

# 인천국제공항의 동북아 허브화 성공을 위한 전략

- 한 · 일 항공시장 분석을 중심으로 -

## A Study on the Strategies for Incheon International Airport to be a Successful Hub Airport in Northeast Asia

유 광 의\*

Kwang Eui Yoo\*

### 요 약

우리나라의 급증하는 항공수요 처리와 동북아 지역 허브 공항 역할을 하기 위한 목적으로 인천국제공항이 건설되고 있다. 그러나 동북아지역 각국에서는 대규모 공항건설 및 수용능력 확장 사업이 추진되고 있어 인천국제공항이 성공적인 허브 공항으로 자기매김하기는 쉬운 일이 아니다. 특히 일본은 우리나라에 비해 월등히 많은 항공수요량을 바탕으로 신동경국제공항(나리타 공항)에 이어 오오사카 간사이 공항을 새로운 허브 공항으로 발전시키기 위한 계획을 추진하고 있다.

따라서 인천국제공항은 일본의 공항들과 동북아지역 허브 공항 경쟁을 하여야 한다. 공항의 허브 기능은 배후지형(hinterland) 허브 기능과 모래시계형(hourglass) 허브 기능이 있다. 성공적인 배후지형 허브 공항이 되기 위해서는 근거리 국내, 국제노선에 대한 풍부한 비행편이 존재해야만 한다. 인천국제공항운영자는 동 공항과 중국, 일본, 근거리 동남아 지역 주요 도시간의 비행편이 일본의 경쟁 공항을 이용하는 것보다 유리하도록 해야 할 것이다. 모래시계형 허브 기능으로서는 지리적 위치상 원거리 동남아 지역과 미주지역을 연결시켜주는 징검다리로서의 역할이 가능하다. 여기에서도 경쟁 공항과 비행편 스케줄링 전략에서 이겨야 하는데, 공항당국과 국적 항공사의 긴밀한 협조에 의한 수요개발과 외국(미국, 동남아) 항공사들과 국적항공사(대한항공, 아시아나 항공)간의 운항 제휴 등이 효과적 스케줄링으로 결과될 수 있을 것이다. 정부의 항공당국도 외국과의 항공협정이나 국가 항공정책 수립시 일본의 정책을 고려하고 공항 당국 및 국적항공사의 의견을 수렴하여 인천국제공항이 동북아 허브 공항으로서 성공할 수 있도록 해야 할 것이다.

### Abstract

The construction of Incheon International Airport(IIA) was planned in order to meet the national air transport demand which has been rapidly increased, and to be a major hub airport in Northeast Asia. However, it is inevitable to compete with Japanese airports because Japanese government also planned to expand greatly the airport capacity in Tokyo area and Kansai Airport in Osaka area. Since a hub airport should have convenient connecting flights to spoke cities, it is required for IIA to have plenty of short-haul flights to the cities around Seoul, for example, to the cities in East China, Japan and other

\* 한국항공대학교 항공교통학과 (Dept. of Air Transportation, Hankuk Aviation Univ.)  
· 논문번호 : 97-1-8  
· 접수일자 : 1997년 11월 15일

East Asian countries, IIA authority and Korean national air carriers should coordinate to develop air transport demand for short-haul international route and establish efficient hub-spoke flight schedules. This would be an essential precondition to function as a hinterland hub in Northeast Asia. Reflecting the geographical position, the function as a hourglass hub could be possible, if IIA is utilised by major airlines as a bridge to connect passengers between cities in Southeast Asia and cities in North America. To be a successful hourglass hub, the Korean national carriers must try to engage in the joint operations or the alliances with the major airlines of Southeastern countries or North American countries. All of these could be accomplished through the cooperation among government, airport and national air carriers.

## I. 서 론

아시아·태평양 지역은 국민소득 향상에 의해 국제항공 여행이 가능한 인구수가 급속히 늘고 있을 뿐만 아니라 국제 교류가 활발해져 항공교통 수요의 증가율이 세계 평균보다 훨씬 높게 기록되고 있으며 2020년 이전에 총 세계 항공교통량의 절반 이상을 차지할 것으로 예측되고 있다. 이 가운데에서도 동북아시아 지역의 비중이 매우 큰데 2000년에 1차 개항을 하는 인천국제공항의 이 지역 허브 공항화 성공은 우리나라 항공운송 산업의 발달에 의한 경제적 이익뿐만 아니라 향후 우리나라의 상징적 위상을 높이는 데도 기여하리라 본다. 그러나 동북아시아 지역은 대규모 국제공항의 개발 및 확장이 진행중인 도시가 많아 항공교통 수요의 급증에도 불구하고 공항간 항공사 유치 경쟁이 치열할 것으로 예측된다. 지리적 위치로 보아서는 북경 등 중국 동북부의 주요 도시의 공항과 일본의 공항들이 인천국제공항과 대체성(代替性)을 가질 수 있는 경쟁공항이 된다. 그러나 중국은 아직 항공운송 산업 자체가 유치(幼稚)한 단계에 있어 우리와 전면적 경쟁이 불가능할 것이므로 일본의 공항이 강력한 경쟁상대가 될 것이다. 특히, 일본은 항공수요가 엄청나게 많은 뿐 아니라 고임금에 의한 고비용이 고문임으로 나타나기 때문에 일본 항공여객의 인천공항을 경유한 우리나라 국적 항공사 이용을 유도할 여지는 충분하다.

본 연구는 인천국제공항의 허브화 성공을 위한 일본 경쟁공항과의 경쟁전략을 양국 항공시장 분석

을 통해서 도출해 보고자 한다. 서론인 제 I 장에 이어 II 장에서는 인천국제공항의 허브화 성공을 점칠 수 있는 사회, 경제, 정치, 지리적 환경을 분석하고 III 장에서는 우리나라 항공운송시장을 간단히 살펴볼 것이며, IV 장에서는 일본의 항공정책 및 항공운송시장을 분석할 것이다. 본 연구의 결론부분에 해당하는 V 장에서는 인천공항의 허브화에 성공하기 위한 전략 가운데 한·일 항공운송 시장에 대해서 취해야 할 전략을 제시할 것이다.

## II. 인천국제공항의 허브화와 관련한 환경분석

어떤 공항이 항공사에 의해 특정지역의 허브공항으로 지정되기 위해서는 대개 다음과 같은 다섯가지 조건을 만족시켜야 한다.

- ① 지리적으로 보아 해당 공항이 서비스를 제공하는 시장의 중심에 위치해야 한다.
- ② 그 공항을 출발공항 또는 최종 목적지 공항(origin-destination)으로 하는 교통량이 많아야 한다.
- ③ 공항시설이 터미널, 활주로, 관제시설면에서 용량이 커서 허빙(hubbing)으로 인해 동일 시간대에 집중적으로 몰리는 비행편을 처리할 수 있음은 물론, 환승시간이 단축될 수 있는 여건을 갖추어야 한다.
- ④ 공항이 위치해 있는 국가의 항공정책이 개방적이어서 해당 공항을 중심으로한 노선망 구성이 자유로워야 한다.
- ⑤ 공항사용료 측면에서 인근 경쟁공항보다 유리해야 한다.

인천국제공항이 처해 있는 환경여건이 위의 다섯 가지 조건을 만족시키고 있는지 각각 살펴보자.

2-1 지리적 위치 환경

국적항공사 입장에서는 인천국제공항이 서비스 제공시장의 중심에 위치하여 허브 공항의 지위를 확보하고 있음에 재론의 여지가 없다. 문제는 외국의 주요 항공사들이 인천국제공항을 동북아시아 지역 국외 허브(foreign hub)로 지정할 만한 지리적 위치에 처해 있느냐를 따져 보는 데 있다.

우선 긍정적인 측면부터 살펴보자. 우리나라 수도권은 자체의 인구, 경제적 규모가 클 뿐만 아니라 동경, 북경, 상해, 하마로스크 등 동북아 4대 국제도시의 중간에 위치해 있고, 주변에 인구 100만 이상의 도시가 43개나 위치해 있어 지리적으로 이 지역의 허브 공항이 될 수 있는 여건을 충분히 갖추고 있다고 볼 수 있다. 부정적인 측면을 고려해 보면 동일지역내에 위치한 동경지역은 경제력의 규모나 항공수요 측면에서 이 지역 최대이며 현재 허브 역할을 하고 있는 점이다. 동경지역내의 양 공항(나리따, 하네다)은 포화상태로 이용되고 있어 비행편의 추가 유치가 어려운 편이지만 동경지역 공항 확장 계획이 추진중이고 오사카 지역에 간사이 공항이 1차 개항하여 또 하나의 허브 공항이 되기 위한 발돋움을 하고 있어 몇 년후에나 개항하게 될 인천국제공항의 막강한 경쟁자가 될 것이다. 또한 상해의 포동 공항의 개항이 눈앞에 있고 북경의 공항개발도 계획되어 있어 인천국제공항이 적극적인 전략 없이 동북아 허브 공항이 될 수 있다고 자신할 수는 없을 것이다. 결국 인천국제공항은 지리적 위치상 동북아시아 허브 공항이 될 수 있는 가능성을 지니

고 있는 환경에 처해 있지만 경쟁공항이 주변에 많이 있어 허브화에 성공하기 위해서는 많은 노력이 필요할 것으로 예측할 수 있다.

2-2 항공수요 환경

우리나라는 인구증가와 소득증대에 의해 항공여행 가능 인구가 급격한 증가 추세에 있다. 실제로 1985년부터 1995년까지의 항공수요 현황을 항공여객 처리량을 기준으로 살펴보면 표 1에서 보는 바와 같이 걸프전의 영향을 받은 92년~93년의 경우를 제외하고는 매년 10%를 훨씬 넘는 증가율을 기록했으며, 1995년에는 3천5백만명을 넘는 운용실적을 보였다.

또한, 앞으로 수년간은 이와 같은 높은 증가율이 지속될 것으로 예측되고 있을 뿐만 아니라 우리나라가 속해있는 아시아·태평양 지역의 항공수요 증가율도 높을 것으로 예측되어 1990년 기준 아·태 지역의 정기 항공여객 운송시장 점유율이 31%인데 2010년에는 50%가 넘을 것으로 예측하고 있다[2]. 따라서 인천국제공항은 O-D(origin-destination) 수요 뿐만 아니라 근거리 연계 수송수요의 잠재력도 크다고 할 수 있다.

2-3 인천국제공항의 시설조건

1992년 착공한 인천국제공항 건설사업은 최종완공단계인 2020년대까지 총 4단계로 나뉘어 시행될 계획으로 있으며 1단계 사업은 1999년에 완료되어 2000년에 개항할 목표로 진행되고 있다(표 2 참조).

1차 개항시의 항공교통처리용량은 연간 17만회

표 1. 우리나라 항공여객 운송실적(국내+국제)

Table 1. Transportation of air passengers in Korea.

(단위:천명)

연 도	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
여객수	7,849	9,032	10,559	12,650	17,235	20,690	22,524	25,812	27,201	31,482	35,611
증가율(%)		15	17	20	36	20	9	15	5	16	13

자료원 : 항공진흥협회, 항공통계자료, 1996.

의 항공기 운항과 2,700만명의 여객을 처리할 수 있는 규모를 갖추게 된다. 최종단계 완료시에는 4개의 활주로에 연간 53만회의 항공기 운항과 1억명의 여객처리 능력을 갖추게 된다[3].

완전 개항후의 수용능력 및 장비 등의 시설현황은 계획대로 건설되는 경우 동북아시아 지역의 허브공항이 되기에 손색이 없다고 볼 수 있다. 다만 김포공항과 인천공항이 국내선과 국제선 담당으로 역할 분담되는 경우 양 공항간 연결 교통편의 불편으로 지방도시 수요자가 해외 여행시 인천공항을 경유하지 않는 노선선택을 하므로써 인천공항 허브화에 지장을 줄 수 있다는 가정을 할 수 있을 것이다. 또한 완전 개항이전의 단계에서는 활주로 등 공항시설은 건설되어 사용되고 있으나 공항접근 교통로의 건설이 늦어지는 경우도 동 공항의 허브화에 장애요인이 될 것이다[4].

#### 2-4 항공정책환경

한 나라의 관문공항이 그 나라가 속한 지역의 국제적 허브공항이 되기 위해서는 소속국가의 항공정책이 자유주의 적인 것이 되어야 한다. 즉, 자유주

의적인 항공정책에 의하여 외국항공사들이 쉽게 취항할 수 있고 운항편수의 증편이 손쉬워야 하며, 해당 공항을 축으로 하여 지역내 노선망 구성을 유연하게 할 수 있어야 한다. 싱가포르의 창이 공항이나 네덜란드의 스키폴 공항이 기종점 수요(Origin-Destination 수요)가 주변 경쟁공항보다 월등히 많지 않으면서도 허브공항으로 성공할 수 있었던 요인이 바로 해당국이 취한 자유주의적 항공정책 때문이었다고 보고 있다[4].

우리나라의 항공정책은 인접국인 일본이나 중국 보다는 자유주의적 성향이 짙다고 볼 수 있다. 특히, 우리나라는 미국의 open sky 정책을 수용하는 방향으로 기울고 있으나 일본은 자국 항공산업 보호를 이유로 미국의 open sky 정책을 거부하고 있으며, 중국은 항공운송산업이 아직 유치산업의 단계에 있어 보호주의적 항공정책을 쓸 수 밖에 없는 실정이기 때문이다. 그러나 일본의 경우 점진적 자유주의를 택하는 자세를 취하고 있고 우리나라가 전격적으로 open sky를 수용하는 데 따른 불이익을 우려하여 경쟁적으로 자유화를 표방하는 항공정책을 취할 수도 있음을 고려해야만 한다. 어떠한 우리나라의 자유주의적 항공정책이 국내 항공운송산

표 2. 인천국제공항의 건설단계별시설규모

Table 2. Facility construction plan of Incheon International Airport.

구 분	2000년	2010년	2020년	최 종
· 부지조성(만평)	355	572	1,308	1,435
· 활주로(3,750m×60m)	2	2	4	4
· 여객계류장(천 m <sup>2</sup> )	1,214	2,660	3,682	6,274
· 여객청사(천 m <sup>2</sup> )	357	540	875	1,120
· 화물청사(천 m <sup>2</sup> )	175	298	591	805
· 항공기 정비시설(천 m <sup>2</sup> )	286	500	684	820
· 기내식 시설(천 m <sup>2</sup> )	50	50	100	100
· GSE(지상조업장비) 정비시설(천 m <sup>2</sup> )	13	18	25	29
· 관제탑(동)	1	1	1	1
· 항공보안등급	CAT-Ⅲa	CAT-Ⅲa	CAT-Ⅲa	CAT-Ⅲb

자료원 : 신공항건설공단, 인천국제공항건설사업소개, 1996.

업 전체에 미치는 득실을 평가하는 일은 어렵지만 인천국제공항의 허브화에는 긍정적인 영향을 미칠 것이 확실하다.

### 2-5 공항사용료 환경

항공사의 총비용중 공항사용료가 차지하는 비중은 주로 항공사가 영업하고 있는 노선의 길이에 따라 달라진다. 원거리 대륙간을 연결하는 장거리 노선을 위주로 운항하고 있는 항공사의 경우 공항 사용료가 총 운영비에서 차지하고 있는 비중이 2%~6%에 불과한 반면 단거리 노선 중심으로 영업하고 있는 항공사의 경우는 공항 사용료가 총 운영비에서 차지하는 비중이 15%~20%나 되고 있다[5]. 따라서 항공사가 취항공항을 결정하는데 공항 사용료 수준을 어느 정도 고려할 것인지는 운항할 노선의 길이에 따라 다르다고 할 수 있지만 허브공항으로 성공하려면 단거리 연결비행편이 풍부해야 하므로 허브화 성패에 공항사용료 수준은 중요하게 작용한다고 볼 수 있다.

공항을 이용하는 주 고객인 항공사와 항공여객이 항공운송 목적 달성을 위한 공항 이용의 대가로 지불하게 되는 사용료는 여러 가지가 있지만 그 중에서도 액수의 규모도 크고 항공사 및 여행자의 공항 선택 의사결정에 중요하게 작용하고 있는 공항 사용료 항목은 항공사가 직접 부담하는 착륙료와 항공여행자가 부담하는 여객 공항 이용료이다. 그 외에 공항에 따라서는 탑승교 사용료 등을 별도 항목으로 설정하여 부과하고 있는 공항도 있다. 위와 같은 내용의 공항 사용료를 세계 주요 공항을 대상으로 그 수준을 비교해 보면 일본의 공항이 매우 높은 것으로 드러나고 있다[5]. 따라서, 인천국제공항의 공항 사용료 수준은 아직 예측할 수 없지만 치열한 경쟁관계에 있는 일본의 동경, 오사카 지역 공항의 사용료 수준이 높으므로 유리한 환경에 처해 있다고 볼 수 있다.

## Ⅲ. 우리나라의 항공운송시장

우리나라의 항공운송시장에 대해서는 국내에 기

발표된 연구물들을 통하여 널리 알려져 있으므로 여기서는 본 연구의 목적에 필요한 내용만 간단히 소개한다. 우리나라 항공운송 산업은 민간 소유의 복수 항공사가 경쟁하는 비교적 선진화된(시장의 경쟁적 요인 측면에서 볼 때) 공급형태를 갖추고 있다. 정부는 항공사에 보다 많은 경영의 자율권을 부여한다는 것을 공식입장으로 밝히고 있을 뿐만 아니라 미국의 open sky 제의를 긍정적으로 검토하는 등 자유주의적 규제완화 정책을 추구하고 있다.

현재 상업항공을 위해 이용되고 있는 공항은 김포, 김해, 제주, 청주, 광주, 대구 등의 국제선 취항 공항과 울산, 포항, 사천, 강릉, 속초, 여수, 예천, 목포, 군산 등의 국내선 전용 공항 등 총 15개이다. 정부에서는 급증하는 항공수요에 능동적으로 대처하기 위하여 2010년을 목표로 공항시설 확장사업을 표 3과 같이 5년 단위의 공항개발 중장기 기본계획으로 1996년 4월에 수립하였다[6]. 동 계획에 의거 전국을 수도권, 중부권, 영동권, 부산권, 제주권, 호남권 등 7개 권역으로 나누고 각 권역별로 거점공항을 육성·개발하는 등 지방공항의 확장을 추진하고 있다.

## Ⅳ. 일본의 항공운송시장

### 4-1 일본의 항공운송산업의 성장과 발전

2차대전에 패배한 일본은 항공산업이 군사산업으로 취급되어 산업활동 자체가 금지되었었다. 그러나 공산주의와 민주주의 간에 냉전격화를 배경으로 일본의 항공산업은 반공의 목적을 위해 1950년부터 해금된 후 정부의 규제와 보호 및 경제발전이라는 수요증대로 급속히 팽창되었다. 즉, 경제발전이라는 시간가치의 증대가 고속 교통수단인 항공 교통 수단의 수요를 급증시켰고, 국제여객의 경우는 엔화가치 상승에 의한 관광여행 수요급증이 일본항공수요 증대의 주요 원인이다. 또한 일본의 항공교통 수요는 동경과 대만에 집중되는 특성을 보이고 있다. 따라서 이들 대도시의 공항용량 부족, 환경문제 야기 등이 자주 거론되고 있다.

## 표 3. 공항별 증장기 기본계획의 주요 내용

Table 3. Strategic plan for major airports in each region.

공 항 명	개 발 사 항	개 발 규 모
· 호남권 신공항	· 광주공항의 한계로 대체공항을 개발하고, 국제선 취항 가능 시설 확보 (1997~ 2001)	· 활주로 2,500×45m급 건설(국제선용 중형기 이·착 륙 가능) · 국제선, 국내선 여객 및 화물터미널 건설
· 광주공항	· 호남권 신공항 건설후 국내선 공항으로 활 용	· 여객터미널, 주차장, 계류장을 확장
· 목포공항	· 단기적 보완 활용후 신공항에 기능 이전 (1994~1997)	· 간이계기착륙시설 설치 및 활주로, 착륙대 일부 확장 · 주변 지장 군사시설 이전 및 장애물 제거
· 여수공항	· 중형기 취항 가능토록 공항시설 확장 (1995~2000)	· 활주로 1,550×30→2,100×45m로 연장 · 여객터미널 시설확장 및 계기착륙시설 설치
· 대구공항	· 대구/경북지역 국제선 수요처리를 위한 시설확보(1995~1999)	· 국제선 터미널 건설 및 계류장, 주차장 일부 확장
· 영동권 신공항	· 속초공항의 대체공항을 개발하고 국제선 취항 가능시설 확보(1994~1999)	· 활주로 2,500×45m급 1본 건설(중형기 취항 가능) · 국제선 및 국내선 여객터미널 건설
· 김포공항	· 신공항 개항시까지 항공교통 처리를 위한 최소시설 보완(1995~1996)	· 국내·국제선 탑승게이트 증설 및 국내선 화물처리시 설 확충
· 김해공항	· 제2국제 관문공항으로 육성 · 일부시설 보완(1995~1999)	· 대형기 이·착륙 가능 활주로(3,200×60m) 건설중 · 국내/국제 여객터미널 연결콘코스 설치 및 항공보안 시설 개량
· 제주공항	· 유도로 설치로 이·착륙 능력제고 및 부족 시설 확충(1996~2000) · 2000년 이후 장기계획으로 신공항 개발	· 평행유도로 신설공사 완료(1994) · 화물터미널 증축, 계류장 및 주차장 확장
· 원주공항	· 강원내륙지방 항공교통편의 제공(1994~ 1996)	· 원주~제주노선 취항. 여객터미널, 주차장 등 민항시 설 건설
· 경비행장 개발	· 초기단계는 지방 주요 도시 기존 군비행장 활용 · 울진, 울릉도 경비행장 개발(1995~2000)	· 수색, 춘천, 창원, 전주, 남원 등 군과 공동사용 기 협 의된 경비행장 민자 유치 개발 · 울진, 울릉도에 활주로 900~1,200m급 경비행장 개 발

자료원: 한진교통물류연구원, 교통물류, 1997년, 봄호, p. 69에서 옮겨왔음.

일본의 운수정책 심의회는 1991년 6월, 21세기를 겨냥한 미래 항공수요 흐름의 방향에 기초한 항공정책의 기초를 발표했는데, 그 주요 내용은 다음과 같다[7].

## 4-1-1 미래 항공수요에 대한 예측

- ① 東京과 大阪은 향후에도 일본 항공수요 발생의 2대 거점 도시로 될 것이다.
- ② 나고야, 후쿠오카, 히로시마, 센다이는 아시아, 하와이 오세아니아 지역을 직접 연결하는 중단 거리 노선이 발달할 수 있을 것이다.
- ③ 新千歲 공항은 東向의 게이트 웨이 역할을 할 수 있는 여건을 조성하게 될 것이다.

- ④ 비즈니스 여객뿐만 아니라 관광 여객조차도 직통 노선을 선호하게 될 것이다.
- ⑤ 그러나 중장거리 관광여객의 경우 중간 기착 우회노선을 택할 수도 있는데 연결비행편에 깔끔한 환승이 보장되고 요금상의 이점이 충분해야 할 것이다.
- ⑥ 항공 내쇼날리즘의 퇴조 - 항공운송산업이 유아산업 단계에 있을때는 항공운송산업의 보호와 국익중심으로 항공 협정이 맺어졌다. 그러나 항공운송 산업이 성숙 단계에 있다고 간주되는 오늘날의 일본은 항공 운송 산업 보호보다는 소비자 이익을 우선 고려함으로써 항공 내쇼날리즘은 쇠퇴할 것으로 예상된다.

4-1-2 경쟁촉진 정책의 실시

항공 운송 산업이 성숙했다고 판단한 일본은 동산업의 경제적 규제를 완화하고 시장경제 논리의 도입을 확대해 가고 있는데, 첫째로 들 수 있는 변화는 1986년의 국제선 복수화이다. 또한 공항 슬롯의 여유가 있는 경우 외국항공사의 신규진입 및 비행편 증편을 위해 공급하는 등 자유경쟁주의를 점진적으로 도입하고 있기도 하다. 그러나 미국의 대폭적 자유화 정책은 거부하는 신중성을 보이고 있으며 북미와 유럽의 항공운송산업 블록화에 의한 영향을 줄이기 위해 고심하고 있기도 하다.

4-1-3 운임 정책 - 국내 항공사 보호와 공항수요 분산 지향

신항공정책이 포함하고 있는 운임 정책은 다음과 같이 정리할 수 있는데 주로 국내항공사의 보호와 동경지역 공항 수요 감소를 목표로 하고 있다.

- ① 운임 규제를 완전히 철폐하지 않는다.
- ② 이중운임 인가방식을 유지한다.
- ③ 日本鵜 운임은 정밀한 체계로 인가하고 외국 발 운임은 간단한 체계로 인가한다.
- ④ IATA의 운임 설정 기능, 연대 운송, 운임 정산기능을 재평가 한다.
- ⑤ 특별 운임에 있어서는 존(Zone)제도를 도입

하여 탄력적으로 적용한다. 즉, 계절별로 특별 운임의 상한과 하한의 범위를 정해놓고 범위 내에서 자율적으로 운임을 정할 수 있도록 한다.

- ⑥ 지방 소도시에서 해외로 여행하는 여행객이 나라타 공항을 경유하지 않고 지방관문 공항 (gateway:新天歳, 福岡)을 경유하는 경우, 운임을 경감시켜줌으로써 나라타 공항의 혼잡 완화를 꾀한다.
- ⑦ 차터 운임과 화물운임은 일정한 범위내에서 자율적으로 정할 수 있도록 하여 탄력성을 부여한다.

위와 같은 정책에 의하여 동남아 등의 후진국 외 국항공사는 연고에 의한 환율상 이점을 얻을 수 있을 뿐만 아니라 임금 등의 저가로 인해 생산비는 낮은데 日本鵜 승객에 대하여 고운임을 적용함으로써 고수익을 얻을 수 있어 일본 취항을 선호하게 될 것이다. 물론, 이와 같은 가격 정책은 일본의 소비자 (항공여행자)의 희생을 초래하고 일본 항공사의 경영 효율 향상에 장애가 될 것이다. 또한 소비자들은 운임 절약을 위해 해외에서 일본의 도시와 해외 도시간의 왕복항공권을 구입하는 행위도 나타날 수 있다. 예를 들면 동경과 방콕을 수시로 여행하는 동경 거주 비즈니스 여객이 동경-방콕간 왕복 티켓을 항공요금이 싼 방콕에서 구입하려 할 것이다.

4-1-4 국제 항공 정책

신항공정책이 표방한 국제 항공 정책은 다음과 같다.

- ① 근거리 국제 노선은 지방 공항으로 부터의 직통비행을 장려한다.
- ② 국제선 차터 전문 항공사를 이용하여 서울, 홍콩, 랴, 호노룰루 노선에 적극 투입할 수 있도록 한다. 이를 위해 차터 운임은 탄력적으로 규제하고 지방공항의 시설 개선을 통하여 국제 여객처리가 가능토록 한다. (CIQ시설 등)
- ③ 아시아의 항공사들은 일본 항공사에 비해 생산비가 매우 저렴하여 저운임 정책을 쓰고 있다. 이에 대응하기 위하여 아시아 브랜드

(Asia brand)의 저비용 정기 항공사를 설립하여 아시아노선에서 경쟁하도록 한다.

- ④ 高需要 노선의 복수 지정을 추진한다.

## 4-2 일본의 공항정책

### 4-2-1 공항의 분류 및 재정지원

일본의 공항은 1956년 제정된 「空港整備法」에 의해 다음과 같은 3개의 종류로 구분하여 재정지원 및 기타 관리에 이용하고 있다.

- ① 제1종 공항 : 국제 항공노선에 필요한 공항으로서 운수대신이 설치하고 관리하는 공항이다. (95년 현재 신동경국제공항, 관서국제공항, 동경국제공항, 대판국제공항 등 4개의 공항이 이에 속한다.)
- ② 제2종 공항 : 주요 국내 항공노선에 필요한 공항으로서 운수대신이 설치·관리하는 A형(新天歳 등 21개)과 운수대신이 설치하고 지방공공단체가 관리하는 B형(九州 등 5개)로 나뉘어진다.
- ③ 제3종 공항 : 지방노선에 필요한 공항으로서 지방공공단체가 설치·관리하는 공항으로서 青森 등 55개 공항이 이에 속한다.

(기타 공항 : 자위대, 미군의 공용비행장과 민간이 설치·관리하는 공공용 비행장으로서 調布 등 7개의 공항이 있다.)

일본정부는 공항정비를 위한 재원을 안정적으로 확보하기 위하여 공항정비특별 회계법을 제정했는데(1970년), 이 법에 의하면 항공기 연료세, 공항사용료, 일반회계로부터의 조입금, 자금운용부로부터의 조입금, 산업투자특별회계로부터 조입금, 국가부담금 등 繰入金으로 공항정비를 위한 재원을 구성하도록 했다[8].

### 4-2-2 동경지역 및 중부권 공항수용 능력 확장 정책

동경지역 공항은 동경국제공항(하네다 공항)과 신동경 국제공항(나리타 공항)이 있는데 하네다 공항은 국내선 중심이고 나리타 공항은 국제선 중심

으로 운영된다. 양 공항은 현재 모두 포화상태로 운영되고 있어서 확장계획을 갖고 있다. 나리타 공항은 현재 1본의 활주로만 보유하고 있으나 2본의 활주로를 추가로 건설할 계획이며 하네다 공항은 沖合展開사업에 의하여 바다쪽 폐기물 매립지를 이용한 부지확장을 통하여 활주로 1본을 추가하는 등 용량 확장 계획을 수립하여 추진하고 있다. 따라서 제7차 공항정비 5개년 계획(1996~2000년)에서는 대도시권 거점공항의 정비에 최우선 투자할 계획으로 되어 있다. 즉, 신동경국제공항의 평행활주로 건설사업, 동경국제공항의 沖合展開사업, 近畿圏(경도, 대판을 중심으로 하는 지역) 기존 공항의 역할 분담을 위한 사업, 관서국제공항의 2기 사업으로서의 평행활주로 등의 정비사업을 추진하는데 주로 투자하기로 되어있다. 또한 중부권에 새로운 거점공항 건설을 위한 구상과 동경지역 양대 공항의 수용능력 확장한계에 대비한 수도권 제3공항 건립과 관계된 구상을 위한 투자도 고려되어 있다. 수도권 제3공항의 필요성은 나리타 공항의 슬롯부족에 의한 신규진입항공사의 취항 불가능 사태를 막기 위한 것으로 2000년대 초에는 건설 사용될 수 있어야 한다는 여론이 일고 있다[8].

### 4-2-3 지방공항의 정비 계획

지역거점공항(福岡, 新千歳 등 지역 블록의 중심공항)의 안전운항을 확보하고 수요증대에 대비하기 위해 활주로 연장 및 시설 개선이 계획되어 있다. 그 외에 하네다 공항의 슬롯부족으로 향후의 수요를 대형기 취항으로 흡수하는 경우 하네다와 연결되는 지방 군소 공항도 대형기 취항이 가능하도록 시설개선을 할 계획도 세워 놓고 있다. 또한 민간공항의 시설개선을 위해서 민간공항의 공용화를 추진할 것도 고려되고 있다[8].

## V. 결 론

### 5-1 인천국제 공항의 동북아 지역내 경쟁적 위치와 경쟁전략



표 4. 동경, 서울, 대판의 국제항공수요 비교(1995년 여객처리량 기준)

Table 4. Comparison of international air passengers' demand among Seoul, Tokyo, Osaka.

순 위	지 역	여객 처리량(천명)
1	동경	26,234
2	서울	13,285
3	대판	9,338

자료원: 참고문헌 [1], [2]

인천국제 공항이 개항할 2천년대 초까지는 동북아 지역에서는 동경지역 공항과 대판지역의 간사이 공항이 인천국제공항과 직접 경쟁을 하게 될 것이다. 세지역의 항공수요 현황을 여객처리량 기준으로 살펴보면 표 4와 같다. 한편 우리나라 국적 항공사와 일본 주요 항공사의 규모를 보유항공기 대수와 수입여객마일(revenue passenger miles = RPM) 기준으로 비교하면 표 5와 같다.

위의 표 4의 자료에 의하면 수요측면에 있어서는 서울은 동경의 절반수준인 반면 대판과는 경쟁적 수준이라 할 수 있다. 유료승객마일을 기준으로한 항공사의 규모에 있어서는 우리나라의 대한항공은 JAL의 절반도 못되고 ANA 보다도 떨어진다. 또한 일본은 JAL과 ANA 이외에도 JAS가 세계 50

위권 이내에 들어있어 공급측면에서 우리보다 월등히 앞서고 있다. 따라서 JAL이 동경지역을 허브로 하는 한편 ANA와 JAS가 간사이 공항을 허브화하는데 치중하여 동경지역 공항을 이용하는 국제여객의 일부를 유인하는데 성공한다면 인천국제공항을 증가하는 항공교통처리 실적을 보일 수도 있고 인천국제공항은 동북하 지역 3위에 불과한 위치로 될 가능성이 충분히 있다.<sup>1)</sup> 그런 경우 대한항공이 소위 항공사 그룹화 경향에서 메이저 그룹의 파트너<sup>2)</sup>가 되지 못함과 동시에 인천국제공항 허브화도 실패하게 된다. 이를 막기 위해서 인천국제공항과 국적항공사는 긴밀하게 협조하면서 간사이 공항과의 경쟁에 치중하여야 한다. 이는 동경을 동북하 지역 제1의 허브로 인정하더라도 서울이 대판과의 2위 경쟁에서는 반드시 이겨야만 인천국제공항의 목표가 달성될 수 있기 때문이다.

위와 같은 목표의 달성을 위해서 다음과 같은 경쟁전략을 생각해 볼 수 있다. 첫째로, 일본의 신항공정책을 면밀히 검토하여 인천국제공항 당국 및 국적항공사가 대책을 세워야 한다. 예를 들면, 日本 税 客에게 높은 요금을 적용하는 정책에 대응하여 일본인 장거리 국제관광 여객수요 개발을 위해서 서울을 축으로 하는 포괄관광상품을 일본여행시장에 판매하는 것 등이다. 둘째로, 김포공항이 국내선 전용, 인천국제공항이 국제선 전용으로 역할 분담되어 서울지역에서 국내선과 국제선간의 환승이

표 5. 한·일 주요 항공사 규모 비교

Table 5. Comparison of major airline size in Korea and Japan.

국 적	항 공 사	보유항공기수	RPM(백만)	RPM기준 세계순위
한 국	KAL	119	20,991.9	18위
	AAR	50	-	-
일 본	JAL	143	43,357.4	6위
	ANA	137	26,629.4	14위
	JAS	88	6,950.9	39위

자료원 : "Major Airlines Profiles", Aviation Week & Space Technology(주간 전문잡지), 1997년 1월 13일호

단, 아시아나 항공은 TOP 50 항공사가 아니므로 아시아나 항공의 보유 항공기 대수는 1997. 10. 15 동사 인터넷 홈페이지 자료임.

1) 이러한 전략은 본 논문 제IV장에서 본 바와 같이 일본 정부의 항공정책이 주로 동경지역 수요분산에 치중하고 있기 때문에 성사 가능성이 매우 높다.  
 2) 항공사의 그룹화에 대한 구체적 내용은 참고문헌 [9] 참조.

표 6. 일본 주요 공항의 국제선 여객, 화물 수요 (1995년 기준).

Table 6. International traffic demand at major airports in Japan.

(단위: 여객:1000명 화물:톤)

분류	공항명	여객	화물
1종공항	신동경국제(나리타공항)	23,372 (103)	1,606,170 (104)
1종공항	관서국제공항	8,578 (344)	416,289 (335)
2종공항	나고야	3,362 (106)	109,747 (106)
2종공항	후쿠오카	2,330 (108)	49,539
1종공항	동경공항(하네다)	803 (110)	27,692 (114)
2종공항	那覇	393 ( 98)	3,527
2종공항	仙臺	386 (116)	3,408 (108)
2종공항	新千歳	347 (105)	4,379 ( 76)
2종공항	廣島	257 (108)	1,807 (128)
2종공항	新潟	131 (104)	4,833 (109)
2종공항	鹿児島	97 ( 98)	1,002
3종공항	岡山	84 (109)	
3종공항	富山	57 (114)	
( )안은 전년비 %			

불편할 경우 부산, 제주 등을 origin-destination으로 하는 여객이 인천국제공항을 경유하지 않고 간사이 공항을 경유하여 장거리 국제여행을 할 수도 있음에 유의해야 한다. 즉, 한국내 지방도시에서 최초 출발하는 국제항공여행자가 인천국제공항을 경유하도록 신속하고 편리한 환승을 보장해 주어야 한다. 셋째로는, 인천국제공항과 일본의 중소도시 간 비행편을 신설, 증편하여 해당도시를 출발하여 장거리 해외여행을 하는 일본인 항공여객이 간사이 공항을 경유하지 않고 인천국제공항을 경유하도록 유도해야 할 것이다. 표 6은 국제선 여객수요가 많은 일본의 공항들을 보여주고 있는데 나리타 공항과 간사이 공항이외의 공항과 인천국제공항의 연결 비행편을 늘리면 동경, 오사카 지역이외의 일본도시에서 장거리 항공여행을 시작하는 여객들이 인천국제공항을 경유하도록 유도할 수 있다.

한편, 공항의 지정학적 위치 및 공항운영 여건에 의한 인천국제공항과 일본의 동경, 오사카 지역 국제공항들(나리타, 간사이 공항)과의 경쟁요소들의 비교 우위성은 본 논문 I, II, III, IV장에서 전개

한 논리를 바탕으로 다음과 같이 정리할 수 있다.

- ① 인천국제공항은 지리적 위치가 유리하여 유럽·북미로부터 최초 출발하여 동남아 및 중국 주요 도시에 이르는 연결 노선망 구성에 있어서 일본의 공항들보다 비용측면에서 약간 유리하다고 볼 수 있다. 단위비용이 높은 스포크 노선 길이가 일본의 공항에서 보다 짧아지기 때문이다. 동시에 중국의 접근 노선의 경우, 표 7에서 보는 바와 같이 현재 김포공항으로부터 비행편이 도쿄나 오사카 지역공항으로부터의 비행편보다 운항횟수도 많고 접근 가능 도시수도 많다. (한·중국간의 노선망이 일·중국간의 노선망 보다 발달한 이유는 역사적, 문화적 배경에 의한 요인이 클 것으로 추측되나 본 논문은 이에 대해 연구하지 않았음)
- ② 동경, 오사카 지역공항(나리타, 간사이공항)은 착륙료 등 공항사용료가 매우 높은 편이어서 인천국제공항은 공항사용료 경쟁에서 유리한 위치에 있다.

- ③ 공항개발 계획 및 재원확보 측면에서 일본은 보다 체계적인 계획과 투자재원 대책을 명확히 설립해 놓고 있으나 (본 논문 제IV장 참조) 우리나라의 경우는 재원확보에 대한 장기적이고 항시적인 대책이 없다. 이는 안정적이고 정시적인 개발에 위협을 줄 수도 있으나 상황에 따라서는 단기적인 대규모 투자로 급속한 개발성과를 거둘 수 있는 의사결정을 할 수도 있어 유리한 측면도 있다.
- ④ 동경의 나라타 공항은 개항한지 20년이나 되었고 간사이 공항도 이미 1994년에 1차 개항하였으므로 공항운영면에서 안정적이고 공항 이미지가 이미 형성되어 있어 새로 개항할 인천국제공항보다 항공사 대상 마케팅에 유리하다.

5-2 인천국제공항의 비행편 스케줄링 전략

공항의 교통처리량이 많다고 하여 반드시 허브공항이라 할 수 없다. 다른 도시로 이어지는 연결비행편과 환승여객의 수가 많아야만 허브-스포크 노선망 개념에서의 허브공항이 될 수 있는 것이다. 허브공항의 허브기능은 모래시계형 허브(hourglass hub)와 배후지형 허브(hinterland hub)의 두 종류로 크게 나누어 볼 수 있다[11]. 모래시계형 허브는 비교적 장거리의 한 지역에서 다른 지역으로의 연결 비행을 중계해 주는 허빙(hubbing) 기능을 의미하며 후배지형 허브는 해당 공항이 주변 全方向 중소 도시를 최초 출발지 또는 최종 목적지로 하는 교통망을 연결 비행편을 이용하여 중계해주는 허빙 기능을 의미한다[11].

비행편 스케줄 전략에서 성공한다면, 인천국제공항은 지리적 위치로 보아 원거리 동남아 지역과 미주지역을 중간에서 이어주는 모래시계형 허브(hourglass hub)의 역할과 서울을 중심으로한 동북아시아 제도시의 배후지형 허브(hinterland hub) 기능을 동시에 수행할 수 있을 것이다. 공항에서의 비행편 스케줄 의사결정은 항공사가 주도적으로 하게 되지만 국적 항공사와 공항간의 긴밀한 협조에 의한 스케줄 전략은 해당 공항의 허브화 성공에 필수

적이다. 물론 해당공항에서의 외국항공사의 비행편 스케줄이나 외국항공사에 의해서 국외허브(foreign hub)로 지정되는 것도 중요하지만 외국 항공사들의 스케줄은 홈캐리어(home carrier)들의 비행편이나 홈캐리어들과 제휴 등 협조에 영향을 많이 받게 되므로 국적항공사의 스케줄 전략을 주로 논의해야 할 것이다. 이하에 제시된 표 7, 표 8, 표 9 들은 현재 서울 김포공항과 일본 주요 도시의 공항에서 각국 국적항공사에 의해 연결되는 국제항공

표 7. 서울 및 일본 주요 도시와 중국 및 근거리 동남아 도시간 비행편

Table 7. Flight frequency between major cities in Korea and Japan and major cities in south east Asia.

목적지	출발지	비행편수*
홍콩	동경	43
	서울	27
	대관	18
	나고야	7
	복강	7
마닐라	동경	7
	서울	13
	나고야	2
북경	동경	11
	서울	15
	대관	5
	나고야	1
상해	동경	7
	서울	7
	대관	11
청도	동경	0
	서울	6
광주	대관	2
	동경	0
	서울	1
	대관	3
대련	동경	1
	서울	0
	대관	4
	복강	2
천진	서울	6
심양	서울	7
장춘	서울	2
푸켓	서울	2

표 8. 서울 및 일본 주요 도시와 미주지역 도시간 비행편

Table 8. Flight frequency between major cities in Korea and Japan and major cities in North America.

목적지	출발지	비행편수*
뉴욕	동경	14
	서울	21
시카고	동경	7
	서울	5
로스앤젤레스	동경	17
	서울	35
	대판	7
앵커리지	서울	3
덴버	서울	3
델라스	서울	3
디트로이트	서울	4
호노룰루	서울	17
	동경	33
	대판	14
	나고야	7
	松廣	7
	북강	7
	선태	3
시애틀	서울	6
아틀란타	서울	3
	동경	3
워싱턴	서울	4
	동경	4
샌프란시스코	서울	17
	동경	7
캘거리	서울	3
밴쿠버	서울	7
	동경	7
	대판	7
	나고야	2
보스톤	서울	3
토론토	서울	5
상파울로	서울	3
	동경	1
	나고야	1

노선 비행편수를 정리한 것이다. 이 표들을 기준으

표 9. 서울 및 일본 주요 도시와 원거리 동남아 도시간 비행편

Table 9. Flight frequency between major cities in Korea and Japan and major cities south Asia.

목적지	출발지	비행편수*
싱가포르	동경	18
	서울	18
	대판	14
	나고야	3
자카르타	동경	9
	서울	12
	대판	7
쿠알라룸푸르	동경	7
	서울	3
	대판	13
방콕	동경	17
	서울	20
	대판	20
	나고야	4
	북강	3
호치민 시티	동경	0
	서울	7
	대판	
델리	동경	3
	서울	0
	대판	0
덴파사	동경	9
	서울	1
	대판	6
양곤	동경	0
	서울	0
	대판	3
뭄바이	동경	0
	서울	2
	대판	2

\* : 각 표의 비행편수는 각국 국적 항공사에 의한 정기항공 운항 편수임.

자료원 : 표 7, 표 8, 표 9의 자료는 참고문헌 [1]과 [12]에서 발췌했음.

로 인천국제공항의 허브화 성공을 위한 국적항공사와 공항당국의 비행편 스케줄 전략을 살펴보자.

### 5-2-1 동북아 지역의 hinterland hub 기능을 위한 전략

동북아 지역의 주요 도시 및 중소 도시에서 북미나 유럽지역으로 장거리 항공여행을 계획하는 항공여행자들이 인천국제공항을 경유하도록 하거나 북미나 유럽의 제도시에서 동북아 지역의 제도시로 향하는 항공 여행자들도 인천국제공항을 경유하도록 하는 일이 인천국제공항이 이 지역 hinterland hub 가 되도록 하는 일일 것이다. 이를 위해서 국적항공사들은 서울과 북미 및 유럽의 gateway 도시간의 비행편이 경쟁공항(나리타, 간사이 공항)과 상대 도시들간의 비행편보다 많은 것도 필요하지만 그 보다는 서울과 배후지 도시들간의 비행편(스포크노선)이 경쟁공항보다 많은 것이 더욱 중요하다. 왜냐하면 배후지 도시로 이어지는 연결비행편이 다양하고 풍부하면 장거리 허브축 노선의 비행편은 외국 항공사들이(항공협정이 허락하는 한) 증편하거나 신규로 참여할 가능성이 높기 때문이다. 따라서 국적 항공사들은 서울과 중국, 일본 및 근거리 동남아 도시들간 비행편 증가 및 이들 비행편이 장거리 허브 축 노선과 원만히 연결되도록 스케줄을 짜는 것이 필요하다. 특히 장거리 국제여객 수요가 많은 인근도시와 인천국제공항간의 비행편 증편에 힘을 기울여 일본의 나리타, 간사이 공항보다 근거리 연결 비행편이 풍부해야만 장거리 외국항공사 취항이 늘어 허브화에 성공할 수 있을 것이다.

먼저 중국도시들과의 연결을 생각해 보자. 표 7에 의하면 북경, 청도의 연결비행편은 서울이 동경이나 대판보다 많지만 상해나 대련으로의 비행편은 서울이 대판보다 적다. 천진, 심양, 장춘으로의 비행편은 현재로서는 서울에서만 가능하도록 되어 있다. 근거리 동남아 도시들의 경우는 홍콩과의 연결은 동경이 서울보다 비행편이 많고 마닐라의 경우는 서울로부터의 비행편이 가장 많다. 따라서 인천국제공항 운영자와 우리나라 국적항공사는 이와 같이 분석된 운항현황을 토대로 간사이공항과의 경쟁을 고려하여 근거리 국제노선(중국, 동남아) 비행편 증편계획 및 수요개발 노력을 추진해야 할 것이

다. 또한 이들 단거리 비행편들은 장거리 허브축 비행편들과 연결을 고려해서 스케줄링을 해야 할 것이다.

### 5-2-2 원거리 동남아 지역과 북미지역간의 hourglass hub 기능을 위한 전략

인천국제공항은 지리적 여건이나 원거리 동남아 지역의 비교적 낙후된 항공산업 여건(싱가폴 제외)으로 보아 미주지역과 원거리 동남아 지역사이에서 hourglass hub 기능을 할 수 있을 것이다. 현재는 호치민 시티와 방콕에서 미주로 향하는 여객의 서울 김포공항에서의 환승이 많은 편이지만 자카르타, 쿠알라룸푸르, 인도의 주요 도시 등과 미주간을 연결하는 노선에서도 인천국제공항이 일본의 나리타 간사이 공항보다 선호되는 hourglass 허브가 되도록 비행편 스케줄링을 해야 할 것이다. 표 8, 표 9는 태평양 노선과 원거리 동남아 노선의 양국 국적 항공사에 의한 비행편수를 보여주고 있다. 이 표들을 참고하면 비행편수를 기준으로한 원거리 동남아 지역과 미주지역과의 연결 비행편 구성에 있어 우리나라 서울권 공항이 일본 공항들과 비교하여 유리한 도시들과 불리한 도시들을 식별할 수 있다. 인천국제공항은 각 노선의 수요의 특성과 함께 일본 공항과의 경쟁을 고려하여 이와 같은 장거리 연결 비행편 전략도 수립 실천해야 할 것이다. 또한, 미국이 추진하는 對 아시아 제국 open-sky 협정이 원만하게 성사되는 경우 원거리 동남아 노선과 미주 지역 노선이 인천국제공항에서 연결되도록 하기 위해서 우리나라 국적항공사들은 미국 및 동남아 항공사들과 활발한 운항체휴 등이 필요할 것이다.

### 5-3 결 어

우리나라는 항공 수요의 규모에 있어 일본과는 비교가 되지 않을 정도로 열세이다. 더구나 일본의 항공 수요는 동경지역과 대판지역에 몰려있어 동북아시아 허브기능 수준에 있어 동경의 나리타 공항에 이어 인천국제공항이 이어 두 번째 자리를 차지하기 위해서는 대판지역의 간사이 공항과 치열한

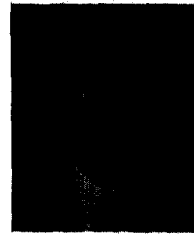
경합을 벌여야 한다. 특히 허브리어가 긴밀히 협조하고 수요분석에 입각한 비행편 스케줄링을 효과적으로 하는 일은 공항의 허브화 성공에 가장 중요한 전제 조건이 된다. 인천국제공항을 축(hub)으로 하는 허브-스포크 노선망 구성이 잘 이루어지면 많은 외국 항공사들이 취항하려할 것이다. 공항당국은 또한 외국 항공사가 인천국제공항을 국외허브(foreign hub)로 지정하도록 유도하여야 하는데 이를 위해서는 국적 항공사가 외국의 주요 항공사와 광범위한 사업영역에서 제휴를 맺도록 증대하는 노력도 필요할 것이다. 유럽의 경우에 비유한다면, 동경지역 국제공항이 런던의 히드로 공항과 같은 역할을 하고, 인천국제공항은 암스테르담의 스키폴 공항과 같은 역할을 해야할 것이다. 외국항공사 유치에 위해서는 공항당국이 우리나라 및 인접국의 항공 수요의 특성과 전망에 대한 정보라든가 공항 시설 및 공항에서 제공되는 서비스 등에 대한 정보를 외국 주요 항공사에 주기적으로 제공하는 일도 필요할 것이다.

### 참고문헌

- [1] 항공진흥협회, 항공통계자료 1996. 한국항공진흥협회 1997.
- [2] 日本航空振興財團, 數字でみる航空, 日本航空振興財團, 1997.
- [3] 신공항건설공단, 인천국제공항 건설사업소개, 신공항건설공단, 1996. 3.
- [4] 이승창, 홍순길, 유광의, 인천국제공항 마케팅 전략개발 및 실행방안 연구용역 보고서, 한국항공정책연구소, 1996.
- [5] R. Doganis, *The Airport Business*, Routledge, 1992.
- [6] 손순룡, "우리나라 항공운송정책 실적과 계획('96~97)", 교통물류 제5호 한진교통물류연구원 1997 pp. 62-77.
- [7] 川口 滿, 21世紀の航空定策論, 成山堂書店, 1993
- [8] 吉田 茂, 高橋 望, 國際交通論, 世界思想史(日本), 1995.

- [9] 유광의, "허브공항의 경쟁력 확보를 위한 공항사용료 정책", 항공산업연구 제41집, 세종대학교부설 항공우주연구소, 1997. 3. pp. 30-49.
- [10] AW & ST, "Major Airlines' Profiles", *Aviation Week and Space Technology*, 1997. 1. 13. pp. 271-309.
- [11] P. Hanlon, *Global Airlines*, Butterworth-Heinemann, 1996.
- [12] 삼중기획, *Airlines Time Table*, 삼중기획, 1997.

### 유 광 의 (柳光儀)



1979년 한국항공대학교 항공관리학과 졸업(이학사)

1986년 연세대 경영대학원 경제학과 졸업(경제학석사)

1992년 Embry-Riddle Aeronautical University 대학원 항공경영

학과 졸업(항공경영학석사)

1992년 MIT Summer Short Course "Airport Systems" 수료

1995년 영국, Loughborough University 교통학과 박사과정 수료 (교통학박사)

1995. 8 ~ 1997. 2 한양대, 인하대, 항공대 시간강사

1996. 6 ~ 1997. 2 한국항공정책연구소 책임연구원

1997. 3 ~ 현재 한국항공대학교 항공교통학과 교수

관심분야 : 항공운송기업 운영 및 경영, 공항운영 및 경영, 항공교통계획