

■ 論 文 ■

대구국제공항 활성화 방안에 관한 연구

Study of Revitalizing of Daegu International Airport

홍 석 진

(인천대학교 동북아물류대학원 교수)

정 응 기

(대구경북연구원 책임연구원)

송 상 화

(인천대학교 동북아물류대학원 교수)

서 정 욱

(외교통상부 경제안보과)

목 차

- I. 서론
- II. 선행연구검토
- III. 대구국제공항을 중심으로 한 환경변화
- IV. 대구국제공항의 일반현황, 이용자 통행실태 조사 분석
- V. 국내의 지방공항 활성화 사례 및 주요 외국공항의 전략
- VI. 대구국제공항 활성화를 위한 방안
- VII. 결론
- 참고문헌

Key Words : 지역거점공항, 통행실태, 공항운영, 고속철도, 항공자유화
 Regional Hub, Passenger Survey, Airport Management, High Speed Train, Air Liberalization

요 약

지속적인 고속도로망 확충과 고속철도 개통 등에 따라 국내선 항공수요가 계속 감소하고 있다. 이러한 상황에서 각 공항과 지방 자치단체에서는 지방공항을 살리기 위한 대책 마련에 심혈을 기울이고 있다. 이런 측면에서 본 연구는 고속철도의 등장으로 인한 대구국제공항의 현황을 분석하고, 공항의 활성화를 위한 방안을 도출하고 대구공항개발에 대한 장·중·단기간의 역할에 대한 로드맵을 제시하여 대구국제공항의 활성화를 통한 경쟁력을 확보할 수 있는 실질적인 이행방안을 제시하였다. 이런 관점에서, 대구시에 대구국제공항의 활성화를 위한 전담기구를 조직하여 일관적인 수요 진작을 위한 지역 여행사 지원, 대구국제공항을 주요 항공 기지로 사용할 항공사의 지원, 일본의 지방도시에서 새롭게 개장하고 있는 공항에 대한 우선적 노선 개설, 중화권으로의 노선개설 및 확대 등을 적극적으로 추진할 것을 제안하였다.

건설교통부 차원에서는 인천국제공항의 허브화 지원만을 주요 공항 정책의 수단으로 삼고 있으나, 인천국제공항은 국가를 대표하는 공항으로 하되 수요의 흡수는 광역 수도권으로 하고, 향후 서해안권과 영남권의 거점 공항을 육성 할 필요가 있다. 국내 지방공항의 항공수요는 지역인근의 자체 기종점 수요를 기반으로 하고 있어서 다거점 (1강 2중과 제주)으로 육성 할 필요가 있다는 견해를 제시하였다.

Due to the continuous expansion of the highway, the opening of the high-speed railway(KTX), etc, the demands of domestic air transport decreasing. In the circumstances, airports and local governments are spending themselves in taking a measure to activate local airports. In this aspect, this study seeks the smooth flow of human movement through the activation of Daegu International Airport by analyzing the present condition of Daegu International Airport in relation to the appearance of the high-speed railway, deducing plans for activating airports, and presenting the roadmaps for long-, mid- and short-term roles for the development of Daegu Airport, and presents substantial fulfilling plans to secure the competitive power of Daegu International Airport by speeding up the flow of air goods of the area for the long run.

It is suggested in the study that by setting up an organization exclusively responsible for activating Daegu International Airport in the city of Daegu, supporting local travel agencies to promote consistent demands, supporting aviation companies to employ Daegu International Airport as a major air base, establishing airlines with priority for airports that open newly in local cities of Japan and establishing and expanding airlines in China areas be promoted actively.

Ministry of Construction & Transportation makes it a means of main airport policy to only support Incheon International Airport to be a hub. However, not only Incheon International Airport should be an airport representing the country, but also the wide Metropolitan area should supply the demands, and airports based in the West and East Coast areas need to be developed in the future. It is suggested that since air demands of domestic local airports are based on the demands of the origin destination in neighboring region, multiple bases need to be developed. It is suggested that by developing not 1 in mega hub (Incheon International Airport) but 1 in mega hub, 2 in regional hub (the West and East Coast) and Jeju for the tourism hub in our developing airports system.

I. 서론

국내의 항공운송시장은 지속적인 국내 고속도로 망의 확충과 개통 그리고 고속철도의 개통에 따라 국내선 항공 수요가 계속 감소하고 있으며, 각 공항과 지방 자치단체에서는 지방공항을 살리기 위한 대책 마련에 심혈을 기울이고 있다. 특히 세계는 정보화의 급속한 진전으로 국제시장에서 원자재 구입에서부터 최종 제품의 공급에 이르기까지 공급망관리를 효율적으로 갖춘 기업만이 생존할 수 있게 되었다. 또한 중국시장의 빠른 성장으로 세계의 공장 역할을 하고 있는 중국과 일본 사이에서 Nut-Cracker(호두 까는 기구)의 위치에서 벗어나고 심화되고 있는 동북아 시장의 경쟁 상황에서 경쟁력을 갖추기 위해서는 사람, 물자, 서비스 및 자금의 원활한 흐름을 보장해야하고 지역성의 세계화 전략을 수립해 나가야 할 것이다.

이런 측면에서 본 연구는 대구국제공항의 현황을 분석하고, 공항의 활성화를 위한 방안을 도출, 대구국제공항의 활성화를 위한 장, 중, 단기간의 역할에 대한 로드맵을 제시하여 인적이동의 원활한 흐름을 도모하고 장기적으로 지역의 물자 흐름(항공화물)을 신속히 함으로서 지역의 경쟁력을 확보할 수 있는 실질적인 이행방안을 제시하고자 한다. 본 연구는 우선적으로 고속도로 확장 및 고속철도 개통 등 대구국제공항을 둘러싼 환경의 변화에 따른 수요의 변화를 제3장에서 기술하였다.

제4장은 대구국제공항의 일반 현황, 대국국제공항의 현장 조사와 국제선 출입국 카드를 조사하여 대구국제공항의 이용자 통행 실태를 파악하였다. 제5장은 국내외 각 공항 및 지방공항의 활성화 사례 분석을 통해 특히 대구국제공항의 활성화 방안을 탐색하고 정책적으로 우선시 되는 사항을 벤치마킹하였다.

제6장에서는 대구국제공항 활성화를 위한 중, 단기적 이행방안 도출 및 장기적 방안을 제시하고, 여기서 제시된 안을 바탕으로 하여 전문가 설문을 실시하였다. 이를 바탕으로 대구국제공항의 활성화를 위한 정책에 대한 중요도와 각 정책에 대한 추진의 완급 함을 파악함으로써 활성화를 추진하기 위한 로드맵을 구성할 수 있도록 하였다.

II. 선행연구 검토

교통개발연구원(2001)은 인천국제공항 개항 후 청주국제공항이 지니고 있는 지리적인 위치, 수용능력, 주변지역과의 관계 등을 감안하여 그 동안 지속적으로 성

장하고 있는 국제항공화물운송에 대한 새로운 변화 가능성을 청주국제공항에 적용하기 위한 연구였다. 이 연구에서 검토된 주요 내용은 첫째, 인천국제공항 개항에 따라 주변공항이 갖는 경쟁 요인 검토, 둘째 공항이용자(항공사, 화주, 항공화물주선업체, 특송업체 등)와의 면담조사를 통한 유인요인 도출, 셋째 국제항공화물공항으로 적합한 새로운 운영 방식 검토, 넷째 공항 경쟁력 제고를 위한 최소한의 공항시설 투자계획 수립, 마지막으로 공항운영주체와 지방자치단체의 역할 방안 등이다. 이들의 검토한 내용을 토대로 공항운영, 공항시설보완 그리고 항공수요 확보 측면에서 결론을 도출하였으며, 그 중 가장 중요한 것으로 공항 활성화를 위한 전담조직체의 지정을 통해 일과성이 아닌 지속적이고 체계적인 접근을 통해 적은 결과로도 가시적인 성과를 거둘 수 있도록 권의 하였다.

허종(2004)은 무안국제공항을 광양·여수 경제자유구역과 광주권의 산업단지와 연계하여 무안국제공항을 항공화물의 지역 거점 공항으로 활용하기 위해 무안국제공항의 조속한 개항과 활주로의 길이를 2,800미터 급에서 3,200미터 급으로 확장을 제안하고 있다.

홍석진(2004)은 기존의 연구가 국내 지방공항의 활성화 방안으로 주로 항공화물의 활성화에 두고 있는데 반해 본 연구는 국내 지방공항의 항공화물 활성화는 현실적이지 못함을 지적하고 여객 중심의 활성화 방안을 제시하였다. 단기적인 측면에서는 무안공항의 정서적 영향권 확대, 현재 보유하고 있는 지역 특장점을 활용한 전략 수립 즉, 천혜의 관광자원을 활용한 관광거점화를 위한 지속적인 문화관광 이벤트 개최 및 국제행사의 유치, 농수산물류의 거점화, 무안공항을 지역적 허브공항으로 활용코자 하는 항공사의 유치, 그리고 항공사의 부대시설의 유치, 접근 교통수단 대책을 제시 하였다.

장기적인 측면에서는 공항의 24시간 개항 문제, 무안공항을 거점으로 활용하고자 하는 항공사에게 공항의 관리, 운영권을 양도, 무안공항을 주변 도시와 가급적 통합된 공항으로써 형성, 그리고 지역거점공항과 지방공항의 운영 및 개발을 중앙정부에서 지방정부로 이전하고 중앙정부(건교부)에서 중추공항과 관문공항에 대해서만 운영 및 개발 등을 제시하였다.

III. 대구국제공항을 중심으로 한 환경변화

그동안 국내 항공수요는 지속적인 증가추세에 있었으

나 지속적인 고속도로의 확충과 2004년 4월 1일 고속철도의 개통으로 인하여 국내선 수요는 큰 폭으로 감소하였다. 특히 2001년부터 그 현상이 심화되었다. 2001년 하반기에 영동고속도로와 서해안 고속도로, 대전~진주 간 고속도로가 개통되었으며 같은 기간에 중앙고속도로 전구간이 완전 개통되었다. 2004년 12월에는 중부내륙고속도로가 완전 개통되어 2020년에는 7×9의 격자형 육상 교통의 네트워크가 구성 될 수 있는 기반이 구축되고 있다. 속도 면에서 항공기와 비교도 되지 않던 자가용 수요를 유인할 수 있게 되었으며 일부 지방공항은 공항으로의 접근성이 부족하여 오히려 육로를 이용하는 것이 시간을 단축하는 결과를 낳기도 하였다.

〈표 1〉은 고속도로 확충이 항공수요에 미친 영향을 나타낸 표로써 2001~2002년 동기간을 비교한 것이다. 국내공항 전체적으로는 -3.3% 감소하였으나 예천공항의 경우 가장 큰 -75%가 감소하여 결국 공항을 폐쇄하였다. 이에 반해 대구국제공항은 고속도로 확충 이후에도 가장 적게 수요가 감소한 것으로 나타났는데 이는 중부내륙고속도로가 대구국제공항의 수요에 거의 영향을 끼치지 않은 것으로 볼 수 있으며 오히려 같은 기간에 개통된 대구-포항 간 고속도로가 대구국제공항의 제주노선 이용률을 향상 시킨 것으로 생각된다. 이에 따라 대구를 중심으로 한 지역간 연계고속도로는 향후 대구국제공항의 활성화를 위해 큰 역할을 할 것으로 기대된다.

고속철도 개통이후 국내선 여객은 개통 이전의 예측치 보다는 소폭이었지만 국내 노선 총 25개 중 제주-원주 등 10개 노선을 제외한 15개 노선에서 동일 기간 대비 여객이 감소하였다. 고속철도의 개통으로 인하여 가장 큰 타격을 받은 공항은 김포와 김해, 대구, 광주,

〈표 1〉 고속도로 확충에 따른 항공수요의 변화

공항	여객운송실적		전년대비 증가율(%)
	2000.12~2001.11	2001.12~2002.11	
양양 (강릉+속초)	510,939	302,139	-40.9
군산	258,462	152,974	-40.8
목포	293,784	184,621	-37.2
광주	2,253,113	2,100,825	-6.8
진주	837,120	552,552	-34.0
예천	92,672	23,162	-75.0
원주	75,305	42,181	-44.0
대구	2,167,700	2,156,511	-0.5
김포	17,904,158	17,214,126	-3.9
국내공항전체	44,543,413	43,075,974	-3.3

〈표 2〉 고속철도 노선에 해당하는 항공노선의 수송실적 변화

노선	2003. 4 ~ 2004. 3			2004. 4 ~ 2005. 3			증가율(%)		
	운항 횟수	여객 (천명)	화물 (톤)	운항 횟수	여객 (천명)	화물 (톤)	운항 횟수	여객	화물
김포~ 대구	12,689	1,401	6,808	3,230	298	3,889	-75	-79	-43
김포~ 김해	31,513	5,177	61,573	23,080	3,275	53,068	-27	-37	-14
김포~ 광주	9,592	1,177	7,546	7,008	848	6,553	-27	-28	-13
김포~ 목포	946	70	218	564	27	90	-40	-61	-59
합계	54,740	7,825	76,145	33,882	4,447	64,600	-38	-43	-16

자료 : 항공통계, 한국공항공사

목포간 노선이며 동기간별로 운항횟수, 여객, 화물 수송실적을 〈표 3〉에서와 같이 비교하였다.

표에서와 같이 전년도 동기간동안 김포~대구간의 국내선 여객은 무려 79%나 감소하였다. 이는 기존의 예측치였던 65%보다도 훨씬 큰 폭의 감소추세이며, 고속철도가 김포~대구간 노선에 얼마나 큰 영향을 끼쳤는지를 보여주는 것이다. 전체 국내선 여객은 총 50% 감소한 것으로 나타났으며 화물은 4.3% 감소하였다.

〈표 3〉 고속철도 개통이후 대구국제공항의 국내선 수송실적 변화

	운항 횟수	여객 (명)	화물 (톤)
2003. 4 ~ 2004. 3	19,247	2,101,795	19,949
2004. 4 ~ 2005. 3	10,277	1,049,470	19,089
전년대비 증감율	-46.6%	-50.1%	-4.3%

자료 : 항공통계, 한국공항공사

IV. 대구국제공항의 운영현황 및 이용자 통행 실태 조사 분석

1. 대구국제공항 운영현황

대구국제공항의 최근 몇 년 간 국내 및 국제선 처리 실적은 〈표 4〉와 같으며, 1998년 IMF 사태(-20.8%)와 2001년 911테러 및 고속도로의 확충(-1.2%) 등으로 인하여 여객수요가 일시적 감소현상을 보였다. 2003년도 SARS의 영향(-2.1%)과 2004년도에 개통된 고속철도의 등장은 2년 연속 여객이 감소하는 현상이 나타났으며, 2004년에는 사상 최고의 감소폭인 -36.4% 수요가 감소하여 여객 156만 명 화물 2만 2천 톤을 처리하였다.

〈표 4〉 대구국제공항의 운항 및 여객/화물(국내+국제) 처리 실적

구분	운항 회수	여객수 (명)	화물 (톤)
1990	7,302	862,958	8,770
1991	7,311	950,383	11,088
1992	9,059	1,168,804	11,838
1993	10,804	1,295,822	12,531
1994	11,933	1,582,648	14,416
1995	13,756	1,890,183	14,533
1996	15,177	2,132,049	16,337
1997	15,180	2,173,183	14,999
1998	15,671	1,799,531	12,461
1999	16,189	2,086,436	15,225
2000	17,675	2,241,310	17,235
2001	18,511	2,214,613	17,564
2002	19,984	2,274,901	19,825
2003	20,729	2,228,550	20,823
2004	15,021	1,567,678	22,804
2005	11,837	1,236,446	20,565

자료 : 항공진흥협회

2) 대구국제공항의 여객 및 화물수요 전망

2000년에 공표된 제2차 공항개발중장기기본계획에 나타난 대구국제공항의 항공수요는 〈표 5〉와 같다. 2005년 대구국제공항의 실적치 〈표 6〉과 비교했을 때 국내선 여객은 60만 명, 국제선 여객은 6만 3천명, 화물은 7천 톤의 차이가 발생하였다. 이는 고속철도의 등장을 감안한 수치임에도 국제선에 대한 노력이 미흡한 것으로 보인다. 즉, 고속철도의 등장으로 지방공항의 항공수요는 저조할 것으로 예측하여 국제선 활동을 확대하여 지방공항의 국제선 기능을 확충하기로 하였음에도 그 성과는 미미하여 국제선 확충에 대한 노력이 성과에 미치지 못한 것으로 판단된다.

〈표 5〉 제2차 공항개발중장기기본계획 상의 대구공항 항공수요 예측 자료

구분	여객 (천명)		화물 (천톤)		운항회수(천회)	
	국내	국제	국내	국제	국내	국제
1999년	2,080	6	15	0.009	16	0.1
2005년	1,560	361	18	9	12	3
2010년	2,133	660	28	17	16	6
2015년	2,417	779	33	22	18	7
2020년	2,738	920	38	27	20	8

자료 : 건설교통부

〈표 6〉은 KDI의 경제성장률 전망치를 이용하여 작성한 것으로 2004년부터 2010년 사이는 고성장 할 때 5.2% 저성장 할 때 4.5%, 2011년부터 2020년 사이

〈표 6〉 대구국제공항의 국제여객 및 화물수요예측

구분	국제여객 (명)		국제화물 (톤)	
	저성장시	고성장시	저성장시	고성장시
2004	136,216	141,278	1,689	1,731
2005	146,595	157,862	1,812	1,904
2006	157,918	176,736	1,938	2,091
2007	170,209	198,167	2,070	2,296
2008	183,511	222,479	2,209	2,523
2009	197,884	250,056	2,358	2,776
2010	213,399	281,351	2,517	3,059
2011	224,320	309,042	2,631	3,304
2012	235,800	339,698	2,750	3,574
2013	247,863	373,651	2,874	3,869
2014	260,537	411,275	3,005	4,192
2015	273,852	452,988	3,141	4,548
2016	287,842	499,260	3,283	4,939
2017	302,541	550,613	3,432	5,369
2018	317,987	607,635	3,588	5,842
2019	334,219	670,981	3,751	6,364
2020	351,280	741,382	3,922	6,940

자료 : 항공수요예측 지침서(안), 교통개발연구원 2003

는 고성장 할 때 4.0%, 저성장 할 때 3.2%를 적용하였다. 2005년 전망치를 실적치와 비교해보면 여객과 화물에 있어 고 성장을 전제로 하는 경우보다 실적치가 예측치보다 국제여객이 1.89배, 국제화물이 1.77배를 기록하였다. 이는 제2차 공항개발중장기기본계획 수립시 성장일변도의 계획 수립에 대한 반발과 고속철도의 영향이 예상 외로 커서 임의로 대폭 낮게 잡은 결과로 보인다.

2. 대구국제공항 이용자 통행실태 조사 분석

1) 대구국제공항 이용자 통행실태 조사 분석

대구국제공항 이용자 통행 실태 분석은 대구국제공항 출발 대기자를 대상으로 조사원이 설문내용을 인터뷰하고, 조사원이 직접 설문지에 기입하는 방식으로 2005년 3월 20일부터 26일 까지 (06:00부터 19:00까지 13시간) 1주일에 걸쳐 실시하였다. 이용객 특성의 일반적 현황은 〈표 7〉부터 〈표 12〉와 같이, 여행일수는 2~4일이 약 66%를 차지하고 있다. 대구국제공항을 이용하는 여행객의 57.24%가 조사 당일에 처음 해외여행하는 것으로 조사되었다.

대구국제공항을 이용하는 여객의 여행목적은 관광이 61.9%를 차지하였고, 다음으로 업무가 약 24.3%로 나타났다. 이는 우리나라를 방문하는 외국인과 출국하는 내국인의 여행목적 중 관광 60.5% 보다는 다소 높은 편이다. 이 방문국가 또는 귀국 할 때 출발공항을

〈표 7〉 대구국제공항을 이용하는 여행객의 여행일수

여행일수	응답자수(명)	비율(%)
1일	79	5.09
2일	201	12.94
3일	506	32.58
4일	320	20.61
5일	150	9.66
6일	33	2.12
7일	74	4.76
8일~10일	24	1.55
11일 이상	154	9.92
무응답	12	0.77
합계	1,553	100.00

〈표 8〉 대구국제공항을 이용하는 여행객의 과거 해외여행횟수

여행횟수	응답자수(명)	비율(%)
0번	889	57.24
1번	280	18.03
2번~5번	298	19.19
6번~10번	49	3.16
11번 이상	37	2.38
합계	1,553	100.00

〈표 9〉 대구국제공항을 이용하는 여행객의 공항 도착직전 출발지

공항 도착 직전 출발지	응답자수(명)	비율(%)
자택	1,309	84.29
직장이나 다른 곳에서	199	12.81
공항근교에서 숙박	37	2.38
무응답	8	0.52
합계	1,553	100.00

〈표 10〉 대구국제공항의 국제여행객 여행목적별 구성비

여행 목적	응답자수	구성비(%)
여행(관광)	961	61.9
업무(출장, 학회 등)	378	24.3
유학(연수 포함)	23	1.5
귀국(귀가)	130	8.4
친지 방문	37	2.4
출근/통근/통학	7	0.5
해외이주/해외지사 근무	4	0.3
기타	13	0.8
합계	1,553	100.00

주: 〈표 11〉과 비교하기 위해 출국자의 데이터도 한정하였다. 실제로 귀국자의 응답은 130명에 불과 하였는데 이는 대부분이 귀가의 목적으로 대구국제공항을 이용했기 때문인 것으로 보인다.

살펴보면 응답자의 65.4%가 중국, 5.8%가 미국으로 나타났다. 이는 우리나라 전체에 비하면 중국으로 편향되어 있는 것을 볼 수 있으나, 대구국제공항의 국제선이 중국이 주 26회, 태국이 주 2회인 노선 구조에 영

〈표 11〉 내외국인 출입국 국제여행객의 여행목적별 구성비

구분	외국인 입국	내국인 출국	점유비
관광	4,185,069	4,679,702	60.5%
상용	229,041	1,928,684	14.7%
공용	38,103	31,559	0.5%
방문,시찰	-	705,284	4.8%
회의참가	-	81,445	0.6%
기타	1,366,085	1,398,768	18.9%

자료: 항공통계, 항공진흥협회

〈표 12〉 대구공항 국제선 방문국가 또는 귀국할 때 출발국가 구성비

국 가	응답자수(명)	비율(%)
중 국	778	65.4
미 국	69	5.8
베트남	39	3.3
태 국	27	2.3
일 본	26	2.1
영 국	25	2.1
홍 콩	8	0.7
필리핀	6	0.5
기 타	104	8.7
무응답	108	9.1
합 계	1,190	100.0

향을 받고 있음으로 볼 수 있으며, 기타와 무응답의 비율이 상대적으로 높아 추가적인 해석은 무의미 한 것으로 보인다.

2) 대구국제공항 국제선 출입국신고카드 조사 분석

국제선 출입국신고카드를 2005년 3월 20일(일)부터 26일(토) 까지 1주일 동안 자료를 국적, 출발지, 목적지 등 3개 항목에 걸쳐 전수 조사하였다. 그 결과는 〈표 13〉~〈표 15〉과 같다. 국적별로는 한국이 전체적으로는 90.5%를 차지하고 출국인 중에서는 94.1%를 차지하고 있다. 주소지별 이용자 구성은 대구경북 사람이 각각 51.1%, 40.3%를 차지하고 있으며, 경남 권역에서도 6.3%를 차지하고 있다.

〈표 13〉 국적별 이용자 현황

구분	구분	한국	중국	아시아	유럽	아메리카	합계
		출국	이용자(명)	1,932	89	19	8
	구성비(%)	94.11	4.34	0.93	0.39	0.24	100.00
입국	이용자(명)	1,625	240	7	5	0	1,877
	구성비(%)	86.57	12.79	0.37	0.27	0.00	100.00
전체	이용자(명)	3,557	329	26	13	5	3,930
	구성비(%)	90.51	8.37	0.66	0.33	0.13	100.00

〈표 14〉 노선별 이용자 현황

구분	상해	북경	방콕	심양	청도	합계	
출국	이용자(명)	955	607	171	162	158	2,053
구성비(%)	46.52	29.57	8.33	7.89	7.70	100.00	
입국	이용자(명)	955	472	142	141	167	1,877
구성비(%)	50.88	25.15	7.57	7.51	8.90	100.00	
전체	이용자(명)	1,910	1,079	313	303	325	3,930
구성비(%)	48.60	27.46	7.96	7.71	8.27	100.00	

〈표 15〉 주소지별 이용자 현황

시·도	구·시·군	이용자(명)	구성비(%)
대구	달서구	436	11.09
	수성구	429	10.92
	북구	289	7.35
광주	동구	235	5.98
	남구	181	4.61
영역	달성군	178	4.53
	서구	135	3.44
	중구	125	3.18
시	소계	2,008	51.09
	경상북도		
경상북도	구미시	299	7.61
	포항시	284	7.23
	경산시	223	5.67
	안동시	113	2.88
	의성군	99	2.52
	영천시	96	2.44
	김천시	85	2.16
	경주시	79	2.01
	상주시	64	1.63
	청도군	63	1.60
	칠곡군	32	0.81
	영덕군	30	0.76
	문경시	26	0.66
	성주군	26	0.66
	군위군	24	0.61
	고령군	15	0.38
	영주시	11	0.28
예천군	7	0.18	
영양군	3	0.08	
청송군	2	0.05	
봉화군	1	0.03	
소계	1,582	40.25	
기타	경상남도	154	3.92
	울산광역시	50	1.27
	부산광역시	42	1.07
	서울특별시	30	0.76
	경기도	20	0.51
	제주도	12	0.31
	강원도	6	0.15
	대전광역시	5	0.13
	인천광역시	5	0.13
	충청남도	5	0.13
	충청북도	4	0.10
	평주광역시	3	0.08
	전라남도	3	0.08
전라북도	1	0.03	
합계	3,930	100.00	

V. 국내의 지방공항 활성화 사례 및 주요 외국 공항의 전략

공항의 활성화는 〈표 16〉과 같이 공항의 각 기능에 대한 효율적인 대응 방안을 수립하는 것으로 볼 수 있다. 공항 활성화에 대한 기본 전략은 먼저 여객 및 화물을 빠르고 원활하게 이동 할 수 있도록 수송기능의 확보가 가장 중요하다. 또한 공항은 광역적인 원거리 이동의 기중점 및 환승센터로서 터미널시설, 공항시설 내의 서비스개선과 공항까지 접근성 개선으로 구분 할 수 있다. 공항지역의 형성 기능 측면에서는 공항을 주변으로 한 클러스터의 형성 기능을 강화 하는 것을 기본 전략으로 보고 있다. 이런 기본 전략을 전제로 본장에서는 국내의 공항의 활성화에 대한 성공 사례들을 살펴보기로 한다.

〈표 16〉 공항기능분류에 따른 활성화 방안의 기본전략

공항기능	공항지역 활성화 방안의 기본전략
공항의 수송기능	- 여객서비스(빠르고 원활한 이동 실현)에 대한 대응 - 물류 즉, 화물수송서비스에 대한 대응
공항의 존재기능	- 일반적인 여객터미널 기능 강화(허브공항 기능으로서 고유 기능의 강화와 병행) - 공항접근성 정비(공항주변 토지 이용조건을 고려)
공항지역형성기능	- 공항의 클러스터 기능 및 체류 기능 강화 (공항정비효과) - 공항주변의 일체적 정비에 따른 지역 클러스터 형성 기능 강화

자료 : Nishii (2005)

1. 국내공항

국내 공항은 중앙고속도로, 서해안고속도로, 대전~진주고속도로 등의 육상 교통시설의 증가로 인하여 수요가 감소하기 시작하였고, 고속철도 개통 이후 그 폭은 더욱 커져 국내의 항공운송은 많은 변화를 겪게 되었다. 대부분이 적자운영인 국내 노선은 급감하는 수요로 인하여 일부 노선이 폐지되었으며, 지난해 5월에는 신청사 완공 2년 만에 예천공항이 문을 닫는 상황이 벌어지기도 하였다.

목포 공항의 경우 현재 목포~김포 간 1개 노선만 운항하는 등 공항의 명목만을 유지한 채 운영되고 있으며,

현재 공사가 진행 중인 울진, 무안, 김제 공항의 경우에는 건설사업 자체를 다시 재검토 하는 분위기이다. 공항 내 상업시설의 경우 입주업체들이 공항을 떠나 문을 닫는 상황이 속출하고 있는 실정이다.

각 지방공항은 공항공사를 비롯하여 지방자치단체, 항공사, 여행사 등과 함께 협의회 등을 구성하여 공항을 살리려는 노력을 다양하게 전개하여 자구책을 마련하는데 고심하고 있다. 현재 국내의 공항 활성화를 위하여 추진되는 사항은 국제공항의 경우 신규 항공사의 유치 및 국제선 노선 신설 또는 증편 등이며, 국내선 공항의 경우에는 지역주민들의 공항 이용률 증대 및 관광객 유치를 위한 관광 상품 개발 등에 중점을 두고 있다.

〈표 17〉은 국내 공항별로 살펴본 활성화 추진 현황을 나타낸 것으로, 아직까지 수요가 유지되고 있는 공항에서는 공항 사용료를 인하하거나 일정수요 이하의 여객에 대해 항공사에게 지원하는 방법 등을 사용하고 있으나, 공항의 명목만을 유지하고 있는 일부 공항은 어떠한 대책조차 마련되지 않고 있는 실정이다.

한국공항공사는 2004년 고속철도가 개통되기 이전부터 국내 항공교통의 영향을 최소화하기 위하여 공항

별 대책에 고심하여 왔으며 공항 특성에 따라 국제선 거점공항으로 신규노선 개설, 국제자유도시와 연계한 항공편 증편추진 등에 주력하였으며 양양, 광주 국제공항의 개항지 지정을 위한 노력 및 시설사용료 감면 등을 통한 적극적인 외항사 유치를 추진하여 왔다.

지방자치단체에서도 공항의 지역사회에 대한 중요성을 인식하고 관련 기관과의 협의회 구성 등을 통하여 공항 활성화에 기여하고 있으며 특히 원주시는 2002년에 원주공항에 취항하는 대한항공의 재정지원 협약을 통해 운휴된 노선을 재개하는 성과를 이루기도 하였다. 한국공항공사는 전국 공항의 시설 사용료 인상을 추진하고 있으며 앞으로 3년마다 최고 9%씩 인상한다는 방침을 세우고 있다²⁾.

2. 외국공항

외국에서 고속철도의 도입으로 인한 항공운송산업의 영향은 크게 다음의 3가지로 분류할 수 있다.

- 항공사의 운송구조 개편 촉진
- 고속철도와의 경쟁으로 인한 항공요금 인하
- 고속철도와 연계를 모색

고속철도 도입에 따른 외국 정부의 대책은 고속철도와 허브공항 간의 연계에 치중하였으며 오지나 도서지역에 대한 항공교통서비스 중단을 막기 위한 재정적 지원을 하기도 하였다. 또한 항공사들의 자율적 경쟁을 높일 수 있도록 각종 규제를 완화하였으며 항공사들이 고속철도사와의 전략적 제휴를 체결하여 항공사, 고속철도사간의 협력관계를 형성하기도 하였다.

1) 일본의 주요 공항

지난 2월 17일 개항한 주부국제공항은 국내선과 국제선이 같은 터미널에 위치하고 있어 국내선과 국제선의 원스톱 환승을 가능하게 하였으며 24시간 운영되기 때문에 외국 항공사들의 신규 취항을 대거 이끌어 낼 수 있을 것이라 평가되고 있다. 또한 중국의 푸둥공항과 한국의 인천공항에 내준 장거리 환승 항공편을 흡수하기 위하여 항공기 착륙료를 나리타공항의 70% 수준³⁾으로 낮

〈표 17〉 공항별 활성화 추진 현황

공항명	내적요인				외적요인
	공항 사용료 인하	항공사 지원	여행사 보조금	승객 지원	
인천	○	×	×	×	-
김포	×	×	×	×	• 한류열풍으로 인한 여객 증가
김해	×	×	×	×	• APEC 정상회의 개최로 인한 노선증대
제주	○	-	○	×	-
광주	×	×	×	×	-
대구	×	×	○	○	-
청주	○	△	○	○	-
양양	○	○	○	△	• 한류열풍으로 인한 여객 증가
울산	×	×	×	×	-
여수	×	△	×	×	-
목포	○	×	×	×	-
사천	×	×	×	×	-
포항	×	×	×	×	-
군산	×	×	×	×	-
원주	△ ¹⁾	○	△	×	-

주: ○ : 현재시행중, △ : 시행하였거나 예정, × : 시행하지 않음

1) 2004년까지 공항시설 이용료 50% 감면 대상 공항이었으나 2005년부터 감면 대상에서 제외됨.

2) 제주일보, 2004.12.1.

추였으며 이에 나리타와 간사이공항도 주부공항에 일본 대표공항의 자리를 내줄 것을 염려하여 착륙료 인하를 고려하고 있다. 특히 가장 큰 타격을 받을 것으로 예상되는 간사이국제공항은 올해 4월부터 국내선 착륙료를 최대 94%까지 할인하는 새로운 제도를 도입하는 등의 타개책 마련에 고심하고 있으며 나리타공항도 건설계획중인 제2활주로의 연장 추진, 국내선 신규 취항노선에 대한 착륙료 할인 등을 시행하고 있다.

2) 유럽의 주요 공항

영국의 히드로 공항은 보잉사, 에어버스사 등 항공기 제작사와 연계하여 신규항공기 도입계획이 있는 항공사에 런던 취항 또는 증편을 권유하고 있으며 환승여객의 증대를 위하여 환승여객이 편히 시간을 보낼 수 있는 휴게시설 및 상업시설을 설치하였다. 네덜란드의 스키플 공항은 전 세계 주요 항공사를 1년에 1회 이상 방문하여 항공사의 운항에 관한 의사결정을 돕는 정보를 제공하고 공항을 홍보한다. 공항이용객의 30%에 달하는 환승여객 유치에 중점을 두고 환승여객이 많은 항공기는 우선적으로 터미널 중간에 배치하는 등의 편의를 제공하고 있다. 또한 KLM 및 제휴 항공사에 의한 허브 노선 망을 구성하고 공항지역을 비즈니스 센터화하여 유럽의 허브공항으로 성장하였다.

독일의 프랑크푸르트 공항은 공항의 처리능력이 포화상태에 이른 것을 감안하여 새로운 항공사의 취항을 유도하기 보다는 기존 취항항공사의 좌석점유율을 높이고 대형항공기의 취항을 유도하고 있으며 자동화된 수화물 처리시스템을 이용하여 환승객의 연결 항공기 탑승을 신속히 연결하고 있다. 또한 지리적 위치의 장점 등을 지속적으로 홍보하여 화물 허브공항으로 성장하는 결과를 낳았다.

3. 주요 외국 지방공항의 전략

1) 프랑스 리옹 생텍쥐페리 공항

프랑스의 리옹 생텍쥐페리 공항은 1975년 리옹 사토라스 공항으로 개항하여 1989년부터 리옹 생텍쥐페리 공항으로 확장 개발에 착수하여 국제 종합교통의 핵으로 육성되었다. 1981년 프랑스 파리~리옹 고속철인

TGV가 개통되자 이 구간 항공수요가 절반으로 줄어들었다. 3년 뒤 교통수단별 분담률은 고속철이 32% 포인트 증가한 반면 항공은 24% 포인트 감소했다.

이에 따라 프랑스 항공사들과 공항은 고속철보다 경쟁력이 떨어진 구간에서 정기 항공편을 줄이거나 없앴고 항공과 철도를 연계하는 운송체계를 모색하기에 이르렀다. 그 결과 1993년 프랑스파리 드골 공항에 TGV 운행이 시작됐고 이듬해 리옹 공항에도 TGV가 등장했다. 이는 도심에서 떨어져 있는 공항의 단점을 TGV로 보완하고 고속철 승객을 자연스럽게 공항과 연결한 것으로 이후 리옹 공항은 제2활주로 건설 및 터미널 시설을 확충하는 등의 투자에 힘써 프랑스 제2의 허브공항을 지향하고 있다.

2) 벨기에 리에주 공항

벨기에 리에주 공항은 암스테르담과 파리, 프랑크푸르트를 연결하는 삼각지대의 중앙에 위치하는 전략적으로 활용 가능한 공항으로서 1996년에 Cargo Air Lines (CAL)을 유치하기 시작하여 1998년에는 TNT의 유럽 허브로서 이용되었다. 이로써 리에주 공항은 여객과 화물 처리 측면에서 아주 적은 소규모의 공항에서 유럽의 항공 화물 10대 공항의 하나가 되었다.

2000년에는 리에주 공항으로 근거로 한 TNT Airways가 설립되었으며, 세계 3대 항공화물 포워더인 일본의 킨텐츠(Kintetsu)를 유치하는데 성공하였다. 리에주 공항의 화물실적은 <표 18>과 같이 2000년 까지 비약적인 성장을 기록하였으며, 2001년은 911테러의 영향으로 다소 주춤하였으나 2002년부터 회복세에 있다.

<표 18> 리에주 공항의 화물 실적

년도	여객 (명)	화물실적(톤)	전년대비 증가율(%)
1994	45,279	353	-
1995	86,236	1,170	231
1996	108,126	7,879	573
1997	154,254	35,414	349
1998	172,938	163,807	363
1999	212,794	207,629	27
2000	200,263	270,307	30
2001	206,793	271,217	0.3
2002	165,940	326,877	20.5
2003	174,159	374,159	14.5
2004	206,906	383,837	2.6

TNT외에도 미국의 Atlas Air, 대만의 장영항공 등이 유럽의 항공화물 허브로 리에쥬 공항을 택하였다. 리에쥬 공항의 성공 사례는 공항의 발전이 해당 공항을 근거로 하는 항공사의 유치가 관건임을 보여주는 것이라 할 수 있다.

Ⅵ. 대구국제공항 활성화를 위한 방안

현재 국내의 항공운송산업은 성숙기의 초기 현상을 나타내고 있고, 고속지표교통수단에 의해 경쟁을 받는 현상이 나타남으로 인해 공항의 건설(공급) 및 공항 마케팅이 공급자 위주의 형태(Push 방식)에서 수요자 중심의 형태(Pull 방식)로 전환되고 있다. 따라서 그동안 공항을 건설하기만 하면 자연적으로 수요가 따를 것이라는 대 전제가 있어 왔으나 앞으로는 공항 운영자, 지자체가 건설 및 운영에 대한 관리 감독권을 갖고 있는 건설교통부와 삼위일체가 되어 수요 창출을 위한 각 공항의 비즈니스 모델을 만들어 내야 할 것이다.

본장에서 제시하는 안은 기존의 국내의 공항에서 펼치고 있는 안들을 추진 시기별로 구분해보고 그에 대한 전문가들의 의견을 설문조사하여 그를 바탕으로 향후 대구국제공항의 활성화를 위한 추진 방안을 제시해보고자 한다.

1. 중·단기적 방안

1) 국제노선의 확충

현재까지 대구시는 일본의 주요도시인 동경, 오사카 노선을 확보하기 위해 상당한 노력을 기울였다. 그러나 동경 나리타의 경우 활주로 슬롯 부족으로 인한 물리적인 한계로 취항이 어렵고, 기존의 항공사들도 이러한 어려움으로 인해 가급적 대형기 위주의 나리타 노선을 개설하려는 경향이 강하다. 따라서 주로 상용(비즈니스) 승객 위주의 나리타, 오사카노선에 집중하기 보다는 최근 개장한 나고야 주부(中部) 공항과 관광객 위주의 나가사키 및 후쿠오카노선의 정기성화에 노력을 집

〈표 19〉 주부공항의 국내/국제 연결편수(주당비행편수)

구분	나고야 공항 (2005년) 겨울	주부 공항 (2005년) 봄	주부 공항 (2005년) 여름	간사이 공항 (2005년) 겨울
국제선	219	302	307	686
국내선	693	658	-	280

자료 : Sasaki, 2005

중하는 것이 타당한 것으로 보인다.

특히 주부공항의 경우 〈표 19〉에 나타난 바와 같이 간사이공항보다도 일본 국내 연결편이 많고, 공항이용료가 간사이와 나리타에 비해 저렴하여 여행상품 개발이 용이하다. 특히 Sasaki(2005)에 의하면 주부공항의 역할이 인바운드 항공승객의 일본 전역의 여행을 용이하게 할 수 있도록 개발된 공항이라고 지적하고 있다. 이런 측면에서 주부공항의 집중 공략과 2006년 상반기에 개항하게 될 고베, 키타큐슈공항의 선점이 중요한 전략이라 할 수 있다. 특히 이들 공항들은 현재에도 새로운 노선을 개발하기 위해 지자체와 공항당국이 갖가지 혜택을 주고 있어 우선 소형 항공기의 취항도 가능하기 때문에 이들 노선의 우선적 개설이 중요하고 차후에 동경과 간사이 노선을 고려하는 것이 바람직하다고 볼 수 있다.

또한 최근 지방공항으로서 성공을 거두고 있는 제주와 청주공항의 예와 같이 지방공항의 특성상 저렴한 관광객의 유치를 위한 중화권 공략이 현재로서는 주요한

〈표 20〉 대구국제공항을 중심으로 한 대한항공의 운수권 사용 내용

대노선	노선	보유	사용		잔여	비고
			노선	운수권		
일본	부산, 제주, 대구, 청주/동경	21.0단위	부산/동경	13.0단위	2.8단위	동경 제2활주로를 주로용으로 대형기투입이 불가, 운수권 잔여분 존재 불가
			제주/동경	5.2단위		
	부산, 제주, 대구, 광주, 청주/오사카	21.0단위	부산/오사카	10.5단위	4.0단위	05년 하계 제주/오사카 daily 운항 예정
			제주/오사카	6.5단위		
	서울, 부산, 대구, 광주, 제주/후쿠오카	27.6단위	인천/후쿠오카	20.5단위	0.1단위	
			부산/후쿠오카	7.0단위		
중국	대구/칭도	3회	대구/칭도	2회	1회	
	대구/연태	2회	대구/연태	2회	0회	
	대구/심양	3회	대구/심양	2회	1회	
	대구/북경	5회	대구/북경	3회	2회	
동남아	한국/태국	27회	인천/방콕	14회	7회	잔여분은 뚜렛노선으로 활용하던 운수권으로 쓰나미 영향으로 현재 미사용 중
			부산/방콕	4회		
	한국(지방출발)/홍콩	1,620석	부산/홍콩	540석	1,080석	

자료 : 대한항공

전략으로 간주된다. 이는 중국의 높은 성장률과 저렴한 관광 상품 개발의 가능성은 일본에 비해 관광 상품 개발과 유인 효과가 크고 노선 개설이 용이하기 때문이다. 동남아 역시 중국과 유사한 특성을 갖고 있어 소규모 여행객 모객으로도 경제성을 맞출 수 있기 때문에 저가항공사의 유치에도 도움이 될 것으로 판단된다.

〈표 20〉에 의하면 슬롯에 대한 물리적 제한이 있는 동경의 나리타 노선 외에 우리나라의 각 지방에서 연결할 수 있는 일본의 오사카, 중국, 동남아 등의 노선에 잔여 운수권이 있어 추가적인 항공협정이 없이도 노선을 투입할 수 있어 대구로서는 향후 중화권과 함께 동남아의 노선 개설에 노력을 기울이는 것이 바람직 할 것으로 보인다.

2) 대구공항을 주 항공기지로 이용할 항공사 유치

대구국제공항을 이용하여 다양한 항공상품을 개발하려는 의지가 있는 항공사를 유치 할 필요가 있다. 지금까지 우리나라의 항공운송산업 구조는 양대 항공사(대한항공, 아시아나 항공)가 인천국제공항과 김포공항을 중심으로 노선 구조를 갖고 있기 때문에 지방공항을 거점으로 한 노선 개발에는 소극적일 수밖에 없을 것이다. 따라서 대구국제공항을 중심으로 한 수요를 확보하기 위해서는 대구국제공항을 주 항공기지로 이용할 항공사 또는 국내의 항공사 중 제2 또는 제3의 허브공항으로 사용하려는 항공사의 유치가 필요하다.

3) 저가항공사 등장으로 인한 국내 지방공항의 활성화 전략

저가항공사 유치를 위한 우리의 공항 전략은 아시아 지역 각국의 공항 전략과 별반 다를 것이 없을 것이다. 운항 감축 및 중단사태를 맞이하고 있는 우리의 지방공항도 기존의 항공사 유치에만 초점을 둘 것이 아니라 아시아지역과 마찬가지로 지방공항을 거점으로 하는 저가항공사의 육성을 통해 공항의 이용률을 증대시키는 방안을 고려해야 한다는 것이다.

이를 위해서 첫째, 발권라운지를 최소화(높은 인터넷 판매율의 반영)하고, 둘째 자가 체크인 카운터를 설치하여 빠른 체크인을 유도하고, 셋째 항공기 탑승과 하기가 동시에 가능토록 구조를 변경시키며, 넷째 일반 승객을 위한 라운지 만 유지하고, 프레스티지 승객을 위한 라운지는 설치하지 않도록 하고, 다섯째 터미널 내 최소의 시설 만 유지하고, 사무실 공간을 단순화하도록 한다. 이를 통해 여객과 화물 및 수하물 처리의

시간과 비용 절감으로 효율성을 높이고, 탑승교 등에 대한 시설 투자를 최소화하며, 항공기 주기를 위해 불필요하게 대기하는 시간을 없앨 수 있다.

이러한 고려요인을 토대로 국내 지방공항들이 고속철도의 등장과 고속도로의 확충으로 인하여 항공수요가 절대적으로 감소하고 있는 상황에서 저가항공사의 유치를 통해 수요를 진작할 수 있는 방안은 다음과 같다. 첫째, 국내 주요공항(김포, 김해, 제주 등)과 기타 지방공항의 경영을 분리하도록 한다. 둘째, 국내 주요공항들은 기존의 두 항공사에 대한 기득권은 인정하되 지방공항에 대해서는 해당공항을 거점으로 하는 저가항공사의 경우 공항시설사용료 등의 혜택을 부여하도록 한다. 셋째, 저가항공사를 유치하여 항공수요를 진작시키는 지방공항의 경우, 정부의 경영평가 측면에서 혜택을 부여한다.

현재 우리의 지방공항들은 저가항공사들을 유치하기 위한 시설과 공항시설사용료 측면에서는 이미 그 기반을 갖추고 있다고 볼 수 있다. 다만, 국내를 기반으로 하는 네트워크 구조를 가지는 저가항공사는 규모의 경제를 실현하기 어렵다는 점과 기존 항공사와의 경쟁이 가장 큰 문제로 볼 수 있다. 이를 해결하기 위해서는 기존 항공사와 직접적인 경쟁을 피하거나 전략적 제휴를 통해 기술 부문에 있어서 경험의 경제성을 살리고, 중·대형기 위주로 편성되어 있는 기존 항공사의 국제선 운항횟수를 보완하는 측면에서 경쟁을 펼칠 경우 기존 항공사, 저가항공사 그리고 지방공항 등 모두가 상생할 수 있을 것이다. 저가항공사의 유치는 공항에 대한 새로운 투자가 없이도 가능하다. 따라서 대구국제공항의 경우에도 지역을 기반으로 하거나 다른 지역을 기반으로 한 저가항공사의 노선 및 근거지의 유치가 공항의 활성화를 위해서는 가장 필요한 중단기적 방안으로 볼 수 있다.

2. 장기적 방안

1) 신국제공항의 건설

향후 20년 후의 장기적 관점에서는 고속도로와 고속철도가 연계된 현재의 대구국제공항의 기능을 대체할 수 있는 신국제공항의 건설이 필요할 것이다. 현재 상황은 고속철도의 등장과 고속도로의 지속적인 확충으로 인해 일부 시설이 유향화 되고 있으나, 향후 5~6년 이후에 고속철도의 등장 효과가 항공수요 미치는 영향

이 안정화에 접어들어 통상적인 성장⁴⁾을 계속 하게 될 경우 2015년에서 2018년에 대구국제공항에서 최대 수요를 기록한 2003년의 수요를 기록할 것이다. 그러나 일부에서 거론되고 있는 동남권의 신 국제공항의 건설은 수도권 공항의 보조적 기능을 갖는 공항보다는 독자적인 노선망을 구축하고, 동북아항공운송시장의 통합에 대비해야 할 것이다.

2) 공항을 직접 건설/운영/관리 할 수 있는 지자체 역량 확보

최근 국내 각 공항이 항공수요의 급감으로 공항시설의 파잉공급의 논란이 있었다. 당시에 문제점으로 지적된 주요한 요인은 각 지방 자치단체 및 주요 인사들에 의한 과도한 압력 행사 등의 주요 요인으로 지적되었다. 이러한 문제를 해소하고 대구국제공항의 대구시 및 경상북도의 세계화 전략과 일치하기 위해서는 사람과 화물의 국제적 이동 통로인 공항에 대한 적극적인 지자체의 운영에 대한 관심을 기울이고 이에 대한 학습의 과정이 필요하다 할 수 있다. 이러한 학습의 결과로 향후 신 공항의 건설에 대한 객관적 타당성을 확보하고 세계적 조류인 공항 운영의 지방정부 참여와 민영화의 추세에 적절한 대응을 할 수 있을 것이다. 일본의 경우 간사이공항 건설시 25% 주부 공항 건설시 10%를 지자체에서 투자하고, 운영과 관리에도 지자체의 예산을 투입하고 있다. 이러한 지자체의 공항 운영에의 참여는 공항 민영화의 전 단계로 인식되고 있다.

3. 전문가 설문에 의한 로드맵 제안

전문가 설문은 앞의 중장기적 방안 중 12가지 추진과제에 대해 대구시, 경상북도 및 건설교통부가 대구국제공항의 활성화를 위해서는 어떤 정책이 중요하며 우선적으로 실시해야 하는지에 대한 설문을 2005년 6월 27일부터 7월 6일 까지 10일 동안 관련 전문가 300명을 대상으로 이메일 조사를 실시하여 50명에 대하여 응답을 받았다.

대구국제공항이 고속철도 등장이전의 수요를 회복하는데 걸리는 시간으로는 향후 6~10년이라고 답한 응

답자가 49%, 11~15년 이라고 답한 응답자는 27%로 비율을 가중치로 이용한 평균은 11.2년으로 계산 되었으나, 실제로 2004년 실적치를 이용해 KDI의 경제성장률을 감안하는 경우 2012년 또는 2013년경에 2003년 수준에 도달 할것으로 보인다(<표 21>). 그러나 이는 국내 수요의 감소로 인한 국제선 수요 증가율을 감안하지 않은 것으로 지금과 같은 국제선의 성장률을 감안하는 경우 향후 5~6년 후에 2003년 수준에 도달하고 대구국제공항의 현 시설용량인 년 340만 명 수준은 2018년에서 2020년 사이에 도달 할 것으로 예상된다. 응답자가 답한 대구국제공항이 활성화에 대한 주요정책과제는 <표 22>와 같고 주5일제 근무 확산으로 인한 관광 상품의 개발과 대구국제공항의 운영 및 관리권을 대구시로 이양해야 한다는 점 등을 지적하고 있다.

설문 응답자가 답한 추진과제의 중요도 및 시기에 대한 응답은 <표 23>과 같으며, 가장 중요한 정책은 다음 5가지로 분석되었다. 지자체내의 전담팀 및 활성화를 위한 협의체의 구성, 대구에서 국제회의의 활성화, 건설교통부에서 외국과 항공자유화 정책 적극추진, 현 대구국제공항의 접근교통체계 개선, 대구국제공항을 허브로 한 저가항공사의 유치 등으로 분석되었고, 단기적 측면에서 가장 중요한 것은 다음과 같이 분석되었다. 지자체내의 전담팀 및 활성화를 위한 협의체의 구성, 현 대구국제공항의 접근교통체계 개선, 건설교통부에서 외국과 항공자유화정책 적극 추진 등으로 분석되었다.

중기적 측면에서는 건설교통부에서 외국과 항공자유화 정책 적극추진, 대구국제공항을 허브로 한 저가항공사의 유치, 활주로 길이 및 계류장 확장 등으로 분석되

<표 21> 고속철도 등장 이전의 수요를 회복하는데 걸리는 시간

구분	응답자수	비율
5년 이내	2	4
6~10년	24	49
11~15년	13	27
16~19년	1	2
20년 이상	9	18
합계	49	100

4) KDI(2002)에서 전망한 경제성장 시나리오에 의한 경제 성장률과 보임에서 통상 항공수요 전망할 때 사용하는 경제성장률+1%를 적용하였으며, 현재 대구국제공항에서의 국제선 수요는 국내선에 비해 월등한 성장을 하고 있으나, 국내선의 2배 성장을 전제 함. 그러나 제2기 고속철도 사업이 완공 되는 경우 미치는 영향과 향후 일본의 예처럼 고속철도 수요가 항공 수요로 전이되는 현상은 고려하지 않음.

구분	2004~2010년	2011~2020년
고성장	5.2%	4.0%
저성장	4.5%	3.2%

〈표 22〉 응답자가 답한 대구국제공항의 활성화를 위한 주요정책과제

구분	응답자수
노선 확충	- 국제선 확충과 정기편 활성화 - 먼저 전세기를 활성화 한 후 정기노선확대 - 인천과 부산에 편중된 국제노선의 거점 분산 - 일본노선개설 - 주5일제 근무 확산으로 동남아 여행 상품 개발 및 노선 개설
지역경제 활성화	- 대구 지역경제 활성화 - 상업거점 지구 형성, 주변지역을 활성화
물류거점 공항으로 특성화	- 국제항공물류 운송의 중간 기착지 기능 - 물류공항으로 전환 - 지역별 특성화 공항 건설필요 - 전용화물화물기 취항추진
관광상품 개발	- KTX개통과 주5일제 근무 확산으로 멀티시설로 변환 - 주5일제 근무 확산으로 동남아 여행 상품 개발 - 지역호텔, 공항, 여행사, 항공사 등이 네트워크를 구축해 항공 관광 상품 패키지 개발
공항 이용료 할인	- 단체, 단골고객 국제선 공항 이용료할인 - 대구공항 이용객 및 여행사 인센티브 부여
공항운영 관련	- 공항활성화추진협의회 정례화 - 대구국제공항의 운영 및 관리권 대구시로 이양, - 공항을 관리하는 관리권의 지방자치단체 이양 혹은 일부 지방자치단체 참여 - 군사공항의 역할 이전 - 소형항공기시대를 대비한 공항운영 방안 검토
연계교통시스템	- 터미널 기능위한 교통수단간의 연계시스템 구축

〈표 23〉 추진과제에 대한 설문조사 결과

추진과제	정책중 요도	추진시기		
		단	중	장
① 지자체 내의 전담팀 및 활성화를 위한 협의체의 구성	6.49	■		
② 현 대구국제공항의 접근교통체계 개선	6.04	■	□	
③ 대구를 중심으로 한 관광 상품의 개발을 위한 토착 여행사의 지원	5.18	■		
④ 대구에서의 국제회의 활성화	6.08	■		
⑤ 대구국제공항을 허브로 한 저가 항공사 유치	5.51		■	□
⑥ 외국 저가항공사의 지역적 미니 허브 기능 유치	4.98		■	□
⑦ 국내 항공사의 제 2 또는 제 3의 국내허브 기능 유치	4.04		■	
⑧ 공항 내 항공사 부대시설의 유치	4.51		■	
⑨ 활주로 길이 및 계류장 확장	5.47	■	□	
⑩ 고속철도, 고속도로를 연계한 신 공항의 건설	4.48			■
⑪ 건설교통부에서 외국과 항공자유화 정책 적극추진	6.06		■	□
⑫ 동북아 역내 시장의 통합과 항공 운송시장 자유화	5.42		■	□

주: 1) ■와 □가 같이 표시되어 있는 경우는 ■에 훨씬 많은 응답을 하였으나 □에 응답한 경우도 적지 않은 수준의 응답자가 있음을 의미함.
2) 2005년 현 시점을 기준으로 설문을 함.

었고, 장기적 측면에서는 고속철도, 고속도로를 이용한 영남권 신공항 건설, 동북아 역내 시장의 통합과 항공 운송시장의 자유화 등으로 분석되었다.

Ⅶ. 결론

본 연구에서는 최근에 대구국제공항을 중심으로 한 환경변화에 의한 수요 감소에 대한 대안 마련에 그 주안점을 두었다. 따라서 우선적으로 국내여객의 감소 추세를 완화하고 국제여객의 확충 방안과 현재 대구·경북의 전략적 초점인 세계화를 어떻게 지원할 것인가가 연구의 주요 핵심사항이었다. 이런 관점에서 대구국제공항의 활성화를 위해서는 전담조직에 의한 일관적인 수요 진작을 위한 방안을 강구해야 할 것이다. 수요 진작을 위한 방안에는 지역의 여행사 및 대구국제공항을 허브로 사용할 항공사의 지원, 일본의 지방도시에서 새롭게 개장하고 있는 공항(쥬부, 기타큐슈, 고베 공항 등)에 우선적 노선 개설과 중화권으로의 노선개설 및 확대가 필요한 점을 제시하였다.

그러나 궁극적으로 대구시와 경상북도가 세계화의 지속적인 추진과 경쟁력 있는 지역이 되기 위해서는 현재의 공항시설은 여러 문제점을 내포하고 있으며, 장기적으로 동남권의 생존전략으로 추진하고 있는 동남권 경제공동체 구축의 구심점으로 대두되고 있는 동남권 신국제공항의 건설의 필요성에 대해 논의가 있음을 언급하였다. 건설교통부 차원에서는 인천국제공항의 허브화 지원만을 주요 공항 정책의 수단으로 삼고 있으나, 인천국제공항은 국가를 대표하는 공항으로 하되 수요의 흡수는 광역 수도권으로 하고, 향후 서해안권과 동남권의 거점 공항을 육성 할 필요가 있을 것이다.

이러한 거점공항의 육성은 항만에서의 Two-Ports와는 다른 차원으로 우리나라 항만의 주요 기능은 환적에 두고 있음으로 Two-Ports는 다소 무리가 있을 수 있으나, 항공수요의 경우 국내의 자체 O-D(기종점) 수요를 기반으로 하고 있어서 다거점 (1강 2중과 제주)으로 육성 할 필요가 있다고 본다. 일본 나리타공항의 경우도 그 수요의 세력권이 일본 80년대 초반 일본 전역에서 현재는 수도권으로 축소가 되었고, 대신 간사이, 나고야 쥬부 공항과 내년에 개항하게 될 기타큐슈 공항 등이 각 지역의 게이트웨이 역할을 하고 있어 국제노선에 있어 1강 2중의 체계로 육성하고 있다.

중국의 경우 이미 3강 체계 (북경, 상해, 광저우~홍콩)를 구축하였고, 더 나아가 3강의 각 공항에 보조적 기능을 하는 공항을 육성하고 있다. 이러한 사례를 볼 때, 우리의 인천국제공항 위주의 정책으로는 동북아 중심지 역할을 수행하는 데에는 많은 문제를 갖고 있다고 판단된다. 따라서 우리의 공항 육성 체계도 1강(인천국제공항)중심에서 1강 2중(서해안권, 영남권)과 제주로 육성하여 동북아의 각 지방간 네트워크 체제를 강화하고 제주는 관광 수요로 특화할 필요가 있다고 생각한다.

참고문헌

1. 건설교통부 (2000), 제2차 공항개발중장기기본계획 (2000-2020).
2. 교통개발연구원 (2003), 지방공항의 당면과제와 향후 전망, 정책토론회 자료집.
3. 교통개발연구원 (2003), 항공수요예측 지침서(안) 개발연구.
4. 교통개발연구원 (2001), 청주국제공항 활성화 방안.
5. 교통신문사 (2005), 지방공항 활성화와 국제선 환승노선 개발-제주국제공항을 중심으로, 지방공항 활성화와 국제선 환승노선 개발 세미나 발표집.
6. 미래도시연구원 (2005), 청주국제공항 활성화 및 지역발전 전략을 위한 연구 세미나 자료집.
7. 박병호 (2005), 청주국제공항과 연계한 지역개발 전략, 청주국제공항 활성화 및 지역발전 전략을 위한 세미나 발표집.
8. 부산광역시 (2004), 2004 부산권 국제항공수요 조사·분석.
9. 영진전문대학, 한국공항공사 대구지사 (2005), 대구국제공항 활성화 및 항공관광산업 발전방안 심포지엄 발표집.
10. 한국개발연구원 (2002), 2011 비전과 과제.
11. 한국산업개발연구원 (2001), 대구공항의 효율적 활용을 위한 연구, 한국공항공단.
12. 허문구 (2005), KTX의 지역경제 파급효과 분석, KTX 개통 1년의 파급효과와 한국철도의 미래에 관한 심포지엄 발표집.
13. 허중 (2004), 무안국제공항 활성화 방안, 무안시.
14. 허중 (2005), 지방공항 활성화와 국제선 환승노선 개발-제주국제공항을 중심으로.
15. 홍석진 (2004), 무안국제공항 전략적 발전방향, 무안국제공항 활성화방안에 관한 세미나 자료집, 전라남도.
16. 홍석진 (2005), 대구국제공항 발전방안에 대한 기본 구상, 대구경북연구원.
17. 홍석진, 김제철 (2005), 저가항공사의 시장 참여와 국내 지방공항의 활성화 전략, 월간교통 통권 제88호, 교통개발연구원.
18. Nishii. K. (2005), 일본 허브공항정비와 항공 정책, 허브공항전략과 사례(홍철, 전일수 홍석진 편), 인천대학교.
19. Sasaki. K. (2005), The Third Gateway in Japan-Chubu CENTRAIR Airport, Conference on Hub Strategies and Airport Issues for Northeast Asia, University of Incheon.

✉ 주 작성자 : 홍석진
 ✉ 교신저자 : 홍석진
 ✉ 논문투고일 : 2006. 3. 27
 ✉ 논문심사일 : 2006. 5. 26 (1차)
 2006. 7. 3 (2차)
 2006. 7. 18 (3차)
 2006. 8. 17 (4차)
 2006. 9. 4 (5차)
 ✉ 심사판정일 : 2006. 9. 4
 ✉ 반론접수기한 : 2007. 2. 28