

## 국내 지역항공운송사업 도입을 위한 소고

김 제 철\*

### 〈 목 차 〉

- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| I. 지역항공의 개념              | V. 국가별 지역항공의 운영특징과 시사점     |
| II. 국가별 지역항공의 성장배경과 역할변화 | VI. 지역항공 도입 및 활성화를 위한 선결과제 |
| III. 국가별 지역항공의 운송실적 비교   | VII. 결론 및 건의               |
| IV. 지역항공과 정기항공과의 관계      |                            |

### 개 관

지금까지 국내항공은 대형항공기 위주의 획일적 운영으로 인하여 항공사는 적자 운영을 감수하고, 이용자는 다양하고 세분화된 항공서비스 이용이 제한되어 왔다. 특히 국내공항이 대형항공기에 적합한 공항시설로 확충되기 위해서는 막대한 투자가 필요하고, 적정한 공항시설로 완비될 때까지는 항시 항공사고의 위험성을 내포하고 있다. 이와 함께 획일적인 항공산업으로 인하여 항공종사자 및 항공기 제작 산업과 관련된 하부구조가 역 피라미드형으로 그 기반이 건실하게 조성되지 못하고 있는 실정이다.

이에 따라 국내 공항시설에 적합하고, 항공산업의 기반을 조성하며 장래 국내항공의 이용자 중심의 항공서비스 제공을 도모하는 차원에서 중·소형 커뮤니티 항공

\* 교통개발연구원 책임연구원

기를 이용한 지역간 정기항공 운송을 검토해 볼 필요가 있다. 본 연구는 이미 활성화되어 있는 선진국의 지역항공 운영실태와 시사점을 통해 우리에게 적용 가능한 제 방안을 살펴보는 데 있다.

## I. 지역항공의 개념

지역항공(Regional Airline)은 미국에서 초기에는 수요자의 요구에 따라 부정기적인 항공서비스를 제공한 Air Taxi업이 정부에서 인정된 지역간을 정기적으로 서비스하는 Local Airline과 Commuter Airline으로 발전된 개념이다. 국가간에 사용되고 있는 용어는 미국과 유럽은 지역항공을 Regional or Local Airline으로, 일본은 자국어 표현으로는 地域航空, 영문표기로는 Commuter Airline으로 사용하고 있으나, 동일한 의미로 취급하고 있다.

그러나 엄밀한 의미에서 지역항공과 커뮤터항공은 다소 차이가 있다. 커뮤터항공은 정기항공이지만, 지역항공은 정기항공과 부정기항공을 모두 포함하고 있어 좀 더 포괄적인 운송사업이라 할 수 있다.

국가별 지역항공 개념을 정리해 보면 <표 1>과 같이 60석 이하의 터보 프롭이나 터보 팬<sup>1)</sup>엔진 항공기로 500km 이내의 노선거리를 정기적으로 운항 서비스하는 것이라 할 수 있다.

운송방법은 지역적인 여건으로 허브 앤드 스포크(Hub & Spoke)시스템이 가능한 미국과 유럽, 호주는 지점간 혹은 지점과 허브공항을 연결하는 역할을 담당하고 있으나, 일본은 아직까지 지점간 운송(Point to Point)에 국한되어 있다.

<표 1> 국가별 사업범위 비교

구분	미 국	일 본	유 럽	호 주
좌석 수	60석 이하	60석 이하	19~120석	38석 이하
탑재량	8,165kg	-	-	4,200kg
운항 탑승거리	160~480km	214~386km	517km	450km
운송형태	부정기→정기운송	부정기→정기운송	정기운송	정기운송
운송방법	point to point point to hub	point to point	point to point point to hub	point to point point to hub

## II. 국가별 지역항공의 성장배경과 역할변화

### 가. 성장배경

지역항공이 가장 먼저 시작된 나라는 미국이다. 미국은 초기 정부의 지역항공 육성정책에 따라 수요자의 요구에 부응하면서 부정기적으로 지역항공 서비스를 제공하였다. 그러나 1978년 항공 규제완화법 이후 현재는 국내항공에 경쟁정책과 함께 지역주민의 고속교통에 대한 기본권을 보장하는 차원에서 정부가 보조정책(EAS)<sup>2)</sup>도 취하고 있다.

일본도 초기에는 도서 및 벽지노선에 대한 운송수단을 제공하는 것이 주요 목적이었으나, 1987년 이후에는 도시간 운항의 필요성도 제기되었다. 이후 지역주민의 지역항공운송사업 참여와 지역항공에 필요한 공항정비계획이 함께 추진되면서, 1995년 『제7차 공항정비 5개년 계획』부터는 지역항공이 활발하게 전개되고 있다.

유럽의 지역항공은 오지교통 편의제공과 고속교통에 대한 욕구 충족이 가장 큰 목적이었으나, 다른 국가와는 달리 유럽은 국제항공을 대형항공기가 담당해야 하는 원칙이 없고, 국가간 인접 국경으로 인한 항공노선의 거리감이 적으며, 양자간 협정에 의한 지역항공의 제약이 없어 정착과 발전이 신속히 이루어졌다.

### 나. 최근 지역항공의 역할 변화

초창기 지역항공의 역할은 도서 및 벽지 주민에 대한 교통불편 해소에 중점을 두었으나, 점차 소득수준의 향상과 함께 고속교통에 대한 욕구 충족과 지역공항과 허브공항과의 연결노선의 제공, 특정지역의 국가산업 발전차원의 상업고객을 위한 고속교통수단의 제공 등 도시간 운송으로 확대되었으며, 국가간에도 그 역할에는

- 
- 1) 터보 제트와 동일한 엔진의 본체에 프로펠러를 회전시키는 방식을 채택하여 저공에서 엔진을 높이는 방식을 말함. 터보 팬(Turbo-fan)이 고공·고속 운항 시 효율이 높은 반면, 터보 프로프(Turbo-prop)은 저공·저속에 효율이 높아 중·단거리 운항용으로 개발되고 있음. 터보 프로프는 수요가 크지 않아 대형 항공기 투입이 불필요하거나 도서 벽지에서 많이 활용되고 있음.
  - 2) 동 내용을 요약하면 '국내선에서 항공사간 무한경쟁을 허용하고 규제를 철폐로 야기될 문제를 해소시키려는 정책'으로, 여기에는 정부보조금 지급, 항공기 구입시 용자금 보증, 결손운임 보상, 취항 노선의 개설 및 폐기에 자유선택권을 부여, CAB 해체 후 DOT에서 지속적인 보조금 지급을 골자로 하고 있음. 즉 필요한 범위 내에서 기본적인 항공운송 혜택을 지역 주민들이 보장받을 수 있도록 정부가 항공사를 지원하는 제도라 할 수 있음.

큰 차이가 없다.

그러나 최근에는 신형 항공기의 개발 보급과 이용객의 다양한 교통수단에 대한 욕구 충족이 함께 어우러져 지역항공에 대한 본질적인 역할 변화가 이루어지고 있다.

첫째, 신형 항공기 개발에 따른 경제적 효율성으로 지역항공은 Major Airline과 제휴를 통해 간선과 지선, 단거리 소도시간 연계 운송을 확대해가고 있다는 것과

둘째, 신형 항공기 도입과 함께 지역항공은 새로운 Spoke 노선의 추가, 항공기 대형화에 따른 공급력의 증가, 허브지역에서 Mainline의 확대 등으로 정기항공과의 경쟁이 심화되고 있다는 것이다.

### Ⅲ. 국가별 지역항공의 운송실적 비교

#### 가. 운송실적 비교

국가별 지역항공 운송실적은 일본을 기준으로 살펴보면 미국은 70.8배, 유럽은 62.4배, 호주는 4.3배 운송한 것으로 나타났다. 인구대비 이용률은 미국이 26.5%, 호주가 23.1%, 유럽은 15.7%, 일본은 0.8%로 나타나 미국이 지역항공을 가장 많이 이용하고 있음을 알 수 있다.

업체별 운송실적은 미국이 73만 3천명, 유럽이 79만 2천명, 호주가 58만 2천명, 일본이 11만 1천명으로 나타나, 유럽이 미국에 비해 지역항공 업체별 운송실적이 높은 것으로 나타났다. 업체별 70만명은 1998년 국내의 서울-포항, 서울-진주 노선의 운송실적과 11만 1천명은 서울-군산 노선 운송실적과 비슷한 규모이다.

국내선 정기여객 대비 지역항공 점유율은 미국이 12.7%, 유럽은 41.8%, 호주는 18.3%, 일본은 1.2%로 나타나, 유럽의 지역항공 역할의 중요성을 알 수 있다.

전년대비 증가율은 미국이 7.2%, 일본이 16.3%, 유럽이 15.7%, 호주가 10.5% 증가하여 세계 정기항공의 증가율 0.3%와 비교하면 괄목할만한 성장률을 기록하였다. 특히 일본은 최근 도서 및 벽지노선보다 지역간 운송증가율이 정부의 업계 진·출입에 대한 자유화정책과 맞물려 상승세를 타고 있다.

#### 나. 운송특성 비교

항공운송의 좌석이용율 60%는 채산성 여부를 판단하는 기준으로 삼고 있는데, 운임 결정은 여객의 60%가 탑승할 때 비용회수가 가능한 것으로 보고 있다.

〈표 2〉 국가별 지역항공 운송실적 비교

구 분	미 국		일 본		유 럽		호 주			
	실적	비중	실적	비중	실적	비중	실적	비중		
일반 지표	인구(천명)	267,901	2.13	126,065	1	399,105	3.17	18,532	0.15	
	면적(천km <sup>2</sup> )	9,364	24.8	378	1	3,816	10.1	7,741	20.5	
	'97 인당 GNP(\$)	26,847	0.86	31,226	1	18,304	0.59	17,672	0.57	
지역 항공 실적	업체 수	97	10.8	9	1	79	8.8	-	-	
	'98	운송실적(천명)	71,104	70.8	1,004	1	62,600	62.4	4,283	4.3
		인구대비 이용률(%)	26.5	-	0.8	-	15.7	-	23.1	-
	업체 당 운송실적(천명)	733	6.6	111	1	792	7.1	582*	5.2	
	국내선 정기여객 점유율(%)	12.7	-	1.2	-	41.8	-	18.3	-	
	전년대비 운송실적 증가율(%)	7.2	-	16.3	-	15.7	-	10.5	-	
	전년대비 유상여객키로 증가율(%)	13.9	-	15.7	-	16.2	-	19.5	-	

주: 1) 유럽은 유럽연합 15개국의 합계임.

2) \*는 호주의 대표적인 5개 업체의 평균실적임.

자료: 國勢社, 『日本國勢圖會』, 1999.

總務廳 統計局(日本), 『世界の統計』, 1999.

〈표 3〉에 나타난 바와 같이 지역항공의 평균 좌석이용률은 57.8%로 국내선 정기여객의 69.0%에 비해서는 낮다. 최근 지역항공의 성장세가 높은 것은 사실이지만 아직까지 57.8%의 좌석이용률은 경영상의 어려움을 대변하고 있다. 국가별 좌석이용률은 호주가 60.6%로 가장 양호하고, 일본이 54.9%로 세계 평균에도 못 미치고 있다.

지표 상으로 나타난 지역항공의 운송특성은 평균 여행거리에 있어서 미국이 392km, 일본이 386km, 유럽이 517km, 호주가 428km로 나타나, 유럽의 지역항공 노선이 가장 장대화되어 있다.

〈표 3〉 국가별 지역항공과 국내선 정기여객 좌석점유율

구 분	세계 평균 (%)	국가별 좌석이용률(%)			
		미 국	일 본	유 럽	호 주
지역항공	57.8	57.3	54.9	59.2	60.6
국내선 정기여객	69.0	70.2	63.1	71.0	75.0

주: 세계 평균에서 지역항공은 100대 지역항공사 기준이며, 국내선 정기는 ICAO 185개국 가맹 항공사 기준임.

항공기 평균 기령은 미국이 7.0년, 유럽이 8.7년으로 나타났으며, 좌석 공급 수는 미국이 33석, 유럽이 62석으로 유럽이 미국에 비해 좌석 공급수가 약 2배정도 많은 것으로 나타났다.

〈표 4〉 국가별 지역항공 운송특성

구 분	미 국	일 본	유 럽	호 주
평균여행거리 (km)	392	386(214)	517	428
평균 기령 (년)	7.0	-	8.7	-
좌석 공급 수 (개)	33	-	62	-
'98 사고 건수 (건)	17	14	-	33

주: 일본의 ( )는 도서지역의 평균 여행거리임.

#### IV. 지역항공과 정기항공과의 관계

##### 가. 운영주체에 따른 정기항공과의 관계

지역항공에 Major Airline이 참여하는 것과 독립된 개별항공사가 참여하는 것은 항공산업의 발전 정도, 항공 노선의 구조, 지리적인 특성 등에 달라질 수 있다. Major Airline 참여는 항공노선이 허브 앤드 스포크 시스템인 경우에는 〈표 5〉에서와 같이 간선과 지선의 연계가 용이하고 보완성과 운영의 효율성을 높일 수 있으므로 인하여 시장 참여의 중요한 결정요인이 될 수 있다.

그러나 국내에 도입될 지역항공은 지역적인 특성과 소비자의 선호도 등을 고려할 때 허브 앤드 스포크(Hub & Spoke) 시스템보다는 지점간 운송(Point to Point)이 될 가능성이 높다. 지점간 운송 노선구조에서의 정기항공사 참여는 지역

〈표 5〉 지역항공의 운영주체에 따른 장·단점

구분	정기항공사의 참여	독립된 개별항공사
장점	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 간선과 지선의 연계확보 용이로 보완성을 증진함</li> <li>- 기존 항공사 운영경험을 통한 사업의 조기 정착이 가능함</li> <li>- 공항시설 운용이나 항공사고 발생 시 대처 능력이 양호함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지점간 운송을 담당할 경우 정기항공사와의 역할 분담이 수월함</li> <li>- 노선개발 등 적극적인 서비스 제공으로 서비스 수준을 제고시킴</li> <li>- 항공산업의 저변확대를 통한 항공산업의 발전기반을 공고히 함</li> <li>- 다양하고 신속한 서비스 전환이 가능함</li> </ul>
단점	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역항공의 노선개발에 대한 적극성 결여로 사업의 활성화가 어려움</li> <li>- 다른 신규업체 참여의 저지 수단으로 활용될 소지가 있음</li> <li>- 대형기·간선 위주에 의한 운영으로 지역항공에 대한 개념의 불분명과 운영의 효율성을 기할 수 없음</li> <li>- 동종 업체간 임금 등 처우유지를 위한 원가부담이 높을 수 있음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 사업의 초기투자비가 많이 들고, 채산성을 확보하지 못할 경우 도산의 우려</li> <li>- 수요 확보가 용이하지 못할 경우 정부의 지원확보가 필요</li> <li>- 지속적인 서비스 부재 시 소비자의 불편을 해소하기 어려움</li> </ul>

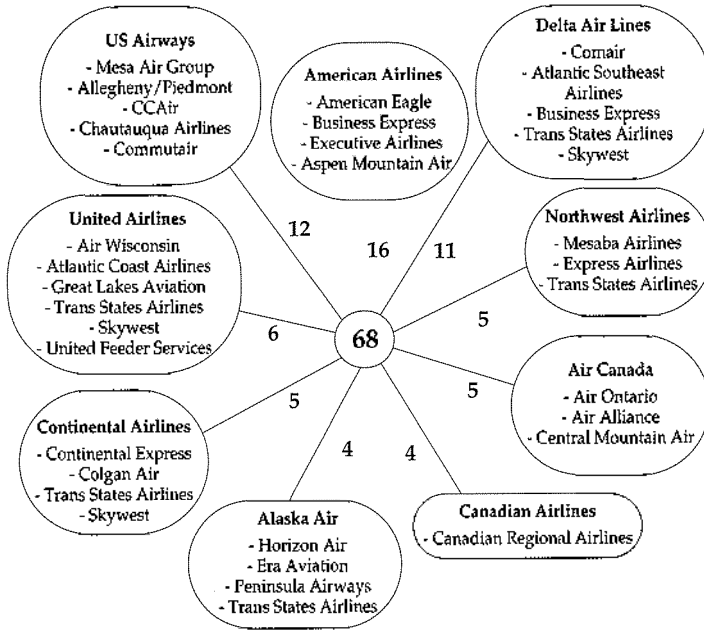
항공의 노선개발에 대한 적극성이 결여되고, 현재의 대형기·간선 위주 운영을 타파하기 어려워 지역항공의 개념을 불분명하게 만들 소지가 있다. 또한 장래 항공사간의 수평적인 역할 분담과 피라미드 구조의 안정적인 항공산업 발전을 도모하기 위해서도 독립된 개별항공사가 참여하는 것이 바람직할 것이다.

#### 나. 제휴를 통한 사업영역의 확대

현재 지역항공은 Major Airline과 차별이 미미하며, 항공기 성능, 운송거리 등 제공되는 모든 서비스측면에서 경쟁 상대로 성장하였다. 이에 따라 지역항공과 Major Airline이 살아남을 수 있는 방법은 제휴를 통한 사업영역의 확대이다.

미국의 지역항공과 Major Airline간 운항편명 공동사용(Code Sharing)은 1984년 단순한 마케팅협정으로 시작되었다. 지역항공은 이러한 협정을 통해 정시성과 신속한 허브공항간의 연계 확보를 보장해 줄 수 있었다. 또한 Major Airline의 예약 기능을 이용함에 따라 비용 절감을 통한 이용자의 증가와 one-stop shop-

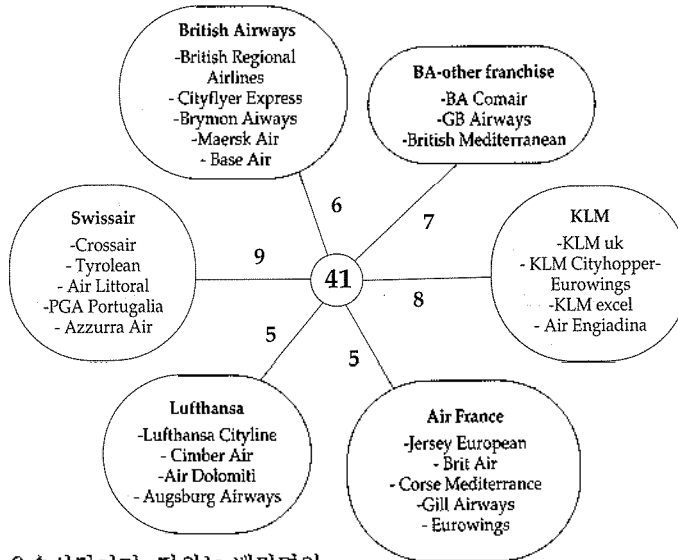
〈그림 1〉 북미지역의 Major Airline과 지역항공사와 제휴관계



주: 숫자는 운송실적이며, 단위는 백만명임.

자료: Airline Business, 1999, 5.

〈그림 2〉 유럽지역의 Major Airline과 지역항공사와 제휴관계



주: 숫자는 운송실적이며, 단위는 백만명임.

자료: Airline Business, 1999, 5



ping이 가능하도록 편리성을 확보할 수 있었다.

지역항공 여객의 약 90%는 Major Airline과 출발, 도착이 연결되어 있고, 그 중 약 96%는 Code Sharing에 의해 운영되고 있다. 이와 같은 연계 운항은 시간과 비용의 절약을 가져옴에 따라 지역항공과 Major Airline은 Code Sharing을 위한 마케팅 파트너를 모색하게 되었다. Major Airline과의 Code Sharing은 발권, 수하물 취급, 요금 할인 등 기타 편익(Connection Benefits)이 있다.

## V. 국가별 지역항공의 운영특징과 시사점

### 가. 운영상의 특징

#### 1) 미국

첫째, 대형항공사와 지역항공에 대한 개념 설정과 사업의 범위가 명확하고, 이에 따른 역할 분담도 구체적으로 설정되어 있다. 특히, 업종 구분은 연방항공법에 의해 업체의 영업실적이나 규모로도 구분되어 있다.

둘째, 지역항공은 Major Airline의 자회사나 제휴관계로 운영되고 있다. 이는 지리적 특성에 따른 허브 앤드 스포크 시스템으로 인한 것이며, 지역항공의 역할은 정기항공의 feeder로서의 역할만 하고 있다.

셋째, 지역항공은 국내운송에만 국한되어 있고, 국제간 운송은 대부분 Major Airline에 의해 운영되고 있다.

넷째, 지난 20년간 항공 규제완화정책을 바탕으로 항공사간 경쟁정책을 취했으나, 지역항공은 고속교통 제공이라는 국민의 기본권 보장 차원에서 지속적인 보조정책도 견지하고 있다. 이는 제도적으로 지역항공의 근본적인 취지에 적합하게 운영되고 있다는 것을 의미한다.

다섯째, 지역항공의 발전요인은 항공유가의 안정과 국내경제의 지속적인 성장이나 무엇보다 더 중요한 요인은 다양한 연계 노선의 개발에 있다.

#### 2) 일본

첫째, 지역항공 운영은 지역별(혼슈, 홋카이도, 시코쿠, 규슈, 오키나와)로 블록을 설정하여 정기항공사의 자회사나 혹은 능력 있는 지방자치단체가 사업에 참여

할 수 있다. 또한 지역항공 업체가 지방공항 이용 시 지방자치단체는 필요시설 무료 제공이나, 착륙료 감면 등 보조정책을 취하고 있다.

둘째, 초기에는 도서 및 벽지노선에 대한 비중이 높았으나, '공항정비 5개년 수립계획'에 의한 공항 정비와 신규 항공사의 설립으로 도시간 이용객 증가율이 높아지고 있다.

셋째, 정기항공 운송분야는 Double-Triple Tracking 기준의 폐지와 운임의 차별화로 인한 다양한 할인운임의 설정과 신규 항공사의 참여 등으로 인하여 자유경쟁이 가속화되고 있다.

넷째, 지역항공에 대한 규제는 많은 부분 완화되었으나, 아직까지 대형공항의 이용 불가능, 지방공항과 도심과의 거리가 멀고, 운임이 낮은 대체 교통수단이 많이 존재하고, 항공 노선구조가 허브 앤드 스포크 시스템으로 형성되어 있지 않아 항공수요가 업체 유지에 만족할만한 상태가 아니다. 다시 말해 아직까지 업체들이 영세하고 지역항공 운송사업이 정착단계에 있지 못하다.

다섯째, 미국과 마찬가지로 지역항공은 국내운송에만 국한되어 있고 국제운송에는 참여하지 못하고 있다.

### 3) 유럽

첫째, 지역항공이 유럽 역내에서 사회·경제·문화적으로 차지하는 비중이 매우 크며, 정착 단계에 들어가 있다.

둘째, 다른 대륙과는 달리 국제선을 대형항공사만이 담당해야 한다는 고정개념이 없고, 항공노선도 국내와 국제간의 거리감이 적으며, 양자간 협정에서도 지역항공에 대한 제한 조항이 제외되어 있어 제약요인은 크지 않으나 다른 국가들보다 경쟁은 치열하다.

셋째, 지역항공은 국내·국제선에 모두 취항 할 수 있으며 역내간 운영에는 제한은 없으나, 성장의 가장 큰 제약요인은 공항의 이착륙 허용능력과 환경에 대한 규제부문이다. 특히, 공항 이용에 따른 지체 발생을 해결하기 위해 소형 항공기에 게 불리한 공항이용료 책정 정책을 시도하고 있다.

### 4) 호주

첫째, 특정 지역을 기반으로 대부분 양대 국내업체의 자회사 형태로 운영되고 있다.

둘째, 정부는 지역항공에 규모가 현재보다 큰 항공기 투입과 주요 국내 간선노선에 대형항공사와 직접 경쟁할 수 있도록 허용하였다.

셋째, 지역항공은 경쟁원칙에 따라 보수적인 운영보다는 새로운 항공기의 도입에 따른 공격적이고 고 위험투자 형태로 전환되었다.

넷째, 지역항공은 국내선뿐만 아니라, 근거리 인접 국제노선에도 운항되고 있다.

## 나. 공통 시사점

첫째, 항공기 규모가 점차 대형화되어 가고 이에 따른 항공기 기술 수준의 향상에 따른 효율성 증대로 운항거리도 점차 장대화되고 있다. 초기에는 19인승 이하의 항공기에 국한되었으나, 운영비용의 증가와 항공수요의 원활한 운송을 위해 항공기 규모가 60인승 이상으로 확대되고 있으며, 일부 국가에서는 항공법을 개정하여 100인승 이하를 고려하고 있다.

둘째, 지역항공의 성장요인은 항공유가의 안정과 경제의 안정적인 성장이며, 저해요인은 공항의 활주로 부족에 따른 지체문제와 환경문제에 따른 소음과 공해 해결이다.

셋째, 장래에는 정기항공보다 지역항공의 역할이 점차적으로 증대될 것이다. 다양한 노선 개발을 통한 지역항공은 운항비용과 서비스 제공에 있어서 정기항공보다 경쟁력이 있기 때문이다.

넷째, 지역항공이 활성화 단계에 있는 미국과 유럽은 지역항공이 장래 정시성과 연계의 신속성을 확보해 주기 위한 대형항공사와의 Code Sharing 등과 같은 마케팅 제휴를 모색하고 있다.

다섯째, 미국과 일본의 지역항공 사업영역은 국내선에 국한되어 있으나, 유럽과 호주는 국제선에도 운항서비스를 제공하고 있다. 사업기반이 전무한 우리는 현재 도입의 정착이 우선 과제이므로 초기에는 국내선에 한정하여 취항시키다가 점차적으로 확대하는 것이 바람직할 것이다.

## Ⅶ. 지역항공 도입 및 활성화를 위한 선결과제

외국의 지역항공 운영사례와 시사점을 통해 살펴본 우리 나라 지역항공의 출발점은 우선 현 시점에서 지역항공의 역할이 무엇인지에 대한 목표 설정이 명확해야 한다. 그 다음 어떤 형태의 항공사로 운영을 시작하는 것이 이용자에게 지속적인

서비스를 가능하게 하고 항공사도 운영을 효율적으로 해나갈 것인가이다. 이와 함께 가장 기초적인 항공수요를 어떻게 확보하고 이에 필요한 공항 시설은 어떻게 정비할 하는 것이 바람직한 것인지에 대한 준비일 것이다.

## 가. 제도적인 방안

### 1) 지역항공의 역할에 대한 목표설정

지역항공의 도입 필요성과 운영목표를 분명히 설정하여 사업의 도입과 활성화 방안을 단계적으로 추진하는 것이 바람직하다. 미국과 일본은 지역항공을 도서 및 벽지에 대한 운송수단 제공과 다양한 고속교통 서비스 제공을 목표로 보조정책과 경쟁정책을 동시에 취하고 있으나, 우리 나라는 다른 교통수단과 형평성 차원에서 보조정책은 어려울 것으로 판단된다.

따라서 우리 나라의 지역항공은 도서 및 벽지노선에 대한 운송수단 제공이라는 목표보다는 고속교통 소외지역에 대한 항공서비스 제공, 항공산업 육성을 위한 피라미드 구조 확립 등에 목표를 두고 초기에는 도입 활성화에 중점을 두고 점차적인 경쟁정책을 취하는 것이 바람직하다.

### 2) 지역항공 개념설정

선진국의 지역항공 개념은 500km 이내 지역을 60인승 이하의 중·소형항공기를 이용하여 정기적인 운송서비스를 제공하는 것으로 볼 수 있다. 우리는 일본과 마찬가지로 별도의 지역항공 개념을 갖고 있지 않으므로 현행 항공법 내에서 가능한 방안과 장기적인 항공산업 발전을 위한 새로운 개념설정 등 두 가지 측면에서 고려될 수 있다.

#### - 항공법 개정

- 항공법 상 부정기항공운송의 '지점간 운송'에 스케줄 개념을 넣어 사업계획서에 운항회수와 출발·도착을 추가하는 방안
- 부정기항공운송 사업구분 중 '지점간 운송사업', '관광비행사업', '전세운송사업'은 사업 성격을 구분하고 '지점간 운송사업'의 등록기준을 현 실정에 적합하도록 검토하는 방안

### - 신설

- 일본이 추진하고자 하는 것과 같이 정기·부정기운송사업 구별 없이 정기항공의 노선별 면허제를 사업형태별 허가제로 변경하여 항공운송사업의 동일한 범위 내에서 운영될 수 있도록 하는 방안
- 이를 위해서는 50인승 이하의 좌석 수에 대한 등록기준을 완화하여 장기적으로 국제선 운송에도 참여할 수 있도록 함.

### 3) 지역항공 등록기준

지역항공의 사업범위는 현재의 '부정기항공운송사업' 등록기준에서 제시된 납입자본금 50억원 이상, 최대이륙중량 5,700kg, 좌석 수 50인 이하는 선진국의 기준과 비교할 때 문제가 있는 것은 아니지만, 최근 지역항공의 좌석 수가 100인 이하까지 고려되고 있고, 우리 나라의 장래 중형항공기 제작산업을 감안할 때 좌석 수 50인은 상향 조정 될 필요도 있다. 아울러 현재의 등록기준에서 제시된 내용의 구체적인 근거가 불분명하므로 사업운영자 측면에서 사업성 검토를 고려한 기준이 새롭게 분석될 필요가 있다.

## 나. 지역항공 도입 및 활성화 방안

### 1) 채산성의 확보

지역항공 도입형태는 우리 나라의 항공노선이 지점간 노선(Point to Point) 구조이며, 장래 피라미드 구조의 안정적인 항공산업 발전을 도모하기 위해서는 독립된 개별항공사가 참여하는 것이 바람직하다.

그러나 독립된 개별항공사 참여시 가장 중요한 관건은 채산성의 확보이다. 이에 따라 정부는 일정 기간 항공수요 보장을 통해 지역항공이 정착될 수 있도록 기존 간선노선의 부분적인 참여를 보장하여야 한다.

### 2) 공항시설의 확보 및 안전운항 보장

항공사의 채산성 확보와 함께 중요한 것은 소형 비행장의 확보이다. 현 단계에서는 적합한 주변 공항이나 비행장의 개·보수를 통해 활용될 수 있도록 하고, 군용비행장인 경우 이용시간, 공역 등에 관한 사전 협의를 통한 조치가 필요하다. 기존 공항 이용 시에는 정기항공사와의 슬롯 배정도 함께 검토되어야 한다.

이와 함께 지역항공의 가장 큰 취약점인 항공안전 확보를 위해 철저한 검사와 정비요건을 포함한 '운항관리규정'을 제정하여야 한다.

## VII. 결론 및 건의

선진국들의 지역항공은 길게는 55년, 짧게는 15년의 운영 경험과 함께 수많은 항공사들의 흥망성쇠가 있었다. 이에 비해 우리 나라는 고정익을 이용한 지역항공은 아직까지 전무한 실정이며, 회전익도 그 동안 사업의 채산성이 확보되지 않아 지금은 소수 항공사가 모회사의 '전세운송'으로 명맥만 유지하고 있다.

정부에서는 2001년 부정기항공운송사업의 면허제를 등록제로 문호를 개방했다고는 하나, 개방만으로 우리의 항공시장과 여건을 감안할 때 사업자가 자발적으로 참여하고 지역항공이 활성화되기는 어려운 것이 현재의 여건이다.

따라서 미국이나 일본과 같이 지역항공의 도입 목적에 적합한 지속적인 보조정책은 어렵더라도, 사업이 정착단계에 도달할 때까지 채산성 확보를 위해 기존 간선노선의 참여 등 제 방안을 강구해야 한다. 이와 함께 중요한 것은 소형 비행장의 확보이다. 신규 비행장 건설 이전까지는 적합한 주변 공항이나 비행장의 개·보수를 통해 활용하고, 특히 군용비행장인 경우 이용시간, 구역 등에 관한 사전 협의를 통한 조치도 선행되어야 한다.

또한 지역항공의 가장 큰 취약점인 항공안전 확보를 위해서는 '운항관리규정'을 구체적으로 제정하고, 데이터베이스 구축을 위해 운송실적 보고체제도 갖추어야 한다. 일본이나 호주같이 특정지역 블록에 의한 운영은 우리의 국토 여건이 이들 국가와 다르므로 구분할 필요가 없고, 사업체 참여는 지방자치단체의 참여를 적극 유도할 수 있을 것이다.

### [참고문헌]

1. 교통개발연구원, [우리 나라 부정기항공운송사업 발전방안], 1994. 9
2. 교통개발연구원, [울릉도 공항개발 타당성 조사], 1998. 6
3. 양한모, 홍순길, [미국의 컴퓨터산업], {항공진흥 94-3}, 1994
4. 홍갑선, 이용상, [교통정책의 경제학], {교통개발연구원 번역92-02}, 1992, 7

5. 한국항공대학교, {항공운송산업의 규제제도 개선방안}, {항공산업정책연구소 연구보고서 98-1}, 1998, 4
6. 한국항공진흥협회, {항공연감}, 1997
7. 國勢社, {日本國勢圖會}, 1999
8. 月刊 同友社, {Airport Handbook}, 1999
9. 航空振興財團, {數字로 본 航空}, 1999
10. Airline Business, 1999. 5
11. Air Transport World, 1999. 1~5
12. Alexander, T. Wells, "*Air Transportation: a Management Perspective*", Wadsworth Publishing Company, 1999
13. Australia's Commonwealth Department of Transport & Regional Services, 1999
14. European Regional Airline Association, 1999
15. Regional Airline World, 1999
16. Rigas Doganis, "*Flying off Course: The Economics of International Airlines*", Harper Collins Academic, 1991
17. The Regional Airline Association, 1999