



## 국제항공운송협회, 항공산업의 국가경쟁력 강화 방안 제시

**2012년 9월 24일, 서울** – 국제항공운송협회 (IATA: The International Air Transport Association, 이하 IATA)는 24일 웨스틴 조선호텔서 열린 기자간담회에서 세계 항공산업의 역할과 비전을 공유하고 한국의 국가 경쟁력 제고를 위해 국내항공 산업의 경쟁력 강화와 성공적 발전을 지속적으로 이끌어 나갈 것을 촉구했다.

토니 타일러 국제항공운송협회 사무총장 겸 CEO는 “한국은 항공 운송 산업의 성공적 발전을 위한 견고한 기반을 구축해왔다”며, “한국의 항공 산업은 전체 GDP의 약 0.8%에 달하는 8조 3천억원의 경제 효과와 14만여명의 일자리를 제공하며, 이에 항공 산업과 연계된 관광산업의 효과가 더해질 경우 이 수치는 23조 1천억원(전체 GDP의 2.2%)과 48만 8천여명(전체 노동 인구의 2.2%)으로 각각 늘어난다”고 말했다.

그는 “오늘날 한국은 세계 15위의 경제 대국이자 1인당 국민 소득 2만불 이상, 인구 5천만 국가들이 속한 20/50 클럽에 7번째로 진입한 국가이다. 한국의 이러한 경제적 성과는 세계 시장과의 연결성(Connectivity)이 있었기에 가능한 일”이라고 덧붙였다.

타일러 회장은 또한 “효율적 연결성은 저절로 생겨나는 것이 아니라, 항공사, 공항, 항공 교통관제, 대리점, 화물 운송업, 제조업 등 복합적인 가치사슬(Value Chain)의 상호작용을 통해 이뤄지며, 이러한 활동은 정부의 정책 방향과 긴밀히 연계돼 있다”며, “항공 산업의 경쟁력 있는 환경 조성을 위해 모두가 힘을 쏟는다면 경제의 동반 성장과 더불어 궁극적으로 모든 이들에게 혜택을 줄 것”이라고 강조했다.

IATA는 240개의 회원 항공사로 구성된 세계적인 협회로, 세계 항공 운송량의 약 84%를 차지하고 있다. 아시아나항공과 대한항공 모두 IATA의 회원사이다.

특히, 그는 산업 인프라와 글로벌 스탠다드 측면에서 한국이 주력해야 할 몇 가지 분야를 꼽아 발전방향에 대해 조언하기도 했다. .

### **인프라:**

- 인천국제공항은 우수한 시설과 고품질의 서비스로 지속적인 수익 창출과 높은 명성을 유지하고 있음. 따라서, 앞으로 더 좋은 공항으로 만들어 나가는 것이 과제.
- 2007 년, 인천국제공항은 2008 년부터 2010 년까지 착륙료 10% 인하에 동의했는데, 이와 유사한 인하조치는 인천공항의 경쟁력 상승에 기여할 것으로 판단
- 사용료 인하, 공항건설 및 공항 민영화 등 어떤 분야의 의사결정이 됐건 간에 한국의 국가 경쟁력이 최우선 요소가 되어야 함. 인천 공항의 우수한 시설과 가격 경쟁력으로 확보된 경쟁우위를 지켜나가는 것이 중요

### **글로벌 스탠다드:**

- 한국의 항공 산업은 글로벌 스탠다드에 근거한 혁신을 지속해야 함. e-freight 계획의 일환으로 e-항공화물운송장 시스템을 한국 시장에 도입하려는 대한항공의 노력에 대해 높이 평가. e-freight 은 서류 작업을 없애 항공 화물 부문의 효율성 향상에 기여함
- 인천 공항은 또한 IATA 의 Fast Travel 프로그램의 일환으로 시행중인 체크인, 수하물 태그부착, 여행 서류 체크, 탑승, 항공편 재예약, 수하물 추적 등에서의 셀프 서비스 시스템 도입으로 승객 편의를 위한 글로벌 스탠다드 기술 활용에 선도적 역할을 하고 있음
- 인천 공항의 생체 인식기술 활용은 명실공히 세계 최고 수준임. 이러한 최첨단 경쟁력 유지를 위해 IATA 는 인천 공항과 주요 이해 관계자와 함께 차세대 보안검색 시스템인 CoF (Checkpoint of the Future)에 관하여 협력할 것을 기대. CoF 는 기술과 정보를 통해 보안을 강화하고 승객의 불편한 보안검색 프로세스를 효과적으로 개선하고자 하는 프로젝트임.

### **환경:**

- 글로벌 항공 운송 업계는 전세계 인공 탄소 배출량의 2% 수준인 항공탄소배출량을 개선하기 위해 아래 세 가지의 순차적 목표를 제시, 추진해 나갈 것임
- 2020 년까지 연료 효율성을 매년 1.5% 씩 개선
- 2020 년부터 탄소 중립 성장(carbon-neutral growth)으로 순 배출량 제한
- 2050 년까지 순 배출량을 2005 년 수준의 절반으로 감축

- 이러한 목표 달성을 위해, 업계는 기술 투자 증대, 효율적 인프라 및 운영을 기반으로 하는 4 대전략을 추진 중. 이 전략의 일환으로 글로벌 항공 운송 업계는 국제 민간 항공 기구 (ICAO: International Civil Aviation Organization)를 통해 시장기반 계측 정책 등을 포함 글로벌 차원에서의 조율을 통한 실천 방법을 모색 중이며 한국의 적극적 협조에 감사를 표함
- 유럽이 일방적으로, 항공 권역을 초월해 시행 예정인 탄소배출권거래제(ETS)에 따르면, 항공사들은 2013년 4월까지 의무적으로 탄소배출허가권을 유럽에 제출해야 함. 이 제도 하에서는, 한국 항공사들은 유럽 출발/도착 항공편의 전체 노선거리, 즉 한국, 중국, 러시아, 몽골 및 기타 국가 등이 포함된, 유럽 권역을 벗어난 항로 상의 전체 운항 거리에 해당하는 탄소 배출량에 대한 배출권을 유럽으로부터 구입해야 함. 이러한 점을 고려시, 한국의 지원과 역할이 매우 중요한 시점임.
- 한국은 최근 델리, 모스크바 및 워싱턴에서 개최된 EU의 탄소배출권 거래제 시행에 반대 의사를 표명한 25개 이상 국가들 중 하나임. 누구도 무역 전쟁을 원치 않음. 따라서, 상호 번영과 공생을 위한 ICAO의 성공적 논의를 통해 유럽의 일방적 조치의 위협을 불식시키는 것이 최우선 순위가 되어야 함

관련 문의:

IATA 홍보부 전화번호: +41 22 770 2967, 이메일: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

참고 사항:

- IATA (국제항공운송협회: International Air Transport Association)는 240개의 회원 항공사를 대표하며, 세계 항공 운송량의 약 84%를 차지하고 있음
- IATA 트위터: <http://twitter.com/iata2press>
- Benefits of Aviation 연구(한국 지역 연구 포함)에 관한 더 많은 자료는 [www.benefitsofaviation.aero](http://www.benefitsofaviation.aero)에서 다운로드 할 수 있음