

동북아 허브공항을 실현하기 위한 인천국제공항의 발전전략

박용화 *

목 차

- I. 서론
- II. 세계 주요공항의 운영전략
- III. 인천국제공항의 발전전략
- IV. 결론

I. 서 론

21세기 항공교통부문은 대외적으로는 공항이 속해있는 지역 내의 국제협력과 동시에 공항 상호간의 경쟁이 강화될 것이고, 대내적으로는 공항인근 지역 사회와 유기적인 협력을 통해 독자적인 공항도시(Airport City)로 발전해 나가는 새로운 모습을 보일 전망이다. 이와 같은 흐름은 단순히 공항 자체만으로는 충분한 경쟁력을 갖추지 못한다는 새로운 방향을 제시해 주는 것이라 하겠다.

이와 같이 급변하는 항공시장에서 주도권을 잡고자 아시아 각국에서는 공항 시설 확충에 주력하여 대규모 공항들이 계획·운영되고 있는 실정이다. 우리나라에서도 2001년 3월 29일 인천국제공항이 개항하여, 동북아 역내의 비즈니스 및 물류 거점화를 달성할 수 있는 기회를 맞이하였다. 그러나 동북아 중심국가라는 것은 인천국제공항의 개항으로 갑자기 이루어지는 것은 절대로 아니다. 모든 관련부문에서 목표를 명확히 한 후, 이를 바탕으로 체계적인 전략 아래 외

*교통개발연구원 항공연구팀장

부적 위협 요인에 대응하면서 발전의 기회 및 가능성을 최대한 활용하려는 노력이 반드시 필요할 것이다.

우리의 경쟁국가들도 국가전략으로 지역 거점화 의지를 표방하고 있어, 향후 항공부문에서의 주도권 확보를 위한 각국의 치열한 경쟁이 예상되고 있다. 그러므로 인천국제공항은 입지적 비교 우위를 바탕으로, 지역 내 다른 경쟁공항보다 우수하고 세련된 서비스를 제공하여 동북아 비즈니스 및 물류 거점의 위상을 선점(先占)하는데 모든 역량을 모아야 할 것이다.

본 글에서는 인천국제공항이 향후 동북아의 중심공항으로서 위상을 정립하고 국가경제에 막대한 파급효과를 미칠 수 있는 발전전략을 제시하고자 한다.

II. 세계 주요공항의 운영전략

본 절에서는 외국 주요공항들의 성공적인 운영전략들을 소개함으로써 인천국제공항의 발전전략을 수립하기 위한 시사점을 찾고자 한다. 우수한 외국공항들의 운영전략은 향후 인천국제공항이 경쟁력을 지닌 공항으로 발전하는데 많은 도움을 줄 수 있기 때문이다. 세계 주요공항의 운영전략을 제공시설의 적정성, 수익구조의 변화, 적극적인 마케팅, 이해자간 협조체계, 그리고 다양한 공항 접근수단 제공 측면에서 살펴보고자 한다.

가. 제공시설의 적정성

과거와는 달리 현대의 새로운 공항건설은 이용자의 편의를 가장 먼저 고려하는 개념에서 출발한다. 일본 오사카의 간사이국제공항(KIX), 홍콩신국제공항(HKG), 말레이시아의 쿠알라룸푸르국제공항(KUL) 등과 같은 대규모 공항들은 이용자(여객, 항공사, 공항종사자, 방문객 등)의 편의를 기본으로 하고, 여기에 수익성 측면을 고려한 운영전략을 수립하였다. 따라서 최소한의 이용자 편의를 외면한 수익성이란 공항 운영에서 큰 의미가 없다는 것을 뜻한다. 예를 들어, 싱가포르의 창이국제공항(SIN)은 충분한 이용자 이동공간을 확보하고 다양한 휴식 공간과 편의시설을 갖추고 있어 세계 최고 수준의 서비스를 제공하고 있다.

현대적 개념의 공항은 기존의 공항설계 및 운영개념보다 한 단계 발전한 수준으로 충분한 여객처리시설 뿐 아니라 여객들이 머무는 동안 누릴 수 있는 다양한 편의시설을 제공하는 것은 필수요건이 된다. 그러므로 기존에 제시된 터미널 소요면적에 대한 시설별 배분에서 여객을 위한 편의시설이 보다 높은 비율을 차지하는 흐름은 당연한 것이라 하겠다. 이러한 설계 개념이 점차 확산되어 감에 따라 공항개발 주체는 편의시설의 적정성을 수익성과 교차

하여 고려해야만 한다.

나. 수입구조의 변화

세계 주요공항의 경우 대부분 임대료, 구내 영업료, 직영사업수입 등 비항공수입(non-aeronautical revenues)의 구성비율이 착륙료, 주기료, 공항이용료 등과 같은 항공수입(aeronautical revenue)의 비율을 초과하고 있다. 오사카 간사이국제공항(KIX)의 경우 비항공수입 대 항공수입이 6:4의 비율을 보이며, 싱가포르의 창이국제공항(SIN)의 경우 이 비율이 7:3에 이르고 있으며 공항당국의 운영 순이익이 연간 2,000억 원이 넘고 있다. 또한, 미국 중·대형공항들의 비항공수입은 전체 수입의 약 75~80%를 차지하는 경우도 여럿 있다.

비항공수입 가운데 절반 이상을 상업시설 임대료와 편의시설(concessions) 운영수입이 차지하고 있어, 공항들은 편의시설로 인한 수입을 늘리고자 편의시설의 운영을 전문업체에게 위탁하는 경우도 생겨나게 되었다. 이와 같이 비항공수입이 점차 확대되어 가는 것은 공항의 민영화·상업화에 기인한다고 할 수 있겠다. 공항의 효율성과 수익성을 높이고자 공항운영주체의 구조를 과거와는 다른 형태로 탈바꿈하려는 경향이 최근 들어 가속화되고 있다. 이는 공항간의 경쟁을 고려한다면, 항공관련수입을 무작정 높일 수 없기 때문에 새로운 수입원을 비항공관련 수입에서 찾고자 하기 때문이다.

다. 적극적인 공항 마케팅

영국공항주식회사(BAA)는 민영화를 통해 얻은 공항경영·운영의 노하우(Know-how)를 미국의 피츠버그공항(PIT)과 인디애나폴리스공항(IND)에도 적용하여 성공적 운영성과를 보였다. BAA는 마케팅차원에서 여객과 다양한 공항이용자와 항공사들이 원하는 내용을 정확히 조사하여 이를 공항운영에 반영시킴으로써 편의성 증대를 통한 고객 만족과 상업성 확보라는 두 마리 토끼를 동시에 잡은 것으로 평가되고 있다. 서비스 감시시스템(SMS: service monitoring system)을 통해 지속적으로 공항 이용자들의 선호를 파악했을 뿐 아니라 서비스 상품을 다양화하고 가격은 경쟁이 가능한 수준까지 낮춤으로써 결국 승객 1인당 구매금액을 증전보다 3배 가까이 늘리는 결실을 보았다.

공항 마케팅은 취항 항공사를 많이 유치하는 노력도 포함된다고 하겠다. 취항 항공사가 많아지고 이들이 제공하는 다양한 항공서비스 네트워크는 결국 해당공항을 허브공항의 기능을 담당토록 할 것이며, 이로 인한 공항당국과 항공사들의 이득은 늘어나게 될 것이다. 유럽공항들의 사례에서 알 수 있듯이 허브공항이 되기 위해서는 환승(transfer)을 위한 연계시간(connection time), 요금, 편의성 등을 최적으로 조합하는 전략이 요구된다.

라. 이해자간 협조체계 구축

공항공간 경쟁이 심화되면서 공항당국과 몇몇 항공사들의 협력관계가 매우 중요하게 부상되었다. 영국 맨체스터공항(MAN)의 국제선 제2여객터미널 환승시설은 시장분석을 통해 9개의 항공사들이 공동으로 사용하도록 계획·운영하여 큰 성과를 보고 있으며, 오스트리아 비엔나공항(VIE)도 잘츠부르크(Salzburg)를 출발하는 여객들을 비엔나공항에서 동유럽 연결 국제선으로 환승토록 하는 항공사의 운영전략에 힘입어 소규모 허브공항으로 위상을 정립하게 되었다.

이 밖에도 미국의 내쉬빌공항(BNA), 영국의 스탠스테드(Stansted)공항, 프랑스의 마르세유(Marseilles)공항 등이 항공사들의 운영전략과 공항당국간의 유기적인 협조체계를 통해 중형 허브공항으로서의 역할을 수행하는 대표적인 사례라 할 수 있다. 이와 같은 항공사와 공항운영 당국간의 유기적인 협조체계는 점차 확대되어 나갈 전망이다.

마. 다양한 접근교통수단의 제공

영국의 히드로공항(LHR)과 프랑스의 샤를르드골공항(CDG)과 같은 외국의 대도시 공항들은 도심에서 공항으로 연결되는 고속도로는 물론 지하철, 공항철도와 같은 교통시설을 구축해 놓고 있으며, 버스, 리무진, 택시는 물론 심지어 쾌속여객선이나 헬기까지 제공하고 있다.

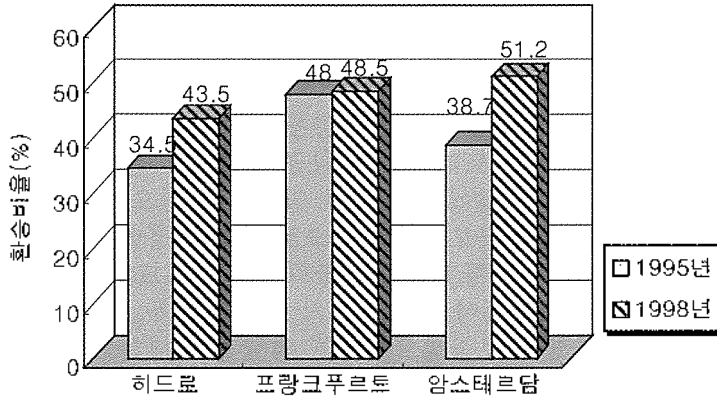
독일은 공항의 접근성을 높이기 위해 모든 대규모 공항까지 철도를 연계하는 계획을 수립·시행하였으며, 신설된 홍콩신공항, 간사이공항 등도 철도가 연결되어 접근성을 높여 주었다.

바. 환승시간의 단축

유럽은 공항간 경쟁이 치열한 곳으로 유명하다. 영국 히드로(Heathrow), 독일 프랑크푸르트(Frankfurt), 네덜란드 스키펀(Schiphol), 프랑스 샤를르드골(Charles de Gaulle) 공항 등이 주도권 쟁탈에 힘을 쏟고 있다. <그림 1>에서 보듯이 프랑크푸르트(Frankfurt)공항은 전체 여객 중 환승객이 차지하는 비율이 가장 높은 공항이며, 암스테르담 스키펀(Schiphol)공항도 전체처리여객 중 환승객이 차지하는 비율이 비교적 높은 곳이다. 스키펀공항의 목표는 수출위주의 국가전략에 따른 항공산업의 중요도에 비추어 타교통수단과 연계하는 교통중심기지화(Mainport)에 두고 있다. 이러한 스키펀공항의 목표는 인천국제공항에 시사하는 바가 매우 크다.

프랑크푸르트공항의 경우에는 터미널간 이동을 포함하여 연계(connection) 또는 환승(transfer)하는데 소요되는 최소시간이 45분이고, 스키펀공항의 경우에는

< 그림 1 > 유럽 주요공항들의 환승비율



40~50분 정도이다. 유럽의 주요허브공항들은 공항 내 최소연계시간을 45~50분으로 정하고 있다. 독일의 뮌헨(Munich)공항과 스위스의 취리히(Zurich)공항은 각각 35분과 40분으로 최소연계시간을 설정해 두고 있다. 이와 같은 환승을 위한 최소의 연계시간은 충분한 항공운송 네트워크를 구축하고 있어야만 가능한 것이다.

이상에서 살펴본 바와 같이, 경쟁력을 지닌 지역 내 중심공항이 되기 위해서는 첫째, 공항의 내부시설들을 환승여객의 편의 위주로 구성해야 하며 둘째, 공항의 수용능력이 충분히 갖추어져야 하며 셋째, 해당 공항을 도착지나 출발지로 삼는 최종수요가 충분히 존재해야 하며 넷째, 항공운송 네트워크를 자유로이 구축할 수 있는 국가간 협력이 요구되며 다섯째, 공항당국과 항공사의 긴밀한 협조가 필요하며, 마지막으로 공항주변의 다기능 종합지원체계가 필요한 것으로 요약할 수 있다.

III. 인천국제공항의 발전전략

인천국제공항이 경쟁력을 갖춘 동북아 지역 내 중심공항(Hub Airport)으로 육성·발전하기 위한 전략들은 개항 이전부터 다양하게 제시되었다. 그러나 현 시점에서는 개항 이전에 제시되었던 전략보다는 구체적이고 실현 가능한 전략들을 제시함으로써 실질적인 인천국제공항의 경쟁력 확보 및 발전을 모색할 필요가 있겠다.

경쟁력을 갖춘 지역 내 허브공항은 공항운영주체의 의지만 가지고 이루어지는 것이 아니고, 무엇보다도 인천국제공항을 모가지(Base)로 하는 핵심 항공사

가 존재하면서 이 항공사의 네트워크가 허브-앤-스포크(Hub & Spoke) 시스템을 구축하느냐 그렇지 못하느냐에 따라 성패가 갈리는 것이다. 또한 여유 있는 공항시설과 높은 서비스 수준, 저렴한 공항사용료, 주변지역과 연계하는 통합적인 공항개발 프로그램 등이 공항경쟁력에 영향을 줄 것으로 판단된다.

가. 항공사 유치 및 다양한 네트워크 구축

현재 인천국제공항에 취항하는 항공사는 모두 46개사로 104개 도시에 취항하고 있다. <표 1>에서 보듯이 외국의 주요 허브공항들은 취항 항공사 및 노선 수에서 인천국제공항을 능가하고 있다. 물론 공항의 규모 면에서 차이가 있겠으나 인천국제공항도 적극적인 항공사 유치를 통해 보다 다양한 네트워크 구축이 가능할 것으로 보여진다.

항공사들이 운송 네트워크를 형성하는데는 기본적인 수요와 수익성이 보장되어야 한다는 전제조건 때문에 공항운영주체가 항공사에게 특정 노선에 취항토록 권고한다는 자체가 의미 없는 것이다. 그러나 현재 활발하게 진행 중인 항공사간 업무제휴를 공항부문에 접목시킨다면 새로운 수요창출 내지는 잠재수요의 실현을 이룰 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 공항간 제휴(alliance)나 협력을 통해 상호 보완적인 기능을 분담한다면 항공사의 취항을 유도할 수도 있을 것이다.

또한, 지역 내 허브공항으로서 위상을 확립하기 위해서는 환승객 비율을 절대적으로 늘려야만 하는데 최소한 그 수준은 전체여객의 약 40%까지는 되어야만 할 것으로 판단된다. 환승객을 많이 유치하기 위해서는 항공사들의 원활한 운송 네트워크가 형성되도록 최대한의 배려를 해 주어야 하고, 환승객 처리에 소요되는 비용이 최소화 될 수 있는 여건을 조성해 주어야만 한다. 즉, 환승률

< 표 1 > 외국 주요공항들의 취항현황

공 항	취항 항공사 수	연결 도시 수
프랑크푸르트 메인	124	510
파리 샤를르드골	106	499
암스테르담 스키펀	100	369
런던 히드로	96	555
동경 나리타	48	365
오사카 간사이	45	229
홍콩 첸랍콕	56	333
인 천	46	104

자료: IATA(2001), OAG Flight Guide

을 높이자면 인천국제공항 내에서 원활한 환승 서비스가 제공되어야 하는 것이며 이를 위해서는 항공편 연계시간을 최소화할 수 있는 다양한 네트워크가 구축되어야만 가능한 것이다.

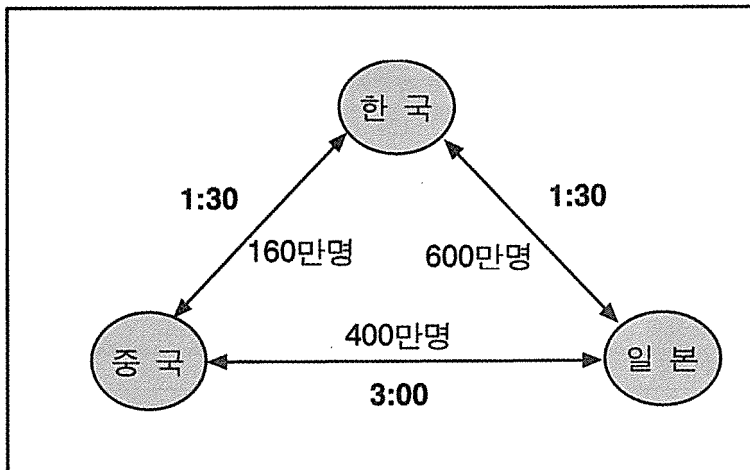
미국의 항공사들은 부분적이거나 동북아 주요공항을 선택하여 허브-앤-스포크 시스템에 의한 서비스를 제공하려고 노력 중이다. 따라서 미국의 우수한 항공사를 인천국제공항에 유치시켜, 우리나라의 양 국적항공사와 더불어 동북아 지역의 허브로 이용하게 한다면 인천국제공항은 한 단계 도약할 수 있는 기회를 맞게 될 것이다.

나. 전향적인 국제항공정책 수립

우리나라는 항공노선망에서 유럽과 미주를 연결하는 최단항로 상에 위치해 있어 중간경유지로 선택될 때 최우선으로 고려되는 매우 유리한 입장에 놓여 있다. 일본 및 중국은 막대한 규모의 국내 항공시장을 배경으로 성장해 온 반면, 우리나라는 국내선 의존도가 상대적으로 낮다는 특성을 지니고 있어 보다 적극적인 국제항공정책을 전개할 수 있는 긍정적인 면을 지니고 있다.

따라서 항공수요 대국과는 적극적인 항공협상을 통해 보다 조밀하고 다양한 항공운송 네트워크를 구축하는 것이 매우 중요할 것으로 판단된다. 특히 장기적으로는 한·중·일간 단일항공시장(unit air market)을 형성하여, 현재 이 지역 내에서 경쟁의 우위를 보이고 있는 국적항공사들의 경쟁력을 더욱 강화하여 인천국제공항을 중심으로 하는 다양한 네트워크가 구축되도록 뒷받침 해 주어야만 한다. 물론, 한·중·일 항공시장 규모가 크기 때문에 향후 미국과 유럽의 거대

<그림 2> 한·중·일간 운항시간 및 여객운송현황



항공사들에 의한 거센 도전이 예상되므로 3국의 공동대처가 요구된다. 이를 위한 하나의 방안은 3국간 주요노선을 셔틀(shuttle)운항화 하는 것으로, 3국의 관계당국과 항공사들 사이에 긴밀한 협력과 제휴가 필요할 것이다.

<그림 2>는 한·중·일 3국간의 항공운항시간 및 여객운송 현황을 나타낸 것이다. 1999년 기준으로 3국간 여객운송 실적은 한국과 일본이 연간 약 6백만 명을 보여 가장 높고, 그 다음으로 일본과 중국이 약 4백만 명으로 나타났다. 이와 같은 시장여건을 감안할 때, 인천국제공항을 중심으로 북미와 동남아지역간 환승여객, 일본 및 중국의 지방도시로부터 발생하는 제6자유 여객운송 등을 적극 개발할 수 있도록 국제항공협력을 강화한다면 인천국제공항과 국적 항공사들의 경쟁력은 크게 높아질 것이다.

다. 물류 중심지

동북아 물류 및 운송의 중심기지화(Mainport)는 21세기 국가 생존전략으로 절체절명(絶體絶命)의 과제라 할 수 있다. 이를 위해서 인천국제공항과 수도권외의 항만 및 물류기지를 연계·개발하는 것이 시급히 요구된다.

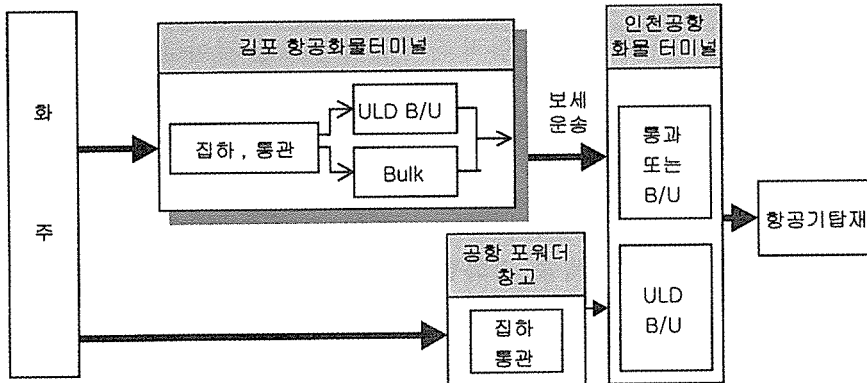
오늘날 다국적 기업들과 물류 서비스 제공자들은 그들의 영업 범위를 전세계로 확대하고 있다. 또한 부가가치가 높은 제품이 날로 늘어나고 있어, 주요 공항을 중심으로 하는 글로벌 네트워크(global network) 구축이 절대적으로 필요하게 되었다. 우리나라가 동북아 물류 중심국이라는 위상을 구축하기 위해서는 동북아 역내의 모든 지역과 광범위한 지역 네트워크를 구축해야만 가능할 것이다. 인천국제공항은 공급능력과 운송경로의 다양화를 통해 역내의 어느 공항보다 신속한 연계운송이 가능할 전망이다. 인천국제공항과 인천항·평택항 등 수도권 항만을 통한 동북아 운송네트워크의 확대는 중국을 위시하여 동북아 역내 여러 중소 공항·항만 도시들로의 새로운 서비스를 촉진시킬 것이다. 이로써 동북아의 사람·화물·정보가 한반도에 집중될 수 있는 견인력을 갖출 수 있다.

네덜란드·싱가포르·중국·홍콩·대만 등은 역내의 국제 물류를 주도하기 위해, 항만·공항을 포함한 물류시설을 지속적으로 확충하는 한편, 이들을 중심으로 자유무역지대¹⁾를 적극적으로 설치하여 자유로운 기업활동을 보장하고 있다. 우리나라가 동북아 국제물류거점으로 기능을 충실히 하기 위해서는 국제공항과 무역항 구역에 물류 촉진기능과 부가가치 물류기능이 갖추어진 자유무역지대를 조속히 도입하는 것이 시급하다고 하겠다.

또한, 2020년 이후 중국의 경제규모가 미국에 버금갈 것으로 예측되고 있으므로, 중국 항공화물시장을 선점하려는 노력이 절실히 요구된다. 중국항공사들

1) 우리나라의 경우 관세자유지역과 자유무역지역을 결합한 개념임.

<그림 3> 김포 - 인천공항간 화물운송 체계도



의 미흡한 네트워크로 인한 화물운송에 따른 에로를 국적항공사들이 분담함으로써 인천국제공항을 동북아 항공화물집결지로 자리 매김 할 수 있겠다. 화물은 여객에 비해 처리하는데 소요되는 시설이나 비용이 상대적으로 적어 항공사의 수입에도 많은 영향을 미치지 때문에 항공화물에 대한 중요성은 더욱 커질 것이다.

우리나라에서 발생하는 항공화물을 처리하는 방안으로서는 인천국제공항의 화물처리시설이 확장되기 이전까지는 <그림 3>과 같은 방식으로 김포공항이 도심화물터미널 기능을 수행하도록 하여 상호 연계하는 방안이 합리적일 것으로 판단된다.

라. 공항의 상업화 전략

인천국제공항은 이전의 공항운영과는 전혀 다른 형태를 지닌다고 할 수 있다. 따라서 인천국제공항은 비즈니스 기회의 확대와 고객중심의 경영마인드가 기본이 되어야 한다. 인천국제공항의 수익성 제고를 위해서는 비항공수익을 극대화하는 방안과 사업의 범위를 확대해 나가는 전략이 동시에 추구되어야 한다.

프랑스 파리공항공단(Aéroport de Paris)의 경우 급유, 여객·화물 취급, 화물터미널 운영, 지상조업 등에 직접 참여하여 일정한 수익을 올리고 있음을 주지해야 한다. 그러나 인천국제공항의 경우 상업화의 경험이 미흡하여 단기적으로 이와 같은 서비스를 직접 제공하기에는 한계가 있을 것으로 판단된다.

장기적으로 인천국제공항은 공항 상업화에 초점을 두고 체계적인 준비와 분석을 통해 자체 영업능력을 향상시킴으로써 수익사업을 발굴하고 이를 통한 재무구조의 개선 및 경영의 건전화를 실현해야만 한다. 물론 아웃소싱에 의한 운

영방식과의 이해득실을 따져 유리한 방안을 채택토록 해야만 할 것이다. 또한, 공항이용자에 대한 마케팅 활동을 체계적으로 수립하여 고객의 요구를 정확하게 파악하고 이를 공항운영에 적용하는 시스템이 구축되어야 한다.

다. 경영개선

인천국제공항이 시급하게 개선해야 할 부분이 경영능력을 배양하는 것이다. 앞서도 언급하였듯이 상업화에 대한 마인드가 부족하고 다양한 적용기법 개발에도 한계가 있기 때문에 현재의 조직구성으로는 상업화, 자체 수입원 확보 및 효율적인 영업운영에 어려움을 겪을 것으로 예상된다.

2001년 3월 29일 개항 후 영업실적을 고려할 때, 연간 운영수입이 5,000억 원 정도에 머무를 것으로 예측된다.²⁾ 따라서 운영수입은 연간 부채에 대한 자본비용을 겨우 감당할 수준밖에는 안되기 때문에 정부의 추가적인 지원과 더불어 자체 수입원 개발을 통해 재무구조를 개선시킬 수 있는 조직으로 탈바꿈하도록 인센티브를 주어야만 한다.

우선, 대형 국제 허브공항을 운영한 경험이 풍부한 외국의 우수한 업체를 경영에 참여시킬 수 있는 방안을 긍정적으로 수용해야만 할 것이다. 영국공항주식회사와 네덜란드 스키폴그룹은 공항경영에 대한 노하우를 지니고 있어 한시적으로 이들에게 경영을 위탁하든지 아니면 업무 분야에 따라 경영자문을 효과적으로 받을 수 있는 방안이 절실히 요구된다.

향후 추가 확장사업에서는 인천국제공항공사의 재무구조 개선과 투자의 활성화를 위해 에어사이드(airside)시설에 대해서는 국가가 건설·소유하고, 여객터미널을 중심으로 한 랜드사이드(landside)의 건설·소유·운영은 전적으로 공항운영주체가 담당하도록 계획하여야 할 것이다.

바. 제도적 지원

우리나라가 진정으로 동북아의 중심국가가 되고자 한다면 광의로는 한반도 전체가, 협의로는 인천국제공항 주변지역이 완전히 개방되어 각종 규제나 간섭이 없어야만 한다. 인천국제공항 주변지역의 관세자유지역, 자유무역지대, 국제업무지역 등을 성공적으로 실현시키기 위해서는 현행 체제로는 많은 한계가 있다. 왜냐하면 공항자체가 다양한 정부관련 기관의 참여가 필수불가결한 곳이고, 공항 주변지역을 개발하는데 각종 제한요소가 많기 때문이다.

그러므로, 인천국제공항에 한정하는 특수제도를 도입하여 자유로운 활동과 투자가 보장되도록 지원을 아끼지 말아야 한다. 또한 공항운영주체가 향후 투

2) 인천국제공항공사의 2001년 6월말 내부자료를 인용하였음.

자를 위한 자체 재원을 조성할 수 있는 여건을 만들어 주어야만 한다.

IV. 결 론

우리나라가 속해 있는 동북아 항공시장의 잠재력은 세계에서 가장 높게 평가 받고 있어 향후 이 지역에서 경쟁의 우위를 선점하고자 역내 국가들 뿐 아니라 세계의 유수한 항공사들간의 경쟁이 치열하게 전개될 전망이다.

이와 같은 경쟁환경에서 인천국제공항의 개항이 갖는 의의는 매우 크다고 본다. 하지만 인천국제공항의 개항은 우리에게 기회를 제공할 뿐이지 그 자체만으로 우리나라가 동북아의 교통·물류 중심국가로 될 수 있는 것은 결코 아니다. 주어진 기회를 잘 활용하고, 모든 관련부문의 목표를 명확히 하여 치밀한 전략을 세워 내·외적 위협 요인을 효율적으로 극복해 나가는 노력이 필요하기 때문이다.

주변 경쟁국들과 비교해 보면, 인천국제공항의 개항은 시의성(時宜性) 측면에서 불리한 여건이라 할 수 있다. 따라서 후발 공항으로서 갖는 불리한 조건을 극복하기 위해서는 우리나라가 지니고 있는 입지적 비교 우위를 바탕으로 경쟁 공항보다 세련되고 수준 높은 서비스를 제공해야만 한다.

이와 같은 세련되고 높은 수준의 서비스를 제공하기 위해서는 선진 공항의 경영기법을 조속히 도입해야 한다. 인천국제공항의 운영사업은 국제적인 서비스 업종에 속하는 것으로서 우리가 지니고 있는 노하우로는 성공적인 과실(果實)을 거둘 수 있을지가 의문 시 된다. 따라서 효과적인 외부의 지원은 성공적인 공항운영을 보장하는 해결책이 될 수도 있을 것이다. 싱가포르 창이공항, 암스테르담 스키폴공항, 런던 히드로공항 등 성공적으로 운영되고 있는 공항의 경영기법을 한시적으로 도입하는 방법도 고려할 수 있겠다.

공항의 지역 내 허브화를 위해서는 물리적인 여건인 공항시설은 기본조건에 불과한 것이고, 이 보다는 정부 및 핵심 항공사에 의한 밀도 높고 광범위한 운송 네트워크 구축이 요구된다고 하겠다. 이를 위해서는 제반 제도를 정비하고 자유로운 공항운영 및 주변지역 개발이 이루어 질 수 있도록 아낌없는 지원을 해야만 한다.

[참고문헌]

- 박용화(2000), 「공항의 경쟁력 강화를 위한 주변지역 개발방향」, 『항공산업연구』, 제53집, 세종대학교 항공산업연구소
- 유광의(2001), 「인천국제공항 개항의 의미와 과제」, 『부산발전포럼』, 통권 제69호,
- 전일수(2001), 「인천국제공항 개항을 동북아 거점으로의 기회로 만들자」, 『월간교통』, 통권 제37호
- 한국공항공단(1999), 『세계의 주요공항』
- 함대영(2000), 『인천국제공항의 허브화 전략』, 국방대학원
- 허종·김제철(1997), 『인천국제공항의 허브화 전망과 대책』, 교통개발연구원, 연구총서 97-05
- IATA(2001), *OAG Flight Guide*
- McKinley Conway(1993), *Airport Cities 21*, Conway Data, Inc.