

## 중국의 항공운송사업

지난 3월 상공부 주덕영 전 기계공업국장과 협회 광병구 상근부회장등 일행 6명의 대표단이 중국측 초청으로 중국의 항공기산업을 시찰하고 돌아왔다.

주지 하는 바와 같이 12억의 인구를 거느리고 세계 5분의 1의 국토를 가지고 있는 중국은 근대화가 늦어지기는 했지만 지금 공업화에 박차를 가하고 있어 미구에 그 위상이 상당한 수준까지 높아질 것으로 전망되는 나라이다.

중국의 항공기 산업은 1949년 사회주의 정권이 중국전토를 지배하게 된 이후 중화학공업의 건설 개발과 더불어 착안된 것으로 구 소련의 힘을 빌려 급속도로 개발되기 시작했다. 그러나 경제개방정

책을 시행하기 이전에는 누구도 중국의 항공산업 뿐만 아니라 제철, 기계등의 여러 산업의 현장을 돌아볼 기회란 쉽지 않았다.

이제 한·중 양국이 수교한 지도 2년을 넘게 되었고 때마침 우리나라 대통령이 중국을 방문하는 기회까지 얻게되어 이 길에 양국간의 산업협력이 심도있게 논의되었고 여기에 항공기의 합작생산이라는 과제도 포함되게 되어 그 사전 작업의 일환으로 양국업체가 서로 교환방문하게 되었던 것이다.

다음은 우리나라 시찰단이 돌아 본 중국의 항공 관련 산업에 대한 개괄적인 보고의 한 부분을 두번에 나누어 소개한다.<편집자주>

항공 수송 실적(91~92년)

구분	단위	91년	구성비(%)	92년	구성비(%)	전년비증감율(%)	
전체	국내선	백만 TON-KM	1,903.94	59	2,604.59	61	36.8
	REGIONAL	"	265.60	8	1,330.94	8	24.6
	국제선	"	1,073.72	32	1,349.03	31	30.0
	계	백만 명	3,207.26	100	4,284.56	100	33.6
승객	국내선	"	17.97	82	23.94	83	33.2
	REGIONAL	"	2.29	11	2.91	10	27.2
	국제선	백만 TON	1.53	7	2.02	7	32.0
	계	"	21.79	100	28.86	100	32.5
화물	국내선	"	2,890.39	64	3,696.81	64	27.9
	REGIONAL	"	592.94	13	718.64	13	21.2
	국제선	"	1,037.42	23	1,337.24	23	28.9
	계	"	4,520.75	100	5,752.69	100	27.3

(주) REGIONAL 노선은 중국내 도시와 홍콩 등을 운항하는 노선임.

## 1. 중국의 항공운송사업

### (1) 개요

지난 1978년부터 대외개방 개혁정책을 추진하면서 경제전반에 걸쳐 해마다 성장을 계속하고 있는 가운데 항공운송부문역시 급격한 성장을 계속하고 있다.

최근 발표된 통계에 의하면 92년 중에도 화물과 인원을 합한 국내의 전 항공노선 수송량은 33.6%라는 높은 신장률을 보이고 있다.

국토면적이 광활하여 이쪽끝에서 저쪽끝까지 최신예 항공기로도 수시간을 요할 만큼 넓기 때문에 항공 운송의 수요는 대단한 속도로 늘고 있는 것이다.

이러한 성장은 국내의 항공노선과 사람및 화물로 나누어 그 내역을 보면 다음 표와 같은데 노선과 공항등의 기본요건을 급속도로 확장하고 있어 1년이 지난 통계는 목은 통계가 될 정도로 변화가 심하게 나타나고 있다.

위표에서 특히 주목되는 바는 인원과 화물의 양 면에서 국내선의 증가율이 30% 전후의 고율 성장을 보이고 있는 사실이다. 이것은 철도가 상당한 부분을 부담하는데도 불구하고 지역간에 신속수송의 필요성이 그만큼 높아졌다는 사실을 말하는 것이며 아울러 공업수준의 급격한 향상을 반증하는 것으로 볼 수 있다.

따라서 중국의 항공운송 수요는 앞으로도 경제 발전에 힘입어 적어도 연평균 15~20% 정도의 신장이 계속 될 전망이며 이런 성장은 항공기의 신규 수요로 연결되어 오는 2001년까지 최소한 500~800대에 달할 것으로 추정되고 있다. 이러한 대규모의 항공기 수요를 내다 본 미국을 비롯한 유럽 등 세계적인 항공기 메이커들은 수주활동에 적극적이며 중국 당국은 가능하면 중소형기 정도는 자체 제작으로 충당코자 하는 의욕을 보이고 있다.

일부 전문가들의 추계에 의하면 항공운송의 증가율은 경제성장률의 약 감절이 된다고 보고 있어 그런 계산과 실질 경제성장 속도 여하에 따라 중국이라는 나라의 항공기 시장규모는 세계적으로 유례가 없는 대규모 시장이 될 전망이다.

### (2) 항공노선

중국은 92년 중 국제선 6개노선, 국내 78개노선, Regional 5개 노선등 도합 89개 노선을 신규로 개선하여 92년 말 현재 총 국내외 노선수는 563개에 달하고 있으며 총연장 112만4천km 규모로 확대되고 있다.

항공노선일람 (1992년말 현재)

구 분	국내선	REGIONAL	국제선	계
총노선수	492	13	58	563
항로연장(1,000km)	734.8	18.4	370.6	1,123.9

위표 가운데 국내선은 주로 북경, 상해, 광주, 성도, 심양등 6대 도시와 우루무치를 중심으로한 대도시 중심의 상호 노선(Point to Point) 위주로 발전된 노선이며, 국제선은 58개노선 중 40여 노선이 북경과 상해를 기종점으로 국외 여러 나라와 연결되어 있는데 우리나라와도 정기 노선 개설을 협의중에 있다.

### (3) 공항사정

중국내의 민간항공 이용의 공항은 총 108개소가 있으며 그중 B747급 점보제트 여객기가 이착륙 할 수 있는 대규모 공항은 11개소이고 그 보다 작은 B737급이 사용가능한 공항이 54개소 있으며 100석급의 BAe146등 중형항공기용의 공항이

## 광고게재 안내

회원업체의 광고를 본지에 게재하게 되었습니다.

광고게재 청약을 원하는 회원사는 본지 기획과(553-5681~2)로 연락주시면 자세히 안내해 드리겠습니다. 광고란의 많은 이용을 바랍니다.

73개소, 그리고 80석 미만의 Y-7등 소형 항공기 이착륙 공항이 80개소 있는 것으로 발표되고 있다.

이러한 공항시설의 확충을 위하여 중국정부는 항공운송량의 증가와 수송 수요에 대응하기 위하여 2천년까지 약 400YUAN을 투입하여 기존 공항의 확장은 물론 다수의 신규공항을 건설할 계획이며, 지방정부도 경제개발에는 항공기의 취항이 필수적이라는 인식아래 적어도 B737급 이상의 대형 항공기가 이착륙 할 수 있는 공항과 터미널 건설에 적극적인 의욕을 보이고 있다.

따라서 1995년까지는 중국내의 좀 규모가 큰 도시에는 거의 공항이 개설될 것이고 국내선 취항이 가능할 것으로 보여 인원과 물동량의 증가에 대응해 갈 것으로 전망된다.

## 2. 중국의 항공운송정책

### (1) 항공운송의 관장기관

사회주의 노선을 채택한 중국은 당초 국영항공사로 중국민항을 창설하여 1사 독점체제로 운영하고 항공운송업무와 정책은 중국민항공국 CAAC (Civil Aviation Administration of China) 소관으로 되어 있었던 중국민항은 일찌기 1949년에 설립되어 항공정책의 수립집행 외에 운항까지를 담당해 왔었으나 대외 개방정책으로 전환하는 것과 아울러 국내 항공운송수요가 자꾸만 늘어가는 데 따라 업무에 한계성이 노출되고 또 자체 조직의 비대화로 인한 비능률성을 극복하기 위하여 권한의 대폭적인 분담을 시도하여 84년부터 각 지역별로 6개 항공사를 설립하여 운송업무를 각각 이관하는 한편 CAAC는 이들 항공사의 통괄 및 관리 업무만을 전담하게 되어 과거와 같은 영역이 아닌 새로운 형태로 되고 있다.

CAAC의 주요 업무로는

- △항공운송에 관한 정책의 개발, 제정
- △항공관련 법규의 제정, 집행, 감독
- △항공사의 설립에 대한 인허가 및 관리
- △대외교섭 및 항공운항협정의 체결
- △항공기 구매에 대한 청구역할

이상과 같은 기능은 당초의 운항, 정책, 관리까지를 포함하던 시절에 비해서는 권한이 대폭 축소된 것이며 앞으로 각 항공운송사의 독립경영이 본 궤도에 오르면 권한은 더욱 축소 이양될 전망이다.

### (2) 현행 항공정책의 개요

중국 정부당국은 개방·개혁정책의 추진 과정에서 모든 분야에 민간의 경쟁을 도입하고 개인의 능력과 지혜를 존중하는 기본 방침에 따라 항공운송도 1개 국영사의 독점형태를 지양하고 지방 중심의 항공사의 분리 설립과 경쟁을 유도하여 질적 향상을 꾀하는 정책을 채택 시행하고 있다.

따라서 지금까지의 1사 독점 운영에 따른 결점과 문제점을 찾아 이의 개선에 경쟁적으로 나서고 있다.

지적된 문제점을 요약하면

△운항의 효율성과 안전성이 결여되고

△서비스가 너무도 뒤 떨어진데다

△경영관리 기술의 미숙으로 잦은 결항과 자재, 인원 등의 비효율성이 노출되고 있으며 △기본적인 자체자본이 부족하여 항공기의 도입, 취항에도 문제가 있고

△조종사, 정비사, 여객담당 등 전문인력이 부족하거나 훈련미숙 등이 노출되고 있다.

이와 같은 결함과 단점이 지적됨에 따라 국제선을 담당할 국제항공을 중앙에 두는 외에 각 지역별로 항공사를 설립하여 자체의 경영과 재산성에 대한 책임을 지워 본격적인 항공운송 사업에 나서도록 하고 있는 것이다.

중앙의 CAAC는 이들 각 항공사를 지휘 감독하는 입장에서 항공사 설립에 필요한 지침을 제정 시행하고 있다.

그 내용을 보면

△설립시의 자본금이 약 1,400만 달러 이상이어야 하고

△국영항공사가 외국과 합작할 때는 중국측의 지분을 51% 이상으로 해야 하며

△신설 항공사는 최소 3대 이상의 항공기를 보유 하도록 정하고

△조종사, 정비사, 지상요원, 기내요원 및 운항

관리요원 등 필요 인력을 일정수 이상 확보하도록 규정하고

△운항지역은 소속 각성(省)과 인접성(省)을 협의하여 정하도록 하고 있다.

이와 같은 정책의 기본은 민간의 활력을 대폭적으로 채용하여 장치는 항공회사의 민영화까지를 내다 본 자율성의 제고에 목표를 두고 있다는 것이다.

이미 각 지역 항공사 중 국제항공, 남방항공, 동방항공의 3개사는 현재 대규모 기업집단(우리나라의 재벌급)으로 분류되어 거의 완전한 독립경영 체제를 구축하고 있는 것으로 알려져 있다.

따라서 이들 지역 항공사들이 경쟁적으로 서비스에 나서고 운항이 체계화된다면 중국의 항공운송시장은 그야말로 황금시장이 될 가능성이 높은 것으로 전망되고 있으며 중국정부도 항공사들의 발전을 적극적으로 뒷받침하고 있다.

### 3. 주요 항공사 운영현황

#### (1) 개황

현재 중국 전체로는 약 35개의 지역별 항공사가 설립 운영되고 있으나 1985년 이후 CAAC로부터 사업권을 이양받아 실제로 활발한 운송 사업을 하고 있는 것은 위에 든 6개 지방 항공사가 전체 운송량의 약 90% 정도를 차지하고 있으며 여타의 지방 항공사들은 CAAC가 지분을 출자하여 설립한 곳도 있고 또한 위 6개 항공사가 당해 지방정부와 합자하여 설립한 곳도 있어 일정치 않으나 이들 군소 항공사들은 국내선만을 운항하고 있어 그 규모가 앞의 6개사에는 미치지 못하는 형편이다.

그러나 중국의 1개 성(省)은 그 면적이나 인구 등 규모에 있어 우리나라 보다 더 큰 곳도 있고 유럽 각국의 면적보다 넓은 곳이 많아 자기 성내의 지방 도시간이나 인접 성(省)과의 교통편을 위해서도 발전할 소지가 풍부하다.

이렇게 볼때 중국의 항공정책에서 보듯 중앙집권 보다는 분권주의를 택하고 각 소규모 항공사들의 경쟁을 통하여 이를 육성해 나아갈 것으로 보인다. 더욱이 중국 자체의 경제 성장에 따라 1인당

국민소득이 꾸준히 향상되고 있어 어느 시점에 가면 승객이 폭주할 것에 대비하는 자세도 일부에서 엿볼 수 있어 우리나라에서도 관심이 가는 분야가 아닐 수 없다.

중국 6대 항공사의 운송실적(1991년)

항공공사	설립 년도	소재지	운 송 실 적			
			백만톤 / km	백만명 / km	승객 / 천명	성장률 / %
국제항공	1988	북경	1,158.1	8,050.0	2,890	33
남방항공	1991	광주	504.1	5,481.2	5,690	37
동방항공	1988	상해	473.0	4,645.9	4,200	54
서남항공	1984	성도	259.9	2,772.5	2,060	29
북방항공	1989	삼양	265.4	2,979.3	2,000	50
서북항공	1989	서안	185.7	2,107.7	1,590	29

자료 : INTERAVIA 93. 3

위표에서 보면 심양과 상해에 있는 항공사가 연간 50%의 급성장을 보이고 이런 속도로 나간다면 미구에 중국의 지방항공이 타국의 일국항공사 정도가 될 날이 머지 않을듯 하다.

#### (2) 보유 항공기와 구매동향

이들 각 항공사들은 독자적인 운영을 통하여 독립채산제 아래 운영되는데 사업의 확장에 힘입어 항공기 구매에도 대단히 적극적이며 승객과 화물의 증가를 커버하기 위하여 항공기의 수요는 자꾸만 늘어 항공기의 발주량이 급증하고 있다. 이 때문에 각 항공사는 소요 자금을 확보하기 어렵게 됨에 따라 서방측 자본과 일부 합작하는 외에 리스나

6대 항공사의 보유기종 및 발주현황(1993. 6 현재)

(단위 : 대)

구 분	120석 이상	100석급	80석 미만	계
보유대수	136	13	58	207
서방제기종	121	11	16	148
발주대수	51	17	7	75
서방제기종	51	17	7	75

자료 : JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT 93~94

중고 항공기 구입등 여러가지 방법을 아울러 구사하고 있다.

위표에서 보듯이 최근의 개방화 개혁을 실시한 이후 서방계 항공기의 보유대수가 괄목할만큼 증가하고 있으며 발주에서는 거의 서방기종 일색인 것이 특징적이라고 할수 있다.

이와같은 경향은 구 소련의 사회주의 체제를 유지하고 있을 당시와 현재와는 사정이 많이 달라진 것과 아울러 서방계 항공기가 성능과 조작 그리고 승객 서비스 부분에서 단연 우수하기 때문으로 풀이되고 있으며 80~100석급의 자국산 기종을 두고 서방기종을 발주해 놓고 있는 등도 관심사가 아닐 수 없다.

이들 보유 및 발주항공기의 제조회사별 기종을 보면 다음과 같다.

보유, 발주별 기종(1993. 6현재)

(단위 : 대)

기종	보유	발주	계
BOEING 계	73	27	100
AIR BUS 계	13	21	34
MD 계	35	3	38
구소련기종	15	-	15
B Ae	10	8	18
FOKKER	1	9	10
Y-8	2	-	65
소형기종	58	7	282
계	207	75	

자료 : 상동

그러니까 대형기종에는 구소련제 TU154기가 현재 15대 가동중이며 그밖의 발주는 없는 상황이다.

따라서 서방 항공기 제조업체들은 중국시장을 노리고 치열한 판촉전을 벌이고 있다. 80석 미만의 중형기에서는 72%가 중국산으로 되어 있어 중국 당국은 앞으로 80석 미만 규모의 항공기는 자체 생산분으로 충당할 요량인 것을 짐작할수 있다. 중국의 항공산업은 항공운송의 규모확대와 맞물려 성장궤도를 가고 있다고 볼 수 있다.

### (3) 항공사 경영상황

중국의 각 항공사에 대한 경영자료를 보기는 매우 어렵고 또 그런 내용을 나타내는 자료도 별로 없다.

다만 그중 일부가 서방으로 알려져 있는데 그중 동방항공(상해)의 3개년간 경영실적을 보면 다음과 같다.

동방항공 경영실적

(단위 : 백만불)

구분	1990년	1991년	1992년	년평균증가율
매출	256.4	385.7	500.0	39.6%
영업이익	85.2	119.9	140.0	28.2%
순익	77.0	108.1	N. A	40.4%

자료 : JANE'S WORLD AIRLINE '92

위 통계에서 보는 순익증가율이 28%나 되는 것은 전 세계 항공사 가운데 유례를 찾기 어려운 정도인데 이것은 아마도 계산방식이나 회계규칙이 사회주의 방식으로 되어 있어 우리들과 다르기 때문이 아닌가 하는 생각이 든다.

또한 이들 항공사는 승객의 증가에 맞추어 서비스 향상에도 주력하고 있는데 국제항공은 이미 CRS(Computer Reservation System)를 도입하였고 승객들의 편안한 여행을 위해서 서방계 항공기를 선호하고 있는것 같다.

한편 운항성적의 향상과 능력제고를 위하여 항공기의 정비기술과 정비능력의 낙후를 보전하는데 있어 서방 항공사들과 일부 합작으로 항공기 정비 회사를 설립하는 예가 늘고 있는데 그중 주요한 것을 보면

△국제항공과 Lufthansa가 합작한 AMECO

△동방항공과 Lockheed가 합작한 GAMECO

△남방항공과 Cathay Pacific사가 합작한 회사

등을 들 수 있는데 이들은 외국의 우수한 정비 및 승객 봉사 같은 부문을 열심히 배우고 있는 것이다.

따라서 이런 추세로 나간다면 2천년 이전에 세계적으로 우수한 항공사가 몇개사 중국에서 몇개 출현하지 않을까 싶다.