

世界航空環境의 變化와 韓國의 國際航空貨物現況과 展望

홍 순 길*
이 영 혁**

〈 목 차 〉

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| I. 序 | III. 韓國의 航空貨物 産業의 現況 |
| II. 世界航空貨物運送産業의
環境變化 | IV. 主要航空社별 貨物運送 現況 |
| | V. 結語 |

I. 序

우리는 政治, 經濟, 社會 등 모든 面에서 急變하는 世界秩序 속에서 살고 있다. 脫 이데올로기로 인한 冷戰終熄, 우루과이라운드 물결과 市場開放壓力, 貿易戰爭, 環境汚染, 世界到處의 民族分爭, EC, NAFTAO, ASEAN 등의 地域 統合과 保護主義, 宇宙開發 戰爭, 北韓의 核武器 開發과 NPT 脫退 등의 繼續되는 混同 속에서 生存을 爲해 몸부림치고 있다.

航空面에서도 美國과 規制緩和 政策의 世界的 擴散으로 因한 競爭深化, 많은 航空社들의 갑작스런 出生과 死亡 및 統合·提携 巨大化, 景氣 沈滯로 因한 大部分 航空社들의 赤字, 減縮, 減員, 地域主義 深化 등 어려운 狀況에 處하고 있다. 더구나 新國際航空法 秩序의 必要性까지 切實히 大頭되고 있는 實情이다. 이러한 國內·外 어려운 與件에서 生存하고 發展하기 爲해서는 國內의 協助와 對

* 한국 항공대학교 교수

** 교통개발연구원 선임연구원

外 競爭力 強化의 航空政策 樹立이 時急히 要望되는 時點이다. 韓國의 航空은 過去 25年間 航空 產業界와 政府 當局의 노력으로 꾸준히 發展해서 最近 운송실적 TON KM 基準 ICAO 170여개 國家 중 1위에 浮上했고 貨物은 8위, 國際 貨物은 6위의 水準을 記錄했다. 航空 產業에서 貨物의 比率이 漸次 增大함에도 不具하고 이에 대한 關心과 認識은 旅客에 比해 훨씬 微弱한 것이 오늘의 現實이다.

本 論文에서는 世界航空與件變化의 內容과 이러한 것이 國際航空貨物運送市場에 미치는 影響을 살펴보고(第2章), 韓國의 航空 貨物產業의 現況과 運送 實績內容을 分析하고 發展展望을 檢討하며(第3章), 特히 大韓航空(KAL)을 비롯한 韓國就航航 主要 航空社別 貨物 運送 現況과 實績을 分析한다(第4章).

마지막으로 主要內容 要約과 더불어 向後 展望, 問題點, 그리고 對應 戰略에 代한 意見을 提示한다.

II. 世界航空貨物運送產業의 環境變化

가. 世界民航空界의 最近動向

1. 各國의 航空運送產業의 規制 緩和(Deregulation)

가) 美國

世界 各國의 航空運送產業의 規制緩和는 1978년 美國의 航空規制緩和法(Airline Deregulation Act)의 시행을 계기로 하여 進行되어 왔다. 美國은 1978년 制定된 航空規制緩和法에 따라 1982년부터 民間航空局(CAB)의 路線權 免許制를 폐지하였고, 1983년부터 國內線 運賃의 完全 자유화를 실시하는 한편 1985년에는 CAB를 아예 해산하고 그 기능을 運輸省과 聯邦航空局(FAA)으로 흡수시켰다.

美國의 航空規制緩和로 인한 항공시장의 항공변화를 간략하게 정리하면 다음 <표 1>과 같다.

나) 日本

日本航空政策의 기본 즉 舊憲法이라고 불리는 45/47 체제를 폐지하고 1986년 新航空政策을 채택 하였다. 즉 國際線 複數化, JAL의 民營化, 國內 및 國際線에

3. 航空社間 競爭深化 및 民營化(Privatization)

최근 격화되고 있는 국제항공시장에서의 항공사간 경쟁은 특히 價格競爭에서 잘 나타나고 있다. 과거 전통적 국제항공질서하에서의 價格競爭은 기껏해야 傳貫便(Charter)이나 IATA 非會員國들에 의한 운임할인이 대부분이었으나, 美國의 각국 航空市場에 대한 개방압력에 따라 개방압력에 따라 세계각국이 미국과 체결한 자유주의적 兩者協定(Liberal Open-Skies Bilaterals)의 영향과 신규 항공사의 시장진입, 기존 항공사의 공급과잉, IATA의 역할약화 등으로 최근 協定運賃의 대폭할인이 크게 성행하고 있다.

이러한 世界 航空社間의 競爭深化에 따라 自國航空社의 효율성 제고가 각국 정부의 주요 과제로 등장하였으며 이에 따라 國營航空社의 民營化가 성행하게 되었다. 또 이러한 民營化에 따라 外國航空社의 자본참여가 가능하게 되었다.

4. 地域主義(Regionalism)深化

EC, NAFTA, ASEAN, 중동, 아프리카, 남미에 지역별 항공협조체제가 있으며, 최근에 인도, 파키스탄, 방글라데시, 스리랑카, 부탄 등이 SAARC(South Asian Association for Regional Cooperation)를 형성하고 있어 世界도처에 地域主義가 深化되고 있는 현상을 볼 수 있다.

5. 航空社의 세계화 및 소수 巨大航空社 그룹의 形成(Globalization and Airline Alliance)

세계적 규제완화와 이에 따른 航空社間 競爭深化 그리고 地域主義의 만연 속에서 각국 航空社들은 날로 증가하고 있는 國際航空 交通量의 흡수와 비용절감, 保護主義에서의 탈피 및 경쟁완화를 위해 航空社의 세계화를 시도하고 있으며 더 나아가서 기업적 제휴와 연합을 통해 소수의 거대한 航空社 聯合體로 형성하고 있다. 이러한 연합체 성격의 世界的 航空企業들(Global Mega-Carriers)은 그들의 거대한 노선망과 전 세계적 Hub and Spoke System의 構築, 최첨단 CRS의 위력과 공동 마케팅을 통한 세계항공시장을 지배하게 되고 이에 따라 국제항공시장에서 고립된 群小 航空社들은 엄청난 위협에 직면하게 될 것이다.

나. 世界航空運送産業의 現況과 展望

1. 運送實績의 推移

航空貨物運送은 경제여건에 지속적인 영향을 받는다. 1980년대 후반의 世界的 경기호황으로 이 기간 중 世界運送貨物市場은 年平均 9.0%(우편제외)에 가깝게 성장하여 동기간의 航空旅客運送 實績보다 더 빠른 속도로 증가해 왔다.

〈표 2〉 世界 定期便 航空貨物과 旅客運送實績 推移

단위 : 백만 톤-km, 백만 인-km, %

연 도	화 물			여 객
	화 물	우 편	합 계	
1970	10,464	2,747	13,211	382,254
1975	17,256	2,435	19,691	574,882
1980	26,866	3,107	29,973	928,829
1985	37,149	3,893	41,042	1,179,737
1989	54,616	4,497	59,113	1,555,679
1990	56,324	4,474	61,098	1,652,297
'70-'75	10.5	-2.4	8.3	8.5
'76-'80	9.3	5.0	8.8	10.1
'81-'85	6.7	4.6	6.7	4.9
'86-'90	8.7	4.2	8.1	7.0

資料 : IATA, 「World Air Transport Statistics」 No.35, 1991. 6.

註 : 소련 제외

전체적으로 世界 航空 화물 運送實績은 1970년대에는 연간 9-10%의 높은 증가율을 보였고 80년대에는 70년대보다는 낮으나 여전히 높은 성장을 보이고 있다.

일반적으로 航空貨物 및 旅客運送의 성장은 비용요인의 직접적 영향과 함께 航空運送市場의 주변환경 및 정치적인 상황에 크게 좌우된다. 따라서 航空運送産業의 성장은 비용의 안전성과 世界 경제의 지속적 성장, 각국의 규제완화, 상품의 고부가가치 등의 요인에 크게 기인하고 있으며, 최근에 들어 海上運送 등 他 運送手段에 대한 대체수단으로서의 航空運送의 중요성이 크게 대두되고 있는 것이다.

1990년의 IATA회원사에 의한 世界運送貨物運送實績은 약 610억 톤-km(우

는 26.5%로 그 비중이 크게 증가하고 있다.

1990년 현재 世界航空貨物運送市場 가운데 가장 큰 비중을 가진 유럽지역은 1970년대에 年平均 8.6%, 80년대에는 6.1%의 運送增加率을 보임으로써, 世界의 平均증가수준과 유사하게 꾸준한 발전이 계속되었다. 북미지역의 경우는 1990년 현재 29.2%의 비중을 차지하고 있어서, 70년대 초의 49%, 80년대 초의 34%에 비해 현저히 낮아졌으며, 성장을 또한 여타 지역보다 낮은 수준에 머물고 있다.

아프리카, 라틴 아메리카, 중동 등의 지역에서의 航空貨物運送産業은 1970년대에 平均 12% 이상의 높은 성장률을 나타냈지만, 80년대에는 그 수준이 급격히 떨어지는 양상을 보이면서 90년 현재 세 지역은 世界 全體 航空貨物運送市場의 단지 11.1%인 55억 톤-km의 運送實績을 보이고 있다.

1991년도에는 世界 全體 航空貨物の 24.5%를 運送한 亞·太地域 航空社들은 1990년대에 들어서서도 유럽 및 북미지역 航空社들의 運送實績과 營業輸入이 상대적으로 위축되고 있었던데 반해, 지속적이고 두드러진 성장을 보였다. 아·태지역의 대표적 항공사인 日本航空(JAL)은 1991년도에 약 34억 톤-km를 수송하였고, 한국의 大韓航空은 일본항공의 뒤를 이어 27억 톤-km를 수송하였으며, 싱가포르항공은 18억톤-km, 캐세이퍼시픽 航空은 약 15억 톤-km의 運送實績을

〈표 4〉 1991년 亞·太地域 主要航空社의 定期的 貨物運送 및 營業實績

항 공 사	화 물	여 객	영업실적 (백만달러)			
	백만유상 톤-km	백만유상 人-km	화물수입 (A)	총영업수익 (B)	A/B (%)	순이익
Air Newzealand	370.6	10,625	-	-	-	-
All Nippon	586.0	35,692	-	593.9	-	30.6
Cathay pacific ¹⁾	1,457.1	24,433	384.3	2,468.3	15.6	346.8
Garuda ¹⁾	195.3	5,089	196.1	1,480.3	13.2	114.2
Japan Airline ¹⁾	3,361.2	51,524	1,291.7	8,325.0	15.5	102.0
Qantas	1,113.9	26,638	-	3,040.0	-	34.8
Singapore	1,769.6	32,594	-	-	-	-
Korean Air	2,703.0	19,956	805.3	2,640.4	30.5	21.0

資料 : Air Transport World, 1992. 6.

ICAO, Civil Aviation Statistics of the World, 1990.

주 : 1) Cathay, Garuda, JAL 영업실적은 1990년도 기준임.

기록했다.

영업수익면에서 보면 캐세이퍼시픽 航空社가 약 3억 5천만 달러, 大韓航空이 약 2천 1백만 달러의 영업순이익을 보이는 등 世界의 여타 지역 航空社와는 상반된 양상을 보였으며, 이러한 추세는 지역경제의 성장과 함께 지속될 전망이다.

2. 世界航空貨物運送産業의 發展展望

과거 20년간의 世界航空貨物運送産業의 總運送實績(유상 톤-km)은 연 8%씩 계속 증가해 왔고, 1990-2000년, 2000-2010년까지는 각각 年平均 8.5%, 8.4%의 견실한 성장이 예상된다. 이러한 높은 성장전망은 맥도넬 더글라스(MD)사와 같은 항공기 제작회사의 경우 회사의 성격상 다소 밝은 전망치를 발표하게 된다는 일반적 경향에 비추어 약간의 수정이 필요할 것이나, 대체로 미래의 주종 교통수단으로서의 航空의 발전에 대해서는 이론의 여지가 없을 것이다.

그러나, 1991년부터 시작된 항공시장의 세계적 경기침체는 1992년도에는 지속되고 있으며, 선진국 경기회복의 진전에 비추어 적어도 이러한 침체 상황이 1993년에도 지속될 것으로 내다보인다.

〈표 5〉 世界 定期·不定期 航空貨物運送의 長期 展望

단위 : 억 톤-km, %

연 도	정 기	부정기	합 계
1970	132	12	144
1980	300	21	321
1990	611	37	648
1995	923	47	970
2000	1,496	63	1,559
2005	2,230	82	2,312
2010	3,348	110	3,458
'70-'80	8.6	5.8	8.3
'81-'90	7.4	5.8	7.3
'91-'95	8.6	4.9	8.4
'95-2000	10.1	4.9	8.4
'96-2005	8.3	5.4	8.2
2006-2010	8.5	6.1	8.4

資料 : McDonnell Douglas, 「Outlook for Commercial Aircraft 1991-2010」, 1992. 1.

註 : 定期便은 郵便物 包含.

가) 定期 및 不定期航空貨物 發展方向

定期貨物(Scheduled Freight)運送은 1990년의 全體 航空貨物 運送量 64억 톤-km 가운데 87%를 차지하고 있으며, 앞으로 年平均 8.6%씩 성장함에 따라 2010년에는 全世界 航空貨物의 94%를 점하게 될 것이다. 부정기화물(Non-Scheduled Freight)은 정기화물 성장률의 2/3수준으로 성장해 왔으며, 1990년에 5.7%였던 점유율이 2010년에는 3.2% 정도에 달할 것으로 예상된다. 나머지 우편물은 그 비중이 1990년에 7.4%였으나 2010년에는 3%에 달할 것으로 예상된다(표 4참조).

나) 주요 노선별 정기편 航空貨物運送 發展展望

向後 世界の 정기편 航空貨物運送産業은 아시아지역을 연결하는 노선에서 가장 크게 발전할 것으로 전망된다. 즉 극동 역내와 태평양노선은 2010년까지 年平均 12.1%, 북태평양노선은 11.4%, 유럽-극동노선은 8.8%씩 크게 성장할 것으로 전망되고 있다. 따라서 2010년에 이르면 전세계 航空貨物運送市場에서 북

〈표 6〉 主要路線別 定期航空貨物運送事業의 展望值 比較

단위 : 백만 톤-km, %

노선별	1990	2010	1990-2010 연평균증가율
미국국내	11,420(18.1)	21,928(15.1)	5.8
북대서양	11,522(18.3)	23,375(16.1)	6.6
북태평양	10,195(16.2)	32,369(22.4)	11.4
유럽-극동	9,701(15.4)	22,343(15.4)	8.8
극동역내및태평양	5,149(8.2)	17,242(11.9)	12.1
유럽-아프리카	2,241(3.6)	5,119(3.6)	7.6
유럽역내	1,163(1.8)	1,893(1.3)	4.3
유럽-중동	1,196(1.9)	1,371(0.9)	2.8
북미-남미	1,127(1.8)	2,517(1.7)	7.6
남대서양	1,067(1.7)	2,669(1.8)	8.6
주요노선총합	54,781(87.0)	130,906(90.4)	8.7
전세계총합	62,956(100.0)	144,821(100.0)	8.5

자료 : McDonnell Douglas, 「Outlook for Commercial Aircraft 1991-2010」, 1992. 1
 McDonnell Douglas, 「World Economic and Traffic Outlook」, 1991.

주 : 1) ()안은 점유비.

2) 소련 제외.

태평양노선이 22.4%를 점하게 되고, 90년에 18.1%를 점하고 있던 미국 국내노선은 불과 15.1%로서 세계에서 4번째 지역으로 그 위치가 저하될 것이다(표 6 참조).

Ⅲ. 韓國의 航空貨物運送産業의 現況

가. 發展 過程

胎動期 : 1960년에는 국제교역량의 대부분이 선박을 이용한 海上運送時代였다. 극히 일부품목의 견본품과 우편물만이 旅客機의 화물칸으로 輸出되는 정도

跳躍期 : 1970년대 수출진흥정책의 결실로 輸出人 화물량의 대폭 증가에 따른 航空輸送物量의 지속적 증가(가발, 의류, 완구류 등). 年 약 20% 이상 성장률

成熟期 : 1980년대는 世界航空貨物市場의 성숙기. VTR, 컴퓨터, 반도체 등 전자제품류와 산업설비, 자동차 부품 등. 고부가가치상품의 輸出擴大에 따른 航空貨物量의 急増

나. 航空貨物運送實績의 推移

우리나라의 항공운송사업은 1970년대에 1973년과 1979년의 두차례의 세계적 유류파동에도 불구하고, 旅客·화물 모두 괄목할만한 신장세를 기록하여 국제선과 국내선을 합한 전체 運送實績이 年平均 旅客 31.2%(人-km기준), 화물 42.3%(톤-km기준)의 높은 성장을 기록하였다.

1980년대에는 國內線 航空의 대폭적인 성장을 바탕으로 全體 運送實績은 旅客의 경우 人-km기준으로 年평균 13.8%, 화물은 톤-km기준으로 16.1%의 증가율을 보여 꾸준히 높은 성장을 보였다. 특히 국내선 화물의 경우, 年평균 30.2%의 경이로운 성장을 기록하여 국내 제지역간의 航空貨物運送物量이 급격히 늘어나고 있음을 알 수 있다. 국제선 화물의 경우에도 1988년 서울 올림픽을 전후하여 화물의 증가추세가 뚜렷이 높아짐을 알 수 있다.

하지만 1990년대에 들어와 1990년 초 중동에서 발발한 걸프전의 휴유증과 世界 經濟의 不況, 이에 따른 우리나라의 경기침체와 노사분규로 인한 수출경쟁력 상실 및 제조업 노동기피현상 등의 영향으로 인하여 1991년의 우리나라 輸

出航空貨物運送實績은 톤-km기준으로 오히려 작년보다 약 3.1%가량 줄어드는 기현상을 보이고 있다(표 7, 8참조).

〈표 7〉 우리나라의 航空運送實績

단위 : 백만톤-km, 백만인-km, 연평균증가율(%)

연 도	국제선		국내선		합 계	
	화 물	여 객	화 물	여 객	화 물	여 객
1970	28.7	476.6	1.5	258.4	30.2	735.0
1971	34.2	590.9	2.3	314.1	36.5	905.0
1972	81.7	1,050.5	2.4	322.8	84.1	1,373.3
1973	146.2	2,134.4	2.8	385.0	149.0	2,519.4
1974	209.7	2,103.2	2.1	315.9	211.8	2,419.1
1975	393.8	3,220.0	2.5	300.4	396.3	3,520.4
1976	454.3	4,373.3	2.0	276.2	456.3	4,649.5
1977	574.7	5,335.1	2.7	385.3	577.4	5,720.4
1978	683.5	6,613.1	4.0	498.7	687.5	7,118.8
1979	849.2	8,617.2	5.0	635.9	854.2	9,253.1
1980	1,032.6	10,566.0	5.1	527.9	1,037.7	11,093.9
1981	1,150.0	11,278.8	6.5	557.0	1,182.2	11,835.8
1982	1,450.0	12,556.7	11.1	653.9	1,461.1	13,210.6
1983	1,670.8	13,212.1	16.5	839.6	1,687.3	14,051.7
1984	2,190.9	16,319.0	22.0	1,012.1	2,212.9	17,331.1
1985	2,319.3	17,929.6	25.8	1,181.6	2,345.1	19,111.2
1986	2,809.4	20,386.3	29.3	1,430.8	2,838.1	21,817.1
1987	3,127.9	22,019.1	35.8	1,770.4	3,163.7	23,789.5
1988	3,457.9	23,020.5	43.0	2,191.0	3,500.9	25,211.5
1989	4,286.3	29,795.4	63.2	3,178.6	4,349.5	32,974.0
1990	4,554.9	36,405.1	71.5	4,010.7	4,626.4	40,415.8
1991	4,415.9	38,521.4	78.3	4,446.9	4,494.2	42,968.3
'71-'80	43.1	43.1	36.3	7.4	42.4	31.2
'81-'85	17.6	11.2	38.5	17.5	17.7	11.5
'86-'90	14.5	15.2	22.6	27.7	14.6	16.2
'81-'90	16.0	13.2	30.2	22.5	16.1	13.8
'90-'91	-3.1	5.8	9.5	10.9	-2.9	6.3

資料 : 交通統計年報 各年호, 韓國空港公團 電算室.

註 : 1) 不定期 包含.

2) 貨物의 경우 旅行者 手荷物 및 郵便物 包含.

3) 通過旅客 및 通過貨物 不包含.

4) 國際線은 우리나라 出入 內外國 航空機 實績 集計.

〈표 8〉 우리나라의 航空貨物·旅客 增加 推移

단위 : 톤, 명, 연평균증가율(%)

연도	국제선		국내선		합계	
	화물	여객	화물	여객	화물	여객
1970	25,683	398,162	4,667	917,249	30,530	1,315,411
1971	28,580	515,244	7,284	1,105,470	35,864	1,620,714
1972	38,035	748,845	7,841	1,120,922	45,876	1,905,767
1973	57,885	1,432,860	8,820	1,269,081	66,075	2,701,941
1974	69,762	1,224,067	5,947	991,078	75,709	2,235,145
1975	97,752	1,566,116	5,623	905,909	103,375	2,472,025
1976	105,248	2,014,131	5,430	795,298	110,678	2,809,429
1977	123,612	2,316,391	7,550	1,096,770	131,162	3,413,161
1978	141,999	2,708,145	11,003	1,460,781	153,002	4,168,926
1979	167,465	2,988,832	13,918	1,811,955	181,383	4,800,787
1980	191,410	2,921,574	12,764	1,480,986	204,174	4,402,560
1981	208,925	3,228,696	17,573	1,555,220	226,498	4,783,916
1982	234,918	3,500,888	29,502	1,843,739	264,420	5,344,627
1983	265,895	3,702,742	43,028	2,362,683	308,923	6,065,425
1984	301,657	3,941,626	57,840	2,869,201	359,497	6,810,827
1985	333,159	4,381,866	67,439	3,467,382	400,598	7,849,248
1986	391,485	4,939,364	78,000	4,092,450	469,485	9,031,814
1987	472,073	5,458,593	92,755	5,100,839	564,828	10,599,432
1988	508,440	6,352,877	110,604	6,297,295	619,044	12,650,172
1989	711,295	8,283,164	154,418	8,951,716	865,713	17,234,880
1990	776,759	9,626,415	182,831	11,063,820	959,590	20,690,235
1991	787,342	10,270,666	199,542	12,253,071	986,884	22,523,737
'71-'80	22.3	22.1	10.6	4.9	20.9	12.8
'81-'85	11.7	8.5	39.5	18.6	14.4	12.3
'86-'90	18.5	17.1	22.1	26.1	19.1	21.4
'81-'90	15.0	12.7	30.5	22.3	16.7	16.7
'90-'91	1.4	9.1	9.1	10.7	28.4	8.9

資料 : 交通統計年報 各年호, 韓國空港公團 電算室.

註 : 1) 不定期 包含.

2) 貨物의 경우 旅行者 手荷物 및 郵便物 包含.

3) 通過旅客 및 通過貨物 不包含.

4) 國際線은 우리나라 輸入 內外國 航空機 實績 集計.

다. 航空貨物과 海上貨物量의 比較

航空貨物運送需要는 전체 경제 상황의 변화에 따라 대단히 민감하게 반응한다. 海上貨物運送需要는 물품의 주문에서부터 화주에게 도착할때까지 한달 이상의 오랜 기일이 걸리는 것이 보통이지만, 航空貨物의 경우에는 일주일 정도의 아주 짧은 시간내에 모든 것이 이루어 질 수 있다. 또한 海上輸出入貨物은 대부분이 원자재와 대량화물인데 비해 항공수출입화물은 주로 고부가가치의 상품 및 견본품(Sample)이 주종을 이루기 때문에, 앞으로 우리나라의 경제가 선진국형으로 전환됨에 따라 航空貨物 輸出入物量이 海上貨物의 輸出入物量보다 더 빠른 속도로 증가할 것으로 예상된다.

그러나 航空貨物은 海上貨物에 비해 경기동향에 더 민감하게 반응하여, 그 사이클(Cycle)의 고조가 더 크며 그 진폭도 더 좁은 특징을 보이고 있다. 경기회복시에는 늘어나는 輸出入物量이 일차적으로 선박에 의해 수송되다가, 호황기에는 생산시설의 불황으로 미쳐 선적기일을 맞추지 못한 화물과 선박스페이스를

〈표 9〉 우리나라 輸出航空貨物量과 輸出海上貨物量의 增加推移

단위 : 톤, %

연도	總輸出物量		航空輸出物		海上輸出物量		總輸出物量中 航空貨物占有比
	물량	증가율	물량	증가율	물량	증가율	
1980	22,784,814	27.2	102,490	19.2	22,682,324	27.2	0.45
1981	26,408,854	15.9	111,864	9.1	26,296,990	15.9	0.42
1982	27,689,032	4.8	120,475	7.7	27,568,557	4.8	0.44
1983	29,420,310	6.3	140,860	16.9	29,279,450	6.2	0.48
1984	30,772,805	4.6	155,459	10.4	30,617,346	4.6	0.51
1985	32,079,400	4.2	180,642	16.2	31,898,758	4.2	0.56
1986	41,987,563	30.9	221,919	22.9	41,765,644	30.9	0.53
1987	51,505,726	22.7	279,537	26.0	51,226,189	22.7	0.547
1988	54,586,701	6.0	287,028	2.7	54,299,673	6.0	0.53
1989	51,296,108	-6.0	380,807	32.7	50,915,301	-6.2	0.74
1990	47,911,857	-6.6	407,245	6.9	47,504,612	-6.7	0.85
1991	52,827,394	9.4	401,281	-1.5	52,426,113	10.4	0.76

資料 : 交通統計年報 各年호, 海運港灣統計年報 各年호.

註 : 1) 航空貨物은 不定期的 實績, 旅行者 手荷物 및 郵便物 포함.

2) 通過貨物은 포함되어 있지 않음.

〈표 10〉 우리나라 輸入航空貨物量과 輸入海上貨物量의 增加推移

단위 : 톤, %

연도	總輸出物量		航空輸出物量		海上輸出物量		總輸出物量中 航空貨物占有比
	물 량	증가율	물 량	증가율	물 량	증가율	
1980	71,441,487	-2.2	88,920	9.1	71,352,567	-2.2	0.12
1981	79,122,019	10.8	98,061	10.3	79,023,958	10.8	0.12
1982	81,052,436	2.4	114,445	16.7	80,937,991	2.4	0.14
1983	89,030,519	9.8	125,035	9.3	88,905,484	9.8	0.14
1984	95,265,062	7.0	146,199	16.9	95,118,863	7.0	0.15
1985	101,264,142	6.3	152,516	4.3	101,111,626	6.3	0.15
1986	112,226,367	10.8	169,565	11.2	112,057,802	10.8	0.15
1987	126,973,901	13.1	192,536	13.5	126,781,365	13.1	0.15
1988	144,410,633	13.7	221,412	15.0	144,189,221	13.7	0.15
1989	153,315,301	6.2	330,488	49.3	152,984,813	6.1	0.22
1990	172,646,296	12.6	369,514	11.8	172,276,782	12.6	0.21
1991	210,919,610	22.2	373,500	1.1	210,546,110	22.2	0.18

資料 : 交通統計年報 各年호, 海運港灣統計年報 各年호.

註 : 1) 航空貨物은 不定期的 貨積, 旅行者 手荷物 및 郵便物 포함.

2) 通過貨物은 포함되어 있지 않음.

확보하지 못한 화물 등이 모두 항공으로 전환되기 때문에 항공貨物의 증가는 海上貨物보다 더 늦게 시작되나 더 빠르게 증가하는 결과를 낳게 된다. 반면 경기 하락시에는 대부분의 輸出入貨物이 충분한 시간적 여유를 두고 運送될 수 있기 때문에 航空貨物이 오히려 海上貨物로 전환되는 경향이 있으며, 따라서 航空貨物의 경기가 海上貨物보다 더 빠르게 하락하고 그 폭이 더 큰 특징을 보이게 된다.

航空輸送物量의 증가세는 海上輸送量의 증가세를 훨씬 상회하여 1985-1990년의 5년간 해외부문이 年平均 10.6%씩 증가한데 비해 航空部門은 年平均 약 18.5%씩 증가하여 왔다. 이와 같이 航空貨物은 海上貨物에 비해 월등히 빠른 속도로 증가하였으나 航空輸送物量은 輸出에 있어서 1991년 우리나라 전체 수출화물 52,827.4천톤 중 401.3천톤으로서 전체의 0.76%를 차지하였고, 輸入에 있어서는 1991년 전체 輸入화물 210,919.6천톤 중 373.5천톤을 航空으로 輸入하여 항공화율이 0.18% 이르는 등 아직까지 선진국의 수준에는 미치지 못하고 있다.

비록 物量 基準으로는 항공화율이 극히 미미한 수준이지만, 금액면에서는 1991년도 우리나라 총수출액 71,870.1백만 달러 중 航空을 이용한 수출액이 2,770.5백만 달러로서 전체 수출액의 약 3.9%를 차지하였으며, 輸入部門에 있

어서는 우리나라 총수입액 81,524.9백만 달러 중 항공부문 輸入額이 17,745.9백만 달러를 기록하여 全體 輸入額의 약 21.8%를 차지하여 대단히 큰 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

그러나 일본의 경우에는 1990년 기준 全體 輸出入 物量 중 금액기준 항공화율이 輸出 16.5%, 輸入 22.1%를 차지하고 있어 선진국에 비해 아직까지 우리나라의 航空貨物이 全體 輸出入貨物에서 차지하는 비중이 상당히 낮은 수준에 있음으로 尙後 航空貨物運送産業은 계속적으로 높게 성장할 것으로 예상된다.

라. 航空貨物 運送實績 分析

1. 地域別 輸出入 航空實績 運送實績

우리나라의 輸出航空貨物 運送實績을 地域別로 살펴보면 美洲와 日本지역에 대한 航空貨物이 전체 物量 가운데 과반수 이상을 차지하고 있다. 미주와 일본지역은 1980년대 초반부터 우리나라 전체 輸出物量 增加를 주도해왔으나 1985년 이후부터 점차적으로 점유비중이 낮아지고 있는 반면 유럽 및 동남아시아의 점유비중이 높아지고 있어 우리나라의 輸出市場이 다변화되고 있음을 알 수 있다.

〈표 11〉 우리나라의 地域別 輸出航空貨物 運送實績

단위 : 톤, %, 연평균증가율(%)

연도	미 주		일 본		유 럽		동 남 아		기 타		합 계	
	물 량	비중	물 량	비중	물 량	비중						
1975	23,460	48.2	13,027	26.7	7,298	15.0	3,013	6.2	1,911	3.9	48,709	100.0
1980	19,063	36.9	13,346	25.8	9,119	17.7	5,730	11.1	4,377	8.5	51,635	100.0
1985	48,072	58.5	12,656	15.4	11,575	14.1	6,410	7.8	3,499	4.3	82,213	100.0
1990	84,350	41.3	33,441	16.4	48,235	23.6	25,670	12.6	12,616	6.2	204,313	100.0
1991	88,464	39.5	33,450	14.9	54,594	24.4	34,235	15.3	13,329	5.9	224,072	100.0
'81-'85	20.3		-1.1		4.9		2.3		-4.4		9.8	
'86-'90	11.9		21.5		33.0		32.0		29.2		20.0	
'81-'90	16.0		9.6		18.1		16.2		11.2		14.7	
'90-'91	4.9		0.0		13.2		33.4		5.7		9.7	

資料 : 韓國航空貨物協會.

註 : 1) 韓國航空貨物協會 會員社의 實績統計임.

2) 航空郵便物 및 商業書類, 通過貨物 不包含.

3) 年平均增加率은 物量 基準.

2. 品目別 射出航空貨物 運送實績

航空貨物은 海上貨物과 달리 多品種 小量이라는 특성을 가지고 있음으로 개개 품별별로 그 수송 實績을 정확히 산출한다는 것은 극히 어려운 일이 아닐 수 없다. 따라서 여기에서는 크게 5가지로 분류하고 나머지는 잡화로 처리하였다. 1970년대는 우리나라의 輸出航空貨物 中 主要 품목은 纖維類, 電子類, 生物類, 假髮, 機械類의 순이었으나 1980년대에 들어와서는 가발과 생물류의 비중이 급격히 감소한 반면, 기계류 및 잡화류는 상당히 높은 신장세를 나타내어 그 비중이 크게 증가되었다.

(표 12) 우리나라 航空貨物 品目別 輸出物量 및 占有比

단위 : 톤, %, 연평균증가율(%)

연 도	섬유류		전자류		기계류		가 발		생물류		잡화류		합 계	
	물 량	비 중	물 량	비 중	물 량	비 중	물 량	비 중	물 량	비 중	물 량	비 중	물 량	비 중
1975	26,556	54.5	4,671	9.6	188	0.4	5,055	10.4	5,726	11.8	6,515	13.4	48,709	100.0
1980	16,777	32.5	7,813	15.1	1,088	2.1	1,931	3.7	9,276	18.0	14,750	28.6	51,635	100.0
1985	29,595	36.0	16,709	20.3	3,793	4.6	4,348	5.3	7,685	9.3	20,083	24.4	82,213	100.0
1990	72,820	35.6	47,689	23.3	14,786	7.2	0	0	11,186	5.5	57,832	28.3	204,312	100.0
1991	81,936	36.6	45,685	20.4	169,527	7.4	0	0	12,521	5.6	67,404	30.1	224,072	100.0
'75-'80	-8.8		10.8		42.1		10.1		10.1		1.2		1.2	
'81-'85	12.0		16.4		28.4		17.6		-3.7		6.4		9.8	
'86-'90	19.7		23.3		31.3		-		7.8		23.6		20.0	
'81-'90	13.9		19.8		29.8		-		1.9		14.6		14.7	
'90-'91	12.5		-4.2		11.8		-		11.9		16.6		9.7	

資料 : 韓國航空貨物協會.

註 : 1) 韓國航空貨物協會 會員社의 實績임.

2) 1989년 이후 假髮의 輸出物量이 잡히지 않은 이유는 輸出物量이 격감한 관계로 雜貨類에 포함시켰기 때문임.

3) 航空郵便物 및 商業書類, 通過貨物 不包含.

4) 年平均增加率은 物量 基準.

마. 航空貨物運送産業의 發展展望

한국의 불변 GDP를 전망치를 예측 모델에 대입하여 작성한 韓國航空運送産業의 전망치는 다음 <표 13>와 같다.

앞으로 우리나라의 航空運送産業은 과거의 급격한 발전추세에 비해 약 절반

(표 13) 우리나라의 항공화물운송산업의 발전전망

단위 : 톤, %, 연평균증가율(%)

연 도	1990	1995	2000	2010	1990-1995	1996-2000	2001-2010
국제선	4,554.9	6,864.9	10,360.6	22,234.9	8.6	8.6	7.9
국내선	71.5	112.6	176.7	394.4	9.5	9.4	8.4

정도의 신장률에 불과한 年平均 약 9%의 안정적인 발전을 지속해 나갈 것으로 전망된다. 대체로 國際線에 비해 國內線이 1% Point 가량 높은 신장률을 보일 것이나, 國內線 航空貨物시장은 國際線에 비해 그 규모가 2%에도 미치지 못하여 그 중요성은 덜하다. 우리나라 國際線 航空貨物運送産業은 海上貨物에 비해서는 약 1.5배에서 2배 가량 더 높은 年平均 성장율을 보일 것으로 전망된다. 즉 고가 고부가가치 화물을 중심으로 海上貨物로부터 航空貨物로의 전환이 꾸준히 이루어 질 것으로 예상되는 것이다.

Ⅳ. 主要航空社別 貨物運送 現況 檢討

가. 大韓航空(KAL)의 貨物運送現況

1970년 후반부터 급속히 늘기 시작한 우리나라의 航空貨物運送量은 1980년에 접어들면서 국내정치의 불안과 輸出상품의 원가상승 압력으로 기업의 생산욕구가 저하되어 航空輸出이 일시적으로 정체된 시기도 있었으나 대체적으로 계속 확대되는 추세였다.

1980년부터 1985년까지 大韓航空의 貨物運送年平均 增加率은 國際線은 8.8%로 다소 낮아졌으나 國內線은 33.2%의 높은 신장률을 나타내었다(<표 14참조>).

1980년대 후반에 접어들어 世界경제는 미국의 무역수지 악화, 제3世界 외채국의 채무액 증가, 세계무역의 개방을 목표로 하는 새로운 다자간 무역협상인 우루과이 라운드(UR)의 출범, 미국의 신흥산업국의 통상마찰 심화 등 제반문제가 복합적으로 얽혀 전반적으로 어려운 상황에 놓여질 가능성이 많았다. 그러나 원유를 비롯한 국제원자재 가격의 안정과 달러화의 저평가, 국제금리의 하락 등 이른바 3저 현상으로 신흥공업국들에 의한 선진국을 상대로한 輸出은 점차 회복되기 시작했다.

〈표 14〉

大韓航空의 貨物運送實績 推移

단위 : 백만 톤, %, 연평균증가율(%)

연도	구분	국 제 선	국 내 선	합 계	전년대비 증가율
1980		841	5.0	846.0	-
1981		928	6.0	934.0	10.4
1982		1,059	9.0	1,065.0	14.0
1983		1,172	15.0	1,187.0	11.5
1984		1,427	21.0	1,448.0	22.0
1985		1,280	21.0	1,301.0	-10.2
1986		1,445	22.0	1,467.0	12.8
1987		1,647	28.2	1,675.2	14.2
1988		1,867	33.1	1,900.1	13.4
1989		2,371	39.0	2,410.0	26.8
1990		2,483	43.0	2,526.0	4.8
1991		2,664	43.2	2,707.2	7.2
'80-'85		8.8	33.2	9.0	
'86-'90		14.2	15.4	14.2	
'81-'90		11.4	24.0	11.6	
'90-'91		7.3	0.5	7.2	

資料 : 大韓航空 經營企劃室.

註 : 國際線의 경우 通過貨物 運送量 包含.

우리나라의 경우에는 1986년 초부터 輸出이 대폭 증가하기 시작하자 航空貨物 需要도 급격히 증가하여 大韓航空의 1985~1990년 5년간의 貨物運送實績은 國際線 14.2%, 國內線 15.4%의 높은 年平均 성장률을 나타내었다<표 14참조>.

특히 우리나라의 국제 교역량은 보는 바와 같이 大韓航空의 輸出航空貨物 運送實績은 우리나라의 總輸出航空物量도 많이 증가했음을 알 수 있다.

그러나 <표 15>에서 보는 바와 같이 大韓航空의 輸出航空貨物 運送實績은 우리나라의 總輸出航空物量의 증가율보다 낮게 나타나고 있는 것으로 보아 外國 航空社의 취향이 많이 늘어 났음을 알 수 있다. 특히 이같은 추세는 최근에 들어와서 더욱 심각하여 우리나라의 輸出航空貨物量이 증가세가 주춤하고 있는데 더하여 外國 航空社와의 시장경쟁이 더욱 치열해져 大韓航空의 시장점유률이 계속적으로 하락하고 있다.

大韓航空의 수입화물운송실적은 1986~1991년이 기간 동안 1990년을 제외하고는 우리나라의 總輸入航空貨物 증가율과 비슷한 증가율을 보였지만 시장점유

을 비중은 계속적으로 하락하여 1990년 이후부터는 드디어 40%에도 못미치는 시정점유율을 기록하였다.

이는 한국에 취항한 외국航空社가 많아져 스페이스가 과다공급된 것이 주원인 이지만 충분한 영업활동이 뒤따르지 못한 것도 그 이유 가운데 하나이다.

1991년을 기준으로 볼때 우리나라의 總輸出入航空貨物은 343,379톤이며, 이 중 大韓航空은 140,704톤을 수송하여 전체의 약 41.0%를 수송하고 있음을 알 수 있다(<표 15, 16참조>).

<표 15> 우리나라 輸出航空貨物의 大韓航空 占有比

단위 : 톤, %

구분 연도	총항공수출물량		대한항공 수송물량		대한항공 점유비중
	물 량	증가율	물 량	증가율	
1986	108,992	-	50,563	-	46.4
1987	137,491	26.1	62,583	23.8	45.5
1988	148,994	8.4	65,192	4.2	44.2
1989	152,587	2.4	68,131	4.5	44.7
1990	167,855	10.0	71,156	4.4	42.4
1991	171,624	2.2	72,999	2.6	42.2

資料 : 大韓航空 空港支店.

註 : 순수 金浦出發 貨物 基準, 旅行者 手荷物, 通過貨物 불포함.

<표 16> 우리나라 輸入航空貨物의 大韓航空 占有比

단위 : 톤, %

구분 연도	총항공수출물량		대한항공 수송물량		대한항공 점유비중
	물 량	증가율	물 량	증가율	
1986	62,996	-	25,937	-	41.2
1987	77,024	22.3	30,921	19.2	40.1
1988	104,145	35.2	43,788	41.6	42.0
1989	128,461	23.3	52,957	20.9	41.2
1990	142,341	10.8	52,553	-0.1	37.0
1991	159,052	11.7	61,001	16.1	38.7

資料 : 大韓航空 空港支店.

註 : 순수 金浦出發 貨物 基準, 旅行者 手荷物, 通過貨物 불포함.

나. 航空社別 輸出 航空貨物 運送實績

1. 航空社別 輸出航空貨物 運送實績

1980년대 중반 이후 우리나라 경제의 급속한 성장과 더불어 輸出航空貨物 物량은 크게 늘어났으나 국적항공사의 시장점유율은 외국항공사의 운항급증으로 인하여 오히려 하락하는 추세가 나타나고 있다. 즉 1986년에는 大韓航空의 輸出航空貨物의 시장점유율이 46%가 넘었으나 1991년에는 42%에 그치고 있다. 앞으로도 우리나라에 취항하는 외국항공사가 계속 늘어날 것으로 예상되어 국적항공사의 시장점유율은 더욱 하락될 것으로 전망된다.

〈표 17〉 우리나라 就航航空社別 輸出航空貨物 運送實績 推移

단위 : 톤, %

연도	대한항공		페더럴항공		일본항공		노스웨스트		기타		합계	
	물량	비중	물량	비중								
1986	50,563	46.4	16,269	14.9	10,865	9.9	13,570	12.5	17,725	16.3	108,992	100.0
1987	62,583	45.5	22,406	16.3	14,093	10.3	15,257	11.1	23,152	16.8	137,491	100.0
1988	65,192	44.2	22,206	13.6	15,031	10.1	18,015	12.1	29,830	20.0	148,994	100.0
1989	68,131	44.7	19,259	12.6	12,443	8.2	21,589	14.1	31,165	20.4	152,587	100.0
1990	71,156	42.4	19,929	11.9	11,716	7.0	19,418	11.6	45,636	27.2	167,855	100.0
1991	72,999	42.2	14,908	8.6	9,931	5.7	16,818	9.7	56,968	33.2	171,624	100.0

資料 : 大韓航空 空港支店

註 : 1) 金浦空港 出發基準, 旅行者 手荷物, 通過貨物 불포함.

2) 페더럴 익스프레스의 1986-88년 실적은 Flying Tiger사의 실적임.

우리나라 輸出航空貨物市場에서의 비중이 비교적 큰 航空社들, 즉 Federal Express나 JAL, NWA 등의 運送實績은 1990년대에 접어들어 오히려 하락하고 있다. 이도 또한 기타 航空社들의 운항급증 때문이며 앞으로도 당분간 이러한 추세가 지속될 것으로 전망된다.

2. 大韓航空의 지역별 輸出航空貨物 運送實績

大韓航空의 한국발 輸出航空貨物의 運送實績을 살펴보면 그 主力路線은 物量基準으로 볼 때 미주와 일본노선임을 알 수 있다.

〈표 18〉 대한항공의 수출항공화물 운송실적 추이

단위 : 톤, %

연 구 지	도 분 역	1986		1987		1988		1989		1990		1991	
		물 량	점유비										
미 주		29,231	53.9	32,033	47.2	31,253	44.6	35,768	49.1	35,933	47.0	35,712	44.8
일 본		14,714	27.1	20,824	30.7	22,682	32.4	18,920	26.0	17,104	22.4	18,291	22.9
구 주		5,261	9.7	7,258	10.7	8,281	11.8	8,956	12.3	10,283	13.5	10,736	13.5
동남아		4,398	8.1	7,034	10.4	7,431	10.6	8,895	12.2	12,684	16.6	13,786	17.3
중 등		642	1.2	690	1.0	428	0.6	276	0.4	288	0.4	1,178	1.5
합 계		54,246	100.0	47,841	100.0	70,075	100.0	72,815	100.0	76,380	100.0	79,703	100.0

資料 : 대한항공 空港支店.

특히 미주지역은 매년 大韓航空 전체 運送實績의 절반을 차지하고 있다. 그러나 점차적으로 輸出시장의 다변화 경향 및 대미통상압력, 우리나라 상품의 輸出경쟁력 저하 등으로 인하여 미주지역으로의 수송비중은 최근 들어 계속 감소하는 추세이다.

大韓航空은 지난 1971년 4월, 정부의 輸出촉진정책으로 우리나라의 대미 輸出이 급격히 신장됨에 따라 需要에 능동적으로 부응하기 위하여 미주노선에 화물편을 처음으로 취항시켰다. 취항 초반에 미국시장에서의 大韓航空의 지배력은 극히 미미하여 판매저조 현상을 면치 못했다. 하지만 70년대 후반부터 LA를 중심으로 샌프란시스코, 휴스턴, 시카고 및 뉴욕 영업소에 화물전용 요원을 배치시키면서부터 서부, 중부, 중동부 및 동부로 미국시장전역을 개척해 나갔다.

1980년대에 들어와서 大韓航空은 로스앤젤레스와 뉴욕에 독립 화물전용터미널을 확보하여 미주노선을 운항하는 航空社로서 他航空社에 결코 뒤떨어지지 않는 경쟁력을 갖추었다. 미주시장은 大韓航空의 화물수송부문에 있어 가장 커다란 시장으로 우리나라의 대미 輸出物量과도 밀접한 관계를 가지고 있다.

일본지역도 大韓航空의 주력시장이나 최근 일본으로 향하는 輸送物量의 전체적인 정체현상으로 大韓航空의 輸送物量도 점차 줄어들고 있으며, 한일노선에 있어서 최대의 경쟁수단인 海上輸送手段의 발달로 화물들이 운임이 싼 海上輸送을 주로 이용하고 있는 관계로 향후에도 뚜렷한 증가는 없을 것으로 보인다.

한일노선은 大韓航空이 1971년 4월 서울-동경노선을 개설한 이후 계속적으로 증가하여 현재는 화물전용기 주 3편, 旅客機 주 77편을 운항하고 있다. 한일시장에는 비록 화물전용기를 유럽이나 미주지역보다 훨씬 못미치는 주 3편 밖에 운항하고 있지 않지만 旅客편을 주 77편 운항함으로써 旅客機 벨리의 화물공급

스페이스를 고려하면 상당히 많은 화물스페이스를 공급하고 있다.

한일노선의 輸送貨物은 1986년 이후 1991년까지 상승과 하락을 거듭하고 있는데 이는 우리나라와 일본이 무역정책에 따라 運送物量이 크게 변동하기 때문이다. 對日 항공수출 주종상품은 해산물류, 야채류 등 주로 신선도가 생명으로 하는 부패성 화물이기 때문에 이들 상품들은 노동력과 밀접한 관계를 가지고 있다.

다. 航空社別 輸入 航空貨物 運送實績

韓國의 輸入航空貨物量은 1991년에 약 16만톤에 달하여 輸出航空貨物量보다 약 3만톤 정도 적다. 大韓航空이 輸入航空貨物運送實績은 金浦到着貨物을 기준으로 1991년에 약 6만톤을 수송하여 38.4%의 運送占有率을 나타냈다. 월별로는 航空貨物성수기인 6, 7, 8월과 10, 11월 12월의 運送實績이 가장 두드러지며, 상대적으로 비수기인 1, 2, 3월의 경우에는 運送實績이 저조하게 나타나고 있다. 하지만 시장점유율은 성수기와 비수기에 상관없이 거의 일정한 비율을 나타내고 있다.

大韓航空을 제외한 우리나라 취항항공사의 運送實績을 살펴보면 1988년 이전까지만 하더라도 페더럴익스프레스, 노스웨스트 및 일본항공이 약 30% 이상의 運送 점유율을 기록하였으나 1989년 부터 다른 외국항공사의 취항러시로 공급스페이스가 많아짐으로서 그들의 運送점유율은 점점 더 하락하고 있다. 따라서 大韓航空과 이들 3사에 의한 과거의 과점체제가 우리나라에 취항하는 외국항공사가 많아지면 많아질수록 더욱 더 붕괴되어질 것이다.

〈표 19〉 우리나라 就航航空社別 輸入航空貨物 運送實績 推移

단위 : 톤, %

연도 구분 지역	대한항공		페더럴항공사		노스웨스트항공		일본항공		기 타		총수입항공물량	
	물 량	점유비	물 량	점유비	물 량	점유비	물 량	점유비	물 량	점유비	물 량	점유비
1986	25,937	41.2	7,710	12.2	4,155	6.6	7,791	12.4	17,403	27.6	62,996	100.0
1987	30,921	40.1	11,760	15.3	3,878	5.0	9,419	12.2	21,046	27.3	77,024	100.0
1988	43,788	41.6	13,108	12.6	8,464	8.1	9,557	9.2	29,228	28.1	104,145	100.0
1989	52,957	41.2	12,859	10.0	11,917	9.3	11,065	8.6	39,663	30.9	128,461	100.0
1990	52,533	37.0	12,971	9.1	12,412	8.7	11,745	8.3	52,680	37.0	142,341	100.0
1991	61,001	38.7	9,345	5.9	12,931	8.2	10,711	6.8	65,064	40.9	159,052	100.0

資料 : 大韓航空 空港支店

註 : 1) 金浦到着 貨物 基準, 여행자 수하물, 통과화물 불포함.

2) 페더럴 익스프레스의 1986~88년 실적은 Flying Tiger사의 실적임.

라. 國際空港別 貨物터미널 施設

1. 金浦國際空港

空港貨物廳舍는 연면적 41,000m²로 國際線 제1청사로부터 동쪽으로 800m 거리에 위치하고 있으며 大韓航空전용貨物廳舍와 더불어 연간 89만톤 航空貨物을 처리할 수 있는 능력을 갖추고 있다.

航空貨物廳舍는 지상 2층, 지하 1층으로 輸出入 航空貨物 장치 지역, 通過貨物장치장, 稅關 및 관세사 사무소, 그리고 航空貨物 대리점 등이 각각 위치하고 있으며 현대화된 ETV(Elevating Transfer Vehicle)장비로 신속하고 안전하게 처리하므로써 날로 급증하는 航空貨物의 수요를 充足시켜 주고 있다.

2. 金海 國際空港

金浦國際空港의 航空貨物廳舍는 지상 1층의 연면적 7,000m²의 건물로서 연간 14만톤의 航空貨物을 처리할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 航空貨物廳舍에는 輸出入航空貨物裝置地域과 관세사 사무소, 航空社 사무소, 航空貨物代理店 등이 있어 각종 貨物運送에 만전을 기하고 있다.

3. 濟州國際空港

航空貨物廳舍는 總合旅客廳舍의 동쪽에 인접하고 있으며 연간 7만톤의 貨物을 처리할 수 있는 능력을 갖추고 있다.

V. 結語

지금까지 年平均 8% 이상의 꾸준한 성장을 지속해 온 世界의 航空貨物運送産業은 최근 침체를 경험하고 있으나 장기적으로는 연간 8% 이상의 높은 성장률로 발전할 수 있을 것으로 예견된다. 한국의 航空貨物運送産業은 世界평균의 약 2배에 달하는 年平均 15% 이상의 높은 성장률을 기록해 왔다. 비록 최근 輸出 부진과 輸出 부진과 국내 경기의 침체에 따라 國際線 航空貨物運送産業이 정채상태에 빠져 있으나 장기적으로 향후 연간 9-10% 정도의 안정적 고성장을 지속할 수 있을 것으로 전망된다.

1991년도 ICAO통계에 의하면 한국은 4,150백만 Ton-Km의 旅客, 화물, 우편물을 수송하여 世界 제8위를 기록하였으며, 2,525백만 Ton-Km의 국제航空貨物을 수송하여 世界 제6위를 기록하였다. 제2민항인 ASIANA도 1991년부터는 종전의 국내선, 한일, 동남아에 이어서 미주노선에 취항하여 한국적 항공사의 輸送實績이나 점유비를 다소 향상시킬 것으로 전망된다.

輸出入 航空貨物의 대부분을 취급하는 김포공항이 1996년 말에는 수용력(Capacity)한계에 도달할 것으로 예측되어 영종도에 총사업비 10조원의 대규모 수도권 신국제공항을 건설 중에 있으나 이미 차질없는 건설을 위하여 정부, 공항업계, 국민 모두 심心해야 할 것이다. 영종도 신공항이 계획대로 1998년부터 개항된다면 동부러시아, 중국, 일본, 한국을 잇는 동북아 경제권과 중추(HUB)공항으로서의 역할이 크게 강화될 것이며, 따라서 동북아 지역 국제환적항으로서 한국중심의 航空貨物의 수송수요도 증가할 것으로 예상된다. 만일 수도권 신국제공항 건설이 지연될 경우 동아시아의 중추(HUB)공항 역할은 먼저 착공되는 日本의 新關西공항, 홍콩의 新空港, 싱가포르, 대만 등에게 빼앗길 우려가 크다.

한국의 航空貨物運送産業에 관한 법규 체제도 변화된 국제항공환경을 반영하여 보다 규제완화 및 보완개선 정비되어야 하며 세관의 航空貨物통관제도도 효율적이고 보다 신속한 처리를 위하여 그 절차가 대폭 개선되어야 할 것이다.

國際競爭이 더욱 深化되고 있는 現實에서 韓國의 航空貨物運送事業體間의 國內的 協助와 對外 競爭力 強化를 爲한 政策的 指導와 支援이 切實히 要請되며 복합운송시스템의 개발과 宅配 서비스(Door to Door Service) 強化로 國際競爭力을 向上시켜야 할 것이다.

끝으로 세계화(Globalization)와 더불어 지역화(Regionalism)시대를 맞이하여 韓·中·日間의 분야별 협조, 특히 항공에 있어서의 航空社間 협조와 공항간 협조 체계구축에 의한 공동대응전략 구상도 신중히 검토 추진해야 한다.

〔 참고문헌 〕

〈 단행본 〉

1. 한국서

- 김병일, "국내항공사의 국제경쟁력 강화방안: 항공화물운송산업을 중심으로",
홍익대학교 대학원 국제경영학과 석사학위논문, 1991. 6.
- 대한항공, "Air Cargo Services Manual", 1990.
- _____, "대한항공 20년사", 1991. 5.
- _____, "화물관리", 1990.
- 박도웅, "항공화물운송업 합리화 방안에 관한 연구: 종합적 전략을 중심으로",
고려대학교 경영대학원 석사학위논문, 1982. 6.
- 박정주, "국제무역과 항공화물에 관한 연구", 고려대학교 경영대학원 석사학위논문,
1976.
- 번병길, 「교통산업론」, 박영사, 1971.
- 심종진, "Sea & Air 복합운송에 관한 연구", 한국외국어대학교 무역대학원 석사
학위논문, 1991. 6.
- 유홍렬, "항공화물 통관절차의 개선에 관한 연구", 인하대학교 경영대학원 석사
학위논문, 1990. 8.
- 이태원, 「현대항공운송론」, 서울 컴퓨터 프레스, 1991.
- 한국무역협회, "항공화물 통관제도의 현황", 1984.
- 해운산업연구원, "세계 민항공의 최근동향과 대한항공의 대응방안", 1991.
- _____, "2000년대를 향한 우리나라 항공산업의 중장기 발전방향
연구", 1990. 3.
- 홍순길, "Aviation Policy-Making in Korea", 한국항공대출판부, 1990.
- _____, "International Aviation in the Changing Global Order",
한국항공대출판부, 1992.

2. 서양서

- Caldwell, William M., *The Future of Air Cargo: Are There Limitations to
Growth*, Lloyd's of London Press, 1981.
- Cook, John C., *International Air Cargo Strategy*, A Division of Freight

Press INC. 1983.

Cronin, J.A., *Global Trends Seen Promising for Pure Air-Cargo Operations*, Traffic World, Nov. 16, 1987.

ICAO, *Regional difference in fares, rates and costs for international air transport 1987*, ICAO Circular 220-AT/88, 1989.

_____, *Survey of international air transport fares and rates september 1989*, ICAO Circular 224-AT/91, 1990.

Neumeister, K.H., *The Future of Air Cargo*, Liyod of London Press, 1981.

Taneza, Newal K., *Introduction of Civil Aviation: The Air Cargo Industry*, Lexington Books, 1989.

〈정기간행물〉

교통부, 「교통통계연보」, 각년호.

교통신보사, 「교통연감」, 각년호.

대한항공 교통산업연구원, "월간 항공교통", 1992, 각월호.

_____, *Annual Report*, 1989-1991, 각년호.

무역운송사, "무역운송", 1989-1992, 각월호.

월간 항공사, "월간항공", 1992, 각월호.

ICAO, *Civil Aviation Statistics of the world.*, 각년호.

Boeing Commercial Airplane Company, *World Air Cargo Forecast, Yearly Report*, 1992.

Sunday Inc., *World Air Cargo Travel*, 1989-1991, 각월호.