

# 경항공기 운용사업의 일반적 고찰

유 광 의\*

## 목 차

- I. 서론
- II. 일반항공의 항공활동
- III. FBO의 업무 범위와 경향
- IV. FBO 사업 경영의 내용과 방법
- V. 우리나라 FBO사업 환경 여건
- VI. 결론

## I. 서론

경항공기 운용산업(FBO: Fixed Base Operation) 사업은 간단히 말해 일반항공의 지원 사업이다. 따라서 FBO 사업의 이해는 일반 항공의 이해에서부터 시작되어야 한다. 1903년 라이트 형제가 최초로 자체 동력에 의해 공기보다 무거운 항공기로 비행을 성공한 航空史의 시작에서부터 일반 항공의 역사가 시작된다. 사실상 이때부터 1920년대 유럽을 중심으로 정기운송 항공사가 항공운송업을 시작하기 전까지는 항공 활동 전체가 오늘날 우리가 말하는 일반 항공 활동이었다고 볼 수 있다.

선진국 중심으로 항공사가 설립되어 운영되면서 일반 항공은 항공사에 의한 항공 활동이 아닌 상대적 개념으로 사용되기 시작하였다. 정기 운송 또는 티켓을 발행하여 판매하고 티켓 소지자를 탑승시켜 운송하거나 송장등에 의하여 화물을 정규로 운송하는 항공사 업무가 시작 되면서 일반 항공은 항공사 이외의 항공 활동을 의미하게 된 것이다.

미국의 경우 항공역사에서 항공산업 발달의 황금시대라고 일컫는 1930, 1940년대의 일반항공은 반스토머(Barnstormers)라고 불리는 곡예 비행사의 활동이 두드러졌었다. 반스토머는 항공기 조종이 일반인의 호기심과 선망의 대상이었던 시절

\*한국항공대학교 항공교통학과 교수

군 조종사 출신으로서 항공기를 보유하고 예편한 후 미국 전역을 순회하며 곡예 비행을 하던 조종사들을 일컫는다. 일반항공은 1960년대에 급성장했고 1980년대부터 사양 길을 걷고 있으나 아직도 항공산업의 기반으로서, 항공 애호가들의 애정을 불사르는 대상으로 소홀히 할 수 없는 분야라 할 수 있다.

일반항공(general aviation)이란 인가 받은 항공사를 제외한 모든 민간 항공 활동을 의미한다. 일반항공이 가장 발달한 나라는 역시 미국이라 할 수 있다. 미국의 일반항공은 항공기 대수가 약 185,000대로서 총 민간 항공기 대수의 96%를 차지하고 있으며 비행거리로 비교하더라도 총 민간 항공기 비행거리의 80%를 차지한다.

이 항공기들은 회사나 개인 사업가의 비즈니스를 위한 여행에 사용되거나, 항공기 사용 사업 등의 영업용으로 사용되거나, 개인의 취미 활동이나 교육용 등으로 사용된다. 이 가운데 비즈니스 여행에 사용되는 항공기가 가장 많아 일반항공이 산업 일반에 기여하는 공로가 크다고 볼 수 있다. 사설 공항이기는 하지만 일반항공 전용 공항도 18,000개나 되어 (항공사 취항 공항은 800개 뿐임) 일반항공 운영이 효율성을 갖출 수 있는 토대가 마련 되어 있다고 볼 수 있다.

일반항공은 사업 규모가 적고 대중을 위한 공공적 교통수단이 아니라서 일반 대중이나 정부, 또는 야심 있는 기업가의 관심밖에 있는 형편이지만 항공분야에 관심 있는 학생이나 학자, 실무 업무 종사자들은 일반 항공에 대한 이해에서부터 항공 분야에 접근해야 할 것이다. 왜냐하면 일반 항공은 앞서 지적한대로 항공산업의 어머니라 할 수 있으며 아직도 대형 항공사 항공기를 운영하는 조종사들의 교육 및 초기 조종 훈련에 사용되고 있기 때문이다. 또한, 수백명의 생명을 책임지는 대형 항공기의 조종사가 되기 이전에 일반 항공에서 많은 비행 경험을 쌓을 수 있는 환경은 우리가 대형 항공사 항공기를 믿고 이용할 수 있는 전제 조건이 되는 것이다.

그러나 우리나라는 일반 항공 활동이 너무나 미미하여 조종사나 정비사들이 일반 항공에서 충분한 경험을 쌓고 대형기를 운항할 수 있는 길을 택할 수 있는 여자가 없다. 항공사들도 일반항공에서 충분한 비행 경험을 가진 조종사를 구하기 어려워 항공법에서 지정하는 최소한의 조건만 갖추면 항공사 항공기 부기장으로 고용함으로써 우리 나라 항공안전 향상에 걸림돌이 되는 면도 있다. 항공 안전 뿐만 아니라 항공기 기술 발전이나 항공에 관심을 갖는 저변 인구의 확대 등 일반 항공은 항공 산업의 기초를 형성하는 풀 뿌리가 되어 항공산업이라는 수풀이 무성하게 성장하게 하는 기본이 되는 것이다.

일반항공의 비행활동은 주로 FBO(Fixed Base Operator)가 중심이 되어 수행된다. FBO들은 항공기를 보유하고 운영하면서 일반항공 활동을 직접 수행하기도 하고 일반인이나 일반 회사가 자가용으로 보유하고 있는 항공기를 보관, 관리, 정비하는 업무도 한다.

본 연구는 항공 산업의 기초가 되는 일반 항공의 활동 내용에 대하여 간단히 살펴본 후 일반 항공의 주요 운영자인 FBO의 업무 내용 및 운영 방법을 구체적으로 논의하고 우리 나라의 일반 항공 환경여건을 분석하여 FBO사업이 우리 나라에서 뿌리를 내리고 성장할 수 있는지를 추론해 보는 것을 목적으로 한다. 일반 항공의 활동이나 FBO 사업의 업무 내용 및 운영 방법 등은 일반 항공이 가장 성행한 미국의 예를 중심으로 논의하겠다.

우리 나라의 일반 항공 환경여건은 공급여건으로서 비행장, 항공기, 조종사, 정비사 등의 현황을 살펴보고, 수요 여건으로서 경제, 사회, 문화적 정성적 여건을 동시에 고려하는 방법을 택했다.

## II. 일반항공의 항공활동

구체적으로 일반 항공의 활동 범주를 살펴보면, 다음과 같은 몇 가지 종류의 목적을 위하여 항공기를 보유하거나 임차하여 운영하는 행위를 의미한다: (i) 회사업무 여행용(Corporate Aviation), (ii) 개인 사업여행용(Business Aviation), (iii) 개인 레저 및 사적 여행용(Personnel Flying), (iv) 조종교육용(Flying School), (v) 항공기 이용 사업용(Aerial Application), (vi) 공중 관찰 및, 조사 활동(Aerial Observation), (vii) 에어택시(Air taxi), (viii) 기타.

회사 업무 여행용 항공(Corporate Aviation)은 대기업 등의 일반 회사에서 회사 업무 여행용으로 항공기를 소유 또는 임차하고, 조종사를 유급으로 고용하여 운항하며 회사 내 업무 여행에만 이용하는 것을 의미한다. 개인사업 여행용 항공(Business Aviation)도 개인 사업이나 자기 회사 사업상 필요한 업무 여행에 이용하기 위한 항공 활동인데 Corporate Aviation과의 차이점은 조종사를 유급으로 고용하지 않고 여행자 스스로 조종을 하거나 전문 조종사가 아닌 다른 직원이 조종하여 운영하는 것을 의미한다. 미국의 경우 Corporate Aviation과 Business Aviation용 항공기가 전체 일반항공 항공기의 20% 이상을 차지할 정도로 비중이 크고, 미국 500대 기업(fortune 500)의 3분의 2가 항공기를 보유하고, Corporate 또는 Business Aviation 부서를 사내에 두고 있다. 이와 같이 회사 업무 여행용 항공이 성행하는 것은 기업의 고위직의 시간 가치는 엄청나게 큰데 항공사 항공기를 이용하려면 환승이나 운항 스케줄에 맞추기 위해 기다리는 등 시간 소비가 높기 때문이다.

개인레저 및 사적 여행용 비행(Personnel flying)은 업무나 직업상의 문제가 아닌 목적으로 개인이 항공기를 운영하는 것을 의미한다. 비행기량 유지나, 레저 목적

등으로 주로 이용되지만, 자가용 승용차처럼 업무 목적의 여행에 이용될 가능성도 있다고 보고 있다. 단발 피스톤 엔진(single piston engine) 항공기가 주종을 이루고 있으며 미국의 경우 이러한 목적으로 항공기를 조종하는 조종사들은 AOPA(Aircraft Owners and Pilot Association)라는 협회를 만들었는데 회원 수가 27,000명 이상 되고 있다.

미국의 경우 조종교육 비행용(Instructional Flying)으로 등록된 항공기는 15,990 대 (9%)이며 이중 90%가 단발기(single engine)이다. 대부분 비행학교를 운영하는 FBO(fixed base operator)에 의해 소유되며, 소수는 비행클럽(flying club)이 항공기를 보유하고 회원들에게 조종교육을 하기도 한다. 항공기 이용 사업(Aerial Application)은 주로 농산물 등의 생산 활동과 관련한 파종, 농약 살포 등의 업무와, 화재 진압 등에 항공기를 이용하는 것을 의미하며, 공중관찰 및 조사활동(Aerial Observation)이란 항공 촬영, 조사, 항공 순찰, 바다낚시 포인트 탐색, 수색, 구조, 사냥, 고속도로 상황 파악, 관광 등의 활동을 포함한다. 에어 택시(air taxi)는 지상의 택시 업무처럼 스케줄에 전혀 의존하지 않고 승객의 요구에 의해 운송해주는 소형기에 의한 항공 수송 영업 활동을 의미한다. 그밖에, 건설 현장에서 항공기가 사용되거나, 글라이더 끌기, 공중 광고(aerial advertising), 모기 통제(mosquito control), 송유관 및 전압선 감시(pipeline/powerline surveillance), 야생동물 보호 활동(wildlife conservation), 등에 일반항공 항공기가 이용된다.

일반 항공활동에 필요한 항공기 제공 및 서비스 업무는 대개 공항에 필요한 공간, 인원, 장비 등을 확보하고 있는 FBO에 의해서 행해진다. FBO에 대한 상세한 사항은 이하에서 설명된다.

### Ⅲ. FBO의 업무 범위와 경향

FBO는 대개 일반항공용 공항에서 공항역내 토지 및 시설 공간의 일부를 차지하고 일반항공에 대한 온갖 서비스를 제공하는데, 때로는 항공사가 취항하는 공항이나 군용 공항에서 영업을 하기도 한다. 구체적으로 FBO의 업무는 다음과 같이 분류할 수 있다.

첫째로 비행선지원(Line Services) 업무를 한다. 항공기 계류장 지역에서 비행 지원에 소용되는 업무를 수행하는 것을 의미하는데 대체로 다음과 같은 업무를 포함한다. 모든 항공기에 대하여 연료 공급, 오일 판매 등의 서비스를 제공하고, 상시 체류 항공기에 대해서는 추가적으로 저장 공간(storage) 및 기타 상시적으로 필요한 서비스를 제공하며, 외래 항공기에 대해서는 추가적으로 항공기 착륙, 윈드실드청소

(windshield clean), 객실청소(cabin vacuum), 오일검사(oil check), 간단한 정비 조절 업무(minor engine and equipment adjustments) 등을 수행해 준다. 또한, 조종사가 신용카드를 불편 없이 사용할 수 있도록 하며, 자동차 렌트, 택시, 리무진 서비스 등이 가능한 정도의 서비스 수준을 대개 유지한다. 항공기는 행가에 보관하거나, 노지에 고정하여 보관한다. 그밖에 일반항공이 아닌 소형 항공사(예:Commuter 항공사)에 대한 계약 서비스 제공을 하기도 하는데 대개 연료 공급, 외부 청소, 내부청소, de-icing, 엔진시동, 간단한 정비서비스 등이 계약 대상이다.

둘째로 정비 및 수리업무를 해준다. 규제 당국으로부터 인가 받은 수리만 해야 하며 경우에 따라서는 대정비(overhaul and rebuilding)가 가능한 경우도 있다. 그밖에 부품 및 부속품(part and accessory)의 판매, 항공전자 장비의 판매 및 서비스(avionics sales and service), 타이어, 브레이크, 베어링, 배터리 등의 판매 업무도 이 범주에 속한다.

셋째로 항공기 판매 업무를 한다. 새 항공기의 판매자(dealer) 역할을 하거나, 중고 항공기 판매 영업 및, 새 항공기와 중고 항공기 교환 업무 등을 한다. 항공기 구매와 관련한 금융 알선 업무를 하기도 하고, 항공기 리스를 중개하기도 한다. 또한 판매하거나 기타의 방법으로 공급하는 항공기에 대해 인테리어 장착, 조종실 배치, 항공전자 부품 설비, 객실 설계 및 장치, 외부 페인팅 등의 서비스를 추가해 주기도 한다.

넷째로 항공기 전세대 및 임대(Charter and Rental) 업무를 한다. 대부분의 FBO업체는 다수의 항공기를 보유하고 대여 및 전세업 및 임대업을 하는데 임대는 시간 단위, 일(day)단위, 주(week)단위, 여행단위(specific trip)등으로 한다. 전세대(chartering)는 회사들의 요구에 의해 정기적으로 수행되는 경우가 많다. 어떤 회사는 한 두 대의 항공기를 보유하고 추가로 필요한 항공기는 전세기를 이용하기도 한다.

다섯째로 회사업무여행 비행 서비스(Corporate Flight Service)를 제공한다. 항공기보유자는 FBO일수도 있고 아닐 수도 있으며, FBO는 운항, 정비, 행정업무 등을 모두 담당하는 것이 일반적이다. 이용 회사가 항공기 보유자가 되는 경우, FBO는 항공기 구매와 관련하여 중개 역할 및, 내부 개조 업무 등을 대행하기도 한다. FBO는 최소한의 기체보험과 책임보험을 들여야 이런 종류의 영업을 할 수 있으며, 조종사의 자격이나 의료 사항에 대해서도 책임을 지며 안전 프로그램의 운영도 FBO가 할 일이다.

여섯째로 FBO는 조종 훈련(Flight Training) 서비스 업무를 하기도 한다. 교관(Instructor)은 고용하거나 계약을 맺어 조달하고 항공기도 보유하거나 리스 할 수도 있으며 때때로 조종 훈련 생이 항공기를 보유하기도 한다.

FBO는 상기에 열거한 영업 행위 이외에도 민간기업이나 공공기관에 대하여 독특

한 계약에 의하여 일반항공 항공기를 이용한 사업을 한다. 예를 들면, 공중광고(aerial advertising), 항공사전촬영, 화재진압, 낚시포인트 탐색, 모기제어(mosquito control), 전력선이나 송유관 감시(pipeline and powerline surveillance), 야생동물 보호 활동(wildlife conservation) 등을 하기도 한다.

대부분의 미국 FBO업체들은 상기에 열거한 활동 중에서 적어도 2가지 이상을 수행하고, 대개는 4-5 가지 정도, 또는 그 이상을 수행하는 경우가 많으며 기본적으로 필수적인 시설은 무료 이용하도록 하면서 영업을 한다. 무료로 제공하는 서비스 및 시설에는 라운지 공간 제공, 회장실 청소, 조종사 대기실 제공, 조종사 및 기타 승무원의 수면 공간 제공, 방문객에게 회의실 제공, 기타 오락시설 제공 등이 포함된다.

미국에서는 90년대 이후 많은 FBO업체들이 도산, 합병하는 현상을 보였으며, 공항 당 3-4개 업체에서 1-2개 업체로 줄어들고 있다. 새로운 항공기 주문의 축소로 항공기 판매업 등은 사양길이고 정비, 수리, 등 제조업의 사후 서비스업무 중심으로 영업을 하고 있다. 또한, 세금, 환경 부담금 등에 의한 비용 상승도 미국의 FBO 산업의 구조 개선을 부채질하고 있다. 미국 이외의 국가에서는 업무여행용 일반항공(business jet)의 수요가 늘고 있는 현상을 보이고 있다.

## IV. FBO 사업 경영의 내용과 방법

FBO사업은 우리 나라에서는 아직까지 전무한 실정이므로 미국의 경우를 기준으로 하여 FBO사업 경영의 절차, 방법, 내용 등을 소개하는 것이 유의할 것이다.

### 가. FBO 사업의 창업

FBO 사업은 항공기 정비 및 조종 등의 기술을 보유한 사람들이 하는 것이 바람직하다. 대개 간단한 비행 교습부터 시작하는 경우가 많고 소자본으로 시작하는 경우는 창업자가 조종사이거나 정비사로서 관리 기법을 이해하고 있으면 실패의 가능성이 적어진다. 다음은 FBO 사업의 모범적 시작 과정을 제시하고 있다.

#### 1. 시장 분석과 위치선정

잠재적 고객의 양적 규모, 위치, 유망한 영업 분야를 고려해 보아야 하는데, 이를 위해서는 인구, 기상조건, 소득수준, 사회 경제적 특성, 산업, 지상시설, 지상교통상황, 기타 지역 사회의 특성을 분석해 보아야 한다. 이와 같은 분석의 결과를 토대로 회사업무용 여행 시장, 개인적 레저 비행 시장, 농업 항공 등 항공기 사용 사업 시장,

항공기 판매나 항공기 서비스업 시장, 외래 항공기 서비스 시장 및 기타 시장 중 어떤 시장을 주요 타겟으로 할 것인지를 정해야 한다. 지역적 위치가 정해졌으면 그 다음은 입주할 공항을 정한다. 이때는 다른 FBO업체와의 경쟁도 고려해야 하고, 공항의 마스터 플랜을 검토하여 현재 및 미래의 공항 시설 특성을 파악해야 한다. 공항 내에서 FBO 업체가 차지할 수 있는 공간은 이미 정해져 있는데 이 위치가 또한 FBO영업을 하기에 적절해야 한다. 연료 저장 시설로부터의 거리나 주 여객 터미널까지의 거리, 공공 지상도로의 접근성 등이 심각하게 고려되어야 한다.

## 2. FBO 영업 개시를 위한 시설 장치

항공운송 산업은 규모가 크던 작던 일반 산업 및 경제의 영향을 심하게 받게 마련이므로 지역성이 강한 FBO사업의 경우는 지역 상공 회의소, 항공당국, 해당 공항 운영자 등으로부터 사전에 조언을 구하고 도움을 얻을 수 있어야 한다. 협조와 조언 등을 토대로 공항내의 특정 장소에서 유망한 영업 종류를 선택하여 사업을 하기로 결정했으면 다음으로는 시설을 구축하게 될 것이다. 시설은 업무내용이나 규모에 따라 시설 수요가 다르지만 대체로 다음의 세가지 시설이 필요하다: 항공기 보관 장소, 고객용 공간, 종업원을 위한 공간과 사무실 및 작업장.

항공기 보관 장소로는 행가 뿐만 아니라 노지의 tie-down area도 어느 정도 필요하다. 행가는 보안과 항공기 보존의 수준이 높은 항공기 보관 시설이며 정비 작업의 장소로도 이용될 수 있도록 설계되어야 한다. 노지의 tie-down area는 모기지 항공기가 이용할 수도 있고 외래기가 이용할 수도 있는데 마킹과 청소의 용이성 등이 고려되어야 한다.

고객을 위한 공간은 깨끗해야 하고 각종 등록, 접수 등이나 조종사 서비스를 위한 데스크가 있는 리셉션공간(reception area)이 중심에 있어야 한다. 조종사, 특히 외래 조종사를 위한 공간 및 시설이 잘 갖추어지도록 해야 한다. 조종사 대기실에는 지도, 기상정보, 항공당국 직통전화 등이 비치되어 있어야 하며 조종사와 승무원들이 수면을 취할 수 있는 공간도 필요하다. 공공용 화장실, 대기실, 강의실, 방문자 비즈니스 회의실, 오락시설, 진열실(display room) 등도 갖추어야 한다.

종업원의 업무 및 휴식, 복지를 위한 공간에는 사무실, 승무원 대기실 등이 필요한데 이러한 공간들은 항공기 계류장에서 가까울수록 좋다. 정비 작업장에도 관리 업무를 위한 하나 정도의 사무실이 있도록 해야 한다. 그외에 부품 및 보급품 보관장소, 폐박스 보관 등을 위한 별도 공간도 필요하다. 항공기 급유 업무를 하는 경우 트럭이 필요하거나 공항내 매설시설을 이용할 수 있음을 고려해야 한다. 그밖에 항공기 세척 장소, 차량 보관 장소, 종업원의 샤워 및 로커 룸(Locker room)도 있어야 한다.

위에서 열거한 고정시설이나 토지공간 이외에 필수적 장비를 보유하고 있어야 한다. 물론 대표적 장비는 항공기 자체 일 것이며 그밖에도 연료차 및 일반차량, 사무실 유지용 장비 등이 필수적으로 확보 되어야 한다. 제공할 서비스에 따라 추가적으로 필요한 장비, 도구 등도 고려 하여야 한다.

### 3. 영업 개시 준비를 위한 고려 요소

어떤 종류의 업무 분야를 주력으로 할 것인지에 따라 다소간 달라질 수도 있지만 FBO의 대부분 업무들은 계류장에서 실행된다. 따라서 계류장에서의 업무가 효율적이고 안전하게 수행될 수 있도록 고려하여야 한다. 우선, 조종 훈련생들의 안전과 편의를 위하여 교육용 항공기는 비행 사무소(flight office)에서 접근이 용이한 지점에 계류 시키고 훈련생들의 활주로 접근 용이성을 고려하여 스폿(spot) 배정을 한다. 또한, 원웨이(one way) 순흐름 유도로(flow-through taxi) 시스템을 적용하고 항공기 주기장에는 선명한 표시를 하여 혼동을 일으키지 않도록 해야 한다.

항공연료 주유를 위한 장소와 그 장소로 유도하기 위한 도로 사인 및 신호가 명확하도록 한다. 항공유 주유 장소(refueling parking spot)는 공항 내 교통에 장애가 없는 위치에 있도록 한다. 주유 장소 및 유도 도로에는 조명이 필요한데 플러드라이트(flood light)가 바람직하며 이것이 불 가능하면 도로에는 연속지면등(series of low ground illuminating light)으로 하되 주유 장소는 완전한 조명이 가능하도록 해야 한다. 특히, 외래 항공기(transient aircraft)를 위한 신호(sign)는 명확하고 혼동의 여지가 없도록 해야 한다

### 4. 인적 자원 구성

모든 일은 인간이 수행한다. 대부분의 FBO 업체는 실무자 중심으로 구성되며 모두가 자신이 맡은 일에 능통해야 한다. 운항관리나 접수 업무를 담당하는 지상 사무실 근무요원은 다음과 같은 사항을 늘 숙지하고 있어야 한다: (i) 회사의 정책, (ii) 운항관련 정부 규제, (iii)보험관련 사항, (iv) 학생등록 절차, (v) 조종학생 기록부, (vi) 자동차 렌트, 호텔 등에 관한 정보, (vii) 연속 비행을 위한 스케줄 업무, (viii) 조종학생 연락, (ix) 전화 세일 및 전화문의에 대한 기록, (x) 조종교관 행정업무 보조, (xi) 조종 훈련생의 조종 숙련도 향상 기록.

비행선에서 항공기에 대한 서비스를 해야 하는 라인 요원은 다음과 같은 업무에 능숙할 수 있도록 고려 되어야 한다: (i) 항공기 서비스에 필요한 물품의 성질, 취급 방법 등의 완전한 이해 (ii) 항공기 서비스 절차, (iii) 계류장 안전 수칙 및 절차, (iv) 항공기 계류 및 배정 절차, (v) 계류장에서 사용되는 신호 이해. 이 요원들은 유니폼을 착용하여 외래 조종사(transient pilot)와 구분되도록 하여야 하며, 들어오



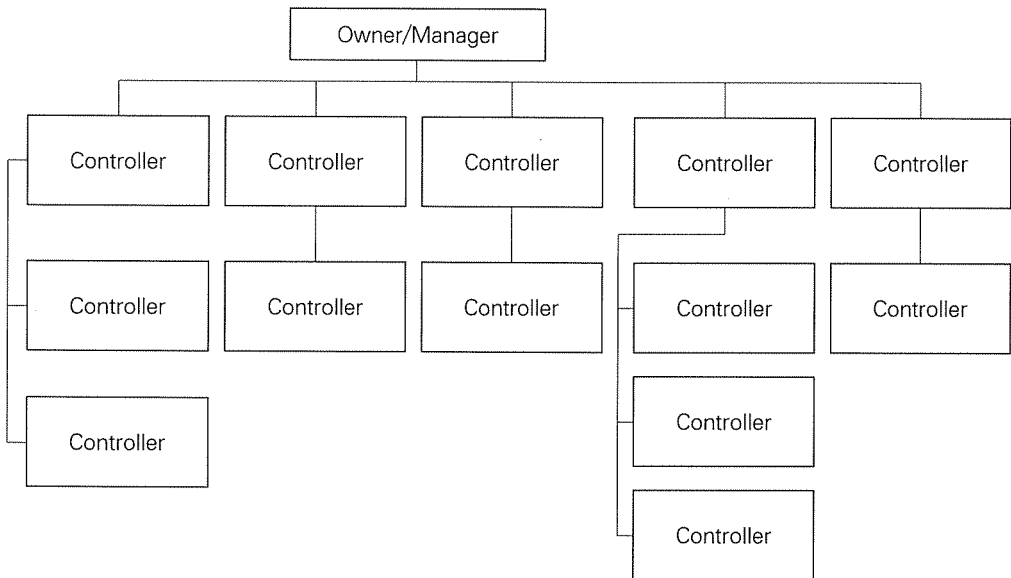
는 항공기를 쉽게 식별할 수 있도록 하는 적절한 방법을 개발할 수 있어야 한다. 특히, 안전하고 신속한 업무 처리와 고객에 대한 친절의 중요성을 인식하고 있어야 한다. 조종 교관(instructor)은 조종기술 이외에 교습술, 자문기술, 고객관리기술, 영업정신 등이 필요하고 최신 정보 습득, 규정에 관한 지식 습득 등에 게을리 하지 않도록 해야 한다.

## 나. FBO 경영 방법

### 1. 기획 업무 (planning)

다른 모든 사업과 마찬가지로 FBO사업의 경영에도 제일 먼저 기획 업무가 필요할 것이다. FBO사업은 소규모 사업으로서 환경 변화에 쉽게 적응할 수 있는 유연성을 필요로 한다. 계획 단계에서부터 일정(time table) 등에 유연성을 부여해야 하며, 우선 순위 선정 기준을 정해 놓는 것이 좋다. 먼저, 회사의 발전 방향 및 환경에 대한 거시적 대처 등을 대상으로 하는, 전략적 성격의 장기 계획(long-term plans)을 세워야 한다. 다음으로는 매일 매일의 업무에 대한 구체적 실천 계획을 의미하는

〈그림 1〉 소규모 FBO업체의 조직 구성



자료 : Wells, A. and Chardbourne B.(1994). *General Aviation Marketing and Management*, p. 67

운영 계획(operations plan)이 필요하고, 특별한 일회성 업무가 발생하면 이에 대한 별도 계획(single use plans)도 필요할 것이다. 또한, 장기간에 걸쳐 반복적으로 소용되는 업무 계획(standing plans)도 필요하게 된다. 더불어, 회사 업무 정책을 담은 관리지침(Guide lines for management)을 별도로 개발하여 적용하는 것이 효과적일 수도 있다.

## 2. 조직구성 (organization)

FBO 사업은 처음 시작 단계에는 소수 인원의 간단한 조직 구조로 출발하는 것이 좋다. 미래의 상황에 대비하여 미리 조직을 큰 규모로 구성해 놓고 시작할 필요는 없다. 단지, 수요가 늘어나거나 사업 범위를 늘리게 되어 보다 복잡한 조직이 필요한 상황이 도래하면 그에 맞게 확장하기가 쉽도록 고려하는 것은 필요하다. 다음 그림은 간단한 소규모 FBO의 조직 구조를 보여 주고 있다.

## 3. FBO 사업 운영

FBO의 업무들은 내용상 기술적 성격이 강하고 안전 수준을 지키면서 비용 절감을 실현해야 함으로 번거롭더라도 운영교범(Operations Manual)을 마련하여 업무를 수행하도록 하는 것이 좋다. 운영교범은 회사 운영 및 업무진행을 위한 규칙과 규정 및 절차를 포함하는 책자라 할 수 있는데 다음과 같은 효익이 있다; (i) 회사 정책과 절차의 완전한 자료원이 될 수 있다. (ii) 인사 문제의 일관성, 공정성 유지에 도움이 된다. (iii) 경영스타일(management style)이 일관적으로 지속될 수 있게 해준다. (iv) 문제점의 조기 발견이 가능하다. (v) 감정적 의사 결정을 자제하도록 해준다. (vi) 권한과 책임의 분산 및 명확화에 도움이 된다. (vii) 직원 훈련의 도구로 사용할 수도 있다. (viii) 표준 양식을 제공하는 역할을 한다.

소규모 FBO의 경우 자체적으로 운영교범을 작성하는 것이 쉬운 일은 아니다. 그러나 교범이 없으면 최고 경영자가 개인적으로 업무를 승인하고, 기한을 설정하며, 업무 배분 등을 해야 한다. 따라서, 경영자 및 모든 직원들이 함께 힘을 모아 기존의 절차, 체계, 양식 등에 관한 정보를 수집하고, 아이디어를 결집해서 운영교범을 마련함으로써, 최고 경영자가 창조적인 업무 개발에 집중할 수 있도록 하고 업무가 체계적으로 수행 되도록 하는 것이 좋다. 교범은 모든 일상 업무가 포함되도록 해야 하는데 일반적으로 다음 사항은 공통적으로 포함시킬 필요가 있다. (i) 서론부(Introduction)에서는 교범의 목적, 회사 사업 목적과 철학, 생산품과 서비스에 관한 명세, 사업의 경제성 등을 기술해야 한다. (ii) 조직구성도(Organizational Chart)가 보고체계, 업무설명, 시설, 업무 부서 등을 이해 할 수 있도록 구성되어 포함 되어 있어야 한다. (iii) 직원의 일반적 업무 지침, 즉, 고객, 거래처, 동료 직원과

의 관계와 관련한 태도 및 전화응답, 방문객 응대, 일자리 청소 등에 관한 업무 지침이 기술되어야 한다. (iv) 채용, 급여, 부업, 근무시간, 근무 복장 등을 다룬 인사관리 지침이 있어야 한다. (v) 생산품과 서비스 내용, 고객관계, 거래처 관계, 판매절차 등을 제정 한다. (vi) 행정절차, 문서 양식, 서류의 목적, 서류흐름, 기한 등 문서 관련 사항이 필요하다. (vii) 회사관내 보호, 인적 보안, 자산보호, 비밀 정보의 처리 등 안전과 보안(security and safety)을 위한 절차가 필요하다. (viii) 사고처리, 화재 대응, 비상전화번호, 전기 정전 대응, 절도 도둑 대응 등의 비상절차가 필요하다. (ix) 시설 유지를 위한 서비스, 쓰레기 처리, 열쇠관리, 장비 및 재산관리 등의 정비 유지 절차가 필요하다. (x) 중앙정부 및 지방자치 법 준수, 규제 당국과의 관계, 검사 관계, 기록, 윤리적 표준, 등의 FBO 전반적 업무에 적용되는 법규에 대한 사항이 필요하다. 그 밖에 교범은 최신화(update)가 용이 하도록 편집, 제본 되어야 하고 인덱스 사용과, 페이지 및 제목 등을 선명하게 하여 이용이 편리하도록 해야 한다.

상기의 내용을 충실히 포함하는 운영교범이 마련되고 교범에 따라 직원들이 회사 업무를 수행한다면, 회사 전반적인 매일 매일의 업무가 별 문제 없이 진행 될 수 있을 것이다. 그러나 회사 최고 경영자는 교범에 포함되지 않은 업무들을 수행해야만 할 것이다. 특히, 현명한 의사 결정을 지속적으로 해야 하는데 직관에 의존하는 것보다는 다음과 같은 절차와 원칙을 이해하고 의사결정을 하는 것이 좋다. 첫째로 문제를 진단한다(Diagnosing the problem). 즉 문제를 인식하고 체계적으로 분류하며, 각 하부 문제에 대한 분석을 한다. 둘째로는 자료를 수집한다. 내부 기록, 외부자료, 연구결과, 문의 등을 통하여 문제와 관련된 자료를 확보한다. 셋째로 창조적 사고를 통하여 해결 대안들을 개발한다. 넷째로는 비용, 시간, 효과, 영향 등을 평가하여 최적의 대안을 선정 후 이를 실행한다.

최고 경영자는 또한, 각 업무가 표준과 절차를 준수하면서 효과적으로 수행되고 있는지 평가 및 통제를 해야 하고 대내외적으로 의사 소통(communication)이 원활하고 효과적으로 되게 하는 역할을 해야 한다.

## V. 우리 나라 FBO 사업 환경 여건

우리나라에서 FBO 사업이 가능한지를 살펴보려면 일반 항공에 대한 수요 및 공급의 가능성에 대하여 살펴 보아야 할 것이다. 먼저 공급 측면에서는 비행장 등의 기반 시설과 항공기 등의 장비, 조종사 정비사 등의 인력 측면을 개괄해 보아야 할 것이다. 수요 측면에서는 산업활동의 규모 및 내용과 사회, 경제, 문화적인 환경을 고려하여 일반항공을 어느 정도 필요로 하게 될 지를 예측해 보는 일부터 시작해야 할

것이다. 본 연구는 초기 연구로서 공급 측면은 현황을 중심으로 간단히 분석하고 수요 측면도 일반적으로 인식되고 있는 개괄적인 정성 분석을 토대로 하며 계량 분석은 수행하지 않을 것이다.

## 가. FBO사업의 공급 기반

### 1. 비행장

모든 항공활동은 항공기의 이착륙을 지원해 줄 수 있는 비행장을 필요로 한다. 우리나라의 경우 일반 항공이 이용할 수 있는 비행장 시설은 현재의 민간 항공에서 이용하고 있는 모든 공항과 몇 개의 사설 비행장 및 민간에의 개방이 가능한 군용 비행장 정도가 될 수 있을 것이다. 군용 비행장의 경우는 전투기가 주로 이착륙하는 공군 비행장 보다는 경비행기 위주의 육군 비행장이 일반 항공 발달에 더욱 적절할 것이다. <표 1>은 시도별 비행장 분포 현황을 보여주고 있으며, 현재 민간 항공이 이용할 수 있는 공항의 시설 현황은 <표 2>에 보는 바와 같다. 2001년 상반기에 개항하는 인천국제공항과 무안, 양양 등 국내선용 공항들이 개항하면 이 공항들도 물론 일반 항공이 사용 가능한 공항으로 고려되어야 할 것이다. 현실적으로는 인천공항이나 김

〈표 1〉 시도별 비행장 분포

| 구 분 | 비행장        |               |     | 비 고   |
|-----|------------|---------------|-----|---|
|     | 정기운송취항     | 기 타           | 계   |   |
| 서울  | 김 포        | 수색, 성남 2개소    | 3   | - 교통부 : 4개소<br>- 육 군 : 78개소<br>- 공 군 : 14개소<br>- 해 군 : 3개소<br>- 미육군 : 2개소<br>- 미공군 : 2개소<br>- 민 간 : 3개소 |
| 경기  |            | 수원, 용인 등 26개소 | 26  |   |
| 인천  |            | 일산 등 1개소      | 1   |   |
| 강원  | 강릉, 속초     | 춘천 등 22개소     | 24  |   |
| 충남  |            | 논산 등 9개소      | 9   |   |
| 대전  |            | 신탄진 1개소       | 1   |   |
| 충북  | 청주         | 충원 등 4개소      | 5   |   |
| 경북  | 예천, 포항     | 안동 등 9개소      | 11  |   |
| 대구  | 대구         | 달서구 등 2개소     | 3   |   |
| 경남  | 울산, 사천, 김해 | 창원 등 6개소      | 9   |   |
| 부산  |            | 수영 1개소        | 1   |   |
| 전북  | 군산         | 전주 등 3개소      | 4   |   |
| 전남  | 목포, 여수     | 화순 등 3개소      | 5   |   |
| 광주  | 광주         |               | 1   |   |
| 제주  | 제주         | 남제주 2개소       | 3   |   |
| 계   | 15         | 91            | 106 |   |

자료 : 교통개발연구원(1994), 『우리나라 부정기항공운송사업 발전방향』, p. 20

〈표 2〉 민간항공용 공항

| 공항명 | 부지면적(m <sup>2</sup> ) | 환 주 로                |           | 비 고     |
|-----|-----------------------|----------------------|-----------|---------|
|     |                       | 규 격(m)               | 인간처리능력(좌) |         |
| 김 포 | 7,317,640             | 3,600[45<br>3,200[60 | 226,000   | 건 교 부   |
| 김 해 | 1,373,936             | 2,740[45             | 140,000   | 국방부(공)  |
| 제 주 | 3,004,816             | 3,000[45<br>2,000[45 | 140,000   | 건 교 부   |
| 대 구 | 69,951                | 2,755[45             | 140,000   | 국방부(공)  |
| 광 주 | 116,564               | 2,740[45             | 140,000   | 국방부(공)  |
| 울 산 | 883,740               | 2,000[45             | 60,000    | 건 교 부   |
| 청 주 | 1,382,298             | 2,740[60<br>2,740[45 | 196,000   | 국방부(공)  |
| 속 초 | 126,046               | 1,560[30             | 60,000    | 국방부(육)  |
| 여 수 | 396,748               | 1,550[30             | 60,000    | 건 교 부   |
| 복 포 | 112,255               | 1,600[30             | 60,000    | 국방부(해)  |
| 장 문 | 69,727                | 2,740[45             | 140,000   | 국방부(공)  |
| 사 천 | 16,422                | 2,740[45<br>2,740[45 | 165,000   | 국방부(공)  |
| 포 향 | 61,937                | 2,100[45             | 140,000   | 국방부(해)  |
| 예 천 | 3,576                 | 2,740[45             | 140,000   | 국방부(공)  |
| 군 산 | 94,448                | 2,740[45<br>2,410[23 | 140,000   | 국방부(미공) |
| 원 주 | 31,391                | 2,740[45             | 115,000   | 국방부(공)  |

자료 : 한국공항공단(1997), 『공항현황』, p. 21

포 공항과 같이 대형기에 의한 정기운송서비스를 위하여 시설과 공간이 주로 이용되는 공항에서는 일반 항공 활동이 활발할 수 없으며 정기 운송의 교통량이 적은 공항이 일반 항공의 기지로 사용되거나 FBO사업지로 사용될 수 있을 것이다. 현재의 군소 지방 공항에서는 일반 항공을 위한 시설이 없는 상태이므로 여유 공간이 충분하여 일반 항공활동이나 FBO사업자를 위한 공간과 건물 제공이 가능한 공항이나 비행장이 후보지가 될 수 있을 것이다. 또한, 대도시 근교에 위치해 있고 도심으로부터 접근이 양호해야 만 일반 항공이 발달할 수 있을 것이다. 군용 비행장의 경우는 군당국과의 사전 협약 및 협조가 필요한데 이 부분에 대해서는 직접적인 試圖없이 예측하기 어려운 점이 문제가 된다.

정기 운송 항공기의 일일 이착륙 횟수가 100회가 넘는 김포, 김해, 제주 공항은 일반 항공의 기지로 성장할 여유가 없다고 볼 수 있으며, 또한 이러한 공항에 일반 항공이 끼어 드는 것은 공항 시설 이용의 효율화에도 역행된다. 그러나 이들 공항은

〈표 3〉 주요도시의 일반항공 기지로 사용가능한 군용비행장

| 지역명 | 비행장위치   | 비행장명칭 | 규격      | 관리권자 | 비고    |
|-----|---------|-------|---------|------|-------|
| 서울  | 경기도 고양시 | R-113 | 1189x18 | 육군   | 수색비행장 |
| 부산  | 부산시 해운대 | R-9   | 1987x40 | 육군   | 수영비행장 |
| 춘천  | 춘천군 신북면 | R-307 | 610x15  | 육군   |       |
| 계천  | 계천시 모산동 | R-605 | 1100x24 | 육군   |       |
| 전주  | 전주시 덕진동 | R-703 | 1460x30 | 육군   |       |
| 남원  | 남원군 주생면 | R-701 | 1402x36 | 육군   |       |
| 창원  | 창원시 사화동 | R-802 | 1005x24 | 육군   |       |
| 진해  | 진해시 덕산동 | R-813 | 1120x24 | 해군   | 진해비행장 |

자료 : 교통개발연구원(1994), 『우리나라 부정기항공운송사업 발전방향』, p. 21

서울, 부산, 제주 등 대도시 권에 위치하고 있어 이들 도시 주변에 일반 항공용 대체 비행장이나 공항이 있어야 할 것이다. 서울 지역에는 항공대학교가 위치하고 있는 수색 비행장이 일반 항공의 기지, 즉 FBO사업지로 사용될 수 있을 것이다. 수색비행장은 서울 시내에서의 접근성도 좋고 공간도 확보할 수 있어 매우 적절한 입지 조건을 갖추고 있다고 볼 수 있다. 수색비행장은 육군 소유로 되어 있으나 군 항공기의 이착륙은 많지 않고 항공대학 학생들의 훈련 비행이 많은 편이다. 항공대 학생들의 훈련비행 자체가 일반 항공활동의 일부이지만 그 밖의 일반항공활동이 추가될 시간적 공간적 여유는 충분히 있다고 볼 수 있다. 그러나 가장 중요한 문제점은 국방부와 의 사전 협약 및 협조가 필요하다는 점이다. 부산의 경우는 현재는 비행장으로 사용되고 있지 않은 수영 비행장이나 창원, 진해 등에 위치해 있는 군용 비행장의 민간 사용이 허락 된다면 일반항공의 기지로 사용될 수 있을 것이다. 제주의 경우는 대한항공이 소유하고 있는 정석비행장을 이용할 수 있을 것이다. 이 비행장은 민간 소유로서 현재도 비행 훈련 등 일반 항공 활동에 주로 이용되고 있지만 추가적인 FBO 사업을 위한 기지로 효과적으로 사용될 수 있을 것이다.

그 밖의 대구, 광주 등은 현재 민간 사용이 허락된 군용 비행장이 일반 항공을 위해 제한적으로 활용될 수 있을 것이다. 물론 군 당국과의 협약 및 협조가 사전에 확보되어야 할 것이다. 〈표 3〉은 군 당국과의 협조 등이 원활하게 이루어 질 수 있다는 가정 하에 주요 도시 지역에 일반 항공이 사용할 수 있는 비행장을 고려해 본 것이다.

## 2. 항공기

현재의 우리나라 일반항공 항공기 보유 현황은 〈표 4〉에서 보는 바와 같이 고정익 항공기 40여대와 회전익 50여대로서 극히 미미한 수준이며 정기운송 항공용 대형 항공기가 150여대 인 것과 비교해도 너무나 균형이 안맞는 실정이다. 미국의 경

〈표 4〉 항공기 보유 현황

| 구 분                            |        | 소유자명     | 고정익 | 회전익 | 비행선 | 활공기 | 계   |
|--------------------------------|--------|----------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 정기운송(156)                      |        | 대한항공     | 113 | -   | -   | -   | 113 |
|                                |        | 아시아나항공   | 43  | -   | -   | -   | 43  |
| 부정기 및<br>사용사업(54)<br>(*:사용사업체) |        | 대한항공     | 4   | -   | -   | -   | 4   |
|                                |        | 한국항공     | 2   | 10  | -   | -   | 12  |
|                                |        | 삼성항공     | -   | 7   | -   | -   | 7   |
|                                |        | 서울항공     | 2   | 6   | -   | -   | 8   |
|                                |        | 현대우주항공   | -   | 3   | -   | -   | 3   |
|                                |        | 홍익항공     | -   | 4   | -   | -   | 4   |
|                                |        | 시티항공     | -   | 3   | -   | -   | 3   |
|                                |        | 중앙항공*    | 2   | -   | -   | -   | 2   |
|                                |        | 범아엔지니어링* | 2   | -   | -   | -   | 2   |
|                                |        | 헬리코리아    | -   | 3   | -   | -   | 3   |
|                                |        | 한승항공     | 1   | 1   | -   | -   | 2   |
|                                |        | 한벨헬리콥터   | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 국제지리정보*  | 1   | -   | -   | -   | 1   |
| 아세아지리정보                        | 2      | -        | -   | -   | 2   |     |     |
| 교육기관                           | 항공대학   | 9        | -   | 1   | 2   | 12  |     |
|                                | 대한항공   | 5        | -   | -   | -   | 5   |     |
| 보도기관                           | 조선일보   | 1        | -   | -   | -   | 1   |     |
|                                | 중앙일보   | -        | 1   | -   | -   | 1   |     |
|                                | 한국방송공사 | -        | 1   | -   | -   | 1   |     |
|                                | 문화방송   | -        | 1   | -   | -   | 1   |     |
| 정부기관                           | 건설교통부  | 1        | -   | -   | -   | 1   |     |
| 자가용<br>(47)                    | 기 타    | 대한항공     | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 삼성항공     | 1   | -   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 삼성병원     | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 국립공원관리공단 | -   | 2   | -   | -   | 2   |
|                                |        | 현대건설     | 3   | -   | -   | -   | 3   |
|                                |        | 현대자동차    | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 대우중공업    | -   | 4   | -   | -   | 4   |
|                                |        | 대우자동차    | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 동아건설     | 1   | -   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 포항제철     | -   | 2   | -   | -   | 2   |
|                                |        | 엘지상사     | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 선경건설     | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 쌍용정유     | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 한화중합화학   | -   | 1   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 한국항공선교회  | 1   | -   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 세모       | 1   | -   | -   | -   | 1   |
|                                |        | 항공우주연구조합 | 1   | -   | -   | -   | 1   |
| 이해운                            | 1      | -        | -   | 1   | 1   |     |     |
| 총 계                            |        | 197      | 57  | 1   | 2   | 257 |     |

자료 : 한국항공진흥협회(1999). 『항공통계(국내편)』, p. 405

우는 앞서 지적한대로 일반항공용 항공기가 오히려 정기운송 항공기보다 수 십 배 많아 우리와는 비교 할 수 없을 정도의 차이를 보이고 있다. 따라서, 어떻게 계산을 한다 해도 우리나라의 항공산업의 균형있는 발전을 위해서는 일반 항공의 육성이 필요하고 일반 항공용 항공기 도입의 여지가 상당히 있다고 볼 수 있다. 이는 또한, FBO 업자들이 초기에 항공기 판매 대행업 또는 판매를 위한 소개 업무 등을 수행하여 수요를 창출할 수 있는 기반을 형성해야 할 필요성이 있음을 시사하는 면으로 볼 수도 있다.

### 3. 인력 - 조종사 및 정비사

일반 항공에 참여 할 수 있는 조종사의 인력 현황은 조종사 자격증 소지자 중 현재 대한항공이나 아시아나항공에 취업이 안되어 있는 조종사의 수를 산출해 보면 대

〈표 5〉 조종사 자격증 발급현황('98. 12. 31 현재)

(단위 : %)

| 연 도   | 조종사   |       |     | 계     |
|-------|-------|-------|-----|-------|
|       | 운송용   | 사업용   | 자가용 |       |
| '78이전 | 450   | 512   | 147 | 1,109 |
| '79   | 52    | 163   | -   | 215   |
| '80   | 56    | 93    | -   | 149   |
| '81   | 19    | 30    | -   | 49    |
| '82   | -     | 36    | -   | 36    |
| '83   | 18    | 54    | -   | 72    |
| '84   | 21    | 115   | -   | 136   |
| '85   | 33    | 133   | 1   | 167   |
| '86   | 15    | 66    | 2   | 83    |
| '87   | 5     | 35    | -   | 40    |
| '88   | 8     | 70    | 28  | 106   |
| '89   | 17    | 196   | 12  | 225   |
| '90   | 49    | 67    | 54  | 170   |
| '91   | 62    | 236   | 73  | 361   |
| '92   | 80    | 159   | 33  | 272   |
| '93   | 51    | 152   | 40  | 243   |
| '94   | 128   | 196   | 43  | 367   |
| '95   | 125   | 288   | 27  | 440   |
| '96   | 131   | 306   | 30  | 467   |
| '97   | 167   | 436   | 32  | 635   |
| '98   | 181   | 309   | 34  | 524   |
| 계     | 1,668 | 3,652 | 556 | 5,866 |

자료 : 한국항공진흥협회(1999), 『항공통계(국내편)』, p. 408



〈표 6〉 조종사 활동 현황('98. 12. 31현재)

(단위 : %)

| 구 분          |         | 조종사   |     | 계     |
|--------------|---------|-------|-----|-------|
|              |         | 운송용   | 사업용 |       |
| 정기항공         | 대한항공    | 725   | 620 | 1,345 |
|              | 아시아나항공  | 325   | 215 | 540   |
|              | 소계      | 1,050 | 835 | 1,885 |
| 부정기항공<br>업체등 | 부정기운송업체 | 35    | 62  | 97    |
|              | 사용사업체   | -     | 6   | 6     |
|              | 자가용등 기타 | 13    | 29  | 42    |
|              | 소계      | 48    | 97  | 145   |
| 총 계          |         | 1,098 | 921 | 2,030 |

주 : 조종사는 외국인 조종사 151명(AAR42명, KAL 109명)이 제외된 수치임

자료 : 한국항공진흥협회(1999), 「항공통계(국내편)」, p. 409

개 해야될 수 있을 것이다. 〈표 5〉는 1998년 기준 우리 나라의 조종사 자격증 발급 현황이고, 〈표 6〉은 활동하고 있는 조종사 현황이다. 자격증 발급은 6,000여명 정도 인데 현재 활동을 하고 있는 조종사는 2,000명 정도이다. 따라서 나머지 4,000명 정도의 조종사 자격증 소지자 중 외국 항공사 등 해외 취업자를 제외한 인원이 일반 항공에 종사할 잠재력을 갖고 있다 하겠다. 〈표 5〉는 우리나라에서 발급한 자격증 수량이고 미국, 호주 등 외국에서 조종사 자격증을 획득하고 귀국한 인원을 포함하면 실제 국내에 있는 한국인으로서 조종사 자격증을 소유하고도 항공기 운항에 참여하지 못하는 인력이 상당함을 짐작할 수 있다. 현재에도 미국 등 항공 선진국에서 조종사가 되기 위하여 비행 교육을 받고 있는 유학생이 수 백 명에 이르고 있다는 점을 상기하면 일반항공 육성의 필요성과 일반항공의 성장 잠재력을 예견할 수 있다.

## 나. 수요 환경

지난 세기 말부터 21세기의 사회, 경제, 문화적 특성에 대해 많은 연구가 있었고 그 결과가 마스크 등 을 통해 널리 전파 되기도 했다. 여러 가지 측면에서 연구하여 여러 가지 방향의 결론을 내렸는데 그 중 하나가 다양성이다. 항공 운송산업은 지난 세기 후반기에 고속, 대형기에 의한 대중화에 성공했다. 대중들은 대형기의 좁은 좌석에 끼어 앉아 확실적인 서비스를 받아 왔다. 새로운 세기에는 항공운송에서도 다양한 서비스, 개별적 서비스를 원하게 된다고 할 때 일반 항공이 주목 받을 수 있을 것이다. 또한, 산업활동 뿐만 아니라 레저, 스포츠 활동에 일반항공이 이용되는 경우도 증가하고 항공기 조종 자체가 레저 활동으로 성장할 가능성도 증가하고 있다.

우리나라는 국토가 협소한 것이 국내에서의 일반항공활동이 발달할 수 없는 제약 요건이었다. 이제 남북 교류가 활발해지고 중공과의 사상적, 문화적 거리감이 좁혀지면 일반항공 활동이 확장될 수 있는 기본적인 조건이 개선되는 결과가 된다. 북한 지역은 경제발전이 뒤처지고 산악 지대가 많아 도로로 접근이 곤란한 명승지 및 관광지의 존재 가능성이 높다. 이 경우 항공기에 의한 접근이 유일한 접근 수단이 되는데 교통 수요가 충분하지 않으면 정기항공이나 중, 대형기의 이용보다는 일반 항공의 이용이 더욱 효과적일 것이다. 중국과의 교류에도 산업상 목적이든 관광 레저 목적이든 항공교통 수단에 의한 왕래가 다른 교통 수단에 의한 왕래보다 효율적이고 효과적일 것이다. 대중에 의한 수요가 없는 지역의 접근을 위해서는 일반 항공이 적절한 수단이 될 수 밖에 없으며 일반 대중의 수요가 충분해서 정기운송이 이루어지고 있는 지역에도 일반항공의 유연성 때문에 일반항공에 대한 수요도 어느 정도 존재하기 마련이다.

북한 및 중국과의 경제적 교류가 활발해지면 회사 업무여행자를 위해 자가용 항공기를 이용하는 기업이 생기고 그 수가 증가할 것이어서 이 분야의 일반항공도 성장 가능성이 있다. 미국의 경우 500대 기업의 3분의2가 회사업무항공 부서를 운영하고 있으며 상위 50대 기업 중에서는 90% 이상이 회사업무항공 부서를 운영하고 있다. 우리나라에서도 산업의 국제화 및 역내 블록화가 진행되면 단거리 국제 비즈니스를 위한 항공여행 수요도 증가하고 일반 항공의 이용을 고려하는 기업이 증가할 것이다.

국민 경제 수준의 향상도 일반항공 발전을 도울 것이다. 일반인이 항공기를 보유하고 개인 사업목적이거나 레저, 스포츠 용으로 사용하거나, 일반항공에 의한 에어택시 업무, 탐사 업무 등이 확장 되기 위해서는 소득 수준의 향상이 필수적이다. 미국, 호주 등 항공 선진국에서 조종사 자격을 획득하고 귀국하는 항공 유학생 인력들도 초기에는 일반 항공활동 또는 FBO사업자의 고객이 될 가능성이 높다.

## Ⅶ. 결론

경제 발달에 의한 고소득자 수의 증가와 다양성 및 개별성을 중시하는 시대 상황은 항공운송산업에서도 일반항공에 대한 수요를 증가 시킬 것으로 예견된다. 거기에 덧붙여 우리 나라는 남북 교류의 시작과 중국과의 교류 확대로 일반 항공이 성장할 수 있는 토대가 마련되어 가고 있다. 이러한 시대적 상황에 맞춰 본 연구는 미국의 일반 항공 현황을 토대로 일반 항공의 업무 범위, 업무 수행 방법, 특히 일반 항공의 사업 추진자인 FBO의 사업 운영 방법 등을 살펴 보고 우리나라에서의 가능성도 살

펴 보았다. 남북의 긴장 완화 및 무장 축소가 진행되면 군 비행장의 민간 이용이나 군사적으로 이용되는 공역의 자유화가 가능할 것이며 이는 일반 항공발전의 중요한 조건이 될 수 있을 것이다.

항공운송산업의 초석이 되는 일반 항공의 정착 및 발전은 기존의 항공 분야 관련자들이 시작해야 할 것이다. 본 연구는 우리 나라 일반 항공 발전의 시발점이 되기 바라면서 시도 되었으나 미국의 예를 중심으로 일반 항공의 업무 수행 방법, 특히 FBO의 업무 운영 방법 및 내용을 소개하는데 치중하고 우리 나라의 수요나 공급 상황에 대해서는 구체적 연구를 하지 못했다. 향후의 연구는 이 분야에 치중하여 우리나라에서 일반항공이나 FBO사업이 어떠한 방법으로 시작되고 발전되어야 할 지를 제시할 수 있었으면 한다.

## [참고문헌]

- Eichenberger, J.(1997), *General Aviation Law, 2nd ed.*, McGraw-Hill (USA).
- Kovach, K.(1994), *Corporate and Business Aviation*, Kendall/Hunt Publishing Company(USA).
- Wells, A.(1999), *Air Transportation, A Management Perspective*, Wadsworth Publishing Company(USA).
- Wells, A. and Chadbourne, B.(1994), *General Aviation Marketing and Management*, Krieger Publishing Company(Florida USA).
- 교통개발연구원(1994), 『우리나라 부정기항공운송사업 발전방향』
- 한국공항공단(1997), 『공항현황』
- 한국항공진흥협회(1999), 『항공통계(국내편)』