

인천국제공항의 미래성장을 위한 허브화 전략방안

A Study on Hub Strategies of Incheon Int'l Airport for its Future Growth



이영근

I. 서론

인천국제공항이 개항이후 지난 10년간 이룩한 성과는 우리나라 공항산업의 새로운 역사로 기록되고 있다. 전 세계 1,700여개 공항중 공항서비스 평가(ASQ: Airport Service Quality) 6년 연속 1위는 우리나라의 국격을 제고하고 인천국제공항을 세계 속에 알리는 계기가 되었고 이러한 노하우와 축적된 역량을 기반으로 이라크 아르빌 공항운영 컨설팅사업에 우리나라 공항 최초로 진출하였다. 2008년부터 시작된 글로벌 금융위기로 인한 항공수요 위축에도 불구하고 인천국제공항은 환승여객이 사상 최초로 500만 명을 돌파하고 환승을 19%를 실현하는 등 동북아 허브공항으로서 입지도 착실히 다져나가고 있다.

그러나 인천국제공항의 미래를 향한 도전은 아직 끝나지 않았다. 세계 경제의 불확실성이 증가하고 있으며, 한국과 일본, 중국 3국간 치열하게 전개되고 있는 동북아 허브공항 선점을 위한 무한 경

쟁이 전개되고 있다. 또한, 항공자유화 확산과 더불어 성장하고 있는 LCC(Low Cost Carrier, 저비용항공사) 시장은 동북아 항공시장에 새로운 변화를 초래할 것이다.

본 논문의 목적은 인천국제공항이 국가 간 무한 경쟁과 급변하는 환경변화에 직면하여 동북아 허브공항으로 지속 성장하기 위한 방안을 거시적 관점에서 제시함으로써 국가 항공산업 발전에 중요한 시사점을 제공하기 위함이다.

II. 항공시장의 기회위협 요인 분석

1. 동북아 항공시장 전망 및 중국시장의 부상

전 세계 항공시장은 국제공항협의회(ACI)의 2011년 분석(Global Traffic forecast 2010~2029)에 의하면, 2029년까지 여객은 연평균 4.1%, 화물은 연평균 4.8% 성장할 것으로 전망되며, 아태지역은 중국, 인도의 경제성장에 힘입어

이영근 : 인천국제공항공사 부사장, yg0121@airport.kr, 직장전화:032-741-1003, 직장팩스:032-741-2000

〈표 1〉 지역별 항공수요 증가 전망

구분	여객		화물	
	2009~2014	2009~2029	2009~2014	2009~2029
아프리카	6.6%	5.0%	4.5%	4.1%
아태	8.3%	6.3%	8.0%	6.2%
중동	5.9%	4.4%	7.0%	5.2%
유럽	3.3%	2.9%	5.4%	3.2%
남미	6.5%	5.1%	6.4%	5.4%
북미	2.6%	2.3%	4.8%	3.6%
전세계	4.9%	4.1%	6.3%	4.8%

자료: ACI, Global Traffic Forecast 2010-2029, 2011

2029년까지 여객 연평균 6.3%, 화물 연평균 6.2% 성장하여 전 세계에서 가장 빠른 항공수요 증가를 보일 것으로 전망된다.

동북아 항공시장은 국제선여객이 2019년 3.5억 명, 2029년에는 6억 명에 달할 것으로 전망되며 이중 중국의 비중이 2010년 21%에서 2029년 29%까지 확대될 것으로 전망되어 중국이 동북아 항공시장의 성장을 견인할 것으로 보인다.

2. 항공자유화 확대와 LCC 시장 급속 성장

동북아시아는 상대적으로 항공자유화가 더디게 진행되었으며 한국이 가장 선도적인 항공자유화를 진행하고 있다. 중국과 일본은 자국시장 보호를 위해 항공자유화에 미온적이었으나 최근 세계 경제의 글로벌화가 가속화되면서 항공산업의 경쟁력을 강화하기 위해 항공자유화를 확대하고 있는 추세이다.

일반적으로 항공자유화는 평균 12-35%의 항공수요 증대 효과가 있는 것으로 나타나고 있으며 지난 2006년 중국 산둥성과의 항공 자유화 결과를 바탕으로 인천국제공항의 항공수요 영향을 분석해 본 바에 의하면 운항의 경우 45%, 여객의 경우 25%, 화물의 경우 13%의 증가가 각각 이루어져 항공자유화의 효과가 크게 나타나고 있다.

항공자유화는 특히 정부의 규제완화와 함께 저

〈표 2〉 한-중-일 항공자유화 현황

구분	한국	중국	일본
최초체결연도	1986년	2004년	2007년
자유화체결국가(여객)	20	5	9

자료: 인천국제공항공사, 2011

비용항공사(Low Cost Carrier) 시장 확대에 가장 큰 영향을 미치며 항공시장이 단일화된 미주, 유럽의 경우 LCC가 항공수요의 성장을 견인하고 있으며 전체 항공시장에서 LCC점유율이 2007년 기준으로 북미는 27%, 유럽은 30%에 육박할 정도로 보편화되어 있으며 미주, 유럽 주요 허브공항에서의 LCC 및 RA¹⁾ 환승률이 30% 이상 차지하고 있어 허브화에도 큰 영향을 미치고 있다.

동북아시아 지역 특히 한국은 향후 규제완화, 항공자유화 가속화 및 LCC의 공급과 수요의 증대로 LCC시장이 활성화될 것으로 예상되며 인천공항의 경우 LCC유치 전략이 성공적으로 추진될 경우 향후 10년 내 전체 수요의 최대 20%를 LCC가 담당할 것으로 예상됨에 따라 항공자유화와 LCC시장 성장에 적기 대응할 수 있는 사전 준비가 필요하다.

3. 한·중·일간 허브경쟁 심화

동북아시아의 빠른 항공수요 증가와 항공자유화 확대로 한국과 중국, 일본 간 동북아시아 허브공항 선점을 둘러싼 경쟁이 치열해지고 있다. 중국공항은 폭발적인 자국 수요의 성장에 힘입어 빠른 속도로 시설규모와 서비스 경쟁력을 확보하고 있으며 일본정부는 나리타공항과 더불어 하네다공항을 허브공항으로 육성하기 위한 정책을 추진하고 있다.

일본 정부는 2007년 “Asia Gateway Plan” 정책 아래 항공관련 규제를 완화함으로써 외국 항공사들의 자국 공항 이용을 장려하고 이에 따른 지역 경제발전을 도모하고 있다.

일본 하네다 공항의 국제선 확대는 인천공항의

1) Regional Airlines : 근거리 지역위주로 운항되는 항공사

상대적 경쟁력을 약화시킬 수 있으며 주요 노선을 하네다와 나리타공항에 빼앗길 경우 직항 노선이 줄어들어, 국민들이 편의성이 떨어지는 항공편을 이용해야할 우려가 있으며 미주 등 일부 노선의 경우 하네다공항을 경유할 가능성이 존재한다.

2009년 기준으로 일본여객의 인천공항 환승감소는 약 13만 명, 한국 여객의 하네다 공항 환승증가는 약 23만 명으로 인천공항은 총 36만 명의 수요 감소가 예상된다.

한·중·일 3국 항공사는 실질적인 허브앤스포크 네트워크를 갖고 있지 못한 실정이다. 지속적인 항공자유화로 항공사 네트워크 재조정이 동북아 지역의 허브앤스포크 네트워크를 이루어지게 할 것이며 이는 동북아 주요 공항의 물량부족 문제 및 동북아시아 허브와 대륙 간 관문공항이 되기 위한 공항 간 경쟁 심화를 초래할 것이다.

4. 정부의 항공정책 변화

허브공항의 핵심 경쟁원천은 항공네트워크의 집중과 발달에 있으며 정부는 개항 시부터 인천공항에 국제선을 집중시켜 국가 허브경쟁력을 강화하였으나 2004년부터 김포공항에 동경, 상해 등 핵심 노선의 국제선을 분산시켜 인천공항의 성장 동력이 약화될 가능성이 높아지고 있다. 동북아 허브공항 선점은 국가 간 수요를 뺏고 뺏기는 경쟁으로서 국내공항과의 국제선 노선 분담으로 인해 국가 간 국제선수요 경쟁이 약화될 우려가 있으므로 이에 대한 대응이 필요하다.

동북아 지역에는 향후 5~10년 동안 4~5개의 Mega 허브공항이 나타날 것이며 이는 공항 및 항공사의 포지셔닝 뿐만 아니라 정부 정책에 크게 의존할 것이다.

동북아 항공시장을 선도하기 위해서는 유연한 정부의 항공정책이 요구되며 이에 따라 자국공항을 동북아시아의 허브 공항으로 육성하기 위해 각 나라의 정부는 전략적인 규제완화 정책을 펼칠 것으로 예상된다.

III. 허브공항 육성의 필요성

1. 인천공항의 경쟁력

우리나라는 지리적으로 미주-아시아를 연결하는 동북아의 길목에 위치하고 있으며 수요 잠재력이 높은 중국 동부지역과 인접하고 있는 경제적 중심지로 인천공항의 경우 인구 100만 이상 도시가 비행거리 3시간 이내 61개가 위치하는 등 허브공항으로 발달할 수 있는 훌륭한 여건을 갖고 있다.

허브공항의 경쟁력 결정요인은 지리적 요건, 국내수요조건, 공항시설, 서비스 및 운영, 정부정책 지원, 국적항공사 경쟁력 등으로 분석될 수 있다. 현재 인천공항은 허브화 핵심요소 중 국내수요조건을 제외한 대부분 항목에서 경쟁력이 있으며 특히 서비스 및 운영측면에서 강점을 갖고 있고 정부의 국제선 집중을 통한 항공네트워크 강화정책도 일본, 중국에서는 찾아보기 어려운 강점이다.

허브공항의 가장 중요한 척도 중의 하나인 환승여객 관점에서 경쟁력을 분석해보면 중국은 자국 국내선수요 대응에도 벅차 아직까지 국제선 분야에서는 환승여객의 규모가 미미한 편이며 일본은 나리타공항의 용량포화로 인해 최근 5년간 환승여객이 정체상태를 보이고 있다. 이에 반해 인천공항은 지속적인 국제선 집중화 정책에 힘입어 환승여객이 빠른 속도로 증가하고 있어 한-중-일 3국간 허브공항 경쟁에서 인천공항이 비약적인 성장세를 보이고 있다.

	베이징	푸둥	나리타	인천	인천공항 경쟁력
지역 수요 (인구)	✓	✓	✗		
지리적 조건	✗	✗	✗	✓	• 동남아 / 중국 - 미주, 일본 - 유럽 등 대규모 수요 노선에 위치하고 있음
공항 시설	✓	✓	✗	✓	• 설비 확장 제한 없음, 최첨단 IT 시설 보유 (전자여권 무인입국 시스템 등) • 노후화 진행 우려
서비스 및 운영	✗	✗	✗	✓	• ASQ (5년 연속 1위), Skytrax (2009년 1위) • 직원들의 서비스 마인드
정부 정책 지원	✓	✓	✗	✗	• 항공 자유화 적극 추진 및 신규 항공사 규제 완화 • 국제선 분산 움직임
국적 항공사 경쟁력			✗	✓	• 국제선 여객, 화물처리량, 운항 노선 수 중국, 일본 국적사 대비 우수 • 항공사 서비스 경쟁력 우수 (아시아나 항공 Skytrax 5 Star 항공사 4년 연속 선정)

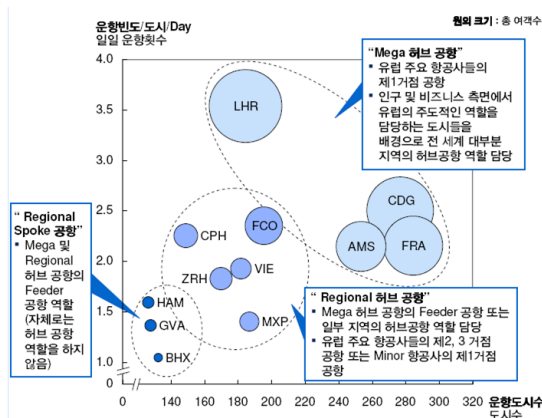
자료: Mckinsey&Company, 2010

〈그림 1〉 경쟁공항 경쟁력 비교

2. 해외 허브공항 사례

유럽 공항을 허브화 단계에 따라 분류할 경우 Mega허브공항, Regional허브공항, Spoke공항으로 구분가능하며 Mega허브공항은 연결하는 도시수가 풍부하고 연간 운항회수가 30만회 이상으로 도시 당 운항빈도가 높은 편으로 국제선 노선 집중을 통해 허브화를 실현하고 있다. 네트워크 집중으로 일단 허브공항 경쟁력을 확보한 경우 규모의 경제로 인해 경쟁력을 지속적으로 유지하는 경우가 많다.

인천공항이 동북아 허브공항으로서 해외공항 사례와 같이 규모의 경제를 확보하고, 노선망과 운항회수가 일정수준이 될 때까지 국제선 집중정책의 지속적 추진이 필요하다. 유럽 허브공항 사례를 고려할 경우 국제선여객기 기준으로 연간 운항횟수가 30만회 이상에 도달하면 허브공항으로서의 입지가 안정화되는 것으로 판단할 때 인천공항의 경우도 최소한 연간 운항회수가 30만회 이상에 도달할 때까지 국가 역량을 집중시키는 것이 중요하다.

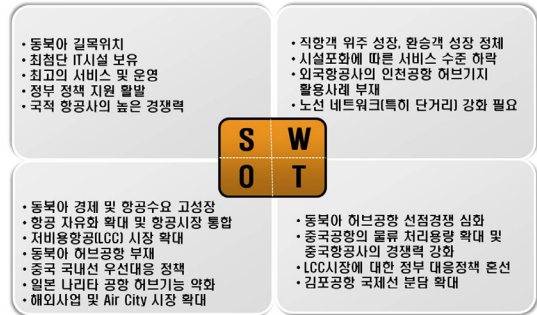


자료: Mckinsey&Company, 2010

〈그림 2〉 유럽 허브공항의 분류와 특징

3. 인천공항 허브화 필요성

동북아는 아직까지 확고한 허브공항 지위를 선점한 공항이 부재하며 최근 허브경쟁이 본격화되



자료: 인천국제공항공사, 2011

〈그림 3〉 인천공항 허브화 SWOT분석

고 있으나 일본의 국제선 분산으로 인한 허브화정책 실패, 중국의 국내선 우선 대응은 한국에게 동북아 허브공항 선점에 유리한 환경을 제공하고 있어 지금이 인천공항을 허브공항으로 육성할 수 있는 적기라 할 수 있다.

국가적으로 허브공항 육성은 항공산업과 서비스 산업의 경쟁력을 제고시키고 국가 경제에 다양한 파급효과를 창출한다. 특히, 21세기는 도로와 철도에 이어 항공이 세계 교통의 주류로 부상함에 따라 여객과 화물이 집결되는 허브공항의 존재 여부가 국가경쟁력을 좌우하는 시대로 접어들고 있다.

네덜란드 스키폴 공항은 인구규모가 1,700만 명에 지나지 않음에도 유럽의 허브공항으로 부상하여 자국 인구보다 2.5배 많은 4,400만 명의 여객을 운송하고 있으며, 싱가포르의 경우 허브산업 비중이 GDP의 9%를 차지하며 창이공항 허브 비즈니스로 인해 약 22만 명의 일자리를 창출하는 등 네덜란드와 싱가포르 국가경제의 중심 역할을 하고 있다.

허브공항은 다양하고 잘 발달된 항공 네트워크를 바탕으로 기업의 글로벌 경제 활동과 여행/관광을 통한 국내 서비스 산업 강화에 기여할 수 있다. 인천공항의 경제적 파급효과는 2009년 기준으로 관련산업 매출 약 18조원으로, 약 3만5천명이 종사하고 있으며 이외에도 안정적 수출입과 글로벌 기업활동, 편리한 항공여행 기회를 제공함으로써 국가경제에 기여하고 있다.

인천공항이 국가의 관문을 넘어 동북아시아 허

브공항으로 도약하는 경우와 실패하는 경우의 경제적 효과의 차이는 2020년까지 약 14조원으로 추산되며 허브화 실패 시 인천공항은 중국이나 일본공항의 지선(Feeder)공항으로 전락하여 동북아를 경유하는 환승여객과 화물화물이 이탈할 수 있으며 우리나라 여객과 화물도 중국이나 일본을 경유함으로써 성장의 기회를 상실할 우려가 있다. 유럽공항 간 허브공항 경쟁에서 도태된 동유럽의 경우 항공 노선망이 대폭 감소하고 항공사가 급감하여 경쟁력을 상실한 예는 시사하는 바가 크다.

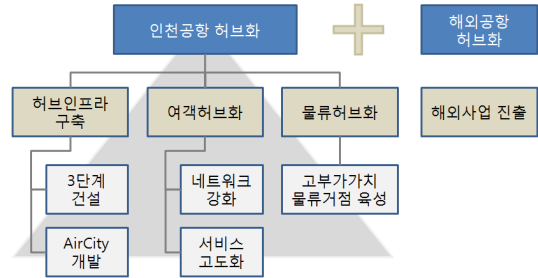
IV. 허브화 전략 방안

정부는 1990년대 초부터 인천공항에 대한 대대적인 투자를 해왔으며, 인천공항은 2004년부터 당초의 예상과 달리 조기 순이익 실현과 함께 2005년부터 6년 연속 공항서비스평가 1위를 달성하는 등 명실상부한 최고 수준의 공항으로 부상하여 왔다.

항공 산업은 경제적 파급효과가 큰 산업으로써, 아시아 각 국은 항공 산업을 통하여 국가의 성장을 도모하고 있으며, 이러한 노력은 정부주도의 대규모 공항개발 및 허브공항 육성 정책으로 가시화되고 있다. 항공시장을 선점하는 국가가 미래의 부를 선점할 것으로 판단하고 있으므로 정부는 인천공항 허브화를 위해 다양한 노력을 기울여 왔다.

인천공항은 대외적으로는 푸둥, 나리타 등의 대형 공항들과 동북아 허브공항을 놓고 경쟁하여야 하는 환경에 처해 있다. 최근 김포공항의 근거리 국제선 노선 확대와 비록 무산되기는 했지만 동남권 신공항건설정책 등은 공항 이용객의 편의를 도모하는 차원에서는 매우 고무적이거나, 국가적 역량을 집중하여 허브화를 달성하려는 경쟁력 향상 차원에서는 국제선 분담 효과로 인해 바람직하지 못한 것으로 판단된다.

인천공항은 항공자유화 확대와 경기회복의 기회와 국제선 집중 약화의 위협요인을 적절히 활용하여 경쟁에서 우위를 점하고, 동북아 허브공항을 실



자료: Mckinsey&Company, 2010

〈그림 4〉 인천공항 허브화 과제

현 할 수 있도록 지속적인 성장 및 발전 전략을 수립하여 정부와의 협조체계를 바탕으로 진취적으로 추진해 나가는 노력을 기울여야 할 것이다.

인천공항 허브화를 위해 중장기적으로 5가지 핵심 과제 추진을 통해 허브경쟁력을 강화시키는 방안이 필요하다. 우선 허브인프라 확충을 위해 3단계 건설사업을 적기에 추진하고 주변지역을 항공 수요를 적극적으로 창출할 수 있는 관광·물류 인프라 시설로 확충해야 한다. 둘째, 여객허브화를 위해 항공노선망을 확충하기 위한 마케팅을 강화하고 여객에게 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 서비스 고도화를 추진해야 할 것으로 판단된다. 셋째, 물류허브화를 위해서는 주변국 물동량 유치와 자유무역지역을 물류거점으로 육성해야 할 것이다. 마지막으로 인천공항 허브화의 역량과 노하우를 바탕으로 세계로 진출하여 해외공항개발에 적극적으로 참여함으로써 지속적인 성장기반을 마련하는 방안이 필요할 것으로 판단된다.

1. 허브 인프라 구축 방안

1) 3단계 확장사업 등 지속 추진

최근 경기 침체와 일본 대지진 등의 영향으로 일시적으로 항공수요가 감소하였으나 2010년을 계기로 항공수요가 회복되었고, 항공자유화 및 경기회복의 영향으로 항공수요는 향후 안정적으로 증가될 것으로 예상된다.

아태지역의 항공시장 성장 전망에 따라 인천공

항 주변 경쟁국은 미래 항공시장 선점을 위해 대단 위 공항개발을 추진 또는 계획 중에 있으며, 특히 인천공항과 유사한 환경 및 목표를 가지고 있는 중국 및 싱가포르 등의 주변 경쟁공항은 인천공항 보다 월등한 규모의 개발계획을 추진 중이다.

인천공항은 최종적으로 연간 여객 1억명, 화물 1,000만 톤을 수용할 수 있도록 계획되었고 시설 확장에 제약이 없어 경쟁공항보다 유리한 조건을 갖고 있다. 현 인천공항의 시설은 2015년경부터 단계적으로 포화에 도달할 것으로 보이며, 적정 처리용량 도달 이전에 확장을 완료하기 위해서는 3단계 건설사업 착수가 필요하다.

3단계 건설사업은 약 4조원의 사업비를 투자하여 제2여객터미널과 화물터미널, 항공기 계류장 및 공항철도와 도로 등 접근교통 시설을 구축할 계획이며 사업기간은 2017년 완공을 목표로 하고 있다. 3단계 건설사업이 완공되면 여객은 현재 4,400만 명 규모에서 6,200만 명으로 화물은 450만 톤 규모에서 580만 톤으로 늘어나게 되어 허브화에 필요한 시설용량을 확보할 것으로 전망된다.

한편, 항공자유화의 영향으로 인한 LCC 시장의 성장은 LCC의 특성과 운영형태를 고려한 시설이 필요하며 또한 저비용구조를 위해 공항시설사용료를 현재 대비 약 10% 절감이 가능한 저렴한 터미널 건설이 필요하다. 싱가포르와 말레이시아는 별도

의 LCT(Low Cost Terminal)를 건설하여 자국의 LCC 시장을 활성화하고 있어 인천공항도 3단계 사업 추진과 병행하여 LCT 건설에 대한 적극적인 검토가 필요할 것으로 판단된다.

2) Air-City 개발

21세기는 공항을 중심으로 산업과 도시가 발달하는 시대로 접어들었다. 인천공항은 공항 주변지역을 관광·주거·업무·컨벤션·상업·물류시설 등의 다양한 기능을 갖춘 복합공간으로 개발하기 위한 Air-City 계획을 추진 중이며, 이는 전통적인 항공 교통 인프라 개념의 공항에서 적극적으로 수요를 유발하고 집결시키는 개념으로 확대된 것이다.

인천공항은 Air-City 개발을 통해 2020년 약 3.3억 명에 이를 것으로 전망되는 중국 해외관광객의 수요를 흡수할 수 있고, 중국의 고성장 물류를 흡수할 수 있는 아시아의 물류거점으로서 항공기 정비사업 등에 유리한 조건을 갖추고 있어 인천공항의 허브화 달성에 필요한 경쟁력과 시너지 효과를 극대화하는 관점에서 Air-City 개발을 추진해야 할 것으로 판단된다.

해외 선진공항의 경우 Air-City 개발을 통해 공항의 성장한계를 극복하고 지속적인 성장 동력을 확보하는데 주력하고 있으며 이미 세계 10대 공항 중 7개 공항에서 Air-City 개발을 진행 중이다.

인천공항은 공항을 중심으로 지원기능 및 수요 창출기능을 효율적으로 배치하여 주변지역을 크게

〈표 3〉 경쟁공항 개발 계획

실적 (만명)	인천	베이징	홍콩	푸둥	창이
현 처리능력 (2008년)	실적 2,997	5,570	4,790	2,890	3,770
	규모 4,400	7,800	7,000	6,000	6,870
개발 계획 (2015년)	규모 6,200	9,500	8,700	8,000	9,000

자료: Mckinsey&Company, 2010

〈표 4〉 주요시설별 적정처리 용량 도달 시기

구분	용량	용량 도달시기
활주로	90회/시	2022년
여객터미널	4,400만명/년	2015년
화물터미널	450만톤/년	2015년
여객계류장	108대 동시주기	2015년

자료: 인천국제공항공사, 2011

순위	공항	승객수 백만 명	에어시티 건설				시너지
			물류	비즈니스 /상업 ⁵	엔터- 테인먼트	기타	
1	Heathrow ¹	60					
2	CDG (Paris)	53		✓			●
3	Hong Kong	44	✓	✓	✓		●
4	Frankfurt	44	✓	✓	✓		●
5	Schiphol	43	✓	✓			●
6	Dubai ²	40	✓	✓	✓	✓	●○
7	Chang ³	36		✓	✓		○
8	Narita ⁴	30		✓			●
9	Madrid	29					
10	Bangkok	28					

자료: Mckinsey&Company, 2010

〈그림 5〉 세계 10대공항 Air-City 개발 현황



자료: 인천국제공항공사, 2011

〈그림 6〉 인천공항의 Air-City 개발 계획

5개 권역으로 구분하여 Air-City 개발계획을 수립하고 있다.

공항의 북쪽에는 항공기 정비 및 부품사업 단지를 조성하여 첨단 항공산업 단지로 육성하고, 북서쪽(IBC-II)은 카지노와 테마파크 등 복합위락 단지를 조성하여 중국 관광객 흡수를 위한 기능으로 개발할 계획이다.

공항의 동편은 자유무역지역을 중심으로 글로벌 물류기업과 배송허브를 유치할 수 있는 고부가가치 물류 및 제조기업 단지로 육성하여 동북아 물류 거점의 기능으로 개발하고, 남쪽은 비즈니스·컨벤션·상업기능으로 개발하여 공항의 지원기능으로서 역할하며, 남서쪽은 해양스포츠 단지로 개발하여 관광과 휴양기능을 접목시킬 계획이다.

이를 위해 인천 경제자유구역과 중복기능을 피하고 효과적인 투자유치를 위해 정부 및 인천경제청과 협력체계를 강화할 필요가 있다.

2. 여객허브화 강화 방안

1) 환승여객 증대 및 항공네트워크 강화

인천공항의 허브화 추진을 위해 항공 네트워크의 집중은 필수적인 조건이며, 인천공항은 허브화 경쟁이 가속되고 있는 동북아 항공 시장에서 경쟁력을 유지하기 위해서 환승수요 중심의 노선분석을 통해 경쟁공항의 환승객을 유치하고 허브 경쟁

력 강화를 통해 공항과 항공사가 동반 성장 할 수 있는 전략 노선을 발굴해야 한다.

세계 주요 허브공항 네트워크의 특징은 단거리 노선 비중이 장거리 노선의 2배를 초과하고 있으며 단거리 노선의 강력한 네트워크(중소공항 중심)를 기반으로 다른 대륙의 주요 허브공항과 연결(장거리)함으로써 허브공항의 입지를 공고히 하고 있다는 것이다. 유럽 허브공항인 프랑크푸르트, 스키폴, 샬드골 공항은 단거리의 비중이 장거리대비 2.5배를 넘고 아시아 허브공항인 싱가포르, 홍콩의 경우에는 단거리 노선의 비중이 장거리 노선의 2배를 넘는 반면 인천공항은 아직 단거리 노선의 비중이 장거리 노선의 1.6배에 불과하여 네트워크 확충 시 단거리 노선망을 집중적으로 강화할 필요가 있다.

선진 허브공항과 같이 단거리 노선망을 확충하기 위해서는 동북아에서 급속한 성장이 예상되는 LCC를 적극적으로 유치하고 활성화할 필요가 있다. 해외 LCC의 경우 O&D²⁾ 네트워크가 확대되

〈표 5〉 세계 주요 허브공항의 노선 비중

공항	단거리	장거리	비율
인천공항	2.9	1.8	1.61
프랑크푸르트공항	4.4	1.5	2.93
샬드골공항	4.5	1.7	2.65
스키폴공항	3.8	1.4	2.71
싱가폴공항	5.1	2.5	2.04
홍콩공항	4.8	2.3	2.09

자료: 인천국제공항공사, 2011

〈표 6〉 항공네트워크와 대륙별 허브공항

제휴	북미	유럽	동북아 항공사
Star	시카고 (UA)	프랑크푸르트 (LH)	한국(AAR) 일본(ANA) 중국(Air China, 상하이항공)
One World	달라스 (AA)	히드로 (BA)	일본(JAL) 중국(동방항공) 홍콩(캐세이퍼시픽)
Sky Team	아틀란타 (DL)	파리(AF) 암스테르담(KLM)	한국(KAL) 중국(남방항공)

자료: H.K.Ha, Y.Yoshida, A.Zhang, comparative analysis of efficiency for major Northeast Asia Airports, Transportation Journal 49(4), 2010

2) O&D : Origin and Departure, 출발지/도착지

면서 자체 네트워크를 활용한 환승 교통량이 증가하고 있으며 최근 FSC³⁾와 LCC의 전략적 환승연계가 증가하고 있는 추세이다.

효과적인 LCC 유치에 위해 인프라, 운영 및 서비스 전반에 대한 활성화 전략이 필요하며 주요 공항 중 LCC 비중이 높은 공항은 대부분 전용 터미널을 지원하고 있으므로 인천공항은 3단계 건설사업에 맞추어 단계적인 확장을 고려한 LCT 건설에 대한 검토를 하여야 한다.

허브 네트워크의 또 다른 특징은 항공사가 특정 공항을 허브로 활용할 경우 네트워크가 급속히 개선된다는 것이다. 이에 따라 인천공항은 미주 노선을 중심으로 유나이티드어어라인 또는 델타항공 등 거대항공사의 아시아 지역 허브기지화를 위한 적극적인 마케팅을 전개할 필요가 있다.

인천공항은 현재까지 외국항공사의 인천공항 허브기지 활용이 없어 국적사가 전체 환승객의 94%(10년)를 처리하는 반면, 해외 선진 허브공항은 외항사의 비중이 40~70%에 육박할 정도로 외항사의 허브기지 유치에 노력하고 있다.

항공 네트워크 강화와 더불어 중국, 일본, 미주, 동남아 등 핵심 환승여객을 인천공항으로 유인하기 위해서는 해당국의 여행사를 대상으로 인천공항 환승의 편리성과 강점 등을 적극적으로 홍보하여야 한다. 커뮤니케이션 채널별 On/Offline 광고를 확대하여 적극적으로 환승여객을 인천공항으로 유인해야 하며 마케팅 효과를 극대화하기 위해 항공사 및 유관기관 간 환승여객 증대 공동마케팅을 전개해야 한다. 이를 위해서는 항공사, 유관기관과의 협력체계 강화 및 공동마케팅을 위한 전략적 회의의 정례화가 필요하다.

2) 서비스 고도화를 통한 차별화된 서비스 제공

인천공항은 국제공항협의회(ACI)가 매년 실시하는 공항서비스평가에서 전 세계에서 유일하게 2005년부터 2010년까지 6년 연속 세계 최고의 서비스 공항으로 선정되었다. 이외에도 영국 Sky-trax,

미국 Global Traveler, 국제민간항공운송협회(IATA) 등 세계 공항 및 항공업계의 권위 있는 상을 석권함으로써 명실상부한 최고의 서비스 공항으로 자리매김하였고 인천공항의 브랜드를 세계에 각인시켰다.

인천공항은 서비스 6연패를 계기로 보다 차별화되고 고객가치를 창출할 수 있는 서비스의 패러다임 전환이 필요하다. 여객이 스트레스를 받는 출국 절차(체크인, 보안검색, 출국심사)를 최대한 간소화하고 탑승전의 즐거움과 여유를 만끽할 수 있도록 해야 한다.

첨단 IT, BT기술을 활용하여 출국절차를 자동화, 무인화하고 대기시간을 대폭 단축하여 여객 출입국 시간단축을 지속적으로 추진할 필요가 있다.

고객에게 감동과 즐거움을 주기 위해서는 기본적인 공항 서비스 외에 차별화된 서비스 요소가 필요하고 인천공항은 다양한 문화예술 공간과 이벤트, 공연을 통해 고객이 기대하지 못했던 서비스로 다른 공항과의 차별화가 필요하다.

3. 물류허브화 강화 방안

인천공항은 2006년부터 국제선화물 기준으로 세계 2위 규모로 성장하였으며 환적화물이 약 50% 수준에 이르는 등 물류허브공항으로서 그간 비약적인 성장을 거듭해 왔다. 세계경제의 글로벌화, 무역 자유화 확대로 국제물류의 중요성이 강조되면서 국제 3자 물류기업과 항공운송에의 의존도가 증가하고 있어 항공화물이 지속적으로 증가할 전망이며 특히, 중국의 높은 화물증가는 인천공항에 유리한 기회를 제공한다.

반면, 중국 공항의 처리용량 확대 및 중국 항공사의 경쟁력 강화 그리고 항공자유화 확대로 인천의 환적 경쟁력 약화가 예상되며 운항거리 단축을 위해 항공사들은 지역별로 다양한 화물 허브 구축을 추진하고 있어 인천공항의 환적화물이 다양한 환적 포인트로 분산할 가능성이 높다.

3) FSC : Full Service Carrier, 대형항공사

이와 같은 화물성장 잠재력 둔화에 대비하여 인천공항은 기존 화물운송의 네트워크를 더욱 강화하는 한편, 항공화물을 증대시킬 수 있는 Sea & Air 복합운송 등 다양한 화물유치 모델을 개발하고 있으며 세계적인 물류기업의 배송허브를 인천공항으로 유치하여 근본적인 화물량 증대를 위한 기반 구축 노력이 필요하다.

또한, 항공화물이 단순히 인천공항을 경유하는 개념에서 확대하여 원재료나 부품을 들여와 인천공항 주변지역에서 재가공하여 반제품이나 완제품을 다시 수출함으로써 국가의 부가가치와 고용증대를 도모할 수 있도록 고부가가치 물류 창출에 힘을 기울여야 할 것으로 판단된다.

주요 교역대상인 지역별 통합 항공시장(EU, ASEAN)과 항공자유화를 추진하여 화물 노선망 확충에 필요한 토대를 마련하고 자유화 지역(미국, 독일, 인도 등) 화물항공사의 인천공항 유치 및 화물기 공급이 만성적으로 부족한 주요 전략 노선(미주, 유럽, 중국 북부 등)에 신규/증편을 적극적으로 추진할 필요가 있다.

청도, 위해지역 중심으로 운영되는 Sea&Air 화물모델을 상해 및 일본지역으로 확대하기 위한 활동을 강화하고 홍콩·싱가포르 등 동남아시아 항공화물 확대를 위해 화주기업 및 대규모 포워더를 대상으로 한 마케팅활동을 강화해야 한다. 또한 인천공항으로 접근하는 화물수송 철도 인프라 확충 방안 강구하고 기존 철도에 2단 적재 화물열차를 운행하는 방안과 인천공항과 KTX 연결 시 KTX 화물전용칸 운용 등 다양한 복합운송모델 개발을 통해 물동량 확대 기반을 강화해야 한다.

인천공항에 입주한 항공물류기업의 경쟁력 강화를 위해 물류정보화 등 물류프로세스를 개선하여 종이서류 없는 화물운송시스템을 본격화하고 화주 및 포워더 시스템과 연계 모듈을 제공하여 항공물류정보시스템을 통해 화물조업정보, 출·도착 정보를 확인할 수 있는 편의성 제고가 필요하다.

인천공항은 2,093천m² 규모의 화물터미널과 공항물류단지를 운영 중이며 현재 1,080천m²규모의

2단계 공항물류단지를 개발 중이다. 화물터미널과 공항물류단지에는 세계적 특송업체인 DHL, AMB, Schenker 등이 입주해 있으며 지속적인 물류기업 유치를 추진하여 2012년까지 공항물류단지 100% 입주를 추진 중이다. 인천공항에 물류운송 전문의 3자 물류기업 유치가 확대될수록 인천공항으로 물동량이 집중되고 다시 분산되는 인천공항 물류허브화에 중요한 기여를 하므로 3자 물류기업 및 글로벌 배송센터 유치를 가속화할 필요가 있다.

또한, 단순 수출입 및 환적화물은 기존 물류업체 및 항공사들로 인해 점차 포화에 이를 것으로 예상됨에 따라 자유무역지역의 지속 성장을 위해서는 새로운 고부가가치 시장 형성이 필요하다. 따라서 2012년 운영예정인 2단계 공항물류단지는 반도체, LED, Solar Cell, 의료/의약 등 첨단산업분야 및 미래 유망업종의 앵커기업 유치 등을 통해 첨단산업의 제조 및 물류 복합클러스터를 구축함으로써 자체 물동량 창출과 국가 경제 및 고용증대에 기여할 수 있는 방안이 필요하다.

4. 허브공항 네트워크 구축

인천공항은 공항 서비스 6연패로 높아진 브랜드 가치를 바탕으로 2009년 이라크 아르빌공항 운영 컨설팅을 시작으로 러시아, 필리핀 등 5건의 해외사업 운영 컨설팅에 진출하고 있다. 인천공항이 허브경쟁력 강화 전략을 성공적으로 추진하여 동북아 허브공항을 실현할 경우 인천공항의 건설 및 운영 노하우를 바탕으로 해외공항산업에 적극적으로 참여함으로써 글로벌 공항전문기업으로 도약할 수 있는 발판을 마련할 수 있다.

유럽의 대표 허브공항인 프랑크푸르트공항과 네덜란드 스키폴공항의 경우 이미 자국의 허브공항 경험과 노하우를 바탕으로 세계 각지의 공항 건설 및 운영에 참여하여 여러 개의 공항을 소유함으로써 세계적인 공항운영사로 성장하고 있으며 인천공항공사도 인천공항을 동북아 허브공항으로 육성하고 이 후 중국, 인도, 러시아 등 항공산업이 성

장하는 시장에 진출하여 지속적인 성장기반을 구축하는 노력이 필요하다.

단기적으로는 공항운영 컨설팅 분야에 진출하여 해외사업 경험을 축적한 이후 장기적으로는 역량확보를 통해 위탁운영, 본격적인 지분투자, M&A, BOT, 공항건설 분야로 사업영역을 확장하고 다각화해야 할 것으로 판단된다.

V. 결론

인천공항은 2011년 올해 개항 10주년을 맞는 짧은 역사의 공항이지만 2004년 이후부터 서비스 세계 최고의 공항으로 급성장하였고 2010년 매출액 1.3조원, 환승율 16%, 환적율 44%를 달성하는 등 허브공항으로의 자리를 잡아가고 있다.

인천공항은 대표적인 SOC 투자사업의 성공사례로서 그동안 뒤쳐져 있던 항공부문에서 대한민국의 위상을 높여가고 있으며, 국가의 미래 성장동력으로서 동북아시아의 허브공항으로 확고히 자리매김할 수 있도록 지속적으로 항공운송환경 변화에 대응하고 경쟁력을 갖추어 나가야 할 것이다.

확고한 허브공항이 없는 동북아시아에서 허브공항 지위를 선점하기 위해 중국 일본 등 주변 국가들과의 허브선점 경쟁이 가속화되고 있어 지금이 인천공항 허브경쟁력을 강화시켜야 할 적기이며 인천공항 허브화를 위해서는 정부, 항공사, 공항 모두의 노력이 필요하다고 볼 수 있다.

인천공항이 허브화를 달성하기 위해서는 허브 인프라 구축과 여객허브화 및 물류허브화 강화방안을 추진하여야 하며 이를 기반으로 해외사업 진출을 활성화해 지속가능한 성장기반을 구축해야 할 것이다.

수요 증가에 대응하여 3단계 시설을 적기에 건설하고 적극적으로 수요를 창출할 수 있도록 공항 주변지역을 Air-City로 개발하는 한편 항공네트워크를 강화하여 적극적 환승여객 유치 마케팅을 전개하고 고객에게 차별화된 가치를 제공할 수 있도록 서비스를 고도화해야 한다. 물류 허브화를 위

해서는 주변국 물동량을 흡수할 수 있도록 물류노선과 비즈니스모델을 개발하고 글로벌 물류기업과 제조기업을 유치하여 인천공항의 물류기반을 다지는 노력이 요구된다.

이와 같은 인천공항의 허브화 추진 노력과 더불어 주변공항들과의 경쟁에서 우위를 점하고 허브화 달성을 위해서는 앞으로가 더욱 중요하며, 허브네트워크를 구축하고 동북아에서 확고한 허브공항의 지위를 확보하기까지 지속적인 국가의 정책적 지원이 중요하다.

참고문헌

1. 국토해양부(2011), 제4차 공항개발 중장기 종합계획('11~'15).
2. McKinsey&Company(2010), 인천공항 허브 경쟁력 강화 및 저비용항공사 활성화를 위한 전략 용역보고서.
3. 인천국제공항공사(2011), VISION 2015.
4. Airport Council International(2011), Global Traffic Forecast 2010-2029.
5. InterVISTAS(2006), The Economic Impact of Air Service Liberalization.
6. Frederic Dobruszkes(2006), An analysis of European low-cost airlines and their networks, Journal of Transport Geography.
7. H. K. Ha, Y. Yoshida, A. Zhang (2010), Comparative analysis of efficiency for major Northeast Asia Airports, Transportation Journal 49(4).
8. Center for Asia Pacific Aviation(2008), Low Cost Airport Terminals Report.
9. Schiphol Airport Group(2009), Annual Report 2008.
10. Fraport(2009), Annual Report 2008.