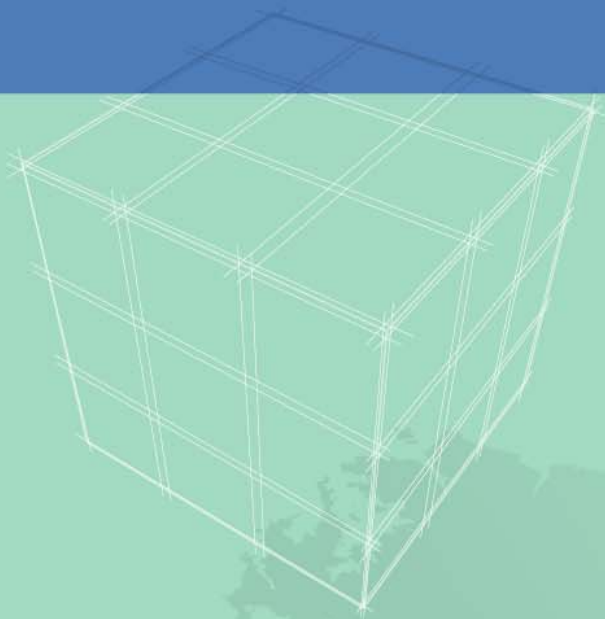


현안과제연구

서산비행장 민항유치사업 타당성 검토



취지 및 목적 01

01 취지 및 목적

- 지난 1996년 이후, 민항기유치를 위한 노력을 추진하였으나, **소규모 공항으로서 국가계획에는 미반영**
 - 서해안권 교역 거점지역, 서북부 신산업지대 개발촉진을 위한 고급 교통수단 구축의 일환으로 타당성 조사를 시행하였고, 이후 중앙정부 대응 다양한 노력을 추진하였으나, 국가계획에는 미반영
- 외부적으로는 환황해권 시대, 내부적으로는 내포시대 전개에 따른 **공항건설의 새로운 당위성 모색 필요**
 - 충청남도는 대내외적으로 환황해권 시대에 대응한 내포시대 · 서해안 비전을 제시하였고, 이에 대한 구체적인 실천대안을 마련 중에 있음
 - 충청남도과 주변지역간 연계 교통망에 있어서 복합적인 교통망 구축 명분론 필요
- **제5차 공항개발 중장기 계획(국토교통부) 반영을 위한 명분 및 논리 개발 필요**
 - 제4차 공항개발계획을 검토하고, 소규모 공항으로서 계획내용에 포함되기 위한 명분 및 논리 개발 필요



**90년대 말 이후, 새롭게 변화된 지역의 대내외적 여건을 검토하여
국가계획에 반영하기 위한 당위성 및 명분론 개발을 위한 사전 모색**

- 서산비행장민항유치사전조사연구용역(2007)
 - 해미비행장 민항 유치, 2012년 개항 2020년 확장 추진(사업비 270억원)
- 제3차 충청남도 종합계획수정계획 반영(2008)
 - 국토해양부와 국방부간 비행장 사용협정 선행 관건
- 서산 항공산업 전문화 단지 조성 사전 타당성 조사(2009)
- 서해안권발전 종합계획 반영(2010, 항공 사이언스파크)
 - 항공산업 전문화 단지(진입도로, 용수공급시설, 계류장, CQ), 30만㎡, 600억원(국비 100, 지방비 100, 민자 400)
- 기타 국토교통부 건의, 정치권 건의 등

다양한 계층의 노력에 힘입어 중앙 계획에는 포함되었으나,
실제적인 제4차 공항개발 중장기 계획에는 미반영

민항 유치 사전 조사 주요 내용 02

02 민항 유치 사전 조사 주요 내용

2.1 개략 항공수요

- 추정방법: 4단계 수요추정모형

- 전국 존별 OD 자료 → 공항 세력권 설정 → 기존 수요모형 활용(내륙수요모형, 제주수요모형, 국제선 수요모형) → 서산 영향권 항공수요 추정 → 수요 적정성 검토

- 공항세력권: 22개 권역 중 서산시(평택, 당진, 아산, 예산, 홍성, 보령, 청양, 태안)

- 전국 존별 OD 자료 : 도로, 철도, 항공수단별 246개 존

- 내륙노선수요: 강원도 양양, 부산(울산) 2개 노선

- 기존 공항세력권 제외
- 상대적으로 육상교통과의 경쟁력이 미약지역 제외(춘천, 원주, 대구, 광주일원)
- 반대편에 위치한 수요기반이 약한 지역 제외(태백, 울진, 포항, 사천, 여수 등)
- 전남의 목포는 서해안고속도로 인한 경쟁 열위 지역 제외
- ※ 육상교통 대비 경쟁력이 약한 지역 제외(예, 서울-군산, 서울-강릉)



02 민항 유치 사전 조사 주요 내용

2.1 개략 항공수요

- 내륙노선수요 예측 : 서산-양양 13천명, (부산-원주 3% 적용), 서산-부산 49천명(부산-양양 4%) 적용

구 분	총통행량 (일일, '02년)	항공수단 분담률	항공수요 (일일, '02년)	연간 항공수요 (천인, 02)	연간 항공수요 (천인, 05)
서산-양양	1020	3%	31	11	13
서산-부산	2858	4%	114	42	49

주) 2005년도 항공수요는 총 통행량이 연간 5.4% 성장을 가정

- 제주노선수요 예측 : 연간 12만명 추정

- 경비행장 개발방안 조사연구의 회귀모형 사용 / $D = -1316.1542 + 0.347P$
- 군산공항 실적을 적용

구 분	청주-제주	군산-제주	서산-제주
세력권의 인구 규모	149만명	53만명	39만명
모형식에 의한 항공 수요	50만명	17만명	12만명
운송 실적('05)	76만명	16만명	

주) 인구규모는 각 세력권에 포함되는 지역 총조사 인구에서 세력권과의 영향정도에 따라 가중치 적용하여 더한값

02 민항 유치 사전 조사 주요 내용

2.1 개략 항공수요

◦ 장기 항공수요 전망 (평균치)

(단위 : 만명/연)

구 분		2005 (잠재수요)	2010	2012	2015	2020	2025
국내선	서산-부산	5	9	10	11	12	15
	서산-제주	12	16	17	19	22	25
	소계	17	25	27	30	34	40
국제선	서산-중국	4.2	5.8	6.4	7.4	9.5	12.2
	서산-일본	3.6	5.0	4.9	5.6	7.2	9.2
	소계	7.8	10.2	11.3	13.0	16.7	21.4
총계	-	24.8	35.2	38.3	43.0	50.7	61.4

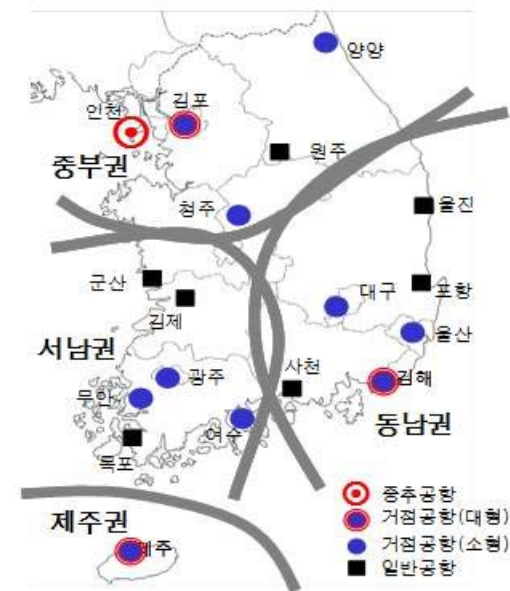
주) 서산-부산, 국제선 수요는 우리나라 전체 항공 성장률 적용, 서산-제주는 제주공항 항공수요 성장률 적용

**새로운 공항으로서 주변 공항 위계를 침범하지 않는
범위내에서의 최소 필수적인 시설 규모로 계획함이 바람직
(잠재수요 외의 항공 운송환경, 지자체, 공항운영자, 항공사의 의지에 따라)**

02 민항 유치 사전 조사 주요 내용

2.2 서산 비행장의 위상

- 국토체계상: 환황해권 개발에 기여하고, 충남 중부내륙축 개발에 기여하는 공항
 - 환황해축의 중점 전략은 관광산업이며, 대중국 등 관광수요를 처리하는 주기능 부여
- 국가공항계획상 : 지역내 일반 항공서비스 제공하는 일반공항
 - 기능 : 충남 북서부 항공 수요 처리
 - 역할 : 환황해권 교류의 가교 역할
 - 국내선 : 강원, 동남권(비즈니스 < 관광)
 - 제주선 : 개설 가능성(군산 사례)
 - 국제선 : 산동성 목표 적절 판단
 - 규모 : 360만평규모(2,700m급 활주로*2본) - 중단거리 중형항공
 - 최소한의 터미널 시설



02 민항 유치 사전 조사 주요 내용

2.3 경제성 분석

- 총 투자비: 40,392백만원_단기 27,055백만원(2012), 장기 13,337백만원(2020)
 - 시설내역 : Airside시설, 여객터미널, 주차장, 항행안전시설 등
 - 운영유지비 : 유사공항 적용(속초, 군산, 청주, 목포)
- 편익산출: 항공수단 전환 이용자의통행시간 절감효과(이용시간 절감분×시간가치)

구 분		분석 결과	투자비 10% 증가시	투자비 10% 감소시	항공수요 10% 증가시	항공수요 10% 감소시
내부수익률 (Internal Rate of Return)		15.89%	14.39%	17.65%	17.48%	14.26%
순현재 가치 (Net Present Value)	5.0%	566억원	521.6억원	610.3억원	666.5억원	466.2억원
	6.5%	397억원	356.8억원	436.5억원	475.9억원	318.1억원
	8.0%	275억원	238.5억원	310.9억원	338.1억원	217.7억원
편익/비용 비율 (Benefit/Cost Ratio)	5.0%	2.28	2.07	2.53	2.50	2.05
	6.5%	1.99	1.81	2.22	2.19	1.80
	8.0%	1.76	1.60	1.95	1.93	1.59

서산비행장 민항 입지여건 및 타당성 분석 9

공항 현황 및 주요 이슈 03

03 공항 현황 및 주요 이슈

3.1 전국 공항 문제점

● 인천, 김포, 김해공항외 지방공항 적자 경영

→ 합리적 수요 타당성 예측과

본질적 수익 창출의 한계

- 공항 현황 : 예천공항 폐쇄(2004), 울진공항 비행훈련원 사용
- 원인
 - 인천공항중심 항공정책에 따른 지방공항의 항공수요 확보 어려움
 - 공항 주변 배후지의 인구 및 관광인프라 부족
 - 짧은 운항구간(1시간권)으로 인한 수요 창출 한계(운항구간 180~460km, 단위비용 상승)
 - KTX, 고속도로 확충으로 인한 항공기이용객 수요 잠식

여기도 공항, 저기도 공항 단위 면적당 지방공항, 美의 3.4배

인천공항 빼고 14개 시·도마다 거의 하나꼴
양양, 하루 이용객 24명 무안, 이용률 2% 그쳐

전국 공항, 3곳 빼곤 모두 적자 ※손익은 2010년 수치, 괄호는 하루 평균 이용객수

자료: 국토해양부, 한국공항공사



03 공항 현황 및 주요 이슈

3.2 지방 공항의 주요 이슈

- 합리적 수요 타당성 예측

- 공항 현황 : 예천공항 폐쇄(2004), 울진공항 비행훈련원 사용

- 저비용항공사(LCC, Low Cost Carrier) 유치 및 운항(전국 공항간 경쟁 심화)

- 저가항공사 : 자본금 50억원 이상, 60석 내외, 600km이내의 단거리를 운항하는 항공사
- 국제선 취항은 운항비용 및 조직운영비 상승→ 비즈니스맨 확보가 관건
- 초기 투입비용이 낮은 기종 구입 및 운항회수 등 가동률 증가
- 국가, 지자체의 전용 저가 항공사에 대한 보조금 지급·세금 감면 등의 영업권과 수익성 보장
- 공항청사 운영유지비 축소, 공항 이용료의 인하하는 등 항공기 운항에 필요한 비용을 최소화

- 지역산업과 연계한 공항발전 전략 수립

- 공항 배후에 공항관련 기업과 근로자 주거지 유치 및 다양한 관련시설 입지(기업인, 관광객 유치)
- 공항, 지자체, 민간단체, 기업체간 상생 파트너십 구축

- 공항중심의 연계교통체계 확립

- 시내버스, 리무진, 택시, 철도, 렌터카, 셔틀버스등 다양한 연계교통체계 조성

주요 이슈별 검토 04

04 주요 이슈별 검토

4.1 수요예측

- 항공수요예측은 상황에 따라 예측을 시행하지만, 신공항 개발은 대부분 **기존 공항 기준 수요창출 원단위 적 용 및 체계 접근법에 의함(기존 동일)**
 - 수요예측방법 : 공항부문사업의 예비타당성조사 표준지침(KDI,2001), 교통시설 투자평가지침(국토부,2007)
- 항공수요예측 모형의 설명변수로 사용되는 변수는 다양

구분	변 수	분야	비고
시장 크기와 소비능력	<ul style="list-style-type: none"> - 인구 또는 가구수 - 국가 또는 지역의 GDP 또는 GNP - 개인 가처분소득 - 수출액 - 수입액 	<ul style="list-style-type: none"> - 여객에 대한 수요예측 - 모든 유형의 수요예측 	
항공서비스 요금	<ul style="list-style-type: none"> - 공식운임 - 항공사 수입 	<ul style="list-style-type: none"> - 노선수요예측 - 모든 유형의 수요예측 	현재 판단 불가
항공서비스의 질	<ul style="list-style-type: none"> - 출발빈도(frequency) - 한 노선에서의 기착 또는 연결횟수 - 통행시간 	<ul style="list-style-type: none"> - 정기(수송) 수요예측 - 정기노선 수요예측 - 노선수요예측 	현재 판단 불가
항공수송 서비스에의 접근	<ul style="list-style-type: none"> - 취항 도시의 수 - 공항으로부터 일정한 거리 또는 통행시간 내에 있는 시장노선의 규모 	<ul style="list-style-type: none"> - 지역에 대한 수요예측 - 공항 또는 노선수요예측 	현재 판단 불가

04 주요 이슈별 검토

4.1 수요예측 - 시장 크기와 소비능력(인구, GDP)

/ 2006년 대비 증가세

- 전국 2020년 1인당 GDP 4만\$, 서산공항세력권내 시·군은 지속적인 증가 추세 → 타 지방공항과 상이

- 우리나라 1인당 GDP 4만\$ 진입(IMF기준 2019년, OECD기준 2020년)
- 서산공항 세력권내 시·군은 국가발전축상 서해안지역으로 시장크기 및 소비능력의 증가 추세

인구(인)				지역내총생산 (백만원)			1인당금액 (백만원)			비고
구분	2006	2012	연평균 증가율	2006	2011	연평균 증가율	2006	2011	연평균 증가율	
계	1,181,846	1,338,144	2.09	38,908,388	65,807,319	9.15	32.9	49.2	6.92	
서산	152,279	166,214	1.47	11,525,499	23,163,587	12.34	75.7	139.4	10.71	천수만국제관광휴양도시
아산	217,112	291,727	5.05	6,210,244	10,142,935	8.52	28.6	34.8	3.31	아산신도시
당진	127,167	159,005	3.79	3,953,877	9,482,107	15.69	31.1	59.6	11.47	석문국가산업단지
청양	34,405	32,537	-0.93	641,213	743,134	2.49	18.6	22.8	3.45	
홍성	90,242	89,990	-0.05	1,424,821	1,787,467	3.85	15.8	19.9	3.90	내포신도시
예산	90,507	87,898	-0.49	1,376,577	1,815,760	4.72	15.2	20.7	5.23	내포신도시
태안	64,082	63,436	-0.17	1,387,605	1,531,143	1.65	21.7	24.1	1.83	태안기업도시
평택	406,052	447,337	1.63	12,388,552	17,141,186	5.56	30.5	38.3	3.87	

04 주요 이슈별 검토

4.1 수요예측 - 비용부문

/사업비 대폭 증가 예상

- 2007년 총 투자비 40,392(단기 27,055백만원)는 토지 보상비, 터미널, 항행안전시설 비용 증가 예상
 - Airside시설은 폭 15m, 120m 기준 15,101백만원 적정(물가상승률 미고려)
 - 토지보상비(65,000원/㎡), 여객터미널(서비스수준 III), 항행안전시설의 단가는 증가 예상
 - 연평균 물가 상승률 고려시 공사비 대폭 증가

〈물가상승률을 고려한 비용 추정(기존 사업량, 사업비 기준)〉

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
사업비	40,392	41,604	42,852	44,137	45,462	46,825	48,230	49,677	51,167	52,702	54,283	55,912	57,589	59,317	61,097
단기	27,055	27,867	28,703	29,564	30,451	31,364	32,305	33,274	34,272	35,301	36,360	37,450	38,574	39,731	40,923
장기	13,337	13,737	14,149	14,574	15,011	15,461	15,925	16,403	16,895	17,402	17,924	18,462	19,015	19,586	20,173

주) 통계청 소비자 물가지수를 기준으로 연평균 3.0%적용

04 주요 이슈별 검토

4.1 수요예측 - 편익부문

- 공항부문 예타지침, 예타운용지침, 교통시설 평가지침상 30년, 5.5% 적용
 - 분석기간 : 20-30년 기준 분석
 - 할인율 : 5.5%
- 편익항목: 항공기 이착륙 지체 감소, 항공기 주기장 지체감소, 승객 지체감소, 화물지체 감소, 전환수요 통행 시간, 통행비용 절감 등을 고려함
 - 필수항목 : 전환수요의 통행시간/통행비용 절감

〈경제성 분석 기준 검토〉

구 분	편익항목	운영유지비	분석기간	할인율
공항부문 예타지침 (2001)	항공기 이착륙 주기장 지체감소 승객지체감소	0.2%(5년차 이전) 0.4%(5년차 이후)	20년	7.5%
예타운용지침 (2009)	-	-	30년	5.5%
교통시설투자평가지침 (2009)	승객통행감소, 화물운송시간감소	포장면적·㎡당 유지관리비를 산출	30년	5.5%

04 주요 이슈별 검토

4.2 고속철도 개통에 따른 항공 여객 실적 변화

- 고속철도 개통으로 항공수요는 지속적인 감소세 50%이상 감소

- 김해공항 -0.05, 대구공항 -7.66, 광주공항 -5.04

구분	김해공항		대구공항		광주공항	
	실적	전년대비	실적	전년대비	실적	전년대비
2003	8,782,835		2,228,550		2,081,031	
2004	7,674,153	-12.6	1,567,678	-29.7	1,879,968	-9.7
2005	7,045,806	-8.2	1,236,446	-21.1	1,642,129	-12.7
2006	7,071,037	0.4	1,194,150	-3.4	1,629,787	-0.8
2007	7,403,262	4.7	1,177,490	-1.4	1,539,187	-5.6
2008	7,202,117	-2.7	1,079,011	-8.4	1,380,636	-10.36
2009	6,870,157	-4.6	1,026,203	-4.9	1,363,122	-1.3
2010	8,160,546	18.8	1,149,953	12	1,348,847	-1
2011	8,749,153	7.2	1,178,212	2.5	1,375,839	2
연평균		-0.05		-7.66		-5.04

주)여객은 도착과 출발을 합한 실적

자료: 신규항공사 시장 참여에 따른 항공운송산업 시장구조 분석(2012)

- 해미비행장은 KTX 고속철도 개통으로 인한 항공수요 감소세는 없을 것으로 예상

04 주요 이슈별 검토

4.3 지역개발사업 - 산업측면

/ 전략산업 · 해양산업 육성과 연계, 장기 추진

● [산업측면] 공항과 관련된 사업은 미흡 → 항공관련산업 상대적 열악

- 공항을 기반으로 하는 항공관련 산업은 경남 창원·사천지역 중심으로 편중도는 심각(충남 3%내외)
 - 한국항공우주산업, 대한항공 및 관련 협력업체 위치한 사천, 창원, 부산 지역 매출이 92% 차지
 - KAI(SI), 대한항공(MRO,기체), 삼성테크윈(엔진)의 3대업체 매출이 항공우주산업의 87% 점유

● [청주공항]항공복합산업단지개발 타당성 검토 시행 → 청주공항 활성화는 미온적

〈지역별 생산 현황〉

(단위 : 백만불)

구분	2010	2011	2012	점유율(%)
경남	1,769	1,694	1,920	71.2
부산김해	388	470	548	20.4
충남	40	44	79	2.9
경북	193	65	66	2.4
대전	26	72	65	2.4
경기	2	4	11	0.4
서울	7	5	4	0.1
인천	3	2	2	0.1
광주	2	2	2	0.1
계	2,430	2,358	2,697	100.0

자료 : 국내항공산업 선진화 방안(2013)



04 주요 이슈별 검토

4.4 지역개발사업 - 관광측면

- [관광]공항시설과주요 관광지간의적정수준 이상 구축되어야 가능, 공항포함 관광정책 필요**
 - 지역관광정책** : 관광자원 개발, 관광인프라 투자, 관광이벤트 추진, 육상교통 확충에 국한
 → **공항을 포함한 관광정책 全無**
 - 공항주변 인프라** : **공항중심의 숙박시설 및 음식점 육성 필요**

구분	규모 / 이용객	관광자원	교통시설
사천	404만㎡/14만명	35곳, 한려해상국립공원 등	환승 가능
여수	133만㎡/63만명	54곳, 여수세계박람회, 국제해양관광스포츠 등	접근성 확보
포항	404만㎡/26만명	33곳, 호미곶, 내연산, 포스코역사관 등	접근성 확보
군산	142만㎡/17만명	24곳, 새만금, 금강철새조망대,	접근성 확보
원주	568만㎡/70만명	54곳, 치악산국립공원, 태종대, 우리별천문대 등	환승 불편
양양	245만㎡/6천명	60곳, 오색약수, 온천 등	환승 불편
청주	674만㎡/134만명	41곳, 수암골, 국립청주박물관, 청주백제유물전시관 등	환승 가능
대구	662만㎡/118만명	148곳, 약령시, 팔공산 올레길 등	접근성 확보
광주	585만㎡/138만명	212곳, 5.18광장, 호수생태원, 무등산 등	접근성 확보
무안	259만㎡/9만명	14곳, 도리포유원지, 항공우주전시장 등	대중교통이용 불편
울산	92만㎡/59만명	128곳, 간절곶, 망부석, 태화강 등	환승 불편

서산비행장 민항업지여건 및 타당성분석 20

04 주요 이슈별 검토

4.4 지역개발사업 - 관광측면

/비행장 중심의 관광상품 개발 및 연계성 강화

- 항공교통 복합 관광상품 개발 → 안면도국제관광지, 대산항크루즈, 덕산 등
 - 항공교통-연계교통 이용한 주요 관광지 상품화(에어카텔 등)
 - 크루즈와 항공사 연계
- 관광이벤트형 비행장 개발 및 활성화 → 해미읍성 교황방문지, 안면도꽃박람회 등
 - 적은 비용으로 임시 운영가능한 가변형 유목형 터미널 이용한 이벤트 중심 비행장 구축
 - 대형이벤트, 에어쇼, 항공 축제 등
- 관광과 교통복합 정보 제공 체계 구축
 - 개별 운영 항공교통, 관광지 안내 서비스를 통합
- 공항을 관광앵커화 → 해미, 덕산 등
 - 공항 중심 30분 이내에 관광매력물을 선정(자연자원, 문화자원, 산업시설 등)
 - 공항주변 관광시설 개발 : 호텔, 음식점, 쇼핑센터, 여객운수시설, 테마파크 등
- 레저용 경량항공산업 육성 및 지원 → 태안 관광레저형 기업도시, 천수만 국제관광휴양도시 등
 - 레저용 경량항공 산업 육성

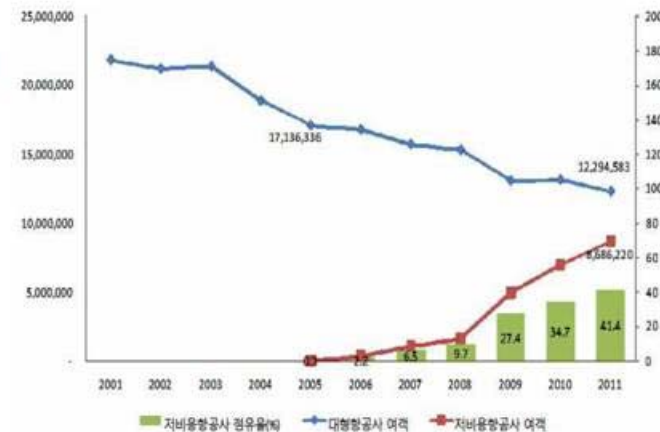
주) 한국교통연구원(2012), 관광과 항공교통의 융복합을 통한 항공산업 활성화 방안연구, 요약정리 서산비행장 민항 입지여건 및 타당성 분석 21

04 주요 이슈별 검토

4.5 저비용항공 특성

○ 우리나라의 LCC 산업은 가장 빠른 성장세 전망 - 기존 노선 축소로 인한 LCC로의 이동

- 제주노선 중심의 운항 → 제주노선외 적자 운영
- 국내항공 점유율 이용객의 양 16.5%(2010), 41.4%(2012)로 지속적인 증가 추세
- 기존 항공사 : 공급량 축소(-2.3%), 이용객 증가(5%) → 저비용 항공사 : 공급량(204.5%), 이용객(273%)(2008-2010대비)
- 공익적 성격이 강한 특성상, 기존 항공사는 국내선을 외면하는 상황
- 진에어, 에어부산은 모기업의 구조조정과 타 LCC를 견제하기 위한 경쟁적 취향



○ 수익구조개선을 위한 가장 큰 관심사항은 국제선 운영

- 공항이용 관련 비용 지출(약 15%) → 자회사 외의 저가항공(이스타, 제주에어 등)은 높은 비용 지불 - 공용비용, 격납고 등의 공용사용 등
- 항공요금은 손익분기를 맞출 수 없는 수준(고유가, 환율 불안 등) → 국제선은 정부가 공익성의 원칙 하에 항공요금 승인, 신규 증편 운항시 인센티브 제공

04 주요 이슈별 검토

4.5 저가항공 특성

- 내륙노선은 지속적인 여객 감소세(-0.39%), 제주 노선 8.5, **내륙노선 -10.7**
- 국제항공실적 8.81%(여객 7.68%, 화물 5.68)

구분	제주노선		내륙노선		전체	
	여객(명)	점유율(%)	여객(명)	점유율(%)	여객(명)	전년대비(%)
2001	7,190,259	33	14,621,075	67	21,811,334	
2002	8,879,005	42	12,369,321	58	21,248,326	-2.6
2003	10,349,895	48	11,029,629	52	21,379,524	0.6
2004	10,489,149	56	8,403,503	44	18,892,652	-11.6
2005	10,598,382	62	6,559,213	38	17,157,595	-9.2
2006	11,058,820	64	6,122,265	36	17,181,085	0.1
2007	10,889,565	65	5,958,305	35	16,847,870	-1.9
2008	11,542,497	68	5,447,863	32	16,990,360	0.8
2009	12,851,619	71	5,209,454	29	18,061,073	6.3
2010	14,821,913	73	5,394,442	27	20,216,355	11.9
2011	16,263,448	78	4,717,355	22	20,980,803	3.8
연평균증가율		8.5		-10.7		-0.39

자료 : 한국항공진흥협회, 항공통계, 각연도

04 주요 이슈별 검토

4.5 저비용항공 특성

항공사별 항공노선 현황

구분		항공노선 현황		
		2004	2011	증가율(%)
대한항공	국내선	22	18	-18.2
	국제선	114	140	22.8
아시아나항공	국내선	17	14	-17.6
	국제선	73	96	31.5
제주항공	국내선	-	3	-
	국제선	-	11	-
진에어	국내선	-	1	-
	국제선	-	8	-
에어부산	국내선	-	3	-
	국제선	-	6	-
이스타항공	국내선	-	3	-
	국제선	-	5	-
티웨이항공	국내선	-	1	-
	국제선	-	4	-
합계	국내노선	24	21	-12.5
	국제노선	155 (33개국, 97개 도시, 주 978회)	191	23.2

04 주요 이슈별 검토

4.5 저비용항공 특성

항공사별 항공기 보유대수

구분	항공기 보유대수		증가율(%)
	2005년 5월 기준	2012년 6월 기준	
대한항공	115	147	27.8
아시아나항공	59	72	22.0
제주항공	-	10	-
진에어	-	7	-
에어부산	-	8	-
이스타항공	-	7	-
티웨이항공	-	4	-
합계	174	255	46.6

04 주요 이슈별 검토

4.5 저비용항공 특성

1인당 여객실적

항공사	2011년 여객실적(명)	종업원 수(명)	1인당 여객실적
대한항공	23,591,434	20,857	1,131.1
아시아나항공	15,004,779	9,008	1,665.7
FSC 소계	38,596,213	29,865	1,292.4
제주항공	3,033,882	605	5,014.7
진에어	1,754,919	372	4,717.5
에어부산	2,492,891	410	6,080.2
이스타항공	1,749,826	383	4,568.7
티웨이항공	1,488,897	354	4,205.9
LCC 소계	10,520,415	2,124	4,953.1
합계	49,116,628	31,989	1,535.4

04 주요 이슈별 검토

4.5 저비용항공 특성

LCC 매출액

연도	제주항공	진에어	에어부산	이스타항공	티웨이항공	합계	
						매출액 (백만 원)	전년대비(%)
2006	11,762	-	-	-	-	11,762	-
2007	38,952	-	-	-	-	38,952	231.2
2008	54,514	10,189	5,855	-	-	70,558	81.1
2009	87,801	60,888	72,054	44,360	-	265,103	275.7
2010	157,527	115,998	120,763	110,482	-	504,770	90.4
2011	257,724	170,331	177,622	121,632	81,774	809,083	60.3
연평균 증가율(%)	60.38	67.26	57.01	10.09	-	113.42	-

요약 및 한계 05

5

요약 및 한계

- 인천, 김포, 김해공항외의 공항은 적자 경영
 - 수요타당성 예측, 저가항공사, 지역산업과 공항발전 전략 수립 등 선행 필요
- 공항세력권 및 시장크기는 증가세 → 총 투자비는 상승 예상
 - 인구, 지역내총생산 대비 타 지방공항과는 상이한 발전지역으로 잠재수요 충분
 - 투자비 404억원(초기 270억원)은 상승 불가피. 전략적·단계적 접근 필요
- 고속철도에 의한 항공수요 감소는 미미할 것으로 예상
- 수요 확보 측면에서는 단기적으로는 관광적 접근, 장기적으로 산업과 연계
 - 단기 : 공항개발계획상 관광에 초점, 관광수요 확보를 위한 다양한 정책적 고려 필요
 - 장기 : [산업] 충청남도 전략산업, 해양산업과 연계한 타당성 조사 先시행
[기업유치] LCC의 수요에 의한 민항 유치 전략 검토
- 방향설정을 위한 수요·경제성에 대한 예비적 판단은 의미 → 항공은 전문분야로서 구체적 대안 마련 미흡
 - 수요타당성 예측은 전문 분야로서 한계, 정책적 판단을 위한 관련 분야 고려요인에 대한 미포괄성