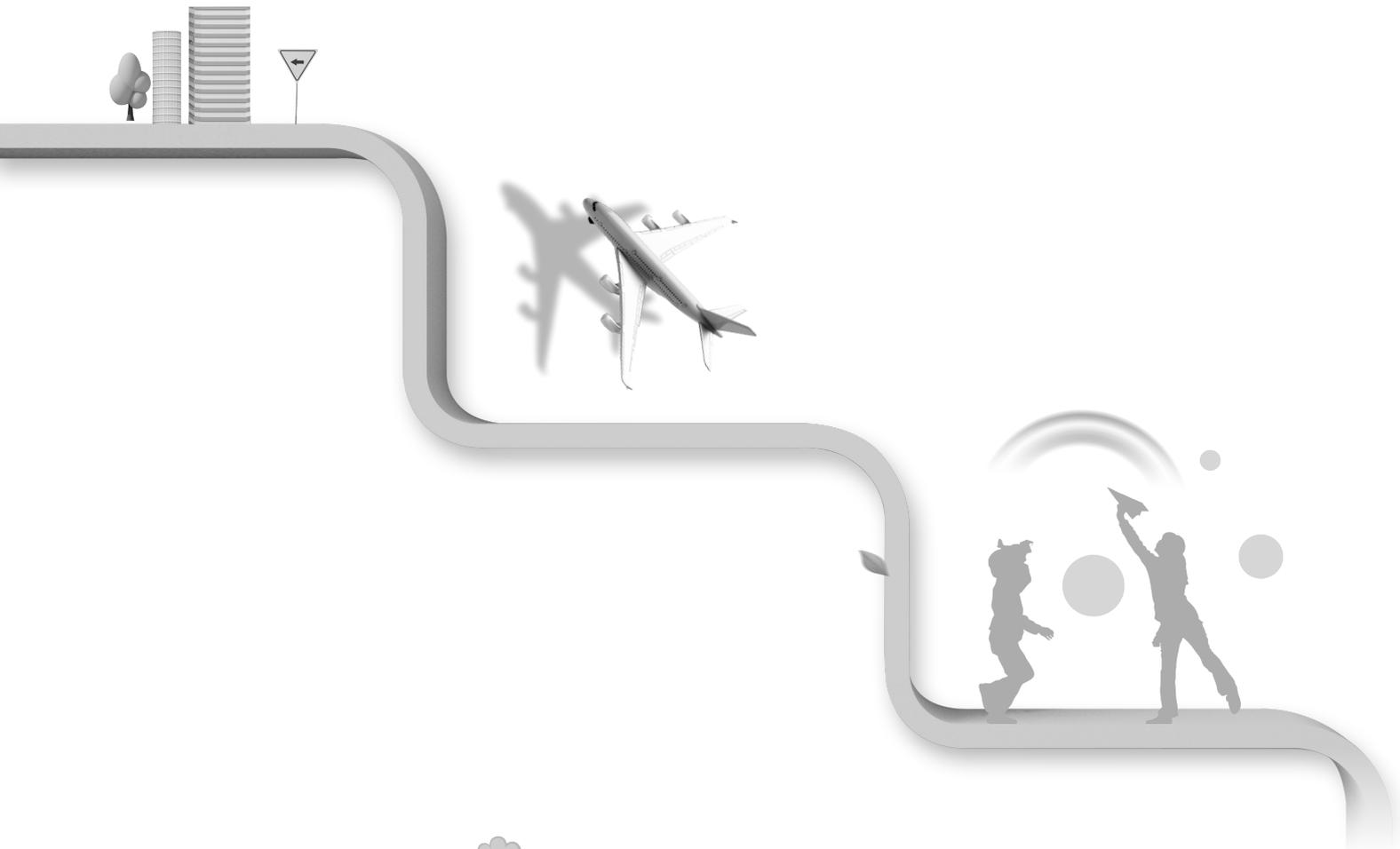


서산비행장 민항유치 추진방안 모색

# 의 정 토 론 회

- ▷ 일 시 : 2015. 5. 18.(월) 14:00
- ▷ 장 소 : 한서대학교(자악관 5층 국제회의실)
- ▷ 주 최 : 충청남도의회



충청남도의회



## 토론회 개요

- 일 시 : 2015. 5. 18.(월) 14:00 ~ 16:00
- 장 소 : 한서대학교(자악관 5층 국제회의실)
- 주 최 : 충청남도의회
- 주 제 : 서산비행장 민항유치 추진방안 모색

- 사 회 : 문경주 / 충청남도의회 입법정책담당관
- 좌 장 : 한경근 / 한서대학교 항공부총장
- 주제발표 : 이선하 / 공주대학교 교수
- 지정토론자
  - ▶ 이종화 / 충청남도의회 의원
  - ▶ 김원철 / 충남연구원 책임연구원
  - ▶ 이현우 / 충청남도 건설교통국장
  - ▶ 김영제 / 서산시 미래전략사업단장
  - ▶ 김도훈 / 충청투데이 본부장
- 자유토론 및 청중토론
- 폐 회



## < 자료집 순서 >

### ■ 발 제

- ✎ 서산비행장 민간공항 개발방안에 관한 연구 ..... 3  
이선하 교수(공주대학교)

### ■ 토 론

- ✎ 민항유치를 통한 충청남도 발전방향 ..... 15  
이종화 위원장(충청남도의회 건설해양소방위원회)
- ✎ 충남도의 민항유치 여건 ..... 19  
김원철 책임연구원(충남연구원)
- ✎ 서산비행장 민항유치 추진상황 ..... 22  
이현우 국장(충청남도 건설교통국)
- ✎ 지역발전을 위한 민항유치 필요성 ..... 29  
김영제 단장(서산시 미래전략사업단)
- ✎ 충남도 공항이 왜 필요한가 ..... 33  
김도훈 본부장(충청투데이)



**발제**

- **서산비행장 민간공항 개발방안에 관한 연구**  
이선하 교수(공주대학교)



(발제)

# 서산비행장 민간공항 개발방안에 관한 연구

공주대학교

교수 이 선 하

## 과업의 개요

서산비행장 민간공항 개발방안에 관한 연구

### ● 과업의 배경

- 충청남도의 천안, 아산의 첨단 IT 기기와 당진의 석유화학제품 등 국제 항공물류 수요와 백제문화권 중심으로 관광 인프라를 활용한 관광수요 창출이 가능함
- 이러한 국내외 광역적 교통수요 충족을 위한 항공수단의 접근이 필요함
- 충남은 전국 광역자치 단체 중 유일하게 민간공항이 없는 지역으로 향후 개발여건과 수송요건을 고려할 때 민간항공 구축이 필요함

### ● 과업의 목적

- 본 과업은 충남 서산시 해미면 일대의 서산 군용 비행장에 민간공항을 유치하기 위한 적정성을 판단하기 위해 항공수요 분석 및 경제적, 정책적 타당성 분석을 통한 사업 추진의 당위성을 제시함

과업 최종 목적



서산비행장의 민간공항 유치

## ● 시간적 범위

- 기준년도 : 2013년(각종 자료취득 가능년도 기준)
- 개통년도 : 2021년
- 중간분석년도 : 2026~2036년(5년 단위)
- 최종목표년도 : 2050년(개통 후 30년)

## ● 내용적 범위

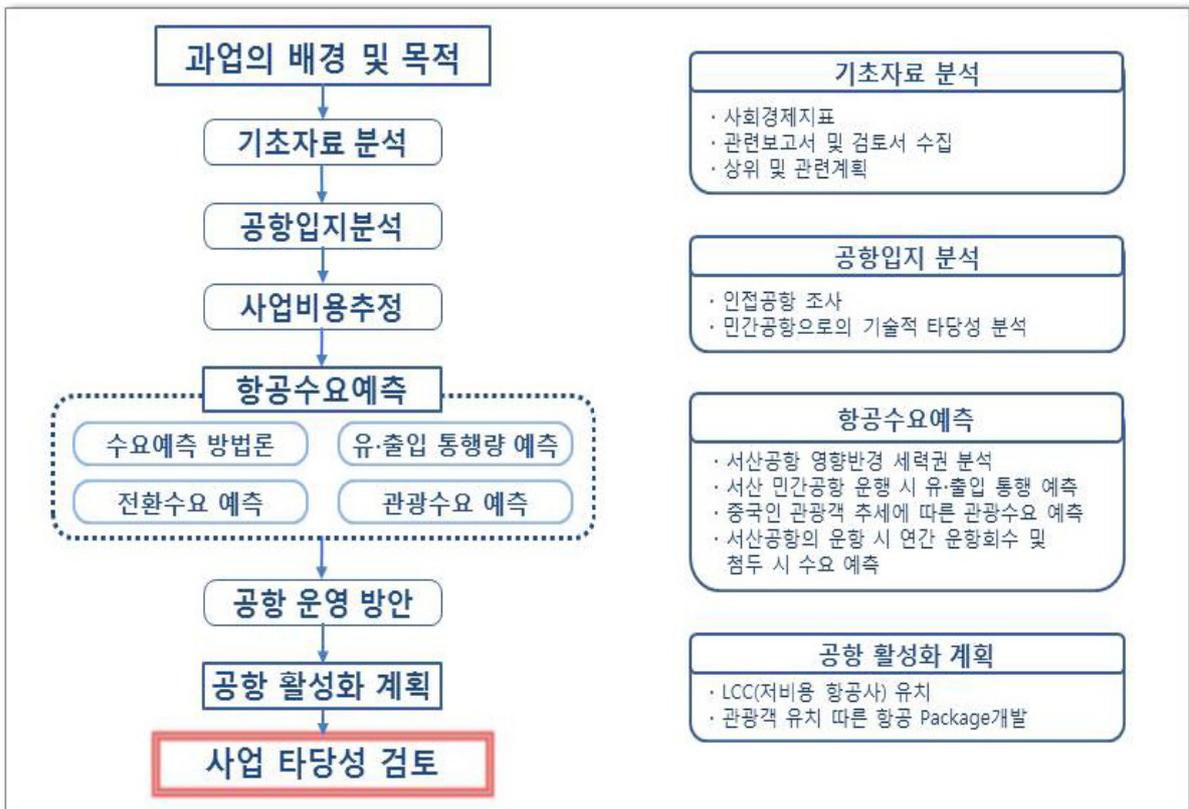
- 관련계획 검토
  - 충청남도 상위계획 및 주변 개발계획 검토
- 공항 세력권 분석
  - 서산비행장 공항 세력권 설정
- 항공수요예측
  - 기존 지역항공 분석을 바탕으로 예측
  - 화물 수요 추정
  - 장기 수요 분석
- 공항 운영방안
  - 국내선, 국제선 노선 추정

## ● 공간적 범위

- 분석대상권 : 서산해미 비행장  
(충남 서산시 해미면 일대)
- 직접영향권 : 평택시, 당진시, 아산시,  
예산군, 홍성군, 보령시,  
청양군, 태안군



## ● 과업의 수행절차



## ● 상위계획

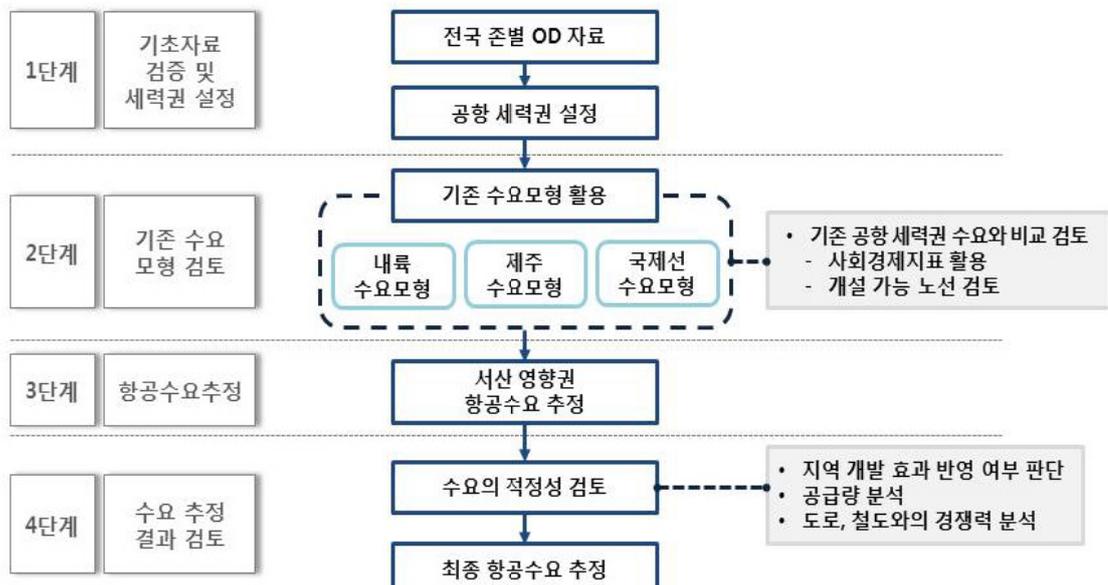
- 본 연구에서는 제4차 국토종합계획 수정계획, 충청남도 종합계획 등 기본계획을 바탕으로 서산비행장의 **민항유치를 위한 항공수요를 예측**하고자 함
- 서해안 관광벨트 조성으로 관광객 유치를 위한 다양한 **교통체계의 발전**이 요구됨
- R&D산업 단지 조성 및 첨단산업의 거점으로 **물류 인프라 구축**을 위한 **항공운송 시스템을 육성**하고자 함

계획	계획 추진전략
제4차 국토종합계획 수정계획 (2011~2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 충청권 광역연계 인프라 구축 및 접근성 강화</li> <li>• 역사·문화·관광자원 연계 개발(첨단 산업벨트 구축, 글로벌 해양 생태 문화 관광벨트 조성, 내포문화권육성)</li> </ul>
충청남도 종합계획 (2012~2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 편리한 관광인프라 구축, 입체적 교통체계 구축, 물류·정보 인프라 구축</li> <li>• 태안 항공레저 및 R&amp;D단지 조성</li> <li>• 군산·장항권의 백제문화권중심으로 역사 유적지 개발, 대천해수욕장 등 풍부한 해양휴양자원을 활용한 관광휴양단지 조성</li> </ul>

# 항공 수요 개략 추정

## ● 항공 수요 추정 방법

- 서산공항의 경우 신설공항이므로 각 존 별 통행량 자료를 활용한 체계적 접근방법을 사용함



## ● 공항 세력권 설정

- 공항 세력권의 설정에 있어 물리적, 지리적 요인과 상관없이 통상 30km 반경을 직접세력권, 60km 반경을 간접세력권으로 설정

### ● 서산세력권 해당 지역은

- 직접영향권

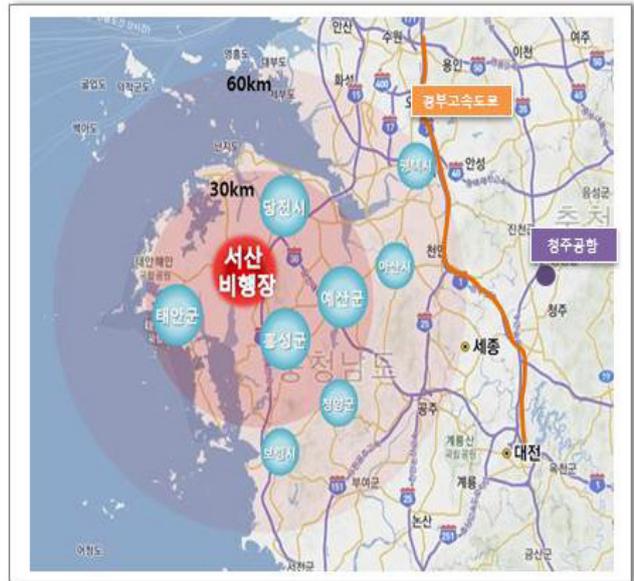
(당진시, 예산군, 홍성군, 태안군)

- 간접영향권

(평택시, 아산시, 청양군, 보령시)

- 평택시의 경우 경부고속도로와 인접하여 청주공항을 이용할 가능성이 높아 이를 감안하여 일부만 서산 세력권으로 포함

### 서산공항 세력권



## ● 국내선 수요전망 (내륙노선)

- 내륙노선은 거리와 육상교통체계를 분석하여 항공경쟁력이 높다 판단되는 지역으로 좁혀서 분석함
- 2013년 실적자료를 활용하여 과거의 수요 예측치를 보정함
- 지역간 거리가 370km 이상일 경우 KTX와 비교하여 항공이 경쟁력이 높음
- 따라서, 서산과의 거리상 370km 이상인 김해 노선을 고려
- 사천노선의 경우 거리는 300km이나 육상교통체계미흡으로 서산공항과의 내륙 노선개설 가능성이 있음

### 서산비행장의 내륙노선 수요

구분	총통행량 (명/일, '13)	항공수단 분담률	항공수요 (명/일, '13)	연간 항공수요 (명, '13)	연간 항공수요 (명, '20)
서산-김해	2,331	9%	210	76,650	106,190
서산-사천	482	2%	10	3,650	5,057

※ KTDB 자료를 분석하여 김포-김해 항공수단분담률 9%, 김포-사천 항공수단분담률 2%를 서산노선에 적용  
 ※ KTDB, 한국교통연구원, 전국 수단별 통행량 증가율(2009년~2013년) 항공수요 증가율 4.8% 사용

## ● 국내선 수요전망 (제주노선)

- 제주노선의 경우 내륙노선처럼 **육상교통 수단과의 경쟁이 없기 때문에**, OD자료를 사용하지 않고 별도의 **모형을 사용함**

### 제주노선 수요예측 모형식

$$D = -1,316.1542 + 0.347P$$

단, D=항공수요, P=인구수

※ 본 모형식은 경비행장 개발 방안 조사연구 회귀모형식 사용(한국교통연구원, 2002)

- 모형식의 적정성을 위해 인접한 **청주공항**을 사례로 들 경우 세력범위가 넓고 인구밀집이 높은 도시(세종시, 대전시 등)와 인접하여 인구 규모면에서 서산세력과 큰 차이를 두어 **사례 적용하기엔 한계**임
- 따라서 인구규모가 비슷한 **군산-제주노선**과 비교하는 것이 **타당함**

### 인구규모별 제주노선 실적 현황

구분	청주-제주	군산-제주	서산-제주
세력권의 인구 규모	1,300,383	458,703	594,011
모형식에 의한 항공 수요	449,917	157,854	204,806
운송 실적(2013)	573,415	167,542	-

단위 : 명

※ 인구 규모는 각 세력권에 포함되는 지역별 주민등록세수에 가중치를 두어 규모 분석 (자료 : 통계청)

## ● 국제선 수요전망

- 전국 OD자료를 활용할 수 없어 인천공항을 이용하는 국제선여객의 **지역별 비율**을 이용해 **수요 예측함**
- 2013년 인천공항 국제선 이용객수 총 4,079만 명 중 경기도는 13%인 518만 명, 충청남도 2%인 78만 명으로 나타남
- 경기도 인구수 중 서산세력권의 간접영향권에 포함된 평택시의 인구는 3.6%인 44만 명이며, 충청남도 인구 중 서산세력권의 인구는 48.2%인 99만 명으로 나타남
- 따라서 **인천공항 국제선을 이용하는 서산세력권 인구는 총 561,596명**으로 추정 됨

### 인천공항의 지역별 국제선 이용비율(2013년)



※ 자료 : 2009 부산권 국제항공수요 조사·분석, 부산발전연구원, 2009

### 인천공항 이용객 중 서산세력권의 이용객수 추정

구분	인구수(명)	인천공항 이용객수(명)	비율 (%)	
경기도	전체	12,234,630	5,183,147	100
	서산세력권	442,034	187,266	3.6
충청남도	전체	2,047,631	776,630	100
	서산세력권	986,943	374,330	48.2
합계	서산세력권	1,428,977	561,596	-

※ 2009 부산권 국제항공수요 조사·분석을 활용하여 2013년 인천공항 이용객수를 추정함

## ● 국제선 수요전망 (중국노선)

- 현재 인천공항을 제외한 대부분의 공항이 **중국, 동남아, 일본 노선**을 중심으로 운행함
- 청주영향권 이용객 중 국제선을 타기 위해 인천공항을 이용하는 이용객의 비율을 서산세력권 이용객이 서산공항에서 국제선을 탈 비율로 가정하여 수요를 추정하였음
- 2013년 기준 인천공항 **중국노선 비율은 21.9%**로 **서산세력권 수요 56만 명 중 12만 명**으로 산정됨
- 따라서, 중국노선을 이용하기 위해 서산공항을 이용하는 비율을 57%라 가정하여 **서산공항의 중국노선이용객수는 7만 명으로 추정 됨**

청주공항 영향권 중국노선 이용비율(2013년)



서산세력권 이용객 중 서산, 인천공항 수요 추정

구분	이용객수 (명)	비율
서산공항	<b>69,914</b>	57%
인천공항	52,807	43%
합계	122,721	100%

## ● 국제선 수요전망 (동남아 노선)

- 인천공항 국제선 여객 중 **동남아 노선의 비율은 35.9%**로 **서산세력권 수요 56만 명 중 20만 명으로 산정됨**
- 서산세력권 이용객 중 서산공항에서 동남아노선을 이용하는 이용객은 **2만6천명 추정**

청주공항 영향권 중국노선 이용비율(2013년)



서산세력권 이용객 중 서산, 인천공항 수요 추정

구분	이용객수 (명)	비율
서산공항	<b>25,641</b>	13%
인천공항	176,252	87%
합계	201,893	100%

## ● 국제선 수요전망 (일본 노선)

- 인천공항 국제선 여객 중 **일본 노선의 비율은 15.8%**로 실제 청주공항의 이용객 중 0.5%만이 일본노선을 이용하고 있음
- 김포공항, 김해공항, 인천공항을 제외한 대부분의 공항에서 일본노선을 이용하는 수요는 거의 존재하지 않음
- 따라서 서산공항에서의 일본노선 개설은 불가능하다 판단됨

## ● 국내선 수요 적정성

- 서산비행장의 국내선 수요는 김해, 사천, 제주 노선으로 추정하였으나 **사천노선의 경우** 일일 약 10명(왕복, '13)으로 **소형항공기로도 운항이 사실상 불가능함**
- 따라서, **김해, 제주노선이** 항공사가 취항할 가능성이 높아 **운항이 가능하다** 판단됨
- 서산의 레저산업 등으로 인한 관광객 수요 증가 등 사회적 환경적 변화를 적극 반영하여 **총 통행량의 성장률을 기존 4.8% → 5% 추가 성장한다고 가정함**
- **제주노선**의 경우 항공수요 성장률을 **6.04%**로 설정하였으며, 이는 제주노선 연평균 증가율이 5.9%임을 감안할 때, 낮지 않아 특별히 조정하지 않음

서산비행장 국내선 장래 항공수요-지역발전 추가 방영 시

구분	2013년	2020년	2025년
서산-김해	76,650	107,855	137,653
서산-제주	204,806	308,767	413,980
합계	281,456	416,622	551,633

단위 : 명

## ● 국제선 수요 적정성

- 국제선 수요는 중국노선(약 7만 명), 동남아 노선(약 2만 명), 일본노선(4백 명)으로 추정되었음
- 연간 수요가 약 9만 명 정도면 중형 항공기(150석 규모)로 1개 노선 하루 1편의 항공기를 투입할 수 있음
- 따라서, 중국노선을 제외한 **일본, 동남아 노선은 경쟁력이 없다** 판단됨
- 또한, 청주공항의 경우 청주-항조우 노선은 주 3.4편(한쪽방향만) 투입하여 연간 4만 명('13)을 수송함
- 결과적으로 서산비행장의 **중국노선**의 경우 초기 **관광노선 2개** 정도로 **개설 가능하다** 판단 됨

국제선 수요 공급 측면 비교

구분	주당 편수 (한쪽방향만)	편당 승객수 (150석×탑승률 70%)	연간 총 승객수
상용수요 노선	7편	105명	7만 6천명
관광수요 노선	3.5편	105명	3만 8천명

## ● 장기수요

- 2013년 이후 장기 수요 예측은 우리나라 전체 **항공수요의 성장률을 고려함**
- 항공수요 성장률은 서산-김해의 경우 5%, 제주노선의 경우 6.04%, 국제선의 경우 13.2%를 적용함

<b>서산-부산</b>	• 국내선 전체의 항공수요 성장률 (2020년~2030년)	5%
<b>서산-김해</b>	• 제주공항 전체의 항공수요 성장률 (2020년~2030년)	6.04%
<b>서산-중국</b>	• 국제선 전체 수요의 성장률 (2020년~2030년)	13.2%

### 서산비행장 항공수요(장기) 전망-평균치

단위 : 만명

구분		2013 (잠재수요)	2020	2025	2030
국내선	서산-김해	8	11	14	18
	서산-제주	20	31	41	56
	소계	28	42	55	74
국제선	서산-중국	7	17	31	58
총계		35	59	86	132

## ● 침두시 운항 횟수

- 서산비행장의 경우 연간 운항횟수가 개략적으로 4천회 내외일 것으로 추정되며 노선은 국내 2개 노선, 국제 2개 노선을 구상하였음
- 연간 운항횟수와 노선 수를 고려할 때 국내선의 경우 침두시 운항횟수 3회, 국제선의 운항횟수 1회로 가정함

### 교통량 수준별 허용기준

연평균 일 교통량	2020		2025	
	국내선	국제선	국내선	국제선
여객수요(명)	417,000	167,000	552,000	319,000
공급과석수(명)	143	143	143	143
탑승률(%)	70	70	70	70
대당탑승인원(명)	100	100	100	100
연간운항횟수(회)	4,170	1,670	5,520	3,190
1일(회)	11	5	15	9
PHF	0.24	0.25	0.24	0.25
침두시 운항횟수(회)	3	1	4	2
침두시 여객수요(명)	300	100	400	200

## ● 화물수요

- 우리나라 항공 화물 수요는 국내 부문과 국제 부문으로 구분할 수 있으며, 국제 부문의 비중이 훨씬 큼
- 이중 국제 화물은 인천공항의 비중이 98%이며, 나머지 공항들은 1%미만임
- 국내 노선의 여객 당 화물량은 12.8kg이며, 국제노선의 경우 16kg정도 발생하는 것으로 분석됨
- 서산비행장의 화물수요는 여객당 국내선 12.8kg, 국제선은 16kg 발생한다는 가정으로, 연간 6.7%의 증가율로 추정됨

### 서산비행장 화물수요

구분		2015	2020	2025	2030
여객 (만 명)	국내선	28	42	55	74
	국제선	7	11	14	18
	합계	35	53	69	92
화물량 (ton)	국내선	3,584	5,376	7,040	9,472
	국제선	112	176	224	288
	합계	3,696	5,552	7,264	9,760

## 공항 활성화 계획

서산비행장 민간공항 개발방안에 관한 연구

### ● 관광객 유치

- 백제문화권 및 레저산업으로 인한 **국내·외 관광객 유치**를 위한 교통수단으로서 서산 비행장 활용을 통한 **항공교통의 도입**은 의미가 매우 큼

### ● LCC(저비용항공사) 유치

- LCC유치를 통하여 유지관리비를 줄이는 등의 **효율화와 비용절감이 가능함**
- 국내 LCC점유율은 지속적으로 증가하는 추세이며, LCC는 기본적으로 국내선 및 단거리 위주의 노선을 운항하며 환승 승객이 없어 운항에 있어 **빠른 회전이 가능**하다는 장점을 가지고 있음
- 따라서 LCC를 유치한다면 **서산비행장의 노선활성화에 도움**이 된다 판단 됨

### ● 한서대학교 항공인력 및 기술 활용방안

## ● 기대효과

- 서산비행장은 기존의 군비행장을 민간공항으로 유치시키는 것으로 비행장건설의 막대한 **비용절감** 및 **충남 경제력 활성화**를 기대 할 수 있음
- 서산지역은 수도권, 세종시, 대전시 등과 인접해 있으나, 실질적인 교통여건은 열악한 지역이기 때문에 공항을 개발함으로써 **육로 교통의 불리성을 극복** 할 수 있음
- 서산비행장 민간공항 유치는 서해안 신산업단지 및 레저, 백제문화권으로 인한 **국제 관광객 유치에 유리함**
- 충남지역 항공인프라 구축으로 인해 이동시간 절약으로 운행비용, 환승비용 등의 **절감편익이 향상됨**
- 최종적으로 충남지역 및 서산세력권 주민의 교통환경에 대한 **편의성 증대 및 삶의 질을 향상** 시킬 수 있음

# 종합결론

## ● 종합결론

- 수요기반이 강하지 않은 신규공항일 경우 항공사의 취항의사가 가장 중요하며, 항공사는 '공항에 취항하였을 때 충분한 수요가 있어 이익이 있다' 판단할 때 취항함
- 서산 비행장의 경우 **내륙노선(김해) 1개, 제주노선 1개, 국제노선(중국) 2개**를 개설할 수 있는 잠재수요가 있는 것으로 분석되었음
- 또한, 2020년 장래 이용객 수요는 **국내선 42만 명, 국제선 11만 명**의 잠재수요가 있다 분석됨
- 고속철도의 발전으로 국내선 항공운송사업이 어려움에 처해 있는 상황을 고려할 때, 많은 수요를 발생시키기 위해 지역공항의 **LCC(저비용항공사)의 노선개설을 활성화** 하고 수요가 많은 **제주노선의 운항 횟수를 늘리는** 등 다양한 노력의 필요함
- 마지막으로 이 수요가 실현되기에는 보다 많은 지자체, 국토교통부, 항공사의 의지가 필요하다 판단됨

## 토론

- **민항유치를 통한 충청남도 발전방향**
  - 이종화 위원장(충청남도의회 건설해양소방위원회)
- **충남도의 민항유치 여건**
  - 김원철 책임연구원(충남연구원)
- **서산비행장 민항유치 추진상황**
  - 이현우 국장(충청남도 건설교통국)
- **지역발전을 위한 민항유치 필요성**
  - 김영제 단장(서산시 미래전략사업단)
- **충남도 공항이 왜 필요한가**
  - 김도훈 본부장(충청투데이)



(토론1)

# 민항유치를 통한 충청남도 발전방향

충청남도의회 건설해양소방위원회

위원장 이종화

## 1. 충청남도 종합계획(2012~2020)

### 가. 목 표

- 대·내외적 여건변화 속에서 충남의 발전을 위해서는 사람중심으로의 새로운 변화가 요구되어 “행복한 변화, 새로운 충남”을 계획의 기조로 설정
- 균형 있는 지역발전, 내실 있는 산업경제, 활력 있는 농어촌, 함께하는 교육·복지, 매력적인 문화·환경을 계획의 목표로 설정

### 나. 7대 추진전략

번호	추진전략	부문별 계획
1	살기 좋은 도시·농촌 생활환경 조성	- 사람중심의 혁신적 도시개발 및 정비 - 활력 있는 농산어촌 육성
2	순환과 공생의 사회적경제 육성	- 경쟁력 있는 농·림·축·수산업 육성 - 신성장동력산업 및 강소기업 육성 - 서비스업의 지식기반화를 통한 경쟁력 강화
3	역사와 문화가 흐르는 매력적인 지역문화 창달	- 창의적이고 특색 있는 문화기반 조성 - 편리한 관광인프라 구축 및 지역특화자원 개발
4	사통팔달의 교통·정보 인프라 구축	- 전방위 교류·교역 활성화를 위한 입체적 교통체계 구축 - 생산·물류 신중심권 구현을 위한 물류·유통기반 강화 - 디지털복지사회를 위한 유비쿼터스 충남 구현
5	근심 없는 맞춤형복지·평생교육 실현	- 안정적인 에너지절약형 주거환경 조성 - 지속적인 공공복지·의료서비스체계 구축 및 확대 - 창의적 인적자원 육성 및 평생교육체계 강화
6	안정적·창조적인 지역자원의 활용 및 관리	- 친환경적 토지이용과 관리 - 지역특성에 따른 매력적 지역경관 형성과 관리 - 안정적인 수자원 확보와 효율적 수요관리 - 친환경 에너지·지하자원 개발 및 관리
7	지속가능한 자연 및 생활환경 관리	- 지역생태망 구축과 자연환경 보전·관리 - 대기질 관리와 기후변화협약 대응체계 구축 - 깨끗하고 안전한 친환경 물관리 - 안정적인 폐기물 관리와 재활용기반 구축 및 지원 - 재해에 강한 안전충남 조성

## 다. 공간구조 설정

### ○ 국내·외 교류·협력을 위한 개방형 지역발전축 구축

구 분	축별 연계지역	개 발 방 향
북부축	태안-천안 (태안-서산-당진-아산-천안)	•내륙 및 임해형 첨단신산업 복합지대 •국제교류의 게이트웨이 및 서해안개발의 거점
중부축	세종시-보령 (세종시-공주-청양-보령)	•서해안과 중부내륙 연계 문화·관광·물류지대 •해양과 내륙의 물류 산업·행정 연계
남부축	서천-대전 (서천-부여-논산-금산-대전)	•친환경산업·바이오산업지대 •복합적 생태연구·학습·산업 거점, 신녹색성장 산업 지대, 역사·문화·농촌관광 복합지대
서해안축	서산-서천 (서산-홍성-보령-서천)	•국제교역 교류 거점, 해양관광·해양산업지대 •연안개발 관리 및 산업구조 고도화지역
중 부 내륙축	당진-부여 (당진-예산-청양-부여)	•역사·문화·관광, 농산업 중심지대 •첨단농축산업 연구 생산 및 그린투어리즘지대
동 부 내륙축	천안-금산 (천안-세종시-대전-금산)	•중추행정, 국제과학비즈니스거점, 복합첨단 산업, 내륙교통·물류지대 •중부내륙의 행정·산업·R&D·물류·교통중심축

### ○ 상생적 지역발전을 위한 개발경영권 구상

- 지리적 여건과 산업·환경·자원을 바탕으로 지역간 연계개발에 의한 지역개발경영의 효율화를 위한 4대 개발경영권을 설정
- 권역별 기능특화 및 광역적 연계·협력개발을 통하여 개발의 시너지효과를 극대화하고, 전략산업의 효과성을 제고, 권역간 균형발전 도모

권역별	대상지역	발전방향
북부권	천안, 아산, 서산, 당진	환황해경제권의 생산·교역거점, 광역도시권의 성장관리
서해안권	태안, 보령, 서천(서산, 홍성)	환황해권 교역 전진기지, 해양휴양 관광의 메카
내륙권	공주, 계룡, 연기, 홍성, 예산, 청양	국가·지방 중추행정 연계축, 지역균형발전 촉진지대
금강권	금산, 논산, 부여(청양, 공주, 서천)	역사·문화관광, 생명·정보산업, 도농복합생활공간 형성지대

※ ( ) 안은 행정구역의 일부가 포함됨을 의미

## 라. 시·군별 발전방향

시·군	발 전 방 향
천안시	시민 삶의 질 세계 100대 도시 천안
공주시	기업하기 좋은 5都2村주말·관광·SMART CITY
보령시	산·들·바다가 어우러진 관광과 휴양의 글로벌 보양도시
아산시	서해안시대 성장을 견인하는 세계속의 녹색 첨단도시
서산시	내포문화·해양생태자원·신산업이 어우러진 황해관문 도시
논산시	활력 있는 경제도시, 자연과 문화가 하나되고, 꿈과 희망으로 가득한 행복 도시
계룡시	누구나 살고 싶은 매력 있는 명품도시
당진시	동북아 물류 및 임해형 신산업 중심도시
금산군	자연과 생명산업이 공존하는 활력 있는 전원도시
부여군	전통과 현재가 공존하는 古都Greenomics 부여
서천군	세계최고의 생태도시! 어메니티 서천
청양군	충남의 중심, 청정자연생태낙원
홍성군	충남의 자랑, 서해안시대의 신중심 홍성
예산군	충남의 미래를 경영하는 산업형 전원도시
태안군	아름다운 휴양도시, 희망 태안 !

## 2. 대내외 여건(현황 및 문제점)

### 가. 대외적 여건

- 우리나라는 환황해권 중심에 위치한 요충지역으로 중국의 관문항인 대련항·청도항과 최단거리에 입지하고 있어 높은 교류잠재력 보유
- 항구 교류는 경제·문화·관광 등과 연계되는 인적 교류에는 한계

### 나. 대내적 여건

- 충청남도는 국토의 중심부이며 교통의 요충지로 수도권과 비수도권, 영·호남을 연결하는 고속도로, 철도 등이 동서·남북으로 통과하거나 계획되어 있어 지역내 도로망과 연계체계 구축은 용이
- 환황해권 중심도시로 성장을 위해서는 고속·고급 교통수단 확보 필요

### 3. 우리 도에 민항유치가 필요한 사유

- 그동안, 충남은 민간공항이 없는 전국 유일 항공서비스 소외 지역
- 대 중국 경제·문화·관광교류 활성화 요구 등 시대적 여건변화로 인한 국제 민간공항 구축 필요성 대두
  - 천안·아산의 첨단 IT기기, 당진 석유화학제품, 서산 대산임해산업지역 등 대규모 산업단지 분포에 따른 국제항공물류 수요 증가
  - 태안관광레저형 기업도시, 안면도 관광지, 서산 바이오 웰빙특구 등 국제관광교류 활성화에 따른 항공수요 급증
- 특히, 충청남도는 대 중국 국제교류 활성화를 위해 많은 노력을 하고 있으며, 국제교류 활성화를 위한 고속·고급 교통서비스 제공 필요
  - 우리 도를 방문하는 국·내외 출국 이용객의 인천공항 이용에 따른 시간적·경제적 손실 예방
- 충청남도 서해안권, 내포문화권, 백제문화권을 위시한 중국 관광객 유치 등 국제교류 활성화를 위한 서산비행장 민항유치는 그 의미가 큼

### 4. 민항유치를 통한 충청남도 발전방향

- 충청남도 종합계획에 의한 서해안축 중심의 국제교역 교류 거점과 해양관광·해양산업지대 개발을 통한 환황해권 교역 전진기지로 발전을 위해서 서산비행장 민항유치는 꼭 이루어져야 함
- 경제의 글로벌화에 따라 향후 중국은 지속적인 고성장이 예상되며, 이에 따라 환황해권은 아시아경제의 중심지로 발전 예상
- 충남은 중국과 가장 근접한데다 수도권과 인접해 있는 지경학적 유리성을 지니고 있어,  
⇒ **충남은 새로운 국가성장의 선도지역이자 환황해경제권의 생산·물류 기지로서 그 역할을 더욱 강화해야 할 필요성이 있음**

(토론2)

## 충남도의 민항유치 여건

충남연구원

책임연구원 **김 원 철**

### □ 서산비행장 민항유치 필요성

#### 1. 서해안(중국) 관문 역할

- 환황해권 시대의 내포신도시, 세종특별자치시 건설로 인해 지역 내 인적자본 확충, 서해안 북서부권 및 중부권 위상 및 기능 강화, 서해안 관문 공항 필요

#### 2. 국가 위기시 수도권 대체공항

- 국가 비상사태 등으로 수도권 공항 이용 불가시 서해안 중심부에 항공기 이착륙을 위한 대체 공항 역할

#### 3. 서해안권 거점공항

- 충남은 환황해권 동북아 교역거점으로 급부상, 석문·당진·대산산업단지, 태안기업도시, 아산만권 신도시, 안면도국제관광지 개발 계획으로 교통수요(물동량) 증가 전망

#### 4. 광역간 균형발전 도모

- 충남은 광역자치단체 중 유일하게 민간공항 없음. 항공오지로 국제선 및 국내선 이용 불편, 항공 SOC 미확보로 지역발전 저해

### □ 충남도의 민항유치 여건

#### 1. 국가항공정책

- 제4차 공항개발중장기종합계획은 인천공항의 항공화물 기능을 강화하기 위해 물류단지 2단계 사업시행 등 인천공항에 편중된 공항개발 정책 방향을 설정함.

- 계획기간(11~15년) 사업비 2조원 중 전체 사업비의 약 90%에 해당하는 약 1조8천억원을 인천공항, 약 1천억원을 김포공항, 약 700억원을 제주공항에 투자. 지방공항 시설투자는 극히 미미.
- 해외 기업을 국내시장(지방)에 유치하려고 할 때, 국제공항이 없다는 것은 국제시장에서 교류를 위한 SOC 여건이 부족함을 의미함.
- 충남은 국내 광역자치단체 중에서 유일하게 공항이 없는 지역으로, 해외기업 투자 유치시 기업의 관심을 유도할 수 있는 공항 등 SOC 여건 부족으로 타 지역과의 경쟁에서 비교열위에 놓일 수 있음.
- 따라서, 광역간 지역균형 발전을 촉진할 수 있는 방향으로 중앙 정부의 공항개발정책이 수립되어야 할 것으로 판단됨.

## 2. 서산비행장 시설

- 서산(공군)비행장은 해발 고도 12m의 언덕에 11.9km<sup>2</sup> 면적으로 김포국제공항 (7.3km<sup>2</sup>)보다 규모가 크며, 길이 2,743m, 폭 46m 규모의 활주로 2개를 갖추고 있음.
- 주로 국내선 운항에 사용되는 B737급 항공기는 C급, A300이나 B767급 중형항공기는 D급, 국제선 운항에 가장 많이 사용되는 B747-400은 E급 항공기라고 함. 김포, 김해, 제주와 같이 E급 항공기가 운항할 수 있는 공항을 통상 “E급 공항” 이라고 함.
- 즉, 인천공항과 같이 F급 항공기가 운항하는 공항의 주 활주로 폭은 최소 60m가 되어야 하고, A300 등 D급 이상의 항공기가 운항하고자 할 때는 활주로 폭이 45m 이상이 되어야 함.

\* 활주로 연장 : 인천공항 4,000m, 김포공항 3,600m, 김해공항 3,200m, 제주공항 3,000m, 청주공항 2,744m

- 현재, 서산비행장은 활주로 길이가 2,743m로 짧고, 폭은 46m로 좁아 대형항공기 이착륙은 불가능함. 현재 시설규모에서는 약 280명 수송이 가능한 A300 정도의 D급 운송용 항공기의 이착륙이 가능함. 장래성을 고려한다면, 활주로 시설 보완(확장)이 필요할 것으로 판단됨.

### 3. 항공 수요

- “서산비행장 민항유치 연구용역”에서는 서산비행장 민항유치를 위한 항공수요를 2013년말 기준 목표연도 2030년으로 항공수요를 추정하였으며, 예측방법과 분석절차는 체계적으로 매우 정교함.
- 본 연구에서는 서산비행장이 민간항공으로 개발되는 장래 2020년의 이용수요를 국내선 42만명, 국제선 11만명의 잠재수요가 발생될 것으로 예측됨.
- 연구자 입장에서 이용실적이 전무한 서산비행장 민간항공 유치에 따른 장래 항공수요를 예측하는 것은 매우 부담되고 조심스러웠을 것으로 생각되며, 때문에 예측결과가 보수적으로 접근되었을 가능성이 있을 것으로 사료됨.
- 그럼에도 불구하고 본 연구결과는 2003년에서 2005년의 청주공항 이용실적과 유사한 수준으로 청주공항이 과거 2003년부터 2012년까지 약 6.8%의 성장(국내선 6.0%, 국제선 7.6%)율을 나타낸 것을 감안한다면 서산비행장 민간유치에 따른 성장을 기대할 수 있음.
- 한편, 충남은 2013년 국내 여행객이 22,821,924명으로 전국의 5번째로 국내 여행객이 많은 지역으로, 앞으로 백제역사유적지구가 세계문화유산으로 등재되면 국내외 관광객 수요가 급증할 것으로 예상됨.

\* 2000년 경주역사유적지구 동궁과 월지가 세계문화유산 등재된 후 관람객은 2.6배 증가함(등재전 년평균 24만명, 등재후 64만명)

- 더욱이, 고속철도(KTX) 개통으로 지방공항(예, 김해, 대구, 광주)의 항공수요가 지속적으로 감소추세에 있지만, 서산비행장은 고속철도 개통에 의한 수요 감소효과가 미미할 것으로 예상되므로, 본 연구에서 예측된 잠재(潛存)수요가 현재(顯存)수요로 나타날 가능성이 높아 서산비행장 민간공항 개발이 가능할 것으로 판단됨.

(토론3)

## 서산비행장 민항유치 추진상황

충청남도 건설교통국

국 장 이 현 우

### 1. 민항유치 필요성

- 충청남도 서해연안의 여건변화로 인한 교통량 증가 추세
  - 대규모산업단지 개발, 태안관광레저형 기업도시, 안면도관광지 개발, 서산 바이오 웰빙특구, 아산만권 신도시 개발 등
- 서해안권 관광지개발로 대중국 등 국제 관광교류 활성화 전망
- 고속·고급 교통수단으로 서산비행장을 통한 국제항로 개설 추진

### 2. 그동안 진행상황

- '00.12.30 : 제2차 공항개발 중장기 종합계획 반영(건교부)
- '06.11.24 : 제3차 공항개발 중장기 종합계획 미반영(건교부)
  - IMF 이후 항공수요 급감으로 신규 지역공항 개발 배제(서산비행장 제외)
- '14.07.10 : 서산시장 지휘보고(공군 20전투비행장 민항유치)
- '14.07.25 : 서산비행장 민항유치 관련 T/F 구성 및 회의 개최
- '14.11.18 : 서산비행장 민항유치 관련 전문가 워크숍 개최
- '15.03.18 : 서산비행장 민간공항 개발방안에 관한 연구용역 착수
  - 공주대학교 방재연구센터(책임연구원 이선하 교수)

### 3. 항공여객 현황

#### 가. 국제항공 여객

- '89년 해외여행 자유화 이후 꾸준한 증가
- '04년 이후 국제노선 증가로 여행편의성 증대, 한류열풍, 주5일제 시행 등으로 꾸준한 증가 추세 유지
- '10년 미국, 중국 등 주변국 경기회복으로 항공여객 4,000만명 돌파
- '13년 말 국제항공여객 5,098만명으로 전년대비 6.9% 증가

#### 나. 국내항공 여객

- '89년부터 '97년까지 연평균 14.1%의 높은 성장
- '98년 외환위기로 크게 감소 이후 회복기
- '01년 철도, 도로 등 육상교통 발달로 감소세 지속
- '04년 고속철도 개통으로 큰폭 하락후 '08년까지 감소세
- '09년 저비용항공사 등장으로 공급 확대 및 경기침체로 인한 국내선 수요 증가(6.3% 상승)
- '10년 저비용항공사 공급 확대 및 제주노선 증가로 '04년 KTX 개통 이후 최고실적 기록(11.9% 상승)
- '13년 말 국내항공여객 2,235만명으로 전년대비 3.5% 증가

#### <'13년 항공운송실적 요약>

구 분		2012년	2013년	증감율(%)
운항(회)	국내	155,609	161,750	3.9
	국제	313,726	338,988	7.5
	계	<b>469,335</b>	<b>500,738</b>	<b>6.3</b>
여객(명)	국내	21,601,518	22,353,370	3.5
	국제	47,702,644	50,986,891	6.9
	계	<b>69,304,162</b>	<b>73,340,261</b>	<b>5.5</b>
화물(톤)	국내	265,277	252,686	-4.9
	국제	3,208,781	3,246,253	1.2
	계	<b>3,474,058</b>	<b>3,498,939</b>	<b>0.7</b>

#### 4. 공항개발 중장기 종합계획(국토교통부)

##### 가. 공항 운영·관리 현황(총 15개 공항)

- 인천국제공항 : 인천국제공항공사 운영·관리
- 김포 등 14개 공항 : 한국공항공사 운영·관리

구 분		공 항 명
기능 별 (15)	국제(8)	인천, 김포, 김해, 제주, 대구, <b>청주</b> , 무안, 양양
	국내(7)	광주, <b>군산</b> , 사천, 여수, 원주, 포항, 울산
소유 주체 별 (15)	민간(7)	인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 무안, 양양
	군·민(8)	김해, 대구, 광주, <b>청주</b> , 원주, <b>군산</b> , 포항, 사천

##### 나. 제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015)

- 공항개발 기본방향
  - 선택과 집중으로 경쟁력 확보, 국제적 수준의 안전한 공항 운영
  - 지역사회 여건변화 고려, 주민과 함께하는 친화적 생활문화 기능
- 4개 공항권역으로 분리, 국제선 공항의 영향권 개념 부여

구 분	공 항 권역
중 부 권	충남, 서울, 인천, 경기, 강원, 대전, 충북
서 남 권	광주, 전북, 전남
동 남 권	부산, 대구, 울산, 경북, 경남
제 주 권	제주특별자치도

##### ○ 위계별·권역별 공항 분포 현황

위계별 공항 분포					권역별 공항 분포
구 분	중부권	동남권	서남권	제주권	
◎ 중추공항	인천공항				
● 거점공항	김포공항 <b>청주공항</b>	김해공항 대구공항	무안공항	제주공항	
■ 일반공항	원주공항 양양공항	울산공항 포항공항 사천공항	광주공항 여수공항 <b>군산공항</b>		
△ 소형공항		울릉도	흑산도		
* 소형공항 개발은 기본계획 수립 중					

## 다. “제5차 공항개발 중장기 종합계획” 수립용역 추진

- 과업 목적
  - 최근 변화된 항공환경 여건 하에서 공항개발 중장기 종합계획 평가, 국내외 항공수요 분석·전망을 통해 공항개발 정책 제시
- 과업 기간 : 2014.11 ~ 2015.12(14개월)
- 용역 기관 : 한국교통연구원(용역비 5억원)
- 과업 범위
  - 공간적 범위 : 대한민국 전 국토 대상, 국제항공 운송 특성 등 고려
  - 시간적 범위 : 2016 ~ 2020(항공법 제89조에 따른 5년 단위 법적계획)
- 주요 과업내용
  - 현행 공항개발 중장기 종합계획의 분석 및 평가
  - 국내외 공항개발 여건 분석 및 전망, 항공수요 전망
  - 공항개발 중장기 종합계획 수립, 공항시설 계획기준 수립 등

## 5. 서산비행장 민항유치 타당성 검토

### 가. 여건 변동에 의한 민항유치 필요성

- 동북아 항공교통의 증가로 국제 항공노선 개설 필요성
- 중국의 폭발적 수요증가로 공항 이용 가능성 증가
- 저가항공사의 높은 성장률로 지역 공항의 개발이용 증가
- '99년 이후 우리나라 경제규모 2배 이상 증가(충남 3배 증가)

(단위 : 조원)

구 분	2000년	2013년	증·감
국내 총생산(GDP)	635	1,428	증 793
충남 지역내 총생산(GRDP)	32	97	증 65

### 나. 지역적 여건

- 도내 소재 공항 전무(전국 유일 항공서비스 소외 지역)
- 기존 軍 공항 항공인프라 활용으로 경제성 확보
- 서해안 고속도로 해미IC에서 6km(12분)로 접근성 용이
  - 서산시(13km, 25분), 태안군(29km, 45분), 내포(30km, 20분), 당진시(36km, 30분), 공주시(77km, 70분)

다. 항공수요 추정

○ 수요추정 방법

- 체계적 접근방법 적용(기존 공항의 통행량 자료 활용)

○ 공항세력권 검토

- 당진, 아산, 예산, 홍성, 보령, 청양, 태안, 평택(일부)

※ 청주공항 세력권은 대상지역이 틀리므로 청주공항에 대한 영향은 미미할 것으로 판단(천안, 세종, 청원, 보은, 진천, 괴산, 음성)

○ 항공수요 산정 적용

- 국내선 : 내륙수요(서산-부산)와 제주수요로 구분 적용

※ 200km 이외의 내륙노선은 육상교통의 경쟁력에 밀려 폐지 상태로, 300km이상 노선을 대상으로 항공수요 추정

- 국제선 : 인천공항을 이용하는 중국, 일본 이용객 중 지역별 구분 적용

※ 인천공항 이용객 중 서산 세력권 비중은 약 1.27% 정도

○ 서산비행장 항공수요 전망(평균치)

(단위 : 만명/년)

구 분		2015	2020	2025
국 내 선	서산 - 부산	11	12	15
	서산 - 제주	19	22	25
	소 계	30	34	40
국 제 선	서산 - 중국	7.4	9.5	12.2
	서산 - 일본	5.6	7.2	9.2
	소 계	13.0	16.7	21.4
합 계		43.0	50.7	61.4

※ 서산비행장 민항유치 사전조사 보고서(2007.8) 및 전문가 워크숍(2014.11) 자료를 근거로 작성한 공항수요 전망임.

## 6. 항공정비사업(MRO) 진행상황

### 가. 필요성

- 해외의존 항공정비수요(년 1.3조원)의 국내전환 및 해외수요 흡수
    - 동북아 MRO 시장 연평균 5.4% 성장 전망
    - 전기·전자 등과 결합된 고부가가치 산업이자 일자리창출 산업
  - 국가 항공안전 경쟁력 향상을 위한 항공정비산업 지원체계 구축
    - 민항기의 단계적 국산화 및 수출기반 구축 등 발전 도모
  - 전문 MRO 업체를 육성 정비체제 전환으로 항공사 경쟁력 제고
- ⇒ 항공정비사업(MRO) 육성방안 발표 ('15.1.15, 국토부)

### 나. 목표 및 전략

- 목표 : 중장기적으로 1.3조원 수입대체 및 일자리 8천개 창출
- 전략 : 先 수입대체효과 극대화, 後 수출전략 산업화

#### ※ 3단계 발전전략

1. 자립기반 확충 : 기체정비 시설지원, 성능시험 인프라 구축, 전문인력 양성
2. 엔진·부품 등 핵심 MRO 육성 : 투자환경 조성, 세계수준 업체 육성
3. 해외시장 진출 : 국제적 항공부품 조달업체 육성, MRO 패키지 수출

### 다. 기대효과(전망)

구 분	2013년	2025년(전망)	증·감
MRO 시장규모 확대	2.53조	4.26조	증 1.73조
해외 의존도	53%	23%	감 30%
일자리 창출	5,000명	13,000명	증 8,000명
항공 안정성 제고(지연, 결항율)	0.54%	0.16%	감 0.38%
해외 OEM기업 유치수	1개	10개	증 9개
제작 및 수출	생산(누적)	399대	증 1,334대
	수출(누적)	73대	증 635대

## 라. 광역자치단체 유치 진행상황

### ○ 충청북도

- 2010년부터 MRO사업 유치 전력
- 청주국제공항 인근 에어로폴리스 산업단지(47만㎡)에 2020년까지 1,569 억원 투자계획

### ○ 경상남도

- 지난해 12월 진주·사천 항공국가산업단지 지정 확정
- 사천에 본사를 둔 한국항공우주산업(KAI)은 한국형 전투기(KF-X) 개발 사업 우선협상대상자로 선정(2032년 까지 120대 전투기 양산)
- 국내 최대 항공산업 집적지로 사천 우세논리 강조

### ○ 인천광역시

- 인천공항공사와 협약 추진 등 유치전 돌입
- 인천공항 등 최적의 인프라를 내세우며 항공정비단지 유치전 돌입
- (주)샤프의 저비용항공전용 정비고 건립사업 국토부에 승인 요청

## 마. 우리도 유치 여건

- 항공기정비산업(MRO)은 고부가가치산업으로 유치경쟁 치열
- 이·착륙 기반 확보 등 특수성, 이용사의 편의성 등을 감안하여 적정 위치에 배치 필요

⇒ 우리 도는 민간공항 기반이 없어 항공정비산업분야 유치는 어려움

## 바. 향후 추진방안

- 항공기정비산업(MRO)의 기반 구축을 위해서는 주요 항공부품생산업 등 관련 산업 동반성장 및 정비 전문분야 인재양성이 필요할 것으로,

⇒ 한서대학교와 지속 협의 추진하여 지역 내 항공부품생산업체 등 관련 분야 산업이 유치 될 수 있도록 적극 검토

(토론4)

## 지역발전을 위한 민항유치 필요성

서산시 미래전략사업단

단 장 김 영 제

### 1. 서산시 여건 및 현황

#### ○ 대규모 산업단지와 활발한 기업유치

- 서산비행장이 위치한 서산시는 한반도에서 중국과 가장 가까운 거리에 위치하고 있어 예로부터 선진 문물이 들어오는 관문 역할을 해 왔으며 2000년 이후 대 중국의 무역 규모가 크게 늘면서 동북아 물류중심지로 서산의 중요성이 더욱 커지고 있음
- 서산시 인구는 매년 1,684명씩 증가하여 2015년 4월 말 기준 171,478 명으로 연평균 1.02 % 증가하고 있어 현재 10,000여 세대의 아파트가 사업 승인 되는 등 인구 증가가 빠르게 이루어지고 있음
- 특히 서산시에는 현대오일뱅크, 동희오토를 비롯해 총 315개의 기업이 입주해 있으며 국내 굴지의 대기업도 10개 기업이 위치해 있고
- 서산오토밸리, 서산테크노밸리를 포함한 총16개 21,748천㎡의 산업단지가 조성되어 분양 완료된 단지가 10개소이며 현재 6개소가 분양 중이거나 조성 중에 있고 매년 20~30여개의 기업이 입주를 하고 있음
- 특히 서산 바이오웰빙·연구특구는 약5,699천㎡ 자동차 주행시험장, 연구시험동, 농업바이오, 의료시설 등의 최첨단 시설을 위한 공사가 활발히 진행되고 있으며 공사가 완료 되면 전문 연구인력 500여명을 포함한 약 20,000여명의 취업유발 효과가 있을 전망이다

- 또한 10만대의 자동차 부품 및 엔진 생산하는 현대위아가 금년 6월에 준공을 하고 양산에 들어갈 예정됨으로 앞으로 100여개의 협력업체를 필요로 하는데 최소 우리시 50여개사가 함께 입주할 계획이며 총 1,000여명의 고용유발 효과가 있을 것으로 예상되고 있음
- 또한 인근의 태안기업도시 개발은 골프장, 테마파크, 관광숙박시설 국제비즈니스 단지 등을 시설할 계획으로 공사가 완료되면 약 15,000명의 인구가 증가 될 것으로 예상됨

### ○ 동북아의 중심 항으로 도약하는 서산 대산항

- 2016년 중국 용안항과 국제여객선 정기항로가 개설되는 서산 대산항은 물동량이 지속적으로 증가하여 전국 31개 무역항 중 전체물동량 6위를 기록하고 있으며 액화화물 처리량은 2013년 전국 4위에서 현재 3위로 급상승하고 있음
- 특히, 컨테이너 물동량은 2007년 8,388 TEU를 취급하기 시작한 이래 2011년 54,591 TEU, 2014년에는 81,678 TEU를 처리하면서 매년 20%의 증가세와 함께 무려 10배의 급증세를 보임

### ○ 우수한 관광자원 및 관광시책 추진

- 「2015 한국관광 100선」에 선정된 해미읍성과 국보84호 마애삼존여래상, 간월암 등 서산 9경을 선정하여 시티투어버스 운영, 관광주간 선정, 농특산물 직거래 장터 정기 운영 등 관광객 유치 프로그램 인기
- 2014. 8. 프란치스코 교황 방문 이후 인지도가 급상승한 해미읍성 역사체험 축제를 비롯해 서산6쪽마늘축제, 서산 천수만철새기행전 등을 개최하여 볼거리·먹을거리·살거리가 풍성한 축제 추진

※ 프란치스코 교황 방문 효과 : 해미읍성 방문객 40% 증가(2013년 대비)

## 2. 서산시 민항유치를 위한 노력

- 항공연관 산업과 연계한 공항발전 전략 추진
  - 서산은 이미 국방과학연구소가 전자파 시험동과 환경시험동 및 지원 시설을 포함하는 국내 최초의 항공무기체계의 종합시험장을 갖추고 있고 항공관련 대학 및 훈련시설이 있어 항공기 제조, 항공전자, 항공물류 등을 유치하기 위한 항공 사이언스파크 조성 및 항공연구 시설 유치 추진
  - 항공분야의 전문대학인 한서대학교와 관학협력체계 강화
- 항공수요를 창출 할 수 있는 관광상품 개발
  - 한국 100대 관광지로 선정된 해미읍성을 비롯한 인근의 보령·태안 해상국립공원, 공주·부여의 백제문화 등 충남권의 우수한 관광자원과 연계추진
  - 최근 추세인 가족중심의 관광 수요를 대비한 체험관광 상품 개발 (한과 만들기, 녹색농촌체험, 갯벌체험 등)
- 중국인들이 선호하는 쇼핑시설 확충
  - 서산을 비롯한 충남 농특산물 상품개발 및 대형면세점 아울렛 매장 유치
- 중국 및 동남아 항공사 유치전략 추진
  - 초기 인센티브 등을 통해 중국 저비용 항공사 유인책 강구
- 중국 관광객을 상대로한 무비자환승공항 지정 운영
  - 중국단체관광객이 서산국제공항을 통해 입국하는 경우 비자 없이 지역에 머물면서 관광할 수 있는 무비자 환승공항시스템 도입
  - 대산항으로 입국하는 중국 관광객을 서산 비행장을 통해 제주도 무비자 환승시책 추진
- 군용기 소음피해 보상 적극 해소를 위한 민항 전략적 유치
  - 해미비행장 소음피해대책위원회와의 공조를 통해 민항유치 적극추진
- 공항의 접근성이 향상될 수 있도록 공항전용버스 직항노선 개설, 공항 이용자 버스요금 할인 추진

### 3. 민항유치 필요성

- 지리적으로 서산은 중국과 가장 가까운 거리에 있어 중국에서 바라볼 때 서산은 해가 지는 서산이 아닌 해가 뜨는 서산이라고 볼 수 있음 또한 항로상 서산 대신항이 최단거리에 있음
- 서산 비행장은 공군 제20전투 비행단의 기존 활주로를 이용하여 건설되는 공항으로 여객터미널, 주차장 등의 건설에 필요한 사업비가 불과 400억원 정도를 투입하면 공항으로의 역할이 가능하므로 경제성이 있는 것으로 분석되고 있음
- 서산 비행장을 활용하여 급속히 팽창하고 있는 충남 서북부 산업지대 및 국제여객선이 운항될 서산 대신항, 서해안관광지, 내포문화 유적지, 내포신도시 등에서 발생하는 대규모 항공 수요 대처가 시급함
- 다양한 관광수요를 해소할 수 있는 충남의 교통인프라가 취약하여 주말 및 휴일 차량 정체 및 국내관광객(원거리)·해외 관광객의 수요에 대응하는데 큰 어려움이 있음
- 중국의 경제성장이 가속화 되고 생활수준의 향상으로 중국의 해외 관광객수는 1억명에 달하는 등 중국관광객의 급속한 증가 추세
  - 2014년 기준 중국 관광객 600만 돌파, 항만을 통한 중국관광객 수 98만명(전체관광객 중16%)이며 충남에는 약 5만여명 방문
- 서산비행장에 민항기가 취항할 경우 육·해·공의 교통수단이 동시에 가능해져, 세계 경제의 중심축으로 부상한 중국을 상대로 한 산업·관광 측면에서 서산뿐만 아니라 충남권의 비약적 발전을 기대할 수 있음
- 서산대산항 여객선 및 국제 화물과 민항을 연계한 동북아 물류 중심지로 부상하기 위해 서산비행장 민항 유치는 반드시 필요함

(토론5)

## 충남도, 공항이 왜 필요한가

충청투데이  
본부장 김도훈

현재 전국 광역지자체 중 지방공항이 없는 곳은 충남도와 대전시가 유일하다.

상황이 이렇다 보니 충남도 일선 시·군의 공항 접근은 상당히 열악, 불편을 겪어 온 게 사실이다.

대표적으로 인천국제공항까지 가려면 천안시 130km, 아산시 120km, 서산시 140km, 태안군 160km, 당진시 120km, 공주시 180km, 내포시 145km 등으로 멀다.

접근 시간도 최소 2시간에서 많게는 3시간정도 걸릴 만큼 허비하는 시간이 많았다.

충남도와 서산시가 이러한 도민들의 불편을 해결할 수 있는 곳으로 지목한 곳이 서산시 해미면에 있는 공군 제20전투비행단이다.

충남도나 서산시가 공군 제20전투비행단을 주목하는 것은 기존 활주로를 활용할 수 있기 때문에 별도의 활주로 건설이 필요치 않는 등 공항 신설에 따른 막대한 예산 투입이 필요치 않은 경제성이다.

한서대학교가 지난 2007년 수행한 ‘서산비행장 민항기 취항 타당성 검토’ 용역에 따르면 2,700여m의 활주로를 활용할 경우 여객터미널, 주차장 등의 건설에 필요한 400억원(단기 270억원, 장기 130억원) 정도를 투입하면 공항으로 역할이 가능할 전망이다.

항공수요도 2020년 국내선 34만 명 화물 6,000t, 국제선 16만 7,000명 화물 2,000t의 항공수요가 있을 것으로 예측됐다.

당시 경제성도 BC 1.99로 상당히 높았다.

무엇보다 공군 제20전투비행단에 공항이 개항했을 경우 충남도민의 공항 접근이 수월, 시간·경제적 비용 절감이 눈에 띈다는 점이다.

실제로 공군 제20전투비행단에서 충남도청까지 거리가 30km를 비롯, 충남도 일선 시·군 대부분에서 70km 안팎으로 접근이 가능하다.

이로 인한 시간절감 효과액만 57억원에 이를 것으로 전문가들은 추정했다.

또 공군 제20전투비행단에서 서해안고속도로 해미IC까지 5km정도 밖에 떨어져 있지 않은 것도 이용객들의 편의적 장점이다.

충남도는 현재 민항유치를 위한 TF팀 구성과 조직개편 등을 통해 사업 타당성 논리개발에 나선 상태다.

이미 공군 제20전투비행단을 활용한 민항유치는 정부의 제2차 공항개발 중장기 종합계획에 포함됐었지만 3·4차에 빠지면서 2016년 5차 계획에 반영시켜야 하는 등 시급한 선결 과제가 남은 상태다.

문제는 인천·김포·김해공항을 제외한 지방 공항 11곳 대부분이 적자를 면치 못하는 상황에서 또 다시 공항을 만들 필요가 있는 지에 대한 중앙 정부의 부정적인 인식이다.

충청권에 청주공항이 있는 상황에서 중복 투자에 대한 우려도 걸림돌이다.

특히 늘어난 항공수요가 없는 상황에서 신규 지방공항 신설은 '제살 깎아 먹기식'으로 전락, 지방 공항의 어려움만 가중시킬 것이라는 여론도 부담이다.

그러나 전문가들은 경제성도 중요하지만 국가의 균형발전 차원에서 접근이 필요하다는 의견이다.

충남도가 전국에서 유일한 항공서비스 소외지역이라는 상징적 필요성과 신규 공항 개발이 아닌 기존 인프라를 활용한 실용적 필요성 등을 감안하면 공군 제20전투비행단의 민항유치 명분은 충분하다는 지적이다.

중앙부처의 세종시 이전과 내포시대를 연 충남도, 천안·아산·당진·서산 등 산업벨트에 따른 비즈니스 수요 증폭, 충남도민들의 항공여행 수요 증가 등은 민항유치를 뒷받침한다.

여기에 세계 경제의 중심축으로 부상한 중국과 지근거리가 있다는 점은 민항유치 명분에 방점을 찍는다.

만성 적자로 공항의 존폐위기까지 맞았던 강원도 양양공항의 경우 강원도와 양양군이 중국을 겨냥한 적극적인 마케팅을 벌인 이후 중국 관광객이 기하급수적으로 증가하고 있다.

이후 양양공항은 흑자 전환으로 돌아선 대표적 성공한 지방공항인 점을 볼 때 중국과 지근거리에 있는 공군 제20전투비행단의 지리적 역할의 중요성이 어느 때보다 부각되고 있다.

이러한 여건을 종합하면 공군 제20전투비행단의 민항유치는 필요충분조건을 충족시킨 충남도의 현안 사업으로, 중앙 정부의 관심과 예산을 이끌어내야 하는 문제라 할 것이다.







