지방 신공항 건설정책의 발전방안에 관한 연구

- 동남권 신공항 개발사업을 중심으로 -

A Study on the Development Policies of Regional New Airport

- Focused on the New Airport Project in South East Region -

황 재 영 (대림대학교 국제사무행정과 교수)

Abstract

Jae-Young Hwang

A new airport project in south-east area of Korean Peninsula(so called DongNamKwon SinGongHang) has been one of the most popular and controversial policies. It was proposed by presidential candidate Mr. MB Lee as the project to be proceeded while he would be in chair of presidency. Two local government, Busan and Milyang, had competed to bring it into their territory. But the MLTM(Ministry of Land, Transport and Marine Affairs) canceled it due to the lack of economic efficiency, that arose loud dispute. This study analyzed the policy network of this project from the proposal to cancelation. Through the study, three important points on policy-making process are identified. Firstly, the policy proposal on election must be carefully evaluated by the authorized and specialized agency and exposed to the public to guarantee the feasibility. Secondly, the local government, partner of the potential project, should be a financial partner to defray the construction cost. Thirdly, an agency needs to be established to arbitrate in a dispute between local governments and interest groups. Without consideration of these points, controversial policies can cause a disagreements and antagonization, under which collaboratvie governance factors are hardly seen. Finally, the social capital should be improved in policy-network as well as its environments, and that is to be a very important factor in upgrading the social system of Korean society as well.

주제어: 신공항 건설정책, 동남권 신공항, 공항입지, 공항개발사업

Keywords: policies of regional new airport, new airport in south-east area, location of airport

I. 서 론

최근 정부가 추진하고자 하는 여러 국책사업을 둘러싸고 지방정부 상호간, 지역주민 상호간 갈등과 분쟁은 지속적으로 발생하고 있는 실정이다. 동남권 신공항건설 정책의 경우 최근 발생된 지역간 갈등의 대표적 사례의 하나라고 볼 수 있다.

동남권 신공항 건설정책은 부산·경남지역에 인천공항에 이은 동북아 제2의 허브공항을 건설하겠다는 목표로 추진하였던 국책사업이었으나, 2011년 3월 전면 백지화로 결론 내려진 사업이다.[1)]

지난 2011년 3월 국토해양부는 "두 후보지 모두 불리한 지형조건으로 인한 환경문제, 사업비 과다, 경제성 미흡 등으로 현 시점에서 사업 추진 여건이 적합치 않다는 결론에 도출했다"면서 백지화를 발표했다. 그러나 최근 정부가 제주 등 일부 공항에서 항공수요가 높게 증가함에 따라 해당 지역의 항공수요에 대한 재검토와 함께 신공항 건설 또는 공항 확장 필요성에 대해 검토하고 있다. 이에 따라 해당 지역의 신공항 건설 검토 작업을 당초 계획보다 1년 앞당겨 2012년에 착수하기로 결정하였고, 신공항 건설 검토 작업을 위해 용역비 10억 원을 2013년도 예산에 반영키로 하면서 동남권 신공항 건설정책이 대선 이슈로 부상할 것으로 예상되고 있다.[2)]

글로벌시대의 새로운 국제공항 건설은 국가경쟁력 제고 차원에서 고부가가치 창출 및 환경친화적인 정책 개발이 중요하다. 즉 국제공항은 지역발전과 상호 유기적·발전적 관계를 형성하고, 단기적으로 사람과 화물의 통행과 물류유통구조의 변화를 수반하고, 광역경제권에서 지역산업의 규모경제를 통한 사회·경제적 발전효과를 유발하게 된다. 장기적 차원에서는 국제공항은 광역경제권의 접근성을 향상시켜 지역 내 산업 및 주거입지의 패턴을 변화시킨다.

또한 국제공항의 건설 및 개발은 지역의 개발촉진과 토지이용의 변화, 공장입지 확대와 지역경제의 활성화, 유통구조의 변화, 관광지개발과 지역교류·의식의 확대와 변화 등의

---

1) 동남권 신공항 건설정책의 추진경위 및 개요는 다음과 같다. 영남권 지방자치단체가 2025년이 되면 김해공항의 연간이용객이 2,000만 명을 넘어 포화상태가 될 것이라는 분석을 내세우며, 새로운 공항 건설을 요구했고, 노무현 전 대통령이 국토부에 타당성 검토를 지시하면서 2006년말에 공론화됐다. 동남권 신공항사업은 2025년까지 660만㎡의 부지에 10조 원을 들여 완공해, 한 해 1,000만 명의 국제 여객을 수송하겠다는 계획이었다. 2007년 8월에는 이명박 대통령이 대선공약으로 제시했고, 2008년 대선 당시에는 대구·경북과 부산·울산·경남 등 두 곳의 권역별 공약집에서 신공항 건설을 공약한 바 있다. 이명박 정부가 들어선 2008년 3월에는 국토연구원이 2차 용역에 착수했으며, 정부도 같은 해 9월 동남권 신공항을 30대 광역 선도프로젝트로 선정했다. 이후 12월에는 부산이 가덕도를, 2009년 1월에는 경남이 밀양을 신공항 건설 후보지로 제시되었다. 2010년 7월에는 20명의 전문가로 구성된 입지평가위원회가 구성돼 두 후보지를 대상으로 평가작업을 수행하였으나 2011년 3월 30일 가덕도와 밀양 모두 합격기준에 이르지 못하면서 전면 백지화로 결론이 내려졌다 (http://kowikipedia.org).

2) 부산일보. 2012년 8월 13일자. 2면 ; 부산일보. 2012년 8월 14일자. 5면.

효과를 가져 온다. 국제공항의 발전효과를 극대화하기 위해서는 공항의 경쟁력을 확보하고 운영수익을 확보해야 한다. 이는 공항의 접근성과 이용편리성을 향상시켜 항공승객을 창출하여 공항운영의 수익성을 확보하는데 기인하는 것이다.

본 연구는 지방공항 건설정책과 관련하여 공항건설정책의 환경변화 및 국내 공항의 운영실태와 문제점을 분석하고자 한다. 이를 토대로 동남권 신공항건설과 관련하여 정책적 제언을 위해 공항 운영실태 및 항공수요를 분석하고, 신공항 건설정책의 발전방안을 제시하고자 한다.

또한 동남권 신국제공항 건설이라는 중요한 국책사업이 정치적 논리에 따라 결정될 문제가 아니라 국가 차원의 기간교통시설로서 국가경쟁력 강화 및 지역 균형발전을 이루고자 하는 데에 중점을 두어야 한다는 것이다. 따라서 본 연구는 향후 동남권지역의 신국제공항 개발사업을 추진에 있어서 환경친화적이고 경제적인 공항건설을 위한 최적의 공합입지 선정에 필요한 정책적 제언을 제시하고 하는 데에 목적이 있다.

Ⅱ. 공항건설 정책에 관한 이론적 검토

1. 공항건설 정책의 환경변화

일반적으로 공항건설정책 관련 환경변화는 항공운송산업, 공항의 역할 및 항공수요의 변화 등에서 파악할 수 있다(정봉현, 2010: 19-20).

1) 국내 항공운송산업의 변화

고속도로망의 지속적인 확충과 고속철도(KTX)의 운행으로 국내 항공수송실적이 변화하였다. 이를 테면 고속철도의 개통으로 김포-대구 구간은 72%, 김포-광주 구간은 21% 정도 항공승객이 감소하였다. 제주, 김해 및 청주 등 지역을 거점으로 LCC(저비용항공사: low cost carrier)가 출현하여 국내 및 한일 간 국제선을 운행하고 있다. 이것은 지방공항의 잠재력을 향상시키고 항공사 간 치열한 경쟁을 유발하고 있다. 국가균형발전계획의 추진으로 지역에 기업도시 및 혁신도시가 개발되어 인근도시의 항공수요가 증가할 것이다.

2) 세계화시대에 공항의 역할 증대

세계화의 진전으로 지방정부의 역할과 기능이 강화되는 상황이며, 이 과정에서 국가의 관문역할을 담당하는 공항의 기능은 더욱 중요하다. 국가는 세계화시대에 국가경쟁력을

확보하는 전략적 수단으로 공항을 활용한다. 정부는 수도권을 벗어나 지방정부 중심의 세계화 전략으로 전환하여 지방공항을 활용하며 발전시키고 있다. 지방공항은 지방도시 세계화의 전초기지로 변모하고, 지역경제를 크게 성장시킨다.

3) 항공수요의 변화

항공수요 계층이 매우 다양하여 항공사도 간선 및 지선 항공노선을 운행하는 항공사와 공항 간 직접연결 노선으로 구분된다. 저가의 항공서비스를 선호하는 소비자 수요에 대처하여 대형 항공사가 저비용 항공사로 전환된 사례도 있다. 국내 항공시장의 추이를 보면 고속철도의 개통으로 국내 항공교통수단의 경쟁력은 지속적으로 약화되고 있다. 이로 인해 저비용 항공사가 출현하며, 국제적으로 글로벌 항공운송사의 질·양적 성장이 가속화되고 있다. 저가항공사의 비중이 점차 커지게 되면, 지방 국제공항을 활성화시키는 계기가 될 것이다.

〈표 1〉 국내·외 공항의 환경변화 내용

분 야	환경변화의 세부내용
항공 운송산업	■ 고속도로망확충과 고속철도 개통에 의한 국내 항공승객의 감소 ■ 지역거점 저비용항공사(LCC)의 출현과 노선의 확대 ■ 국가균형발전정책에 의한 도시개발지역의 항공수요 증가 전망
공항의 역할	■ 세계화 시대에 지방의 역할증대와 지방공항의 기능중시 ■ 세계화 시대에 국가경쟁력의 전략적 확보수단으로 지방공항 활용
항공 수송수요	■ 항공수요계층의 다양화로 항공노선 개편과 저비용 항공사 출현 ■ 육상교통수단과의 경쟁심화, 저가항공사의 비중증대로 지방공항 중요

자료: 충북개발연구원. (2007) ; 원광희. (2007).

2. 국내 공항의 운영실태

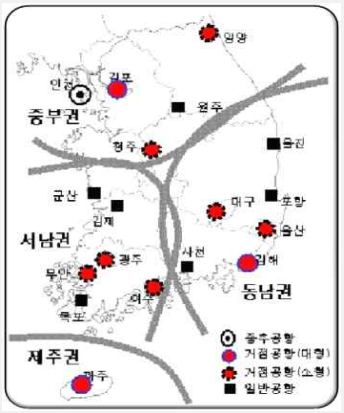
1) 국내공항의 위계와 종류

우리나라의 공항 권역은 중부권, 동남권, 서남권 및 제주권 등 4개 권역으로 광역화되어 있다. 이것은 경제・생활권의 광역화, 육상교통망 확충에 따른 접근성의 제고 등에 따라 공항의 세력권이 철도, 버스의 육상 교통수단보다 점차 범위가 넓어진 것이다. 공항체계도 공항의 기능과 역할, 항공수요를 근간으로 개편되어 있다. 2006년 제3기 공항개발 중장기 종합계획에서는 중추공항, 거점공항, 일반공항으로 구분한다(건설교통부, 2007: 8-9). 중추공항은 한국을 대표하며 국제적 중추기능을 담당하는 공항으로 인천국제공항이 해당된다. 대형 거점공항은 국내선 간선망 및 일부 중·단거리 국제선 수요 처리기능과 권역의 거점 역할을 수행하는 공항으로 전국 국내선 여객의 10% 이상을 처리한다. 소형

거점공항은 영향권 범위 및 권역내 교통발생량이 대형 거점공항보다 상대적으로 적은 공항이다. 일반공항은 지역에 일반적인 항공서비스를 제공하고 있다. 동남권에서 김해공항은 대형 거점공항, 대구와 울산공항은 소형 거점공항, 사천은 일반공항에 해당되고 있다.

〈표 2〉 국내공항의 위계체계

공항위계		공항명칭
중추공항		인천
거점공항	대형	김포, 김해, 제주
	소형	청주, 대구, 양양, 울산, 광주, 여수, 무안
일반공항		사천, 원주, 포항, 목포, 군산, (울진), (김제), 기타공항



자료: 국토해양부. (2011).「제4차 공항개발 중장기 종합계획」.

2) 국내공항의 운영실태

현재 지방공항의 운영적자가 누적되어 갈수록 심각한 실정이다. 2010년 전국의 14개 지방공항 중에서 김포, 김해 및 제주공항을 제외한 11개의 지방공항이 운영적자에 놓여 있다(한국공항공사, 2011). 전국 14개 공항의 2004-2009년 동안의 공항별 경영실적 현황을 보면, 공항운영적자의 심각성을 드러내고 있으며, 누적적자가 극히 심한 공항은 여수, 무안, 양양공항으로 나타났다[3]. 동기간 동남권 4개 공항의 경영실적을 보면, 김해공항을 제외한 기타 공항의 운영적자가 심각하다. 2009년 김해공항은 운영수익이 529억원 흑자를 이루었으나, 울산공항 61억원, 포항공항 56억원, 사천공항 35억, 대구공항 5억원의 적자를 기록하였다.

공항의 상주인원이 1일 탑승객보다 많은 공항도 발생하였다. 과거에 양양공항은 1일 항공승객이 76명인데 비해서, 항공사와 협력업체 직원, 경찰 등 상주인원은 180명이나 되었다. 군산공항도 1일 이용객 378명에 상주인원이 69명, 원주공항은 하루 이용객 170명에 상주인원은 35명 등으로 나타났다.

3) 국내공항 운영적자의 요인

지방공항의 만성적인 운영적자 이유는 공항건설이 정확한 항공수요의 추정과 항공여건의 변화·분석에 근거하지 못했기 때문이다.기존의 공항건설이 공항의 운영 측면보다는 정

3) 연합뉴스. 2010년 10월 11일자.

치논리, 선거에 민감한 지역정치인의 입김 및 지역이기주의에 강행되었다. 고속철도 건설과 고속도로망 확충 등 육상교통 정책과 항공정책이 사전 조율되지 않고 지방공항 건설사업이 개별적으로 추진되었다. 지방공항은 신설된 고속도로와 2004년 개통된 고속철도와의 수송경쟁에서도 계속 경쟁력을 상실하고 있다.[4)]

고속철도 개통 후 15개월간 추이를 보면, 서울과 부산, 대구, 광주, 목포 간 수송실적 감소가 두드러졌다. 김포-김해 노선은 37%, 김포-대구 노선은 79%, 김포-광주 노선은 28%, 김포-목포 노선은 61%의 감소율을 보였다[5)]. 지방자치단체도 공항의 유치경쟁에만 급급하여 막대한 예산이 소요된 지방공항을 건설하고도 지역의 문화・관광사업 등과 연계시켜 제대로 활용하지 못하고 있다. 기본 항공수요가 과다하게 예측되어 교통기반시설에 중복투자가 이루어진 것이다. 이로 인해 공항운영의 수익성을 확보하기 어렵고, 운영적자의 해소에 국민 부담만 가중되고 있다.

1970~80년대 지어진 강릉공항과 속초공항은 2003년, 예천공항은 2004년에 공항이 폐쇄되었고, 대한항공과 아시아나항공 등 국적항공사들은 적자노선에서 철수하고 있다. 경북 울진공항은 2009년 개항되지 못하였고, 전북 김제공항은 2002-2005년 동안 390억원으로 부지매입이 끝났으나, 현재까지 착공하지 못하고 있다.

지방공항의 운영을 활성화하기 위한 현실적인 대책을 수립하는 것은 아주 어렵다. 지방공항마다 저비용 항공사를 활성화시켜 유치하거나, 해당 지방자치단체에서 관광 및 레저산업을 활성화시켜 항공승객을 창출하는 것도 현실적으로 한계가 많다. 기본적으로 전국 항공수요에 비하여 지방공항의 시설규모와 투자액이 과다하여 유휴시설과 운영적자 문제가 발생하고 있다. 국내 공항의 운영적자 요인을 계획, 정책, 시설의 3가지 측면에서 분석·정리하면 〈표 3〉과 같다.

〈표 3〉 국내공항 운영적자의 요인

측 면	세부 내용
계 획	■ 항공수요의 과다 추정, 항공수요 추정의 정확성결여 ■ 항공여건의 과학적인 변화분석 부족
정 책	■ 육상교통정책과 항공정책의 사전 조율 부족 ■ 정치논리, 지역정치인 입김 및 지역이기주의적 지방공항추진 강행 ■ 지방공항 연계 지역관광·문화사업의 미비
시 설	■ 공항입지의 고립성(무안, 양양공항 등), 대형항공기 이착륙시설의 미비 ■ 공항의 접근거리와 접근성 불량, 공항연결 종합교통체계의 부족

자료: 정봉현. (2010).「동남권 신국제공항 건설의 필요성과 입지선정」. 대구: 대구경북연구원. p.25.

4) 정봉현. (2010). 동남권 신국제공항 건설의 필요성과 입지선정. 대구: 대구경북연구원. p.24.
5) 서선덕. (2006). pp.10-11.

Ⅲ. 동남권지역 공항 운영실태 및 수요 분석

1. 동남권 공항시설의 현황[6)]

1) 김해공항

김해국제공항은 항구도시인 부산의 관문이며 우리나라 제2국제공항이다. 이 공항은 부산시청에서 북서쪽으로 27km 떨어진 행정구역상 부산광역시 강서구 대저2동에 위치한다. 공항기준점(ARP)은 북위 35°10′57″, 동경128°56′19″이고 해발표고 4m이다. 연간 1,500여만 명의 내·외국인을 수용하는 국내선 여객터미널과 국제선 여객터미널이 있고, B-747등 대형항공기를 이착륙할 활주로 공사가 99년 12월 준공되었다.

김해국제공항을 이용하는 지역권인 부산은 우리나라의 동남단의 해안을 접한 지형으로서 국내 최대의 무역항이며 환태평양 무역중심의 도시이다. 총면적이 763.3㎢으로 전국의 0.7%정도를 차지하며 인근의 마산, 창원, 김해, 양산, 진해 등 주변도시와 인접해 있다. 이 지역은 국내선이용을 위한 역세권 내에 있으며, 국제선 이용을 위한 지역은 부산 및 경남지역 전체를 역세권으로 한다. 근접 교통망은 선박, 철도, 도로가 잘 발달되어 있고 항공수요는 전반적으로 안정된 추세이며 남해지선 고속도로로 접근이 편리하다.

2) 대구공항

대구공항은 대구시청에서 북서방면으로 약 7.0km 떨어진 대구광역시 동구 지저동과 입석동 일원에 있다. 공항기준점(ARP)은 북위 35°53′27″, 동경 128°39′40″이고 해발표고는 35.4m이다. 대구시는 영남내륙의 중심부에 위치해 오래 전부터 교통의 중심지이며 대구경북지역의 거대도시이며, 세계적인 섬유산업 도시이다.

지형은 높은 산이 병풍처럼 둘러싸여 북쪽에는 팔공산과 남쪽에는 비슬산을 포함한 많은 산들이 솟아 있다. 신천이 남에서 북으로, 금호강과 합쳐져 낙동강으로 흐르며, 여름에는 한국에서 가장 더운 곳으로 여름 겨울의 기온차가 매우 크다. 면적은 885.7㎢ 대비 인구밀도는 2,837명/㎢이며 행정구역은 7개구 1개 군으로 형성되어 있다. 동남권 소형 거점공항인 대구공항의 직·간접적인 영향권으로는 대구, 경산, 영천, 구미, 김천시와 고령, 청도, 군위 등이 있다. 특히 대구는 대경광역경제권의 핵심 및 거점도시이며, 주변에는 전자, 기계, 철강, 자동차산업의 잘 발달된 배후산업도시가 있다.

3) 울산공항

울산공항은 행정구역상 울산광역시 북구 송정동에 입지한다. 공항기준점(ARP)은 북

---

6) 경남발전연구원. (2008). pp.75-79.

위 35°35′36″, 동경129°21′08″이고 해발표고는 12.86m이다. 울산공항은 부산시 북측에 위치하여 부산권에 속한다. 그래서 항공수요의 대부분은 울산광역시를 비롯한 경남 북부지역 인구에 의하여 좌우되고 있다. 한반도 동남단에 위치한 울산은 천혜의 온난한 기후를 가진 항구도시이다. 태화강이 울산을 가로질러 흐르며 총면적 1,057.1㎢로 한국 7대 도시의 하나이다. 울산은 1997년 7월에 울산광역시로 승격되면서 인구 100만명의 거대도시로 성장하였다. 접근 교통망은 국도 7호선과 31호선에 의하여 경주 및 부산 북부지역과 용이하게 연결되며, 근거리에 울산고속도로 및 부산울산고속도로망을 이용한다. 울산만 지역에는 울산항, 온산항, 방어진항이 연결되어 있고, 국제적 교역의 관문역할을 하며 항구의 내안 구릉지에 형성된 약 1,900만평의 공업용지에 대규모 공업단지가 조성되어 있다. 또한 울산은 중화학 공업단지로 성장한 도시로써 고용자수는 초기 2차 산업 위주에서 점차 3차 산업으로 증가하고 있다.

4) 사천공항

사천공항은 진주시청에서 약 20km 떨어진 사천시 사천읍 구암리 일원에 위치한다. 공항기준점(ARP)은 북위 35°05′29″, 동경 128°04′34″이고 해발표고 7.6m이다. 사천공항은 진주시를 중심으로 사천시, 통영시에 의하여 주로 이용되고 있다. 공항수요 영향권은 함양, 하동, 산청, 거제, 고성, 남해군 일원에 직접적인 영향을 미치고 있다.

사천은 경남서부에 위치한 내륙해안 지방으로 해안성 기후의 영향을 받아 온화한 기상조건을 갖고 있다. 교통은 남해고속도로와 국도3호선(진주-삼천포) 및 33호선(통영-진주) 일반국도가 발달되어 있고 철도는 목포~부산 간의 경전선에 진주역이 위치한다. 한편 사천시 진사 공단지역에는 항공우주산업(주)이 조성되어 있고, 사천시 사남면 443천평에 항공, 수송, 전자, 전기, 정보, 재료업을 중심으로 항공우주산업의 중장기 계획이 수립되어 있다. 이와 연계하여 세계적인 항공종합단지가 조성되고 있는 진사산업단지와 연계한 항공우주산업단지의 집단화도 구축할 수 있다.

5) 포항공항

포항공항은 경북 포항시 남구 동해면 도구리 402-1번지에 위치한다. 공항기준점(ARP)은 북위 35°59′18″, 동경 129°25′12″이고 해발표고는 21.3m이다. 포항은 우리나라 남동부 해안에 위치한 도시이며, 지형을 보면 태백산맥이 남으로 뻗으면서 구릉성 산지를 이루고 시가지를 감싸고 동해에 돌출한 장기곶은 영일만을 형성한다. 교통은 육로로 경주, 영덕, 대구방면으로 통하는 국도와 경주시 감포, 기계, 죽장 방면으로 통하는 지방도가 있어 시 전역에 걸쳐 교통이 매우 편리하다.

포항은 세계적인 철강산업 도시로서 포항공항은 포항시 중심지로부터 6.5km 동남 측

에 위치하고 있다. 포항공항의 여객수요에 영향을 미치는 지역은 직접적인 영향권으로 포항시 및 경주시를, 간접적인 영향권으로 청송 및 영덕 등 경북 동북부지역을 포함한다. 포항시는 영일만에 위치하여 항만시설이 잘 발달되어 제철, 소재 등을 중심으로 첨단산업이 발달되어 점차 국제화 기능이 요구되고 있다. 한편 포항 접근교통망은 철강 산업발전으로 물류망이 짜임새 있게 구성되어 있는데, 남북과 동서를 축으로 하는 도로 및 항만시설뿐만 아니라 연안 여객교통도 발달되어 있다.

이상에서 설명한 동남권 지역 5개 공항의 현황은 〈표 4〉와 같다.

〈표 4〉 동남권지역 공항의 현황

구 분	김해공항	대구공항	울산공항	사천공항	포항공항
위 치	강서구 대저동	동구 지저동	북구 송정동	사천읍 구암리	남구 동해면
기준점	북위 35°10′57″ 동경128°56′19″	북위 35°53′27″ 동경 128°39′40	북위 35°35′36″ 동경129°21′08″	북위 35°05′29″ 동경 128°04′34″	북위 35°59′18″, 동경 129°25′12″
영향권	부산, 마산, 창원, 김해, 양산, 진해	대구, 경산, 영천, 구미, 김천시와 고령, 청도, 군위	울산, 경남 북부	진주, 사천, 통영, 함양, 하동, 산청, 거제, 고성, 남해	포항, 경주, 청송, 영덕 등 경북 동북부
접근망	남해지선고속도	경부·포항·중앙·88 고속도로망	국도7호, 31호선 부산울산 고속도	남해고속도, 국도3·13호선, 경전선	대구포항고속도, 31번 국도

자료: 정봉현. (2010).「동남권 신국제공항 건설의 필요성과 입지선정」. 대구: 대구경북연구원. p.30.

2. 동남권지역 공항 운영의 문제점 분석[7)]

1) 김해·대구 공항의 확장한계

김해국제공항은 국제선 여객터미널과 공항 활주로가 2020년과 2025년에 증가하는 동남권의 항공수요를 처리하지 못 할 것으로 전망된다. 현실적으로 김해공항의 확장계획은 항공소음 영향권의 확대와 보상증가, 군사시설의 이전, 비행 접근절차의 어려움 및 공사비용의 과다소요 등의 문제점이 내재되어 있다[8)]. 이에 따라 김해 및 대구 공항의 확장은 효율성과 효과성이 낮게 보여 신국제공항의 건설이 필요하다.

2) 대형화물기의 취항 곤란

세계화 시대에 국제교류의 중심지인 공항은 과거 여객중심에서 대량의 여객·화물을 동

7) 홍석진·김제철·정웅기(2008), pp.19-21.
8) 건설교통부(2005), 건설교통부(2007).

시에 처리하는 국제물류공항으로 변모하고 있다. 김해공항과 대구공항은 대형 화물기가 이·착륙하기에 시설 측면에서 불충분하다. 김해공항은 활주로의 지반이 취약하고 대구공항은 활주로의 연장과 폭원이 협소한 실정이다. 동남권의 수출입 화물이 전국의 27.3%를 차지하여 비중이 높다. 동남권 수출입 항공화물의 98%를 인천공항을 이용하여 처리하고 있다. 따라서 기업의 물류비 절감과 대외경쟁력의 강화하기 위해서는 대형항공기의 이·착륙이 가능한 신국제공항이 동남권에 건설될 필요가 있다.

3) 항공소음과 군사공항의 제약

김해공항과 대구공항은 시가화 지역에 위치하여 항공기 소음으로 인한 지역주민의 집단적인 민원이 많이 발생한다. 2020년 국제선 항공수요의 증대로 지금보다 3배 정도 증가하면 항공기 소음으로 인한 민원도 증가하여 피해보상도 막대할 것이다. 따라서 현재의 김해공항으로 동남권의 증가하는 국제항공수요를 감당하기에는 어렵고 제2관문공항의 기능도 제약을 받으므로 동남권에 신국제공항을 건설하는 것이 바람직하다.

김해공항과 대구공항은 군용공항으로 국가안보상 24시간 공항운영이 어렵다. 김해공항의 2개 활주로 중 1개는 공군에서 사용하며, 대구공항도 2개의 활주로 중 1개가 예비활주로이다. 1개의 활주로는 공군에서 사용빈도가 아주 많아 민간항공기의 이·착륙에 많은 제약이 수반되고 있다. 예를 들어, 대구공항에서 군용기의 이·착륙회수는 1일 230회로서 민간항공기의 1일 30회에 비하면 약 7.6배가 많은 실정이다.

〈표 5〉 동남권지역 공항 운영상의 주요문제

주요문제	세부내용
김해공항의 확장한계	■ 김해공항의 활주로 동남권 국제항공수요의 증가 수요곤란 ■ 김해공항 확장사업의 보상비, 항공소음, 군사시설이전 등 문제 내제
대형화물기 취항곤란	■ 김해공항과 대구공항의 대형화물기 취항상 공항시설의 불충분 ■ 김해공항 활주로 지반의 약화, 대구공항 활주로 연장의 협소
항공소음과 군용공항	■ 항공기 소음의 증가 및 주민민원의 증가, 피해보상비의 증대 ■ 군용공항의 특성상 민간항공기 24시간 상시적 운용제한

자료: 건설교통부. (2007) ; 정봉현. (2010).

4) 지역주민의 불편가중

동남권 주민들은 외국으로 나갈 때 김해공항, 대구공항, 인천공항을 이용하고 있다. 이 중 인천공항 이용자는 2007년 기준 약 232만 명으로 전체의 약 43%를 차지하였다.[9] 중추(허브)공항인 인천공항의 국제선 운항횟수는 김해공항의 약 10배에 해당되기 때문에 항공노선이 다양한 인천공항을 이용할 수밖에 없는 현실이다. 특히 동아시아 1~3시간의

9) 최치국. (2009). 동북아 제2허브공항 추진방향, 동북아 허브공항 정책토론회 자료집.

항공여행을 위해 6시간 이상 떨어진 인천공항을 이용하는 것은 글로벌 경쟁력을 상실하고 많은 사회경제적 손실을 발생시킨다. 수도권에서는 지방에서 고속철도(KTX)를 이용하면 인천국제공항에 가기 용이하다고 쉽게 생각한다. 이것은 지방의 현실과 고충을 잘 알지 못하는 현실성이 결여된 안이한 생각이다. 이를 테면, 동대구역에서 KTX 첫차를 타더라도 인천공항에 9시 이후에 도착할 수 있기 때문에 인천공항 11시 이전 출발 비행기는 탑승이 곤란하다. 20시 이후 인천공항 도착 항공기를 이용한 경우에도 서울역에서 KTX 막차를 이용할 수 없는 실정이다. 그래서 개인 소화물이 많은 경우에는 환승 불편으로 인해 KTX 이용을 기피하고, 오히려 대구에서 약 5시간 정도 소요되는 인천공항 직행 리무진버스 이용한다. 대구, 경주, 울산, 부산 이외 지역은 KTX 정차역이 없기 때문에 KTX를 이용에 불편한 점이 있다.

5) 사회·경제적 손실 증가

대구·경북의 주민이 2002-2006년 동안에 인천공항을 이용하는 국제선 승객은 연평균 8.8%씩 급증하였다. 이를 테면, 2006년 대구·경북 주민의 인천공항이용 승객은 669천명으로 대구공항 국제선 승객의 2.3배에 이른다. 대구경북의 국제항공화물은 2003-2005년 동안에 연평균 17.9%의 급증세를 보여주었고, 2005년 175천톤으로 인천국제공항 전체 국제항공화물량의 17.4%를 점유한다. 대구·경북의 국제 승객과 화물이 인천국제공항을 이용함에 따라 발생한 손실액은 2005년 848억원, 2010년 1,204억원, 2020년 1,983억원으로 추정되고 있다. 영남권의 주민이 한해 평균 6,000억 원의 손실이 영남권의 주민이 인천공항을 이용하여 발생하는 것으로 추정되고 있다[10]. 따라서 영남권 주민들이 인근의 김해공항을 이용하지 않고 인천공항을 이용함에 따른 사회경제적 손실은 2007~2025년 동안 누적손실이 약 11조원으로 추정된다.

3. 동남권 국제공항의 수요 분석

1) 동남권 신국제공항의 기능 및 역할

공항의 위계를 간략하게 보면 중추(hub)공항과 관문공항으로 구분할 수 있다[11]. 중추공항은 한국을 대표하는 국제적인 중추 또는 허브공항으로 인천국제공항이 해당된다. 관문공항은 국제적인 허브기능은 적으나 지방의 거점역할을 담당하는 대규모 거점공항을 말한다. 대형 거점공항은 기존의 관문공항과 지역거점공항을 통합한 개념이다. 이 공항에서는 국내의 간선망 및 일부 중·단거리의 국제선 수요처리 기능과 권역의 거점역할이 수

10) 부산·울산·경남발전연구원. (2007).
11) 황인식. (2007). 동남권 신공항 건설에 대한 경남의 대응전략. 창원: 경남발전연구원. pp.22-24.

행된다.

동남권의 신국제공항은 기존의 국제공항을 하나로 통합하는 거점공항으로서 김해 및 대구공항의 민항기능을 하나로 통합하여 국제 관문공항의 기능을 강화할 필요가 있다.[12] 동남권의 신국제공항은 인천국제공항의 기능을 보완하는 관문공항으로 육성하는 것이 타당하다. 즉 허브공항의 장·단점을 잘 파악하여 국가별 주요지점을 연결하는 제2 관문공항으로 육성하는 것이 필요하다. 특히 동남권 신국제공항은 수도권에 대비되는 남부경제권과 대경권·동남권을 포함하는 제2의 초광역경제권에 부합되는 관문공항으로 발전해야 한다. 이를 통하여 동남권 신국제공항은 국토의 균형발전을 도모하고 동북아 경제권의 경쟁력을 강화시킬 것이다. 신국제공항은 동남권에 첨단·관광·복합물류·전시·국제비지니스 산업의 기반을 조성하게 만들며 동남권 주요도시의 국제화를 더욱 촉진시키는 기능과 역할이 필요하다.

2) 동남권 신국제공항의 항공수요

(1) 동남권 여객수요

국내선 항공수요가 고속도로의 확장·신설과 고속철도 개통 등 타교통수단의 경쟁력 강화로 2000년 이후 감소하였다. 동남권 공항의 국내선 항공수요는 1998년 11,189천인에서 2007년에 7,252천인으로 동기간에 4.7%의 감소세를 보였다. 점유율도 1998년 28.1%에서 2007년 21.3%로 비중이 감소하였다. 동남권의 여객수송실적 감소율이 전국공항의 감소율보다 크게 나타났다.

동남권 공항의 국제선(김해, 대구)의 여객수송실적은 2003년 SARS(중증급성호흡기증후군)의 영향으로 항공수요가 급격히 하락했지만, 이후 2004년부터 회복되었다. 국내선 항공수요가 2001년 이후 감소하고 있는데 비해 국제선은 2001년 중국노선의 신설 등 국제선 개설 노력으로 인해 김해공항과 대구공항 모두 여객 수송실적이 급격히 증가하였다.

동남권 공항의 국제선 여객수송실적은 1998년 965.9천인에서 2007년에 3,048.1(천인)으로 13.6%의 급증세를 나타냈으며 점유율도 1998년 6.8%에서 2007년 8.2%, 2008년 8.4%로 비중이 높아졌다. 그러나 2009년에 7.2%로 다시 감소율을 나타냈으나 2011년 현재 8.6%로 증가 추세를 나타냈다.

---

12) 윤대식. 동남권 신국제공항의 필요성과 추진방향. 동남권 신공항 심포지움 자료, (2009), pp.72-73.

〈표 6〉 동남권 국내선 여객 수송실적

(단위:천인)

구분	김해	대구	울산	포항	사천	동남권 소 계	동남권 점유율	전국
1998	6,643	1,791	1,205	785	765	11,189	28.1%	39,762
1999	7,266	2,080	1,286	790	858	12,280	28.5%	43,090
2000	8,015	2,234	1,377	802	880	13,309	29.0%	45,863
2001	7,662	2,154	1,388	774	815	12,793	28.8%	44,347
2002	7,363	2,141	1,384	704	545	12,137	28.2%	43,109
2003	7,156	2,105	1,395	645	518	11,820	27.3%	43,324
2004	5,721	1,338	1,381	660	447	9,547	24.9%	38,290
2005	4,899	938	1,222	465	316	7,840	22.6%	34,760
2006	4,761	899	1,200	347	225	7,432	21.4%	34,792
2007	4,665	867	1,208	298	214	7,252	21.3%	34,104
2008	4,436	847	1,130	267	204	6,884	19.9%	34,430
2009	4,551	935	1,013	304	187	6,990	19.3%	36,570
2010	5,068	1,019	980	323	160	7,550	18.4%	40,935
2011	5,210	1,012	594	260	143	7,219	16.9%	42,514

자료 : 항공정보포탈시스템(http://www.airportal.go.kr)의 통계를 참고하여 재구성

〈표 7〉 동남권 국제선 여객 수송실적

(단위:인)

구분	김해	대구	동남권 소 계	동남권 점유율	전국
1998	957,402	8,454	965,856	6.8%	14,230,983
1999	1,122,297	5,959	1,128,256	6.7%	16,896,347
2000	1,342,738	7,083	1,349,821	6.9%	19,613,551
2001	1,505,660	60,295	1,565,955	7.6%	20,556,668
2002	1,810,786	133,540	1,944,326	8.5%	22,914,838
2003	1,626,618	123,488	1,750,106	8.1%	21,612,979
2004	1,953,234	229,203	2,182,437	8.1%	27,060,286
2005	2,146,511	298,466	2,444,977	8.2%	29,815,476
2006	2,310,068	294,672	2,604,740	7.9%	32,848,029
2007	2,737,820	310,350	3,048,170	8.2%	37,035,361
2008	2,765,261	231,467	2,996,728	8.4%	35,522,599
2009	2,318,754	91,036	2,409,790	7.2%	33,682,187
2010	3,092,120	129,125	3,221,245	8.0%	40,265,925
2011	3,538,775	165,981	42,871,438	8.6%	42,871,438

자료 : 항공정보포탈시스템(http://www.airportal.go.kr)의 통계를 참고하여 재구성

(2) 동남권 화물수요

동남권의 국내 항공화물수송량은 1998년 159.3천톤에서 2007년에 95.8천톤으로 연평균 5.5%로 감소하였고, 점유율도 1998년 21.9%에서 2007년 15.%로 감소하였다. 2007년 동남권 화물수송의 경우 국내선 전체 화물수송에서 차지하는 비중이 여객보다 다소 작은 편이다. 2001년 주요 고속도로의 확장·신설로 김해, 사천공항의 화물수송실적은 감소하기 시작하였다. 대구, 울산, 포항 공항은 2002년~2004년 수요를 다소 회복하였으나 2004년 고속철도 개통이후 계속해서 감소하고 있다. 동남권의 화물수송실적 감소율이 전국공항의 감소율보다 크게 나타나서 점유율은 2000년 22.4%에서 2007년 15.1%로 비중이 감소하였다.

〈표 8〉 동남권 국내선 화물 수송실적

(단위:톤)

구분	김해	대구	울산	포항	사천	동남권 소 계	동남권 점유율	전국
1998년	138,492	12,350	2,283	2,603	3,608	159,335	21.9%	727,096
1999년	148,979	15,127	4,541	2,474	3,658	174,778	22.2%	786,550
2000년	166,991	17,118	4,406	2,198	3,721	194,434	22.4%	868,456
2001년	153,241	16,776	3,899	1,964	3,630	179,510	20.8%	862,065
2002년	144,245	18,349	4,688	1,582	2,900	171,764	19.8%	865,402
2003년	127,232	19,246	4,633	2,086	2,770	155,966	18.5%	845,130
2004년	117,401	20,004	6,062	2,410	2,887	148,765	18.2%	817,968
2005년	100,492	17,182	4,311	1,678	1,913	125,576	16.9%	744,771
2006년	86,731	16,430	4,347	1,208	1,583	110,299	15.5%	710,498
2007년	73,098	16,011	4,504	980	1,246	95,839	15.1%	632,795
2008년	61,451	65,383	4,208	804	1,555	83,001	16.4%	508,477
2009년	59,569	16,493	3,648	865	958	81,533	15.1%	537,355
2010년	61,775	17,043	3,935	959	786	84,498	16.2%	523,718
2011년	65,040	17,835	3,362	861	716	87,814	15.6%	562,266

자료 : 항공정보포탈시스템(http://www.airportal.co.kr)의 통계를 참조하여 재구성

동남권 국제 항공화물수송량은 1998년 34.3천톤, 2007년 57.4천톤으로 1998~2007년 동안에 연평균 5.9%의 증가세를 보였다. 특히 국제선 화물수송실적은 2003년 SARS(중증급성호흡기증후군)와 유가인상의 영향으로 항공수요가 감소하였다. 그 이후 김해공항은 수요가 정체되었으나, 대구공항은 중국노선의 신설 등 국제선 개설 노력으로 인해 화물수송실적이 증가하였다. 동남권의 화물수송실적 증가율이 전국공항의 증가율보다 작게 나타나서 점유율은 1998년 2.3%에서 2007년 1.8%로 비중이 감소하였다.

2008년도에 국제 화물수송량이 다소 증가하였으나, 2009년부터 2011년 현재까지 화

물수송의 비중이 1998년-2005년도에 비해 점차 감소하는 추세를 나타내었으며, 2011년에 다시 완만한 상승세를 나타냈다.

〈표 9〉 동남권 국제선 화물 수송실적

(단위 : 톤)

구분	김해	대구	동남권 소 계	동남권 점유율	전국
1998	34,225	111	34,336	2.3%	1,471,443
1999	40,492	98	40,591	2.4%	1,720,905
2000	49,442	117	49,559	2.5%	1,951,345
2001	50,094	788	50,882	2.7%	1,872,323
2002	60,219	1,476	61,694	3.0%	2,081,792
2003	58,142	1,578	59,720	2.7%	2,213,638
2004	58,449	2,799	61,248	2.4%	2,569,204
2005	51,915	3,383	55,298	2.1%	2,616,621
2006	48,877	3,468	52,345	1.8%	2,853,551
2007	53,849	3,608	57,457	1.8%	3,138,334
2008	52,259	2,864	55,123	1.8%	2,997,408
2009	45,750	1,175	46,925	1.6%	2,872,470
2010	57,615	1,482	59,097	1.8%	3,326,925
2011	61,671	1,889	63,560	2.0%	3,238,105
증가율	5.2%	47.2%	5.9%	-2.7%	8.8%

자료 : 항공정보포탈시스템(http://www.airportal.go.kr)의 통계를 참조하여 재구성

3) 동남권 신국제공항의 항공수요 전망

(1) 동남권 항공여객 수요전망(2030년)

동남권 신국제공항의 수요를 종합적으로 예측하는 것은 본 연구의 성격과 내용을 감안하면 연구의 한계가 있었다. 여기에서는 기존 국가 및 지역연구기관에서 수행한 연구보고서의 수요추정치를 정성적으로 검토하여 파악하는 것이 장래 전망치의 객관성과 타당성을 다소 확보할 수 있다. 항공수요의 장래 전망치는 연구기관의 자료성격, 지표설정과 전제조건 및 추정방법에 따라 차이를 보이고 있다. 오늘날 지방공항의 운영적자가 누적되어 경영상 어려움이 발생하고 있다. 이것은 공항개발계획에서 항공수요가 과다하게 추정되고, 항공수요추정의 정확성이 결여된 데도 기인한다(정봉현, 2010: 194). 여기에서는 국토연구원, 교통연구원, 대구경북연구원 등의 연구추정치를 종합적으로 고려하여 제시하고자 한다. 동남권 신국제공항의 여객수요는 국내 및 국제여객으로 나누어 추정할 수 있다. 2030년 기준 신국제공항의 국내 여객수요는 1,641만명, 국제여객수요는 1,243만명으로 예측되고 있다(한국항공정책연구소, 2010: 14).

(2) 동남권 항공화물 수요전망(2030년)

동남권 공항의 항공화물은 국내 및 국제수요로 구분하여 추정이 가능하다. 2030년의 동남권 공항의 국내선 화물수요는 25만톤, 국제선 화물수요는 30만톤으로 전망되고 있다(한국항공정책연구소, 2010: 14).

(3) 동남권 공항의 항공운항횟수 추정(2030년)

동남권 공항의 2030년 항공운항횟수는 여객기와 화물기 모두 공항을 이용하는 항공기를 대상으로 추정한다. 여기에 참고된 문헌은 한국항공대학교의 밀양시 발전계획보고서와 국토연구원의 남부권신공항 연구내용 등이다. 밀양시 보고서는 동남권 5개 공항의 여객수요추정치에서 항공기 편당 승객수를 평균값으로 산정하여 운항횟수를 추정하였다. 국토연구원에서 수행한 남부권신공항 보고서는 동남권 5개 공항의 항공수요 전망치에서 각 공항의 평균 유료탑승률(L/F: Load Factor)을 적용한 가중치를 이용하여 항공기 편당 승객수를 산출하여 운항횟수를 전망하였다. 여기에서는 중성장 관점에서 국토연구원의 추정치를 적용하여 동남권 공항의 항공운항횟수는 2025년 175,371회, 2030년 211,530회로 예측할 수 있다(한국항공정책연구소, 2010: 15).

Ⅳ. 동남권 신공항 건설정책의 발전방안

향후 동남권 신공항 개발사업이 재논의되는 시점에서 다음과 같은 방안들이 충분히 고려되어야 할 것이다.

1. 다핵공항체계 추진

선진국에서는 이미 허브공항 이외에 인구 1,000만 명 이상의 광역경제권에 반드시 국제거점공항을 보유하고 지속적으로 확장하고 있다. 허브공항에서의 혼잡과 접근성 불편으로 인한 여행시간의 비효율성으로 인해 허브공항 간 항공노선은 감소하고, 광역경제권 간 직항 항공노선은 증가하고 있다. 항공기 제작사들도 급증하는 직항노선 수요에 적합한 항공기(250~300석 규모, 8,000마일 비행)를 개발하여 경쟁력을 확보하고 있다. 현재 동북아 지역은 오늘날 세계무대에서 3대 교역권으로 나날이 그 비중이 높아지고 있으며, 동북아 지역의 핵심국가인 일본과 중국은 이미 다핵공항시스템을 구축하였다. 특히 중국은 비약적인 경제성장을 추구하면서 공항시설을 계속적으로 확충하고 있다. 이를 테면, 일본은 1강 3중의 공항위계 체계를 유지하면서 인천공항에 취항하는 국제공항만 27개소

에 이른다. 중국의 경우는 공항위계 체계가 4강 6중 형태로서 인천공항과 연결된 국제공항만 31개소에 달한다. 중국에는 현재 총 147개 공항이 있으며, 공항시설을 2020년까지 244개로 확충할 계획이다. 따라서 향후 동남권 신공항 개발 사업은 허브공항을 초월한 다핵공학시스템 구축에 중점을 추진해야 할 것이다.

2. 국제거점 공항시스템의 구축

1990년대 이후 세계화 현상이 확산되면서 도시 간 협력을 강화하는 지역화(regionalization) 현상이 심화되고 있으며, 세계 여러 나라는 지역화를 실현하는 수단으로 광역경제권 제도를 추진한다. 현재 우리나라의 지역발전정책은 경쟁력을 토대로 전국을 5개권역(수도권, 충청권, 호남권, 대경권, 동남권)과 2개의 도(강원도, 제주도)로 나누는 '5+2광역경제권'을 통해서 지역경쟁력을 높이는 데 주안점을 두고 있지만, 이러한 기존 5+2 광역경제권은 세계의 메가시티(megacity)와 경쟁하기에 역부족이다. 따라서 한국에서 광역경제권 설정은 글로벌 경제단위를 고려하여 2+1 광역경제권(중부경제권, 남부경제권, 제주특별경제권)구축을 검토할 필요가 있다. 그래서 중부경제권은 수도권 + 충청권 + 강원도, 남부경제권은 영남권 + 호남권 및 제주특별경제권으로 구성하는 것을 고려할 수 있다. 현재 인천국제공항 하나만을 유지하는 제1허브공항체계는 세계와 경쟁하기에는 국가경쟁력의 한계에 봉착할 수 있다. 국제거점 공항체계도 세계와 경쟁할 수 있도록 "1강 1중 + 제주도" 체계로 조속히 구축하여 국가경쟁력을 강화하기 위한 기반 조성이 필요할 것이다.

3. 남부경제권의 핵심·거점지역 개발

우리나라에서 영남권은 대구, 울산, 경북, 경남과 부산을 포함하는 수도권 다음으로 전체인구 1,320만을 수용하는 국내 제2의 초광역 경제공동체이다. 동남권 신국제공항은 영남 초광역경제권의 장래 발전을 위해 필요한 사회기반시설이다. 그래서 2005년 영남권 5개 광역시·도는 세계화시대의 생존전략 차원에서 영남권 경제공동체 구축을 결의하고 발전전략을 모색하여 왔다. 이러한 발전정책의 전략적 첫 사업이자 구심점으로 국내 제2경제권역에 부합하는 국제 관문공항으로서 동남권 신국제공항 건설사업이 제안되었다. 최소한 한국과 국제교류의 73% 이상을 차지하고 있는 중국, 일본, 동남아지역 정도는 항시 편리하게 이용할 수 있는 국제거점공항의 필요성을 절실히 공감하고 추진하기로 결의한 것이다.

영남권을 포함한 남부경제권 주민 1,800만 명의 경우 국제적 교류가 가장 많은 중국,

일본 등으로 1~2시간 여행을 위해 인천공항까지 접근하는데 평균 6시간 이상을 소비한다. 이것은 중앙정부에서 제시한 공항의 임무와는 너무나 격리된 공항정책이다. 따라서 수도권과 비수도권의 상생발전, 국토의 균형개발 및 비수도권 주민의 항공교통 편의를 위하여 남부경제권(영남권+호남권)을 대표하는 국제 거점공항 건설에 역점을 둔 개발사업이 추진되어야 할 것이다.

4. 급속한 운송환경 변화에 대응

세계화의 진전과 함께 주요 국가 간 항공운송자유화 체결이 가속화됨에 따라 광역경제권 간 직항노선도 더욱 증가하고 있다. 우리나라의 항공운송자유화 체결 현황은 2005년 여객 4개국, 화물 13개국에서 2009년 여객 19개국, 화물 31개국으로 급증하였다. 항공운송자유화가 체결되면, 항공요금은 20~30% 인하, 항공수요는 매년 3%대 증가, 항공사의 생산성은 10~15% 증가되는 것으로 보고 있다.

저비용 항공사(LCC: Lower Cost Carrier)는 기존 항공사와 비교할 때 안전운항과 관련한 부문은 동일하나, 항공요금은 70% 수준이고, 항공기 규모는 보통 100~200석 규모에 이른다. 가장 대표적인 저비용 항공사는 1971년에 설립한 미국의 사우스웨스트 항공사로서 현재 미국에서 60여개 도시에 취항하며, 창립 후 계속적으로 운영흑자를 내고 있다. 저비용 항공사는 2000년 이후 유럽과 동남아에서 공항활성화를 견인하는 주체로 각광을 받으면서 2006년부터는 저비용 항공사 전용터미널을 건설하는 공항이 증가하고 있다. 현재 우리나라에는 5개의 저비용항공사가 취항하고 있으며, 기존 대형항공사보다 요금은 낮추는 동시에 차별화된 항공서비스를 강구하고 있다[13]. 따라서 최근 급속히 변화하고 있는 운송환경에 적절한 대응 및 추진전략이 강구되어야 할 것이다.

5. 국제경쟁력 및 최적의 접근성을 고려한 입지 선정

국제공항은 수요의 발생지 즉 배후권역의 대도시에서 근접거리에 위치하여 양호한 접근성을 확보해야 한다. 국제공항의 접근성은 공항과 수요지역 간 항공승객과 화물수송의 용이성 혹은 편리성을 말한다. 국제공항의 개발에서 적정수준의 공항접근성을 확보하는 것은 국제공항 후보지의 선정과 항공수요의 창출에서 고려해야할 중요한 기준이다(황인식, 2007: 17-18).

최근 아·태지역의 항공수요는 급증하였으며 동북아국가의 교역량 증대도 국가경제의

---

13) 현재 우리나라의 저비용항공사로는 제주항공, 진에어, 에어부산, 이스타항공, 티웨이항공이 운항중이다(국토해양부. 국내항공운송사업 현황. 2012. 1.31.)

성장을 촉진시킨다. 이러한 상황에서 동북아 국가들은 국제공항의 확충과 서비스 개선을 통하여 자국의 항공운송 경쟁력을 확보하고자 노력하고 있다. 또한 대규모 국제공항의 건설과 기존 공항의 확장을 통하여 허브공항을 개발하고 있다. 세계 각국도 항공여객 및 화물의 증가세를 전망하여 외화획득, 경제성장 및 민간 국외선양의 목적으로 자국의 국제공항을 세계적인 허브공항으로 육성·발전시키는 정책을 강구하고 있다(Martin and Roman, 2003). 또한 공항운영과 서비스의 입장에서 국제공항의 경쟁력은 공항의 운영능력, 서비스상태, 접근성, 도시화전략, 마케팅의 기준으로 분석할 수 있다(조인환·유도재, 2005: 507). 특히 공항개발의 계획단계에서 공항의 접근성과 공항의 도시화전략은 공항의 경쟁력을 확보하기 위하여 고려해야한 기본적인 중요기준이다. 공항건설의 입지선정에서도 공항의 접근성은 공항이용자의 편리성과 항공수요를 창출하기 위하여 고려해야 할 중요한 항목이다.

국제공항의 입지선정은 공항개발의 필요성 검토와 함께 공항개발의 타당성 검사에서 실시한다. 이것은 국제공항의 구상계획 단계로서 보통 공항개발의 필요성 검토 및 항공수요의 추정 후에 공항후보지의 입지를 평가할 때 사용된다. 국제공항의 입지선정은 광범위한 지역에서 공항부지를 계획하고 설정하는 작업이다(송경일, 2004: 4-6). 특히 국제공항의 건설은 막대한 투자비가 들어가고 국토의 균형발전과 효율적 이용에 미치는 효과가 지대하다. 또한 국제공항의 입지선정은 배후 광역권에 미치는 사회·경제·문화의 파급효과가 크다. 따라서 기존 공항의 문제점 파악, 전문가 의견의 수렴 및 대상지역의 교통접근성 분석 등을 감안한 종합계획을 분석하여 최적의 후보지를 선정해야 하고, 기존의 교통체계를 파악하여 지역발전과 국가경제성장을 최대화할 수 있는 입지선정이 이루어져야 할 것이다.

V. 요약 및 결론

본 연구는 중앙정부가 추진하는 여러 국책사업 중에서 최근 까지 사회적 이슈가 되었고 향후 정치권에서 계속 논의될 소지를 안고 있는 동남권 신국제공항 개발사업을 다루었다. 또한 본 연구는 향후 동남권지역의 신국제공항 개발사업을 재추진에 있어서 환경친화적이고 경제적인 공항건설을 위한 최적의 공항입지 선정에 필요한 정책적 제언을 제시하고자 하였다.

본 연구에서는 향후 동남권 신공항 개발사업이 재논의되는 시점에서 면밀히 고려되어야 할 방안을 요약·정리하면 다음과 같다.

첫째, 다핵공학체계 구축으로서 우리나라의 인천공항은 물론 중국과 일본의 공항시스

템을 벤치마킹하여 다핵공항중심으로 개발을 추진해야 할 것이다.

둘째, 국제거점 공항체계의 구축을 위해 세계와 경쟁할 수 있도록 "1강 1중 + 제주도" 체계로 조속히 전환함으로써 국가경쟁력을 강화하기 위한 기반 조성이 필요할 것이다.

셋째, 국토의 균형개발 및 비수도권 주민의 항공교통 편리성 증진을 도모하기 위하여 남부경제권(영남권+호남권)을 대표하는 국제 거점공항 건설에 역점을 둔 개발사업으로 추진되어야 할 것이다.

넷째, 최근 급속히 변화하고 있는 운송환경에 적절한 대응함과 동시에 운송환경 변화에 대한 신속하고 적절한 추진전략이 강구되어야 할 것이다.

다섯째, 항공운송의 수요의 발생지, 즉 배후권역의 대도시에서 근접거리에 위치할 수 있도록 최적의 접근성 확보 및 지역발전과 국가경제 성장을 최대화할 수 있는 입지선정이 이루어져야 할 것이다.

요컨대 동남권 신국제공항 건설이라는 중요한 국책사업이 지역이기주의에 편승하거나 정치적 논리 등에 따라 결정될 문제가 아니라 국가 차원의 기간교통시설로서 국가경쟁력 강화와 지역 균형발전을 이루고자 하는 데에 중점이 두어야 할 것이다.

<참고문헌>

건설교통부. (2006). 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010).

건설교통부. (2007). 제2관문공항(남부권 신공항)건설여건 검토 연구.

권오혁. (2011). 동남권 신공항의 입지에 대한 검토. 「공간과 사회」. 제21권 제2호. 서울: 한국공간환경학회.

경남발전연구원. (2008). 동남권 신국제공항 개발 입지타당성 조사.

국토국토해양부. (2012). 국내항공운송사업 현황. 2012. 1.31.

김기혁. (2009. 11). 동남권 신공항의 필요성 및 최적입지. 「동남권 신국제공항 건설과 포항권 발전전략 토론회 자료」. 포항: 포항상공회의소.

김연명·박진서. (2005). 지방공항 운영체계 개선방안 연구: 공항의 경제적 가치산정과 공항운영정책. 고양: 한국교통연구원.

김웅이·이강석·김도헌. (2003). 인천국제공항 접근성 분석에 관한 연구. 「한국관광학회 제54차 국제학술심포지엄 및 연구논문 발표논문집」. 서울: 한국관광학회, 2003.

김재석. (2009). 대구·경북의 신국제공항 어디에 해야 하나?. 「대구경북연구원 세미나 자료」. 대구: 대구경북연구원.

김진환·전일수. (2010). 국제물류론. 서울: 한국방송통신대학교출판부.

김찬성·황상규. (2006). 국가균형발전을 위한 교통접근성 제고방안 연구. 고양: 한국교통연구원.

박경진. (2009). 동남권 신국제공항의 입지분석. 「동남권 신국제공항 건설에 관한 심포지엄 자료」.

박영강. (2012). 동남권 신공항 건설의 정책목표와 새로운 접근방법의 모색. 「한국지방정부학회 학술대회 자료집」. 부산: 한국지방정부학회.

박용화. (2009). 인천국제공항 경쟁력 강화방안. 고양: 한국교통연구원.

박용화·최정규. (2007). 소비자인식에 따른 주요공항의 서비스 평가. 「대한교통학회지」. 25권 2호. 서울: 대한교통학회.

부산발전연구원·울산발전연구원·경남발전연구원. (2007). 동남권 신공항 추진방안. 부산·울산·경남발전연구원.

우주엔지니어링(주), (2010). 동남권 신국제공항 최적입지 검토. 「동남권 신국제공항 밀양유치 심포지엄 자료」. 동남권 신국제공항 밀양유치추진단.

윤대식. (2009). 동남권 신국제공항의 필요성과 추진방향, 동남권 신공항 건설 심포지움 자료. 동남권 신국제공항 대구경북대책위원회.

임성수. (2006). 동북아 물류중심지화를 위한 주변국 공항실태 및 정책방향 비교연구. 인천: 인천발전연구원.

정봉현. (2010). 사회간접자본과 지역발전-호남권 교통현안과 대책-. 광주: 전남대학교 출판부.

정봉현. (2010). 동남권 신공항의 필요성과 입지검토-공항접근성을 중심으로-. 동남권 신국제공항 밀양유치 심포지엄 자료. 동남권 신국제공항 밀양유치추진단.

정봉현. (2010). 동남권 신국제공항 건설의 필요성과 입지선정. 대구: 대구경북연구원.

조인환·유도재. (2005). 동북아시아 허브공항으로서 인천국제공항 경쟁력 분석. 「관광경영학 연구」. 제9권 3호. 한국관광경영학회.

최치국. (2007). 국가공항정책과 신공항 개발방향. 부산: 부산발전연구원.

최치국. (2009). 동북아 제2허브공항 추진방향. 동북아 허브공항 정책토론회.

최현. (2005). ICAO 기준과 지리정보를 이용한 공항입지선정에 관한 연구. 「한국GIS학회지」. 제13권 3호. 서울: 한국GIS학회.

치샤키 다케시. (2009). 국제공항의 입지선정요인. 「동남권신공항의 효율적 추진을 위한 국제세미나자료」. 창원: 경남발전연구원.

하영석. (2010). 항공물류에 의한 후보지 경쟁력 비교. 「동남권 신국제공항 밀양건설 심포지움 자료」. 대구: 대구경북연구원.

한국항공정책연구소(AVIKO). (2010). 동남권 신국제공항의 개발타당성과 입지조사. 「동남권 신국제공항 밀양건설 심포지움 자료」. 대구: 대구경북연구원.

한국항공정책연구소(AVIKO). (2010). 동남권 신국제공항의 개발타당성과 비전 2030. 「동남권 신국제공항 밀양유치 심포지엄 자료」. 동남권 신국제공항 밀양유치추진단.

허철행. (2012). 신공항의 추진과정에서 나타난 갈등과 과제. 「한국지방정부학회 학술대회 자료집」. 부산: 한국지방정부학회.

허철행·이희태·문유석·허용훈. (2012). 지역갈등의 원인과 해소방안: 동남권 신공항 사

례를 중심으로. 「지방정부연구」. 제16권 제1호. 부산: 한국지방정부학회.
홍순길. (2010). 국제공항의 역할과 정치외교, 경제, 안보적 중요성. 「동남권 신국제공항 밀양건설 심포지움 자료」. 대구: 대구경북연구원.
홍 철. (2005). 영남권 경제공동체 구상. 「대구경북연구원 세미나 자료」. 대구경북연구원.
황동현·서순탁. (2011). 정책네트워크 관점에서 본 동남권 신공항 개발사업의 정책과정 분석. 「도시행정학보」. 제24집 제4호. 서울: 한국도시행정학회.
황인식. (2007). 동남권 신공항 건설에 대한 경남의 대응전략. 창원: 경남발전연구원.
Martin, J. C. and C. Roman. (2003). Hub Location in the South-Atlantic Airline Market: A Special Competition Game. *Transportation Research: Part A*. Vol. 37.
항공정보포탈시스템(http://www.airportal.go.kr)
부산일보. 2012년 8월 13-14일자.
연합뉴스. 2010년 10월 11일자.

접수일(2012년 06월 28일)
수정일자(2012년 07월 23일)
게재확정일(2012년 08월 14일)