

# 국내 항공업계의 현황과 발전방안

김 경 숙 \*

## 〈 목 차 〉

- |                    |                           |
|--------------------|---------------------------|
| I. 서론              | IV. 국내항공 운송산업의 전망과<br>문제점 |
| II. 항공운송산업의 국내외 추세 | V. 국내 항공업계의 발전방안          |
| III. 국내 취항 항공사의 현황 |                           |

## I. 서론

최근의 세계항공운송업계는 1978년 규제완화법(The Airline Deregulation Act)<sup>1)</sup>이 발표된 이후 항공자유화의 확산, 민영화, 항공사의 세계화 및 초대형 항공사 그룹형성 등의 현상과 추세변화에 의해 생존과 지속적 성장을 위해 대내외적으로 항공사간의 경쟁이 날로 심화되고 있는 실정이다.

한편, 국내항공 운송시장도 1989년부터 시행된 내국인 해외자유화 조치, 88 서울 올림픽 개최 등으로 인한 국제화 시대의 개막, 국민소득의 증대 및 여가시간의 증대 등으로 항공승객이 급증하고 있고 현재 국내항공업계는 제2민항 아시아나 항공의 출현과 80년대 후반의 시장 개방압력으로 항공운송 시장의 개방이 이루어짐에 따라 외국항공사의 국내취항이 '94년 현재, 20여개국 33개 항공사에 달하고 있다.

\* 세종대학교 대학원 경영학과 박사과정, 장안전문대학 강사

1) 규제완화법(The Airline Deregulation Act) : 1987. 10. 미국 민간 항공국(Civil Aeronautic Board)이 발표한 항공운송사업에 대한 규제를 획기적으로 완화한 입법조치. 주요내용은 미연방 항공국 해체, 새로운 노선진입(route entry)규제 해제, 기존 노선탈퇴(route exit)의 자유, 서비스 규정 폐지, 항공운임 책정의 자유화.

특히 우리나라에 취항하는 외국 항공사들은 시장세분화, 집중적 성장전략<sup>2)</sup>, 종합적 성장전략을 수행하면서 노선확대, 운항회수 증대, 항공승객의 욕구에 부응하는 각종 서비스 혁신을 통해 편의를 제공함으로써 매년 국제선 여객운송시장의 점유율을 높이는데 주력을 다하고 있다.

따라서 본고에서는 향후 국제선 여객운송을 담당하는 국내 항공업계가 항공수요의 급증과 개방화에 따라 경쟁이 한층 심화될 국제 항공 운송시장의 환경변화에 유연히 대처하고 성장을 위한 토대를 구축하기 위한 방안에 관한 연구가 필요하다는 인식하에 세계항공 운송업의 최근동향 및 국내 항공업계의 변화를 살펴보고, 국내에 취항하고 있는 항공사들의 국제선여객 시장의 점유율, 운항현황, 서비스 및 운임제도 측면에서 현재의 실태를 살펴봄으로써 향후, 국내항공 운송사업을 전망을 예측해보고 문제점들을 도출하여 국내 항공업계가 처해있는 전반적인 환경을 파악하여 바람직한 발전방안을 모색·제시하고자 한다.

## II. 항공운송산업의 국내외 추세

### 가. 세계 항공운송의 최근동향

#### 1. 규제완화와 항공자유화의 확산

미국이 1978년 규제완화라는 항공계의 새로운 변화를 통해 세계항공시장을 제패하려는 시도를 보이자 세계 각국은 국내적으로 항공운송사업에 대한 진입과 가격규제를 철폐하는 자유화조치를 시행하였다. 특히 일본과 영국을 비롯하여 대만과 호주에서는 시장진입에 대한 규제를 대폭 완화하여 자유경쟁에 의한 국적항공사의 경쟁력 향상의 정책에 초점을 맞추고 있다. 각국의 항공운송업에 대한 규제완화는 신규항공사의 진입을 증대시켜 공급을 증가시켰고 가격규제 폐지로 자유시장 가격에 의한 경쟁을 심화시키고 있으며 이러한 변화는 결과적으로 항공사들의 채산성을 크게 악화시키고 있다.

경쟁의 주원인인 규제 결과는 다음과 같이 요약할 수 있다.<sup>3)</sup>

#### ① 개방적인 시장 진입으로 인한 항공사간의 경쟁심화

2) Alexander T. Wells, Air Transportation, A Management Perspective, 2nd ed., 1988, pp.289-294.

- ② 다수의 항공사 파산
- ③ 합병(소유 및 운영의 변화)
- ④ 연계 운항 시스템(hub and spoke system)의 이용
- ⑤ 항공시장의 집중화
- ⑥ 정기 항공사의 증가
- ⑦ 항공여행의 증가
- ⑧ 요금구조의 변화
- ⑨ 항공사 수익의 불안정
- ⑩ 항공로 체계의 수용능력 문제
- ⑪ 서비스질의 저하
- ⑫ 노동문제 증가
- ⑬ 안전에 대한 공공관심의 증가

한편, 미국 대형 항공사들은 세계시장으로 적극 진출하여, 각국에 항공시장의 개방압력을 가함으로써 개방압력 추세는 현재의 양국 협정체제에서 다자간 협정체제로 변화되고 있으며 이러한 변화는 세계 항공산업이 전면 개방되어 항공 자유화가 이루어질 때까지 계속될 전망이다.

국제적으로 다자간 항공운행 자유화도 진전을 보이고 있어, 1993년 12월 15일 타결된 우루과이 서비스 일반협정(GATS)에는 항공운송 보조 서비스업 가운데 전산 예약 시스템(Computer Reservation System : CRS), 항공기 수리 및 유지서비스가 개방대상으로 포함되어 있으며, 지역내의 국가에 국한되지만 EU와 북미, 호주, 뉴질랜드에서 항공자유화가 큰 진전을 보이고 있다.

## 2. 항공산업의 민영화 추세

각국에서 항공자유화가 진전됨에 따라 소비자의 다양한 욕구, 서비스 향상 도모, 경영기반 및 국제경쟁력을 강화하기 위해서 국영항공사의 민영화가 추진되고 있다. 따라서 과거 국영항공사 체제를 유지하던 세계 각국은 자국항공사의 효율성 제고와 국제 경쟁력 강화를 위해 국영 항공사를 전부 혹은 부분적으로 민영화 하는 조치를 단행하고 있다.<sup>3)</sup>

3) R. J. Sampson, M. T. Farris, and D. L. Shrock, Domestic Transportation, Boston: Houghton Mifflin Company, 1990, pp.313-320.

### 3. 항공사의 세계화 및 초대형 항공사 그룹의 형성

최근 민간 항공사들의 다국적화 체제로의 전환 움직임이 세계의 대형 항공사들의 항공사간 제휴와 연합에 의한 세계화가 활발히 추진되고 있다.

마케팅 능력강화를 통해 증가추세인 국제 항공교통량의 효과적 흡수 및 각국의 보호주의에 대처하기 위한 세계화 전략은 아메리칸, 델타, 유나이티드 등의 초대형 항공사가 출현한 이래<sup>5)</sup> 단일 대륙에서 형성된 거대 항공사들은 대륙간 항공사와의 연합과 제휴를 통해 네덜란드(KLM)와 노스웨스트(NWA) 항공, 영국(BAW)과 유에스(US)항공과 같이 세계항공 시장의 지배를 꾀하고 있으며, 각 항공사들은 이들이 보유한 거대한 노선망, 전세계적인 연계 운항 시스템의 구축, 최첨단 CRS의 위력과 공동 마케팅 등을 통해 세계 각국의 군소 국제선 항공사들에게 큰 위협으로 등장하고 있다.<sup>6)</sup> 따라서 장래의 항공운송업은 규제완화, 자유화, 민영화, 구조개편 등이 계속될 전망이다.<sup>7)</sup>

#### 나. 국내 항공업계의 변화

국내 항공업계는 내부적으로는 80년대 후반부터 내국인 여행자유화 조치, 88 올림픽 개최로 인한 국제화 시대의 개막, 소득수준의 향상 및 여가시간의 증대 등으로 인하여 매년 항공여행이 급증하고 있고, 제2민항인 아시아나 항공의 출현으로 양대민항이 노선경쟁 등 극심한 대립양상을 보이고 있다.

그리고 외부적으로는 세계 각국들이 자국내의 항공산업에 대해 규제완화 조치를 취하고 있으며, 항공 자유화를 추진함에 따라 항공사간의 경쟁은 날로 심화되고 있으며 항공사의 민영화, 세계화 및 초대형 항공사의 형성이 이루어지고 있다. 따라서 국내 항공업계는 최근 미국을 비롯한 외국 항공사들이 대거 취항함으로써 경쟁이 심화되고 있으며 엄청난 변화에 직면하고 있어서 이에 대한 효과적인 대응책 마련이 요망된다.

4) Stephen Wheatroft, "The World Airline Industry In 2000," EIU Travel & Tourism Analyst, No.3, 1992, pp.13-14.

5) P. Hannappel, "The Airline Industry : Challenges and Opportunities," The First Korean International Air Transport Seminar, (October 1994), p.256.

6) 이영혁, "세계 항공운송산업의 최신동향과 국제항공사의 대응방안," 제1회 국제 항공운송 세미나, (1994. 10), p.288.

7) Stephen Wheatroft, op. cit., pp.12-17; P. Hannappel, op. cit., p.257.

### Ⅲ. 국내 취항 항공사의 현황

#### 가. 국제선 여객 시장의 점유율

우리나라에서의 국제 항공운송시장은 1988년 서울 올림픽을 계기로 미국 항공사를 비롯하여 외국의 대형 항공사들의 취항이 급증함에 따라 국적항공사의 시장 점유율이 서서히 하락하여 <표-1>에서 보는 바와 같이 1990년에는 48.7%로 낮아졌으나 제2민항의 활발한 국제선 노선 확대에 인하여 91년 50.8%, 92년 52.7%, 93년 59.4%, 94년 62.5%의 꾸준한 성장세를 기록하고 있다.

일본 항공의 경우는 90년 14.4%에서 '92, '93, '94년 최근 3년 동안 각각 10.4%, 9.3%, 8.5%로 점차 하락추세에 있으며 노스웨스트 항공의 경우, '90년 13.3%에 이어 '92, '93, '94년 동안에 11.6%, 6.4%, 5.0%로 급격한 하락을 보여주고 있다.

또한 유나이티드 항공은 '90년 7.9%에서 최근 3년 동안 6.9%, 5.9%, 4.0%로 하락추세를 보이고 있고 델타 또한 점유율이 저조한 상태이다. 그러나 타이항공은 91년 1.6%에 이어 '92, '93, '94년 각각 2.3%, 3.1%, 3.7%로 꾸준히 증가하고 있다.

'94년의 경우를 보면 시장점유율에서 대한항공 47.2%, 아시아나 15.3%, 일본항공 8.5%, 노스웨스트 5.0%, 유나이티드 항공 4.0% 순으로 나타나고 있으며 우리나라 전체 국제 항공시장의 62.5%를 국적항공사가 나머지 37.5%를 외국항공사가 차지하고 있다.

이를 통하여도 알 수 있듯이 노선확대 및 운항회수 증대로 인하여 시장점유율에서 꾸준한 성장세를 유지하고 있으나 '85년부터 '94년 동안에 연평균 13%이상의 항공 수요가 급증하고 있고, 수요증가는 2000년대까지 계속될 것으로 예상할 때 우리나라는 동북아 항공운송시장의 중심지로 부상할 가능성이 높아져서 개방과 경쟁의 압력은 더욱 거세질 것이고 따라서 외국항공사의 취항과 노선확대 및 운항회수는 증가하여 점유율은 더 높아질 것이다.

#### 나. 국제선 운항현황

한국을 취항하는 국제선 운항 현황은 <표-2>에서 볼 수 있듯이 주당 총 운항회수는 여객의 경우는 622회에 이르며 국적기는 이중 87개 노선에 388회 운항하고 있고 외국항공사는 20개국의 33개 항공사가 75노선을 234회 운항하고 있는 것으로

〈표-1〉 한국 취항 항공사별 국제여객 수송 현황

(단위 : 천명)

항공사	'90		'91		'92		'93		'94		
	수송인원	점유율 (%)	수송인원	점유율 (%)	수송인원	점유율 (%)	수송인원	점유율 (%)	수송인원	점유율 (%)	
국적항공사											
대한항공 KAL	4,450	46.2	4,609	44.9	4,926	43.7	5,508	47.3	6,140	47.2	
아시아나항공 AAR	243	2.5	604	5.9	1,103	9	1,407	12.1	2,003	15.3	
외국항공사											
아시아 동남 아	일본										
	전일본공수 ANA	136	1.4	138	1.3	131	1.2	147	1.3	95	0.7
	일본항공 JAL	1,384	14.4	1,279	12.5	1,175	10.4	1,088	9.3	1,113	8.5
	일본에어시스템 JAS	135	1.4	141	1.4	142	1.3	152	1.3	175	1.3
	캐세이퍼시픽항공 CPA	308	3.2	300	2.9	335	3	435	3.7	470	3.6
	가루다항공 GIA	8	-	18	0.2	37	0.3	43	0.4	46	0.4
	베트남항공 HVN	-	-	-	-	-	-	19	0.2	50	0.4
	말레이시아항공 MAS	43	0.5	55	0.5	54	0.5	59	0.5	62	0.5
	필리핀항공 PAL	-	-	12	0.1	24	0.2	30	0.3	39	0.3
	싱가포르항공 SIA	169	1.8	206	2	231	2.1	260	2.2	242	1.9
	타이항공 THA	163	1.7	166	1.6	259	2.3	361	3.1	485	3.7
	중국										
	중국국제항공 CCA	-	-	-	-	-	-	-	-	82	0.6
	중국동방항공 CES	-	-	-	-	-	-	-	-	72	0.6
미국 주	컨티넨탈 마이크로 항공 CMI	4	-	33	0.3	39	0.3	60	0.5	92	0.7
	델타항공 DAL	216	2.3	224	2.2	262	2.3	168	1.4	160	1.2
	노스웨스트항공 NWA	1,282	13.3	1,333	13	1,308	11.6	748	6.4	651	5.0
	유나이티드항공 UAL	758	7.9	718	6.9	781	6.9	687	5.9	527	4.0
	캐나다항공 ACA	-	-	-	-	-	-	-	-	31	0.2
	바스피항공 VSP	-	-	-	-	9	-	28	0.2	33	0.3
구 주	러시아항공 AFL	9	-	27	0.3	41	0.4	67	0.6	72	0.6
	프랑스항공 AFR	32	0.3	30	0.3	38	0.3	39	0.3	46	0.4
	영국항공 BAW	15	0.2	41	0.4	63	0.6	70	0.6	65	0.5
	루프트한자항공 DLH	27	0.3	37	0.4	39	0.3	48	0.4	58	0.4
	네덜란드항공 KLM	26	0.3	37	0.4	39	0.4	43	0.4	47	0.4
	스위스항공 SWR	29	0.3	37	0.4	41	0.4	49	0.4	42	0.3
대양 주	에어뉴질랜드 ANZ	-	-	-	-	-	-	4	-	36	0.3
	퀀타스항공 QFA	-	-	3	-	24	0.2	30	0.3	39	0.3
기 타	189	1.9	220	2.1	224	2.0	87	0.7	20	0.1	
합 계	9,628	100	10,271	100	11,263	100	11,651	100	13,019	100	

자료 : 건설 교통부 항공국

〈표-2〉 국제선 항공사별 운항현황 ( '94. 12. 31. 현재)

구 분	순 위	노 선 수	운항회수(회/주)			
			합 계	여 객	화 물	
국적항공사(2개국)		87	441	388	53	
대한항공 KAL	1	72	312	262	50	
아시아나항공 AAR	2	31	129	126	3	
외국항공사(20개국 33개항공사)		75	284	234	50	
아시아 남 아 중 미 주 구 주 대양주	일본					
	전일공수 ANA	29	1	2	2	-
	일본항공 JAL	3	10	52	52	-
	일본에어시스템 JAS	11	1	7	7	-
	일본화물항공 NCA*	29	1	2	-	2
	캐세이퍼시픽항공 CPA	6	3	18	17	1
	가루다항공 GIA	20	2	3	3	-
	베트남항공 HVN	20	1	3	3	-
	말레이시아항공 MAS	20	3	3	3	-
	필리핀항공 PAL	20	1	3	3	-
	PECA 항공*	17	1	5	-	5
	싱가폴항공 SIA	10	4	10	8	2
	타이항공 THA	5	4	22	22	-
	중국					
중국북방항공 CBF	11	2	7	7	-	
중국국제항공 CCA	9	2	12	12	-	
중국동방항공 CES	11	1	7	7	-	
미주						
몬티넬탈항공 CMI	16	2	6	6	-	
델타항공 DAL	17	1	5	5	-	
페더털익스프레스 FDX*	8	2	13	-	13	
노스웨스트항공 NWA	4	6	27	25	2	
POLAR AIR CARGO*	29	1	2	-	2	
유나이티드항공 UAL	7	3	17	17	-	
유피에스항공 UPS*	11	2	7	-	7	
WORLD AIRWAYS*	20	2	3	-	3	
에어 캐나다 ACA	20	1	3	3	-	
바스피항공 VSP	29	1	2	2	-	
구주						
러시아항공 AFL	11	5	7	3	4	
프랑스항공 AFR	20	2	3	2	1	
영국항공 BAW	29	1	2	3	-	
루프트한자항공 DLH	17	2	5	3	2	
네덜란드항공 KLM	29	1	2	2	-	
스위스항공 SWR	20	1	3	3	-	
대양주						
뉴질랜드 ANZ	29	1	2	2	-	
퀀타스항공 QFA	20	1	3	3	-	
합 계		162	725	622	103	

\* : 화물 취급 항공사

주 : 등급기준 : 운항횟수

자료 : 건설 교통부 항공국

로 나타났다.

한편, 운항횟수를 기준으로 하는 순위측정에서는 국적기가 당연히 상위 1, 2위를 차지하고 있고 일본항공, 노스웨스트, 타이, 케세이 퍼시픽, 유나이티드 항공 순으로 나타났다.

건설교통부 항공국 자료에 의하면, '94년 12월 31일 현재, 국적항공사의 국외 취항현황은 대한항공의 경우에 26개국 54개 도시에 72개 노선을 주 312회, 아시아나 항공이 9개국의 25개 도시에 31개 노선을 주 129회로 총 26개국의 63개 도시에 87개 노선을 주 441회 취항하고 있다.

또한 건설 교통부가 18일 마련한 '96년 국제 항공 수송력 확충계획에 따르면<sup>8)</sup> <표-3>에서의 같이 올해 중 국적기가 터키 이스탄불과 남아공의 요하네스버그 등 8개국 11개 도시에 신규 취항하며 런던과 파리, 호치민 등 10개국의 15개 도시로 가는 항공편수가 주 1~3회 증편되는 것으로 나타나고 있다.

〈표-3〉 국적기 신규취항 노선

국 가	노 선	시 기
마 카 오	서울 - 마카오	2월
중 국	서울 - 해남도	2·4분기
	부산 - 상해	"
	부산 - 북경	"
우즈베키스탄	서울 - 타슈켄트	"
멕시코	서울 - LA - 멕시코 시티	"
덴마크·핀란드	서울 - 코펜하겐, 헬싱키	4·4분기
터 키	서울 - 이스탄불	3·4분기
남 아 공	서울 - 방콕 - 요하네스버그	"
아 르헨티나	서울 - LA - 상파울루 - 부에노스아이레스	4·4분기
러 시 아	서울 - 블라디 보스토크	"

자료 : 건설교통부, 96년 국제 항공 수송력 확충계획

8) "11개 항공노선 신규취항," 서울 경제 신문, 제31면, 1996. 3. 19.

## 다. 국제선 지연 및 결항실태

결항 및 지연율에서 국적항공사인 대한항공의 경우에 '90~'94년 동안 연평균 각각 0.2%, 3.1%를 나타냈으며, '94년 결항율에서 0.1%의 결항율을 기록한 케세이 퍼시픽, 타이항공을 비롯하여 대한항공, 유니티드, 아시아나, 일본 항공 순으로 낮은 결항률 순위를 보이고 있다. 그리고 지연율이 낮은 순으로는 한국 취항 항공사중에서 일본항공(1.2%), 전일공수(1.3%), 네덜란드(1.9%), 대한항공(2.6%), 아시아나(2.7%) 순이었고 94년에 있어서 지연율이 가장 높은 항공사는 필리핀(20.7%), 바스퍼 항공(16.5%)으로 나타났으며 이를 정리하면 <표-4>와 같다.

최근에 들어와 다시 지연율이 높아지는 경향이 있어 국내 항공사들의 이에 대한 철저한 대비가 시급하다고 볼 수 있다.

## 라. 고객 서비스 현황

### 1. 대한항공

한국을 대표하는 국적항공사로서 선진항공사인 델타에어라인, 에어 캐나다 등과 제휴하여 공동운항을 통해 6대륙을 연결하는 노선망을 갖추고 좌석 사전예약, 기내 면세품 사전 주문제도와 시내 카운터에서 사전에 좌석배정과 탑승권을 발권해주는 시내 탑승권 발급제도를 실시하고 있으며 탑승 누적거리 실적에 따라 무임 항공권을 제공하고 호텔과 렌트카의 할인이나 무료 이용 등 각종 혜택을 주는 SKY-PASS라는 상용고객 우대제도와 상용기업 우대제도 등을 운영하고 있다.<sup>9)</sup>

### 2. 아시아나 항공

제2민항인 아시아나 항공은 가정예약 서비스를 실시하여 가정 또는 사무실의 PC 통신망을 통해 좌석예약, 운항시간표, 보너스 클럽가입, 종합여행 정보 등을 연중 무휴로 이용할 수 있으며 퍼스트와 비즈니스 클래스에 대한 사전 좌석배정, 국제선 연결고객 수하물 보관과 서울 ↔ 로스엔젤레스, 서울 ↔ 뉴욕 노선 등의 퍼스트 클래스 좌석에 개인용 비디오 모니터를 장착하여 최신명작영화, 음악연주회 등 6가지 프로그램을 시청할 수 있는 문화공간을 마련하고 아시아 보너스 클럽(상용고객 우대제도)을 실시하여 제휴 항공사 이용, 제휴 호텔 투숙, 렌트카 이용 등

9) 대한항공, The World of Korean Air, 1996.

〈표-4〉 한국 취항 항공사별 지연 및 결항 현황

(단위 : %)

항공사	'90		'91		'92		'93		'94			
	결항율	지연율	결항율	지연율	결항율	지연율	결항율	지연율	결항율	지연율		
국내항공사												
대한항공 KAL	-	5.6	0.4	3.1	0.2	1.8	0.3	2.4	0.2	2.6		
아시아나항공 AAR	-	1.0	0.1	1.2	0.3	1.6	0.4	1.9	0.4	2.7		
외국항공사												
아시아 남 아 중 미 주 구 주 대양주	일본	진일본공수 ANA	0.2	0.6	-	0.4	-	1.2	-	1.3	-	1.3
		일본항공 JAL	1.3	1.2	2.7	1.4	2.7	0.7	1.9	1.1	0.5	1.2
		일본에어시스템 JAS	-	0.5	-	1.2	-	0.5	-	0.2	-	-
	동남	캐세이퍼시픽항공 CPA	2.4	13.5	3.2	11.9	1.	7.4	2.1	3.7	0.1	2.6
		가루다항공 GIA	6.4	14.5	1.7	11.6	0.6	6.0	-	7.3	-	7.0
		베트남항공 HVN							6.0	8.8	-	4.0
		말레이시아항공 MAS	-	4.7	0.3	5.4	-	4.1	-	1.5	-	2.8
		필리핀항공 PAL	-	-	2.0	7.4	0.9	15.5	0.9	19.8	1.3	20.7
		싱가포르항공 SIA	-	3.8	1.5	3.4	-	3.8	1.2	5.1	0.6	2.9
	중국	타이항공 THA	0.4	3.8	4.6	12.5	0.3	7.8	0.1	11.5	0.1	5.9
		중국북방항공 CBF									-	-
		중국국제항공 CCA									-	6.6
	미국	중국동방항공 CES							-	-	-	-
		미주	콘티넨탈미크로네시아 CMI						2.0	4.3	1.7	4.8
			콘티넨탈항공 COA	3.5	18.5	4.2	9.7	4.2	7.3	4.7	2.4	
		구주	델타항공 DAL	2.6	11.4	1.6	13.4	0.4	11.8	0.9	15.6	0.7
노스웨스트항공 NWA			2.4	13.5	3.2	11.9	1.7	7.4	2.0	4.9	1.6	4.3
유나이티드항공 UAL			3.0	10.9	4.8	8.6	1.0	5.5	0.7	5.8	0.3	6.7
캐나다항공 ACA										1.5	11.9	
대양주	마스피항공 VSP	-	-	-	-	8.3	5.6	13.3	22.5	3.8	16.5	
	러시아항공 AFL	-	18.6	-	15.9	-	8.2	-	10.3	0.6	13.1	
	프랑스항공 AFR	6.4	13.3	9.3	13.0	9.7	9.9	4.8	5.0	-	6.7	
	영국항공 BAW	13.3	14.2	0.9	7.8	-	3.3	-	7.2	-	5.2	
	루프트한자항공 DLH	3.8	4.9	-	16.6	1.9	7.7	1.2	7.9	2.2	3.9	
	네덜란드항공 KLM	1.2	4.2	0.9	12.1	0.9	2.4	-	3.8	-	1.9	
대양주	스위스항공 SWR	-	3.8	1.5	3.4	-	3.8	1.2	5.1	0.6	2.9	
	에어뉴질랜드 ANZ								5.8	0.8	3.1	
	퀀타스항공 QFA	-	-	-	-	-	16.1	0.7	5.0	-	8.5	

주 : 1. 부정기, 화물기 제외

2. 지연기준 : 1시간 초과

자료 : 건설 교통부 항공국

다양한 방법으로 마일리지 혜택을 제공하고 있으며, 메직 마일스 클럽(어린이 우대제도), 지체 부자유 고객용 좌석 서비스를 제공하고 있다.<sup>10)</sup>

### 3. 싱가포르 항공

전통의상을 입은 “싱가포르 걸”로 유명한 스텝어디스들의 친절한 기내 서비스, 최신의 항공기 이용 등으로 각종 국제적 평가에서 세계 수준의 항공사임을 자랑하고 있으며 PPS(Priority Passenger Service)란 상용고객 회원 서비스제도를 실시하여 대기리스트에서의 우선권 제공, 좌석보장, Silver Kris라운지 이용, 50%의 추가 수하물 허용 등의 다양한 지상서비스와 면세점, 레스토랑, 기내쇼핑에서의 혜택, 승용차 렌트, 호텔 이용혜택의 특전을 부여하고 있다. 또한 상용고객회원/비회원에게 마일리지를 가산할 수 있는 상용고객 마일리지 특별서비스, 기내전화, 팩스(FAX)설치, 뉴스와 영화, 종합 엔터테인먼트 서비스 등 여러 가지 기내서비스를 제공하고 있다.<sup>11)</sup>

### 4. 노스웨스트 항공

최초로 태평양 횡단 노선을 개설한 노스웨스트항공은 최근 K.L.M. 네덜란드 항공과 업무제휴 및 서비스 통합 협정에 따라 세계3위의 항공노선망을 구축하고 공동제휴 상품인 월드 비즈니스 클래스로 마케팅 전략을 펼치고 있다.<sup>12)</sup>

세계적인 항공운송업의 침체로 지난해 1월 일시 중단했던 서울 ↔ LA간 논스톱 노선을 지난 4월부터 재개하여 B747-400기를 투입, 운항하고 있으며 서울과 미국의 50여 동부 도시를 연결하는 서울 ↔ 디트로이트 노선을 주 7회에서 주10회로 증편 운항하고 있다.

또한 월드비즈니스 클래스의 도입으로 한국인 승객을 위한 기내식도 대폭 개선되어 한식의 경우, 완전한 고급 한국상을 제공하고 있으며, “World Perks”라는 상용고객 우대제도로 각종 혜택을 부여하고 있다. 또한 서울과 전세계를 연결하는 시스템이 구축되어 있고 한국인 승객을 위한 서비스 정책으로 한국인 기내 통역원과 승무원을 배치하고 한국어와 영어가 동시에 녹음된 기내영화를 상영하고 있다.

10) Asiana Airlines, Asiana Service, 1996.

11) “동양의 미소, 싱가포르 에어라인.” *투어라인*, 1996. 3, pp.48-49.

12) “국내 첫 항공사로서 초기의 국내 항공수송 전담.” *월간항공*, 통권 61호, 1994. 6, p.90.

## 5. 유나이티드 항공

“하늘은 우리의 친구”라는 슬로건 아래 고객들을 위해 보다 혁신적이고 편리한 서비스 개발에 노력하여 전세계에 걸쳐 완벽한 항공노선을 구축한 최고의 항공사임을 지부하는 유나이티드 항공은 서비스혁신을 통해 항공 이용고객에게 편의를 제공하는 차원에서 기내에 최초로 자체 조리실을 갖추고 있으며 해당언어의 국기를 달고 있는 여승무원을 배치하여 승객들에게 자국의 언어로 서비스하며, 또한 30여개국의 주요 공항에서는 비즈니스 맨을 위한 팩시밀리, 복사기 등 사무기기를 제공하고 있으며 마일리지 플러스(Mileage Plus)라는 상용고객 우대 프로그램을 실시하고 비즈니스 클래스격을 한 차원 끌어올린 콘너셀 클래스(Connoisseur Class)를 운영하고 있다.<sup>13)</sup>

위와같이 국내 취항 항공사들이 신속한 수속과 서비스 향상, 기발한 혜택 등 다양한 형태의 서비스 경쟁이 치열해지면서 항공권 판매 뿐만 아니라 노선 홍보 목적 차원에서 직접 여행 상품을 개발하여 항공사 패키지 상품을 마련하고 있다.

그 실례로는 노스웨스트의 캐나다 동부 일주 7일을 비롯하여 싱가포르의 허니문 4일, 델타항공의 단체(10명 이상) 요금을 적용받아 2명이상이면 언제든지 출발이 가능한 장점을 지니고 있는 미국 애틀란타·올랜드 8일 등이 있다.

## 마. 항공운임 실태

### 1. 한일노선

'96년도의 각 항공사의 운임표(FARE TABLE)에 의하면 <표-5>에서와 같이 서울, 동경간의 한일노선의 경우에 대한항공을 비롯하여 아시아나, 일본, 노스웨스트, 일본 에어시스템, 유나이티드 항공 등 6개의 항공사가 운항하며 경쟁을 벌이고 있으며, 이중 국적이인 대한항공, 아시아나는 IATA(국제항공 운송협회 : International Air Transport Association) 운임을 적용하고 할인혜택을 적용하지 않으나 일본항공은 이등석/보통석(C/Y class)의 편도요금에서 25,000, 20,800원의 할인을, 노스웨스트는 Y클래스에서 13% 할인해서 170,000원이며 일본에어시스템은 보통석에서 약 9.1%를 할인한 178,000원이고 유나이티드 항

13) "민간 항공산업의 원조 유나이티드 항공사," 월간항공, 통권 75호, 1995. 8, pp.90-92.

공은 보통석의 편도와 왕복에서 각각 15%, 20%의 할인을 적용하고 10명 이상의 단체요금에서는 각각 절충요금을 적용하고 있다. 따라서 서울, 동경간의 한일노선의 경우 아시아나, 대한항공, 일본에어 시스템, 일본항공 그 다음이 유나이티드, 노스웨스트의 순으로 가격이 정해졌으며 국적기는 세계 초대형 항공사인 유나이티드 항공과의 왕복요금에서 78,300원의 큰 차이를 보이며 가격 경쟁에서 열세를 보이고 있다.

## 2. 동남아 노선

현재 취항중인 여러 동남아 노선 중에서 서울 → 홍콩간의 경우 <표-6>에서 볼 수 있듯이 대한항공, 아시아나 항공은 판매가를 성수기, 비수기로 구분하여 일등석의 경우에는 할인을 적용하지 않고 이등석의 경우에 10%의 할인을 적용하고 있으며 보통석의 편도요금(Y-OW)의 성수기를 기준으로 비교해 볼 때 대한항공, 아시아나의 경우는 310,000원으로 케세이 퍼시픽 295,000원과 타이항공의 255,000원에 비해 각각 15,000, 55,000원의 차이를 보이고 있다.

또한 특별할인 왕복요금(YE, YHE17, YHEE17)의 성수기의 개인 요금을 비교해 볼 때 대한항공, 아시아나는 각각 500,000원이었고 케세이 퍼시픽이 448,999원, 그 다음이 타이항공으로 422,000원 순으로 각각 52,000원, 78,000원으로 가격차이를 보이면서 국적기가 다소 높은 가격 수준을 나타내고 있다.

## 3. 미주노선

서울 → 뉴욕간의 미주노선에는 대한항공, 아시아나, 노스웨스트 항공이 운항하고 있으며 타항공사의 경쟁력을 감안한 저렴한 가격을 유지하고 공급좌석을 효율적으로 운영하기 위해 여행시기, 도중체류 여부, 항공권 유효기간 등에 다양한 제한사항을 두어 경쟁을 하고 있다.

<표-7>에서 볼 수 있듯이 대한항공과 아시아나 항공은 운임을 성수기(High), 특별성수기(High/Peak), 비수기(Low)로 구분하여 판매가를 정하고 있으며 일등석(F)의 경우에 대한항공, 아시아나는 할인을 적용하지 않으나 노스웨스트는 IATA운임의 15%인 1,616,700원으로 285,300원의 차이를 보이고 있으며, 이등석(C)요금의 경우는 대한항공, 아시아나는 10%씩의 할인을 노스웨스트는 20%의 할인을 적용하여 약 23만원의 차이를 나타내고 있다.

또한 특별이등석 항공운임(YO2)의 경우를 보면 성수기, 특별 성수기 일때의 대

〈표-5〉 서울(SEL) → 동경(NRT)간 항공운임 및 할인제도 (단위 : 천원)

항공사명	운임기준 (FARE BASIS)	운임 (IATA FARE)	가 격 (판매가)		예약등급 BOOKING CLASS	비 고
대한항공 Korean Air	F-OW <sup>1)</sup>	293.7	할인없음 NO-DISCOUNT		F	유효기간 : '96.4.1 ~ '96.10.31.
	C-OW <sup>2)</sup>	254.7	NO-DISCOUNT		C	
	Y-OW <sup>3)</sup>	195.8	NO-DISCOUNT		W	
아시아나 항공 Asiana			INDV(1-3명)	CS GRP(4-9명)		
	F	293.7	293.7	-		
	C	254.7	254.7	-		
	Y	195.8	195.8	175		
	SD/SC <sup>4)</sup>	146.9	146.9	-		
	GV 10 <sup>6)</sup>	324.8	-	-		
일본항공 Japan Airlines	F-OW	293.7	-		F	소야요금 : C/Y는 어른의 50%이고 F/GV10은 어른의 67% '95. 11. 1. ~
	C-OW	254.7	229.7		C	
	Y-OW	195.8	175.0		Y	
	GV 10	324.8	NEGO(절충)		Z	
노스웨스트 항공 Northwest Airlines	F-OW	293.7	293.7			• 동경(TYO) 도중체류 (STOP OVER)가 안됨. • 유효기간 : '96. 2. 17. ~
	C-OW	254.7	254.7			
	Y-OW	195.8	170.0(13% 할인)			
	Y-RT <sup>6)</sup>	391.6	310.0(21% 할인)			
	VG10J	324.8	10명이상, 단체절충			
일본에어시스템 Japan Air System			INDV	4명 이상		• 동시발권/출발 • 유효기간 : '95. 8. 1. ~
	C-OW	254.7	254.7	-		
	Y-OW	195.8	178.0	174.0		
유나이티드 항공 United Airlines	F-OW	293.7	할인없음			• 유효기간 : '96. 2. 11. ~ '96. 6. 19.
	C-OW	254.7	할인없음			
	Y-OW	195.8	166.43(15%)			
	Y-RT	391.6	313.30(20%)			
	YGV(RT)	324.8	절충			

자료 : 각 항공사 영업부 발행 FARE TABLE에 의해 정리함

주 : 1) F-OW : First class one way, 일등석 편도요금

2) C-OW : Prestige class one way, 이등석 편도요금

3) Y-OW : Economy class one way, 보통석 편도요금

4) SD/SC : 할인운임의 종류로써 SD(Student Fare)는 학생할인운임으로 거주지에서 유학목적으로 학교가 소재되어 있는 목적지까지 여행하는 경우이며, SC(Seaman Fare)는 선원운임으로 선원이 조업을 위해 여행하는 경우의 운임이다.

5) GV : Inclusive Tour Group : 포괄단체

6) Y-RT : Economy Class Round Trip, 보통석 왕복요금

〈표-6〉 서울(SEL) → 홍콩(HKG)간 항공운임 및 할인제도 (단위 : 천원)

항공사명	운임기준 (FARE BASIS)	운임 (IATA FARE)	최소/최대 체류일	관매가				예약등급 BOOKING CLASS	비고
				비수기		성수기			
				개인	소그룹	개인	소그룹		
대한항공 Korean Air	F-OW	507.0		할인없음	할인없음	할인없음	할인없음	F	성수기 : '96. 7. 16~8. 15 '96. 9. 25~26
	C-OW	465.0		10%할인	10%할인	10%할인	10%할인	C	
	Y-OW	367.8		280	260	310	290	W	비수기 : 성수기외 기간
	YE	689.3/636.8	03/17	460	430	500	470	K	
	SD/SC	275.9		225	225	240	240	W	
아시아나 항공 Asiana				개인 (1~3명)			소그룹		
				비수기	성수기	특별성수기	4~9명		
	F	507.0		할인없음	할인없음	할인없음	할인없음		
	C	465.0		10%할인	10%할인	10%할인	10%할인		
	Y	367.8		280	310	310	개인-2만		
	YHE17 <sup>1)</sup> YLE17	689.3 636.8		460	500	500	개인-2만		
SD/SC	275.9		225	240	240	-			
캐세이 퍼시픽 항공 Cathay Pacific	F-OW	507.0							성수기 : 7. 15 ~ 8. 20 12. 16 ~ 2. 29
	C-OW	422.7				381			
	C-RT	845.4					761		
	Y-OW	367.8					295		비수기 : 3. 1~7. 14 8. 21~12. 15
	Y-RT	735.6					589		
	YHEE17	689.3 소그룹 (4~9명) 허니문	3/17				448 366 350		
	YLEE17	636.8 소그룹 (4~9명) 허니문	3/17				442 366 350		소아운임 : 정상가(IATA FARE)의 67%나 성인운임 중에서 낮은 요금 적용
타이 항공 Thai	R(OW)	507.0				381		P	소아운임 : 성인판매가의 67%
	J(OW)	422.7				317		J	
	Y(OW)	367.8			(1~9명)	10명 이상	255	184	M, B
	YLEE17	636.8							P/J/Y(RT)의 판 매가는 J/Y(OW) 의 2배임
	YHEE17	689.3				422	303	M, B	

자료 : 각 항공사 영업부 발행 FARE TABLE에 의해 정리함

주 : 1) : YHE : 특별할인 왕복요금, 성수기, 유효기간이 17일

〈표-7〉 서울(SEL) → 뉴욕(NYC)간의 항공운임 및 할인제도 (단위 : 천원)

항공사명	운임기준 (FARE BASIS)	LATA운임 (성수기, 비성수기)	최소/최대 체류일	성수기	판매가 특별성수기	비수기	예약등급 BOOKING CLASS	비고
대한항공	F-OW	LAX+USD530		할인없음	할인없음	할인없음	F	• 유효기간 : '94. 4. 1~ '96.10.31. • 성수기 : '96. 7. 16~26. '96. 8. 5~15. • 특별성수기 : '96. 7. 27~8.1 • 비수기 : 특별성수기, 성수기외기간 • KE026, K2034 탑승시
	C-OW	LAX+USD430		10%할인	10%할인	10%할	C	
	Y-OW	LAX+USD375		15%할인	15%할인	20%할인	W	
	YO2 <sup>1</sup>	LAX+USD375		15%할인	15%할인	20%할인	W	
	MAPBO <sup>2</sup>	LAX+USD195		570/600*	590/620*	550/580*	M	
	MAPB <sup>3</sup>	LAX+USD300		960/1040*	1000/1080*	880/960*	M	
	LEMO/LSTO <sup>4</sup>	LAX+USD375	04/6M	430	450	400	L	
	SC25	YO2의 75%		430	450	400	W	
아시아나 항공	운임기준	IATA운임		개인 (1-3명) 할인율			C5년제(4-9명)	
	F	1,920.0	-	-	-	-	-	
	C	1,243.9		10%	10%	15%	20%	
	Y	1,056.6		15%	15%	20%	20%	
	YO2	980.4		15%	15%	20%	25%	
	MHAPBO	748.7		570	590	520	-	
	MLAPBO	674.6						
	MHAPB	1,318.8		960	1,000	840	-	
	MLAPB	1,202.0						
	QFMO	853.0						
	QSTO	796.5		460	480	380	-	
Y/SC	735.3							
QHGV10	1,403.4							
QLGV10	1,207.6							
노스웨스트 항공	F	1,902.0		1,616.7(15%)				유효기간: 발권일 기준으로 '96년 2월 17일
	C	1,243.9		995.1(20%)				
	Y2	980.4		735.3(20%)				
	BLEOSEL <sup>5</sup>	674.6		499.2(26%)				
	BLESE32 <sup>6</sup>	1,361.2		1,061.7(22%)				
	BLESEL	1,202.0		793.3(34%)				
		1,202.0		721.2(40%), NW OWN FLT일때만 적용				
	MLGV10	1,207.6		10명 이상단체				
	YEMO	853		366.8(57%)				
	BSTO	657.9		368.4(44%)				
	MSTR <sup>7</sup>	1,195.7		717.4(40%)				
YSC	744.8		394.7(47%)					
MSC	674.0		357.2(47%)					

자료 : 각 항공사 영업부 발행 FARE TABLE

- 주 : 1) YO2 : 특별이동 항공운임으로서 적용(Y편도 /왕복/주회/열린가위여행), 도중체류(1회 허용), 도중변경(2회 허용) 등의 제약조건이 있음.
- 2) MARPBO : 선구입편도요금, 적용(편도/왕복/열린가위여행), 도중체류(1회만 허용), 발권, 취소, 환불 등에 대한 각종 제약사항이 많다.
- 3) MAPB : 선구입운임, 왕복요금, 취소/최대체류일(4일/6개월), 도중체류(1회는 무료, 2회 추가) 등.
- 4) LEMO/LSTO : ① Emigrant Fare(이민요금), 적용(이코노미, 편도), 도중체류(불가) 등  
 ② Student Fare(학생요금), 적용(이코노미, 편도/왕복/주회/열린가위), 도중체류(대한항공 On-Line 지점에서 1회 무료가능) 등의 제약이 따르며 아시아나, 노스웨스트 항공의 경우 이민요금을 QEMO, YEMO로 학생요금을 QSTO, YEMO로 학생요금을 QSTO, BSTO이라 하여 운임기준(Fare Basis)을 각각 달리하고 있으며 각 운임마다 운임규정이 다르다.
- 5) BLEOSEL : 서울/뉴욕간 편도요금, 유효기간 1년
- 6) BLESEL2 : 서울/뉴욕간 왕복요금, 유효기간 1년
- 7) MSTR : 학생왕복요금을 의미한다.

한항공, 아시아나는 833,340원이고 노스웨스트는 735,300원으로 약 98,000원의 가격 차이를 보이고 있다.

이민요금(LEMO, QEMO, YEMO)과 학생요금(LSTO, QSTO, BESTO)의 경우에서 성수기, 특별성수기, 비수기를 볼 때 43만원, 45만원, 40만원이었고 아시아나 항공은 46만원, 48만원, 38만원으로 아시아나가 성수기에는 약간 높다가 비수기에는 오히려 조금 낮게 나타났으며 노스웨스트는 366,800원, 368,400원으로 서울 → 뉴욕간의 노선에서도 역시 국적기들은 대형항공사인 노스웨스트에 비해 높은 가격 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

한편 구체적으로 언급되지 않았던 서울 → 로스엔젤레스(LAX), 서울 → 마닐라(MNL) 등 거의 모든 노선에서도 국내취항하는 타 항공사에 비해 전반적으로 가격이 높게 나타나서 가격경쟁에서 뒤지고 있는 것으로 밝혀짐으로서 국적항공사들의 가격정책에 대한 대책마련이 시급하다는 것을 보여주고 있다.

## IV. 국내항공 운송산업의 전망과 문제점

### 가. 국내항공 운송업의 추이와 전망

우리나라의 민항은 1948년 시작된 이래, 6·25사변, 정치적 격변, 국적항공사의 영세성 등으로 인하여 1960년대 말까지는 그 발전이 미미하였다. 그러나 노스

웨스트, 일본항공, 케세이 퍼시픽 항공 등에 의해 주로 이루어졌던 국제선 항공운송은 60년대말 이후 민영 대한항공의 활발한 노선취항, 경제성장에 따른 국민소득 향상, 그리고 개방적 성장전략에 따른 내·외국인 여행증가 등의 영향으로 우리나라 국제선 항공운송업은 비약적인 발전이 있었다. 특히, 국제 항공위원회의 보고서에 의하면<sup>14)</sup> '95년, 지난해 서울 김포공항의 승객은 3천 1백만명으로 세계에서 11번째 많은 것으로 기록되었다.

1967년 22만명에 불과했던 국제선 항공여객은 70년대의 2차례의 유류파동과 국내의 정치적 격변에도 불구하고 꾸준한 성장률을 보이고 있다.

'86년 아시안게임과 '88올림픽 게임, '89년 해외여행 전면 자유화에 따라 '89년의 국제선 항공여객은 전년대비 약 30%의 큰 폭으로 증가하여 820만명을 기록하였고 1990년대는 중동의 걸프전과 국내의 경기침체, 노사분규, 운송업의 국제 경쟁력 상실 등의 영향으로 인하여 90년을 기점으로 년 증가율을 70년대와 80년대에 비해 전반적으로 94년 1300만명으로 전년대비 12.2%의 신장률을 보였다.

우리나라 항공운송업에 대한 발전추이와 전망을 여객수를 기준으로 하면<표-8>에서와 같이 국제선 여객의 경우, 1994~2000년 사이에는 연평균 11%의 고성장을 보이고 있으며 2000~2005년에는 연평균 5.8%, 2005~2010년 사이에는 연평균 7.1%의 신장세를 지속할 것으로 예상된다. 따라서 2000년에는 국제선 여객의 경우에 2400만명이 넘어 3200만명, 2010년에는 4500만명에 달할 것으로 전망된다. 이를 통하여 볼 때 우리나라의 항공수요시장의 증가는 동북아 시장의 중심

〈표-8〉 한국의 항공운송 실적 추이와 전망

(단위 : 천명, %)

연도 및 연평균 구 분	증가											
	1975	1985	1990	1994	2000	2005	2010	75-85	85-94	1994- 2000	2000- 2005	2005 2010
여 객	1,516	4,381	9,626	13,076	24,378	32,360	45,588	10.8	13.1	11.1	5.8	7.1

자료 : 1. 교통통계 년보 각년호

2. 예측치 : 공항개발 중장기 기본계획, 교통부, 1994. 4.

주 : 1) 부정기 포함

2) 국제선 출입국 통계

3) 통과여객 불포함

14) "김포공항 승객수 세계 11위," 동아일보, 1996. 3. 5, p.45.

지로 부상할 가능성이 높다는 것을 의미한다.

## 나. 국내 항공운송산업의 문제점

세계 각국은 자국내의 항공산업에 대한 규제완화와 항공자유화의 확산, 경쟁력 배양을 목적으로 복수 항공사 체제, 국영 항공사의 민영화 추세 및 항공사의 세계화, 다국적 대형 항공사의 형성등이 나타나고 있다. 이러한 급격한 변화속에서도 우리나라 항공산업은 년 10%가 넘는 항공수요가 급증하였고, 향후 국민소득의 증대, 여행의 자유화 등의 영향에 따라 항공수요의 증가는 계속될 것으로 전망된다. 그러나 민간 항공 운송업이 처해있는 문제점은 첫째, 우리나라의 항공산업은 민간 항공관련 정부 행정의 열악성, 저변인구 및 전문인력의 부재, 시설의 빈약, 민간 자본형성 미흡 등의 조건으로 균형적 발전을 이룩하지 못했으며, 이에 따라 급성장을 거듭할수록 각 부문에 승리현상이 상존하는 상태에서 문제를 야기시킬 수 있는 구조적인 취약성을 나타내고 있다.<sup>15)</sup>

둘째, 개방과 경쟁의 압력이 더욱 심화될 것에 대비하여 국제적으로 외국과의 불평등한 항공협정을 시급히 개정해야 할 것이다.<sup>16)</sup>

셋째, 1990년대의 한일노선을 시작으로 국제선에 아시아나 항공이 참여함으로써 대한항공과의 국제선 분야에 협력적인 관계 정립이 시급한 실정이다. 특히, 정부의 국적항공사에 대한 강력한 강화지침<sup>17)</sup>에 따른 국적항공사들간의 국제선 노선권을 둘러싼 잡음은 비교 광고 2종의 전격 게재가 발단이 되어서<sup>18)</sup> 전면전으로 비화될 조짐이다.

넷째, 미국의 각국시장에 대한 개방압력에 따라 미국과 체결한 자유주의적 양자협정(liberal open-skies bilaterals)의 영향, 신규항공사의 진입, 기존 항공사의 공급과잉, IATA의 역할 약화 등으로 협정운임의 대폭할인이 크게 성행하여 미국

15) 한영규, "한국 민간항공의 현재와 미래," 제1회 국제항공 운송 세미나, 1994. 10, pp.124-125.

16) 이영혁, "세계 민항계의 최근 동향과 우리나라 복수민항체제의 발전방향," 대한 교통학회지, 제9권 2호, 1991, p.58.

17) 유럽등 장거리 노선은 연간 21만명, 중단거리 노선은 연간 18만명 이상을 수송해야 복수 취항을 허용하고 있으며 신규노선은 건설교통부가 임의로 배분하도록 규정하고 있다.

18) "7년 냉전 전면화 비화조짐," 세계일보, 1996. 1. 31, p.9.

이 한국, 일본등과 체결한 불평등 항공협정으로 미국항공사들의 취항이 최근 급격하게 증가하였으며, 이로 인하여 북태평양 노선 뿐만 아니라 국적 항공사끼리의 가격경쟁도 더욱 심화되고 있다.

다섯째, 항공사들의 운영실적면에서 미국의 아메리칸, 델타항공, 유럽에서의 브리티시항공, 아시아에서의 싱가포르, 케세이 퍼시픽 항공 등과 같은 회사는 마케팅 지향적인 회사라는 점에서 비교적 괄목할만한 성공을 거두었다. 항공상품의 속성 요소는 예약, 발권, 공항 기내 서비스 등 여러 부문으로 관련되어서 항공 상품은 서비스가 전부라해도 과언이 아닐 정도로 서비스와 연관되어 있다. 따라서 상품의 질 또한 항공사의 수익에 중대한 영향을 미칠 뿐만 아니라 중요한 경쟁의 수단이 된다. 국적기의 복수체제와 외국항공사들의 국내 취항으로 항공사 서비스에 대한 고객의 평가가 떨어진다<sup>19)</sup>는 것은 항공사 경쟁에 있어서 큰 문제가 될 것으로 보인다.

## V. 국내 항공업계의 발전방안

세계 항공 운송업계는 향후 규제완화, 자유화, 민영화, 구조개편이 계속될 것이다. 국내의 항공업계도 최근 미국을 비롯한 외국항공사들이 대거 취항함으로써 경쟁이 심화되고 있으며 엄청난 변화에 직면하고 있고 이에 대한 대응책으로 제2면 항인 아시아나 항공의 인가, 동남아 취항 허용에 이어 취항제한 폐지로 규제완화가 실시되고 있으며 앞으로도 더욱 확대 실시될 것으로 전망된다.

따라서, 첫째, 장차 국내외적으로 치열한 경쟁에 대비하여 국내 항공산업의 구조적인 취약성에서 탈피하여 외국과의 불평등한 항공 협정의 개정 및 국적사끼리의 정부의 적극적인 지원이 있어야 할 것이다.

둘째, 현재는 국적가들이 노선 확대 및 운항회수의 증대로 시장점유율에서 꾸준한 성장세를 유지하고는 있으나 연평균 13% 이상의 항공수요가 급증하고 있고 수요증가가 2000년대까지 계속될 것으로 예상할 때 우리나라가 동북아 항공시장의 중심지로 부상할 가능성이 높아져서 개방과 경쟁의 압력은 더욱 거세질 것이고 외

19) 고석면·이성숙, "항공 서비스 개선을 위한 고객서비스 만족도에 관한 실증 분석," 인하공업전문대학 논문집, 제17권, 1992, pp.449-455.

국 항공사의 취항과 노선확대, 운항회수의 증가 및 항공운임의 자유경쟁으로 시장 기반이 좁은 국적항공사들은 초대형 항공사에 밀려서 시장점유율이 낮아 질 것이므로 자유경쟁 시대에 대비하여 국제경쟁력을 한층 더 강화할 필요가 있다. 이를 위해 규모확대는 물론 시장확대를 위해 세계 항공사와의 제휴 및 연합체제를 구축하고 내부 효율성 제고를 위해 자기혁신을 위한 방안을 강구해야 할 것이다.

셋째, 1980년부터 진행된 각국의 규제완화와 국제적인 항공 자유화 추세는 항공사간의 치열한 경쟁을 유발하였으며 대형 항공사가 가지는 마케팅상의 잇점이 큰 역할을 한다는 것이 점차 드러나고 있으나 국적항공사들의 규모나 기술수준은 세계 시장 수준에는 역부족이기 때문에 국적항공사들의 대형화는 우리나라를 중심으로 한 항공시장의 수요확대에 따라 점진적으로 이루어져야 할 것이다. 또한 세계 항공시장에서 굴지의 대형사들과 경쟁하기 위해서 외국항공사들과의 적극적인 제휴와 연합이 불가피하며 국적항공사들간의 협조체제 구축도 마케팅능력 제고를 위해 필수적일 것이다.

넷째, 2000년대의 세계 항공운송업계는 국제경쟁력을 보유한 항공사의 경영전략을 보다 우선시하는 시대가 될 것이므로 항공사의 성공요인으로 가장 중요하게 여기는 마케팅 지향적인 서비스 전략이 필요하다고 볼 수 있다. 그러므로 승객이 만족할 만한 양질의 서비스를 제공하기 위해서 다양하고 변화하는 항공 승객시장의 욕구를 파악하여 항공서비스 상품을 개발하고 양질의 승객서비스를 실현함으로써 규제완화의 결과로 나타난 현상들에 대해 능동적으로 대처해야 할 것이다.

### [참고문헌]

- 고석면·이성숙, "항공서비스 개선을 위한 고객 서비스 만족도에 관한 실증 분석," 인하공업 전문대학 논문집, 제17권, 1992.
- 이영혁, "세계 항공운송 산업의 최신동향과 국적항공사의 대응방안," 제1회 국제항공 운송세미나, (1994. 10), p.288.
- , "세계 민항계의 최근동향과 우리나라 복수민항 체제의 발전동향," 대한교통학회지, 제9권 2호, 1991.
- 한영규, "한국 민간항공의 현재와 미래," 제1회 국제 항공운송 세미나, 1994.
- "국내 첫 항공사로서 초기의 국내항공 수송 전담," 월간항공, 통권 61호, 1994.

- "민간 항공산업의 원조 유니티드 항공사," 월간항공, 통권 75호, 1995.
- "동양의 미소 싱가포르 에어라인," 월간 투어라인, 통권 제1호, 제7호, 1996. 3.
- "김포 공항 승객수 세계 11위," 동아일보, 1995. 3. 5.
- "11개 항공노선 신규 취항," 서울경제신문, 1995. 3. 19.
- "7년 냉전 전면화 비화조짐," 세계일보, 1996. 1. 31.
- 교통건설부, 교통통계년보, 각년호
- , 각종자료
- FARE TABLE, 각 항공사 영업부 발행(Korean Air, Asiana, Japan, Northwest Airlines, Japan Air System, United Airlines)
- 대한항공, The World of Korean Air, 1996.
- Asiana, Asiana Service, 1996.
- Sampson, R. J., M. T. Farris and D. L. Shrock, Domestic Transportation, Boston Mifflin Company, 1990.
- Wells, Alexander T., Air Transportation, A Management Perspective, 2nd ed., Wadworth Publishing Company, 1988.
- Hannappel, P., "The Airline Industry : Challenges And Opportunities," The First Korean International Air Transport Seminar, October 1994, pp.243-258.
- Wheatcroft Stephen, "The World Airline Industry in 2000," EIU Travel & Tourism Analyst, No.3, 1992, pp.5-19.