



# 제주 신공항과 민영화에 대한 이슈

홍석진(인천대학교 동북아물류대학원 교수)

## 1. 서론

우리나라의 공항에 대한 국민의 요구가 변화하고 있다. 또한 시대적으로 공항의 역할이 변화되고 있다. 2001년 이후 우리나라 국내여객은 대폭 감소하여 국내 지방공항이 어려움을 겪고 있는 가운데 장기적인 공항운영에 대한 국가적인 계획이 축소되고 있다. 그러나 공항의 건설에는 장기간이 소요되고 인프라 측면에서 사전에 대비하지 않을 경우 향후 성장기에 병목 현상이 발생하여 경쟁력을 상실할 가능성이 크다. 90년대 초반 공항계획에 의해 계획되고 지어진 일부 유향 공항을 반면 교사로 삼아 국토해양부는 지방 정부와 함께 지방 공항에 대한 장기적인 투자 계획을 수립해야 할 것이다. 특히 제주공항의 경우 우리나라에서 대표적인 지방공항이면서 제주특별자치도의 관문으로서 공항을 통해 우리 문화를 알리고 동북아의 거점 관광도시를 발전하기 위해서는 투자할 시점을 실기해서는 안 될 것이다.

우리는 새로운 항공교통의 시대를 맞이하고 있을 뿐 아니라 동북아시아의 새로운 경제 질서 체

계를 맞이하고 있다. 기존의 사고에서 벗어나 획기적으로 공항을 봐야 할 것이다. 지금 준비하지 못하면 2020년 이후 우리의 항공운송산업 경쟁력은 한계에 봉착할 수 있다. 공항 민영화 역시 같은 맥락이다. 미래의 상황인식 하에 결정해야 할 문제이다. 중앙정부에서 일괄적으로 건설하고 운영하는 방식에서 벗어나야 한다. 그러나 민영화는 시기상조다. 우선 지방정부와 지역 상공인에 운영권을 넘기거나 자치권을 부여한 후 민영화를 고려해야 할 것이다. 이러한 단계 없이 민간인에게 그 운영권이 이양된다면 지속적으로 성장하기 위해 재투자가 이루어져야 할 공항산업의 경쟁력을 잃을 수 있다. 본고에서는 공항에 대한 의미변화 즉, 공항도시의 출현과 제주국제공항을 중심으로 한 신공항의 건설과 민영화의 논점들을 살펴보겠다.

## 2. 공항의 의미 변화 : 공항도시의 출현

항공운송산업이 발전하기 시작한 5,60년대의 공항은 대부분 대도시 주변에 입지하였다. 항공운송이 갖고 있는 고운임의 성격상 공항 소재 모(母)도

시의 경제력과 인구규모의 집적이 필요로 해 왔다. 따라서 전통적으로 항공운송은 대형, 고속 항공기의 등장과 함께 광대한 공항의 필요성에 따라 대도시를 연결하는 교통수단에 한정돼 왔다. 철도 노선과 같이 많은 도시를 연결하기보다는 특정 노선에서 공급량이 굵고 밀도 있게 운영되어 왔다. 공항은 공항의 모도시를 발전시키고, 거대도시의 출현을 촉진해 왔다.

그리고 항공기에 의한 이동거리의 증대는 지금까지 국내 경제의 중심지에 머물던 도시를 국제적으로 사람과 물자의 수송거점으로 발전하게 하였다. 70년대 후반 미국에서 항공자유화는 공항의

도시를 연결하는 Point-to-point 서비스가 강화되고 있다. 아래의 <표 1>은 향후 항공운송이 허브노선의 연결보다 직항노선에 의한 연결이 증가할 것이라는 것을 보여 주고 있다. 허브앤스포크에 의한 허브공항의 연결은 허브공항에서의 승객 혼잡과 여행시간의 비효율성으로 인해 직항노선이 증가하고 있으며, 기자재의 발달이 이러한 현상을 촉진하고 있다. 항공기 제작사는 이러한 수요를 충족하기 위해 Boeing 787 Dreamliner<sup>1)</sup>, Airbus 350<sup>2)</sup> 등의 항공기를 개발하여 대륙간의 중소형도시를 연결을 하고자하는 항공사의 수요를 충족하고 있다.

<표 1> 직항노선과 허브노선 비중에 대한 예측

노선	연도	직항노선	허브노선
유럽-북미	2004	33%	67%
	2015	39%	61%
	2025	43%	57%
유럽-아시아	2004	26%	74%
	2015	32%	68%
	2025	40%	60%
아시아-북미	2004	57%	43%
	2015	66%	34%
	2025	73%	27%

자료 : Airline Business (Oct. 2006)에서 재인용

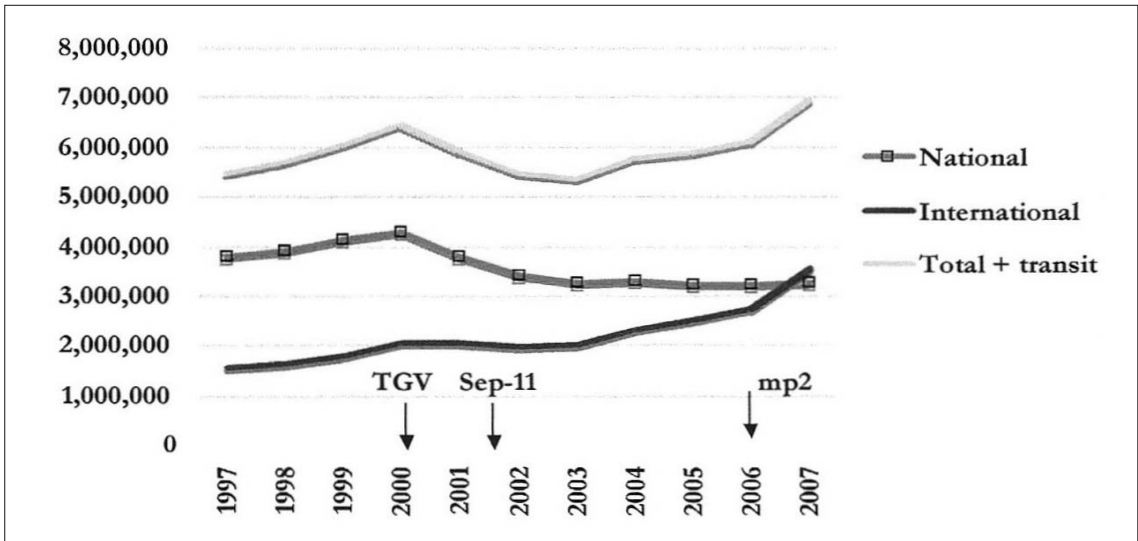
기능을 더욱 확대하였으며, 대도시간을 연결하는 허브 노선의 발달과 함께 대도시와 중소도시를 연결하는 허브공항 대 중소도시의 연결(스포크 공항)이 증가하였다. 동시에 Wheel and Spoke라고 불리는 중소형도시간의 연결이 강화되고 있다. 이는 항공운송산업이 대도시 간의 대형 물자와 사람의 이동 중심에서 인간이 거주하는 모든 도시에서

이러한 직항노선의 증가는 각 국의 중소도시에서의 공항개발을 요구하고 있다. 그 뿐 아니라, 공항이 고부가가치를 창출하는 가장 창조적이고 지식 집약적인 장소로서 전 세계의 비즈니스를 집결하게 하여 새로운 부가가치를 창출할 수 있는 공간으로 요구되고 있다<sup>3)</sup>. 그러기 위해서 공항은 도시의 보조적 기능에서 벗어나 도시의 발전에 중요한

1) Boeing 787-9 Dreamliner는 250-290명의 승객을 태우고 8,000-8,500마일을 비행할 수 있다.  
 2) Airbus 350은 -800, -900, -1000의 시리즈로 기단이 구성되어 있는데, -800은 약 270명의 승객을 약 8,300 마일을 비행할 수 있도록 설계되어 있다.  
 3) Toffler, A and H.(2006), p71

기능을 할 수 있도록 변화하고, 자족적 기능(컨벤션 센터, 쇼핑 몰, 24시간 헬스클럽, 교회 및 식당, 치과 및 일반병원, 수영장 및 고급호텔)을 갖

된 공항으로 형성되어야 한다. 도심에서 떨어진 인천국제공항과 같은 곳은 도시의 각종 시설을 유인하여 공항 주변의 도시화를 진전시키고 있다.



〈그림 1〉 프랑스 마르세이유 공항의 국내/국제 여객 변화율(자료, CAPA)

추고 있다. 하이퍼 노마드<sup>4)</sup>들은 실제공간을 가상공간처럼 자유롭게 이동하며 새로운 문화를 접촉하고 흡수하여 새로운 지식을 만들어낸다. 이들이 실제공간을 자유롭게 이동하면서 가장 처음 접하게 되는 곳이 공항이다. 그래서 공항은 지역의 문화를 표현하고, 새로운 가치를 창출하면서 스스로 자족적 기능을 가져야 한다.

항공운송수단은 사람들의 국제적인 움직임에 주요한 교통수단으로 자리매김을 하고 있을 뿐 아니라 국내 운송에서도 주요한 역할을 하는 항공사회가 도래하였다. 이러한 항공사회에서는 항공노선망을 뒷받침하는 새로운 공항을 필요로 하고 있다. 21세기 사회는 정보와 이동의 신속함을 확보하는 것이 경제활동을 성공시키기 위한 중요한 요소가 되고 있다. 즉, 21세기의 공항은 도시와 통합

즉, 공항도시가 출현하고 있는 것이다. 도시와 공항과의 관계는 도시에 공항이 있는 것이 아니라 공항 주변에 도시 또는 공항 안에 도시가 있는 구조로 변화하고 있다. 이러한 현상은 대도시 주변에서만 나타나고 있지 않다. 규모는 다소간 차이가 있을 지라도 중소형 도시에서도 세방화(Glocalization)의 진전에 따라 단거리 국제노선 뿐 아니라 장거리 국제노선의 수가 증가하고 있다. 특히 저가항공사의 등장은 각 국에서의 지방 공항을 활성화 하는 계기가 되고 있다. 프랑스의 마르세이유시<sup>5)</sup>의 마르세이유 공항<sup>6)</sup>은 유명무실하던 국내 화물터미널을 저가항공사 전용터미널로 개조하여 오픈한 이후(2006년 9월) 국제선 승객이 급격히 증가하였다. 2007년도 기준 600만명의 여객과 4만 5천 톤의 화물을 처리하였으며, 그 중 27.5만명이 저가

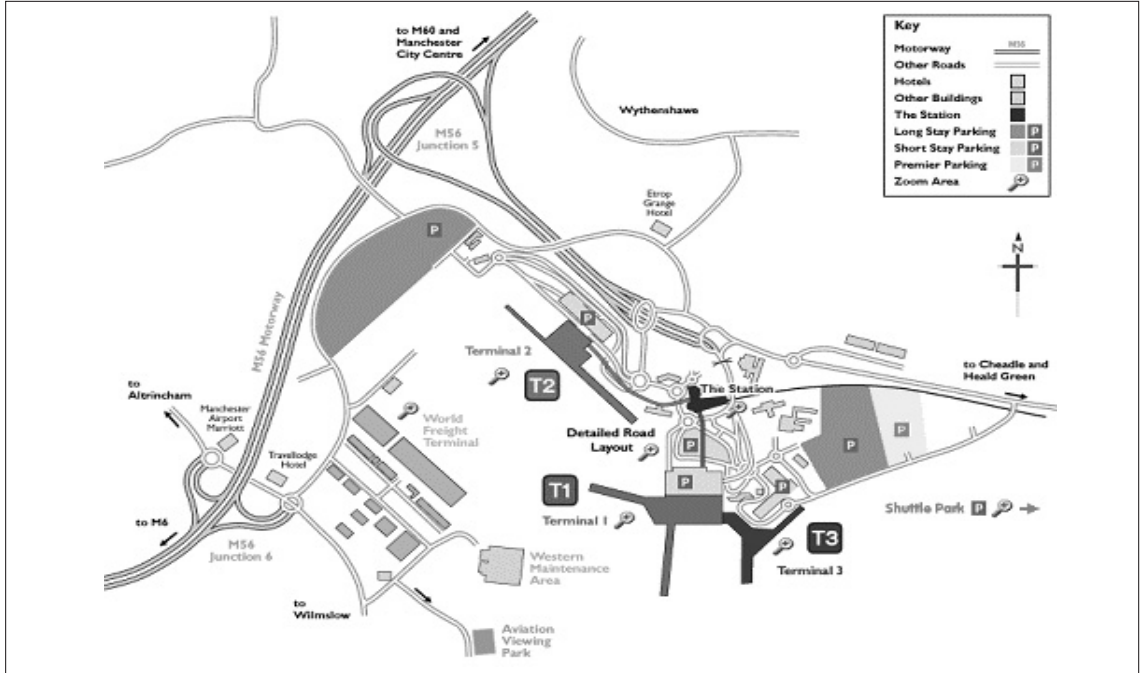
4) Attali, J. (2003)는 인류를 인프라노마드, 정착민, 하이퍼 노마드로 구분하였다. 이 중 하이퍼 노마드는 창의적인 활동을 하는 직업인을 가리키는 말이다.

5) 인구 80만명, 메트로폴리탄 지역 포함 할 경우 125만명

6) 프랑스 3대 공항 여객 처리 공항 (파리-샤를르 드골 공항, 오를리 공항, 리옹), 화물의 경우 2위

항공사가 처리한 여객이었다. <그림 1 참조>  
영국의 맨체스터 공항의 경우 영국의 대표적인

그리고 중국의 동방항공에 의한 제 3, 4자유 연결  
승객으로 인해 높은 환승율을 기록하였다. 그러



<그림 2> 영국 맨체스터 공항의 위치도(자료, 맨체스터 공항 홈페이지)

지방 공항이지만 런던에서 불과 290km 떨어져 있는 곳에 위치하고 있어, 승객 유치에 어려움을 겪어왔다. 그러나 접근성의 개선(고속도로에서 5분 이내 접근-그림 2 참조) 및 외국계 항공사들에게 제 5자유 운수권(이원권)을 부여<sup>7)</sup> 함으로써 승객이 증가하여(2006년 기준 2,300만명 처리) 영국 북부의 허브공항으로 자리매김을 하게 되었다. 지방공항에서의 이원권 행사를 결정한 영국정부는 연간 1천백만 파운드 이상의 경제적 이득<sup>8)</sup>을 취했으며, 지방공항의 활성화 계기를 마련하였다.

제주 공항의 경우 대만의 원동항공과 부흥항공

나 2008년부터는 대만과 중국 본토간의 연결로 대만과 중국인의 입도율이 크게 낮아질 것으로 예상된다. 이에 따라 영국 정부와 같은 과감한 제 5자유 운수권을 개방할 필요가 있다. 이때 외국계 항공사 중 제주공항을 이용 이원권을 행사하게 할 경우 국적 항공사의 반발이 예상될 수 있다. 그러나 전체의 사회적 편익을 고려할 때 영국과 같이 소비자의 편익에 의한 경제적 이득을 취할 수 있을 것이다.<sup>9)</sup>

7) 아랍에미레이트 항공: 두바이-맨체스터-휴스턴 / Air China: 맨체스터-스톡홀름 / 싱가포르 항공: 싱가포르-맨체스터-워싱턴 / 타이항공: 방콕-델리-맨체스터 / 파키스탄 항공: 파키스탄-뉴욕(시카고, 토론토, 휴스턴)

8) 경제적 이득에는 공급자와 소비자가 취하는 이득이 있는데, 통상 항공자유화로 인해 경쟁이 치열해진다. 이에 따라 공급자는 시장에서 경쟁을 위해 요금을 인하하고, 인하된 요금으로 인해 소비자층은 더욱 확대된다. 이때 쓴 요금으로 인한 소비자 편익이 증가하여 전체적인 사회적 편익(Social Welfare)은 증가하게 된다.

9) 인천대학교 동북아물류대학원(2006)

### 3. 제주국제공항의 현황과 신공항 건설의 필요성

제주국제공항은 인천공항(31,227천 명-2007년 기준), 김포공항(13,811천 명)에 이어 우리나라의 3대 공항이다. 국제 여객 기준으로는 인천공항(30,753천 명), 김해공항(2,737천 명), 김포공항(1,670천 명)에 이어 4대 공항이다. 제주공항은 1994년 이래 6.2%의 연평균 성장을 해왔으나 2001년 이후에는 다소 줄어든 4.4%의 성장률을 보이고 있다. 국내선의 경우 2001년 이후 3.3%의 연 평균 성장률을 보이고 있어 1994년 이후의 연 평균 성장률 5.7%에 비해 현저히 감소하고 있는 것으로 나타났다. 반면 국제선의 경우 2001년 이후 연 평균 21.0%의 성장률을 보이고 있어 1994년 이후의 연

평균 성장률 13.1% 보다 월등히 높은 성장률을 보이고 있다. (<표 2> 참조)

제주 공항의 경우 국내 다른 지방공항과 같이 2001년 이후 국내선의 성장률이 둔화되고 있는데 반해 국제선의 성장률은 높게 나타나고 있다. 그러나 다른 국내공항과 달리 국내선의 감소율은 작고, 국제선의 증가율은 크게 나타나고 있다. 또한 국내의 저가항공사인 제주항공과 한성항공 등 기타 잠재적 항공사들이 제주를 거점 혹은 주 취항 노선으로 하고 있어 <표 4>와 같은 기존의 항공수요 전망치보다 높은 성장을 할 것으로 예상된다. 2008년은 전 세계의 경기침체와 유가로 인해 성장률이 둔화 될 것으로 예상되나 2010년 이후에는 다시 성장세를 회복할 것으로 예상된다.

국내공항 중 제주공항이 차지하는 비중을 보면

<표 2> 제주공항 국내/국제 여객 처리 실적

연도	전체	국내	연평균 증가율	국제	연평균 증가율
1994	7,845,544	7,545,172		300,372	
1995	8,729,275	8,400,736	11.34	328,539	9.38
1996	9,218,099	8,932,081	6.32	286,018	-12.94
1997	9,819,129	9,552,344	6.94	266,785	-6.72
1998	7,469,980	7,213,130	-24.49	256,850	-3.72
1999	8,242,134	7,952,499	10.25	289,635	12.76
2000	9,125,939	8,793,142	10.57	332,797	14.90
2001	9,320,337	8,968,107	1.99	352,230	5.84
2002	9,939,700	9,621,480	7.29	318,220	-9.66
2003	10,802,989	10,505,743	9.19	297,246	-6.59
2004	11,104,341	10,644,379	1.32	459,962	54.74
2005	11,354,925	10,749,027	0.98	605,898	31.73
2006	12,109,836	11,209,896	4.29	899,940	48.53
2007	12,296,426	11,031,811	-1.59	1,264,615	40.52
년평균 성장률 <sup>10)</sup>	6.2	5.7	-	13.1	-
'01년 이후 년평균 성장률	4.4	3.3		21.0	

10) 1998년은 제외함.

2007년 기준 여객이 12.63%, 화물의 경우 4.25%로 인천공항(여객 57.7%, 화물 87.9%), 김포공항(여객 14.4%, 화물 약 4%)에 이어 큰 비중을 차지하고 있다. 특히 최근의 여객의 처리가 급격히 증가하고 있어 김포공항과 비슷한 위상을 차지하고 있다.

(〈표 3〉 참조)

제주공항은 현재 2020년까지의 수요에 대비하여 2010년 까지 확장 공사를 진행 중에 있다. 그러나 현재의 공항은 공항도시 측면과 향후 2020년 이후 동북아 거점 관광도시로서 활주로, 계류장 등을 포함하여 필요한 확장을 위해서는 여러 가지 많은 제약 조건을 안고 있다. 이를 대비한

장기적인 목표(2020년 이후)에 의한 신공항의 건설을 고려 할 필요가 있다. 이는 제주공항 뿐 아니라 우리나라 전체의 지방공항에 대한 향후 운영방안 및 건설계획을 재검토 할 필요가 있다. 대부분의 지방공항들은 군사시설을 활용하여 계속 댐방식 확장을 지속하여 21세기 새로운 항공교통 환경에 적응하고 국가경쟁력을 유지하는데 문제가 되고 있다. 더욱이 항공교통업무가 중앙정부의 집중이 심화되어 있어 중앙정부와 지방정부간 사회적 갈등이 심화 현상이 나타나고 있다. 특히 공항운영 부문은 지방정부에 이양을 통해 지방발전계획과 연계한 공항운영과 운영의 혁신을 이

〈표 3〉 제주공항이 국내 공항에 대한 여객 및 화물 처리 비중

연도	여객(%)			화물(%)		
	전체	국내	국제	전체	국내	국제
1994	12.94	20.50	2.30	8.04	35.87	0.39
1995	12.72	19.99	2.25	7.40	35.38	0.40
1996	12.01	18.95	1.79	7.24	35.44	0.31
1997	11.94	18.63	1.61	7.22	36.51	0.27
1998	11.50	18.49	1.82	7.66	37.23	0.36
1999	11.26	18.81	1.73	7.02	36.08	0.37
2000	11.27	19.53	1.71	6.89	36.04	0.39
2001	11.47	20.56	1.73	7.35	37.42	0.39
2002	11.67	22.64	1.40	6.89	38.09	0.39
2003	12.96	24.57	1.39	6.57	39.43	0.28
2004	12.62	28.17	1.71	5.62	39.11	0.29
2005	12.77	31.32	2.04	5.46	41.53	0.33
2006	13.04	32.62	2.75	5.12	42.44	0.48
2007	12.63	32.74	3.43	4.45	42.58	0.61

〈표 4〉 제주국제공항 항공수요 전망

(단위 : 천명)

구분	전체	국내	국제
2010	14,664	13,887	777
2015	17,380	16,147	1,233
2020	20,666	18,787	1,879
2025	24,261	21,872	2,389

자료 : 제3차 공항개발 중장기 종합계획

끌어 내야 할 것이다.<sup>11)</sup>

#### 4. 공항 민영화에 대한 의견<sup>12)</sup>

전 세계에서 공항 민영화에 대한 논의는 1980년대 중반 영국의 대처 정부에서부터 시작되었다. 영국에서는 1985년 민영화 논의가 시작되어, 1986년 공항법(the Airports Act)을 제정하였다. 그리고 1987년 영국공항공사<sup>13)</sup>(BAA)가 민영화되었다. 그동안 대처 정부의 가장 큰 업적 중 하나는 BAA의 성공 스토리였다. BAA는 영국 전체 항공수요의 60%, 스코트랜드 지역의 84%, 영국 남동부 지역의 90%를 처리하고 있다. 그러나 20여년이 지난 금년 BAA가 다시 화두가 되고 있다. 이미 2년 전 30%의 지분을 스페인의 Ferrovial로 넘어갔으나 최근 영국 정부의 경쟁위원회(Competition Commission, 우리나라의 공정거래위원회와 유사)는 런던 내 3개 중 한 개(게트워 또는 스탠스티드)의 공항을 분리해야 한다는 권고를 하였다. 이는 공공성이 강한 공항을 민간이 독점적 소유를 하면서 공항의 경쟁력을 위한 투자와 소비자의 이익을 고려하지 않은 것에 대한 비판이 목소리가 높았기 때문이다.

우리 국민들은 공기업에 대한 민영화의 염원이 매우 높다. 가장 큰 이유는 비효율적인 조직 운영과 내부 종사자의 도덕적 해이 때문이다. 이러한 국민의 지탄을 받는 가장 큰 이유는 전문성 없는 낙하산 인사로 전문성을 이용하여 경영성과를 내기보다는 정치권 혹은 관료들과 결탁하거나 노조와 타협하면서 예산을 축내는 경영을 해왔기 때문이다. 민영화를 하기 전 공기업 등이 충분히 능력 있는 전문경영인에 의해서 운영되고 있는가를 살펴 볼 필요가 있다. 설사 주식 49%를 민간에 이양했다 하더라도 정부에서 최고경영자를 비롯한 주

요 경영자에 대한 욕심을 계속 갖고 있다면 충분한 성과가 나올 수 없을 것이다. 그동안 성공한 공기업은 상당수 조직운영에 대한 전문성이 담보된 경영인 있었기 때문이다. 공기업 형태를 유지하거나 혹은 민영화 형태를 띤 조직이든 정부의 입김을 배제한 능력 있는 경영인을 선임할 수 있는 체계를 갖추는 것이 우선 중요하다. 자율적인 경영을 보장 할 수 있어야 한다. 그러나 인천국제공항에 대한 정부의 정책을 보면 주식 49%만 시장에 팔고, 계속적인 소유를 하는 형태이다. 이는 민영화 흉내만 내고, 정부에서 계속 간섭 하겠다 여지를 두고 있는 것이다. 이것은 정부가 스스로 공항의 공공성을 인정하고 있는 것이다.

우리나라의 공항들은 다수의 중국 공항들과 경쟁하고 있다. 중국의 공항(북경공항의 경우 주식의 일부를 증권시장에 상장)들은 정부의 막강한 힘을 이용하여 공항 개발과 확장을 서두르고 있다. 전 세계의 여객과 화물의 흐름이 중국을 중심으로 재편되고 있다. 한국이 한참 성장할 때는 부산항이 경쟁력이 있었으나, 이제는 중국의 상해항, 선전항, 청도항 등에 그 자리를 빼앗기고 있다. 한국 공항의 경쟁력도 앞으로 5년 유지하기 힘든 상황이다. 영국 공항의 예에서와 같이 시장의 실패가 발생한 사례를 주목할 필요가 있다. 공항운영의 수익성을 배제 할 수 없다. 공기업이라 할지라도 능력 있는 전문경영인에 의한 수익창출을 지속할 수 있다. 정부가 지배력을 갖고 지속적인 국가 경쟁력을 위한 공항의 개발 등의 강력한 드라이브가 지속적으로 요구되는 시점이다. 지금도 정부가 소유하고 있으나 많은 부분 민간에 의해 운영되고 있다. 공항의 운영은 공공성이 강하지만 많은 부분에 있어 경쟁체계를 도입하고 있는 것이다. 민영화보다는 지자체의 참여를 유도 할 필요가 있다.

11) 오재학 · 권영중 · 안강기(2005)

12) 홍석진(2008-b)를 일부 보완 재정리 함.

13) 3개의 런던공항(히드로, 게트워, 스탠스티드)과 4개의 지방공항(맨체스터, 글래스고, 에딘버러, 에버딘)으로 구성



지자체의 참여 혹은 재정 부담은 공항건설 및 운영에 대한 책임을 같이할 수 있다. 과거 일부 지방 공항들의 과도한 투자 요구는 지방정부에서 투자와 관리의 책임이 없었기 때문이다. 일본, 미국, 프랑스 등과 같이 지방정부와 지역 상공인의 참여를 유도할 필요가 있다. 이는 국경을 초월한 경쟁의 시대에서 각 지역에 맞는 또 지역을 대표하는 문화를 투영하는 공항을 건설하고, 건설에 대한 과도한 정경 유착에 의한 과잉공급의 부담을 없앨 수 있을 것이다.

## 5. 결론

우리나라 항공운송산업은 1969년 2월 대한항공이 등장하면서 경제성장과 함께 급속한 성장을 거듭하였다. 그로부터 20년 후인 1988년에는 아시아나 항공이 시장에 진입하여 복수항공사를 통한 경쟁체제가 도입되었다. 이 시기에는 경쟁을 통해 대형 항공사로 발돋움하면서 국제 경쟁력을 갖추었다. 다시 20년 후인 2008년에는 본격적인 복수 경쟁에 의한 무한 경쟁체제에 접어들고 있다. 정부에서는 항공법의 개정을 통해 부정기 항공운송사업자의 시장 진입 제한을 완화했고, 신규 시장 진입자의 국제선 진출도 완화(1년, 1만회)했다. 이미 취항하고 있는 한성항공과 제주항공은 국내선을 기반으로 고전을 면치 못하고 있는 상황이나 금년부터 국제선에 취항할 수 있는 기반을 마련하게 된 것이다. 이들 양 항공사의 시장 점유율은 2006년 현재 약 2.17% (여객 수 기준, 명)로 매우 미미한 수준이었으나, 2007년에는 약 6.4% 약 3배의 성장을 했다. 2008년 7월에는 진에어, 10월 말에는 아시아나항공에서 추진하는 에어부산, 12월 말이나 2009년 초에는 인천-타이거 항공의 경우 금년 말이나 2009년 초에 운항 할 계획이다. 이외에도 많은 항공사가 진입을 대기 중에 있어 우리나라 항공운송산업의 지평을 확장하는데

도움이 될 것으로 기대가 된다.<sup>14)</sup>

올해부터 전개되고 있는 새로운 항공운송산업의 질서가 제주 신공항의 건설을 앞당기게 하는 계기가 되고 있다. 이들 저가항공사들이 첫 취항지로 모두 제주를 고려하고 있으며, 기존의 제주항공의 경우도 제주를 기반으로 한 국제선을 확충하고 있기 때문이다. 앞으로 전개될 20년은 다양한 형태의 항공운송서비스를 제공하는 시장 참여자에 의해 급증하고 있는 동북아 역내 시장 수요에 대처해야 할 것이다. 그동안은 침체된 국내수요에 항공운송산업의 의사결정자들이 위축되어서는 안 될 것이다. 우리 국내 시장은 중국, 일본과 비교해서 매우 협소하다. 국내 항공사가 국내시장만 대상으로 하기보다는 동북아 시장을 대상으로 영업할 수 있는 초석을 마련해야 한다. 이것이 우리가 생존할 수 있는 지름길이다. 동북아에서 우리 항공사들이 가장 경쟁력 있는 항공사들이다. 이는 일본, 중국에 비해 상대적으로 자유로운 항공정책과 글로벌 전략적 제휴에 일찍이 참여한 결과이다. 이제는 동북아 역내 시장을 선점하고 이 지역의 항공자유화를 앞당기는 계기로 활용해야 할 것이다. 그러기 위해서는 우리의 항공 인프라에 대한 선행 투자가 필요하다. 특히 제주도는 특별자치도로써 동북아의 중심관광지로 육성해야 한다. 여기에 자유로운 사람과 물자가 이동할 수 있는 인프라를 확보해야 한다. 현재 민영화라는 이슈로 시간과 정력을 낭비할 수 없다. 2020년 이전보다는 그 이후를 보고 계획을 세워야 한다. 공항의 민영화 이전 단계로 건설과 관리 운영권의 지방정부 이양을 통해 지방화가 선행되어야 한다. 이를 통해 공항 산업의 전문성에 대한 저변을 확대할 수 있어야 한다. 현재와 같은 전 세계적인 금융위기 상황 하에서 민영화는 그동안 우리 정부가 투자한 공항 가치가 저평가 될 것이다.

14) 홍석진(2008-a)



☞ 참고문헌

오재학 · 권영중 · 안강기(2005), 지방분권화 시대의 교통정책 혁신방안에 관한 연구, 한국교통연구원.  
 인천대학교 동북아물류대학원(2006), 제주도 항공자유화 도입방안, 제주도.  
 제주도(2008), 신공항 건설관련 참고자료, 제주도.  
 홍석진(2008-a) “항공정책의 패러다임 변화,” 국토, 320호(2008년 6월호) 국토연구원, pp20-26.  
 홍석진(2008-b), “인천국제공항의 경쟁력 확보를 위한 조건,” 인천신문, 9월17일.

항공진흥협회, 항공통계-국내편(각년도).

Attali, J.(2003), L'Homme Nomade, Arthème Fayard  
 Center for Asia Pacific Aviation(2008), Low Cost Airport Terminals report, CAPA  
 Toffler, A. and H.(2006), Revolutionary Wealth, Doubleday  
 Airline Business, Oct. 2006.

