中國의 空港開發 計劃

박 용 화*

〈 목 차 〉

Ⅰ. 序 論
Ⅱ. 中國의 航空現況
가. 航空運送量의 變化
나. 航空社 및 路線網 現況
다. 空港現況
Ⅲ. 空港開發計劃
Ⅳ. 結 論

Ⅰ. 序 論

아시아 지역의 항공교통량은 최근 세계에서 가장 높은 성장기록을 보이고 있으며, 앞으로도 계속 증가할 잠재력을 충분히 갖고 있다는 연구결과가 이미 여러기관을 통해서 발표되었다. 아시아에는 세계 인구 중 약 60%가 살고 있으며, 신흥경제개발국들이 많아 점진적인 항공수요의 증가가 예상되는 곳으로서, 전세계적으로 가장 활발히 신공항이 건설되는 지역이기도 하다. 가장 넓은 국토를 갖고 있는 중국을 비롯한 여러 나라들이 신공항 건설에 박차를 가하고 있으며, 이들 대부분의 신공항들은 각 정부의 목표로서 허브화를 추구함과 동시에 주변지역에 산업단지나 물류단지 기타 상업센타를 개발할 계획이다. 특히, 중국은 항공수요에 대한 잠재력이 가장 높은 나라임에 틀림이 없다.

중국은 12억 인구와 넓은 영토를 지니고 있어 항공시장의 무한한 잠재력을 지니고 있는 거대한 나라이다. 1980년대에 접어 들면서, 개혁과 개방정책을 추진한 이

* 교통개발연구원 항공해운실 연구위원

래 중국의 항공부문은 급성장을 보여 1980년대 이후 여객 및 화물수송량의 연평균 증가율은 20%를 상회하는 놀라운 실적을 보였다. 중국은 과거 한국이 경험했던 고도의 경제성장을 이룩해 가고 있으며, 이와 더불어 항공수요도 점차 증가하는 추세에 있다. 중국정부는 고도의 경제성장과 지형적인 특성으로 보아 앞으로의 항공수요는 가히 폭발적일 것으로 예측하고 있으며 항공부문에 막대한 투자를 계획하고 있다. 중국은 경제성장면에서 많은 발전을 해 나가고 있기 때문에 좀더 시장이 자유화된다면, 무한한 항공수요를 창출할 것이라는 사실에 아무도 의구심을 갖지 않는다.

중국의 항공운송산업은 대외개방 가속화, 투자환경 개선, 외국기업의 폭넓은 유치, 선진기술 도입, 관광객 급증 등에 따라 점점 그 중요성이 부각되어 왔다. 따라서, 중국정부에서는 1980년 이후로 대도시를 중심으로한 공항인푸라에 막대한 재원을 투자하여 효과적인 항공교통망(aviation network)을 구축하고자 노력하여 왔다.

본 글에서는 최근 중국에서 진행되고 있는 공항개발에 대한 계획을 문헌 및 관련 자료를 조사하여 체계적으로 살펴보고자 하였다. 우선, 중국은 방대한 면적을 가지고 있으므로 전체를 6개지역으로 나누었고, 각 해당지역별로 자세한 설명을 추가하였다. 이들 6개지역은 北京, 東部, 南部, 南西, 北西, 그리고 北東地域으로 분류된다.

Ⅱ. 中國의 航空現況

가. 航空運送量의 變化

중국 항공운송업의 발전은 크게 두단계로 나눌 수 있다. 이와 같은 두단계는 1980년대 초반을 중심으로 분리되는데, 첫 번째 단계는 1950년대부터 1980년대 초까지이고, 두 번째 단계는 1980년대초반 이후가 된다. 첫 번째 단계에서의 중국 항공운송은 주로 국가에서 총괄하는 중앙통제에 의한 관리체계에 놓여 있었기 때문에 항공교통수단 이용자들도 제한적일 수밖에 없었다. 1980년까지 중국전역에 걸쳐 민간용 항공기는 모두 130대 정도로 대부분의 항공기 종류도 IL14, IL18, AN24 등과 같은 소형기였고, 가장 좋은 성능을 보유한 항공기는 고작 B707 정도였다. 1980년 기준으로 여객수송량은 39.6억인-㎞였으며, 화물 및 우편수송량은 1.4억톤-㎞로 각 교통수단별 총수송량에서 각각 1.7%와 0.01%를 차지하였다.

두 번째 단계는 1980년대초반 이후부터 현재까지로 이 시기는 중국이 개혁 및 개방정책에 의한 새로운 경제체제로 개편됨에 따라 국민경제가 신속하게 발전한 시기이다. 항공운송업도 새로운 요구가 제기됨에 따라 국가는 민간항공정책과 관리체계

에 대한 일련의 조정이 필요하였던 시기이기도 하였다. 이에 따라 민간항공부문이 민간기업의 형태를 띨 수 있었고, 국가의 경제건설과 개혁 · 개방에 따른 서비스 증진과 함께 민항에 대한 투자의 강화가 필요하였다. 이 시기에 전체 민항의 투자재원은 이전 30년 동안의 총투자액보다 무려 10배 이상이었다.[羅仁堅, 1995:101-102]

여객수송량은 1980년의 경우 전체 343만명에 불과하던 것이 1994년도에는 무려 11.8배가 증가한 4천39만명에 달하였다. 이들 수송량 중에서 국내선이 차지하는 비율은 절대적으로 높은 것으로서, 1980년과 1994년도 모두 국내선 비율이 약 85%를 차지하였다. 이 기간동안 여객수송량의 연평균 증가율은 무려 19.2%로 나타났다. 화물 · 우편물 수송량은 1980년에 8.9만톤이었으나, 1994년도에는 82.9만톤으로 모두 9.3배가 증가하였다. 1980년부터 1994년까지 화물 · 우편물 수송량(톤-㎞)의 연평균 증가율은 무려 20.3%에 달하였다.

과거 10년동안 중국은 항공여객 및 화물 운송량에서 세계 민항시장의 성장속도에 비해 약 4배가 넘는 실적을 보였다. 국제민간항공기구에 가입한 회원국들의 ㎞당 여객 및 화물의 총수송량 실적순위를 살펴보면, 중국은 1980년도에는 35위에 불과하였지만, 1994년도에는 11위를 차지하는 놀라운 성장을 기록하였다. 〈표-1〉은 중국의 항공운송량에 대한 실적자료를 나타내고 있다.

〈표-1〉 1980年 및 1994年 中國民航의 旅客 및 貨物運送實績 比較表

항목	1989(A)	1994(B)	B/A(배)
• Km당 총수송량 (억톤-Km)	4.8	58.4	23.6
- 국내선	2.8	37.8	13.5
- 국제선	1.4	17.0	12.1
- 지역선	0.1	3.6	36.0
• Km당 여객수송량 (억인-Km)	39.6	552.0	13.9
• Km당 화물.유편수송량 (억톤/Km)	1.4	18.6	13.3
• 여객 수송량 (만인)	343.1	4039.0	11.8
- 국내선	393.1	3445.0	11.8
- 국제선	29.1	288.0	9.9
- 지역선	20.9	306.0	14.6
• 화물 · 우편 수송량 (만톤)	8.9	82.9	9.3
- 국내선	6.9	56.5	8.2
- 국제선	1.4	18.7	13.4
- 지역선	0.6	7.7	12.8

資料: 交通開發研究院, 『中國의 交通開發計劃과 韓 · 中協力課題』, 1995. 10.

나. 航空社 및 路線網 現況

중국의 민항은 군에서 직접 운영하는 방식을 1980년부터 공사화된 國務院 산하에 두어 운영하는 방식으로 변경하였다. 1984년도에는 정치와 기업의 분리원칙에 근거하여 중국 항공업계의 관리체계를 개혁하기로 결정하고 착실히 준비하여 1987년부터 中國民航總局(CAAC: The Civil Aviation Administration of China)의 독립적인 자회사 형태로 운영되는 6개 지역항공사가 설립되어 중국 항공운송시장의 독점화를 개선시켰다.

중국 민간항공기업은 대체로 다음과 같이 세가지로 분류해 볼 수 있다.〔허희영, 1994:210〕

- 中國民航總局(CAAC)의 독립적 자회사 형태로 운영되는 6개 지역항공사
- 中國民航總局(CAAC)의 직접 통제하에 지방정부와 합작 · 운영되고 있는 지역항공사
- 별도의 소규모 독립 항공사

중국 항공운송을 전담하는 부서는 국가가 운영하는 中國民航總局으로서, 중앙군사위원회 소속을 시작으로 여러번 변화를 거쳐 1980년 3월 國務院 직속으로 변경되었다. 中國民航總局은 민항사업부문을 관장하고 있으나, 항공사업을 직접 경영하지는 않는다. 中國民航總局의 주요 기능은 항공산업발전을 위한 정책개발, 법규제정, 집행 및 감독, 항공사 설립과 해산, 외국과의 항공협상 및 조약체결, 항공권익 유지 및 보호 등이다.

중국의 항공사 관리체계는 과거 民航局, 地區管理局, 省(區, 市)局 등의 다단계에서 民航總局과 地區管理局으로 이원화 시켰다. 현재, 중국은 모두 34개의 항공사가 있으며, 이 중에서 22개 항공사가 항공운송업에 참여하고 있는데 10개 회사는 民航總局 직속기업으로, 12개는 지방소속으로 운영되고 있다. 또한, 나머지 12개 회사는 일반항공(general aviation) 서비스를 담당하고 있다.

1994년 民航總局 소속 항공사들의 여객수송실적은 3,404만명이였고, 화물 · 우편수송실적은 73.8만톤으로 중국 항공업계 전체의 84.3%와 89%를 차지하였다. 지방 및 기타 기관소속의 항공사들은 635만명의 여객수송실적과 9.1만톤의 화물 · 우편수송실적을 기록하여 각각 15.7%와 11%를 기록하였다. 〈표-2〉는 중국

의 10대 항공사들의 개괄적인 현황을 나타내고 있다.

〈표-2〉 中國의 10代 航空社 現況基準:

1994年度

航 空 社	航空機 保有臺數	輸送實績(억톤-㎞)	主利用空港
中國國南方空公司	54	16.46	北京首都國際空港
中國國東方空公司	70	10.06	廣州白云空港
中國國西南空公司	51	8.94	上海虹橋國際空港
中國國北方空公司	35	5.33	成都雙流空港
中國國西北空公司	39	4.83	洛陽東塔空港
中國國西北空公司	32	2.42	西安西關空港
新疆航空公司	15	2.31	-
厦門航空公司	9	1.91	-
云南航空公司	7	1.45	-
上海航空公司	5	1.17	-

資料: 羅仁堅, "展望이 밝은 中國의 航空運送市場", 『中國의 交通開發計劃과 韓·中協力課題』, 交通開發研究院, 1995. 10., p. 105.

註: 飛行機 保有臺數는 1993年末 基準.

최근 몇 년동안 중국의 항공노선수는 꾸준히 확장되어 1994년도 기준으로 국내 정기선이 121개 도시를 연결하고 있으며, 국제선은 39개국 56개 도시와 연결되어 있다. 1994년 총노선수는 727개로서 1980년보다 547개 노선이 증가하였으며, 총노선 연장은 135.6만㎞였다. 그 중에서 국내선이 630개, 국제선은 84개였으며, 홍콩을 통과하는 노선이 13개, 그리고 기타 전세기 노선이 모두 26개였다. 〈표-3〉

〈표-3〉 中國 航空路線數 및 總延長에 對한 比較表

연 도	노선수	총연장 (만㎞)	국내선		국제선		지역선	
			노선수	연장(만㎞)	노선수	연장(만㎞)	노선수	연장(만㎞)
1980년	180	31.1	159	19.6	18	11.1	3	0.4
1994년	727	135.6	630	89.0	84	44.7	13	1.8
증가(배)	4.0	4.4	4.0	4.5	4.7	4.0	4.3	4.5

은 중국의 항공 노선수와 연장에 대한 기준년도별 비교를 나타내고 있다. 또한 〈표- 4〉는 1997년도 중국의 국제선 항공노선망에 대한 현황을 보여주고 있다.

〈표-4〉 中國의 東北亞 國際線 航空路線망 現況 (1997年度)

출발지	목적지		정기운항편수 (회/주)	
	국 가	도시/공항	국적사	외항사
北京	한국	서울	7	11
		부산		
	일본	후쿠오카	7	-
		나고야	-	1
		오사카	11	6
		센다이	2	-
		동경	13	27
	몽골	울란바르트	2	3
	북한	평양	-	2
上海	한국	서울	7	7
		부산	2	2
	일본	후쿠오카	8	-
		히로시마	2	-
		나가사키	2	-
		나고야	7	-
		오사카	13	11
		동경	10	15
大連	한국	서울	4	-
	일본	후쿠오카	2	3
		오사카	2	7
		센다이	2	-
		동경	3	1
홍콩	한국	서울	21	36
	일본	히로시마	6	-
		후쿠오카	9	5
		가고시마	-	2
		나고야	14	7
		센다이	6	-
		삿뽀로	2	-
		오키나와	-	2
		오사카	23	29
		동경	28	69
	대만	카오슝	21	28
		타이뻬이	92	114
瀋陽	한국	서울	4	4
	러시아	하바로프스크	-	1
廣州	한국	서울	-11	
	일본	오사카	3	3
靑島	한국	서울	7	6
	일본	오사카	2	2
天津	한국	서울	-	4
長春	한국	서울	-	1
西安	일본	히로시마	2	-
		나고야	7	-
哈爾濱	러시아	하바로프스크	3	3

註: Reed Travel Group, OAG Desktop Flight Guide — Worldwide Edition, Vol. 22, No. 9, 1997. 11.을 참조하여 작성한 것임.

다. 空港現況

中國民航總局(CAAC)에 따르면, 1992년 현재 총 공항수는 143개이며, 이 중 98개가 상업용으로 분류된다. 전체 상업용 공항 중 B747시리즈 점보 여객기를 처리할 수 있는 곳은 모두 11개 공항 뿐이고, 28개 공항에서 B707시리즈나 MD-82

수준의 항공기가 운항 가능하며, 또한 B737 시리즈를 처리할 수 있는 공항도 18개가 존재한다. 〈표-5〉는 운항가능한 항공기를 기준으로 공항을 분류한 내용을 나타낸 것이다.

〈표-5〉 就航可能한 航空機 種類에 따른 空港區分

항공기종	공항수	공 항 명
B747	11	Beijing Capital, Shenyang Taosien, Dalian Zhoushuizi, Shanghai Hongqiao, Hangzhou Minchao, Guangzhou Baiyun, Shenzhen Huangtian, Chongqing Zhiangbei, Kunming Wujiaba, Lhasa Siangga, Xian Xian Yang.
B707 MD82	28	Tianjin Zhangguizhuang, Dandong Langtou, Changchun Dafangshen, Jilin Ertaizi, Harbin Yanjiagang, Qiqihar Sanjiazi, Mudan Jianghailang, Nanjing Daxiaocang, Nantong Xingdong, NinboLishe, Wenzhou, HeibeiLougang, Huangshan Tunxi, Fuzhou Yiyu, Xiamen Gaoqi, Jinan Yaoqiang, Qingdao Liuting, Yantai Laishan, Zhengzhou, Luoyang, Changsa Huanghua, Shantou Waisha, Nanning WuXu, Haikou Dayingshan, Chendu Shuangliu, Xichang Qingshan, Xining Zhaojiabao, Urnmqi Dijaobu.
B737	18	Taiyuan Wusu, Huhehot Baita, Baotou, Changzhou Benniu, Nanchang Xiangtang, Nanyang Jiangying, Wuhan Nanhu, Xianfan Liuji, Meixian, Zhanzhiang, Guilin Qifengling, Beihai Fucheng, Xishuangbanna Gasa, Mangshi, Guiyang Leizhuang, Lanzhou ZhongChuan, Kashi, Hetian

資料: MDIS, Airport Development in Asia, 1994, p. 18.

1994년 기준으로 계기비행을 위한 항공보안시설이 설치되어 있는 공항은 총 40곳인데, 주요 국제공항인 北京(Beijing)空港과 廣州(Guangzhou)空港에서만 Category II 기준으로 항공기 운항을 지원하고 있는 실정이며, 17곳이 Category I 으로 운영된다. 기타 공항들은 기초시설 정도만 갖추고 항공기 운항을 돕고있는 실정이다. 중국의 주요공항들에 대한 시설현황을 간략히 정리하면 〈표-6〉과 같다.

〈표-6〉 中國 主要空港의 施設現況

공 항	활주로 길이(m)	터미널 면적 (㎡)	항공보안시설								도심까지 거리(㎞)
			NDB	VOR	DME	ILS	ASR	SSR	PAR	분류기준	
北京 Capital	3,200×50 3,800×60	73,336	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	CAT I,II	24.5
滔陽 Taoxian	3,200×45	16,145	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	CAT I	18.5
大連 Zhoushuizi	3,300×45	6,118	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	CAT I	9.5
上海 Hongqiao	3,200×57	21,299	✓		✓	✓	✓	✓	✓	CAT I	13.5
廣州 Baiyun	3,380×60	6,026	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	CAT I,II	6.0
昆明 Wujiaba	3,400×45	4,036	✓	✓	✓	✓		✓	✓	CAT I	6.6
西安 Xianyang	3,000×45	21,234	✓			✓				CAT I	27.0
杭州 Minchao	3,200×50	6,026	✓			✓			✓	CAT I	12.0

資料: MDIS, Airport Development in Asia, 1994, p. 22.

중국의 공항 중에서 가장 높은 여객처리실적을 보이는 곳은 北京首都(Beijing Capital)國際空港으로서 1994년도에 모두 1,164만명을 처리하였고, 廣州白云(Guangzhou Baiyun)空港이 그 다음으로 1,070만명을 처리하였다. 그리고 上海虹橋(Shanghai Hongqiao)國際空港은 모두 872만명으로 3위를 기록하였다. 이들 중국의 3대공항에서 처리한 여객수는 전체의 절반에 가까운 약 45%를 차지한 것으로 나타났다. 화물 및 우편물 취급량에서는 上海虹橋(Shanghai Hongqiao)國際空港이 27만톤으로 수위를 차지하였고, 北京首都(Beijing Capital)國際空港과 廣州白云(Guangzhou Baiyun)空港이 24.2만톤과 23.4만톤으로 그 다음을 차지하였다. 주요 공항별 여객 및 화물 · 우편물 처리실적을 요약하여 정리하면 〈표-7〉과 같다.

〈표-7〉 1994年 中國 주요공항의 旅客 및 貨物運送實績

공 항 명	여 객		화물 · 우편		항공기 운항회수	
	처리실적 (만명)	전년대비 증가율(%)	처리실적 (만톤)	전년대비 증가율(%)	처리실적 (천회)	전년대비 증가율(%)
北京首都	1,164.1	10.3	24.2	7.5	95.0	13.4
廣州	1,070.2	15.5	23.4	24.2	93.4	21.1
上海	871.6	14.8	27.0	14.7	71.8	21.1
成都	348.6	22.7	7.3	29.3	33.0	18.8
深圳	319.1	25.3	6.2	41.6	33.4	21.4
廈門	292.0	14.2	5.7	42.9	27.4	16.0
昆明	238.8	29.3	3.5	21.9	21.2	23.7
海口	236.7	31.3	2.9	50.3	21.2	60.0
西安咸陽	200.8	7.3	3.3	4.2	32.9	17.8
重慶	185.9	36.8	3.0	37.9	23.8	13.0

資料: Mama, "Explosive Growth Swells China's Air Transport Industry", Airport Forum, 1996, 1.

Ⅲ. 空港開發計劃

1980년 이후부터 중국은 항공부분의 막대한 투자를 실행해 왔으며, 계속해서 지역별로 장기적인 투자계획을 갖고 있다. 따라서, 현재 중국 각지에서는 공항의 개발, 현대화, 확장 및 개선이 꾸준히 진행되고 있다. 하지만, 공항부문에 대한 투자재원이 어느 정도 확보될 수 있으나가 문제로 지적되고 있다. 공항인푸라 확충을 위한 재원확보가 가장 큰 문제로서, 중국정부는 외국인 투자를 적극 권장하고 있는 실정이다.

중국의 대부분 공항들은 1940년대부터 1960년대에 민 · 군이 함께 사용할 목적으로 건설되었으며, 1979년부터 최근까지 약 60개의 공항이 새로 건설되었거나 확장 · 보수되었다. 그러나, 중국의 공항들은 이용객들을 위한 보다 나은 서비스와 편리한 시설들을 제공하는데 어려움이 있다. 왜냐하면, 대다수의 공항들이 계획 · 건설될 때 배후 지원도시 및 인근지역과 너무 근거리에 위치해 환경문제 뿐 아니라 시설의 확장에 제약이 많기 때문이다. 대표적인 예로 武漢(Wuhan), 桂林

(Guilin), 福州(Fuzhou), 海口(Haikou), 南京(Nanjing), 杭州(Hangzhou)空港 등을 들 수 있다.

1990년대 공항개발에 필요한 재원은 약 400億元(약 3조6천억원) 정도이며, 이 중 약 10%만이 신공항개발에 투자될 계획이다. 그리고, 투자재원 중 가장 많은 51%는 기존의 시설을 확충·보완하는데, 나머지 39%는 공항을 다시 짓는데 소요될 계획이다.

중국이 향후 추진하고자 하는 공항개발 계획은 모두 여섯지역으로 나누어 수립되었는데, 北京, 東部, 南部, 南西, 北西, 그리고 北東地域 등이다. 이들 지역별로 확충될 공항시설에 대한 자세한 내용을 살펴 보기로 하자.

• 北京地域

北京首都空港은 上海虹橋空港 및 廣州白云空港과 더불어 중국의 3대공항에 속한다. 北京首都空港은 항공기 이착륙회수 및 이용여객수에서 가장 많은 실적을 올린 수도권공항이다. 이와 같이 중요한 기능을 가지고 있는 北京首都空港의 시설확충계획에는 2010년까지 기존의 터미날을 대폭 개선하여 현재 14개에 불과한 탑승구를 모두 55개로 확충하는 내용이 포함되어 있다. 또한, 35개의 탑승구 규모를 자랑하는 제2여객터미널 건설도 포함되어 있다. 이와 같은 北京首都空港의 대대적인 확충계획이 마무리 되면, 연간 처리가능한 여객수는 3,200만명으로 증가할 예정이다.

• 東部地域

중국 동부지역은 항공교통의 중심지로서 24개 공항이 있으며, 2000년까지 신설공항과 시설이 확장될 공항을 합하면 모두 22개나 된다. 이러한 계획이 마무리 되면 연간 약 3,500만명의 승객을 수용할 수 있을 것으로 보인다. 현재, 중국 동부지역에서 연간 처리하고 있는 여객수는 모두 약 1,500만명에 달하고 있으며, 이 중에서 上海虹橋空港이 대부분의 여객을 처리하고 있다. 上海虹橋(Shanghai Hongqiao)空港의 확장계획에 따르면, 제2활주로 신설사업이 핵심을 이룬다.

上海 浦東新開發地區(Pudong New Area)에 중국전체공항에 투자할 예산의 절반정도를 들여 연간 5천만명을 수용할 수 있는 浦東新空港事業을 추진 중이며, 1차개항년도는 1998년으로 계획되어 있고, 최종단계는 2005년에 마무리될 전망이다. 浦東新空港은 종래의 공항과는 차원이 전혀 다른 새로운 개발전략을 갖고 세계적인 수준으로 건설될 예정이다.

이밖에도 여러개의 신공항들이 중국의 산업 및 관광의 핵심부분을 차지하는 山東(Shandong), 江蘇(Jiangsu), 安徽(Anhui), 漸江(Zhejiang), 그리고 福建(Fujian)省 등에 건설될 예정이다.

• 南部地域

중국남부지역은 항공시장이 호황을 누리는 곳으로 무한한 잠재능력을 갖고 있다. 1994년말 건설에 착수한 廣州新空港은 기존의 白云(Baiyun)空港이 추가로 활주로 1本과 제2여객터미널을 건설하고 있다고 하여도 수용능력에 한계를 보임에 따라 1998년에 1단계 사업을 완공할 목표로 건설 중에 있다. 廣州新空港의 1단계 연간 여객수용능력은 2,700만명이며, 최종단계에서는 무려 8,000만명의 여객을 처리할 계획이다. 제1단계에 투여되는 투자비는 모두 150億元(17억달러)이다. 廣州新空港은 21세기에 세계적인 공항 중 하나가 될 것으로 전망된다.

桂林(Guilin)에 연간 5백만명의 여객을 처리할 수 있는 공항이 1995년 여름에 개항하였고, 柳州(Liuzhou)에 새로운 공항을 건설할 계획이며, 이 지역 일부 일반항공(general aviation) 서비스를 제공하는 공항들은 정규서비스가 제공되는 공항으로 격상시키기 위한 계획이 수립되어 있다.

중국 남부지역 중에서 관심을 집중시키는 곳이 바로 海南島(Hainan Island)로서, 1996년에 海口(Haikou) 美蘭(Meilan)新空港의 1단계 사업을 마무리 하였다. 앞으로 美蘭國際空港이 완전히 마무리 된다면, 중국 남부지역의 제2공항으로 부상할 전망이다. 이 공항은 2005년도에 여객 850만명과 14만톤의 화물을 처리할 계획이고, 최종단계에서는 연간 여객처리능력이 4천만명, 화물은 80만톤을 처리할 수 있게된다.

廈門(Xiamen)에는 케세이퍼시픽(Cathay Pacific)항공사의 투자로 공항인푸라를 확충하고 있다. 이러한 본국자본이 아닌 타자본의 대규모 투자는 중국 최초의 일이었다. 케세이퍼시픽항공사는 모두 11억 홍콩달러(1억 4천억불)를 투자하는 대신에 공항의 관리를 담당하고, 각종 지상조업서비스의 운영권을 부여받는 협정을 체결하였다. 공항 확장계획에는 70,000㎡의 새로운 여객터미널 건설과 B747 시리즈가 취항할 수 있도록 활주로를 확장하는 공사가 포함되어 있다.

• 南西地域

중국정부는 상대적으로 저개발지역이면서 불모지인 남서지역에 금세기 말까지

항공수용능력을 3배로 늘리기 위해 많은 투자를 할 계획에 있다. 중앙 및 지방정부는 이곳의 신공항개발과 기존의 공항에 50~60億元(약 5천억원)을 투자하여 공항 인프라를 획기적으로 확충할 계획이다.

이 지역에 있는 대부분의 공항들은 활주로가 짧아 소형 항공기를 주로 처리하지만 雲南省(Yunnan Province)의 昆明(Kunming)空港, 四川省(Sichuan Province)의 成都(Chengdu)空港과 重慶(Chongqing)空港은 대형 항공기의 처리가 가능한 곳이다.

항공수송 처리능력은 이 지역 경제여건과 매우 밀접한 관계가 있으므로, 공항투자계획이 마무리 된다면 약 3배에 가까운 증가를 보일 것으로 예측된다.

• 北西地域

중국 북서부 지역의 무역량 증가로 인한 항공수요에 대처하기 위하여 신공항을 건설하거나 기존의 공항을 확장할 계획이다. 烏魯木齊(Urumqi)와 喀什(Kashi)이 여기에 속하는 공항들이다.

이 밖에도 陝西省(Shaanxi)의 安康(Angkang)空港은 시설 확충계획이 있으며, 湖北省(Hubei Province)에 있는 宜昌市(Yichang)에 신공항 건설계획이 있다. 山西省(Shanxi Province)에 있는 太原(Taiyuan)空港은 관제탑, 여객터미널, 계류장, 제2활주로 등을 확장할 계획이며, 이러한 계획에 따라 연간 여객수용능력이 거의 2백만명에 달할 것으로 보인다. 또한, 甘肅省(Gansu Province)에 있는 蘭州(Lanzhou) 및 敦煌(Dunhaung)空港도 확장할 계획에 있다.

• 北東地域

河北省(Hebei Province)의 경우 신공항을 石家庄(Shijiazhuang)에 건설할 예정이며, 內蒙古自治區의 滿洲里(Manzhouli)에 공항을 새로 건설할 계획이다. 哈爾濱(Harbin)空港은 현재 연간 5백만명의 승객을 수용할 수 있으나, 확장계획에 따라 2010년에는 현재의 두배에 달하는 약 9백만명을 처리할 계획이다.

이상에서 살펴 보았듯이 중국은 광범위한 공항개발 계획을 수립하여 추진하고 있음을 알 수 있다. 앞으로 전개될 동북아시아 항공시장의 무한한 잠재력도 모두가 중국의 거대한 시장을 고려한 판단으로 사료된다. 거대한 프로그램을 차질없이 추진하기 위해서는 무엇보다도 막대한 재원조달이 필요한 것인데, 이에 대한 해결책

이 방대한 중국 공항개발의 성패를 좌우할 것으로 보인다. 그동안 중국에서 추진하여 완결된 사업 및 앞으로 계속 진행할 사업에 대한 간략한 일정 및 투자비를 정리하면 〈표-8〉과 같다.

〈표-8〉 中國의 主要空港 施設擴充을 위한 日程 및 投資費

공항	省 (Province)	투자비(백만$)	완공목표년도
Beihai	Guangxi	87	1995
Beijing/Capital	Beijing	300	1997/2010
Changle	Fujian	283	1995(1단계)
Fuzhou	Fujian	315	1996
Guilin/Liangjiang	Guangxi	175	1995
Haikou/Meilan	Hainan	164	1996
Hangzhou	Zhejiang	263	2000
Harbin	Heilongjiang	126	1996
Pudong	Shanghai	750	2005
Shenzhen	Guangdong	500	1988
Xuzhou	Jiangsu	100	1996

資料: Birch, "China Trades up from Bicycles to Aircraft", Jane's Airport Review, 1995. 4.

Ⅳ. 結 論

중국 항공운송시장의 발전 가능성은 아주 높지만, 문제는 재원조달에 많은 어려움을 가지고 있다는 사실이다. 항공운송산업 발전계획에 따라 중국은 1995년부터 2000년까지의 기간동안 공항 등 기초적인 인푸라 투자비가 950億元, 항공기 구매자금이 400億元 정도 필요할 것으로 예측하고 있다. 그러나, 중앙정부는 각 업계의 발전을 위한 투자자금도 필요하기 때문에 민항부분에만 집중적으로 투자할 수 없어 투자가 제한적일 수밖에 없다. 따라서, 각 省市를 항공인푸라 확충을 위한 기초시설 건설에 적극적으로 참여 할 수 있도록 유도하며, 한편으로는 외국자본을 효율적으로 유치하여 부족한 자금문제를 해결할 계획을 세워놓고 있다.

1994년 5월 中國民航總局(CAAC)은 對外貿易經濟合作部와 공동으로 『외국기

업의 민간항공업 투자관련 정책지침』을 발표하여 외국기업이 합자나 합작방식을 통해 민간공항 시설확충에 투자할 수 있도록 허가하였다. 외국기업의 투자지분을 전체의 49%까지 확보해준 것도 특이할 만한 사항이다. 또한, 이와 같이 공항건설에 투자하는 외국기업들에게는 터미널, 화물운송창고, 지상조업서비스, 항공기 정비, 기내식, 호텔, 식당, 항공급유시설 등의 건설 및 운영을 우선적으로 배려하는 계획을 수립하여 적극적인 외자유치를 벌이고 있다.

중국의 공항개발에 대한 기본적인 원칙들은 다음과 같이 정리할 수 있겠다.

첫째, 통합적 계획, 지역간 합리적 배치, 지선과의 효율적인 연계, 중심공항의 강화, 부대시설 완비 등을 원칙으로 하여 먼저 국가 관문공항(Gateway Airport)의 신축과 확장을 집중적으로 추진하는 것이다.

둘째, 국제 정기노선망을 연결하는 공항과 간선공항을 중점적으로 개발한다는 것이다.

셋째, 주요 관광도시의 공항과 중소도시의 지선공항 개발을 적절히 계획하여 폭발적으로 증가하는 여객수요에 대응한다는 것이다.

이와 같은 원칙들은 지역별로 거점공항을 확보하고 이를 바탕으로 연결되는 간선망 구축을 위하여 지역공항을 개발한다는 의미가 담겨 있다고 볼 수 있다. 특히, 2000년부터 2010년까지의 기간동안 北京, 上海, 廣州, 瀋陽, 南京, 西安, 桂林 등 주요 혼잡공항들의 시설을 대폭적으로 확장 및 신설하여 세계적인 수준으로 올려놓으려는 야심찬 계획을 가지고 있다.

〔참고문헌〕

교통개발연구원, 『중국의 교통개발계획과 한 · 중협력과제』, 1995. 10.

羅仁堅, "전망이 밝은 중국의 항공운송시장", 『중국의 교통개발계획과 한 · 중협력과제』, 교통개발연구원, 1995. 10., pp. 98-118.

박오화, 함영훈, 홍순길, 허희영, 『중국의 민간항공』, 한국항공대학교 출판부, 1994.

허희영, 『중국의 항공운송시장과 2000년대 수요예측』, 항공진흥, 94 No. 4 (통권 제5호), 1994, pp. 242-269.

Birch, C., "China Trades up from Bicycles to Aircraft", Jane's Airport Review, 1995. 4., pp. 27-30.

Nice, J., China — Business Opportunities in the World's Fastest Growing Aviation Market, Prepared for Vancouver International Airprot Authority, Marketing Department, 1993. 12.

Mama, "Explosive Growth Swells China's Air Transport Industry", Airport Forum, 1996, 1., pp. 21-25.

MDIS, Airport Development in Asia, 1994.