

글로벌 산업구조 재편과 우리의 대응전략

VIP REPORT

- 'Closed Sky'에서 'Open Sky'시대로
- 물류산업 발전을 위한 항공물류 육성 필요성과 시사점

발행인 : 김 주 현
편집주간 : 한 상 완
편집위원 : 주원, 이장균, 이철선
발행처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 연지동 1-7
Tel (02)2072-6232 Fax (02)2072-6249
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해임을 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업전략본부(02-2072-6232)로 연락해 주시기 바랍니다.

목 차

■ ‘Closed Sky’에서 ‘Open Sky’시대로 - 물류산업 발전을 위한 항공물류 육성 필요성과 시사점	
Executive Summary	i
1. 새로운 물류산업 발전 전략	1
2. ‘Open Sky’시대와 한국의 항공물류산업	3
3. 시사점	8
[별첨]	10
■ HRI 경제 지표	13

■ 새로운 물류산업 발전 전략

우리나라는 물류산업 선진화를 위해 2004년 「물류 전문기업 육성 방안」을 마련한 바 있으며 2010년 하반기에는 글로벌 종합물류업 육성을 위한 새로운 정책이 제시될 계획이다. 그러나 한국이 속한 동북아시아 지역은 지정학적인 이유로 역내 연결성이 유럽이나 미주 지역에 비해 낮아 정부의 글로벌 종합물류기업 육성 정책의 가장 큰 걸림돌이 되고 있다. 이러한 역내 연결성을 높이기 위해서는 항공 이용을 보다 활성화 하는 것 이외에 다른 방법은 없다.

■ ‘Open Sky’시대와 한국의 항공물류산업

전 세계적으로 하늘 길의 완전한 개방을 목표로 하는 ‘Open sky’체제가 추진되고 있다. 항공 운송은 금액 기준으로 세계 무역의 1/3이상을 담당하고 있다. 현재 항공물류산업은 아시아-태평양 지역의 주도로 이루어지고 있는데 향후에는 중국이 큰 역할을 하면서 아시아-태평양 지역이 세계항공물류산업을 견인할 것으로 예상된다. **보잉사의 전망에 의하면 2008년부터 2027년까지 세계항공화물은 연평균 5.8%의 성장률을 보이고 지역적으로는 중국과 아시아가 가장 빠르게 성장할 것으로 전망되고 있다.**

한국의 항공물류산업은 제도와 지리·경제적 측면에서 산업 발전에 유리한 조건을 갖추고 있다고 할 수 있다. **첫째**, 동북아시아 국가들도 ‘Open sky’체제에 대한 참여가 시작되었지만 한국이 이를 실질적으로 주도하고 있다. **둘째**, 지리적으로 한국은 동북아시아의 한 가운데에 위치해 있고 이 지역 경제들이 빠르게 통합되고 있다. **셋째**, 동북아시아 국가들 사이에서 공항관련 인프라를 정비·확장하려는 노력이 활발히 전개되고 있다. 이에 공항이 중심이 된 신도시인 ‘Aerotropolis(에어로트로폴리스)’들이 만들어지면서 항공물류에 대한 새로운 시장이 열릴 것으로 기대된다. **반면**, 한국의 항공물류산업은 FedEx와 UPS와 같은 세계적인 ‘Integrator(복합운송회사)’가 없다는 것이 한계점으로 지적되고 있다.

■ 시사점

첫째, 물류 기업들은 항공물류 부문 진출을 통해 경쟁력 강화와 세계적인 ‘Integrator(복합운송회사)’로 성장할 수 있는 전기를 마련해야 한다. **둘째**, 중국 시장 진출을 통해 동북아시아 물류시장의 중심에 서야 한다. 특히 중국서부발전계획을 활용하여 항공물류 관련 SOC 사업에 진출할 필요가 있다. **셋째**, 전국에 산재한 국내공항들을 ‘Aerotropolis(에어로트로폴리스)’로 개발함으로써 공항 활성화와 국토균형발전의 계기로 삼아야 한다.

1. 새로운 물류산업발전 전략

- 2004년부터 물류산업 선진화를 위한 노력이 체계적으로 전개되고 있으며 2010년 하반기에 새로운 종합물류업 육성방안이 발표될 예정
 - 2006년 10월부터 종합물류업 인증제도를 실시하고 있지만 그 효과는 미미
 - 2004년에 마련된 물류전문기업 육성방안에 의거하여 2006년 10월부터 종합물류업체에 대해 인증함
 - 현재 63개 기업(31개 컨소시엄)이 종합물류기업으로 인증 받은 상태이나 매출증가분에 대한 세금감면 위주로 혜택이 부여되어 큰 도움이 못 되고 있음
 - 2010년 하반기 세계적인 종합물류업 육성을 위한 새로운 정책이 발표 예정
 - 1월 14일 발표된 2010년 위기관리대책회의 안건에 따르면 8월 국토해양부가 해외진출지원 대책이 포함된 새로운 종합물류업 육성방안을 내놓을 예정
- 한국은 세계적인 물류기업이 성장하기에 불리한 지정학적인 환경에 위치하고 있기 때문에 먼저 이를 보완해야 할 필요성이 존재
 - 대부분의 세계적인 물류기업은 근거지의 경제력과 주변지역과의 연결성에 의거하여 등장
 - 2008년 매출액을 기준으로 하였을 경우 상위 20개 물류기업 중에서 유럽에 근거지를 두고 있는 기업이 13개 그리고 미국이 4개를 차지
 - EU 출범 이후의 유럽과 미국은 해운, 항공, 육상 그리고 수로를 통해 역내 모든 지역이 자유롭게 연결되고 있으며 경제적 발전 수준이 높다는 공통점
 - 동북아시아는 지정학적 이유로 경제력에 비해 역내 연결성은 크게 취약
 - 2009년 GDP로 중국, 일본 그리고 한국은 각각 세계 3위, 4위 그리고 14위

물류산업 발전을 위한 항공물류 육성 필요성과 시사점

- 그러나 2008년 매출액으로 중국과 일본기업 각각 1개씩만(15위와 16위)상위 20개에 포함되었을 정도로 물류산업의 경쟁력은 상대적으로 크게 취약
- 남북한의 분단으로 인한 중국과의 지상교통망 단절과 일본이 섬나라라는 지리적 조건이 전체적으로 역내 연결성을 떨어뜨리는 원인

< 2008년 총매출액 기준 세계 20대 물류(Logistics)기업 >

순위	회사	매출액(100만달러)	본사 소재지	영업활동범위
1	DHL Logistics	39,900	Germany	Global
2	Kuehne+Nagel	20,220	Switzerland	Global
3	DB Schenker Logistics	12,503	Germany	Global
4	Geodis	9,700	France	Global
5	CEVA Logistics	9,523	Netherlands	Global
6	Panalpina	8,394	Switzerland	Global
7	Altadis/Logista	8,190	UK	Europe
8	C.H. Robinson Worldwide	7,130	USA	Global
9	Agility Logistics	6,316	Kuwait	Global
10	UPS Supply Chain Solutions	6,293	USA	Global
11	Expeditors Int'l of Washington	5,650	USA	Global
12	DACHSER & Co.	5,377	Germany	Global
13	DSV	5,531	Denmark	Global
14	UTi Worldwide	4,896	USA	Global
15	Sinotrans	4,757	China	Global
16	NYK Logistics	4,723	Japan	Global
17	Wincanton	4,331	UK	Global
18	Bolloré	4,330	France	Global
19	Hellmann Worldwide Logistics	4,290	Germany	Global
20	Rhenus & Co.	3,940	Germany	Global
합 계		175,994		

자료: SJ Consulting Group.

- 지상교통망의 단절에서 오는 장애를 항공과 같은 다른 운송체계를 활성화시켜 극복하려는 노력이 필요
 - 남북한의 관계악화로 북한을 통과하는 도로와 철도이용이 단절된 가운데 TCR이나 TSR의 활용가능성은 현재로서는 불투명
 - 한일과 한중 해저터널은 10년이 넘는 공사기간과 각각 160~200조원과 최대 120조원으로 추정되는 공사비로 인해 아직 구상단계에 머물고 있음¹⁾

2. 'Open Sky'시대와 한국의 항공물류산업

○ 전 세계적으로 하늘 길의 완전 개방을 목표로 하는 'Open Sky'체제가 추진

- 1990년대 이후 항공협정체제가 'Open Sky'체제로 대체되기 시작
 - 미국이 1992년 네덜란드와 협정을 맺으면서 'Open Sky'로의 전환이 본격화
 - 미국은 2008년 기준으로 94개국과 open sky협정을 체결한 상태임
- 'Open Sky'협정은 여객과 화물의 항공운항과 관련된 모든 결정권을 국가가 아닌 민간에 넘겨 경제 원리에 따라 결정되도록 하는 것이 궁극적인 목표
 - 미국은 open sky협정을 통해 여객과 화물운송에 있어서 제3, 제4 그리고 제5 자유운수권을 규모나 횟수와 관계없이 무제한적으로 허용됨²⁾
 - 항공화물수송에 있어서는 흔히 제7 자유운수권까지 허용되고 있음

< 항공운항 자유운수권의 종류와 사례 >

구 분	내 용	사 례
제1 자유운수권	착륙 없이 외국영공을 이용할 권리	토론토-멕시코시티, 미국영공 통과
제2 자유운수권	제3국으로 가는 동안 제2국에 급유와 정비를 목적으로 착륙할 권리	토론토-멕시코시티, 미국에서 재급유 필요
제3 자유운수권	본국에서 외국으로 비행할 권리	캐나다국적 항공사가 토론토 시카고 노선 운항
제4 자유운수권	외국에서 본국으로 비행할 권리	캐나다국적 항공사가 시카고 토론토 운항
제5 자유운수권	두 외국 사이를 비행할 수 있는 권리, 항공기의 출발지와 종착지는 본국	캐나다국적 항공사가 토론토를 출발하여 시카고에서 승객을 태우고 멕시코시티까지 비행
제6 자유운수권	한 외국으로부터 다른 외국으로 비행할 수 있는 권리, 이때 항공기는 비 기술적인 이유로 본국에 착륙 가능	미국국적 항공사가 토론토에서 멕시코 시티로 비행하는 동안 시카고에서 승객을 태우거나 내림
제7 자유운수권	두 외국 사이를 비행할 수 있는 권리, 항공기는 본국으로 비행하지 않음	유럽국적의 항공사가 캐나다와 미국사이에에서만 운항
제8 자유운수권	외국의 두 곳 이상 공항간 비행할 수 있는 권리, 본국에 대해 서비스도 제공	케세이퍼시픽 항공사가 홍콩과 페낭을 쿠알라룸푸르를 거치면서 운항
제9 자유운수권	본국 서비스를 하지 않으면서 외국 내 자유롭게 비행할 수 있는 권리	모든 유럽의 항공기들이 EU지역 내에서 운항하는 방식

자료: "Freedoms of the air," wikipedia (<http://en.wikipedia.org>).

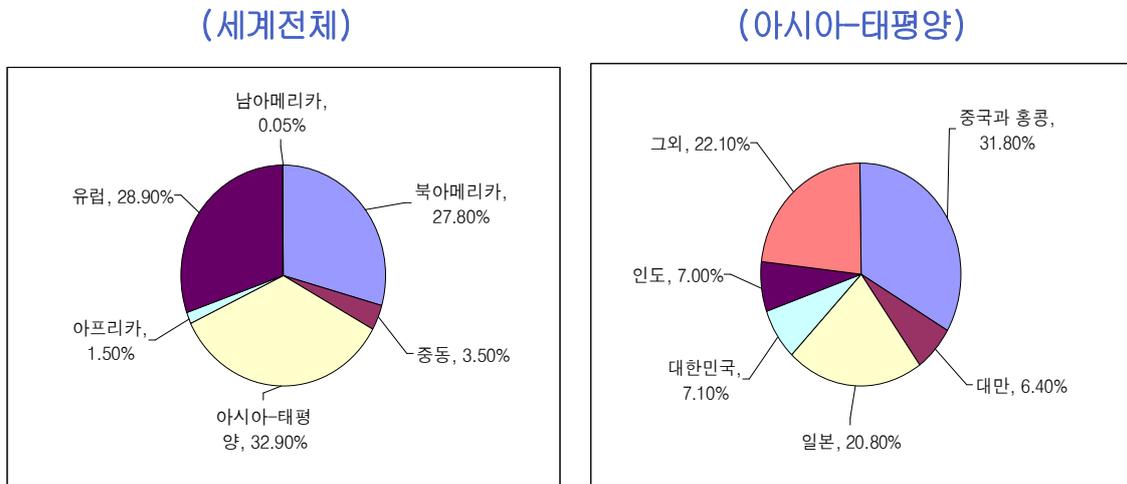
1) "한일해저터널 뚫어야하나 말아야하나" 논란 재 점화," 동아일보, 2008년 11월 7일; "한중해저터널 뚫자," 아시아경제, 2009년 10월 9일.

2) Glynn, Mark (2009), Open Skies 1978-2009, Abu Dhabi Workshop on Air & Space Law, April 12.

○ 항공물류산업은 금액 기준으로는 세계 무역의 35%를 차지하고 있으며 아시아-태평양 지역이 세계 항공물류산업을 주도할 것으로 전망

- 전 세계적으로 항공기를 이용한 무역은 금액으로 보았을 때 1/3이상을 차지
 - 2007년 선박들이 60조 9천억 RTK를 수송할 때 항공기는 1,930억 RTK³⁾를 수송⁴⁾하여 그 비율은 0.3%로 물량 면에서 아주 작은 부분을 담당함⁵⁾
 - 그러나 금액 기준으로는 2006년 세계 무역액 12조 달러 중 35%에 해당하는 4조 2,000억 달러 어치를 항공기가 수송함⁶⁾
- 특히, 중국과 아시아-태평양 지역이 세계항공물류시장을 주도하고 있음
 - RTK기준으로 2008년 아시아-태평양 지역이 32.9%를 차지하였고 아시아-태평양 지역 안에서는 중국-홍콩이 31.8%를 점유

< RTK 기준으로 본 세계항공물류시장의 지역별 구성(2008년 기준) >



자료: UPS and the Asia Express Market, UPS, Jan 2010.

3) RTK는 Revenue Tonne Kilometer의 약어로 화물적재공간을 톤으로 환산하고 수송거리를 곱한 것이며 비슷한 개념으로 Freight Tonne Kilometer를 줄인 FTK가 있으며 이는 수송한 화물의 무게에 수송거리를 곱한 것임.

4) World Air Cargo Forecast 2008-2009, Boeing, 2008.

5) 한국은 2009년 중량으로는 0.4% 그러나 금액으로는 25%의 화물을 항공기를 이용하여 수출.

6) IATA Economics Briefing, Air Freight Market Outlook, IATA, Sep 2007.

- 세계 항공화물시장은 앞으로 20년 동안 지금보다 3배 이상 성장하고 중국과 아시아-태평양 지역이 세계 항공화물시장을 견인할 것으로 전망
 - 세계항공화물은 2007년 1,936억 RTK에서 연평균 5.8%씩 상승하여 20년 후인 2027년 5,959억 RTK로 3배 이상 성장 예상
 - 중국국내시장은 9.9% 그리고 아시아지역 시장은 8.1%의 높은 성장률 전망

< RTK로 본 지역에 따른 항공화물 성장률 전망 >

(단위: %)

시장	1997~2007	2008~2027
중국 국내	15.6	9.9
아시아 지역 내	7.0	8.1
아시아-북아메리카	4.8	6.7
유럽-아시아	9.7	6.5
아프리카유럽	4.0	6.2
서남아시아-유럽	5.4	6.0
라틴아메리카유럽	3.5	5.7
라틴아메리카북아메리카	1.5	5.6
유럽-북아메리카	3.1	5.1
중동-유럽	6.5	4.8
유럽 지역 내	2.1	3.6
북아메리카 지역 내	0.5	2.7
세계 전체	4.1	5.8

자료: World Air Cargo Forecast 2008~2009, Boeing, 2008.

- 한국의 항공물류산업은 제도와 지리·경제적 측면에서 유리한 측면을 가지고 있으나 세계적인 'Integrator(복합운송회사)'가 없다는 것이 한계점
- 첫째, 동북아시아 국가들의 'Open Sky' 체제 참여가 활발해지는 가운데 지금까지 한국이 이를 주도
 - 한국은 2009년 12월 현재 여객 19개국, 화물 31개국과 open sky 협정 체결⁷⁾
 - 일본은 2007년 5월 16일 '아시아 게이트웨이 구상(Asian Gateway Initiative)'

7) 보다 자세한 내용은 '【별첨 1】 한국의 Open Sky 협정 체결 현황' 참조.

의 추진과제 10가지를 발표하였는데 제1순위로 “아시아 오픈 스카이”를 선정
 · 중국은 한국과 체결한 open sky협정의 효과를 확인하였고 2007년 12월 28일
 홍콩과 2009년 6월 19일 칠레와 open sky협정 체결⁸⁾

- 둘째, 한국은 지리적으로 동북아시아의 중앙에 위치하는데 이 지역 경제들이 빠르게 통합중

- 2003년 기준으로 20억 명, 또는 세계인구의 32%가 인천공항으로부터 비행시간으로 3시간 반 거리에 거주하고 이 지역에 인구 백만이 넘는 도시가 51개⁹⁾
- 기능적 통합지수, 정치안보지수, 사회문화지수 그리고 제도적 통합지수를 1~5의 점수로 평가하였을 때 2007년 현재 동북아는 MERCOSUR와 같은 수준

< 동북아 국가들의 통합정도 비교 >

순위	초기단계	발전단계	현재(2007)
1	NAFTA (2.58)	NAFTA (3.17)	EU (4.83)
2	ASEAN (2.25)	ASEAN (2.92)	NAFTA (3.67)
3	EU (2.08)	EU (2.94)	ASEAN (3.33)
4	MERCOSUR (1.83)	MERCOSUR (2.33)	MERCOSUR (2.67)
5	동북아 (1.42)	동북아 (2.33)	동북아 (2.67)

자료: Asia Economic Community Forum (2009).

- 셋째, 동북아시아 지역 국가들의 항공물류관련 인프라는 세계적인 수준이면서도 항공인프라에 대한 투자가 증대하고 있어 항공물류에 대한 새로운 수요가 지속 창출중

- 2008년 중국의 홍콩과 상하이, 한국의 인천 그리고 일본의 나리타가 항공화물 취급량에 있어서 각각 세계 2위, 3위, 4위 그리고 8위를 차지
- 한국은 2009년 12월 31일 “환태평양을 주도하는 항공강국”수립을 목표로 ‘제1차 항공정책기본계획’을 고시하고 우선 2014년까지 이를 실천하기로 함
- 중국은 2008년 1월 29일 2020년까지 97개 공항을 새로이 건설하여 인구의

8) ‘【별첨 3】 일본의 Open Sky 협정 체결 현황과 중국 산둥성/인천 항공교통 변화’를 참조.

9) Lim. Chungjin (2007), 「A Study on the Development Plan of Incheon Free Economic Zone, Korea」, Master's Thesis, University of Oregon, May.

80%를 인근 공항으로부터 100km 이내에서 커버하려는 계획을 발표¹⁰⁾

- 공항을 중심으로 도시가 만들어지는 'Aerotropolis (에어로트로폴리스)'가 동북아시아 지역에 들어서면서 항공물류에 대해 새로운 수요를 창출¹¹⁾

< 전 세계 10대 화물취급 공항과 연간 화물취급규모(2009년 7월 28일 기준) >

순위	공항	국가	화물취급 량(톤)
1	Memphis TN	미국	3,695,438
2	Hong Kong	중국	3,660,901
3	Shanghai	중국	2,602,916
4	Incheon	대한민국	2,423,717
5	Anchorage AK	미국	2,339,831
6	Paris	프랑스	2,280,050
7	Frankfurt	독일	2,111,031
8	Tokyo	일본	1,974,276
9	Louisville KY	미국	1,883,894
10	Singapore	싱가포르	1,824,992

자료: Airports Council International (<http://www.aci.aero>).

주: 화물취급 량은 비행기에 실고 내린 모든 화물의 무게를 합산 하여 계산.

- 그러나 세계적인 통합자(Integrator)¹²⁾의 부재가 한국 항공물류산업 발전의 걸림돌로 작용하고 있음

- 현재 세계 항공화물 운송에서 항공사의 역할도 크지만 'Integrator(통합자)'가 지배하고 있는 상황임
- 2008년 운송실적기준으로 'Integrator'인 Federal Express와 UPS가 각각 1위와 2위를 기록하고 있음

10) “중, 2020년까지 공항 97곳 신설,” 문화일보, 2008년 1월 30일.

11) 【별첨 4】 아시아 지역의 대표적인 Aerotropolis 참조.

12) 항공물류의 영업모델은 'Forwarder(발송자) model'과 'Integrator(통합자) model'로 구분하는데 Forwarder 모델에서는 소비자와 운송회사 사이에 발송자가 오며 수송기를 운항하는 대부분의 항공사와 경우에 따라 특송(express delivery)회사들이 그리고 Integrator 모델에서는 운송회사가 전체 수송과정을 책임지게 되며 전 세계적으로 유명한 특송회사들이 해당

< 세계 10대 항공화물 운송회사(2008년 현재) >

순위	회사명	실적(100만 FTK)	국가	형태
1	Federal Express	15,122	미국	I
2	UPS Airlines	10,977	미국	I
3	Korean Air	8,890	한국	C
4	Cathay Pacific Airways	8,245	중국	C
5	Lufthansa	8,206	독일	C
6	Singapore Airlines	7,486	싱가포르	C
7	Emirates	6,013	UAE	C
8	Air France	5,820	프랑스	C
9	Cargolux	5,334	룩셈부르크	F
10	China Airlines	5,261	중국	C

자료: 1) "The world's top cargo airlines," Arabiansupplychain.com, Aug 4, 2009.

2) 「Liberalizing air cargo services in APEC」, Munich Personal RePEc Archive, Oct 7, 2009.

주: I는 Integrated express operator로 종합물류회사를, C는 Combination carriers로 화물운송을 겸한 항공화물회사를 그리고 F는 Dedicated Freight Operator로 항공화물전문 회사를 의미.

3. 시사점

첫째, 물류기업들은 항공물류부문에의 진출을 통해 경쟁력강화와 세계적인 '복합운송회사(Integrator)'로 성장할 수 있는 전기를 마련해야 함

- 현재 국내에는 세계적인 경쟁력을 갖춘 '복합운송회사'는 전무한 상태로 이는 관련 기업들의 항공물류부문 진출이 없었기 때문
 - 특히 국내 주요 택배기업들은 항공물류부문의 부재로 그동안 'Forwarder (발송자)'에 머물러옴
- 일부 후발 물류기업들에서 항공물류사업 참여를 통한 경쟁력 강화 계획이 마련되고 추진
 - 최근 물류부문의 후발주자인 국내의 한 회사는 장기적으로 전세항공기를 이용하여 연간 30만 톤(항공기 3,000대 분량)의 화물을 수송할 계획을 발표¹³⁾

13) "UAE 원전 물류시장 뛰어난 배재훈 범한핀토스 사장," 중앙일보, 2010년 5월 3일.

둘째, 중국시장으로의 진출을 통해 지역적으로 진정하게 동북아시아 물류시장의 중심에 서야 함

- 영토, 인구, 자원, 경제력 등 거의 모든 면에서 중국은 동북아시아의 중심 국가며 항공물류도 동일한 상황임
- 중국과 한국 사이에 항공화물에 있어 그동안의 관례에 따라 '제 5 자유운수권'까지 허용하는 'Open Sky협정'이 체결이 기대되며 이를 이용해야 함
 - 중국정부가 추진하고 있는 내륙발전계획과 항공물류부문에 진출한 국내 물류기업의 진입전략이 연계될 경우 강력한 시너지 효과가 가능할 것으로 예상됨
- 주로 항만 중심으로 참여가 고려되어온 물류관련 SOC개발 사업을 항공화물용 터미널의 개발과 운영으로까지 확대해야 할 것임

셋째, 전국에 산재한 국내공항들을 'Aerotropolis (에어로트로폴리스)'로 개발함으로써 공항활성화와 국토균형발전의 계기로 삼아야 함

- 전국의 여객을 수송할 수 있는 공항은 열다섯 곳이지만 이중 제 기능을 하는 곳은 소수에 불과함
 - 2008년 현재 인천공항을 제외하고 한국공항공사 관리 열 네 곳의 지방공항 중에서 김포, 김해 그리고 제주공항을 제외한 나머지 공항이 만성적지¹⁴⁾임
- 'Aerotropolis(에어로트로폴리스)'로 개발할 경우 그 만큼 내륙지방의 발전이 앞당겨지고 이로 인해 공항의 영업 실적이 개선될 것으로 기대됨
 - 그동안의 주로 임해지역 중심의 국토발전이 이루어져 왔는데, 많은 수의 공항들이 내륙에 위치해 있어 이를 잘 활용할 경우 국토균형발전에 도움이 될 것으로 판단됨 

예상한 연구위원 (syeahk@hri.co.kr, 02-2027-6249)

14) "3개 공항이 11개 공항 먹여 살린다?" 세계일보, 2009년 9월 27일.

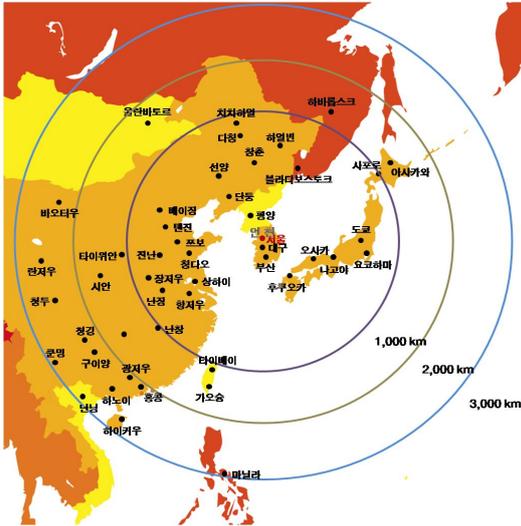
【별첨 1】 한국의 Open Sky 협정 체결 현황

< 한국의 Open Sky 협정 체결현황(2009년 12월 현재) >

지역	국가	체결일자	여객 (19개 국)	화물 (31개 국)	참고
동북아	중국	2006.06.16	○	○	산동성/해남도만 해당
	일본	2007.08.02	○	○	도쿄는 제외
동남아	베트남	2006.04.14	○	○	
	태국	2006.05.23	○	○	
	캄보디아	2006.09.05	○	○	2010년 부 항공자유화
	미얀마	2006.09.08	○	○	2010년 4월 부 항공자유화
	말레이시아	2007.01.12	○	○	
	마카오	2008.06.27	X	○	여객 주14회
서남아	몰디브	1990	○	○	단수제(KAL)
	인도	2003	X	○	인도, 화물 일반자유화
	스리랑카	2007.07.25	○	○	여객 주2회
대양주	호주	2004.03.04	X	○	여객 주9,500석
아프리카	케냐	2007.04.27	○	○	
	남아프리카 공화국	2008.04.24	X	○	여객 주15회
	튀니지	2009.05.11	○	○	
북미	미국	1998.04.23	○	○	
	캐나다	2008.11.19	○	○	
중남미	칠레	2001	○	○	
	페루	2002	○	○	
	멕시코	2008.06.27	○	○	
CIS	우크라이나	2006.11.22	○	○	2010년 부 실시
	아제르바이잔	2006.12.22	○	○	
	우즈베키스탄	2008.05.01	X	○	여객 주8회
	벨라루스	2009.05.27	○	○	
유럽	오스트리아	1996	X	○	
	독일	2001.08.24	X	○	여객 주21회
	노르웨이	2002	X	○	북구 3국 여객 주4회
	스웨덴	2002	X	○	
	덴마크	2002	X	○	
	핀란드	2006.11.09	X	○	여객 주7회
그리스	2007.05.03	X	○	여객 주7회	

【별첨 2】 인천 공항 주변 도시 및 전국 여객수송공항

< 인천공항과 주변의 주요 도시 >



< 전국의 여객수송공항 >



【별첨 3】 일본의 Open Sky 협정 체결현황과 중국 산둥성/인천 항공교통 변화

< 2010년 1월 현재 일본의 open sky협정 체결현황 >

지역	국가	체결일자	참고
동북아	한국	2007.08.02	도쿄는 제외
	태국	2007.11.29	
동남아	마카오	2008.01.30	
	홍콩	2008.02.01	
	베트남	2008.05.22	
	말레이시아	2008.07.25	
북미	캐나다	2009.04.03	
	미국	2009.12.11	제5 자유 운항권까지 허용

< 한국과의 open sky 협정 전후 11개월 동안의 산둥성/인천의 항공교통 추이 >

(단위: 편, 명)

	항공편		승객수	
	이전	이후	이전	이후
한국 항공사	3,754	5,330 (+42.0%)	495,259	549,836 (+11.0%)
중국 항공사	4,276	8,361 (+95.5%)	376,234	653,388 (+73.7%)

자료: Lee, Yeong Heok (2008), Open Sky and Current Issues in Korean Air Transport Policy, IFSPA 2008, May 17

【별첨 4】 아시아 지역의 대표적인 Aerotropolis

< 아시아 지역의 대표적인 Aerotropolis >

지역	국가	내용
Chek Lap Kok (Sky City)	홍콩	45,000명이 상주하는 미니도시로 오피스 타워, 컨벤션센터, 호텔 등이 문을 열 예정
Beijing Capital Airport City	중국	120억 달러 투자되어 상주인구 40만 명의 도시 건설
New Songdo City	한국	약 200억 달러의 비용지출이 예정되어 있는 가운데 3만 상주인구를 목표로 건설 진행
Suvarnabhumi	태국	2036년까지 약 330만 상주인구를 목표로 건설

자료: Lindsay, Greg (2006), Rise of the Aerotropolis, Fast Company, Jul. no 107.

HRI 經濟 指標

🔴 主要 經濟 指標 推移와 展望

主要 經濟 指標 推移와 展望

구 분		2007	2008 ^P	2009 ^P					2010 ^E		
				1/4	2/4	3/4	4/4	연간	1/4	연간	
국민계정	경제성장률 (%)	5.1	2.3	-4.3	-2.2	1.0	6.0	0.2	8.1	5.3	
	민간소비 (%)	5.1	1.3	-4.4	-1.0	0.7	5.8	0.2	6.3	4.1	
	건설투자 (%)	1.4	-2.8	2.8	5.1	4.4	5.0	4.4	2.3	2.2	
	설비투자 (%)	9.3	-1.0	-23.1	-17.3	-7.0	13.3	-9.1	29.9	13.0	
대외거래	통관기준	경상수지 (억 \$)	59	-58	86	131	104	106	427	12	130
		무역수지 (억 \$)	146	-133	30	170	102	124	426	33	180
	수출 (억 \$)	3,715	4,220	744	904	948	1,040	3,635	1,014	4,350	
		증감률 (%)	(14.1)	(13.6)	(-25.2)	(-21.1)	(-17.6)	(11.7)	(-13.9)	(36.2)	(19.7)
	수입 (억 \$)	3,568	4,353	714	740	848	929	3,231	981	4,170	
		증감률 (%)	(15.3)	(22.0)	(-32.7)	(-35.6)	(-31.0)	(1.4)	(-25.8)	(37.3)	(29.1)
소비자물가 상승률 (%)		2.5	4.7	3.9	2.8	2.0	2.4	2.8	2.7	3.1	
실업률 (%)		3.2	3.2	3.8	3.8	3.6	3.3	3.6	4.7	3.6	
국제유가 (평균, Dubai, \$/배럴)		68	94	44	59	68	75	62	76	81	
원/달러 환율 (평균, 원)		929	1,103	1,418	1,286	1,239	1,168	1,276	1,143	1,110	

주: P(Preliminary)는 잠정실적치, E(Expectation)는 전망치.