

세계 항공운송산업의 환경변화와 우리나라의 대응방안

이환호 *

목 차

- I. 서론
- II. 세계 항공운송산업의 환경변화와 동향
- III. 국내 항공운송산업의 현황과 과제
- IV. 국내 항공운송산업의 대응방안
- V. 요약 및 정책적 시사점

I. 서 론

세계 항공운송산업은 1978년 미국이 항공운송산업에 대한 진입규제를 완화한 것을 계기로 항공운송의 자유화, 항공사 및 공항운영에 민간참여의 확대, 권역별 항공시장의 단일화 등이 진행되면서 급격한 변화를 거듭하고 있다. 또한 초대형 항공기의 상용화, 위성항행 시스템의 구축 등 항공관련 신기술의 발달은 항공운송시장을 제편하는 중요한 변수로 작용할 것으로 보인다. 이러한 변화는 항공사들간 경쟁을 격화시키면서 항공사의 초대형화, 편명의 공동사용(code-sharing), 상호지분 참여 등을 통한 항공사간 전략적 제휴 및 합병을 촉진시키고 있다.

이러한 가운데 세계경제의 침체로 인해 항공운송수요가 둔화됨에 따라 항공운송산업의 어려움은 더욱 키질 것으로 전망된다. 미국은 정보통신산업의 투자부진으로 급격히 침체국면에 빠져 들고 있으며, 유럽과 일본, 동남아시아, 남미 등도 경기침체가 지속되면서 세계경제는 2001년에 이어 2002년에도 2%미만의 성

* 세종대학교 경제무역학부 교수

장에 머물 것으로 전망된다.¹⁾ 특히 9.11 테러사태이후 항공업계는 비행기 탑승의 기피현상 등에 따른 항공여객의 감소와 세계경제 회복의 지연으로 항공수요는 부진한 모습을 보이고 있다. 이러한 항공운송수요의 감소로 수익이 악화됨에 따라 세계 항공운송업계는 운항축소, 인력감축 등을 통해 구조조정을 강력히 취해 나가고 있다.

한편 국내항공운송산업은 금년 3월 동북아지역의 허브공항을 목표로 한 인천 국제공항의 개항으로 한 차원 높은 발전을 기대하였으나 대내외 환경의 악화로 커다란 어려움을 겪고 있다. 즉 국내항공업계는 고유가, 고환율이 지속되는 가운데 상반기에는 수출부진, 경기침체의 지속 및 파업으로, 하반기에는 FAA의 항공안전 2등급 판정, 미국 테러사태의 영향으로 항공운송수요가 감소하면서 경영상 애로를 겪고 있다. 국적항공사들은 전년도에 이어 3/4분기까지 대규모 적자를 겪게 됨에 따라 이를 타개하고자 인력감축, 노선조정, 항공기 자산 매각 등 고강도의 구조조정을 서두르고 있다.

본고는 급변하고 있는 세계 항공운송산업의 환경변화에 맞추어 국내 항공운송산업이 동북아지역에서 중추적 역할을 담당하기 위한 대응방안에 관하여 살펴보고자 한다. 이를 제2장에서는 세계 항공운송산업의 환경변화와 이에 따른 세계 항공업계의 동향에 관하여 살펴보고자 한다. 제3장에서는 국내 항공운송산업의 현황과 과제를 파악하고 제4장에서는 국내 항공운송산업의 대응방안에 관하여 언급하고자 한다.

II. 세계 항공운송산업의 환경변화와 동향

가. 세계 항공운송산업의 환경변화와 전망

1. 항공운송의 자유화

세계 항공운송산업의 환경은 1970년대말 미국에서부터 시작된 규제완화를 계기로 서서히 항공사에게 폭 넓은 자율권을 보장해 주는 방향으로 전개되어 오고 있다. 우선 미국이 1978년 항공운송산업에 대한 진입규제를 완화한 이후 미국을 위시한 세계 각국은 일국 일항공사제에서 복수항공사제로 채택하는 추세를 보이고 있다. 또한 엄격한 규제로 묶였던 국제항공운송도 양자간 또는 지역적 항공자

1) 주요 국제기관의 세계경제 성장률 예측치는 다음과 같음.

	IMF	세계은행	OECD
2001	1.4%	1.3%	1.0%
2002	1.2%	1.6%	1.0%

유화 협정이²⁾ 속속 체결되면서 경쟁체제로 전환되고 있다.³⁾ 이러한 국내 및 국제 항공운송의 자유화는 시장진입 규제의 완화, 운임결정의 자율화, 운항회수 규제의 철폐 등 항공운송산업에 시장원리를 도입함으로써 각 사업주체간 경쟁을 격화시키고 있다.

향후 항공운송의 자유화는 WTO의 서비스교역에 관한 일반협정(General Agreement on Trade on Services: GATS)에 의존하기 보다는 양자간 또는 지역적 항공협정을 통해 지속적으로 이루어질 것으로 전망된다. 실제로 1995년 GATS가 발효되었지만 그 동안 60개의 양자간 항공자유화 협정과 8개의 지역적 항공자유화 협정이 GATS와 무관하게 체결되었다.

2. 항공운송산업의 초국적화

항공운송서비스도 일정 국가들간 국경을 초월하여 국내처럼 자유롭게 교역이 이루어지는 항공운송산업의 초국적화가 진행되고 있다. 즉 일정 지역을 중심으로 경제적 이해를 같이하는 국가들끼리 지역 항공협정의 체결을 통하여 항공운송에 대한 규제를 완화 또는 철폐함으로써 역내 항공운송서비스교역의 자유화를 적극 도모해 나가고 있다. 이미 북미, 남미(CARICOM), 남아시아(CLMV), 중동(ACAC), 아프리카(COMESA, CAEU), 오세아니아(Tasmania) 등 최근 10여년간 세계 8개지역에서 지역 항공협정이 체결되었으며, 미국-EU간에도 대서양 공동 항공시장의 결성이 추진되고 있다.

이러한 항공운송서비스 교역의 자유화는 WTO의 GATS체계내에서도 논의되고 있다. GATS내의 항공운송부속서에는 이미 항공기 수리 및 정비, 항공운송서비스 마케팅, 컴퓨터 예약시스템의 3개 분야에 대한 다자화가 규정되어 있으며, 화물운송, 부정기운송 등의 여타 분야에 GATS원칙의 추가적 적용여부가 검토중에 있다.

항공운송산업의 초국적화는 항공운송산업내 양자간 또는 지역적 자유화의 확산과 더불어 지속적으로 진행되어 나갈 것으로 보인다. 이러한 초국적화는 이미 항공사간 다양한 형태의 전략적 제휴를 통하여 이루어지고 있어, 향후 전세계적 항공운송 노선망은 각 대륙의 대표항공사들로 구성된 몇 개의 항공사간 제휴그룹에 의해 구축될 것으로 보인다.

3. 항공사 및 공항의 민영화

세계 항공업계는 책임경영과 운영효율을 통해 경쟁력을 제고하기 위하여 항공

2) 세계 항공운송산업의 근간을 형성하는 국제항공질서는 1944년 시카고회의에서 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization)가 결성됨으로써 다자체제의 틀을 갖추었지만, 실질적으로는 미국과 영국간 桴時漚謀河이 체결되면서 양자간 협정에 의해 운영되고 있음.

3) 양자간 국제항공의 자유화를 주도적으로 추진하고 있는 미국은 2000년 11월 현재 세계 50개국과 항공자유화협정을 체결하고 있음.

사와 공항의 민영화를 도입하는 경향을 보이고 있다. 즉 세계 항공업계는 민영화를 통하여 투자재원 마련에 민간기업이나 지방자치단체를 참여시킴으로써 책임경영을 정착시키는 동시에 시장원칙에 따른 경쟁원리를 도입함으로써 항공사나 공항의 운영을 효율성을 제고시켜 나가고 있다.

이러한 항공운송산업의 민영화는 수익 극대화를 위한 자율경쟁체제를 갖추게 되면서 단순히 기본적 항공서비스를 제공하는 차원을 넘어 대고객 서비스의 질을 향상시키고 있다. 민영 항공사는 수익성을 제고하기 위한 전략의 하나로 대고객 서비스의 질을 높여 시장규모를 확대하고자 국내외 항공사들과 치열한 경쟁을 벌이고 있으며, 공항들도 기본적 항공서비스외에 공항의 터미널과 부지를 활용하여 다양한 비항공서비스를 제공함으로써 수익성을 제고해 나가고 있다. 특히 최근 공항들은 첨단과학기술을 도입하여 공항기능의 효율화를 도모하는 동시에 건축적 측면에서는 지역사회의 특성을 반영하여 이용객의 편리성과 안전성, 공간배치의 유동성, 그리고 복합교통시설로서 시너지 효과를 높이기 위하여 노력하고 있다.

우리나라도 이미 1969년 대한항공공사를 대한항공으로 민영화하였으며, 1988년에는 제2민간 항공사로서 아시아나항공을 설립하였다. 또한 최근에는 민영화의 전단계로 인천국제공항공사를 설립하였고, 김포공항을 포함한 국내 16개 공항을 운영하는 한국공항공단의 공사화를 추진하고 있다.

4. 항공산업관련기술의 발달

정보통신기술의 발달, 초대형 항공기의 개발 및 상용화, 위성항행시스템의 구축 등으로 대표되는 항공산업분야에서 새로운 기술의 진전은 항공운송시장을 재편시키는 커다란 요인으로 작용할 것으로 보인다.

인터넷을 기반으로 한 정보통신기술의 발달은 모든 업종에서 기업의 경영전략을 변화시키고 있으며 이의 활용정도는 기업의 성패를 좌우하는 요인으로 작용하고 있다. 항공운송산업에서도 경영, 관리, 마케팅, 구매, 판매 등 전 부문이 인터넷을 기반으로 재편성되고 있다. 항공운송업체들은 이러한 변화에 맞추어 일괄적인 정보기술전략의 실행과 인터넷시대에 맞는 네트워크를 구축하고 생산성, 이윤창출 등의 증대를 위한 효과적 도구로서 정보통신기술을 적극적으로 활용하고 있다.

또한 앞으로 5년이내에 600명 정도가 탑승할 수 있는 A380-200, B747-600과 같은 초대형 항공기가 상용화될 전망이다. 이러한 초대형 항공기의 등장은 일시에 많은 승객을 장거리로 실어 나름으로써 항공운송의 효율화에 크게 기여할 것으로 기대된다. 그렇지만 이러한 초대형 항공기를 수용할 수 있는 공항시설의 구축, 안전문제 등은 풀어야 할 과제로 남아 있다.

그리고 ICAO의 계획에 따르면 2005년부터 위성항행시스템(CNS/ATM: Communication, Navigation, Surveillance and Air Traffic Management)이 구축될 예정이다. 위성항행시스템은 GPS(Global Positioning System) 및 GNSS (Global Navigation

Satellite System) 등 위성항법기능을 통해 분산된 항공정보통신시스템을 인터넷으로 통합운영함으로써 위성을 이용한 직선향로와 이착륙절차를 구성하는 동시에 전세계를 운항하는 항공기를 화면으로 감시하고 관제할 수 있는 시스템으로서 항공기 운항의 안전성과 효율성을 크게 높일 것으로 전망된다.

5. 항공안전 및 환경규제의 강화

1) 항공안전 및 보완활동의 강화

항공안전을 강화하기 위한 프로그램이 다각적인 측면서 수립되어 운영되고 있다. 우선 항공사고의 중요한 요인의 하나인 조정사 등의 인적 실수(Human Error)를 예방하기 위하여 '인적 요소(Human Factors)' 프로그램이 전세계적으로 강화되어 지속적으로 추진되고 있다. 특히 ICAO는 10개년 계획으로 수립하였던 인적 요소 프로그램을 연장하여 추진하고 있으며, 각국의 문화와 실정에 적합하고 다양한 조정사 교육훈련도 개발하여 실시하고 있다.

또한 항공기 운항의 안전을 국제적으로 확보하기 위한 노력의 일환으로 항공안전 정보 및 데이터의 공유도 확산되고 있다. 조정사 등의 인적 실수를 예방하는데 효과가 있는 것으로 입증된 준사고보고제도(Confidential Reporting System)을 도입하는 국가가 늘어나고 있으며, GAIN(Global Aviation Information Network)을 이용한 세계적인 항공안전 정보공유시스템이 구축되고 있다. 이외에도 항공기 공중충돌 및 CFIT(Controlled Flight into Terrain) 사고를 예방하기 위하여 TCAS(Traffic Alert and Collision Avoidance System), GPWS(Ground Proximity Warning System) 등 첨단 안전장비의 운용이 확대되고 있다.

한편 9 11 테러이후 항공보안이 전세계적으로 항공운송업계의 주요한 관심사로 대두되는 가운데 이에 대한 효과적이고 적절한 대책이 요구되고 있다. 최근 미의회 감사담당부서인 회계감사원(GAO)이 작성한 항공보안과 관련하여 테러대비태세에 관한 보고서에 의하면 비인가자의 항공관련 컴퓨터 시스템에 대한 접근, 공항접근관리의 취약성, 여객 및 수하물에 대한 부적절한 검색 등이 문제점으로 지적되고 있다. 우리나라도 9.11테러사태이후 미연방항공청의 요청에 따라 미주노선에 한해 여객기 탑승구 앞에서 추가로 실시했던 휴대수하물 검색을 전국계노선으로 확대하였고, 모든 국적항공기에 보안승무원이 의무적으로 탑승시킴으로써 보안활동을 강화하였다.

2) 환경 및 소음에 대한 규제 강화

최근 환경보호에 대한 관심이 높아지면서 각국은 항공기 엔진의 배기가스 배

4) 항공중사고보고제도란 조종사 등 항공종사자들이 준(準)사고 등 항공안전에 영향을 미칠 수 있는 사항에 대하여 일정기간(10일)이내에 자발적으로 보고하도록 하여 항공사고로 발전할 수 있는 요인들을 사전에 발굴하여 관련기관에 배포함으로써 항공안전에 기여하는 제도임.

출로 인한 대기오염과 항공기 소음에 대한 규제를 강화하는 방향으로 정책을 펴나가고 있다. 우선 미국, 캐나다, 유럽 등은 2002년 4월부터 ICAO 규정상 소음등급 Chapter 2에 해당하는 제트항공기에 대하여 자국 공항에 취항을 금지시킬 계획이며, 소음 항공기에 대해서도 기존 Chapter 3기준보다 소음도를 10dB 더 낮추도록한 Chapter 4로 규제를 강화하려는 움직임을 보이고 있다. 또한 세계 각국들은 항공기 엔진 배기가스(NOx, CO₂)로 인한 대기오염을⁵⁾ 줄이기 위하여 이에 대하여 부과금이나 유류세의 도입을 추진하고 있다. 이러한 환경과 소음에 대한 규제강화는 운항비용은 물론 운항시간까지 영향을 미치기 때문에 항공기 구입 등 항공사의 영업전략을 수립하는데 빼 놓을 수 없는 중요한 요인으로 작용하고 있다.

이러한 추세에 맞추어 ICAO위원회는 환경보호 강화하기 위하여 부과되는 각종 요금은 세금이 아닌 부가금 형태로 부과하도록 권고하는 ‘환경료 및 환경세에 관한 정책선언’을 채택한 바 있다. 우리나라도 ICAO위원회의 권고를 받아 들어 2002년부터 국내선 공항에 이착륙하는 항공기의 소음정도에 따라 기종별로 착륙료의 10~30%씩 차등 부과하는 소음부담금 부과비율을 10% 포인트 정도 높이고 공항소음대책 특별기구를 설치 운영하기도 하였다.

나. 세계 항공운송산업의 동향

1. 세계 항공수요의 둔화와 구조조정의 추진

IATA의 예측에 따르면 <표 1>에서 보는 바와 같이 국제선 정기항공여객과 항공화물수송량은 점진적으로 둔화될 것으로 보인다. 즉 정기항공여객수요 증가율은 2000년 6.5%, 2001년 5.6%, 2002년 5.4%로 점차 낮아질 것으로 예상되며, 항공화물수송량 증가율도 2000년 7.6%, 2001년 6.6%, 2002년 6.4%로 점차 낮아질 것으로 예상된다. 이는 미국 정보통신산업의 버블 붕괴와 유럽, 일본, 남미 등 세계 경제의 침체로 인한 저성장과 세계적인 증시불안, 유가급등 및 개발도상국의 금융불안 등 국제금융시장의 불안이 세계경제의 부담으로 작용하여 항공운송수요를 감퇴시키고 있기 때문인 것으로 풀이되고 있다. 특히 세계 항공업계는 지난 9.11 테러사태 이후 비행기 탑승의 기피현상으로 항공여객이 급격히 감소하는 가운데 미국, 일본 등 선진국의 경기침체가 가속화됨에 따라 항공수요가 IATA의 예상보다 더욱 감소할 것으로 전망하고 있다.

한편 2002년 항공수요 증가율은 대륙과 대상에 따라 차이를 보이고 있다. 우선 정기항공여객의 항공수요는 2002년중 아시아지역은 월드컵 등의 특수로 인해 6.3%의 높은 증가율이 예상되나, 북미지역은 정보통신산업의 침체여파로 인한 소비위축 등으로 4.5%의 낮은 증가율을 나타낼 것으로 예상된다. 한편 항공화물

5) 비행고도에서 배출되는 NOx와 CO₂는 온실효과를 초래하며, 성층권에서 비행하는 초음속기가 배출하는 NOx는 오존층을 파괴하는 것으로 알려져 있음.

< 표 1 > 대륙별 정기항공여객 항공화물 수송수요 예측

(단위: 천명, 천톤, %)

구분	1999		2000		2001		2002		
	여객	화물	여객	화물	여객	화물	여객	화물	
서유럽	실적	291,682	6,773	311,309	7,184	328,427	7,592	345,747	8,015
	증가율			6.7	6.1	5.5	5.7	5.3	5.6
북미	실적	126,787	6,403	133,845	6,934	140,052	7,411	146,418	7,923
	증가율			5.6	8.3	4.6	6.9	4.5	6.9
남미	실적	52,174	1,555	55,610	1,674	58,710	1,781	61,979	1,849
	증가율			6.6	7.7	5.6	6.4	5.6	3.8
아프리카	실적	22,335	481	24,117	509	25,691	531	27,018	553
	증가율			8.0	5.8	6.5	4.3	5.2	4.1
대양주	실적	21,584	787	23,070	856	24,415	915	25,659	975
	증가율			6.9	8.8	5.8	6.9	5.1	6.6
중동	실적	33,732	1,297	36,107	1,357	38,292	1,425	40,300	1,497
	증가율			7.0	4.6	6.1	5.0	5.2	5.1
아시아	실적	150,314	7,719	160,050	8,408	170,097	9,042	180,765	9,733
	증가율			6.5	8.9	6.3	7.5	6.3	7.6
합계	실적	698,608	25,015	744,108	26,922	785,684	28,697	827,886	30,545
	증가율			6.5	7.6	5.6	6.6	5.4	6.4

자료: IATA(2000), *Passenger Forecast*
IATA(2000), *Freight Forecast*

수요는 아시아지역과 북미지역이 각각 7.6%와 6.9%의 높은 증가율을 보일 것으로 전망된다. 특히 아시아지역의 항공화물수요 증가율이 높은 것은 중국의 정보통신산업 비중이 빠르게 증가하면서 항공화물운송에 대한 수요의 급격한 증가가 예상되기 때문인 것으로 풀이되고 있다.

세계항공업계는 세계경제의 침체에 따른 항공수요의 둔화, 고유가로 인한 운항비용의 증가 등으로 수익악화로 어려움을 겪고 있는 가운데 9.11테러로 인해 항공여객이 급격히 감소하면서 경영상 중대한 고비를 맞고 있다. 미국의 경우 아메리칸 항공, 유나이티드 항공 등 주요 9개 항공사는 금년 3/4분기에만 매출액(215억달러)이 운영비용(267억)을 크게 하회함으로써 52억달러의 영업손실을 기록하였을⁶⁾ 뿐만 아니라 보험료 상승, 보안강화에 따른 추가비용 발생 등으로 앞

6) 미국 주요항공사의 2001년 3/4분기중 매출 비용 현황은 다음 표와 같음.

항공사	아메리칸	유나이티드	델타	노스웨스트	컨티넨탈	US 에어웨이	사우스웨스트	아메리카웨스트	알래스카항공	합계
매출액	4,816	4,107	3,398	2,594	2,223	1,989	1,335	491	583	21,537
운영비용	6,183	6,132	3,820	2,749	2,379	3,070	1,242	590	571	26,736

으로 영업손실은 더욱 커질 것으로 전망된다. 이에 따라 미국정부는 집단파산 위기에 처한 항공산업을 구제하기 위해 현금 50억달러, 정부의 지급보증 100억달러를 지원하기로 한 바 있다. 또한 일본 최대의 항공사인 일본항공(JAL)은 정보통신산업 부진에 따른 세계경기의 침체로 국제화물운송 수입이 감소하는 가운데 테러이후 하와이행 국제선 여객이 급격히 감소하면서 상반기(4-9월) 순이익이 전년동기대비 61%가 급감한 164억엔에 머물렀다. 그리고 중공 항공업계도 9.11테러로 인한 여객감소, 보험료 및 부채이자의 증가 등으로 인민폐 20억위안(미화 2억 4,100만달러 상당)의 손실을 입은 것으로 나타났다.

이와 같이 세계 항공운송업계는 9.11테러사태를 계기로 경영상 최악의 국면을 맞이하면서 자구책의 일환으로 구조조정을 추진해 나가고 있다. 우선 미국을 비롯한 주요국의 항공사들은 비용절감을 위해 대대적으로 인력을 감축하는⁷⁾ 동시에 항공료 할인폭 확대, 대대적 광고 등을 통해 승객을 적극 유치하는 비상경영을 펴나가고 있다. 나아가 전세계적으로 유례없는 불황에서 허덕이고 있는 항공운송업계는 인력감축과 비용절감에 의한 구조조정만으로 경영을 정상화시키기는 데는 한계가 있는 만큼 항공사들간 제휴나 합병이 가속화될 것으로 전망된다. 이러한 예는 최근 일본의 최대 항공사인 일본항공(JAL)과 제3위인 일본에어시스템(JAS)이 2002년 가을 지주회사의 설립을 통해 통합하기로 합의한 것에서 단적으로 나타나고 있다.

2. 항공사간 전략적 제휴의 강화

항공운송의 자유화, 초국적화 및 민영화가 진행되면서 항공사간 경쟁이 치열해 짐에 따라 시장확보, 비용절감 차원에서 항공사간 전략적 제휴가 급진전되는 모습을 띠고 있다. 항공사간 전략적 제휴는 정부의 규제 등으로 어려웠으나 1980년 후반부터 항공사간 주로 항공사간 시장확보나 규제로 인해 노선확장이 어려운 지역에 대한 진출을 위해 지분참여 방식에 의해 시작되었으며 1990년대 초반이후 United Airlines, American Airlines, British Airways 등 세계 우수 항공사들이 경쟁적으로 전략적 제휴를 추진해 오고 있다. 이와 같이 항공사간 전략적 제휴가 급속히 추진되고 있는 것은 항공사간 노선망 연결을 통한 노선확장, Code-Sharing을 통한 CRS(Computer Reservation System),⁹⁾ 판매수입공유(Revenue Sharing), 마일리지 연계, 공항라운지의 공동이용, 상용고객우대제도, 단일 체크인서비스, 지상조업

7) 9.11테러사태 이후 미국과 유럽 항공업계는 각각 12만명과 5-7만명을 감원한 것으로 추정되고 있음.

8) 항공사들간 전략적 제휴는 크게 i) 지분참여가 배제된 비교적 단순한 형태의 노선별 제휴, ii) 포괄적 마케팅 제휴, iii) 지분교환 및 참여를 위한 업무진반에 걸친 포괄적 지분제휴 등으로 구분하여 볼 수 있음.

9) 컴퓨터 항공예약 시스템으로서 컴퓨터 단말기를 항공사의 주컴퓨터에 연결시켜 항공좌석의 예약 발권 운임계산 호텔 및 렌트카 등의 예약, 기타 항공여행에 관한 종합서비스를 제공하는 고부가가치 통신시스템임

< 표 2 > 전세계 주요 전략적 제휴그룹 현황

구 분	참여 항공사	참여예정 항공사
Star Alliance	United Airlines, Air Canada, Lufthansa, SAS, Austrian Airlines, British, Midland, Maxicana Airlines, Varig, Singapore Airlines, Thai, All Nippon Airways, Air New Zealand, Ansett, Australia, Lauda Air, Tyrolean Airways	
Oneworld Alliance	Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lanchile, Qantas	
Wings Alliance	Northwest, KLM, Continental, Alitalia	
Skyteam Alliance	Korcan Airlines, Delta, Aero Mexico, Air France	Czech Airlines

자료: Airline Business (2000), 11월호

및 화물운송부문의 협력, 공동광고 및 판촉, 정보기술시스템 등에서 상호협력을 통해 시장을 확보하고 비용을 절감함으로써 수익성을 제고할 수 있기 때문이다.

2000년 6월 현재 세계 204개 항공사가 총 513개의 제휴계약을 체결하고 있지만, 항공사간 전략적 제휴는 <표 2>에서 보는 바와 같이 세계 유수 항공사를 중심으로 1990년대에 형성되기 시작하여 어느 정도 완성단계에 와 있는 Star Alliance, Oneworld Alliance, Wings Alliance, Skyteam Alliance 등 4개의 전략적 제휴그룹에 의해 대표되고 있다. 이러한 가운데 우리나라 항공사들도 세계적 항공사들이 제휴된 전략적 그룹에 참여함으로써 경쟁력을 강화해 나가고 있다. 즉 대한항공도 2000년 6월 Delta, Aero Mexico, Air France와 함께 Skyteam Alliance를 결성하였으며, 아시아나항공도 2002년 7~8월중 Star Alliance에 가입을 추진할 계획이다.

III. 국내 항공운송산업의 현황과 과제

가. 인천국제공항의 개항

동북아의 허브공항을 지향하는 인천국제공항은 8년여에 걸쳐 이용승객 2,700만명, 화물처리량 170만톤을 수용할 수 능력을 갖춘 공항으로서 1단계 공사를 마무리하고 2001년 3월 개항하였다. 앞으로 인천국제공항은 2020년까지 1억명의 이용승객과 700만톤의 화물을 처리할 수 있는 아시아 최대의 공항으로 확장해 나갈 예정이다.

인천국제공항은 입지적 측면에서 동북아지역의 허브공항으로서 역할을 담당할 수 있는 유리한 여건을 갖추고 있다. 인천국제공항은 i) 비행거리 3,000 km (3.5시간)내에 인구 100만명 이상을 가진 도시가 43개나 되어 공항입지면에서 국

제적 우위를 갖고 있으며, ii) 인구 2,000만명의 수도권을 배후도시로 갖고 있어 기종점 여객수요가 충분하고, iii) 북태평양 항공노선(동북아~미주)과 시베리아 횡단노선(동북아~유럽)의 최전방에 위치하여 지리적 이점을 갖고 있으며, iv) 활주로 양단 10 km이상이 바다로 소음피해가 없어¹⁰⁾ 24시간 운항이 가능하며, v) 335만평(최종 1,435만평)의 부지위에 4,000m급 장대형 활주로 2본, CAT-IIIa~b 등급의 운항시설, 연면적 15만평(최종 26만평)규모의 여객터미널 등 최첨단 시설과 공항 확장성을 보유하고 있다.¹¹⁾

그러나 인천국제공항이 일본의 간사이공항, 중국의 푸둥공항, 홍콩의 첩랍콕공항 등과 경쟁하여 동북아지역의 허브공항으로서 위상을 확보하기 위해서는 단순히 공항기능뿐만 아니라 주변에 인적 물적 교류가 활발히 이루어 질 수 있는 시설의 구축과 제도적 뒷받침이 뒤따라야 할 것으로 보인다. 인천국제공항이 동북아 허브공항으로서 역할을 담당하게 되면 고용창출과 더불어 소득증대를 가져옴으로써 지역경제뿐만 아니라 나아가 국가경제발전에 크게 기여할 것으로 전망된다.

나. 국적 항공사의 수익성 악화와 구조조정의 추진

우리나라 국적항공사는 1998~9년중 당기순이익이 일시적으로 흑자를 보인 것을 제외하면 1996년이후 지속적으로 적자를 보이고 있어 수익이 구조적으로 악화되고 있음을 보여주고 있다. 2000년중 대한항공과 아시아나항공은 <표 3>에서 보는 바와 같이 여객수요와 화물수요의 증가에 힘입어 매출이 호조를 보였으나, 유가 및 인건비 상승에 따른 원가상승과 환율상승에 따른 거액의 외화관련손실로 인해 각각 4,627억원과 1,560억원의 적자를 기록하였다. 또한 양 항공사는 2001년 3/4분기까지 인천국제공항으로 이전, 임금인상을 위한 파업, 미연방항공청의 안전등급 하향조정과 테러사태의 영향 등으로 인한 항공수요의 감소와 원가부담의 증가로 각각 4,490억원과 1,911억원의 적자를 기록하고 있다.

이러한 가운데 국적항공사의 수익성은 앞으로도 쉽게 개선되지 않을 것으로 전망된다. 2002년중 월드컵 특수라는 호재가 있기는 하지만 정보통신산업의 부진과 테러사태로 미국경기의 하강과 일본 및 유럽경제의 장기 불황 등으로 세계경기 침체가 지속되고 있어 항공수요가 쉽게 회복될 것으로 보이지 않고 있다. 또한 양 항공사는 항공기 도입에 따른 연불매입채무 등 대규모 외화부채를 가지고 있어 원화환율의 상승으로 인해 막대한 외화환산손실을 입고 있으며, 운항비용에서 달러가 차지하는 비중이 운항수입보다 높은 특성으로 인해 원화환율의 상승은 영업이익을 감소시키는 요인으로 작용하고 있다. 그리고 매출액에서 유류비가 차지하는 비중이 약 20%가까이 달해 고유가와 고환율은 양 항공사의 수

10) 활주로에서 0.9 km이상은 WECPNL 75이하로 소음피해 방지대책 불필요함.

11) 여형규(2001), "인천국제공항 개항과 Hub화 육성방안", 『항공진흥』 제2호(통권 26호), 한국항공진흥협회 참조

< 표 3> 국적항공사의 손익현황

(단위: 억원)

구 분	대한항공			아시아나항공		
	1999	2000	2001.I~III	1999	2000	2001.I~III
매 출 액	48,322	55,590	43,028	17,849	20,971	16,541
매 출 원 가	36,995	44,616	35,885	11,797	15,280	13,187
판매 관리비	9,509	10,747	8,518	3,379	3,991	3,054
영 업 이 익	1,818	226	△1,375	2,673	1,701	301
영업외 수익	5,733	2,341	3,029	2,648	1,932	1,484
영업외 비용	5,706	10,211	6,145	3,608	4,689	3,090
(금융비용)	(3,555)	(3,400)	(2,483)	(2,187)	(1,908)	(1,489)
(외환관련손실)	(446)	(3,168)	(1,446)	(1,247)	(2,391)	(1,106)
경상이익	1,845	△7,644	△4,490	1,713	△1,056	△1,306
당기 순이익	2,593	△4,627	△4,490	1,097	△1,560	△1,911

주: 외환관련손실은 외환차손과 외화환산손실임.
자료: 각사 분기보고서¹²⁾

< 표 4> 국적항공사의 구조조정 방안 (2001. 11 현재)

구 분	대한항공	아시아나항공
인 력	○ 임원 25명 감축(전체 임원의 25%) ○ 직원 700명 감축에 이어 연내 300명 추가 감축 ○ 연말까지 360명 감축	○ 연말까지 360명 감축
노 선	○ 국제선 9개 노선 감축 ○ 수익성없는 국내선 감축	○ 국제선 3편 감편 운휴 ○ 국내선 3개 노선 운휴
항공기	○ 2대 저분(365억원 확보) ○ 3대 매각 및 4대 임대전환 추진	○ 2대 매각후 임대전환 ○ 2대 매각 추진
사 산	○ 동촌동 교육원 건물 매각 ○ 국내 외 부동산, 회원권 매각 추진	○ 2,000억 상당의 관계회사 지분 매각추진
조 직	○ 국내 32개 지점을 21개로 통합 ○ 해외지점 74개를 63개로 통합 ○ 5개 사업본부에 소사장제 도입	○ 국내외 지점 통합합 검토
임 금	○ 연월차 휴가 소진	○ 10월분 보너스 지급 유보 ○ 연월차 휴가 소진

익을 악화시키는 중요한 요인의 하나로 지적되고 있다.

이와 같이 수익성 악화가 구조적 요인으로 대두됨에 따라 국적항공사들은 미래러사태를 계기로 수익구조를 개선하기 위해 본격적으로 구조조정을 추진해 나가고 있다. <표 4>에서 보는 바와 같이 국적항공사들은 인원 및 노선 감축, 항공기 및 자

12) 최현호(2002), 「항공운송산업의 동향과 국내 대응방안」에서 전제

산의 매각, 조직의 슬림화 등 고강도의 구조조정방안을 수립하여 시행하고 있다.

한편 정부는 미국 테러사태이후 승객감소로 국적항공사의 손실발생이 불가피한 것으로 판단하여 정부의 지급보증, 금융 및 세제상 혜택 등 다각적으로 지원책을¹³⁾ 수립하여 시행하고 있다. 특히 정부는 미국 테러사태이후 경영난을 겪고 있는 대한항공에 1,400억원, 아시아나항공에 1,100억원을 각각 융자해 주기로 함으로써 양 항공사는 자구노력이 계획대로 이행되면 유동성위기에서 벗어날 수 있을 것으로 기대된다.

다. FAA 1등급 회복과 ICAO이사국 진출

우리나라는 지난 8월 IACO가 설정한 국제안전기준을 준수하고 있지 않으며 항공안전을 위한 전문인력, 전담조직, 관련법령 등이 크게 미흡한 점을 들어 미국 FAA의 항공안전점검 결과에 따라 항공안전 위험국인 2등급으로 하향조정되었던 경험을 가지고 있다. 이러한 FAA 2등급 강등으로 인해 국내항공사들은 미국 항공사들의 좌석공유 중단, 신규노선 금지, 증편 불허, 보험료 인상, 신뢰도 저하, 경영자원 낭비에 따른 생산성 저하 등 유 무형의 경제적 손실을 입음으로써 경영이 더 악화되는 어려움을 겪은 바 있다. 비록 우리나라는 불과 3개월여만에 항공법령의 정비, 20여종의 기술지침서의 제 개정, 항공전문인력의 확보, 정부 검사관(총 106명)에 대한 교육실시, 항공사를 대상으로 서류검사, 현장실사 및 운항증명 발급 등 개선조치를 신속히 취함으로써 12월 다시 FAA 1등급으로 상향조정되기는 하였지만 그 동안 국적항공사들이 입은 유 무형의 경제적 손실과 이미지 손상을 돌이키기 어려울 것으로 보인다.

한편 우리나라는 지난 10월 국제항공질서를 형성하는 역할을 담당하고 있는 ICAO의 PART III에 선출되어 상임이사회에서 활동하게 되었다. 이번 ICAO의 이사국 진출은 앞으로 우리나라가 국제민간항공분야의 최고항공정책 결정과정에 직접 참여하여 국적항공사의 입장을 적극 반영하면서 각종 기준의 제 개정과 비행정보구역(Flight Information Region) 작업에도 발언권을 행사할 수 있게 되었을 뿐만 아니라 최신 항공정보 수집 및 항공전문인력 양성 등을 통하여 항공업계의 변화에 능동적으로 대처할 수 있게 되었다는 점에서 우리나라 항공발전뿐만 아니라 외교적으로 매우 의미있는 것으로 받아들여지고 있다.

13) i) 제3차 배상책임의 한도초과분(최고 항공사당 15억불)을 연말까지 정부가 지급보증, ii) 보험료 인상 운항중단 등에 따른 손실 일부를 계정에서 융자지원하기 위하여 2차 추경예산편성시 재정특별회계에 2,500억원 반영 추진, iii) 항공사의 신인도 제고를 위한 금융경색 해소방안으로 대한항공 회사채 차환 발행(2002년 12월 4,000억원) 및 아시아나 제2금융권 CP(2001년말까지 2,500억원) 상환 협조, 주체무계열의 부채비율 산정시 1년간 한시적으로 항공사제외, 항공기 도입 등으로 여신한도 초과시 예외 인정, iv) 단순 임차 항공기의 농특세(약 76억원)와 국내선 항공유에 대한 석유수입부담금(약 70억원)을 2002년말까지 한시적으로 면제, v) 국내선 항공유에 대한 관세율을 7%에서 5%로 인하(연간 약 2억 4,000만원)

앞으로 우리나라는 FAA 1등급 회복과 ICAO 이사국 진출을 계기로 국내 항공 운송산업이 다시 한 번 더 도약할 수 기반을 구축해 나가야 한다. 차제에 부족한 항공전문인력을 양성할 수 있도록 국제적 수준의 교육, 훈련시설을 갖추어야 하며, 항공정 신설 등 정부조직을 개편하여 항공업부의 전문화 효율화를 도모할 수 있는 행정체계를 갖추어야 한다. 나아가 우리나라는 세계 10위권의 항공국에 걸맞게 지역대표성이 강한 III그룹 이사국 진출에 만족하지 말고 항공시설 기여국으로 구성된 II그룹이나 항공선진국인 I그룹으로 도약해 나가야 한다.

IV. 국내 항공운송산업의 대응방안

가. 동북아 허브공항으로서 인천국제공항의 육성

동북아 허브공항을 목표로 건설되어 지난 3월 개항한 인천국제공항은 일본의 간사이 공항, 중국의 푸둥공항, 홍콩의 첵랍콕공항 등과 경쟁할 수 있는 발판을 마련하였다. 앞으로 인천국제공항이 명실공히 동북아지역의 허브공항으로서 위상을 확보하기 위해서는 항공정책, 공항시설 및 운영 등의 측면에서 경쟁관계에 있는 인근공항보다 유리한 여건을 조성해 나가야 한다. 인천국제공항의 동북아 허브공항으로서 위상 확보는 국내 국적항공사의 발전뿐만 아니라 그 파급효과를 고려할 때 고용창출, 소득증대 등 국내경제에 미치는 효과는 지대할 것으로 보인다.

우선 항공정책 측면에서 볼 때 각국의 항공정책 변화에 능동적으로 대처할 수 있도록 항공정책을 수립 추진해 나가야 한다. 특히 인천국제공항을 동북아 허브공항으로 육성해 나가기 위해서는 국제항공협정을 통한 다양한 노선의 확보, 항공취약지역 노선의 신규개척을 통한 항공시장의 다변화, 수요증가 노선의 수송력 증가를 위한 운항회수의 증편, 이원권 확보, 정기노선의 개설 또는 전세운항의 확대 등을 추진함으로써 수요기반을 확보하는 동시에 이용객의 편의를 도모해 나가야 한다. 또한 항공자유화 정책을 통해 해외 취항지점 및 운항회수의 증대, 우리나라가 동남아-미주노선의 운항의 중간기착지인 점을 감안한 항공권익의 확보와 수송확대도 병행하여 추진해 나가야 한다.

또한 인천국제공항이 동북아 허브공항으로서 역할을 담당하기 위해서는 단순히 공항기능뿐만 아니라 공항주변에 인적 물적 교류의 중심기능을 수행할 수 있는 시설과 환경이 조성되어야만 한다. 즉 공항주변에 국제업무를 수행할 수 있는 업무 및 숙박시설, 관광객을 위한 위탁 및 휴양시설, 공항과 연계하여 화물을 처리할 수 있는 항만시설과 이를 뒷받침할 수 있는 쇼핑몰, 음식점 등 각종 편의시설을 갖춘 복합거점도시로 개발해 나가야 한다. 나아가 공항주변지역을 관세자유지역으로 지정하여 환적 물동량을 흡수함으로써 동북아 물류기지로써 육성해 나가야 한다.

나아가 인천국제공항이 동북아 허브공항으로서 기능을 수행하기 위해서는 항공 수요에 맞추어 공항시설과 부대시설을 확충해 나가야 하며 공항에서 도심까지 다양하고 편리한 접근 교통시설도 갖추어져야 한다. 현재 인천국제공항은 2020년까지 여객 1억명과 화물 700만톤을 처리할 수 있는 시설확충을 추진하고 있어 향후 증가하는 항공수요를 충분히 수용할 수 있을 것으로 보인다. 그러나 현재 도심-공항간 접근교통을 전적으로 6~8차선 고속도로에만 의존하여야 하는 불편함이 있는 만큼 다양한 교통수단과 경로를 통해 접근할 수 있는 방안이 강구되어야 한다.

이외에도 인천국제공항이 동북아 허브공항으로서 경쟁력을 갖추기 위해서는 환승의 편리성 경제성을 통해 이용을 활성화하는 동시에 여객과 화물을 신속 편리하게 처리할 수 있는 운영시스템을 갖추어야 한다. 또한 외국항공사들을 인천국제공항으로 유인하기 위해서는 공항이용에 따른 비용, 특히 공항시설사용료를 저렴하게 부과하여야 한다. 이를 위해서는 인천국제공항공사의 취약한 재무구조를 정부의 출자증액, 해외자본의 유치, 공항운영의 상업성 제고, 공항임대료의 현실화 등을 통해 개선하는 동시에 공항운영에 민간의 효율성 및 책임경영제 도입, 과감한 아웃소싱 등 비용절감을 통해 효율적 공항운영관리체계를 시급히 구축해 나가야 한다.

나. 항공운송의 협력체제 강화

우리나라가 인천국제공항을 동북아의 허브공항으로 육성해 나가기 위해서는 더욱 가속화되고 있는 국내 및 국제 항공시장의 변화에 맞추어 양자간 또는 다자간협정을 통해 항공운송 협력체제를 구축해 나가야 한다. 국제항공운송협회에 따르면 중국의 WTO가입으로 인한 동북아지역의 항공수요 증가에 힘입어 아태지역 항공시장수요의 점유율이 2005년에는 35%, 2010년에는 42%로 높아질 것으로 전망되고 있는 만큼 인천국제공항이 동북아 허브공항으로 위상을 확보할 수 있는 절호의 기회라고 할 수 있다.

우선 정부차원에서는 항공운송의 자유화, 초국적화 및 민영화로 대표되는 국제항공환경의 흐름에 국내 항공산업이 탄력적으로 대응할 수 있도록 항공정책을 펴나가는 동시에 외국과 항공운송협력도 강화해 나가야 한다. 우리나라는 1998년 세계에서 가장 경쟁력이 강한 미국과 항공자유화협정을 체결하여 자유화의 불결에 능동적으로 대하고 있으며, 지난 8월에는 한독 항공회담을 통해 양국간 화물노선에 대하여 운항회수와 기종에 제한없이 자유롭게 양국 화물을 운송할 수 있는 완전한 항공자유화에 합의함으로써 양국이 동북아와 유럽 항공물류시장의 양대거점으로 성장할 수 있는 획기적인 계기를 마련하였다.¹⁴⁾ 따라서 정부는

14) 이외에도 양국은 항공기와 육상 철도간 연계수송을 위한 복합운송조항을 신설하였으며, 베르린 등 독일내 제2 도시와 연결운항이 가능하도록 중간지점 가좌운항권도 설정하였으며, 양국 항공사간 또는 제3국 항공사와 편명공유 운항이 가능하도록 하는 조항도 신설하기로 합의하였음.

주요 항공국가들과 항공자유화를 지속적으로 추진해 나가야 하며, 적극적인 항공회담을 통해 국제항공노선의 신규개설, 수익노선의 지속적 확충 등 다각적인 항공외교활동을 강화해 나가야 한다.

앞으로 세계 항공운송산업은 초국적화라는 커다란 흐름속에서 각 대륙의 대표 항공사들로 구성된 몇 개의 항공사간 제휴그룹에 의해 전세계적 항공운송 노선망이 구축될 것으로 보이는 만큼 국적항공사들은 이들 그룹과 적극적으로 전략적 제휴를 해 나가야 한다. 이러한 전략적 제휴의 결과 각 대륙의 대표적 거대 항공사 (Major Carrier)는 시니어(senior) 파트너가 되고 몇 개의 주니어(junior) 파트너는 시니어 파트너의 기존 허브를 연결하는 지선 노선에서 수송량을 공급(feeder)하는 형태가 될 것으로 보인다. 따라서 성공적인 전략적 제휴망에서 우리나라 국적항공사가 시니어 파트너가 되는 것은 당해 항공사뿐만 아니라 국내 경제에도 중요한 의의를 갖는다.

나아가 국적항공사간 협조체제의 구축은 향후 전개될 국제항공질서뿐만 아니라 국익의 차원에서 신중히 다루어져야 한다. 그 동안 국적항공사인 대한항공과 아시아나항공은 국내선 구간에서 항공권의 상호인정(endorsement), 도심공항터미널의 공동사용, 국제선 GTR항공권의 상호인정 등 여러 분야에서 협력을 진행하여 왔다. 그러나 세계경제의 부진과 항공사간 경쟁 심화에 따라 수익이 구조적으로 악화되고 있는 만큼 양항공사는 자원절약을 통한 상호간 비용의 절감차원에서 향후 CRS의 공동운영, 국내 지방항공 지상조업 및 화물운송부문의 협력 등 여러 분야에서 협력의 폭을 확대해 나가는 것이 바람직하다.

다. 수익성 강화와 구조조정의 지속적 추진

세계 항공운송업계는 항공운송의 자유화로 항공사간 경쟁이 치열해지면서 수익성 악화가 구조적 문제로 대두되고 있다. 특히 최근에는 세계경제가 침체국면에 접어드는 가운데 9.11테러사태로 항공수요가 급격히 줄어들면서 항공운송업계의 수익성이 급격히 악화되는 모습을 나타내고 있다. 이에 따라 이미 미국 항공업계의 경우 경영여건이 악화된 일부 항공사가 조만간 퇴출될 것으로 전망되는 가운데 벨기에 국영 사베나 항공의 파산신청을 계기로 세계 항공운송업계의 구조조정이 가속화될 것으로 보인다.

이러한 세계항공업계의 구조조정의 회오리바람에 맞서 국내 국적항공사가 살아남기 위해서는 원가구조 개선에 의한 생산성 위주로 체질을 개선함으로써 국제경쟁력을 갖추도록 지속적으로 구조조정을 추진해 나가야 한다. 우선 국내 국적항공사들은 세계 유수의 항공사들이 대규모 감원 등 자구노력을 통해 위기에 대처하듯이 빠른 시간내에 유동성 부족과 수익성 악화에 따른 위기상황에서 벗어날 수 있도록 구조조정을 추진해야 한다. 나아가 효율적 노선운영, 재무구조 개선, 마케팅 강화 등 내부적 요인의 전사적 관리가 이루어져야 한다. 또한 테러

사태이후 미국 등 각국 정부가 자국 항공운송업계의 경영난을 조속히 해결하기 위하여 지원을 아끼지 않는 것과 같이 우리 정부도 국가기간산업인 항공운송업계를 금융 세제측면에서 적극적으로 지원하는 동시에 체질강화를 위한 정책을 펴나가야 한다.

한편 국내 국적항공사의 수익은 환율, 항공유가, 금리 및 탑승율에 의하여 크게 영향을 받고 있다. 따라서 국내 국적항공사들은 다양한 거래기법을 사용하여 수익에 지대한 영향을 미치는 환율, 유가, 금리 등 주요변수들의 체계적 위험에 적극적으로 대처해 나가야 한다. 특히 국내 국적항공사들은 구조적 특성으로 인해 외화채무를 많이 보유하고 있는 만큼 대내외적 환리스크 관리기법¹⁵⁾ 활용하여 환위험을 체계적으로 관리할 수 있는 체제를 구축해야 한다.

라. 항공안전의 제고와 항공외교의 강화

최근 FAA 항공안전평가 결과 2등급으로 강등과 9.11테러사태 등으로 계기로 대내외적으로 항공안전에 대한 관심이 어느 때보다 높아지고 있다. 따라서 우리나라가 인천국제공항을 동북아의 허브공항으로 육성하고 항공선진국으로 도약해 나가기 위해서는 항공안전에 만전을 기할 수 있도록 법적 제도적 정비와 더불어 이에 대한 투자도 과감히 이루어져야 한다.

정부와 항공운송업계가 유기적으로 협조하여 항공안전을 최우선으로 하는 정책을 수립 시행해 나가야 한다. 우선 항공안전프로그램을 제도화시켜 조기에 정착시키기 위해서는 2002년 1월부터 교통안전공단 주관하에 시행하고 있는 준사고보고제도를 보다 광범위하게 활용해 나가야 하며, GAIN 등의 안전프로그램을 시급히 도입하여야 한다. 이와 관련하여 항공운송업계 전반에 걸쳐 안전에 직 간접으로 관계된 항공종사자들에 대한 정기적 서베이와 실사를 통해 항공안전체계의 결함으로 수시로 파악하고 대책을 수립하는 체제를 갖추어야 하며, 항공인력에 대한 전문교육과 훈련도 강화해 나가야 한다. 또한 항공기 운항의 안전성과 항로이용의 효율성을 제고하고, 항공기의 정밀운항을 지원할 첨단 위성항행시스템인 CNA/ATM(Communication, Navigation and Surveillance and Air Traffic Management) 구축사업도 체계적으로 추진해 나가야 한다. 나아가 9.11테러사태를 교훈삼아 테러를 예방할 수 있도록 국제적 협력체제를 구축하는 동시에 항공기 기내 및 공항보안 강화를 위한 기술개발 및 투자도 과감히 이루어져야 한다.

우리나라는 ICAO 이사국 진출과 인천국제공항의 개항을 계기로 항공외교를 강화함으로써 세계 항공시장에서 위상을 높일 수 있는 기회로 활용해 나가야 한다. 우선 우리나라는 ICAO 이사국으로서 각종 항공기준의 제 개정 작업시 우리

15) 환리스크관리기법은 크게 대외적 관리기법과 대내적 관리기법으로 구분되는데, 대외적 관리기법에는 선불환, 통화선물, 통화옵션, 통화스왑 등이 있으며, 대내적 관리기법으로는 matching, 상계, leading, lagging 등이 있음.

나라 항공운송업계의 입장을 적극 반영할 수 있도록 항공외교를 펴 가나가야 한다. 또한 인천국제공항을 동북아 허브공항으로 육성해 나가기 위해서는 지역적 항공자유화와 항공협력강화 추세에 부응하여 우리나라의 가장 큰 항공시장인 일본 중국 등과 항공협력을 강화해 나가야 한다. 특히 중국의 해외여행 가능한 인구가 현재 6,000만명에서 2005년에는 1억 2,000만명으로 급증할 것으로 예상되고 있고, 연간 수출입규모만도 6,000억불에 달할 것으로 전망되고 있다. 따라서 이들 국가와 항공운협력을 강화해 나간다면 지역내 항공노선망 확충과 효율화, 공항과 항공사의 경쟁력 강화, 소비자의 선택폭 확대 등이 가능하며, 역내 인적 및 물적교류의 확대, 관광산업의 발전, 역내투자 촉진 등 막대한 부수적 효과가 뒤따를 것으로 기대된다.

V. 요약 및 정책적 시사점

세계 항공운송산업은 1978년 미국의 항공운송산업에 대한 진입규제에 완화를 계기로 항공운송의 자유화, 항공사간 전략적 제휴를 통한 초국적화, 항공사 및 공항운영에 대한 민간참여의 확대, 항공산업관련 기술의 발달, 항공안전 및 환경규제에 대한 강화 등이 진행되면서 급격한 변화를 경험하고 있다. 이에 따라 항공사간 고객확보를 위한 경쟁이 치열해지는 한편 가운데 세계경제의 침체로 항공수요가 줄어들 것으로 전망됨에 따라 항공사의 수익성도 구조적으로 악화될 것으로 보인다. 이러한 가운데 세계 유수 항공사들은 9.11테러사태를 계기로 경쟁력을 강화하고자 인력감축, 운항축소 등을 통해 고강도의 구조조정을 추진하고 있다.

우리나라는 지난 3월 동북아의 허브공항을 목표로 인천국제공항을 개항함으로써 국내 항공운송산업을 발전시킬 수 있는 전기를 마련하였다. 그러나 국내 국적항공사들은 운항비용에서 유류비가 차지하는 비중이 높고 항공기 도입에 따른 연료매입채무 등 대규모 외화부채를 가지고 있기 때문에 1990년대 후반들어 고유가, 고환율이 진행되면서 수익성이 구조적으로 악화되는 모습을 나타내고 있다. 이러한 가운데 지난 8월 미국 FAA의 항공안전점검 결과 2등급으로 강등, 9.11테러사태 등의 영향으로 인해 국내 국적항공사들은 경영위기를 맞으면서 이를 대대적인 구조조정을 통해 극복하기 위하여 노력하고 있다.

이와 같이 급격히 변화하고 있는 세계 항공운송산업의 환경에 대응하여 우리나라가 인천국제공항을 동북아의 허브공항으로 육성하는 동시에 국내 국적항공사들이 경쟁력을 제고하기 위해서는 다음과 같은 대응해 나가야 할 것으로 보인다.

첫째, 우리나라가 동북아의 항공중심국으로 부상하기 위해서는 인천국제공항

을 동북아 허브공항으로 육성해 나가야 한다. 이를 위해서는 세계 항공운송산업의 환경변화에 능동적으로 대처할 수 있도록 항공정책을 수립하여 추진하여야 하며, 인천국제공항이 명실공히 동북아의 인적 물적교류의 중심지가 될 수 있도록 공항 및 주변에 시설과 환경을 조성하여야 하는 동시에 항공운영을 효율적으로 운영할 수 있는 시스템을 갖추어야 한다.

둘째, 최근 들어 가속화되고 있는 국내 및 국제항공시장의 변화에 맞추어 양자간 또는 다자간 협정을 통해 항공운송 협력체제를 구축해 나가야 한다. 정부차원에서는 주요 항공국가들과 항공자유화를 지속적으로 추진하되 국제항공노선의 신규개설, 수익노선의 지속적 확충에 초점을 두고 다각적인 항공외교활동을 강화해 나가야 한다. 또한 국적항공사들은 항공운송산업의 초국적화가 빠르게 진행될 것으로 보이는 만큼 각 대륙의 대표항공사들과 전략적 제휴를 통해 시니어 파트너로서 지위를 확보할 수 있도록 하여야 한다. 나아가 국적항공사들은 악화되고 있는 수익성을 개선하기 위해서는 상호 비용절감 차원에서 CRS의 공동운영, 국내 지방항공 지상조업 및 화물운송부문의 협력 등을 다방면에서 협력의 폭을 확대해 나가야 한다.

셋째, 세계 항공운송업계는 항공운송의 자유화로 항공사간 경쟁이 치열해지면서 수익성 악화가 예상되는 만큼 국내 국적항공사들은 원가구조 개선에 의한 생산성 위주로 체질을 개선함으로써 국제경쟁력을 갖추도록 상시 구조조정 체제를 구축해 나가야 한다. 국적 항공사 차원에서는 효율적 노선운영, 재무구조 개선, 마케팅 강화 등 내부적 요인을 통제하여 수익성을 제고하여야 하며, 정부차원에서도 금융 세제상 지원을 통하여 체질강화를 위한 정책을 펴나가야 한다. 특히 국내 국적항공사들은 환율, 항공유가, 금리 등 외부적 요인에 의해서도 수익성이 크게 영향을 받는 만큼 다양한 거래기법을 통하여 이들의 체계적 위험을 관리해 나가야 한다.

마지막으로 우리나라가 항공선진국으로 도약하기 위해서는 항공안전에 대한 인식을 제고하는 동시에 국제항공협상에서 우리나라의 입장이 반영될 수 있도록 적극적으로 항공외교를 펴나가야 한다. 우선 항공안전에 만전을 기할 수 있도록 항공안전프로그램의 도입, 항공인력에 대한 전문교육과 훈련의 강화, 첨단 위성항행시스템의 구축 등을 위한 법적 제도적 정비와 더불어 과감한 투자가 이루어져야 한다. 나아가 우리나라는 ICAO의 이사국으로서 각종 항공기준의 제 개정 작업시 우리나라 항공운송업계의 입장을 적극적으로 반영하도록 항공외교를 펴나가야 하며, 인천국제공항을 동북아의 허브공항으로 육성하기 위해서는 우리나라의 가장 큰 항공시장인 일본 중국 등과 항공협력을 강화해 나가야 한다.

[참고문헌]

- 김규선(2001), “2001 항공운송산업의 전망과 대책”, 『항공진흥』, 제1호(통권 제25호), 한국항공진흥협회
- 교통개발연구원(2001), 『중 장기 항공정책 기본방향』
- 박기찬(1998), “인천국제공항의 HUB전략”, 『항공진흥』, 제2호(통권 제24호), 한국항공진흥협회
- 삼성경제연구소(2002), “2002년 해외 TREND 10”, 『CEO Information』, 제330호
- 신동춘(1998), “APEC에 있어서 항공운송 서비스의 자유화”, 『항공진흥』 제2호(통권 제19호), 한국항공진흥협회
- 신동춘(2001), 『항공운송정책론』, 석학사
- 양성호(1998), “세계항공변화에 대비한 국제항공정책”, 『항공진흥』 제1호(통권 제23호), 한국항공진흥협회
- 여형구(2001), “인천국제공항 개항과 Hub화 육성방안”, 『항공진흥』 제2호(통권 제26호), 한국항공진흥협회
- 정태림(2001), 『항공운송산업의 전략적 제휴에 관한 연구』, 연구보고서
- 차근호(2000), “민간항공운송산업의 환경문제 및 대응전략”, 『2000년대 국제항공의 주요과제』, 동명사
- 최철호(2002), “항공운송산업의 동향과 국내 대응방안”, 『산은조사월보』 2001년 11월호(통권 제552호), 한국산업은행
- 한국항공진흥협회(1997), “21세기 공항의 역할 변화와 인천국제공항의 동아시아 Hub 구축 강화방안”, 제3호(통권 제16호)
- 한국항공진흥협회(1999), 『항공운송산업의 전략적 제휴에 관한 연구』, 연구보고서
- 한국항공진흥협회(2000), “장기 항공수요예측: 2000-2010”, 『항공진흥』, 제2호(통권 제24호)
- 한국항공진흥협회, 『항공통계』, 각년호.
- IATA(2000a), *Freight Forecast*
- IATA(2000b), *Passenger Forecast*