

청주국제공항 활성화를 위한 추진과제

2007. 4. 19

충북개발연구원

원광희 연구위원

【 제 목 차 례 】

| | |
|---------------|---|
| I. 들어가며 | 1 |
|---------------|---|

| | |
|---------------------------------|---|
| II. 항공여건 변화에 따른 청주공항의 잠재력 | 2 |
|---------------------------------|---|

| | |
|-------------------------|---|
| 1. 항공산업의 변화 추이 | 2 |
| 1) 국제 항공환경변화 | 2 |
| 2) 국내 항공운송시장 추이 | 4 |
| 2. 청주국제공항의 잠재력 증대 | 6 |

| | |
|-----------------------------|---|
| III. 청주국제공항 현황 및 수요전망 | 7 |
|-----------------------------|---|

| | |
|--------------------|----|
| 1. 청주국제공항 현황 | 7 |
| 1) 기본현황 | 7 |
| 2) 국제선 취항내역 | 7 |
| 3) 수송실적 | 9 |
| 4) 결항 및 지연율 | 13 |
| 2. 항공수요전망 | 14 |
| 1) 청주공항 위계 | 14 |
| 2) 항공수요 전망 | 14 |

| | |
|-------------------------------|----|
| IV. 청주국제공항 활성화를 위한 실행전략 | 16 |
|-------------------------------|----|

| | |
|----------------------------|----|
| 1. 비전설정 : 중부권 대형거점공항 | 16 |
| 2. 실행전략 | 18 |

| | |
|---------------------------|----|
| 1) 국제선 여객확충전략 | 18 |
| 2) 국내여객 수요창출 | 19 |
| 3) 이용하기 편리한 기반시설 확충 | 20 |
| 4) 3도간 협력방안 | 22 |

| | |
|------------|----|
| 참고문헌 | 26 |
|------------|----|

【 표 차례 】

| | |
|-------------------------------------------|----|
| <표 1> LCC 운항평수 증가와 노선길이 증가 현황 | 2 |
| <표 2> LCC의 지역별 시장 점유율 | 3 |
| <표 3> 기존 형태 항공사와 LCC의 경영성과 비교 | 3 |
| <표 4> 지역별 LCC 운영현황 | 4 |
| <표 5> 한성항공 취항 이후 항공운송실적 비교 (청주~제주간) | 5 |
| <표 6> 청주공항 주요시설 및 장비 현황 | 7 |
| <표 7> 청주국제공항 국제선 취항현황 | 8 |
| <표 8> 전년대비 국내공항처리실적(2007년2월) | 9 |
| <표 9> 청주국제공항 국내선 처리실적 | 10 |
| <표 10> 청주국제공항 국제선 처리실적 | 10 |
| <표 11> 청주국제공항 연도별 처리실적 | 11 |
| <표 12> 월별 청주국제공항 국내선운항실적 | 12 |
| <표 13> 청주국제공항의 결항및지연현황 | 13 |
| <표 14> 공항의 위계 | 14 |
| <표 15> 청주국제공항의 항공수요 전망 | 15 |
| <표 16> 시설 소요분석 | 15 |
| <표 17> 국가별 관문 공항 운항현황 | 16 |
| <표 18> 외국 주요공항의 역할분담 사례 | 17 |
| <표 19> 청주~중국간 노선 운수권 현황 | 18 |
| <표 20> 청주국제공항 시설확충계획 | 20 |
| <표 21> 청주국제공항 영향권별 인구수 | 24 |
| <표 22> 청주국제공항 영향권별 산업체수 | 24 |
| <표 23> 청주국제공항 영향권별 산업체 종사자수 | 24 |

I. 들어가며

청주국제공항은 충북도 및 지방자치단체 차원의 자구노력을 통해 중부권 거점공항으로서의 명맥을 유지하여 오고 있으나, 그동안 중앙정부의 소극적인 정책으로 인해 국제공항이 아닌 지방공항으로 전락하여 상당히 어려운 상황에 처해 있었다. 그러나 행정중심복합도시의 충청권 건설로 인해 지리적으로 수도권공항으로서의 역할 및 기능을 부여받아야 하는 상황에 놓여있다.

행정중심복합도시(세종시)와 국제공항과의 신속하고 안정적인 공항접근 교통 확보는 국제화 시대에 행정중심복합도시가 국제정치 무대에서 기능을 수행하고 위상을 확보하기 위해서는 행정수도로서 갖추어야 할 기본 요소일 것이다.

그러나 현재 건설 중인 행정중심복합도시의 입지는 우리나라의 국제관문이자 동북아 허브공항을 목표로 하는 인천국제공항과의 통행거리가 대폭 증가하여 행정수도로서의 기능 수행상 지대한 어려움이 예상된다. 현재, 서울도심-인천공항간 통행거리는 약 55km, 통행시간은 60분이 소요되며, 행정중심복합도시-인천공항 간 고속도로 노선거리는 약 250km, 통행시간은 리무진버스로 약 3시간 이상 소요되므로 현실적 상황에 대한 물리적 극복의 어려움에 한계가 있는 것으로 판단된다.

결국 현실적으로 행정중심복합도시와 인천공항간의 지리적 격차를 현재의 교통체제로 해소하기에는 시간비용과 거리비용이 높기 때문에 청주국제공항을 수도권공항과 관문공항으로 역할 및 기능을 부여하여야 한다는 목소리가 지속적으로 제기되는 것이다.

이러한 대내외적인 여건변화에 따라 중부권 유일의 국제공항인 청주국제공항을 행정중심복합도시의 관문공항로 기능을 부여하고 현재 공항위계상 대형 거점공항으로 역할을 부여하고 기능을 설정하기 위한 적극적인 정책이 마련되어야 하는 당위성이 존재하는 것이다.¹⁾

따라서 이러한 상황에 대비하기 위한 청주국제공항의 자구노력이 필요하며, 행정중심복합도시 건설이 예상되는 2012년 정도에는 관문공항으로서의 위상정립을 위한 역할 및 기능설정이 개항 10년을 맞는 현 시점에서 다시 재론되는 것이다.

본 글에서는 청주국제공항의 그동안 운영실적과 운행과정에서 나타난 문제점에 대한 분석을 통해 앞으로의 명실상부한 국제공항으로서의 위상을 정립하기 위한 충청권 3도가 공동협력이 가능한 방안을 살펴보고자 한다.

1) 신행정수도 기획단 내 연구단의 연구결과를 보면 행정중심복합도시의 인접공항인 청주국제공항은 행정중심복합도시 및 충청권의 지방공항으로 육성하되, 주 국제공항은 인천국제공항을 활용하는 방안제시

II. 항공여건 변화에 따른 청주공항의 잠재력

1. 항공산업의 변화 추이

1) 국제 항공환경변화

최근 항공산업은 고급 수요와 경제적 수요의 양분화에 따라 항공수요 계층의 다양화현상이 가속화되고 있을 뿐만 아니라, 비행시간, 운항빈도는 물론 저렴한 비용, 서비스의 질 등 수요자 욕구의 다양화에 따라 항공산업의 정책변화가 급격히 이루어지고 있다. 또한 신교통수단인 고속철도 등 한층 빠른 서비스로 경쟁관계로 부상하고 있는 육상교통과의 경쟁 노선이 증가함에 따라 독점적 지위를 누리던 상황이 반전되고 있는 상황이다.

항공산업이 직면한 환경변화에 대한 반응으로 항공사의 전략이 hub & spoke 노선과 point & point 노선 등으로 다양화되고 있으며, 낮은 가격 서비스(Low Cost Service)를 선호하는 소비자 수요에 대처하고 육상교통과의 경쟁 우위를 점하기 위해 저비용 항공사(Low Cost Carrier)로의 전환이 두드러지게 나타나고 있다. 이러한 환경변화에 의한 항공사 전략목표의 전환에 따라 향후 항공운송시장은 글로벌그룹의 양적, 질적 성장(Legacy Carrier), 저비용 항공사의 시장 점유율이 20~30% 증가할 것으로 예상될 뿐만 아니라 비용절감을 위한 항공사의 치열한 노력이 전개될 것이다

<표 1> LCC 운항편수 증가와 노선길이 증가 현황

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

저비용항공사(Low Cost Carrier)란 기존 항공사 (Legacy Carrier)에 비하여 서비스 수준을 낮추면서 원가를 줄이고 저 원가를 기초로 하여 저가 항공권을 제공하는

항공사를 일반적으로 칭하는 용어이다. 1970년대 초 미국 Southwest Airlines 영업 시작 이후 30년의 역사를 가지고 있는데, LCC의 역사가 긴 미국 중심의 북미주보다는 역사가 짧은 유럽 및 아시아에서의 최근 성장률이 높은 상황이다.

특히 아시아는 아직도 초기단계라 할 수 있어 성장 가능성이 매우 높기 때문에 향후 한국의 항공운송산업도 LCC의 출현이 급속히 전개될 것으로 예측할 수 있다.

<표 2> LCC의 지역별 시장 점유율

| 구분 | 북미 | 유럽 | 아시아 |
|------|-----|-----|-----|
| 1998 | 15% | 8% | - |
| 2004 | 27% | 19% | 9% |

성공적 저비용 항공사들은 전통적 항공사보다 양호한 영업실적 기록했음을 <표 3>에서 확인할 수 있는데, 기존항공사들에 비해 LCC의 경영성과가 오히려 나은 결과를 보임을 알 수 있다.

<표 3> 기존 형태 항공사와 LCC의 경영성과 비교

| 구분 | 항공사 | 경영성과(수익/비용) |
|-------|------------|-------------|
| 기존항공사 | 미국, AAL | 0.992 |
| | 영국, BAW | 1.074 |
| | 일본, JAL | 1.027 |
| | 싱가폴, SIA | 1.127 |
| | 한국, KAL | 1.056 |
| | 한국, AAR | 1.281 |
| | 중국, CSN | 1.039 |
| LCC | 미국, SWA | 1.092 |
| | 미국, JBA | 1.101 |
| | 아일랜드, RYR | 1.328 |
| | 호주, VOZ | 1.134 |
| | 말레이시아 AXM, | 1.183 |
| | 마카오, AMU | 1.012 |

아시아 지역은 다른 지역의 LCC 공급량 증가율에 비해 최근 증가율이 매우 높아 2004년에는 65%(북미12%, 유럽 27%) 증가 하였으며, 2006년에는 500개 노선으로 늘어날 전망이다. 초기 국내선 근거리 위주의 운항에서 국제선 위주로 확대되어

2005년 211개 노선 중 75%인 158개 노선이 국제선으로 운영되고 있다. 아시아의 대표적인 LCC는 일본의 Symark, Air Dork가 있으며, 호주의 Virgin Blue, Jetster 등이 있다.

최근 태국의 Bongkok Airways, 인도의 Kingfisher Airlines, Paramount Airways, 인도네시아의 Citilink 등이 2005년에 새로이 등장한 대표적인 LCC로 이와 같이 LCC의 시장진입계획은 기존의 북미와 유럽시장보다는 아시아 시장에서 활발하게 진행되고 있으며, 특히 중국과 인도시장에서의 시장진입이 구체화 되고 있는 추세이다.

<표 4> 지역별 LCC 운영현황

| 구분 | 국가 | 참여업체 수 | 합계 |
|--------------|----------------|-----------|----------|
| 북미 | 미국 | 16개 | 2개국 19개 |
| | 캐나다 | 3개 | |
| 유럽 | 영국 | 12개 | 24개국 60개 |
| | 독일 | 8개 | |
| | 이탈리아, 스웨덴 | 12개(각 6개) | |
| | 아일랜드 등 8개국 | 16개(각 2개) | |
| | 기타 12개국 | 12개(각 1개) | |
| 아시아 오세아니아 | 일본, 싱가포르, 인도 등 | 11개 | 12개국 27개 |
| | 호주 | 2개 | |

2) 국내 항공운송시장 추이

국내선 항공운송시장은 최근 고속철도개통에 의해 항공교통수단의 경쟁력 약화 추세가 급격히 진행되고 있으며, 이러한 결과는 고속철도가 운행되는 축선상의 지방공항에서 항공운송 경쟁력이 급감하는 결과를 낳고 있다. 결국 대형기에 의한 저빈도 서비스 전략에 따라 무효 노선이 발생됨에 따라, 이러한 상황을 개선하기 위한 국내선 경쟁력 회복방안으로는 육상교통과의 경쟁 우위 요소 및 타겟지역 선정, 시장 세분화와 목표시장 결정을 위해 육상 대중교통과의 접근 경쟁력 분석, 육상 대중교통과의 운행빈도, 요금, 시간 경쟁, 자가용 통행과의 경쟁 및 유인 요인 식별, 소형기, 고빈도 LCC의 운영전략이 요구되는 상황이다.

대부분의 지방공항이 대형기에 의한 저빈도 서비스로 수요 유발효과가 제한됨으

로서 활성화에 제약요인으로 작용하는 상황이다. 따라서 지방공항의 활성화를 위해서는 수요 발생 현황의 면밀한 분석과 단거리 국제노선 유치 노력은 물론, 경쟁력 향상을 위한 고빈도, 저운임 서비스를 제공할 수 있는 지방공항을 거점으로 운영되는 LCC 육성이 필요한 상황이다.

국내 LCC로 최초²⁾로 운항을 시작한 한성항공은 청주를 거점으로 2005년 8월부터 운항을 시작하였으며, 72석 규모의 항공기 ATR 72-200 1대를 가지고 2005년 8월 제주~청주노선을 시작으로 운항을 개시하였고, 11월부터 김포~제주노선에 일일 2회 추가 운항하기 위해 건설교통부에 사업변경을 신청하였다.

<표 5> 한성항공 취항 이후 항공운송실적 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 | 13,46 | 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 |

제주항공은 2002년 8월 제주도에서 ‘지역항공사 설립 추진행정지원단’을 발족하여 2004년 7월 제주도가 50억원, 동년 12월 사업파트너로 선정된 애경그룹이 150억원을 출자하여 2005년 1월 총 자본금 200억원으로 설립되었다.

- 2) (주)한성항공 : 상호 및 대표자 : (주)한성항공(‘05. 3. 31등록), 허근(51세), 소재지 : 충북 청주시 상당구 내덕동 201-31, 회사설립일 : 2003. 5. 19(충청항공), 자본금 및 사업개요 : 55억원, 등록업종 : 부정기 항공운송 사업, 운항노선 : 청주/제주간 일 3회(주 21회) 왕복 운항중, 사업개시일 : 2005. 8. 31, 운항예정 항공기: 종류 및 형식 : 터보프롭 항공기 1대(ATR 72, 프랑스), 좌석수 66석(조종사 제외), 최대이륙 중량 22톤(22,000Kg), 기량 10년(‘95년 제작) ※정기 여객기와 동일한 공역 및 항로이용 동일한 관제 운영상 문제점 없음
- (주)제주에어 : 상호 및 대표자 : (주)제주에어(‘05. 8. 25 면허), 주상길(‘43. 1. 10), 소재지 : 제주시 연동 2341-4 LG 화재빌딩, 회사설립일 : 2005. 1. 25, 자본금 및 사업개요 : 자본금 200억(애경 150억, 제주도 50억), 면허업종 : 정기항공 운송사업, 운항노선 : 서울/제주, 서울/부산, 제주/김해, 서울/양양 등 일 25회 왕복, 운항일 : 2006. 6월 9일, 운항 항공기: 종류 및 형식 : 터보프롭 항공기 5대(Q-400 캐나다), 좌석수 74석(조종사 제외), 최대이륙중량 29톤(29,000Kg)

2. 청주국제공항의 잠재력 증대

청주국제공항은 충북도 및 지방자치단체 차원의 자구노력을 통해 중부권 거점공항으로서의 명맥을 유지하여 오고 있으나, 그동안 중앙정부의 소극적인 정책으로 인해 국제공항이 아닌 지방공항으로 전락하여 상당히 어려운 상황에 처해 있다.

지리적 측면에서 청주국제공항은 국제공항의 기능을 갖춘 중부권 관문공항으로서 김포국제공항으로부터 165km, 인천국제공항으로부터 250km, 군산공항으로부터 120km 떨어진 국토의 내륙중심부에 위치하고 있는 명실상부한 중부권 국제공항이다. 또한 경부선과 호남선 등 간선철도와 경부, 호남, 중부고속도로와 금년 12월 개통예정인 청원~상주간 고속도로 및 주요국도가 분기하는 교통의 요충지로 행정중심복합도시와 대전 정부청사의 중앙행정기능, 오창과학산업단지와 오송생명과학단지 등 신산업단지조성과 수도권 교통 혼잡에 따른 물류기지로서 대단히 중요한 위치를 점하고 있다.

따라서 청주국제공항이 권역내의 항공수요를 처리하면서 수도권 대체공항으로서의 역할을 할 수 있고, 수도권 이남의 중부권 유일의 관문공항으로의 기능 및 역할을 부여하는 데는 무리가 없을 전망이다, 급격히 변화하는 대내외적 환경변화에 능동적으로 대처할 때에만 현재 중부권 국제공항으로 운영 중인 청주국제공항을 관문공항이라 할 수 있는 중부권 대형거점공항으로 역할과 기능부여가 가능할 것이다.

따라서 개항 10주년을 맞는 현시점에서 그동안의 추진과정에서의 문제점 분석과 향후 추진전략 마련을 위한 이해당사자들의 보다 긴밀한 협조와 공조가 그 어느 때보다 절실한 상황이다.

Ⅲ. 청주국제공항 현황 및 수요전망

1. 청주국제공항 현황

1) 기본현황

청주국제공항은 1997년 4월 28일 개항하였으며, 시설규모는 부지 138만㎡, 활주로 2본(2,740×45m, 2,740×60m), 주차장 3만3천㎡, 770면, 여객청사 22천㎡, 계류장 5만 2천㎡(A300 5대 주기), 화물터미널 23천㎡('03. 10. 24)로 구성되어 있다. 연 수송능력은 항공기 운항가능 횟수 196천회, 여객 299만명(국내180, 국제 119), 화물 3만 8천톤(국내3만2, 국제6)이다.

<표 6> 청주공항 주요시설 및 장비 현황

| 구 분 | 시 설 명 | 규 모 | 비 고 |
|--------|-------------|------------------------|----------------|
| 청 사 | 여객터미널 | 22,406㎡ | 연 299만명 처리 |
| | 화물터미널 | 2,257㎡ | 연 37,500톤 |
| 이착륙시설 | 활주로 | 2,740×45m 2,740×60m | 연 196천회 |
| | 유도로 | 325×30m | Code Letter E급 |
| | 계류장 | 52,173㎡ | A300 5대 동시 주기 |
| 항행안전시설 | 계기착륙시설(ILS) | LLZ, G/P, M/M등 | CAT-1 |
| | 무선표지 | TVOR/DME등 | CAT-1 |
| | 항공등화 | ALS,PAP1등 | CAT-1 |
| 주차시설 | 유료주차장 | 32,674㎡ | 1,086대(유료772) |
| | 직원주차장 | | |

2) 국제선 취항내역

정기노선은 상해(주9회), 심양(주2회) 등 2개 노선이며, 전세기는 총 17회로 필리핀 항공에 의해 마닐라 9회(2006. 1. 2~1. 30), 대만부흥, 원동항공에 의해 타이페이 5회(2006. 1.28~2. 5), 대만 만다린항공에 의해 까오슝 3회(2006. 1.29~2. 6)의 운항 실적이 있었다.

에어로 몽골리아항공에 의해 청주와 몽골 울란바토르간 취항 2006. 2. 10일부터 주 7회의 운항하였으나 기체 결함 및 안전 등의 이유로 잠정 중단상태이다. 또한 우림여행사, 금록항공에 의해 청주, 장사간을 취항하였으나 모객부진으로 운항횟수를 조정하는 어려움을 겪다가 결국 2006. 5. 6 모객부진으로 운항을 중단하였다.

최근 청주국제공항과 동남아 주요국가간을 운항하는 부정기노선이 취항중에 있으나 대부분의 노선이 <표 7>에서 보는 바와 같이 한시적으로 운항되다 잠정 중단되기 때문에 지속적으로 운항할 수 있는 여객 수요 확보와 손실금을 보전할 수 있는 방안의 마련이 필요하다. 이러한 필요성에 따라 최근 충북도에서 지원조례를 제정하여 청주국제공항을 기종점으로 하는 항공사에 지원할 수 있는 법적, 제도적 틀을 만들어 놓았다. 보다 다양한 국가와 다양한 노선이 확보되기 위해서는 충북도를 떠나 청주국제공항의 수혜권인 충청권 차원에서 공동으로 지원할 수 있는 방안마련이 필요할 것이다.³⁾

<표 7> 청주국제공항 국제선 취항현황

| 노 선 | 개항일 | 폐항일 |
|----------|-----------------------|----------------------|
| 청주↔타이페이 | 2007년 2월 | 2007년 3월 |
| 청주↔마닐라 | 2006년 1월 2006년 10월 | 2006년 2월 2007년 3월 |
| 청주↔홍콩 | 2007년 2월 | 2007년 3월 |
| 청주↔선전 | 2006년 12월 | 2007년 3월 |
| 청주↔정저우 | 2006년 12월 | 2007년 3월 |
| 청주↔울란바토르 | 2006년 2월 | 2006년 10월 |
| 청주↔항저우 | 2006년 12월 | 2007년 3월 |
| 청주↔심양 | 2000년 7월 | - |

3) 청주국제공항 이용 항공사업자 재정지원 조례는 청주국제공항 활성화를 통한 지역경제 활성화를 위해 청주국제공항을 이용·운항하는 신규개발 국제항공 노선에 대해 5월부터는 국제항공 노선의 경우 손익분기점인 탑승률 60-70%에 이를 때까지 최고 1년간 손실금과 공항시설 사용료 일부를 지원할 수 있게 되며, 도는 올해 신규 국제노선 손실 지원금으로 3억원 가량을 확보할 방침임.

3) 수송실적

전년대비 국내공항의 처리실적을 보면 운항부문에서 전년 동월대비 증감율이 인천공항 24.3%, 제주 21.1% 다음으로 청주공항이 20.5%의 증가율을 나타냈으며, 그 밖에 광주, 여수, 울산, 사천, 포항 공항은 감소율을 나타냈다. 청주공항의 경우 운항율은 비교적 양호한 공항으로 판단되며, 여객의 경우에도 경쟁공항인 대구, 광주 공항이 감소율을 보이는데 비해 증가율을 나타냈으며, 화물의 경우에는 13.6%의 증가율을 보여 대부분의 공항이 감소율을 보이는데 비해 처리실적이 높음을 알 수 있다.

<표 8> 전년대비 국내공항 처리실적(2007년 2월)

| 구분 | 운항 | | | 여객 | | | 화물 | | |
|----|---------|---------|-------|-----------|-----------|-------|---------|---------|-------|
| | 2006.02 | 2007.02 | 증감률 | 2006.02 | 2007.02 | 증감률 | 2006.02 | 2007.02 | 증감률 |
| 인천 | 12,931 | 16,072 | 24.3 | 2,195,512 | 2,447,098 | 11.5 | 198,522 | 220,535 | 11.1 |
| 김포 | 7,122 | 7,445 | 4.5 | 1,005,801 | 1,037,230 | 3.1 | 24,096 | 22,195 | -7.9 |
| 김해 | 3,875 | 4,155 | 7.2 | 522,554 | 543,570 | 4.0 | 11,890 | 10,246 | -13.8 |
| 제주 | 5,407 | 6,548 | 21.1 | 821,090 | 847,472 | 3.2 | 27,681 | 26,081 | -5.8 |
| 대구 | 830 | 889 | 7.1 | 90,105 | 87,092 | -3.3 | 1,749 | 1,651 | -5.6 |
| 광주 | 1,052 | 956 | -9.1 | 118,992 | 112,815 | -5.2 | 1,752 | 1,832 | 4.6 |
| 청주 | 557 | 671 | 20.5 | 71,080 | 72,158 | 1.5 | 1,156 | 1,306 | 13.0 |
| 여수 | 510 | 453 | -11.2 | 44,769 | 52,656 | 17.6 | 158 | 216 | 36.7 |
| 울산 | 843 | 732 | -13.2 | 94,733 | 97,355 | 2.8 | 360 | 412 | 14.4 |
| 사천 | 220 | 173 | -21.4 | 20,132 | 17,035 | -15.4 | 145 | 107 | -26.2 |
| 포항 | 350 | 248 | -29.1 | 31,236 | 27,180 | -13.0 | 100 | 83 | -17.0 |

주 : 여객기, 화물기 포함

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

97년 개항부터 2006년까지 청주국제공항 10년간의 연평균 수송실적을 보면 여객의 경우 도착은 10.4%, 출발은 9.8%로 10.1%의 증가율을 나타내고 있다. 화물의 경우에는 증가율이 여객보다 높은데 도착화물은 32.9%, 출발화물은 9.7%로 15.7%의 연평균증가율을 기록하고 있다. 단지 출발화물보다 도착화물이 많아 청주공항만을 볼 때 무역적자를 기록하고 있다고도 할 수 있을 것이다. 운항횟수는 10년간 출발과 도착이 각 10.6%를 보여 양호한 성장세를 보이고 있는 것으로 보인다.

<표 9> 청주국제공항 국내선 처리실적

| 구분 | 여객(명) | | | 화물(톤) | | | 운항(회) | | |
|------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-------|-------|-------|
| | 도착 | 출발 | 계 | 도착 | 출발 | 계 | 도착 | 출발 | 계 |
| 1997 | 176,819 | 187,728 | 364,547 | 438.9 | 2,820.3 | 3,259.2 | 1,486 | 1,486 | 2,972 |
| 1998 | 148,564 | 150,818 | 299,382 | 2,681.0 | 5,613.7 | 8,294.7 | 911 | 909 | 1,820 |
| 1999 | 174,081 | 176,847 | 350,928 | 5,705.5 | 6,235.5 | 11,941.0 | 858 | 859 | 1,717 |
| 2000 | 246,263 | 251,009 | 497,272 | 7,652.4 | 7,730.9 | 15,383.3 | 1,579 | 1,580 | 3,159 |
| 2001 | 273,543 | 275,569 | 549,112 | 8,738.5 | 8,039.4 | 16,777.9 | 1,686 | 1,684 | 3,370 |
| 2002 | 294,794 | 297,764 | 592,558 | 9,858.2 | 9,046.7 | 18,904.8 | 1,963 | 1,965 | 3,928 |
| 2003 | 341,221 | 345,450 | 686,671 | 10,746.7 | 10,101.4 | 20,848.1 | 2,405 | 2,410 | 4,815 |
| 2004 | 367,806 | 376,295 | 744,101 | 9,110.6 | 9,109.2 | 18,219.8 | 2,848 | 2,858 | 5,706 |
| 2005 | 375,129 | 381,091 | 756,220 | 5,478.8 | 6,672.8 | 12,151.6 | 3,040 | 3,044 | 6,084 |
| 2006 | 431,961 | 433,854 | 865,815 | 5,679.2 | 6,462.5 | 12,141.7 | 3,679 | 3,679 | 7,358 |
| 증가율 | 10.4 | 9.8 | 10.1 | 32.9 | 9.7 | 15.7 | 10.6 | 10.6 | 10.6 |

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

97년 개항부터 2006년까지 청주국제공항 10년간의 연평균 수송실적을 보면 여객의 경우 도착은 39.7%, 출발은 41.8%로 40.7%의 고성장세를 나타내고 있다. 화물의 경우에는 증가율이 여객보다 높은데 도착화물은 53.3%, 출발화물은 56.9%로 54.7%의 고성장의 연평균증가율을 기록하고 있다. 운항횟수는 10년간 출발과 도착이 각 15.3%, 15.1%를 보여 양호한 성장세를 보이고 있는 것으로 보인다.

<표 10> 청주국제공항 국제선 처리실적

| 구분 | 여객(명) | | | 화물(톤) | | | 운항(회) | | |
|------|--------|--------|---------|---------|-------|---------|-------|------|-------|
| | 도착 | 출발 | 계 | 도착 | 출발 | 계 | 도착 | 출발 | 계 |
| 1997 | 3,296 | 2,900 | 6,196 | 16.9 | 16.3 | 33.2 | 210 | 213 | 423 |
| 1998 | 126 | 396 | 522 | 470.6 | 2.1 | 472.7 | 16 | 16 | 32 |
| 1999 | 1,449 | 1,351 | 2,800 | 5,321.1 | 46.7 | 5,367.8 | 134 | 137 | 271 |
| 2000 | 15,250 | 16,204 | 31,454 | 2,657.6 | 171.6 | 2,829.2 | 215 | 214 | 429 |
| 2001 | 29,309 | 27,687 | 56,996 | 2,542.6 | 351.3 | 2,894.0 | 382 | 386 | 768 |
| 2002 | 22,477 | 19,031 | 41,508 | 274.4 | 199.0 | 473.4 | 275 | 275 | 550 |
| 2003 | 37,472 | 37,005 | 74,477 | 1,696.6 | 475.8 | 2,172.4 | 437 | 435 | 872 |
| 2004 | 40,213 | 36,945 | 77,158 | 2,633.2 | 441.7 | 3,074.9 | 458 | 458 | 916 |
| 2005 | 51,845 | 49,204 | 101,049 | 772.7 | 617.4 | 1,390.1 | 500 | 501 | 1,001 |
| 2006 | 66,615 | 67,133 | 133,748 | 749.0 | 923.6 | 1,672.6 | 754 | 756 | 1,510 |
| 증가율 | 39.7 | 41.8 | 40.7 | 53.3 | 56.9 | 54.7 | 15.3 | 15.1 | 15.2 |

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

화물수송실적에서 국제선 화물의 경우 그간 러시아지역의 보따리 상인들의 화물 수송을 위해 주 1편 운항하던 화물기가 러시아 정부의 보따리상 화물의 관세부과원칙 적용에 의해 철수함에 따라 연도별 편차가 크게 나타나고 있다.

청주국제공항의 국제선, 국내선을 합한 연도별 처리실적은 여객의 경우에는 도착과 출발이 각각 12.0%와 11.3%로 균형을 유지하고 있으나, 화물의 경우에는 도착화물과 출발화물이 각각 34.2%와 11.2%를 보이고 있어 국내선의 경우 제주에서 생산되는 감귤이나 생선 등의 반입이 높은데 비해 육지에서 제주로 반출되는 화물을 상대적으로 낮은 수치를 보이고 있어 도착과 출발화물의 균형을 맞출 필요가 있다.

<표 11> 청주국제공항 연도별 처리실적

| 구분 | 여객(명) | | | 화물(톤) | | | 운항(회) | | |
|------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-------|-------|-------|
| | 도착 | 출발 | 계 | 도착 | 출발 | 계 | 도착 | 출발 | 계 |
| 1997 | 180,115 | 190,628 | 370,743 | 455.8 | 2,836.6 | 3,292.4 | 1,696 | 1,699 | 3,395 |
| 1998 | 148,690 | 151,214 | 299,904 | 3,151.6 | 5,615.7 | 8,767.3 | 927 | 925 | 1,852 |
| 1999 | 175,530 | 178,198 | 353,728 | 11,026.6 | 6,282.1 | 17,308.8 | 992 | 996 | 1,988 |
| 2000 | 261,513 | 267,213 | 528,726 | 10,310.0 | 7,902.5 | 18,212.5 | 1,794 | 1,794 | 3,588 |
| 2001 | 302,852 | 303,256 | 606,108 | 11,281.2 | 8,390.7 | 19,671.9 | 2,068 | 2,070 | 4,138 |
| 2002 | 317,271 | 316,795 | 634,066 | 10,132.5 | 9,245.7 | 19,378.3 | 2,238 | 2,240 | 4,478 |
| 2003 | 378,693 | 382,455 | 761,148 | 12,443.3 | 10,577.2 | 23,020.5 | 2,842 | 2,845 | 5,687 |
| 2004 | 408,019 | 413,240 | 821,259 | 11,743.7 | 9,550.9 | 21,294.6 | 3,306 | 3,316 | 6,622 |
| 2005 | 426,974 | 430,295 | 857,269 | 6,251.5 | 7,290.2 | 13,541.7 | 3,540 | 3,545 | 7,085 |
| 2006 | 498,576 | 500,987 | 999,563 | 6,428.2 | 7,386.0 | 13,814.2 | 4,433 | 4,435 | 8,868 |
| 증가율 | 12.0 | 11.3 | 11.7 | 34.2 | 11.2 | 17.3 | 11.3 | 11.3 | 11.3 |

주 : 1. 여객기+화물기, 정기+부정기 기준

2. 여객은 성인+유아, 화물은 화물+우편+수하물 기준

3. 공항기준 실적으로 운항기준의 실적과는 차이가 있으므로 우리나라 전체 수송실적은 공항통계 참조

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

06년부터 07년 2월까지 국내선 운항실적을 보면 여객의 경우 이용율이 06년 12월만 68.7%이며, 나머지 월에는 70%에서 89.1%를 보이고 있어 대한항공과 아시아나항공에 이어 한성항공이 취항함으로서 청주~제주간의 운항노선은 경쟁력을 확보한 것으로 판단된다.

<표 12> 월별 청주국제공항 국내선 운항 실적

| 구분 | 운항 | | | 여객 | | | | | 화물 | | | |
|--------|-----|-----|-----|--------|--------|-------|--------|------|-------|-------|-----|---------|
| | 정기 | 부정기 | 계 | 좌석수 | 성인 | 유아 | 계 | 이용률 | 화물 | 수하물 | 우편 | 계 |
| 2006.1 | 467 | 6 | 473 | 81,580 | 61,387 | 772 | 62,159 | 75.2 | 739.4 | 323.7 | 8.8 | 1,071.9 |
| 2 | 400 | 56 | 456 | 73,268 | 60,135 | 661 | 60,796 | 82.1 | 734.5 | 289.9 | 5.1 | 1,029.5 |
| 3 | 482 | 157 | 639 | 93,347 | 68,338 | 690 | 69,028 | 73.2 | 911.7 | 302.4 | 7.9 | 1,222.0 |
| 4 | 461 | 164 | 625 | 90,432 | 80,566 | 1,070 | 81,636 | 89.1 | 690.5 | 335.5 | 4.7 | 1,030.7 |
| 5 | 488 | 182 | 670 | 96,134 | 82,795 | 1,284 | 84,079 | 86.1 | 516.0 | 345.5 | 5.2 | 866.8 |
| 6 | 436 | 175 | 611 | 86,520 | 67,342 | 1,021 | 68,363 | 77.8 | 534.8 | 279.2 | 5.9 | 819.9 |
| 7 | 441 | 176 | 617 | 88,118 | 63,118 | 1,227 | 64,345 | 71.6 | 515.3 | 305.7 | 4.5 | 825.5 |
| 8 | 496 | 188 | 684 | 98,436 | 86,178 | 1,697 | 87,875 | 87.5 | 483.0 | 445.9 | 5.6 | 934.5 |
| 9 | 470 | 178 | 648 | 98,436 | 65,493 | 1,050 | 66,543 | 70.7 | 719.5 | 283.6 | 3.3 | 1,006.5 |
| 10 | 472 | 197 | 669 | 95,008 | 78,998 | 1,346 | 80,344 | 83.1 | 526.9 | 420.0 | 5.9 | 952.8 |
| 11 | 453 | 179 | 632 | 91,650 | 75,664 | 713 | 76,377 | 82.6 | 775.3 | 414.5 | 9.6 | 1,199.5 |
| 12 | 458 | 175 | 633 | 92,584 | 63,600 | 670 | 64,270 | 68.7 | 836.5 | 343.8 | 1.8 | 1,182.1 |
| 2007.1 | 449 | 178 | 627 | 91,598 | 73,513 | 592 | 74,105 | 80.3 | 880.9 | 375.2 | 3.8 | 1,259.9 |
| 2 | 410 | 157 | 567 | 83,144 | 61,183 | 834 | 62,017 | 73.6 | 846.0 | 333.1 | 0.0 | 1,179.1 |

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

4) 결항 및 지연율

청주국제공항의 결항율은 전국평균이하로 나타났으나, 지연율은 전국평균 이상을 보이고 있어 최근에 안개일수 증가 등의 영향에 따른 것으로 판단된다. 군용공항으로 운영됨에 따라 전투기의 훈련시간을 피해야 하는 번거로움에 더해 미호천변에 인접한 지리적 특성 등으로 안개일수가 매년 증가하는 등 기후변화에 따른 공항운 영방안이 마련되어야 할 것이다.

<표 13> 청주국제공항의 결항 및 지연현황

| 구 분 | | 운항계획 (편) | 운항회수 (회) | 결항회수 (편) | 지연회수 (회) | 결항율 (%) | 지연율 (%) | 전국평균 | |
|-------|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|--------|--------|
| | | | | | | | | 결항율(%) | 지연율(%) |
| 1997년 | 국내선 | 2,982 | 2,916 | 66 | 146 | 2.2 | 5.0 | 3.5 | 5.6 |
| | 국제선 | 482 | 423 | 59 | 14 | 12.2 | 3.3 | 1.0 | 3.6 |
| | 계 | 3,464 | 3,339 | 125 | 160 | 3.6 | 4.8 | 299.0 | 5.2 |
| 1999년 | 국내선 | 1,673 | 1,662 | 11 | 79 | 0.7 | 4.8 | 3.9 | 3.5 |
| | 국제선 | | | | | | | 0.5 | 3.5 |
| | 계 | 1,673 | 1,662 | 11 | 79 | 0.7 | 4.8 | 3.2 | 3.5 |
| 2000년 | 국내선 | 3,042 | 3,013 | 29 | 159 | 1.0 | 5.3 | 3.4 | 5.5 |
| | 국제선 | | | | | | | 0.5 | 3.3 |
| | 계 | 3,042 | 3,013 | 29 | 159 | 1.0 | 5.3 | 2.8 | 5.0 |
| 2001년 | 국내선 | 3,349 | 3,261 | 88 | 189 | 2.6 | 5.8 | 5.1 | 3.5 |
| | 국제선 | 437 | 423 | 14 | 27 | 3.2 | 6.4 | 1.0 | 3.8 |
| | 계 | 3,786 | 3,684 | 102 | 216 | 2.7 | 5.9 | 4.2 | 3.6 |
| 2002년 | 국내선 | 3,958 | 3,892 | 66 | 138 | 1.7 | 3.5 | 4.8 | 2.2 |
| | 국제선 | 519 | 511 | 8 | 37 | 1.5 | 7.1 | 0.6 | 2.4 |
| | 계 | 4,477 | 4,403 | 74 | 175 | 1.7 | 3.9 | 3.7 | 2.3 |
| 2003년 | 국내선 | 4,772 | 4,713 | 59 | 121 | 1.2 | 2.6 | 3.8 | 2.0 |
| | 국제선 | 662 | 660 | 2 | 25 | 0.3 | 3.8 | 0.3 | 2.3 |
| | 계 | 5,434 | 5,373 | 61 | 146 | 1.1 | 2.7 | 2.9 | 2.0 |
| 2004년 | 국내선 | 5,764 | 5,660 | 104 | 171 | 1.8 | 3.0 | 3.2 | 2.0 |
| | 국제선 | 794 | 792 | 2 | 61 | 0.3 | 7.7 | 0.3 | 2.5 |
| | 계 | 6,558 | 6,452 | 106 | 232 | 1.6 | 3.6 | 2.3 | 2.1 |
| 2005년 | 국내선 | 5,734 | 5,616 | 118 | 128 | 2.1 | 2.3 | 3.1 | 1.7 |
| | 국제선 | 890 | 883 | 7 | 51 | 0.8 | 5.8 | 0.3 | 2.6 |
| | 계 | 6,624 | 6,499 | 125 | 179 | 1.9 | 2.8 | 2.1 | 2.0 |
| 2006년 | 국내선 | 5,700 | 5,524 | 176 | 184 | 3.1 | 3.3 | 3.5 | 2.2 |
| | 국제선 | 1,036 | 1,033 | 3 | 43 | 0.3 | 4.2 | 0.4 | 2.8 |
| | 계 | 6,736 | 6,557 | 179 | 227 | 2.7 | 3.5 | 2.3 | 2.4 |

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

2. 항공수요전망

1) 청주공항 위계

청주국제공항의 위상은 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010)에서 중부내륙 지역의 항공수요 처리, 소형지역항공사 및 항공 산업체, 항공화물 유치 등을 통한 성장 기반 구축, 행정중심복합도시 및 지역개발과 연계전략을 통해 제주노선과 중·단거리 국제선이 운항되는 소형 거점공항으로 설정하고 있다.

<표 14> 공항의 위계

| 구 분 | 기능 및 공항 |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 중추공항 | <ul style="list-style-type: none"> • 우리나라를 대표하는 공항 - 인천국제공항 |
| 거점공항 | <ul style="list-style-type: none"> • 국내선 간선망 및 일부 중·단거리 국제선 수요 처리기능과 권역의 거점역할을 하는 공항 |
| 대형거점 | <ul style="list-style-type: none"> • 전국 국내선 여객의 10% 이상, 혹은 전국 국제선 여객의 2% 이상 - 김포, 김해, 제주국제공항 |
| 소형거점 | <ul style="list-style-type: none"> • 대형의 수요규모 미만 - 청주, 대구, 무안, 양양 |
| 일반공항 | <ul style="list-style-type: none"> • 지역에 일반적인 항공서비스를 제공하는 공항 - 울산, 사천, 원주, 포항, 여수, 군산, 광주, 목포, 울진, 김제 |

자료 : 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

2) 항공수요 전망

청주국제공항은⁴⁾ 국내선 수요와 마찬가지로 향후 행정중심복합도시건설에 따라 국제선 수요도 증가할 것으로 예상하여 전망한 결과 이전보다 4~7%정도 국제선 수요가 증가하는 것으로 전망되었다.⁵⁾

여객의 경우 국내선은 2025년 2,275천명이 이용할 것으로 전망되어 연평균 5.7%의 성장세를 나타낼 것으로, 국제선은 247천명으로 5.5%의 연평균 증가율로 수요를 예측하였다. 화물의 경우나 운항횟수의 경우에도 위에서 전망한 바와 같이 4~7%내에서 성장세를 전망하고 있으나, 행정중심복합도시와 혁신도시, 기업도시 등 정부차원에서 추진 중에 국가균형발전사업이 본격적으로 가동되는 2012년 이후에는 중부

4) 수요 예측시 항공수요에 영향을 미치는 요인으로 GDP, 수출입액, 환율 등을 들 수 있으며, GDP와 수출입액은 서로 상관관계가 매우 높을 것으로 예상되고, 환율은 미래수준을 예측하기 어렵기 때문에 GDP만을 독립변수로 선정할 경우 결정계수가 낮을 경우에만 다른 두변수의 포함여부를 결정하여야 함

5) 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

권 유일의 거점공항의 기능을 수행하게 되기 때문에 성장세는 더욱 큰 폭으로 증가할 것으로 전망할 수 있을 것이다.

또한 2010년 경부고속철도 오송역의 개통과 2015년 호남고속철도 오송역이 개통이 현실화된다면 새로운 첨단산업지대 뿐만 아니라 학술문화의 교류중심지 등으로 성장발전 할 수 있기 때문에 4차 공항중장기종합계획이 시작되는 2011년에는 대폭적으로 변경된 수요를 예측하여야 할 것이다.

<표 15> 청주국제공항의 항공수요 전망

| 구분 | 연간 | | | | | | | 첨두시 | | | | | |
|------|--------|-----|--------|--------|---------|-------|-----|-------|-----|---------|----|----|----|
| | 여객(천인) | | 화물(톤) | | 운항횟수(회) | | | 여객(인) | | 운항횟수(회) | | | |
| | 국내 | 국제 | 국내 | 국제 | 국내 | 국제 | | 국내 | 국제 | 국내 | 국제 | 국제 | 전체 |
| | | | | | | 여객 | 화물 | | | | 여객 | 화물 | 횟수 |
| 2005 | 750 | 85 | 18,756 | 3,388 | 5,727 | 892 | 109 | 585 | 200 | 3 | 2 | 1 | 4 |
| 2010 | 1,154 | 122 | 29,699 | 4,887 | 8,809 | 1,259 | 158 | 727 | 200 | 5 | 2 | 1 | 6 |
| 2015 | 1,489 | 157 | 40,569 | 6,365 | 11,366 | 1,620 | 206 | 923 | 200 | 6 | 2 | 1 | 7 |
| 2020 | 1,847 | 197 | 52,701 | 7,961 | 14,097 | 2,027 | 257 | 1,127 | 200 | 7 | 2 | 1 | 9 |
| 2025 | 2,275 | 247 | 65,550 | 10,114 | 17,366 | 2,543 | 327 | 1,365 | 200 | 8 | 2 | 1 | 10 |
| 증가율 | 5.7% | 5.5 | 6.5 | 5.6 | 5.7 | 5.4 | 5.6 | - | - | - | - | - | - |

자료 : 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

제3차 공항개발중장기 종합계획에서 전망한 시설소요분석결과는 수용능력대비 소요량의 경우 활주로는 126,808회/년 과부족, 계류장은 -10,427m²(-2대)로 전망하고 있다. 그러나 최근 청주국제공항에 부정기 노선이 급증하는 등 공항활성화를 위한 다양한 노선수요가 발생됨에 따라 2010년까지 청주공항공사에서는 계류장을 10기가 계류할 수 있도록 확충계획을 수립하여 확충하는 등 시설소요분석의 경우에도 2010년을 기점으로 새롭게 수요예측이 필요할 것으로 전망된다.

<표 16> 시설 소요분석

| 구 분 | 소요량 | 수용능력 | 과부족 |
|-------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 활주로 | 13,192회/년 | 140,000회/년 | 126,808회/년 |
| 계류장 | 62,300m ² (7대) | 52,173m ² (5대) | -10,427m ² (-2대) |
| 여객터미널 | 국내선 : 8,673m ² 국제선 : 4,594m ² | 8,000m ² 14,406m ² | -673m ² 9,812m ² |
| 화물터미널 | 국내선 : 1,721m ² 국제선 : 525m ² | 1,667m ² 590m ² | -54m ² 65m ² |

자료 : 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

IV. 청주국제공항 활성화를 위한 실행전략

1. 비전설정 : 중부권 대형거점공항

행정중심복합도시 관문공항 기능의 중부권 대형거점공항으로의 위상을 강화하여야 할 것이다. 참여정부에서는 그동안 추진되었던 국토균형발전을 위한 정책수단들이 오히려 수도권으로의 집중을 초래하는 결과를 보임에 따라 3분 전략을 추진하고 있다. 3분 전략 중 행정중심복합도시의 충청권 건설은 경쟁력을 상실하고 있는 수도권의 체질개선과 충청권을 중심으로 한 지역간 균형발전을 통한 세계화 시대 국가경쟁력 강화를 위한 정책수단으로 평가되고 있다. 이러한 상황의 전개에 따라 허울 좋은 이름만 국제공항이었던 청주공항이 중부권대형 거점공항으로 위상이 격상될 수 있을 것이다.

<표 17> 에서와 같이 외국의 경우 수도가 입지한 지역에서는 반경 10-40km 이내에 수도공항을 갖고 있으며, 상대적으로 접근거리가 길 경우 수도의 위상이 약화되는 것으로 평가되고 있다. 따라서 12부 4처 2청과 인근에 조성되는 혁신도시 및 기업도시 등의 기능을 강화시키기 위해 다양한 국가와 다양한 노선이 개설되어 운항되는 공항으로 거듭나야 할 것이다.

<표 17> 국가별 관문 공항 운항현황

| 수도 | 공항 | 접근거리 | 교통수단 | 기능 |
|-------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|--------------------------|
| 왈라룸푸르 | 스팡공항 | 남쪽으로 75km | 버스, 택시 | 국제공항 |
| 캔버라 | 캔버라공항 | 동쪽으로 7km | 버스 | 국제공항 |
| 위싱턴 | 덜레스공항 내셔널공항 | 42km 남쪽으로 7km | 버스, 택시, 지하철 | 국제공항 |
| 베를린 | 템펠호프공항 테겔공항 Schieneteld공항 | 7마일(11km) 5마일(8km) 11마일(17.7km) | 철도, 택시 | 국제공항 |
| 브라질리아 | 브라질리아공항 | 남북쪽 12km | 공항버스, 택시 | 국제공항 |
| 런던 | 히드로공항 | 서쪽으로 25km | 급행철도, 버스 | 국제공항 |
| 도쿄 | 나리타공항 하네다공항 | 60km 제 4활주로 | 철도(지하철포함), 버스, 택시 | 국제공항 |
| 파리 | 샤를 드골 공항 오를리 공항 | 25km 14km | 버스, 택시, RER(고속철도) | 국제공항 |
| 스톡홀름 | Arlenda 공항 Bromma 공항 Skavsta 공항 | 북쪽 45km 서쪽 8km 시내남쪽 100km | 버스, 택시, 기차 | 국제공항 국내선 국내선(영국왕복) |

따라서 <표 18>의 외국의 공항별 역할분담사례와 같이 행정중심복합도시의 인접 공항인 청주국제공항은 행정중심복합도시 및 충청권의 국제공항 즉, 중부권 대형거점공항으로 육성하고 인천국제공항은 서울을 중심으로 한 비즈니스형 동북아 거점공항으로 활용하는 방안을 강구하여야 할 것이다. 청주국제공항은 국내선 및 중·단거리(일본, 중국, 동남아지역) 국제선 및 인천공항과 중복되지 않는 대륙별 거점공항과 연계노선을 확충하며, 중부권 대형 거점공항인 청주공항의 부족노선에 대해서는 인천공항간 접근교통체계 개선 및 다양한 국내선 노선을 개설하여 연계성을 강화시켜 나가도록 한다.

<표 18> 외국 주요공항의 역할분담 사례

| 지 역 | 내 용 |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 뉴욕 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 공항시설 용량이 허용하는 범위 내에서 항공사 자율로 결정 -단 라구나디아 공항은 활주로 시설제약 때문에 1,500마일 이하의 단거리 운항만 허용) ▶ 케네디공항 : 국제선, 국내선 혼용 ▶ 라구나디아공항 : 국내선 일부 국제선 ▶ 뉴욕공항 : 국내선 위주 일부 국제선 |
| 워싱턴 D.C | <ul style="list-style-type: none"> ○ 법률로 규제 ▶ 달라스 공항 : 국내선 위주 일부 국제선 ▶ 내셔널 공항 : 국내선 전용(국제선 취항금지) |
| 동경 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 노선별 분리 ▶ 나리타 공항 : 국제선 전용(단, 국제선 연계 일부 국내선) ▶ 하네다공항 : 국내선 전용(단, 국제선 대만행) |
| 오사카 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 노선별 분리(국제선 및 국내선) ▶ 오사카공항 : 국내선 전용 ▶ 간사이 공항 : 국제선, 국내선 혼용(오사카 취항 전 국제선) |
| 런던 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 공항시설 용량이 허용하는 범위 내에서 항공사 자율로 결정 -운영형태는 항공사 자율에 따른 결과적인 현상임) ▶ 히드로 공항 : 국제선 위주 일부 국내선(국제선 정기편 중심) ▶ 케트워 공항 : 국제선 위주 일부 국내선(국제선 차터편 중심) |
| 파리 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 노선별 분리(국제선 및 국내선) ▶ 드골 공항 : 국제선 위주 일부 내선 ▶ 오를리 공항 : 국내선 국제선 혼용(국내선 중심) -국제선 단거리 중심 : 서인도 제도 및 북아프리카행 |

2. 실행전략

1) 국제선 여객확충전략

□ 아시아를 연계하는 특화노선

청주~중국간 사용할 수 있는 노선 운수권을 확대하여 추진함으로서 청주~중국간 국제여객을 확충하도록 한다.

지역내 기반을 갖고 있는 (주) 대신정기화물을 통해 청주~중국간 화물전세기 취항을 추진하고 충청연합투어를 통해 다변화된 중국특화노선을 개발하도록 한다. 특화노선 개발시 주의할 점은 기존 정기노선이 개설되어 있는 청주~상해간 수요를 잠식할 수 있는 노선은 대상에서 제외함으로서 어렵게 개설되어 운항중인 노선을 보호할 수 있을 것이다.

<표 19> 청주~중국간 노선 운수권 현황

| 구분 | 노 선 | 신 규 | 증 대 | 기존 활용율 |
|----|-----|------|-----------|--------|
| 청주 | 베이징 | 주 7회 | | 33% |
| | 항 주 | 주 7회 | | |
| | 상 해 | | 주 3회→주 7회 | |

자료 : 건설교통부 내부자료

수요확보 측면에서 충청권 3도 공동으로 일본 구마모토현의 노설개설을 고려할 수 있을 것이다. 이미 충북도에서는 청주국제공항을 운항하는 항공사가 탑승율 60-70% 미만일 경우 적자를 보전해 주는 재정지원조례를 5월부터 적용할 계획에 있기 때문에 충남도와 대전시의 보다 적극적인 참여를 통해 적자지원방안을 검토함으로서 동남아 및 일본 등 노선의 다변화를 꾀할 수 있을 것이다.

□ 외국 LCC 거점공항화 추진

LCC의 거점으로 육성하기 위하여 외국항공사의 운항 자유화를 도모하기 위해 청주를 허브이스로 하는 국적항공사의 운수권과 호혜적 교환방안을 모색할 수 있을 것이다. 이를 위해 수도권과 전국에 대한 연계성 홍보 및 접근성 개선을 위해 수도권 리무진 운영, 전용시설제공, 공항 및 시설사용료 감면, 지자체운항지원금 지원 등이 마련되어야 할 것이다.

□ 청주를 홈베이스로 하는 공식여행사 선정 및 지원

수도권 지역중 상위규모의 여행사를 선정(현재 하나투어와 충북도간 협약을 체결하여 활성화 방안 추진중)하여 지자체 및 충청권 3도간 합동으로 협약을 체결하고 인센티브를 제공토록 한다. 제공될 수 있는 인센티브로는 공항내 여행사 전용사무실 설치 및 무상사용하도록 하고 청주국제공항 이용시 무료주차 혜택을 주는 등 각종 편의를 제공하도록 한다.

□ 국제항공화물 수요확보방안 강구

천안, 아산, 오송, 오창 등 경박단소형 제품을 생산하는 첨단산업단지 및 중부권내 룡화물기지 등과 연계하여 항공화물의 수요를 창출토록 한다. 또한 2010년 이후 국내 및 국제선 화물처리장의 용량초과가 예상됨에 따라 국제선 화물전용터미널을 확보할 수 있도록 청사건립계획과 예산확보대책을 마련토록 한다.

현재 대전을 거점으로 활동 중인 중부권 수출화물주선업체의 화물작업장 및 사무실의 공항내 또는 주변지역에 마련해 줌으로서 항공화물의 수요창출에 할 수 있도록 한다.

2) 국내여객 수요창출

□ 청주를 홈베이스로 하는 LCC 육성

기존항공사(대한항공, 아시아나항공)의 홈베이스 이전, 혹은 제2 베이스 구축 유도는 현실적으로 어렵기 때문에 청주 중심의 노선확장에 한계가 있다. 따라서 한성항공을 포함하여 청주를 홈베이스로 하려는 신생항공사의 발굴 및 적극적인 지원이 필요하며, 한성항공에서 항공기 추가 도입시 적극적으로 제주간 증편뿐만 아니라 김포, 부산 등의 노선이 개설될 수 있도록 적극 지원한다.

□ 다양한 홍보전략 강구

고속도로 나들목, 출향인사 등을 대상으로 한 팸플렛 홍보 및 청주국제공항 직접 이용권인 청주권을 대상으로 한 홍보방식에 추가하여 공항공사 뿐만 아니라 청주국제공항에 취항한 국적기 뿐만 아니라 외국항공사 차원에서도 적극적으로 홍보 할 수 있도록 유도하여야 한다. 최근 김토에서 일본에 신규 취항하는 노선에 대해 라디오 메인 뉴스시간대(7시)에 대한항공에서 홍보의 예가 될 수 있으며, 반대로 청주에서 상해를 취항하는 노선에 대해서는 대한항공에서 적극적으로 홍보를 하지 않고 있다.

3) 이용하기 편리한 기반시설 확충

□ 공항시설 용량 및 규모 확충

물류거점공항으로의 육성과 행정중심복합도시 관문공항으로서의 위상강화를 위한 항공수요 재조정 및 정부 중장기계획에 반영토록 하며, 국제적 거점 공항으로 육성하기 위해서 대형 항공기의 이·착륙이 가능하도록 기존의 활주로 길이를 3,200~3,600m를 확보토록 한다.

현재 5기의 계류장을 16기로 확충하고 유도로 2개소 신설, 현재 2기의 로딩브리지를 9기로 확충, 150대분의 화물주차장을 신설하여 국제공항으로서의 면모를 갖추며, 중장기 발전전략의 일환으로 항공기 정비기지를 유치하여 항공사의 거점기지로 육성한다.

<표 20> 청주국제공항 시설확충계획

| 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 |

□ 동서 5축 고속도로의 조기착공

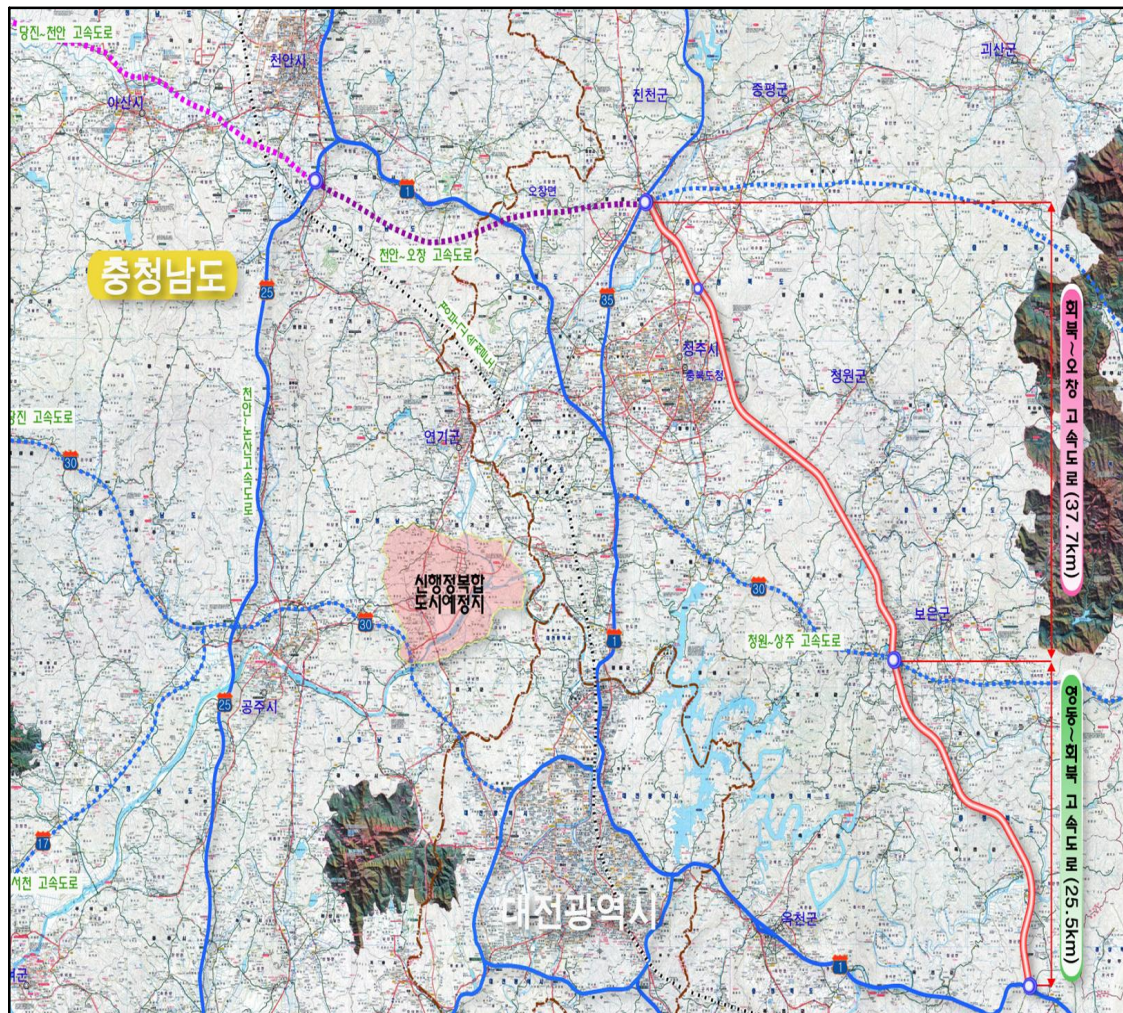
수도권 남부와 충남 천안 등지에서 청주공항을 이용하는 이용객들은 경부고속축에 집중되어 있는 반면, 청주공항은 중부고속축에 접해 있기 때문에 청주공항의 최대이용권인 수도권 이남 공항이용객의 접근성과 이용율이 낮은 상태이다

따라서 국가기간교통망계획에 반영되어 있는 동서횡단 5축 고속도로(당진-울진:2019년내 완공)중 노선 조정을 통해 천안~오창 IC구간이 조기에 착공될 수 있도록 조정하는 것이 바람직하다.

노선은 1992년 건설교통부에서 수립한 전국간선도로망계획(7X9)중 동·서 5축(총 연장 L=269km)으로서 당진~천안~영주~울진을 경유하여 서해~동해를 연결하는 기존국도 34호선 및 지방도의 정비·확충을 통해 간선 기능을 부여하는 사업이다.

과업은 동·서 5축 중 서해안고속도로~경부고속도로(천안-논산고속도로)를 효율적으로 연결하는 당진~천안 구간으로서 서해안·당진권과 천안·아산권의 연계를 통한 산업다각화와 국토균형 발전을 도모하고자 하는 사업이다.

사업추진현황을 보면 1992년 건설교통부에서 전국간선도로망 계획, 2001년 국가기간교통망계획, 2005년 12월 도로정비기본계획 수정계획('06~'10)을 수립하였으며, 기획예산처에서 2003년 7월 천안~오창간 고속도로 예비타당성 조사를 완료하였다. 그후 건설교통부에서 2005년 7월 당진~천안 고속도로 타당성 조사 및 기본설계 용역 착수하였으며, 청주국제공항과 직접연계성이 있는 구간은 2006년 6월 천안~오창간 고속도로 타당성 조사를 수행하였다.



<동서 5축고속도로 천안~오창간 노선도 및 남북3축 보완고속도로>

□ 청주공항~천안 전철 연결

수도권과 충청 서해안권 주민들의 청주국제공항 이용율을 증대시키고 행정중심복

합도시 건설에 따른 교통량 증가에 적극 대처하고자 개통운영중인 서울~천안간 전철 노선을 청주국제공항까지 연결하여 철도접근성을 제고토록 한다.

청주국제공항은 그동안 항공수요의 절대적 수요 창출처인 수도권 남부권, 충남 북부지역의 첨단산업단지권과 직접연계가 어려웠으나, 수도권 연장전철이 천안까지 개통됨에 따라 천안~청주국제공항간 전철연계사업이 구체화될 수 있는 전기를 맞고 있다. 따라서 본 구간의 조기 개통을 통해 관문공항으로서의 역할이 기대되는 청주국제공항을 명실상부한 국제공항으로 거듭날 수 있는 여건을 조성해 나가야 할 것이다.

□ 대전~행정중심복합도시~오송~청주국제공항~증평간 경전철(LRT) 건설

행정중심복합도시와 청주국제공항을 직접 연계하여 행정서비스 향상과 첨단과학단지, 청주공항간 상호연계성 강화를 통하여 참여정부의 국가균형발전을 목표를 조기에 달성가능하도록 하며, 본구간의 개통의 당위성은 12부 4처 2청의 이전으로 행정중심복합도시의 국제화, 세계화에 능동적으로 대처할 수 있는 상황을 조성할 수 있을 것이다.

결국 청주국제공항의 중부권 대형거점공항 설정여부에 따라 행정중심복합도시의 국제적 기반과 역할이 가능할 수 있기 때문에 금번 수립중인 행정중심복합도시 광역교통계획에 반드시 반영되어야 한다.

□ 연관산업 육성을 위한 특화단지조성

인근(청원군, 증평군, 진천군 등)에 산업단지를 지정하여 국제적 복합 항공산업기지로 육성토록 한다. 청주국제공항과의 지리적 이점을 살려 청주국제공항 배후지원단지로 기능 및 역할을 재설정하고 아울러 산업단지내 유치업종을 항공관련산업으로 제한함으로써 청주국제공항이 명실상부한 항공산업의 메카로 자리매김할 수 있도록 지원체계를 구축한다. 대상지역이 될 수 있는 증평지방산업단지내에는 항공우주산업연구원 분원 입주하기 위한 MOA가 체결된 상황이므로 공항과 연계성이 높은 항공우주의 거점으로 동시에 육성이 가능할 것이다.

4) 3도간 협력방안

(1) 상생을 위한 협력 필요성

□ 세계화 개방화를 촉진시키는 관문의 역할 찾기

오늘날 세계 각국은 세기적인 변화의 조류에 대응하고 무한경쟁의 시대에 경쟁력을 확보하기 위해 부단한 노력을 경주하고 있으며, 이의 뒷받침을 위한 전략적 수

단으로 공항기능을 활용하고 있다.

현재 세계 각국은 기존 수도권 중심의 세계화전략에서 지방도시의 세계화 전략으로 지방공항을 적극 활용하고 있으며, 지방공항에 대한 국제공항기능을 확충하여 지방도시의 국제도시화 및 국가의 세계화전략과 접목하여 차별화 전략을 구사하며 국가의 경쟁력을 제고시키고 있다.

청주국제공항은 지방도시의 국제화 전초기지로서의 기능은 물론 국가적인 지방도시의 세계화 전략에 필요한 절대적인 활성화 필요성이 제기되고 있는 공항으로 새로운 국가적 전략수단의 일환으로 기능을 분담, 전략적으로 활용되어야만 여타 지방공항의 향후 발전모델 제시가 가능할 것이다.

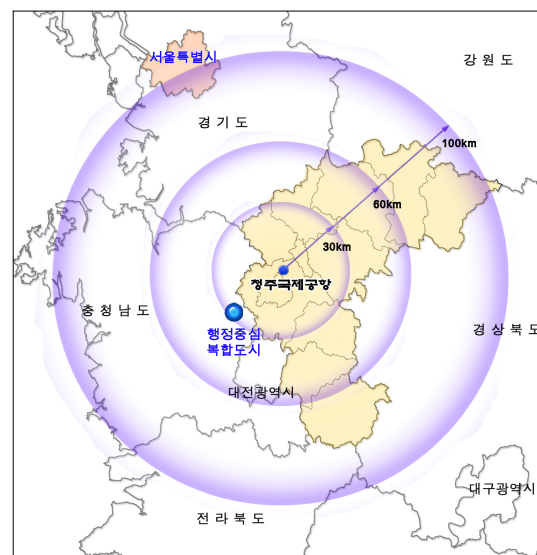
국가 및 지역적 차원에서도 공항과 관련된 소프트 프로그램의 개발과 활용이 없는 한 대규모 국가재정 손실과 아울러 지방도시의 국제경쟁력 확보가 어렵기 때문에 청주국제공항은 새로운 시대에 부합되는 무한경쟁의 열린 세계로 향한 지방도시의 세계화 전초기지로서의 역할기능 확보와 활용이 매우 중요하며, 그 중요성은 충청권 모두에게 중요한 국가시설인 것이다.

□ 충청권의 통합경제권 달성

충청권 3도간 협력관계의 당위성을 도출하기 위해서는 청주국제공항의 세력권 즉, 이용권역에 대한 분석을 통해 당위성과 해법을 찾을 수 있을 것이다. 최근 논의되는 초광역단위의 경제권 설정에 대한 광역자치단체의 관심이 그 어느때 보다 높은 상황하에서 행정구역상의 경계를 초월한 경제권내에서의 영향권이 중요한 요인으로 작용하고 있다.

그 시설이 누구나 갖고 싶다고 가질 수 없는 국가시설인 경우에는 더욱 그럴 것이다. 청주국제공항을 영향권으로 하여 수혜인구 분석한 결과 1차 영향권인 30km 이내에는 충북이 975,437명, 충남이 604,213명이, 2차 영향권인 60km이내에는

대전이 1,462,535명, 충북이 1,276,210명, 충남이 1,069,156명이 타 공항을 선택할 경우보다 청주국제공항을 이용할 경우 여러 가지 면에서 비교우위를 가질 수 있다고 설명할 수 있다.



<청주국제공항 영향권>

<표 21> 청주국제공항 영향권별 인구수

(단위 : 명)

| 구 분 | 1차 영향권 | 2차 영향권 | 이용 가능권 |
|-----|-----------|-----------|------------|
| | 30km이내 | 60km이내 | 100km이내 |
| 대 전 | | 1,462,535 | 1,462,535 |
| 충 남 | 604,213 | 1,069,156 | 1,982,495 |
| 충 북 | 975,437 | 1,276,210 | 1,501,674 |
| 기 타 | | 551,529 | 12,303,334 |
| 합 계 | 1,579,650 | 4,359,430 | 17,250,038 |

자료 : 통계청 홈페이지(www.nso.go.kr), 2005년 기준 자료임.

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

<표 22> 청주국제공항 영향권별 산업체수

(단위 : 개)

| 구 분 | 1차 영향권 | 2차 영향권 | 이용 가능권 |
|-----|--------|---------|-----------|
| | 30km이내 | 60km이내 | 100km이내 |
| 대 전 | | 90,366 | 90,366 |
| 충 남 | 38,828 | 65,590 | 125,538 |
| 충 북 | 60,692 | 80,976 | 97,141 |
| 기 타 | | 35,832 | 740,404 |
| 합 계 | 99,520 | 272,764 | 1,053,449 |

자료 : 통계청 홈페이지(www.nso.go.kr), 2005년 기준 자료임.

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

<표 23> 청주국제공항 영향권별 산업체 종사자수

(단위 : 명)

| 구 분 | 1차 영향권 | 2차 영향권 | 이용 가능권 |
|-----|---------|-----------|-----------|
| | 30km이내 | 60km이내 | 100km이내 |
| 대 전 | | 405,311 | 405,311 |
| 충 남 | 209,796 | 353,505 | 589,493 |
| 충 북 | 306,984 | 387,744 | 450,265 |
| 기 타 | | 198,933 | 4,229,743 |
| 합 계 | 516,780 | 1,345,493 | 5,674,812 |

자료 : 통계청 홈페이지(www.nso.go.kr), 2005년 기준 자료임.

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

□ 국가균형의 통합정신 발휘를 통한 공동번영

충청권은 참여정부 출범시 추진되었던 신행정수도 충청권 건설을 위해 그 어느 때보다 국가균형발전을 위한 통합/상생의 정신을 발휘했다. 이러한 통합/상생의 정신과 추진력을 통해 우여곡절을 통해 얻게 된 행정중심복합도시=세종시는 우리가 지키고 가꾸어야 할 보배인 것이다. 공항이용권의 수혜지역내 인구, 산업체 및 산업체 종사자 수와 같이 3도간 직접수혜범위에서와 같이 행정구역상의 경계를 넘어 함께 협력하고 머리를 맞대고 육성을 위한 지원방안을 마련하여야 하는 것이다.

(2) 공동협력사업

□ 공항활성화 지원조례제정을 통한 공동지원

청주국제공항은 발전 잠재력은 풍부하나 여러 가지 여건상 제약으로 인하여 활성화되지 못하고 있기 때문에 신규노선에 대해 손실보전금을 지원시 충청권 3도가 공동으로 지원하는 방안을 강구하여야 하며, LCC가 탄생, 발전할 수 있는 여건을 마련하는데 힘써야 한다.

□ 적극적인 관문공항 활성화를 위한 기반시설 확충

청주국제공항은 행정중심복합도시의 관문공항으로서 전 세계로 연결될 수 있는 국제선 서비스를 제공할 수 있어야 한다. 또한 수도권 및 인근 주요도시에서 쉽게 접근할 수 있는 접근망을 확충하여야 한다.

□ 공동연구체계 실질적 운영

중부권 대형거점 공항 및 행정중심복합도시의 관문공항으로서의 역할방안을 강구하고 항공자유화 협정에 따른 청주국제공항의 발전방안 마련을 위해 충청권 3도 연구원의 공동연구체계 구축하여야 한다.

참고문헌

1. 김연명외, 지방공항운영체계 개선방안 연구;공항의 경제적 가치산정과 공항운영 정책, 연구총서 2005-06, 교통연구원
2. 김제철, 청주국제공항 활성화 방안;국제항공화물을 중심으로, 정책연구 2001-10, 교통연구원
3. 유광의, 공항별 활성화 세부추진전략, 공항공단, 2007. 2
4. 원광희, 중부권 대형거점공항으로서의 위상확보를 위한 중점추진과제, 충북지역 개발회 주관 세미나, 2006.
5. 교통연구원, 21세기 국제항공 정책방향, 2004. 12.
6. 건설교통부 내부자료
7. 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.
8. 충북개발연구원, 청주국제공항 활성화를 위한 정책과제, 2005. 12
9. 충청북도, 청주국제공항 활성화 논리개발연구, 2006. 7
10. 충청북도, 교통과 내부자료
11. 공항공사 청주지사, 내부자료
12. <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>
13. 통계청 홈페이지(www.nso.go.kr)