

한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향과 우리나라 항공정책의 방향*

이강빈**

목 차

- I. 서 론
- II. 한국과 중국 간 항공운송 교역 동향
 - 1. 우리나라 항공운송시장 동향
 - 2. 대중국 항공운송 수출 동향
 - 3. 대중국 항공운송 수입 동향
- III. 한·중 FTA의 항공운송서비스 부문 양허내용
 - 1. 한국의 WTO GATS 및 기체결 FTA 항공운송서비스 부문 양허수준
 - 2. 중국의 WTO GATS 및 기체결 FTA 항공운송서비스 부문 양허수준
 - 3. 한·중 FTA 항공운송서비스 부문 양허내용
- IV. 한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향
 - 1. 항공여객시장 영향
 - 2. 항공화물시장 영향
 - 3. 항공물류시장 영향
- V. 한·중 FTA에 따른 우리나라 항공정책 방향
 - 1. 한·중 간 항공자유화 추진
 - 2. 항공운송산업 및 공항 경쟁력 확보
 - 3. 항공물류업 경쟁력 강화
 - 4. 후속 협상에서 항공운송서비스 분야의 추가 개방 확보
- VI. 결 론

* 이 논문은 2016년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2016S1A5A2A01022307).

** 상지대학교 연구교수

I. 서론

한·중 FTA(Free Trade Agreement : 자유무역협정)는 한국과 중국 양국이 2012년 5월 협상을 개시한 이후 총 14 차례 공식 협상을 거쳐 2014년 11월 실질 타결되었고, 2015년 11월 30일 우리나라 국회 본회의에서 비준 동의안이 의결되어 2015년 12월 20일 발효되었다. 한편 한·중 FTA 협정문은 서문 및 4개 분야 22개 장(부속서 포함) 307개 조문으로 구성되어 중국이 그동안 체결한 FTA 중 가장 폭넓은 내용으로 되어있다.

한·중 FTA 체결은 우리나라 전체 수출의 25%를 차지하는 거대한 시장을 대상으로 한다는 점, 일본 등 주요 경쟁국들과의 경쟁우위를 점할 수 있다는 점 등에서 어느 FTA 보다 중요한 의미를 지니고 있다. 더욱이 우리나라는 교역규모 세계 1위, 경제규모 세계 2위인 중국과의 FTA를 통해 양국 간 상품 및 서비스 교역이 증가할 것으로 전망되며, 또한 우리의 최대 교역국인 중국과의 FTA가 발효됨에 따라 우리기업들이 중국시장에서 유리한 가격 경쟁력을 확보하고 서비스시장 진출이 가시화되는 등 긍정적 효과가 기대된다.

2016년 우리나라의 대중국 수출은 1,244.3억 달러로 전년대비 9.3% 감소하였고, 대중국 수입은 869.6억 달러로 전년대비 3.6% 감소하였으며, 무역수지는 374.7억 달러의 흑자를 기록 하였다. 한편 2016년 한국의 대중국 항공운송 수출은 400.3억 달러로 전년대비 15.5% 감소하였으며, 전체 대중국 수출의 32.2%를 차지하고 있다. 또한 한국의 대중국 항공운송 수입은 242.6억 달러로 전년대비 9.1% 감소하였으며, 전체 대중국 수입의 27.9%를 차지하고 있다.¹⁾ 그리고 2016년 한국의 중국노선 항공여객 운송실적은 전년대비 20.5% 증가하면서 1,986만 명을 기록하였다.²⁾ 이와 같이 한국과 중국 간 교역에서 항공운송 수출입이 차지하는 비중은 1/3에 육박하는 등 양국 간 항공물류 비중 및 중요성은 더욱 커지고 있다.

한·중 FTA 협정문 가운데 제8장은 서비스 무역에 관한 내용으로 적용범위 규정에 의하면, 항공기 수리 및 정비 서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅,

1) 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/ctr/CtrTotalImpExpList.Screen> ; <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortCtrImpExpDetailPopub.screen>(2017. 1. 31 방문).

2) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 105면.

컴퓨터 예약시스템(CRS)서비스에 영향을 미치는 조치를 제외하고 항공운수권에 영향을 미치는 조치 또는 항공운수권의 행사에 직접적으로 관련된 서비스에 영향을 미치는 조치에 대하여 협정문이 적용되지 아니한다.³⁾ 위와 같이 한·중 FTA에서 양허된 위의 3가지 항공운송서비스 가운데 중국은 항공기 보수 및 유지 서비스, 컴퓨터 예약시스템서비스에 대해 제한을 두고 양허하였다.

한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향을 분석해 보면, 한·중 FTA로 인한 교역 증가로 회의, 협상, 시장조사 등 인적 교류가 활성화될 것으로 보이며, 또한 한·중 양국의 서비스시장의 점진적 개방으로 양국 간 관련 인력의 방문 및 한시적 이동 수요가 증가할 것으로 보인다. 한편 한류의 영향으로 한국을 찾는 중국인 관광수요도 증가하고 있어 항공여객시장 또한 증가 추세를 나타낼 것이다. 한·중 FTA에 의하여 국내 산업은 관세인하로 인한 대중국 수출과 수입이 증가하는 결과를 가져올 것으로 기대되는데, 특히 관세인하 혜택이 비교적 많은 품목의 항공운송 수출이 확대될 것으로 기대되고 있어 항공화물시장 또한 증가할 것으로 보인다. 한·중 FTA로 인한 대중국 수출입 항공화물 물동량의 증가로 항공물류 수요가 증대될 것으로 기대되며 항공물류시장 또한 확대될 것으로 보인다.

위에서 기술한 바와 같이 한·중 FTA가 항공여객시장, 항공화물시장 및 항공물류시장에 미치는 영향을 면밀하게 분석하며, 이에 대응하여 우리나라 항공운송업, 공항 및 항공물류업의 국제경쟁력을 확보하고 대중국 항공운송 수출입을 확대하며, 또한 한·중 FTA 후속 협상에 대비하기 위한 정부 및 항공운송 부문의 정책 방향을 모색하기 위하여 본 연구의 필요성이 있는 것이다.

본 연구의 내용은 한·중 FTA의 발효 이후 한국과 중국 간 항공운송 교역 동향을 살펴보고, 한·중 FTA의 항공운송서비스 부문 양허의 내용 및 수준을 검토하며, 한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향을 분석한 후, 한·중 FTA에 따른 우리나라 항공정책의 방향을 도출하여 제시하고자 한다.

본 연구와 관련된 주요 선행연구로는 임재경 외(2009)의 연구, 박정수 외(2014)의 연구, 김종덕 외(2015)의 연구, Jae Woon Lee(2016)의 연구 등에서 한·중·일 FTA에 대비한 교통 부문의 영향을 분석하여 정책 방향을 제시하고 있

3) 한·중 FTA 협정문 제8장 서비스 무역 제8.2조 적용범위.

으며, 한·중 FTA 서비스 분야의 한·중 양국의 개방 수준을 분석하여 후속 협상에서 추가 개방 요구 및 서비스 업종별 대응방향을 제시하고 있으며, 또한 동북아의 한국, 중국, 일본시장에서 항공운송 자유화의 법적 및 정책적 측면을 고찰하여 동북아 항공자유화를 위한 해결방안을 제시하고 있다. 반면에 본 연구에서는 한·중 FTA 항공운송서비스 부문의 양허내용을 검토하고, 한·중 FTA가 항공여객, 화물 및 물류시장에 미치는 영향을 분석하여 한·중 FTA에 따른 우리나라 항공정책 방향을 제시하고 있는 점에서 상기 주요 선행연구들과 차별성이 있는 것이다.

II. 한국과 중국 간 항공운송 교역 동향

1. 우리나라 항공운송시장 동향

(1) 항공여객 동향

우리나라 2016년 항공여객은 <표 1>에서 보는 바와 같이 총 1억 391만 명(국내여객 3,091만 명, 국제여객 7,300만 명)으로 전년대비 16.2% 증가하였다. 2016년 국제선 여객은 저비용항공사(LCC)의 운항 확대 및 유류할증료 미 부과에 따른 여행수요 증가, 외국인 관광객 증가, 2015년 메르스 기저효과 등으로 전년대비 18.8% 증가하며 7,300만 명을 기록하였다. 지역별 국제선 여객실적은 일본(24.2% 증가), 중국(20.5% 증가), 동남아(20.2% 증가) 노선에서 전년대비 20% 이상 크게 증가하였으며, 특히 중국노선은 2015년도 메르스 기저효과로 2016년 6월~8월 높은 성장률이 나타나 전년대비 20.5% 증가하며 1,986만 명을 기록하였다. 항공사별 국제선 여객은 대형국적항공사의 국제여객이 8.0% 증가하였고, 저비용항공사의 국제여객이 59.5% 증가하였다. 분담률의 경우 우리나라 국적항공사의 분담률은 64.7%로서 우리나라 대형국적항공사는 45.1%, 저비용항공사는 19.6%를 기록하였다.⁴⁾

4) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 103~107면.

2016년 국내선 여객은 저비용항공사의 국내선 공급 확대, 내·외국인의 제주도 관광수요 확대, 제주노선 및 내륙노선의 여객 증가 등으로 전년대비 10.5% 증가하며 3,091만 명을 기록하였다. 분담률의 경우 우리나라 대형국적항공사는 43.2%, 저비용항공사는 공급석의 확대와 여객실적의 증가로 56.8%를 기록하였다.⁵⁾

위에서 살펴본 바와 같이 2016년 항공여객은 1억 명을 돌파하여 역대 최고 실적을 기록하였고, 국제선 여객도 7,000만 명 이상을 달성하며 역대 최고실적을 기록하였다. 특히 중국노선 국제여객은 전년대비 20% 이상 크게 증가하였고, 저비용항공사(LCC)의 국제여객도 50% 이상 크게 증가를 나타냈다.

〈표 1〉 항공여객 운송실적

단위 : 명, %

구 분		2015년	2016년	증감률
국 내		27,980,135	30,912,922	10.5
국 제	전체	61,434,404	73,001,021	18.8
	중국	16,475,680	19,857,325	20.5
계		89,414,539	103,913,943	16.2

주 : 유입, 국내선 출발, 국제선 출발+도착.

자료 : 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 103면.

(2) 항공화물 동향

우리나라 2016년 항공화물은 <표 2>에서 보는 바와 같이 총 407만 톤(국내화물 29만 톤, 국제화물 378만 톤)으로 전년대비 7.0% 증가하였다. 2016년 국제화물은 항공사의 화물기 운항편 확대와 유가하락, 기타 플라스틱제품 및 평판디스플레이 수출입 화물 수송 증가, 신선화물 및 전자상거래 특송화물 증가 등에 힘입어 전년대비 7.5% 증가하며 378만 톤을 기록하였다. 지역별 국제화물 실적은 동남아(11.0% 증가), 일본(10.8% 증가), 중국(10.6% 증가)노선에서 전년대비 10% 이상 크게 증가하였으며, 특히 중국노선은 전년대비 10.6% 증가하며 78만 톤을 기록하였다.⁶⁾

5) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 107~110면.

6) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 110~112면.

2016년 국내화물은 제주노선에서 2.1% 증가하였으나 내륙노선은 1.3% 감소하여 전년대비 1.8% 증가한 29만 톤을 기록하였다.⁷⁾

위에서 살펴본 바와 같이 2016년 항공화물은 전년대비 7% 증가하였고, 국제화물도 전년대비 7% 이상 증가를 기록하였으며, 특히 중국노선 국제화물은 전년대비 10% 이상 크게 증가를 나타냈다.

〈표 2〉 항공화물 운송실적

단위 : 톤, %

구 분	2015년	2016년	증감률	
국 내	287,781	292,887	1.8	
국 제	전체	3,518,772	3,780,976	7.5
	중국	707,768	782,467	10.6
계	3,806,552	4,073,863	7.0	

주 : 화물, 우편 및 수하물 포함.

자료 : 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 103면.

2. 대중국 항공운송 수출 동향

한국의 2016년 총 수출액은 전년대비 5.9% 감소한 4,954.7억 달러이며, 이 가운데 대중국 수출액은 전년대비 9.3% 감소한 1,244.3억 달러로서, 우리나라 전체 수출액의 25.1%를 차지하고 있다. 한편 한국의 2016년 항공운송 수출액은 전년대비 3.3% 감소한 1,343.6억 달러이며, 이 가운데 대중국 항공운송 수출액은 전년대비 15.5% 감소한 400.3억 달러로서, 우리나라 전체 항공운송 수출액의 29.8%, 대중국 전체 수출액의 32.2%를 차지하고 있다.⁸⁾

한국의 2016년 대중국 항공운송 10대 수출 품목은 금액기준으로 <표 3>에서 보는 바와 같이 메모리반도체가 155.5억 달러로 전년대비 2.1% 감소하며 대중국 전체 항공운송 수출액의 38.8%의 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 그 다음 순으로 프로세스와 컨트롤러 56.2억 달러(34.6% 감소), TV카메라 20.5억 달

7) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 112면.

8) 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortCtrImpExpDetailPopub.screen> (2017. 1. 31 방문).

러(158.6% 증가), 기타 무선통신기기부품 18.2억 달러(54.9% 감소), 기타 평판디스플레이 15.5억 달러(10.6% 증가), 기타 개별소자반도체 14.1억 달러(3.5% 감소), 기타 보조기억장치 13.8억 달러(30.1% 감소), 인쇄회로 13.4억 달러(13.4% 감소), 액정디바이스 8.4억 달러(6.7% 증가), 반도체 제조용 장비 4.6억 달러(48.8% 감소)를 기록하였다. 이들 10대 품목이 대중국 전체 항공운송 수출액의 79.7%를 차지하고 있다.9)

위에서 살펴본 바와 같이 2016년 대중국 항공운송 수출액은 전년대비 15.5% 감소하며 대중국 전체 수출액의 32.2%의 비중을 차지하고 있으며, 대중국 항공운송 10대 수출품목 가운데 메모리 반도체 수출액이 전년대비 2.1% 감소하며 대중국 전체 항공운송 수출액의 38.8%의 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 3〉 대중국 항공운송 10대 수출품목

단위 : 억불, %

순위	품 목 명	2015년			2016년		
		금액	증감률	비중	금액	증감률	비중
1	메모리반도체	158.8	4.5	33.5	155.5	-2.1	38.8
2	프로세스와 컨트롤러	85.9	23.8	18.1	56.2	-34.6	14.0
3	TV카메라	7.9	10,201.7	1.7	20.5	158.6	5.1
4	기타 무선통신기기부품	40.4	17.6	8.5	18.2	-54.9	4.5
5	기타 평판디스플레이	14.0	-15.1	3.0	15.5	10.6	3.9
6	기타 개별소자반도체	14.6	-7.5	3.1	14.1	-3.5	3.5
7	기타 보조기억장치	19.8	10.9	4.2	13.8	-30.1	3.4
8	인쇄회로	15.4	-18.6	3.3	13.4	-13.4	3.3
9	액정디바이스	7.8	-26.4	1.6	8.4	6.7	2.1
10	반도체 제조용 장비	9.0	47.7	1.9	4.6	-48.8	1.1
	총 계	473.8	3.0	-	400.3	-15.5	-

주 : MTI(무역통계 품목분류체계) 6단위 기준.

자료 : 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortItemImpExpList.screen> (2017. 1. 31 방문).

9) 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortItemImpExpList.screen> (2017. 1. 31 방문).

3. 대중국 항공운송 수입 동향

한국의 2016년 총 수입액은 전년대비 7.0% 감소한 4,060.6억 달러이며, 이 가운데 대중국 수입액은 전년대비 3.6% 감소한 809.6억 달러로서, 우리나라 전체 수입액의 21.4%를 차지하고 있다. 한편 한국의 2016년 항공운송 수입액은 전년대비 0.8% 감소한 1,148.5억 달러이며, 이 가운데 대중국 항공운송 수입액은 전년대비 9.1% 감소한 242.6억 달러로서 우리나라 전체 항공운송 수입액의 21.1%, 대중국 전체 수입액의 27.7%를 차지하고 있다.¹⁰⁾

한국의 2016년 대중국 항공운송 10대 수입 품목은 금액기준으로 <표 4>에서 보는 바와 같이 메모리반도체가 64.6억 달러로 전년대비 8.0% 증가하며 대중국 전체 항공운송 수입액의 26.6%의 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 그 다음 순으로 기타 무선통신기기부품 22.5억 달러(33.8% 감소), 프로세서와 컨트롤러 16.1억 달러(29.4% 감소), 기타 무선전화기 12.4억 달러(44.7% 증가), 코드 분할식 전화기 10.8억 달러(48.0% 감소), 기타 개별소자반도체 9.4억 달러(5.3% 감소), 기타 집적회로반도체 8.0억 달러(6.7% 증가), 인쇄회로 6.1억 달러(21.0% 감소), 액정디바이스 5.4억 달러(23.0% 감소), 기타 보조기억장치 5.2억 달러(170.6% 증가)를 기록하였다. 이들 10대 품목이 대중국 전체 항공운송 수입액의 66.1%를 차지하고 있다.¹¹⁾

위에서 살펴본 바와 같이 2016년 대중국 항공운송 수입액은 전년대비 0.8% 감소하며 대중국 전체 수입액의 27.7%의 비중을 차지하고 있으며, 대중국 항공운송 10대 수출품목가운데 메모리반도체 수입액이 전년대비 8.0% 증가하며 대중국 전체 항공운송 수입액의 26.6%의 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

10) 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortCtrImpExpDetailPopub.screen> (2017. 1. 31 방문).

11) 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortItemImpExpList.screen> (2017. 1. 31 방문).

〈표 4〉 대중국 항공운송 10대 수입품목

단위 : 억불, %

순위	품 목 명	2015년			2016년		
		금액	증감률	비중	금액	증감률	비중
1	메모리반도체	59.8	53.7	22.4	64.6	8.0	26.6
2	기타 무선통신기기부품	34.0	-4.8	12.7	22.5	-33.8	9.3
3	프로세서와 컨트롤러	22.8	139.8	8.5	16.1	-29.4	6.6
4	기타 무선전화기	8.6	102.8	3.2	12.4	44.7	5.1
5	코드분할식전화기	20.8	66.0	7.8	10.8	-48.0	4.5
6	기타 개별소자반도체	9.9	-9.9	3.7	9.4	-5.3	3.9
7	기타 집적회로반도체	7.5	-7.3	2.8	8.0	6.7	3.3
8	인쇄회로	7.7	-20.2	2.9	6.1	-21.0	2.5
9	액정디바이스	7.0	-29.3	2.6	5.4	-23.0	2.2
10	기타 보조기억장치	1.9	16.0	0.7	5.2	170.6	2.1
	총 계	266.7	12.1	-	242.6	-9.1	-

주 : MTI(무역통계 품목분류체계) 6단위 기준.

자료 : 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortItemImpExpList.screen> (2017. 1. 31 방문).

III. 한·중 FTA의 항공운송서비스 부문 양허내용

1. 한국의 WTO GATS 및 기체결 FTA 항공운송서비스 부문 양허수준

WTO GATS(WTO General Agreement on Trade in Services : 세계무역기구 서비스 무역 일반협정)는 WTO 하에 우루과이 라운드(Uruguy Round) 협상의 결과로서 1995년 1월에 발효되었으며, GATS는 원칙적으로 모든 서비스 부문에 적용되지만 두 가지 예외가 있다. 즉 항공운송서비스는 GATS의 특정 부속서인 “항공운송서비스에 관한 부속서”에 의해 적용되지만, 부속서는 협정으로부터 항공운송서비스의 최대부분인 운수권 및 운수권 행사에 직접 관련된 서비스는 적용을 제외하고 있다.¹²⁾

항공운송서비스에 관한 부속서는 정기 또는 부정기 및 부가서비스이든 항공운송서비스의 교역에 영향을 미치는 모든 조치들에 적용된다. 그러나 GATS에 의해 부여된 어떤 약속이나 의무도 WTO협정의 발효일에 유효한 양자 또는 다자협정 상의 회원국의 의무를 감소시키거나 영향을 주어서는 아니 된다는 점을 확인하고 있다.¹³⁾

WTO GATS에서 항공운송서비스와 관련된 양허내용은 항공기 수리 및 정비 서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅, 컴퓨터 예약시스템(CRS)서비스 등 3개 항목에 대해서 대부분의 국가 및 서비스품목에서 양허하는 경우가 많으며, 위 3개 항목을 제외한 다른 운수권이나 운수권과 관련된 서비스에는 적용이 제외된다.¹⁴⁾

WTO GATS에서 한국의 항공운송서비스와 관련된 양허내용은 컴퓨터 예약시스템서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅 등이며, 항공운송에서 컴퓨터 예약시스템서비스의 국경 간 공급은 공식적인 네트워크를 통해서만 허용되며 해외소비와 상업적 주재에 대해서는 제한이 없으나 자연인 주재에 대해서는 양허를 유보하고 있다.¹⁵⁾

한편 한국의 기체결 FTA 협정내용을 살펴보면, 항공운송서비스와 관련된 양허는 한·미 FTA¹⁶⁾와 한·EU(유럽연합) FTA¹⁷⁾를 제외하고 대부분 DDA(Doha

12) Fred Lazar, "Multilateral Trade Agreement for Civil Aviation", *Air and Space Law*, Vol.36 No.6, November 2011, p.396.

13) Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, 2nd ed, Eleven International Publishing, 2012, pp.123~124.

14) 박정수 외, 「한·중 FTA 서비스협상의 업종별 대응방향」, 산업연구원, 2014. 3, 154면 ; 임재경 외, 「한·중·일 FTA에 대비한 교통부문 정책방향 연구」, 한국교통연구원, 2009. 12, 92~93면.

15) 임재경 외, 전계 보고서, 94면.

16) 한·미 FTA 협정문 제12장 국경 간 서비스 공급 제12.1조(적용) 제1항에 의하면, 이 장은 정기적 또는 부정기적인지에 관계없이 국내 및 국제 항공운송서비스를 포함하는 항공서비스 그리고 항공서비스를 지원하는 관련서비스에 적용하지 아니한다. 다만, 항공기가 운항하고 있지 아니하는 기간 중 그 항공기의 보수 및 유지 서비스, 그리고 특수 항공서비스는 제외한다.

17) 한·EU(유럽연합) FTA 협정문 제7장 서비스 무역·설립 및 전자상거래 제7.4조(적용 범위 및 정의) 제1항에 의하면, 이 절은 정기 또는 비정기 여부에 관계없이 국내 또는 국제 항공운송서비스 그리고 운수권의 행사와 직접적으로 관련된 서비스에 적용되지 아니한다. 다만, 항공기 수리 및 정비 서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅, 컴퓨터 예약시스템서비스, 그리고 지상조업서비스, 승무원 포함 항공기 임대서비스 및

Development Agenda : 도하개발의제)¹⁸⁾ 수정양허안과 유사한 수준에서 이루어지고 있다.¹⁹⁾

2015년 12월 20일 발효된 한·베트남 FTA 협정²⁰⁾에서 한국의 항공운송서비스와 관련된 양허내용을 살펴보면, 컴퓨터 예약시스템서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅, 항공기 유지 및 보수에 대해서 양허하였으며, 이들 분야의 시장 접근 및 내국민대우에 있어서 국경 간 공급, 해외소비, 상업적 주재에 대해서 제한이 없으며, 자연인의 주재에 대해서는 수평적 양허 분야에 기재된 사항 외에는 양허하지 않았다.

2. 중국의 WTO GATS 및 기체결 FTA 항공운송서비스 부문 양허수준

WTO GATS에서 중국의 항공운송서비스와 관련된 양허내용은 항공기 수리 및 정비 서비스, 컴퓨터 예약시스템(CRS)서비스 등이다. 항공기 수리 및 정비 서비스는 합작회사의 형태로 중국 측이 지배적 위치를 갖는 조건 하에서 상업적 주재를 양허하였다. 컴퓨터 예약시스템서비스는 국경 간 공급은 중국의 항공회사 및 컴퓨터 예약시스템과 협정을 맺은 경우와 양자 간 항공협정에 따라 사업을 영위할 권리를 가진 해외항공사들의 대리점 및 판매점에 한하여 양허를 허용하고 있다. 중국 항공사와 외국항공사 대리점의 외국 컴퓨터 예약시스템에 대한 직접적인 접근과 사용은 중국 민용항공국(CAAC)의 허가를 받아야 한다. 한편 상업적 주재와 자연인의 주재에 대해서는 양허를 약속하지 않았다.²¹⁾

WTO 가입 시 중국이 제출한 서비스에 관한 특정 약속들을 이행하며 민간항공 부문의 글로벌 시장에 개방을 확대하기 위해 중국 정부는 “민간항공 부문의 외국 투자에 관한 규정”을 제정하였다. 이 규정은 중국이 WTO에 제출한 약속표에 규정된 제한들을 유보하고 있을 뿐만 아니라 약간의 상세한 감독규칙들을 추가하고 있다.²²⁾

공항공정서비스와 같은 항공운송서비스에 부수적인 그 밖의 서비스는 제외한다.

18) DDA(도하개발의제)는 2001년 11월 9일부터 14일까지 카타르 도하에서 열린 세계무역기구(WTO) 제4차 각료회의에서 합의되어 시작된 다자간 무역협상을 지칭한다.

19) 박정수 외, 전계 보고서, 156면.

20) 한·베트남 FTA 협정문 제8장 서비스 무역 부속서 8-라 우리나라 서비스 양허표.

21) 임재경 외, 전계 보고서, 96~97면.

중국의 기체결 FTA 협정 내용을 살펴보면, 항공운송서비스와 관련된 양허는 WTO 양허안(DDA 수정 양허안 포함)과 유사한 수준에서 이루어지고 있다. 특히 뉴질랜드, 칠레 등과 중국의 FTA 협정 체결에서 나타난 항공운송서비스와 관련된 양허내용을 살펴보면, 항공기 수리 및 정비 서비스의 국경 간 서비스 공급은 양허를 약속하지 않았으며, 자연인 주재에 대해서도 양허를 약속하지 않았다. 한편 상업적 주재에 대해서는 중국 측 파트너와 합작 형태로만 가능하며 중국 측 파트너가 대주주 혹은 지배적 위치를 가져야 한다. 컴퓨터 예약시스템서비스와 항공운송서비스의 판매 및 마케팅의 국경 간 서비스 공급은 해외 컴퓨터 예약시스템이 중국 컴퓨터 예약시스템과 연계되어야 하며, 중국 항공회사와 해외 항공회사 대리점에 의한 해외 컴퓨터 예약시스템의 직접 접근 및 사용은 중국 민용항공국의 허가를 받아야 한다. 한편 상업적 주재에 대해서는 해외서비스 제공자와 중국 측 파트너가 합작회사를 가질 경우 허락되며 중국 측 합작파트너가 대주주 혹은 지배적 위치에 있어야 한다.²³⁾

3. 한·중 FTA 항공운송서비스 부문 양허내용

(1) 한·중 FTA 협정문 항공운송서비스 부문 양허규정

한·중 FTA 협정문 제8장은 서비스 무역에 관하여 16개 조항과 3개 부속서로 구성되어 있으며, 이 장에서 특히 각 당사국의 항공운송서비스 분야에 대한 양허내용은 이 장의 부속서 8-가-1 중국의 구체적 약속에 관한 양허표 및 부속서 8-가-2 한국의 구체적 약속에 관한 양허표에 명시되어 있다.

이 장 제8.1조 정의에서 항공기 수리 및 정비 서비스²⁴⁾, 상업적 주재²⁵⁾, 컴퓨

22) Ziqin Zhu and Zengy Xuan, "Trend and Prospects of the Air Transport Policy in China", *Proceedings of the 51th International Conference on Law and Policy in Air and Space Field*, Korea Society of Air & Space Law and Policy, 6 December 2013, p.38.

23) 박정수 외, 전계 보고서, 156~157면.

24) "항공기 수리 및 정비 서비스"란 항공기가 취항하지 아니하고 있는 상태에서 항공기 자체 또는 항공기의 부분에 대하여 행해지는 그러한 활동을 말하며 이른바 비행 전 운항정비는 포함하지 아니한다(한·중 FTA 협정문 제8장 서비스 무역 제8.1조(정의)가호).

25) "상업적 주재"란 서비스의 공급을 목적으로 하는 당사국 영역 내의 모든 유형의 영업

터 예약시스템서비스²⁶), 항공운송서비스의 판매 및 마케팅²⁷), 운수권²⁸) 등의 용어에 관하여 정의하고 있다. 제8.2조 적용범위에서 이 장은 항공기 수리 및 정비 서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅, 컴퓨터 예약시스템서비스에 영향을 미치는 조치를 제외하고, 어떠한 방법으로 부여되었는지와 상관없이 항공운수권에 영향을 미치는 조치 또는 항공운수권의 행사에 직접적으로 관련된 서비스에 영향을 미치는 조치에 대하여 적용되지 아니한다고 규정하고 있다.

(2) 중국의 한·중 FTA 항공운송서비스 부문 양허내용

한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 8-가-1 중국의 구체적 약속에 관한 양허표에 중국의 항공운송서비스 분야와 관련된 양허내용이 구체적으로 명시되어 있다. 중국의 항공운송서비스 분야에 대한 양허내용은 항공기 보수 및 유지 서비스와 컴퓨터 예약시스템서비스이며, 이들 분야에서 시장접근에 대한 제한과 내국민대우²⁹)에 대한 제한을 두고 양허하였다.

적 또는 전문적 설립체를 말하며, 다음에 의한 것을 포함한다. 1) 법인의 구성, 인수 또는 유지, 또는 2) 지점이나 대표사무소의 설치 또는 유지(한·중 FTA 협정문 제8장 서비스 무역 제8.1조(정의) 나호).

- 26) “컴퓨터 예약시스템서비스”란 항공사의 운항일정, 가용성, 요금 및 요금규칙에 관한 정보를 포함하고 있으며, 이를 통하여 예약을 하거나 항공권을 발행할 수 있는 전자화 체제에 의하여 제공되는 서비스를 말한다(한·중 FTA 협정문 제8장 서비스 무역 제8.1조(정의) 다호).
- 27) “항공운송서비스의 판매 및 마케팅”이란 시장 조사, 광고 및 유통과 같은 마케팅의 모든 측면을 포함하여 관련 항공사가 자신의 항공운송서비스를 자유로이 판매하고 시장을 확대하는 기회는 말한다. 이러한 활동은 항공운송서비스의 가격책정이나 적용 가능한 조건은 포함하지 아니 한다(한·중 FTA 협정문 제8.1조(정의) 파호). 항공사업법 제2조 제30호에 정의된 서비스 즉 “항공운송총대리점업”이란 항공운송사업자를 위하여 유상으로 항공기를 이용한 여객 또는 화물의 국제운송계약 체결을 대리(사증을 받는 절차의 대행은 제외한다)하는 사업을 말한다.
- 28) “운수권”이란 운항지점, 취항항로, 운송의 형태, 운송능력, 부과 운임 및 그 조건, 그리고 개수, 소유권 및 통제 등과 같은 기준을 포함한 항공사 지정을 위한 기준을 포함하여 당사국의 영역으로부터, 영역으로, 영역 내에서 또는 영역상공으로 대가 또는 사용료를 위하여 운영 및/또는 승객, 화물 및 우편을 운송하기 위한 정기 및 비정기 서비스를 위한 권리를 말한다(한·중 FTA 협정문 제8장 서비스 무역 제8.1조(정의) 베허).
- 29) “내국민 대우”란 자국의 구체적 약속에 관한 양허표에 기재된 분야에서, 그리고 그 양허표에 규정된 조건 및 제한을 조건으로, 각 당사국은 다른 쪽 당사국의 서비스와 서비스 공급자에게 서비스 공급에 영향을 미치는 모든 조치에 대하여 자국이 자국의 동종서비스와 서비스 공급자에게 부여하는 것보다 불리하지 아니한 대우를 부여하는

항공기 보수 및 유지 서비스의 양허에서 시장접근에 대한 제한을 살펴보면, 국경 간 서비스 공급은 양허를 약속하지 않았으며³⁰⁾, 해외소비에 대해서는 제한이 없다. 상업적 주재에 대해서는 한국 서비스 공급자는 중국 내에 항공기 보수 및 유지 합작투자기업 설립이 허용되며 중국 측이 그 합작투자기업의 지배주를 소유하거나 지배적인 위치에 있어야 한다. 그러나 자연인의 주재에 대해서는 양허를 약속하지 않았다. 또한 내국민대우에 대한 제한을 살펴보면, 국경 간 서비스 공급은 양허를 약속하지 않았으며³¹⁾, 해외소비에 대해서는 제한이 없다. 상업적 주재에 대해서는 그 합작투자기업은 국제시장에서의 사업 수행을 위한 의무를 가진다.

컴퓨터 예약시스템서비스의 양허에서 시장접근에 대한 제한을 살펴보면, 국경 간 서비스 공급에 대해서는 (a) 외국 컴퓨터 예약 시스템은 중국 항공기업 및 중국 컴퓨터 예약시스템과 합의가 있는 경우, 중국 컴퓨터 예약시스템과의 연결을 통해 중국 항공기업 및 항공 중개인들에게 서비스를 제공할 수 있다. (b) 외국 컴퓨터 예약시스템은 양자 간 항공합의에 따라 사업에 참여할 수 있는 권리를 가진 한국 항공기업에 의하여 중국의 목적지에 설립된 대표 사무소 및 영업소 사무소에 서비스를 공급할 수 있다. (c) 중국 항공기업 및 한국 항공기업의 중개인에 의한 외국 컴퓨터 예약시스템에 대한 직접 접근 및 사용은 중국 민용항공국(CAAC)의 허가를 조건으로 한다. 해외소비에 대하여는 제한이 없다. 상업적 주재에 대해서는 한국 서비스 공급자는 컴퓨터 예약시스템서비스 공급을 위하여 중국 컴퓨터 예약시스템 공급자와의 중국 내 합작투자기업 설립이 허용된다. 중국 측은 합작투자기업의 지배주를 소유하거나 지배적인 위치에 있어야 하며, 합작투자기업 설립을 위한 허가는 경제적 수요 심사를 조건으로 한다. 자연인의 주재에 대해서는 양허를 약속하지 않았다. 또한 컴퓨터 예약시스템서비스 양허에서는 내국민 대우에 대한 제한을 두지 않았다.

것을 말한다(한중 FTA 협정문 제8장 서비스 무역 제8.4조(내국민대우) 제1항).

- 30) 중국은 기술적 실현가능성의 부족을 이유로 항공기 보수 및 유지 서비스의 양허에서 시장접근에 대한 제한으로 국경 간 공급을 약속하지 않았다(한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 8-가-1 중국 구체적 약속에 관한 양허표).
- 31) 중국은 기술적 실현가능성의 부족을 이유로 항공기 보수 및 유지 서비스의 양허에서 내국민대우에 대한 제한으로 국경 간 공급을 약속하지 않았다(한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 8-가-1 중국 구체적 약속에 관한 양허표).

(3) 한국의 한·중 FTA 항공운송서비스 부문 양허내용

한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 8-가-2 한국의 구체적 약속에 관한 양허표에서 한국의 항공운송서비스 분야와 관련된 양허내용이 구체적으로 명시되어 있다. 한국의 항공운송서비스 분야에 대한 양허내용은 컴퓨터 예약시스템서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅, 항공기 유지 및 보수 서비스 등이며, 이들 분야에서 시장접근 및 내국민대우에 대한 제한을 두지 않고 다음과 같이 양허하였다.

컴퓨터 예약시스템서비스 및 항공운송서비스의 판매 및 마케팅의 양허에서 국경 간 공급, 해외소비 및 상업적 주제에 대하여 제한을 두지 않았으며, 자연인의 주제에 대하여는 수평적 양허 분야에 기재된 사항 외에는 약속하지 않았다.

항공기 유지 및 보수 서비스의 양허에서 국경 간 공급에 대하여 약속하지 않았고, 해외소비 및 상업적 주제에 대하여 제한을 두지 않았으며, 자연인의 주제에 대하여는 수평적 양허분야에 기재된 사항 외에는 약속하지 않았다.

IV. 한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향

1. 항공여객시장 영향

(1) 중국노선 국제여객 및 방한 중국인 관광객 영향

한국의 중국노선 국제여객실적은 2015년에 1,648만 명으로 전년대비 3.4% 증가를 나타냈으나, 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 1,986만 명으로 전년대비 20.5% 증가를 나타내고 있다.³²⁾ 2016년에 중국노선 국제여객실적 가운데 도착여객(환승여객 포함)은 996만 명으로 전년대비 20.6% 증가하였으며, 출발여객(환승여객 포함)은 990만 명으로 전년대비 20.5% 증가를 나타냈다.³³⁾

32) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1, 105면.

33) 인천국제공항공사, 항공통계, <http://www.airport.kr/co/ko/3/6/3/index.jsp#none>(2017. 3. 30 방문) ; 한국공항공사, 항공통계, <http://www.airport.co.kr/www/extra/stats/internationalCountryStats/layOut.do?cid=2015102917523184107&menuId=405>(2017. 3. 30 방문).

2015년에 방한 외래 관광객은 1,323만 명으로 전년대비 6.8% 감소를 나타냈으며, 이 가운데 중국인 관광객은 598만 명으로 전년대비 2.3% 감소를 나타냈다. 한편 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 방한 외래 관광객은 1,724만 명으로 전년대비 30.3% 증가를 나타냈으며, 이 가운데 중국인 관광객은 807만 명으로 전년대비 34.8% 증가를 나타냈다.³⁴⁾ 2016년에 방한 중국인 관광객의 목적별 입국인원을 살펴보면, 관광이 695만 명으로 전년대비 47.5% 증가, 상용이 5만 명으로 0.5% 감소, 공용이 0.4만 명으로 10.0% 감소, 유학연수가 17만 명으로 22.9% 증가, 기타가 89만 명으로 17.1% 감소를 나타냈다. 2016년에 방한 중국인 관광객의 교통수단별(공항, 항구) 입국인원을 살펴보면, 공항(인천공항, 김해공항, 김포공항, 제주공항) 입국이 6,517,272명으로 전년대비 34.4% 증가를 나타냈다.³⁵⁾

위에서 살펴본 바와 같이 한·중 FTA 발효이후 2016년에 중국노선 국제여행객은 전년대비 20% 이상 크게 증가를 나타냈다. 한편 방한 중국인 관광객은 전년대비 30% 이상 크게 증가하였고, 입국목적별로는 관광이 전년대비 40% 이상 크게 증가하였으며, 교통수단별로는 공항입국이 전년대비 30% 이상 크게 증가를 나타냈다.

(2) 한·중 FTA와 관광협력

한·중 FTA 협정문에는 다음과 같은 한·중 간 관광협력에 관한 조항³⁶⁾을 포함하고 있다. 즉 양 당사국은 관광이 양국의 상호 이해의 증진에 기여하고 양국 경제를 위한 중요한 산업임을 인정하면서 다음을 위하여 노력한다. ① 각 당사국으로서의 입국 방문자 증가를 위하여 관광개발 및 증진에 대한 공동연구를 수행할 가능성 모색, ② 양 당사국의 관광객에게 양질의 서비스를 보장하기 위하여 양 당사국의 관련당국 및 기관이 관광 훈련 및 교육에 관한 협력을 강화하도록 장려, ③ 양 당사국의 관련당국 및 기관 간 워크숍 및 세미나를 통하여 양 당사국 영역에서의 관광을 증진하기 위한 공동 캠페인에 있어서의 협력, ④ 양

34) 한국문화관광연구원, “2016년 12월 기준 관광동향분석”, http://www.kcti.re.kr/04_3.dmw (2017. 2. 3).

35) 한국문화관광연구원 관광지식정보시스템, 입국관광통계, http://www.tour.go.kr/stat/entryTourStat_Dis.do?dhxr1486389249109(2017. 1. 31 방문).

36) 한·중 FTA 협정문 제17장 경제협력 제17.21조 관광협력.

당사국 영역에서의 관광의 지속 가능한 발전을 증진하기 위한 협력, ⑤ 관광 및 관련 분야에서의 관련 통계, 홍보자료, 정책 및 법과 규정에 대한 정보교환, ⑥ 관광 및 교통 당국과 기관이 양 당사국 간 항공 연결을 개선하도록 장려 등이다.

2. 항공화물시장 영향

(1) 대중국 수출 항공화물 영향

한국의 대중국 수출 항공화물 물동량은 중량기준으로 2015년에 98,711.2톤으로 전년대비 1.0% 감소를 나타냈으나, 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 105,220.2톤으로 전년대비 6.6% 증가를 나타내고 있다.³⁷⁾

2016년에 대중국 수출 항공화물의 10대 주요품목은 물량기준으로 기타 플라스틱제품, 인쇄회로, 액정디바이스, 광학렌즈, 코트 및 자켓, 기타 광학기기부품, 반도체제조용장비, 자동차부품, 기타 화장품, 기타 무선통신기기부품 순이다. 위와 같은 대중국 수출 항공화물 10대 주요품목 가운데 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 수출물동량이 전년 대비하여 증가한 품목은 액정디바이스가 6,434.5톤으로 78.3% 증가, 광학렌즈가 4,244.2톤으로 54.7% 증가, 코트 및 자켓이 3,391.5톤으로 58.4% 증가, 기타 광학기기부품이 3,260.8톤으로 16.0% 증가, 기타 화장품이 2,908.0톤으로 79.0% 증가를 나타냈다. 한편 수출물동량이 전년 대비하여 감소한 품목은 기타 플라스틱제품이 11,218.4톤으로 1.6% 감소, 인쇄회로가 6,537.3톤으로 8.6% 감소, 반도체제조용장비가 3,057.6톤으로 46.4% 감소, 자동차부품이 3,004.7톤으로 8.1% 감소, 기타 무선통신기기부품이 2,356.5톤으로 27.5% 감소를 나타냈다.³⁸⁾

한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 대중국 수출 항공화물 10대 주요품목 가운데 한·중 FTA 협정문 중국 관세양허표 상 수혜품목인 광학렌즈, 코트 및 자켓, 기타 광학기기부품, 기타 화장품과 비 수혜품목인 액정디바이스 등의 수출물동량이 증가한 것으로 나타났다. 한편 한·중 FTA 협정문 중국 관세양허표 상

37) 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortCtrlImpExpDetailPopub.screen>(2017. 1. 31 방문).

38) 한국무역협회, 무역통계 2016, <http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortItemImpExpList.screen>(2017. 1. 31 방문).

비 수혜품목인 인쇄회로, 반도체제조용장비, 기타 무선통신기기부품과 수혜품목인 기타 플라스틱 제품, 자동차 부품등의 수출물동량은 감소한 것으로 나타났다.

(2) 대중국 수입 항공화물 영향

한국의 대중국 수입 항공화물 물동량은 중량 기준으로 2015년에 119,073.8톤으로 전년대비 2.6% 감소를 나타냈으나, 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 133,750.9톤으로 전년대비 12.3% 증가를 나타내고 있다.³⁹⁾

2016년에 대중국 수입 항공화물의 10대 주요품목은 물량기준으로 철 및 비합금강중후판, 제트유, 인쇄회로, 기타 무선통신기기부품, 액정디바이스, 기타 플라스틱제품, 기타 개별소자반도체, 기타 컴퓨터부품, 휴대용컴퓨터, 개인용컴퓨터순이다. 위와 같은 대중국 수입 항공화물 10대 주요품목 가운데 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 수입물동량이 전년 대비하여 증가한 품목은 철 및 비합금강중후판이 31,091.4톤으로 6.4% 증가, 제트유가 17,495.1톤으로 5,831,685% 증가, 기타 플라스틱제품이 2,599.6톤으로 13.5% 증가, 기타 개별소자반도체가 2,533.8톤으로 1.5% 증가, 기타 컴퓨터부품이 2,105.4톤으로 23.9% 증가, 휴대용컴퓨터가 1,710.7톤으로 20.4% 증가, 개인용컴퓨터가 1,509.9톤으로 23.2% 증가를 나타냈다. 한편 수입물동량이 전년 대비하여 감소한 품목은 인쇄회로가 6,389.7톤으로 25.0% 감소, 기타 무선통신기기부품이 4,662.5톤으로 21.0% 감소, 액정디바이스가 3,637.1톤으로 9.4% 감소를 나타냈다.⁴⁰⁾

한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 대중국 수입 항공화물 10대 주요품목 가운데 한·중 FTA 협정문 한국 관세양허표 상 수혜품목인 제트유, 기타 플라스틱제품과 비 수혜품목인 철 및 비합금강중후판, 개별소자반도체, 기타 컴퓨터부품, 휴대용컴퓨터, 개인용컴퓨터 등의 수입물동량이 증가한 것으로 나타났다. 한편 한·중 FTA 협정문 한국 관세양허표 상 비 수혜품목인 인쇄회로, 기타 무선통신기기부품, 액정디바이스 등의 수입물동량은 감소한 것으로 나타났다.

39) 한국무역협회, 무역통계 2016, [http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortCtrlmpExpDetailPopub.screen\(2017. 1. 31 방문\)](http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortCtrlmpExpDetailPopub.screen(2017. 1. 31 방문)).

40) 한국무역협회, 무역통계 2016, [http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortItemImpExpIst.screen\(2017. 1. 31 방문\)](http://stat.kita.net/stat/kts/port/PortItemImpExpIst.screen(2017. 1. 31 방문)).

3. 항공물류시장 영향

(1) 국내 포워더 대중국 수출입 항공화물 취급 영향

국내 포워더(Forwarder)의 2015년에 전체 수출 항공화물 취급실적은 항공사 화물 운송증권(MASTER AWB) 총중량 기준으로 652,234톤으로 전년대비 1.9% 감소하였으며, 이 가운데 대중국 수출 항공화물 취급실적은 122,169톤으로 전년대비 1.1% 증가를 나타냈다. 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 국내 포워더의 전체 수출 항공화물 취급실적은 687,955톤으로 전년대비 5.5% 증가하였으며, 이 가운데 대중국 수출 항공화물 취급실적은 119,618톤으로 전년대비 2.1% 감소를 나타냈다.⁴¹⁾

국내 포워더의 2015년에 전체 수입 항공화물 취급실적은 MASTER AWB 총중량 기준으로 556,050톤으로 전년대비 2.4% 증가하였으며, 이 가운데 대중국 수입 항공화물 취급실적은 83,081톤으로 전년대비 0.8% 감소를 나타냈다. 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 국내 포워더의 전체 수입 항공화물 취급실적은 543,632톤으로 전년대비 2.2% 감소를 나타냈으며, 이 가운데 대중국 수입 항공화물 취급실적은 79,430톤으로 전년대비 4.4% 감소를 나타냈다.⁴²⁾

위에서 살펴본 바와 같이 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 국내 포워더의 대중국 수출 항공화물 취급실적 및 수입 항공화물 취급실적은 각각 2.1%, 4.4%의 감소를 나타냈으며, 대중국 수입 항공화물 취급실적이 수출 항공화물 취급실적보다 감소폭이 크게 나타났다.

(2) 대중국 역직구 및 직구 수출입 영향

중국의 전자상거래 시장은 세계 최대시장으로서 급속하게 성장하고 있으며, 해외역직구 및 직구 즉 국경 간 전자상거래의 증가에 따라 중국의 항공물류시장은 지속적으로 확대될 전망이다.

2016년에 우리나라 해외역직구(전자상거래 수출)는 한류 열풍에 힘입어 매년 성장세를 이어오고 있으며, 수출금액은 2억 7,419만 달러로 전년대비 70.0% 증

41) 한국무역통계진흥원, 포워더 통계(주문형 통계), <http://www.trass.or.kr/service/user/MyStatCertServlet?cmd=list>(2017. 3. 31).

42) 한국무역통계진흥원, 포워더 통계(주문형 통계), <http://www.trass.or.kr/service/user/MyStatCertServlet?cmd=list>(2017. 3. 31).

가, 수출건수는 599만 건으로 전년대비 132.2% 증가를 나타냈다. 전자상거래 수출 대상국은 금액 기준으로 중국(69.2%), 미국(15.1%), 홍콩(4.4%) 순으로 나타났다. 전자상거래 주요 수출품목은 금액 기준으로 의류(31.4%), 화장품(25.6%), 약세사리 등 신변장식용품(5.8%) 순으로 나타났다.

한편 2016년에 대중국 역직구 수출금액은 1억 916만 달러로 전년대비 47.7% 증가, 수출건수는 126만 건으로 전년대비 27.7% 증가를 나타냈다. 대중국 역직구 주요 수출품목은 건수 기준으로 의류(42.4%), 화장품(37.2%), 패션잡화(12.0%) 순으로 나타났다.⁴³⁾

2016년에 우리나라 해외직구(전자상거래 수입)는 중국·유럽 발 직구수요의 증가에 힘입어 증가세로 전환되었으며, 수입금액은 16억 3,454만 달러로 전년대비 7% 증가, 수입건수는 1,740만 건으로 전년대비 10% 증가를 나타냈다. 전자상거래 수입대상국은 금액 기준으로 미국(65%), 유럽(15%), 중국(8%), 일본(6%), 홍콩(3%) 순으로 나타났다. 전자상거래 주요 수입품목은 건수 기준으로 건강식품(20%), 화장품(16%), 기타 식품(14%), 의류(12%), 신발(8%), 전자제품(7%) 순으로 나타났다.

한편 2016년에 대중국 직구 수입금액은 8,943만 달러로 전년대비 72% 증가, 수입건수는 134만 건으로 전년대비 66% 증가를 나타냈다. 대중국 직구 주요 수입품목은 건수 기준으로 가전제품(23%), 완구인형(16%), 의류(15%), 신발류(5%), 핸드백가방(4%) 순으로 나타났다.⁴⁴⁾

위에서 살펴본 바와 같이 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 대중국 역직구 수출금액 및 직구 수입금액은 각각 47.7%, 72% 크게 증가를 나타냈으며, 대중국 직구 수입금액이 역직구 수출금액보다 훨씬 증가폭이 크게 나타났다.

(3) 한·중 FTA와 전자상거래 협력

한·중 FTA 협정문에는 중국이 체결한 FTA 가운데 최초로 전자상거래 조항⁴⁵⁾을 포함하고 있다. 한·중 FTA 협정문 제13장 전자상거래 장은 9개 조항으

43) 관세청, 보도자료, http://www.customs.go.kr/kcshome/cop/bbs/selecBoard.do?bbId=BBSMSTR_1018...(2016. 12. 23, 2017. 2. 3).

44) 관세청, 보도자료, http://www.customs.go.kr/kcshome/cop/bbs/selecBoard.do?bbId=BBSMSTR_1018...(2017. 1. 19).

로 구성되어 있으며, 전자상거래 관련 주요 약속사항을 명기하고 있는 바, 특히 제13.7조에 다음과 같은 전자상거래 협력에 관한 규정을 두고 있다. ① 양 당사국은 특히 법과 규정, 규칙 및 기준, 그리고 우수 관행을 포함하여 전자상거래와 관련된 사안에 관한 정보와 경험을 공유하기로 합의한다. ② 양 당사국은 전자상거래의 발전을 증진시키기 위한 연구 및 훈련 활동에서의 협력을 장려한다. ③ 양 당사국은 사업의 교류, 협력 활동 그리고 전자상거래 공동사업을 장려한다. ④ 양 당사국은 협조적인 방식으로 전자상거래의 발전을 증진하기 위하여 지역 및 다자 포럼에 능동적으로 참여한다 등이다.

이와 같이 한·중 FTA 협정문의 전자상거래 조항에는 실질적인 협력증진이나 규제완화 사항이 규정되어 있지 않지만, 중국이 최초로 전자상거래 조항 구성에 동의하였고 협력 장려를 규정하고 있으므로, 사안에 따라 전자상거래 관련 장벽 완화나 협력을 추진할 수 있는 근거가 마련되어 있다고 할 수 있다.⁴⁶⁾

따라서 한·중 간 전자상거래 발전을 증진시키기 위한 양국의 협력 장려와 더불어 한·중 전자상거래 물류의 발전을 위한 양국의 협력체계를 마련하고, 한·중 항공물류업체 간 협력을 장려해야 할 것이다.

V. 한·중 FTA에 따른 우리나라 항공정책 방향

1. 한·중 간 항공자유화 추진

(1) 항공 자유화의 동향 및 효과

항공 자유화(open skies)란 전통적인 항공협정에서 엄격히 제한하고 있는 운항횟수, 양국 간 취항지점 및 이원지점 등 운항조건을 완전히 철폐하여 항공사가 시장

45) 한·중 FTA 협정문은 제13장 전자상거래, 제13.1조 일반, 제13.2조 다른 장과의 관계, 제13.3조 관세, 제13.4조 전자인증 및 전자서명, 제13.5조 전자상거래 상의 개인정보 보호, 제13.6조 종이 없는 무역, 제13.7조 전자상거래에 관한 협력, 제13.8조 정의, 제13.9조 분쟁해결의 비적용 등 조항을 두고 있다.

46) 정환우, 「중국 국제전자상거래 동향과 우리의 진출 전략」, 대한무역투자진흥공사, 2016. 6, 39면.

상황에 따라 자율적으로 운항하도록 허용하는 것을 말한다. 항공자유화의 유래는 1978년 미국이 항공사 규제완화법의 제정으로 항공협정 상 지정항공사수, 운항횟수, 운임 등에 대한 제한이 철폐됨으로써 항공운송 자유화를 위해 네덜란드 등과 우선 항공자유화협정을 체결하게 되었다. 그 후 미국은 한국 등 세계 많은 국가들과 항공자유화협정을 체결하였으며, 유럽은 EU(유럽연합)를 중심으로 역내 항공자유화를 실현하였다. 세계 모든 국가는 자국의 항공경쟁력, 항공사 간 전략적 제휴, 지정학적 위치 등에 따라 자국 항공이익의 극대화 전략을 추구함으로써 항공자유화에는 적극, 소극, 반대 등 각국의 입장이 상이하게 나타나고 있다.⁴⁷⁾

양자 간 항공서비스협정의 자유화는 일반적으로 자국 항공사들에게 많은 효과를 가져 올 것으로 예상되며, 틀림없이 자국 항공사들에게 더욱 커다란 경쟁을 유발시킨다. 운임인하 및 서비스 수준 향상과 같은 자유화의 많은 이익들이 시장규제가 완화되는 때에 경쟁력에 의해 추진되며, 이러한 경쟁의 증대는 시장지위와 국적항공사들의 수익성을 낮게 할 가능성이 있지만 또한 항공사들에게 이를 상쇄하는 많은 이익들을 제공한다.⁴⁸⁾

항공운송 자유화의 항공운송산업에 대한 경제적 효과를 살펴보면, 대부분의 자유화 노력은 상당한 운수 성장을 가져왔으며, 이러한 운수 성장은 주로 다음 두 가지 요인들에 의해 추진되었다. 첫째 자유화는 가격결정, 항로 진입, 서비스 수용력 및 제휴회사들 간에 협력협정들에 대한 제한을 제거한다. 둘째 자유화는 항공사들에게 그들의 네트워크 구성을 최적화 하는 것을 허용하는데, 대도시 거점노선 운항방식(hub and spoke) 네트워크의 실시는 항공사들에게 소규모 시장을 그들의 허브공항과 연결하여 항공서비스를 새로운 목적지에 확장하는 것을 가능하게 한다.⁴⁹⁾

결국 항공자유화는 항공사들의 자율적 판단으로 항공서비스 제공이 가능해져 양국 국민들에게 더욱 편익을 제공할 수 있으며, 항공시장 개방을 통해 자국 항공사의 국제경쟁력을 강화할 수 있을 것이다.

47) 국토해양부 항공정책실, 「항공정책론」, 백산출판사, 2011, 171, 174~175면.

48) Ian Kincaid and Michael Tretheway, "Economic Effect of Aviation Liberalization", *Liberalization in Aviation : Competition, Cooperation and Public Policy*, edited by Peter Forsyth et al, Ashgate Publishing Limited, 2013, p.365.

49) Xiaowen Fu, Tae Hoon Oum and Anming Zhang, "Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic", *Transportation Journal*, Vol.49 No.4, Fall 2010, p.27.

(2) 한·중 간 기체결 항공자유화협정 내용 및 효과

우리나라 항공자유화협정은 1986년 10월 몰디브와 최초로 체결한 이래 2016년 12월 말 기준으로 여객·화물 29개국, 여객 2개국, 화물 11개국과 체결하고 있다. 한국과 중국은 1994년 7월 최초로 항공협정을 체결한 이후 2006년 6월 양국은 중국의 일부지역인 산둥성과 해남성에 대해 여객 제3 및 제4자유와 화물 제3 및 제4자유⁵⁰⁾를 범위로 하는 항공자유화 협정을 체결하였다.⁵¹⁾

2006년 6월 한·중 양국 간 합의에 따르면, 산둥성 및 해남성에 대하여 우선적으로 시범적 항공자유화를 즉시 실시하고, 2010년 하계 스케줄(3월)부터 양국 간 항공운항을 전면 자유화하기로 합의하는 한편, 매년 별도의 회담을 개최하여 단계적으로 중국 내 항공자유화 지역 확대를 검토하기로 하였다. 그러나 중국 측에서 항공협정 양해각서의 문안에 대해 해석상 이견을 제기함에 따라 산둥성과 해남성 외에 추가적인 항공자유화는 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 결국 중국 측이 제기한 항공협정 양해각서 문안의 해석 상 문제는 사실상 중국 측이 자국 항공사의 경쟁력을 감안할 때 당분 간 추가적인 항공자유화가 곤란하다는 간접적 의사표시로 판단된다.⁵²⁾

중국 산둥성 항공자유화의 효과를 분석해 보면, 2016년 6월 기준으로 한국과 중국 산둥성 간 전체 운항횟수는 227회(한국 99회, 중국 128회)로 항공자유화 이전인 2006년 6월 92회(한국 47회, 중국 45회)에 대비하여 147%(한국 111%, 중국 184%) 증가하였으나, 점유율은 항공자유화 이후 국적항공사가 44%로 항공자유화 이전 51%보다 감소하였으며, 중국 항공사가 56%로 항공자유화 이전 49%보

50) 하늘의 자유(Freedoms of the Air)라고 부르는 개념은 1944년 시카고협약(Chicago Convention)에서 시작되었는데, 시카고협약은 9가지 자유 중 처음 5가지 자유만을 상술하였고, 나머지 4가지 자유는 국제항공서비스의 추가 유형 개발에 의하여 비공식적으로 그 후에 정의되었다(Amedeo R. Odoni, "The International Institutional and Regulatory Environment", *The Global Airline Industry*, 2nd ed, edited by Peter Belobaba et al, John Wiley & Sons Ltd, 2016, p.21) ; 하늘의 자유라고 부르는 운수권에는 제1자유에서 제9자유까지 있는데, 제3자유는 항공사 자신의 국가로부터 상대국으로 여객 또는 화물을 운반하는 권리이며, 제4자유는 상대국으로 부터 항공사 자신의 국가로 여객 또는 화물을 운반하는 권리를 말한다(Ian Kincaid and Michael Tretheway, *op. cit.*, p.346).

51) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제58호, 2017. 4, 102~104면.

52) 박종흠, "항공자유화가 항공운송시장에 미친 효과에 관한 연구", 인천대학교 동북아 물류대학원 박사학위논문, 2010. 12, 61, 63면.

다 증가하였다. 이와 같이 2006년 항공자유화 이후 한국과 중국 산둥성 간 전체 운항횟수는 증가하였으나, 국적항공사의 점유율은 하락한 것으로 나타났다.⁵³⁾

위에서 살펴본 바와 같이 한·중 간 항공자유화는 2006년 항공자유화협정 체결 이후 현재까지 중국 산둥성과 해남성 지역에 대해 제3 및 제4자유 중심의 여객 및 화물 시장 자유화에 머물러 있으며, 항공자유화 이후 한국·산둥성 간 운항횟수는 증가한 반면 우리 항공사의 점유율은 감소하는 효과를 가져왔다는 점을 주목해야 할 것이다.

(3) 한·중 FTA와 항공자유화 추진방향

우리나라는 동북아 주요국가 및 지역별 핵심국가로서 항공수요가 많고 우리 항공사의 경쟁력 제고 및 여행객 편의 증대가 예상되는 국가와 선별적으로 항공자유화를 추진하고, 여객부문의 항공자유화가 어려울 경우 화물 편 항공자유화 등 가능한 분야부터 우선적으로 추진하고 있으므로, 점진적·선별적인 항공자유화 정책을 추진하고 있는 것이다.⁵⁴⁾

한국과 중국이 2006년에 합의하였던 2010년까지 중국 내 항공시장의 전면 자유화에 이르기 위한 추진은 계획대로 이루어지지 못하였는바, 비록 중국이 엄격한 보호주의로 복귀하지 않았을지라도, 양국 간에 항공시장의 전면 자유화가 가까운 장래에 성취될 것 같지는 않아 보인다. 그럼에도 불구하고 한·중 양국 간에 관광, 투자 및 무역이 점차 증가하고 있으므로 항공시장에서 더욱 많은 공급과 점진적인 자유화를 위해 추진할 필요가 있을 것이다.⁵⁵⁾

자유무역협정(FTA)과 항공화물운송을 위한 항공서비스협정은 구조적 차이가 있을 지라도 항공화물사업에서 시장접근의 자유화는 FTA의 성공을 위해 중요하다는 것이 반복적으로 인정되어 왔다. 여객운송서비스보다 화물운송서비스를 자유화하는 것이 보다 용이하였으며, 실제로 국가들은 전통적으로 여객보다 화물을 운송하는 외국항공사들을 위해 훨씬 더 기꺼이 시장접근을 제공하여 왔다.

53) 윤문길, “항공자유화 접근 및 대응전략”, 『우리나라 항공산업 경쟁력 토론회 자료집』, 한국항공전략연구원, 2016. 10. 17, 10면.

54) 국토해양부 항공정책실, 『항공정책론』, 백산출판사, 2011, 176면.

55) Jae Woon Lee, *Regional Liberalization in International Air Transport*, Eleven International Publishing, 2016, p.139.

결국 화물운송에 있어서 외국항공사들의 참여는 특정국가로부터 수출을 향상시키는데 도움을 줄 수 있다.⁵⁶⁾

국제민간항공기구(ICAO) 제6차 세계항공운송회의(2013. 3. 18~28)에서 ICAO 사무국은 항공화물서비스 자유화의 면에서 국가들이 항공서비스협정 체제에서 시장접근 권리를 교환할 때, 특히 항공화물 운항 면에서 항공화물서비스의 특징을 배려하고 이러한 서비스들의 필요에 제공할 적절한 권리와 운항의 융통성을 부여해야 한다는 권고를 제안하였다.⁵⁷⁾ 한편 ICAO는 제6차 세계항공운송회의에서 국가들이 모든 이해관계자들, 변화하는 사업 환경 및 인프라 요건들을 적당히 배려하면서, 필요와 상황에 따라 적절한 보조와 방법으로 시장 접근의 자유화를 계속해서 추구하여야 한다는 것을 권고하였다.⁵⁸⁾

한·중 FTA 제8장 서비스 무역 제8.2조 적용범위에 의하면, 이 장은 항공운수권에 영향을 미치는 조치 또는 항공운수권 행사에 직접적으로 관련된 서비스에 영향을 미치는 조치에 대하여는 적용되지 아니한다. 따라서 항공운수권의 배분 문제 등은 한·중 FTA와는 관련 없이 별도의 항공회담을 통해 정해지게 되므로, 중국과의 점진적·선별적 항공 여객시장 및 화물시장의 자유화 추진을 통해 우리 국적항공사들의 대중국 여객 및 화물운송 기회를 확대해야 할 것이다

우리나라가 중국과의 점진적·선별적 항공자유화를 추진함에 있어서 과제를 살펴보면, 첫째 중국 항공시장에 대한 공급력 및 노선의 확대는 국적 대형항공사 및 저비용항공사의 경쟁력과 국민 편익을 고려하여 추진해야 한다. 둘째 중국을 권역별로 구분하여 권역별 국적항공사와 중국 항공사의 경쟁력 비교 그리고 미래 우리국민 출국수요 및 방한 중국인 수요 분석을 기반으로 점진적 항공자유화를 추진해야 한다. 셋째 국적항공사의 경쟁력 확보를 위한 전략 개발이 필요하다.⁵⁹⁾

중국의 최근 외국과의 항공자유화협정 체결 동향을 살펴보면, 2016년 12월 중

56) Jae Woon Lee, *op.cit.*, p.45.

57) ICAO, "Liberalization of Air Cargo Services(Presented by the ICAO Secretariat)", ICAO Doc ATConf/6-WP/14, 13 September 2012, p.2.

58) Ruwantissa Abeyrante, "The 6th Air Transport Conference of ICAO : A Critical Analysis", *Air & Space Law*, Vol.38 No.4/5, Kluwer Law International, September 2013, p.302.

59) 윤문길, 전계 발표자료, 12면.

국과 호주 간에 항공자유화협정을 체결함으로써 양국 항공사들은 양국을 왕래 하는 항공편을 좌석 수 제한 없이 운항할 수 있게 되었다.⁶⁰⁾

한편 우리나라의 최근 외국과의 항공자유화협정 체결 동향을 살펴보면, 2016년 5월 포르투갈과 화물 제3~제4자유를 범위로 하는 항공자유화협정을 체결하였으며, 2016년 12월 가이아나 및 바하마와 여객 제3~제5자유, 화물 제3~제5자유와 제7자유⁶¹⁾를 범위로 하는 항공자유화협정을 체결하였다.⁶²⁾

결국 한·중 FTA 발효와 더불어 한·중 간 항공자유화의 점진적·선별적 확대를 추진함으로써 양국 간의 교역을 확대시키고, 항공수요를 증진시키며, 항공운송산업의 국제경쟁력 강화를 도모할 수 있을 것이다.

2. 항공운송산업 및 공항 경쟁력 확보

(1) 항공운송산업 경쟁력 확보

(가) 중국의 항공운송산업 발전정책 및 공역 문제

중국 민용항공국(CAAC)이 2017년 5월 발표한 “2016년 민항산업 발전 통계 공보”⁶³⁾에 의하면, 2016년 중국의 총 항공운송실적은 962억 5,100만 톤킬로로서 전년 대비 13.0% 증가하였으며, 이 가운데 국내선은 621억 9,300만 톤킬로로서 전년 대비 11.2% 증가하였고, 국제선은 340억 5,800만 톤킬로로서 전년 대비 16.4% 증가를 기록하였다. 2016년 여객 운송량은 4억 8,796만 명으로 전년 대비 11.9% 증가하였으며, 이 가운데 국내선은 4억 3,634만 명으로 전년 대비 10.7% 증가하였고, 국제선은 5,162만 명으로 전년 대비 22.7% 증가를 기록하였다. 2016년 화물 및 우편물 운송량은 668.0만 톤으로 전년 대비 6.2% 증가하였으며, 이 가운데 국내선은 474.8만 톤으로 전년 대비 7.3% 증가하였고, 국제선은 193.2만 톤으로

60) 한국교통연구원, 「KOTI 항공정책 Brief」 제114호, 2017. 1. 31, 4면.

61) 하늘의 자유에서 “제5자유”란 A국가의 항공기가 A국가에서 시작하는 서비스로부터 B국가에서 여객과 화물을 싣고 C국가에서 그들을 내리도록 하는 것을 말한다. “제7자유”란 A국가의 항공기가 A국가에 착륙하지 아니하고 B국가와 C국가 간 여객과 화물은 싣고 내리도록 하는 것을 말한다(Jae Woon Lee, *op. cit.*, p.5).

62) 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제58호, 2017. 4, 104면.

63) 中国民用航空局, “2016年民航行业发展统计公报”, http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201705/t20170508/_44009.html(2017. 5. 8).

전년대비 3.4% 증가를 기록하였다.

중국 민용항공국은 2016년 12월 “중국 민용항공 발전 제13차 5개년 계획 (2016~2020)”⁶⁴⁾을 발표하고 민항 발전의 주요목표를 제시하였다. 이 계획의 주요 내용을 살펴보면, 전략 역할의 계속 증강을 위해 국민경제에 대한 민항의 공헌을 부단히 제고하고, 종합교통 가운데 항공운송의 비중을 한 단계 증가하고, 여객회전량 비중이 28%에 달하여 운송 총회전량 1,420억 톤킬로, 여객 운송량 7.2억 명, 화물 및 우편물 운송량 850만 톤으로 각각 연평균 10.8%, 10.4%, 6.2%를 성장시킬 계획이다. 또한 보장능력의 전면 증대를 위해 운송 공항수를 약 260개에 달하게 하고, 기본설계의 합리화, 기능의 개선, 안전 고효율적인 공항 네트워크로 구역 부족의 병목 제약을 개선, 구역 관리의 보장 능력을 꾸준히 제고, 연간 이착륙 보장 능력을 1,300만 대에 달하게 할 계획이다. 그리고 서비스 품질의 뚜렷한 개선, 운항 품질의 전면 향상, 운항편 정상 가동률 80%에 도달, 서비스 수준의 전면 향상, 민항 “진정 서비스” 브랜드를 만들어 고객이 민항에 대해 진정 서비스를 받는 감동을 증진시킬 계획이다.

중국 민용항공국이 2016년 8월 공표한 “민용항공법 개정초안” 제4조에서 국가는 민용항공사업의 발전을 지원하고 촉진하며 민용항공 발전을 촉진하는 전면적이고 총괄적인 종합 협력시스템을 설립하여야 하며, 국가는 민용항공 발전 계획에 부합되고 국민경제 발전과 사회 발전에 부합되도록 종합 교통운송 계획과 상호 조화되도록 하여야 한다. 또한 국가는 정부기금 혹은 기타 방식으로 자금을 모금하여 민용항공사업의 발전에 전문적으로 사용하여야 한다는 규정을 두고 있다. 이 조항은 민용항공사업 발전을 위한 중국 정부의 지원정책을 밝히고 있다.⁶⁵⁾ 또한 민용항공법 개정초안 제53조에서 각급 인민정부는 응당 필요한 조치를 취하여 민용공항의 발전을 격려하고 지지하여야 한다는 규정을 두고 있다. 이 조항은 향후 급속히 팽창하고 있는 민용공항의 건설, 구역관리 등 일련의 산업촉진 정책에 대한 일반원칙이라고 할 수 있다.⁶⁶⁾

중국의 국제항공운송에 관한 정책의 중심은 국가 소유 3대 항공사인 중국국제

64) 中国民用航空局, “中国民用航空发展第十三个五年规划”, http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/ZCFB/201702/t20170215_42525.html(2017. 2. 15).

65) 이 화, “중국 민용항공법 개정 최근 동향과 주요 법적 쟁점”, 『항공우주정책·법학회지』 제31권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2016. 12, 106면.

66) 이 화, 상계 논문, 106면.

항공(Air China), 중국남방항공(China Southern) 및 중국동방항공(China Eastern) 등을 보호하는 것이다. 이러한 정책은 2002년 이후 지속되어 왔으며, 그 때 중국 정부는 9개 항공사들을 개혁하여 3개 그룹으로 통합하였다. 이러한 시장 통합은 본질적으로 중국의 주요 허브(Hub)들을 지리적으로 시장을 배분하여 중국국제항공에게 베이징, 중국동방항공에게 상하이, 중국남방항공에게 광저우가 배분되었다. 중국 민용항공국은 외국들과 항공서비스협정을 협상하는데 있어 국적항공사들을 보호하기 위해 다음 세 가지 원칙들을 따랐다. 첫째 “한 노선, 한 항공사 규칙”을 적용하는데, 일반적으로 단 하나의 중국 항공사와 외국 항공사가 특정 국제 노선에서 경쟁을 최소화하기 위해 지정되어 왔다. 둘째 제5자유의 권리들이 일반적으로 외국항공사들에게 부여되지 아니하는데, 중국은 오직 제5자유의 권리들을 중국 3대 항공사들의 항공운송시장 참가에 장애물로 보고 있다. 셋째 제3국 항공사 간 편명공유(third-party code sharing) 즉 한 항공사 편명이 쌍무 파트너들의 한 항공사와 쌍무 파트너 이외의 한 항공사 간에 공유되는 상업협정이 금지된다.⁶⁷⁾

중국 정부의 정책은 저비용항공사들의 발전을 장려하고 있으며, 또한 점차로 외국 저비용항공사들의 중국의 주요 및 중형 공항들에 취항을 허락하고 있다. 외국 저비용 항공사들의 중국 내 시장 접근은 특히 혼잡하지 아니하고, 베이징, 상하이 및 광저우의 3개 주요 허브(Hub)들에 부차적으로 중요성이 있는 비 허브 중국공항들에서 성장할 것으로 기대된다. 국제항공운송에 있어서 중국 시장 접근에 가장 주목할 만한 문제는 공역(airspace) 자원의 부족이며, 그 결과 민간항공의 성장을 방해하는 병목 현상이 발생하였다. 중국 4개 주요 공항인 베이징 서우두공항, 상하이 훙차오공항, 상하이 푸둥공항 및 광저우 바이윈공항 등은 심각한 공역 부족을 겪고 있을 뿐만 아니라, 또한 17개 다른 공항들도 그들이 사용 가능한 공역 자원이 거의 포화점에 접근하는 문제들에 직면하고 있다.⁶⁸⁾

위에서 살펴본 바와 같이 중국 민용항공국은 “중국 민용항공 발전 제13차 5개년 계획(2016~2020)” 및 2016년 민용항공법 개정초안 등을 통해 중국 민용항공 발전을 위한 중국 정부의 정책을 밝히고 있으며, 또한 중국 항공운송산업의 보호를 위한 정책들을 추진하고 있다. 특히 중국 내 주요 공항들의 공역 부족은 외국 항공사들의 중국 항공시장 접근에 문제점으로 대두되고 있다.

67) Jae Woon Lee, *op. cit.*, pp.115~117.

68) Jae Woon Lee, *op. cit.*, pp.119~121.

(나) 한국의 항공운송산업 경쟁력 강화방안

우리나라 항공운송산업은 양적인 성장을 이루었으나 중장기적 성장의 기반이 되는 경쟁력 확보가 미흡하다. 국적 대형항공사는 저비용항공사(LCC)와의 가격 경쟁과 중국 대형항공사의 공격적 시장 확장으로 인해 영업여건이 취약하며, 한편 국적 저비용항공사의 경우 규모는 성장했으나 외국 저비용항공사에 비해 고비용 구조로 운영되어 가격 경쟁력이 취약하며 자금력 등도 부족하다.⁶⁹⁾

우리정부의 “제2차 항공정책기본계획(2014. 12. 31)”을 중심으로 우리나라 항공운송산업의 경쟁력 강화를 위한 추진방향을 제시해 보면 다음과 같다.⁷⁰⁾ 첫째 국적항공사 경쟁력 강화를 위한 지원체계를 마련한다. 이를 위해 ① 국적항공사의 비용 경쟁력 제고방안으로 국적항공사의 운영비용 절감을 위한 공동시설 제공 등 인프라를 확충하며, 국적항공사의 비용 경쟁력 제고와 신규 취항 유도를 위한 공항사용료 체계 개선 및 성과에 기반한 여객 인센티브 제도를 도입한다. ② 국적항공사의 브랜드 경쟁력 강화방안으로 항공사 이용객을 대상으로 통합적·체계적 조사를 통해 국적항공사 서비스 개선사항의 발굴 등 경쟁력 있는 브랜드 창출을 지원하며, 셀프체크인 카운터(self check-in counter) 설치 확대 등 항공사 경쟁력과 이용객 편의 제고를 위한 기존 공항시설의 개선을 추진한다. ③ 항공과 관광산업 연계 협력을 위한 신규 항공수요의 창출방안으로 항공과 관광산업 융복합 협력을 통한 산업 활성화와 시너지 효과 창출방안을 마련하며, 이를 위해 지역 관광 상품과 연계한 지방공항 활성화 항공상품의 마련 등 협력 사업을 발굴한다.

둘째, 국적항공사의 새로운 공정경쟁의 기반을 조성한다. 이를 위해 해외에서 국적항공사 등을 상대로 발생하는 부당한 조치에 대응하고, 항공사 간 전략적 제휴(Joint Venture, Alliance) 확산에 따른 대응을 한다. 항공사 간 얼라이언스(Alliance)⁷¹⁾ 등 전략적 제휴 확대에 따른 국내법령과 상충 여부 및 선진국의 인

69) 국토교통부, “제2차 항공정책기본계획”, 2014. 12. 31, 8면 참조.

70) 국토교통부, “제2차 항공정책기본계획”, 2014. 12. 31, 53~57면 참조.

71) “얼라이언스(Alliance)”란 세계 여러 국가의 항공사가 전략적 제휴관계를 맺어 공동의 서비스를 제공하는 시스템을 말한다. 2016년 현재 항공업계 얼라이언스에는 스카이팀(SKYTEAM)에 20개, 스타얼라이언스(STAR ALLIANCE)에 28개, 원월드(ONE WORLD)에 15개, 유플라이(U-FLY)에 3개 항공사가 가입되어 있으며, 최근에는 저비용항공사의 얼라이언스 설립이 확대되고 있다(국토교통부, 2016년 항공교통서비스보고서, 2017. 4.

가기준 사례를 검토하며, 제휴 및 대형화를 통해 국제항공시장의 경쟁력을 확보하는 항공운송산업의 특수성을 감안하여 전략적 제휴에 대한 국내 인가기준을 마련한다.

셋째 국익 기반 전략적 항공 네트워크를 구축한다. 이를 위해 ① 장기적인 국익 창출을 위한 전략적 항공자유화 추진방안으로 우리 항공시장 규모와 경쟁력을 키울 수 있는 성장잠재력이 높은 국가인 중국 등을 대상으로 제3 및 제4자유 운수권의 항공자유화를 추진한다. 또한 한·중 FTA 등 동북아 경제 환경 변화와 항공시장 환경 등을 고려하여 한·중·일 통합항공시장 구축방안도 중장기적으로 검토한다. ② 항공소비자 편의 향상을 위한 국제선 취항 지원방안으로 주요 노선 탑승률, 국적항공사의 매출 손실과 운항 증대에 따른 소비자 편의, 노선별 운임 차이 등을 종합 고려하여 항공회담 전략을 마련하며, 수요대비 공급이 부족한 국가들과 항공회담을 통한 운항노선의 확대를 추진하여 항공소비자의 선택폭 확대 등 편의성을 제고한다.

결국 중국 항공사들은 과거 국내선 수요충족이 우선이었으나 고속철도 등장 이후 국제선 진출이 급증하였고, 중국의 국제항공, 동방항공, 남방항공 등 3대 대형항공사 중심체제로 네트워크 및 서비스를 개선하여 외국 경쟁항공사 대비 30% 이상 낮은 운임을 적용하고 있으며, 저비용항공사 확산에 소극적이나 정책 변화가 예상되고 있는 점 등을 고려하여 우리 국적 대형항공사 및 저비용항공사의 경쟁력 강화를 위한 정책을 추진해야 할 것이다.⁷²⁾

(2) 공항 경쟁력 확보

(가) 중국의 공항 주요 생산지표 및 공항 건설

중국 민용항공국이 2017년 2월 발표한 “2016년 민항공항 생산통계 공보”⁷³⁾ 상의 공항 주요 생산지표를 살펴보면, 2016년 중국 국내 민용항공 공항은 218개 (홍콩, 마카오 및 대만 불 포함)로서 최초로 여객처리량 10억 명을 돌파하여 전

27, 164~168면).

72) 이영혁, “세계 항공시장의 변화와 대응”, 『항공산업 정책 세미나 자료집』, 한국항공진흥협회·한국교통연구원, 2016. 12. 21, 16면.

73) 中国民用航空局, “2016年 民航机场生产统计公报”, <http://www.caac.gov.cn/big5/www.caa.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/21702/t201702...>(2017. 2. 24).

년대비 11.1% 성장한 10억 1635.7만 명을 달성하였다. 노선을 나누어 보면, 국내선은 전년대비 10.3% 성장한 9억 1,401.7만 명을 달성하였으며(이 가운데 내륙에서 홍콩, 마카오 및 대만지역 노선이 전년대비 1.4% 감소한 2,764.5만 명을 달성), 국제선은 최초로 1억 명을 돌파하여 전년대비 19.3% 성장한 1억 234.0만 명을 달성하였다. 한편 화물 및 우편물 처리량은 전년대비 7.2% 성장한 1,510.4만 톤을 달성하였다. 노선을 나누어 보면, 국내선은 전년대비 6.1% 성장한 947.0만 톤을 달성하였으며(이 가운데 내륙에서 홍콩, 마카오 및 대만지역 노선이 전년대비 4.2% 성장한 93.6만 톤을 달성), 국제선은 전년대비 9.1% 성장한 536.4만 톤을 달성하였다.

중국은 급증하는 수도권 항공수요 처리를 위해 베이징 신공항(베이징 다싱 공항)을 건설하고 있으며, 2019년에 활주로 4본을 건설하여 여객 4,500만 명, 2025년에 여객 7,500만명, 최종 여객 1억 3,000만 명의 수용용량을 갖출 예정이다. 또한 상하이 푸둥공항을 확장하여 2014년 7월에 제4활주로를 개통하고, 2020년에 제5활주로 및 대규모 탑승동을 건설하여 여객 8,000만 명을 수용할 예정이다. 수도권 외에 다이렌, 선양 등 동북지역 공항 개발도 가속화할 예정이다. 한편 중국은 2015년 12월 여객의 무비자 체류기간을 72시간에서 144시간으로 확대(상하이, 난징, 항저우)하는 등 비자제도 개선을 통한 국제여객 유치정책을 시행하고 있다.⁷⁴⁾

중국 민용항공국은 2016년 5월 “민항 개혁 사업 진일보 심화에 관한 의견”을 발표하고, 민항업계의 향후 5년간의 개혁방향과 과업을 제시하였는데, 이 의견의 주요 내용을 살펴보면, 허브(Hub)공항의 집산 기능을 향상시키기 위해 베이징, 상하이, 광저우 등 대형 국제 허브공항을 중심으로 지역공항 자원을 통합하고 공항들의 조화로운 발전을 이루기 위해 노력할 예정이다. 지역 허브공항의 환승기능을 강화하기 위하여 지선 항공보조금 정책을 수정하는 한편 지선 공항과 대형 공항을 지역 허브공항으로 연결할 계획이다. 운수권 개방 확대를 위해서 국제 운수권 배분 정책을 최적화하여 국제경쟁에 참여하는 항공사에 더 많은 운수권 자원을 제공할 방침이다. 중국 항공교통관제(ATC) 조정 개혁을 실시하고 군·민 항공 연합운행을 심화하며 민항공역 가용자원을 확대하여 공역의 사

74) 국토교통부·인천국제공항공사, “인천공항 경쟁력 강화방안”, 2016. 3, 6면 참조.

용 효율을 높일 계획이다.⁷⁵⁾

중국 민용항공국(CAAC), 국가발전개혁위원회 및 교통운수부가 2017년 2월 발표한 “중국 민용항공 발전 13차 5개년 계획(2016~2020)”에 의하면, 2016~2020년 기간 동안 추진 중인 중국 내 공항 건설 사업은 청두 텐푸공항 등 총 44개에 달하며, 또한 2016년 이전 부터 건설을 시작하여 현재 사업이 진행 중인 공항 건설 사업은 베이징 다싱 공항 등 등 약 30개이다. 중국은 2020년까지 약 260개의 공항을 갖게 될 것이며, 또한 화북, 동북, 화동, 중남, 서남, 서북지역에 6개의 공항그룹을 만들 계획이다. 한편 민용항공국은 공항경제구역을 만들어 항공경제 산업망을 확대하는 방안도 적극 추진할 방침이며, 이미 민용항공국과 국가발전개혁위원회는 2017년 1월 광저우와 상하이 홍차오에 공항경제 시범구역을 건설하는 방안에 동의하였다.⁷⁶⁾

위에서 살펴본 바와 같이 2016년 중국 국내 민용 항공공항은 218개에 달하며, 최초로 여객처리량 10억 명을 돌파하였고, 국제선도 최초로 1억 명을 돌파하였다. 중국은 급증하는 수도권 항공수요 처리를 위해 베이징 다싱 신공항을 건설하고 있으며, 상하이 푸둥공항을 확장하고 있는 바, 2020년까지 약 260개의 공항을 갖게 될 것이다. 한편 베이징, 상하이, 정저우 등 대형 허브공항의 환승기능을 강화하기 위한 정책을 추진하고 있다.

(나) 한국의 공항 경쟁력 강화방안

우리나라의 공항은 현재 김포, 김해, 제주국제공항을 비롯하여 국내 14개 공항은 한국공항공사법에 의하여 설립된 한국공항공사가 관리·운영하고 있으며, 인천국제공항은 인천국제공항공사법에 의하여 설립된 인천국제공항공사가 관리·운영하고 있다.⁷⁷⁾

75) 한국교통연구원, 「KOTI 항공정책 Brief」 제108호, 2016. 7. 29, 3~4면 ; 중국의 공역 관리는 주로 공역을 완전하게 이용하도록 하기 위하여 민용항공과 군용항공 간에 관계를 조정하는 것을 목표로 삼고 있다(Zengyi Zuan, “Establishing a Unified System of China’s Aviation Law-Theoretical Analysis and Legislative Proposals”, *The Korean Journal of Air and Space Law*, Vol.26 No.2, The Korean Association of Air and Space Law, December 2011, pp.188~189.

76) 한국교통연구원, 「KOTI 항공정책 Brief」 제116호, 2017. 3. 31, 8~9면.

77) 김태한, “공항시설법 제정(안)의 내용과 쟁점”, 「항공우주법학회지」 제26권 제2호, 한국항공우주법학회, 2011. 2, 114면.

인천공항은 2001년 개항 이후 세계 2위의 국제화물, 세계 8위의 국제여객 처리공항으로 성장하여 동북아 중심공항으로 발돋움 하였으나, 중국 등 주변국가들 간에 공항의 시설확장 등 허브(Hub) 경쟁이 치열하게 전개되고 있다.⁷⁸⁾

우리정부의 “제2차 항공정책기본계획(2014. 12. 31)”을 중심으로 수도권 공항의 경쟁력 강화를 위한 추진방향을 제시해 보면 다음과 같다.⁷⁹⁾ 첫째 인천공항의 허브(Hub) 경쟁력을 지속적으로 강화하여 동북아 중추공항의 위상을 견고화한다. 인천공항의 허브 역량 강화를 위한 환승객의 제고 대책으로 아시아-북미 등 환승수요가 높은 지역을 대상으로 신규 전략노선을 발굴하고, 운항 스케줄의 분산을 통한 지역 간 환승연계성을 강화하며, 환승인센티브를 확대한다. 또한 급성장하는 저비용항공사(LCC)의 환승수송 증대를 위해 저비용항공사 환승연계 모델을 구축하고 가능노선을 발굴하며, 환승연계 인센티브 등을 제공한다. 그리고 한류 등 우리나라가 강점을 갖고 있는 신규 환승상품을 개발하고 마케팅을 확대한다.

둘째 김포공항을 인천공항의 허브(Hub) 경쟁력에 지장을 주지 않는 범위 내에서 신규 수요 창출이 가능한 제한적 국제선 기능을 확대한다. 이를 위해 급증하는 중국인 관광객 등 신규 수요의 유치가 가능하고 직항 수요 중심인 동북아 중소 관광도시를 대상으로 노선 신설을 검토한다.

한편 우리정부가 발표한 “인천공항 경쟁력 강화방안(2016. 3)”을 중심으로 인천공항의 경쟁력 강화를 위한 추진방향을 제시해 보면 다음과 같다.⁸⁰⁾ 첫째 항공수요 창출 네트워크 경쟁력을 강화한다. 이를 위해 ① 향후 인천공항의 성장과 국내 관광산업의 도약의 핵심인 중국시장의 진출 확대를 위해 한·중 간 점진적·전략적 항공자유화를 추진한다. 한·중 간 항공자유화 이전에 단기적으로는 중서부 대 개발 지역 및 동부 신흥성장도시와 신규 노선의 개설과 기존 노선의 증편을 추진한다. ② 24시간 운영 가능한 공항의 강점을 살려 심야운항의 활성화를 추진하며, 또한 심야시간대 착륙료의 감면 인센티브의 제공 등을 통해 항공사의 새로운 노선의 개설을 유도한다. ③ 국적항공사의 환승수송 확대를 위해 운수권 배분 기준에 항공사 간 환승연결 기여도의 포함을 추진하며, 또한 저

78) 국토교통부·인천국제공항공사, “인천공항 경쟁력 강화방안”, 2016. 3, 1~2면 참조.

79) 국토교통부, “제2차 항공정책기본계획”, 2014. 12. 31, 59~61면 참조.

80) 국토교통부·인천국제공항공사, “인천공항 경쟁력 강화방안”, 2016. 3, 8~17면 참조.

비용항공사(LCC)의 환승역량 강화를 위해 공동마케팅을 통한 환승상품의 개발과 함께 저비용항공사 간 및 저비용항공사와 대형항공사 간 편명공유(code sharing) 등 운수협정 체결을 지원한다

둘째 공항시설과 안전인프라를 확충한다. 이를 위해 인천공항 3단계 사업(2009~2017) 완공이전 수요처리가 가능한 시설용량을 확보하고, 3단계 인프라를 적기에 완공(제2여객터미널 2017년 말 완공) 및 3단계 이후 공항시설 확장방안을 마련하며, 저비용항공사 정비격납고 등 안전인프라를 확충한다.

셋째 공항을 통한 새로운 부가가치를 창출한다. 이를 위해 항공·관광·문화 복합수요를 창출하는 공항복합도시(Airport City)를 개발하고, 배후 물류단지를 통한 새로운 환적물동량을 창출한다. 새로운 환적물동량을 창출하기 위해 글로벌 제조기업과 글로벌 화물항공사의 아시아지역 배송거점을 유치하며, 또한 동북아 제조거점이 위치하는 공항(중국 우시, 정저우 공항 등)과 연계를 통해 화물노선의 개설 및 환적화물의 유치를 위해 공항 얼라이언스(Alliance)⁸¹⁾를 구축한다.

넷째 세계 1위 수준의 서비스 수준을 유지한다. 이를 위해 주차, 출입국시간, 상업시설 서비스 수준 등 이용객이 가장 불편을 느끼는 사항을 집중 개선하고, 상시적인 서비스 개선체계를 구축한다.

결국 중국의 주요 허브 및 간선공항들의 공격적인 항공정책 및 인프라 확장은 인천공항 허브화의 위협요인으로 작용하고 있으므로, 인천공항의 현 위치와 대내외적 환경에 대한 분석을 통해 인천공항 허브화 및 경쟁력 강화를 위한 다각적인 노력이 필요하며, 이를 위해 공항 허브 경쟁력의 강화, 공항운영의 고도화, 미래 성장 동력의 확보 등을 추진해야 할 것이다.⁸²⁾

81) 인천국제공항공사는 2016년 5월 중국 우시에서 우시쑤난국제공항그룹과 “항공화물 증대 협력을 위한 양해각서(MOU)”를 체결하였는 바, 양 공항은 인천-우시 간 화물 직항 노선을 개설하고 항공사 취항을 확대하기 위해 함께 노력하는 한편 환적화물 등 항공 물동량 유치, 화물운송 프로세스 개선, 사용료 등의 인센티브 개발 협력, 한·중 간 운수권 증대를 위한 대정부 건의 등에 협력하기로 하였다(국토교통부·한국항공진흥협회, 에어진(Airzine) 제2343호, <http://news.airportal.co.kr/newspaper/articleview.php?mvid=2871>(2016. 5. 20)).

82) 이상용, “인천국제공항 허브화 전략 및 경쟁력 강화”, 「항공산업 정책 세미나 자료집」, 한국항공진흥협회·한국교통연구원, 2016. 12. 21, 41면.

3. 항공물류업 경쟁력 강화

(1) 중국의 항공물류업 발전 계획 및 국경 간 전자상거래 확대

중국 정부는 2016년 3월 발표한 “중국 국민경제 및 사회발전 제13차 5개년 계획(2016~2020)(이하 13·5 계획이라 함)”에서 향후 5년 중국의 산업분야별 발전방향을 제시하고 있는데, 13·5 계획에는 물류인프라의 구축 및 통합, 물류산업의 육성정책 변화 등 물류분야의 추진방향이 포함되어 있다. 13·5 계획 추진에 따라 중국 내 물류산업 및 물류구조의 변화와 우리 물류기업에게는 사업 확장 및 신규 사업의 추진 기회가 될 것으로 판단된다.⁸³⁾

중국 정부는 2016년 3월 “전자상거래 물류 발전 계획(2016~2020)”을 수립·발표함에 따라 13·5 계획 기간(2016~2020) 중국 정부의 전자상거래 활성화 관련 인프라 구축 및 제도 개선 등으로 우리기업에게 새로운 물류시장을 개척할 기회가 될 것으로 예상되며, 13·5 계획 기간 물류분야에서 가장 유망한 진출사업은 전자상거래 물류사업이라고 할 수 있다.⁸⁴⁾

중국 정부는 일련의 정책 조치를 통해 항공물류업 발전을 적극 추진하고 있는데, 국무원은 2012년 7월 “민용항공업 발전 촉진 관련 의견”을 발표하였고, 중국 교통운수부는 2014년에 “물류업 발전 중장기 계획(2014~2020)”을 통해 항공물류의 발전방향을 제시하고 있다. “물류업 발전 중장기 계획(2014~2020)”은 물류산업의 발전 촉진, 첨단물류 서비스 시스템의 구축 및 개선을 목적으로 시행하였으며, 2020년까지 기술성, 편리성, 효율성, 안정성, 친환경성을 모두 갖춘 첨단 물류서비스 시스템의 구축을 목표로 하고 있다.⁸⁵⁾

중국은 공항경제구 설치와 국경 간(cross-border) 전자상거래 확대로 항공물류업 발전을 촉진하고 있다. 정저우 공항경제종합실험구의 국제항공물류센터 및 항공경제 위주의 현대산업기지 건설, 하얼빈 공항경제구의 동북아 항공물류센터로 건설, 텐진 빈하이 국제공항 등의 공항경제구 설치가 항공물류업 발전을 촉진하고 있으며, 항저우 공항경제구, 텐진 공항경제구 등은 국경 간 전자상거

83) 이주호 외, 「중국 13·5 계획 시기 중국 물류의 발전전망과 우리의 활용전략」, 대외경제정책연구원·한국해양수산개발원, 2016. 12. 30, 16~17면.

84) 이주호 외, 전개 보고서, 88, 103면.

85) 국토교통부·해양수산부, “국가물류기본계획(2016~2025)”, 2016. 7, 56면 참조.

래 시범지역으로 선정되어 지역 내 항공물류업이 빠르게 발전하고 있다. 또한 국경 간 전자상거래를 위한 한·중 항공물류업체 간 협력을 강화하고 있는데, 한국우정과 산둥우정특급우편물류회사는 2015년 12월 지난시에서 한·중 국경 간 전자상거래 관련 업무제휴협약을 체결하였다. 위와 같이 중국 정부의 항공물류 발전의 적극적 의지, 공항경제구의 건설 등 항공물류 인프라의 구축 확대, 빠른 배송을 기본전제로 하는 전자상거래의 증가 등의 제반 여건이 중국의 항공물류업을 점진적으로 확대시킬 것으로 전망된다.⁸⁶⁾

위에서 살펴본 바와 같이 중국 정부는 “전자상거래 물류 발전계획(2016~2020)” 및 “물류업 발전 중장기 계획(2014~2020)”을 통해 전자상거래 물류시장의 활성화와 항공물류업의 발전을 추진하고 있으며, 특히 공항경제구 설치와 국경 간 전자상거래 확대를 항공물류업 발전을 촉진하고 있다.

(2) 한국의 항공물류업 경쟁력 강화방안

세계 항공화물시장은 화물 경량화, 해운전환, 세계 생산·교역량 정체 등으로 항공운송 수요는 정체되는 반면, 여객기를 활용한 화물 수송의 확대, 중국 등의 공항시설 확충으로 화물처리 역량은 증대되는 등 경쟁이 심화되고 있다.⁸⁷⁾

한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 우리나라의 대중국 전자상거래 수출규모는 전년 동기대비 급격히 증가한 반면, 수입규모는 소폭 증가하는데 그쳐, 전자상거래 무역수지 흑자폭이 크게 증가하였다. 한·중 FTA가 발효된 이후 대중국 전자상거래 수출이 전년 동기대비 100% 이상 증가한 점을 고려하여 전자상거래 시장을 선점하기 위한 전략 마련이 필요하며, 한·중 간 전자상거래 확대를 위해서는 양국 간 전자상거래 관련 인프라 확충과 규제협력의 노력이 필요하다.⁸⁸⁾ 또한 우리의 대중국 전자상거래 수출의 급격한 증가에 부응하여 전자상거래 항공물류시장의 확대와 진출을 위한 방안을 마련해 추진해야 할 것이다. 우리정부가 2016년 7월 발표한 “국가물류기본계획(2016~2025)”⁸⁹⁾을 중심으로 우

86) 한국무역협회 북경지부, “한·중 간 항공운송 수출입 동향 및 시사점”, 2016. 2, 6~11면.

87) 국토교통부, “인천공항 항공물류 경쟁력 강화방안”, 2016. 12. 14, 1면 참조.

88) 이규엽 외, “한·중 FTA 발효 1년의 평가와 시사점”, 『KIEP 오늘의 세계경제』 제16권 제36호, 대외경제정책연구원, 2016. 12. 30, 12, 17면.

89) 국토교통부장관 및 해양수산부장관은 국가물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위

리나라 항공물류업의 경쟁력 강화를 위한 추진방향을 제시해 보면 다음과 같다.⁹⁰⁾ 첫째 산업 트렌드(trend) 변화에 대응한 고부가가치 물류산업을 육성한다. 이를 위해 ① 신규 물류시장 개척방안으로 국제항공 틈새시장 개척을 위한 화물 저비용항공사(LCC) 육성 및 인센티브를 강화한다. ② 물류인프라 확충방안으로 증가추세인 신선화물, 특송화물 등에 대한 인천국제공항 화물처리시설을 확충하며, 이를 위해 복합물류센터 등을 개발하여 신선화물, 바이오화물, 특송화물, 위험화물 등 고부가가치성 특수화물 처리를 지원하고, 중소기업 역지구 물류역량 강화를 위해 인천국제공항 배후 물류단지에 전자상거래 공동물류센터의 건설을 추진한다. 또한 인천국제공항 배후물류단지 인프라를 적기에 확충하며, 이를 위해 2단계 물류단지 미개발지 중 조기공급이 가능한 부지를 우선 개발한다. ③ 물류전문인력 양성방안으로 물류산업 인력수요에 대응한 기존 물류관련 인력양성과정을 내실화하며, 이를 위해 항공기술인력 양성과 국제항공전문가 양성을 위한 항공특성화대학 지원 사업(2014~2018)을 지속적으로 추진한다.

둘째 글로벌 물류시장 진출 확대를 위하여 세계 물류시장 변화에 따른 해외진출 지원 및 국제협력 기반을 확대한다. 이를 위해 ① 물류기업의 해외 현지 투자 지원체계 구축방안으로 한·중 FTA를 활용하여 중국 내수시장 진출을 위한 국내 수산가공업체와 물류기업의 동반 진출 협력체계를 마련한다. ② 글로벌 운송 네트워크 확장에 따른 국제협력 강화 및 인프라 확보방안으로 중국 등 신규 물동량 창출 가능성이 높은 국가들과의 항공협상을 통해 화물운수권 확보 및 신규 국제항공노선을 개설하며, 유망 수출국 공항에 공동물류센터 개설 및 중국내 콜드체인(cold chain)⁹¹⁾ 배송지원 사업을 추진한다.

한편 우리정부가 발표한 “인천공항 항공물류 경쟁력 강화방안(2016. 12)”을 중심으로 인천공항의 항공물류 경쟁력 강화를 위한 추진방향을 제시해 보면 다음과 같다.⁹²⁾ 첫째 기업의 물류단지 입주수요에 대응한다. 이를 위해 3단계 물류단지를 신규 개발하고, 신 성장 화물기업 등의 전략적 유치를 확대한다. 둘째 신 성장 화

의 국가물류기본계획을 5년마다 공동으로 수립하여야 한다. 국가물류기본계획은 다른 법령에 따라 수립되는 물류에 관한 계획에 우선하며 그 계획의 기본이 된다(물류정책 기본법 제11조, 제12조).

90) 국토교통부·해양수산부, “국가물류기본계획(2016~2025)”, 2016. 7, 64~87면 참조.

91) 콜드체인(cold chain)이란 생선, 야채 등을 냉동·저온 상태로 공급하는 것을 말한다.

92) 국토교통부, “인천공항 항공물류 경쟁력 강화방안”, 2016. 12. 14, 4~12면 참조.

물분야의 비교우위 선점을 한다. 이를 위해 신선화물 전용처리 시설을 구축하고, 중소 전자상거래업체 역지구 수출 지원을 위해 새로운 항공배송서비스인 항공사 간 통관·운송·현지배송 등 일괄처리 시범사업을 추진한다. 셋째 물류허브 역량을 강화한다. 이를 위해 글로벌 특송항공사 맞춤형 터미널을 신축하고, 국제항공 화물노선 확대 및 화물 인센티브 체계를 개편한다. 넷째 공항 내 화물처리 속도 경쟁력을 향상한다. 이를 위해 수출화물 처리속도 개선(상용화주제⁹³) 제도 개선, 수입화물 처리속도 개선(공동 파레트 제공) 및 긴급화물 운송기간을 단축한다.

결국 인천공항의 항공물류 경쟁력 강화를 위한 추진과제로는 신 물류 사업모델 개발을 통한 물동량의 확보 및 공항 물류단지의 적기 확충을 통한 물류 경쟁력 강화인 것이다.⁹⁴ 한편 중국 정부의 국경 간 전자상거래 확대와 항공물류업 발전 촉진정책을 고려하여 우리 항공물류업의 전자상거래 물류시장 진출 및 경쟁력 강화를 위한 정책을 추진해야 할 것이다.

4. 후속 협상에서 항공운송서비스 분야의 추가 개방 확보

(1) 한·중 FTA 후속 협상 지침

한·중 FTA 협정문 제22장 최종규정의 개정조항⁹⁵ 및 부속서의 후속 협상을 위한 지침⁹⁶에 따라 양 당사국은 협정의 발효일 부터 개시되는 후속 협상을 통해 서비스 무역 및 투자 관련 장과 그에 상응하는 부속서를 개정한다. 후속 협상을 위한 지침내용을 살펴보면 다음과 같다. ① 일반원칙으로 양 당사국은 후속 협상에서 서비스 무역 및 투자에 대한 높은 수준의 자유화를 달성하는 것을 목표로 하며, 후속 협상에서 양 당사국은 관련 장의 어떠한 조도 다시 논할 수 있

93) 상용화주제는 정부가 보안능력을 인정한 지정화주 또는 포워드가 자체 보안검색 시 화물터미널에서의 항공사의 보안검색을 면제하는 제도로서 신속한 물류흐름을 위해 2014년에 도입하였으나, 항공사의 상용화주 화물에 대한 신뢰부족으로 활용에 한계가 있다(국토교통부, “인천공항 항공물류 경쟁력 강화방안”, 2016. 12. 14, 11면).

94) 이상용, 전계 발표자료, 50~51면.

95) 한·중 FTA 협정문 제22장 최종규정 제22.2조 개정 : 1. 양 당사국은 서비스 무역 및 투자 관련 장과 그에 상응하는 부속서를 부속서 22-가에 구체화된 일반원칙 및 협상지침에 따라 이 협정의 발효일부터 개시되는 후속 협상을 통하여 개정한다.

96) 한·중 FTA 협정문 부속서 22-가 후속 협상을 위한 지침은 가. 일반원칙, 나. 기간, 다. 서비스 무역에 관한 협상을 위한 지침으로 구성되어 있다.

다. ② 기간으로 양 당사국은 가능한 한 조속히, 이 협정이 발효된 날 후 2년을 넘지 아니하는 기간 내에 후속 협상을 개시하며, 양 당사국은 후속 협상이 개시된 날로부터 2년 내에 그 협상을 마치기 위하여 노력한다. ③ 서비스 무역에 관한 협상을 위한 지침으로 후속 협상을 통하여 구성될 국경 간 서비스 무역에 관한 장은 공급형태인 국경 간 공급과 해외 소비에 해당하는 서비스 무역에 적용하며, 양 당사국은 국경 간 서비스 무역에 관한 장에 대한 후속 협상의 결과에 특히 미리 최혜국 대우에 관한 규정을 포함한다.

(2) 중국 측에 항공운송서비스 분야 추가 개방 요구

한·중 FTA 협정 발효 후 2년 내에 개시될 후속 협상에서 중국 측에게 한·중 FTA 항공운송서비스 분야의 양허수준이 중국의 기체결 FTA에 비해 미흡한 분야에 대해 다음과 같이 추가 개방을 요구하는 것이 필요하다.

중국은 컴퓨터 예약시스템(CRS)서비스의 양허에서 국경 간 서비스 공급에 대한 조건으로 중국 항공기업 및 한국 항공기업의 중개인에 의한 외국 컴퓨터 예약시스템서비스에 대한 직접 접근 및 사용은 중국 민용항공국(CAAC)의 허가를 받도록 되어 있는데,⁹⁷⁾ 이에 대한 철폐 내지 진향적 양허가 되도록 후속 협상에서 추진되어야 할 것이다.

중국은 항공기 보수 및 유지 서비스의 양허와 컴퓨터 예약시스템서비스의 양허에서 상업적 주체에 대한 제한 요인으로 한국 서비스 공급자는 중국 내에 항공기 보수 및 유지 서비스 또는 컴퓨터 예약시스템서비스 공급을 위하여 합작투자기업 설립이 허용되는데, 중국 측 파트너가 합작투자기업의 대주주 또는 지배적 위치에 있어야 한다.⁹⁸⁾ 그러나 한국은 외국정부, 외국의 정부투자기관이 이사로 등록되어 있는 법인이 아니면 상업적 주체가 가능하다. 따라서 한국업체들이 중국에 진출하는데 있어 애로요인으로 작용하지 않도록 한국 수준의 개방논의가 후속 협상에서 추진되어야 할 것이다.⁹⁹⁾

한국은 한·중 FTA에서 항공운송서비스의 판매 및 마케팅을 양허하였으나,¹⁰⁰⁾ 중국은 이를 양허하지 않았으므로 후속 협상에서 양허를 요구하는 것이

97) 한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 8-가-1 중국 구체적 약속에 관한 양허표.

98) 한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 8-가-1 중국 구체적 약속에 관한 양허표.

99) 박정수 외, 전계 보고서, 193면.

필요하다. 한편 중국은 중·스위스 FTA에서 항공운송서비스의 경우 지상조업 서비스를 양허하였으나, 한·중 FTA에서는 이를 양허하지 않았으므로 후속 협상에서 이의 개방을 요구하는 것이 필요하다.¹⁰¹⁾

이와 같이 한·중 FTA 체결 이전에 중국은 선진국과의 기체결 FTA에서 항공운송서비스 분야의 양허수준을 한·중 FTA보다 개방적으로 양허한 바 있으므로, 우리도 중국과 선진국 간 FTA 항공운송서비스 분야의 양허수준을 파악하여 한·중 FTA 후속 협상에서 적극적으로 추가 개방을 요구해야 할 것이다.¹⁰²⁾ 더욱이 중국은 한·중 FTA 체결 이후 뉴질랜드나 다른 나라와는 높은 수준의 서비스시장을 개방한 바 있으므로, 우리나라도 중국과 서비스 후속 협상을 통해 높은 수준의 시장 개방 결과를 도출하는 것이 필요할 것으로 보이며, 중국과의 서비스 후속 협상을 준비함에 있어서 경쟁력 강화방안의 마련이 필요하다.¹⁰³⁾

결국 한·중 FTA 후속 협상에서 항공운송서비스 분야에 관련하여 한국 측이 중국 측에게 추가 개방을 요구할 분야는 중국 측의 양허수준이 낮은 컴퓨터 예약시스템서비스에서 국경 간 공급조건, 항공기 보수 및 유지 서비스에서 상업적 주재 제한요인, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅 양허, 지상조업서비스 양허 등을 들 수 있다. 특히 후속 협상 지침에 따라 높은 수준의 개방결과를 달성하는 것이 필요하며, 후속 협상 준비를 위해 관련 항공운송서비스 분야의 경쟁력 강화를 위한 방안을 마련해야 할 것이다.

VI. 결 론

한·중 FTA가 2015년 12월 20일 발효되었고, 중국은 우리나라의 제1위 교역 상대국으로 우리 경제에서 중요한 위치를 차지하고 있는 바, 본 연구에서는 한

100) 한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 8-가-2 한국 구체적 약속에 관한 양허표.

101) 김종덕·이주미, “한·중 FTA 서비스 분야 협상 결과 및 향후 대응방안”, 『KIEP 오늘의 세계경제』 제15권 제18호, 대외경제정책연구원, 2015. 7. 9, 17면.

102) 박정준, “한·중 FTA 1주년 성과와 과제-한·중 FTA 1주년 회고록”, 『함께하는 FTA』 통권 55호, 산업통상자원부 통상국내대책관실, 2016. 12, 15면.

103) 이규엽 외, 전계 보고서, 17면.

· 중 FTA 발효 후 1년이 지난 시점에 즈음하여 한·중 간 항공운송 교역 동향을 살펴보고, 한·중 FTA 협정문의 항공운송서비스 부문의 양허 내용과 수준을 검토하였고, 항공여객시장, 항공화물시장 및 항공물류시장 등에 미치는 영향을 분석하였으며, 이에 대응하기 위한 우리나라 항공정책의 방향을 도출하여 제시해 보았다. 이와 같은 본 연구의 내용을 요약하여 보면 다음과 같다.

우리나라 항공운송시장의 동향을 살펴보면, 2016년 국제선 항공여객실적 가운데 중국노선 여객은 전년대비 20.5% 증가하였고, 국제선 항공화물실적 가운데 중국노선 화물은 전년대비 10.6% 증가하였다. 대중국 항공운송 수출 동향을 살펴보면, 2016년 한국의 대중국 항공운송 수출액은 전년대비 15.5% 감소하며 대중국 전체 수출액의 32.2%를 차지하고 있다. 대중국 항공운송 수입 동향을 살펴보면, 한국의 대중국 항공운송 수입액은 전년대비 9.1% 감소하며 대중국 전체 수입액의 27.7%를 차지하고 있다.

한국의 WTO GATS 및 기체결 FTA 항공운송서비스 부문 양허내용을 검토해 보면, 한국은 WTO GATS에서 항공운송서비스와 관련하여 컴퓨터 예약시스템(CRS)서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅 등에 대하여 양허하였으며, 기체결 FTA에서 항공운송서비스에 대하여 DDA 수정양허안과 유사한 수준에서 양허하였다. 중국의 WTO GATS 및 기체결 FTA 항공운송서비스 부문 양허내용을 살펴보면, 중국은 WTO GATS에서 항공운송서비스와 관련하여 항공기 수리 및 정비 서비스, 컴퓨터 예약시스템서비스를 양허하였으며, 기체결 FTA에서 항공운송서비스에 대하여 WTO 양허안(DDA 수정안 포함)과 유사한 수준에서 양허하였다.

한·중 FTA 항공운송서비스 부문 양허내용을 검토해 보면, 한·중 FTA 협정문 제8장 서비스 무역의 부속서 양허표에서 중국은 항공운송서비스 분야의 항공기 보수 및 유지 서비스와 컴퓨터 예약시스템서비스에 대하여 시장접근과 내국민대우에 대한 제한을 두고 양허하였다. 한국은 한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 양허표에서 항공운송서비스 분야의 컴퓨터 예약시스템서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅, 항공기 유지 및 보수 서비스에 대하여 시장접근과 내국민대우에 대한 제한을 두지 않고 양허하였다.

한·중 FTA가 항공운송부문에 미치는 영향을 분석해 보면 다음과 같다. 첫째 항공여객시장에 대한 영향으로 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 국제항공

여객실적 가운데 중국노선 도착여객은 전년대비 20.6% 증가하였으며, 출발여객은 전년대비 20.5% 증가를 나타냈다. 2016년에 방한 중국인 관광객은 전년대비 34.8% 증가를 나타냈으며, 한·중 FTA 협정문 제17장 경제협력에는 한·중 간 관광협력에 관한 조항을 포함하고 있다.

둘째 항공화물시장에 대한 영향으로 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 대중국 항공화물 수출물동량은 전년대비 6.6% 증가하였으며, 수입물동량은 전년대비 12.3% 증가를 나타냈다. 2016년에 대중국 수출 항공화물 주요 10대 품목 가운데 한·중 FTA 협정문 중국 관세양허표 상 수혜품목인 광학렌즈, 코트 및 자켓, 기타 광학기기부품, 기타 화장품 등의 수출물동량이 증가하였으며, 대중국 수입 항공화물 주요 10대 품목가운데 한국 관세양허표상 수혜품목인 제트유, 기타 플라스틱제품 등의 수입물동량이 증가한 것으로 나타났다.

한국무역협회의 한·중 FTA에 따른 우리의 대중국 수출입 성과 분석에 의하면, FTA 수혜품목 중에서 관세인하 폭이 큰 품목의 대중국 수출성과가 대체로 높은 것으로 나타났으며, FTA 수혜품목 보다 비 수혜품목의 대중국 수입 감소 폭이 크게 확대되어 관세인하 효과가 대중국 수입에 긍정적 영향을 미친 것으로 추정된다.¹⁰⁴⁾

셋째 항공물류시장에 대한 영향으로 한·중 FTA가 발효된 이후 2016년에 국내 포워더의 대중국 수출 항공화물 취급실적은 전년대비 2.1% 감소하였으며, 대중국 수입 항공화물 취급실적은 전년대비 4.4% 감소를 나타냈다. 2016년에 대중국 역직구(전자상거래 수출) 수출금액은 전년대비 47.7% 증가, 수출건수는 전년대비 27.7% 증가하였으며, 대중국 직구(전자상거래 수입) 수입금액은 전년대비 72% 증가, 수입건수는 전년대비 66% 증가를 나타냈다. 한편 한·중 FTA 협정문 제13장 전자상거래에는 한·중 간 전자상거래 협력에 관한 규정을 두고 있다.

위와 같이 한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향에 대응하여 우리나라가 추진해야할 항공정책의 방향을 도출하여 제시해 보면 다음과 같다. 첫째 한·중 간 항공자유화의 추진이다. 한국과 중국은 2006년 6월 중국의 산동성과 해남성에 대해 여객 및 화물 제3자유 및 제4자유를 범위로 하는 항공자유화협정을 체결하였으며, 2010년 하계(3월)부터 양국 간 항공운항을 전면 자유화하기로 합

104) 민경실·제현정, 「한·중 FTA 1주년 평가와 시사점」, 한국무역협회 국제무역연구원, 2016. 12, 7, 9, 13면.

의하였다. 그러나 중국 측에서 항공협정 양해각서 문안에 대해 해석 상 이견을 제기함에 따라 추가적인 항공자유화는 이루어지지 못하고 있다. 2016년 6월 기준으로 중국 산둥성 항공자유화 효과를 분석해 보면, 2006년 항공자유화 이후 한국과 중국 산둥성 간 운항횟수는 증가하였으나 국적항공사의 점유율은 하락한 것으로 나타났다.

따라서 한·중 FTA 제8장 서비스 무역의 장은 항공운수권에 영향을 미치는 조치에 대하여는 적용되지 아니하므로 한·중 FTA와는 관련없이 별도의 항공회담을 통해 중국과의 점진적·선별적 항공 여객시장 및 화물시장의 자유화를 추진하되, 중국 항공시장에 대한 공급력 및 노선의 확대는 국적항공사의 경쟁력과 국민의 편익을 고려하여 추진해야 할 것이다.

둘째 항공운송산업 및 공항 경쟁력의 확보이다. 중국의 국제항공운송정책의 중심은 국가 소유 3대 항공사인 중국국제항공, 중국남방항공 및 중국동방항공 등을 보호하는 것이며, 중국은 외국항공사들에게 제5자유 권리를 일반적으로 부여하지 아니하는 등 시장접근의 엄격한 규제를 유지함으로써 그의 항공운송 산업을 보호하고 있다. 또한 중국정부의 정책은 저비용항공사들의 발전을 장려하고 있으며, 점차 외국 저비용항공사들의 중국 내 주요 및 중형 공항들에 취항을 허락하고 있다. 중국 정부는 2016~2020년 기간 총 44개의 공항건설 사업을 추진 중이고, 2020년까지 약 260개의 공항을 갖추게 될 것이며, 또한 공항경제구역 건설을 추진할 방침이다.

따라서 한국의 항공운송산업 경쟁력 강화방안으로, 국적항공사 경쟁력의 강화를 위한 지원체계를 마련하며, 국적항공사의 새로운 공정경쟁의 기반을 조성하며, 국익기반 전략적 항공네트워크를 구축해야 할 것이다. 한국의 공항가운데 특히 인천공항의 경쟁력 강화방안으로, 항공수요 창출 네트워크 경쟁력을 강화하며, 공항시설과 안전 인프라를 확충하며, 공항을 통한 새로운 부가가치를 창출하며, 세계 1위 수준의 서비스 수준을 유지해야 할 것이다.

셋째 항공물류업의 경쟁력 강화이다. 중국 정부는 일련의 정책조치를 통해 항공물류업의 발전을 적극 추진하고 있으며, 공항경제구 설치와 국경 간 전자상거래 확대를 항공물류업의 발전을 촉진하고 있다. 또한 국경 간 전자상거래를 위한 한·중 항공물류업체 간의 협력을 강화하고 있다.

따라서 한국의 항공물류업 경쟁력의 강화방안으로, 상업 트렌드(trend) 변화에

대응한 고부가가치 물류산업의 육성을 위하여 신규 물류시장을 개척하며, 물류 인프라를 확충하며, 물류전문인력을 양성해야 할 것이다. 또한 글로벌 물류시장의 진출을 확대하기 위하여 물류기업의 해외투자 지원체계를 구축하며, 글로벌 운송네트워크 확장에 따른 국제협력 강화 및 인프라를 확보해야 할 것이다. 한편 인천공항 항공물류 경쟁력의 강화방안으로, 기업의 물류단지 입주수요에 대응하며, 신 성장 화물분야의 비교우위 선점을 하며, 물류허브 역량을 강화하며, 공항 내 화물처리 속도 경쟁력을 향상해야 할 것이다.

넷째 후속 협상에서 항공운송서비스 분야의 추가 개방 확보이다. 한·중 FTA 협정문 제22장 최종규정 부속서의 후속 협상을 위한 지침에 따라 협정 발효 후 2년 내에 개시될 후속 협상에서 중국 측 항공운송서비스 분야의 양허수준이 중국의 기체결 FTA에 비해 미흡한 분야인 컴퓨터 예약시스템서비스 및 항공기 보수 및 유지 서비스의 양허에 대해 추가 개방을 요구하는 것이 필요할 것이다.

결론적으로 시사점과 정책과제를 제시해 보면, 한·중 간 관광과 교역이 점차 증가하고 있으므로 우리 국적항공사의 경쟁력과 국민편익을 고려하여 중국과의 점진적·선별적 항공자유화를 추진해야 할 것이다. 중국 정부의 자국 항공운송 산업 보호와 공항 확장 정책에 대응하여 우리나라의 항공운송산업과 공항의 경쟁력을 강화하기 위한 지원체계를 구축해야 할 것이다. 한·중 FTA와 양국 간 전자상거래 증가 등에 따라 한·중 간 항공물류 수요가 확대될 전망이므로 우리 물류기업들의 항공물류시장 진출을 확대해야 할 것이다. 그리고 한·중 FTA 후속 협상에서 중국 측 양허수준이 낮은 항공운송서비스 분야의 추가 개방을 요구할 필요가 있으므로 이에 대한 준비를 해야 할 것이다.

참고문헌

[국내문헌]

- 관세청, 「수출입동향」, 2016. 12.
- _____, 보도자료, 2016. 12. 23, 2017. 1. 19, 2017. 2. 3.
- 관세청·한국관세물류협회, 「수출입물류 Report 2016」 제6권 제3호, 2016. 3.
- 국토교통부, “제2차 항공정책기본계획”, 2014. 12. 31.
- _____, “인천공항 항공물류 경쟁력 강화방안”, 2016. 12. 14.
- _____, 「2016년 항공교통서비스보고서」, 2017. 4. 17.
- 국토교통부 항공정책실, 「항공시장동향」 제52호, 2016. 10.
- _____, 「항공시장동향」 제55호, 2017. 1.
- _____, 「항공시장동향」 제58호, 2017. 4.
- 국토교통부·인천국제공항공사, “인천공항 경쟁력 강화방안”, 2016. 3.
- 국토교통부·해양수산부, “국가물류기본계획(2016~2025)”, 2016. 7.
- 국토해양부 항공정책실, 「항공정책론」, 백산출판사, 2011.
- 김종덕·이주미, “한·중 FTA 서비스 분야 협상 결과 및 향후 대응방안”, 「KIEP 오늘의 세계경제」 제15권 제18호, 대외경제정책연구원, 2015. 7. 9.
- 김태한, “공항시설법 제정(안)의 내용과 쟁점”, 「항공우주법학회지」 제26권 제2호, 한국항공우주법학회, 2011. 12.
- 민경실·제현정, 「한·중 FTA 1주년 평가와 시사점」, 한국무역협회 국제무역연구원, 2016. 12.
- 박정수·이홍식·고준성·김홍석·박문수·김천곤·고대영·구진경·박지혜, 「한·중 FTA 서비스협상의 업종별 대응방향」, 산업연구원, 2014. 3. 17.
- 박정준, “한·중 FTA 1주년 성과와 과제-한·중 FTA 1주년 회고록”, 「함께하는 FTA」 통권 제55호, 산업통상자원부 통상국내대책관실, 2016. 12.
- 박종흠, “항공자유화가 항공운송시장에 미친 효과에 관한 연구”, 인천대학교 동북아 물류대학원 박사학위논문, 2010. 12.
- 산업통상자원부, 「한·중 FTA 상세 설명자료」, 2015. 5.
- 손수석, “중국의 성장패러다임 변화와 한·중 FTA가 우리 산업에 미칠 영향과 대응방안”, 「FTA 무역 리포트」 제4권, 관세청·국제원산지정보원, 2016. 12.

- 양평섭·박민숙, “중국 13차 5개년 계획의 주요 내용과 시사점”, 『KIEP 오늘의 세계경제』 제15권 제30호, 대외경제정책연구원, 2015. 11. 25.
- 예충렬·박진영·박경욱, 「수출입 물류체계 분석과 경쟁력 제고방안 : 항공 수출입화물의 경로 분석을 통하여」, 한국교통연구원, 2014. 10. 31.
- 윤문길, “항공자유화 접근 및 대응 전략”, 『우리나라 항공산업 경쟁력 토론회 자료집』, 한국항공전략연구원, 2016. 10. 17.
- 이규엽·이준원·정민철, “한·중 FTA 발효 1년의 평가와 시사점”, 『KIEP 오늘의 세계경제』 제16권 제36호, 대외경제정책연구원, 2016. 12. 30.
- 이상용, “인천국제공항 허브화 전략 및 경쟁력 강화”, 『항공산업 정책 세미나 자료집』, 한국항공진흥협회·한국교통연구원, 2016. 12. 21.
- 이영혁, “세계 항공시장의 변화와 대응”, 『항공산업 정책 세미나 자료집』, 한국항공진흥협회·한국교통연구원, 2016. 12. 21.
- 이주호·김범중·김찬호·김은수·장현미·이주원, 「중국 13·5 계획 시기 중국 물류의 발전 전망과 우리의 활용전략」, 대외경제정책연구원·한국해양수산개발원, 2016. 12. 30.
- 이 화, “중국 민용항공법 개정 최근 동향과 주요 법적 쟁점”, 『항공우주정책·법학회지』 제31권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2016. 12.
- 임재경·이재민·이옥남, 「한·중·일 FTA에 대비한 교통부문 정책방향 연구」, 한국교통연구원, 2009. 12.
- 정환우, 「중국 국제전자상거래 동향과 우리의 진출전략」, 대한무역투자진흥공사, 2016. 6.
- _____, 「중국의 ‘13차 5개년 계획’ 경제 분야 정책 내용과 시사점」, 대한무역투자진흥공사, 2016. 6. 30.
- _____, “한·중 FTA 발효 1년 대중수출 성과와 활용현황”, 『FTA 무역리포트』 제4권, 관세청·국제원산지정보원, 2016. 12.
- 한국교통연구원, 「KOTI 항공정책 Brief」 제108호, 2016. 7. 29.
- _____, 「KOTI 항공정책 Brief」 제114호, 2017. 1. 31.
- _____, 「KOTI 항공정책 Brief」 제116호, 2017. 3. 31.
- 한국무역협회 FTA종합지원센터, 「한·중 FTA 활용 가이드북」, 2016. 9.
- 한국무역협회 북경지부, “한·중 간 항공운송 수출입 동향 및 시사점”, 2016. 2.
- 한국무역통계진흥원, 포워드 통계(주문형 통계), 2017. 3. 31.
- 한국문화관광연구원, 2016년 12월 기준 관광통계분석, 2017. 2. 3.
- 홍순길·이강빈·김선이·황호원·김중복, 「신국제항공우주법」, 동명사, 2013.

[외국문헌]

- 李玉珍, “基于中韩FTA的双边贸易结构变化趋势分析”, 北京聯合大学学报(人文社会科学版), 2016. 4. 20.
- 中国民用航空局, “中国民用航空发展 第十三个年规划”, 2017. 2. 25.
- _____, “2016年 民航机场生产统计公报”, 2017. 2. 24.
- _____, “2016年 民航行业发展统计公报”, 2017. 5. 8.
- Abeyratne, Ruwantissa, “The 6th Air Transport Conference of ICAO : A Critical Analysis”, *Air & Space Law*, Vol. 38 No.4/5, Kluwer Law International, September 2013.
- Cheng, Inkyo, Fukunari Kimura and Bhanupong Nhiprabha, “Analysis of the FTA Negotiation between China and Korea”, *Asian Economic Papers*, Volume 15 Issue 3, MIT Press Journals, Fall 2016.
- Cosmas, Alex, Peter Belobaba and William Swelbar, “The effects of open skies agreements on transatlantic air service level” *Journal of Air Transport Management*, Volume 16 Issue 4, Elsevier, July 2010.
- Fu, Xiaowen, Tae Hoon Oum and Anming Zhang, “Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic”, *Transportation Journal*, Vol.49 No.4, American Society of Transportation and Logistics, Fall 2010.
- Graham, Anne, *Managing Airport*, Routledge, 2014.
- Halpern, Nigel and Anne Graham, *Airport Marketing*, Routledge, 2013.
- ICAO, “Liberalization of Air Cargo Services(Presented by the ICAO Secretariat)”, ICAO Doc ATConf/6-WP/14, 13 December 2012.
- Kim, Sunghyun and Serge Shikher, “Long-run Effects of the Korea-China Free Trade Agreement”, *Journal of East Asian Economic Integration*, Volume 19 Issue 2, Korea Institute of International Economic Policy, June 2015.
- Kincaid, Ian and Michael Tretheway, “Economic Impact of Aviation Liberalization”, *Liberalization in Aviation : Competition, Cooperation and Public Policy*, edited by Peter Forsyth et al, Ashgate Publishing Limited, 2013.
- Lazar, Fred, “Multilateral Trade Agreement for Civil Aviation”, *Air & Space Law*, Volume 36 Issue 6, Kluwer Law International, November 2011.
- Lee, Jae Woon, *Regional Liberalization in International Air Transport*, Eleven International Publishing, 2016.

- Milde, Michael, *International Air Law and ICAO*, 2nd ed, Eleven International Publishing, 2012.
- National Bureau of Statistics of China, *China Statistical Yearbook 2016*, 2016. 9.
- Odoni, Amedeo R., “The International Institutional and Regulatory Environment”, *The Global Airline Industry*, 2nd ed, edited by Peter Belobaba et al, John Wiley & Sons Ltd, 2016.
- Park, Jin Woo and Kwan Young Lim, “A Study of the Effect of Protocol Services on the Image Formation of Incheon International Airport”, *Journal of Airport Management*, Vol.9 No.2, Henry Stewart Publication, 2015.
- Shaw, Stephen, *Airline Marketing and Management*, 7th ed, Ashgate Publishing Limited, 2011.
- Wang, Heng, “The Challenges of China’s Recent FTA : An Anatomy of the China-Korea FTA”, *Journal of World Trade*, Volume 30 Issue 3, Kluwer Law International, 2016.
- Williams, Allan, *Contemporary Issues Shaping China’s Civil Aviation Policy*, Ashgate Publishing Limited, 2009.
- Young, Seth B. and Alexander T. Wells, *Airport Planning and Management*, McGraw-Hill Companies, 2011.
- Zhu, Ziqin and Zengyi Xuan, “Trend and Prospects of the Air Transport Policy in China”, *Proceedings of the 51th International Conference on Law and Policy in Air and Space Field*, Korea Society of Air & Space Law and Policy, 6 December 2013.
- Zuan, Zengyi, “Establishing a Unified System of China’s Aviation Law-Theoretical Analysis and Legislative Proposals”, *The Korean Journal of Air and Space Law*, Vol.26 No.2, The Korean Association of Air and Space law, December 2011.

[웹사이트]

- <http://www.customs.go.kr> 관세청 수출입통계
- <http://www.icao.int> 국제민간항공기구
- <http://www.molit.go.kr> 국토교통부
- <http://www.kiep.go.kr> 대외경제정책연구원
- <http://www.kotra.or.kr> 대한무역투자진흥공사
- <http://www.kiet.re.kr> 산업연구원

- <http://www.motie.go.kr> 산업통상자원부
- <http://www.airport.kr> 인천국제공항공사 항공통계
- <http://aircis.kr> 인천국제공항공사 항공물류정보시스템
- <http://www.caac.gov.cn> 중국민용항공국
- <http://www.airport.co.kr> 한국공항공사 항공통계
- <http://www.koti.re.kr> 한국교통연구원
- <http://www.kita.net> 한국무역협회 무역통계
- <http://www.trass.or.kr> 한국무역통계진흥원 무역통계서비스
- <http://www.kcti.re.kr> 한국문화관광연구원
- <http://tour.go.kr> 한국문화관광연구원 관광지식정보시스템
- <http://www.airtransport.or.kr> 한국항공협회
- <http://news.airportal.co.kr> 한국항공협회 항공정보포털시스템

초 록

한·중 FTA가 2015년 12월 20일 발효되었고, 우리나라 제1위의 교역상대국인 중국과의 FTA로서 발효된 후 1년이 경과하였다. 따라서 본 연구에서는 한국과 중국 간 항공운송 교역 동향을 살펴보고, 한·중 FTA의 항공운송서비스 부문에 대한 양허내용을 검토하고, 항공운송 부문에 미치는 영향을 분석하며, 이에 대응하기 위한 우리나라 항공정책의 방향을 도출하여 제시하고자 한다.

2016년 한·중 간 항공운송 교역 동향을 살펴보면, 대중국 항공운송 수출액은 전년대비 9.3% 감소한 400.3억 달러로서, 대중국 전체 수출액의 32.2%를 차지하고 있다. 대중국 항공운송 수입액은 전년대비 9.1% 감소한 242.6억 달러로서, 대중국 전체 수입액의 27.7%를 차지하고 있다.

한·중 FTA의 항공운송서비스 부문 양허내용을 검토해 보면, 중국은 한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 중국의 양허표에서 항공운송서비스 분야의 항공기 보수 및 유지 서비스, 컴퓨터 예약시스템(CRS)서비스에 대하여 시장접근과 내국민대우에 대한 제한을 두고 양허하였다. 한국은 한·중 FTA 협정문 제8장 부속서 한국의 양허표에서 항공운송서비스 분야의 컴퓨터 예약시스템서비스, 항공운송서비스의 판매 및 마케팅, 항공기 유지 및 보수 서비스에 대하여 시장접근과 내국민대우에 대한 제한을 두지 않고 양허하였다.

한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향을 분석해 보면, 항공여객시장에 미친 영향으로, 2016년 국제선 중국노선 도착여객은 996만 명으로 전년대비 20.6% 증가하였고, 출발여객은 990만 명으로 전년대비 34.8% 증가하였다.

항공화물시장에 미친 영향으로, 2016년 대중국 항공화물 수출물동량은 105,220.2톤으로 전년대비 6.6% 증가하였고, 수입물동량은 133,750.9톤으로 전년대비 12.3% 증가하였다. 대중국 수출 항공화물 주요품목 가운데 한·중 FTA 협정문 중국 관세양허표 상 수혜품목의 수출물동량이 증가하였고, 대중국 수입 항공화물 주요품목 가운데 한·중 FTA 한국 관세양허표 상 수혜품목의 수입물동량이 증가하였다.

항공물류시장에 미친 영향으로 2016년 국내 포워더의 대중국 수출 항공화물 취급실적은 119,618톤으로 전년대비 2.1% 감소하였고, 대중국 수입 항공화물 취

급실적은 79,430톤으로 전년대비 4.4% 감소하였다. 2016년 대중국 역직구(전자상거래 수출) 수출금액은 1억 916만 달러로 전년대비 27.7% 증가하였고, 대중국 직구(전자상거래 수입) 수입금액은 8,943만 달러로 전년대비 72% 증가하였다.

한·중 FTA에 따른 우리나라 항공정책의 방향을 도출하여 제시해 보면 다음과 같다. 첫째 한·중 간에 항공자유화를 추진한다. 한국과 중국은 2006년 6월 중국의 산둥성과 해남성에 대해 여객 및 화물 제3자유 및 제4자유를 범위로 하는 항공자유화 협정을 체결하였으며, 2010년 하계부터 양국 간 항공운항을 전면 자유화하기로 합의하였으나, 중국 측에서 항공협정 양해각서 문안의 해석 상 이의를 제기함에 따라 추가적인 항공자유화는 이루어지지 못하고 있다. 한·중 FTA와는 별도의 항공회담을 통해 중국과의 점진적·선별적 항공여객시장 및 화물시장의 항공자유화를 추진해야 할 것이다.

둘째 항공운송산업 및 공항의 경쟁력을 확보해야 한다. 한국의 항공운송산업 경쟁력의 강화방안으로 국적항공사 경쟁력의 강화를 위한 지원체계를 마련하며, 국적항공사의 새로운 공정경쟁의 기반을 조성하며, 국익기반 전략적 네트워크를 구축해야 할 것이다.

한국의 공항 특히 인천공항의 경쟁력 강화방안으로 항공수요 창출 네트워크 경쟁력을 강화하며, 공항시설과 안전인프라를 확충하며, 공항을 통한 새로운 부가가치를 창출하며, 세계 1위 수준의 서비스 수준을 유지해야 할 것이다.

셋째 항공물류업의 경쟁력을 강화한다. 한국의 항공물류업 경쟁력의 강화방안으로 산업트렌드 변화에 대응한 고부가가치 물류산업의 육성전략으로 신규 물류시장을 개척하며, 물류인프라를 확충하며, 물류전문인력을 양성한다. 또한 글로벌 물류시장의 확대전략으로 물류기업의 해외투자 지원체계를 구축하며, 글로벌 운송네트워크 확장에 따른 국제협력 강화 및 인프라를 확보해야 할 것이다.

인천공항 항공물류 경쟁력의 강화방안으로 기업의 물류단지 입주수요에 대응하며, 신 성장 화물분야의 비교우위 선점을 하며, 물류허브 역량을 강화하며, 공항 내 화물처리속도 경쟁력을 향상해야 할 것이다.

넷째 한·중 FTA 후속 협상에서 항공운송서비스 분야의 추가 개방을 확보한다. 한·중 FTA 발효 후 2년 내에 개시될 후속 협상에서 중국 측 항공운송서비스 분야의 양허수준이 중국의 기체결 FTA에 비해 미흡한 분야인 컴퓨터 예약시스템서비스 및 항공기 보수 및 유지 서비스의 양허에 대해 추가 개방을 요구하

는 것이 필요할 것이다.

결론적으로 한·중 FTA가 우리나라 항공여객시장, 항공화물시장 및 항공물류시장에 미치는 영향에 대응하여 추진해야 할 정책과제로서, 국적항공사의 경쟁력과 국민 편익을 고려하여 중국과의 점진적·선별적 항공자유화를 추진하며, 항공운송산업과 공항의 경쟁력 강화를 위한 지원체계를 구축하며, 물류기업들의 항공물류시장 진출을 확대하며, 중국 측 양허수준이 낮은 항공운송서비스 분야의 추가 개방 요구를 위한 준비를 해야 할 것이다.

주제어 : 한·중 FTA, 항공운송서비스, 컴퓨터예약시스템서비스, 시장접근, 양허, 항공여객시장, 항공화물시장, 항공물류시장, 항공정책, 항공자유화, 항공운송산업, 공항, 항공물류업, 경쟁력, 후속협상

Abstract

The Effect on Air Transport Sector by Korea-China FTA and Aviation Policy Direction of Korea*

Lee, Kang-Bin**

Korea-China FTA entered into force on the 20th of December 2015, and one year elapsed after its effectuation as the FTA with China, our country's largest trading partner. Therefore, this study looks at the trends of air transport trade between Korea and China, and examines the contents of concessions to the air transport services sector in Korea-China FTA, and analyzes the impact on the air transport sector by Korea-China FTA, and proposes our country's aviation policy direction in order to respond to such impact.

In 2016 the trends of air transport trade between Korea and China are as follows : The export amount of air transport trade to China was 40.03 billion dollars, down by 9.3% from the last year, and occupied 32.2% of the total export amount to China. The import amount of air transport trade from China was 24.26 billion dollars, down by 9.1% from the last year, and occupied 27.7% of the total import amount from China.

The contents of concessions to the air transport services sector in Korea-China FTA are as follows : China made concessions to the aircraft repair and maintenance services and the computer reservation system services with limitations on market access and national treatment in the air transport services sector of the China Schedule of Specific Commitments of Korea-China FTA Chapter 8 Annex. Korea made concessions to the computer reservation system services, selling and marketing of air transport services, and aircraft repair and maintenance without

* This work was supported by the Ministry of Education of the Republic of Korea and the National Research Foundation of Korea (NRF-2016S1A5A2A01022307).

** Research Professor, Sangji University

limitations on market access and national treatment in the air transport services sector of the Korea Schedule of Specific Commitments of Korea-China FTA Chapter 8 Annex.

The impact on the air transport sector by Korea-China FTA are as follows : As for the impact on the air passenger market, in 2016 the arrival passengers of the international flight from China were 9.96 million, up by 20.6% from the last year, and the departure passengers to China were 9.90 million, up by 34.8% from the last year.

As for the impact on the air cargo market, in 2016 the exported goods volumes of air cargo to China were 105,220.2 tons, up by 6.6% from the last year, and imported goods volumes from China were 133,750.9 tons, up by 12.3% from the last year.

Among the major items of exported air cargo to China, the exported goods volumes of benefited items in the Tariff Schedule of China of Korea-China FTA were increased, and among the major items of imported air cargo from China, the imported goods volumes of benefited items in the Tariff Schedule of Korea of Korea-China FTA were increased.

As for the impact on the logistics market, in 2016 the handling performance of exported air cargo to China by domestic forwarders were 119,618 tons, down by 2.1% from the last year, and the handling performance of imported air cargo from China were 79,430 tons, down by 4.4% from the last year. In 2016 the e-commerce export amount to China were 109.16 million dollars, up by 27.7% from the last year, and the e-commerce import amount from China were 89.43 million dollars, up by 72% from the last year.

The author proposes the aviation policy direction of Korea according to Korea-China FTA as follows : First, the open skies between Korea and China shall be pushed ahead. In June 2006 Korea and China concluded the open skies agreement within the scope of the third freedom and fourth freedom of the air for passenger and cargo in Shandong Province and Hainan Province of China, and agreed the full open skies of flights between the two countries from the summer

season in 2010. However, China protested against the interpretation of the draft of the memorandum of understanding to the air services agreement, therefore the further open skies did not take place. Through the separate aviation talks with China from Korea-China FTA, the gradual and selective open skies of air passenger market and air cargo market shall be pushed ahead.

Second, the competitiveness of air transport industry and airport shall be secured. As for the strengthening methods of the competitiveness of Korea's air transport industry, the support system for the strengthening of national air carriers' competitiveness shall be prepared, and the new basis for competition of national air carriers shall be made, and the strategic network based on national interest shall be built.

As for the strengthening methods of the competitiveness of Korea's airports, particularly Incheon Airport, the competitiveness of the network for aviation demand creation shall be strengthened, and the airport facilities and safety infrastructure shall be expanded, and the new added value through the airport shall be created, and the world's No.1 level of services shall be maintained.

Third, the competitiveness of aviation logistics enterprises shall be strengthened. As for the strengthening methods of the competitiveness of Korea's aviation logistics enterprises, as the upbringing strategy of higher added value in response to the industry trends changes, the new logistics market shall be developed, and the logistics infrastructure shall be expanded, and the logistics professionals shall be trained. Additionally, as the expanding strategy of global logistics market, the support system for overseas investment of logistics enterprises shall be built, and according to expanding the global transport network, the international cooperation shall be strengthened, and the network infrastructure shall be secured.

As for the strengthening methods of aviation logistics competitiveness of Incheon Airport, the enterprises' demand of moving in the logistics complex shall be responded, and the comparative advantage in the field of new growth cargo shall be preoccupied, and the logistics hub's capability shall be strengthened, and the competitiveness of cargo processing speed in the airport shall be advanced.

Forth, in the subsequent negotiation of Korea-China FTA, the further opening of air transport services sector shall be secured. In the subsequent negotiation being initiated within two years after entry into force of Korea-China FTA, it is necessary to ask for the further opening of the concessions of computer reservation system services, and aircraft repair and maintenance services in which the concessions level of air transport services sector by China is insufficient compared to the concessions level in the existing FTA concluded by China.

In conclusion, in order to respond to the impact on Korea's air passenger market, air cargo market and aviation logistics market by Korea-China FTA, the following policy tasks shall be pushed ahead : Taking into consideration of national air carriers' competitiveness and nation's benefits, the gradual and selective open skies shall be pushed ahead, and the support system to strengthen the competitiveness of air transport industry and airport shall be built, and entry into aviation logistics market by logistics enterprises shall be expanded, and the preparations to ask for the further opening of air transport services sector, low in the concessions level by China shall be made.

Key words : Korea-China FTA, Air transport service, Computer reservation system service, Market access, Concession, Air passenger market, Air cargo market, Aviation logistics market, Aviation policy, Open skies, Air transport industry, Airport, Aviation logistics enterprise, Competitiveness, Subsequent negotiation