부산국제공항 신설 확충 및 발전에 따른 선용품 물류에 관한 연구

송경희* · 박재규* · † 김환성

*한국해양대학교 대학원, † 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수

A Study on the Ship Supplies Logistics Due to Expansion and Development of GimHae Airport

*Kyoung-Hee Song** · *Jae-Kyu Park** · † *Hwan-Seong Kim*

**Graduate school of Korea Maritime and Ocean University, Busan, 606-91, Koreq*
† *Dept. of Logistics, Korea Maritime and Ocean University, Busan, 606-91, Koreq*

요 약 : 컨테이너 부산김해공항은 부산 경남 지역의 중요 항공 거점이며, 세계 5대 항만인 부산항과 근접해 있으면서도 그 규모나 역할에 맞지 않게 약소한 실정이다. 현재, 김해공항의 지속적인 취항 노선의 증가 및 이용 항공사가 증가하고 있지만, 포화 상태인 시설 및 군사공항을 겸하고 있어 높은 한계성에 직면하고 있다. 본 연구에서는 부산김해공항의 현 시점 및 개발 계획을 기초로 선용품물류를 중심으로 하여 부산국제공항의 발전을 예상하여, 국제공항의 시설 확충에 따른 물류비용 및 시간의 저감을 고려한다. 또한, 선용품물류를 기준으로 주요 항공노선의 우선순위를 검토하여 부산의 항만물류산업에 기여를 검토하고자 한다.

핵심용어 : 물류, 부산김해공항, 선용품물류, 공항 확충

Abstract : *Busan Gimhae Airport is a major airline base in Busan Gyeongnam and is close to Busan Harbor, With close the five largest ports in the world, GimHae has not been developed to fit the size and role of the port. Currently, there is an increasing number of flights and airline companies in use, but it is already foreseen that the airport has become a saturating airport and a military airport. Therefore, the lack of awareness of the importance of GimHae Airport and the lack of routes for airlines are a problem for KimHae Airport. This study considers the reduction of logistics cost and time due to the expansion of the international airport by anticipating the development of Busan International Airport centered on the ship supplies logistics based on the present point of time and the development plan of Busan Kimhae Airport. In addition, we review the priority of major air routes based on prefabricated logistics, and examine the contributions to the port logistics industry in Busan.*

Key words : *Logistics, Busan Kimhae International Airport, Ship Supplies Logistics, Airport Expansion*

1. 서 론

전 세계 주요 공항은 지속적인 발전 및 개발을 추구해 오고 있으며, 주요 거점으로써의 역할을 수행하여 왔으며, 인천공항의 경우도 주요 거점으로서의 역할을 충분히 수행하고 있다.

부산은 부산항이라는 항만 주요 거점으로의 역할이 있으며, 김해공항은 한국내에서 주요 서브공항으로 위치해 있다. 그러나 김해공항은 주요 서브공항으로서 한국내 지리학적으로 중요한 지점에 위치하고 있으나 그 중요성에 비해 상대적으로 저평가되어 시설 확충 및 발전이 이루어지지 않고 있는 상황이다.

두바이, 싱가포르 등과 같이 공항과 항만이 연계되어 서로의 발전에 도움을 주고 상생하는 상황에서 본다면 김해공항과 부산항은 그 혜택을 보지 못하고 있는 상황이다.

김해공항은 2017년도 여객 물량이 한국 전체 물량의 11%를 처리하고 있고, 부산경남지역의 많은 부분을 차지하고 있지만 화물량에 있어서는 2017년 기준 우리나라 전체 처리 물량의 4%로 매우 열악한 모습을 보여주고 있다.

이는 김해공항이 화물이 아닌 여객 중심의 운영을 기초로 하기 때문으로 부산경남지역의 화물 대부분은 인천공항을 통해 해외로 수출되어지고 있는 실정이다.

이는 많은 잠재적 물류비용과 빠른 도착을 요하는 부산경남지역의 수출업체들의 경쟁력을 약화시키고 있으며, 여객 위주의 취항으로 인한 항공기 기종의 소형화 등이 항공기 화물 스페이스 부족 등으로 이어져 항공 화물 거점으로의 김해공항 입지를 줄이고 있는 상황이다.

이러한 상황은 결국 김해공항의 화물 수출 시설 및 장비 등에서 영향을 미쳐 김해공항이 화물 거점으로서의 주요 역할을 방해하는 요인이 되고 있다. 이에, 본 연구에서는 김해공항의 발전 계획을 살펴보고 이런 발전 계획이 선용품 관련 물류 및 산업과의 연관을 통한 발전을 알아보고자 한다.

먼저, 김해공항의 현 상황을 살펴보고, 정부가 제시한 발전

계획이 선용품산업과 연계한 발전 및 시설투자가 되어야 함을 검토해 보고자 한다. (중략)

2. 김해국제공항의 현황

김해공항은 부산 강서구 녹산동에 위치하고 있으며 초기에 군사목적으로 사용되다가, 1976년도에 민간이 공용으로 사용하는 국제공항으로 개항되었다. 국제공항으로 개항됨에 따라, 항공기 이착륙 시간이 오전 6시에서 밤 11시까지의 제약이 풀렸다.

2018년 1월부터 김해국제공항의 슬롯은 평일 18회에서 20회로 상향되었으며, 주말에는 24회에서 26회로 증가하였고, 이는 인천공항(활주로3개)의 시간당 63회, 김포공항(활주로2개)의 시간당 41회 및 제주공항(활주로 2개)시간당 35회에 비하여 턱없이 부족한 상황이다 (중략)

3. 선용품산업 현황 및 전망

선용품이란 '연료·수리용 예비부품 등 비품 및 소모품'으로 선박에서 상용되는 물건의 총칭이며, 선박용물건(船舶用物件)이라 표현하기도 한다. 선용품은 그 종류마다 다양한 시험기준이 있으며, 선박에 비치한 후에 다시 제거하는 것이 곤란한 점을 감안하여 예비심사 및 형식승인제도를 통해 사전에 검사 및 승인을 받아야 하는 것이 특징이다[1].

선용품물류라 함은 선용품공급업, 선박급유업, 물류창고업 등이 있으나, 본 연구에서는 공항과의 연관으로 '선박급유업은 제외한 선용품공급업 및 물류창고업'을 선용품물류라 칭한다.

선용품 연관공항이라 함은 '선박이 입출항 하는 부두와 화물기 및 여객기가 이착륙 하는 공항이 함께 공존하며 이에 따라 선박에 선용품이 공급 되어지는 선용품 물류가 이루어지는 공항'을 말한다. (중략).

4. 공항입지에 따른 선용품 물류비용 분석

김해공항에서 처리되는 화물의 발생지역을 보면, 부산과 경남, 서울과 경기에서 발생하는 비율이 김해공항 처리량의 81.5%에 이르고 있고, 김해공항의 주요 노선에 대한 부산권 화물의 이용비율은 2017년 기준 16.9%에 불과하다.

이것은 항공노선의 종류와 빈도가 부족하기 때문이기도 하지 만, 더불어 항공기의 화물칸 규모의 축소도 요인이 되고 있다. 2017년 중대형기 운항비율은 4.5%에 불과하고, 여객 중심의 항공기 운영으로 승객수하물 처리에 화물공간이 대부분 소진되고 있어 화물영업이 곤란한 실정이다.

부산권에서 발생하는 항공화물량 중 인천공항을 통해 처리되는 화물은 2017년 기준 257,751톤으로 부산권 전체 화물의 96.4%이며, 수출과 수입 비중은 평균 67.7%와 32.3%로 차이가 있고, 수출 비중은 증가(2.1%)하는 반면, 수입비중은 감소(-4.5%)하고 있다.

Table 1 부산권 항공화물 추이

구분	부산권	비중	그 외 지역	비중	합계	비중
2013	216,132	19.4	899,387	80.6	1,115,519	100.0
2014	216,071	18.1	978,198	81.9	1,194,269	100.0
2015	218,314	18.2	980,299	81.8	1,198,613	100.0
2016	224,606	17.6	1,049,700	82.4	1,274,306	100.0
2017	257,751	18.3	1,154,214	81.7	1,411,965	100.0
평균	—	18.3	—	81.7	—	100.0
연평균 증가율	4.5	−1.5	6.4	0.3	6.1	0.0

(중략)

5. 결 론

김해공항의 시설 확충 및 발전으로 인하여 선용품 관련 공항의 취항 및 노선이 확대가 이루어지게 되고 이에 따라 선용품 관련 물류 산업의 다양화로 인해 비용이 감소가 진행되고 이는 관련 산업의 경쟁력에 도움이 될 수 있다.

김해공항 인근의 포장 및 운송, 보관회사 등의 발전으로 지역사회 경제를 활성화 시키며, 도시내부의 여러 운송 수단을 통합하여 김해공항에 집하함으로써 물류비 감소 및 도로의 이송시간 및 거리를 줄여 환경오염에 대한 절감을 추진 할 수 있다.

다만 확대된 항만, 철도, 배후부지와 연계한 물류 흐름의 끊김이 없는 공항으로의 발전이 필요하다. 통일에 대비하여 복합 운송의 매개 지역으로써의 역할이 부산에 더 필요한 부분이 될 것이다. (중략)

참 고 문 헌

[1] 김유석, "부산 지역 선용품 산업 활성화를 위한 업체들의 인식차이", 한국해양대학교, 2018

[2] 김문수, "정책네트워크 분석을 통한 신공항 정책 결정과정 연구", 영남대학교, 2018

[3] 이은진, 허윤수, "영남권 항공화물 수송여건 분석 및 수송체계 구축방안", 부산발전연구원, 2019

1) 선박항해용어사전, 한국해양대학교