

1. 허브의 정의

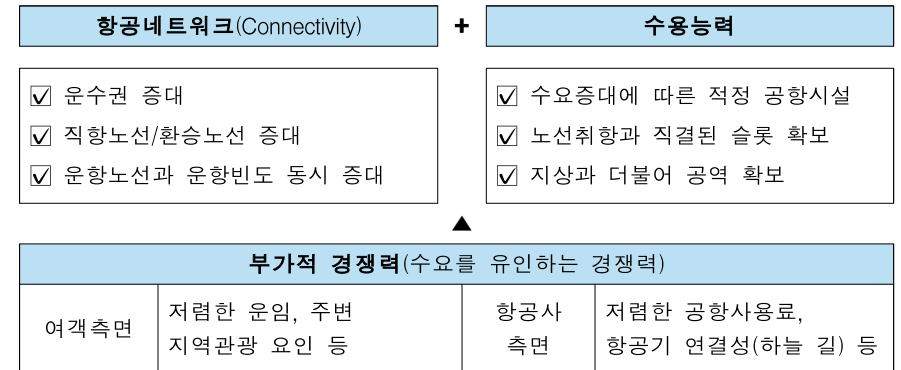
- 일반적으로 Hub & Spoke를 축약해 Hub로 명명
 - 사전적 의미로 Hub는 “마차 바퀴의 중심”을, Spoke는 바퀴의 중심에서 “뺨어나가는 바퀴살”을 의미
- 공항에서의 Hub & Spoke는 “네트워크”로 귀결
 - 네트워크 해당공항이 얼마나 “많은 노선과 풍부한 운항빈도”를 확보하고 있느냐에 따라 결정
 - 네트워크가 클수록 더 많은 항공노선이 공항으로 집결하게 되고 대규모의 인적/물적 자원이 이동되는 “규모의 경제” 창출
 - 네트워크 관점에서 허브공항은 여객과 화물을 집결·분산시키는 역할을 통해 항공 산업의 중심이 되는 거점으로 정의 가능
- 다만, 허브공항을 항공네트워크만으로 규정하기에는 한계
 - 운항노선 및 빈도는 허브공항을 결정하는 **중요인자**이며, 선진 허브공항에서도 일정 수준의 불륨을 확보
 - 하지만 운항노선과 빈도 등 창출된 공급력을 수용할 수 있는 **인프라**와 효율적인 **프로세스**도 중요인자로 함께 고려해야함
 - 즉 허브공항은 일정수준 공급만으로는 미 실현, 공급을 수요로 전환시키는 **인프라/프로세스** 구축 등이 병행되어야만 실현가능

2. 허브공항 패러다임 변화

< 전통적 관점-1세대 허브 : Airport 1.0 >

- 전통적인 허브공항의 패러다임은 승객과 화물을 집결하고 분산시키는 역할을 통해 해당 권역에 네트워크의 중심이 되는 공항
- 허브공항 패러다임을 경쟁력 측면에서 좁혀서 살펴보면, **본원적** 경쟁력과 **부가적** 경쟁력으로 구분 가능
 - (본원적) 충분한 항공네트워크(노선+빈도)가 구축되어 있고, 이를 뒷받침 하는 수용능력과 접근교통이 확보된 것을 의미
 - (부가적) 인천공항을 최종목적지(환승) 혹은 취항공항으로 선택하게 하는 **유발요인**(주변지역개발, 공항사용료 등)들을 의미

전통적 관점에서 허브공항의 기능 및 역할(패러다임)

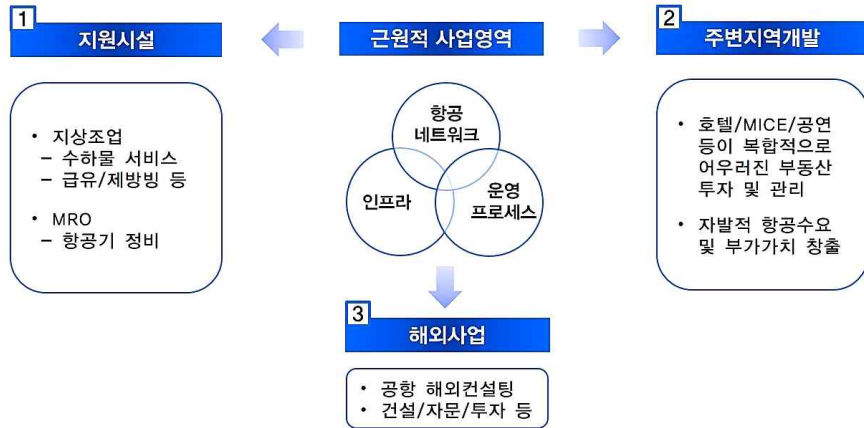


- 전통적 관점에서 허브공항은 새로운 시장을 창출한다는 개념보다 既 존재하는 시장에서 점유율을 어떻게 확대할지 여부가 중요
 - ⇒ 즉 기존 시장 질서를 파괴(Disruption)하고 새로운 질서를 창출하는 것이 아니라 기존 시장 바운더리 내에서 성장을 모색

< 전환기적 관점-2세대 허브 : Airport 2.0 >

- 전환기적 관점에서의 허브공항은 항공네트워크, 인프라 등 전통적인 허브공항의 기능과 역할을 동일하게 수행
- 아울러 본원적인 역할 수행과 더불어, 새로운 수요 창출을 유도할 수 있는 새로운 분야로 “業을 확대”
 - 경쟁심화로 기존시장이 Red Ocean化됨에 따라, 본원적인 業과 연관된 전후방 영역(지상조업, 주변지역개발 등)으로 사업 확장

전환기적 관점의 허브공항 패러다임 : Airport 2.0

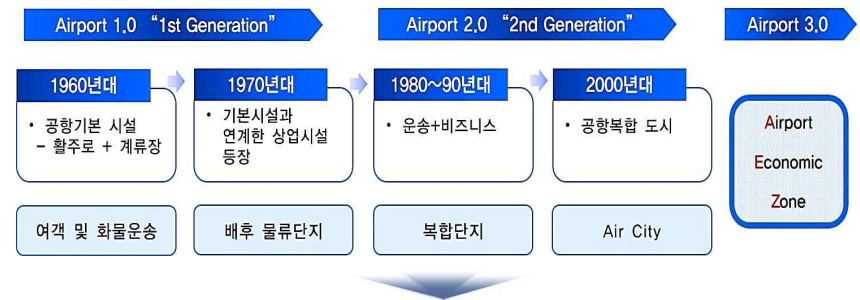


- 해외유수 허브공항들도 사업 확장을 통한 성장 동력 지속 확보
 - 다만 해외공항도 그들이 처한 외부환경 및 내부역량을 감안하여 최적화된 신규 사업영역을 전략적으로 선택하고 집중 육성
 - (스키플) 전문 상업시설 업체와 JV 체결 후, 공항당국이 직접 매장 운영전략 수립 및 MD/Brand 선정 관여(직접 운영 형)
 - (샤를드골) 공항 내 부지에 국한되지 않고, 인접영역까지 확장하여 유관시설뿐만 아니라 오피스, 호텔 등을 주도적으로 개발

< 새로운 관점-3세대 허브 : Airport 3.0 >

- 제 3세대 허브 패러다임은 공항 그 자체가 시장이 되고, 스스로 유효수요를 창출하는 개념으로 발전
 - 1세대, 2세대 허브공항의 개념을 뛰어넘어, 공항 내 가치사슬을 구성하고 있는 분야별(항공지원, 첨단산업 등)로 클러스터화
 - 단순하게 클러스터를 구성하는데 그치는 것이 아니라, 클러스터 간 활발한 상호작용이 발생하여 시너지를 창출
 - 즉 경제적 환경, 시장 Dynamic 등 외행성 변수에 영향을 받지 않고 스스로 수요 및 수익을 창출하는 자립 경제권으로 발전

공항 발전사 및 3세대 허브공항 특징(공항 경제권 · 블록화)



(참고) 인천공항 공항경제권 기본개념(안)

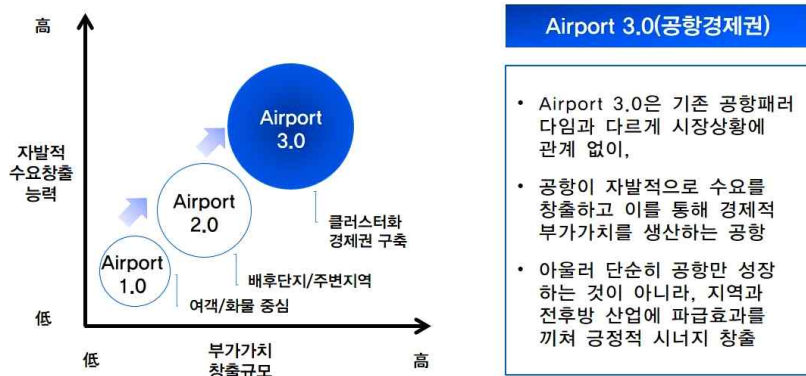
“4대 산업허브 및 클러스터 구축”

비즈니스/R&D 허브	<input checked="" type="checkbox"/> 항공사 본사, 운항센터 등 Aviation Town <input checked="" type="checkbox"/> MICE, 랜드마크형 복합상업시설 개발 등
관광/물류 허브	<input checked="" type="checkbox"/> 대표 랜드마크 개발 및 연계 관광벨트 구축 <input checked="" type="checkbox"/> 전자상거래 GDC, Cold-Chain 거점 구축 등
항공지원 허브	<input checked="" type="checkbox"/> 원스톱 MRO 클러스터 조성 <input checked="" type="checkbox"/> 항공기 금융지원단지(리스) 조성 등
첨단산업 허브	<input checked="" type="checkbox"/> 경박단소형 첨단 조립/가공/제조 클러스터 <input checked="" type="checkbox"/> 에너지, 바이오, 스마트 팩토리 도입 등

< 소 결 >

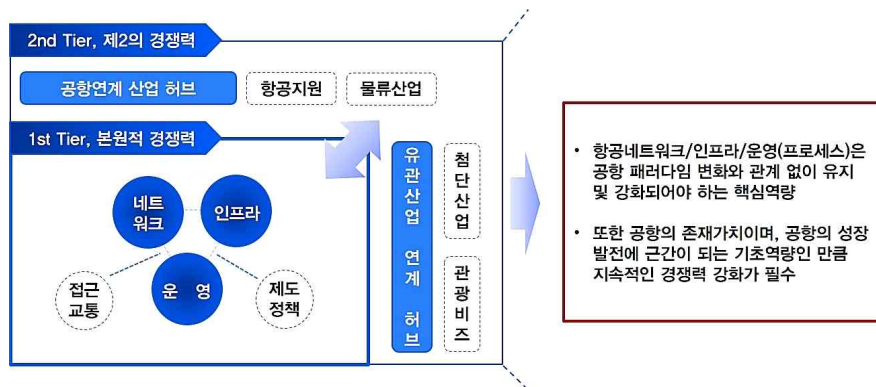
- 미래 허브공항은 시장에 귀속되는 것이 아니라 독립된 경제권을 형성하면서 “유효수요를 창출”하는 형태로 발전

허브공항의 단계적 발전과정



- 다만 공항의 패러다임이 바뀌어도 **공항 본원적 기능인 네트워크, 인프라, 운영 측면은 불변의 가치**
 - 공항주변에 항공지원(MRO), 물류산업(Cold Chain) 등의 클러스터가 구축되어도 공항의 **본원적 기능이 미흡할 경우 그 효과는 미미**

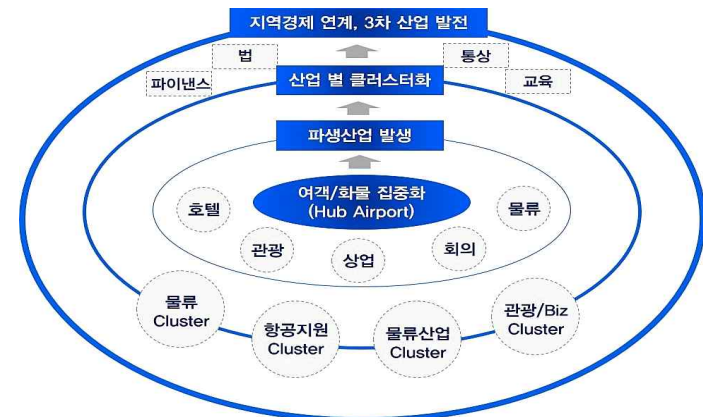
공항에서 본원적 경쟁력의 중요성



3. 허브공항의 중요성

- 허브는 해당권역으로 **인적/물적 자원이 집중되고 집중된 자원을 다른 곳으로 확산시키는 역내 네트워크의 중심**이 되는 공항
 - 허브공항은 **항공 산업 및 주변경제**에 미치는 효과성 때문에 중요
 - 처음에는 단순히 **여객·화물**이 집중되어 **인프라**가 확대되지만, 이로 인해 **호텔·비즈니스·물류 등 유관산업**으로 **파급력 확대**
 - 이에 그치는 것이 아니라 **수요·자원의 집중**으로 “**규모의 경제**” 발생, **연관 산업** 별로 **충분한 시장**이 형성되고 **클러스터화**
 - 최종적으로는 **지역경제와 시너지 창출** 및 **공항 내 클러스터**를 지원하는, **3차 서비스 산업**도 병행 활성화
 - 허브화 낙수효과가 **지역경제**까지 파급, **추가 시너지** 창출
 - 허브공항을 지원하는 **금융, 유관법규, 통상 절차, 전문 인력**을 양성하고 육성하는 **교육 분야**도 활성화(전후방 효과 상당)

허브공항의 기능 및 연쇄적 파급효과

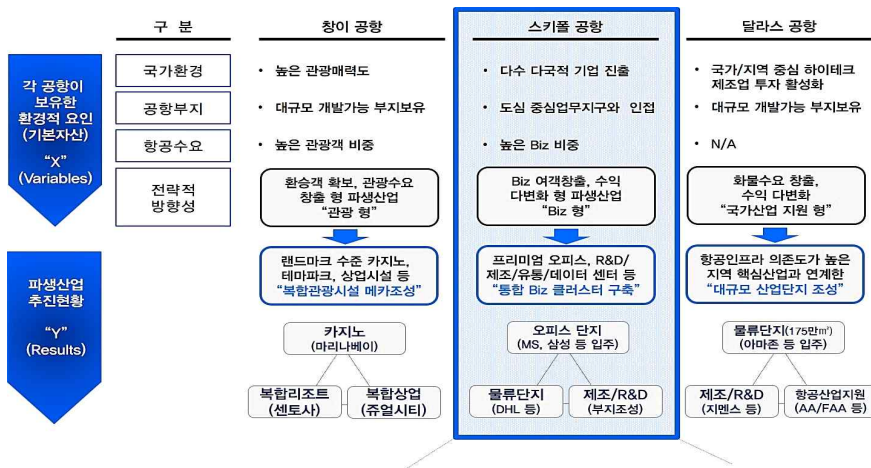


□ 실제 유럽·북미에서는 허브공항의 순 기능이 잘 실현되어 운영

○ 단지 항공 운송사업에 국한되는 것을 넘어, 국가 및 국민경제에 기여하는 경제 주체로서 확장된 기능을 수행

- 다만 연관 산업 클러스터가 통합적으로 구축된 공항은 없으며, 각 공항이 처한 환경에 부합되는 파생산업을 개발하고 발전
 - ▷ (창이공항) Wow Effect에 초점, 복합 관광시설 메카조성
 - ▷ (스키폴공항) 기업 토털 서비스 제공, Biz 클러스터 구축
 - ▷ (달라스공항) 국가산업(하이테크) 지원 형 “산업단지 조성”

대륙별(유럽·북미·아시아) 허브공항 주요기능 및 파급효과



스키폴 공항, 자국 경제에 미치는 경제효과(Economy Impact) vs 인천공항

