

동북아 한·중·일 3국의 항공화물운송실태와 정책방향

김제철* · 여충열**

본 연구는 중국의 WTO 가입 이후 시장규모 확대에 따라 동북아지역 국가들이 자국의 역할 선점과 경쟁력 확보를 위해 취하고 있는 항공화물운송부문의 시설운영과 전략추진 방향을 살펴봄으로써 우리나라의 항공화물운송산업이 보다 경쟁력 있는 산업으로 역할과 재기능을 다 할 수 있도록 하는데 목적이 있다.

장래 동북아지역 한·중·일 3국간 항공화물운송부문의 경쟁은 치열할 것으로 예상되는 반면, 국가간 협력체제 구축도 필요한 시점이다. 지난 몇 년 동안 3국간은 협력체제 구축을 논의했지만, 가시적인 성과가 없는 현 시점에서 보면 보다 전향적인 발상을 기반으로 하는 접근방식이 필요할 것으로 판단된다. 역내운송의 완전 자유화 특히, 항공화물운송 자유화나 공항운영 주체들간 지역 내 제휴를 검토해 볼 필요가 있다.

이와 함께 중국, 일본 등의 공항과 항공화물 운송정보 공유, 기술개발과 표준화, 인적교류, 항공사 유치의 공동노력 등과 같은 제휴를 통해 역내 공항 네트워크를 구축하기 위한 방안은 반드시 협의되고, 추진될 필요가 있는 사안이다.

우리 내부적으로는 21세기를 대비한 보다 구체적이고 실천적인 항공화물운송부문의 'master plan' 수립과 함께 항공화물운송 주체인 항공사, 화주, 포워더 등 이용자 중심의 비용절감 방안과 항공화물 기반시설의 차질 없는 추진, 항공화물 정보화 등 편리하고 저렴한 운송체계와 처리절차를 수립이 요구된다.

목차

- I. 서론
- II. 세계 항공화물운송시장의 환경변화
- III. 항공화물운송산업의 중요성
- IV. 동북아지역의 항공화물운송실적
- V. 동북아지역의 항공화물터미널 운영실태와 항공화물 통관시스템
- VI. 동북아지역의 항공화물운송 정책방향과 당면과제
- VII. 항공화물운송의 경쟁력 강화와 동북아지역 내 협력증진방안
- VIII. 결론

*교통개발연구원 항공교통연구실 책임연구원

**교통개발연구원 동북아물류경제연구센터 책임연구원

I. 서론

한국은 2003년 '참여정부'가 들어서면서 10대 국정과제 중 하나로 '동북아 물류 및 비즈니스 중심국가'를 위한 기반구축'을 목표로 하고 있는데, 이는 21세기 '중국 경제의 부상'속에서 한국의 지정학적 위치와 연계성 활용을 통해 동북아지역에서 물류와 정보 및 금융 중심지가 되어야 한다는 국가적 생존과 발전전략 차원의 과제이기도 하다.

최근, 세계 항공화물운송시장은 9.11 미국 항공기 테러사건 이후 항공보안 강화로 인한 절차 및 비용상의 문제, 미국과 일본의 경기침체로 인한 소비심리 위축, 이라크 전쟁에 따른 유가인상 등으로 위축되어 있다. 그러나 동북아지역은 2001년 중국의 WTO 가입으로 '아시아지역 내 시장규모의 확대와 성장의 견인차 역할'로 인한 물류부문에 대한 고성장과 함께 항공화물운송시장도 증대될 것으로 예상되고 있다. 2001년 WTO는 향후 15년 동안 세계 항공화물 물동량은 현재보다 약 3배 이상 증가할 것으로 예측하고 있고, 아시아지역 내 운송비중도 현재 약 13.6%에서 2020년까지는 약 19%에 달할 것으로 전망하고 있다. Boeing사도 2020년까지 아시아지역 내 연평균 성장율이 약 8.6%로 세계 평균 6.4%를 상회할 것으로 예측하고 있다.

항공화물운송은 그 동안 한국을 포함한 일본, 중국(홍콩) 등의 국가에서 물동량 측면에서는 해상화물에 비해 약 0.3%의 미미한 실적을 보였으나, 가치측면에서는 30% 이상을 점유하고 있음에도 불구하고 다소 소홀히 다루어지고 있는 경향이 있었다. 우리나라도 1990년 이후 지난 10년간 항공화물운송실적은 연평균 9.6% 성장하여 여객증가를 7.3%에 비해 높은 성장을 보이고 있다. 장래에는 산업구조의 변화에 따른 하이테크 제품 생산 등으로 고부가가치 상품운송을 위한 항공화물운송의 역할과 기능은 더욱 더 커질 것으로 예상된다.

본 연구는 이러한 항공화물운송의 중요성을 바탕으로 중국의 시장규모 확대에 따라 동북아지역 국가들이 자국의 역할 선점과 경쟁력 확보를 위해 취하고 있는 항공화물운송실태와 전략추진 방향을 살펴봄으로써 각국의 운영상의 특징과 시사점을 도출해 보고, 이를 토대로 장래 한국의 항공화물운송부문의 경쟁력 강화를 위한 대응방안을 모색해 보는데 그 목적이 있다.

II. 세계 항공화물운송시장의 환경변화

2001년과 2002년의 세계 항공화물운송시장은 낮은 경제성장, 유류가의 인상, 9.11 미국의 항공기 테러사건으로 인하여 항공보안 강화, 이라크전쟁에 대한 소

비심리 위축 등으로 다소 침체되었다. 그러나, 일시적으로 동북아시아 지역 국가들은 2002년 9월말 시작된 미국의 서부항만 노조파업으로 인한 아시아지역의 해상화물 적체로 인하여 일부 화물이 항공화물운송으로 선회됨에 따라 항공화물 물동량이 크게 증가하여 공급스페이스에 차질을 가져왔다.

장래, 세계 물류환경은 1국가 1거점에서 다국가 1거점으로 국가 물류체계가 변화될 것이고, 다국적 물류기업들의 종합적인 고부가가치 물류서비스 제공이 확대될 것으로 전망된다. 이에 따라 대형 포워드 중심의 글로벌 네트워크 구성으로 여객과 마찬가지로 항공화물분야도 전문 화물항공사간 폭 넓은 업체간 전략적 제휴(alliances)로 시장이 점차 확대될 것이다.

또한, 디지털기술의 발전과 인터넷의 확산으로 인한 항공화물 정보화는 항공화물운송의 신속성과 효율성을 도모할 것이다. 아울러 WTO, APEC 등을 중심으로 하는 'paperless trade'와 글로벌 'e-business'에 대한 논의가 확대될 것이며, 가장 큰 변화는 express cargo 시장확대에 따른 integrator의 급성장으로 인하여 기존 항공사와의 경쟁이 심화될 것으로 예상된다. 한편, 동북아시아에서는 중국경제의 급속한 성장으로 중국의 수출입화물을 유치하기 위한 경쟁이 해운·항만 분야뿐만 아니라, 항공·공항에 있어서도 치열하게 전개되고 있다.

III. 항공화물운송산업의 중요성

가. 항공화물운송의 수입비중

세계 항공화물운송은 여객과 화물을 겸업하는 항공사가 약 75%를 담당하고 있고, 항공화물 전문운송사에 의한 점유율이 약 25%이다. 여객과 화물을 겸업하는 항공사 가운데 약 1/3인 25%는 화물전용기로 운송되어짐으로 인하여 전체 항공화물운송 중 약 50% 정도는 화물전용기로 운반된다고 볼 수 있다.

또한, 전 세계 항공사의 전체 수입 중 항공화물운송 수입은 평균 약 16%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 동북아시아 지역 주요 항공사들의 점유율은 일본항공(JAL)이 평균 수준에 머물러 있는데 반해, 중국의 Cathay Pacific Airways와 중화항공은 약 20% 이상, 국적항공사인 대한항공은 약 30.9%, 아시아나항공은 30.2%를 차지하고 있어 세계 평균에 비해 높은 수준을 보이고 있다.

<표 1>과 같이 항공사들의 항공화물운송 수입비중을 비교해 보면, 아시아지역 항공사들이 미국 항공사에 비해 화물운송수입 비중이 높고, 세계 평균에 비해서도 상당히 높다는 것을 알 수 있다.

대체로 항공운송산업의 수익성은 여객운송에 비해 화물운송이 더 높게 나타나는데, 화물운송은 여객운송에서 요구되는 까다로운 조건 즉, 저상서비스, 기내서

< 표 1 > 주요 항공사들의 항공운송수입 중 화물운송수입 비중

항공사		항공화물수입 점유율(%)
아시아지역 항공사	싱가폴 에어라인	23.0
	일본항공	13.4
	케세이패시픽	26.4
	중화항공	33.7
	EVA	39.6
	타이항공	16.5
미국 항공사	United	5.2
	American	4.0
	Northwest	7.0
	Delta	4.0
	Continental	3.5

주: Anming Zhang(2001)은 대한항공 27.2%, 아시아나항공 24.9%의 점유율을 차지하는 것으로 발표함.

비스, 연계서비스 등 다양한 부대서비스를 고려하지 않아도 되므로 운송에 따른 관리 등 제반비용의 절감을 도모할 수 있고, 항공사 입장에서는 화물전용기뿐만 아니라 정기 여객편을 이용한 항공화물운송의 이점도 작용하고 있기 때문이다.

이러한 이유로 항공사들은 항공화물운송을 보강하거나 확대하고 있고, 국제 항공화물운송분야는 각종 화물의 특성, 운송구간, 요금체계 및 국가간 항공운송 협정 등에 따라 sea & air 혹은 land & air 등 다양한 형태의 복합운송체계도 이루어지고 있다.

나. 항공화물의 가치비중

1990년부터 2002년까지 한국의 수출실적은 연평균 7.0% 증가한 반면, 동 기간 동안 항공화물 수출액은 연평균 12.5%가 증가되었다. 항공화물 수출액이 꾸준히 증가하는 것은 신속한 운송이 필수적으로 요구되는 반도체·무선통신기기·컴퓨터 등 3대 IT제품의 수출이 급격하게 늘어났기 때문이다.

항공화물의 비중이 점차 증대되는 가운데 항공화물 가치측면의 중요성을 해상 화물과 비교하여 살펴보면, <표 2>와 같이 2000년을 기준으로 볼동량은 항공화물이 전체 국제화물운송의 약 0.34%의 비중을 차지하나, 가치비중은 <표 3>에 나타난 바와 같이 약 32.7%를 점유하고 있다. 이는 일본, 홍콩도 한국과 거의 유사한 양상을 보이고 있는 것으로 나타났다.

< 표 2 > 한국의 국제화물운송실적과 전망

구분		1997	2000	2006	2011	2020
천톤	항공	1,631(0.34)	1,949(0.34)	2,884(0.40)	3,901(0.44)	6,657(0.53)
	해운	485,032	569,599	721,435	892,294	1,258,906
	계	486,663	571,548	724,319	896,195	1,265,563
백만톤/키로	항공	10,512	12,263	15,863	22,470	47,414
	해운	4,169,760	4,362,779	5,635,235	6,819,514	9,659,287
	계	4,180,272	4,375,042	5,651,098	6,841,984	9,706,701

주: 1997년과 2000년은 실적자료이며, ()는 전체 국제항공화물 운송실적 대비 점유율임.
 자료: 건교부 (1999), 「국가기간 교통망계획」
 해수부 (1999), 「항만기본계획제정비용역」
 통계청 (2001), 「수송총괄」

< 표 3 > 항공화물 수출액과 IT 제품 수출비중

구분	1990	1995	2000	2001	2002(1~4)
수출액(억\$)	698	1,351	1,605	1,411	462
수입액(억\$)	651	1,251	1,722	1,504	489
계	1,349	2,602	3,327	2,915	951
항공화물 수출액(억\$)	103	332	525	393	141
수출액 비중(%)	14.8	24.6	32.7	27.8	30.6
3대 IT 제품 수출비중(%)	12.6	19.1	28.2	23.5	26.4

자료: 한국무역협회 (2002), 「주간 무역리뷰」 6. 3.
 통계청, 「수출입실적」, 각 연도

IV. 동북아지역의 항공화물운송실적

가. 국가별 항공화물운송실적

<표 4>에 나타난 바와 같이, 비교연도에 차이가 있어 일률적으로 평가를 하기는 어렵지만, 동북아지역 국가 가운데 아직까지는 일본의 국제선 항공화물운송 실적이 2,926,680톤(2000년 기준)으로 가장 높은 실적을 보이고 있다. 그러나 2001년 한국을 포함한 일본, 홍콩 등의 운송실적은 9.11 미국 항공기 테러사건으로 인하여 2000년에 비해 다소 감소하였다.

한국은 2001년 187만톤의 운송실적을 기록하여 2000년의 195만톤에 비해 약

< 표 4> 국가별 항공화물운송실적

구분	국내선(톤, %)		국제선(톤, %)	
	운송실적	전년대비 증가율	운송실적	전년대비 증가율
한국 (2001)	431,033	-0.7	1,872,323	-4.0
중국 (2001)	-	-	1,710,000	6.6
홍콩 (2001)	-	-	2,267,000	-7.4
대만 (2001)	65,700	-29	1,820,000	19.3
일본 (2000)	930,000	4.1	2,926,680	5.6

4.0% 감소하여 다른 국가에 비해 저조한 실적을 기록하였다. 한국의 국내선 항공화물운송실적은 일본의 46% 수준이 머물러 있는 것으로 나타났다.

중국의 항공화물운송시장은 1990년-2000년 기간동안 연평균 약 20%씩 성장하였고, 세계에서 두 번째로 큰 국내 항공화물시장을 가지고 있다. 그러나 정기항공노선을 담당하는 공항은 145개에 불과하다. 또한 20개의 공항이 전체 항공화물의 78.8%를 담당하므로 인하여 소수 공항에 물동량이 집중되어 있다. 북경과 상해의 공항들은 중국에서 가장 많은 항공여객과 화물을 수송하고 있으나, 다른 동북아시아 공항에 비해, 특히 항공화물측면에서 본다면, 상대적으로 작은 규모의 공항이라고 할 수 있다. 2001년 상해와 북경은 각각 100만톤, 58만7천톤의 항공화물을 운송하였으며, 국제선 항공화물의 점유율은 각각 52%, 46%를 기록하고 있다.

대만의 국제선 항공화물운송실적은 1990년 이후 지난 10년간 국내선 증가율 5.4%보다 두 배나 높은 증가율을 기록하여 항공화물운송의 가시적인 성과가 매우 높았음을 알 수 있다.

나. 주요 노선별 항공화물운송실적

한국의 2001년 항공화물운송실적은 1,872,323톤으로 이 가운데, 가장 운송실적이 높은 노선은 미국노선으로 약 26.7%의 점유율인 499,017톤을 차지하고 있고, 다음으로는 일본과 중국이 21.7%인 406,116톤, 15.0%인 281,108톤을 각각 차지하였다.

국적항공사 대비 중국노선의 점유율은 국적항공사가 179,200톤으로 63.7%, 중국항공사가 93,821톤으로 33.3%를 차지하고 있고, 일본노선은 국적항공사가 244,184톤인 60.1%를, 일본항공사가 111,001톤인 27.3%를 운송하여 중국노선에 비해 일본노선의 국적항공사 점유율이 다소 낮다.

한국과 동북아시아 주요 노선별 항공화물운송실적은 <표 5>와 같이 2002년 현재 서울과 동경(나리타공항)은 201천톤, 홍콩은 176천톤, 간사이공항은 102천톤으로, 이들 노선이 국제항공화물운송의 대부분을 차지하고 있고, 중국과는 물동량 자체는 많지 않으나(상하이 35천톤, 베이징 37천톤), 1992년 양국간 수교 이후 급

< 표 5> 한국과 동북아시아 지역 주요 노선별 국제 항공화물운송실적

노선	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	연평균 증가율
서울~나리타	146,592	150,806	163,554	162,197	168,935	175,171	129,248	200,699	4.6
서울~홍콩	90,812	95,695	101,582	92,848	116,565	143,550	121,271	176,220	9.9
서울~간사이	-	89,378	99,692	89,759	107,904	128,502	94,435	101,909	2.2
서울~타이페이	31,255	30,873	32,975	35,470	42,479	42,187	34,112	46,034	5.7
서울~상하이	11,197	15,595	17,025	20,128	36,833	34,425	24,037	34,602	17.5
서울~베이징	12,051	12,782	21,418	19,459	23,279	31,143	23,685	36,898	17.3

주: 1. 단위는 톤, %임.

2. 정기 및 부정기선의 화물과 우편물이 포함되어 있음.

자료: 한국항공진흥협회, 「항공통계」, 각 연도

증 추세를 보이고 있다.

다. 공항별 항공화물운송실적

동북아시아 지역 주요 공항의 항공화물물동량은 1997년, 1998년은 아시아의 경제 위기로, 2001년은 미국 항공기 테러사건으로 물동량이 감소하였으나, 최근에는 회복되고 있는 추세에 있다.

2001년 말 현재 동북아시아 지역 공항 중 항공화물처리실적이 가장 높은 곳은 홍콩으로 약 210만톤을 처리하였으며, 다음으로 한국이 약 180만톤(김포국제공항 598,620톤 포함)을, 일본의 나리타공항이 약 170만톤을 처리한 것으로 나타났다. 감소 폭

< 표 7> 동북아시아 지역 주요 공항의 전년대비 항공화물처리실적

구분	2000년			2001			2002(1월~7월)		
	운송량	전년대비	순위	운송량	전년대비	순위	운송량	전년대비	순위
서울(SEL)	1,874,232	13.2	5	1,196,845	-	15	979,542	98.5	6
북경(PEK)	774,207	67.5	25	586,704	-24.2	28	347,393	6.8	26
홍콩(HKG)	2,267,609	13.4	2	2,099,605	-7.4	3	1,360,263	18.7	2
대북(TPE)	1,208,838	14.5	16	1,189,874	-1.6	16	767,266	13.2	13
둥경(NRT)	1,932,694	4.9	4	1,680,938	-13	5	1,073,566	9.9	3

주: 1. 단위는 톤, %임.

2. 2001년 SEL의 1,196,845톤은 인천국제공항의 실적이며, 김포국제공항의 운송실적 598,620톤은 제외되었음. 순위는 인천국제공항 실적만으로 15위에 rank됨.

자료: Airports Council International (2002)

이 가장 높은 곳은 북경공항과 나리타공항으로 각각 24.2%와 13%의 마이너스 성장을 기록하였다.

그러나 <표 7>에 나타난 바와 같이, 2002년 전반기 동북아시아의 5개 공항들은 2001년에 비해 높은 증가를 보여 항공화물처리실적이 상당부분 회복되었으며, 공항별 순위가 상승되었음을 알 수 있다.

V. 동북아시아의 항공화물터미널 운영실태와 항공화물 통관시스템

가. 항공화물터미널 시설현황

<표 8>에 나타난 바와 같이 2001년 말 현재 주요 공항별 화물터미널 면적은 홍콩이 320,000㎡로 가장 크고, 처리능력도 260만 톤으로 가장 많다.

북경과 상해공항의 처리능력과 이용율을 살펴보면, 북경공항의 여객수송능력이 2,600만 명, 항공화물 처리능력은 78만 톤이다. 2001년 기준에 의한 이용율은 여객이 94%, 화물은 75%를 기록하였다. 상해의 홍차오공항과 푸둥공항의 여객수송능력은 3,760만 명, 항공화물 처리능력은 140만 톤이다. 2001년 홍차오공항은 여객의 경우 수송능력을 초과한 144%를 수송하였고, 화물은 처리능력의 90%를 기록하였다. 푸둥공항은 여객의 경우 26%를 수송하였고, 화물의 경우에는 55%를 운송하였다.

다른 공항과는 달리 홍콩과 대만의 공항들은 특송업체들이 자체 창고를 가지고 항공화물을 취급하고 있는 것이 특징이라 할 수 있다.

<표 9>와 같이 동북아시아의 공항들은 대규모의 확장계획을 가지고 있는데,

< 표 8 > 주요 공항별 항공화물터미널 면적

공항	화물터미널 면적(㎡)	처리능력	평당 처리능력	기타(㎡)
인천국제공항	204,953(약 62,100평)	226만톤	35톤/평당	- 화물창고 15,842 - 위험물 2,133
상해 푸둥공항	47,000(약 14,240평)	50만톤	35톤/평당	- 부대시설 14,600
홍콩 첵랍콕공항	320,000(약 96,970평)	260만톤	27톤/평당	- 특송센터 46,000
대만 중정공항	146,425(약 44,370평)	-	-	- 특송업체 7,380 • FedEX 1,924 • UPS 5,456
일본 나리타공항	230,000(약 69,700평)	200만톤	29톤/평당	-

주: 기타 면적은 모두 화물터미널 면적에 포함된 것임.

< 표 9 > 주요 공항별 최종단계 확장계획

국가	인천	상해(푸둥)	책랍콕	대만(중정)	일본(나리타)	
개항일시	2001. 3	1999. 10	1998. 7	1979. 2	1978. 5	
최종 완공연도	2020	2006년	2040년	2020년	2015년	
부지면적	4,743ha	1,008ha	1,248ha	1,200ha	1,065ha	
활주로(m)	4본 (3,750-4,200)	4본 (4,000*4)	2본 (3,800*2)	3본 (3,140-3,660)	2본(4,000~2,500) 횡풍용 3,200	
처리능력	여객	1억명	7,000만명	8,700만명	미예측	3,800만명
	화물	700만톤	500만톤	890만톤	미예측	300만톤

북경공항은 2007년까지 연간 여객수송능력을 7,000만 명까지 증가시킬 계획이며, 연간 화물수송능력은 2010년까지 230만 톤으로 늘리려는 목표를 설정해 놓고 있다. 현재 중국의 항공화물시설 확장계획은 항공화물수요 예측치에 전혀 미치지 못하고 있는 것으로 나타나고 있다. 항공화물 수요예측을 아무리 보수적으로 추정한다고 해도, 2020년까지 항공화물은 연간 200만 톤 이상이 될 것이라 예측되고 있기 때문에 항공화물시설 부족은 확실하다는 판단이 지배적이다.

상해 푸둥공항은 2005년까지 아시아-태평양지역의 허브공항과 2010년까지 국제적인 허브공항역할을 목적으로 시설확충을 활발히 전개해 가고 있다. 계획된 푸둥공항의 연간 여객수송능력은 7,000만 명이 될 것이고, 항공화물 처리능력은 500만 톤을 예상하고 있다. 인천국제공항은 2020년까지 700만톤, 책랍콕공항은 2040년까지 890만톤의 화물시설을 확충할 계획으로 있다.

나. ACT(air cargo terminal) 운영실태

<표 10>에 나타난 바와 같이 동북아 주요 국가들은 항공사들이 자체적으로 운영하고 있는 화물터미널 이외에 다양한 형태의 항공화물터미널을 운영하고 있다.

중국의 상해는 푸둥공항 개항과 함께 PACTL을 공항당국과 컨소시엄으로 공동 운영하고 있는데, 여기에는 독일의 Lufthansa Cargo가 참여하고 있으며, 대부분 상해를 취항하는 항공사들에게 서비스를 대행해 주고 있다. 계약기간은 20년으로 체결되었으나, 화물처리능력은 아직까지 50만톤에 불과한 실정이다.

홍콩의 Hactl은 다른 국가에 비해 규모나 기능적인 측면에서 동북아 물류공항으로서의 역할을 기할 수 있는 요건을 모두 갖추고 있다. 특히, Hactl이 100% 투자한 자회사 Hactis를 통해 항공화물 지원업무를 원활히 처리해 주고 있으며, 국제특송업체들에게는 약 46,000m²의 자체 창고를 제공하여 연간 20만톤의 특송화물 처리가 가능하게 하고 있다. 이와 함께 공항 주변지역에 물류센터(THKLC)를 건설하여 일관수송서비스를 제공하고 있으며, 화물터미널 내 1층 중앙에는 농수

< 표 10 > 항공화물터미널 (주) 시설현황과 운영실태

구분	상해(푸둥)	홍콩	대만(중정)	일본(나리타)	한국(김포)
회사명	PACTL	Hactl	TACT	TACT	KACT
영업개시	1999. 10. 31	1976. 5	2000. 1. 16	1972	2000. 8. 15
운영주체	<ul style="list-style-type: none"> - 정부와 공동권소사업 - 주주구성: Shanghai Airport Group 51%, Lufthansa Cargo 29%, JNJ 포워드 20% - 계약기간: 20년 	<ul style="list-style-type: none"> - 민간기업 - 주주구성: Swire Pacific 20%, CITIC Pacific 10%, Jardine Pacific 25%, Wharf Holdings 12.5%, Hutchison International Port Holdings 12.5%, Cathay Pacific Airways 10%, China National Aviation Corporation 10% 등 7개 업체 	<ul style="list-style-type: none"> - 민간기업 - 주주구성: 중화항공 54%, Wan-Hai Group 18%, UPS 8%, EverTer Air Cargo Terminal 3%, TASC0와 TIAS가 5%, 포워드업체 2%, 기타 10%로 구성 	<ul style="list-style-type: none"> - 민간기업 - 주주구성: 항공사, 포워드, 은행, 보험사, 창고업체 등 - 신동경국제공항공단으로부터 임대 후 영업 	<ul style="list-style-type: none"> - 민간기업 - 주주구성: 개인 및 창고업체 등 53인 - 한국공항공사로부터 임대 후 영업
시설현황	<ul style="list-style-type: none"> - Truck dock 76개 - 서비스 제공: 국제 15개사, 국내 5개사 	<ul style="list-style-type: none"> - Truck dock 212개 - Workstation 290개 - 서비스 제공: 국제 50개사, 포워드업체 500개 - 자회사: Haxis 운영 	<ul style="list-style-type: none"> - Truck dock 58개 - Workstation 28개 	<ul style="list-style-type: none"> - 서비스 제공: 5개 산하 자회사 운영 	<ul style="list-style-type: none"> - 면적: 11,550 m² - Truck dock 16개 - Workstation 1,320 m²
운영상의 특징	<ul style="list-style-type: none"> - 공동권소사업으로 업체간 독립성을 유지 - 근접거리에 화물차 원시설 구비 - 항공화물터미널과 세관시스템 연계체계 구축 	<ul style="list-style-type: none"> - 공항당국, 세관, 항공국, 항공사, 화주간 선진화된 전산망 구축 - 1층 중앙에 농수산물, 세관, 이민국 등 지원부서 배치 - 화물터미널과 Airside간 접근성 양호 - 특별화물 처리를 위한 별도 시설 설치 - 전문화된 인력과 보안시스템 완비 - 물류센터(THKLC) 건설을 통해 일관수송서비스 도모 	<ul style="list-style-type: none"> - 통합 항공화물운송 체계가 가능(주주 구성의 다양성) - 화물터미널 운영 경험이 풍부하여 대처 능력 양호 - 안전한 환경조건과 최적의 위치 - 24시간 운영 가능한 세관 	<ul style="list-style-type: none"> - 산하 5개 자회사 운영을 다양한 서비스 제공 가능 - 일본 역내의 접근성 양호로 일관운송 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 초기에는 운송부문을 직접 영업 - 2002년 서울GLS(주) 자회사 운영: 운송부문을 담당 - 냉동창고 185㎡ 운영 - 24시간 운영체제로 서비스 제공

산국, 세관, 이민국 등 지원부서를 유치하여 업무의 원활화를 기하고 있다. 홍콩의 가장 큰 경쟁력은 무엇보다 전문화된 인력을 바탕으로 한 대처 능력과 상주

기관간 화물정보 네트워크가 양호하게 구축된 것이라 할 수 있다.

대만의 항공화물터미널 건설은 1, 2단계로 구분하여 추진 중에 있으며, 1단계는 LODT방식으로 추진되었고, 2단계는 BOT방식으로 추진될 계획으로 있다. 1999년 이후 대만의 항공화물은 일반화물이 감소하고, 특송화물의 비중이 점차 커지고 있는 것이 특징이다. 대만도 홍콩과 마찬가지로 특송업체 유치를 통한 동북아 물류기능 강화와 중국의 배후지역으로서의 역할 선점을 위해 항공화물터미널의 추가 건설과 운영개선에 역점을 두고 있다. 대만의 항공화물터미널의 장점은 다양하고 훌륭한 경험을 가진 경영진이 안전한 환경에서 항공화물을 취급하고 있고, 24시간 세관 및 항공화물 지원부서의 협조를 받고 있다는 점이다.

일본의 TACT 설치는 나리타공항의 시설용량 제약으로 공항 밖에서 통관기능을 구비한 보완시설로 출발하여, 초기에는 취급하는 항공화물이 신속성을 요하거나 부식성 화물은 취급할 수 없는 제한을 받았다. 그러나 1996년 규제완화 이후 이러한 제한이 폐지됨에 따라 나리타공항 인근지역의 항공화물 창고가 급속히 증가하여 TACT의 기능이 점차 위축되고 있다. 이에 따라 최근 TACT는 바라키 항공화물터미널을 종합물류기지로 육성하기 위해 5개 사업소와 산하에 5개 자회사를 운영하여 운영개선을 도모하고 있다. 일본의 TACT 운영방식 즉, 공항 운영주체(공사)로부터 장소와 시설을 임대하여 영업하는 것과 현재 운영에 어려움을 겪고 있는 것은 한국 김포국제공항의 TACT와 유사하다고 볼 수 있다.

다. 항공화물 통관시스템

1. 중국

한국이 중국과의 교역에 있어서 발생하는 통관애로로는 통관절차의 복잡성 및 불투명성, 통관업무 시간상의 제약, 수입차량 등에 대한 과세가격 산정의 불합리, 투자기업의 가공수출용 수입원자재 통관절차 이원화, 내륙지방 보세운송 애로, 수입부가금, 원산지 규정상의 제약 등 대부분의 분야에서 통관애로가 발생되고 있다.

1) 복잡하고 불투명한 통관절차

중국 세관에서의 수입통관은 절차가 지나치게 복잡하고, 통관시간도 많이 소요된다. 즉, 동일한 자료를 수 차례 요구하거나 세관 컴퓨터 입력요원 부족으로 입력자체가 지연됨에 따라 수출·입 통관이 지연되며, 수리용 부품, 샘플 등 소액 긴급물품의 경우도 일반상품과 똑같은 통관절차를 요구하고 있다.

또한, 중국의 관세행정이 자주 바뀌고 변경 시 사전 통보 등 절차가 원만치 않아 신속한 대처가 곤란하다는 지적이 있다. 이러한 문제들은 단 시일 내에 시정되기 어렵겠으나, 통관 및 무역관련 협의를 통해 시정을 요구해야 할 것이다.

2) 통관 업무시간상의 제약

중국 세관당국의 수출·입화물 업무시간은 08:00~16:30까지로 근무시간 이후와 공휴일은 통관업무가 불가능하다. 또한, 실제 업무처리가 가능한 시간도 5시간 정도에 불과하고, 15:30 이후부터는 컴퓨터작업을 중단하고 있는 실정이다. 통관 업무의 시간 상 제약으로 인하여 긴급 수입되는 수입 원자재의 경우, 통관지연으로 생산공정의 중단, 물품의 부식·훼손 등의 사례가 발생되고 있다.

2. 일본

일본과의 교역에서 발생하는 통관애로로는 높은 통관검사 수수료의 부담, 제3국간 무역 시 통관제출서류의 복잡성, 까다로운 인증마크 취득절차, HS¹⁾ 품목분류 관련사항의 애로, 특수 운반용 차량의 일본국내 일시 수입통관의 불허 등으로 요약할 수 있다.

1) 통관수수료

일본에서 수입품을 통관하려면, 관련 규정에 따라 각종 검사를 받게 되는데, 이 수수료가 다른 국가에 비해 3~4배 높기 때문에 수입업체에게 원가 부담을 가중시키고 있다.

2) 제3국간 무역 시 통관제출서류

일본에서 제3국간 무역 시 세관 제출서류가 지나치게 많은 바, 일본 세관에서는 수입품 통과 시 국제적으로 요구되는 서류 이외에 제3국 수출자가 발행한 송장 및 포장명세서까지도 제출할 것을 요구하고 있다.

이러한 서류 제출의 무리한 요구는 국제 상거래 관례에도 어긋날 뿐 아니라, 해당 무역업체의 영업상 부작용을 가져오므로 조속한 개선이 요구된다.

3. 한·일간 통관소요시간 비교

수출·입 항공화물에 대한 통과절차와 소요시간에 대한 문제는 3국이 모두 당면하고 있는 과제로 상당히 오랜 시간동안 문제점을 점차적으로 완화시켜 온 분야이기는 하지만, 아직까지도 많은 부분의 보완이 필요하다. 특히, 통관시간 단축을 위한 부처간의 협조문제, 통관시간 단축만이 국가 경제적으로 효율적인지 등에 대한 구체적인 검토가 요구된다.

한·일간 수입화물에 대한 통관소요시간을 비교하면, <표 11>과 같이 일본은 매년 정기적인 조사를 통해 이를 개선해 오고 있는데, 1991년에 비해 10년이 지난 2001년은 약 절반으로 시간이 단축되어 입항에서 통관이 완전히 이루어지는

1) 수출·입 품목분류는 1988년부터 HS(Harmonized Commodity Description and Coding System)로 분류되고 있으며, 한국도 동 기준을 좀 더 세분화한 한국통일품목분류(HSK: Harmonized System Korea)에 따라 관세법 상 별표조항에 이를 제시하고 있음.

< 표 11 > 수입 항공화물 통관처리 소요시간 조사결과

	조사시기	소요시간 결과
제1회	1991년 2월 4일~2월 10일	52.6시간/2.2일
제2회	1992년 2월 17일~2월 23일	52.9시간/2.2일
제3회	1993년 3월 15일~3월 21일	43.7시간/1.8일
제4회	1996년 3월 11일~3월 17일	46.4시간/1.9일
제5회	1998년 3월 16일~3월 22일	31.5시간/1.3일
제6회	2001년 3월 12일~3월 18일	25.7시간/1.1일

자료: 일본 항공정책연구회(2001), 「항공물류와 세관행정」

시점까지 현재는 약 1.1일이 소요되는 것으로 나타났다.

한국과 일본의 통관단계별 소요시간을 비교하여 보면, <표 12>과 같이 일본의 항공화물은 입항에서 신고수리까지 많은 시간이 소요되고 있는데, 그 원인은 입항→반입까지는 반입 체크 및 수량 확인에 가장 많은 시간이 소요되며, 반입→신고단계에서는 공휴일로 인한 업무중지가 가장 큰 장애요인인 것으로 나타났다.

한국은 반입되는 화물의 입항에서 반출될 때까지의 소요시간은 2.7일로 일본에 비해 약 2.5배정도 더 시간이 소요되는 것으로 나타났다.

4. 통관시스템에 대한 3국의 공통 관심사항

한국의 통관시스템도 중국이나 일본이 가지고 있는 문제점을 아직까지 내포하고 있으나, 그 동안 지속적인 개선을 통해 통관절차의 간소화나 통관업무의 전산화를 위한 관세행정의 규제개혁은 획기적으로 추진해 오고 있다.

3국간 통관절차 개선을 위한 과제는 통관에 필요한 서류를 통일화시키고, 제

< 표 12 > 한·일간 항공화물 통관소요시간 비교

	구분	소요시간 결과
한국 항공화물	입항 → 반입 → 신고 → 수리	2002년 결과
		5.9시간 57.6시간 2.2시간 65.7시간(2.7일)
일본 항공화물	입항 → 반입 → 신고 → 허가	2001년 결과
	(제6회) 3.5시간 21.6시간 0.6시간 (제5회 대비) ±0 ▲ 5.7 ▲ 0.1	25.7시간 (1.1일) ▲ 5.8시간 (0.2일)

자료: 1. 한국 관세청(2002), 「한·일 통관소요시간 비교분석」

2. 일본 항공정책연구회(2001), 「항공물류와 세관행정」

출되는 서류 건수를 줄이는 것이 필요하며, 수출입 관세 및 세관 통계상의 품목 분류체계도 일치시키는 것이 필요하다. 특히, 품목분류방식의 차이는 수출입품목의 대조에 상당한 시간과 통관자원이 초래될 뿐 만 아니라 통관절차상 오류가 발생할 소지가 있다. 마지막으로 통관의 주체가 화주(기업)라는 측면을 고려하면, 통관과 관련된 각국의 국내법과 규정, 행정지침, 절차 및 결정사항에 대한 정보가 이용자에게 공개되어야 한다. 이를 통한 통관제도나 절차의 투명성 보장은 수입국의 규정준수와 신속한 통관처리를 도와줄 수 있기 때문이다.

3국간의 통관시스템에 있어서 한·일간은 정기적인 협력회의를 통해 제도 및 운영 개선을 시행해 나아가고 있지만, 중국과는 중국 자체가 WTO 가입 이후 많은 변화를 준비하는 단계에 있어 단기적인 개선책을 이끌어가기에는 시간이 더 필요할 것으로 판단된다.

VI. 동북아시아의 항공화물운송 정책방향과 당면과제

가. 국가별 주요 정책방향

중국은 2001년에 '물류현대화 발전계획'을 마련하여 물류부문의 현대화를 시도하고 있고, 경제특구 등을 중심으로 외국인 투자를 적극적으로 유치하는 전략을 추진하고 있다. 그러나 전반적인 물류산업 수준은 아직 초보적인 수준을 벗어나지 못하고 있는 것이 사실이다. Nippon Express는 '중국의 물류시장에 관한 보고서'를 통해 중국이 경제성장과 함께 물류인프라에 있어서 빠른 개선속도를 보이고 있지만, WTO가입으로 인한 탈규제 움직임 등에도 불구하고, 국내 물류시장의 수위를 높이는 데에는 어느 정도 시간이 필요할 것이라고 지적하고 있다. 또한 McKinsey의 '2002 중국 물류시장 보고서'는 중국의 민간수요는 거의 모든 품목에 걸쳐 상승세를 기록하고 있는 반면, 물품을 시장으로 운송해주는 물류시스템은 고비용에다 여전히 낙후되어 있다고 지적하고 있다.

따라서 중국은 WTO 가입 이후 동북아시아에서의 주도적인 역할을 이끌어가기 위해 우선은 필요한 공항시설 등 하부기간시설의 조기 확충과 함께 아직까지 체계를 갖추지 못한 국내 항공화물운송과 내륙운송간 연계시스템을 보다 체계적으로 수립하는데 역점을 두고 있다. 항공운송산업도 자국 항공사들이 지역별로 분할되어 있어 효율적인 서비스 제공과 항공운송업체의 개방화에 대비한 경쟁력이 취약함에 따라 기존의 항공사를 3개로 통폐합하여 운영비용의 절감, 노선배정의 개선, 정부의 간섭을 배제한 시장경쟁원리 도입에 따른 체질 강화에 노력을 집중하고 있다. 특히, 2003년 이후 우편시장 개방에 따라 아직까지 중국의 자국내 시장에 대해서는 진입장벽을 통해 시장을 보호하고 있으나, 국제 4대 특송업

체의 시장지배력에 대한 우려에 따라 대비책을 모색하고 있는 것으로 판단된다.

홍콩과 대만은 중국의 배후기지로서의 역할과 동아시아지역의 거점지역 확보를 위해 새로운 공항 건설과 시설확충을 통해 지리적인 이점을 극대화시킬 수 있는 방안을 모색해 왔고, 항공화물운송의 중요성에 대한 인식을 바탕으로 파격적인 항공협상(예를 들면, 홍콩은 필리핀 수빅만의 FedEx를 유치하기 위해 채랍콕국제공항에 21편의 슬롯을 배정하는 것 등)을 제시하여 국제특송업체를 자국에 유치하고 있다. 이러한 국제특송업체, 즉, 대형통합운송업자(integrator)들은 세계적인 네트워크와 운영의 know-how를 가지고 있으므로 홍콩과 일본은 이러한 통합운송업자(integrator)들의 강점을 자국의 증가하는 자체 물동량과 공항의 시설확충을 기반으로 이들을 유치함으로써 공항과 국가 물류의 파급효과를 증대시키고 있다고 볼 수 있다.

특히, 홍콩은 중국의 WTO 가입 이후 대만과의 경쟁이 치열할 것으로 예상하여 채랍콕국제공항의 기능도 살리고, 중국의 배후기지로서의 역할을 높이기 위해 주강경제구역 개발에 주력하고 있다. 대만도 강력한 내수시장을 바탕으로 주변지역에 항공화물단지의 조성과 국제특송업체들에게 장비의 설치와 운영 등 필요한 부분을 이용자들이 우선할 수 있는 권리를 부여하여 공항이 탄력적으로 대처해 가고 있다.

일본은 중국의 영향력 확대한 따른 자국의 'Japan Passing'과 자국 내 산업 경쟁력 약화로 공장 이전에 따른 공동화 현상을 우려하고 있다. 일본의 가장 큰 제약요인은 공항의 처리용량에 대한 한계이나, 이를 인식하고 있으면서도 시급하게 확장할 수도 없는 예산상의 제약과 시기적인 문제가 있다. 향후 3년 이내에 이러한 제약요인을 해결할 수 있는 가능성이 낮을 경우, 동북아시아의 항공화물을 포함한 물류흐름을 쉽게 바꾸기는 어려울 수 있을 것으로 판단된다. 그러나 아직까지 동북아시아에서의 일본은 최대 물동량을 가지고 있고, 다국적 물류업체들과의 제휴가 활발하며, 항공화물업계의 시스템적인 기반이 공고하므로 2005년 목표로 수립된 「신종합물류시책대강」을 통해 국제경쟁력과 항공화물 정보화에 주력할 것으로 보인다.

나. 당면과제

중국은 현재의 성장 속도를 감안할 때 그 시기가 문제일 수는 있으나, 아직까지는 항공화물을 포함한 물류의 개념이 정확히 설정되어 있지 못함에 따라 이에 대비하는 상부와 하부간 시스템 구축과 관리가 효율적으로 이루어지지 못하고 있고, 국내 화물운송에 필요한 교통수단간 연계체계도 미흡한 상태이다. 이와 함께 항공화물운송을 위한 지상조업 등 지원시스템과 전문인력의 확보, 물류 정보화 및 표준화 구축, 통관시스템 등은 시급하게 개선이 요구되는 사안이라 할 수 있다.

홍콩은 중국과의 거래 이후 WTO 가입 이전부터 호의적인 무역거래를 취하고 있으나, 통관문제에 대해서는 서로간 인식과 수준 차이가 있으므로 협의를 통해 해결하는 것이 필요하고, 중국 본토와 표준화에 대한 논의가 무엇보다 중요할 것으로 보인다. 아울러 공항의 배후단지 개발과 IT 기술을 바탕으로 한 항공화물 정보화 추진은 동북아시아 주요 국가들의 역점사업이기도 하다.

대만은 항공화물공항으로서의 지역허브화를 위한 정책방향을 크게 7가지로 구분하여 제시하고 있는데, 이들 내용은 한국을 포함한 대부분의 국가가 지향해야 될 방향이기도 하다. 특히, 외국인외 투자지분 확대와 다국적 물류업체의 유치에 모두의 관심 사안이나 국가적인 목표 설정과 탄력적인 의사결정으로 가시적인 성과를 대만과 홍콩은 보고 있는데 반해, 한국은 아직까지 그렇지 못하다는 것이 차이점이다. 문제는 경쟁적으로 이를 유치하고자 하는데 각국들은 '얼마나 적절한 조건으로 다른 국가에 비해 우선적으로 이들을 유치할 수 있느냐' 하는 것이다. 이는 대만의 과제인 동시에 오히려 시급한 한국의 과제이기도 하다. 또한, 지상조업업체의 시장진입 자유화는 화주나 포워더들의 물류비용을 절감시킬 수 있으며, 공항시설 확충과 함께 공항의 주변지역 개발은 가급적 계획된 시간 내에 차질 없이 건설되어 파급효과를 높여야 할 것으로 보인다.

일본의 당면과제는 '새로운 접근방안에 의한 공항정비의 확충', '화물전용기 운항에 따른 운수권 완화방안, 새로운 지점의 개설, 공항시설의 유연한 운영체제 구축 등', 'IT 기술을 도입한 항공화물 정보화 및 표준화구축' 등으로 요약할 수 있다.

앞서 거론된 동북아시아 국가들 중 항공화물 정보화는 모든 국가들이 공통 관심사항이고, 무역거래가 활발할수록 국가간 정기적인 협의가 필요한 사항이다. 최근 몇 년 동안 정보화에 치중한 한국은 EDI 시스템 구축 등이 부문에서는 강국으로 부상하였으나, 자국 내 내부시스템들간의 인터페이스 호환과 이용자들의 비용절감방안은 해결해야 될 과제이기도 하다.

VII. 항공화물운송의 경쟁력 강화와 동북아시아 내 협력증진 방안

장래 동북아시아의 3국은 항공화물운송에 있어서도 치열한 경쟁을 벌일 것으로 예상되는 반면, 국가간 협력체제 구축도 필요한 시점이다. 앞서 각국이 취하

2) 외국인 투자지분 확대, 양자간 항공자유화 추진, 외국 항공사와의 전략적 제휴 확대, 공항시설사용료 저렴화, 공항서비스업에 민간기업 진입용이, 공항주변 개발범위 확대, 세관 및 환송 절차 단순화 등임.

고 있는 항공화물운송 정책방향과 당면과제를 통해 얻은 시사점을 바탕으로 한국이 장래 역점을 뒤야 할 방향과 동북아지역 3국간에 협력증진을 통해 나아가야 할 방향을 구분하여 살펴보면 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 한국은 대내적으로 우선 21세기를 대비한 보다 구체적이고 실천적인 항공화물운송부문의 'master plan' 수립과 함께 항공화물운송 주체인 항공사, 화주, 포워더 등이 비용을 절감할 수 있고, 이용하기에 편리한 시스템을 구축해 주는 것이 필요하다. 둘째, 이용자들의 요구를 뒷받침할 수 있는 항공화물운송 기반시설 측면에서는 인천국제공항 개항 이후 추가적인 화물터미널과 화물창고의 차질 없는 건설이 요구되며, 접근교통수단 측면에서는 인천국제공항까지의 제2연륙교나 인천국제공항철도의 조기 건설이 필요하다. 또한, sea & air 복합운송은 내륙운송을 대신할 수 있는 수도권지역의 항만과 중국의 항만들간에 컨테이너 노선의 개설이나 카페리노선의 확충이 요구된다. 셋째, 항공화물 운송체계와 처리절차 측면에서는 이용자들간 정보시스템의 연계체계 구축과 저렴한 이용료로 활용할 수 있는 환경을 조성하는 것이 무엇보다 중요하며, 수출입 절차의 간소화와 통관 자동화를 위해서는 수출입 행정창구의 일원화, 업체별 차등관리제 확대, paperless 수입통관시스템이 보다 확대 시행되어야 할 것이다.

이와 함께 인천국제공항이 경쟁력을 갖추기 위한 선결요건으로는 항공화물기의 운항 자유화, 공항시설사용료의 탄력적인 적용 등 주변국들과 비교해서 보다 차별화 된 전략과 함께 동북아지역의 다른 공항에 비해 '연계성(connectivity)'의 우월성을 토대로 보다 적극적인 마케팅 전략 구사를 통한 항공사 유치에 필요하다. 또한, 공항의 역할과 기능을 극대화시키기 위해서는 계획된 인천국제공항의 배후 물류단지외 관세자유지역 등 주변지역 개발의 차질 없는 건설이 요구되며, 이를 추진할 수 있는 구심체를 명확히 하여야 할 것이다. 그리고, 다국적 물류기업의 유치나 현재 논의 중인 '국제특급우편 허브'를 인천국제공항에 유치하는 방안은 그 중요성을 인식하여 범국가적 차원에서 추진해야 될 것이다.

동북아지역 국가들은 서로의 이익을 위하여 지역내 운송시장의 자유화를 위한 노력이 필요하다. 동북아지역의 공동번영을 위해서는 자유무역협정의 체결로 시장을 자유화하여야 하며, 이의 전 단계로 운송시장의 통합을 추진하여야 할 것이다. 여기에는 최소한 화물부문에 있어서라도 상호간의 항공자유화를 추진하여 화물의 자유로운 흐름이 장려되도록 하여야 한다. 공항운영주체들간 지역 내 공항과의 제휴 및 협력체계를 갖추는 노력도 필요하다. 항공사간 전략적 제휴에 비해 공항간 제휴 여지가 적기는 하지만 중국, 일본 등의 공항과 항공화물 운송정보 공유, 기술개발과 표준화, 인적교류, 항공사유치의 공동노력 등과 같은 제휴를 통해 역내 공항 네트워크를 구축할 필요가 있다.

VII. 결 론

21세기의 동아시아지역은 세계의 성장센터로서 발전하여 세계 3대 경제축을 형성할 전망이다. 세계 GDP에서 동북아시아의 경제적 비중은 1970년의 16.7%에서 2000년에는 19.6%로 증대되었으며, 2000년~2020년에는 연평균 20% 정도로 빠르게 증가될 것이다.

이에 따라 세계적인 기업들이 동북아시아에 투자를 확대하면서 이 지역에서의 생산, 무역 및 분배 활동을 지원할 국제물류시스템의 중요성은 매우 높아지고 있으며 항공화물운송의 중요성 또한 과거 어느 때보다도 커지고 있다.

동북아시아에 있어서의 화물운송시장은 해운, 항공 모두 중국경제의 급성장에 크게 영향을 받고 있다. 따라서 한국을 비롯한 주변 국가들은 중국으로부터 유발되는 화물을 유치하기 위하여 기반시설을 정비하고 운영의 효율화를 도모하고 있다. 그러므로 항공화물운송에 있어서의 경쟁력을 강화하기 위해서는 중국시장의 동향을 파악하고 이에 대처하는 노력이 필요하다.

한국은 그 동안 지정학적인 위치를 활용하고, 항만과 공항에 대한 지속적인 투자로 많은 환적물동량을 유지하여 왔고, 국적 선사와 항공사들도 지역 내에서 상대적으로 높은 경쟁력을 유지하여 왔다. 앞으로 5년 내에 중국과 미국간에 항공화물량이 가장 크게 증가될 것을 감안하면, 인천국제공항은 중국-미국간의 환적화물시장으로서 일본의 나리타국제공항과 경쟁해야 할 것이다.

한국은 동북아시아 내에서 주변 국가들에 비해 상대적으로 우수한 네트워크를 구축하고 있으나, 동북아시아의 물류 중심 국가가 되기 위해서는 지역 내에서 사람과 화물, 그리고 정보가 자유롭게 이동할 수 있도록 운송시장의 자유화가 적극적으로 추진되어야 할 것이다. 이러한 전략의 추진은 서로가 경쟁자로서가 아니라 협조자로서의 역할을 담당하는 차원에서 접근되어야 한다. 과거의 사례를 볼 때, 항만, 공항 등 기반시설에 있어서 중심적인 역할을 선점하게 되면 그 효과는 상당히 지속되는 속성이 있다. 따라서 목표를 명확히 한 후 치밀한 전략을 수립하여 우리의 강점을 더욱 키우고 우리의 약점을 극복하는 노력이 필요하다. 시기 적절한 투자와 차별화로 물류중심지로서의 위상을 선점하고, 지속적인 노력을 기울여야 할 것이다.

아울러, 동북아시아 국가들과는 지난 몇 년 동안 협력체제 구축을 논의했지만 가시적인 성과가 없는 현 시점에서 보면 우리가 주체가 되는 보다 전향적인 발상을 기반으로 하는 접근방식도 필요할 것으로 판단된다. 역내운송의 완전 자유화 특히, 항공화물운송 자유화나 공항운영 주체들간 지역 내 공항과의 제휴를 검토해 볼 필요가 있다.

[참고문헌]

1. 관세청(2002), 『한·일 통관소요시간 비교분석』
2. 교통개발연구원(2002), 『동북아 물류중심지화를 위한 국제물류체계 개선방안』
3. 대외경제정책연구원(1999), 『동북아 경제협력 관세통상 등 지역경제협력 정책 과제 99-08』
4. Tae Oum(2002), 『Competitive Advantage of Competing Logistics/Distribution Hub Locations』, 한반도의 국제물류중심지화 추진전략 국제세미나.
5. 물류문제연구회(2000, 2001, 2002), 『일본물류연감』.
6. _____(2001), 『항공물류와 관세행정』, No. p. 405.
7. 일본 항공진흥재단(2001, 2002), 『숫자로 본 항공』.
8. Airport Authority Hong Kong(2002), *Cargo Airport of the year.*
9. Air Transport World(2001), *The future is freight Cargo Overview.*
10. Anming Zhang(2001), *Air Traffic Rights and the Air Cargo Industry.*
11. Anming Zhang(2001), *Elimination of Barriers in Operations and Management of Air Transport in China.*
12. _____(2001), *Issues on Liberalization of Air Cargo Services in International Aviation.*
13. Centre for Asia Pacific Aviation(2002), *The Monthly Essential China.*
14. Cheung, Waiman, et. al.(2002), *Increasing the Competitiveness of the Air Cargo Industry in Hong Kong*, ITF Report SSP/48/00.
15. Commonwealth Business Media(2000, 2002), *Air Cargo World.*
16. Council for Economic Planning and Development(2000), *Global Logistics Plan, Executive Yuan, ROC.*
17. Feug, Cheug-Min and Kai-Chieh Chia(2000), *Logistics Opportunities in Asia and Development in Taiwan*, *Transport Review*, Vol. 20. No 2. pp. 257-265.
18. Hong Kong's Air Cargo Forum(2001).
19. IATA(각 년도), *World Air Transport Statistic.*

【영문초록】

A COMPARATIVE STUDY ON AIR CARGO TRANSPORTATION POLICIES OF NORTHEAST ASIAN COUNTRIES

Jecheol KIM and Choongyeol YE

Air cargo is playing an ever-increasing role in the distribution system of many companies. Air cargo market in the Northeast Asia region is expected to achieve rapid growth after Chinas joining in WTO. Asia is one of the fastest growing regions within the global air transport market. In volume term, WTO forecasted in 2001 that world air cargo will be tripled in fifteen years. Many Asian countries have opened new airports or expanded existing facilities to accommodate more cargo and to be developed as a regional air logistics hub. Although air cargo accounts for only about 0.3% by weight, its value share is much higher at more than 30%. However, historically, discussion of air transport has been dominated by passenger concerns, in part because air cargo has often been considered a by-product of air passenger services.

This study presents the development of air cargo industry in Northeast Asian countries. Three countries are expecting their newly constructed airports and national flag airlines to play increasing roles, whereas Hong Kong and Taiwan emphasize the role as hinterlands of China as their vital strategies. The latter two countries are strengthening their roles as regional hubs by attracting integrators. Even with the highest air cargo volume and best infrastructures, Japan is striving to overcome airport restrictions, especially through information system.

Although three Northeast Asian countries are similar in investing infrastructures, co-operations among the countries in sharing air cargo information, standardization in logistics system, collaboration in customs administration have not been progresses satisfactory yet. This study suggests some ideas for sound co-operation in air cargo field. Finally this study presents implications for strengthening the competitiveness of Korea air cargo industry.