

호남지역의 항공운송 수요

박병희 *

목 차

- I. 서론
- II. 우리나라의 국내 항공운송 현황
- III. 호남지역의 국내 항공운송 수요
- IV. 호남지역 항공운송의 가격경쟁력
- V. 요약 및 결론

I. 서 론

우리나라의 항공운송 부문은 지난 약 40년 동안 경제성장과 함께 크게 성장해 왔다. 특히 국내여객 수송에 있어서는 1963-97년 간 250배 이상의 경이적인 신장을 해왔다. 그러나 IMF 경제위기가 이후 업계의 과중한 외환이자 부담, 해외 여행 수요의 격감, 경기침체에 따른 국내 항공운송의 침체 등으로 항공운송 부문도 큰 타격을 입었으며, 1998년 이후 회복단계에 있으나 아직 IMF 이전 수준에는 못 미치고 있다.

호남지역은 우리나라의 정치 경제 사회 문화의 제반 활동이 집중되어 있는 수도권과 지리적으로 원거리에 있고, 고속도로, 철도 등의 교통 인프라 구축 수준이 타지역에 비해 현저하게 낮기 때문에 항공운송의 잠재적인 수요가 상대적으로 많은 지역이다. 그럼에도 불구하고, 국내선 항공노선 수도 11개에 불과하고, 운송 실적도 영남지역에 비해 매우 낮은 실정이다.

*순천대학교 경제학과 교수

국내선 항공운송이 고속버스, 철도 등의 육상교통 부문에 비해 아직 저위에 머물고 있는 주요 이유는 국내선에 취항하고 있는 항공운송 업계의 고비용 구조 때문이다. 국내선의 노선여건을 감안하지 않고, 국제선에 취항하는 항공기와 승무원을 국내선에 그대로 투입함으로써 고비용을 초래하고, 이것을 그대로 운임에 반영함으로써 항공편을 기획비용이 높은 계층이 이용하는 고급 교통수단으로 만든 것이 수요 침체의 원인이다. 따라서 국제선에서는 흑자를 내지만 국내선에서는 적자를 면치 못하고 있는 항공업계 입장에서든, 비싼 요금 때문에 항공편을 선택할 수 없는 잠재적인 소비자들의 입장에서든 중형항공기의 투입, 기내서비스의 별도 요금부과 등을 통해 국내선의 저비용 구조로의 전환이 무엇보다 시급하다. 대체교통 수단의 여건이 열악한 호남지역의 경우 항공운송은 충분한 소요시간의 절약을 가져다 주기 때문에 항공운임만 적정하게 형성된다면 잠재적인 수요가 매우 높을 것으로 보인다.

본 연구는 호남지역의 항공운송 수요를 파악하고, 항공운송이 대체 교통수단들에 비해 어느 정도의 가격경쟁력을 확보하고 있는지 분석해 보았다. 본 연구에서는 잠재적인 항공운송 수요를 개발하기 위해서는 항공업계의 비용절감과 함께 공항시설의 신설이 필요하다고 보고, 전북지역의 중심지인 전주와 교통의 사각지대라고 할 수 있는 전남 장흥지역에 공항을 신설하는 것을 가정한 경우의 항공수요 및 가격경쟁력도 함께 분석해 보았다.

II. 우리나라의 국내 항공운송 현황

가. 교통수단별 여객 및 화물 운송분담 체계

우리나라의 여객 및 화물 운송은 1960년대 이후 여객, 화물 모두 도로부문의 비중이 점차 높아지고 있는 반면, 철도부문은 상대적으로 그 비중이 감소하고 있는 추세이다. <표 1>은 우리나라 여객 및 화물의 수송분담 구조가 어떻게 변화해 왔는가를 보여주는 표이다. 여객수송은 60년대 이후 도로부문의 분담 비중이 지속적으로 크게 상승하여 1980년에는 인·km 기준으로 75.2%에 이르렀으며, 1997년 현재 74.3%를 차지하고 있다. 그에 반해 여객수송에 있어 철도의 비중은 60년대 이후 지속적으로 낮아져 왔다. 60년대 분담률 52.2%로 여객 수송에 있어서 가장 중요한 운송수단이던 것이 1997년에는 20.9%로 크게 축소되어 있는 형편이다. 이 밖에 같은 기간 중에 해운의 분담률은 1.6%에서 0.3로 낮아졌고, 항공운송은 0.2%에서 4.5%로 크게 높아졌다(<그림 1>참조). 우리나라의 40년간의 여객운송 구조는 도로 위주 운송구조로의 재편과 항공부문의 확대 등으로 특징 지을 수 있다.

여객 수송에 있어서 '60년대 초의 철도 우위 구조가 얼마 되지 않아 도로우위 구조로 역전된 주된 이유는 일제강점기부터 거의 주종을 이루었던 수송수단인 철도시설이 6.25동란으로 인해 상당부분 상실된 데다 이후 전쟁복구 과정과 제1차 경제개발 5개년계획 기간 동안 도로부문 시설확충에 해외차관을 집중 투자한 정부의 정책 때문으로 판단된다.

화물 운송의 추이를 보면, '80년대 초기에 들어서 철도와 도로분담율의 우위가 뒤바뀌고 해운이 철도를 앞지르게 된다(<그림 2> 참조). 이 시기에 철도와 도로분담율이 역전된 주된 이유는 도로의 경우 기계화시공 도입으로 지속적인 고속도로망 확충을 한 반면, 철도는 도로부문에 밀려 상대적으로 적은 투자규모로 철도 전철화사업 등을 시행하였을 뿐이었으므로 지속적인 시설확충이 되지 않았기 때문이다. 그리고 해운이 철도를 앞지르게 된 것은 '70년대부터 불어닥친 해운운송체계의 일대혁신에 힘입은 것으로 보인다. 즉 컨테이너화를 비롯한 선박의 대형화 및 전용선화의 추세에 따라 항만시설의 국제규모로의 확충과 하역장비의 현대화가 불가피하게 되자 정부는 국제화 및 증가하는 수출입화물의 수송에 대비하여 주요 항의 계속적인 확장, 국토의 균형발전 및 연안수송능력 강화를 위한 연안화물부두의 확장에 중점을 둔 정책을 펴왔던 것이다.

화물수송부문은 1960년에 철도가 90% 가까운 절대적인 비중을 차지하고 있었으나, 그 비중이 지속적으로 낮아져 1997년 현재 10.8%까지 축소되어 있는 상황이다. 철도 부문의 비중 축소를 도로와 해운 부문이 대신하고 있는 바, 동 기

< 표 1 > 여객 및 화물 수송 분담구조의 변화

(단위: 백만인·km, 백만톤·km)

구분	수송실적 및 분담율							
	여객				화물			
	도로	철도	해운	공항	도로	철도	해운	항공
1960년	4,344	4,935	147	21	429	4,358	194	0.2
	46.0%	52.2%	1.6%	0.2%	8.6%	87.5%	3.9%	0%
1970년	20,045	9,819	241	257	1,441	7,709	4,232	1.5
	66.0%	32.3%	0.8%	0.9%	10.8%	57.6%	31.6%	0%
1980년	72,391	22,785	479	557	10,085	10,815	7,927	6
	75.2%	23.7%	0.5%	0.6%	35.0%	37.5%	27.5%	0.02%
1990년	126,338	45,361	524	4,447	34,780	14,494	24,737	79
	71.5%	25.6%	0.3%	2.5%	46.9%	19.6%	33.4	0.1%
1997년	148,247	41,764	571	9,052	59,082	12,710	45,299	149
	74.3%	20.9%	0.3%	4.5%	50.4%	10.8%	38.6%	0.1%

간 중 도로는 8.6%에서 50.4%로, 해운은 3.9%에서 38.6%로 각각 크게 증가하였다. 1997년 현재 화물 운송에 있어서 도로부문과 해운부문이 전체의 90% 정도를 담당하고, 나머지를 철도가 담당하며, 항공운송은 0.1% 정도의 극히 낮은 비중을 차지하고 있다.

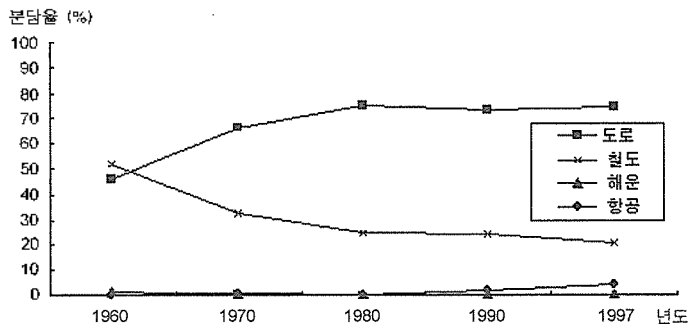
나. 국내 항공운송 현황

우리나라의 항공운송은 앞에서 살펴 본 바와 같이 화물수송에서는 1960년대에 비해 더 낮은 분담률을 보이고 있으나, 여객 수송에서는 비교적 큰 성장세를 보였다.

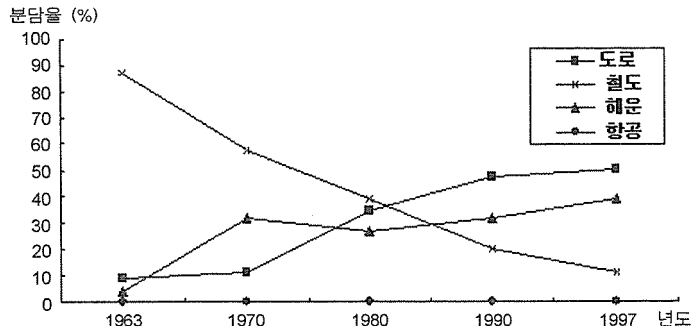
우리나라의 항공운송은 노선 수에서는 1963년 8개에서 1997년에 34개로 크게 증가하였다가 IMF 경제위기 이후 다시 감소하여 1999년 현재 31개의 노선을 갖고 있다. 연간 여객 수는 1963년 94천 명에서 1997년 25,639천 명까지 증가하였다가, IMF 경제위기 이후 감소하여 1999년 현재 21,145천 명을 기록하고 있다.

기간별로 보면 경제개발의 초창기인 63-73년에 연간 30% 가까운 증가율로 급

< 그림 1 > 국내 여객수송 분담율 변화추이.



< 그림 2 > 국내 화물수송 분담율 변화추이.



<표 2> 항공노선 및 항공여객 수송 증가율

구분	63-73	73-83	83-88	88-97	88-99
노선수	8-16	16-12	12-15	15-34	15-31
여객수(천명)	94-1,269	1,269-2,363	2,363-6,180	6,180-25,639	6,180-21,145
여객증가율	29.73%	10.64%	10.09%	17.11%	11.82%

성장하였다. 이후 뚜렷한 움직임이 없다가 올림픽 개최를 기점으로 다시 급증하기 시작한 바 1988-97년간에는 17%대의 성장률을 기록하였다. 그러나 앞서 언급한 대로 97년 이후 감소하였다가 다시 회복 단계에 있다.

III. 호남지역의 항공운송 수요

가. 호남지역의 항공운송 수요

현재 우리나라에는 인천공항을 비롯하여 17개의 공항이 운영되고 있고, 양양공항과 무안국제공항 두 곳이 건설 중에 있다. 호남지역에는 군산, 광주, 목포, 여수의 4개 공항이 운영 중이다.

<표 3>에서 보듯이 국내선의 항공노선은 1999년 현재 31개가 운영되고 있는 바, 대개 서울을 중심으로 하여 운영되고 있다. 1999년 현재 가장 이용객이 많은 노선은 서울-부산으로서 연간 이용 여객은 5,452 천명이었으며, 그 다음이 서울-제주, 서울-대구, 서울-광주노선의 순이었다.

<표 3>을 호남지역을 중심으로 자세히 살펴보면, 호남지역을 기점으로 하는 노선은 서울과 호남지역 4개 공항간의 노선이 주를 이루고 있으며, 여기에 제주와 호남 4개 공항간 노선, 부산과 호남 3개 공항간 노선 등 모두 11개의 노선이 운영되고 있다. 호남지역 노선의 항공 여객운송 실적을 보면 1973년에 230천명이던 것이 1983년에는 178천명으로 오히려 감소하였다가, 1999년 현재 3,570천명으로 크게 증가하였다. 호남지역 항공 여객 수송량은 1973년에는 전국 항공여객 수송량의 18.1%를 차지하였으나, 1999년에는 16.9%로 그 비중이 줄어들었다. 이는 1973년 이후 다른 지역에 비해 호남지역의 항공 여객 운송수요가 상대적으로 적게 늘어났음을 의미한다.

또한 1993-1999년의 최근 6년간 연평균 여객 증가율을 보면, 우리나라 전체로는 기간 중 항공여객이 매년 5.3%씩 증가하였으나, 호남지역은 매년 3.7%씩만 증가한 것으로 나타난다. 같은 기간 중 전국적으로 여객 운송 증가율이 가장 높은 노선은 서울-강릉(96.9%)인 바, 이처럼 큰 증가를 보인 것은 금강산 관광 특

<표 3> 국내선 항공여객 노선별 수송 현황

(단위: 천명)

노선명	1973년	1983년	1993년	1999년	93-99증가율	99좌석이용율
서울-부산	383	841	3,773	5,452	6.3%	67.9%
서울-제주	198	776	3,551	4,391	3.6%	76.4%
서울-광주	130	11	1,030	1,509	6.6%	84.2%
서울-대구	73	2	866	1,613	10.9%	76.8%
서울-속초	41	29	333	218	-6.8%	78.4%
서울-진주	11	3	479	772	8.3%	74.0%
서울-여수	14	19	449	581	4.4%	64.8%
서울-울산			730	1,207	8.7%	69.5%
서울-포항	4		576	715	3.7%	68.0%
서울-강릉	2		8	466	96.9%	63.0%
서울-예천			162	164	0.2%	54.0%
서울-목포			153	270	10.0%	70.2%
서울-군산	5		101	123	3.4%	37.7%
제주-부산	170	450	1,597	1,446	-1.6%	68.2%
제주-광주	55	124	724	755	0.7%	86.4%
제주-대구		71	423	440	0.7%	72.0%
제주-진주		13	75	63	-2.8%	81.2%
제주-여수		24	98	57	-8.8%	85.1%
제주-울산			65	58	-1.9%	76.3%
제주-포항	1		47	60	4.2%	58.6%
제주-목포			103	58	-9.0%	88.7%
제주-군산			134	128	-0.8%	81.8%
제주-청주				345		71.0%
부산-광주	26		76	55	-5.1%	51.0%
부산-목포				32		48.5%
부산-강릉	5			82		87.6%
부산-원주				84		56.1%
부산-진주				0.5		85.3%
부산-울산				0.2		98.2%
부산-대구				0.1		38.9%
부산-군산				0.1		35.6%
기타	151					
합계	1,269	2,363	15,553	21,145	5.3%	73.3%
호남기전합계	230	178	2,868	3,570	3.7%	73.4%

수 때문이 아닌가 생각된다. 호남지역에서는 서울-목포 노선의 증가율이 10.0%로 전국 평균의 두 배 정도로 제일 높다.

이 밖에도 서울을 기점으로 하는 노선은 비교적 높은 증가율을 보이는 반면, 제주를 기점으로 하는 노선은 제주-광주 노선을 제외하고는 모두 마이너스 성장을 한 것으로 나타난다. 특히 제주-여수, 제주-목포 노선은 매년 평균 -10%에 가까운 감소를 보이고 있다. 추측하건대, 종전에는 항공요금을 아끼기 위해 제주도에 가까운 여수나 목포까지는 열차나 고속버스로 온 후 바다를 건널 때만 항공편을 이용하던 사람들이 이제는 국민소득의 증가에 따라 해당 지역에서 곧바로 제주행 항공편을 이용하는 경우가 많아졌으며, 또한 해외여행의 일반화 등으로 제주관광 수요 자체가 줄었기 때문이 아닌가 한다. 그 외에도 부산-광주간의 노선도 매년 평균 -5%씩 여객이 감소한 것으로 나타난다. 여기에는 동기간 중 광주-부산간의 고속도로가 2차선에서 4차선으로 확장됨에 따라 육로교통의 소요시간이 크게 줄어든 것도 작용하였으리라고 생각된다.

여객수에 노선의 거리를 곱한 여객-km을 기준으로 하여 1999년의 좌석이용률을 계산해 본 결과가 <표 3>에 함께 나와 있다. 전노선의 좌석이용률이 73.3%인데 반해 호남지역 노선의 그것은 73.4%로 조금 높다. 노선별로는 제주-목포, 제주-광주, 제주-여수, 제주-군산 등 제주를 기점으로 하는 노선이 85%를 전후한 이용률로 호남지역 노선에서뿐만 아니라 전체 노선들 중에서도 아주 높은 이용률을 보이고 있다. 이는 앞서 살펴 본 대로 제주를 기점으로 하는 노선들의 항공수요가 크게 줄어들어 따라 운항횟수를 줄인 데서 기인한 것이 아닌가 한다.

좌석이용률을 호남지역 공항을 중심으로 보면, 서울-광주 노선은 84.2%의 좌석이용률로 1999년에 1백만 이상의 여객을 수송한 전국 주요 노선 중에서도 가장 높다. 서울-목포간과 서울-여수간은 각각 70.2%와 64.8%로 전국 평균에 미달하고 있으며, 서울-군산의 경우는 37.7%로 부산-군산의 35.6%에 이어 전국 최하위 수준이다.

이상의 결과들을 놓고 볼 때 호남지역 공항 중에서는 광주공항권의 여객 수요가 가장 많고, 좌석이용률도 매우 높다. 다음으로 여수공항권의 여객수요가 많으며, 목포공항권은 여객수요 면에서는 여수보다 적지만 좌석이용률은 높다고 하겠다. 군산공항권은 여객 수요도 적고, 좌석이용률도 낮은 것으로 나타난다.

나. 대체 교통수단의 여객운송수요

한 지역의 항공 여객 운송수요가 어느 정도인가를 파악해보려면 대체교통수단의 수요도 함께 살펴봐야 한다.

1. 고속버스의 여객수송 추이

<표 4>은 호남지역에서 타지역으로, 또는 타지역에서 호남지역으로 고속버스

< 표 4> 공항권별 고속버스 승객 수송 추이

(단위: 천명)

구 분		1985	1990	1993	1997	1999	평균증가율
기존공항권							
광주공항권	광주-서울	5,337	7,478	6,319	5,502	4,679	-4.9%
	광주-청주	626	1,053	1,070	945	709	-6.6%
	광주-부산	1,796	1,377	1,116	935	712	-7.2%
	광주-대구	542	521	443	377	343	-4.2%
	광주-원주				79	78	
	광주-포항		93	69	55	51	-4.7%
	광주-울산	87	157	92	116	97	1.0%
	소계	8,388	10,680	9,109	8,009	6,669	-5.1%
여수공항권	여수-서울	663	1,112	864	640	606	-5.7%
	여수-부산	758	837	612	401	365	-8.2%
	여수-대구	92	117	73	46	38	-10.3%
	소계	1,513	2,066	1,549	1,086	1,010	-6.9%
목포공항권	목포-서울	526	685	656	907	771	2.7%
군산공항권	군산-서울	2,075	2,456	1,872	1,601	1,284	-6.1%
공항신설시							
전주공항권	전주-서울	4,789	5,802	4,702	4,103	3,761	-3.7%
	전주-대구	213	209	158	147	120	-4.5%
	전주-부산	226	264	192	172	166	-2.4%
	전주~울산	78	88	68	62	47	-6.0%
	소계	5,306	6,363	5,120	4,483	4,094	-3.7%
장흥공항권	장흥-서울	0	0	185	374	357	11.6%
합계		17,807	22,249	18,491	16,461	14,184	-4.3%
합계	기타지역포함	18,421	23,134	19,198	17,093	15,367	-3.6%
전국합계		70,454	76,505	57,757	49,134	43,250	-4.7%

를 이용하여 통행하는 여객 수송 추이를 1985년부터 1999년까지, 각 공항권역별로 정리한 표이다. 여기에서는 공항권역을 공항에 1시간 정도의 시간 내에 접근할 수 있는 지역으로 정의 분류하였다. 또한 기존의 4개 공항권역에 포함되지 않는 지역에 대해서는 전라북도 내륙지역에 전주공항을, 전남 남부내륙지역에 장흥공항을 신설한다는 가정 하에 각각 전주공항권과 장흥공항권으로 묶어 보았다.

<표 4>에서 호남지역의 고속버스 여객 수송 추이를 보면, 1985년부터 1990년까지는 승객이 늘어나는 추세였으나, 1990년 이후 점차 승객이 줄어들어서 1993-99년의 6년간 연평균 3.6%씩 감소하였음을 알 수 있다. 이와 같은 승객 감소추세는 전국적으로도 나타나는 현상인 바 같은 기간 중에 전국적으로는 연평균 4.7%씩 감소한 것으로 나타난다¹⁾.

고속버스 여객 수송 추이를 공항권역별로 보기로 한다.

먼저 광주공항권은 광주를 비롯하여 장성, 담양, 함평, 화순, 고창, 영광, 곡성, 나주 등의 지역을 포함하는 권역으로서, 이곳으로부터 적어도 2시간 이상의 거리에 있는 지역으로의 고속버스 운송 수요를 표에 실었다²⁾. 광주공항권에서 호남 밖의 다른 공항지역으로 이동하는 고속버스 여객 운송수요는 역시 광주-서울간이 가장 많았고, 그 다음으로 청주, 부산 대구, 울산 등의 순이었다. 광주-서울간의 항공운송 수요가 1999년에 1,509천명이었던 데 비해 고속버스의 그것은 표에서 보듯이 세 배 정도 수준인 4,679천명에 이른다. 광주공항권과 다른 공항권간의 고속버스 여객 수요는 대부분의 노선이 매년 감소하고 있으며, 전체적으로 1993-99년간 연평균 5.1%씩 감소하는 것으로 나타난다. 광주-울산간의 경우만 1993-99년간 소폭 증가하였다. 광주공항권에서 호남 외의 타 공항권을 여행하는 고속버스 여객 수요는 1999년 현재 6,669천명 정도였다³⁾. 참고로 같은 시기 광주공항에서 다른 공항으로의 항공 여객수송량은 광주-제주 노선의 755천명을 포함하여 모두 2,320천명이었다.

여수공항권은 여수, 순천, 광양, 구례, 그리고 보성군의 벌교읍 지역을 그 권역으로 하였다. 여수공항권에서 호남 밖의 다른 공항권으로 이동하는 고속버스 여객 운송수요는 1990년 이후 지속적으로 감소하여 1999년 현재 1,010천명이었다. 1993-99년간에는 연평균 6.9%가 감소하였다. 지역별로는 여수-서울간의 운송수요가 가장 많았고, 다음이 여수-부산간이었다. 여수-대구간은 1993-99년 기간 중 연평균 10.3%나 감소하여 호남 항공권 중에서 최대 감소 노선으로 나타났다.

목포공항권은 목포, 무안, 신안, 영암, 해남, 진도, 완도, 장흥, 강진 등을 그 권역으로 삼았다. 목포를 기점으로 하여 다른 공항지역으로 향하는 고속버스 노선은 목포-서울 구간 밖에 없는 것으로 나타난다. 이 구간은 1997년까지 지속적으로 증가하였다가 1999년에는 다시 감소하여 771천명을 운송한 것으로 나타났다. 1993-99년간의 연평균 증가율은 2.7%였다.

1) 앞의 <표 1>에서는 여객수송에 있어서 육상교통의 수송량 및 비중이 점차 증가하는 것으로 나타난 바, 고속버스 등 육상 대중교통수단의 이용보다는 자가용 이용의 경우가 많이 늘어나고 있는 것으로 보여진다.

2) 광주공항권에서 서울공항권역으로의 여객에는 광주공항권에서 수원, 성남, 의정부 등 서울공항에 한시간 내지 길게는 두시간 안에 도달할 수 있는 지역으로 여행하는 사람을 포함시켰음.

3) 고속버스 노선이 없는 경우, 예를 들어서 광주속초 등의 경우는 제외하고 노선이 있는 경우만 계산하였음.

군산공항권은 군산, 옥구, 익산, 김제, 부안 등을 그 권역으로 하고 있다. 군산공항권에서 서울공항권으로의 고속버스 운송수요는 1990년에 2,456천명을 최고로 차차 감소하여 1999년에는 1,284천명으로 크게 감소하였다. 1993-99년 기간 중 연평균 6.1%씩 감소한 것으로 나타났다.

호남지역은 우리나라 정치·경제·문화의 중심지인 수도권과 가장 멀리 위치해 있기 때문에 고속버스나 열차를 이용할 경우 다른 어느 지역보다도 소요시간이 길다. 따라서 다른 교통수단에 비해 소요시간이 짧은 항공교통수단의 장점이 어느 지역보다도 잘 발휘될 수 있는 지역이 호남지역이다. 따라서 호남지역의 항공 운송 수요는 다른 지역에 비해, 다른 교통수단에 비해 상대적으로 많을 수밖에 없다.

현재 잠재적인 항공 여객 운송수요는 많으나 공항과의 거리가 멀고, 이에 따라 공항에의 접근시간이 많이 걸려서 대체교통수단과의 경쟁에서 밀리고 있는 지역에서는 공항의 신설이 절실하게 요구된다. 본 연구에서는 호남권에 있는 기존의 4개 공항 외에 이미 각종 연구보고서 등을 통해 수요가 제기된 바 있는 전주권의 신공항과, 호남 남부지역 중 철도도 가설되어 있지 않아서 원거리 교통의 사각지대라 할 수 있는 서남해안의 해남, 강진, 장흥, 고흥 및 보성 일부지역을 권역으로 하는 장흥권의 신공항을 가상하였다.

전주공항권은 전주, 완주, 임실, 진안, 장수, 정읍, 무주, 남원 지역을 포괄하는 권역이다. 전주공항권에서의 고속버스 운송은 서울공항권으로의 운송수요가 가장 많고, 다음으로 부산공항권, 대구공항권, 울산공항권으로의 운송수요가 많다. 전주-서울간의 고속버스 운송수요는 1990년 이후 지속적인 감소 추세를 보여 1999년 현재 3,761천명이며, 1993-99년간의 연평균 감소율은 3.7%이다. 전주-울산간의 감소율이 6.0%로 가장 컸다. 전주공항권에서 호남 이외 지역으로의 고속버스 운송 수요는 1999년 현재 총 4,094천명으로 나타났다.

장흥공항권은 해남, 강진, 장흥, 고흥, 보성, 영암(일부지역) 지역을 포괄하는 권역이다⁴⁾. 장흥공항권에서 다른 공항권으로의 고속버스 운송수요는 장흥-서울간이 유일하다. 이 구간은 1993-99년간 연평균 11.6% 증가한 것으로 나타난다.

호남지역의 기존 4개 공항권과 신설을 가정한 2개 공항권에서의 호남 외부지역으로의 고속버스 운송수요는 1999년 현재 14,184천명이다. 이는 전국 고속버스 운송수요 43,250천명의 32.8%를 차지하는 규모이다.

2. 철도의 여객수송 추이

<표 5>는 호남지역 기존 및 신설 공항권에서 호남 외부지역으로의 철도 여객 운송 현황을 보여준다.

4) 장흥공항을 신설할 경우 기존의 목포공항권으로 분류된 지역 중 해남, 강진, 장흥, 영암(일부지역) 등은 지리적으로 볼 때 장흥공항권으로 분류되어야 한다. 따라서 목포공항권의 운송수요는 다소 줄어들 것으로 예상해야 할 것이다.

< 표 5 > 항공권역별 열차여객수송 현황 (1999년)

(단위: 천명)

	광주공항	여수공항	목포공항	군산공항	전주공항	장흥공항	합계
서울	2,560	1,438	1,106	1,559	2,582	127	9,372
청주	362	288	168	77	404	11	1,310
부산	91	44	51	6	6	41	240
대구	6	8	0	7	13	0	34
원주	3	3	1	2	11	0	20
포항	0	0	0	0	3	0	3
울산	3	2	0	2	1	3	12
강릉	13	5	1	5	8	1	33
예천	3	3	0	2	3	0	11
진주	21		8	5	10	7	51
합계	3,061	1,791	1,336	1,665	3,041	191	11,085
타지포함	3,140	1,833	1,359	1,720	3,130	195	11,378
전체합계	5,988	2,977	2,522	4,309	4,980	1,068	21,844

자료: 철도청 (2000), 『'99철도통계연보』

우리나라 1999년의 철도여객 운송 실적은 전국적으로 119,258천명이고 그 중 18.3%인 21,844천명이 호남지역 6개 공항권을 출발지 또는 목적지로 여행한 것으로 나타난다. 이 중에서 호남지역 내에서의 내부여행객은 항공 여객 운송의 대상이 아니기 때문에 여기서는 제외한 바, 호남지역에서 다른 지역으로의 여객운송량은 11,378천명이며, 다시 그 중에서 공항권으로 분류하기 어려운 지역으로의 여객을 제외한 호남지역공항권에서 다른 공항권으로의 여객 수는 11,085천명이다.

호남지역 각 항공권역별로 열차 여객 수송수요를 파악해보기로 한다.

먼저 광주공항권의 다른 공항권으로의 여객 운송수요는 주로 서울쪽에 집중해 있고, 다음이 청주, 부산 등이다. 1999년 광주공항권의 다른 공항권으로의 운송수요는 3,061천명이었다. 여수공항권은 역시 서울지역에 집중되어 있는 수요에 힘입어 1,791천명이었으며, 목포공항권은 1,336천명, 군산공항권은 1,665천명이었다.

신설을 가상한 전주공항권은 광주공항권에 버금가는 철도운송 수요를 갖고 있는 것으로 나타난다. 전주공항권은 서울공항권으로의 여객운송수요가 광주보다 많은 2,582천명이나 되며 전체적으로는 3,041천명으로 광주보다 근소하게 작은 규모이다. 장흥공항권은 191천명의 매우 작은 타지역으로의 여객운송 규모를

< 표 6 > 호남 공항권별 수송분담 현황

(단위: 천명)

노 선	고속버스		열차		항공		합계	
	수송량	분담률	수송량	분담률	수송량	분담률		
광주	서울	4,679	53.5%	2,560	29.3%	1,509	17.3%	8,748
	부산	712	82.9%	91	10.6%	55	6.5%	858
	강릉		0.0%	13	100.0%		0.0%	13
	예천		0.0%	3	100.0%		0.0%	3
	대구	343	98.3%	6	1.7%		0.0%	349
	청주	709	66.2%	362	33.8%		0.0%	1,071
	기타	226	89.7%	26	10.3%		0.0%	252
	소계	6,669	59.0%	3,061	27.1%	1,565	13.9%	11,295
목포	서울	771	35.9%	1,106	51.5%	270	12.6%	2,147
	부산		0.0%	51	61.3%	32	38.7%	83
	강릉		0.0%	1	100.0%		0.0%	1
	예천			0				0
	대구			0				0
	청주		0.0%	168	100.0%		0.0%	168
	기타		0.0%	10	100.0%		0.0%	10
	소계	771	32.0%	1,336	55.4%	303	12.6%	2,410
여수	서울	606	23.1%	1,438	54.8%	581	22.1%	2,625
	부산	365	89.2%	44	10.8%		0.0%	409
	강릉		0.0%	5	100.0%		0.0%	5
	예천		0.0%	3	100.0%		0.0%	3
	대구	38	82.7%	8	17.3%		0.0%	46
	청주		0.0%	288	100.0%		0.0%	288
	기타	0	0.0%	5	100.0%		0.0%	5
	소계	1,010	29.9%	1,791	53.0%	581	17.2%	3,382
군산	서울	1,284	43.3%	1,559	52.6%	123	4.2%	2,966
	부산		0.0%	6	99.1%	0.1	0.9%	6
	강릉		0.0%	5	100.0%		0.0%	5
	예천		0.0%	2	100.0%		0.0%	2
	대구		0.0%	7	100.0%		0.0%	7
	청주		0.0%	77	100.0%		0.0%	77
	기타		0.0%	9	100.0%		0.0%	9
	소계	1,284	41.8%	1,665	54.2%	123	4.0%	3,072
합 계	9,733	48.3%	7,853	39.0%	2,572	12.8%	20,158	

갖고 있는 바 이는 이 지역의 철도노선이 충분하지 않기 때문인 것으로 보인다.

다. 호남지역 항공운송의 비중 및 특징

<표 6>은 1999년 호남지역 4개 공항권에서의 다른 공항권으로의 항공운송 수요와 함께 그 대체 교통수단인 고속버스와 열차의 여객 운송수요를 노선별로 종합, 정리한 표이다.

1999년 호남지역의 기존 4개 공항권에서의 호남 외부의 다른 공항권으로의 총 여객 운송수요는 20,158천명으로 이중 48.3%는 고속버스가, 39.0%는 열차가, 12.8%는 항공이 분담하고 있는 것으로 나타난다.

광주공항권의 경우 고속버스가 59.0%를 맡고 있으며, 열차가 27.1%를, 항공이 13.9%를 맡고 있다. 목포공항권의 경우는 광주공항권과는 달리 고속버스의 분담률이 낮아서 32.0%를 맡고 있으며, 열차가 55.4%, 항공이 12.6%를 맡고 있다. 여수공항권은 고속버스가 29.9%, 열차가 53.3%, 항공이 17.2%로서 다른 지역에 비해 항공에의 의존도가 높은 편이다. 군산공항권은 고속버스 41.8%, 열차

< 표 7 > 신설공항권 교통수단별 운송분담 현황

(단위: 천명)

노 선		고속버스		열 차		항 공		합 계
		수송량	분담률	수송량	분담률	수송량	분담률	
전주	서울	3,761	59.3%	2,582	40.7%		0.0%	6,343
	부산	166	96.5%	6	3.5%		0.0%	172
	강릉		0.0%	8	100.0%		0.0%	8
	예천		0.0%	3	100.0%		0.0%	3
	대구	120	90.2%	13	9.8%		0.0%	133
	기타	47	9.8%	429	90.2%		0.0%	476
	소계	4094	57.4%	3,041	42.6%	0	0.0%	7,135
장흥	서울	357	73.7%	127	26.3%		0.0%	484
	부산		0.0%	41	100.0%		0.0%	41
	강릉		0.0%	1	100.0%		0.0%	1
	예천			0				0
	대구			0				0
	청주		0.0%	11	100.0%		0.0%	11
	기타	0	0.0%	11	100.0%		0.0%	11
소계	357	65.1%	191	34.9%	0	0.0%	548	
합 계		4,451	57.9%	3,232	42.1%	0	0.0%	7,683

54.2%, 항공 4.0%로서 항공에의 의존도가 아주 낮다.

이상을 정리해보면 대체로 수도권에서 멀리 떨어진 공항권일수록 항공에의 의존도가 높은 경향이 있다. 군산공항권은 서울과의 상대적 근접성 때문에 항공편 이용이 적은 것 같고, 여수공항권은 서울에서 워낙 원거리이고, 주변에 대규모 공단이 조성되어 있는 관계로 비즈니스 여행 수요가 많기 때문에 대도시인 광주공항권보다 높은 항공편 이용 경향을 보이는 것으로 추측된다. 광주공항권과 군산공항권의 고속버스 의존도가 높은 것은 이 지역들의 철도 환경이 여수공항권에 비해 상대적으로 열악하기 때문인 것으로 보인다. 그리고 항공 운송 분담률이 의외로 높게 나온 이유는 육상교통의 경우 자가용 승용차를 이용한 운송수요가 제외되었고, 호남지역 역내간의 운송을 본 연구의 통계에서 제외함으로써 육상 운송 부분이 상대적으로 적어졌으며, 또한 고속버스나 열차를 이용하면서 중간지점에서 환승하는 경우가 통계에 잡히지 않았기 때문이라고 생각된다.

노선별로는 대체로 서울권으로의 여행시에 항공편을 많이 이용하는 것으로 나타난다. 특히 여수공항권의 경우 여수-서울간 여객의 22.1%가 항공편을 이용하는 것으로 나타난다.

<표 7>은 신설을 가정한 전주공항권과 장흥공항권에서의 호남 외부 공항권으로의 고속버스 및 열차의 운송 수요를 정리, 종합한 것이다. 전주공항권은 고속버스가 57.4%, 열차가 42.6%를 분담하고 있으며, 장흥공항권은 고속버스가 65.1%, 열차가 42.1%를 분담하고 있는 것으로 나타난다. 장흥권의 고속버스 의존도가 유난히 높은 이유는 이 지역의 철도 교통 환경이 매우 나쁘기 때문이다.

IV. 호남지역 항공 운송의 가격경쟁력

가. 교통수단별 소요시간 및 요금

항공 운송이 다른 교통수단에 비해서 어느 정도의 가격경쟁력을 갖는지 알아보기 위해 항공 및 기타 대체교통수단간의 소요시간 및 요금을 2001년 10월1일 기준으로 비교해 보았다(<표 8>).

<표 8>에 따르면, 소요시간은 대부분의 노선에서 항공-고속버스-열차의 순으로 적게 걸리는 것으로 나타난다. 항공운송의 경우 우리나라의 어느 노선이든 지 간에 1시간 이내의 시간이 소요되므로 50분-1시간 정도를 소요시간으로 보면 무리가 없다. 고속버스와 열차는 경유노선이 아닌 경우에는 큰 차이가 없이 고속버스의 소요시간이 다소 적으나, 열차의 특성상 경유노선이 많으며, 이 경우의 소요시간은 고속버스에 비해 상당히 많은 차이를 보인다.

< 표 8 > 교통수단별 소요시간 및 요금 (2001.10.1 기준)

(단위: 원)

노 선		고속버스			열차			항공
		경유지	시간	요금	경유지	시간	요금	요금
광주	서울		4:00	19,300		4:30	17,100	50,500
	부산		3:55	17,600	순천	6:50	15,900	42,500
	강릉	대전	6:30	28,500	조치원,제천	9:00	26,400	*77,400
	예천	대구	5:10	19,700	철안	7:23	24,500	
	대구		3:30	13,500	조치원	5:22	20,100	
	청주		2:40	12,800	조치원	3:12	15,600	
	대전		2:50	11,100		4:15	9,100	
목포	서울		5:20	22,800		5:30	19,800	57,500
	부산		5:15	19,900		7:30	19,800	48,000
	강릉	광주,대전	8:00	33,800	부산진	13:50	42,400	*83,200
	예천	광주,대구	6:40	25,000	삼랑진	10:20	28,300	
	대구	광주	5:00	18,600	창원	7:38	20,900	
	청주	광주	4:10	18,100	조치원	4:00	18,300	
여수	대전	광주	4:20	16,400	익산	3:13	12,600	
	서울		5:50	25,900		6:00	21,000	64,000
	부산	순천	3:15	15,200	순천	4:45	15,500	
	강릉	대전	8:40	32,500	조치원,제천	10:28	30,400	*88,600
	예천	순천,대구	5:20	22,200	순천,삼랑진	7:32	24,000	
	대구	순천	3:40	16,000	조치원	6:50	24,100	
	청주	광주	4:40	20,400	조치원	4:40	19,600	
군산	대전		5:00	15,100		4:25	13,100	
	서울		3:20	15,200	익산	3:35	12,900	42,500
	부산	전주	4:50	21,200	익산,순천	6:52	19,200	
	강릉	대전	5:30	23,400	익산,조치원,제천	8:05	21,200	*70,800
	예천	대전	3:50	16,900	익산,조치원,김천	5:10	10,600	
	대구		4:20	12,500	익산,조치원	4:25	9,200	
	청주		2:40	9,000	익산,조치원	2:15	4,700	
전주	서울		3:00	15,000		3:35	13,100	
	부산		5:15	16,600	순천,부산	6:05	16,900	
	강릉	대전	5:00	23,000	조치원,제천	8:10	22,400	
	예천	대전	3:20	16,500	조치원,김천	5:15	17,500	
	대구		3:50	13,500	조치원,대구	4:30	16,100	
장흥	서울		5:30	23,500	광주	6:00	22,300	
	부산		4:20	15,700	순천	6:00	16,400	
	강릉	광주,대전	8:00	34,200	순천,부산	12:25	39,000	
	예천	광주,대구	6:40	25,400	순천,삼랑진	8:47	28,700	
	대구	광주	5:00	19,000	순천,삼랑진	6:09	25,500	
	청주	광주	4:10	18,500	조치원	4:42	20,800	
대전	광주	4:20	16,800	광주	5:45	14,300		

주: 1) *표시는 서울경유 노선임. 소요시간 1:50내외.

2) 고속버스는 우등고속버스 요금, 열차와 항공기는 일반석 기본요금임.

이용 요금은 열차-고속버스-항공의 순으로 적게 든다. 고속버스와 열차간의 요금 차이는 크지 않으나, 이 두 교통수단과 항공운송간의 요금 차이는 100% 이상의 큰 격차를 보인다.

소요시간과 요금이라는 관점에서 보면 항공 운송과 경쟁 관계에 있는 교통수단은 열차보다는 고속버스일 것으로 보인다. 몇 개의 주요 노선에 대해 고속버스와 항공간의 운송수단별 소요시간 및 요금을 비교해 보기로 한다.

우선, 광주-서울 노선에 있어서 고속버스와 항공의 소요시간은 3시간 차이가 나고, 요금은 31,200원의 차이가 난다. 항공 운송의 경우 고속버스나 철도에 비해 대기시간이 길고, 공항에의 접근 시간도 많이 소요될 것이다. 최종 목적지의 위치에 따라 다르긴 하겠지만, 이런 시간을 대략 30분-1시간 정도 더 소요되는 것으로 추산하면, 광주-서울노선의 소요시간 차이는 2시간 내지 2시간 30분 정도로 줄어들게 된다. 여객이 항공기 이용으로부터 다른 효용이나 비효용을 느끼지 않는다고 가정하면, 고속버스를 탈 것인가, 항공기를 탈 것인가의 선택은 결국 2시간 내지 2시간 30분의 시간 절약과 31,200원의 추가지불 간의 선택이라고 할 수 있다.

개인이 갖는 항공기 이용의 효용이 동일하다면, 시간당 기회비용이 높은 사람일수록 항공기를 선호하게 될 것이다. 2001년 7월 현재 우리나라 10인 이상 사업체 상용근로자의 월평균임금은 1,803,000 원이다. 하루 8시간씩 25일을 근무한다고 하면, 월 200시간을 일하는 셈이 되고 시간당 임금은 대략 9천원 정도이다. 그러므로 우리나라 평균적인 근로자가 광주-서울간을 항공편을 이용하기에는 항공요금이 다소 비싸다고 할 수 있다. 적어도 시간당 임금이 1만5천원 이상인 사람이라야 광주-서울간 항공편을 이용한다고 보아야 한다.

광주-서울 노선에 비해 목포-서울 노선은 항공편이 고속버스보다 좀 더 유리한 위치에 있다. 양 교통수단간의 시간차이는 부대시간까지 감안한 경우 3시간 20분 내지 3시간 50분이다. 여기에 요금 차이는 34,700원이므로 시간 당 9천원 정도의 평균적인 근로자들도 이용할 수 있다는 얘기가 된다. 목포-부산 항공노선은 목포-서울 항공노선에 비해 더욱 가격경쟁력이 있다.

여수-서울 항공노선은 고속버스에 비해 3시간 50분 내지 4시간 20분 정도 시간이 절약되는 반면, 요금은 38,100원 더 든다. 따라서 시간당 평균 기회비용을 9천원으로 계산하면, 이 노선도 상당히 가격경쟁력이 있는 노선이라고 할 수 있다.

군산-서울 항공노선은 고속버스에 비해 1시간 50분 내지 2시간 20분의 시간 절약을 가져오는 대신 27,300원의 추가 요금을 발생시킨다. 따라서 가격 경쟁력이 낮은 노선이라 할 수 있다.

나. 호남지역 항공운송의 가격경쟁력

<표 9>는 이상에서 논의한 바와 같은 방식으로 4개 공항의 주요 노선에 대해

< 표 9 > 항공운임의 고속버스운임 대비 가격경쟁력

(단위:원)

노 선	절약시간(분)		절약시간가치		요금차액	평가	(D-E)/ 항공요금	
	A	B	C=A*150	D=B*150	E			
광주	서울	120	180	18,000	27,000	31,200	×	-8.4%
	부산	115	175	17,250	26,250	24,900	△	3.2%
	강릉	300	330	45,000	49,500	41,535	○	11.4%
목포	서울	200	230	30,000	34,500	34,700	△	-0.3%
	부산	195	225	29,250	33,750	28,100	○	11.8%
	강릉	360	390	54,000	58,500	47,400	○	13.7%
여수	서울	230	260	34,500	39,000	38,100	△	1.4%
	부산	75	105	11,250	15,750	-	-	-
	강릉	400	430	60,000	64,500	38,550	○	36.5%
군산	서울	80	110	12,000	16,500	27,300	×	-25.4%
	부산	170	200	25,500	30,000	30,670	△	-1.3%
	강릉	210	240	31,500	36,000	31,696	○	7.8%

- 주: 1) A는 부대시간 포함한 항공편이용시간이 2시간이 소요되는 경우, B는 1시간 30분이 소요되는 경우.
 2) 절약시간가치는 근로자의 평균임금을 근무시간으로 나누어 구한 분당평균임금 150원을 곱하여 구한 것임.
 3) 강릉노선의 경우 직항하는 경우의 요금을 기준으로 하였음.

고속버스에 비해 가격경쟁력이 있는가를 살펴보았다.

표에서 항공편 이용시 절약되는 시간의 가치와 항공편 이용시 추가되는 요금 차액을 비교하여 전자가 크면 경쟁력이 있다는 얘기가 된다. 따라서 평가 항목에서는 절약시간 가치가 요금차액보다 현저히 크면 가격경쟁력이 상당히 있는 것으로(○으로 표시) 평가하고, 별로 차이가 없으면 가격경쟁력이 약간 있는 것으로, 그리고 절약시간 가치가 요금차액보다 매우 작으면 가격경쟁력이 없는 것으로(×로 표시) 각각 평가하였다. 현존하는 노선 중에서 광주-강릉, 목포-부산, 목포-강릉, 여수-강릉, 군산-강릉 등의 노선이 가격경쟁력이 상당히 높은 노선으로 나타났다⁵⁾.

5) 호남권 공항으로부터 강릉으로의 노선은 경유노선이나, 이를 직항할 경우의 가격경쟁력을 구해 보았다. 이를 위해서 직항노선의 운임을 추산해 보았다. 다른 노선의 거리-운임을 비교하여 구한 km 당 운임은 노선별로 다소 차이가 있는 바, 172 km 구간은 247원/km, 261 km 구간은 194원/km, 315 km 구간은 203원/km 등이었다.

< 표 10 > 신설 공항 항공운임의 경쟁력

(단위: 원)

노선	절약시간(분)		절약시간가치		경쟁분기점	예상요금	평가	
	A	B	C=A*150	D=B*150	D+고속요금			
전주	서울	60	90	9,000	13,500	28,500	46,930	×
	부산	195	225	29,250	33,750	50,350	43,225	○
	강릉	180	210	27,000	31,500	54,500	52,110	○
장흥	서울	210	240	31,500	36,000	59,500	68,005	×
	부산	140	170	21,000	25,500	41,200	45,942	△
	강릉	360	390	54,000	58,500	92,700	80,185	○

항공편 이용 승객이 일종의 잉여라고 느낄 절약시간가치와 요금차액과의 차이가 승객이 무는 비용(항공운임)에 비해 어느 정도의 크기인가를 구한 것이 표의 마지막 항이다. 이에 따르면 군산-서울간이 가장 경쟁력이 없는 노선이었다. 반면 여수-강릉간은 항공운임의 36.5%에 해당하는 잉여를 얻을 수 있는, 가장 경쟁력 있는 노선이었다⁶⁾.

<표 10>은 신설을 가정한 전주공항과 장흥공항에서 출발하는 노선의 가격경쟁력을 분석한 표이다. 전주-서울간은 노선 길이가 190 km로 현행 요금체계에서는 46,930원의 요금이 예상된다. 절약시간에 현재 고속버스 요금을 합한 경쟁분기점 요금이 28,500원인데, 예상요금이 이를 초과하므로 경쟁력이 없는 것으로 평가할 수 있다. 반면 전주-부산간은 상당한 경쟁력이 있고, 전주-강릉간도 경쟁력이 약간 있는 것으로 분석된다.

장흥을 기점으로 하는 노선 중에서는 장흥-강릉간이 경쟁력이 있다. 장흥-서울간은 높은 항공요금 때문에 경쟁력이 없는 것으로 나타난다. 장흥-부산 노선은 km당 247원의 높은 단가를 적용한 결과 예상요금이 높아졌으므로, 단가를 조금만 낮게 적용한다면 경쟁력이 확보될 수도 있는 노선이다.

이상에서 분석한 각 노선의 가격경쟁력은 각 노선의 경제성과는 별개의 것이다. 가격경쟁력은 항공운임이 다른 운송수단의 운임에 비해서 경쟁력이 있는가 여부만을 살펴본 것이다. 특정 노선의 경제성 여부는 그 노선의 소요 비용과 유효수요 등을 함께 고려해야 분석될 수 있을 것이다.

V. 요약 및 결론

본 연구는 호남지역의 항공운송 수요 현황을 대체교통수단과의 비교를 통해

6) 표에서 군산부산 노선은 km당 247원의 비교적 높은 단가를 적용하여 항공운임이 상당히 높게 책정되었다. 단가를 조금 낮춰 적용한다면 가격경쟁력이 충분히 있을 것으로 보인다.

살펴보고, 아울러 항공운송 운임이 어느 정도 가격경쟁력을 확보하고 있는가를 분석하였다.

본 연구에서 밝혀진 내용들을 요약해보면 다음과 같다.

첫째, 우리나라의 국내선 항공운송 수송량은 지난 약 40년간 지속적으로 증가하였다. 그러나 호남지역의 항공운송 수송량은 지난 1973년에 비해 다른 지역에 비해 상대적으로 적게 증가하였다.

둘째, 호남지역의 운송수단별 분담 비율을 살펴본 결과, 호남지역에서 2시간 이상 거리에 있는 지역으로의 운송수요 중 12.8%를 항공이 분담하고 있는 것으로 드러났다. 항공권역별로는 여수공항권의 분담률이 17.2%로 가장 높았고, 군산 공항권이 가장 낮았다. 이를 통해서 볼 때 수도권과의 거리가 멀어서 대체 교통수단의 소요시간이 많이 걸리는 지역일수록 항공운송에 보다 많이 의존하는 것으로 나타났다.

셋째, 호남지역 4개 공항 중 광주공항의 항공운송 수요가 호남 전체 항공수요의 50% 이상을 차지하고 있으며, 여수, 목포, 군산의 순으로 항공운송 수요가 많았다. 특히 광주-서울 노선은 좌석이용율이 84.2%로 전국 주요노선 중에서 가장 높았다. 반면 군산-서울, 군산-부산 노선은 전국 최하위 수준의 좌석이용율을 보였다. 또한 호남지역의 항공 운송수요는 80% 이상이 서울 노선에 집중되어 있다.

넷째, 호남지역에서 2시간 이상 거리에 있는 지역으로의 이동시 적용되는 대체교통수단과 항공의 요금을 비교해 본 결과, 고속버스와 철도는 비슷하나, 항공요금은 이들의 2배 이상 수준인 것으로 나타났다. 소요시간은 항공의 경우가 1시간 이내로 가장 적게 소요되고, 고속버스, 철도의 순으로 적게 소요된다.

다섯째, 항공운송 이용자의 추가적인 편익이라 할 수 있는 항공편 이용시 소요시간의 절약 부분을 우리나라 산업체근로자 평균 임금을 적용하여 화폐가치로 환산한 값과, 항공운송 이용자의 추가부담이라고 할 수 있는 대체교통편요금과 항공요금의 차액을 비교한 결과 목포-부산 노선과, 직항할 경우의 강릉에서 호남권 각 공항으로의 노선 등이 가격경쟁력이 매우 큰 것으로 나타났다. 이 밖에도 광주-부산, 목포-서울, 여수-서울, 군산-부산 노선의 가격경쟁력이 다소 있는 것으로 분석되었다. 특히 주목할 만한 사실은 현행 항공요금 하에서는 호남지역 주요노선인 광주-서울 노선이 가격경쟁력이 낮은 노선으로, 그리고 여수-서울, 목포-서울 노선이 가격경쟁력이 다소 있는 노선으로 나온다는 점이다.

여섯째, 신설을 가정한 전주공항과 장흥공항의 경우, 가격경쟁력이 상당히 있는 노선은 전주-부산, 전주-강릉, 장흥-강릉 노선인 것으로 분석되었다. 신설 공항의 전주-서울, 장흥-서울 노선은 가격경쟁력이 없는 것으로 나타난다.

이상의 분석결과에서 드러났듯이 호남지역의 항공운송 수요는 기본적으로 수도권과의 거리가 얼마나 멀고, 대체교통수단과의 운송 소요시간 차이가 얼마나 되는가에 따라 달라진다. 따라서 잠재적인 항공운송 수요는 많으나 공항과

의 거리가 멀고, 공항에의 접근시간이 길어서 대체교통수단과의 경쟁에서 밀리고 있는 지역에 대해서는 공항의 신설이 절실히 요구된다. 특히 서울과의 원격성과 대체 교통수단 및 시설이 부족한 호남 서남부지역을 권역으로 하는 완도, 고흥, 장흥권의 공항 신설이 시급하다. 본 연구에서는 장흥지역이 목포, 광주 및 여수공항 등의 사각지대라고 판단하여 장흥공항을 신설하는 것을 가상하고 연구를 진행했다.

현행 국내선의 항공요금 체계 하에서는 호남권의 주요 노선들이 가격경쟁력이 없거나 약한 것으로 분석되었는 바, 항공운송 수요의 확대를 위해서는 항공요금의 인하가 필요하다. 현재 항공업계는 현행 요금하에서도 적자를 시현하고 있는 바, 요금인하를 위해서는 국내선이나 지방노선만을 전문으로 하는 항공운송업체의 진입을 촉진할 필요가 있다. 국민소득의 지속적인 증대와 그에 따른 고급 교통수단으로의 이행 등을 고려할 때 저 비용 항공운송 업체들에 의해 보다 낮은 요금으로 항공운송 서비스가 제공된다면, 대체 교통수단과의 가격 경쟁에서 우위를 점하는 노선이 많아지고, 결국 호남지역의 항공운송 수요는 크게 확대될 것으로 기대된다.

[참고문헌]

- 김제철(2000), 「국내 지역항공운송사업 도입을 위한 소고」, 『항공산업연구』 제53집, 세종대학교 항공산업연구소
- 철도청(2000), 『99철도통계연보』
- 한국항공진흥협회(1995), 『국내선항공편 신규노선 수요예측』
- _____ (1997), 『항공서비스분야 여론조사 보고서』
- _____ (1998), 『국내선 항공운임체계 발전방향』
- 홍갑선·이용상(1992), 『교통정책의 경제학』, 교통개발연구원
- 건설교통부, 인터넷사이트(www.moct.go.kr) 상의 건설교통통계연보자료
- 통계청, 인터넷사이트(www.nso.go.kr) 상의 각종 통계