전문가 정책토론회 자료집

전북권 공항 건설사업
추 진 방 향 진 단

- 일　　시 : 2007. 7. 24(화) 14:00~17:30
- 장　　소 : 전북발전연구원 회의실(구. 전북도청 2층)
- 주최 · 주관 : 전북발전연구원 · 전라북도 · 전주시

진 행 순 서

개 회 식 (14:00~14:10)

- **개 회 사** 신기덕 전북발전연구원장
- **행사개요**

주 제 발 표 (14:10~15:00)

- **제1주제** 국내 지방공항의 성공사례와 공항활성화 방안
  원광희(충북개발연구원 균형발전연구센터장)
- **제2주제** 전북권 공항의 여건진단과 공항건설 방안
  허 종(한국항공정책연구소장)

휴 식 (15:00~15:10)

토 론 (15:10~17:30)

- **사회** **온영태** 경희대학교 교수
- **국증하** 우신산업 대표
- **권영길** 전라북도 건설물류국장
- **권용석** 전주대학교 교수
- **김계현** 건설교통부 군산공항출장소 운영계장
- **김명국** 대한항공 군산여객서비스지점장
- **김명수** 한밭대학교 토목환경도시공학부 교수
- **김현진** (주) 지니스 대표
- **남궁문** 원광대학교 토목환경도시공학부 교수
- **문경원** 대전발전연구원 도시교통연구부 선임연구위원
- **박민영** 인하대학교 아태물류학부 교수
- **박영춘** 전주대학교 교수, 전주시 시정발전연구원 비전임연구원
- **성수련** 서남대학교 토목공학과 교수
- **송영남** 전북대학교 경제학부 교수
- **신동호** 원광대학교 도시공학부 교수
- **원도연** 전북발전연구원 지역발전정책연구소장
- **윤대근** 전북관광협회장
- **이양재** 원광대학교 토목환경도시공학부 교수
- **장병권** 호원대학교 관광레저학부 교수
- **채병선** 전북대학교 건축도시공학부 교수

폐 회 (17:30)

제1주제

국내 지방공항의 성공사례와 공항활성화 방안

– 청주국제공항을 중심으로 –

원 광 희

(충북개발연구원 균형발전연구센터)

국내 지방공항의 성공사례와 공항활성화 방안

-청주국제공항을 중심으로-



2007. 7. 24

원광희 센터장(충북개발연구원 균형발전연구센터)

차례

Ⅰ. 들어가며

Ⅱ. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

Ⅳ. 대형거점공항으로의 육성전략

Ⅴ. 결론







I. 들어가며



Ⅰ. 들어가며

- 청주국제공항은 그동안 중부권 거점공항으로서 명맥을 유지해 오고 있으나, 중앙정부의 소극적 정책으로 국제공항이 아닌 지방공항으로 전락하여 상당히 어려운 상황에 처해 있음

- 그러나 최근 행정중심복합도시(세종시) 충청권 건설로 인해 지리적으로 관문공항으로서 역할 및 기능을 부여 받을 수 있는 상황에 놓여 있음

- 현실적으로 행정중심복합도시와 인천공항간 지리적 격차 때문에 청주국제공항에 관문공항으로서의 역할과 기능을 부여한다는 목소리가 지속적으로 제기되는 것임

- 본 연구에서는 그동안 청주국제공항의 실태진단과 이용객 특성조사를 통해 중부권대형거점공항으로의 역할 및 기능부여와 행정중심복합도시(세종시) 관문공항으로서 위상을 정립할 수 있는 육성전략을 제시하고자 함

Ⅱ. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화



Ⅱ. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

1. 항공산업의 변화 추이

1) 환경변화

항공수요 계층의 다양화



경쟁 교통수단 등장



저가항공 등장



- 경제적 수요의 양분화에 따라 항공수요 계층의 다양화 (비행시간, 운항빈도, 비용 등)
- 신 교통수단인 고속철도 등 경쟁 노선증가
- 경쟁교통수단에 대한 경쟁우위확보를 위한 저비용 항공사로의 전환
- 위와 같은 환경의 변화로 향후 항공시장에서 저비용항공사의 점유율이 20~30% 증가할 것으로 예상

II. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

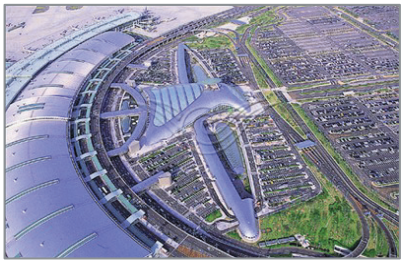
2) 항공운송시장 추이

무효 노선 발생

- 항공교통수단의 경쟁력 약화로 인하여 대형기에 의한 저빈도 서비스 전략에 따라 무효 노선 발생

인천공항 허브화 전략

- 단거리 여행시 인천공항 접근시간이 항공여객 시간 보다 높음
- 일부 근거리 도시의 수요 증가와 공급의 불균형





대안 항공 요구

- 육상 교통(철도, 교통)망과 연계 필요
- 소형기, 고빈도, 저운임 항공
- 지방의 국제공항 활성화계기

HANSUNG AIRLINES

Fun and Friendly JEJU AIR

Please select your preferred website...

SKY EUROPE

II. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

3) 국제 항공환경변화

- 항공수요 계층의 다양화
- 항공사 전략이 hub & spoke 노선과 point & point 노선으로 다양화
- 낮은 가격 서비스를 선호하는 소비자 수요에 대처하기 위한 저비용 항공사 전환

  –저비용 항공사의 시장 점유율이 20% – 30% 증가 예상

■ LCC 운항편수 증가와 노선길이 증가 현황

년도	2000	2003
미주	23,000편/주, 평균노선길이 540 마일	30,100편/주, 평균노선길이 643 마일
유럽	4,150편/주, 평균노선길이 490 마일	10,160편/주, 평균노선길이 520 마일
아시아	555편/주, 평균노선길이 390 마일	990편/주, 평균노선길이 470 마일
대양주	136편/주, 평균노선길이 590 마일	1,340편/주, 평균노선길이 700 마일
계	23,000편/주	42,490편/주

II. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

■ LCC 경영성과

• 기존 항공사들에 비해 LCC의 경영성과가 오히려 나은 결과를 보이고 있음.

구분	항공사	경영성과(수익/비용)
기존항공사	미국, AAL 영국, BAW 일본, JAL 한국, KAL	0.992 1.074 1.027 1.056
LCC	미국, SWA 미국, JBA 아일랜드, RYR 말레이시아, AXM	1.092 1.101 1.328 1.183

■ LCC 증가율

• 아시아 지역은 다른 대륙에 비해 지역 LCC공급량이 매우 크게 증가할 것으로 예측
  –2004년 65% 증가, 2006년에는 500개 노선 증가

• 국제선 위주로 확대 : 2005년 211개 노선 중 75%인 158개 노선 국제선

II. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

4) 국내 항공운송시장 추이

- 고속철도 개통 후 국내 항공교통수단 경쟁력 약화 추세
- 지방공항을 거점으로 한 LCC 육성 필요

■ 한성항공 취항 이후 항공운송 실적 비교(청주-제주간)

구분	2004. 9. 11		2005. 9 .11			전년대비	
	운항횟수(회)	여객(명)	운항횟수(회)	여객(명)	여객점유율(%)	운항횟수(회)	여객(명)
KAL	680	93,968	723	103,854	49.8	6.3	10.5
AAR	666	77,226	716	85,264	40.8	7.5	10.4
소계	1,346	171,194	1,439	189,100	90.6	6.9	10.5
HAN	-	-	364	19,648	9.4	-	-
합계	1,346	171,194	1,803	208,748	100	33.9	21.9

II. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

2. 청주국제공항의 잠재력 증대

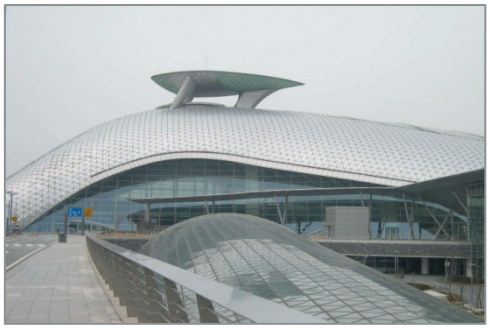
행정중심복합도시

신속하고 안정적인 관문공항 필요

뛰어난 공항접근 교통망 확보

인천국제공항

- 동북아 허브공항
- 행정중심복합도시와의 노선 거리는 217km, 통행시간은 리무진 버스로 약 3시간 소요



청주국제공항

- 중부권소형거점공항 (3차 공항중장기계획)
- 행정중심 복합도시와의 노선 거리는 24km, 통행시간은 20~30분 소요



Ⅱ. 세계화에 따른 국내외 공항의 환경변화

잠재 여건

국토의 내륙중심부에 위치한 명실상부한 중부권 유일의 국제공항

행정중심복합도시, 첨단산업단지(오송,오창,탕정 등), 혁신도시, 기업도시 등 첨단지식산업수요 증가

고속철도, 간선철도, 전철, 고속도로 및 주요국도가 분기하는 교통의 요충지

↓

급변하는 대내외적 환경변화에 능동적으로 대처하기 위한
중부권 대형거점공항으로 역할과 기능부여

↓

개항 10주년을 맞은 현 시점에서 세계화시대 충청권의 전초기지(관문) 역할을 할 수 있는
충청권의 적극적 지원전략과 세계화 시대 충청권의 경쟁력 강화를 위한 협력방안 강구

Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석



Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

1. 청주국제공항 현황

1) 기본현황

- 개　　항 : 1997. 4. 28
- 위　　치 : 청주 상당구 주중동, 청원 내수 입상리 일원
- 시설규모 : 부지 138만㎡
- 연간 수송능력
  - 항공기 운항가능 횟수 196천회
  - 여객 299만명 (국내 180, 국제 119)
  - 화물 3만 8천톤 (국내 3만2, 국제 6)

2) 연혁

- 1984. 4.20 : 청주신공항 건설계획 결정
- 1984.10.31 : 청주공항 기본계획 결정
- 1990. 8.10 : 청주공항 위치확정 (현위치)
- 1992. 9.30 : 청주공항 기능정립 및 방침결정 (중부권 거점공항, 유사시 수도권 대체공항, 국제화물 항공)
- 1997. 4.28 : 청주국제공항 개항(07년 10주년)

■ 청주공항 항공기 운항 현황(2007. 6월 현재)

구분	운항구간	운항횟수	항공사별 운항 횟수
국제선	청주 ~ 상해	주 9회	대한항공(2), 동방항공(7)
	청주 ~ 심양	주 2회	남방항공(2)
	청주 ~ 홍콩	주 2회	홍콩항공(2)
국내선	청주 ~ 제주	1일 14회	대한항공(4), 아시아나(4), 한성항공(6)

Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

3) 청주국제공항 국제선 취항현황

- 대부분 노선이 전세기 및 부정기편으로 한시적인 운항과 중단을 반복에 따라 정기노선까지 영향을 받음
- 지속적인 수요확보전략 강구로 정기노선으로의 전환 필요
  - 정기노선으로 전환될 수 있도록 안정적인 수요확보를 위한 손실보전금 지원필요
  - 충북도에서 '청주공항 이용 항공사업자 재정지원조례'를 제정 항공사 지원(대전, 충남의 참여필요)

노선	개항일	폐항일
청주↔타이페이	2007. 2	2007. 3
청주↔마닐라	2006. 1, 2006. 10	2006. 2, 2007. 3
청주↔홍콩	2007. 2	–
청주↔선전	2006. 12	2007. 3
청주↔정저우	2006. 12	2007. 3
청주↔울란바토르	2006. 2	2006. 10
청주↔항저우	2006. 12	2007. 3
청주↔심양	2000. 7	–

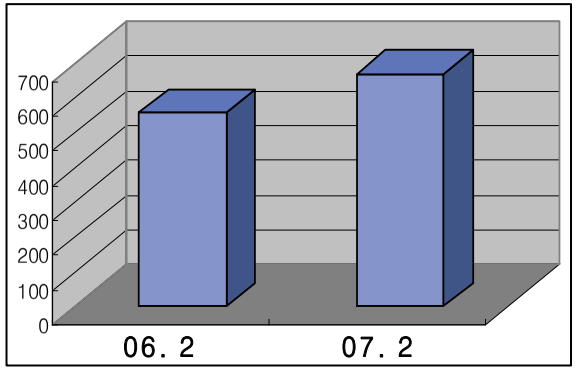
Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

2. 청주국제공항의 운영실적

1) 2007년 2월 운항실적(2006년 2월 대비)

– 운항횟수 –

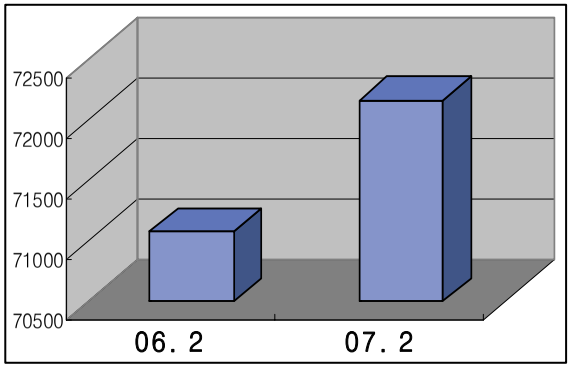




- 총 114편 운행횟수 증가
- 20.5%의 운항횟수 증가율

– 이용객 (명) –

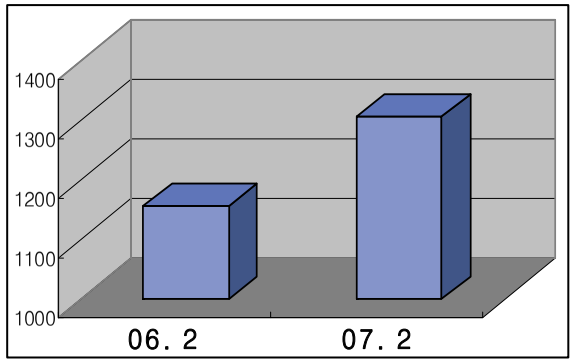




- 총 1,078명의 이용객 증가
- 1.5%의 이용객 증가율

– 화물 (톤) –





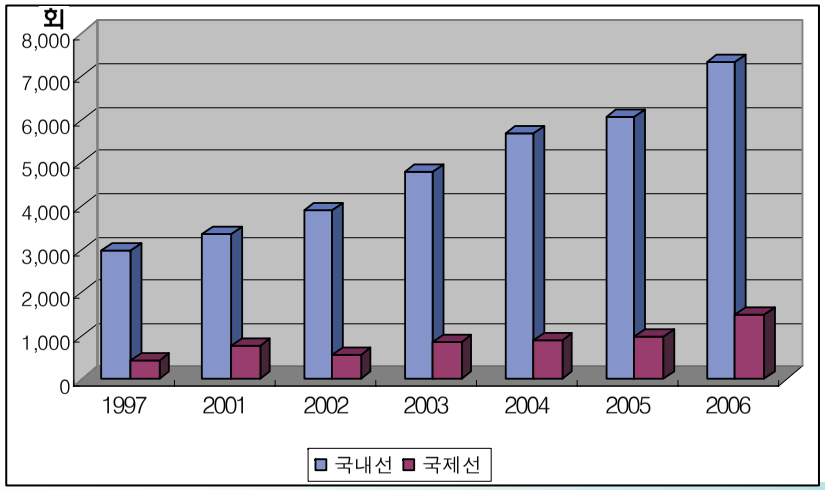
- 총 150톤의 화물수송 증가
- 13.0%의 화물 수송율 증가

Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

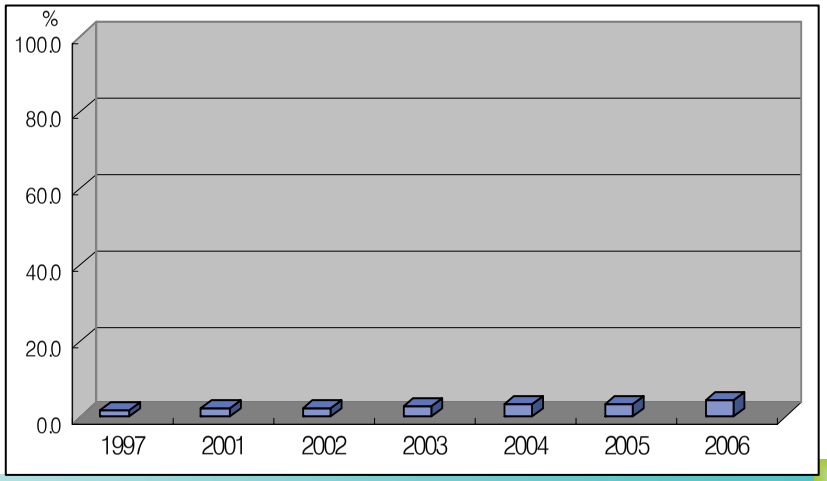
2) 활주로 : 처리능력 196천회/연

연도별	국내선	국제선	계	처리능력대비 이용률
1997년	2,972회	423회	3,395회	1.7%
2001년	3,370회	768회	4,138회	2.1%
2002년	3,928회	550회	4,478회	2.3%
2003년	4,815회	872회	5,687회	2.9%
2004년	5,706회	916회	6,622회	3.4%
2005년	6,084회	1,001회	7,085회	3.6%
2006년	7,358회	1,510회	8,868회	4.5%
증감율	10.6%	15.2%	11.3%	

– 활주로 이용횟수



– 처리능력대비 이용률

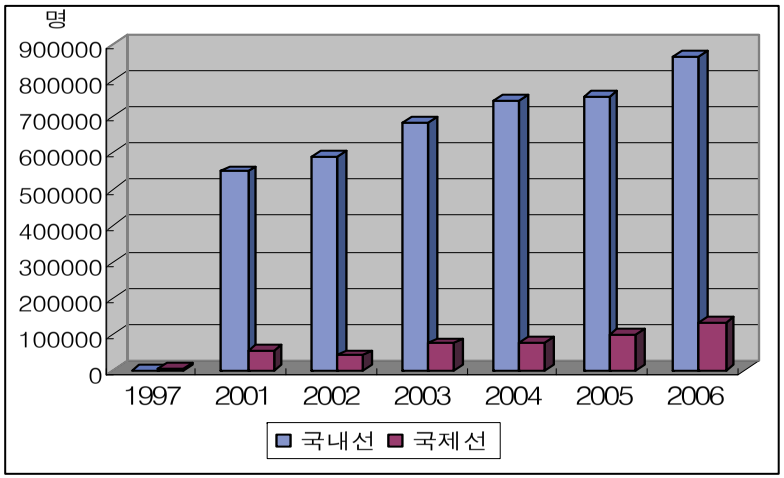


Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

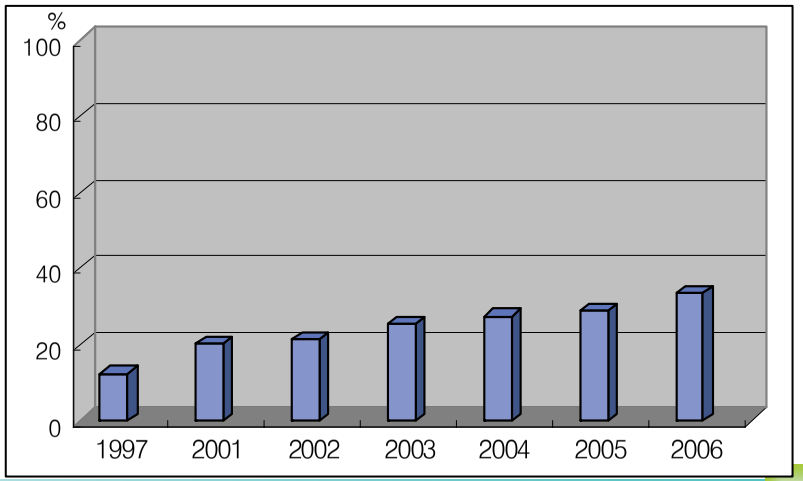
3) 여객처리 실적 : 처리능력 299만명/연

연도별	국내선	국제선	계	처리능력대비 이용률
1997년	364,547명	6,195명	370,743명	12.4%
2001년	549,112명	56,996명	606,108명	20.3%
2002년	592,558명	41,508명	634,066명	21.2%
2003년	686,671명	74,477명	761,148명	25.5%
2004년	744,101명	77,158명	821,259명	27.5%
2005년	756,220명	101,049명	857,269명	28.7%
2006년	865,815명	133,748명	999,563명	33.4%

– 여객처리 실적



– 처리능력대비 이용률

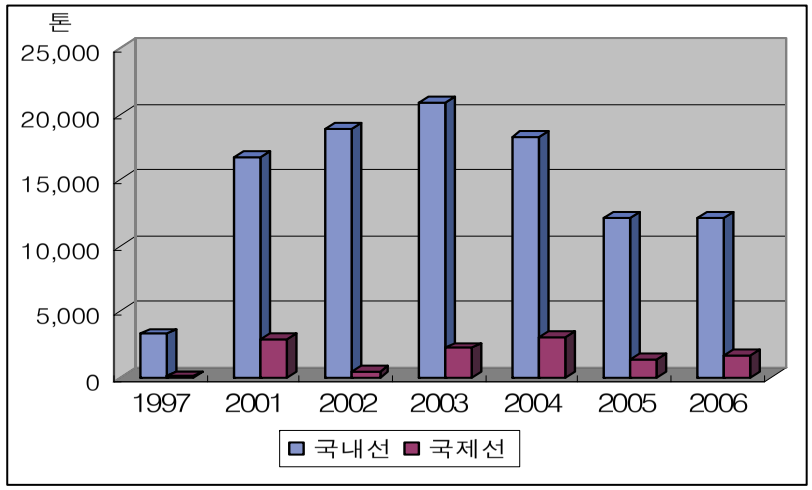


Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

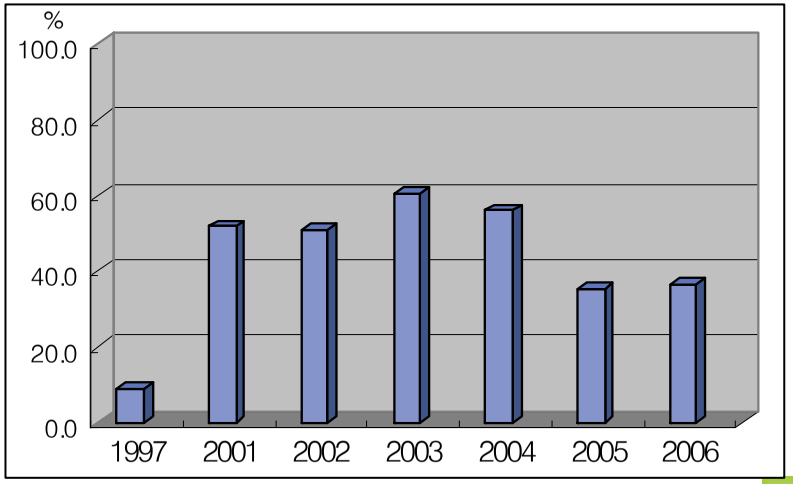
4) 화물수송 : 처리능력 38천톤/연

연도별	국내선	국제선	계	처리능력대비 이용률
1997년	3,260톤	31톤	3,291톤	8.7%
2001년	16,778톤	2,894톤	19,672톤	51.8%
2002년	18,905톤	473톤	19,378톤	51.0%
2003년	20,848톤	2,172톤	23,020톤	60.6%
2004년	18,219톤	3,074톤	21,293톤	56.0%
2005년	12,151톤	1,390톤	13,541톤	35.6%
2006년	12,141톤	1,672톤	13,814톤	36.3%
증감율	15.7%	54.7%	17.3%	

– 화물수송



– 처리능력대비 이용률(러시아 항공물류 이전)



III. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

5) 취항 노선별 수송실적 (2006년 1월부터 2007년 4월 5일까지 실적)

노선	운항(편)	여객(명)	화물(톤)
청주→타이페이	4	342	0
청주→나고야	1	0	0
청주→인천	2	251	0
청주→김포	1	0	0
청주→마닐라	58	4,802	0
청주→우파	3	0	61
청주→홍콩	4	385	0
청주→선전	24	3,543	0
청주→산야	1	251	0
청주→울란바토르	17	234	0
청주→항저우	84	6,761	0
청주→푸동	300	23,726	0
청주→충칭	1	0	0
청주→심양	64	4,749	0
청주→정저우	8	1,262	0

Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

6) 공항별 수출입 금액

■ 수출금액(천불)

년도	인천	김포	김해	제주	대구	광주	청주
1990	0	0	330,138	3,755	2,645	0	0
1995	0	0	613,995	14,146	6,178	0	0
2000	0	0	371,174	13,698	10,886	0	36,532
2001	28,675,528	10,193	261,568	11,259	9,776	14	15,841
2003	62,456,876	778	304,027	9,789	10,359	10	3,050
2004	82,779,627	1,341	376,374	9,448	9,923	15	4,092
2005	85,963,660	8,590	394,493	5,496	5,800	121	907

■ 수입금액(천불)

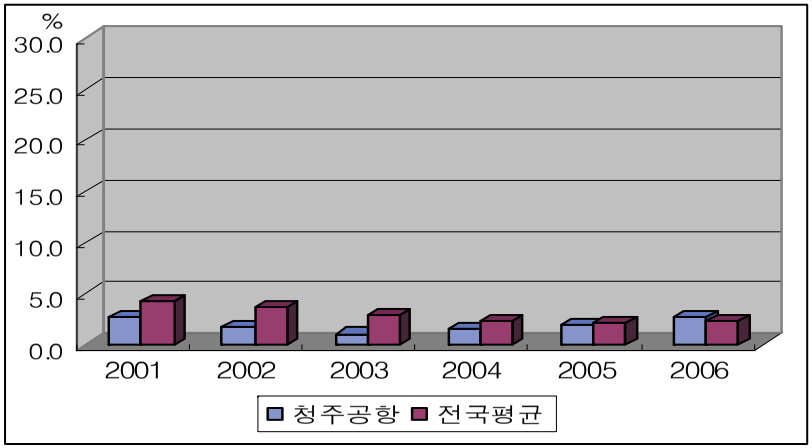
년도	인천	김포	김해	제주	대구	광주	청주
1990	0	0	956,221	7,366	3,165	14	0
1995	0	0	2,143,798	8,751	7,936	5	0
2000	0	0	2,475,108	5,979	2,021	0	505
2001	29,698,888	190,945	1,790,930	7,670	1,209	0	2,890
2003	55,589,747	18,825	2,017,569	41,672	376	12	32
2004	67,793,307	18,694	2,283,281	33,079	123	6	81
2005	72,817,210	32,421	1,869,340	42,003	74	2,566	6,534

Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

7) 결항 및 지연율

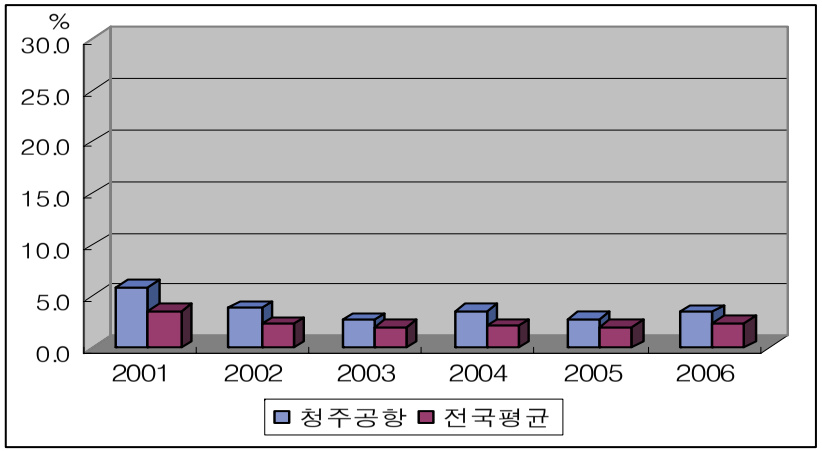
■ 결항율(%) – 낮다

구분	청주공항	전국평균
2001	2.7	4.2
2002	1.7	3.7
2003	1.1	2.9
2004	1.6	2.3
2005	1.9	2.1
2006	2.7	2.3



■ 지연율(%) – 높다(안개일수 증가 등 영향

구분	청주공항	전국평균
2001	5.9	3.6
2002	3.9	2.3
2003	2.7	2.0
2004	3.6	2.1
2005	2.8	2.0
2006	3.5	2.4



Ⅲ. 청주국제공항의 운영실적과 이용객 특성분석

8) 지방공항 대비 청주국제공항의 국내선 운항실적

공항별	여객수(명)		
	2005	2006	증감(%)
인천	460,739	529,518	+14.9
김포	12,503,204	12,346,887	1.3
김해	4,899,295	4,760,969	2.8
제주	10,749,027	11,209,896	+4.3
대구	937,980	899,478	4.1
광주	1,522,030	1,505,448	1.1
청주	756,220	999,563	+32.2
양양	53,863	47,519	11.8
여수	617,214	601,599	2.5
울산	1,222,110	1,200,072	1.8
목포	18,582	16,909	9.0
사천	315,952	224,792	28.9
포항	464,653	347,180	25.3
군산	163,779	155,207	5.2
원주	75,514	80,361	+6.4

Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

3. 이용객 특성분석

■ 조사개요

- 조사기간 : 2007. 6. 4 ~6. 10(7일간)
- 조사장소 : 청주공항 내 이용자 대기실 등에서 일대일 면접조사방식
- 조사내용 : 청주공항 이용자 만족도 및 이용행태와 공항관련 주요 이슈에 대한 반응 파악

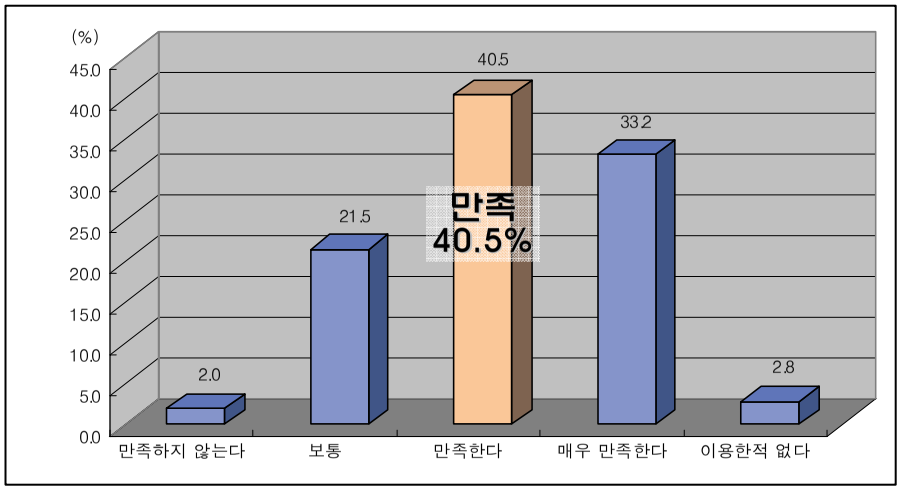
1) 이용객 특성

구분		사례수(명)	비율(%)
		205	100
주 이용노선	국내(제주)	161	78.5
	국외(중국)	44	21.5
이용목적	여행	102	49.8
	업무	85	41.5
	인척방문/기타	18	8.8
거주지역	청주/충북	75	36.6
	대전/충남	84	41.0
	서울/경기	20	9.8
	제주	22	10.7
	기타지역	4	2.0

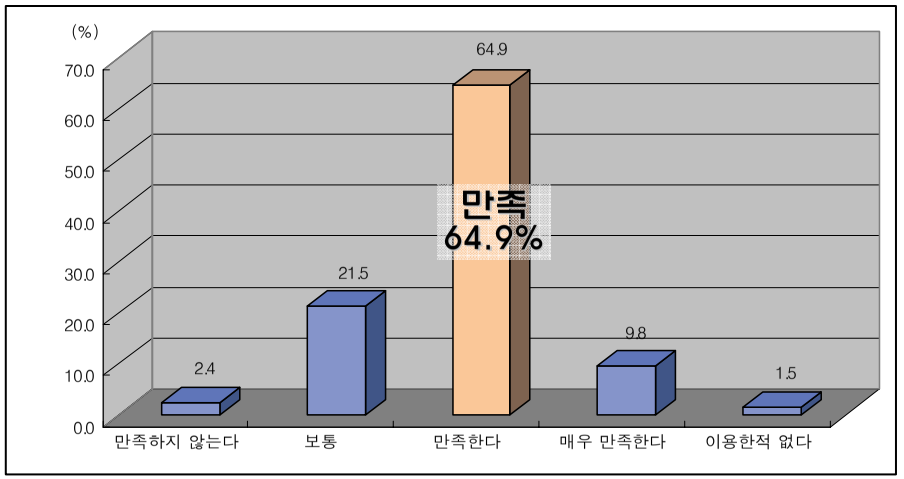
Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

2) 공항시설 만족도

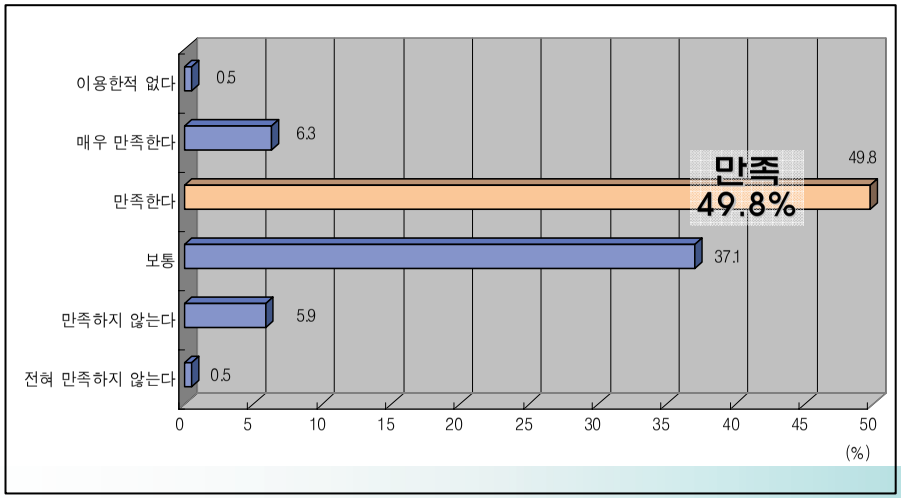
■ 공항 안내시설



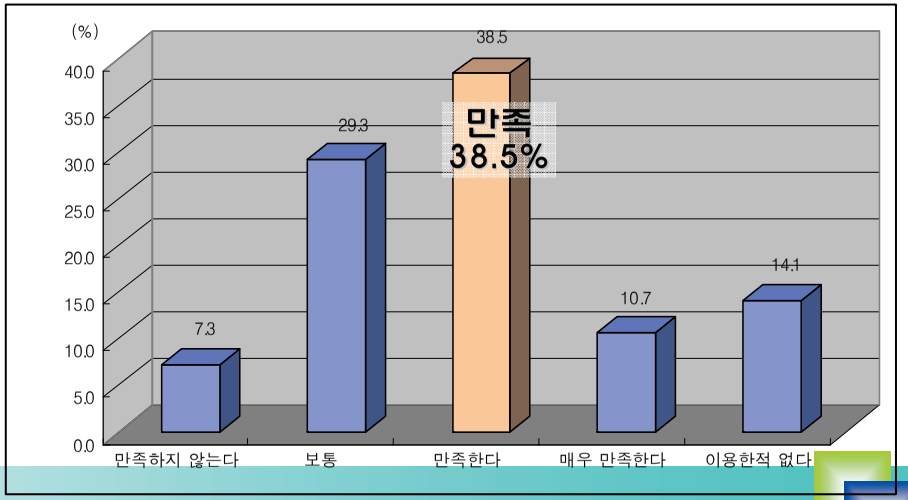
■ 공항내 이동편리성



■ 공항내 교통시설

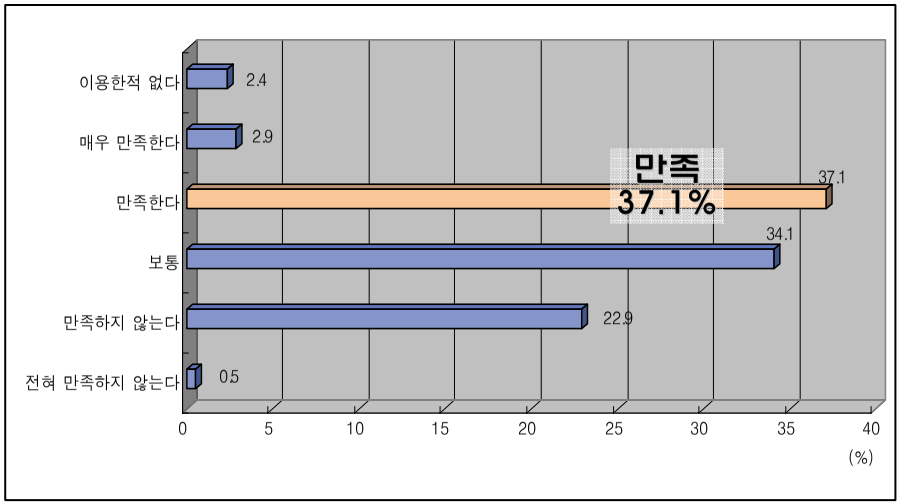


■ 주차시설

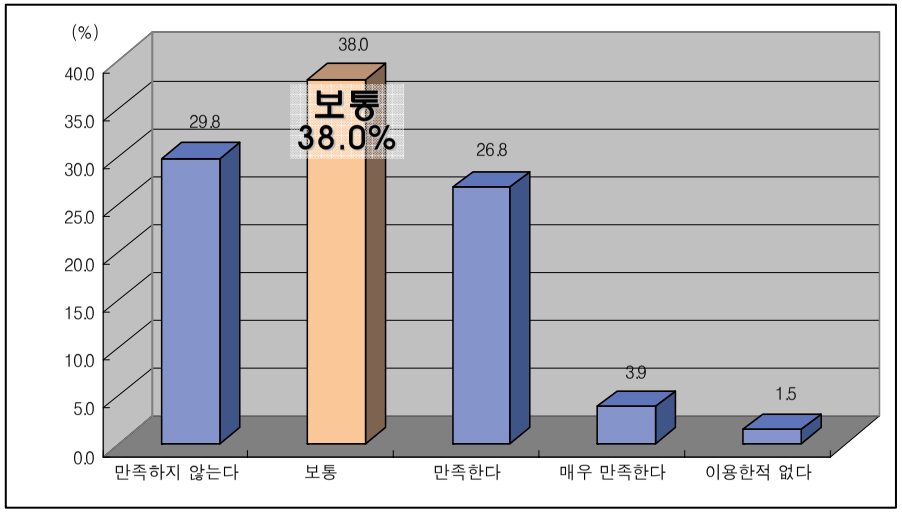


Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

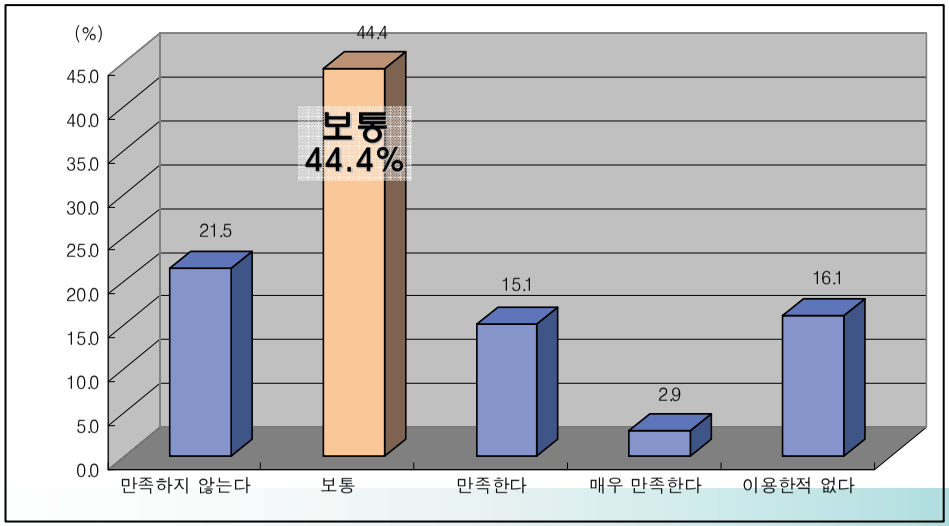
■ 다양한 여객필요 판매시설 구비정도



■ 여객 필요시설 편리한 배치



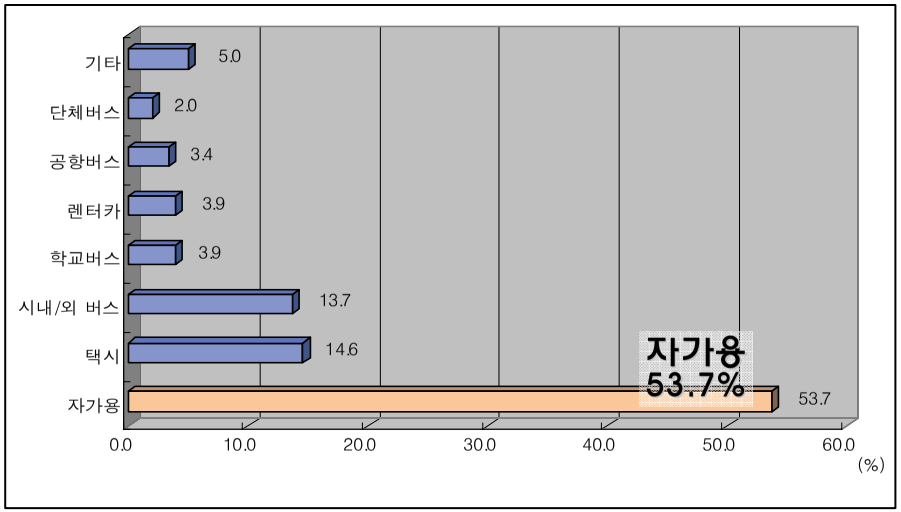
■ 편의점/식당 등 청결성



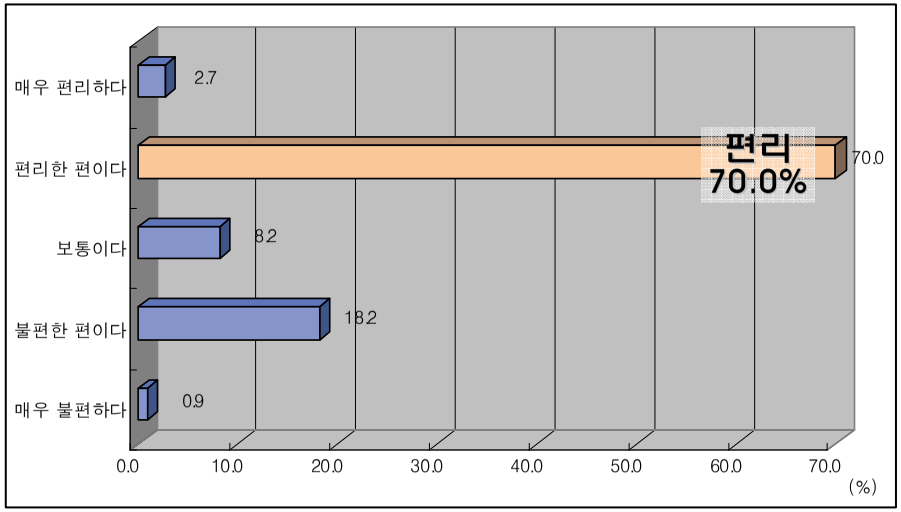
Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

3) 공항이용 관련

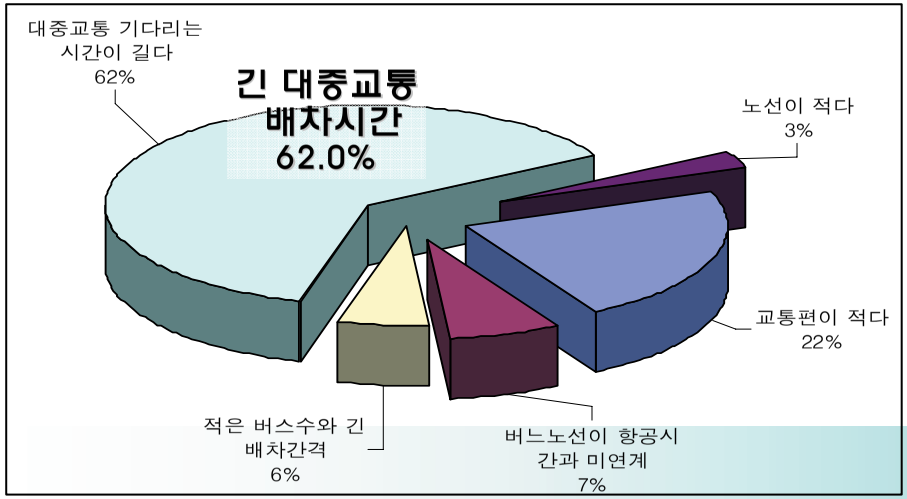
■ 청주공항 이용 교통편



■ 공항내 이동편리성



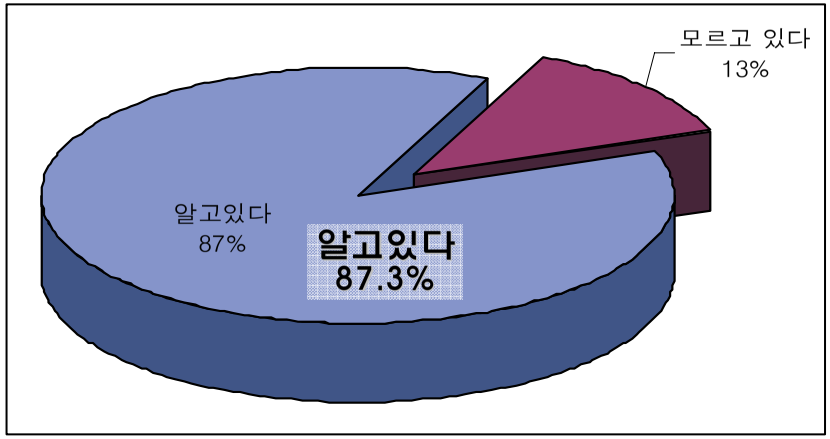
■ 청주공항 주변 교통에 대한 불편사항



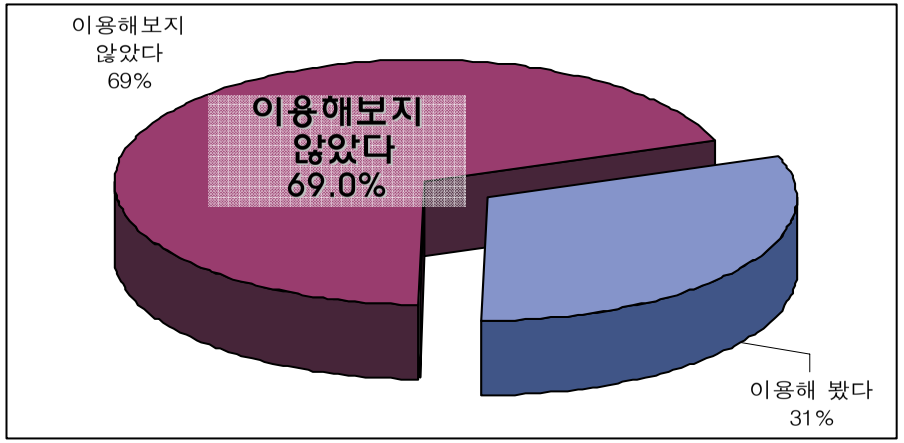
Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

4) 청주공항 인지관련

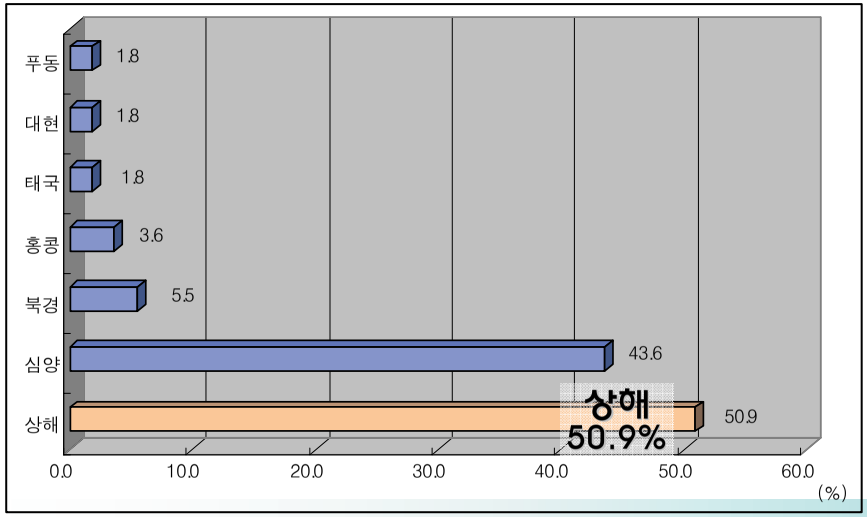
■ 청주공항=국제공항 인지여부



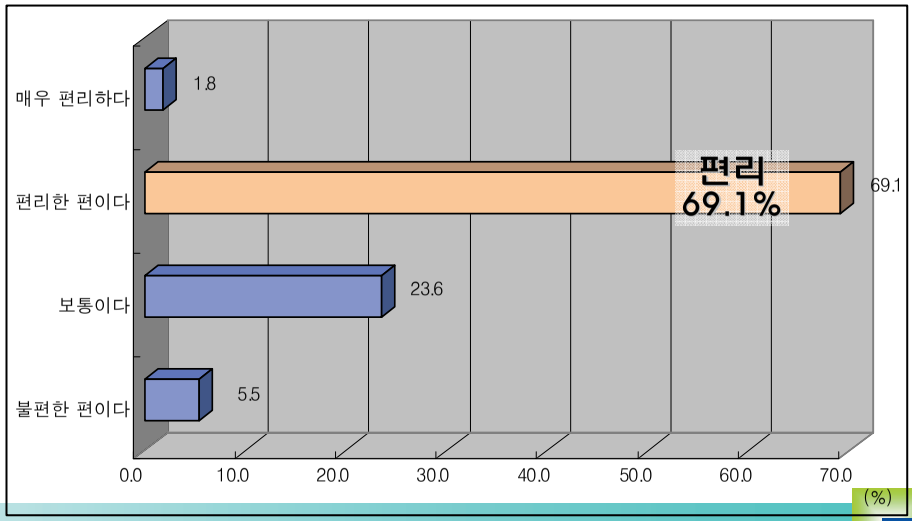
■ 공항내 이동편리성



■ 국제노선을 위한 방문지역

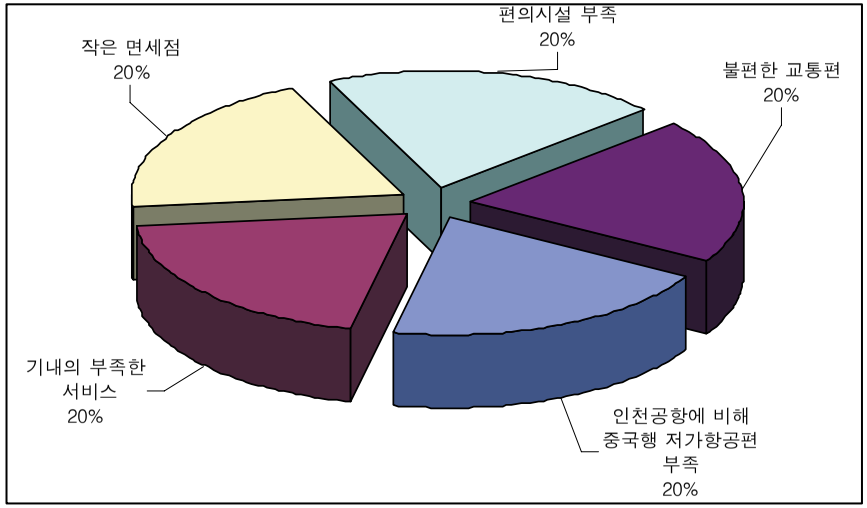


■ 국제노선 이용편리성 평가

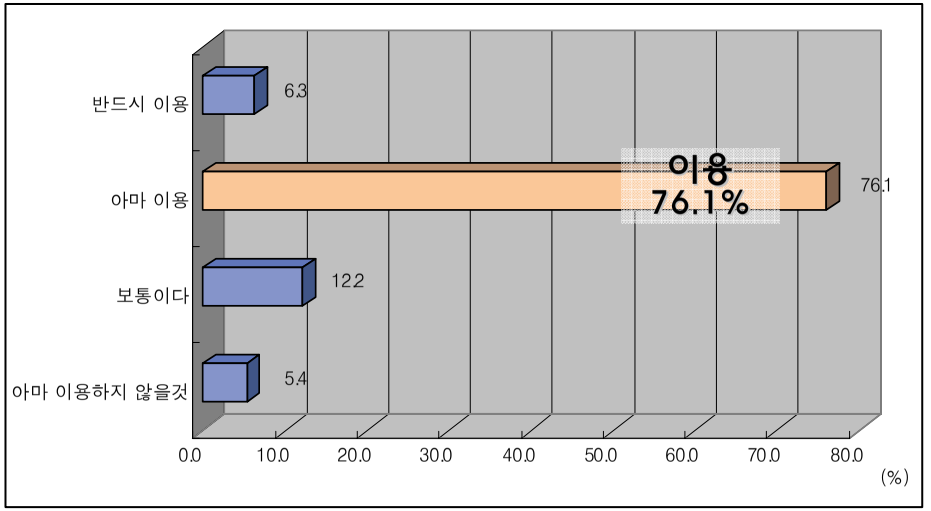


Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

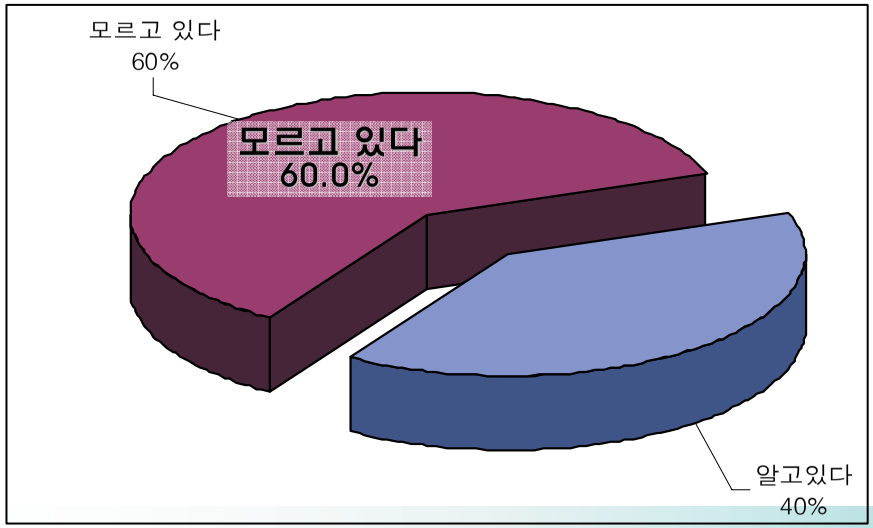
■ 국제노선 이용시 불편사항



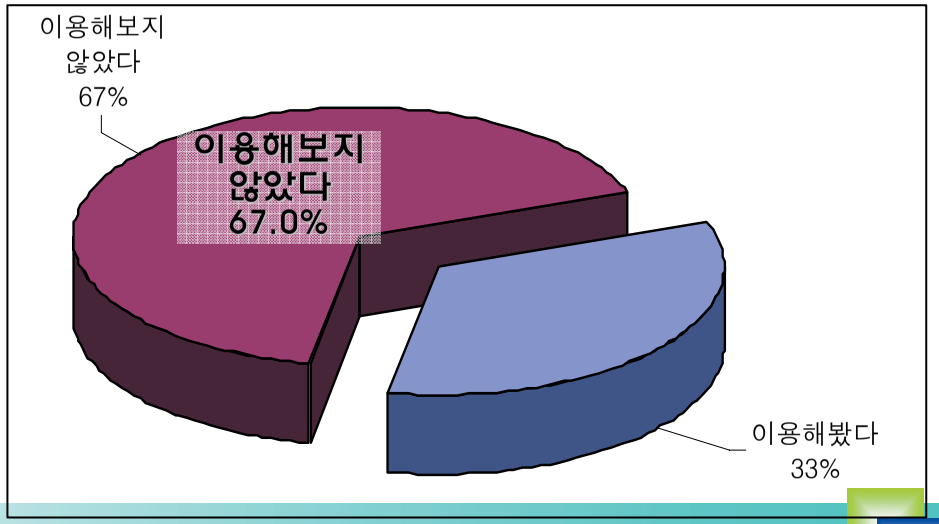
■ 국제노선 수 증가시 이용의향



■ 청주-제주간 저운임 항공노선 인지여부

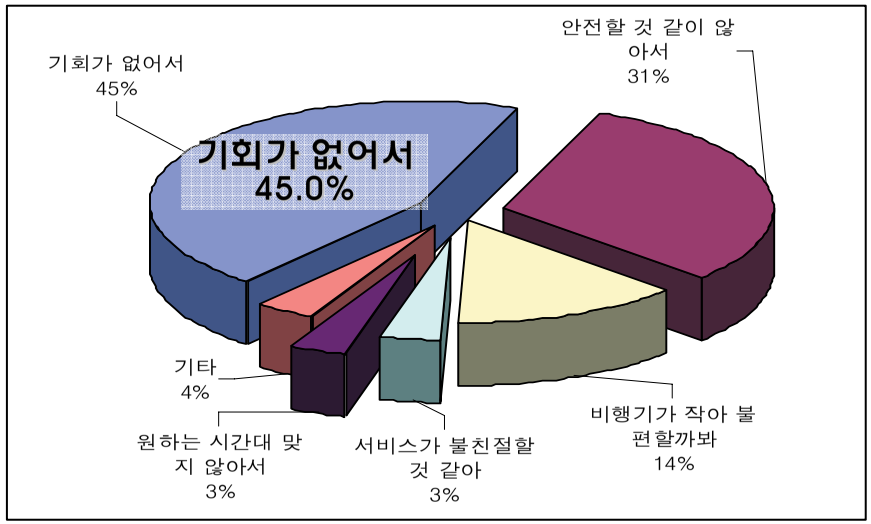


■ 청주-제주간 저운임 항공노선 이용여부

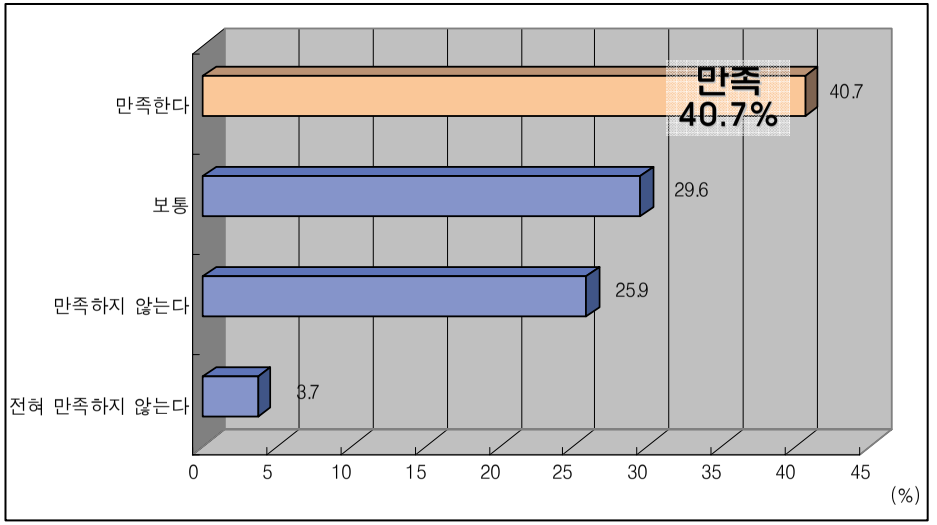


Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

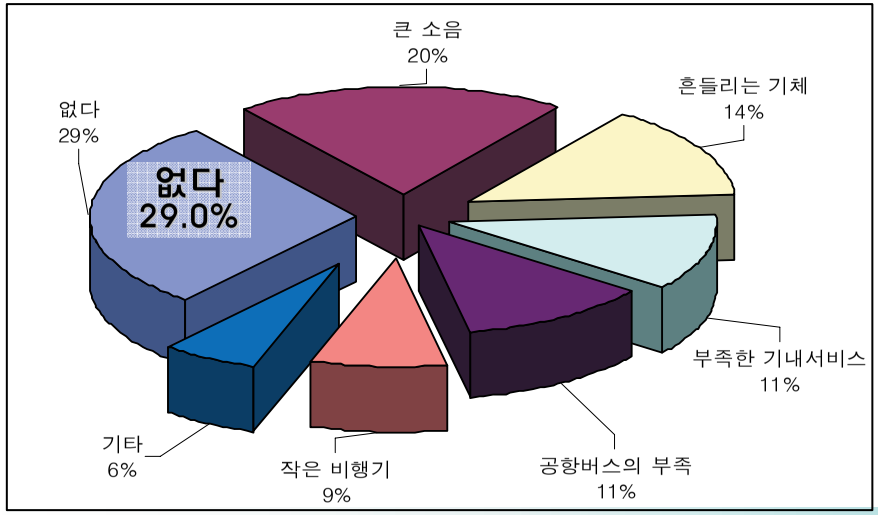
■ 청주-제주간 저운임 항공노선 비이용 이유



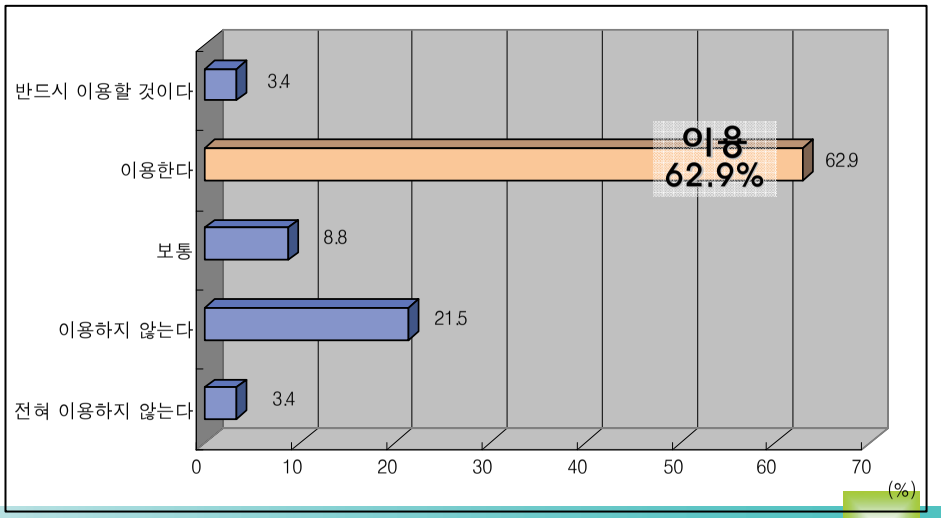
■ 청주-제주간 저운임 항공노선 이용만족도



■ 청주-제주간 저운임 항공노선 이용시 불편사항



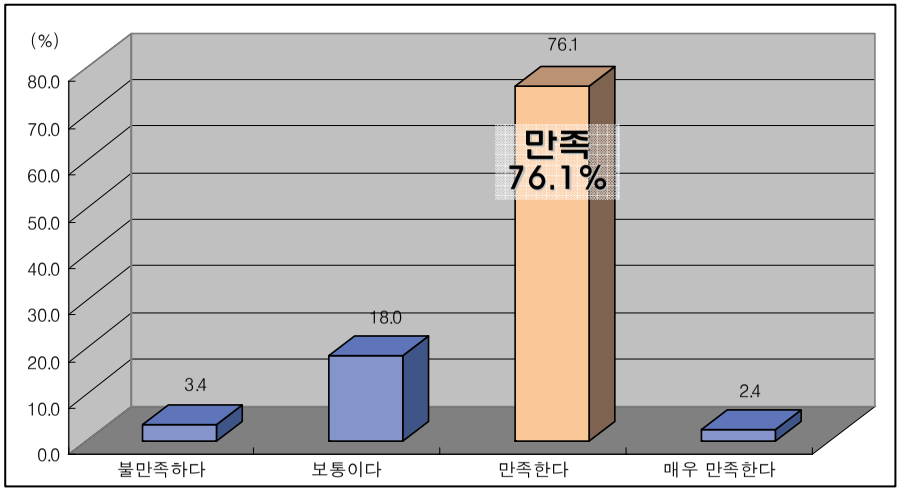
■ 저운임 항공노선 증가시 이용의향



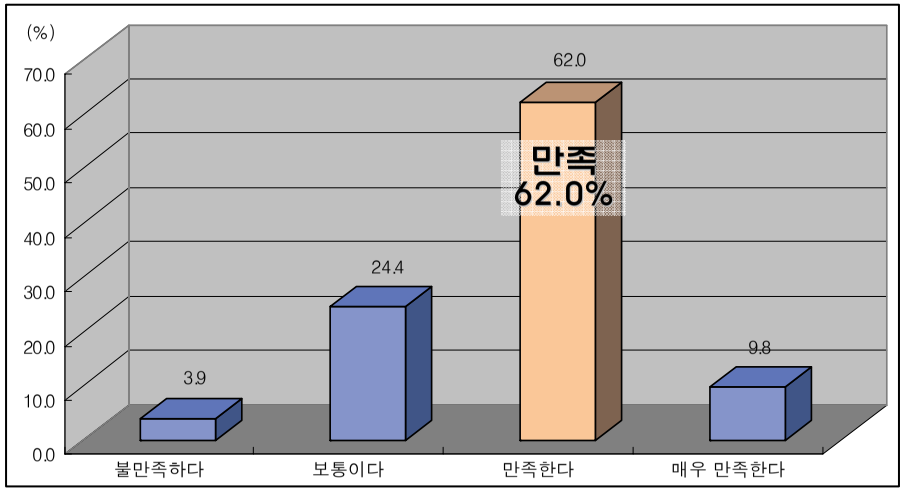
Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

5) 청주공항 전반적 평가

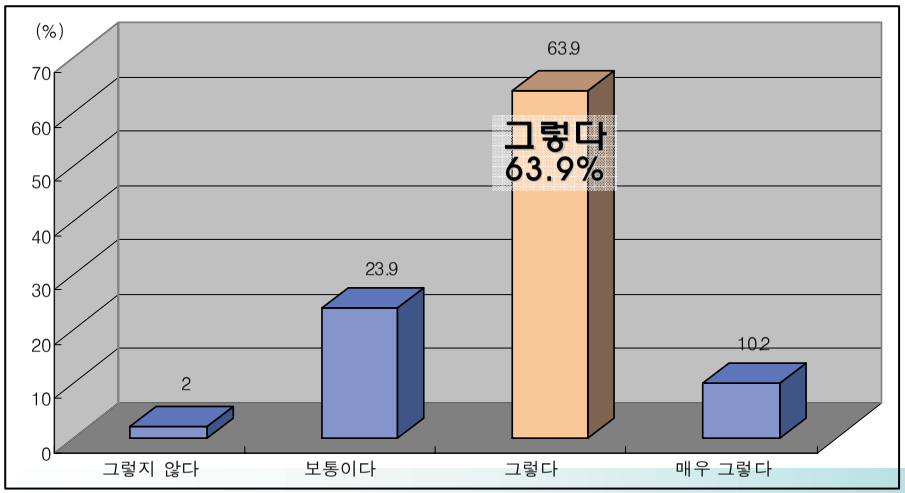
■ 청주공항 전반적 만족도



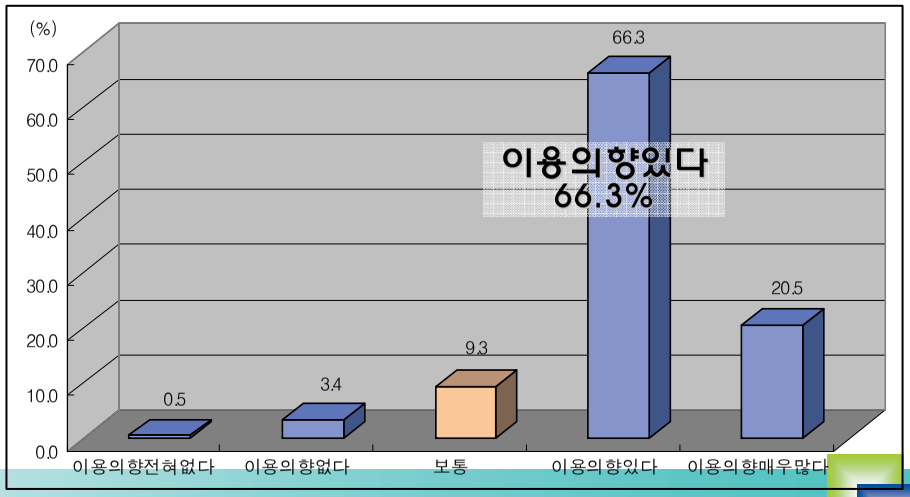
■ 타공항 대비 만족도



■ 청주공항 고객중심 경영평가



■ 타공항 이용의향



Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

3. 활성화를 위한 추진개요

- 공항 연결 도로망 확충에 4,600억원 투입
- 개항지 지정 (2000. 9), 청주 공항역 개통(2000. 10)
- 계류장 확장 19천㎡ (A300급 2대 주기 규모) : 3기 -> 5기 확장
- 은행 입점(2001. 8), 면세점 입점(2001. 12)
- 화물청사 증축 : 2,257㎡ 30억원(2002. 10 ~ 2003. 10. 23 준공)

- 공항활성화 추진체계 정비 => 3개 시/도 공조 추진(2005. 2)
  - 청주국제공항활성화 추진협의회, 민간대책위원회 등에 참여
- 공황활성화 전략을 마련하기 위한 국제 세미나, 정책워크숍 수시개최
- 전세기 취항 지원인센티브 제공 : 9편 18백만원
- 항공관련 산업유치 (LG헬기정비공장, 한성항공)
- 전세기 취항확대를 위한 지역여행사 컨소시엄(100여개사 참여) 구축 지원

Ⅲ. 청주국제공항 운영실적과 이용객 특성분석

- 국제노선 확충을 위한 지사님 건의문 전달 및 개설 협의
  - 호남고속철도 오송분기역과 행복도시 거설 등 관문공항 역할 기대
  - 일본 및 동남아 근동노선중 300인 이하 중형기 청주공항으로 배분
- 한성항공 운항재개 : 2006. 2.15
- 국제노선 확충 충청권 8개 상공회의소 공동 건의 : 2006. 1.24
- 항공노선 안정적 운항을 위한 항공사 및 여행사 간담회
- 시설 확충을 위한 정부예산 반영 지속요청
- 항공사업자 재정지원조례제정(07. 5)
- 대전, 충남 재정지원조례 제정 예정(금년 말까지)
  ㅡ청주국제공항 이용객의 60%가 대전/충남지역 주민

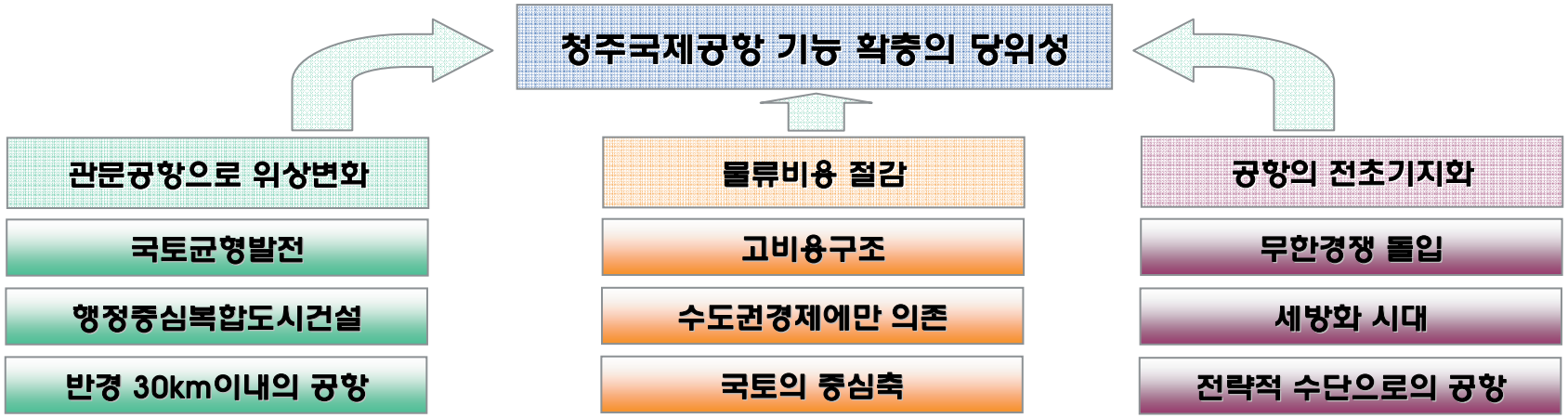
Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략



Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

1. 청주국제공항의 역할 및 기능정립 부문

1) 중부권 대형거점공항



– 국가별 관문 공항 운항현황

수도	공항명	접근거리(km)	교통수단	기능
콸라룸푸르	스빵공항	75	버스, 택시	국제공항
캔버라	캔버라공항	7	버스	국제공항
워싱턴	덜레스공항	42	버스, 택시, 지하철	국제공항
베를린	템펠호프공항	11	철도, 택시	국제공항
브라질리아	브라질리아공항	12	공항버스, 택시	국제공항
런던	히드로공항	25	급행철도, 버스	국제공항
도쿄	나리타공항	60	철도(지하철), 버스, 택시	국제공항
파리	샤를 드골 공항	25	버스, 택시, RER(고속철도)	국제공항
스톡홀롬	Arlenda 공항	45	버스, 택시, 기차	국제공항

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

청주국제공항의 목표
: 중부권 대형거점공항 및 관문공항

- **가능성**
  - 행정중심복합도시 건설로 인한 관문공항 및 대형거점공항 필요
  - 중국, 일본, 동남아 항공수요 급증 추세
  - 동남아시아의 북미노선 중간 기착지화
- **필요정책**
  - 시설용량 및 편의성 확보
  - 노선 및 운항횟수 확대 등 타 공항과의 차별화
  - 접근도로 및 교통수단 확충을 위한 SOC 투자전략
- **인천공항과 역할분담**



지 역	내 용
워싱턴 D.C	달라스 공항 : 국내선 위주 일부 국제선
	내셔널 공항 : 국내선 전용(국제선 취항금지)
동경	나리타 공항 : 국제선 전용(단, 국제선 연계 일부 국내선)
	하네다 공항 : 국내선 전용(단, 국제선 대만행)
런던	히드로 공항 : 국제선 위주 일부 국내선(국제선 정기편 중심)
	케트윅 공항 : 국제선 위주 일부 국내선(국제선 차터편 중심)
파리	드 골 공항 : 국제선 위주 일부 내선
	오를리 공항 : 국내선 국제선 혼용(국내선 중심)

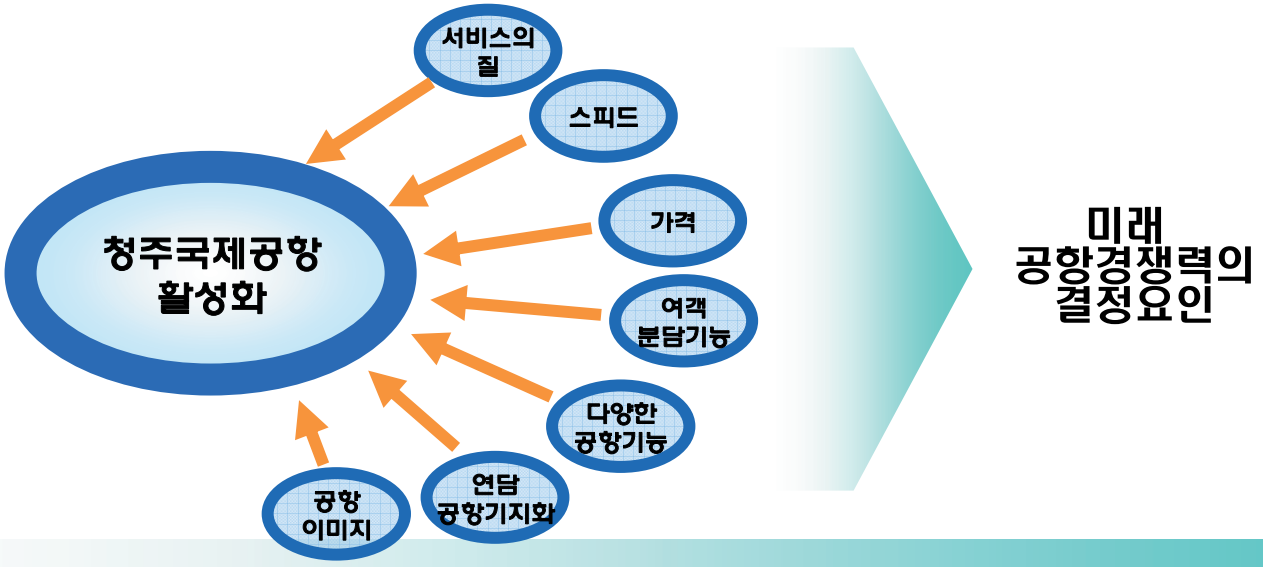
Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

– 청주국제공항의 기능설정을 통한 위상정립방안

- 인천공항은 서울을 중심으로 한 비지니스형 동북아 거점공항으로 활용하는 방안 강구
- 향후 10년간 공항간의 경쟁은 극심해질 것으로 전망
- 지방공항으로서 틈새시장(niche market)을 찾는 노력이 필요함

2) 인천국제공항 대체 및 보조공항 역할 부여

- 인천공항의 대체공항은 제주, 김해공항 활용 –> 청주공항은 점유면적 및 활주로 길이를 이유로 미지정
- 수출항공화물의 인천공항 적체 현상 심화 –> 수출입화물 이송 전진기지화를 통한 공항 활성화 모색

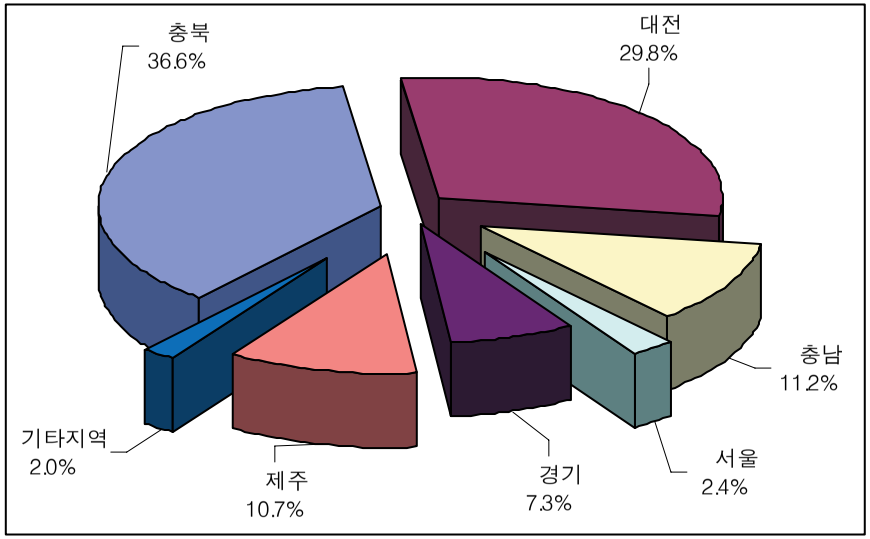


Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

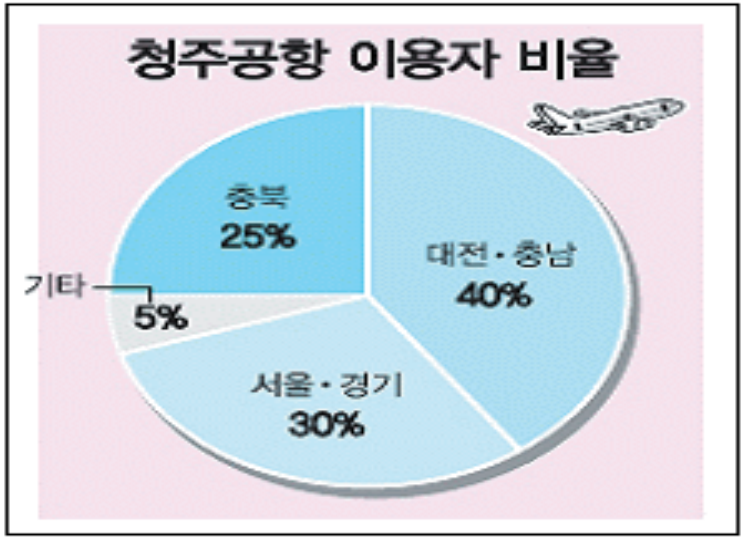
2. 청주국제공항의 영향권역 설정

• 조사 자료(본 연구)와 언론에 보도된 자료를 비교

■ 본 연구과정에서 조사



■ 언론에 보도된 조사내용



• 충북과 대전/충남지역의 주민들이 주 이용객인 것으로 나타났으나, 수도권 주민의 이용수요도 지속적으로 증가추세에 있기 때문에 명실상부한 중부권 대형거점공항으로 역할 설정이 가능

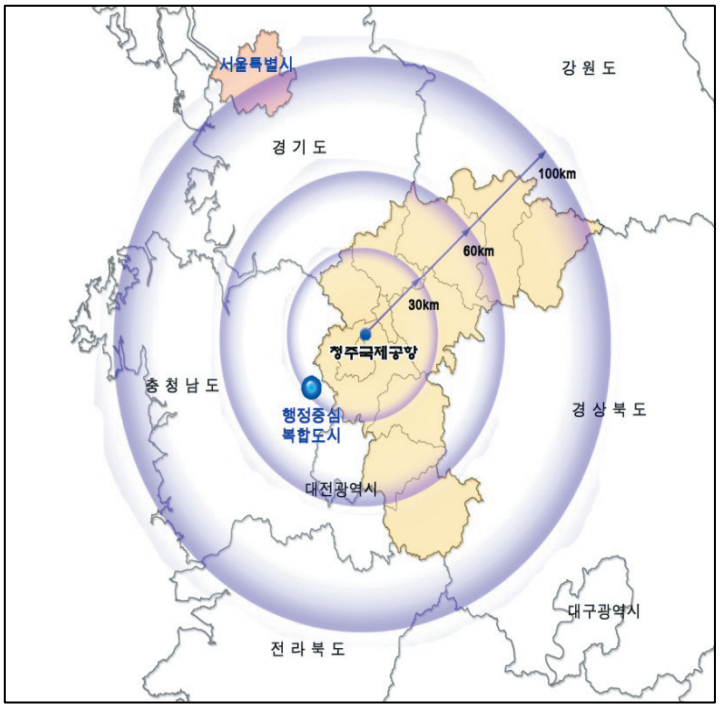
Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

■ 충청권의 통합경제권 달성

- 충청권 3도간 협력관계의 당위성 도출을 위해 이용권역에 대한 분석을 통한 당위성과 해법 가능
- 청주국제공항의 영향권
  - 1차 영향권(30km이내) :

    충북 975,437명, 충남 604,213명
  - 2차 영향권(60km이내) :

    대전 1,462,535명, 충북 1,276,210명, 충남 1,069,156명



Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

■ 청주국제공항 영향권별 인구수(명) –2005년 기준자료

구분	1차 영향권	2차 영향권	이용가능권
	30km 이내	60km 이내	100km 이내
대전		1,462,535	1,452,535
충남	604,213	1,069,156	1,982,495
충북	975,437	1,276,210	1,501,674
기타		551,529	12,303,334
합계	1,579,650	4,359,430	17,250,038

주 : 기타는 수도권, 강원, 전북, 경북 등 충북의 접경지역이 주요대상지역임.

■ 청주국제공항 영향권별 산업체수 및 종사자수 –2005년 기준자료

구분	직접 영향권	간접 영향권	이용가능권
	30km 이내	60km 이내	100km 이내
대전	–	90,366 / 405,311	90,366 / 405,31
충남	38,828 / 209,796	65,690 / 353,505	125,538 / 589,493
충북	60,692 / 306,984	80,976 / 387,744	97,141 / 450,265
기타	–	35,832 / 198,933	740,404 / 4,229,743
합계	99,520 / 516,780	272,764 / 1,345,493	1,053,449 / 5,674,812

주 : 기타는 수도권, 강원, 전북, 경북 등 충북의 접경지역이 주요대상지역임.

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

3. 국제선 수요확충전략

1) 청주국제공항의 운수권 현황

구분		가용		배분		미배분 운수권	비고
		노선	운수권	노선	운수권		
청주	일본	김해, 제주, 대구, 청주/나리타	21.0단위	–	–	2.8단위	김해 13.0 제주 5.2
		김해, 제주, 대구, 광주, 청주/오사카	21.0단위	–	–	4.0단위	김해 10.5 제주 6.5
	중국	청주/북경	7회	–	–	7회	배분 심의중
		청주/항저우	7회	–	–	7회	배분 심의중
		청주/상해	7회	상해	7회	–	
		청주/심양	3회	심양	3회	–	
		한국/중국내 7개 지점(화물)	36회	중국내 7개 지점(화물)	36회	–	
	동남아	한국/태국	27회	–	–	7회	김해 4, 대구 2, 인천 14
		한국(지방출발)/홍콩	1,60석	–	–	1,080석	김해 540

자료 : 건설교통부, 내부자료, 2006.

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

2) 아시아를 연계하는 특화노선

- ㈜ 대신정기화물을 통해 청주 ~ 중국간 화물전세기 거점화 추진
- 충청연합투어를 통해 다변화된 중국특화노선 개발
  - 정기노선인 청주~상해간 수요를 잠식할 수 있는 인접 노선은 제외하고 차별화가 가능한 노선 발굴
  - 일본, 동남아, 중국의 광주, 북경노선 등 노선의 다변화 전략 강구

- 충청권 3도 공동으로 일본 구마모토현 노선개설 고려
- 충북도는 탑승률 60~70% 미만일 경우 적자 보전을 위한 지원조례 제정

3) 외국 LCC 거점공항화 추진

- 저운임 항공사의 거점공항화
- 항공 FTA 협정 체결에 따라 외국항공사의 운항 자유화 활용 보다 적극적 유치 노력
- 수도권과 전국에 대한 연계성 홍보와 항공사별 마케팅 전략 수립, 공항 및 시설사용료 감면 등

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

4. 국내여객 수요창출

1) 청주를 홈베이스로 하는 LCC 육성

- 한성항공을 포함하여 청주를 홈 베이스로 하는 신생항공사 육성 및 적극지원 필요
- 항공기 추가 도입시 적극적으로 노선개설을 위한 지원
- 정기항공운송사업 면허 취득 절차 및 제주항공과 같은 규모의 재정투자 지원 (충청권 3도 실질적 참여)

2) 청주를 홈 베이스로 하는 공식여행사 선정 및 지원

- 수도권 지역 중 상위규모의 여행사를 선정 지자체 및 충청권 3도간 협약 체결 및 과감한 인센티브 제공
  - 현재 하나투어와 충북도간 협약 체결로 활성화 방안 추진 중
  - 인센티브 : 공항내 여행사 전용사무국 설치, 공항이용시 무료주차, 손실보전금 지급 등

3) 다양한 홍보전략 강구

- 공항공사, 국적기, 외국항공사 차원의 적극적 홍보 유도
- 방송 메인 뉴스시간대를 활용한 홍보 (예: 김포의 일본 취항노선 홍보가 예)

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

5. 국제항공 화물수요창출

1) 국제선 화물청사 신축

- 2010년 이후 화물처리장 용량초과가 예상됨에 따라 국제선 화물전용 터미널 확보를 위해 청사건립 계획과 예산확보 대책 마련
- 천안, 아산, 오송, 오창 등 첨다산업단지 및 중부권내륙화물기지 등과 연계한 항공화물 수요 창출
- 중부권 항공수출화물주선업체의 화물작업장 및 사무실을 공항 내/주변지역에 마련하여 물류거점화

2) 연관산업 육성을 위한 특화단지 조성

- 인근 지역(증평군, 진천군, 청원군 등)에 산업단지를 지정하여 국제적 복합 항공산업기지로 육성
- 청주국제공항과의 지리적 이점을 살려 청주국제공항 배후지원단지로 기능 및 역할을 재설정
- 항공산업단지는 유치업종을 항공관련산업으로 제한하여 항공산업의 거점으로 유도
  – 증평지방산업단지내 항공우주산업연구원 분원 입주 위한 MOA 체결

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

3) 특송업체 유치방안

- 청주국제공항을 특송업체 전용공항으로 육성
- 우리나라 국제 특송시장은 연평균 20-30%의 성장을 보이고 있음
- DHL, TNT 등 4대 특송업체가 77.6%의 시장점유율을 보이고 있음

■ 청주국제공항 적용 가능성 검토

- 4대 특송업체보다는 아직 공항에 대한 투자가 이루어지지 않은 중소 특송업체를 유치
- 가능 대상업체로는 "에어본" 등 20개 업체가 있으며, 이들 업체들의 일부는 지역별로 전문화 되어 있음
  - 일본시장 : 온라인카고서비스(OCS)
  - 중국시장 : 스카이킹, ACI 등
- 이들 업체가 중국/일본시장을 목표로 할 경우, 청주국제공항은 이들 지역의 정기노선만 확보하면 실현 가능성이 높음
  - 국적항공사에 의한 공급이 제한적일 경우 중국과 일본 국적의 외항사 유치 가능

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

6. CIQ 정비 및 관련 부서 근무인력 보강

- CIQ : 세관과 출입국 검역의 세가지 분야를 말함
- CIQ 체제의 정비를 통해 탄력적으로 대응하는 것이 공항의 경쟁력을 높이는데 중요함

■ 청주국제공항 CIQ 정비 및 근무인력 보강

- 청주국제공항은 폭증하는 업무량에 비해 CIQ부서의 인력은 제때 충원되지 않아 과부하 현상이 일어남
- 파견나온 직원들이 있으나 대구공항보다 국제선 운항이 늘어남에도 적은 인원으로 검색을 하고 있어 인력 보강이 시급함
  - 세관 정원 : 7명 → 30명
  - 출입국 관리사무소 : 4명 → 11명
  - 국립수의과학검역원 : 5명 → 8명
  - 국립식물검역소 : 5명 → 9명

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

7. 이용하기 편리한 기반시설 확충

1) 공항시설 용량 및 규모 확충

- 항공수요 재조정 및 정부 중장기계획에 반영 노력
- 중장기 발전전략으로 항공기 정비기지 유치

사업내용	시설확충계획		
	현재	확충/신설	계
계류장	5기	11기	16기
로딩브리지	2기	7기	9기
유도로 신설	–	2개소	2개소
화물주차장 신설	–	150대분	150대분
활주로 확장	2,740m	860m	최소 3,200m 최대 3,600m

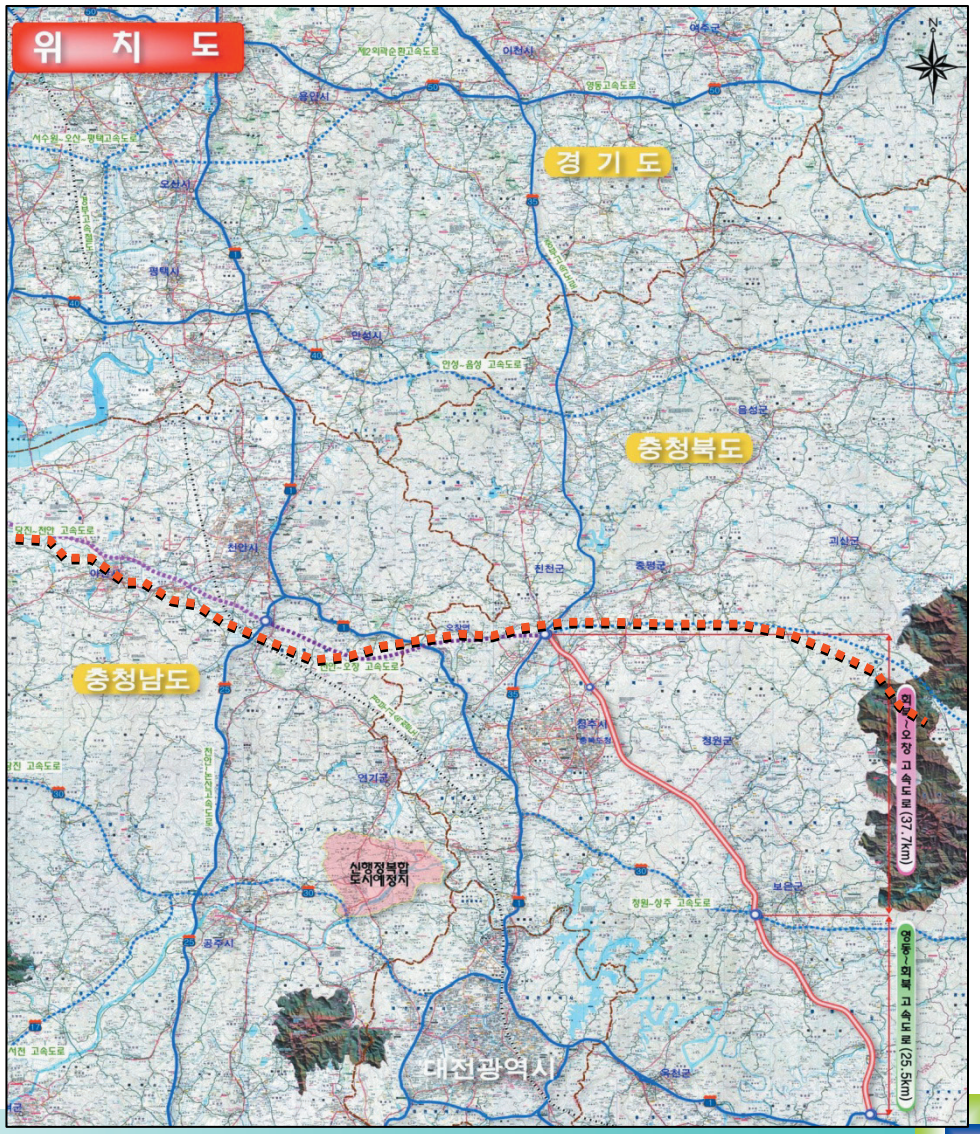
Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

2) 동서 5축 고속도로 조기완공(2019년내 완공)

- 천안 – 오창 IC간 조기 착공
  - 청주공항은 중부고속축에 접해 있어 최대이용권인 수도권 이남 이용객의 접근성과 이용율 낮음

- 2003년 7월 천안–오창간 예비타당성 조사 완료
- 2005년 7월 당진–천안간 기본설계 용역 착수
- 2006년 6월 천안–오창간 타당성 조사 수행

#수도권 – 공항간 30분 단축가능



Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

3) 서울 –천안간 수도권 전철의 연장운행

- 개통운영중인 서울–천안간 수도권 전철을 청주국제공항까지 연결
- 수도권과 충청 서해안권 주민의 이용율 증대 및 행정중심복합도시 건설에 따른 다양한 교통수단 제공

4) 대전–행정중심복합도시–오송–청주국제공항–증평간 LRT, BRT 건설

- 행정중심복합도시의 국제적 기반과 역할 기능 수행
- 행정중심복합도시 광역교통계획에 반영하여 계획적으로 SOC 공급

5) 공항역 조기 건립

- 현재 청원군 내수읍 공항입구에 2000년 간이역 설치/운영중이나 향후 경전철망 등과 연계한 본선역으로 확대 지정하여야 함
- 본선역으로 확대 개발시 제반여건이 마련되어야 하기 때문에 가칭 “청주공항역세권 개발계획” 수립을 통해 향후 발생될 수요 등에 적절히 대비

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

6) 국제공항으로서 기능 보완을 위한 편의시설 확충

- 면세점 기능 확대(한국공항공사 청주영업소)
  - 청주공항 내 내국인 이용 면세점 도입 검토
  - 제주공항 면세점은 제주국제자유도시개발센터에서 직영
  - 토산품, 농산품과는 별도로 운영
- 다양한 식품판매시설의 확충
  - 현재 한식당 1곳(레스토랑, 커피숍 도입)
  - 인터넷 카페, 토산품 판매점 등
  - 중국관광객(인삼), 일본인 관광객(김치, 김 등)

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

8. 충청권 3개 시、도의 협력방안강구

1) 상생을 위한 협력 필요성

■ 세계화/개방화를 촉진시키는 관문의 역할 찾기

- 지방도시의 국제적 전초기지를 위한 지방도시의 세계화 전략과 연계한 청주국제공항 활성화 필요
- 국가적 전략수단으로 인천공항과 기능 및 역할 분담을 통해 청주국제공항의 전략적 활용으로 타 지방공항의 향후 발전모델 제시 가능

■ 충청권의 통합경제권 달성

- 충청권 3도간 협력관계의 당위성을 도출하기 위해 청주국제공항 세력권 분석을 통한 당위성 인증필요
- 청주국제공항은 청주/청원만의 공항이 아니라 충청권 3개 시、도 구성원에게도 없어서는 안될 공항이라는 인식심기 운동전개
- 현재 논의되는 “충청권 발전특별법”에 청주공항 지원을 위한 국가의 지원고 충청권 3도가 협력할 수 있는 법조항 반영에 대한 공감대 형성과 조속한 법제정 필요

■ 국가균형의 통합정신 발휘를 통한 공동번영

- 국가균형발전사업인 행정중심복합도시(세종시)의 충청권 건설을 위해 3도가 공조했던 정신을 살려 공조체계유지 및 행복시의 법적, 지도적 위상강화 노력 필요
- 직접수혜범위에서와 같이 행정구역상 경계를 넘어 협력 및 육성을 위한 충청권 지원방안 마련 필요

Ⅳ. 중부권 대형거점공항을 위한 실행전략

2) 공동협력사업

■ 공항활성화 지원조례제정을 통한 공동지원

- 신규노선에 대해 손실보전금 지원시 충청권 3도가 공동으로 지원하는 방안 강구
- LCC의 발전을 위한 재정지원 및 제도적 지원방안 강구

■ 적극적 관문공항 활성화를 위한 기반시설 확충

- 수도권 및 인근 주요도시에서 쉽게 접근할 수 있는 다양한 교통수단 및 접근도로망 확충

■ 공동연구체계 실질적 운영

- 항공자유화 협정에 따른 발전방안 마련, 청주국제공항과 연계한 충청권 발전방안 등 충청권 3도 연구원의 공동연구체계 구축

Ⅴ. 결론



V. 결론

1. 인천국제공항의 허브화 정책에 의해 지방공항에 대한 지원정책을 기대하기에는 어렵다
   - 정부의 육성의지 부족에 의해 활성화에는 한계
2. 청주국제공항의 성공을 아직 예단하기에는 한계
   - 아직도 갈 길이 멀다, 2010년까지 연인원 이용객 200만 이상의 공항으로 육성 필요
3. 정부는 저운임 항공사가 탄생, 발전할 수 있는 여건을 마련할 수 있는 의지가 있는가 ?
   - 지방정부와 민간의 의지를 약화시키는 규제를 철폐하고 인천공항의 밀어주기식 지원정책 유지
   - 저비용 항공사의 국제선 취항 등 항공규제 부분의 문제
4. 접근교통의 개선은 잠재수요를 현실화시킬 수 있는 필수요건
   - 수요 부족에 의한 공항시설 및 접근로 개설의 어려움
5. 항공자유화 협정에 대비한 발전방안 강구
   - 항공자유화 협정은 기회인 동시에 또 다른 어려움 , 수요 및 여건에 기반한 지방공항간 경쟁치열

제2주제

전북권 공항의 여건진단과 건설방안

허 종

(사)한국항공정책연구소

(사)한국항공정책연구소 AVIKO aviation consultants

전북권 공항의 여건진단과 건설방안

2007. 7. 24

허 종 (사)한국항공정책연구소

목 차

1. 서론
2. 우리나라 항공운송시장 현황
3. 전북권 공항여건
4. 전북권 공항 건설방안
5. 결론

1. 서론

- 김제공항은 1999년 12월에 건설 사업이 착수되어 편입 용지 등 보상이 2005년까지 마무리됨
  - 총 사업비 1,474억 원 가운데 480억 원 투입
- 2002년 말 부지조성 공사에 착수했으나 2003년에 공사가 중단됨
  - 감사원 감사결과 경제적 타당성 재검토 후 착공시기 조정 지시
- 대규모 사업 추진에 따른 항공수요 증가
  - 혁신도시 건설로 한국토지공사 등 14개 공공기관 이전(2012년)
  - 새만금 지구에 국제해양관광지 조성
  - 태권도공원 조성(2013년), 무주 관광레저기업도시 건설(2020년)
- 중국인 해외 관광객의 급속한 증가
  - 2006년 3,452만 명
- 전북의 발전을 위하여 전북권 공항 건설이 시급함
  - 김제공항 건설계획 재검토 필요

2. 우리나라 항공운송시장 현황

- **국제선 여객은 1989년 해외여행 자유화 이후 급속히 성장함**
  - 1997년 외환위기로 인하여 이듬해에는 수요가 대폭 하락하였으나, 곧 성장세를 회복함

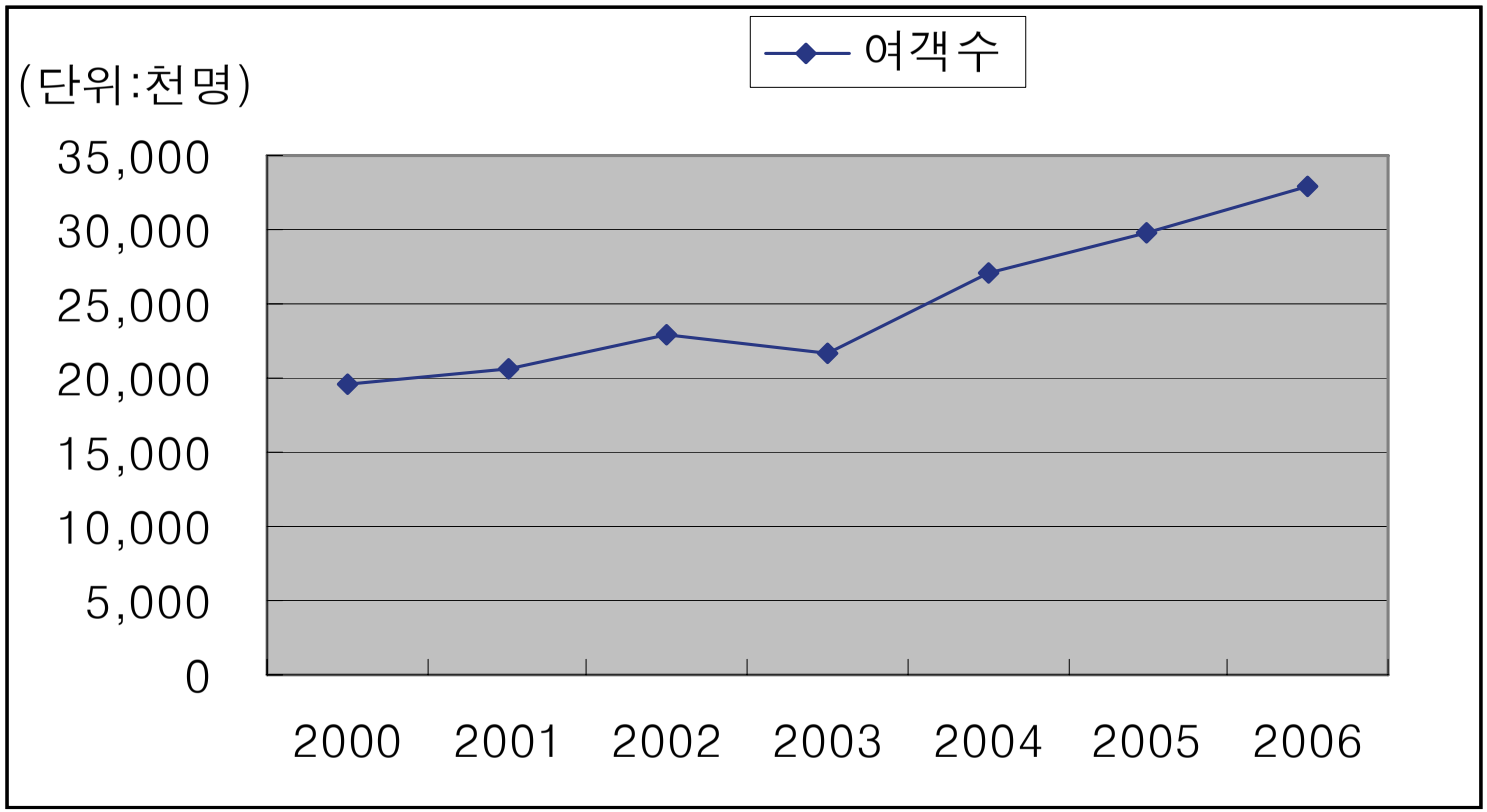
- **국내선 여객은 2000년 이후 지속적으로 감소해 왔으나 2005년을 기점으로 반등하고 있음**
  - 2007년 국내선 실적의 정체현상은 항공사의 국제선 운항 치중에 따른 공급 부족에 기인함
  - 내륙노선은 계속해서 하락세를 보이고 있음
  - 제주노선은 지속적으로 성장하고 있음

국제선 여객 실적

(단위: 천명)

구분	여객수	전년비 증가율
2000	19,614	-
2001	20,557	4.8%
2002	22,915	11.5%
2003	21,613	-5.7%
2004	27,060	25.2%
2005	29,815	10.2%
2006	32,848	10.2%

국제선 여객 실적

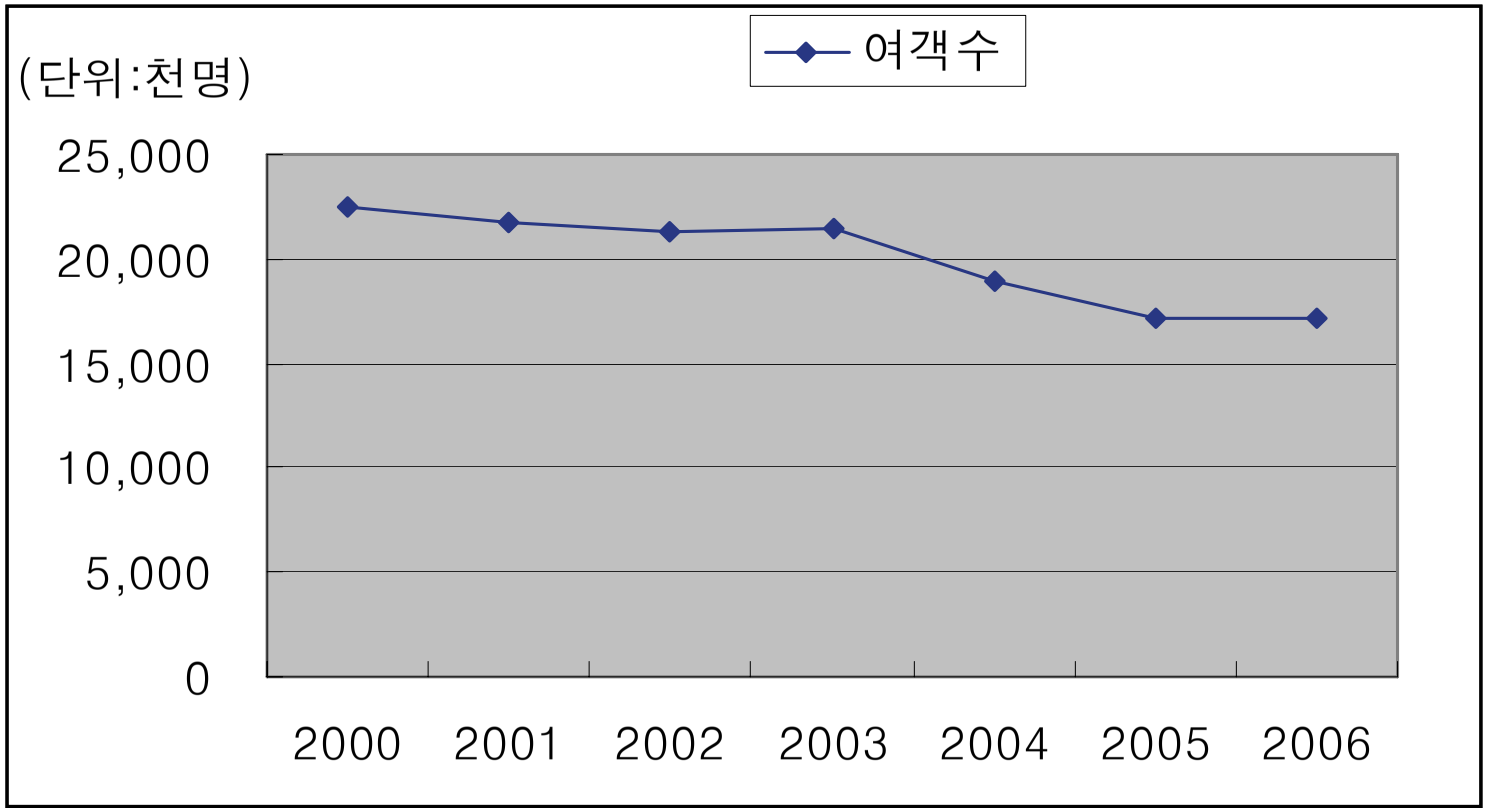

여객수
(단위:천명)
35,000
30,000
25,000
20,000
15,000
10,000
5,000
0
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006

국내선 여객(전체) 실적

(단위: 천명)

구분	여객수	전년비 증가율
2000	22,515	-
2001	21,811	-3.1%
2002	21,248	-2.6%
2003	21,380	0.6%
2004	18,893	-11.6%
2005	17,158	-9.2%
2006	17,181	0.1%

국내선 여객(전체) 실적

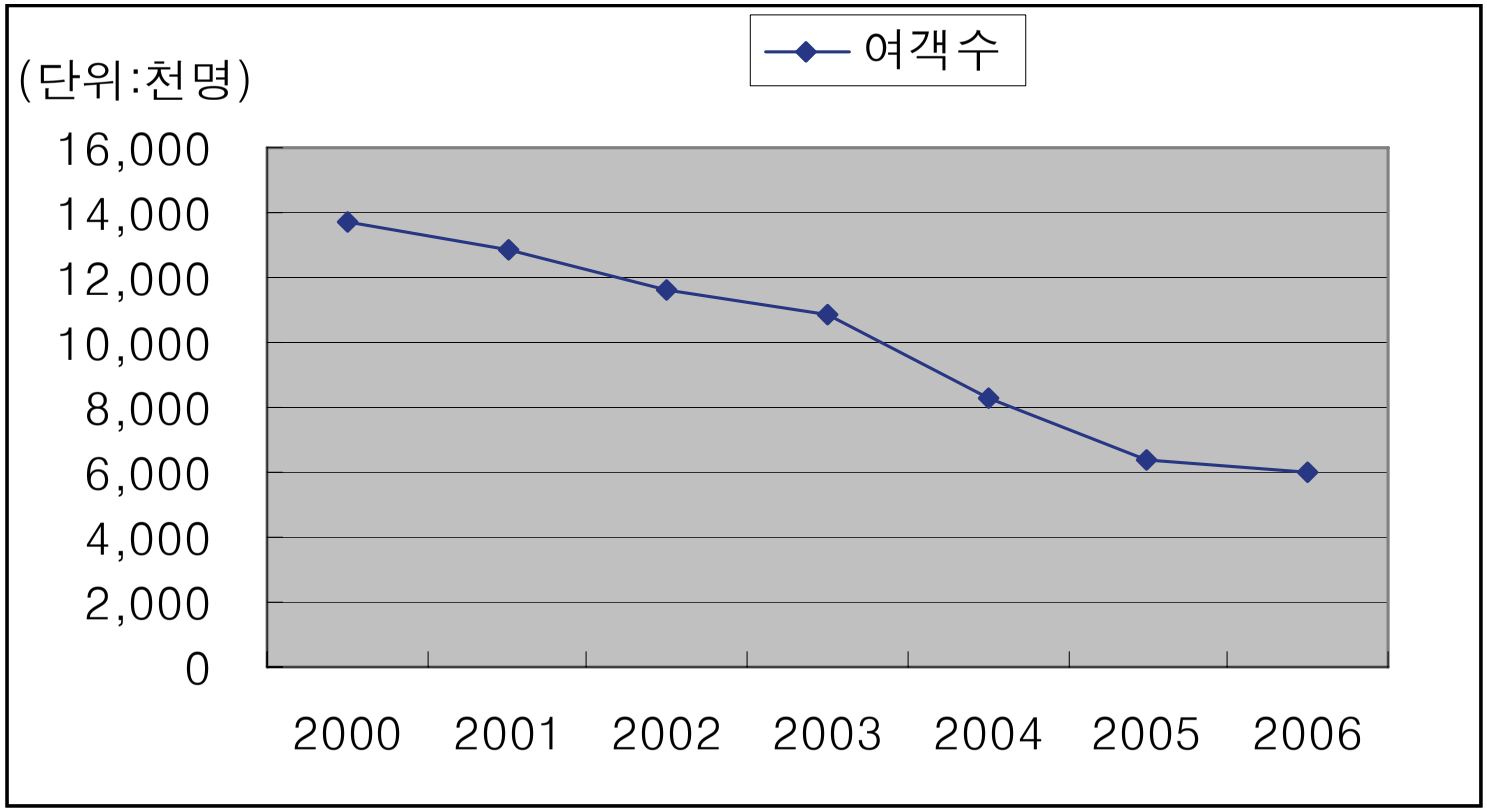

(단위:천명)
여객수
25,000
20,000
15,000
10,000
5,000
0
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006

국내선 여객(제주 제외) 실적

(단위: 천명)

구분	여객수	전년비 증가율
2000	13,722	-
2001	12,843	-6.4%
2002	11,627	-9.5%
2003	10,874	-6.5%
2004	8,248	-24.1%
2005	6,409	-22.3%
2006	5,971	-6.8%

국내선 여객(제주 제외) 실적

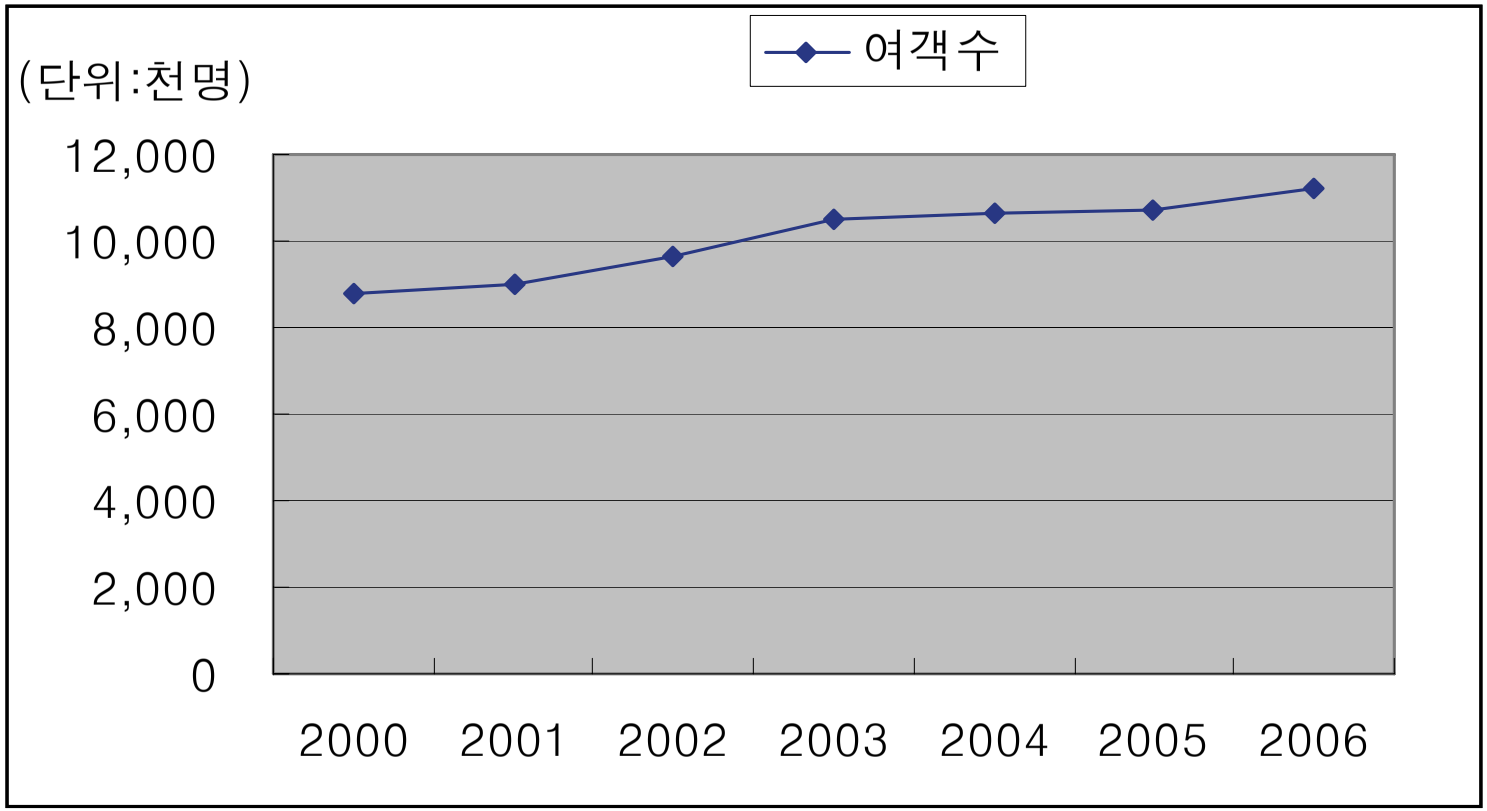


국내선 여객(제주) 실적

(단위: 천명)

구분	여객수	전년비 증가율
2000	8,793	-
2001	8,968	2.0%
2002	9,621	7.3%
2003	10,506	9.2%
2004	10,644	1.3%
2005	10,749	1.0%
2006	11,210	4.3%

국내선 여객(제주) 실적


여객수
(단위:천명)
12,000
10,000
8,000
6,000
4,000
2,000
0
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006

3. 전북권 공항여건

■ 군산공항 운항 연혁

- 1970. 8: 서울(김포)노선 운항 개시
- 1974. 4: 오일쇼크로 운항 중단
- 1992. 12: 운항 재개(김포 및 제주 노선)
- 1996. 6: 아시아나항공 취항
- 1997. 2: 부산(김해)노선 취항
- 1998. 9: 김해노선 운항 중단
- 2001. 10: 아시아나 항공 운항 중단
- 2002. 6: 김포노선 운항 중단

■ 군산공항 운송실적

- 제주노선 주 12회 운항
- 2006년 155,207명, 평균 탑승률 69.5%
- 2007년 1~5월 평균 탑승률 73.3%

■ 전북권 공항 세력권

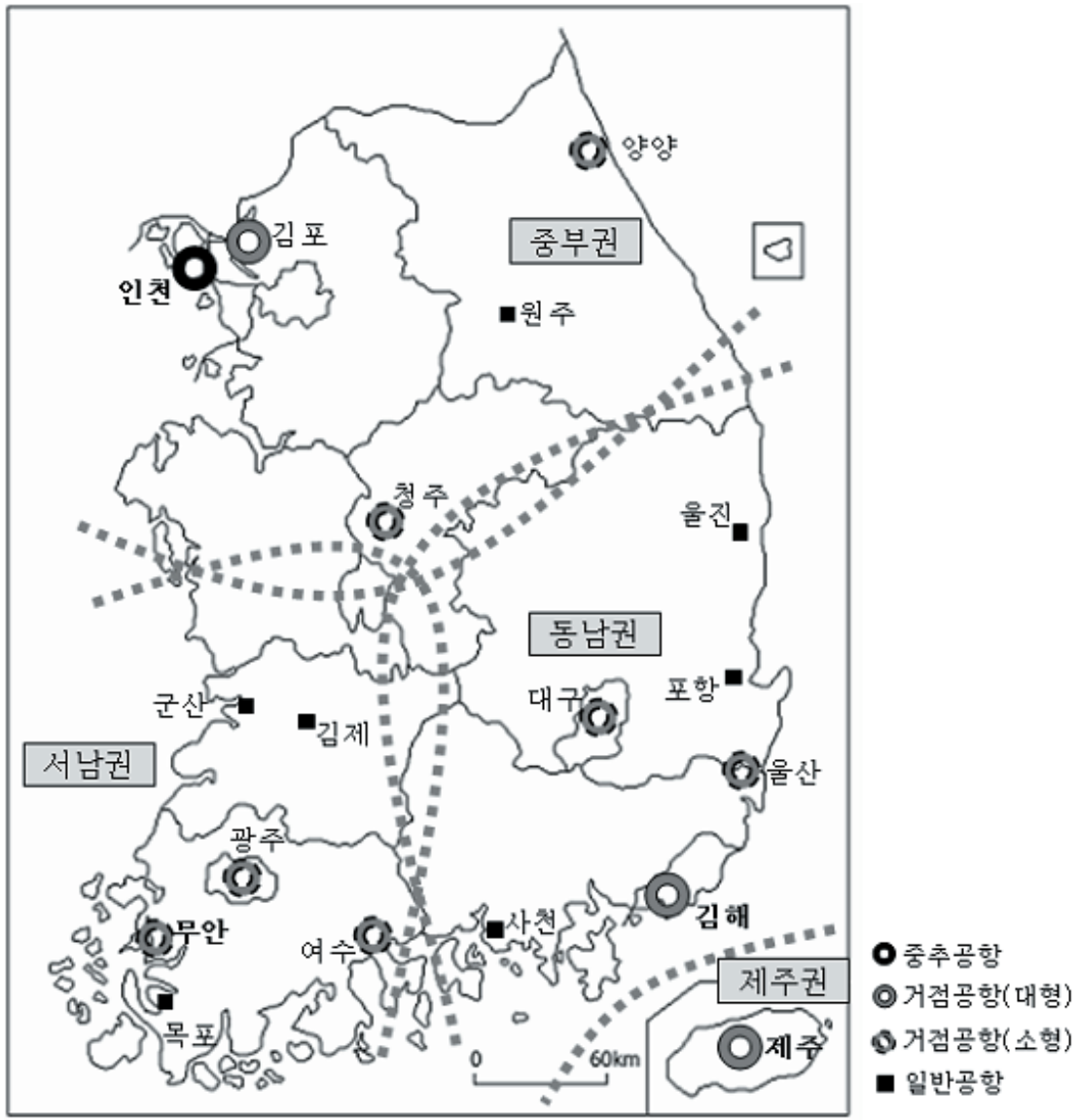
- 제주노선: 충남 서부(서해안 고속도 주변) 및 남단부와 전북 일원
- 서울 노선: 충남 남단부와 전북 서남부
- 국제선: 충남 서부(서해안 고속도 주변) 및 남단부와 전북 일원

■ 주변 공항과의 관계

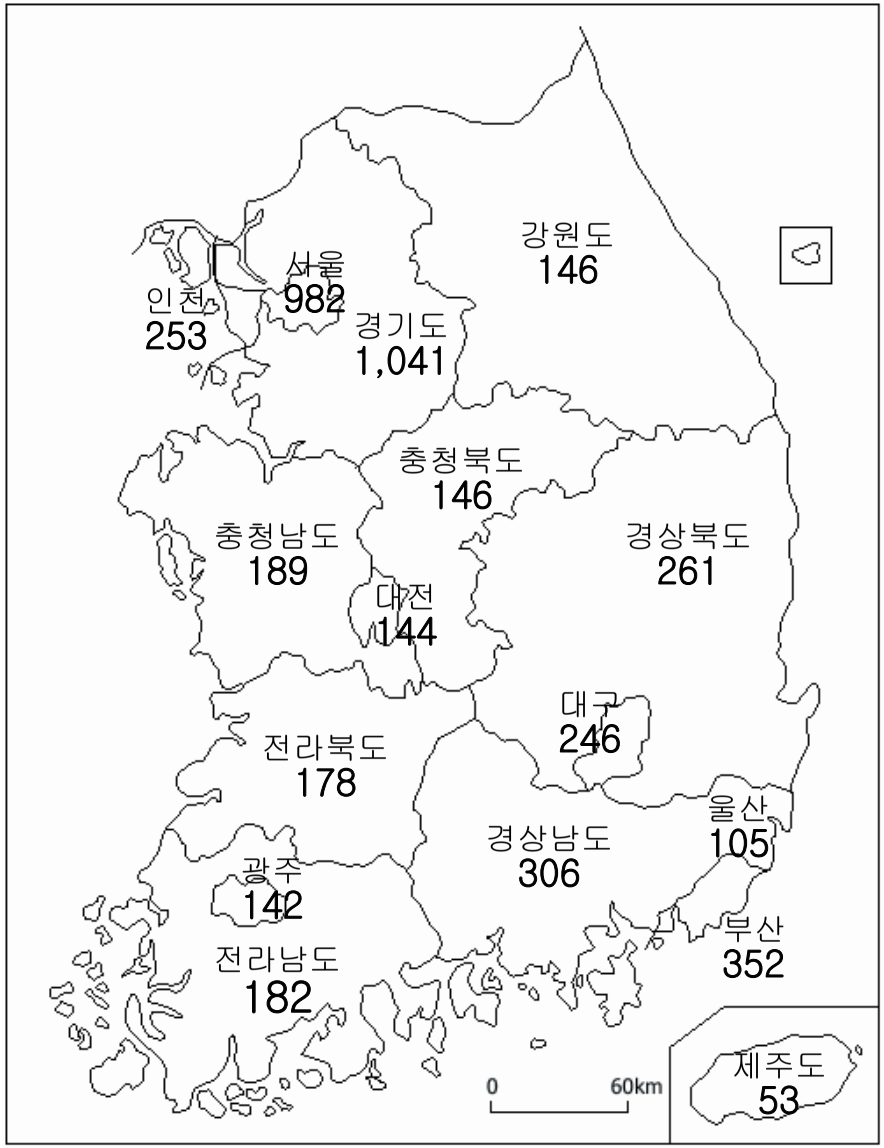
- 청주 120km(도로 168km), 무안 100km(도로 115km), 해미 90km(도로 115km)

※ 대구 – 김해: 110km(도로 120km)

권역 별 공항(중추공항, 거점공항, 일반공항)

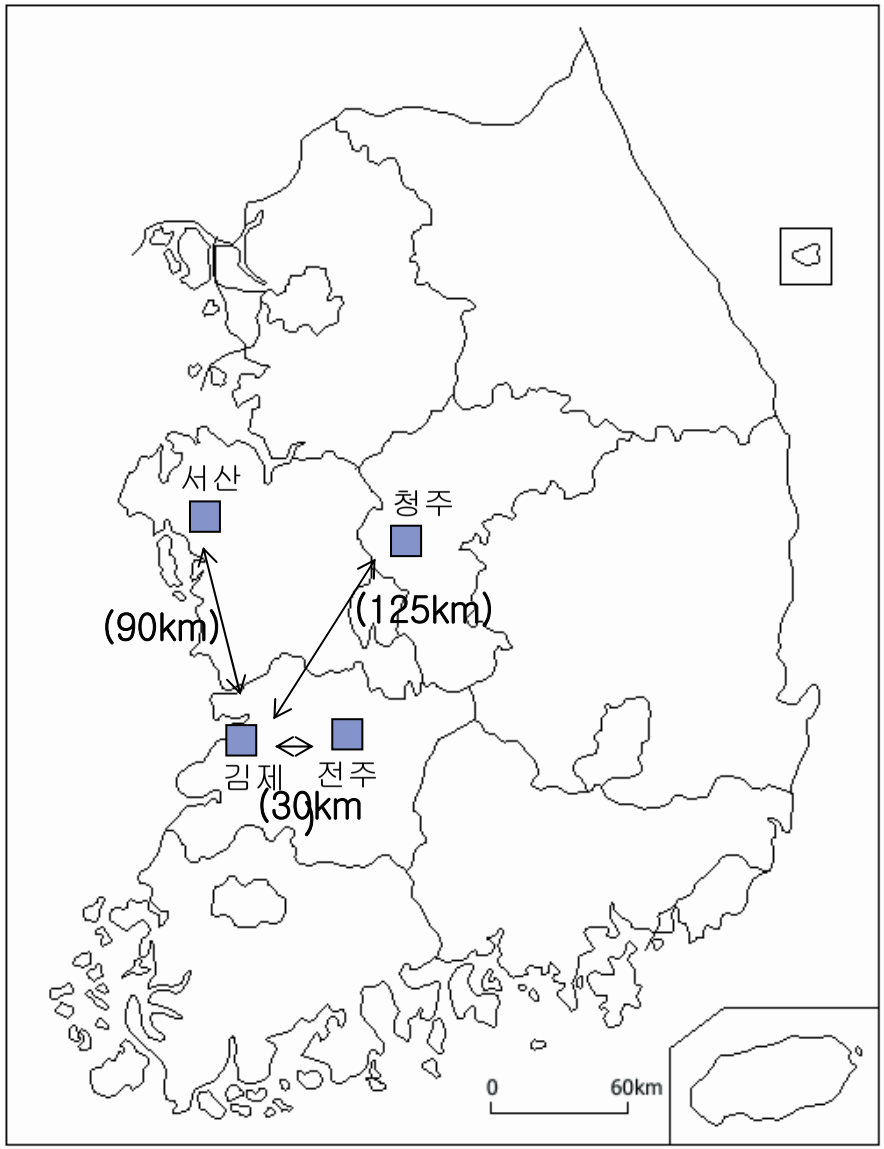


지역별 인구


강원도
146
서울
982
인천
253
경기도
1,041
충청북도
146
충청남도
189
경상북도
261
대전
144
대구
246
전라북도
178
울산
105
경상남도
306
광주
142
부산
352
전라남도
182
0
60km
제주도
53

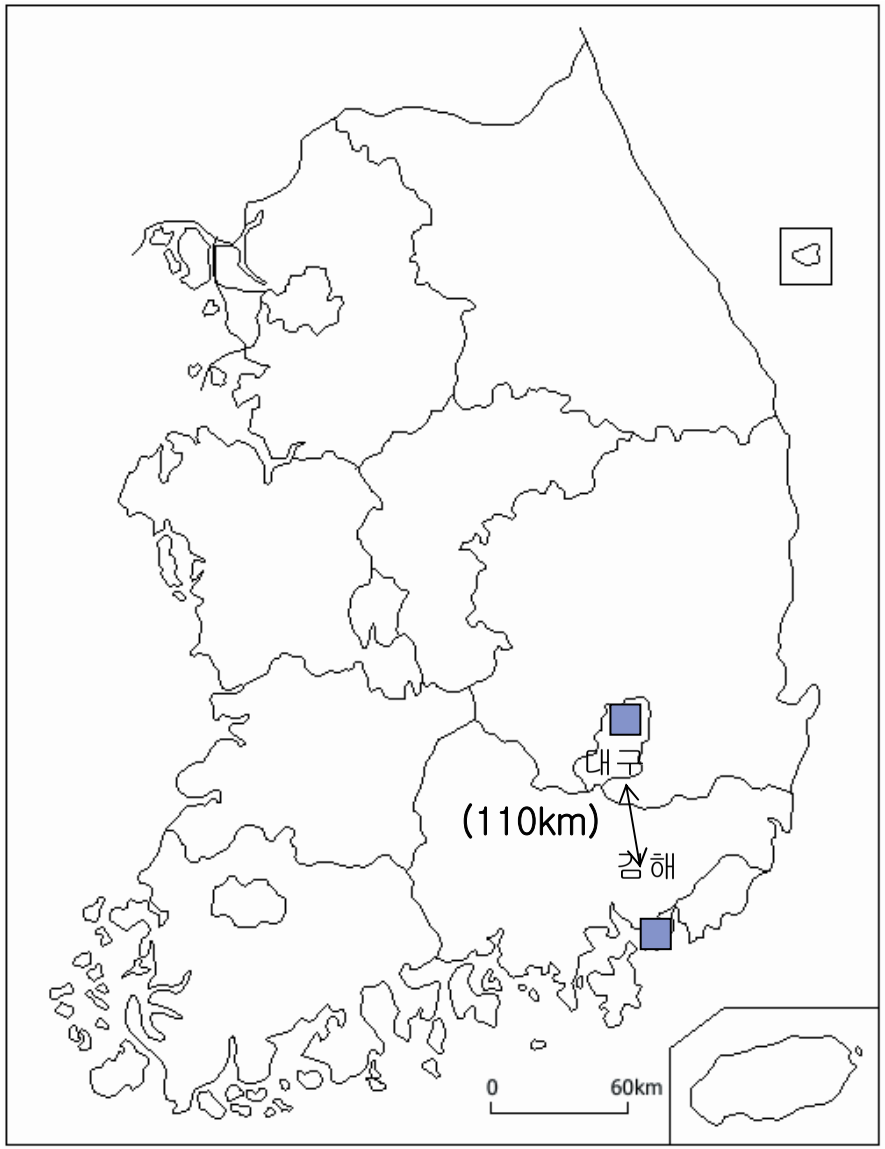
단위:만 명

청주공항, 김제공항, 서산비행장, 전주공항간 거리



단위: km

대구공항, 김해공항간 거리



단위: km

4. 전북권 공항 건설방안

- **제주노선을 주된 시장으로 삼음**
  - 제주항공이 사용 중인 기종을 수용할 수 있는 규모

- **국제선 전세기를 수용할 수 있어야 함**
  - B737-800/900 규모: 활주로 최소 2,500m 필요

김제 공항 개요

구분	내용
소재지	전북 김제시 백산면 조종리, 공덕면 공덕리
부지(m^2)	1,565,970
활주로(m), 운항횟수(회/년)	1,800 X 45(m), 43,000(회/년)
계류장 (m^2), 동시주기(대)	23,435 (m^2), 3(대)
여객터미널 (m^2), 여객(만명/년)	6,530 (m^2), 169(만명/년)
주차장 (m^2), 동시주차(대)	18,334 (m^2), 305(대)
운항 항공기	B737-500
최저착륙시정	500m

5. 결론

- 전북권 공항은 제주 노선을 주된 시장으로 하게 됨
  - 기본적으로 1,800m 활주로 필요
- 새만금의 성공적인 개발과 전북지역의 국제화를 위해서는 국제선 항공기를 수용할 수 있어야 함
  - B737-800/900 기종을 위해서는 2,500m 활주로 필요
- 공항 활성화를 위하여 전북권 공항을 모기지로 하는 항공사가 필요함
  - 군산공항에서 시작하여 신공항 개항 시 이전

※ 군산공항의 운항중단 노선 당시 현황

• 서울 노선

– 2002년 노선 폐쇄 시 연평균 탑승률 25%

2001. 1~9	56명 (일일 편도 4회 운항)
2001. 10	아시아나 운항 중단(일일 편도 2회로 감소)
2001. 11	35명 (11. 10 서해대교 개통)
2001. 12	33명
2002. 1	34명
2002. 2	46명 (음력 설 포함)
2002. 3	28명
2002. 4	29명
2002. 5	24명 (일일 편도 2회 미만 운항)
2002. 6	18명 (운항중단)

• 부산 노선

– 1998년 노선 폐쇄 시 연평균 탑승률 50%

1997. 2~12	69.0명(일일 편도 2회 운항)
1998. 1~9	53.3명
1998. 1	73.0명
1998. 2	45.3명
1998. 3	44.0명
1998. 4	47.4명
1998. 5	48.8명
1998. 6	46.0명
1998. 7	51.7명
1998. 8	61.9명
1998. 9	64.4명 (운항중단)

군산공항 여객실적 (1997~2006)

구분	운항횟수	여객수(명)	탑승률(%)
1997	2,144	198,756	73.5
1998	1,537	123,808	71.2
1999	1,429	127,886	81.9
2000	1,882	165,050	68.1
2001	1,925	175,833	72.7
2002	1,441	140,351	70.8
2003	1,388	147,843	64.7
2004	1,365	129,876	57.1
2005	1,366	161,079	62.9
2006	1,194	155,207	69.5

군산공항 여객실적 (1997~2006)

