

국정현안점검조정회의

12월 19일(목) 11:30 이후 보도 가능합니다.  
(2020경제정책방향 관련 보도자료 엠바고 해제이후)  
이후 보도 가능  
※ 변경시 별도공지 드리도록 하겠습니다.

---

# 항공산업 경쟁력 강화방안(안)

---

2019. 12. 19.

관계부처 합동



# 순서

I. 추진배경 .....	1
II. 우리 항공산업의 현주소(현황 및 문제점)	2
III. 정책 추진방향 .....	4
IV. 항공산업 경쟁력 강화방안	
1. 인바운드 등 新수요 창출을 통한 성장동력 확보	5
2. 항공산업 체질개선을 위한 규제혁신 및 제도지원...	8
3. MRO·물류·공항수출 등 항공산업 생태계 확장	13
4. 항공 안전관리 강화 .....	15
V. 과제별 세부 추진일정 .....	16



## I. 추진배경

- 항공산업은 항공사·공항을 중심으로 한 운송사업과 제작·정비·서비스 등 연관산업으로 구성, 물류·관광\* 등 국가전략 산업의 기반
    - \* '18년 내외국인 관광객(4,404만명)의 94.6%가 항공을 이용(4,167만명)  
'18년 수출입화물 중 항공화물 30.2%(금액기준 8,097억 달러 중 3,444억 달러)
    - 최근 경제성장을 2%대 저성장에도 우리 항공시장('18년 7.2%↑)은 높은 성장률을 보이며, 양질의 일자리 창출('18년 약 1만4천명 신규 창출)
    - 대외적으로는 동북아 항공시장이 향후에도 6%대 성장세가 전망되는 등 해외수요 확보를 통한 우리 항공시장의 성장 잠재력은 높은 상황
      - \* IATA는 '18~'25년까지 세계항공시장 3.5%, 동북아 항공시장 6.1% 성장 전망
  - 중국·UAE·싱가폴 등 주요국은 항공산업을 저성장 시대 핵심동력으로 인식, 국가차원에서 항공사·공항 등 항공생태계를 전략육성
    - 진흥중심의 해외건설·해운·관광업에 비해, 항공산업은 그간 규제중심의 항공안전·사업관리에 치중, 지원체계가 미흡
      - \* (해외건설) 펀드·재정지원, (해운) 2.8조원 공적보증, (관광) 300억원 신용보증 등
  - 세계 6위 운송실적에도 환율·유가변동시 비용리스크가 높고, 국제관계 등 대외변수\*에 취약한 구조, MRO·리스 등 연관산업은 미흡
    - \* 일본 경제제재 이후 일본노선 12월 1주 기준 전년동기대비 39.4% 감소
    - 일본영향 등으로 3분기 항공사 매출 감소, 영업적자·재무상태는 악화, 악재 장기화시 항공산업 전반의 성장동력 위축 우려
      - \* '19.3분기 항공사 매출 4.7%↓, 영업이익은 대한항공 제외한 7개사 일제 적자
- ⇒ 대외변수에 취약한 우리 항공산업의 체질을 근본적으로 개선하고 신성장 동력을 확보할 항공산업 경쟁력 강화 방안 마련 필요

## Ⅱ. 우리 항공산업의 현 주소 (현황 및 문제점)

### 1. 항공산업의 현황

① (항공수요) 지난 10년간 우리 항공시장은 연평균 여객 8.4%, 화물 3.2% 증가, 항공자유화 등으로 국제선(73%)·LCC 중심 성장\*

\* (여객) '08년 5천2백만 → '18년 1억17백만명 / (화물) '08년 325만 → '18년 444만톤

\* LCC 점유율 '08년 3.2% → '18년 37.1% / 국제선 '08년 35백만 → '18년 86백만명

② (항공사) 최근 10년간 우리 항공사 매출액은 약 1.6배 증가('08년 5개사 14.5조원 → '18년 9개사 23.7조원)한 반면, 영업이익률은 하락\*

\* '19년 3분기 항공사 누적 매출액 약 17.4조원, 영업이익률 FSC 0%, LCC - 1.7%

③ (공항) 인천공항은 세계 5위 공항으로 성장했으나, 국제선의 78%가 인천에 집중, 지역주민 편의와 외국 관광객 지방유치 측면은 부족

\* 인천공항 10년간 8.6% 성장, '18년 국제여객 6,767만명(5위), 화물 285만톤(3위)

### 2. 우리 항공산업의 한계

① (항공수요) 국제선 중심 항공수요는 글로벌 경제위기('08년, △6%), 메르스('15년), 사드제재('17년 중국노선 △29.8%) 등 대외변수에 취약

○ 그동안 내국인 아웃바운드(66.5%)\* 수요가 견인했으나, 인구감소·고령화, 경제성장 둔화 등으로 아웃바운드 수요 정체 전망

\* '18년 국제선 이용객 중 아웃바운드 66.5%(2,772만명), 인바운드 33.5%(1,395만명)

\* 방한외래객(만 명): ('14) 1,420 → ('18) 1,535 / 해외여행객 ('14) 1,608 → ('18) 2,869

② (비용구조) 우리나라엔 항공기 제작·리스사가 없어 구매·리스를 전적으로 해외에 의존해 외화부채로 산정, 환율인상시 취약한 구조

○ 특히 항공기 소유로 전환되는 금융리스 보다 매월 렌탈료를 내는 운용리스 중심 운영되어 해외 LCC 등에 비해 높은 임대료 부담

○ 항공사의 비용원가 중 유류비 비중은 총비용의 17~28% 수준, 유가 10% 상승시 영업이익률 평균 2.5%p 감소

③ (재무여건) 항공사 부채비율\*은 최근 들어 악화, 글로벌 항공사 대비 영업이익율\*\*이 낮은 수준

\* '19.3분기 : 대한항공 862%, 아시아나 909%, 제주항공 331%, 에어부산 525% 등

\*\* 최근 3개년 평균 영업이익률 : JAL 14%, 에어차이나 11%, 대한항공 8%, 아시아나 2%

○ 재무구조가 취약해 신규투자 제약으로 중국 등 글로벌 경쟁에 뒤처지거나 경영위기 우려

\* 우리 항공사의 일본노선 매출은 3.5조원 규모(전체매출액 중 15%, LCC의 경우 28%)로 '19년 年 7천억~1조원 매출감소 예상

④ (산업) 항공산업이 운송사업 중심 발전하여 항공기 리스·MRO·부품제작 등 연관산업 육성에는 소홀, 부가가치 창출은 제한적

\* '18년 세계 6위 항공운송 실적 → MRO 정비 해외의존도는 54%(1조 3,768억원)

○ 해외건설, 제조업 등에 비해 항공산업은 지원체계가 부족하고, 공항의 수익이 항공산업에 재투자되는 선순환 기능 미흡

⑤ (공항·지역) 중국 다싱 新공항 개항('19.9), 싱가포르 '쥬얼창이' 개장('19.4) 등 공항산업 확장, 중동의 공격적인 환승수송 등 경쟁심화

\* '21년 베이징(서우두 & 다싱)의 처리용량은 1.4억명 / 인천은 4단계 확장('23 이후)시 1억명 대만 타오위안 '20년 제3터미널 준공, 싱가포르 창이 '20년 제3활주로 준공

○ 인천·김해 등 주요공항 주간슬롯은 포화되어 항공사 취항을 제약

\* '19년 동계기준 항공사 신청 슬롯(日평균 1,410회) 中 16.1%(227회) 배정 실패

○ 김해·대구 등을 제외한 양양·청주 등 지방공항은 여전히 만성적자\*

\* 청주(△87억)·무안(△138억)·양양공항(△117) 등 10개 공항 만성적자('18)

⑥ (항공안전) 각종 안전대책 시행에도 항공기 고장·조종사 과실 등에 의한 안전장애 발생, 보잉 기체결함(B737MAX, NG) 등 국민불안 가중

### Ⅲ. 정책 추진방향

#### 【 목 표 】

## 항공산업 체질개선 및 성장동력 확보를 통한 항공산업 경쟁력 강화

#### 【 기본방향 】

- ◆ 아웃바운드 수요중심에서 인바운드 수요를 적극적으로 창출
- ◆ 규제혁신과 산업육성을 통해 경쟁력 있는 산업구조 형성
- ◆ 운송중심에서 탈피해 MRO, 금융 등 항공산업 생태계 조성

전 략	추진 과제
<p><b>[성장동력]</b> 인바운드 수요 창출</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 1. 국제노선 다변화를 위한 해외시장 개척 및 제도적 지원</li> <li>▶ 2. 인바운드 수요유치를 위한 지원체계 혁신</li> <li>▶ 3. 공항의 운용능력(슬롯) 대폭 확대</li> <li>▶ 4. 노선경쟁력 확보를 위한 항공사간 협업 강화</li> </ul>
<p><b>[체질개선]</b> 혁신형 산업 지원체계 구축</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 1. 기업하기 좋은 환경을 위한 글로벌 수준의 규제혁신</li> <li>▶ 2. 항공기 도입시 공적보증 도입 등 항공금융 활성화 추진</li> <li>▶ 3. 공항이용 부담 경감 등 공항공사와 항공사 동반성장</li> <li>▶ 4. 항공사 건전성 관리강화를 통한 건실한 항공기업 육성</li> </ul>
<p><b>[체질+성장동력]</b> MRO, 물류 등 연관산업까지 산업 생태계 확장</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 1. 선택과 집중을 통한 MRO 육성 및 LCC 정비지원</li> <li>▶ 2. 항공화물 서비스를 글로벌 수요맞춤형 체계로 전환</li> <li>▶ 3. 스마트공항 고도화 및 중소기업·스타트업 지원</li> <li>▶ 4. 공항을 중심으로 지역특화산업과 연계한 주변지역 개발 등</li> </ul>
<p><b>[체질+성장동력]</b> 항공안전 강화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 1. 핵심리스크 관리 및 점검체계 개선</li> <li>▶ 2. 인적과실에 의한 장애 감축</li> <li>▶ 3. 취약항공사 안전관리 강화 및 항공기 기체결함 대응</li> </ul>



## IV. 항공산업 경쟁력 강화방안

### 1 인바운드 등 新수요 창출을 통한 성장동력 확보

- ◆ 지방국제공항은 지방發 국제노선을 적극 개설하고 항공교통-관광 융복합 정책 등을 통해 인바운드(외국인 방한객) 유치
- ◆ 인천공항은 슬롯을 확대하여 항공사 취항을 늘리고, 환승·관광 촉진
  - \* 슬롯 : 시간당 항공기 운항가능 횟수

#### 1 인바운드 수요유치 및 지방공항 활성화를 위한 제도적 지원

- (지방공항 노선 적극개설) 김해·대구공항은 중장거리 국제노선 개설 추진, 무안·양양·청주공항은 인바운드 시범공항으로 집중지원
  - \* 김해-헬싱키(핀란드) 개설('20.7), 대구-싱가포르 노선 개설 추진 등
- 울산·여수·포항 등 국내선 전용공항도 인바운드 유치를 위한 국제선 부정기편 확대(단, CIQ 경비 등 지자체 부담)
  - \* (現) 외국승객 편당 60% 이상時 허용 → 운항기간中 공급석의 50% 이상으로 완화
- (지방공항 Open Sky) 방한수요가 높은 중국지방공항과 우리 지방공항간 상호호혜적 자유화를 추진해 항공사 취항기반을 확대
  - \* (현행) 중국 주608회 중 지방-지방간은 주87회 → (개선) 중국 지방 - 한국 지방간은 상호호혜적 Open Sky (인천·김포, 베이징·상하이·광저우 제외)
- (운수권·슬롯 우대) 인바운드 유치 항공사에 운수권 및 슬롯을 우선배분 하는 등 인센티브 부여
  - \* 운수권 배분위원회에 관광전문가 포함, 슬롯 배분기준 개선 및 전략슬롯 확보 등
- (규제완화) 수요가 불확실한 장거리 노선, 지방發 노선 등에는 연간 최소 운항의무(20주)를 일정기간 면제하여 부담 경감

- (시장개척) 동남아·CIS·유럽 등 신규노선 개설을 위한 시장조사 등 초기 진입비용과 현지당국 인허가 등 지원(정부 지원단 파견 등)
- (新남방노선 확대) 최근 자유화된 싱가포르·브루나이('19.11)와 조기 운항을 추진하고 인도네시아와도 공급력 확대 추진
  - \* ASEAN 10개국 중 9개국과 자유화(인도네시아 제외)
- (지방공항 브랜드화) 인지도가 높은 문화유산·관광자원 등과 연계해 필요시 지방공항의 명칭변경 검토(지자체간 합의, 희망지자체 비용 부담)

## ② 인바운드 수요 유치를 위한 지원체계 강화

### ① 인천공항의 환승관광 연계를 통한 인바운드 유치 확대

- (신규취항 지원\*) 환승·인바운드 유치 효과가 큰 노선 신규취항시 임시편 개설단계부터 마케팅 비용, 슬롯 등 신규취항 적극 지원
  - \* (항공사) 취항전(광고비 5만\$), 취항후(2만\$) 임시편부터 정기편전환까지 지원 (노선) 전략노선을 선정해 최대 10억원 한도로 광고·홍보비, 손실보전 등 지원
- (환승연계관광) 인천공항내 머무르던 환승 수요 관광객을 1일(공항 인근), 2일(수도권), 3일(지방) 등 권역별 상품을 개발해 인바운드 유치
  - \* 중국·미주·태국 등 지역별 파워 유튜버·현지인이 출연하는 영상콘텐츠 제작 등 맞춤형 홍보, 인천공항의 온·오프라인 채널을 통해 지방관광 상품 홍보·판매
- (해외 여행사 협력강화) 미주·동남아 등 항공사 해외지점-현지온 오프라인 여행사와 협업 통해 관광객 유치시 인센티브 강화
  - \* 미주·중국·동남아 등의 관광객 유치 우수 여행사 대상 1천만원 포상 등(인천공사)
- (심야시간 활성화) 심야시간대 출도착 여행객들을 위한 심야 리무진 버스 확대, 신규증편 항공사 대상 착륙료 등 비용\* 면제
  - \* 착륙료, 정류료 등 입출항(턴어라운드)에 소요되는 비용 면제(예시 : B737 1대 심야시간대 100% 면제시 약 70만원 상당)

## ② 인바운드 시범공항 지정 및 집중지원

- 양양·무안·청주공항을 시범공항으로 지정, 국제노선 개설과 인바운드 수요 유치를 위해 항공사·여행사 등에 지원 대폭 확대

\* 공항공사, 문체부 관광기금, 지자체 보조 등을 활용해 시범공항에 집중지원  
 양양은 플라이강원('19.12월), 청주는 에어로케이('20.하반기) 국제선 취항 계기 활용

### 【 인바운드 시범공항 대상 인센티브 】

<b>항공사</b> (공항공사)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 개별관광객 유치를 위한 상품개발 지원(1억원)</li> <li>• 신규 취항시 최대 3년간 공항 시설사용료 100% 감면</li> </ul>
<b>여행사·방송</b> (공항공사)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항공기 전세기 1편당 최대 500만원(기존 300만원 → 500만원)</li> <li>• 해외광고 등 노선별 최대 5천만원</li> <li>• 해외 온라인 여행사 광고(2억원) 해외현지 여행예능 제작지원</li> <li>• 단체관광객 1인당 지원(1만원)</li> <li>• 계절·지역 축제 연계 항공권 할인 지원</li> </ul>
<b>관광기금</b> (문체부)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 항공-관광 인바운드 유치 명목으로 여행·항공사 집중 지원</li> </ul>

\* 파란글씨는 신규 지원 내역

- (교통·수하물 편의) 공항공사(지자체 협조)가 대중교통 부재·심야시간 지방공항 셔틀버스 운영, 지역물류업체 연계 공항~목적지 수하물 운송

\* 양양·무안·청주공항 대상 대중교통 부재 노선, 심야시간대 셔틀버스 편성('20.상)

- (쇼핑) 온라인 쇼핑몰 및 기념품가게 등에서 상품구매후 공항에서 픽업 서비스\*, 상업시설 임대료 인하\*\* 통해 공항에 인기업체 유치

\* 모바일 쇼핑 플랫폼 구축(한국공사, '20.9) / 카카오프렌즈샵, 지역 명인 맛집 등

\*\* 여객 증감에 따라 연동형 임대료 산정방식 적용, 경영한계시 계약해지권 부여 등

## ③ 외국인 방한객의 공항 접근성 강화 및 추진체계 구축

- (항공-철도연계) 항공발권망과 코레일 발권 시스템을 연계한 항공권-철도 연계발권 서비스를 시행('20.上)해 외국인들의 철도예약 불편 개선

\* 해외이용객을 공항에서부터 최종 목적지까지 무단절 이동서비스가 가능하도록 버스·철도·택시 등 연계 Maas(Mobility as a service) 도입 지속추진

- (할랄식당) 중동·동남아 등 무슬림 관광객을 위한 할랄식당 확충을 위해 인천공항과 지역 주요공항에 할랄식당 유치 추진(공항공사)
  - \* 푸드코트, 편의점 리테일 등에 할랄메뉴 개발·판매권고, 푸드코트 유치시 할랄 음식 판매 입찰조건 부여, 임대료 인하 등
- (항공-관광-출입국 빅데이터 구축) 항공·관광·출입국 정보를 상호 연계한 DB\*를 구축하여, 효과적 노선개설 및 타겟 마케팅 추진
  - \* '06년 출입국신고서 폐지 이후, 방한객의 목적·국적·출발지·항공사 등의 통합 정보가 부재하는 실정으로, 개별 통계를 연계한 종합 빅데이터 필요(연구용역)
- (협업체계) 항공교통-관광 관련 중앙부처-지자체-업계 협력으로 인바운드 유치를 위한 맞춤형 사업·정책 본격 발굴·시행(문체부 협업)
  - \* 국토-문체 - 지자체-공항·관광공사-항공·여행업계 등과 5개 지방국제공항별 협의체 구성 / \*\* 지역·계절별 특성에 맞는 '지방공항 입국 외래객 환대기간' 운영

### ③ 기존공항의 항공기 운용능력(슬롯) 대폭확대

- (인천공항) T2 등 시설확장(4.9조)에도 슬롯(65대/h) 활용은 인프라(활주로·터미널) 용량(84회/h)의 77%에 불과, 신규취항·증편 제약
  - \* 개항 대비 '18년 출입국자는 264% 증가한 반면 출입국심사인력은 49% 증원에 그쳐 인력부족 심화, 슬롯 확대를 위해서는 출입국심사인력 증원 시급
- 출입국 심사인력 증원(법무부 등)을 통해 '20년 인천공항 슬롯을 시간당 65→70회까지 늘리고, 관제인력·공역확충 협의 통해 단계적 확대\*
  - \* ('20년) 65→70회(CIQ ↑), ('21년) 80대(군공역·관제절차 개선), (~'25년) 100대

※ (기대효과) 인천공항 시간당 슬롯 5개 확대 → 연간 항공편 약 1만 6천편 증대  
→ 항공사 年매출 약 1.2조원 증대(우리 항공사 年 77백억원 증대)

- (김해공항) 기준보다 부족\*한 CIQ 인력(세관·출입국·검역) 증원을 협의 하고, 軍과 협의해 現 공항시설·비행절차상 가능용량까지 슬롯확대(~'21)
  - \* 직원 1인당 처리 여객 : 김해(115명), 인천(78명), 제주(32명)
- (시설개선) 무안공항 환승편의 시설개선('19.12), 김해공항 경량구조 임시터미널('20.6, 착공)·주차빌딩 신축, 제주공항은 관제탑 신축('20.2 설계착수)

#### 4 노선 경쟁력 확보를 위한 항공사간 협업강화

- (FSC) 글로벌 항공사와 경쟁하는 FSC는 조인트 벤처 등 제휴협력을 통해 안정적인 경유수요를 확보할 수 있도록 적극지원
  - \* 항공사간 조인트 벤처 인가조건 완화(JV인가 기한 現 3년 → 10년)
  - ※ 대한-델타항공 조인트벤처('18.5)로 대한항공 77개 노선과 델타 271개 노선 연계
- (LCC) 단독·직항중심 운항에서 외항사와 코드쉐어 확대, 여행사간 협력 강화(TCC) 등을 통해 네트워크 확대 및 안정적인 수요확보 추진
  - \* 우리 LCC간 코드쉐어·포인트 공유·비상시 대체편 지원 등 '항공두레' 유도

## 2 항공산업 체질 개선을 위한 규제혁신 및 제도적 지원

◆ 대외변수에 불안정한 항공사들의 부담을 경감하고 성장산업으로 정책적 육성을 위해 규제혁신, 항공기 금융 활성화 등을 지원

### 1 기업하기 좋은 환경 조성을 위한 글로벌 수준의 규제혁신

- ① 행정절차 간소화 등 항공업계 부담완화
  - (항공기 도입 절차 간소화) 항공기 구매·리스 등으로 신규 도입시 사업계획변경 인가를 '신고'로 개선해 사업자의 행정비용·시간 절감
    - \* (현행) 항공기 신규도입 및 리스종료시 항공사업법상 사업계획변경 인가와 항공안전법상 등록·말소신청 의무, 위반시 과징금 1억원 → 시행규칙 제12조 개정
  - (항공안전 기준·처분의 명확화) 행정처분의 가중·감경 기준을 구체화, 유사 위반행위에 동일한 과징금이 부과되도록 개선
    - \* 위반행위별 과징금 상한액의 적정성 검토 및 항공안전법시행령 개정
  - (항공운임 인가제 → 신고제) 항공사의 항공운임 시장경쟁 제고를 위해 국가간 항공회담시 기존 인가제 운임국가는 신고제로 변경 추진
    - \* (현행) 국내선은 요금자율제, 국제선은 인가제 39개국(홍콩, 필리핀 등), 신고제 62개국

- (산업경쟁력 강화를 위한 제도개선) 국적항공사의 글로벌 경쟁력 강화를 위해 사업용 항공기에 대한 법·세제 개선방안 검토('20.연구용역)

## ② 자가용 항공기 및 소형항공운송사업 활성화 지원

- (기업 비즈니스 항공기) 국내기업의 자가용항공기(비사업용) 등록의 걸림돌이 되는 외국인 지분제한 규정 완화(~'20.12, 항공안전법 개정)
  - \* 국내기업 자가용 항공기는 10개사 18대, 대기업은 외국인 지분 1/2 초과 사례가 빈번해 국내기업이라도 자가용항공기의 국내등록을 제한하는 규제로 작용
- (소형항공기) 국내선에 소형항공기 활성화를 위한 제도개선 추진 (항공기 좌석 수 등 등록기준 완화 검토, ~'20.6)
- (항공레저스포츠) 보험제도 개선\*을 통한 사업자 부담을 경감하고, 항공레저 창업 및 활성화를 지원(항공사업법 시행령 개정, ~'20.6)
  - \* (현행) 패러글라이딩 등 매 장치당 보험가입 → (개선) 사업장 단위로 보험가입

## ② 항공기 도입시 공적보증 도입 등 항공금융 활성화 추진

- 민관공동으로 '항공기 공적보증'을 신설하여 항공사가 항공기 구입시 차입금리 또는 운용리스시 리스 조건(보증금, 리스료) 개선 추진
  - 항공사의 리스 조건을 개선할 수 있는 신용보강 방안을 관계기관 등과 공동검토·설계('20.상)
- 장기적으로 항공금융 활성화를 위해 항공기 리스업 육성 및 항공기 금융 관련 TF를 구성해 구체적 방안 연구(~'20)
  - ※ 공항공사의 사업범위에 항공기 금융지원 및 리스업 육성 근거 마련

## ③ 공항사용 부담 경감 등 공항공사와 항공사 동반성장

- (공항 사용료) '19년말 감면기한이 만료되는 조명료(250억), 탑승동 탑승교 사용료(40억), 페리기(비항공기) 착륙료(2억) 감면연장(年 약 300억)

- (내항기 지원) 인천-지방 연결성 강화를 위하여 인천-지방공항 환승 내항기는 착륙료(약 7억원) 및 여객공항이용료(약 12억원) 1년간 면제
  - \* (현재 환승내항기) 인천-부산 하루 6회, 인천-대구 하루 1회 운항중
- 폭설시 간헐적 사용으로 항공사·조업사가 상비하기 어려운 제방빙 장비, 조업자 공용 휴식공간, 계류장 이동버스 등은 공항공사에서 지원
- 공항입점 업체의 입퇴거 절차를 간소화\*하여 공항입점 부담 경감
  - \* (현행) 원상회복 기간(상업용 시설 14~25일) → (개선) 30~50일, 경미한 자연소모 등 원상회복 면제

#### 4 항공사 건전성 관리강화를 통한 건실한 항공기업 육성

- (재무건전성 심사) 건실한 항공기업이 지속 성장하고 부실기업은 안정화될 수 있도록 재무건전성 상시심사를 통한 관리강화
  - \* '20년 사업실적 토대, '21년부터 재무개선명령과 시장퇴출시기 단축 : 총 6년 → 3년
  - 노선 다변화, 건전한 재무구조 유지 등 업계의 자구노력도 병행 추진
  - \* '01년 9·11 테러, '08년 글로벌 경제위기 등의 항공사 지원시에도 노선조정, 자산매각을 통한 유동성 확보, 소모성 비용절감 등 병행
- (면허제도 개선) 항공사가 지분·대주주 변동 등에도 사업계획의 충실한 이행 및 경영안정성이 확보되도록 제도적 장치 마련 추진
  - \* 변경면허 발급시 경영안정 담보방안(대주주 적격심사, 대표유지 조건부 발급 등) 검토

### 3 MRO, 화물 등 항공산업 생태계 확장

◆ 운송 중심의 협소한 우리 항공생태계를 MRO·물류·패키지형 공항 수출 등 연관산업까지 확장해 항공산업생태계 조성

#### 1 선택과 집중을 통한 MRO(항공정비)산업 육성 및 LCC 정비지원

- (역할분담) 사천공항은 중정비(2주~1개월), 김포공항은 LCC 경정비(1~2일), 인천공항은 해외복합 MRO업체 유치(화물기 개조, 엔진업체 등)

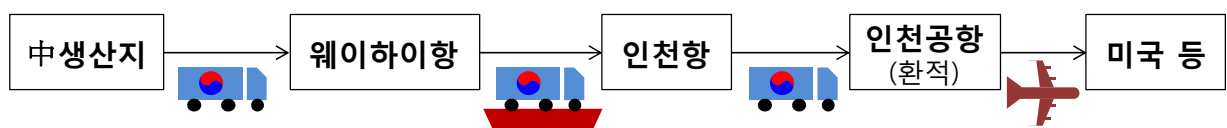
- (정비역량 강화) 기술력을 확보해 국제인증(FAA)을 취득\*한 신설 MRO업체의 정비물량 확대('19년 국내 2개사 4대 → '20년 외항사 등 20여대)
  - \* 기체 중정비: 한국항공서비스(사천 KAEMS, '19.9 FAA인증), 샤프테크닉(인천, '18.8 FAA인증)
- (기술확보) 방사청 무기체계 도입사업과 연계해 절충교역을 통한 항공 MRO 능력 등에 대한 기술확보 추진(방사청 협조)
  - \* 방위사업청 절충교역 지침 개정('19.12.16)
- (LCC 정비지원) 별도의 경정비 시설(1~2일 소요)이 없어 신속한 정비의 어려움을 겪는 LCC에 김포공항內 자가용항공기 격납고\* 활용 지원
  - \* 최근 3년간 김포 자가용항공기 격납고 평균 이용률 5.5%(50건)에 불과
  - 사천 한국항공서비스·보잉사 등과 연계해 항공기 주요부품을 김포공항 공용격납고에 보관하는 시스템을 구축하는 등 신속한 부품확보도 지원

※ (현재) 김포공항에는 LCC 격납고 부재로 LCC 정비소요 발생시 해외에서 수행  
 → (개선) 3개 LCC 경정비 물량의 10%만 이용해도 年40억원 절감, 일자리 30여명 창출

## ② 항공화물 서비스를 글로벌 수요 맞춤형 체계로 전환

- (화물 유치 항공사·물류기업) 미·중 무역갈등 등으로 항공화물 침체\* 감안 화물기 착륙료 및 물류기업 주차료 감면\*\*을 통한 화물유치(인천공항)
  - \* '19.3분기 전년 대비 물동량 5.1%↓, 일본 19.2%↓, 미주 7%↓ 등
  - \*\* (항공화물 착륙료) 전체 화물기 1년간 10% 감면, 심야 착륙료 50% 감면(약 68억원)  
 (주차료) 항공화물 운송차량 1년간 화물터미널 주차료 50% 감면(10억원 지원효과)
- (Sea↔Air) 화물차량이 배로 항만에 도착 후 공항 보세구역까지 운행(비용·시간 단축)하는 복합운송을 도입해 환적화물 유치 지원
  - \* 중국 웨이하이시와 시범사업 추진, 물류기업과 공동마케팅 등 대상지역 확대

### 【 Sea↔Air 복합운송 개념】





- (화물터미널·물류단지) 식품·의약품 등 화물수요에 대응해 신선 화물 전용터미널('20.8) 및 글로벌특송사 전용터미널\* 조성(~'22.5)
  - \* FedEx('19.6월 착공, '22.4월 영업), DHL('19.8월 착공, '22.5월 영업), AAC('19.12 영업)
- 중소물류기업을 지원하기 위한 3단계 물류단지 개발(~'21.4월 준공)

### ③ 스마트공항을 통한 항공분야 중소기업·스타트업 지원

- (스마트공항) 생체인식 One ID 프로세스 등 인천공항을 이용객 중심 세계최고 스마트공항으로 고도화\*하고 전체 공항으로 확산
  - \* 전체 여행경로에 대한 체계적 안내(개인가상비서), 생체정보 활용 자동 출국·환승(One-ID), 수하물·여객 통합 보안검색, 공항터미널간 자율주행차 등
- 정부, 공항산업기술연구원(인천공사) R&D 스마트공항 관련 기술·제품을 공항에서 테스트베드하고, 한국형 스마트공항 기술 수출
- (중소기업 지원체계) 공항·항공사가 필요로 하는 기술을 사전에 공유하고 중소기업이 개발한 기술을 제안하는 테크마켓 플랫폼 구축('19.11~)
  - \* 항공분야 우수기술 보유 중소·스타트업 기업에 금융(대출, 사업화 자금 등)·인력·국내외 판로지원·교육훈련 등 패키지 지원
- (스타트업 지원) 항공분야 스타트업 육성을 위한 '청년창업 육성 센터'를 확장(488㎡→1,166㎡, '20.3)하여 '20년까지 총 12개 기업 입주 지원
  - \* 업무공간, 컨설팅, 마케팅 등 성장 기반을 지원('18.12부터 4개사 지원중)

### ④ 공항을 중심으로 지역특화산업과 연계한 주변지역 개발

- (핵심주체) 공항과 주변지역 연계 복합도시 조성사업을 추진할 수 있도록 공항공사에 도시개발사업의 시행자 자격 부여\*
  - \* 도시개발법 시행령 제18조에 도시개발사업을 시행할 수 있는 공공기관으로 규정, 공항공사법 개정(단, 공항 주변지역 한정 / 철도공사, 관광공사, 수자원공사 등 가능)
- (규제특례) 공항과 연계해 사업성·경제적 파급효과가 큰 지역개발사업 추진 시 해당 지역을 투자선도지구 등 활성화(시·도 신청→국토부 지정)
  - \* 건폐율·용적률 완화, 인·허가 의제 등 「지역개발지원법」에 따른 73종 규제특례

## 5 한국형 공항-지역개발 모델 및 항공사 해외진출 지원

- (한국형 공항수출) 스마트공항, 스마트시티 등 공항-지역맞춤형 개발모델을 구축하고, 전방위 해외수주 활동 추진
  - 공항을 매개로 남미·동남아 등에 우리 항공사 해외거점 확보
  - ※ (‘20년 주요사업) 폴란드 바르샤바, 베트남 롱탄, 필리핀 마닐라, 인니 바탐 신공항 등
- (공항그룹) 해외공항 위탁운영, 지분투자, 컨설팅 등 해외시장에 특화된 전략사업을 위해 공사내 해외사업 전문 자회사 설립 추진
  - \* 주요 공항은 자회사를 설립하여 세계 여러 공항을 직접 운영하며 지속 사업 확장중 : (프랑스) ADP 26개, (싱가폴) 창이 11개, (터키) Tav 16개, (독일) Fraport 26개

## 4 항공안전관리 강화

◆ 사후형 안전관리에서 탈피해 데이터기반으로 핵심리스크를 관리하고 안전점검 체계 개선, 인적과실 예방, 기체결함 대응 철저

### 1 핵심리스크 관리 및 점검체계 개선

- (핵심리스크 관리) 위해요인 사전발굴, 적기개선을 위해 안전지표를 현행 정비3종에서 조종·운항관리·객실 등 약 20종(잠정)으로 확대
  - \* 회항, 엔진정지, 화재연기 등 정비 3종 → 최근 자주 발생하는 유도오진입, 이륙중지, 착륙조작 미숙, 난기류 부상 등 운항분야 약 20종
  - 실시간 지표동향 감시를 통해 안전미흡 항공사·분야 등에 대한 선제적 관리감독으로 핵심 안전장애 감축 추진(‘20.1~)
- (점검체계 개선 및 감독역량 강화) 안전관리 미흡 항공사 등에 대한 민·관 특별점검\* 수시 수행, 항공안전감독관 10명 증원(23→33명)
  - \* 항공안전위원회, 퇴직 항공안전감독관, 시민단체 추천 전문가 등 참여 예정

## ② 인적과실에 의한 장애 감축

- (기량미흡 조종사 관리강화) 저경력(1년 미만)·행정처분이력 기장(총 237명)에 대해 시뮬레이터를 이용한 특별기량심사\* 실시(~'20.3)
- (훈련기준 개선) 일반적 조종훈련과목은 축소(1년 1회 → 2년 1회)하고, 조종과실 위험이 높은 이착륙 및 비정상 훈련은 강화(년 4시간 → 6시간)
- (비행자료 활용) 항공사의 비행자료\* 분석결과를 조종사 훈련·심사에 활용할 수 있는 근거마련(항공안전법 시행규칙 개정, '20.상)

\* 비행중 항공기 방향, 고도, 자세, 엔진출력 변화 등이 기록된 자료(블랙박스 개념)로 조종사의 비행습성 파악 가능

## ③ 취약 항공사 안전관리 강화 및 안전평가 강화

- (집중관리) 안전지표 상시모니터링을 통해 식별된 취약항공사에 대해서는 전담감독관을 확대 지정(1→2명)하는 등 밀착 점검('19.12~)
- \* 항공사로부터 자체 개선계획을 제출받아, 항공사별 개선 이행실태 정례 점검(매월, '20.1~) → 밀착관리에도 장애지속시 노선 신설·운항증편 불허 등 추진
- (안전평가 강화) 항공사의 자발적 안전노력과 투자유도를 위해 운수권 배분 등에 활용 중인 항공사 안전도 평가 강화
- 안전 평가항목을 확대(현행 17종)하고, 평가배점도 상향 추진('20.6)

## ④ 항공기 기체결함 대응(B-737NG)

- 국내 운영 B737NG 항공기(150대) 전수점검('19.11.)결과, 동체 균열이 확인된 13대는 '20.1월까지 수리완료 후 운항재개
- \* 12월 현재 13대 중 7대는 수리완료·운항재개, 4대는 수리진행중, 2대는 '20.1월 중 완료(국토부의 확인점검·승인 후 운항재개 예정)

⇒ 동 경쟁력 강화방안을 통해, 현재 어려움을 겪고 있는 항공업계를 지원하고, 안전하고 대외변수에 흔들림 없는 산업구조 개선 등 항공산업이 한단계 도약하는 기반을 마련하고자 함

# 주요 과제별 담당부서

번호	정책과제	담당부서 및 연락처
----	------	------------

## 1. 인바운드 등 新수요 창출을 위한 성장동력 확보

<b>①</b>	<b>지방공항 활성화를 위한 제도적 지원</b>	
①	지방공항 Open Sky 등 노선 적극개설	국토부 국제항공과
②	인바운드 유치 항공사 우대, 최소운항 면제	황성필 사무관 (044-201-4211)
③	지방공항 브랜드화	국토부 공항정책과 박선용 사무관 (044-201-4333)
<b>②</b>	<b>인바운드 수요 유치를 위한 지원체계 강화</b>	
①	인천공항의 환승관광 등 인바운드 유치	국토부 국제항공과 황성필 사무관(044-201-4211)
②	인바운드 시범공항 지정 및 집중지원	국토부 항공정책과 정재웅 사무관(044-201-4189)
③	외국인 방한객의 공항 접근성 강화	* 문체부 협조
<b>③</b>	<b>기존공항의 항공기 운용능력(슬롯) 대폭확대</b>	
①	인천공항, 김해공항 슬롯확대	국토부 국제항공과 황성필 사무관(044-201-4211) * 법무부, 국방부, 행안부 협조
②	지방공항 시설개선	국토부 공항정책과 박선용 사무관(044-201-4333)
<b>④</b>	<b>노선 경쟁력 확보를 위한 항공사간 협업강화</b>	
①	항공사 간 조인트 벤처, 코드쉐어 활성화	국토부 국제항공과 황성필 사무관(044-201-4211)

## 2. 항공산업 체질개선을 위한 규제혁신

<b>①</b>	<b>글로벌 수준의 규제혁신</b>	
①	행정절차 간소화 등 항공업계 부담완화	국토부 항공산업과
②	자가용 항공기 및 소형항공 운송사업 활성화	노지훈 사무관(044-201-4223)
<b>②</b>	<b>공적보증 도입 등 항공금융 활성화 추진</b>	
①	항공기 공적보증 도입방안 검토, 설계	국토부 항공산업과 노지훈 사무관(044-201-4223) * 기재부, 금융위 협조
<b>③</b>	<b>공항공사와 항공사 동반성장</b>	국토부 항공정책과 정재웅 사무관(044-201-4189)
<b>④</b>	<b>항공사 건전성 관리강화</b>	국토부 항공산업과 노지훈 사무관(044-201-4223)

번호	정책과제	담당부서 및 연락처
<b>3. MRO, 화물 등 항공산업 생태계 확장</b>		
①	<b>MRO산업 육성 및 LCC 정비지원</b>	국토부 첨단항공과 김남극 사무관(044-201-4299)
②	<b>글로벌 수요 맞춤형 항공화물 육성</b>	
①	화물기 착륙료 및 물류기업 주차료 감면	국토부 항공산업과
②	Sea-Air 복합운송, 화물 전용터미널 조성	이경련 사무관(044-201-4227)
<b>③ 항공분야 중소기업·스타트업 지원(스마트공항)</b>		
①	스마트공항 고도화 및 전국공항 확산	국토부 항공정책과 추성훈 사무관(044-201-4186)
②	중소기업 지원 위한 테크마켓 플랫폼 구축	국토부 첨단항공과 김남극 사무관(044-201-4299)
<b>④ 지역특화산업 연계 공항 주변지역 개발</b>		
①	공항공사에 도시개발사업 시행자 자격부여 도시개발법 시행령 개정, 공항공사법 개정 등	국토부 항공정책과 정재웅 사무관(044-201-4189) 국토부 도시활력지원과 정형교 서기관(044-201-3735)
②	공항연계 지역개발 시 투자선도지구 지정	국토부 공항정책과 박선용 사무관(044-201-4333) 국토부 지역정책과 김민선 사무관(044-201-3665)
⑤	<b>한국형 공항-지역개발 모델 구축</b>	국토부 공항정책과 박선용 사무관(044-201-4333)
<b>4. 항공안전관리 강화</b>		
<b>① 핵심리스크 관리 및 점검체계 개선</b>		
①	안전지표 및 점검체계개선	국토부 항공안전정책과
<b>② 인적과실에 의한 장애 감축</b>		
		박주환 사무관(044-201-4333)
<b>③ 취약 항공사 안전관리 강화 및 안전평가 강화</b>		
		국토부 항공운항과
<b>④ 항공기 기체결함 대응(B-737NG)</b>		
		권시흥 사무관(044-201-4273) 국토부 항공기술과 원정윤 사무관(044-201-4285)