

CLO Plus

글로벌 항공물류 경쟁력 'SMART'에 달렸다

| 글. 한국교통연구원(KOTI) 김제철 박사

| 정리. 박주영 인턴기자



지면강좌에 앞서...

지금까지 정부의 항공물류정책은 인천국제공항 위주의 인프라 구축과 네트워크 확충에 집중해 왔다. 하지만 국내외 사회·경제적 급격한 여건변화에 따라 항공물류 산업여건도 새로운 환경변화에 대응할 수 있는 전략 수립이 요구되고 있다. 또한 최근 국내 생산시설의 해외이전으로 2005년 이후 한국 발 항공화물이 정체되는 환경 속에서도 새로운 항공물류 강국으로 도약하기 위해서는 보다 체계적인 접근전략이 필요하다. 이에 따라, 고부가가치 항공물류산업으로 발전하기 위해서는 이에 걸 맞는 국내 항공물류 발전전략이 마련되어야 한다. 본 지면강좌에서는 한국교통연구원 김제철 박사의 논문을 통해 우리나라 항공물류의 현황과 문제점을 점검해 보고, 주변국들의 항공물류 여건을 고려하여 장래 발전방향을 모색해 보고자 한다. <editor>

다. 항공물류 기술 및 프로세스

정부는 2004년부터 2005년까지 6개 공공기관을 RFID 적용 시범사업대상으로 지정하였다. 정부는 RFID의 확산과 기술개발을 위해 지속적으로 많은 지원을 해왔지만, 현재 우리나라 RFID 도입비율은 약 10% 미만으로 도입 초기 단계라고 할 수 있다.

우리나라의 RFID 기술수준은 선진국에 비해 1~2년 정도의 기술격차를 보이고 있으며, 일부 태그 업체를 제외하고는 RFID 태그와 리더칩 등 주요핵심 부품들은 상당부분 수입에 의존하고 있다.

기업의 RFID 도입에 있어 가장 큰 애로사항은 비용문제이며, RFID 확산을 위해 보다 저가의 RFID 기술개발과 중소기업의 RFID 보급을 위한 지원방안이 모색되어야 한다. 또한 선진국과 다소 격차를 보이는 기술수준을 극복하기 위해 기술개발에 대한 적극적인 투자가 필요하며, 이를 위해 기술개발 시 수익성이 보장되도록 정부 차원의 정책적 지원이 필요하다.

2007년 구축된 AIRCIS는 현재 인천국제공항공사에 의해 위탁·운영되고 있으나, 그동안 활성도가 저조했다. 이는 개발 시점부터 고객 니즈와 항공화물시장의 트렌드에 대한 이해가 부족했고, AIRCIS만의 특화된 영역이 없었으며, 기존에 민간(TRAXON 등)에서 제공되던 서비스를 백화점식으로 나열해

놓은 것에 지나지 않았기 때문이다. 이러한 문제를 해소하고 AIRCIS 운영을 활성화시키기 위해 정부는 AIRCIS 운영 및 고도화 사업을 거쳐 2010년 9월 시스템을 재가동하였다. 아직 2차 사업에 대한 판단은 시기상조이며, AIRCIS가 진정한 항공물류정보통합시스템이 되기 위해서는 관세청의 협조가 반드시 필요한 실정이다.

라. 항공물류 안전관리 및 보안

국토부는 2004년 상용화주제도 운영을 위해 '항공화물보안 기준'을 제정·고시하였고, 2006년에는 삼성전자로지텍(주)을 최초 상용화주로 인정함으로써 상용화주제도 도입이 시작되었다.

그러나 상용화주에 대한 높은 보안기준(자체 보안검색)과 항공운송사업자의 상용화주 보안점검·협약 체결문제, 상용화주에 대한 인센티브 부족 등의 이유로 실질적인 상용화주제도가 운영되지 못하고 있다. 이를 극복하기 위해 2009년 11월 24일부터 3개월간 상용화주제도를 시범운영 하였다.

상용화주제도 시범운영 결과, 상용화주제도가 보다 활성화되기 위해서는 법 기준의 현실화, 운영절차의 효율화, 상용화주 활성화를 위한 환경조성 등이 마련되어야 할 것이다.

관세청이 주관하고 있는 AEO 제도(Authorized Economic

Operator, 기업물류보안인증제도)는 9.11테러 이후 강화된 미국의 무역안전조치를 세계관세기구(World Customs Organization, WCO) 차원에서 수용하면서 무역안전과 원활화를 조화시키기 위해 마련한 국제적 인증제도이다.

관세청도 관세법(08.1) 및 동법 시행령(09.2) 개정을 거쳐 2009년 4월부터 관세청 고시로 AEO 제도를 도입하였다. 물류 보안에 대한 관심이 증가하면서 AEO 제도의 도입 중요성이 증가하고 있는 가운데 정부는 항공물류 발전과 국제교역 활성화를 통한 국외 제고를 위해 '국가 간 AEO 상호인정협정(MRA)'을 적극 추진할 필요가 있다.

6. 항공물류 발전방향

1) 기본방향 설정

현재 당면한 항공물류의 문제점과 과제를 토대로 장래 발전 방향을 수립하는데 무엇보다 항공물류에 대한 정부의 정책적 관심이 중요하다. 그러기 위해서는 항공물류에 대한 개념을 보다 구체화하고, 세부적 실천과제를 추진을 위한 제도적 근거도 마련되어야 한다.

이러한 기본적 접근을 토대로 장래 항공물류 발전을 위한 기본방향은 앞서 논의한 항공물류의 환경변화, 그 동안의 국가 상위계획에 대한 성과평가, 주변국들의 항공물류에 대한 전략과 시사점을 고려하여 설정되어야 할 것이다.

이와 함께 현재 우리가 처한 지리적 위치와 기반시설 등 항공물류 환경을 둘러싼 의 강점과 약점을 우선 검토하고, 그 다음으로 항공사나 조업사, 항공물류단체나 협회, 항공 관련 IT 업계 등 항공물류 산업현장에서 겪고 있는 애로사항을 수렴하여 이를 우선적으로 개선할 수 있어야 한다.

가. 국내 항공물류 체계의 SWOT 분석

우리의 가장 큰 강점은 첫째, 동북아 지역의 중심에 위치하였다는 지리적 이점이 있으며, 국적항공사와 인천국제공항은 높은 경쟁력을 유지하고 있다는 점이다. 둘째로는 우수한 항공 네트워크를 가지고 있으며, 수준 높은 인프라 시설이 구축되어 있다. 마지막으로 민간기업의 물류활동을 지원하고 업무를 간소화·효율화 하기 위해 정부주도의 정보화를 추진하고 있으며, 글로벌 IT 제조업체가 지속적으로 성장 중이라는 점이다.

취약한 점으로는 우선 전문인력 양성체계의 미흡을 들 수



있다. 항공물류 전문인력은 주로 대학교 수준의 교육과정 제공에 집중되어 있으며, 그 외에 현장중심의 체계적인 항공물류 관련 교육과정을 찾아보기 어렵다. 또한 부가가치 창출 및 보안기술에 약점이 있고, 물류 IT선진국과의 기술격차가 크고 기술표준화가 뒤쳐져 있다. 둘째로는 관계기관 간의 정보의 연계가 미흡하고, 업무의 협조가 원활히 이루어지지 않고 있다는 점이다. 셋째로는 경쟁력을 지닌 대형물류업체가 없다는 점이다. 즉, 글로벌 물류업체의 부재 및 글로벌 기업 유치에 어려움이 있다.

이러한 강점과 약점 하에서도 우리에게 주어진 기회로는 우선 중국의 급격한 경제성장과 함께 항공화물시장 물동량이 크게 증가하고 있다는 점이며, 둘째로는 ASEAN 지역의 성장과 글로벌화에 따른 FTA 추진으로 물동량이 증가하고 있으며, 항공자유화가 확대·가속화 되고 있다는 점이다.

그러나 이런 기회 속에서도 주변국들과의 치열한 경쟁은 우리가 헤쳐 나가야 과제이면서 도전이기도 하다. 가장 큰 위협은 첫째, 중국항공시장의 급격한 성장이다. 현재까지 중국은 급격한 물동량 증가에 비해 항공인프라 수준이 낮기 때문에 항공화물처리가 우리나라에 집중되고 있지만, 빠른 시간 내 중국 항공운송산업이 성장하면 불동량 유치가 어려울 수도 있다. 또한, 국제 항공물류시장은 점점 항공보안 관련 규제가 강화되고 있으며, 항공운송시장도 늘 외부적 변동에 의한 불확실한 요소가 상존하고 있다.

나. 기본방향 설정

2010년 말 현재 우리는 '항공운송 8대 강국'의 위치를 점하