

인천국제공항의 환승시장 환경분석 및 대응방안 연구

Study on External Analysis of the Transfer Market of Incheon International Airport, and Its Counter Strategy

박학순¹, 김기웅¹, 이명우²

한국항공대학교 경영학과¹, 서울대학교 자유전공학부²

초 록

After it first opened in 2001, Incheon International Airport (IIA) has grown into a world-class airport, leaving remarkable traces, such as being the first airport to win the ASQ Airport Service Price for 10 consecutive years. However, ever since its birth IIA has tried to position itself as the leading hub airport of Northeast Asia. Until this day, it has not been meeting this goal, with transfer passenger numbers and transfer rates decreasing recently. This study looks at the outer environment to discover which factors affect IIA's transfer market. Through extensive research on external analysis, the study will eventually provide a counter strategy guideline for fighting back against decreasing transfer usage.

소들을 파악하고, 이에 대한 대응방안을 도출하는 것을 목적으로 한다.

1. 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

2001년 개항 이후, 인천국제공항은 세계적인 수준의 국제공항으로 성장해왔다. 동북아 국제공항 중 제일 빠른 출/도착 수속 시간을 자랑하며, 전세계 최초로 10년 연속 ASQ 공항서비스 평가 1위를 차지하는 등, 세계무대에서 우수한 활약을 보이고 있다.

올해 연간 이용객 4,500만명 이상을 달성하는 등 지속적인 쾌거를 이루고 있지만, 인천국제공항이 표방하는 동북아시아의 중심 허브 공항으로 거듭나기 위해서 넘어야 할 산은 아직 많아 보인다. 2020년까지 환승객 1천만명을 목표로 하였지만 [1], 최근 여러 변수가 겹치면서 환승객 수와 환승률 모두 떨어지고 있어, 지금까지 지켜 온 환승 공항으로서의 위상이 위협받고 있다.

본 연구는 최근 인천국제공항의 환승시장에 대한 환경분석을 시행하여 허브화에 위협을 끼치고 있거나, 장기적으로 위협요인이 될 수 있는 요

1.2 연구의 범위

1.2.1 시간적 범위

본 연구는 최근 인천국제공항의 환승객 수 및 환승률 급감과 관련된 원인을 거시적인 환경에서 파악하기 위하여 행해지는 연구인 점을 감안하여 시간적 범위를 설정하였다. 항공여객 환승 시장과 관련된 범용적인 이론들은 시간적 범위에 제한을 두지 않았으나, 인천공항의 환승 거시 환경과 관련된 자료는 최근 2년 이내의 자료들로 범위를 설정하였다.

1.2.2 공간적 범위

인천국제공항의 환승객을 직접적으로 빼앗아가고 있는 공항들에 대한 파악을 하는 것이 문제 해결에 있어 중요함에 따라, 인천국제공항과 환승객을 놓고 경쟁하는 공항들로 공간적 범위를 설정하였다. 다만, 인천공항 환승객의 급감에 유의미한 영향을 끼친 공항들에 연구의 초점을 두는 것이 바람직함에 따라, 인천국제공항의 핵심 노선 (유

럽, 미주, 동남아)에서 경쟁을 하고 있는 공항들 위주로 범위를 설정한다.

1.2.3 내용적 범위

본 연구에서 고려되는 사항은 항공여객 환승에 대한 개념 및 특성 분석을 기초로, 인천공항의 환승객 수 하락에 영향을 미치는 요소들에 대한 나열, 그리고 이에 대한 대응방안의 서술이다. 본 연구에서는 항공여객의 환승에 초점을 맞추고 있기 때문에, 항공화물의 환적은 다루지 않고 환승 여객만을 다룬다.

1.3 연구의 수행방법 및 기대효과

1.3.1 연구의 수행방법

본 연구는 주어진 문제 상황에 대하여 자료를 중심으로 문제 원인 파악 및 해결방안을 도출해내는 사례연구이다. 이에 따라 항공여객 환승과 관련된 원론적인 이론과 최근의 사례에 대한 참고자료를 바탕으로 이루어질 것이다.

1.3.2 연구의 기대효과

본 연구를 통하여, 인천국제공항의 최근 환승객 수 및 환승률 하락과 관련된 근본적인 문제 원인을 파악하는 것이 기대된다. 문제 원인을 파악한 후, 이에 대한 대응방안을 제시하여 경쟁이 심해지고 있는 전세계 환승 시장에서 인천국제공항이 나아가야 할 전략적 방향성을 수립할 수 있는 방법을 모색한다.

2. 이론적 고찰

항공여객의 환승, 그리고 공항의 허브화와 관련된 연구는 지속적으로 이루어져 왔다. 인천국제공항이 추구하는 방향성이 일정 수준 이상의 환승객이 공항 전체 이용객을 구성하는 것인 만큼, 이와 관련된 선행 연구를 참고할 수 있다.

2.1 허브화와 허브공항의 정의

허브화란, '특정 공항이 허브공항으로 발전하는 과정에서 특정 공항의 여객과 화물의 처리량이 늘어나는 동시에 주변공항 등에서 처리하던 여객과 화물이 당해공항으로 이동되어 환승 및 환적

되어가는 비율이 높아져 가는 과정'으로 정의된다[2]. 허브공항이란, 허브화가 이루어지는 공항을 일컫으며, 여객과 화물이 하나의 공항에 집중되고 환승/환적이 활발한 공항으로, 여러 항공사가 의도하는 최종 목적지까지 비행을 위해 여객 환승 및 화물 환적을 하는 장소로 사용되는 공항을 말한다[3].

2.2 항공여객 환승 이론

허종과 김재철의 연구[4]에 따르면, 허브화 요건은 기본적 요건과 기술적/경제적 요건으로 구분된다. 기본적 요건으로는 해당 공항의 운항편수가 환승으로 이어지는 수요를 끌어올 수 있을 만큼의 수요를 창출시키는지, 즉 지선 노선의 수요가 간선 노선의 수요로 이어지는가의 여부이다. 기술적/경제적 요건으로는 주변 중추공항과의 경쟁 관계, 직항노선과의 경쟁관계, 지리적 위치, 공항의 마케팅 정책 등이 있다.

김호제에 따르면, 인천국제공항이 아시아지역의 주요 공항대비 경쟁력을 갖춘 허브공항이 되기 위해서는 공항접근성과 도시화 전략 등 물리적 요인과 고객서비스와 마케팅 등에 대한 개선이 필요하다고 주장하였다[5].

2.3 핵심 환승노선의 선정

주어진 자원적 제약을 고려하여, 연구의 범위를 설정하여 핵심 노선을 정해, 이에 대해 집중적으로 연구하는 방안을 채택하였다. 이들 핵심 노선의 여객 수가 절대적으로 크기 때문에 인천공항의 환승 시장에 큰 영향을 미치기 때문이다. 이를 위하여 Sabre Airport Data Intelligence가 제시한 인천국제공항의 상위 5개 환승 노선을 참고하였다[6].

이에 따르면 인천공항의 핵심 환승 노선은 아시아-미주로, 전체 환승의 47%에 해당된다. 그 다음이 아시아 권역 내 환승 (34%), 이며, 아시아-유럽 (13%), 아시아-대양주 (5%), 유럽-대양주 (3%) 순이었다. 이에 따라, 미주, 아시아 권역 내, 그리고 유럽 등의 노선을 중점적으로 고려하게 될 것이다. 아시아-미주 노선의 경우 중국여객, 아시아-유럽 노선의 경우 일본여객이 상당 수 차지한다고 유추할 수 있다.

Table 1. 인천국제공항 핵심 환승노선

순 위	지역별			국가별		
	Top 5 노선	환승객(명)	점유율(%)	Top 5 노선	환승객(명)	점유율(%)
1	아시아↔미주	330만	47%	중국↔미국	76만	10.9%
2	아시아↔아시아	220만	31%	필리핀↔미국	57만	8.1%
3	아시아↔유럽	88만	13%	베트남↔미국	39만	5.6%
4	아시아↔대양주	33만	5%	중국↔일본	34만	4.9%
5	유럽↔대양주	22만	3%	태국↔미국	30만	4.3%

3. 인천공항의 허브화에 영향을 미치는 외부환경 분석

인천국제공항의 환승 시장에서의 저조에 대한 원인을 다음과 같이 분류하여 분석할 수 있다.

3.1 핵심 환승여객의 이탈

앞서 밝혔듯이, 인천국제공항의 핵심 환승노선에는 아시아-미주, 아시아-유럽이 포함된다. 이 두 노선의 대표적인 노선으로는 각각 중국-미국, 일본-프랑스 등이 있다. 이에 따라 이들 환승 노선들의 핵심 고객은 중국여객과 일본여객이라고 볼 수 있다. 최근 이들 핵심 환승여객의 이탈 현상이 가속화되고 있다.

우선 중국여객의 이탈 현상을 주목할 수 있다. 인천공항이 지니는 최대 장점 중 하나는 바로 촘촘한 중국 취항지 네트워크와, 이를 연결시킬 수 있는 아시아 공항 최대의 미주 취항지 네트워크이다. 이 둘을 연결하여 중국과 미주 환승 시장의 강자로 부상하였다. 그러나 최근 중국 정부가 항공정책의 방향을 전환하면서 이의 지속 가능성에 빨간 불이 켜졌다[7]. 중국의 중추 공항인 베이징, 상하이, 광저우 공항을 확장하면서, 중/소 도시 공항 70여곳 이상을 재정비하거나 신축하는 작업을 펼치고 있다. 이에 더불어 미국의 대표적인 항공사인 델타항공이 최근 상하이 푸둥공항에 중국 지역 허브를 두게 됨에 따라, 경쟁여건은 인천공항에 더욱 우호적이지 않을 것이다[6]. 중국 도시들의 미주 직항 운항편수가 증가하고 있어, 중국여객의 이탈현상은 앞으로 가속화될 것으로 예상된다[8].

일본-유럽 노선에 있어 인천공항은 그동안 일

본의 중추 공항들에 비해 강점을 지녀왔다. 일본의 중/소도시 노선 네트워크가 강하며, 일본에서 유럽으로 향하는 지리적 길목에 위치해 있다. 일본의 관문 역할을 하는 도쿄의 경우, 나리타와 하네다 공항간의 국제선-국내선 이원화 정책에 의하여 인천공항에 비해 상대적으로 불리하였다. 여기에서 위기감을 느낀 일본 정부는 국내선 중심이던 하네다 공항의 빗장을 풀어, 국제선 취항편수를 절대적으로 늘렸다. 이와 동시에 하네다 공항을 24시간화하여, 국내 환승 시장에서 자국민 환승여객 방어 전략을 취하였다. 하네다 공항의 국제공항화 작업이 이루어진 시점부터 인천공항의 환승률은 가파르게 하락하여, 16% 아래로 떨어졌다. 항공계에서는 일반적으로 환승률이 20% 이상 되어야 허브공항으로 바라보고 있다.

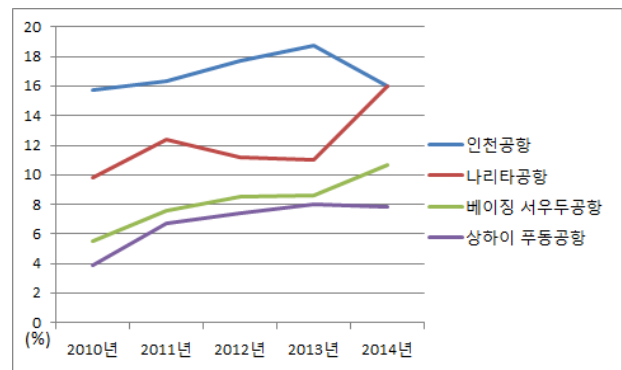


Fig 1. 인천공항과 주변 경쟁공항의 환승률 추이

3.2 신규 경쟁공항의 출현

국제 항공계의 최근 흐름을 보면, 신규 항공사들과, 이들이 모항으로 사용하고 있는 공항들이 늘어나고 있음을 확인할 수 있다. 특히 중동 항공사들과 아시아계 저비용 항공사 (LCC)들은 빠른 속도로 시장 장악력을 높여 나가고 있다. 이에 따라, 불과 몇 년 전까지 인천공항의 환승 시장에 위협 요인이 되지 않았던 공항들이 신규 경쟁공항으로 위치가 격상되었다.

중동 항공사들은 유럽과 아시아를 잇는 중심에 위치한 지리적 이점을 활용하여 아시아 환승객들을 공격적으로 흡수하고 있다. 이가 가능한 이유는 바로 오일 머니를 바탕으로 한 중동 국가들의 전두지휘 아래 국영기업인 항공사와 공항 운영사들이 막대한 투자를 통하여 규모의 경제를 이룩

해 나가고 있기 때문이다[9]. 중동 항공사들은 이를 바탕으로 일본과 중국 등 인천공항의 핵심 환승여객들을 지속적으로 유인하고 있다. 두바이와 아부다비 공항은 지속적으로 증가하는 환승여객을 수용하기 위해 신공항을 건설하거나 공항 시설을 확충하는 등의 움직임을 보이고 있어, 지속적인 위협 요인이 될 것으로 보인다.

최근 에어 아시아 X를 비롯한 아시아계 LCC들이 취항 네트워크를 늘려 나가면서 동남아시아 환승 시장을 잠식해 나가고 있다. 쿠알라룸푸르를 모항으로 하여 동남아 휴양지와 호주, 뉴질랜드 등을 연결하며 네트워크 선점 효과를 보고 있다. 중국의 1인당 소득수준이 선진국 수준으로 높아지고, 중산층들의 항공여행 수요가 증가할 시 이들 LCC들과 모항 공항들은 제일 큰 수혜자가 될 것으로 예상된다.

3.3 국적사들의 중국 역량 집중

항공전문 연구기관들에 따르면, 인천공항을 모항으로 두고 있는 한국 국적사들은 현재 환승보다는 직항 항공편에 맞춘 전략에 집중하고 있다[10]. 국적사들이 현재 수익을 제일 많이 벌어들이는 국제선 노선은 단연 인천-중국 노선이다. 중국 여행객들의 방한 시장 규모가 확대되고 있는 등, 한국을 찾는 여행객들의 수가 점점 늘어남에 따라 국적사들뿐만 아니라 중국 3대 항공사들도 중국-인천 직항 노선의 공급 확충에 집중하고 있는 실정이다. 이는 절대적인 여객 수의 증대로 이어질 수 있으나, 환승의 측면에서 보면 환승률 감소로 이어질 수 있다.

같은 중국여객이라 할지라도, 직항 항공편을 판매하는 것이 환승 항공편을 판매하는 것보다 마일당 금액이 비싸기 때문에, 이들 중국여객을 흡수하여 미주나 동남아시아, 대양주로 환승시킬 인센티브가 떨어진다. 이는 적극적인 환승 루트 개발 및 강화의 저하로 이어질 수 있다. 이러한 현상은 중국인 여행객들의 한국방문 현상이 지속되는 한, 계속 이어질 것으로 예상된다.

3.4 환승특화 정책/서비스의 부족

인천국제공항은 현재 환승객들의 편의를 위하

여 환승투어, 환승 호텔 등 다양한 서비스를 제공하고 있다. 이는 모두 적극적인 환승객 유치 정책의 일환이다.

그러나 최근 인천공항의 대환승여객 정책/서비스에 관한 편의 제공 부족에 대한 지적사항들이 부각되고 있다. 우선 심야 공항 운영이 제한되어, 환승 항공편을 제공할 수 있는 시간대가 제한되어 있다. 심야 운영이 이루어지지 않아 트래픽이 오전과 저녁에 몰리기 때문에 승객들의 환승 항공편 선택의 폭이 좁아지게 된다. 직접적으로 인천공항의 환승객들을 흡수하고 있는 하네다 공항이 24시간 공항 운영화를 통하여 환승객 유치를 위한 최적화를 마친 것과 비교해볼 수 있는 부분이다.

환승 시간이 타 공항들에 비해 길기 때문에 발생하는 불편함도 생겨난다. 최근 한국교통연구원의 조사에 따르면 외국인 환승객의 45.7%가 인천공항의 최대 단점으로 긴 환승시간을 뽑았다[11]. 이는 2년새 18%가 증가한 수치이기 때문에 눈여겨 볼 필요가 있다. 환승시간이 4시간 이상인 환승객의 비율이 40%를 넘어가는 만큼 환승시간의 단축에 대한 검토가 필요해 보인다.

이 이외에 편의점 등 시설의 부족 등 인천공항의 환승과 관련된 세부적인 단의 서비스와 관련된 사항이 열위요소로 평가된다[12]. 이들이 개별적으로 환승객의 진로 변경에 큰 영향을 미치지 않았으나, 이들이 타 요인들과 결합될 시 환승 시장에서 불리한 요소로 작용할 수 있다.

4. 결론

4.1 연구결과의 요약

최근에 인천국제공항의 환승객 수 및 환승률에 영향을 끼치는 요인들을 정리하면 크게 다음과 같이 나눌 수 있다. 인천공항의 핵심 환승여객인 중국과 일본 여객들이 자국의 방어적인 환승 정책으로 인하여 이탈하고 있다. 이러한 가운데 중동과 동남아시아 등 새로운 경쟁공항들이 출현하면서, 허브화 경쟁환경이 치열해지고 있다. 또한 한국 국적 항공사들이 역량을 환승보다는 중국 직항 노선에 집중하는 모습을 보이고 있다. 이에 추가적으로 환승특화 정책/서비스상에서 개선이 이루어져야 할 사항들이 존재한다.

4.2 연구결과의 시사점 및 대응방안

지금까지 인천국제공항의 환승률 변동은 거시적인 경제 환경이나 환율 등의 요인들에 의한 영향을 받아왔다. 이러한 요인들은 단기적인 요인들이기 때문에 시간이 지남에 따라 호전되었다. 그러나 위에서 명시한, 최근의 상황을 설명하는 요인들은 시간이 지나면서 호전되지 않는 장기적인 요인들이다. 그렇기 때문에 인천공항의 지속 가능한 환승객 유치에 있어서 이들 요인에 대한 치밀한 대응이 요구된다.

이러한 흐름에 대한 대응으로 몇 가지 방향성을 들 수 있다. 우선, 인천공항이 최대한의 장점을 발휘하는 중국-미주 노선의 공급력을 확대하기 위한 노력을 하여야 한다. 일본과 중국 공항들이 자국민의 환승시장에 있어 수비적인 전략을 취하고 있는 실정에서, 인천공항도 같이 수비적인 전략을 취한다면 한국 자국민들의 해외공항 환승은 막을 수 있으나, 중국과 일본 여객들의 환승 증대를 이끌어내기는 힘들다. 이들 두 주변국 공항들이 직항 편수를 늘려 나가고 있긴 하여도 아직까지 인천공항의 연결 네트워크에 비하면 상대적으로 낮은 위치에 있다고 볼 수 있다. 이에 따라 앞으로 중국/일본 여객의 수요가 점차 증가하고 있으나 직항 항공편이 없는 지역 위주로 환승 네트워크를 확대해 나가, 네트워크 효과를 확대하는 방향을 고려할 수 있다. 이러한 공격적인 전략이 지속될 시, 새 경쟁공항들 대비 경쟁우위를 확보하여 이들에 대한 대응도 될 수 있을 것이다.

이를 위해서는 국적사들과의 협력이 필수적이다. 현재 국적사들의 행동 양상을 보면 환승에 대한 인센티브가 다소 떨어져 있는 상태이다. 항공산업 분석 기관인 CAPA에 따르면 인천공항을 모항으로 두는 7항공사 2010년까지 아시아-미주 좌석 공급력에서 2위였지만, 2015년에는 미국과 홍콩계 항공사들에게 자리를 내주어, 4위로 밀려날 것으로 전망하였다[7]. 인천공항을 모항으로 두는 다른 항공사 역시 2010년에 7위였으나 2015년에는 10위에 위치할 것으로 보인다. 국적사들은 최근 들어 공격적인 네트워크 확대보다는 경제성에 중점을 더 두고 있는 모습을 보인다. 이들 항공사들과 더욱 긴밀한 공조를 통하여 핵심 노선에서의 공격적인 확장을 해 나갈 수 있도록 환승 패키지의 공동 개발과 같은 공동 프로모션을

이끌어 나갈 수 있다.

인천국제공항이 국내 항공시장에서 중요한 축을 담당하고 있는 만큼, 치밀한 전략을 바탕으로 주어진 외부 환경의 변화에 능동적으로 대응하여야 한다. 최근 몇 년동안 경쟁 환경이 굉장히 빠르게 변화했다는 점을 고려하여, 앞으로 더욱 빠르고 일관적인 정보 수집 및 행동의 변화를 기대해볼 수 있다.

참고문헌

- [1] 이준오(2015), “항공여객의 환승공항 공항선택속성 연구”
- [2] 박현철(2003), “국제공항의 허브화 전략 연구: 인천국제공항의 전략대안”
- [3] 이명현[1998], 인천국제공항의 동북아 허브공항 추진방향
- [4] 허종/김재철(1997), “인천국제공항의 허브화 전망과 대책”
- [5] 김호제(2004), “동북아시아 허브공항으로서 인천국제공항의 포지셔닝에 관한 연구”
- [6] Sabre Airport Data Intelligence(2013)
- [7] <http://www.ft.com/cms/s/2/fedb9308-8501-11e3-8968-00144feab7de.html#axzz3qXB4dcmW>
- [8] <http://weekly.chosun.com/client/news/viw.asp?ctcd=C05&nNewsNumb=002374100016>
- [9] <http://www.arabianaerospace.aero/middle-east-airport-growth-gives-dubai-s-airport-show-plans-a-boost.html>
- [10] <http://centreforaviation.com/analysis/korean-air-part-lignores-trans-pacific-expansion-to-lift-profits-future-service-with-747-8--787-9-223844>
- [11] http://www.hani.co.kr/arti/economy/economy_general/581808.html
- [12] <http://www.hankookilbo.com/v/9d45e0a33c91440a8208e5c3c5336643>