

김해공항 중장거리 노선 신설 현황과 과제

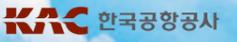
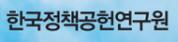
김해공항
중장거리 노선
신설 현황과 과제

| 일시 | 2018년 12월 7일 (금) 오전 10시

| 장소 | 국회의원회관 제2간담회실



•주최 :  부산 남구(을) 국회의원 박재호

•주관 :  국토교통부  부산광역시  KAC 한국공항공사  한국정책공헌연구원

표지흑백

토론회 식순 및 목차

식 순

1. 개회
2. 주요 참석자 소개
3. 인사말 _ 국회의원 박재호
4. 주제발표
5. 정책토론
6. 자유토론 및 질의응답
7. 맺음말
8. 폐회

목 차

- 김해공항 중장거리 노선개발 필요성 4
- 김해국제공항 중장거리 노선 개설을 위한 과제 16
- 김해공항 현황 및 항공자유화 현황 35

개 회 사

국회의원 박재호



반갑습니다. 더불어민주당 부산 남구(을) 국회의원 박재호입니다.

김해공항 중장거리 노선 신설의 필요성을 살펴보고, 이를 위한 항공정책의 제도 개선을 모색하기 위한 “김해공항 중장거리 노선 신설 현황과 과제” 정책토론회에 참석하신 여러분께 감사드립니다.

김해공항은 1,300만 명 동남권 지역의 대표 관문공항이자 대한민국 제2의 국제공항입니다.

현재 김해공항에서 운항 중인 국제선 정기노선은 12개국 39개 노선으로 국제여객 수송실적이 2013년 447만 명에서 2017년 881만 명으로 연평균 18.5%의 상승률을 보이고 있습니다.

하지만 김해공항 국제노선은 단거리 위주의 노선 구성이라는 분명한 한계점을 가지고 있습니다.

일본과 중국, 대만 등 단거리 노선의 운항 비중이 집중되고 있는 반면, 미국, 유럽의 장거리 국제선 취항은 지금까지 전무한 실정입니다.

또한 제1공항인 인천공항 대비 김해공항의 국제노선 비중은 26.2%에 불과해 중국의 푸둥공항, 일본의 간사이공항 등 동북아 주요 국가의 제2공항 대비 국제노선 비중이 현저하게 낮게 나타나고 있습니다.

연간 350만 명의 동남권 지역주민들은 인천공항과 일본, 중국 등의 외국공항에서 중장거리 국제선으로 환승하기 위해 교통 불편을 감수하고 있습니다. 이에 따른 경제적 손실만 3,500억 원 수준에 달합니다.

이런 사정은 국제선 항공화물의 경우도 마찬가지입니다. 부산-김해공항 권역의 발생화물이 국내 전체 발생량의 19.2%를 차지하고 있음에도 화물노선 부족으로 인한 물류비용으로만 연간 230억 원이 추가 발생하고 있습니다.

동남권 지역의 기업들은 물류비 부담이 늘고 기업경쟁력이 약화되어 결과적으로 동남권 지역 기업들의 역외 유출을 초래하는 상황입니다.

김해공항은 지난 10년간 누적 당기순이익이 8천억 원에 달하는 효자공항입니다. 이런 공항수익이 다른 공항의 적자 메우기로 사용되고 있는 실정입니다. 하지만 동남권 지역주민들은 중장거리 국제노선을 이용하기 위해 불편을 감수하고 있습니다. 동남권 지역주민들은 더 좋은 항공서비스를 받을 자격이 있습니다.

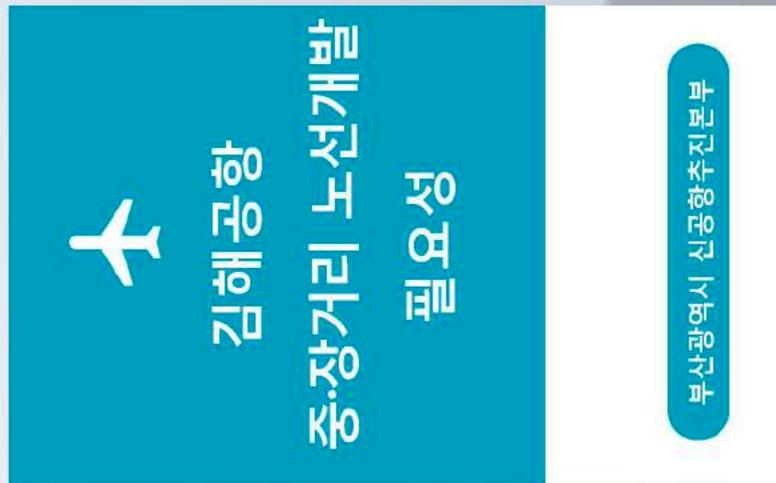
오늘 정책토론회가 김해공항 중장거리 노선 신설의 필요성과 해결과제 도출을 통해 지역주민들의 불편과 지역 간의 불균형을 해소하기 위한 해법을 모색하는 뜻깊은 자리가 되길 바랍니다.

감사합니다.

발제 1

김해공항 중장거리 노선개발 필요성

– 부산광역시 신공항추진본부 –



■ 김해공항 노선현황

■ 중·장거리 노선 개설 필요성

■ 향후 추진과제

Contents

김해공항 노선현황

김해공항 노선 현황

- '17년 국내 국제공항 국제선 여객처리 실적 : 12개국, 40개 도시, 주 1,300편
 - 단거리(2,500km 미만) : 27개 노선 주 936편(72.0%)
 - 중거리(2,500~5,000km) : 13개 노선 주 364편(28.0%)

√ 5천km 이상 장거리 노선 전무

√ 중국, 일본 및 대만 등 단거리 노선의 운항비중(67.7%) 집중 심화

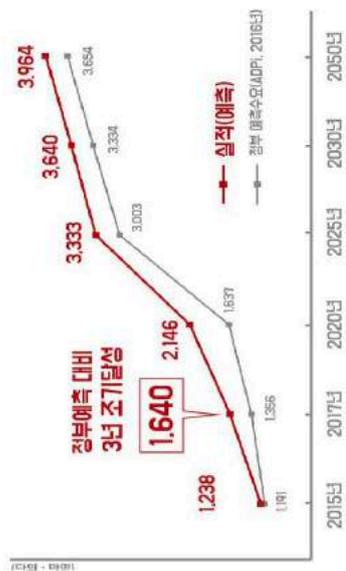
지역	일본	중국	동남아	기타
운항비중	38.3%	21.4%	8%	7.4%

김해공항 노선현황

김해공항 여객실적 현황

- '17년 김해공항 여객수요 1,640만명
- 정부예측(1,356만명)

【정부예측수요와 실제수요 비교표】



【공항별 국제선 여객점유율】

공항	17년	'18년(10월)
인천	79.0%	78.0%
김해	11.9%	11.9%
김포	5.2%	5%
대구	1.9%	2.3%
제주	1.6%	2.2%
청주	0.2%	0.3%
무안	0.2%	0.3%

- 인천 및 김해공항이 국내 국제선 여객 90% 처리
김해공항 **11.9%**, 인천공항 **78%**

김해공항 중·장거리 노선개설 추진사항

2010.7. 부산광역시 국제항공노선 확충 지원조례 제정

- 노선의 평균 탑승률이 기준 탑승률 미달 시 운임수입 부족액에 대한 보조금을 지원한다

※ '12.2~ 현재 : 김해공항 신규취항 항공사업자 공모 적극 추진 중

2015.9. 한-네덜란드 항공회담 개최 ▷ 암스테르담 운수권 증대

2017.5. 한-핀란드 항공회담 개최 ▷ 양국간 이견으로 결렬

2017.8. 한-싱가포르 항공회담 개최 ▷ 부산지정 싱가포르 운수권 최대 주14회 증대 합의

김해공항 노선현황



2. 중장거리 노선개설 필요성

종장거리 노선개설 필요성

항공노선 미개설 및 노선부족으로 인한 시민불편 해소

- 김해공항 권역 이용자 1,300만명중 약 350만명이 종장거리 노선 환승위해 추가교통비 3,500억원과 시간 지불 (김정호 의원_국토부 대정부 건의문)
- 유럽, 미주 등 종장거리 직항노선 부족으로 국내·외 타 공항 이용불편 증가

김해공항 권역 이용자의 인천공항 접근에 따른 경제적 비용 1,456억원/연

【김해공항권역 종장거리 노선의 환승항 순위】

미주 노선	유럽 노선
인 천(59.9%)	인 천(76.6%)
나리타(29.6%)	베이징(7.7%)
푸 등(4.5%)	상하이(5.5%)
베이징(2.9%)	나리타(4.6%)

수치 근거 : 한국공항공사, 동남권 국제선 수요 및 편익분석(2018)

중장거리 노선개설 필요성

지역산업 연관 항공노선 개발을 통한 지역경제 기여

- 부산,김해공항권역 발생화물이 국내 전체 발생량의 19.2% 임에도 김해/인천 국제선 화물 운송비율은 1%에 불과

✓ 화물노선 부족 으로 인한 물류비용 : 230억원/연

- 항공화물 잠재수요 : 총236천톤 (유럽 29,075톤,미주29,188톤,아시아 13,700톤)

- 동남권 관문공항 위상에 걸맞는 국제화물운송체계 구축 및 동남권 산업과 관련성 높은 항공노선 개발로 물적 교류 증대에 기여 필요
 - 독일(기계제조, 자동차), 싱가포르(금융, 해운), 네덜란드(해운, 농산물), 자카르타(해운, 농산물, 신발제조 등)



3. 향후 추진과제

권역별 관문공항 체제 구축

- 권역별 관문공항 시스템 도입
- 중추 및 수도권 관문공항(인천), 동남권 관문공항(부산)

✓ 인천공항 60% 수준으로 항공노선 개발전략 마련

증장거리 노선 공급력 증대

- 공급이 수요를 창출, 항공사 증장거리용 고성능 항공기 도입 필요

✓ 단계적인 공급력 증대를 통해 증장거리 노선 활성화

(하위공항 제도개선)
항우 추진과제

(항공안전성 확보 제도로 개선)
항공사 추진과제

슬롯(SLOT) 증대

- 김해공항은 민·군 겸용 공항 및 커류타임 적용
- 슬롯 포화(98.3%)로 노선 신·증편 불가

【국내공항 슬롯사용률_ 2016 KASO 발표자료 기준】

공	항	김	해	인	천	김	포	제	주
슬롯사용률	18회(주중)	26회(주말)	63회(64%)	41회(64%)	35회(97%)				

- 한국공항공사 '김해공항 운영절차검토 연구용역' 통해 슬롯증대방안 마련 적극 추진

현 김해공항의 한계점 인식하고
24시간 운영 가능, 중·장거리 노선 취항 가능한
'동남권 관문공항' 건설 필요

발제 2

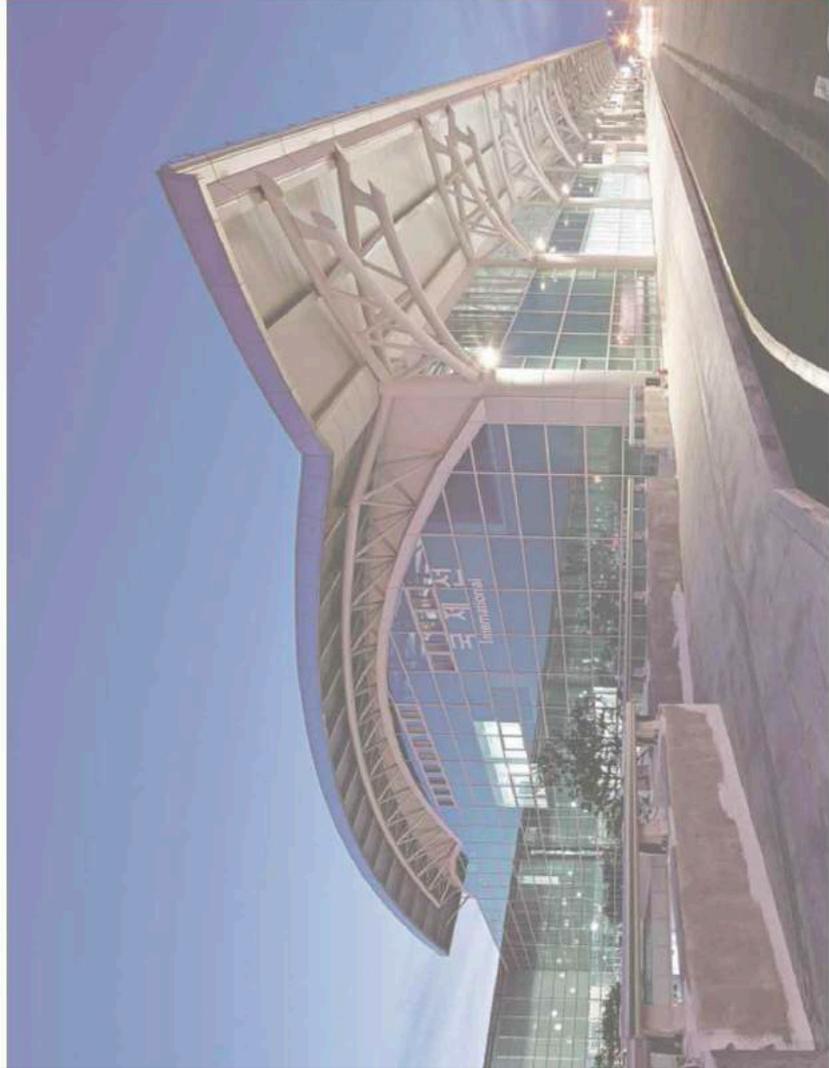
김해국제공항 중장거리 노선 개설을 위한 과제

— 박재희 한국공항공사 항공영업실장 —

Section 01 

김해국제공항
국제노선 현황

3



국제선 운항 현황

Section 1.

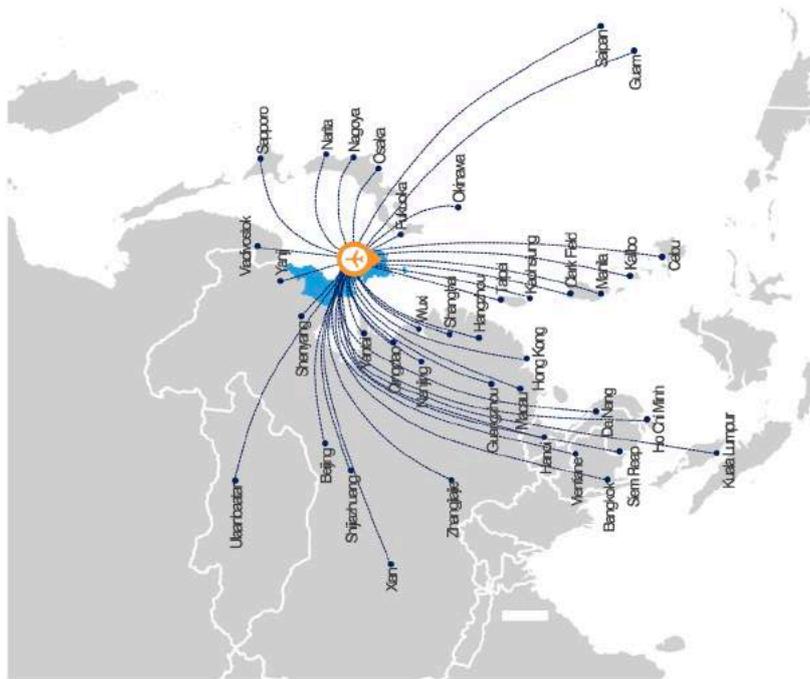
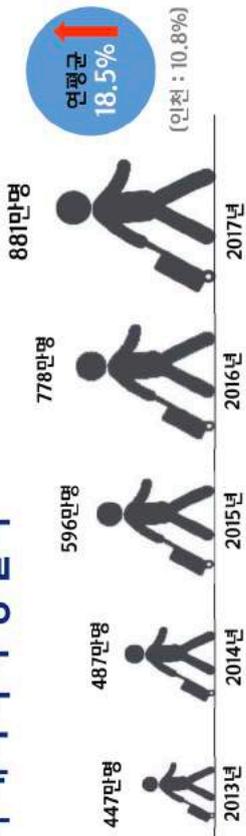
김해국제공항

“ 1300만명 동남권 지역민의 관문공항,
우리나라 제2의 국제 공항 ”

국제노선 운항현황

12개국 39개 노선 주 601회(1,202편) 운항 중 ('18.12 / 정기노선)

국제여객 수송실적



국제노선 한계점

Section 1.

1 단거리 위주의 노선구성

거리별 노선 현황



국가별 노선 현황

일본	중국	동북아	동남아	기타
운항노선(개) 7 나리타, 오사카, 후쿠오카 등	12 베이징, 푸둥, 장자제 등	5 타이페이, 홍콩, 울란바토르 등	12 마닐라, 다낭, 씨엠립 등	3 괌, 사이판, 블라디보스톡 등

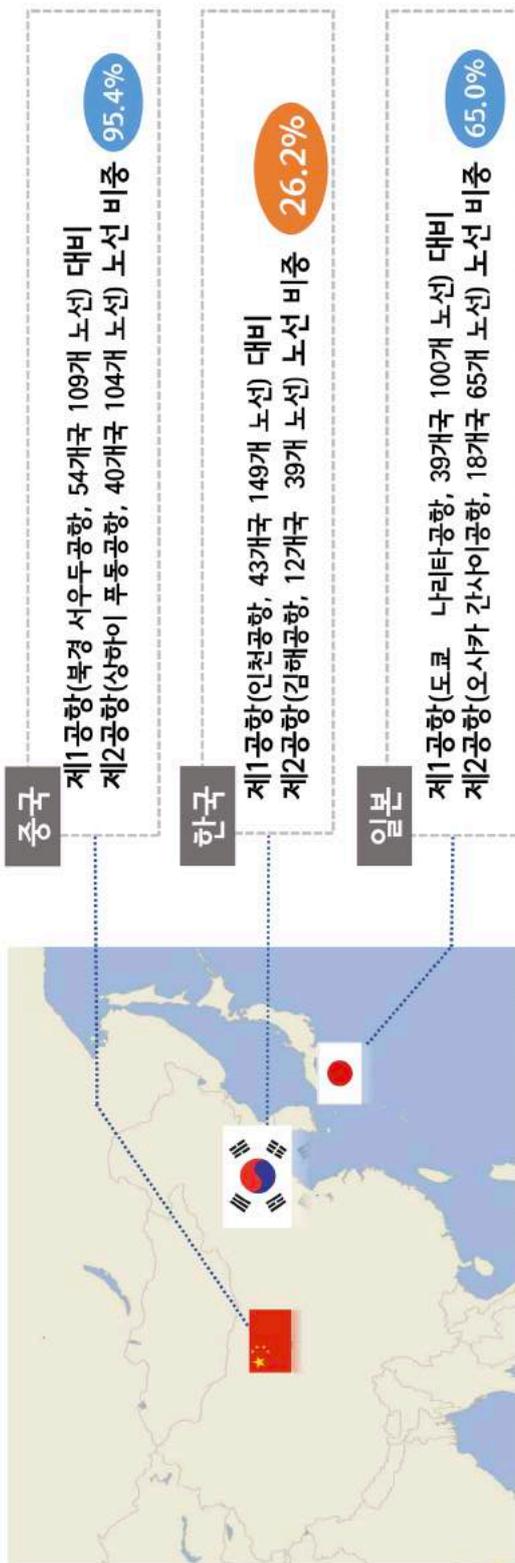
※ 노선현황 : '18.12월 기준 / 정기노선 대상

국제노선 한계점

Section 1.

2 주변국 제2공항 대비 낮은 국제 노선 비중

- ✓ 중국(상하이 푸둥공항, 95%), 일본(오사카 간사이공항, 65%) 등 동북아 주요국가의 제2공항 대비 국제노선 비중이 현저하게 낮게 나타남



※ 문항스케줄 : '18.12월 기준 / IATA Airport-IS

국제노선 한계점

Section 1.

3 동남권 위상 대비, 국제여객 수송 비중 저조

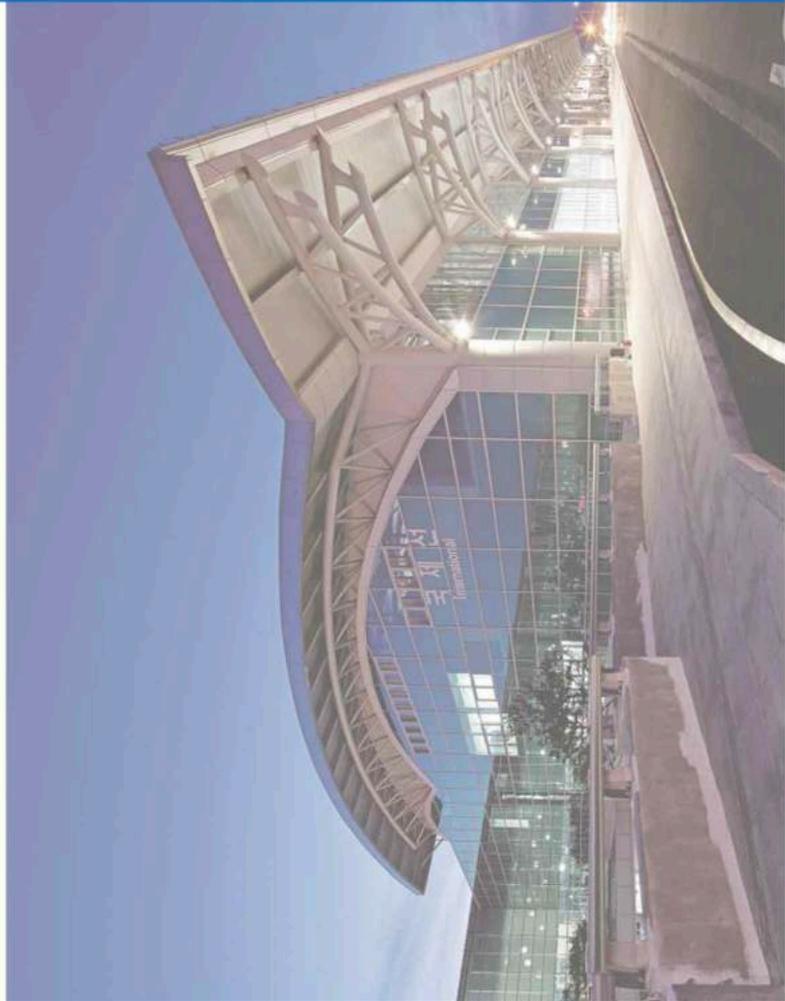


※ 자료출처 : 통계청 국가통계포털

Section 02 

김해국제공항
중점 관심 노선 분석

8

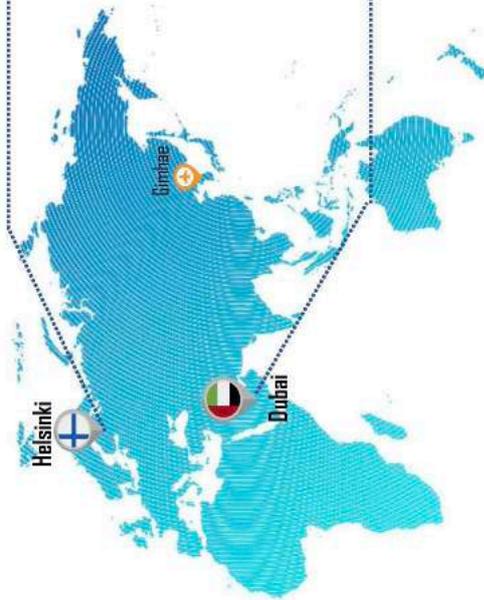


중점 관심노선

Section 2.

핀란드 헬싱키공항(HEL)

- 김해공항과의 거리 : 7,393km (약 10시간 소요)
- 허브 항공사 : 핀란드 핀에어(Finnair)
- 국제선 운항현황 : 45개국 95개 노선 ('18.12)
- 특징
 - 북유럽에 위치한 지리적 강점을 활용하여, 유럽-아시아 간 허브역할 강화



U.A.E 두바이공항(DXB)

- 김해공항과의 거리 : 7,030km (약 10시간 15분 소요)
- 허브 항공사 : U.A.E 에미레이트항공(Emirates)
- 국제선 운항현황 : 92개국 214개 노선 ('18.12)
- 특징
 - 허브항공사를 중심으로, 환승 여객 집중 유치 추진 중

(1) 김해-헬싱키 노선

Section 2.

▶ 한(인천)-헬싱키 노선 운항현황

외항사(핀에어, 주7회) 운항 중 ※ 국적사 미취항

▶ 최근 5년간 수송실적

	2013	2014	2015	2016	2017
여객 (명)	134,999	156,204	169,426	176,780	199,461
탑승률 (%)	80.1%	84.7%	79.8%	84.9%	86.4%

외항사 점유율
100%



- ✓ 핀에어 측에서 취항의사를 나타내고 있으나,
- ✓ 운수권(운항 가능 횟수) 부족으로 신규취항 불가
- ※ 외항사 보유 운수권(주7회)을 인천-헬싱키 노선에서 100% 사용 중

(2) 김해-두바이 노선

Section 2.

▶ 한(인천)-두바이 노선 운항현황 국적사(대한항공, 주7회) , 외항사(에미레이트항공, 주7회) 운항 중

▶ 국적사/외항사 별 최근 5년간 수송실적

		2013	2014	2015	2016	2017
국적사	여객 (명)	71,331	68,746	74,864	94,015	119,273
	(분담률,%)	(19.6%)	(18.0%)	(20.1%)	(22.4%)	(25.7%)
외항사	여객 (명)	292,744	313,833	298,459	324,962	344,274
	(분담률,%)	(80.4%)	(82.0%)	(79.9%)	(77.6%)	(74.3%)
	탑승률 (%)	50.1%	56.1%	51.8%	57.9%	74.0%
	탑승률 (%)	77.7%	83.2%	79.0%	85.5%	85.0%

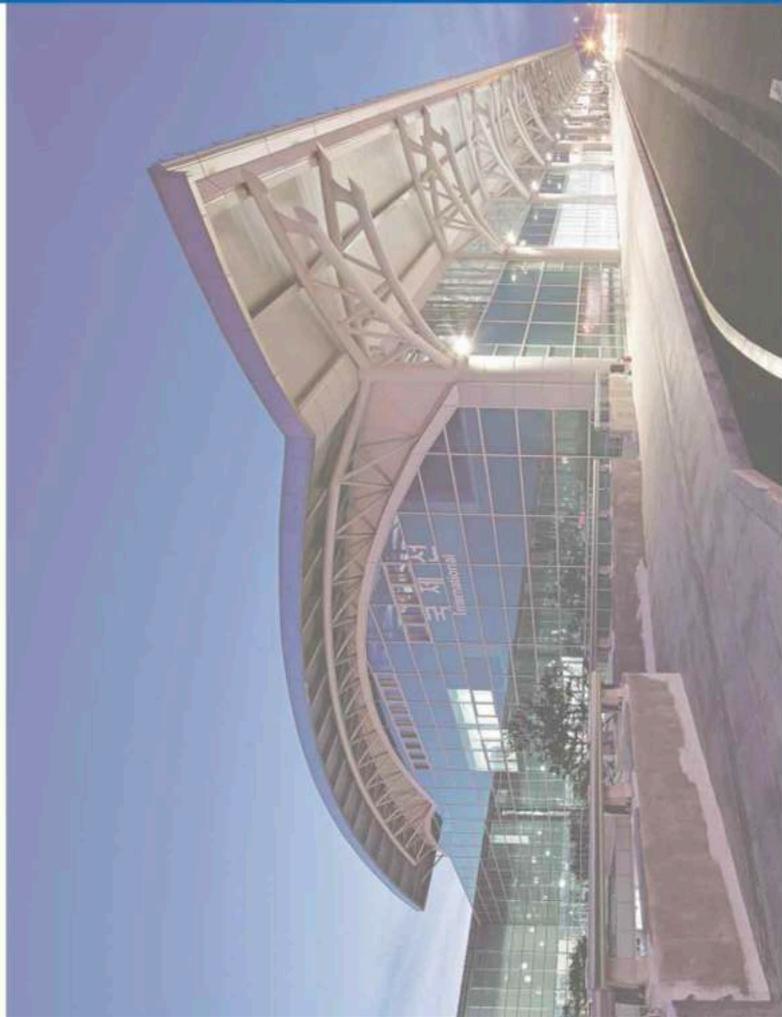


- ✓ 에미레이트항공 측에서 김해발 노선에 대한 관심을 나타내고 있으나,
- ✓ 운수권(운항 가능 횟수) 부족으로 신규취항 불가
- ※ 외항사 보유 운수권(주8회) 중 주7회(88%)를 인천-헬싱키 노선에서 사용 중

Section 03 

김해국제공항 중장거리
노선 개설 장애요인

12



중장거리 노선 개설 장애요인

Section 3.

1 지리적 위치의 강점을 활용한 외항사의 시장 확대 우려

- ✓ 유럽 내 다양한 도시와의 연결성을 활용하여, 각 공항을 허브로 하는 항공사의 환승수송 활발



종장거리 노선 개설 장애요인

Section 3.

2 외항사의 전략적인 가격 정책에 따른 국민 편익 침해 우려

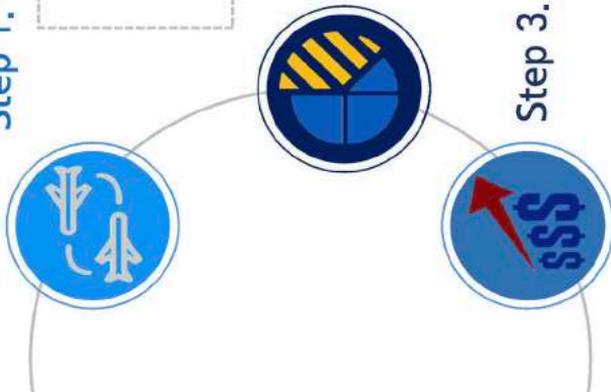
Step 1. 6수송(환승수송) 위주의 전략적인 운임정책

직항노선 대비 환승노선을 대상으로 한 저렴한 운임 제공으로, 환승객 집중 유치

※ 노선별 운임비교 (국적사 vs 외항사)

- 인천-두바이 노선 : 대한항공(100만원) < 에미레이트항공 (136만원)
- 인천-두바이-런던 노선 : 에미레이트항공(97만원, 1회 경유) < 대한항공 (162만원, 직항)

※ 항공운임 : '16.3.2~16. 양복 판매가 기준



Step 2. 가격 경쟁력을 통한 항공여객 유인 후, 운항횟수 증대로 시장 점유율 확대

Step 3. 항공운임 인상  “ 장기적으로, 소비자 부담 증가 초래 ”

중장거리 노선 개설 장애요인

Section 3.

3 노선 신설에 필요한 김해공항 수용능력 부족

항공 여객처리시설 포화

- 국제선 터미널 1단계 확충에도 불구하고 수용능력 포화
- 국제선 여객청사 활용률 ('15~'17)

	2015	2016	2017
연간처리능력(명)	464만	464만	630만*
수송여객(명)	631만	815만	924만
활용률(%)	136.0%	175.6%	146.7%

※ 내항기 : 국제선 여객청사 활용률에 포함 / 국제선 1단계 증축 원료('17.6)

항공 SLOT 부족

- 슬롯 부족에 따라 노선 신설, 증설 곤란

※ SLOT : 항공기 이착륙 시간 | 시간당 슬롯의 수를 수용능력으로 표현

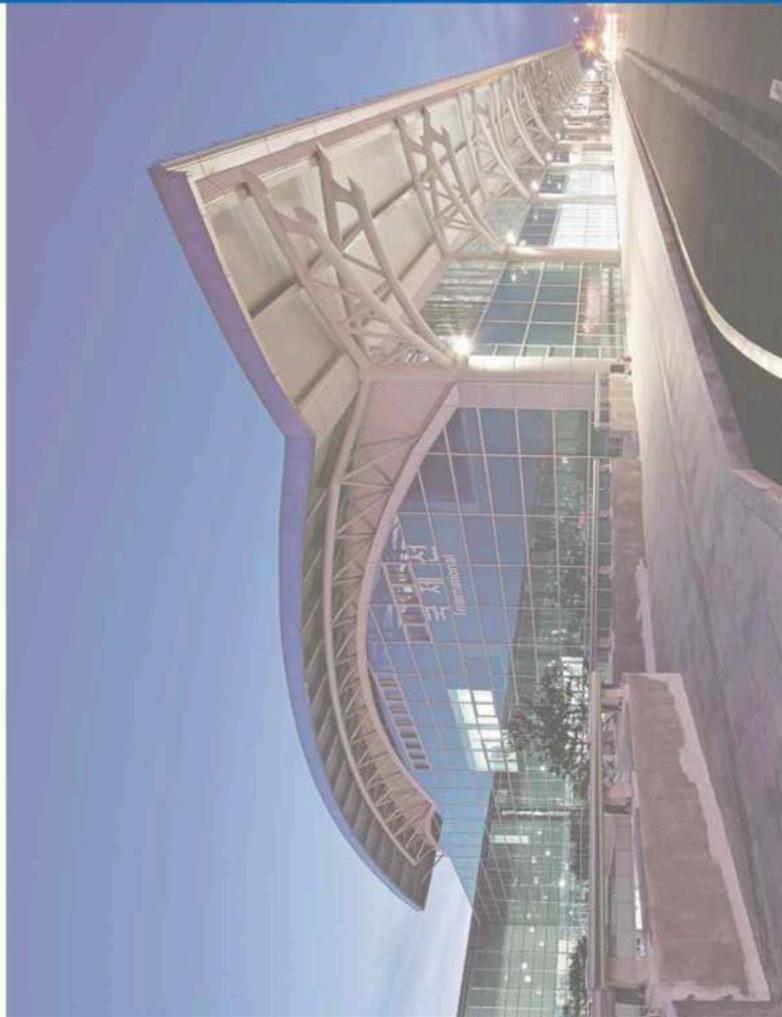
- 슬롯 활용률 ('18.10월)

	기준 슬롯	평균 활용률	피크 활용률
주중	18.5회	90.5%	100.0%
주말	26회	68.9%	89.9%

Section 04 

김해국제공항
중장거리 노선 개설을 위한
해결 과제

16



해결과제

Section 4.

1 항공사 “시장 여건 변화에 대응하는 혁신적인 경영전략 추진”

✓ LCC 성장에 따른 단거리 시장 경쟁 가속화

국적 LCC 시장 확대

○ 신생 LCC 설립 추진에 따른 LCC 수 확대 예상 (現 6개사)

※ 플라이강원 등 4개사, 국제항공운송면허 신청

○ 기존 LCC의 공격적인 기재 도입 추진



아시아 지역 LCC의 급성장

○ 아시아지역 LCC 공급석 연평균 19%, 시장점유율 18%p 상승 ('08~'18)



FSC, “장거리 노선·프리미엄 시장 공략”을 통한 차별화된 성장 전략 필요

해결과제

Section 4.

글로벌 단계의 협력을 유럽·중동 노선까지 확대함으로써,
국적항공사 경쟁력 제고 추진

✓ 글로벌 단계의 협력 사례 벤치마킹

에어아시아그룹의 시장 확대

아시아 지역의 다양한 국가(일본, 태국 등) 내
현지법인 설립 추진
에어아시아(단거리 위주),
에어아시아X(중장거리 위주)의
Two-Track 방식의 네트워크 확대 전략

대한항공-델타항공 Joint Venture

태평양 노선에 대하여
韓-美 서로 다른 두 국가 항공사간
높은 단계의 협력을 통하여
네트워크 확장, 영업이익 확대 효과

해결과제

Section 4.

2 정부 “국적항공사 경쟁력 강화 기반 구축 및 지원”

- ✓ 필요시, 외항사(핀에어, 에미레이트항공)와의 경쟁에 대비할 수 있는 준비기간 부여로 국적사 경쟁력 확보 지원
- ✓ 국적 항공사의 종장거리 노선 확대를 위한 운수권 확대 추진
 - 국적사에 유리한 회담 전략 최대한 반영(상무협정 등)
- ✓ 외국항공사와의 Joint Venture 설립 등 협력 체계 구축 지원
 - Codeshare(공동운항) 시행, Alliance(항공동맹체) 가입 지원과 함께, 보다 높은 단계의 협력 관계인 Joint Venture 설립 지원을 통한 글로벌 경쟁력 제고 기반 마련
 - 항공회담 시, 정부 차원의 기반 조성

해결과제

Section 4.

3 노선 신·증설을 위한 김해공항 인프라 확충

- ✓ 국토부와의 협의를 통하여 국제선 여객터미널 확장 여부 등 검토
- ✓ 국토부, 공군 등 유관기관과의 협의를 통한 SLOT 확충 여부 등 검토

참고자료

김해공항 현황 및 항공자유화 현황

김해공항 현황

1 김해공항 주요연혁 및 위치

□ 주요연혁

- 1958. 8 부산 수영 비행장 개항
- 1963. 9 수영 비행장을 부산국제공항으로 승격
- 1976. 8 부산국제공항 이전 (현 위치)
- 1976. 10 부산국제공항을 김해국제공항으로 명칭 변경
- 1983. 5 한국공항공단 인수운영
- 1993. 5 현 국내선청사 개관
- 1998. 12 관제탑 신축
- 1999. 12 新활주로 준공(3,200×60m)
- 2002. 11 국제선 임시청사 인수운영
- 2007. 11 신국제선여객청사 개관
- 2009. 2 신국제선화물청사 개관
- 2017. 6 국제선 청사 1단계 확장사업 완료

□ 위 치

- 행정구역 : 강서구 공항진입로 108(서울: 325km, 제주: 291km)
↳ 대저2동 2350번지
- 지리적 위치 : 북위 35° 10' 18" 동경 128° 56' 05", 해발 4m
- 공항 이용권 : 2광역시 9개시 10개군 (인구 약 900만명)
 - 광역시 : 부산, 울산,
 - 市 : 창원(區마산 진해), 김해, 진주, 밀양, 양산, 거제, 경주, 통영, 사천
 - 郡 : 거창, 고성, 남해, 산청, 의령, 창녕, 하동 등

2 김해공항 여건

□ 장애물

- 신어산, 돛대산 등 장애물 8개소(절취에 25~30조원 소요) 산재
 ※ '02년 중국민항기 추락사고로 166명(사망 129, 부상 37) 사상자 발생
- 북쪽에서 남쪽으로의 정밀계기접근(착륙) 불가, 이착륙 제한
 - ICAO 기준 29배 사고위험, 시간당 SLOT이 정상 공항의 2/3수준(23회)

□ 소음

- 법적 소음기준 75웨클(민체기준 70) 이상 702가옥 산재, 24시간 운영 불가
- 항공기 운항 제한(23~06시)으로 중·장거리 국제노선 신·증편 곤란

□ 활주로

- 활주로 폭·강도 등 초대형항공기 운영기준에 부적합
- 인천공항에 도착하는 초대형 항공기의 대체공항 역할 불가
 - 현재 국내공항은 김포·제주, 국제공항은 일본 간사이, 중국 푸둥으로 지정

□ 운고 및 시정 ※ 결심고도* : 60m 이상 *조종사가 최종 착륙을 결심하는 고도, 낮을수록 안전한 공항임

- 운고 : 36방향(남→북) 61m, 18방향(북→남) 335m
- 시정 : 36방향(남→북) 800m, 18방향(북→남) 4,800m

□ 항공기 이착륙 ※ 항공기는 기본적으로 바람을 안고(정풍) 이·착륙

- 북측 장애물(신어산 돛대산 등 8개소)로 인하여 18방향(북→남) 진입 시, 정밀계기접근 불가능, 이로 인하여 남풍(15Knot 이상)이 불 경우 18방향으로(북→남) 이착륙을 해야하나 안전성 저하에도 불구하고 대부분 36방향으로(남→북) 착륙*
 * 2016년 18방향으로의(북→남) 이착륙 횟수 : 100천회중 7.5천회(7.5%)
- 현재 김해공항은 남→북(36방향)으로 이륙시 북측 장애물을 피하기 위해 고도를 급상승함으로써 연료 과다소비, 이륙중량 제한에 따른 만석 적재 불가로 항공사의 수익 저하가 우려되어 장거리 국제노선 확충 애로

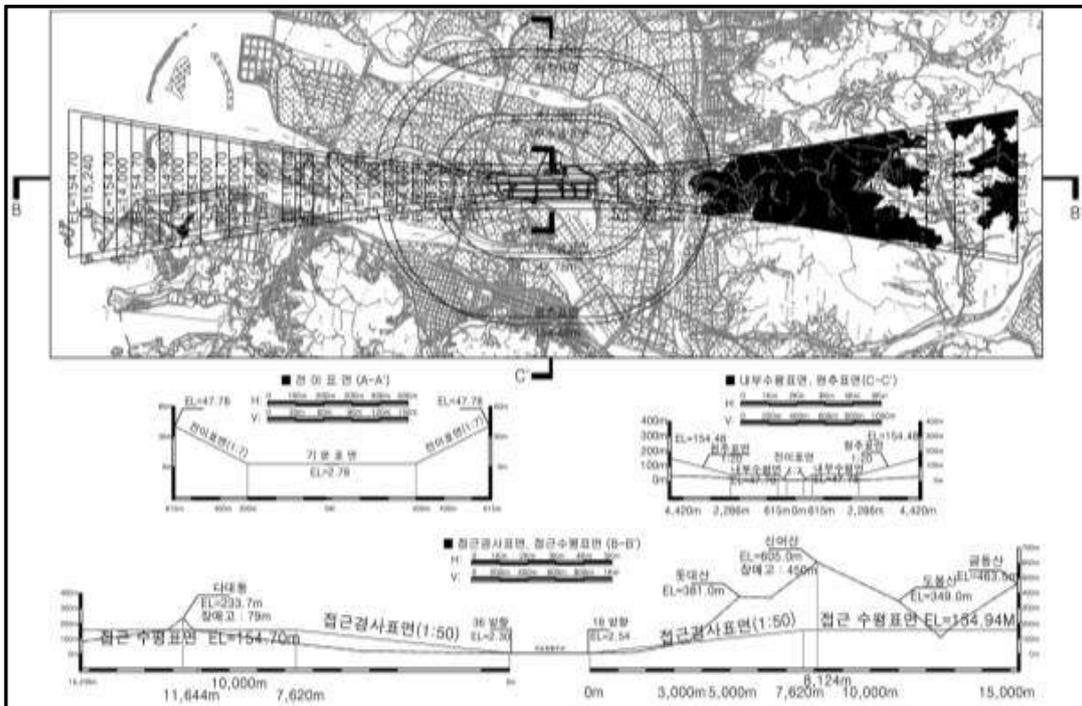
《루프트한자 A343기의 부산-원현 운항 경우》

- A343기(정원 241석)는 최대 이륙중량이 271톤이나 김해공항 허용 이륙 중량은 231톤으로 제한
- 부산-원현 운항시 유류 90톤, 자체중량 136톤으로 허용 이륙중량 범위내 승객은 59명으로 제한

참고 김해공항 장애물 현황

제한표면	장애물	거리(km)	해발고(m)	장애고(m)
R/W 18 진입표면	돛대산	5.24	380	260.5
	주동리	6.36	371	223.5
	신어산	8.4	650	451.5
	절토골	9.1	430	214
	금동산	15.0	400	36.5
R/W 36 진입표면	-	-	-	-
수평표면	-	-	-	-
원추표면	사구	5.1	120	6
	미마리	5.4	160	46
	덕포동	5.6	260	146

자료 : 제3차 공항개발 중장기 종합계획 수립조사, 2005, 건설교통부



<김해공항 제한표면 장애물도>

3 김해공항 주요시설 현황

구 분	시 설 규 모	수용능력 (민항)	'16년 실적 (이용률)	'17년 실적 (이용률)	
부 지	6,518,572㎡ (197만평)	국방부 84.3% 한국항공공사 4.6% 국토부 10.4% 기타 0.7%			
활 주 로	2,743×46m(군) 3,200×60m(민)	14.6만회/년 (11.2만회/년)	9.9만회/년(민항) (88.7%)	10.7만회/년(민항) (95.9%)	
계 류 장	389,358㎡	39대	-	-	
여 객 터미널	국내	37,282㎡	1,269만명/년	675만명 (53.2%)	716만명 (56.4%)
	국제	71,995㎡	630만명/년	815만명* (129.4%)	924만명* (146.7%)
탑 승 교	11개 (국내 4, 국제 7)	-	-	-	
국제노선		-	12개국 42개 도시 1,120편/주	12개국 41개 도시 1,186편/주	
화 물 터미널	국내	9,685㎡	19만톤/년	2.4만톤 (12.6%)	2.4만톤 (12.6%)
	국제	7,379㎡	4.5만톤/년	4.2만톤 (93.3%)	2.9만톤 (64.4%)
주 차 장	163,261㎡	5,789대	-	-	
항 행 안전시설	활주로36L : CAT-II 활주로18R : 선회접근 활주로36R : CAT-II 활주로18L : 선회접근	시정 550m 시정 4,800m 시정 800m 시정 4,800m	-	-	
순 이 익	-	-	998억	1,067억	

※ 김해공항 항공기 등록현황 : 36대(대한항공 6, 아시아나 5, 에어부산 25)

* 국제선 여객실적은 환승내항기(부산↔인천)간 여객을 포함한 수치임

항공자유화 현황 및 부산발 운수권 증대동향

□ 항공자유화(Open Skies) 개요

- 국가간의 항공협정상에 존재하는 각종 제한을 철폐하여 항공운송을 수요 공급에 기초한 시장 기능에 맡겨, 항공사가 노선구조와 운항횟수 등을 자유롭게 설정하는 협정
- 협정상의 개방 정도에 따라 Level 1~4단계로 구분
 - (Level-1) 3/4자유 무제한 설정, 목적지점 선택 자유
 - (Level-2) Level 1 + 제5자유(상대국가 전·후 제3국 도시 경유) 허용
 - (Level-3) Level 2 + 제7자유(자국 출발 없이 상대국↔제3국 운항) 허용
 - (Level-4) Level 3 + 제8~9자유(상대국내 도시간 운송영업 가능) 허용

< 항공자유화 협정과 전통적 항공협정 비교 >

구 분	Open Skies	전통적 협정
노선구조	제한 없음	양국 정부간 합의(제한적)
운항횟수	제한 없음	“
운수권 교환	3, 4, 5자유 무제한 등	“
운 임	자유설정(신고제)	인 가 제
영업협력	일국, 양국, 3국간 허용	양국 정부 간 합의
지정 항공사	복수제	단수 또는 복수제

- 주요 항공자유화 국가 현황
 - **(아시아)** 일본(하네다 제외), 중국 산둥성, 하이난성, 베트남, 말레이시아, 홍콩, 미얀마, 캄보디아, 스리랑카
 - **(미 주)** 미국, 캐나다, 멕시코
 - **(유 럽)** 스페인, 독일(화물), 스웨덴·노르웨이·덴마크(화물), 오스트리아(화물)

□ 부산발 운수권 증대동향(최근 5년)

- '14. 4월, 부산-몽골 주2회 증대('16.3월 적용) **▶ ' 16.3월 에어부산 취항**
- '14. 5월, 부산-중국 석가장 주2회, 연길 주3회 증대
 - ▶ ' 14.9월 제주항공(석가장) 취항, ' 15.1월 에어부산(연길) 취항**
- '15. 9월, 부산-암스테르담 주3회 증대 **▶ KLM항공 취항계획 변경으로 미취항**
- '18. 8월, 부산-싱가포르 운수권 최대 주14회 증대

참고 1 항공자유화 협정 체결현황

여객 27개국(여객·화물 > 26개국, 여객 > 1개국), 화물 39개국(여객·화물 > 26개국, 화물 > 13개국)

국 가	여 객			화 물			비 고
	체결여부	범 위	체결일	체결여부	범 위	체결일	
몰 디 브	○	3~4	'86.10.22	○	3~4	'86.10.22	
미 국	○	3~5	'98.4.23	○	3~5	'98.4.23	
중 국	○	3~4	'06.6.16	○	3~4	'06.6.16	여객·화물 (신동해남성)
홍 콩	○	3~4	'12.12.21	-	-	-	지방 : 즉시 서울 : '13년 동계~
태 국	○	3~4	'06. 5.23	○	3~4	'04.4.29	
베 트 남	○	3~4	'06. 4.13 (08.1.1부)	○	3~4	'06. 4.13	
미 양 마	○	3~4	'06. 9. 8	○	3~5	'06. 9. 8	여객·화물 (10.4.1부 발표)
캄보디아	○	3~4	'06. 9. 4	○	3~5	'06. 9. 4	여객·화물 (10.1.1부 발표)
칠 레	○	3~5	'01. 5.11	○	3~5	'01. 5.11	
페 루	○	3~4	'11.11.13	○	3~5	'02.07.02 (11.11.30부)	
독 일	-	-	-	○	3~4	'01. 8.24	
우크라이나	○	3~4	'06.11.22	○	3~5	'06.11.22	여객·화물 (10.1.1부 발표)
호 주	-	-	-	○	3~4	'98.12.15	
					5	'07.8.23	
인 도	-	-	-	○	3~5	'91. 3.27	
오스트리아	-	-	-	○	3~4	'96. 3.12	
북구 3국*	-	-	-	○	3~4	'00. 7.11	* 북구 3국 : 스웨덴, 노르웨이, 덴마크
스리랑카	○	3~4	'07.7.25	○	3~4	'97. 2.26	
케냐	○	3~4	'07.4.27	○	3~5	'05.11.24	
핀란드	-	-	-	○	3~4	'06.11. 9	
아제르바이잔	○	3~4	'06.12.22	○	3~4	'06.12.22	
말레이시아	○	3~4	'07. 1.12	○	3~5	'07. 1.12	
그리스	-	-	-	○	3~5	'07. 5.3	
일 본	○	3~4	'07. 8.2	○	3~4	'07. 8.2	여객·화물 (등경 제외)
마카오	○	3~4	'11.11.23	○	3~4	'08. 2.27	
남아공	-	-	-	○	3~4	'08. 4.24	
우즈베키스탄	-	-	-	○	3~4	'08. 5.1	화물 (타슈켄트공항)
멕시코	○	3~4	'08.6.27	○	3~4	'08.6.27	
캐나다	○	3~6	'08.11.19	○	3~7	'08.11.19	
튀니지	○	3~4	'09.5.12	○	3~4	'09.5.12	
벨라루스	○	3~4	'09.5.27	○	3~4	'09.5.27	
파키스탄	-	-	-	○	3~4	'10.2.24	
브라질	○	3~5	'10.6.29	○	3~5	'10.6.29	
스페인	○	3~4	'11.5.4	○	3~4	'11.5.4	
				○	5	'14.11.8	
라오스	○	3~4	'11.9.1	○	3~4	'11.9.1	
에콰도르	○	3~5	'11.9.6	○	3~5	'11.9.6	
파라과이	○	3~5	'12.5.22	○	3~5, 7	'12.5.22	
파나마	○	3~5	'12.6.20	○	3~5	'12.6.20	
아르헨티나	-	-	-	○	3~4	'13.4.25	

참고 2 국제항공운수권 종류

구 분	내 용
제1자유 (영공통과)	일국의 항공사가 타국의 영토 위를 무착륙으로 비행할 수 있는 권리 
제2자유 (기술착륙)	운송 이외의 급유, 정비와 같은 기술적 목적을 위해 상대국에 착륙할 수 있는 자유(Technical Landing Right) 
제3자유	자국 영토 내에서 실은 여객과 화물을 상대국으로 운송할 수 있는 자유 (Set-down Right) 
제4자유	상대국의 영토 내에서 여객과 화물을 싣고 자국으로 운송할 수 있는 자유 (Bring-back Right) 
제5자유	자국에서 출발하거나 도착하는 비행중에 상대국과 제3국 간의 여객과 화물을 운송할 수 있는 권리(Beyond Right) 
제6자유	제3국에서 상대국으로 가는 여객, 화물, 우편물을 자사의 항공편으로 자국의 공항으로 수송해서 자사의 다른 항공편을 이용하여 상대국으로 운반할 수 있는 권리 
제7자유	제3국에서 상대국으로 들어가고 나오는 여객, 화물, 우편물을 상대국에서 내리거나 탑재하고 비행할 수 있는 권리 (항공기가 자국에서 출발 또는 도착하지 않고 3국과 상대국간에만 운항) 
제8자유	동일국가의 한 지점에서 다른 지점으로 가는 여객, 화물, 우편물을 운반할 권리 
제9자유	자국에서 출발없이 외국 내의 국내 지점만을 운송할 수 있는 권리

※ 일반적인 항공협정에서는 제1~5자유 운수권의 교환에 대해 규정

- 제6자유 및 제7자유는 예외적으로 허용하는 사례가 있으며, 제8자유는 국제민간 항공협약 및 우리나라 항공법에서 금지하고 있음

공항별 시설현황(여객처리용량, 활주로, 슬롯 등)

구 분	활 주 로				여객터미널			슬롯 (회/시간)
	규 격 (m)	연간처리능력 (회)	활용률 (%)	면 적 (㎡)	수용능력 (만명/년)	활용률 (%)		
김포	국내	3,600×45	226,000	64.4	88,444	3,527	67.0	41
	국제	3,200×60			79,185	493	93.8	
김해	국내	2,743×46	152,000 (민항 118,000)	70.6 (민항91.0)	37,935	1,269	55.1	평일 18, 주말 26
	국제	3,200×60			72,001	630	146.7	
제주	국내	3,180×45	172,000	97.3	68,471	2,326	121.8	35
	국제	1,900×45			28,975	263	48.6	
대구	국내	2,755×45	140,000	16.6	11,985	257	80.0	6
	국제	2,743×45			15,008	118	27.4	
울산	국내	2,000×45	60,000	8.9	8,886	241	23.7	-
청주	국내	2,744×60	140,000 (민항 60,000)	11.3 (민항 26.4)	8,000	189	126.2	6
	국제	2,744×45			16,282	152	14.8	
무안	국내	2,800×45	140,000	1.5	20,000	416	3.4	-
	국제				9,106	94	16.7	
광주	국내	2,835×45 2,835×45	140,000	9.1	10,561	294	66.2	-
여수	국내	2,100×45	60,000	8.4	13,328	270	21.9	-
양양	국내	2,500×45	43,000	0.4	10,083	207	-	-
	국제				16,047	110	1.4	
포항	국내	2,133×46	100,000	1.4	11,707	357	2.7	-
사천	국내	2,744×46 2,744×46	140,000	1.3	4,712	82	21.7	-
군산	국내	2,745×45 2,454×23	140,000	1.0	3,014	56	51.3	20/일
원주	국내	2,743×45	115,000	0.6	1,671	28	29.1	-

※ 슬롯 관련

- 김포, 제주만 국토교통부 슬롯 조정 대상공항이며, 기타 공항의 경우 지방항공청·군 등에서 관할
- (김포, 제주) 시간당 유보슬롯 1회 포함
- (김해) 주중 슬롯의 경우 시간대별로 상이하여, 대표 슬롯으로 작성
- (대구, 청주) 공식적인 슬롯은 아니며, 군 상황에 맞게 비공식적, 유동적으로 배정 중

A large, empty rectangular box with rounded corners, intended for writing a memo. The box is defined by a thin, dark border and occupies most of the page area below the header.

A large, empty rectangular box with rounded corners, intended for writing a memo. The box is defined by a thin, dark border and occupies most of the page below the header.

A large, empty rectangular box with rounded corners, intended for writing a memo. The box is defined by a thin black border and occupies most of the page area below the header.

A large, empty rectangular box with rounded corners, intended for writing a memo. The box is defined by a thin, dark border and occupies most of the page area below the header.