발행인 김경철 **기획** 항공정책 · 정보분석실 송기한 박진서 이준규 신홍우 박소희 김영록 심가람
주소 경기도 고양시 일산서구 고양대로 315 **전화** 031-910-3074 **팩스** 031-910-3227 **홈페이지** http://www.koti.re.kr

KOTI Aviation Brief

항공정책 · 정보분석실 한국교통연구원 THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

항공정책 Brief 제69호 2013. 4. 1

Aviation Opinion

해외 공항개발 동향분석 02

Aviation Issue Paper

인천국제공항 통행실태 조사 및 결과보고
(1) 인천국제공항 환승객 동행실태 조사결과 05

Aviation Analysis

중국 항공화물운송 시장, 2012년 회고와 2013년 전망 09
새로운 비즈니스 항공(BA) 시장의 대두 11

Aviation Focus

항공산업
IT 혁신이 가져올 글로벌 항공여행 트랜드 변화 13

공항운영
나리타공항, 이착륙 제한 완화 논란 14
유럽, 미국형 "계약 관제탑" 프로그램 도입 가능성 15

항공안전 및 보안
캐나다, 임대 외항기 운항 표준에 대한 우려 16

항공교통이용자
미국, 소비자 보호 규정 위반한 전세항공사에 대해 제재 17

항공환경
IATA, 탄소배출권거래제에 대한 글로벌 MEM 제안 18

Aviation Information

2013년 2월 국제 항공여객 역대 2월 중 최고 19

해외 공항개발 동향분석

유 승 권 (주)유신코퍼레이션 부사장

해외 공항개발 사업의 제한적인 여건을 고려하면 초기에는 유럽이나 미주 등 선진국 진출보다는 동남아, 중앙아시아, 남미, 아프리카 등 저개발 국가를 대상으로 하는 것이 타당하며, 사업참여를 결정하기 전에 재원조달의 안정성 여부를 확인하는 것이 필요하다.

■ 해외 공항개발 사업 현황

최근 수년간 국내 건설시장은 지속적인 재정사업의 감소로 상당한 침체기에 빠져 있다. 이는 우리나라 건설환경의 한계에 따른 변화로서 과거 유사한 규모의 경제발전을 경험한 선진국의 사례에서 이미 찾아볼 수 있다. 이러한 상황을 타개하기 위해서는 해외에서 건설수요를 찾을 수밖에 없다. 특히, 지형적인 이유로 한계를 갖고 있는 국내 공항건설 시장의 경우에는 해외사업의 개발이 더욱 절실한 실정이다.

해외 공항개발 사업은 발주형태에 따라 공적개발원조(Official Development Assistance, ODA)에 의한 사업, 다자간 개발은행(Multilateral Development Bank, MDB)의 차관에 의한 사업, 개발 당사국의 재정사업으로 구분할 수 있다. ODA사업은 한국국제협력단(Korea International Corporation Agency, KOICA)에서 집행하는 무상원조를 통한 사업과 한국수출입은행에서 집행하는 대외경제협력기금(Economic Development Cooporation Fund, EDCF)의 양허성 차관을 통한 사업으로 구분된다.

KOICA 사업은 수원국의 발의로 우리나라 외교통상부를 통해 사업추진이 결정되며 KOICA에서 직접 입찰을 수행한다. 2013년 지원예산은 5,412.69억원(478,999천불)이며 배분계획은 〈표 1〉, 〈표 2〉와 같다.

주요 지원국가로는 베트남, 인도네시아, 캄보디아, 방글라데시, 아프가니스탄, 에티오피아 등의 국가에 각각 100억 원 이상을 지원할 계획이다.

EDCF 사업은 수원국의 발의로 우리 기획재정부를 거쳐 수출입은행에서 차관이 결정되며, 사업추진은 수원국 정부에서 입찰을 수행한다. 2012년의 EDCF 분야별 지원실적(2013.1.31 현재)은 〈표 3〉과 같다.

ODA 사업에서 공항개발사업의 비중은 통계치로 나와 있지는 않으나 매우 미미한 실정이며, 최근 사례를 보면, KOICA에서 발주한 필리핀 클라

〈표 1〉 지역별 배분 (단위:%)

구분	아시아 태평양	아프리카	중남미	중동 CIS
100	55.2	21.2	12.9	10.7

〈표 2〉 분야별 배분 (단위:%)

계	교육	보건의료	공공행정	농림수산	산업에너지	기타
100	29.7	22.2	10.9	14.9	19.4	2.9

크공항, 세부공항 개발사업, EDCF 사업인 필리핀 라귄딩간공항, 팔라완공항 등의 사업이 추진되었고 금년에 KOICA 사업으로 필리핀 국가공항개발 마스터플랜 수립사업이 발주될 예정이다. ODA 사업은 사업예산의 성격이 아직까지는 구속성 재원으로 집행되므로 우리나라 기업이 해외사업의 경험을 쌓고 실적을 확보하는데 좋은 기회가 될 수 있다.

MDB 사업은 아시아개발은행(ADB), 아프리카개발은행(AfDB), 유럽을 대상으로 하는 EBRD, EIB, 남미지역의 IDB 및 세계를 대상으로 하는 WB에서 지원하는 차관에 의한 사업이다. MDB 사업은 국제경쟁입찰로 시행되므로 참여하는데 상당한 해외실적을 요구하고, 과업진행도 국제기준에 따라 엄격하게 집행되므로 높은 기술수준이 필요하며 ODA사업을 통해 경험을 통하여 단계적으로 접근하는 것이 필요하다. 최근의 사례는 네팔 룸비니공항, 부탄의 항공교통개선사업 등이 추진되었다.

ENR 통계에 따르면 해외건설사업에서 225개 기업 중 약 12% 기업이 〈표 4〉와 같이 손실을 보고 있는 것으로 나타났다.

아직까지 용역업계는 해외사업에서 수익을 달성하는 것이 쉽지 않은 것으로 보고 있으나, 경험에 의하면 철저한 원가관리로 수익달성이 가능한 것으로 판단하고 있다. 해외건설협회의 통계자료에 따르면, 2012년도 해외건설 계약규모는 전체 미화 64,880,678천불(약 72조원)이며, 이중에서 토목분야는 8,794,516천불(약 9조7천억원), 용역분야는 818,238천불(약 9천억원)이다. 토목분야는 도로, 항만, 상수, 단지조성, 철도의 순으로 사업규모가 크며, 공항분야는 아직 규모가 크지 않으므로 별도의 통계자료는 없는 실정이다. 해외사업 실적 중에서 용역의 비중은 1.26%이며, 전체 건설시장 규모에 비하면 매우 미미한 수준이다. 전반적으로 아시아권의 건설시장 규모의 비중이 높으며 중동 및 아프리카 시장도 꾸준히 상승하고 있다.

■ 시사점 또는 문제점

해외공항 개발사업에서 고려하여야 할 사항은 다음과 같다. 중동 등의 국가에서는 현지 사업자 등록을 필하여야 해당국에서 발주하는 건설사업에 참여할 수 있다. 또한 현지국 로비스트나 현지기업을 반드시 참여시켜야 하는 경우도 있다. 대부분의 저개발국가에서는 정부기관의 업무처리 절차가 폐쇄적이고, 일정관리가 불투명하여 예측하기가 곤란하다는 점도 유의하여야 한다. 게다가 처음 진출하는 국가에서는 정보의 부재로 인한 시행착오를 겪는 경우가 많으며 여러 사업을 통해 해당국의 발주기관과 신뢰를 구축하고 지속적인 교류를 통하여 정확한 정보를 입수할 수 있다.

〈표 3〉 EDCF 분야별 지원실적

(단위 : 백만원)

구분	승인액계	개도국차관										
		교통	통신	에너지	수자원, 위생	환경 보호	보건	교육	공공행정	농수임	기타	소계
2012	1,221,981	339,693	84,559	52,712	179,538	33,209	142,786	-	161,196	228,288	-	1,221,981
비중	-	33.6%	7.7%	10.4%	15.8%	0.6%	10.6%	7.6%	6.5%	5.7%	1.5%	100.0%

〈표 4〉 연간 이익 및 손실 기업수

구 분	Number of Firms Reporting	
	PROFIT	LOSS
DOMESTIC	145	27
INTERNATIONAL	158	20

우리나라 기술인력의 대가는 비교적 높은 편으로 경쟁력에서 다소 불리한 점이 있으나 선진 기술력을 확보하고, 한국인 특유의 성실과 근면함으로 극복할 수 있는 부분이다. 대개 저개발국 현지에서 한국과 같은 풍부한 인적자원을 기대하기는 어려운 실정이다. 해외 공항개발 사업의 참여는 아직까지 해당국 직접발주 사업의 수주 비중이 낮고 대부분 ODA 사업이며, 참여 업체가 제한적이다. 초기에는 유럽이나 미주 등 선진국 진출보다는 동남아, 중앙아시아, 남미, 아프리카 등 저개발 국가를 대상으로 하는 것이 타당하다. 사업참여를 결정하기 전에 재원조달의 안정성 여부를 확인하는 것이 필요하다.

■ 나아갈 방향

향후 해외 공항개발의 추진방향은 다음과 같이 요약해 볼 수 있다. 해외사업에 적합한 기술인력을 개발하고 지속적인 교육을 통하여 경쟁력을 제고하여야 한다. 종합적이고 체계적인 정보수집 시스템을 구축하여야 한다. 관련 자료의 데이터베이스화를 통해 설계 프로세스 및 성과물의 표준화를 통해 원가절감을 할 수 있다. 또한, 적극적인 현지화를 통해 현지문화와 제도를 이해하는 것이 중요하다. 마지막으로, 정부와 공공기관의 협력과 지원을 바탕으로 진출당사국에 우호적인 기류를 조성하며, 국내업체간의 무리한 경쟁을 지양하고 기업 고유의 업역을 인정하여야 한다.

초기에는 ODA 사업참여를 통해 실적을 확보하고, 다양한 경험을 축적하여 MDB사업, 해당국가의 재정사업 등으로 진출을 활성화하는 것이 바람직하다. 나아가서는 적극적으로 민간투자사업에도 참여하고 궁극적으로는 재원조달을 포함한 사업개발 능력을 제고하여 개발자로서의 위상을 확립하는 것도 좋은 방향이라고 할 수 있다.

참고문헌

1) KOICA 2013년 예산, KOICA Homepage, 2013.2.
2) 대외경제협력기금 업무통계, 한국수출입은행 경협총괄본부, 2013.2
3) ENR The Top 225 International Contractors, ENR, 2012.8
4) 건설통계, 해외건설협회, 2013.3

인천국제공항 통행실태 조사 및 결과보고
(1) 인천국제공항 환승객 통행실태 조사결과

김 제 철 선임연구위원, 설 은 숙 연구원(한국교통연구원)

전 세계적으로 항공수요가 증가함에 따라, 각국 공항들은 항공교통이용자 만족도를 높이기 위해 다양한 정책을 펼치고 있는 가운데, 본 원에서는 이를 지원하기 위해 2009년부터 인천국제공항 통행실태 조사를 실시해왔다. 이번 이슈페이퍼는 2012년에 실시한 조사내용과 결과를 2회에 걸쳐 작성하고자 하며, 먼저 인천국제공항 환승객 통행실태 조사의 주요내용을 살펴보고자 한다.

■ 들어가면서

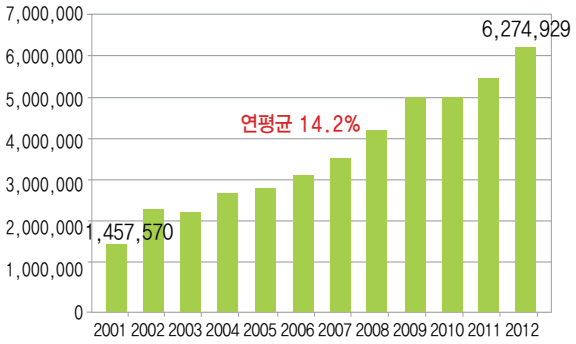
전 세계적으로 국가간 FTA, 항공자유화 등 글로벌화가 지속적으로 추진되고 있으며, 지구촌이 일일 생활권 시대를 맞이하면서 항공수요는 꾸준히 증가하고 있다. 이러한 항공수요 증가에 적극적으로 대응하고자, 전 세계 공항당국과 정부는 각국 공항의 서비스 질을 높이고, 국제적 경쟁력을 갖추기 위해 힘쓰고 있다. 이를 위해 먼저 다양한 항공교통 이용자들의 니즈를 파악하여야 하며, 이를 반영한 공항정책 및 전략 수립체계가 마련되어야 한다.

이에 우리나라는 각 기관이 공항 및 정책 수립에 필요한 '공항 통행실태 조사'를 산발적으로 시행해왔다. 한국교통연구원 국가교통DB센터에서는 1998년부터 2005년까지 '항공여객 통행실태 조사'를 4회에 걸쳐 실시하였고, 인천국제공항공사에서는 2006년부터 2009년까지 상하반기 '공항 환승객 통행실태 조사'를 수행해왔다. 이후, 한국교통연구원 항공정책 · 정보분석실에서도 기 수행된 조사를 보완하면서도 이를 지속 추진하고자 2009년 하반기부터 '인천국제공항 환승객 통행실태 조사'를 실시해왔다.

2012년에는 '인천국제공항 환승객 통행실태 조사'와 함께 국제선을 이용하는 내국인 조사도 추가 실시되었다. 이에 따라, 이번 이슈페이퍼에서는 인천국제공항 통행실태 조사 및 결과에 대하여 2회에 걸쳐 게재하고자 한다. 이번 호에서는 먼저 인천국제공항 환승객 이용 현황을 살펴보고, '인천공항 환승객 통행실태 조사'에 대해서는 주요 결과와 함께 2010년에 수행된 결과와의 비교분석을 중심으로 서술하고자 한다.

■ 인천국제공항 환승객 이용 현황

2001년 이후 인천국제공항 환승객 실적 변화는 〈그림 1〉과 같다. 2012년 실적은 약 627만명으로 전년대비 약 13.4%의 증가하였다. 인천국제공항이 개항한 2001년 약 146만명 기록한 이래, 2012년까지 연평균 약 14.2%의 높은 증가율을 보이고 있다.



〈그림 1〉 인천공항 환승객 현황

2012년 인천국제공항 환승객 지역별 현황은 〈표 1〉과 같다. 2012년 환승객 중에서는 미주지역이 약 178만명을 기록하여 가장 높았고, 전체의 약 28.3%를 차지하였다. 다음으로는 동남아 지역이 약 151만명으로 전체의 약 24.1%를 차지하고 있으며, 일본과 중국이 각각 약 14.1%, 약 15.5%를 차지하였다.

〈표 1〉 2012년 인천국제공항 환승객 지역별 현황

구 분	환승객(명)	점유율(%)
일본	883,231	14.1
중국	969,760	15.5
동남아	1,512,000	24.1
미주	1,778,162	28.3
유럽	425,807	6.8
오세아니아	291,958	4.7
기타	414,011	6.6
합계	6,274,929	100.0

■ 인천공항 환승객 통행실태 조사 결과

(1) 조사개요

인천국제공항 환승객 통행실태에 대한 금번 조사는 2012년 12월 13일(목)부터 17일(월)까지 16일(일)을 제외한 4일간 매일 07시부터 22시까지 실시되었다.

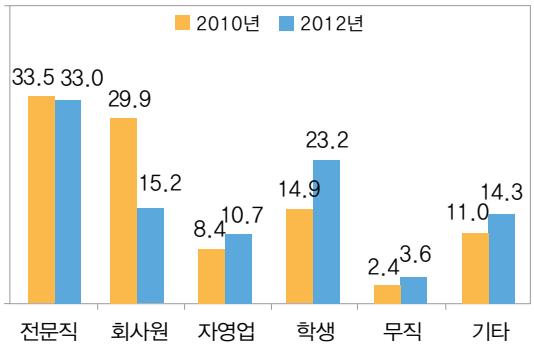
조사는 인천국제공항공사의 여객서비스팀의 협조를 받아 진행되었으며, 주요 조사지점은 환승객이 통과해야하는 보안검색대 주변에서 주로 실시하였다. 설문 방식은 설문지를 이용한 일대일 면접조사로 외국인 환승객을 대상으로 수행되었고, 외국인들의 편의를 위해 설문지는 영어, 일본어, 중국어, 러시아 등 4개 언어로 작성하였다.

설문내용은 일반항목 5문항, 세부항목 20문항으로 구성하였으며, 일반항목에서는 개인특성(성별, 나이, 직업, 국적), 여행목적, 여행형태 등을, 세부항목에서는 인천국제공항에서의 환승 이유, 환승 대기시간 활용계획 및 인천국제공항의 장·단점 등을 포함하고 있다.

(2) 주요 조사결과

설문조사에 응한 총 529명의 외국인 환승객 중 남성이 약 55.2% 여성이 약 45.8%로 남성이 조금 더 많으며, 연령대별로는 20~30세가 약 46%로 가장 높은 비율을 차지하였다. 직업별 분포비율은 〈그림 2〉와 같이, 전문직이 약 33.0%로 가장 많았으며, 다음으로는 학생과 회사원이 각각 약 23.2%와 15.2%를 차지하고 있다. 환승객 직업 분포비율 중 회사원의 경우 2010년 조사와 비교하여 약 14.7% 감소한 반면, 학생 비율은 약 8.3% 증가하였다.

환승노선은 직항노선 보다 상대적으로 항공운임이 저렴한 편이기 때문에 가격요인에 민감한 젊은층, 학생 여객의 환승 이용이 증가하고 있다고 볼 수 있다.



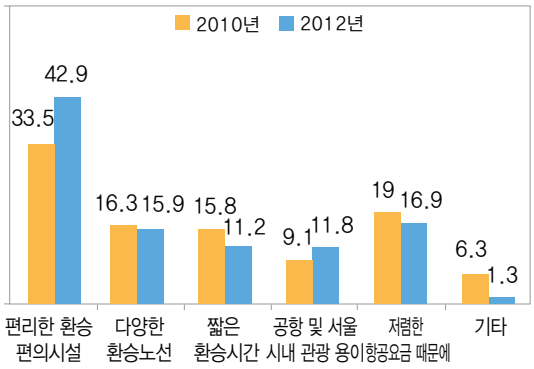
〈그림 2〉 환승객 직업 현황

여행목적을 보면, 관광 목적이 약 36.6%로 가장 많이 차지하고 있으며, 2012년 조사에서 신규 항목으로 추가된 친구/친인척 방문 비율은 약 23.3%, 비즈니스 목적 비율이 약 22.3%로 조사되었다. 환승노선은 시간 및 가격요인에 민감한 비즈니스 여객보다는 관광 및 친지방문, 연수 등의 여객이 많이 이용하였다고 볼 수 있다.

환승객이 이용한 항공사 현황을 살펴보면, 대한항공 약 67.8%, 아시아나항공 약 23.0%로 나타나 국적항공사 이용이 대부분인 것으로 나타났다. 인천국제공항의 환승 제고를 위해서는 결국 국적항

공사들이 세계 항공운송시장에서의 경쟁력이 있어야 하며, 외국인 여객을 많이 유치할 수 있어야 한다. 또한 환승객이 환승 항공사를 직접 선택한 비율은 약 66.1%이고, 타인에 의해 선택된 비율이 약 33.9%로 직접 선택한 비율이 상대적으로 높은 비율을 나타내고 있다. 이는 국적항공사들의 적극적인 해외 마케팅과 국제적인 인지도의 향상에서 오는 결과로 볼 수 있으며, 인천국제공항의 환승 네트워크가 비교적 잘 되어 있다고 볼 수 있다.

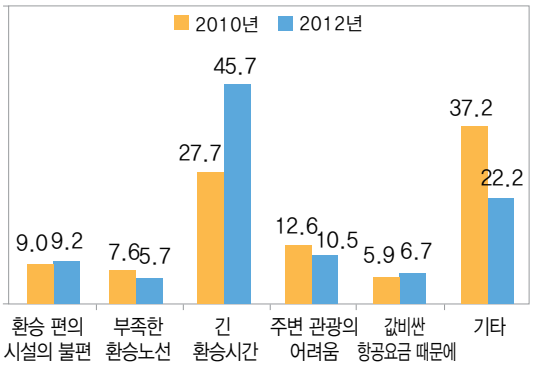
인천국제공항의 장점으로는 〈그림 3〉과 같이, '편리한 환승 편의시설'이 약 42.9%로 가장 큰 비중을 차지하였고, '저렴한 항공요금'이 약 16.9%, '다양한 환승노선'이 약 15.9% 순으로 나타났다. 2010년 조사 결과와 비교하여 인천국제공항의 '편리한 환승 편의시설'을 꼽은 응답자의 구성 비율이 약 9.4% 증가하였다.



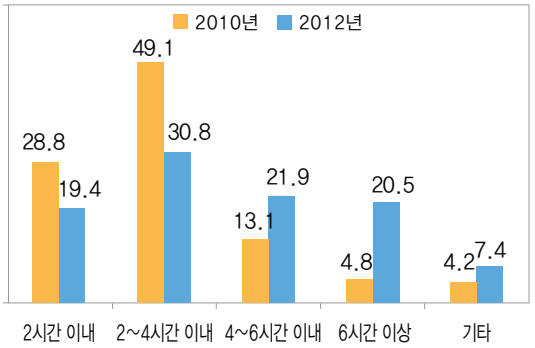
〈그림 3〉 인천국제공항의 장점

인천국제공항의 단점으로는 〈그림 3〉과 같이, '긴 환승시간'이 약 45.7% 차지하였고, '주변관광의 어려움'이 약 10.5%, '환승 편의시설의 불편'이 약 9.2% 순으로 나타났다. 2010년 조사결과와 비교하여 '긴 환승시간'의 비율이 약 18.0% 큰 폭으로 증가하였다.

또한, 〈그림 4〉의 환승객 체류시간 결과에서 2010년 조사와 비교해 보면, '2시간 이내'와 '2~4시간 이내'의 구성 비율이 각각 약 9.4%, 약 18.3% 감소한 반면 '4~6시간 이내', '6시간 이상' 구성 비율은 각각 약 8.8%, 약 15.7% 증가하였다.



〈그림 3〉 인천국제공항의 단점

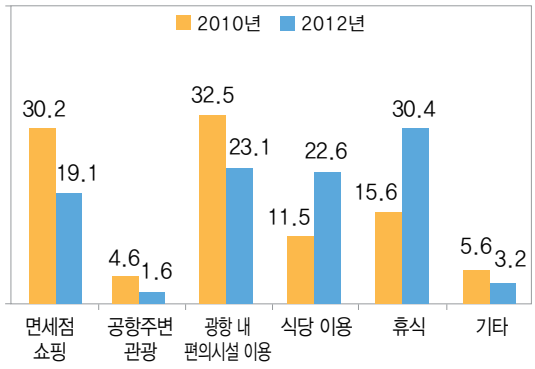


〈그림 4〉 환승객 체류시간

인천국제공항의 환승 체류시간이 길어지고 있음을 알 수 있으며, 환승객들의 편의를 위해 환승 항공편의 시간대 조정이 필요한 것으로 판단된다. 또한, 환승 체류시간이 길어진 만큼 환승객 입장에서는 이 시간을 잘 활용할 수 있는 다양한 프로그램과 여객들이 만족할 만한 편의시설 수준을 높여야 할 것이다.

환승 대기시간 활용계획을 〈그림 5〉와 같이 살펴보면, 응답자의 약 30.4%가 '휴식', 약 23.1%는 '공항 내 편의시설 이용', 약 22.6%는 '식당 이용'을 선택하였다. 2010년 조사결과와 비교하여 '휴식'이 약 14.8%, '식당이용'이 약 11.1%로 증가한 반면, '면세점 쇼핑'에 대한 구성 비율이 약 11.1% 감소한 것으로 나타났다.

'공항주변 관광'이 가장 낮은 응답비율을 나타내고 있어, 앞으로 공항 주변 관광 상품 개발 및 홍보가 요구되고 있다.



〈그림 5〉 환승 대기시간 활용계획

위 질문에서 공항주변 관광에 대한 낮은 응답비율과 함께 금번 조사의 신규 항목인 인천국제공항 환승 투어 상품을 이용하겠다는 질문에 응답자가 소수에 불과한 것으로 나타나 향후 공항주변 관광 활성화와 함께 환승 투어 상품 이용도를 높이는 방안이 요구되고 있다.

환승 활용계획으로 면세점 쇼핑 응답비율이 낮아졌지만, 환승객들의 쇼핑금액은 더 커지고 있는 것으로 나타나, 앞으로 면세점의 편리한 편의시설 제고와 보다 고급화 · 다양화된 품목들로 개선시켜야 할 것이다.

■ 맺음말

2001년 인천국제공항이 개항한 이래로, 짧은 시간 내에 세계 최고 수준의 공항이라고 평가받으면서 크게 성장해왔다. 환승객 역시 2001년 이후 연평균 약 14.2%로 크게 증가해왔다.

최근 중국의 항공운송산업이 급격히 성장하면서 공항들이 대형화되고 있고, 일본 역시 수도권 공항 정책에 중점을 두면서 앞으로 동북아 허브공항이라는 타이틀을 두고 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상된다. 이에 인천국제공항은 동북아 허브공항으로서의 경쟁 우위를 점하기 위해서는 공항의 환승률 제고와 함께 서비스 향상을 위해 더욱 노력해야 할 것이다.

2012년에 실시된 '인천국제공항의 환승객 통행실태 조사' 결과를 살펴보면, 2010년 결과와 비슷한 양상을 보이고 있으나, 몇 가지 의미를 엿볼 수 있었다. 인천국제공항을 이용하는 환승객들은 환승 편의시설에 대해 대체적으로 만족하였으며, 환승 네트워크도 잘 이루어지는 것으로 조사되었다. 다만, 2010년 조사결과와 비교하여 환승시간이 길어진 것으로 나타났으며, 환승시간을 단축하는 방안도 중요하지만, 보다 이 시간을 잘 활용할 수 있도록 환승객들에게 다양한 프로그램을 제공하고, 공항 주변 관광을 활성화시켜 우리나라를 홍보할 수 있는 계기를 마련하는 것이 중요한 것으로 판단된다. 특히, 인천국제공항에 환승투어 상품을 활용할 필요가 있으며, 외국인들의 취향에 맞는 다양한 환승 상품 마련과 적극적인 홍보가 이루어져야 할 것이다.

참고문헌

1) 2012년 인천공항 환승객 통행실태 조사, 한국교통연구원, 2012.12.
2) 인천국제공항공사 항공통계(http://www.airport.kr)

중국 항공화물운송 시장, 2012년 회고와 2013년 전망

박 진 서 한국교통연구원(부연구위원)

중국 항공화물운송 시장은 글로벌 경기 침체와 고유가, 수요 감소 등의 영향으로 지난 2년 연속 적자를 기록하였으며, 올해도 침체가 지속될 전망이다. 장기적인 발전을 위해서는 항공화물운송 산업 전반의 구조변화가 필요하다.

2012년 중국 항공화물운송 시장 키워드

2012년 중국의 항공화물운송 시장은 참담한 한 해를 보냈다. 애플(Apple)의 신제품 출시에 따른 수요 증가로 항공화물운송 시장은 단기적인 회복세를 보였으나, 기대만큼 고속 성장을 이루지는 못하였다.

2012년 중국 항공화물운송 시장의 키워드로는 국제화, 가치사슬 확대, M&A 및 파산, 특송 등을 꼽을 수 있다.

중국 남방항공(China Southern Airlines)은 지난해 1월 미국 델타항공(Delta Airlines)과 우편물 운송에 대한 협력 프로젝트 체결하고, 미국의 우편물을 호주로 운송하는 서비스를 맡기 시작하였다. 중국 항공화물항공사의 국제화 운영 모델이 실질적인 성과를 도출함으로써 '대륙 간 연합 운송' 서비스의 시대가 머지않았음을 보여주었다.

또한, 중국 항공화물항공사들은 수익 향상을 위해 적절한 가치사슬 확대를 고려할 수밖에 없었다. 중국 특송업체인 S.F.익스프레스(S.F. Express)는 지난해 2월 청두(成都) 시내 WOWO 편의점에서 특송수취서비스를 제공하기로 협의하였다.

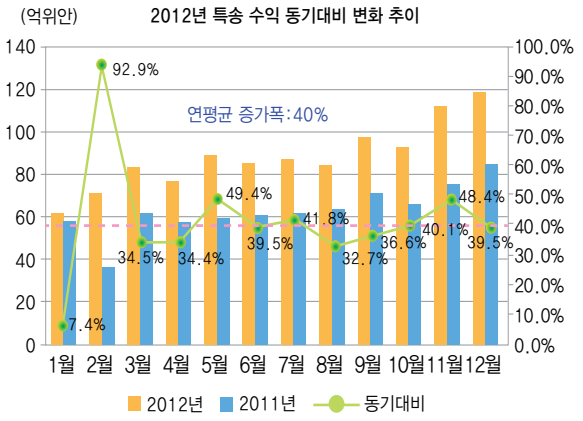
그러나 이러한 서비스를 확대하려는 노력에도 불구하고, 어려움을 겪으면서 큰 적자가 발생하였으며, 그 결과 2012년 항공화물운송 시장에서는 예년보다 M&A 사례가 많았다. 2004년 중국 선전항공(Shenzhen Airlines)과 독일 루프트한자 항공(Lufthansa Airlines)이 합작하여 설립한 제이드카고인터내셔널(Jade Cargo International)은 수요 감소와 구조조정 협상 실패로 지난해 6월 파산하였다. 매년 적자를 면치 못했던 그랜드스타(Grandstar Cargo)도 결국 파산을 결정하였다. 하이난항공(Hainan Airlines)은 지난 8월 TTK익스프레스(TTK Express)를 정리하였다.

한편, 글로벌 특송 대기업인 UPS와 페덱스(FedEx)가 지난 9월 중국 특송 서비스 운영을 공식 허가받음에 따라 향후 특송시장 경쟁이 치열해질 전망이다.

이밖에 2012년 항공화물운송 시장의 주요 특징으로 쓰촨성(四川省), 충칭시(重慶市), 정저우시(鄭州市) 등 중서부 시장의 성장을 주목할 수 있다. 중국의 항공화물항공사들이 지역 시장에서 항공편을 확대한 결과, 충칭의 경우, 2011년 말 화물기 운항편수가 매주 16편(8개 항공사 운항)에 불과했으나, 2012년 10월에는 36편(13개 항공사 운항)으로 늘어났다. 비록 연말에 충칭의 항공화물운송의 수요가 다양하지 못해 운항편수가 다소 감소했지만, 2011년과 비교하면 약 75% 이상 증가하였다.

전통 항공화물운송과 특송의 상반된 성장세

전통 항공화물운송과 특송 시장의 상반된 발전 추세는 2012년에도 계속되었다. 전통 항공화물운송 시장은 세계적인 불경기를 경험하였다. 2012년 1월부터 10월까지 상해푸동공항(Pu-dong



Airport)의 우편물 운송 물동량은 전년대비 약 4.6% 감소하였다. 또한 2012년 화물운송 운임이 평년 수준보다 낮아졌으며, 글로벌 항공화물항공사들의 운송실적은 전반적으로 양호하였으나, 중국 항공화물항공사들은 적자를 기록하였다.

이에 반해, 중국 특송시장은 고속 성장세를 유지하였다. 중국 우정국이 발표한 자료에 따르면, 2012년 특송 업무량은 총 57억건으로, 전년 대비 약 55% 증가하였다. 특히 온라인 쇼핑 특송 업무량이 약 36억건을 차지하였다.

특송 수익은 약 1,060억위안(한화 약 18조 6,000억원)을 기록해 전체 우정 업무의 절반을 넘었으며, 전년대비 약 40% 성장하였다.

그러나 중국 특송의 약 80%는 육로를 이용하고 있으며, 항공 특송은 약 15%에 불과한 실정이다. 또한 최근 2년간 전자상거래 기업이 각 지역별 지점 설립을 늘리고 있으며, 정부주도의 고속철 확장 건설이 추진됨에 따라 항공 특송의 점유율은 더 감소할 가능성이 있다.

■ 장기적인 성장을 위한 경쟁력 필요

중국 3대 항공사인 중국동방항공(China Eastern Airlines), 중국국제항공(Air China), 중국남방항공(China Southern Airlines)의 2013년 1월 우편화물운송실적은 전년대비 각각 약 21.8%, 약 16.9%, 약 43.5% 증가하였다. 춘절과 국제 항공화물운송의 회복세에 따라 2013년 초 항공화물운송은 비교적 빠른 성장을 보였다. 올해 전반적인 시장 상황은 2012년에 비해 조금 호전될 것으로 예상되나, 진정한 회복을 이루기까지는 아직 갈 길이 먼 상황이다. 특히, 유럽과 미국 경제의 불확실성 지속, 중동 지역의 정세 불안 등으로 인한 유가 상승, 달러 강세 등 글로벌 악재들이 중국 항공화물운송의 실적 개선에 부정적인 영향을 끼칠 것으로 예상된다.

그러나 중국의 전자상거래 시장이 2013년에도 고속 성장세를 이어나갈 것으로 예상되면서 이에 따른 특송 수요 증가가 항공화물운송 시장에 호재가 될 전망이다. 업계 통계에 따르면, 1997년 중국의 특송 업무는 항공화물운송 시장에서 약 4.5%에 불과하였으나, 2009년 약 16.4%로 확대되었고, 2015년에는 약 40%까지 증가할 것으로 예측된다. 미국 항공화물운송 시장의 약 61%가 특송인 점을 고려하면, 향후 중국 항공사들의 특송 시장에서의 성장 잠재력이 크다고 할 수 있다. 2012년 중국 화물 항공사의 특송 시장에 대한 관심과 시도는 긍정적으로 평가된다. 남방 화물 항공사와 S.F.익스프레스가 파트너십을 체결하는 한편, 동방항공은 인터넷 쇼핑몰업체 티몰(Tmall)과 손잡고 11월 11일(중국 '솔로의 날') 전세기를 이용한 특송 서비스 상품을 출시하기도 하였다. 당시 큰 인기를 끌지는 못했지만 올해 새로운 성과를 창출하는 데 기여할 것으로 여겨진다.

향후 중국 항공화물항공사들은 장기적 발전을 위해 단일한 화물운송 방식에서 벗어나 운송 · 저장 · 배송 등 종합적인 물류 서비스 업체로 전환해 육로와 항공 운송을 모두 제공함으로써 글로벌 경쟁력을 향상시켜 나갈 것이다.

참고문헌

1) 打造航班波 让"枢纽机场"名副其实, 중국민항보, 2013.1
2) 航空货运 2012年盘点与 2013年展望, 민항자원망, 2013.2
3) 临空产业的国内外现状及我国发展趋势 (一), (二), 민항자원망, 2013.1~2

새로운 비즈니스 항공(BA) 시장의 대두

박 소 희 한국교통연구원(연구원)

비즈니스 항공(BA) 산업계가 신흥 시장에서 증가하는 수요를 바탕으로 전통적인 서구 시장에서의 침체를 극복하며 꾸준히 성장하고 있다. 특히 새로운 시장으로 주목받고 있는 중국, 라틴아메리카, 아프리카 등은 향후 부족한 인프라, 과도한 정부 규제 등 여러 장애를 극복해가며 더 큰 발전을 이룰 것으로 기대된다.

■ 신규 BA 시장의 성장세 지속

2008년 후반 서구 경제대국들을 강타한 금융위기에도 불구하고 비즈니스 항공(Business Aviation, BA) 업계는 신흥 시장에서 증가하는 수요를 바탕으로 전통 시장에서의 침체를 극복하며 꾸준한 성장을 지속할 수 있었다. BA 업계의 제조업체 및 서비스 제공업체들은 글로벌 시장에서 그들의 입지와 영향력을 확대하고 있는 추세이다.

그러나 BA 시장이 빠르게 성장하는 가운데, 새로운 신흥시장으로 꼽히는 중국과 인도 등에서는 불충분한 인프라와 강력한 규제들이 산업 발전을 가로막고 있다. 인도는 제한적이며 비싼 공항의 주차 문제를 두고 합의를 도출하지 못했고, BA 항공기 구매 승인과 관련해서도 업계와 규제당국이 팽팽히 대립하고 있는 실정이다. 반면 러시아는 수입 BA 항공기에 대한 과도한 관세를 부분적으로 철폐하는 등 BA 환경을 점점 개선해가고 있다. 중동 지역 역시 BA 부문의 막대한 잠재적 가치에 주목하고 지역 간 균형 있는 성장을 도모하는 한편 불법적인 전세기 운항 규제 의지를 보이기도 하였다.

최근 몇몇 지역에서 2011년에 비해 BA의 성장세가 일부 완화되긴 했지만, 아프리카와 라틴아메리카가 새로운 시장으로 부상하며 업계에 활력을 더하고 있다. 2012년 10월 미국 허니웰사(Honeywell)가 BRIC(브라질, 러시아, 인도, 중국) 국가의 BA 관계자들을 대상으로 조사한 연례 전망에 따르면, BA 항공기 구매 의사를 가진 응답자의 비율은 2011년 약 50%에서 2012년 약 46%로 소폭 감소한 것으로 나타났다. 특히 아시아 지역의 수요가 약 45%에서 약 34%로 비교적 큰 폭으로 줄어들었고, 중동 및 아프리카 지역은 약 38%에서 약 32%로 낮아졌다. 그러나 라틴아메리카에서는 BA 항공기 구매 의사를 밝힌 응답자가 약 32%에서 약 39%로 늘어났다. 또 대부분의 응답자들이 기존 항공기를 대체하기 보다는 서비스 규모를 확대하기 위해 항공기를 구매하려 한다는 점에서 시장의 상황은 상당히 고무적이다.

■ 산업계, 중국의 BA 개방 확대 기대

BA 산업계는 중국의 정치적 리더십이 시진핑(Xi Jingping)으로 교체되면서 항공업계의 발전이 가속화될 수 있기를 기대하고 있으나 전문가들은 잔존하는 장애들로 인해 예상보다는 발전과 개방의 속도가 더딜 것이라는 전망을 제시한다. 최근 몇년 사이에 중국은 제한적인 공역 접근권 규정을 완화하기 위한 행보를 보여 왔지만, 향후 개혁의 속도와 규모는 군부의 손에 달려있다. 현재 중국에 등록된 상용기는 3,238대로 이중 1,316대가 일반항공 항공기이다. 국내의 규제 장애를 피해 외국에 항공기를 등록한 사례가 많아 일반항공기 중에서 비즈니스 항공기는 약 200대에 불과하다.

중국민용항공국(Civil Aviation Administration of China, CAAC)은 2030년이 되면 중국의 항공수요가 연간 약 15억명에 달할 것으로 전망하고 있으며, 이처럼 증가하는 수요에 맞춰 최대 100여곳에 달하는 공항 개발을 추진하고

국내 기술을 활용한 항공기 제작에도 박차를 가하고 있다. 그러나 중국은 항공수요를 따라가지 못하는 인력 부족난에 직면한 상황이다. 보잉(Boeing)은 지난해 발표한 보고서에서 향후 20년 동안 중국에서만 약 7만 1,300명의 조종사와 약 9만 9,400명의 기술자가 필요할 것이라고 전망하였다. 또한 2012년 일반항공 운항이 전년 대비 약 6.1%나 늘었고, 비행 승인을 얻는 절차도 2년 전에 비해 크게 간소화되었다.

■ 라틴아메리카의 BA 부문 발전 전망

미국, 유럽과는 달리 경기침체의 영향을 적게 받은 라틴아메리카는 BA 항공기 및 관련 서비스의 적절한 수요 유지에 기여 중이다. 미국 일반항공제조협회(General Aviation Manufacturers Association, GAMA)에 따르면 라틴아메리카로의 BA 항공기 인도는 지난 5년 동안 해마다 약 10%씩 증가하였다. 괄목할만한 BA 부문의 발전은 견고한 경제성장률과 이 지역 수많은 갑부들에 의해 탄력을 얻고 있는 것으로 분석된다. 더욱이 향후 20년간 라틴아메리카의 경제성장률이 평균 약 4.1%에 이를 것이라는 전망이 더욱 기대를 갖게 한다. 허니웰 등 다수의 업체들은 실제로 매우 긍정적인 시장 전망을 제시하면서, 지역 업체들과의 협력을 통해 사업 활동을 확대하는 중이다.

한편 라틴아메리카는 새로 대두한 중국 시장과 달리 신흥 시장이자 선진 시장이라는 이중적 속성을 갖는다. 아르헨티나, 칠레, 에콰도르 등이 신흥 시장이라면 브라질과 멕시코의 BA 환경은 이미 상당한 수준에 올라있다. 특히 브라질은 이 지역 BA 부문 발전을 주도하고 있는데, 브라질에 등록된 BA 항공기는 623대이며, 민용 헬리콥터의 수는 1,654대 이상이다. 그리고 2014년 FIFA 월드컵, 2016년 하계 올림픽이 개최될 예정이어서 BA 항공기는 더 늘어날 전망이다.

■ 아프리카 국가들, 상이한 경제 환경 속에서 BA 성장

아프리카는 과거 식민지 역사의 잔재로 일부지역에만 항공기 운항이 편중된 상태이다. 이로 인해 아프리카 도시들을 이동하고자 하는 여객들도 유럽 공항에서 환승해 다시 아프리카로 가야하는 불편을 감수하고 있다.

현 시점에서 아프리카의 BA는 나이지리아 등 자원 개발이 이뤄지는 오일필드를 중심으로 관련 활동이 증가하고 있는데, 아프리카비즈니스항공연합(Africa Business Aviation Association)의 라디 파미(Rady Fahmy) 대표는 특히 아프리카의 수송 시스템 전반을 살펴볼 때, 이 지역에 큰 도로와 철도 네트워크가 미비하기 때문에 BA가 교통 발전을 위한 유일한 수단이 될 수 있다고 강조하였다. 그러나 공항 부족, 안전 및 보안에 대한 낮은 인식, 인력 부족, 외국 항공기 수입 규제와 같은 제도적 문제 등을 지목하기도 하였다.

한편 몇몇 항공기 관리업체 및 전세(charter) 회사들은 신흥 시장으로 최근 나이지리아, 콩고, 남아프리카 등지에 진출을 확대 중이다. 현재까지 아프리카 국가들에서의 운항은 상대적으로 BA 항공기 운항이 자유로운 지역을 중심으로 이뤄졌는데, 업체들은 향후 이 지역 국가들이 BA 환경과 안전 문화 개선에 보다 적극적인 태도를 보일 것으로 기대하고 있다. 일례로 나이지리아는 올해 항공기 부품에 부과되는 약 30%의 수입관세를 없앨 계획이다.

참고문헌

1) Business Aviation's emerging markets, Aviation International News, 2013.2
2) The weekly of Business Aviation, 2013.2

항공산업

IT 혁신이 가져올 글로벌 항공여행 트랜드 변화

국제항공통신협회(SITA)가 2015년까지 향후 3년 동안 항공 여행의 모습이 크게 변할 것이라는 전망을 제시하였다. SITA는 구체적으로 여행 상품 구매 방식의 변화, 여객의 통제권 확대, 모바일 기기 및 소셜 미디어를 활용한 고객 서비스 증가 및 더 나은 비즈니스 인텔리전스(BI)를 통한 여행 경험 개선 등을 예측하였다.

정보테크놀로지의 혁신을 배경으로 2015년까지 항공여행의 모습이 크게 변화할 전망이다. 최근 국제항공통신협회(Society of International Telecommunications of Airline, SITA)는 새로운 보고서를 통해 향후 3년 동안 여객들의 여행 서비스 구매 방식이 바뀌고 셀프서비스 이용이 늘어나는 등 항공 산업계에 상당한 변화가 나타날 것이라고 예측하였다.

■ 여객들의 상품 구매 방식 변화

항공사와 공항들은 2015년에는 웹과 모바일폰이 최고의 매출 채널들이 될 것이라고 예상하고 있다. 오늘날 여객들은 보다 개인적인 구매 경험을 요구하고 있고, 항공업계는 이러한 욕구에 대응 중이다. 알래스카항공(Alaska Airlines)은 여행 앱(app)을 이용하여 여객들에게 고향에서부터 친구들이 거주하는 도시를 연결하는 항공권 운임 등에 대한 정보를 제공한다.

■ 여객들의 통제권 강화

현재 모바일 체크인 서비스를 제공하는 항공사는 약 50% 정도이나, 2015년에는 항공사의 약 90%가 해당 서비스를 제공할 전망이다. 여객들은 보딩 게이트나 보안구역 등을 지날 때 2D 보딩패스나 휴대폰의 근거리무선통신(Near Field Communications, NFC)과 같은 비접촉형 테크놀로지를 활용하게 될 것이다. 일본항공(Japan Airline)은 터치&고(Touch & Go)라는 안드로이드 앱을 통해 여객들이 NFC 기능을 갖춘 개인용 휴대폰을 사용해 보딩 게이트를 통과할 수 있게 할 예정이다.

■ 고객 서비스의 모바일화 및 소셜화

2015년에는 항공사와 공항의 약 90%가 스마트폰 앱을 통해 비행 정보에 대한 새 소식을 제공하게 될 것이다. 항공업계는 고객 경험을 개선하는 데 기여하는 앱들을 찾고 있다. 일본 나리타공항(Narita Airport)에서는 로밍 서비스 직원들이 아이패드를 활용해 여객들에게 공항, 운항, 호텔 등에 대한 정보를 제공함으로써 맞춤형 고객 경험을 실현하고 있다.

■ 더 나은 비즈니스 인텔리전스 제공

2015년까지 공항 및 항공사의 약 80% 이상이 비즈니스인텔리전스(Business Intelligence, BI) 솔루션에 투자하게 될 것이다. 특히 투자의 대부분은 고객 맞춤형 서비스 제공 및 고객 만족도 개선을 위한 활동에 집중될 전망이다.

SITA의 시장분석 디렉터인 니겔 피커드(Nigel Pickford)는 '오늘날 여객들은 여정에 있어 스스로 더 많은 통제권을 갖길 원하고 있다'고 하였다. 그는 여객들이 새로운 서비스와 커뮤니케이션 방식을 기대하고 있다고 설명하면서, 이에 대응해 산업계가 BI 솔루션 투자를 가속화하는 한편 더 큰 운영 효율성과 고객 서비스 및 로열티 개선을 위해 서로 협력하고 있다고 덧붙였다.

(Airport World, 2013. 2)

공항운영

나리타공항, 이착륙 제한 완화 논란

일본 나리타공항의 심야 · 새벽 시간대 이착륙 허용을 둘러싼 논의가 재점화 되었다. 경제 단체와 일부 지자체는 편의 향상을 위해 제한 완화를 요구하고 있지만, 주민단체는 소음 대책이 불충분하다며 반발하고 있다.

나리타공항(Narita Airport)의 심야 · 새벽 시간대 이착륙 제한을 둘러싼 논의가 재점화되었다. 작년 여름 연이어 취항한 저비용항공사(Low Cost Carrier, LCC)들이 공항운항제한(curfew)으로 인해 결항 및 스케줄 혼란 문제를 겪고 있기 때문이다. 국제선 운항을 재개한 하네다공항(Haneda Airport)과의 경쟁도 격화되면서 나리타국제공항회사는 공항운항제한 완화를 모색 중이지만, 현지 주민단체는 소음 증가를 이유로 반발하고 있다.

개항 당시 극심한 반대 시위가 겪은 나리타공항은 소음을 줄여 인근 주민의 이해를 구하기 위해 오후 11시부터 익일 오전 6시까지 이착륙을 제한하였으며, 1978년 개항 이래 이를 철저하게 지켜왔다.

그러나 일본항공(Japan Airlines) 계열의 제트스타재팬(JetStar Japan)과 전일본공수(All Nippon Airways)의 자회사인 에어아시아재팬(AirAsia Japan) 등 LCC들의 야간 노선이 악천후와 기체 결함으로 인해 공항운항제한에 의해 결항되거나 운항이 익일 아침으로 연기되는 사례가 발생하며 논란이 커졌다.

LCC는 소수의 항공기를 풀가동하기 때문에 한 번 결항이 발생하면 연쇄 현상을 일으킨다. 스케줄 수정과 예비 항공기 도입을 통해 최근에는 결항이 줄었으나, LCC들은 이착륙 제한 완화를 강력히 희망하고 있다.

하네다와의 경쟁이 과열되는 가운데 나리타 거점의 LCC는 이용객을 늘릴 구세주 같은 존재이다. 나리타상공회의소를 비롯한 경제 단체와 일부 지자체는 마감 시간 때문에 결항이 계속되면, 거점을 하네다 등으로 옮길 가능성이 크다며 제한 완화를 통한 편의 향상을 요구하고 있다.

이에 국토교통성(Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, MLIT)과 나리타국제공항회사는 작년 12월, 악천후 등 항공사에 책임이 없는 원인으로 인한 지연에 한해, 저소음 기종을 대상으로 오후 11시대와 오전 5시대의 이착륙을 주변 지자체에 제안하였다. 그리고 지난 2월 4일 공항 주변의 소음을 측정하는 모습을 현지 지자체 수장과 주민에게 공개하였다. B활주로의 남측 약 7.5km 지점에서 오전 6~7시에 착륙한 10편을 측정한 결과 소음 수준은 기내와 같은 80데시벨 전후가 나왔다.

나리타국제공항회사는 올 봄까지 규제를 완화시킨다는 계획이나, 주민 단체는 반발하고 있다. 공항과 가까운 시모후사(下總)지구 공항대책위원회의 호리에 아키오(堀江昭夫) 회장은 주변 민가의 소음 대책이 불충분하다면서 불편하다고 공항운항제한 완화에 동의할 수 없다고 주장하였다. 또한 나리타시의 민간단체인 "나리타공항으로부터 향토와 삶을 지키는 모임"의 키우치 아키히로(木内昭博) 회장도 주민들은 소음에서 자유로운 시간이 줄어드는 것을 참지 못할 것이라고 지적하였다.

작년 11월 말 나리타상공회의소는 나리타시 시장 앞으로 보낸 요청서에서 공항운항제한 강화와 함께 공항검문 방식 개선에 관해서도 언급하였다.

(일본경제신문, 2013. 2)

공항운영

유럽, 미국형 '계약 관제탑' 프로그램 도입 가능성

민간항행서비스기구(CANSO)의 그레이엄 레이크(Graham Lake) 대표는 중소 규모 공항들에서 민간 계약 업체로 하여금 항공교통관제(ATC) 서비스를 제공하도록 하는 미국의 '계약형 관제탑(Contract Tower)' 프로그램을 통해 ATC 비용을 절감할 수 있었다고 강조하면서, 유럽 역시 이와 유사한 정책의 채택을 고려해야 한다고 조언하였다.

2012년 말 미국 OIG(US Office of the Inspector General)는 중소공항들에서 민간 사업자로 하여금 항공교통관제(Air Traffic Control, ATC) 서비스를 제공하도록 함으로써 특히 비용 측면에서 상당한 이익을 얻고 있다는 내용의 감사 보고서를 발표하였다.

미국은 1982년에 민간업체들과 5개의 레벨I 관제탑(Level I Tower) 들에 대한 ATC 서비스 계약을 체결하면서 ATC 서비스 민영화 시범 프로그램을 시작하였다. 미국은 이렇게 마련된 '계약 관제탑(Contract Tower)' 규정을 바탕으로 중소 규모 공항 및 항공 활동이 많지 않은 공항들에서 항공교통관리 서비스를 계약된 민간업체에게 맡겼다. 1993년 계약 관제탑의 수는 27개로 늘어났으며, 2012년 기준 미국전역 46개주 250개, 해외 4개의 계약 관제탑을 보유 중이다.

OIG는 미국 연방항공청(Federal Aviation Administration, FAA)의 관리 하에 있는 관제탑의 직원 수, 비용, 교통량 밀집도 등을 계약 관제탑과 비교한 후, 계약 관제탑의 운영비가 FAA 관제탑의 1/4 수준에 불과하다는 점을 알 수 있었다.

민간항행서비스기구(Civil Air Navigation Services Organisation, CANSO)의 그레이엄 레이크(Graham Lake) 대표는 민간업체들이 계약 관제탑을 두고 경쟁하면서 ATC 비용 절감이 이뤄졌다고 분석하면서 유럽 역시 미국과 유사한 기회를 추구해야 한다고 강조하였다. 특히 영국을 비롯해, 스웨덴, 독일, 스페인 등 몇몇 유럽 국가들에서 미국과 유사한 계약 관제탑 정책을 채택하기 위한 움직임이 시작되고 있다고 언급하였다.

한편 유럽연합 교통담당 집행위원인 심 칼라스(Sim Kallas)는 지난해 10월 유럽단일항공(Single European Sky, SES) 프로젝트의 진척이 더디다는 점을 문제점으로 지적하였다. 그동안 유럽은 다수의 회원국들이 서로 다른 정책과 의견을 조율해야하는 어려움에도 불구하고, 유럽형 ATM 시스템을 통해 긍정적인 성과를 도출하였다.

유럽은 단위 비용을 절반으로 줄이고, 안전성과 환경적 성과를 개선하기 위해 2020년을 목표로 SES 프로젝트를 추진 중이다. 유럽의 정치인과 항공사들은 미국이 유럽에 비해 단위 비용을 약 절반으로 줄일 수 있을 것이라는 점을 언급하면서, 미국과 유사한 수준까지 단위 비용을 낮출 수 있어야 한다고 강조하였다.

ATM 서비스 요금은 항공로(en-route)와 접근관제 서비스에서 발생하는데, 유럽의 경우 항공로 서비스에서 민간 경쟁을 유도하기 위해서는 아직 가야할 길이 멀다. 반면 지상 및 공항 주변에 접근관제 환경에서는 ATM 상에서 가격 및 서비스 경쟁이 점점 가속화되고 있다. 유럽은 미국의 사례에서 입증된 결과를 거울삼아 유사한 정책의 채택을 고려해 볼 수 있을 것이다.

(Flight global, 2013. 1)

항공안전 및 보안

캐나다, 임대 외항기 운항 표준에 대한 우려

캐나다 항공업계에서 '웻리스(wet lease)' 방식으로 임대한 외국항공기를 이용하는 것에 대한 우려가 제기되었다. 웻리스 승인에 대한 정책이 미비해 논란이 계속되는 만큼, 정부는 조속히 명확한 정책적 입장을 밝혀 논란을 잠재워야 할 것이다.

■ 임대 외항기 운항 표준에 대한 의문 제기

2012년 7월 캐나다 공군의 CF-18호넷(CF-18 Hornet) 전투기 두 대가 퀘벡시 인근을 운항 중이던 선윙항공(Sunwing Airlines) 221편을 막기 위해 출동하는 사건이 발생하였다. 이 사건은 항공기 조종사가 공역의 경계를 넘어갈 때 무선주파수를 제대로 변경하지 못하면서 발생하였는데, 당시 선윙항공이 포르투갈의 유로애틀랜틱항공(Euro Atlantic Airways)으로부터 '웻리스(wet lease)' 방식으로 임대한 항공기를 이용했었다는 점에서 몇몇 항공 관계자들 사이에 임대한 외국항공기를 이용하는 것에 대한 우려가 확산되었다.

웻리스란 항공사가 항공기를 임대할 때 승무원·기체 정비 등 일체를 포함해 임대하는 방식을 말한다. 선윙항공 측은 웻리스가 항공기 운항에 있어 잠재적인 위협 요인이 될 수 없다고 주장하고 있지만, 캐나다연방조종사협회(Canadian Federal Pilots Association)의 다니엘 슬런더(Daniel Slunder) 회장은 만약 내가 캐나다 항공사 항공권을 구매한 여객이라면, 캐나다 항공사 소속의 항공기를 타고 승무원도 캐나다인이기를 바랄 것이라고 강조하였다. 특히 안전성 자체로는 문제가 없다 하더라도 공통의 표준에 입각한 운항은 이뤄지기 어렵다는 견해를 제시하였다. 또한 캐나다의 표준이 국제적 기준보다 더 높은 수준이라는 점을 언급하며 표준 상의 격차가 문제의 소지가 될 수 있다고 주장하였다.

반면 선윙항공은 웻리스 방식으로 임대한 항공기들이 서유럽의 모든 표준을 준수하고 있기 때문에 문제될 게 없다는 입장이다. 선윙항공의 마크 윌리엄스(Mark Williams) 대표는 서유럽의 조종사들 역시 캐나다 조종사들과 마찬가지로 엄격한 훈련을 받았기 때문에, 이들이 캐나다 조종사들에 비해 위험한 비행을 할 거라는 가정은 터무니없는 것이라고 반박하였다. 또한 항공사가 코드쉐어(code share)나 웻리스를 통해 운항하는 것은 매우 보편적인 일이라는 점을 강조하였다.

■ 제도적 명확성 필요

캐나다 교통부(Transport Canada)는 웻리스운항이 적기 때문에 웻리스 승인과 관련해 별도의 규정을 정해두지 않고 있다.

북미 항공기조종사협회(Airlines Pilots Association International)의 댄 아다무스(Dan Adamus) 회장은 웻리스를 허용하는 기간과 그 이유에 대해 일정한 제한을 두어야 한다고 주장하였으며, 항공사들이 비즈니즈 전략의 일환이나 관행으로 웻리스 항공기를 보유하지 않길 바란다는 견해를 밝혔다.

한편 캐나다 정부는 외국에 소속된 항공기 및 조종사들을 이용하고자 하는 항공사들에게 향후 그 필요성을 구체적으로 밝히도록 할 것인지를 두고 업계와 논의를 진행 중이다. 그러나 검토 과정에 얼마나 많은 시일이 걸릴지는 알 수 없다.

(CTV, 2013. 2)

항공교통이용자

미국, 소비자 보호 규정 위반한 전세항공사에 대해 제재

미국 교통부(DOT)는 퍼블릭 차터(public charter) 운항 규정을 위반한 스카이킹(Sky King) 항공사에 50만달러의 벌금 부과, 경고조치를 하였다. 스카이킹 항공사는 운항 협력사인 다이렉트에어(Direct Air)의 사업 중단으로 항공기 운항 비용을 지급받을 수 없게 되자 갑작스럽게 예정된 운항을 취소함으로써 소비자 보호에 관한 규정을 위반하였다.

미국 교통부(U.S. Department of Transportation, DOT)가 차터 운항 규정을 위반한 혐의를 들어 스카이킹(Sky King) 항공사에 약 50만달러(한화 약 5억 4,000만원)의 벌금을 부과와 경고조치를 하였다.

스카이킹 항공사는 지난 2012년 3월 운영을 중단한 전세기 회사 다이렉트에어(Direct Air)와 함께 차터를 운항한 항공사들 중 한 곳으로, 다이렉트에어의 사업 중단으로 약속된 항공기 운항 비용을 지급받을 수 없게 되자 갑작스럽게 운항을 취소함으로써 소비자 보호에 관한 규정을 위반하였다.

차터는 정해진 시간대에만 운항되는 정기 항공편과는 그 성격이 다르며, 대체로 항공사보다는 차터 운영자(charter operator)에 의해 판매된다. DOT는 차터에 대한 몇몇 특수 규정들을 정해두고 있는데, 여기에는 비행이 취소될 경우에 대비해 사전에 여객들이 지불한 돈을 보호할 수 있도록 차터 운영자가 채권(또는 신용장)과 에스크로 계정(escrow account) 등으로 재정 보증 조치를 취해야 한다는 내용이 포함된다. 또한 물리적으로 비행기 운항이 불가능한 상황을 제외하고, 출발일이 10일 미만으로 남았을 경우 항공사는 해당 비행을 취소할 수 없다고 규정하고 있다.

그러나 2012년 3월 13일 스카이킹은 협력사인 다이렉트에어가 스카이킹에게 약속한 돈을 지불하지 않았다는 이유로 차터 프로그램 하의 모든 비행기 운항을 중지하였다. 그 결과 많은 여객들이 다이렉트에어에 지불한 돈에 상응하는 운항 서비스를 받지 못하였다.

다이렉트에어는 이미 2012년 1월 운항부터 스카이킹에 충분한 돈을 지급하지 못하는 상태였다. 그러나 스카이킹은 다이렉트에어에게 전체 지급을 요구하지 않은 채 일정기간 운항을 지속함으로써 DOT의 규정을 위반하였다.

DOT의 항공당국은 스카이킹이 운항 전 지급을 요청해야 한다는 규정과 예정된 출발일로부터 10일 미만이 남은 경우 차터기 운항을 취소할 수 없다는 규정을 위반했다고 밝혔다. 스카이킹 항공사는 예약여객 모두에게 돌아갈 수 있는 항공편을 확보해주는데도 실패하였다. 항공사들은 차터기 운영자가 차터 규정을 준수하도록 적절한 노력을 기울일 의무가 있는데, 항공당국은 스카이킹이 다이렉트에어가 미지급 사태를 일으키기 전까지 이러한 의무를 이행하지 않았던 것으로 판단하였다.

DOT는 향후에도 다이렉트에어의 휴업에 대한 조사를 이어갈 방침이다. DOT의 레이 라후드(Ray LaHood) 장관은 항공여객들이 정시에 집에 돌아갈 수 있다는 확신을 가지고 차터기를 예약할 수 있어야 한다고 강조하면서, 규정을 위반하는 항공사와 차터기 운영자에 대해서는 법적 조치를 취할 것이며, 소비자 권리를 보호하기 위해 노력하겠다는 뜻을 밝혔다.

(DOT, 2013. 2)

항공환경

IATA, 탄소배출권거래제에 대한 글로벌 MEM 제안

국제항공운송협회(IATA)는 전 세계 항공업계가 이산화탄소 배출 절감을 위한 시장기반조치(MBM)들에 조속히 합의할 것을 촉구하였다. 또한 IATA는 각국의 정부와 산업계가 기후변화와 관련한 4가지 핵심 전략 분야인 새로운 테크놀로지에 대한 투자. 더 효율적인 운항, 인프라 개선, MBM 등과 관련된 활동을 적절히 조정해야 한다고 강조하였다.

2013년 2월, 홍콩에서 개최된 '녹색운항을 위한 컨퍼런스(Greener Skies Conference)'에서 국제항공운송협회는 이산화탄소 배출 절감을 위한 시장기반조치(market-based measure, MBM)들에 전 세계 항공업계가 조속히 합의할 것을 촉구하였다. 또한 IATA는 각국의 정부와 산업계가 기후변화와 관련한 4가지 핵심 전략 분야인 새로운 기술에 대한 투자, 더 효율적인 운항, 인프라 개선, MBM 등과 관련된 활동을 적절히 조정해야 한다고 강조하였다.

현재 항공사, 공항, 항행서비스제공업체(ANSP), 제조업체 등은 2020년까지 연료 효율성을 연평균 약 1.5%씩 개선하고, 2020년부터 탄소 중립적인 성장을 통해 탄소 배출을 일정 수준으로 제한하며, 2050년에는 탄소의 순배출량을 2005년 수준의 절반까지 줄인다는데 뜻을 모으고 그와 관련된 노력을 기울이고 있다.

그러나 상당한 진전에도 불구하고 글로벌 항공업계는 아직 탄소 배출 절감 방안에 있어 합의점을 찾지 못한 상태이다. 유럽은 다른 지역의 동의를 얻지 않은 채 먼저 유럽연합 탄소배출권거래제(European Union Emissions Trading Scheme, EU ETS)의 시행을 발표했는데, IATA의 토니 타일러(Tony Tyler) 회장은 이러한 EU ETS가 글로벌 수준의 MBM들을 수립하는 것을 방해하고 있다고 지적하면서 전 세계 정부들이 향후 개최될 국제민간항공기구 총회를 통해 글로벌 솔루션을 찾아야 한다고 조언하였다. 현재 ICAO는 탄소 상쇄 프로그램, 수익 창출 요소를 포함한 탄소 상쇄 프로그램, 전면적인 글로벌 탄소배출권거래제 등 3가지 방안 중 하나를 채택하는 안을 고려중이다.

토니 타일러 회장은 MBM에 대한 글로벌적 접근법을 찾는 것이 중요하다고 강조하는 한편으로, MBM은 일시적인 조치가 될 것이며 보다 장기적인 관점에서 탄소 배출에 대한 솔루션을 찾기 위해서는 기술, 운영, 인프라 등이 함께 발전해야 한다고 지적하였다.

이와 관련해 특히 토니 타일러 회장은 지속가능한 바이오연료의 상업화와 항공교통관리에서의 개선을 집중적으로 언급하였다. 그러나 바이오연료는 비용 부담이 너무 크고 공급이 제한적인 문제가 있다. 따라서 정부들은 바이오연료 생산을 전략적 우선과제로 설정하고, 연구개발을 장려하는 동시에 투자 위험은 줄이고, 지속가능성의 원칙 하에서 서플라이체인(supply chain)의 협력을 이뤄내기 위한 행동을 취해야 한다.

또한 항공교통관리에서는 비행 시 효율성을 높임으로써 연료 소모를 줄이고 환경적 성과를 개선할 수 있다. 그러나 효율성을 확보하는 과정은 때때로 정치적인 문제들로 장애에 부딪히기도 한다. 이에 토니 타일러 회장은 항공부문이 경제에 기여하기 위해서는 각국 정부와 항공업계가 같은 방향을 향해 나아갈 필요가 있다고 정리하며 협력과 조정을 강조하였다.

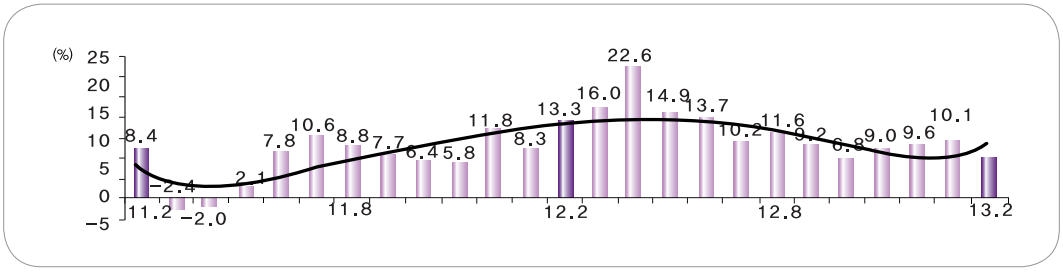
(Airport World, 2013. 2)

2013년 2월 국제 항공여객 역대 2월 중 최고

■ 국제여객 실적

2013년 2월 국제여객은 해외 여행 확대 및 한류 열풍으로 인한 외국인 관광 수요 증가로, 전년대비 약 7.3%(2012년 2월 역 375만명 → 2013년 2월 약 402만명) 증가하여 역대 2월 중 처음으로 400만명을 돌파하였다.

- 일본노선은 지속적인 엔저현상으로 내국인의 일본 여행은 증가하였으나, 일본인 여객 감소로 인해 전년대비 약 2.0% 감소하였다.
- 중국노선은 춘절연휴의 기저효과 및 LCC 운항 증대 등으로 상대적으로 높은 전년대비 19.5% 증가하였다.
- 동남아노선은 겨울방학 및 짧은 설 연휴를 이용한 단거리 여행 수요 증가 및 LCC 운항 증대로 전년대비 약 7.8% 증가하였다.
- 유럽노선은 전년대비 약 5.1%, 대양주노선은 전년대비 약 18.1% 증가하였다.



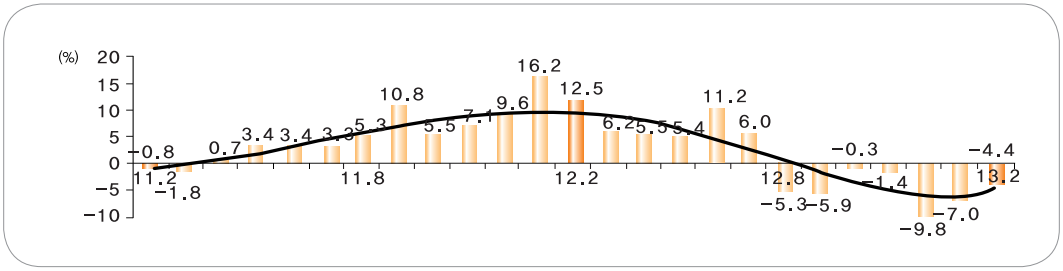
〈그림 1〉 국제선 여객 증감률

■ 국내여객 실적

2013년 2월 국내여객은 운항일수 감소 등으로 인한 운항편수 (2012년 2월 11,575편 → 2013년 2월 11,366편) 감소로 인천공항을 제외한 전 공항의 여객이 감소하여 전년대비 약 4.4%(2012년 2월 약 162만명 → 2013년 2월 약 155만명) 감소하였다.

- 인천공항은 국제선 환승전용내항기, 인천을 경유하여 제주도를 방문하는 외국인 관광객 증가로 전년대비 약 46.0% 증가하였다.
- 제주공항의 경우 전년대비 약 2.7%, 김포공항은 약 3.8%, 김해공항은 약 8.3% 하락하였으며, 그 밖에 광주공항 약 7.7%, 청주공항 약 15.0%, 대구공항 약 10.6%, 여수공항 약 13.5%, 울산공항 약 20.2%로 전년대비 감소하였다.
- 저비용항공사의 국내여객 운송량은 약 72만명으로 전년대비 약 5.6% 증가하였으며, 분담률은 4.4%p 상승한 약 46.3% 기록하였다.

• 자료 : 국토해양부 항공정책과



〈그림 2〉 국내선 여객 증감률

항공정책 · 정보분석실

항공정책 · 정보분석실은 항공산업, 항공교통, 항공안전 및 항공환경 관련 최신 정보를 정책입안자, 산업계, 학계 및 연구계 등에 정기적으로 제공하여, 급변하는 글로벌 항공환경에 신속하고 능동적으로 대응할 수 있는 정책수립 마련에 일조하고자 합니다.

항공정책 · 정보분석실
KOTI 한국교통연구원
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE