

영종도 신공항의 필요성과 기대효과

조 양 호*

〈 목 차 〉

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| I. 서 론 | IV. 영종도 신공항의 경쟁우위와
건설의 기대효과 |
| II. 항공수요의 증가와 영종도
신공항의 건설 | V. 영종도 신공항 건설지연에 대한
대응방안 |
| III. 아시아 각국의 항공수요와
공항건설 | VI. 결 론 |

I. 서 론

신정부가 들어서면서 상당부분 관례화되어 있던 사회 여러 분야에서의 낡은 악습들이 개혁의 대상이 되고 있다. 저자는 그러한 개혁을 우리 사회가 보다 선진사회로 발전하기 위한 정신혁명의 일단으로 이해하고 있다. 과거의 악습을 치유하지 않고서는 질적인 발전을 기할 수 없다는 점에서 과거의 잘못된 것을 개혁하려는 시도는 당연히 전국민의 높은 지지를 받을 수 밖에 없을 것이다.

그러나 한편 우려되는 점은 지난 정부의 모든 의사결정을 의혹의 눈으로 다시 보게 됨으로써 역사가 후퇴되는 것은 아닌가 하는 것이다. 그러한 우려 중의 하나가 바로 영종도 신국제공항의 건설을 둘러싸고 특정 재벌의 영향력 때문에 공항건설의 최적지가 아닌 영종도에 신국제공항이 건설되게 되었다고 하는 비판들이다. 이러한 비판의 대상이 되고 있는 그룹의 한 조직인 대한항공을 책임지고 있는 저자로서는 여간 곤혹스러울 뿐만 아니라 과거 재벌과 정치의 유착, 즉 정

*(주) 대한항공 사장, 경영학 박사

경유착의 관점에서 영종도 신공항 문제를 바라보는 사람들의 斜視가 우리나라 航空史에 큰 오점을 남길 수 있다는 점에서 걱정을 금치 못하는 입장이다.

본 原稿는 이러한 영종도신국제공항 건설을 둘러싸고 일어난 잘못된 주장에 대해 시간이 지날수록 더욱 분명해지는 영종도 신국제공항의 필요성과 기대효과를 분석·정리하여 필요없는 오해의 소지를 없애고 영종도신국제공항 건설에 국민의 힘을 모으는데 일조하고자 한다.

Ⅱ. 항공수요의 증가와 영종도 신공항의 건설

가. 항공수요의 증가와 공항혼잡

航空運送은 경제발전 및 국민소득 수준과 밀접한 관계를 갖고 발전하는 高速運送手段이다. 따라서 항공수요는 한 나라의 경제수준을 보여주는 지표가 되기도 한다. 한국의 경우 급속한 경제성장과 국민소득의 향상으로 1980년대부터 항공운송수단이 일반 국민에게 愛用되기 시작했으며, 특히 1980년대 중반 이후에는 급속한 수요증가와 더불어 항공운송수단이 국민생활에 없어서는 안 될 편리하고 신속한 교통수단으로서 定着되어 가고 있다.

우리나라 항공수요는 1981년에 여객 478만명, 화물 22만 6천톤이었던 항공수송량이 1986년에는 여객 903만명, 화물 46만9천톤, 그리고 1991년에는 여객 2,252만명, 화물 98만 6천톤으로 증가하여, 지난 10년 동안 여객부문은 4.7배, 화물부문은 4.3배의 급속한 증가를 보이고 있다. 이와 같이 航空需要가 급증하게 된 배경에는 첫째, 급속한 국내선 항공수요의 증가가 있었다. 신속한 교통수단에 대한 국민의 욕구와 항공사들의 국내선 擴充에 따른 항공교통의 대중화로 1986-90년 동안 국내선 여객수요는 年平均 28.5%의 급속한 증가를 기록하였다. 또한 국내선 여객수요는 1988년부터 국제선 여객수요를 능가할 정도로 확대되어 항공편이 국민생활에 있어서 중요한 移動手段으로 정착되어 가고 있음을 알 수 있다. 둘째, 해외여행 자유화조치를 들 수 있다. 해외여행 자유화조치 이후 급속히 증가한 국제선 항공수요는 1987년부터 90년까지의 연평균 14.1%의 증가율을 기록했으며, 1989년에는 30.4%라는 기록적인 수요증가를 보였다. 셋째, 신속하고 안전한 운송수단을 필요로 하는 高附加價値 航空貨物의 증가이다. 1991년 기준으로 우리나라의 항공화물은 국제선 79.8%, 국내선 20.2%의 비율로 국제선 항공화물의 비중이 절대적으로 높다. 국제선 輸出航空貨物은 섬유류

36.6%, 전자 20.4%, 기계 7.4%, 생동물 5.5%, 기타 30.1%의 비율로, 주력 수출상품인 섬유 전자부문의 수출항공화물 증가가 국제선 항공화물의 급속한 증가를 선도하고 있다.

IATA의 需要豫測報告書는 한국의 여객수요 증가율이 1995년까지 연평균 10.2%, 장기적으로 1996-2000년에는 9.0%, 2001-5년에는 8.5%, 2006-10년에는 8.5%를 각각 기록할 것으로 예측하고 있다. 한편 김포공항을 이용하는 여객수요의 연평균 증가율은 1991-95년에 9.7%, 1996-2000년에 8.7%, 2001-5년에 7.8%, 2006-10년에 7.0%가 되리라고 예상되고 있다.

1991년을 기준으로 우리나라 여객수요의 81.7%(국제선 87.2%, 국내선 77.0%)와 화물수요의 86.4%(국제선 94.4%, 국내선 54.7%)를 담당하고 있는 김포공항은 연간 2,400만명의 여객과 16만회의 航空機 發着을 처리할 수 있는 空港能力을 갖추고 있으나, 86년 이후 급속히 증가하고 있는 항공수요를 감안하면 향후 2-3년 이내에 그 한계에 이를 것으로 전망되고 있다.

이와 같이 1980년대 중반부터 시작된 급속한 항공수요의 증가로 국민생활과 국민경제 속에서 항공운송이 차지하는 비중이 급속히 증대되고 있으며, 그 중요성은 날로 커지고 있다. 그러나 다른 한편으로 급속한 항공수요의 증가는 空港 混雜이라는 새로운 심각한 문제를 우리에게 안겨주고 있다.

항공교통의 대중화와 국제교류의 확대에 따라 지속적으로 증가하고 있는 수요 증가에 공항이 원활히 대처할 수 없을 경우, 가중되는 공항이용자의 불편과 항공관련산업의 성장 위축은 국민경제에 막대한 손실을 초래하게 될 것이다. 특히 김포공항은 우리나라 항공수요의 대부분을 처리하고 있기 때문에 김포공항의 능력한계와 공항혼잡이 초래할 문제의 심각성은 적지 않다 할 수 있는데 몇 가지 중요한 점을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 공항능력의 制約은 항공편 이용의 신속성과 편리성을 阻害하게 된다. 공항혼잡으로 인하여 항공기 발착이 遲延되고 공항이용에 불편이 加重되면 이용자들은 항공편을 이용함으로써 얻을 수 있는 迅速性和 便利性を 누릴 수 없게 되고 그 결과 항공수요 증가가 둔화된다.

둘째, 항공기 이착륙과 노선망 확충이 제약을 받게 된다. 공항능력이 飽和狀態에 이르게 되면 신규노선을 개설할 수 있는 餘力を 상실하게 됨으로써 새로운 수요도 창출할 수 없게 될 뿐만 아니라 항공기 운항의 증편이 불가능하여 증가하는 항공수요에 대처할 수 없게 된다. 즉 공항발착의 제약은 수도권과 지방을

연결하는 신규노선 개설이나 증편을 불가능하게 함으로써 국내 항공수요에 적절히 대처해 나갈 수 없게 한다. 또한 급속히 증가하는 국제 항공수요에 대응하여 외국 항공사들의 취항과 국내 항공사들의 노선망확대 역시 불가능하게 된다. 1980년에 8개국 10개 항공사였던 김포공항 취항 항공사수가 91년에는 28개로 증가하였으며, 90년대말에는 28개국 40여개 항공사로 증가할 것으로 전망되고 있음으로, 현재 김포공항의 처리능력으로는 90년대 중반 이후이들을 수용할 수 없을 뿐만아니라 국적항공사마저도 노선망확충에 제약을 받게 될 것이다.

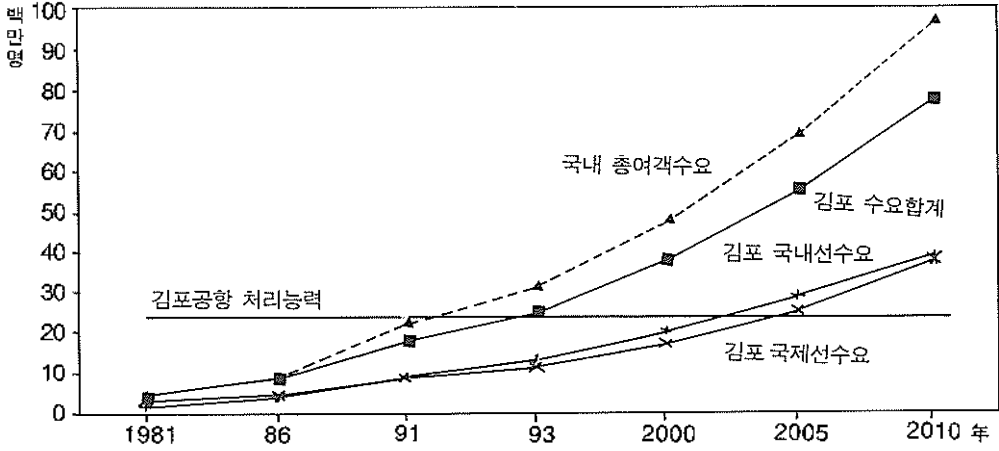
셋째, 국제교역 및 경제활동의 萎縮을 들 수 있다. 김포공항은 우리나라 국제항공화물의 94.4%를 처리하고 있는 경제적으로 매우 중요한 산업기반이다. 산업구조의 고도화와 수출상품의 小型 高附加價値化는 항공운송에 대한 의존도를 높임으로써, 김포공항은 輸出入 활동의 關門으로서 그 중요성이 나날이 높아만 가고 있다. 또한 생산자와 소비자를 신속히 연결시켜 주는 항공운송수단의 확보는 국내 경제활동을 촉진시킬 뿐만 아니라 제품의 국제경쟁력 역시 좌우하게 된다. 김포공항이 그 능력한계로 이와 같은 역할을 신속히 수행하지 못할 경우 우리나라 기업의 경제활동과 국제경쟁력 제고에 제약을 가하게 된다.

넷째, 항공사의 競爭力 低下와 航空關聯産業의 성장을 위축시키게 된다. 공항은 항공사의 생산활동과 이용자의 소비활동이 결합되는 場으로서 항공사에게는 가장 중요한 활동장소이며, 항공관련산업을 하나로 연계시키는 核인 것이다. 항공사는 공항을 중심으로 노선망을 확충하고 이용자의 요구에 대응하여 서비스를 제공하게 된다. 공항능력의 한계는 이러한 노선개설이나 증편 등 항공운송과 관련된 모든 서비스 제공에 제약을 가하게 됨으로써 항공사 서비스활동의 위축과 함께 결국 이용자 즉 고객의 불편을 초래하게 된다. 또한 공항혼잡과 능력의 한계는 공항이 담당할 航空關聯産業間의 連繫機能을 제약하게 되고, 항공관련산업간의 相互依存 補完關係를 저해함으로써 항공사의 경쟁력 저하 및 관광, 여행, 수송 등 항공관련산업 전반에 걸쳐 부정적인 영향을 미치게 된다.

나. 김포공항의 처리능력 한계와 신공항의 필요성

김포공항의 현행 처리능력과 항공수요증가추세를 對比해 보면 김포공항의 처리능력의 한계가 到來하는 시기를 예측해 볼 수 있다. <그림 1>은 김포공항의 여객처리 능력과 수요증가를 비교하여 공항능력의 限界時點을 예측한 것이다. 김포공항의 여객처리 능력이 연간 2,400만명임을 감안할 때 처리능력을 웃도는

〈그림 1〉 김포공항의 처리능력과 여객수요 증가 전망

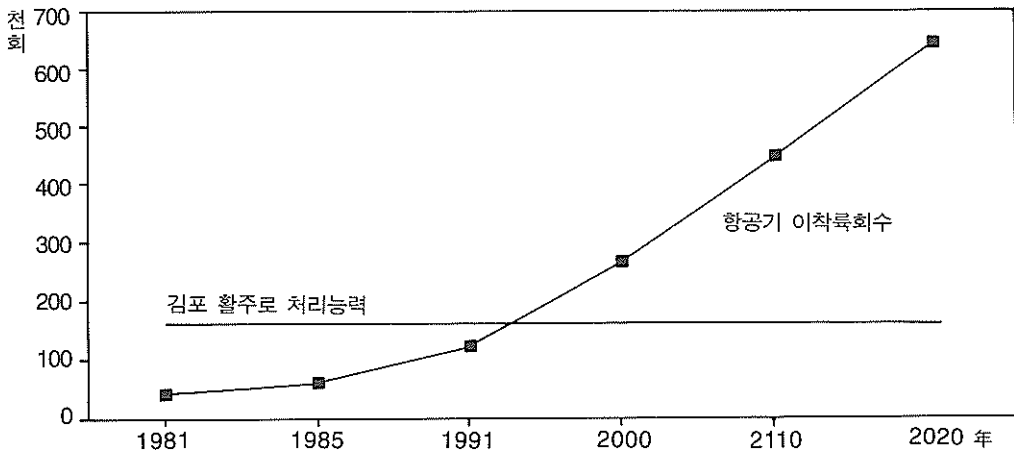


자료: IATA, Asia-Pacific Aircraft Movement Forecast, 1992.5.

IATA, Asia-Pacific Passenger Traffic Forecast, 1992.1.

교통부, 교통통계연감, 1992.

〈그림 2〉 김포공항의 활주로 처리능력과 항공기 이착륙회수 증가 전망



자료: 교통부, 교통통계연감, 1992. 한국공항공단자료.

항공수요가 발생하는 시기는 1995년을 前後한 시점이 된다. 따라서 1995년 이후 김포공항은 원활한 여객처리능력을 喪失하게 됨은 물론 증가하는 여객수요에 밀려 공항으로서의 기능마저 위협받게 된다. <그림 2>는 김포공항의 활주로 처리능력과 연간 항공기 발착회수의 예측치를 비교하여 활주로의 처리능력이 한계에 이르는 시점을 예측한 것이다. 그림에서와 같이 김포공항 활주로 처리능력이 年 16만회임을 감안할 때, 1991년에 12만 2천회에 달한 항공기 이착륙 회수는 1995년 이전이라도 처리능력을 웃돌 가능성이 높다는 것을 알 수 있다. 따라서 김포공항은 1995년을 前後하여 여객처리 능력이 한계에 달함은 물론, 滑走路의 처리능력한계까지 가중됨으로써 김포공항의 능력한계가 초래할 심각한 혼잡과 문제점들이 머지 않아 가시화될 수 있음을 알 수 있다.

이와 같은 김포공항의 처리능력 한계와 문제점을 해결하는 방안으로서 가장 기초적이고 손쉬운 對策은 현재의 위치에서 공항을 확장하고 시설을 보완하여 수요에 대응하는 것이다. 그러나 이 방안이 안고 있는 문제는 김포공항의 立地 與件上 더 이상 확장이 여의치 않다는 점이다. 김포공항의 대규모 확장을 제약하는 몇 가지 문제점을 살펴보면 첫째, 김포공항으로 進入하는 항공기가 지나게 되는 空域의 制限이다. 김포공항으로 진입하는 항공기는 飛行禁止區域인 서울 都心上空(P-73) 및 北方飛行禁止區域(P-518)을 통과하지 못하기 때문에 공항확장이 이루어지더라도 그 기대효과가 제한적일 수 밖에 없게 된다. 둘째, 김포공항 주변에는 桂陽山(370m) 등 항공기의 공항 이착륙을 제약하는 障礙物이 산재해 있어 김포공항확장의 걸림돌이 되고 있다. 셋째, 김포공항주변은 住居密集地域으로서 공항확장은 극심한 騒音被害를 誘發하게 된다. 세계 각국의 공항이 공항혼잡에도 불구하고 공항 확장을 과감하게 추진하지 못하고 있는 주된 이유는 바로 공항주변의 소음피해 때문이라는 점을 감안하면 주변이 주거밀집지역인 김포공항의 확장은 새로운 심각한 소음피해와 이로 인한 문제점들을 유발시키게 된다할 것이다.

이상과 같은 공항확장을 제약하는 모든 요소들을 무시하고 김포공항을 확장한다 해도 이는 短篇的이고 短期間的인 對應에 머물게 되며, 장기적인 공항기능의 수행에는 명백한 한계가 존재한다. <그림 1>에서와 같이 2010年 즈음 우리나라의 항공수요는 年 1억명에 가까와지며, 김포공항을 이용하는 여객수요는 2005년에 5천 6백만명, 2010년에 7천 8백만명으로 증가할 것이다. 따라서 단지 10년 후의 여객수요에 대응하기 위해서 만도 현재 김포공항 규모의 두 배 이상이나 되

는 공항시설이 필요하게 되며, 2010년의 장기적인 수요까지 고려할 경우 장기적으로 김포공항을 확장하여 대응한다는 구상은 불가능하다는 것을 알 수 있다.

또한 <표 1>에 나타난 바와 같이 현재 공항기능을 원활히 수행하고 있는 세계 주요공항의 수요와 능력을 통해 김포공항의 장래 수요에 適正한 空港規模를 유추해 보면 공항의 확장성이 얼마나 중요한가를 알 수 있다. 현재 김포공항과 같은 수준의 수요를 원활히 처리하며 장래의 수요증가에도 彈力的으로 대응할 수 있는 공항규모는 <표 1>의 공항들을 例로 고려해 볼 때 1,500-2,000ha의 공항부지에 2-3本の 同時離着陸用 滑走路가 필요하다는 것을 알 수 있다. 또한 김포공항의 수요가 5천 600만명에 달할 것으로 전망되는 2005년경에는 2,000ha 이상의 공항부지와 3本 이상의 활주로가 있어야만 원활하고 여유있는 공항기능을 수행할 수 있다. 따라서 김포공항의 제반여건을 무시하면서까지 공항을 확장한다 하더라도 장기적인 수요증가에 지속적으로 대응할 수 있는 수준으로 공항을 확장한다는 것은 극히 어렵다는 것을 알 수 있다.

이와 같이 김포공항은 장기적인 수요증가를 감당할 만큼 충분한 확장여건을 갖추고 있지 못하기 때문에 단기적으로 확장을 한다 해도 머지않아 새로운 장소에 신공항을 건설해야 될 것은 분명하다. 그러므로 김포공항의 諸般與件上 制約

<표 1> 각공항의 기반시설과 이용현황 비교

空 港	面 積(ha)	滑走路數	利用客數(명)	貨物取扱量(톤)	發着回數
시카고, 오헤어	2,835	6	59,852,330	1,071,598	813,896
달라스, 휘스워스	7,082	6	48,198,208	547,008	736,127
L.A, 국제공항	1,451	4	45,668,204	1,141,196	657,436
런던, 히스로우	1,141	3	40,495,508	736,324	381,726
파리, 드골	3,104	2	21,975,428	615,699	258,162
암스테르담, 스키폴	1,720	6	16,541,928	654,195	247,065
싱가폴, 창이	1,663	2	16,285,039	652,922	123,234
臺灣, 中正	1,200	3	10,623,850	632,311	62,080
태국, 방콕	1,500	2	15,239,037	403,087	135,916
일본, 나리타	550	1	20,710,083	1,383,599	62,204
한국, 김포	672	2	18,467,328	704,334	122,610
香港, 啓德	215	1	19,747,543	849,786	130,916

자료: Airport Review 1989 No.69. 新空港レビュー- 1992.10.

을 장기적이고 종합적인 시각에서 고려할 때, 장래의 항공수요와 공항입지를 고려하여 새로운 공항을 건설하는 것이 보다 효과적인 대응책임을 부인할 수 없는 것이다. 아시아 지역의 주요 공항 중 김포공항 외에도 기존공항의 여건상 확장이 불가능하여 보다 기능적인 공항을 새로 건설하는 예는 일본 간사이공항과 홍콩 첵랍콕공항에서도 찾아볼 수 있다.

다. 영종도 신공항 건설계획

김포공항의 확장한계와 항공수요의 증가로 수도권에 신공항을 건설하는 문제는 이미 80年代初부터 검토되어 왔으며, 특히 1987년 김포공항의 제2 활주로 運營開始와 더불어 항공기 소음문제가 주요 爭點으로 浮刻됨에 따라 그 필요성은 크게 擡頭되었다. 이에 김포공항의 확장한계와 장기적인 항공수요 증가에 적극적으로 대응하기 위하여, 1989년 1월부터 수도권 신공항건설이 본격적으로 추진되었으며 1992년 6월에 신공항건설 예정지 및 기본계획을 확정하였다. 이 계획에 의해 신공항 건설은 1992년 11월 서울에서 66Km 거리인 인천앞 영종도 지역에서 착공되었으며, 현재 1998년을 개항목표로 제 1단계 공항건설이 진행되고 있다.¹⁾

수도권 신공항 건설은 우선 1단계로 1992년 11월에 착공하여 1998년을 개항목표로 3조 4천억원의 공사비를 투입하게 된다. 제1단계 공사가 완성되면 신공항은 年間 17만회의 항공기 이착륙이 가능하며, 年 2,700만명의 여객처리가 가능하게 된다. 또한 제2단계부터는 수요의 증가에 대응하여 탄력적으로 공사를 추진함으로써 종합적이고 효율적인 공항기능을 수행할 수 있도록 한다는 것이 전체적인 건설계획이다. 최종적으로 공항건설이 완성되면 영종도 신공항은 연간 70만회의 항공기 운항과 1억명의 여객처리가 가능한 대규모 공항으로서 2000년대의 항공수요를 원활히 처리할 수 있게 된다.

특히 영종도 신공항은 입지적 특성과 확장성을 바탕으로 1)소음공해로부터 완전히 벗어난 공항, 2)국제선 거점과 중계지로서 24시간 운영가능한 공항, 3)국제선 위주로 국내선 환승이 편리한 공항, 4)편리함과 안락함을 갖춘 세계적인 공항, 5)초대형기 등 미래형 항공기의 취항이 가능한 공항 등 복합적이고 편리한 공항기능을 원활히 수행할 수 있는 공항을 목표로 건설되고 있다.

1) 1단계공사의 완성시기는 1993년 6월에 1999년으로 잠정연기되었음.

<표 2>

영종도 신공항 건설계획

區 分		1단계 건설	최종완성
空 港	敷地面積	* 460만평	* 1,435만평
	滑走路	* 3,750×60 1本	* (3,750-4,200)×60 4本
	旅客터미널	* 7만 4천평	* 26만 4천평
	航空保安施設	* CAT-IIIa	* CAT-IIIa
交 通	高速道路	* 도로: 6-8차선 54.5Km	* 도로: 8차선화
	專用鐵道	* 철도: 用地買入	* 철도: 複線 66Km
其 他	背後支援圃地	* 80만평	* 264만평
	建設期間	* 92년 11월-97년말 (98년개항)	* 수요에 따라 2-4차 단계적 추진
	工事費	* 3조 4,000억원	

자료: 한국공항공단, 수도권신국제공항건설, 1992.

이와 같은 특징 때문에 영종도 신공항은 단지 김포공항의 대체공항으로서 2,000년대의 국내외 항공수요를 원활히 처리하는 것 이상의 역할이 기대되고 있다. 즉 영종도 신공항은 동북아시아의 중심공항으로서 국민경제상 중요한 역할을 수행할 수 있다는 점에서 주목되고 있는 것이다.

Ⅲ. 아시아 각국의 항공수요와 공항건설

가. 항공수요의 급증과 공항혼잡

아시아 태평양지역은 고도경제성장에 따른 생활수준의 향상으로 항공수요가 세계에서 가장 급속히 증가하고 있는 지역으로 손꼽히고 있다. IATA는 1992년에 실시한 항공수요예측에서 세계 항공운송시장에서 점유하는 아시아 태평양지역의 점유율이 1985년 25.2%, 1990년 31.2%에서 2000년에는 39.2%으로 증가할 것이며, 2010년에 가서는 이 지역의 항공수요가 51.1%로 세계에서 가장 큰 항공시장으로 성장할 것으로 예측하고 있다. 또한 90년대 전반(90-95년)에 세계 항공수요는 연평균 5.7% 성장할 것으로 예상되고 있으나, 아시아지역의 항공수요 증가는 <표 3>에서 보듯이 이를 훨씬 능가하는 예상성장률을 보이고 있으며, 이와 같은 성장세는 2000년대까지 지속될 것으로 전망되고 있다.

<표 3> 아시아 각국의 국제선 정기여객수요 증가전망(%)

	1985(千명)	1990(%)	1995	2000	2005	2010
한 국	4217.4	16.4	9.1	8.3	8.1	8.1
일 본	14580.0	15.6	9.2	8.4	8.0	7.8
대 만	4677.8	17.0	9.0	7.7	7.2	6.9
홍 콩	9140.9	15.2	8.3	6.6	6.0	5.2
싱 가 폴	8406.3	10.3	8.1	6.7	6.5	6.4
태 국	5243.2	15.4	9.8	7.7	7.2	7.2
世界合計	-	7.6	5.7	5.5	-	-
占有率	25.2	31.2	-	39.2	-	51.1

주: 점유율은 아시아 태평양지역이 국제정기여객수송에서 차지하는 비율을 나타냄.

자료: IATA, Asia-Pacific Passenger Traffic Forecast, 1992.1

이와 같은 급속한 항공수요의 증가는 아시아지역의 경제발전과 실질소득의 향상에 의한 것으로써 매우 고무적인 현상이라 할 것이나, 반면에 급속한 항공수요의 증가는 앞에서 언급한 바와 같이 공항혼잡이라는 새로운 심각한 문제를 초래하고 있다. 즉, 아시아의 주요공항 중에서 싱가포르의 창이공항을 제외하고는 이미 포화상태에 달했거나 90년대 중반에는 공항능력을 웃도는 수요발생으로 인하여 공항혼잡을 피할 수 없어 공항기능을 원활히 수행할 수 없는 상태에 이르게 된다는 것이다.

<표 4>에서 보듯이 아시아 주요 공항의 일부는 90년대 중반을 전후하여 공항능력이 한계에 달하게 되며, 다소 여유가 있는 공항이라 할지라도 수요가 일시에 집중하는 피크 시간대의 수요는 90년대 중반을 전후하여 모든 공항에서 한계를 초과하게 됨으로써 이미 원활한 공항기능의 수행이 어렵다는 점을 다들 공감하고 있는 것이다.

나. 아시아 주요 공항의 공항정비 및 공항간 경쟁

1995년을 전후하여 아시아지역 주요 국제공항의 혼잡현상이 확연해짐에 따라 아시아 각국은 국내외 항공수요의 원만한 처리와 공항이용률의 제고, 그리고 공항이 경제 사회 문화면에 미치는 영향을 고려하여 공항 재정비 및 확장계획의

<표 4> 아시아 주요공항의 피크시 시간당 이용전망 및 적정수용능력

공 항	구 분	1990	1995	2000	2005	적정능력
韓 國 김 포	항공기 이착륙수	29	41	57	74	40
	국제선도착승객수	2,400	3,730	5,150	6,920	3,500
	국제선출발승객수	2,560	4,340	5,330	7,250	3,500
日 本 나리타	항공기 이착륙수	26	39	55	69	30
	국제선도착승객수	4,500	6,760	9,560	11,530	
	국제선출발승객	4,695	6,500	9,094	11,590	
泰 國 돈무앙	항공기 이착륙수	24	39	48	60	30
	국제선도착승객수	2,250	3,220	4,650	6,050	3,300
	국제선출발승객수	2,650	4,030	4,680	6,300	4,500
홍 콩 카이탁	항공기 이착륙수	27	32	46	59	33
	국제선도착승객수	3,487	4,670	6,520	7,840	4,500
	국제선출발승객	2,930	4,030	5,700	7,240	4,500

자료: IATA, Asia-Pacific Aircraft Movement Forecast, 1992. 5.

수립과 추진에 국가적인 역량을 투입하고 있다.

특히 각국의 공항정비 정책은 이미 단순한 공항정비와 혼잡해소의 목적을 넘어 국가간의 신공항 건설 경쟁으로 확대되어 가고 있다. 나아가서 최근 그 실효성에 의문이 제기되기도 하지만 아시아 각국은 세계 항공운송업계의 경쟁이 헝-엔-스포르크 노선망 형태로 전개되어, 잘 발달된 노선망의 중심공항 역할을 담당하는 헝공항의 보유여부가 자국항공사의 경쟁우위와 국가경쟁력 제고를 좌우하게 될 것으로 보고 있다. 또한 미래의 항공수요가 그곳으로 흡수될 것이라는 논지를 제시하고 이러한 추세에 따라 신공항을 건설한다는 목표를 명확히 밝히고 있다.

이와 같이 헝공항의 기능과 역할이 새롭게 강조됨에 따라 아시아 각국의 공항 건설은 정비확장의 차원을 넘어 아시아의 중심공항, 즉 헝공항의 확보를 궁극적인 목표로 전개되고 있다.

Ⅳ. 영종도 신공항의 경쟁우위와 건설의 기대효과

가. 항공사의 공항선택 결정요인

인접 각국이 공항건설 경쟁을 벌이고 있는 상황에서는 항공사들로부터 이용되는 공항을 건설하는 것이 무엇보다 중요하게 된다. 일반적으로 항공사들이 어떤 공항을 선택하느냐 하는 것은 대상공항자체의 특성 및 항공수요의 특성에 의해 결정된다.

〈표 6〉 공항간 경쟁우위 결정요소

<ol style="list-style-type: none"> 1. 공항시설 완비: * 24시간 전천후 공항 이용 가능 * 4000m급 복수활주로 확보 * 공항접근망(Access) 및 공항배후단지의 정비 * 2000ha 이상의 공항면적 확보 2. 항공사의 부대시설 설치 여건과 차별화된 취항조건 유무 3. 여객수요 및 경제성장의 잠재력 4. 국제선 간선 및 지선망의 확보 5. 2국간 항공협정의 교섭력

1. 공항자체의 특성

현재 아시아지역에서 사용중이거나 건설이 추진되고 있는 주요 공항은 10여 개에 이르고 있으며, 이 중 한국, 일본, 대만, 홍콩, 태국, 싱가포르 등에서 아시아의 중심공항을 목표로 신공항 건설에 매진하고 있다. 이들 공항건설은 1994년부터 시작되어 2000년까지 모든 공사가 일단락 되게됨으로써 아시아 지역의 신공항 건설 경쟁은 1990년대 후반에 본격적으로 진행되어 2000년경에는 그 승자와 패자가 가려질 것이다. 공항간 경쟁에서 승자가 되기 위한 공항의 주요 특성으로는, 첫째 24시간 공항운용 가능, 둘째 동시 이착륙이 가능한 4,000m급 복수 활주로 보유, 셋째 잘 정비된 공항터미널과 공항접근망(access) 및 숙박 쇼핑 등의 배후시설 완비 등을 들 수 있다.

이와 같은 공항자체 특성 중 시설면에서 가장 중요한 요소는 24시간운용 가

〈표 5〉 아시아 각국의 주요 공항건설 계획

국명	항공사별 및 항공사별 계획										
	계획연	면적	활주로	활주로 처리능력	유류취급 여객수	SIPOPT 數	Access	현재 계획 (90년)	신 계획 (90년)	2000년 국제여객수	기 타
일본	제1기 1999년	제1기 1,520ha	제1기 3,750×1	제1기 2,700만명	제1기 72개	고속도로, 철도	국제 848만 국내 839만	국제 66만 국내 9만 (89년 기준)	2,046만		
	전체 (계획중)	완성 5,500ha	전체 3,700×4	전체 2,000만명	전체 192개	거리 : 64km 소요시간 : 40분	전체 1650만 국내 1000만				
대한민국	현재	1,200ha	1기 완성 3,660×1 2기 3,350×1 3기 2,450×1	현재 800만명	현재 22개	고속도로, 철도	983만	60만	1,200만		제2기 2000년 건설계획 (1999년)
	제2기 1995년		제2기 3,140×1	제2기 2,000만명	제2기 38개	거리 : 40km 소요시간 : 40분					
중국	제1기 1997년		제1기 3,800×1	제1기 3,300만명	제1기 60개	고속도로, 철도	1,870만	80만	3,200만		
	전체 계획	1,270ha	전체 3,800×2	전체 8,700만명	전체 120개	거리 : 40km 소요시간 : 20분					
싱가포르	현재	1,663ha	4,000 50m 3,355 50m	제1기 1차 2,000만 2차 2,400만	제1기 65개 제2기 56개 합계 3	지하철, 도로	1,560만	62만	3,219만		현재 계획 제3기 2000년 건설계획 (1997년) 제4기 2000년 건설계획
	장래계획		2,750 45m	장래 4차 2,000만명	장래 4차 2,000만명	거리 : 20km 소요시간 : 30분		총량 795만			제3기 2000년 건설계획
일본	현재	제1기 550ha	제1기 A: 4,000m 제2기 B: 2,500 제3기 C: 3,200	현재 9,12만 완성시 22만회 /년	현재 2,000만명 완성시 2,300 제3기 3,300	고속도로	2,142만 (90년)	135만			제2기 2000년 건설계획 제3기 2000년 건설계획
	조기완성추진 (제2기)	1,065ha				고속도로					
일본	제1기 94년 여합	제1기 511ha	제1기 A: 3,500 (완성시 4,000)	제1기 개항시 2,000만명	제1기 30개 제2기 41개 합계 71개	철도	(호노사카) 530만 (90년)	23만			
	제2기 계획 중	전체 계획 1,200ha	제2기 B: 4,000 제3기 C: 3,400	제2기 완성시 2,500만명	제2기 개항시 2,000만명 제3기 개항시 2,500만명 합계 4,500만명	고속도로					
태국	현공항	1,500ha	3,700×60 3,000×45			철도	1,230만명	39만			현재 3,000m의 활주로를 3,500m로 확장 계획. 제3기 2000년 건설계획 제4기 2000년 건설계획
	제2기 공항 건설계획 2,000년 개항	3,200ha	1차 2개 2차 2개			고속도로					

자료) AIRPORT REVIEW. 1989 No-69. 71~76쪽. 1992년 2월. 新東京國際空港公報. 新東京國際空港. 1992. 3.

능한 활주로와 여객터미널으로써, 아시아 각국의 공항 중에서 현재 24시간 운용이 가능한 공항은 싱가포르의 창이공항뿐이며, 건설이 추진되고 있는 공항중에서는 한국의 영종도 신공항, 홍콩의 첵랍콕공항, 일본의 간사이공항이 가능한 정도이다.

한편 공항규모면에서는 1994년에 개항하는 간사이공항, 1998년에 1차 공사가 완료될 예정인 영종도 신공항, 홍콩의 첵랍콕공항(모두 신규로 건설되는 공항임) 등은 개항시의 공항규모가 기존 공항을 확장 정비하는 창이, 방콕공항 등에 비하여 뒤지게 된다(<표 5> 참조). 따라서 공항자체의 특성상 아시아 중심공항의 역할을 담당하기에 충분한 여건을 갖춘 공항은 현재의 싱가포르 창이공항 뿐이며, 영종도 신공항은 최종단계 규모를 완성하여야 협공항으로서의 조건을 충분히 만족시킬 수 있다고 할 수 있다.

따라서 동북아시아 각국의 공항은 당분간 공항자체 특성에서 다른 공항을 압도할 만한 경쟁우위를 갖추지 못하고 있는 만큼, 각자의 장점을 최대한으로 활용하여 동북아시아의 중심공항, 즉 협공항이 되기 위한 노력을 경주할 것으로 보인다.

2. 항공수요의 특성

항공사가 歐洲나 美洲에서 아시아 방면으로 연결되는 장거리 국제선의 중간기항지로서 하나의 공항을 선택하려는 경우, 공항이 갖고 있는 (1)항공수요의 크기, (2)수요배후지 및 (3)수요의 분포가 결정적으로 이에 영향을 미치게 된다. 첫째, 예를 들어 한 항공사가 미국과 싱가포르를 연결하는 장거리 국제선을 개설하고, 中間寄着地로 동북아시아의 한 공항을 설정하려 할 경우, 공항선택의 결정적인 기준이 되는 변수는 바로 중간기착지에서 발생하는 수요이다. 즉, 韓國에서 발생하는 수요가 일본이나 대만에서 발생하는 수요보다 많을 경우 항공사는 한국을 중간기착지로 설정하고 노선을 개설하게 된다.

둘째, 유력한 需要背後地(해당국가나 주변국가)의 존재 여부가 항공사들의 공항선택에 결정적인 영향을 미친다. 홍콩의 경우 중국이라는 광대한 시장이 있으며, 싱가폴은 ASEAN을 통하여 동남아시아 각국과 강력한 연계수요를 갖고 있다. 실제로 싱가포르의 창이공항에 도착하는 승객의 약 30%는 동남아시아에서 오는 승객이며, 다른 지역에서 오는 관광객은 우선 싱가폴을 경유하여 주변 동남아시아 국가로 향하게 된다. 따라서 싱가포르의 창이공항은 풍부한 자체수요와 환

승수요를 통하여 동남아시아의 협공항 역할을 수행하고 있는 것이다.

한편 홍콩은 싱가포르와 같은 환승목적의 협공항이 되기 위한 노력에는 적극적이지 않은 편이다. 현재 홍콩의 啓德空港 이용객의 80%가 홍콩을 목적지로 하고 있기 때문에 협공항화를 위해 다른 공항과 치열한 경쟁은 하지 않을 것이라 는 것이 홍콩 신공항건설 관계자의 의견이다.

셋째, 아시아 주요 공항이 위치하고 있는 각국의 외국인 방문객 분포가 항공사의 공항선택에 영향을 미친다. 동북아시아 국가들의 외국인 방문객 분포는 동북아시아지역과 미국 그리고 동남아시아 순으로 비중이 높으며, 특히 일본을 중심으로 한 방문객의 비중이 높게 나타나고 있다. 반면에 동남아시아 국가들의 경우에는 동북아시아, 동남아시아 및 유럽의 수요가 골고루 분포되어 있다. 이와 같이 동북아와 동남아 양지역의 방문객 분포는 서로 다른 특성을 보이고 있는데 각국의 방문객 분포 그리고 노선망 시스템을 종합하여 보면 지역적 특성이 더욱 분명하게 나타난다(<표 7> 참조).

<표 7> 아시아 각국의 노선망과 지역별 수요의존도

구 분	노선망(수)		주요국제간선 (年間 여객수 100만명 이상노선)	각국 방문객의 지역별 분포 (%)			
	국제	국내		미주(미국)	동북아(일본)	동남아	유럽
한 국	50	11	東京	11.2(9.9)	68.9(45.5)	8.7	5.8
日 本	94	7	서울, L.A, 臺北, 홍콩, 호놀룰루	20.6(15.4)	47.9(24.4)	11.1	13.8
대 만	36	1	東京, 홍콩	14.7(12.8)	62.7(44.2)	12.6	6.1
홍 콩	70	0	東京, 臺北, 방콕, 싱가폴	13.6(10.3)	47.9(20.9)	16.8	13.2
싱가폴	95	0	홍콩, 자카르타 쿠알라룸푸르, 방콕	6.0(4.7)	27.9(16.1)	31.5	15.9
태 국	78	19	싱가폴, 홍콩	6.9(5.4)	33.0(12.3)	22.6	23.2

자료: PATA(Pacific Asia Travel Association), Annual Statistical Report 1991.

日本經濟新聞, 1992.3.24.

주: 노선망의 숫자는 한국(김포), 일본(나리타), 대만(중정), 홍콩(계덕),

싱가폴(창이), 태국(방콕)공항에서 연결되는 노선수의 추정치임.

방문객 분포를 나라별로 살펴보면 동북아시아에 있는 日本은 방문객 분포가 지역별로 골고루 분포되어 가장 발달된 노선망을 보유하고 있으며, 동남아시아의 경우 싱가포르와 태국이 방문객 분포 그리고 노선망에 있어서 중심적인 위치를 차지하고 있다. 홍콩의 경우는 동북아시아와 동남아시아의 중간에서 두 지역간을 연결하는 위치에 있다. 따라서 아시아 지역에서 방문객 분포 그리고 항공노선의 중심적 역할은 동북아시아와 동남아시아 그리고 이 지역을 연결하는 홍콩으로 삼분되는 특징을 보이고 있으며, 일본과 싱가포르가 각각 수요와 지리적 특성에서 중심적인 역할을 담당하고 있다.

이와 같은 삼분화된 특성 때문에 동북아시아와 동남아시아는 직접적인 경쟁위치에 있지 않으며, 공항주도권 경쟁은 동북아시아 지역과 동남아시아 지역으로 구분되어 진다는 결론을 내릴 수 있게 된다. 이는 바로 동북아의 협공항으로 우리나라의 영종도 신공항은 싱가포르의 창이공항을 경쟁대상으로 고려하지 않아도 되며, 일본과 중국을 수요배후지로 한 동북아 최대의 항공 및 관광수요 창출도 가능하다는 점을 지적해 주는 것이라 하겠다.

나. 영종도 신공항의 경쟁우위

공항간 경쟁우위를 결정하는 요소를 공항자체의 특성과 공항의 항공수요 특성으로 구분할 때 동북아시아에 건설되는 다른 공항에 비해 영종도 신공항이 동북아시아의 중심공항(Hub Center)으로 발전할 수 있는 경쟁우위 요소는 영종도 신공항의 공항자체의 특성 및 항공수요의 특성 뿐만 아니라 주변 국가의 공항문제 및 수요특성에서도 찾아볼 수 있다.

1. 영종도 신공항의 자체 특성상 경쟁우위

영종도 신공항이 주변 국가에서 추진되고 있는 신공항들에 비해 경쟁우위를 갖게되는 공항의 특성으로는 24시간 이용할 수 있는 전전후 공항, 2000h 이상의 공항면적으로서 4000m급 복수 활주로 설치 가능한 확장성, 공항접근망 및 공항배후단지의 조성, 인천항 등의 근접으로 해운과 항공운송간의 연계가 용이하여 여객뿐만 아니라 물류의 중심이 되어 고부가가치를 창출할 수 있는 점, 비즈니스를 위한 부대시설의 일환으로 건립되는 국제회의장(컨벤션센터), 바닷가에 위치한 관제로 불법주거지 형성이 저지되어 공항확장시 철거민에 대한 보상문제가 발생하지 않는다는 점 등을 들 수 있다.

한편 주변 국가의 공항사정도 영종도 신공항으로 하여금 경쟁우위를 갖도록 하여주는 요인이 되고 있다. 현재 일본에서는 3대 공항건설 프로젝트가 진행되고 있으나, 공사규모나 기능상 영종도 신공항과 경쟁관계에 놓여 있는 공항은 간사이 신공항뿐이다. 하네다 공항은 국내선을 중심으로 일부 국제선만이 운용되고 있으며, 나리타공항은 동북아시아 중심공항으로서의 중요성에도 불구하고 이미 포화상태에 있으며, 공항수용능력을 제고시키기 위한 제2 활주로 건설계획은 백지화된 상태이다. 여기에다가 간사이 신공항의 경우에도 오사카공항의 존속으로 국제선과 국내선이 양공항으로 분산되는 단점과 일본항공사들이 공항사용료 부담으로 국내선 개설을 기피하고 있어, 1994년에 개항한다 하더라도 목표로 하고 있는 협공항으로서의 역할을 원활히 수행하는 데에는 문제가 있다. 또한 나리타공항과 간사이 신공항의 제2기 공사 추진이 불투명한 상태이며, 제2기 공사가 완료된다 하더라도 2000년을 고비로 또 다시 공항능력부족에 직면할 것으로 예견되므로, 1998년 개항예정인 영종도 신공항이 동북아시아에서 중요한 역할을 담당할 수 있는 가능성은 상대적으로 높아지고 있는 것이다.

<표 8> 영종도 신공항의 경쟁우위적 요소(공항특성 측면)

영종도 신공항의 특성	주변 국가 신공항의 사정
<ul style="list-style-type: none"> • 24시간 이용 가능 • 충분한 면적으로 4000m급 복수활주로 • 공항접근망 및 배후단지 • 해운과 항공의 연계 용이 • 여객운송 및 물류산업의 중심 • 비즈니스를 위한 컨벤션센터 등 조성 • 용이한 확장성 • 소음공해가 거의 없음 • 확장시 철거민 보상문제가 없음 • 상대적으로 낮은 건설비 	<ul style="list-style-type: none"> • 간사이 공항만이 경쟁 대상임 • 간사이 공항의 경우 오사카공항의 존속으로 국제선과 국내선이 양분됨 • 간사이 공항의 사용료 부담으로 국내선이 기피되고 있는 실정임 • 간사이 제2기 공사추진이 불투명함

2. 영종도 신공항의 수요 특성상 경쟁우위

항공수요면에서 영종도 신공항이 경쟁우위를 가질 수 있는 것은 한국의 출입국수요와 항공수요가 아시아 지역에서도 가장 급속히 증가할 것으로 예견되고 있다는 점이다. 우리나라 항공수요는 국민소득의 증대와 동남아시아, 중국 등 주

변국가와의 경제교류가 활성화되면서 계속 신장될 전망이다.

또한 영종도 신공항이 경쟁력을 갖게되는 수요상의 특성은 현재 일본 지방공항에서 서울로 향하는 승객의 60% 정도, 그리고 일본인 총입국자중 20% 정도가 한국 이외의 국가로 계속 여행하기 위한 환승수요이며, 일본 지방도시를 방문하는 외국인 중에서도 서울을 경유하는 경우가 증가하고 있다는 점에서 찾아볼 수 있다. 그리고 가시화되고 있는 중국의 잠재적 수요가 영종도신공항의 중요성을 부각시켜 주게 될 것이다. 중국과 정기항공노선이 개설되고 관광수요가 활성화되어 한중노선의 수요가 증가할 경우, 영종도 신공항은 장기적으로 중국과 한국 그리고 일본을 연결하는 동북아 중심공항으로서의 역할을 수행하면서, 출입국여객과 환승객의 증가에 결정적인 기여를 할 것으로 기대된다.

그러나 한국을 포함한 동북아시아 지역에서 앞으로도 상당한 기간동안 일본의 경제적인 위상과 항공시장에서의 중심적인 위상에는 변함이 없을 것으로 예상되고 있다. 그러므로 우리로서는 독자적인 중심공항을 추구하기 보다는 영종도 신공항 건설을 통하여 우선은 관광 및 항공수요의 최대 고객인 일본과의 상호보완적인 관계를 강력하게 유지하면서 신공항 건설에 따른 관광 및 항공수요의 확대를 도모하고, 장기적으로는 일본과도 협력을 전제로 한 국제경쟁을 할 수 있도록 하는 잠재력을 기르는 것이 관광 및 항공수요 증대를 겨냥한 가장 바람직한 신공항의 역할 선택이 될 것이다.

<표 9> 영종도 신공항의 경쟁우위적 요소(수요특성 측면)

한국 수요의 특성	주변 국가 수요의 특성
<ul style="list-style-type: none"> • 한국 출입국수요와 항공수요가 아시아 지역에서 가장 급속하게 신장될 것으로 예상되고 있음 	<ul style="list-style-type: none"> • 일본 지방공항에서 서울로 향하는 수요의 60%가 한국이외의 국가로 계속 여행하기 위한 환승객임 • 일본인 총입국자 중 20%가 한국이외의 국가로 여행하기 위한 환승객임 • 일본 지방도시 방문 외국인 중 서울을 경유하는 경우가 증가하고 있음 • 중국의 잠재적 수요가 상당하여 한·중노선의 수요가 증가할 것임 • 중국이 경제개발됨에 따라 여객이외에 물류의 이동이 한·중·일간에 증가할 것임

다. 영종도 신공항 건설의 기대효과

1. 국민경제에 미치는 영향

영종도 신공항은 김포공항의 공항혼잡문제에 대비하여 항공수요의 소화는 물론 전략적으로 동북아시아의 허공항을 목표로 하는 대규모 신국제공항이다. 이러한 대규모 신공항의 건설은 국민경제에 미치는 영향이 지대한데 몇 가지 점을 살펴보면 다음과 같다.

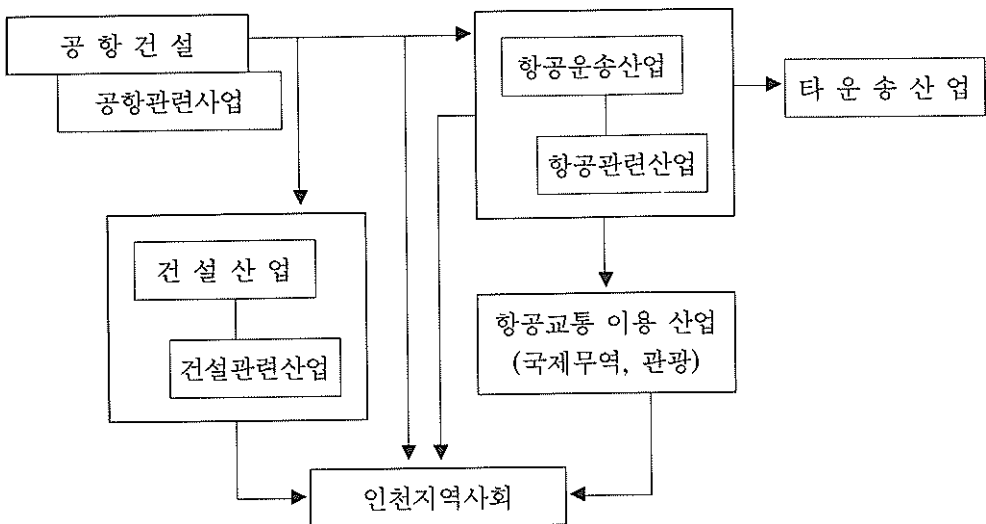
첫째, 대규모 신공항 건설은 그 자체로서 건설경기에 영향을 미치고 공항건설에 관련되는 제반시설 등 관련산업의 경기에도 직접적으로 영향을 미친다.

둘째, 공항의 건설은 공항을 이용하는 산업체의 국제수송을 원활히 한다는 점에서 공항을 이용하는 우리나라 산업의 전반적인 발전도 촉진하게 된다. 특히 항공수송을 선호하는 고부가가치 고도기술산업의 발전을 촉진하게 될 것이다.

셋째, 새로운 국제공항의 건설은 이러한 국제무역의 활성화 이외에 국내 관광 자원이 개발될 경우 관광산업의 발전을 촉진하게 될 것이다.

넷째, 공항은 항공운송산업의 하부구조를 형성한다는 점에서 신공항건설은 항공운송산업의 발전을 가져오고 항공운송산업의 국제경쟁력강화가 국민경제에 미치는 효과도 기대할 수 있게 한다. 이러한 항공운송산업의 발전은 경쟁관계에

<그림 3> 공항건설이 국민경제에 미치는 영향



있는 타 운송산업의 발전에도 영향을 주게 된다.

다섯째, 영종도 신공항의 건설은 건설산업 및 건설 관련산업(예, 건설장비대여, 트럭운수업 등), 항공운송산업 및 항공 관련산업(정비, 부품산업 등)의 발달과 공항이 완성된 후 이루어질 공항관련사업(호텔, 렌트카, 공항내 점포 등)의 발달을 가져오고 이러한 관련산업의 발달은 지역사회에 새로운 고용창출의 기회를 제공하게 되므로 특히 신공항과 인접하여 있는 인천 지역사회의 획기적인 발전도 기대할 수 있게 된다.

2. 건설산업에 미치는 영향

우리나라의 건설산업은 해외수주가 감소하고, 200만호 주택건설이 마무리 단계에 들어감에 따라 새로운 시장을 개발하여야 하는 침체에 처하여 있다. 신공항건설은 이러한 건설산업에 새로운 활력소로서 고용창출 및 공항주변 시설물의 건축을 촉진할 것이며, 설비 등 관련부대산업의 발전에도 긍정적으로 작용하게 될 것이다.

또한 영종도신공항의 건설, 운영과 관련된 장비, 설비의 획득 및 도입으로 공항건설 및 운영방식에 관한 노하우를 외국기업으로부터 제공받는 등 공항과 관련된 유형·무형의 기술이전이 동사에 이루어질 수 있게 될 것이다.

3. 국제무역 및 관광산업에 미치는 영향

영종도 신국제공항의 건설은 공항을 이용하는 제반 산업의 국제수송을 원활히 한다는 점에서 공항을 이용하는 국제무역의 발전을 촉진하게 된다. 특히 항공수송이 요구되는 고부가가치 고도기술산업의 발전과 국제무역을 촉진하게 될 것이다. 영종도 신국제공항의 건설은 이러한 국제무역의 발달이외에도 국내 관광자원이 개발될 경우 관광산업의 발전을 촉진하게 될 것이다.

4. 항공운송산업에 미치는 영향

공항은 항공운송산업의 하부구조를 형성한다는 점에서 신공항건설은 항공운송산업의 기반을 강화하게 된다. 영종도 신국제공항의 건설은 기존 공항의 혼잡을 해결하고 경우에 따라 상당기간 동북아 지역의 중추기능을 수행할 수도 있다는 점에서 항공운송산업의 국제경쟁력강화를 위한 토대를 형성한다고 할 수 있다. 이와 더불어 공항이외의 요소에서 국적항공사의 국제경쟁력강화가 이루어지

는 경우 동북아 협공항의 건설은 우리나라 항공운송산업의 발전에 지대한 영향을 미치게 될 것이다. 한편 이러한 항공운송산업의 발전은 항공운송과 연계 및 경쟁관계에 있는 타 운송산업의 발전에도 영향을 주게 될 것이다.

가. 항공운송산업의 국제경쟁력 강화

영종도 수도권 신국제공항의 건설은 우리나라 국적항공사들에게 예상되는 기존 공항의 혼잡을 피할 수 있게 하고 신국제공항에서의 편리한 터미널 사용으로 인해 항공기의 대기시간을 단축시켜준다는 점에서 항공사의 비용절감 및 편리한 터미널 사용으로 인한 고객서비스 향상으로 궁극적으로 국적항공사의 국제경쟁력강화에 기여하게 된다.

또한 국적항공사의 노선망 확충 및 서비스개선을 통하여 국제경쟁력이 강화될 경우, 영종도 신국제공항의 협기능 수행은 동북아 항공시장에서 우리나라 항공운송산업의 비약적인 발전을 가져오게 할 것이다.

나. 항공운송산업발전이 국민경제에 미치는 영향

영종도 신국제공항의 건설과 함께 우리나라 항공운송산업의 국제경쟁력이 강화될 경우, 그 파급효과로서 고용기회의 확대, 국가산업기반의 확대 강화, 국민총자본의 회전을 향상 및 생산성의 향상 등 국가경제발전의 촉진효과도 기대할 수 있게 된다. 즉, 앞에서 지적된 바와 같이 공항의 혼잡이 해소될 경우 국가의 무역, 관광, 투자 등이 전반적으로 활성화 된다는 것이다.

결국 신공항건설에 따른 우리나라 항공운송산업의 국제경쟁력강화는 주변의 일본, 중국과 같이 항공시장은 상대적으로 우리보다 월등히 크나 공항의 개발이 상대적으로 어려운 국가에서 우리의 시장점유율을 강화시켜줌으로써 우리나라 국제수지의 개선에도 크게 기여하게 될 것이다.

다. 타운송산업의 발전에 미치는 영향

영종도 신국제공항의 건설로 국제경쟁력이 강화된 항공운송산업은 이에 상응하도록 철도, 버스, 해운 등 기존 지표교통기관의 발달을 더욱 촉진하는 한편, 항공교통과 육·해운 교통간의 협력관계를 더욱 강화시키게 될 것이다. 예를 들면, 국제경쟁우위를 확보한 항공여객수송에 걸맞게 철도나 육운, 해운 등을 이용하는 교통수단의 발달이 유도될 것이며, 이들 교통수단과 항공간의 종합연계수

송체계가 더욱 강화되어 상호 발달이 촉진될 것이다. 화물의 경우도 항공과의 원활한 연계를 통하여 더욱 신속화 효율화될 뿐만 아니라 복합일관수송 및 종합 물류의 방향으로 발전함으로써 항공운송산업의 국제경쟁력강화는 모든 교통분야의 상호연계적 활동을 강화하는데 큰 기여를 하게 될 것이다.

5. 공항관련사업에 미치는 영향

영종도 신공항의 건설은 공항이 완성된 후 이루어질 공항관련사업(호텔, 렌트카, 공항내 점포 등)의 발달을 가져올 수 있다. 즉, 영종도 신공항은 인적·물적 흐름을 연계하는 곳으로써 화물을 운반하는 트럭, 여객을 운반하는 리무진버스, 택시, 승용차, 전철의 이동을 유발시키고 이와 더불어 주차장 및 창고의 발달도 가져올 것이다.

또한 항공기와 관련하여서는 항공기 기내청소 등 항공기에 대한 서비스를 제공하는 업종 및 항공기 정비 등과 같은 업종을 발달시키고, 항공사와 관련된 조종사 및 기내 승무원, 지상 요원, 터미널 및 사무실 종사자, 여객 및 이동인구가 활동하는데 필요한 것을 제공하는 예를 들면 식당, 바, 이발소, 면세점, 호텔, 약국, 선물가게, 은행 등의 발달을 가져오게 될 것이다.

6. 인천지역사회에 미치는 영향

영종도 신국제공항의 건설은 건설산업 및 이의 관련산업(예, 건설장비대여, 트럭 운수업 등), 항공운송산업 및 이의 관련산업(정비, 부품산업 등)의 발달과 공항이 완성된 후 이루어질 공항관련사업(호텔, 렌트카, 공항내 점포 등)의 발달을 통하여 인천지역사회에 고용의 기회를 제공하고 생활방식의 변화까지 가져올 것이다.

대규모 공항은 사실 하나의 거대한 복합조직이라 할 수 있다. 대규모 공항은 거대 도시가 창출하는 수준의 고용을 창출한다. 미국 시카고 O'Hare 공항이나, L.A.의 로스앤젤레스공항, 런던의 Heathrow공항 등은 5만명이 넘는 고용수준을 유지하고 있다. 이러한 고용수준은 대략 25만명 인구수준의 도시에 버금가는 것이다.

특히 영종도는 인천지역사회에 근접하여 있고 서울이 과밀집되어 도시기능을 제대로 수행하지 못한다는 점을 고려할 때 인천의 개발 여하에 따라서 공항관련 종사자 및 많은 이동인구를 인천지역사회에 유인하여 인천의 발전에 기여하게 할 수 있을 것이다.

V. 영종도 신공항건설지연에 대한 대응방안

가. 영종도 신공항건설의 지연

영종도신공항은 당초 장기계획 입안과정에서 제1기 공사계획기간에 활주로 2개와 완벽한 여객터미널 건설을 목표로 하였으나, 최근 수년간의 거품경제로 인한 예상공사비의 증가와 투자재원 조달상의 애로 등을 이유로 활주로 1개와 단계적인 여객 터미널건설로 축소조정되었으며, 공기도 1년 연장되어 1998년을 1단계 완공목표로 하고 있다. 그리고 최근에는 다시 1999년을 1단계 완공목표 년도로 한다는 발표가 있었다.

또한 당초 계획되었던 접근도로, 연육교, 공항철도 등 공항접근망(access)정비와 배후단지 조성도 기간내에 그 완성이 불투명해지고 있어, 이로 인해 영종도 신공항의 경우 1998년에 개항한 후에도 일본의 나리타와 하네다, 그리고 오사카와 간사이 신공항의 경우와 같이 영종도공항과 김포공항간에 국제선과 국내선이 분산되는데 공항접근망 정비가 늦어짐으로써, 兩空港간의 원만한 연결과 환승에 상당한 불편이 발생할 것으로 예상된다.

이러한 상황으로 판단하여 볼 때 영종도 신공항의 전체 모습은 당초 계획단계의 종합적이고 짜임새 있는 공항 모습에서 상당히 후퇴되고 있으며 그工期도 상당히 지연되고 있는 실정이다. 이로 인해 영종도 신공항이 갖게 되는 24시간 운용가능성과 장래의 용이한 규모확장 가능성이라는 최대의 장점이 흐려지고 있으며, 동북아시아의 중심공항건설이라는 비전까지 실종되고 있는 모습을 보이고 있다. 또한 순수한 공항 기능면에서만 보더라도 제1기 공사만으로는 어떠한 국제관광수요에도 강하게 대응할 경쟁력을 갖추기에는 부족한 점이 많다 할 것이다. 따라서 비록 영종도 신공항이 1998년에 개항하게 된다 하더라도 다른 아시아 주요 공항을 충분히 압도할 수 있을 것인지는 매우 불투명하다 할 것이다.

이하에서는 우리의 합심과 노력을 요하는 단군 이래 최대의 역사라고 하는 영종도 신공항의 미래상이 불투명해지고 또한 그 건설이 늦어지고 있는 이유를 대립이 아닌 협력을 추구하는 관점에서 하나씩 살펴보고자 한다.

1. 중심공항건설 취지의 퇴색

영종도신공항은 일본보다 공항건설에 유리한 입지를 갖고 있으며, 중국보다는

상대적으로 능력을 갖춘 대한민국이 동북아 항공운송시장에서 지배력을 확대하기 위한 중심공항(Hub Center)으로 계획되었지만 건설집행과정에서 재원조달상의 애로 및 그로인한 완공시기의 지연예상 등 계획 당초의 중심공항건설취지가 퇴색하여 가고 있는 것이 아닌가 하는 의구심을 불러 일으키고 있다.

과거 국적항공사가 국내 수요만이 아니라 인근 일본시장의 수요, 동남아 시장의 수요를 바탕으로 성장하였고, 앞으로는 중국, 호주 등의 항공시장에서 시장점유율을 높여가야 한다고 볼 때 영종도 신공항의 건설은 국적항공사의 성장기반을 마련하는 중요한 役事라고 하지 않을 수 없다.

우리의 영종도 신국제공항의 건설을 동북아 지역의 항공운송산업의 국가간 경쟁의 관점에서 보아야 한다는 것은 과거 영국정부가 국민의 이익에 대한 통일된 개념으로 독일과의 항공운송에 대항하기 위하여 항공운송산업에 있어 공항을 국가적 기업(British Airports Authority가 그것임)으로 형성함으로써, 오늘날 영국항공(British Airways)을 유럽에서 가장 강력한 국제경쟁력을 지닌 항공사로 육성하는 기반을 형성케 하였다는 점을 보더라도 그 중요성을 알 수 있는 것이기 때문에 중심공항의 건설이슈를 결코 반대를 위한 반대의 관점에서 가볍게 다루어서는 안될 것이다.

2. 다양한 공항건설의 재원조달책 부족

공항건설에 필요한 모든 재원을 정부 단독으로 조달하기가 거의 불가능한 상황에서 공항건설을 계속 지연시키기 보다는 다양한 재원조달방안을 강구하고, 또한 공항운영의 상당 부분을 민영화한다는 방침을 정하여 공항을 이용하게 될 이해관계자들을 적극 참여시켜 공항건설을 촉진시켜야 할 것이다. 이는 외국의 신공항 또는 해저터널 건설사업에 있어 Third Sector, 즉 민자유치에 의한 자금조달이 50% 이상이나 되는 점을 감안하면 절대적으로 요구되는 것이다.

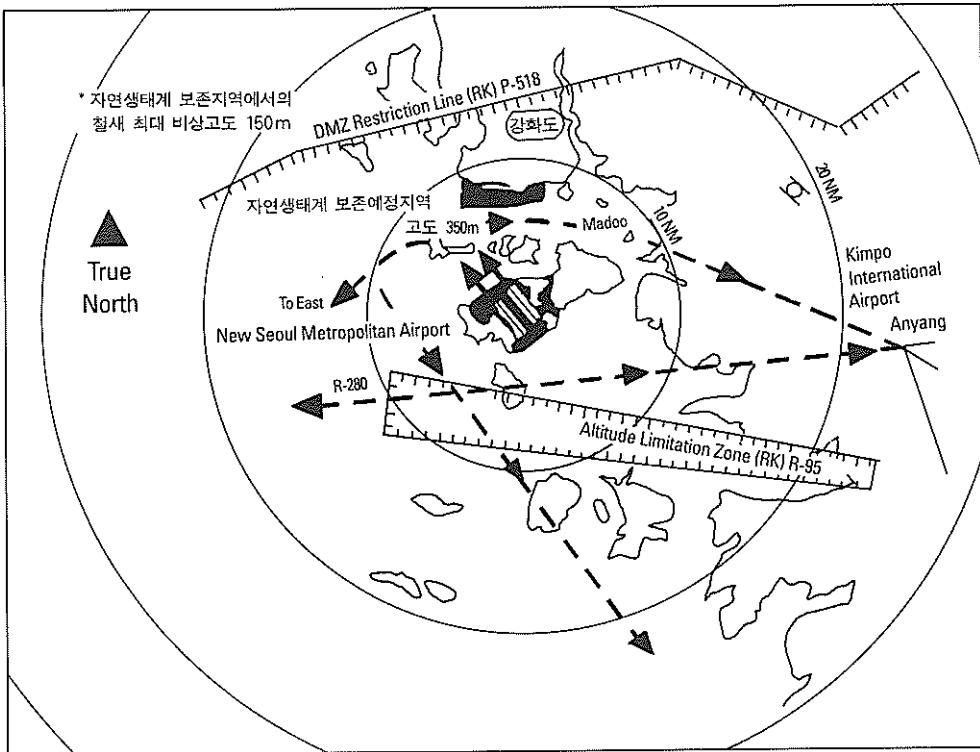
재원조달 방안의 하나로 이미 제1민항인 대한항공이 뉴욕의 J. F. Kenedy 공항에서 독자적인 터미널을 건설하면서 재원조달방안으로 현지 채권(Bond)을 발행하였듯이 채권을 발행하는 방안이 있을 수 있다. 또한 인천직할시, 서울특별시와 같은 지방자치단체의 지분참여, 인천지역 및 서울지역의 재계인사들의 지분참여(일본의 關西 신국제공항의 예), 국민주 참여와 같은 방식이 가능하도록 모색하고 외국 항공사들의 지분참여 등도 검토해 보도록 하여야 할 것이다.

3. 騒音 및 鳥類問題 등 환경문제의 침소봉대

영종도 신공항의 건설은 그 예상되는 수요증대 및 공항이 수행하여야 할 역할 등을 고려하여 단계적으로 확장하게 되어있는 바, 일시에 거대한 공항을 건설하겠다는 것이 아님에도 불구하고 최종 단계의 계획된 규모만을 갖고 엄청난 환경 파괴가 있는 것으로 비난되고 있다.

최근에는 내륙에 공항을 건설하는 것이 소음 등 주민들에게 미치는 공해가 심각하여 해안을 매립하여 공항을 건설하는 것이 일반적인 추세임에도 불구하고, 수도권 신국제공항의 후보지로서 마치 내륙에 空港適地가 있는데도 불구하고 특정 이익집단의 이익을 위해 영종도에 공항이 건설되는 것처럼 여론조성을 목적으로 한 단편적인 분석결과도 나오고 있다. 또한 지금의 김포공항이 지역주민들에게 소음문제를 야기하고 있다고 하나, 그 실상을 살펴보면 우선은 김포공항이 내륙에 위치하여 있기 때문이며, 초기에는 공항주변에 민가가 없었던 만큼 소음 문제가 야기되지 않았으나, 시간이 흐르면서 공항인접에 불법거주촌락이 형성되

<그림 4> 조류 및 항공기의 비행 특성



면서 문제가 야기되었다는 점을 고려하면 해양 가까이에 위치하는 영종도 신공항의 소음문제는 이슈가 되지 않는다 할 것이다.

鳥類問題에 있어서도 鳥類 및 항공기의 비행특성을 간과한 억지주장의 측면이 강하다고 하겠다. 이들 주장에서는 지금 영종도에 신공항이 들어설 경우, 강화도 남단에 설치될 예정인 자연생태계 보존지구가 항공기의 비행으로 인해 파괴된다고 하나, 실제 鳥類는 고도 200m 내외로 비행하는 특성을 갖고 있는데 비하여 이 지역 근처를 비행하게 되는 항공기는 고도 900m로 운항하게 되기 때문에 항공기의 비행이 鳥類에 피해를 줄 가능성은 거의 없다고 할 수 있다. 안전운항을 생명으로 하는 항공사의 책임자 입장에서 오히려 영종도 신공항건설에 반대하는 인사들 보다는 더 조류문제에 대한 면밀한 검토를 하였다는 점을 강조하고자 한다.

나. 대응방안

1. 영종도 신공항의 조속한 건설

세계에서 가장 급속히 증가하고 있는 아시아 태평양지역의 항공수요는 이 지역에 심각한 공항혼잡과 함께 항공사간의 치열한 경쟁을 초래하고 있다. 공항이 제 기능을 수행하기 위하여는 적정 시기에 적정 능력을 갖추어야 하며, 이용자 입장에서 편리하고 쾌적한 공항이 되어야 한다. 이미 주지하는 바와 같이 공항은 모든 항공관련산업을 연결시키는 핵으로써 잘 정비된 공항시설의 유무는 항공산업의 국제경쟁력 강화와 직결된다. 따라서 공항건설의 지연은 우리나라 항공운송산업의 국제경쟁력을 약화시키게 되는 것이다.

또한 공항간의 경쟁에 있어서 먼저 건설된 공항은 나중에 건설되는 공항에 영향을 미치는 특성을 갖고 있는데, 영종도 신공항이 조속히 건설되어 중심공항으로서의 역할까지 수행하게 될 경우, 인접 국가들이 나중에 중심공항을 목적으로 자국내에 신공항을 건설할 인센티브가 작아지기 때문에 영종도 신공항은 그만큼 더 동북아지역에서 우리나라가 항공시장을 지배할 수 있는 여건을 마련하는 것이 된다.

우리과 이웃하고 있는 일본에 있어서도 공항시설의 부족과 공항혼잡 문제가 항공산업 전반에 미치는 부정적인 영향이 국가적인 과제로 등장함에 따라 공항정비 활동은 정부의 사회간접자본(Infrastructure)투자부문에서 우선순위로 추진되고 있다. 유럽 역사공항에 대한 우선 투자정책은 마찬가지로 중시되고 있다.

이러한 점을 고려할 때 영종도 신공항 건설 투자에 우선순위가 주어지 신공항이 조속히 건설될 수 있도록 하여야 할 것이다.

2. 영종도신국제공항의 허브기능

영종도 신국제공항의 허브기능에 대해 회의를 표하는 견해가 있으나 이는 우리의 항공운송산업의 발달 역사에 어둡고 우리 항공운송산업이 어떻게 하여야만 발전할 수 있는가에 대해 목표의식이 뚜렷하지 않은데서 발생하는 원칙론적인 발상이라고 할 수 있다. 우리 국적항공사가 과거 국내수요가 부족한 가운데서도 성장할 수 있었던 것은 적극적인 시장개척노력이 있었기 때문에 가능한 것이었으며 이점은 국민소득의 향상 및 해외여행의 자유화 등으로 수요가 어느 정도 성숙한 지금의 시점에 있어서도 국적항공사가 성장하기 위해서는 적극적으로 해외시장을 개척하지 않으면 안되는 실정이다. 거기다가 일본이 갖고 있는 취약점인 공항부지의 부족, 중국의 경제적 능력의 미성숙 등이 우리로 하여금 적극적으로 허브기능을 수행할 수 있는 국제공항을 건설할 수 있도록 만드는 핵심요인이라고 할 수 있다.

또한 김포공항을 확장할 수 있는데 까지 확장하여 이용하여야 한다고 하는 주장은 당연한 주장이라고 할 수 있다. 일부 주장에서 나타나듯이 국내 고속전철이 완성될 경우 국내 항공수요의 상당부분을 흡수하여 국내 항공수요의 증가세가 둔화되거나 줄 수도 있을 것이고 그로인해 영종도 신국제공항의 완성시기를 약간 늦출 수도 있을 것이다. 그러나 여기서 우리가 간과하지 말아야 할 것은 김포공항이 현재 수행하고 있는 허브기능을 영종도 신국제공항이 계속 수행하여야 함은 물론 이를 확대 발전시켜야 한다는 것이다.

3. 이해관계자의 참여를 통한 다양한 재원조달책의 마련

영종도 신국제공항 건설사업 자체가 국가적 사업인 만큼 인천, 서울 등의 지역사회를 참여시키고 전체국민의 참여를 유도하는 방안을 강구하도록 하여야 할 것이다. 특히 인천지역사회의 적극적인 참여를 유도하여 공항건설이 인천지역사회의 발전에 크게 기여하는 방안을 마련하여야 할 것이다. 사실 인천지역사회는 서울에 인접해 있는 관계로 득도 있었겠지만 하나의 독립된 지역사회로서 발전하는데는 오히려 손실도 많았던 것이 그간의 실정이라고 할 수 있다.

이러한 지역사회의 참여를 촉진시키고 취항 항공사 등 이해관계자들의 참여를

촉진시키기 위해서는 공항운영의 상당부분을 정부가 운영하겠다는 방향에서 선회하여 공항건설 및 운영상의 많은 부분을 민영화 하도록 하여야 할 것이다. 그리고 국적항공사가 재원을 원활히 조달할 수 있도록 지원하는 방안도 강구되어야 한다. 물론 경우에 따라서는 명실상부한 영종도 신국제공항의 허브기능의 확대 및 유지를 위해 외국투자의 참여도 허용하는 방안을 생각해 볼 수 있을 것이다. 이렇게 될 때 영종도 신공항 건설의 조기완성이 가능하게 될 것이며, 또한 국민의 사랑을 받는 공항이 될 수 있을 것이다.

<표 10> 민영화를 통한 다양한 자원조달책의 마련

조달주체	조달방안
정 부	예산 책정, 국내외 채권의 발행
항 공 사	자기자본 투자, 국내외 채권의 발행(필요시 정부가 보증)
인 천 시	투자예산의 책정, 채권의 발행
서 울 시	투자예산의 책정, 채권의 발행
지역 주민	국민주 모집
외국항공사	공항의 지분참여 허용

4. 환경문제에 대한 시비의 자제

환경문제는 개발의 피해를 많은 사람들이 많은 부분에서 경험하게 됨으로써 공감대가 형성되어 가고 있으며, 또한 세계시민의 관점으로 보면 결코 소홀히 할 수 없는 문제라 할 수 있을 것이다. 그러나 사실 아직까지도 우리의 입장에서 보면 환경문제를 강조하는 선진국의 논리에 전적으로 동조만 하고 있을 수는 없다. 우리에게서 최상의 삶의 질을 실현하겠다는 선진국의 주장보다는 최소한의 생계 보장을 위한 소득증대가 중요하다는 개발국의 주장이 더 호소력이 있고 현실적이라고 할 수 있다. 따라서 영종도 공항건설은 깃벌이 수행하는 환경정화 기능을 없애 심각한 환경오염을 불러일으키기 때문에 수정되어야 한다는 주장은 거의 욕지와 다름없고 면적이나 개발비용상 개발하기에도 적합한 영종도 깃벌의 장점을 고려한다면 설득력이 없다고 할 수 있다. 鳥類保護문제에 관해서도 앞에서 제시한 대로 항공기와 조류가 비행하는 고도에 큰 차이가 있기 때문에 문제가 되지 않는다.

또한 수원·오산지역의 절대농지지역이 국토의 입지상 공항건설에 최적이기

때문에 영종도가 공항부지로 적합치 않다고 하는 주장은 개발에 적합한 광활한 깃털을 방치하고 엄청난 면적의 절대농지를 개발하여야 한다고 하는 것으로서 설득력이 약하다 할 것이다. 수원·오산 지역이 국토의 중심부에 있어 입지에 유리하기 때문에 언젠가 절대농지를 풀 수 있다고 하여도 국민경제의 입장에서 공항건설보다 우선 순위가 더 중한 사업이 자리를 차지하여야 할 것이다. 그리고 김포공항의 경험을 보더라도 내륙에 공항을 건설하는 경우 시간이 지나면서 주변지역이 주거지역화되어 공항을 더 확장하기가 어렵게 될 뿐만 아니라 이것이 나중에 소음에 관한 집단민원을 야기시킨다는 점을 알 수 있다. 이상의 논의를 통해 환경문제에 대한 시비가 단순히 비판을 위한 비판식으로 남발되어서는 안될 것이라는 결론을 내릴 수 있을 것이다. 그러므로 내륙에 공항을 건설하지 않는 것이 바람직하며, 이는 또한 장기적으로 집단민원의 발생을 피할 수 있는 방안이 된다 할 것이다.

5. 고객이 높게 평가하는 공항의 건설

항공수요가 지속적으로 급증하고 있는 아시아 태평양지역에서 최대규모의 신공항, 그리고 협으로서의 입지도 갖출 수 있다는 점만 고려하여도 영종도 신공항은 앞으로 아시아 태평양지역의 항공관광에 큰 영향을 미치게 될 것으로 확신할 수 있을 것이다. 그러나 공항은 오히려 공항답지 않은 공항, 즉 비행기만이 착륙하는 기계적인 활동만 이루어지는 곳이 아니라, 고객의 관광생활의 핵심 활동을 연계해 주는 공항이 될 때 그 공항은 종래의 관점에서 공항답지 않은 공항 즉 고객이 평가하는 가장 공항다운 공항이 될 수 있다 할 것이다. 그러므로 영종도 신공항 역시 현재 계획상 설계되어 추진되고 있는 기능적인 규모와 설비위주의 평가를 다시 한번 유기적인 생활과 고객위주의 평가로 보완 분석 할 때, 신공항이 항공관광수요에 미치게 될 영향도 더욱 커질 수 있게 될 것이다.

6. 항공사에 대한 경쟁력 향상 유도

한편 급속한 항공수요 증가에 대응하여 공항정비를 서두르고 있는 아시아 각국에서 또하나 고심하고 있는 과제는 공항능력 확대와 더불어 급속히 증가하게 될 세계 항공사들의 아시아 태평양지역 진출에 대비하는 것이다. 아시아 지역의 관광수요와 항공수요는 세계에서 가장 급속히 증가하고 있으며, 세계시장에서 차지하는 비중도 차츰 높아감에 따라 실제로 세계 주요 항공사들의 아시아 진출

은 급속히 증가하고 있다.

영종도 신공항의 건설에 따른 공항능력의 증대와 함께 증가하게 될 출입국수요는 외국항공사들의 취항을 급속히 증대시킴으로써 공항이용률이 향상되는 긍정적인 효과와 함께 국내항공사들이 경쟁상의 심각한 위협을 받게 되는 부정적인 측면도 있게 된다. 이 경우 국내항공사가 외국의 대형항공사들과 경쟁할 수 있는 길은 오직 영종도 신공항을 중심으로 한 잘 정비된 국제선 노선망을 구축하는 것이다.

일본의 경우 1986년에 항공사의 경쟁력 향상과 서비스개선, 시장확보 등을 목적으로 신항공헌법을 도입하여 국제선 양사체제를 실시했으나, 오히려 힘의 분산으로 일본 항공사의 시장점유율은 계속 하락하였으며, 최근에는 점유율 30% 선을 유지하기에도 급급한 실정이 되었다. 따라서 일본보다 시장규모나 항공사규모에 있어서 열위에 있는 우리로서는 하나의 강력한 대표국적항공사가 동북아시아를 중심으로 세계적인 노선망을 정비할 수 있도록 하는 항공사의 노력과 정부의 역할이 절실하다 할 것이다.

7. 관광산업의 진흥

空港, 航空, 觀光은 상호 밀접한 관계에 있는데 이들 세 부문을 하나의 통일된 체제로 연결시키는 것이 각 부문이 갖는 기능을 극대화하고 공동이익을 도출하는 데 가장 효과적인 방법이 될 것이다. 따라서 관광산업에 대한 정부의 투자는 공항 및 항공의 기능을 촉진시키고 공항, 항공, 관광간의 공동이익을 증대시키게 될 것이다.

1980년대 한국의 관광수요를 보면 1985년부터 89년까지 급속히 증가하던 외국인 방문객과 관광객이 90년 이후 급속히 둔화되기 시작했으며, 평균체제일수 역시 감소하고 있어 국제관광산업의 국제수지 측면이나 활성화에 적신호를 보여 주고 있다(표 11참 조).

한편 내국인 해외출국자수는 1988년에 실시된 해외여행 완전자유화 조치로 급속히 증가했으나, 급속한 해외여행증가에 따른 관광수지 적자와 함께 과소비 억제 분위기가 조성됨에 따라 다시 둔화되는 경향을 보이고 있다. 외국인 방문객과 관광객 및 내국인의 국내관광을 증대시키기 위해서는 직접적인 방법으로 해외여행을 억제하기 보다는 관광산업 진흥책에 대한 종합적인 검토와 과감한 투자가 요구되는 바이다.

<표 11> 국내외 출입국자수 추이 및 체제일수 (日數 증가율 %)

	1981	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
입국외래객	12.0	4.7	4.3	8.6	9.9	16.4	12.9	24.9	16.6	8.5	8.0
체제일수	6.1	6.6	7.8	5.8	6.0	5.5	5.7	5.4	5.5	5.2	5.2
입국관광객	16.1	4.1	3.8	-0.4	5.2	16.4	11.6	15.6	19.5	9.4	7.3
체제일수	4.3	4.4	4.7	4.4	4.8	-	4.4	4.2	4.2	4.0	4.1
내국인출국	-	14.6	-1.2	-0.1	-1.8	-6.0	12.2	42.0	67.3	28.7	18.9

자료: 관광공사, 한국관광통계 1991.

Ⅵ. 결 언

영종도 신국제공항 건설에 대한 반대론자들도 인정하듯이 김포공항은 90년대 중반이후 수용능력의 한계에 따른 공항혼잡과 공항으로서의 기능 마비가 유발되어 결과적으로 국민경제에 부정적인 효과를 낳게 된다. 바로 이러한 김포공항의 한계에 대비하고 동북아 항공운송산업분야에서 우리나라가 경쟁우위에 설수 있도록 영종도 신국제공항은 중추(협)공항의 기능수행을 염두에 두고 건설되고 있다.

신국제공항이 건설되고 있는 영종도는 분석의 결과 수원·오산지역과 같은 내륙지역보다 제반 측면에서 공항후보지로서 적합하다는 점은 분명하게 밝힐수 있었다. 또한 특정 제벌의 영향력 때문에 영종도가 공항후보지로서 결정되었다고 하는 일부 주장은 과거 특정 제벌의 영향력을 과대평가한 어림짐작이라고 할 수 있을 것이다.

저자가 가장 우려하는 것은 영종도 신공항의 건설이 투자 우선순위에서 후퇴되어 건설계획보다 지연될 경우 우리나라 항공운송산업이 동북아에서 경쟁우위를 실현할 수 있는 기회가 유실되는 것이 아닌가 하는 점이다. 대표국적항공사를 책임지고 있는 저자로서는 과거 대한항공의 성장이 어려운 여건하에서 국민의 사랑도 컸지만 기회를 선점하는 노력으로 성장할 수 있었다는 점에서 국제환경의 변화가 강하게 반영되지 않은 상태에서 나타나고 있는 영종도 신공항의 건설지연을 안타까운 마음에서 바라보지 않을 수 없다.

우리와 이웃하고 있는 일본은 앞으로도 지형의 특성상 그리고 해상공항의 건설이 기술적인 난점을 극복하지 못하는 한 경제력에 걸맞지 않게 공항문제로 인해 항공운송산업의 발전이 지연될 것이다. 또한 경제개발이 진행되고 있는 중국은 사회주의 체제를 유지하고 있는 한 정부의 효율성이 떨어져 동북아의 항공운송산업에서 주도권을 행사하기가 어려울 것으로 예상되고 있다. 이러한 일본과 중국이 처해있는 어려움은 우리에게 있어서는 항공운송산업의 발전기회가 되는 바, 적극적으로 이러한 기회를 이용할 수 있도록 자원이 투자되어야 할 것이다. 본 연구를 맺으면서 영종도 신공항 건설은 공항효과의 극대화를 위해 시기를 놓쳐서는 안될 것이며, 계획된 기간내에 완성되기 위해서는 정부당국자 및 국민들의 적극적인 참여와 협력적인 자세가 무엇보다 중요하다는 점을 다시금 강조하는 바이다.

[參考文獻]

<국내 문헌>

1. 교통개발연구원, 「수도권신국제공항 국제심포지움 발표자료집」, 서울, 1992. 8.
2. 朴基贊, 「영종도 신공항이 아시아 태평양지역 항공관광 산업에 미치는 영향」, 국제관광교역전, 서울, 1993. 6.
3. 조양호, 「21世紀 汎世界 共同體를 向한 韓國觀光産業의 새로운 役割과 發展課題」, 국제관광교역전, 서울, 1993. 6.
4. 韓國觀光公社, 「韓國觀光統計」 1991.
5. 韓國觀光公社, 「世界主要國觀光統計」 (1980-1990).
6. 「觀光研究論叢」, 제 3권, 한양대학교 관광연구소, 1991.

<영미 문헌>

7. IATA, *INTERNATIONAL TRAFFIC FORCAST*, 1992.10.
8. IATA, *ASIA-PACIFIC PASSENGER TRAFFIC FORCAST*, 1992.1.
9. IATA, *ASIA-PACIFIC AIRCRAFT MOVEMENT FORCAST*, 1992.5.
10. PATA (Pacific Asia Travel Association), *Annual Statistical Report* 1991.
11. Richard De Neufville, *Airport Systems Planning*, The MIT Press, 1980.

<일본 문헌>

12. 全日空輸, 「ていくおふ 1991 冬」 1922 冬.
13. 國際空港ニュース社, *AIRPORT REVIEW* 1989 No 69. 1991 No 77.
14. *TRAVEL JOURNAL*, 1992. 4.20, 1992.10.26, 1993.1.25, 1993.3.1.
15. 關西空港調査會, 「新空港レビュー」, 各月號.
16. 「週刊東洋經濟」, 1992.12.5.
17. 「日本經濟新聞」 1992. 7.13, 大阪判 1992. 8.13,14.
18. 「新東京國際空港公園, 新東京國際空港」 1992. 3.