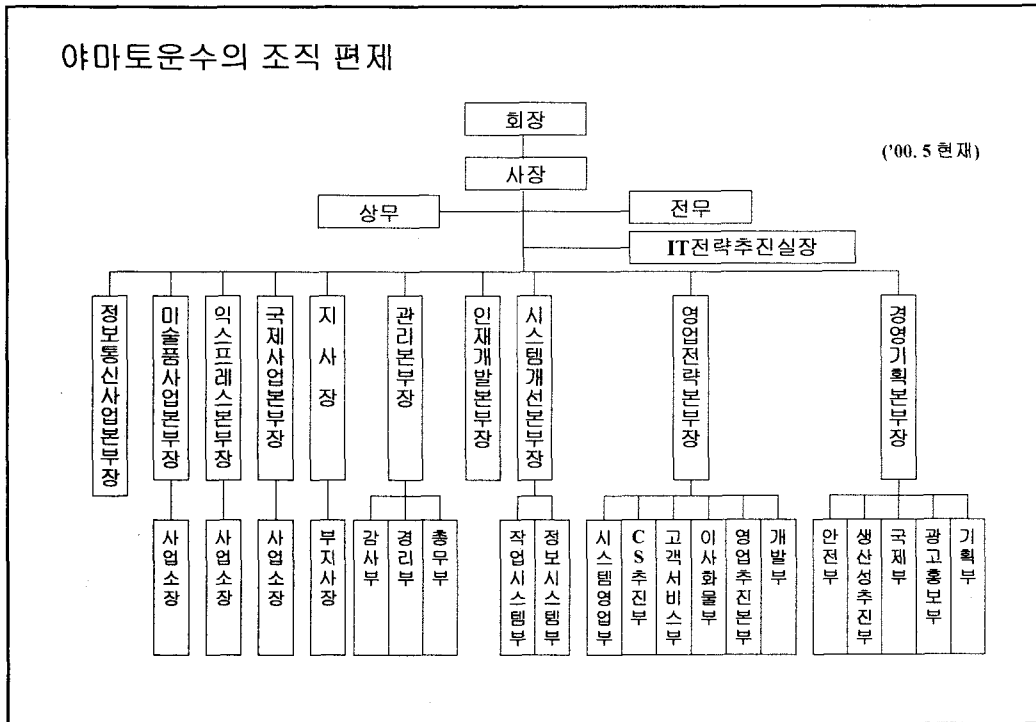
매출액
(’99기준) 7,439억엔

경상이익
(’99기준) 322억엔

사업소 현황

Base	Center	Depot	이사	물류시스템	기타	계
62	1,579	295	430	89	247	2,702

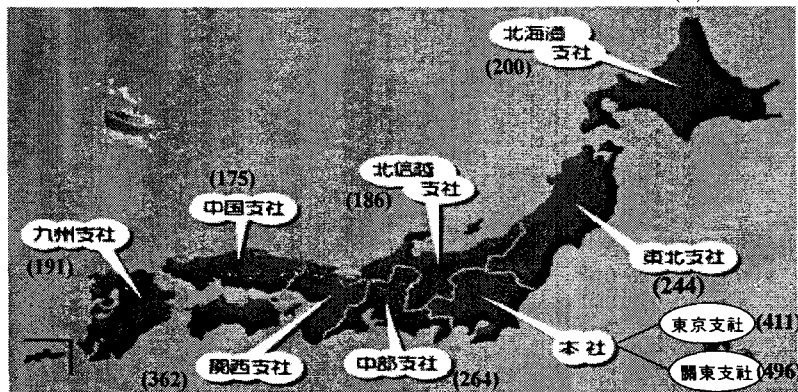
야마토운수의 조직 편제



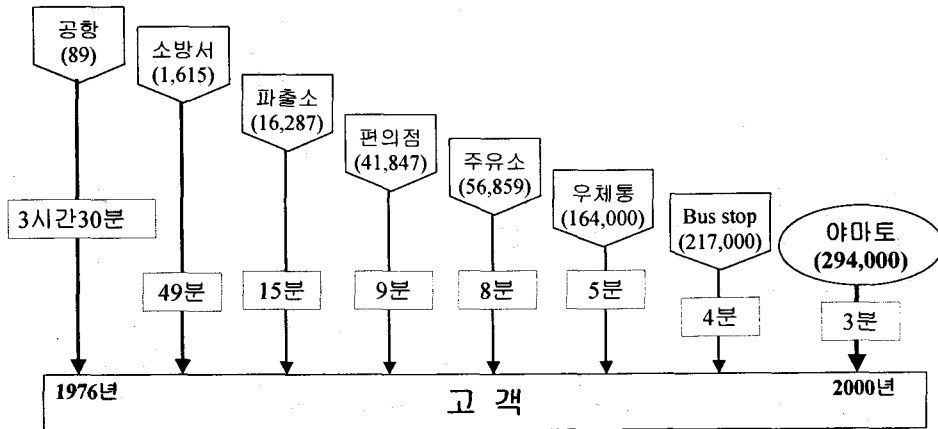
야마토운수의 지사배치 현황

- 지사 : 9
- 주관지점 : 59
- 영업소 : 2,529
- 취급점 : 약 30만점

()은 영업소수



야마토운수의 네트워크 전개



※ 시간은 고객이 근처 시설까지 걸어서 간 경우의 평균 시간

야마토운수의 투자비 추이 및 투자 내역

<연도별 투자비 추이>

년 도	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	합계
투자비 (억엔)	215	336	327	348	390	400	295	480	290	390	3,471

<투자비 내역>

구분	차량	건축/구축물	기계장치	토지
점유비	30.4%	39.9%	6.4%	23.3%

(’85~’87)

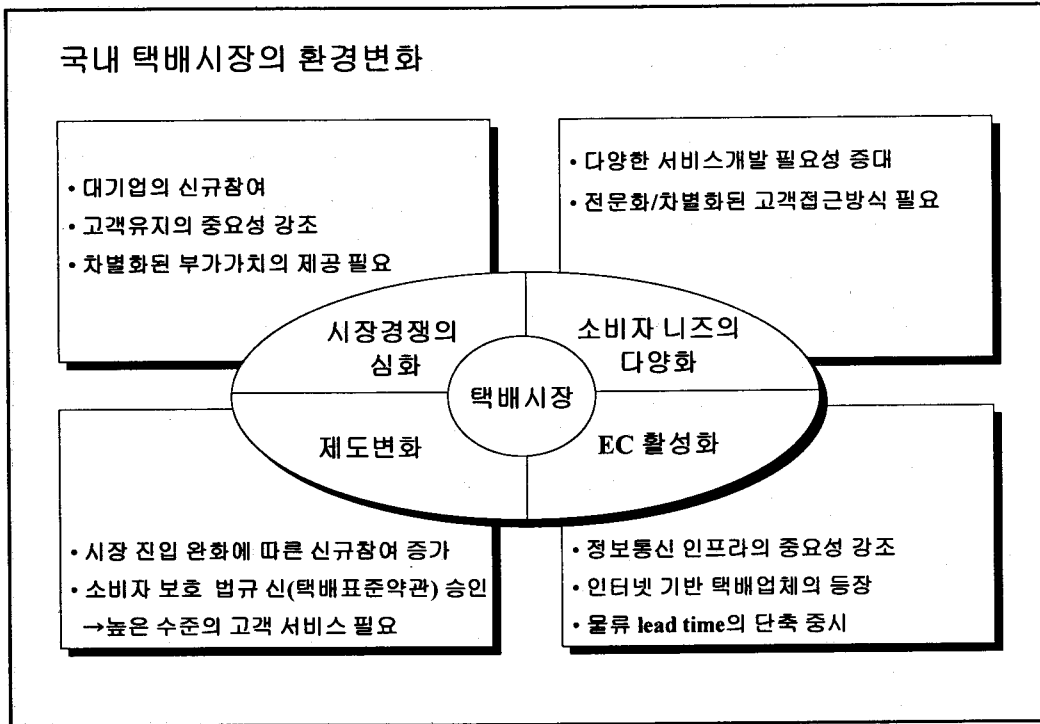
야마토운수의 성공요인 분석

주요인

- | | |
|----------------|---|
| 택배사업의
핵심역량화 | ▪택배사업 초기, 회사의 전 핵심역량을 택배사업에 집중
▪기업물량에서 탈피한 철저한 개인물량 위주의 사업정책 |
| 고품질
서비스 제공 | ▪고객제일주의에 입각한 지속적인 고품질 서비스 제공
▪차별화된 고품질 서비스 제공을 바탕으로 한 고효율정책 |
| 전국적
네트워크 구축 | ▪수송속도 향상을 위한 지속적인 개발 노력
▪전국적 네트워크 형성을 위한 지속적인 투자
▪취급점의 네트워크화를 통한 고객의 편리성 제공 |
| 신상품 개발 | ▪새로운 상품에 대한 지속적인 개발 및 적중 |
| 부가가치
서비스 도입 | ▪부가가치 서비스 도입(쿨택배 초기 투자비 : 150억엔)
▪정보화를 통한 다양한 서비스의 제공 |
| 마케팅/홍보 | ▪사업개시 당시 화물자동차 혼재업체로는 처음으로 TV CM |

국내 택배시장 현황 및 발전 방향

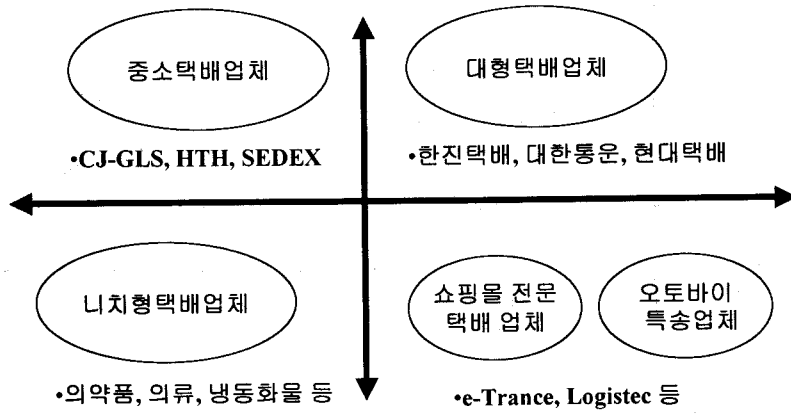
국내 택배시장의 환경변화



국내 택배사업 관련 법규의 변화

자동차운수사업법 개정·공포 (1989.12)	기업활동규제완화 특별조치법 (1997. 5)	화물자동차운수사업법 제정·공포 (1997. 8)	화물자동차운수사업법 개정 (2000.1)
<ul style="list-style-type: none"> • 소화물운송업 법적근거 마련 • 허가제 	<ul style="list-style-type: none"> • 기업활동에 관한 규제 일률적 완화 - 허가제 폐지 - 요금 자율화 - 운송약관 신고제로의 전환 	<ul style="list-style-type: none"> • 등록제로 전환 • 진입규제 완화 • 운임·요금 자율화 • 중량·크기 자율화 	<ul style="list-style-type: none"> • 등록기준 완화 - 최저등록대수 5대 이상 - 사무실 및 영업소 면적기준 폐지

국내 택배시장의 포지셔닝



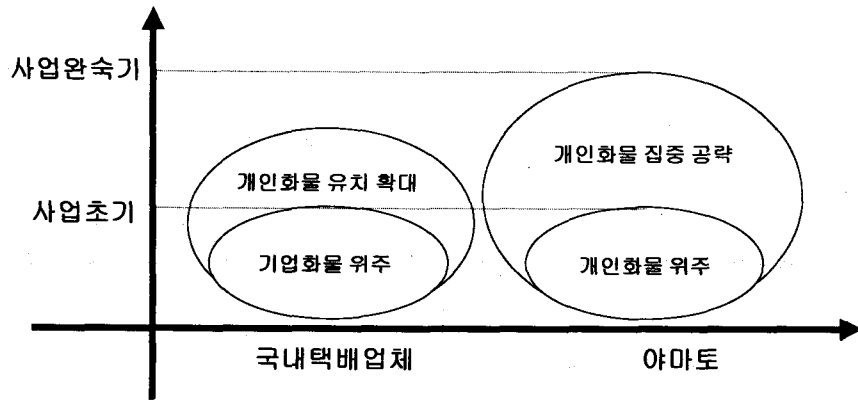
국내 택배시장의 규모(200년 기준 추정치)

(단위: 만박스, 억원)

구분	택배3사	중소택배	이륜차	노선화물	우체국	철도	계
취급물량	7,700	6,000	8,100	5,000	2,000	900	29,700
매출액	2,849	1,800	8,100	1,500	400	270	14,919
구성비	26.0%	20.2%	27.3%	16.8%	6.7%	3.0%	100%

자료: 건설교통부, 「화물운송체계 개선을 위한 물류산업 발전방안 연구」, 2001

국내 택배사와 야마토운수의 시장 공략의 비교



- 야마토는 택배 개시 5년후인 1980년부터 기업화물 중심에서 완전 탈피함.
- 대형화주인 미쯔코시백화점과 마쓰시다전기와 거래 단절→ 개인화물 중심의 전략

법률적 측면에서의 택배의 정의

일본

宅配便 運賃認可基準(1983.7.27 제정)

일반노선화물운송업자의 소화물 수송서비스 중 택배편 운임을 적용하는 것으로써, 택배편 운임 적용범위는 중량 30kg 이하의 1개 1건의 화물을 특별한 명칭을 붙여서 상품화된 수송 서비스로써 ○○便 에 의해 수송하는 경우

한국

자동차운수사업법시행규칙

자동차운수사업법 시행규칙 제24조의 2(소화물의 범위)

“동법에서의 소화물”이라 함은 개당 중량이 30kg 이하인 화물을 말한다. [본조신설 91.9.27]

주) 1997.8.30 자동차운수사업법이 여객자동차운송사업법과 화물자동차 운송사업법으로 분리·제정되면서 본 조항은 삭제되었음.

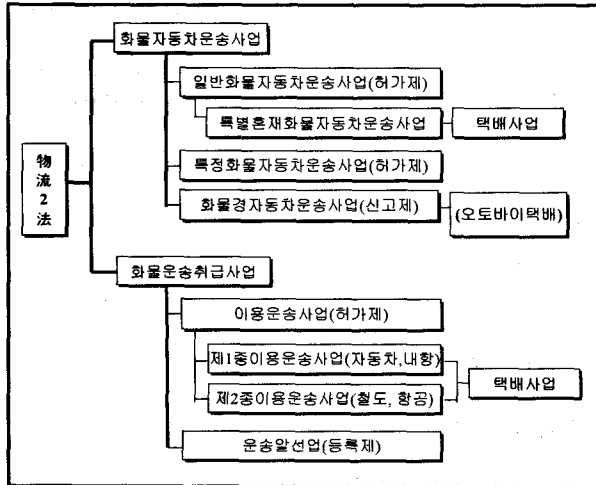
택배표준약관(2001.7.11 승인)

제2조 (용어의 정의)

택배라 함은 소형·소량의 운송물을 고객의 주택, 사무실 또는 기타의 장소에서 수탁하여 수하인의 주택, 사무실 또는 기타의 장소까지 운송하여 인도하는 것을 말함.

택배사업의 준거법(일본)

物流2法(1990.12.1 시행)



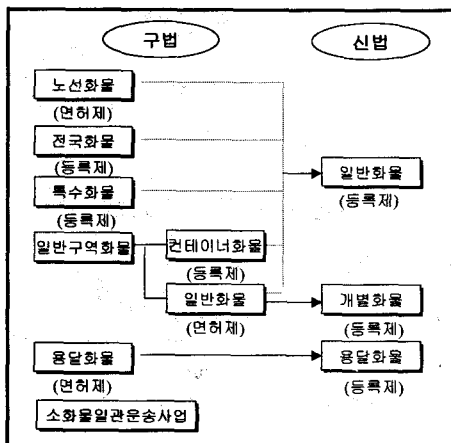
택배편을 포함한 트럭의
운임제도가 완화됨
인가제 → 신고제

항 공	트 럭	철 도	내 항
택급편			

과거 진압, 운임제도, 약관이
수송모드별로 상이했으나,
일원적택배편 제도로 설정

택배사업의 준거법(한국)

화물자동차운수사업법



과거 소화물일관운송사업은 기존 화물자동차운송업
자에 한하여 교통부장관의 허가를 받아야 했으나, 신
법의 시행으로 모든 운송업종에서 참여가 가능해짐.

한·일간 택배취급물량 집계 방법의 비교

일본

집계방법

택배편 운임을 신고한 각 사업자에 대해서 국토교통성이 정한 택배편의 정의에 해당하는 화물의 취급개수를 보고받아 국토교통성이 매년 집계, 발표함.

대상화물

일반화물자동차운송사업의 특별혼재화물운송 또는 이에 준하는 화물의 운송 및 이용운송사업에 의한 화물로서 중량 30kg 이하의 개별화물을 ○○便 과 같이 특별한 명칭을 붙여서 운송한 화물

특기사항

·C2C, B2C, B2B의 운송형태에는 관계 없이 상기의 대상화물에 해당하면 모두 택배편 물량으로 집계.

·1회에 복수의 화물을 운송하는 일반적인 혼재수송은 택배편이 아님.

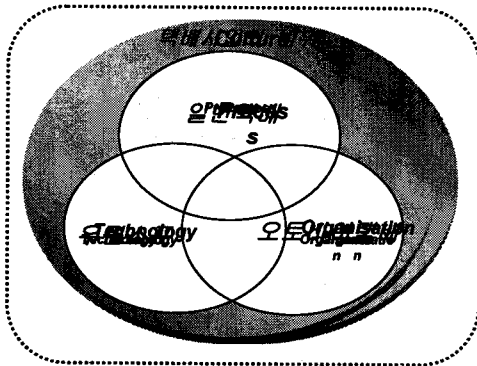
한국

주무부서인 건교부에서는 물량집계를 시행하지 않고 있음.

택배업계 또한 공식적인 협회가 구성되어 있지 않아 정확한 물량 파악이 불가능

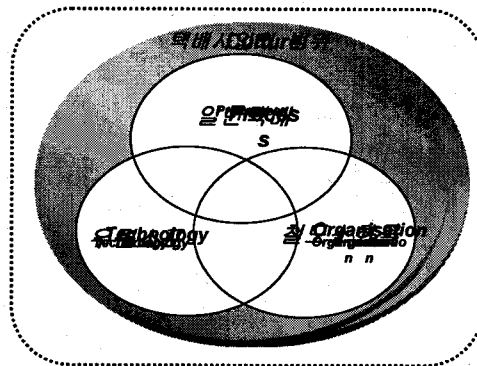
한·일간 택배시장의 분담 구조

일본



철도소화물 폐지
(1987)

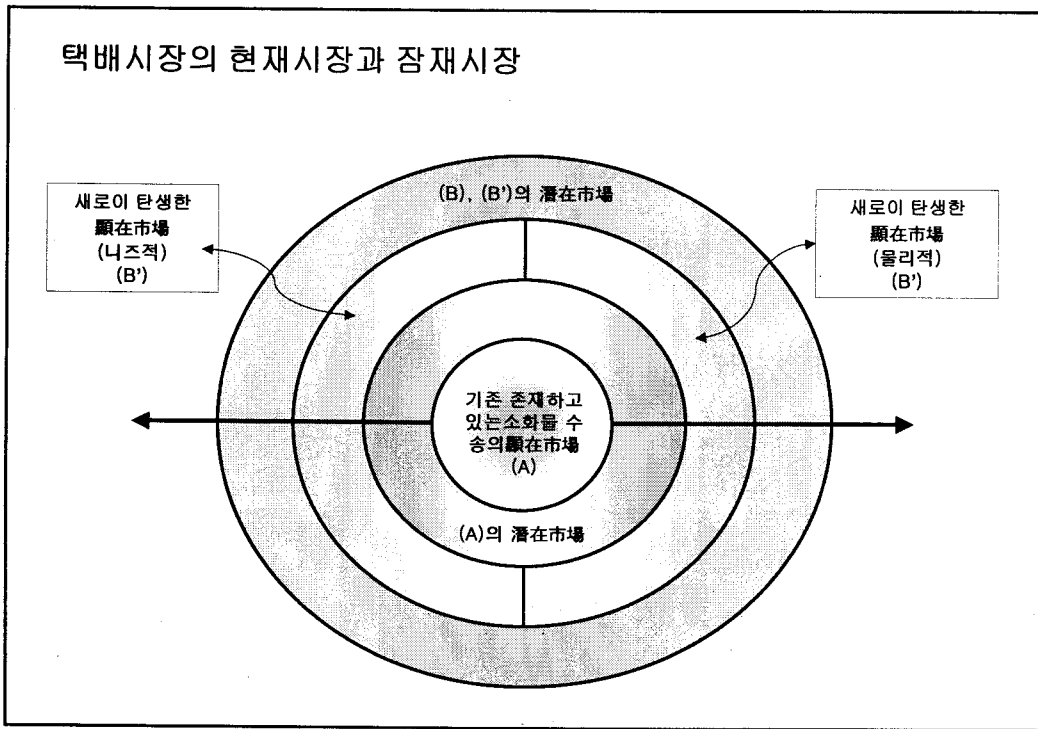
한국



오토바이택배

고속버스택송

택배시장의 현재시장과 잠재시장



국내 택배시장 진입 현황 및 전망

