

항공운송산업 발전을 위한 서머타임 도입 필요성 및 도입에 따른 선행조치 연구

김 한 성*

서머타임은 1784년 벤자민 프랭클린에 의해 최초 제안된 이후, 제1차 세계대전중인 1916년 5월 1일 독일과 오스트리아에서 최초 도입되었고, 현재 전세계적으로 86개국 이상이 서머타임을 실시하고 있다. 우리나라의 경우 1948년 처음 도입하여 1960년까지 시행 하였으며, 이후 1987년 산업의 고도화와 올림픽 개최에 맞추어 동 재도를 재 실시하였으나 여러가지 긍정적 영향에도 불구하고, 권위주의 정부의 국민의권 수렴이 없는 일방적 결정과 당시 미성숙된 노동자 근무여건, 특히 올림픽 경기의 외국 TV 방송시간에 맞추기 위한 올림픽용이라는 비관 등 국민적 거부감으로 시행 2년 후인 1989년 폐지되었다. 최근 사회적 여건의 성숙에 따라 서머타임 도입이 재 논의 되고 있으며, 서머타임이 도입될 경우 약 31만명의 외국인 관광객 추가 방한과 연간 약 4,340억원 이상의 추가 관광수입을 얻을 수 있을 것으로 예상된다. 특히 항공운송산업의 경우 100만명 이상의 국제선 탑승객 증가와 약 1,537억원의 항공운임 수입증가 효과를 거둘 수 있을 것으로 예상된다. 또한 항공운송산업 직접연관산업에서 약 400여명, 간접연관산업에서 3,000여명 등 항공운송산업 전체에서 총 3,400여명의 고용 효과를 유발할 것이다. 반면 서머타임 도입에 따라 CRS, GDS, 항공기 스케줄, 운항·항행 시스템 및 각 공항별 Curfew 조정이 필요하나, 이미 전세계 항공 선진국 대부분이 수십여년간 서머타임을 도입하고 있어, 서머타임 도입에 따른 쑀이나 혼란보다는 득과 효용이 더 클 것으로 생각된다.

목차

- I. 서론
- II. 서머타임제 도입에 따른 파급 효과
- III. 서머타임 도입에 따른 예상 비용
- IV. 서머타임 도입에 따른 선행조치 및 준비 사항
- V. 결론

I. 서론

인간은 일출시간이 빠른 여름철에는 일찍 일어나게 되고 겨울철에는 늦어지는

*아시아나항공 전략기획팀

성향이 있다. 이것은 우리 생활이 계절의 변화에 자연스럽게 적응하는 것과 마찬가지로 우리의 생체활동도 하루하루의 일조시간 변황 따라 자연적으로 적응하도록 되어있기 때문이다. 서머타임 (Summer Time), 즉 일광절약시간제는 이러한 생체활동의 변화를 이용하여 일출부터 일몰까지 낮의 길이가 긴 여름동안 시계바늘을 인위적으로 1시간 앞 당겨 낮 시간을 효과적으로 활용하고자 하는 제도이다.

우리나라의 경우 1948년 처음 도입하여 1960년까지 시행하였으나, 농업 위주의 산업 구조로 대부분의 국민이 자연 시간에 맞추어 생활하였던 관계로 인위적 서머타임 도입에 필요성을 공감하지 못하고 1960년에 폐지 되었다. 이후 1987년 산업의 고도화와 올림픽 개최에 맞추어 서머타임을 재실시하였으나, 에너지 절약 효과, 여가시간 증가, 주류소비 감소 등 국민생활에 긍정적 영향에도 불구하고, 권위주의 정부의 국민의견 수렴이 없는 일방적 결정과 당시 미성숙된 노동자 근무여건, 특히 올림픽 경기의 외국 TV 방송시간에 맞추기 위한 올림픽용이라는 비판 등 국민적 거부감으로 시행 2년 후인 1989년 폐지되었다. 1997년 국제수지 악화 및 국제적인 환경규제에 대응하기 위해 당시의 고에너지소비 산업구조에서 에너지절약형 산업구조로의 전환이 시급한 과제로 대두됨에 따라 정부 및 유관단체에서 서머타임제 도입을 적극 검토하여 한국에너지연구원에서 도입 타당성 연구를 진행하였으나 당시 강력한 노동조합의 반대와 IMF 외환위기로 도입이 무산되었다. 2004년 전국경제인연합회에서 서머타임의 재도입 논의를 다시 시작한 이후 근로여건의 개선, 소득수준의 향상 및 주5일제 시행에 따른 여가 활용에 대한 국민 의식 변화에 따라 2006년 7월 시민단체가 국무총리 주재 '국가에너지 절약추진위원회'에서 서머타임제 도입을 건의하였고, 동 시기에 이루어진 여론조사에서도 응답자의 56%가 동 제도 도입에 찬성¹⁾하는 등 서머타임제 도입에 국민적 합의가 도출되었으며, 해당 부처인 산업자원부에서는 2008년경 서머타임 도입을 적극 검토하겠다고 발표하는 데 이르렀다.

해외의 경우 1784년 벤자민 프랭클린에 의해 최초 제안되었으며, 제1차 세계대전중인 1916년 5월1일 독일과 오스트리아에서 최초 도입 되었다. 현재 전세계적으로 86개국 이상이 서머타임제를 실시하고 있으며, OECD 가맹국 가운데 서머타임을 실시하지 않고 있는 국가는 한국과 일본 2개국 뿐이다.²⁾ 특히 미국의 경우 'Energy Policy Act of 2005'에 의해 2007년부터 서머타임 시행기간을 3월 두번째 일요일부터 11월 첫번째 일요일까지로 기존 시행보다 1개월 연장하여 8개월간 서머타임을 실시하는 것으로 결정하였고, 현재 적용하고 있다.

이처럼 우리나라보다 산업화의 역사가 긴 국가들에서 서머타임을 적용하고 확대 실시하는 것은 동 제도의 시행이 에너지절약, 국가 경제 여건 개선, 국민 만족

1) 2006.7.10. KBS 여론조사 : 중앙리서치 1,500명 대상

2) 출처 : www.worldtimezone.com/daylight

도 증진 등에 順機能을 발휘하기 때문일 것이다. 따라서 본 연구에서는 서머타임제 도입이 국내 항공운송산업과 관광산업에 미치는 영향을 분석하고 또한 서머타임 도입시 이루어져야 할 항공운송산업의 선행조치와 준비사항에 대해 이야기하고자 한다.

II. 서머타임제 도입에 따른 파급 효과

서머타임제 도입이 국내 항공운송산업 및 국가 경제에 미치는 영향에 대해 탑승객 및 내·외국인 관광객 증가에 따라 많은 긍정적 영향을 줄 것으로 정부 및 관련 연구단체는 예상하고 있다.³⁾ 에너지경제연구원 이성근박사의 따르면, 네덜란드의 경우 서머타임이 레저시설의 개장시간을 10%정도 연장하고, 그에 따라 관광객은 5% 정도 증가하여 약 2,250만유로의 수입 증대 효과를 나타냈다고 하며, 유럽에서 행해진 여행 및 레저업계 종사자들의 설문조사에서 62% 정도가 서머타임이 해당업계에 긍정적 효과를 가진다고 답변했다고 한다.⁴⁾

이를 근거로 서머타임제 도입시 국내 관광산업에 미치는 영향을 추정할 경우, 2006년 기준 한국을 방문한 외국인 관광객은 모두 615만명⁵⁾으로 서머타임 도입에 따라 약 31만명의 관광객이 추가 방문⁶⁾할 것으로 예상되며, 주요 방한 외국인 1인당 평균 약 \$1,400을 사용하는 점을 고려할 경우, 서머타임 도입에 따라 약 약 4,340억원⁷⁾이상의 추가 관광수입을 얻을 수 있을 것으로 예상된다.

이와 관련하여 한국문화관광연구원 연구⁸⁾에 따르면 관광산업의 매출액 10억 원당 고용 효과는 52명, 부가가치 생산물은 8.5억원으로, 이를 인용할 경우 서머

< 표 1 > 주요 방한 외국인 1인당 평균 지출 경비

(단위 : US\$)

구분	중국인	홍콩인	대만인	일본인	미국인
경비	\$1,400	\$1,149	\$1,010	\$1,033	1,410

자료: 한국관광공사 (2004), 『외래관광실태조사』

3) '국회 산자위 전체회의 배포 자료', 2007년 7월 : 서머타임 도입시 내수경기, 특히 관광/레저산업 활성화에 따라 1조2,900억원의 생산 및 8,628억원 소비 유발 효과 발생.

4) 전경련(2007), 『서머타임제 도입 심포지엄 배포자료』

5) 한국관광공사, 『관광통계』, 2006년

6) 2006년 대비 외국인 관광객 5% 증가 가정.

7) US\$ 1 : 1,000원 기준

8) 이강욱(1999), 『관광산업의 경제적 파급 효과』, 한국문화관광연구원

< 표 2 > 서머타임 도입에 따른 국내 관광산업 파급 효과

항목	방한 관광객	관광수입	고용유발	부가가치
금액	31만명	43백억원	2.3만명	37백억원

< 표 3 > 항공운송산업 매출액 1 억원당 고용효과

구분	직접연관산업	간접연관산업	합계
고용인원	0.3명	2.0명	2.3명

주: 직접연관산업 : 정기/부정기 운송사업, 항공기사용사업, 항공기취급업, 한국/인천공항공사, 항공운송총대리점업, 도심공항터미널업

간접연관산업 : 정부기관/항공사/공사 아웃소싱, 항공관련 협회, 공항내상업지원시설, 항공 및 육상화물취급업, 여행업, 호텔업

자료: 한진물류연구원(2006), 『항공산업의 국가경제 기여도』

타임 도입에 따라 국내 관광산업에서 약 23천명의 고용 유발효과 및 37백억원의 부가가치가 창출 효과가 있을 것으로 예상된다.

<표 2>의 파급 효과는 외국인 관광객 증대에 따른 효과만을 분석한 것으로 내국인의 국내 관광 활성화를 고려할 경우, 관광산업 전체의 파급효과는 약 1조원에 이를 것으로 예상되며, 이는 국회 산업자원위원회 전체회의 배포자료와도 일치하는 것으로 서머타임의 도입으로 국내 실업률 0.1%를 개선하는 효과가 발생한다.⁹⁾

서머타임과 관련, 우리나라와 같이 아직 실시하지 못하고 있는 일본에서도 서머타임 도입과 관련해 많은 연구가 이루어 졌으며, 홋카이도에서 2시간 변경의 서머타임 도입될 경우 소비유발 871억엔(홋카이도 GDP의 0.4%), 경제파급효과는 1,165억엔으로 추정¹⁰⁾하는 연구 결과가 있었다. 일반적으로 일과 후 낮 시간이 늘어남에 따라 건전한 행락이나, 스포츠시설 이용, 외식 및 쇼핑 등의 증가로 내수경기가 활성화될 것으로 관련 학계에서는 예상하고 있다.

항공운송산업에서는 서머타임을 일본과 공동 실시하여 일본과 동시간대에 움직이게 될 경우 일본 관광객 유치 등 여행·관광 면에서 상당한 시너지 효과를 볼 수 있고 이에 따라 10~15% 이상 일본인 관광객이 늘어 400억원 이상의 항공수입증가 효과를 거둘 수 있다는 국적항공사의 분석이 있다. 관광산업과 마찬가지로 서머타임 도입에 따라 국제선 탑승객이 약 5% 증가할 것으로 가정한다면, 2006년 기준으로 국적사를 이용한 국제선 승객은 총 2,049만명으로 서머타임 도입에 따라 100만명 이상의 탑승객 증가 예상된다. 이를 2006년 국적사 국제선 평

9) 2006년말 기준 실업자 수 83만명 실업률 3.5%, 노동부

10) 이성근(2006), 『각국의 서머타임제 시행 동향과 에너지절약 효과』, 에너지경제연구원

< 표 4 > 항공운송산업의 부가적인 경제적 효과

구분	세금 지불 주체	금액(억원)
세수액	종사자(고용인 및 피고용인)	1,507
	항공산업 사업체	1,573
	관광객	1,323
합계		4,403

자료: 국세청(2005), 『업태별 법인세 신고현황』

균 A/R (Average Revenue) 150,000원을 적용하여 산정하면 약 1,537억원의 항공 수입증가 효과를 거둘 수 있을 것으로 산출된다.

이러한 수입증가에 따라 서머타임 도입시 항공운송산업 직접연관산업에서 약 400여명, 간접연관산업에서 3,000여명 등 항공운송산업 전체에서 총 3,400여명의 고용 효과를 유발할 것이며, 특히 항공운송산업은 고학력, 고임금 여성 인력을 주로 고용하는 업종¹¹⁾으로 고용에 따른 파급 효과는 제조업 등 타 산업에 비해 보다 긍정적일 것으로 예상된다.

또한 2004년 기준 항공관련 직/간접연관산업에 의한 세수액은 약 4,403억원으로 우리나라조세 총액 151조 9,974억원 대비 약 0.29%를 차지하고 있으며, 서머타임 도입에 따른 항공운송산업 및 연관산업의 발전은 부가적으로 정부의 세수 확대를 유발하게 되어, 최근 정부가 추진하고 있는 사회적 약자 보호와 복지제도 확충에 따른 재원 마련에 많은 도움을 줄 것으로 예상된다.

공항 이용 수요 분산 측면에서 본다면 인천국제공항은 24시간 운영으로 운항 통제시간(Curfew) 연장에 따른 증편효과는 미미할 것이나, 타 공항에서는 운항시간 연장에 따른 증편효과가 발생할 것이며, 인천국제공항을 포함한 각 공항별 Peak time 이 1시간씩 연장되는 효과가 있어 각 공항의 주요 혼잡시간대가 분산될 것을 예상된다.¹²⁾

III. 서머타임 도입에 따른 예상 비용

서머타임 도입에 따라 초기 단계에서 항공운송산업에서는 전면적인 타임 테이블 교체 비용, 초과근무에 따른 인건비 증가, IT 시설 전환, SLOT 조정, 항공기

11) 아시아나의 경우 고용인원의 여성 인력 비중 53%로 이중 90% 이상이 초대졸 이상

12) 예: 인천공항 혼잡시간대 분산, 17:00~20:00 → 17:00~21:00

스케줄 전환 등의 비용이 발생할 것으로 예상되나, 항공 여객수송 상위 10위권 국가 중 서머타임제를 실시하지 않는 국가는 일본, 중국과 싱가포르 뿐이며, 중국의 경우 광대한 국토에도 불구하고 북경 기준시간을 적용하고 있는 분제가 있고¹³⁾, 싱가포르의 경우 위도상의 분제¹⁴⁾로 서머타임을 실시하지 못 하는 것을 고려한다면 항공 여객수송 대부분의 국가가 서머타임을 추가 비용 없이 적용하고

< 표 5> ICAO 회원국 중, 여객수송 상위 20 개국 서머타임 실시 여부

순위	국가	서머타임 실시 여부	비고
1	미국	실시	각 개별 구분 적용
2	영국	실시	
3	중국	미실시	북경 기준시간 적용 분제
4	독일	실시	
5	일본	미실시	
6	프랑스	실시	
7	호주	실시	
8	캐나다	실시	
9	싱가포르	미실시	적도상에 위치
10	네덜란드	실시	
11	걸프만 국가*	미실시	북위 30도 이남
12	한국	미실시	
13	스페인	실시	
14	러시아	실시	자치지역별 구분 실시
15	태국	미실시	북위 30도 이남
16	브라질	미실시	남위 30도 이북
17	말레이시아	미실시	북위 30도 이남
18	이탈리아	실시	
19	인도	미실시	넬리 기준시간 적용 분제
20	아일랜드	실시	

주: 2004년 기준.

* 걸프만 국가 : 바레인, 오만, 아랍에미레이트 3개국

13) 중국의 경우 동/서부의 시간차가 4시간 발생함에도 불구하고 획일적으로 전 국토에 북경기준시간 적용, 인도의 경우도 넬리 기준시간을 전 국토에 적용

14) 서머타임의 도입을 위한 지리적 여건으로는 낮의 길이에 따라 적합 여부를 판단하는데, 일출·일몰 시간을 결정하는 중요 요소는 위도이다. 일반적으로 북위 30도 이북과 남위 30도 이남 지역이 서머타임도입에 적합함. 싱가포르의 경우 적도상에 위치함.

있어 국내에서도 별다른 추가 비용 없이 적용이 가능할 것으로 예상된다.

또한 항공기 운항 스케줄은 서머타임과 관계없이 매년 동·하계 스케줄¹⁵⁾로 두 차례의 조정이 필요한 바, 서머타임제도 도입에 따른 추가적인 고정비용 및 IT 등 장비 교체 비용 등은 微微할 것이다.

그러나 일본의 연구에 따르면 연 2회 국가 전체의 전자기기에 부착된 시계를 조정 비용 및 항공운송산업에서 국제선 운항일정 조정 비용 등으로 약 1,000억엔이 소요될 것으로 산출되었으며, 이를 한국과 일본의 GDP 비율로 환산하여 적용할 경우 우리나라는 약 1,333억원의 서머타임 도입 비용이 소요될 것으로 보고되고 있기도 하다.¹⁶⁾

IV. 서머타임 도입에 따른 선행조치 및 준비 사항

CRS¹⁷⁾ 및 GDS¹⁸⁾ 운영과 관련하여 이미 전세계 주요 항공 선진국에서는 CRS, GDS 도입 초기부터 서머타임을 실시하여 왔고, 이미 전 세계적으로 DST (Daylight Saving Time, 일광시간절약시간, 서머타임)을 지원하는 체계이므로 문제가 없어, 서머타임 도입에 따른 예약 관련 전산시스템 조정에는 기술적 문제가 없을 것을 판단 된다.

그러나 GDS·CRS 주변에 항공사 내·외부 여러 주변계 시스템이 Real time/Batch로 복잡하게 연동되어 있는 바, 단 1%로라도 발생할 수 있는 시스템적 결함을 방지하기 위해 항공안전 당국 및 항공사, 공항운영 주체, GDS·CRS 운영 업체, 관련 IT 업체들이 서머타임 실시 1개월전 T.F.을 구성하여 1차적으로 각 단위 시스템별 리허설 2회 및 2차적으로 통합된 전체 시스템 리허설 2회를 통한 종합적 검증이 이루어진다면 별다른 문제가 발생할 소지는 없을 것으로 예상된다. 당연한 이야기이지만 초기 실시 이후의 현황에 대한 모니터링도 반드시 실시되어야 할 것이다.

항공기 스케줄 조정과 관련하여 국내선의 경우, 전국에 서머타임제가 시행되어 전 운항편을 기존 운항시간에서 1시간씩 늦추거나, SLOT을 조정하여 기존 운항 시간을 유지하면 되므로 별다른 조치 사항은 없으나, 국제선의 경우 다소의 다소 번잡스러운 절차가 필요하다. 서머타임 도입 따라 국제선 항공기 스케줄을

15) 하계 스케줄은 해당년 3월 마지막 일요일부터 10월 마지막 토요일까지

16) 이성근(2006), 『각국의 서머타임제 시행 동향과 에너지절약 효과』, 에너지경제연구원

17) Computer Reservation Systems, 컴퓨터예약시스템, 항공과석 예약기능을 비롯해 호텔, 렌터카, 철도, 해운에 이르기까지 여행객이 원하는 모든 정보를 제공하는 고부가가치 통신망

18) Global Distribution System, 전역 분배 시스템, 세계적 규모의 항공예약, 물류 유통을 지원하는 정보시스템

< 표 6 > 서머타임 도입에 따른 항공기 스케줄 조정 사례
(ICN/NRT 구간, OZ102/101 편)

구분	운항 시간	비 고
현행 (서머타임 비시행)	ICN 10:00 12:10 NRT NRT 13:30 16:00 ICN	-
방안 1 (국내 조정)	ICN 11:00 12:10 NRT NRT 13:30 17:00 ICN	미국 적용 방법 스케줄변경, SLOT 고정
방안 2 (해외 조정)	ICN 10:00 11:10 NRT NRT 12:30 16:00 ICN	EU 적용 방법 SLOT 변경, 스케줄 고정

조정하는 방법에는 2가지 방안이 있으며, 서머타임을 실시하는 세계 각국에서는 이 2가지 방안 중 하나를 적용하거나 두가지 방안을 여건에 맞게 동시에 적용하고 있다.

세계 최대의 항공기 운항 스케줄을 가지고 있는 미국의 경우, 서머타임 적용상의 혼란을 최소화 하기 위해 각 공항별 SLOT 조정 없이 항공기 스케줄을 1시간씩 늦추는 방안을 사용하고 있으며, 1987~1988년 국내 서머타임 도입시에도 이 방안을 적용하여 시행 하였다.

EU의 경우, 전체 국제선 항공수요의 70%이상이 역내 국가간에 이루어지는 현실 및 근무시간 변동을 꺼려하는 노동조합 등의 반발을 고려하여 항공기 스케줄의 변동 없이 각 공항별 SLOT을 조정하여 서머타임을 적용하고 있다.

따라서 국내에 서머타임제가 도입될 경우 항공기 스케줄 조정과 관련해 상기 방안 1 또는 방안 2를 적용하거나 두가지 방안을 현실에 맞게 함께 적용할 수 있고, 이미 전세계 항공 선진국 대부분의 국가가 서머타임을 도입하고 있어 항공기 스케줄 조정에는 별다른 문제가 없을 것이나 탑승객의 입장에서 혼란을 최소화 할 수 있는 방안으로 고려되어야 할 것이다.

항공기 운항스케줄은 서머타임 도입과 관련 없이 매년 2회 동·하계로 조정되고 있으며, 매년 하계스케줄 조정은 절차에 따라 통상 6개월 가량 소요되고, 국내 공항의 경우 스케줄협의회(정부, 공항공사, 항공사로 구성)가 국내 각공항별 스케줄을 조정하며, 한국 공항스케줄사무소(KASO)가 실무업무 담당한다. 따라서, 차

< 표 7 > 항공기 운항 하계 스케줄 조정 절차

기간	내용
당해년 10월~익년 1월	항공사별 스케줄 조정
익년 1월	운항시간 조정자(Slot Coordinator) 에게 통보
익년 2~3월	각국 정부 인가

기 년도에 서머타임을 실시하고자 하는 경우에는 전년도 9월말 전에 시행 여부를 결정해야 하나, 10월 이후에 시행이 결정된다 하더라도 항공사가 약간의 스케줄 재조정비용을 부담하게 될 뿐, 적용이 불가능한 것은 아니다.

또한 IATA (International Air Transport Association, 국제 항공 운송 협회국제운송 협회) 주관 하에 개최되는 스케줄 조정회의 (6.11월)는 운항시각 조정자 (Slot Coordinator)의 정보 공유와 업무협의를 위한 것이며, 회의에서 각국의 운항 스케줄이 결정·확정되는 것은 아니다. 따라서 동 회의를 위해 서머타임 도입이 10월 이전에 이루어져야 한다는 것은 근거가 없다.

운항 및 항행 시스템과 관련하여 서머타임 도입시 현재 국적항공사 및 외항사의 운항관리시스템 데이터베이스에 서머타임 기간을 설정하는 것이 반드시 선행되어야 하나, 운항관리 시스템은 기본적으로 UTC(Universal Time Coordinated, 국제표준시간)을 기본으로 하고 있으며, Local Time (현지 시간)은 부가적으로 운영되고 있어, 따라서 운항 및 항행 시스템과 관련해서는 서머타임제도입과 관련해 별다른 문제는 없을 것으로 보인다.

서머타임 도입과 관련해 가장 우려되는 문제가 각 공항별Curfew (야간시간 소음 통제) 조정과 관련된 것이다. 서머타임 도입시 Curfew 시간의 조정이 없을 경우 항공기 운항 가능시간이 상대적으로 운항 빈도가 적은 오전대에서는 1시간이 연장되며 운항 빈도가 높은 오후시간대에서는 1시간이 감소하는 효과 발생하게 된다.

이는 항공기 이용객에 많은 불편을 초래하게 될 것이며, 항공사에도 항공기 운영상에 많은 제약을 줄 것이 분명하다. 특히 김포공항의 경우 최근 6년간 여름철 (6~8월) 안개 발생일(72일, 누적) 중 서머타임 도입시 첫 운항시간대인 오전 5시대 발생일수가 29일로 약 40% 차지하므로¹⁹⁾, Curfew 조정이 없을 경우 항공기 운항이 1시간 앞당겨 지는 관계로 아침시간 대에 상대적으로 발생빈도가 높은 안개에 의한 결항 등 비정상운항이 다소 증가할 것으로 예상된다. 또한 인천국제공항을 제외한 국내에 취항하는 모든 외국 항공사가 통일되게 운항시간대를 1시간 앞당기지 아니하고 국내 공항의 Curfew 오후 시간대를 연장하지 아니할 경우, 이

< 표 8 > 국내 각 공항별 Curfew 현황

공 항	Curfew	공 항	Curfew
김포	23:00 ~ 06:00	울산	22:00 ~ 06:00
김해	22:00 ~ 07:00	광주	22:00 ~ 07:00
대구	21:00 ~ 07:00	여수	22:00 ~ 06:00

19) 항공안전본부(2007), 『공항별 비정상 운항 현황』

에 따른 항공기 운용상의 비효율 발생할 수 있다.

따라서, Curfew 시간대를 1시간 연장(23~6시 → 24~6시)하는 방안이 필요하나, 주민 반대 등의 분제로 연장조정이 어려울 경우 최소한 Curfew 시간대의 일률적 조정(23~6시→24~7시)이 필요하며, 이 경우 국내선 조조 시간대의 항공수요 감소가 우려되나 상대적으로 운항 빈도가 높은 오후시간대를 활용하게 되어 항공기 운영 효율이 높아질 것을 예상된다.

V. 결 론

고유가시대를 맞아 에너지 자원을 갖고 있지 못한 우리나라로서는 기름 한 방울이라도 절약할 수 있는 방안이 있으면 그런 방안을 즉각 채택하는 것이 당연한 것이며, 더욱이 지금과 같은 경기 상황에서 좀처럼 성장 동력을 찾지 못하고 있는 때에는 국가적으로는 원자재 소비량을 줄이고 내수 진작을 위해 모든 효율적인 수단을 강구해야만 한다. 서머타임제가 도입될 경우 항공운송산업에서는 분명히 깃보다는 득이 많으며 이런 점에서 국내 경기 진작, 관광산업 발전 및 항공운송산업의 발전을 위해서도 서머타임은 조속히 도입 되어야 할 것이다.

그러나 항공운송산업의 생명은 안전으로 안전이 담보되지 않는다면 서머타임의 긍정적 효과에도 불구하고 국민적 동의를 얻을 수 없을 것이다. 따라서 서머타임을 보다 안정적으로 항공운송산업에 정착시키기 위해서는 항공안전 당국 및 항공사, 항공진흥협회, 공항운영 주체, GDS·CRS 운영 업체, 관련 IT 업체들이 서머타임 실시 1개월전 가칭 '서머타임 도입을 위한 항공안전 T.F.'를 구성하여 1차적으로 각 단위 시스템별 리허설 2회 및 2차적으로 통합된 전체 시스템 리허설 2회를 통한 종합적 안전 검증을 하여야 하고, 도입 이후에도 1개월 가량 운영 현황에 대한 모니터링을 하여야 할 것이다.

서머타임 도입이 국가 경제 전체에 모두 순기능을 발휘할 수는 없으나 전세계 대부분의 선진국들이 이를 적용하여 순기능을 확인하였고, 우리나라의 지표상 위치 또한 서머타임을 도입하는 데 적합함으로 동 제도를 빠른 시일 내에 도입 하여야 할 것이다.

[참고문헌]

1. 국세청(2005), '업태별 법인세 신고현황'
2. 이강욱(1999), '관광산업의 경제적 파급 효과', 한국문화관광연구원
3. 이성근(2006), '각국의 서머타임제 시행 동향과 에너지절약 효과', 에너지경제연구원
4. 이성근(2007), '서머타임제와 에너지 절약 효과' 에너지경제연구원
5. 성시현(2007), '서머타임 추진 동향', 산업자원부 에너지관리팀
6. 신동춘(2001), '항공운송정책론', 선학사
7. 허희영(2002), '항공경영학', 명경사
8. 한국관광공사(2006), '한국관광통계'
9. _____(2005), '외래관광객실태조사'
10. 항공안전본부(2007), '공항별 비정상 운항 현황'
11. 한국항공진흥협회(2007), '항공통계 국내편'
12. _____(2005), '항공통계 세계편'
13. 한진물류연구원(2006), '항공산업의 국가경제 기여도'