우리나라 항공운송산업의 구조와 현황

배 기 형 *

〈 목 차 〉

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 항공운송산업의 구조와 현황
Ⅲ. 국제협력과 항공협정 체결 현황
Ⅳ. 요약 및 결론

Ⅰ. 서 론

우리나라의 항공운송산업은 1948년 10월 최초의 민간항공사인 대한국민항공사(KNA) 설립한 이후, 1962년 대한항공사의 설립, 1969년 민간항공사 대한항공의 탄생 그리고 1988년 제2민항인 아시아나항공의 출범으로 국내·외적으로 복수의 자유경쟁체제로 대전환을 맞이하게 되었다.

특히, 80년대 후반이후 경제성장과 해외여행자유화, 88올림픽을 비롯한 각종 국제행사의 개최 등으로 인한 수송수요의 급증과 이의 충족을 위한 항공기의 지속적인 도입과 공항시설의 확충으로 질적·양적 성장을 거듭하고 있다. 이에 따라 우리나라 국제여객수송실적은 1994년 13,076천명에 달하였고, 국제화물수송실적은 1,113천톤을 기록하였으며, 국내여객수송실적은 18,406천명, 국내화물수송실적은 306천톤에 달하였다. 이러한 항공수송실적으로 우리나라 항공운송산업은 세계항공운송산업에서 1994년 정기항공수송실적 39,579백만 여객-키로로 세계 12위, 화물은 8,191백만톤-키로로 세계 7위를 기록하였다.

우리나라 교통부문 가운데 항공운송업이 차지하는 비중은 국내 운송분담율은 여객과 화물수송에서 각각 0.1%, 0.1%를 차지하고 있는 반면 국외 운송분담율은

* 세종연구원 연구위원, 경제학 박사.

각각 97.1%, 0.3%를 담당하고 있어 국가간 여객수송에서 항공운송산업이 차지하는 비중은 절대적이다. 그러나 국적항공사의 해외진출을 위한 외국과의 각종 항공협정 체결 증가, 세계 항공운수업의 자유화 진전 등으로 국내 항공운수업에 대한 시장개방이 확대되어 외국항공사의 국내진출이 가속화됨에 따라 경쟁도 점차 격화되고 있는 실정이다. 따라서 본고에서는 우리나라 항공운송산업의 구조분석 및 현황을 면밀히 분석함으로써 이에 대한 대응방안을 모색하는 데 일조하고자 한다.

II. 항공운송산업의 구조와 현황

가. 수급구조

1. 수요

항공운송산업은 다른 산업에 비하여 그 역사가 짧지만 장거리, 고속수송이라는 잇점으로 급속히 발전하였다. 우리나라의 1990~1994년간 항공수요를 〈표-1〉에서 살펴보면, 국제선의 경우 1990년 9,383천명에서 1994년 13,074천명으로 약 40% 증가하였으며, 국적기의 비중도 1990년 50.8%에서 1994년 62.7%로 증가하였다. 지역적으로는 일본의 비중이 가장 높다.[1] 이러한 국제선 여객수송의 수요증가는 경제의 고도성장에 의한 소득증가, 해외여행자유화로 인한 여행객의 증가, 대외관계의 긴밀화, 88올림픽을 비롯한 각종 국제행사의 개최 등으로 내국인의 해외방문 및 외국인의 국내입국이 늘어난 결과이다.

항공화물의 수송수요는 1994년에는 1,113천톤으로 이중 국적기의 비중은 68.7%에 달한다. 이것은 컴퓨터, 반도체를 비롯한 고부가가치 상품의 수출입물량 증가로 고속수송에 대한 수요가 증가하여 항공편을 이용한 물동량이 늘어났기 때문이다.

국내선의 경우 수송분담율은 고속도로를 포함한 육운이나 해운에 비해 극히 낮은 0.1%를 나타내고 있으나 경제성장으로 인한 고속화물수송 및 소득수준의 상승으로 인한 여행자의 증가로 1994년 국내선 여객과 화물의 수송실적은 18,406천명, 306천톤으로 지속적인 증가세를 나타내고 있다.

---

1. 국적항공기의 국제선 항공수송 점유율은 일본이 47.3%, 동남아 20.8%, 미주 21.9%, 유럽 5.6%, 중동 4.4%이다.

〈표-1〉 국제선 항공화물 여객 수송실적

(단위 : 천명, 천톤, %)

		1990	1991	1992	1993	1994
국제선	화 물	758	786	837	951	1,113
	국적기	435	477	543	653	765
	외국기	323	309	294	298	348
	여 객	9,383	10,271	11,263	11,651	13,074
	국적기	4,476	5,213	5,939	6,915	8,197
	외국기	4,907	5,058	5,324	4,736	4,877
국내선	화 물	180	200	241	273	306
	여 객	11,064	12,253	14,555	15,549	18,406

자 료 : 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995. pp. 19~36.

2. 공 급

가) 항공기 보유규모

우리나라의 민간항공기 보유규모는 1994년 12월말 현재 여객 및 화물수송에 비용되는 수송기 130대, 항공사진촬영 등에 이용되는 경항공기 32대, 헬기 42대, 기타 11대를 포함하여 총 215대에 이르고 있다.[2)]

항공운송업의 운송서비스 제공을 위한 주요 수단인 여객기, 화물기 등의 수송기는 항공수요가 늘어남에 따라 최근 도입규모가 급증하고 있다. 특히 아시아나항공은 국제적인 항공사로의 도약에 필요한 일정 규모 이상의 수송능력을 확보하기 위하여 항공기도입을 지속적으로 늘리고 있고, 대한항공이 노후기의 대체와 항공운송의 경쟁력 확보를 위해 최신기종을 위주로 도입규모를 증가시키고 있다. 이러한 최신 기종의 도입으로 우리나라 운송용 항공기의 평균기령은 6.6년으로 전세계 항공기의 평균기령 12.4년보다 훨씬 낮다. 특히 10년 이하의 기령은 전체의 76%로 전세계 항공기 47.1%보다 훨씬 높다.

이에 따라 우리나라의 민간항공기중 수송기는 B747, B737, A-300기종을 중심

2. 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995, P. 267.

〈표-2〉 우리나라 운송용 항공기 보유 및 기령 현황

('94. 12월말 현재)

		보유대수 (대)	평균기령 (년)	기령분포(대)		
				10년 이하	11~12년 이하	20년 초과
대한항공	B747	35	9.0	20	11	4
	MD-11	5	2.4	5	-	-
	DC-10	3	19.7	-	3	-
	A300	31	7.9	21	10	-
	B727	3	16.0	-	3	-
	MD82	9	5.7	9	-	-
	F-100	11	1.4	11	-	-
	소 계	97	7.8	66	27	4
아시아나항공	B737	18	4.1	18	-	-
	B767	8	2.3	8	-	-
	B747	7	1.7	7	-	-
	소 계	33	3.3	33	-	-
총 계 (%)		130 (100%)	6.6	99 (76%)	27 (21%)	4 (3%)

주 : '93년말 현재 전세계 운송용 항공기(11,685대)의 평균기령 : 12.4년
- 10년 이하 : 5,505대(47.1%)
- 11~20년이하: 3,207대(27.4%)
- 20년 초과 : 2,974대(25.5%)

자료 : 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995, p. 266.

으로 증가하여 총 130대를 보유하고 있다.

나) 조종사 인력

우리나라의 항공기 1대당 조종사 확보는 수송용항공기의 경우 외국항공사가 13명 수준인 데 비하여 대한항공은 11.2명, 아시아나는 10.5명으로 전반적으로 낮은 수준에 머물고 있다. 민간항공분야의 전문인력중 핵심이 되는 항공기 조종인력을 살펴보면 1995년 1월 현재 한국의 조종사 면허소지자는 총 3,810명으로서 이중

운송용조종사(운송용항공기 기장자격자) 면허소지자는 1,064명이고, 사업용조종사(운송용항공기 부기장, 사업용 및 자가용항공기 기장자격자) 면허소지자는 2,313명, 자가용 조종사 면허소지자는 433명이다. 이중 국적항공사에 취업하고 있는 조종사는 1,379명으로서 전체의 36%에 달하고 있다. 또한 외국인 조종사는 1995년 1월 현재 147명으로 총항공사중 약 10.9%을 차지하고 있다.

한편 국적항공사는 〈표-3〉에서 보는 바와 같이 향후 2000년까지 연평균 200명의 조종사 증원이 필요한 실정이며, 이들 소요인원은 군전역 조종사[3], 항공사 자체양성 조종사, 한국항공대학교 졸업자 등으로도 충원이 부족하여 당분간 외국인 조종사로의 충원이 불가피한 실정이다. 그러나 외국인조종사 충원은 1995년 238명(총조종사의 13.6%)에서 2000년에는 5명(0.2%)으로 점차 감소하고 내국인으

〈표-3〉 국적항공사 조종사 양성 및 확보계획

('95. 1. 1. 현재)

구분 \ 연도		1995	1996	1997	1998	1999	2000	비 고
자체양성	KAL	93	80	80	80	80	80	
	AAR	33	37	60	50	50	50	
	계	126	117	140	130	130	130	
군경력자	KAL	30	30	30	30	30	30	
	AAR	35	50	30	30	30	30	
	계	65	80	60	60	60	60	
기 타 (KAL)	항공대학	12	10	10	10	10	10	F/E : 항공기관사
	F/E	5	5	5	5	5	5	
	계	17	15	15	15	15	15	
계	KAL	140	125	125	125	125	125	연평균 210명
	AAR	68	87	90	80	80	80	
	계	208	212	215	205	205	205	

자 료 : 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995, p. 275.

3. 1994년 6월말 현재 내국인 조종사 1,224명 가운데 90% 이상을 군출신으로 충당하고 있다.

로 충원될 것으로 보인다. 이에 따라 각 항공사는 자체 조종사 양성계획에 따라 2000년까지 매년 전체조종사의 60%를 자체 교육기관에서 양성하며, 약 30%를 군경력자로 충원할 계획이다. 따라서 국적항공기의 조종사는 민간 출신 조종사가 차지하는 비중이 점차 높아질 것으로 보인다.

다) 공항시설

공항은 항공기와 더불어 항공운송산업에 필수적으로 요구되는 기반시설로서의 사회간접자본으로 그 동안 항공운송산업의 발전과 함께 지속적으로 확장되어 왔다. 우리나라는 현재 김포, 제주, 김해, 대구, 광주 등 5개 국제공항과 사천, 울산, 포항, 강릉, 속초, 예천, 목포 및 군산 등 9개 국내선 공항으로 총 14개에 이르고 있으며, 새로이 영종도 수도권신공항, 청주신공항, 영동권신공항 등 3개 공항을 건설중에 있다. 제주국제공항과 울산, 여수 국내선공항을 제외한 공항은 군공항으로서 군과 공동 사용하고 있는 실정이다

국내공항의 연간 여객 및 화물 처리능력은 〈표-4〉에서 보는 바와 같이 1994년 51백만명, 173만톤인데 이중 국내선에 대한 처리능력은 여객 37백만명, 61만톤으로 각각 72.5%, 35.3%를 차지하고 있다. 이는 경제발전에 따른 항공교통의 대중화와 화물의 고속수송 수요의 증가로 항공기 이·착륙이 늘어나고, 대형항공기의 출현으로 활주로, 여객 및 화물청사 등 공항시설이 확충되면서 물동량 처리능력이 급격하게 신장되었기 때문이다.

그러나 우리나라의 공항은 항공수요의 급증으로 김포, 김해, 제주국제공항을 비롯한 대부분의 공항이 심각한 공항혼잡을 겪고 있어 수용능력 한계에 도달하고 있다. 이를 해결하기 위해 정부는 항공교통이 지방화, 국제화시대의 선도적 역할을 담당하고자 공항개발 중장기 기본계획을 마련하였다(〈표-5〉 참조). 즉, 정부는 전국을 수도권, 부산권, 영동권, 호남권 등 8개권역으로 구분하고 권역별 거점공항과 지방공항 기능 등으로 권역내에서의 위상을 재정립하는 지역 거점공항은 국제선 취항이 가능하도록 시설을 확충하여 부정기 국제선 취항후 장기적으로 국제공항화 하는 한편, 지방공항은 배후도시의 산업활동, 역세권 및 타교통수단과의 관계 등을 고려하여 소형공항을 점차 중형화 하도록 추진하고 있다. 또한 교통요지 및 유명관광지 등에는 항공교통 편의제공을 위하여 소형 경비행장의 개발을 계획하고 있다.

우리나라는 지리적으로 중국, 일본, 러시아 등 동북아 강대국들의 중간에 위치

〈표-4〉 국내공항의 여객 및 화물 처리능력

(단위 : 천명, 천톤)

공항		1994	
		여객	화물
김포	국내선	14,963	209
	국제선	11,865	1,080
	계	26,828	1,289
김해	국제선	6,455	125
	국제선	1,051	29
	계	7,506	154
제주	국내선	7,545	220
	국제선	300	4
	계	7,845	224
대구		1,582	14
광주		2,214	23
속초		338	2
여수		697	3
울산		991	3
목포		350	2
강릉		301	1
진주		691	6
포항		801	3
예천		212	1
군산		239	2
합계	국내선	37,379	612
	국제선	13,218	1,114
	계	50,597	1,726

주 : 수화물, 우편물 포함.

자료 : 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995, pp. 228-231.

〈표-5〉 공항개발 중장기 기본계획

공 항 명	개 발 방 향	개 발 규 모
호 남 권 신 공 항	*광주공항의 한계로 대체공항 개발하고 국제선 취항가능 시설확보(1995~2000)	*활주로 2,500×45m급 1본 건설 (국제선용 중형기 이·착륙가능) *국제선, 국내선 여객 및 화물터미널 건설
광 주 공 항	*호남권 신공항 건설후 국내선 공항으로 활용	*현재 여객터미널, 주차장, 계류장을 확장중 (터미널은 '94. 10. 기타시설 '95완료)
목 포 공 항	*단기적 보완 활용후 신공항에 기능 이전 (1994~1996)	*간이계기착륙시설 및 활주로, 착륙대 일부 확장 *주변 지장 군시설 이전 및 장애물 제거
여 수 공 항	*중형기 취항 가능토록 공항 시설확장(1995~1999)	*활주로 1,550×30→2,000×45m로 연장 *여객터미널 시설확장 및 계기착륙시설 설치
대 구 공 항	*대구/경북지역 국제선 수요처리를 위한 시설 확보(1994~1999)	*국제선 터미널 건설 및 계류장, 주차장 일부 확장
영 동 권 신 공 항	*속초공항의 대체공항 개발하고 국제선 취항 가능시설 확보(1994~1999)	*활주로 2,100×45m급 1본 건설 (중형기 취항 가능) *국제선 및 국내선 여객터미널 건설
김 포 공 항	*신공항 개항시까지 처리를 위한 최소시설 보완(1995~1999)	*국내·국제선 탑승게이트 증설 및 국내선 화물처리시설 확충
김 해 공 항	*제2국제관문 공항으로 육성 *일부시설 보완(1995~1999)	*대형기 이·착륙 가능 활주로(3,200×60) 건설중 *국내/국제 여객터미널 연결콘코스 설치 및 항공보안시설 개량
제 주 공 항	*유도로 설치로 이·착륙 능력 제고 및 부족시설 확충(1996~2000) *2000년 이후 장기계획으로 신공항 개발	*현재 평행유도로 신설공사중 (8만→13만회/년) *화물터미널 증축, 계류장 및 주차장 확장
원 주 공 항	*강원내륙지방 항공교통편의 제공(1994~1996)	*원주~제주노선 취항을 위한 여객 터미널, 주차장 등 민항시설 건설
경 비 행 장 개 발	*초기단계에는 지방주요도시 기존 군비행장 활용 *울진, 울릉도 경비행장 개발(1995~2000)	*수색, 춘천, 창원, 전주, 남원 등 군과 공동사용, 기협의된 경비행장 민자유치 개발 *울진, 울릉도에 활주로 900~1,200m급 경비행장 개발

자 료 : 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995; p. 262

해 있으며 대륙과 태평양을 연결하는 국제교류센터(HUB)가 될 수 있는 커다란 잇점을 지니고 있다. 영종도신공항은 당초 김포공항의 한계능력에 대비한 것이었으나 2000년대의 수도권지역의 항공수요의 대비는 물론 21세기 우리나라 항공운송산업의 발전을 가름할 동북아지역의 중추공항으로 건설될 예정이다. 또한 급증하는 국내항공수요를 처리하기 위해 지역 거점 공항을 개발하고 군용비행장[4]은 민간자본을 유치하여 민간항공운송을 위한 시설을 보완할 계획이며, 울릉도에는 경비행장을 건설할 계획이다.

이러한 신공항의 건설로 21세기 국내공항의 연간처리능력은 1993년 현재의 여객 43백만명, 화물 150만톤에서 증가한 110백만명, 340만톤으로 확대될 것이다.[5]

나. 경쟁력 현황

1. 가격 경쟁력

항공운송산업의 가격경쟁력을 결정하는 요인으로는 항행료, 화객료, 정비료, 공항료 등에 의해서 결정되는데 이러한 요인들은 항공기의 운항에 소요되는 운항원가 결정에 중요한 역할을 할 뿐만 아니라 승객유치 및 신뢰성 있는 운송서비스의 제공 등 비가격경쟁력의 결정요인과도 밀접한 관계가 있다.

대한항공의 경우 〈표-7〉에서 보는 바와 같이 항행비는 싱가폴항공, 에어로플로토항공을 제외한 외국항공사보다 우위에 있으며, 정비비도 그 동안 우리나라가 고도의 정비기술 축적으로 인하여 낮다. 반면에 승객에게 지출되는 서비스인 화객비와 광고에 소요되는 판매광고비는 타외국항공사보다 낮은 수치를 보이고 있어 외국항공사와 고객유치경쟁에서 뒤떨어질 가능성이 있다. 그러나 미국, 일본, 영국

4. 수색, 춘천, 제천, 창원, 전주, 남원, 수영, 진해
5. 신공항 연간목표 처리능력

(단위 : 천명, 천톤)

공 항	여 객	화 물	공 항	여 객	화 물
청주신공항	2,988	-	영동권신공항	2,000	20
부산권신공항	30,000	700	호남권신공항	8,800	70
제주권신공항	30,000	1,000	울진신공항	72	-

〈표-7〉 주요항공사별 운항원가비교(1990)

(단위 : 센트/유상톤킬로미터)

	항행비	화객비	정비비	공항비	판매광고비
대 한 항 공(KAL)	13.6	4.6	5.1	5.3	8.9
일 본 항 공(JAL)	23.9	10.7	8.5	16.0	15.2
영 국 항 공(BAW)	20.9	14.1	9.2	16.1	16.7
노스웨스트항공(NWA)	22.7	6.5	7.4	11.5	16.8
델 타 항 공(DAL)	30.3	10.3	8.0	16.2	18.0
유나이티드항공(UAL)	23.8	8.4	10.4	10.6	19.0
에어로플로트항공(AFL)	5.3	1.7	3.4	3.3	0.1
싱 가 폴 항 공(SIA)	12.5	7.7	4.6	6.0	9.0

자 료 : ICAO, *Financial Data*

주 : ( )내는 가능치임.

등 선진항공사에 비해 대한항공은 전반적으로 가격경쟁력에서 우위를 나타내고 있다.

2. 비가격 경쟁력

항공운송산업의 비가격경쟁력은 항공기의 보유규모, 노선망, 예약시스템의 구축 등 공급능력의 확보와 함께 이의 시장수요에 대한 탄력적인 대응 능력에 의하여 결정되는데 국적항공사의 비가격경쟁력은 국내에 진출하고 있는 주요 외국항공사에 비해 열위에 있는 것으로 보인다.

우리나라의 항공기 보유규모는 1995년 1월 현재 대한항공 97대, 아시아나항공 33대 등 총 130대로 그 동안 시장점유율 제고와 신항공기 도입으로 꾸준히 증가하였으나 아직 수요에 비해 적은 편이다. 또한 대외경쟁력 확보를 위한 컴퓨터 예약시스템의 개발로 국내외 여행사와 연결망을 구축하고 있으나, 일본, 미국 등 선전 항공사의 예약시스템에 비하여 아직 열세에 있어 고객에게 다양한 정보제공 및 고객유치에 어려움을 겪고 있다.[6]

---

6. 우리나라는 대한항공이 TOPAS, 아시아나항공이 ARTIS를 각각 개발 사용하고 있으나 일본의 AXCESS, 미국의 SABRE보다 가입대리점 및 단말기수에 있어서 열세이다.

고객의 항공사 선택 주요 요인인 항공사의 이미지에 있어서 대한항공은 인지정도가 매우 높으나 탑승희망, 친절, 기내서비스, 신뢰정도의 측면에서 다른 항공사들보다 매우 낮다. 반면에 아시아나항공은 출범한지 몇년이 안되어 인지도, 애용정도 등 모든 것이 아직 낮은 실정이다[7] (〈표-8〉 참조). 따라서 기내서비스의 강화와 컴퓨터를 이용한 보다 광범위한 예약시스템의 구축으로 승객에게 다양한 정보제공과 마케팅 활동을 강화해야 할 것이다.

국적항공사의 국제선결항 및 지연율은 〈표-9〉에서 보는 바와 같이 1994년 대한항공과 아시아나항공의 지연율은 각각 2.6%, 2.7%이며, 결항률은 0.2%, 0.4%로 외국항공사에 비하여 매우 낮아 수송서비스의 신뢰성을 높임으로서 비가격경쟁력을 제고시키는 요인으로 작용하고 있다.

〈표-8〉 아시아 · 태평양지역의 항공사별 이미지

항공사	애용정도	인지정도	탑승희망 정도	친절정도	좋은 기내 서비스	신뢰정도
일본항공(JAL)	73.3	94.1	20.4	51.0	40.2	54.6
유나이티드항공(UA)	43.6	80.9	7.1	8.8	4.7	8.2
노스웨스트항공(NTW)	41.9	80.2	4.9	4.4	1.7	3.4
전일공(ANA)	37.6	88.6	25.9	43.4	27.0	40.9
싱가폴항공(SIA)	29.7	71.3	17.1	14.6	19.6	11.0
캐세이 퍼시픽항공(CPA)	29.5	75.8	9.2	7.7	7.3	4.5
영국항공(BA)	27.8	67.8	20.6	8.6	6.0	15.2
에어 프랑스(AF)	26.4	80.2	24.2	7.9	5.1	10.9
대한항공(KAL)	23.6	81.4	1.8	2.4	2.2	1.0
아시아나 항공(AAR)	1.6	25.2	2.3	0.8	0.5	0.3

주 : 일본에 취항하는 항공사의 이미지를 중심으로 분석

자 료 : 매일신문사, *On Japanese Overseas Air Travelers 24th survey*, 1991, pp. 68~78.

7. 김철용, "우리나라 항공운송산업의 국제경쟁력 제고방안", 「항공교통」, 제13호, 93년 5 · 6월, p. 35.

이와 같이 우리나라 국적항공사들의 비가격경쟁력은 대체로 외국항공사에 비해 우위에 있으나 항공기보유규모, 예약시스템의 열세 등으로 가격경쟁력의 우위에도 불구하고 시장점유율 내지는 영업실적 등에서 저조한 상태를 보이고 있다.

〈표-9〉 항공사별 국제선 지연 및 결항현황(1994년)

(단위 : 회수, %)

	계 획	운 항	결항률	지 연	지연율
대한항공(KAL)	26,865	26,776	0.3	716	2.7
아시아나항공(AAR)	10,438	10,390	0.5	268	2.6
프랑스항공(AFR)	238	238	0.6	16	6.7
타이항공(THA)	2,610	2,606	0.2	154	5.9
일본항공(JAL)	3,454	3,445	0.5	51	1.9
영국항공(BAW)	210	210	0.0	11	5.2
노스웨스트항공(NWA)	3,556	3,497	1.7	153	4.4
델타항공(DAL)	1,037	1,029	0.8	121	11.8

자료 : 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995, p. 278.

주 : 1) 부정기, 화물기 제외

2) 지연시간 : 국내선('93. 11. 이전 15분, 이후 30분), 국제선 : 1시간 초과.

다. 시장점유율 및 영업실적

1980년대 후반 3저 호황에 의한 세계적인 경기회복으로 세계항공운송시장의 규모확대와 더불어 대한항공은 〈표-10〉에서 보는 바와 같이 1987년 시장점유율이 여객 55.7%, 화물67.1%에 이르렀다.

그러나 내국인에 대한 해외여행 자유화와 1988년의 올림픽을 계기로 미국항공사들을 비롯한 외국항공사들의 취항 증가와 더불어 승객확보를 위한 외국항공사의 마케팅 활동의 강화로 시장점유율은 다소 감소하였으나 1990년 제 2민항인 아시아나항공의 국제선 취항으로 우리나라 항공사의 시장점유율은 다시 증가하여 1994년 여객 62.7%, 화물 68.7%에 달하였다.

국적항공사의 시장점유율을 여객수를 기준으로 볼 때, 제1민항인 대한항공은

8. 1994년 12월 현재 여객 72개 노선, 화물 26개 노선

1987년 55.7%에서 1994년 47.4%로 시장점유율이 떨어지고 있다. 특히 제2민항인 아시아나항공의 국제선 시장점유율은 취항초기인 1990년에는 여객 2.3%, 화물 0.7%에 불과하였으나 이후 활발한 국제선 노선확대[8]로 1994년 여객 15.3%, 화물 12.2%로 급증하였다.

〈표-10〉 국적항공사의 시장점유율

(단위 : 천명)

		1987	1990	1992	1994
여객	대한항공	2,930(55.7%)	4,257(45.4%)	4,926(43.7%)	6,195(47.4%)
	아시아나	-	219(2.3%)	1,013(9.0%)	2,003(15.3%)
	외국항공	2,323(45.3%)	4,807(52.3%)	5,324(47.3%)	4,876(37.3%)
화물	대한항공	307(67.1%)	430(56.7%)	493(58.9%)	629(56.5%)
	아시아나	-	5(0.7%)	50(6.0%)	136(12.2%)
	외국항공	150(32.9%)	323(42.6%)	294(35.1%)	348(31.3%)

자료 : 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995, pp. 35~36.

이와 같은 우리나라 국적항공사들의 낮은 시장점유율로 영업실적은 〈표-11〉에서 보는 바와 같이 저조한 실정이다. 대한항공은 약 320억원에 이르는 순이익을 기록했으나 영업수입에서 차지하는 비중이 약 2%에 불과하여 거의 break-even

〈표-11〉 국적항공사들의 영업수입, 영업이익, 순이익

년 도	항공사	영업수익 (백만원)	영업이익 (백만원)	순이익(이자, 법인세 차감전, 백만원)	매출액대비 순이익율(%)
1992	KAL	2,337,725	204,421	18,926	0.05
	AAR	343,370	675	-45,511	-13.3
1993	KAL	2,700,977	310,652	34,676	0.44
	AAR	522,226	5,203	-53,370	-10.2
1994	KAL	3,058,371	273,140	82,045	2.7
	AAR	794,799	76,558	29,971	3.8

자료: 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1995, pp. 298-304.

수준에 있으며 1990년대에는 순손실을 나타내었다. 1991년 이후에는 다시 흑자로 전환되었으나 0.8%, 0.05%, 0.42% 등 극히 저조한 실적이다.

제2민항인 아시아나항공은 초기의 항공기 구매와 인력확보 등으로 영업수입은 연 2배가량 증가하고 있으나 연간 3백억~5백억원에 달하는 순손실을 보여 1993년 연말까지 2천억원이 넘는 누적적자를 기록하고 있다. 그러나 매출액 대비 순이익율은 1989년 -13.3%에서 점차로 증가하여 1994년에는 3.8%로 높아졌다. 이러한 순이익율의 증가로 영업이익은 1992년부터 흑자로 전환되고 있다.

IV. 국제협력과 항공협정 체결 현황

가. 국제협력

제2차 세계대전 이후 현재까지 세계항공의 기본질서는 1944년의 다자간 협력인 시카고 조약에서 결의한 「영해에 대한 국가주권의 원칙」과 1946년 영국-미국간의 버뮤다 협정을 모델로 한 세계 각국간의 양자간협정(Bilateral Air Service Agreements)에 기초하고 있다. 이러한 세계항공의 기본적 틀은 각국이 자국의 이익을 위해 국제적 항공관계에 있어서 폐쇄적 보호주의 정책을 펼 수 있는 규범적 기초를 마련해 주었으며 외국항공기의 자국내 노선취항을 금지하는 이른바 국내운수권(Cabotage)을 일반화시켰다.

그러나 1978년 미국의 규제완화조치이후 세계항공의 규제적 질서가 차츰 변화되면서 세계적 항공자유화 추진, IATA의 협정운임제정 역할 약화 및 EU 등 지역내 항공자유화의 추진 등으로 우리나라는 국가간 혹은 지역간 국제협력을 보다 강화하여야 한다.

지역내 항공사간의 협력은 기존의 대형화 및 세계화의 추세에서 출현하게 될 다국적 거래 항공사로부터의 경쟁압력에 대한 균형적이고 상쇄적인 힘이 될 수 있다. 우리나라는 현재 동양항공사협회(OAA)[9]에 가입하고 있어 항공사간 지역적 협력의 좋은 출발점이 될 수 있다.

또한 세계적으로 항공운송산업의 자유화 진전, 항공수요 정체, 항공사간의 경쟁

9. 현재 KAL을 비롯한 10개의 항공사로 구성되어 있으며 동양지역의 항공발전을 촉진하고 여행대중을 위한 민간항공의 새로운 영역 개발과 안전 및 편익을 도모하면서 회원간의 과당경쟁을 지양함으로써 지역내의 항공산업발전에 기여함을 목적으로 하고 있다.

격화 등 산업환경변화에 대응하기 위하여 항공사의 대형화 및 세계화가 진행되고 있으므로 우리나라도 세계 항공운송시장에서 항공사간의 지분참여 및 업무제휴를 통한 항공사의 거대화 및 세계화를 추진해야 할 것이다.

나. 항공협정 체결 현황

우리나라 항공운송산업은 항공법과 외국인 투자규정에 의해 이중으로 규제하고 있다. 즉, 항공법에서는 항공기 등록, 업종별 사업면허자격과 사업범위에 대한 외국인 규제를, 외국인 투자규정에서는 업종별 지분참여 허용품, 사업범위에 대한 규제를 명시하고 있다. 따라서 정기 및 부정기항공 운송사에 대해서는 외국인의 국적항공사에 대한 지분참여를 금지하고 있고, 외국항공사의 국제선취항은 교통부장관의 허가를 필요로 하며 또한 항공기 사용사업에 있어서는 조종사를 포함하지 않는 항공기임대 사업에 대해서는 외국인지분 50%미만만 허용하고 있다. 반면에 CRS 사업과 기내식사업 등의 항공보조서비스사업에 대한 외국인투자는 100% 허용하고 있다. 운송권과 관련된 항공운송사업은 기존의 ICAO 협정 또는 양자간 협정에 따르고 있으나 장기적으로 대외 개방의 대상이 되고 있어 규제제도에 대한 정비가 시급하다.

전세계적인 규제완화 추세에 대응하여 우리나라는 높은 운송수요를 가진 노선에 복수운항을 허용하는 등 다양한 형태로 국제항공운송을 자유화 하고 있으나, 대부분 국가들은 양자협정체를 선호하고 있어 자국의 항공시장 보호, 경쟁력 확보 등을 위한 노선권이나 공급력의 교환에 있어서 소극적인 자세를 취하고 있어 이에 대한 대책이 시급하다.

우리나라는 1957년 4월 27일 미국과의 항공협정(복수제)체결을 기점으로 그동안 꾸준히 다른 국가와의 항공협정을 체결하여 〈표-12〉에서 보는 바와 같이 1994년 12월말 현재 아시아 18개국, 구주 19개국, 미주 6개국, 아프리카 8개국 , 중동 9개국 및 대양주 3개국으로 총 63개국과 항공협정을 맺었다. 이러한 항공협정의 체결로 국적항공사의 국제선 노선수는 대한항공이 26개국 54개 도시 72개노선주 312회이며, 아시아나항공은 9개국 25개도시 31개노선 주 129회에 달하고 있다.

〈표-12〉 국적항공사의 항공협정체결 현황

	아시아	구 주	미 주	아프리카	중 동	대양주	소 계
복수제	12	10	3	2	2	3	32
단수제	6	9	3	6	7	-	31
합 계	18	19	6	8	9	3	63

IV. 요약 및 결론

우리나라의 항공운송산업은 1952년 시카고협약에 가입한 이래 비약적인 성장을 거듭하여 세계항공운송산업에서 차지하는 비중은 여객 39,579백만 여객 - 키로, 화물 8,191백만톤 - 키로로 각각 세계12위, 7위이다. 이러한 결과는 그 동안 경제성장에 의한 소득증가, 해외여행의 자유화, 고부가가치 상품의 수출입물량 증가, 경제교류의 확대 등 항공수요의 급증과 공급측면에서의 항공기보유 증가(총 215대), 신공항의 건설 및 기존공항의 확충, 조종사 인력 확보 등이 꾸준히 증가하였기 때문이다. 이러한 발전으로 국적항공사의 항공협정체결은 63개국으로 증가하였으며, 영업이익은 비록 저조한 실적이나 1990년초부터 점차 흑자로 전환되고 있다.

그러나 최근 세계항공운송산업은 규제완화에 의한 초대형항공사 출현, 지역경제권 형성에 의한 역내 항공협정 체결 강화, WTO체제의 출범으로 서비스분야의 무한경쟁시대 도래 등으로 국가간 치열한 경쟁시대를 맞이하고 있다. 또한 국내적으로도 항공운송과 경쟁상태에 있는 경부고속전철 건설추진으로 항공수요 감소의 요인이 되고 있다.

따라서 국적항공사가 이에 대처하기 위해서는 첨단항공기술의 도입에 의한 신항해시스템 구축,서비스 및 홍보 강화, 국적항공사간의 공조체제 구축, 항공협정체결의 적극적인 추진, 공항시설의 확충 등으로 증가하는 항공수요에 대처함은 물론 국적항공사의 이미지를 제고하여야 할 것이다.

이러한 국적항공사의 대응방안은 지리적으로 떨어져 있는 지역과 국가간의 인적,물적교류를 촉진시켜 우리나라가 21세기 동북아지역의 교통중심지역이 될 것이며, 경제의 세계화에 기여함은 물론 우리나라의 경제성장에 일조를 할 것이다.

〔참 고 문 헌〕

교통개발연구원, 「국제항공여건 변화에 따른 대응방안 연구」, 1992. 12.
교통산업연구원, 「항공교통」, 1992~94년 각 월호.
대한항공, 「21세기의 항공산업」, 국제항공우주 세미나, 1994. 6.
————, 「항공산업동향」, 1994.
이태원, 「현대 항공수송론」, 서울 프레스, 1991. 6.
주명건, 「항공경제론」, 세종대학출판부, 1989.
한국항공진흥협회, 「국제항공운송의 국내 · 외적 제문제와 전망」, 제1회 국제항공운송세미나, 1994. 10.
————, 「항공통계자료」, 1995.
항공산업연구소, 「항공산업연구」, 제21집~29집, 1990. 6~1994. 6.
Airline Business, 1990년~93년 각호
Aviation Week and Space Technology, 1990년~1994년 11월 각호.
IATA, *International Traffic Forecast*, 1993.10
——, *World Air Transport Statistics*, 1994. 6.
——, *Asia-Pacific Passenger Traffic Forecast*, 1991.