

대한항공 세계 항공 1위 눈앞에!!

대한항공이 국제적 종합물류기업으로 성장하기 위한 노력이 심상치 않다.

‘세계 항공업계를 선도하는 글로벌 항공사’라는 비전하에 2007년 화물운송 세계 1위, 2010년 여객운송 세계 10위권 진입이라는 목표가 현실로 다가오고 있다.

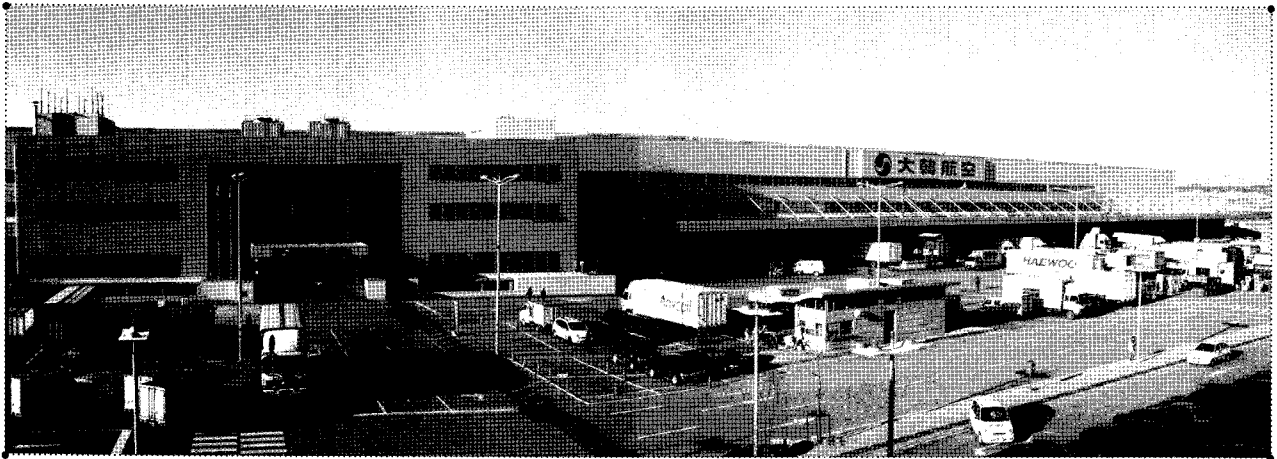
대한항공은 최근 연간 180만톤의 화물을 처리할 수 있는 화물터미널을 증축하고 그룹 차원의 해외 물류 거점으로 중국 시장이 선정됨에 따라 이에 맞춰 중국항로를 개척, 화물적재용량이 제일 큰 보잉 747 화물기를 23대로 확대하는 등 국제항공화물 수송분야에서 세계 1위로 도약하기 위한 비상의 날개를 펴기 시작했다.

대한항공은 기존의 연간 화물처리 능력 103만 톤이었던 화물터미널을 135만 톤까지 처리할 수 있는 터미널로 확장하고 지난 2월 1일 개청하였다. 단일 항공사가 보유한 화물터미널로는 세계 최대 규모.

대한항공의 주력화물기인 보잉 747 화물기 6대가 동시에 주기할 수 있으며, 특히 내부의 시설과 장비도 세계 최고 수준의 최첨단 기술을 자랑한다.

이번 증축 공사로 대한항공은 증가하는 항공화물 물량을 2009년까지 거뜰히 소화해 낼 수 있게 되었을 뿐만 아니라, 국제 항공화물 수송부문의 세계 1위로 도약할 수 있는 여건을 마련한 것이다.





▶ 건물 총길이 420미터의 대한항공 인천국제공항 화물터미널의 동쪽 부분 전경

● 동북아 거점공항에 대한 집중적 투자

지난 2004년 1월 착공된 증축 공사는 기존에 운영해 오던 4만6천800 평방미터의 화물터미널 A동 건물을 가로로 60미터 (연 면적 7천800 평방미터: 2,340평)를 확장, 총 길이 420미터 (총 면적 5만4천600 평방미터) 규모의 터미널로 증축하는 것으로, 공사기간은 약 1년이 소요되었으며, 총 150억 원을 투자하였다.

대한항공 관계자는 “대한항공의 화물터미널 증축은 점증하고 있는 항공화물 물동량을 적기에 수용·처리함으로써 동북아시아 물류 중심 국가 건설을 지향하고 있는 국책사업에 부응하고, 항공화물 물류의 원활한 흐름을 확보하기 위한 것이다.”고 설명했다.

● 최신 운송설비 구비

화물터미널 증축과 함께 주요 운송설비도 새로 보강되었다. 증축 지역에 설치되는 ETV(Elevating Transfer Vehicle)는 완전자동화 장비로 도입했고 현재 운영중인 3대의 ETV도 완전 자동화할 예정이다.

또한, 보안 설비인 X-Ray를 3대에서 4대로 보강하였고, CCTV 23대 추가설치, 폭발물 탐지기 1대를 새로 도입하는 등 한층 보안을 강화했다.

ETV 등 운송설비의 완전자동화 구현을 위하여

CCS(Cargo Compact System)를 도입하여 적용하였다.

CCS는 화주로부터 화물을 접수하는 시점으로부터 화물의 보관, 항공기에 탑재하기 전까지의 전 과정을 시스템으로 제어함으로써 화물의 완벽한 관리 및 추적이 가능하다.

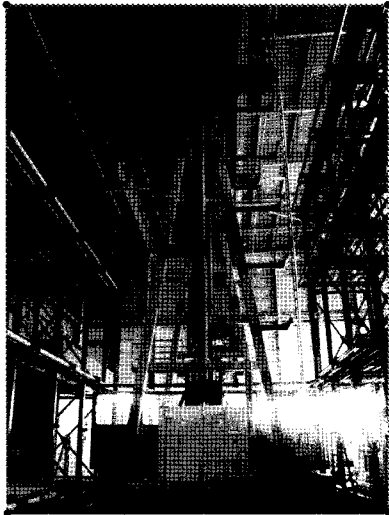
ULD(Unit Load Device, 화물탑재용기)단위 화물 보관도 기존 702개에서 1천48개까지 가능해졌으며, 트럭 상하차 입구가 57개에서 70개로 증가하고, 화물 적재 작업대도 74개에서 98개로 증가하는 등 작업 공간도 한층 여유로워졌다.

특히 수출화물의 지상이동을 위한 운송수단인 화물차량의 하역 방식이 바뀔에 따른 신속한 하역을 위하여 측면하역용 트럭도크(Wing Body Truck Dock) 2개소를 추가로 설치하였다.



▶ 가동을 시작한 증축 부분 윙보디 트럭 도크

● 추가로 제2 화물터미널 확보 추진



▶ 증축 부분에서 시운전 중인 ETV

한편 대한항공은 기존 증축된 A동 화물 터미널과는 별도로 인천 공항에 운항하는 외국적 항공사들의 증가하는 항공화물 물동량을 원활히 처리하기 위하여 2005년 상

반기부터 제2 화물터미널을 착공하여 2007년 상반기부터 운영할 계획으로 추진 중이다.

증축된 대한항공 화물터미널 동쪽 부지에 길이 210미터 폭 105미터, 연면적 22,050평방미터 규모로 연간 약 30만 톤의 화물을 처리할 수 있는 제2 화물터미널을 새로 건립하여 증가하는 외항사들의 수출 물동량 처리를 지원할 계획이다.

제2 화물 터미널이 완공될 경우 대한항공은 연간 약 180만톤의 화물처리 능력을 갖춘 화물터미널을 보유하게 되어 인천공항을 동북아 물류 중추공항으로 발전시키는데 중추적인 역할을 하게 될 것이다.

대한항공은 현재 인천 화물터미널에서 세계 26개국 40개 도시로 주 110여회 화물기를 운항하고 있으며, 지난 2004년 항공화물 처리량은 수출, 수입, 통과화물을 합하여 총 110만 톤에 달한다.

● 대한항공, 23대의 보잉747 화물기 보유

최근 아시아 발착 항공화물 수요는 IT 산업의 호황과 함께 연 10%를 상회하는 고속 성장을 기록하고 있으며, 이러한 고속 성장률은 앞으로 3~4년 이상 지속될 것으로 예상하고 있다.

대한항공은 시장수요에 탄력적으로 대응할 수 있도록 항공화물 수송 능력을 확보하기 위해, 화물터미널 증축과 함께 지난해 11월 미국의 화물기 리스 전문회사인 서던 에어(Southern Air)와 보잉 747-200 화물기 2대를 임차하기로 계약을 체결하였다.

따라서, 2004년 12월 현재 보잉 747-400F 15대(보잉747-400ERF 5대 포함), 보잉 747-200F 3대, MD11F 3대를 보유하고 있으며, 2005년까지 중형기인 MD11F 3대를 모두 처분하고, 9월과 11월에 보잉 747-400ERF 2대를 추가로 도입할 예정이다.

이에따라 2005년부터는 서던 에어 항공기 2대, 아틀라스 항공 항공기 1대 등 임차기 3대를 포함, 총 23대의 보잉 747 화물기를 운항된다.

● 만리장성을 넘어 세계 10대 항공사로

대한항공의 조양호 회장은 지난해 6월 인천~상하이 노선을 취항 기념식에서 "대한항공이 2007년 화물 세계 1위, 2010년 여객 세계 10위권 진입이라는 목표를 달성하기 위해선 세계 경제의 중심지로 성장하고 있는 중국 시장에 대해 역량을 집중해 나갈 것"이라며 "향후 중국 항공사와의 전략적 제휴 확대는 물론 중국 시장 확대에 대비한 신규 노선 개척 및 노선 네트워크 구축 등에 적극 투자를 아끼지 않을 것"이라고 야심찬 계획을 밝혔다.

대한항공은 화물터미널 증축과 화물기 도입뿐만 아니라 시장확대에도 노력하고 있다. 중점지역은 바로 13억 인구의 중국시장이다.

중국 경제의 부상과 함께 동북아 지역이 세계 경제의 중심축으로 발전하면서, 향후 10년간 인천국제공항을 통해 이동하는 항공화물 수요는 연평균 5.5퍼센트 이상 성장할 것으로 대한항공은 예상하고 있다.

최근 중국 정부 통계 자료에 따르면, 중국의 교역량은 2003년 8,510억불 규모에서 2010년 2조2천억불 규모로 늘어나고, 해외 여행객은 2003년 2,020만명에서 2010년 5천만명으로, 항공화물 처리량은 219만



▶ 지난해 6월 인천~상하이 노선을 취항 기념식에서 중국의 '항공업계를 선도하는 글로벌 항공사'라는 새로운 비전을 제시하고 있는 대한항공의 조양호 회장

톤에서 2010년 470만톤으로 늘어날 전망이다.

또한 중국은 현재 남방항공, 동방항공, 국제항공 등 3개 거대 항공사로 재편했고, 중국 정부의 자국내 항공시장 개방 정책에 따라 지난 3월 한중 항공회담에서 중국내 복수 취항 도시를 베이징에서 상하이, 칭다오, 톈진 등으로 확대했다.

대한항공은 이 같은 중국 시장 변화에 적극 대응하기 위한 장기 전략에 따라 '신규 노선 개설 및 네트워크 구축', '중국 항공사와 전략적 제휴 확대', '그룹 차원의 해외 물류 거점 육성' 등에 주력해 나갈 방침이다.

» 신규 노선 개설 및 네트워크 구축 = 대한항공이 중국 시장에서 향후 가장 역점을 두는 것이 신규 노선 개설 및 네트워크 구축이다.

단기적으로 현재 중국 중부 연안 중심 노선에서 인천~상하이 취항으로 중국 남부지방 진출의 교두보가 확보됨에 따라 향후 북부/남부/내륙을 연결하는 항공네트워크를 구축할 것이다.

이에 따라 중국내 취항 도시를 현재 13개에서 향후 10년간 19개 도시에 추가 취항해 32개까지 늘려 중국 전역에 거미줄 같은 노선망을 갖출 계획이다.

» 중국 항공사와 전략적 제휴 확대 = 중국내 영업망 확대 및 경쟁력 강화를 위해 대한항공은 이미 여객부문에서 중국동방항공 및 중국남방항공, 화물부

문에서 중국동방항공 및 중국국제항공과 공동운항을 통한 제휴 관계를 맺고 있다.

여기에 중국상해항공과도 여객 부문을 공동운항하고, 대한항공이 주도적으로 참여하고 있는 국제 항공 동맹체 스카이팀에 중국남방항공이 정식 회원사로 가입하게 되면 양사의 협력 관계를 한층 강화해 시장 우위를 확보해 나갈 것으로 예상하고 있다.

또 중국 국내선 연결망 확보를 위한 중국 지방 공사와 상호 보완적인 제휴 방안을 강구한다는 계획이다.

» 그룹 차원의 해외 물류 거점 육성 = 한진그룹 차원에서도 대한항공, 한진해운, (주)한진 등 육해공 수송물류 3사가 신규사업 추진과 투자 확충을 통해 중국지역을 해외 물류 거점으로 삼아 글로벌 선도 물류 그룹으로서 위상을 확립할 계획이다.

이를 위해 항공/해운 네트워크 지속 확대와 더불어 육상 부문의 (주)한진은 산동성을 중심으로 중국내 물류사업 추진을 위한 타당성 검토를 마친 상태이다.

또한 중장기적으로 항공/해운/물류사업 시너지 효과 극대화를 위한 공동 지역본부의 운영도 모색할 방침이다.

이 밖에 그룹내 물류연구원에 중국 물류사업 과정을 개설하여 중국 전문인력 양성을 위한 교육을 강화하고 현지연수 및 파견제도를 확대 운영할 예정이다.

또한 중국지역 서비스 강화를 위해 지난달부터 칭다오에 콜센터를 설치한데 이어 중국인 승객 대상 기내식 메뉴 개발 및 현지승무원 채용 확대 등 중국인 승객 서비스도 강화한다는 계획이다.

대한항공이 지난 1994년 12월 베이징을 비롯해 선양, 칭다오, 톈진 등 4개 중국 도시에 정기 노선을 첫 취항한 이래 여객 수송량은 1995년 29만명에서 올해 147만명으로 4배 이상, 화물 수송량은 1995년 7,400톤에서 올해 11만톤으로 약 15배가 늘어났다. 취항 도시도 1994년 4개 도시 4개 노선에서 현재 13개 도시 20개 노선으로 증가했다. **물류**

농산물, “재배하는 것보다 파는 것이 더욱 중요!”

쌀시장 개방 등 최근 급변하는 국내 농산물 시장에서 우리 농가가 살아남기 위해서는 공급사슬관리(SCM: Supply Chain Management)의 도입을 통한 농산물의 유통 경쟁력을 확보해야 한다는 주장이 제기됐다.

대한상공회의소(회장 박용성)와 한국유통물류진흥원은 최근 공동 연구한 '농산물분야 SCM 도입방안' 보고서를 통해 “최근 변화하는 소비패턴에 대응하고 농가 경쟁력을 높이기 위해서는 생산농가가 농산물 수요에 능동적으로 대처할 수 있는 시스템인 SCM을 도입하는 것이 시급한 과제이다”라고 주장했다.

농산물 공급사슬관리(SCM)란 생산농가와 유통업자간 정보흐름의 공유를 통해 공급경로내 재고를 낮추고, 시장변화에 능동적으로 대처할 수 있는 시스템 구축을 의미한다.

현재 농산물의 주된 유통경로를 살펴보면, 생산자는 도매시장에 출하하기 위한 포장을 하고 소매상은 소비자에게 판매하기 위해 도매포장을 해체, 작은 단위로 재포장하게 된다.

보고서는 “이러한 유통경로가 농산물의 시장대응력, 농산물의 식품 안전성을 저해하는 요인으로 작용한다”고 지적하면서, “생산된 농산물이 유통업체의 매장에 바로 진열될 수 있도록 농산물을 '상품화' 할 것”을 강조하고 있다.

SCM의 도입으로 축소되는 유통비용은 영세농가의

소득을 높이는데 큰 보탬이 될 것으로 기대된다. 현재 소비자가 도매시장을 경유한 농산물을 1,000원어치 구입하면 농가소득은 평균 482원(2003년)이 발생되지만, 소비자가 대형 유통업체에 직접 출하된 농산물을 구입하면 농가는 평균 632원을 농가소득으로 벌 수 있다. (주: 2004년, 농수산물유통공사) 만약 생산농가와 유통업자, 그리고 소비자간의 유기적 시스템인 SCM을 도입한다면 농가소득의 증대폭은 훨씬 커질 수 있다는 분석이다.

이러한 농산물 유통구조 개선노력은 일본을 중심으로 한 선진국에서도 활발히 논의되고 있다.

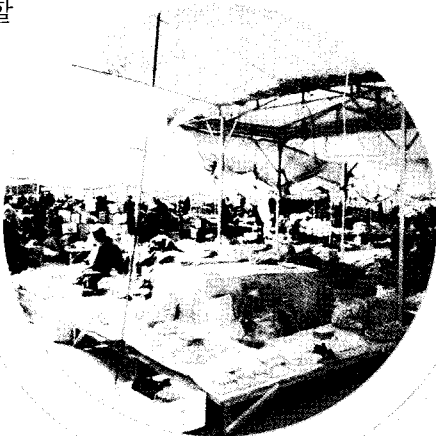
일본 가고시마현에서는 지역 경제단체가 중심이 되어 농산물 유통전문회사인 구미아이 식품을 직접 설립한 바 있다. 이 유통회사는 생산농가와 계약 재배를 통해 유기농산물을 포장, 납품함으로써 농산물 수급변동의 완충역할을 담당하고 있다.

그 결과 구미아이 식품은 연간 약 543억원(2002년)의 매출을 올렸으며 농가소득도 함께 증대되었다.

또한 농가의 생산물이 변형되지 않고 소비자에게 그대로 전달됨에 따라 소비자는 누가, 언제, 어디서 농산물을 생산했는지에 대한 생산이력을 정확히 확인할 수 있는 농산물을 식탁에 올릴 수 있다.

최근 우리나라에서도 논의되고 있는 생산이력관리 문제는 자연스럽게 해결되는 셈이다.

여기에 최근 웰빙(Well-being)바람을 타고 친환경



농산물이 인기몰이를 하고 있어 향후 생산농가의 새로운 수요 창출과 소득증대에도 상당한 기여를 할 것으로 예상된다.

SCM 도입 노력으로 인한 유통구조 개선효과로 일본의 경우 1975년 전체 청과물의 87.8%가 도매시장을 경유하던 것이 2001년에는 그 비율이 69.3%로 낮아졌다.(주: 2004년, 일본 유통시스템연구센터)

우리의 경우 대형할인점의 비약적인 성장으로 도매시장 점유율이 1998년 90.2%에서 2002년 78.1%로 계속 감소하고는 있으나, 이는 일본의 90년대 수준에 불과한 것(주: 2004년, 농수산물유통공사, 농림부)으로 농산물 유통구조 개선 및 SCM 도입이 시급한 실정이다.

이와 함께 상의는 보고서를 통해, 선진국에 비해 영세농가가 많은 우리 실정을 비추어 볼 때, 농산물 SCM이 정착되기 위해서는 ▲산지유통을 생산자 조직으로 일원화하는 방향으로 유통구조 개선 ▲농산물 전문 유통인력 확충 ▲수송과 보관을 대행할 제3자 물류의 도입 등을 위한 정책지원이 뒤따라야 한다고 주장했다.

대한상의 관계자는 “제조업과 마찬가지로 농산물도 재배하는 것보다 파는 것이 중요한 시대가 도래한지 이미 오래되었다”면서, “농산물분야 SCM을 도입한다면 농산물 유통구조 개선과 농가 소득 제고를 함께 이루어 낼 수 있을 것”이라고 강조했다. **특류**

[그림] 농산물 SCM 도입

