

# 동북아 항공운송 환경변화와 우리나라 항공운송산업의 발전방향

이기상\* · 이무영\*\*

동북아시아(한국, 일본, 중국)에서의 항공 운송시장은 세계의 여타 지역에 비해 동 지역에서의 경제적 비중증대와 함께 성장하고 있다. 또한 동 지역에서의 항공운송시장을 둘러싼 제반 환경도 급속히 변화하고 있는 실정이다. 특히 항공자유화, 전략적 제휴, 저가 항공사의 등장 등이 대표적이다. 국적 항공운송산업계는 물론 각 항공운송사는 이에 따른 적절한 전략을 수립해야 할 것이다. 이 논문의 목적은 국적 항공운송산업이 지향해야 할 기본적인 발전전략을 제시하는데 있다. 또한 국적 항공사의 경쟁력을 강화하기 위한 정책들을 제시하고자 한다. 세부적으로는 시장진입의 규제완화, 완전한 항공자유화를 위한 단계적 전략채택, 국적항공사의 경쟁력 강화, 효율성 증대 등이 이에 해당된다.

## 목차

- I. 서론
- II. 동북아 지역 항공운송산업의 국별 비교 및 우리나라 항공운송산업의 현황
- III. 동북아 지역 항공운송산업의 환경변화와 항공자유화에 대한 3국의 입장
- IV. 우리나라 항공운송산업의 발전 방안
- V. 요약 및 결론

## I. 서론

최근 동북아 지역에서는 그 경제규모의 급성장과 함께 항공운송의 수요도 급속히 팽창하고 있다. 또한 항공자유화, 개방화, 전략적 제휴 및 기업결합 등 세계 항공운송산업계의 전반적인 환경변화에 따라, 동 지역에서도 한중일 3국 상호간 항공자유화 실현에 대한 논의가 활발하게 진행되고 있다. 뿐만 아니라, 각국 항공사간 전략적 제휴 강화, 신규항공사의 진입 허용, 항공운송인프라 개선, 신공항 건설 및 허브화 전략 추진 등, 자국 항공산업의 경쟁력을 강화시키는 등, 동북아 3국간에는 '협력'과 '경쟁'구조가 매우 복잡하게 얽혀 있는 상황이다.

\*세종대학교 사회과학대학 경제통상학과 교수

\*\* 세종대학교 항공산업연구소 전임연구원

이에 따라 국내 항공운송산업은 이러한 환경변화의 방향을 적절히 예측, 대응하여 동북아 지역 항공운송에 있어서의 주도적 허브역할을 위한 산업 경쟁력 강화가 긴요한 실정이다. 따라서 본 연구에서는 동북아 지역에서의 항공운송과 관련한 환경변화의 동향과 진행될 예상 방향을 분석하고, 국내 항공운송산업이 처해진 제반 환경과 제약 하에서 한계 및 과제극복을 통해 장기적인 경쟁력 강화 방안을 제시해 보고자 한다. 또한 달성 가능한 경쟁력 강화방안의 제시를 국내 항공운송산업이 한 차원 더 높은 수준으로 발전하여 산업 자체의 유지와 발전은 물론 항공기산업, 관광산업 등 연관 산업과의 전후방 파급효과의 극대화, 나아가 지역 및 국가경제발전에 기여할 수 있는 기초를 제시해 보고자 한다.

이를 위해 본 연구에서는 산업의 특성, 항공자유화 등 환경변화의 세부 내용, 한중일 3국간의 항공운송 산업 및 경쟁력 현황 비교, 국내 항공운송산업의 현황 등의 분석을 통하여 발전방향을 제시하고자 한다. 제시되는 발전방안은 제도적 측면과 정부 역할, 항공운송 인프라, 국제협력, 경영효율성 등의 여러 측면에서 다루어진다.

## II. 동북아 지역 항공운송산업의 국별 비교 및 우리나라 항공운송산업의 현황

### 1. 동북아 지역 항공운송산업의 국별 비교

#### 가. 동북아 지역 한중일 3국의 경제 및 항공운송산업 개요

<표 1>의 동북아지역의 한중일 3국의 경제 및 무역 주요 지표를 살펴보면, 인구와 국토면적은 각각 전 세계의 23.1%, 7.5%이며, GNI와 PPP기준으로 본 동북아 3국의 경제규모는 각각 전 세계의 18.2%, 22.0%수준이다. 1인당 국민소득은 국가별로 큰 차이가 있는데, 1인당 GNI의 경우 일본(37,050달러), 한국(14,000달러), 중국(1,500달러)의 순이다. 3국의 전체 무역액은 2,575,642백만 달러로서 전 세계의 14.2%에 달하는 규모이다. 이 지역 경제규모 및 무역규모가 크게 증가하고 있고, 그리고 항공운송서비스가 소득탄력성이 매우 큰 재화임을 감안하면 1인당 국민소득의 증가에 따라 장기적으로 동북아 3국의 여객 및 화물운송수요는 상당한 속도의 증가가 전망된다. 항공운송인프라를 살펴보면, 2007년 동북아 지역 3국의 정기항공사는 41개사이며, 민용 공항은 245개 수준인 것으로 조사되고 있다.

동북아 지역의 항공운송산업의 개요를 국별로 보다 세부적으로 살펴보면 다음과 같다.

< 표 1 > 동북아 한중일 3 국의 경제 및 무역규모와 항공인프라 비교 (2004)

구분	단위	한국	중국*	일본	3국 합계 (A)	3국 비중 (A/B)	세계 (B)	
경제 및 무역 주요 지표	인구	백만명	48	1,296	128	1,472	23.1%	6,365
	국토면적	천sq.km	99	9,598	378	10,075	7.5%	133,941
	경제규모 (GNI)	십억달러	673	1,938	4,734.3	7,345.3	18.2%	40,282.3
	1인당 GNI	달러	14,000	1,500	37,050	17,517	-	-
	PPP	십억달러	987	7,634	3,809	12,410	22.0%	56,289
	무역규모	백만달러	476,552	1,154,882	944,207	2,575,642	14.2%	18,169,620
	무역의존도	%	70	20	70	37	-	44
항공 운송 환경**	정기 항공사	개	3	24	14	41	-	-
	민간 공항	개	15	125	102	242	-	-

주 : \*는 홍콩을 제외한 본토 수치임

\*\*는 자료의 한계와 각 국의 기준년도가 상이하여 정확히 일치하지 않을 수 있음

자료 : Worldbank, World Development Indicators, 2006

김세원; 박명호 김홍풍(2006), 『동아시아 자유무역 지역의 성공조건·제도적 접근』, 대외경제정책연구원, p. 64

### 1) 한국

2007년 한국은 15개의 민용 공항과 대한항공, 아시아나, 제주항공의 3개 정기 항공사를 보유하고 있으며, 부정기 항공사로 한성항공 등 14개사를 보유하고 있다. 이중 최근 제주항공과 한성항공은 저비용 구조에 주력하여 저가 운임체제를 갖춘 저가항공사로 출범하면서 국내 항공운송사간 활발한 가격경쟁이 예상되고 있다. 한국은 지난 2002년 국제민간항공기구 IACO의 국제안전기준 충족에 미달한다는 판정을 받고, 항공안전을 위한 전문 인력, 전담 조직, 관련 법령 등에서 미흡하다는 점이 지적되어 미국 연방항공청(FAA)의 항공안전 2등급으로 일시적인 항공안전등급의 지위가 격하되었으나, 각종 개선조치를 통해 동년 말 다시 FAA 1등급으로 상향조정된 바 있다.<sup>1)</sup> 한편 2004년에 우리나라는 ICAO 상임이사국이 됨으로써 국내 항공운송산업의 항공역량과 국제적 위상이 회복, 강화되고 있다.<sup>2)</sup>

특히 대한항공과 아시아나 항공은 세계 유수의 항공사로 발돋움하여 여객과 화물운송의 양적인 측면에서나, 항공서비스의 질적인 측면에서도 세계적인 항공

1) 항공안전등급의 FAA 2등급 강등으로 인한 국내항공운송사의 손실은 미국 항공사들의 좌석공유 중단, 신규노선 금지, 증편 불허, 보험료 인상, 신뢰도 저하, 경영자원 낭비에 따른 생산성 저하 등 경제적 손실 이외에 기업 이미지 실추 등의 유·무형의 손실로 인해 경영 악화가 초래되기도 하였다.

사로 확실하게 자리매김 하였으며, 인천 국제공항도 각종 공항 평가에서 그 규모 및 질적인 측면에서 우수한 평가를 받고 있다.<sup>3)</sup> 그러나 아직 우리나라를 항공운송을 중심으로 하여 동북아 불류 및 경제의 중핵화를 달성하겠다는 목표는 그 실현이 빠지만은 않다 하겠다.

한편 항공운송산업 활성화와 지방공항 활성화를 위한 제도적 기반을 마련하기 위해 현재 항공운송사업 면허체계인 정기·부정기 면허체계를 국내·국제 면허체계로 개편하는 방안이 최근 정부차원에서 검토되고 있다. 이는 기존의 항공운송산업에 현실적으로 존재하던 소형항공사에 대한 진입장벽의 완화측면에서 그 귀추가 주목되고 있다.<sup>4)</sup>

## 2) 일본

일본은 2005년 기준으로 총 102개의 민용 공항과 총 14개의 정기 항공 운송사를 보유하고 있다. 이미 지난 2000년 정기운송과 부정기운송을 항공 운송사업으로 통합, 일원화했으며, 국제 항공운송사업의 경우에는 별도의 인가제가 시행 중이다. 일본의 항공사로는 Japan Airlines(JAL), All Nippon Airways(ANA), Japan Air System(JAS)의 3개사가 메이저 항공사이나, 2001년 11월 JAL과 JAS가 통합되었으며, ANA는 Hokkaido International Airlines(Air Do)와의 제휴를 통해 국내 노선망에 진출하고 있다.<sup>5)</sup>

이외에 Japan Asia airlines(JAA)와 Nippon Cargo Airways(NCA)는 국제선만을,

2) ICAO의 이사회는 국제민간항공분야의 최고항공정책의 결정 및 각종 기준의 제·개정과 비행정보구역(Flight Information Region)작업을 결정하는 반류 우리나라는 이사회의 제반 과정에 직접 참여하여 국적항공사의 입장을 적극 반영하는 등, 발언권 행사가 가능하게 되었다. 이외에도 최신 항공정보 수집 및 항공 전문 인력 양성 등을 통해 항공업계의 변화에 능동적으로 대처할 수 있게 되었다는 점에서 우리나라 항공운송 및 관련산업 발전에 매우 의미있는 것으로 받아들여지고 있다.

3) 우리나라 항공운송산업의 인프라 및 항공협정 등을 살펴보면, 2007년 현재 우리나라의 전국 공항은 21개로서 이중 운영 중인 공항은 15개(8개 국제선 공항, 7개 국내선 공항)이고, 기타 6개 민간전용공항, 3개 건설 중인 공항 및 3개 군전용 공항으로 전환 중인 공항 등이 있다. 항공운송서비스를 공급하기 위한 직접적 생산수단인 국내 항공사가 보유하고 있는 민간 항공기는 2007년 2월 기준으로 총 330대이다. 이중 3대 정기항공사가 188대(KAL 122대, Asiana 59대, 제주항공 5대)이며, 한성항공 등 부정기 항공사는 142대를 보유하고 있다. 2007년 1월 현재 우리나라와 항공협정을 체결 중인 국가는 모두 85개국이며, 2007년 4월 기준으로 여객분야 13개국, 화물분야 22개국과 항공자유화 협정을 체결하였다. 취항현황으로는 2006년 12월 현재 우리나라는 세계 41개국 131개 도시로 항공노선이 운항되고 있다. 2007년 4월 현재 국제선은 총 271개 노선이며, 이중 국적항공사는 KAL과 아시아나가 37개국 115개 도시 176노선을 운항 중이다. 지역별로는 유럽 15개 도시, 대양주 4개 도시, 동남아 21개 도시, 일본 25개 도시, 중국 26개 도시, 미주 16개 도시, 서남, 중동, 아프리카 3개 도시, CIS 5개 도시이다. 외국항공사의 경우 26개국 58개 항공사가 166개 노선, 주 991회(여객 826회, 화물 165회)에 운항 중이다. 2006년 12월 현재 국내선은 15개 도시, 23개 노선, 일일 178회 운항중이다 지방 공항의 국제선 운항은 부산 20, 제주 7, 대구 5, 청주 3, 광주 1의 총 36개 노선으로, 지역별 주요 도시에 분포되어 있다. 우리나라의 취항국가별 항공수송실적은 2006년 현재 여객분야는 1위가 일본(913만명), 화물분야의 1위는 미국(65만톤)에 각각 집중되어 있는 수준이다.

건설교통부(www.moct.or.kr)

4) 한국항공진흥협회(2007), 「Airzine」, 제104호

Japan Trans-Ocean Airlines(JTA), Japan Air Commuter(JAC), Air Nippon(ANK) 등은 주로 국내선을 운항하고 있으나 최근 부분적으로 국제선을 운항하고 있다. 주요 3개사를 제외한 대부분의 항공사는 주요 3개사와 지분출자, 업무 제휴 등의 관계를 가지고 있다.<sup>6)</sup> 1998년부터 Skymark Airlines와 Air Do를 비롯한 다수의 저가 항공사가 연속적으로 국내선에 신규 진입하여 저가 운임경쟁을 유발하고 있는 실정이다.

### 3) 중국

2005년 기준으로 125개의 민용 공항과 24개의 정기 항공 운송사를 보유하고 있는 중국은 크게 준군부조직인 CAAC(Civil Aviation Administration of China) 소속 항공사들과 지방 항공사로 구분되는 독특한 구조를 보이고 있다. 각 지역의 지방 항공사로는 지방의 성이나 시 혹은 국영기업에 의해 설립된 비CAAC 계열 항공사가 중심이 되고 있다. 최근 2002년에는 과거 CAAC 계열의 3개의 대형항공사 그룹과 3개의 항공서비스그룹으로 구성되는 중국 민항 6대 그룹의 재편성 정책에 의해 현재 중국 민항항공사는 Air China, China Southern, China Eastern이 중심이 된 3개 대형사그룹이 시장을 지배하고 있으며, 이외에 7개의 중규모 B급 항공사와 다수의 소형항공사들이 있는 실정이다.<sup>7)</sup>

#### 나. 동북아 지역 3국의 항공운송실적 비교

동북아 지역 한중일 3국의 정기 항공운송실적은 여객운송의 경우 최근 5년간 6.9%의 연평균 증가율로 성장하여 2005년 421,124백만인킬로(국내선+국제선) 수준이며, 화물운송의 경우 동 기간 동안 연평균 6.1%의 증가율 하에 동년 23,531백만톤킬로(국내선-국제선)로 증가하였다. 여객과 화물운송의 이같은 실적은 지난 2001년에 327,200백만인킬로(여객)와 18,816백만톤킬로(화물)에 비하면 모두 약 1.3배 수준의 성장을 나타내는 것이다.

동북아 3국의 이와 같은 비교적 높은 성장세는 주로 중국 항공운송실적의 비약적인 성장에 기인하는 것이다. 중국의 경우 동 기간 동안 여객운송실적(국내선-국제선)과 화물운송실적이 각각 18.5%, 21.0%로 크게 성장하고 있음을 <표 2>에서 볼 수 있다. 이와 같은 중국 항공운송의 급성장은 4.2%(여객), 2.0%(화물)수준의 한국과 -1.2%(여객), 3.1%(화물)수준의 일본의 실적과 대조된다.

5) 김민정·김연명(2005), “우리나라 항공정책 방향제시를 위한 국가간 비교연구”, 「한국항공경영학회지」, 제 3권 제1호, 한국항공경영학회, p.58

6) JAL 계열에는 JAA, JTA, JAL Express(JEX), JAL Ways(KAZ)이 있고, ANA 계열에는 Air Japan(AIX), NCA, ANK이 있고, JAS계열에는 JAC, HAC 등의 항공사가 있다.

7) 문우춘 외 2인(2006), “한·중 항공시장의 패러다임 변화에 관한 연구”, 「한국항공경영학회 2006년 추계학술발표대회·21세기 항공자유화시대의 과제와 대응」, p. 196

&lt; 표 2 &gt; 동북아 지역 3 국의 최근 5 년간 정기노선 항공운송실적

(단위: 백만톤 킬로)

구분		2001	2002	2003	2004	2005	연평균 증감률 ('01-'05)	
한국	국제선	여객킬로	51,744	55,640	55,550	59,240	62,896	5.1%
		화물톤킬로	6,832	7,769	8,175	7,838	7,311	2.0%
	국내선+국제선	여객킬로	58,998	62,992	63,099	65,099	65,874	4.2%
		화물톤킬로	6,957	7,913	8,312	7,969	7,433	2.0
중국	국제선	여객킬로	23,699	28,821	24,346	39,179	44,603	20.2%
		화물톤킬로	2,385	2,797	3,326	5,277	4,385	19.5%
	국내선+국제선	여객킬로	105,870	123,908	124,591	176,268	201,961	18.4%
		화물톤킬로	4,232	5,014	5,651	8,188	7,549	21.0%
일본	국제선	여객킬로	90,230	91,465	70,394	84,223	82,227	-1.1%
		화물톤킬로	6,843	7,335	7,242	8,136	7,755	3.3%
	국내선+국제선	여객킬로	162,332	164,773	144,054	154,362	153,289	-1.2%
		화물톤킬로	7,627	8,102	7,985	8,938	8,549	3.1%
동북아 합계	국제선	여객킬로	165,673	175,926	150,290	182,642	189,726	4.3%
		화물톤킬로	16,060	17,901	18,743	21,251	19,451	9.5%
	국내선+국제선	여객킬로	327,200	351,673	331,744	395,729	421,124	6.9%
		화물톤킬로	18,816	21,029	21,948	25,095	23,531	6.1%

주: 여객킬로는 운항구간의 여객수 \* 운항거리의 합계, 화물톤킬로는 각 운항구간의 수송화물, 속달 화물 및 외교행낭의 톤수 \* 운항거리의 합계

자료: 항공정보포털시스템(www.airportal.co.kr)

<표 3>에서 동북아 3국의 항공운송 규모를 세계 및 아태지역의 규모와 비교해 보면, 먼저 동북아 3국의 국제선은 2005년의 경우 아태지역에서는 36.8%, 세계 전체에서는 11.4%의 비중을 보이고 있다. 국제선과 국내선을 합하면 동북아지역의 항공운송실적은 아태지역에서는 43.3%, 세계전체에서는 12.6%의 더욱 높은 수준으로 나타나고 있다. 국내선이 포함된 실적의 아태지역 및 세계 전체에서의 비중이 더욱 높게 나타나는 것은, 중국시장의 국내선 비중이 상대적으로 높기 때문이다. 동북아 3국의 항공운송실적은 향후 동 지역의 경제규모 확대, 지역 내 국가간의 교류 및 교역 확대, 항공자유화의 체결 및 확대, 그리고 FTA 협상의 진행 및 체결 등에 의해 더욱 그 비중이 증대될 것으로 예상되고 있다.

< 표 3 > 동북아 3 국의 정기노선 항공운송실적과 세계 및 아태 지역에서의 비중 (2005)

(단위 : 백만톤 킬로)

구분		국제선		국내선 + 국제선	
		여객킬로	화물톤킬로	여객킬로	화물톤킬로
동북아	일본	82,227	7,755	153,289	8,549
	중국	44,603	4,385	201,961	7,579
	한국	62,896	7,311	69,292	7,433
	합계(A)	189,726	19,451	424,542	23,561
아태(B)		622,520	45,070	967,400	50,100
세계(C)		2,197,360	118,480	3,719,700	142,580
아태지역 비중(A/B)		30.5%	43.2%	43.9%	42.0%
세계 비중(A/C)		8.6%	16.4%	11.4%	16.5%

자료 : 항공정보포털시스템(www.airportal.co.kr)

#### 다. 동북아 3국의 주요 항공운송사 경쟁력비교

동북아 지역 3국의 주요 항공사별 종사자 현황을 살펴보면, <표 4>에서 보듯이 2005년의 경우, 비교 대상 항공사중 종사자 규모가 가장 큰 항공사는 중국의 CSA로서 36,621명 수준이지만, 항공운송서비스 공급의 핵심적인 인적 자원인 조종사는 2,724명으로서 비교 대상 항공사중 가장 낮은 7.4% 수준에 불과하다. 일본의 JAS의 조종사 비중은 17.8로 비교대상 항공사 중 가장 높다. 우리나라의 항공사 중 KAL이 16,544명으로 아시아나 보다 크지만 조종사 비중은 아시아나가 12.0%로서 10.7%의 KAL 보다는 약간 높은 수준이다.

이러한 조종사의 비율이 높을수록 상대적인 사내인력의 효율성이 높은 것을 나타낼 수 있겠으나, 외부인력의 아웃소싱을 고려하면 그 비율이 곧 노동생산성을 나타내는 것으로 볼 수는 없다. 그럼에도 불구하고, 이 효율성의 척도가 일반적으로 일본, 한국, 중국의 순으로 높고, 또한 각 국별로도 규모가 큰 기업이 작은 기업에 비해 높은 것으로 나타나는 것은 항공사 운영에 있어서의 규모의 경제를 반영하는 것으로 보인다. 단, 이때 아시아나와 대한항공의 역전현상은 정비사인력과 기타인력 등의 아웃소싱에 크기에 따른 것으로 보인다.

동북아 3국의 주요 항공사간 2005년도 매출액을 비교하면 2005년도의 경우 일본항공이 193억불, ANA 가 120억불 규모로 우리나라의 대한항공 74억불, 아시아나의 30억불을 3-4배 가량 앞서고 있으며, 이는 다시 중국의 Air China, 동방항공, 남방항공의 3-40억불 규모를 1-2배 가량 앞서고 있는 것이다.

한편 순손익을 비교하면 우리나라 국적항공 양사는 모두 1-2%대의 작지만 순이익을 보이고 있는 반면, 중국은 6.3%의 매우 큰 순이익을 보이는 Air China를 제외

&lt; 표 4 &gt; 동북아 지역 3 국 주요 항공사 종사자현황 (2005)

(단위 : 명, %)

구분	조종사(A)	기타 운항 승무원	객실 승무원	정비사	영업 인원	공항 인원	기타	계(B)	
일본	JAL(2003)	2,126 (13.2)	481	6,559	3,346	1,446	1,819	298	16,075
	JAS	780 (17.8)	44	1,669	1,268	90	401	142	4,394
	ANA	1,501 (12.1)	66	3,948	2,820	906	913	2,240	12,394
중국	CCA	2,563 (11.8)	157	4,035	3,327	2,299	3,668	5,680	21,729
	CSA	2,724 (7.4)	310	3,985	5,739	3,805	3,041	17,017	36,621
한국	Asiana	856 (12.0)	82	2,384	958	1,054	1,293	520	7,147
	KAL	1,763 (10.7)	41	3,338	3,710	1,383	1,436	4,873	16,544

주 : ( )는 전체 종사자 중 조종사 비중(A/B)임  
 자료 : 항공정보포털시스템(www.airportal.co.kr)

&lt; 표 5 &gt; 동북아 3 국의 주요 항공사간 매출액 및 순손익 비교

(단위 : 백만 US 달러)

구분	회계연월	매출액(A)	순손익(B))	매출액 순손익율 (B/A)	
한국	KAL	05.12	7,424	196	2.6%
	Asiana	05.12	3,003	31	1.0%
중국	Air China	05.12	4,681	294	6.3%
	CEA	05.12	3,357	-1.7	-0.05%
	CSA	05.12	4,682	-4.8	-0.1%
일본	JAL	06.03	19,346	-416	-2.2%
	ANA	06.03	12,040	235	2.0%

자료 : 항공정보포털시스템(www.airportal.co.kr)

하면 -0.1% 전후의 작은 순손실을 보이고 있다. 일본의 경우 ANA는 2.0%의 순익을 보이는 반면 JAL 계열은 -2.2%의 순손실을 보이고 있다. 따라서 우리나라 양대 항공사는 그 수익구조가 일본 및 중국의 주요 항공사보다 비교적 건실한 것으로 나타나고 있다.



<표 6>에서 2002년 한-중-일 주요 항공사의 노동생산성을 비교하면, 여객운송의 경우 일본의 JAL이 4,030천인킬로로서 단연 높은 것으로 나타나고 있다. 이 수치는 271천인킬로로서 가장 낮은 중국의 CSN보다 약 15배 수준이며, 우리나라의 Asiana(350천인킬로)의 11.5배, KAL의 1.8배 수준이다. 하지만 화물운송분야에서는 우리나라의 KAL이 2,117천톤킬로로서 비교 대상 항공사중 가장 크고, Asiana가 370천톤킬로로서 그 다음의 순이다. KAL의 화물수송 노동생산성은 일본의 JAL(250)에 비해 약 8.5배 큰 것으로서 우리나라의 화물수송 노동생산성이 가장 큰 것으로 나타나고 있다.

한국과 중국, 일본이 주요 항공사간 노동생산성에서의 두드러진 차이는 국적 항공사 양사가 여객 및 화물의 노동생산성의 크기가 서로 비슷한 것에 비해 중국과 일본은 여객과 화물에서의 노동생산성 크기가 매우 차이가 나고 있음을 주목해야 할 것이다. 이는 한국의 두 항공사가 중국과 일본의 주요 항공사에 비해 화물운송의 비율이 매우 높음에 기인하는 것이다. 즉 한국의 항공사들은 여객과 화물의 노동생산성 비율이 약 1:1임에 비해, 중국의 경우에는 3사 공히 약 10배 내외, 일본의 경우에는 2사 공히 약 20배 남짓으로 여객의 비율이 높은 것을 보이고 있다.

한편 수익성의 측면에서는 여객과 화물분야에서 우리나라의 항공 양사는 일본 항공사에 비해서는 약간 낮고, 중국 항공사에 비해서는 비교적 높은 것으로 나타나고 있다.

## 2. 우리나라 항공운송산업의 현황

### 가. 국내 항공운송산업 수요전망

우리나라의 항공운송수요는 국내선의 경우 고속도로 및 고속철도 등 대체수단

< 표 6 > 한국 - 중국 - 일본 주요 항공사별 노동생산성 및 수익성 비교 (2002년)  
(단위 : 천인킬로, 천톤킬로)

구분		노동생산성		수익성	
		여객	화물	여객	화물
한국	KAL	2,180	2,117	0.083	0.087
	Asiana	350	370	0.441	0.396
중국	CSN	271	30	0.049	0.186
	CCA	1,241	140	0.086	0.229
	CES	592	60	0.065	0.001
일본	JAL	4,030	250	0.087	0.314
	ANA	1,382	70	0.247	0.970

자료 : 김계철(2005), “동북아지역 통합 항공운송시장 구축을 위한 정책방향과 과제”, 『한국항공경영학회지』, 제3권 제1호, 한국항공경영학회, p. 186

의 발달로 인해 그 수요가 일시 정체되는 추세이다. 하지만 국제선은 전반적인 내수침체와 고유가에도 불구하고 원화강세, 해외여행 증가, 어학연수 및 유학 증가 등과 함께, 국제무역 규모의 증대에 따른 화물 운송수요의 증가에 따라, 그 항공운송수요가 성장세를 계속 유지하고 있다. 우리나라의 국제선 수송실적을 국적항공사와 외국항공사로 구분하여 살펴보면, 2006년의 경우 전년 대비 10.2% 증가한 총 32,848천명의 여객을 수송하였고, 이중 국적항공사는 61.6%인 20,242천명을 수송하였고, 외국항공사는 38.4%인 12,606천명을 수송하였다. 또한 동년 화물은 전년 대비 9.1% 증가한 총 2,854천 톤을 운송하였고, 이중 국적항공사는 67.8%인 1,935천톤을, 외국항공사는 32.2%인 919천 톤을 각각 수송하였다.

한편 2007년 한미FTA가 체결되면 비자면제협정에 의한 여객 항공운송수요 및 반도체 등 대비 화물항공운송수요가 급증할 것으로 기대된다.<sup>8)</sup>

< 표 7 > 항공운송수요 및 운항회수 전망

구 분			2010	2015	2020	2025	
운송형태	여객	국내(천명)	저성장	43,385	49,182	56,082	63,795
			중성장	44,475	52,113	61,511	72,560
			고성장	45,566	55,044	66,939	81,325
		국제(천명)	저성장	40,179	50,124	62,534	77,381
			중성장	41,138	52,765	67,740	86,253
			고성장	42,055	55,290	72,720	94,737
	화물	국내(천톤)	저성장	959	1,114	1,292	1,474
			중성장	981	1,176	1,410	1,664
			고성장	1,004	1,239	1,527	1,854
		국제(천톤)	저성장	4,124	5,304	6,822	8,756
			중성장	4,236	5,626	7,475	9,922
			고성장	4,348	5,946	8,129	11,087
운항회수	국내선(회)	중성장	981	1,176	1,410	1,664	
	국제선(회)	중성장	4,236	5,626	7,475	9,922	

자료 : 건설교통부(www.moct.or.kr)

8) 여권 발급량의 추이를 통해 특히 국제선에서의 예상되는 잠재 항공운송수요의 규모를 추정할 수 있을 것이다. 2001년 이후 최근 5년간 우리나라에서의 여권발급량은 -20.8%의 급감을 보이던 2003년을 제외하면 매년 두자릿 수 이상의 높은 증가율 추세를 보이고 있다.

[각주 표1] 최근 5년간 여권발급량 추이

2001	2002	2003	2004	2005	연평균 증가율(2001-2005)
2,552,076(-)	2,978,202(16.7%)	2,359,444(-20.8%)	2,737,736(16.0%)	3,117,137(13.9%)	6.5%

자료 : 외교통상부, 『외교백서』, 각 연도

최근 건설교통부의 분석에 의하면, 중간 정도의 성장을 상정한 경우, 여객운송 수요의 경우 국내선 과 국제선은 2010년에 각각 44,475천명, 41,138천명으로 전망하고, 화물운송수요의 경우에는 국내선과 국제선이 각각 981천 톤, 4,236천 톤으로 전망하고 있다. 이후 2015년, 2025년까지 여객과 화물운송의 국내선 및 국제선 수요는 완만한 증가세를 보일 것으로 예측하고 있다. 증가하는 항공운송수요는 결국 항공기의 운항회수의 증대와 직결되는데, 중장기적으로 국내선의 운항회수는 2010년에는 981회, 국제선은 4,236회, 2015년에는 동 회수가 각각 1,176회 및 5,626회로, 그리고 2025년에는 각기 1,664회 및 9,922회까지 증가될 것으로 전망하고 있다.

#### 나. 국적 항공운송사의 수익성 현황

우리나라 항공운송산업의 시장구조는 제주항공의 정기노선 취항, 외국 항공사의 활발한 시장진입 등에 의해 매우 치열한 경쟁 환경을 맞이하고 있다. 국내 항공운송사는 IMF 금융위기 이후 노선의 합리적 조정, 항공기 및 자산의 매각, 조직의 간결화 등의 구조조정을 성공적으로 수행한 바 있다. 이에 따라, 최근의 높은 유가 및 인건비 상승에 따른 비용압력의 증대, 환율 상승에 따른 외화관련 손실의 증가, 대내외적인 경기침체 등 여러 가지 악재에도 불구하고 최근 수익성이 작지만 일정 정도 개선되고 있는 추세이다.

2003년 - 2005년간 세계 정기항공사의 영업이익익률 평균이 (-) 추세인 것에 비해 국적항공사는 모두 (-)의 영업이익익률을 보이고 있다. KAL은 동 기간 동안 5%대의 안정된 이익률을 보이는 반면 Asiana는 최소 1.9%에서 최대 5.2%의 큰 편차의 이익률 수준을 보이고 있다.

하지만 국적항공사는 항공기 도입에 따른 연불매입채무 등의 대규모 외화부채, 원화환율 상승으로 인한 막대한 외화환산손실, 매출액에서 유류비가 차지하는

< 표 8 > 국적항공사의 손익현황

(단위 : 백만원)

구분	KAL			Asiana		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
매출액	6,177,150	7,210,859	7,584,221	2,526,114	3,008,745	3,067,842
영업이익	311,402	384,033	432,513	52,141	157,851	57,561
영업이익률	5.0%	5.3%	5.7%	2.1%	5.2%	1.9%
경상이익	-198,913	722,957	252,959	-22,141	280,065	45,065
당기순이익	-241,114	519,492	200,376	-38,235	268,076	31,254

자료 : 각 사, 각 인도 영업보고서

&lt; 표 9 &gt; 국적항공사와 세계 정기 항공사의 영업이익률 추이 비교

(단위: %)

구분		2003	2004	2005
세계 정기항공사		-2.3	-1.5	-0.8
국적 항공사	KAL	5.0	5.3	5.7
	Asiana	2.1	5.2	1.9

자료: 각사, 각 연도 영업보고서,  
항공정보포털시스템(www.airportal.co.kr)

막대한 비중 등은 국적항공사의 수익성 증대의 주요 제약요인으로 작용하고 있다.

### III. 동북아 지역 항공운송산업의 환경변화와 항공자유화에 대한 3국의 입장

#### 1. 동북아 지역 항공운송산업의 환경변화

##### 가. 자유화

최근 국제항공운송 분야에서의 “항공운송의 자유화”협정이 동북아 지역에서도 활발하게 추진 및 논의되고 있다. 이는 세계 경제에서의 동북아 지역의 경제활동의 비중 증대 뿐만 아니라 3국간 교역물량의 급증에 따른 항공운송수요의 증대에 즈음하여 그 중요성이 더욱 강조되고 있음에 기인하고 있다.

항공운송의 자유화, 즉 항공운송산업에서의 규제완화는, 고도의 경쟁력을 갖춘 자국 대형항공사를 앞세운 세계항공운송시장에서의 주도권 장악을 위해 미국의 1978년 카터행정부 때부터 시작되었으며 이후 점차적으로 여타의 국가에 파급되었다.

항공자유화는 기존 양자협정에 따른 접근방식이 아닌 보다 자유로운 국가 간 시장접근이 가능토록 하며,<sup>9)</sup> 이에 따라 각국은 국내적으로는 산업경쟁력 확보를 위해 항공운송산업에 대한 진입제한 및 가격규제의 철폐, 공급량의 자율결정 등의 시장논리에 의한 자유화조치를 시행하는 등 항공사에게 항공운송에 대해 보다 넓은 자율권을 보장하는 추세이다.

결국 본격적인 항공자유화가 전개되면 각국 항공운송산업의 신규시장진입을 촉발시켜 산업 내 대규모의 공급 확대와 더불어 산업조직의 경쟁화가 진행될 것이다. 또한 가격규제의 철폐는 자유 시장 가격에 의한 경쟁을 심화시키게 되어

기존 항공사의 수익성 압박을 초래하지만, 다른 한편으로는 치열한 경쟁상황 하에서 기업의 비용절감 및 생산성 증대를 촉진시키는 등 각국의 국내 산업에서의 효율성 제고를 유발시키기도 한다.

#### 나. 개방화

항공자유화는 궁극적으로 과거 엄격히 규제되었던 국제항공운송의 개방화에 큰 영향을 미치고 있다. 항공운송의 자유화는 WTO의 서비스교역에 관한 일반협정(General Agreement on Trade on Services: GATS)에 의존하기 보다는 양자 간 또는 지역적 항공협정을 통해 주로 이루어지고 있다. 실제로 1995년 GATS가 발효되었지만 그 동안 60개의 양자간 항공자유화 협정과 8개의 지역적 항공자유화 협정이 GATS와 무관하게 체결되었다.<sup>10)</sup> 국내 및 국제 항공운송의 자유화는 시장 진입 규제의 완화, 운임결정의 자율화, 운항회수 규제의 철폐 등 항공운송산업에 시장원리를 도입함으로써 각 사업주체간 경쟁을 격화시키고 있다.<sup>11)</sup>

이러한 개방화 추세에 의해 국제항공운송의 전체 공급은 대폭 확대되었으며, 이는 다시 국내산업의 규제완화에 따른 신규항공사의 시장진입 및 IATA의 역할 약화에 따른 항공운송 서비스 가격하落的 일반화 등과 함께 치열한 국제경쟁을 유발하고 있다.

#### 다. 민영화

범세계적인 항공운송의 자유화 및 개방화 경향은 항공사간의 극심한 경쟁을 유발시킴으로서 각 항공사의 채산성 및 수익구조의 악화를 초래하고 있다. 이에 따라 과거 국영항공사체제를 유지하던 각국은 자국 항공사의 책임 경영체제의 도입, 운영의 효율성 제고 등을 통해 자국 산업의 경쟁력 제고를 위해 기존의 국

9) 항공운송자유화에는 일국의 항공사가 타국의 영공을 통과할 수 있는 권리(fly-over right)인 제1자유, 운송이외의 급유, 정비 등 기술적 목적을 위해 상대국에 착륙할 수 있는 자유(technical landing right)인 제2자유, 자국 영토 내에서 실은 여객과 화물을 상대국으로 운송할 수 있는 자유(set-down right)인 제3자유, 상대국의 영토 내에서 여객과 화물을 탑승하고 자국으로 운송할 수 있는 자유(bring-back right)인 제4자유, 자국에서 출발하거나 도착하는 비행 중에 상대국과 제3국간의 여객과 화물을 운송할 수 있는 권리(beyond right)인 제5자유, 항공사가 자국을 경유하여 두 외국 사이에서 운송할 수 있는 권리(제3자유-제4자유의 결합)인 제6자유, 일국의 항공사가 두 외국 간에 운송하는 서비스를 전적으로 외국에서 독립적으로 제공하는 권리인 제7자유, 외국 내의 국내 자점 간을 운송할 수 있는 권리(cabotage)인 제8자유 등 총 8가지의 유형이 있다.

건설교통부(www.moct.or.kr)

10) 이환호(2002), "세계 항공운송산업의 환경변화와 우리나라의 대응방안", 「항공산업연구」, 제60집, 세종대 항공산업연구소, p. 104

11) 미국은 1978년 네덜란드, 이스라엘, 독일 및 벨기에 등의 국가를 시작으로 하여 "자유주의적 양자협정(Liberal Open skired Bilateral)"을 통해 양자간 국제항공의 자유화를 주도적으로 추진하고 있으며, 2006년 현재 우리나라를 포함한 세계 78개국과 항공자유화협정을 체결하고 있다.

이기삼(1996), "아태지역 환경변화에 대응한 우리나라 항공운송산업의 발전방향", 「아태 경제협력의 신구상」, 대외경제정책 연구원, p.121

영항공사를 전부 또는 부분적으로 민영화시키는 경향이 있다.

민영화조치는 정부로부터의 직접적인 보조금 혜택, 정부의 간접적인 보호 하에 안주하던 기존 항공시장으로의 신규항공사의 진입, 항공사간 가격경쟁, 인수 및 합병 등 시장경쟁으로의 노출을 유인한다. 그에 따라 결과적으로 산업구조의 경쟁화, 또는 일부의 경우 독점화, 신규 소규모 항공운송사의 시장진입 등의 기존의 국영기업체제하에서는 찾아보기 힘든 새로운 경쟁질서가 필연적으로 발생하게 된다. 이외에도 민영화 조치는 항공운송산업계에서 민간 기업이나 지방자치단체의 참여를 통한 투자재원의 확보 뿐만 아니라 운영의 효율성 증대를 위해 대고객 항공운송서비스의 질적 향상 및 시장규모의 확대 등을 통한 수익성 제고에 상당부분 기여하기도 한다.

동북아 지역 3국에서도 예외가 아니어서 국내 항공운송산업은 1948년 민간항공사인 대한국민항공사(KNA)출범, 1962년 대한항공사의 설립, 1969년 대한항공공사의 민영화 조치에 의해 민간항공사인 대한항공(KAL)의 출범 등의 민사-공사-민사체제의 전환을 반복하였다. 이후 대내외적인 항공규제 완화 및 경쟁촉진의 필요성에 따라 1988년 Asiana 항공이 제2민간 항공사로 출범하면서 그 이전까지 독점체제였던 항공운송산업이 복잡의 경쟁체제로의 전환기를 맞이하게 되었으며, 국내선 및 근거리 국제선에 국한되었던 항공노선의 다변화가 본격화 되었다. 2005년에는 지역항공사로서 제주항공이 제 3의 정기항공사로 항공운송시장에 신규 진입하면서 국내 항공운송산업은 자유경쟁체제로의 본격적인 전환이 예상되고 있다. 또한 김포공항을 포함한 국내 16개 공항의 효율적 운영을 위해 한국공항공사가 2002년부터 설립되어 운영되고 있다.

중국의 항공운송산업은 1978년 개방화 및 경제개혁 정책에 의해 민간항공을 규제하는 CAAC의 중국 공군으로부터의 분리, 1987년 민간항공개혁정책 실시에 의해, 시장진입과 노선진입에 대한 규제완화를 포함한 항공사의 규제당국과의 분리 및 CAAC의 독점체제의 경쟁체제로의 전환에 따른 지방 항공국들의 지역별 독립된 항공사 설립 및 각 항공사의 독자적인 경영체제 구축 등의 민영화 과정을 경험 한 바 있다. 이러한 민영화에 따라 중국에는 1992년까지 6대 CAAC 계열의 항공사와 20여개 이상의 다수의 비 CAAC 계열의 항공사가 설립되었다. 이후 신규 지방항공사의 시장진입으로 인해 중국 항공운송시장에서 6대 CAAC의 시장점유율 하락, 소규모 지방항공사의 난립으로 인한 각종 폐단 등으로 인해 1993년부터 CAAC는 항공사의 자격기준 강화, 신규항공사의 설립허가 중단 및 산업집중화 정책과 항공사간 합병 및 지방 항공사의 그룹제휴(alliance group)를 꾸준히 진행시켜 최근에는 과거 CAAC 계열의 3개의 대형항공사 그룹과 3개의 항공서비스그룹으로 구성되는 중국 민항 6대 그룹 재편성정책에 의해 중국 Air China(CCA), China Southern Airlines(CSA), China Eastern Airlines(CEA)등 3대 민항공사가 중심으로 산업내 항공사가 조정되고 있는 실정이다.

### 라. 전략적 제휴

국제 항공운송산업계에서의 항공자유화, 규제완화 경향은 그 초기에는 미처 인지되지 못했던 “규모의 경제(economy of scale)” 또는 “최소효율적규모(minimum efficient scale)”가 항공운송산업에도 적용된다는 사실이 항공마케팅 등 다각적인 연구에 의해 확인되면서 더욱 타당성이 부각되고 있다. 이는 곧 항공운송산업 내의 집중화를 위한 주요 요인이 되면서 규모의 경제실현 내지 규모 확대의 한계점 극복을 목표로 한 각국 대형항공사간 전략적 제휴 또는 다자간 제휴(global alliance)로 나타나고 있다.<sup>12)</sup>

항공사의 초국적화로도 불리는 항공사간 전략적 제휴는 경쟁력 강화를 위한 다양한 업무제휴 및 협조체제 구축을 통한 국제시장에의 동반참여 증대, 좌석교환, 공동마케팅 및 판매 등의 영업협력을 통한 시장점유율 확대 등 마케팅능력 강화를 도모하고 있다. 이를 통해 각 회원사는 증가하는 국제항공운송수요를 효과적으로 흡수하여 포획하고, 각국의 보호주의에도 효과적으로 대처하는 한편 잠재적 경쟁으로부터의 보호와 항공사 영업이익의 제고를 기하고 있다.

여객분야에 한정해서 살펴보면, Star Alliance(1997년 발족), Oneworld(1999년 발족), Skyteam(2000년 발족)의 3개 그룹이 대표적인 여객분야의 제휴망으로서 이들은 2004년 9월 기준으로 세계 항공운송시장에서 여객분야 전체의 약 56.4%의 시장점유율을 가지게 되었다.<sup>13)</sup> 우리나라의 아시아나항공은 Star Alliance(2000.6월)에, 대한항공은 Skyteam(2003.3월)에 각각 가입하였다.

항공사간 제휴의 유형은 크게 1) 단순노선제휴, 2) 포괄적 마케팅 제휴, 3) 지분제휴, 4) 합병 및 인수 등의 4가지 형태가 있다.<sup>14)</sup> 업무제휴의 경우, 타 항공사의 주식 매입 또는 항공사간 합병이 포함된다. 실제 업무제휴의 세부 운영방식에는, 한 항공사가 다른 항공사의 좌석을 구입하는 “blocked space”와, 한 항공사가 실제로 전 구간을 운항하지 않거나 그 중의 어느 구간도 운항하지 않는 노선에 자사의 코드를 부착하는 “codesharing”등이 있는데, 이중 특히 codesharing이 항공사간 제휴에 보편화 되고 있는 추세이다.<sup>15)</sup> 우리나라의 경우 Asiana항공이 이미 1990년대 중반부터 Northwest항공과 몇몇 서울-미국간 노선에 blocked space 및 codesharing 협정을 체결한 바 있고, KAL은 1998년 에어프랑스와 code sharing 협

12) 전략적 제휴는 거대 항공사(Major Carrier)는 시니어(senior) 파트너가 되고 소수의 주니어(junior) 파트너는 시니어 파트너의 기존 허브를 연결하는 자선 노선에서 수송량을 공급(feeder)하는 형태가 중심이 될 것으로 보인다

13) 김제철(2004), 「21세기 항공운송환경변화와 항공정책」, 교통개발연구원, pp.13-14

14) 항공사간 제휴에 대한 자세한 내용은 지현주(2004), “항공사 전략적 제휴 전후의 서비스 품질과 만족도 제고”, 「한국항공경영학회지」, 제2권 제1호, 한국항공경영학회, pp. 81-82를 참조

15) codesharing 방식을 시행하는 항공사는 자사의 항공기로만 운항하는 경우보다 더 많은 시장과 노선에서 자사의 코드를 부착하여 운항하는 이점을 획득할 수 있을 뿐 아니라, 자사의 보유자원을 더 효율적으로 이용하고, 영업비용을 절감시키는 등 경쟁력 강화에 기여할 수 있다는 장점이 있다.

이기상(1996), “아태지역 환경변화에 대응한 우리나라 항공운송산업의 발전방향”, 「아태 경제협력의 신구상」, 대외경제정책연구원, p. 124 참조

정을 체결한 바 있다. 이러한 항공사간 제휴는 시장 확보 및 개척을 통한 안정적 수요의 확보, 신규수요의 창출 및 공급력 확대에 그 목표가 있다. 또한, 마케팅능력 제고 및 비용절감을 통한 경쟁 항공사의 효과적인 견제와 이를 통한 안정된 수익의 확보 등이 제휴 항공사가 추구하는 바 그 궁극적인 목적이 될 것이다.

#### 다. 저가 항공운송서비스 경쟁

1949년 미국 내 국내선에서 PSA(Pacific Southwest Airlines)사가 효시가 된 저가 항공사는 1978년 미국의 규제완화 이후 전 세계로 확산되어 각 국에서는 저원가를 바탕으로 한 저가 항공운송서비스 경쟁이 치열해 지고 있는 추세이다.<sup>16)</sup> 미국·유럽 뿐 아니라 아시아 태평양 권에서는 말레이시아, 호주, 뉴질랜드, 싱가포르 등은 이미 저비용 항공 시장에서 선두적 지위를 확보하기 위해 저비용 항공사 전용 터미널을 운영할 계획을 추진 중에 있다.

동북아 지역에서의 저가 항공사는 일본이 중심이 되고 있다. 2007년 현재 일본은 순수 저가 항공사로는 Skymark Airlines, Air Do, Sky Net Asia 및 IBEX Airlines 등이 있고, 대형항공사의 자회사로는 All Nippon Airways 계열의 Next Air 등의 다수의 저가 항공사를 보유하고 있다.

매우 큰 잠재항공수요를 보유한 중국도 2005년 저가항공사인 OKay Airways, Spring Airlines가 운항을 개시했고, Eagle Airlines, Northeastern Asia Airlines, A-sonic, Huxia Airlines 등의 설립이 허가된 상태이다.<sup>17)</sup> 우리나라에서는 2004년 부정기 노선에서는 한성항공이, 2005년 정기노선에서는 제주항공이 연속 출범하면서 국내에서도 저가 항공사가 출현하게 되었다. 하지만 2005년 한성항공사의 내부분란과 경영상의 어려움으로 일시적인 운항중단을 겪는 등 초기의 시장적응에 어려움을 보인 바 있다.

동북아 지역에서 저가 항공사의 연속적인 출현은 항공운송서비스 공급측면에서 저비용 구조를 통한 가격경쟁체제로의 시장구조 개편과 함께 기존 항공운임이 거의 절반 수준으로 까지 급격한 가격인하 등 치열한 저가화 경쟁을 필연적으로 유발하고 있다. 따라서 동북아 지역에서의 저가 항공사의 출현 및 항공운임의 저가화 경쟁은 이미 한중간 항공자유화의 부분적인 시행과 함께 일본을 포함한 동북아 3국간 항공운송시장에서의 시장통합화, 항공자유화 과정에서 시장구조 재편에 매우 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

#### 바. 대형 여객기 도입

최근 최대 600여명 정도가 탑승할 수 있는 A380과 같은 초대형 항공기가 등장

16) 허수동(2006), 「저가항공사의 지역별·자원구조별 전략특성에 관한 연구」, 한국항공대학교 박사학위논문, p.8

17) 김제철·김미경(2006), 「국내실정에 적합한 소형저비용 항공사의 시장참여와 규제체제」, 「한국항공경영학회」, 제4권 제1호, 한국항공경영학회, p.6



하고 있다. 이러한 초대형 항공기의 출현은 일시에 대량으로 항공운송의 공급량을 증대시킴으로서 운항비용을 절감시키는 규모의 경제 실현과 함께 운임수입의 상승을 통해 영업이익 성과의 극대화 등에 상당부분 기여하여 항공운송의 효율성 달성에 크게 기여할 것으로 기대된다. 대한항공에서는 2007년 말부터 A380을 8대 인수할 예정으로 알려져 있다.<sup>18)</sup>

하지만 초대형 항공기는 그 자체의 확장된 동체 길이와 높이 및 중량으로 인해 여러 가지 측면에서 부수적인 투자 및 조치가 선행되어야 한다. 세부적으로는 교차점 확장, 공항의 포장강도 보강, 탑승교의 높이 조정 등 지상조업장비의 보완, 항공기 분리시간의 지연에 따른 타 항공기의 정체 해소, 수화물처리장비의 확대, 활주로 길이나 폭(shoulder)연장 등 초대형 항공기를 수용할 수 있는 공항시설 및 항공운송 네트워크의 구축, 안전분제, 항공사의 에너지 효율성 확보방안 등이 해소 또는 대비되어야 할 사안이다.

#### 사. 기타

##### 1) IT관련 항공운송 관련기술의 발달

정보통신기술의 발달, 위성항행시스템의 구축 등 전 세계적인 항공운송 관련 기술의 발달은 예외 없이 동북아시아 내 항공운송서비스의 공급 및 수요에서의 구조변화를 초래할 것으로 예상된다.

특히 IT 등 인터넷을 기반으로 한 정보통신기술의 발달은 경영, 관리, 마케팅, 구매, 판매 등 전 부문에 걸쳐 항공운송사에 매우 큰 영향을 미치고 있다. 각 항공사의 기업 경영전략은 인터넷을 기반으로 재편성되고 있다. 항공운송업체들은 이러한 변화에 맞추어 일괄적인 정보기술전략의 실행과 인터넷시대에 맞는 네트워크를 구축하고 생산성, 이윤창출 등의 증대를 위한 효과적 도구로서 정보통신 기술을 적극적으로 활용하고 있다.

또한 GPS(Global Positioning System) 및 GNSS (Global Navigation Satellite System) 등 위성항법기능을 이용한 위성항행시스템(CNS/ATM: Communication, Navigation, Surveillance and Air Traffic Management)이 가능하게 되어 항공기 운항의 안전성과 효율성 증대에 기여하고 있다.

##### 2) 항공안전의 강화

최근 항공안전 및 보안강화 프로그램이 세계적으로 확산되는 추세에 따라 동북아 지역에서도 다각적으로 수립, 운영되고 있다. 항공안전 프로그램 중에는 조종사의 인적 실수(Human Error)예방방지 프로그램인 ‘인적 요소(Human Factors)’ 프로그램 및 준사고보고제도(Confidential Reporting System),<sup>19)</sup> 항공기의 안전 운항 확보를 위한 국제적인 항공안전 정보 및 데이터 공유제시스템인 GAIN(Global Aviation Information Network), 항공기 공중충돌 사고 예방을 위한 TCAS(Traffic

18) 대한항공(2003), 「Skynews」, 제 83호

Alert and Collision Avoidance System) 등 첨단 안전장비의 운용이 확대되고 있다.

위와 같은 운항 중인 항공기의 안전뿐만 아니라 테러 등으로부터 항공기와 승객을 보호하기 위한 항공보안 대책도 다각적으로 강화되고 있다. 항공보안 대책에는 비인가자의 항공관련 컴퓨터 시스템에 대한 접근 규제, 공항접근관리의 취약성 보완, 여객 및 수하물에 대한 적절한 검색 등이 포함될 수 있다. 우리나라도 특히 미연방항공청의 요청에 따라 미주노선에 한해 여객기 탑승구 앞에서 추가로 실시했던 휴대수하물 검색을 전 국제노선으로 확대하였고, 모든 국적항공기에 보안승무원의 탑승을 의무화 시켰다. 2004년 현재 우리나라의 전국 주요 공항에는 3,107명의 전문 공항보안요원이 배치되는 등 보안강화를 위한 인력배치가 강화되고 있는 상황이다.<sup>20)</sup>

### 3) 환경규제의 강화

항공운송산업에서의 환경규제는 주로 항공기 엔진의 배기가스 배출로 인한 대기오염과 항공기 소음에 집중되어 있다. 세계 각국들은 항공기 엔진 배기가스(NOx, CO<sub>2</sub>)로 인한 대기오염을<sup>21)</sup> 줄이기 위하여 이에 대하여 부과금이나 유류세의 도입을 추진하고 있다. 이외에도 항공기의 이착륙에 따른 공항 주변 주거지를 중심으로 한 항공기 소음 규제가 전세계적으로 강화되고 있는 추세이다. 우리나라도 2002년부터 국내선 공항에 이착륙하는 항공기의 소음정도에 따라 기종별로 착륙료의 10~30%씩 차등 부과하는 소음부담금 부과비율을 10% 포인트 정도 높이고 공항소음대책 특별 기구를 설치·운영하기도 하였다.<sup>22)</sup>

이러한 환경과 소음에 대한 규제강화는 운항비용은 물론 운항시간까지 영향을 미치기 때문에 항공기 구입 등 항공사의 영업 전략을 수립하는데 빼 놓을 수 없는 중요한 요인으로 작용하고 있다.

## 2. 동북아 지역의 항공자유화에 대한 3국의 입장

동북아 지역의 한국-중국-일본은 역사적으로 경쟁의식, 산업구조의 차이, 각종 제도와 문화 등 제반 환경의 차이에 기인하여 상호간 대립과 협력을 반복해오고 있다. 이러한 경향은 최근 관심이 고조되고 있는 '동북아 지역의 항공자유화 협정'에서도 예외가 아니다.

19) 항공준사고보고제도란 조종사 등 항공종사자들이 (준)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 제도이다.

20) 김용욱(2005), "공항보안요원의 근무실태와 향후 전망", 『항공진흥』, 제3회통권 39호, 한국항공진흥협회, p.82

21) 비행고도에서 배출되는 NOx와 CO2는 온실효과를 조래하며, 성층권에서 비행하는 조속속기가 배출하는 NOx는 오존층을 파괴하는 것으로 알려져 있음.

22) 이환호(2002), 전계서, p. 107

동 지역에서는 한-중간 제한적인 항공자유화 협정<sup>23)</sup> 이외에 완전한 항공자유화 협정은 증대되는 그 필요성에도 불구하고 서로 상반된 견해 차이로 인해 아직까지 이루어지지 않고 있다. 각국의 항공자유화에 대한 입장을 보다 세부적으로 살펴보면 다음과 같이 요약될 수 있다.

#### 가. 한국

한국은 국제적인 항공자유화체제 구축에 상당히 진보적인 태도를 보여 왔으며, 동북아 항공자유화의 제도적 환경조성을 통한 우선적 타결을 주장하며 한중일 3국 중 가장 적극적인 입장을 보이고 있다. 한국은 동북아 항공자유화의 제도적 환경조성을 통한 우선적 타결을 주장하며 가장 적극적인 입장을 보이고 있으며, 또한 인천국제공항을 통해 많은 외국 항공사를 유입시켜 동북아 지역에서의 허브역할을 위한 노력을 경주 중이다. 동북아 3국간 항공자유화를 위한 한국측 논리로는, 3국이 각각의 항공시장에서 3국간 항공 운송량의 비중이 매우 높기 때문에 3국간 항공자유화가 더욱 강조된다고 보고 있다. 다만 3국간 정치, 경제, 항공사간 경쟁력의 차이 등 현실적인 협정체결의 제약요인을 고려하여 양자간 항공협력을 강화한 이후에 점진적으로 다자간 항공협력을 추진하려는 입장이다. 보완 및 대비방안으로는 경쟁력이 약한 항공사에 대한 safe guard로서 역대 항공사간의 공동운항, 수입 pooling, 보상, 한중일 3개국의 항공자유화를 총괄할 국제항공기관, 또는 절충을 위한 중간기구 설립 등을 제시하고 있다.

#### 나. 일본

일본은 국제항공운송시장에 타 항공사의 진입을 허용하는 등 규제완화를 통한 경쟁지향적인 항공정책을 추진하고 있다. 하지만 일본은 국제적 차원에서의 항공자유화, 즉 항공운송에 대해 국제적 다자간 체제 구축에 자국의 slot제약 등을 이유로 상당히 신중하면서도 보수적인 입장을 취하고 있다. 구체적으로 일본은 항공자유화가 더 효율적인 항공사 경영, 저운임, 운송량 증가, 노선망 확대 등 긍정적인 영향도 있으나 약탈적 운임체계, 텀핑, 시장성 없는 노선의 회피, 과점화의 경향 등의 폐해를 발생시킬 수도 있기 때문에, 항공자유화는 비즈니스 환경 개선이 선행되어야 한다는 조건부 입장이다.<sup>24)</sup>

특히 동북아 지역에서의 항공자유화에 대해서는 한국의 항공사들이 일본 발착

23) 한국과 중국은 2006년 6월 중국 산둥성에 대하여 시범적 자유화를 실시하는 단계적 항공자유화를 추진하여, 양국간 공급력을 여객의 경우 기존 33개 노선 주 204회에서 43개 노선 주 401회로 증대기로 합의한 바 있다. 이로 인하여 국적항공사의 경우 1997년말 8개 노선 주 39회를 한·중 노선에 운항했으나 2006년 말 현재 39개 노선 주 328회로 운항횟수를 기준으로 약 8.4배가 증가하는 급상승을 하였다.

24) 1994년 ICAO 주최 제 4차 세계항공운송회의에서의 일본의 이와 같은 입장은 2006년 6월 한국에서 개최된 '제 1차 동북아 항공자유화 국제 심포지엄'에서도 거의 유사한 논리를 펴는 등 일본의 항공자유화 협정에 대해 보수적 성향이 강하다.

대한항공(2006), 「제 1차 동북아 항공자유화 국제심포지엄」 참조

의 수익성 있는 노선에 진입하고 있는 것에 대해 우려하고 있다. 일본은 외국항공사의 시장진입을 확대할 수 없다는 이유로 공항용량의 부족을 거론하면서, 자국민의 부담을 증대시키더라도 자국 항공사를 보호하려는 경향이 강한 편이다. 따라서 일본은 동북아 3국간 항공협력의 필요성은 인정하나 구체적인 접근방법에 대해서는 현실적 제약에 따라 실현가능성이 적다는 보수적인 입장을 취하고 있다.

#### 다. 중국

중국도 지속적인 규제완화와 함께 2002년 기존 10개의 국영항공사를 3개의 거대항공사로 통합하는 등 자국 항공운송산업의 경쟁력을 제고시키기 위한 사전 산업조정정책을 수행하고 있다. 하지만, 중국은 역내 주요 공항의 Slot 부족 등 동북아 항공자유화를 위한 항공운송여건이 미성숙 단계이기 때문에, 양자간 협상을 통해 규제를 완화 하는 방식 하에, 초기 화물자유화 우선 실시, 지방 공항자유화 및 이후 취항지점 자유화 단계적인 개방을 선결조건을 내세우면서 항공자유화에 다소 유보적인 입장을 보이고 있다. 중국은 3국간 항공협력을 위한 구체적인 방안으로 경쟁력이 약한 항공사에 대한 보상, 여타 재화 및 서비스에 대한 지역간 교역자유화와 연계한 역내 항공자유화를 논의하자는 입장이다. 중국은 초기 지방 공항을 중심으로 한 단계적인 개방을 선결조건으로 내세우면서 항공자유화에 다소 유보적인 입장을 보이고 있다.

#### 라. 동북아 항공자유화를 위한 과제

이와 같은 3국의 입장 및 시각차이로 인해 동북아 지역의 완전한 항공자유화 협정체결까지는 극복해야할 과제가 산재해 있는 상황이다.

첫 번째 과제로는 일본의 고운임 항공사와 아직 성숙단계에 진입하지 못한 중국의 저운임 항공사의 공존으로 인해 지역 내 각국의 항공사간의 큰 경쟁력 차이를 지적할 수 있다. 또한 한국의 군에 의한 공역통제문제, 일본의 수도권 공항에서의 불리적 제약과 비효율적인 Slot배정 문제가 주요 문제로 지적된다. 게다가 3국 모두 상이한 정치체제, 독점적 사업구조와 정부 소유의 항공사 현존, 중국의 상대적으로 빈약한 항공수요 구매력 등의 문제도 항공자유화에 주요 장애요소가 될 것이다.

## IV. 우리나라 항공운송산업의 발전 방안

### 1. 항공운송수요확충

#### 가. 관련 산업의 육성

항공운송서비스를 중간재로 하여 최종재를 생산하는 항공운송산업의 전방산업으로는 관광산업이 대표적이다. 이는 우리나라에 대한 외국인들의 관광수요가

커질수록 국내 항공운송산업의 수요기반이 강화됨을 의미한다. 따라서 우리나라의 관광산업의 육성을 통해 항공운송수요가 증대되는 파급효과 또는 연관효과를 기대할 수 있다.

반면 우리나라 국민들의 해외관광수요의 증대는 외환소비증대로 이어서 비용 증가효과가 발생하기도 하지만 일정부분의 범위 내에서 국제항공운송수요의 창출을 통한 수요기반 확충요인으로 작용할 수 있다.

아직까지 적어도 우리나라에서의 항공운송산업은 여타의 일반적인 산업에서와 같이 수요의 발생이 시장기능을 통한 공급 창출 및 수요충족의 과정을 거치지 않고, 그 공급량이 사전적으로 정부의 규제를 통해 결정되어 장기적으로 수요를 발생시키는 공급주도적인 산업의 성격이 강하다고 할 수 있다.

#### 나. 공역관리 개선 등 규제완화를 통한 국내 항공운송수요 증대

우리나라의 항공운송시장은 중국, 일본 등에 비해 상대적인 국내 시장의 협소성, 고속철도 등 대체재 선택의 용이성 등으로 인해 거의 대부분이 국제선에 집중되어 있는 실정이다. 따라서 외국 항공사와의 국제선에서의 경쟁에서 경쟁력이 약화될 경우 산업의 성장은 물론 생존성 기반이 매우 취약해 질 수 있는 형편이다. 따라서 적정한 국내수요기반을 통한 경쟁력확보를 위해서도 국내선에서의 안정된 수요 창출이 매우 중요하다 할 수 있다. 현재의 국내 항공운송수요와 노선의 대부분이 수도권 중심으로 집중되어 있으며, 지방도시간 일부 항공노선은 직항로 개설 자체가 불가능하거나 우회노선으로 개설되어 있다.

우리나라는 남북간 대치상태라는 특수 상황 때문에 외국보다 지나치게 까다롭게 공역(navigable airspace)<sup>25)</sup>이 통제되고 있기 때문에 신규 항공노선의 확충 없이 기존 항공 노선의 운항 조정만으로는 증대되는 국내 항공운송수요 충족은 크게 제약될 것이다. 또한 공역관리의 개선은 단순히 국내 항공운송수요 증대 이외에도 항공기개발에 필수적인 '품질 인증시스템'등 항공기 제작 산업의 육성차원에서도 매우 중요하다 할 수 있다.

그러므로 군 및 관련 정부기관과의 협조 하에 공역 통제의 범위를 완화시켜 국내 항공운송수요를 증대시키는 방안이 적극적으로 모색되어야 할 것이다.

## 2. 환승률 제고를 통한 인천국제공항의 동북아 허브 공항화

2006년 말 인천국제공항에 정기 운항하는 항공사는 58개이며, 2005년 기준으로 국제선 여객처리실적 세계 10위, 화물처리실적 세계 3위의 세계허브공항으로 급부상하고 있다.<sup>26)</sup>

25) 우리나라에서의 공역의 관리는 그 주체도 건설교통부, 국방부, 주한미군 등 일원화 되어 있지 않기 때문에 관리 및 규제가 일관되고 효율적으로 이루어지기 힘든 구조적인 문제가 있다. 신동춘(2001), 「항공운송정책론」, 선학사, pp.376-397참조

향후 인천국제공항이 일본의 간사이(關西)공항, 중국의 푸둥(浦東)항 등과 경쟁하여 동북아지역의 허브공항으로서 위상을 확보하기 위해서는, 단순한 공항 기능 이외에도 관련지역의 환경변화에 신속적으로 대응할 수 있는 항공정책,<sup>27)</sup> 공항시설<sup>28)</sup> 및 운영<sup>29)</sup>뿐만 아니라 공항 인근의 원활한 인적·물적 교류를 위한 시설의 구축과 제도적 측면에서도 경쟁관계에 있는 인근 공항보다 경쟁적 우위를 확보해야 할 것이다. 인천국제공항이 동북아 허브공항으로서 역할을 담당하게 되면 국적 항공사의 발전뿐 아니라 관련 산업의 고용창출, 소득증대 등 각종 파급효과를 가져옴으로써 지역경제와 국가경제발전에 상당 부분 기여할 것으로 전망된다.

### 3. 전략적 제휴의 다양화, 다변화를 통한 항공운송 협력체제의 효율성 증대

향후 세계 항공운송산업은 초국적화 경향 하에 주요 거대항공사들로 구성된 소수의 항공사간 제휴그룹에 의해 전 세계적 항공운송 노선망이 재편될 것으로 예상되는 만큼 국적항공사의 전략적 제휴를 더욱 다양화, 다변화시킬 필요가 있다. 이를 통해 기왕의 항공운송 협력체제의 효율성을 증대시키면서 그 경쟁력을 제고시켜야 할 것이다.

KAL과 Asiana는 국내선 구간에서 항공권의 상호인정(endorsement), 도심공항터미널의 공동사용, 국제선 GTR항공권의 상호인정 등 여러 분야에서 협력을 진행하여 왔다. 그러나 세계경제의 부진과 항공사간 경쟁 심화에 따라 수익의 안정적

26) 여령규(2001)의 분석에 의하면, 인천국제공항은 입지적 측면에서 동북아지역의 허브공항으로서 역할을 담당할 수 있는 5가지의 유리한 여건을 갖추고 있다. 즉 1) 비행거리 3,000km(3.5시간)내에 인구 100만명 이상을 가진 도시가 43개나 되어 공항 입지면에서 국제적 우위를 갖고 있으며, 2) 인구 2,000만명의 수도권을 배후도시로 갖고 있어 기종점 여객수요가 충분하고 3) 북태평양 항공노선(동북아-미주)과 시베리아 횡단노선(동북아-유럽)의 최진방에 위치하여 전략적 이점을 갖고 있으며, 4) 환주로 양단 10km 이상이 바다로 소음피해가 없어 24시간 운항이 가능하며, 5) 335만평(최종 1,435만평)의 부지위에 4,000m급 장대형 환주로 2본, CAT-IIIa-b 등급의 운항시설, 연년적 15만평(최종 26만평)규모의 여객터미널 등 최첨단 시설과 공항 확장성을 보유하고 있다.

여령규(2001), 「인천국제공항 개항과 Hub화 육성방안」, 「항공진흥」 제24호(통권 26호), 한국항공진흥협회 참조

27) 세부적으로는 국제항공협정에 의한 신규 운송노선 창출 등 다양한 운송노선의 확보, 항공운송 수요증가 노선의 수요 충족을 위한 운항회수의 증편 등 공급력 증대 및 전세운항의 확대 등을 추진함으로써 수요기반을 확보 등이 제시될 수 있다.

28) 세부적으로는 공항 인근에 국제 업무 수행이 가능한 업무 및 숙박시설구축, 관광객을 위한 쇼핑, 음식점 등 편의시설을 갖춘 위탁 및 휴양시설구축, 공항과 연계하여 화물을 처리할 수 있는 항만시설과 일종의 관세자유지역으로 지정하여 환적 물동량을 흡수하는 물류기자 건설 등이 제시될 수 있다.

29) 구체적으로는 공항시설사용료의 인하 등 공항이용에 따른 비용절감으로 외국항공사의 유인과 이를 위한 인천국제공항공사로의 정부의 출자증액을 통한 재무구조 개선, 해외자본의 유치, 공항운영의 상업성 제고, 공항임대료의 현실화, 공항운영에 민간의 효율성 및 책임경제 도입, 과한 아웃소싱 등 비용절감을 통한 효율적 공항운영관리의 개선 및 체제 구축이 중요하다.

확보가 어려운 만큼 국적항공사는 자원절약을 통한 상호간 비용의 절감차원에서 향후 컴퓨터 예약시스템(Computer Reservation system, CRS), 상용우대고객제도(Frequent Flyers Program, FFP)의 공동운영, 국내 지방항공 지상조업 및 화물운송 부분의 협력 등 여러 분야에서 협력의 폭을 확대해 나가는 것이 바람직하다. 하지만 항공사간 전략적 제휴는 참여 항공사의 안정적 수익성 보장과 소비자임여 증대 등의 긍정적인 요소 이외에도, 제휴를 통한 항공사간 항공운임 공동 인상 등의 담합, 안정적으로 수요를 확보하게 되면 발생할 수 있는 서비스 개선의 정체, 전략적 제휴에서 제외된 군소 지역 항공사의 경영악화 등 우려될만한 부정적 영향을 배제할 수 없다. 따라서 전략적 제휴에 의해 발생할 수 있는 각종 부작용을 해소할 수 있는 장치가 구축되어야 할 것이다.

#### 4. 항공운송산업과 연관 산업과의 파급효과 유도

<표 10>에서 보듯이 2000년의 항공운송산업은 생산유발계수가 2.89, 전후방효과를 의미하는 영향력 계수<sup>30)</sup>에서 감응도계수와 영향력 계수가 각각 1.14, 0.99 등으로 나타나고 있어 승용차(0.4, 0.99), 도로여객운송(1.14, 1.28) 등 여타의 운송수단 관련 산업과 비교해서도 비교적 산업연관효과가 결코 적지 않은 산업이다.

한편 부가가치 유발계수는 일국의 경제 내에서 한 산업의 최종수요가 유발시키는 부가가치의 크기이며, 일반적으로 항공운송산업은 고부가가치를 유발하는 것으로 인식되고 있다. 하지만 <표 10>에서 보듯이, 2000년 우리나라 항공운송산

< 표 10 > 우리나라의 운송수단 관련 산업의 산업연관효과 비교

산업	생산유발 계수	부가가치 유발계수	수입유발 계수	전후방계수		고용유발계수*
				감응도계수	영향력계수	
항공기	1.81	0.43	0.56	0.72	1.32	6.12
항공운송	2.89	0.41	0.59	1.14	0.99	3.92
승용차	1.00	0.73	0.27	0.4	1.28	2.37(자동차)
도로여객운송	2.90	0.82	0.18	1.14	0.74	54.37(도로운송)
철도차량	1.71	0.53	0.47	0.68	1.39	9.49
철도여객운송	1.42	0.82	0.18	0.56	0.79	31.79(철도운송)
강철계선박	1.04	0.66	0.34	0.41	1.13	1.97(선박)
외항운송	1.00	0.22	0.78	0.40	1.10	7.22(수상운송)

주 : \*는 명/10억원이며, 168부분 통합소분류에 의한 것임

각 유발계수는 국산 - 수입의 경우임

자료 : 한국은행(2003), 『2000년 산업연관표』

업의 부가가치유발계수는 0.41로서 0.22의 외항운송산업보다는 크지만 철도여객 운송(0.82) 등 여타 산업보다는 상대적으로 낮게 나타나고 있다.

이처럼 우리나라 항공운송산업의 부가가치 유발계수가 낮게 나오는 이유는, 유가 및 인건비 상승 등 높은 고비용구조로 인해 낮은 영업수익을 창출하는 등의 채산성문제에 기인하는 바 클 것으로 판단된다. 부가가치유발계수와 수입유발계수는 상충관계(trade-off)관계이기 때문에 낮은 부가가치 유발계수는 높은 수입유발계수와 연계되는 것이 일반적인데, 항공운송산업의 수입유발계수는 0.59로서 0.78의 외항운송을 제외하면 비교대상 산업 중 가장 높은 것으로 나타나고 있다. 특히 0.18의 도로여객 운송 및 철도여객 운송 등에 비해 크게 높은 수입유발계수를 보이는 만큼 항공운송산업의 영업성과의 국내유입을 위한 근본적인 방안 수립이 모색되어야 할 것이다. 또한 54.37의 도로운송, 31.79의 철도운송 등에 비해 3.92의 낮은 고용유발계수는 항공운송의 산업간 파급효과가 그리 크지 않음을 나타내고 있다. 따라서 항공운송산업 본래의 높은 파급효과를 극대화하는 전략을 수립하여 연관 산업과의 동반 성장, 나아가 국민 경제의 발전에도 기여할 수 근본적인 전략이 수립되어야 할 것이다.

##### 5. 경쟁체제 강화를 통한 국적 항공사의 효율성 제고 및 수익성 강화

국제 항공운송업계의 항공운송의 자유화, 저가 항공사의 출현 등으로 인해 항공사간 경쟁이 치열해지면서 수익성 확보가 매우 중요해 지고 있는 만큼 국적항공사는 성장 및 발전을 위해 원가구조 개선에 의한 생산성 위주 체질로의 개선, 중간투입물과 전체 부가가치와의 비율조정, 영업인여의 확대와 함께 피용자보수, 고정자산소모 크기의 상대적 경감을 통한 부가가치율 수준의 제고를 포함한 제반 경영혁신과 기술혁신 등 국제경쟁력 확보에 주력해야 할 것이다. 부가가치율의 지속적인 증대를 위해 국내 국적항공사들은 우선 단기적으로는 부채비율 감소 및 유동성 확보, 효율적 노선 운영 및 수익성 노선 창출, 재무구조 개선, 마케팅 강화 등 내부적 요인의 관리가 이루어져야 한다.

이외에도 국적항공사들은 수익성 제고를 위해 적절한 환리스크 관리를 통해 환위험을 통제하고, 유가, 금리 등 주요 변수들의 체계적 위험에 적극적으로 대처해 나가야 한다. 또한 수요가 높은 항공노선의 복수항공사의 취항을 유도하고, 또는 수요가 낮은 항공노선에서의 탑승률 제고 방안을 구축하는 등 경쟁 촉진과 운영 합리화를 병행하여 경쟁력 강화와 효율성 강화를 동시에 기해야 할 것이다. 물론 복수항공사간 과당 경쟁으로 항공사간 수익성 악화, 항공운송서비스 공급의 초과시설 등으로 인한 자원배분의 비효율성은 항공운송 관계당국에 의한 합

30) 감응도계수는 모든 산업부문의 생산물에 대한 최종수요가 각각 한 단위씩 발생할 때 어떤 산업이 받는 영향, 즉 전방연쇄효과를 의미하고, 영향력계수는 어떤 산업부문의 생산물에 대한 최종수요가 한 단위 발생할 때 산업 전 부문에 미치는 영향, 즉 후방연쇄효과를 의미한다.



리적 조정 등 장치적 보안책이 마련되어야 할 것이다.

## 6. 동북아 3국간 항공자유화 협정의 단계별 추진

양자 간 또는 다자간 협정을 통한 항공운송 협력 체계의 구축은 급변하는 국제 항공운송시장의 변화에 맞추어 우리나라 항공운송산업의 경쟁력 강화를 위한 매우 효과적인 방안이 될 수 있다. 특히 정부는 주요 항공국가들과의 항공 협정 체결 증대의 지속적 추진하는 다각적인 항공외교활동을 강화해 나가야 할 것이다. 이를 위해 각종 항공기준의 제·개정 작업시 우리나라 항공운송업체의 입장을 적극 반영할 수 있도록 우리나라가 지난 2004년 획득한 ICAO 상임이사국의 지위를 적극 활용해야 할 것이다.

무엇보다도 우리나라의 가장 큰 항공운송시장인 일본·중국 등과의 항공자유화 협정을 체결하는 것이 매우 중요한 것이다. 하지만 한중일 3국의 항공사간 경쟁력의 차이에 의한 노선 영업에 따른 항공사간 이익 불균형 등을 우려한 각국의 자국 항공운송산업에 대한 예상되는 각종 보호 정책 등에 의해 항공자유화는 단기간 내에 완전 자유화를 이룩하기에는 많은 어려움이 예상된다. 따라서 3국간 항공자유화는 단계별로 추진하는 것이 보다 실용적인 방안이 될 것이다. 우선 운송형태로는 여객운송보다는 화물운송부터, 정기운송보다는 부정기운송부터 추진되어야 할 것이다. 또한 인프라측면에서는 시설제약이 비교적 없는 공항, 즉 공항여건이 양호한 곳에서부터, 대도시 및 수도권 보다는 지방 소도시부터 항공자유화를 추진하는 것이 보다 현실적일 것이다. 이외의 제도적 측면에서는 장기적 완전 항공자유화를 위한 3국간 입국 비자 면제 협정의 단계적 체결, 3국이 공유하는 항공운송시스템 등 비즈니스 환경의 구축, 한-중, 중-일, 한-일 등 양국간 항공자유화의 실시 이후 3국간 자유화실시, 또는 특정 국가의 여타 2개국에 대한 호혜적인 완전한 자유화 실시 등 궁극적인 3국의 항공자유화를 위해 고려할 수 있는 범위 내에서 적극적이고도 현실적인 단계별 추진 방안을 제시할 수 있다.

## 7. 국적 항공사의 신뢰성 강화

항공운송서비스는 제품특성상 육상교통 등 여타의 운송서비스에 비해 소비자로부터 극도의 안전성과 신뢰성이 요구되는 재화이다. 소비자로부터 높은 신뢰도를 얻기 위해서는 단순히 제품이 가격, 서비스 품질의 우수성 등 이외에도 매우 높은 안전성 기준의 확보와 그 유지가 요구된다. 따라서 장기적으로 국내 항공운송산업의 선진화를 위해서는 관련 안전 기준 및 그 유지 수준이 더욱 강화되어야 하며 이를 위한 제반 장치 및 제도가 정치화되어야 할 것이다.

우선 항공안전프로그램을 제도화시켜 조기에 정착시키기 위해서는 준사고 보고제도, GAIN 등의 안전프로그램과 함께 항공운송업체 전반에 걸쳐 안전에 직·

간접으로 관계된 항공종사자들에 대한 정기 실사를 통한 항공안전체계 결함의 수시 확인 및 대책 수립체계 구축, 항공인력에 대한 전문교육과 훈련 강화가 중요하다 할 수 있다. 또한 각종 침단 위성항행시스템 구축사업을 통해 정밀운항 지원체계를 강화하여 항공기 운항의 안전성과 항로이용의 효율성 제고를 도모해야 할 것이다. 동시에 항공안전에 대한 국제적 협력 체계를 구축하는 동시에 항공기 기내 및 공항보안 강화를 위한 기술개발 및 투자가 요구된다.

## V. 요약 및 결론

한국, 일본, 중국을 중심으로 한 동북아지역에서의 항공운송분야에서의 경쟁과 협력의 문제는 앞으로 동지역의 세계경제에서의 비중 증대 및 지역 내 각국 간의 교류 확대라는 추세 하에서 그 중요성이 매우 크다. 특히 최근 한미 FTA 협상의 타결로 촉발된, 3국간 경제무역교류의 주도권과 관련된 경합 및 전제와 관련된 미묘한 기류 속에서, 국가간 교류의 선행수단 역할로서의 항공운송분야의 국별 관계는 더욱 그 중요성이 대두되고 있는 실정이다. 이에 따라 본 논문에서는 한중일을 중심으로 동북아지역의 항공운송관련 환경변화의 흐름을 조망하고, 이에 따라 우리나라 항공운송산업이 발전방향의 모색을 시도하였다.

동지역 항공운송산업은 그 경제규모의 급성장과 함께, 세계시장에서의 비중이 점차 증대되고 있으며, 특히 중국의 중요성이 더욱 강조되고 있는 실정이다. 중국은 최근 5년간 국제선 승객, 국내선 승객 및 화물 운송 공히, 20% 내외의 연평균 성장을 시현함으로써, 동 지역의 항공운송 성장세를 견인하고 있다. 항공사별 경쟁력 비교에서는 일반적으로 기대하는대로 조종사의 비율측면에서나, 노동생산성의 비교를 통하여 제한적이거나, 일본, 한국, 중국의 경쟁력 순위가 확인되고 있다.

그러나 최근의 매출액 대비 수익률 비교를 통해서도 우리나라의 국적항공사가 중일 양국에 비해 미미하지만 안정적인 성과를 보이는 것으로 확인되었다. 특히 양대 항공사와 인천공항 등이 최근 국제적인 평가 지표에서 모두 탁월한 성과를 나타내고 있는 점을 감안하면 우리나라 항공운송산업의 질적인 경쟁력은 앞으로 역내에서 뒤쳐지지 않을 것으로 평가된다.

동북아지역 항공운송산업의 환경은 동 세계적인 환경변화와 궤를 같이 하여, 자유화, 개방화, 전략적체류의 강화, 저가항공의 진입 및 성장, 항공자유화의 활발한 추진 등으로 정리될 수 있다. 우리나라 항공운송산업은 이러한 환경변화에 대해 적극적이고 능동적으로 대응하여, 국내적으로는 산업의 경쟁력 제고를 위한 수단으로 활용하고, 대외적으로는 동지역 내에서의 항공운송을 중심으로 한 교류 협력의 허브화 선점에 주력해야 할 것이다. 즉, 자유화 개방화의 보다 적극

적인 추진, 전략적 제휴의 적극적 활용, 저가항공의 진입 유도 및 그 활성화, 역내와 역외 국가와의 항공자유화의 적극적이되 전략적인 추진 등이 적절하게 시행되어야 할 것이다.

특히 국내 양대 항공사의 경쟁구도를 효과적으로 발전시켜서, 산업경쟁력 제고를 위한 건전한 경쟁은 촉진시키고, 비효율적인 경합은 적절하게 통제하여, 경쟁과 협력을 통한 국제경쟁력의 확보가 가능하도록 하여야 할 것이다.

또한 국내 항공운송산업이 가지고 있는 인천 국제공항 등의 제반 불리한 인프라와, 항공안전을 위한 제반 제도적 하부구조, 그리고 현저한 잠재수요 및 실질수요를 포함한 수요기반과 기술과 산업 측면의 공급능력을 갖추고 있는 관광산업 및 항공기산업 등의 관련 전후방 연관 산업을 적절하게 연계 발전시켜, 동북아 지역에서의 허브화 선점을 통한 장기적인 산업발전을 기하도록 하여야 할 것이다.

## [참고문헌]

1. 김규선 (2001), “2001 항공운송산업의 전망과 대책”, 『항공진흥』, 제1호, 통권 제25호, 한국항공진흥협회
2. 김민정·김연명(2005), “우리나라 항공정책 방향제시를 위한 국가간 비교연구”, 『한국항공경영학회지』, 제 권 제1호, 한국항공경영학회
3. 김용욱(2005), “공항보안요원의 근무실태와 향후 전망”, 『항공진흥』, 제3호, 통권 39호, 한국항공진흥협회
4. 김제철(2005), “동북아지역 통합 항공운송시장 구축을 위한 정책방향과 과제”, 『한국항공경영학회지』, 제3권 제1호, 한국항공경영학회
5. \_\_\_\_\_(2004), “21세기 항공운송환경변화와 항공정책”, 교통개발연구원,
6. 김제철·김미경(2006), “국내실정에 적합한 소형저비용 항공사의 시장참여와 규제체제”, 『한국항공경영학회』, 제4권 제1호, 한국항공경영학회
7. 교통개발연구원(2001), 『중장기 항공정책 기본방향』,
8. 대한항공, 『영업보고서』, 각 년도
9. \_\_\_\_\_(2003), 『Skynews』, 제 83호
10. \_\_\_\_\_(2006), 『제1차 동북아 항공자유화 국제심포지엄』
11. 분우춘 외 2인, “한 중 항공시장의 패러다임 변화에 관한 연구”, 『한국항공경영학회 2006년 추계학술발표대회- 21세기 항공자유화시대의 과제와 대응』, 2006
12. 박순천(2004), “항공사의 전략적 제휴에 관한 사례연구”, 『한국항공경영학회지』, 제 2권 제2호, 한국항공경영학회
13. 신동춘(2001), 『항공운송정책론』, 선학사
14. 아시아나 항공, 『영업보고서』, 각 년도
15. 이기상(1996), “아태지역 환경변화에 대응한 우리나라 항공운송산업의 발전방향”, 『아태 경제협력의 신구상』, 대외경제정책연구원
16. 양성호(1998), “세계항공변화에 대비한 국제항공정책”, 『항공진흥』 제1호, 통권 23호, 한국항공진흥협회.
17. 여형구, “인천국제공항 개항과 Hub화 육성방안”, 『항공진흥』 제2호, 통권 26호(2001), 한국항공진흥협회.
18. 외교통상부, 『외교백서』, 각 연도
19. 지현주(2004), “항공사 전략적 제휴 전후의 서비스 품질과 만족도 제고”, 『한국항공경영학회지』, 제2권 제1호 한국항공경영학회
20. 한국은행(2003), 『2000년 산업연관표』
21. 한국항공경영학회(2006), 『2006년 추계학술발표대회-21세기 항공자유화 시대의 과제와 대응』
22. \_\_\_\_\_, 『항공통계』, 각 년호.

23. 하수동(2006), 「지가 항공사의 지역별 자원구조별 전략특성에 관한 연구」, 한국항공대학교 박사학위 논문
24. IATA, Freight Forecast, 각 연도
25. \_\_\_\_\_, Passenger Forecast, 각 연도
26. \_\_\_\_\_, World Air Transport Statistics, 각 연도
27. ICAO, Annual Report of the Council, 각 연도
28. \_\_\_\_\_, Financial data, 각 연도
29. Worldbank, World Development Indicators, 2006
30. 건설교통부([www.moct.or.kr](http://www.moct.or.kr))
31. 대외경제정책연구원([www.kiep.go.kr](http://www.kiep.go.kr))
32. 대한항공([kr.koreanair.com](http://kr.koreanair.com))
33. 아시아나항공([www.flyasiana.com](http://www.flyasiana.com))
34. 외교통상부([www.mofat.go.kr](http://www.mofat.go.kr))
35. 통계청([www.nso.or.kr](http://www.nso.or.kr))
36. 한국은행([www.bok.or.kr](http://www.bok.or.kr))
37. 한국항공진흥협회([www.airtransport.or.kr](http://www.airtransport.or.kr))
38. 항공정보포털시스템([www.airportal.co.kr](http://www.airportal.co.kr))