[바른사회 Meet 콘서트]

# 동남권 신공항 이대로 둘 것인가?

1. 세계 공항업계의 새로운 조류
2. 김해신공항의 쟁점별 정리
3. '가덕도 신공항 특별법안 ' 의 문제점

[2020.12.08]

허희영 (한국항공대 경영학부 교수)

# 1. 세계 공항업계의 새로운 조류

## ▣ 공항의 수익모델

- 항공수입 → 공항시설 이용료 etc.
- 비항공수입 → 업무시설 및 상업시설 사용료 etc.
- 항공 vs. 비(非)항공 수입은 공항마다 차이 → 비항공 부문의 확대 추세

☞ 인천공항(35:65)

→ 세계 최대의 면세점

☞ 창이공항(싱가포르) → Air City

'주얼창이(Jewel Changi)' 개항(2019)

## ▣ 민영화

- 공항업계의 허브화 경쟁 심화
- 경영효율화를 위한 운영권 매각과 민영화(privatization)
- 공항개발을 위한 민간자본 유치
- 최근 COVID-19로 인한 공항 건설계획 지연 및 중단

## ▣ 공항 운영의 유형

| 정부의 직접 운영 | 공기업 또는 민간기업과 임대계약으로 운영 | 민간기업이 전담 |
|---|---|---|
| ▪ 중앙정부 또는 지방, 주정부가 직접 운영<br>▪ 세계 600여개 공항 중 약 55%에 해당 | ▪ 정부 산하의 공기업 또는 민간기업과의 임대계약 방식으로 운영 | ▪ 공항운영을 전문으로 하는 공항 그룹에 의한 운영<br>▪ 50개 이상의 공항에 해당되며, 점차 증가하는 추세 |
| 하네다공항(일본)<br>타이페이공항(대만)<br>LA공항(미국) 등 | 샤를드골공항(프랑스)<br>나리타공항(일본)<br>방콕공항(태국) | 히드로공항(영국)<br>시드니공항(호주)<br>아테네공항(그리스) |

# ▣ 글로벌 공항그룹(Airport Group) 현황

## (메이저 그룹)

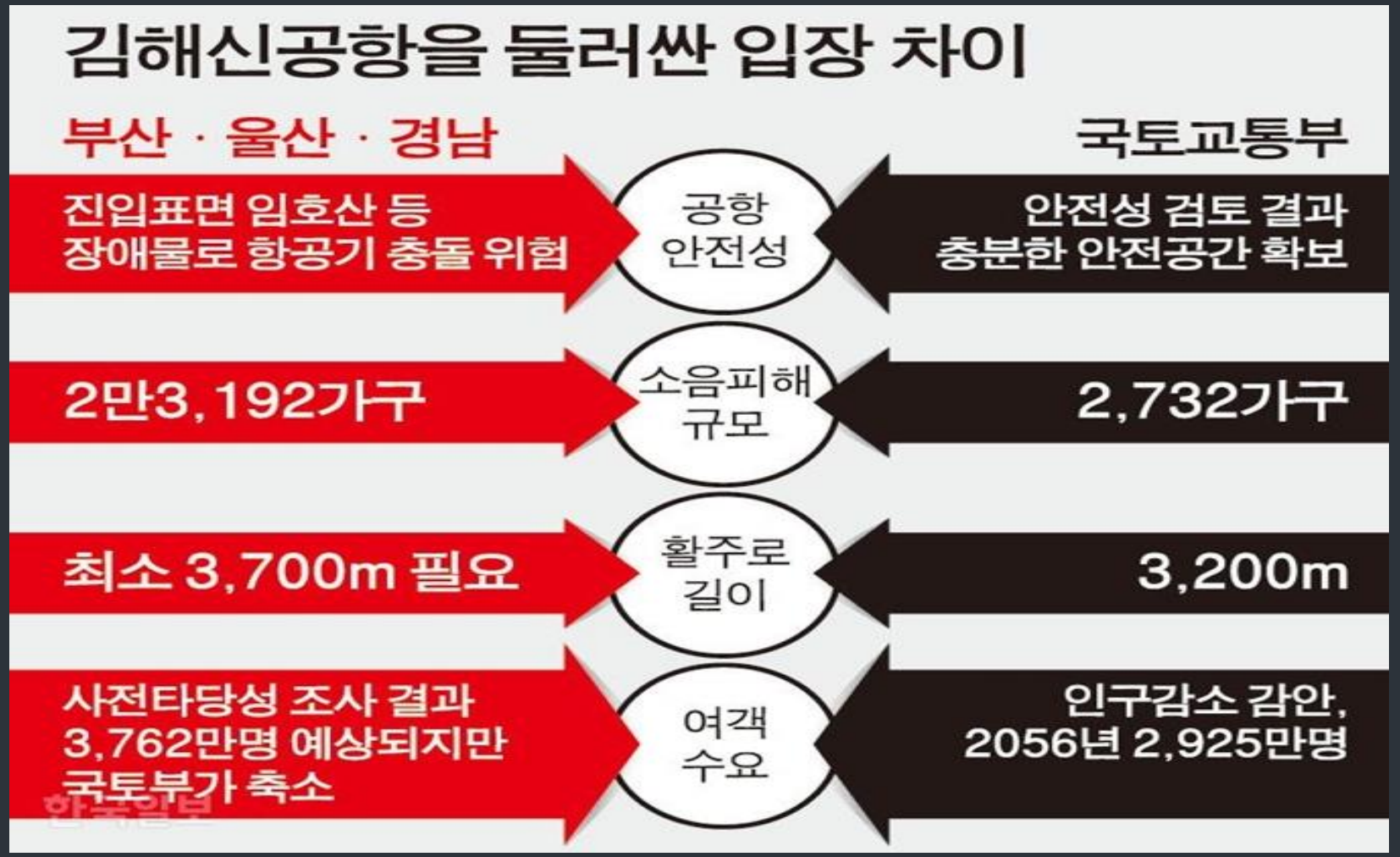
| 아에나(AENA) (스페인) | ADP (프랑스) | 프라포트(FRAPORT)(독일) | 방시(Vinci)그룹 (프랑스) |
|---|---|---|---|
| ▪ 세계 최대의 공항운영그룹<br>▪ 2015년 기업공개(IPO) 주식 49% 매각<br>▪ 세계 28개 공항 운영 | ▪ 2006년 정부지분 일부 매각<br>▪ 네델란드 스키폴 공항그룹과 상호지분 출자<br>▪ 세계 37개 공항 운영 | ▪ 2001년 기업공개 및 공항그룹 결성<br>▪ 2014년 미국 공항운영에 진출<br>▪ 아시아 및 중동지역 등 세계 13개 공항 운영 | ▪2009년 정부조직에서 분리<br>▪ 2017년 일본 오릭스와 컨소시엄으로 간사이,이타미공항 운영권 인수<br>▪세계 6개국에 34개 공항운영 |

## (기타 그룹)

| 스키폴(Schipol) (네덜란드) | 페로비얼(Ferrovial) (스페인) | AviAlliance (캐나다) | 창이(Changi AG) (싱가포르) |
|---|---|---|---|
| ▪ 1958년 정부와 지자체의 공동출자 주식회사로 설립<br>▪ 2001년 미국 JFK공항의 운영권, 호주 브리즈번 공항 출자 | ▪1998년 건설기업으로 공항사업에 최초로 진출<br>▪ 2006년 히드로공항그룹(BAA)을 인수 | ▪ 캐나다 연기금의 자회사로 독일을 본거지로 함<br>▪ 독일의 건설기업으로 출발. 2013년 시드니공항 인수 | ▪ 2009년 정부기관으로부터 국영기업으로 분리<br>▪ 자회사(CAI)를 통해 해외시장에 진출 |

# 2. 김해신공항의 쟁점별 정리

▣ 부·울·경의 의혹 제기



# ▣ 김해신공항 쟁점별 검토

## ▪ 쟁점 1 : (관문공항) 24시간 운영 가능한 관문공항 역할 불가능

"수요를 과소 추정(2,925만명)하였고, 개항 즉시 3,800만명 처리 필요"

➪ 현재 계획된 **3.2km 활주로**는 A380 등 **대형 항공기 취항**이 가능하며, 24시간 운영하지 않고도 **관문공항 역할**이 가능

- **(활주로) 신설 활주로**는 장래 취항이 예상되는 **최장 노선**(뉴욕JFK공항)을 기준으로 항공기 **이륙중량**을 고려하여 **3.2km 산정**

☞ 3.2km 미만 활주로 : 샬롯 더글라스, 보스턴, 맨체스터, 스탠스테드, 뒤셀도로프 등

- **(야간운항)** 도시에 가까운 공항은 **해외도 야간운항을 제한**

☞ 야간운항 제한사례 : 히드로, 샤를드골, 리스본, 프랑크푸르트, 시드니, 나리타 등

- **예타와 동일**한 방법으로 예측한 **기본계획 수요**는 **2,925만명**이나, 장래 **여건 변화**에 대비하여 **공항시설**은 **3,800만명** 처리토록 계획
- **(예측수요)** 사전타당성조사('16.6)에서 제시된 수요(3,800만명)를 기본계획('18.12)에서 **정밀하게 검토**한 결과, 목표년도 **'56년 2,925만명**

* 수요차이 발생원인 : 예측모델 상이, 인구 감소 및 저성장 추세 등 현행화

- **(시설계획) 활주로**는 '26년 개항 시부터 **3,800만명 수요처리** 가능, **터미널**은 개항 시 2,925만명, 장래 **3,800만명** 처리토록 단계 건설

# ▣ 김해신공항 쟁점별 검토

▪ 쟁점 2 : (안전성) 신설 활주로 착륙 시 산악 장애물, 아파트와 충돌 위험

➪ **전문가 검토결과**, 장애물 충돌 없이 **안전한 비행절차 수립** 가능

– **(안전공간)** 항로 주변에 **충돌 위험을 배제**하기 위한 **안전공간** 확보

– **(정밀착륙) 위치정보**가 사용되는 **정밀장치***로 착륙하여 안전 확보

*안전 착륙을 위해 활주로 중심선, 활주로와의 거리, 활공각 정보를 전파로 발사

– **(항로준수) 조종사**는 **정해진 항로**를 비행하며, **관제 지시**에 **복종**

☞ 실시설계 과정에서 검토・수립된 비행절차(안)은 개항 전 국토부장관이 최종 승인

# ▣ 김해신공항 쟁점별 검토

▪ 쟁점 3 : (소음피해) 신공항 건설로 소음피해가 과도하게 증가

➪ **활주로 배치** 최적화(40→43.4°), **항로 변경**, **차세대항공기**(소음감소6~12%) 등을 통해 **현재 수준**보다 오히려 **소음이 감소***토록 계획 중

☞ 70웨클 이상 소음 영향 가옥 수 : 現 5,086 → 기본계획 2,732

- **(활주로/항로) V자 형태로 변경**됨에 따라 이착륙 **항로가 변경**되고, **운항횟수가 분산**(소음등고선 형태 변경)되어 **소음영향은 감소**

* 현재 김해시 주거지역 근접 통과 → 이륙 후 17° 좌선회하여 산업단지 통과

- **(항공기)** 상당수 **항공기**가 **탄소복합소재**를 활용해 무게는 낮추고, 엔진 **효율을 개선**하는 추세 반영(소음은 6~12% 감소)

- **(주민지원)** 공항소음방지법에 따른 **소음대책사업**과 함께 지자체 **의견수렴**을 통해 **주민이 체감**하는 **다양한 지원사업이** 필요.

# ▣ 김해신공항 쟁점별 검토

## ▪ 쟁점 4 : (입지 대안) 김해신공항보다 가덕도가 최적 입지

➪ **가덕도**는 기술・환경적으로 **공항 입지로 不적합**, 만약 現 입지 백지화 시 **입지 재선정**, **절차 재이행 필요** → **지역간 갈등 초래**

– **(입지특성) 수심 30~50m 外海**에 공항을 조성해야만 하여 **시공・유지관리**가 어렵고, **안전성・환경성** 등 불리

☞ (2016년 평가 시 최하위)

(1위) 김해(활주로 1) / (2위) 밀양(활주로 2) / (3위) 밀양(활주로 1) / (4위・5위) 가덕도

## ▪ 쟁점 5 : 2030 부산세계무역박람회 유치에 필요

➪ KTX 및 SRT 개통(2016)의 인천공항–부산 간의 접근시간이 단축, 김해신공항의 수용력 확충에 따라 국제행사 참가자 운송에 무리가 없음

– 대전엑스포(1993), 여수세계박람회(2019) 등 BIE (인정)박람회 행사 성료.

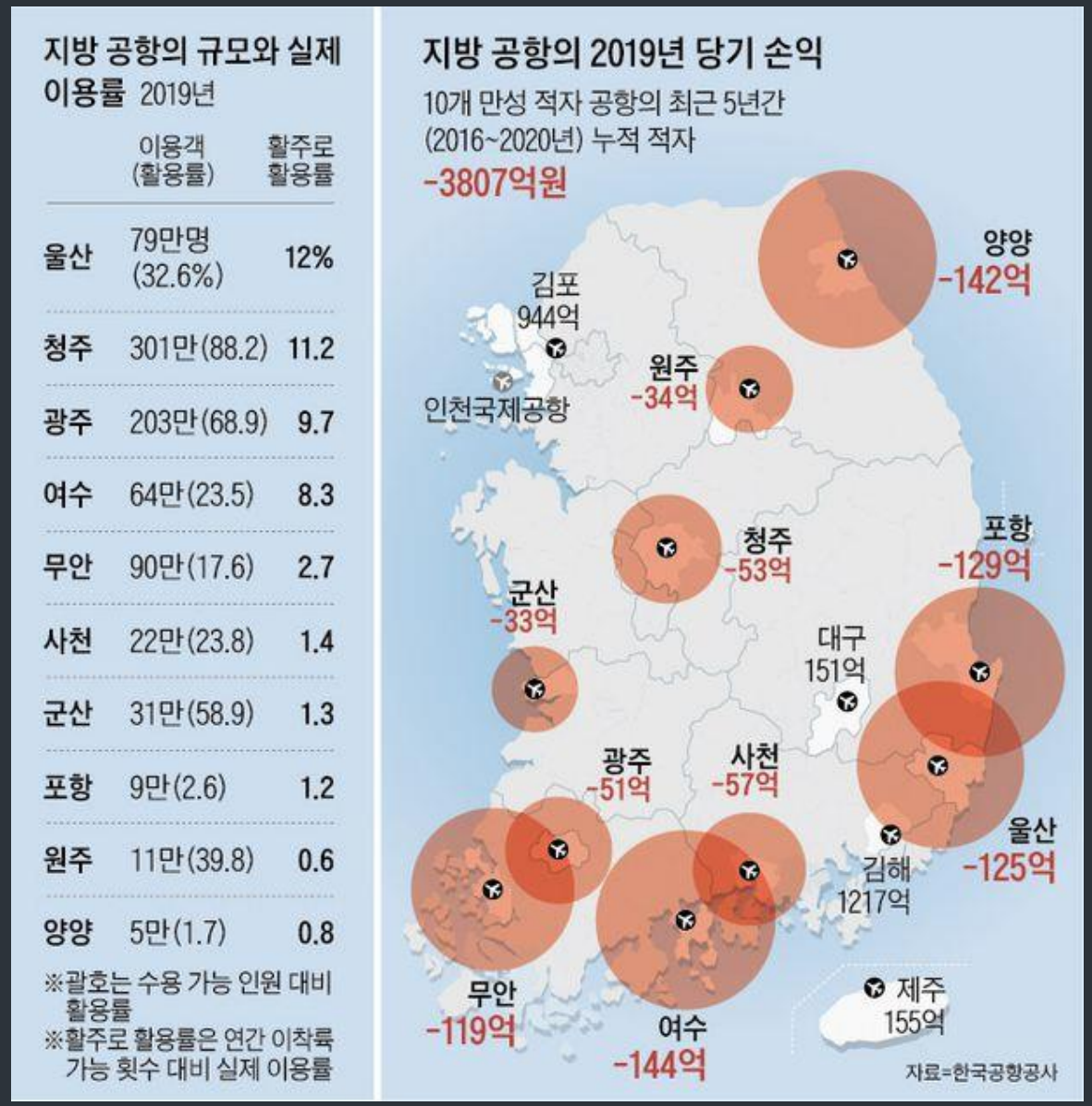
– 철도 및 육상도로망 확충의 지속

☞ (등록)부산세계박람회(World Expo 2030 Busan)에 대한 과도한 투자.

# ▣ 국내 공항의 운영 실태

- 2000년 이후 건설된 공항 중 인천공항(2001) 외에는 모두 적자 공항
- 정치적 배경으로 추진

  → 수요 '부풀리기'
- 현재 14개 지방공항 중 10개 공항은 만성적 적자 운영
- ☞ 김제공항(중단), 양양공항, 무안공항, 울진공항(용도 변경)



# 3. 가덕도 신공항 특별법안' 의 문제점

## ▪ 가덕도 신공항 건설 촉진 특별법안(한정애 의원 대표 발의)

□ 제안이유

현재 동남권의 **항공물류 99%가 인천공항에서 처리되며**, 연간 순수 물류비용으로만 7천억원 정도 소요되고 있음. 수도권과 지방의 상생균형발전 및 지방 경쟁력 확보를 위해 동남권을 아우르는 물류·여객 중심의 관문공항 건설이 반드시 필요함. 또한 동남권 지역의 미래 발전과 성장의 계기를 마련하기 위해서는 새롭게 건설되는 신공항과 동남권 주요 도시를 연결하는 도로·철도 등 교통망을 확충하고 인근에 배후도시 및 물류 등 산업단지를 개발하고 조성할 필요가 있음.

이 같은 동남권 신공항은 물류·여객 중심의 관문공항으로 소음피해 없이 24시간 운영이 가능하며, 장애물이 없고 중장거리 운항에 제한이 없어 안전성, 확장성, 접근성 등을 모두 갖춘 가덕도가 가장 적합한 곳이라 할 수 있음. 이에 가덕도 신공항 건설에 필요한 계획의 수립, 절차, 지원 사업, 소요 재원의 조달, 국가의 행정적.재정적 지원, 사업에 필요한 특례 및 규제 완화 등에 관한 사항을 규정함으로써 동남권 신공항의 건설의 신속하고 원활한 추진과 함께 2030 부산세계박람회의 성공적인 개최를 도모하고 나아가 동북아 물류 플랫폼 육성 등 국가경쟁력 강화 및 국가균형발전에도 이바지하려는 것임.

# ▣ 주요내용

가. 국토균형발전과 국가경쟁력 강화에 이바지하기 위해 물류·여객 중심의 남부권 관문 공항이자 동남권 신공항으로서 부산광역시 강서구 가덕도 일원에 신공항 건설을 신속하게 추진하기 위하여 필요한 사항을 규정함(안 제1조).

나. 동남권 신공항은 물류·여객중심의 관문공항으로서 **수도권 집중 완화 및 2030 부산 세계박람회의 성공적 개최**를 위한 조기 건설 등을 기본방향으로 조성함(안 제3조).

다. **예비타당성조사 등 사전절차 면제** 및 단축, 기본계획 및 실시계획 수립 등 신공항건설 및 지원사업의 시행에 관한 사항을 규정함(안 제7조부터 제13조까지).

라. 국가는 사업시행자에게 예산의 범위에서 동남권 신공항 건설사업 등에 필요한 비용을 보조하거나 재정자금을 융자할 수 있도록 하고, 신공항 건설사업의 원활한 추진을 위하여 신공항 건설사업 중 신공항 관련 철도.도로 등 교통시설, 신도시 조성 및 물류기반.산업단지 인프라 건설에 우선적으로 지원할 수 있음(안 제14조 및 제15조).

# ▣ 주요내용

마. 국가 및 지방자치단체는 동남권 신공항 건설사업을 원활하게 시행하기 위하여 필요한 경우 사업시행자에게 조세감면, 자금지원, 민간자본유치사업의 지원, 그 밖의 특례 등의 관한 사항을 규정함(안 제16조부터 제23조까지).

바. 신공항 건설 지역 기업의 우대, 신공항 건설 지역에 입주하는 외국인투자기업에 대한 세제 및 자금지원 등을 규정함(안 제24조부터 제27조까지).

사. 신공항 및 배후지 활성화를 위한 자유무역지역 입주자격 및 종합보세구역 제도 도입에 대한 특례 등을 규정함(안 제28조 및 제29조).

아. 신공항의 효율적인 운영·관리를 전담하기 위하여 신공항 운영 공항공사를 설립하고, 주된 사업 및 운영에 관한 사항은 법률로 정함(안 제30조부터 제32조까지).

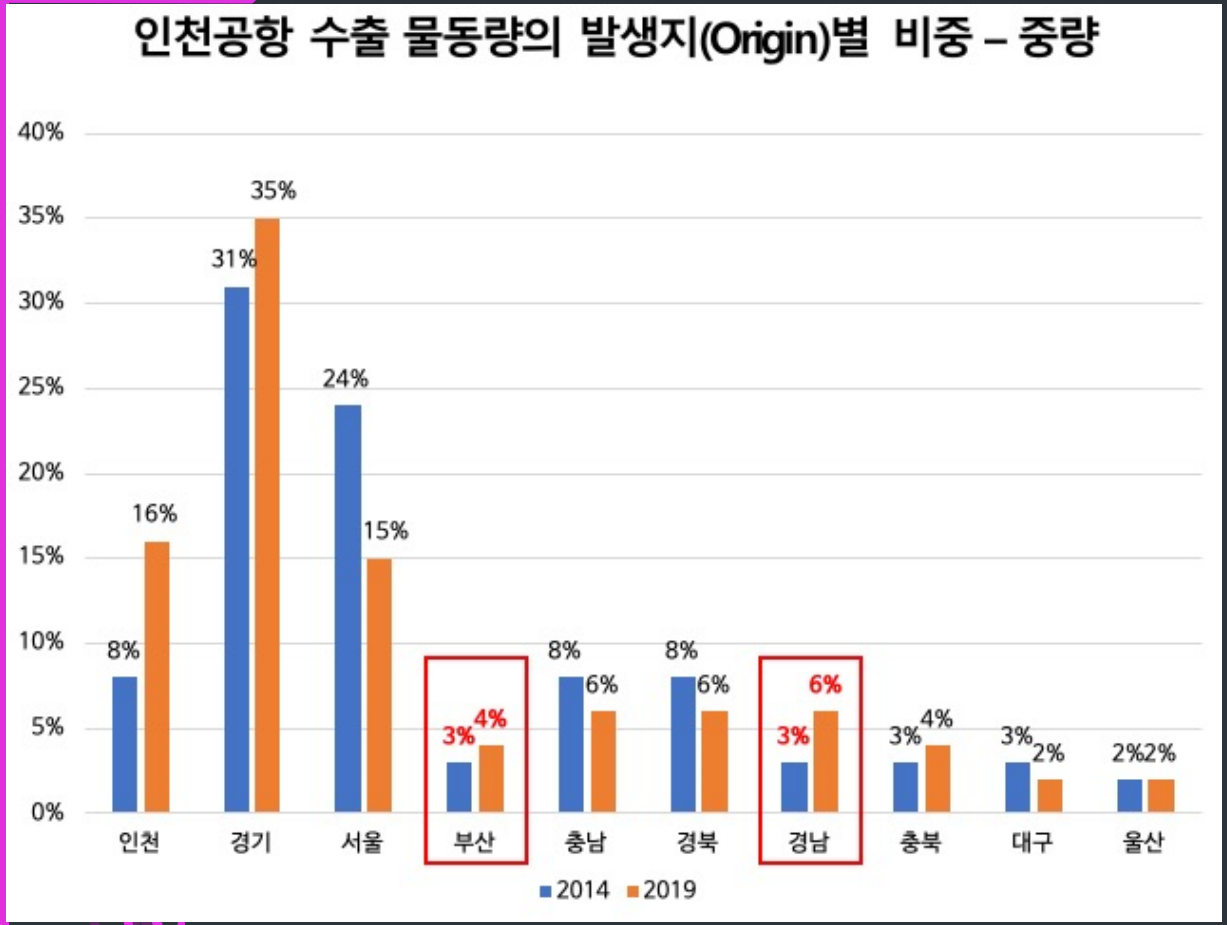
# ▣ 특별법안의 6대 문제점

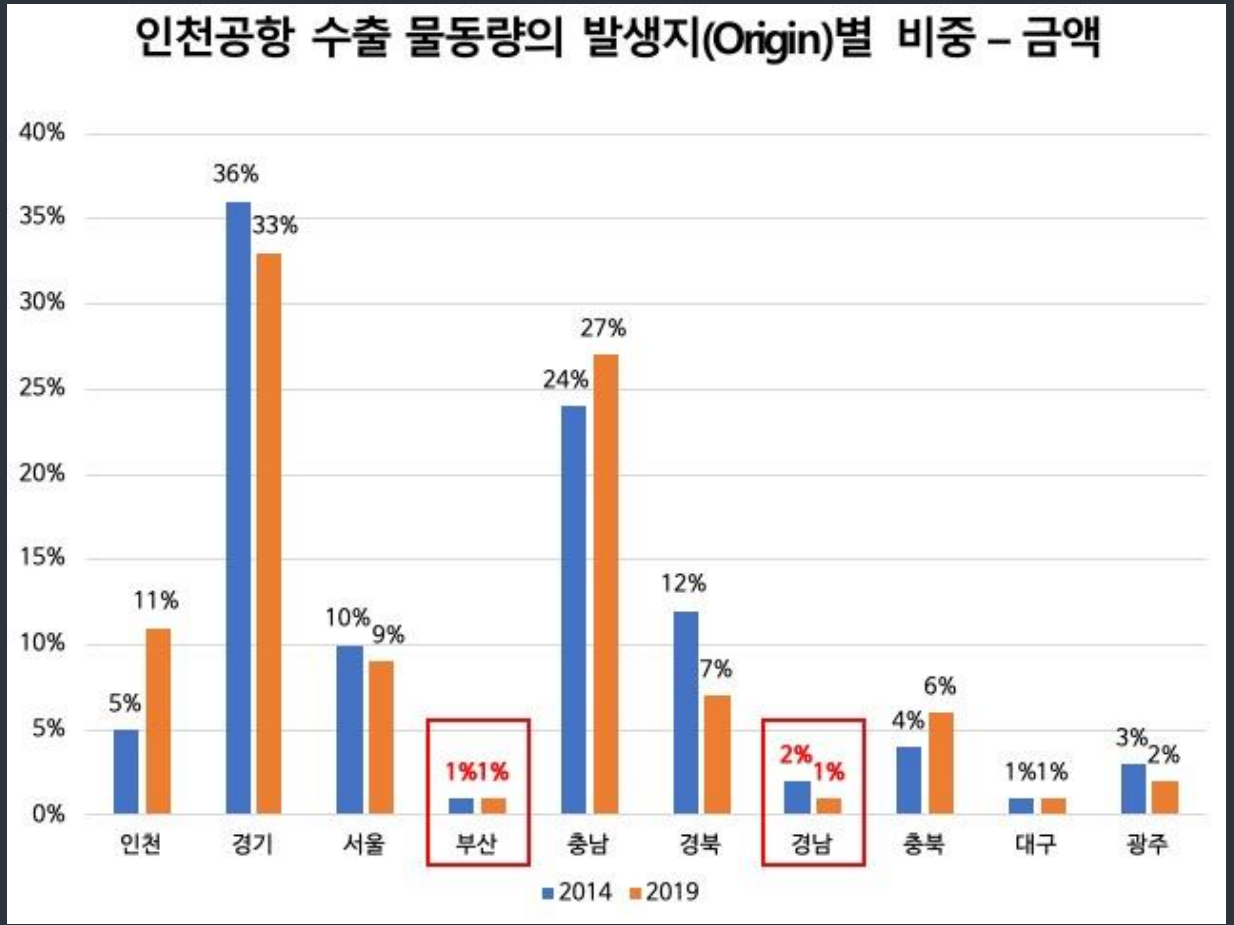
1. ICN에 집중되는 항공화물, 분산은 가능한가?

☞ 항공화물의 특성 → 경박/단소형 화물의 네트워크 집중이 전제
(예) FedEx, UPS, DHL etc. → hub-spoke network 구축
(예) 청주공항(24시간 공항)의 항공화물 허브화 실패

☞ ICN 항공화물의 약 38%는 환적화물(중국 ⇒ 인천 ⇒ 미국)
→ 총 항공화물의 약 40%는 여객기 화물칸(cargo belly)로 운송

☞ 부산□경남 출발지(Origin) 화물 → 전체 항공화물 비중 낮음
(예) 의약품, 반도체, 자동차부품, 신선식품 등.


인천공항 수출 물동량의 발생지(Origin)별 비중 – 중량
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
8%
16%
31%
35%
24%
15%
3%
4%
8%
6%
8%
6%
3%
6%
3%
4%
3%
2%
2%2%
인천
경기
서울
부산
충남
경북
경남
충북
대구
울산
2014
2019


인천공항 수출 물동량의 발생지(Origin)별 비중 – 금액
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
5%
11%
36%
33%
10%
9%
1%1%
24%
27%
12%
7%
2%
1%
4%
6%
1%1%
3%
2%
인천
경기
서울
부산
충남
경북
경남
충북
대구
광주
2014
2019

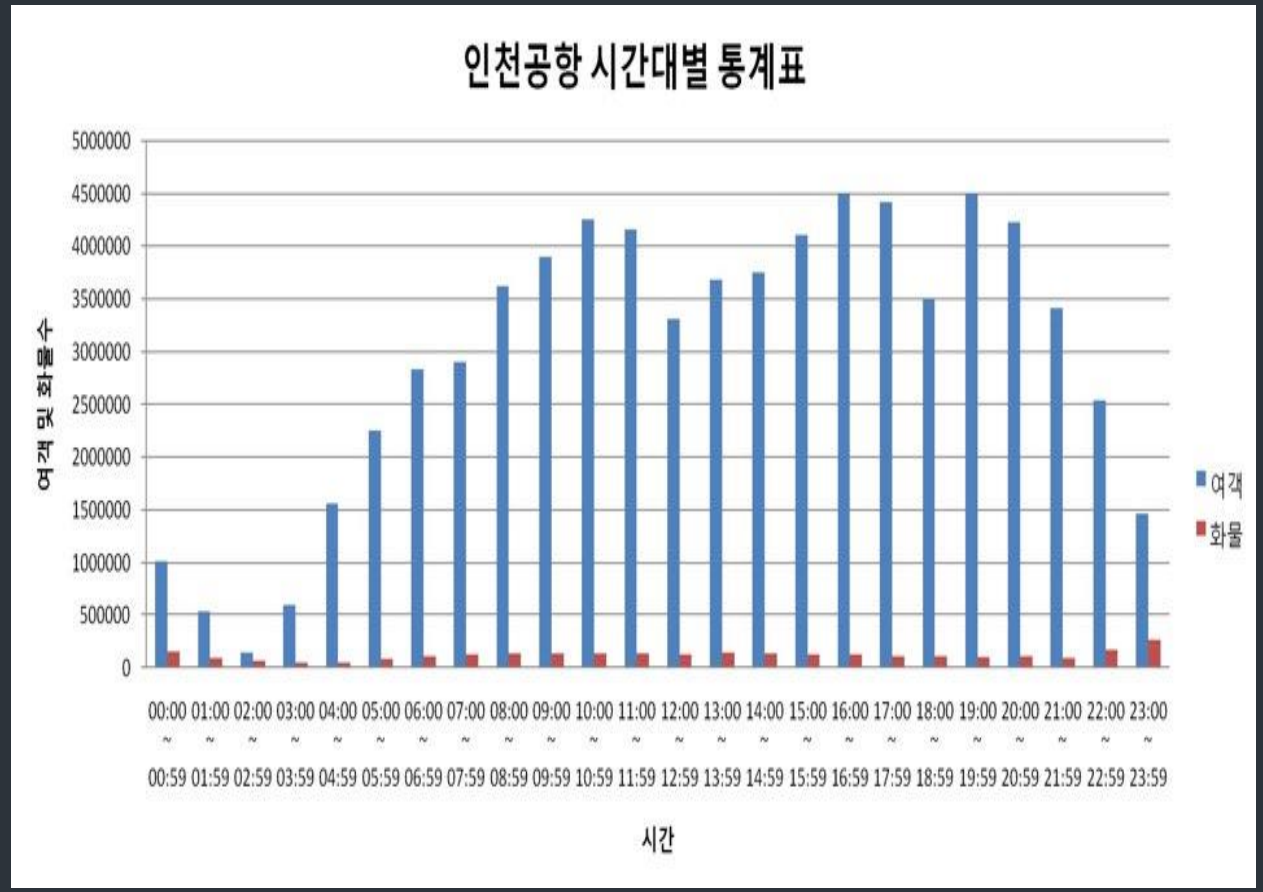
# ▣ 특별법안의 6대 문제점

## 2. 김해신공항은 여객/물류의 관문공항 역할, 무엇이 문제인가?

☞ '관문공항'에 대한 이해가 필요 → 거점공항으로 포지셔닝이 중요
☞ 공항의 고객(customer)
→ 항공사의 취항이 성패를 결정
☞ 공항의 성패 → 소비자의 선택
"ICN, 세계 170개 도시를 연결"

## 3. 24시간 공항은 관문공항의 성공조건인가?

☞ 세계적인 글로벌 공항들 → curfew (11:00-06:00)
☞ 인천공항의 심야 이용 현황(인센티브 25% 할인)
→ 운항횟수 약 16%, 여객비율 약 15%, 화물 약 30%
→ 05:00~06:00 여객 입국 집중
→ 23:00~24:00 화물 출발 집중



# ▣ 특별법안의 6대 문제점

## 4. 가덕도 후보지는 안전성, 확장성, 접근성에 비교우위는 있는가?

☞ 검증위원회 보고서 → 의혹사항과 '백지화 결론'의 불일치 → 의혹 22개 항목 중 8개 항목에 대한 보완 필요성만 지적

☞ 가덕도 후보지 언급은 없음

## 5. 예타를 생략한 예산 투입은 정당한가?

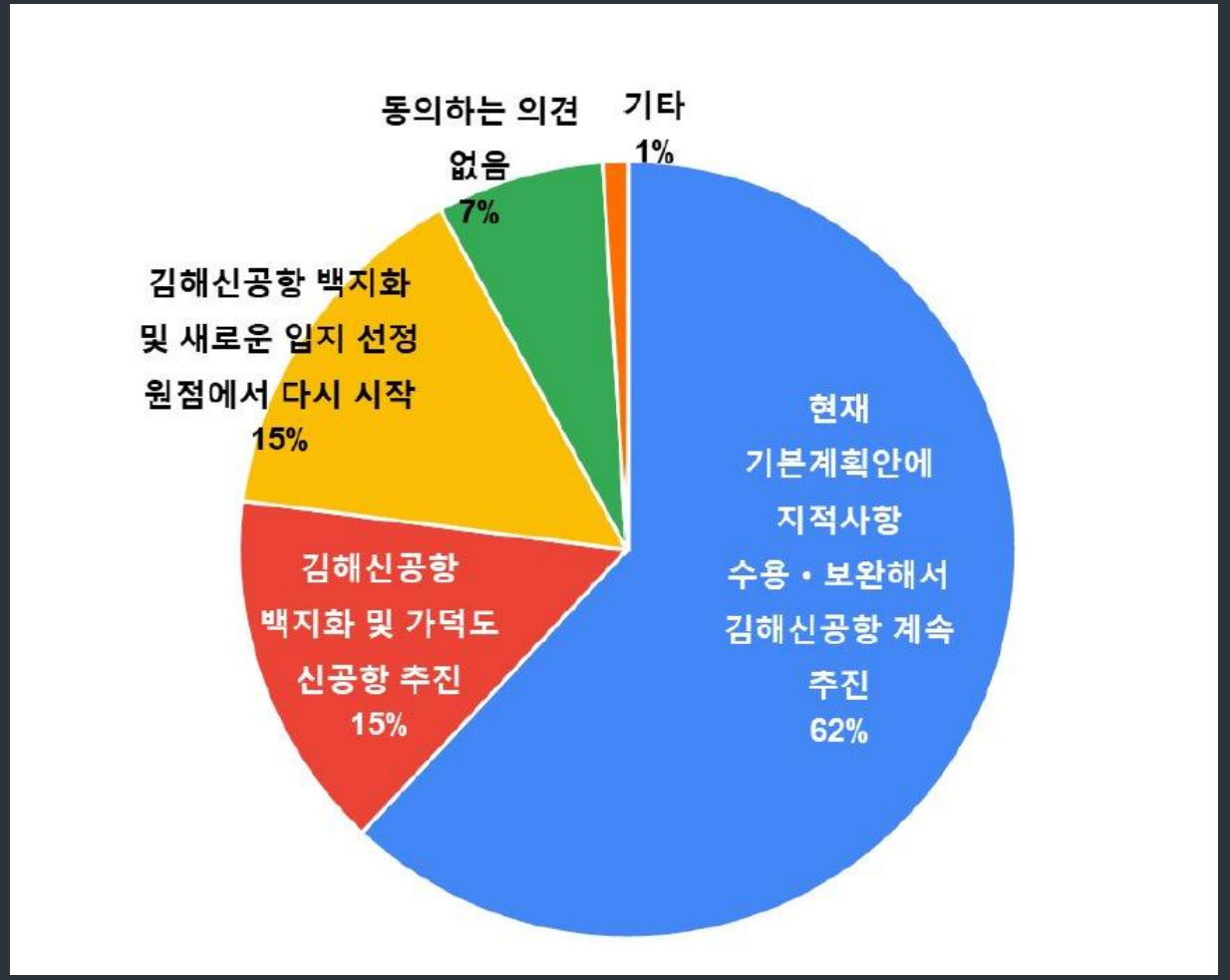
☞ 책임지지 않는 세금의 낭비

☞ 국책사업의 경제성 평가와 예산의 통제기능 상실

## 6. 가덕도 신공항은 2030부산세계박람회 유치에 꼭 필요한가?

☞ 현재의 교통수용력으로 충분

☞ 평창동계올림픽 기간(2018. 2. 9~2. 25) 기간 중
→ 양양국제공항 이용객 전년 대비 3,818명 증가에 불과




자료: 대한교통학회(중앙일보 2020. 12. 08)

# 감사합니다!