

국내 항공운송산업의 현황 및 지속발전을 위한 정책제언*

최두환** · 황호원***

목 차

- I. 서 론
- II. 국내 항공운송산업의 현황
 - 1. 항공운송산업의 성장과정
 - 2. 항공운송사업의 면허체계 변화
 - 3. 항공운송산업의 현황과 국적항공사의 실적
- III. 항공운송산업의 한계와 문제점
 - 1. 항공운송산업의 성장가능성과 한계
 - 2. 고속성장에 따른 부작용
 - 3. 항공운송사업자 재무상태 관리 문제
- IV. 국적항공사의 지속발전을 위한 정책 제언
 - 1. 글로벌 항공시장 개척 역량 강화
 - 2. 항공 인프라의 효율적 사용
 - 3. 항공 전문인력의 체계적 양성
 - 4. 항공사 재무상태 관리 강화
- V. 결 론

* 이 글은 제61회 한국항공우주정책·법학회 학술대회(2018년 11월 23일 개최)에서 필자가 발표한 내용을 수정 및 보완한 것입니다.

** 대한항공 경영전략본부 상무, 한국항공대학교 일반대학원 항공운항관리학과, E-Mail : cdh0317@nate.com

*** 한국항공대학교 항공교통물류학부 교수, E-Mail : howonhwang@hau.ac.kr

I. 서론

우리나라 항공운송산업은 1948년 10월에 창립된 대한국민항공사(KNA)가 그 시초이며, 순수 민간자본으로 설립된 대한국민항공사가 1962년에 파산위기에 처하자 정부에서는 국영 대한항공공사(KAL)를 설립하기에 이르렀다. 그 후 경영부실에 허덕이던 대한항공공사는 1969년 3월에 완전 민영화되어 현재의 대한항공으로 자리 잡게 되었다. 민영화 이후 성장을 거듭하던 우리나라 항공운송산업은 1988년 제2민항인 아시아나항공의 출범으로 경쟁체제에 돌입하게 되었고, 2005년 8월 한성항공과 2006년 6월 제주항공의 출범으로 저비용항공사라는 새로운 비즈니스 모델의 항공사가 출현하였다. 현재 대한항공과 아시아나항공 2개의 대형항공사 외에 제주항공, 진에어, 에어부산, 이스타항공, 티웨이항공 등 6개의 저비용항공사, 화물전용항공사인 에어인천 등 총 9개의 국제항공운송사업 면허를 보유한 항공사가 활발하게 사업을 영위하고 있다. 2017년 기준으로 우리나라는 항공운송 수송실적(국내+국제)이 세계 8위를 차지할 정도로 세계 항공업계에서 그 위상을 확고히 하고 있다.¹⁾

2018년 11월 현재 에어로 K, 플라이강원, 에어프레미아, 에어필립 등 4개의 법인이 국제 항공운송사업 신규면허를 신청하였고, 국토교통부는 면허심사에 착수하여 2019년 1분기에 면허발급 여부를 결정할 것이라고 밝혔다.²⁾ 국토교통부는 2018년 10월 30일 공포된 개정 항공사업법시행령 및 2018년 10월 31일 공포된 개정 항공법시행규칙에 따라 신규항공사들의 면허신청서를 심사하고 국제항공운송사업 면허발급 여부를 결정할 것으로 보인다. 이렇게 여러 기업들이 신규 항공사 설립을 추진함에 따라 현재 9개의 항공사가 있음에도 불구하고 수요가 충분하기 때문에 추가로 항공사 설립을 허용함으로써 고객의 편익을 제공하도록 해야 한다는 의견이 있는 반면, 이미 포화상태에 이른 항공운송산업에 신규업체가 또 진입할 경우에는 과당경쟁으로 인한 폐해를 국민들이 떠안게 될 것이라는 의견이 팽팽히 맞서고 있다.³⁾

1) ICAO, Annual Report of the Council 2017.

2) 국토교통부, 항공운송사업 신규면허 심사 추진계획 발표 (2018.10.8.보도자료)

3) 관련기사 (<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=008&aid=0004122813>)

본고에서는 국내 항공운송산업의 성장과정과 현재 우리나라 항공운송산업에 대한 분석을 통해 국내 항공운송산업의 내재적 문제점과 그에 대한 정책적 내지 법적으로 보완할 사항이 무엇인지에 대해 살펴보고, 향후 우리나라가 글로벌 항공 강국으로 지속 발전할 수 있는 ‘항공정책 방향’을 제언해 보고자 한다. 본고에서는 최근 항공운송사업에 진출하려는 기업들이 늘어나고 있고 국토교통부에서도 면허기준을 변경하는 등 항공업계의 관심이 저비용항공사의 추가설립에 집중되는 사정을 고려하여 여객 항공운송사업을 중심으로 연구하고자 한다.

연구방법은 국토교통부, 법무부 출입국·외국인정책본부, 한국항공협회, 한국관광공사, 인천국제공항공사, IATA 등 공신력 있는 기관의 통계자료와 국내외의 선행연구 자료를 근거로 문제점을 분석하고 대안을 제시하고자 한다.

Ⅱ. 국내 항공운송산업의 현황

1. 항공운송산업의 성장과정

항공운송사업의 별전을 위해서는 항공기술의 발전과 자국경제의 성장이 바탕이 되어야 함은 재론의 여지가 없지만, 우리나라 항공운송산업이 현재처럼 성장할 수 있었던 데에는 몇 가지 중대한 분기점들이 있었다. 사건으로는 해외여행 전면 자유화, 저비용항공사의 출범, 항공자유화의 확대 등 세 가지가 가장 큰 분기점인 것으로 사료된다.

첫째, 1989년 1월 1일부터 내국인의 완전한 해외여행 전면 자유화조치가 시행됨에 따라 항공수요의 저변이 크게 확대되었다. 해외여행 자유화 조치 이전에는 내국인들의 해외여행은 제한을 받았고, 수요가 부족한 국적항공사는 일본을 비롯한 해외발 수요에 크게 의존하고 있었다. 해외발 수요는 외국항공사와 치열한 경쟁을 해야했기 때문에 경쟁력이 약한 국적항공사는 낮은 가격을 제시할 수밖에 없어 항공사의 영업수지는 부실할 수밖에 없었다. 이러한 때에 단행한 해외여행 자유화조치는 폭발적으로 증가하는 내국인들의 해외여행 수요를 확보할

수 있게 된 국적항공사들에게 더 없는 호재였으며, 우리나라 항공운송사업이 한 단계 도약할 수 있는 밑거름이 되었다. 실제로 해외여행 전면 자유화 첫해인 1989년 내국인 출국자수는 1,529,048명으로 1988년의 1,005,320명보다 약 53% 증가함으로써 해외여행 전면 자유화의 효과를 확실하게 보여주었다.⁴⁾

둘째, 2000년대 중반부터 시작된 저비용항공사의 출범이었다. 2005년 8월에 한성항공이 청주-제주 노선에서 정기편을 개시한 것이 그 시작이었으나, 경영난으로 인해 2008년 10월에 사업을 중단하였다.⁵⁾ 한편 제주항공은 2006년 6월에 첫 운항을 개시한 이래 성장을 계속하고 있으며 2018년 10월말 현재 항공기 38대를 보유하고, 57개 도시를 운항하는 등 저비용항공사의 선두주자 자리를 지키고 있다. 그 밖에도 진에어가 2008년 7월, 에어부산이 2008년 10월, 이스타항공이 2009년 1월에 각각 취항을 시작하여 현재에 이르고 있으며, 2018년 3월 31일 현재 우리나라 항공사 현황은 <표 1>과 같다.

<표 1> 국적항공사 현황 (2018.3.31. 기준)

구분	대한항공	아시아나	제주항공	진에어	에어부산	이스타	티웨이	에어인천	에어서울
면허일	1962.11.30	1988.2.24	2005.8.25	2008.4.5	2008.6.11	2008.8.6	2005.3.31	2012.5.22	2015.12.28
최초취항	1969.3.1	1988.12.23	2006.6.5	2008.7.17	2008.10.27	2009.1.7	2005.8.31	2013.3.5	2016.7.11
사업범위	국내/국제	국내/국제	국내/국제	국내/국제	국내/국제	국내/국제	국내/국제	국제	국내/국제
항공기	166대	83대	38대	26대	25대	18대	21대	3대	6대
자본금	4,798억	10,262억	1,318억	300억	500억	386억	169억	72억	175억

* 출처 : 한국항공협회 ‘포켓 항공현황 2018’, 각 항공사 홈페이지 및 국토교통부 항공안전관리시스템(<http://atis.koca.go.kr/ATIS/>) 참고

* 에어인천은 국제항공화물 전용 회사임

셋째, 항공자유화의 세계적인 확산과 주요국과의 항공협정을 통한 운수권 확대이다. 미국이 1978년 이후 항공산업에서 규제를 철폐하고 주요 국가들과 Open Sky 협정을 맺기 시작한 이래 항공자유화는 항공 강대국을 중심으로 전세계로 확산되기 시작하였다. 특히 우리나라 항공운송산업 발전에 크게 영향을 미친 것은 2000년대 중국노선의 운수권 확대⁶⁾와 2011년 7월에 시행된 일본의 항

4) 출입국·외국인정책본부 홈페이지 통계자료실, 출입국통계연보(1988년, 1989년)

5) 한성항공은 2010년 8월에 회사명을 지금의 (주)티웨이항공으로 변경하고, 9월에 운항증명을 다시 발급받아 김포-제주 구간에 하루 8회 운항을 시작하여 현재에 이르고 있다.

공자유화이다. 그리고 개방화·자유화의 정책을 통해 우리나라 항공운송산업의 시장 확대와 동북아 허브 기지로서의 위상을 확보하려는 정부정책(7)에 따라 태국, 베트남, 필리핀 등 동남아 국가를 연결하는 운수권을 대규모로 확보하면서 우리나라의 항공영토가 넓어진 것이다. 저비용항공사들은 이 때 확보한 운수권을 사용하여 단거리 국제선에 안정적으로 진출하였고, 결국 항공자유화와 운수권 확대가 저비용항공사들의 고도성장을 이끄는 원동력이 되었다.8)

〈표 2〉 아시아 주요국가와의 항공협정 현황

국가	항공협정 내용	국가	항공협정 내용
일본	○ 여객, 화물 3/4자유 OPEN ○ 나리타 이원 5자유 주8회 ○ 동경외의 이원 5자유 주14회	태국	○ 여객 3/4자유 OPEN (지정항공사 8개로 제한)
중국	○ 여객 3/4자유 주간 534회 ○ 화물 3/4자유 주간 44회 ○ 여객/화물 5자유 주13회 ○ 화물 5자유 주8회	베트남	○ 여객/화물 3/4자유 OPEN
홍콩	○ 여객 3/4자유 OPEN ○ 화물 1,812톤	캄보디아	○ 여객 3/4자유 OPEN ○ 화물 3/4/5자유 OPEN ○ 6수송은 3/4 수송의 30% 이내
몽골	○ 여객 3/4자유 주6회 ○ 부산/울란바타르 주2회	싱가폴	○ 한국 26.6 단위 ○ 싱가포르 22.0 단위 ○ 부산/싱가폴 5.6단위
대만	○ 여객 인천/타이페이 주46회 ○ 여객 김포/송산 주7회 (200석 이하) ○ 김포/까오슝 주7회 ○ 화물 주2회	필리핀	○ 여객 주간 20,000석 (한국-마닐라) ○ 화물 주간 400톤
마카오	○ 여객 및 화물 3/4자유 OPEN	인도네시아	○ 여객 주간 23회 (발리는 상협 조건으로 운항) ○ 화물은 항공사간 상협 전제로 가능
말레이시아	○ 여객 3/4자유 OPEN ○ 화물 3/4/5자유 OPEN	미얀마	○ 여객 3/4자유 OPEN ○ 화물 3/4/5자유 OPEN

* 출처: 외교부 홈페이지 조약정보-양자조약(http://www.mofa.go.kr/www/wpge/m_3834/contents.do)

- 6) 이영근, “인천국제공항의 미래성장을 위한 허브화 전략방안”, 「교통기술과 정책」 제8권 제4호, 대한교통학회, 2011. p.14.
- 7) 이영혁·홍순길, “규제완화와 자유화의 항공정책방향과 항공사의 경영전략에 관한 연구”, 「한국항공우주정책·법학회지」제12권, 한국항공우주정책·법학회, 2000. p.208.
- 8) 박종흠·안승범·임미순, “항공자유화가 항공운송시장에 미친 효과에 관한 연구”, 「교통연구」 제18권 제2호, 한국교통연구원, 2011. pp.25-27.

2. 항공운송사업의 면허체계 변화

1961년 3월 7일 법률 제591호로 제정되고 1961년 6월 8일부터 시행된 우리나라 최초 항공법에서는 항공운송사업을 정기항공운송사업(제80조), 부정기항공운송사업(제98조)으로 구분하여 면허를 부여하도록 규정하고 있었다. 그 후 48년간 유지되던 항공운송사업 면허체계는 2009년 6월 9일 항공법 개정(2009년 9월 10일 시행)으로 국내/국제 항공운송사업(제112조), 소형항공운송사업(제132조)으로 변경되고 국내/국제 항공운송사업은 면허제, 소형항공운송사업은 등록제를 시행하였다.

2009년 6월의 항공법 개정은 2008년 12월 30일 정부가 제출한 항공법 개정안을 근거로 한 것으로서, 당시 정부의 법률안 제안이유에는 《첫째, 종전에는 항공운송사업을 정기항공운송사업과 부정기항공운송사업으로 구분하였으나, 정기와 부정기의 개념이 불명확하여 사업의 영역에 관하여 혼란이 있고, 국제항공운송 환경과 맞지 아니하는 등의 문제점이 있음. 둘째, 항공운송사업의 종류를 국내항공운송사업, 국제항공운송사업 및 소형항공운송사업으로 구분하고, 국내항공운송사업 및 국제항공운송사업을 경영하려는 자는 국토해양부장관의 면허를 받도록 하며, 소형항공운송사업을 경영하려는 자는 국토해양부장관에게 등록하도록 함. 셋째, 이와 같이 항공운송사업의 종류를 구분하여 항공운송사업자가 사업능력에 따라 다양한 사업형태를 경영할 수 있도록 함으로써 항공산업의 국제경쟁력을 도모할 수 있을 것으로 기대됨》이라고 되어 있다.⁹⁾

즉 기존의 정기와 부정기 개념은 국제항공운송 환경에 맞지 않고, 새롭게 국내, 국제, 소형사업으로 구분함으로써 사업능력에 따라 다양한 사업형태를 경영할 수 있도록 하겠다는 취지로 면허체계를 변경한 것이다. 한편, 개정 항공법 부칙 제5조 및 제6조에서는 기존의 정기항공운송사업자는 국제/국내 항공운송사업 면허를 받을 것으로 보고, 부정기항공운송사업자 중 자본금이 50억원 이상이고, 20인승 이상 항공기를 보유한 경우에는 국내항공운송사업 면허를 받은 것으로 간주하였다. 그리고, 부정기항공운송사업자 중 20인승 미만 항공기를 보유한 경우에는 소형항공운송사업을 등록한 것으로 간주하였다.

9) 2008년 12월 30일 제출 항공법 일부개정법률안 참조

〈그림 1〉 항공운송사업의 면허체계 변화 (2009년 9월 10일)



2009년 6월 면허체계 변경이후 국내/국제 항공운송사업 면허를 취득한 항공사는 에어인천(화물)과 에어서울이 있으며, 이들 항공사들은 모두 국내가 아닌 국제 항공운송사업 면허를 취득하였다.¹⁰⁾ 2017년에 에어로K와 플라이양양도 처음부터 국제 항공운송사업 면허를 신청하였다가 반려된 바 있는 등 대부분 국제 항공운송사업에 진입하고 있다. 사건으로는 국내선 사업은 이미 포화상태에 이르러서 더 이상 국내선 운영만으로는 수익성과 성장성을 담보할 수 없기 때문으로 판단된다. 그 결과, 현재 국내 항공운송사업 면허는 국제 항공운송사업 면허에 흡수되어 본연의 기능을 상실한 채 유명무실해진 상태이고, 실제로는 국제항공운송사업과 소형항공운송사업 2가지로 구분된다고 할 수 있다.

3. 항공운송산업의 현황과 국적항공사의 실적

(1) 우리나라 항공운송산업의 위상

우리나라에는 대한항공, 아시아나항공 2개의 대형항공사(Full Service Carrier)와 제주항공, 진에어, 에어부산, 이스타항공, 티웨이항공, 에어서울 등 6개의 저비용항공사(Low Cost Carrier) 등 총 8개의 항공사가 국내외 항공운송사업을 운영 중이다. 이들 항공사가 항공운송사업용으로 2018년 현재 보유한 항공기는 총 348대 이며, 2017년 연간 국제선 5,257만명, 국내선 3,240만명을 수송하였다.¹¹⁾

10) 에어서울의 경우 국제항공운송사업 면허를 취득하였으며, 당시 항공법 제112조 제1항 단서의 규정에 따라 국내항공운송사업의 면허를 받은 것으로 간주되었다. (현행 항공사업법 제7조 제1항 단서도 동일)

11) 국토교통부 항공통계정보 (http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_52/DTL.jsp)

이것은 2017년 일본의 항공기 등록대수 1,335대, 국내선 1억 212만명, 일본국적 항공사의 국제선 수송 2,239만명¹²⁾임을 고려할 때, 우리나라 국적항공사들의 수송실적이 상대적으로 크다는 것을 알 수 있다. 즉, 일본은 섬이 많은 특성상 국내선 항공수요는 우리보다 훨씬 많으나, 국적항공사의 국제선 수송실적 부문에서는 우리나라가 일본보다 2배 정도 더 많이 수송한 것이다.

한편, 2017년 우리 국적항공사들은 여객·화물·우편물 등을 합산한 전체 항공 운송 실적이 246억 유상톤킬로미터로서 세계 8위를 기록하였고,¹³⁾ 여객수송 기준으로는 1,493억 유상승객킬로미터¹⁴⁾를 수송하여 세계 14위를 기록하였다.

(2) 국적항공사의 사업실적 및 재무상태

우리나라 국적항공사들의 2017년에 <표 3>에서 보는 바와 같이 8개 국적항공사 모두 영업이익 흑자를 기록하였다. 전체 매출규모는 약 21조원, 당기순이익은 약 1조 2,800억원으로 6.0%의 순이익률을 기록하였다.

<표 3> 2017년 국적항공사 실적

(단위 : 천명, 천톤, 억원)

구분	대한항공	아시아나	제주항공	진에어	에어부산	이스타	티웨이	에어서울	합계
수송인원	26,761	19,075	10,475	8,696	7,135	5,523	9,032	809	87,506
수송화물	1,683	1,046			8				
매출	118,028	57,888	9,963	8,884	5,617	4,928	5,840	1,084	212,232
영업이익	9,562	2,524	1,016	969	345	157	470	-259	14,784
당기순이익	9,079	1,501	771	741	285	322	397	-265	12,831
자산	234,231	71,208	7,998	4,983	2,684	1,596	2,258	428	325,386
자본	197,509	62,527	4,688	2,665	1,463	1,484	1,893	336	272,565
부채	36,721	8,681	3,310	2,318	1,221	112	365	92	52,820

* 출처 : 한국항공협회, 포켓 항공현황 2018, pp.99-108

12) 日本 國土交通省 交通關係統計等資料 (<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/index.html>)

13) 유상톤킬로미터(Revenue Tonne-Kilometers)는 RTK라고 하며, 여객·화물·우편물 수송실적을 무게와 거리를 곱하여 환산한 지표이다. 즉, 수송량(톤)×거리(킬로미터)이다.

14) 유상승객킬로미터(Revenue Passenger Kilometers)는 RPK라고 하며, 수송승객(명)×수송거리(킬로미터)이다.

2017년 실적만을 기준으로 보면 비교적 실적이 양호한 편이나, 2000년 이후의 실적을 보면 대형항공사를 제외한 나머지 항공사들은 설립이후 3년 시점까지 모든 저비용항공사들이 자본잠식 상태를 벗어나지 못하고 있었다.¹⁵⁾ 이것은 항공운송산업 특성상 초기비용이 크기 때문일 수도 있으나, 일정 정도의 항공기를 보유하여야 규모의 경제가 실현되고 비로소 이익을 창출할 수 있음을 입증하는 사례라고 볼 수도 있다. 실제로 제주항공과 진에어가 금융감독원 전자공시시스템을 통해 공시한 2017년 사업보고서와 기타 저비용항공사들의 홈페이지 연혁 자료에 의하면, 제주항공(2010년), 진에어(2011년), 에어부산(2011년), 티웨이(2013년) 모두 설립 4년차에 7대의 항공기를 도입한 이후에 비로소 순이익이 발생하였음을 확인 할 수 있다. 다만, 이스타항공의 경우 설립 7년차에 17대의 항공기를 보유할 때부터 순이익이 발생하기 시작했고, 9년차인 2017년에 비로소 자본잠식 상태에서 벗어났다.

(3) 신규 항공사의 진입 시도

2018년 10월 30일 국토교통부는 “항공교통서비스 이용자의 피해를 최소화하고 항공운송사업의 규모의 경제를 도모하기 위하여 국내 및 국제 항공운송사업의 면허기준 중 재무능력과 관련하여, 종전에는 운항개시 예정일부터 2년 동안 사업운영계획서에 따라 항공운송사업을 운영하였을 경우 예상되는 운영비 등의 비용을 충당할 수 있는 재무능력을 갖추도록 하였는데, 앞으로는 운항개시 예정일부터 3년 동안 운영비 등의 비용을 충당할 수 있는 재무능력을 갖추도록 하고, 여객을 운송하는 국제항공운송사업의 면허기준 중 항공기 대수를 3대 이상에서 5대 이상으로 상향하되 운항개시 예정일부터 3년 이내에 그 기준을 충족하도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완”하기 위해 항공사업법시행령의 별표1 제1호를 개정하였다.¹⁶⁾

그리고 2018년 10월 31일 “국내항공운송사업 또는 국제항공운송사업의 신규 면허 시 전문인력의 수급상황 등을 검토하기 위하여 항공운송사업의 면허기준의 하나로 운항승무원, 객실승무원 등 인력확보 계획의 적정성과 운수권 확보

15) 한국항공협회, 포켓 항공현황 2018, pp. 110-111. 참조. 항공사 재무상태 참조. 이스타항공의 경우 설립 8년차까지 완전 자본잠식 상태였다.

16) 대한민국 관보 제19367호(2018.10.30.) p.29

가능성 및 노선별 취항계획의 타당성을 추가하는 한편, 항공교통안전 제고 및 항공교통이용자 보호를 위하여 항공운송사업자에 대한 재무구조 개선명령 요건을 강화하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완¹⁷⁾하기 위해 항공사업법 시행규칙을 개정하였다.

이에 따라 플라이강원, 에어로 K, 에어프리미아, 에어필립, 가디언즈(화물) 등의 회사들이 개정된 항공사업법 시행령과 시행규칙에 따라 국내/국제 항공운송사업 면허를 신청하였다. 플라이강원은 이미 2016년에 플리이양양이라는 이름으로 법인을 설립하고 양양공항을 근거로 한국행 외국인 수요를 중심으로 항공운송사업을 수행하겠다는 계획으로 면허를 신청하였으나 국토교통부로부터 반려된 바 있으며, 에어로 K 역시 2016에 법인을 설립하고 청주공항을 기반으로 항공운송사업을 하겠다는 취지로 면허를 신청하였으나 공항사정 등을 고려할 때 운항계획의 이행에 현실성이 떨어진다는 취지로 면허가 거부된 바 있다. 이들 항공사들은 그 동안 절치부심한 끝에 다시 면허를 신청하였으며, 정부에서도 과거와는 달리 신규 항공사 면허발급에 대해 긍정적으로 검토하고 있는 것으로 언론에 보도되고 있다.¹⁸⁾ 따라서 항공사업법 시행규칙 별지 제1호 서식에 따라 면허 심사기간이 90일인 점을 고려하면 2019년 1분기에 새로운 국적항공사가 몇 개 더 출범할 수도 있을 것으로 예상된다.

Ⅲ. 국내 항공운송산업의 한계와 문제점

우리나라 항공운송산업은 2000년대 후반부터 크게 성장하고 있으며, 특히 저비용항공사들의 수송실적 증가가 큰 비중을 차지하고 있다. 아래에서는 항공운송산업의 성장이 언제까지 계속될 것인지, 성장과정에서 나타나는 부작용은 없는지, 항공사의 재무상태는 적절하게 관리되고 있는지 등에 관해 살펴보기로 한다.

17) 대한민국 관보 제19368호(2018.10.31.) pp.33-34

18) 한국경제신문 2018.10.18.기사(<http://news.hankyung.com/article/2018101805661>) 참조

1. 항공운송산업의 성장가능성과 한계

2008년 이후 최근 10년간 우리나라 여객 항공운송실적은 <표 4>에서 보는 바와 같이 연평균 8.7%의 성장을 보여 10년만에 운송실적이 2배 이상 증가하였다. 국내 항공시장의 이러한 성장률은 <표 5>의 세계 항공시장의 10년간 평균 성장률 5.6%를 3%포인트 초과하는 매우 높은 성장률이다. 다만, 세계성장률과 비교할 때 성장률의 편차가 크게 나타나는 것은 우리나라 항공수요가 외부상황에 더 민감하게 변화하고 있다는 것을 의미한다고 할 수 있다.

<표 4> 최근 10년간 국내 항공여객 운송실적

연도	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
국제선	35,341,410	33,513,556	40,060,948	42,648,549	47,702,644	50,986,891	56,778,759	61,434,404	73,000,810	76,955,719
국내선	16,990,360	18,061,073	20,216,335	20,980,803	21,601,518	22,353,370	24,647,538	27,980,134	30,912,922	32,406,255
합계	52,331,770	51,574,629	60,277,283	63,629,352	69,304,162	73,340,261	81,426,297	89,414,538	103,913,732	109,361,974
전년비	-	-1.4%	16.9%	5.6%	8.9%	5.8%	11.0%	9.8%	16.2%	5.2%

* 출처 : 국토교통부 항공통계자료 (<http://stat.molit.go.kr/portal/main/portalMain.do>)

<표 5> 최근 10년간 세계 항공여객 운송실적

연도	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
수송(백만명)	2,500	2,490	2,707	2,872	3,006	3,140	3,319	3,558	3,797	4,071
전년비		-0.4%	8.7%	6.1%	4.7%	4.5%	5.7%	7.2%	6.7%	7.2%

* 출처 : ICAO, Presentation of 2017 Air Transport Statistical Results

우리나라와 지정학적 위치가 비슷한 일본의 경우에는 <표 6>에서 보는 바와 같이 최근 10년간 연평균 1.9%의 항공여객 수송 증가율을 보였다. 2011년까지는 2000년대 후반에 발발한 글로벌 금융위기와 2011년 3월 11일 발생한 동일본 대지진의 영향으로 일본 국내경기가 침체되고 내국인들의 여행수요도 현저히 줄어들어 항공여객 운송실적이 마이너스 성장을 하였으나, 2012년 이후에는 일본의 경제회복과 더불어 3%대 이상의 안정적인 수송증가율을 보여주고 있다.

〈표 6〉 최근 10년간 일본 항공여객 운송실적

연도	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
국제선(천명)	15,886	15,400	13,707	12,594	14,209	15,085	16,777	18,852	21,054	22,387
국내선(천명)	90,662	83,872	82,211	79,052	85,996	92,488	95,197	96,059	98,124	102,119
합계(천명)	106,548	99,272	95,918	91,646	100,205	107,573	111,974	114,911	119,178	124,506
전년비	-	-6.8%	-3.4%	-4.5%	9.3%	7.4%	4.1%	2.6%	3.7%	4.5%

* 출처 : 日本 國土交通省 交通關係統計等資料 (<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/index.html>)

우리나라의 최근 10년간 항공운송산업 성장률이 세계나 일본보다 높은 것은 저비용항공사들의 성장과 그 궤를 같이 한다고 볼 수 있다. 그것은 대형항공사들의 수송실적이 5%대 미만의 성장률을 보인 반면, 저비용항공사들의 수송실적이 30% 이상 성장하는 것에서도 확인할 수 있다.¹⁹⁾ 다만 유의할 점은 최근 5년간 저비용항공사들이 보여준 30%의 수송실적 성장률이 언제까지 지속될 것인지가 국내 저비용항공사들의 수요기반인 내국인의 단거리 국제선 수요가 얼마나 증가할 것인가에 따라 좌우될 수 있다는 것이다. <표 7> IATA의 10년간 “한국 출도착 항공수요전망”에 따르면 국내선은 2025년까지 연평균 4.3% 성장하고, 국제선은 4.5% 성장하는 것으로 전망하고 있다. 특히 저비용항공사들이 주로 취항하는 일본노선은 3.8%, 중국노선은 4.3%, 동남아시아노선은 6.1% 증가하는 것으로 전망하고 있다. 저비용항공사들이 그 동안 기존의 수요층이 아닌 신규수요층을 자극하여 항공수요를 창출해온 것을 인정한다고 하더라도, 장기적으로는 항공수요자체의 증가율이 둔화될 가능성이 있음을 나타내는 것이다.

〈표 7〉 한국 출도착 항공수요전망

(단위 : 천명)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	평균증가율	
국제	일본	11,039	11,755	12,379	12,807	13,066	13,427	13,817	14,338	14,842	15,441	3.8%
	중국	16,316	18,164	19,569	20,466	21,036	21,731	22,179	22,797	23,312	23,921	4.3%
	동남아	3,887	4,336	4,702	4,973	5,170	5,479	5,739	6,031	6,314	6,651	6.1%
	대양주	603	656	697	734	769	805	839	873	907	939	5.0%
	미주	4,718	5,447	6,025	6,419	6,693	6,998	7,221	7,492	7,733	8,008	6.1%
	구주	2,785	2,996	3,135	3,206	3,231	3,292	3,328	3,397	3,456	3,536	2.7%
소계	39,348	43,354	46,507	48,605	49,965	51,732	53,123	54,928	56,564	58,496	4.5%	
국내선	21,586	22,761	24,020	25,006	25,572	26,503	27,442	28,626	29,774	31,395	4.3%	
합계	60,934	66,115	70,527	73,611	75,537	78,235	80,565	83,554	86,338	89,891	4.4%	

* 출처 : IATA, Airline Industry Forecast (2016)

19) 국토교통부/한국항공협회 항공정보포털 시스템, 주요정책 통계(국적항공사 수송실적 및 비율) 참조

2. 고속성장에 따른 부작용

항공운송산업의 성장이 지속되려면 사업운영에 필요한 인적·물적 자원의 뒷받침이 원활해야 함은 두말할 나위도 없다. 그런데 최근 우리나라 항공운송산업은 저비용항공사들을 중심으로 급격하게 성장하면서 항공안전을 위해 필수적인 항공종사자(조종사, 정비사)들의 확보에 곤란을 겪고 있을 뿐만 아니라, 인천공항, 제주공항, 김해공항 등 국내 주요공항의 슬롯이 포화상태에 이르고 있는 등 여러 가지 문제점들이 드러나고 있다.

(1) 항공 전문인력의 부족

2000년대 이후 우리나라는 항공사 신설 및 항공운송산업의 성장으로 인해 항공종사자들이 대규모로 필요하게 되었다. 그러나 조종사와 정비사와 같은 전문인력은 단기간에 양성할 수 없는 한계가 있다. 따라서 신생 저비용항공사들은 숙련된 조종사와 정비사를 국내 대형항공사로부터 유입하거나 외국으로부터 조달할 수밖에 없는 상황이다. 대형항공사들의 조종사들이 중국항공사로 대규모로 전직하는 것에 더하여 저비용항공사의 신규 수요까지 겹치면서 국적항공사들은 만성적인 조종사 부족사태에 시달리고 있다. 조종사의 경우에는 국내 인력 외에 외국으로부터 유입할 수도 있으나, 정비사의 경우에는 숙련된 정비사를 외국으로부터도 충원하기 어려워 더욱 문제가 되고 있다. 즉, 국제적으로 인증받은 숙련된 정비사가 국내 항공사에서 일하려면 국내 면장으로 전환해야 하는데, 이때 한국어로 시험을 치러야하기 때문에 외국인 정비사의 국내 유입은 사실상 한계가 있다.²⁰⁾ 따라서, 저비용항공사들은 자체적으로 정비사 인력을 양성할 인적·물적 인프라가 부족하여 대형항공사에서 퇴직하는 정비사들 중심으로 고경력 정비사들을 충원하고 있으나 향후 정비인력이 고령화되어 현업에서 은퇴하게 되면 정비사 부족 사태는 더욱 심각해질 것으로 예상된다. 따라서 향후 저비용항공사들이 더 크게 성장·발전하기 위해서는 지금부터 자체적인 조종사와 정비인력 양성을 서둘러야 할 것이다.

20) 뉴시스(2018.11.4.) 기사(http://www.newsis.com/view/?id=NISX20181102_0000462205&cID=13001&pID=13000)

우리나라도 항공안전법 제48조 및 동법 시행규칙 제104조의 규정에 따라 항공종사자 전문교육기관을 지정·운영하고, 전문교육기관에서 조종사, 관제사, 정비사 등의 항공종사자들을 배출하여 항공전문인력 양성을 담당하고 있다. 그러나 국내에서 운영하고 있는 항공종사자 양성시스템은 항공사에서 요구하는 수준에 미달하여, 국내교육기관을 이수한 이후에도 일정량의 경험을 축적해야 현업에 투입될 수 있는 실정이다.²¹⁾ 따라서 정부에서는 차세대 항공인력 양성을 위한 사업을 시행함에 있어 국제적으로 공인된 ICAO의 교육 및 훈련내용과 시험체계에 따라 자격증명제도와 전문교육기관이 운영될 수 있도록 제도화하여, 항공사에서 즉시 업무에 투입할 수 있는 항공전문인력을 양성하여야 할 것이다.²²⁾

(2) 주요공항 슬롯 포화

현재 국내 주요공항의 슬롯 현황을 보면 인천공항은 시간당 63회, 김포공항 41회, 제주공항은 35회, 김해공항은 주중 20회, 주말 26회이다.²³⁾ 김포공항을 제외한 나머지 공항은 오전 7시부터 저녁 9시 시간대의 슬롯이 거의 포화상태에 이르러 더 이상 항공기 추가 운항이 불가능한 상황에 처해 있다. 인천공항은 4단계 확장사업을 진행중이고, 김해공항은 “V”자형 활주로 신설을 골자로 하는 확장을 검토 중이며, 제주공항은 신공항건설을 추진중이다.²⁴⁾ 공항의 확장 또는 신공항건설이 완료되기까지는 슬롯 제한으로 인해 신규노선 개설이 사실상 곤란하기 때문에 항공운송산업이 성장하기 위해서는 더 큰 규모의 항공기로 대체하거나, 지방공항에 신규노선을 개설하는 수밖에 없다. 현재 저비용항공사들이 대구공항이나 무안공항 등에 신규노선을 늘리고 있는 것도 이처럼 주요공항의 슬롯제한 때문에 부득이한 측면이 있는 것이 사실이다.

21) 실제로 국내지정교육기관을 이수하고 자격증명을 취득하더라도, 조종사들은 최소 500시간 이상의 비행경력을 보유해야 항공사 취업이 가능하고, 항공사에 취업한 정비사도 실무경험을 쌓은 후에 정비 현업에 투입된다.

22) 김웅이·노건수, “차세대 항공전문인력 양성을 위한 인력양성체계의 평가”, 『한국항공운항학회지』 제21권 제2호, 한국항공운항학회, 2013. p.91.

23) KASO(Korea Airport Schedule Office) 홈페이지(http://www.slotkorea.kr/site_kaso/main10.jsp) 및 언론기사 (<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180111048000003>) 참조

24) 인천공항공사 보도자료(2018. 8.23), 국토교통부 보도자료(2018. 7. 2. 및 2018. 9. 6.) 참고

3. 항공운송사업자 재무상태 관리 문제

항공운송산업은 유가, 환율, 금리와 같은 경제지표에 따라 사업수지가 민감하게 변동할 뿐만아니라, 해당지역의 정치상황, 천재지변, 전염병, 테러발생 등 무수한 변수에 따라 수요가 급변하는 산업이다. 그래서 미국과 같은 항공선진국에서도 수많은 항공사들이 외부환경 변화에 따라 파산하는 등 부침을 거듭하고 있는 것이다. 미국의 사례를 보면 1979년부터 2018년 현재까지 203개의 항공사가 파산신청을 하였으며, 그 중 23개 항공사(아래 <표 8>의 적색표시)는 즉시 청산 절차에 돌입하였고 나머지 180개 항공사들은 법정관리를 통해 회생하거나 결국 청산 또는 흡수합병되었다. 이러한 현실을 고려할 때, 우리나라도 지금은 항공운송산업이 번영일로를 걷고 있으나, 만에 하나라도 산업환경의 급격한 변화로 인해 항공수요가 급감할 경우를 대비해서 평소부터 항공사들의 재무건전성을 모니터링하고 관리할 필요가 있을 것이다. 왜냐하면 항공사의 재무건전성은 다른 산업과 달리 고객의 생명 및 안전과 직결되는 중요성을 지닐 뿐만 아니라,²⁵⁾ 국적항공사들의 재무구조 악화와 파산은 결국 항공권을 구매할 불특정 다수 국민들의 손해로 귀결되기 때문이다.

<표 8> 1979-2018 미국 항공사 파산신청 현황²⁶⁾

New York Airways	Pacific Express	Trans Air	SMB Stage Lines	Florida West Airlines	Vanguard Airlines	Air Midwest
Aeroamerica	Dolphin	Frontier Airlines	CCAir	Crescent Airways	US Airways	Gemini Air Cargo
Florida Airlines	Combs Airways	Chicago Airlines	Rocky Mountain Air	Markair	United Airlines	Vintage Props & Jets
Indiana Airlines	Air Florida	McClain Airlines	Britt Airways	Trans World Airlines	Hawaiian Airlines	Gemini Air Cargo
Air Bahía	Excellair	Rio Airways	Continental Airlines	Grand Airways	Midway Airlines	Sun Country
Tejas Airlines	American International	Air Puerto Rico	Pan Am Express	The Kystal Company	Evergreen Int'l Airlines	Primaris Airlines
Mountain West	Emerald	Gull Air	Pan Am World Airways	GP Express	Great Plains Airlines	Mesa Air
LANICA	Hammonds Commuter	Royal West Airlines	L'Express	Business Express	Atlas Air/Polar Air Cargo	Arrow Air
Coral Air	Air North	Air Atlanta	Eastern Air Lines	Conquest Airlines	US Airways	Gulfstream Int'l Airlines
Pacific Coast	Wright Air Lines	Air South	Bar Harbor Airlines	Kiwi Int'l Airlines	ATA Airlines	American Airlines
Swift Air Line	Oceanair Lines	Royale Airlines	Virgin Island Seaplane	Mahalo	Southeast Airlines	Global Aviation Holdings
Golden Gate	Connectair	Sun Coast Airlines	Northcoast Executive	Air South	Aloha Airlines	Ryan Int'l Airlines
Pinehurst Airlines	Atlantic Gulf	Air New Orleans	Midway Airlines	Western Pacific Airlines	Northwest Airlines	Pinnacle Airlines
Silver State Airlines	Air One	Air Virginia	Grand Airways	Mountain Air Express	Comair	Direct Air
Air Pennsylvania	Capitol Air	Mid Pacific Airlines	Metro Airlines	Pan American World	Delta Air Lines	Comair
Air South	Wien Air Alaska	Exec Express	Jet Express	Euram Flight Centre	TransMeridian Airlines	Southern Air
Cochise Airlines	Northeastern Int'l	Caribbean Express	Metro Airlines Northeast	Kiwi Int'l Airlines	Mesaba Airlines	SeaPort Airlines
Braniff International	Pompano Airways	Pocono Airlines	America West Airlines	Sunjet Int'l Jet Express	Independence Air	Republic Airways Holdings
Astec Air East	Far West Airlines	Virgin Island Seaplane	Mohawk Airlines	Eastwind Airlines	Era Aviation	SeaPort Airlines
Will's Air	American Central	Princeton Air Link	Midway Airlines	Access Air	Independence Air	Dynamic Int'l Airways
Aero Sun International	Provincetown Boston	Qwest Air	Flagship Express	Tower Air	Florida Coastal Airlines	PenAir
Aero Virgin Islands	Sun West Airlines	Southern Jersey Air	Trans World Airlines	Kitty Hawk	Kitty Hawk Air Cargo	Island Air
Altair	Wise Airlines	Eastern Air Lines	L'Express	Pro Air	MAJjet Airways	Seaborne Airlines
North American	Cascade Airways	Big Sky Airlines	HermansMarkair Exp.	Fine Air Services	Big Sky	
Inland Empire	Wheeler Airlines	Air Kentucky	Markair	Legend Airlines	Aloha Airlines	
State Airlines	Pride Air	Braniff International	States West Airlines	National Airlines	Champion Air	
Golden West	Southern Express	Presidential Airways	Key Airlines	Allegrant Air	ATA Airlines	
Continental Airlines	Imperial Airlines	Resorts International	Evergreen Int'l Aviation	Trans World Airlines	Skybus Airlines	
National Florida	Arrow Airways	Resort Commuter	Hawaiian Airlines	Midway Airlines	Frontier Airlines	
Air Vermont	Sea Airmotive	Pocono Airlines	Resorts International	Sun Country Airlines	Eos Airlines	

* 출처 : Airlines For America <http://airlines.org/dataset/u-s-bankruptcies-and-services-cessations/>

25) 김남곤·김지현, “항공운송기업의 증자방식별 유상증자에 대한 연구”, 『한국항공경영학 회지』 제16권 제2호, 2018. p.66.

26) 붉은색으로 표시된 항공사는 U.S. Bankruptcy Code의 Chapter 7(liquidation), 나머지는 Chapter 11(reorganization) 절차를 진행하였다.

IV. 국적항공사의 지속발전을 위한 정책 제언

국내 항공운송산업의 지속 발전과 국적항공사들의 균형 성장을 위해서는 국적항공사들이 국내수요에 안주하지 않고, 외국 항공사들과의 경쟁에서 살아남고 글로벌 시장을 공략할 수 있어야 한다. 그리고 산업규모에 걸맞는 항공 인프라를 갖추고 효율적으로 사용할 수 있도록 국가에서도 체계적으로 뒷받침하여야 한다. 뿐만 아니라 국적항공사들은 항공산업의 안전을 담보하고 지속 성장을 위해 자체적인 항공 전문인력 양성시스템을 구축·운영해야 할 것이다. 또한 국적항공사의 파산은 국민들에게 큰 피해를 입히게 되므로 평소에 항공사의 재무구조 건전성 관리를 강화하는 정책들을 시행해야 할 것이다.

1. 글로벌 항공시장 개척 역량 강화

2017년 우리나라의 내외국인 출입국 인원은 39,893,205명으로 그 중 93%인 37,285,889명이 항공편을 이용하였다. 2008년 대비 10년간 2배 이상 성장하였으며, 특히 내국인 출국 비중이 67%로서 외국인 입국의 2배 수준으로 규모도 크고 증가율 또한 더 큰 것으로 나타났다. 이것은 내국인 출국수요가 우리나라 항공운송산업 성장에서 큰 비중을 차지하고 있음을 보여주는 지표이다.²⁷⁾

〈표 9〉 내외국인 출입국 현황

연도	외국인 입국	내국인 출국	합계	증가율
2008	6,890,841	11,996,094	18,886,935	
2009	7,817,533	9,494,111	17,311,644	-8.3%
2010	8,797,658	12,488,364	21,286,022	23.0%
2011	9,794,796	12,693,733	22,488,529	5.6%
2012	11,140,028	13,736,976	24,877,004	10.6%
2013	12,175,550	14,846,485	27,022,035	8.6%
2014	14,201,516	16,080,684	30,282,200	12.1%
2015	13,231,651	19,310,430	32,542,081	7.5%
2016	17,241,823	22,383,190	39,625,013	21.8%
2017	13,335,758	26,496,447	39,832,205	0.5%

* 출처 : 한국관광공사 한국관광통계 (<http://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/statis/profit.kto>)

27) 한국관광공사, 2017년 한국관광통계 기준 (외국인 입국자 중 외교, 군인, 영주, 방문동거, 거주 등은 제외하여 항공사의 국제선 수송실적과는 차이가 있음)

대형항공사들의 경우에는 한국행 또는 한국 경유 외국인 승객이 상당부분 차지하고 있으나, 저비용항공사의 경우 거의 대부분이 내국인 수송에 치중하고 있는 것이 현실이다. 그런데 2018년 11월 7일 국회 의원회관에서 개최된 ‘남북 항공협력과 항공혁신 세미나’에서 윤문길 교수는 우리나라의 출국자수는 인구감소 추세를 고려할 경우 증가세가 현저히 둔화되어 향후 15년간 1.7%의 증가율을 보일 것으로 전망하였다.²⁸⁾ 이것은 향후 내국인 항공수요의 증가에는 한계가 있음을 보여주는 것이며, 국적항공사들의 항공수요 기반을 확대하기 위해서는 외국인들의 국내방문을 늘리는 정책이 필수적임을 나타내는 것이다.

외래 관광객의 유치방안과 관련하여, John Swarbrooke 교수는 외국인 관광객 유치는 크게 4가지 방법으로 가능하다고 설명하고 있다. 즉 천연자원 관광(Natural attractions such as beaches, mountains, lakes and forests), 고대문화유산 관광(Man-made attractions that were not originally designed for tourism but which are now seen as tourist attractions, such as cathedrals), 테마파크 등 인공관광자원(Man-made attractions which are purpose built to attract tourists, such as theme parks), 이벤트와 축제(Events and festivals which are not physical or permanent but which attract visitors) 등을 통해 유치할 수 있다고 한다.²⁹⁾ 우리나라도 위 4가지 유형의 관광객을 유치 위해 문화체육관광부를 중심으로 정부와 민간이 협력하여 천연자원, 문화유산을 해외에 적극적으로 홍보하고, 한류열풍을 활용한 글로벌 문화행사를 상시적으로 개최하여 다양한 국가의 외국인들이 우리나라를 연중 방문할 수 있도록 하여야 한다. 아울러, 각종 국제회의와 스포츠행사도 적극적으로 유치하여 우리나라를 외국에 적극적으로 알리는 기회로 활용하는 한편 외국인들의 직접 관람을 유도해야 할 것이다. 이렇게 외국인 관광객 수요가 증가하게 되면 국적항공사들이 그 수요를 유치함으로써 지속 성장의 기반을 확보할 수 있을 것이다.³⁰⁾

또한, 우리나라의 지정학적 이점을 활용하여 인천공항을 동북아시아의 관문인 허브공항으로 성장·발전시킴으로써, 국적항공사를 이용하는 환승승객을 확

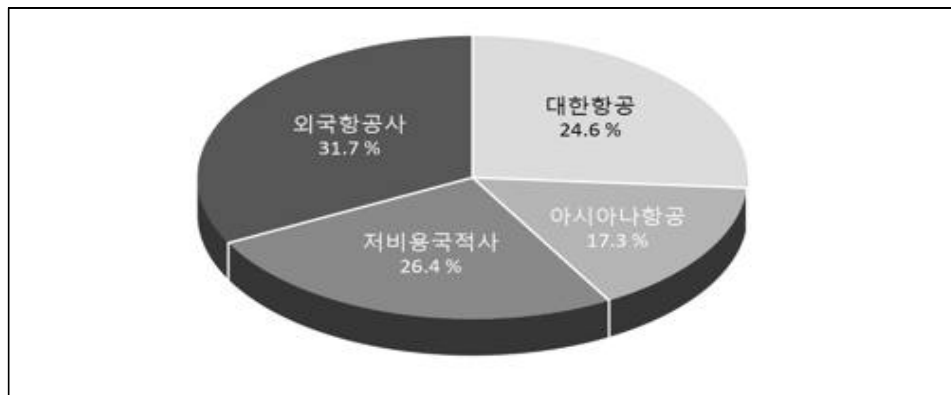
28) 윤문길, “중장기 항공여객 수요동향 및 대응과제”, 남북 항공협력과 항공혁신 세미나 (2018.11. 7.), 발표자료. pp.19-20.

29) John Swarbrooke, “Journal of Retail & Leisure Property” VOL.1 NO. 4, 2001. pp.318-319,

30) 배기형, “지방공항의 문제점과 활성화 전략”, 「문화무역연구」 제5권 제2호, 한국문화산업학회, 2005. pp. 125-126.

대하는 방안도 적극적으로 추진해야 한다. 우리나라 대표 국제공항인 인천국제공항의 2017년 환승률은 약 11.8%(총 수송인원 62,082,032명 중 7,319,144명 환승)에 불과하여³¹⁾ 대표적인 허브공항인 프랑크푸르트공항, 파리 드골공항, 암스테르담 스키펀공항, 일본 나리타공항의 환승률이 30% 이상인 것과 비교하면 현저히 낮은 수준이다. 뿐만 아니라 취항도시수 및 취항도시당 1일 운항횟수로 평가하는 허브화 지수도 타 허브공항에 비해 낮은 수준을 보이고 있다. 따라서 인천공항의 허브기능 강화를 통한 외국인 수요를 늘리기 위해서는 인천공항과 연결하는 취항도시를 대폭으로 늘리는 한편, 환승편의를 위해 취항도시의 1일 운항횟수 또한 적극적으로 확대하도록 해야 할 것이다.³²⁾

〈그림 2〉 2017년 국제선 항공사별 분담비율



* 출처 : 국토교통부/한국항공협회 항공정보포탈, 주요정책 통계(국적항공사 수송실적 및 비율) (http://www.airportal.go.kr/knowledge/statistics/new_index2.jsp?pg=06)

2. 항공 인프라의 효율적 사용

이미 언급한 바와 같이 인천공항, 김해공항, 제주공항은 슬롯이 포화상태에 이르렀다. 제주공항과 김해공항의 경우 야간시간대 이착륙을 제한하고 있기 때문에 신공항 건설이나 기존 공항시설의 확대 외에 별다른 대안을 생각해보기 어

31) 인천국제공항공사, “2017년 인천국제공항 항공통계 분석보고서” pp.80-81.

32) 김영일·김기웅, “인천국제공항의 글로벌 경쟁력에 관한 연구”, 『항공진흥』제57호, 한국항공협회, 2011.12. pp. 53-54.

려우나, 인천공항의 경우 기존 시설의 효율적 사용을 통해서도 활용도를 높일 여력이 있다. 예를 들어 밤 10시부터 새벽 5시까지 심야시간대 슬롯은 여유가 있다. 인천공항은 24시간 운영하는 공항을 목표로 건설되었다는 점을 생각하면 심야시간대 운항편수를 확대하는 것이 공항운영의 취지에도 부합하고, 아시아 관문 허브공항으로서의 기능을 다하기 위해서도 24시간 동안 고르게 슬롯을 활용하는 것이 중요하다. 현재와 같이 심야시간대, 특히 00시부터 04시까지는 여객기 이착륙이 거의 없는 것은 24시간 운영 공항으로서의 역할을 충분히 하지 못하고 있음을 의미한다.

따라서 인천공항공사는 심야시간대 항공편에 대해서는 착륙료 등 공항사용료를 획기적으로 낮추는 등의 유인책을 마련해야 하고, 정부에서도 심야시간대 운항 항공사에 대해서는 혼잡시간대 신규슬롯 우선 배정권 부여나 운수권 배분에 있어 인센티브를 부여하는 등의 정책적 지원을 할 필요가 있을 것이다. 슬롯이나 운수권 배분에 있어 인센티브를 부여하기 위해서는 국토교통부령인 “국제항 공운수권 및 영공통과 이용권 배분 등에 관한 규칙”과 “운항시각 조정·배분 등에 관한 규칙”을 취지에 맞게 개정하면 될 것이다. “운항시각 조정·배분 등에 관한 규칙”은 기본적으로 국제적 표준이라고 할 수 있는 IATA의 *Worldwide Slot Guideline*의 원칙을 따르고 있으나, 정책적 필요에 따라 우리나라 실정에 맞게 보완하더라도 문제는 없을 것이다. 슬롯 부족문제와 관련한 ICAO의 *Circular 283 (2001)*에서도 각국의 공항이 슬롯 배정기준을 공항에 맞게 운영하고 있음을 인정하고 있고, EU의 경우에도 Konstantinos G. Zografos · Michael A. Madas · Konstantinos N. Androutsopoulos 교수의 「Increasing airport capacity utilization through optimum slot scheduling」라는 논문에서 “Slots are allocated according to a complicated set of administrative rules, criteria and priorities within a framework of voluntary guidelines developed and evolved over the years under the auspices of IATA (IATA 2014b) with local interpretations and adaptations. Since 1993, the IATA-based slot allocation system has been adapted, complemented and further updated or amended by European Union regulation (European Commission 1993, 2004, 2009, 2011) for EU airport(슬롯은 지역적 해석 및 채택과 함께 IATA(IATA 2014b)의 후원으로 개발되고 개선된 자발적 지침의 프레임워크 내에서 복잡한 행정규칙, 기준 및 우선순위에 따라 할당된다. 1993년부터 IATA 기반 슬롯 할

당 시스템이 적용되었으며 유럽연합 규정(유럽 위원회 1993, 2004, 2009, 2011)에 따라 조정, 보완 및 추가 개정되었다”라고 하고 있음을 볼 때, IATA의 *Guideline*을 적용하되 EU의 현실에 맞게 보충하고, 수정한 규정을 운영하고 있음을 알 수 있다.³³⁾

아울러 인천공항은 대중교통의 24시간 연결 측면에서 인접한 홍콩의 첵랍콕 공항, 중국의 푸둥공항, 일본의 간사이공항 등 경쟁공항에 비해 경쟁력이 낮은 점을 고려하여 신공항철도와 공항버스의 운영간격 등을 24시간 운영 공항에 맞게 조정하는 등 연계교통 대책을 강화해야 할 것이다.³⁴⁾

한편, 현재 인천공항, 김해공항, 제주공항과 같은 주요 공항의 포화상태가 지방공항 활성화라는 부수적인 효과를 거두고 있다. 저비용항공사들을 중심으로 대구공항, 청주공항, 무안공항 등 지방 국제공항에 단거리 국제노선을 개설함으로써 지방공항들이 활성화되고 있는 효과를 거두고 있는 것이다. 이러한 현상은 우리나라 항공 인프라의 균형적인 사용이라는 측면에서 매우 바람직한 현상으로, 주요공항의 슬롯 제한으로 인한 임시 돌파구에 그쳐서는 안되며 항구적으로 지방공항의 운항편을 유지·확장시킬 수 있는 방안을 모색해야 할 것이다. 사건으로는 지방공항의 활성화를 위해 내국인의 출국수요 뿐만 아니라, 외국 관광객을 유치할 수 있는 지방의 특색있는 문화를 관광상품화하는 것이 바람직할 것으로 사료된다. 지방자치단체를 중심으로 해당 지역의 전통문화나 음식, 공연과 같은 문화상품을 개발하고 대외홍보를 적극적으로 시행하고, 항공사들도 지방공항 노선들이 경쟁력을 갖출 수 있도록 수요개발 노력을 계속해야 할 것이다.

3. 항공 전문인력의 체계적 양성

국적항공사들의 항공기 보유 및 종사자 현황에 관한 <표 10> 자료를 보면, 대형항공사들은 보유 항공기 대비 조종사, 정비사 등 항공종사자가 많은 반면, 저비용항공사들은 항공기당 항공종사자 숫자가 상대적으로 적은 것을 볼 수 있다.³⁵⁾

33) Konstantinos G. Zografos · Michael A. Madas · Konstantinos N. Androutsopoulos, “Increasing airport capacity utilization through optimum slot scheduling : review of current developments and identification of future needs”, 『*Journal of Scheduling*』 (2017) 20:3-24. p.7.

34) 조인환·유도재, “동북아시아 허브공항으로서의 인천국제공항 경쟁력 분석”, 『관광경영학연구』제9권 제3호, 관광경영학회, 2005. p.518.

<표 10> 국적항공사 항공기 및 항공종사자 현황 (2018년 3월 31일 현재)

구분	항공기보유	조종사			정비사	운항관리사	객실승무원	계
		운송용	사업용	계				
대한항공	164	1,721	1,032	2,753	2,878	170	6,379	12,180
아시아나	81	968	541	1,509	1,388	126	3,843	6,866
제주항공	32	250	249	499	375	42	852	1,768
진에어	25	231	186	417	183	36	717	1,353
에어부산	23	114	140	254	195	27	441	917
이스타항공	18	106	116	222	183	31	445	881
티웨이항공	19	162	134	296	228	30	593	1,147
에어서울	6	55	61	116	18	8	134	276
합계	368	3,607	2,459	6,066	5,448	470	13,404	25,388

* 출처 : 한국항공협회 항공정보포털 시스템, 주요정책 통계(항공종사자 현황) 참조
 (http://www.airportal.go.kr/knowledge/statistics/new_index2.jsp?pg=06)

특히 주목할 것은 저비용항공사의 조종사 중 운송용자격증명을 보유한 조종사 비율이 낮다는 것이다. 이는 저비용항공사들의 경우 비행경험이 풍부한 조종사의 비율이 상대적으로 낮다는 것을 의미한다.³⁵⁾ 객실승무원의 경우에는 현재까지 수급에 어려움을 겪고 있다는 보고도 없고 항공안전법에서 항공종사자로서 자격을 관리하고 있지도 않지만, 항공기 운영에 필수적인 전문인력이라는 점을 고려하면 항공종사자에 포함하거나 적어도 자격제도를 도입할 필요는 있을 것이다.³⁷⁾ 그러한 취지에서 <표 10>에서도 객실승무원을 항공종사자에 포함하여 산정하였다.

우리나라와 미국 항공사들의 조종사 채용조건을 비교해보면, 국적항공사들의 조종사 경력이 상대적으로 부족함을 알 수 있다. 즉, 우리나라 국제항공운송사업 항공사들이 최소 300~1,000시간의 비행경험을 가진 조종사를 채용하고 있는 반면³⁸⁾, 미국의 경우에는 컴퓨터항공사는 보유항공기에 따라 다르기는 하지

35) 대형항공사들의 경우 항공종사자 숫자가 항공기 대당 70명을 넘고 있으나, 저비용항공사들은 항공기 대당 40~60명 수준에 그치고 있다.
 36) 항공안전법시행규칙 제75조 및 별표4에 따라, 운송용조종사는 최소 비행시간 1,500시간 이상의 경력을 보유해야하고, 사업용조종사는 최소 200시간 이상의 비행경력을 보유하면 된다.
 37) 황호원, “항공 객실승무원의 자격제도 도입에 관한 연구”, 「한국항공경영학회지」 제13권 제2호, 한국항공경영학회, 2015. pp.77-78.
 38) 언론기사 참고 (<http://www.mediapen.com/news/view/342026>)

만 평균 500~2,000시간의 비행경력을 가진 조종사들을 채용하며, 메이저 대형 항공사들은 3,000~5,000시간의 비행경력을 가진 조종사들을 채용하고 있다.³⁹⁾ 국내 항공운송산업의 안전을 미국과 같은 수준으로 강화하기 위해서는 미국처럼 조종사들이 면장을 취득한 이후 Flying School & Flying Club → Commuter & Regional Airline → Major Scheduled & Non-Scheduled Airline 순으로 단계적으로 취업하는 조종사 Career Path 모형이 정착되어야 하며,⁴⁰⁾ 국내/국제 항공운송사업을 수행하는 항공사의 경우에는 최소 3,000시간 이상의 경력을 가진 조종사들을 채용하는 방향으로 조종인력을 양성하여야 할 것이다. 이를 위해서는 비업무용 개인운송이나 여가운송, 비행훈련, 기업의 내부 운송수단, 의료, 항공관측, 관광 등에 활용되는 20인승 이하의 비상업적인 운송인 일반항공(General Aviation)⁴¹⁾과 같은 기반산업을 미국처럼 활성화시키는 등 항공운송산업의 구조를 피라미드형으로 튼튼하게 하는 것이 선행되어야 할 것이다.⁴²⁾ 일반항공이라는 항공산업의 저변이 넓어질 경우 항공망(Aviation Network)은 대·중·소 규모의 피라미드 구조가 되어 항공운송 역할을 분담하게 되고, 부수적으로는 조종사, 정비사 등 항공종사자 수급도 수직적으로 원활하게 공급될 수 있을 것이다.⁴³⁾

한편, 국토교통부는 2018년 10월 31일 항공사업법시행규칙 제8조의2(국내항공운송사업과 국제항공운송사업 면허의 기준)를 신설하여 항공운송사업의 면허 기준의 하나로 “운항승무원, 객실승무원 등 인력확보계획이 적정할 것”을 추가하여 신설 항공사에 대해 항공안전을 확보할 수 있을 정도의 실질적인 항공종사자 확보방안을 갖출 것을 요구 하고 있다. 이러한 조치는 매우 합당한 조치로서, 향후 항공안전법을 개정하여 “항공기의 신규 등록, 노선 신설, 증편 등 사업 확장의 경우에도 정적 인력(조종사, 정비사) 확보여부를 확인한 후 적합한 경우에만 인·허가를 할 계획”이라고 한다.⁴⁴⁾ 개정 항공안전법이 시행될 경우 항공사들

39) 김철영·김연명, “조종사 선발 및 양성체계에 관한 연구”, 『항공우주의학』 제12권 제2호, 항공우주의학회, 2002. p.80.

40) 김철영·김연명, 앞 논문 pp.83-84.

41) 이창재, “일반항공에서의 제조물책임에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 항공우주정책·법학회, 2014. p.59.

42) 박원화·하현구·허종·함상민·정윤희·김훈희, “일반항공(General Aviation) 활성화 방안 연구”, 인하대학교 산학협력단, 2009. pp.157-158.

43) 이강석·강훈, “한국 소형 비행장 시설의 활용성 증대에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』 제14권, 항공우주정책법학회, 2001. p.354.

은 사업의 지속과 확장을 위해서는 조종사와 정비사 등 항공 전문인력부터 확보해야 하므로, 정부와 항공업계가 협력해서 장기적인 관점의 국내 항공전문인력 수급계획을 수립하고 우수인력을 양성하여야 할 것이다.

2010년 정부가 울진비행교육훈련원을 개원하여 조종인력을 양성한 후, 그 수료생들이 국적항공사에 취업하면서 국내 조종사 부족문제를 일부 해결하고 있는 것이 항공전문인력 양성의 모범적인 사례라고 할 수 있다.⁴⁵⁾ 사건으로는 정부(또는 민관합동)가 정비훈련기관도 직접 설립하여 항공현장에 직접 투입가능한 수준의 역량을 갖춘 정비인력을 양성하여 공급하는 것도 조종사 양성사례와 같은 훌륭한 정비사 인력난 해소방법이 될 것이라고 사료된다.

4. 항공사 재무상태 관리 강화

정부는 항공수요가 그 특성상 외부환경에 따라 급변하고, 항공사들의 사업수지 역시 경제상황에 따라 변동성이 심한 사정을 고려하여 국적항공사들의 재무상태를 철저히 관리하여야 한다. 항공권 구입은 일반 상품의 구입과 달리 서비스 제공 시점부터 길게는 1년 전 시점에 이루어지기 때문에, 항공사들이 큰 금액의 선수금을 보유하게 되는 것이 일반적이다. 이를 소비자 입장에서 보면 교통수단 이용대금 중에서 비교적 큰 금액을 미리 항공사에 지급하기 때문에 그 항공사의 재무상태가 불안정하다면 항공권 대금의 회수 또는 항공운송서비스를 제공받을 수 있을지 여부가 매우 불안정하게 된다. 따라서 정부에서는 수많은 불특정 다수의 소비자들이 피해를 입지 않도록 국적항공사의 재무상태를 상시적으로 점검할 필요가 있는 것이다. 동일한 이유로 우리나라에 취항하는 외국항공사의 재무상태에 대해서도 면밀히 관리할 필요가 있음은 물론이다.

기업의 재무상태 점검을 위해서는 항공사들에게 분기별로 재무제표를 제출하도록 하는 것이 가장 효과적일 것이나, 항공사 입장에서 보면 상장법인은 공시 자료를 그대로 활용하면 되지만 비상장법인은 감독관청인 국토교통부에 제출하기 위해 분기별 재무제표를 특별히 작성해야 하는 부담이 있게 된다. 따라서, 항

44) 국토교통부 보도자료(2018.11.14.) 참조

45) 최진호, “국내 항공조종인력 양성사업 정책현황과 성과”, 『항공진흥』제60호, 한국항공협회, 2013. p.49.

공사에게 특별한 부담을 주지 않으면서도 해당 항공사의 재무구조 건진성을 평가할 수 있는 기업의 신용등급 변화를 주기적으로 점검하는 것도 하나의 방법이 될 것이다. 기업들은 신용등급에 변화가 생기면 자금조달에 영향을 미치기 때문에, 신용등급 변화에 민감하게 대응하고 있음이 실증되고 있기 때문이다.⁴⁶⁾

항공사업법 제27조 제8호와 동법 제28조 제1항 제16호에 따르면, 특정 항공사의 재무상태가 자본잠식 상태에 이르면 국토교통부는 재무구조 개선 명령을 내리고, 개선되지 않을 경우에는 법에 따라 면허를 취소할 수 있다. 따라서 항공사들은 재무구조를 튼튼히 하기 위해 다양한 방법의 재무구조 개선노력을 하게 된다. 즉, 이익창출을 통해서 자본을 확충하는 것이 가장 바람직할 것이나, 이익창출을 통한 자본확충이 여의치 않을 경우에는 유상증자를 통해 자본금을 확충하고 있다.⁴⁷⁾

정부는 2018년 10월 30일 항공사업법시행령 [별표1] 국내항공운송사업 및 국제항공운송사업의 면허기준을 개정하여 국내/국제 항공운송사업의 면허기준을 “운항개시예정일로부터 3년(종전에는 2년) 동안 운영비용을 충당할 수 있는 재무능력을 갖출 것”으로 요건을 강화하였다. 이것은 우리나라 저비용항공사들 모두가 설립 3년 시점에 자본잠식 상태였던 것을 고려하면 바람직한 법개정이라고 할 것이다.

다만, 현행 항공사업법 제27조 제8호 및 항공사업법시행규칙 제30조에 의하면 “1. 자본금의 2분의 1 이상이 잠식된 상태가 1년 이상 지속되는 경우⁴⁸⁾, 2. 완전자본잠식이 되는 경우[자기자본이 영(0)인 경우]”에 국토부장관은 해당 항공사에 대해 재무구조 개선을 명할 수 있고, 항공사업법 제28조 제1항 16호에서는 “항공사업법 제27조제8호에 따른 사업개선 명령 후 2분의 1 이상 자본잠식이 3년 이상 지속되어 대통령령으로 정하는 안전 또는 소비자 피해가 우려되는 경우”에 면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간 동안 사업의 전부 또는 일부정지 처분을 할 수 있도록 규정하고 있다. 그러나 자본잠식으로 인한 재무개선 명령

46) 신민식·김수은, “기업의 신용등급 변화가 자본구조 결정에 미치는 영향”, 『재무관리연구』 제27권 제4호, 한국재무관리학회, 2010. pp.54-55.

47) 김남곤·김지현, “항공운송기업의 증자방식별 유상증자에 대한 연구”, 『한국항공경영학회지』 제16권 제2호, 한국항공경영학회, 2018. p.82.

48) 2018년 10월 31일 개정 전의 항공사업법 시행규칙에서는 “자본금의 2분의 1 이상이 잠식된 상태가 3년 이상 지속되는 경우”에 재무개선을 명할 수 있었으며, 2018년 10월 31일 개정으로 재무구조 사후관리를 강화하였다.

을 내리고도 3년간 2분의 1 이상 자본잠식 상태를 허용하는 것은 바람직하지 않다. 항공사업법 제28조 제1항 16호의 즉시 개정을 통해 “재무구조 개선명령 이후 1년 이내에 자본잠식 상태에서 벗어나지 못하면 면허를 취소”하도록 함으로써 국적항공사의 재무구조 관리를 강화하도록 하는 것이 바람직할 것이다. 또한, 정부에서는 재무구조 개선명령 이후 해당 항공사의 재무구조 개선노력을 적극적으로 독려하고, 진행사항을 관리함으로써 조속히 자본잠식 상태에서 벗어나도록 유도해야 할 것이다.

V. 결 론

1948년 10월 대한국민항공사(KNA)가 사업을 개시한 이래, 우리나라 민간항공은 70년 동안 비약적으로 발전하여 세계 8위권의 항공강국이 되었다. 그 동안의 고도성장 과정에서 대내외 경제상황 변화로 인해 수많은 역경을 겪기도 했으나, 그 위기들을 극복하고 항공강국으로서 국제사회의 당당한 일원이 된 것이다. 앞으로도 급격한 성장에 따른 성장통과 부작용들을 잘 수습하고 예방하여야 우리나라 항공운송산업이 지속 가능한 발전을 이룰 것이다.

우리나라 항공운송산업의 지속적인 발전을 위해서는 정부와 항공사들이 힘을 합쳐서 다음과 같은 노력들을 해야 할 것이다. 첫째, 2017년 현재 우리나라 항공운송산업 규모는 연간 약 1억명 정도를 수송하고 있으나, 글로벌 항공수요는 연간 40억명 정도로서 국적항공사들의 시장점유율은 불과 2.5% 수준에 그치고 있다. 국적항공사들이 성장기반을 내국인 수요에 그치지 않고, 세계 항공시장의 무한한 수요에 초점을 맞추고 국제경쟁력을 갖추어 나가면 우리의 항공영토를 더욱 확대할 수 있을 것이다. 둘째, 정부에서도 항공 인프라를 우리나라 항공운송산업 규모에 맞게 지원함으로써 국적항공사들의 국제 경쟁력을 향상시켜 나가야 할 것이다. 셋째, 정부와 국적항공사 모두가 항공안전의 책임자이며, 항공산업의 균형성장을 실현하는 주인공이라는 책임감을 가지고 우리나라 항공운송산업의 미래를 이끌어 나갈 항공 전문인력을 체계적으로 양성해야 할 것이다. 넷째, 정부는 신규 항공사의 면허발급 시점뿐만 아니라, 기존 항공사들에 대해

서도 상시적으로 재무상태를 관리하여 항공사의 재무상태 악화로 인한 소비자의 피해를 미연에 방지해야 할 것이다. 그리고 항공사업법 제65조(항공사업자에 대한 재정지원) 및 동법 시행령 제27조(항공사업의 진흥)에 근거하여 필요한 경우에는 항공운송사업자에 대한 재정지원도 적극적으로 검토하여야 할 것이다.

현재 항공운송산업은 전세계가 서로 연결되어 있고, 항공사간의 무한경쟁이 일상화 되어 있다. 국적항공사의 지속가능한 발전을 위해서는 항공사들이 모두 치열하게 노력해야 할 뿐만 아니라, 정부의 모든 기관들도 우리 항공사들이 국제경쟁에서 이길 수 있도록 정책적으로 뒷받침 해나가야 할 것이다.

참고문헌

[국내문헌]

- 배기형, “지방공항의 문제점과 활성화 전략”, 『문화무역연구』 제5권 제2호, 한국문화산업학회, 2005.
- 황호원, “항공 객실승무원의 자격제도 도입에 관한 연구”, 『한국항공경영학회지』 제13권 제2호, 한국항공경영학회, 2015.
- 이영혁 · 홍순길, “규제완화와 자유화의 항공정책방향과 항공사의 경영전략에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제12권, 한국항공우주정책·법학회, 2000.
- 김남곤 · 김지현, “항공운송기업의 증자방식별 유상증자에 대한 연구”, 『한국항공경영학회지』 제16권 제2호, 한국항공경영학회, 2018.
- 박종흠 · 안승범 · 임미순, “항공자유화가 항공운송시장에 미친 효과에 관한 연구”, 『교통연구』 제18권 제2호, 한국교통연구원, 2011.
- 윤문길, “중장기 항공여객 수요동향 및 대응과제”, 남북 항공협력과 항공혁신 세미나 발표자료, 2018. 11.
- 이영근, “인천국제공항의 미래성장을 위한 허브화 전략방안”, 『교통기술과 정책』 제8권 제4호, 대한교통학회, 2011.
- 허종 · 하현구, “항공운송시장의 경쟁과 슬롯배분문제”, 『항공산업연구』 45, 세종대학교 항공산업연구소, 1998.
- 조인환 · 유도재, “동북아시아 허브공항으로서의 인천국제공항 경쟁력 분석”, 『관광경영학연구』 제9권 제3호, 관광경영학회, 2005.
- 김영일 · 김기웅, “인천국제공항의 글로벌 경쟁력에 관한 연구”, 『항공진흥』 제57호, 한국항공협회, 2011.
- 김웅이 · 노건수, “차세대 항공전문인력 양성을 위한 인력양성체계의 평가”, 『한국항공운항학회지』 제21권 제2호, 한국항공운항학회, 2013.
- 김철영 · 김연명, “조종사 선발 및 양성체계에 관한 연구”, 『항공우주의학』 제12권 제2호, 항공우주의학회, 2002.
- 박원화 · 하현구 · 허종 · 함상민 · 정윤희 · 김훈희, “일반항공(General Aviation) 활성화 방안 연구”, 인하대학교 산학협력단, 2009.
- 최진호, “국내 항공조종인력 양성사업 정책현황과 성과”, 『항공진흥』 제60호, 한국항공

협회, 2013.

이강석·강훈, “한국 소형 비행장 시설의 활용성 증대에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제14권, 한국항공우주정책·법학회, 2001.

이창재, “일반항공에서의 제조물책임에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014.

김남곤·김지현, “항공운송기업의 증자방식별 유상증자에 대한 연구”, 『한국항공경영학회지』 제16권 제2호, 한국항공경영학회, 2018.

신민식·김수은, “기업의 신용등급 변화가 자본구조 결정에 미치는 영향”, 『재무관리연구』 제27권 제4호, 한국재무관리학회, 2010.

대한민국 관보 제19367호(2018.10.30.) 및 제19368호(2018.10.31.).

외교부 홈페이지 조약정보 (http://www.mofa.go.kr/www/wpge/m_3834/contents.do)

출입국·외국인정책본부 홈페이지 통계자료실, 출입국통계연보(1988년, 1989년).

한국항공협회, 포켓 항공현황 2018, 수미기획, 2018.

한국항공협회, 항공정보시스템 (<http://www.airportal.go.kr/index.jsp>).

한국관광공사, 한국관광통계(<http://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/status/profit.kto>).

인천국제공항공사, 2017년 인천국제공항 항공통계 분석보고서.

[외국문헌]

日本 国土交通省, 交通關係統計等資料 (<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/index.html>)

John Swarbrooke, *Journal of Retail & Leisure Property*, Vol.1 No. 4, 2001. 5.

Konstantinos G. Zografos · Michael A. Madas · Konstantinos N. Androutsopoulos, *Increasing airport capacity utilization through optimum slot scheduling : review of current developments and identification of future needs*, *Journal of Scheduling* 20:3-24. 2017.

ICAO, Annual Report of the Council 2017.

ICAO, Presentation of 2017 Air Transport Statistical Results.

IATA, World Air Transport Statistics, 2017.

IATA, Airline Industry Forecast(2016), 2016.

초 록

우리나라 항공운송산업은 1948년 10월에 대한국민항공사(KNA) 설립된 이후, 올해로 민항 70년의 역사를 이어 왔다. 현재 우리나라는 9개의 국제항공운송사업 면허를 보유한 항공사가 활발하게 사업을 영위하고 있으며, 2017년 기준으로 우리나라는 항공운송 수송실적(국내+국제)이 세계 8위를 차지할 정도로 세계 항공업계에서 그 위상을 확고히 하고 있다.

본고는 현재 우리나라 항공운송산업에 대한 분석을 통해 국내 항공운송산업의 내재적 문제점과 그에 대한 정책적 내지 법적으로 보완할 사항이 무엇인지에 대해 살펴보고, 향후 우리나라가 글로벌 항공 강국으로 지속 발전할 수 있는 ‘항공정책 방향’을 제시하는데 그 목적이 있다.

항공관련 통계자료를 분석해보면, 우리나라 항공운송산업은 매우 높은 성장률을 보이고 있으며, 국적항공사들도 지속성장을 위한 투자를 계속하고 있다. 나아가 새로운 기업들도 시장진입을 위해 노력하고 있다. 2018년 11월 현재 4개 기업이 국제항공운송사업 면허를 신청하였고, 1개 기업이 (화물)국제항공운송사업 면허를 신청한 상태이며 국토교통부는 2019년 1분기까지 면허발급 여부를 결정할 것으로 예상된다. 이러한 상황에 대해 일부에서는 경쟁축진을 통한 가격 인하와 소비자 편익 향상을 기대하고 있으나, 반대편에서는 경쟁심화로 인한 항공사의 재무구조 악화와 안전투자 소홀을 우려하기도 한다.

현재 상황에서 우리나라 항공운송산업의 문제점을 정리하면 첫째, 저비용항공사들이 내국인 수요 유치에 집중하는 반면 외국인 수요 유치에 대한 노력이 부족하여 장기적이고 지속적인 성장의 기반이 취약하며, 둘째, 최근 몇 년간의 고도성장에 따라 조종사, 정비사와 같은 항공 전문인력의 부족과 주요공항의 슬롯이 포화상태에 이르러 지속성장의 장애가 되고 있으며, 셋째, 항공사들의 재무건전성이 체계적이고 지속적으로 관리되지 않아서 급작스런 지정학적 리스크나 글로벌 경기 침체시에는 항공사들의 재무상태가 일시에 급격히 나빠지고, 그 피해는 고스란히 소비자들에게 귀결될 위험이 있다.

국적항공사들이 지속 발전하기 위해서는 첫째, 성장기반을 세계 항공시장의 무한한 수요에 초점을 맞추고 국제경쟁력을 갖추어 나가고, 둘째, 정부에서 항

공 인프라를 항공운송산업 규모에 맞게 지원하여야 하며, 셋째, 우리나라 항공운송산업의 미래를 이끌어 나갈 항공 전문인력을 체계적으로 양성하고, 넷째, 정부는 상시적으로 항공사들의 재무상태를 관리하여 소비자의 피해를 미연에 방지해야 할 것이다.

현재 항공운송산업은 극심한 경쟁이 일상화 되어 있다. 국적항공사의 지속가능한 발전을 위해서는 항공사들이 모두 치열하게 노력해야 할 뿐만 아니라, 정부의 모든 기관들도 우리 항공사들이 국제경쟁에서 이길 수 있도록 정책적으로 뒷받침 해나가야 할 것이다.

주제어 : 항공운송사업, 글로벌 항공시장, 항공 인프라, 전문인력 양성, 재무상태 관리, 항공운송사업면허, 항공정책방향

Abstract

Present Status of Domestic Air Transport Industry and Policy Proposal for National Carrier's Sustainable Development

Doo-Hwan Choi* · Ho-Won Hwang**

Korea's air transport industry has a 70-year history since Korea National Airline was establishment in October 1948. Korea has 9 airlines which have international air transport business licenses, and as of 2017, air transport performance(Domestic & International) is ranked 8th in the world.

Through analysis of Korea's air transport industry, this paper examines the essential problems of the domestic air transport industry and what policies and laws should be supplemented, and presents an "Policy Directions for the Air Transport Industry" that can continue to grow into a global aviation leading country in the future.

Analysis of aviation statistics shows that the nation's air transport industry has a very high growth rate, and national airlines continue to invest in sustainable growth. Furthermore, new companies are also trying to enter the market. As of November 2018, four companies applied for licenses for international air transport business, one for international air transport business (cargo) license, and the Ministry of Land, Infrastructure and Transport is expected to decide whether to issue the license by first quarter of 2019. While some expect price reductions and consumer benefits through competition promotion, others worry about worsening airline financial structures and reducing safety investment due to competition.

To sum up the problems of the nation's air transport industry, first, low-cost airlines focus only on attracting domestic demand, and thus have a weak foundation for

* V.P. of Korean Air. Ph. D. candidate, Graduate School, Korea Aerospace University.

** Professor, School of Air Transport, Transportation and Logistics, Korea Aerospace University.

continued growth. Second, the rapid growth in recent years has led to the lack of aviation professionals such as pilots and technicians and the saturation of slots at major airports. Third, since the financial soundness of airlines is not systematically managed, the financial situation of airlines can quickly deteriorate and the damage can be attributed to consumers.

In order for the national airlines to continue to develop, the first is to focus on the endless demand of the global aviation market and to secure international competitiveness. Second, the government should support the airline infrastructure according to the size of the air transport industry, third, we will systematically nurture aviation experts who will lead the future of the nation's air transport industry, and finally, the government will have to continuously manage the financial status of airlines to prevent consumer damage in advance.

Nowadays the air transport industry has become very competitive. Not only do airlines have to work hard for the sustainable development of national airlines, but all government agencies must support our airline companies in policy to win international competition.

Key words : air transport performance, global aviation market, airline infrastructure, aviation expert, financial status, air certificate, policy directions