

# 항공자유화의 경제적 파급효과 분석에 관한 연구

## Investigating the economic effect of open skies policy

김연명\*, 박진우(한국교통연구원)

### 1. 서 론

전통적으로 항공노선, 운항횟수, 취항항공사와 같은 항공기 운항에 관한 조건은 양국간의 항공협정에서 규제되어 왔으나, 오늘날 이러한 제한 조건이 항공운송시장의 상황에 따라 자유롭게 결정될 수 있도록 하는 항공자유화가 전 세계적으로 확산되고 있다. 항공운송산업의 자유화 물결은 1978년 미국의 항공규제완화법이 제정되어 항공사의 신규진입, 운임의 자유화 등이 실현되면서 본격적으로 시작되었다. 또한 1990년대의 세계화 진전은 항공운송산업의 기본적인 체제인 국가간 양자체제가 지역간 다자체제 또는 광범위한 국가들 간의 다자체제로 이행을 촉구하고 있어 항공자유화의 추진에 힘을 더 해주고 있다.

항공자유화는 항공수요와 국가간의 무역을 증진시키고, 경제 성장의 밑받침이 될 수 있는 기회를 가져다주는 등 많은 긍정적인 효과를 부여하고 있다. 실제로 최근 들어 항공자유화가 범세계적으로 추진되고 있으며 앞으로도 양자간 또는 다자간 항공자유화의 추진은 지속적으로 증가 될 것이다. 또한 일방적 항공자유화의 추진도 검토되고 있는 추세이다. 따라서 현 시점에서 우리는 항공자유화의 파급효과 및 추진방안을 분석해 볼 필요가 있다.

본 연구에서는 항공자유화의 파급효과를 사례 및 실증분석을 통해 분석하고자 한다. 특히 일방적 항공자유화가 미칠 수 있는 영향을 사례 및 효과 분석을 통해 검토하고 이를 통해 일방적 항공자유화의 파급효과에 대한 선행적 교훈과 항공자유화 추진방안을 검토해 보고자 한다.

### 2. 항공자유화의 배경 및 개념

1978년 미국의 항공규제완화 이후 1980년대 후반부터 국제기구나 항공선진국들은 항공협정을 자유화하려는 움직임을 보였다. 1978년 미국에서 시작된 규제완화는 정부의 통제를 완화하고 시장의 힘에 의한 자율 조정을 지향하였는

데, 미국뿐만 아니라 세계 각국에 지대한 영향을 끼쳐 항공운송산업의 구조적 변화를 가져오는 근본적인 시발점이 되었다. 규제완화의 핵심은 종래의 공공산업으로 간주되던 항공운송산업에 경쟁원리를 도입하여 경쟁을 저해하는 각종 규제 및 제도를 완화시키는 것이었다.

1992년 미국은 네덜란드와의 양자간 항공자유화 협정을 최초로 체결하였는데, 항공법에 항공자유화의 공식적인 개념을 설정하기도 하였다. 미국은 국제 항공운송시장에 자율성을 부여하기 위해 항공자유화라는 단어를 사용하였다. 항공자유화의 정도는 국가간에 어느 정도까지 비행 또는 항공운송의 자유를 허용할 것인지에 따라 결정된다. 항공운수권은 내용에 따라 통상 제 1~9자유로 나눌 수 있으나, 제1~5자유 허용 문제가 일반적인 항공자유화 개념에서 논의된다. 항공자유화는 국제 항공운송시장에 보다 자유로운 규정(rule)을 설정하고 정부의 간섭을 최소화하는데 목적이 있다.

### 2. 항공자유화의 추진실태

#### 가. 미국의 항공규제완화

미국은 자유경쟁시장원리를 기초로 항공승객들에게 다양한 서비스와 항공운임의 선택권을 주기 위한 항공운송시스템을 만들고자 1978년 항공규제완화법을 통과시켰다. 1978년 미국의 항공규제완화로 인해 국내선 항공운송시장의 노선, 스케줄, 가격에 대한 제한이 철폐되는 등 국내선 항공운송시장이 변화되었다. 미국은 자국내 항공규제완화 이후 수송력과 운임 규제의 완화를 주요 내용으로 하는 양자간 항공자유화 협정을 추진하였다. 양자간 자유화 협정의 추진으로 1992년 네덜란드와 첫 항공자유화 협정을 맺었고, 네덜란드와 항공자유화를 체결한 이후 벨기에, 핀란드, 덴마크 등과 자유화를 체결해 나감으로써 유럽에 항공자유화 추세를 불러일으켰다. 미국은 2006년 8월 30일 현재 전 세계 77개

국 이상의 국가들과 항공자유화 협정을 체결하고 있다<sup>1)</sup>.

나. 유럽의 항공자유화

EU는 미국 항공사들의 유럽 항공운송시장 확대에 대응하여 <표 1>과 같이 1988년, 1990년, 1993년에 걸쳐 3차례의 단계별 항공자유화 과정을 수행하여 1997년 미국의 국내선 시장과 유사한 EU내 통합 항공운송시장을 구축하였다.<sup>2)</sup> 이로써 국가별 항공사 소유권 규정은 EU 소유권 기준으로 바뀌었으며, 항공사들은 EU 경쟁 규칙에 따라 약탈적 운임정책에 대한 보호와 함께 운임결정의 자율권이 동시에 부여되었다.

<표 1> EU의 단계별 항공자유화

적용시기	1987년 이전	1단계	2단계	3단계
		1988. 1~1990. 10	1990. 11~1992. 12	1993. 1~1997. 3
운수권 배분	50:50	50:45 또는 60:40	60:40~75:25	완전자유
국제선 Double Tracking	금지	한 국가가 승인하면 가능		가능
제5자유 허용	양국 승인	완전통제	부분통제	완전자유
국제선 항공운임	양국 승인	할인요금 승인체제	확대적용시 승인체제	완전자유
Cabotage	금지	금지	금지	완전자유

자료: EU의 항공자유화와 시사점, 나라경제 2005년 2월호.

다. ASEAN의 항공자유화

2001년 ASEAN 교통부 장관들은 지역 우선의 진취적이고 단계적인 항공자유화를 시작하는데 동의하였고, 2004년에 만들어진 ASEAN Action Plan을 통해 2015년이 도래하기 전까지 완전한 항공자유화를 체결하는 것을 고려하고 있다. 항공자유화로 인한 목적지, 공급량, 운임에 대한 규제완화로 인해 ASEAN내의 저가항공사 시장이 증가할 것으로 보이고 있으며, 이러한 저가항공사의 성장과 발달로 인해 항공자유화의 추진이 더욱 가속화 될 것으로 예상되고 있다.

라. Tasman 협정

2000년 호주와 뉴질랜드는 Tasman 협정을 통해 양국 간의 항공자유화를 체결하였다. Tasman 협정은 타 국가의 항공자유화 사례보다 개방의 정도가 약간 높다. Tasman 협정 하에서 운항하는 항공사들의 국적 규제가 완화되었고, 항공화물 서비스에 관한 제 7 자유와 제 8자유(cabotage)가 허용되었다. 여객에 관한 제 7 자유는 현재 고려중이다. 따라서 자유화의 관점에서 본다면, Tasman 협정은 미국의 항공자유화와 1992년 유럽 공동체 세 번째 패키지의 중간 정도로 간주되고 있다.

마. APEC 협정

2001년에 APEC 6개 회원국(미국, 브루나이, 뉴질랜드, 칠레, 페루, 싱가포르)은 국제항공운송 자유화에 관한 다자간 협정을 체결하였다. 이 협정은 체약국의 항공사에 대한 소유권이나 통제에 관련한 국내법이나 규제에 영향을 주지 않고 제 1~6 및 제 7 자유(화물운송의 자유)에 대한 허가, 여객에 관한 제 7자유와, 제 8자유(cabotage) 조항에 대한 선택적인 허가, 운임책정 및 공급량에 대한 규제 철폐, 편명공유를 포함한 항공사들의 상업적인 기회 확대에 그 특징이 있다.

3. 항공자유화의 파급효과

항공자유화는 항공사들에게 취항지점과 운항회수 등에 제한을 철폐함으로써, 항공사들은 정부의 승인을 필요로 하지 않고 특정 노선에서 공급량을 바로 증대시킬 수 있는 유연성을 확보하게 되었다. 항공운임의 자유화로 저렴한 항공운송서비스를 제공하여 항공수요를 증가시키고,

1) U.S. Department of State, 『Open Skies Partners』, 2006.

2) EU의 통합 항공운송시장 구축은 유럽의회, 유럽위원회, 유럽 사법재판소가 각각의 업무영역 설정을 통해 제도적인 틀과 공정경쟁의 원칙이 이루어질 수 있도록 노력한 결과임.

항공사들로 하여금 새로운 노선과 비즈니스를 창출할 수 있는 기회를 제공하였다. 또한, 항공사들은 항공자유화로 인해 자율적인 경영으로 보다 편안하고 효율적인 항공서비스를 제공할 수 있게 되었다.

항공자유화는 국제선 항공운송서비스의 수요를 높여주고 항공사들로 하여금 새로운 노선과 비즈니스를 창출할 수 있는 기회를 줌으로써 소비자들에게 있어 선택의 폭이 넓어질 수 있도록 한다. 또한, 항공사들은 항공자유화로 인해 정부의 간섭이 줄어들어 고객들에게 보다 편안하고 효율적인 항공서비스를 제공할 수 있게 되었다. 항공자유화는 저비용항공사의 시장참여도 가속화시켰다. 예를 들어, EU내 항공자유화 이후 저비용항공사의 공급량은 지속적으로 증가하였다. 항공자유화로 인한 저비용항공사의 등장으로 소비자는 다양한 노선을 보다 저렴한 운임으로 서비스를 제공받을 수 있게 되었다. 항공자유화는 항공운송산업에 직접적으로 영향을 미치기도 하지만, 경제적 생산물, 국내총생산, 창출된 풀타임 일자리 수, 투자, 세입 등 기타 다른 경제적으로도 긍정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다.

#### 4. 항공자유화의 파급효과 실증 분석

가. 더미변수를 사용한 항공자유화의 파급효과 분석

##### 1) 분석방법

항공자유화의 파급효과 분석은 항공자유화가 이루어진 국가 간의 통계자료를 이용하여, 항공자유화가 각 지표상에 미친 영향을 더미변수를 사용한 회귀모형을 설정하여 추정할 수 있다. 회귀모형에서 얻어진 더미변수의 계수 값이 유

의미하다면 이는 항공자유화가 통계적으로 유의미하는 점을 의미하고, 만약 그 값이 통계적으로 의미가 없다면 항공자유화가 경제적 파급효과 측면에서는 별반 차이가 없음을 의미한다. 항공자유화의 파급효과 분석을 위한 회귀모형에서 종속변수로는 취항 노선수, 여객운송실적, 운항 회수, 총 공급 킬로미터, 화물운송실적, 항공사의 노선상의 이윤 등이 포함 될 수 있다. 또한 독립변수로는 요금, 소득, 수출입 물량, 상호관광객수, 항공자유화여부(더미변수) 등이 모형에 포함 될 수 있다. 만일 더미변수 계수 값이 유의하다면 항공자유화가 경제적 파급효과를 지닌다고 판단할 수 있다. 본 연구에서는 미국과 싱가포르의 항공자유화 이전과 이후의 실제 데이터를 더미변수를 사용한 회귀모형에 적용하여 항공자유화의 파급효과를 실증 분석하였다.

##### 2) 미국-싱가포르의 항공자유화 효과 분석

싱가포르와 미국은 한국과 마찬가지로 1997년 양국 간의 항공자유화를 체결하였다. 본 연구에서는 항공자유화 전후의 1992년부터 2004년까지의 싱가포르-미국 간의 항공운항실적 데이터를 활용하여 항공자유화의 파급효과를 분석하였다. 총톤키로를 종속변수로 할당하고, GDP와 항공자유화 여부를 독립변수로 할당한 후 독립변수가 종속변수에 미치는 영향에 대한 분석을 하였고, 결과는 <표 2>와 같다.

회귀분석결과 항공자유화는 공급키로에 영향을 미치는 것으로 나타났다(유의수준 .10). <표 2>와 같이 항공자유화 이전과 이후의 운항회수는 701키로 만큼의 차이를 보였고, GDP와 공급키로도 유의한 관계를 보이는 것을 알 수 있다. 위의 분석결과와 값을 회귀모형에 대입하여  $Y = -2192 + 0.0904 X + 701 D$  같은 회귀식을 얻을 수 있었다.

<표 2> 미국과 싱가포르의 회귀분석 결과

계수<sup>a</sup>

모형	비표준화 계수		표준화계수	t	유의확률	B에 대한 95% 신뢰구간	
	B	표준오차				하한값	상한값
1	(상수)	-2192.766	781.707	-2.805	.019	-3934.517	-451.014
	GDP	9.040E-02	.007	.887	13.289	.075	.106
	자유화	701.962	375.100	.125	1.971	-.091	1537.738

주: 1. 예측값: (상수), 자유화, GDP

2. 종속변수: 총톤키로, 독립변수: 자유화, GDP

3. R제곱: 0.986

4 2006년 한국항공운항학회 추계학술대회

<표 3> 미국과 싱가포르의 회귀분석 결과

계수<sup>a</sup>

모형	비표준화 계수		표준화계수	t	유의확률	B에 대한 95% 신뢰구간		
	B	표준오차	베타			하한값	상한값	
1	(상수)	3057.204	6325.295		.483	.639	11036.432	17150.840
	GDP	.389	.055	.824	7.059	.000	.266	.511
	자유화	4686.046	3035.180	.180	1.544	.154	-2076.756	11448.847

- 주: 1. 예측값: (상수), 자유화, GDP  
 2. 종속변수: 여객기로, 독립변수: 자유화, GDP  
 3. R제곱: 0.957

또한 본 연구에서는 여객기로를 종속변수로 사용하여 항공자유화가 여객기로의 증감에 미치는 영향에 대해 분석해보았다. 분석결과 <표 3>과 같이 여객기로를 종속변수로 사용하였을 때, 항공자유화 이전과 이후의 여객기로는 4686기로 만큼 차이를 보였다. 그러나 자유화의 계수는 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다.

나. 일방적 항공자유화의 파급효과 분석(중국 해남도의 사례)

중국은 2003년 7월 해남도 지역을 최초로 일방적 항공자유화 지역으로 공표하였다. 해남도 지역은 중국 광둥성 남부의 4계절 온대성 기후를 가진 중국내 유명 관광 지역으로, 중국 정부

는 해남도 지역을 국제적인 관광특수 구역으로 활성화하기 위하여 항공사의 시장 진입을 완전 자유화 시켰다. 일방적 항공자유화로 인해 외국 항공사의 제한 없는 여객 및 화물운송이 허용되었다. 중국민항총국(CAAC)은 해남도 지역의 일방적 항공자유화가 해남도 지역의 항공운송산업과 중국의 관광산업에 자극제 역할을 할 수 있을 것으로 기대하고 항공자유화를 추진하였다. 본 연구에서는 중국 해남도 지역의 일방적 항공자유화가 운항횟수, 여객, 화물의 증가량에 어떠한 영향을 미쳤는지 분석을 함으로써 일방적 항공자유화의 파급효과를 분석하였다.

1) 운항횟수

해남도 Meilan 국제공항의 항공기 운항 추이

<표 4> 중국 해남도 Meilan 국제공항 항공기 운항 추이

구분	2002년 (회)	2003년 (회)	전년 대비 증감률(%)	2004년 (회)	전년 대비 증감률(%)	2005년 (회)	전년 대비 증감률(%)
1월	5,572	5,883	5.3	4,710	-24.9	5,351	12.0
2월	5,778	5,756	-0.4	5,122	-12.4	5,921	13.5
3월	4,947	5,349	7.5	5,758	7.1	5,433	-6.0
4월	4,644	4,235	-9.7	5,471	22.6	5,031	-8.7
5월	4,343	1,494	-190.7	4,722	68.4	4,754	0.7
6월	3,334	2,076	-60.6	4,147	49.9	3,835	-8.1
7월	3,962	4,441	10.8	4,838	8.2	4,544	-6.5
8월	4,356	5,341	18.4	5,052	-5.7	4,418	-14.4
9월	3,646	4,462	18.3	4,384	-1.8	-	-
10월	4,335	4,980	13.0	4,892	-1.8	-	-
11월	4,532	4,965	8.7	5,164	3.9	-	-
12월	4,835	5,304	8.8	5,143	-3.1	-	-
합계	54,284	54,286	0.0	59,403	8.6	-	-

자료: Copenhagen Airports Consulting, 『Traffic development in Hainan Meilan, China』, 2006. 9. 12.

<표 5> 중국 해남도 Meilan 국제공항 여객처리실적 추이

구분	2002년 (명)	2003년 (명)	전년 대비 증감률(%)	2004년 (명)	전년 대비 증감률(%)	2005년 (명)	전년 대비 증감률(%)
1월	459,000	570,000	19.5	795,000	28.3	613,000	-29.7
2월	610,400	665,500	8.3	641,500	-3.7	722,700	11.2
3월	549,000	643,000	14.6	756,000	14.9	683,800	-10.6
4월	519,000	429,000	-21.0	688,100	37.7	630,300	-9.2
5월	426,000	71,000	-500.0	522,100	86.4	536,700	2.7
6월	275,000	130,000	-111.5	449,700	71.1	442,900	-1.5
7월	430,000	520,000	17.3	624,000	16.7	578,600	-7.8
8월	473,000	652,000	27.5	629,660	-3.5	553,760	-13.7
9월	365,000	489,000	25.4	487,800	-0.2	444,800	-9.7
10월	461,000	588,000	21.6	603,300	2.5	531,297	-13.6
11월	495,000	641,000	22.8	664,900	3.6	625,100	-6.4
12월	538,000	631,000	14.7	615,200	-2.6	664,500	7.4
합계	5,600,400	6,029,500	7.1	7,477,260	19.4	7,027,457	-6.4

자료: Copenhagen Airports Consulting, 『Traffic development in Hainan Meilan, China』, 2006. 9. 12.

를 분석한 결과, <표 4>와 같이 Meilan 국제공항에 취항하는 항공기 운항은 2002년 54,284회, 2003년 54,286회로 거의 비슷한 운항횟수를 보였다. 2002년과 2003년의 월별 운항실적을 살펴보면 점차 감소 및 정체 추이를 보이는데, 이는 9·11 항공기 테러사건과 SARS의 영향 때문인 것으로 판단된다. 2004년에는 59,403회로 전년대비 8.6% 항공기 운항이 증가하였는데, 이는 SARS로 부터 벗어남에 따라 항공수요가 회복된 것으로 2003년 7월 해남도 지역의 일방적 항

공사자유화의 효과는 아닌 것으로 분석된다. 2005년에도 항공기 운항실적에 대해 큰 폭의 증가는 없었으며, 전년 동월 대비 증감률도 음(-)의 값을 나타내며 오히려 운항실적은 감소되었다.

2) 여객

Meilan 국제공항의 여객처리실적 추이를 분석한 결과, <표 5>와 같이 여객처리실적은 2002년 5,600,400명, 2003년 6,029,500명, 2004년 7,477,260명으로, 2003년에는 전년대비 7.1%,

<표 6> 중국 해남도 Meilan 국제공항 화물처리실적 추이

구분	2002년 (톤)	2003년 (톤)	전년 대비 증감률(%)	2004년 (톤)	전년 대비 증감률(%)	2005년 (톤)	전년 대비 증감률(%)
1월	7,140	9,632	25.9	10,487	8.2	9,751	-7.6
2월	7,640	7,841	2.6	8,168	4.0	9,286	12.0
3월	7,335	8,963	18.2	9,427	4.9	9,560	1.4
4월	7,358	7,570	2.8	1,316	-475.4	9,665	86.4
5월	6,696	3,045	-119.9	8,148	62.6	8,884	8.3
6월	4,833	3,456	-39.8	6,554	47.3	5,919	-10.7
7월	4,744	5,098	7.0	6,817	25.2	5,874	-16.0
8월	5,624	6,068	7.3	6,909	12.2	6,807	-1.5
9월	5,960	6,814	12.5	7,433	8.3	-	-
10월	5,484	6,315	13.2	6,694	5.7	-	-
11월	6,308	7,214	12.6	7,769	7.1	-	-
12월	7,360	9,386	21.6	9,007	-4.2	-	-
합계	76,480	81,404	6.0	88,729	8.3	-	-

자료: Copenhagen Airports Consulting, 『Traffic development in Hainan Meilan, China』, 2006. 9. 12.

2004년에는 19.4% 증가하였다. 9·11 항공기 테러사건, SARS의 출현 등 갑작스런 사건으로 인한 처리실적의 대폭 감소가 있었지만, 수요는 곧 회복되었다. 그러나 전체적인 Meilan 국제공항의 여객처리실적은 큰 폭의 증가가 없었다. 2005년에는 7,027,457명의 여객을 처리하였는데, 이는 오히려 2004년 보다 6.4% 감소되었다.

### 3) 화물

해남도 Meilan 국제공항의 화물처리실적 추이를 분석한 결과, <표 6>와 같이 Meilan 국제공항은 2002년 76,480톤, 2003년 81,404톤, 2004년 88,729 톤으로의 화물을 처리하였다. 이는 2003년에는 전년대비 6.0%, 2004년에는 8.3% 증가한 것으로, 항공기 운항실적, 여객처리실적과 마찬가지로 9·11 항공기 테러사건과 SARS와 같은 외부적 요인으로부터의 항공수요 회복에 따른 것이며, 일방적 자유화의 효과라고 보기는 어렵다.

## 5. 결론 및 시사점

### 가. 항공 자유화의 효과 검토 및 추진 방안

본 연구 결과와 같이 항공자유화 추진은 체결 국가에 있어 여러 가지 긍정적인 효과를 가져왔다. 항공자유화의 사례 분석 결과 항공자유화의 추진은 여객과 화물 수요의 증가를 가져왔으며, 항공자유화 체결 후 항공요금의 인하, 화물운송비용의 감소 등 많은 긍정적 효과들이 나타났다. 또한 미국-싱가포르의 항공자유화 파급효과 실증분석 결과 항공자유화의 추진은 양국간의 총톤기로 증가에 긍정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 항공자유화는 항공서비스의 발달과 국가와 경제의 블록화를 위한 필수적인 수단이며, 항공자유화는 지역적 협동과 경제발달은 물론 항공공간 협동을 촉진시킨다는 측면에서 앞으로 국가 간 또는 지역 간 항공자유화의 추진은 증가할 것으로 판단된다.

그러나 항공자유화의 추진 시 자유화는 주요 원칙들에 따라서 잘 통제되고 조절되어야 할 필요가 있다. 여러 국가가 공평한 입장에서, 그리고 가능하다면 제후를 통해서, 국제 항공 운송의 발달에 참여할 수 있도록 단계적이고 유연하게 항공자유화가 추진되어야 한다. 또한 항공운송시장의 성숙도의 차이, 기술개발의 수준, 무역과 기술적인 능력, 노하우 등이 항공자유화 추진 시 고려되어야 할 필요가 있다. 항공자유화의 추진은 체계적 분석과 충분한 검토를 통해

이루어져야 한다. 이를 위해서는 향후 항공자유화가 미치는 파급효과에 대한 정량적 데이터를 분석하여 추진방안 마련에 적극 반영하여야 할 것이다. 아울러 정부, 학계, 항공사 및 공항 등 관련 기관들의 입장을 종합적으로 고려하여, 향후 항공자유화 추진 시 파급효과를 극대화시킬 수 있는 방안을 마련하여야 할 필요가 있다.

### 나. 일방적 자유화에 대한 효과 검토 및 추진 방안

중국민항총국(CAAC)의 일방적 항공자유화 선포 이후, 홍콩 주식시장에서 해남도 지역의 Meilan 국제공항의 주가는 9개월 동안 120% 상승하였다. 이는 투자자들이 일방적 항공자유화에 따른 항공운송시장의 급속한 성장에 대한 기대효과 때문이었다. 그러나 해남도 지역 일방적 자유화의 파급효과는 중국민항총국(CAAC)이 기대한 만큼의 큰 효과는 아니었다. 외국 항공사에 의한 신규 노선 창출이 미미했고, 주가도 일방적 항공자유화 선언 초기에는 상승하였지만 2004년 3월까지 다시 약 30% 하락하였다. 2004년 2월 중국민항총국(CAAC)이 외국 항공사들에게 해남도 지역의 두 국제공항인 Haikou 국제공항과 Sanya 국제공항에서 베이징, 상하이, 광주를 제외한 다른 중국 본토의 도시로의 운항을 허가했음에도 불구하고 일방적 자유화에 의한 효과는 미미하였다<sup>3)</sup>.

본 연구의 결과와 같이 일방적 항공자유화의 긍정적 파급효과는 없었다. 제주지역과 해남도 지역과 같이 낮은 항공교통 운송실적의 결과로는 관광업을 대표시키는 두 지역에서 항공자유화의 관계성을 나타내기에는 역부족으로 판단된다. 따라서 우리나라의 경우 일방적 항공자유화 보다는 항공협상을 통해 운수권의 자유로운 교환은 지속적으로 확대 추진하되 국내에서의 항공사 소유와 지배의 완화(국적지정 조항)를 통해 외국인 투자에 의한 국내 항공사 설립 및 운영, 제 3, 4 항공사에 의한 자유로운 국제선 진입 등 규제완화를 지속적으로 추진이 필요하다. 특히 최근에는 제주도 지역의 제 5자유 운수권에 일방적 항공자유화의 추진이 논의되고 있다. 그러나 제주도 지역의 제 5자유 운수권에 대한 일방적 자유화는 우리나라 항공운송산업 전반에 좋지 않은 영향을 초래할 우려가 있다. 따라서

3) The Monthly Essential China, "Hainan Island: Trouble in Paradise?", Page 2, Jun. 2004.

제주도 지역의 제5자유 운수권에 대한 일방적 자유화는 향후 자유화가 미치는 영향에 대한 체계적이고 명확한 분석을 통해 논의되어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

- [1] 건설교통부, 내부자료, 2006.
- [2] 서정욱, 『EU의 항공자유화와 시사점』, 나라경제, 2005.
- [3] 한국항공진흥협회, 『항공통계』, 각 연도.
- [4] Copenhagen Airports Consulting, 『Traffic development in Hainan Meilan, China』, 2006.
- [5] InterVISTAS-ga2, 『The Economic Impact of Air Service Liberalization』, 2006.
- [6] The Monthly Essential China, 『Hainan Island: Trouble in Paradise?』, 2004.
- [7] U.S. Department of State 홈페이지.
- [8] U.S. Department of State, 『Open Skies Partners』, 2006.