 신항지역정보 종합지식포털 http://www.emerics.org/ 2018. 11. 22. 동남아시아	「이슈&트렌드」 베트남, 항공 수요 증가로 5번째 항공운송면허 승인 작성 김제국 전문연구원(KIEP 세계지역연구센터 동서남아대양주팀)
--	--

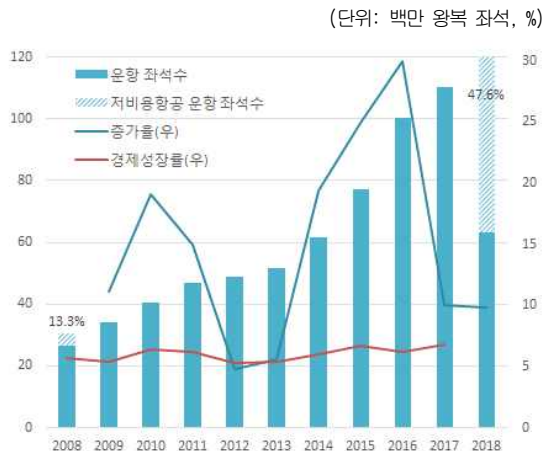
- 11월 12일 베트남 총리는 베트남의 5번째 민간항공사인 Bamboo Airway에 대한 항공운송면허를 승인함.
- 항공운송면허를 취득한 Bamboo Airway는 Vietnam Airlines, Vietjet Air, Jetstar Pacific, VASCO에 이은 5번째 민간항공사로 저비용항공사 혹은 하이브리드 항공사로 구분됨.¹⁾
 - 2010년 설립된 Vietstar Airlines(국방부 산하)는 2016년 항공운송면허를 신청했으나 아직 항공운송면허 승인을 받지 못함.
 - 베트남 정부의 추가적 항공 면허 승인은 베트남 항공 수요의 지속적 증가에 따른 것으로 판단됨.
- 베트남 항공 산업은 가장 빠른 성장을 하는 분야 중 하나로 정부는 추가 항공 면허 승인 외에 공항 개발 계획을 수립함.
- 베트남의 소득 증가, 저비용항공사 등장으로 인한 항공 접근성 개선, 외국 방문객 수 증가에 따라 베트남 항공 서비스에 대한 수요가 증가함.
 - 베트남 경제는 지난 10년간 5~6%대 성장을 지속하며 국민소득 또한 2배 이상 증가함.
 - Jetstar Pacific, Vietjet과 같은 저비용항공사의 등장으로 항공 접근성이 개선돼, 동 기간 총 운항 좌석수가 약 4배 증가하는 동안 저비용항공사의 운항 좌석수는 약 14배 증가함.
 - 베트남 내 해외직접 투자, 관광, 국제행사 등에 따라 항공 이용 외국인 방문객 수가 동 기간 약 3.3배 증가했으며, 특히 2018년 한국 좌석 점유는 전년대비 44.5% 증가함.
 - 그 결과 지난 10년간 베트남 항공 산업의 연평균 성장률은 17.4%로 아시아 태평양 지역 평균(7.9%)을 상회, 항공 산업이 가장 급성장하는 국가 중 하나로 평가받음.²⁾
 - 베트남 정부는 수요 증가에 대응해 노후하고 높은 혼잡도의 기존 공항 인프라를 개선하기 위해 2020년까지 37억 달러, 2030년까지 154억 달러 투자를 통해 2030년 28개 공항, 연인원 3억 명, 화물처리 7,500만 톤 시설 달성 계획을 수립함.
 - 항공 인프라 개발에는 기존 ODA 방식이 아닌 PPP 방식을 도입하고 있으며 베트남공항공사는 2015년 기업 공개 후 지분 5%를 민간에 판매함.³⁾

1) 산업계 정식명칭은 아니나 대형항공사와 저비용항공사의 중간 개념으로, 대형항공사 노선에 준하는 중·장거리 노선을 저비용항공 전략을 일부 도입해 공급하는 항공사를 지칭함.

2) Vietnam - Aviation(www.export.gov)

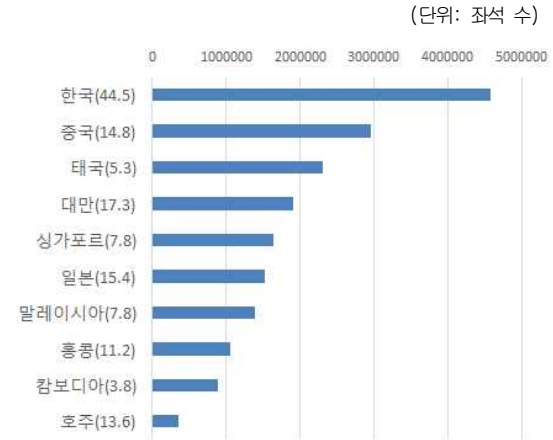
3) 그 외 일본 ANA가 Vietnam Airlines의 지분을 인수했으며, 싱가포르 ST Aerospace가 유지보수 서비스 부문에 합작투자사를 설립함.

그림 1. 베트남 항공산업 운행 현황



자료: OAG Schedules Analyser data.,
재인용: Airline Network News and Analysis(검색일: 2018. 11. 14), World Bank WDI(검색일: 2018. 11. 15).

그림 2. 베트남의 주요 해외 좌석 점유



주: 괄호안의 숫자는 전년대비 증가율임
자료: OAG Schedules Analyser data., 재인용: Airline Network News and Analysis(검색일: 2018. 11. 14).

□ 베트남 항공산업의 지속적 성장이 전망돼, 한국 정부와 기업의 관심이 요구됨.

- 베트남 경제의 지속적 성장과 중상위 소득국으로의 진입, 풍부한 인구, 지리적 조건으로 인해 베트남 항공 산업은 향후 고도성장을 이룰 것으로 전망됨.⁴⁾⁵⁾
 - IHS Markit은 2035년 전후로 베트남 국민소득 1만 달러에 도달할 것으로, UN World Population Prospects는 2025년 전후로 인구 1억 명에 도달할 것으로 전망함.
 - 항공여객 수요는 소득탄력성이 높아 베트남 항공여객 수요는 경제성장을 상회할 전망이다.⁶⁾
- 베트남과 항공운송을 통한 교류가 잦은 한국은 베트남 항공 산업 교류 및 진출 확대에 관심을 가질 필요가 있음.
 - 한국과 베트남은 2006년 항공협정을 개정하며 각국 항공사의 자율적 운임 설정, 양국 이·착륙 노선 확대의 근거를 마련함.
 - 베트남은 CPTPP를 통해 항공운송 서비스 분야에 대해 투자 지분, 최대 주주 및 이사진 부문 제한 아래 현재 양허중인 것에 비해 한·베 FTA에서는 미양허 분야임.⁷⁾ **EMERiCs**

4) World Bank는 상위중소득국을 국민소득 3,956~12,235달러 구간에 속하는 국가로 정의함.

5) 베트남 영토는 남북으로 긴 형태로, 양대 경제권인 하노이-호치민 간 육로거리가 1,500km를 초과함.

6) IATA (2008), Air Travel Demand(IATA Economics Briefing No 9)에 따르면 선진국의 항공수요의 소득탄력성이 노선별로 1.3~2.4인 반면 개도국의 경우 1.8~2.7로 소득에 보다 탄력적임.

7) 베트남 투자법에 따라 항공 운송, 항공기 설계·생산·정비·시험, 공항 사업, 항공 운항, 승무원 교육 서비스는 조건부 투자 허가 산업임.