

비상경제 중앙대책본부

21-31-3

(공개, 의결)

항공산업

코로나 위기 극복 및 재도약 방안

2021. 3. 3.

관 계 부 처 합 동

순 서

I . 2020년 코로나19 대응 성과	1
※ (참고) 코로나19 피해현황 및 수요회복 전망	3
II . 2021년 항공산업 지원 필요성	4
III . 2021년 항공산업 지원 전략	5
IV . [단기] 항공산업 재도약을 위한 일상회복 지원 ...	8
V . [중장기] 항공산업 체질개선을 통한 경쟁력 제고	15

I. 2020년 코로나19 대응 성과

- ◆ K-방역 기반 핵심노선 운항 유지 및 재외국민 안전 수송 지원, 다각적인 정부 지원으로 고용을 유지하면서 긴급한 경영위기 해소

□ 선제적 항공방역 체계 마련 및 국민의 안전한 입출국 지원

- (K-방역) 미국 등 항공·경제·외교적 중요 노선에 특별출국절차*를 선제적으로 도입, 최대한 노선 유지 중(운항제한조치 사전 차단)

* ▲ 항공기 탑승 전 발열체크, ▲ 좌석 이격하여 배치, ▲ 탑승 후 특별입국절차 적용 안내 등 코로나19 확산 추세에 따라 강화된 검역관리 적용('20.3)

※ (이외 항공방역 조치) ▲ 해외 감염상황을 고려한 항공편 탑승률 조정, ▲ 효율적 방역관리를 위해 입국공항 인천공항 일원화, ▲ 인천공항 3단계 방역체계 구축 등

- (교민·기업 지원) 긴급한 교민 귀국 및 기업인 출국 지원을 위해 전 세계 120개 이상 국가에 특별항공편 운항 지원(5만여명 수송, '20.1~)

* 항공편을 통해 마스크·진단키트·의약품·의료용기기 등 방역물품 5만여톤 수송

□ 전례 없는 항공산업 위기에 대응하여 10차례 이상 지원대책 발표

금융 지원 : 정책금융 3조원 이상 지원

- (항공사) '20.2월 이후 유동성 부족을 겪는 기업에 대해 정책금융 지원
- (FSC) '20년 중 대한항공 1.2조원, 아시아나 1.7조원 지원, 아시아나 매각 무산 후 기간산업안정기금을 안정화 자금 지원
 - (LCC) 항공업 긴급 지원방안(2.17) 등을 통해 5천억원 이상 지원

【 코로나19 이후 LCC 유동성 지원 (현재 기준, 단위 : 억원) 】

구분	제주항공	진에어	티웨이	에어부산	에어서울	LCC계
실적	2,677	400	450	1,388	500	5,415

- (지상조업) 중소·중견 지상조업사의 경우 기반기금 협력업체 지원 프로그램(8.5 시행)을 통해 신속 지원 추진 중

- 제주항공 지상조업사 등 2개社 지원 승인

업체명	협력사	신용도	지원규모	진행상황
JAS	제주항공	BBB-	40억	승인 (11월말)
AACT	외국 항공사	BB+	30억	승인 (9월말)

고용 지원 : 항공사·지상조업사 2천억 원 이상 지원(12월말 기준)

- 항공여객운송업·항공기 취급업 등을 포함한 특별고용지원업종 지정 기간 연장* 및 고용유지지원금 60일 추가 지원**(8.20, 고용정책심의회)

* (기존) '20.3.16 ~ '20.9.15 → (변경) '20.3.16 ~ '21.3.31 (6개월 연장)

** (기존) 최장 年180일 → (변경) 항공여객운송업·항공기 취급업 등 '20년 최장 240일

- (**항공사 지원현황**) 8개社 33,455명(현원 대비 91%), 2,014억 원 지원

* 자연퇴직 및 이스타항공 퇴직인력 등을 제외하고, '19년말 대비 항공사 전체 현원 대체로 유지('19년말 38,785명 → '21년 1월5주 36,777명)

- (**지상조업사 지원현황**) 39개社에서 고용유지지원금 신청, 특히, 주요 10개社*의 경우, 총 248억 원 지원(12월말 기준)

* 한국공항, 아시아나AP, 샤프 등 주요 10개사가 전체현원 60% 이상을 고용 중

공항시설사용료 등 감면 : '20년 9,790억원

- (비용부담 완화) 사용료·임대료 감면 및 납부유예분 상환 연장
- (공항시설 사용료) 정류료·착륙료 등 감면·납부유예 연장('20.3~12)
- (상업시설 임대료) 기업규모와 관계없이 공항 여객터미널 입주 상업 시설 임대료에서 '여객감소율'에 비례하여 감면폭 확대('20.9~'21.12)
- (기타) 라운지 및 입주기업 사무실(국제선) 임대료 50% 감면('20.3~'21.12)

【 공항시설사용료·상업시설임대료 등 지원내역 (12월말 기준, 단위 : 억원) 】

구 분	감면	납부유예
한국공항공사	837	477
인천국제공항공사	8,953	4,169
합 계	9,790	4,646

참고

2020년 코로나19 피해현황 및 수요회복 전망

□ 코로나19 장기화로, 기존 직항 운항 45개국(19년) 중 20개국 입국금지 조치, 해외방문 시 자가격리의무 등에 따라 **국제여객 97% 이상 감소**

○ (국제) 3월('20년) 전년 대비 큰 폭 감소($\Delta 91.5\%$) 후 약 $\Delta 97\%$ 대 유지, '20년 국제여객은 전년 대비 84.2% 감소한 14백만명

* 월별 국제선 여객실적 추이 (단위: 천명, 전년대비%, 출도착여객 기준)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
여 객	7,882	3,972	644	153	137	182	218	234	197	196	195	226
전년대비	$\Delta 1.8\%$	$\Delta 46.6\%$	$\Delta 91.5\%$	$\Delta 97.9\%$	$\Delta 98.2\%$	$\Delta 97.6\%$	$\Delta 97.3\%$	$\Delta 97.1\%$	$\Delta 97.1\%$	$\Delta 97.3\%$	$\Delta 97.2\%$	$\Delta 97.0\%$

○ (국내) 4월('20년)부터 상승 추세 였으나 9월, 12월 큰폭 하락, '20년 국내여객은 전년 대비 23.7% 감소한 25백만명

* 월별 국제선 여객실적 추이 (단위: 천명, 전년대비%, 출발여객 기준)

구 분	'20.1	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
여 객	2,739	1,529	1,098	1,201	1,887	2,161	2,469	2,827	1,848	2,747	2,938	1,714
전년대비	7.4%	$\Delta 37.9\%$	$\Delta 56.8\%$	$\Delta 56.4\%$	$\Delta 34.2\%$	$\Delta 23.2\%$	$\Delta 10.2\%$	$\Delta 6.1\%$	$\Delta 27.8\%$	$\Delta 9.3\%$	2.3%	$\Delta 38.0\%$

○ (화물) 3월('20년) 전년 대비 소폭 감소($\Delta 7.4\%$) 후 상승 중(수하물 제외 순화물 기준), '20년 화물은 전년 대비 0.6% 감소한 291만톤

* 월별(만톤) : 23(2월) → 24(3월) → 22(5월) → 24(7월) → 26(9월) → 27(11월) → 28(12월)

☞ '20년 국적항공사 약 11조원 매출 피해('19년 실적 대비)

□ (수요회복 전망) 코로나19 이전 **수요 회복시까지 2~4년 소요 예상**

○ (ICAO) '20년 국제항공 이용객 최대 13억명 감소*, 좌석공급량 67% 감소(4월, $\Delta 75\%$ 예측)할 것으로 예측하는 등 부정적 전망(11.18)

* 국제항공여객 수 : '16년 15억4천만명 / '17년 16억5천만명 / '18년도 17억6천명

- '21년 중, 코로나 이전 국제여객 대비 최대 60%(최저 30%) 회복 전망

○ (IATA) 내년 중 백신 보급에 따른 단계적 입국제한 완화조치가 기대됨에 따라, '20년 대비 '21년 기업손실은 개선될 것으로 전망(11.24)

* 전 세계 항공운송산업 손실 예측치 : ('20) \$1,200억불 → ('21) \$390억불

- 승객 수는 '24년이 되어서야 '19년 수준으로 회복될 것으로 전망

II. 2021년 항공산업 지원 필요성

- (산업붕괴 위기) 코로나19 팬데믹이 발생하면서 여객 98% 감소 · 운항규모 97% 쪼그라들, 업계 붕괴·네트워크 유실 우려
- 기업 경영불안(전년비 '20년 매출 LCC △74%, FSC △40%)은 결국 항공업계 종사자 고용불안으로 이어지는 등 30년 이상 구축한 산업 생태계 동반 위기

* '20년 국적항공사 약 11조원 규모 매출 피해('19년 실적 대비, 잠정공시)

구분	종류	2019년	2020년	증감액	증감률(%)
국적사 전체 (단위 : 억 원)	매출액	227,312	121,321	△105,991	△46.6
	영업이익	△4,180	△7,470	△3,290	△78.7

현장의 목소리

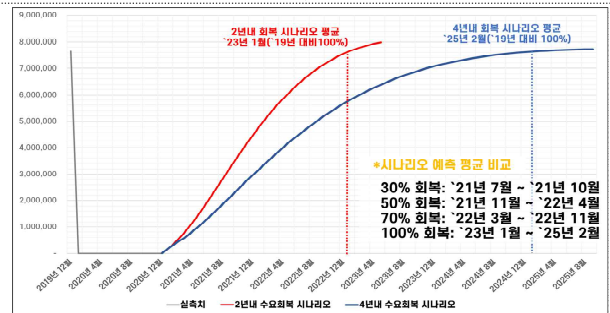
- (항공사 재무담당) "자고 일어나면 하루에 5억씩 적자" "정부지원 없이는 버티기 어려워"
- (항공업 종사자) "장기 휴직으로 우울증 심해" "생활고가 코로나보다 무서워"

* 항공사 직원 23,874명(현원 65%)가 휴직 중이며, 지상조업 인력 17%(19 대비, 2,833명) 실적

【'20년 항공사별 국제선 여객운송 실적】



【항공수요 예측, '21.2, 교통연구원】



- (핵심 기간산업) 우리나라 무역의존도는 G20 국가 중 두 번째이며, 항공은 주력 산업인 반도체 등 첨단산업 운송을 담당
- 제작·정비, 공항 운영, 물류, 관광 등 타 산업 영향력 多大
 - 특히, 항공운송 분야에서 약 10.5만 명, 제작·여행·서비스 등 연관 산업을 포함할 경우 약 20.8만 명('18)이 전·후방 연관산업 종사
- (국제경쟁 심화) 각 국은 코로나 상황에 대응하여 자국 항공산업 경쟁력 제고를 위해 다양한 지원방안 실행 → 포스트 코로나 대비

【주요 국가별 항공산업 지원내용(언론 보도내용 등)】

	금융지원 등 항공사 지원 내용	수혜 항공사
미국	보조금·대출 등 75조원 지원('20.3)	델타 6.7조원, 아메리칸 7.1조원, 사우스웨스트 3.9조원 등
EU	회원국 기업에 대한 보조금 지원 허용('20.3)	영국항공 5천억원, 이지젯 9천억원, KLM-에어프랑스 12조원, 루프트한자 12조원 등
중국	항공인프라 투자 및 항공사 금융지원('20)	국제선 운항사 대상 좌석킬로미터 비례 보조금 지급
일본	전 피해기업 대상 긴급경제대책 발표('20.4)	JAL 3.5조원 대출 및 ANA 10조원 대출 등

Ⅲ. 2021년 항공산업 지원 전략

① [위기대응] 코로나19 위기 상황에서 항공산업 생태계 유지

- (신속한 회복 지원) 항공운송시장 규모는 30년 전 규모로 회복 → 코로나19 이후 수요 회복 단계에서 단기간 내 압축 성장 가능성
 - ☞ 우리 항공운송산업이 회복단계에서 세계 항공시장을 주도할 수 있도록 경영·고용안정 등 경쟁력 제고를 위한 정책 대응 필요
- (고용 안정) 조종사·정비사·운항관리·승무원 등 필수 인력 육성을 위해서는 최소 2~3년 이상 소요*, 현재는 신규 채용 불가
 - * 부기장급 조종사 양성에는 최소 40개월 소요 → 이후 4~8년 간 비행경력을 쌓은 후 기장 승격훈련 평가를 통해 기장으로 임명
 - ☞ 현재 항공사 등 보유 인력을 최대한 유지하고, 향후 수요회복 시기를 대비한 인력 양성/역량 강화 프로그램 마련 필요
- (생태계 유지) 현재 대형항공사 외 저비용항공사의 생존위기가 심각한 상황 → 지상조업·정비 등 산업 생태계 전반 위기 확산 우려
 - ☞ 대형 항공사, 중견 저비용항공사, 신생 지역 기반 항공사 등 항공사 특성별 세분화된 지원으로 산업 생태계 경쟁력 유지

【 항공산업의 특성 및 주요 국가 사례 】

- ※ (산업 특성) 세계 항공운송시장은 ①국제-국내 시장 분리, ②대형(FSC) - 저비용(LCC) - 지역 항공사 비즈니스 모델, ③비즈니스 모델 간 경쟁 등이 특징
- 특히, 미국·유럽·중국 등 항공운송 강국은 단일 국내선 수요를 기반으로 대형-저비용-지역 항공사 등 다양한 사업 형태로 운영

	대형항공사(Full-Service)	저비용항공사(Low-cost)	지역항공사(Regional)
미국	델타·아메리칸·유나이티드	사우스웨스트·제트블루 등	알래스카항공, FSC 커넥션
유럽	에어프랑스·루프트한자 등	라이언에어·이지젯 등	
중국	국제·동방·남방항공 등	춘추항공·9 Air 등	청두항공 등 약 16개사

② **(회복준비)** 경제회복 · 코로나19 이후 대비 K-항공네트워크 전략

- **(패러다임 전환)** 변이 바이러스 등 코로나 상황 지속으로 자가 격리 등 제한 없는 국제선 운항 곤란 → 수요회복 불확실성 확대
 - ☞ 기존 항공협정·자유화 중심의 정책 운영보다는, 국가 간 방역체계 신뢰를 전제로 점진적 국제선 운항 재개를 위한 기반 마련
- **(산업구조 개편)** 30여 년 간 유지되었던 양대 대형항공사 체제가 대한항공 중심의 대형 항공사 체제로 재편 중
 - ☞ 항공사 경쟁력은 강화하는 한편, 산업 내 경쟁여건 변화에 대응하여 소비자 편익을 확대할 수 있는 균형 있는 항공정책 추진

③ **(기회창출)** 혁신적인 아이디어로 미래 성장기반 확보

- **(항공 금융)** 항공산업의 지속적 발전과 산업생태계 저변을 확대하기 위한 금융시스템 조성 등 중장기 정책방향 필요
 - ☞ 그간 추진해 왔던 ‘항공산업 발전조합’을 설립하고, 중장기적 관점에서 항공금융 발전전략 마련
- **(공항 전략)** 반복되는 항공산업 위기에 대응하여 공항이 운항 외 성장 기반을 확보하고, 스마트·디지털 공항으로의 전환 추진
 - ☞ 공항 주변지역 개발, 비대면 스마트공항, K-공항 수출 등을 통해 공항을 디지털 뉴딜 핵심으로 육성하고, 신성장 동력 확보 추진
- **(첨단항공 육성)** 항공 新산업·항공안전 선도 국가 위상 정립
 - 항공정비산업(MRO) 등 항공 분야 高부가가치 산업 활성화 추진
 - 빅데이터 등 첨단기술 기반 안전관리 강화

참고

항공산업 지원방안 추진계획

정책 비전

항공산업 재도약 元年 항공에서 시작되는 일상 회복

목표

고용안정 등 산업 생태계 유지 · 新산업 경쟁력 확보
✋ 2024년 세계 7위권 글로벌 항공 네트워크 보유

3R 정책 방향 및 주요 정책 과제

위기대응^{Response} [단기]

코로나19 위기 상황에서
항공산업 생태계 유지

- 항공사·지상조업·면세점 등 고용안정 지원
 - 특별고용지원업종 기간 연장 등
- 공항시설사용료, 운수권·슬롯 회수 유예
- 중견·지역 기반 저비용항공사 활로 마련

회복준비^{Recover} [단기]

경제회복 · 포스트코로나 대비
K-항공네트워크 전략 추진

- 방역 기반 점진적 운항재개 추진
 - 무착륙 관광비행 상품 다양화
 - 방역 안전국가와 트래블버블 협정 체결
- 대형 항공사 조기 안정화 및 국민편의 제고
 - 항공사 간 전략자원 공유 지원
 - 핵심노선 축소, 운임인상에는 적극 대응

기회창출^{Reform} [중장기]

혁신적인 아이디어로
미래 성장기반 확보

- 항공산업발전조합 설립 등 항공금융 시작
- MRO 글로벌 경쟁력 강화
- 항공 전문인력 양성기관(KAA) 설립
- 비대면 스마트공항, K-공항 수출
- 지역 상생 공항주변지역 개발 추진

IV. [단기] 항공산업 재도약을 위한 일상회복 지원

◆ **항공산업**은 여행·수출·기체정비·제작·공항 등 연관산업의 토대가 되는 핵심 기간산업으로, **경쟁력을 지켜 경제회복에 활력**을 더하겠습니다.

1 항공종사자 등 고용안정 지원

① (**직접 지원**) 항공수요 회복 지연 상황을 감안, 고용지원 강화

- 올해 항공종사자를 두텁게 지원하기 위해 **무급휴직 고용유지 지원금 연장***(‘21.1, 특별고용지원업종 한정 추가 90일), **적극행정으로 제도개선****

* 유급 고용유지지원금(최대 180일) + 무급 고용유지지원금(근로자 1인당 최대 270일)

** 현장소통(2.18, 고용부장관→제주항공) 후 **고용유지지원금 제도개선**(‘21.2.24 지침 개정)

【 고용유지지원금 제도 개선사항 】

① 유급 휴직 중 일용근로 소득 허용

- 휴직 장기화로 직원들의 생계유지를 위한 부수적 소득활동 필요성 대두

☞ **고용유지조치 기간 중 피보험자격 유지 조건으로 일용근로 소득 허용**

② 휴직 기간 중 항공종사자 자격유지 훈련 허용

- 조종사 등의 경우 휴직기간 동안에도 자격유지를 위한 훈련에 참여하는 경우 발생 (휴직 30일 유지시 지원금 수령) ☞ **휴직기간 중 자격유지 훈련은 고용유지조치기간에 포함**

- 올해 3월말 종료되는 항공업 등에 대한 **특별고용지원업종 지원 기간 연장**도 적극 검토(‘21.3, 고용정책심의회 심의·의결 예정)

② (**취업준비 지원**) 코로나19로 항공사 신규채용이 보류된 상태로, 향후 수요회복을 대비한 **예비 조종인력** 역량 제고 필요

- 자격증명을 취득한 취업 준비생 **경력단절을 방지**하기 위해 **기량 유지과정**을 신설*하고, **교관 채용 지원 확대**** 등 비행경력 축적 지원

* 울진비행훈련원, 하늘드림재단 등에 교육과정 신설 지원 예정(‘21.6)

** 교관-소형업체 취업시 임금 지원 예산 : (‘20년) 19명(70백만원) → (‘21년안) 35명(105백만원)

③ (**면세점**) 인천공항 제1여객터미널 내 일부 **면세점 사업권 계약 종료**(‘19.9~‘20.8)에 따라 매장 인력 고용 불안/경력 단절 우려

* 입찰 공고(‘20.1) 후 신규 사업자가 선정(‘20.9)된 2개 사업권(DF7·DF12)외 6개 사업권 유찰

【 사업권 종료 대형 면세사업장 내 고용현황, ‘20.12 기준 】

구 분	직고용	아웃소싱	브랜드	총계
대형 사업장 2곳	123명	62명	699명	882명

- 현재 운영 중인 타 사업자 영업면적 확대(27%), 임시매장 운영을 통해 DF2/3/4/6 **협력사 판매사원 고용** 승계 독려

2

사업 지원을 통한 항공산업 자구노력 유도

① 공항시설사용료 감면 연장 및 글로벌 기준에 맞는 세제 개편 추진

- (사용료) '21.6월까지 사용료를 추가 감면('21.1~)하고, 위기 시
항행시설 사용료(관제서비스 관련) 감면사유·납부유예 근거* 마련('21.상)

지원사항		당초	변경	효과
착륙료	10~20%	'20.3~12월	'20.3~ '21.6월	457억 추가감면
정류료	전액			
계류장사용료(조업사)	전액			

* 「공항시설법」 시행규칙 제20조제1항 관련 별표5에 사용료 감면사유 추가 등

- (항공기 취득세·재산세) 국제운송시장 내에서 외국항공사와 공정
경쟁을 촉진하기 위해 항공기 취득·보유 시 부과되는 세제 감면 검토

* (현행) 취득세 60%, 재산세 50%(대한항공, 아시아나항공은 재산세 감면대상에서 제외)

※ 항공기 취득세·재산세 규정 변동 추이(지방세특례제한법 제65조 항공운송사업 과세특례)

- (취득세) ('85~'16) 100% 감면 → ('17~'21) 60% 감면

- (재산세) ('87~'18) 모든 항공사 50% 감면 → ('19) LOC 항공기 도입 후 5년간 50% 감면

* 자산규모 5조원 이상 대형항공사는 재산세 감면 제외

② 점진적 항공네트워크 회복을 위한 운수권·슬롯(운항시각) 회수 유예

* (운수권) 연간 20주 이상 미사용, (슬롯) 연간 80% 미사용 등에 해당 시 회수

- 국적항공사의 국제선 전체 노선에 대하여, '21년 운수권·슬롯 미
사용 시 회수유예(시즌별 허가) → 팬데믹 이후 즉각적 운항재개 지원
- 또한, 코로나19 영향으로 미사용 중인 제주 등 지방공항의 외항사
슬롯을 국적사의 국내선에 한시 배정하여 국적사 영업기회 확대

③ 적극행정으로 항공화물 규제 개선

- (현황) '여객기의 화물기 전환'을 허용('20.4)하면서, 항공 안전을
위해 객실 내 탑재 화물에 대해 매 건, 품목별 승인(←국토부) 규정
- (개선) 항공안전법상 위험물 제외 소 품목을 사전허가(최소 3일전)
→ 사후신고(출발후 1일 이내) 방식으로 간소화* 추진('21.3월~)

* 항공사가 탑재화물에 대한 자체 위험평가 실시 후 위험경감조치 결과 증빙을 첨부·신고

	(현행) 사전승인	(개선) 사후신고
처리기간	최소 3일 소요	출발 후 1일 이내
탑재가능화물 품목	품목별 정부승인 필요	전 품목 승인 면제

3

항공사 맞춤형 정책지원 모듈화

① 글로벌 경쟁력을 갖춘 대형항공사 조기 안정화 및 국민편의 제고

□ 현재 진행 중인 M&A에 대한 국내 기업결합심사 통과 시 운영 효율화, 서비스 차별화 등을 통해 항공사 조기 안정화 및 국민편의 제고

① 운항시각(슬롯, slot) 전략적 활용, 해외 기업결합심사 진행 등을 지원하고, 국토부-항공사 간 협의채널을 통해 진행상황 상시점검

② 중복노선에 대한 운항시간대 다양화*를 통한 소비자 선택권 확대, 핵심노선 지정·운항 관리 및 행정지도 강화를 통한 운임 안정화**

* (예시) 인천-대륙별 주요 노선은 대형항공사가 오전·오후 유사 시간대 운항 중
→ 향후 탑승 가능 시간을 다양화하는 등 노선 재편성 가능

** (운임점검체계 구축) ▲ 항공사업법에 따라 운임 인상내역 철저 검증,
▲ 항공사·노선·시기별 시장운임 모니터링 시스템 등

② 경쟁력 있는 중견 저비용항공사 지원

□ 제주항공 등은 코로나 이전 연속 흑자(7~9년), 상대적 낮은 부채비율, 차별화된 영업전략 등으로 시장 내 경쟁력을 보유

* 전체 LCC 중 고용인력 비중이 높고, 상대적으로 운항빈도가 낮았던 무안·대구 등 지방공항발 국제노선 개척·활성화에 기여

☞ 향후 印尼·몽골·싱가포르 등 취항 항공사 수가 적은 중단거리 노선 경쟁 유발 기대

○ 항공사가 필요한 1분기 이후 부족자금에 대해 추후 지원방안을 검토*

* 항공사는 금년도 약 2,000억원 정도의 자금 부족을 예측

③ 신생 지역항공사 활로 지원

□ 신생 항공사(에어프레미어·에어로케이)는 면허 발급당시 조건*을 부과하였으나, 항공기 도입 지연·재무여건 등으로 조건 이행이 어려운 실정

* 면허 발급일('19.3.6) 기준 1년 내 운항증명 신청, 2년 내 정기편 노선 취항

○ 코로나라는 예기치 못한 변수를 감안, 면허 발급 조건을 다소 완화하여 항공사의 안정적인 취항을 유도

* (기존) '21.3.5일까지 정기편 노선 취항 → (변경) '21.12.31일까지 취항

◆ **일상 회복 전**, 지친 국민들을 위하여 안전하고 **새로운 여행기회**를 제공하고, 항공·여행업계를 위한 **위기대응방안**을 제시합니다.

4 방역 기반 점진적 운항재개 추진

① (**관광비행 다변화**) 일상 회복 전 여행수요 충족·관련업계 지원을 위해 입국제한·격리조치 없는 **국제관광비행 상품 다변화**

* (현행) 한국 출국 → 해외 착륙·입출국 없이 → 한국 귀국(국제선 운항·면세품 구입)

** '20.12.12~'21.3월말까지 총 75편 운항 완료·예정(현재까지 53편, 5,260명 탑승)

구 분	대한항공	아시아나	제주항공	진에어	티웨이	에어부산	에어서울
운항횟수	4편	9편	16편	18편	7편	15편	6편
운항기재	A380(407석)	A380(495석)	B737(189석)	B737(189석)	B737(189석)	A321(220석)	A321(195석)

- 현재 운항 중인 '**아웃바운드 국제관광비행**(국내 출발)'은 지역민 편의·공항 활성화를 위하여 **지방공항으로 확대**(그간 인천발 日3편 제한)
- 우선, 철저한 방역관리를 전제로 ^{1단계} 국내 입·출국 없는 외국공항發 '**인바운드**(해외→한국) **국제관광비행**' 추진(항공·여행사 공동상품개발)
- 향후 코로나 감소세·백신보급 등을 고려, 방역당국 협의를 거쳐 국내 공항 ^{2단계}, 주변지역 한정 ^{3단계} 인바운드 국제관광비행 등 검토

【 단계별 인바운드 국제관광비행(안) 】

단계	관광 주체	운항·관광 방식
현행	▶ 우리 국민	▶ 해외 입·출국 없이 외국상공 비행
1단계	▶ 訪韓 외국 관광객	▶ 국내 입·출국 없이 한국상공 비행 ☞ (효과) 항공편 운항수익, 기내 방한관광 홍보 및 관광상품 先 판매, 기내 면세품 판매
2단계	▶ 訪韓 외국 관광객	▶ 국내공항 착륙 후, 환승구역(면세구역) 한정 관광·쇼핑 ☞ (효과) 환승구역에서 방한관광 상품 체험·판매, 국내공항 면세점 이용 등 가능
3단계	▶ 訪韓 외국 관광객	▶ 국내 입국 후 공항주변 한정 관광 ☞ (효과) 방역관리 하 공항주변 호텔·관광지 등 한정된 공간 내 관광 재개 가능

※ "항공·관광 연계 인바운드 안심관광비행" 상품안 공모(문체부 협업) → 방역 등 관계부처 협의 통해 대상국가·운영계획 확정 → 운항허가·홍보·검역·방역 등 지원(문체부 국비지원, '21.中)

② (여행안전협약 추진) 국제선 중단 장기화에 대비하여 방역 신뢰 국가와 단계적 노선복원·교류재개를 위한 '트래블 버블'* 추진

* Travel Bubble : 기업인 활동지원을 위한 패스트트랙과 달리, 상용·관광 등 방문 목적 제한없는 상호 입국금지 해제 및 격리조치 완화를 의미(코로나 음성확인 전제)

【 트래블 버블 해외 사례 】

	홍콩 - 싱가포르	호주 - 뉴질랜드
항공운항	▶ 양국간 직항편 주1회(환승객 탑승불허)	▶ 운항횟수 등 별도 조건 없음
격리면제	▶ 쌍방 격리 면제 (출국·입국 시 PCR검사 US\$ 6백 필요)	▶ 뉴질랜드인 호주 입국 시 면제 (본국 귀국後 격리·PCR검사 US\$ 2천 필요)
예외규정	▶ 코로나 상황에 따라 운항감축 가능	▶ 확진자 3명(3일평균) 발생 도시發 제외

○ (추진전략) 항공수요·방역수준 등을 고려하여 방역당국과 협의를 거쳐 우선복원노선 선정, “先 협약체결 → 後 방역상황을 고려한 트래블버블 개시” 전략 시행

○ (절차) 국내외 코로나 감소세·백신보급 등을 고려, 협정(안) 마련 후 외교·방역·관광 등 관계기관 협의를 거쳐 방역안전국가 협의 추진

* 추진여부는 방역당국 협의를 전제로 하며, 실제 시행시기·대상·방식 등은 ‘해외유입 상황평가회의’ 등 방역관련 회의체 논의를 거쳐 확정

- 양국의 방역상황 등 시행조건 충족 시 트래블 버블 개시, 제한적 교류 재개를 뒷받침하기 위한 항공노선 복원·증편 병행

【 트래블 버블 협정 체결 주요내용(안) 】

출국 전 음성확인	직항편 이용	입국 후 음성확인 시 격리면제	방역지침 준수	자유여행 허용
① (적용대상) 우리나라 및 체결국가에 최근 14일 이상 체류한 양국 국적자 ② (방역관리) 상대국가로 출발 전 3일 이내 코로나 음성 확인 → 상대국가 도착 후 코로나 음성 확인 시 격리조치 완화 - 여행 중 방역관리 App을 통한 동선관리, 코로나 여행보험 가입 및 양성 판정 시 즉시 격리·치료조치 등 상대국의 방역조치 준수 조건 * 여행 이후 본국 귀국 시 코로나 검사 및 격리조치는 본국 방역지침에 따라 적용 ③ (항공이동) 우리나라 및 체결국가 국적 항공사의 직항편으로 이동 필요 ④ (개시·중단조치) 양국의 코로나 상황을 고려하여 트래블 버블 개시일을 정하고, 상대국 방역상황이 악화될 경우 일시중단 가능(서킷브레이크 제도 도입)				

□ (수요응답형 항공협상) 트래블 버블과 별도로, 항공자유화 정책 및 항공사 노선전략에 따른 운항확대 필요 국가 등을 대상으로 협상 추진

- ① (운수권 확대) 항공자유화 : 인니·몽골·프랑스·대만·인도 등
- ② (인바운드 활성화) 지방공항 노선유치 및 방한수요 촉진 : 중국·필리핀 등
- ③ (신시장 개척) 또는 대외여건 변화에 따른 협정 개정 : 영국·아일랜드·에스토니아·케냐 등

③ (방역안전 여행편의 제고) 국가별 방역조치(특히, 입국前 음성확인서 의무화)에 따른 불편해소를 위한 **트래블패스(Travel Pass, App 기반)*** 등 도입 검토

* PCR 음성확인서 등 각종 검역관련 증명서를 디지털 형태로 저장하고 입국時 제시하는 플랫폼으로, 국제항공운송협회(IATA)가 개발中인 트래블패스가 대표적

【 IATA 트래블패스 개요 (IATA 검토안) 】



○ (추진목적) 국가별 음성확인서 형식·기준(한국은 인쇄본+국영문 원칙)이 상이함에 따른 혼선해소 및 항공사·검역당국의 확인시간 단축*

* ① 해외 지정기관에서 진단검사後 검사기관이 결과 업로드 → ② 이용객은 본인 계정에 저장된 음성확인서를 입국 시 제시(QR) → ③ 검역소는 이를 정식서류 인정 - App의 해당 음성확인서에 대한 국가별 요건(검사종류·일자) 검증기능 개발 中

○ (추진방향) 국가별 방역상황과 진단검사·음성확인서의 신뢰성 등을 고려, **트래블버블 협정체결국가 등과 시범사업 추진**

- 시범사업에 참여할 국내·외 검사기관 지정 및 우리나라 입국時 검역소 승인 등을 위한 **협의**(향후 백신접종 여부 증명으로 확대도 추진)

④ (백신수송 규제개선) 냉동 수송에 필요한 **드라이아이스*** 탑재 허용량 **조정**(3t→11t) 및 수출용 백신·치료제 대상 **보안검색 간소화****(‘20.12)에 이어,

* 수송량 증대 위해 항공기 제작사 기술검토, 항공기 CO₂ 배출시스템 점검 의무화, CO₂ 농도측정기 구비 등 **별도의 안전조치**를 마련·시행중

** 행정절차 간소화(재승인조건 완화 등) 및 백신 등의 품질 유지를 위해 컨테이너에 적재된 상태에서 폭발물흔적탐지장비를 이용한 검색방식 허용

○ **백신 등 바이오의약품**을 **특별보안검색 물품**으로 지정하여 **사전 승인 절차 완전 면제** 예정(‘21.3, 항공보안법 시행령 개정)

규제개선 성과

■ **드라이아이스 탑재 허용량 증대로 항공기를 통한 백신 대량 수송 가능**

☞ 2.26, **대한항공**(KE9926, 암스테르담→인천 화물기 전환 여객기)을 통하여 **Pfizer백신 초도물량(11.7만회분)** 수송

V. [중장기] 항공산업 체질 개선을 통한 경쟁력 제고

◆ 감염병 등 반복되는 위기 상황에서도 항공산업이 자생력을 가질 수 있도록 **근본적으로 산업 경쟁력을 제고**해 나가겠습니다.

1 항공금융 제도 본격 운영

□ (조합 설립) 조직·사업모델 등 구체화 및 법령 개정('21.上) 후 '**항공산업 발전조합**'을 **설립**('21.下)하여 항공금융 Vehicle 마련

* 공사법 개정('21.上)을 통해 항공조합 설립지원 등 공사의 기여방안도 마련('21.下)

- 조합을 통하여 산업발전을 위한 재원을 적립하여 항공보증·발전펀드를 조성하고, 연관기업 육성펀드 및 지상조업 설비투자 등 지원
- 항공산업의 지속적 발전과 산업생태계 저변을 확대하기 위한 금융시스템 조성 등 중장기 정책방향 수립(연구용역 추진, '20.11~'21.10)

그간 추진경위

- VIP 주제 **코로나극복 산업 간담회**('20.5.21) - 항공업계가 항공금융제도 신설 건의
- '**20년 하반기 경제정책방향**('20.6월 발표) - 항공업 공제조합, 항공보증 도입 추진
- **항공산업 지원방안**('20.8월 발표, 경제 중대본) - 항공조합 설립추진 발표
- **법안 발의**('20.9월) - 항공사업법·인천/한국 공항공사법 상 조합설립·지원근거

2 MRO 글로벌 경쟁력 강화

□ (경쟁력강화) 군용기 절충교역 및 R&D 결과물에 대한 현장실증, 수요처 매칭 등 맞춤형 지원을 통해 **기술경쟁력 강화**

* (절충교역) 군용기 수입계약 체결시 정비·유지보수 기술 등 이전을 조건으로 계약

- 또한, **조세감면**, FTA 활용* 확대, TCA** 가입(장기과제) 등을 통해 항공정비 비용절감을 위한 **제도적 지원방안** 마련

* (FTA) 항공기 부품 원산지 증명 곤란, FTA조문 미비 등으로 활용률 저조('19년 16%)

** (TCA) Agreement on Trade in Civil Aircraft: 항공기 부품 등 교역 자유화(관세철폐)

· (현 황) 관세법 제89조를 통해 관세 감면(400억 원 이상) 중이나, '22년부터 단계적으로 감면율 축소 후 '26년부터 폐지(기본관세율 3~8%)

· (필요성) 전 세계적인 보편적 제도로 산업 경쟁력 강화를 위해 **관세감면** 필요

□ (**정비물량 유치**) **LCC가 해외 외주 중인 엔진·기체정비 물량**('19년 134조 원 규모)을 **국내로 전환** 유도하여 국내 MRO 역량 강화('21.4~)

3

항공안전 감독체계를 사전·컨설팅 방식으로 전환

- 수요회복 시 안전문제가 발생하지 않도록 ①항공기 상태, ②종사자 기량 회복, ③항공사 안전투자 유지 여부 등 3대 항목 집중 관리

【 항공사 안전감독 강화 】

< 기 존 >	< 변경 후 >		
상시점검 (조종, 정비, 객실 등 76개 점검표x년 12회 x 全 항공사)	⇒	상시점검 (항공사별 취약분야 해당 점검표 위주)	+ 코로나 3대 안전 관리 항목 집중관리 + 운항재개 대비 안전 컨설팅

- (안전 컨설팅) 운항재개 준비 소과정 동안 승무원 재훈련, 예방 정비항목 선정, 안전장애 예방을 위한 취약지표 개선 등 자문 지원

* 트래블버블 추진 등으로 국제여객이 초기 회복(예: '19년比 30% 도달)되는 항공사·노선에 조종, 정비, 객실 등 전문 감독관이 분야별 컨설팅 실시

- (예방적 안전점검) 향후 수요회복 시 예상되는 안전이슈를 검토 하고 회복 단계별 안전조치 방안 수립 및 예방정비 강화*

* 항공기 운휴 기간 동안 엔진 등 주요 계통 정밀점검과 잠재결함 해소 등

【 수요회복 대비 단계별 안전조치방안 예시 】

수요회복	안전이슈	회복속도별 추가이슈	안전관리방안
1단계(25%)	해외지점 재가동 휴직 승무원 기량저하	빠른 회복 · 예비엔진·부품 국내조달 지연	· 안전 컨설팅, 승무원 훈련 강화 · 부품공동활용 추진
2단계(50%)	승무원 훈련수요 급증	· 느린 회복 · 안전투자 축소 · 종사자 심리불안	· 주요장애 사전과리 · 후련슬롯 확보·조정
3단계(75%)	안전장애 발생률 증가		· 재정·종사자 모니터링 강화

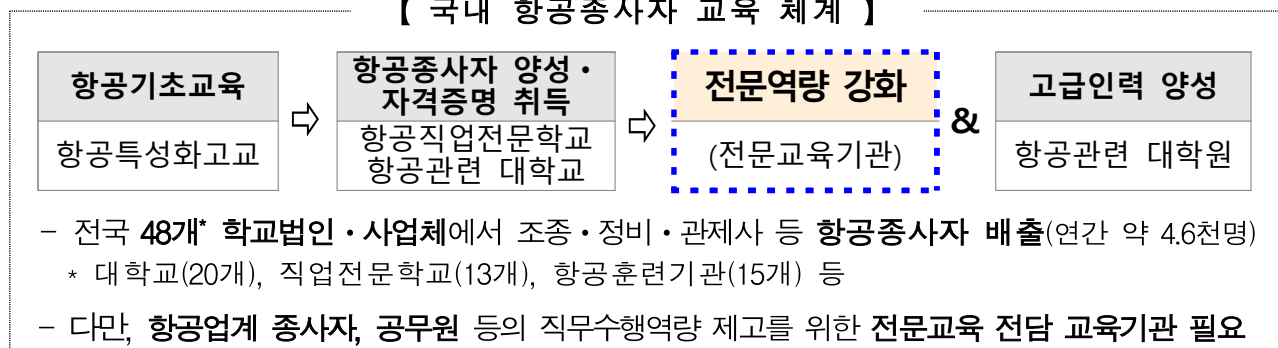
4

항공종사자 역량 강화 교육체계 마련

- 항공교육 인프라를 통합하고, 모든 종사자 대상 전문교육 역량을 강화하기 위한 항공전문교육체계 구축(KAA: Korea Aviation Academy 설립) 추진

* ICAO 인증교육 등 지속가능한 교육환경 조성 및 국제교육기관으로 육성하여 국가 브랜드로 육성

【 국내 항공종사자 교육 체계 】



5

스마트 공항 · 첨단 항공안전 확산

- (Zero-컨택트 수속) 생체정보를 활용한 탑승객 신분확인을 체크인부터 탑승구까지 확대*하여 항공보안을 확보하고 편리성도 도모

* (현행) 김포 등 국내선 출발장 입구 → (확대) 김포·김해 등 주요 4개 공항 국내·국제선에 체크인~탑승구('21.12)

【 비대면 생체인식 시스템 】



- (디지털뉴딜 추진) 보안검색 정확성·속도 향상을 위해 스마트 검색 기술·장비를 개발·상용화하여 이용객 안전 및 편의성 향상

* 스마트 보안검색기술개발('21.4~'25.12)을 위한 연구착수, 보안검색장비 개발·상용화 등 병행

- (안전 빅데이터 활용) 데이터기반 과학적 안전관리를 위해 안전 데이터*의 수집·분석·활용을 위한 항공안전데이터분석센터 개소('21.6)

* 사고·준사고·장애, 정부감독, 항공기등록, 항공사·관제기관·공항 내부안전자료, 기상자료 등

- 국내공역·공항에서의 항공기운항 리스크를 요인별로 구분·정량화 할 수 있는 AI 기반 빅데이터 분석기술* 개발(테스트베드 구현, '21.10)

* R&D: '20.5월 ~ '23.12월(4년간), 총연구비 170억원('21년 59억원)

6

공항혁신을 통한 미래 성장동력 확보

- (공항주변 개발) 공항과 주변지역 간 연계 강화로 공항을 비즈니스 플랫폼으로 육성*, 지역 경쟁력을 높이는 선순환 경제 생태계 조성

* 시범사업 선정평가·분석('21) → 사업 활성화, 제도개선 등 지속가능체계 마련('22)

- 공항과 도시개발(재생·스마트) 및 지역특화 산업과 연계하여 비즈니스(교육·업무시설 등)·생활SOC·교통 확충 등 지역경제 발전 견인

- 공항 주변 R&D센터 유치, 항공 클러스터 조성 등 유관 산업 조성안 포함 등 연관산업 지원을 통한 공항거점 생태계 조성

□ (공항소음대책) 소음 영향도(운항편수 등)에 따른 차등 지원 방안을 마련('21~)하여 일률적 지원 방식에서 탈피하고 공항 거주 여건 향상

* 소음대책지역에 대해 방음·냉방시설, 전기료 지원 등 지원사업 추진 중

□ (K-공항 수출) 신규 해외공항 운영·건설 사업모델을 다각화

- Team-Korea(국토부·兩 공사·건설사 등) 구성을 통한 수주역량 강화, 전략 컨설팅 연계 민관 동반진출 지원

* ('21년 중점 추진사업) 인니 바탐 항나딤공항, 쿠웨이트 T2, 베트남 롱탄 신공항 건설 등

** (그간 공항수출 성과) '07년 이후 총 44건, 2.7억불 수주(인천公社 30건, 한국公社 14건)

구 분	사 업 명(굵은 글씨는 현재 진행중)	사업기간	규모(만US\$)	비고
건설관리	◦ 페루 친체로 신공항건설 PMO	'19~'24	3,182	한국공항
운영지원 컨설팅	◦ 이라크 아르빌공항	'09~'14	3,151	인천공항
	◦ 터키 이스탄불신공항	'15~'21	1,169	
	◦ 폴란드신공항 전략적자문사	'21~'23	515	
지분투자	◦ 러시아 하바롭스크공항	'11~'17	710	
위탁운영	◦ 쿠웨이트공항 T4	'18~'23	12,750	

- 또한, 수주 대상 공항건설·운영 특화 개도국 항공종사자 교육 훈련 사업* 전개를 통하여 국가 간 항공·인프라 협력 적극 추진

* '01~'20년간 134개국 2,668명 교육 실시, '21년 ICAO 개도국 교육계획 수립 추진('21.上)

□ (위성항법) GPS 위치오차를 실시간으로 보정하여 위성으로 전 국토에 서비스를 제공하기 위한 한국형 정밀위치보정시스템(KASS)* 도입('22~)

* KASS(Korea Augmentation Satellite System) : 전 세계 7번째로 국제민간항공 기구(ICAO)에 공식 등재된 한국형 위성항법보정시스템(SBAS)의 명칭

▶ 기존 GPS 위치오차 개선(17~37m → 1~3m)으로 위치정보의 정확도를 향상하여 교통·위치 기반·안전 등 다양한 활용분야에 보다 정밀한 위치정보서비스를 제공

* 항공분야 외에도 드론·도로·교통·소방구조·내비게이션·지도서비스·측량·농업 등 분야 활용

		
항공 수용량 증대 및 항공안전 강화	보다 정확해지는 내비게이션 위치	택시, 버스의 정밀한 실시간 위치정보로 편리성 향상

참고

과제별 추진일정

추진과제	추진일정	부처·기관
· [단기] 항공산업 재도약을 위한 일상회복 지원		
1. 항공종사자 등 고용안정 지원		
① 항공업 특별고용업종 기간 연장	‘21. 상반기	고용부 국토부 (항공산업과, 첨단항공과)
② 조종훈련생 취업준비 지원	‘21. 6	국토부 (항공안전정책과)
③ 인천공항 면세점 고용유지 지원	‘21년 중	국토부 (항공정책과) 관세청
2. 사업 지원을 통한 항공산업 자구노력 유도		
① 공항시설사용료 감면 연장	‘21. 하반기	국토부 (항공정책과, 항행시설과)
② 항공기 취득세·재산세 완화	‘21년 중	행안부 국토부 (항공정책과)
③ 미사용 운수권·슬롯 회수 유예	‘21. 상반기	국토부 (국제항공과)
④ 항공화물 규제 개선	‘21. 3	국토부 (항공운항과)
3. 항공사 특성별 정책지원 모듈화		
① 글로벌 항공사 조기 안정화 지원	‘21년 중	국토부 (국제항공과, 항공산업과)
② 운임 관리 강화 등 국민편의 제고		
③ 중견 저비용항공사 정책금융 지원	‘21년 중	국토부 (항공산업과)
④ 신생 지역항공사 면허 발급 조건 완화	‘21. 상반기	국토부 (항공산업과)
4. 방역 기반 점진적 운항재개 추진		
① 무착륙 국제관광비행 다양화	‘21년 중	외교부, 법무부 문체부, 복지부 관세청, 질병청 국토부(국제항공과)
② 트래블 버블 추진	‘21년. 중	
③ 백신 통관 관련 규제 개선	‘21. 3	국토부 (항공보안과)

추진과제	추진일정	부처·기관
2. [중장기] 항공산업 체질 개선을 통한 경쟁력 제고		
2-1. 항공금융 제도 본격 운영		
① 항공금융 Vehicle 발족	‘21. 하반기	국토부 (항공정책과)
② 금융시스템 중장기 정책방향 수립		
2-2. MRO 글로벌 경쟁력 강화		
① MRO 기술 경쟁력 강화	‘21. 하반기	국토부 (첨단항공과)
② 정비물량 확대	‘21. 4월 ~	
2-3. 항공안전 감독체계 사전 컨설팅 방식으로 전환		
① 안전 컨설팅	‘21. 상반기	국토부 (항공운항과)
② 예방적 안전점검	‘21. 상반기	
2-4. 항공종사자 역량 강화 지원체계 마련		
① 국제수준의 전문교육기관 설립 추진	‘21년 중	국토부 (항공안전정책과)
2-5. 스마트 공항·첨단 항공안전 확산		
① Zero-컨택트 수속 등 안전 및 편의성 향상	‘21~’25	법무부 국토부 (항공보안과)
② 안전 빅데이터 분석기술 개발	‘21~’23	국토부 (항공안전정책과, 항공운항과)
2-6. 공항혁신을 통한 미래 성장동력 확보		
① 공항 주변개발 혁신	‘21. 12	국토부 (공항정책과)
② 신규 해외공항 운영·건설 사업모델 다각화	‘21 ~	국토부 (공항정책과)
③ 공항 소음대책 개선	‘21 ~	국토부 (공항안전환경과)
④ 첨단 위성항법 시스템 도입	’22 ~	국토부 (항행시설과)

