

충북 FOCUS

청주국제공항 활성화 & 수요창출 전략

정 삼 철 (충북발전연구원 선임연구위원)



충북발전연구원
Chungbuk Research Institute

『충북 Focus』는 국내외 주요 현안에 대하여 시의성 있는 분석과 충북의 영향 및 정책대안을 제시함으로써, 충북의 발전을 위한 이해 제고와 정책 수립에 기여하고자 발간하는 심층적 정보동향지입니다.

본 『충북 Focus』의 내용은 자체 연구물로서 충북발전연구원의 공식적 견해가 아님을 밝힙니다.

청주국제공항 활성화 & 수요창출 전략

정 삼 철 (충북발전연구원 선임연구위원)

< 목 차 >

- I. 정책적 발전여건 분석
 1. 국가 관련계획의 검토
 2. 국가계획상 청주공항의 위상과 개발정책 방향
- II. 국내외 항공운송시장 환경의 변화전망
 1. 국내 항공운송 환경변화 전망
 2. 국외 항공운송 환경변화 전망
- III. 청주국제공항 활성화 및 수요창출의 걸림돌
 1. 공항기반 시설인프라 미흡
 2. 항공수요 확보 부족
 3. 공항관련 수요창출 기반확충 빈약
- IV. 청주공항 활성화를 위한 수요창출 전략방안 모색
 1. 국가정책과의 전략적 연계
 2. 항공여객 및 항공화물 수요증대 강화
 3. 공항민영화에 부응한 차별화된 공항이용서비스 창출
 4. 공항 및 항공수요 창출기반과 저변 확대
 5. 항공정비(MRO)산업 클러스터의 단계별 육성
 6. 기타 항공저변 활성화 촉진사업 추진

* 첨부 : 공항수요창출 활성화 단기전략 액션플랜

요 약

□ 정책여건분석

- 청주국제공항은 전국 4대 공항권역 중 중부권 거점공항으로서의 위치에 포지션
- 저비용항공사(LCC)의 국내간선 및 중단거리 국제노선 수요처리 담당
- 국토해양부 : LCC 국제수요 모항기지, 항공정비단지 시범사업 지원, 공항인프라 확충(활주로, 진입로 등), 경비행장 및 수상비행장 개발(제천, 청풍호) 등
- 지식경제부 : 충북을 항공정비(MRO) 유망거점지역으로 선정

□ 국내외 항공운송시장 환경 변화전망

- 국내 항공운송 환경변화 전망 : 항공여객·항공화물 및 항공시장수요 지속증대 예상
- 해외 항공운송 환경변화 전망 : 항공자유화 및 항공시장 확대, 대형항공사 전략네트워크 확장, LCC 약진 예상, 주변국가의 공항개발 및 여객수요 확대전망

□ 청주국제공항 활성화 및 수요창출의 걸림돌

- 공항기반 인프라시설 미흡 : 활주로 연장, 화물처리시설, 공항서비스 편의시설 등
- 항공수요 확보 부족 : 시설 빈약에 따른 수요부족, 국제연계노선 부족, 중추공항중심정책에 따른 애로
- 공항 수요창출기반 빈약 : 국제기반시설 확충 저조, 항공물류서비스 기능 확충미약

□ 청주공항활성화를 위한 수요창출 전략방안 모색

- 국가정책과의 전략적 연계 : LCC 모항기지화, 항공정비단지 시범조성, MRO 유망거점지역지정, 국내최초의 공항민영화 추진계획 등
- 항공여객 및 항공수요 증대 강화 : 국내외 대형여행사 및 항공물류사와 전략적 제휴 및 블록세일 지원사업 전개
- 공항민영화에 부응한 차별화 공항이용서비스 창출 : VIP서비스 제공, 개인 및 기업의 자가용항공기 주기장 수요 유치
- 공항·항공수요 창출기반 저변확대 : 항공비행훈련학교, 항공복합기술연구소 유치 및 설립
- 항공기정비(MRO) 산업클러스터 의 육성 : 공감대 형성, 해외 항공전비사 우선유치, 핵심라이센스 형태에 따른 개발모델 적용
- 기타 항공저변 활성화 촉진사업 추진 : 잠재수요기반 유치 확충, 선점효과 활용

I . 정책적 발전여건 분석

1. 국가관련계획 검토

1 제4차 국토종합개발계획 수정계획(2011~2020)

- 공항 글로벌 물류기반시설 확충, **항공시장자유화(Open Sky Policy)** 확대
- 공항별 기능분담
 - 인천공항 : 글로벌 허브경쟁력 지속강화
 - 김포공항 : 근거리 국제선 승객 편의 증진시설 확충
 - 지방공항 : 수요, 규모, 기능에 부합하는 맞춤형 활성화 전략수립
 - 청주공항 : 중부권거점공항으로서 LCC 국제선을 적극 유치

2 제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015)

- 청주공항은 **중부권 거점공항으로 공항위계 설정**
 - 국내 간선노선 및 중·단거리 국제노선 수요처리
 - 수요에 따라 일부 장거리 노선유치
- 청주국제공항 개발 기본방향
 - 중부권 거점공항으로써 LCC 국제선 적극 유치
 - 공항활성화를 위해 항공정비단지 조성을 지원하고 북측 진입도로 건설을 통해 충주, 제천방향 접근성 제고
 - 항공정비단지 조성 시범사업(충청북도 시행으로 명기)
 - 북측진입로 신설(2011~2015) : 150억원
 - 활주로 연장 등 시설 확충에 대한 타당성 추진
 - 활주로 연장 타당성 조사(2011~2012) : 10억원
- 소형공항의 개발
 - 입지여건과 사업비를 고려, 활주로 1,200m이하, 50인승 이하 항공기 취항

- 경비행장 : 경기안산, 고성(항공기제작, 교육, 관광레저) 시범사업 검토추진
 - 장기적으로 비주둔 군비행장(제천)을 활용 => 경비행장 개발검토
 - 수상비행장 조성 : 기존시설 활용(제천 청풍호, 관광/체험)

3 국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)

- 공항의 위계 재설정 중부권 거점공항으로 공항위계 설정
 - 기존 중추-거점-일반공항의 구분을 유지하되, 선택과 집중을 통해 공항을 활성화할 수 있도록 거점공항을 6개로 축소
 - 중추공항 : 글로벌 항공시장에서 국가를 대표하는 공항으로 육성
 - 거점공항 : 국내·국제선 수요를 주도처리, 권역의 국제교류를 지원
 - 일반공항 : 지방의 소규모 수요를 담당

● 공항의 위계 및 세부기능

구 분	성 격	해당 공항	세부 기능
중추공항	글로벌 항공시장에서 국가를 대표	인천	- 전세계 항공 시장을 대상으로 하며 동북 아지역 허브 역할
거점공항	권역의 국내 및 국제선 수요 처리	김포, 청주 , 무안, 김해, 대구, 제주	- 국내 간선노선 및 중단거리 국제노선 수요 처리 (수요에 따라 일부 장거리 노선 유치) - 국내 간선 노선 수요 처리
일반공항	지방의 소규모 수요 담당	원주, 양양, 광주, 여수, 군산, 울산, 포항, 사천	- 지방 도시기반 국내선 및 일부 국제선수요 원활히 처리 - 공항의 기본 기능 유지
(소형공항) *미확정	일반공항보다 작은 시설규모로 수요 처리	(울릉도) (흑산도)	- 도서지역 등 교통 소외지역에 항공 서비스 제공

○ 기존 공항의 활성화 추진

- 지역 산업과 연계한 공항개발과 운영 활성화 : 공항 및 경비행장의 개발과 운영을 지역의 관광지, 산업단지 등 지역산업과 연계하는 방안을 적극 검토·추진

○ 공항운영의 효율성 제고

- 항공시장 변화에 따라 공항운영자의 구조조정 및 일부 기존공항의 통폐합 검토
- 공항 특성 및 항공기 운항 규모에 맞는 공항운영 등급제도 시행을 통한 운영비용 절감

○ 공항개발 및 운영 간소화로 편의성과 대중성 강화

- 항공 수요자의 편의성 향상 : 항공교통의 경쟁력 강화와 항공 수요자 편의성 제고를 위해 첨단 IT, BT 기술 도입을 통한 여객·화물 처리절차 간소화 및 시설 개선
- 항공관광·레저 대중화에 대비한 경비행장 개발
 - 기존공항보다 간소화된 시설 및 운영기준에 따라 항공관광·레저 목적의 경비행장을 개발하여 일반항공 저변 확대

4 항공산업 발전 기본계획(2010~2019)

○ 지역별로 특성화된 항공 클러스터 육성

- 청주공항을 기반으로 하는 항공정비(MRO)산업(외국인 투자유치) 육성
- 지자체간 과당경쟁, 중복투자 방지를 위해 효율적인 클러스터 구축 계획 수립(항공산업 지역별 특화계획 수립)

● 항공 산업분포 및 기능별·지역별 특성화 방향

지역	기반	핵심사업	비고	구분	주요고려요소	후보지
경남 사천	KAI	완제기/부품산업	조성계획	생산기지	- 기존산업기반, 생산인력 조달	경남 사천, 창원, 부산 등
전북 새만금	새만금	MRO, 항공레저	연구완료			
전남 고흥	우주센터, 항공센터	항공우주시설 사업	타당성 검토중	R&D (현장기술지원)	- 우수인력 유치, 시험시설 등	경남 사천, 창원, 부산 등
부산	KAL	부품/MRO	검토중	R&D (핵심기술개발)	- 우수인력 유치, 시험시설 등	대전권
충북 청주	청주공항	MRO산업 (외국인 투자유치)	타당성 검토중	R&D (미래기술선행 연구)	- 우수인력 유치, IT기반 시설	수도권
인천	인천공항	MRO	인천 공항공사	MRO	- 중대형 공항, 양질의 노동력	청주, 인천, 부산 등
경기 일산	수도권	항공우주 IT지원센터	타당성 검토중	시험비행센터	- 유희 공역, 인구 저밀 지역	전남 고흥, 충남 태안 등

2. 국가계획상 청주공항 위상과 개발정책 방향

1 국가계획상 청주국제공항의 위상과 기능

- 국가차원의 상위 관련계획상 청주국제공항은 전국 4대 공항권역(중부·서남·동남·제주) 가운데 중부권에 포함

● 공항권역 구분

공 항 권 역	해 당 지 역
중 부 권	서울, 인천, 경기, 강원, 대전, 충북 , 충남
서 남 권	광주, 전북, 전남
동 남 권	부산, 대구, 울산, 경북, 경남
제 주 권	제주특별자치도

- 청주공항의 위상과 위계 : 중부권의 거점공항에 포함
 - 저비용항공사(LCC : Low cost carrier)의 국제선 수요처리
 - 거점공항 성격 : 권역의 국내 및 국제선 수요처리 담당
- 청주공항의 기능 : 저비용항공사(LCC)의 국제선 수요처리
 - 국내 간선노선 및 중단거리 국제노선 수요처리를 담당

2) **충북관련 항공개발 정책방향**

- 청주국제공항의 개발정책 방향(국토해양부)
 - 저비용항공사(LCC)의 국제선 수요처리 모항기지 개발 활용
 - 충북 항공정비단지 조성 시범사업 지원
 - 북측 공항진입로 개설(150억원)
 - 활주로 연장 인프라 확충 타당성 조사(10억원)
- 항공 산업발전 클러스터 육성(지식경제부)
 - 항공 산업발전 차원에서 항공 산업 육성
 - 충북은 항공정비(MRO) 중심의 유망거점지역으로 선정
- 기타 항공관광·레저 대중화 대비한 경비행장 개발
 - 경비행장 조성 : 제천 비주둔 군비행장 활용 개발
 - 민간&지자체 주도 건설 => 정부일부지원 => 지자체 & 민간운영
 - 수상비행장 조성 : 제천 청풍호 활용, 관광/체험 비행장 개발
 - 민간&지자체 주도 개발계획 건설 => 정부일부지원 => 민간운영

Ⅱ. 국내외 항공운송시장 환경의 변화전망

1. 국내 항공운송 환경변화 전망

① 항공여객 및 항공수요 증대

- 국민소득 증가 및 시간가치의 중요성에 증대
 - 1인당 해외여행 빈도(연간 0.24회/년) 증가 예상
 - 신속한 수속처리 요구 증대
 - 여가활동 다양화로 인한 항공 관광·레저 활동 증가 예상

- 항공여객 수요 지속적 증대 예상
 - 제주노선 수요비율 확대 : 56%(2010년) => 76%(2030년)
 - 국내선 항공여객 수요증가(2010~2030년) : 연평균 0.94~1.98%
 - 국제선 항공여객 수요증가(2010~2030년) : 연평균 4.72~5.51%

- 소득수준 향상으로 개인 및 기업 자가용 항공기 소유 증가
 - 국내 항공기등록 현황 : 268대(2000년) => 548대(2010년)
 - 자가용 항공기 등록현황 : 123대(2007년) => 189대(2010년)
 - 소형 및 사업사용 항공기 : 100대(2007년) => 139대(2010년)
 - 미국 : 1995년 5천대(소득 2.8만불) => 2005년 1만대(소득 4.2만불)

- 소형 및 저비용항공사 운항 증대 전망
 - 소형항공사 : 코리아익스프레스에어, 에이스항공, 이스타아시아에어라인 3개 항공사가 운항 중이며, 향후 사업자수 취항노선의 지속적인 증가가 예상
 - 저가형항공사 : 현재 제주항공, 이스타항공, 진에어, 에어부산, 티웨이항공 등 5개 항공사가 운항 중이며, 항공자유화 체결 국가를 중심으로 국제선 확대 전망(현재 B737급 26대 보유)

- 일반항공(General Aviation) 의 보편화 예상
 - 일반항공은 현재 기초적 수준이나 향후 보편화 예상
 - 일반항공 규모(2009년) : 부정기 및 사용사업 38개사(108대), 자가용 131대

② 항공화물수요 지속 증대

- 항공화물은 국가물류체계상 중요한 역할 담당
 - 국제화물 인천공항이 사실상 전담처리 중(96.0% 처리)
 - 상대적으로 지방공항은 빈약한 실정이나 점진적 확대 전망
- 항공화물 수요의 꾸준한 증가 예상
 - 국내선 항공화물수요 : 2030년까지 연평균 2.34~3.25% 성장
 - 국제선 항공화물수요 : 2030년까지 연평균 5.20~5.69% 성장
- 국내 산업특성과 발전에 따른 항공물류 산업수요 증가예상
 - IT 중심의 고부가가치 경박단소형 화물량 지속 증가 예상
 - 고급형 다품종소량생산품 중심으로 항공화물량 증가 예상
 - 수출위주 산업발전과 성장전략으로 항공화물 수요도 지속적으로 증가할 것으로 예상

2. 국외 항공운송 환경변화 전망

① 항공자유화와 항공시장의 확대 예상

- 한·중·일 항공자유화 진전과 항공시장 통합 확대
 - 2015년경 ASEAN 역내 항공자유화 실현 가능성
 - 향후에 한·중·일 + ASEAN + 인도 항공시장 통합 => 아시아 항공운송시장 단일화 통합 예상
- 중국 및 인도의 항공시장수요 증가 예상
 - 중국 항공여객수 증가 : 2020년경 10~15억명 예상
 - 인도 항공물동량 확대 : 2020년까지 연평균 15.0% 증가 전망

② 기존 대형항공사(FSC)의 시장점유율 확대 전망

- 기존 대형항공사들의 전략적 네트워크 확장
 - 대형 항공사 중심의 Star Alliance, Skyteam, Oneworld 등 3개 전략적 제휴그룹 항공시장 점유율 확대 전망(현재 72.0%)
 - FSC 항공시장 점유율은 약 78.0%(2009년 공급석 기준)

- 수익성 향상을 위한 항공기 대형화 및 고효율 신기종 도입 증가
 - A380 234대 수주(2010년 6월 현재)
 - 아랍에미리트항공 : 2017년까지 90대 도입 예정
 - 대한항공(KAL) : 2014년까지 10대 도입 예정
- 중국, 인도의 항공시장 비중 확대 전망
 - 이들 국가 대표 항공사들의 경우도 전략적 제휴그룹에 가입할 것으로 예상

③ 저비용항공사(LCC)들의 활발한 약진 예상

- 아시아 항공시장에서의 LCC 점유율 확대 전망
 - 아시아 시장 LCC 점유율 : 8.0%(2009년) => 15.0%(2028년)
 - 지역별 시장 LCC 점유율(2009년) : 서부유럽 34%, 동남아 31%
- 자본력을 통한 LCC의 질적, 양적 성장 모색 강화
 - 2000년부터 LCC 급격한 시장진입 추세
 - 현재 전 세계적으로 LCC는 126개사가 운영중
 - 기단 규모를 키우고, 일부는 장거리 노선시장 진입 확대 예상
 - LCC들의 이용기종(복도 1줄 항공기) 증가 전망
 - LCC 이용기종 증가 : 10,807대(2009년) => 20,478대(2028년)
 - 저비용항공사(LCC)간, LCC와 FSC간 전략적 제휴도 확대 전망
 - 기후변화 대응 탄소배출 감축 추세 및 유가상승에 따른 경영환경 악화로 저비용항공사 수요 확대 가능성이 증대

④ 주변국가의 공항개발 및 여객수요 확대 전망

- 중국 항공시장 여건 전망
 - 현재 158개의 공항 보유 => 2020년까지 244개로 증가예상
 - 연간 항공여객수 : 약 4억명(01~08년간 연평균 15.4% 성장)
 - 2020년까지 항공여객수는 10.4억명으로 증가 예상
- 일본 항공시장 여건 전망
 - 현재 98개의 공항 보유 => 최근 하네다공항 활주로 추가
 - 연간 항공여객수 : 약 2.4억명 01~08년간 연평균 0.2% 국제선만 성장

Ⅲ. 청주국제공항 활성화 및 수요창출의 걸림돌

1. 공항기반 시설인프라 미흡

① 활주로 연장 제한

- 경쟁지역의 공항에 비해서 활주로의 연장이 짧아 대형항공기 이착륙에 커다란 걸림돌로 작용
 - 청주공항 활주로 연장 : 2,743km ⇔ 대형항공기 이착륙 불가
 - 국내공항 활주로 연장 : 인천공항 4,000m, 김포공항 3,600m, 김해공항 3,200m, 제주공항 3,000m

② 항공화물처리시설 미흡

- 경쟁지역 공항들과 비교할 때 화물처리시설이 절대 부족하여 항공화물운송 및 처리 능력 면에서 경쟁력을 상실
 - 청주공항 화물터미널 : 2,257m² ⇔ 화물공항으로 경쟁력 상실
 - 국내공항 화물터미널 : 인천공항 258,000m², 김포공항 126,470m², 김해공항 28,023m², 제주공항 17,574m²

③ 공항이용 편의시설 부족

- 청주공항은 여타 경쟁공항에 비해 공항이용 편의시설 공간이 매우 부족하여 불편을 초래 ⇔ **공항 필수·편의시설 공간부족**
 - 신규취항 항공사들을 위한 필수시설 공간과 이용객들의 편의도모를 위한 공항서비스 편의시설이 부족한 실정
 - 공항비즈니스센터, 발권카운터, 공항면세점, 편의점, 식당 등
- **공항연계 대중교통수단 부족에 따른 접근성과 이용편의 미흡**
 - 주요 거점도시와의 연계교통망 확보 및 교통 환승시스템 미흡
 - 공합이용객들의 접근 편리성을 위한 대중교통망 체계의 취약

2. 항공수요 확보 부족

① 인프라 빈약은 공항이용 수요 확충에 지장 초래

- 공항시설 인프라의 부족은 궁극적으로 항공수요의 부족으로 귀결되는 악순환을 초래
 - 활주로 등 공항시설 인프라의 부족과 한계는 대형항공기 이착륙 등 공항이용 수요확보에 지장을 초래
 - 항공수요는 단기적인 접근이 아닌 장기적 접근과 미래전략 차원에서 접근하고 개발되어야 하는 기간시설로 시설공급이 수요를 창출하고 규모의 경쟁력이 작용하는 국가전략시설

② 국제노선의 부족으로 인한 항공수요 확보 지난

- 공항의 노선 부족은 항공이용에 한계를 초래할 수밖에 없으며 **항공여객과 항공화물의 수용과 이용에 제약요인**으로 작용
 - 중국위주의 단순한 국제노선 운영은 적극적인 공항홍보 및 국제공항으로서 이미지 저하와 항공여객수요 확보에 어려움을 초래
 - 다양한 국제노선의 부족은 궁극적으로 해외시장 항공여객 및 항공화물 수요확보에도 막대한 지장을 초래

③ 중추공항중심의 정책에 따른 항공수요 확보 애로

- 인천공항의 중추허브공항화 추진을 위한 정부의 항공정책에 따라 상대적으로 다른 공항들은 수요확보에 많은 애로를 초래
 - 인천공항에 영향을 주지 않는 범위 내에서 노선을 승인
 - 항공화물의 경우 인천공항이 거의 전담(96.0%)하고 있는 상황으로 추가적 항공여객 및 항공화물 수요 확보에 애로 예상

3. 공항관련 수요창출 기반확충 빈약

① 글로벌 지향의 국제적 기반시설 확충 저조

- 공항은 해외로의 진출입에 필요한 물류기반이나 충북의 경우 상대적으로 글로벌 시

- 장을 지향하거나 촉진하기 위한 사회적 기반시설은 상대적으로 매우 빈약한 실정
- 공항과 연계하여 항공수요 확보와 중복발전을 촉진해 나갈 수 있는 공항주변 기반인프라시설이 부재
 - 국제테마파크, 국제무역전시관, 국제컨벤션센터, 글로벌 월드바자, 국제금융센터, 특급호텔 등 글로벌시장 지향의 사회기반인프라 확충이 매우 빈약한 실정

2 네트워크 경쟁력을 가진 항공물류서비스 기능 확충 미약

- 항공물류서비스 산업의 확충은 공항활성화 촉진에 크게 기여할 수 있는 항공수요 창출의 기반이나 청주공항 주변지역에는 이러한 산업기반을 확보하지 못한 실정
 - 항공물류창고기업, 다국적기업, 글로벌 지식서비스기업 등의 항공수요기반 산업서비스 거점기능, 글로벌 네트워크 경쟁력을 갖춘 DHL, Fedex 등 세계유수 항공물류기업 유치노력 빈약
 - 국제민간항공기구(ICAO)에서 인증하는 라이선스와 기술력을 갖추고 있는 세계적인 항공기정비(MRO) 전문기업 유치 전무

3 공항 및 항공활성화 촉진기반 활동미흡

- 공항 및 항공활성화 촉진을 위한 사회조직기반 및 활동 미흡
 - 국제교류 활동, 국제단체 조직기구 유치, 민간외교 활동, 국제행사 개최 등 공항 및 항공수요 창출과 촉진을 위한 저변 취약 등

IV. 청주공항 활성화를 위한 수요창출 전략방안 모색

1. 국가정책과의 전략적 연계

① 저비용항공사의 모항기지(LCC Home airport)로 육성

- 국토해양부의 정책방향과 연계하여 청주공항을 **저비용항공사(LCC)의 국제선 수요 처리의 모항기지로 개발 육성**
 - 국토종합계획 수정계획(2011~2020)과 제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015), 국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020) 등에 의거
 - 중부권거점공항으로서 국내외 LCC의 국제선 모항기지로 개발
 - 단기적으로는 국내 간선노선 및 중·단거리 국제노선 수요를 적극 창출하고, 장기적으로 장거리 국제노선을 확충함으로써 활주로 연장의 타당성을 제고

② 국가차원의 정책사업을 적극 수용

- 국토해양부 관련계획과 및 지식경제부의 항공산업 발전 기본계획(2010~2019) 등에 의거한 국가정책사업 연계 추진
 - 국토해양부 : 항공정비단지 조성 시범사업(충북도시행), 경비행장(제천비행장) 및 수상비행장(청풍호) 개발사업 추진, 북측 진입로 확충, 청주공항 활주로 연장, 천안~청주공항간 수도권 전철연계 등
 - 장기적으로 국내외의 민간경비행기 운항기업을 전략적으로 유치하여 국가지원 항공레저 시범사업으로 추진
 - 지식경제부 : 항공기정비(MRO) 유망거점지역 지정 연계
 - 국제민간항공기구(ICAO) 인증 라이선스와 기술력을 확보한 해외 항공기정비(MRO) 전문기업 등을 전략적으로 유치
 - 공기업민영화에 의거한 청주공항민영화 추진계획과 연계
 - 민간운영기업의 장점을 활용한 차별적 VIP 공항서비스 경쟁력 확충

2. 항공여객 및 항공화물 수요증대 강화

① 국내외 대형여행사와의 전략적 제휴추진

- 항공여객 수요창출과 가격경쟁력을 갖춘 국내외 여행사 등과 전략적 제휴사업 전개로 신규 수요 적극 창출
 - 항공사(지원금 필요 없음)와 지자체의 협약보다 여행사와 지자체간의 전략적 제휴사업이 수요창출에 관건으로 작용
 - 항공자유화 협정체결 추이를 반영하여 중국, 일본, 동남아 등의 전략목표시장을 대상으로 이들 지역의 대형여행사들과 전략적 제휴로 외국인관광객을 적극 유치
 - 국내외 전략적 제휴 대형여행사 고려대상
 - 국내여행사의 경우 : 인바운드 중심의 일반여행사를 고려
 - 해외여행사의 경우 : 아웃바운드 중심의 일반여행사를 고려
- 청주공항기반의 항공여객 블록세일(Block Sale) 지원사업 전개
 - 국내외 제휴여행사와 전략목표시장 노선에 대한 운항을 추진하여 손해차익을 지원해 주되 일정기간동안 협약한 항공여객 수요창출 목표치를 달성치 못하면 퇴출시키는 규모의 경제에 의한 블록세일 정책을 추진
 - 범 충청권 여행사들은 대상으로 규모의 경쟁력 강화를 위한 대형화된 연합여행사 육성사업을 추진하고 이를 적극 지원

② 국내외 항공화물 물류기업과의 전략적 제휴·협약 추진

- 청주공항 중심의 항공화물 블록세일(Block Sale) 지원사업 전개
 - 국내외 항공물류 취급기업들을 대상으로 전략적 제휴를 체결하고, 항공화물량이 협약 목표치를 달성치 못할 경우 지원중단하고 퇴출시키는 항공화물 블록세일 정책도 병행 추진

3. 공항민영화에 부응한 차별화된 공항이용서비스 창출

① VIP 서비스(First Service) 제공 가능한 공항으로 육성

- 인천, 김포, 김해, 제주 등 경쟁공항에서 불편이 야기되고 있고 이용에 많은 제약이

있는 **귀빈실이용 서비스 및 전용관문(Gateway) 서비스**를 적극 개발

- 국내외 VIP 공항고객(국민, 세계기업총수 등)을 대상으로 최고급의 특별대우서비스 제공이 가능한 차별화된 민영공항으로 개발
- 공항이용 특별고객을 대상으로 **고객수요 중심의 특별콜서비스(Special Call service)**가 가능한 맞춤형 민영공항 서비스를 개발하여 운영
- 청주공항의 민영화 운영은 VIP급의 고급수요에 대응이 가능하며 이는 공항 VIP고객의 특별우대서비스와 신규 수익창출에도 기여
 - 기존공항의 경우 : 특별 콜서비스 시설이용이 까다롭고, 국민적인 위화감과 고객차별대우에 대한 불만이 야기될 가능성이 농후
 - 청주공항의 경우 : 민간운영 공항으로 전환운영 될 시에 귀빈실, 전용게이트, 공항비즈니스센터 등을 갖추어 VIP급 고객의 콜서비스 제공이 가능한 공항이 되도록 국토해양부를 적극 설득할 필요

2 개인 및 기업의 자가용항공기 주기장 수요 유치

- 국내에는 2010년 9월 현재 개인 및 기업 보유 자가용항공기는 189대, 소형·사용사업 항공기는 139대를 보유하고 있는 실정
 - 이들 항공기의 경우 공항계류장에 보관기간에 따라 주기료(RPC Ramp Parking Charges)를 내고 주기하도록 되어 있음
 - 현재 국내 자가용항공기는 주로 인천, 김포, 한서대, 안산공항 등의 계류장을 이용 중인 실정
 - 이에 국내외적으로 계속해서 점증하고 있는 개인 및 기업들의 자가용항공기 주기수요를 적극적으로 유치해 공항수익구조를 강화하고 청주공항의 이용수요를 적극 창출

4. 공항 및 항공수요 창출기반과 저변 확대

1 항공비행훈련학교 유치 및 설립

- 경제생활수준 향상으로 국민소득 3만불 시대에 진입하게 되면 항공선진국 사례에서 보듯이 **일반항공 교통시대가 전개**되고 경비행기는 물론 소형항공레저 중심의 **개인 및 기업의 자가용항공기와 항공레저 소형항공기** 등의 비행기운항 면허자격을 갖추려는 **항공운항면허증 취득수요가 크게 증대**될 전망
 - 이에 비행기 운항면허와 같은 항공비행 라이선스를 취득하려는 수요의 증대에 대비한 **항공비행훈련전문학교를 유치하거나 설립**하여 항공레저수요 확대를 적극 도모해

나가는 것이 바람직

- 항공기비행훈련학교의 유치는 현재 비주둔 군사비행장으로 방치돼 있는 제천비행장 활용 시 공역문제 발생여려가 없어 개발접근 용이
- 항공기비행훈련학교는 비행면허 항공라이선스 발급이 가능한 국내비행훈련학교 분원이나 해외비행훈련학교 한국본부 형태의 브랜드 경쟁력을 가진 국내외 민간운영 비행훈련학교를 우선 유치

② (가칭)항공복합기술연구소의 유치 및 설립

- 항공관련기술은 고도 기술력을 바탕으로 국제적으로 인증되고 통용될 수 있는 다양한 형태의 등급별 라이선스 인증이 필요한 고도의 첨단기술영역
 - 항공 산업은 미래첨단지식과 융합기술을 중심으로 하는 첨단기술융합형 산업의 최종 결정체
 - 항공 산업기술은 설계에서부터 제작 및 운항과 정비에 이르기까지 매우 까다로운 절차와 인증을 필요로 하는 최고기술 수준의 시스템산업 특성을 보유
 - 이에 이와 관련한 다양한 영역의 R&D 연구개발 기반 확충과 인프라의 확보가 절대적으로 필요하며, 이는 고부가가치 항공기술 로열티를 창출하는 기반으로 작용
 - 공항 및 항공과 관련한 다양한 영역에서 미래가치의 창출이 가능한 기술경쟁력을 확보해 나갈 수 있는 (가칭)항공복합기술연구소나 항공기술 R&D 연구센터를 유치하거나 설립
 - 미래는 융합산업의 시대가 될 것이며, 항공산업은 이러한 융합기술의 종합적 테스트베드 영역으로 부각될 것으로 전망
 - 이에 정부의 중장기 항공산업 기술발전 로드맵에 의거하여 국가차원에서 항공 R&D 거점기반의 역할을 담당할 수 있는 항공복합기술연구센터 기능을 유치하거나 설립을 적극 건의

5. 항공정비(MRO) 산업클러스터의 단계별 육성

① 준비단계 : MRO 산업의 올바른 이해와 공감대 형성

- 선점이 중요하고 핵심기술 역량보유 기업 유치가 관건
 - 항공정비 산업은 선점이 중요하고, 국제적 통용의 기술력 확보 및 성공을 위한 충분한 시간과 전략적 육성노력이 필요
 - 청주공항 중심의 항공복합단지 및 항공정비단지의 성공적인 조성은 국가적 정책지원

유도를 위한 전략과 핵심기술 보유 역량기업 유치가 관건

- 항공정비산업은 설계부터 제작, 운항, 정비정비 등 전 과정에 걸쳐 **국제민간항공기구(ICAO)의 기준에 적합한 까다로운 기술인증이 필요**
 - 자동차는 자국의 기준적용이 가능하나 항공기는 국제기준과 기술규격에 맞게 준용하고 세계적인 인증을 받지 못하면 그 어떠한 것도 성립자체가 불가능한 특성을 보유
- 전체 항공 산업의 수익창출구조는 **비행기제작판매 및 항공정비가 2/3**를 차지하고, 나머지 **1/3은 항공운송에서 발생**
 - 다양한 형태의 각종 항공기 제작판매 및 자가용항공기 증가는 궁극적으로 항공정비(MRO) 수요증가로 연계될 것으로 전망
 - 최근 경쟁공항과 주변국가에서는 수익창출구조의 다변화를 모색
 - 청주공항도 공항민영화 이후 공항비즈니스센터, 공항물류쇼핑 등의 시설 확충, VIP전용 특별 콜서비스 등의 신규 수익창출기반 확충 도모가 필요
- 항공정비(MRO) 산업의 핵심 경쟁력에 대한 기본이해 필요
 - 항공정비산업 핵심경쟁력은 기술 및 가격경쟁력, 영어소통이 원활한 언어경쟁력, 시간절약이 가능한 시간경쟁력에 의존
 - 기술경쟁력 : IACO 인증 라이선스 확보 기술경쟁력에 의존
 - 어학경쟁력 : 매뉴얼 이해와 소통 가능한 언어경쟁력에 의존
 - 가격경쟁력 : 제품 보다 인건비에 대한 가격경쟁력에 의존
 - 시간경쟁력 : 정비기간의 단축이 가능한 시간경쟁력에 의존

② 유치단계 : 외국 항공정비(MRO) 기업의 전략적 우선 유치

- 항공정비 관련 **국제라이선스를 가진 해외우수 항공정비기업의 전략적 접촉과 과감한 유치**
 - 항공정비 산업의 성공관건은 기본적으로 일정수요의 확보와 라이선스 보유에 달려 있으므로, 해외우수 항공정비 전문기업을 전략적으로 접촉하고 유치하려는 노력을 다차원적으로 전개
 - 기체정비수리 외에도 엔진정비·부품정비 등 접근가능 영역부터 추진하여 점차 고급정비로 발전 육성하는 단계별 접근도 고려
 - 특히, 군용기 정비영역 수요확보를 위해 한국항공주식회사(KAI)와 국방부를 상대로 전략적 접촉을 강화해 군수 항공정비 수요를 적극 확보

③ 조성·활성화단계 : 핵심라이선스 형태에 따른 개발모델 적용

- 항공복합단지 시범지구 조성 및 항공정비 유망거점 지역으로서의 기능을 확보함에 있어 **핵심기술 라이선스에 적합한 단지개발 모델**을 발굴하여 설정
 - 글로벌 경쟁력을 가진 세계적인 전략적 개발모델 지구로 처음부터 전략적 계획에 적합한 항공복합단지형 테마공간으로 개발
 - 청주공항을 24시간 운항가능 개방공항 및 항공자유화 시범운영 관문공항 등으로 민영공항의 장점을 최대한 살려 테마공항 성격의 항공정비전문단지 및 항공레저복합단지 형태로 육성

6. 기타 항공저변 활성화 촉진사업 추진

- 청주공항을 단순 MRO산업 유치만을 목표로 하기보다 **공항주변지역에 잠재수요자라고 할 수 있는 비행훈련센터, 비행클럽, 항공레저동호인단체, 소형 항공부품정비업체 등 항공복합단지 조성을 위한 기반유치를 꾸준히 유치하거나 확충해** 나가는 것이 바람직
- 항공복합단지 시범조성 및 항공정비(MRO)산업 유망거점지구 지정에 따른 **충북의 선점효과를 최대한 활용**하고 극대화
 - 충북도는 단지조성 사업의 적극적 추진과 유관기관 및 단체 활동 진흥과 촉진을 지원하고 전문기업 유치에 따른 차별적이고 과감한 인센티브 제공방안을 다각도로 모색
 - 바이오, 태양광, 항공정비(MRO) 등 충북지역 전략산업 육성과 지원을 위한 제도적 기반으로서 관련 지원조례제정 검토도 적극 고려해 나가는 것도 필요

※ 첨 부 : 공항수요창출 활성화 단기전략 액션플랜

□ Strategy Action 1. 국내여행사 접촉 : 블록세일 지원사업 추진 협약

- 접촉대상 : 국내 대형 인바운드(Inbound) 일반여행사
- 사업내용
 - 청주공항이용 항공여객 블록세일(Block Sale) 지원협약 체결
 - 공항수요창출 목표달성 협약을 체결하고 일정기간동안 손해차익을 지원하되 기간 내에 목표미달성시는 퇴출 조치

□ Strategy Action 2. 중국인관광객 전담여행사 접촉 : 팸투어 추진

- 접촉대상 : 중국내 대형 아웃바운드(Outbound) 일반여행사
- 사업내용
 - 중국내 아웃바운드 대형여행사를 대상으로 팸투어를 실시
 - 충북과 주변지역을 패키지로 묶어 알뜰구매형 가격경쟁력을 갖춘 관광여행상품을 개발 ⇨ 중국항공여객전세기를 적극 유치

□ Strategy Action 3. 고객중심 콜서비스 가능 맞춤형 공항서비스 기능 유치

- 접촉대상 : 김포공항 및 국토해양부 관계자
- 사업내용
 - 공항민영화 성격에 부합하는 공항 콜서비스 고객수요를 유치
 - 김포공항에 미국업체가 투자신청 중인사업에 대한 상황정보 파악(김포공항의 상황 및 국토해양부의 입장 파악)
 - 청주공항민영화 운영시 민영공항의 위상에 걸맞은 차별화된 VIP 고객대상 최고급 공항서비스 관문공항으로의 개발을 적극 모색하고 국토해양부에도 건의

□ Strategy Action 4. 청주공항주변에 자가용항공기 주기장 개발

- 접촉대상 : 자가용비행기 보유 개인 및 기업대상
- 사업내용
 - 청주공항인근에 항공기 계류장을 추가 조성해 증가하고 있는 자가용항공기 주기수요를 충족으로 적극 유치 ⇨ 민영공항의 수익구조 다변화를 적극 모색

□ Strategy Action 5. 항공비행훈련학교 유치 및 설립

- 접촉대상 : 국내외 비행교육 라이선스(license) 보유 항공학교
- 사업내용
 - 자가용항공기 보편화 시대에 대비하여 항공교육 및 비행면허취득을 받을 수 있는 항공비행교육면허 라이선스를 가진 국내외 항공비행훈련 전문교육기관의 분원 및 한국본부 등을 충북으로 유치하거나 설립을 지원



충북발전연구원
Chungbuk Research Institute

전화 | 043-220-1107
팩스 | 043-220-1199
<http://www.cri.re.kr>